

# NAYTIKA XPONIKA



1η Μαΐου 1936

Αρ. Φύλλου 129

# ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



## ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΣΤ'. ΑΡΙΘ. 129

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, 1 ΜΑΪΟΥ 1936

### Tò δεκαδενδήμερον

#### Aί προγραμματικαὶ δηλώσεις

«Η Έμπορική Ναυτιλία ἀπετέλεσε καὶ θ' ἀποτέλεσῃ ἀντικείμενον ἴδιαιτέρως μερίμνης τῆς κυβερνήσεως τόσον, διότι εἶνε σπουδαιότατος πλούτοπαραγωγικὸς κλάδος τῆς ἔθνυκης οἰκονομίας, δύον καὶ διότι ἐνδιαφέρει ἡ σύνεμερία αὐτῆς μέρος τοῦ πληθυσμοῦ. "Ηδη διὰ τῆς ἴδρυσεως Ὑψηλούργειον εἰδικῶς ἐπιληφθέντος τῆς Έμπορικῆς Ναυτιλίας, προσανίνομεν εἰς προσεκτικὴν μελέτην τῶν ὄρων, ὡφ' οὓς δρᾶ, προσάγεται καὶ κινεῖται αὕτη, ἐπίζημον δὲ ὅτι συντόμως θά ἀρχίσῃ ἡ λόσιος πλείστων σοθαρῶν ναυτιλιακῶν ζητημάτων, ἡ ἐκκρεμότης τῶν ὄπων πλείστας ζημιάς προκαλεῖ εἰς τὴν οἰκονομικὴν ζωὴν τοῦ τόπου».

Ἡ ἀνωτέρω παράγραφος ἀναφέρεται εἰς τὰς προγραμματικὰς δηλώσεις τῆς Κυβερνήσεως ἐν σχεσίᾳ μὲν τῷ ὑπέρ τῆς Ναυτιλίας κρατικήν μέριμναν. Κανεὶς Πρωθυπουργός, θεοφίλος, έξαγγέλλων ἀπό τοῦ Θήματος τῆς Βουλῆς τὴν πολιτικὴν τῆς Κυβερνήσεως του, δὲν παρέλειψε νὰ παρενθέσῃ εἰς τὰς δηλώσεις του καὶ δίλιγα τινά περὶ Ναυτιλίας. Μέχρι σήμερον δὲν εἴπει αὐταὶ αἱ δηλώσεις, αἱ υποσχέσεις καὶ αἱ ἐπαγγελίαι παρέμειναν ἀπραγματοποίητοι.

Διὰ τὴν παροῦσαν ὅμως Κυβερνητικήν πλεῖσται δοσι προϋποθέσεις μᾶς ὑποχρέωνται ν' ἀποδώσωμεν πίστιν εἰς τὰ διά τὴν Ναυτιλίαν ἐπαγγελλόμενα.

Τὸν Πρόδερον αὐτῆς διακρίνει κυρίως ἡ θεληματικότης. Βουλὴ λογοκούτουσα δὲν θά παρεμποδίσῃ αὐτὸν εἰς τὸ νομοθετικὸν του ἔργον. Εἰσηγητής τῶν ὑπέρ τῆς Ναυτιλίας μέτρων, εὐτυχῶς δι' αὐτήν, εἶνε ὁ κ. Ρεδιαδῆς μὲν ἀμεσον συνεργάτην του τὸν κ. Κατσαμπῆν. Τί πέραν αὐτῶν θ' ἀπῆτείτο, παρὰ ἡ καλὴ τῆς Κυβερνήσεως θέλησις, διὰ νὰ ἐπιλυθοῦν τὰ ἐν ἀποτελματώσει ἀπό τούσαν τελούστα τῆς Ναυτιλίας ζητήματα, διὰ ν' ἀνασυγκροτηθῇ αὕτη, διὰ νὰ τύχῃ, τέλος, τοῦ στοιχειώδους κρατικοῦ ἐνδιαφέροντος;

Μὲ ίκανοποίησιν, ἄλλως τε, διαπιστοῦμεν, ὅτι τὸ ναυτιλιακὸν πρόδηλημα, δοσον καὶ ὃν δὲν ἔτυχε μέχρι σήμερον τῆς δεούσης κρατικῆς προνοίας, κατέστη πλέον συνείδησις δῶλων τῶν κομμάτων καὶ ὑποχρέωσις τοῦ ὑπέρ τῆς Ναυτιλίας ἐνδισφέρον τῶν.

Ο 'Αρχηγὸς τοῦ Λαϊκοῦ Κόμματος, εἰς ἀπάντησιν τῶν σχετικῶν προγραμματικῶν δηλώσεων τῆς Κυβερνήσεως, ἔτοις προχθὲς εἰς τὴν Βουλὴν τὰ ἔχει:

«Ἐδρίσκω μίαν ἡθικὴν ίκανοποίησιν διὰ τὴν Κυβερνητικήν τοῦ Λαϊκοῦ Κόμματος ἐκ τῆς ἑπό της παρούσας Κυβερνήσεως ἴδρυσεως τοῦ 'Υψηλούργειον τῆς Έμπορικῆς Ναυτιλίας. 'Αλληδην ἡ ἐμπορικὴ μας Ναυτιλία ἀποτελεῖ ἓνα σπουδαιὸν παραγωγικὸν κλάδον καὶ ζηγίζει καὶ αὐτὴ γενικωτέρας μερίμνην ὑπὸ πάσης Κυβερνήσεως. Καὶ τὸ Λαϊκὸν κόμμα είχεν ὑπὸ ὅψιν τὴν σύστασιν 'Υψηλούργειον 'Έμπορικῆς Ναυτιλίας. 'Αλλὰ διάφορα ἐμπόδια, τὰ δοποῖα συνήντησεν ἐν τῷ μεταξὺ, δὲν τῷ ἐπέτρεψαν νὰ πραγματοποιήσῃ τὸ πρόγραμμά του εἰς τὸ σημεῖον τοῦτο. Χάριος δὲ ἔξαιρεταικός, διότι ἀνέλαβε τὴν διεύθυνσιν τοῦ 'Υψηλούργειον τούτου πρόσωπον, τὸ δοποῖον εἰδικῶς ἔχει ἀσχοληθῆ μὲ τὴν 'Έμπορικὴν Ναυτιλίαν καὶ ἐλπίζω ὅτι εἰς τὰς προσπαθείας τῆς Κυβερνήσεως καὶ ἴδιαιτέρως τοῦ 'Υψηλούργου τῆς Έμπορικῆς Ναυτιλίας θὰ εὐηρηθῇ δῆλη τὴν ἀπαιτούμενην προστασίαν ἡ Έμπορικὴ μας Ναυτιλία, ἡ ὥστις ζημισμεῖν οὐ μόνον διὰ τὴν ἐνίσχυσιν τῆς ἔθνυκης μας οἰκονομίας, ἀλλὰ καὶ πρὸς δελτίωσιν σπουδαίαν τῆς καταστάσεως τοῦ νομίσματος».

Ἄλλα καὶ ὁ κ. Θεοτοκής δὲν παρέλειψε τὰς αὐτὰς συστάσεις περὶ τῆς ἐπιθεβλημένης κρατικῆς μερίμνης ὑπέρ τῆς Ναυτιλίας ν' ἀπευθύνῃ πρὸς τὴν Κυβερνητικήν:

«Οτις η Κυβερνητική, ἔτοις, θὰ προσ παθήσῃ νὰ δελτίωσῃ τὰ

τῆς Έμπορικῆς Ναυτιλίας εἶνε φωτεινὸν σημεῖον τῶν σκέψεων τῆς, ἀλλ' ἐπίζημον, ὅτι θὰ περιλαβῇ καὶ τὴν ἀκτοπλοΐαν ἡ ὥστις ζημισμεῖν πραγματικῆς δελτίωσεως».

Τὸ γεγονός, ὅτι καὶ οἱ 'Αρχηγοὶ τῶν Κομμάτων ἔσπευσαν νὰ ἐπικροτήσουν πλήρως τὰς διαδεσθαίσεις τῆς Κυβερνήσεως διὰ τὴν έμποροναυτικὴν τῆς πολιτικήν, σημαντικὴν ἐνίσχυσιν παρέχει εἰς τὴν κυβερνητικὴν προσπάθειαν, εὐχερέστερον τὸ ἔργον τῆς ναυτιλιακῆς ἀνασυγκροτήσεως καθιστᾶ.

#### 'Η Ναυτιλία μας καὶ τὸ ἐθνικὸν εἰσόδημα

'Οφείλομεν νὰ παρατηρήσωμεν, ὅτι ἐλάχιστοι παρ' ἡμῖν καὶ μεταξὺ ἀκόμη τῶν ναυτιλιακῶν παραγόντων, τῶν ἔξ αὐτοῦ τοῦ ἐπαγγέλματος τῶν υποχρεωμένων νὰ παρακολουθοῦν ἐγγύτερον τὰ έμποροναυτικά ἡμῶν πράγματα, ἐμελέτησαν μέχρι σήμερον τὰς δυνατότητας τῆς Ναυτιλίας προσσόδων τῆς Χώρας, ἐν στενῇ πρὸς τὴν έμποροναυτικὴν μας ἀνάπτυξιν συναρτήσει καὶ νὰ διαπιστώσωμεν ὅτι καυμάτια πρόσφοροι εἰσήγησις ἐγένετο ποτὲ πρὸς τὸ Κράτος διὰ τὴν λήψιν τῶν μέτρων ἐκείνων, ποὺ θὰ καθίστων ἐφικτήν τὴν ἐπιτυχῆ ἀνάληψιν μιᾶς τοιαύτης προσπάθειας.

Εἰς τὰς προγραμματικὰς πρὸς τὰ 'Ναυτικά Χρονικά' δηλώσεις του ὁ κ. Ρεδιαδῆς θύλξει καὶ τὸ ζήτημα τῆς ἀποδοτικωτέρας ὑπέρ τῆς Οἰκονομίας τῆς Χώρας όργανωσεως τῆς ναυτικῆς μας βιομηχανίας καὶ ἐτόνισε τὴν ἀνάγκην, ὅπως τὸ Κράτος χωρῆσῃ εἰς πάσαν θυσίαν, ἵνα διαφυλάξῃ κατά μεγαλύτερον ποσοστὸν τὴν ναυτιλιακὴν εἰσφοράν εἰς τὸ έθνικὸν εἰσόδημα.

Αἱ στήλαι αὐταὶ ἔξαιρετην ἀνέκαθεν προσπάθειαν κατέθαλαν, ὅπως εύρυτερον καταδειχθῆ ἡ πλουτοπαραγωγικὴ τῆς Ναυτιλίας μας δύναμις, ἡ πολυτιμότης τοῦ θαλασσίου ἔργου διὰ τὴν έθνικήν εὑνημερίαν. 'Επειητήσωμεν, κατὰ πάσαν δυνατήν προσέγγισιν, νὰ διακριθώσωμεν τὴν ὑπέρ τῆς Χώρας ἀπόδοσιν τοῦ ναυτιλιακοῦ παραγόντος καὶ οἱ σχετικοὶ ἀριθμοί, ποὺ ἐξηγάγομεν ἐκ τῆς ἐγγυτέρας παρακολουθήσεως τοῦ ἔργου τῆς Ναυτιλίας μας, ἔρχονται περιτράνως ν' ἀπόδειξουν, ὅτι πρέπει αὐτή νὰ θεωρηθῇ καὶ μὲ τὴν σημειρινὴν ἀκόμη σύνθεσιν τῆς, ὁ σημαντικώτερος τῶν 'Εθνικῶν μας πόρων, μετά τὴν Γεωργίαν.

Διότι ἐισφέρουσα σήμερον ἡ Ναυτιλία εἰς τὸ έθνικὸν εἰσόδημον πασσόδην τῶν δύο καὶ πλέον ἐκατομμυρίων λιρῶν, τοῦ καπνοῦ μόνον ὑπόλειπεται εἰς ἀπόδοσιν. 'Ο κ. Γ. Σακαλῆς, μάλιστα, θαύμα τῶν ναυτιλιακῶν μας πραγμάτων μελετητής, ἔξ ιδίων αὐτοῦ ὑπολογισμῶν, θεωρεῖ τὸ ναυτιλιακὸν εἰσόδημα ἀνώτερον καὶ τοῦ παρ' ἡμῶν διαπιστούμενου καὶ προτάσσει τὴν Ναυτιλίαν καὶ αὐτῆς τῆς Βιομηχανίας εἰς τὴν σειράν τῶν πλουτοπαραγωγικῶν δυνάμεων τῆς Χώρας καὶ τοῦ μέτρου τῆς εἰσφορᾶς μιᾶς ἔκάστης αὐτῶν εἰς τὸ έθνικὸν εἰσόδημα. 'Ορθότατα ὑπολογίζει ὁ κ. Σακαλῆς, ὅτι, δοσον καὶ ὃν ἐμφανίζεται δύγκωδης ἡ βιομηχανικὴ τῆς Χώρας παραγωγῆ, πρέπει νὰ ληφθῇ υπὸ δψιν, ὅτι ἡ βιομηχανία μας, πλὴν ἐλαχιστῶν ἔξαιρέσεων, κατεργάζεται πρώτας ὅλας εἰσαγομένας ἐκ τοῦ 'Εξωτερικοῦ, ὅτι εἰς τὴν Οἰκονομίαν τῆς Χώρας ἀπό τὴν δὴν βιομηχανικὴν παραγωγὴν δὲν καταλείπονται οὐσιαστικῶς, παρὰ τὸ κέρδος τῶν βιομηχανῶν καὶ τὰ καταβαλλόμενα εἰς ἔργατικά ήμερομίσθια, ἐνώ ἔξ αλλού διὰ τὴν συντήρησιν τῆς Βιομηχανίας ταύτης ὁ ἐπιβλητής κατά τούς τελευταίους χρόνους ἀκρατος προστατευτισμός, ὑποχρέωνται τὴν κατανάλωσιν εἰς θαυματήσην ὑπέρ αὐτῆς φορολογίαν.

Τὸ ναυτιλιακὸν εἰσόδημα, τούναντίον, εἰσκομίζεται χωρίς καμμίσια ἀπολύτως διαπάνη προσπάθειαν τοῦ κρατικοῦ προϋπολογισμοῦ, χωρίς οὐδένα προστατευτισμόν, χωρίς καμμίσια ἐπιθέραυνσιν τῆς 'Ελληνικῆς καταναλωσίας.

Καὶ ἐφ' ὅσον τοιαύτη ὑπολογίζεται ἡ ἀπόδοσις τῆς Ναυτιλίας μας, ἀνεύ τῆς ἐλαχιστῆς κρατικῆς προνοίας, καὶ μὲ ἐγκατεσπαρμένην, ἀνοργάνωτον καὶ ἐν πολλοῖς τυχοδιωκτικήν τὴν δραστηριότητα αὐτῆς, δὲν δύναται νὰ τεθῇ ἐν ἀμφιθόλῳ, ὅτι ποιά τις, ἔστω

καὶ στοιχειώδης μέριμνα τοῦ Κράτους διὰ τὰ ἐμποροναυτικά ήμῶν πράγματα πολλαπλασίως θά δύνατο νὰ ἐπαξήσῃ τὴν τόσον εὐεργετικὴν ὑπὲρ τῆς Ἐθνικῆς οἰκονομίας συμβολήν της.

Θάττον ἡ θράσιον τὸ Κράτος θά ύποχρεωθῇ, ἐν τῇ ἀντιμετωπίσει τῶν προθλημάτων τῆς Ἐθνικῆς παραγωγῆς καὶ τῆς ἀναπτυξέως τῶν οἰκονομικῶν μας δυνάμεων νὰ στρέψῃ καὶ πρὸς τὴν Ναυτιλίαν τὴν προσοχὴν του. Ἡ μελέτη τῶν ἐν προκειμένω κρατικῶν κατευθύνσεων δὲν δύναται νὰ ἐντοπισθῇ εἰς τὴν ἐπίλυσιν τῶν διοικητικῶν ἀπλῶς ζητημάτων, οὐδὲ εἰς τὴν ρύθμισιν τῶν ἐπὶ μέρους ἐφοπλιστικῶν καὶ ναυτεργατικῶν ἐπιδιώξεων. Πέραν αὐτῶν εὑρύτερα πρέπει νὰ είναι ἡ ἐν τῷ συνδόλῳ ἀντιμετώπιος τοῦ ναυτιλιακού προθλήματος καὶ πρωταρχική τοῦ Κράτους μέριμνα ἡ τόνωσις τῶν ἔκ τῆς Ναυτιλίας προσδόδων τῆς Χώρας. Προέχουσαν ὄφειλον νὰ καταλάβουν θέσιν εἰς τὸ κρατικὸν ἔνδιαφέρον οἱ κλάδοι ἐκεῖνοι τῆς Ναυτιλίας, οἵτινες θασίμους ἐμφανίζουν τὰς δυνατότητας τῆς ἐπαυξήσεως τοῦ ναυτιλιακοῦ ήμῶν εἰσοδήματος, οἵτινες ἔγγυτερον τῆς Οἰκονομίας μας δρῶντες, ἀποδοτικώτεροι ὑπὲρ αὐτῆς δύνανται νὰ καταστοῦν. Πᾶσας ἀκόμη πρὸς τοὺς κλάδους τούτους ὑλική ἀρωγὴ είναι ἐπιθετική.

'Αποδεχόμενοι ὡς θασίκην ἀρχήν, ὅτι ἡ ἀνάπτυξις τῆς Ναυτιλίας μας ὀφείλει κυρίως ν' ἀποθέτῃ εἰς τὴν πραγωγὴν τοῦ Ἐθνικοῦ ήμῶν εἰσοδήματος, ρητὴν τοῦ Κράτους ύποχρέωσιν θεωροῦμεν, ὅπως Χωραγὴ εἰς τὴν δημιουργίαν τῶν προϋπόθεσεων ἔκεινων, αἵτινες ἀκριβῶς θὰ φέρουν τὴν Ναυτιλίαν ἐγγύτερον τῆς οἰκονομικῆς μας ζωῆς. Δὲν ἀγόμεθα, θεβαίως, εἰς τὸ συμπέρασμα, ὅπως τὸ Κράτος ἀγνοήσῃ τὴν ὑπερπόντιον ναυτιλίαν, τὴν ἔξι, αὐτῆς τῆς φύσεως τῆς ἐργασίας τῆς ύποχρεωμένην νὰ κινήται τόσον μακράν τῶν Ἐθνικῶν θάσεων. 'Εξυπακούεται ὅτι καὶ τὰ ζητήματα αὐτῆς ὀφείλουν νὰ γίνουν ἀντικείμενον τῆς θετικωτέρας κρατικῆς μερίμνης.

Ἡ ἐπιθατηγός δύμως ναυτιλία, ἡ καθ' ὅλου Μεσογειακή τοι-αύτη, αἱ τακτικαὶ ἐκ τῆς Μεσογείου γραμμαὶ, καὶ τὰ σκάφη, ποὺ ὑπωδήποτε συχνότερον ἐπισκέπτονται τοὺς λιμένας μας, κατὰ κύριον λόγον, αὐτὰ ὀφείλουν νὰ τύχουν τῆς στοργικωτέρας κρατικῆς προνοίας, αὐτὰ δικαιοῦνται τῆς αὐτῆς τούλαχιστον πρὸς τοὺς λοιπούς κλάδους τῆς Ἐθνικῆς παραγωγῆς εὐμενούς μεταχειρίσεως.

Διότι πῶς δύναται ἄλλως νὰ νοηθῇ ἡ ναυτιλιακὴ πραγωγὴ μᾶς χώρας καὶ ἐπὶ ποιῶν ἄλλων θάσεων νὰ στηριχθῇ ἡ κρατικὴ ἐμποροναυτικὴ πολιτική, παρὰ εἰς τὴν προσπάθειαν, ὅπως διευρυμένης τῆς ναυτιλιακῆς τῆς δραστηριότητος, κατασήησῃ αὐτὴ τὴν Ἐθνικήν της ναυτιλίαν ὅργανον τῶν ἀμέσων Ἐθνικῶν καὶ οἰκονομικῶν ἐπιδιώξεων τῆς, ἀφονώτερον ἀποκομίσῃ τὸ προϊόν τῆς ἔξι αὐτῆς ἐργασίας, ἐπαυξήσῃ τὴν εὐημερίαν τῶν παραθαλασσίων πληθυσμῶν της, ἀποδοτικώτερον ἐκμεταλλευθῇ τὴν κίνησιν τῶν πλοίων της, ζηλοτύπως ὑπὲρ τῆς οἰκονομίας τῆς κρατήσῃ τὰς προσδόδους τοῦ Ἐθνικοῦ πλοίου καὶ περιστείλη πᾶσαν διαρροήν τοῦ εἰσοδήματος αὐτοῦ εἰς τὴν ἔνην.

Πρῶτον θεβαίως τὸ Κράτος ὀφείλει νὰ προσδώσῃ τὰς κατευθύνσεις καὶ νὰ διευκολύνῃ τὴν ἐπιτυχίαν τῆς προσπάθειας ταύτης. 'Αλλὰ καὶ τὸ ἐφοπλιστικὸν μᾶς κεφάλαιον ἐπιβάλλεται ν' ἀντιληφθῇ τὴν ἐκτροπὴν ὑπὸ τὴν ποιάν σήμερον κινεῖται ἡ Ἐλληνικὴ Ναυτιλία. Πρέπει νὰ κατανοήσῃ τοῦτο, ὅτι αἱ ἐπιδιώξεις αὐτοῦ δὲν στρέφονται ἀπλῶς εἰς τὴν πρόσκτησιν ἐνὸς φορτηγοῦ πλοίου καὶ τὴν προσφορωτέραν ἐκμετάλλευσίν του, ὅτι αἱ ύποχρέωσεις του δὲν περιορίζονται εἰς τὴν ἐπαρσίαν τῆς Κυανολεύκου καὶ τὴν ἀπασχόλησιν τριακοντάδος ναυτεργατῶν ἐφ' ἑκάστου πλοίου.

"Οταν κατὰ μέγιστον ποσοστὸν τὸ προϊόν τῆς ἐργασίας τῆς υπερποντίου ναυτιλίας μας, δαπανᾶται εἰς τὸ ἔξωτερικόν, δταν μόνον ἐλάχιστα, υπολείμματα, ἀποκομίζει ἡ Οἰκονομία μας ἐκ τῆς ἐργασίας τοῦ Ἐλληνικοῦ φορτηγοῦ, ὅταν, ἀπὸ τῶν ἐπισκευῶν των, τῶν δεξαμενισμῶν, τῆς προμηθείας τροφίμων καὶ ύλικῶν, τῶν ἀνθρακεύσεων μέχρι καὶ τῶν ἐλαχίστων ἀναγκῶν διὰ πολλὰ ἐκ τῶν φορτηγῶν μας, τὰ πάντα διενεργοῦνται καὶ ἀγοράζονται εἰς ἔνους λιμένας, πρὸς τί ἡ ἐπὶ τοιούτων θάσεων ναυτιλιακὴ ήμῶν διόγκωσις, ποιά τὰ ούσιαστικώτερα ήμῶν ὀφέλη ἐξ αὐτῆς καὶ ποία ἡ ἐπαύξησις τοῦ Ἐθνικοῦ μας εἰσοδήματος ἀπὸ τὸν διπλασιασμὸν τῆς Ἐθνικῆς χωρητικότητος εἰς φορτηγά σκάφη υπερποντίων πλοίων, ἔναντι τῆς προπολεμικῆς τοισάντης; "Αν ἥθελε ποτὲ καταστὴ δυνατὸν νὰ ὑπολογισθῇ τὶ δαπανᾷ ἡ Ἐλληνικὴ Ναυτιλία εἰς τὴν Ἀγγλικὴν Ἀγοράν, θ' ἀπεδεικνύετο, ὅτι πολὺ περισσότερα ἀποκομίζει ἡ Βρετανικὴ Οἰκονομία ἀπὸ τὴν Ναυτιλίαν μας παρὰ ἡ ίδια ήμῶν Χώρα.

Τὸ Κράτος, ἐπομένως, ἔαν θελήσῃ νὰ μελετήσῃ θαθύτερον τὸ ναυτιλιακὸν μας πρόβλημα, συνδυάζον τὴν ἐπίλυσιν αὐτοῦ πρὸς τὰ γενικώτερα οἰκονομικά τοῦ τόπου συμφέροντα, εἰμεθα θέσιοι, ὅτι θ' ἀχθῇ εἰς τὸ συμπέρασμα ὅτι ἡ ἐπίλυσις ἔγκειται εἰς τὴν ἀνάγκην, ὅπως παρασχεθῇ ἡ ήθική καὶ ύλική κρατικὴ ἀρωγὴ εἰς τὸ ἐφοπλιστικὸν κεφάλαιον, ποὺ θὰ ἡτο διατεθείμενον νὰ θέσῃ τὰς θάσεις τῆς δημιουργίας μᾶς Ναυτιλίας δρώσης ἔγγυτερων τῶν ἐπιδιώξεων τῆς Ἐθνικῆς ήμῶν Οἰκονομίας. Θὰ καταληφθῇ εἰς τὴν ἀπόφασιν, ὅπως ἐνισχύσῃ πρωταρχικῶν τοὺς ἐφοπλισταὶς ἐκεῖνους, οἵτινες θὰ προσεφέροντο νὰ πραγαγούν τοὺς κλάδους τοῦ Ἐμπορικοῦ μας Ναυτικοῦ, τοὺς τόσους ἐγκαταλειφθέντας ἀπὸ τοῦ Μεγάλου Πολέμου καὶ ἐντεῦθεν, ὅπως ύποστηρίξῃ τὴν Ναυτιλίαν, ποὺ θὰ παρεῖχεν ἀπτά τὰ ἔχεγγυα τῆς διευρύνσεως τῆς θαλασσινῆς δραστηριότητος μας, με ἀμεσον τὸ ἀποτέλεσμα τὴν ἐπαύξησιν τῶν ἔκ τῆς Ναυτιλίας προσδόδων τῆς χώρας καὶ τῶν συναλλαγματικῶν αὐτῆς πόρων.

## "Ιγα καταστῆ ἀποδοτικώτερον τὸ ἔργον της

'Ἐκτροπὴν ἔξι αὐτῶν τῶν θαλασσινῶν μας παραδόσεων καὶ τῶν στενωτέρων οἰκονομικῶν τῆς Χώρας μας συμφερόντων ἔχαρακτηρίσαμεν τὴν σημερινὴν τῆς Ναυτιλίας μας θέσιν. 'Ανώμαλον ἀκόμη πιστεύομεν καὶ ἐπικίνδυνον διὰ τὴν ναυτιλιακήν μας ύποστασιν, τὴν μεταπολεμικῶν σημειωθεῖσαν διόγκωσιν τῆς χωρητικότητός μας, τὴν προελθόουσαν ἐκ τῆς προσκτήσεως ἀποκλειστικῶν μας, μόνον μεγάλων φορτηγῶν «τράμπι», ἐπισφαλεῖς δὲ θεωροῦμεν τὰς θάσεις, ἐπὶ τῶν ὅποιων στηρίζεται τὸ οἰκοδόμημα τῆς Ναυτιλίας μας, καὶ παντελῶς διαφόρους τὰς κατευθύνσεις, ποὺ ἡ ηκολούθησεν αὕτη διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τῆς ἀπὸ τὰς μεταπολεμικὰς εἰς δόγματα ἀναχθείσας υφ' ὅλων τῶν ζένων ναυτικῶν χωρῶν.

Διότι καμμία ναυτιλία δὲν ἔχει νὰ παρατάξῃ τὰ 96 τοῖς ἔκατον τῆς χωρητικότητός της εἰς καθαρῶς φορτηγά πλοῖα καὶ καμμία ναυτιλία δὲν ἡγνόθησεν, δοσον ἡ Ἑλληνική, τὰς ιδίας αὐτῆς, τὰς θετικάς της θαλασσας.

'Ανεξαρτήτης τοῦ οὗ ὁ καταμερισμός τοῦ τονιάς κατὰ διαφόρους κλάδους, (ἐπιθατηγά, ύπερωκεάνια, φορτηγά γραμμῆς, δεξαμενόπλοια καὶ «τράμπι») κατὰ τὸ παράδειγμα ὅλων τῶν ἔξινων θὰ καθίστα ἀνθεκτικώτεραν τὴν ναυτιλίαν μας εἰς τὰς τόσους συχνάς καὶ ἀπρόσπους ἐν τῷ θαλασσιώ τέ έπαγγέλματι κρίσεις καὶ ἐπιτώσεις, εἰνὲ ἀναμφισθήτητον, διὰ τοῦ τοιάσθι οὐθεοεις θ' ἀπέθανεν ἀποδοτικώτερα ὑπὲρ τῶν οἰκονομικῶν μας συμφερόντων. Δὲν ἐπρόκειτο, ἀλλως τε, μὲ τὴν τοιάσθη κατανομὴν τῆς χωρητικότητός μας νὰ δημιουργήσωμεν τι τὸ νέον, νὰ καινοτομήσωμεν, οὐδὲ νὰ καταθάλωμεν πρόσπαθειάν τινα, ὅπως ἐπιτύχωμεν τὴν διάνοιξιν νέων ἀγορῶν διὰ τὴν ἔξειρεσιν ἐργασίας. Καθιεροῦντες διὰ τὰς καταλήγων σκαφῶν, — καὶ τὰς κεφαλήιας διὰ τὴν ἀγοράν των κατά τὰς ήμέρας μάλιστα τῆς ἐκπτώσεων τῶν τιμῶν τῶν πλοίων κανεῖς δὲν δύναται νὰ ισχυρισθῇ διὰ δὲν ὑπῆρχον, — δύο ή καὶ περισσοτέρας τακτικὰς γραμμάς ἐντὸς τῆς Μεσογείου καὶ ἔξι αὐτῆς πρὸς τὸ Κοντινέν, διατηροῦντες δι' ἐπιθατηγῶν σκαφῶν τὴν τακτικὴν ἐπικοινωνίαν τῶν λιμένων μας πρὸς τὰ Μεσογειακά κέντρα, ἀναδιοργανοῦντες ἐπὶ ύγιεστέρων θάσεων τὴν ἀκτοπλοϊκὴν ναυτιλίαν καὶ ἐμπλουτίζοντες τὴν χωρητικότητά μας διὰ δύο ή καὶ τριῶν συγχρονισμένων ύπερωκεανίων μίαν Ναυτιλίαν ἀρμονικῶν συγκροτημένην, πολλαπλασιαὶ ἀποφέρουσαν τὰ διάφορα εἰς τὴν Οἰκονομίαν μας, σταθερῶν διατηρούσαν τὰ διὰ τόσους μόχων καὶ θυσιών τῶν παλαιοτέρων θαλασσινῶν μας κτηθέντα.

'Η σημερινὴ ναυτιλία μας ἐλαχίστην πλέον, — τὸ ἐτονίσαμεν καὶ ἀλλοτε, — δύναται νὰ ἔχῃ σχέσιν πρὸς τὴν προπολεμικὴν τοιάστην. Τότε τὸ κέντρον τῆς θαλασσινῆς μας ἐξορμήσεως ἡτο ή Μεσογείος, τώρα μετεποτίσθη τὸ τοῦτο εἰς τοὺς Ὁκεανούς. Είχομεν τὸ 1914 μίαν χωρητικότητα 900 χιλιάδων τόνων περίπου, ποιοτικῶν ἀνωτέρων τῆς σημερινῆς, κατείχομεν σκάφη διὰ τὸν κατηγοριῶν καὶ ἡ ναυτιλιακὴ μας δραστηριότης περιελάμβανεν ὀλόκληρον τὴν Μεσογείον, μὲ προνομιακὴν τὴν θέσιν της ἐν αὐτῇ. Στατιστικαὶ θεβαίων τῶν τότε ἐκ τῆς Ναυτιλίας εἰσοκομιζομένων εἰς τὴν Χώραν μας προσδόδων δὲν ὑπάρχουν. 'Αναμφισθήτητος δύμως τὸ προϊόν τῶν ναυλών τοῦ Ἐλληνικοῦ πλοίου κατελεπτοτε καὶ μέγιστον ποσοστὸν εἰς τοὺς λιμένας μας. Δὲν είχεν ἀκόμη πρὸ τοῦ 1914 καθιερωθῆ τὸ ποκύνων δίκτυον τῶν σημερινῶν τακτικῶν γραμμῶν καὶ τὰ φορτηγά μας ούσιαστικῶν τοιάσθιας ἔξετελουν ἐν τῇ Μεσογείῳ. Τὰ σιτηρά τῆς Ρωσίας καὶ τῆς Ρουμανίας ἡτο ή θάσις τῆς ἐργασίας μας καὶ ἡ σημαία ήμῶν ἡτο ή ἐπικρατεστέρα εἰς τὴν κίνησιν διὰ τὸν μεγάλων μεγάλων Μεσογειακῶν κέντρων.

'Η ἐπιθατηγὸς ναυτιλία ἀντεπροσωπεύετο τότε εἰς τὴν ἔθνικην χωρητικότητα τῶν 900 χιλιάδων τόνων κατὰ ποσοστὸν 20 καὶ πλέον τοῖς ἔκατον, ἐνώ σημερον μόλις μετέχει κατὰ 4 ἔως 5 τοῖς ἔκατον καὶ τοῦτο εἰς σκάφη ύπερηλικά, μη δυνάμενα οὐδὲ κάνει νὰ ἐμφανισθοῦν πρὸ τῶν δένων συγχρονισμένων θαλαμηγῶν. 'Εγκατελεῖμεν γραμμάς, αἵτινες ἀφθόνους εἰσεκομίζαν εἰς τὴν μικρὰν Ἐλλάδα τὰς πολυτίμους προσδόδους τῶν καὶ περιωρίσθημεν εἰς τὴν ἀθρόαν ἀγοράν φορτηγῶν «τράμπι», διὰ τὰ διοπία θεβαίως ή Μεσογείος δὲν ἡτο ίκανη νὰ ἐπαρκέσῃ πλέον εἰς ἐργασίαν. Μὲ τὴν πάροδον δὲ τῶν ἐπών, ἐνώ η ἔπιθατηγός ναυτιλία ἀπέχωρε εἰς τὸν ἀνταγωνισμὸν τῶν δένων σημαῖνων καὶ κυρίως τῆς Ιταλικῆς, ἐνῷ ἔθελε περιορίζομένην τὴν δρᾶσιν τῆς εἰς τὰ στενά χωρικά ήμῶν υδατά, ή φορτηγός ναυτιλία, συνεχῶς ἐπαυξανομένη εἰς ἀριθμὸν σκαφῶν καὶ ὅγκον, ἐξετρέπετο πλέον τῶν θάσεων της καὶ ἐστρέφετο πρὸς εὐρύτερους μὲν θαλασσινοὺς δρίζοντας μὲν μικρὰς δόμις, ἐλαχιστήν, ἐκ τῆς τοιάσθης ἀναπτύξεως διὰ τὴν εἰσόφραντας εἰς τὸν θάσον της.

'Ιδού ἀκριβῶς ποὺ ἔγκειται ἡ ἀνώμαλος τῆς ναυτιλίας μας ἀνάπτυξις καὶ αὐτό εἶνε τὸ τρωτὸν σημείον, ποὺ ἀπεξένωσεν αὐτής της θαλασσινῆς δραστηριότητος μας.

τὴν τῶν ἀμεσωτέρων οἰκονομικῶν τῆς Χώρας μας συμφερόντων. Εἶναι ἀληθές θεοφάνεια ὅτι ἔξεπισθμημεν ἀπὸ τὴν Μεσόγειον καὶ ὑπερχεώθημεν ὑπὲ τὴν πίεσιν αὐτῶν τῶν πραγμάτων τὸν ἀναζητήσωμεν τὴν διατήρησιν τῆς ναυτιλιακῆς μας υποστάσεως εἰς τοὺς Ὡκεανούς. Ἐγκατελεῖψαμεν τὰς γνωρίμους θαλάσσας πρὸ τῆς ἀκράτου ἐκδηλώσεως τοῦ ναυτιλιακοῦ προστατευτισμοῦ τῆς Ἰταλίας καὶ ὅλων τῶν Βαλκανικῶν Χωρῶν, λόγῳ τοῦ διπλασιασμοῦ τῆς Ἰταλικῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας, τοῦ πληθωρισμοῦ τῆς ἰδικῆς μας χωρητικότητος, τοῦ περιορισμοῦ τῆς δράσεως τοῦ φορτηγοῦ πλοίου ἀπὸ τὰς τακτικὰς γραμμάς, παῦ τόσον ἐπικυνώθησαν τελευταίων, καὶ τέλος λόγῳ τῆς ἐγκληματικῆς ἀδιαφορίας τοῦ Κράτους διὰ τὰ μεγάλα τῆς ναυτιλίας μας προθλήματα.

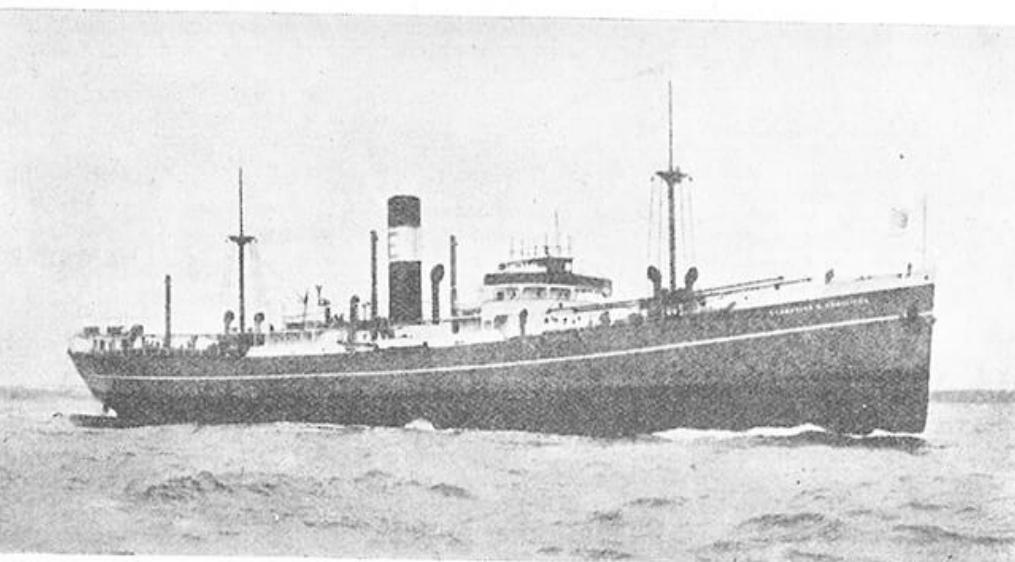
'Ἄλλ' ἀν τὰ πράγματα δικαιολογοῦν τὴν τοιαύτην τῆς Ναυτιλίας μας ἔκτροπην ἀπὸ τὰς ἔθνικὰς τῆς θάσεις, δὲν δύναται καὶ νὰ προβληθῇ, ὅτι ἀνέφικτος ἦτο, ἀν πρὸς τούτο ἀνελαμβάνετο μία θετικὴ πρωτοβουλία, ἡ διατήρησις καὶ ὑπὸ τῆς Ἑλληνικῆς σημαίας δύο ἢ καὶ τριῶν τακτικῶν γραμμῶν ἀρτιῶν ὠργανωμένων, αἵτινες ἐν συνεργασίᾳ καὶ μετά τῶν ξένων σκαφῶν ἀκόμη, θὰ συμμετείχον κατ' ἀνάλογον καὶ αὐταὶ ποσοστὸν εἰς τὴν Μεσογειακὴν μεταφορικὴν κίνησιν καὶ εἰς τὴν πρὸς τὴν Ἑλλάδα καὶ τὰς γειτονικὰς ἡμῶν χώρας ἐκ τῆς Βορείου Εὐρώπης τοιαύτην. Ἀπάτας ἐν προκειμένῳ κατέχομεν ἀποδείξεις ἀπὸ τὴν ἐργασίαν τῶν ξένων σημαιῶν, ποὺ μᾶς πείθουν, ὅτι προσοδοφόροι θὰ καθισταντο αἱ γραμμαὶ αὗται διὰ τὴν Ναυτιλίαν μας καὶ ἀπειρως ὠφελιμώτεραι διὰ τὰ ἐμποροβιομηχανικὰ ἡμῶν συμφέροντα.

Δυσκατόρθωτον ἔγχειρημα δὲν ἦτο ἔπισης διὰ τὴν Ἑλληνικὴν δυναμικότητα ἡ διατήρησις τῆς ὑπερωκεανίου γραμμῆς πρὸς τὴν Βόρειον Ἀμερικὴν διὰ δύο συγχρονισμένων υπερωκεανίων, ἀφοῦ ἡ θάση τῆς ἐργασίας, ὁ ἀπόδημος πρὸς τὰ ἔκει Ἑλληνισμὸς ὑπῆρχε καὶ ἡ ἔθνικὴ Ἀτμοπλοΐα, ἡτις ἐκταομμυρία λιρῶν ἀπεκόμισεν ἀπὸ τὸν μεγάλον πόλεμον, ἀν ὥρισμένα σφάλματα δὲν διεπράττοντο εἰς τὴν διαχείρισιν τῶν ἀποθεματικῶν της, θὰ ἀκόμη μία ἀπὸ τὰς κραταιοτέρας καὶ ὑποδειγματικὰς ναυτιλιακὰς ὠργανώσεις. Πολλῷ δὲ μᾶλλον μὲν μικρῶν κρατικὴν ὀλικὴν προώθησιν θὰ ἡδύνατο νὰ κατείχει σημειον ἡ Ἑλληνικὴ σημαία ἐναὶ πλῆρες δικτυον Μεσογειακῶν ἐπιθατικῶν γραμμῶν, διὰ τὰς ὁποίας δλαὶ αἱ πιθανότητες προσαγωγῆς καὶ ἐπιτυχοῦς ἐκμεταλλεύσεως ἐνυπῆρχον.

Πότε δῆμος τὸ ἐφοπλιστικὸν μας κεφάλαιον ἐστράφη πρὸς τὴν πραγμάτωσιν τῶν ἐπιδιώξεων τούτων καὶ πότε ἐσημειώθη σοθαρά τὶς γενικωτέρα προσπάθεια τῶν ἐφοπλιστῶν μας πρὸς τὴν κατεύθυνσιν ταύτην, ὅπως, κρατικὴ ἔστω ἀρωγὴ, διατήρησομεν τὴν θέσιν μας ἐν τῇ Μεσογείῳ; Ἄναζητοῦντες τὴν εὔκολον, συμφυτὴν ἄλλως τε καὶ πρὸς τὸν χαρακτήρα μας, πατροπαράστον ἐκμετάλλευσιν ἐνὸς περιπλανωμένου ἀνά τὰς θαλάσσας πρὸς ἔξευροιν ἐργασίας πλοίου, δὲν ἡθελήσαμεν ποτὲ ν' ἀτενίσωμεν πρὸς ναυτιλιακὰς ἐπιδιώξεις τοσαύτης ἔθνικῆς πράγματι σημασίας, δὲν ἐπεζητήσαμεν, συγχρονίζοντες καὶ ἡμεῖς τὰς περὶ ναυτικῆς βιομηχανίας ἀντιλήψεις μας, νὰ ὀργανωθῶμεν πληρέστερον κατὰ τὸ περάδειγμα τῶν ξένων.

'Ἄλλ' ἀς ἴδωμεν δῆμος τὶ δύναται ν' ἀποφέρῃ εἰς τὸν τόπον αὐτὸν διὰ τὴν εὐημερίαν τοῦ ὅποιου ὅλων αἱ προσπάθειαι δέον νὰ κατατείνουν, ἔνα πορτηγόν πλοίον ἐργαζόμενον εἰς τὸ Πλεῖτ, ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ ἔκ Μαύρης θαλάσσης ναυλωνόμενον καὶ πρὸς τὸ ἐπιθατικὸν σκάφος, ποὺ ἀφετητρίαν καὶ τέρμα τῶν δρυμολογίων του ἔχει τὸν λιμένα Πειραιῶς. Μᾶς εἶνε ἀναγκαῖα ἡ διαπότωσις αὐτῆς διὰ ν' ἀποδείξωμεν, διὰ δέκα υπερπόντια φορτηγά δὲν ἀντικρύζουν εἰς ἀπόδοσιν ὑπὲ τῆς οἰκονομίας τῆς χώρας ἡμῶν τὴν ἐργασίαν ἐνὸς μόνου ἐπιθατηγοῦν καὶ διὰ δισυγκρίτως περισσότερα τὰ διέλλητη προσποριζόμεθα ἀπὸ μίαν ναύλωσιν ἐκ τῆς

ΑΠΟ ΤΑΣ ΝΕΑΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ ΜΑΣ



Τὸ νεότερητον φορτηγὸν «Σταμάτης Γ. Επτερία» κατὰ τὰς δοκιμάς του. "Ηδη ἐκτελεῖ τὸ πόθον του ταξίδιον μὲ φορτίον Ἀγγλικῶν γαυμήρων διὰ Βραζιλίαν.

Μαύρης θαλάσσης, παρὰ ἀπὸ οἰονδήποτε ἐκ Σαϊγκόν ἡ ἔξ, Λύστραίας ἐπιτυχές ταξίδιον.

Τὸ εἰς τὸ Πλεῖτ ἐργαζόμενον Ἑλληνικὸν σκάφος δρθῶς ἔχαρακτηρίσθη ὡς μία νησὶς μεταναστεύσεως τριάκοντα Ἑλλήνων ναυτεργατῶν. Πέραν τῶν ἐμβασμάτων τῶν ναυτιλομένων μας πρὸς τοὺς οἰκείους των, τῶν ἀπομαχικῶν καὶ προξενικῶν τελῶν, οὐδὲν ἄλλο εἰσφέρει τοῦτο εἰς τὴν Ἑλλάδα. Ἐπισκευαί, ἀνθρακεύσεις, δεξαμενισμοί, τρόφιμα καὶ ὄlikά, τὰ πάντα διενεργοῦνται εἰς τὸ Ἑξωτερικόν. "Ἐδραν τῆς διαχειρίσεως καὶ τῆς ναυλώσεως του ἔχει τὸ Λονδίνον, ἐκεὶ ἐργάζεται τραπεζικής, δλαὶ αἱ ἐκ τῆς κινήσεως του προμήθειαι εἰς τὴν Ἀγγλίαν καταλεπίονται κατὰ μέγα μέρος.

Τὸ φορτηγόν, τούναντίον, σκάφος, ποὺ ναυλώνεται ἐκ τῆς Μεσογείου, ἔστω καὶ δι' ὑπερπόντιον ταξίδιον, ἐκτελεῖ συνήθης τὰς ἐπισκευαίς του καὶ τοὺς δεξαμενισμούς του ἐν Πειραιεῖ, θ' ἀγοράσῃ τρόφιμα, καπνά, ὄlikά καὶ ἐφόδια ἀπὸ τὴν Ἑλληνικήν. Αγοράν, θά προσδώσῃ ζωὴν μὲ τὴν ἐκκίνησιν του εἰς τὸν λιμένα τῆς ἀφετηρίας του.

Τὸ ἐπιθατηγόν, ἐξ ἄλλου, ἔξωτερικῶν γραμμῶν πλοίον, ἐπισκεπτόμενον τὸν Πειραιά ἀπάξ τῆς ἐθδομάδος ἡ καὶ δις τοῦ μηνός, ἔτι μᾶλλον εὐεργετικὴν ἀσκεῖ τὴν ἐπιδρασιν του εἰς τὴν Οἰκονομίαν τῆς χώρας μας. Αἱ πρόσοδοι τούτου κατὰ ποσοστὸν πέραν τῶν 50 τοῖς ἑκατόν εἰσέρχονται εἰς Ἑλλάδα υπὸ μορφὴν συναλλαγματος, διότι καὶ ἡ ἔδρα τῆς διαχειρίσεως του είνε ὁ Πειραιεὺς καὶ τὰ πληρώματα διαπονῦν εἰς τὸ ἔξωτερικὸν καὶ δλαι ἀστοῦ αἱ ἀνάγκαι θεραπεύονται εἰς τὴν ἐγχώριον ἀγοράν. "Αναπτύσσεται δι' αὐτοῦ ὁ Τουρισμὸς καὶ ὁ Ἑλληνικὸς ταξίδιος, προτιμῶν τὴν Ἑλληνικήν γραμμήν, δὲν καταβάλλει εἰς τὰς ιδίας κατηγορίαν ὑπόσχονται καὶ τὰ φορτηγά τακτικῶν γραμμῶν καὶ γενικώτερον τὰ Μεσογειακὰ σκάφη.

Ἐξετάζημεν ίσως ὑπὲ τὸ δέον ἀναλύοντες τὴν θέσιν τῆς Ναυτιλίας μας, ὡς παράγοντος εἰς τὴν οἰκονομικήν ζωὴν τοῦ τόπου, καὶ δὲν ἐπράξαμεν τοῦτο διὰ πρώτην φοράν. "Αν ἐπανερχώμεθα καὶ ἐπιμένωνται, δὲν ἀποβλέπομεν παρὰ εἰς τὴν ἀνάγκην, τὴν ἐκ τῶν των γενικωτέρων τῆς χώρας μας συμφερόντων ἐπιβαλλομένην, ἔθνικῶν τε καὶ οἰκονομικῶν, ὡς ἡ πρὸς τὴν θάλασσαν ἐπίδοσις τοῦ Ἑλληνικοῦ καταστῆ ἀποδοτικωτέρα, ὅπως ἐπε τέλους τὸ Κράτος κατανοήσῃ τὰς κατεύθυντηρίους γραμμάς, ποὺ πρέπει ν' ἀκολουθήσῃ, ἐν τῇ ἐνασκήσει τῆς ἔναντι τῆς Ναυτιλίας πολιτικῆς του.

Οὐδὲ κατ' ἐλάχιστον διενοήθημεν, διὰ τὴν ἔπειτε ν' ἀγνοηθῇ ἡ μεγάλη, ἡ θαυμαστὴ τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας μας προσπάθεια, διὰ τὴν κρατήση τὴν μετά τῶν μόχθων καὶ τῶν πρὸς ἀντίξους περιστάσεις ἀγώνων κτηθεῖσαν θέσιν της. Πέραν τῶν πρὸς αὐτὸν διμοσίους κρατικῶν ύποχρεώσεων διὰ τὴν ρύθμισιν τῶν ζητημάτων της, ἡ Κυθέρηνσις διείλει, ἀπάργαματι ἐμφορεῖται ἀπὸ τὴν διάθεσιν νὰ θεση ἔδραίας τὰς θάσεις καὶ νὰ χαράξῃ σαφῆ ἐμπορουνατικὴν πολιτικήν, ὅπως ἐνθαρρύνῃ καὶ παράσχῃ πάσαν τοῦ πρωτοβουλίου, ποὺ πρέπει ν' ἀφοπλισταὶ μας ν' ἀναλάσσουν, ἵνα ἀποκαταστῆ διὰ ὄlikήν ποτὲ τῆς Μεσογείου, ἵνα ἔξαγιανθῇ καὶ συγχρονισθῇ ἡ ναυτική μας βιομηχανία, ἵνα ούσιαστικώτερος ἐπι παράγων ἀπόθῃ τῆς Ἐθνικῆς Οἰκονομίας ἡ Ναυτιλία.

### Ο κ. Κ. Κατσαμπῆς

"Υπὸ τὰς ἀγαθωτέρας τῶν προϋποθέσεων ἀνέλαβεν ὁ κ. Κατσαμπῆς ἀπὸ τῆς παρελθούσης ἡδη ἐθδομάδος τὰ καθήκοντα τοῦ Διευθυντοῦ τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτιλίου μὲ ἀπόλυτον ἐμπιστοσύνην ἀποθλέπει εἰς αὐτὸν, θασίμως προσδοκᾷ, διὰ της οἰκονομικῆς διατήρησης, ἀλλώς τε, ἀπόφασις τῆς Κυθέρηνσεως, διὰ τῆς συστάσεως τοῦ Ὑφουργείου, διὰ της θετικώτερον μεριμήση διὰ τὰ ναυτιλιακὰ ἡμῶν πράγματα, ἔξαιρετικὴν δλως παρέχει εἰς τὸν κ. Κατσαμπῆν μέριμναν αὐτὴν γόνιμον καὶ ἀποδοτικήν.

Ηύτοχησεν ἀκόμη ὁ νέος Διευθυντής τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτιλίου νὰ ἔχῃ ἀμεσον προϊστάμενον Ὑπουργόν του τὸν κ. Ρεδιάδην, τόσον καλῶς γνωρίζοντα τὰ ἐμποροναυτικὰ ζητήματα καὶ μὲ τόσην θέρμην ἐπιδιώκοντα εὐεργετικὴν νὰ εἰσφέρῃ τὴν πρωτοβουλίαν του διὰ τὴν ρύθμισιν τῶν προθλημάτων τῆς Ναυτιλίας μας.

Μὲ τὴν ἀποφασιστικότητα, ποὺ διακρίνει τὴν Κυθέρηνσιν

Μεταξά, ώς κύριον γνώρισμα αύτής, μὲν Ὑπουργὸν φιλοδοξοῦντα στοργικῶς νὰ ὑπηρετῇσῃ τὴν ναυτιλιακὴν ὑπόθεσιν, στερράν ἔχομεν τὴν πεποίθησιν, ὅτι αἱ εἰσηγήσεις τοῦ κ. Κατσαμῆτη, προερχόμεναι ἀπὸ τὴν ἀπροκατάληπτον καὶ ἰδιαῖμα μελέτην ἐνός ἔκαστος ζητήματος, σωστικὴν θὰ ἔχουν τὴν ἐπίδρασιν αὐτῶι ἐπὶ τῆς πολυυπαθῶις Ναυτιλίας.

Ἐπού τάς αἰσιωτέρας ἐπομένως τῶν προβλέψεων ἐπανέρχεται δ. κ. Κατοσμῆτης εἰς τὴν Διεύθυνσιν τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ. Ἀνώμαλοι, κακάι τοῦ παρελθόντος ἡμέραι, είχον διακόψει τὸ ἔργον του. Ἐξαιρετική θά είνε καὶ ἡμῶν αὐτῶν ἡ ἰκανοποίησις, ἀν. συνεχίζων τοῦτο. Ἐπιτύχη. Ἡ Ναυτιλία θά δικαιωθῇ διὰ τὴν πρός αὐτὸν ἐμπιστοσύνην της.

### Οι λιμενάρχαι Πειραιώς και Θεσσαλονίκης

‘Αλλ’ ἄν ή ἐπάνοδος τοῦ κ. Κατσαμπῆ παρέχει θάσιμον τὴν ἐλπίδα εἰς τὴν Ναυτιλίαν διὰ τὴν ἐπίλυσιν τῶν γενικωτέρων αὐτῆς προβλημάτων, δὲν είναι διλιγωτέρα ή ικανοποίησις τοῦ ναυτιλούμενου κόσμου διὰ τὴν ποτοθέτησιν εἰς τὰς ἐπικαίρους, τὰς θασικάς τῆς διοικήσεως τῆς Ναυτιλίας θέσεις, ἀξιωματικῶν, οἵτινες διετήρησαν πάντοτε τὴν ἀνωτερότητα ἐν τῇ ἑνασκήσει τῶν καθηκόντων των, οἵτινες διέθεσαν μὲν πίστιν καὶ ἀφοσίωσιν τὰς ὑπηρεσίας των εἰς τὴν ἔξυπηρέτησιν τῶν ναυτιλιακῶν συμφερόντων.

Οι κ. κ. Β. Σκαρπέτης και Σ. Κλήρης, προϊστάμενοι των Αιμεναρχείων Πειραιώς και Θεσσαλονίκης, ούκ δέλγια προώρωσι να προσφέρουν είς τὴν ναυτιλιακήν ύπόθεσιν. Μὲ τὴν θα-  
θεῖαν γνῶναν προσώπων και πραγμάτων, τὴν σώφρονα και λε-  
λογισμένην διοικητικήν των ἰκανότητα, τὰς ὁρθοδόξους διὰ τὴν  
ἀποστολὴν τῆς Ναυτιλίας μας ἀντιλήψεις των, και μὲ τὸ ἔκ τοῦ  
θαμβοῦ των ἀπορρέον κύρος θὰ διευκολύνουν τὸ ἔργον τῆς Ναυ-  
τιλίας, θὰ προσδώσουν ρυθμὸν εἰς ύπηρεσίας, ἔκ τῶν ὅποιών ἐκ-  
πορεύεται πολλάκις ὁ οὐσιαστικός τόνος διὰ τὴν ἀνευ ἐπιζημι-  
ων διαταραχῶν ἐπίλυσιν σοθαρωτάτων ζητημάτων.

Τό πρόσφατον, ἄλλωστε, παρέλθον τῆς ἐν τῷ Λιμεναρχείῳ Πειραιῶς καταστάσεως, ἀποδεικνύει, ὅτι ἡ τοποθέτησις τοῦ κ. Σκαρπέτη ως προϊσταμένου αὐτοῦ, ἀπέτελε τὴν πλήρωσιν μιᾶς ἀνάγκης, τὴν ὥσπερ ὁλόκληρος ἡ Ναυτιλία ησθάνετο.

Ἡ βιομηχανία τῶν ἐπισκευῶν τῶν πλοίων

Αναφερόμενοι εἰς τάς δηλώσεις τοῦ κ. Υψηλούργου τῆς Ναυτιλίας τάς σχετικάς μὲ τὴν ἀνάγκην τῆς λήψεως τῶν καταλήγων ἀπὸ μέρους τοῦ Κράτους μέτρων, δπως ἡ Ἑλληνικὴ Ναυτιλία ἐκτελή τὰς ἐπισκευάς τῶν πλοίων της εἰς τὴν ἑγχώριον βιομηχανίαν, εἴχομεν τονίσει εἰς τὸ προγρόγμενον τεῦχός μας, διὰ τὴν καλὴν καὶ ἀποδοτικὴν τῆς οιδηροσιιομηχανίας ὄργανων προέχει ἡ παγία τῶν ἔργατικῶν ἀνωμαλιῶν ρύθμισις, ἔνεκα τῶν ὅποιων ἀπὸ ἑτῶν ἥδη ταλαντίζεται ἡ θεομηχανία αὐτῆ.

Σιδηροθιμήχανος ἐκ τῶν σοθιρωτέρων τοῦ Πειραιῶς, ἐπὶ τῇ εὐκαρίᾳ ταύτη, διεκτραγωδεῖ εἰς ἐπιστολὴν του τὴν ἐκ τοῦ ἐργατικοῦ πράγαντος δημιουργηθεῖσαν οἰκτράν εἰς τὰ μηχανουργεῖα κατάστασιν καὶ τὴν ἐκ ταύτης δόνυμαί των ἐπιχειρήσεων να συνείσουν διμάλως τὰς ἐργασίας των.

«Δέν είμεθα πλέον, — μᾶς ῥάφει, — κύριοι τῶν ἔργων στασίων μας, ἀφοῦ ἀπεστερήθημεν καὶ τοῦ δικαιώματος νὰ προσλαμβάνωμεν τὸ πρωσικόν μας, ἐπιλέγοντες αὐτό. Τελοῦμεν καθημερινῶς ὑπὸ τὴν ἀπειλὴν τῆς ἀπεργίας, ἡ δὲ ἀπόδοσις τῆς ἐργασίας καὶ τῶν καλυτέρων ἀκόμη τεχνιῶν ἔχει ὑποθίσθαισθαι εἰς τὸ κατώτερον δρίον. Εἶνε ἀλήθες, — διατὶ νὰ τὸ ἀποκρύψωμεν; — ὅτι τὸ ἡμεριμόθιον τῶν ἔργαζομένων εἰς τὰ μηχανουργεῖα δὲν εἶνε ἀπολύτως ἀνάλογον πρὸς τὰς σημειριὰς θιωτικάς συνθήκας. Εἰνε ὅμως ἐπίσης ἀλήθες, ὅτι δὲν ἀποδίδουν σημειρον οἱ ἐργάταις αὐτοῖς, οὐδὲ τὸ ἡμιοῦ τῆς ἀποδόσεως ἔνος ἔνευτον, τοῦ Ἰταλοῦ λ. χ. Ὑπεδείξαμεν εἰς τοὺς ἐργάτας μας τὴν ἀνάγκην, ὅπως ἐργασθοῦν ἐντατικώτερον, ἵνα δικαιολογηθῇ καὶ εἰς τὰς ἐπιχειρήσεις μία ἐπαύξησις τοῦ ἡμερομιθίου, δυστυχῶς ὅμως δὲν κατανοοῦν οὗτοι τὸ ἀμεσώτερον συμφέρον των καὶ δὲν θέλουν νὰ συνεργασθοῦν μαζί μας διά νὰ καταστήσωμεν τὴν θιωτικήν μας ἰκανήν νὰ παρέχῃ εἰς αὐτούς τακτικήν ἐργασίαν.

»Αναλαμβάνομεν πολλάκις σοθαράς ἐπισκευάς πλοίων ἐντὸς τῶν δεξαμενῶν καὶ μὲ φόδον ἀναλογιζόμεθα τὰς πιθανάς ἀπεργίας, τόσου συχνάς, αἵτινες ζημιάς κολοσσιαίς θὰ ἐπιφέρουν εἰς τὸ ἐπισκευαζόμενον πλοίον ἐκ τῶν καθυστερήσεων καὶ τῆς παραμονῆς του εἰς τὴν δεξαμενήν καὶ αἵτινες δυσφῆμοιν, ἀφ' ἑτέρου, καὶ τὸν λιμένα Πειραιών.

»"Αν τό Κράτος,— καταλήγει δὲ ἐπιστολογράφος μας,— διαπίνεται ἀπὸ τὴν θέλησιν νὰ ἰδῃ τὴν σιδηροθιμχανίαν μας προσγομένην καὶ ἐπιδιώκει πράγματι νὰ διασφαλιθῇ ἡ ἔργασια τῶν ἐπισκευῶν τῶν Ἑλληνικῶν πλοίων ὑπέρ αὐτῆς, ἀνέξαρτης οἰουδήποτε ἄλλου προστατευτικοῦ μέτρου, πρῶτην κρατικὸν μέλημα πρέπει νὰ είνει ἡ ρύθμισις τῶν ἔργατικῶν ζητημάτων καὶ πρὸ παντὸς ἡ διά τῆς ὅδου τῆς ὑποχρεωτικῆς διατησίας ἐπίλυσις τῶν ἐκάστοτε διαφορῶν. Μόνον οὕτω θὰ πάνουν αἱ ἀπεργίαι καὶ θα παγιωθῇ ἡ ὄμαλή τάξις πραγμάτων καὶ ἡ πειθαρχημένη ἔργασία, ητοι κυρίως αὐτή θὰ ἐπιτρέψῃ εἰς τοὺς βιομηχανούς νὰ ἀντιμετωπίσουν τὰ γενικότερα τοῦ συγχρονισμοῦ τῶν ἔργων στασιῶν των προοθλίατα.

Πρὸς τὴν ἀνασυγκρότησιν

Τοῦ κ. Φ. ΦΙΛΙΠΠΑΚΟΠΟΥΛΟΥ

Μακράν είχον σημειώσει άπουσιάν άπό τάς στήλας τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν». Ο κάδων δῆμως τοῦ κινδύνου, ποὺ κρούεται καὶ πάλιν διὰ τὴν Ἑλληνικὴν Ναυτιλίαν, μ' ἐπαναφέρει εἰς αὐτάς. Δὲν ἐπιχάρια ως βεβαῖα, διότι οἱ φόβοι καὶ οἱ κίνδυνοι, τούς ὅποιους πρὸ καιροῦ ὑπέδειξα, κατέσθησαν ἡδη ἔμφαντέστεροι, γινόμενοι τὴν φοράν αὐτήν ἀντιληπτοῖ ἀπό τὸ σύνολον τῆς ναυτικῆς μας οἰκογενείας. Ἐφοδούμην ἀνέκαθεν, διτὶ τὰ μειονεκτήματα τῆς ἐλλειψεως προγράμματος καὶ κατευθύνσεων εἰς τὴν διαχείρισιν τοῦ συνόλου τῶν προβλημάτων τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας, θὰ περιήγην αὐτὴν μίαν ἡμέραν, οὕτως ή ἄλλως, εἰς πολὺ δυσχερή θέσιν. Δὲν θέλω νά εἴπω, διτὶ ή Ἑλληνικὴ ναυτιλία θὰ καταστραφῇ. Στηρίζοντες δῆμως τὰς ἐλπίδας μας εἰς τὴν φυσικὴν ίκανότητα τοῦ «Ἐλληνος, δπως ἐπιπλέη τῶν δυσχερῶν περιστάσεων καὶ ἐπωφελῆται ὠρισμένων τυχαίων καὶ μοραίων γεγονότων, δὲν σημαίνει διτὶ δυνάμειθα καὶ νά ἐντεινίζωμεν με πεποιθήσιν εἰς μίαν λογικήν, ἀν μὴ ἐπιστημονικήν, ἐκεμέταλλευσιν μᾶς ἐπιχειρήσως. Διότι ἐπιχειρήσοις ἐδραζομένη εἰς τυχαία γεγονότα καὶ εἰς τὰς φυσικάς ίδιοτήτας ἔξυπνάδας καὶ ἐπιτηδειότητος, δὲν είνε ἀναμφισθῆτή τως ἐπιχειρησις προοριζομένη νά ἀπειλήθῃ ὥριστικῶν εἰς τὸν σημειρινὸν διεθνῆ συναγωνισμόν, τὸν στηριζόμενον εἰς τὴν μέθοδον, τὴν ὄργανωσιν καὶ τὴν ἐπιστήμην. Οὔτε θέλω νά ἀπαναλάθω τὰς διαπιστώσεις περὶ τῆς ἔξαιρετικῶς κρισίμου θέσεως, εἰς τὴν δποίαν εύρισκεται σημερον ἡ φορτηγός ναυτιλία, εἰς ἄς προέβη τόσον ὁ κ. Κ. Γράτος, δοσον καὶ η Διεύθυνσις τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» τελευταίως. Είνε ἔξαιρετικῶς εὐχάριστον διτὶ τὸ μοναδικὸν ναυτικὸν δημοσιογραφικὸν μας ὄργανον, ὑποσχεθὲν νά διατυπώσῃ ἐπιφυλάξεις ἐπι τῶν διαπιστώσεων τοῦ κ. Γράτου, ὅχι μόνον δὲν διεφώνησε τελικῶς μὲ αὐτὸν, ἀλλ' ἀπ' ἐναντίας προέβη καὶ εἰς περαιτέρω διαπιστώσεις, τιμώσας τὸ θάρρος τῆς γνώμης του, περὶ τῶν ἀποτελεσμάτων τῆς διπορτουνιστικῆς πολιτικῆς τῶν «Ἐλληνικῶν Ναυτικῶν» ἐπιχειρήσεων τοῦ Ἐξωτερικοῦ, αἵτινες, καλῶς ή κακῶς, λόγῳ τῆς οἰκονομικῆς των ισχύος, προσδίδουν τὴν κατεύθυνσιν σήμερον εἰς τὸ σύνολον τῆς φορτηγοῦ μας ναυτιλίας καὶ ἐκπροσωπούν αὐτὴν ἀπό τῆς διαχειριστικῆς ἀπόψεως ἐν Λοιδίνω καὶ ἀπό ἐπαγγελματικῆς ὄργανώσεως διά τῆς «Ἐνώσεως τῶν Ελλήνων Εξωτερικοῦ Οἰκονομικοῦ Κέρδους».

τών «Ελλήνων Εφοπλιστών». Θέλω μόνον νά υπενθυμίσω ότι ή γενική κατεύθυνσης πρός την δόπιαν έτεινον αι αντιληφεις μου ήτο πάντοτε μία: «Η Ελλήνικη Ναυτιλία κακώς έγκατελεψε τάς έθνικάς θάσεις της Μεσογείου, εις τάς δόπιας ή κρατική έπιρροή και τό έξωτερικόν έμποριον της «Ελλάδος ήδύναντο νά την στηρίξουν. Δέν κατεδέχοντο νά άσχοληθούν οι «Ελληνες έφοπλισται μέ την μεταφοράν «λεμονιών και ντοματών» και μετέ θησαν εις ανάστητησιν τού χρυσομάλλου δέρατος άνα τάς θαλάσσας τοῦ Κόσμου. Την δηγούν πρός τά έκει αι μεγαλεπθολοί έμπνευσεις τών ηγυπτών της και εύρεθη σήμερον εις την δύσκολον θέσιν νά έκδιώκεται θαθμηδόν από δλας τάς άγοράς, δηπού δέν δύναται νά σταθῇ λόγω της κατωτερότητος τοῦ άφυχου ούλικον της, της έλλειψεως δργανώσεως τοῦ έμψυχου τοιούτου και λόγω της οχητικής οίκονομικής της άδυναμίας. Και ούτως ή ναγκάσθη νά ύπογράψῃ, διά της ουμμετοχῆς της εις τά «λιθες την θεσσαλιαν, θαθμιαίαν έκτόπισιν της από τάς έναπομενούσας «τράπου» άγοράς, ένως άφ' έτέρου δέν είνε τούλαχιστον εις θέσιν νά αποπειραθῇ μίαν «λάινερ» δργανώσιν, έστω και εις τάς μεγάλας γραμμάς της ναυτιλιακής δραστηριότητος, αφοῦ πιστεύον τινές, θτι Η Μεσόγειος είνε εις αύτην άνεπαρκής. Είχον πάντοτε την γνώμην ότι τό κεφάλαιον τό άπησχολημένον εις την «Ελληνικήν ναυτιλίαν θά ήδύνατο νά τοποθετηθῇ εις δλιγύτερον τοννάς, άλλα πολὺ ανωτέρας ποιητητος», καταλληλότερον διά τάς Μεσογειακάς έργασιας, εις άς και έχομεν περισσότεραν άμυντικη δύναμιν. «Έστω και σήμερον, αφοῦ δέν έχουμεν τίποτε καλύτερον νά πράξωμεν, θά ήτο εύτυχημα έαν ή ίδεα αύτή ώριμάση και τεθῇ εις έφαρμογήν. Προεθλήθη ό ισχυρισμός ότι κατ' αύτον τόν τρόπον θά δημιουργηθῇ ζήτημα ανεργίας πληρωμάτων, άλλα μήπως οι κίνδυνοι οι διαπιστούμενοι σήμερον δέν δημιουργούν έπι πλέον έντονωτέραν τήν απειλήν της ανεργίας; «Οσον άφορά τήν οίκονομικήν ωφέλειαν, τήν δόπιαν εισφέρει εις τό Κράτος ή σημειρινή έκτεταμένη εις τοννάς θέσις της «Ελληνικῆς ναυτιλίας, νομίζω ότι μία ναυτιλία περιωρισμένη εις χωρητικότητα κατά 50 % ή και περισσότερον άκομη, έργαζουμένη θμώς μέ βάσιν τήν Μεσόγειον θά δώση πολὺ περισσότερα εις τήν έθνικήν οίκονομιαν τού τόπου, άπό τήν σημερινήν διπλασίαν ναυτιλίαν, ήτις λησμονεῖ τήν «Ελλάδα και τήν ένθυμειται μόνον διά τῶν έλαχίστων έμβασμάτων τῶν πληρωμάτων τῶν φορτηγῶν πρός τάς οίκογενειάς των διά τήν στοιχειώδη ζωήν των. Αύται ήσαν αι γενικαὶ ίδειαι πού θεοτήρια και θεωρώ περιττόν σήμερον νά τάς έπαναλάθω μέ ιδιαίτερα έπιχειρήματα, έφ' θσον όλεπω αύτάς έπιθληθείσας και γενομένας απόδεκτάς άπό δλους θσοι δύνανται νά έχουν άνεπρέαστον γνώμην. Γεννάται θμώς και πάλι τό έρωτημα: τί πρέπει νά γίνη;

Τό μόνον παρήγορον σημείον εἰς τὴν ἐπικρατοῦσαν ζοφερὰν κατάστασιν είνει ἡ ἴδρυσις τοῦ Ὑφυπουργείου τῆς Ναυτιλίας. Διά- να είμαι εἰλικρινῆς ἡ ἴδρυσις αὕτη δὲν είνει ἀποτέλεσμα γενικο-

τέρας πολιτικής της σημειρινής Κυθερνήσεως, ούτε άντιλήψεως έκ μέρους της τών ούσιαστικῶν κολοσσιάων προβλημάτων, τά όποια τίθενται πρό της Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας τόν στιγμήν αὐτήν. Η πλήρης ἀτασθαία, ή δημιουργηθεῖσα εἰς τὸ ἀκτοπλοΐκὸν ζῆτημα, τὸ ὅποιον στηρίζεται ἐπὶ ἑντελῶς διαφόρων βάσεων καὶ συνθηκῶν ἀπό τὴν ποντοπόρον ναυτιλίαν, ή ἀναρχία, τῆς ὥλης αὐτῆς ὑποθέσεως, τῆς μόνης πού ὑποπέπτει εἰς τὴν ἄμεσον ἀντίληψιν τῆς Ἑλληνικῆς κοινωνίας, — διότι ἡ Ἑλληνικὴ κοινωνία αὐτὴν θλέπει καὶ ἀντιλαμβάνεται ὡς ναυτιλίαν—, δύσθε τὴν Κυθερνήσεων εἰς τὴν ἀνάγκην νὰ συστήσῃ τὸ Ὕφυπουργείον τοῦτο, διὰ νὰ ἔχῃ ἔνα ὑπέθυνον σύμβουλον ἐπὶ τῶν ναυτιλιακῶν ζῆτημάτων καὶ διὰ νὰ ἐπιχειρήσῃ τὴν ἐπίλυσιν τοῦ Ἀκτοπλοΐκοῦ ζῆτηματος. Διὰ τὸ λόγον τοῦτον καὶ τὸ Ὅφυπουργείον τῆς Ναυτιλίας ἰδρύθη ὡς Ὅφυπουργείον τῶν Ναυτικῶν, διότι ἡ Κυθερνήσεις ἔξακολουθεῖ νὰ νομίζῃ, διότι τὸ ναυτιλιακὸν πρόβλημα ἔγκειται ἐξ ὀλοκλήρου εἰς τὴν διαρρούμενον τῶν ζῆτημάτων τῶν πληρωμάτων, τὴν λιμενικὴν ὁργάνωσιν καὶ τὴν ἀκτοπλοΐκὴν συγκοινωνίαν ἡ τὸ πολὺ πολὺ τὴν συγκοινωνίαν μὲ τὴν Κύπρον. Εἴναι ἡ ἀντίληψις τῆς Κυθερνήσεως εἶνε αὐτή, εἰς τοῦτο δὲν πταίει τὸ Κράτος. Οἱ Ἐλλήνες ἐφοπλισταὶ δὲν ήθελησαν ποτὲ νὰ τὸ διαφωτίσουν. Ἡ «Ἐνωσίς τῶν Ἐφοπλιστῶν» ἀντιπροσωπεύουσα κατὰ τεκμήριον τὴν φορτηγὸν ναυτιλίαν ὑπέδειξε πάντοτε εἰς τὸ Κράτος, διότι ἡ μεγαλυτέρα ἔξυπρέτησις τὴν ὅποιαν θὰ ἡδύνατο νὰ τῆς προσφέρῃ τοῦτο, θὰ συνίστατο εἰς τὸν ἀφίηνη τὴν φορτηγὸν ναυτιλίαν ὡσαρχον καὶ ἐλέυθεραν εἰς τὰ ἔργα της. Τὸ τυχαίον δῶμα τοῦτο γεγονός τῆς ἰδρύσεως τοῦ Ὅφυπουργείου τῶν Ναυτικῶν, λόγω τοῦ προσώπου εἰς τὸ ὅποιον ἀνετέθη, δὲν ἀποκλείεται νὰ δώσῃ τὴν ἐμπρέπουσαν κατεύθυνσιν εἰς τὸ δόλον ναυτιλιακὸν ζῆτημα, πρᾶγμα πού, εὐτυχῶς, θασίμως διαφαίνεται ἀπό τὰς σκεψεις τὰς ὅποιας ὁ κ. Ρεδιάδης ἀνεκοίνωνεις εἰς τὴν Διεύθυνσιν τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» τὰς δημοσιευθεῖσας εἰς τὸ τελευταῖον τῶν φύλλων. Ἡ ἀνάγκη τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου, τὴν ὅποιαν ὁ κ. Ρεδιάδης τονίζει, ἀποδεικνύει, διότι ὁ κ. Ὅφυπουργός συναισθάνεται τὸ ἀλήθεος σημείουν, εἰς ὃ ἔγκειται τὸ εὐρύτερον ναυτιλιακὸν πρόβλημα. Εἰνει καριός νὰ γίνη ἀντιληπτὸν διὰ τὴν ναυτιλίαν τὴν Ἑλληνικὴν δὲν ἐνδιαφέρονται μόνον οἱ ἐφοπλισταὶ, ἐνδιαφέρονται καὶ οἱ «Ἐλλήνες Βιομήχανοι καὶ οἱ «Ἐλλήνες ἔμποροι καὶ οἱ «Ἐλλήνες γεωργοί καὶ οἱ ναυλομεστῖται καὶ οἱ ἀσφαλισταὶ καὶ τὸ σύνολον ἐνός ὀλοκλήρου κόσμου καὶ μιᾶς ὀλοκλήρου κοινωνίας, ἡ ὅποια δύναται νὰ ζήσῃ καὶ νὰ ἔδῃ τὰ συμφέροντά της προαγόμενα ἀπό τὴν καταλλήλων χειραγώγησην τῆς ἐμποροναυτικῆς πολιτικῆς τῆς χώρας. Καὶ δι' αὐτὸν τὸν λόγον τὸ Ὅφυπουργείον τῶν Ναυτικῶν πρέπει νὰ γίνη «Ὕφυπουργείον» καὶ δχι «Ὕφυπουργείον τύπων». «Ἐναὶ Ὅφυπουργείον Ναυτιλίας καὶ λιμένων ἀδικητὸν δὲν δύναται νὰ θεωρῇ ὡς κάτι τι καλύτερον ἀπό τὴν σημειρινήν Δ) σιν τοῦ Ἐμποροναυτικοῦ. Θέτει πάλως ἐπὶ τεκφαλῆς ἔνα ἄνθρωπον εὐρύτερας πιθανῶς ἀντιλήψεως, ἐκείνης ἐνὸς ἀνωτέρου ἀξιωματικοῦ τοῦ Λιμενικοῦ σώματος. Τὸ Ὅφυπουργείον, τὸ ὅποιον χρειαζόμενα πρέπει νὰ ἀνήκῃ μᾶλλον εἰς τὸ Ὕπουργείον τῆς Ἐθνικῆς Οἰκονομίας, ἐκτὸς ἀν γίνη καὶ αὐτὸν τοῦτο Ὅφυπουργείον ἀνεξάρτητον. Πρέπει νὰ ἔχῃ τὴν κατεύθυνσιν πού περιέγραψα πρὸ δύο ἑταῖροι περίπου εἰς ἔνοι ἀδρόν μου δημοσιευθεῖν εἰς τὸ «Ἐλληνικὸν Ἐμπόριον», πρέπει νὰ περιλαμβάνῃ τὴν Ναυτιλίαν καὶ τὸ ἔξωτερον τοῦ Ἐμπόριον. Ἡ ἔξελιξις τῶν ζῆτημάτων τῶν ἀνταλλαγῶν καὶ γενικῶς ἡ διαμόρφωσις τῆς διεθνούς οἰκονομικῆς ὁργανώσεως, θάσει τῆς διευθυνομένης οἰκονομίας, δημιουργεῖ μιὰν οἰκονομικῶς ἐμπόλεμον κατάστασιν μεταξὺ τῶν διαφόρων κρατῶν, ἡ δοποία χρειάζεται τὸ ἐπιτελεῖον πού θὰ τὴν διευθύνῃ. Εἰς τὴν ἐμπόλεμον αὐτὴν κατάστασιν ἡ Ἐμπορικὴ Ναυτιλία πάζει πρωτεύοντα ρόλον καὶ εἰνει στοχειον, ἐκ τῶν οὐκ ἀνεύ, διὰ τὴν ὁργάνωσιν τῆς ἐξαγωγῆς καὶ τῆς εἰσαγωγῆς μιᾶς χώρας. Προϋπόθεται δῶμας Ἐμπορικής ναυτιλίας πληρούσαν τὸν προορισμόν της καὶ δχι τὴν Ἑλληνικήν, ὅπως εἰνε σήμερον αὐτὴ ὀργανωμένη, ἀλλὰ δπως ἐλπίζω διὰ δύναται νὰ ὀργανωθῇ, ἔστω καὶ τὴν τελευταῖαν ταύτην στιγμήν.

\*\*\*

Δέν πρέπει νὰ διστάζωμεν νὰ λέγωμεν τὴν ἀλήθειαν. Ἡ Ἑλληνικὴ Ναυτιλία πρέπει νὰ ἀναδιοργανωθῇ ἐπὶ ἑντελῶς νέων βάσεων. Ἀμφιβόλον εἰνε ἄνθη σταθῆ ὡς ἔχει σήμερον, τὸ ναυτιλιακὸν μας οἰκοδόμημα. Τὸ σύνολον τῆς ἐπιχειρήσεως, τὴν δοποίαν ἔχουν δημιουργήσει οἱ «Ἐλλήνες τὸ Λονδίνον εἰνε καταδικασμένον νὰ ὑποκύψῃ ἐνώπιον μιᾶς συστηματικῆς ἀντιδράσεως τῶν Ξένων Ναυτιλιῶν, οἵα καὶ ἐνεφανίσθη ἀπό τὰς διαφόρους ουμφωνίας «μίνιμουμ» ναύλων καὶ ἀπό τὴν προστατευτικὴν ἐπέμβασιν τοῦ Ἀγγλικοῦ κράτους. «Ἡδη τὴν ἐπέκτασιν τοῦ προστατευτισμοῦ ζητεῖ ὁ Βρετανικὸς ἐφοπλισμὸς διὰ τὰ πλοῖα τακτικῶν γραμμῶν καὶ ἀκόμη ἐπιζητεῖται ἡ δάκρισις σημαίας εἰς τὸ ἐνδοσυστοκατορικὸν ἐμπόριον.

Ἡ Ἑλληνικὴ Κυθερνήσεως, κρίνουσα ὡς Κράτος τὴν σημειρινὴν φορτηγὸν ναυτιλίαν, πρέπει νὰ τὴν ἀφίηνη νὰ ἐκκαθαρισθῇ ἀφ' ἐκαθαρίσται τὰ τὸν καλύτερον καὶ πλέον ἀνδύνων τρόπον, πού αὐτὴ θὰ ἔξεύρῃ. διά τὰ συμφέροντά της. Πρέπει συγχρόνων νὰ δημιουργήσῃ μιὰν νέαν κατάστασιν πραγμάτων ἐν Ἑλλάδι στηριζόμενην εἰς τὸν ύγια προστατευτισμόν, νὰ ὑποδείξῃ τὰς κατεύθυνσιες, τὰς δοποίας τὸ Κράτος θὰ ἀκολουθήσῃ εἰς τὴν ἐμποροναυτικῆς πολιτικῆς του, νὰ διευκολωθῇ τοὺς ἐφοπλιστάς, ὅταν θὰ ἐκκαθαρίζουν τὸ σημειρινὸν πληθωρικὸν τῶν τονιάζ, δλγον κατ' δλγον, διὰ πωλήσεων εἴτε πρὸ διάλυσιν, εἴτε ἀλλώς πως, ἵνα προθαίνουν εἰς τὴν ἀναδημιουργίαν αὐτοῦ, θάσει

ἐκ τῶν προτέρων καθωρισμένου σχεδίου, μὲ ώρισμένας ίδιότητας, ώρισμένους τύπους πλοίων καὶ σαφές πρόγραμμα ἐκμεταλλεύσεως. Χρειάζονται πρὸ τοῦ θεάσιος πιστώσεις ἐκ μέρους τῶν Τραπεζῶν καὶ τῶν ήμικρατικῶν τραπεζιτικῶν ὁργανώσεων, πιθανὸν νὰ ἀπαιτήται ἀκόμη ἔγγυησις τοῦ Κράτους, ὁργάνωσις ἀσφαλιστική, ὁργάνωσις ἐπιθεωρησεως πλοίων, ὁργάνωσις τῆς ναυλαγορᾶς. Πειραιῶς τὴν ὅποιαν ἡ ἀναγκαστικὴ ουγκέντρωσις τῶν ἔργων εἰς Λονδίνον, λόγω τῶν διαφόρων κοινωνικῶν περιορισμῶν τῆς περιορισμοῦ τῆς χωριτικότητός μας, τὸ ἔξαγωγικὸν καὶ εἰσαγωγικὸν ἐμπόριον τῆς Ἑλλάδος θὰ προσέρχεται συνεχῶς προσδεύουσα καὶ ὁργανουμένη. Τότε καὶ ἡ ναυπηγικὴ θιομηχανία τῆς Ἑλλάδος θὰ προσδεύσῃ, ὅταν ἡ Ἑλληνικὴ σημαία ἐπισκέπτεται συχνότερον τούτους θεάσιούς λιμένας χρησιμοποιούσα περισσότερους πιθανῶν ἔργων ἀπὸ ἔκεινους που θὰ μείνουν ἀνεργοί εἰκονίδιοι τοῦ περιορισμοῦ τῆς χωριτικότητός μας, τὸ ἔξαγωγικὸν καὶ εἰσαγωγικὸν ἐμπόριον τῆς Ἑλλάδος θὰ ἀποτινάξῃ τὸν ζυγό τῶν ξένων, ύπο τὸν ὅποιον «δουλεύει», τὸ διαμετακομιστικὸν τοιούτον θὰ δύναται νὰ ἀναδημιουργηθῇ, αἱ Ἑλληνικαὶ Ἐμπορικαὶ παροικίαι τῆς Ρουμανίας, τῆς Ἔγγυς Ἀνατολῆς καὶ αἱ ἀπότεραι ποιαὶται θὰ δυνηθοῦν νὰ ἐπανεύρουν τὸν συνδετικὸν κρίκον μὲ τὴν Μητρόπολιν, ποὺ χρειάζεται εἰς αὐτάς καὶ τὸ σύνολον τῆς Ἐθνικῆς Οἰκονομίας τοῦ τόπου θὰ ἀποκτήσῃ ἐναρμόνισιν καὶ συνοχήν εἰς τὴν σημειρινὴν πάλην, ητίς καὶ προσέρχεται ἀκόμη δυντέρα. ΙΔΟΥ ΛΟΙΠΟΝ ΤΙ ΠΕΡΙΜΕΝΟΜΕΝ ΚΑΙ ΤΙ ΖΗΤΟΥΜΕΝ ΠΟΥ ΥΦΥΠΟΥΡΓΕΙΟΝ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΤΟΥ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ ΕΜΠΟΡΙΟΥ ΟΠΩΣ ΗΜΕΙΣ ΤΟ ΦΑΝΤΑΖΟΜΕΘΑ. Δὲν ζητοῦμεν νὰ ἔφαρμόσωμεν τὴν Γερμανικὴν πολιτικὴν τῆς ἀπολύτου σχεδὸν ἀπορροφήσεως τῆς ναυτιλίας ἀπὸ τὰς κρατικὰς κατεύθυνσις, ἀλλὰ ζητοῦμεν νὰ καθορισθῇ μία ωρισμένη ἀτμόσφαιρα, ἐντὸς τῆς δοποίας θὰ ζῇ καὶ θὰ ἐργάζεται η Ἑλληνικὴ ναυτιλία, ἀτμόσφαιρα ποὺ ἀφ' ἐνὸς μὲν θὰ τὴν προστατεύσῃ ἀπὸ ἐπέκτασιν δυσανάλογον πρὸ τὰς δυνάμεις της, ἀφ' ἐτέρου δὲ θὰ τὴν ἐναρμονίσῃ πρὸ τὰς δυπολίοπους ἐκφάνεις τῆς οἰκονομίας τοῦ τόπου, τὴν δοποίαν καὶ θὰ ὑποχρεώσῃ εἰς ἀνταλλαγμάνα νὰ τὴν ὑποστηρίξῃ εἰς τὸν ἀγῶνα της, τὸν σκληρόν. Τοιαύτη είνε περίποι η θεάσις τῆς Ἀγγλικῆς Ναυτιλίας σήμερον, αὐτὸς καὶ τὸ πρόγραμμα ποὺ η Ἀγγλικὴ Κυθερνήσεις ἡναγκάσθη νὰ ἀποδεχθῇ, παρὰ τὴν ἀναμφισθήτητον ὑπεροχήν τοῦ Βρετανικοῦ τονιάζ, τὸ προέχον τῆς ναυτιλιακῆς της θεάσης καὶ τοῦ ἐμψύχου τῆς υλικοῦ. Η Ἀγγλία διατηρεῖ τὰς γραμμάς της, τὰς δοποίας δύναται νὰ τροφοδοτῇ διὰ τῶν ἐμποριμάτων τῶν κινουμένων μεταξὺ τῆς Μητροπόλεως καὶ τῶν Αποικιῶν καὶ ἐπὶ πλέον κατεύθυνει τὴν «τράμπ» ναυτιλίαν τῆς πρὸ τὰς σημειας, τὰ δοποία μία εὑρυτέρα μελέτη καὶ λεπτομερεστέρα ἔξακριθσις τῶν οἰκονομικῶν συνθήκων τοῦ κόσμου, ἀπὸ τοὺς δυναμένους νὰ τὴν κάνουν, ἐπιτρέπει νὰ διευκρινισθοῦν ὡς σημεῖα ύγιων κατεύθυνσεων καὶ θεάσικής σκοπιμότητος. Δὲν πρέπει νὰ μᾶς ἀντικρούσῃ κανεὶς μὲ τὸ παράδειγμα τῶν Σκανδιναϊκῶν κρατῶν. Τὰ Σκανδιναϊκά κράτη ἐπωφεληθέντα μιᾶς κολοσσιαίας υπεροχῆς εἰς ἔμψυχον καὶ ἀψυχον ύλικον καὶ τῆς οἰκονομικῆς ὁργανώσεών των, ἐδημιούργησαν εἰδικὴν θέσιν εἰς τὸ διεθνές υπερθαλάσσιον ἐμπόριον, ἐπωφελούμενα ἐποχῶν κατά

## HEMPEL'S SHIP'S PAINTS

Ο Επιτυχέστερος Συνδυασμός Ἀνωτάτης Ποιότητός καὶ Προσιτής Τιμῆς

Τέλειον Σύστημα Χρωμάτων Υφάλων καὶ Εξάλων.

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

Ίδιαίτεραι Συνδέσεις διὰ Πετρελαιοφόρα Πλοία.

ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΑ HEMPEL'S - COPENHAGEN  
WOOD-HEMPEL'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

τάς όποιας δικαιονομικός έθνικισμός και δικαιονομικός ανταγωνισμός δεν είχαν ποσώς φθάσει, είς διημείον ξέειδιχθησαν και ξέακολουθούν νά ξέειδισωνται ήδη. Τά Σκανδιναϊκά κράτη ξέχουν δημιουργήσει δεσμούς οικονομικούς συμπαγείς είς διαφόρους διεθνείς γραμμάς, τάς όποιας ξέυπηρετούν μέτα τά φορτηγά των σκάφων. Παρά την κολοσσιαίαν δύμας αυτήν δργάνωσιν πού διαθέτουν, την τραπεζιτικήν των άνεξαρτησιαν και τήν ασφαλιστικήν των άκομη, αισθάνονται και αύτά οήμερον τό θάρος τού έθνικιστικού πνεύματος, τού έπικρατούντος είς τὸν κόδιμον και χάνουν έδαφος, διαν εύρισκωνται πρό δργανωμένων από κρατικάς έπιρρος ναυτιλιαν. Αι Σκανδιναϊκά Γραμματ. π. χ. είς τὴν Γερμανίαν, την Ιταλίαν και τάς Ήνωμένας Πολιτείας υπέστησαν τελευταίως σοβαράν μείωσιν, ένω έπεκτείνονταν συνεχῶς πρός κράτη άνοργάνωτα και κατωτέρου πολιτισμού μεταξύ τῶν όποιων δυστυχῶς από ναυτικῆς άποφεως πρέπει νά συμπεριλάθωμεν και την Έλλάδα.

Η σκέψις τοῦ κ. Ρεδιάδη περὶ δργανώσεως τού Ναυτικοῦ Επιμελητηρίου μὲ εύρουν προορισμόν και συμμετοχήν δλων τῶν διά τὴν ναυτιλίαν ξέδιαφερομένων έπαγγεματικῶν τάξεων δηλ. τῶν έφοριστῶν, τῶν πληρωμάτων, τῶν ασφαλιστῶν, τῶν ναυλομεσιτῶν, τῶν μηχανουργῶν, τού Έμπορικοῦ και Βιομηχανικοῦ Επιμελητηρίου ως έκπροσωπου τῶν σχετικῶν τάξεων και τῶν τραπεζιτῶν, ἀν ποτε ένδιαφερθούν διά τὴν Έμπορικήν ναυτιλίαν, πού άγνοούν ἐπί τού παρόντος, αποτελεῖ τὴν θάσιν, ἐπί τῆς διοίας δύναται νά στηριχθῇ μία νομοπαρασκευαστική έργασια τείνουσα είς τὴν δργάνωσιν τῆς Έλληνικῆς ναυτιλίας πρός τὰς άνωτέρω έκτεθίσας κατευθύνσεις. Δια τού Ναυτικοῦ Επιμελητηρίου τὸ Κράτος θά ἔχῃ πράγματι υπεύθυνον γνωμοδότησιν δλων τῶν ένδιαφερομένων διά τὴν ναυτιλίαν τάξεων και δχι τὴν μονομερή τοιαύτην τῆς «Ένωσεως τῶν Έλλήνων έφοριστῶν», ή διοία, λόγω τῆς συνθέσεώς της, δεν άντιπροσωπεύει παρά μόνον τὴν γνώμην τῶν Έλληνικῶν γραφείων τού Λονδίνου. Και θά δυνηθῇ και αὐτὸν τὸν τρόπον τὸ Κράτος δταν τού δνοχθούν οι εύρεις δρίζοντες μᾶς τοιαύτην κολοσσιαίας έργασιας νά άντιληφθῇ τί ξέχασε μέχρι τῆς στιγμῆς μὲ τὴν πολιτικήν τῆς άδιαφορίας, λόγω άγνοίας, τὴν διοίαν ήκολούθησε. Πιστεύω ὅτι τὸ Έλληνικὸν κράτος δεν είνει δστοργον διά τὴν Έθνικήν ναυτιλίαν. Οσάκις τού ξέχητη κάτι και τού ξέειθη μὲ πειστική έπιχειρήματα τὸ δίκαιον μᾶς αίτησες ξέειδήλωσεν, ώς ἐπί τὸ πλείστον, εύμενεις διαθέσεις διά τὴν πραγματοποίησιν του. Δὲν τού ξδωκαν δύμως ποτε νά καταλάθῃ τὴν ούσιαν τού ναυτιλιακοῦ ζητήματος. Τὸ δφοραν νά παρασυρθῇ είς άνωφελεῖς ή και ἐπιθλαδεῖς πράξεις. Έάν δ κ. Ρεδιάδης έπωφελούμενος τού συμπιωματικοῦ γεγονότος πού υπεχέρωσε τὴν Έλληνικήν Κυβέρνησιν νά αισθανθῇ τὴν άνάγκην τῆς δημιουργίας τού Υφυπουργείου, κατορθώη νά τὸ θήση πρός τὸν πραγματικὸν προορισμόν του, είμαι ἀπολύτως θέσαιος ὅτι θά γίνη δ θεμελιωτής ένος κολοσσιαίου έργου διά τὸ διοίαν ή Έλληνική κοινωνίας ασφαλῶς θά τὸν τιμησην εν καιρῷ. Είνε ο μόνος τρόπος διά νά παύσωμεν νά δλοφυρωμεθα διά τὴν κατάστασιν, ή διοία δημιουργεῖται καθημερινῶς γύρω μᾶς και νά άρχισωμεν ἐπί τέλους νά έργαζώμεθα συστηματικῶς. Δὲν είνε ποτε έντελῶς άργα, έστω και τὴν 12ην δραν. Η ικανότης τῶν Έλλήνων δύναται νά προλάθῃ μεγάλην καταστροφήν, αισθάνομενος ήθηκότης τῶν Έθνικήν.

ΦΙΛΙΠΠΟΣ Η. ΦΙΛΙΠΠΑΚΟΠΟΥΛΟΣ

\*\*\*

Δημοσιεύοντες τάς ἐπί τού ναυτιλιακοῦ μᾶς προθλήματος άντιληφεις τοῦ κ. Φιλιππακόπουλου, αισθανόμεθα τὴν υποχρέωσιν νά διατυπώσωμεν και δρισμένας ἐπ' αὐτῶν έπιφυλάξεις.

«Οσον και ἀν συμφωνούμεν πρός τὴν άνάγκην, ὅπως η

Ναυτιλία μᾶς καταστῇ ἀμειούτερον οργανον τῶν οίκονομικῶν τῆς Χώρας ἐπιδιώξεων, δσον και ἀν πιστεύωμεν, και ήμεις ὅτι ἡ σημειριή δικάδης χωρητικότης αύτῆς ἐλάχιστα προσπορίζει είς τὸν τόπον ώφελήματα, ἀνάλογα πρός τὴν ἐκτεταμένην τῆς δραστηρίας, δυσχερῆ δ' ἔτι καθιστᾷ τὴν ἐπιθεθλημένην ποιοτικήν τῆς έξυγίανον και τὴν εύχερεστα προσθετά διεξύρεσιν έργασιας είς τὰ πλοῖα μᾶς, δσον και ἀν προσήλωσις τῶν Έλλήνων έφοπλιστῶν πρὸς τὴν «τράπη» ναυτιλίαν δύναται νά θεωρηθῇ ἐν μέρει ἐπικριτέα, δεν δυνάμεθα και ν' ἀκολουθήμεων και τὸν κ. Φιλιππακόπουλον είς τὸ ἀπόλυτον τῶν άντιληφεων τού περὶ τῆς θέσεως τῆς φορτηγού ναυτιλίας και περὶ τῶν κατευθύνσεων είς τὰ τῆς έμποροναυτιλίκης μᾶς πολιτικής.

Ο φίλος ἀφρογράφος όραματίζεται μίαν ιδανικήν πράγματι ναυτιλιακήν συγκρότησιν, στενώτατα προσηρμοσμένην είς τὴν οίκονομικήν τῆς Χώρας δραστηρία, ἐγγύτατα ἀκολουθούσαν τὰς έμποροθιμηχανικάς τῆς έξειδεις. Τὴν ναυτιλίαν αύτην θεοίων θά πρέπει νά κατείχειν ἡ Έλλας και θά δηύνατο εύχερῶς νά τὴν διατηρήσῃ, χωρὶς ἀκόμη και προστατευτικά μέτρα, ἀν ἂν κράτος μὲ μεγάλην καταναλωτικήν δύναμιν, μὲ διομηχανικήν δραστηριότητα πληθωρικῶς έξαγωγικήν. Βλέπει ἀκόμη δ κ. Φιλιππακόπουλος τὸ Έλληνικὸν κράτος και τὰ οίκονομικά τῆς Χώρας ίδρυματα ἀφονα παρέχοντα τὰ οὐλικά μέσα είς τὴν ναυτιλιακήν μᾶς άνασυγκρότησιν. Πόσον δύμας είνει διάφορος η Έλληνική πραγματικότης! Ούτε η μικρά Έλλάς, και αί γειτονικά τῆς Χώρας, ἀν παραδεχθῶμεν τὴν ἀμέριστον ύποστηριξιν και αὐτῶν πρὸς τὴν Έλληνικήν σημαίαν, δύνανται νά συντηρήσουν μίαν ναυτιλίαν και τού τρίτου ἀκόμη τῆς χωρητικότητος τῆς σημειρῆς ιδικῆς μᾶς, οὔτε και τὸ Έλληνικὸν κράτος, ἀρκούντως διαφωτιζόμενον, ἔχει τὴν οίκονομικήν ἀντοχήν και ἀν ἐπίστευεν είς τούτο, νά παράσῃ τὰ μέσα διά τὸ ἐγχειρῆμα τῆς τοιαύτης ναυτιλιακῆς μᾶς έξυγίανοσεως. Συνεπέστερος πρὸς τὴν πραγματικότητα ταύτην ὁ κ. Φιλιππακόπουλος θά ἦτο, ἀν ἡκούσθηεις εἰς τὴν διατύπωσιν τῶν άντιληφεων τού, τὸ «και τοῦτο ποιεῖν, κάκενο μὴ ἀφίεναι». Ας ἀφεθῇ δ φορτηγὸν ναυτιλία έλευθέρα πράγματι και ήσυχος νά ένασκήῃ τὴν δραστηριότητα τῆς, ως αί έκαστοτε περιστάσεις, πρὸς τὰς διοίας τόσον εύχερῶς προσαρμόζεται, τὸ ἐπιθέλλουν είς αὐτήν. Ωφέλειαν θά έχῃ ν' ἀποκομίσῃ η Χώρα μᾶς, καυμίαν δέ τούνατον ζημιαν. Άλλ', ἀς κληθῇ δ' ἔτέρου τὸ Έλληνικὸν Κράτος νά προσδώσῃ εἰς τὴν έμποροναυτιλήκην τού πολιτικήν σαφές περιεχόμενον, ἀς χαράξῃ τὰς κατευθύνσεις ἐκείνας, πού θά ἐπιτρέψουν είς τὸ έφοπλιστικὸν κεφάλαιον, υποχρεούμενον δξ αὐτῶν τῶν συμφρόνων τού εἰς τούτο, νά δημιουργήσῃ ἐκ παραλήλου πρὸς τὴν πλάνητα φορτηγὸν ναυτιλίαν μᾶς, μιαν ναυτιλιακήν οργάνωσιν δρῶσαν και κινουμένην στενώτατα πρὸς τὰς έθνικάς οίκονομικάς έξειδεις.

Ημεῖς τούλαχιστον πλήρη ικανοποίησιν θά αισθανθῶμεν, ἀν έθλεπαμεν τὸ Έλληνικὸν Κράτος και τούς έφοπλιστάς μᾶς, ἀναλαμβάνοντας τὴν πρωτοβουλίαν διά τὴν στροφήν και μικρού έστω μέρους τῆς θαλασσινῆς μᾶς ἐπιδόσεως πρὸς τὴν δημιουργίαν δλιγών τακτικῶν γραμμῶν ἐκ τῆς Μεσογείου, πυκνοῦ δικτύου Μεσογειακῶν συγκοινωνῶν διά μικτῶν ουγχρονισμένων σκαφῶν και μᾶς κατά μῆνα πρὸς τὴν Βόρειον Αμερικήν έπιθετικῆς γραμμῆς. Πέραν δ' αὐτῶν πάσα προσπάθεια νά κατεύλλετο εἰς τὴν διατηρήσιν τῆς σημειρῆς έν τῇ Μεσογείῳ θέσεως τῆς φορτηγού μᾶς ναυτιλίας.

Λύται και μόναι αἱ ἐπιδιώξεις, ἀπλαὶ και δυνάμεναι εύχρως νά πραγματοποιηθῶν, θά ήσαν καθ' μᾶς ἀρκεται νά παγιώσουν έπιζηλον τὴν έν τῇ Μεσογείῳ ναυτιλιακήν μᾶς υπόστασιν και προσφορώτερον νά έξυπηρετήσουν τὰ ζωτικώτερα τῆς Χώρας οίκονομικά συμφέροντα.

## Α.Ε. ΑΤΜΟΠΛΟΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ "Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ"

[HELLENIC LINES LIMITED]

Τακτική δεκαπενθήμερος Γραμμὴ φορτηγῶν ἀτμοπλοίων ἐξ Ελλάδος δι' ΑΜΒΟΥΡΓΟΝ - ΡΟΤΤΕΡΔΑΜ - ΑΜΒΕΡΣΑΝ και τάναπαλιν.

Έμπορεύματα ἐπίσης δεκτά, δι' Αγγλίαν, Σκανδιναϊαν, λιμένας Βαλτικῆς και Βορείου Θαλάσσης, ως και τὸ ἐσωτερικὸν Γερμανίας και Βελγίου, Αμερικήν, Καναδᾶν κλπ. διὰ μεταφορτώσεως εἰς τὸν ως ἄνω λιμένας και ἐκδόσεως κατ' εύθειαν φορτωτικῶν.

\* Απευθυντέον: Π. Γ. ΚΑΛΛΙΜΑΝΟΠΟΥΛΟΝ

ΜΕΓΑΡΟΝ ΒΑΤΤΗ

ΠΕΙΡΑΙΑ

Τηλέφ. 40.418

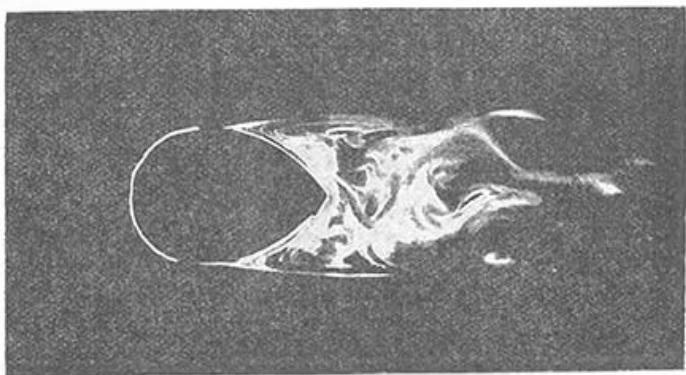
και τοὺς εἰς ἅπαντας τὸν Έλληνικὸν λιμένας Πράκτορας τῆς Εταιρείας

## TA TEKNIKA NAYTIKA ZHTHMATA

**Ai épharmonoi tēs mīchanikēs tōn reusotōn eis tēn Naupηgīan**

Ή από τινων ἐτῶν ἐπικρατοῦσα γενική τάσις προσδόσεως εἰς δλα τὰ στερεά σώματα τα κινήμενα ἐντὸς ρευστῶν μέσων, ύγρων ή ἀερίων, σχημάτων ἔλαχίστης ἀντιστάσεως, ἀεροδυναμικῶν ή ὑδροδυναμικῶν κοινῶν καλουμένων, ἀρχίζει ἔσχάτως νά γενικεύεται ὀπωδήποτε καὶ εἰς τὰς ναυπηγικας κατασκευάς.

Αι βασικαὶ ἀρχαὶ, αἱ διέπουσαι τὴν κίνησιν τῶν στερεῶν σώματων ἐντὸς ρευστῶν μέσων, ἀν καὶ ἀπηγόλησαν τὴν διανομένην ἀνθρωπότητα ἀπὸ πολλῶν σχετικῶν ἔκατονταστηρίδων, δὲν δηηρευνήθησαν ἐν σχετικῇ ἔκτασι παρά μόνον κατά τὰς τελευταῖς τρεῖς δεκαετίας. "Ηδη ὁ Νεύτων εἶχεν ἀσχοληθῆ μὲ τὸ ζῆτημα τοῦτο, διατυπώσας ἴδιαν θεωρίαν, διὰ τῆς δοπιας, παρ' ὅλον ὅτι ἡγνόει ὠρισμένας θασικάς πλέον σῆμερον θεωρουμένας ἀντιλήψεις, ως τὴν τῆς κυκλοφορίας ταχυτήτων,



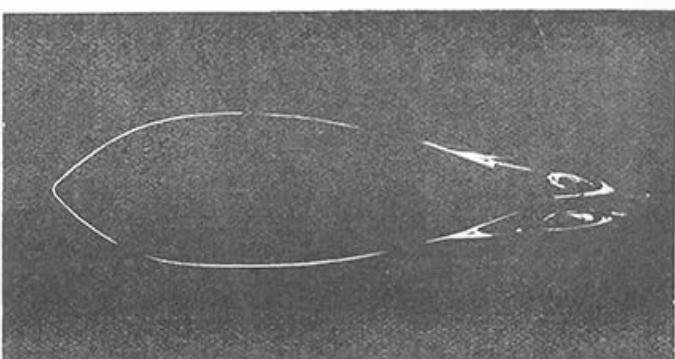
(Σχῆμα 5). ΕΠΙΔΡΑΣΙΣ ΤΟΥ ΣΧΗΜΑΤΟΣ.— Στροβιλώδης φοὶ πέριξ σώματος ἐλαφρῶς ἀτραποειδοῦς. Έκτασις καὶ ἔντασις στροβίλου μεγάλη.

τοῦ δυναμικοῦ ταχυτήτων κτλ. ἐφαρμόζων ἀπλῶς τὴν νέαν τότε ἀρχὴν τῆς Νευτωνίου Μηχανικῆς του, τῆς τῆς διατηρήσεως τῶν ποσοτήτων κινήσεως πρὸ καὶ μετά τὴν πρόσκρουσιν τοῦ σώματος ἐπὶ τοῦ ρευστοῦ (διότι ἔθεωρει τὸ φαινόμενον ως ζῆτημα ἀπλῆς κρούσεως), εἶχεν ἥδη φθάσει εἰς τό, καὶ σήμερον ἀκόμη θεωρούμενον ως ὅρθον, γενικόν συμπέρασμα διτὶ ἡ ἐκ τῆς προσκρουσίας διατεκαννυμένη δύναμις καὶ ἐπομένως καὶ ἡ ἐκ ταύτης δημιουργούμενή ἀντίστασις ἐποικίλλον κατ' εὐθὺν λόγον πρὸς τὴν μεγίστην ὑπὸ τοῦ σώματος παρουσιαζομένην κάθετον πρὸς τὴν διεύθυνσιν κινήσεως ἐπιφάνειαν, καὶ πρὸς τὸ τετράγωνον τῆς ταχύτητος τῆς κινήσεως. 'Ἄλλ.' η θεωρία αὕτη παρ' ὅλην τὴν ὑψηλήν τῆς πατρότητα καὶ παρ' ὅλον τὸ γενικὸν ὅρθον τῶν ἔξι, αὐτῆς γενικῶν συμπερασμάτων, ἥτο θασικῶς ἐσφαλμένη, ως ἀγνοοῦσα τὰς θασικάς ἔκεινας ἀρχὰς ἀνεφέραμεν, τῆς κυκλοφορίας ταχυτήτων, τὰς συνδεδεμένας στενῶς μὲ αὐτήν ταύτην τὴν ὑπόστασιν τοῦ διλού φαινομένου. Ἐκτὸς τούτου τὰ ως ἄνω ἔσχατέποντα συμπεράσματα ἥσαν μᾶλλον ποιοτικῆς μορφῆς, μὴ ἐπιτρέποντα εἰμὴ μόνον περιωρισμένην χρήσιν αὐτῶν, ἀκόμη καὶ δι' ἀπλᾶς συγκρίσεις καὶ μόνον, δεδομένου διτὶ δὲν ἡτο δυνα-

μερον. 'Άλλ.' η ἀνθρωπότης τότε, μὴ χρησιμοποιοῦσα εἰμὴ μόνον ταχύτητας λίαν περιωρισμένας, εἰς ἀς λόγω ἀκριθῶς τῆς ἐπιδράσεως τοῦ ἀριθμοῦ Κεγινηίδ, οἱ ἐκ τῶν τότε γνωστῶν κινήσεων παθητικαὶ ἀντιστάσεις ἥσαν σχετικῶς μικραί, δὲν εἶχε σπουδαῖον λόγον νά ἐνδιαφερθῆ καὶ σάχοληθῆ ἴδιατέρως μὲ ἐν τῷ σε περίπλοκον καὶ πολυσχιδές ζῆτημα, δι' ὃ δὲν ἡτο εἰσέτι ἀρκοῦντος ἐπιστημονικῶς ὡριμος καὶ σπερ δὲν παρουσίαζε διά την τότε ἐποχὴν ἔξαιρετικὸν ἐνδιαφέρον.

Τὸ πρόβλημα ἥρχισεν ἔξεταζόμενον θαθύτερον ἀπὸ τὰς παραμονάς τῆς ἀναπτύξεως τῆς ἀεροπλοΐας, δηλαδὴ ἀπὸ τὰς ἀρχὰς περίπου τοῦ τρέχοντος αἰώνου, σπανίως δὲ θλέπομεν εἰς τὴν ιστορίαν τῶν ἐπιστημῶν τοσοῦτον μέγαν ἀριθμὸν σφῶν ἀσχολουμένων συγχρόνως ἐπὶ τοῦ αὐτοῦ κλάδου μιᾶς ἐπιστήμης καὶ τοσαύτην, ἐντος ἔλαχιστου χρόνου, ἐπιτυγχανομένην πρόδον, διηγηθέμεν κατά τὰς τρεῖς τελευταῖς δεκαετίας καὶ διὴ ἐπὶ ἐνός τόσου στρυφυνοῦ καὶ πολυπλόκου θέματος, δισσον ἡ μηχανικὴ τῶν ρευστῶν. Κατά ἔκατοντάδας μετρῶνται οἱ ἐρευνηταὶ οἱ διακριθέντες κατά τὰ τριάκοντα ταῦτα ἔτη καὶ συντελέσαντες εἰς τὴν πρόσθιον τοῦ λύσιν, προώθησιν τοῦ ζῆτηματος. 'Ἐν Ἀγγλίᾳ ἔχομεν τὸν Stokes, τὸν Reynold, τὸν Lamb, τὸν Bairstow ἐν Γερμανίᾳ τὸν Kutta, τὸν Prandtl καὶ τὸν Karman, ἐν Γαλλίᾳ τὸν Eiffel, τὸν Poiseille, τὸν Painlevé, ἐν Ρωσίᾳ τὸν καὶ ως πατέρα τῆς νέας ταύτης ἐπιστήμης θεωρούμενον καὶ μόλις πρὸ ὅλιγων ἐπόντα Joukowski. Πάντες οὗτοι παραπλαθόντες πρὸ τριακονταετίας ἐν ζῆτημα, ἐφ' οὐσίαι γνώσεις μας ἥσαν μᾶλλον πρωτόγονοι, τὸ ἀνέπτυξαν καὶ προώθησαν, τόσον τοῦτο, δισσον καὶ τὰς ποικίλας αὐτοῦ διακλαδώσεις, μέχρι τοῦ σημείου, ώστε νά δημιουργηθῆ πέριξ αὐτοῦ μιᾶς τεραστίας ἐπιστήμη μὲ πληθώραν ἐφαρμογῶν εἰς διλούς σχεδὸν τοὺς τεχνικοὺς κλάδους εἰς οὓς προσβλέπεται κίνησις.

Διότι ἔκτος τῆς ἀεροναυπηγίας καὶ ναυπηγίας καὶ εἰς τὴν ὑδραυλικὴν καὶ εἰς τὴν κατασκευὴν τῶν σωληνῶν ύγρων καὶ ἀερίων καὶ εἰς τὰς κατασκευάς μηχανῶν καὶ ἀμαξῶν σιδηροδρόμων καὶ εἰς τὴν θιομηχανίαν αὐτοκινήτων καὶ εἰς τὰς κατασκευάς ἀερομύλων καὶ ὑδρομύλων καὶ εἰς τὴν θλητικὴν τῶν πυροβόλων ὅπλων καὶ εἰς πλείστας δισσας ἀλλας τεχνικάς ἐφαρμογάς ἐνεποίησαν τὴν ἀγαθοεργόν των ἐπιδρασιν τὰ πορίσμα-



(Σχῆμα 6). ΕΠΙΔΡΑΣΙΣ ΤΟΥ ΣΧΗΜΑΤΟΣ.— Στροβιλώδης φοὶ πέριξ σώματος μετρίως ἀτραποειδοῦς. Έκτασις καὶ ἔντασις στροβίλου ἡλιατομένη

τὸν ἐκ τῆς ἀπλῆς ταύτης θεωρίας νά διαφανῆ ἡ σπουδαία σημασία τῶν σχέσεων τῆς ταχύτητος τῆς κινήσεως ή τῶν διαστάσεων τοῦ στερεοῦ πρὸς τὸ ίξωδες (\*) τοῦ ἐν δι κινεῖται τὸ στερεόν ρευστοῦ, δηλαδὴ τοῦ ἀριθμοῦ τοῦ Reynold, διπος λέγομεν σήμερον ίξωδες εἶναι τὸ στερεόν της φενστότητος.— Λέγομεν, ὅτι ἐν φενστόν εἶναι πλέον ίξωδες ή εἰς γέλωσαν τῆς φυσικῆς ἔχει μεγάλητερον ίξωδες ἄλλον φενστόν, ὅταν τὸ πρότον ἔχει μικροτέραν φενστότητα τοῦ δευτέρου.

Εἰς τὴν Ναυπηγίαν δι' ἡν κυρίως ἐνδιαφερόμεθα ἐνταῦθα, τρία εἰνε τὰ σημεῖα, ἐφ' ὃν ἡ μηχανικὴ τῶν ρευστῶν εὑρε πρόσθιον τὸ ἔδαφος δι' ἐφαρμογάς:

α') Εἰς τὴν ἀπὸ ἀεροδυναμικῆς ἀπόφεως καλυτέραν διαμόρφωσιν τῶν ὑπερκατασκευασμάτων καὶ γενικῶς τῶν ἔξαλων τῶν πλοίων.

β') Εἰς τὴν ἀπὸ ὑδροδυναμικῆς ἀπόφεως διαμόρφωσιν τῆς γάστρας καὶ τῶν ύφαλων γενικῶς τῶν πλοίων, τόσον καὶ τὰ προσαρτήματα ταύτης. Καὶ

γ') Εἰς τὴν θελτικῶν τῆς ἀποδόσεως τῶν ναυτικῶν ἐλίκων διάσει τῶν ἐφαρμογῶν τῆς ἐπιστήμης ταύτης τῆς θεωρίας τῆς ναυτικῆς πρωστηρίου ἔλικος.

Εἰς τὸ παρὸν ἄρθρον θέλουμεν ἀσχοληθῆ μὲ τὴν ἐν συντόμῳ καὶ ἐπὶ τὸ ἀπλούστερον ἀνάπτυξιν τῶν συμπερασμάτων τῶν νέων θεωριῶν καὶ τὴν ἐπίδρασιν τούτων ἐπὶ τῆς διαμόρφωσεως τῶν ὑπερκατασκευασμάτων καὶ γενικῶς τῶν ἔξαλων τῶν πλοίων, προσπαθοῦντες συνάμα δι' ἐνός ή δύο ἀριθμητικῶν παραδειγμάτων νά κατατοπισθῶνται καὶ ποσοτικῶς ἐπὶ τοῦ ζῆτηματος.

Τὰ γενικὰ συμπεράσματα τὰ ἀφορῶντα κυρίως τὰς ναυπηγίκας ἐφαρμογάς εἰνε τὰ ἀκόλουθα:

α') "Ἐχομεν δύο εἰδῶν κινήσεις νηματίων τῶν ρευστῶν(\*)

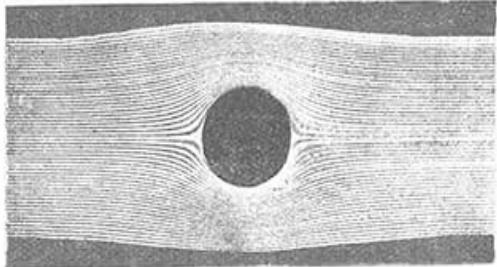
(\*) Ιξωδες εἶνε τὸ ἀντίστοιχον τῆς φενστότητος.— Λέγομεν, ὅτι ἐν φενστόν εἶναι πλέον ίξωδες ή εἰς γέλωσαν τῆς φυσικῆς ἔχει μεγάλητερον ίξωδες ἄλλον φενστόν, ὅταν τὸ πρότον ἔχει μικροτέραν φενστότητα τοῦ δευτέρου.

πέριξ, ἐνὸς στερεοῦ σώματος ἐν κινήσει: 1ον) Τὴν στρωματώδη κίνησιν, 2ον) τὴν στροβιλώδη κίνησιν.

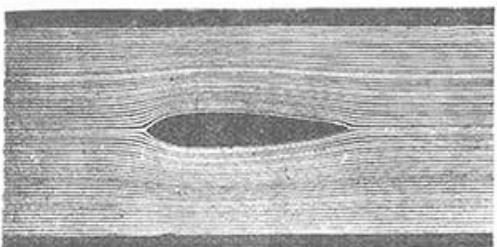
<sup>8</sup>) Κατά τὴν στρωματώδη κίνησιν τὸ ρευστόν ἐπὶ μὲν τῆς ἐπιφανείας, τοῦ στερεοῦ σῶματος ἔχει μηδενικήν ταχύτητα, ἥτις ταχύτητα αὐξᾶνται εἰς τὰ ἀλλεπάλληλα στρώματα, δօσον ἀπομακρύνονται αὐτῆς, διὰ νὰ φθάσῃ τὴν πλήρη ταχύτητα τῆς κινησεως εἰς ἀπόστασιν τινα ἀπὸ τῆς ἐπιφανείας τοῦ σώματος. Τὸ τελευταῖον ἀντίστοιχον στρώμα τοῦ ρευστοῦ, ἐνῷ συμβαίνει τοῦτο ὄνομαζεται «օριακὸν στρώμα» (τοῦ Prandtl), (*couche limite, boundary layer*).-

γ') Κατά τὴν στροβιλώδη κίνησιν τὸ ρευστόν δὲν κινεῖται ἐν

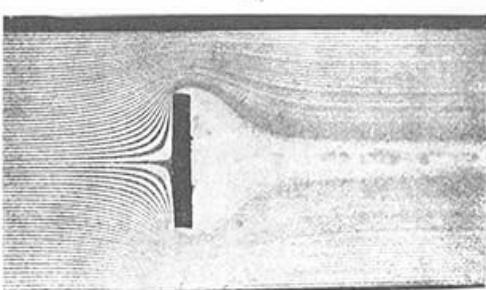
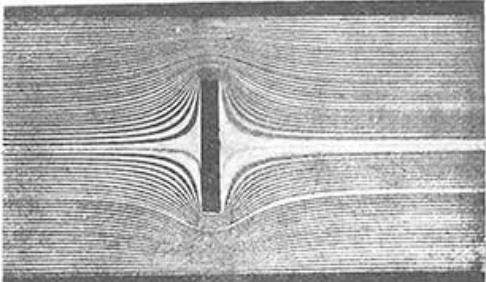
ταχύτης τῆς κινήσεως καὶ αἱ διαστάσεις τοῦ σώματος. Δηλαδὴ τηρουμένων τῶν ἀνάλογιῶν ἔχει πολὺ μεγαλύτερα σχετικὴν οπιμαίαν ἡ ἀεροδυναμικὴ διαμόρφωσις τῶν ὑπερκατασκευασμάτων ἐνὸς μεγάλου πλοίου ἢ ἐνὸς μικροῦ, ἐνὸς ταχέος πλοίου ἢ ἐνὸς θραβέος. Διὰ τὸν λόγον τούτον ὅλεπομεν ὅτι μόνον εἰς τὰ σχετικῶς μεγάλα καὶ ταχύπλοα πλοῖα κατασθάλεται ποιά τις μέριμνα διὰ τὴν ἐπὶ τὸ ἀεροδυναμικῶτερον διαμόρφωσιν τῶν μεγάλων τημάτων τῶν ὑπερκατασκευασμάτων αὐτῶν, ὅπως καὶ ἐν τῇ φύσει ὅλεπομεν ὅτι δύον μεγαλύτεροι καὶ ταχύτεροι, ἐκ τῶν ὑπὸ τῆς φύσεως τεταγμένων αὐτοῖς ἀναγκῶν, εἰνὲ οἱ ἰχθεῖς, τὸν περιοσόδερον πρός τὸ ὅς ἀνω ἀναφερθὲν ἀτρακτοειδές



**Σχήματα 1 και 2** (άριστερά). — Ή επίδημοις τοῦ ξεύδους. Στρωματώδης ωρή ἐντός ξεύδους ἕγροι πέριξ κυλίνδρων ἄνοι καὶ ἀτρακτοειδῶν σώματος κάτετο. Τὸ χρησιμοποιηθὲν διὰ τὸ πείσμα ἕγρον εἶνε σιμπετακονημένον γάλα ὡς προσφερόμενον τρένοις διττῶς, καὶ ἀπό αὐτοφέως ξεύδους καὶ ἀπό αἰσθησεώς φοιτογραμμορῶν.



Σχήματα 3 και 4 (δεξιά).— Ή επίδρασις τῆς ταχύτητος.— Στροβιλώδης φονή πέριξ επιπέδου πλάκος ἄνω μὲν εἰς μικράν ταχύτητα, κάτω δὲ εἰς μεγάλην ταχύτητα. Η διαφορὰ ἐντάσσεται καὶ στάσεων τῶν στροβιλῶν εἰς ἔκπατάν  
περίπτωσιν εἶναι γατακνή.



σχέσει πρός τὸ στερεὸν ὁμοιομόρφως, ἀλλὰ εἰς τὸ οὐνολὸν ἡ μέρος τῆς ἐπιφανείας τοῦ σώματος δημιουργοῦνται κατά τὸ μᾶλλον ἡ ἡπτὸν ἑκτεταμένοι στοόβιλοι τοῦ ρευστοῦ.

δ') Κατά τὴν στρωματώδη κίνησιν ἡ ἀντίστασις τοῦ διάμεσου τοῦ ρευστοῦ προωθουμένου σώματος είναι σχετικῶς μικρά, ισοῦται δὲ πρός τὸ ἀθροισμα τῶν τριθῶν τῶν νηματίν ἐπὶ τῆς ἐπιφανείας τοῦ σώματος ἀφ' ἐνὸς καὶ τῶν τριθῶν μεταξὺ τῶν διαφόρων διαφόρου σχετικής ταχύτητος στρωμάτων μέχρι τοῦ διοικοῦ στρώματος ἀφ' ἑτέρου.

ε') Κατά την στροβιλήδη κίνησην ή άντιστασις τοῦ διά μέσου τοῦ ρευστοῦ, πρωθυμουμένου σώματος δὲν έξαρτᾶται μόνον ἐκ τῶν τριθῶν τῶν στροβιλίσκων γενικῶς, ἀλλὰ καὶ ἐκ τῆς διαπανωμένης ἐνεργείας διά τὴν δημιουργίαν των ὡς καὶ ἐκ τοῦ κατὰ τάς ἀτάκτους προσκρούσεις τῶν στροβιλῶν μεταξύ των διασκεδανυμένου ἔργου.

σ') Ἡ διαυρόφυλλας τῆς κυνήσεως τοῦ ρευστοῦ εἰς στρο-

στ.) Η διαμόρφωσις της κινησίας του ρευστού είς στρωματώδη ή στροβιλώδη και έπομένως ή αύξησις ή έλάττωσις της ειδικής άντιστάσεως έχει πράττει έκ: 1) Τοῦ σχήματος τοῦ στερεού σώματος. 2) Ἐκ τοῦ ἀριθμοῦ τοῦ Reynold:  $\frac{VXL}{v}$  ἔνθα  $V$  = ταχύτης,  $L$  = μῆκος τοῦ σώματος,  $v$  = κινηματικὸν ίερῶδες τοῦ ρευστοῦ.

Δηλαδή, δύον περισσότερον τείνουμεν νά προσδώσωμεν εἰς τό πρωθυπόκειτον σώμα τό σχῆμα τῆς κινήσεως τῶν νηματίων τοῦ ρευστοῦ, δύον μικροτέρα είνει ή πιθανότης δημιουργίας στροβιλώδους κινήσεως. Τό μάλλον δέ πρόσφορον σχῆμα είνει τό ἔχον τομήν ἀτρακτοειδῆ μὲ τὸ μέγιστον πλάτος αὐτῆς ίσον πρὸς τὸ περπότιον περίπτω τοῦ μήκους καὶ κείμενον εἰς ἀπόστασιν ἀπό τοῦ ἐμπροσθίου ἄκρου ίσην πρὸς τό τρίτον τοῦ μήκους αὐτοῦ (ὅπως περίπου εἰς τό σχῆμα 7).

Αφ' έτερου, δύον μεγαλύτερα είνε ή ταχύτης τῆς κινήσεως ή δύον μεγαλύτεραι είνε αἱ διαστάσεις τοῦ στερεοῦ σώματος δι' ἐν καὶ τὸ αὐτὸν ρευστόν μέσον, τόσον μεγαλύτερα θά είνε ἡ πιθανότης δημιουργίας στροβιλώδους κινήσεως, ήτις στροβιλώδης κίνησις θά καθίσταται ἐντονάτερα δύον μεγαλύτερον είνε τὸ γινόμενον τῆς ταχύτητος τῆς κινήσεως ἐπὶ μιᾶς τῶν γραμμικῶν διαστάσεων τοῦ σώματος, τοῦ μῆκους π. χ.

Τέλος ἐντὸς διαφόρων ρευστῶν, μεγάλα τοῦ αὐτοῦ σχήματα καὶ διαστάσεων κινούμενα μὲ τὴν ἀπῆν ταχύτητα θά δημιουργῶσι κατὰ τοσοῦτο μᾶλλον στροβίλῳδή κίνησις τῶν νηματίων τῶν ρευστῶν, δύον μικρότερον είνει τὸ ἑώδες τοῦ ἀντιτοίχου ρευστοῦ, δηλαδὴ δύον μεγαλύτερα είναι ἡ ρευστότης αὐτοῦ.

Βλέπουμεν λοιπόν δὴ ἡ αἱρεδύναμική ἄποψις, ἀποκτᾶ ὥξουσαν σημασίαν, ἐφ' ὅσον ή ταχύτης τοῦ κινούμενου σώματος αὐξάνει, ἢ ἐφ' ὅσον ή διαστάσεις τούτου αὐξάνονται, ἀκόμη δὲ περισσότερον ἔαν συμβαίνουσα καὶ τὰ δύο διόδι.

Δέν έννοούμεν ἐνταῦθα ἀπλῶς ὅτι ἐπειδὴ αὐξάνουσιν ἡ ταχύτης καὶ οἱ διαστάσεις τοῦ σώματος ἔχομεν τὴν γνωστὴν αὔξησιν τῆς ἀντιστάσεως λόγῳ τῆς ἐξαρτήσεως ταύτης ἐκ τοῦ τετραγώνου ἀμφοτέρων, ἀλλὰ ἔννοούμεν ὅτι καὶ ὁ συντελεστής εἰδικῆς ἀντιστάσεως, ἡ ἀντίστασις δηλαδὴ ἀνά μονάδα ταχύτητος καὶ ἐπιφανείας τοῦ σώματος αὐξάνει ὅσον αὐξάνει ἡ

οὐδεὶς τείνουσιν.

"Ιδωμεν ήδη ποίαν ποσοτικήν σημασίαν δύναται νά έχῃ δι' ἐν ύπερωκεάνιον μεγάλων διαστάσεων ή ἔφαρμογή ή μή τῶν ἀεροδυναμικῶν ἀρχῶν καὶ σχημάτων εἰς τὰ ὑπερκατασκευασμάτων αὐτοῦ. Τὸ «Μαυριτάνια» δέπερ διετήρησε τὰ πρωτεῖα ταχύτητος ἀπό δύο δεκαετίας μὲ τὰ 400 περίπου τετραγωνικά μέτρα μετωπικῆς ἐπιφανείας τῶν ὀρθογωνίων αὐτοῦ ὑπερκατασκευασμάτων, διέθετε δύταν ἔπλευεν εἰς τὴν ταχύτητα τῶν 25  $\frac{1}{2}$  κόμβων, ἐν τηνεμίᾳ, 870 ἵππους ή τὸ 1.25 % περίπου τῆς δικῆς του ἱπποδυνάμεως διὰ τὰς ἀντιστάσεις τῶν ἐν λόγῳ ὑπερκατασκευασμάτων του. Εἴναι δύμας τὸ «Μαυριτάνια» ἐπὶ πλέον τῆς ταχύτητός του εἶχε νά διάτιμητωπόη καὶ ἀντίθετον ἄνευμον ταχύτητος 30 ναυτικῶν μιλίων τὴν ὥραν, τότε ή συνιδέναισμένη ἐνέργεια τῶν δύο ἐπὶ τῶν ὑπερκατασκευασμάτων θά ἀπερρόφα 3500 ἵππους ή τὸ 1)20 περίπου τῆς ἱπποδυνάμεως του. Βεβαίως ἐπὶ πλοίου δὲν εἶνε δυνατή ἡ πλήρης ἀπάλειψις τῶν παθητικῶν ἀντιστάσεων τῶν ὑπερκατασκευασμάτων, διότι εἶνε σχεδόν ἀδύνατον νά κατασήσωμεν τὰ πάντα ἐπὶ αὐτοῦ αὐστηρῶς ἀτρακτοειδῆ καὶ μὲ τὰς ἐπακριθεῖς ως ἄνω δοθείσας ἀναλογίας, εἶνε δύμας δυνατή ἡ κατά τὰ 70-75 % ἐλάττωσις αὐτῶν. Αὕτη διώμεν τώρας θάσεις του ποσοτοῦ τῶν 75 %, τί κέρδος ἔχουσι τα Γερμανικά ὑπερωκεάνια «Βρέμη» καὶ «Εύρωπη» ἐκ τῶν μετρίας ἀεροδυναμικῆς διαμορφώσεως τῶν ὑπερκατασκευασμάτων των. Έν περιπτώσει τηνεμίας εἰς τὴν ταχύτητα πλού τῶν 27 κόμβων τὰ 75 % τῆς ὑπὸ τῶν ὑπερκατασκευασμάτων ἀπορροφωμένης ἱπποδυνάμεως είνε 900 περίπου ἵπποι ή 0.7 % τῶν 132.000 ἵππων οὓς διαθέτουσιν αἱ πρωτοτύριοι μηχαναὶ των. Εἰς περίπτωσιν δὲ ἀνέμου ἀντιθέτου καὶ ἐντάσεως 30 μιλίων ή ἀπαιτουμένη διά τὴν ὑπερνίκησιν τῆς ἀντιστάσεως ἱπποδύναμις είνε 3300 ἵππους ή 2.5 % τῆς δικῆς. Ἐπομένως ἔνα «Bremen» μὲ ἀεροδυναμικά ὑπερκατασκευασμάτα θά εἶχε μεγαλυτέραν πιθανότητα διατρήσεως συνεχεῖς τακτικότητος δρομολογίων υφ' ὅλας τὰς καιρικὰς συνθήκας ἀπό ἔνα ἀδελφὸν πλοίον μὲ ὀρθογωνία ὑπερκατασκευασμάτα. Θά ἐπεθυμοῦμεν νά συγκρίνωμεν κατά τὸν αὐτὸν τρόπον τὰ νεότευκτα σύμπερλαΐνερς «Normandie» καὶ «Queen Mary», ἀλλὰ ἐλλείπουσι τὰ πρός τοῦτο ἀπαραίτητα στοιχεῖα, ιδίως λόγῳ τοῦ θυρόβου δόστις ἐδημιουργήθη ἔσχατως ἐκ τῆς ἐπικρατησάσης μεγάλης διαφορᾶς ἀντιλήψεως εἰς τὴν κατασκευὴν τῶν ὑπερκατασκευασμάτων αὐτῶν. Πάντως εἰς τὴν ταχύτητα τῶν 30-32 κόμβων, ἐν τηνεμίᾳ μὲν τὸ κέρδος τῆς «Normandίας» δέν δύναται νά εἶνε πολὺ μεγαλύτερον τοῦ 1 % ἐν ἀντίθετῳ δὲ ἀνέμῳ 30 κόμβων τοῦτο θά κυμαίνεται περὶ τὸ 3 % τῆς δικῆς ἱπποδυνάμεως. Οσονδήποτε δύμας μικρὸν καὶ ἄν εἶνε τὸ ποσοστὸν τοῦτο, θά ήδύνατο νά παιξῃ σπουδαῖον ρόλον διὰ τὴν τακτικότητα τῶν δρομολογίων, δεδομένου δτὶ εἰς τὸ ἀπό ἀνατολῶν πρὸς δυσμάς ταξίδιον κατά 50 % τῆς διαδρομῆς ἐπικρατοῦσιν ὡς ἐπὶ τὸ πλείστον ἀνεμοὶ ἀντίθετοι φθάνοντες καὶ ὑπερβαίνοντες συνέπεια τοῦ τοπίου τῶν 30 μιλίων τῆς «Queen Mary».

Ν. Ι. ΚΟΣΚΟΡΟΣ  
Ναυπηγός - Μηχανολόγος



## Αίγυπτος

### Αἱ λιμενικαὶ βελτιώσεις τῆς Ἀλεξανδρείας

Ἡ ἐπέκτασις τοῦ λιμένος τῆς Ἀλεξανδρείας, διὰ τὴν ὁποίαν, ὡς γνωστόν, εἰδίσθ "Ἄγγλος λιμενολόγος μετεζήληθη πρὸς καρδιὴν ἐπὸ τῆς Αἰγυπτιακῆς κυβερνήσεως, ἀπετέλεσεν ἀντισεμένον συζητήσεων εἰς τὸ ὑπουργικὸν σύμβολον, ἐπὶ εὐκαιρίᾳ τῆς πρὸ ἡμερῶν ἵποβολῆς τῆς ἔκθεσεως μὲ τὰ συμτεφαμάτα, εἰς τὰ ὅποια ἥχθη, κατόπιν ἐποταμῆς ἐπιτοπίου μελέτης ὁ Ἄγγλος τεχνικός. Προσβέπεται ἡ κατασκευὴ ἀπό τῶν νέων προκυμαῶν, τεσσάρων διὰ τὰ ἐμπορεύματα καὶ τεσσάρων διὰ τὴν ἐπιβατικὴν κίνησιν. Αἱ τελευταῖαι αἴτιαι, αἱ προσοργίες εἰς τοὺς ἐπιβάτας, θὰ ἐπιφέρουν μίαν πρὸς Ἀνατολὰς ἐπέκτασιν τοῦ λιμένος.

"Ἐξ ἄλλων προκυμαῖαι θὰ διαρρυθμισθοῦν καὶ τὰ ἐπ' αὐτῶν λιμενικὰ ὑπόστεγα θὰ συμπληρωθοῦν καὶ ἐπεκταθοῦν, ἐνῷ μία νέα εἰδικὴ λιμενικὴ λέσχη θὰ κατασκευασθῇ διὰ τὰς φροτοεκφορτώσεις καὶ τὰς ἐγκαταστάσεις ἐναποθηκεύσεως τῶν εὐνέλετον ὑλῶν καὶ τῶν καροίμουν ἑλαίων. Τὰ εἰδικὰ διὰ τὴν ἐκφόρτωσιν τῶν νιτράτων κομιδῶματα θὰ ἐπεκταθοῦν καὶ αὐτά, οὕτως ὅπετε ἡ ἴκανότης τούς νὰ ἐπανηγίῃ ἀπὸ 30.000 εἰς 90.000 τόννους.

## Αλβανία

### Ο λιμὴν τοῦ Δυρραχίου

Ἡ Ἀλβανικὴ κυβέρνησις, χάριν τῆς ἀφιοτέρευτης ἐξευηρητήσεως τοῦ ἀνεψιδιασμοῦ τῆς χώρας καὶ τῆς πλέον εὐρύθμου ἐξαγωγῆς τῶν ἔθνεων τῆς προϊόντων, προήθεν εἰς τὴν ἀπόφασιν τῆς συνάντησης μεγάλου διανεύου διὰ τὴν ἐκτέλεσιν σημαντικῶν ἔργων εἰς τὸν λιμένα τοῦ Δραγασίου. Εἰδίσθη, προκειται νὰ ἐγκατασταθῶν συγχρονισμένα μηχανικὰ μέσα διὰ τὰς φροτοεκφορτώσεις καὶ τὴν καλήν τῶν ἐμπορεύμάτων καὶ προϊόντων μεταχειρίσιν, νὰ πενθεῖ τὸ συγκρινωναίαν δίκτυον πρὸς τὸ ἐσωτερικὸν καὶ νὰ κατασκευασθῶν «σιλο» διὰ τὰ γεννήματα, φυγεία διὰ τὰ εὐπαθῆ φορτία, καθὼς καὶ λιμενιατοῦρα διὰ τὰ εἰδή τοῦ γεννικοῦ ἐμπορίου.

## Αργεντινή

### Τὸ τρίμηνον τοῦ Πλέϊτ

Ἡ ναυτιλιακὴ κίνησις τῶν λιμένων τῆς Ἀργεντινῆς ἀνήλθε τὸν Μάρτιον τοῦ ἔτος 221 σχάρη καθαρᾶς τομήτιστούτου 796.294 τ. νέτ., ἡτο, δηλαδή, κατὰ ἓνα πλοίον ἐπὶ πλέον καὶ 31.886 τ. ἐπὶ ἔλαττον ἔναντι τοῦ ἀντιστοίχου μηνὸς τοῦ παρελθόντος ἑτοῖς. Οὕτως, ἡ ναυτιλιακὴ κίνησις τῶν Ἀργεντινῶν λιμένων κατὰ τὸ α' τρίμηνον περιέλαβε 665 σχάρη 2,394.082 τόννων νέτ καὶ ἡτο μικρότερα, ἐν συγκρίσει πρὸς τὴν ἀντιστοίχη περιοδινή κατὰ 74 πλοία καὶ 249.454 τόννους νέτ.

Ἡ Ἀγγλικὴ σημαία, κατέχουσα πάντοτε τὴν πολὺτην θέσιν, ἀναγράφεται εἰς τὴν στατιστικὴν τοῦ τρίμηνου μὲ 225 πλοία 912.112 τόννους, σημειώσασα μείονσιν 28 σχαρῶν καὶ 56.826 τ., ἔναντι τοῦ α' 3μηνον τοῦ 1935. Ἡ Ἑλληνικὴ σημαία διετήσθη τὴν δευτέραν θέσιν μὲ 95 πλοία 258.287 τ. νέτ., ἀλλὰ μὲ μείονσιν, ἔναντι τῆς περούνινης σημειώσης τῆς κατὰ 15 πλοία καὶ 58.187 τόννους, ἡ δὲ Γερμανικὴ σημαία μὲ 60 πλοία καὶ 234.778 τ., παρέμεινεν εἰς τὴν τρίτην θέσιν, ὑποτάπιον καὶ αὐτὴ μείονσιν κατὰ 7 πλοία καὶ 31.876 τ. νέτ.

Τὴν τετάρτην θέσιν κατέζει ἡ Ἰταλικὴ σημαία μὲ 17 μόνον πλοία 128.773 τόννων καὶ μὲ μείονσιν ἔναντι τοῦ α' 3μηνον π. ἔτ., κατὰ 27 ὅλα πλοία καὶ 92.183 τ. νέτ. Ἡ μείωσις αὕτη ὀφείλεται κυρίως εἰς τὴν ἀπαρχόλησην τῶν Ἰταλικῶν σκαφῶν εἰς τὰς στρατιωτικὰς πρὸς τὴν Ἀνατ. Ἀφρικήν μεταφοράς, ἐν τινὶ δὲ μέτοψ καὶ εἰς τὴν ἔλλειψην ἐπαρχοῦς ἐξ Πλέϊτ ἐργασίας.

## Βέλγιον

### Ο λιμὴν τῆς Ἀμβέρσης ὑπὸ κρίσιν

Καθ' ὃν χρόνον ἐπιδιόχεται ἡ μείωσις τῶν λιμενικῶν τελῶν τοῦ Ρότερνταμ καὶ τοῦ "Αμστερδαμίου πρὸς ἀντιμετώπισιν τοῦ συναγωνισμοῦ τῆς Ἀμβέρσης, λόγῳ τῆς ἀντιμητήσεως τοῦ Βελγικοῦ νομίσματος, αἱ λιμενικαὶ ὁρχα τῆς Ἀμβέρσης ἔξετάζουν τὴν δυνατότητα ὑπόθεσεως τῶν ἐν ισχύι τελῶν, ἵνα καλύψουν τὰς ὑφισταμένας οἰκονομικὰς διστοργίες των. Ἡ πόλις τῆς Ἀμβέρσης ἔχει ἐπιβαθμηθῆ μὲ πολλὰς ὑποχρεώσεις, αἵτινες ἐγκυμονοῦν σοβαροῦ διὰ τὸ μέλλον κινδύνους τοῦ λιμένος, δι' ὃ καὶ προτείνεται ἡ ἐν προσεμένῳ κρατικὴ παρέμβασις.

Παρὸ τὴν αὔξουσαν ἐμπορικὴν καὶ λιμενικὴν κίνησιν, τὰ ἔξοδα ἐκμεταλλεύσεως τοῦ λιμένος ἵψονται δυσαναλόγως, λέγεται δὲ ὅτι τὸ παθητικὸν λιμενικὸν ισοδύνιον ἀπὸ 4.541.000 φρ. κατὰ τὸ 1932, ἀνήλθε τὸ παρελθόν ἔτος εἰς 36.323.000 φρ. καὶ ὅτι κατὰ τὸ 1936 ἀναμένονται ζη-

μία 41 ἔτατ, φράγκων, εἰς τρόπον ὅστε ἐντὸς μᾶς πενταετίας τὸ σύνολον τῶν ζημιῶν νὰ ἐπεφύῃ τὰ 150 ἑξατομάρια φράγκων.

Διὰ τὴν ἐπίτευξην ποιὰς πινός βελτιώσεως ἔξητάσθησαν ἡδη διάφορα μέτρα, μεταξὺ τῶν ὅποιων συμπεριλαμβάνεται καὶ ἡ πρότασις αἰχνήσεως τῶν λιμενικῶν τελῶν κατὰ 25 ἔτος 30 ο), ἡτος ὅμως συνήτησε σφοδράν ἀπὸ μέρους τῶν ναυτικῶν κύριων ἀντίδρασιν. Παρόμοιον μέτρον — τονίζεται — θὰ ἦτο ἀντίθετον πρὸς τὴν κυβερνητικὴν πατακήν την ἀποβλέπονταν εἰς τὴν παροχὴν ἐργασίας, δ' ἀπετέλει δὲ κίνδυνον διὰ τὴν Ἀμβέρσην, καθ' ὃν μάλιστα στιγμὴν αἱ κυβερνήσεις τῆς Γερμανίας, τῆς Ὀλλαγδίας καὶ τῆς Γαλλίας λαμβάνουν ἰδιαίτεραν ἐπέρι τῶν Ἐθνών τον λιμένον προστατευτικὴν μέριμναν.

Κατὰ τὸ Βελγικὸν Τύπον σημαντικὸν τημα τῆς ἐξαγωγικῆς κινήσεως τῆς Ἀμβέρσης ἀποδέει ἡδη πόδες τὴν Γερμανία, τῆς ὅποιας ἡ ναυτιλία μεταφέρει καθ' ὥμεραν καὶ περισσότερα ἐμπορεύματα, φυσιολογικῶς ἀνήκοντα εἰς τὴν Ἀμβέρσην. Μεταξὺ τῶν ἀρμοδίων κύριων τῶν της Ἀμβέρσης τονίζεται ἡ ἀντίτητης, ὅτι τὸ ζῆτημα τοῦ λιμένος ἐνδιαφέρει ὀλόρλησην τὴν Χώραν καὶ ὅτι συνεπῶς ἡ προστασία τοῦ δέοντος ν' ἀπασχολήσῃ τὴν Βελγικὴν Βούλην. Ἐάν τὸ Κράτος ἀποφένῃ νὰ λάβῃ τὰς ἐνεικυμένα μέτρα προστασίας, τότε πλέον δύναται νὰ θεωρηθῇ ὡς ἀναπότερος ἡ ὑφασμῖς τῶν λιμενικῶν τελῶν καὶ δικαιωμάτων τῆς Ἀμβέρσης.

## Γαλλία

### Η παράτασις τοῦ Νόμου Tasso

Εἰς τὴν ἐπὶ τῆς ναυτιλίας κοινοβούλευτικὴν ἐπιτροπὴν ὑπεβλήθη τελευταῖς ἡ ἔκθεσις περὶ τῶν ἀποτελεμάτων ἐξ τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ Νόμου Tasso ἀπὸ 13ης Αὔγουστον 1934 μέχρι σήμερον. Ἡ ἔκθεσις συνοδεύεται καὶ μὲ πρότασιν παρατάσεως τῆς Ισχύος τοῦ Νόμου τούτου καὶ πέραν τῆς ἀρχικῶς ἀποφασισθεῖσης διετίας. Τονίζεται πρὸς ὑποστήξειν τῆς προτάσεως ταῦτης, δὲτοι αἱ συνιδέσμοι, αἵτινες προεξάλεσαν τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ Νόμου Tasso, δὲν μετεβλήθησαν σημαντικῶς κατὰ τὴν διαφρεσίαν των ψυχικῶν περιόδων, παρατίθενται δ' εἰς πίστωσιν τῆς κυλαρότητος τοῦ Παγκοσμίου ἐμπορίου στατιστικοῖ ἀριθμοῖ, ἐν συγκρίσει μὲ τὰ προηγούμενα ἔτη.

Οὕτω, εἰς τὴν περιπτώσιν τῆς διώρυξ τοῦ Σούνεω, αἱ μέσοι αὐτῆς διελέγεισι φροτίων ἀπὸ 28.448.000 μετριούς τόννους τὸ 1934 κατέπεσαν τὸ 1935 εἰς 26.328.000 τ. Ἡ μέσοι Παναμᾶ σίνησις ἀπὸ 25.901.000 τ. ἐμπορευμάτων τὸ 1934, ἐμεώθη τὸ 1935 εἰς 24.701.000 τ., ἐνῷ ἡ σίνησις τῶν Γαλλικῶν λιμένων κατήλθε καὶ αὐτὴ ἀπὸ 45.826.000 εἰς 45.319.000 μετριούς τόννους. Σημασία ἐπίσης ἀποδίδεται εἰς τὴν αὔξησην τοῦ τοννᾶ καὶ τῆς μεταφορικῆς δυναμικότητος τοῦ σημερινοῦ Παγκοσμίου ἐμπορίου στόλου, ἔναντι τοῦ ἐπάρχοντος τὸ 1913, καθὼς καὶ ἐπὶ τοῦ σημερινοῦ τιμαφίου τῶν ναυτιλίων, δέ τοι τὸν περισσότερον ξένον ναυτικὸν χωρῶν, συνεπείᾳ τῆς ἀντιμητήσεως τοῦ νομίσματος τοῦ.

Ἴδιατέρως ἀνησυχητικὴ διὰ τὴν Γαλλικὴν ναυτιλίαν θεωρεῖται ἡ ἀναλογία τῆς παραπλασμένης χωρητικότητός της, ἡτος ἀνήφετο εἰς 14 ο), ἔναντι μέσου δύον 8 ο) τῆς Παγκοσμίου ναυτιλίας. Αποδέδεται τοῦτο δημόνον εἰς τὴν ἔκπτωσιν τῆς ναυλαγορᾶς, ἀλλὰ καὶ εἰς τὴν ἀνταγωνιστικήν ικανότητα τῶν περισσότερον φερούσαν ναυτικῶν χωρῶν, συνεπείᾳ τῆς ἀντιμητήσεως τοῦ νομίσματος τοῦ.

Ἀναφερομένη περιατέρω ἡ ἔκθεσις εἰς τὴν διεθνῆ κατάστασιν τοῦτης τὰς ἔξις ἐνδιαφέροντα: «Δὲν δύναται τις ν' ἀπομονώσῃ ἔνα ἐμπορικόν στόλον ἀπὸ τὴν ἐπ' αὐτοῦ ἐπίδημαν τῆς διεθνοῦς καταστάσεως. Πλέοντας τὸν πόλεις καὶ τὰς χώρας, χάριν τῆς διαφνήλαξεως τῆς ναυτιλιακῆς τῶν διαστημάτων τῆς ἀποκλειστικῆς παραγορᾶς, ἀπολογεῖται ἀπὸ ἐτῶν προγράμματα προστατευτισμού, συνεχίζουν δὲ τὴν ἀναγραφὴν εἰς τοὺς προϋπολογισμοὺς αὐτῶν

## C. K. HANSEN

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

COPENHAGEN

TELFOR. ADR.: HANSEN

οικιστών κυρδιών δι' έπιχορηγήσεις πρός τὰ θέματα των πλοίων. Εις τὴν Γερμανίαν ἡ Reichsbilfe, ἣντις ίδρυθη ἀπὸ τοῦ 1933, διατηρεῖται πάντοτε καὶ ἔξαρστον παρέχουσα πρός τὴν Ναυτιλίαν δάνεια μὲν ἀπεριόριστον προθεσμίᾳ ἔξοδοις.

»Η Ιταλική κυβερνησίς, τελευταίως μόλις, εισηγήθη είς τὴν Βούλην Νομοσχέδιον συνεχίσεως διὰ τὸ 1936 ὅλων τῶν γενομένων πρὸς τὴν ναυτιλίαν τῆς παραχωρήσεων ἀπὸ 1ης Ιανουαρίου 1932 καὶ ἐντεῦθεν. Εἰς τὸν Βεζιγόν προϋπολογισμὸν τοῦ 1936 ἀνενεῳθήσει ἡ πιστωτικὴ διὰ τὰς ἀπὸ τῶν ἀρχῶν τὸ 1935 καθιερωθεῖσας ἐπιχορηγήσεις, ἔγενετο δὲ πρόβλεψις καὶ διά τινας νέας οἰκονομικῆς φύσεως παροχῆς. Η Ὀλλαγ-  
δικὴ κυβερνησίς ἀνήγγειλε τὸν Σεπτέμβριον π. ἡ, ὅτι εἰς τὸν προϋπολογισμὸν τοῦ 1936 ὑπὸ περιελαμβάνετο ποσὸν ἴσον πρὸς τὸ παραχωρη-  
θὲν τὸ 1935 εἰς τοὺς ἐφοπλιστικοὺς τίτους εἰδίκης ἀργογῆς πρὸς ἀντι-  
μετώπιους τὸν ἐξ τῆς κρίσεως συνεπειῶν. Η πιστωτικὴ ἀπῆται ἀνέρχεται,  
ὅς γνωστὸν, εἰς 8.200.000 φιορίνιον. Ἀνενεῳθήθη τέλος καὶ εἰς Ἀγ-  
γίαν ὁ περὶ ἐπιχορηγήσεων πρὸς τὴν φορτηγὸν ναυτιλίαν νόμος. Ή κατα-  
στασις ὑπὸ ἀκόμη χειροτέρᾳ διὰ τὴν Γαλλικὴν ναυτιλίαν—συνεχεῖται ἡ ἔ-  
θεσις—έναν δὲν ἐψηματίζετο ὁ Νόμος Tasso. Δι’ αὐτοῦ ἐμεώθη μὲν ἡ ἀργούσσα  
Γαλλικὴ χωρητικότης κατὰ 20 ἔως 30 κιλ., τόνυσσα μόνον, καταφύλθη ὁμος-  
κατὶ πολὺ σημαντικώτερον: Ἀνενεῳθή ἡ περιατέρῳ ἀψητοῖς τὸν ἀριθ-  
μὸν τῶν ἀνέργων. Διστυχῶς, οἱ διὰ τὸν Νόμον τούτον προβλεπόμενοι  
πόροι δὲν ἐφθασαν εἰς τὸ ποσὸν τῶν 140 ἔσατ. Γαλλικὸν φράγμαν,  
καθόδον ἀ ἐκ τοῦ προσθέτου τείλους εἰσπράξεις τῶν Τελωνείων, αἴτι-  
νες δὲν διετέντο ὑπὲρ τῶν πλίων, κατὰ τὰς γνωστὰς τοῦ Νόμου δια-  
τάξεις, ἀπέδιοκαν μόνον 103 ἔσατ. φράγμαν κατὰ τὸ 1935. Ἐξ τοῦ πο-  
σοῦ αὐτοῦ δέοντα νὰ ἔπεισθῇ ἡ περιοπῆ των 10 οἱ, ήτις ἐφημάσθη ἀ-  
πὸ τοῦ 'Ιονίου π. ἡ, ἐφ’ ὅλων τῶν Κρατικῶν δαπανῶν, μὴ ἔξαρσο-  
μένων οὐδὲ αὐτῶν τῶν πρὸς τὴν Ναυτιλίαν κειθεροντικῶν ἐπιχορηγήσε-  
ων. Τὸ πραγματικὸν δέοντα ποσόν, τὸ καταβλῆθεν εἰς τὰ Γαλλικά στόλια,  
τὰ ἐπαγγέλματα εἰς τὰς ἐφεγγετικὰς τοῦ νόμου Tasso διατάξεις, δὲν ἐ-  
πεισθῆ τὰ 38 ἔσατ. οὐσίουν.

Ἐξησπάλισεν ἐπίσης εἰς τὰ πληρόματα μίαν ἀσφαλῆ καὶ καθοι-  
σμένην ἀμφιβήν, οὐαὶ οὐδέποτε θά επετυγχάνετο ἄνευ τοῦ Νόμου, ἐπε-  
νίγρησεν ὡς παράγων κοινωνικῆς σύρηντος, περιώσιος δὲ εἰς τὸ ἔλαχ-  
στον δριὸν τὰς διενέξεις μεταξὺ πληροφάτων καὶ ἐφοπλιστῶν τῆς φο-  
ρτιγοῦ ναυτιλίας.

Γερμανία

### Τὰ πλωτὰ ἀεροδρόμια

Είς τὰ ἐν ὑπεροειδίᾳ δύο πλωτά Γερμανικά ἀεροδρόμια, ἄπινα χρηματοποιοῦντα διὰ τὴν προσνήσουν τῶν ταχυδρομικῶν ἔδρατάνων τῆς πόλης τὴν Νότιον Ἀμερικήν τακτικῆς Γερμανικῆς ἀεροπορίας, πρόκειται κατ' αὐτάς νά προστεθῇ καὶ τοῖτο, τὸ «Ostmark», μήκους 240 ποδῶν καὶ ἐνώδιασμένον μὲν ισχυρὸν κατατελῆτην ἐκσφενδονίσσεως τῶν ἀεροσκαφῶν καὶ μὲν γεμάνον διὰ τὴν ἐπὶ τοῦ σκάφους ἀνέλκυσιν τῶν προσθαλασσοποιέντων ἔδρατάνων.

Τό νέον πλευτών αεροδρόμιου θὰ σταθμεύεις τίς ἐπὶ τῷ Ἀξιῶντι

πικοῦ Ἀφρικανικάς ἀπτάς, προσειμένου τὸ ἔτερον ἀπὸ τὰ δύο ὑπάρχοντα νῦν μεταφερθῆ εἰς τὸν Βόρειον Ἀτλαντικόν, ἵνα μελετᾶται ὑπὸ τῆς «Λογητζάνης» δοκιμαστική ἐναρξῖς διαπτήσεων τοῦ ὕψεων διὰ τὴν ἐν κώφῳ καθιέναις ποτακίῃς ἀεροπορικῆς γραμμῆς μεταξὺ Γερμανίας καὶ Ἕνομένων Πολιτειῶν.

## Τὸ πρόγραμμα τῆς Ἀμερικανο-Ἀμερικανῶν

"Ηδη, όποτε αἱ διαληγματεύσεις διὰ τὴν οἰκονομιζόν ἀνασυγκρότησιν τῆς Ἀμβούργο-αἱρέσιαν Λάϊν ἐτερωτισθήσαν, ἀνηγγέλῃ ὁ κατωτισμὸς ἐπό τῆς ἑταῖρις ταῦτης προγράμματος νέων ναυπηγίσεων εἰς ἀντιπατάστασιν τῶν παλαιωτέρων σκαφῶν της. Ἡ ἔναξις ἐφαρμογῆς τοῦ νέου τούτου προγράμματος θὰ σημειωθῇ με τὴν πλαγγέλιαν διο δηζελονήστην ὑπερεσειών τείς τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Ἀμβούργου, εἰς τὰ ὄπα ταῦτα κατασκευασθή μέχρι τοῦδε καὶ ἀρχετός ἀριθμὸς σκαφῶν διὰ λογαριασμὸν τῆς Χάπαγκ.

Τό μέγιστον τῶν νέων πλοίων, ἔνα διπλέλιγον μότοροσιλ 13.000 τόνων γραδός, προσφέζουντον διὰ τὴν γραμμήν Δυτικῆς ἀκτῆς τῆς Νοτίου Αμερικής, δύν τε ἐνī ἐπηρεσίᾳ περὶ τὰ τέλη τοῦ 1937, δύν διαβέτη δὲ πλαισίουματα δι' 1500 ἑβάτας πορθῶν θέσεων καὶ «τούφιστ-κλάζ». Τὸ σαμάριον τοῦτο παταγονίανται, κιριών, διὰ τὴν μεταφοράν προτον, δεδομένον ὅτι ὁ ὄγκος τῶν προσφερομένων ἐμπορευμάτων ἔξι ἀμφοτέρων τῶν σημείων τῆς γραμμῆς ταῦτης ἔχει σημαντικῶς αὐξῆθη. Ἡ μέση ἵπτησισική ταχύτης τοῦ δύν είναι 17 μιλίων. Τονίζεται ὅτι τὰ ὑπάρχοντα εἰς τὴν ίδιαν γραμμήν Γερμανική σχάψη είναι βραδύπλοια, τοῦτο δὲ ἐγγράπτα διὰ τὴν προτίμησην τοῦ νέου λάινερ καὶ τὴν ἐν καιῷ ναυπήγησιν ἐτέον.

Τὸ δεύτερον μότοφοισι, ἡ παράδοσις τοῦ ὅποιον θὰ πραγματοποιηθῇ περὶ τὰ τέλη Νοεμβρίου τοῦ ἔτους, εἶναι φορτηγὸν 7400 τ. γραφεῖς-ρέταστερον καὶ ὑπὸ ἀνάπτυξις ταχίτητα 14 μιλίων. Ή «Ηαράξ» τὸ προσδίζει διὰ τὴν πατακήν ἐξ Ἀμβούργου γραμμὴν πρὸς τὴν Ανδραϊδίαν καὶ τὰς Ἀνατολικὰς Ἰνδίας. Αμφότερον τὰ σκάψη ταῦτα προβλέπεται νὰ ἐφωδιασθοῦν μὲν ὅλες τὰς συγχρόνους τελευτούσιες καὶ τὰς εἰδικὰς εὔκολιας διὰ τὰς γραμμὰς, εἰς ᾧ προσοῦνται νὰ ἐγκαθιδοῦν.

Από την διεύθυνσαν της «Αμβούργο-αμερικανών» έχητήμη νά εποπτεύῃ διά τῶν τεχνικῶν ἐπιφερεσιῶν της εἰς τὴν κατασκευὴν ἑνὸς ἐξ τῶν τορπιστικῶν ἐπεφορεανίον τῆς γνωστῆς κατηγορίας «ἢ δύναμις διὰ τῆς φραδός», ἀπέναν παρηγέλλησαν ἵνο τοῦ «Χιτλερισοῦ κόμπατος» διὰ ταξίδια ἀναψυχῆς τῶν Γερμανῶν ἐργατῶν. Ή παραγγελία τοῦ ἐπεφορεανίου τούτοις, όπερα μᾶ ἔχει χωρητικότητα 25.000 τ. χιλιόν - φέτιστερ περιποτος καὶ μᾶ διαθέτη διαμερισμάτα διὰ 1500 ἐπιβάτες, ἐγένετο εἰς ἐν ἀπό τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Αμβούργου. Ἐτερον ἀδελφὸν ἐπεφορεανίον πρόσκειται κατασκευασθῆ εἰς τὰ ναυπηγεῖα «Blohm & Voss», η δὲ ταύτης ἀμετόφερον μᾶ κυράνεται μεταξὺ 14—15 μιλίον, καθόδου ἔχουν εἰδίσον προσομοίων καὶ δὲν πρόκειται νά χορημοποιηθοῦν ποτὲ εἰς τὴν ἔχουσαντην κατακύριης γονιματῆς.

## Γιουγκοσλαυΐα

Αἱ γαυτιλιακαὶ τῆς πρόοδοι

Αρχετής κατά τὸ παρελθόν ἦτος ἐπομακιούσης πρόσδοντος ἡ Γιονγκοσλαβίκη ἐμπορική ναυτιλία, παραλλήλως πρὸς τὴν ἐπιτυχῆ προπλήθειαν ἀναπτύξεως τῆς κυνήσεως καὶ βελτιώσεως τῶν τεχνικῶν ὑπαστατάσσεων τῶν Δαλματικῶν λιμένων. Μολονότι ἡ Ἰταλίκη σημαία πατέρες πάντοτε τὴν πρότην θέσιν εἰς τὴν ναυτιλιακὴν κίνησιν τῆς Γιονγκοσλαβίας, ὡς πρὸς τὴν χωριτζούστητη, ἐν τούτοις ἡ συμμετοχὴ τῆς εἰς τὰς μεταφορὰς τοῦ ἔξτρεφον ἐμπορίου τῆς Νοτιοσλαβίας, αἱσθῆτην γενναῖοσεν ἐποχόδημαν ἔναντι τῶν προηγούμενών ἐτῶν. Οὐφελετα τοῦτο εἰς τὴν τόνωσιν τῶν ἐργασιῶν την Γιονγκοσλαβίκων ναυταξόν ταιριῶν, αἱ δύοια κατόρθωσαν, γάρις καὶ εἰς τὴν ὥλιξιν τοῦ Κοά

# **RED HAND**

## **ANTIFOULING COMPOSITIONS**

Regularly Specified by leading Greek Shipowners

MANUFACTURERS

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

**CONTRACTORS TO THE  
BRITISH ADMIRALTY**

AGENTS for GREECE:  
the SHIPPING CHARTERING  
AND FORWARDING CO. S.A.  
OMIROU 16  
PIRAEUS



τους άριστην, νά διατηρούν τακτικής γραμμής ἐν τῶν Δαλματικῶν παραλίων πρός τὴν Ἑλλάδα, Τούρκιαν, Σερβίαν, Παλαιστίνην, Κύπρον, Αλγερίαν, πρὸς τὴν Δυτικὴν Μεσόγειον καὶ τὸ Κόντινεντ. Διὰ τῶν γραμμῶν αὐτῶν μέρος τῶν ἔθνικῶν μεταφορῶν διεφεύλαχθη ὑπὲρ τῶν ἔθνων πλοίων.

"Η ἰδρυσις τῆς ταχείας Γιονγκοσλαβίζης γραμμῆς Τεργέστης—Ἀλεξανδρείας μὲ διαμέσους προσεγγίσεις εἰς Δαλματίαν, Πειραιᾶ καὶ Παλαιστίνην, βαρὸν κατήνεγκε πλήγμα εἰς τὴν ἀνάλογην Ἰταλικὴν ἡπειροσείαν. "Η γραμμὴ αὕτη ἔξιντητείται, ὡς γνωστὸν, ἀπὸ τὰ λάινες «Πορτγάλης» Ολγας 8400 τ. γκρός καὶ «Βασιλίσσας Μαρίας». Η καρέδρηνος τοῦ Βελιγραδίου ἀρκετὰ ποὺς μέχρι τοῦδε ἐδαπάνησε διὰ νὰ προαγάγῃ τὸν ἐμποριὸν στὸλον τῆς χώρας, τὴν ἀλεπυνίκην καὶ ναυπηγικὴν διοικησανίαν, καθὼς καὶ τὴν τορφιστικὴν ἀνὰ τὰ Δαλματικὰ παράλια κίνησιν. Οἱ λιμένες ἔνωδιάσθησαν δι' ὅλων τῶν συγχρονισμένου τεχνικοῦ μέσουν, ἀπέττησαν δὲ καὶ πολὺν δίκτυον συγκονονισμένου μεταφορῶν, εἰς τῷδεν ὥστε πλοιαρίων νὰ διενολόγηνται σήμερον αἱ δι' αὐτῶν μεταφοραί.

"Η ναυπηγικὴ διοικησανία, γάρις εἰς τὰς συμφωνίας μὲ τὸν Βρεταννικὸν Οίκον «Γάρδος» καὶ τὸν Γερμανὸν «La Loire» ἡδοκύμησε μέχρι τοῦ σημείουν ἐπαλιμάνων ἡδὶ μόνον ἀπάρας τὰς ἔργασίας ἐπισκεψεῶν τοῦ Γιονγκοσλαβίζηον Ἐμπορίον καὶ Πολεμικὸν Ναυτικὸν, ἀλλὰ καὶ ν' ἀναδέχονται τὴν κατεσκενὴν ἑλλαδικὸν πολεμικὸν μονάδιον καὶ ἀποτολούσικὸν σωματόν. Καὶ εἰς τὴν ἐπεργάντιον ὥμοιο ναυτιλίαν δὲν ἴστεφησε κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος ἡ Γιονγκοσλαβία. Ἀρκετὰ σούρεα ἡγοράσθησαν ἐν τῇς ἄλλοδατης καὶ ἔτεθησαν εἰς ὑπερεσίαν, ἡ δὲ ναυτιλίαν δραστηριότης ἑστράψῃ καὶ πόρος δύο νέοντος τῆς Γιονγκοσλαβίαν κλάδους: Εἰς τὴν ἔγκωνιαν ταχικῶν μεταφορῶν εἴλαδον φορτίων μεταξὺ Δαλματίας καὶ Ἰστανίας διὰ τὸν πλωτὸν ψυγεῖον «Bosiljka» 3000 τόννων γκρός καὶ εἰς τὴν ἰδρυσιν ναναγοσωστικῆς ἡπειροσείας εἰς τὰ Δαλματικὰ παράλια διὰ τῆς ἀγορᾶς τῶν ναναγοσωστικῶν «Iran» 663 τ. γκρός καὶ «Indus» 206 τ. γκρός.

### Οἱ λιμένες τῆς Ἀδριατικῆς

"Ελάχιστα εἶναι γνωστά αἱ τελενταῖα μεταξὺ τῆς Γιονγκοσλαβίας καὶ Ἀντιρρίας διαπλαγματένσις πρὸς καθιέρωσιν νέων τιμολογίων τῶν Νοτιοδανικῶν λιμένων διὰ τὴν μέσῳ αὐτῶν διοχέτευσιν τοῦ ἐπεργάντιον Αντιρριανοῦ ἐμπορίου. Οἱ ἐς Σονσάκ, Μπακάρ, Σεμπένικο καὶ Σπλάτονον ναῦλοι πρόστειται νὰ ἔξομιοισθων πρὸς τοὺς ισχύοντας ἀπὸ τοὺς Ἰταλικοὺς λιμένας τῆς Βαρείων Ἀδριατικῆς.

"Οἱ μέχρι τοῦ Παγκοσμίου πολέμου αἰσθρογγυγίζοι τότε λιμένες οὗτοι εἶχον παραμελῆθη ὑπὸ τοῦ Ἀντιρριανοῦ ἐμπορίου, τὸ ὅποιον ἀπεργοῦσαν ἀπὸ τὴν Τεργέστην, αἱ δὲ σημειριναὶ διατραγματένσις ἀποδέπονταν ἀριθμόν τοῦ ἔξαστασιν τῆς ἁνάβογονήσης τὴν κίνησίν τον. Εἳναι ἡ Ἀντιρρακή καθέρηνος εἰνοεὶ πραγματικῆς τὴν τοιαύτην στροφήν, ἢτις — σημειωτέον — ἔρχεται εἰς ἀντίθεσιν μὲ τὰς κατεύθυνσις τὰς χαραχθείσας ὑπὸ τῆς γνωστῆς τομεροῦς συμφωνίας τῆς Ρόμης ἡ ἔαν πρόσκειται περὶ ἐπιφανειακῆς κερδονομίας, θέλει ἀποδεῖξει τοῦτο ἡ πάροδος τοῦ χρόνου.

### Ο ὄγκος τοῦ ὑπερδαλασσίου ἐμπορίου

"Εἰς προσφάτους στατιστικάς τοῦ Γιονγκοσλαβίζηον ἐπονγγείον τοῦ Ἐμπορίου διαπιστῶτα ἡ κατὰ τὴν τελενταίαν πενταετίαν σημειωθεῖσα σημαντικὴ ἀρχήσις εἰς τὸ ἐπεργάντιον Γιονγκοσλαβίζηον ἐμπόριον. Οὕτω, ἐνῷ τὸ 1929 ἀρόμη τὸ 61.1 οὐο τοῦ ἔξωτερων μεταφορῶν διοχετεύοντο διὰ Σηῆρας καὶ 38.9 οὐο μόνον διὰ θαλάσσης, τὸ 1932 εἶχον οἱ οὗτοι ἀντιστραφῆ, διότι αἱ θαλάσσαις μεταφορᾶς ἐξάλιπτον ποσοστὸν 67.5 οὐο. Η ἔξαστητη αὕτη πρὸς ὄφελος τῆς ναυτιλίας αἴχνησις, ὑφεῖται εἰς τὴν στροφὴν αὐτοῦ τοῦτον τοῦ ἔξαγωγικοῦ ἐμπορίου πρὸς νέας ἀγορᾶς καταναλωτούς. Μέχρι τοῦ 1929 ἡ Νοτιοσλαβία ἀπέστειλε τὰ ἔμπορευμάτα της εἰς τὴν Κεντρικὴν Εὐρώπην, ἔχτοτε ὅμως οἱ ἐπιβληθέντες ἔκστασοι προστατεύτιοι φραγμοὶ καὶ η ἐφαρμογὴ τῆς ἀρχῆς περὶ αὐταρκείας, ἡνάγκασαν τὴν Γιονγκοσλαβίαν νὰ κατεύθυνῃ ἀλλαχοῦ τὰς προσπαθείας τοποθετήσεως τῶν γεωργικῶν της προϊόντων. Η ὀπτική αὐξηθεῖσα κίνησις φορτίων διὰ τῶν Γιονγκοσλαβίζηον λιμένων διεξάγεται κατὰ μέρα μέρος διὰ σκαφῶν ζένων σημαντικῶν, μολονότι τελευτώς ἀφετητὴν ἐσημειώσει πρόσδοτον ἡ σημειούσῃ τῶν ἔθνων πλοίοιν.

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

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

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΟΥ ΛΟΥΔΑ—Swinemunde  
Τηλεγραφήματα: Kunstmania, Stettin.

**ΚΩΔΙΚΕΣ**

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

### Ηνωμέναι Πολιτεῖαι

#### Ἡ παρωπλισμένη χωρητικότης

Ἐτοι προσφάτους στατιστικάς τοῦ Ἀμερικανικοῦ ἐπονγγείον τοῦ Ἐμπορίου ἀναφέρεται, ὅτι ἡ παρωπλισμένη χωρητικότης εἰς τὰς κυριωτέρας ναυτικὰς χώρας ἀνήρχετο εἰς τὸ τέλος τοῦ παρελθόντος ἔτους εἰς 4.224,000 τ. γκρός, ἥτο δηλαδὴ μικροτέρα, ἔναντι τοῦ Δεκεμβρίου 1934 κατὰ ποσοστὸν 35 οὐο, ἥτο κατὰ 2.253.000 τ. γκρός. Η σχετικὴ ἐπὶ τινας μῆνας ζωηρότης τῶν ἐπεργάντιων μεταφορῶν καὶ ἡ συνέχισις τῶν διαλέσεων, μολονότι αἱ τελενταῖα αἴτια ἴστερησαν, ἔναντι τοῦ 1934, συνέβησαν αἰσθητός εἰς τὴν μείωσιν τοῦ παρωπλισμένου τονιάς. Η ἐλάτωσις αὕτη εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτεῖας εἴθισεν εἰς τὰς 400.000 τόννους, ἥτο εἰς ποσοστὸν 15.5 οὐο, ὑφεῖται δὲ κρίσις εἰς τὴν πρόσδοτον τῆς ἐργασίας τῶν ιδιωτικῶν ναυτιλιῶν ἐταμών. Εἰς τὴν Μεγάλην Βρετανίαν καὶ Ἰρλανδίαν ἡ μείωσις τῆς ἀργούσης χωρητικότητος ἔφθασεν εἰς τὰς 400.000 τόννους εἰς ποσοστὸν 52 οὐο, ἥτο εἰς 751.000 τ. γκρός ἐπὶ ἔλαττον, ἔναντι τοῦ 1934. Ο κατωτέρω πίναξ ἔμφαντει τὴν κατὰ χώρας πορείαν τῆς παρωπλισμένης χωρητικότητος ἀπὸ την Ιούλιον 1934 μέχρι την Ιανουαρίου 1936:

	1 Ιούλ.	1 Ιαν.	1 Ιούλ.	1 Ιαν.
ΧΩΡΑΙ	1934	1935	1935	1936
Ην. Πολ. (κυριερ. στόλος) T.	1.381.000	1.359.000	1.345.000	1.267.000
Ην. Πολ. (ιδιωτ. στόλος) .....	1.523.000	1.221.000	1.188.000	913.000
Ην. Πολ. Σύνολον: .....	2.904.000	2.580.000	2.533.000	2.180.000
Ἄγγλια .....	1.719.000	1.449.000	963.000	698.000
Γαλλία .....	684.000	455.000	435.000	422.000
Ιταλία (1) .....	291.000	289.000	188.000	188.000
Γερμανία (2) .....	266.000	312.000	158.000	158.000
Ισπανία .....	341.000	251.000	226.000	135.000
Ἐλλάς (3) .....	128.000	136.000	117.000	109.000
Ολλανδία .....	184.000	154.000	128.000	66.000
Καναδάς .....	—	150.000	33.000	58.000
Νορβηργία .....	390.000	208.000	264.000	46.000
Ιαπωνία (4) .....	16.000	88.000	28.000	46.000
Σοντίδια .....	77.000	106.000	107.000	32.000
Βελγίου .....	93.000	82.000	55.000	26.000
Ανταρκτίδα .....	—	—	—	—
Δανία .....	82.000	58.000	18.000	—
Λοταρία χώρα .....	250.000	159.000	70.000	60.000
Γενικὸν Σύνολον .....	7.528.000	6.477.000	5.323.000	4.224.000

1) Ἡ Ιταλικὴ στατιστικὴ ἀναφέρεται εἰς τὴν Ιηνίαν Ιούλιον π. 2, διότι ἔχτοτε δὲν ἐδόθησαν νεώτεροι ἀριθμοί. Πάντως, λόγῳ τοῦ Ἰταλοαυτοκινοῦ πολέμου καὶ τῶν δραστηρίων πρὸς τὴν Ἀνατολικὴν Ἀφρικὴν Ιταλικῶν στρατιωτικῶν μεταφορῶν, ἐλάχιστα Ἡταλικὰ στάζηται ἴστοριος. 2) Καὶ διὰ τὴν Γερμανικὴν ναυτιλίαν δὲν ἴπταιρει νεώτεροι στατιστικοὶ μετὰ τὴν Ιηνίαν Ιούλιον π. 2, διότι στατιστικὰ τῆς Ἐλληνικῆς καὶ τῆς Ιαπωνικῆς ἀργούσης χωρητικότητος ἀναφέρονται εἰς τὸν 30ήν Νοεμβρίου π. 2. 3) Ήτη τῆς Ηνωμένης Ναυτιλίας τὸ ἀργοῦν τονιάς είναι κατὰ πολὺ μεγαλύτερον, συνεπολογίζομένων καὶ τῶν τεις Πλεύστην ἀγοράντων σκαφῶν.

### Ισπανία

#### Αἱ ἐργατικαὶ ἀνωμαλίαι καὶ ἡ Ναυτιλία

Τὰ ἀπὸ τοῦ παρελθόντος Νοεμβρίου προταθέντα μέτρα διὰ τὴν ποπούσιαν καὶ ἐνίσχυσιν τῆς Ισπανικῆς Ἐμπορίους Ναυτιλίας, δὲν κατέστη δημαρτὸν μέχρι σήμερον νὰ λάβουν Νομοθετικὴν κύρωσιν καὶ νὰ τεθοῦν εἰς ἐφαρμογὴν. Λόγῳ τῶν διαφόρων πολιτικῶν ἀνομαλιῶν, ποὺ ἀντιμετωπίζει η νεωτερής Ισπανική δημοκρατία. Κατὰ τὰς ἐκ Μαδρίτης πληροφορίας, καταβάλλονται ἡδη τροποποιήσεις — ἔγινοντο μάλιστα καὶ τὰ κατάλληλα παρὸ τῇ κερδενήσει διαβήματα — διὰ τὴν ἐφαρμογὴν, ἀλλὰς ὑδεμάς περιττεῖσι ἀργοτοποίας, τῶν προστατευτικῶν ὑπὲρ τῆς Ἐθνικῆς

### A. E. SHEPPARD

Ἐξασφαλίζει εἰς τοὺς π.κ. Ἐφοπλιστὰς τὰς καλυτέρας τιμὰς διὰ τὴν φροτοεκφόρωσιν καὶ ουμούλησην τῶν πλοίων των εἰς δόλους τοὺς λιμένας τοῦ κόσμου.

Ὀπόταν ἡ στοιβασία ὑποχρεοῦται διὰ τὸν ναυλοσυνηφώνου, είνει συχνὰ δυνατὸν νὰ κανονισθοῦν δόροι ἐπωφελεῖσι διὰ τὸν προσπλάνεις.

Ζητήσατε πᾶσαν πληροφορίαν σχετικὴν μὲ λιμενικὰ δικαιώματα, ἀνθρακεύσεις, προμηθείας τροφῶν καὶ ἐφοδίων δι' δόλους τοὺς λιμένας λιμένας ἀπὸ τὸν π.

### A. E. SHEPPARD

6, LLOYD'S AVENUE  
Τηλεγρ.: GUISPARD, London  
Τηλεφ.: ROYAL 4954

ναυτιλίας μέτρων. Μεταξύ των έφοπλιστικῶν κύρων ἐδηλώνυται, συναφῆς, διαθέσεις παροπλισμοῦ τῶν πλαισιόφρεσ ἡλικίας σκαφῶν τῶν καὶ ἔργων γῆς προγράμματος τηματικῆς ἀναγένεσεως ὥτε τὸν διὰ τῆς τοποθετήσεως παραγγελίῶν εἰς τὰ Ἐθνικὰ ναυτηργεῖα. Βασικὴ ὅμως διὰ τὴν περίπτωσιν ταῦτην προϋπόθεσις τίθεται, ἡ ἀπὸ μέρους τοῦ Κράτους πραγματοποίησις τῶν μελετούμενων γνωστῶν μέτρων προστασίας τῆς Ἰσπανικῆς χωροταπετηρίτης.

Ἐπ' εὐχαριστίᾳ τῶν ἀνοτέρων, δημοσιεύονται εἰς τὸν Ἰσπανικὸν ναυτηργὸν Τέλον ἐνδιαέρθοντα πληροφορία, σχετικὰ μὲ τὸ ναυτηργὸν πρόγραμμα τοῦ Ἰσπανικοῦ μονοπολίου Πετρελαίων, μὲ τὴν ἔχπτωσιν τῶν Ἐθνικῶν μεταφορῶν καὶ μὲ τὸν παροπλισμὸν σεβαστοῦ ἀριθμοῦ Ἰσπανικὸν πλοίον. Μέγα μέρος τῶν μεταφορῶν πετρελαίων ἀπελεῖται σήμερον διὶδοκτήτων δεξιανοπλοίων τοῦ Μονοπολίου, πρόσκειται δέ προσεχῶς νὰ δοθοῦν παρ'. ἀπὸν νέα τινὲς παραγγελίας εἰς τὰ Ἐθνικὰ ναυτηργεῖα διὰ τὴν κατασκευὴν τριῶν ἡ καὶ ἐνδεζομένων τεσσάρων μότορ-τάνκερς. Ὡς γνωστόν, μία ἐξ τῶν προϋποθέσεων τῆς ἰδρύσεως τοῦ Ἰσπανικοῦ Μονοπολίου ἡτοῦ καὶ ἡ ἔξασφάλισις τῶν μεταφορῶν κανονιῶν ἐλαύον δι' Ἐθνικῶν σκαφῶν, αἱ δὲ ὑπὸ μελέτην νέα παραγγελίαι ἀποβλέπουν εἰς τὴν ἀντικατάστασιν διοί εἰστι ζένων τάνκερος, ἄπιν ἔργαζονται διὰ λόγου τοῦ Μονοπολίου ἐπ' τῇ βάσει παραχρονίου συμβολῶν «τάμι-τοάρτερος».

Δεδομένου, ὅτι ἀπαντα σχεδὸν τὰ Ἰσπανικὰ ναυτηργεῖα παραμένουν ἀνεν ἔργασίας, καταβάλλοντα σύντονοι προστάθεια διὰ τὴν ἔξασφάλισιν τῶν ἀνοτέρων παραγελίων, ἡ πραγματοποίησις τῶν ὅπων δ' ἀπέτελει ποιά τινα ἀνασκόπισιν διὰ τὴν Ναυτηργήν βιομηχανίαν.

— 'Η παροπλισμένη ἀρ' ἐτέρον Ἰσπανικὴ χωροταπετηρίτης ἡρχεται καὶ πάλιν ἀπὸ τίνος νὰ πυνοῦνται. 'Ο κατά τοὺς τελευταίους μῆνας παραπομπῆς περιορισμὸς τῆς κινήσεως τοῦ Παγκοσμίου ἐπιπρόσιον καὶ ἡ ἐξ αὐτοῦ προελθόντα αἰσθητὴ τῶν ναύλων ἐποτήμησις, καθὼς ἐπίσης καὶ αἱ συγγάλια προστριβαὶ μεταξὺ τῶν Ἰσπανῶν ἐφοπλιστῶν, τῶν πληρωμάτων τῶν καὶ τῶν λιμενεργατῶν, τῶν Μεσογειακῶν ἴδιων λιμένων, ὑπῆρχαν οἱ κεφαλαϊδεῖς παραγόντες τοῦ σημειωθέντος ἀθρόου παροπλισμοῦ σημαντικοῦ τημάτος τῆς Ἰσπανικῆς χωροταπετηρίτης. Ἐνόπλοι τῶν βασικῶν ὥτῶν δισερεψεῖν καὶ τῆς ἀπονοίας κάθε πιθανότητος κέρδους ἀπὸ τὴν ἐξαιτίας τῶν σκαφῶν των, ἡτοῦ ἐπόμενον νὰ προτιμήσουν οἱ Ἰσπανοί πλοιοπτήται τῶν παροπλισμῶν.

Ωρισμένα μεγάλης χωροταπετηρίτης «τράππες» φορτηγά, ἄπιν ἐτέλουν ἐν ἀργίᾳ ἐπὶ δέν ἡ τοῦ συγεχῇ ἔτη, ἀποστάντα τὸ παρελθόν φινόπορον τὴν ἐνδεδειγμένην ἐπιτεώρησιν, ἵνον ἐπανέλθει εἰς τὴν ἐνεργόν ἵτηρεοιαν, ὅταν πρὸς στιγμὴν ἐφάνη ἀναζωγονούμενη ἡ Παγκοσμίας ναυλαγορά. Μὲ τὴν πάροδον ὥμως τῶν μηνῶν, ἡ ζηηρότης ἀνεκόπτῃ ἐν νέοι, ἡ δὲ περιορισμένη ζήτησης σκαφῶν ἐπὶ τοῦ Πλεύτη, ἡ ἐλλειψης ἔργασιας διὰ πλοίων μεγέθους καὶ ἡ ἐπάνοδος τῶν ναύλων εἰς πιωσὴν καὶ ἐπιζήμια ἐπίπεδη, κατέστησαν ἀνέψιους τὴν περατέρω κίνησιν τῶν σκαφῶν τούτων καὶ προεκάλεσαν τὴν ἐπάνοδον των εἰς τὰ ἀγκυροδόλα ἀργίας.

Ἄλλα καὶ τὰ μικροτέρων μεγέθους πλοῖα εἰς τὴν ἴδιαν περίοδον εὑρέθησαν μόδιαν. Μὲ ναῦλους 5/9 ἀπὸ Κόντινεντ διὰ Δυτ. Ἰταλίαν καὶ μὲ τὸν ὑπάρχοντα πτωχεῖον ἔργασιαν ἐν τῇ Μεσογειῷ διὰ ταξίδια ἐπιστροφῆς, κατέστη ἀδένατον καὶ εἰς τὰ σκάρη ταῦτα νὰ ἔργαζονται ἀνεν ζημιῶν, δι' ὃ καὶ πολλὰ ἐξ αὐτῶν παροπλισθήσαν. Τὸ σύνολον ὅπτο τῶν ἐν ἀργίᾳ πλοίων εἰς τὸν ποταμὸν τοῦ Μπιλμπάο ὑπερέβη, ἀπαξ ἔτη, τοὺς 100.000 τόννους γκρός καὶ πρόσκειται ἀκόμη πλέον νὰ διογκωθῇ, ἐλάν εἰς τὸ ἔγγονο μέλλον δὲν ἥθελε προσύνψει ποιά τις θετικὴ θελήσιως εἰς τὸν διάδοχον τῆς Παγκοσμίου ναυλαγορᾶς.

Πλὴρης τοῦ Μπιλμπάο, καὶ εἰς ἄλλους Ἰσπανικοὺς λιμένας τριφίσονται πλοαδικῶς παροπλισμένα διάφορα Ἰσπανικὰ πλοῖα, οὐγὶ ὅμως εἰς σημαντικὸν ἀμφιθίου, ἔτσι τῆς Βαρκελόνης, ἣνθια τελοῦν ἀπὸ ἐτῶν ἐν αργίᾳ ἀρχετά πλαισιόφρεσ ἡλικίας σκάρη τῆς «Compania Transatlantica». Ό εἰς τῆς ἔλλειφερος ἔργασίας ἀντίκτυπος ἐπεξετάθη, σημειωτέον καὶ εἰς τὴν Ἰσπανικὴν ἀποπλοίαν, δύον, σημειωθήσαν αἱ μεταφροφαὶ γαναθρώπων ἐπὶ τὸν οὐρανὸν Ἀστούφιας, λόγῳ τῆς αἰσθητῆς ἐλαττωθείσης καταναλώσεως τῶν. Ἐπεδιώχθη ὁ περιορισμὸς τῶν ἱψισταμένων ἀποθεμάτων εἰς τὸ δόμεσσα διὰ τῆς μειώσεως τῶν ἔργασιμων ἥμερῶν, τὸ μέτρον τοῦτο ὥμως οὐδὲν ἀποτέλεσμα ἀπέφερε, διότι παραλλήλως πρὸς τὴν ἐλαττωσιν τῆς παραγωγῆς, ἡ πλατύθυμη καὶ ἀνάλογη μοίραν καὶ ἡ κατανάλωσις. Σήμερον, ποσθήτησαν 300.000 τόννουν Ἰσπανικῶν γαναθρώπων τελοῦν ἐπὶ ἀποθέματι, ἐν ἀναμονῇ φορτώσεως, εἰδίνης ὡς ὑθελεν ἐξενθεῆ ἀγοραὶ πρὸς ἀπορρόφησιν τῶν. Η τοιάτη ἀπράξια σημαίνει μείσων ἔργασίας τῶν εἰς μεταφροφὰς γαναθρώπων ἀπασχολούμενον Ἰσπανικὸν πλοῖον.

Αἱ πρόσφαται ἀρ' ἐτέρον προστριβαὶ πλοιοκτητῶν καὶ πληρωμάτων ἐδημοπρόγησαν αἰσθητὴς καθυστερήσεις τῶν Ἰσπανικῶν πλοίων καὶ συνεπῆς προεκάλεσαν προσθέτους σηματίας εἰς τὸν ἐφοπλιστάς. Υπὸ τὴν πίεσιν τῶν ἔργατῶν ἔπορας, οἱ ναυτεργάται, προέβαλον ὑπερθολικὰς καὶ ἀπαραδέκτους ἀξιότητες, ἀποτέλεσμα τῶν ὅποιων ὑπολογεῖν ἡ ἀδράνεια καὶ νέον ἀμφιθόην Ἐθνικῶν πλοίων εἰς τοὺς Μεσογειακοὺς ἴδια, Ἰσπανικὸν λιμένας. Ἐπίδρασην ἐπὶ τῶν ἔργατων καὶ τὰ σκάρη γενικοῦ φορτίου τὰ ἔξυπητοτύπτα τακτικὰς γραμμάς.

## Ίταλία

Τὰ ἀποτελέσματα τῶν «ρυθμιστῶν εὔσταθείας»

Ἐδημοπρούθησαν πρὸς ἥμερῶν τὰ πορίσματα τριετῶν μελετῶν περὶ τῆς παρατηρῆς ἀξίας τῶν «φυματῶν εὔσταθείας», συστήματος Sperry, τῶν κατασκευασθέντων ἵπτο τῆς Αιγαίουναντίκτυπος εἰς τὸν ἐφοπλιστάς. Υπὸ τὴν πίεσιν τῶν ἔργατῶν ἔπορας, οἱ ναυτεργάται, προέβαλον ὑπερθολικὰς καὶ ἀπαραδέκτους ἀξιότητες, ἀποτέλεσμα τῶν ὅποιων ὑπολογεῖν ἡ ἀδράνεια καὶ νέον ἀμφιθόην Ἐθνικῶν πλοίων εἰς τοὺς Μεσογειακοὺς ἴδια, Ἰσπανικὸν λιμένας. Ἐπίδρασην ἐπὶ τῶν ἔργατων καὶ τὰ σκάρη γενικοῦ φορτίου τὰ ἔξυπητοτύπτα τακτικὰς γραμμάς.

Ἐπ' εὐχαριστίᾳ τῆς παραγολουμένης τῶν «φυματῶν εὔσταθείας» ἐν τῇ παρατηρῇ ἔργασίας τῶν, ἐγένοντο καὶ νέα παραπομπῆς περὶ τοῦ μηρού τῶν θαλασσοίων καταστάσεων εἰς τὸν Αἰγαίουναντίκτυπον, ἀπεδείχθη διὰ ὅτι κατέστησαν πολλάκις τοῦτο μεταξὺ 60 ἔως 80 μέτρων. Εἰς περιπτώσιν θυελλῆς, οὐδέποτε παρετηρήθη μῆκος κύματος 300 μέτρων.

Διεπιστώθη ἐπὶ πλέον, διὰ ὃ κλινωνισμός τοῦ πλοίου δὲν ὀφελεῖται ποτὲ εἰς ἔνα μόνον κύμα, ἀλλ' ὅτι εἰνε ἀποτέλεσμα πολλῶν καὶ διαφόρων δυνάμεων. Οἱ εἰδικοὶ παραπομπῆς παρετηρήθησαν ἐπὶ τούτον εἰς τὸ συμπέρασμα διὰ πολλάκις ἡ ἐλάττωση τῆς ταχύτητος τοῦ πλοίου ἐπιφέρειται αἴσησην μᾶλλον, παρὰ μείσων τοῦ κλινωνισμοῦ.

Αἱ μελέται τῶν μηρούματος εὐσταθείας διήγεσαν τούτα ἔτη, διότι αἱ σχετικὰ ἔργατα παρετηρήθησαν τοῦ Ιταλικοῦ ἐπεργαστείου τοῦ 1322 μόνον ὥρας, ἤτοι κατά ποσού 16.4 οἱ τοῦ ὅπλου κύμαν, καθ' ὃ τὸ σκάφος εὑρίσκεται ἐν πλή εἰς τὴν ἀνοικήν θάλασσαν. Δέον νὰ σημειωθῇ ἀκόμη, ὅτι οἱ «φυματῶν εὔσταθείας» ἐτίθεντο ἐν κινήσει μόνον, διτανῶν τὸν μηρούνασμό τοῦ πλοίου ἀπὸ τὴν θάλασσαν παρατηρήσαντες τακτικὰς γραμμάς.

Αἱ μελέται τῶν μηρούματος εὐσταθείας διήγεσαν τούτα ἔτη, διότι αἱ σχετικὰ ἔργατα παρετηρήθησαν τοῦ Ιταλικοῦ ἐπεργαστείου τοῦ 1322 μόνον ὥρας, ἤτοι κατά ποσού 16.4 οἱ τοῦ ὅπλου κύμαν, καθ' ὃ τὸ σκάφος εὑρίσκεται ἐν πλή εἰς τὴν ἀνοικήν θάλασσαν. Δέον νὰ σημειωθῇ ἀκόμη, ὅτι οἱ «φυματῶν εὔσταθείας» ἐτίθεντο ἐν κινήσει μόνον, διτανῶν τὸν μηρούνασμό τοῦ πλοίου ἀπὸ τὴν θάλασσαν παρατηρήσαντες τακτικὰς γραμμάς.

## ΑΝΘΡΑΚΕΥΟΝΤΕΣ

ΕΙΣ ΤΟΥΣ ΣΤΑΘΜΟΥΣ ΜΑΣ

**ΛΑΓΡΙΟΥ  
ΟΟΡΙΚΟΥ  
ΣΥΔΟΥ  
ΠΕΙΡΑΙΩΣ**

ΕΠΙΤΥΓΧΑΝΕΤΕ ΤΑΧΙΣΤΗΝ ΚΑΙ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΝ ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΙΝ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ

ΔΙ' ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ ΣΤΑΘΜΟΥΣ

“ΚΟΡΚΟΔΕΙΛΟΚ,,

ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΙ

ΠΩΛΗΤΑΙ ΓΕΡΜΑΝΙΚΩΝ ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΩΝ  
ΑΝΩ ΣΙΛΕΣΙΑΣ

ΤΗΕΦΝΟΝ 40461 = ΝΟΤΑΡΑ 95 ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΕΤΑΙΡΙΑ

I.A. KORKODEILOS & YIOI

## Μεγάλη Βρεταννία

Αἱ δοκιμαὶ τῆς ταχύτητος τοῦ «Queen Mary»

Πόσον ἐνδιαιρέον προεκάλεσαν αἱ γενικαὶ δοκιμαὶ ταχύτητος τοῦ Βρεταννικοῦ σούπερ-λάινερ «Queen Mary», ἀλλὰ καὶ πόση περὶ τὰ ἐπιτευχόντα ἀποτελέσματα ἐπηρήμη μιστικοῦ, ἀποδεκνύεται ἀπὸ τὰς στήλας, ποὺ ἀφιερώνουν ἡλικίαν Ἀγγλικῶν ἐφημερίδες ἀφ' ἑνὸς, ἀλλὰ καὶ ἀπὸ τὴν ἔλλειψην ἐπισήμων λεπτομερειῶν ἀναγονόσθεν ἐπὶ τῆς ἐπιτάξεως τῶν ἐκ τῶν δοκιμῶν διαπιστωθέντων πορφυράτον. Αἱ δημοσιεύσεις πληροφορίαν ἀναφέρονται εἰς φαδιοτῆργα φάγματα συγγαρητηρίου, μὲ γενικοῦ περιεχομένου καὶ εἰς ἴδιωτικά ἀπὸ τῆς Ἑηρᾶς χρονομετρήσεις ἐπὶ μετρημένον ἀποστάσεων, τὰς ὅποιας διέπλευσεν ὁ πλούτος κολοσσός. Η ἐπιπρατόνησις θετική ἐντύπωσις ἐπιβεβαίωντες τὴν ἀπὸ πάσης πλευρᾶς ἐπιτυχίαν ὅλων τῶν προβλέψεων τῶν ναυπηγῶν καὶ τῆς πλοιοκτητοῦ ἑταῖρας, ἐν τούτῳ δ' ἐξάγονται καὶ τὰ ἴνανοιητικά, ὡς πρὸς τὴν ταχύτητα τοῦ σκάφους, σημετράσατα.

Τὸ «Queen Mary» ἐγκατέψεψε τὸ Σαουθάμπτον τὴν 4.30' ἀπογεννατινὴν τῆς 15ης Ἀπριλίου, ἐπανέπλευσε δὲ τὴν 10ην προσήνην τῆς 20ῆς. Κατὰ τὸ μεσολαβήσαν χρονικὸν διάστημα παρέμενεν εἰς τὸ ἀνοικτὸν πέλαγος ἐπειλεύσην τὰς ἐπισήμους ἀπὸ τὸ γενικά δοκιμάς, ὥστε τὸν ἔλεγχον τῶν τεχνικῶν καὶ πολιτικῶν ἐπιτροπῆς ἐμπειρογνομόνων. Τὸ δύγκωδες σκάφος ἐνεργεύαντο ἀπὸ τὸν πλοϊαρχὸν Sir Edgar Britten ἐπέβαων δὲ ἐπεργίλαια ἄλλα πρόσωπα, ἐν οἷς ὁ πρόεδρος καὶ οἱ διενθυνταὶ τῆς «Κιούνα—Οὐάτ», ὁ πρόεδρος τῶν ναυπηγῶν Μπράουν, πόλιοι Ἀγγλοί νανάρχοι καὶ ἀρχετοὶ κεκλημένοι. Έκ τοῦ πληρώματος, ἐπέβαων δὲ ἐπεργίλαια ἄλλα πρόσωπα, ἐν οἷς ὁ πρόεδρος καὶ οἱ διενθυνταὶ πλοίου, καθὼς καὶ μερικά ἔργανταί τεχνιτῶν ἀσχολούμενον εἰς διαφόρους συμπληρωματικά ἔργασιας.

Αἱ πραγματοποιηθεῖσα διαδρομαὶ κατὰ μῆκος τῶν Ἀγγλικῶν, Ἰολανδικῶν καὶ Σκωτικῶν παραλίων ἀπετέλεσαν ἀντικείμενον σημαγειοῦ τῶν πληθυσμῶν τῶν παραλίων πόλεων, ποὺ τῶν ὅποιων διήρχετο τὸ ἐπεργαζόντο πλοίον, ἀναφέρονται δὲ ἐπὸ τοῦ Λονδίνου Τέντων καὶ μερικῶν χαρακτηριστικῶν λεπτομέρειαν τοῦ ἐπερχούντος θέαματος, ποὺ παρουσίαζε τὸ σκάφος, ὅταν διέσχιζε μὲ πλήρη ταχύτητα τὴν γενικῶν θάλασσαν. Ο ἐπιβλητικὸς δῆκος τοῦ διεφάνη ἀπόλοντος, ὅταν εἰς μίαν στιγμὴν τὸ «Queen Mary» διεσταυρώθη μὲ τὸ ἐπερχομένον «Duchess of York», μετὰ τοῦ ὅποιον καὶ ἀντικλαζεῖ χωρειούμονον. Όταν ἀλλοτε ἐπίσης ἐπλέυσεν ὅλοτάχα, εἰς ἀπόστασην μιλίων ἀπὸ τῆς Ἑηρᾶς, ἡ ταχύτητος τοῦ προεκάλετο μεγάλα κύματα, ἀπίνα τέθμανον μέχρι τῆς παραλίας ἔχοντα νύφος 12 ποδῶν.

Χρονολογικῶς ἀνεφέρθη, ὅτι τὴν 18ην Ἀπριλίου εἰσῆλθεν εἰς τὸ στενόν τοῦ Clyde, ἐν καιφῇ νυκτός, κατενθυνόμενον πάμφωτον πρὸς τὸ Gourock. Η ταχύτητος τοῦ ἐπελεγμένη τότε εἶναι 30 μίλια. Ἐπηρολογηθεῖσαν νέων διαδρομῶν, καθ' ἄς, ὡς ἐλέχθη, ἀνέπτυξε ταχύτητα 29.3 μίλιων μὲ τὰ 3(4) μόνον τῆς ἀποδηματικῶν τοῦ καὶ χροὶς τὰ ὑψαλά τοῦ σκάφους νά ἔχουν εἰσέτι καθαρισθή, κατόπιν τῆς ἐπέρ 18μήνου παραμονῆς τοῦ εἰς τὸ λασπώδες ἀγνοούμενον τῶν ναυπηγῶν. Ετεροι δοκιμαστικαὶ διαδρομαὶ ἔλαβον χώραν ἀνοικτά τῆς νησίδος Αγραί, ὅποτε ἡ ταχύτητος τοῦ πλοίου ἐπερέβη ἵζαντητος τὰ 30 μίλια, τὸ δὲ σκάφος ἐνεφάνισε τὰ προτερημάτα τοῦ, κυριοτέρων τῶν ὅποιων ἐπῆρξεν ἡ παντελῆς σχεδὸν ἔλλειψης κραδασμοῦ. Εἰς δηλώσεις τοῦ ὁ ἐπιβάνων λόρδος Camrose ἐξεφάσθη ἐνγόλφτως διὰ τὴν ἀπὸ τῆς πλευρᾶς ταῦτης ἐπιτυχίαν, τούσιας ὅτι «οὐδεὶς κραδασμός ἐγένετο ἀντιληπτὸς ἀπὸ τοὺς ἐπειδίοντας». Ως πρὸς τὴν ταχύτητα, τίποτε ἄλλο δὲν ἀνεργούμενη ἐπισήμως, πέραν ἑνὸς συγκριτικοῦ φαδιοτῆργα φάγματος τοῦ πρόεδρον τῶν ναυπηγῶν Μπράουν, λόρδου Αλεξανδραί, πρὸς τὴν διεύθεντον καὶ τὸ προσωπικὸν τῶν ναυπηγῶν. Τὸ ἐν λόγῳ φαδιοτῆργα φάγμα ἀποτάλη, καθ' ὃν χρόνον τὸ «Queen Mary» ἐπλεεῖ μὲ πλήρη ταχύτηταν ἀνοικτά τοῦ Αγραί καὶ ἐθεβάνων ὅτι «αἱ δοκιμαὶ ἀπέβησαν ἐπιτυχίες» καὶ ὅτι «ἡ ταχύτητος τοῦ πλοίου κολοσσοῦ ἐδικάσθησε πλήρως τὰς προσδοκίας τῶν κατασκευαστῶν τοῦ».

Λέγεται, ὅτι εἰς δύο δοκιμαὶ ἐπετεύχθη κανονική μέση ταχύτητος 30 καὶ 30.4 μίλιων. Τὸ σκάφος ἐξετέλεσε δοκιμάς ἐπὶ μετρημένης ἀποστάσεως δύο μιλίων, τὴν ὥποιαν ἐκάλυψε δεκαπεντάκις, κατὰ δὲ τὰς διαδρομαὶς αὐτάς ἀδοκιμάσθη καὶ ἡ εὐχέρεια εἰς τὰς ἐλιγμοὺς στροφῶν. Έν τῇ Ἑηρᾷ εἰχον ἐγκατασταθῆ ἀπὸ τὸ Βρεταννικὸν Ναυπηγεῖον καὶ ἀπὸ θαστότας τοῦ σκάφους, χρονομετροῖο σταθμοῖ, οἱ ὅποιοι ἐσημείωσαν τὰς ἀκολούθους ταχύτητας τοῦ πλοίου: 29.95, 30.40, 30.36,

30.5, 31.41, 32.14, 32.43, 32.84 καὶ 31.98 μίλιον. Η ἀνωτάτη ταχύτητος τῶν 32.84 μίλιον ἐπετεύχθη μὲ Βρεταννικούλιον ἀνεμον. Σημειοῦται ἀκόμη, ὅτι τὸ βάθος τῶν ἑδάτων εἰς τὴν θαλασσαῖαν ἔκτασιν τῶν δοκιμῶν, ἦτο 20 ὄργανων. Αἱ τέσσερις, ἰδιωτικὴ χρονομετροῖος ἀπὸ τὸ πλοίον διήνεγεν ἀπόστασιν 3½ μιλίων ἐντὸς 9½ λεπτῶν τῆς ὥρας.

\*\*\*

Ἐπὶ εὐκαιρίᾳ τῶν δοκιμῶν, ἐπανελήφθησαν καὶ αἱ φῆμαι περὶ προσεχοῦς ναυπηγήσεως καὶ δεντρών κολοσσαίων ὑπεροχεαίον. Ἐπὶ τοῦ ἀντικείμενου τούτου αἱ πληροφορίαι τοῦ Λονδίνειου ναυπηγοῦ Τίτον είνε ποικίλαι. Οὕτω, ἀνεγράφη ὅτι δρισμένοι Οίκοι, ὅτινες είχον προμηθεύσει διάφορα προϊόντα τοῦ διά την κατασκευὴν τοῦ «Queen Mary», ἐπέβαλον προσφορὰς πρὸπτον τῶν παραγγελιῶν διὰ τὸ δεντρόν σχάρας. Εἰς μάλιστα ὑπεροχάδος ὑφωτήρες σχετικῶν πλεόνεσσι τὴν δεβανίσιον, ὅτι ὑπεβάλει προσφοράς κατόπιν προσκλήσεως, ἤρηνθη ὡς προσεχῆ ἀποκαλυπτικάς ἀνακοινώσεις.

Ἐγχάραφη ἀκόμη, ὅτι οἱ παρακολούθησαν τὰς δοκιμάς τεχνικοῖς καὶ πραγματογνώμονες ἡσούλημον ἐντατικῶς πρὸς ἐπειβαίνοντα τῶν τεχνικῶν δεδομένον, ἐπὶ τὸν ὅποιον δύναται νὰ διασιθῇ ἔνα ἔτι λαμπρότερον ταπόθιμο μεταπηγήκης ἀρχετεκτονικῆς καὶ τῆς μηχανογύας διὰ τὸν συνδιανωτὸν δυνάμεως 200.000 ἡπταν εἰς σκάφος ὄλικῆς χωρητικότητος 100.000 τ. γρούς. Αἱ τοιαῦται ἐν τῇ τελευταῖς λεπτομερείας, ἐχομένην ἀπαρτημένης, ἔχουνται καὶ τῆς τελευταῖς λεπτομερείας, ἐχομένην ἀπαρτημένης, τοῦ «Κιούνα—Οὐάτ» διὰ μίαν προσεχῆ δεντρέαν ναυπηγήσιν.

Ἀναφορικῶς μὲ τὴν ἀσφάλισιν τοῦ «Queen Mary» ἐξαρετικὴ ἐπειδήθη προθυμία ἀπὸ τὴν Βρεταννικὴν ἀσφαλιστικὴν ἀγοράν. Ἐπὶ τοῦ παρόντος τὸ σκάφος είναι ησαφαλισμένον ἐπ' ὄντοις 2.700.000 λίραι ἔχουν καλυφθῆ ὑπὸ τῆς ἐλεύθερας ἀγορᾶς, καὶ τὸ ὑπόλοιπον ἐπὸ τῆς Βρεταννικῆς κυβερνήσεως, δινάμει τοῦ Νόμου περὶ ἐνισχύσεως τῆς «Κιούνα—Οὐάτ». Η ἀσφάλισις αὕτη λήγει τὴν ἡμέραν τῆς παραδόσεως τοῦ πλοίου εἰς τὴν ἐπανατομένην νέαν ἀσφάλειαν παρατημένην μετανδίνων μαλάσσης. Τὰ ἀσφαλιστήρια συμβόλωνα τοῦ «Queen Mary» καλύψεως τῶν θαλασσῶν διενεργοῦνται ἐπὶ τῇ διάστημα 4.800.000 λιρῶν. Υπάρχει πληροφορία, ὅτι τὰ καθαρά ἀσφάλιστα δρισμένησαν εἰς 60.000 λίρας, εἰς δὲ τὰ συμβόλωνα περιελήφθη ὡς προσεχῆ διαδρομῆς ἐνός πλήρους ταξιδίου.

### Τὸ α'. ναυπηγικὸν τρίμηνον

Αἱ πρὸς ἡμερῶν δημοπειθεῖσα στατιστικὴ τοῦ «Λόνδον Ρέτζιστερ» διὰ τὴν σύνησιν τοῦ α' ναυπηγοῦ τοιμήνον τοῦ τρ. ἔ., ἐμφανίζονται αἰσθητὴν ζωηρότηταν εἰς τὰς νέας κατασκευάς. Έν τῷ Αγγλίᾳ καὶ Ιολανδίᾳ ἐναντηγούντο τὴν 31ην Μαρτίου ἀποτέλεσαν 1.800.000 λιρῶν, ὥστε διὰ τὴν Αγγλίαν 99.275 τ. γρούς. Η ἀσφάλισις συνάπτεται διὰ 12 μῆνας ἀντὶ συνολικοῦ τιμήματος τοῦ πρὸς τὸ 1 1/4 ο). Ἀνεν ἐπιτάσεως, μὲ πρόστελεν ὅτι δὲ ἐπιπλέωνται 1000 λίραις ἀπὸ δῆλας τὰς ἀπαιτήσεις ἐπ' ἔκστασης διαδρομῆς ἐνός πλήρους ταξιδίου.

Μέχρι τῆς 23ης Ἀπριλίου ἡ Λονδίνειος ἀσφαλιστικὴ ἀγορά είχε καλύψει ἀξίαν 2.500.000 λιρῶν, μὲ δάσμον πρόστελεν ὅτι τελικῶς ἡ ἐλεύθερα ἀγορὰ τῆς Αγγλίας καὶ τοῦ ἐξωτερικοῦ δύν ἔκάλυπται ποσὸν 3.000.000 λιρῶν, ὥστε διὰ τὴν Αγγλίαν κυβερνήσην 842.361 τ. γρούς. Η ἀσφάλισις συνάπτεται διὰ 12 μῆνας ἀντὶ συνολικοῦ τιμήματος τοῦ πρὸς τὸ 1 1/4 ο), ἀνεν ἐπιτάσεως, μὲ πρόστελεν ὅτι δὲ ἐπιπλέωνται 1000 λίραις ἀπὸ δῆλας τὰς ἀπαιτήσεις ἐπ' ἔκστασης διαδρομῆς ἐνός πλήρους ταξιδίου.

Εἰς τὰς λοιπὰς χώρας (εἰσαγόμενες τῆς Σοβιετικῆς Ρωσίας, περὶ τῶν ναυπηγήσεων τῆς ὥρας ἔλλειπον τῶν ὥρων παρατητικῶν) κατε-

### ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

### ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ

#### A. ΛΟΥΖΗΣ

11 & 12 BURY STREET  
LONDON E.C. 3  
TELEGR. ANGELLUSI, TEL. AVENUE 1964 (3 LINES)

### ΔΑΝΕΙΑ

#### A. ΛΟΥΣΙ

ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ ΕΝ ΕΛΛΑΣΙ

Β. ΒΕΡΝΙΚΟΣ

27, ΜΕΓΑΡΟΝ ΚΑΡΑΤΑΝΟΥ

ΑΘΗΝΑΙ

### ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ

ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΕΙΣ

**SLIPWAY & ENGINEERING COMPANY**

**"WAALHAVEN,"**

LATE LITH & MADERN

ROTTERDAM (HOLLAND)

TELEPHONE: 21850 (3 LINES)  
AFTER HOURS: 21851

TELEGR: DOCKAGE

ALL SHIPREPAIRS

σκεπάζοντο την 31ην Μαρτίου πλοϊα 977.753 τ. γραφός, ήτοι έπι πλέον τού δ' Σεπτέμβριον π. ρ. κατά 178.000 τ. γραφός. Έκ τού ναυτηγήσεων αύτούν είχε διακοπή ή περιττέρω έργασία έπι δύο μόνον μότοριστες 625 τόννων, τα δέ 36.8 ορού της χωρητικότητος των της, ήτοι σχάρη 360.159 τ. γραφός, προορίζοντο δι' εφοπλιστάς ζένους πρός τάς χώρας, εἰς τάς όποιας έναντηγόντων. Η Γερμανία σημειώνει εἰς τάς στατιστικές ταύτας τού «Άνδρα Ρέτελστεφ» με ναυτηγήσεις 317.053 τ., ή Ιαπωνία με 150.662 τ., ή Ολλανδία με 146.280 τ. ή Σουηδία με 112.750 και ή Δανία με 55.405 τ. γραφός.

Το σύνολον ούτον τῶν Παγκοσμίου ναυτηγήσεων κατά τὸ α' Σεπτέμβριον τοῦ τρ. ξ. ἀνερχόμενον εἰς 1.820.114 τ. γραφός και κατανεμόμενον εἰς ποσοστὸν 46.3 ορού διὰ τὴν Ἀγγλίαν και την Ιρλανδίαν και 53.7 ορού διὰ τάς λοιπάς όμοι χώρας, ἐμφανίζει αὐξήσην 276.961 τ. γραφός έναντι τοῦ α' Σεπτέμβριον π. ρ. και εἰνε τὸ ἀνώτερον σημειωθὲν ἀπό τοῦ Ἰονίου τοῦ 1931 και ἔντεθεν.

Εἰς τὴν Ἀγγλίαν και την Ιρλανδίαν ηρχοσε κατά τὸ α' Σεπτέμβριον νέας ἔργασίας διὰ πλοϊα 232.523 τ., παρουσιάσασ μέσων έναντι τῆς νέας ἔργασίας τοῦ δ' Σεπτέμβριον π. ρ. καιθελκίσθησαν δὲ σκάφη 194.275 τ. γραφός, με αὔξησην 62.126 τ. ἐν συγκρίσει πρός τάς καθελκύσεις τοῦ προηγούμενον τομήν. Οι ἀντίστοιχοι ἀριθμοὶ εἰς τάς λοιπάς χώρας ήσαν 352.116 τ. νέας ἔργασίας και 202.401 τ. καθελκύσεων με διαφοράν έναντι τοῦ προηγούμενον τομήν 76.004 τ. γραφός έπι πλέον διὰ τὴν ἀρχαιότερην νέαν ἔργασίαν και 23.996 τ. γραφός ἐπι ξελαττον διὰ τάς καθελκύσεις.

Τὰ ἐπόντα κατασκευήν ἀνά τὸν Κόσμον τάνκερς, ἀτμοκίνητα και δηζελοκίνητα, ἀνήρχοντο εἰς 76 και ἀντερροπένοντον διάτοκην χωρητικότηταν 600.896 τ. γραφός. Ήξε αὐτῶν 21 τ. γραφός 160.670 κατεσκευάζοντο εἰς Ἀγγλίαν και Ιρλανδίαν, 16 τόννων 148.100 εἰς Γερμανίαν, 12 τόννων 73.485 εἰς Ολλανδίαν, 7 τόννων 63.700 εἰς Σουηδίαν, 6 τόννων 45.300 εἰς Ήν. Πολύτειας, 6 τόννων 45.065 εἰς Ιαπωνίαν, 3 τόννων 26.200 εἰς Δανίαν και 1 τόννων 15.456 τ. γραφός εἰς τὴν Γαλλίαν. Έκ τοῦ ἐν Ἀγγλίᾳ και Ιρλανδίᾳ ναυτηγήσεων, οἱ 402.890 τ. γραφός ἀφεύρων μότορισταν και οἱ ὑπόλοιποι 439.471 τ. ἀτμόπλοια, ἐνώ εἰς τάς λοιπάς όμοι χώρας έναντηγόντων μότοριστες 669.273 τ. γραφός, η χωρητικότης τῶν ὅποιων ἦτο μεγαλυτέρα κατά 363.043 τ. έναντι τῶν ἐπόντα κατασκευήν ἀτμοπλοίων. Οσον ἀροφά τὰ μεγέθη τῶν εἰς ὅλας όμοι τάς χώρας ναυτηγούμενον τὴν 31ην Μαρτίου σαφῶν, 2 ἀτμόπλοια και 28 μότοριστες ἐξαιμάντον μεταξύ 8.000 ἕως 10.000 τόννων γραφός έκστον, 8 ἀτμόπλοια και 25 μότοριστες ήσαν 10.000 ἕως 20.000 τ. γραφός, 1 ἀτμόπλοιον και 1 μότοριστης ήσαν 20.000 ἕως 30.000 τ. και 2 ἀτμόπλοια ήσαν ἄνω τῶν 30.000 τόννων γραφός έκστον.

Ως πρὸς τάς ναυτικὰς μηχανὰς κατεσκευάσθησαν ἡ ἐγκατεστάθησαν ἐπόνταν κατά τὸν διάρκειαν τοῦ α' Σεπτέμβριον μότορισταν διάτοκης δυνάμεως 763.000 ὑπόποιον περίποιον, σημειώθηκαν διάτοκης δυνάμεως 421.000 ὑπόποιον. Αἱ παλινδρομακαὶ μηχαναὶ δυνάμεως 342.000 ὑπόποιον, ἀντερροπόσπεργον τὰ 19.8 ορού μόνον τῆς διάτοκης ιπποδινάμεως τῶν ἐπόντα κατασκευήν ἡ τοποθέτησην ναυτικῶν μηχανῶν εἰς ἄπαντα τὸν Κόσμον. Αἱ μηχαναὶ Ντίζελ, ἐξ ἄλλου έκάλυπτον δύναμιν 963.000 ὑπόποιον.

## Πολωνία

### Οι λιμένες Δάντσιγκ και Γδύνιας

Διὰ τῶν λιμένων τοῦ Δάντσιγκ και τῆς Γδύνιας διεκομισθησαν τὸ παρελθόντον τῆς Πολωνίας, ὡς πρὸς τὸν δύκον, ἔξωτεροι ἐύποροι τῆς Πολωνίας, ἀντιπροσωπεύοντα, ὡς πρὸς τὴν ἄξιαν, τὰ 63.8 ορού φόντον. Η σημειώση τῆς νεαρᾶς Πολωνικῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας εἰς τὴν ἀνώτερον κίνησην τῶν δύο τούτων λιμένων έγινεσεν εἰς ποσοστὸν 9 ορού, ἔναντι 6.5 ορού διὰ τὸ 1934 και 7 ορού διὰ τὸ 1933.

Εἰς τὸν Πολωνικὸν Τέλον διατηροῦνται ἔκαστοτε παράπονα διὰ τὴν δραδεῖαν ἀνάπτυξην τῆς Ἐθνικῆς χωρητικότητος. Τούτεστι, κυρίως, τὸ σημαντικὸν ποσὸν σηνάλλαγματος, τὸ δόπον καταβάλλει ἡ Οἰκονομία τῆς Χώρας εἰς ναυλῶν πρὸς τάς ζένας σημαίας και ἐποδεικνύεται ἡ ἀνάγκη, δόπος διαχαρακτῆρι και ἐφαρμοσθῆ μία θετικότερα διποροναντικὴ πολιτική, χάριν τῆς ἐνίσχυσεως τοῦ ποσοστοῦ σημειώγης τῶν Ἐθνικῶν πλοίων εἰς τάς κατά θάλασσαν Πολωνικῆς μεταφορᾶς.

Αναμέρεται, ἐπ' εὐκαιρίᾳ, ὅτι ἡ σημερινὴ δύναμις τοῦ ἐμπορικοῦ

οτόλον τῆς Πολωνίας περιλαμβάνει 70 μόνον πλοϊα 70.000 τόννων γραφός, ἐν ἀντιθέσει πρὸς τὴν νεαρὰν ἐποχὴν Λεττονίκην ναυτιλίαν, ὥστις ἀριθμεῖ 124 πλοϊα 187.600 τόννων και τὴν Φινλανδίκην τοιωτήν, ὥστις κατέχει 935 πλοϊα σηνολιζῆς χωρητικότητος 578.400 τόννων γραφός.

"Οσον ἀροφά τὸν δύκον τὸν μέσον τῶν λιμένων Γδύνιας και Δάντσιγκ διοργανώθητος κατά τὰ δύο προηγούμενα ἔτη δύκον φορτίων παρατίθενται οἱ ἀπόλοινθοι στατιστικοὶ ἀριθμοὶ:

Λιμένες		Έξαγωγή	Εισαγωγή	Σύνολον
Γδύνια	1934	Τόννοι :	6.200.000	992.000
Γδύνια	1935	>	6.428.000	1.207.000
Δάντσιγκ	1934	>	5.713.000	656.000
Δάντσιγκ	1935	>	4.314.000	779.000

### Τὸ νέον ύπερωκεάνειον «Batory»

Τὸ δεύτερον Πολωνικὸν ἔφερωκεάνον «Batory», ἀδελφὸν τοῦ τεθέντος ἀπό τοῦ παρελθόντος Σεπτεμβρίου ἐν ἑπτοεστίᾳ εἰς τὴν γραμμὴν τοῦ Βαρείου Ἀτλαντικοῦ λαΐνον «Pilsudski», πρόκειται ν' ἀρχίσῃ τὰ δρομολόγια τοῦ τῆς 18ην Μαΐου, ὅποτε θ' ἀποπλέσῃ ἐκ Γδύνιας διὰ τὸ πρῶτον αὐτὸν πρός τὴν Νέαν Ύόρκην ταξίδιον. Καὶ τὸ σκάφος τοῦτο κατεσκευάσθη, ὡς γνωστόν, εἰς τὴν Ιταλίαν ναυτηρεία «Cantieri Riuniti del Adriatico» διὰ λογαριασμὸν τῆς Πολωνικῆς Υπερωκεανίου Ἀτμοπλοίου, εἶναι διπλέυκον και ἔχει ἐφοδιασθῆ με δύο σειράς μηχανῶν Ντίζελ, τίτον «Σούιτζερ», ἀπίνες, με δύναμαν 6250 ὑπόποιον κανονὶ τὰς ἔλατας με 130 στροφαὶς κατά λεπτόν. Ή κατὰ τὰς δοκιμὰς ταχύτητος τοῦ «Batory» ήτο η τῶν 20 μιλίων και ἡ ἑπτοεστία τοιαύτη 18 μιλίων. Ή ναυτηγήσης ἀμφότερον τούτων τῶν ὑπερωκεανίων ἐγένετο ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ συστήματος ἀνταλλαγῶν, δεχθείσης τῆς Ιταλίας ὅπως καλυψθῇ ἡ ἀξία τοῦ διὰ τῆς παφαδόσεως ἀναλόγου ποσότητος γαιανθράκων ἐντὸς μιᾶς πενταετίας.

### Σοβετική Ρωσσία

#### Η ναυσιπλοῖα εἰς τὰς βορείους δαλάσσας

Πληροφορίαι ἐκ Μόσχας ἀναφέρουν, ὅτι αἱ προετοιμασίαι διὰ τὴν ἐπάντησην τῆς ναυσιπλοῖας μέσω τῆς διώρυγος Βαλτικῆς — Βαρείου Θαλάσσης σύνθισκονται ἐν τῷ περιποτοῦσθαι, ὃ δὲ χρηματοποιηθεόμενος ἐμπορικὸς στόλος είναι ἡδη ἔτοιμος πρός δομολόγησιν. Αἱ ἐποικεναὶ τῶν ἐξαρτημάτων τῆς διώρυγος ἀναμέρεται, ὅτι θὰ συνεπληρωθῆται ὀλοσχεδίως μέχρι τῆς Ιονίης Ἀπριλίου. Διὰ πρώτην φοράν, ἐφέτος, τὰ προσορίζομενα διὰ τοὺς βορείους λιμένας φορτία πετρελαίων, πλὴν τοῦ λιμένος Λένινγκραδ, καθὼς και τὰ πρὸς κοχήσιον τοῦ ἐσωτερικοῦ φορτίου Σούιτεζ, πορέταιαν νὰ διακομισθοῦν μέσω τῆς διώρυγος ταῦτης, η κίνησις τῆς ὁποίας προβλέπεται νὰ φθάσῃ εἰς 1.6 ἐκατομμύρια ἐμπορεύματων, με αὔξησην 700.000 τόννων, ἐν συγκρίσει πρὸς τὴν ἀντίστοιχον περιόδον των δοπιλοίας τοῦ παρελθόντος ἔτους.

#### Η διώρυξ Μόσχας-Βόλγα

Σημαντώνως ἀκόμη πρὸς τὰς πληροφορίας τοῦ Σοβιετικοῦ Τέλου, διατίθεται κατά τὸ προσεχεῖς ἔτος η διώρυξ Μόσχας — Βόλγα παραδοθῆ εἰς τὴν ναυσιπλοῖαν, θά είναι ἔτοιμος δι' ἑπτοεστίαν ἀξιόλογος στόλος ποταμοπλοίων, περιλαμβάνον 493 ἐπιβατηγὰ και φορτηγὰ σκάφη, ἀπόνα διατηρήσονται, μέσω ἐνὸς συγκροτήματος ποταμῶν, λιμνῶν και διωρύγων, πυκνῶν ἐπικονιωνῶν τῆς Σοβιετικῆς προτενεύσης με τὴν Βαλτικήν, τὸν Βόρειον και τὴν Κασπίαν θάλασσαν.

Πολυτελὴ ποταμοπλοία γραμμῆς παρέχοντα κάθε δυνατήν ἀνεσιν και δυνάμενα νὰ μεταφέρουν έκαστον 260 ἐπιβάτας, «βενζινάρατοι-ταξί» και ταξιτέλοια μικρὰ σκάφη ἐπιδιασμένα με κινητήρας ἀεροπλάνων και διανέμενα διάσημα 70 χιλόμετρα τὴν ὥραν, συγκαταφθούνται μεταξὺ τῶν ἐπόντων πλοτῶν μέσων εἰς τὰ διάφορα Ρωσσικά ναυτηργία. Οἱ ναυτηροὶ και μηχανικοὶ παρέχουν τὴν δεβαίσιν, ὅτι ὁ στόλος τῶν ποταμοπλοίων Μόσχας — Βόλγα διὰ είναι ἀνώτερος παντὸς ἄλλον εἰς ἐμπαράγματα, εἰμάρειαν και τεχνητὴν ἐξάρτησην, ἐν συγκρίσει πρὸς τὰ ἡγιείστατα πλοτά ποτάμων μέσα εἰς τὴν Σοβιετικήν «Ενορά».

Εἰς τὰ μεγάλα παραποτάμα ναυτηρεία «Κρασνογε Σοργονο» εξέργονται ἐπόντων κατασκευὴν τέσσαρα δηξελοκίνητα, ἐπιβατηγὰ ποταμοπλοίων, τελεταίων τόπων, ἀπόνα πρόκειται νὰ ἐφοδιασθοῦν με μηχανὰς δυνάμεως 700 ὑπόποιον. Θ' ἀνατίθουν ταῦτα ταχύτητα 23 χιλιομέτρων τὴν

## YANNOULATOS BROS (CHINA)

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

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

BRANCH OFFICE:—77 Beach GHEFOO

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

Agents for;

The BATAVIA SEA & FIRE INSURANCE C<sup>o</sup> Ltd

The INSURANCE COMPANY "VERITAS,, Ltd

Cables & Radiograms—„Onneybros“ Sanghaï

καν, ότι διαθέτουν θέσεις διά 260 έπιβάτας και ότι είναι έφωδιασμένα με καταστόματα περιπάτου, αθηναϊκά συναντίων, καπνιστήρια, βιβλιοθήκην κλπ. Είς τά ίδια ναυπηγεία ενέργειονται υπό συμπλήρωσιν 12 άλλα μότοροπλοία, διαφόρων μεγεθών, περιλαμβάνοντα θέσεις δι' 150 έως 300 έπιβάτας.

Μετά τὴν ἀποπεράτωσιν τῆς νέας ταύτης διώρυγος προβλέπεται νὰ ἐγκατασθοῦν ταχικά γραμμαὶ ἐκ Μόσχας δι' Ἀστραχάν, ἐκ Μόσχας διὰ Σοφία (Βόρ. Θάλασσης), ἐκ Μόσχας διὰ Γκρόνια μέσω τοῦ ποταμοῦ Οκα καὶ ἐκ Μόσχας διὰ Καλίν. Μὲ τὴν συγκλήψιον ἔξ αὐλῶν τῆς διώρυγος Βόλγα — Ντόν, ἥτις προώφιστα νὰ συνδέσῃ τὸ δίκτυον Μόσχας — Βόλγα μὲ τὴν Μαύρη Θάλασσαν καὶ τὴν Ἀζοφίκην, τὰ ἐποιητοῦνται τῆς Ρωσίας φροτία μὲ καταστὴ δυνατόν νὰ φροτώνωνται κατ' εὐθείαν ἐκ Μόσχας διὰ τὴν Κεντρικήν καὶ Βόρειον Εὔροπαν. Τὸ ταύτην θέσιν τῶν θαλασσίων καὶ ποταμίων ὁδῶν ὑὰ δόσῃ εἰς τὴν Μόσχαν πυκνὸν δίκτυον συγκονιωνῶν πρὸς τὰ τέλη ἐποιητοῦνται καὶ πρὸς ὅλας τὰς κατευθύνσεις τοῦ Εὐρωπαϊκοῦ τημάτος τῆς Σοβιετικῆς ἐνδοχώρας. Λόγῳ τῆς ἀναμενούμενῆς κυνήσεως, τοεῖς νέοι σταθμοὶ ἐπιβατῶν ανεγείρονται ἥδη εἰς τὴν Μόσχαν.

### Αἱ δαλάσσαι μεταφοραὶ

Κατὰ τὸ τρέχον ἔτος προβλέπεται νὰ μεταφερθοῦν διὰ τοῦ Ρωσοῦ δίκτυον τῶν ποταμίων συγκονιωνῶν 75,6 ἑκατομμύρια τ. ἐποιησμάτων, μὲ ἀνέσησιν ἔναντι τοῦ προγονιώντος ἔτους κατὰ 16.3 οὐρανοῦ καὶ διὰ 131.5 ἔκατ. τόννων, μὲ ἀνέσησιν 20.5 οὐρανοῦ ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ 1935. Οἱ ἀνωτέρῳ ἀριθμῷ παρεσχέθησαν ἵπο τοῦ Στακάνωφ, εἰς μίαν πρὸς τὸν Σοβιετικὸν Τέτον συνέντευξιν τοῦ.

Διαφοροῦντος τοῦ δευτέρου τομῆμόν τοῦ τὸ. ἔτη, ὅποτε, ὡς γνωστὸν, σημειοῦνται ὑψησις τῆς στάθμης τῶν ποταμῶν, προβλέπεται νὰ πραγματοποιηθῶν μεταφράσια 32 ἔκατ. τ. ἐποιησμάτων. Κατὰ τοὺς Ρωσούς ποταμούς, ἡ ἐπό τοῦ Στακάνωφ διαγραφαζθεῖσα ἀρχῇ, περὶ τῆς ὅποιας τόσος ὑδροῦς εἰς τὸ πρόσθιον παφεῖδον ἐγένετο, ἀπεντόπισθαι τὰ παλαιὰ ἐμπόδια τῶν ποταμίων καὶ θαλασσίων μεταφορῶν, ἐπέτρεψε — κατὰ τὸν ἐπίτοπον Παχόμιοφ — τὸν διάβεστον μετένομος χώρου διὰ φροτία εἰς τὰ πλοῖα καὶ τὴν πρακτικωτέραν κατανομὴν τῆς ἐφρασίας εἰς τοὺς λιμένας καὶ τὰ μηχανήματα αὐτῶν.

Ἐν γενικάς γραμμαὶ τὸ σχέδιον ναυσιπλοίων ἐλλέγεται νὰ ὀλοκληρωθῇ διὰ τῆς ἐποιητατένους κάθε ικανότητος καὶ τῆς καταβολῆς κάθη δυνατῆς προσπαθείας. Παραλλήλως μὲ συνεχισθῆ ἡ περιστέρῳ ἐνίσχυσις ὅλων τῶν πλοιῶν μέσων. Οἱ στόλοι τῶν ποταμοπλοίων μὲ περιλάβη ἐρέτος σκάφη, διαφόρων κατηγοριῶν, συνολικῆς μεταφορούμενῆς ικανότητος 378,000 τόννων, ὁ δὲ θαλάσσιος στόλος προβλέπεται νὰ πλουτισθῇ μὲ 24 νέα πλοῖα, μεγάλης χωρητικότητος.

Ἐνδειας ἐπίσης κλήμακος ἐργασία προβλέπεται νὰ ἐκτελεσθοῦν διὰ τὴν κατασκευὴν προκαταστάτων, ἀγκυροβολίων, καθὼς ἐπίσης καὶ νέον λιμένων. Κατὰ τὸν ἐπίτοπον Παχόμιοφ θ' ἀνοίξῃ ἔντος τοῦ ἔτους εἰς νέος μεγάλος λιμένις εἰς Οστενελίγη, νέα δὲ κρηπιδόματα μὲ κατασκευασθοῦν εἰς Μονόμανος, Βλαδιβοστόκ, Μακαού, Νόβοροδοσίουν καὶ ἄλλασσον. Η σπουδαιότερα πάντως φροντίς, προσεμένον διὰ τὰς θαλασσίας μεταφορῶν, ἔγκειται εἰς τὸν περιορισμὸν τῶν ἀτυχημάτων τῶν πλοίων καὶ εἰς τὴν συγκέντρωσιν ἐπὶ τοῦ ἐποιητοῦν ἐπαρκῶν φροτίων εἰς τὰ κέντρα φορτωτούντων. Κατ' Απρίλιον καὶ Μάϊον προβλέπεται νὰ πραγματοποιηθῶν μεταφράσια, ηὗξημένειν ἔναντι τῶν ἀντιστοίχων μηδῶν τοῦ π. ἔτη, κατὰ ποσοστὸν 44 οὐρανοῦ. Σημαίνει τοῦτο, ὅτι μία ἐντατικὴ ἀπασχόλησης τῶν Σοβιετικῶν πλοιῶν μέσων δέοντα νὰ ἀναμένεται, τόσον εἰς τὰς διὰ τῶν ποταμῶν μεταφοράς, δύον καὶ εἰς τὴν ναυσιπλοίων τῆς ἀνοικτῆς θαλάσσης.

### Αἱ μεταφοραὶ Ρωσικῆς ξυλείας

Αἱ ἀνακοινώσεις τοῦ διευθύντος τῆς ἐν Λονδίνῳ «Ἀγγλο-σοβιετικῆς ναυτικῆς ἑταῖρίας» ἐγγονοῦθη, ὅτι κατ' ἀπόφασιν τῆς τελευταῖς συγχροτηθείσεως διασκέψεως τῶν παραγωγικῶν ξυλείας χωρῶν, εἰς τὴν ὥποιαν μετέσχον τοῦ Σοβιετοῦ, ἡ Φινλανδία καὶ ἡ Σονηδία, δὲν προβλέπεται ἐφέτος αἱ Σοβιετικαὶ ξυλείαι νὰ ἀπερθῶνται κατ' ἔκτασιν τὰς περιστούσας. Μετὰ τὰς κλεισθείσας ἱδι ὑπὸ τῆς «Exportles» συμφωνίας πολλῆσσως ὑδρούμενων ποσοτήτων ξυλείας, καταβάλλονται φροντίδες ἐγκαίρων ἔξαιρασισθεως τῆς ἀπαιτούμενῆς σημαντικῆς χωρητικότητος πρὸς διενέγειραν τῶν σχετικῶν μεταφορῶν. Τὰ Σοβιετικὰ πλοῖα μὲτασχούν κατὰ τὸ τρέχον ἔτος εἰς τὰς μεταφορὰς ξυλείας εἰς πολὺ μεγάλητερον ἢ κατὰ τὸ προγονιώμενον ἔτος ποσοστόν. «Ολαὶ σχέδου αἱ διαταγαὶ φροτίων ἀπό τὸν λιμένα τοῦ Λένινγραδ, ἐλέγεται ἐπὸ τὸν Ρωσούκων κύκλουν, νὰ καλυφθῶν ἀπὸ Σοβιετικὰ πλοῖα. «Οσον ἀφορᾷ ἐπίσης τὴν Βόρ. Θάλασσαν, συνήγενεν ἥητος ἡ «Exportles» ἀριθμὸν τίνα ναυλώσεων μὲ σχάψῃ τῆς οἰκείας δραγανώσεως τοῦ «Σόβιτοργκψλοτ».

**HARRY A. NIESSINK**  
ROTTERDAM

ΕΠΙΣΗΜΟΙ ΖΥΓΙΣΤΑΙ—ΔΕΙΓΜΑΤΟΛΗΠΤΑΙ  
ΕΠΙΘΕΩΡΗΤΑΙ ΦΟΡΤΙΩΝ καὶ ΦΟΡΤΕΚΦΟΡΤΩΤΑΙ  
ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1872

Ἡ μακροχρόνιος πεῖρα ἐγγυᾶται ἀριστα  
ἀποτελέσματα καὶ σοβαρὰν ἐργασίαν.  
Τηλεφ. Γραφείου 34.442 Private 36.175&57.960  
ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ, MINPHOSCHAR-ROTTERDAM

Ἐτερος ἀριθμὸς Ρωσικῶν σκαφῶν πρόσκειται ν' ἀποσπασθῇ ἀπὸ τὴν ὑπηρεσίαν τῶν Νοτίων λιμένων διὰ νὰ ἐνισχύσῃ τὰς μεταφοράς ἐπὶ τὸν Βόρειον Ρωσικῶν διαιρεσιούματον. Κατὰ τοὺς πρατοῦνται ὑπολογισμοὺς ὃντας ἐκτελεσθοῦν ἐντὸς τοῦ Μαΐου καὶ τοῦ Ἰονίου 135 ἔως 150 ταξίδια διὰ τὰς Σοβιετικὰς σκαφὰς ἀπό τὴν Βόρειον Θάλασσαν. Συμφώνος πρὸς τὰς ὁδηγίας τῆς «Exportles», ὁ «Οργανισμὸς ναυλώσεων «Sovfracht» ἐχεισεν ὑδρούμενα «τάμι-τσάρτερο» διὰ συνεχῆ ταξίδια, ἐναύλωσε δὲ καὶ μικρὸν πίνακαν ἀριθμὸν ξένων σκαφῶν διὰ μεμονωμένας μεταφοράς.

Οἱ «Ἄγγλοι πλοιαρίτης παραπονοῦνται, ὅτι τὰ Σοβιετὶκά δὲν προβλημάτων εἰς τὴν ναυλώσιν τῆς πλοβελεπόντες Βρεταννικῆς χωρητικότητας ἀπὸ τὴν Ἀγγλοσοβιετικὴν ἐμπορίην συμφωνίαν. Οφελεῖται τοῦτο κατὰ τὰς σχετικὰς Σοβιετικὰς ἀνακοινώσεις, εἰς τὸ γεγονός, ὅτι οἱ «Ἄγγλοι ἐποπλισταὶ ἐμπένονται εἰς τὰς καθορισθείσας τημάς ναύλων ἐπὸ τὸ σχέδιον Βαλτικῆς διὰ τὰς μεταφορῶν ζυλείας, καθ' ἡ στιγμὴν τοῦ Σοβιετὶκον Βαλτικὸν διὰ τὰς μεταφορῶν ζυλείας, πάντας η στιγμὴν την ἐπιτυχάνονταν τὴν ἐξεύρεσιν σκαφῶν ἀπὸ τὴν ἐλεύθεραν ἀγορὰν μὲ μικροτέρας τημάς ναύλων. Πάντως ἐπιφρατεῖ ἡ ἐντύπωσις, ὅτι κατὰ τὰ μέσα τῆς ἐφετεινῆς περιόδου μὲταφορῶν θανατή ἡ ἀπωλόλησης καὶ σημαντικοῦ τίνος ἀριθμοῦ Βρεταννικῶν πλοίων.

### Σουηδία

#### Κυβερνητικὰ δάνεια πρὸς τὴν Ναυτιλίαν

Κατόπιν πολεμήμων συντηρήσεων κατηρτίσθη καὶ ἐπεβλήθη εἰς τὴν Σονηδίαν Βουλῆς τὸ Νομοσχέδιον, διὰ τοῦ ὅποιον προβλέπεται ὡς παροχὴ Κρατικῶν δανείων εἰς τὰς Σονηδίας ναυτικὰς ἐταφίας. Τὰ συναπότομενα δάνεια μὲταφρασθεῖσαν ἐν μέρει μὲταφρασθεῖσαν ἐν προσταμμένον «Ταμείον Δανείων Σονηδίου» εἰς τὸ προπλιστόντων τὸν Σονηδίου «Εποπλιστόν», εἰς μέρει δὲ ἀπὸ τὸ προβλεπόμενον νὰ ἴδονθῇ «Ταμείον Δανείων ἐπὲ τῆς ναυτικῆς βιομηχανίας». Τὰ ἐπὸ τοῦ πρώτου Ταμείου παρεζόμενα δάνεια μὲταφρασθεῖσαν ἐπὲ 12 ἔτη, ἐπόσον μὲταβαλλόντων τοῦτο εἰδίζεται περιστάσεις, τὸ δὲ δάνειον ὃ ἀπεστάπει εἰς τὴν ἀγορὰν ἡ κατασκευὴ πλοίου. Ἐν ἀντιθέτῳ περιπτώσει μὲταφρασθεῖσαν ἐπὲ τοῦ 10τεταρίας.

Ρητὴ προπόθετος παροχῆς τῶν δανείων τίθεται ἡ χορημοποίησίς των, ὡς κεφαλαίων ἐργασίας, «Ἐπιτρέπεται δηλαδὴ ὡς ἄρχορα καὶ ὡς οἰκονομικὴ ἀναδιογγάνωσις τῶν δανειζόμενῶν ἐταφίων, συμπεριλαμβανομένης καὶ τῆς περιπλόσεως διακανονισμοῦ ἀπατήσεων τῶν ποτωτῶν τον. Εἰς τὸν ἀχρονοποιήσαντον, κατὰ τὸ πλεῖστον, κεφαλαίον τοῦ «Ταμείου Δανείων Εποπλιστόν» θὰ διατεθῇ πέριοδον 1938 ποσὸ 7.5 ἔκατ. κορονῶν εἰς δάνεια μὲταφρασθεῖσαν, ἐπὸ τοῦ 2019 ποσὸ 7.5 ἔκατ. κορονῶν εἰς δάνεια μὲταφρασθεῖσαν, ἐπὸ τοῦ 2020 ποσὸ 7.5 ἔκατ. κορονῶν εἰς δάνεια μὲταφρασθεῖσαν, ἐπὸ τοῦ 2021 ποσὸ 7.5 ἔκατ. κορονῶν εἰς δάνεια μὲταφρασθεῖσαν, ἐπὸ τοῦ 2022 ποσὸ 7.5 ἔκατ. κορονῶν εἰς δάνεια μὲταφρασθεῖσαν, ἐπὸ τοῦ 2023 ποσὸ 7.5 ἔκατ. κορονῶν εἰς δάνεια μὲταφρασθεῖσαν, ἐπὸ τοῦ 2024 ποσὸ 7.5 ἔκατ. κορονῶν εἰς δάνεια μὲταφρασθεῖσαν, ἐπὸ τοῦ 2025 ποσὸ 7.5 ἔκατ. κορονῶν εἰς δάνεια μὲταφρασθεῖσαν, ἐπὸ τοῦ 2026 ποσὸ 7.5 ἔκατ. κορονῶν εἰς δάνεια μὲταφρασθεῖσαν, ἐπὸ τοῦ 2027 ποσὸ 7.5 ἔκατ. κορονῶν εἰς δάνεια μὲταφρασθεῖσαν, ἐπὸ τοῦ 2028 ποσὸ 7.5 ἔκατ. κορονῶν εἰς δάνεια μὲταφρασθεῖσαν, ἐπὸ τοῦ 2029 ποσὸ 7.5 ἔκατ. κορονῶν εἰς δάνεια μὲταφρασθεῖσαν, ἐπὸ τοῦ 2030 ποσὸ 7.5 ἔκατ. κορονῶν εἰς δάνεια μὲταφρασθεῖσαν, ἐπὸ τοῦ 2031 ποσὸ 7.5 ἔκατ. κορονῶν εἰς δάνεια μὲταφρασθεῖσαν, ἐπὸ τοῦ 2032 ποσὸ 7.5 ἔκατ. κορονῶν εἰς δάνεια μὲταφρασθεῖσαν, ἐπὸ τοῦ 2033 ποσὸ 7.5 ἔκατ. κορονῶν εἰς δάνεια μὲταφρασθεῖσαν, ἐπὸ τοῦ 2034 ποσὸ 7.5 ἔκατ. κορονῶν εἰς δάνεια μὲταφρασθεῖσαν, ἐπὸ τοῦ 2035 ποσὸ 7.5 ἔκατ. κορονῶν εἰς δάνεια μὲταφρασθεῖσαν, ἐπὸ τοῦ 2036 ποσὸ 7.5 ἔκατ. κορονῶν εἰς δάνεια μὲταφρασθεῖσαν, ἐπὸ τοῦ 2037 ποσὸ 7.5 ἔκατ. κορονῶν εἰς δάνεια μὲταφρασθεῖσαν, ἐπὸ τοῦ 2038 ποσὸ 7.5 ἔκατ. κορονῶν εἰς δάνεια μὲταφρασθεῖσαν, ἐπὸ τοῦ 2039 ποσὸ 7.5 ἔκατ. κορονῶν εἰς δάνεια μὲταφρασθεῖσαν, ἐπὸ τοῦ 2040 ποσὸ 7.5 ἔκατ. κορονῶν εἰς δάνεια μὲταφρασθεῖσαν, ἐπὸ τοῦ 2041 ποσὸ 7.5 ἔκατ. κορονῶν εἰς δάνεια μὲταφρασθεῖσαν, ἐπὸ τοῦ 2042 ποσὸ 7.5 ἔκατ. κορονῶν εἰς δάνεια μὲταφρασθεῖσαν, ἐπὸ τοῦ 2043 ποσὸ 7.5 ἔκατ. κορονῶν εἰς δάνεια μὲταφρασθεῖσαν, ἐπὸ τοῦ 2044 ποσὸ 7.5 ἔκατ. κορονῶν εἰς δάνεια μὲταφρασθεῖσαν, ἐπὸ τοῦ 2045 ποσὸ 7.5 ἔκατ. κορονῶν εἰς δάνεια μὲταφρασθεῖσαν, ἐπὸ τοῦ 2046 ποσὸ 7.5 ἔκατ. κορονῶν εἰς δάνεια μὲταφρασθεῖσαν, ἐπὸ τοῦ 2047 ποσὸ 7.5 ἔκατ. κορονῶν εἰς δάνεια μὲταφρασθεῖσαν, ἐπὸ τοῦ 2048 ποσὸ 7.5 ἔκατ. κορονῶν εἰς δάνεια μὲταφρασθεῖσαν, ἐπὸ τοῦ 2049 ποσὸ 7.5 ἔκατ. κορονῶν εἰς δάνεια μὲταφρασθεῖσαν, ἐπὸ τοῦ 2050 ποσὸ 7.5 ἔκατ. κορονῶν εἰς δάνεια μὲταφρασθεῖσαν, ἐπὸ τοῦ 2051 ποσὸ 7.5 ἔκατ. κορονῶν εἰς δάνεια μὲταφρασθεῖσαν, ἐπὸ τοῦ 2052 ποσὸ 7.5 ἔκατ. κορονῶν εἰς δάνεια μὲταφρασθεῖσαν, ἐπὸ τοῦ 2053 ποσὸ 7.5 ἔκατ. κορονῶν εἰς δάνεια μὲταφρασθεῖσαν, ἐπὸ τοῦ 2054 ποσὸ 7.5 ἔκατ. κορονῶν εἰς δάνεια μὲταφρασθεῖσαν, ἐπὸ τοῦ 2055 ποσὸ 7.5 ἔκατ. κορονῶν εἰς δάνεια μὲταφρασθεῖσαν, ἐπὸ τοῦ 2056 ποσὸ 7.5 ἔκατ. κορονῶν εἰς δάνεια μὲταφρασθεῖσαν, ἐπὸ τοῦ 2057 ποσὸ 7.5 ἔκατ. κορονῶν εἰς δάνεια μὲταφρασθεῖσαν, ἐπὸ τοῦ 2058 ποσὸ 7.5 ἔκατ. κορονῶν εἰς δάνεια μὲταφρασθεῖσαν, ἐπὸ τοῦ 2059 ποσὸ 7.5 ἔκατ. κορονῶν εἰς δάνεια μὲταφρασθεῖσαν, ἐπὸ τοῦ 2060 ποσὸ 7.5 ἔκατ. κορονῶν εἰς δάνεια μὲταφρασθεῖσαν, ἐπὸ τοῦ 2061 ποσὸ 7.5 ἔκατ. κορονῶν εἰς δάνεια μὲταφρασθεῖσαν, ἐπὸ τοῦ 2062 ποσὸ 7.5 ἔκατ. κορονῶν εἰς δάνεια μὲταφρασθεῖσαν, ἐπὸ τοῦ 2063 ποσὸ 7.5 ἔκατ. κορονῶν εἰς δάνεια μὲταφρασθεῖσαν, ἐπὸ τοῦ 2064 ποσὸ 7.5 ἔκατ. κορονῶν εἰς δάνεια μὲταφρασθεῖσαν, ἐπὸ τοῦ 2065 ποσὸ 7.5 ἔκατ. κορονῶν εἰς δάνεια μὲταφρασθεῖσαν, ἐπὸ τοῦ 2066 ποσὸ 7.5 ἔκατ. κορονῶν εἰς δάνεια μὲταφρασθεῖσαν, ἐπὸ τοῦ 2067 ποσὸ 7.5 ἔκατ. κορονῶν εἰς δάνεια μὲταφρασθεῖσαν, ἐπὸ τοῦ 2068 ποσὸ 7.5 ἔκατ. κορονῶν εἰς δάνεια μὲταφρασθεῖσαν, ἐπὸ τοῦ 2069 ποσὸ 7.5 ἔκατ. κορονῶν εἰς δάνεια μὲταφρασθεῖσαν, ἐπὸ τοῦ 2070 ποσὸ 7.5 ἔκατ. κορονῶν εἰς δάνεια μὲταφρασθεῖσαν, ἐπὸ τοῦ 2071 ποσὸ 7.5 ἔκατ. κορονῶν εἰς δάνεια μὲταφρασθεῖσαν, ἐπὸ τοῦ 2072 ποσὸ 7.5 ἔκατ. κορονῶν εἰς δάνεια μὲταφρασθεῖσαν, ἐπὸ τοῦ 2073 ποσὸ 7.5 ἔκατ. κορονῶν εἰς δάνεια μὲταφρασθεῖσαν, ἐπὸ τοῦ 2074 ποσὸ 7.5 ἔκατ. κορονῶν εἰς δάνεια μὲταφρασθεῖσαν, ἐπὸ τοῦ 2075 ποσὸ 7.5 ἔκατ. κορονῶν εἰς δάνεια μὲταφρασθεῖσαν, ἐπὸ τοῦ 2076 ποσὸ 7.5 ἔκατ. κορονῶν εἰς δάνεια μὲταφρασθεῖσαν, ἐπὸ τοῦ 2077 ποσὸ 7.5 ἔκατ. κορονῶν εἰς δάνεια μὲταφρασθεῖσαν, ἐπὸ τοῦ 2078 ποσὸ 7.5 ἔκατ. κορονῶν εἰς δάνεια μὲταφρασθεῖσαν, ἐπὸ τοῦ 2079 ποσὸ 7.5 ἔκατ. κορονῶν εἰς δάνεια μὲταφρασθεῖσαν, ἐπὸ τοῦ 2080 ποσὸ 7.5 ἔκατ. κορονῶν εἰς δάνεια μὲταφρασθεῖσαν, ἐπὸ τοῦ 2081 ποσὸ 7.5 ἔκατ. κορονῶν εἰς δάνεια μὲταφρασθεῖσαν, ἐπὸ τοῦ 2082 ποσὸ 7.5 ἔκατ. κορονῶν εἰς δάνεια μὲταφρασθεῖσαν, ἐπὸ τοῦ 2083 ποσὸ 7.5 ἔκατ. κορονῶν εἰς δάνεια μὲταφρασθεῖσαν, ἐπὸ τοῦ 2084 ποσὸ 7.5 ἔκατ. κορονῶν εἰς δάνεια μὲταφρασθεῖσαν, ἐπὸ τοῦ 2085 ποσὸ 7.5 ἔκατ. κορονῶν εἰς δάνεια μὲταφρασθεῖσαν, ἐπὸ τοῦ 2086 ποσὸ 7.5 ἔκατ. κορονῶν εἰς δάνεια μὲταφρασθεῖσαν, ἐπὸ τοῦ 2087 ποσὸ 7.5 ἔκατ. κορονῶν εἰς δάνεια μὲταφρασθεῖσαν, ἐπὸ τοῦ 2088 ποσὸ 7.5

καὶ τὰ Τελονεῖα 9000 τετρ. μέτρων.

Οἱ ἀρμόδιοι ἐν τούτοις κύριοι θεωροῦν ἀνάγκαιαν μίαν νέαν τοῦ λιμένος ἑτέραστην, λόγῳ — ίδιᾳ — τοῦ προϊόντος συναγωνισμοῦ τῆς Κάπης, ἀλλὰ καὶ χάριν τοῦ εὐθύτερον μελλοντος τῆς Βηρυττοῦ μετά τὴν συμπλήρωσιν τῆς ἐπόκατασενήν σιδηροδρομικῆς γραμμῆς, ἡ δοῦλοια πρόσκειται ἀφ' ἔνος μὲν νὰ συντομεύσῃ τὴν διαδρομὴν Δαμασκοῦ — Βηρυττοῦ καὶ ἄφ' ἔτερου νὰ συνδέσῃ τὴν πόλιν ταῦτην μὲ τὸ Χαλέπιον. Η τοιαῦτη σύνδεσις δὲ καταστήσῃ δυνατή τὴν ἀνεψιαροφτώσεων μεταφοράν τῶν εμπορευμάτων ἐκ τῆς Βορ. Συρίας καὶ τῆς περιοχῆς τοῦ Ἰορακ εἰς τὴν Βηρυττόν.

Διὰ τοὺς ἀντέτοπον λόγους ἥρχισεν ἀπὸ τοῦ Ἰουνίου 1934 ἡ ἐκτέλεσις σημαντικῶν λιμενικῶν ἔργων εἰς τὴν Βηρυττόν. Πρόσκειται δι' αὐτῶν νὰ διπλασιασθῇ τὸ μῆκος τῶν κομμαδιών καὶ τῆς θαλασσοῦ ἐπιμενεῖς τῆς λιμενικῆς λεζάνης. "Ηρχισεν ὅμως νὰ ἀποκτᾶ σημασίαν καὶ ὁ λιμὴν τῆς Ἀλεξανδρέττας, ἀφότου ἔχετελεσθησαν καὶ εἰς αὐτὸν ἔργειας ἑκτάσεως ἔργα. Η Γαλλική «Εταιρία τοῦ Λιμένος Ἀλεξανδρέττας», εἰς τὸν ὥποιαν τὸ ἐκεῖ ἐποκατάστημα τῆς Γερμανικῆς Τραπέζης ἐπεχερώθη τὸ 1924 νὰ ἐκπιωθῇ τὰ ἐπὶ τοῦ λιμένος προνόμια του, ἐπεδόθη εἰς τὴν διαρρύματος ἀπόδινον καὶ σήμερον μία ἀσφαλῆς λιμενικῆς λεζάνης, μὲ επιφύλαξην πέντε ἑκατοντάρια, περικλίεται μεταξύ δύο λιμενιοβασιών 250 καὶ 300 μέτρων μίκρους. Διαθέτει ἐπίσης ὁ λιμὴν τῆς Ἀλεξανδρέττας καὶ προσγνωματικούς μήκους 310 μέτρων.

Δέον νὰ σημειωθῇ, ὅτι ἡ κεφαλαιώδης προϋπόθεσις διὰ τὴν κατασκευὴν τῶν Συριακῶν λιμένων ἀνάγεται εἰς λόγους ἐμπορικῆς φύσεως, ὅπουθεν ὅμως τὸν ὥποιαν κρύπτουν καὶ πολιτικοὶ τοιοῦτοι. Κύριοι τινὲς ὅμιλοιν περὶ Γαλλικῆς ἐκστρατείας κατὰ τῆς Βρετανικῆς ταπεζῆς, ήτις ἐπιδιώκει νὰ ἐπεκτείνῃ τὴν ἐπιφρόνη τῆς καὶ εἰς τὴν Συρίαν ἕπει τὸ πρόσχημα τῆς Παναραβικῆς ἐνόσεως. Ἀπὸ τῆς πλευρᾶς αὐτῆς, ἡ βελτίωσις τῶν λιμένων τῆς Συρίας ἐνέργει ιδιαίτερα σημασίαν, ἀν ληφθῆ μάλιστα ἐπ' ὄψη, ὅτι — κατὰ τίνας φύμας — αἱ τελευταῖα συνομιλίαι ἐν Παρισίοις τοῦ κ. Φλαντὲν μετὰ τοῦ ἐν Συρίᾳ Ὑπάλιο Γάλλου ἀρμοστοῦ ἀπέβλεπον εἰς τὴν δυνατότητα τελωνεατήσεως τῆς Συρίας καὶ εἰσόδου τῆς εἰς τὴν Κοινωνίαν τῶν Ἐθνῶν. Η πραγματοποίησις τοῦ ἐνδεχομένου αὐτοῦ θ' ἀποτελέσῃ τέπτημα διὰ τὰς Ἀγγλικὰ σχέδια καὶ θά σημάνῃ τὴν διάλυσιν τοῦ Παναραβικοῦ ὄντεων.

## Τουρκία

### Η ἀνάπτυξις τῆς Ναυτιλίας τῆς

"Ἀπὸ τοῦ 1933 καὶ ἐντεῦθεν ἡ Τουρκία ἥρχισεν, ὡς γνωστόν, ἀπολουθοῦσα θετικήν ἐμποροναυτικήν, ἀπὸ δὲ τοῦ 1934 ἔθεσεν ἐπὸ τὴν ἐφαρμογὴν πρόγραμμα ἀνάδιορανούσεως τοῦ ἐμποριοῦ αὐτῆς στόλουν καὶ ἴδρυσεν τακτικῶν γραμμῶν, ἐπὸ τὴν ὑπόκλην Κρατικήν ἐνίσχυσαν. Τὸ παρόλθιον ἔτος συνεξιθήσθη μετά ζήλου καὶ ἐπιτυχίας ἡ πρός τὴν κατεύθυνσιν ταῦτην προσπάθεια, κατηγραφή δὲ, ὡς γνωστόν, καὶ ἐκνοῶθη ἐπὸ τῆς Ἀγκυριανῆς Συνέλευσεως πενταετές σχέδιον, ἀποβλέπον εἰς τὴν βαθμών προσαγογῆς καὶ ἀνανέωσιν τοῦ πλωτοῦ ὑλαροῦ, εἰς τὴν ἐξέρδεσιν πιστοσεων διὰ τὴν ἐπαύξην τῆς Τουρκικῆς χορηγητότητος καὶ τὴν δημιουργίαν διπλέων τακτικῶν γραμμῶν πρὸς τὰ σημαντικότερα λιμενικά κέντρα τῆς Μεσογείου καὶ πέραν τοῦ Γίροβατάρ.

"Η Τουρκική κυβερνήσης ἐπεσχέθη νὰ προελθῇ εἰς τὰ ἀνάγκαια μέτρα πρὸς ἔξασφάλισμαν μεζονος ἀναπτύξεως τῶν Τουρκικῶν λιμένων διὰ τῆς μειονεώς, ίδιᾳ, τῶν λιμενικῶν τελῶν καὶ τῆς ταχαγρήσεως ὡρισμένων περιορισμῶν, ὥστε νὰ διευκολυνθῇ η κίνησης τῶν ζεύνων πλοίων καὶ η συγνοτέα παρ' αὐτῶν ἐπόπειρεις τῶν Τουρκικῶν λιμένων.

Τὰ πρώτα ἀποτελέσματα τῆς ναυτιλιακῆς ταύτης πολιτικῆς τῆς Τουρκίας καταφέννονται ἀπὸ τὴν ἀνάληψην ἐπὸ τοῦ Κράτους τῆς διαχείσεως τῶν προγράμμων τῆς Κοινωνικού πλέοντος καὶ ἀπὸ τὴν συγχώνευσιν μετά τῶν Βρετανικῶν ναυπηγείων «Βίζερς» διὰ τὴν κατασκευὴν νέου λιμένος εἰς Ζονγκούλας καὶ τὴν διαρρύμασιν καὶ συμπλήρωσιν τῶν ναυτηριγών ἐγκαταστάσεων τοῦ Τουρκικοῦ Ναυτάρχου, ὥστε νὰ καταστῇ δυνατή η εἰς αὐτὰς ναυτήγησις μικρῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων. Προβλέποντα περιστέρω διάφοροι λιμενικοί βελτίωσις εἰς Κονσταντινούπολην καὶ η ἴδρυση νέων ναυτηριγών εἰς τὸ Κεφαλόνιαν Κόλπον.

Διὰ τὴν ἀνάπτυξην τῆς Τουρκικῆς ναυτιλίας ἐνεργοῦθεν κρατική πίστωσις 10 ἔχειται. Τουρκικῶν λιμῶν, ήτις καὶ θὰ διατεθῇ ἐπὸ πορφῆν διανείσθων διὰ τὴν ἀγοράν η ναυτήγησις νέων σολαρῶν. Η πρώτη πίστωσις ἐκ 2 ἔχειται, λικόν είχεν ἀνάγκαστη εἰς τὸν προέπολογον πόλεμον τῆς

ζοήσεως 1935—36. Τὸ πενταετὲς σχέδιον προβλέπει τὴν ναυτήγησιν 10 ἐπιβατηγῶν πλοίων, χωρητικότητος 1000 ἔως 4500 τ. γκρός ἔχαστον καὶ ταχύτητος 14 μιλῶν τούλαχιστον, καθὼς καὶ τὴν ἀγοράν διὸ μετά τῶν σκαφῶν τῆς αὐτῆς ταχύτητος διὰ τὰς ἀμέσους ἀνάγκας τῶν ἐπισταμένων Τουρκικῶν γραμμῶν πρὸς ξένους λιμένας.

Πρὸς ἔχασταλισμὸν τῆς ποιοτικῆς βελτιώσεως τοῦ ἐμποριοῦ στόλου διὰ τῆς μὴ ἀγορᾶς πλαϊδῶν σκαφῶν ἐπὸ τῆς ἀλλοδαπῆς ἀπὸ μέρους τῶν ἴδιωτῶν ἐφοπλιστῶν, ἀπηγορεύθη διὰ Νόμου ἡ εἰσαγωγὴ ἐν Τουρκίᾳ πλοίων ἥλικιας 15 ἔως 20 ἑταῖρον, ἀναλόγως τῆς κατηγορίας, τοῦ μεγέθους καὶ τοῦ προσφοριοῦ των. Εξ ἄλλου τὰ ἀγοραζόμενα σχάρη, τὰ πληροῦντα τὰς ὅρτας τοῦ Νόμου προσποθέσεις, ἀπαλλάσσονται παντὸς εἰσαγωγικοῦ δασμοῦ.

### Η ναυτιλιακή κίνησις τῆς Κων(πόλεως)

Τὸν παρελθόντα Μάρτιον ἡ ναυτιλιακὴ κίνησις τῆς Κων(πόλεως περιέλαβε 632 ἀτμόπλοια καὶ μότορσπις 1.313.967 τ. νέτ, ἐν τῶν ὁποίων 314 πλοία 678.790 τ. προηγούμενον ἐξ Λαρδανελλίων καὶ τὰ ἵπολιτα 318 σκάφη 635.171 τ. v. ἐν Βοσπόρῳ. Εἰς τὸν λιμένα τῆς Κων( σταντινούλεων προσήγγεισαν πρὸς διενέργειαν ἐμπορικῶν πολέμων 188 πλοία, τὰ δὲ λιοτά 444 διῆλθον ἐκεῖθεν τράνσιτο. Η ἀνάπτυξη ναυτιλιακῆς κίνησις κατανέμεται εἰς εἰσοδος σημαίας, ἐν τῶν ὥποιον αἱ κατασκευασμένες πόρτας εἶναι αἱ ἀπόλοινθοι:

ΣΗΜΑΙΑΙ	ΠΛΟΙΑ	T. NET	ΣΗΜΑΙΑΙ	ΠΛΟΙΑ	T. NET
Σοβιετική	114	229.311	Τουρκική	92	119.361
Νορβηγική	59	207.597	Ρουμανική	32	60.466
Αγγλική	83	172.903	Γαλλική	21	60.432
Έλληνική	96	138.239	Γερμανική	20	46.118
Ιταλική	54	128.302	Πολωνική	9	39.423

Μολονότι ὅλη σχεδὸν ἐστεμένων αὐξήσιν ἔναντι τοῦ προηγούμενου μηνός, είναι ἐν τούτοις ἀξιοσημείωτον, ὅτι η Σοβιετικὴ σημαία, μὲ μείσωσιν κατὰ 7 πλοία καὶ 6011 τ. νέτ, ἐκράτησε τὴν πρώτην θέσην εἰς τὴν ὅλην ναυτιλιακὴν κίνησιν τῶν Στενῶν. Η Ἐλληνικὴ σημαία ἥλθε τετάρτη κατὰ σειρά, μολονότι ἐσημείωσεν, ἔναντι τοῦ Φεβρουαρίου αὐξήσιν κατὰ 27 πλοία καὶ 41.700 τ. νέτ. Αὐξήσιν ἐπίσης εἰς τὰς διελεύσεις ἐσημείωσαν οἱ Νορβηγικὴ σημαία κατὰ 13 πλοία καὶ 37.865 τ., η Βρετανικὴ κατὰ 15 πλοία καὶ 29.595 τ., η Γερμανικὴ κατὰ 3 πλοία καὶ 17.942 τ. η Γαλλικὴ κατὰ 2 πλοία καὶ 15.310 τ., η Ιταλικὴ κατὰ 8 πλοία καὶ 13.763 τ. καὶ η Ρουμανικὴ κατὰ 2 πλοία καὶ 7238 τ. v. Μείσωσιν τῆς κινήσεως των, πλὴν τῆς Σοβιετικῆς, παρουσίασαν η Σονηδικὴ σημαία κατὰ 2 πλοία καὶ 2520 τ. καὶ η Οὐλανδικὴ κατὰ 9627 τ. νέτ, ἐνῷ ὡς πρὸς τὸν ἀριθμὸν τῶν πλοίων σημειώσταν μὲ δύο ἐπὶ πλέον.

### Η γέφυρα τοῦ Βοσπόρου

Τὸ σχέδιον κατασκευῆς μᾶς τεραστίας ἐπὲρ τὸν Βόσπορον σιδηροδρόμησης γεγενώς, προωθούμενης νὰ ἔνασῃ, εἰς τὸ ἐγγύτερον αὐτῶν πηγαδίων σημείον, τὴν Εὐφραταῖην καὶ τὴν Ἀσσυρίαν ἀστίν, συναντήσισης αντιρρήσεις ἀπὸ μέρους τῶν ναυτιλιών, ίδιᾳ, κύριων τῆς Τουρκίας. Η ἀφοί τῆς σημειουμένης ἥδη δραδεύτησης τῶν σιδηροδρομών μεταφορῶν πρὸς τὴν Εδρόπορην ἥδη τὴν Μικράτην Ασίαν, λόγῳ μεσοδαβήσεως τῆς θαλασσίας διαπομπεύσεως τῶν ἐμπορευμάτων, οὐδεμίαν δύναται νὰ ἔχῃ ἡσίαν λόγου σημαίαν — κατὰ τοὺς ἐφοπλιστούς κύριοντας — ἔναντι τῶν ἀνεπολογίστων ζημιῶν, οὐδινές τελεῖσθαι η Τουρκικὴ ναυτιλία. Χάριν τῆς ταχινότητος μεταβιβάσεως τῶν ἐπιβατῶν, προσοίνεται αὐτὸς τοὺς ιδίους κύριοις ταχινάτοις παρατηλόνος «ferry — boats». Η κατασκευή ταύτης καταπολεμεῖται καὶ ἀπὸ τὸ ἐπιχείρημα, ὅτι θ' ἀπωτῆμη δαπάνην 14 ἔκατ. δολλαρίων, ήτις οὐδόλως δικαιολογεῖται ἀπὸ τὰς ἀναμενόμενας νὰ προέλθουν ἔλαχίστας ὀψὲλείας.

### Αἱ φορτώσεις γαιανδράκων

Διὰ δημοσιεύμεντος ὑπὸ τῆς Κυβερνήσεως τῆς Ἀγκύρας Διατάγματος ἔχασταλιστεῖται ἡ προτεραιότης τῶν φορτώσεων γιανδράκων ἐπὸ τὴν ἀνάγκην τῶν ναυτηριγών ἐγκαταστάσεων τοῦ Τουρκικοῦ Ναυτάρχου, ὥστε νὰ καταστῇ δυνατή η εἰς αὐτὰς ναυτήγησις μικρῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων. Προβλέποντα περιστέρω διάφοροι λιμενικοί βελτίωσις εἰς τὸν Κεφαλόνιαν Κόλπον.

Διὰ τὴν ἀνάπτυξην τῆς Τουρκικῆς ναυτιλίας ἐνεργοῦθεν κρατική πίστωσις 10 ἔχειται. Τουρκικῶν λιμῶν, ήτις καὶ θὰ διατεθῇ ἐπὸ πορφῆν διανείσθων διὰ τὴν ἀγοράν η ναυτήγησις νέων σολαρῶν. Η πρώτη πίστωσις ἐκ 2 ἔχειται, λικόν είχεν ἀνάγκαστη εἰς τὸν προέπολογον πόλεμον τῆς

TELEGRAMS:  
"GENICOLAOU"  
LONDON

GEORGE NICOLAOU LTD.  
SHIPBROKERS

BEVIS MARKS HOUSE, BEVIS MARKS  
LONDON E.C. 3

TELEPHONE:  
AVENUE 4941

ΔΑΝΕΙΑ

ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ  
ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ

ΠΕΙΡΑΙΑ

ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ

ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ  
ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΕΙΣ

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΕΝ ΕΛΛΑΣΙ:  
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΥ (ΕΛΛΑΣ) Α.Ε.

"GENICOLAOU"  
PIRAEUS

ΜΕΓΑΡΟΝ ΗΛΕΚΤΡΙΚΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ  
ΔΕΥΤΕΡΟΣ ΟΡΟΦΟΣ ΑΡΙΘ. 22-23

ΤΗΛΕΦ. 42633

## Ναυπηγικά Νέα

### Νέος τύπος έλικος

Μεταξύ της πληθώρας των καθημερινώς χρηγογυμένων διπλωμάτων είναι επειστεγνίας, σημειωθείν και ἐν ἐσχάτως ἐδούθεν ἐπ' ὄνοματι τοῦ "Αγγλον πλοιάρχου κ. Evan Thomas" καὶ ἀφορὸν νέον τούτον ἐλίκος.

Τὰ γενικά χαρακτηριστικά τοῦ νέου τούτου τύπου ἔλικος φαίνεται ὅτι είναι ἡ κυματοειδῆς ἐπιφάνεια τῶν πτερύγων ταύτης καὶ ἡ ὑπαρξία ἐφ' ἐπάστης πτέρυγος μᾶς μεγάλης σχισμῆς πλάτους ἵστος πρὸς τὸ τοῖτο τερπίτων τοῦ πλάτους τῆς πτέρυγος καὶ δικούσης καθ' ὃν σχεδὸν τὸ μῆκος αὐτῆς.

Τὰ πλεονεκτήματα ἄτινα ἡ νέα αὕτη ἐπινόησις διατίνεται ὅτι ἔχει, εἶναι ὅτι ἀπλαίνει τὰς πλανήτης κραδασμῶν καὶ ὅτι, εἰς τὴν περιπτώσιν ιδίως, καθ' ἥν ἡ πτέρυξ ἐξέρχεται τῆς ἐπιφάνειας τοῦ ὕδατος (περίπτωσις ἀφότου πλοίου), προλιμνίεται τὴν ἐπό την ἐπιφάνειαν τῆς πτέρυγος ἀναρρόφησιν ἀμφισφαιρικοῦ ἀέρος.

"Εἰλιξες μὲν κυματοειδῆς ἐπιφάνειαν πτερύγων ἔχοντος κατασκευασθῆ καὶ κατὰ τὸ ἀπότελον παρελθόν, μὲν λίαν ἀμφιβολαῖς ὅμως ἀποτελέσματα. Ἐπίσης ἡ χρηματοποίησις σχισμῶν ἐπὶ ὠστικῶν γενικῶν ἐπιφανειῶν είναι γνωστή εἰς τὴν ἀφευπορίαν ιδίως ἐπό πορφυρῆν τῶν γνωστῶν Handley Page Slotse. Ἀμφότερα δὲ τὰ στοχεῖα ταῦτα είναι ἀναμφισητήτως τοιαῦτα, ὅστε νῦν δύνανται εἰς ὠδιομένας εἰδικὰς περιπτώσεις νῦν αὐξάνονται τὴν συνιστώσαν ὥστιν τῆς ἔλικος.

"Ἄν καὶ μᾶς ἔλλειποντο πλήρη στοχεῖα ἐν τούτοις φρονούμεν, ὅτι ἡ νέα αὕτη ΠΡΑΚΤΙΚΗ ΕΠΙΝΟΗΣΙΣ δὲν πρόσειται νῦν ἀναστατώσῃ τὴν τεχνική τῶν ἔλικων. Διότι καὶ εὖν ἀλόγη παραδεχθῶμεν ὅτι εἰς ὠδιομένας ἔξαιρετικὰς καὶ μᾶλλον ἀσυνίθετες περιπτώσεις ἡ κυματοειδῆς ἐπιφάνεια καὶ αἱ σχισμαὶ ἔχοντος μερικῶν πλεονεκτήματα ἀπό ἀπόφεως ὕσεως είναι ἀναμφισητήτων, ἐπίσης, ὅτι ὑπὸ ὅμιλας συνδήκας καὶ προσθήκας αἴτια τείνοντο νῦν αὐξάνονται τόσον πολὺ τὸ ἀντιστάμενον τζῆν, ὅστε ἡ ἐκ τούτων ἔλλαττος τῆς ὁργανικῆς ἀποδόσεως τῆς ἔλικος νῦν εἶναι ἀπερδούμενη.

### Νέον πλεονέκτημα τῆς στροβιλολεκτρικῆς προώσεως;

Κατὰ τὰς πρό τονος χρόνων ἐκτελεσθείσας δευτέρας δοκιμᾶς τοῦ ἐπειρωτευτικοῦ «Normandie» — μετά τὴν τοποθέτησιν τῶν νέων ἔλικων — παρετηρήθη, ὅτι εἰς μίαν ὠδιομένην στιγμὴν αἱ ἔλικες αὐτοῦ ἐξάπτησαν ὅλως ἀποτόμως. Διὰ τὸ γεγονός τοῦτο, ὅπερ κατ' ἀρχὰς ἀπεδόθη εἰς

βλάβην τοῦ προωστηρίου συστήματος, ἐδόθη ἀργότερον ἡ ἔξηγησις, μὴ ἐπιβεβαιωθεῖσα ὅμως εἰσέπει, ὅτι ἡ κράτησις τῶν ἔλικων ὠφείλετο εἰς πτώσιν τοῦ ἀντομάτου διακόπτου ἀσφαλείας προκληθείσης ἐκ τῆς μεταβολῆς τοῦ ἐπὶ τῶν κυνηγήσων φόρτου τῆς προσυψάσης ἐκ τῆς αὐξανούσης τῆς ἀντιπάθειας τοῦ πλοίου, λόγῳ τοῦ διάπλου αὐτοῦ δι' ἀβαθῶν ἑδάτων.

Ἐκτοτε οὐδεμίᾳ, ἐπιβεβαιωτικῇ τῶν ἀνωτέρω ἀναγονώσις ἐγένετο, ἀλλὰ ἀπράγματα τὰ ὡς ἀνὸν ἀναφερόμενα ἀληθεύονταν ἀσφαλῶς διανοίγονταν νέοι δῆμοις χρηματοποίησεως τῆς στροβιλολεκτρικῆς προώσεως, ἡτοι πλήρη τῶν ἀλλων πολλαπλῶν γνωστῶν πλεονεκτήματος της, θὰ παρονταίστητο ὡς δυναμένη νῦν προλάβῃ καὶ προσαράξεις εἰς ἀβαθῆ.

### Αἱ μόνιμοι δεξαμεναὶ Πειραιῶς

"Ἐν τῶν βασικῶν καθ' ὑμᾶς ζητημάτων, ἄτινα ὀφείλοντο νῦν τύχοις τῆς ιδιωτέως προσοχῆς τοῦ Ο.Δ.Π. είναι αἱ μόνιμοι δεξαμεναὶ μαζί.

Ἄντια, σίμερον, λόγῳ ἀφ' ἑνὸς μὲν τῆς ἀμφότερας ζητησεώς των καὶ ἀφ' ἑτέρου λόγῳ τῆς πλημμελοῦς διαθέσεως ὑπὲν ἀντὸν τῶν διαφόρων διὰ τὰς ἐποκεντρικὰς ἀναγκαιούσαν εὐνόλιδην, χρηματοποιοῦνται σχεδὸν ἀποκλιοτικῶς διὰ 24φορους δεξαμενούσις καὶ μόνον, εἰς δάρος τῆς σιδηροδρομικής τῆς χώρας ἀπὸ τὴν ὅποιαν σημαντικὴ ποσότης ἐργασίας οἵτοι διαφεύγει εἰς τὴν ἀλλοδαπήν.

"Ἡ πλημμελής καὶ μῷ συνεχής ἀπλήσια τῶν ιδάτων, ἡτοι, βοηθούσης καὶ τῆς ἀπάρχειως δεκάδων πιδασίσων ἀναβλυζόντων συνεχῆς ὕδωρ καὶ ἡ παντελής ἔλλειψις καταλλήλων καὶ στερεῶν Ικνωμάτων καὶ στηριγμάτων ἀντὸν (καβαλλέτων) καθιστᾷ πάσαν ἐργασίαν ἐπὶ τῶν πλευρῶν τῶν ὑφάλων πλέον ἡ προβληματική, καὶ πάντως ἐπικίνδυνην.

"Ἄζομν καὶ ἀπλῆ ἐπιθεώρησις τῶν ὑφάλων τῶν πλοίων ἐπὶ τῶν μηχανινῶν — ἐπιθεωρητῶν, τῶν πλιονιτητῶν ἡ τῶν ἐπιθεωρητῶν τῶν ξένων Νηρογνομόνων καὶ τῆς Ἐπιθεωρησέως Ἐμπορικῶν Πλοίων, καθιστάται ὑπὲν τὰς συνθήκας ἀντὶ τῆς ἀληθῆς ἀποθεσίας συντελοῦσα πολλάκις ἡ εἰς ἔξαρτητην ἐκ μέρους τῶν ἐπιθεωρητῶν ἐπεικεν, λόγῳ τοῦ δυσχεροῦς τῶν ἔκτελεσθων τῶν τεχνῶν ἐποδειγμησμένων ἐργασιῶν ἡ ἀπ' ἔναντιας τῆς μεγαλυτέραν ποσότηταν τῆς συνήθουσας ἀντηρότητας εἰς περιπτώσεις διεσκόλως δυναμένων νῦν ἔξαρτηθούσιν ἀμφιβολίην.

"Τὴν στιγμὴν καθ' ἥν ὅλοι μας αἰσθανόμεθα, ὅτι ὁ Λιμὴν τοῦ Πειραιῶς διὰ τὴν ἀπότητον καὶ ἑτέρους δεξαμενῶν πλωτῶν ἡ μονίμων, πρόπτοτον καθήκοντος τοῦ Ο.Δ.Π. δέον νῦν εἰς ἀπηλής καὶ συνεχῆς συντήρησης τόσουν τῶν ὑπαρχοντῶν δεξαμενῶν, ὅσον καὶ τὸν ἐφοδιῶν τῶν καὶ ἡ διὰ τῶν μέσων τούτων προσέλκυτος τῆς ἡδη διαφεύγοντας εἰς τὸ ἔκτελεσθων τῶν τεχνῶν ἐποδειγμησμένων ἐργασιῶν ἡ ἀπ' ἔναντιας τῆς μεγαλυτέραν ποσότηταν τῆς συνήθουσας ἀντηρότητας εἰδοντας.

## 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 & C°

10 Metropolis Street.  
SALONICA

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

### ANTWERP:

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

### ΦΟΡΤΟΣΕΚΦΟΡΤΩΣΕΣ

Ίδιοκτήται ἡ λεκτρικῶν μεταφορέων φορτίου 15 τόνων καὶ πλωτῶν γερανῶν διὰ τοὺς γαιάνθρακας, τὰ μεταλλεύματα καὶ τὰ εἰς χῦμα φορτία.

Εὑδύτατα ὑπόστεγα μετὰ 13 λεκτρικῶν γερανῶν εἰς κρηπιδώματα ἐπαρκοῦς βάθους, ὡς καὶ διάφοροι ἐγκαταστάσεις πρὸς ἀποθήκευσιν ἐμπορευμάτων παντὸς εἰδοντας.

Παραλαβὴ δι' ὅλη τὰ εἰδη φορτίων.

Ταχίστη καὶ ἡγγυημένη διεκπεραίσθισ τῆς ἐργασίας. Τὰ εἰς χῦμα σιτοφορτία ἐκφορτώνονται διὰ τῶν «σιλός».

Διὰ πληροφορίας καὶ Συμβόλαια ἀπενθύνεσθε εἰς τοὺς γενικοὺς πράκτορας διὰ τὴν Ἀνατολικὴν Αεροπλάνην 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-XAΦΑ

**ΣΙΓΑΡΕΤΤΑ**



# ΠΑΠΑΣΤΡΑΤΟΣ



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

## TPANZITO

ΕΠΙΣΗΣ ΚΑΙ ΕΙΣΙΤΟΥΣ 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 Butte 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: GEBRUEDER HEINEMANN, Dovenfleth 12.

### ΜΕΣΟΓΕΙΟΣ

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

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

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

TRIESTE: G. VOYATZOGLOU, Calle Vallareso 1318

ZARA: G. VOYATZOGLOU, Calle Vallareso 1318, Venice.

MALTA: GIOVANNI PERNAR, Via Luigi Ziliotto 13

CORSICA: MAISON «SANS SOUCI», Marsascirocco.

ALGER: MARCEL OUGIER, 28 Rue de la Darse Marseille.

ORAN: COMTE TINCHANT & CO. 4, Rue Maréchal Bosquet.

GIBRALTAR: ENRICO MANDINE, 18 Rue Philippe.

ALEXANDRIA: 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, Ravelin 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 Piedras, 336. (URUGUAY)

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

BUENOS AIRES: ROBERTO HERMANN, Castelli 249. (ARGENTINA)

#### ΑΦΡΙΚΗ

CASABLANCA: JEAN NOULELIS, 89 Rue Coli.

## "ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ,,

ΔΕΚΑΠΕΝΤΗΜΕΡΟΣ ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ  
ΕΝ ΤΤΕΙΡΑΙΕΙ

ΓΡΑΦΕΙΑ: ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΣΩΚΡΑΤΟΥΣ 32 ΤΗΛΕΦ 40.658  
ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΑ: ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ "ΧΡΟΝΙΚΑ"  
ΟΡΟΙ ΕΤΗΣΙΑΣ ΣΥΝΔΡΟΜΗΣ  
ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ ΔΡΧ. 200 ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ ΔΡΧ. ΑΓΓΛΙΑΣ 1  
ΔΙ' ΑΓΓΕΛΙΑΣ Κ.Λ.Π. ΚΑΤΑ ΣΥΜΦΩΝΙΑΝ  
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΣ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Θ. ΚΑΦΦΕΤΖΟΠΟΥΛΟΣ

## "NAFTIKA CHRONIKA,,

A REVIEW OF SHIPPING & COMMERCE  
PIRAEUS - GREECE

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

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

## 'Από τήν κίνησιν τῆς ναυτιλίας μας

'Η συνέλευσις τῶν μετόχων τοῦ Ν.Α.Τ.

Εἰς τὴν αὐθούσιαν τοῦ Ἑμπορικοῦ καὶ Βιομηχανικοῦ Ἐπιμελητηρίου Ἀθηνῶν συνεδρίασε τὴν 24ην καὶ 25ην Μαρτίου ὡς γενικὴ συνέλευσις τῶν μετόχων τοῦ Ναυτικοῦ Ἀπομαρτικοῦ Ταμείου, πρὸς τὴν ὥσταν ἐλογοδήτησε τὸ διοικητικὸν συμβούλιον τοῦ Ταμείου διὰ τὰ περιφαγήμενα τῆς διαφοροποίησης τριτεῖας. Εἰς τὴν συνέλευσιν παρέστησαν ἀντιπροσωπεῖα τῶν ναυτεργατικῶν ὄγκων σειρῶν, παρέστησαν δὲ τὸ συμβούλιον τοῦ Ε. Ν. καὶ ἐκπρόσωποι τῶν μετόχων τοῦ Ταμείου. Ἐπίσης παρέστησαν ὁ διευθυντής τοῦ Ε. Ν. πλοίαρχος κ. Κατσαπτῆς, ἀφοτοι πονθεντά τῶν ναυτικῶν περιοχῶν καὶ τινες ἀνότεροι λιμενικοὶ ἀξιωματικοί.

Τὴν ἔναρξιν τῶν ἐργασιῶν τῆς συνέλευσεως ἐκήρυξεν ὁ ἀντιπρόεδρος τοῦ Συμβούλου τοῦ Ε.Ν. κ. Δροσινιώτης, μεθ' ὃ ἔλαβε τὸν λόγον ὁ διυθυντής καὶ πρόεδρος τοῦ συμβούλου τοῦ Ν.Α.Τ. κ. Δουργούστης, ὅπις ἀνέγνωσε λεπτομερῆ ἔκθεσην ἀναφερόμενην εἰς τὰ περιφαγήμενα τοῦ Ναυτικοῦ Ἀπομαρτικοῦ Ταμείου. Εἰς τὴν ἔκθεσιν ταῦτην — περιληπτὰ τῆς ὥστας ἀναφέρομεν πατοτέρῳ — ἀναλένονται λεπτομερῶς ἡ οἰκονομικὴ κατάστασις τοῦ ἰδρυμάτος καὶ ἡ ἀσκηθεῖσα κατά τὸ παρελθόν καὶ ἀκολούθωμένη ἡδη ὀικονομικὴ πολιτική.

1) ΕΣΟΔΑ — ΕΞΟΔΑ — ΠΕΡΙΟΥΣΙΑ: Τὸ Ν.Α.Τ. κατώρθωσε διὰ τῆς συντηματικῆς παρακολούθησεως καὶ τῆς ἐπιμελημένης βεβαιώσεως καὶ εἰσπράξεως τῶν λόρων ἀπότοι — παρὰ τὰς οἰκονομικὰς δυναχερεῖας τῆς ναυτιλίας μας, ἐκ τῆς ὥστας ἀντλεῖ τὸ μέγιστον ποσοστὸν τῶν προσδόδων τοῦ — νὰ κλείσῃ ἴσολογισμὸς μὲ τὰ ἀζόλουθα πλεονάσματα: 1933 πλεόνασμα ἐκ δραχ. 10.688.065.75, 1934 ἐκ δραχ. 14.979.201.94 καὶ 1935 ἐκ δραχ. 23.169.423. Τὸ α' μηνον τοῦ 1936 παρουσίασε καὶ ἀπότοι μάτι ἐπὶ πλέον διαφορῶν ἀπό τὸ ἀντίστοιχον 3μηνον τοῦ 1935 κατὰ 3.344.266.40 δρ., ἡτοι ὁφείλεται εἰς τὴν καθιέρωσιν τῶν ἀποτικῶν δελτίων ἐνός ἔκστοτον ἀτικλόποιον, διὰ τῶν ὥστων ἔξασταλζεται ἡ παρακολούθηση τῶν πλοίων, ἀναγράφονται ἐκδιδόμενα ναυτολόγια καὶ σημειούνται ιδιωτικῶς τὰ καταστάτων ληξιπρόθεσμα. Τὸ σύστημα ἀπότοι πρόκειται νὰ ἐπεκταθῇ βαθαδέρεον καὶ εἰς τὰ μηχανοσίνητα καὶ ιστοφόρα πλοία, εἰς τρόπον ὥστε νὰ ὀλοκληρωθῇ ἡ σύντονας παρακολούθησης διῶν γενικῶν τῶν πλοίων.

Πρὸς ὑπόλογομὸν τῶν ὀφειλομένων ἐκ ναυτολογίων, ἀναλόγως τοῦ ἀριθμοῦ τοῦ πληρωμάτος, τοῦ συντελεστοῦ καὶ τοῦ χρόνου τῆς ἴσχυος τοῦ ναυτολογίου, συντάχθησαν πάνακες, ὅπις ἀνεγέρνουν τόσον τὰς προξενικὰς ἀρχὰς, δύον καὶ τὰ πλέον, ἀποφεγγούμενον τῶν ἐπιζημίων καθιστερήσεων. Αποτέλεσμα τοῦ μέτρου τούτου ἐπήρχεν ἡ ὀλοσχεψής σχεδὸν τῶν τημματικῶν καταστάτων ληξιπρόθεσμων ναυτολογίων, παρασχεθεισῶν πρὸς τοῦτο καὶ τὸν ἐπό τοῦ Νόμου προβλεπούμενον εὐκολῶν πληρωμῆς. Ζητεῖται τὸν Ν.Α.Τ. κατὰ 6.094.203.45 δρ. τὸ 1935, ἔναντι τῶν εἰσπράξεων τῶν προηγούμενῶν ἔτον.

Εἰς τὴν αὐξησιν τῶν ἔσδόδων συνετέλεσαν δύο ἀσόμι πόδοι, ὁ ἐκ τοῦ τέλους ἐπὶ τῶν εἰσιτηρίων καὶ φροτιστικῶν καὶ ὁ ἐκ τῆς εἰσισφράσης τῶν λιμενικῶν ταμείων. Ο πρότος ἐξ αὐτῶν ἀπέφερε τὸ 1935 ἔνα ἔσδοδον 1.883.426.10 δρ. καὶ ὁ δεύτερος 773.932.20 δρ. Επετένθη ἀπό τὸν 15ην ἡ τῆς τελευταίας ἡμέρας ἐποχή τῆς παρακολούθησης παρὰ τὴν Ἐθνικὴν Τραπέζην, ὅπις αἱ κατατεθεῖμένα εἰσπράξεις παρὰ τὸν κατά τόπους ἀπολόγων διαχειριστῶν, λογίζονται ὡς τοκοφόροι ἀπό τῆς ἐποιέντης τῆς κατάστων μηνός.

Διὰ τὴν ἀντιμετώπισμαν τῶν ἀλιματοδῶς αἴσχανομένων ἐποχερόσεων τοῦ Ν.Α.Τ. ἐποδεινύνεται ἡ ἀνάγκη, ὅπις ἐνισχυθῆ ὀικονομικῶς τὸ ἰδρυμα διὰ τῆς αὐξήσεως τῶν διαφόρων πόρων ἀπότοι τῶν προγραμμάτων ἐξ εἰσισφράσης, ἡτοι βαρύνει τὸ κοινωνικὸν σύνολον, ὥστε αἱ τούτων τούτων εἰσισφράσεις νὰ καταστοῦν ισοποσοι πρὸς τὰς ἐκ τῶν

τακτικῶν εἰσισφράσεων καὶ πρὸς τὰς ἐξ εἰσισφράσης τῶν πλοιοκτητῶν εἰσοπλέεις, συμφόνως, ἀλλοι τε, πρὸς τὴν καθιερωμένην γραμμήν τῆς καρκητηρίους τῶν σύγχρονων κοινωνικήν ἀσφάλισιν. Τοῦτο δέ, διότι τὸ Κράτος ἐπεβάρυνε διὰ εἰσηγητικῶν τινῶν ἀπέ τοῖς διατάξεων τὸ Ν.Α.Τ. κατὰ τὴν τελευταίαν δεκαετίαν καὶ διότι μέχρι τοῦ 1916 ἐπέφωσε τοῦτο νὰ ἐπενδύσῃ τὰ κεφάλων τὸν μόνον κρεογόνα, πρᾶγμα ποὺ ἐπέφερεν ἔμμεσον ζημίαν.

ΕΣΟΔΑ: a') ΣΥΝΤΑΞΕΙΣ: "Η ἐνίσχυσις τῶν ἔσδόδων τοῦ Ν.Α.Τ. ἐπέτρεψεν, ἀνει σύνδεσμος ἐπιδρούσεως τῶν ἐν ἐνεργειακή ἐργατῶν ὑλάσσης, ὡς ἀπότοι ἀπό τὸ τέρψτον ἔτος τοῦ 1935 καὶ τοῦ ποσοῦ τῶν καταβαλλομένων συντάξεων. Κατὰ τὰς πρὸς τὸν 1935 χρήσεις παρουσίασε μία σταθερὰ αὔξησης τοῦ διατιθεμένου ποσοῦ διὰ συντάξεων, φθάνοντα εἰς ποσοστὸν 4 οἰον τῆς ἐποχής. Κατὰ τὸ λῆξαν ἔτος, ἡ αὔξησης αὕτη ἀνήλθε μόλις εἰς 352.890 δρ., ἡτοι εἰς ποσοστὸν 0.60, καίτοι ηγέηθη ὁ ἀριθμὸς τῶν συνταξιδοτυμένων κατὰ τὸ σύνηθες ποσοστόν, ἀνέλθοντα ἀπό 10.406 τοῦ 1934 εἰς 10.995 τὸ 1935. Τὸ γεγονός αὐτοῦ ὀφείλεται: 1) Εἰς τὰ ληγμένα αὐτοτηρητικά μέτρα κατὰ τὴν διανομὴν τῶν συνταξιδοτυμένων φιλαδελφίων. 2) Εἰς τὴν ἀπονομὴν μιχρότερον ἀριθμοῦ συντάξεων εἰς τε τοὺς οἰκομεταποίησης καὶ τὰ κατατέρεφα πληρόματα ἐν ἀνάλογᾳ πρὸς τὰ προηγούμενα ἔτη. Καὶ 3) Εἰς τὴν καταβολὴν ἀναδρομικῶν συντάξεων εἰς πολὺ περιωρισμένον ἀριθμὸν συνταξιδούχων.

b') ΕΞΟΔΑ ΑΙΟΛΙΚΗΣΕΩΣ: Κατὰ τὸ 1935 τὰ ἔσδόδα διοικήσεως τοῦ Ν.Α.Τ. ἀνήλθεν εἰς 3.022.995.55 δρ., ἔναντι δρ. 2.707.069.90 τοῦ ἔτους 1934. Η σημειωθεῖσα αὔξησης ὀφείλεται εἰς τὴν ἐπιδρούσεων τοῦ Ταμείου διὰ τῆς μεθοδοσίας τῶν προσδηματένων ἀπαλλήλων ἐπὸ τῆς επιφεσίας Μ.Π.Ε.Θ., ἡτοι ἀνήλθεν εἰς δρ. 124.382 καὶ εἰς τὴν μεγάλην προμήθειαν ἐπέτηπον, ἡτοι ἐπεβάρυνε τὸ Ταμείον μὲ μίαν ἐπὸ πλέον ἔναντι τοῦ 1934 δαπάνην ἐπ δρ. 324.512.10. Η τελευταία αὕτη δαπάνη θατερεύθησεν τὸν μελλοντικῶν χρήσεων.

λόγῳ τῆς αὔξησεως τῶν ἔσδόδων διοικήσεως κατὰ τὴν τελευταίαν πενταετίαν πρὸς ἀποζημίωσιν τοῦ ἀπετάκτου πολιτικοῦ προσωπικοῦ — ἔλεγεν ἡ παραβλητική, ὅποις τὸ Ταμείον ἀπαλλάζει τῆς δαπάνης διὰ τὴν μεθοδοσίαν τῶν ἀξιωματικῶν, ἐπαξιωματικῶν καὶ ναυτῶν τοῦ λιμενικοῦ σωματοτος ὅπις εἶναι ὑπερέσιον διαπάντα παρ' αὐτῷ, ἀνελαμβανομένης καὶ πάλιν ταύτης ἐπὸ τὸν Κράτον.

c') ΠΕΡΙΟΥΣΙΑ: Τὰ κεφάλαια τοῦ Ν.Α.Τ. κατὰ τὸν 31ην Δεκεμβρίου 1935 ἀνήρχοντο εἰς 176.340.543.54 δρ., συμφόνως πρὸς τὴν πρόχειραν σηματηποτηριακὴν τιμὴν τῶν Ἐθνικῶν χρεωγράφων, ἀπὸ τὰ ὅπια ἀποτελεῖται τὸ μέγιστον τῆς περιουσίας τοῦ Ταμείου. Εἰς τὸ σημείον τοῦτο γίνεται ἐν τῇ ἐκθέσει μεταξύ της περιουσίας τοῦ Ταμείου. Σαζελλάριον καὶ Π. Λεοναρδοπούλον, καθ' ὃν αἱ ὑποχρεώσεις τοῦ ἰδρυματος εὑρίσκονται ἀπολύτως εἰς πειονεστήτην δυσαναλογίαν πρὸς τὰ κεφάλαια τοῦ Οἴτω τοῦ 1920 αἱ ὑποχρεώσεις τοῦ Ν.Α.Τ. ἐπὶ τῶν συντάξεων ἐπὶ κεφαλαιών 260.717.127.30 σημειώνον δραχμῶν ἀνήρχοντο εἰς δρ. 36.764.094.80, ἡτοι εἰς ποσοστὸν 14.10 οἰον, τὸ 1935 ἐκάλεπτον ποσοστὸν 33.41 οἰον.

Τὸ δυσαναλογία αὕτη ἀποδίδεται εἰς τὴν ἐπιχρωτήσασαν ἐπεικείων περὶ τὴν ἀπονομὴν τῶν συντάξεων καὶ εἰς τὰς εἰνεγειρατές διατάξεις, διὰ τὴν ηγέηθη ὁ ἀριθμὸς τῶν συνταξιδοτυμένων. Δεδομένον, ὅπις μέχρι τῆς 31ης Δεκεμβρίου 1935 οἱ συντάξεις ἀνήρχοντο εἰς 10.995, ἔναντι οἱ ἐργαζόμενοι ναυτεργάταις ἀπολογισθῶν εἰς 19.000, τότε οἱ συντάξεις ἀπετέλεσαν τὰ 58 οἰον, ἐν συγκρίσει πρὸς τοὺς τῶν συνταξιδούχων τοῦ 1920, ὅπις εἶναι ἐπαλληλοποιημένη τὸ 33.15 οἰον μόνον τῶν ἐν ἐνεργείᾳ. "Επειδὴ τὸν λόγον ἔγκειται εἰς τὸ ὅπις κατὰ τὸ παρελθόν ἡγήθησαν αἱ συντάξεις, χωρὶς ἐπὶ παραλλήλων ν' αἴσημον καὶ οἱ πάροι τοῦ Ταμείου, εἰς τὴν διαχωρισθῶν 8192.24 λιρῶν ἡτοι ἀπέδοσε ζημίαν 1.430.500 δρ. καὶ εἰς τὸ ὅπις μετατελευτῶν δὲν ἐλήφθησαν ἐπ' ὅφιν αἱ γενικαὶ γραμμαὶ τῆς οἰκονομικῆς καταστάσεως τῆς ζώρας καὶ ὡς ἐκ τούτων δὲν ἰσχήμηται ἡ προσήκουσα οἰκονομικὴ πολιτική.

d') ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ: Τονιζεται ἐν τῇ ἐκθέσει ὅπις εἰς τὸν σύνδεσμον αἴσχανοτητῆς πορφῆς οἰον είναι τὸ Ν.Α.Τ., ἡ ἐνδεικνυμένη οἰκονομικὴ πολιτική, ὡς πρὸς τὴν τοποθέτησην τῶν κεφαλαιών, ποὺ ἀποτελοῦν τὸ ἀσφαλιστικὸν μαθηματικὸν ἀπόθεμα, πρέπει γ' ἀποβλέπῃ εἰς τὴν διασφάλισην τῆς θετικῆς ἀξίας αὐτῶν καὶ εἰς τὴν ἀσφαλή καὶ παραγωγικοτέραν τῶν.



**ZEISE PROPELLERS**  
FITTED ON MANY GREEK VESSELS

**ARE THE MOST EFFECTIVE**

GENERAL - REPRESENTATION  
SINCE 1897

**FR. CHRISTIANSEN - HAMBURG**

TELEGR: CRIANSEN

SPEERSORT 8

ε') ΚΕΦΑΛΑΙΑ ΕΞΑΝEMΙΣΘΕΝΤΑ: Άναφέρεται ἐν συνεχείᾳ τῆς τὴν ἔνθετον, ὅτι τὸ N.A.T. ἀπόλεσεν ἐπὶ μὲν τὸν εἰς χρονούς χρονογάμου τὸ 71.93 οὐρανὸν ἐπὶ τὸν διατεθέντων κεφαλάριον πρὸς ἄγομέν τοις τοῖς, ἐπὶ δὲ τὸν Τραπεζογαματίον. Ἐδενίσων δανείσων τὸ 91.27 οὐρανὸν, ἐποσταν ὅπερ μίαν σινολιστήν ζημίαν 392,866,426.80 δραχμῶν. Ἀπόλεσε δηλαδὴ τὸ 79.58 οὐρανὸν διὰ τοὺς ἀνωτέρους σκοτοποιηθέντων κεφαλάριον τοῦ. Η σημειωθεῖσα διακύμανσις εἰς τὰς τιμὰς τῶν Ἐδενίσων χρονογράφων ἐπεξερχόεται τὸν διοίσθιστον τοῦ N.A.T. νά ἐγκανιάσῃ ἀπὸ τὸ 1935 νέαν οἰκονομικὴν πολιτικήν, τοποθετήσεως τῶν διαθέσιμων κεφαλάριον εἰς αἰνίγτα καὶ ἐντοπίζησα δάνεια, κατὰ περιορισμένην πάντοτε κλίμακα.

Κατὰ τὸ 1935 συνῆκμησαν ἐννέα ἑννεπόδημα δάνεια ἀντιπροσωπεύοντα ποὺν 40,050,000 δραχμῶν μὲ τόξον 7.28 οὐρανὸν κατὰ μέσον ὅρων. Ἕγοράσθη πρὸς τούτους εἰς Πειραιὰν ἐπὶ ἀγίστην τὸν 2,750,000 δραχμῶν καὶ πρόσεται νά διατεθέν 2,200,000 δρ., διὰ ἄγομάν ἐπέρον ἀγίστην εἰς Ἀθήνας καὶ 7,300,000 δρ., διὰ τὴν σύναψιν τοῦδε ἐννηποθήκην δανείσων. Ἐξ τῆς διαθέσεως τῶν κεφαλάριον αὐτῶν ἐπολογεῖται νά προσοφεῖται τὸ N.A.T. 3,500,000 δρ. ἐπησίων.

στ') ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ — ΕΣΩΤΕΡΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΙΣ: Λι' ὅλους τοὺς ἀνωτέρους λόγους — κατέληγει ἡ ἔνθετος — ἐπιβάλλεται ὁ καταρτισμός νέου καταστατικοῦ Νόμου ἀποβλέποντος εἰς τὴν οἰκονομικὴν ἀνάθετον καὶ τὴν εὐρημάτων λειτουργίαν τοῦ ἰδρυμάτος καὶ ἡ ἔνδοσης B. A. ὁρθίζοντος τὰ τῆς ἐσωτερικῆς ἴντηρεσίας αὐτὸν. Τονίζεται ἀζόμη καὶ ἡ ἀνάγκη τῆς ἀπάρχεσος ἐπαρκοῦς μονίμου προσωπικοῦ, λόγῳ τῆς πολυσχιδοῦς ἔργασίας τοῦ N.A.T.

Μετὰ τὴν ἀνάγνωσιν τῆς Ἐκθέσεως, συνεκονθήθη ἐπιτροπὴ ἐξ ἀντιρροσόφων τῶν Ναυτεργατικῶν ὄργανοσιν, ἵντις, ἀφοῦ μελετῆσῃ ὅλα τὰ ζητήματα τ' ἀπάρχολοντα τὸ N.A.T., θὰ ἐποβάλῃ τὰ πορίσματα τῆς εἰς τὸ διοικητικὸν συμβούλιον.

#### Ποιναὶ εἰς ἐργάτας θαλάσσης

Υπὸ τοῦ πρωτοβαθμίου ἀνακριτικοῦ συμβούλιον τοῦ E. N. ἐπεβλήθησαν διάφοροι ποιναὶ εἰς τὸν κάτωθι ναυτεργάτας : M. Σοφρόνιος 4μηνος στέρησης τοῦ ναυτικοῦ τῶν φυλαδίου, K. Παλῆν καὶ Π. Πολύχορονίου διῆμνος τοιάντη. Οἱ ἀνωτέρου ἀποτελοῦντες πλήρωμα τοῦ φορτηγοῦ «ΜΑΡΙΕΤΤΑ» κατηγοροῦντο. Οἱ ἀνωτέρου ἀποτελοῦντες πλήρωμα τοῦ φορτηγοῦ «ΕΥΒΟΙΚΟΣ» εἰς τὸν λιμένα τοῦ Μπονένος «Ἄγρες». Εἰς τὸν ἐργάτην θαλάσσης Λ. Βλάχον στέρησης τοῦ ναυτικοῦ τῶν φυλαδίου ἐπὶ δύο μῆνας, Εὐάγγ. Βελούδον καὶ E. Τσάσην μηνιαία στέρησης, διῆτης ἀστασίασαν ἐπὶ τοῦ φορτηγοῦ «ΕΥΒΟΙΚΟΣ» εἰς Ρότερνταμ τὸν Ἀπρίλιον τοῦ 1934. Εἰς τὸν μάργειον τοῦ ἐπιβατηγοῦ ἀλιτρού «ΙΩΝΙΑ» Σακκῆν ἐπεβλήθη ποινὴ μηνιαίας στέρησης τοῦ ναυτικοῦ τῶν φυλαδίου, διῆτη τὸν παρελθόντα Νοέμβριον προσέβαλεν ἀνατίστησης τοῦ σκάφους. Τέλος, τὸ πλήρωμα τοῦ ἀλιτρού «ΑΤΤΙΚΗ», ὅπερ εἶχεν ἀπεργήσει τὸν Ιούλιον τοῦ 1935 εἰς τὸν λιμένα τοῦ Βόλου, ἡδούσθη, καθόδον εἰς τὴν πατριωτικὴν ἔπομπην.

#### Δύο νέαι ναυτικαὶ ἑταῖραι

Μὲ κεφάλαια 12,000 λιρῶν καὶ ἐπὸ τὴν ἐπωνυμίαν «Middlesex Steamship Co. Ltd», ἴδιθη ἐν Λονδίνῳ νέα ναυτικὴ ἑταῖρια, σκοπὸς τῆς ὥρων εἶναι ἡ διεξαγωγὴ ἐργασιῶν ἐφοπλιστικῶν, ναυλοεστικῶν, ἀνθρακεύσεων, πρακτορεύσεων, ἀγοραπωλησιῶν πλοίων κλπ. Διευθυντὴ τῆς νέας ἑταῖριας εἶναι οἱ z.z. B. Μανφούλεν καὶ Ιο. Κούλουσκοντῆς (άμφοτεροι διευθυνταὶ τοῦ Οίκου «Ρεθύμνης καὶ Κούλουσκοντῆς», Ltd). Τὰ γραφεῖα τῆς ἑταῖριας ἐγκατεστάθησαν εἰς «Bury Court House, 7-8, Bury Court London E. C. ».

— Ἰδοιθη ἐπίσης μὲ ἔδραν τὸ Λονδίνον, ἐπέρα ἑταῖρια, ὥρο τὴν ἐπωνυμίαν «I. Σταύρου καὶ Σια. Α. Ε.» μὲ σεράλια 5000 λιρῶν, σκοπὸς τῆς ὥρων εἶναι ἡ ἀνάληψη ναυπηγήσεων, ἀγοραπωλησιῶν παντὸς πλωτοῦ ἀντικείμενον κλπ. Γενικὸς Διευθυντὴς αὐτῆς καὶ πρόσδερος τοῦ συμβούλιον τῆς ὥρισθη ὡς z. C. F. Hunter, τὰ δὲ γραφεῖα τῆς Ἐταιρίας ἐγκατεστάθησαν εἰς «34, Great St Helens, E.C.».

#### Νέοι ἀτμομηχανικοὶ β'. τάξεως

Κατὰ τὰς προσφάτιος ἐνεργηθείσας ἔξετάσεις πρὸς ἀπόκτησιν διπλώματος ἀτμομηχανικοῦ β' τάξεως ἐπέτυχον οἱ z.z. Αντ. Ἀλοστόλιον, Μαρ. Βιδάλης, Ιο. Γρούπας, Δημ. Ζωύλιας, Γεώργ. Δούμαρας, Δημ. Δονδάδενης, Αντ. Καΐλας, Κονστ. Ἡλιοῦ, Ιο. Καζονανώλης, Γεώργ. Κατσάρης, Γεώργ. Καραβάζ, Βασ. Κατσονής, Δημ. Κυριακᾶς, Γεώργ. Κονιμούλης, Χαρ. Λασκαρίδης, Θρασ. Λεοντής, Γεώργ. Πολύνιος, Ιο. Μαζιδής, Γεώργ. Μιχαηλίδης, Αντ. Νεφοπολίτης, Αθαν. Νόβας, Γεώργ. Νομιάς, Διον. Σένος, Εμμ. Πανάρετος, Μιχ. Πατρόνιας, Σπυρ. Ποίζης, Μαρ. Σαραντής, Γεώργ. Σκλήρης, Ισιδ. Σπινάρης, Δημ. Τζωρτζῆς, Εθν. Τσακαλάζος, Γεώργ. Χρυσοστούδης καὶ Κ. Καλλίδης.

#### Ἐπιδιώξεις τῆς «Ἐνώσεως ἀξιωματ. καταστρόματος»

Υπὸ τῆς νεοπαγοῦς «Ἐνώσεως» τῶν ἀξιωματικῶν καταστρόματος Ποντοπόλιας ὑπεβλήθη εἰς τὸν ὑφεντουργὸν τῆς Ναυτιλίας κ. Ρεδιάδηρος μαρφοσκελές ὑπόμνημα, διὰ τοῦ ὥρων ὑποδεικνύεται ἡ λῆψη ὑρισμένων μέτρων ἀποσκοπούντων εἰς τὴν καταπολέμησιν τῆς ὑφισταμένης ἀνεργίας εἰς τὰς τάξεις τῶν ἀξιωματικῶν καταστρόματος τῆς ποντοπόλιας καὶ εἰς τὴν κατὰ τὸ δυνατὸν δελτίωσιν τῆς οἰκονομικῆς θέσεως τῶν ἔργασιον. Ἡ ἀνεργία ἀποδίδεται — κατὰ τὸ ὑπόμνημα τῆς «Ἐνώσεως» — εἰς τὴν μὴ ἐφαρμογὴν, κυρίως, τῶν διατάξεων περὶ συνθέσεως ἀξιωματικῶν εἰς τὴν ποντοπόλιον ναυτιλίαν, καθ' ὃν τρόπον αἱ ἀνταρτέες ἐφαρμόζονται εἰς τὴν ἀποτολίαν. Τὰ ὑποτιγνώμενα μέτρα συνίστανται: 1) Εἰς τὴν ἔκαστοτε ἀποστολὴν εἰς τὴν κυριωτέρους λιμένας Ἀγγλίας καὶ Κόντινεντ ὑρισμένου ἀριθμοῦ ἀξιωματικῶν καταστρόματος πρὸς πλήρωμαν τῶν κενῶν ἢ κενούμενον εἰς φροτηγά μαζ. θέσεον. 2) Εἰς τὴν διαβίβασιν ἐντολῆς πρὸς τὸν λιμενικὸν καὶ προξενικὸν ἀρχαὶ περὶ συνθέσεως ἀξιωματικῶν καταστρόματος διατάξεις, ὅπερ νὰ μὴ παρατηρηθῶσι τὸ ἀπότομον τῆς ἐκτελέσεως καθηκόντοντον ἀξιωματικοῦ καταστρόματος ἀπὸ τὸν ναυάλησον ἴνος πλοίον ἢ καὶ κάποτε ἀπὸ ἀπλοῦν ναῦτην. Τοιάντα περιπτώσεις — τοιάντα εἰς τὸ ὑπόμνημα — μείον τὴν ἐν τῷ πλοίῳ τάξιν, χαλαρώνοντα τὴν πειδαρχίαν, θέτουν πολλάκις ἐν κανδήν τὴν ἀσφάλειαν τοῦ πλοίου καὶ στεροῦν τὴν ἔργασίαν ἀπὸ πτωχοῖς ὀικογενεύαρχας.

Παραλήγων πρὸς τὸν ἀνωτέρῳ μέτρῳ ὑπόδειξιν τοῦ πλωτούρου οἱ λιμένες Ἀγγλίας καὶ Κόντινεντ ὑρισμένου ἀριθμοῦ ἀξιωματικῶν καταστρόματος πρὸς πλήρωμαν τῶν κενῶν ἢ κενούμενον εἰς φροτηγά μαζ. θέσεον. 2) Εἰς τὴν διαβίβασιν ἐντολῆς πρὸς τὸν λιμενικὸν καὶ προξενικὸν ἀρχαὶ περὶ συνθέσεως ἀξιωματικῶν καταστρόματος διατάξεις, ὅπερ νὰ μὴ παρατηρηθῶσι τὸ ἀπότομον τῆς ἐκτελέσεως καθηκόντοντον ἀξιωματικοῦ καταστρόματος ἀπὸ τὸν ναυάλησον ἴνος πλοίον ἢ καὶ κάποτε ἀπὸ ἀπλοῦν ναῦτην. Τοιάντα περιπτώσεις — τοιάντα εἰς τὸ ὑπόμνημα — μείον τὴν ἐν τῷ πλοίῳ τάξιν, χαλαρώνοντα τὴν πειδαρχίαν, θέτουν πολλάκις ἐν κανδήν τὴν ἀσφάλειαν τοῦ πλοίου καὶ στεροῦν τὴν ἔργασίαν ἀπὸ πτωχοῖς ὀικογενεύαρχας.

Διά τοῦ ιδίου ὑπομνήματος ζητεῖται ἡ ἐκπροσώπησις τῆς «Ἐνώσεως» δι' ἐνὸς β' πλοιάρου εἰς τὰς ἔξετασικὰς ἐπιτροπὰς πρὸς ἀπόκτησιν διπλώματος ἀνθρακεύσεων, τιθεμένου εἰς ἐφαρμογὴν τὸν σχετικὸν Νόμον τοῦ 1932. Καὶ 6') Νά καθειρωθῶν τοις εἰς ἀξιωματικοῦ καταστρόματος, ητοι εἰς ὑποτολίαρους καὶ διὸ ἀξιωματικούς καταστρόματος διὰ τὰ κάτω τὸν 7000 τόννων πλοίον καὶ διὸ ἀξιωματικούς καταστρόματος διὰ τὰ κάτω τὸν 7000 τ. καὶ μέχρι 1000 τ. σκάφη.

Διά τοῦ ιδίου ὑπομνήματος ζητεῖται ἡ ἐκπροσώπησις τῆς «Ἐνώσεως» δι' ἐνὸς β' πλοιάρου εἰς τὰς ἔξετασικὰς ἐπιτροπὰς πρὸς ἀπόκτησιν διπλώματος ἀνθρακεύσεων, ναυλήσιμων ἀποτολίων καὶ κυριοτήτων ἴστιοφόρων. Όμοίως, εἰς τὸ συμβούλιον τὸν Ταμείον Προνοίας ἀξιωματικῶν τοῦ E. N., εἰς τὸ συμβούλιον τοῦ N.A.T. καὶ γενι-

## ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΕΜΠΟΡΙΟΥ & ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΞΑΝΘΟΤΤΟΥΛΟΣ Α.Ε.

ΜΕΓΑΡΟΝ ΗΛΕΚΤΡΙΚΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛ. ΔΙΕΥΘ. ΚΟΑΛΧΟ-ΠΕΙΡΑΙΑ

ΤΗΛΕΦ. 41.087

Εἰσαγωγὴ γαιανθράκων ὅλων τῶν προελεύσεων.

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

Ναυτοδάνεια ὑπὸ ὅρους λίαν συμφέροντας.

Ἀντιπρόσωποι:

ΕΝ ΛΟΝΔΙΝΩ: LINDSAY BLEE & Co. Ltd.

99, Fenchurch Street London, E.C. 3

ΕΝ ΡΟΤΤΕΡΔΑΜ: COAL TRADING ASSOCIATION

Westerkade 2, ROTTERDAM

κώς είς ὅλας τὰς συσκέψεις ἡ συμβοῦλια, ἀπόνα συγχρονῶνται ποδὸς μελέτην καὶ ἐπίλυσιν ζητημάτων καὶ διαφορῶν, ἀναφορούμενον ἐξάστοι μεταξὺ πλοιοκτητῶν, ναυτεργατῶν καὶ Κρατών.

Γίνεται τέλος ἐπίκλησις εἰς τὴν μεσολάβιον τοῦ «Υγροπορείου Ναυτιλίας» διὰ τὴν δικαιοποίησιν ρύθμων τῆς μισθολογικῆς κλήματος τῶν ἀξιωματικῶν καταστόφωμάτος. Οἱ ιαγώντες μισθοὶ — ἀναφέρονται τὸ ὑπόνυμα — είναι ἀνεπαρκεῖς καὶ ἄνισοι, ἐν συγχρονίᾳ μὲν τῶν μισθοδοσίων τῶν ἀξιωματικῶν μηχανῆς τῶν ποντοπλόουν φροτηγῶν καὶ τῶν ὁμοίων ἀξιωματικῶν τῆς ἀπτοπλοίας. Τούτεστι, ὅτι οἱ ἀξιωματικοὶ τῶν φροτηγῶν ἀποβάλλονται εἰς μείζονας κόπους, ἐπίτενταντο εἰς μεγαλύτερους θαλασσίους κανδήνους, στερεόντων τῆς οἰκογενειακῆς θαλαττοφύης ἐπὶ μαρῷ χρονικῶν διάστημα, λόγῳ τῶν μαρχυμῶν ταξιδίων καὶ ἔστιλονται οἰκονομικῶς, συνεπείᾳ τῆς ποσεγγίσεως τῶν σκαφῶν τούς εἰς λιμένας Κρατών μὲν ὑγρές νόμισμα.

Τὸ ὑπόνυμα ἀνάφερει περιστέρων ὅτι οἱ μισθοὶ τῶν 6' πλοιάρχων τῆς ποντοπλοίας κημάντενον σημειεύοντα πέριξ τῶν 8½ λιών καὶ τῶν γ' πλοιάρχων πέριξ τῶν 6½ λιών, ἐνῷ οἱ 6' μηχανικοὶ μισθοδοῦνται μὲ 15—16 λίρας, οἱ γ' μηχανικοὶ μὲ 12 ἕως 13 καὶ οἱ ἀστραματισταὶ μὲ 13—14 λίρας, οἱ δὲ 6' πλοιάρχοι τῆς ἀπτοπλοίας λαμβάνουν δρ. 4200 καὶ μετὰ τῶν πλοιάρχων δρ. 5100, οἱ δὲ γ' πλοιάρχοι τῆς ἀπτοπλοίας δρ. 3600 καὶ μετὰ τῶν πλοιάρχων δρ. 4300.

Πρόδεις ἀφοιν τῆς ἀνότερου ἀδικίας προτείνεται διὰ τοῦ ὑπομνήματος ἡ κατεύθυνσις νέας μισθολογικῆς κλήματος, τῆς δόπιας καὶ παρατίθεται ἐν τῷ ὑπομνήματι σχέδιον.

### Ἡ πλοιηγικὴ ὑπηρεσία Θήρας

Πράκτορες ἔνοντον καὶ ἥμεραλῶν ἀτμοπλοίων ἑταφίων μᾶς γράφοντον διὰ νάν ἐκφέροντον τὴν ἴανονοποίησιν τῶν ἀπὸ τὰς παρεχομένας ὑπηρεσίας εἰς τὰ κατατέλοντα εἰς τὴν νῆσον Θήραν τονιστικὰ ὑπεροπέανα καὶ λοιπά ἐμπορικά σκάφη ἐπὸ τοῦ ἐπει ἀπὸ τοιανοντασίας ἐναποντός τῶν πλοιηγῆς ὑπηρεσίαν κ. Μιχαήλ Καραβία.

Ἄξειται ἐπ' εὐηγαγόρια νά γνωσθῇ, ὅτι ἡ ἐνδόκωμος πρόδεις τὴν ναυτιλίαν ὑπηρεσία τῆς οἰκογενειας Καραβίας χρονολογεῖται ἀπὸ πεντηκονταετίας, δεδομένον, διὰ τοῦ πατήρος τοῦ κ. Μ. Καραβίας ἐπῆρξεν ὁ πρόδεις πλοιηγὸς τῆς Θήρας.

### Σύντομοι ναυτικαὶ εἰδήσεις

Ἡ παρ' Ἀγγλον ἀγοραὶ τοῦ φροτηγοῦ «ΠΕΤΡΑΚΗΣ ΝΟΜΙΚΟΣ» 4418 τ. γρούς (τοῦ 1906) πρόδεις διάλυσιν, ἐμπατιώθη, συνεπείᾳ τοῦ τελενταίως ληφθέντος ἵντο τῆς Βρεταννικῆς κυβερνήσεως μέτρων, συμφώνως πρόδεις τὸ δόπιον, σχάρη ἔνεις ναυπηγήσεως ἀγοραζόμενα παρ' Ἀγγλον πρόδεις διάλυσιν ἐν Ἀγγλίᾳ, ὑπόκεινται εἰς τὴν καταβολὴν εἰσαγωγικῶν δασμῶν. Τὸ ἀπὸ «Πετράκης Νομικός» εἶναι Γερμανικῆς κατασκευῆς.

Διὰ τὸ διπλωμα τοῦ πρακτικοῦ μηχανικοῦ ἐπέτευχον οἱ κ. κ. Γιαννακῆς Γεώργ., Γαρίφαλος Μιχ., Καΐρης Σταύ., Κοντρέσης Δημ., Κωστάλας Ἰω., Σαρῆς Ἀνδρ., Ξηρουχάκης Παναγ., Σαρῆς Δημ., Τριανταφύλλος Θεόδ., καὶ Χαρχαφός Δημ.

— Καθ' ἄπλοροφονικέθω, ἀπέφασίσθη κατ' ἀρχὴν ἡ διεγέργυια ἀπογραφῆς ὅλου τοῦ ναυτεργατικοῦ κόσμου κατὰ κλάδους καὶ εἰδίκοτης.

— Αἱ ναυτεργαται δργανόσεις ἔμειναν σύμφωνοι εἰς τὴν ἀνάγκην συνάψεως ἑνίασιν μισθολογίου εἰς τὰ φροτηγά πλοῖα. Κατόπιν τούτου ὃ ὄρχισσον αἱ σχετικαὶ διαπραγματεύσεις μεταξὺ ἀντιπροσώπων ἐφοπλιστῶν καὶ ναυτεργατῶν.

— Οἱ ἔρθροις φωτοβόλοις οιμαντήροι τοῦ Βορείου λιμένος τῆς Χαλκίδος ἐπανήρχοισε λειτουργὸν κανονικῶς.

— Επίσης ὁ φάρος τοῦ Ἀγίου Σώζοντος εἰς τὸ ἀρχοτήριον Σταυροῦ τῆς Κορήτης, ἐποκενασθεῖς, ἐτέμη ἐκ νέου εἰς λειτουργίαν.

Εἰς τὸ προηγούμενος τεῦχος μας ἀνεγράφησεν τὴν πόλην εἰς τὸν Γένοβαν φροτηγοῦ «ΜΙΧΑΛΙΟΣ ΣΥΛΛΑΣ» 3828 τ. γρούς (τοῦ 1906). Πληροφορούμεθα συμπληρωματικῶς, ὅτι ἡ ποιὴ τῆς πολῆσεώς του δὲν είναι 8100, ἀλλὰ 6550 λίρα. Τὸ σκάφος τοῦτο παρεδόθη ἡδη εἰς τοὺς ἀγραστάς του.

— Τὸ μισθόν φροτηγὸν ἀτμόπλοιον «Ἀγιος Σπυρίδων» 149 τ. γρούς τοῦ κ. Νίζ., Μανατίν, μετονομάσθη «ΑΝΝΑ ΜΑΡΙΑ».

— Ενεγράφη εἰς τὰ Νησιώτια Πειραιῶς τὸ φροτηγὸν λάινερ «ΓΕΡΜΑΝΙΑ» 2709 τ. γρούς (τοῦ 1909), τῆς ἑταφίας τακτικῶν γραμμῶν ἡ «Ελληνική» Α.Ε.

— Αἱ ἀπὸ καρδοῦ κατασχέσεις ἐπέρι τοῦ Ἑλληνικοῦ Δημοσίου τῶν φροτηγῶν «ΠΟΣΕΙΔΩΝ» 3839 τ. γρούς καὶ «ΜΑΡΙΑ Ν. ΡΟΥΣΣΟΥ» 3728 τ. γρούς, ἥψησαν.

— Εἰπὶ τοῦ φροτηγοῦ «ΓΕΩΡΓΙΟΣ» 2216 τ. γρούς, ἐνεγράφη ὑποβήκη διὰ λίρας Ἀγγλίας 3090.9.3, ἐπ' ὄντος τῆς ἐν Λονδίνῳ ἐδρεύοντος ἑταφίας «Κ. ΜΙΧΑΛΟΣ καὶ Σιάς».

— Τὰ 5 οἱ τοῦ φροτηγοῦ «ΖΩΓΡΑΦΙΑ ΝΙΚΟΛΑΟΥ» 7049 τ. γρούς ἐπολήθησαν παρὰ τοῦ κ. Τσ. Χ. Ηλιάδη εἰς τὸν κ. Νίζ. Νιζολάου ἀντὶ 472.500 δραχμῶν.

**ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Δ. ΧΑΜΑΡΑΚΙΣ**  
ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΠΡΑΚΤΩΡ  
ΧΑΝΙΑ—ΡΕΘΥΜΝΟΝ—ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ  
ΚΡΗΤΗΣ  
ΤΗΛΕΓΡ. ΔΙΕΥΘ. ΕΥΑΧΑΜΑΡΑΚΙΣ

## Νέαι ἀγοραὶ φορτηγῶν παρ' Ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν

Παρὰ τὸν κ. κ. Ρεθύμνην καὶ Κουνιούσαντη ἡγοράσθησαν διὰ πλάτας τον τὰ Ἀγγλικὰ φορτηγὰ «Comeris» καὶ «Wulsty Castle». Η τιμὴ ἀγοραὶ τοῦ πρότον είναι 21.500 λίρα. Τοῦ δευτέρου δὲν ἐγνώσθη. Τὸ «WULSTY CASTLE» είναι 3566 τ. γρούς, 2184 τ. νέτ καὶ 6100 τ. φορτίον, μὲ ἐμφόρον βύθισμα 23.5' ποδῶν, ἔχει παρὰ τῷ Λοιδίῳ κλάσην 100A1 καὶ κατεσκενάθη τὸ 1918 (Αὔγουστον) εἰς τὰ ναυτηγεία τ. Βλιμερ & Co, τοῦ Σώντερθλαντ.

Φέρει ἐν κατάστρωμα καὶ ἔχει διαστάσεις μῆκος 356.3 ποδῶν, πλάτος 48.7 καὶ πλευρικὸν ὑψοῦ 23.9 ποδῶν, μὲ πρόστεγον 35 ποδῶν καὶ πεσόστεγον καὶ ἐπίστεγον 281 ποδῶν. Λί μηχαναὶ τον Γερμανικῆς κατασκευῆς (Vulcan) ἀναπτίσθουν δύναμιν 472 ὄντοι. Ἰππον καὶ κατανάλισκον πετρέλαιον. Τὸ σκάφος τοῦτο θὰ παραληφθῇ εἰς τὸν λιμένα τῆς Αμβέρσης, δὲν είναι δὲ γνωστὸν εἰσέτι, ἢν θὰ παραμείνῃ ἐπὸ «Ἀγγλικὴν σημαῖαν ἡ θά τεθῇ ἐπὸ Ελληνικήν.

«COMERIC» είναι 6701 τ. γρούς, 4074 τ. νέτ καὶ 10.980 τ. φορτίον, μὲ ἐμφόρον βύθισμα 28.6' ποδῶν. Χῶρον διὰ φορτία γεννημάτων εἰς τὴν ζῆμα διαβέτει 556.000 κ.π., διὰ δέματος 509.000 κ.π. καὶ διὰ μπόνκερος 6030 ποδῶν. Εχει παρὰ τῷ Λοιδίῳ κλάσην 100A1, κατεσκενάθη δὲ τὸ 1919 (Σεπτέμβριον) εἰς τὰ ναυτηγεία «W. Doxford & Sons, Ltd» μὲ μηχανάς, κατασκευῆς τοῦ ναυτηγῶν.

Ἐπει πρόμανναν καταδρομοῦ, ἐν κατάστρωμα καὶ «σελτερ-ντέξ», αἱ διαστάσεις τον είναι μῆκος 412.6 ποδῶν 55.5 π. πλάτος καὶ 34.4 ποδῶν πλευρικὸν ὑψοῦ. Λί μηχαναὶ τον, δυνάμειος 619 ὄντοι, ἐπει τριπλίνδροι, μὲ διάμετρον κυλίνδρων 27'', 45'', 75'' καὶ διαδρομὴν ἐμβόλων 54'' ἵνταν. Δέδητας φέρει τρεῖς πλέσεων 180 λιτρῶν κατὰ τετραγωνικὴν ἵνταν. Θὰ παραληφθῇ εἰς τὸ Μάντζεστερ, δὲν ἐγνώσθη δύμως, ἔχει πρόσκειται καὶ τοῦτο νά τεθῇ ἐπὸ Ελληνικὴν σημαίαν ἡ θά παραμείνῃ ἐπὸ τὴν Ἀγγλικὴν τοιαύτην.

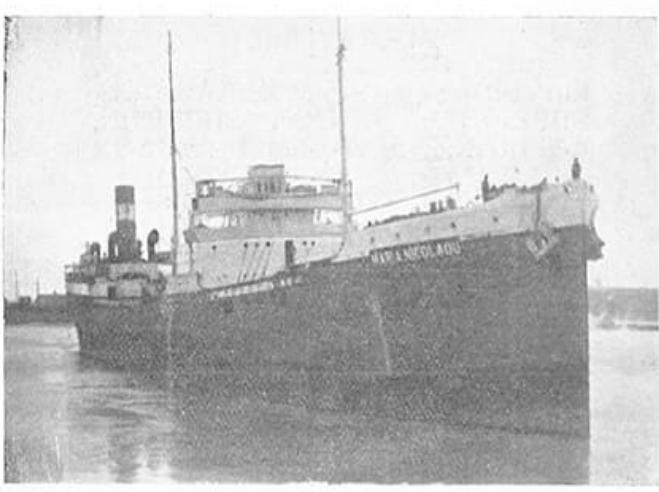
### Ἀγοραπωλησίαι πλοίων

Ἐλάσισται ἡγοραπωλησίαι μεταχειρισμένων πλοίων πρόδεις περιτέρω ἐκτάλλενσιν ἐσπειριθησαν κατὰ τὸ 6' 15θήμερον Απριλίου. Ωφελέστο κινήσιος τοῦτο εἰς τὴν ἔλλειψιν προσφορᾶς σκαφῶν νεωτέρας ἡλικίας καὶ εἰς τὴν ἐπει τοῦ λόγου αὐτοῦ διατήσθησαν τῶν τιμῶν εἰς ὑψηλά ἐπίπεδα, δεδομένης μάλιστα τῆς ὑφισταμένης πάντοτε ἀμειώσου της ἡπτησεως κωρυτότητος ἀπὸ πολλὰς ναυτικάς χώρας καὶ ίδια ἀπὸ τὰς Βαλτικὰς τοιαύτας. Εσθόνοι καὶ Φινλανδοὶ ἐπιπλισταὶ ἐπραγματοποίησαν νέας τινάς ἀγοράς σκαφῶν καὶ συνεχίζουν τὴν ἡπτησιν. Επίσης η Σοβιετικὴ Ρωσία ἐξεδίλλωσε τὴν πρόθεσιν νά ἔχασφαλη μὲ πρότην εὐκαιρίαν τὴν πρόστην νέας κωρυτικότητος πρόδεις ἐνίσχυσιν τον «Σόδοτρογχαλότα».

Παρ' Ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν ἡγοράσθησαν δύο ἀκόμη Ἀγγλικὰ φροτηγὰ συνολικῆς κωρυτικότητος 10.267 τ. γρούς, δὲν είναι ὅμως εἰσέτι γνωστόν, ἔχει μάτι τεθόν ταῦτα ἐπὸ τὴν Ἑλληνικὴν σημαίαν ἡ θά διατηρήσουν τὴν Ἀγγλίαν. Εφοπλισταὶ τῆς Μεσογείου — πιθανότατα Γιονγκοσλάβοι η Τσούκοι — ηγόρασαν ἀντὶ τιμῆς 8750 λιτρῶν τὸ μετόπιν μεγέθους Ἀγγλικὸν φροτηγὸν ἀτμόπλοιον «Middlemoor» 2955 τ. γρούς, 5648 τ. φορτίον μὲ ἐμφόρον βύθισμα 22 ποδῶν καὶ ναυτηγήσιος 1915. Επίσης ἐπὸ Ρούμανον ἐφοπλιστῶν ἡγοράσθη ἀντὶ τιμῆς 4750 λιτρῶν τὸ μισθόν Νοθρηγικὸν φροτηγὸν «Frednes» 1601 τ. γρούς, 2350 τ. φορτίον καὶ ναυτηγήσιος 1904. Τὸ σκάφος τοῦτο παρελήφθη τὶς Μπρίστολ Τσάννελ, ὑψοσ 6 δέ τὸν Ρούμανικὴν σημαίαν μετονομάσθη «ΚΑΡΜΕΝ ΣΥΛΒΑ».

Ἐπειδει ἀξιοσημείωτοι ἡγοραπωλησίαι ἔσαν καὶ αἱ ἀκόλουθοι: «ADRIATICO» Τσιλανικὸν (πότε Παναμαϊκὴν σημαίαν) 3024 τ.

### ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΜΑΣ



Τὸ τάνκερ «Μαρία Νιζολάου» 5525 τ. γρούς καὶ ναυτηγήσιος 1927

γρός, 5600 τ. φορτίου και ναυπηγήσεως 1902, ήγοράσθη ἀντί 7000 λι-  
ρῶν ἐπόφθαμδον, μὲ παραλαβὴν, ὡς ἔστι καὶ σύριστεται.

«POMARON» Αγγλικόν, 1743 τ. γρός, 2860 τ. φορτίου και ναυ-  
πηγήσεως 1899, ἐπωλήθη εἰς "Αγγλους πρός περιστέρηον ἐχετάλλενον  
ἀντὶ 4,000 λιρῶν. Τὸ σκάφος τοῦτο εἶχε ποληθῆ τὸν 'Οκτώβριον τοῦ  
1924 ἀντὶ 9000 λιρῶν και τὸν Φεβρουάριον τοῦ 1931 ἀντὶ 3500 λιρῶν.  
«TRITON» Οὐλανδίζον ναυαγοσωστικόν, 173 τ. γρός, 10 τ. νέτ  
και ναυπηγήσεως 1900, ἐπωλήθη εἰς 'Αγγλικήν ἔταφιαν ἀντὶ 1300  
λιρῶν.

«DAVID DAWSON» Αγγλικόν, 5286 τ. γρός, 8250 τ. φορτίου,  
μὲ ἐμφορτον βύθισμα 25.3 3/4 ποδῶν και ναυπηγήσεως 1918, μὲ σερ-  
βεῖν Νο 1 τοῦ 1935, ἐπωλήθη εἰς "Αγγλους ἀντὶ 21.500 λιρῶν και μετω-  
νομάσθη «Avon River». Τὸ σκάφος τοῦτο εἶναι Στάνταρ «A.», ἡ δὲ ναυ-  
πηγήσεις του εἶχε συστίσει 167.500 λιρῶν. Εἰς τὸ παρελθόν εἶχε ποληθῆ  
τὸν Φεβρουάριον τοῦ 1920 ἀντὶ 280.000 λιρῶν, τὸν Σεπτέμβριον τοῦ  
1921 ἐν δημοπρασίᾳ ἀντὶ 60.500 λιρῶν, τὸν Φεβρουάριον τοῦ 1929 ἀν-  
τὶ 36.000 λιρῶν και τὸν Σεπτέμβριον τοῦ π. ἔτους ἀντὶ τιμῆς 18.800  
λιρῶν.

«STAR OF ALEXANDRIA» Αγγλικόν (ἐπὸ σημαίαν Αίγαντια-  
κήν) 5083 τ. γρός, 7010 τ. φορτίου, μὲ ἐμφορτον βύθισμα 23.9 1/2 πο-  
δῶν και ναυπηγήσεως 1921, μὲ σερβεῖν Νο 3 τοῦ 1934, ἐπωλήθη εἰς ἐφο-  
πλιστάς τῆς 'Αργεντινῆς ἀντὶ 20.000 λιρῶν, παραδοθὲν δὲ εἰς τὸ Κάρ-  
δικε μετωνομάσθη «Uruguay». Τὸ σκάφος τοῦτο εἶχε ποληθῆ τὸν Νοέμ-  
βριον τοῦ 1934 ἀντὶ 17.000 λιρῶν.

«JERVAULX ABBEY» Αγγλικόν ἐπιβατικόν, 1188 τ. γρός,  
827 τ. φορτ. και ναυπηγήσεως 1908, μὲ σερβεῖν Νο 2 τοῦ 1932, ἐπωλή-  
θη εἰς ἐφοπλιστάς τῆς "Απο 'Ανατολῆς ἀντὶ 9.500 λιρῶν.

«COLINTON» Αγγλικόν, 1804 τ. γρός, 2860 τ. φορτίου και ναυ-  
πηγήσεως 1907, ἐπωλήθη εἰς 'Εσθονον ἐφοπλιστάς ἀντὶ 6.500 λιρῶν.

## Πωλήσεις πλοιών πρὸς διάλυσιν

'Απὸ τὰς προσφάτως δημοπιεύθεισας ἐν Λονδίνῳ στατιστικὰς προ-  
νύκτει, δι τοῦ ἀδιάλυσεις πλαισίου κατὰ τὸ α' 3μηνον τοῦ τρ. ἔ.  
ησαν σημαντικῶς ἀνώτερα ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ δ' 3μηνον τοῦ 1935  
και ἐλαφρῶς ποὺς ηὔξησεν ἔναντι τοῦ ἀντιτοίχου α' 3μηνον τοῦ πα-  
ρελθόντος ἔτους. Πάντως ἡ κατὰ τὸ πρώτον τέταρτον τοῦ 1936 διάλυ-  
σισα χωρητικότης δὲν δύναται και ν' ἀποτελέσῃ σαφῆ ἔνδειξιν περὶ<sup>τοῦ</sup>  
τῆς πορείας τῶν διάλυσεων κατὰ τὰ ἐπόμενα τρίμηνα, δεδομένου ὅτι  
μεγάλη ἀναλογία ἀνεψφέροτε εἰς διάλυσεις βάσει τοῦ 'Αγγλικοῦ ση-  
δίου και διότι μεταξὺ τῶν πωλήθεντον σκαφῶν περιελαμβάνοντο και  
δύο μεγάλα ἐπιβατηγά λάινες ὀλικῆς χωρητικότητος 67.000 τ. γρός.

Τὸ σύνολον τῆς παραδοθέσης πρὸς διάλυσην χωρητικότητος (ἐξαι-  
ρουμένον τὸν 'Αμερικανικὸν διάλυσεων) ἀνήλθε κατὰ τὸ ὑπὸ ἀνασο-  
πλοιον α' 3μηνον εἰς 104 σκάφη 339.393 τ. γρός, ἐν τῶν ὅποιον 19  
πλοῖα ἦσαν κάπτο τῶν 300 τ. γρός ἔκστασιν. Κατὰ τὸ δ' 3μηνον τοῦ  
1935 είλον παραδοθῆ πρὸς διάλυσην 114 πλοῖα 264.694 τ. γρός και

κατὰ τὸ ἀντίστοιχον α' 3μηνον π. ἔ. 119 πλοῖα 330.475 τ. γρός. Ή κατὰ  
μῆνας πορεία τῶν διαλύσεων διὰ τὸ α' 3μηνον τῷ ἔ., ἐν συγκρίσει πρὸς  
τὸ α' 3μηνον τοῦ ἔ., δείχνεται ἀπὸ τὸν κατιστέον πίνακα:

	1936	1935
Ιανουάριος .....	τ. γρό..	ἔναντι .....
Φεβρουάριος .....	>	67.440
Μάρτιος .....	>	156.160
Σύνολον .....	>	330.475

Κατὰ τὸ διαφορεῖσαν δὲ 15θήμερον τοῦ 'Απριλίου ἀπραξία ση-  
δῶν ἐπερχότησεν εἰς τὴν ἀγοράν τῶν διαλύσεων, ἥξε δὲ μόνον πλοῖα ἐ-  
πολήθησαν 15.362 τ. γρός, ἀνήρχοντα εἰς ἥξε σημαίας και ἀγορασθέν-  
τα ἀπὸ διαλυτὰς πέντε ψωφῶν, ός ἔξης:

ΑΓΓΑΛΟΙ ΔΙΑΛΥΤΑΙ ἡγόρασαν ἀντὶ 8500 λιρῶν τὸ Σουηδικὸν  
φορτηρὸν «Herakles» 4905 τ. γρός (τοῦ 1903) και τὸ 'Αγγλικὸν ἄπ  
«Sappho» 1285 τ. γρός (τοῦ 1900) ἀντὶ 2550 λιρῶν.

ΙΑΠΩΝΕΣ ΔΙΑΛΥΤΑΙ ἡγόρασαν τὸ 'Ιαπωνικὸν ἄπ «Saka  
Maru» 5544 τ. γρός (τοῦ 1910) ἀντὶ 350.000 γιὲν, ΑΜΕΡΙΚΑΝΟΙ  
ΔΙΑΛΥΤΑΙ ἡγόρασαν τὸ 'Αμερικανικὸν «Bradway» 2329 τ. γρός (τοῦ  
1902) ἀντὶ 8000 δολαρίων, ΒΕΛΓΟΙ ΔΙΑΛΥΤΑΙ ἡγόρασαν ἀντὶ 1425  
λιρῶν τὸ 'Ολλανδίκον ἄπ «Rijnstroo» 855 τ. γρός (τοῦ 1896) και  
ΓΕΡΜΑΝΟΙ ΔΙΑΛΥΤΑΙ ἡγόρασαν ἀντὶ μὴ γνωσθείσης τιμῆς τὸ μη-  
ζον Γερμανικὸν ἀπότλιον «August» 454 τ. γρός (τοῦ 1881).

## Ναυτικαὶ Δίκαι

—Τὸ ἀλληλένδετον τῶν εύδυνων μεταξὺ τῶν Σο-  
βιετικῶν ὁργανισμῶν.

Εἰς τὸν Γερμανικὸν ναυτικὸν Τέτον δημοπιεύνονται ἐνδιαφέρουσαι  
κρίσεις, σητειται μὲ τὰς δυσχερείας ποὺ ἀντικεπτοῦνται οἱ πλοιοτῆ-  
ται διὰ τὴν ἐπὶλυσιν τῶν ἐκάστοτε ἀναφεύομένων διαφορῶν τῶν μετὰ τὸν  
πολιτικὸν Σοβιετικὸν ἐπὶ τὸ ἔξωτερικοῦ ἐμπορίου 'Οργανισμὸν. Εἰ-  
νε γνωστὸν ὅτι, δοάκις προπτίστων διαφορῶν μετὰ τὸν Ρώσσον φορτω-  
τῶν, ποὺν δυσκολεύεται διενθετοῦντα αἴτια διὰ τῆς φιλικῆς ὁδού, καθδον  
αἱ ἀρμόδιαι Σοβιετικαὶ ὑπηρεσίαι ἀποφεύγουν γενικῶς νὰ λαμβάνουν ἀ-  
ποφάσεις. Αἱ ὑποθέσεις μεταβιβάζονται ἀπὸ τὸν ἐνὸς ἐπαλλήλουν εἰς τὸν  
ἔτερον, ὑπάρχουν δὲ περιπτώσεις, κατὰ τὰς ὁποίας εἰς ἐφοπλιστής πα-  
ρεπελμένης ἀλληλοδιαδόχους εἰς τρεῖς και τέσσαρας ἑπτηρεσίας, ἀπόητη δὲ  
ἕδρενόντων εἰς ξένας χώρας, ωρὼς ποτὲ νὰ λάβῃ μίαν θετικὴν ἐπὶ<sup>τοῦ</sup>  
τῆς ὑπόθεσεώς του ἀπάντησην και ωρὼς νὰ καταποθῇ καὶ ἐπὶ τοῦ ποὺ  
δέον νὰ στρέψῃ τὴν ἐνέργειάν του. 'Η τοιαύτη περιπτέτει εἶναι ἔξοχος  
δισέρεστος, ὅταν μάλιστα τελικῶς καταλήγει εἰς τὰ δικαστήρια.

Αἱ Σοβιετικαὶ ὑπηρεσίαι ἔμμαντονται ὡς ἀνεξάρτητοι ἀπὸ ἀλλή-  
λον 'Οργανισμού, ὀτινες, κατὰ τὸ Σοβιετικὸν δίκαιον, ἀποτελοῦν ἴδια νο-  
μικὰ πρόσωπα. 'Ἐν τῇ πραγματικότητι δημόσιος, ισχνει τοῦτο μόνον διὰ τὸν  
ζένοντας, διότι ἐν Ρωσσίᾳ δὲν ὑφίσταται, ἐν προσεμένῳ, εἰμὶ αὐτὸν τὸτο  
τὸ Κράτος ὅπισθεν τῶν 'Οργανισμῶν. 'Ολα τὰ Σοβιετικὰ ἰδρύματα, ἀπ-  
ταν μετέχοντα τῷ ἔξωτερικῷ ἐμπορίῳ, ἀνήρχονται τὸ τό Κράτος, οἱ δὲ δι-  
ενθυντα τῶν ἑπτηρεσίων τοῦ εἰλεύντος ὑπόλογοι ἔναντι τοῦ Κράτους και ἐκ-  
πρόσδοποι αὐτοῦ. Κατὰ ταῦτα, θὰ ἐνόμιζε κανείς, ὅτι δὲν θὰ ἐδημονο-  
γεῖτο καμία δυσχέρεια, διότι ὁ συμβαλλόμενος μετά τοὺς ἑπτηρεσίας  
ανεβάλλεται μετ' αὐτοῦ τὸν Κράτους. 'Η πραγματικότης ἐν τούτοις εἶναι  
ἄλλα, παρατίθεται δὲ ἐπὸ τοῦ Γερμανικοῦ Τέτον ἡ κατωτέρῳ περίπτω-  
σης, ἡ οποία προσφάτως ἀποσχόλησε τὰ Γερμανικὰ δικαστήρια, κατόπιν  
προσφυγῆς εἰς αὐτὰ τῆς «Ἐνόσθετος Προστασίας τῶν Γερμανῶν πλοιο-  
κτητῶν».

Τὸ ἀπότλιον Η. ἐνανθόθη παρὰ Ρώσσον φορτωτῶν διὰ τὴν με-  
ταφορῶν ἐνὸς φορτίου πολὺν ξελείας ἐκ Λένινγραδ εἰς Στέτιν. 'Ο χρό-  
νος τῆς φορτωσίων θὰ ηὔχειν ὑπολογιζόμενος ἀπὸ τῆς προώντος τῆς ἐ-  
πομένης ἡμέρας, καθ' ὃν θὰ ἐπεδίετο η γνωστοποίησις τῶν πλοιάρχων,  
ὅτι τὸ σκάφος Ἰητούμον ὑπὸ φόρτωσιν. 'Η εἰδοποίησις αἴτη ἐπελε-  
γεται δοθῇ ἐντὸς τῶν συνήθων διὰ τὸν λιμένα ώρων ἐργασίας και κατὰ τὴν  
διάρκειαν ὑραγασίων ἡμέρας, ὑπὸ τὴν φητὴν δὲ προσπόθεσιν, ὅτι τὸ σκά-  
φος θὰ ἵπται πράγματα ἐποιούν πρὸς φόρτωσιν. Διὰ τὴν ἐπιτάχυνσιν τῆς  
φορτώσεως εἶχε συμφωνηθῆ ώρασμένον «ετίσπατζ». Τὸ ἀπότλιον εἰσέ-  
λευσεν εἰς Λένινγραδ τὴν Δευτέραν, 19ην 'Ιουνίου 1933 και περὶ ώραν

## LIVERPOOL

### REALIMITED.

Stevedores of Cargo  
—of All Kinds—

TUG OWNERS

BIRKENHEAD

### ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΗΣ :

HAMBURG - AMERIKA LINIE  
NORDDEUTSCHER LLOYD  
HAMBURG-SUDAMERIKANISCHE D. G.  
WOERMAN LINE, DEUTSCHE OST-  
AFRIKA LINIE

Κατ' εὐθείαν φορτωτικὰ διὰ ΚΑΝΑΔΑΝ  
ΒΟΡΕΙΟΝ και ΝΟΤΙΟΝ ΑΜΕΡΙΚΗΝ,  
ΑΦΡΙΚΗΝ, ΙΝΔΙΑΣ-ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗΝ

### ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΗΣ :

DEUTSCHE LEVANTE LINIE

Τακτικὰ κατ' εὐθείαν ἀναχωρήσεις διὰ  
ΑΜΒΕΡΣΑΝ, ΡΟΤΤΕΡΔΑΜ, ΒΡΕΜΗΝ,  
ΑΜΒΟΥΡΓΟΝ και ΛΟΝΔΙΝΟΝ.— — —

"ΕΛΛΑΣ,"  
ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΤΑΞΕΙΔΙΩΝ τηλ. 21-693

ΤΑΞΕΙΔΙΑ-ΕΚΔΡΟΜΑΙ-ΠΕΡΙΗΓΗΣΕΙΣ

την μεταμεσημβρινήν. Από τον πελάγοντς άκομη, ο πλοίαρχος είχεν είδοποιήσει διά τον άσυρμάτον περὶ της ώφας τοῦ κατάπλου μὲ τὴν προσθήκην, ὅτι τὸ πλοῖον τοῦ, δινάμει συμφωνητικὸν μετὰ τοῦ «Κρατικοῦ Οργανισμοῦ γαιανθράκων», θὺ παρελάμβανε τὴν ἀναγκαιόσαν αὐτῷ πασσητητα την παραπλεύσεα. Επολέπε, συνεπῶς, ν' ἀναμείνῃ τὰς ἀναγκαῖας προστομαῖας διὰ τὴν παραλαβὴν αὐτῶν ἐντὸς τοῦ ίδιου ἀπογεύματος, οὐτος ὥστε ὁ χρόνος τῆς φορτώσεως θὰ ἡρξίζειν ἀπὸ τῆς προσίας τῆς ἐπομένης 20ῆς Ιουνίου.

Αἱ μέσως ἄμα τῷ κατάπλῳ, βάσει τῶν ἀνωτέρω ὑπολογισμῶν, ἐπέδουσεν ὁ πλοίαρχος εἰς τὸν ἀντιρρόσποιον τοῦ «Σόβτοργκφλοτ» τὸν εἰδοποίησθαι, οὐτὸς τὸ σάκος του εἶνε ἔτοιμον πρὸς φόρτωσιν, παρεκάλει δὲ νὰ μεταβιβασθῇ ἡ εἰδοποίηση του αὐτῆς εἰς τὸν ἀμύδριον διὰ τὴν φόρτωσιν ὁργανισμὸν «Exportless», ἐπὶ τῇ προφθει πάντοτε, ὅτι η παραλαβὴ τῶν «μπτώνκερες» θὺ συντελεῖτο ἐντὸς τοῦ ἀπογεύματος τῆς 19ῆς Ιουνίου. Αἱ προετοιμασίαι διως διὰ τὴν ἀνθράκενσιν ἔλλησαν μόλις τὴν 2αν προϊνῆς ὧραν τῆς 20ῆς Ιουνίου, ἡτοι 13 ὥλας ώφας μετὰ τὸν κατάπλουν, ὅποτε ἐγένετο παρὸ τὸ πλοῖον ἔν ψυμούλων, διὰ νὰ τὸ ὀδηγῆσῃ εἰς τὴν θέσιν τῶν παραλαβῆς τῶν «μπτώνκερες». Τὴν 11ην προϊν τῆς 20ῆς Ιουνίου ἐπεισώθη ἡ φόρτωσις τῶν γαιανθράκων, εἰδοποήθη δὲ τηλεφωνικῶς τὸ γραφεῖον τοῦ «Σόβτοργκφλοτ» ν' ἀποστέλῃ ἀμέσως ψυμούλων καὶ πλοηγῶν, ίνα ψυμούληθῇ τὸ πλοῖον εἰς τὴν θέσιν παραλαβῆς τοῦ φορτίου του.

Παρὸ τὰ ἐπακολουθήσαντα ἐπανελλημένα τηλεφωνήματα, ὁ πλοηγὸς καὶ τὸ ψυμούλων ἐψήθασαν τὴν 8ην ἐσπειρήνην ὧραν, τὸ δὲ πλοῖον μετεστάθησεν εἰς τὴν θέσιν φορτώσεως τὴν 9ην νυκτερινῆν. Ή φόρτωσις ἤρξατο τὴν δὴν προϊνήν τῆς ἐπομένης 21ῆς Ιουνίου. Ή διπλὴ ἀρτη καὶ σημαντικὴ ἐπιβράδυνσις τῆς ψυμούλησεως τοῦ πλοίου εἰς τὴν θέσιν παραλαβῆς τῶν «μπτώνκερες» καὶ ἀκολούθως εἰς τὴν θέσιν παραλαβῆς τοῦ φορτίου, δὲν ἦτο δινάταν νὰ χαρακτηρισθῇ, ὡς συμπτωματική. Τοῦτο ἀπόδεινεται ἐν τοῦ τρόπῳ, δὲν ὅτι οἱ φορτωταὶ συνέταξαν τὸ «φύλλον χρόνου φορτώσεως», λαβόντες ἄττα ὥραν τον, ὅτι τὸ ἀτμόπλοιον κατέστη ἔτοιμον πρὸς φόρτωσιν μόλις τὴν 9.15' νυκτερινῆν τῆς 21ῆς Ιουνίου. Επειδὴ δὲ κατὰ τὴν ὧραν ἐκείνην δὲν ἤρνατο νὰ χρησιμοποιήσῃ τὸ «ἔτοιμον» αὐτῷ πρὸς φόρτωσιν, τοῦτο ἤρξατο ισχὺν ἀπὸ τῆς προώτης τῆς ἐπομένης καὶ συνεπῶς ὁ χρόνος φορτώσεως θὺ ὑπέλογχετο ἀπὸ τῆς 8ης προϊνῆς τῆς 21ῆς Ιουνίου.

Διὰ τὸν ὑπολογισμὸν τούτου τὸ τέρμα τοῦ ἐπιτρεπομένου χρόνου φορτώσεως μετήγηθη πέραν τοῦ τέλους τῆς ἔβδομάδος ἐκείνης καὶ τὸ ἀτμόπλοιον ἐπεβαύνθη μὲ ἀπαίτησιν «εντίσπατ» δι' 7 ἡμέρας καὶ 4 1/4 ὥρας. Οἱ πλοιοκτῆται ἀνέγνωσαν ως δικαιολογημένον χρόνον ἐπιταχύνσεως τῆς φορτώσεως 4 μόνον ἡμέρας καὶ 10 ὥρας. Ή διευθέτησις τῆς οὕτω προκυψάης διαφορᾶς ἱκολούθησε τὴν δικαστικὴν ὁδόν. Ή «Ἐνωσις Προστασίας τῶν Γερμανῶν Ἐφοπλιστῶν» ἤγιεν ἀγώγην εἰς τὰ δικαστήρια τοῦ Στέττεντον ἐναντίον τοῦ ἐν Λένινγκραδ Οργανισμοῦ «Exportless», ἀλλ' οἱ ἐνάγμενοι ἡμισιβῆται τῶν ἀμοιδότητα τῶν Γερμανικῶν δικαιημάτων, μολονότι ἐίχε συμφωνηθῆν τοῦτο ὅρτων ἐν τῷ ναυλοσυμφώνῳ. Τὸ δικαστήριον ἀπέρριψε τὴν ἔνστασιν τοῦ Σοβιετικοῦ Οργανισμοῦ ἀποφανθέν, ὅτι τὸ δικαίωμα τῶν φορτωτῶν, πρὸς ἀξιόσοντα τὴν εἰς αὐτοὺς καταβολὴν «εντίσπατ» ἐβασίζετο ἐπὶ τῶν δρουν τοῦ ναυλοσυμφώνου καὶ συνέπως ἰσχύνει, ἐν προκειμένῳ, καὶ ὁ ὄρος τοῦ ίδιου ναυλοσυμφώνου περὶ τοῦ τρόπου ἐπιλογῆς τῶν διενέξεων. Τὸ Δικαστήριον, ἐν συνεχείᾳ, δὲν ἀνέγνωσε μὲν ὅτι ἡ ἐπελεύθερη ἐπιβράδυνσις τοῦ νὰ είναι τὸ σάκος ἔτοιμον πρὸς φόρτωσιν, ὀφεῖλετο εἰς ἀμέλειαν τῶν ἀμοιδῶν Οργανισμοῦ τοῦ Λένινγκραδ, ἔκφεν διως, ὅτι τὸ «Σόβτοργκφλοτ» δὲν δινάταν νὰ θεωρηθῇ, διὸ ὁργανισμὸς προστέλλεται τὸν προστάτην τοῦ Νοεμβρίου, διότι ἡλεύθερον νὰ ἀναλάβῃ τὸ πλοῖον τοῦ. Ή ἐπειράται διως ταξίδευσις τῶν ἀναγκώντων ἀπό τοῦ πλοίου προστάτην.

Εἰς τὴν κατὰ ἐγένετον τῆς 8ης προϊνῆς τῆς 21ῆς Ιουνίου,

«Exportless» ἡ ἀποιτικ., καθ' ἦν ὁ Οργανισμὸς «Σόβτοργκφλοτ», καθὼς καὶ πάντες οἱ Σοβιετικοὶ ἐν Ρωσσίᾳ δργανισμοὶ, ἀποτελοῦν ἀνεξάρτητα νομικὰ πρόσωπα καὶ ὅτι οἱ πλοιοκτῆται δύνανται νὰ στραφοῦν κατ' ἔκεινον, οἱ δροῦσι εἶνε ὑπεθύνονται τῆς ἐπιβράδυνσεως. Τὸ «Ἐφετεῖον» διως τοῦ Στέττεντον κατέργησε τὴν πρωτόδικον ἀπόφασιν καὶ κατεδίκασε τοῦ ἐντίσπατος διαφορᾶς τοῦ «εντίσπατ» στηρίζειν τὴν ἀπόφασιν τοῦ εἰσαγγελέα:

α') Ήτο τὸ ἀτμόπλοιον ἔτοιμον πρὸς φόρτωσιν εὐθὺς ἄμα τῇ μετασταθμένει τον, κατὰ τὴν ἔσπεραν τῆς 20ῆς Ιουνίου, εἰς τὴν θέσιν τῆς φορτώσεως, εἰς τρόπον ὥστε νὰ ἦτο δυνατή ἡ κατὰ τὴν στιγμὴν ἐκείνην ἐπίδοσις τῆς εἰδοποίησεως περὶ τοῦ «έτοιμον» διὰ τὴν παραλαβὴν τοῦ φορτίου;

Τὸ «έτοιμον πρὸς φόρτωσιν» ιερίσταται βασίμως, δταν τὸ πλοῖον κατὰ τὴν στιγμὴν στιγμὴν, καθ' ἦν ἀπολογῆσει ὅτι δυνατά ἡ δεκτὴ τὸ φορτίον, εὐρίσκεται εἰς τὴν θέσιν τῆς φορτώσεως ἔτοιμον πρὸς τοῦτο. Οἱ πλοίαρχος διως ἔχει τὸ δικαίωμα νὰ εἰδοποίησῃ, ὅτι τὸ πλοῖον τοῦ εἰσαγγελέα, δταν, κατὰ τὴν ἀνωτέρω ἔννοιαν, ὑπολογίση κατὰ τὴν ἀντιληφτὴν τον, οἵτινοι οἱ σάκος θὰ είναι ἔτοιμον πρὸς φόρτωσιν. Ή ἐμηνεία αὕτη δὲν ἐφίστεται εἰς ἀντίθεσιν οὐδὲ πρὸς αὐτὸν τὸ γράμμα τῶν ἐποκειμένων διατάξεων τοῦ ναυλοσυμφώνου, ὅπερ διμένος πρὸς φόρτωσιν. Τὸ ἀτμόπλοιον είλη περατώσει τὴν 11ην προϊνήν τῆς 20ῆς Ιουνίου τὴν ἀνθράκενσιν τον καὶ ἐπομένως ἡδύνατο τότε ὁ πλοίαρχος νὰ εἰδοποίησῃ, ὅτι τὸ φορτηγὸν ἦτο ἔτοιμον νὰ παραλαβῇ τὸ φορτίον. Ήδύνατο συγχρόνως ν' ἀναμένῃ, λαμβάνοντας ὅψην τοι τοι προστάτην εἰς τὸν προηγμένοντα λιμένα, δτι τὸ δραδεῖτον ἐντὸς τοῦ προηγμένου τῆς 20ῆς Ιουνίου θὰ ἐργαματοποιείτο ἡ φυλλικήσις τοῦ σάκοφους τον ἀπὸ τὴν θέσιν τῶν μπόνκερες εἰς τὴν θέσιν παραλαβῆς τοῦ φορτίου.

Καὶ δ') Πρέπει οἱ φορτωταὶ νὰ φέρουν τὴν εὐθύνην σιαδήποτε ἀμελείας τῆς εἰδοποίησεως τοῦ «Σόβτοργκφλοτ», δσον ἀφορᾶ τὴν μεταβιβάσιν τῆς εἰδοποίησεως περὶ τοῦ «έτοιμον» τοῦ πλοίου πρὸς φόρτωσιν;

Κατὰ τὸν δροῦσι τοῦ ναυλοσυμφώνου, ὀφειλεται τὸ πλοῖον νὰ καταβέσῃ διασάφησην εἰς τὸν προστάτην νὰ εἴται τὸν ἀντιρρόσποιον αὐτῷ, οἵτινες διεισάγουν πρὸς τὸ προσειμένων περιπτώσιν ησαν αἱ ἀντηρεσίαι τοῦ «Σόβτοργκφλοτ», ἐνεργοῦσαι διὰ τὴν «Exportless». Ή εἰδοποίηση, δὲν, ί δοθεῖσαι πρὸς τὸ «Σόβτοργκφλοτ», ἔδει νὰ θεωρηθῇ ἐν ισχύι, ώς ἐὰν ἐπεδύηται κατ' εὐθείαν εἰς τὴν «Exportless», οὐδεμίαν δὲ δινάταν νὰ έχῃ σημασίαν, ἐὰν οἱ δύο οἵτοι Οργανισμοὶ ἀποτελοῦν δύο διάφορα νομικὰ πρόσωπα. Ήτο ἐποχήσωσις τῶν φορτωτῶν νὰ φροντίσουν, πρὼς αἱ πρὸς τὸν ἀντιρρόσποιον τῶν εἰδοποίησεως, περιέχουνται ἀμέλειας εἰς γνῶσην αὐτῶν. Ή πρότιτως ἀμελείας μεταβιβάσεως τῶν ἐναντίον τοῦ «Σόβτοργκφλοτ».

—**Απώλεια χρόνου κατὰ ταξίδιον καὶ ναύλος**

Εἰς τὰ Γερμανικὰ δικαστήρια ἐξεδικώθη τελενταῖος μία ἀπόθετης ἀφορᾶ περιοριστὴν ναῦλον, συνετείη καθιστερήσεως ἐνάρξεως τοῦ ταξιδίου ἐνὸς σάκοφους. Τὸ ἀτμόπλοιον B. ἡταμάζετο ν' ἀποτλενῃ ἐκ τοῦ λιμένος τοῦ Στέττεντον τὴν 6.15' μ. μ. δρου τῆς 10ης Νοεμβρίου, διότι περιπλάκη ἡ ἵλιξ τον εἰς τὴν «Exportless», οὐδεμίαν δὲ δινάταν νὰ έχῃ σημασίαν, ἐὰν οἱ δύο οἵτοι Οργανισμοὶ ἀποτελοῦν δύο διάφορα νομικὰ πρόσωπα. Ήτο ἐποχήσωσις τῶν φορτωτῶν νὰ φροντίσουν, πρὼς αἱ πρὸς τὸν ἀντιρρόσποιον τῶν εἰδοποίησεως, περιέχουνται ἀμέλειας εἰς γνῶσην αὐτῶν. Ή πρότιτως ἀμελείας μεταβιβάσεως τῶν ἐναντίον τοῦ Νοεμβρίου, δτε πλέον τὸ σάκοφος ἦτο ἐλεύθερον νὰ ἀναλάβῃ τὸ πλοῖον τοῦ. Ήτεροπάτει διως τοῦ προστάτην τὸ δικαίωμα εἰς τὸν προστάτην νὰ στραφεῖ.

## METALLA LEYKA KOYZINETΩΝ SYRACUSE

Αἱ ποιότητες τούτων είναι ειδικαὶ ως ἀκολούθως:

**AMERICAN MARINE** Genuine, διὰ ἀτμομηχανὰς μεγάλων καὶ

ταχέων ἀτμοπλοίων ως καὶ Τουρμπίνας

**DIESEL MARINE** Genuine, διὰ μεγάλας καὶ πολυστρόφους πε-

τρελαιομηχανὰς θαλάσσης ἀνθιστάμενον εἰς τὸν μεγάλους δονισμοὺς καὶ πιέσεις.

**GOVERNMENT** Genuine, διὰ μεγάλας καὶ πολυστρόφους πετρε-

λαιομηχανὰς ξηρᾶς, μεγάλα Μοτέρ, Δυναμὸς καὶ μεγάλης ταχύτητος αὐτοκίνητα καὶ ἀεροπλάνα.

Οὐδὲν ἄλλο μέταλλον λευκὸν Κουζινέτων δύναται νὰ παρουσιάσῃ τοι τοι αὐτοκήνη καὶ διάρκειαν καὶ νὰ ἔχει πηγετήση ἀσφαλῶς καὶ ἐπὶ μακρὸν χρόνον Μηχανὰς μεγάλας, πολυστρόφους καὶ μὲ ἴσχυρούς δονισμούς καὶ πιέσεις ὅσον τὰ ἀνωτέρω — τούτων ύπολογιζομένων ἀποβαίνουσι τὰ εὐθηνότερα δλων.

**S Y R A C U S E S M E L T I N G W O R K , B R O O K L Y N U.S.A.**

ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ  
ΚΑΙ ΑΠΟΘΗΚΗ ΕΛΛΑΣΟΣ

N. Θ. KAMMENOΣ

ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΜΙΑΟΥΛΗ & ΝΙΚΗΤΑ 21  
ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ 41-566 ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ



Οι φορτωταί περιέχουν από τὸν ναῦλον, όχι μόνον τὸν ἀπολεμέντα χρόνον διὰ τὰς ἑργασίας ἀπελευθερώσεως τῆς ἔλικος, ἀλλὰ καὶ τὸν χρόνον, διτος ἐμεσολάβησεν απὸ τῆς ἀπάλλαγῆς τῆς ἔλικος μέχρι τῆς ἐνάρξεως τοῦ ταξιδίου, ἀφήσεαν, δηλαδὴ, 10½ ὥρας. Η διαφορὰ ἡσθῆται ἐνόπιον τῶν δικαιοστηρίων, ποὺ τὸν ὄποιον οἱ φορτωταὶ ἀπεστήξαν τὸν ἀπτύληψιν, διτος τὸ σκάφος ἔπειτε ν' ἀποπλεύσῃ, εἰνθὲς ὃς ἀπάλλαγή ἡ ἔλιξ του.

Κατὰ τὴν παράγραφον 12 τῆς φορτωτικῆς, εἰς περίπτωσιν ἀπολεμέντα χρόνον, λόγῳ βλάβης τοῦ σκάφους, συνεπειὰ τῆς ὄποιας παρεκπολέστη ἡ σίνησις τοῦ πλοίου πλέον τὸν 24ώρους ἔπανεν ἡ ἐποχήσιως πρὸς πληρωμὴν ναῦλον διὰ τὸν ἀπόλετος διερχόμενον χρόνον, ἢ τοῦ ἀπὸ τῆς ἐνάρξεως τῆς ἀπολεμένας μέχρι τῆς στηγῆς, καθ' ἣν τὸ ἀπόλετον θὰ ἦτο εἰς τὸν ἀναλάβη τὸν πλοῦν του. Ἐν τῇ προσενήγη ἐποθέσει τὸ ἀπόλετον Β. ἢτο εἰς θέσιν νὰ ταξιδεύσῃ ἀπὸ τῆς θης νυκτερινῆς τῆς 11ης Νοεμβρίου.

Η «Ἐνοικος Προστασίας τῶν Γερμανῶν Ἐφοριαστῶν» ὑπεστήγιεν, διτος ὁ χρόνος, καθ' ὃν ἔνα πλοῖον δύναται ν' ἀποπλεύσῃ ἡ νὰ ἔξαπολονθήσῃ τὸν πλοῦν του, δούζεται μόνον παρὰ τοῦ πλοιάρχου, διτος εἰς τὴν προσενήγην ἐποθέσειν ἔχουν διτος, γάρ της ταύτης τῆς ἀσφαλείας τοῦ πλοίου καὶ τοῦ φορτίου, δὲν ἦδονταν ν' ἀναλάβῃ τὸν εἰδόνην νὰ ἔξινθει ἡπό τοῦ διαβάτου σκότος. Τὸ διαστημήν ἐδέχθη τὸν ἀποτυπωναν ταύτην καὶ ἐπεζέρωσε τοὺς φορτωταὶ νὰ καταβάλοντο εἰς τοὺς πλοιοτήτας τὸ παρ' αὐτῶν περισσόν ποσὸν 137.19 μάρκων διὰ ναῦλον χρόνου καὶ κατανάλωσην γιανθράκος.

## 'Ατυχήματα εἰς 'Ελληνικά πλοῖα

«ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ» (εκ «Σοφία Κωστάλα»): Μετὰ τὴν ἐπέτειον προσεκενῶν ἐποθέσεων εἰς Ἀγίους 40 κατέπλευσεν εἰς Πειραιά πλοῦν καὶ θὰ ἔπειτε ὅριστανάς ἐποθέσεις τὸν ἐπιστραμμένον ζημιῶν τὸν ὑφάλων του. (Άρρ. 14)

«ΕΑΕΝΗ Τ.»: «Οἵοις τίχοιμεν ἀναγράφει καὶ εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχός μας, κατευθυνόμενον κενὸν ἐπι Ρονέν εἰς Ἑμέραν, πρὸς φορτωτον γιανθράκον, ἀπόλεσε τὴν ἔλιξ του καὶ παρέμεινεν ἀσεβέδοντον πλοῖον τοῦ φαραπλοίου Νόρθ Χίτερ. Εἰς βοήθειάν του ἐσπεισαν τὰ φυμονάκα «Σαμόνα» καὶ «Γολιάθ», ἀπινα τὸ αὐτένον ὑγρυνθοβολημένον, τὸ δεύτερον δ' ἔξ αὐτῶν τὸ προσέδεσε καὶ τὸ ἔργον μηδημένον, εἰς τὸ Ρόττερντα, διπον καὶ θὰ τοποθετηθῇ εἰς τὸ πλοῖον νέα ἔλιξ. (Άρρ. 14)

«ΚΛΑΣΣΟΣ»: Απολέσον ἐπι Δοναύρεως διὰ Σύρου προσήρχεν ἔλαφος εἰς τὸ οπόιον τοῦ 'Αγίου Γεωργίου, ἀλλ' ἀνελκυσθὲν ἔξιζολού-

θῆσε τὸ ταξίδιόν του. Εἰς Σύρον ἐπειθεωρήθη τὸ σκάφος καὶ ἔξετέλεσε μηροποιευνάς τινας τὸν μηχανών του. (Άρρ. 14)

«MYRIAM» (Δεξιανένπλοιον): Κατὰ τὴν πλεύσιν τοῦ εἰς Τενερίμπραν πρὸς ἐξαρχότων φορτιού πετρελαιού ἐπέστη διαφόρους ζημιᾶς εἰς τὸ σύστημα τῆς ἀγκυροβολίας του. (Άρρ. 14)

«ΘΕΔΟΛ Π.» (Δεξιανένπλοιον): Μετὰ τὴν ἐκτέλεσιν προσωρινῶν ἐποθεσεων εἰς τὴν Βάρδων ἐφοριασθήσει ησθῆται ιστικόν ἐποχενόν. (Άρρ. 15)

«ΓΕΩΡΓΙΟΣ» (πετρελαιούνητον): Κατευθυνόμενον ἐπι Χαλκίδος εἰς Θεσσαλονίκην μὲ φορτίον 250 τόνων τοιμέντων ἐναντίσης, συνεπειὰ προσχρούνασες ἐπὶ δραζόδουν ὑφάλου, εἰς τὸ σύμπλεγμα τῶν Βοσσίων Σποράδων. Τὸ βριθισθὲν σκάφος ἀνήκει εἰς τὸν ἐπι Σταγαρά, ἱδος 1919. (Άρρ. 15)

«ΙΑΙΣΣΟΣ»: Προσεχόμενον ἐπι Μάλιο κατέπλευσεν εἰς τὴν Κολυγάνην πρὸς ἐπιθεωρησην ἐν δεξιανένη. (Άρρ. 15)

«ΟΡΟΣ ΤΑΥΡΟΣ»: Κατὰ τηλεγράφημα ἐπι Φιλαδελφείας, τὸ φορτηγὸν μας τοῦτο προσήρχεν εἰς τὸν ποταμὸν Delaware, ἀλλ' ἀνειλκύσθη τῇ βοηθείᾳ φυμονάκοι καὶ ἄνεν ζημιῶν. (Άρρ. 15)

«ΤΑΥ-ΓΕΤΟΣ»: Κατέπλευσεν εἰς Αλμπαν τῆς Λιθσταλίας μὲ ὑπερθέμανσιν 70 τ. πλωνεών. Ο ἀρμόδιος ἐπιθεωρητής διέταξε τὴν μεταφοράν τῶν γιανθράκων εἰς έτερον κόπος, ἔχογηγησε δ' εἰς τὸ πλοῖον πιστοποιητικὸν ναυσιπλοίας. Τὸ φορτηγὸν, ἀφοῦ παρέλαβε γεννήματα, ἀπέπλευσε διὰ Πειραιᾶ. (Άρρ. 15)

«ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΟΜΙΚΟΣ»: Εξετέλεσεν εἰς Γέραν προσωρινῶν ἐποκενῶν εἰς τὴν τρόπαια καὶ εἰς δύο βεβλαμμένα προσαρά τὰ ἔλαστα, μεθ' ὃ ἐπιθεωρηθὲν ἔλαβε πιστοποιητικὸν ναυσιπλοίας καὶ ἀνεζώρησε διὰ Θήρα. (Άρρ. 16)

«ΕΛΕΝΗ ΝΙΚΟΛΑΟΥ»: Κατευθυνόμενον ἐπι Ντάρεν εἰς Ρόττερντα μὲ φορτίον Μαντζουριανῶν γιανθράκων, ἥγγισε τὸν ποτιμένα, καθ' ὃν χρόνον ἡγυνθοβολεῖται εἰς Αλγερίον. Δότης ἔξετάσας τὰ πρωναῖα ὑφάλα ἔχηκρισθεσεν, τὸ ἔμφρασθησαν τὰ ἄρα τὸν ποτεργίον τῆς ἔλικος εἰς ἔκτασιν ή νετῶν καὶ θὰ ὑπέστη ἔλαφος τίνας ζημιάς εἰς τὸ πηδάλιον. Ο ἀρμόδιος ἐπιθεωρητής ἔχογηγησε πιστοποιητικὸν ναυσιπλοίας καὶ τὸ σκάφος, ἀφοῦ παρέλαβε ποσότητα μπώνερος ἀνεζώρησε διὰ τὸ προσιμόν του. (Άρρ. 17)

«ΝΗ-Ι-ΟΝ»: Κατέπλευσεν εἰς Nagasaki μὲ ζημιάς εἰς τὰς πομανάς του διὰ τὴν ἐποθεσήν τῶν διπονίων θ' ἀπατηθῆ χρονίσαν διάστημα τριῶν ἡμερῶν. (Άρρ. 17)

«ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΜΙΧΑΛΟΣ»: Ενῷ είναισκετο ἐπ' ἀγκύρα ἀναμένον σειρῶν νὰ τεῦχῃ εἰς θέσιν φορτώσεως εἰς Καντιλλί, πλησίον τοῦ Βενδέρ Ερεγκλί, ἐπέπεσεν ἐπ' αὐτὸν, καθ' ὃν χρόνον ἥργανθοτε, τὸ Τονγκίκον φορτηγὸν «Νερπίτη». Αιμότερος τὰ σκάφη ἐπέστησαν μαρφάς τινας ζημιάς. (Άρρ. 18)

«ΕΡΡΙΚΟΣ» (Πετρελαιούνητον). Κατευθυνόμενον εἰς Θεσσαλονίκην μὲ φορτίον οἴνων εἰς βαρέλια ἔξωπειλε, συνεπειὰ σφροδρᾶς θαλασσοταραχῆς εἰς τὰς ἀστάς τῆς Ἐπανωμῆς. Τὸ σκάφος κατεπλένθη ἀπὸ τὰ εἰσερχόμενα ὑδατα, τὰ δὲ ἐπὶ τοῦ καπαστροφόματός του βαρέλια παρεσφράσθησαν εἰς τὴν θάλασσαν. Εἰς βοήθειάν του ἀπεστάλη ἐπι Θεσσαλονίκης τὸ φυμονάκον «Αλέξος». (Άρρ. 21)

«ΑΡΙΑΔΝΗ»: Επικροτηθὲν εἰς Μοντεβίδεο ἔλαβε πιστοποιητικὸν ναυσιπλοίας καὶ ἀνεζώρησε δι' Ίμπλιζον. (Άρρ. 22)

«ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ»: Πλευρίζον εἰς τὰ ντόπια τῆς Αιγαίου προσέχοντες ἐπὶ τῆς προκυμαίας ἐποστάν ἔλαφος ζημιάς. Τὸ κορπίδωμα οὐδεμίαν βλάβην ὑπέστη. (Άρρ. 23)

**ΔΟΚΙΜΑΣΑΤΕ ΤΑ ΥΦΑΛΟΧΡΩΜΑΤΑ**

**"CAMREX,"**

**ΔΙΑ ΤΑ ΠΛΟΙΑ ΣΑΣ**

**ΔΙΟΤΙ**

**ΚΑΙΤΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΤΕΡΑ, ΕΙΝΕ ΑΝΩΤΕΡΑ ΤΩΝ ΆΛΛΩΝ ΚΑΤΣΚΕΥΑΣΤΩΝ**

**ΧΡΩΜΑΤΑ & ΒΕΡΝΙΚΙΑ ΠΑΝΤΟΣ ΕΙΔΟΥΣ**

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

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

**ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ : "CAMREX,, CARDIFF & SUNDERLAND**

## BITULAC LIMITED

ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΑΙ ΧΡΩΜΑΤΑΝ ΠΑΝΤΟΣ ΕΙΔΟΥΣ

### ΥΦΑΛΟΧΡΩΜΑΤΑ:

ANTICORROSIVE, ANTI FOULING, BOOTTOPPING,

ΧΡΩΜΑΤΑ ΔΙ' ΟΛΑΣ ΤΑΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΑΤΜΟΤΠΛΟΙΩΝ

ΒΕΡΝΙΚΙΑ & ENAMELS

ΕΙΔΙΚΑ ΧΡΩΜΑΤΑ ΔΙΑ BUNKERS, TANKS, BILGES ΚΑΤ.

### ΠΟΙΟΤΗΣ ΑΡΙΣΤΗ - ΤΙΜΑΙ ΛΟΓΙΚΑΙ

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΙ ΕΙΣ ΠΛΕΟΝ ΤΗΝ 100 ΚΥΡΙΟΤΕΡΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ ΤΟΥ ΚΟΣΜΟΥ

ΑΠΟΤΑΝΘΗΤΕ ΕΙΣ ΤΟΥΣ Κ.Κ.

**BITULAC LIMITED**

COLLINGWOOD BUILDINGS  
NEWCASTLE - ON - TYNE

ΤΗΛΕΓΡ. ΔΙΕΥΘ. "BITULAC,

215 DASHWOOD HOUSE  
LONDON E. C. 3

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ:

**ΔΗΜ. ΑΝΤΩΝΑΡΟΠΟΥΛΟΣ**

7, BURY COURT,

LONDON E.C. 3

## Τὸ δεκαπενθήμερον τῆς ναυλαγορᾶς

Σημεία πινά ένθαρρυντικά διεπιστώθησαν κατά τό παρελθόν 15θη-  
μεδον είς τὴν Ναυλαγοράν. Πλὴν τοῦ τομέως τῆς Ἀπο Ἀνατολῆς,  
ὅστις διετορήθη ἐν γαλαρόπτη, τὰ κυριότερα ἀλλὰ κέντρα φορτώσεων,  
οὐδὲ Βόρ. Εἰσηγίζος, τὸ Μόντφεαλ, ἡ Ανατολαία καὶ τὸ Πλέιτ, οχιστοί<sup>1</sup>  
παρέχοντα Ικανήν ἔργασιαν, μὲν ἀμεσον τὴν ἐξ αὐτῆς ἀνακουφιτικὴν  
ἐπιδράσιν εἰς τὴν ἀπορρόφησιν τῆς διαβεσίου χωρητικότητος. Ἐκτὸς  
τὸν ἀθρόον ναυλώσεων ποὺ ἐκλείσθησαν κατά τὴν διάρκειαν τῆς ἡ  
ἔβδομάδος τοῦ 15θημέρου διὰ φορτώσεις ἐξ Ἀγίου Λαυρεντίου— γορ  
οῖς ὄμοις καὶ νὰ συνεχισθούν, λόγῳ τῆς ἐπιφυλακτούτητος τῶν φορτω  
τῶν, μετά τὴν ἀποφασισθείσαν κατά τὸ πέντας αἴθριον τῶν κατιστάτων  
τιμῶν τοῦ σχεδίου— τὸ κυριότερον ἐνδιάμερον συνεκέντρωσε κατά τὸ  
γ' δεκαήμερον τοῦ παρελθόντος μηνὸς ἡ ἀγορὰ τοῦ Πλέιτ. Ήρξισεν  
αὕτη ἀναλαμβάνοντα, μὲ τὴν ἐναρξῖν τῶν φορτώσεων ἀραβοσίτον νί<sup>2</sup>  
ας ἐσοδείας καὶ παρέχουσα συγχρόνως τὴν ἐπίδειξιν τοῦ ζωηροτέρας ἔργασ<sup>3</sup>  
ας. Η βαθμαία ἀλλών τε ἐξάντλησις τῶν Ἐργωταράν τίς γεννιώματα  
ἀποθεμάτων δὲν δήναται παρὰ νὰ προκαλέσῃ ἐντατικὴν τὴν εἰσαγωγὴν  
αὐτῶν κατά τὰς τοὺς προσεργεῖς μῆνας.

'Η έξι Ἀργεντίνης ἔργασια τοσοῦτῷ μᾶλλον ὑπῆρχεν εὐεργετική, διότι δὲν ἀνεψέρετο μόνον εἰς ναυλώσεις ἀποτέλεον ἡμερομηνῶν, ἀλλὰ καὶ εἰς ἔτοιμα πλοῖα, ἀτίνα δημος μετὰ διανεγρείας καὶ μετὰ πάροδου ἀφετοῦ σύροντα, θα δινηθοῦν *v* ἀπαλλαγῶσιν, ἐν τῷ συνωφρῷ τον, τῆς τόσον ἐπιζημίων, ἐπὶ σειράς μηνῶν, διὰ πολλὰ ἐπὶ αὐτῶν, ἀναγκαστικῆς ἀγρίας. Εἶνε χαρακτηριστικὸν, ἐν προκειμένῳ, ὅτι ἑναντίωθη πρὸς ἄμερον σάφεσ οὐ περιβαλλομένον εἰς τὰ Ἀργεντίνια ὑδατα, ἀντὶ τῆς ἔξεντελεστικῆς τιμῆς τῶν σελ. 13)3 διὰ Βόρ. Εἰρηνικῶν. Πάντοις, αἱ ναυλώσεις εἰς Πλέιτ ἐπεξετάμησαν δι' ὅλας τὰς θέσεις μέχρι τοῦ Ιουνίου, μὲ αἰσθητὴν δημος ἔπειταν τῶν τιμῶν διὰ τοὺς ἐκτὸς σχεδίων προσιμούς. Διὰ Καναδῶν ἐπληρώθησαν σελ. 15)6, Ἀπριλίου — Μαΐου.

Δόγμα τῶν εὐνοίκων ἐξ ἄλλου τιμῶν τοῦ Καναδικοῦ σίτου καὶ τῆς εὐχεροῦς ἀπὸν διαθέσεως εἰς τὰς Εὐρωπαῖς ἀγοράς, ἡ ἐφετεινὴ ἐξ Μόντρεαλ ἐργασία ἐλπιδοφόρος ἐμπανιζεται διά τὴν φορτηγὸν γαντζίαν.

Αἱ ἑκάδεις νανολόσεις ὑπῆρχαν κατὰ τὰς ἀρχὰς τοῦ 150τμημένου ἀρκετά ζωηραὶ, ἀναποτεῖσα μόνον, λόγῳ τῆς ἐπειληθείσης ἀπεριτήμησης τῶν νανῶν. 'Ο Βόρ. Εἰρηνικὸς ἄφ' ἔτεσσιν ἐνεψάντες μίαν ἀρκετά καλὴν ἐργασίαν, τόσον διὰ φροντίδα γεννινῶν εἰδῶν καὶ ζώντων πόδες τὴν 'Απο- 'Ανατολὴν καὶ τὴν Αἰθραλίαν εἰς τιμᾶς νανῶν κατ' ἀποκάπην, δύον καὶ διὰ γεννήματα δι' Ἀγγλίαν — Κόντινεντ. 'Εξ Βρεταννικῆς Κολομβίας ἐπληρώθησαν ὅπτο σελ. 19)3 'Ιούνιον καὶ 20)3 Μάϊον (γεννήματα) δι' Ἀγγλίαν. Οἱ λοιποὶ λημένες τῶν Ἕνομένων Πολιτειῶν, πλὴν μᾶς σταθερᾶς πος κινήσεως τῶν φροντόσεων παλαιοσιδίουν δι' ὄλους τοὺς προσφοιμούς ἀρδεμάνιαν ἀλλὰν ἀξιόλογον κίνητον παρουσιάζουσαν. Διὰ πλαισοσιδήρουν ἐπληρώθησαν ἐξ Κόλπου Μεξικοῦ 13)9 ἥσος 14)6 δι' Ἰαπωνίαν καὶ ἐξ Νόρδεργ Ρέιντς σελ. 12)9 ἥσος 13) — δι' Ἀγγλίαν, 13)6 δι' Ἰαπωνίαν καὶ δυολλάφια 3.75 διὰ Γαλάτων φίο, καὶ 4.25 διὰ Γένοβαν — Σαβόνναν. Νανολόσεις τινὲς ἐξεισθησαν καὶ ἐξ Πόρτ Τοδροτούλ (σιτηρά) εἰς τὰ σελ. 21)9 τὸ κονδόρετο δι' Ἀγγλίαν — Κόντινεντ. Λι ζαχάρης τῆς Κούνιας μὲ ἀρκετὴν ἐργασίαν καὶ σταθερᾶς τὰς τιμᾶς τῶν νανῶν εἰς τὰ σελ. 14) — δι' Ἀγγλίαν — Κόντινεντ καὶ 14)6 (μέτρου σκάψη), φροντίσιν 'Ιούνιον.

Αἱ ἐξ Αντραλίας φορτώσεις γεννήματόν ἔπηρζαν τὸ κεφάλεργον στοιχείον ἐργασίας ἐξ ὅλων τῶν πέφαν τοῦ Σουέζ ἔξαγωγικῶν κεντρῶν. Ἡ καλὴ εἰς τὴν σταγούραν θέσις τοῦ Αντραλανοῦ σίτιον ἐπέτρεψε τὴν ναῦλωσιν χωρητικότητος, μὲ ἐλπίδα μετανοοῦς ζωηφότητος εἰς τὸ προστέχει μέλλον, δεδουμένων μάλιστα διτὶ τὸ γένος ποιότηταν εἰς τὸ ἔδυτα τῆς Αντραλίας καὶ τῆς Ἀπο-Ανατολής τοντας, τὸ δινάμενον νὰ παράσῃ ἐγγύτερας ἡμερομηνίας φορτώσεις εἶναι περιωρισμένον. Ἀπὸ Σίδνευ (γεννήματα εἰς ζῆμα) ἐπληρώθησαν δι' Ἀγγλίαν — Κόντινεντ σελ. 249 καὶ ἀπὸ Νότ. Αντραλίαν ἡ Βικτωρίαν 2516, Ἀπόλλυμον — Μάιον, ἀπὸ δὲ τὴν περιοχὴν Βορύλλας (διὰ μεταλλέυματα) σελ. 18)— διὰ Ρόττερνταμ. «Οσον ἀφορᾷ τὸν λημέναν τῆς Ἀπο-Ανατολῆς ἀναγέρεται, διτὶ οἱ φορτωταὶ κτώματα Μαντζούριας ἔχον τελετάτως ἀποστρῆθη ἐξ τῆς ἀγορᾶς, λόγῳ τῆς παρατηρουμένης ἀτητοσίας ἐξ Εὐρώπης. Τοῦτ' αὐτὸν δύναται νὰ λεγθῇ καὶ διὰ τὴν δυνατὴν Σαΐγκον. Ἡ μόνη σχετικὴ κίνησις ἀρεώδης ἀνδραστήν Ἰνδοκίνας διὰ Καναδῶν καὶ Βόρειον Γαλλίαν, διὰ δὲ τὸν τελετάτον αὐτῶν προσομοιῶν ἐπληρώνοντο σελ. 216), μεφός Κεῖτ. Ἡ ἀγόρα τῶν Ἰνδῶν ἐπέδειξ πολάκι τὴν ἐλεύθεριαν εἰς τὴν ναῦλωσιν χωρητικότητος, μολονότι πέπειται ἀπὸ τὰ Ἰταλικὰ «τράμπες», ἄτινα ἐκφορτώνοντα στρατιωτικά εἰδη εἰς τὴν Ἀνατ. Ἀφρικήν, ἀναζητοῦν κατόπιν μιαν ἐργασίαν ἐπιστροφῆς. Τιμαὶ ναῦλων ἀναμέρονται σελ. 25) — εἰς Μαγτούρις (φυστίκια) καὶ 23) — ἐξ Βορύβητος — Καράτοι (λιναρόθροφον) διὰ Μεσσήγειον — Ἀγγλίαν — Κόντινεντ.

Ἡ Μεσόγειος, μὲ σχετικὴν ζωηρότητα διὰ φυσία μεταλλευμάτων ἀπὸ ὅλα σχεδὸν τὰ ἔξαγωγικὰ αὐτῆς κέντρα, ἄλλα μὲ τιμᾶς ἀρχετύ  
χαλαράς, λόγῳ τῆς ἀθύρως προσφερομένης ψωφιτικότητος. Ὁ Δούνα-  
βις μὲ διάγην ἔργασίαν ξινεῖας δί· Ἀνατ. Ἐλλάδα εἰς τὰς λ. στ.  
κατὰ βαγόνιον καὶ μὲ σποραδικὴν τινὰ ζήτησην μικρῶν σκαφῶν διὰ με-  
ταφορὰς ἀραβοσίτων εἰς Ἐλλάδα. Τελευταῖς ἐκλεισθῇ καὶ μία ναῦλο-  
τις μικρῷς Ἐλληνικῷ φορτηγῷ εἰς τὰ σελ. 15) — διὰ Χούδ. Αἱ ζά-  
πλις ζωηρότερα ἐξ Νοτ. Ρωσίας ἔξαγωγαὶ ἐσημείωσαν τὴν ἀρχόντε-  
θον, κατ' εἶδον φορτίων, κίνησην:

**ΓΕΝΝΗΜΑΤΑ:** Οδύσσεια ναύλωσης ἐπλεισθή διὰ τὴν μεταφοράν γεννημάτων εἰς Ἀγγίλιαν — Κόκτινγεν, οὐδὲ καὶ ἕπαρχοι θετική τις πρόβλεψις ἀναμενομένης ἐργασίας διὰ τὸ λιαν προσεχεῖς μέλλον. Λέγεται μόνον, ότι ἡ ἐπετεινή ἑσοδεία γεννημάτων θὰ είνει μὲν ἀρχετά καλῆ καὶ ἔνθαρρουτική, λόγῳ τοῦ ἡπτού κειμένους, ἀλλ᾽ ὅτι τὰ Σοβιέτ δὲν προσέτειναν νά προσοῦν εἰς τινές επιλακούς ἐξαγωγάς, συνεπείρ της κοινούν διεθνῶς καταστάσεως καὶ τοῦ φόβου ἐνδεχομένων ἀποδοτών περιπλοκῶν. Σημαίνει τοῦτο, ότι θὰ κρατήσουν σημαντικά ἀπόθεματα πρὸς κάλυψην τῶν ἑσωτερικῶν ἀναγκῶν των διὰ μαράν περιοδον. Προσιτίθεται ἐν τούτοις, ότι μεγάλη ποσότητες γεννημάτων θὰ φορτωθοῦν ἐπι Μαύρης Θαλάσσης διὰ Σοβιετικούς λιμένας της Ἀπο Ανατολῆς, ἐναντιώθησαν δὲ μάλιστα Ἀγγίλια τινα σκάφη καὶ διὰ τὸ τελευταῖον ἐξ αὐτῶν ἐπληρώθη ναῦλος 1916 δι' ἧς λιμένας Σαραλίν.

**ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΕΣ ΚΑΙ ΑΝΘΡΑΚΙΤΗΣ:** Τό σχέδιον κατωπάτου οφίων διὰ μεταφοράς Ρωσσικοῦ ἀνθρακίτου εἰς Βόρ. Ἀμερικήν ἤτονται ὡς γνωστον, κατώπιν τῆς ἀποδοχῆς μηροπέρων τιμῶν παρ' Ἑλληνικῶν πλοίων. Τὸ Σοβιέτ διὰ νὰ ἐπιτύχῃ τὴν εννοιάς τιμᾶς, ἔλχον ὑποσχεθῆ τοὺς Ἑλλήνας πλοιοτήτας προτίμων εἰς τὰ φυστώσεις, εὐθὺς ὅμως ὡς ἥτοντος τὸ σχέδιον, οἱ Ρώσσοι ἥψετησαν τὴν ἕποσχεσίν τον καὶ ἀπέρριψαν προσφερθέντα Ἑλληνικὰ σκάφη, παρασχόντες τὴν προτίμησίν τον εἰς Ἀγγλικὰ πλοῖα, μᾶλιστα δὲ μὲν φανατισμὸν, ποὺ ἔξε-  
πληξε τὸντος ἐνδιαφερομένους κύκλον. Σημειωτέον ἀζόμη, ὅτι οἱ Ρώσοι ναντίλικα καὶ δι' ἔτερον εἰδὸν φυστῶν προτίμων τὰς ἔνας οηματιας παραγγωρίζοντες τὰς πρὸς ἀπόντις παρασχεθείσας ἐκάστοτε ὑπὸ τῆς Ἑλληνικῆς ναντίλικας ἵπτεσθαι.

**ΜΕΤΑΛΛΕΥΜΑΤΑ:** Ζητούνται σάφει δι' Ιαπωνίαν, μὲ προτίμησιν καὶ ἐδῶ τῶν Ἀγγλικῶν, ἄτινα προσφέρονται μὲ 15), — ἔναντι τῶν Ελληνικῶν, ἄτινα δέχονται 14). Παρὰ δόμις ἀγοραστῶν κυκλοφορεῖ συμβόλαιον δι' 60 — 80.000 τ., ζητεῖται δὲ χωρητικότης διὰ τὴν οργαφὰν 10.000 τ. μηριαῖς εὖς Ἀξονικῆς ἢ Νικολάεφ δι' ἐπλεόντων λιμένας Ἀγγλίας. Τὸ συμβόλαιον τοῦτο φαίνεται διτὶ θὰ καλυφθῇ ἐν τέλει ἑπτὸν τῶν Ρώσσουν τηματικῶς καὶ διτὶ κατ' ἀνάγκην ἡ ἐργασία αὕτη θὰ περιελθῃ εἰς Ἐλληνικὰ σκάφη.

**ΖΑΚΧΑΡΕΙΣ:** Μία διαταγή διά 260.000 χ. π. ἐξ 'Οδησσοῦ δια Περσικὸν κόλπον ἐκαλύψθη παρ' Ἑλληνικοῦ πλοίου κατ' ἀποκοπὴν εἰς τὰς 2900 λίμας κιό, ἵτερα δὲ «φύμα» ἀγοραστῶν ἐξ 'Οδησσοῦ δι· 'Αλεξανδρεῖαν ἐκτείσθη παρ' Ἑλληνικοῦ ἐπίσης σκάφους (7—7500 τ.) τις τρισ. στ. 716.

Τάιμ-τούρτερες ξηλείας: «Εξακολούθων αἱ ἑταῖμ-τούρτερος» ναυλώσεις μικροῦ καὶ μετόπιον μεγέθους Ἐλληνικῶν φορτηγῶν διὰ ταξίδια Βαλτικῆς — Λειψῆς Θαλάσσης, εἰς τιμὴν μικροτέραν τοῦ σχεδίου κατά σελ. 1) — ἔως 113 ἡ καὶ ἐτι πλέον. Οὗτον ἀπ 2900 τ. ἐκλείσθη εἰς τὰς σελ. στ. 525 μηνάως, ἔτερον 4350 τ. εἰς τὰς 582 λίρας, ὅποι εἰς τιμὰς ἀνάλογούσας εἰς ἕκπτοτεν μείζονα τῶν σελ. 113 ἀπὸ τὰ δραῦνα τοῦ σχεδίου.

ΔΙΑ ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΑΣ ΑΓΓΑΙΑΣ — KONTINENT γαλαρά αι διά Μεσόγειον τημά καὶ βελτιωμένα διά τὴν Νότ. Ἀμεριζήν. Οὕτο πληρώνοντας διά Πειραιά 6)3, Ἀλεξανδρείαν 5)9, Βραζιλίαν 8)—Πορτούγαλον 8)3 καὶ Μπρέσος "Άνοιξ 9) —

Τὰ ναυλωθέντα φορτηγά μας

Αι κυριώτεραι γανλόσεις Ἐλληνικῶν ἀπ είνε αι κάτωθι :

—Ἐπ Ρίβερ Πλέιτ (Διὰ φορτία γεννημάτων)

«ΣΥΑΒΔΑ» οχι μια του Σάν Λορέντζο 6000 τ. διù Λός "Αντελες Βαυκούνερ Ρέιντζ 13)3, δέο λιμένας 6 πέννες ξέτρα, α. φ.

«MINA A. КАМПАНН» из Сицилии.

2013), φόρτωσις 'Αποίλιον—Μάδιον.  
«ΚΩΣΤΗΝ» έχει Σύνα Λογότυπο 7500 τ. δι' 'Ελλάδα σελ. 2013, φόρτωσης 'Αποίλιον — Μάδιον.

«ΟΚΕΑΝΙΑ» έξι Σάν Λορέντζο 5500 τ. διά Καναδῶν σελ. 15) 6, α-  
ιρεος φόρτωσης.

«ΠΗΑΕΥΣ» από Νεοτσέα 7200 τ. δι' Αιμέρσαν 17)3, όψην Ρότερνταμ 17)6, άμαρτεύους τοὺς λιμένας 17)9, μὲ όψην φροτώσεως από Μάρ Ντέλ Πλάτας, Μπάχιας Μπλάγκας ή Μπονένος "Άγρες, άμεσος φροτώσεις.

«ΠΟΑΥΚΤΩΡ» ἐξ Σάντα Φὲ 5500 τ. δι' Ἀγγλίαν 193), ἄμεσος

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ ΠΛΟΙΩΝ

# ANGLO-FOREIGN SHIOPWNING AGENCY LTD

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

ΤΗΛ. ΔΙΕΥΘ. ΑΓΟΡΟΝΕΓΚ  
ΔΙΕΥΘΥΝΗΣ: Κ. Α. ΒΟΓΙΑΤΖΟΓΛΟΥ

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

φόρτωσις.

«ΕΠΑΜ. Κ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ» ἐξ Σάντα Λορέντζο 5500 τ. δι' 'Αγγλίαν 18)—, ἀ. φ.

«ΟΡΟΣ ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ» ἐξ Σάντα Λορέντζο 5500 τ. δι' 'Αγγλίαν 18)—, Μαΐου 11—18.

«ΔΗΜ. Ν. ΒΟΓΙΑΤΖΙΔΗΣ» ἐξ Σάντα Λορέντζο 5500 τ. δι' 'Αγγλίαν 18)—, ἀ. φ.

«ΠΟΣΕΙΔΩΝ» ἐξ Σάντα Λορέντζο 5500 τ. δι' 'Αγγλίαν 18)—, ἀ. φ.

«ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΣΤΑΘΑΤΟΣ» ἐξ Σάντα Λορέντζο 5500 τ. δι' 'Αγγλίαν 18)—, Ιουνίου 1—20.

«ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ» ἐξ Σάντα Λορέντζο 5500 τ. δι' 'Αγγλίαν 18)—, Μαΐου 20—Ιουνίου 10.

«ΕΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ» δηλ. ἄνω τοῦ Σάντα Λορέντζο 7000 διὰ Λός 'Αντζελες —Βαγκούθερ ρόδος 13(4)½, Μαΐου 11—15.

### —'Εξ 'Αγγλίας ἡ Κόντινεντ (Διὰ γαιάνθρακας)

«ΚΥΜΑ» ἐξ Ουαλλίας 6000 τ. διὰ Μπορένος "Αὔρες, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΑΡΕΘΟΥΣΑ» ἐξ Κάρδιφ — Μπάρρο 5000 τ. διὰ Ροζάριο 9(3), καντοέλλο 4 Μαΐου.

«ΑΡΓΕΝΤΙΝΑ» ἐξ "Εμδεν 6000 τ. διὰ Σάντος 8(9), ἀμεσος φόρτωσις.

«ΔΕΛΦΟΙ» ἐξ "Ιμπιγχαν 6500 τ. διὰ Μοντεβίδεο 7(9), Μαΐου 2.

«ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ» ἐξ Νιούπορτ 6200 τ. διὰ Μπουρένος "Αὔρες 9)—, Μαΐου 4.

«ΜΙΧΑΛΙΟΣ» ἐξ Μπάρρο 5000 τ. διὰ Μπ. "Αὔρες 9)—, ἀ. φ.

«ΔΕΛΦΙΝ» ἐξ Κάρδιφ, Μπάρρο ἡ Νιούπορτ 5800 τ. δι' 'Αλεξάνδρειαν 5(9), καντοέλλο 4 Μαΐου.

«ΑΔΑΜΑΣ» ἐξ Ουαλλίας 6000 τ. διὰ Μπορένος "Αὔρες 9)—, Μαΐου 4—11.

«ΠΑΝΤΕΛΗΣ» ἐξ "Εμδεν 5000 τ. διὰ Σάντα Φέ 9(7)½, φόρτωσις 31—31 Μαΐου.

«ΘΕΤΙΣ Α.» ἐξ "Εμδεν 6500 διὰ Καλάμας — Πειραιά 8(3), ἀ. φ.

«ΤΣΙΡΟΠΙΝΑΣ» ἐξ Νόρντεγχαν 6000 τ. κώδ. διὰ Gefle 6(3), Μαΐου 15—30.

### —'Εκ Μεσογείου

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ἀπὸ ἐξ Θήρας 138.000 κ. π. Θηραϊκῆς γῆς διὰ Λονδίνον (Private terms), ἀμεσος φόρτωσις.

ΑΤΜΟΠΑΙΟΝ (Ελληνικόν) ἐξ Θήρας 128.000 κ. π. Θηραϊκῆς γῆς διὰ Gulhang (Private terms), φόρτωσις Μαΐου.

«ΕΛΕΝΗΣ» ἐξ 'Αλεξανδρείας 480.000 κ. π. βαμβακοσπόρου διὰ Χούλι 8)— τοὺς 60 κ. π. ἀμεσος φόρτωσις.

«ΕΡΗΝΟΥΛΑ» ἐξ Χούλιας 4500 τ. μεταλλεύματος δι' 'Αμστερνταμ 5(3), ἀμεσος φόρτωσις.

«ΜΑΡΗ ΧΑΝΔΡΗ» ἐξ Κέρδου 4000 τ. μεταλλεύματος δι' 'Αμβέρσαν 8(3), ἀμεσος φόρτωσις.

«ΜΑΤΘΑΙΟΣ» ἀπὸ Σούσα 4000 τ. φωσφάτων διὰ Μπρίστολ Τούνελ 9(6), μὲ 3 φορτωτικά, Μαΐου 1—15.

«ΙΑΚΩΒΟΣ» ἀπὸ Σούσα 3700 τ. φωσφάτων διὰ Ρούνεν 29.25 φορτ., Μαΐου 1—15.

«ΟΜΟΝΟΙΑ» ἐξ Σερίφου 6000 τ. μεταλλεύματος διὰ Ρόττερνταμ 5(9), ἀ. φ.

«ΣΠΙΚ. ΝΟΜΙΚΟΣ» ἐξ Σπαλάτου 1000 τ. ταμέντων διὰ Κύπρου 6(6), ἀ. φ.

«ΚΑΘΑΡΙΩΤΙΣΣΑ» ἐξ Λισσαβώνος 3500 τ. φορτίου διὰ Χούλι 5(9) foit and stowed, μὲ 8 πέννας ἐκφορτικά, Μάιον.

«ΦΑΩΡΑ ΝΟΜΙΚΟΥ» ἐξ Βαρκελόνης 3000 τ. ποτάσσης δι' 'Αμβέρσαν 5(6), ἀ. φ.

«ΑΣΗΜ. ΜΙΠΑ·Ι·ΚΑ» ἐξ Κέρδου 1800 τ. μεταλλεύματος διὰ Φιούμε — Τεργέστην 8(10)½, συνήθεις όρους, Μάιον.

«ΑΙΓΑΙΟΝ» ἐξ Μπόνας — Άλγεριον 2700 τ. παλαιοσιδήρων διὰ Χούλι 8)—, φίο ἀ. φ.

«ΣΠΙΚ. ΜΙΠΑ·Ι·ΚΑ» ἐξ Κέρδου 2700 τ. μεταλλεύματος διὰ Φιούμε — Τεργέστην 8(10)½, συνήθεις όρους, ἀ. φ.

«ΜΑΝΟΥΛΑ» ἀπὸ Σούσα 2800—2900 τ. φωσφάτων διὰ Νάντην 28 φορτ. ἀμ. φόρτ.

### —'Εκ λιμένων Μαύρης Θαλάσσης

«ΝΙΚΟΛΑΟΣ Γ. ΚΟΥΑΟΥΚΟΥΝΤΗΣ» ἐξ 'Οδησσοῦ 260.000 κ. π. ζαχαρίεως διὰ Περσικὸν Κόλπον ἡ. στ. 2900 φίο. φόρτωσις 10—25 Μαΐου.

«ΑΡΙΣΤ. Α. ΓΟΥΑΛΑΝΔΡΗΣ» ἐξ Μαριουπόλεως 6500 τ. ἀνθρακίτων διὰ Νόρδερν Ρέιντζ 11(3), Μάιον.

«ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ» ἐξ Μαριουπόλεως 7000 τ. ἀνθρακίτων διὰ Νόρδερν Ρέιντζ 11(3), φόρτωσις Μάιον.

«ΜΑΡΟΥΣΙΩ ΛΟΓΟΘΕΤΗ» ἐξ Μαριουπόλεως 6800 τ. ἀνθρακίτων διὰ Νόρδερν Ρέιντζ 11(3), Μάιον.

«ΟΡΟΣ ΟΣΣΑ» ἐξ Νιζούλιέρ 8000 τ. μεταλλεύματος σιδήρου δι' Ιαπωνίαν 14(6), φόρτωσις 12—22 Μαΐου.

«Κ. ΚΤΙΣΤΑΚΗΣ» ἐξ 'Οδησσοῦ 7000 τ. ζαχαρίεως δι' 'Αλεξάνδρειαν 7(6), Μαΐου 20—30.

### —'Εκ τοῦ Δουνάβεως

«ΙΩΑΝΝΑ» ἐξ Δουνάβεως 1600 τ. ἀραβοσίτου διὰ Στράτια, Μεσολόγγη καὶ Πορθετζαν 9)— νέτ, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΦΩΦΦ ΜΑΚΡΗ» ἐξ Δουνάβεως 1300 τ. ἀραβοσίτου διὰ τοις 9 ἡ τέσσαρας λιμένας Δυτ. 'Ελλάδος 10(6), μὲ 3(4) πέννας στιβαρικά, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΔΗΜ. ΝΟΜΙΚΟΣ» ἐξ Δουνάβεως 120 βαγ. ξυλείας δι' 'Αν. 'Ε-

λάδα, ἡ. στ. 6, ἀ. φ.

«ΕΛΠΙΣ» ἐξ Δουνάβεως 2250 τ. γεννημάτων διὰ Χούλι 15)—, Μάιον.

«ΜΑΡΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ» ἐξ Κονσταντζῆς (ζῆνα) διὰ Πιεραιᾶ ἡ. στ. 220 φίο, ἀμ. φόρτ.

### —'Εκ τῆς 'Απω 'Ανατολῆς

«ΗΦΑΙΣΤΟΣ» ἀπὸ Καράτσι 6000 τ. ἀλατος διὰ Καλκούταν 6 φορτίας, καντοέλλο 10 Μαΐου.

«ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ» ἐξ Νοτιού Αστραφαίας ἡ Βιζτοφίας 6200 τ. γεννημάτων (ζῆνα) δι' 'Αγγλίαν — Κόντινεντ σελ. 25(6), ἐνν. εἰς σάνκους 28)—, μὲ ὄψιν φορτίσεως ἀπὸ Σίδενην ἡ Δυτική Αστραφαία (τιμὴ σηρδείου). Εάντι έκφραστοις εἰς 'Ελλάδα σελ. 2(6) θέτηα, φόρτωσις 5—20 Μαΐου.

### —'Εκ παντοίων ἄλλων ἀγορῶν

«ΟΡΟΣ ΠΕΡΑ» ἐξ Μόντρεαλ, Γκαμίπεκ ἡ Σορὲλ 33.000 κονδύλων στίτων δι' 'Ελλάδα 2(6) τὸ κονδύλον, φόρτωσις 9—20 Μαΐου.

«ΡΟΚΟΣ» ἐξ Νέας Καληδονίας 9500 τ. μεταλλεύματος χρωμάτων διὰ Βατιμόρη — Νέαν Υόρκην 26)— ἐνν. εἰς λιμένα, 27)— δύο λιμένας φόρτωσις 20 Ιουνίου 10ος 10 Ιουνίου.

«ΠΗΝΕΑΟΠΗ» ἐξ τριῶν λιμένων Κούβας 9000 τ. ζαχαρίεως διὰ Λονδίνον, Λίβερπολή, Γκρινόν, 'Αμερίσαν, Ρόττερνταμ ἡ "Αμστερνταμ 14)—, φόρτωσις 15—31 Μαΐου.

«ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΥ» ἐξ Κούβας 7000 τ. ζαχαρίεως δι' ώρισμένους λιμένας 'Αγγλίας 14)—, φόρτωσις 1—15 Μαΐου.

«ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΥΡΙΑΚΙΔΗΣ» ἐξ τριῶν λιμένων Κούβας 7000 τ. ζαχαρίεως διὰ Λονδίνον, Λίβερπολή, Γκρινόν, 'Αμερίσαν, Ρόττερνταμ 14)— φόρτωσις 8—22 Μαΐου.

«ΖΑΝΝΕΣ ΓΟΥΝΑΡΗΣ» ἐξ Μοδήμανος 6500 τ. ἀπατή διὰ Δυτ. Ιταλίαν 9(9), ἀλέσος φόρτωσις.

«ΑΓ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ» (Παντελ.) ἐξ Ζογγουνδάκ 7000 τ. γωνιθαρίων διὰ Λονδίνον, Λίβερπολή, Γκρινόν, 'Αμερίσαν, Ρόττερνταμ 14)— φόρτωσις 1—31 Μαΐου.

«ΙΑΚΩΒΟΣ» ἀπὸ 1—3 θέσεις Σούνδας 1200 στάνταρτς ξύλειας δι' 1 έως 3 λιμένας 'Ελλάδος 42)— βάσιν, συνήθεις όρους, Ιούνιον.

### —Ναυλώσεις τάνκερς

«ΦΟΙΝΙΞ» ἐξ Κονσταντζῆς 7000 τ. πετρελαίου διὰ Βορδό—Νάντην 13(7)½, φόρτωσις Μάιον.

«ΙΩΣΗΦΦΟΓΛΟΥ» ἐξ Κονσταντζῆς 6200 τ. πετρελαίου διὰ Δετικήν Ιταλίαν 9)—, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΜΥΡΙΑΜ» ἐξ Κονσταντζῆς 10.000 τ. πετρελαίου δι' 'Αμβούργον, ἐξ δύο 7000 τ. εἰς τὰ 12(9) καὶ 3000 τ. εἰς τὰ 13)—, ἀμεσος φόρτωσις.

### —Τάῦμ-τσάρτερες

«ΝΑΥΤΙΑΟΣ» 5150 τ. φορτίου ἐξ Ζογγουνδάκ (γωνιάνθρακας) διὰ Δυτ. Ιταλίαν, δύο 10ος τίσσαρα ταξίδια, ἡ. στ. 550 φίο κατὰ ταξίδιον.

«ΣΟΥΝΙΟΝ» 5140 τ. φορτίου τάῦμ-τσάρτερος εἰς ταξίδια Βαλτικής — Λευκής Θαλάσσης (Ξυλείαν) διὰ 4 έως 6 μῆνας, ἡ. στ. 710 φίο, μητιάως, ἔναρξης Μάιον.

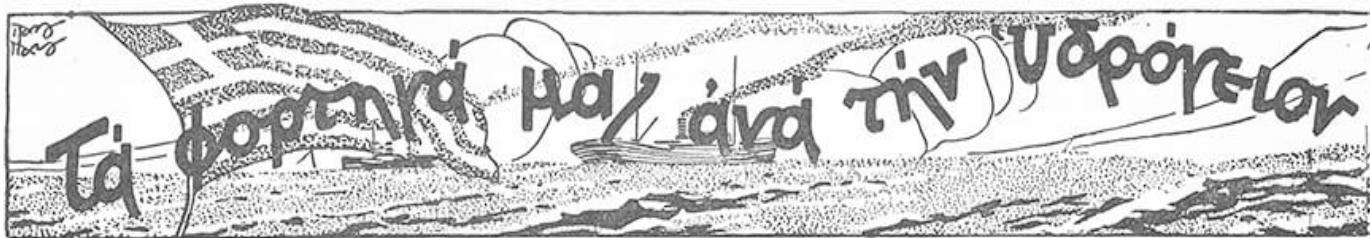
«ΣΗΣΝΟΣ» (εκ Καμπα) 3420 τ. φορτίου, τάῦμ-τσάρτερος εἰς ταξίδια Βαλτικής — Λευκής Θαλάσσης 3 έως 5 μῆνας, ἡ. στ. 665 μητιάως, πλαρδός 9—23 Μαΐου εἰς ἐνν. λιμένα τῆς 'Ανατολικῆς 'Αγγλίας.

«ΔΙΡΦΥΣ» 5900 τ. φορτ., τάῦμ-τσάρτερος εἰς ταξίδια Βαλτικής — Λευκής Θαλάσσης 3 έως 5 μῆνας, ἡ. στ. 675 μητιάως, Μάιον.

«ΜΑΤΘΑΙΟΣ» 4800 φορτίου, τάῦμ-τσάρτερος εἰς ταξίδια Βαλτικής — Λευκής Θαλάσσης 4 έως 6 μῆνας, ἡ. στ. 682 μητιάως, Ιούνιον.

«ΚΑΘΑΡΙΩΤΙΣΣΑ» 3500 τ. φορτίου, τάῦμ-τσάρτερος εἰς ταξίδια Βαλτικής — Λευκής Θαλάσσης 4 έως 5 μῆνας, ἡ. στ. 525 μητιάως, Ιούνιον..





## ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ

## ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ

Έτος  
ναυπ.Τόν.  
γκρ.

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυπ.	Τόν. γκρ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
'Αγαλλιανή	Θ. Επιφανιάδη	11	1656	έφθ. Χαλκίδα 27 'Απρ. άργει Χίον ἀπό 31 Δεκ.
'Άγιοι Βίκτωρες	Κ. Καρούση	95	1580	έφθ. Ρόττερνταμ 17 'Απρ.
'Άγιος Βλάσσος	'Ιω. Δ. Χανδρή	14	4297	άργει Πειραιά ἀπό 17 Δεκ.
'Άγιος Γεώργιος	νιοί Δημ. Πανταλέοντος	11	4248	διηλήθευ Τίβραλτάρ 18 'Απρ. ἐξ Σερβίας διά Γάνδην
'Άγιος Γεώργιος	Α. Γ. Βλασπονόλου	12	3283	έφθ. Πειραιά 5 'Απρ.
'Άγια Βαρθάρα	Λ. Λογοθέτη — Μ. Φακῆ	13	4572	άνερ. Γδίνια 23 'Απρ. διά Μπ. "Ανδρες
'Άγια Θαλασσινή	Λ. Κεράνη	11	3809	διηλήθευ Τέιμπλ. Μπαΐη 21 'Απρ. διά Φρήνιαντ
'Άγια Μαρίνα	έτ. «Κάσσος»	12	415!	άνερ. Έμδεν 21 'Απρ. διά Βενετίαν
'Άγιος Μάρκος	Γ. Τερλίβα	19	4514	άνερ. Πειραιά 26 'Απρ. διά Ρουμανίαν
'Άγιος Νικόλαος	Εύγγ. Νομικού	99	1106	άνερ. Γλασούβην 10 'Απρ. διά Μοντεβίδεο
'Άγιος Νικόλαος	άδ. Χατζηπατέρα	15	3687	άργει Πειραιά ἀπό 20 Δεκ.
'Άγιος Σπυρίδων	'Ηλ. 'Αγγελή	89	1476	άνερ. Πειραιά ἀπό 26 'Απρ. διά Ροσσιάν
'Άγγελική	Γ. Γεωργαντή	99	3240	άργει Πειραιά ἀπό 15 Ιαν. 1934
'Άγγελος Λ.	Ε. Σκαρβέλη	04	3667	άργει Πειραιά ἀπό 17 Ιαν.
'Άδαμ. Γεωργαντής	άδελφ. Γεωργαντή	16	3443	έφθ. Πόρτο Μάργεζα 19 'Απρ. καὶ Σεπτέμβριο 24
'Άδαμ. I. Πειθῆς	άδελφ. I. Πειθῆ καὶ Σία	08	4537	άνερ. Κοϊλοτάμ 13 'Απρ. διά Βίλμαγκτων
'Άδελφότης	άδ. Καρρά	17	5838	άργει Πειραιά ἀπό 2 Φεβρ.
'Άθανάσιος	N. Λυκιαρδοπούλου	07	4295	άνερ. Ζουγκουλάδας 20 'Απρ., Χίον 27 διά P. 'Ιανέριον
Άιας	άδ. Πατέρα	15	4729	έφθ. Σουνές 9 'Απριλ.
Άιγαί	Δημ. Β. Μανωλάς	96	1406	διηλήθευ Σαμπλάχ 6 'Απρ. διά Γιοζοζάμαν
Άιγαίον	'Ετ. «Άιγαίον» A. E.	19	5285	άνερ. Πειραιά 20 'Απρ. διά Μπόναν
Άιγαίον	Πελοποννησίου Σκοτιβάνου	12	1735	έφθ. 'Αρντόδοσσαν 16 'Απρ.
Άιγευς	άδ. Πατέρα	17	3792	έφθ. Βοστόνην 12 'Απριλ.
Άικαταρείνη	άδ. Γεωργαντή	13	4929	έφθ. Πειραιά 17 'Απρ.
Άικαταρείνη T.	Δ. Τερλάσου	17	2719	έφθ. Καλάμας 26 'Απρ.
Άικατ. Κουμαντάρου	άδ. Σ. Κουμαντάρου	17	7777	διηλήθευ Πόρτο Νατάλ 4 'Απρ. δι' 'Ελλάδα
Άικατ. Νικολάου	N. Νικολάου	17	5177	άνερ. Χουνέλων 8 'Απρ. διά Ρόττερνταμ, έφθ. 17
Άιμιλιος	Στεριώτη καὶ Σία	98	3691	άνερ. Κονανάτα 10 'Απρ. διά Πόρτο Νατάλ.
Άινος	A. Λούζη	10	3554	εἰς Μογκαντίσιο 25 'Απρ.
"Άις Γιώργης	άδ. Γ. Στγάλα	08	2098	έφθ. Αιθέροντον 20 'Απρ.
Άδαμας	Μιχ. Λαμπού	18	4144	διηλήθευ Λιβριδίαν 15 'Απρ. διά Τέιμπλ. Μπαΐη
Άκτη	έτ. «Κάσσος» A.E.	20	4261	άνερ. Νόρντεγκαμ 18 'Απρ. διά Ρίον 'Ιανέριον
Άλεξάνδρα	K. Καρρά	13	4355	έφθ. Νεκοτσά 5 'Απρ.
Άλλεξανδρος	M. A. Ταχμιντζῆ	06	4343	έφθ. Σάν ν Νικολάς 18 'Απρ..
Άλικη	N. Γ. Λιβανοῦ	17	5140	άνερ. Τόνιδα 18 'Απρ. διά Βρέστην
Άλκιμος	Σκριβάνου — Ραυτοπούλου	20	2003	διηλήθευ Νταζάρ 21 'Απρ. διά Κρήτην
Άλφειδς	Σ. Λιβανοῦ	20	5116	άνερ. Πειραιά 22 'Απρ. διά Γαλλίαν
Άναστασία	P. Πρωτοπαπᾶ	05	2883	άργει Πειραιά ἀπό 15 Δεκ.
Άναστ. Πατέρας	Δ. Πατέρα	14	3382	έφθ. Μόζι 13 'Απρ.
Άνδρεας	«Ιόνιον» A. E.	19	4763	άνερ. Μπάρον 20 'Απρ. διά Μπ. "Ανδρες
Άνδριώτης	N. Κυδωνιέων	12	4393	άργει Βίλλαν Κ) τούσιον ἀπό 7 Φεβρ.
Άννα	N. Λυκιαρδοπούλου	19	5173	διηλήθευ Πόρτο Νατάλ 24 'Απρ. διά Κόντινεντ
Άννα Βούλγαρη	Χαρ. Θ. Βούλγαρη	12	4603	άνερ. 'Υμουντίνεν 22 'Απρ. διά Δάντσιγκ, έφθ. 25
Άννα N. Γουλανδρή	άδ. Γουλανδρή	21	4358	έφθ. Σαδόνναν 8 'Απρ.
Άννα Μαζαράκη	άδ. Μαζαράκη	13	5411	έφθ. Φουζάκ 11 'Απρ.
Άννα Σταθάτου	έτ. Σταθάτου	18	5685	άνερ. Θεσσαλονίκην 29 'Απρ. διά Τόννερ Τσάρφεντ
Άννα T.	Δ. Τεργιάζου	06	2728	έφθ. Βεγγάζη 23 'Απρ.
Άνθιμη Ν. Μιχάλου	K. Μιχάλου	05	3298	άργει Πειραιά ἀπό 15 Ιαν. 1934
Άντωνιος	A. Γεωργαντή	83	1187	άργει Πειραιά ἀπό 5 Μαρτ.
Άντωνιος Βροντίσης	I. Βροντίση	04	2690	έφθ. Σάντος 16 'Απρ.
Άντωνιος Γ. Λεμός	S. καὶ Π. Λεμού	11	4410	έφθ. Βενδέρ Έρεγκλ 16 'Απρ.
Άντωνης Μίχαλος	K. Μιχάλου	01	3511	άργει Πειραιά ἀπό 16 Ιαν.
Άντωνης Γεωργαντής	Γ. Γεωργαντή	15	3557	έφθ. Μπάρον 6 'Απρ.
Άντωνιος Σταθάτος	έτ. Δ. Α. Σταθάτου	20	3836	διηλήθευ Περιή 22 'Απρ. δι' Ιαπωνίαν
Άξιος	S. Λιβανοῦ	19	5289	διηλήθευ Κωνίν 19 'Απρ., Σονές 24 διά Βασσόρων
Άργειντίνα	S. Βαλμά	05	3607	έφθ. 'Εμδεν 19 'Απρ.
Άργολικός	'Αντ. Ρούσσον	12	4248	έφθ. Αιμέρον 20 'Απρ.
Άρέθουσα	Μαρη̄ Ήπειρού	21	4786	άνερ. Μπέλφαστ 23 'Απρ. διά Κάρδιφ
Άριάδην	N. Καμπούνη	11	3693	έφθ. Ιμπίζον 22 'Απρ.
Άριάδην Παντελή	I. Νικηφόρου—E. Λαμπού	12	4745	διηλήθευ Ντόβερ 24 'Απρ. διά Στέττιν
Άριστ. Λ. Γουλανδρής	έτ. «Μαρμαρά»	10	4445	άργει Πειραιά ἀπό 29 Μαρτ.
Άρτεμις Πήγτα	E. Γουλανδρή	05	3470	άργει Χίον ἀπό 15 Ιαν.
Άρχαγγελος	Ηήτα	06	1433	διηλήθευ Κόρφαλ 14 'Απρ. διά Χιλήν
Άρχων	άδ. Λιβανοῦ	17	4349	έφθ. Πειραιά 28 'Απρ.
Άσομίνα Μπάτικα	Κωστή Λαμπού	21	1364	έφθ. Πειραιά 19 'Απρ.
Άσπασια	P. Μπάκα	95	1344	έφθ. Ρίον 'Ιανέριον 20 'Απρ.
Άστερια	I. Γαλάκη	14	4211	άνερ. Πειραιά 30 'Απρ. διά Ζουγκουλάδας
Άστήρ	I. Α. Ταχμιντζῆ	04	3313	έφθ. Μασσαλίαν 22 'Απρ. καὶ Πόρτο Βάντο 26
Άτλαντικός	Θεμ. Σταφυλοπάτη	96	1335	διηλήθευ Σονές 22 'Απρ. διά Πειραιά, έφθ. 28
Άτλας (τάνκερ)	έτ. «Άτλαντικός» A.E.	19	5446	διηλήθευ Βατούμι 18 'Απρ.
Άττικός	«Τρανσπετρόλ» A.E.	09	4009	έφθ. Ροζάριο 19 'Απρ. διά Μαδέρας
Άύρα	A. Λούζη	06	1078	άνερ. Γδίνια 10 'Απρ.
Άφρόδεσσα	I. Χαδούλη — M. Σιτινά	12	4652	άνερ. Γδίνια 10 'Απρ. διά Γιβραλτάρ 23 δι' 'Αλεξάνδρειαν
	'Αδ. Κιρτάτα	05	2485	

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυ.	Τόν. γκρ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Βαρθάρα .....	'Αθ. Ζωϊοπόλου .....	10	1354	εφθ. Κάμπο Ντέ Γκάτα 11 'Απρ. ανεγ. Ροζάριο 8 'Απρ. διά Νταζάρ
Βασ. Δεστούνης .....	Π. Β. Δεστούνη .....	12	3299	άργει Πειραιᾶ ἀπό 4 'Ιαν.
Βασ. Α. Πολέμης .....	Για. Γκούμα .....	07	3429	άνεγ. Χούστον 22 'Απρ. διά Δ. Ιταλίαν
Βάσος (τάνκερ) .....	'Ιω. Δ. Χανδρή .....	12	4733	άνεγ. 'Αμβέρσα 11 'Απρ., Γιβραλτάρ 19 διά Ηάτρας, ἔφθ. 26
Βέλγιον .....	«Ελληνική» Α. Ε. ....	19	2844	εφθ. Σουέζ 19 'Απρ.
Βικτωρία .....	'Αντ. Παπαδάκη .....	00	2345	διηγήθε Κέϋπ Τάουν 12 'Απρ. διά Βορδώ
Βιολαντώ Ν. Γουλανδρῆ .....	άδ. Γουλανδρῆ .....	19	3598	εις Μογκαντίτο 20 'Απρ.
Βιργινία .....	'Αντ. Παπαδάκη .....	17	1918	άνεγ. Φιλαδέλφειαν 16 'Απρ. καὶ Νόρφολκ 18 διά Ηεραναπούντο
Βιργινία Νικολάου .....	Ν. Νικολάου .....	20	5388	έφθ. Γένοβαν 19 'Απρ.
Βιργινία Σ. .....	Z. Σαμοθράκη .....	05	3885	εἰς Ρουέν Μεσονομάση «ΣΗΣΝΟΣ» (;
Βιτσέντσια .....	'Αντ. Παπαδάκη .....	19	1986	έφθ. Νεάπολιν 18 'Απρ.
Βόλγας .....	Παπαδημητρίου .....	92	2505	διηγήθε Γιβραλτάρ 22 'Απρ. δι' Ιταλίαν
Βόρις .....	έτ. «Βλάσσος» .....	17	5166	άργει Πειραιᾶ ἀπό 9 Νοεμ. 1935
Βύρων .....	'Εθνικής .....	14	9272	
Γαλαξίας .....	Μάρκου Λύρα .....	18	4393	άργει Μοντεβίδεο ἀπό 5 Μαρτ.
Γαρδελάκι .....	Ε. Θεοφιλάτου .....	88	2282	άργει Πειραιᾶ ἀπό 9 Ιουλ. 1934
Γαρουφαλιά .....	Σπυρ. Λαμπού .....	14	4708	έφθ. Βύλλαν Κ) τούσιον 12 'Απρ.
Γερμανία .....	έτ. «Ελληνική» Α.Ε. ....	09	1977	άνεγ. Πειραιᾶ 26 'Απρ. δι' 'Αμβέρσαν
Γεώργιος .....	Ν. Λαγούνη .....	10	2216	διηγήθε Γιβραλτάρ 14 'Απρ., Ντόβερ 23 διά King's Lynn
Γεώργιος Γ. .....	Δ. Δάμπαση .....	18	4289	έφθ. Μοντεβίδεο 20 'Απρ.
Γεώργιος Π. .....	Θ. 'Επιφανιάδη .....	03	4052	άργει Πειραιᾶ ἀπό 27 'Οκτ. 1930
Γεώργ. Κυριακίδης .....	Ν. Γ. Κυριακίδη .....	11	4201	έφθ. Ρ. Ιανείφον 12 'Απρ.
Γεώργ. Μάντακας .....	Β. Γ. Μάντακα .....	21	3246	διηγήθε Γιβραλτάρ 21 'Απρ. διά Halvik
Γεώργ. Μ. Έμπειρικός .....	Σ. Γ. Έμπειρικού .....	21	5728	έφθ. Γράσσον 23 'Απρ.
Γεώργ. Μ. Λιθανδρός .....	άδ. Λιθανοῦ .....	28	3831	έφθ. Μ.π. "Αύρες 12 'Απρ.
Γεώργ. Νικολάου .....	Ν. Νικολάου καὶ Σία .....	30	4108	άνεγ. Ρίον Ιανείφον 22 'Απρ. διά Κοέβαν
Γιάννης .....	Γ. Ανδρέου κ.λ.π. ....	05	4391	έφθ. Πειραιᾶ 23 'Απρ.
Γιαν. Γούναρης .....	Γ. Ζ. Γούναρη .....	01	2238	διηγήθε Γιβραλτάρ 17 'Απρ., Λάδσεντ 22 διά Ρόττερνταμ
Γκρήκ Μάρινερ .....	έτ. Νέλι — Παντελή .....	14	3714	άνεγ. Τοάλαν 16 'Απρ. διά Μοντεβίδεο
Γρανικός .....	Μ. Λύρα .....	16	3689	άνεγ. "Ειδεν 17 'Απρ. διά Σάντα Φέ
Γρηγόριος Κ. Π. ....	Π. Καλλιμανοπούλου .....	19	2546	έφθ. Μπουργκάς 17 'Απρ. καὶ Θεσσαλονίκην 27
Δαναός .....	Π. καὶ Γ. Κ. Λεμοῦ .....	06	4419	έφθ. Βενετίαν 19 'Απρ.
Δάναπτης .....	άδελφ. Συνοδινοῦ .....	14	2113	διηγήθε 'Οράνι 18 'Απρ. δι' 'Αλεξανδρείαν
Δάρμας .....	άδ. Πήγτα .....	83	1595	άργει Χίον ἀπό 13 'Ιαν.
Δάρφη .....	Ν. Λικαρδοπούλου .....	18	3798	διηγήθε Νταζάρ 12 'Απρ. διά Μάντζεστερ, ἔφθ. 25
Δελφίν .....	Άω καὶ Άνδρεάδη .....	06	3816	έφθ. Κάρδιφ 18 'Απρ.
Δελφοί .....	Μ.Δ. καὶ Ε. Λαμποῦ .....	15	4739	εἰς Χούλι, ἀπό 26 Μαρτ.
Δέσποινα .....	Κοσμά καὶ Γεωργιλή .....	09	4461	εἰς Μοντεβίδεο ἀπό 22 Μαρτ.
Δέσποινα .....	έτ. Μιχαλινοῦ .....	06	3016	έφθ. Κέαν 1 'Απρ.
Δέσποινα Α. Παπά .....	Α. Παπά .....	04	4649	έφθ. "Ειδεν 17 'Απρ.
Δημήτρης .....	Σ. καὶ Π. Λεμοῦ .....	05	3338	άνεγ. Δάντσιγκ 16 'Απρ. διά Πειραιᾶ
Δημ. Γ. Θερμιώτης .....	Α. Μ. Τατάκη .....	06	4271	άργει Πειραιᾶ ἀπό 18 Δεκ.
Δημ. Ν. Βογιατζίδης .....	Ν. Δ. Βογιατζίδη .....	08	3444	εἰς Βύλλαν Κ) τούσιον ἀπό 10 Μαρτ. 'Εναντιόθη
Δημ. Ίγγυλέσης .....	νιῶν Δ. Ίγγυλέση .....	18	5275	διηγήθε Λορέντζο Μαρκές 22 'Απρ. διά Ρόττερνταμ
Δημ. Ριδικός .....	Λουκά Νομικοῦ .....	03	1171	εἰς Δούναβιν 28 'Απρ. ὥπερ φόρτωσιν δι' 'Ελλάδα
Δημ. Χανδρής .....	Ίω. Χανδρή .....	10	4643	άνεγ. Μούφανος 22 'Απρ. διά Κροτόνε
Διαμαντής .....	Διαμ. Πατέρα .....	17	4990	έφθ. Περαναπούντο 7 'Απρ.
Διαμάντων .....	άδ. Τσατσόμοιρου .....	03	2281	άργει Πειραιᾶ ἀπό 24 Νοεμβρίου.
Διονύσιος .....	Ε. Α. Καραβία .....	03	2018	εἰς Κονιό) τζαν 22 'Απρ. (δι' 'Αμβέρσαν)
Διον. Σταθάτος .....	έτ. Δ. Α. Σταθάτου .....	19	5168	διηγήθε Σαμπάγκ 20 Μαρτ. διά Βλαδιβοστόκ
Δίρφυς .....	Βασ. Πατέρα καὶ Σία .....	06	2795	έφθ. 'Ερεγκζί 19 'Απρ.
Διώνη .....	Γ. Φ. Ανδρεάδη .....	06	4181	άνεγ. Πειραιᾶ 15 'Απρ. καὶ Σητάξ 24 διά Βλαάροντζεν
Δούναβης .....	Λεων. Α. Έμπειρικού .....	15	5604	έφθ. Στέττιν 10 'Απρ.
Δύο Φίλοι .....	Ραπτάκη καὶ Ρούσσου .....	03	3547	έφθ. Πειραιᾶ 9 'Απρ.
Δωρίς .....	Ήλ. Χατζηλία .....	17	4604	έφθ. Βόλον 24 'Απρ.
"Εβη .....	Ν. Γ. Λιθανοῦ .....	13	4521	άνεγ. Σάντος 18 'Απρ. διά Βύλλαν Κ) τούσιον, ἔφθ. 26
Ειρήνη Κυριακίδου .....	Ν. Γ. Κυριακίδη .....	22	3781	έφθ. Ροζάριο 16 'Απρ.
Ειρήνη Ν. Ράλλια .....	Ν. Δ. Ράλλια .....	08	3860	διηγήθε Φάλιμον 7 'Απρ. διά Μοντεβίδεο
Ειρήνη Σ. Έμπειρικού .....	Στ. Έμπειρικού .....	27	4164	άνεγ. Πειραιᾶ 21 'Απρ. διά Ριοσίδιον
Έκατονταρχος Δρακούλης .....	Γεώργ. Ν. Λαρκούλη .....	18	5329	έφθ. Φουζέα 7 'Απρ.
Έλεγκω Α. Κυδωνιέως .....	Π. Κυδωνιέως .....	16	4129	διηγήθεν "Ανδρον 17 'Απρ. δι' 'Αιναρέσαν
Έλένη .....	Α. Καλλινίκου .....	18	5655	έφθ. 'Αλεξανδρείαν 10 'Απρ.
Έλένη .....	Δ. Λώς .....	01	1882	άργει Χίον ἀπό 23 Δεκ.
Έλένη .....	Ρεθύμνη-Κοντουκούντη .....	21	1138	άργει Γαλάτας ἀπό 19 'Ιαν.
Έλένη Δ. .....	Δημοσθ. Δάμπαση .....	19	5260	διηγήθε Λορέντζο Μαρκές 5 'Απρ. διά Ρούεν
Έλένη Τ. .....	Δ. Τεργυάζου .....	97	3039	έφθ. Ρόττερνταμ 12 'Απρ. 'Επισκενή
Έλένη Νικολάου .....	Ν. Νικολάου .....	20	4528	διηγήθε Γιβραλτάρ 18 'Απρ. διά Ρόττερνταμ, ἔφθ. 28
Έλισαθετ .....	άδ. Μαζαράκη .....	22	3553	άνεγ. Μπάρον 30 Μαρτ. διά Σάντος
Έλλας .....	έτ. «Ελληνική» Α.Ε. ....	16	2081	άνεγ. Πειραιᾶ 28 'Απρ. διά Βόλον
Έλλειν .....	Μ. Ι. Λύρα .....	09	4404	άργει Κάρδιφ ἀπό 9 Μαρτ.
Έλλειν .....	Στ. Έμπειρικού .....	13	4577	έφθ. Λιθή 11 'Απρ.
Έλλην .....	Παπαδημητρίου .....	04	3059	έφθ. Πειραιᾶ 19 'Απρ.
Έλπις .....	I. N. Γουλανδρῆ .....	12	3651	διηγήθε Μαδέρας 7 'Απρ. διά Βύλλαν Κ) τούσιον
Έλπις .....	Α. Πεζᾶ .....	19	1492	έφθ. Βραζίλ 7 'Απρ.
Έπαμ. Κ. Έμπειρικος .....	νιῶν Έ. Έμπειρικον .....	27	4385	εἰς Βύλλαν Κ) τούσιον ἀπό 12 Φεβρ. 'Ενετολόθη
Έρηνοδλα .....	N. Τσατσόμοιρου .....	05	2715	έφθ. Νόντεγκαμ 16 'Απρ.
Εύθοικος .....	Μαρή Έμπειρικού .....	22	4792	έφθ. Χάρδην 15 'Απρ. καὶ Ρούεν 24
Εύγενα Καυπάνη .....	Γ. Ν. Έμπειρικού .....	98	3470	άργει Πειραιᾶ ἀπό 1 Μαρτ.
Εύγ. Σ. Έμπειρικού .....	Στ. Έμπειρικού .....	20	4882	έφθ. Χούλι 24 'Απρ.
Εύγενια Χανδρή .....	'Ιω. Χανδρή .....	20	4862	διηγήθε Κρίστομπαλ 23 'Απρ. διά Βρεταν. Κολομβίαν
Εύνος .....	Σ. Λιθανοῦ .....	19	5627	έφθ. Μασαλίαν 13 'Απρ. καὶ Πειραιᾶ 23
Εύθαλιά .....	άδ. Γουλανδρῆ .....	18	3553	έφθ. Μ.χ. "Αύρες Ρόδης 18 'Απρ.
Εύθαλιά Μαρή .....	N. Μαρή .....	19	4196	έφθ. Μοντεβίδεο 10 'Απρ.
Έθρος .....	άδ. Λιθανοῦ .....	18	5283	άνεγ. Βαλαραΐδο 22 'Απρ. δι' "Ιζουέζ
Εύρυμέδων .....	Π. Δ. Μαρκεσίνη .....	04	3564	διηγήθε Κ) λην 21 'Απρ. διά Βοστώνην

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυπ.	Τόν. γκρ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Εύτυχιά .....	Γεωργ. Βεργωτή .....	13	5123	άργει Βενετίαν ἀπὸ 5 Δεκ. 1932
Εύτυχ. Βεργωτή .....	Γερ. Βεργωτή .....	09	2993	άνεξ. Βρέμην 11 Ἀπρ. διὰ Βαρκελώνην, ἔφθ. 22
"Εψιλον .....	Λεων. Ν. Ἐμπειρίκου .....	11	4120	άνεξ. Ἀμβέρσαν 10 Ἀπρ. διὰ Νεάπολιν, ἔφθ. 23
Ζάννες Γούναρης .....	ἀδελφοὶ Γούναρη .....	07	4407	άνεξ. Ἀμβέρσαν 9 Ἀπρ. διὰ Μονδιμανοκ
Ζάννης Λ. Καμπάνης .....	κληρ. Λ. Καμπάνη .....	20	5298	άνεξ. Βούβάλην 3 Ἀπρ. διὰ Λίβερπολ. καὶ Χοῦλ.
Ζερμαίν .....	Στύλ. Καστάνου .....	11	5217	ἔφθ. Γραναζενάου 21 Ἀπρ.
Ζεύς .....	'Ηλ. Χατζηλία .....	20	4279	ἔφθ. Λονδίνον 12 Ἀπρ. καὶ Χοῦλ. 20
Ζέφυρος .....	Α. Λούζη .....	09	4796	άνεξ. Βιζαγιαπτάν 16 Ἀπρ. Κολόμπο 22 διὰ Δάντσιγκ
Ζηνοβία .....	έτ. «Μιχαλινού .....	06	2947	ἔφθ. Πειραιᾶ 27 Ἀπρ.
Ζωγραφιά Νικολάου .....	Ν. Νικολάου .....	13	7156	διῆλθε Κέπι Τάνον 19 Ἀπρ. διὰ Σαΐγζον
"Ηρων .....	Δημ. Ν. Κουφούν κλπ. ....	06	1516	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 3 Μαρτ.
"Ηφαιστος .....	νιών 'Αντ. Γιαννουλάτου .....	12	3793	διῆλθε Πειραιᾶ 16 Ἀπρ. καὶ Βούβάλην 27 διὰ Καράτοι
Θάλεια .....	'Ηλία Συλλά .....	17	4574	διῆλθε Νταταζάν 19 Ἀπρ. διὰ Ρούνεν
Θάσος .....	«Πατριωτικής» .....	19	1565	ἔφθ. Αλεξάνδρειαν 27 Ἀπρ.
Θεόδολος II .....	Θωμᾶς Ν. Ἐπιφανιάδη .....	10	657	ἔφθ. Πειραιᾶ 14 Ἀπρ. Ἐποσενή
Θελιώνη .....	«Κάσσος» Α. Ε. .....	29	3859	άνεξ. Ροζάριο 19 Ἀπρ. διὰ Μαδέρας
Θεοδώρα (τάνκερ) .....	Παπάς καὶ Σία .....	17	1054	ἔφθ. Κ) τηςαν 21 Ἀπρ.
Θεόδωρος Τ. .....	Λ. Τεριάζου .....	12	3409	άνεξ. Ἀμβούργον 29 Ἀπρ. διὰ Πειραιᾶ
Θεοφανῶ .....	ἀδελφοὶ Λιθανοῦ .....	17	4240	ἔφθ. Αιδερόπον 22 Ἀπρ.
Θεομήτωρ .....	Μιχ. Στ. Πολέμη .....	10	4427	άνεξ. Σάο Φρατζίσο 22 Ἀπρ. διὰ Ηλέτι
Θεοσκέπαστη .....	Β. Μαύρου—Σ. Μενδρινοῦ .....	11	3726	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 9 Ιαν.
Θέτις .....	Ε. Χατζηλία .....	30	4123	ἔφθ. Σάν Νικολάς 11 Ἀπρ.
Θέτις Α. .....	Γ. Ἀνδρεάδου .....	10	4111	ἔφθ. Εμδεν 26 Ἀπρ.
Θράκη .....	Δ. Τεριάζου .....	17	982	ἔφθ. Κωνσταντζαν 25 Ἀπρ.
Θρασύθουλος .....	Α. Βογιατζίδη .....	12	3693	διῆλθε Μοντεβίδεο 11 Ἀπρ. δι' Αγγλίαν—Κόντινεντ
"Ια .....	Π. Χατζηλία .....	17	4860	ἔφθ. Σάν Νικολάς 10 Ἀπρ.
"Ιάκωβος .....	Γ. Ἀγγελίδη .....	01	2107	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 23 Φεβρ.
"Ιγκόρ .....	Πεζάς καὶ Σία .....	07	2693	άνεξ. Ρόττερνταμ 21 Ἀπρ. δι' Αἴγυον
"Ιθάκη .....	Σ. Βλασσοπούλου .....	11	4916	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 7 Ιαν.
"Ιθακός .....	Σ. Βλασσοπούλου .....	11	4083	ἔφθ. Μαργαλιν 16 Ἀπρ.
"Ικάριον .....	Ἐτ. Βεργωτή .....	12	4013	ἔφθ. Ἀδεν 18 Ἀπρ. καὶ ἀνεξ. 24 διὰ Καλζούταν
"Ιλισσός .....	'Ιω. Γ. Λιθανοῦ .....	15	4724	ἔφθ. Κοπεγχάγην 11 Ἀπρ.
"Ιουλία .....	'Ηλ. Χατζηλία .....	14	4352	ἔφθ. Ρίον Τανέριον 20 Ἀπρ.
"Ιουλία Νικολάου .....	Ν. Νικολάου .....	15	3729	άνεξ. Τάιν 22 Ἀπρ. διὰ Δάντσιγκ
"Ισημήνη .....	Στεριώτη καὶ Σία .....	90	2399	ἔφθ. Πειραιᾶ 20 Ἀπρ.
"Ιωάννα .....	'Ελ. Βελλιώτη .....	01	1192	ἔφθ. Στυλίδα 21 Ἀπρ. (Είτα Πρέβεζαν)
"Ιωάννης .....	Δ. Δάμπταση .....	09	3667	ἔφθ. Ρίον Τανέριον 19 Ἀπρ.
"Ιω. Βάτης .....	Θεοφ. Βάτη .....	12	4418	διῆλθε Η. Νατάλ. 15 Μαρτ. διὰ Ναζόγια
"Ιω. Καρράς .....	ἀδελφ. Καρρά .....	17	3527	άνεξ. Ροζάριο 17 Ἀπρ. δι' Ενόφωπην
"Ιω. Μ. Ἐμπειρίκος .....	Στ. Ἐμπειρίκου .....	24	3734	άνεξ. Βίλλαν Κ) τούσιον 9 Ἀπρ. διὰ Λάς Πάλμας
"Ιω. Νομικός .....	Λ. Νομικοῦ .....	99	640	εἰς Ζουγουνδάκι 29 Ἀπρ. (διὰ Πειραιᾶ)
"Ιω. Π. Γουλανδρῆς .....	ἀδ. Γούλανδη .....	10	3750	άνεξ. Βίλλαν Κ) τούσιον 9 Ἀπρ. Περναμπούζο 22 διὰ Κόντινεντ.
"Ιωλήκος .....	Μάρη. Φράγουν .....	12	3442	άνεξ. Σάντα Φέ 1 Ἀπρ. διὰ Μαδέρας
"Ιωλίδης (τάνκερ) .....	«Ελλην.Μεταφορική» Α.Ε. .....	13	6987	ἔφθ. Κονιτζαν 24 Ἀπρ.
"Ιωνία (τάνκερ) .....	«Ελλην.Μεταφορική» Α.Ε. .....	16	5845	διῆλθε Λάδσεν 24 Ἀπρ. δι' Αμβούργον
"Ιωνόπολις .....	«Ελλην.Μεταφορική» Α.Ε. .....	20	6755	εἰς Γένοβαν ἐπὸ παραλαβὴν 20 Ἀπρ.
"Ιωσηφόγλου (τάνκερ) .....	«Ελλην.Μεταφορική» Α.Ε. .....	13	4680	διῆλθε Κ) λιν 19 Ἀπρ. διὰ Νεάπολιν
K. Κτιστάκης .....	Γ. Κτιστάκη .....	07	4291	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 24 Δεκ.
Καδιώ .....	ἀδ. Γ. Σιγάλα .....	11	1430	ἔφθ. Πειραιᾶ 5 Ἀπρ.
Καίτη Χανδρῆ .....	I. Δ. Χανδρῆ .....	18	3061	ἔφθ. Νόρντεγχαμ 27 Ἀπρ.
Καθαριώτισσα .....	νίοι Γεωργ. Καραβία .....	13	1877	ἔφθ. Κάρδιφ 23 Ἀπρ.
Καλαφάτης .....	Κ. Καλαφάτη .....	17	4213	άργει Στέτιν ἀπὸ 24 Φεβρ.
Καλλιόπη Σ. .....	Δ. Πατέρα .....	10	4948	άνεξ. Μπ. Μπλάγκαν 7 Ἀπρ. διὰ Λάς Πάλμας
Καλυψώ Βεργωτῆ .....	'Ιω. Σταύρου καὶ Σία .....	18	5152	άνεξ. Αρντόροσαν 22 Ἀπρ. δι' Αμβέρσαν. ἔφθ. 24
Καπετάν Στρατῆς .....	Γερ. Βεργωτή .....	18	5686	εἰς Γένοβαν ἀπὸ 19 Μαρτ.
Καρόλδασι .....	Ξενίδες—Κουμπής καὶ Σία .....	06	3574	άνεξ. Νόρντεγχαμ 22 Ἀπρ. διὰ Ντονιμπόδινον
Καρράς .....	Υἱοί Δ. Ιγγλέση .....	20	707	άνεξ. Πειραιᾶς 22 Ἀπρ. διὰ Ντονιμπόδινον
Κάσσος .....	ἀδ. Καρρά .....	18	5234	διῆλθε Πόρτ Νατάλ. 14 Ἀπρ. διὰ Μασσάμιν
Κάστωρ .....	«Κάσσος» Α. Ε. .....	19	5685	ἔφθ. Λάς "Αντζελες 18 Ἀπρ.
Κάτε .....	ἐτ. Γράτσον .....	21	5497	διῆλθε Πόρτ Νατάλ. 4 Ἀπρ. διὰ Αίγυον
Κατερίνα (τάνκερ) .....	N. Αυκαρδοπούλου .....	18	5197	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 19 Μαρτ.
Κατίγκω .....	ἐτ. «Πετρέλαιας .....	87	2495	άργει Πειραιᾶς 25 Ἀπρ.
Κατίνα Βούλγαρη .....	Κ. Χατζηπατέρα .....	96	2578	ἔφθ. Ρόττερνταμ 25 Ἀπρ.
Κέπι Κόρσο .....	Νικ. Θ. Βούλγαρη .....	12	4567	ἔφθ. Ποντισερού 18 Ἀπρ.
Κεραμίες .....	'Αθ. Κουλούρα & Κ. Ξένου .....	05	3890	ἔφθ. Χοῦλ. 22 Ἀπρ.
Κεχρέα .....	N. Λυκαρδοπούλου .....	17	5085	ἔφθ. Χαϊφόγκ 10 Ἀπρ. καὶ Σαΐγζον 22
Κλεινήθης .....	Θ. Ἐπιφανιάδη .....	12	1968	άνεξ. Βόλον 27 Ἀπρ. διὰ Μαργαλιν
Κονδύλης .....	Λ. Βογιατζίδη .....	11	4153	ἔφθ. Τραγανά 18 Ἀπρ.
Κονίστρα .....	Γ. Κονδύλη .....	14	4439	άνεξ. Μπάχ. Μπλάγκαν 2 Ἀπρ. διὰ Λάς Πάλμας
Κορινθιακός .....	Θωμᾶς Ἐπιφανιάδη .....	07	3530	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 20 Ιαν. Ἐνανιάδη
Κόρθιον .....	Μαρή. Ἐμπειρίκου .....	10	3562	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 29 Μαρτ.
Κουλούρας — Ξένος .....	ἀδελ. Σίμπονα .....	09	2116	άργει Νάντη ἀπὸ 6 Φεβρ.
Κουμουνδούρος .....	'Αθ. Κουλούρα-Κυρ. Ξένου .....	15	4914	ἔφθ. Σουέζ 14 Ἀπρ.
Κύθηρα .....	Yioi 'Ερ. Ἐμπειρίκου .....	25	3598	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 10 Μαρτ.
Κύμα .....	Πολυχρ. Κατράκη .....	02	1070	ἔφθ. Αλεξανδρούπολιν 10 Ἀπρ.
Κύμα .....	I. Χαδούλη — M. Σιτινά .....	12	3994	άνεξ. Κάρδιφ 9 Ἀπρ. διὰ Μπ. "Αϊρες
Κυρά — Παναγιά II .....	N. Λιθανοῦ .....	11	3959	ἔφθ. Πειραιᾶ 19 Ἀπρ.
Κυριακούλα .....	'Αντ. Χάλαση .....	99	1012	ἔφθ. Πειραιᾶ 19 Ἀπρ.
Κωνσταντίνος Η. .....	A. καὶ Δ. Λαμποῦ .....	18	4340	ἔφθ. Σάν Λορέντζο 11 Ἀπρ.
Κωνσταντ. Λουλούδης .....	'Ηλ. & 'Αθ. Ηλιοπούλου .....	05	2527	ἔφθ. Υμούντεν 20 Ἀπρ.
Κωνστ. Χατζηπατέρας .....	ἀδ. Γούλανδη .....	22	4697	ἔφθ. Ρουέν 10 Ἀπρ. καὶ Μπάρον 23
Κωστής .....	Yioi K. Χατζηπατέρα .....	13	4684	άνεξ. Νιούπορτ Νιούς 19 Ἀπρ. διὰ Ροζάριο
Κωστή .....	Μουσούρα καὶ Βενιεράκη .....	19	5438	διῆλθε Λορέντζο Μαρζέ 22 Ἀπρ. δι' Ενόφωπην
	I. Δ. Χανδρῆ .....	05	3933	άνεξ. Περναμπούζο 16 Ἀπρ. διὰ Μπ. "Αϊρες, ἔφθ. 27

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυπ.	Τόν. γκρ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Λακωνικός .....	Μαρή 'Εμπειρίκου .....	14	3803	άνεγ. Σαλαγκόν 17 'Απρ.. Σαμπάγη 23 δι' Εέρθοπην
Λέρος .....	'Ιω. Θεοχαρίδη .....	99	846	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 12 'Ιαν.
Λέσβος .....	'Αδ. Σιφναῖον .....	10	1005	ἔφθ. 'Αλεξανδρούπολιν 17 'Απρ.
Λεωνίδας Ζ. Καμπάνης .....	κληρον. Λ. Καμπάνη .....	17	4274	ἔφθ. Μπ. 'Αύρες 21 'Απρ.
Λεωνίδας Μ. Βαλμᾶς .....	Μιχ. Βαλμᾶ .....	14	2080	ἔφθ. Σιδώνην 10 'Απρ.
Λεωνίδας Ν. Κονδύλης .....	νίσιν Λ. Κονδύλη .....	12	3923	άνεγ. Πειραιᾶ 19 'Απρ. διὰ Ρόττεονταν
Λιλή .....	Χαρ. Πατέρα .....	20	5719	ἔφθ. Γένοβαν 3 'Απρ.
Λουκία, (τάνκερ) .....	Ι. Μαυρή καὶ Σία .....	10	2143	διῆλθε Κονιγκλίν 19 'Απρ. διὰ Φενταλάχ
Μαίανδρος .....	Σ. Λιβανοῦ .....	19	4581	ἔφθ. Μπουνένος "Αύρες Ρόδης 23 'Απρ.
Μαίηντ όφ Σάμος .....	νιοὶ Π. Δ. Γουλανδρῆ .....	01	1190	άνεγ. Φιλιππίλ. 24 'Απρ. διὰ Σούδαν
Μαίρη .....	Ν. Λιβανοῦ .....	09	1459	ἔφθ. Θεοδοσίαν 8 'Απρ.
Μαίρη II .....	Ν. Λιβανοῦ .....	20	1517	διῆλθε Κονιγκλίν 18 'Απρ. διὰ Βορδώ
Μαίρη Ν. .....	Δημ. Πατέρα .....	09	4330	άνεγ. Ρόττεονταν 11 'Απρ. διὰ Ρίον 'Ιανέριον
Μαίρη Δευτεραίου .....	Βασ. Δευτεραίου .....	03	1383	ἔφθ. Σονές ἀπὸ 5 Μαρτ.
Μαίωτις .....	Α. Συνοδινοῦ .....	88	1709	ἔφθ. Πειραιᾶ 13 'Απρ.
Μάκης .....	Ε. Κ. Βλασπούλου .....	06	3546	άνεγ. Σονές 15 'Απρ. διὰ Μπόναν, ἔφθ. 22
Μαλιακός .....	Μαρή 'Εμπειρίκου .....	12	3903	ἔφθ. 'Αλεξανδρείαν 24 'Απρ.
Μαλέας .....	'Ιω. Παπαδέα .....	17	5709	ἔφθ. Πειραιᾶ 19 'Απρ.
Μαννούλλα .....	νιοὶ Γεωργ. Καραβία .....	20	2012	διῆλθε Γιβραλτάρ 12 'Απρ. διὰ Σάν 'Αντιόχε
Μάξ. Βόλφ .....	Γ. Πορτόλου .....	17	6694	ἔφθ. 'Αμβέρσαν 13 'Απρ. καὶ ἀνεγ. 21 διὰ Μόντρεαλ.
Μαρή Χανδρῆ .....	Ι. Δ. Χανδρῆ .....	04	2331	ἔφθ. Κύπρου 23 'Απρ.
Μαργαρίτα .....	Γεωργιάδη & Σοφιανοῦ .....	89	2187	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 28 Δεκ.
Μαργαρίτης .....	Άδη. Περιθολάρη .....	13	4584	ἔφθ. Ρίο Γκράντε ἀπὸ 21 Μαρτ.
Μαρία .....	Σ. Βλασπούλου .....	07	4225	διῆλθε Γιβραλτάρ 17 'Απρ. διὰ Σπαλάτο
Μαρία .....	Σ. Περηγ-Δ. Τσατσαρώνη .....	00	1216	άργει Χίον ἀπὸ 17 'Ιαν.
Μαρία Α. .....	Κ. Η. Λαμποῦ .....	12	4707	εἰς Βίλλαν Κ) τούσιον ἀπὸ 23 Μαρτ.
Μαρία Νικολάου (τάνκερ) .....	Ν. Νικολάου .....	27	5525	άνεγ. Κουραζάο 14 'Απρ. διὰ Λάζ Πάλμας
Μαρία Νομικοῦ .....	Λουκά Νομικοῦ .....	99	1165	εἰς Κονιγκλίν 28 'Απρ. ὑπὸ φόρτουσιν διὰ Πειραιᾶ
Μαρία Σταθάτου .....	έταιρ. Δ. Α. Σταθάτου .....	19	5269	άνεγ. Ντάριεν 14 'Απρ. διὰ Πόρτ Σαΐδ
Μαριέττα .....	Π. Νομικοῦ .....	19	5241	διῆλθε Π. Νατάλ. 12 'Απρ. διὰ Λάζ Πάλμας
Μαρίκα Πρωτοπαπᾶ .....	Ν. Ενόταθίου .....	13	6042	ἔφθ. Βαγκούδερο 22 'Απρ. (διὰ Τακι Βαρ)
Μαριόκα .....	Π. Πρωτοπαπᾶ .....	15	4447	ἔφθ. Θεσσαλονίκη 7 'Απρ.
Μαριόγκα Δ. Θερμιώτη .....	άδ. Πρωίου .....	12	4236	ἔφθ. Ζονγκούλδας ἀπὸ 24 Μαρτ.
Μαριόγκα I. Καϊρη .....	άδελφῶν Κιρτάτα .....	04	4784	άνεγ. Κύπρου 25 'Απρ. δι' 'Αμβούργον
Μαριόττα .....	'Ιω. Δανιόλου .....	13	5143	εἰς Μοντεβίδεο ἀπὸ 23 Μαρτ.
Μαρίκα Πρωτοπαπᾶ .....	Δ. Πατέρα .....	17	4269	ἔφθ. 'Αλεξανδρείαν 11 'Απρ. καὶ ἀνεγ. 20 διὰ Πότι
Μαρίκα Νομικοῦ .....	Α. Τεριάζου .....	04	1128	ἔφθ. Πόρτ Σονδαν 22 'Απρ. καὶ Σονές 27
Μαρίκα Σταθάτου .....	Μιχ. Κυδωνιέως .....	18	4215	ἔφθ. Κονιστάντζαν 8 'Απρ.
Μαρουσιώ Κουλούθρου .....	Κουλούθρου - 'Εμπειρίκου .....	07	3556	ἔφθ. Βίλλαν Κ) τούσιον ἀπὸ 29 Μαρτ.
Μαρουσιώ Λογοθέτη .....	άδ. Γουλανδρῆ .....	12	4669	ἔφθ. Πειραιᾶ ἀπὸ 19 'Απρ.
Μάρπησσα .....	Ν. Ενόταθίου .....	19	5476	διῆλθε Τέμπλ. Μπαΐ 4 'Απρ. διὰ Φρήμαντλ.
Ματθαίος .....	Η. Μ. Λώς .....	04	2434	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 8 'Ιαν.
Ματρόννα .....	Ν. Βογιατζῆδη .....	02	2846	ἔφθ. Πειραιᾶ 5 'Απρ.
Μεμάς .....	«Αιγαίον» Α.Ε. .....	00	4359	ἔφθ. Βράντισαν 9 'Απρ. καὶ Σπαλάτο 14
Μέντωρ .....	Γ. Δρακούλη .....	02	3050	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 14 Φεβρ.
Μερόπη .....	'Ανδρ. Παππᾶ .....	11	4181	ἔφθ. "Αδεν 25 'Απρ.
Μεσσαριά Νομικοῦ .....	'Ετ. «Π. Νομικός» Α. Ε. .....	95	985	διῆλθε Μάρον 25 'Απρ. διὰ Σφάξ
Μίμης .....	Γ. Γεωργαντή .....	07	3227	διῆλθε Νίτον 24 'Απρ. διὰ Λονδίνον
Μιμόζα .....	έτ. «Βλάσποσθ» .....	05	3071	διῆλθεν Κ) λίν 18 'Απρ. διὰ Τσιβιταβέκιαν
Μίνα .....	'Ανδρ. Βεστάρχη .....	22	6067	διῆλθε Σιγκαπούρην 9 'Απρ. δι' 'Οζάρα
Μίνα Λ. Καμπάνη .....	κληρον. Λ. Καμπάνη .....	20	5227	εἰς Βίλλαν Κ) τούσιον ἀπὸ 19 Φεβρ.
Μιχαήλ Λ. 'Εμπειρίκος .....	Στ. 'Εμπειρίκου .....	18	5202	άνεγ. Νιούπροτ 8 'Απρ., Μαδέρας 15 διὰ Μοντεβίδεο
Μιχαλάκης .....	Ν. Ενόταθίου .....	19	5234	άνεγ. Ρούμπιο 31 Μαρτ. δι' Εύροπην
Μιχάλης .....	Δ. Φατής .....	12	3646	άργει Πέναφο ἀπὸ 2 'Ιαν.
Μιχάλης Πουτούνς .....	Μ. Μουτούς .....	14	4810	ἔφθ. Μάροφο 20 'Απρ.
Μιχαλίος .....	άδ. Ξυλᾶ .....	08	3742	ἔφθ. Σύν Νικολάς 10 'Απρ.
Μόσχα Δ. Κυδωνιέως .....	Δημ. Α. Κυδωνιέως .....	15	3874	διῆλθε Μαδέρας 19 'Απρ. διὰ Μπάρον, ἔφθ. 26
Μόσχα Λ. Γουλανδρῆ .....	άδ. Γουλανδρῆ .....	18	5199	εἰς Κονιγκλίν πολὺ 25 'Απριλίου ἵνα παραλαβήῃ
Μοτορίνα (τάνκερ) .....	έτ. «Τρανσότερόλ» .....	89	2466	ἔφθ. Θύρων 27 'Απρ.
Μόκονος .....	Φ. Σιγάλας-Βαλκανική .....	99	1802	άργει Σουές ἀπὸ 12 'Ιαν
Ναγός .....	I. Λιβανοῦ .....	12	1926	ἔφθ. Ζονγκούλδας 18 'Απρ.
Ναντίν .....	έτ. Βλάσποσθ .....	04	3582	ἔφθ. 'Αιμπούργον 15 'Απρ.
Ναύαρχος Σαχτούρης .....	Π. Σαχτούρη .....	02	1953	διῆλθε Σαμπάγη 17 'Απρ. διὰ Κολνπαν
Νάρκισσος .....	Γ. Ν. Σταθάτου .....	06	4313	ἔφθ. 'Αιμπούργον 21 'Απρ. καὶ ἀνεγ. 23
Ναυσικά (τάνκερ) .....	Κυρ. Βενιζέλου .....	22	5005	ἔφθ. Ζονγκούλδας 11 'Απρ.
Ναυτίλος .....	Δ. Ι. Γουλανδρῆ .....	04	3531	διῆλθε Γιβραλτάρ 15 'Απρ. διὰ Ρίον 'Ιανέριον
Νέα Τύχη .....	Στ. καὶ Δημ. Φαφαλιού .....	12	3451	ἔφθ. 'Οζάνα 22 'Απρ.
Νέδων .....	Α. Καλλινίκου .....	19	5263	ἔφθ. Καλάμας 15 'Απρ.
Νέλλου .....	άδ. Π. Μαργαρώνη .....	13	4826	διῆλθε Βίλλατάρ 28 'Απρ. διὰ Σέτονμπλ.
Νεράϊδα .....	έτ. Π. Νομικοῦ .....	03	2759	άνεγ. Ρόττερντα 18 'Απρ. διὰ Βενετίαν
Νεμέα .....	Γ. Ν. Σταθάτου .....	19	5101	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 7 Μαΐου 1928
Νέστος .....	Ν. Λ. Λιβανοῦ .....	19	4399	ἔφθ. Ναγκασάκη 16 'Απρ.
Νήσιον .....	Α. Καλλινίκου .....	18	5154	ἔφθ. Νεγκαπατάμ 14 'Απρ.
Νηρεύς .....	'Εμμ. Χατζηλία .....	13	6694	ἔφθ. Σούδας 12 'Απρ.
Νήριτος .....	Γ. Δρακούλη .....	07	3854	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 3 Μαρτ.
Νίκη .....	'Ανδρ. Βαλσαμάκη .....	17	958	ἔφθ. Μπέλφαστ 16 'Απρ.
Νικοκλής .....	Ν. Γ. Μωράτη .....	21	3576	άνεγ. Μάρ Ντέλ. Πλάτα 7 'Απρ. δι' 'Αιμέρσαν—Ρόττερντα
Νίκος .....	Α. Γουπάιον .....	14	3892	διῆλθε Τέμπλ. Μπαΐ 9 'Απρ. διὰ Δονγκέρκην
Νίκος Τ. .....	'Ελευθ. Τρικόλου .....	19	5175	άργει Πειραιᾶ 7 'Απρ. δι' Σαράγκον
Νικόλαος Αθανασούλης .....	κληρ. 'Αθανασούλη .....	01	3575	άργει Πειραιᾶ 17 'Απρ.
Νικ. Γ. Κουλουκουντής .....	έτ. 'Ατλαντικός .....	17	3201	άργει Πειραιᾶ 18 Μαρτ.
Νικόλαος Μίχαλος .....	Κ. Μιγάλου .....	13	4342	ἔφθ. Πειραιᾶ 17 'Απρ.
Νικ. Μπάκιας .....	Ποθ. Μπάκια .....	20	1912	άργει Πειραιᾶ 18 Μαρτ.
Νικόλαος Νομικός .....	Λ. Νομικοῦ .....	99	625	ἔφθ. Σούδας 25 διὰ Κόπρον
Νικ. Πιάγκος .....	Μιχ. Πιάγκου .....	12	4499	διῆλθε Περιμή 2 'Απρ. διὰ Σαράγκον
Νικόλαος Φιλίνης .....	Μικέ Φιλίνη .....	04	3111	άργει 'Αλεξανδρείαν ἀπὸ 20 Δεκ.

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυπ.	Τόν. γκρ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Νικόλας .....	Β. Σ. Ρωσολύμου .....	10	4540	εἰς Βίλλαν Κ) τούσιον ἀπὸ 24 Μαρτ.
Νικόλας "Αγγελος .....	Ίω. 'Αγγέλου .....	12	4351	εἰς Ιμπίζονι ἀπὸ 11 Μαρτ.
Νικόλαος Πατέρας .....	ἀδελφοὶ Πατέρα .....	10	4362	ἀνεξ. Ζουγκούλας 17 'Απρ. διὰ Ρίον Ιανέιον
Νίτσα .....	ἀδ. Γιανναγά .....	15	4732	ἔφθ. Τεργέστην 13 'Απρ.
Νύμφη .....	Ν. Λυκιαρδοπούλου .....	21	4504	ἔφθ. Πειραιά 11 'Απρ.
"Ολγα .....	I. N. Βλασσοπούλου .....	05	677	ἔφθ. Χάϊφαν 21 'Απρ.
"Ολγα "Επ. Εμπειρίκου .....	νιών 'Επ. Εμπειρίκου .....	22	4677	ἀνεξ. Πειραιά 9 'Απρ. Ηερί 19 δι' Ινδίας
"Ολυμπος .....	Κουλούθουρο - Εμπειρίκου .....	18	5249	ἀνεξ. "Εμδεν 12 'Απρ., Γιβραλτάρ 18 δι' Αλεξανδρείαν
"Ομόνοια .....	Ξενιού-'Αδ. Χριστοφορίδου .....	08	3699	ἀνεξ. Πειραιά 28 'Απρ. διὰ Σέριφον
"Ορος "Αθως .....	Ρεθύμνη-Κουλουκουντῆ .....	13	3578	ἀνεξ. Ροζάριο 7 'Απρ. δι' Εμδεν
"Ορος "Ατλας .....	Ρεθύμνη — Κουλουκουντῆ .....	16	5647	ἔφθ. Γράφον 18 'Απρ.
"Ορος Δίρφυς .....	«Ατλαντικός» Α. E. .....	18	5242	ἀνεξ. Βούβαλην 4 'Απρ. διὰ Ραγγούν
"Ορος Έλικων .....	«Τράπατ, Co» .....	18	5525	ἀνεξ. Καζαπλάγκαν 31 Μαρτ. δι' Ταλονίαν
"Ορος "Ιδη .....	Κοσμέτου-Κουλουκουντῆ .....	20	5210	διῆλθε Κον)λιν 16 'Απρ., Σουέζ 22 διὰ Σιγκαπούρην
"Ορος "Ιθώμη .....	Ρεθύμνη — Κουλουκουντῆ .....	14	4191	ἀνεξ. Ρόπτερνταν 18 'Απρ. διὰ Μ.Π. "Αήρες
"Ορος Κιθαιρών .....	«Τράπατ, Co» .....	12	3876	ἀνεξ. Ροζάριο 16 'Απρ. διὰ Χούλλ.
"Ορος Κύνθος .....	«Τράπατ, Co» .....	18	5188	ἀνεξ. Μπάρον 18 'Απρ. διὰ Μ.Π. "Αήρες
"Ορος Λυκαβηττός .....	«Ατλαντικός» Α.Ε. .....	17	4292	ἔφθ. Ρίον Ιανέιον 21 'Απρ.
"Ορος Μυρτώ .....	Κοσμέτου — Κουλουκουντῆ .....	19	5658	ἔφθ. Μπέλφαστ 23 'Απρ.
"Ορος "Ολυμπος .....	Ρεθύμνη — Κουλουκουντῆ .....	20	5166	ἀνεξ. Φρήμαντλ 22 'Απρ. διὰ Πειραιᾶ
"Ορος Όρθρος .....	έτ. «Θησεὺς» Α.Ε. .....	19	4817	ἀνεξ. Πόρτ Πιρί 9 'Απρ. διὰ Π. Σάιδ
"Ορος "Οισα .....	Ρεθύμνη — Κουλουκουντῆ .....	18	5201	ἔφθ. Καλάμας 20 'Απρ.
"Ορος Παρνανασός .....	ἀδ. Π. Μαργαρώνη & R.-K. .....	15	3660	ἀνεξ. Ρόπτερνταν 4 'Απρ. διὰ Ρίον Ιανέιον
"Ορος Πέρα .....	Κοσμέτου — Κουλουκουντῆ .....	18	5208	ἔφθ. Ν. Υόρκην 10 'Απρ.
"Ορος Πεντελικόν .....	Κουλουκουντῆ - Κωστομένη .....	17	5791	ἔφθ. Υμούντεν 19 'Απρ.
"Ορος Πήλιον .....	έτ. «Θησεὺς» Α.Ε. .....	14	4592	διῆλθε Μαδέρας 16 'Απρ. διὰ Ρ. Ιανέιον
"Ορος Πρίονας .....	Ρεθύμνη — Κουλουκουντῆ .....	10	3986	ἀνεξ. Σάν Νικολάς 1 'Απρ. διὰ Γιβραλτάρ
"Ορος Ροδόπη .....	ἀδ. Π. Μαργαρώνη .....	19	5182	διῆλθε Περναπούζο 16 'Απρ. δι' Αλοννασού
"Ορος Ταῦρος .....	«Ατλαντικός» Α. E. .....	20	6696	ἔφθ. Βίλλαγκτον 12 'Απρ. καὶ Χάμπτον Ρόδς 22
"Ορος Ύμηττός .....	Ρεθύμνη — Κουλουκουντῆ .....	21	6388	διῆλθε Περιη 19 'Απρ. διὰ Βλαδιβοστόκ
Π. Μαργαρώνης .....	Δημ. Μαργαρώνη .....	13	4979	ἀργεῖ Μοντεβίδεο ἀπὸ 27 Δεκ.
Παγασητικός .....	Μαρή 'Εμπειρίκου .....	14	3477	ἔφθ. Ρονέν 24 Μαρτ.
Παγκρατίων .....	Δημ. N. Κουφός ἀλπ. .....	20	2012	ἔφθ. Θήραν 16 'Απρ. (δι' Αγγλίαν)
Παναγῆς .....	N. Λυκιαρδοπούλου .....	20	5187	ἔφθ. Λονδίνον 13 'Απρ.
Παναγ. Θ. Κουμάνταρος .....	ἀδ. Σ. Κουμαράσου .....	12	5839	διῆλθε Μαδέρας 21 'Απρ. διὰ Βαλτιμόρην
Πανάχραντος .....	B. καὶ I. Κουτσούκου .....	15	4661	διῆλθε Ντατάζ 28 'Απρ. δι' Εέρσπλην
Πάνις .....	A. 'Αναστασάτου .....	06	1781	εἰς Αμβέρσαν ἀπὸ 26 Μαρτ.
Παντελῆς .....	K. Λατιμοῦ καὶ I. Ποντικοῦ .....	11	3845	ἔφθ. Χονέλβαν 21 'Απρ.
Παντάς .....	έτ. «Ωκεανός» Α. E. .....	12	5146	ἔφθ. Μοντεβίδεο 13 'Απρ.
Παπαλεμόδης .....	Γ. A. Γεωργιλῆ .....	10	3748	εἰς Αμτερνταν ἀπὸ 14 Μαρτ. Επισκενή
Πάραλος .....	Κ. A. Πετρούντη .....	06	3435	ἀνεξ. Πειραιά 30 'Απρ. διὰ Μαρ)λιν
Παρθενών .....	ἀδ. Πειθῆ .....	08	3189	εἰς Σούεζ ἀπὸ 3 Μαρτ.
Πάτρα .....	Τσαμπιράνη—Κων)νίδη .....	96	3256	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 2 Νοεμβρ.
Περράκης Λ. Καμπάνης .....	ἀληρ. Λ. Καμπάνη .....	10	3584	ἀνεξ. Ρόπτερνταν 8 'Απρ. διὰ Ρίον Ιανέιον
Περσένς .....	A. 'Ανδρεάτου .....	18	5172	εἰς Θεσσαλονίκην ἀπὸ 26 Μαρτ.
Πεσσάδες .....	Δ. Βαλσαμάκη .....	17	1957	ἀργεῖ Μπρίστολ ἀπὸ 19 Φεβρ.
Πεταλοίοι .....	Μαρή 'Εμπειρίκου .....	17	5126	ἔφθ. Σαλήκων 16 'Απρ.
Πετρού (τάνκερ) .....	έτ. «Τρανσπετρόιλ» .....	03	4634	διῆλθε Γιβραλτάρ 21 'Απρ. διὰ Κον)λιν
Πετράκης Νομικός .....	Π. Νομικοῦ .....	06	4418	ἔφθ. Δάντοιγκ 18 'Απρ. καὶ Γδένια 23
Πέτρος I. Γουλανδρῆς .....	ἀδ. Γουλανδρῆ .....	23	4693	ἔφθ. Ροζάριο 12 'Απρ.
Πέτρος Νομικός .....	Π. Νομικοῦ .....	13	4044	ἀνεξ. Πρόβιντενς 23 'Απρ. διὰ Μόντρεαλ
Πήγακος .....	G. N. Λουλούδη .....	15	1795	ἔφθ. Κάρδιφ 14 'Απρ. καὶ Λισσαβώνα 23
Πηλεύς .....	E. Χατζηλία .....	28	4695	ἔφθ. Μ.Π. "Αήρες 12 'Απρ.
Πηνελόπη .....	Σπ. Παραμυθιώτη .....	19	4786	ἔφθ. Αμβέρσαν 19 'Απρ.
Πίνδος .....	A. Λούζη .....	08	4360	ἀργεῖ εἰς Γλασκώβην 24 'Απρ.
Πολέμης .....	I. Δ. Παλαιοκρασσᾶ .....	09	1457	ἀνεξ. Σφάξ 20 'Απρ. διὰ Σαΐν Ναζαρί
Πόλι .....	M. N. Ροδιάδη .....	97	2861	ἀργεῖ Σηνον ἀπὸ 16 Φεβρ.
Πολύκτωρ .....	Γ. Δρακούλη .....	14	4077	εἰς Βίλλαν Κ) τούσιον ἀπὸ 26 Μαρτ. Εναντίσθη
Πολύμνια .....	E. Μιχαλιτσάνου .....	07	4937	εἰς Γένοβαν ἀπὸ 5 Μαρτ. Επισκενή
Πόντος .....	έτ. Βεργωτῆ .....	12	4013	"Ιδε: «ΙΚΑΡΙΟΝ»
Πότη .....	Μιχ. Βεργίκου .....	96	1594	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 23 Φεβρ.
Ποσειδῶν .....	ἀδ. Πήττα .....	09	3895	ἔφθ. Βίλλαν Κ) τούσιον 17 'Απρ.
Ποσειδωνία .....	Δ. Γεωργογούνου καὶ P.-K. .....	09	3681	διῆλθε Σηναζ 11 'Απρ. δι' Ιψονίτς
Πρέκλα .....	Θ. 'Επιφαγιάδη .....	12	1820	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 15 'Απρ.
Προμηθεύς .....	νιών 'Αντ. Γιαννούλατον .....	12	4340	ἔφθ. Μαρ)λιν 26 'Απρ.
Ρήνος .....	Δεων. 'Εμπειρίκου .....	11	4346	διῆλθε Σουέζ 14 'Απρ. δι' Ενδόβιην
Ρίτα .....	Γ. Πανᾶ .....	01	2495	ἔφθ. Ζουγκούλας 15 'Απρ.
Ρίτα Χανδρῆ .....	'Ιω. Δ. Χανδρῆ .....	14	4648	ἀνεξ. Λά Πλάταν 26 'Απρ. διὰ Λονδίνον
Ρόκος .....	«Ιόνιον» Α. E. .....	18	4781	διῆλθε Σηναζ 6 'Απρ. διὰ Γιοζοζάμαν
Ρόκος Βεργωτῆς .....	«Βεργωτῆς» Α. E. .....	19	5637	εἰς Ροζάριο ἀπὸ 26 Μαρτ.
Ρούλα .....	Μιχ. Καραγεώργη .....	99	1044	ἀνεξ. Πειραιά 13 'Απρ. διὰ Τονζίαν
Σαρωνικός .....	Μαρή 'Εμπειρίκου .....	12	3548	διῆλθε Μπόναν 23 'Απρ. διὰ Χούλλ.
Σίφνος .....	Θερ. Σταφυλοπάτη .....	17	2290	ἀργεῖ Σηναζ ἀπὸ 18 Ιαν.
Σοφία Θεοδωροπούλου .....	Π. Θεοδωροπούλου .....	99	1518	ἀνεξ. Μασσαλίαν 19 'Απρ. διὰ Κρήτην
Σούλιώτης .....	Μαλάμου .....	17	4300	ἔφθ. Γδένια 19 'Απρ.
Σούνιον .....	Μαρή 'Εμπειρίκου .....	19	3054	διῆλθε Γιβραλτάρ 19 'Απρ. διὰ Νάντην — Αμβέρσαν
Σπύρος .....	«Αλγαίνον» Α. E. .....	18	5153	ἀνεξ. Πόρτ Νατάλ 8 'Απρ. διὰ Ρόπτερνταν
Σπύρος .....	Παντ. 'Αντύπα .....	04	2108	ἔφθ. Σονάζ 15 'Απρ. καὶ ἀνεξ. 25 διὰ Στρατώνι
Σταυ. Γ. 'Εμπειρίκος .....	έτ. «Σ. Γ. 'Εμπειρίκου» .....	36	3900	ἀνεξ. Μπάρον 9 'Απρ. διὰ Σάντος
Στάυρος Κουμάνταρος .....	Δ. Φαφαλιοῦ .....	14	3801	ἀνεξ. Χάμπτον Ρόδς 12 'Απρ. διὰ Μοντεβίδεο
Στρυμών .....	ἀδ. Σ. Κουμαντάρου .....	12	5528	ἀνεξ. Πειραιά 19 'Απρ. διὰ Ρωσίαν
Σύλθα .....	Στ. Λιβανοῦ .....	19	5250	ἔφθ. Βαταβίαν 16 'Απρ.
Σύλθα .....	Α. Καλλέργη καὶ Σία .....	14	4202	ἔφθ. Ρίο Γράντε 11 'Απρ. καὶ ἀνεξ. 23 διὰ Πλέιστ
Τάκης .....	Π. 'Αντύπα .....	04	1698	ἔφθ. Βατούν 29 'Απρ.

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυπ.	Τόν. γκρ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Τάμεσις . . . . .	Λεων. Α. Ἐμπειρίκου . . . . .	14	3942	ἀνεγ. Ἀμβέρσαν 11 Ἀπρ. διὰ Πειραιᾶ, ἔφθ. 25
Τάνας . . . . .	ἀδελφοὶ Συνοδινοῦ . . . . .	07	1545	ἔφθ. Πάτρας 14 Ἀπρ.
Ταξιάρχης . . . . .	ἀδελφοὶ Λεμούν . . . . .	13	4221	ἔφθ. Ρούνεν 12 Ἀπρ.
Τάσις . . . . .	«Μυρτόφων» Α.Ε. . . . .	13	4706	ἀνεγ. Γένοβαν 12 Ἀπρ. διὰ Ζουγκονέδαν, ἔφθ. 19
Τάσος Κ. . . . .	Ἐμμ. Καραβία . . . . .	01	3634	ἔφθ. Ραγούζαν 18 Ἀπρ. καὶ Πειραιᾶ 29
Ταῦγετος . . . . .	Κουλούδηρον - Ἐμπειρίκου . . . . .	18	4295	ἀνεγ. Ἀλμπανί (Ἀντόρ.) 18 Ἀπρ. διὰ Πειραιᾶ εἰς Ἀλεξανδρείαν ἀπό 16 Μαρτ.
Τζέννυ . . . . .	Ἰω. Λιθανοῦ . . . . .	12	1859	ἀνεγ. Νικολάεψ 16 Ἀπρ. διὰ Σέτταν, ἔφθ. 26
Τηλέμαχος . . . . .	Γ. Δρακονήλη . . . . .	11	3562	ἔφθ. Ἀμβούργον 25 Ἀπρ.
Τουρκία . . . . .	ἐτ. «Ἐλληνική» Α.Ε. . . . .	09	1911	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπό 4 Ἀπρ.
Τουρλιανή . . . . .	Γ. Ἀσημούνη . . . . .	19	2486	ἀνεγ. Ζονές 18 Ἀπρ. διὰ Μασσάβαν
Τρεγκόδηναν . . . . .	Σαραβάνου . . . . .	03	3075	ἔφθ. Πειραιᾶ 20 Ἀπρ.
Τρίτων . . . . .	νιοί Γ. Γράτσου . . . . .	14	4211	ἀνεγ. Κέρωναν 20 Ἀπρ. διὰ Λάριμναν διῆλθε Κορδούναν 26 Ἀπρ. διὰ Ρούνεν
Τσιροπινᾶς . . . . .	Κ. Α. Τσιροπινᾶς καὶ Υἱοί . . . . .	14	3895	ἀνεγ. Φιλαδέλφειαν 9 Ἀπρ. διὰ Πειραιᾶ διῆλθε Γιβραλτάρ 15 Ἀπρ. διὰ Βιργινών
Τάνης Χανδρῆς . . . . .	Ι. Δ. Χανδρῆ . . . . .	04	2689	ἀνεγ. Βαλαράσιον 19 Ἀπρ. διὰ Μπάζ. Μπλάγκαν ἔφθ. "Εμδεν 20 Ἀπρ. εἰς Μοντεβίδεο ἀπό 24 Μαρτ. Ἐναντίονη
Υδραίος . . . . .	Α. Κουλούφα καὶ Κ. Ξένου . . . . .	02	4476	ἔφθ. Σούνες 4 Ἀπρ.
Υδρούσσα . . . . .	Π. Χριστοπούλου . . . . .	22	2038	ἀνεγ. Ρόττερνταμ 15 Ἀπρ. διὰ Πειραιᾶ, ἔφθ. 30
Φαέθων . . . . .	ἀδ. Λιθανοῦ . . . . .	13	4168	ἐν πλ. ἐκ Βαρελώνης δι' Ἀμβέρσαν 28 Ἀπρ.
Φαίσαξ . . . . .	Σπ. Παραμυθιώτη . . . . .	15	7188	διῆλθε Γιβραλτάρ 15 Ἀπρ. διὰ Βιργινών
Φανερωμένη . . . . .	Α. Βλαζάκη . . . . .	08	3501	ἀνεγ. Νάντην 4 Ἀπρ. διὰ Πειραιᾶ 2083
Φιλομήλα . . . . .	Σ. Καταπόδη . . . . .	98	3175	διῆλθε Κορδούναν 26 Ἀπρ. διὰ Πειραιᾶ
Φλώρα . . . . .	ἐτ. Π. Νομικοῦ . . . . .	04	2980	ἀνεγ. Φιλαδέλφειαν 9 Ἀπρ. διὰ Πειραιᾶ
Φλώρα Νομικοῦ . . . . .	Λουκᾶ Νομικοῦ . . . . .	21	2012	διῆλθε Βαρελώνης δι' Ἀμβέρσαν 28 Ἀπρ.
Φοίνιξ (τάνκερ) . . . . .	Βλαδιανοῦ — Νικολάου . . . . .	20	5907	ἀνεγ. Βαλαράσιον 19 Ἀπρ. διὰ Μπάζ. Μπλάγκαν
Φραγκούλα Βροντίση . . . . .	Βροντίση—Γούναρη . . . . .	04	2083	ἔφθ. "Εμδεν 20 Ἀπρ. εἰς Μοντεβίδεο ἀπό 24 Μαρτ. Ἐναντίονη
Φραγκούλα Β. Γουλανδρῆ . . . . .	ἀδ. Γουλανδρῆ . . . . .	18	5304	ἔφθ. Σούνες 4 Ἀπρ.
Φρέδη . . . . .	Κ. Δ. Καλαφάτη . . . . .	07	4043	ἀνεγ. Ρόττερνταμ 15 Ἀπρ. διὰ Πειραιᾶ
Φώτης . . . . .	Ν. Λυκιαρδοπούλου . . . . .	12	3507	διῆλθε Βαρελώνης δι' Αγγλίαν
Φωφώ Μακρῆ . . . . .	Ι. Σ. Στρυμπούλακη . . . . .	03	1013	ἀνεγ. Εμδεν 21 Ἀπρ. διὰ Βενετίαν
Χαδιώτης . . . . .	ἐτ. Κάσσος Α.Ε. . . . .	29	4386	διῆλθε Πάλας 10 Ἀπρ. διὰ Κάρδιψ, ἔφθ. 20
Χαράλαμπος . . . . .	νιοί Αντ. Γιαννουλάτου . . . . .	01	4389	διῆλθε Πειραιᾶ 28 Ἀπρ. διὰ Πρέβεζαν — Κέρωναν
Χατζηπατέρας . . . . .	νιοί Κ. Χατζηπατέρα . . . . .	19	3511	διῆλθε Κρίστοπολιταν 9 Ἀπρ. διὰ Βαγούνθερ
Χέλατρος . . . . .	ἐτ. Κάσσος Α. Ε. . . . .	14	3489	ἔφθ. Ρόττερνταμ 14 Ἀπρ. καὶ Τάιν 18
Χίος . . . . .	Σ. Περοή—Δ. Τσατσαρώνη . . . . .	88	1356	ἀνεγ. Στρατόνι 20 Ἀπρ. δι' Αμβούργον
Χλόη . . . . .	Ν. Λυκιαρδοπούλου . . . . .	28	4641	εἰς Μογκαντίσιο ἀπό 3 Νοεμβρίου
Χρουσῆ . . . . .	Π. Ι. Γουλανδρῆ . . . . .	13	5367	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπό 21 Νοεμβρίου
Χρυσόπολις . . . . .	Ἐτ. Κάσσος Α. Ε. . . . .	14	5292	διῆλθε Σπάταν 24 Ἀπρ. διὰ Εέδωσην
Ωκεανία . . . . .	Μ. Καρίβαλη . . . . .	07	4843	διῆλθε Σαμάρης 17 Ἀπρ. διὰ Καμπούτακαν
Ωνάση Πηνελόπη . . . . .	Ἄριστ. Ωνάση . . . . .	19	5404	διῆλθε Λάζ. Πάλαμας 10 Ἀπρ. διὰ Μοντεβίδεο
Ωνάση Σωκράτης . . . . .	Άριστ. Ωνάση . . . . .	19	5439	διῆλθε Μπόναν 22 Ἀπρ. διὰ Μοντεβίδεο
Ωρίων . . . . .	Πολ. Λύρα . . . . .	09	4798	ἔφθ. Ρίον Ιανέρον 13 Ἀπρ.
Ωρωπόδης . . . . .	Μαρηή Ἐμπειρίκου . . . . .	13	3475	ἔφθ. Νάντην 10 Ἀπρ. καὶ Χονγκλάρ 18

## ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΥΠΟ ΞΕΝΑΣ ΣΗΜΑΙΑΣ

Αίγαιον (Αγγλικόν) . . . . .	ἀδ. Κουρούκλη—Αθίνη & Σία . . . . .	10	1673	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπό 13 Ιαν.
Απόστολος (Κυπριακόν) . . . . .	Δ. Τσιρίδη . . . . .	89	498	εἰς πλ. Αίγαιόν — Σνοίας
Μαρτῆς (Αγγλικόν) . . . . .	Γ. Μ. Κουλουκούνη . . . . .	94	2483	ἔφθ. Γαλάτοι 2 Ἀπρ.
Μπεάτσα (Αγγλικόν) . . . . .	Α. Λούζη . . . . .	13	1569	ἀργεῖ Κάρδιψ ἀπό 16 Μαρτ.
Μιρουπάνου (Αγγλικόν) . . . . .	Μινακούλη καὶ Σία . . . . .	05	2539	ἔφθ. Αιθόρον 23 Ἀπρ.
Μυριάμ, (Αγγλ.—τάνκερ) . . . . .	Β. Ι. Β. Σ. . . . .	21	7012	ἀνεγ. Τενερίφαν 15 Ἀπρ. διὰ Κυριακούνης
Νέλων, (Αγγλικόν) . . . . .	Σταύρ. Χριστοφορίδη . . . . .	96	1437	ἔφθ. Πότρ. Σουδάν 23 Ἀπρ.
Νικόλαος Πήττας, (Αγγλ.) . . . . .	ἀδ. Πήττα . . . . .	12	1864	ἀνεγ. Στρατόνι 24 Ἀπρ. δι' Εέδωσην
Νοέμη—Τζούλια (Αγγλ.) . . . . .	Α. Μινακούλη—Ρουσανού . . . . .	95	2499	διῆλθε Σαμάρης 17 Ἀπρ. διὰ Καμπούτακαν
Όλτόλ., (Ρουμανικόν) . . . . .	Α. Βλάσσοβ . . . . .	20	4308	διῆλθε Λάζ. Πάλαμας 10 Μαρτ.
Πράχοβα (Ρουμανικόν) . . . . .	Α. Βλάσσοβ . . . . .	22	3609	εἰς Μάντσεστερ ὑπὸ παραλαβὴν 25 Ἀπρ.
Σάν Νικόλα, (Ιταλικ.) . . . . .	Ν. Σταματίου . . . . .	79	677	εἰς Μάντσεστερ 20 Ἀπρ.
Σιρέτουλ, (Ρουμανικόν) . . . . .	Α. Βλάσσοβ . . . . .	12	3629	ἔφθ. Ρόττερνταμ 7 Ἀπρ.
Τουσσίκα (Αγγλικόν) . . . . .	Κ. Λασκαρίδη — Α. Δάλλα . . . . .	03	1828	ἔφθ. Γαλάτοι 18 Ἀπρ.
Comeric (Αγγλικόν) . . . . .	Ρεθύμνη — Κούνουκοντη . . . . .	19	6701	εἰς Μάντσεστερ ὑπὸ παραλαβὴν 25 Ἀπρ.
Jacatra (Ολλανδ.) . . . . .	Ρεθύμνη — Κούνουκοντη . . . . .	14	5883	εἰς Μάντσεστερ 25 Ἀπρ. ὑπὸ παραλαβὴν 26 Ἀπρ.
Wulsty Castle (Αγγλ.) . . . . .	Ρεθύμνη — Κούνουκοντη . . . . .	18	3566	εἰς Νιούπορτ 26 Ἀπρ. ὑπὸ παραλαβὴν
Yoserie (Αγγλ.) . . . . .	Δημοσθ. Δάμπραση . . . . .	18	5240	εἰς Βαλλαν Κ) τούσιον ἀπό 10 Μαρτ.

**K. A ΣΠΥΛΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ & SIA**

Έβδομαδιαίαι τακτικαὶ ἀναχωρήσεις διὰ τῶν Νοιρηγινῶν ἀτμοπλοίων

**"NORDENFJELDSKE,"**

διὰ ΛΟΝΔΙΝΟΝ καὶ ΑΜΒΕΡΣΑΝ κατ' εὐθείαν καὶ διὰ μεταφοράς εσεων διὰ δύο λόγον. Τηλέφ. 41-478. Πειραιά.

ΤΗΛΕΦ. 36939  
15019 HIGH ST

ΤΗΛ. ACUTE-HULL  
28, BISHOP LANE

**E. E. SHARP & SONS LTD.**

ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΑΙ ΜΗΧΑΝΕΛΑΙΩΝ "STEPSOL,, BRAND

ΕΛΑΙΑ ΚΟΛΖΑ, ΚΥΑΙΝΔΡΕΛΑΙΑ ΚΙΝΗΤΗΡΩΝ

ΕΙΣΑΓΩΓΕΙΣ ΙΧΘΥΕΛΑΙΩΝ

ΕΦΟΔΙΑ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ ΚΑΙ ΜΗΧΑΝΗΣ.

**ΧΟΥΛΛ (ΑΓΓΛΙΑΣ)**