

# NAYTIKA XPONIKA



15η Ιουνίου 1936

Αρ. Φύλλου 132

# ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



## ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΣΤ'. ΑΡΙΘ. 132

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, 15 ΙΟΥΝΙΟΥ 1936

### Τὰ ἐπὶ τάπητος ζητήματα

Γραμμὴ Ἀμερικῆς καὶ Ἀκτοπλοῖα

Τοῦ κ. Γ. Ι. ΣΑΚΑΛΗ

Δὲν θὰ ἔχουν συμπληρωθῇ καλά·καλά τρεῖς μῆνες ἡφ' ἃς συνεστήθη τὸ Ὅψουργειον τῆς Ναυτιλίας καθ' ἥν ήμέραν θὰ διενεργήται: ὁ προκηρυχθεὶς ἡδη συναγωνισμός πρὸς ἐπανασύνδεσιν τῆς Ἐλλάδος μὲ τὴν Βόρειον Ἀμερικήν, συναγωνισμός, διτις ἀποτελεῖ ἐξιλαστήριον ἀλλοθῶς πρᾶξιν διὰ τὸ δικάρως ἀμαρτήσαν ἐν προκειμένῳ Κράτος καὶ τιμητικὸν διὰ τὸν κ. Ὅψουργόν τίτλον. Ἀλλὰ ἔξαιροντες εἰς προηγούμενον ἄρθρον τὴν ὀρθότητα τῆς πράξεως αὐτῆς διεπωνάμενη συγχρόνως σχετικὰ ἐπιφυλάξεις ὡς πρὸς τὴν ὀρθότητα τοῦ τρόπου μὲ τὸν ὅποιον πρόκειται: γὰρ ἐπιδιωκθῆ ἡ ἐπανασύντασις τῆς γραμμῆς. Τὰς ἐπιφυλάξεις ὅμως, τὰς ὅποιας θ' ἀνεπτύσσαμεν σήμερον, τὰς εἰδομένην ἀγαπτυσσομένας εἰς τὸ φύλον τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» τὸ φιλοξενῆσαν τὸ ἄρθρον μας. Δὲν εἶγα: ὅμως ὅλως διόλου ἵσως μάταιον γὰρ φέρωμεν τὸν λόγον καὶ ἡμεῖς ἐπὶ τοῦ θέματος τούτου, τοῦ τόσης ἀλλως τε σοδικρότητος.

Κατ' ἀντίθεσιν πρὸς δ.τι συνήθως συμβάνει: δισάκις τὸ Κράτος ἀποφασίζῃ γὰρ ἀνδηλώσῃ τὴν μέριμνάν του σχετικῶς μὲ τὰ διάφορα προδήματα τοῦ τόπου καὶ ίδιως τὰ παραγωγικῆς φύσεως, ἔχομεν γὰρ πρατηρήσωμεν τὰ ἑνίκης δύο ἀξιοσημείωτα φαινόμενα ἐπὶ τοῦ προκειμένου ζητήματος. Ἀγτὶ τῆς δραδύτητος, μὲ τὴν ὅποιαν φέρεται τὸ Κράτος δισάκις ἐπιλαμβάνεται τοιούτων ὑποθέσεων, ἐπιδιεκυνέται σπουδὴ ἔξαιρετική. Καὶ ἀντὶ τῆς μετριότητος, ἡ ὅποια χαρακτηρίζει: κατὰ κανόναν τὰ λαμβανόμενα ὑπὸ τοῦ Κράτους ἐπὶ τῶν τοιούτων ὑποθέσεων μέτρα, παρατηρεῖται: μία πραγματικὴ ἐλευθερίστης, ἡ ἀλλως γενναῖος θρίαμβος. Καὶ ἡ μὲν σπουδὴ, ὡς πᾶσι γοργότης, προσθέτει χάριν εἰς τὴν ἐνέργειαν, ἡφ' ὅσον ἐγγονεῖται: προηγεῖται τῆς σπουδῆς ἡ ἐμπεριστατωμένη μελέτη, ἐκ τῆς ὅποιας ἀποκτάται ἡ ὀρθὴ ad hoc γνῶσις, ἡ ἔξασφαλίζουσα τὴν εὐδωσιν τοῦ ἐπιχειρουμένου ἔργου. Ἀλλὰ δὲν προσδίδει μόνον χάριν εἰς πᾶσαν ἐνέργειαν ἡ σπουδὴ. Ἡ μεγάλη ἀξία τῆς εἶγα: ὅτι δι' αὐτῆς ἐπιτυγχάνεται: ἡ φειδὼ τοῦ χρόνου, τοῦ «πολυτελεστάτου ἀναλόγου», καθὼς τὸν ὀνόματες ἀρχαῖος σοφὸς συγάδελφος τοῦ κ. Ὅψουργοῦ. Ὡς πρὸς τὴν ἐπιδειχθεῖσαν ὅμως ἐλευθερίστητα σχετικῶς μὲ τὰ μέσα, τὰ ὅποια κατὰ τὸ πρόγραμμα τοῦ Ὅψουργείου κρίνονται ἀπαραίτητα διὰ τὴν ἐξυπηρέτησιν τῆς γραμμῆς Ἐλλάδος-Βόρειου Ἀμερικῆς, ἔχει: νομίζω τὴν θέσιν τῆς ἡ διατυπωθεῖσα εἰς τὰς στήλας τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» γνώμη, κατὰ τὴν ὅποιαν ὡς πρὸς τὸ σημεῖον τούτο ἐπιβάλλεται: ἡ μεγαλυτέρα περίσκεψις.

Κατὰ τὸ πρόγραμμα τοῦ Ὅψουργείου διὰ τὴν ἐξυπηρέτησιν τῆς ἐν λόγῳ γραμμῆς ἀπαιτοῦνται: δύο ἐπιβατικὰ ὑπερωκεάνεια, ὀλικῆς χωρητικότητος ἔκαστον 15—20.000 τόννων, μέσης ταχύτητος 17 μιλλίων, νεότευκτα ἡ καὶ ἀπὸ δεύτερο χέρι, μὴ συμπληρώσαντα ὅμως οὕτω δέκα ἔτη ἀπὸ τῆς καθελκύσεώς των.

Ἐφ' ὅσον ἐκρίθη σκόπιμον γάρ γίνουν δεκτὰ καὶ πλοῖα ἀπὸ δεύτερο χέρι, προκαλεῖται: αὐτομάτως ἡ σκέψις, ὅτι θὰ ἔχῃ ληφθῆ βεβαίως ὑπὸ ὅψεις ἡ διεθνῆς ἀγορὰ τῶν πλοίων, θὰ ἔχῃ δηλαδὴ ἐξυπηριθεῖται ὅτι καὶ ὑπάρχουν εἰς τὴν ἀγορὰν καὶ προσφέρονται εἰς λογικὰ φυσικὰ τιμάς πλοῖα μὲ τὰ περιγραφμένα χαρακτηριστικά. Διαφορετικά, ἡ προδηλεπομένη εὑχέρεια δὲν ἔχει πρακτικὴν ἀξίαν. Σοδικρότερον ζήτημα προσκύπτει ἐκ τοῦ γεγονότος διτις ζητοῦνται: διὰ τὴν ἐξυπηρέτησιν τῆς γραμμῆς, εὐθὺς ἐξ ἀρχῆς, δύο μεγάλα σχετικῶν καὶ διπανηρὰ πλοῖα. Τίθεται: δηλαδὴ τὸ ἐρώτημα: είναι ὅρθη τάχα πρᾶξις ἡ ἀμεσος ναυπήγησις ἡ ἀγορὰ δύο συγχρόνων τοιούτων πλοίων διὰ τὴν περὶ ἡς ὁ λόγος γραμμῆς; Ἡ γραμμὴ, καθὼς εὐσόχως παρατηροῦν τὰ «Ναυτικὰ Χρονικὰ», παρουσιάζεται τόσον γόνιμος, ώστε γὰρ ἴκανοποιητὴ τὰ δύο αὐτὰ πλοῖα, εὐθὺς ἐξ ἀρχῆς;

Ἴσως εἰς τὸ σημεῖον αὐτὸν ὡς ἀναμνησθῆ κανεῖς διτις καὶ ἡ ναυτιλιακὴ ἐπιτροπὴ ὑπὸ τὸν κ. Μιχαλακόπουλον προέβλεπε δύο ἐπισήμα διὰ τὴν γραμμὴν αὐτὴν πλοῖα, δύον τὸ δυνατόν διληγότερον μάλιστα ὑπολειπόμενα τῆς γνωστῆς «Saturnia» τοῦ Κόζουλιτς καὶ ὅλα των τὰ στοιχεῖα ἔξαιρέσει τῆς χωρητικότητος. Ἀλλὰ δὲν πρέπει νὰ λησμονῶμεν διτις αἱ ἀντιλήψεις τῆς ἐπιτροπῆς ἐκείνης είλαν διαμορφωθῆ κατὰ τὸν Αὔγουστον 1929, πρὸ πάσης ἐκδηλώσεως τῆς παγκοσμίου κρίσεως, καθ' ἥν ἐποχὴν καθολικὴ καὶ πρωτοφανῆς εἰς τὴν Ιστορίαν ἦτο ἡ οἰκονομικὴ δραστηριότης καὶ εὐημερία, εὐρέως δὲ συμμετεῖχεν εἰς αὐτὴν καὶ ἡ Ἐλλὰς, Χώρα καὶ Κράτος, εἰσάγουσα ἐτηρίως ἐκ μόνου τοῦ καπνοῦ £ 11.000.000, ἐκ τῶν δρατῶν καὶ μὴ μεταναστευτικῶν ἐμβοσμάτων £ 10.000.000, ἀλλὰ ἐκτομώματα στερλινῶν ἀπὸ τὰ ἐξωτερικὰ δημόσια δάνεια καὶ ἀπὸ τὰς ἐξωτερικὰς ἐμπορικὰς πιστώσεις, εἰς δὲ τὰ δημόσια ταμεῖα ἐσωρεύοντο τὰ πλεονάσματα τῶν ἐσόδων κατά χιλιάδες ἐκατομμυρίων δραχμῶν καφανταρικῶν, ἢτοι σταθεροποιημένων. Ὑπὸ τοιαύτας συνθήκας ἡ κατοπτριζόμενη καὶ εἰς τὸ πρόγραμμα τῆς γνωτιλιακῆς ἐπιτροπῆς αἱσθοδοῖς δὲν ἦτο ὑπέρμετρος, οὔτε διερδολικαὶ ἡσαν αἱ ἀπαιτούμενα: διὰ τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ τοιούτου προγράμματος θυσίαι τοῦ Κράτους, αἱ συνιστάμεναι εἰς τὴν παροχὴν δανείου ἡ πιστώσεως £ 1.500.000 πρὸς 4 ορο καὶ εἰς εἴτε διησίαν ἐπιχορήγησιν £ 125.000, ἑκάτες τῆς φορολογικῆς ἀτελείας. Δὲν πρέπει ὅμως νὰ λησμονῶμεν ἐπισήμας, διτις: καθ' ἥν ἐποχὴν συνήψη, τελικῶς μεταξὺ τοῦ Κράτους καὶ τοῦ ἀναδόχου ναυτιλιακοῦ ὄργανος μεμονωμένη σχετικὴ σύμβασις, τὸν Φεδρουάριον 1932, ἐποχὴν δηλαδὴ καθ' ἥν είχε ὅδηγεσσι: ἡ παγκόσμιος κρίσις καὶ ὁ ἀγγίτητοπός της είχε γίνει: αἱσθοδοῖς καὶ εἰς τὸν τόπον μας, τὰ πτερά τῆς αἰσιοδοῖς διετούς τοῦ 1929 καὶ τοῦ 1930 ἐψαλλιδίσθησαν ἀσπλάγχνως, ἀλλὰ καὶ λίαν σωφρόνως. Τὰ δύο νεότευκτα στατουρονόφρενοντα ἐλληνικὰ ὑπερωκεάνεια συγεπτύσσοντο εἰς ἔν μόνον μὲ χαρακτηριστικὰ μετριοφρονέστερα, διχι δὲ καὶ τοῦτο ἀπαραιτήτως νεότευκτον, ἀλλὰ καὶ ἀπὸ δεύτερον χέρι. Τὰ προδηλεπόμενα ὑπὸ τῆς ἐπιτροπῆς ἀνὰ 20ήμερον ταξίδια ἀνόδου καὶ καθόδου μεταξὺ Ἐλλάδος-Β. Ἀμερικῆς περιωρίζοντο εἰς 8 ἐν συγόλῳ ἐπήσια τοιούτα, αἱ δὲ παροχὴ τοῦ Κράτους συνεθίζοντο εἰς τὰ 40 ορο τῶν παροχῶν τοῦ 1929. Τίθεται: λοιπὸν τὸ ἐρώτημα: ἀν αἱ σημειωγαὶ ἀντιλήψεις ἐπιτρέπεται γὰρ εἶναι: αἱσθετικαὶ ἡδιτικαὶ ησαν τὸν Φε-

δρουάριον 1932, είνατε θμως καὶ εἰς τοιούτον δικθυόν αἰσιώτεραι: ὅτε νὰ προβλέπεται, διτὶ ἀντὶ τῶν 8 ἐν συνδόλῳ ἑτησίων ταξιδίων, τῶν δι' ἐνὸς μόνου πλοίου ἑκτελουμένων, ἵκανοποιητικὰ θὰ είναι: 12 τοιαῦτα ἑκτελούμενα διὰ δύο πλοίων; Δέγε είναι: συνετώτερον νὰ μᾶς συγκρατῇ ἡ πρόβλεψις μήπως τὰ ἐπέκεινα τῶν 8 ταξιδίων, διχὲ μόνον δὲν θ' ἀποδεικίνουν ἵκανοποιητικὰ καθ'έαυτά, ἀλλὰ ἐνδέχεται: καὶ νὰ ἔξανεμιζόυν ἐν δλῷ ἢ ἐν μέρει τὸν συγκομιζόμενον ἀπὸ τὰ 8 ταξιδία καρπόν;

Έγινε πάση περίπτωση, δέν παρουσιάζεται ως έσπευσμένη πρᾶξις ή αμεσος χρησιμοποίησις δύο μεγάλων και διαπανηρών πλοίων, έφ' οσον κάλλιστα δύναται: νά χρησιμοποιήται έπι ένη ή δύο έτη συμπληρωματικώς και δι γνωστός μας «Βύρων»; "Αλλο έρωτημα: είναι συνετόν για έξαντληθή ή έλληνική σίκογυμία, ή δημοσία και ή ιδιωτική, μὲ τὴν αμεσον ἀγοράν δύο ἀτμοπλοίων ἀπὸ δεύτερο χέρι, ἐνώ αἱ ἀπὸ τὴν ἑκτέλεσιν τῆς γραμμῆς ἐνδεξεῖς ένδεχεται νά υπαγορεύουν τὴν ἀνάγκην ἀποκτήσεως τοῦ ἔνδος τούλαχιστον τούτων διὰ χαυπηγήσεως, ητο: πλοίου περισσότερον προσηγριμοσμένου ἀπὸ πάσης ἀπόψεως πρὸς τὰς κυριακὰς ἀπαιτήσεις τῆς γραμμῆς; "Αλλο έρωτημα: μήπως ὑπολείπεται τῆς ἐνδεικνυομένης ή προσδιοριζμένη ταχύτης, ιδίατης προέχουσκ διὰ γραμμὴν 5000 μιλλίων, ίκανη νά συντομεύῃ ή νά παρατείνῃ ἐπὶ διλόκηρη εἰκοσιτετράωρη τὸν κλυδωνισμὸν τοῦ ὥκεανου, τὸν δχι καὶ τόσον πολὺ εὐάρεστον εἰς τὸν ταξειδιώτην; Μήπως τὸ μέγεθος ἔκλινε πρὸς τὸ μέρος του εἰς δάρος τῆς ταχύτητος τὴν πλάστιγγα τῶν προσόντων τοῦ πλοίου; "Αλλὰ καὶ τοῦτο ἀκόμη: διερευνήθη τὸ ζήτημα ἐδὺν καὶ κατὰ πόσον ή λειτουργία και ή εὐόδωσις τῆς γραμμῆς Ἐλλάδος-Β. Αμερικῆς συνδέεται στενῷς ή καὶ ἀντετοπάστως μὲ τὴν συνδευτικομένην σύνδεσιν τῆς Ἐλλάδος και ἄλλων ἀνατολικωτέρων λιμένων; Έν κατηχετικῇ δὲ περιπτώσει, ποίᾳ λαμβάνεται σχετικὴ μέριμνα ἐκ παραλλήλου μὲ τὴν μέριμναν περὶ τῆς κυρίας γραμμῆς; Καὶ τέλος, κατὰ τὴν κατάρτισιν τοῦ προγράμματος τούτου ἐλήφθη δύνατον δημόσιος έγγωρίου πείρας ή εἰσφοράς, ή πολύτιμος ἐν πάσῃ περιπτώσει; Δέν ἔχομεν καμιμίαν ἀμφισσαίκων, δτι, τόσον δ. κ. Ὕψουπουργός, οσον καὶ δ. κ. Πρωθυπουργός, ἀπὸ τὴν εὐρείαν πείραν, τὴν ἐκ τῆς ἐπιδόσεως εἰς τὰ ἔξι ἐπαγγέλματος ἔργα των, θὰ ἔχουν ἀποκομίσει τὸ πόρισμα, δτι διὰ τὴν εὐόδωσιν οἰασδήποτε ἐπιχειρήσεως πρέπει ἀπαριτήτως δχι μόνον κατὰ τὴν δάσιν τῆς νά είναι: δρθή, ἀλλὰ και κατὰ τὰ οὐσιώδη στοιχεῖα. Δέν ἀμφιδόλιομεν ἐπομένως δτι και θὰ ἔχουν διερευνήσει μὲ τὴν ἀπαιτουμένην ἐμβρίθειαν τὰ στοιχεῖα, εἰς τὰ δύοτα ἀναφέρονται: τάνωτέρω παρατεθέντα ἐρωτήματα και θἀποφευχθή ἀσφαλῶς πάσι ἀλλως ἀπειλούμενη ἀτασθαλία ἐν τῇ καθ' ὅλου διαχειρίσει τῆς σπουδαίας αὐτῆς ὑποθέσεως.

Έαν ή γραμμή Έλλάδος-Βορ. Αμερικής ἐπιτρέπη, ώς ὑπόθεσις ὅγειστάτη κατά δύσιν, τὴν μετὰ πάσης σοδωρότητος ἔξετασιν τῶν καθ' ἔκαστα, δὲν συμβιώνει τοῦτ' αὐτὸν καὶ μὲ τὴν ὑπόθεσιν, τὴν δύοιαν καθ' ὅλας τὰς ἐνδείξεις ἐπέτυχε νὰ ἀνακινήσῃ καὶ πάλιν, δύοις καὶ πρόπεραι, ὁ κ. Ἀμπατιέλος. Ο λόγος περὶ τῆς ἀτμήρους ἀκτοπλοϊκς τῆς Ἐλλάδος. Ο κ. Ἀμπατιέλος ἔκ της ἐν Ἀγγλίᾳ διατριβῆς του πιθανῶς, ἀπέκτησε τὴν θυμασίαν ἐκείνην ἰδιότητα, εἰς τὴν δύοικαν σὺν ταῖς ἀλλαις διφείλοντας αἱ μεγάλαι: ἀνὰ τὸν κόσμον πολιτικαὶ καὶ ἐμπορικαὶ κατακτήσεις τῶν Ἀγγλων. Ἀπέκτησε δηλαδὴ τὴν ἴκανότητα νὰ κατοπτεύῃ ἀφ' ὑψηλοῦ ως πεδίου δράσεως δλόκληρον τὴν ὄφγλιον, ἀπὸ τοῦ Hong-Kong μέχρι τῶν ἀθηναϊκῶν γραφείων. Ἐπήρε λοιπὸν ταῦτι του καὶ τὴν συζήτησιν, ἡ δύοια ἐλλείψεις σοδωράτερων ἀπασχολήσεων ἥρχισεν νὰ γίνεται: πρὸ δεκαετίας νομίζω μεταξὺ τῶν ὑπαλληλικῶν κύκλων τῆς ἀσχολουμένης κατὰ τὸν νόμον μὲ τὰ υκυτιλιακὰ πράγματα ὑπηρεσίας μας, συζήτησιν φέρουσαν φυσικὰ τὸ κύρος τῆς τεκμηρούμένης ἀρμοδιότητος, ἔχουσαν δὲ ως ἀντικείμενον, τίποτε διλγότερον ἢ περισσότερον, τὴν γενικὴν καὶ φιλικὴν ἀνακαίνισιν τοῦ ἀτμήρους ἀκτοπλοϊκοῦ μας στόλου! Καὶ ἴδου ὁ κ. Ἀμπατιέλος ἔτοιμος νὰ δώσῃ σάρκα καὶ δστὰ εἰς τὰ ὄνειρα. Πώς δὲ αὐτὰ ἐπεφοίτησαν εἰς τὸν ὑπαλληλικοὺς κύκλους; Εἰς τὰ ὅμματά των, μὲ τὴν κατὰ κανόνα ἀνυπαρξίαν ἐποπτικοῦ ὑπουργικοῦ νοῦ καὶ ὁφθαλμοῦ, ἥρχισε νὰ φαίνεται ἀπαράδεκτος, κυριολεκτικῶς ἀφόρητος, ἢ κατάστασις τῶν ἐσωτερικῶν θαλασσίων συγκοινωνιῶν μας. Ἀκούς ἐκεῖ, ἐν πλήρει εἰκοστῷ αἰώνι καὶ ἐν τῷ μέσῳ τόσης εὐημερίας, νὰ ταξιδεύουν οἱ

"Ελληγες καθ' έκαπομμύρια, άπό του Κρητικοῦ καὶ τοῦ Κυκλαδίτη μέχρι τοῦ Βατικιώτη καὶ τοῦ Καλαμουσιάνου, καὶ γὰρ μεταφέρωνται τὰ ἐγχώρια προξόντα γῆς καὶ τέχνης, άπό τῶν καροπιμώνων καὶ τῆς φάρκας μέχρι τῶν χυτρῶν τῆς Σιφνου, μὲ διπόρια, δχ: δπως ἐμπρέπει εἰς αὐτὰ καὶ εἰς ἑκείνους, καὶ οὐργῇ δηλαδὴ καὶ ταχύπλοα, ἀλλὰ μὲ διπόρια ἀγορασμένα ἀπὸ δεύτερο ἀγγλικὸν χέρι, ἡλικίας ἀρα καθεστηκούσας καὶ ταχύτητος πόρεω ἀπεγκούσῃς ἑκείνης μὲ τὴν ὁποίαν ταξιδεύουν τὰ ουνδέοντα τὸ Ντόρερ μὲ τὴν Ὀστάνδην; Καὶ μάλιστα, ἐνῷ τόσην ὡς γνωστόν ἀξίαν ἔχει ὁ χρόνος, δοθέντος ὅτι αἱ μᾶλλον ἐπείγουσαι καὶ συδικαιούσαις περιμένουν εἰς τὴν ἐπαρχίαν του ἀπὸ τὰς Ἀθήνας ἢ τὴν πρωτεύουσαν τοῦ νομοῦ ἢ τῆς ἐπαρχίας τὸν μεταπράτην, διτις ἐπῆγεν ἑκεὶ νὰ πουλήσῃ τὴν πραμάτεια του καὶ ν' ἀγοράσῃ τὴν καφεδοζάχαρη καὶ τὰ ντρίλια, τὸν φοιτητὴ ποὺ ἐπῆγε νὰ συνεχίσῃ τὰς σπουδάς του ἢ τὸν τελείφορον τοῦ γυμνασίου ἢ τοῦ ἔξατκου στοιχείωδους σχολείου πρός ἀναζήτησαν δημητρίας τινὸς θέσεως. Διότι ἀπὸ τὰς τάξεις αὐτὰς ἀποτελεῖται πολὺ μέρος τῆς μάζης τῶν ταξιδιωτῶν τοῦ ἑστατικοῦ, τῆς μὴ μεριμνώσῃς διὰ τὴν γρηγοράδα ἢ τὴν πολυτέλειαν τοῦ δικτυορίου, ἀλλὰ ἀποκλειστικῶν καὶ μόνον διὰ τὴν εὐθηγίαν τοῦ καύλου. Δὲν λέγομεν ὅτι δὲν πρέπει νὰ ἐπιδιώκεται καὶ τῶν ἀκτοπλοϊκῶν ἀπομπούσιων μας ἢ καλλιτέρευσις. Καλλιτέρευσις ναι, ἀλλὰ δχ: ὡς θὰ ἔλεγεν ὁ κ. Μιχαλακόπουλος, καὶ ἡ ἀριστοποίησις. "Οχι: δηλαδὴ καλλιτέρευσις τέτοια, ποὺ νὰ ἕπεργον δὲ τὸ ἀκτοπλοϊκὸν μας τὰ δμοταγὴ βιτρόρικ ὅλου τοῦ κόσμου καὶ αὐτῆς ἀκόμη τῆς Ἀγγλίας καὶ τῆς Ἀμερικῆς. Διότι καὶ εἰς τὴν Ἀγγλίαν καὶ εἰς τὴν Ἀμερικήν, δπωτοῦ τὸ κοινὸν καὶ ἀπαιτήσεις ταξιδιωτικῆς εὑμαρέίας ἔχει ἀσυγκρίτως μεγαλυτέρας ἀπὸ τὸ δικό μας καὶ εἰς θέσιν εἶναι νὰ τὰς πληρώνη, τὰ ἀκτοπλοϊκὰ διπόρια δὲν εἶναι δπως τὰ δνειρέονται: οἱ δικοί μας ὑπάλληλοι καὶ ἔτοιμοι εἶναι νὰ τὰ προμηθεύσῃ ὁ κ. Ἀμπατιέλος, ἔξουσιος δοτούμενος ἀπὸ τῆς Κυβερνήσεως μας. Τὰ ἀγγλικὰ ἀκτοπλοϊκὰ διπόρια εἶναι κατά μέσον δρον ἡλικίας μεγαλυτέρας τῶν 20 ἑτῶν καὶ μεμεριγμένης χωρητικότητος καὶ ταχύτητος, ἢ δὲ διακενή των ἀνετος καὶ πρόσφορος εἰς τὰς κλιματικάς συνθήκας, δχ: δμως καὶ πολυτελής. Ἀπὸ τὴν ἀγγλικὴν ἀλλως τε, τὴν γαλλικήν, τὴν ιταλικὴν καὶ εἰς τινὰ ἀλλην ἔνεην ἀκτοπλοϊκὴν ὑπηρεσίαν ἔχουν ἀποσπαθήθη τὰ χρησιμοποιούμενα εἰς τὴν ίδιαν μας σήμερον ἀκτοπλοϊκὴν. Ἀποφόρια εἶναι: δηλαδὴ καὶ αὐτά, δπως ἀποφόρια εἶναι καὶ πλοια τοῦ μεγάλου φορτηγοῦ μας στόλου, καλῶς δμως συντηρούμενα καὶ καλῶς ἐκπληροῦντα τὴν ἀποστολήν των, ἐνόσω δὲν ταραπούνται.. Τὸ ζήτημα διαφέρει προκειμένου νὰ ὑποστηριθῇ, δτι χρειάζονται καὶ διλίγα, διλίγιστα διὰ τὴν ἀκριβείαν, ἀκτοπλοϊκὰ ἐκλεκτοτέρας διακενή. Ἄλλα δὲν πρόκειται τότε τερι εὑρείς ἀγακαινίσεως τοῦ ἀκτοπλοϊκοῦ μας στόλου.

Τά μεγάλα, πολυτελή και ταχύπλοα επιβατικά άτμοπλοια, αικήδης έγγονείται: τών πολυτελεστάτων πλωτῶν ἀνακτόρων τοῦ Βορείου Ἀτλαντικοῦ, πού στοιχίζουν 3 και 4 και 5 ἐκατομμύρια λίρες, δὲν υπηρετοῦν πουθενά τὴν ἑσωτερικὴν ἀκτοπλοΐαν. Αὐτὰ πιστέρχονται: εἰς τὰς διειθνεῖς γραμμάς, εἰς τὰς ὅποιας ἔκπαλαι πιεῖσθαι: λυσσώδης διεθνῆς ἀνταγωνισμὸς δικάνια: τῶν κρατών θησαυροφυλακίων. Εἰς τὸ θέατρο προφεγώς τῶν τοιούτων ἀκτοπλοίων, τὰ ὅποια προσεγγίζουν και εἰς τοὺς λιμένας μας, διείλεται: ἡ παρανόησις τῶν πραγμάτων, εἰς τὴν ὅποιαν υποπλεύσουν οἱ πραγματεύσμενοι: τὰ τῆς ἀκτοπλοΐας ἐμβρόνγυτητοι συμπατριώται, διπλάληλοι: καὶ λεσχηγηασταῖ. "Επειτα, εἰς κάθε χώραν συμπλέτωρας ἔξυπηρετούνται: ὅλαι: αἱ μυρίαι ἀνάγκαι τῶν λαῶν. Πότε δέλοιμεν ἀκτοπλοίαν πολυτελεστέραν τῆς ἄγγλικῆς και τῆς ἀμερικανικῆς εἰς τὴν Ἑλλάδα, δησοῦ ὁ κάτοικος τῆς ὑπαίθρου και μάλιστα ὅλης τῆς βορείου Ἑλλάδος, ἀλλὰ και τῶν Καλαβρύτων και τῆς Εδυρτανίας και πάσης κατ' ἔξοχὴν ὀρεινῆς ἐπαρχίας τῆς ἡπειρωτικῆς και τῆς νησιωτικῆς Ἑλλάδος, υφίσταται ἀλγθινὸν περιτύρων διὰ γὰ πορευθῆ ἀπὸ χωρὶς σὲ χωρὶς: Αὐτὸς μακαρίζει δὲν κατά θάλασσαν ταξιδιώτην, που δρίσκει ἐνδιάτησιν εἰς τὰ ἀκτοπλοϊκά μας δηνειρώδη ἐν συγκρίσει: μὲ τὴν κατ' οἰκον. Τὶ νὰ πίπῃ ὁ τρεφόμενος μὲ μπομπόταν Ἑλλην χωρίκος, τὶ δὲ Δραπετσωνίτης τοῦ Πειραιῶς, τοῦ ὅποιου δ συγκιεισμός, πόλις ὅλοκληρος, ἀποτελεῖ ἔργον, που θὰ τὸ ἀπεδοκίμαζεν σχεῖ δὲ εὑρωπαῖχός τολιτισμός, ἀλλὰ και δ Φειλλάχος ἀκόμη: Πότε γὰ τ' ἀκούγη λοιπὸν δ τόσον κακοπαθῶν και εἰς τὴν κατοικίαν του και εἰς τὴν γερεσαίαν συγκοινωνίαν του Ἑλλην, διτι τὸ Κράτος τὸ Ἑλληνικὸν

συζητεῖ ἄν εἰναι σκόπιμον ἢ ὅχι νὰ διατεθοῦν ὑπὸ τῆς ἐλληνικῆς οἰκονομίας χίλια ἔκατομμάρια μονοχερίς διὰ τὴν ἀνακαίνισιν τοῦ ἀκτοπλοϊκοῦ μας στόλου, ἔκατὸν ἀκόμη τούλαχιστον ἔκατομμάρια κατ' ἕτος, τὰ δόποιν θὰ πληρώνῃ ὁ ταξιδεύων φωτιόκοσμος, ἀλλα ἔκατομμάρια κατ' ἕτος εἰς ἐπιχορηγήσεις, ἐκ τοῦ δημοσίου ταμείου αὐτὰ ἔξαγόμενα, ἀπὸ τοὺς φόρους ἐποιένως καὶ αὐτά;

Ἔπει τοιούτους δρους πᾶσα σκέψις, ὅχι περὶ τῆς σχετικῆς βελτιώσεως, τῆς σκόπιμου καὶ δυνατῆς, ἀλλὰ περὶ τῆς ἀριστοποιήσεως τῶν ἀκτοπλοϊκῶν μας ἀτμοπλοίων, δὲν εἰναι ἀπλῶς ἐσφριλένη κατὰ δύσιν, ἀλλὰ ἡς μοῦ ἐπιτραπῇ ἡ ἔκφρασις, προδίδει ἀνώμαλον ἐγκεφαλικὴν λειτουργίαν. Νὰ τίθεται κατ' ἀρχὴν ὑπὸ μελέτην κατὰ πόσον εἰναι σκόπιμος ἡ ριζικὴ καὶ καθολικὴ ἀνακαίνισις τῶν ἀκτοπλοϊκῶν μας ἀτμοπλοίων, εἰναι, καθὼς καὶ ἀλλοτε εἴπει, ἐπὶ τῇ εὐκαιρίᾳ τῆς πρώτης, τῆς προπεριγνής καθόδου τοῦ κ. Ἀμπατιέλου, τοῦτο κατὸ μὲ τὸ γὰ τίθεται ὑπὸ μελέτην κατὰ πόσον εἰναι ἡ δέν εἰναι σκόπιμην ὑπερικατασταθοῦν τὸ αὐτοκίνητα, μὲ τὰ δόποια μεταφέροντα τὰ λαχανικὰ τῆς Ἀργολικῆς πεδιάδος εἰς τὰς Ἀθήνας, διὸ τατοκινήτων μάρκας Πλακάρη καὶ Ρόλες-ρόλες. Παρὰ ταῦτα, θετικοὶ λόγοι, λέγουν, συντρέχουν νὰ δοθῇ συνέχεια εἰς τὴν προκειμένην ἀπροσδύκητον συζήτησιν. Διότι πρόκειται, λέγουν, νὰ ἐπιδιωχθῇ ἡ θλιβεράτερα σύγχυσις τῶν πραγμάτων διὰ τῆς συσχετίσεως τῶν σχεδίων τοῦ κ. Ἀμπατιέλου μὲ τὰς ἀνάγκας τοῦ Τουρισμοῦ. Τίς οἰδε! Ἐν δύοματι τοῦ Τουρισμοῦ, ἐνδεχόμενον εἰναι νὰ προκύψουν καὶ τὰ μᾶλλον ἀπίστευτα, διποτεῖς τὰ πλέον ἀπίθανα πράγματα διαπράττονται πολλάκις ἐν δύοματι τῶν ὑγιεστέρων καὶ ευγενεστέρων ὕσεν.

### Γ. I. ΣΑΚΑΛΗΣ

## Τὸ δεκαδενδήμερον

### Φαντασιοπληξίαι καὶ πραγματικότης

Παραπέμπονται, λοιπόν, εἰς ἐπιτροπήν, αἱ προτάσεις τοῦ κ. Ἀμπατιέλλου διὰ τὴν ἐκχώρωσιν τοῦ προνομίου τῶν ἀκτοπλοϊκῶν συγκοινωνιῶν. Ο κ. Ὑφυπουργός ἐπὶ τῆς Ναυτιλίας ἀνεγνώρισεν, ὡς φαίνεται, τὸ ὅρθον τῆς ὑποδείξεως τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν», διποτεῖς ἐπιτροπή ἔξι εἰδικῶν προσώπων ἀναλάβῃ τὴν μελέτην τῶν προτάσεων καὶ ἐντός τακτῆς προθεσμίας ὑποθάλῃ συγκεκριμένα τὰ πορίσματα αὐτῆς, ἀφοῦ, κακῶς, καθ' ἡμᾶς, ἐκρίθησαν κατ' ἀρχὴν συζήτησιμοι αἱ ἐπιδιωχεῖς τοῦ Ἀγγλοελληνικοῦ Ὁμίλου. Θά δυνηθῇ οὕτω καὶ ἡ Κυθερνησίας ἔχουσα ὑπὸ δύο τὰ συμπεράσματα τῆς Ἐπιτροπῆς καὶ ἀναλογιζόμενή τὸ δημόσιον συμφέρον νὰ κρίνῃ τελικῶς περὶ τῆς ἀποδοχῆς ἡ μὴ τῶν προτάσεων τῶν ξένων κεφαλαιούχων.

Ἐν ἀναμονῇ ὅμως, τῆς συστάσεως τῆς Ἐπιτροπῆς καὶ τῶν σχετικῶν ἀποφάσεών της, σκόπιμος εἶναι, ἀν μὴ καὶ ἐπιθεθημένη, ἐν συνεχείᾳ τῶν δύον εἰς τὸ προπούλωμένον τεύχος μας διετυπώσαμεν, ἡ λεπτομερεστέρα πας ἀνάλογις τῶν προτάσεων τοῦ κ. Ἀμπατιέλλου ἀπὸ τῆς οἰκονομικῆς αὐτῶν ίδια πλευρᾶς. Θά δυνηθῇ οὕτως, ἀνεξαρτήτως τῶν ἀντιλήψεων, ποὺ ἐπικρατοῦν ἥδη παρὰ τῇ Κυθερνησίᾳ, νὰ πληροφορηθῇ καὶ ἡ Κοινὴ Γνωμὴ πόσον κατὰ θάσον σαθρά εἰναι τὰ μεγαλεπήθων σχέδια τοῦ κ. Ἀμπατιέλλου καὶ ποιας οἰκονομικᾶς ἐπιθετικής ἡ θάσης ἐκαλεῖτο καὶ πάλιν νὰ ἐπωμισθῇ ὁ Ἑλληνικὸς Λαός, ἀν, παρ' ἐλπίδα, ταῦτα υιοθετοῦντο ὑπὸ τῶν κυθερνώτων.

Ο ἐκπρόσωπος τοῦ Ἀγγλοελληνικοῦ Ὁμίλου προτείνει, ὡς γνωστόν, τὴν ναυπήγησον εἰκοσιν ἀκτοπλοϊκῶν σκαφῶν διαφόρου τύπου καὶ τὴν ἀνέγερσιν ὡρισμένου ἀριθμοῦ ζενοδοχείων διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τοῦ Τουρισμοῦ. Διὰ τοὺς μὴ γνωρίζοντας ἔγγυτερον τὰ ναυτιλιακά, εἰδικῶς δὲ τὰ ἀκτοπλοϊκά ἡμῶν πράγματα, ἐλκυστικοὶ ἐκ πρώτης ὄψεως ἐμφανίζονται αἱ προτάσεις. Καθ' ἡν στιγμὴν τὰ σημερινὰ τῆς ἀκτοπλοΐας μας σκάφη ἔχουν μέσην ἡλικίαν τεσσαράκοντα καὶ πλέον ἑπτών, τὸν δὲ ἀποκτήσωμεν νεοναυπήγητα πλοῖα διὰ τὸ διλγύωρα μέχρι τῆς Σύρου, ἔστω καὶ μέχρι τῶν Ιονίων, ταξιδιά μας δὲν εἰναι θεωρίας ἀσήμαντος ἡ πρόδοσος, οὐδὲ διλγύωτερον δελεαστικοὶ αἱ ἀπολαύσεις ἐνὸς τοιούτου ταξιδίου. Νὰ ἐπιτύχωμεν ἔξι ἀλλού, χάρις εἰς τὰς τόσους ρηγικελεύθους προτάσεις τοῦ κ. Ἀμπατιέλλου, τὴν πρωθησίαν τῆς τουριστικῆς κινήσεως τῆς Χώρας διὰ τῆς ἐγκαταστάσεως ζενοδοχείων εἰς τοὺς ἀρχαιολογικούς μας τόπους καὶ τὰ γραφικά παράλια τῆς Ἐλλάδος, δὲν δύνανται νὰ θεωρηθῇ ἀμελητέα ἡ ὑπόθεσις, ἡτίς πολλά θά εἰσεκδύζειν εἰς τὴν Ἐθνικὴν ἡμῶν Οἰκονομίαν, ἀν δητῶς μόνη ἡ ἔκαταστασις τῶν ζενοδοχείων θά ἥτο ἀρκετὴ νὰ προκαλέσῃ τὴν εἰσροήν τῶν ξένων εἰς τὴν Χώραν μας.

Ἀλλὰ διὰ νὰ ἀπολαύσωμεν τὰ ὠφελήματα αὐτὰ χρειά-

ζονται κεφάλαια καὶ μάλιστα δύκωδη. Αφοῦ οἱ χρηματισταὶ καὶ οἱ τραπεζῖται τοῦ Σίνου, τόσον προφόρων προφέρονται νὰ μᾶς παρασχουν τὰ οἰκονομικά μέσα διὰ τὴν ἐπίτευξιν τῶν ὀφελημάτων αὐτῶν, ὃς ἔξετάσωμεν κατ' ἀρχὴν καὶ ἡμεῖς, καθ' ἃς διαθεσιαίσις παρέχει ὁ ἐμφανιζόμενος ὡς ἐκπρόσωπος αὐτῶν κ. Ἀμπατιέλλος, ἀν αἱ οἰκονομικαὶ ἐπιθετικής περιοχές τῆς τουριστικῆς κινήσεως, θὰ περιορισθῶμεν εἰς τὴν ἔρευναν τῆς ναυτιλιακῆς πλευρᾶς τῶν προτάσεων.

Μή ἔχοντες καμπίαν εἰδικότητα νὰ κρίνωμεν ἐπὶ τῆς ἀπόδοσεως τῶν ζενοδοχείων τῶν ἔκαταστασέων καὶ τῆς ἔξι αὐτῶν καὶ μόνων ἀναπτύξεως τῆς τουριστικῆς κινήσεως, θὰ περιορισθῶμεν εἰς τὴν ἔρευναν τῆς ναυτιλιακῆς πλευρᾶς τῶν προτάσεων.

Χάριν τῆς ἀνετωτέρας ἐξυπηρετήσεως τῶν θαλασσίων συγκοινωνιῶν τῆς Χώρας θὰ διατεθοῦν τὰ 20 νεοναυπήγητα ἐπιθετικὰ σκάφη, τὸ κόστος τῆς κατασκευῆς τῶν ὅποιων θ' ἀνέλθῃ, κατὰ τοὺς μετριωτέρους ὑπολογισμούς καὶ ἐφ' ὅσον δὲν θὰ ἀπαιτηθῇ ἐξαιρετικὴ πολυτέλεια εἰς τὰ διαμερίσματα τῶν ἐπιθετῶν, εἰς καὶ ἡμισι εκατομμύριον Λιρῶν Ἀγγλίας. Ἡ πυκνότης τῶν δρομολογίων εἰς τὰς διαφόρους γραμματάς, ἡ ἀφονωτέρα δηλαδὴ παροχὴ τοῦ συγκοινωνιακοῦ ἀγαθοῦ, δὲν πρόκειται, κατὰ τὰς προτάσεις τοῦ κ. Ἀμπατιέλλου, νὰ τονωθῇ πέραν τοῦ σημερινοῦ ἐπιπέδου, ἀφοῦ λαμβάνεται ὑπὸ δύψιν ὁ γνωστὸς πίνακας τῆς ἐξυπηρετήσεως τῶν ἀκτοπλοϊκῶν συγκοινωνιῶν, διὸ ταρταρίσθεις ὑπὸ τῆς Ἐπιτροπῆς Μιχαλακοπούλου. Τὸ μοναδικὸν ἐπομένων πλεονέκτημα τῶν προτάσεων τοῦ κ. Ἀμπατιέλλου ἐπὶ τοῦ σημείου τούτου, εἶναι, ὅτι τὰ ἀκτοπλοϊκὰ ταξίδια θὰ ἐκτελοῦνται διὰ συγχρονισμένων πλοίων, μὲ τὴν αὐτὴν δύμως τῶν σημερινῶν σκαφῶν, διότι ἀσκοποὶς καὶ δαπανηρὰς θὰ ἦτο, διαδόμενης τῆς μικράς ἀποστάσεως, ἡ μεταφορά τοῦ ἐπιπλοίου εἰς τὴν Σύρον, τὴν Χίον, τὰς Ιονίους καὶ αὐτὴν τὴν Κρήτην τὰς μεταμεσονυκτίους ὥρας, ἀντὶ τῆς συνήθους 5ης ἡ καὶ 8ης πρωινῆς, καθ' ἃς καταπλέουν ἥδη τὰ ἀκτοπλοϊκὰ σκάφη εἰς τὰς γύρω μας νήσους, προερχόμενα ἐκ Πειραιῶς.

Πέραν δύμας τοῦ κεφαλαίου τοῦ ἐνός καὶ ἡμίσεος ἐκατομμύριου λιρῶν θ' ἀπαιτηθοῦν ἀκόμη πεντακόσια χιλιάδες, διὸ μὴ καὶ περισσότεραι, λίραι Ἀγγλίας διὰ τὴν ἔξαγοράν δλων τῶν ἐν τηνήσει ἡ καὶ ἐν ἀργίᾳ τελούντων ἀκτοπλοϊκῶν σκαφῶν. Ἐξ αὐτῶν ἄλλως τε ἡ ἀνάδοχος ἐταιρία προθλέπεται νὰ χρησιμοποιήσῃ 15 τούλαχιστον διὰ τὴν συμπλήρωσιν τοῦ δλου δικτύου τῶν ἀκτοπλοϊκῶν γραμμῶν καὶ διὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῶν ἀγόνων τοιούτων, ἐνῷ, ἐν τῷ μεταξύ, μέχρις οὐδὲν τηναυπηγθοῦν τὰ παραγελθησμένα πλοῖα, διὰ μίαν τριετίαν ἡ καὶ τετραετίαν, θὰ συνεχίσουν τὸ συγκοινωνιακὸν τῶν ἔργων ὑπὸ τὴν διασχέρισιν τῆς προνομιούχου ἐταιρίας τὰ ὑπάρχοντα σκάφη.

Ἐχει δύμας ὁ διαδόχος ν' ἀντιμετωπίσῃ καὶ τὰς ἀποζημιώσεις τῶν ναυτικῶν πρακτορῶν, τῶν ὑπαλλήλων, τῶν ναυτεργατῶν ὡρισμένων κατηγοριῶν (ἀνθρακέων καὶ θερμαστῶν), αἵτινες θεσιαίσις δὲν δύνανται νὰ ὑπολογισθοῦν ἀπό τοῦδε, ἀλλ' ἀν ληφθῆ ὑπὸ δύψιν τὸ πολυπληθές τῶν προσώπων, αἱ ἀποζημιώσεις αὐτῶν δὲν εἴναι κατώτεραι τῶν 100.000 λιρῶν. «Ἄν συνυπολογίσωμεν ἀκόμη καὶ τὰ ἰδρυτικά ἔξοδα τῆς ἀναδόχου ἐταιρίας καθὼς καὶ ἐκεῖνα τὰ κονδύλια, ποὺ θὰ δαπανηθοῦν διὰ τὴν ἐπιτευξιν τοῦ προνομίου, ἥδη δὲν ὅτι φθάνωμεν αἵσιως εἰς τὸ ποσὸν τῶν 2.500.000 λιρῶν Ἀγγλίας, τὰς δόποιας θὰ κληθῇ ἡ Ἐλληνικὴ Κοινωνία ν' ἀποσθέσῃ τοκοχρεωλυτικῶν ἐντός μιᾶς εἰκοσατίας. Αὕτη εἶναι τὴν δόμην παραγωγική ἀνάγκη, τὴν δόπιαν ἔρχονται νὰ καλύψουν αἱ προτάσεις τοῦ κ. Ἀμπατιέλλου. Ἡμεῖς τούλαχιστον κανένα ἄλλο πλεονέκτημα δὲν διαθέλεπομεν εἰς αὐτάς. Τὰ περὶ Ἐθνικῆς Ἀμύνης, τὰ περὶ ἐξοπλισμοῦ καὶ διαθέσεως τῶν νεοναυπηγήτων ἀκτοπλοϊκῶν σκαφῶν διὰ τὰς μεταφοράς στρατευμάτων ἐν ὅρᾳ πολέμου, ἀπότελοῦν ἀπλῆν φιλολογίαν, εὔγευστον τῶν προτάσεων καράκυεμα. Αἱ μεταγωγαὶ ἀνάγκαιοι καὶ τοῦ στρατοῦ δύνανται ἀποδοτικῶτατα νὰ πραγματοποιηθοῦν καὶ μὲ σκάφη μεγαλυτέρας ἔστω ἡλικίας, ἀρκεῖ νὰ διαθέτουν ἀπαρκῇ ταχύτητα, σησην καὶ τὰ νεοναυπήγητα, διὰ τὰς δόπιας δὲν προθλέπεται τοιούτη τῶν 14 ἔως 15 μιλιῶν.

«Οσον ἀφορᾷ τὸν Τουρισμόν, ἐτονίσαμεν ἥδη, ὅτι τὸν ἑστηρικὸν μόνον τοιούτον πρόκειται νὰ ἔξυπηρετήσουν τὰ πολυτελῆ θαλασσηγά τοῦ κ. Ἀμπατιέλλου καὶ τούτον, ἐφ' ὅσον θὰ δυνηθῇ ἡ προνομιούχος ἐταιρία νὰ παράσχῃ χαμηλούς ναύλους, εὐθηνοτέρους καὶ τῶν σημερινῶν. \*\*\*

«Ἄλλ' ἄς ἔλθωμεν ἥδη εἰς τοὺς ἀριθμούς. Παραστατικώτερον οὗτοι θὰ καταδείξουν τὶ πρόκειται νὰ στοιχίσῃ εἰς τὴν οἰκονομίαν τῆς Χώρας ἡ τοιαύτη χρυσοποικιλτος ἀνακαίνισις τῶν ἔσωτερικῶν μας θαλασσίων συγκοινωνιῶν.

Διὰ νὰ ἔξυπηρετηθοῦν τὰ δύο καὶ ἡμίσους έκατομμύρια λιρῶν, σσα θὰ δαπανηθοῦν διὰ τὴν πλήρη τῶν σχεδίων Ἀμπατιέλ.

λου έκτελεσιν, πρέπει νά ύπολογίσωμεν τούλαχιστον τοκοχρεωλυτικήν έτησίσιν έξυπηρέτησιν 125.000 λίρων. "Έχουμεν άκόμη τήν άπόσθεσιν τού πλωτού υλικού, άνερχομένην εἰς 75.000 λίρας έτησίσιν διά τά νεοναυπήγητα πρός 5 % έπι τής άξιας των και εἰς έτέρας 50.000 διά τά έξαγορασθήσομενα άκτοπλοικά, ἀν ταῦτα, λόγω τής παλαιότητός των, ήθελον άποσθεοθή έντος μιᾶς δεκαετίας Θ' άπατηθούν έπομενως, χωρίς κανένα μέρισμα διά τούς μετόχους, χωρίς τήν άπόσθεσιν τών ίδρυτικών έξδόων, τών έγκαταστάσεων και τών άπολημάσεων, 250.000 λίραι έπτοσίως. "Αν εἰς ταύτας προστεθούν διά τά τελευταία κονδύλια 50.000 λίραι άκόμη, έφ' θσον τό ίδρυτικόν τής έταιρίας κεφάλαιον δέν θά ύπερθή τάς 500.000 λίρας, ίδου, διτ, ύπολογιζόμενων grosso modo τών άναγκών τής έξυπηρετήσεως τών κεφαλαίων και τών δανείων, θά χρειασθή, δημος ή έπιχειρησοις τών άκτοπλοικών συγκοινωνιών άποδιδη έτησίσιν 300.000 λίρας 'Αγγλίας, πλέον δέ τού ποσού τούτου, τά άσφαλιστρα τών σκαφών πρέπει νά ύπολογισθούν εἰς 50 χιλιάδας λίρας με τήν μετριωτέραν κλιμακια σαφαλίσεως αύτών.

Τίς έχεφονών, μακρόθεν έστω παρακολουθῶν τήν δυναμικότητα τών άκτοπλοικών γραμμῶν, δύναται νά πιστεύῃ, διτ, έπι συνολικών άκαθαρίστων κατά μέγιστον δριον ειστράζεων 300 έκατομμυρίων δραχμῶν, ή έκμεταλλευσις τών άκτοπλοικών σκαφών θά καταλίπη τελικῶν ένα κέρδος 350.000 λιρών έπτοσίως, συμπεριλαμβανομένης και τής έκ 50.000 λιρών κρατικής έπιχορηγήσεως και τούτο άφον άφιερεθή ένα ποσοστό 30 % διά φόρους Δημοσίου, πρακτορειακά δικαιώματα και έργατικά κύτους;

Αι εισπράξεις τής άκτοπλοιας είναι γνωσταί και τά πιθανά περιθώρια τής περιπτώσεως τής κινήσεώς της έχι και τόσον έκτεταμένα. Νά ύπολογίσωμεν, διτ, διατηρούμενου τού σημερινού εύθηνού κόπους τών θαλασσών μεταφορῶν και χάρις εἰς τά συγχρονισμένα πλωτά μέσα, θά αύξηθή ή έπιβατηκή κινήσις κατά 10-15 %, ένω έξ αλλού σημαντική διαρροή τών έμπορευμάτων πρός τα ίστιοφόρα και τά μικρά φορτηγά θά σημειωθή, λόγω τής πιστού τηρήσεως τού ναυλολογίου τών φορτιών; Νά ύπολογίσωμεν άκόμη, συμφωνούντων έστω με τόν κ. 'Αμπατιέλλον, διτ, ή πληθώρα τού περιηγητικού ρεύματος, πού θά προκληθή άπό τήν άνακανίσιν τής άκτοπλοικής μας ναυτιλίας, θά προσδώση μίαν συμπληρωματικήν κίνησιν εἰς τάς άκτοπλοικάς γραμμάς;

"Οσον και ἄν. αισιοδόξως προσθλέψωμεν εἰς τήν άπόδοσιν τών δύο τούτων παραγόντων, έν ούδεμια περιπτώσει θά δυνηθούν αι έσωτερικαί θαλάσσαι συγκοινωνίαι νά έξυπηρετήσουν ένων κεφαλαίοι 2.500.000 λιρών.

Συνετός έφοπλιστής ή και αλλος τις, άγνων έστω τήν θαλασσών έπιχειρησιν, κεφαλαιούχος, δέν δύναται θεοίσιας νά ισχυρισθή τά άντιθετα έπι τών άνωτέρω άριθμῶν. 'Ο κ. 'Αμπατιέλλος ήμως, μηδέποτε γνωρίσας έκ τού σύνεγγυς τήν άκτοπλοιαν, δέν φαίνεται και νά διακινδυνεύ τά ίδια αύτού συμφέροντα, έπιδιώκων τό μονοπάτιον. "Άν συνέσαινε τούτο, είμεθα θέσαιο διτ, αλλού θά ζέσκεπτο. Προσπαθει νά συνάψη μίαν σύμβασιν με τό 'Ελληνικόν Δημόσιον έπ' άνδρας τής 'Αγιο - Greek Co Ltd', θά θελήση νά λάθη μίαν «φύλων» διά τήν έξαγοράν τών άκτοπλοικών σκαφών, θά μεταβή εἰς τό Λονδίνον, θά άναπτύξη έκει τά έπιχειρήματά του, μέ σην πειστικότητα διαθέτει ή τόσον εύφανταστος μεγαλοπραγμούν του και άν μέν έπιτυχή τήν άγαθήν διάθεσιν τών κεφαλαιούχων, θά έπιστρέψη εἰς τήν 'Ακτήν Τζελέπη. Μετά δέ τήν παραγγελίαν τών πλοίων εἰς τά 'Αγγλικά ναυπηγεία, τό έργον αύτού, τό τόσον καρποφόρον, πρέπει νά θεωρηθή λήδαν. Τι πέραν τούτου ήδυντα νά πράξῃ; "Έχαρισεν εἰς τήν 'Ελλάδα τήν άκτοπλοικήν τής άνασυγκρότησιν, έπειτη τήν προώθησιν τού Τουρισμού, συνέθαλεν εἰς τήν τόνωσιν τών άμυντικών τής χώρας δυνάμεων!

"Άν ήμως άποτύχη εἰς τήν έξεύρεσιν τών κεφαλαίων, ἄν θελήσουν και οι χρηματισταί τού Σίτου νά λάθουν άποτέρας έγγυήσεις περί τής άποδοσεως τού έγχειρήματος, ἄν ζητήσουν τροποποίησεις τής συμβάσεως, άπειπολούντες κάθε κρατικόν έλεγχον, ίνα παραμείνουν συμβατικώς έλευθεροι εἰς τόν κανονισμόν τού ναυλολογίου, ἄν έπιμείνουν εἰς τήν άσφαλεστέραν έξυπηρέτησιν τών συμφερόντων των, τότε ὁ κ. 'Αμπατιέλλος κανένα λόγον δέν θά έχη η έπιστρέψη εἰς 'Αθήνας. Τότε και τό άκτοπλοικόν πρόδηλημα, έχι θέσαια πρός τιμήν τής κρατικής νοημούσης, θά παραμείνη άνεπιλυτον, άφου, έν τῷ μεταξύ, πολύτιμος χρόνος θά έχη άναλωθή εἰς άκάρπους με τόν κ. 'Αμπατιέλλον συζήτησεις.

\*\*\*

"Άλλ' άρκετά περιεπλανήμεν εἰς τόν δαίδαλον τών έκατομμυρίων λιρών. 'Έγκατασταί περί τής άνασυγκρότησεώς της, τής άνανεώσεως τού πλωτού αύτής υλικού, χωρίς τήν σπατάλην δισεκατομμυρίων δραχμῶν, χωρίς τάς έπαχθείς έπιβαρύνσεις άπο τούς άσκόπους έκ τής έξηντης δανεισμούς, χωρίς τήν διαρροήν πολυτίμου συναλλάγματος εἰς τό έξωτερικόν διά τά τοκοχρεωλύσια και τά μερίσματα. 'Άρκετά είμεθα ειδικευμένοι εἰς τά θαλάσσαια έργα και ή έπιδοσις τών 'Ελλήνων εἰς αύτά κατ' ού-

δέν έχει άναγκην τής μετακλήσεως όργανωτῶν, ξένων πρός τήν ναυτιλίαν μας και άγνοούντων τούς μόχθους, τάς ζημιας και τάς προσενεχθείσας εἰς τήν χώραν ύπηρεσίας παρά τών άκτοπλοικών έπιχειρήσεων.

Διά τήν άνασυγκρότησιν ένος κλάδου τής ναυτιλίας μας, άξιου καλυτέρας τύχης, πολλά παθόντος μέχρι σήμερον άπο τήν κρατική κακομεταχείρισιν, άρκει η συνεργασία δλων τών έφοπλιστών τής άκτοπλοιας, αι κοιναί κατευθύνσεις τών έπιδιώκεων τών και κάποια στοργικωτέρα άπο μέρους τού Κράτους πρόνοια διά τά άκτοπλοικά πράγματα.

Και ένω τό συμφέρον και ή άναγκη θά ύποχρεωσή έντος δλίγου τάς εν τή άκτοπλοιας έπιχειρήσεις νά συνεργασθούν, τό Κράτος, έξ αλλού, έχει τήν ήθηκην ύποχρέωσιν νά προστατεύση τήν συνεργασίαν αύτην, νά παραχθεί πάσσων αύτού τήν άρωγήν, νά στηρίξῃ τήν προσπάθειαν τής έπιλύσεως τού άκτοπλοικού προβλήματος.

'Ο κ. Ρεδιάδης έχει πρό αύτού, άφ' ής άνέλασθε τό 'Υφου πουρουριδον τών Ναυτιλών, τά ύπομνηματα τών ένδιασφερομένων έφοπλιστῶν, με σαφεῖς και έμπεισταταμένες προτάσεις διά τήν άναδιοργάνωσιν τής έπιβατηγού ναυτιλίας. Πιθανόν αι πολυποίκιλοι άσχολίαι του και τό έκτυφωτικόν δράμα τών προτάσεων τού κ. 'Αμπατιέλλου νά μή έπέτρεψαν εἰς αύτὸν νά τάς μελετήσῃ. 'Οφειλε ήμως νά πράξῃ τούτο τό ταχύτερον. Διότι κατηγορηματικά παρέσχεν τήν Κυβέρνησης ύποσχεσις, διτ, ίδιαιτέρα θά είνε ή μέριμνα αύτῆς διά τά άκτοπλοικά ζητήματα, αύτός δέ ο κ. Ρεδιάδης ής μίαν έκ τών κυριωτέρων προσπαθειών του έταξε τήν θεραπείαν τών άναγκών τής έπιβατηγού ναυτιλίας.

"Αν τό σχέδια τού κ. 'Αμπατιέλλου πρέπει νά έξονυχισθούν άπο μίαν έξ ειδίκων προσώπων έπιτροπήν, δέν συμβαίνει τό αύτό και με τάς προτάσεις τών ύφισταμένων άκτοπλοικών έπιχειρήσεων. Δέν ζητούν τίποτε άλλο από τό Κράτος, είμη τήν νόμων άπαγγρέουσιν τών συναναχωρήσεων, τήν κατάπαυσιν τού μεταξύ των συναγωνισμού. "Εναντί δέ τής μοναδικής ταύτης, διά τήν άνομάσων, προστασίας, διαλαμβάνουν οι έφοπλισταί τής άκτοπλοιας ρήτη τήν συμβατικήν ύποχρεώσιν έναναέσουν θαθμόδον, έντος δλιγούτους διαστήματος, τά πεπαλαιωμένα σκάφη των δι'; άλλων καταλλήλων μικρᾶς ήλικιας, νά κρατήσουν έν πλήρει έπαρκειά τών κοινωνικών άναγκών συγκοινωνιών, νά έφαρμοδουν πιστῶς, χωρίς κανένα κινδύνον ύπερτιμόσεως, τό κρατικόν ναυλολόγιον και νά δεχθούν τέλος οιονδήποτε τό Κράτους έλεγχον εἰς τά τής διαχειρίσεων των. Αύται είνε έν συνόψει αι προτάσεις τών άκτοπλοικών έφοπλιστῶν. Καμμίαν θεοίσιας δέν έχουν σχέσιν με τήν αιγαλήνης έπιβατηγού ναυτιλίας μας.

Σφάλμα θά είνε - και δέν πιστεύουμεν νά τό διαπράξῃ, δικ. 'Υφου πουργός τής Ναυτιλίας, - ἄν τόν πολύτιμον χρόνον αύτού άναλασθεί είς άτέρμωνας και άκαρπους συζητήσεις με τόν κ. 'Αμπατιέλλον, παραμερίζων, έν τῷ μεταξύ, τήν τελικήν τού άκτοπλοικού προβλήματος ύριμσιον, προβλήματος, πού πολλάς άκομη έτη έκκρεμότητή του έγκυμονει κοινωνικάς διαταραχάς.

### Θά σοθαρευθώμεν έπι τέλους;

"Ίδού, λοιπόν, διτ, και τό ζήτημα τών έξωτερικών γραμμῶν, άν θελήση τίς ν' άποδωση πίστων εἰς τάς πρό ήμερων δημοσιεύθεισας 'ύπευθύνους άνασυγκρότησεως', άντιμετωπίζεται κατά τόν προσφοράτερον τρόπον! Προτάσεις σχετικαί ίπεθλήθσαν ήδη πρός την Κυβέρνησην διά τήν σύστασιν ήμικρατικού όργανουσιού, άποκοπούντος τήν προνομιακήν άναληψην τής έκτελεσεως, μέ συγχρονισμένα έπιβατηγά σκάφη, τών Μεσογειακῶν γραμμῶν. Προσετίθετο άκομη, διτ, διά τήν μελέτην τών προτάσεων αύτών θά συγκροτήθη λήδαν. Τι πέραν τόπο τήν προεδρείαν Ναυάρχου έν άποστρατεία και διτ, σοθαροί οικονομικοί παράγοντες είνε διατεθειμένοι νά παράσχουν τά υλικά μέσα διά τήν άποκτησιν τών καταλλήλων πλοίων.

Θυμηδίαν μόνον θά ήδυναντο νά προκαλέσουν αι περί ήμικρατικού όργανουσιού, περί έπιτροπῶν και ναυάρχων πληροφορίαι έξ ύπευθύνου πηγῆς», άν δέν άνεφέροντο αιται εἰς έν τών ζωτικωτέρων έμποροναυτικών προβλημάτων μας, άν θιλιθερά δέν άπεκόμιζε τίς συμπεράσματα έκ τής περισσοτής άφελειας, μέ τήν διποίαν άντιμετωπίζονται έπιδιώκεις τόσον κεφαλαιώδους έθνικής και οικονομικής διά τήν Χώραν μας σημασίας.

Είνε θεοίσια ματαπονία νά συζητήσωμεν σοθαρώμεν τάς δημοσιευθείσας άνασυγκρότησεως. Νά πιστεύση τίς, διτ, πράγματι τό 'Ελληνικόν κεφαλαιον θά θελήση νά ένδιασφερθή διά τά θαλάσσαια έργα, τά όποια έμμωνας μέχρι σήμερον ήγνόησεν; "Οτι ο ήμικρατικός όργανος μόνον περιοριστικός τής ήδητηκής πρωτοθουλίας, άλλα και μέ δλα τά κακά συνεπακόλουθα τού κρατικού παρεμβατισμού είνε τό καταλληλότερον άργανον διά τού προστάτη της έπιτροπής; "Η διό ο οισδήποτε Ναυάρχος έν τών θαλάσσαιας άπο τής έμπορικής τής πλευρᾶς, ά μηδέποτε άντικρύσασι κατά τήν έν τῷ Πολεμικῷ Ναυτικῷ σταδιοδρόμων του έμποροναυτικά ζητήματα, τόσην προσπατεύσατα γνώσιν και πείραν, θά ήτο έν άνεδειγμένος, όπως μελετήση τά τών έξωτερικών γραμμῶν, άκομη δέ νά καταλήξη είς

συμπεράσματα, ίκανά νὰ κατευθύνουν τὸ Κράτος εἰς τὴν ἐν προκειμένῳ πολιτικήν του;

Ἀνεξαρτήτως, ἐπομένως, πάσης ἀγαθῆς διαθέσεως τοῦ Κράτους, — ἀμφιβόλου καθ' ἡμᾶς, — ὅπως παράσχῃ τάς ἀναγκαῖας ἐπιχορηγήσεις καὶ μάλιστα διὰ πολυετές χρονικὸν διάστημα εἰς ἐφοπλιστὰς δεδοκιμασμένης πείρας καὶ φερεγγυότητος, ἵνα ἀναληφθῇ ἡ προσπάθεια τῆς ἀποκαταστάσεως τῶν θαλασσίων ἔξωτερικῶν τῆς Χώρας συγκινωνίαι, ἀνεξαρτήτως ἀκόμη τῶν πραγματικῶν διαθέσεων τοῦ ὥργανωμένου παρ' ἡμῖν κεφαλαίου, ὅπως ριψοκινδυνεύῃ καὶ κατ' ἐλάχιστον εἰς ναυτιλιακὴν ἐπιχείρησιν ουχὶν ἔχουσαν παλίντροπον τὴν ἔκθασιν, ὁ τρόπος μὲ τὸν δόποιὸν προσθέπεται τὸ δόλον ζήτημα, δὲν δύναται νὰ θεωρηθῇ οὐειράς, οὐδὲ δὲ ἐπιθεῷλμένος ἕκ τῶν πραγμάτων. Ἡ σύστασις ἐπιτρόπων ὑπὸ τὴν προεδρείαν ναυάρχων, τιθεμένων κατὰ μέρος, τῶν ἀντιλήψεων τῶν ναυτιλιακῶν παραγόντων, τῶν μόνων δυναμένων ἔγκυρον νὰ ἐκφέρουν γνώμην, αἱ προσυνεννοήσεις μὲ τὸ Ναυτικὸν Ἐπιτελεῖον, ἐνῷ ἀρτίαν κατὰ πάντα ἔχομεν σχετικὴν μελέτην περὶ τῶν ἔξωτερικῶν γραμμῶν ἀπὸ τὴν Ἐπιτροπὴν Μιχαλακοπούλου, ἀπόδεικνύουσ, ὅτι πρόκειται καὶ πάλιν περὶ συνήθων ὀρματισμῶν εὐφαντάστων τινῶν κυρίων, τελούντων μακράν τῆς ναυτιλιακῆς πραγματικότητος, ἡ περὶ τῆς γνωστῆς διαφημιστικῆς μεθόδου τῶν ἔκάστοτε κυθερώντων, ἐμφανιζόμενων οὕτως, ὅτι μετ' ἐνδιαφέροντος ἐπιλαμβάνονται τῆς μελέτης δῶλων τῶν ζητημάτων, ἐνῷ κατ' οὐσίαν οὐδέποτε πρόκειται τὴν λυοτελῆ αὐτῶν ρύθμισιν νὰ ἐπιδιώξουν.

## Νὰ διαδηλωθῇ ἡ Κρατικὴ πίστις

Ἐξ ὄσων πληροφοριῶν κατέχομεν, μία ἐκ τῶν σοθαρτέων δυσχερεῖων, ποὺ ἀνακύπτει διὰ τοὺς "Ἐλλήνας ἐφοπλιστάς, οἵτινες πιθανὸν θὰ θελήσουν νὰ ὑποθάλουν προσφοράς διὰ τὴν γραμμὴν τῆς Β. Ἀμερικῆς, εἶνε οἱ ὄχι καὶ τόσον ἀθάσιμοι φόβοι τῶν διὰ τὴν πλήρη καὶ ἀπόσκοπον ἀπὸ μέρους τοῦ Κράτους ἐκπλήρωσιν τῶν συμβατικῶν του ὑποχρεώσεων.

Κακὸν προηγούμενον ἔχει δημιουργηθῆ ἀπὸ τὴν πρὸς τὴν Ἐθνικὴν Ἀτμοπλοίαν κακόποιον κρατικὴν συμπεριφοράν, ὃστε νὰ δικαιολογοῦνται αἱ ἀμφιβολίαι καὶ λόγοι προνοίας νὰ ἐπιθάλουν τὴν παροχὴν στερρῶν ἐγγυήσεων, ὅτι ἀργότερον διὰ τὸν ἔνα ή τὸν ἄλλον λόγον, — εἶνε τόσον ρευστά τὰ Ἑλληνικὰ πράγματα, — δὲν θὰ προήρχετο τὸ Κράτος εἰς τὴν ἀπόφασιν τῆς περικοπῆς τῆς ἐπιχορηγήσεως ἢ τῆς παρεμβολῆς τοιούτων δυσχερεῖων εἰς τὸν ἀνάδοχον, διὰ νὰ δικαιολογηθῇ μια οἰαδήποτε δικολαβικὴ παρεμβολεία τῶν δῶρων τῆς συμβάσεων.

Οὐολογούμεν, δὲ μὲ βαθείαν μας λύπην ἡκούσαμεν διατυπωμένην τὴν σκέψιν ἀπὸ μέρους ἐφοπλιστικοῦ ὄμιλου διατεθειμένου νὰ συμμετάσχῃ εἰς τὴν δημοτρασίαν, ὅπως ζητηφθῇ ἡ ἐγγύησις τῆς Ἐθνικῆς Τραπέζης διὰ τὴν ἀκεραίαν ἐκτήρωσιν τῶν διὰ τῆς συμβάσεως ἀναληγθησμένων ὑποχρεώσεων τοῦ Κράτους! Τοιαύτη θεστικής πρότασις δὲν ἡμπορεῖ ὀπωδήποτε οὔτε νὰ ουχητῇ καν, διότι ἀλλοίμονον, ἀν ἀπτετεῖτο ἡ τριτεγγύησις εἰς τὰς μετὰ τοῦ Κράτους συναλλαγάς. Πάντως δύμας αὐτῆς ἡ κρατικὴ καλὴ πίστης ὑποχρεώνει τὸ Φυτουργεῖον τῶν Ναυτικῶν, ἀρμόδιον ἐν προκειμένῳ, ὅπως θελήσῃ, διαδηλῶντων κατὰ τὸν πανηγυρικῶτερον τρόπον τὴν ἀγαθὴν τοῦ Κράτους διάθεσιν, νὰ κατοχυρώσῃ τὸν ἀναδειχθησμένον μειοδότην τῆς γραμμῆς μὲ δῆλας ἔκεινας τὰς ἐγγυήσεις, τυπικάς καὶ οὐσιαστικάς, οἵτινες θὰ ἐπιτρέψουν εἰς αὐτὸν ἀνενδοίστως νὰ χωρῇση εἰς τὴν διάθεσιν τόσον μεγάλων κεφαλαίων, δσα ἀπακοῦνται διὰ τὴν πρόσκτησιν ὑπερωκεανείων πλοίων καὶ τὴν δῆλην τῆς γραμμῆς δρυγάνωσιν.

## Μετὰ τὴν «Πατρίδα» καὶ ἡ «Ιωνία»;

Θὰ θέλαμεν νὰ πληροφορηθῶμεν ἀπὸ τὸν κ. Ρεδιάδην ποία δικαιολογία προσβάλλεται ἀπὸ τὴν «Ἀκτοπλοίαν τῆς Ἑλλάδος» εἰς τὴν αἴτησίν της περὶ παροχῆς ἀδείας πωλήσεως εἰς ξένους τοῦ ἀτμοπλοίου τῆς «Ιωνίας», τοῦ μόνου, μετὰ τὴν ἔκποιησιν τῆς «Πατρίδος», ἐπιθατηγοῦ σκάφους ἔξωτερικῶν γραμμῶν, δέκιον τοῦ δόμπατος καὶ τῆς ἀποστολῆς του, τὸ ὅποιον ἀπέμεινεν εἰς τὴν Ναυτιλίαν μας.

Ἡ πλοιοκτήτρια ἑταῖρία ἐδαπάνησεν, ὡς γνωστόν, 40.000 λίρας διὰ τὴν πρόσκτησιν καὶ μετασκευὴν τῆς «Ιωνίας», εἰς δῆλην δὲ τὴν δαπάνην ταύτην ὑπεβλήθη, ἔχουσα ὑπὸ δῆψιν τῆς νὰ ἐξυπηρετήσῃ τὴν γραμμὴν τῆς Ἀλεξανδρείας ὀπωδήποτε ἀνέτως, συγκεντρώνουσα οὕτως ὑπὲρ τῆς σημαίας μας ἔνα μέγα μέρος τῆς ἔξι Αίγυπτου πρὸς τὸν Ἐλλάδα ἐπιβατικῆς κινήσεως. Πράγματι, ἡ ἐκμετάλλευσις τῆς «Ιωνίας», ἀν αἱ πληροφορίαι μας εἰνεὶ ἀκριβεῖς, μέχρι πρὸ τίνος ἀκόμη ὑπῆρξεν ἀποδοτική. Πρὸς τί, λοιπόν, ἀφοῦ τόσον ἔξειτιμῇ ὑπὸ τοῦ ταξιδεύοντος κοινοῦ ἡ προσπάθεια θελτιώσεως τοῦ πλωτοῦ δύλικον τῆς γραμμῆς Ἀλεξανδρείας, μὲ κάποιο δὲ κέρδος ἡ «Ἀκτοπλοία τῆς Ἑλλάδος» ἐκμεταλλεύεται τὸ σκάφος της, νὰ ζητῆται ἐπιψόνιος ἡ ἀλλαγὴ τῆς σημαίας τούτου;

"Οταν πρὸ τριμῆνου ὑπεβλήθη αἴτησίς περὶ παροχῆς ἀδείας πωλήσεως εἰς ξένους τῶν ἀτμοπλοίων «Ιωνία», «Θράκη» καὶ «Κέρκυρα», ἡ τοιαύτη ἐνέργεια τῶν πλοιοκτητῶν ἀπεδόθη εἰς τὴν καθαυτὸ ἀλλοπρόσαλλον, ἀν μὴ ἔχθρικήν, στάσιν τοῦ τότε Διευθυντοῦ τοῦ Ε. Ν. πρὸς δῆλα τὰ ζητήματα τῆς ἐπιθατηγοῦ ναυτιλίας. Ἔκτοτε διὰ τῆς ἀναθέσεως τοῦ «Φυτουργείου

τῶν Ναυτικῶν εἰς τὸν κ. Ρεδιάδην θάσιμοι ἐλπίδες ἐδημιουργήθησαν, διὰ τὸ Κράτος τοῦ λοιποῦ μὲ περισσοτέραν στοργὴν θά περιθάλλῃ τὰ ναυτιλιακὰ πράγματα καὶ μὲ ιδιαιτέραν ἐκτίμησιν θά στηρίζῃ τοῦτο κάθε ιδιωτικὴν πρωτοβουλίαν δυναμένην νὰ προωθηθῇ τὴν ἐμποροναυτικήν μας ἀνάπτυξιν, προκειμένου μάλιστα περὶ ἔξωτερικῶν γραμμῶν.

Μήπως δύμας, παρά τὰς ἀγαθὰς ταύτας προϋποθέσεις, ἐπὶ τῶν δόποιῶν καὶ ἔθασισθησαν δῆλαι αἱ ἐλπίδες περὶ ἀλλαγῆς τῆς κρατικῆς τακτικῆς ἔναντι τῆς Ναυτιλίας, ὑπάρχουν εἰσέτι λόγοι σοθαροί, διὰ τοὺς δόποιους ὑπεύθυνον εἶνε καὶ πάλιν τὸ Κράτος, ποὺ ὑποχρεώνουν τὴν «Ἀκτοπλοίαν τῆς Ἑλλάδος» νὰ ἐπιμένῃ εἰς τὴν ἀλλαγὴν τῆς σημαίας τῆς «Ιωνίας», ἀφοῦ διὰ τοῦ μέσου θά δυνηθῇ νὰ περιορίσῃ τὰ ἔξοδα κινήσεως καὶ ἐκμεταλλεύσεως τοῦ πλοίου της καὶ νὰ ἀντικετωπίσῃ τὸν τελευταῖς ἔξαπολυθέντα ἀθέμιτον ἀνταγωνισμὸν εἰς τὴν γραμμὴν Ἀλεξανδρείας;

Ο κ. Ρεδιάδης, πρὶν ἡ παράσχῃ τὴν ἁδειαν πωλήσεως τῆς «Ιωνίας», ὃς θελήση νὰ ἔξετάσῃ τὸ δόλον ζήτημα. Εἶμεθα πεποιημένοι, διὰ τὴν εὐθύκρισια αὐτοῦ θὰ ἀνεύρῃ τὰς ἀφορμάς, αἴτινες, διχιάδεια πρός τιμὴν ἐνός Κράτους εύνομουσμένου, ἀναγκάζουν "Ἐλληνας πλοιοκτήτας ν' ἀποφεύγουν τὴν ἔθνικήν αὐτῶν σημαίαν.

## Τὸ Ταμείον φυματικῶν

Κανεὶς δὲν δύναται νὰ ἔχῃ ἀντίθετον γνώμην ἐπὶ τῶν προσθειῶν τοῦ κ. Ρεδιάδη, ὅπως ἔξευρεθοῦν οἱ ἀναγκαιούντες πόροι διὰ τὴν σύστασιν ιδιαιτέρου κεφαλαίου περιθάλψεως τῶν φυματικῶν ναυτεργατῶν. Ἔπαινετη ἀκόμη εἶνε ἡ σκέψις τοῦ κ. Φυτουργού τῶν Ναυτικῶν, ὅπως ἔκ του αὐτοῦ κεφαλαίου ἀναληφθῇ ἡ θεραπεία τῶν ἀσθενώντων ναυτεργατῶν καὶ ἔξι ἀλλών παθήσεων, τῆς ἀδενοπαθείας λ. χ., τῶν καρδιακῶν νοσημάτων κλπ. τούς κινδύνους τῶν δόποιων αἱ ξέναις ἀσφαλιστικαὶ ἐταιρίαι, λόγω τῆς σηματικῆς ἔκτασεως τῶν ἀτήσεων ἀποζημώσεων καὶ τῶν γνωστῶν ἀντηρίκων πολλάκις μέσων, ποὺ μετέρχονται ψευδασθενεῖς τινες ναυτεργάται, ἀπεφασίσαν νὰ μὴ καλύπτουν. Τὸ μόνον σημεῖον, ἐπὶ τοῦ δόποιου ιδιαιτέρως ἐφιστῶμεν τὴν προσοχὴν τοῦ κ. Ρεδιάδη, εἰνε ἡ ἀπόλυτος κατοχύρωσις τῆς καλῆς διοικήσεως τοῦ ιδρυθησμένου Ταμείου μακράν πάσης κομματικῆς ἐπιφροής καὶ οἰασθήσητο πιέσεως, ὡς καὶ ἡ ἀκριβοδικία, σκόπιμος πρὸ παντός, διάθεσις τῶν πόρων αὐτοῦ. Ἐξαιρετικὴ μέριμνα πρέπει νὰ καταληφθῇ, δεδομένης καὶ τῆς ἔκτασεως, ποὺ κατ' ἀνάγκην διὰ τὸν ναυτιλλόμενον κόσμον δρᾶσις τοῦ ταμείου τούτου καὶ πρὸς ἀποφυγὴν καταχρήσεων, ὅπως ἡ μὲν διαχείρισις αὐτοῦ ἀνατεθῇ εἰς συμβούλιον δηλιγομέλες δσσον τὸ δυνατόν, εἰς πρόσωπα ἀνωτέρου θήσους, μὴ εὐκόλως χαριζόμενα, τὸ δὲ ἐπιστημονικὸν προσωπικὸν συγκροτηθῇ ἀπὸ εὐόποληπτούς ιατρούς, ἐγνωμόνης ἀξίας καὶ εύσυνειδησίας περὶ τὴν ἔκτελεσιν τῶν καθηκόντων των.

Διότι τὴν περίαν ἔκ παρομοίων ἀλλών δργανισμῶν περιθάλψεως ἔχοντες ὡς γνωμόνα, φοδούμεθα μήπως ἐνδεχομένη σπατάλη κατὰ τὴν διάθεσιν τῶν πόρων τοῦ Ταμείου, ἀποδῆτη εἰς τὴν θάρρος τῆς Ναυτιλίας καὶ αὐτῶν τῶν ναυτεργατῶν, ἀφοῦ εἰς τοὺς δύο αὐτοὺς παράγοντας προθλέπεται νὰ ἐπιπέσῃ ἡ φορολογία καὶ ἡ συνεισφορά διὰ τὴν λειτουργίαν του.

Αναγνωρίζεται, θεστικά, διότι καθῆκον τοῦ ἔργοδότου εἶνε, ἐπιθαλλόμενον ἐκ λόγων ἀνωτέρου ἀνθρωπισμοῦ, ἀλλά καὶ κοινωνικῆς σκοπιμότητος, ὅπως μετέχῃ εἰς τὴν περιθαλψιν τοῦ ἀσθενούντος ἐργάτου, καθὼς ἐπίσης, ἡ συναδελφικὴ ἀλληλεγγύη ὑποχρεώνει, ὅπως καὶ ὁ ἐργάτης εἰσφέρει τὸν δύσιον του ὑπὲρ τῶν ἀναξιοπαθῶντων τῆς ταξεώς του. Προύποτιθεται δύμας, διότι τὰς εἰσφέρομενα διὰ τόσον σκοπὸν πρέπει νὰ διατίθενται κατὰ τὸν προσφορώτερον τρόπον εἰς τὴν θεραπείαν οὐδιαστικῶν ἀναγκῶν, εἰς τὴν περιθαλψιν πραγματικῶν ἀσθενώντων. Κάθε ἔκτροπή ἀπὸ τὴν προϋπόθεσιν αὐτῆς ὑφερτάτην προξενεῖ ἀδικίαν εἰς αὐτοὺς τοὺς ἐργάζομένους, τοὺς ἔκ του μόχθου των ἔξοικονομούντας τὴν ὑπὲρ τῶν συναδέλφων των εἰσφοράν, ἀσκοπὸν δὲ καθιστᾶ καὶ τὴν ἐπιθάρυνσιν τῆς Ναυτιλίας μὲ μίαν πρόσθετον φορολογίαν.

"Ἄν ληφθῇ ύπ' ὅψιν τὸ πολυπληθές τῆς ναυτεργατικῆς τάξεως καὶ τὸ τόσον εἰς ἀσθενείας ἔκτεινεμένον ἐπάγγελμα τοῦ ναυτιλλούμενου, ἡ ἔκτασίς, ποὺ τείνει νὰ προσδοθῇ, εἰς τὴν δρᾶσιν τοῦ Ταμείου διὰ τὴν περιθαλψιν καὶ ἀλλών ἀσθενείων πέρα τῆς φυματιώσεως, κατ' ἀνάγκην θὰ διευρύνῃ τόσον τὴν λειτουργίαν τοῦ δργανισμοῦ τούτου, ὃστε ἐπιθεῷλημένη νὰ εἶνε ἡ ἀγρυπνίας παρακούοθυθσις καὶ ὁ ἔλεγχος τῶν διατεθειμένων εἰς νοσημάτων. Δὲν πιστεύουμεν, ἀλλώς τε, νὰ μειωθῇ καὶ ὁ ἀριθμὸς τῶν φυεδασθενῶν, οἵτινες καὶ ἔφερον τὰς ἀσφαλιστικὰς ἔταιρίας εἰς τὴν ἀπόφασιν νὰ περιορισθοῦν, προκειμένου περὶ τῆς Ἀλεξανδρείας Ναυτιλίας, εἰς τὴν ἀσφαλιστικὸν μόνον τῶν θιαίων ἐπὶ τῶν πλοίων ἀτυχημάτων. Τούναντίον αἱ τάξεις τῶν φυεδασθενῶν πιθανὸν εἶνε νὰ πυκνωθῶν, ἀν δὲν προθλεφθοῦν ὅλαις αἱ περιπτώσεις, ποὺ θὰ ήδυναντο νὰ φαλκίδεύσουν τοὺς ὄχι καὶ τόσον ἀφθόνους οἰκονομικούς τοῦ Ταμείου πόρους καὶ τὸ σοθαρότερον, προθληματικὴν θὰ δημιουργήσουν κακοήθεις τρόπους διὰ νὰ ἐμφανισθοῦν ἀσθενούντες ἐνώπιον τοῦ ιατροῦ. Μάστιξ πραγματικὴ θὰ προσδοθῇ, διὰ τὸ Ταμείον αἱ φευδασθενεῖαι καὶ φαγέδαιναι θὰ καταστῇ διὰ τὴν Ναυτιλίαν καὶ τούς ἐργάτας ἡ λειτουργία του, ἀν κατὰ τὸν ιδρυτικὸν νόμον δὲν προθλεφθοῦν ὅλαις αἱ περιπτώσεις, ποὺ θὰ ήδυναντο νὰ φαλκίδεύσουν τοὺς ὄχι καὶ τόσον ἀφθόνους οἰκονομικούς τοῦ Ταμείου πόρους καὶ τὸ σοθαρότερον, προθληματικὴν θὰ δημιουργήσουν

καὶ αὐτὴν τὴν σταδιοδρομίαν του ἐντὸς ἔλαχίστου χρόνου.

Ο κ. Ρεδιάδης, τελῶν ἐν γνώσει ὑπέρ πάντα ἄλλον δὲ τῶν λεπτομερειῶν τοῦ σοθαροῦ διὰ τὴν Ναυτιλίαν μας ζητήματος τῶν ἀσθενειῶν, εἰμεθα θέσιοι, διὰ τὴν ἔχη πάντα ταῦτα ὑπὸ ὅψιν του κατὰ τὸν καταρτισμὸν τοῦ σχετικοῦ Νομοσχεδίου.

### Διὰ τὴν ὄρθὴν τῶν πραγμάτων ἐκτίμησιν

Εἰς οἰκονομολογικὸν περιοδικὸν τῶν Ἀθηνῶν ἐδημοσιεύθη πρὸς ἡμέρων μελέτη τοῦ κ. Φ. Φιλιππακοπούλου, περὶ τῆς φορτγοῦ ναυτιλίας καὶ τῆς ἐνδεδειγμένης κρατικῆς ἐμποροναυτικῆς πολιτικῆς. Θέτει παρειλίκεν ίσως νὰ σχολιάσωμεν τὰς γνωστὰς εἰς τὰς στήλας αὐτάς ἀντιλήφεις τοῦ φίλου ἀρθρογράφου, ἀφοῦ ἐπανειλημμένως ἀπὸ ἑταῖρον ἡδη ἥχοληθήμεν μὲ τὰς γνώμας τοῦ κ. Φιλιππακοπούλου καὶ πολλάκις εὐρέθημεν εἰς τὴν ἀνάγκην νὰ ὑποδείξωμεν εἰς αὐτὸν, διὰ τὸ προσθλέπων ὑπὸ διάφορον πρίσμα τὴν Ἑλληνικὴν ναυτιλιακὴν πραγματικότητα, ἀδικεῖ καὶ αὐτὸν καὶ τὰς ὄρθας ἐν πολλοῖς ἀντιλήφεις του.

Ο κ. Φιλιππακόπουλος ὅμως οθεναρῶς ὑποστηρίζων τὰς ἴδεας του καὶ παντοιοτρόπως προπαγανδίζων αὐτάς, ὑποπίπτει καὶ εἰς ἀνακριθείας, αἴτινες, ἐνῷ κατ' οὐδὲν προάγουν τὴν ὑπόθεσιν, τῆς ὁποίας μετά τόσης ἐμμονῆς ὑπεραμύνεται, κακάς δημιουργοῦν ἐντυπώσεις εἰς κύκλους ἀδειᾶς περὶ τὰ ναυτιλιακὰ πράγματα, ζημιώνουν τὴν Ἑλληνικὴν ναυτιλίαν, ἡ ὁποία, πάντως, εἴτε τὸ θέλει, εἴτε δὲν τὸ θέλει ὁ κ. Φιλιππακόπουλος, πολλὰ εἰσέφερεν εἰς τὸ παρελθόν καὶ ἀρκετά ἀκόμη εἰσφέρει εἰς τὴν πτωχὴν ἔχοντας μας.

Παρακολουθῶν, λόγω καὶ τῆς ἐπαγγελματικῆς του ιδιότητος τὴν ναυτιλίαν ἐκ τοῦ σύνεγγυς, δὲν δύναται καὶ δὲν πρέπει ν' ἀγνοῇ ὁ κ. Φιλιππακόπουλος, διὰ τὴν στροφὴν πρὸς τὴν θάλασσαν τῶν Βαλκανικῶν Χωρῶν, μετά τὴν ἀνάπτυξιν τῆς Σοβιετικῆς ναυτιλίας, τὰς πρὸς τὰ Ἰταλικά σκάφη κρατικάς ἐπιχορηγήσεις καὶ τὸν περιορισμὸν τῆς μεταφορικῆς ἐν τῇ Μεσογείῳ ἐργασίας, ἡ Ἑλληνικὴ ναυτιλία μοιραίως ὑπερχεώθη ν' ἀναζητήσῃ καὶ πέραν τῶν γνωρίμων τῆς θαλασσῶν τὰ μέσα τῆς διατηρήσεως τῶν θαλασσῶν μας παραδόσεων. Ἀπεπτολούντες τὴν ὑπερπόντιον ναυτιλίαν καὶ περιορίζοντες μόνον εἰς τὴν Μεσογείον, ὑπὸ τὰς πλέον αἰσιοδόξους προβλέψεις, ἐφαρμιζόντες καὶ δοσαὶ προστατευτικά μέτρα διὰ τῶν ἐμπορικῶν συμβάσεων μὲ τὰς γειτονικάς μας χώρας ὑποδεικνύει ὁ κ. Φιλιππακόπουλος, μόλις θὰ ἡδυνάμεθα νὰ διατηρήσωμεν μίαν ναυτιλίαν 300.000 τόνων, καχεκτικήν καὶ αὐτήν, στολρῶν ἀνταγωνιζόμενήν ταῦτα ἐπιχορηγούμενα σκάφη τῶν ἄλλων σημαδιῶν. Θά ἢτο ἀφελές νὰ πιστεύσωμεν, διὰ τὸν ἀριθμὸν τῆς ιδίας ἡμῶν ἐν τῇ Μεσογείῳ ἐπικρατήσεως θὰ ἔγκατελείπον τὴν ναυτιλιακήν των πολιτικήν αἱ Βαλκανικαὶ Χῶραι, ἡ Ρωσία καὶ ἡ Ἰταλία, καὶ διὰ τὸν εὐχαριστώντας αὐταῖς τὰ παρεδίδοντας τὰς μεταφοράς των καὶ τὰς ἔθυσιάζοντας τὰς θαλασσίας των ἐπιδιώξεις χάριν τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας. Καὶ δεδομένης τῆς μικρᾶς ἐμπορικῆς κινήσεως, ποὺ διαθέτει ἡ ιδία ἡμῶν Χώρα, πῶς πιστεύει ὁ κ. Φιλιππακόπουλος, διὰ ἔστο καὶ ἀν τὸν ἀπόλυτον ἐνασκούντες προστατευτισμὸν τῆς σημαίας, θὰ ἡδυνάμεθα ποτὲ ν' ἀποθλέψωμεν πρὸς τὴν ἔξελικτην ἀνάπτυξιν τῆς ναυτιλίας μας, ἀφοῦ εἶναι γνωστόν τι δύναται νὰ μᾶς προσφέρῃ ἡ Ἑλληνικὴ κατανάλωσις εἰς θαλασσίας μεταφοράς καὶ δοσαὶ καὶ τόσον ἀκαθόριστον τὸ τί θὰ ἡδυνάμεθα ν' ἀντιληφθῶμεν ἀπὸ τὸ σύνολον τῶν Μεσογειακῶν λιμένων εἰς ἐργασίαν. Δὲν ἔπειται καὶ νὰ ἐγκαταλείψωμεν τὴν Μεσογείον. Νὰ παραμεινῶμεν εἰς αὐτήν, ἀκολουθούντες τὰς παραδόσεις τῆς φυλῆς μας, νὰ ὀργανωθῶμεν καλύτερον ναυτιλιακῶς, νὰ ἔχωμεν καὶ ἡμεῖς τὰς τακτικὰς γραμμάς μας, νὰ συμμετέχωμεν κατὰ ποσοστὸν καὶ ἐν συνεργασίᾳ μὲ τὰς ξένας σημαίας εἰς τὴν μεταφορικήν κίνησιν τῶν γύρω μας χωρῶν καὶ τὴν Ἑλληνικὴν τοιαύτην, χωρὶς ὅμως καὶ ν' ἀγνοησώμεν, διὰ διὰ νὰ ἔχῃ μεγάλην ναυτιλίαν, ἡ μικρὰ Ἑλλάς, διὰ νὰ δύναται νὰ διαθρέψῃ δοσαὶ τὰς 5-10 χιλιάδας ναυτιλούμενων, δημοσίεις δοσαὶ τὸν νομίζει δ. κ. Φιλιππακόπουλος, ἀλλὰ τὰς 20 χιλιάδας Ἑλληνικῶν ναυτικῶν οἰκογενειῶν, τὰς ὁποίας τὸ ἀγονον τοῦ ἔδαφους τῆς φέρει κατ' ἀνάγκην πρὸς τὴν θάλασ-

σαν, θὰ δημιουργήσῃ καὶ ὑπερπόντιον ναυτιλίαν, θὰ στραφῇ καὶ πρὸς τοὺς ὥκεανούς, θ' ἀναζητήσῃ παντοῦ, ὅπου δύναται, ἀνίσως ἔστω παλαίσουσα, ἐργασίαν διὰ νὰ συντηρήσῃ τὰ πλοιά της.

Τὴν πολυτιμότητα τῆς Μεσογειακῆς ναυτιλίας, κανεὶς δὲν δύναται ν' ἀμφισθήτῃ. Γό νά ρίπτωμεν ὅμως καὶ τὸ ἀνάθεμα κατὰ τῆς ὑπερπόντιον τοιαύτην καὶ νὰ θέλωμεν ν' ἀγνοῶμεν τί προσφέρει καὶ αὐτὴ εἰς τὴν οἰκονομίαν τοῦ τόπου, ἀδικοῦμεν τὴν ἴδιαν ἡμῶν ἀντίληψιν.

Δέν εἶναι μόνον οἱ μισθοὶ τῶν πληρωμάτων, ποὺ εἰσέρχονται εἰς τὴν Ἑλλάδα ἀπὸ τὰ σκάφη τὰ ἔργαζόμενα πέραν τῆς Μεσογείου. Σφαλερὸν εἶναι τὸ συμπέρασμα, εἰς δὲ κατέληξεν ὁ κ. Φιλιππακόπουλος. "Ἄνεσις τὸ ποσοστὸν τῶν ἐκ τῶν ναύλων εἰσπράξεων τῶν φορτηγῶν μας, ποὺ καταλείπεται εἰς τὴν Ἑλλάδα ἐν παραβολῇ πρὸς ἄλλας ναυτιλίας, εἶναι περιωρισμένον, δέν εἶναι ὅμως καὶ εὐκαταφρόνητον. Βάσιμοι ὑπολογισμοὶ ἀναθισάζουν τοῦτο εἰς 15-20 % καὶ δὲν πρέπει νὰ λησμονῇ ὁ κ. Φιλιππακόπουλος, διὰ τὸ πλέον ἐκαπούμιρον τοννών, τὸ ἡμισυ δηλαδὴ περίπου τῆς ἡπέδου θαλάσσης 'Ἑλληνικῆς μεταφορικῆς κινήσεως, διεξάγεται ὑπὸ αὐτῶν ἀκριθῶς τῶν ὑπερποντίων φορτηγῶν μας. "Ἄν δὲ ἀκόμη ρίψη ἔνα θλέμμα εἰς τὸν λιμένα τοῦ Πειραιῶς, θ' ἀντιληφθῇ καλῶς, διὰ οὐκ δλίγην ἐργασίαν, δχι θεοβαίως τὸ σόνη, δημούτης ἐπρέπειν, αὐτά τὰ φορτηγά παρέχουν εἰς τὴν οιδηροθιομηχανίαν καὶ τὴν παρ' ἡμῖν βιοτεχνίαν, παρά τὰς δυσχερείας, ποὺ δινημετωπίζουν εἰς τοὺς 'Ἑλληνικούς λιμένας ἀπὸ τὴν Ἑλλειψιν δεξαμενῶν καὶ τὴν ἀπουσίαν συγχρονισμένης τεχνικῆς δργανώσεως.

"Οσον ἀφορᾷ τὰ περὶ μὴ Ἑλληνικότητος τῶν ἐν Λονδίνω ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων, τὰ περὶ συμμετοχῆς ἔνων κεφαλαίων εἰς αὐτάς καὶ τὰ περὶ λιτοδιάστοι τῶν Ελληνικῶν πληρωμάτων προβαλλόμενα, δὲν θὰ θελήσωμεν οὐδεμίαν ἀπάντησιν νὰ δώσωμεν. 'Αφίστανται τόσον τῆς πραγματικότητος!

Τοῦτο μόνον ἔχομεν νὰ τονίσωμεν εἰς τὸν κ. Φιλιππακόπουλον, διὰ τὸν οὐετέλωνταν τὸ προπύργιον τῆς ναυτιλιακῆς μας ὑποστάσεως, ἀφοῦ δι' αὐτῶν καὶ μόνον ἐπετύχαμεν τὰ οἰκονομικά μέσα, ποὺ τὸ Κράτος καὶ τὸ Ἑλλάδα κεφάλαιον ἐπιμόνως ηρυθήσαν καὶ ἀρνοῦνται διὰ τὴν προσαγωγὴν τῆς Ναυτιλίας μας, δὲν θὰ ὑπῆρχε σήμερον θέμα καν συζητήσεως καὶ δὲν θὰ παρείχετο εἰς τὸν κ. Φιλιππακόπουλον εἰκαριότητας εἰς τὸ οὐετέλωνταν τὸν Ελληνικής ναυτιλίας. Διὰ τὸ λιτοδιάστοι τοῦ 'Ἑλληνος ναυτικοῦ θὰ ὑποδειχθῶμεν εἰς αὐτὸν νὰ ζητήσῃ νὰ διατροφορηθῇ τὶ στοιχίζει ἡ τροφοδοσία εἰς ἔνα 'Ἄγγλικὸν σκάφος καὶ τὶ καταβάλλουν οἱ 'Ἑλληνες πλοιοκτῆται πρὸς τὸν αὐτὸν σκοπόν. Ποίας ἀκόμη εἶναι η μισθοδοσία τῶν Βαλκανικῶν ναυτιλῶν, τῆς Σερβικῆς καὶ τῆς Ισπανικῆς τοιαύτης καὶ ποιάς τοῦ Ελληνικού φορτηγού.

"Ο χώρος ἀτυχῶς δὲν μᾶς ἐπιτρέπει νὰ ἐκταθῶμεν περισσότερον οὐδὲν ν' ἀπασχολήσωμεν τοὺς ἀναγνώστας μας μὲ λεπτομερεστέραν ἀπάντησιν εἰς τὰς γνώμας τοῦ κ. Φιλιππακόπουλου. Καταλήγοντες δοσαὶ ἔχομεν νὰ τονίσωμεν πρὸς αὐτόν, διὰ παραγνωρίσεων οὗτος τὸ μοναδικὸν δημιούργημα τῆς Ελληνικῆς δραστηριότητος, τὴν σημερινήν Ναυτιλίαν μας, καθιστᾶ καὶ δομπαθεῖς τὸ τόσον δέξιας κάθε προσθορηθῆσαι τῶν τεσσάρων Βαλκανικῶν Κρατῶν, ποὺ θὰ υποθληθοῦν δημοτικής διατηρήσωμεν τὴν ἐν τῇ Μεσογείῳ ναυτιλιακήν μας θέσιν.

### Η Διαβαλκανική συνεργασία

Πρακτικήν θεοβαίως σημασίαν δὲν δύνανται νὰ ἔχουν, τούλαχιστον πρὸς τὸ παρόν, αἱ διεξαχθεῖσαι συζητήσεις εἰς τὴν συγκλητισμὸν πρὸς ἡμερῶν ἐν Κωνσταντινουπόλει εἰδικῆς ἐπὶ τῶν ναυτιλιακῶν ζητημάτων ἐπιτροπὴν τῆς Διαβαλκανικῆς Διασκέψεως. 'Ακαδημαϊκὸν πως χαρακτήρα, ἡμπορεῖ τις νὰ εἰπῃ, διὰ εἰχον καὶ τὰ πορίσματα, εἰς ἀ κατέληξαν αἱ ἀντιπροσωπεῖαι τῶν τεσσάρων Βαλκανικῶν Κρατῶν, ποὺ θὰ υποθληθοῦν δημοτικής διασκέψεως τοῦ περὶ τὴν ἀνάγκην, δημοτικής διασκέψεως τοῦ Οἰλομέλειαν.

TELEGRAMS:

"GENICOLAOU"  
LONDON

ΔΑΝΕΙΑ

ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ  
ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ

ANTIPROSOPOI EN ELLADI:  
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΥ (ΕΛΛΑΣ) A.E.

"GENICOLAOU"  
PIRAEUS

ΜΕΓΑΡΟΝ ΗΛΕΚΤΡΙΚΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ  
ΔΕΥΤΕΡΟΣ ΟΡΟΦΟΣ ΑΡΙΘ. 22-23

ΠΕΙΡΑΙΑ

TELEPHONE:  
AVENUE 4941

ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ

ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ  
ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΙΣ

ΤΗΛΕΦ. 42633

Είναι άληθές, ότι πολλάς δυσχερείας έμφανίζει ή έναρμόνισις τῶν ναυτιλιακῶν κατευθύνσεων τῶν χωρῶν τῆς Βαλκανικῆς, διότι παρά τάς περὶ συνεργασίας ἀγαθάς προθέσεις, ἀνέξαιρέση τις τὸ ἐφικτόν, ἔν τινα μέτρῳ, τῆς μετά τῆς Τουρκίας συνεργασίας τῆς Ναυτιλίας μας, διάφορα είναι τὰ συμφέροντα μιᾶς ἑκάστης ἑξ αὐτῶν καὶ ἀλληλουγκρουδμένα πολλάκις αἱ ἀπὸ θαλάσσης ἐπιδιώξεις τῶν. Αἱ ναυτιλίαι τῆς Γιουγκοσλαβίας, τῆς Τουρκίας καὶ τῆς Ρουμανίας, νεαρά εἰσέτι δημιουργήματα τῆς μεταπολεμικῆς περιόδου, φέρουν ἀκόμη ἔκτυπον τὴν σφραγίδα τῆς ἑθνικιστικῆς τῶν μορφῆς, εἶναι κρατικαὶ ἢ ἐπιχορηγοῦνται ἀφθόνως. Τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας διάφορος ὅλως είναι ή θέσις. Εύρυτατα ἀνεπτυγμένα ἔχουσα αὔτη τὰ δρῖσις τῆς δράσεώς της, εἰς τὰς διεθνεῖς μεταφοράς, ὑπὸ τὴν συμεριήν δὲ μάλιστα μορφὴν τῆς μὴ διαθέουσα τὰ κατάλληλα σκάφη καὶ τὴν ἀνάλογον δργάνωσιν διὰ νὰ δύναται καὶ εὐχερῶς νὰ προσαρμοσθῇ εἰς τὰς στενὰς θαλκανικὰς ἐπιδιώξεις, οὐδὲ νὰ ἐπωφεληθῇ τῆς μεταφορικῆς κινήσεως τῶν γειτονικῶν μας χωρῶν, δὲν δύναται ἀκόμη, παρὰ μὲ μεγάλην περίσκεψιν, νὰ προσχωρήσῃ εἰς μετρα προστατευτικά τοῦ ἐνδιοθαλκανικοῦ ἐμπορίου, δυνάμενα οὐσιαστικῶς νὰ παραθλάψουν τὰ γενικότερα συμφέροντα αὐτῆς, νὰ ἐμφανίσουν τέλος τὴν Ἑλλάδα, χωρὶς καμμίαν θετικώτεραν τῆς Ναυτιλίας της ὠφέλειαν, ὡς ἐνασκούσαν τὴν πολιτικὴν τῆς διακρίσεως τῆς σημαίας.

Διεπιστώθη δύως ἔξ αὖτοι, ἀπὸ τὰς διεξαχθείσας εἰς τὴν Κωνσταντινούπολιν συζητήσεις, ότι παρὰ τὰ πανταχθέν διαδηλωθέντα περὶ τῆς στενῆς συνεργασίας τῶν Βαλκανικῶν Ναυτιλιῶν, μέτρα οὐσιαστικά, ἀποδοτικά τῆς συνεργασίας ταύτης, ὡς τὸ τῆς καταργήσεως τῶν ἀδικιαὶ λογήγωντας ἐπιθλήθενταν, τετραπλῆς μορφῆς, δικαιωμάτων εἰς τὰ Στενὰ ὑπὸ τῆς Τουρκίας, τῆς κοινῆς ἀναγνωρίσεως τῶν πρωτοκόλλων καταμετρήσεως ἑκάστης Χώρας, τῆς ἐνοποίησεως τῶν λιμενικῶν δικαιωμάτων καὶ φόρων διὰ τὸ θαλκανικά πλοϊα εἰς δόλους τοὺς λιμένας τῆς Χερσονήσου καὶ αὐτῆς ἀκόμη τῆς καθιδρύσεως τῆς Διαβαλκανικῆς γραμμῆς τῆς ἐπιμόνων προταθείσης ὑπὸ τῆς Γιουγκοσλαβίκης ἀντιπροσωπείας, δὲν είναι εἰσέτι ὥριμα πρὸς ἐπίλυσιν, οὐδὲ καὶ τόσον διατεθείμενα ἐμφανίζονται τὰ ἐπίσημα κράτη εἰς ὑποχωρήσεις ἔναντι τῶν γειτόνων τῶν.

"Ἄλλ' ἔαν τὰ θετικότερα, τὰ γενικότερα ὠφέληματα καθυστεροῦν εἰσέτι ἀπὸ τὰς συζητήσεις αὐτάς περὶ τῆς ναυτιλιακῆς συνεργασίας, δὲν ἡμπορεῖ καὶ ν' ἀμφισθηθῇ ἡ χρησιμότης τῶν. Καλλιεργεῖται καὶ προπαγανδίζεται δι' αὐτῶν ἀρκούντως ἡ ίδεα τῆς συνεργασίας. 'Η συμπαθής ἀτμόσφαιρα καὶ ὁ φιλικὸς τόνος, ὑπὸ τὸν ὅποιον διεξάγονται αἱ συναντήσεις τῶν ἀντιπροσωπειῶν, διευκολύνουν τὴν ἐκτίμησιν τῶν μεταξὺ τῶν Βαλκανικῶν σημαιῶν διαφορῶν ἐπὶ τὸν ναυτιλιακοῦ ἐπιτέλουν, δημιουργοῦν τὴν Διαβαλκανικήν συνειδησιν ἐπὶ τῶν γενικωτέρων ζητημάτων καὶ προλειαίνουν τὸ ἔδαφος τῆς ἀλληλούποστηρίξεως τῶν συμφερόντων τῶν. 'Εφόσον δὲ τὰ συμφέροντα αὐτὰ δὲν ἦθελον, προίδοντος τοῦ χρόνου, συγκρουούμενη ἀπὸ τὰς θαλασσινάς ἐπιδιώξεις ἑκάστης Χώρας, τὰς ὑπερμέτρως δυσαναλόγους πρὸς τὴν φύσιν καὶ τὴν μορφὴν τοῦ πληθυσμοῦ τῆς, ἡ ἀλληλούποστηρίξις αὐτῇ, ἡμέρᾳ τῇ ἡμέρᾳ, θά τονοῦται. 'Ισως νὰ είναι τοῦτο καὶ ἡ ἐπιθράσεως τῶν προσπαθειῶν τῆς Βαλκανικῆς συνεργασίας, ἡ θετικότερα ἐπὶ τοῦ οἰκονομικοῦ πεδίου.

### Ἐργατικαὶ ὑπερβασίαι

'Ἐπισκευάζεται κατ' αὐτάς ἐν Πειραιῇ τὸ φορτηγὸν ἀτμόπλοιον «Τρίτων», ἐκτελοῦν τὴν τακτικὴν τετραετὴν ἐπιθεώρησιν

του. Δύο καὶ πλέον χιλιάδες λιρῶν θὰ δαπανηθοῦν, μέγα δὲ μέρος τούτων θ' ἀναλωθῇ εἰς ἐργατικὰ ἡμερομίσθια, ὅπως συνήθως συμβαίνει, προκειμένου περὶ σιδηροδιοικητικῶν ἐργασιῶν. 'Εαν οἱ πλοιοκτῆται τοῦ «Τρίτωνος» ἔξετέλουν τὴν ἐπιθεώρησιν τοῦ σκάφους τῶν εἰς τὸ Ρόπτερταμ, φέρ' εἰπεῖν, ἡ Οἰκονομία μας θὰ ἔχει τὴν ἐργασίαν αὐτὴν καὶ πλεῖστοι δοσοὶ ἔχουν ἀπασχολουμένων ἡδη ἐργατῶν θά παρέμενον πιθανῶς ἀνεργοί. Εύνόητον ἐπομένως είναι, ότι θετικὴν ὑπηρεσίαν καὶ εἰς τὸν ἐργατικὸν παράγοντα προσέφεραν οἱ ἐφοπλισταὶ τοῦ «Τρίτωνος», ἀποφασίσαντες νὰ ἐκτελέσουν τὴν ἐπισκευὴν εἰς τὸν Πειραιᾶ. Τὰ πράγματα αὐτὰ εἰναι τὸν ἀπλά, ὡστε καὶ οἱ ἀδαέστεροι εὐχερῶν νὰ τὰ κατανοοῦν, πολὺ δὲ περισσότερον πρέπει νὰ γινωρίζουν οἱ ἐργάται, οἵτινες τελευταίως τόσον καλῶν εἰναι ὡργανωμένοι καὶ τόσον ἐπιτυχῶς διεκδικοῦν τὰ αἰτήματά των.

"Ἄς ίδωμεν τώρα πῶς ουμπεριεφέρθησαν καὶ οἱ ἐργάται ξαναντι τοῦ πλοίου, πού κατά κακήν του τύχην ήλθε νὰ ἐπισκευασθῇ εἰς τὸν Πειραιᾶ.

Δέν θὰ θελήσωμεν ν' ἀναφέρωμεν τὰ καθημερινὰ μικροεπεισόδια καὶ τὰς προστριβάς ἐργατῶν καὶ ἐργοδοτῶν σιδηροδιοικήν ἀπὸ τὸν πλοίου, ούτε τὰς περιέργους παρεμβάσεις τῶν «Ἐποπτῶν ἐργασίας τοῦ σωματείου» ἐμφανίζομένων, ἀπροσκλήτων καὶ ἀναρμοδίων, ρυθμιστῶν ἀκόμη καὶ τῆς ἀποδόσεως ἑκάστου τεχνίτου κατά τὰς ὥρας τῆς ἐπὶ τοῦ πλοίου ἐργασίας του. Θ' ἀναφέρωμεν ἀπλῶς τὸ πλέον ἀσήμαντον ίωσας, ἀλλ' ἀρκετά χαρακτηριστικὸν γεγονός τῆς ἐπικρατούσης εἰς τὴν θιμαντικῶν τῶν ἐπισκευῶν τῶν πλοίων πραγματικῆς ἀναρχίας εἰς τὸν λιμένα τοῦ Πειραιῶς.

Προκειμένου νὰ καταστῇ τὸ «ἄφτερ-πίκ» τοῦ «Τρίτωνος» στεγανόν, εἰδίκοι ἐργάται μετεκλήθησαν ἐξ 'Αθηνῶν διὰ νὰ ἐφαρμόσουν μίαν νέαν δόλως μέθοδον, ἀντὶ τῆς τοποθετήσεως τοιμέντων. 'Η ἐργασία αὐτὴ κατ' ἀνάγκην θὰ ἔξετελεῖτο τὴν Κυριακήν, διότι τὰς ἄλλας ἡμέρας τῆς ἔθδομάδος οἱ εἰδίκοι αὐτοὶ ἐργάται ήσαν ἀπησχολημένοι εἰς οἰκοδομάς τῶν 'Αθηνῶν. Πράγματι τὴν παρελθοῦσαν Κυριακήν οἱ τεχνίται ἐπέθησαν τοῦ πλοίου καὶ ἡρχίσαν ἐργαζόμενοι, ότε ἐμφανίζεται ὅτι σωματείον ἐργατῶν ἐπισκευῶν τοῦ Πειραιῶς, συνοδευόμενος ἀπὸ ναύτην τοῦ Λιμεναρχείου καὶ ζητεῖ ἀπὸ τὸν εύρισκόμενον ἐπὶ τοῦ πλοίου ἐφοπλιστὴν ν' ἀπολυθεῖται. Θούν ἀμέσως οἱ ἐργάται καὶ νὰ μὴ συνεχίσουν τὴν ἐργασίαν των, διότι δὲν ἀνήκουν εἰς τὸ σωματείον καὶ διότι δὲν είναι ἀνεγνωρισμένοι παρὰ τοῦ 'Οργανισμοῦ Λιμένος Πειραιῶς. 'Άδιάφορον ητο διὰ τὸν κ. Πρόδεδρον, ἐάν τὴν εἰδικήν ταύτην ἐργασίαν δὲν ἡδύναντο νὰ τὴν ἐκτελέσουν οἱ ἀνεγνωρισμένοι υπὸ τοῦ Ο.Λ.Π. ἐργάται τοῦ σωματείου του. 'Ο συνοδός ναύτης, ἐκπρόσωπος κατ' ἐκείνην τὴν στιγμὴν τῆς ἀστυνομικῆς ἀρχῆς, ὑπεστήριξε τὰ αὐτά μὲ τὸν κ. Πρόδεδρον.

Οἱ ἐργάται θεοβαῖοι δὲν ἔγκατέλειψαν τὴν ἐργασίαν τῶν, διότι ὁ πλοιοκτῆτης, δρθῶς ποιῶν, ὑπέδειξεν εἰς τὸν Πρόδεδρον νὰ κατέληθῃ ἀμέσως τοῦ πλοίου, τοῦ δόποιου, ἐπὶ τέλους, δὲν ἡτο καὶ διὸ «νοικοκύρη». 'Ερωτάται, δύως, ὑπὸ τοιούτους δρους ἐργασίας, ὑπὸ τοιαύτων ἀνοικείους παρεμβάσεις τῶν ἐκπροσώπων τῶν ἐργατῶν, εἰναι δυνατόν ποτὲ νὰ πείσωμεν τοὺς "Ἐλληνας ἐφοπλιστάς νὰ φέρουν τὰ σκάφη των εἰς Πειραιᾶ πρὸς ἐπισκευήν, ὅταν γινωρίζουν, διότι πλὴν τῶν καθυστερήσεων καὶ τῶν τεχνικῶν δυσχερειῶν, ἔχουν νὰ υποστοῦν καὶ τὸν ψυχικὸν κάμπατον ἀπὸ τὰς ἀντεγκλήσεις καὶ τὰς προστριβάς μὲ τοὺς ἐργάτας, μὲ τὰς διαφορῶν ἀρχὰς καὶ μὲ τοὺς πολυτοικίλους παράγοντας, πού παρεμβαίνουν ἀπρόσκλητοι εἰς ἀλλότρια δικαιώματα;

## A.E. ΑΤΜΟΠΛΟΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ "Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ"

[HELLENIC LINES LIMITED]

Τακτικὴ δεκαπενθήμερος Γραμμὴ φορτηγῶν ἀτμοπλοίων ἐξ Ἑλλάδος δι' AMBOURGON - POTTERDAM - AMBERSON καὶ τάναπαλιν.

Ἐμπορεύματα ἐπίσης δεκτά, δι' Ἀγγλίαν, Σκανδινανίαν, λιμένας Βαλτικῆς καὶ Βορείου Θαλάσσης, ὡς καὶ τὸ ἐσωτερικὸν Γερμανίας καὶ Βελγίου, Ἀμερικήν, Καναδᾶν κλπ. διὰ μεταφορτώσεως εἰς τοὺς ὡς ἄνω λιμένας καὶ ἐκδόσεως κατ' εύθεταν φοτωτικῶν.

\* Απευθυντέον: Π. Γ. ΚΑΛΛΙΜΑΝΟΠΟΥΛΟΝ

ΜΕΓΑΡΟΝ ΒΑΤΤΗ

ΠΕΙΡΑΙΑ

Τηλέφ. 40.418

καὶ τοὺς εἰς ἄπαντας τοὺς Ἑλληνικοὺς λιμένας Πράκτορας τῆς Ἐταιρείας

# TA TECHNIKA NAYTIKA ZHTHMATA

**Αἱ ἑφαρμογαὶ τῆς μηχανικῆς τῶν ρευστῶν εἰς τὴν Ναυπηγίαν**

## III. Πρωστήριοι ἔλικες (Συνέχεια)

Ἐίναι φανερὸν ὅτι ὁ ὑπολογισμός μιᾶς πρωστηρίου ἔλικος ἔξαρται κυρίως ἐκ τῆς σαφοῦς ἐπιγνώσεως καὶ ἐκτίμησεως εἰτε ἀναλυτικῶς εἴτε πειραματικῶς τῶν διαφόρων δεδομένων τῶν ὑπεισερχομένων ἀμέως ἢ ἐμμέσως εἰς τὸν ὑπολογισμὸν τοῦτον. Ἡ νέα θεωρία, θλέπουσα τὸ δόλον ζήτημα ἀπό τῆς σκοπιᾶς τῆς πέριξ τῶν πτερυγίων δημιουργούμενης κυκλοφορίας, μᾶς θοηθεῖ εἰς τὴν ἐκτίμησιν δύο νέων παραγόντων ὑπεισερχομένων ἀμεσώσαται εἰς τὸν ὑπολογισμόν, οὓς μέχρι τινός ἡγοούμεν, καὶ διὰ τοῦτο καὶ αἵτια τοῦ ἀνεξήγητου μερικῶν οὐτών εἰπεῖν ἀνακολουθῶν καὶ ἀσυνεπειῶν ἐν ταῖς πλακιστέραις θεωρίαις. Οἱ νέοι παράγοντες οὗτοι εἰναι ἀφ' ἐνός μὲν ὁ ἀριθμὸς τοῦ Reynolds, περὶ οὐδὲν διῆγαν προγενεστέρως, ἔξ οὐ, ὡς καὶ ἄλλοτε εἶπομεν, ἔξαρται τὸ στροβιλῆδες ἢ μὴ τῆς ροῆς πέριξ ἐνός σώματος κινούμενου ἐντὸς ρευστοῦ τίνος ἢ ἀφ' ἔτερου αἱ ἐπαγωγικαὶ ταχύτητες, περὶ δὲν διῆγαν προγενεστέρων, αἱ διειλόμενα εἰς τοὺς περιθωριακούς στροβίλους. Ἐπίσης εἰς παράγων, δοτις ἄλλοτε δὲν ἐλαμβάνετο πάντοτε ὑπ' ὄψιν, ἐνῷ σήμερον ἀποκτᾶ μεγάλην σημασίαν ἐν τῷ ὑπολογισμῷ τῶν ἔλικων, εἰναι καὶ ἐτῇ περιστροφῆς αὐτῆς ταύτης τῆς ἔλικος ἐπερχομένην αὔξησις τῆς ταχύτητος εἰσόδου τοῦ ὕδατος ἐπὶ τῶν πτερυγίων τῆς ἔλικος.

Βλέπουμε λοιπόν, ὅτι ἡ ἑφαρμογὴ ἀπλῶν νόμων μηχανικῆς δύμοιστης δὲν ἀρκεῖ διὰ νὰ ὑπολογίσωμεν μίαν νέαν ἔλικα ἐκ μιᾶς πλακιστῆς μὲν δάσιαν μόνον τὸ ποσοστὸν πραγματικῆς διοισθεως ταύτης, ἐφ' ὅσον δὲν λάθοδεν ὑπ' ὄψιν μας γενικώτερον καὶ τὸν νέον ἀριθμὸν Reynolds, ὑφ' ὃν λειτουργεῖ ἡ νέα ἔλιξ καὶ τὰς ἐπαγωγικὰς ταχύτητας τὰς διειλούμενας εἰς τοὺς περιθωριακούς στροβίλους, ὡς καὶ τὴν ὑπὸ αὐτῆς ταύτης τῆς ἔλικος δημιουργούμενην ἀναρρόφησιν ἐντὸς τοῦ ἐπιπέδου περιστροφῆς αὐτῆς, ἡτὶς ἀναρρόφησις συντελεῖ εἰς ἀνοιμόμορφον, ἄλλως τε, κατὰ μῆκος τῶν πτερυγίων αὔξησιν τῶν ταχυτήτων εἰσόδου τοῦ ὕδατος ἐπὶ τῶν πτερυγίων.

Ἔτερος παράγων, ὁ ὁποῖος ἐλαμβάνετο μὲν ὑπ' ὄψιν πάντοτε, ἀλλὰ κατὰ τρόπον μᾶλλον γενικὸν καὶ δῆλον ἀπολύτως ἀκριβῆ, εἶναι ὁ συντελεστὴς ὁμόρρους (wake factor). Ὁς γνωστὸν πᾶν σῶμα κινούμενον ἐντὸς ρευστοῦ συμπαρασύρει μετ' αὐτοῦ ὥρισμένην ποσότητα ρευστοῦ. Εἰς τὴν περίπτωσιν τῶν πλοίων εἰναι φανερὸν ὅτι ταῦτα ἀναλόγως τοῦ σχήματός των, τῶν διαστάσεων των καὶ τῆς ταχύτητος αὐτῶν θά περιθάλλωνται ὑπὸ συμπαρασυρομένων λωρίδων ὕδατος, ἀλλοτε ἀλλού πάχους, ἐντὸς δὲ τῶν λωρίδων τούτων ἡ σχετικὴ ταχύτης τοῦ ὕδατος ὡς πρὸς τὸ σκάφος θάνει αὔξουσα, ποικίλουσα ἀπό μηδὲν πλησίον τῆς ἐπιφανείας τῆς γάστρας, μέχρι 100% τῆς ταχύτητος τοῦ πλοίου εἰς τὸ σήμερον, εἰς ὅ πανει ὁ ὁμόρρους (wake). Ὁ ὁμόρρους οὗτος εἰς τὴν περιοχὴν τῆς ἔλικος εἰναι φανερός ὅτι δὲν δύναται νὰ εἰναι ἀπούτων ὁμοιόμορφος ἐφ' διον τοῦ ἐπιπέδου περιστροφῆς ταύτης, ἀλλὰ θά εἰναι φυσικὸς μεγαλύτερος περὶ τὴν πλύμνην (δύμφαλον) αὐτῆς, ἐλαστούμενος κατὰ τὸ μᾶλλον ἢ ἡπτὸν ὁμαλῶς καὶ ὁμοιομόρφως ἀναλόγως τοῦ σχήματος τῆς γάστρας τοῦ πλοίου κατὰ μῆκος τῶν πτερυγίων τῆς ἔλικος. "Ἀλλοτε ὁ συντελεστὴς ὁμόρρους (wake factor) ἐν τῷ ὑπολογισμῷ τῆς ἔλικος, ἀναλύσεως τῶν τιμῶν τῶν ταχυτήων καὶ τῶν ἐπαγωγικῶν καὶ διειλούμενῶν εἰς τὴν ἀναρρόφησιν αὐτῆς ταύτης τῆς ἔλικος εἰς τὰς διαφορούς ἐκ τοῦ κέντρου τῆς ἔλικος ἀποτάσσεις, δύναται ὁ ὁμόρρους, μὴ θεωρούμενος πλέον ὡς ὁμοιόμορφος καθ' διον τὸ ἐπιπέδον περιστροφῆς τῆς ἔλικος νὰ ἀναλυθῇ καὶ νὰ ληφθῇ καὶ οὗτος μὲ τὴν πραγματικὴν αὐτοῦ τιμὴν διὰ τὰς διαφορούς ἀπό τοῦ κέντρου τῆς ἔλικος ἀποτάσσεις καὶ νὰ εὑρθῇ οὕτω τελικῶς ἡ πραγματικὴ ταχύτης προσπτώσεως ἐπὶ τῶν πτερυγίων, ἡτὶς θά εἰναι πλέον τὸ ἀποτέλεσμα τῶν συνδυασμῶν: α') τοῦ ὁμόρρου, β') τῆς αὔξησεως τῆς ταχύτητος τῆς ὁμειλούμενης εἰς τὴν ἀναρρόφησιν τῆς ἔλικος, γ') τῆς ἐπαγωγικῆς ταχύτητος τῆς ὁμειλούμενης εἰς τοὺς περιθωριακούς στροβίλους, δ') τῆς ταχύτητος περιστροφῆς ἐπερχεασμένης καὶ ταύτης ὑπὸ παρεμφορῶν παραγόντων.

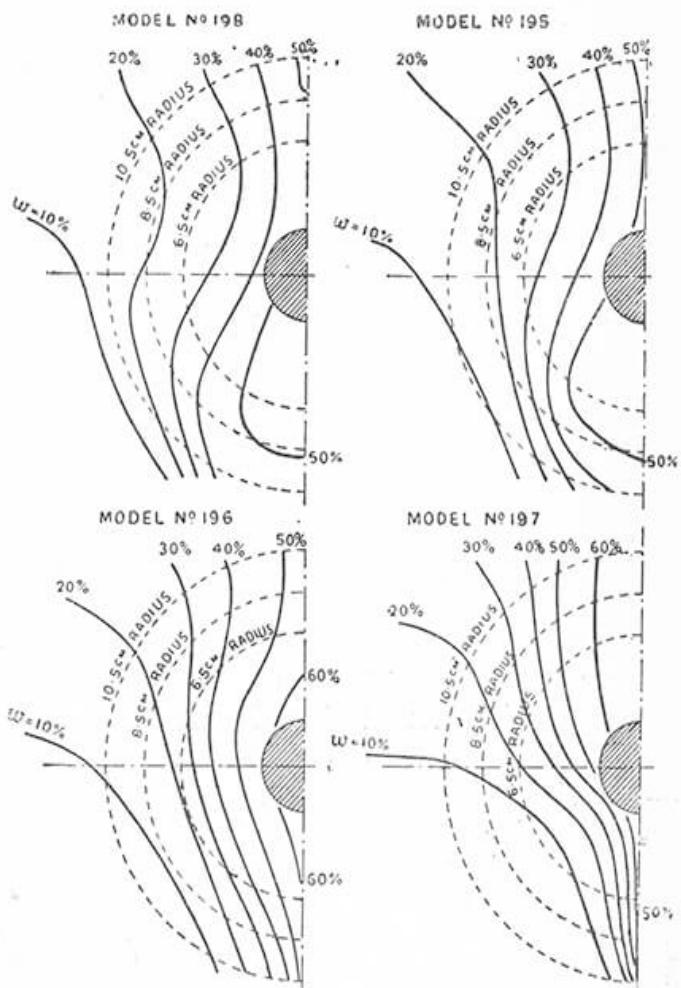
Λίαν ἐνδιαφερούσας παρατηρήσεις ἐπὶ τοῦ τρόπου διανομῆς τοῦ ὁμόρρου εἰς τὴν περιοχὴν τῆς ἔλικος, ἔχει ἐκτελέσει μεταξὺ ἄλλων καὶ ὁ ἴστων ναυπηγὸς κ. Masaio Yamagata, οὓς παρασθέτομεν ἐνταῦθα μερικά τῶν ἀποτελεσμάτων του, ὑπὸ μορφῆς καμπυλῶν διδουσῶν τὴν διανομὴν τῆς ὑπολειπούμενης ταχύτητος (διαφορὰ ταχύτητος σκάφους καὶ διον) εἰς τέσσαρας περιπτώσεις φορτηγῶν πλοίων.

Ο γράφων ἐπίσης, ἔχει ἐπινόησει ἴδιον τρόπον ἀναλυτικοῦ

ὑπολογισμοῦ τοῦ ὁμόρρου ἐκ τῶν ναυπηγικῶν γραμμῶν τοῦ πλοίου ἑφαρμόζων ἐν προκειμένῳ τὴν γνωστὴν θεωρίαν τοῦ δριακοῦ στρώματος (couche limite, boundary layer) τοῦ Prandtl. Ἡ μέθοδος αὕτη δώσασα μέχρι σήμερον λίαν ἱκανοποιητικὰ ἀποτέλεσματα εἰναι καταφανούς χρησιμότητος διάχρονας, ὡς ἡ ἡμετέρα, ἔνθα εἰναι ἀδύνατον ὁ διά προτύπων ὅμοιωμάτων πειραματικός προσδιορισμὸς τοῦ συντελεστοῦ ὁμόρρου.

"Ἐπειδὴ σημεῖον, ἐφ' οὐδὲν μηχανικὴς τῶν ρευστῶν ἐπέδρασεν εὐνόικῶς ἐπὶ τῆς ἀποδόσεως τῶν ἔλικων εἰναι καὶ ἡ ἐκ ταύτης ἐπιβολὴ καὶ ἐπικράτησης τῶν νέων τομῶν ἔξωγκωμένων εἰς τὴν εἰσόδον καὶ λεπτοτάτων εἰς τὴν ἐξόδον αὐτῶν (aerofoil sections), αἵτινες παρουσιάζουσαι διά πολὺ μικροτέραν ἀντίστασιν εἰς τὴν περιστροφήν, μεγαλύτερων δισιν, ηὕησαν σημαντικῶς τὴν ἀπόδοσιν τῶν συγχρόνων ἔλικων.

"Ἄλλα καὶ ἐπὶ τοῦ πολυθυριδίου ζήτηματος τῆς σπηλαιώσεως (cavitation), τοῦ φάσματος τούτου τῶν ναυπηγῶν εἰς περιπτώσεις ταχυστρόφων πλοίων, ἐπετελέσθησαν θάσει τῶν νέων ἀρχῶν τεράστιαι πρόδοι. Σήμερον πλέον δέν δύναται νὰ θεωρήται ὡς ἄλλοτε τὸ φανόμενον τοῦτο ὡς ἔξαρτόμενον ἀπλῶς ἐπὶ τῆς ταχύτητος περιστροφῆς τῆς ἔλικος καὶ τῆς τιμῆς τῆς ὡς



Καμπύλαι διανομῆς ὁμόρρου κατὰ τὰς μετοήσεις Masaio Yamagata, δεινένοντα διαδοχικῶς τὴν διανομὴν τῆς ὑπολειπούμενης ταχύτητος (διαφορὰ ταχύτητος σκάφους — ὁμόρρου) εἰς τὸ ἐπιπέδον περιστροφῆς τῆς ἔλικος, διὰ διοικώματα πλοίου αὐξένοις λεπτότητος πρώμανης. Δεδομένου ὅτι δὲ οὐ κλίμαξ τῶν διοικώματον ἡτο 1/20, αἱ ἀκτίνες 6.5, 8.5, 10.5 ἐκαπούσται τοῦ μέτρου, εἰς τὴν πραγματικότητα ἀντιστοποεῖσιν αὐτοτοίχως ἀποτάσσεις, 130, 170 καὶ 210 ἐγατοστά ἀπὸ τοῦ κέντρου τῆς πλέμνης τῆς ἔλικος, ἐπὶ πλοίων μήκους 120 μέτρων, πλάτους 16 μέτρων καὶ βυθίσματος 7 μέτρων καὶ 10 ἐγατοστών. Σεως ταύτης ἀνὰ μονάδα προθεθλημένης ἐπιφανείας αὐτῆς, ἀλλὰ δέον να ἔξετασθαι πλέον ὡς ζήτημα κριτικῆς γωνίας προσπτώσεως (γωνίας διοικήσεως slip angle) τῶν ἄκρων τῶν πτερυγίων, πέρα τῆς ὁποίας γωνίας ἡ κίνησις καθιστάται πλέον λίαν στροβιλώδης, λόγῳ τῆς διακοπῆς συνοχῆς τῶν ἐπὶ τῆς διποθίας πλευρᾶς τῶν πτερυγίων ὑδρονηματών. Τὸ διτοῦτο συμβαίνει συχνότερον καὶ διὰ πολὺ μικροτέρας γωνίας διοικήσεως εἰς ταχυστρόφους ἔλικας καὶ μακρὰ σχετικῶς πτερύγια δὲν ἀποδεικνύει τίποτε ἄλλο, εἰμὶ μόνον ὅτι καὶ ἐνταῦθα παίζει σπουδαιότατον ρόλον ὁ ἀριθμὸς τοῦ Reynolds, δοτις εἰς τὰς περιπτώσεις ταύτας εἰναι μεγαλύτερος τῶν ἄλλων, συντελῶν εἰς τὴν ἐπιτάχυνσιν (Συνέχεια εἰς τὴν 17ην σελίδα)



Βέλγιον

Ἡ ἀπεργία τῶν λιμενεργατῶν εἰς τὴν Ἀμβέρσαν

Από τῶν πρώτων ἡμερῶν τοῦ Ἰουνίου γενειὴ ἔξερσάγη ἀπεργία τῶν λιμενεργατῶν τῆς Ἀμβέρσης, ητὶς ἐπέφερε μίαν πλήην ἀπονέκυσσιν εἰς τὴν κίνησιν τοῦ σημαντικοῦ τούτου λιμενοῦ κέντρου τῆς Ἡλεικοτικῆς Εὐρώπης. Τὰ ἐμπορεύματα παραμένουν σωρῷδὸν εἰς τὰ λιμενικὰ ἀπόστεγα, πλέον δὲ τῶν 5000 ἑμφόρων βαγονίων ἔχον ἔγκαιρην επιφῆβην ἐντὸς τῆς περιοχῆς τῆς λιμενικῆς ζώνης. Πλειστα δοσα ἀτρόπλιμα ἀναγκάζονται καθημερινῶς υ' ἀποπλέοντας ἐξ Ἀμβέρσης μὲ ἀσυντήσιτον τὸ φορτίον τουν, ἐνῷ ἔτερα, μὲ φορτίον προσοιζόμενον διὰ τὴν Ἀμβέρσαν, ἀναμένοντα τὰς πρώτας ἡμέρας εἰς τὸ Φλώσιγκ διατήνεις, ἐπειναν ἥδη ποὺς ἐκφόρωσιν εἰς ἄλλα λιμενικά κέντρα τοῦ Κού-

Γαλλία

Αἱ δυσχέρειαι ἐκ τῶν ἔργατικῶν ἀπαιτήσεων

Οι Γαλλικοί ἐφοπλιστικοί κύκλοι, οἵτινες τόσας δυνητικές ἀντιτωπίζουν ἀπὸ ἑταῖρον ἐκ τῆς ἔφαρμογῆς τοῦ δύτωνος ἐπὶ τῶν πλοίων, ἐκ τοῦ ἐνασκούμενού ἀρχάτον προστατευτισμοῦ τῆς Ἐθνικῆς βιομηχανίας καὶ γεωργίας, τοῦ περιοδιζόντος τόσον τὰς μετὰ τοῦ ἐξωτερικοῦ συναλλαγὰς καὶ τέλος ἐκ τῆς ἐκπλόσεως τῶν ζένων νομομάτων, σοβαρίας ἀπὸ ἡμερῶν ὥρχισαν νῦν ἐκδηλώνουν ἀνησυχίας καὶ δι' αὐτὸ τὸ δυνατὸν τῆς μελλοντικῆς ἐποπτάσεως τῆς ὅλης Γαλλικῆς ναυτικῆς βιομηχανίας.

Αἱ προφέσεις τῆς νέας ἵπτον τὸν ζ. Μπλόνιμ σοσιαλιστικῆς κυβερνήσεως οὐδὲν τὸ καλὸν ἔπειτα τοῦ ἐφοπλισμοῦ προσονοίζουν. Ή γαλεύοις τῆς ἑδονάδος τῶν 40 ὡρῶν, μὲ διατήρησιν τῶν μισθωτῶν εἰς τὰ αἰτία τὴν ἐπίπεδα, καταστρεπτικές προσφέρουσαν νῦν ἔχη συνεπίας διὰ τὴν ἐγούσιαν τῶν Γαλλικῶν πλοίων, όποιοι δὲ μᾶλιστα ἐξδηλώνεται ἥηδη μῆτος προσφύρων καὶ διὰ τὴν Γαλλικὴν Ναυτιλίαν αἱ αὐταὶ διαταραχαὶ ποὺ σημειούνται ἀπό τυνος εἰς τὴν Ἰσπανικὴν τοιωτήν, μῆτος δηλαδὴ δημιουργηθῆ ὁ φαῖλος κύριος τῶν ἐπεμπέτων αἱ̄νεας ἀξιώσεων τῶν πληρωμάτων καὶ αἱ̄νεας ἐτέφον τῆς ἔπι μεγαλυτέρας προσφυγῆς τῶν ἐφοπλιστῶν εἰς τὸ Δημόσιον Θηραυροφυλάκιον διὰ τὴν ἀντιμετώπισην τῶν ἕπο τῶν σοσιαλιστικῶν ἐπιδιώξεων ἐπιβαλλομένων βαρῶν εἰς τὴν κίνησιν τῶν πλοίων. Σημειωτέον ὅτι εὑμενῆ εἰνίσσοντα πάντοτε ὑποδοχὴν παρὰ τῇ Κυβερνήσει τῶν Παρισίων καὶ τὰ πλέον παράβολα τῶν ναυτεργατῶν αἰτήματα, τὰ διοια τὸ Κράτος οπεύδει νά ἐπιβάῃ εἰς τὴν ναυτιλίαν.

## Ηέγοποίησις τής Νομολογίας περὶ συγκρούσεων

Η άπο του παρελθόντος ἔτους συσταθείσα ὑπεριτροπή, καθ' ὑπόδειξην τῆς «Διεθνοῦς Ναυτικῆς Ἐνώσεως», διώς ἔχετάση τὰ ἡγεμαντικά ἐναρμονίσεως καὶ ἐνοποίησεως τῆς ισχυρόντος ἀνά τὰς διαιρέσουσας γέωρας νομολογίας ἐπὶ τῶν περιπτώσεων συγχρόνων ἐν τῇ θαλάσσῃ καὶ κατασκέψεων πλοίων, συνήθε πρὸ μηρύων εἰς Παρισίους καὶ ταλάνθη τοῦ ἔχοντος τὴν ἑπό τὴν προεδρίαν τοῦ Sir Louis Franck. Τῆς ὑπεριτροποῦς ταύτης μετεγνών οἱ κ. κ. Martin Hill, τῆς «Ἐνώσεως Ἐφοριαστῶν τοῦ Λίβερπουλ», G. Riper τῆς Γαλλικῆς Ἀκαδημίας Ναυτικοῦ Δικαίου, Albert Le Jeune ἀντιπρόσωπος τῆς «Διεθνοῦς Ναυτικῆς Ἐνώσεως», Leopold Dor ἐπίτιμος γενικὸς γραμματεὺς τῆς ίδιας «Ἐνώσεως», Fr. Berlingieri πρόθεδρος τῆς Ιταλικῆς Ἀκαδημίας Ναυτικοῦ Δικαίου, Braundt διευθυντής τῆς «Ἐνώσεως Ἀσφαλιστῶν τοῦ Ἀμβούργου, δόξτωρ Ducke γραμματεὺς τῆς Γερμανικῆς ἐφοριαστῶνς τῆς «Ἐνώσεως, Franck ἐπίτιμος γεν. γραμματεὺς τῆς «Διεθνοῦς Ναυτικῆς Ἐνώσεως, Asper ἐπαρπάσσων τῶν «Οἰλανδόν ἐφοριατῶν, Descaires τῆς «Διεθνούς οἰλανδού Βελγικοῦ Ναυτικοῦ» καὶ Gurtzeau, τοῦ «Διεθνοῦς γεωργικοῦ Ἐργασίου» τῆς Γενεύης.

Η ισχύνουσα είς έκστοτον κράτος νομολογία διά τὰς περιπτώσεις συγχρόνων εν τῇ θαλάσσῃ παρουσιάζει ἀπειρίαν φίλικῶν διαφρούν, οὐ μέτοπελεμα τὴν καθιέδωσιν ποικίλας ὅλης ἀμφιδίων ἔκστασον διὰ στιγμῶν, εἰς τρόπον ὥστε συγγά να παρουσιάζεται τὸ ἄποτον, ὅχι μόνον τῆς ἀπολελεγμένης γρόνου, ἀλλὰ καὶ ἐπερθούσιδν διαπανῶν διά τε τοὺς ἐκποτήτας καὶ τοὺς ἀναστήτας.

Η ἐπέφορη, μετά μαρκών συζήτησιν καὶ ἐνδελεχῆ ἔξετασι τῶν προσωπιθείων, ποὺ κατεβλήθησαν, εἰς προγενεστέρας ἐπὶ τοῦ ιδίου ἀντικειμένου διασκέψεις, ἀνεγνώσις τελικῶς, ὅτι μία διεθνῆς σύμβαση θὰ ἐτύγχανε τῆς γενικῆς ἐπιδομασίας τῶν ἐφοπλιστικῶν καὶ τῶν ἡμιπορικῶν δρυγαρίων ιερὸν τὴν προώπουσειν ἀλιονετέσσεως τῆς σχετικῆς νομοθεσίας καὶ καθοδισμοῖν τὸν ἀμοδιωτέρων διαστηρίων διὰ τὴν ἐδόκιμαν τῶν ἴνστησεων συγκούσισεσ.

Είναι δύσκολον νά δοθή μία πλήρης είκων των διεξαγμειοών έπι τον έλιμαντον τούτου σημείου συντητισμού, τό γενικὸν δύως συμπέρα-

ομα συνοψίζεται εἰς τὴν ἀπόφασιν, δηλως ή δικαιοδοσία ἐπὶ περιπτώσεων συγχρονεως ἐπιδιοχῆι νὰ περιοισθῇ εἰς τὸ δικαστήριον: 1) τῆς ἔδρας τοῦ ἑναγομένου, διτὶς κατά τὴν Ἀγγλικὴν νομοθεσίαν ἀντιπροσωπεύει τὴν ἀγορὴν *in personam*. 2) Τοῦ τόπου τῆς κρατήσεως (*κατωστόσεως*) τοῦ πλοίου (*forum arresti*). Καὶ 3) τοῦ τόπου τῆς συγκροσεως. Λί τελευταῖα δύο ἔδραι διαδικασίας δύνανται νὰ είνε μιὰ καὶ η αὐτή, δεδομένον ὅτι εἰς τὸν τόπον τῆς συγκροσεως τὸ πλοῖον δύναται πάντοτε νὰ κρατηθῇ.

Εάν σέ ειδείσθη συζήτησις ήταν τοι πατέρας πόσον η δευτέρα βάσις της δικαιοδοσίας (formis arresti) ήδει νά περιορισθῇ εἰς τὴν κράτους τοῦ ἑνὸς ἐκ τῶν συγχρονούσθεντον πλοίων ή νά ἐπεκταθῇ ἐφ' οὐσιώδητοι σκάφους ἀνίκοντος εἰς τὸν αὐτὸν ἔφολοπλατ. Οὐ ἐν ισχύν Ἀγγλικὸν νόμῳ ἔννοε τὴν πρότην ἐδοχήν, ἐνῷ δὲ Ἀμερικανικὸν νόμος καὶ οἱ συναρτεῖς νόμοι τῶν χωρῶν τῆς Ἡπειρωτικῆς Ἐνόπλης παρέχουν δικαιοδοσίαν εὐνότεραν, ἐπιτρέπουσαν τὴν κράτησιν οὐχὶ τὸν συγχρονούσθεντος, ἀλλ᾽ οὐσιώδητοι σκάφους τοῦ ίδιου πλοιοτήτος. Εἴπερ τοῦ Ληπτήματος τούτου ἐγένετο τελικὸς ἀποδεκτὸς ὅτι, ἐάν αἱ Ἰννομένια Πολιτεῖαι ἀνέλαμβανον τὴν ἐποχρέων μᾶς τροποποιήσεως τῆς νομοθεσίας των, αἱ Ἡπειρωτικά χώρα θὰ ἤσαν πρόδημοι, πιθανός, νά τιθετούν τὸν Ἀγγλικὸν νόμον, οὗτος ὥστε νά ἐπιτευχθῇ ὁμοιόμορφος νομοθεσία. Εἰς περίπτωσιν ἀργήσεως τῶν Ἰννομένων Πολιτειῶν, ἐκριθῆ ὡς λογιστέρων, ὅπως οἱ ξένοι ἐποπλίσται (συμπεριλαμβανομένων καὶ τὸν Ἀγγλὸν) τεγχάνον τῶν ίδιων προνομάων, διαν ἔχεισον ἀπατήσεις κατ' Ἀμερικανικῶν σκαφῶν ἐνόπλων τῶν δικαιολογίων τῶν Ἰννομένων Πολιτειῶν.

Τό προσχέδιον μας έπι τὸν ἀνωτέρῳ συμφωνίας ἀνετέθη νὰ διατυπωθῇ ἐπὸ τοῦ κ. Δογ, ὅστις καὶ θὰ θέσῃ ἐπὸ τὴν κοίσιν τῆς ὀλομέλειας τῆς ἑποειτροφῆς ποιὸν ἢ αὐτὴν τὸ ἑποβάλλῃ διὰ τῆς «Διεθνῶς Ναυτικῆς Ἐνόργωσης» ἐπὸ τὴν ἔχεισιν τῶν κατὰ κώρας ναυτιλασῶν ὄργανων.

Τότε έπεισαν θέμα, όπερ απέσχολλε την έποειτφοπήν, ἀφεώρα τὸ ζῆτημα τῆς ποινικῆς δικαιοδοσίας εἰς περιπτώσεις συγχρόνων μὲ ἀπόλειαν ζωῆς ή συνέπειαν συμβατικῆς ἀνίκανότητος. Τὸ «Διεθνὲς Γραμμεῖον Ἐφαγασίας» είλε ζητήσει ἀπὸ τὴν «Διεθνῆ Ναυτικὴν Ἔνωσιν» νὰ καταφτιῇ τὸ προσεχέδιον μᾶς ἐν προκειμένῳ διεθνοῦς συμβάσεως, δημιουργῶν τὸ πρός τούτο ἔξ ἀφορμῆς τῶν δυναχερεῖν ποὺ ἀνεφέρουσαν εἰς τὴν περίπτωσιν τῆς συγχρόνωσεως καὶ βυθίσεως ἐνὸς Τορπικοῦ ἀτμοπλοίου ἵνα τοῦ Πατριαρχεῖον οἰονται.

πάντα τοῦ Γαλλικοῦ *«Lotus»*.  
Ἡ παλαιὰ ἀρτὴ σύγχρονοις είχεν ἐπωμῆβη, ὡς γνωστόν, εἰς τὴν ἀνοικτὴν θάλασσαν, πλησίον τῶν Τονζάκων ὑδάτων, ὁ δὲ Γάλλος πλοιάρχος καὶ ὁ ἀξιωματικὸς τῆς ἑπτησίας συνελήφθησαν τότε ὕπο τῶν Τονζῶν, ἐγνιλασθήσαν καὶ παρετέμψθησαν εἰς τὸ Κακογιοργιδεῖον. Ἡ «Διεθνῆς Ναυτικῆς Ενοποίες» ἐπιχείρησαν νὰ ἐπιληφθῇ τοῦ δυνατοῦ λόφου τούτου προβλήματος είχε κατατίθει μακροσκελές σχέδιον σημάσεως, μὲ τὸν ἀντιεμενικὸν σπολὸν τὴν μὴ παρατομήν εἰς τὸ Κακογιοργιδεῖον τῶν ἔπειθέννον διὰ συγκρούσεις, τόσον εἰς τὴν ἀνοικτὴν θάλασσαν, δούς καὶ εἰς τὰ χωριά ὑδάτα. Κατὰ τοῦ σχεδίου αὐτοῦ ὅμως ἀντετάχυτη οθεναρώδης εἰς τὴν διάσκεψιν τοῦ «Οσλοῦ ἢ Ἀγγλικῆ ἀπόδοσεωτεία».

'Ο sir Leslie Scott είχεν έποδειξει τότε, ότι συνήθηκε τον προτεινόμενον τύπον μὲν απέβανεν ἐπιβλαβής μᾶλλον, παφί διφέλιμος, ότι περιπτώσεις ποινικῆς διώξεως πλοιάρχων προέκυπτον σπανιότατα καὶ ότι τέλος οὐδεμία διεθνής σύμβασις μὲν παρόμοιον περιεχόμενον μὲν ἔγινετο ποτὲ δεκτή ἐπὸ τῶν Βρετανικῶν ἀρχῶν. Κατὰ ταῦς ἀντιλήφεις τοῦ sir Scott έδει η σύμβασις νὰ περιωθῆτε μόνον εἰς τὴν γενικὴν ἀποφασίην ἐπὶ τοῦ εἰδίκου ἀπολειτικοῦ ζητήματος, ἐπὶ τοῦ ὅποιον ἔπειτα ἔγειρθι αἱ διατυπωσίαι. Ήποτε τῆς συγκοινωνίεως εἰς ἀνοικτὸν πέλα-

C. K. CHANSEN

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

# COPENHAGEN

TELEGR. ADR.: HANSEN

γος. Πράγματι δὲ ἐνεργίθη ὑπὸ τῆς Διασκέψεως τοῦ "Οσό μία ἀπόφασις πρὸς τὸν σκοπὸν ὅπως ἡ πειθαρχικὴ ἢ ἡ πονηρὴ δικαιοδοσία εἰς παρομοίας περιφύσεως ἀφέται ἀπολεπτικῶς εἰς τὰ δικαστήρια" ἢ εἰς τὰς ἀνακριτικὰς ἀρχὰς τῆς χώρας, εἰς τὴν ἔθνικότητα τῆς ὁποίας ἀνήκουν οἱ ἐνδιαφέρομενοι πλοιαρίοι καὶ ἀξιωματικοί.

Αντή ξεριδώς ή ἀπομητάσθη ἡδη παρά τῆς ἀνεπιτροπῆς, μετά προηγουμένην δήλωσιν τοῦ ἀντιπροσώπου τοῦ «Διεθνοῦ Γραφείου Ἐργασίας», δι τοῦ αὐτού συστάσεις τοῦ sir Leslie Scott εἰς τὴν Διάσκεψιν τοῦ «Οσλού είχον τύχει τῆς ἀνεπιτροπάλτου ἐγκρίσεως τῶν ἀμοδίων ὑπελεκτροπόλην τοῦ «Γραφείου Ἐργασίας», καθὼς ἔπιστη καὶ τῶν δογματοφεύεον τῶν ἐποπλιστῶν καὶ τῶν ἀξιονομιστῶν.

Ἐφ' ὅλων τῶν ὡς ἀνοτέρῳ θιγέντων ἡγημάτων οὐαὶ ἐξουνθίσθεν  
σχέδια συμβάσεων ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ πορίσματος τῶν συζητήσεων, ἄτι-  
να καὶ διὰ τεθύνον ὑπὸ τὴν ἔχριστον τῶν ἐθνικῶν ὁργανώσεων, προκει-  
μένον αἰολούσθιν νό ἐποβλῆσθιν πρὸς κίρωσιν εἰς τὴν νέαν διάσκε-  
ψιν τῆς «Διεθνοῦς Ναυτικῆς 'Ενώσεως», ήτις θὰ συγκληθῇ εἰς Παρο-  
οίους κατὰ τὴν Ιδίαν ἐποχὴν τοῦ προσεχεῖς ἔτους.

— Ἐνδιαφέρουσα ὑπῆρχαν ἐποίης καὶ αἱ ἀνταλλαγεῖσαι μεταξὺ τῶν μελῶν τῆς ἐπιφορτῆς ταύτης ἀπόφεις καὶ πληροφορίᾳ, ώς πρὸς τὸ στάδιον τῆς ἐπινυχίας των προγενεστέρων συμβάσεων, αἵτινες είχον ἐπογραφή εἰς τὰς Βρυξέλλας. Πρὸς τὴν κυτεύθυνσαν ἀντὴν ἐπαγματοποιήσαν, ώς ἔγγνωσθη, σηματικά πρόσωπα. Οὕτως, ἡ περιφορτωτική σύμβασις ἐνεκριθή τελικῶς καὶ ταῦτα τὴν ἀρχικὴν ἀπότισιν διατάποιν, ὥπερ τῆς Γαλλικῆς Βουλῆς καὶ Γερουσίας, θὰ τεθῇ δὲ εἰς ἐφαρμογὴν περὶ τὰ τέλη τοῦ τρ. ἔτους. Η idία σύμβασις ἐνεκριθή ύπό της Βουλῆς, τῆς Γερουσίας καὶ τοῦ Προέδρου τῶν Ἕνοιμένων Πολιτειῶν, ἔνθα καὶ θὰ λογίσῃ ἀπὸ τοῦ ἐρχομένου μηνός. Η Σκανδιναվικὴ ἐπιφορτή, ήτις ἀντιπροσωπεύει τὰς ἀπόφεις τῆς Νορβηγίας, Σουηδίας Δανίας καὶ Φινλανδίας, ἐνέκρινε νομοσχέδιον πρὸς τὸν αὐτὸν οποῖον, οὐδεμίᾳ δὲ πλέον ὑφίσταται ἀμφιβολία περὶ τῆς τελικῆς κυρώσεως τῆς συμβάσεως καὶ παρὰ τῶν τεσσάρων τούτων χωρῶν. Μόνον ἡ Γερμανία δὲν ἐπεκύρωσε τὴν ἐν λόγῳ σύμβασιν καὶ τοῦτο συνεπείᾳ τῆς μέχρι πρὸ τίνος ἀθεναϊκῆς ἀρχής στάσεως τῶν Σκανδιναվικῶν χωρῶν. Ήδη, τότε οἱ λόγοι τῆς Γερμανικῆς ἐπιφυλακτικότητος ἔξελιπον, πιστεύεται ὅτι πολὺ συντόμως θὰ γνωσθεῖ καὶ η ἐκ μέρους τῆς κυβερνήσεως τοῦ Βερολίνου κυριωτικὴ ἐνέργεια.

'Ως πρός τὰς συμβάσεις περὶ πεφιούσιμον τῆς εὐθύνης ἐφοπλιστῶν καὶ περὶ ναυτικῶν ὑποθηκῶν καὶ δικαιωμάτων νομῆς ἐνεργίθησαν αὗται καὶ ἔτενθησαν εἰς ἱεραρχογένην εἰς Γαλλίαν, Βέλγου, Νορβηγίαν, Ἰταλίαν, Ἰσπανίαν καὶ ἄλλασκον, ἐνῷ καὶ εἰς τὴν Ἀγγλίαν οὐδεμίᾳ βασικῇ ἀντίστοιχοι ἐδηλώνυτο, πέραν μᾶς ἀπλῆς διαφορών μεταξὺ τοῦ «Board of Trade» καὶ τοῦ Ναυτικοῦ «Επιμελητηρίου τοῦ Λονδίνου, ὅσον ἀφορᾷ τὸν τύπον τῆς νομοθεσίας.

Γερμανία

Διὰ τὰς πρὸς τὴν ἐγγὺς Ἀνατολὴν γραμμὰς

Αἱ ἐξηγησοῦσαι τὴν τακτικὴν ἐπιφερεῖσαν ἔξ 'Αμβούργον καὶ Βρέμην πόδες τὴν Ἐγγὺς Ἀνατολὴν Γερμανικὰ ναυτικὰ ἑταῖρα «Atlas Levante Linie» καὶ «Deutsche Levante Linie», ἐξαστή τὸν ὄποιον ἔχει ἡδη ἥπι ὑπό κατασκευὴν ἀνά ἓν μόδωσιν 7000 τυννών, ἐγκάθωστὴ στη παρθενεγγειλαν ἕτερα δύο ἀδελφάσια, τὸ ἓν εἰς τὰ ναυπηγεῖα τοῦ

"Εμδεν και τό έτερον είς τά ναυπηγεία «Deutsches Werft» τοῦ 'Αμβούργου. 'Εκαστον τῶν τεσσάρων τούτων νέων σκαφῶν θ' ἀναττέσσι μέσην ταχύτητα 14 μιλίων τὴν δύον.

Αναγέρεται ἐπ' εὐκαιρίῃ, ὅτι ἀμφότεροι αἱ ἑταῖραι ἀπέψασθαι  
νῦν ἔξενδρους τὰ ἀπατούμενα διὰ τὸ ναυπηγεῖον τῶν αὐτὸς πρόγραμμα  
κεφάλαια διὰ τῆς ἐζόδεως νέου μετοχῶν. Ή «Ἄτλας Λέβαντ Λίνε»  
ἡ ἀλέσην τὰ κεφάλαια τῆς κατὰ 1.2 ἐκαπούμφια χρονῶν μάρκων, ἐνῷ  
η «D. L.L.», ἡπικής μετοχική κεφάλαια 4 ἔχατ. γο. μάρκων δὲν ἀ-  
νευοίνουσεν εἰσέπι τὸ ποσὸν τῆς αὐθίσεως· τῶν κεφαλαίων τῆς.

Δὲν είνε ἀξόμη γνωστόν, οὐκέτι καὶ πάσον οἱ ἡδη μέτοχοι τῶν δύο τούτων ἔταιριν θά δεχθοῦν νὰ μετάσχουν εἰς τὰς νέας ἐκδόσεις.

Γιουγκοσλαυΐα

## Αἱ λιμενικαὶ ἐπεκτάσεις

Συνεχήθη τελενταίως εἰς τὸ Σπαλάτον τῆς Δαλματίας ναυτιλια-  
κή διάσκεψις ἐπό τὴν προεδρείαν τοῦ ἑπονυγοῦν τοῦ Ἐμπορίου, κατὰ  
τὴν ὥποιαν συνεχῆτηθή μεταξὺ ἄλλων καὶ τῷ ξήτημα τῆς βελτίωσεως  
τοῦ λιμένος Σουσάν. Τὸ ξήτημα τοῦ ποτὸς εἶχε καταστῆ λίαν ἐπείγον διά-  
τον Γιουγκοσλαβίας ἐφοριατικός, οἵτινες ἐπεδύθησαν ὀπωδόποτε νά  
διατηρήσουν τὴν συναγωνιστικήν των ιτανότηταν πρὸς τὴν διεθνῆ ναυ-  
τιλίαν. Σημφώνως πρὸς τὰς ληφθείσας ἀποφάσεις ὁ λιμὴν τοῦ Σουσάν  
θὰ ἐπεκταθῇ κατὰ μῆρος τῶν Νοτίων ἀκτῶν πρὸς τὴν Μαρτίνοβα καὶ  
εἰς ἔκτασιν 80.000 τ. μ., ἐνῷ ταῦτοχόνων θὰ ἐνισχυθῶν καὶ πλούτι-  
ονταί αἱ τεχνικαὶ αὐτοῦ ἐγκαταστάσεις πρὸς διευκόλυνσην τῶν φορτοε-  
ργοτοικῶν ἔργων.

Συναφώς πρός τὰς ἀποφάσεις ταύτας, ἐγγόνιθή ὅτι μελετάται καὶ ἡ κατασκευὴ ἐνὸς νέου λιμένος εἰς τὰς ἑκούδιας τοῦ ποταμοῦ Ναφέντα ἐπὶ τῆς Δαλαματικῆς ἀπτῆς καὶ ἐγγύτατα πρός τὴν πολίζην Πλόζα. Οἱ λιμνοὶ αὐτοὶ προορίζεται νὰ ἐχιπηφετήσῃ τὴν ἐμπορικὴν μετα τοῦ ἔξτερον κίνησιν τῆς Σερβικῆς ἐνδόχωράς καὶ ἴδιατερῶς τῆς Βοσνίας. Προστίθεται, ὅτι ἡ πληροφορία αὕτη προεκάλεσε μεγάλην δυσφορίαν εἰς τοὺς ναυτιλιακούς καὶ ἐμπορικούς κύριλον τῆς Ραγούζης, διότι προβλέπεται, ὅτι ἡ ἀνάπτυξις τοῦ σχεδιαζομένου νέου λιμένος θὰ γίνη ἐπιζημία τῶν συμφερόντων καὶ τῆς κινήσεως τοῦ Δαλαματικοῦ τούτου λιμένος.

‘Ηνωμ. Πολιτεῖαι

Αἱ πρὸς τὴν ναυτιλίαν ἐπιχορηγήσεις

Πρόσφατοι δὲ Οδησσιγύττωνος πληθυσμοί αναφέρουν, ότι ο πρόεδρος τῶν Ἕγειμένων Πολιτειῶν κ. Ρούσβελτ ἐνέκρινε τὸ Νομοσχέδιον περὶ διαιτήσιας διὰ τὰ ἔξαστον αἴσαρνάνεα ζητήματα ἐπὶ τῶν παρεζημένων πόδις τὰ Ἀμερικανικά πλοῖα ἐπιχορηγήσεων. Τὸ Νομοσχέδιον τούτῳ καταρτισθὲν παρὰ τῷν Γερουσιαστῶν εἰχε διαβιβασθῆ τὸν παρελθόντα Λύγοντον ἀπὸ τὴν Βουλὴν εἰς τὴν Γερουσίαν, ὅπο τόπον τροποποιήσεις τοῦ Νόμου Bland. Κατὰ τὴν «Journal of Commerce» τῆς Νέας Υόρκης, ἡ προεδρικὴ ἔγγρυσις ἔξασφαλίζει ἡδη τὴν ἐπιώσιμων τοῦ Νομοσχέδιον ὑπὸ τῆς Γερουσίας, εἰς πρώτην δοθησμένην εὐναριάν.

## 'Italia

Σύμπτυξις τῶν ἐφοπλιστικῶν οὐμέλων

Μεταξύ 20ης και 25ης Μαΐου δύο συσκέψεις ήλαβον χώραν είς την Ρόμην ἐπό τὴν προδειπνάν αὐτῷ τῷ ζ. Μουσολίνι, κατὰ τὰς ὁ-  
ποιας συνεχήθη τὸ δῶρον ζῆτημα τῆς ἀναδιοργάνωσεος τῆς Ἰταλικῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας. Τῶν συσκέψεων αὐτῶν συνέπεια ἦτορεσεν ἡ λη-  
φθείσα απόφασις, διότι ἀπό 1ης Ιανουαρίου 1937 διακανονισθοῦν ἔτι

# **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:  
e **SHIPPING CHARTERING**  
**AND FORWARDING CO. S.A.**  
**OMIROU 16**  
**PIRAEUS**





έφορτισταν νά παρέχουν τροφήν εἰς τὸ πλήρωμά των, ότι ή τροφοδοσία τῶν κατωτέρων ἔξισται πρός τὴν τὸν ἀξιωματικὸν καὶ ὅτι ἀναγνοῦσται εἰς τὰ κατώτερα πληρώματα τὸ δικαῖωμα τῆς ἀντῆς ἀνέσεως τῶν διαιρεσιμάτων τῶν, τὴν διόπιαν παρέχουν καὶ τὰ διαιρεσίματα τῶν ἀξιωματικῶν.

Ως εἶνε φυσικόν, αἱ συνέπειαι τὸν Διατάγματος τούτου θεωροῦνται ἀπὸ τοὺς Ἰσπανοὺς πλοιοκτήτας ὡς καταστρεπτικαί. Ὑπολογίζεται παρ' αὐτῶν, ὅτι φροτηγά σκάφη μετρίου μεγέθους θὰ ἐπιβαρύνονται μὲ 10 έως 12 λίρας ἡμεροήσις, διόπιτε πλέον καθίσταται προβληματική ἡ ἐργασία των εἰς τὸν ἀνταγωνιστικὸν στίβον τὸν διεθνοῦν ναυλαγοφᾶς. Ἡδη, ἡ ἀκτοπλοϊκή φροτηγός ναυτιλία ἀνέτειλε τὰς ἐργασίας τῆς καὶ πλείστου διοικούστησεν ἀκύρωσιν τῶν συμβολάων τῶν δι' ἀνειλημμένας μεταφοράς, ἵνα δινηθοῦν καὶ παροπλίσουν τὰ σκάφη τῶν. Παρὰ τὸν ίδιον κύρων τονίζεται, ὅτι ἐὰν τὸ ἀντώτερο Διατάγμα δὲν ἥθελεν ἐγκάριος τροποποιηθῆ, τὰ Ἰσπανικὰ πλοία θ' ἀποσθεφοῦν τελεῖς ἀπὸ τὰς φροτηγίσις μεταλλευμάτων ἐξ τῶν Ἐθνικῶν λιμένων καὶ ἀπὸ τὴν ἐξ Βορείου Ἀφρικῆς ἐργασίαν, ἐπ' ὑφελείᾳ τῶν πλοίων διαφόρων ζένων σημαῖων.

Ἡ Ἰσπανικὴ κυβερνήσης ἐν τούτοις δὲν φάνεται διατεθειμένη νὰ μεταβάλῃ τῇ ὑπὲρ τὸν Διατάγματος καθεισθῶς ἐργασίας εἰς τὰ πλοῖα, θὰ ἕπονται δὲ ἐκ τῶν πραγμάτων νὰ παράσῃ μεγάλας πρὸς τοὺς πλοιοκτήτας ἐπιχορήγησις διὰ τὴν ἀντιμετόποντα τόσων βαρῶν. Καὶ πράγματι, τὸ κατατεθὲν εἰς τὰ Κορτές Νομοσχέδιον περὶ ἀμοιβῶν ναυτιλίας προβλέπει δι' ὅλα τὰ Ἰσπανικὰ πλοία μίαν κατὰ τόννουν καὶ ἡμέραν ταξίδιον ἐπιχορήγησιν 0.10 τῆς πεστίας καὶ διὰ τὴν εἰς τοὺς λιμένας παραμονὴν τού 0.06 τῆς πεστίας. Τὸ σύνολον τῶν πληρωτῶν ἀμοιβῶν θὰ προϋπολογίζεται δι' ἔσωστον ἔτος ἐπὶ τῇ βάσει τῶν συναλλαγματικῶν διατυπώσεων καὶ τῆς πορείας τοῦ ναυλοτιμοῦμον.

## Μεγάλη Βρεταννία

«Οιέπισείων» δὲν κατεκτήθη ἀπὸ τὸ «Queen Mary»

Ἐπὶ ἔτη ὥλοκληρα ἡ ἀγγλικὴ κοινὴ γνόμη ὁρισματίζετο τὴν συγκινητικὴν στιγμὴν τοῦ πρώτου ἀπόλοιν τοῦ «Queen Mary», τὸν κολοσσαῖον τούτον καὶ ἐπιβῆτικον δημουργῆματος τῆς Βρεταννίκης ναυπηγίης. Τὸ γόλτρον τοῦ «Κιναοῦ Ἐπισείοντος» ἀπέτελε τὴν ἐπίμονον διεκδίκησιν τῶν Ἀγγλῶν, παρ' ὅλας δὲ τὰς συνήνις ἐπισήμους ἀνακοινώσεως, ὅτι ὁ πλωτὸς κολοσσὸς τῆς «Κιναοῦ—Οὐαῖτ» δὲν ἐναπηγέτο μὲ τὸν ἀντικεντρικὸν σκοπὸν νὰ δέψῃ δάφνας εἰς τὸν ἀνταγωνιστικὸν στίβον τοῦ Βορείου Ἀτλαντικοῦ καὶ νὰ κατατήσῃ τὸ ἔπαθλον τῆς ταχύτητος, ἐν τούτοις σύσσωμος ὁ Ἀγγλικὸς λαὸς ἐθεωρακίζετο μὲ τὴν αναμονὴν τῆς ὥρας ταῦτης ἐπιτυχίας καὶ ἔχει λάβει πάντε πρὸς ὀφθαλμῶν, ἡ πενταλέον ὄνειρον τοῦ «Ἐπισείοντος». Δικαιολογεῖται διότε τὸ τεφάσιον ἐνδιαφέρον ποὺ συνεκένθετο τὸ πρώτον ταξίδιον τοῦ σκάφους καὶ ἡ πανηγυρικὴ προπομπή τοῦ ἀπὸ χιλιάδας ὥλας λαοῦ κατὰ τὸν ἀπόλοιν τοῦ ἐξ Σαουθάμπτον διὰ τὸν παρθενικὸν τοῦ πλοῦν.

Μέσα εἰς μίαν ἀτμόσφαιραν θριάμβον καὶ ἐνὸς περιβάλλοντος ἐσοταστικοῦ, ἔγκαττειπεν ἐπιβῆτικὰ τὸ «Queen Mary» τὴν 4.34' ἀπογευματινὴν ὥραν τῆς 27ης Μαΐου τὸν λιμένα τοῦ Σαουθάμπτον διὰ Χερσούδην καὶ Νέαν Υόρκην, φέρον πλήρωμα 1100 ἀνδρῶν καὶ 2139 ἐπιβάτας ὥλων τῶν θέσεων. Τὸ συνώδεναν αἱ ὥλογνας ἐνγάλι μᾶς χώρας,

ποὺ ἐπεδίωσεν γ' ἀναζήση δι' αὐτοῦ τὰς ιστορικὰς ἐπιτυχίας τῆς θριάμβης «Μαρούτανίας». Υπὸ τὰς συνθήκας αὐτὰς εἰνόπιος ὑπόλογος οὐτοὶς καὶ ἡ πιροία τῶν Ἀγγλῶν, ὅταν μετὰ τὴν ομιλήσθωσιν τοῦ πρώτου ταξίδιον μεταβάσεως καὶ ἐπιστροφῆς διεπιστοῦθη ὅτι τὸ «Queen Mary» ἐσπιείσθεν ἀπλῶς μίαν εἰσαντομητικὴν ἐπίδοσιν» ἐπετέπονσαν ὅμως ἔλπιδας βελτιώσεως κατὰ τὰ προσεχῆ ταξίδια τοῦ «φερόδου» μᾶς ταχυτάτης διαδρομῆς. Τὸ «τρόπων» δὲν ἐπραγματοποιήθη κατὰ τὸν πρώτον πλοῦν καὶ τούτῳ ἀπεξαρδίωσε τὸν Ἀγγλον, οἵτινες, ἀποφρούσθωσαν εἰς τὴν πρώτην προσπάθειαν τὸν ζαρακτηρισμὸν τῆς «ενδέξουσας ἀποτυχίας».

Δέοντος ἐνταῦθα νὰ σημειωθῇ, ὅτι διὸ «Ἐπισείον» δὲν ἀποτελεῖ ἐν τῷ πραγματιστήτη ἀπλούν διακοσμητικὸν τύπον, διαμορφώσαντα μόνον τὸ Ἐθνικὸν γόλτρον, ἀλλὰ καὶ σημαντικῶς συμβάλλει εἰς τὴν ἔξασφάλισιν τῆς «εκμανομένης πελατείας», ἡ οποία ταξιδένουσα μὲ τὸ ταχύτερον πλοῖον τοῦ ὀψεανοῦ, φρονεῖ ὅτι προσδίδει εἰς τὸ ταξίδιόν της κάποιαν διατέραν αὐγῆν, έκανον ποιῶσαν τὸν ἐγωίσμον τῆς ἀνθρωπίνης ἀδημαίας. Τὸ «Queen Mary», μὲ δύναμιν 200.000 ἡπταν., είλεν ἀναπτύξει, διὸ γνωστόν, κατὰ τὰς δοκιμὰς τοῦ, μίαν ἀνωτάτην ταχύτητα 32.84 μῆλον, ητος βασίμους παρείχεν ἔλπιδας, διὸ θὰ διαματισθῇ τῷ «γέροντι τῆς Νορμανδίας». Λί διαδοχικά κατὰ τὰς ἐπόμενους δοκιμὰς ταχύτητα 30.36, 31.41, 32.43, 32.84 καὶ 31.98, αἱ δὲ τρεῖς τελευταῖς τοιαῦται ἀντεποποιήσαν εἰς τὰς δοκιμὰς μίαν κατὰ μέσον ὅρον μεγίστην ταχύτητα 32.52 μῆλον. Ἀντιθέτως ἡ «Νορμανδία» μὲ πληρὸν φόρτον, ἀλλὰ μὲ μηχανὰς δυνάμεως 160.000 ἡπταν. μόνον, είλεν ἀπόδοσί τοῦ τὰς δοκιμὰς ταχύτητα 32.125 μῆλον. Ἡ ἐπέρι τοῦ «Queen Mary» προστίμασα ἐπὶ πλέον διαφορά είνε πολὺ μισό, ἐν ἀνάλογη πρὸς τὴν πρόσθετον δύναμιν 40.000 ἡπταν., οἱ δὲ Γάλλοι τεχνικοὶ δὲν ἀποκρίθησαν ηδη, διὸ μὲ ὡρισμένας μετασκευὰς εἰς τὰς μηχανὰς, αἵτινες θὰ στοιχίσουν 10 ἔκατ. φράγκα, θὰ διηνθῇ εὐχερώς ἡ «Νορμανδία» νὰ φέλῃ τὰ 34 μῆλα τὴν ὥραν. Ο μέσος ὄρος τῆς ταχύτητος τοῦ Γαλλικοῦ «σούπερ - λάινερ» ἦτο 29.95 μῆλον κατὰ τὸ πρώτον ταξίδιον πρὸς τὴν Ν. Υόρκην καὶ 30.53 διὰ τὸ ταξίδιον ἐπιστροφῆς.

Τὸ «Queen Mary» ἀνέπτυξε, κατὰ τὸ πρώτον τοῦ ταξίδιον μέσην ταχύτητα 29.13 μῆλον, θεωρεῖται δ' αὕτη ὑπὲρ τὸν Ἀγγλον έκανον πιτική, λαμβανομένων ἐπ' ὅψη τῶν δισμενῶν συνθηκῶν ναυπλοίων, αἵτινες ἡμάγκασαν τὸ πλοῖον ἐπὶ δώδεκα συνεχεῖς ὥρας, νὰ πλέῃ λόγῳ τῆς πονήντης ὑμάλης μὲ ἡλιατομήν την ταχύτητα. Βεβαῶν ἀπόμην οἱ Ἀγγλοι, διὸ δὲν ἐπήρη — πιθανόν — ἡ πρόθεσις νὰ κερδηθῇ ὁ «Ἐπισείον» κατὰ τὸ παθενικὸν ταξίδιον καὶ διὸ δὲν ἐίναι ἐπετεραιμένον νὰ πιέσεται ἔνα ταχὺ πλοῖον εἰς ἀπόδοσιν, εὐθὺς ἀμέως, τῆς ἀνωτάτης εἰς ταχύτητα διναιμοκόπτος τοῦ, ποὺ η ἀμηχαναὶ αὐτὸν καὶ τὰ μετάλλα ἀποκτήσουν τὸν ρυθμὸν τῆς φυσικῆς λειτουργίας καὶ ἐπιτάξεις τον. Λί ἐνεπάρχουσαν, κατὰ τὸν τεχνικὸν, εἰς τὰς μηχανὰς λανθάνουσα δινάμεις θὰ ἐκδηλωθῶν ἐν καιρῷ. Τὸ διὸ παρουσιάζει τὸ «Queen Mary» σοβαρὰ δεδομένα μεῖζον ταχύτητος, αἴσιον, λέγον, ἐκ τοῦ γεγονότος, διὸ η καλύτερα ἰμέρα τοῦ πλοίου ητο ἔκεινη, καθ' ἣν ἐκάλυψθη παρ' αὐτοῦ ἀπόστασις 766 μῆλον μὲ ταχύτητα 30.64 μῆλον, ἐνῷ η καλύτερα ἀπόδοσί της «Νορμανδίας», κατὰ τὸ σημειώσαν «φερόδου» ταξίδιον αὕτης, ητο η καλύτερη ἀποστάσεως 754 μῆλον, μὲ μέσην ταχύτητα 30.37 μῆλον τὴν ὥραν. Ἐποιοδομητικὴ τῶν Βρεταννικῶν αἴσιων ἔλπιδων είνε καὶ ἡ ἐκ τοῦ παρελθόντος ἀποκτηθείσα πείρα, καθ' ἣν πλείστα ὅσα μεγάλα «λάινερ», δὲν ἀπέδοσαν τὴν ἀνωτάτην ταχύτητα

## ΑΝΘΡΑΚΕΥΟΝΤΕΣ

ΕΙΣ ΤΟΥΣ ΣΤΑΘΜΟΥΣ ΜΑΣ

ΛΑΥΔΙΟΥ  
ΘΟΡΙΚΟΥ  
ΣΥΔΟΥ

ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΕΠΙΤΥΓΧΑΝΕΤΕ ΤΑΧΙΣΤΗΝ ΚΑΙ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΝ ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΙΝ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ

ΔΙ' ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ ΣΤΑΘΜΟΥΣ

“ΚΟΡΚΟΔΕΙΛΟΚ,,

ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΙ

ΑΝΩ ΣΙΛΕΣΙΑΣ

ΠΩΛΗΤΑΙ ΓΕΡΜΑΝΙΚΩΝ ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΩΝ

I.A. KORKOLEILOS & YIOI  
Ε Τ Α Ι Ρ Ι A

ΤΗΛΕΦΟΝΟΝ 40-491 = ΝΟΤΑΡΑ 95 ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

τον, ειμὶ σὺν τῷ χρόνῳ, ἀναφέρεται δὲ καὶ τὸ παράδειγμα τῆς «Μαργαρίτας», ἡ οποῖα μετὰ 22 ἑτῶν συνεχῆ ὑπηρεσίαν ἐπέτυχε νὰ καταρθῇ ψυχή κάτιν προηγούμενον αὐτῆς φερό.

Αἱ ἄνω 24 φοροῦ (ἀπὸ πεσμούριας εἰς πεσμούριαν) διανινθεῖσα ἀποστάσεις ἥπο τοῦ «Queen Mary», κατὰ τὸν πρὸς τὴν Ν. Υόρκην πλοῦν, ἐν ἀντιπαθοῦσῃ πρὸς τὸ παρθενικὸν ταξίδιον τῆς «Νορμανδίας», παρέχοντα ἀπὸ τὸν κατωτέρῳ χαρακτηριστικὸν πίνακα:

ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΜΑΡΙΑ		ΝΟΡΜΑΝΔΙΑ			
Μῆνας	ταχύτης	Μῆνας	ταχύτης		
Πρώτη ἡμέρα	326	28.73	Ἐναντὶ	228	26.30
Δευτέρᾳ ἡμέρᾳ	747	29.88	>	744	29.76
Τρίτη ἡμέρα	766	30.64	>	728	28.72
Τετάρτη ἡμέρα	678	27.12	>	748	29.92
Πέμπτη ἡμέρα	641	29.07	>	754	30.37

Διὰ τοὺς ἀντλοῦντας συμπεράσματα ἐκ τῶν ἀριθμῶν σημειοῦσται ὅτι τὸ «Queen Mary» διήνυσε τὴν ἐκ 3158 μιλίων ἀπόστασιν ἀπὸ τοῦ ζηματοθάψτον τοῦ Χερδούργου μέχρι τοῦ φάρου Ambrose, τῆς Νέας Υόρκης, μὲ μέσην ταχύτητα 20.13 μιλίων, διαπλένσαν οὕτω τὸν Ἀτλαντικὸν ἔντος 4 ἡμερῶν, 12 ὥρων καὶ 24' λεπτῶν, ἔναντι μέσης ταχύτητος 29.98 μιλίων τῆς «Νορμανδίας», ἣντις ἐκάλυψε τὴν ἀπόστασιν ἐκ τῶν δράχων Bishop μέχρι τοῦ φάρου Ambrose ἔντος 4 ἡμερῶν, 3 ὥρων καὶ 14' λεπτῶν. Ξάριν τῆς ἀκριβεστέρας συγκρίσεως, ἡ ἐκ τῶν δράχων Bishop χρονομέτρησις τοῦ ταξίδιον τοῦ «Queen Mary», ἐμφανίζει αὐτὸν διαπλεύσαν τὸν Ἀτλαντικὸν ἔντος 4 ἡμερῶν, 3 ὥρων καὶ 54' λεπτῶν. Ἡ κατὰ τρεῖς περίοντας ὥρας καθυστέρησις τοῦ Ἀγγλικοῦ «σούπερ-λάινερος» ἀποδίδεται ὅπὸ τὸν «Ἀγγλικὸν εἰς τὴν συναντήσειν ζώνην πονηῆς ὁμιλῆς τὴν προύνταν τοῦ Σαββάτου ἀνοικτὰ τοῦ Newfoundland». Ἡ συνάντησις τῆς ὁμιλῆς ἐγένετο τὴν 3.21' μ. μ. (ῶρα πλοίου) τοῦ Σαββάτου, ἡ δὲ ὁριστής ἀποκατεστάθη τὴν 2.04' προινήν τῆς Κυριακῆς. Κατὰ τὸ μεσολαβῆσαν διωδεκάων διάστημα τὸ σάρφος ἔπλεε «ἡμιταχώς» καὶ «ἄργα», οὐδέποτε δὲ ἡ ταχύτης τοῦ ὑπερέθινος τὸ «ἡμιταχώς», ἐνῷ μετὰ τὴν ἀπελευθέρωσιν τοῦ ἀπὸ τὴν ὁμιλῆν ἀνέπτυξε ταχύτητα μεγαλύτερα τῆς σημειωθείσης κατὰ τὴν ἔναρξην τοῦ ταξίδιον, ἣντις ὅμως ἐμποῆθι καὶ πάλιν μεταξὺ νῆσου Fire καὶ φάρου Ambrose.

Σημειοῦντα ἀσύρμα, ὅτι ἀπὸ τῆς πεσμούριας τῆς Κεριακῆς ἡ μέση ταχύτης τοῦ πλοίου ἐπὶ 22 ὥρας ἦτο ἡ τὸν 29.07 μιλίων, καλυψθεῖσης οὕτω ἀποστάσεως 641 μιλίων, μὲ τὴν προσθήσην ὅτι ἐπὸν ὅμαλας καιρούς συνθήκας, ὃν δινηθῇ, ἐνδεχομένως, τὸ «Queen Mary» γὰρ πραγματούηται ἀξιόλογον ταχυτάτην διαδρομήν, ἀσφαλέσσοντας ὑπὲρ αὐτοῦ τὸν «Ἐπισείντα». Ἀπὸ τῆς πλευρᾶς ὅμως τοῦ ἀνέτου ταξίδιον ὅλων αἱ πληροφορίαι σημπλότουν εἰς τὴν ἔλευσιν παντὸς κραδασμοῦ τοῦ σάρφους καὶ μὲ τὴν ἀνότατην αὐτοῦ ταχύτηταν. Οἱ ἔπιβαται τοῦ πλοίου δὲν ἀπέρχουντον ἐπὶ τοῦ οιμέιον αὐτοῦ τὴν ἴσαντοποίησιν των. Οἱ κάτοιλοι ἀφ' ἑτέρων τῆς «Κιούναφ—Οὐάτ Στάρ» ἤσαν εὐχαριστημένοι ἐκ τοῦ διαπιστωθέντος γεγονότος, ὅτι τὸ «Queen Mary» πληροὶ ἀπολύτως τοὺς δι' αὐτὸν καθοδούσθεντας ὑπηρεσιακούς, καθαρός, δροῦς. «Δεν ἔπλεσε ἀμφιβολία, λέγουν, διὰ τὴν ἀντιποσθετικήν μίαν ἐπίδοσιν, ἡ οποῖα δὲν ὑπερβάλλεται ἀπὸ τὴν πρόσπτησιν ἐνὸς σημαβολικοῦ τροπισμοῦ. Τὸ «Queen Mary» θ' ἀποδῆ ἔνα λαμπρὸν χρονόμετρον εἰς τὴν ὑπηρεσίαν τοῦ Βορείου Ἀτλαντικοῦ, αὐτὸς δὲ ἥτοι καὶ ὡς ἀπικεμενικός σκοπός τῆς πλοιοκτητούς ἑταίριας καὶ τῶν κατασκευαστῶν του. Τὰ ρεύματα καθορίζονται καὶ λημονοῦνται, ἐνῷ ἡ ἀκριβήτερη τίμησης τοῦ ὕδαιρου τῶν δρομολογίων προσαλεῖ τὴν ἐμπιστοσύνην τῶν ταξιδιούν. Ἀπὸ τῆς πλευρᾶς αὐτῆς τὸ «Queen Mary» ἐπὶ πολλὰ ἔτη θὰ διασχίξῃ τὸν Ἀτλαντικὸν μὲ τὴν σημειωτικὴν αὐτοῦ ταχύτηταν καὶ μεγαλύτερα ταῦτης».

Ο κατάπλους τοῦ «Queen Mary» εἰς τὸν λημένα τῆς Νέας Υόρκης ἀπετέλεσε τὸ γεγονός τῆς ἡμέρας. Χιλιάδες ζόσιμοι εἰχοντες καταπλέσσει τοὺς λημενικοὺς χώρους διὰ νὰ παρακολουθήσουν τὸ ὑπέροχον θέαμα τοῦ ἐπιβλητικοῦ εἰσιτηρίου τοῦ πλωτοῦ κολοσσοῦ, ἐνῷ ἐπαντάδες πλοίων ἔχονταν διὰ τῶν σειρήνων των καὶ σημῆν ἀεροπλάνων περιπλέντοντο. Οἱ Αμερικανικοὶ Τύποι ἀμερίσσουν δόλοπλήρους στήλας εἰς περιγραφὰς τοῦ σκάφους καὶ τοῦ ταξίδιον, ὅταν δὲ ἐπετράπησαν αἱ ἐπισκέψεις, 35.000 Αμερικανὸν ἀνήλιθον ἐπ' αὐτὸν καὶ ὡς ἀνήγειραν αἱ τηλεγραφικαὶ σημειώσεις ἐνὸς ἐνθυμίου!

Οι ἐπιβαίνοντες ἔξι ἄλλον τοῦ «Queen Mary» Ἀγγλοι δημοσιογράφοι διεβιβάσαν ἐπενείστες τηλεγραφικὰς περιγραφὰς τοῦ ταξίδιον. Εἰς μίαν ἔξι αὐτὸν ἐτονεῖτο, διὰ τὸ Βρεταννικὸν κολοσσός, μολονότι δὲν ἔ-

πέτυχε νὰ δρέψῃ τὴν δάρενην μιᾶς ταχυτέρας διαδρομῆς, ἐδικαίωσεν ἐν τούτοις ὅλας τὰς ἐπ' αὐτὸν βασισθείσας ἐλλήδας, πρὸς παρηγορίαν ἐκείνων, οἵτινες ἀνέμενον νὰ κερδήσῃ ὁ Εποιείον, εὐθὺς ἀπὸ τοῦ προτοτικοῦ ταξίδιον. Μεταξὺ τῶν ἀπογοντευθέντων ἀπὸ τὴν ἀποτυχίαν τῆς πρότης διαδρομῆς σηματατέλευτον καὶ τινὲς ἐξ τῶν ἀνωτέρων βαθμούσιων τῆς «Κιούναφ—Οὐάτ Στάρ», ἀν καὶ δὲν ἀποκρύπτουν οἵτινες τὴν γενικήν ἰκανοποίησίν των ἀπὸ τὴν ἐπίδοσιν τοῦ πλοίου. Δὲν κατώφθισε προσθέτει ὁ ἀνταποχρήστης τῆς «Journal of Commerce», νὰ ἀνακτήσῃ τὸ «Queen Mary» τὸν ἀριθμόθεντα πρὸς ἐπιταίς ἀπὸ τῆς «Κιούναφ—Οὐάτ Στάρ» Εποιείοντα, ἡ ἀποτυχία ὅμως τῆς προσπλατείας τοῦ ὑπεροχείσεν τὸ σκάφος. Εἰς τὴν ἀποτυχίαν ἀπήντη δὲν συνετέλεσε τὸ σκάφος. Λιδούσεις, ἀποδημάτισμα τὸν φυνέοντας τοὺς κατασκευεῖς τοῦ ταξιδίου τοῦ πλοίου.

Τὸ «Queen Mary», ἔξηρολονθησεν ὁ σέρι Bates, δὲν ἔφιστατο κατὰ τὸ πλούν τοῦ οὐδὲ τὸν παραμιρότερον κραδασμόν, τὸ πάντα δὲ πείθει, ὅτι θ' ἀποδῆ ὡς ἐξ τοῦ τρόπου τῆς ναυπηγήσεως τοῦ, τὸ πλέον ἀναπατικὸν διὰ τοῦ τοῦ ἔπιβατας ὑπεροχείσαντον κατὰ τοὺς χειμερινοὺς μῆνας. Ἐπιπροσθέτος, φαίνεται ὅτι τὸ «Queen Mary» θὰ είναι σάρφος πολὺ οἰονομικὸν εἰς κατανάλωσιν κανονίουν ὑλῆς. Σημείωντας πρὸς σχετικὰς ἀνακούσεις τοῦ διευθυντοῦ τῆς «Στάνταρ Οὐλ Κόμπαν», τῆς Νέας Υερσένης, θὰ χρειασθεῖ τοῦτο, παρὰ τὰς δυγώδεις διαστάσεις τοῦ, ὅλης τοῦ πλοίου ὑλῆς, ἐν συγκρίσει πρὸς ἄλλα ταχέστατα κατανέπλουα μέν, ἀλλὰ μικρότερας χωρητικότητος ὑπεροχείαν. Προβλέπεται ὅτι θὰ καταναλίσῃ τὸ «Queen Mary» 32.500 βαρέλια πετρελαίου, κατ' ἀνάτοτον διοίνον, δι' ἔκστατον διάπλουν τοῦ ωκεανοῦ, ἐν ἀπιθέσει πρὸς τὸ λαίνεον «Δημίτανία», χωρητικότητος κατά την μικροτέρα τοῦ τοννᾶς τοῦ «Queen Mary», τὸ οποῖον πολλάκις φθάνει νὰ καταναλίσῃ δι' ἔκστατην διαδρομήν, 55.000 βαρέλιαν.

\*\*\*

Ἐκ νέας Υόρκης τὸ ποιντέρο - λαίνεον «Queen Mary» ἀπέπλευσε διὰ τοῦ ταξίδιον ἐπιστροφῆς τῆς Παρασκευήν την Ιουνίου περὶ ὥραν 3.56' ἀπογευματινήν (θερινή ὥραν Νέας Υόρκης 10.56 π. μ.). Τὸ ἔπιπλον τοῦ, βοηθούμενον ἀπὸ ἀρκετά ισχροῦ ρυμουλκά, παρηκολούθησαν ἀπὸ τὰ γειτονικὰ λιμενικά κορηπώδηματα χιλιάδες ὥλαι, κόσμον, αἴτιες καὶ ἔθαμψαν τὴν εὐθέσειν, μεθ' ἡς ὁ πλωτὸς οὗτος κολοσσὸς ἐξετέλει τοὺς ἔλιγμοντος τοῦ. Άνοιν ὑπέλευτην ὅλην την πλευράν την ἐπάνοδον τοῦ ἀπολύτου εἰνοίκιας συνδήκας, παρὰ δὲ την καλοκαιρινήν, ἔτενον ἐνάρξην την ρυμουλκήν, ἀπέντες προστρέψαν γοργῶς τὴν πρόσθιαν τοῦ πλοίου.

Τὸ σάρφος ἡκολούθησε καὶ κατὰ τὴν ἐπιστροφήν τοῦ, τὴν ὁδὸν Β., τὴν νοτιοτέραν, διλόντων, καὶ μαρτυρούμενον ὅδὸν διάπλου τοῦ Βορείου Ἀτλαντικοῦ, δηλῶθε δὲ τὸν φάρον Ambrose τὴν διη. μ.μ. ὥραν (Ιην. μ.μ. Νέας Υόρκης). Αντιτύπως, τὸ «Queen Mary» δὲν συνήντησε καὶ κατὰ τὴν ἐπάνοδον τοῦ ἀπολύτου εἰνοίκιας συνδήκας, παρὰ δὲ την καλοκαιρινήν, ἔτενον ἐνάρξην την ρυμουλκήν, ἡ οποῖα καὶ τὸ ἡνάγαστρο τοῦ Χούδσωνος.

Τὸ σάρφος ἡκολούθησε καὶ κατὰ τὴν ἐπιστροφήν τοῦ, τὴν ὁδὸν Β., τὴν νοτιοτέραν, διλόντων, καὶ μαρτυρούμενον ὅδὸν διάπλου τοῦ Βορείου Ατλαντικοῦ, δηλῶθε δὲ τὸν φάρον Ambrose τὴν διη. μ.μ. ὥραν (Ιην. μ.μ. Νέας Υόρκης). Αντιτύπως, τὸ «Queen Mary» παρέπλευσε τὸν πλωτὸν διάπλου τοῦ πλοίου τοῦ ἀπολύτου εἰνοίκιας συνδήκας, παρὰ δὲ την καλοκαιρινήν, ἔτενον ἐνάρξην την ρυμουλκήν, ἡ οποῖα καὶ τὸ ἡνάγαστρο τοῦ Χούδσωνος.

Τὴν ἐπιστροφήν ἔχασαν ἐγκατέλευτην τὸν 28.23 μιλίων, ἀπόστασις 621 μιλίων, ἐνῷ κατὰ τὴν δευτέραν ἔχασαν καὶ μὲ μέσην ταχύτητα 29.52 μιλίων, ἐγκατέλευτην τὸν 23 ὥρων μία ἀπόστασις 679 μιλίων. Ἀφ' ὅτου τὸ «Queen Mary» παρέπλευσε τὸν φάρον Ambrose, ὑπερεώθη δις κατὰ τὴν πρότιτην νύκτα νὰ πλέῃ μὲ ἡλιατομένη ταχύτητα, συνεπει τῆς ὁμιλῆς, ἐπὶ 2 ὥρας καὶ 7 λεπτά, ἐνῷ κατὰ τὴν δευτέραν νύκτα τοῦ πλοίου ἀπόλεσε 1 ὥραν καὶ 29' λεπτά, δεδομένον, ὅτι ἐπρεπε νὰ στραφῇ τὸ ώρολόγιον ἵσην ὥραν πρὸς τὰ ἡμέρας. Εἰς Σαονθάμπτον — κατὰ τὰς τηλεγραφικὰς πληροφορίας τοῦ πρωτοχρονίου Ρόντερ — ἔγινε τὸ σάρφος ἐντὸς 4 ἡμερῶν καὶ 16 ὥρων, μὲ δενηθῇ καὶ κατὰ τὴν ἐπιστροφήν τοῦ νὰ καταρρίψῃ τὸ φερό τῆς «Νορμανδίας».

Τὸ Γαλλικὸν «σούπερ-λάινερο», διατείνει τὴν ἐπιστροφήν τοῦ

**ZEISE PROPELLERS**  
FITTED ON MANY GREEK VESSELS  
ARE THE MOST EFFECTIVE  
GENERAL - REPRESENTATION  
SINCE 1897  
**F.R. CHRISTIANSEN - HAMBURG**  
TELEGR: CRIANSEN

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

πούτων ταξιδίους έκερδισε τὸν «Επισείοντα», είχε διαπλέυσει τὴν ἀπὸ φάρον Ambrose μέχρι τὸν βραχὺν Bishop ἀπόστασιν ἑντὸς 4 ἡμερῶν, 3 ὥρων καὶ 28' λεπτῶν. Οἱ ρούνοι οὗτοι ἦτο κατὰ 14 λεπτὰ τῆς ὥρας μεγαλύτερος ἀπὸ τὸν χρόνον τοῦ ταξιδίου μεταβοσιοῦ τῆς «Νορμανδίας», ὑφειλετο δὲ εἰς τὰς ἀνομάλους καιρικὰς συνθήκας, αἵτινες ὑπερχέωσαν τὸ σκάφος νὰ διανήσῃ κατὰ μὲν τὴν μετάβασιν τοῦ 2980 μίλια μὲ μέσην ταχύτητα 29.94 μιλίων, κατὰ δὲ τὴν ἐπιστροφήν τοῦ 3015 μιλία, ἀλλὰ μὲ μέσην ταχύτητα 30.31 μιλίων τὴν ὥραν. «Τὸ Queen Mary» ὑστέρησε τῆς «Νορμανδίας», κατὰ τὴν μετάβασιν τοῦ, 2 ὥρας καὶ 32' λεπτῶν, δέοντος νὰ ληφθῇ ὑπὸ δψην, ὅτι ἐπὶ ἓνα διαδεκάδων ἔπλευς μὲ μειούμενην τὴν ταχυτήτην τοῦ, ὡς ἐνοικόμενον ἑντὸς πεδίου πυρηνῆς οὐμίλης. Σημειωτέον εἶναι ἄλλον ὅτι κατὰ τὸ τελευταῖον ταξιδίον τῆς ή «Νορμανδίας» ἐκ Νέας Ύόρκης εἰς Χάρρονη ἐπέτυχε μέσην ταχύτητα 28.31 μιλίων, μὲ ἀνωτάτην τοιωτήν εἰς δρισμένας περιπτώσεις πνεφδάσαν τὰ 30, ἀλλ' οὐχὶ καὶ τὰ 32 μιλία.

Εἶναι προφανές ἐξ ὧν ὁλῶν αὐτῶν τὸν στοιχεῖον, ὅτι ἡ μεταξὺ τῶν δύο πλωτῶν κολοσσῶν διαφορὰ ταχύτητος εἶναι, πράγματι, ἀσήμαντος καὶ δύναται αὕτη νὰ ἐπιτρέψῃ εἰς τὸ «Queen Mary» νὰ κερδίσῃ εἰς προσεχῆ ταξιδίο τὸ «Κυανοῦν Επισείοντα», χωρὶς δμως τὰ ἐφεζόφω τῶν δύο πλωτῶν νὰ ἀφίστανται καὶ πολὺ. Ή μιρρά διαφορὰ δὲν κρατεῖ πάντοτε ἀβεβαίων τὴν τύχην τῆς «Κρανῆς Τανίας» καὶ ἡ ἐνδεχομένη ἀμύλα τῶν κολοσσῶν δὲν δημιουργήσει, ἵσως, ἀλληλοδιαδόχως καὶ νέας ἐπιδείξεως.

### Σφοδραὶ ἐπικρίσεις κατὰ τῶν ἐπιχορηγήσεων

Κατὰ τὴν πρόσφατον ἑτησίαν γενικῶν συνέλευσιν τῆς 'Αγγλικῆς ναυτικῆς ἑταιρίας «Nitrate Producers Steamship Co Ltd», ὁ πρόεδρος αὐτῆς sir John Latta, ἐκ τῶν πλέον ἐπιφανῶν προσωπικοτήτων τοῦ Βρεταννικοῦ ἐφοπλισμοῦ καὶ γνωστὸς ἀνέκαθεν πολέμως τῶν προστατευτικῶν τῆς ναυτιλίας συστημάτων, εἴρε τὴν εὐκαιρίαν νὰ προθῇ εἰς μίαν αὐτοριάν καὶ ἀπὸ περιοπῆς κριτικὴν ἐπὶ τοῦ ἀνταγωνισμοῦ τῶν «λάινερζ» πρὸς τὰ «τρόμπες» καὶ τῶν διεθνῶν, κατὰ τὴν ἀντλημένην τοῦ συνεπειῶν ἐπὶ τῶν γενικωτέρων ναυτιλιακῶν συμφερόντων τῆς Μεγ. Βρεταννίας, ἐκ τοῦ τρόπου μὲ τὸν ὄποιον ἐφαρμόδονταί αἱ πρόστις τὴν φροντίδην ναυτιλίαν ἐπιχορηγήσεις. Αἱ διατιπωθεῖσαι ἀπόφειρεις τοῦ σημαντόντος ὀμιλητοῦ, δοτικοῦ ποσοῦ τοῖς ἄλλοις, ἐπέκρινε καὶ τὴν ἐνασκούμενην ἑπὸ τῆς «Διοικητικῆς Ἐπιτροπῆς τῆς Φροντίδης Ναυτιλίας πολιτικῆς, διὰ τῆς ἐφαρμογῆς τῶν σχεδίων περὶ κατωτάτων ὄριων τῶν τιμῶν τῶν ναυλῶν, γενικώτερον προεκάλεσαν τὸ ἐνδιαφέρον καὶ παρέσχον λαβὴν εἰς εὑρήτατα σχόλια τοῦ 'Αγγλικοῦ ναυτικοῦ Τύπου.

Εἰδικώτερον, αἱ παρατηρήσεις καὶ ἡ ἐπιχειρηματολογία τοῦ σέρ Τζὼν Λάττα ἔδισσαν ἀφορμὴν εἰς σχέψεις καὶ συζητήσεις, ἐν σχέσει μὲ τὴν πρατικὴν ἡ μὴ ἔχειν τῶν σχεδίων κατωτάτων ὄριων. Εἰναι ἀλλήλες — γράφουν αἱ 'Αγγλικαὶ ἐφαρμογίδες — διὰ πολλά, πράγματα, εἴναι τὰ τροπά σημεῖα τοῦ ὄποιον συστήματος τῶν σχεδίων, χωρὶς δμως καὶ νὰ σημαίνῃ τοῦτο, ὅτι πρέπει νὰ ἐγκαταλειφθῇ κάθε προσπάθεια συνεργασίας καὶ δρομολογικῆς κατανομῆς τῆς διεθνοῦς κωρητικότητος. Πρωταρχικὸς δμως ὄρος τῆς τοιωτῆς προσπάθειας τίθεται ἡ ἐπιδίωξις μᾶς συνεννοήσεως μεταξὺ τοῦ 'Αγγλικοῦ «τρόμπες» καὶ «λάινερζ», ἐκ τῆς ὄποιας καὶ διὰ ενδοδοῦ ή γενικωτέρα πρὸς συνεργασίαν στροφὴν ἐπὶ τὸν διεθνοῦς πλαστὸν. Λόγῳ τοῦ ἐνδιαφέροντος πον περιπλεύσιν καὶ διὰ τὸν Ἑλληνικὸν ἐφοπλισμὸν αἱ ἀπώφεις τοῦ σέρ Τζὼν Λάττα, παραβέτομεν κατωτέρω τὰς κυριωτέρας περιουπάς τοῦ λόγου του.

«Η 'Αγγλικὴ κυβερνήσης — ἑτοῖς — παρεμβαίνουσα εἰς τὴν διαχείρισην τῶν ἴδιωτικῶν ἐπιχειρήσεων, βαρεῖαν ἀνέλαβεν ἔναντι τῶν Βρεταννικῶν ἐφοπλιστικῶν συμφερόντων εὐδόνην. Τὰ φροντιγά τακτικῶν γραμμῶν ἐπωφελήθησαν ἀπὸ τοὺς ἐπιβληθέντας διὰ τῶν ἐπιχορηγήσεων περιορισμούς πρὸς τὰ «τρόμπες», ἐνῷ τὰ τελευταῖα ταῦτα ἡ ζημίαν μᾶλλον, παγὶ ὀφέλειαν, ἀπέκομισαν, εἰσοράξαντα τὴν ἐπιχορηγήσεων ὃς ἔνα «καταπλακτικὸν σιφόπου». Τὰ Βρεταννικὰ φροντιγά, ὀφειλούμενά νὰ τὸ δρομολογήσουμεν, δὲν ἐπέφερον τόσον, ὥστε σφαλερῶς νομίζεται, ἀπὸ τῶν συναγωνισμῶν τῶν ἔνων πλωτῶν, ἐξ τῶν ὄποιων τὰ πλείστα οὐδεμάτις κρατικῆς ἀρωγῆς τυγχάνουν. Οἱ κυριώτεροι παράγοντες, οἵτινες ὀπούκον ἐπίζημον ἐπίδρασιν ἐπὶ τῆς φροντιγῆς ναυτιλίας είναι οἱ ἔξης:

1) Τὸ σύστημα τῶν διαφορικῶν ἐκπτώσεων εἰς τοὺς ναύλους τῶν «λάινερζ», αἵτινες ἐν 'Αγγλίᾳ δημιουργοῦν μεγαλυτέρας ἀνομαλίας εἰς τὴν ἐργασίαν τῶν «τρόμπες», παρὰ εἰς τὴν Ηπειρωτικὴν Εὔρωπην.

2) Η ἐκπτώσις τῶν ἐπιχορηγῶν γωνιαθράκων.

3) Ο ἀπειδόσιτος συναγωνισμὸς μεταξὺ τῶν ἐφοπλιστῶν διὰ ναυλώσις μεταφορᾶς γωνιαθράκων, κλεισμένας, συνήθως, εἰς ἔξεντελιστικάς τημάς, λόγῳ τῆς ἐπιθυμίας τῶν πλοιοκτητῶν νὰ παρακάμψουν τοὺς περιορισμοὺς διὰ τὴν ἐξκίνησην τῶν σκαφῶν τῶν κενῶν ποδὸς τὰ κέντρα φροτήσεως καὶ τύχουν ὅπτο τοῦ εὐεργετήματος τῆς ἐπιχορηγήσεως.

4) Οἱ ἐπιβληθέντες περιορισμοὶ εἰς τὰς ἐμπορικὰς συναλλαγὰς καὶ κυρίως ἀπὸ τὸ Πλέιτ καὶ διὰ τὸ Πλέιτ. «Οταν εἰς παλαιωτέραν ἐποχὴν τὸ πᾶν ἔσινετο μὲ τὸν φραστὸν τοῦ φυθμοῦ, μία κατάρρευσις τῶν ναύλων ἐν τὸν λιμένων τῆς 'Αργεντινῆς ἐπέφερεν ἀντιστοίχως ὑψησιν τῶν Εὐρώπης πρὸς τὴν Νότιον Αμερικὴν τιμῶν τῶν ναύλων.

5) Υπὸ τὰς κρατικὰς τεχνητὰς συνδήκας ἐργασίας οἱ ναυλωταὶ δὲν αἰσθανοῦνται πλέον τὴν ἀνάγκην νὰ παρακολουθοῦν ἐγγύτερον τὴν ἐξέλιξιν τῆς προσφορᾶς καὶ ἡ τητήσεως κωρητικότητος, δεδομένου, ὅτι ἔχουν εἰς τὴν διάθεσίν τοῦ πάντοτε μίαν ἔτοιμον κωρητικότητα. Η «Διοικητικὴ Επιτροπὴ» τῶν σχεδίων ἐλέγχουσα τὰς ναυλώσις μὲ τὸ σφαλέρων σύστημα περιορισμοῦ τῶν ταξιδίων τῶν κενῶν καὶ ἀναντίων σκαφῶν, φέρει τὸν ἐφοπλιστὰς εἰς τὴν ἀνάγκην νὰ δέχονται οἰανδήποτε προσφερόμενην ναύλωσιν, βάσει τῶν ταπτώτων δόμων τοῦ σχεδίου καὶ μόνον κάποια διαματοποίης ἐνέργεια δίνεται νὰ ἐπιτρέψῃ ἀντιτίθησιν ἀπὸ τὰ κατώτατα καθορισθέντα επίπεδα.

6) Καθ' ἣν στιγμὴν ὁ τοιστός περιορισμὸς τῆς προσφορᾶς φροτηγῶν κωρητικότητος ἐξεπηρετεῖ καὶ τὰ συμφέροντα τῶν λάινερων, κατ' οὐδὲν τὰ τελευταῖα ταῦτα συντελοῦνται τῆς πληθωρικῆς παραγωγῆς.

»Η δωδεκαπελῆς Επιτροπὴ τῆς φροτηγοῦ Ναυτιλίας συνεργάζεται στενώτατα μὲ τὸν τρεῖς ἀντιπροσώπους τῆς ἐπιτροπῆς τῶν «λάινερζ», ἐνῷ ἐξ ἄλλου τὰ πέντε ἐκ τῶν δώδεκα μελῶν τῆς Επιτροπῆς συνδέονται μὲ τὰ συμφέροντα τῶν φροτηγῶν γραμμῆς. Η φράσις «εὖν συμφωνίᾳ μὲ τὰ λάινερζ», ἡτοι προηγείται συνήθως κάθε σοβαροῦ ἀνακοινωθέντος τῆς Επιτροπῆς σχέσιν ἔχοντος μὲ τὴν ἐργασίαν τῶν «τρόμπες», εἰναι ἀρκετά δηλωτική τῶν σχέσεων τῆς Επιτροπῆς ταῦτης μετὰ τῶν «λάινερζ». Δεδομένουν δέ, ὅτι μία βασικὴ ἀντίθεσις συμφερόντων ἔσινεται μεταξὺ «τρόμπες» καὶ «λάινερζ», οὐδεὶς — κατὸν διαλογίαν — κοινὸς δμως ἐλέγχος ἐπὶ τῶν δύο τούτων κλάδων τῆς Βρεταννικῆς ναυτιλίας είναι ἐν τῇ πράξει ἐφιτός.

»Ισολογισμοὶ τινες — ἑτοῖς περιτεύον ὁ σέρ Τζὼν Λάττα — ἐμφανίζουν μίαν καλύτερα ταινιακὴν κατάστασιν τῶν ἑταῖρων φροτηγῶν πλωτῶν, ἐνῷ πράγματι δὲν ἐπέτυχον ν' ἀπολαύσουν εἰς τὸ ἀζερων τὰ ωφελήματα τῶν ἐπιχορηγησεων, δεδομένουν δὲν ἔνα μέρος αὐτῶν καταναλίσκεται ἀπὸ τὰς διατάξεις καθοτερήσεων καὶ παρεκκλίσεων τοῦ ταπτικοῦ ταξιδίου, «εἴτε την συνειπερέσθεν πολλάκις καὶ προσθέτους κανδίνους διὰ τὴν ναυπλούσιαν», ἐπὸ τὸ πρόσχημα ὅτι ἐπιβάλλεται τοῦτο πρὸς τὰς ἀντιλήψεις κάθε δρομοφρονούντος ἐφοπλιστοῦ, ν' ἀποτελῇ οὐδὲν τὸ πλοίον τοῦ ἀπὸ λιμένας προστατευομένους ἐπὸ τῶν σχεδίων.

»Τὸ σύστημα τῶν «Κόμφερανς» τῶν ταπτικῶν γραμμῶν προστατεύει ἀποδοτικούς τῶν συμφέροντων τῶν λάινερων, παρὰ δοσον ἡ ἐπιχορηγήσης τὰς «τρόμπες» φροτηγῶν. Εἰναι, ἐπομένως, ἐσφαλμένος ὁ ισχυρισμός, πον πολλάκις προβάλλεται, ὅτι δηλαδὴ τὰ «τρόμπες» εὐρίσκονται, δῆθεν, εἰς πλεονεκτικὴν θέσιν ἔναντι τῶν «λάινερζ» καὶ ὅτι τῶν τελευταίων τούτων αἱ ἀνάγκαι καρημελήθησαν ἀπὸ μέρους τοῦ κράτους.

»Κατὰ τὸ διάστημα τῶν τελευταίων ἔτῶν — ἐξηγολούθησεν ὁ 'Αγγλικὸς ἐφοπλιστὴς — ἡ Βρεταννικὴ κωρητικότης τῶν πλωτῶν γραμμῆς ηδεῖη κατὰ 5,000.000 τόννων, ἐνῷ τούτωντον ἐμειώθη κατ' ίσον δύκον ἡ κωρητικότης τῶν «τρόμπες». «Οταν ἐπόφερετο νὰ καθιερωθοῦν αἱ ἐπιχορηγήσεις πρὸς τὰ καθαρῶς φροτηγά, μόρια δοσον ὅστε διστέρεια καὶ ἀντιδράσεις παρενελήθησαν ἀπὸ τὰ λάινερζ, τῶν πλωτῶν δμως ἡ σημειώνη ἐπὶ τὸν ἀντιτείμενον τούτων σιγῇ είναι ἀρκετά ἐνδεικτική.

»Δὲν πρέπει νὰ λησμονήσουν δμως αἱ ἑταιρίαι τῶν «λάινερζ», ὅτι λαμβανομένης ἐπὸ δψην τῆς ἀνάστοις πλέλης, πον διεξάγουν ἡδη τὰς «τρόμπες», γάριν τῆς

# YANNOULATOS BROS (CHINA)

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

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

BRANCH OFFICE:—77 Beach GHEFOO.

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

Agents for;

The BATAVIA SEA & FIRE INSURANCE CO Ltd

The INSURANCE COMPANY "VERITAS,, Ltd

Cables & Radiograms—„Onneybros“ Shanghai

αύτοσυνηρήσεώς των, αἱ ίδαι ἔξελίσσονταν τόσον ταχέως πρὸς τὴν ἐπάνοδον εἰς τὸ παθετός τῶν Νόμων περὶ ναυαριθμίας, πρὸς τὸν διοίκησην, δεβαίως, οὐδέποτε θὰ προσχωρήσουν αἱ Ἀλοικίαι. Ἡ ἐπαναφορά τῆς προστατευτικῆς ταύτης νομοθεσίας δὲν θὰ σημάνῃ, εἰμὶ τὸ τέρμα τῆς Βρεταννικῆς ὑπεροχῆς ἐπὶ τῶν μεγάλων θαλασσίων ὄδων.

»Ἀλλὰ τὸν παρελθόντος ἥδη ἔτος — ἔξηρολοῦθησεν ὁ σέρ Τζόν Λάττα — ἔχαρατήρισι ως παραρροσίνη νὰ ἐπιτέλεται εἰς τὸν ξένους συναγωνιστᾶς μαζὶ, ἀλλὰ ἐνὸς μὲν νὰ διαφύλαττον ὑπὲρ τῶν πλοίων τῆς ιδίας ἀντὸν σημαίας τὸ Ἐθνικόν των ἐμπόριον καὶ ἀλλὰ ἐπέρον νὰ ἔχονταν μαζὶ μαζὶ, διότι διαιρούσαν μεθ' ἡμῖν τὸ ἐναπομένον Παγκόσμιον μεταφορικὸν ἐμπόριον. Δὲν είχον ἀκόμη πιστεύει τότε, ὅτι οἱ ἀντιρρόσποι τῶν θὰ παρεκάθητο καὶ εἰς τὰς ἐπιτροπάς μαζὶ διὰ τὴν δῆθεν ἔχγιαν τῆς ναυλαγοφᾶς, πράγμα ποὺ ἐπιτρέπει εἰς αὐτὸς νὰ κατέχουν ἀπ' ἐνθείας κάθε στοιχείον σχετικὸν μὲ τὴν ναυτιλιακὴν κίνησιν τῆς Μεγάλης Βρεταννίας πρὸς τὰς Κτήσεις τῆς καὶ πρὸς τὸν ὄπλοιον Κόσμον.

»Θού ήτο καλέτερον, προσέθηκεν ὁ σέρ Τζόν Λάττα, ὥπως τὰ δικαιώματα τῶν διαφόρων ἐπιτροπῶν περιφρίζοντο εἰς τὸν καθορισμὸν τῶν κατωτάτων ὁρίων διὰ κάθε τομέα τῆς ναυλαγοφᾶς, ν' ἀγίετο δ' ἐλεύθερος ὁ ἐφοπλιστὴς νὰ κρίνῃ μόνος του ἐπὶ τῶν πιθανῶν ἐνδεχομένων τοῦ ταξιδίου, πρὸς τὸ δόπιον προτίθεται νὰ κατευθύνῃ τὸ σκάφος του. Ἡ ἐκμετάλλευσις ἐνὸς πλοίου — εἴπεν — ἀποτελεῖ ἐμπορικὴν πρᾶξην, ἔχαρετικά ἀτομικιστικῆς μορφῆς. Ὁ ἐφοπλιστὴς, ὑποβοηθόμενος ἀπὸ τὴν πειραν τῶν ναυλομετιτῶν, ἀγρότων παραστολούντων τὰς δικαιάσιες τῆς ἀγορᾶς, εὑρίσκεται εἰς πολὺ καλύτερον θέσιν ἀπὸ τὰς ἐπιτροπάς, προσεκμένος νὰ διακρίνῃ τὴν περίστασιν καὶ νὰ ἐπωφελῇ ἡ πορεία τῆς ἀγορᾶς, διὰ νὰ ἐπιτύχῃ Ικανοποιητικότερον ναῦλον.

»Οταν, τελευτώς, ηρισταν αἱ ναυλώσεις διὰ φορτία Αὐστραλιῶν γεννημάτων νέας ἔσοδεις, φορτηγά σκάφη ἀπὸ ὅλας τὰς κατευθύνσεις τῆς Ὑδρογείου συνέρρευσαν πρὸς τὰ ἔκει, διότι ἡ ζήτησις ἦτο μεγάλη καὶ ἀπόδοτος. «Ἐάν οἱ ἐφοπλισταὶ ἐπεδείνωντο τότε τὴν συνήθη ἀντὸν ἐμμονήν, οἱ ναῦλοι διὰ τὰς εἰς γῆμα φορτώσεις ἐξ Αὐστραλίας ὁ ἀνήσχοντο, ἀναμφισθῆτώς, εἰς τὸ 30). Δυστυχῶς μερικοὶ ἐφοπλισταὶ κατελήφθησαν ἀπὸ αἰσθημα φόβου καὶ ἔσπενσαν νὰ κλίσουν τὰ σκάφη των, χωρὶς νὰ προβάλουν οὐδεμίαν εἰς τὸν ναυλωτικὸν ἀντίστασιν, εἰς τῷπον ὃστε ἐπήρξεν εὐχερῆς καὶ ἐπιτυχῆς ἡ προσπάθεια τῶν ἐπιτρόπων νὰ καθηλώσουν τοὺς ναῦλους εἰς τὰ κατότατα δρα τὸν σχεδίον.

»Τὸ γεγονός ἐξ ἄλλου, ὅτι προσεδόθη εἰς τὴν Ἐπιτροπὴν τῶν σχεδίων ἐπεκτεινῆ ἔξινονα, καθὼς καὶ τὸ δικαιόματα τῆς διανομῆς τῶν ἐπ. 2.000.000 λιρῶν ἐπιχορηγήσεων, ἀποτελεῖ μίαν ἀμόρθων ἀδίσιαν. Πλέον ἡ διατεῦθη ἔνα τόσον ὑπέροχον ποδὸν καὶ πολὺ ἡ πειθαναγκασθή μία μειουμέρεια ἐφοπλιστική νὰ ἔπασχῃ, παρὰ τὴν ὑθλησίαν τῆς, εἰς τὴν Ἐπιτροπὴν, θὰ ἐπερετεῖ ἡ ἀνάληψη μίας βαθυτέρας ἔρευνας πρὸς μελέτην τοῦ ναυτιλιακοῦ προβλήματος ἀπὸ διὰς αὐτοῦ τὰς πλευράς.

»Ο περιορισμὸς τοῦ ὅγουν τῶν μεταφερόμενῶν ἐμπορευμάτων ἀποτελεῖ τὴν πηγὴν ὃλων τῶν σημερινῶν δυνητικῶν τῆς ναυτικῆς βιομηχανίας. Τὸ νὰ ἔνθαρροντὸν δὲ κανεὶς ἐπὸ τὰς παρόντας συνθήκας τὴν ἔξκινην παφωτισμένων σκαφῶν, μὲ μοναδικὸν σχοτόν τὴν ἔξυπηρτησιν τῶν ἔργατων καὶ νὰ συσσωρεύῃ νέας οὖτο δυνητερεύεις εἰς τὰς ὑφισταμένας, δὲν πράττει ἄλλο τι, εἰμὶ ἀπὸς νὰ ἐπειτεῖν τὴν καταστοφήν.

»Η Ἀγγλικὴ κυβερνητικής — ἔξηρολοῦθησεν ὁ σέρ Τζόν Λάττα — θὰ ὑποχρεωθῇ συντόμως, λόγῳ τῆς ὀλεθρίας ταύτης ἀλλειψίας της, νὰ παραχωρήσῃ ἐπιχορηγήσεις καὶ πρὸς ἐκείνους τοὺς ἐφοπλιστάς, οἵτινες θὰ ἡσαν διατεθεῖμενοι ν' ἀποσύνων προσωρινῶς τὰ σκάφη των ἀπὸ ἐνναὶ ἥλιθον συναγενήσιν, εἰς τὸν ὅπιον οικράων ἐμπλέκοντα, ἢν' ὅσον δὲν διαφένεται καμία προσεχῆς ἀνάζωγονησις τοῦ ἐπερθαλλούσον ἐμπορίου, τῆς μόνης δηλαδή, περιπτώσεως τῆς διανομῆς νὰ ἴσχυῃ τὴν προσφοράν καὶ ζήτησιν χωριτικότητος. Η κυριαρχος αὕτη ἀρχὴ καταδεικνύεται, ἄλλως τε, καὶ ἀπὸ τὸ «Πούλ» τῶν δεξαμενοπλοίων, τὸ ὅπιον δὲν διαθέτει τὸν φραγμὸν τῆς ἐπιχορηγήσεως διὰ νὰ ἐπιτύχῃ τὴν συμμόρφωσιν τῶν μελῶν των εἰς τὰς ἔξαστοτε σημειουμένας ἀπαιτήσεις τῶν μεταφορῶν.

»Ο ισχυρισμὸς ἐξ ἄλλου — κατελήξεν ὁ σέρ Τζόν Λάττα — ὅτι η κυβερνητικὴ πολιτικὴ θὰ ἔχῃ ως ἀποτέλεσμα τὸν περιορισμὸν τῆς ναυτεργατικῆς ἀνεργίας, δὲν εἴσταθει, δεδομένου ὅτι ἐπιφέρει σημαν-

τίτις ζημίας, ἀφοῦ ὑποχρεώνει τὰ ἀτμόπλοια νὰ παραμένουν ἐν ἀργίᾳ εἰς πολυδαπάνων ἔξαγωγικῶν λιμένων διὰ νὰ ἐπιτύχουν μίαν ναῦλωσην. Τὸ γεγονός αὐτὸν καὶ μόνον ἀφεῖ διὰ ν' ἀναγκάσῃ τέλος τοὺς πλοιοκτήτας ν' ἀποσυρθοῦν ἐνὸς «ῆλιθου σεναγωνισμοῦ», παροπλίζοντες τὰ σπάτη των καὶ ἀπολύτως τὰ πληρώματά των».

### Αἱ Σοβιετικαὶ ναυλώσεις διὰ ξυλείαν

»Ἀλλὰ Βρεταννικὰ στατιστικὰ περὶ τῶν Ρωσικῶν ναυλώσεων διὰ μεταφορὰς φορτίων ξυλείας ἐκ τῶν Βορείων Σοβιετικῶν λιμένων καὶ κυρίως ἐξ Ἀργυρούπολης, προκύπτει ὅτι κατὰ τὸ δεύτερον 150ήμερον τοῦ Μαΐου καὶ κατὰ τὰς πρώτας τοῦ Ἰουνίου ἡμέρας ἐναντίωθησαν ὑπὸ τῶν Σοβιετ 87 ἐν ὅλῃ σκάφῃ, χωρὶς κανέναν νὰ είνει Ἀγγλικόν, μολονότι — πλὴν ἔλαζίστων ἔξαρσεσσων δι' Ολλανδίαν — ὅλα σχεδόν τὰ φορτία προσφέρονται διὰ τὴν Ἀγγλικὴν ἀγορᾶν. Ἐκ τῶν 87 ἀντὸν πλοίων τὰ 43 ἔχουν Σοβιετικά, 21 Ἐλληνικά, 8 Εσθονικά, 5 Φινλανδικά καὶ 4 Νορβηγικά.

Οἱ «Τάϊμες» σχολαίζοντες τοὺς ἀνωτέρω φριδιούς, τονίζουν τὴν ἀνάγκην ἀναζητήσεως σωφρῶν διὰ τὴν ἀπονοίαν τῆς Βρεταννικῆς σημαίας, καθόδους ἡ παρασχεθεῖσα δικαιολογία, ὅτι η Ρωσικὴ ξυλεία μεταφέρεται εἰς Ἀγγλικόν ε. i. f. καὶ συνεπός οἱ Ρωσοί ναυλώται διατηροῦν ἀπόλυτον τὸ δικαιόματα διὰ τὰς ναυλώσεις, δὲν θεωρεῖται ἐπαρχής, καθ' ἣν στιγμὴν ἡ Βρεταννικὴ ἀγορὰ ἀποτελεῖ τὸν κυριαρχοῦσαν ἀγοραστὴν τὴν Ρωσικήν ξυλείας. Καὶ πέροι, ἀναφέρουν οἱ «Τάϊμες», τὸ ποσοστὸν συμμετοχῆς τῶν Ἀγγλικῶν φορτηγῶν εἰς τὰς μεταφοράς των πάντων δὲν ἔχουσεν μίαν ἀντίστοιχον ἀναλογίαν πρὸς τὸν συνολικὸν ἀξίαν τῶν Ἀγγλικῶν εἰσαγωγῶν Ρωσικῆς ξυλείας, ἐπολυτίζονταν εἰς τὸ σεβαστὸν ποσὸν τῶν 6.686.000 λιρῶν.

»Υπενθυμίζουν ἐπ' εἰκασίᾳ οἱ «Τάϊμες», ὅτι κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος οἱ Γερμανοὶ εἰσαγωγεῖς ξυλείας, ἐπιδιώκοντες νὰ ἔχουν ὑπὲρ ἔαντων τὸ δικαιόματα τῆς ναυλώσεως, ἡρνήθησαν ν' ἀγοράσουν ε. i. f. καὶ κατόπιν τῆς ἐπιμόνων στάσεως τῶν ἐπέτευχον τὴν ἀγορὰν μεγάλων ποσοτήτων f. o. b. Διὰ τὸν πόδον τούτου κατόφθισαν νὰ χορηγηθοῦσαν εἰς τὰς μεταφοράς των Γερμανικὰ σκάφη πρὸς ὄφελος τῆς Ἐθνικῆς ναυτικῆς βιομηχανίας, ὑπὲρ τῆς όποιας καὶ διεφυλάχθη μία ιανοποιητικὴ ἀπασχόλησις. Τοῦτο ἀπό, ὑπόδειξιν οἱ «Τάϊμες», ὀφείλουν ν' ἀπολογηθοῦσαν καὶ αἱ «Ἄγγλοι» εἰσαγωγεῖς, εἰς τρόπον ὡστε νὰ υποστηρίξουν, παραλλήλως πρὸς τὰ ἰδιὰ αὐτῶν συμφέροντα καὶ τὰ γενικότερα τοιαῦτα τῆς Βρεταννικῆς ναυτιλίας.

### Τροποποίησις ὅρων περὶ γενικῆς ἀθαρίας

Τὸ «Ινστιτούτον τῶν Ἀγγλον Ἀσφαλιστῶν» ἀνενοίνωσε πρὸ ἡμέραν, ὅτι οἱ δροὶ «Time Clauses—Hull», καθὼς καὶ τινες ἄλλοι συναφεῖς δροὶ τοῦ Ινστιτούτου, ἀνατυπώνονται μὲν ἡμερομήνιαν 1ης Ἰουνίου 1936, ἐνῷ ὁ δρός No 8, τροποποιηθεῖς, θὰ ἔχῃ τοῦ λοιποῦ τὴν ἀκόλουθον διατύπωσιν:

«Ἡ γενικὴ ἀθαρία καὶ ναυαγιαρεσία θὰ διακανονίζονται συμφώνων πρὸς τὸν νόμον καὶ τὰς συνηθεῖας τῆς χώρας, εἰς τὴν ὅποιαν τὸ συμβάντα λαμβάνεται τέλος, ἐπόσον τὸ συμβόλαιον ἐναντίωθεσσος δὲν περιέχει εἰδίκους δροὺς ἐπὶ τὸν θέματος. «Οποιοῦ διμος τὸ συμβόλαιον ἐναντίωθεσσος περιλαμβάνεται τοῦτο, ὁ διακανονισμὸς θὰ γίνεται συμφώνων πρὸς τὸν «Κανόνας Ὅρων — Αμβέρσης, 1890» (παραλειπομένες, εἰς τὰς περιπτώσεις φορτίων ξυλείας, τῆς πρώτης λέξεως «No» ἐπ τὸν κανονισμὸν I) η συμφώνων πρὸς τὸν «Κανόνας Ὅρων — Αμβέρσης, 1924».

»Οταν τὸ πλοίον ἀποτέλεσι κενόν, οὐχὶ κατόπιν ναυλώσεως, αἱ διατάξεις τῶν «Κανόνων Ὅρων — Αμβέρσης, 1924» (πλὴν τῶν κανονισμῶν XXI καὶ XXII) θὰ ἐφαρμόζονται, το δὲ ταξίδιον, διὰ τὴν περιπτώσεων ταύτην, θὰ θεωρήται συνεχιζόμενον ἀπὸ τοῦ λιμένος ἡ τόπον ἀναγορούσσεως μέχρι τῆς αριθμείων τοῦ πλοίου εἰς τὸν πρώτον λιμένην ἡ

### ΔΟΚΙΜΑΣΑΤΕ ΤΑ ΥΦΑΛΟΧΡΩΜΑΤΑ

## CAMREX

ΔΙΑ ΤΑ ΠΛΟΙΑ ΣΑΣ

ΔΙΟΤΙ

ΚΑΙΤΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΤΕΡΑ, ΕΙΝΕ ΑΝΩΤΕΡΑ ΤΩΝ ΑΛΛΩΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΩΝ

ΧΡΩΜΑΤΑ & ΒΕΡΝΙΚΙΑ ΠΑΝΤΟΣ ΕΙΔΟΥΣ

ΕΠΙΣΗΣ : ΙΔΙΑΙΤΕΡΑ ΕΙΔΙΚΟΤΗΣ  
ΧΡΩΜΑΤΩΝ ΠΡΟΣ ΔΙΑΤΗΡΗΣΙΝ ΤΩΝ  
TANKS & BILGES

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ: Γ. Δ. ΟΙΚΟΝΟΜΙΔΗΣ

HARROWBY ST., CARDIFF

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: "CAMREX,, CARDIFF ή SUNDERLAND

W. KUNSTMANN,  
STETTIN AND SWINEMÜNDE  
ΟΙΚΟΣ ΙΔΡΥΘΕΙΣ ΤΟ 1870  
ΕΦΟΠΛΙΣΤΑΙ — ΑΠΟΣΤΟΛΑΙ  
ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ — ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΕΙΣ  
ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ ΡΥΜΟΥΛΚΩΝ  
ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΟΥ ΛΟΥΔ—Swinemunde  
Τηλεγραφήματα: Kunstmanna, Stettin.  
ΚΩΔΙΚΕΣ

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

τόπον, ἔξαιροι μένον τῶν λιμένων ἡ τόπον καταφυγῆς (ποδίσεως) ἢ πόδες ἀπλῆν ἀνθράκενσιν. Εάν κατά τινα τοιούτον ἐνδιάμεσον λιμένα ἡ τόπον συμβῇ ἔγκατάλευψις τοῦ ἀρχικῶς ἐπιδιοικουμένου ταξιδίου, θὰ θεορήηται τοῦτο πάρατα λῆξαν.

Συνέπεια τῆς τροποποιούσεως ταῦτης, ἡτις καθιερώθη κατόπιν ὑποδειξεως τῶν ἐφοπλιστικῶν δργανώσεων εἰνεὶ ἡ παροχὴ πόρος τὸν ἐφοπλιστὴν τῆς αὐτῆς προστασίας δινάμει τοῦ δόρυν περὶ γενικῆς ἀβαρίας, ἀνεξαρτήτης ἐκ τοῦ πλοίου εἰνεὶ κενόν, ἀναῦλωτον ἡ ταξιδεύει μὲν φροτίον ἡ ἀνεν τοιούτον ἐπὸ ναῦλωσιν. Ἐν γενικαῖς γραμμαῖς, ἐπεκτείνεται τὸ ἀσφαλιστήριον συμβόλων πόρος καύλην τῶν δατανῶν εἰς λιμένα τινὰ ποδίσεως, τῶν μισθῶν καὶ τῆς τροφοδοσίας τοῦ πληρώματος, προκειμένον διὰ πλοία, τὰ όποια ἔξετέλεσσαν εἰς πρᾶξιν γενικῆς ἀβαρίας, καθ' ὃν χρόνον ἥσαν κενὰ καὶ ὅρι ναῦλωσιν.

Ἐάν δὲν ὑπῆρχεν ἡ ἀνωτέρω διάταξη, ὁ ἐφοπλιστὴς δὲν θὰ ἐκπλήσσεται, διότι, ἐνῷ μία πρᾶξις γενικῆς ἀβαρίας δύναται νὰ λάβῃ χρόνον κατὰ τὴν διάφορειν τοῦ ταξιδίου ἐνὸς σκάφους κενοῦ καὶ ἀναῦλωτον, ἐν τῇ οὐδεὶς δὲν ὑπάρχει πραγματικὴ γενικὴ ἀβαρία, ἐφόσον δὲν ὑρίσταται συνταύτως συμφερόντων, οἷα εἰνεὶ τὰ τοῦ πλοίου, τοῦ φροτίου καὶ τοῦ ναῦλου, παρὰ ἔνα μόνον προσωπικὸν συμφέρον, τὸ τοῦ πλοίου.

## Νορβηγία

### Τὰ οίνοπνευματώδη ποτὰ εἰς τὰ πλοῖα

Εἰς τὰς ἐφημερίδας τοῦ "Οσλο ἀναγράφεται ἡ πληροφορία, καθ' ἣν η Νορβηγικὴ κυβέρνησις μελετᾷ Νομοσχέδιον, καταφιεσθὲν ἐπὸ τοῦ ἐπονοματοῦ τῆς Κοινονικῆς Προνοίας, διὰ τοῦ όποιον προβλέπεται ἡ ἐπέκτασις καὶ ἐπὶ τῶν ἐπιβατηγόν πλοίων τῆς ισχύος τῶν Κανονισμῶν περὶ καταναλόσεως οίνοπνευματικῶν ποτῶν. Διὰ τοῦ νομοσχέδιον τούτον προβλέπεται, ὅτι τὰ ἐν ἐπηρεαὶ μέλη τοῦ πληρώματος ὄφειλον νὰ μὴ κάινον χρήσιν οίνοπνευματικῶν ποτῶν κατὰ τὴν διάσεων τῆς φυλακῆς του καὶ διὰ τὸ πλοίον πρᾶξης καθιερώντα δὲ καὶ αἱ ὑποχρεωτικαὶ ἔξετάσεις τοῦ αἵματος. Ἐάν εἰς ναυτικὸς ἡμερανήσιη εἰς τὸν δργανισμὸν τοῦ στρατεύματος 1)ooo, τὸ ποσοστὸν αὐτὸν θεωρεῖται ὡς ἀπόδειξις παραβάσεως καὶ συνεπάγεται ποιηνὴ ποικιλλούσαν μεταξὺ ἀλποὶ προστίμου καὶ φυλακίσεως μέχρις ἐνὸς ἔτος. Συμφώνως πρὸ τὴν κτηματικῶν πειράν μία συγχέντωσις οίνοπνευμάτος 3.2)ooo θεωρεῖται ὡς ἀποδεικνύνοντα μέθην σαὶ μία ἀναλογία 1.2)ooo ὡς θέτοντα τὸν δργανισμὸν ὑπὸ τὴν ἐπηρεαὶ τοῦ οίνοπνευμάτος.

Ἡ ἐπέκτασις τῶν ἀνωτέρω κανονισμῶν ἐπὶ τῶν Νορβηγικῶν ἐπιβατηγῶν σκαφῶν προεξάλεσε τὰς ἀντιφορέσις ὅλων τῶν ναυτιλιακῶν δργανισμῶν, αὐτὸν τῆς «Ἐνόσεως Ἐφοπλιστῶν» καὶ τῶν δργανισμῶν τῶν ἀξιωματικῶν, μέχρι καὶ τῶν «Ἐνόσεων» τῶν κατωτέρων πληρωμάτων. Παρομοίας ἀντιφορέσις ἐφερον ἐπίσης καὶ ὥλα αἱ προστίμων Νορβηγικαὶ ὑπηρεσία αἱ ἐπιφορτισμέναι μὲ τὸ ἔλεγχον τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, μὲ τὸ αἴτιολογόν, ὅτι εἰνεὶ σπάνια αἱ περιπτώσεις θαλασσίου ἀτυχημάτων ἐπιβατηγῶν πλοίων, συνεπεὶ μέθης τῶν πλοιάρχων ἡ τὸν ἐν ἐπηρεαὶ ἀξιωματικῶν τον. Παρὰ ταῦτα, τὸ ἐπονοματοῦ τῆς Κοινονικῆς Προνοίας ἐπιμένει εἰς τὴν ἔφαμογειν τοῦ Νομοσχέδιον καὶ ἀναφέρει σχετικῶς τέσσαρας περιπτώσεις καταχρήσεως οίνοπνευμάτος, αἵνις προεξάλεσαν θαλάσσια αἱ τεχνήτατα κατὰ τὴν τελευταῖαν εἰκοσιπενταετίαν.

Αἱ ἐφημερίδες τοῦ "Οσλο χαρακτηρίζουν ὡς περίεργον τὴν ἐπιμονὴν αὐτῆς τοῦ ἐπονοματοῦ, καθ' ἣν στιγμὴν ὥλα γενικῶς αἱ ναυτογνατικαὶ δργανισμὲσις ἔξηνθμησαν ἀναφανδὸν ἐναντίον τοῦ μέτρου καὶ ἵπτον ἀπὸ τὴν Νορβηγικὴν Βουλήν, ἐπὸ τὴν φῆμον τῆς Κοινονικῆς Προνοίας ἐπιμένει εἰς τὴν ἔφαμογειν τοῦ Νομοσχέδιον καὶ ἀναφέρει προεξάλεσαν θαλάσσια αἱ τεχνήτατα κατὰ τὴν τελευταῖαν εἰκοσιπενταετίαν.

Αἱ ἐφημερίδες τοῦ "Οσλο χαρακτηρίζουν ὡς περίεργον τὴν ἐπιμονὴν αὐτῆς τοῦ ἐπονοματοῦ, καθ' ἣν στιγμὴν ὥλα γενικῶς αἱ ναυτογνατικαὶ δργανισμὲσις ἔξηνθμησαν ἀναφανδὸν ἐναντίον τοῦ μέτρου καὶ ἵπτον ἀπὸ τὴν Νορβηγικὴν Βουλήν, ἐπὸ τὴν φῆμον τῆς Κοινονικῆς Προνοίας ἐπιμένει εἰς τὴν ἔφαμογειν τοῦ Νομοσχέδιον καὶ ἀναφέρει προεξάλεσαν θαλάσσια αἱ τεχνήτατα κατὰ τὴν τελευταῖαν εἰκοσιπενταετίαν.

**Ρουμανία**

Τὰ σύνδεσις μὲ τὴν Βουλγαρίαν

Αἱ μεταξὺ Ρουμανίας καὶ Βουλγαρίας διεξαγόμεναι διαπλαγματίσεις διὰ τὴν μέσην «ferry - boat» σιδηροδρομικῶν σύνδεσιν τῶν δύο τοιούτων χωρῶν ἀπὸ Ρουχτούοντες εἰς Γιούργκεβο καὶ τάναταλιν, ενώδιμησαν μέχρι τοιούτων σημείων, ὥστε κατέστη ἡδη δημοτικὸν ν' ἀναληφθεῖ μὲν αἱ προκαταρκτικαὶ ἔργασιαὶ διαρρυμήσεως ἀμφοτέρουν τῶν ποταμίων αὐτῶν λιμενικῶν κέντρων, πρὸς πληρωτέραν ἐξυπηρέτησιν τοῦ προοικού τον. Διὰ τῆς Ρουμανο-βουλγαρικῆς σιδηροδρομικῆς συνδέσεως δημιουργεῖται καὶ μία νέα, βορειαὶ πλέον, σιγυρονονακή ὁδὸς μεταξὺ Κεντρικῆς Εὐρώπης καὶ Κοινωνικούντος τοπίου. Σημειώνεται ἀκόμη, ὅτι εἰς Ρουχτούοντες πρόσκειται ἐν καιρῷ νὰ λειτουργήσῃ καὶ εἰς ἐλεύθερος λιμένιν. "Ηδη τὰς μεταξὺ Ρουχτούοντες καὶ Γιούργκεβο ποταμίους μεταφορὰς ἔχουν προτείνει ἡ Ρουμανικὴ ποταμοπλοία τοῦ Δουνάβεως.

**ΓΙΩΡΓΗΣ ΧΡ. ΛΑΙΜΟΣ**  
ΔΙΚΗΓΟΡΟΣ

ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ ΡΕΠΟΥΛΗ 2

Αριθ. Τηλεφώνου 40.906

Τηλεγρ. Διεύθυνσις : «ΓΕΧΡΗΛΑΙΜΟΣ»

## Σοβιετική Ρωσία

Τὰ μέτρα διὰ τὰ ξένα πληρώματα

Κατὰ πληροφορίας ἀναγραφομένας εἰς τὸν Τέλον τῆς Μόσχας, ἡ Σοβιετικὴ Κυβέρνησις, ἀγνοώστων ἐπὸ ποιον λόγων δρμομένη, ποιηθὲν εἰς τὴν ἀπόφασιν, ὅπως εἰς τὸ μέλλον ἡ ζητήση νὰ είνει ἐφωδιασμένα μὲ ἀπομικά βιβλιάρια ταῦτης, ἐφ' ὃν θὰ ἔχῃ ἐπικόλληθη καὶ φωτογραφία, ὅλα τὰ μέλη τοῦ πληρώματος τῶν ζένων σκαφῶν, ἀπινα καταπλέοντα τῆς Σοβιετικούς λιμένας. Η μὴ σημειώσιμη τῶν ζένων πλοίων πρὸς τὴν ἀνωτέρω διαταγήν, είνει ἐνδεχόμενον νὰ προσαλέσῃ διασερίας εἰς αὐτὰ ἐν τῇ ἐργασίᾳ των καὶ εἰς τὴν ἐλεύθεραν κίνησιν τῶν πληρωμάτων τον.

## Τουρκία

Τὰ βελτιώσεις τοῦ λιμένος Κωνσταντινούπολεως

Σημφώνως πρὸς τὰ σχέδια τῶν λιμενικῶν βελτιώσεων τῆς Κοινωνικούντος προεξεῖται νὰ ἐπεκταθοῦν ἀφούντων αἱ ἀμφοτέροις τοῦ Χρονοῦ Κέρατος προγναμάτων, ἡ μὲν τῆς Βορείου Αὔτης κατὰ μῆκος τοῦ Βοσπόρου, ἡ δὲ μεσημβρινή τοιαύτης κατὰ προέκτων, διὰ ἐγχωριούσεως τημάτων τῆς ἐπαρχούσης προγναμάτων, ἡτις περιλαμβάνεται εἰς τὴν περιοχὴν τοῦ Τελεσείου. Θὰ δύναται, τοιοντοτέροις, νὰ πλευρίζουν ἐγεγής περισσότερα πλοία πρὸς φόρτωσιν ἡ ἐπιφόρτωσιν, κυρίως δὲ εἰς τὴν νοτίαν πλευράν τοῦ Χρονοῦ Κέρατος, εἰς τὴν διοίσην πλευράν τοῦ Βοσπόρου, διότι σημαντικὴ σημείον. Αἱ δραχέριαι ὄφειλοντα κυρίως εἰς τὸ διάτη τοῦ Βοσπόρου, διότι σημαντικὴ σημείον. Αἱ δραχέριαι ὄφειλοντα κυρίως εἰς τὸ διάτη τοῦ Βοσπόρου, διότι σημαντικὴ σημείον.

Τὰ μέτρα προεξεῖταις ὅμως ταῦτα τῶν προγναμάτων παρονταίνοντα ἀσύμην διασχέψει, λόγῳ τῆς προαιτητικῶν καὶ τῆς ἔγκαταστάσεως τῶν εἰς ἐπίκαιρον θέσιν, ἐγγύτερον — σον τὸ διντάτον — πρὸς τὴν πόλην καὶ τὸν λιμένα, κυρίως ὅμως νὰ φτάνουν τὴν ἀπέτη τοῦ Βοσπόρου, διότι σημαντικὴ σημείον. Αἱ δραχέριαι ὄφειλοντα κυρίως εἰς τὸ διάτη τοῦ Βοσπόρου, διότι σημαντικὴ σημείον.

Τὰ μέτρα προεξεῖταις ὅμως ταῦτα τῶν προγναμάτων παρονταίνοντα ἀσύμην διασχέψει, λόγῳ τῆς προαιτητικῶν καὶ τῆς ἔγκαταστάσεως τῶν εἰς ἐπίκαιρον θέσιν, κυρίως ὅμως νὰ φτάνουν τὴν ἀπέτη τοῦ Βοσπόρου, διότι σημαντικὴ σημείον. Οἱ ἐμπειρογνόμονες οὗτοι ἀπεφάνησαν διὰ αἱ παροῦσα λιμενικαὶ ἔγκαταστάσεις τῆς Σιάνης ἐπαρκῶν γενικῶς καὶ διὰ τὴν σημειώνην καὶ διὰ μίαν ἔτι μεγαλύτερην λιμενικὴν κίνησιν, διότι νὰ διαφριμασθοῦν αἱ προγναμάτων, διότε νὰ καθίσταται δινατή η εἰς αὐτὰ πλεύσις τῶν παταπλέοντων πρὸς φόρτωσιν ἡ ἐπιφόρτωσιν σημείον.

## HEMPEL'S SHIP'S PAINTS

Ο Επιτυχέστερος Συνδυασμός Ανωτάτης Ποιότητος καὶ Προσιτής Τιμῆς

Τέλειον Σύστημα Χρωμάτων Υφάλων καὶ Ξέλαων.

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

Ιδιαίτεραι Συνδέσεις διὰ Πετρελαιοφόρα Πλοία.

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

Επίσης εἰς Βέλγιον καὶ εἰς έξι διαφόρους χώρας.  
ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ

N. B. ΜΕΤΑΞΑΣ

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

Τηλεγραφήματα: AHEAD-LONDON

(Συνέχεια ἐκ τῆς 8ης σελίδος)  
 καὶ ἔντασιν τῆς προώρου μεταστροφῆς τῆς στρωματώδους κινήσεως εἰς στροβιλώδη. ("Ορα «N. X.» τεῦχος 129). Τόσον δ' ἀληθὲς εἶνε τοῦτο, ἂν καὶ διὰ πρώτην φοράν, ἐφ' ὅσον ἡμεῖς τούλαχιστον γνωρίζομεν, διατυπούμενόν δημοσίᾳ ὥστε εἰς περιστάσεις λίαν ταχέων σκαφῶν διὰ παγκοσμίους ἐπιδόσεις ταχύτητος παρίσταται ἀνάγκη αὐδήσεως τῶν ἡδη̄ λιαν ὑδημένων στροφῶν τῆς μηχανῆς διὰ τῆς παρεμβολῆς, οὐχὶ πλέον μειωτικῶν ὀδοντωτῶν τροχῶν, ἀλλὰ ἐπαξινικῶν τῶν στροφῶν. Συγκεκριμένως ἐπὶ τοῦ καταρρίψαντος ἄλλοτε τὸ παγκόσμιον ρεκόρ ταχύτητος καὶ ὑπερβάντος τὴν ταχύτητα τῶν 100 κομβών *«Miss England»*, αἱ 2500 στροφαὶ ἀνά λεπτὸν τῶν πρωστηρίων μηχανῶν αὐτοῦ τύπου Ναμιέρ *ὑδέναντο διὰ καταλλήλων ὀδοντωμάτων εἰς τὸ διπλάσιον.* "Ητοι ἐκατέρα ἔλιξ αὐτοῦ ἐστρέφετο μὲ 5000 στροφάς χωρὶς καταφανῆ συμπτώματα σπηλαιώσεως τῶν ἄλλωστε ἔξαιρετικῶς καλῶς μελετηθεισῶν ἐλίκων αὐτοῦ.

Περαίνοντες τάς διλύας ταύτας γενικάς ἀπόψεις ἐπὶ τοῦ πῶς σήμερον τίθεται τὸ ζῆτημα τῶν πρωστηρίων ἔλικων δὲν δυνάμεθα ἢ νά προσθέσσωμεν καὶ ἐλαχίστας τινάς λέξεις σχετικώς πρός τάς μέχρι σήμερον εἰσέτι ἐπικρατούσας μεταξὺ τῶν πρακτικῶν τεχνικῶν διλεμβίας διὰ τὴν πρόδοσον τῶν πραγμάτων προτιλήψεις. Καὶ πρῶτον τὸ ζῆτημα τοῦ θάρους τῶν ἔλικων. Ἐπεκράτησε, παλαιότερον μὲν ὄρθως, ἀλλά σήμερον πλέον κακώς, ἡ ἀντιληψις ὅτι ἡ ἀπόδοσις μᾶς ἔλικος είνει ἀντιστόφρως ἀνάλογος πρός το δάρος αὐτῆς. Ἡ ἀντιληψις αὕτη, ἥτο ἀλλοτε δρθή, διότι ἔφοδον αἱ τομαὶ τῶν πτερύγων ἦσαν τότε ὅλαι ἐν σχιματι μηνισκού (ἥμισελήνου), εἶνε φανερὸν ὅτι ὅσον λεπτότερον ἥτο τὸ πάχος τῆς τομῆς, τόσον μικροτέρα ψά το δη ἡ ἀντίστασις περιστροφῆς τῆς ἔλικος, ἐνῷ ἡ δωις παρέμενεν οὐσιωδῶς ἡ αὐτή. Ἐπὶ λεπτῶν δηλαδὴ ἔλικων καὶ ἐπομένως ἐλαφρῶν, εἰχομεν μὲ μικροτέραν ἵποδύναμιν, λόγῳ τῆς μικροτέρας ἀντιστάσεως περιστροφῆς, τὴν αὐτὴν περίπου δῶσιν, ἀρά μεγαλυτέραν ἀπόδοσιν. Διὰ τὸν λόγον τοῦτον ἐπεκράτησεν ἔκτοτε ἡ συνθεια τῆς ἐπακριθούς ζυγισεως τῶν ἔκαστοτε νέων ἔλικων ἐνὸς πλοίου, διὰ τὴν μετά χαρᾶς διαπίστωσιν τῆς τυχὸν ὑπαρχούσης ἔστω καὶ μικροτάτης ἐπὶ ἔλατον διαφορᾶς θάρους. Ἐκ τούτου δὲ ἐδημιουργήθη καὶ ἡ αὐτόχρημα γειολία ἀντιληψις ὅτι τὸ δάρος της ἔλικος ἔχει ἀμέσως σχέσιν μὲ τάς στροφάς αὐτῆς. Μετά μεγίστης δ' ἐκπλήξεως ἀτενίζουσι σήμερον τάς νέας, ὑδροδυναμικάς ἔλικας, αἴτινες παρ' ὅλον τὸ μεγαλύτερον θάρος αὐτῶν, τὸ διφειλόμενον θεοῖς αἰώνων εἰς τάς διποσθήποτε πλέον πλήρεις καὶ ἔξωγκωμένας εἰς τὴν εἰσόδον τομάς αὐτῶν καὶ παρ' ὅλην τὴν ηγέημένην συνήθως ἐπιφένειάν των, δχι μόνον δὲν παρουσιάζουσιν ἐλάττωσιν τῶν στροφῶν τῆς μηχανῆς, ἀλλά πολλάκις καὶ αὔξεσιν τινὰ αὐτῶν ἐπιφέρουσιν.

Δεύτερον, προκειμένου ἐνταῦθα περὶ στροφῶν, ἔρχεται ἡ πρόδηψις τῶν στροφῶν. Μία νέα ἔλιξ θεωρεῖται ἐπιτυχεστέρα μᾶς προηγουμένης, ἐφ' ὅσον παρουσίασεν αὔξησιν τῶν στροφῶν τῆς μηχανῆς, ὃσχέτω τῶν λοιπῶν στοιχείων αὐτῆς, θήματος, διαμέτρου ἐπιφοράς, χωρὶς νὰ λαμβάνηται ὑπὸ ὄψιν ὅτι είνει ἀπό τὰ εὔκολωτερα τῶν πραγμάτων εἰς τὸν ναυπηγὸν νὰ μελετήῃ δύο διαφόρους ἐλικας λειτουργούσας εἰς ικανῶς διάφορον ἀριθμὸν στροφῶν καὶ μὲν ἐλαχιστοτάτην διαφορὰν ἀπόδοσεως, ἤτις ἡδὲ ἐπὶ τὸ πλεῖστον θὰ ἥτο ὑπέρ τῆς πλέον δλιγοστροφώς. Τὸ ζήτημα τῶν στροφῶν ἀνάγεται ἀπλῶς εἰς ζήτημα προσαρμογῆς τῆς ἐλικος εἰς τὸν ἀριθμὸν στροφῶν, δι' ὃν ἐμελετήθη, κατεσκευάσθη καὶ ἔχει ρυθμισθῆ ἡ πρωστήριος τοῦ σκάφους μηχανῆ, ὅλως θὰ ἥτο δυνατόν εἰς τὸν ναυπηγὸν, κολακεύοντα τὴν ἀνόητον αὐτὴν πρόληψιν νὰ δώσῃ οἰανδήποτε αὔξησιν στροφῶν ἢθελε δοκήσει αὐτῷ, εἰς θάρος ἀσφαλῶς τῆς καλῆς λειτουργίας τοῦ συνόλου μηχανῆς ἐλικος.

Τρίτη, ἀλλά καὶ αὕτη οὐδιώδης πρόληψις είνε ἡ τοῦ ηὔδημένου θήματος. Τὸ ηὔδημένον θῆμα ἐθεωρεῖτο καὶ δυστυχῶς ἔξακολουθεῖ νὰ θεωρῆται ως στοιχεῖον ἐκ τῶν διὸ οὐκ ἀνετά τῆς ηὔδημένης ἀπόδοσεως τῆς ἔλικος, χωρὶς νὰ λαμβάνηται ὑπὲρ δύψιν διὰ μίαν δριμεύνην ταχύτητα προώσεως καὶ ἀριθμὸν στροφῶν ἐνὸς δρισμένου σκάφους ἐν καὶ μόνον θῆμα, τελείως καθησιασμένου. Είνε τὸ παρέγον τὴν μεγιστην ἀπόδοσιν.

Τῶν τριῶν ἀνωτέρω προλήψεων ἐποίησαν μεγάλην χρῆσιν ἡ μᾶλλον κατάχρησιν ὥρισμένοι οἵκοι κατασκευῆς ἐλίκων, ἔξακολουθούντες δυστυχῶς καὶ παρ' ἡμῖν νὰ χαίρουσιν ἀδικαιολογῆτος δλῶς καλῆς φήμης. Βελτιοῦντες τὴν ποιότητα τοῦ χυτοσόδηρου τῶν ἐλίκων διὰ διαφόρων προσミξέων, ίδιων χυτοχάλι-  
ος, ἡδύναντο ἄνευ πάντοτε τῆς ἐλαττώσεως τῆς ἀντοχῆς τῶν πετερυγίων νὰ ἐλαττώνωσι τὸ πάχος τῶν τομῶν, ὅπερ φυσικῶς ἐπὶ τῶν παλαιῶν ἐλίκων μὲ τομάς μηνίσκου ἐπέφερεν αὐξησίν τινα ἀποδόσεως καὶ τελείως παρεμπιπόντως ἐλάττωσιν τοῦ θάρους. 'Αλλ' ἐν τῇ προσπαθείᾳ των ἐπαναφορᾶς τῶν στροφῶν εἰς τὰς κανονικὰς περίπου στροφάς τῆς μηχανῆς ηὔξανον συνήθως τόσον πολὺ τὸ θῆμα, ώστε τὸ προκύπτων νέον ποσοστὸν πραγματικῆς δλιοθήσεως νὰ είνε τόσον ηδημένον, ώστε νὰ ἐπέρχεται ἐλαχιστὴ βελτίωσις τῆς ἀποδόσεως τῆς ἐλικος, ἐνῶ ἡ νέα ἐλιξ, ἀντηρῶς ὡς ἐλιξ κρινομένη, νὰ μὴ δύναται νὰ θεωρηθῇ, πασσά  
δις ἀπόλυτος ἀποτυχία. 'Εν τούτοις αἱ ἐλικες αὖται είχον και νοιμά ότι ἔξακολουθῶι νὰ ἔχωσιν ἡλαττωμένον θάρος, μεγάλον θῆμα, κατό τι περισσότερας στροφάς καὶ καλυτέραν φήμην ἐν 'Ελλάδι ἢ εἰς τὰς χώρας κατασκευῆς των.

Ν. Ι. ΚΟΣΚΟΡΟΣ  
Ναυπηγός—Μηχανολόγος

Τεχνικά Νέα

## Τὰ οἰκονομικὰ πλοῖα

Την παρελθούσαν ἑβδομάδα καθειλκύσθη ἐκ τῶν Ναυπηγείων Bartram τοῦ Sunderland τὸ φροτηγὸν ἀπὸ τοῦ μήρους 410 π., πλάτους 56' καὶ χωριτικότητος ἔννέα χιλιάδων τόννων φροτίου μὲ μέσον βάθισμα 25 πόδις καὶ 2 ½ δακτύλους, εἶνε τοῦ τύπου οἰκονομικῶν πλοίων μὲ κεριλιμένην ποώδην, πολύηρη καταδρυμοῦ, ὑδροδεναυμάκην πηδάλιον Oertz, ἀλλὰ διαφέρει ἀπὸ τὰ ἄλλα πλοῖα τοῦ τύπου τούτου τὰ ἐσχάτως καθειλκυσθέντα κατά τὴν πρωτοτύπου μηχανήν του. Είνε, ἂν δὲν ἀπατώμεθα, τὸ δεύτερον ἡ τρίτον πλοῖον τὸ ἐφοδιαζόμενον μὲ πρωτοτύπου μηχανήν τοῦ τύπου «διπλο-συνθέτου» τῶν μηχανουργῶν J. White. Περὶ τῶν μηχανῶν τούτων ἐγγάριμαν καὶ ἄλλοτε, συνίσταντα δὲ εἰς μηχανᾶς μὲ διπλὸν κυλίνδρον καὶ διπλῆς μόνον ἐκτονώσεως λειτουργούσας ἐν συνδυασμῷ ποδὸς ἀτμοστροβίλου χαρητῆρὶ πλέσεως. Τὸ δόλον θεραπείας σύστημα λειτουργεῖ δι' ὑπερθέρμου ἀτμοῦ, ἵψηρῆς πλέσεως, ὑπερθερμαινομένου εἰς τὴν προσεγμένην περίπτωσιν ὑπὸ ὑπερθερμαιντῆρος τύπου Sugden.

Οι λέπτες τοῦ πλοίου, κοινοὶ συλινδρικοί, δύνανται νὰ χρησιμοποιῶσιν ἀδιακρίτως πετρέλαιον ἢ ἄνθρακα, εἰνὲ δὲ ἐφωδιασμένοι μὲ πλῆρες σύστημα προθεμάνσεως ἀέρος καὶ τεχνητοῦ ἔλκυσμον συστήματος Howden.

‘Η προσθήκη ἐνὸς ἐπὶ πλέον σκάφους τοῦ τύπου ταύτου εἰς τὸν Ἀγγιλονό φορτιγόν στόλον, παφονισάξει ιδιαίτερον ἐνδιαφέρον, ώς ζα-θιστῶσα δυνατήν τὴν σύγχροισν τοῦ νέον τούτου τύπου οἰζονομικῶν πρωστηρίων μηχανῶν πρὸς τοὺς λοιποὺς, ἐσχάτως καὶ τούτους ἐπι-νοηθέντας.

‘Η πεντηκονταετηρίς τής «Γουέρας»

Τὴν προσεχῆ ἑδουμάδα συμπληροῦται πεντηκονταετία, ἀφ' ἣς οἱ J. καὶ G. Weier ἐγγατεστάθησαν εἰς τὰ σημειώνα ἀντῶν ἐν Γλασκώῳ ἐργοστάσια καὶ ηρξισαν εἰδίκευμένον εἰς τὴν ἀποκλειστικὴν κατασκευήν  
βοηθητικῶν μηχανισμάτων τῶν λεβήτων. Τοιάντη εἰδίκευσις διὰ τὴν τότε ἐποχὴν ἔγινεν ιδιαίτεραν ὄλιγος σημασίαν καθότι τότε δὲν ἐπεκράτει, ὡς σημερον, ἡ τάσις καταμερισμού καὶ εἰδίκευσεως εἰς τὰς κατασκευάς.

Τό δνομα τοῦ Οἴκου τούτου είνε καὶ διὰ τὸς ἡμετέρους μηχανικοὺς ἐμπροσθῶν πλοίοιν στενῶς συνδεδεμένον μὲ πᾶσαν πρόσδον τῆς τεχνικῆς τῶν βοηθητικῶν τῶν λεβήτων, παρ' ἥμιν δὲ ἔχει σημειων κατατησεῖς ἡ παρεφθαμένη δύναμος. «Γονέως νά σημαντή το συνώνυμον πάσας ανέξαρτής τοφοφοδοτικῆς ἀντίλιας.» Ήδη ἑνοίκιατα οἱ ἀδελφοί J. & G. Weir είχον ἐπιτύχει τὴν ἔκδοσιν ἐπ' ὄντατι τῶν διαφόρων διπλωμάτων εὐφεστεγνίας ἀφορώντων διάφορα τότε νέα συστήματα βοηθητικῶν τῶν λεβήτων μηχανημάτων, δύος π. χ. τὰ περιβόητα τότε ὑδροάντηρα διὰ τὴν ἐν τοῖς λεβήσι κυκλοφορίαν. Περὶ οἱ 1880 ἦτορ πρὸ διε περίπου ἑπτῶν, κωνιομόδιντες διὰ τὴν ἐποχὴν τῶν, εἰσήγαγον τὴν ζρήσιν τῶν ὑπὸ τὸ δνομά των ἔκτοτε πλέον γνωστῶν αὐτομάτων ανέξαρτήτων τοφοφοδοτικῶν ἀντίλιων, εἰς ἣς ὁφείλουν κατὰ μέγιστον μέρος τὴν μεγάλην αὐτῶν δημοτικότητα. Κατόπιν, διαδοχικῶς, εἰσήγαγον τὸ προθεμαντήρα τοφοφοδοτικῶν ὑδατος τὸν βοστηρά η ἀποστακτῆρα ὑδατος πλείστα ἀλλα βοηθητικά, λίαν ἐπιτυχῆ, ἀπινα αναμφισθήτως συνετέλεσαν εἰς τὴν ἐν γένει πρόσδον τῆς τεχνικῆς καὶ ἀποδόσεως τῶν λεβήτων.

Αλλά καὶ κατὰ τὴν σύγχρονον ἐποχὴν ἀσύμη, ἃν καὶ ὁ ἀντὸς Οἰζός, ἀπολέσας τὴν ἴδιωτικὴν ἀρτὸν μαρφῆν, ἔχει μετατραπῆ ἐις Ἀννίνους ἑταῖρίαν, ἔξαρσον δὲ τὰς ἔρευνας καὶ τελειοτήσεις ἐπὶ παντὸς ζητητικοῦ σχέσιν ἔχοντος μὲ τὴν ἔχυτηρέσθαιν. τῶν λεβήτων, τῶν τὸν πλοιών δοὺς καὶ τῶν ἐγκαταστάσεων ἤρας.

· Η Δηζελοηλεκτρική πρόωσις είς ρυμουλκά

· Ἡ Δηξελοηλεκτρική πρώσις διὰ τὰ φυμονήκα ηρχίσεις κατατάσσει δισημέραια περισσότερον ἔδωσε. Πρὸς μηνός ἐτέθη ἐν ὑπηρεσίᾳ τὸ πέμπτον τῶν ἐσχάτων ἐν Ἀγγλίᾳ κατασκευασθέντων φυμονήκῶν τοῦ τέλου τούτου, τὸ «Sir Montague».

Εἰς τὴν περιπόσιν τῶν ὄμωμάκων ἡ δηζελοφέτερη λύσις τοῦ ζητήματος προώσεως ἀντῶν καὶ ὄμωμάκησις παρουσιάζει λίαν ἐνδι-  
φέροντα σημεῖα, ἐξ ὃν τὰ σπουδάστερα ἀναμφισβήτητος εἰνε, διὸ ἀδ-  
ένος μὲν ἡ λύσις αὕτη ἐπιφέπει τὴν χρηματοποίησιν μηχανῶν Δῆλος  
ταγιοτόφορον ἔξαιρετικῶς μεγάλην ἴπποδινάμεος ἐν συγκρίσει πρὸς  
τὸν ὑπὸ ἀντῶν καταλαμβανόμενον χῶρον, ἀφ' ἐτέρου δὲ διὰ τῆς παρεν-  
θέσεως τοῦ ζεύγους γενετείους — κινητήρος ἐπιτυγχάνεται μείωσις τῶν  
στροφῶν εἰς τὴν ἔπικα λίαν ὄμαλης καὶ ἔξαιρετικῆς οὗτως εἰπεῖν εὐ-  
καιρίας, ποιῶσι διὰ ὄμωμάκησίτης.

Εις τὴν συγκεκριμένην περίπτωσιν τοῦ «Sir Montague» ἐτέρᾳ ἀξιο-  
ομειώτατη λεπτομέρεια είνει οὐτὶ καὶ ἡ μηχανὴ αὐτοῦ τέλους Paxman τε-  
τράχυρονς 440 λίπτων καὶ 650 στροφῶν ἀνὰ πρῶτον λεπτὸν κινεῖ ἐν μό-  
νον ζεῦγος γενετείρας - κινητήρος 120)150 στροφῶν, ἐν ἀντιθέσει πρὸς  
τὰ πλατύτερα ρυμουλάκα, ἀπίνα διὰ διαφόρους λόγους μεταξειρίζονται  
πάντοτε δύο τούλάχιστον ζεῦγη γενετείρων-κινητήρων. Εἰνε καὶ τοῦτο  
ἀνάμφιος θητώτως ἀφειδὲς τεκμήριον τῆς προσόντης πρὸς τὸ νέον τοῦτο  
σύστημα ἐμπιστοσύνης.

**ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.**  
ΓΕΝΙΚΟΣ ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΑΠΟ 1<sup>η</sup> ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ ΜΕΧΡΙ 31<sup>η</sup> ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 1935 (ΕΤΟΣ 7<sup>ον</sup>)

<u>ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΝ</u>		<u>ΠΑΘΗΤΙΚΟΝ</u>
<b>Ατμόπλοια Έταιρίας</b>		
'Αξία 26 επιβατηγών και 68.45 σ.ο. ἀ.π «ΦΩΚΙΣ» και «ΕΥΒΟΙΑ» . . . . .	Δρχ. 131.269.799.65	Δρχ. 110.000.000.—
<b>Φορτηγίδες και Πυρουλιά</b>		<b>Γραμμάτια Πληρωτέα</b>
'Αξία 14 φορτηγ.1 σλεπίου και 2 όυρουλκ.	845.774.65	'Υπόλοιπον εἰς νέον Δρ. 15.597.180.—
"Επιπλα και Σκεύη	1.—	'Εθνική Τράπεζα τῆς Ελλάδος
Συνεργεία και Εγκαταστάσεις	1.—	'Υπόλοιπον εἰς νέον > 19.956.319.95
'Εργαλεία και Εγκαταστάσεις γαιανθράκων	1.—	<b>Πιστωτικοί Λογισμοί Διάφοροι</b>
Χρεώγραφα		'Υπόλοιπον εἰς νέον > 12.928.934.75 Δρ. 48.482.434.70
276 Ομολογία 'Ανταλλαξίμων πρὸς 486	134.136.—	> 158.482.434.70
Ταμείον και Τράπεζαι		Λογαριασμοί Τάξεως > 26.588.600.—
Μετρητά ἐν τῷ Ταμείῳ και διαθέσιμα παρὰ Τραπέζαις . . . . .	1.690.160.95	
<b>Έλληνικὸν Δημόσιον</b>		
'Υπόλοιπον εἰς νέον	5.869.966.80	
<b>Γαιάνθρακες Ατμοπλοίων</b>		
'Αξία T. 921 <sup>500</sup> <sub>1000</sub> γαιανθρ.ἐν ταῖς ἀποθ.ἀ.π	547.439.75	
<b>Υλικά, Εφόδια, Εντυπα.</b>		
'Ως αἱ ἀποθῆκαι	4.615.499.55	
<b>Ασφάλιστρα άτμοπλοίων</b>		
Μὴ δεδουλευμένα	664.534.55	
<b>Πρακτορεία και Χρεώσται.</b>		
'Υπόλοιπον εἰς νέον	7.880.447.30	
<b>Αβαρίαι ὑπὸ διακανονισμὸν.</b>		
'Υπόλοιπον εἰς νέον	2.072.313.50	23.474.498.40
<b>Αποτελέσματα Χρήσεως.</b>		
'Υπόλοιπον εἰς νέον		2.892.359.—
<b>Λογαριασμοί Τάξεως</b>		158.482.434.70
		26.588.600.—
		Δρχ. 185.071.034.70

## ΑΝΑΛΥΣΙΣ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΥ “ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΧΡΗΣΕΩΣ..

ΧΡΕΩΣΙΣ

<b>Ασφάλιστρα ατμοπλοίων</b>	<b>Δρχ.</b>	<b>1.019.151.—</b>
'Επιθεωρησεις, 'Υλικά, 'Εφόδια, Συντήρησις, 'Υδρεύσεις, 'Εξοδα ατμοπλοίου, Νοσήλεια και 'Αποζημιώσεις πληρωμάτων, Συγκρού- σεις, Προσαράξεις και 'Ατυχήματα, Μισθο- τροφοδοσίαι παρωτλίσμ. ἀλ. 27.415.911.45		
<b>Μείον: Τὰ εἰσ.παρὰ Κοιν.Ταμ.18.796.566.95</b>	<b>8.619.344.50</b>	
"Εξοδα Πρακτορείων, Ποσοστά Πρακτό- ρων, Μισθοδοσίαι Προσωπικού, 'Ενοίκια, 'Εντυπα και Γραφική ψηλ., 'Εξοδα Διαχειρί- σεων, Δημοσιεύσεις και Διαφήμισεις, Προ- μήθειαι και Μεσοτείαι, Ναῦλοι και 'Εξοδα Μεταφορώσεων 9.650.444.10		
<b>Μείον: Τὰ εἰσ.παρὰ Κοιν.Ταμ.5.969.172.25</b>	<b>3.681.271.85</b>	
<b>Τόκοι</b>	<b>3.186.892.15</b>	
'Επισφαλεις 'Απαιτήσεις	1.205.—	
'Επισκενι λ φορτηγίδων	467.075.50	<b>16.974.940.—</b>
<b>'Εξοδα Συνεργαζομένων 'Ατμοπλοϊῶν «KOINON TAMEION»</b>		
'Αναλογία μας συμμετοχής ἐπὶ ἑξόδων Κοινοῦ Ταμείουν ἀπὸ Ιης Ιανουαρίου μέ- χι 31ης Δεκεμβρίου 1935, ώς ἀκολούθως: Γαιάνθρακες 'Ατμοπλοίων και Πετρέλαιον 47.588.348.90		
Φόροι Δημοσίου και Ταμείου Ε.Ε. Στόλου 23.571.111.—		
Ναυτιλιακά, Προμήθειαι και Μεσοτείαι, Διδία ατμοπλοίων, 'Εργατικά ατμοπλοί- ων, Τηλεγραφήματα, Δημοσιεύσεις, 'Απο- ζημιώσεις, Ναῦλοι και 'Εξοδα Μετ)σεων 29.889.639.95		
Καταβολαι εἰς Κοινοπραξίας 4.855.398.70		
Μισθοτροφοδοσίαι και 'Απομαχ. ἀπλοίων 29.055.306.75		
'Εξοδα 'Ατμοπλοίων, Ποσοστά Πρακτό- ρων και "Εξοδα Πρακτορείων 9.670.715.05		
'Εξοδα Διαχειρίσεως, 'Ενοίκια, "Εντυπα, Τροφοδοσίαι 'Επιβατών 2.915.236.90		
'Ασφάλιστρα ατμοπλοίων 1.163.576.40		
Μισθοδοσίαι Προσωπικού 1.113.504.55		
'Εξοδα Κινήσεως και Συντηρήσ., Παροπλ. 18.935.152.40 168.757.990.60		

ΑΠΟΣΒΕΣΕΙΣ

Ἐπίπλων καὶ Σκενών	31,709.30
Ἐγγαλείων καὶ Ἐγκαταστάσ. Γαιανθό.	75,631.50
Ἐγκαταστάσεων Συνεργείων καὶ Ἀποθ.	6,025.—
	113,365.80
	Δεξ. 185,846,296.40

<sup>1</sup> Ή τιμὴ τῆς λίρας Ἀγγλίας εἰς ὅλους τοὺς Δογματισμούς Ἐνεργητικοῦ καὶ Παθητικοῦ ὑπελογίσθη πρὸς Δρχ. 532.—  
<sup>2</sup> Εν Πειραιῷ τῇ 27η Μαΐου 1936

ΕΥ Ηλιόπατερ της 2ης Μαΐου 1936  
ΕΝΤΟΛΗ ΛΙΟΥΚΗΤΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

**ΕΝΤΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ**  
**ΟΙ ΔΙΕΥΘΥΝΝΟΝΤΕΣ ΣΥΜΒΟΥΛΟΙ**  
**Π. Α. ΓΙΑΝΝΟΥΛΑΤΟΣ - Α. Σ. ΜΑΝΟΥΗΛΙΔΗΣ**

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ  
Π. Γ. ΚΑΜΗΛΟΣ

Ο ΛΟΓΙΣΤΗΣ  
Ν. Κ. ΜΟΙΡΑΣ

**"NAYTIKA XRONIKA,,**

ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ  
ΕΝ ΠΤΕΙΡΑΙΕΙ

ΓΡΑΦΕΙΑ: ΛΕΦΙΔΟΡΟΣ ΣΩΚΡΑΤΟΥΣ 32 ΤΗΛΕΦ 40.658  
ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΑ: Ι

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: "XRONIKA"

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

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

**"NAFTIKA CHRONIKA,,**

A REVIEW OF SHIPPING & COMMERCE  
PIRAEUS - GREECE

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

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

**'Από την κίνησιν της ναυτιλίας μας**

'Αντικαθίσταται ό. κ. Δουργούτης

'Υπό τον κ. Υφυπουργόν των Ναυτικών προεκλήθη, ώς πληροφορούμενος, Διάταγμα, διά τού όποιον τίθεται είς την διάθεσιν τού 'Υφυπουργείου ο διευθυντής τού Ν.Α.Τ. άντιπλοιάρχος λιμενικώς κ. Π. Δουργούτης, άντι απόν δέ τοποθετεῖται ως πλοίαρχος λιμενικώς κ. Θ. Γρηγοράκης. Το σχετικό Διάταγμα άπεστάλη είς τα 'Ανάτολα πρός ἐπονοματούμενην Πλοίωνα θά τοποθετηθῇ, κατά πάσαν πιθανότητα, ως πλοίαρχος κ. Κοντρέλης, άντι τού κ. Θ. Γρηγοράκη.

**Τὸ νεότευκτὸν φροτηγὸν 'Εὐγενία Λιβανοῦ'**

'Εξ Λονδίνου μᾶς πληροφοροῦν, ότι τὴν δην 'Ιουνίου καθειλυσθη σε Οὐέστ Χάρτλεϋον, και ἐκ τῶν ἔκει ναυτηγίσιν *'William Gray Co., Ltd.'*, τὸ πρῶτον ἐν τῶν δύο φροτηγῶν, ἄπινα ώς ἀνέγραφαν τὰ 'Ναυτικὰ Χρονικὰ εἰς προηγούμενα τεύχη τῶν, παγγυῆλθησαν διά λογαριασμὸν τοῦ ἐφαπλούτου Οἴκου κ. Στ. Γ. Αιβανοῦ. Τὸ καθειλυσθὲν σκάφος ὀνόμασθη *'ΕΥΓΕΝΙΑ ΛΙΒΑΝΟΥ'* εἶναι 5000 τ. γκρός και 9000 τ. φορτίου, θὰ προωθηται δὲ μὲ ἀτμομηχανὰς τριπλῆς ἐκτονώσεως.

**Παρασημοφορία 'Αργεντινῶν ἀξιωματικῶν**

Τὸ 'Υπουργείον τῶν Ναυτικῶν διεβίβασε πρὸς τὸ Γενικὸν Προξενεῖον τοῦ Μπονένος 'Αὔρες πρὸς ἐπίδοσιν τὰ ἔξ ἀργυρῷ παράσημα, ἄπινα ἀπενεμήθησαν ὑπὸ τῆς 'Ελληνικῆς Κυβερνήσεως εἰς ισαρμίθμους 'Αργεντινῶν ἀξιωματούχους διά τὴν ὑπὸ αὐτῶν παρασχεθεῖσαν συνδρομὴν εἰς τὸν ἔκει 'Ελληνα πρόξενον, πρὸς καταστόλην τῶν ἀναρχικῶν ἐξεγέρσεων, ἀπίνες ἀσημειώθησαν πρὸ ἔτοντος ἐπὶ 'Ελληνικὸν φροτηγὸν εἰς τὸ Πλέιτ.

**Τὸ προστασία τῶν φυματικῶν ναυτεργατῶν**

Τὸ συσταθεῖσα παρὰ τού κ. 'Υφυπουργοῦ τῆς 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας ἐπιτροπὴ πρὸς μελέτην και τροποποίησιν τοῦ Νόμου επερι προστασίας τῶν φυματικῶν ἐργατῶν θαλάσσης, ἐπελήψη τῶν ἐργασιῶν τῆς καὶ πρόκειται ἐντὸς τῶν ἡμερῶν νὰ κατατίσῃ και ὑποβάλῃ ὑπὸ τὴν κοίνην τού κ. 'Υφυπουργοῦ, ἐν Νομοσχεδίῳ, τὰ πορίσματά της. Κατὰ τὰς παρασχεθεῖσας ὑμένι πληροφορίας, ἡ ἐπιτροπὴ μελέτη τὴν ἐξίσωσιν τῶν παρεχούμενων βοηθημάτων και τὴν ἐξεύρεσιν τῶν ἀπαιτούμενων πόρων πρὸς ἐνίσχυσιν τοῦ εἰδικοῦ κεφαλαίου προστασίας τῶν φυματικῶν ναυτεργατῶν.

'Ως πρὸς τὴν ἐξίσωσιν τῶν παρεχούμενων βοηθημάτων ἐλπίζεται νὰ ἐξεργθῇ ίκανοποιητὴ λέσις, ὅστε νὰ μὴ ἀδικοῦνται οἱ εἰς πάλαιστέρας ἐποχὰς ὑπηρετήσαντες ναυτικοί. Μέχρι σήμερον παρατηρεῖται τοῦτο τὸ ἄποτον, ότι — λόγῳ διαφορᾶς καταβόλων — οἱ πλοίαρχοι και οἱ μηχανῖοι οἱ λαβόντες τὸ διπλωμά των ὑπὸ τοῦ 1930 και ἐντεῦθεν, διαπούνται μείζονος βοηθήματος ἀπὸ συναδέλφους των γηραιούς, οἵτινες ἔχουν λάβει διπλωμα ἀξιωματοῦ πρὸ εἰσόδου τις. Τὸ ἄποτον αὐτὸς ὑφέλεται εἰς τὸ οἱ τὰ βοηθήματα ἐπολογίζονται μὲ συντελεστὴν τὸ ποσὸν τῶν εἰσφορῶν ὑπὲρ τοῦ Ταμείου Προνοίας, ἀπίνες πρὸ τοῦ 1930 ἦσαν 150 δραχμαί, ἀπὸ δὲ τοῦ 1930 και ἐντεῦθεν κυμαίνονται ἀπὸ 180 ἕως 210 δραχμαίς. 'Η 'Ἐπιτροπὴ πρόκειται νὰ καθορίσῃ ίδιατερον συντελεστὴν δι' ἔκαστον κλάδον ἀξιωματικῶν και ἔνιαν τοιούτον διὰ τὰ κατώτερα πληρώματα, ἐπὶ τὴν βάσει τοῦ μέσου δρον τῶν εἰσφορῶν των.

'Ως πρὸς τὴν ἐξεύρεσιν νέων πόρων γεννῶνται οικεαρά δισχέρεια, διότι τὰ Ταμεία Προνοίας ἀρνοῦνται νὰ συνεισφέρουν διὰ τὴν προστασίαν τῶν φυματικῶν, μὲ τὸν ισχυρισμὸν ότι τὰ κεφαλαία τῶν ἔχουν ἄλλον προορισμόν. Η μόνη ἐπομένων δυνατὴ λύσις ἐναπόζεται εἰς τὴν αὐξήσην τῆς φορολογίας τῶν ἐπιχειρήσεων. Σημειωτέον, ότι τὰ ὑπὸ τού ποσείδειν δοθέντα 11.000.000 δρ. ἐκ τοῦ 'Ναυτικοῦ 'Απομαζικοῦ

Ταμείου» και ἐκ τοῦ «Ταμείου Προνοίας Κατοπέρων πληρωμάτων» πρὸς ἐνίσχυσιν και λειτονογίαν τοῦ εἰδικοῦ κεφαλαίου προστασίας τῶν φυματικῶν ναυτεργατῶν δὲν ἐπήρχεσαν. Πρός τὸν σοπὸν ἀπότελε εἰσέτι ποσὸν 1.500.000 δρ. η ἐξεύρεσις τοῦ όποιου εἶναι λίαν δισχερή.

**Πρὸς μείωσιν τῆς ναυτεργατικῆς ἀνεργίας**

Τὸ Γνωμοδοτικὸν συμβούλιον τοῦ «Γραφείου Ναυτικῆς 'Ἐργασίας» ἀποχρημάτην εἰς σειρὰν συνεδριάσεων μὲ τὰ ζητήματα τ' ἀφορῶντα τὴν δργανώσιν τῆς ὅλης τοῦ Γραφείου τούτου ὑπηρεσίας ἀπεφάσισε μεταξὺ ἄλλων νῦ γίνη σχετικὴ εἰσήγησις πρὸς τὸ ὑψηλονοργεῖον τῆς 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας διὰ τὴν ἀποστόλην 20, ἐπὶ τοῦ παρόντος, ναυτεργατῶν, ἐκ τῶν κατωτέρων πληρωμάτων, ἵστο 12 τοῦ προσωπικοῦ μηχανῆς και 8 τοῦ καταστόματος, εἰς διαφόρους λιμένας τῆς 'Ηπειρωτικῆς Εδώσης, δαπάνας τοῦ «Οίκου τοῦ Ναύτου», προκειμένου νὰ ναυτολογηθοῦν ἐπὶ διερχομένων ἔκεινεν 'Ελληνικῶν φορτηγῶν εἰς ἀντικατάστασιν τῶν τυχόν ὑπηρεσιῶν ἀλλοδαπῶν ἢ πρὸς κάλυψην τῶν δημιουργούμενῶν ἔκστοτε κενῶν.

'Απεφασίσθη ἀζόμη, πρὸς καταπολέμησιν κάθε κεφαλοσοπίας τῶν μειοτῶν εἰς δάρος τῶν ναυτεργατικῶν κόσμου διὰ τὴν ἐξεύρεσιν ἐργασίας ἀπό τοὺς πλοιαρχῆταις η ἀποικίας πρὸ πλοιαρχῆταις τὸ πλοιαρχεῖον τῶν πληρωμάτων τῶν προσωπικῶν ἀνδρῶν τοῦ παρόντος πληρωμάτων τῶν μηχανῆς και 8 τοῦ καταστόματος, εἰς διαφόρους λιμένας τῆς 'Ηπειρωτικῆς Εδώσης.

— Κατηρτίσθη ἀφ' ἑτέρων παρὰ τοῦ ίδιου γραφείου σχεδίου ἀναδιοργάνωσες τῆς ὑπηρεσίας του, ὥστε νὰ διεργανθῇ ἡ ἀρμοδιότης αὐτοῦ πρὸς πληρεστέρων τοῦ προσωπικοῦ τοῦ ἐπιτυχίαν. Διὰ τοῦ σχεδίου τούτου προτίνεται, δῶς εἰς τὰς συμβάσεις πρὸς ἐξινηρέτησιν τῆς γραμμῆς Πειραιῶς—Νέας 'Υόρους και τῶν Μεσογειακῶν τοιούτων περιηγηθῆ διάταξις ἐποχεούσας τὸν ἀνάδοχον νὰ προσλαμβάνῃ διλόχηρον τὸ κατωτέρων πληρωμά τῶν σκάφων τοῦ καβ' ὑπόδειξην τοῦ «Γραφείου Ναυτικῆς 'Ἐργασίας». Εἰς τὸ αὐτὸς σχεδίου περιλαμβάνεται και μελέτη περὶ τοῦ τρόπου ἐξετάσεως τῆς σωματικῆς ἴανότητος τῶν προσφερούμενων πρὸς ἐργασίαν ναυτεργατῶν και τῆς συστηματικῆς παρακολούθησεως τῆς ἴγεινης αὐτῶν καταστάσεως πρὸς τὸ συμφέρον τῶν ναυτεργατῶν, δῶν και τοῦ γενικοτέρου τοιούτου τῶν ἐφοπλιστικῶν ἔπιχειρησεων.

**Τὸ προσωπικὸν μηχανῆς εἰς τὰ πετρελαιοκίνητα**

Εἰς τὴν «Ἐφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως» ἐδημοσιεύθη Β. Δ., διὰ τοῦ δροίου οὐθιμίζεται ἡ δργανήκη σύνθεσις τοῦ προσωπικοῦ μηχανῆς τῶν ἀτμοπλοίων, τῶν χρηματοποιούντων διὰ τὴν θέρμανσιν τῶν λεβήτων τῶν ὑγρᾶς καυσίμους λίας. Τὸ ἀνώτερον προσωπικὸν παραμένει οἷον και εἰς τὰ σοφῆ τῆς ίδιας κατηγορίας, ἄπινα χρηματοποιοῦν γαύληθασα.

Τὸ κατωτέρων δέοντος ὥμιας προσωπικοῦ μηχανῆς διὰ τὸ ἐπιβατηγά σκάφη δέοντα νὰ περιλαμβάνῃ τὸ θερμαστής δι' ἀτμόπλοια σχόντα ἐναντίον τοῦ προσωπικοῦ μηχανῆς διὰ τὸν λεβήτοστάσιαν και 6 ἑστίας, 6 θερμαστής δι' ἀτμόπλοια σχόντα δύο λεβήτοστάσια μὲ 6 ἑστίας δι' ἔκαστον τούτων και 9 θερμαστής δι' ἀτμόπλοια σχόντα δύο λεβήτοστάσια μὲ πλέον τῶν 6 ἑστίων δι' ἔκαστον λεβήτη. Διὰ φροτηγὴ μὲ ἔνα λεβήτοστάσιον και μὲ 6 ἑστίας ἔως 9, τρεῖς θερμαστάσια, διὰ δύο φροτηγῶν περιπτώσεις η θέσις τοῦ ἀρχιμεμαστοῦ εἶναι μία.

Τοῦ Διατάγματος διώσις τούτου, κατόπιν παρεμβάσεων τῶν ναυτεργατικῶν δργανώσεως, ἀνεστάλη προσωρινῶς η ἐφαρμογή τοῦ.

**Τὸ ἀποστόλη ναυτικῶν εἰς 'Αμβέρδον**

Πρὸ παροῦ εἶχε ζητηθῆ παρὰ τοῦ ὑποψηφίου τῶν Ναυτικῶν, διὰ τῆς διπλωματικῆς ὁδοῦ, η ἀδεια τῆς Βελγικῆς κυβερνήσεως διὰ τὴν παραμονὴν εἰς 'Αμβέρδον διλογομείον ἀποστόλης ἀνέργον 'Ελλήνων ἀξιωματικῶν τοῦ Ε. Ν. (καταστόματος και μηχανῆς) πρὸς ναυτολογησιν ἐπὶ τῶν ἔκεινεν διερχομένων φορτηγῶν μας, εἰς ἀντικατάστασιν παλλινοστούντων η τυχόν ἐργαζομένων εἰς αὐτά ἀλλοδαπῶν. 'Η κυβέρνησις αὐτῶν τῶν Βεργελλῶν ἀπήντησε πρὸ μερῶν ἀρνητικῶς.

**Θάνατος ἀνθυποπλοιάρχου**

Κατὰ φαδιοτήλεγχάρημα τοῦ φορτηγοῦ «Άγια Μαρίνα», ἀπέθανεν αἱ.

**SLIPWAY & ENGINEERING COMPANY**

**“WAALHAVEN,,**

LATE LITH & MADERN

ROTTERDAM (HOLLAND)

TELEPHONE: 21850 (3 LINES)  
AFTER HOURS: 21851

TELEGR: DOCKAGE

**ALL SHIPREPAIRS**

φυιδίως ἐν πλῷ ὁ ἀνθυποπλοίαρχος τοῦ σκάφους Νικολάου. Τὸ φορτηγὸν «Ἄγια Μαρίνα» εἶχεν ἀπόπλευσει ἐξ Thenenard τῆς Αντραλίας τὴν 2αν τῷ μηνὸς μὲ γεννήματα διὰ Δουβλίνου.

### Δυστύχημα ἐπὶ φορτηγῷ

Ἐπὶ τοῦ φορτηγοῦ «ΠΑΠΑΛΛΙΜΟΣ» ἐφονεύθη εἰς Ἀμστερνταμ ὁ ναύτης Ἰοάννης Π. Μανφέλος ἐτῶν 50, ἐξ Συριάδος τῆς Χίου. Ὁ ἀτυχὴς οὗτος ναυτικὸς κατέπεσεν εἰς τὸ ὑπὸ ἀριθμὸν 2 κύτος, καθ' ὃν χρόνον ἀπησχολεῖτο μετ' ἄλλων ἀνδρῶν τοῦ πληρώματος εἰς τὴν τοποθέτησιν τοῦ καλλιματοῦ.

### Σύντομοι Ναυτικαὶ εἰδήσεις

Ἐδεξαιμενίσθησαν προσαρτάτως ἐν Ἀγγλίᾳ ἡ ἔξετάλεσαν ἐπισκεψάς τὰ φορτηγά «Μαΐον Π» καὶ «Μαρῷ Χανδρῷ» εἰς Τάνι καὶ «Ἀναστασία» εἰς Μπροτάλιαντ.

— Τὸ ὑπὸ Ἀγγλικὴν σημαίαν φορτηγὸν «ΑΙΓΑΙΟΝ» (ex «Rijswijk») τ. γκρὸς 1806, φορτωτὸν 2770 τ., μὲ ἕμιφροτὸν βύθισμα 18.2% ποδῶν καὶ ναυτηγήσεως 1910, ἐπωλήθη παρὰ τῶν κ. α. ἀδελφῶν Κουρούκη, Ἀθήνη καὶ Σία εἰς Ἰταλίας ἐφοπλιστὰς ἀντὶ 6700 λιθρῶν. Τὸ ἐν λόγῳ σκάφος ἀργεῖ ἀπὸ 13ης Ἰανουαρίου τῷ ἔ. εἰς Πειραιᾶ, δύον καὶ θά παραδοθῆ.

— Συμφώνος πρὸς τὰς στατιστικὰς τῆς ἑπτερείας Μ.Ε.Π.Ε.Θ., ὁ ἀριθμὸς τῶν ἐγγεγραμμένων εἰς τὰ μητρώα ἀντῆς πλοιάρχων τοῦ Ε. Ν. ἀνέρχεται εἰς 2285, ἥτοι εἰς 211 πλοιάρχους α', 312 πλοιάρχους β', 673 πλοιάρχους γ' καὶ 79 πλοιάρχους ιστιοφόρον. Ἐαν ἡηθῇ ὑπὸ ὅμιν, ὅτι αἱ ἑπάρχουσαι δργανικαὶ θέσεις εἰς τὸ Ἑμπορικὸν Ναυτικὸν ἀνέρχονται εἰς 1445, ἥτοι εἰς 512 διὰ πλοιάρχους α', 510 διὰ πλοιάρχους β', 423 διὰ πλοιάρχους γ' καὶ 100 διὰ πλοιάρχους ιστιοφόρους, προσύπτει ἔνας σταθερὸς ἀριθμὸς ἀνεργίας δι' 730 πλοιάρχους, ἀντιπροσωπεύοντες ἐπὶ τοῦ συνόλου ποσοστὸν 32.18 ο.

— Αἱ ἔξετάλεσις πρὸς ἀπόκτησιν πτυχίου ἀρχιμαζητόλον καὶ θαλαμητόλον, καθὼς ἐπίσης ἀρχιμαζητίον καὶ μαγείδον τοῦ Ε. Ν. ὀρθίσθησαν διὰ τὸ μεταξὺ 24ης καὶ 30ης Ιουνίου χρονικὸν διάστημα. Αἱ αἰτίες τῶν ἑπτηρηγίων μετέτοπον τὸν προβλεπομένων πιστοποιητικὸν, δέοντας ἑποβληθοῦν παρὰ τῶν ἐνδιαφερομένων τὸ διαδότερον μέχρι τῆς 23ης τῷ μηνὸς εἰς τὸ «Γραφεῖον Ναυτικῆς Ἐργασίας».

— Προστάμενος τοῦ πλοηγικοῦ σταθμοῦ Πειραιῶς ὡρίσθη ὁ κ. Διον. Καλαμπάνης, ὡς ἀρχιμαζητός τῶν ἀρχιμαζητῶν.

— Προσωρινός λιμενάρχος καὶ θεοφ. Καλλίτσας.

— Διὰ τὴν 17ην τῷ μηνὸς παρεπέμψθη ἐνώπιον τοῦ πρωτοβαθμίου ἀνακριτικοῦ συμβούλου τοῦ Ε. Ν. ὁ πλοιάρχος τοῦ ἀπομολόποιον «Φιλομήλω», κατηγορούμενος δι' ἀλλοίων ναυτιλιακῶν ἐγγάφων, εἰς τὸν λιμένα τῆς Ἀλεξανδρείας.

— Διὰ σήμερον ἐξ ἄλλου (15ην Ιουνίου) ἔχουν παραπεμφθῆ ἐνώπιον τοῦ ἰδίου πρωτοβαθμίου ἀνακριτικοῦ συμβούλου, ἐπὶ παραβάσει τῆς διεθνοῦς συμβάσεως φαδιοτήλεγραφίας οἱ ἀσφαλιστικαὶ Α. Χαζάτης καὶ Α. Κόκκινος τοῦ ναναγοσωστικοῦ «Μαριγώ Μάτσω», Ἰο. Καΐοης τοῦ φορτηγοῦ «Ρήνος», Ἀναστ. Πεπλές τοῦ φορτηγοῦ «Ζηνοβία», Μ. Τούμπης τοῦ φορτηγοῦ «Τζέννυ», Γ. Δελεφές τοῦ φορτηγοῦ «Σπύρος», Γ. Παππᾶς τοῦ ἀ)π «Ιωάννης», Ἐμμ. Πιπέρης τοῦ ἀ)π «Ἀτλαντίς», Ἰω. Μαντούδας καὶ Δημ. Μπόντης τοῦ φορτηγοῦ «Θεοσπέλαστη».

— Ὑπὸ τοῦ συμβούλου τοῦ Ε. Ν. ἐνεργοῦθη σχέδιον Νομοθετικοῦ Διατάγματος, διὰ τοῦ ὅποιου τροποποιοῦντα διατάξεις τοῦ νόμου «περὶ διπλωμάτων ίαντότητος». Διὰ τῶν ἐπερχομένων τροπολογιῶν δοξίζεται, ὅτι τὰ προσόντα πρὸς ἀπόκτησιν διπλώματος ίαντότητος

διατάξονται ἐφεξῆς εἰς δύο κατηγορίας, εἰς γενικὰ καὶ εἰδικά. Τὰ γενικὰ προσόντα, ἥτοι πιστοποιητικὰ δίμου, ποινικὸν μητρώον καὶ στρατολογικῆς καταστάσεως, δύνανται νὰ ἐποβληθοῦν εἰς τὸ ἀριθμὸν «Τμῆμα Διπλωμάτων» εντὸς δικτὸν μηνῶν ἀπὸ τῆς ἡμέρας τῶν ἔξετάσεων, τὰ εἰδικὰ διμος προσόντα, ἥτοι πιστοποιητικὰ γραμματικῶν γνώσεων, ναυτικῆς ὑπηρεσίας, προπαρασκευῆς εἰς ἔργοστάσια κλπ. πρέπει νὰ συνυποβάλλονται μετά τῆς αἰτήσεως τῶν ἐνδιαφερομένων νὰ μετάσχουν τῶν ἔξετάσεων. Διὰ τοῦ ίδιου Ν. Δ. τροποποιοῦνται καὶ τὰ προσόντα διὰ τὴν ἀπόκτησιν πτυχίου εἰδικότητος. Οὕτω, καταργεῖται ἡ ἑπτερεία τῶν μηχανογείων, ἥτις ἐχεισμένει μέχρι τοῦδε, ὡς προσόντον, διὰ τὴν ἀπόκτησιν διπλώματος πρακτικοῦ μηχανικοῦ. Τοῦ λοιποῦ οἱ ἑποφήμιοι διὰ τὴν ἀπόκτησιν πιστούντον διπλώματος δέοντας νὰ ἔχουν τὴν ἀνάλογην ἑπτερείαν ἀρχιθερμαστοῦ.

— Ὑπὸ τῶν ἀριθμῶν ἑπτερείων τῆς Δ.Ε.Ν. κατηγορίσθη ἐπίσης σχέδιον Ν. Δ., δι' οὗ τροποποιοῦνται αἱ διατάξεις τοῦ νόμου περὶ επαρχογῆς τροφῆς ὑπὸ μορφὴν οἰκονομικοῦ συσσιτίου τοῦτος τοὺς ἀνέργους ἐργάτας θαλάσσης. Προβλέπεται διὰ τῶν τροποποιησεων αὐτῶν, ὅτι η διὰ τοῦ προμηνύθεντος νόμου παρεχομένη προστασία δύνανται νὰ ἐπεκταθῇ καὶ εἰς τοὺς ἐργάτας θαλάσσης. τοὺς ἑπηρεοῦντας ἐπὶ ἑποφετεύοντας ἀπομολόποιον.

### Άπονομὴ ἀργυροῦ μεταλλίου

Δι' ἀποφάσεως τοῦ συμβούλου τοῦ Ε. Ν. ἀπενεμήθη ἀργυροῦ μεταλλίου εἰς τὸν φαδιοτήλεγραφητήν τοῦ φορτηγοῦ «Κατίνα Βούλγαρη» κ. Κερ. Κάλλον, διότι κατὰ τὴν ἀνθράκενσιν τοῦ σάλπους τούτου εἰς Χούλλ. τὴν 24ην Ἰανουαρίου τῷ ἔ. διέσωσεν ἐκ βεβαίου πνιγμοῦ ἔναν Αγγλὸν λεμβούζον.

### Αἱ διὰ τὰ φορτηγὰ εὐνολίαι εἰς Νεάπολιν (Βοιῶν)

Εἰς τὴν «Ἐφημερίδα τῆς Κυθερώγησεως» ἐδημοσιεύθη Β. Δ., διὰ τοῦ ὅποιού ἐπιτρέπεται εἰς τὸ ὑποτελωνεῖον Νέων Βοιῶν (Βάτικα), ὅπερ ἀσπεῖ καὶ τὰ λιμενικὰ καθίκοντα, νὰ ἐνεργῇ μεταβολὰς πληρωμάτων τῶν ἐκεὶ καταπλεόντων φορτηγῶν μας, διάκις παρίστατο ἀνάγκη ναυτολογήσεων ἡ ἀπόλυτεσσον. Μάς γράφουν σχετικῶς ἐκ Βοιῶν, ὅτι ἀρκετά φορτηγά μας προσεγγίζουν ἐκεῖ πρὸς διενέργειαν μεταβολῶν τοῦ πληρωμάτων των, ἐνῷ καὶ πολλὰ ἄλλα πλοῖα, Ἐλληνικὰ καὶ ξένα, καταπλέουν ἐκεῖ πρὸς παραλίην τροφίμων. Ἡ ἐπίκαιος θέσις τῶν Βοιῶν καὶ η ἀσφαλής ἐκεῖ ἡ εἰς Ἐλαφόνησον προσόδημης, ἐπιτρέπει πράγματι τὸν ταχύτατον ἐφοδιασμὸν τῶν πλοίων, μὲ μίαν ἐλαφράν παρέκκλισιν ἐπὶ τῆς πορείας Δαρδανελλῶν — Γιβραλτάρ ἐκ τοιῶν μόνον μίλων ἔναντι παρεκκλίσεως 20 μιλῶν, δι' ἄλλων πλησιέστερον εἰς τὴν ἀνωτέρῳ πορείᾳ τῶν πλοίων λιμένα.

### Ἡ «Ἐπιθεώρησις τοῦ Ε.Ν.»

Εἰς ἀρίστην ἐμφάνισιν πυρλοφορεῖ τὸ ὑπὸ ἀριθμ. 129—130 τεῦχος τῆς ἑποτελείας αἴτων μετανέμενων τροφίμων εἰς τὰ πλοῖα, ἀτινὰ δὲν καθυστεροῦν πλέον τῆς μᾶς ὥρας, μᾶς ἀναφέρουν δὲ καὶ συγκεκριμένας προπτούσεις Ἐλληνικῶν φορτηγῶν, οἱ πλοιάρχοι τῶν ὅποιων ἔμειναν ἀπόλυτος ίαντότητος ήσανοποιημένοι ἐπὶ τῆς δῆλης ἑπτεροίας καὶ τῆς εὐθηνίας τῶν τροφίμων.

## METALLA LEUKA KOYZINETON SYRACUSE

Αἱ ποιότητες τούτων εἰναι εἰδικαὶ ὡς ἀκολούθως:

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

ταχέων ἀτμοπλοίων ὡς καὶ Τουρμπίνας

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

τροελαιομηχανὰς θαλάσσης ἀνθιστάμενον εἰς τὸν μεγάλους δονισμοὺς καὶ πιέσεις.

**GOVERNMENT** Genuine, διὰ μεγάλας καὶ πολυντσόρφους πε-

τροελαιομηχανὰς έηρας, μεγάλα Μοτέρ, Δυναμὸ καὶ μεγάλης ταχύτητος αὐτοκίνητα καὶ ἀεροπλάνα.

Οὐδὲν ἄλλο μέταλλον λευκὸν Κουζινέτων δύναται νὰ παρουσιά-

σῃ τοιαύτην ἀντοχὴν καὶ διάρκειαν καὶ νὰ ἐξυπηρετήσῃ ἀσφα-  
λῶς καὶ ἐπὶ μαρούν χρόνον Μηχανὰς μεγάλας, πολυντσόρφους καὶ μὲ ισχυρούς δονισμούς καὶ πιέσεις δύον τὰ ἀνωτέρω — τούτων ὑ-  
πολογιζομένων ἀποβαίνοντι τὰ εὐθηνότερα δῆλων.

**SYRACUSE SMELTING WORK, BROOKLYN U.S.A.**

KENTRIKON PRAKTOREION  
KAI APOTHEKKH ELLADOS

N. Θ. KAMMENOS

AEOFOROS MIAOUAH & NIKHTA 21  
THLEFONON 41-566 PEIRAIYES



Τῶν στατιστικῶν τούτων πληροφοριῶν, προτάσσεται διαφοριστικῶν ἄρθρον τοῦ Διμερίσου 'Αντιπλοάρχου κ. Γ. Γεωργακοπούλου, ἐν τῷ ὥποιο ὅντος μετὰ πολλῆς σαφηνείας καὶ μεθοδιότητος ἀναπτύσσεται ἐν λόγῳ στατιστικά δεδομένα καὶ ἀποδεικνύει ὅτι ταῦτα ὑπῆρχαν λίαν εὐνοϊκά διὰ τὴν Ἑλληνικήν σημάνειν κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος.

### Μία διάφευσις

Ἡ «Ἐνοισις Ἀξιωματικῶν Καταστόματος Ποντοπλοίας» δὲ ἀνακοινωθέντος τῆς διαφένει τὰς φίμας περὶ διάλυσεώς της καὶ συγχονεύεσσες αὐτῆς πρὸς τὴν «Ἐνοισις τῶν Πλοιάρχων».

### Ἡ κίνησις τοῦ Πειραικοῦ λιμένος κατὰ τὸ 1935

Ἡ ναυτιλιακὴ κίνησις τοῦ λιμένος Πειραιῶς κατὰ τὸ 1935, συμφόνων πρὸς τὴν ἥδη καταρτισθέσαν στατιστικὴν τοῦ Ο.Δ.Π., περιέλαβε κατάπλοιον 7726 ἀτμόπλοιον καὶ μότοροπλ. συνολικῆς καθαρᾶς χορηγικότητος 7.563.164 τ. νέτ καὶ 5670 ιστοφόρων 194.873 τόννων, ἡτο δὲ ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ 1934 ὡς ἔχει μεγαλύτερη διά τὰ ἀτμόπλοια καὶ μότοροπλ. κατά 764 σφάρη καὶ 313.309 τ. νέτ, διὰ δὲ τὰ ιστοφόρα πιλήσμενή κατά 147 πλοῖα, μειονένη διότι, ὡς πρὸς τὴν χωρητικότητά των, κατά 1039 τόννους. Ἡ κίνησις τῶν ἀτμόπλοιων καὶ μότοροπλ. κατενέμετο εἰς τὰς ἀπολογίους 25 σημάσια:

ΣΗΜΑΙΑΙ	ΠΛΟΙΑ	T. NET	ΣΗΜΑΙΑΙ	ΠΛΟΙΑ	T. NET
'Ελληνικὴ	5696	2.901.369	Σομετικὴ	63	79.865
'Ιταλικὴ	733	1.625.215	'Ιαπωνικὴ	12	52.724
'Αγγλικὴ	270	881.306	Δανικὴ	10	10.348
Γερμανικὴ	153	333.247	Βελγικὴ	3	9.057
Γαλλικὴ	73	309.477	Βουλγαρικὴ	3	6.261
Τουρκικὴ	111	307.306	'Ισπανικὴ	2	4.575
Γιουγκοσλ.	135	245.604	Αίγαυπτικὴ	4	3.725
Ρουμανικὴ	130	212.286	Ουγγρικὴ	10	3.640
'Αμερικανικὴ	49	147.605	Φινλανδικὴ	1	2.589
Πολωνικὴ	31	129.996	'Εσθονικὴ	1	1.794
'Ολλανδικὴ	64	118.527	Παναμᾶ	1	217
Νορβηγικὴ	57	89.609	Αυστριακὴ	1	52

Συνολικὴ 72 87.772 Σύνολον 7726 7.563.164

Ἐξ τῶν λιμένων τοῦ ἐσωτερικοῦ προήγοντο 4099 ἀτμόπλοια καὶ μότοροπλ. 1.332.664 τ. νέτ, ἐξ δὲ τοῦ ἐσωτερικοῦ 3627 πλοῖα 6.230.600 τ. νέτ.

— Ἡ διὰ τοῦ Πειραικοῦ λιμένος ἐξ ἄλλου ἐκτιμητηθεῖσα ἐμπορικὴ κίνησις ἀνήλθεν, ὡς πρὸς τὰς εἰσαγωγὰς εἰς 2.298.680 τ. ἐμπορευμάτων (ἐναντὶ 1.995.980 τ. τοῦ 1934) καὶ ὡς πρὸς τὰς ἐξαγωγὰς, διαμετακομίσεις, μεταφορούσεις καὶ χορηματοποιήσεις (ὑλικὰ πρὸς χορῆν τῶν πλοίων) εἰς 868.532 τόννους (ἐναντὶ 793.152 τόννων τοῦ 1934). Ἡ ὅλη δηλαδὴ, ἐμπορικὴ κίνησις τοῦ Πειραιῶς ἀνέλθοντα εἰς 3.167.212 τόννους, ἡτο δὲ ἔχει μεγαλύτερη διά τὰς κίνησεις τοῦ 1934 κατά 379.980 τόννους (συμπειριλαμβανομένουν καὶ 543.991 κεφαλῶν ζώων, εἰσαγόμενον καὶ ἔξαγθέντον, ἀπαντά ὑπελογίσθησαν εἰς τόννους (ἐναντὶ 546.432 κεφαλῶν διὰ τὸ 1934).

Ἀναλυτικώτερον, ἡ εἰσαγωγὴ ἀφεύδη 1.737.012 τ. ἐμπορευμάτων ἐξωτερικοῦ προελεύσεως (μετὰ τῶν μεταφορούσεων) καὶ 561.668 τόννους ἐσωτερικής τοιωτῆς (ἐκ τῶν πλοίων 54.321 τ. πρὸς μεταφόρτων), ἐναντὶ ἀντιστοίχου εἰσαγωγῶν διὰ τὸ 1934 ἐξ 1.436.938 καὶ 558.142 τόννους. Ἡ ἐξαγωγὴ ἀφεύδη 47.584 τ. ἐμπορευμάτων διὰ τὸ ἐσωτερικοῦ (ἐναντὶ 64.802 τ. τοῦ 1934) καὶ 329.453 τ. διὰ τὸ ἐσωτερικοῦ, προκειμένου διὰ τὴν ἀτ' εὐθείας μὲ τὸν Πειραιᾶ ἐμπορικὴν κίνησιν (ἐναντὶ 266.719 τ. διὰ τὸ 1934). Ἡ διαμετακομίσική κίνησις καὶ μεταφορούσεις ἐξ τῶν τελονείων Πειραιῶς καὶ ἐξ τῆς Ε. Ζ. Π. ἀφεύδονται:

	1935	1934
Διὰ τὸ ἐσωτερικόν, προελεύσεως ἐξωτερικοῦ	τ. 22.790	25.205
Διὰ τὸ ἐσωτερικόν, προελεύσεως ἐσωτερικοῦ	» 49.975	40.811
Διὰ τὸ ἐσωτερικόν, προελεύσεως ἐξωτερικοῦ	» 67.868	51.513
Διὰ τὸ ἐσωτερικόν, προελεύσεως ἐσωτερικοῦ	» 3.489	3.956

Σύνολον » 144.122 121.485

Πρὸς χορῆν τῶν πλοίων (κυρίως γιανάνθρ.) » 347.373 339.146

— Εἰδίκως εἰς τὴν περιοήν τῆς Ἐλευσέρας ζώνης εἰσόγεισαν ἐκ τοῦ ἐσωτερικοῦ 986.619 τ. ἐμπορευμάτων (ἐναντὶ 936.151 τόννων τοῦ 1934), ἐξ ἀτῶν δὲ 584.225 τ. προέμεναν εἰς τὰ ὑπότεγμα, ἐπανθίσιος χώρων καὶ φορτηγίδας καὶ 402.394 τ. ἐτέθησαν εἰς κατάστασιν ἀποταμεύσεως. Ἐκ τῶν 584.225 τόννων, 17.402 ἐφορτώθησαν διὰ τὸ ἐσωτερικόν, 55.806 τ. διὰ τὸ ἐσωτερικόν, 105.292 τ. διετέθησαν πρὸς χορῆν τῶν πλοίων καὶ 376.697 (γιανάνθρακες) ἡνάλωθησαν διὰ Πειραιῶς. Ἐκ τετέντων εἰς ἀποταμεύσην 402.394 τόννων, 2130 ἐφορτώθησαν διὰ τὸ ἐσωτερικόν, 10.633 τ. διὰ τὸ ἐσωτερικόν, 209.068 τ. διετέθησαν πρὸς χορῆν τῶν πλοίων καὶ 153.260 τ. ἡνάλωθησαν διὰ Πειραιῶς.

οὕτως, οὗτος ὥστε προέμεναν ἐν ἀποταμεύσει τὴν ἱην 'Ιανουαρίου 1936 εἰς τὴν Ε. Ζ. Π. 25.203 τ. ἐμπορευμάτων.

— Οἱ κατωτέρω πίναξ ἐμφανίζει τὴν κατὰ κυριώτερα εἰδη εἰσαγωγικής κίνησιν τοῦ Πειραικοῦ λιμένος δι' ἐμπορεύματα προερχόμενα ἐκ τοῦ ἐξωτερικοῦ διὰ Πειραιᾶ καὶ πρὸς τὸ 1934:

ΕΙΣΑΧΘΕΝΤΑ ΕΙΔΗ	1935	1934
Γράνάνθρακες, κώκ. κ.λ.π.	τ. 673.305	659.917
Σίτος	» 267.689	121.380
Σιλεία	» 191.991	154.901
Νάφθη, πετρέλαιον, βενζίνη	» 101.519	81.005
Σίδηρος (φύλλα καὶ σωλήνες)	» 77.730	84.373
Φωσφάτα, νίτρον, χημ. λιπάσματα	» 61.461	39.617
Οφικτά κατ. καὶ ἀκατ. (πλήν θείου)	» 24.679	18.564
Ζήνα (ἐπολογισθέντα εἰς τόννους)	» 18.716	14.693
Λοιπά ἐμπορεύματα	» 319.932	262.488

Σύνολον: » 1.737.012 1.436.938

— Οσον ἀριθμὸς ταῦτα ἐκ τοῦ ἐσωτερικοῦ εἰσαγωγῶν εἰς Πειραιᾶ, τὴν πρότιτην κατέχουν τὰ δρυπτά (κυρίως Θρακική γῆ) μὲ 213.662 τ. (ἐναντὶ 201.710 τ. τοῦ 1934) καὶ είτα ἀκολούθουν τὰ κανονικά καὶ οἱ ξύλινθρακες μὲ 46.406 τ. (ἐναντὶ 63.237 τ. τοῦ 1934).

### Πωλήσεις πλοιών πρὸς διάλυσιν

Εἰς τὴν ἀγορὰν τοῦ παλαιοῦ πλωτοῦ ὑλικοῦ τοῦ πλωτούμενου πρὸς διάλυσιν πλήρης ἀπράξια ἐπεκράτησε κατὰ τὸ α' 15θήμερον τοῦ Ιανουαρίου. Τὰ μόνα πωληθέντα σκάφη, ἵσαν ἐπτά μικρά 'Ολλανδικά συνολικῆς χωρητικότητος 3270 τ. γρούς καὶ ἐν 'Αγγλικόν, τὸ ἀ)π «Lady Caroline» 883 τ. γρούς (τοῦ 1898) πωλήθην εἰς "Αγγλίαν. Οἱ 'Ιταλοί διαλύται εἰς οὐδεμίαν νέαν ἀγοράν ἐνός ἐκπομπήσαν. 'Επισής οἱ 'Ιαπωνείς διαλύται εἰς περιορισμένα μόνον εἰς τὴν ἀγοράν ἐνός ἐκπομπήσαν παλαιόν διηθύνον πλωτόν τοῦ 'Αμερικανικοῦ στόλου, τὸ διπλόν καὶ θά παραλάβουν εἰς Σηττλ. Τὸ στράφος τοῦτο είνε τὸ ἀ)π «Savannah» ναυπηγήθεν τὸ 1889 καὶ ἔχον μῆκος 400 ποδῶν. 'Αντιτέτως πρὸς τὴν ἀπράξιαν διὰ παλαιά πλοῖα, στημειούτο δημιουργήθησαν τὰ διά παλαιούσδρομον, μειούσαι δὲ φορτία διετέθησαν εἰς 'Ηνωμένου Πολιτειῶν δι' 'Αγγλίαν καὶ 'Ιαπωνίαν. Διὰ τὸν τελευταῖον μάλιστα προστίσμον ἐναντίον ἐνέπλησεν τὸν Μεξικοῦ.

### Άγοραπωλησίαι πλοιών

— Η ἐλλειψις προσφορᾶς καταλλήλων μεταχειρισμένων φορτηγῶν σκαφῶν, ἀλλὰ καὶ ἡ καλαρότης τῶν τιμῶν τῶν ναύλων, περιόρισαν αἰσθητῶς τὸ ἐνδιαφέρον τῆς ἀγορᾶς τῶν πρὸς περιτέρω ἐξεμπλάττευσιν πωλητούμενων πλοίων. Κρυπτοφεροί ἀγορασταὶ ἡσαν οἱ Φινλανδοί, οἵτινες πλήν τῶν ἀ)π «Alhamra» 2000 τ. φορτίου, περὶ δὲν, ὡς γράφουν κατωτέρω, ἡγόρασαν καὶ τὸ νεωτέρανον μῆκος 'Αγγλικὸν φορτηγὸν «Bradeska» 3352 τ. γρούς, 5770 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1927, τὸ παρέλαυν δὲ εἰς Μπλάστρον καὶ τὸ μετονόμασαν «Nagus». Η τιμὴ τῆς ἀγορᾶς τοῦ δὲν ἐγνάθη. 'Επισής παρὰ Λεπτονόν ἐφοπλιστῶν ἡγόρασθη ἀντὶ 17.250 λιρῶν, μὲ παραλαβὴν εἰς 'Αδριανόν, τὸ Σοντρίκον φορτηγὸν «Faxen» 4107 τ. γρούς, 6950 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1919.

Δύο ἐξ ἄλλου Γαλλικὰ φορτηγά ἐκτελοῦντα ταξίδια εἰς τὴν "Απο' Ανατολήν, τὸ ἀ)π «D'Urville» 3038 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1918 καὶ «Gouverneur General Rourme» 3063 τ. γρούς τοῦ 1902, ἐπωλήθησαν τὸ μὲν πρῶτον εἰς ἐφοπλιστάς τῆς Σαγκάης μετονομασθὲν «Joan Moller», τὸ δὲ δεύτερον εἰς ἐφοπλιστάς τῆς Μανιλλας μετονομασθὲν «Basilian». Παρελθόνθη ἐξ ἄλλου τὸ ἀγορασθὲν παρ' Ιατάλων ἀντὶ 36.500 λιρῶν 'Αγγλικὸν φορτηγὸν «Congonias» 8000 τ. (τοῦ 1927) μετονομασθὲν «XXII Marzo», ἐγνώσθη δὲ ὅτι ἡ τιμὴ πωλήσεως εἰς Γάλλους τοῦ Όλλανδικοῦ λάινερ «Flandria» 10.171 τ. γρούς (τοῦ 1922) ἦτο ἡ τὸν 57.000 λιρῶν.

Λι άξιολογήθεα πωλήσεις πλοίου κατὰ τὸ παρελθόν 15θήμερον ἡσαν αἱ ἀζόλωνθοι:

«BRAESIDE» 'Αγγλικόν, 3086 τ. γρούς, 5300 τ. φορτίου, μὲ ἔμφοτον δύνθισμα 21.8' ποδῶν, ναυπηγήθεν τὸ 1920 καὶ διελθόν σερβέν Νος τὸ 1933, ἐπωλήθη εἰς Βραζιλίανος ἀντὶ 13.750 λιρῶν. Τὸ ἀντὸν φορτίος είχε ποληθῆ ἐν δημιορφασίᾳ τὸν Ιονίου τοῦ 1923 ἀντὶ 26.500 λιρῶν.

«CHRISTINE MARIE» 'Αγγλικόν, 1883 τ. γρούς, 3250 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1910, ἐπωλήθη εἰς Φινλανδούς ἀντὶ 7500 λιρῶν.

«LOCHE» 'Αγγλικόν, 1064 τ. γρούς, 1333 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1918 μὲ σερβέν Νος τοῦ 1934, ἐπωλήθη εἰς 'Αγγλους ἀντὶ 7500

### ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ ΠΛΟΙΩΝ

### ANGLO-FOREIGN SHIOPWNING AGENCY LTD

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

λιρῶν καὶ παραληφθὲν εἰς τὴν Ἀμβέρσαν μετωνομάσθη «Portelet».

«SILVERTHÖRN» Ἀγγλικὸν, 436 τ. γυρού, 610 τ. φρεσίον και ναυπηγήσεος 1908, ἡγοράσθη παρ' Ἀγγλικῆς ἑταρίας ἀντὶ 1350 λα-οῦν.

«SVEAJARL» Συνηδικόν μότορσπιλ, 3809 τ. γκφδς, 7000 τ. φορτίου, με έμφροτον βάθυσμα 23,4' ποδών και ναυπηγήσεως 1922, με σερβέν Νο3 τού 1933, έπωλήθη εις Συνδικός έφορτας άντι 660.000 Συνηδικών κορωνών, ήτοι 32.500 λιρών περίον και θά παραδοθῇ εις τοὺς ἀγοραστάς τον τὸν 'Ιούλιον εἰς Γρόττεμπουργκ.

«ALHAMA» Αγγλικόν, 2000 τ. φορτίου και ναυπηγήσεως 1910, έπωλήθη εἰς Φινλανδούς αντί 6000 λιρών και μετωνομάσθη «Elsa S.».

«SOUSSIEN» Γαλλισόν, 1531 τ. γνωστός, 2120 τ. φορτίου, με έμφροντον βάθισμα 19.8' ποδών, κλάσιν «Βέριτας» και ναυπηγήσεως 1904, με σερβέν τού 1933, έπωλήθη εἰς Γάλλους πρός περιστέρο έκμετάλλευσιν ἀντί 3550 λιρών, με παράδοσιν εἰς Μασσαλίαν.

«ENSEIGNE MAURICE PRECHAC» Γαλλικόν, 4578 τ. γκρέζ,  
6751 τ. φρεστίου καὶ ναυαγήσεως 1924, ἐπολιθη̄ εἰς Γάλλους ἀντί<sup>τ</sup>  
24.000 λιρῶν.

Ναυτικαὶ Δίκαι

—Καθορισμὸς τῆς ἀξίας πλοίου ἐν βυθίσει

Μετά πενταετή διάστημα έχεδόθη πρό τινος έπει τοῦ Ἐφετείου τοῦ Κιέλου ἐνδιαιφέροντας ἀπόφασις ἐπὶ μᾶς ἀγωγῆς περὶ ἀποζημιώσεως καὶ χορηγήσεως συντάξεως, ἐγερθείσης ἐπει τῶν κληρονόμων ἑνὸς εἰς τὸν ποταμὸν Ἐλέβα πνιγέντως πλοηγοῦ, κατὰ τὴν σύγχρονην μᾶς πλοηγίδος, τῆς διοίκεσθαι τέθενται, πρὸς Νοοθηγίζον ἀτμόπλοιον διερχόμενον τὴν διόρυγα. Διὰ τῆς ἀποφάσεως ταῦτης ἀπερίφενη ἡ ἀγωγὴ τῶν κληρονόμων κατὰ τοῦ Γερμανικοῦ Κράτους, τοῦτο δὲ καὶ ἔξινος τοὺς ἐνδιαιφερομένους νομικοὺς κύριοις, τοσούτῳ μᾶλλον, καθόσον τὸ Πρωτοδικεῖον διὰ τῆς ἀπὸ 17 Νοεμβρίου 1934 ἀποφάσεως του είχεν ἀναγνώσιει, ὡς βάσιμον, τὴν ἀπάτην, τῆς διοίκεσθαι μόνον είχε περιορίσει τὸ ποσὸν μέχρι τῆς ἀξίας τῆς δικαιοσύνης κατὰ τὴν σύγχρονην πλοηγίδος. Κατὰ τὴν ἐπακολούθησαν ἔφεον διὰ τὸ καθορισμὸν τοῦ ποσοῦ τῆς ἀπάτησεως, τὸ Ἐφετείον τοῦ Κιέλου ἀπέφεψε τὴν ἀγωγὴν μὲ τὸ αἴτιολογικὸν δι τὴ δικαιοσύνης πλοηγῆς οὐδεμίαν ἀξίαν γενινός είχε μετὰ τὴν σύγχρονην.

Συμφόνους πρὸς τὴν προτάθικον ἀπόφασιν, ὅσον ἀφορᾷ τὴν κατὰ βάσιν ἀποδοξήν τῆς ἀπαιτήσεως, καθῳρίζετο ὅτι ἡ κρατικὴ ὑποχρέωσις διὰ τὴν πιθανήν ἐνοχὴν εἰς τὴν σύγκρουσιν τοῦ κυβερνώντος τὴν πλογῆδα πλοιάρχου, δῷσετο οὐχὶ κατὰ τοὺς γενικοὺς ὄφους τῆς εὐθύνης τοῦ Κράτους διὰ πολέμου ή παρέμψιν τῶν ἐπιφορωπούντων αὐτὸν ἀπαλλήλων, ἀλλὰ συμφόνους πρὸς τὰς εἰδικὰς διατάξεις τοῦ Ναυτικοῦ Δικαιού περὶ βλαβῶν προεργάμενουν ἐν συγχρόνεσσιν ἐν τῇ θαλάσσῃ. Ἀντὶ ὅμως τῆς εὐθύνης τοῦ πλοιοτήτου, ἐνεχομένου εἰς τυχὸν ἐπανορθώσεις τῶν ζημιῶν διὰ τῆς ἀξίας τοῦ σκάφους καὶ τοῦ φορτίου, ἔχουσεν εἰς τὴν προειρεύμενην περίττωσιν κυβερνητικὸν σκάφος, προσωρισμένον διὰ δημοσίου ἐπηρεούσιαν καὶ μὴ ἐποιείμενον εἰς ἀναγκαστικὴν κατάσχεσιν, μὲ τὴν κρατικὴν εὐθύνην περιοικουμένην μέχρι τῆς ἀξίας τοῦ σκάφους.

'Ος προς τὸ ζῆτιμα τῆς βάσεος ὑπόλογοισθν τοῦ ποσοῦ τῆς εὐθύνης, ἀπέφανθ τὸ Ἐφετεῖον, ὅτι δὲν είνε δυνατὸν νὰ ληφθῇ ὃτι διην ή συνήθης ἀξία τῆς πολιτείας, διότι ή δημονοργία ἀξίας ἐξ τῆς πολιτείας είναι δεκτή μόνον εἰς ἀντίκειμα, τὰ δοπία, ἐν τῷ πλαστῷ τοῦ θεωρέουν ἔμποιον, ἐπιτρέποντα νὰ δημιουργηθῇ ἀξία διὰ τῆς προσράς καὶ ζητήσεως. Τοιοῦτόν τι ὡμος ἀποκλείεται προχειμένων περι μᾶς κυβερνητικῆς πλογίδος. Ἐξαρτάται ὅθεν ἐξ τῆς ἀξίας τὴν δοπίαν ἡ τὸ σκάφος διὰ τὸ κράτος, εὐθὺς μετά τὴν σύγχρονιν, δηλαδή ἐξ τοῦ ποσοῦ, τὸ δοπίον θὰ ἐδαπανάτο διὰ τὴν ἀγορὰν σκάφους ἵσης ἀξίας. Γό τοσὸν αὐτό, πατέ τοὺς διαστικοὺς ἐμπειρογνώμονας, ὑπελογισθη ἕι 65.000 μάρκα, ητο 60.000 μάρκα διὰ τὴν ἀγορὰν δομούν πλοίον τοὺς τὸ θεωρέουν καὶ 5.000 μάρκα διὰ τὴν διαρρόημασιν αὐτὸν διὰ τὸν ιδιούν σπολόν. δι' ὃν ποσοῦτε.

Παρὰ ταῦτα, τὸ Ἐφετεῖον δὲν ἔλαβεν ὡς βάσιν ἀξίας τὸ ποσὸν τῶν 65.000 μάρκων, διότι τοῦτο ἀντεποδοσώπευε μόνον τὴν πρὸ τῆς συγχώνεως ἀξίαν ή ἐνδεχομένος καὶ τὴν ἀξίαν, τὴν δημίου δὲν είχε κατα- ποτε τὴν μεταγενέστεραν γραμμοποίησίν του, δὲν ἀντεποδοσώπευεν ὅμως τὴν ἀξίαν τοῦ σκάφους εὐθὺς ἀκέστως μετά τὴν σύγχωνσιν. Πρὸς αὐθορισμὸν τῆς ἀξίας ταῦτης ἔπειτε ν' ἀμφεβοῦντὸν προηγουμένον αἱ απάνται τῆς ναυαγιαρρεσίας. Ἐάν — τονίζεται εἰς τὴν ἐφετειακὴν ἀπόφα- σιν — ἐθνιζετο τὸ πλοίον εἰς θέσιν, ηὗται δὲν δύα καθίσταται ἀπαρατίτον τὸν ἀνέλκυστον τού, τότε τὸ Κράτος, καθὼς καὶ πάλι οὐδιώτης, δύα ἔξηταζον εἰς ποιὸν ποσὸν δύα ἀνήγοντο τὰ ἔξοδα τῆς διασποράς καὶ πάλι ποεύ-

βανον εἰς τὴν ἀνέλκυσιν, ἐφόσον θὰ συνέφερεν ἡ ἀποκατάστασις τοῦ πλοίου εἰς τὴν ἐνεργὸν ὑπηρεσίαν. Τὸ δινθισθὲν πλοῖον θὰ εἴλη διὰ τὸν πλοιούτην τῶν τόσην ἄξιων, ὅση ἀπητεῖ διὰ τὴν ἀγόραν ἔτερον ὄμιον σκάφους. Ἐάν συνεπός τὰ ἔξοδα ἀνέλκυσεως ἥσαν μεγαλύτερα τῆς τουατῆς ἄξιας, τὸ πλοῖον θὰ ἔγκατελείτο. Ἡ πλοηγή, συνεπῶς, εἰς κατάστασιν δινθίσεως, εἴλη διὰ τὸ Κράτος ἄξιαν ἡλαττούμενη κατά τὰ ἔξοδα τῆς ἀνέλκυσεώς της καὶ μολονότι εὐθὺς μετὰ τὴν γενομένην ἀνέλκυσί της, είχεν ἄξιαν — κατὰ τοὺς πραγματογνόμονας — 28.000 μαρκῶν, ἐν τούτοις τὴν ιδίαν ἄξιαν εἴλη καὶ ὅταν εἰσίσκετο εἰς τὸν διθύρον. Λί γε καταβιβθέσια διπάνω τῆς ἀνέλκυσεως τῆς ἀφῆσαν μετέπειτα κάθε ἄξιαν.

Ἐφόσον δὲ ἐκ τῶν ἀνιστέων λόγων δικαιολογεῖται ἡ ἀφίσεις τῶν ἔξιδων τῆς ναυαγιαρεσίας, ἐπὶ τοσοῦτον δὲν δύναται νὰ ἑγερθῇ ἀξίωσις τῶν ἔναγοντων ἐπὶ τῆς αὐξήσεως τῆς ἀξίας, τὴν δούλων προσέλαβε τὸ σκάφος διὰ τῆς ἐπαναστάσεως του εἰς κατάστασην νανοπλοίας.  
Η ἔκτασις τῆς εὐθύνης τοῦ Κράτους περιορίζεται ὅσσεν εἰς τὸ μέσον μετά τὴν σύγχροναν χρονικὸν σημεῖον καὶ συνεπώς οὐδεμίαν δύναται ἐπ' αὐτῆς νὰ ἔχῃ ἐπιφορὴν ἡ μεταγενεστέρα τύχη τοῦ πλοίου.

— Ἡ καλὴ στοιβασία καὶ ἡ ταχυτέρα ἐκφόρτωσις

Τὸ ἀτμόποιον «Φ.» είχε ναιλωθῆ διὰ τὴν μεταφορὰν φορτίου ἄλατος εἰς χώμα ἐκ Λένινγραδ διὰ δύο θέσεις τῆς Στοχχόλμης, ὁ δὲ πλοιαρχὸς αὐτὸν είχεν ὑπογράψει πολλὰς φορτωτικάς διὰ δύο ποιότητας ἄλατος. «Η ἐξφότωσις θὰ ἔγινετο «έσσον ταχύτερον ἥδηντα καὶ παραδόσῃ τὸ ἀτμόποιον, συμφώνως πρὸς τὰς συνηθεῖται τοῦ λιμένος καὶ τατί τὴν διάφορειαν τῶν ἐργασίμων ἡμερῶν». «Ολόζληρον τὸ φορτίον προσομίζετο δι' ἓνα παραλήπτην, ὅστις ὅμως δὲν ἤθελε νὰ τὸ παραλάβῃ συγχρόνως ἐξ ὅλων τῶν κυτῶν, ἀλλὰ κεχωρισμένως τὰς δύο ποιότητας καὶ εἰς δύο διαφόρους θέσεις ἐκφοτώσεως.

Οι πλοιοκτήται ήξισαν τὴν πλήρωμήν σταλιῶν, βάσει τῶν ὑπολογισμῶν του πλοιάρχου, διτὶς στηριζόμενος ἐπὶ τῆς ἀρχῆς, δι τὸ σκάφος νὰ ἐκφρατώνῃ 125 τόννους ἡμεροής εἰς ἔκστον κύτους, ἀπεσθήτησε τὴν δυνατότητα συνολικῆς ἡμεροής αἱ ἐκφρατώσεως 500 τόννων διότι τὸ φορτηγὸν είλε τέσσαρα κύτη. Οἱ παραλήπται ἀντέχουσαν τὴν ἀπάτησην τῶν πλοιοκτήτων μὲ τὸ ἐπιχείρημα διτὶ, ἐφόσον τὸ σκάφος ὑπερχρεοῦτο διὰ τοῦ νωλύσυμφωνον νὰ ἐκφρατῷσθι εἰς δύο θέσεις, ἐπερε προηγομένων οἱ πλοιοκτήται ἐκ λόγων προονίας τῆς ζητησίου ἀπὸ τοὺς φορτωτὰς δῆμος η στοιχεία τοῦ φορτίου διεξαγῆθη κατὰ τοιούτον τρόπον, ὥστε νὰ καταστῇ δυνατή καὶ η διενέργεια τῆς ἐκφρατώσεως συγχρόνως εἰς ὅλων τῶν κυτῶν.

Ἐφόσον ὅθεν ὁ πλοίαρχος δὲν διεσαφήνισεν ἐπαρκῶς τὸ σημεῖον τοῦτο ἐπὶ τῆς φροντιστικῆς καὶ δὲν ἔλαβε τὴν πρόδοντα τῆς κατὰ ποιότητας σταθασίας, ἡσαν ὑποχρεωμένοι οἱ πλοικτῆται νάν υποστούν τὴν ζητιανήν ἐκ τῆς μὴ καταβολῆς σταλιών. Σκυμπληγματικῶς πρὸς ταῦτα προσθέτηκε ὑπὸ τῶν παραληπτῶν, ὅτι τὸ οὐκάρος δὲν ἤγοραπόρησεν εἰς τὴν οἰκόφορτωσιν, ἀλλ᾽ ὅτι, συμφώνως πρὸς τὰς τοπικὰς συνηθείες τοῦ λιμένου, ἔξεφροτωνε 75 τόννους ἡμερογοίων ἐξ ἑκάστου κύτους, ἦτοι 300 τόννους ἀπὸ τὰ τέσσαρα αὐτῶν κύτους. Τὸ διατητικὸν δικαιοτήτιον, πρὸς τοῦ ὄπιουν ἥζθη ἡ ἀνωτέρω διαφορά, ἀπεράνθητη ὑπὲρ τῶν πλοιοκτητῶν, οὐδὲν ὅτι καὶ συνάγεται — κατὰ τὴν «Ἐνωσιν τῶν Νοθρηγῶν πλοιοκτητῶν» — ὅτι ὁ διατητής κατελόγησεν εἰς τὸν φροντιστής τὸ καθήκον νάριοσδέζουν, ὅπως ἡ φρότωσις διεξαχθῇ κατὰ τοιούτον τρόπον, ὥστε νάν τὸ εὑρεῖς εἰς τὸ πλοῖον νάν ἐνασκῆσῃ τὰ ἐκ τοῦ νωνλοσυμφόνου ἀπορέσσωτα δικαιωμάτα του περὶ τῆς ταχυτέας, κατὰ τὸ δυνατόν, ἐξφρο-  
ώσεται.

Η «Ενισις τῶν Νοσηγῶν πλοιοκτήτων» καινοποιήσασα ἐν ἔγκιλῳ πρός τὰ μέλη της τὴν ἀνωτέρῳ διατητικὴν ἀπόφασιν διατυπώνει π' αὐτῆς καὶ τὰ ἀπόλονθα συμπεράσματα: Εἰς τὴν περίτιθουν τὸ φροτήγιον «Φ.», πρόκειται περὶ ἐνὸς μόνον παραλήπτου, τὸ δὲ φροτίον — κατὰ τὴν φροτοτικὴν — προωθεῖτο διὰ Στοχάλμην. Εὖν δημοσιεύεται εἰς τὴν ἔγκιλην — εἴλεν πυρηνεομένον ἔννα σύμφωνο νῦν ἐκφρώσης εἰς πολλοὺς λιμένας, τότε πρέπει ὁ πλοίαρχος νῦν φροντίζῃ διὰ Ἰην κατάλληλον στοβασίαν τοῦ φροτίου, ώστε εἰς κάθε λιμένα προσφευγεῖν νὰ καθίσταται δυνατή ἡ σύγχρονος ἐκφόρτωσις ἐξ ὅλων τῶν ετῶν.

"Οταν ό φροτωτής έχει την ἐπιλογὴν νὰ δοῖσῃ, κατά τὴν ὑπογραὴν τῆς φροτωτικῆς, τοὺς λιμένας ἐξφορτώσεως, τότε πρέπει καὶ πάνταν ὁ πλοίαρχος νὰ ἔξασθαι λιθῇ μέρους τῶν φροτῶν, ὅπως ἡ στοιασία διεσχάχθῃ απαλλήλῳς διὰ τὴν σύγχρονον εἰς ἔναστον λιμένα ἐξόφοτον ἐξ ὅλων τῶν κυτῶν. Λέοντας πάσαν περίπτωσιν νὰ φροντίζῃ κατά κανόνα ὁ πλοίαρχος, ὥστε ν' ἀποσαρηνίζεται τελείως τὸ σημεῖον τοῦτο, ἐν σχέσει ποδὸς τὴν ḗγῆταν τῆς ἐξφορτώσεως.

## Άτυχήματα είς Έλληνικά πλοῖα

**«ΓΡΑΝΙΚΟΣ»:** Κατά πληροφορίας ἐκ Ροζάριο, τὸ 'Αργεντινὸν  
βενζινόπλοιον «Φέντεραλ» κατευθυνόμενον εἰς Σάντα Φε ἐν καιρῷ ντ-  
ιτός, προσέρχουσεν ἐπὶ τοῦ ἡγιανοβολημένου, ἀνοικτὰ τοῦ ἔξει προδιαμέ-  
τος, φροτηγοῦ «Γανινός», εἰς τὸ ὅποιον καὶ προψέχενσεν ἐλαφρίς τι-  
νας ζημίας. Αρκετάς, ἐξ ἄλλων, βλάβες ἀνέστη τὸ 'Αργεντινὸν βεν-  
ζινόπλοιον.  
**ΜΑΤ ΒΟΛΙ** Η παραπομπή της Νομοθεσίας στην Εθνική Βιβλιοθήκη  
(Ιουν. 11)

**«ΜΑΞ ΒΟΛΦ»:** Προερχόμενον ἐκ Καναδᾶ κατέπλευσεν εἰς τὴν Ἀμερικήν μὲ φρούτων γεννημάτων. Κατὰ τὴν κατάθεσιν τοῦ πλοιάρου τοῦ πόδες τάς Βελγικάς λιμενικάς ἀρχών τοῦ σαράφος συνήντησεν εἰς τὸν Ἀτλαντικὸν ὄχεανον αφροδοτητὴν θαλάσσασσαράζην διάδρομος δὲ ἐξαττίματα τοῦ καταστρόματός τοῦ ἑπέστησαν ομιαντικάς βλάβες.

«ΣΠΥΡΟΣ» (Αντύλα): 'Ως ἀνεγχάφαμεν καὶ εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχός μας, ὑπέστη τὸ σκάνωσ τοῦτο ζυμίας τῶν ἴνστων τοῦ

τῆς θαλασσοπαραχής καὶ ἡναγκάσθη νὰ ποδίσῃ εἰς τὸν λιμένα τοῦ Φερόβολοῦ μὲ διαφρούν τὸν κυνόν του. Ἀναγέλλεται ἡδη, ὅτι ὁ ἀριθμός ἀντιπρόσωπος τοῦ Λόνδη προεβή εἰς τὴν σχετικὴν ἐπιθεώρησιν καὶ ὑπέδειξε τὰς ἀπαρατήτους προσωρινάς ἐπισκευάς, μετά τὴν ἐκτέλεσιν τῶν δοπιών ὃντας χορηγηθῆ εἰς τὸ σκάφος πιστοποιητικὸν ναυσιπλοίας, ἵνα συνεχίσῃ τὸ ταξίδιον διὰ τὸν προσφρόνιον του.

**ΑΓΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗΣ:** Κατέβλεψεν εἰς τὸν λιμένα τοῦ Ροζάριο μὲ φορτίον γανανθράκων, ὅπερ ἐξηριζώθη, ὅτι είχεν ὑπερθερμανθῆ. Ὁ ἐπιθεωρητὴς τοῦ Λόνδη ὑπέδειξε τὴν ταχείαν ἐκφόρτωσιν ἀπὸ ὁρισμένη κύρη, εἰς τὰ δοπιά ὑπήρχεν ἄμεσος κίνδυνος ἀναφλέξεως καὶ συνέστησεν ὅπως κληθῇ καὶ παραμένῃ εἰς διαρκῆ φυλακὴν παρὰ τὸ πλοῖον τὰς ἀντίλια ἐκ τῆς προσθετικῆς ἑτησίας τῆς πόλεως. Ἐπιπλούθησε πράγματα ταχεία ἐκφόρτωσις, κατὰ τὰς ὑπέδειξες τοῦ ἐπιθεωρητοῦ τοῦ Λόνδη, ἐξηριζώθη δὲ ὅτι ὀνδεμία ζημία ἐγένετο εἰς τὸ φορτίον ἢ εἰς τὸ σκάφος. Τὸ ἐκφροτωθὲν ποδὸν ἀνήρχετο εἰς 527 τόννους. Μετὰ τὸν πλήρη ἀριστὸν ὅλων τῶν κυνῶν καὶ τὴν ἐπαναφόρτωσιν τῆς ἀντέρῳ ποσότητος, τὸ σκάφος κατηνθύνθη εἰς Σάντα Φέ.

**ΕΥΤΥΧΙΑ ΒΕΡΓΩΤΗΣ:** Κατευθυνόμενον ἐκ Γάνδης εἰς Ἀιγαίον προσέκρουσεν ἐπὶ σημαντῆρος εἰς τὴν διώρυγα τῆς Γάνδης καὶ ὑ-

πέστη βλάβας τινᾶς εἰς τὴν Ελίκα.

(Ιουν. 6)  
«ΑΓΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ» (πετρελαιοκίνητον): Συνεπείδη τῆς κακοκαιρίας ἐξώπειλε καὶ ἴβρισθη παρὰ τὸν δεξιὸν φανὸν τοῦ κυνατοθραύστον τῆς Λευκάδος. Τὸ σκάφος τούτο είλεν ἀποπλεύσει ἐπ Πειραιῶς διὰ Λευκάδα μὲ φορτίον εἰδῶν τοῦ γενικοῦ ἐμπορίου, ἀξίας 500.000 δραχ. Πλοιόν καὶ φορτίον θεωροῦνται ὅλως ἀπολεσθέντα. Τὸ «Αγγείος Δημήτριος» ἀνήκεν εἰς τὸν κ. Κτενάν, ἥτο 65 τόννων γκρός καὶ ἀνασφάλιστον. Τὸ ναυάγιον του εἰδίσκεται εἰς βάθος 25 ποδῶν.

(Ιουνίου 9-10)

«ΒΙΡΓΙΝΙΑ Σ.»: Οποις είλομεν ἀναγράφει καὶ εἰς τὸ προηγούμενον τεύχος μας προσέχοντεν εἰς τὸν λιμένα τῆς Σύρου ἐπὶ τὸν ἡγιαζοδηλημένον φορτηγὸν «Νίτσα», κατὰ τὴν διάρκειαν σφραδροῦ ἀνέμου καὶ τριπλιάς. Τὸ «Βιργίνια Σ.» ἐπιθεωρηθὲν ἐνρέθη ἔχον διαφόρους μικροδημίας.

(Ιουνίου 9)  
«ΑΝΝΑ ΒΟΥΛΓΑΡΗ»: Εἰς τὰς λιμενικὰς ἀρχὰς τοῦ Μάντζεστερ ἀνεφέρθη παρὰ τὸ πλοιάρχον του, ὅτι τὸ φορτηγὸν μας τοῦτο είλεν ἐξώπειλε κατὰ τὸν πλοῖον του, 24 μῆλα δυτικῶς τῶν νήσων Bissagos, ἀλλ᾽ ἀνειλκύσθη εὐθὺς κατόπιν ἀνευ βοηθίας, ἐποτάντων μόνον ἐλαφράς τινας ζημιάς εἰς τὸ μηχανοστάσιον, τὴν Ελίκα καὶ τὰ ὑφαλά.

(Ιουνίου 10)

## ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΪΑ "Γ. ΠΟΤΑΜΙΑΝΟΣ,, A.E.

ΓΕΝΙΚΟΣ ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΑΠΟ 1<sup>η</sup> ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ ΜΕΧΡΙ 31<sup>η</sup> ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 1935 (ΕΤΟΣ 6<sup>ον</sup>)

### ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΝ

'Αξία ἀτμοπλοίων μας, «Τάσος», «Πέτρος», «Κίμον», «Φωκίων» «Ἐλεύθερα», «Ηπειρος» ....	Δρχ. 17.511.540.70
Συντηρητική μας ἐπὶ ἀπ. «Ἐλλη», «Φωκίς»	» 623.887.—
'Αξία 3 φορτηγίδων μας .....	» 119.402.05
"Έξοδα συστάσεως 'Εταιρίας μας .....	» 1.—
"Έξοδα ἐγκαταστάσεως .....	» 1.—
Μετρητὰ ἐν τῷ Ταμείῳ καὶ παρὰ Τραπέζως .....	» 2.433.741.—
'Ελληνικὸν Δημόσιον διενέλθημενον ναῦλον καὶ ἐξ ἐπιτάξεως ἀτμοπλοίον μας .....	» 867.239.90
Ναῦλοι εἰσπρακτέοι .....	» 127.513.35
Γιανθράκες, ὑπόλοιπα ἐν τοῖς ἀτμοπλοίοις .....	» 86.735.75
Τρέζοντες λ.)σμοί .....	» 888.741.85

Δρχ. 22.658.803.60

Κεφάλαιον Ἐταιρίας μας ὀλοσχεδῶς καταβεβλημένον .....	Δρχ. 14.000.000.—
'Αποθεματικὸν κεφάλαιον, παλαὸν .....	» 397.467.45
Φόροι Δημόσιον καὶ Τέλη ὀφειλόμενοι εἰς τὸ Δημόσιον καὶ Τ.Ε.Ε.Σ. ....	» 927.597.65
Προσαταβολὴ ἐκφροτωτικῶν Πραξοπορίων μας Πειραιῶς μὴ ἀποδοθεῖσαι	» 18.065.—
Αλομαδικὰ καὶ Προνοίας πληρωμάτων καὶ χρατήσεις πόρου καθαρᾶς προσδόσου .....	» 456.990.45
Αθαρία ἀτμοπλοίων μας μὴ διακανονισθεῖσαι .....	» 127.153.95
Κοινὸν Ταμείον 'Αποτολῆσῶν 'Επιχειρήσεων (λ.)σμός Συνεργαζόμενων 4 ἀμοιβολοῦσθων) .....	» 1.436.270.65
Προσωρινοὶ λ.)σμοί .....	» 661.116.25
Τρέζοντες λ.)σμοί .....	857.947.35
Τρέζοντες λ.)σμοί ὀφειλῶν μας λήξεως περὶ 1939 .....	3.091.233.90 3.949.241.25
Κέρδη καὶ Ζημία: πιστωτικὸν ὑπόλοιπον εἰς νέον .....	» 684.900.95

### ΠΑΘΗΤΙΚΟΝ

Δρχ. 22.658.803.60
=====
Δρχ. 22.658.803.60
=====
Δρχ. 22.658.803.60

### ΑΝΑΛΥΣΙΣ ΜΕΡΙΔΟΣ "ΚΕΡΔΗ & ΖΗΜΙΑI,,

#### ΧΡΕΩΣΙΣ

'Επισκεναὶ καὶ συντήρησις ἀτμοπλοίων, καθαρισμὸς ὑφάλων καὶ λεβήτων αὐτῶν, ὑλικὰ καὶ ἐφόδια ἀτμοπλοίον, Γενικὰ ἔξοδα καὶ ἔξοδα ἐκμεταλλεύσεως, Πλυντικὰ, ἔξοδα ἀτμοπλοίον καὶ Πραξοπεδίων, 'Υδρεύσεις, 'Αποζημιώσεις καὶ Νοσήλεια πληρωμάτων, Δημοσιεύσεις, 'Ασφαλιστρὰ ἀτμοπλοίον, Τηλεγραφικὰ καὶ Τηλεφωνικά, 'Αξία ἐντόπιον, Φόρος ἐπιτηδεύματος, 'Ενοίκια, κλπ. ....	Δρχ. 5.830.331.65
'Αποδοχαὶ Διευθύνσεως καὶ Προσωπικοῦ .....	» 652.244.90
Λογαριασμὸς Συνεργαζόμενον 'Ατμοπλοΐον: Συμψημισμὸς δαπανῶν, Γιανθράκες, Μισθωτοφόροςσια πληρωμάτων καὶ εἰσφορὰ ἐπέρι Ταμείου Συντάξεως αὐτῶν, ἐργατικὰ ἀτμοπλοίοι, Φόροι καὶ λοιπὰ δικαιώματα, Ναῦλοι καὶ ἔξοδα μεταφροτώσεων, Προστάτια Πραξοπεδίων, Προμήθεια, ἔχοντα καὶ κινήσεως, εἰσπράξεις φορτώσεως καὶ ἐκφροτώσεως ἐμπορευμάτων καὶ λογαριασμοὶ Πραξοπεδίων ....	» 48.774.904.95
Πιστωτικὸν ὑπόλοιπον ἀπιέμενον εἰς νέον.....	» 684.900.95
Δρχ. 55.942.382.45	=====

'Υπόλοιπον χρήσεως 1934 .....	Δρχ. 449.530.60
Εἰσπράξεις ἀπὸ ναῦλος ἐπιβατῶν, ἐμπορευμάτων καὶ ναῦλους Δημόσιον διὰ λ.)σμού συνεργαζόμενον ἀτμοπλοΐον ἀπὸ 1/1/35 μέχρι 31/12/35, καταβολαὶ Κ.Τ.Α.Ε. πρὸς κάλυψιν δαπανῶν, ἔξδων συντηρήσεως ἀτμοπλοίον καὶ κινήσεως, εἰσπράξεις φορτώσεως καὶ ἐκφροτώσεως ἐμπορευμάτων καὶ λογαριασμοὶ Πραξοπεδίων ....	» 55.492.851.85
Δρχ. 55.942.382.45	=====

'Ενε Πειραιεῖ τῇ 27ῃ Μαΐου 1936  
'Εντολὴ τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου  
'Ο Γενικὸς Διευθυντὴς  
ΑΝΑΣΤ. ΠΟΤΑΜΙΑΝΟΣ

'Ο Διευθυντὴς τοῦ Λογιστηρίου  
ΑΝΤ. ΓΙΟΒΑΝΙΔΗΣ

**ΣΙΓΑΡΕΤΤΑ  
ΠΑΠΑΣΤΡΑΤΟΣ**



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

## TPANZITO

ΕΠΙΣΗΣ ΚΑΙ ΕΙΣ ΤΟΥΣ ΚΑΤΩΘΙ ΞΕΝΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ

### ΒΟΡΕΙΟΙ ΘΑΛΑΣΣΑΙ

- LONDON: G. LOYTSIS, 59-60 Gracechurch Street E.C. III.  
 CARDIFF: CALLINICOS A. & CO. 47 George Street.  
           HELLENIC STORES LTD. (THE) Canal Wharf East.  
           MEANDROS SHIP STORES LTD. 72 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 Terwijnakker.  
 HAMBURG: GEBRUDER HEINEMANN, Dovenfleth 12.

### ΜΕΣΟΓΕΙΟΣ

- MARSEILLE: CORSIGLIA & CO (Michel Sarich) Rue Beauveau No. 9.  
           R. F. SIMON, 24 Rue de la Joliette.  
 GENOVA: U. CORSIGLIA & CO. Via Ponte Reale 1  
 VENICE: G. VOYATZOGLOU, Calle Vallareso 1318  
 TRIESTE: G. VOYATZOGLOU, Calle Valareso 1318,  
           Venice.  
 ZARA: GIOVANNI PERNAR, Via Luigi Ziliotto 13  
 MALTA: MAISON «SANS SOUCI», Marsascirocco.  
 CORSICA: MARCEL OUGIER, 28 Rue de la Darse  
           Marseille.  
 ALGER: COMTE TINCHANT & CO. 4, Rue Maréchal Bosquet.  
 ORAN: ENRICO MANDINE, 18 Rue Philippe.  
 GIBRALTAR: JEAN NOULELIS, 89 Rue Coli, Casablanca  
 ALEXANDRIA: CIGARETTES «NESTOR GIANAGLIS»  
           S.A.E. Rue Noubar Pacha 9.

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

### ΙΝΔΙΚΟΣ ΩΚΕΑΝΟΣ (ΚΟΛΠΟΣ ADEN)

- ADEN CAMP: MOHAMED OMER BAZARA  
 DJIBOUTI: BAROZZI B.  
           VOZIKIS & CO. P.O.Box No. 68.

### Ν. ΑΦΡΙΚΗ

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

TANGA:  
           SABANG (Sumatra): JEAN ALBERTI  
           BOMBAY (India): RODOCANACHI & CO. 17, 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,  
           (AUSTRALIA) Flinders Lane.

### ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΣ ΩΚΕΑΝΟΣ

#### ΑΜΕΡΙΚΗ

- MONTEVIDEO: STAMATIOS ELEUTHERIOU, Calle  
           (PARAGUAY) Piedras, 336.  
 PANAMA: PAN-AMERICAN ORANGE-CRUSH CO  
           INC. Apartado 62.

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

#### ΑΦΡΙΚΗ

CASABLANCA: JEAN NOULELIS, 89 Rue Coli.

Τὸ δεκαπενθήμερον τῆς ναυλαγορᾶς

‘Η κατά Μάιον ἀπογοητευτική κατάστασις τῆς ναυλαγορᾶς, πιστοποιηθείσα καὶ ἀπὸ μίαν ἐπὶ περαιτέρῳ πτῶσιν τοῦ μέσου ὅρου τοῦ τιμαρθίμου τῶν ναυλῶν εἰς τὰ 69,37, μὲν μείον τοῦ 0,77 οὗ ἔνατη τοῦ προηγούμενον μηνός, ἔχησολούθησε καὶ κατὰ τὸ α' 15θήμερον τοῦ Ἰονίου, δι' ὅλης σχεδὸν τῆς ζέντρα φρτώσεως, ἄπινα ἐκνήθησαν εἰς ἐκτάκτως περιωρισμένα ἐπίπεδα. Οἱ φόβοι καὶ νέον συναλλαγματικὸν διαταραχὴν ἐξ τῆς ἀδειαστοτος, ἣντις ἐπεκφάστησε διὰ τὸ Γαλλικὸν φράγμαν καὶ τὰ ἄλλα εἰς χρονὸν νομίσματα, ἐπῆρεν ὁ σοβαρώτερος παραγωγῶν τῆς ἑλλαστικῆς εἰς τὰς ἐμπορικὰς συναλλαγὰς ἐμποτούσην. Εἰς ὅλας τὰς ἀγορὰς παρετείσθη πληνθωρισμὸς εἰς τὴν προσθότων χωρογειτοτητος, ἐνῷ τοιναντίον η ἔντησης ἦτο ὅλως ἀσήμαντος, εἰς τρόπον ὀψευχούς ἐφοπλισταῖ πάντας τὴν σκαφὴν τον ἐν κινήσει.

χρησιμοποιήσαν προς οικείων των ανθρώπων τους εν την περιόδου  
της ιδιότητος την μεταφοράν ἀφασίστου, δριστικῶς βελτιωθοῦν — ἥηδη μία  
καλυτέρευσις ἐσμιειώθη — καὶ ἀρ' ἔτερον ἡ ζητήσις ἀπὸ τὰς ἀγορὰς  
κατανάλωσεως, δὲν ἥθελεν ἐκταῆν ἐντὸς τῶν προσεγγῶν ἑδρῶν.  
Ἐνώπιον σημείον εἶνε, διτὶ αἱ τιμαὶ τοῦ ἀφασίστου ἑβελτιώθησαν καὶ  
κάποια ζητήσις δι' Ἰούνιον ἤχοις σημειούμενη. Ἐλάχιστα ναυλώσεις  
ἐκλείσθησαν — τὸ πλεῖστον διά προσφισμοὺς ἐπέτος σχεδίου — οἱ δὲ  
ναυλωταὶ περιορίζονται ἀπλῶς εἰς βέρη φορτώσεις. Ἐν τῷ μεταξὺ ὑ-  
πολογίζεται μητριον, τοὐλάχιστον, διάστημα, διως συγκεντρωθοῦν  
κακά ποστέτες ἀφασίστου εἰς τὰ λιμενικά κέντρα τοῦ Πλείτ, δινά-  
κηνον γὰρ δυνατόν είναι ζητούσητα ναυλώσειν.

μεναν να δικαιολογήσουν μάτιας ψηφιστρα την παραπάνω.

Η έξει άργοντας χρονιτότερη περιόδια βάνει 57 σχάψη μέ φόρτωσιν μέχρι τέλους Ιουνίου, περί τα 40 δ' έξι αντόν — μερικών μάλιστα από πολλῶν μηνῶν — ενύσσοντας έτοιμα καὶ ἀργοῦντα. Πλοια τινὰ ἔκειθησαν εἰς τὴν τιμὴν τῶν 14) — από ἄνω λιμένας τοῦ Πλέιτ διὰ Λός "Αντελες, η δὲ τιμὴ τῶν 14) — ἔως 15) — ἀναφέρεται καὶ διὰ φαρτιά πρὸς τὰς "Ηνομένας Πολιτείας (λιμένας Ἀτλαντικοῦ). Επίσης ἐνυπόρθησαν καὶ μερικά διαταγά δι' ἀγριοζηνίειαν ἀπό Σάντα Φὲ διὰ λιμένας Γαλλίας καὶ "Ηνομένων Πολιτειῶν, ζητοῦνται διως μηρόπια καὶ εἰς γαμβόν τε ναῦλον.

Πιστού καὶ ἐπετρέμένη ἐνδιαισέροντος ἵστησε καὶ ἡ ἐκ Βρ. Ἀμερικῆς ἔργασία, χωρὶς οὐδὲ ἀπὸ τὸ Μόντρεαλ νὰ ἐπιδεῖξῃ τὴν ἀναπονούμενην ἔκτασιν εἰς ναυλώσεις, περιφράσθεν εἰς ἐλαχισταῖς μόνον πρᾶξεις. Τὰ ποιαστίδημα μὲ σπουδαϊκὴν ζήτησιν εἰς τὰ 12' 6 (ἔως 14') (ἀναλόγως μεγέθους καὶ θέσεως) δι' Ἀγγλίαν ἐξ λιμένων Ἀτλαντικῶν καὶ 1319 δι' Ιαπωνίαν. Ἀπὸ Κόλπου Μεζικοῦ 14) — ἐπίσης δι' Ιαπωνίαν, μὲ τέσσαρας λιμένας φροττώσεως καὶ ἐφροττώσεως. "Ἡ νότιη ζητητέφα ἀγορὰ ἡτο ἡ τῆς Κούβας, ἐτὶ τῆς ὁποιας ἐκλεισθή ἀφιθάκει τὰ πλοίαν εἰς τὰ 13' 6 (ἔως 14') — δι' Ἀγγλίαν — Κόντινθ ἀναλόγου μεγέθους καὶ λιμένων ἐφροττώσεως. Ἀλλὰ καὶ διὰ Μασσαλίαν ἐπιλογόθησαν πρὸ ἡμερῶν 13<sup>16</sup> καὶ μᾶλιστα εἰς σκάφος κατενθυνθὲν εἰς Κούβαν κενόν. Ὁ Βρό. Εἰρηνικὸς μὲ περισσότερον ἐνδιαισέρον διὰ φροττώσεις, κυρίως, πρὸς τὴν Ἀπο Ανατολήν καὶ τὴν Ανδροπολίαν, ἡ ἐπένδυσις διῆμα προσφέρειν χωρητικότητος ἐξαιρήσει τοὺς ναυλῶν καὶ ἐπὸν τομέως τούτου εἰς γελαφάρα ἐπίπεδα. Διὰ φροττία σιηρῶν δι' Ἀγγλίαν ἀνεψέστο ἡ τιμὴ τῶν σελ. 18<sup>16</sup>.

Η αὐτή κατάστασις ἀπροξίας συνεχίζεται καὶ εἰς τὴν "Αἱρού' Ανατολήν. Τόσον ἐξ Αιντσράιλας καὶ παραλίας Ἰνδιών, δύον καὶ ἐξ τῶν λιοτῶν ἔξαγουν ψυχῆν κέντρων τῆς "Αἱρού' Ανατολῆς ἀπειρελαχίστη ἡτοῦ ἡ

ἀπασχοληθείσα χωρητικότης, μικρὸν δὲ μόνον ἐνδιαιφέρον παρεπομόθι διὰ φορτώσεις δρῦς Σαΐγζον καὶ ἀνθραξίτον Ἰνδοκίνας, ἀλλ' εἰς τιμᾶς ναῦλον ἔξαιρετικῶς χαλαράς. Τὸ εὐνοσύμενον εἰς τὰ ὕδατα τῆς Ἀπο 'Ανατολῆς τοννές μετὰ δυνατερίας θά δυνηθῇ νά ἔξενη ἐργασίαν ἐπιστροφῆς. Μερικὰ μάλιστα σκάψη ημιγλυπθημάνην νά δεχθούν καὶ τοπικὰς μεταφοράς (ἰδιως γαλανθάρακον ἀπό Καλκούτας εἰς Βούβα-ην μὲ ναῦλον 4.5 ἔως 5.6 ρουπίας), ἀπασχολούμενα οὕτοι προσωρινῶς ἦτοι ὅτους βεττιωθῆ ἡ κατάστασις. Δι' δορέαν ἀπό Ραγγούν ἐπληρωνόντος 24) — διὰ Γδένιαν καὶ ἀπό Σαΐγζον 22) —, χωρὶς δῆμος καὶ νά ἐπειγονται οἱ ναῦλοται. Δι' ἀνθραξίτον ἐξ Πόρτ Ρεντόν 12) διὰ Σάντα Ροζαλία, 18) — δι' "Αγιον Λανγέντιον καὶ 20) 16 ἀπό Πόρτ Κάμφα—Χογκαγή διὰ Μασσαλίαν, Ρονέν. Ἐσπειροθή ἐπίσης καὶ τις κίνησις διὰ τάπη—τσάφτερος, ήτις καὶ ἔξακολονθεῖ, κλεισθέντων καὶ μερικῶν Ἐθληνίζον φρεγτήγων.

Από τούς Μεσογειακούς λιμένας ἐπεκράτησε μία σταθεροτέρα κίνησης διὰ φορτία μεταλλευμάτων, λόγῳ δὲ καὶ τῶν ἀπεργιακῶν κρουμάτων εἰς τὰ Ἰσλανικὰ πλοῖα ἔχειται θησαν καὶ Ἑλληνικά σκάφα. Αἱ ἀπεργίαι δύο εἰς Γαλλίαν καὶ Βέλγιον ἐπηρέασαν σοβαρῶς τὴν ἐργασίαν ταῦτην.

"Οσον ἀφορᾷ τὰς ἐκ Νοτίου Ρωσίας ἔξαγωγάς ὑπῆρχαν αὐταὶ ζητούμεναι, μὲν τὴν κατωτέρῳ κίνησιν κατ' εἰδή φορτίων:

**ΓΕΝΝΗΜΑΤΑ:** Ός προεβλέπετο, τὰ Σονιέτ ἐκενόλοφορίσαν διατυγίς διὰ μεταφοράν γεννημάτων μὲ φόρτωσιν Ἰούνιον καὶ α' 10ήμερον Ἰουλίου δι' Ἀγγίλων καὶ ἐν ἀνάγκῃ δι' Ἀλέβρθουν ἢ Ρόττερνται, μέχρι τῆς στιγμῆς ὅμοιος δὲν ἔγνωσθη, ἕων ἐκείσθοραν ἀτιμόλουα. Ἐγνώσθη μόνον διὰ ἀπόστασίν, ἥτινα εἰλον προηγουμένως κλεισθῇ κατ' εὐθείαν Δανίαν ἡ Νορβηργίαν, μὲ φόρτωσιν Ἰούνιον, τοῖς Ἑζητήθη ἦδη ἡ ὁμιλὸν Ἀμβέρσους ἢ Ρόττερνται. Οἱ πλωοκτήται διὰ τὴν ὁμιλὸν ταῦτην ἡγιονισαν ναῦλον 11). Κροτούν ἐπίπεδες, διὰ τὴν ἡγιονισαν διὰ μεταφοράν γεννημάτων δὰ συνεχούσῃ ἐντατικῶς κατὰ τοὺς προσεχεῖς μῆνας, οἱ δὲ γεννημάται ἐνθαδούντων τὴν βελτίωσιν τῶν ναῦλων καὶ ὄρων.

**ΓΑΙΑΝΘΩΡΑΚΕΣ:** Ή διὰ Βορδό — Λά Ροχέλλ διαταγή ἐξαλύ-  
φθη ἀπὸ τὸ ἄρ. π «ΠΑΤΡΑ», τὸ ὅποιον ἀρχικῶς εἶχε ναυλωθῆναι τὸν Ιτα-  
λίαν, λέγεται δὲ ὅτι τῷ ἐπληρώματι ναῦλος 10)3, μὲ 800 τ. φόρων καὶ  
1000 τ. ἔκσφραστων. Δεῖν ἐγγνωθῆ ἐξ ἀλλού, ἐὰν ή διαταγὴ 6600 τ. διὰ  
Ρούεν, μὲ φόρων 15—25 Τούνιον, ἐξαλύψθη ἡ δηλ., ἕπαρχοι διώκοι  
καὶ ἑτέρα δομαὶ διὰ Ιταλίαν, 5—15 Τούνιον, καθὼς καὶ ἀλληλ 6650 τ.  
(μάζιμου) διὰ Αμβέρσαν — Ρόττερνταμ — Αμστερνταμ, μὲ φόρω-  
ν 15—25 Τούνιον. Λι' Ιταλίαν κυκλοφορῶν ἀρχεται διαταγὴ διὰ Ι-  
ούνιον καὶ Τούνιον, ἐναντιώθησαν δὲ ἀρ. 6000 τ. εἰς τὰ 7)9 μὲ 800  
τ. φόρων, ἔτερον 8000 τ. ἐξ Μαρζιλεος εἰς τὰ 7)1½, συμπληρώ-  
ντον τὸ φορτίον τοῦ εἰς Θεοδόσιαν μὲ τὸν ἴδιον ναῦλον, ἀλλὰ μὲ φόρω-  
ν 1000 τ. ἥμεροισις. Μία διαταγὴ διὰ 5000—5500 τ. κυκλοφορεῖ διὰ  
Chekka, φράστωσις 5—15 Τούνιον, λέγεται δὲ ναῦλος 8)3, μὲ 800 τ.  
καὶ τὸ φορτίον μὲ 15 τ. ἔκσφραστων ἐξαντοτιζούν.

**ΜΕΤΑΛΛΑΕΥΜΑΤΑ:** Πλήρη τῶν δὲ Ἀμερικανίδων διαταγῶν, ἐξει-  
σθησαν σάφῃ τινά καὶ διὰ Κόντινεντ ἢ Δάντσιγκ. Οὗτος, ἀ) περί 8500 τ.  
ἐπιλογόθη διὰ Κόντινεντ 9)3, ἐάν Δάντσιγκ 10)3 Ίουνον μὲ 1500  
τ. φόρτωσιν 17)½ καὶ 700 τ. ἐξφόρτωσιν 1)—, συμπεριλαμβα-  
νούν καὶ τῶν γερανῶν. Μία διαταγὴ 5000 τ., 10 α)ο, μὲ φόρτωσιν 1—10  
Ίουνίου ἐξ Πότι διὰ Καρόντε ἐξεισθῇ εἰς τὰ 10)6 μὲ 700 τ. φόρτω-  
σιν 1)6.

**ΞΥΛΕΙΑ:** Ζητείται ἀτμόπλοιον 2—2500 χ. μ. ἐκ Μανῆς Θαλάσσης διὰ Γιάδαρ — Χάιδαν, μὲ φόρτουσιν Ἰούνιον, ἐναυλῷ μέχθεται αὐτὸν πάντα τὰ 6000 χ. μ. εἰς τὰ 6000  $\frac{1}{2}$ , ἐξ Νοθοφορσίσκου δι' Ἑλλάδα. Εἴτε Ἀργοφύλακας, ἐνώπιον διὰ 15—25 Ἰούνιον ἄπειται 600 στάγαρτος περίπου.

**ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΕΜΠΟΡΙΟΥ & ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ  
ΞΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ Α.Ε.**

ΜΕΓΑΡΟΝ ΗΛΕΚΤΡΙΚΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

## ΤΗΛ. ΔΙΕΥΘ. ΚΟΑΛΧΟ-ΠΤΕΙΡΑΙΑ

ΤΗΛΕΦ. 41.087

Εισαγωγὴ γαιανθοάκων ὅλων τῶν προελεύσεων.

Ἄγνοακεύσεις ἀτμοπλοίων ἐν Πειραιεῖ καὶ εἰς τοὺς κυριωτέ-

ρους λιμένας τοῦ Κόσμου.

Ναυτοδάνεια ύπό ὅρους λίαν συμφέροντας.

**Αντιπρόσωποι:**

ΕΝ ΛΟΝΔΙΝΩ: LINDSAY BLEE & Co. LTD.  
99, Fenchurch Street London, E.C. 3

EN POTTERDAM: COAL TRADING ASSOCIATION  
W. Steenkade 3, ROTTERDAM

Westerkade 2, ROTTERDAM

boards και 912 στάνταρτς D.B.B. δι' 'Αλεξάνδρειαν και Γιάφραν ή Χάϊφαν 52)—, δύο λιμένας έκφορτώσεως. Ζήτησις ύψησταται και επί Λέννγκραδ δι' 'Αγγλίαν πρός μεταφοράν πίτρορς.

**ΔΟΥΝΑΒΙΣ:** Προβλέπεται ζήτησις επί τοῦ τομέως τούτου, με πρόβλεψιν ανατιμήσεως τῶν ναυών, έπόσον θὰ ξεδηλώστε δραστηρία ζήτησις σωμάτων και επί Μαύρης Θαλάσσης. Έγγραφη δι' έκλεισθη τὸ ἄρι «Αθανάσιος» διὰ Κόντινεντ.

**ΑΓΓΛΙΚΟΙ ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΕΣ:** Μὲ περιωρισμένας και σποραδικάς διαταγάς διὰ τε τὴν Μεσόγειον και τὴν Νότ. Αμερικὴν μὲ ναύλους αμεταβλήτους εἰς τὰ γνωστὰ χαμηλά ἐπίπεδα τοῦ προηγούμενου 150μηρούν.

## Τὰ ναυλωδέντα φορτηγά μας

Αἱ κυριώτεραι ναυλώσεις Ἐλληνικῶν ἀπειλεῖται αἱ πάτωθι :

### —Ἐπί Ρίβερ Πλέϊτ (Διὰ φορτία γεννημάτων)

«ΜΙΧΑΛΙΟΣ» ἐπί Ροζάριο 5800 τ. δι' "Αμερικανταμ 16)—, εὖν ἐπί Ροζάριο και Νεζοτσάες 16)6, καντσέλλο 20 Ιουνίου.

«ΔΕΣΠΟΙΝΑ» ἐπί Σάντο Φέ 6600 τ. (2700 τ. ἀγροτικής) διὰ Σούδαν 28)— καὶ 500 τ. ἀγροτικής επί Μπονένος "Αὔρες διὰ Βαγκελόνη 27)6, berth—terms, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΘΕΜΩΝΗ» ἐπί Πλέϊτ 6500 τ. δι' 'Αγγλίαν 18)—, μὲ πλήρη ὄψιν εἰς τημάς σχεδίου, φόρτωσις Ιουνίου..

«ΙΩ. ΚΑΡΡΑΣ» ἐπί Πλέϊτ 6200 τ. δι' 'Αγγλίαν 18)—, μὲ πλήρη ὄψιν εἰς τημάς σχεδίου, φόρτωσις Ιουνίου.

### —Ἐξ Ἀγγλίας ἢ Κόντινεντ (Διὰ γιανάνθρακας)

«ΑΓΓΕΛΙΚΗ» ἐπί Ρόττερνταμ 5000 τ. διὰ Κατάνην 6)3, Ιουνίου.

«ΕΛΕΝΗ» ἐπί Δάντσιγκ, Γδύνιας ἢ Στέττιν 8400 τ. διὰ Βενετίαν, Τεργέστην ἢ 'Αγκόνα 8)6, φόρτωσις Ιουνίου.

«ΜΑΡΙΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ» ἐπί Δάντσιγκ, Γδύνιας ἢ Στέττιν 7700 τ. διὰ Βενετίαν, Τεργέστην ἢ 'Αγκόνα 8)6, φόρτωσις Ιουνίου.

«ΟΡΟΣ ΚΙΘΑΙΡΩΝ» ἐπί Ρόττερνταμ 5500 τ. διὰ Περιναπλούσον ἢ Καπαντέλλο 10)—, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΡΙΤΑ ΧΑΝΔΡΗ» ἐπί Δάντσιγκ — Γδύνιας 6500 τ. διὰ Μπονένος "Αὔρες 9)10)½, φόρτωσις 15—30 Ιουνίου.

«ΚΟΥΥΜΟΥΝΔΟΥΡΟΣ» ἐπί Ονάδλιας 5800 τ. διὰ Βιλλαν Κενστούσιον σελ. 8)—, φόρτωσις Ιουνίου.

«ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ Κ. ΑΟΥΛΟΥΔΗ» (ex «Bonadowos») ἐπί Νόρτεγκαρ 8500 τ. διὰ Θεσσαλονίκην και Χαλκίδα 7)6, ἀμφοτέρους τοῦς λιμένας φόρτωσις Ιουνίου.

«ΕΨΙΛΙΟΝ» ἐπί Νοτίου Ονάδλιας 6800 τ. διὰ Ρίον Ιανέζον 7)6, Ιουνίου.

«ΕΥΘΑΛΙΑ» ἐπί Ρόττερνταμ 6500 τ. διὰ Πόρτ Σαΐδ 6)4)½, Ιουνίου.

«ΜΑΡΟΥΛΙΩ» ἐπί Ονάδλιας 6200 τ. διὰ Μπ. "Αὔρες 8)3, Ιουνίου.

«ΑΝΝΑ ΒΟΥΛΓΑΡΗ» ἐπί Ντόβερ 7500—8000 τ. διὰ Πειραιᾶ 6)—, Ιουνίου.

### —Ἐπί λιμένων Μαύρης Θαλάσσης

«ΑΝΤΩΝΗΣ ΓΕΩΡΓΑΝΤΗΣ» ἐπί Μαριονπόλεως 5800 τ. γιανθράκων διὰ Ρούνε 9)1)½, καντσέλλο 6 Ιουνίου.

ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΝ (Ἐλληνιζόν) ἐπί Ρότι 8500 τ. μεταλλεύματος διὰ Δάντσιγκ 10)3, φόρτωσις 15—30 Ιουνίου.

«ΔΕΛΦΙΝ» ἐπί Μαριονπόλεως 5600 τ. γιανθράκων δι' Ιταλίαν 7)9, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΟΡΟΣ ΟΑΥΜΠΟΣ» ἐπί Νιζολάτερ 8000 τ. μεταλλεύματος δι' Ιταλίαν (δῆτι δορυφόρεον τοῦ Τόκιο) σελ. 14)9, καντσέλλο 29 Ιουνίου.

«ΣΤΑΥΓΕΤΟΣ» ἐπί Μαριονπόλεως 7700 τ. γιανθράκων δι' Ιταλίαν 7)7)½, καντσέλλο 20 Ιουνίου.

«ΟΡΟΣ ΜΥΡΤΩ» ἐπί Μαύρης Θαλάσσης 7800 τ. χυτοσιδήρου δι' Ιαπωνίαν 14)9, καντσέλλο 26 Ιουνίου.

«ΟΡΟΣ ΠΡΙΟΝΑΣ» ἐπί 'Οδησσοῦ 300.000 κ. π. ζωκχάρως διὰ Μακαρεμάτη (Περσικοῦ Κόλπου) λ. στ. 3150 κατ' ἀποκοπήν, φόρτωσις 15—25 Ιουνίου.

«ΟΜΟΝΟΙΑ» ἐπί Μαροκούν 5600 τ. γιανθρ. δι' Ιταλίαν 7)7)½, καντσέλλο 25 Ιουνίου.

### —Ἐπί Μεσογείου

«ΤΡΙΤΩΝ» ἐπί Μάρονης 7000 τ. μεταλλεύματος δι' 'Αμβούργον—Γρόττεμπουργκ 6)9 φίο, ἐλεύθερον ντισπάτς, φόρτωσις Ιουνίου.

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

«ΑΔΑΜ. ΓΕΩΡΓΑΝΤΗΣ» ἐπί Μπόνας 6000 τ. φωσφάτου διὰ Στέττιν 10)—, φόρτωσις Ιουνίου

### —Ἐπί τῆς "Απω Ανατολῆς

«ΧΕΛΑΤΡΟΣ» ἀπό Καράτσι 6200 τ. ἄλατος διὰ Καλχούταν 6 ρουνίας, ἄμ. φόρτωσις.

«ΜΕΡΟΠΗ» ἐπί Πόρτ Ρεντόν—Χαϊφόγκ 6500 τ. ἀνθρακίτου διὰ Σάντα Ροζάλια 12)6, φόρτωσις 15—30 Ιουνίου.

«ΚΑΣΤΩΡ» ἐπί Πόρτ Ρεντόν — Χαϊφόγκ 7500 τ. ἀνθρακίτου διὰ δύο λιμένας Βορείου Γαλλίας 20)3 φίο, φόρτωσις 5—15 Ιουλίου.

### —Ἐπί παντοίων ἀλλων ἀγορῶν

ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΝ (Ρεθ.—Κού.) ἐπί Κούβας 7500 τ. ζαχάρεως διὰ Μασσαλίαν, private terms, Ιουνίου.

«ΚΑΣΤΩΡ» ἐπί Βρεταννικῆς Κολονίας 9500 τ. γενικῶν εἰδῶν και ξυλείας διὰ Σαγανάν — Νανγκ δολ. 31.000 κατ' ἀποκοπήν, φόρτωσις 25 Ιουλίου.

«ΣΠΥΡΟΣ» ἐπί Κόλπου Μεξικοῦ 9000 τ. παλαιοσιδήρου δι' Ιαπωνίας 10—31 Ιουνίου.

«ΚΟΥΛΑΟΥΡΑΣ — ΣΕΝΟΣ» ἐπί Μόντρεαλ 32.000 κονδύλωρες σίτου δι' 'Ελλάδα σελ. 2)9 τὸ κονδύλο, φόρτωσις 15—20 Ιουνίου.

«ΝΕΛΛΑΥ» ἐπί Ζουγκουλάκ 7700 τ. γιανθράκων διὰ Ρίον Ιανέζον 9)1)½, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΧΙΟΣ» ἐπί Ζουγκουλάκ 1600 τ. γιανθράκων διὰ Δούναβιν 3— φόρτωσις ἀμεσος.

«ΕΛΕΝΗ» (Λω) ἐπί Βίλποργ 1000 στάνταρτς ξυλείας διὰ Σάρπην 35)3, Ιουλίου.

«ΠΟΠΗ» ἐπί Λευκῆς Θαλάσσης 750 στάνταρτς ξυλείας δι' 'Αγγλίαν — Κόντινεντ 42— βάσιν Χούλη, φόρτωσις Ιουλίου.

«ΝΑΥΑΡΧΟΣ ΣΑΧΤΟΥΡΗΣ» ἐπί Ζουγκουλάκ 3100 τ. γιανθράκων διὰ Δούναβιν 3), Ιουνίου.

«ΑΝΤ. ΒΡΟΝΤΙΣΗΣ» ἐπί 'Αρχαγγέλου 1600 στάνταρτς ξυλείας διὰ Χούλη 40)—, (δύο συνεχῆ ταξίδια), ἔναρξης Ιουλίου

«ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ» ἐπί Χιλῆς 8000 τ. νιτράτου διὰ Κόντινεντ 18)6, Ιούνιον.

### —Ναυλώσεις τάνκερς

«ΦΟΙΝΙΞ» ἐπί Κωνσταντζῆς 7500 τ. διὰ Βορδὼ και Χάδρην σελ. 13)9, φόρτωσις Ιουνίου — Ιουλίου.

«ΘΕΟΔΩΡΑ» ἐπί Κωνσταντζῆς 1300 τ. δι' 'Αλεξάνδρειαν σελ. 9), φόρτωσις Ιουνίου.

### —Τάιμ-τσάρτερς

«ΕΥΓΕΝΙΑ ΧΑΝΔΡΗ» 9234 τ. φορτίου, τάιμ-τσάρτερ εἰς ταξίδια τῆς "Απω Ανατολῆς διὰ 3 μῆνας σελ. 2)1)½, παράδοσις εἰς Μήτικα — Μονόρροα, Ιουλίου, και παραλαβὴ μετὰ τὴν ληξιν τῶν συμβολαίων εἰς Κίναν, Ιαπωνίαν ἢ Ντάρεν.

## ΑΔΕΛΦΟΙ ΦΡΑΓΚΟΠΟΥΛΟΙ

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

### ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΗΣ:

HAMBURG - AMERIKA LINIE

NORDDEUTSCHER LLOYD

HAMBURG-SUDAMERIKANISCHE D. G.

WOERMAN LINIE, DEUTSCHE OST-

AFRIKA LINIE

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

ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΗΣ:  
DEUTSCHE LEVANTE LINIE

Τακτικαὶ πατ' εὐθείαν ἀναχωρήσεις διὰ ΑΜΒΕΡΣΑΝ, ΡΟΤΤΕΡΔΑΜ, ΒΡΕΜΗΝ, ΑΜΒΟΥΡΓΟΝ και ΛΟΝΔΙΝΟΝ. — — —

"ΕΛΛΑΣ,"  
ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΤΑΞΕΙΔΙΩΝ τηλ. 21-693

ΤΑΞΙΔΙΑ-ΕΚΔΡΟΜΑΙ-ΠΕΡΙΓΗΣΕΙΣ



## ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ

## ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ

Έτος Τόν.  
ναυπ. γηρ.

## ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ

'Αγαλλιανή .....	Θ. Έπιφανειάδη .....	11 1656	έφθ. Γαλάται 9 Ίουν.
"Αγιοι Βίκτωρες .....	Κ. Καρούσης .....	95 1580	άργει Χίον ἀπὸ 24 Νοεμ.
"Αγιος Βλάσσιος .....	'Ιω. Δ. Χανδρή .....	14 4297	έφθ. Μανάτι (Κούβας) 9 Ίουν.
"Αγιος Γεώργιος .....	νιόλ Δημ. Πανταλέοντος .....	11 4248	διηλθεί Γιθαράτα 8 Ίουν. διὰ Ρίον Ιανέζιον
"Αγιος Γεώργιος .....	Α. Γ. Βλασσοπούλου .....	12 3283	έφθ. Ρόττερνταμ 28 Μαΐου
"Αγιά Βαρθόλαρα .....	Α. Λογοθέτη — Μ. Φαζή..	13 4572	άνεξ. Πειραιά 12 Ίουν. διὰ Μαρ(λ)ιν
"Αγιά Θαλασσινή .....	Α. Κεράνη .....	11 3809	άνεξ. Ροζάριο 10 Ίουν. διὰ Σάντα Φὲ
"Αγία Μαρίνα .....	έτ. «Κάσσος» .....	12 4151	άνεξ. Θενέβαρντ (Άνστρ.) 2 Ίουν. διὰ Λουβλίνον
"Αγίος Μάρκος .....	Γ. Τούλιβα .....	19 4514	έφθ. Πειραιά 4 Ίουν.
"Αγίος Νικόλαος .....	Εδαγ. Νομιζοῦ .....	99 1106	άνεξ. Γαλάται 13 Ίουν. δι' Ελλάδα
"Αγίος Νικόλαος .....	άδ. Χατζηπατέρα .....	15 3687	έφθ. Σάντα Φὲ 8 Ίουν.
"Αγίος Σπυρίδων .....	'Ηλ. Αγγελή .....	89 1476	εἰς πλάσις ἐν Ελλάδι
"Αγγελική .....	Γ. Γεωργαντῆ .....	99 3240	άνεξ. Ρόττερνταμ 6 Ίουν. διὰ Κατάνην
"Αγγελος Λ. ....	Ε. Σκαρδέλη .....	04 3667	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 15 Ιαν. 1934
'Αδαμ. Γεωργαντῆς .....	άδελφ. Γεωργαντῆ .....	16 3443	έφθ. Μπόναν 9 Ίουν.
'Αδαμ. Ι. Πειθῆς .....	άδελφ. Ι. Πειθῆ καὶ Σία..	08 4537	έφθ. Μτ. "Αἴρες 7 Ίουν.
'Αδελφόπτης .....	άδ. Καρρᾶ .....	17 5838	διηλθεί Ντακάρ 25 Μαΐου διὰ Βιλμαγκτον
'Αθανάσιος .....	Ν. Λυγιαρδοπούλου .....	07 4295	έφθ. Μαρ(λ)ιν 24 Μαΐου
Αίας .....	άδ. Πατέρα .....	15 4729	άργει Σουέζ ἀπὸ 9 Απρ.
Αίγαι .....	Δημ. Β. Μανωλᾶ .....	96 1406	άνεξ. Σαΐγχον 5 Ίουν. δι' Ενθώπην
Αίγαιον .....	'Ετ. «Αίγαιον» Α.Ε. ....	19 5285	άνεξ. Τάϊν 6 Ίουν. Wick 8 δι' Αρχάγγελον
Αίγαιον .....	Πελοποννήσου Σφριδάνου .....	12 1735	άνεξ. Πόρτλαντ 16 Μαΐου διὰ Πονέρτο Μπελγκράνο
Αίγευς .....	άδ. Πατέρα .....	17 3792	διηλθείν "Αζόνας 6 Ίουν. διὰ Λονδίνον
Αίκατερίνη .....	άδ. Γεωργαντῆ .....	13 4929	έφθ. Βίλλαν Κ) τούσιον 7 Ίουν.
Αίκατερίνη Τ. ....	Α. Τερψάζου .....	17 2719	διηλθείν Ούζάν 12 Ίουν. δι' Αμβούργον
Αίκατ. Κουμαντάρου .....	άδ. Σ. Κουμαντάρου .....	17 7777	έφθ. Πειραιά 29 Μαΐου
Αίκατ. Νικολάου .....	Ν. Νικολάου .....	17 5177	άνεξ. Πειραιά 13 Ίουν. διὰ Πότι
Αίνος .....	Α. Λούζη .....	10 3554	διηλθεί Ντακάρ ἀπὸ 8 Μαΐου δι' Αγγλίας—Κόντινγκ
"Αῖς Γιώργης .....	άδ. Γ. Σιγάλα .....	08 2098	εἰς Μογκαντίσιο 2 Ίουν.
'Αδάμας .....	Μτζ. Λαμπού .....	18 4144	έφθ. Μτ. "Αἴρες 7 Ίουν.
'Ακτῆ .....	έτ. «Κάσσος» Α.Ε. ....	20 4261	διηλθεί Σαμπάγι 31 Μαΐου διὰ Πόρτ Κάμφα
'Αλεξάνδρα .....	Κ. Καρρᾶ .....	13. 4355	εἰς Ρίον Ιανέζιον ἀπὸ 18 Μαΐου
'Αλεξάνδρος .....	Μ. Α. Ταζμαντζή .....	06 4343	διηλθείν "Αγ. Βιζέντιον 28 Μαΐου διὰ Ρόττερνταμ
'Αλίκη .....	Ν. Γ. Λιβανοῦ .....	17 5140	διηλθεί Αλάς Πάλμας 5 Ίουν. διὰ Ρόττερνταμ
"Αλκιμος .....	Σφριδάνου — Ραυτοπούλου .....	20 2003	εἰς Λευκίμη Θάλασσαν 10 Ίουν.
'Αλφειός .....	Σ. Λιβανοῦ .....	20 5116	άνεξ. Μυτιλήνην 4 Ίουν. διὰ Κύπρου
'Αναστασία .....	Η. Πρωτοπαπᾶ .....	05 2883	άνεξ. ἐν Τάϊν 4 Ίουν. διὰ Λευκήν Θάλασσαν
'Αναστ. Πατέρας .....	Δ. Πατέρα .....	14 3382	έφθ. Βατούμη 4 Ίουνιον
'Ανδρέας .....	«Ιόνιον» Α. Ε. ....	19 4763	διηλθεί Πειραιός 9 Ίουν. διὰ Μασσαλίαν
'Ανδριώτης .....	Νιζ. Κεδρωνίεως .....	12 4393	εἰς Μτ. "Αἴρες Ρόδης ἀπὸ 22 Μαΐου
"Αννα .....	Ν. Λυγιαρδοπούλου .....	19 5173	άργει Βίλλαν Κ) τούσιον ἀπὸ 7 Φεβρ.
"Αννα Βούλγαρη .....	Χαρ. Θ. Βούλγαρη .....	12 4603	έφθ. Χούλη 12 Ίουν.
"Αννα Ν. Γουλανδρῆ .....	άδ. Γονιλανδρῆ .....	21 4358	έφθ. Μτ. "Αἴρες 9 Ίουν.
"Αννα Μαζαράκη .....	άδ. Μαζαράζη .....	13 5411	άνεξ. Πειραιά 6 Ίουν. δι' Αταλάντην
"Αννα Σταθάτου .....	έτ. Σταθάτου .....	18 5685	διηλθεί Σαμπάζ 27 Μαΐου
"Αννα Τ. ....	Α. Τερψάζου .....	06 2728	έφθ. Ρόττερνταμ 1 Ίουν.
"Ανθίππη Ν. Μιχάλου .....	Κ. Μιζάλιου .....	05 3298	άνεξ. Σαβόνναν 13 Ίουν. διὰ Πειραιᾶ
'Αντώνιος .....	Α. Γεωργαντῆ .....	83 1187	άργει Πειραιός ἀπὸ 15 Ιαν. 1934
'Αντώνιος Βροντίσης .....	I. Βροντίση .....	04 2690	άνεξ. Πειραιά 6 Ίουν. δι' Οδησσόν
'Αντώνιος Γ. Λεμδής .....	Σ. καὶ Π. Λεμοῦ .....	11 4410	έφθ. Ρίον Ιανέζιον 29 Μαΐου
'Αντώνης Μίχαλος .....	Κ. Μιζάλιου .....	01 3514	άνεξ. Πειραιά 14 Ίουν. διὰ Μαρ(λ)ιν
'Αντώνης Γεωργαντῆς .....	Γ. Γεωργαντῆ .....	15 3557	έφθ. Μαρ(λ)ιν 22 Μαΐου
'Αντώνιος Σταθάτος .....	έτ. Δ. Α. Σταθάτου .....	20 3836	έφθ. Ροζάριο 25 Μαΐου
'Αξιός .....	Σ. Λιβανοῦ .....	19 5289	έφθ. Κόμπε 25 Μαΐου
'Αποτίκια .....	Σ. Βαλμᾶ .....	05 3607	έφθ. Καράτσι 5 Ίουν.
'Αργεντίνα .....	'Αντ. Ρούσσον .....	12 4248	εἰς Σάντος ἀπὸ 21 Μαΐου
'Αργολικός .....	Μαρζ. Εμπειρίζον .....	21 4786	έφθ. Βραΐλαν 5 Ίουν.
'Αρέθουσα .....	Νιζ. Καμπούρη .....	11 3693	έφθ. Ροζάριο 9 Ίουν.
'Αριάδη .....	I. Νιζηφρόδου—Ε. Λαμπού	12 4745	άργει Ιμπίζον ἀπὸ 23 Απρ.
'Αριάδην Παντελή .....	έτ. «Μαρμαρᾶ» .....	10 4445	άνεξ. Γδύνια 23 Μαΐου διὰ Μάρ Ντέλ Πλάτα
'Αριστ. Γ. Γουλανδρῆς .....	Ε. Γονιλανδρῆ .....	05 3470	άνεξ. Μαρ(λ)ιν 10 Ίουν. διὰ Βοστόνην
'Αρτεμίς Πήττα .....	Π. Μλάζα .....	06 1433	άργει Χίον ἀπὸ 15 Ιαν.
'Αρχάγγελος .....	άδ. Λιβανοῦ .....	17 4349	διηλθεί Κέπι Virgene 29 Μαΐου δι' Αμβέρσαν
'Αρχων .....	Κωστῆ Λαμπού .....	21 1364	εἰς Γαλάται 6 Ίουν. (διὰ Στυλίδα — Πειραιᾶ)
'Ασημίνα Μπάκια .....	I. Γαλάζη .....	95 1344	άργει Λάρναζα 1 Ίουν.
'Αστασία .....	I. Γαλάζη .....	14 4211	έφθ. Μτ. "Αἴρες 21 Μαΐου
'Αστερίδη .....	I. Ταζμαντζή .....	04 3313	άνεξ. Πειραιά 4 Ίουν. διὰ Ζογγουλδάζ. έφθ. 7
'Αστήρη .....	Θεμ. Σταφυλοπάτη .....	96 1335	άνεξ. Πειραιά 11 Ίουν. δι' Οδησσόν
'Ατλαντικός .....	έτ. «Ατλαντικός» Α.Ε. ....	19 5446	έφθ. Γαλάται 5 Ίουν. (διὰ Βασσόφαν)
'Ατλας (τάνκερ) .....	«Τραναπετρόλ» Α.Ε. ....	09 4009	άνεξ. Κλαπέδα 26 Μαΐου, Γιθαράτα 6 Ίουν. διὰ Κονγκυτζαν
'Αττικός .....	Α. Λούζη .....	06 4778	άργει Χούλη ἀπὸ 10 Απρ.
Αύρα .....	I. Χαδούλη — M. Σιτινᾶ	12 4652	άνεξ. Ρόττερνταμ 4 Ίουν. δι' Αλεξάνδρειαν
'Αφρόδεσσα .....	'Αδ. Κιρτάτα .....	05 2485	διηλθεί Γιθαράτα 5 Ίουν. διὰ Χούλη.

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυτ.	Τόν. γκρ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Βαρθάρα .....	'Αθ. Ζωϊόπουλον .....	10	1354	διηλθε Βιβραλτάρ 9 Ιουν. δι' Ελλάδα
Βασ. Δεστούνης .....	Π. Β. Δεστούνη .....	12	3299	έφθ. Μπάρου 30 Μαΐου
Βασ. Α. Πολέμης .....	Γρ. Γκούμα .....	07	3429	έφθ. Μαργαρίταν 29 Μαΐου
Βάσος (τάνκερ) .....	'Ιω. Δ. Χανδρή .....	12	4733	άνεχ. Κονγκούτζαν 11 Ιουν., Μαλέαν 14 διά Βέκγιον
Βέλγιον .....	«Ελληνική» Α.Ε. ....	19	2844	άνεχ. Βόλον 13 Ιουν. διά Πειραιᾶ
Βικτωρία .....	'Αντ. Παπαδάκη .....	00	2345	εις Γαλάτσι 6 Ιουν. (διά Ρουέν)
Βιολαντ N. Γουλανδρή .....	άδ. Γουλανδρή .....	19	3598	έφθ. Ρόττερνταμ 30 Μαΐου
Βιργινία .....	'Αντ. Παπαδάκη .....	17	1918	άνεχ. Μογκαντίτσιο από 10 Απρ.
Βιργινία Νικολάου .....	N. Νικολάου .....	20	5388	εις Μογκαντίτσιο 30 Μαΐου διά Χιλήν
Βιργινία Σ. ....	Z. Σαμοθράκη .....	05	3885	άργει Σύρου από 5 Μαΐου
Βόλγας .....	Παπαδημητρίου .....	92	2505	άνεχ. Πειραιά 4 Ιουν. διά Ρωσίαν
Βόρις .....	έτ. «Βλάσσος» .....	17	5166	διηλθε Ντούτζενες 7 Ιουν. δι' Εμδεν
Βύρων .....	'Εθνικής .....	14	9272	άργει Πειραιά από 9 Νοεμβρ. 1935
Γαλαξίας .....	Μάρογον Λάρα .....	18	4393	άνεχ. Μπλάχαν 17 Μαΐου διά Μαδέρας
Γαρδελάκι .....	E. Θεοφιλάτου .....	88	2282	ήργει Πειραιᾶ από 9 Ιουλ. 1934
Γαρουφαλιά .....	Σπων. Λαμπού .....	14	4708	έφθ. Σάντα Φέ 10 Ιουν.
Γερμανία .....	έτ. «Ελληνική» Α.Ε. ....	09	1977	άνεχ. Αμβέρσαν 13 Ιουν. διά Πειραιᾶ
Γεώργιος .....	N. Λαγούντη .....	10	2216	εις Σβάλμπαρντ 1 Ιουν.
Γεώργιος Γ. .....	Δ. Δάμπαση .....	18	4289	άργει Μοντεβίδεο από 20 Απρ.
Γεώργιος Π. ....	Θ. Έπεφανείάδη .....	03	4052	άργει Πειραιᾶ από 27 Οκτ. 1930
Γεώργ. Κυριακίδης .....	N. Γ. Κυριακάδη .....	11	4201	διηλθε Κίγκστον 3 Ιουν. διά Κονινστάουν
Γεώργ. Μάντακας .....	B. Γ. Μάντακα .....	21	3246	εις Μπλάρεντστονεργκ 5 Ιουν.
Γεώργ. Μ. Εμπειρίκος .....	Σ. Γ. Εμπειρίκου .....	21	5728	άνεχ. Αμβέρσαν 25 Μαΐου διά Βενετίαν
Γεώργ. Μ. Λιθανός .....	άδ. Λιθανό .....	28	3831	διηλθε Περοναμπούνον 26 Μαΐου διά Μαδέρας
Γεώργ. Νικολάου .....	N. Νικολάου καὶ Σία .....	30	4108	διηλθε 740 μίλια Ν.Δ. Λάδσεν 8 Ιουν. (διαταγάς)
Γιάννης .....	Γ. Ανδρέου κ.λ.π. ....	05	4391	έφθ. Ρόττερνταμ 8 Ιουν. καὶ Εμδεν 11
Γιαν. Γούναρης .....	Γ. Ζ. Γούναρη .....	01	2238	εις Λοζάνγκελον 14 Ιουν. ἐπὸ φόρτωσιν
Γκρήκ Μάρινερ .....	έτ. Νέλι — Παντελή .....	14	3714	ἐπόδισε Περοναμπούνον από 18 Μαΐου. Ζημία.
Γρανίκος .....	M. Λάρα .....	16	3689	έφθ. Σάντα Φέ 26 Μαΐου
Γρηγόριος Κ. II .....	P. Καλλιμανοπούλου .....	19	2546	έφθ. Ρόττερνταμ 11 Ιουν.
Δαναός .....	P. καὶ Γ. Κ. Λεμού .....	06	4419	διηλθε Βιβραλτάρ 11 Μαΐου διά Ρίον Ιανέριον
Δάναπτης .....	άδελ. Συνοδινοῦ .....	14	2113	άργει Πειραιᾶ από 25 Μαΐου
Δάρμας .....	άδ. Πήτα .....	83	1595	άργει Χίον από 13 Ιαν.
Δάφνη .....	N. Λυκαρδοπούλου .....	18	3798	έφθ. Μπ. "Αύρες 9 Ιουν.
Δελφίν .....	Λῶ καὶ Ανδρέαδη .....	06	3816	έφθ. Μαργαρίταν 30 Μαΐου
Δελφοί .....	M. Δ. καὶ E. Λαμπού .....	15	4739	έφθ. Μοντεβίδεο 4 Ιουν.
Δέσποινα .....	Κοσμᾶ καὶ Γεωργιλῆ .....	09	4461	άργει Μοντεβίδεο από 22 Μαρτ.
Δέσποινα .....	έτ. Μιχαλινοῦ .....	06	3016	άνεχ. Ρόττερνταμ 10 Ιουν. διά Παλέρμο
Δημήτρης .....	Σ. καὶ Π. Λαμπού .....	05	3338	άργει Ρόττερνταμ από 7 Μαΐου
Δημ. Γ. Θερμιώτης .....	A. M. Τατάζη .....	06	4271	έφθ. Λάρνακα 5 Ιουν.
Δημ. Ν. Βογιατζίδης .....	N. Δ. Βογιατζίδη .....	08	3444	διηλθε Ντατάρ 2 Ιουν. δι' Ενδώπιον
Δημ. Ιγγλέσης .....	νῖνον Δ. Ιγγλέση .....	18	5275	άνεχ. Ρόττερνταμ 8 Ιουν. διά Ρούεν
Δημ. Νόμικος .....	Λουζᾶ Νόμικον .....	03	1171	έφθ. Βραζιλίαν 2 Ιουν. καὶ Γαλάτσι 6
Δημ. Χανδρῆς .....	'Ιω. Χανδρῆ .....	10	4643	έφθ. Πειραιᾶ 4 Ιουν.
Διαμαντῆς .....	Διαι. Πατέρα .....	17	4990	εις Αμβέρσαν από 17 Μαΐου
Διαμάντω .....	άδ. Τσατσόμιον .....	03	2281	άργει Πειραιᾶ από 24 Νοεμ.
Διονύσιος .....	E. A. Καραβία .....	03	2018	εις Κινέζαν 6 Ιουν. (διά Ρόττερνταμ)
Διον. Σταθάτος .....	έτ. Δ. Σταθάτον .....	19	5168	εις Κασαροδηίνα από 2 Μαΐου
Δίρφος .....	Βασ. Πατέρα καὶ Σία .....	06	2795	έφθ. Σάντα Ραφαέλ 30 Μαΐου
Διώνη .....	Γ. Φ. Ανδρέαδη .....	06	4181	άνεχ. Στέττιν 6 Ιουν. διά Πάτρας
Διούναθις .....	Λεων. Α. Εμπειρίκου .....	15	5604	άργει Πειραιᾶ από 11 Μαΐου
Δύο Φίλοι .....	Ραπτάκη καὶ Ρούσσου .....	03	3547	άργει Πειραιᾶ από 9 Απρ.
Δωρίς .....	'Ηλ. Χατζηλία .....	17	4604	εις Θεσσαλίη από 8 Μαΐου. Έναντιόν
"Εθη .....	N. Γ. Λιθανού .....	13	4521	άργει Βίλλαν Κατούσιον από 25 Απριλ.
Ειρήνη Κυριακίδου .....	N. Γ. Κυριακάδη .....	22	3781	έφθ. Πλάνουν 1 Ιουν.
Ειρήνη Ν. Ράλλια .....	N. Δ. Ράλλια .....	08	3860	έφθ. Βίλλαν Κατούσιον 24 Μαΐου
Ειρήνη Σ. Εμπειρίκου .....	Στ. Εμπειρίκου .....	27	4164	διηλθε Σαμάργαν 28 Μαΐου διά Σιγκαπούρην
Έκατονταρχος Δρακούλης .....	Γεώργ. Ν. Δρακούλη .....	18	5329	άνεχ. Ντάρεν 7 Ιουν. δι' Αμβούργον
Έλενη Α. Κυδωνιέων .....	P. Κυδωνιέων .....	16	4129	άνεχ. Νόντενγκαν 23 Μαΐου διά Σάντος
Έλενη .....	A. Καλλινίκου .....	18	5655	έφθ. Χούλι 28 Μαΐου
Έλενη .....	Δ. Λός .....	01	1882	διηλθε Βιβραλτάρ 3 Ιουν. διά Skien
Έλενη .....	Ρεθύμνη — Κολοζουντή .....	21	1138	Ίδε: «ΕΛΕΝΗ», σημαία 'Αγγλική'
Έλενη Δ. ....	Δημοσθ. Δάμπαση .....	19	5260	έφθ. Αμβέρσαν 31 Μαΐου
Έλενη Τ. ....	A. Τεργιάζον .....	97	3039	έφθ. Πειραιᾶ 10 Ιουνίου
Έλενη Νικολάου .....	N. Νικολάου .....	20	4528	διηλθε Λάδσεν 18 Μαΐου διά Μπ. "Αύρες
Έλιζα .....	'Αντ. Παπαδάκη .....	19	1986	εις Ρόττερνταμ από 5 Μαΐου
Έλισάθετ .....	άδ. Μαζαράκη .....	22	3553	άνεχ. Μπ. "Αύρες 24 Μαΐου διά Ντατάρ
Έλλας .....	έτ. «Ελληνική» Α. E. ....	16	2081	άνεχ. Πάτρας 3 Ιουν. δι' Αμβούργον
Έλλενικ .....	M. I. Λάρα .....	09	4404	έφθ. Νοβορωσίσκην 5 Ιουν.
Έλληνη .....	Στ. Εμπειρίκου .....	13	4577	έφθ. Πειραιᾶ 8 Ιουν.
Έλληνικό .....	Παπαδημητρίου .....	04	3059	έφθ. Στέττιν 7 Ιουν.
Έλπις .....	I. N. Γούλανδρή .....	12	3651	εις Βίλλαν Κατούσιον από 5 Μαΐου
Έλπις .....	A. Πεζᾶ .....	19	1492	άνεχ. Χούλι 6 Ιουν. δι' Ονέγκα
Έπαμ. Κ. Εμπειρίκος .....	νῖνον Επ. Εμπειρίκου .....	27	4385	διηλθε Λάδσεντ 9 Ιουν. διά Ρόττερνταμ
Έρηνουλα .....	N. Τατσόμιον .....	05	2715	έφθ. Μαργαρίταν 1 Ιουν.
Έυθοϊκός .....	Μαρη Εμπειρίκου .....	22	4792	άνεχ. Ρόττερνταμ 5 Ιουν. δι' Αλεξάνδρειαν
Έγγενα Καμπάνη .....	G. N. Εμπειρίκου .....	98	3470	άνεχ. Πειραιᾶ 7 Ιουν. διά Ρωσοίαν
Έγγ. Σ. Εμπειρίκου .....	Στ. Εμπειρίκου .....	20	4882	διηλθε Μαδέρας 2 Ιουν. διά Μπ. "Αύρες
Έγγενια Λιθανού .....	Σ. Λιθανού .....	36	5000	Καθειλκύσθη εις Ονέτα Χάρτλεπον 6 Ιουνίου
Έγγενια Χανδρῆ .....	'Ιω. Χανδρῆ .....	20	4862	διηλθε Ντάτις Χάρμπουν 5 Ιουν. διά Σαγκάην
Έηνος .....	Σ. Λιθανού .....	19	5627	έφθ. Τεχαν Alti 2 Ιουν.
Έυθαλία .....	άδ. Γουλανδρή .....	18	3553	άνεχ. Ροζάριο από 12 Μαΐου δι' Ενδώπιην
Έυθαλία Μαρή .....	N. Μαρή .....	19	4196	διηλθε Μοντεβίδεο 26 Μαΐου διά Ρούεν
Έθρος .....	άδ. Λιθανού .....	18	5283	διηλθε Σάντα Τόμας 25 Μαΐου δι' Αλεξάνδρειαν

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυπ.	Τόν. γκρ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Εύρυμέδων . . . . .	Π. Δ. Μαρκεσίνη . . . . .	04	3564	ἔφθ. Βοστόνην 6 Ιουν.
Εύτυχιά . . . . .	Γεωργ. Βεργοτή . . . . .	13	5123	ἀργεῖ Βενετίαν ἀπὸ 5 Σεπτ. 1932
Εύτυχ. Βεργοτή . . . . .	Γερ. Βεργοτή . . . . .	09	2993	ἔφθ. Ἀμβέρσαν 1 Ιουν.
"Εψύλον . . . . .	Λεων. Ν. Ἐμπειρίκου . . . . .	11	4120	διῆλθε Λάζ Πάλμας 6 Ιουν. διὰ Μπάζ. Μπλάγκαν
Ζάννες Γούναρης . . . . .	ἀδελφοί Γούναρη . . . . .	07	4407	ἔκφορτώνει εἰς Κροτόνε 12 Ιουν.
Ζαννής Λ. Καμπάνης . . . . .	Ζλήρ. Α. Καμπάνη . . . . .	20	5298	ἔφθ. Χοῦλ. 9 Ιουν.
Ζερμάν . . . . .	Στύλ. Καστάνου . . . . .	11	5217	ἀνεχ. Βρέμην 20 Μαΐου διὰ Ρίον Ιανεῖον
Ζεύς . . . . .	Ηλ. Χατζηλία . . . . .	20	4279	ἔφθ. Μπ. "Αὔρες Ρόδης 30 Μαΐου
Ζέφυρος . . . . .	Α. Λούζη . . . . .	09	4796	διῆλθε Νταζάρ 6 Ιουν. διὰ Κόρων
Ζηνοβία . . . . .	έτ. «Μιχαλίνη» . . . . .	06	2947	ἀνεχ. Νοβοσασίσην 13 Ιουν. διὰ Νορδηγίαν
Ζωγραφιά Νικολάου . . . . .	Ν. Νικολάου . . . . .	13	7156	ἀνεχ. Σαγγάρ 2 Ιουν., Βαταβίαν 9 διὰ Μασσαλίαν
"Ηρων . . . . .	Δημ. Ν. Κουφοῦ ζλπ. . . . .	06	1516	ἔφθ. Ρένι 4 Ιουν.
"Ηφαιστος . . . . .	νίδων 'Αντ. Γιαννονάτου . . . . .	12	3793	ἔφθ. Καλκούταν 30 Μαΐου
Θάλεια . . . . .	Ηλία Συλᾶ . . . . .	17	4574	ἀνεχ. Μπάρον 5 Ιουν. διὰ Μαδέρας
Θάσος . . . . .	«Πατριωτικής» . . . . .	19	1565	ἔφθ. Σουέζ 7 Ιουν.
Θεδόδηλ 2 . . . . .	Θωμᾶς Ν. Ἐπιφανιάδη . . . . .	10	657	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 13 Απρ.
Θεμώνι . . . . .	«Κάσσος» Α. Ε. . . . .	29	3859	ἔφθ. Ρόττερνταμ 7 Ιουν.
Θεοδώρα (τάνκερ) . . . . .	Πατᾶς καὶ Σία . . . . .	17	1054	ἀνεχ. Κύντζαν 13 Ιουν. δι' Ἀλεξάνδρειαν
Θεόδωρος Τ. . . . .	Λ. Τεριάζου . . . . .	12	3409	ἀνεχ. Κύνθον 6 Ιουν. διὰ Herrenwik
Θεοφανώ . . . . .	ἀδελφοί Λιβανοῦ . . . . .	17	4240	διῆλθεν Όλιντα 4 Ιουν. διὰ Μοντεβίδεο
Θεομήτωρ . . . . .	Μιχ. Σπ. Πολέμη . . . . .	10	4427	ἔφθ. Σάντος 5 Ιουν.
Θεοσκέπαστη . . . . .	Β. Μάνου—Σ. Μενδριού . . . . .	11	3726	διῆλθε Γιβραλτάρ 7 Ιουν. διὰ Βοστόνην
Θέτις . . . . .	Ε. Χατζηλία . . . . .	30	4123	διῆλθε Τενερίφαν 10 Ιουν. δι' Ἀγγλίαν
Θέτις Α. . . . .	Γ. Ἀνδρεάδου . . . . .	10	4111	ἔφθ. Καλάμας 19 Μαΐου
Θράκη . . . . .	Λ. Τεριάζου . . . . .	17	982	ἔφθ. Βραζίλιαν 9 Ιουν.
Θρασύθουλος . . . . .	Α. Βογιατζήδη . . . . .	12	3693	ἀνεχ. Μπάρον 9 Ιουν. διὰ Ρίον Ιανεῖον
"Ια . . . . .	Π. Χατζηλία . . . . .	17	4860	ἀργεῖ Σάν Νικολάς ἀπὸ 10 Απρ.
"Ιάκωβος . . . . .	Γ. Ἀγγελίδη . . . . .	01	2107	ἀνεχ. Λούσιοι 3 Ιουν. διὰ Νόρφορμπι
"Ιγόρ . . . . .	Πεξᾶ καὶ Σία . . . . .	07	2693	ἔφθ. Μαργαρίταν ἀπὸ 29 Μαΐου
"Ιθάκη . . . . .	Σ. Βλασσοπούλου . . . . .	11	4916	ἔφθ. Βόλον 1 Ιουν.
"Ιθακός . . . . .	Σ. Βλασσοπούλου . . . . .	11	4083	ἀνεχ. Σέτταν 6 Ιουν. διὰ Μπόναν
"Ικάριον . . . . .	έτ. Βεργοτή . . . . .	12	4013	ἔφθ. Καλκούταν 13 Μαΐου
"Ιλισσός . . . . .	Ίω. Γ. Λιβανοῦ . . . . .	15	4724	διῆλθε Μαδέρας 2 Ιουν. διὰ Ρίον Ιανεῖον
"Ιουλία . . . . .	Ηλ. Χατζηλία . . . . .	14	4352	ἔφθ. Σάν Νικολάς 15 Μαΐου
"Ιουλία Νικολάου . . . . .	Ν. Νικολάου . . . . .	15	3729	ἔφθ. Μπονένος "Αὔρες Ρόδης 7 Ιουν.
"Ισμήνη . . . . .	Στερειώτη καὶ Σία . . . . .	90	2399	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 20 Απρ.
"Ιωάννα . . . . .	Ἐλ. Βελλιώτη . . . . .	01	1192	εἰς Γαλάτσι 6 Ιουν. (διὰ Βόλον)
"Ιωάννης . . . . .	Δ. Λάμπταση . . . . .	09	3667	διῆλθε Νταζάρ 8 Ιουν. διὰ Μπέλφαστ
"Ιω. Βάτης . . . . .	Θεοφ. Βάτη . . . . .	12	4418	διῆλθε Σαμπάγκ 9 Ιουν. διὰ Μασσαλίαν
"Ιω. Καρράς . . . . .	ἀδελ. Καρρᾶ . . . . .	17	3527	ἀνεχ. Ρόττερνταμ 29 Μαΐου διὰ Μπ. "Αὔρες
"Ιω. Μ. Ἐμπειρίκος . . . . .	Στ. Ἐμπειρίκου . . . . .	24	3734	ἀνεχ. Νιούπορτ 9 Ιουν. διὰ Μοντεβίδεο
"Ιω. Νομικός . . . . .	Δ. Νομικοῦ . . . . .	99	640	ἔφθ. Χαλκίδα 6 Ιουν.
"Ιω. Π. Γουλανδρῆς . . . . .	ἀδ. Γουλανδρῆ . . . . .	10	3750	ἀνεχ. Κάρδιφ 28 Μαΐου διὰ Βύλλαν Κατούσιον
"Ιω. Φράγκος . . . . .	Μάρος. Φράγκου . . . . .	12	3442	ἀνεχ. "Εμδεν 5 Ιουν. διὰ Σάντα Φέ
"Ιωλόκος (τάνκερ) . . . . .	«Ἐλλην. Μεταφορική» Α.Ε. . . . .	13	6977	ἔφθ. Ρόττερνταμ 1 Ιουν.
"Ιωνία (τάνκερ) . . . . .	«Ἐλλην. Μεταφορική» Α.Ε. . . . .	16	5845	ἀνεχ. Ἀμβέρσαν 5 Ιουν. δι' Ἀρούμπα
"Ιωνόπολις . . . . .	«Ἐλλην. Μεταφορική» Α.Ε. . . . .	20	6755	ἔφθ. Πειραιᾶ 1 Ιουν.
"Ιωσηφόγλου (τάνκερ) . . . . .	«Ἐλλην. Μεταφορική» Α.Ε. . . . .	13	4680	διῆλθε Γιβραλτάρ 9 Ιουν. διὰ Δονυρέζοντην
Κ. Κτιστάκης . . . . .	Γ. Κτιστάρη . . . . .	07	4291	ἔφθ. Θεοδόσιαν 31 Μαΐου
Καδίδω . . . . .	ἀδ. Γ. Σιγάλα . . . . .	11	1430	ἔφθ. Πειραιᾶ 18 Μαΐου
Καίτη Χανδρῆ . . . . .	Ι. Δ. Χανδρῆ . . . . .	18	3061	ἔφθ. Ζαντάμ 5 Ιουν.
Καθαριώτισσα . . . . .	νίοι Γεωργ. Καραβία . . . . .	13	1877	ἀνεχ. Χοῦλ. 29 Μαΐου δι' Αρχάγγελον
Καλαφάτης . . . . .	Κ. Καλαφάτη . . . . .	17	4213	ἔφθ. Γδένια 12 Ιουν.
Καλλιόπη . . . . .	Δ. Πατέρα . . . . .	10	4948	ἀνεχ. Ρόττερνταμ 13 Ιουν. δι' Αδριατικήν
Καλλιόπη Σ. . . . .	Ίω. Σταύρου καὶ Σία . . . . .	18	5152	ἀνεχ. Γκαϊμπετ 6 Ιουν. δι' Αγγλίαν
Καλυψώ Βεργοτή . . . . .	Γερ. Βεργοτή . . . . .	18	5686	διῆλθεν Άλγεριον 8 Ιουν. διὰ Βορδώ
Καπετάν Στρατῆς . . . . .	Ξενίδ—Κουμπῆς καὶ Σία . . . . .	06	3574	ἀνεχ. Ρόττερνταμ 12 Ιουν. διὰ Πειραιᾶ
Καρλόβασι . . . . .	Υἱοί Δ. Ἰγγλέση . . . . .	20	707	ἔφθ. Θεονίκην 30 Μαΐου καὶ Ζονγκούνδας 6 Ιουν.
Καρρᾶς . . . . .	ἀδ. Καρρᾶ . . . . .	18	5234	ἀνεχ. "Άδεν 9 Ιουν. διὰ Καλκούταν
Κασσάνδρα Κ. Λουλούδη . . . . .	ἀδ. Γουλανδρῆ . . . . .	19	5106	εἰς Ρόττερνταμ 10 Ιουν.
Κάσσος . . . . .	«Κάσσος» Α. Ε. . . . .	19	5685	διῆλθε Κεϋλόγκ 7 Ιουν. διὰ Κόμπε
Κάστωρ . . . . .	έτ. Γράτσου . . . . .	21	5497	διῆλθε Ταζόμα 28 Μαΐου διὰ Κόμπε
Κάτε . . . . .	Ν. Αγκιαρδοπούλου . . . . .	18	5197	ἀνεχ. Ρόττερνταμ 3 Ιουν., Γιβραλτάρ 9 δι' Αλεξάνδρειαν
Κατερίνα (τάνκερ) . . . . .	έτ. «Πετρέλαια» . . . . .	87	2495	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 19 Μαρτ. 1935
Κατίνα Βούλγαρη . . . . .	Νικ. Θ. Βούλγαρη . . . . .	12	4567	διῆλθε Λορέντζο Μαρκές 8 Ιουν. δι' Αγγλίαν
Κέπιτ Κόρσο . . . . .	Άθ. Κονιλούρα & Κ. Ξένου . . . . .	05	3890	ἀνεχ. Γκαϊμπετ 30 Μαΐου διὰ Πειραιᾶ
Κεραμιές . . . . .	Ν. Αγκιαρδοπούλου . . . . .	17	5085	διῆλθε Τέιμπλ Μπάι 3 Ιουν. διὰ Ρούέν
Κεχρέα . . . . .	Θ. Επιφανιάδη . . . . .	12	1968	ἀνεχ. Μαργαρίταν 10 Ιουν. διὰ Βόλον
Κλεανθής . . . . .	Λ. Βογιατζήδη . . . . .	11	4153	ἀνεχ. Γδένια 29 Μαΐου, Νίτον 5 Ιουν. διὰ Πλέιτ
Κονδύλης . . . . .	Γ. Κονδύλη . . . . .	14	4439	ἔφθ. Ρόττερνταμ 16 Μαΐου
Κονίστρα . . . . .	Θωμᾶς Ἐπιφανιάδη . . . . .	07	3530	διῆλθε Γιβραλτάρ 31 Μαΐου διὰ Βοστόνην
Κορινθιακός . . . . .	Μαρη̄ Εμπειρίκου . . . . .	10	3562	ἔφθ. Γαλάτσι 1 Ιουν. δι' Αμβέρσαν
Κόρδινος . . . . .	ἀδελ. Σίμουρα . . . . .	09	2116	ἔφθ. Λιθό 10 Ιουν.
Κουλούρας — Ξένος . . . . .	Άθ. Κουλούρα-Κυρ. Ξένου . . . . .	15	4914	ἔφθ. Βαλτιμόρην ἀπὸ 14 Μαΐου
Κουμουνδούρος . . . . .	Υἱοί Ε'. Εμπειρίκου . . . . .	25	3598	ἔφθ. "Εμδεν 5 Ιουν.
Κύθηρα . . . . .	Πολυχρ. Κατσάρη . . . . .	02	1070	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 29 Απρ.
Κῦμα . . . . .	Ι. Χαδούλη — Μ. Σιτινᾶ . . . . .	12	3994	ἀργεῖ Βύλλαν Κατούσιον ἀπὸ 12 Μαΐου
Κύμα — Παναγιάς II . . . . .	Ν. Λιβανοῦ . . . . .	11	3959	ἔφθ. Πειραιᾶ 5 Ιουν.
Κυριακούλα . . . . .	'Αντ. Χάλαρη . . . . .	99	1012	ἔφθ. Πειραιᾶ 11 Ιουν.
Κωνσταντίνος Η. . . . .	Α. καὶ Δ. Λαμποῦ . . . . .	18	4340	ἔφθ. Μπέλφαστ 2 Ιουν.
Κωνσταντ. Λουλούδης . . . . .	Ηλ. & Αθ. Ηλιοπούλου . . . . .	05	2527	ἔφθ. Βόλον 6 Ιουν.
Κωνστ. Χατζηπατέρας . . . . .	ἀδ. Γουλανδρῆ . . . . .	22	4697	ἀνεχ. Σάντος 10 Ιουν. διὰ Μπ. "Αὔρες
	Υἱοί Κ. Χατζηπατέρας . . . . .	13	4684	ἔφθ. Ροζάριο 23 Μαΐου

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυπ.	Τόν. γκρ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Κωστής .....	Μουσούρα και Βενιεράκη .....	19	5438	έφθ. Δουνγκέρην 1 Ιουν.
Κωστή .....	Ι. Δ. Χανδρή .....	05	3933	διῆλθε Λάζ Πάλμας 7 Ιουν. διά Χούλλ.
Λακωνικός .....	Μαρή Έμπειρίζον .....	14	3803	έφθ. Λά Παλλίς 31 Μαΐου
Λέρος .....	'Ιω. Θεοσαρίδη .....	99	846	άργει Πειραιᾶ από 12 Ιαν.
Λέσβος .....	'Αδ. Σιφναίον .....	10	1005	εἰς Κέρχυραν 1 Ιουν.
Λεωνίδας Ζ. Καμπάνης .....	πληρον. Α. Καμπάνη .....	17	4274	άνεχ. Ροδάριο 4 Ιουν. διά Λάζ Πάλμας
Λεωνίδας Μ. Βαλμάς .....	Μιχ. Βαλμᾶ .....	14	2080	έφθ. "Αμστερνταμ 28 Μαΐου
Λεωνίδας Ν. Κονδύλης .....	νίον Α. Κονδύλη .....	12	3923	έφθ. Μπάρεντσμπεργχ 20 Μαΐου
Λίλη .....	Χαρ. Πατέρα .....	20	5719	διῆλθε Κονγκίλιν 6 Ιουν. διά Ρίον Ιανέριον
Λουκία, (τάνκερ) .....	Ι. Μαρηή και Σία .....	10	2143	διῆλθε Γιβραλτάρ 5 Ιουν. διά Ρουέν
Μαίανδρος .....	Σ. Λιβανοῦ .....	19	4581	άργει Μπ. "Αϊρες από 24 Απρ.
Μαίηντ δφ Σάμος .....	νιοί Π. Δ. Γονλανδρή .....	01	1190	έφθ. Καρόντε 5 Ιουν.
Μαίρη .....	Ν. Λιβανοῦ .....	09	1459	έφθ. Θεοδόσιαν 6 Ιουν.
Μαίρη 11 .....	Ν. Λιβανοῦ .....	20	1517	έφθ. Πειραιᾶ 8 Ιαν. και Χαλκίδα 10
Μαίρη Ν. .....	Δημ. Πατέρα .....	09	4330	έφθ. Σάν Νιζολάς 7 Ιουν.
Μαίρη Δευτεράιου .....	Βασ. Δευτεράιον .....	03	1383	άργει Σούνες από 5 Μαρτ.
Μαϊώτις .....	Α. Συνοδινοῦ .....	88	1709	έφθ. Γαλάτσι 11 Ιουν.
Μάκης .....	Ε. Κ. Βλασπούνον .....	06	3546	άνεχ. Φλόσιγκ 8 Ιουν. δι' Αγκώνα
Μαλιακός .....	Μαρή Έμπειρίζον .....	12	3903	έφθ. Λονδίνον 7 Ιουν.
Μαλέας .....	'Ιω. Παπαδέα .....	17	5709	διῆλθε Γιβραλτάρ 2 Ιουν. διά Βαλτιμόρην
Μανιούλλα .....	νιοί Γεωργ. Καραβία .....	20	2012	άνεχ. Τάν 23 Μαΐου δι' Αρχάγγελον
Μάξ Βόλφ .....	Γ. Πορτόλου .....	17	6694	άνεχ. Αμβέρσαν 31 Μαΐου διά Μπ. "Αϊρες
Μαρή Χανδρή .....	Ι. Δ. Χανδρή .....	04	2331	έφθ. Όνέγζα 10 Ιουν.
Μαργαρίτα .....	Γεωργιάδη & Σοφιανοῦ .....	89	2187	άργει Πειραιᾶ από 28 Δεκ.
Μαργαρίτης .....	άδ. Περιβολάρη .....	13	4584	διῆλθε Magallanes 6 Ιουν. διά Lota
Μαρία .....	Σ. Βλασπούνον .....	07	4225	άργει Πειραιᾶ από 5 Μαΐου
Μαρία .....	Σ. Περή — Δ. Τσατσαρώνη .....	00	1216	έφθ. Πειραιᾶ 9 Ιουν.
Μαρία Λ. .....	Κ. Η. Λαμού .....	12	4707	άργει Βίλλαν Κ) τούσιον από 23 Μαρτ.
Μαρία Νικολάου (τάνκερ) .....	Ν. Νικολάου .....	27	5525	έφθ. Σαουθάμπτον 9 Ιουν.
Μαρία Νομικού .....	Λουζά Νομικοῦ .....	99	1165	άνεχ. Χάιφαν 2 Ιουν. διά Κ) ντζαν
Μαρία Σταθάτου .....	έτ. Δ. Α. Σταθάτου .....	19	5269	έφθ. Αμβούνγον 7 Ιουν.
Μαριέτ Νομικού .....	Π. Νομικοῦ .....	19	5241	έφθ. Θ) νίκην 5 Ιουν.
Μαριέττα .....	Ν. Ενσταθίου .....	13	6042	άνεχ. Μουζόραν 7 Ιουν. διά Τάκου Μπάρ
Μαρίκα Πρωτοπαπά .....	Π. Πρωτοπαπᾶ .....	15	4447	εις Γαλάτσι 10 Ιουν. (δι' Αγγλίαν)
Μαριόγκα .....	άδ. Πρωίον .....	12	4236	έφθ. Ρίον Ιανέριον 5 Ιουν.
Μαριόγκα Δ. Θερμιώτη .....	άδελφων Κιρτάτα .....	04	4784	διῆλθε Γιβραλτάρ 11 Ιουν. διά Πειραιᾶ
Μαριόγκα I. Καΐρη .....	'Ιω. Δανιόλου .....	13	5143	έφθ. Ρίον Ιανέριον 5 Ιουν.
Μαρουκά Πατέρα .....	Δ. Πατέρε .....	17	4269	άνεχ. Σιγκαπούρην 4 Ιουν. διά Φουξίδι
Μάριος Τ. .....	Α. Τεριάζου .....	04	1128	έφθ. Γαλάτσι 10 Ιουν.
Μαρουσίλιώ .....	Μιχ. Κυδωνιέως .....	18	4215	άνεχ. Μπάρου 6 Ιουν. διά Μπ. "Αϊρες
Μαρουσιώ Κουλούθρου .....	Κονλούθρου — Έμπειρίζον .....	07	3556	άργει Βίλλαν Κ) τούσιον από 29 Μαρτ.
Μαρουσιώ Λογοθέτη .....	άδ. Γονλανδρή .....	12	4669	έφθ. Μαργκ) λιν 7 Ιουν.
Μάρπημσα .....	Ν. Ενσταθίου .....	19	5476	διῆλθε Πόρτ Νατάλ. 8 Ιουν. διά Ντακάρ
Ματθαίος .....	Η. Μ. Λόζ .....	04	2434	έφθ. Μπρίστολ 31 Μαΐου
Ματρόννα .....	Ν. Βογιατζήδη .....	02	2846	έφθ. Μαργκ) λιν 19 Μαΐου
Μεμάς .....	«Αίγαινος Α.Ε. .....	00	4359	άνεχ. Γδύνια 31 Μαΐου, Νίτον 7 Ιουν. διά Μπ. "Αϊρες
Μέντωρ .....	Γ. Δρακούλη .....	02	3050	άργει Πειραιᾶ από 14 Φεβρ.
Μερόπη .....	'Ανδρ. Παπᾶ .....	11	4181	διῆλθε Σαμπάγκ 20 Μαΐου διά Τοσονγιάμα
Μεσσαριά Νομικού .....	'Ετ. «Π. Νομικός» Α. Ε. .....	95	985	έφθ. Πόρτ Βάντο 9 Ιουν.
Μιμόδια .....	έτ. «Βλάσσοβ» .....	05	3071	έφθ. Τσιτιταβέζιαν 4 Ιουν.
Μίνα .....	'Ανδρ. Βεστάρχη .....	22	6067	άνεχ. Μαζατέα 6 Ιουν. δι' Ιαπωνίαν
Μίνα Λ. Καμπάνη .....	πληρον. Α. Καμπάνη .....	20	5227	διῆλθεν Όραν 7 Ιουν. διά Θεσσαλονίκην
Μιχαήλ Λ. Έμπειρικός .....	Στ. Έμπειρίζον .....	18	5202	άργει Βίλλαν Κ) τούσιον από 17 Απρ.
Μιχαλάκης .....	Ν. Ενσταθίου .....	19	5234	άργει Μοντεβίδεο από 8 Μαΐου
Μιχάλης .....	Α. Φατοή .....	12	3646	άνεχ. Κάρδιφ 29 Μαΐου διά Ζαράτ
Μιχάλης Πουτούς .....	Μ. Μουτούς .....	14	4810	άργει Πέναρθ από 2 Ιαν.
Μιχαλίδης .....	άδ. Ξελᾶ .....	08	3742	εις Ζαράτ 10 Ιουν.
Μόσχα Δ. Κυδωνιέως .....	Δημ. Α. Κυδωνιέως .....	15	3874	άργει Σάν Νιζολάς από 8 Απρ.
Μόσχα Λ. Γουλανδρή .....	άδ. Γονλανδρή .....	18	5199	έφθ. Ρίον Ιανέριον 9 Ιουν.
Μοτορίνα (τάνκερ) .....	έτ. «Τρανσπετόρ» .....	89	2466	εις Κ) ντζαν 10 Ιουν. και Πειραιᾶ 13
Μύκονος .....	Φ. Σιγάλας — Βαλκανική .....	99	1802	άνεχ. Ντράμπιεν 30 Μαΐου δι' Ονέγκα
Ναγός .....	Ι. Λιβανοῦ .....	12	1926	άργει Σούνες από 12 Ιαν.
Ναντίν .....	Π. Σαζτούρη .....	04	3582	άνεχ. Αιθόρνο 3 Ιουν. διά Πειραιᾶ, έφθ. 9
Ναύαρχος Σαχτούρης .....	Π. Σαζτούρη .....	02	1953	έφθ. Βιρούττον 5 Ιουν.
Νάρκισσος .....	Γ. Ν. Σταθάτου .....	06	4313	διῆλθε Σίδνευ (Αντστραλ.) 3 Ιουν. διά Χόγκ Κόγκ
Ναυσικά (τάνκερ) .....	Κυρ. Βενιζέλου .....	22	5005	διῆλθε Γιβραλτάρ 6 Ιουν. δι' Αμστερνταμ
Ναυτίλος .....	Δ. Ι. Γονλανδρή .....	04	3531	έφθ. Ζονγκουλδάς 6 Ιουν.
Νέα Τύχη .....	Στ. και Δημ. Φαφαλού .....	12	3451	έφθ. Σάντα Φε 3 Ιουν.
Νέδων .....	Α. Καλλινίκου .....	19	5263	διῆλθε Σαμπάτ 2 Ιουν. διά Πόρτ Νατάλ.
Νέλλου .....	άδ. Π. Μαργαρώνη .....	13	4826	έφθ. Ζονγκουλδάς 2 Ιουν.
Νερόπιδα .....	έτ. Π. Νομικοῦ .....	03	2759	έφθ. Ορνσκόλδσβικ 5 Ιουν.
Νεμέα .....	Γ. Ν. Σταθάτου .....	19	5101	άργει Πειραιᾶ από 15 Μαΐου
Νέστος .....	Ν. Λιβανοῦ .....	19	4399	διῆλθε Πόρτ Σαΐδ 5 Ιουν. διά Ρόττερνταμ
Νήτον .....	Α. Καλλινίκου .....	18	5154	έφθ. Κεύ 26 Μαΐου
Νηρεύς .....	'Εμμ. Χατζήλια .....	13	6694	διῆλθε Λορέντζο Μαρζές 13 Μαΐου διά Βασι
Νηρίτος .....	Γ. Δρακούλη .....	07	3854	άνεχ. Στέτιτν 7 Ιουν. δι' Ιταλίαν
Νίκη .....	'Ανδρ. Βαλασάκη .....	17	958	άργει Πειραιᾶ από 3 Μαρτ.
Νικοκλής .....	Ν. Γ. Μωραΐτη .....	21	3576	έφθ. Φρέν Μπέντος 5 Ιουνίου
Νίκος .....	Α. Γυραίου .....	14	3892	εις Αμβέρσαν από 14 Μαΐου
Νίκος Τ. .....	'Ελευθ. Τριζόγου .....	19	5175	εις Αμβέρσαν από 21 Μαΐου
Νικόλαος Αθανασούλης .....	πληρον. Αθανασούλη .....	01	3575	άργει Πειραιᾶ από 7 Μαΐου 1928
Νικ. Γ. Κουλουκουντής .....	έτ. 'Ατλαντούς .....	17	3201	διῆλθε Σούνες 8 Ιουν. διά Περσικόν Κόλπον
Νικόλαος Μίχαλος .....	Κ. Μιχάλου .....	13	4342	άνεχ. Γδύνια 10 Ιουν. διά Ρίον Ιανέριον
Νικ. Μπάικας .....	Ποθ. Μπάικα .....	20	1912	εις Φετιγιέ 1 Ιουν.

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	ναυπ. Έτος	γηρ. Τόν.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Νικόλαος Νομικός	Α. Νομικοῦ	99	625	έφθ. Πειραιά 1 Ιουν. άργει Λαρέντζο Μαρκές 10 Ιουν. διὰ Ροτίν
Νικ. Πιάγκος	Μιχ. Πιάγκον	12	4499	διῆλθε Λαρέντζο Μαρκές 10 Ιουν. διὰ Ροτίν
Νικόλαος Φιλίνης	Μική Φιλίνη	04	3111	άργει Αλεξανδρείαν ἀπὸ 20 Δεκ.
Νικόλας	Β. Σ. Ρωσολέμου	10	4540	άργει Βύλλαν Κ) τούσιον ἀπὸ 24 Μαρτ.
Νικόλας "Άγγελος	'Ιο. 'Άγγελον	12	4351	άργει Τιμπίσου ἀπὸ 11 Μαρτ.
Νικόλαος Πατέρας	ἀδελφοὶ Πατέρα	10	4362	άνεγ. Ρίον Ιανέτιον 4 Ιουν. διὰ Δουνγκεζούην
Νίτσα	Δ. Γιανναγά	15	4732	έφθ. Μαρζήν 26 Μαΐου
Νύμφη	Ν. Λυκαρδοπούλου	21	4504	άνεγ. Πειραιά 11 Ιουν. διὰ Ρωσσίαν
"Ολγα	I. N. Βλασπονόβου	05	677	εἰς Κονστάντζαν 6 Ιουν. Έπισκενά
"Ολγα "Επ. Εμπειρίκου	νίδον 'Επ. Εμπειρίκου	22	4677	διῆλθε Πόρτο Νατάλ 29 Μαΐου διὰ Νταζάρ
"Ολυμπος	Κουλούθουρο — Εμπειρίκου	18	5249	διῆλθε Περίου 31 Μαΐου διὰ Σιγκαπούρην
"Ομόνοια	Ξενιού-'Αδ. Χριστοφορίδου	08	3699	άνεγ. Ρόττερνταμ 3 Ιουν. διὰ Σπέτζαν
"Ορος "Αθως	Ρεθύμνη — Κουλούσουντη	13	3578	διῆλθε Μαδέρας 6 Ιουν. διὰ Μπ. "Αϊρες
"Ορος "Ατλας	Ρεθύμνη — Κουλούσουντη	16	5647	άνεγ. Μπάρον 25 Μαΐου διὰ Παναμάν
"Ορος Δίρφυς	«Ατλαντιζός» Α. Ε.	18	5242	άνεγ. Βορμάρο 22 Μαΐου διὰ Μαυίναι
"Ορος Ελεικών	«Τράμπ. Σο»	18	5525	διῆλθε Βαταβίαν 2 Ιουν. διὰ Misumi
"Ορος Ιδη	Κοσμέτου-Κουλούσουντη	20	5210	έφθ. Μίτσε 7 Ιουν.
"Ορος Ιθώμη	Ρεθύμνη — Κουλούσουντη	14	4191	έφθ. Σάντα Φέ 9 Ιουν.
"Ορος Κιθαιρών	«Τράμπ. Σο»	12	3876	έφθ. Χούλι 27 Μαΐου καὶ ἀνεγ. 9 Ιουν. διὰ Ρόττερνταμ
"Ορος Κύνθος	«Ατλαντιζός» Α. Ε.	18	5188	έφθ. Μπ. "Αϊρες 17 Μαΐου
"Ορος Λυκαβηττός	Κοσμέτου — Κουλούσουντη	17	4292	έφθ. Ροζάριο 22 Μαΐου
"Ορος Μυρτώ	Ρεθύμνη — Κουλούσουντη	19	5658	έφθ. Αλεξανδρείαν 2 Ιουν.
"Ορος Ολυμπος	έτ. «Θησεύς» Α. Ε.	20	5166	έφθ. Πειραιᾶ 30 Μαΐου
"Ορος Ορθρυς	Ρεθύμνη — Κουλούσουντη	19	4817	έφθ. Βόλον 31 Μαΐου
"Ορος Ουσα	άδ. Η. Μαργαρόνη & R-K.	18	5201	διῆλθε Περίου 7 Ιουν. διὰ Σιγκαπούρην
"Ορος Παρνασσός	Κοσμέτου — Κουλούσουντη	15	3660	άνεγ. Βύλλαν Κ) τούσιον 22 Μαΐου διὰ Μαδέρας
"Ορος Πέρα	Κουλούσουντη	18	5208	έφθ. Καλάμας 4 Ιουν.
"Ορος Πεντελικόν	Κουλούσουντη - Κοιστομένη	17	5791	έφθ. Πόρτο Νατάλ 5 Ιουν. (διὰ Μπέρια)
"Ορος Πήλιον	έτ. «Θησεύς» Α.Ε.	14	4592	άνεγ. Μπάζ. Μπλάγκαν 2 Ιουν. διὰ Μαδέρας
"Ορος Πριόνας	Ρεθύμνη — Κουλούσουντη	10	3986	έφθ. Πρέβεζαν 6 Ιουν.
"Ορος Ροδόπη	άδ. Η. Μαργαρόνη	19	5182	διῆλθε Μαδέρας 5 Ιουν. διὰ Μούτεβίδεο
"Ορος Ταύρος	«Ατλαντιζός» Α.Ε.	20	6696	ίνεγ. Πόρτλαντ ("Ορεγκον") 5 Ιουνίου διὰ Γιοζοζάμαν
"Ορος Ύμηττός	Ρεθύμνη — Κουλούσουντη	21	6388	έφθ. Βλαδιβοστόκ 23 Μαΐου
Π. Μαργαρώνης	Δημ. Μαργαρώνη	13	4979	έφθ. Ροζάριο 24 Μαΐου
Παγακρατίκος	Μαρη̄ Έμπειρίκου	14	3477	άργει Ρουέν ἀπὸ 24 Μαρτ.
Παγκρατίων	Δημ. Ν. Κουφός κλπ.	20	2012	άνεγ. Πειραιᾶ 6 Ιουν. διὰ Ρωσσίαν
Παναγής	Ν. Λυκαρδοπούλου	20	5187	έφθ. Μασσαλίαν 11 Ιουν.
Παναγ. Θ. Κουμάνταρος.	άδ. Σ. Κουμαντάρου	12	5839	διῆλθε Γκαϊμπεκ 24 Μαΐου δι' Ελλάδα
Πανάχραντος	Β. καὶ I. Κουτσούνου	15	4661	έφθ. Τάιν 6 Ιουν.
Πάνις	Α. Αναστασάτου	06	1781	άργει Αιμέρεσαν ἀπὸ 26 Μαρτ.
Παντελής	Κ. Λαυροῦ καὶ I. Ποντικοῦ	11	3845	έφθ. "Εμδεν 4 Ιουν.
Παντιάς	έτ. «Ωρεανδός» Α.Ε.	12	5146	διῆλθε Μαδέρας 6 Ιουν. δι' Αιμέρεσαν
Παπαλεμός	Γ. Α. Γεωργιλή	10	3748	άργει "Αιμτερόνταμ ἀπὸ 14 Μαρτ. Έπισκενή
Πάραλος	Κ. Α. Πετρόντου	06	3435	έφθ. Πόρτλαντ 12 Ιουν.
Παρθενών	άδ. Πειθῆ	08	3189	έφθ. Σουέζ 28 Μαΐου καὶ Abu Zenima 9 Ιουν.
Πάτρα	Τσαμιράνη—Κον) νίδη	96	3256	άνεγ. Πειραιᾶ 4 Ιουν. διὰ Ρωσσίαν
Περράκης Λ. Καμπάνης	κληρ. Λ. Καμπάνη	10	3584	έφθ. Ροζάριο 3 Ιουν. διὰ Νταζάρ
Περσέν	Α. Ανδρέατου	18	5172	άνεγ. Πόρτο Κάμπα 4 Ιουν. διὰ Σιγκαπούρην
Πεσσάδες	Δ. Βαλασαμάζη	17	1957	άργει Μπριστόλ ἀπὸ 19 Φεβρ.
Πεταλοί	Μαρη̄ Έμπειρίκου	17	5126	διῆλθε Τέιμπλ. Μπάη 27 Μαΐου διὰ Νταζάρ
Πετροί (τάνκερ)	έτ. «Τρανσπλερόϊλ»	03	4634	έφθ. K) ντζαν 7 Ιουν.
Πετράκης Νομικός	Π. Νομικοῦ	06	4418	έφθ. Κ. π. "Αϊρες 5 Ιουν.
Πέτρος Ι. Γουλανδρής	άδ. Γουλανδρή	23	4693	έφθ. Χούλι 4 Ιουν.
Πέτρος Νομικός	Π. Νομικοῦ	13	4044	εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ 28 Μαΐου
Πήγασος	Γ. Ν. Λουλούδη	15	1795	έφθ. Σέονταν 26 Μαΐου
Πηλές	Ε. Χατζηλία	28	4695	διῆλθε Τενερίφφαν 6 Ιουν. δι' Αιμέρεσαν
Πηνελόπη	Σ. Παραμυθιώτη	19	4786	έφθ. Σιενφούγκος 30 Μαΐου
Πίνδος	Α. Λούζη	08	4360	έφθ. Πόρτο Σαΐδ 9 Ιουν.
Πολέμης	I. Δ. Παλλωκορασσᾶ	09	1457	έφθ. King's Lynn 9 Ιουν.
Πόλι	M. N. Ροδιάδη	97	2861	άργει Σύρον ἀπὸ 16 Φεβρ.
Πολύκτωρ	Γ. Δρακούλη	14	4077	διῆλθε Νταζάρ 30 Μαΐου δι' Αβονιάσου
Πολύμνια	E. Μιχαλιτσάνου	07	4937	άργει Γένοβαν ἀπὸ 5 Μαρτ.
Πόπη	Μιχ. Βερνίκου	96	1594	έφθ. Αλγέριον 4 Ιουν.
Ποσειδῶν	άδ. Πήττα	09	3895	διῆλθε Νταζάρ 4 Ιουν. διὰ Κόδον
Ποσειδωνία	Δ. Γεωργοπούλου καὶ P.-K.	09	3681	διῆλθεν "Αγ. Βιζέντιον 27 Μαΐου διὰ Σάντος
Πρέκλα	Θ. Επιφανιάδη	12	1820	έφθ. Βόλον 12 Ιουν.
Προμηθεύς	νίδον 'Αντ. Γιαννουλάτου	12	4340	έφθ. Αλεξανδρείαν 2 Ιουν.
Ρήνος	Λεών. Έμπειρίκου	11	4346	άνεγ. Στέττιν 30 Μαΐου, Γιβραλτάρ 9 Ιουν. διὰ Πειραιᾶ
Ρίτα	Γ. Πανᾶ	01	2495	έφθ. Μαρζήν 29 Μαΐου
Ρίτα Χανδρή	Ίο. Δ. Χανδρή	14	4648	άνεγ. Ρόττερνταμ 11 Ιουν. διὰ Γδένια
Ρόκος	«Ιόνιον» Α. Ε.	18	4781	διῆλθε Κόμπε 25 Μαΐου διὰ Νέαν Καλληδονίαν
Ρόκος Βεργωτῆς	«Βεργωτῆς» Α.Ε.	19	5637	διῆλθε Magallanes 29 Μαΐου διὰ Κόρονελ
Ρούλα	Μαρη̄ Καραγεώργη	99	1044	έφθ. Λαύριον 28 Μαΐου
Σαρωνικός	Μαρη̄ Έμπειρίκου	12	3548	άνεγ. Γδύνια 28 Μαΐου, Λάδσεν 4 Ιουν. δι' Αλεξανδρείαν
Σίφνος	Θεμ. Σταφιλοπάτη	17	2290	διῆλθε Γιβραλτάρ 7 Ιουν. διὰ Γράστον
Σοφία Θεοδωροπούλου	Π. Θεοδωροπούλου	99	1518	έφθ. Σφάξ 7 Ιουν.
Σουλιώτης	Μαλάμου	17	4300	έφθ. Μπονένος "Αϊρες 29 Μαΐου
Σούνιον	Μαρη̄ Έμπειρίκου	19	3054	εἰς Όνέγαρα 10 Ιουν.
Σπύρος	«Άλγανον» Α.Ε.	18	5153	έφθ. Ρόττερνταμ 13 Μαΐου, Έπισκενή
Σπύρος	Παντ. 'Αντύπα	04	2108	άνεγ. Φερρόδ. 8 Ιουν. διὰ Σουηδίαν
Σταμ. Γ. Έμπειρίκος	έτ. «Σ. Γ. Έμπειρίκου»	36	3941	εἰς Σάντος ἀπὸ 2 Μαΐου
Στάμος	Δ. Φαφαλιού	14	3801	εἰς Μοντεβίδεο ἀπὸ 13 Μαΐου

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυπ.	Τόν. γκρ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Σταύρος Κουμάνταρος . . . . .	άδ. Σ. Κουμάνταρον . . . . .	12	5528	άνεξ. Βαλτιμόρην 7 Ιουν. διά Μόντρεαλ.
Στρυμών . . . . .	Στ. Λιβανοῦ . . . . .	19	5250	Έφθ. Κενιαναν 27 Μαΐου
Σύλβα . . . . .	Α. Καλλέργη καὶ Σία . . . . .	14	4202	διῆλθε Magallanes 2 Ιουν. διά Κόρονελ.
Τάκης . . . . .	Π. Ἀντύπα . . . . .	04	1698	άνεξ. Τζιπούτι 6 Ιουν. Περίμ 10 διά Σούεζ
Τάξεσις . . . . .	Λεον. Α. Ἐμπειρίκον . . . . .	14	3942	άργει Πειραιᾶ από 17 Μαΐου
Τάνας . . . . .	άδελφ. Συνοδινοῦ . . . . .	07	1545	άργει Πειραιᾶ από 20 Απριλ.
Ταξιάρχης . . . . .	άδελφ. Λαμποῦ . . . . .	13	4221	Έφθ. Σάν Λορέντζο 9 Ιουν.
Τάσις . . . . .	«Μυρτώον» Α.Ε. . . . .	13	4706	διῆλθε Γιβραλτάρ 4 Ιουν. διά Ρίον Ιανέριον
Τάσος Κ. . . . .	Ἐμμ. Καραβία . . . . .	01	3634	Έφθ. Τσιμιτάναν 9 Ιουν.
Ταύγετος . . . . .	Κουλούθρον — Ἐμπειρίκον . . . . .	18	4295	άνεξ. Πειραιᾶ 6 Ιουν. διά Ρωσσίαν
Τζέννυ . . . . .	Τιο. Λιβανοῦ . . . . .	12	1859	Έφθ. Μασσάβαν 27 Μαΐου καὶ Σούεζ 9 Ιουν.
Τηλέμαχος . . . . .	Γ. Δρασούλη . . . . .	11	3562	Έφθ. Ρότερνταμ 6 Ιουν.
Τουρκία . . . . .	έτ. «Ἐλληνική» Α.Ε. . . . .	09	1911	Έφθ. Κονγκόν 13 Ιουν.
Τουρλιανή . . . . .	Γ. Ασπιμούτη . . . . .	19	2486	διῆλθε Γιβραλτάρ 4 Ιουν. διά Σούντοβαλ.
Τρεγκόδναν . . . . .	Σαραβάνον . . . . .	03	3075	εἰς Σούεζ από 8 Μαΐου
Τρίτων . . . . .	νῖοι Γ. Γράτσου . . . . .	14	4211	άργει Πειραιᾶ από 24 Απριλ. Ἐναυλώθη
Τοιροπινάς . . . . .	Κ. Α. Τσιρούνινας καὶ Υιοί . . . . .	14	3895	άνεξ. Βρέμην 9 Ιουν. διά Νόρντεγκαν
Τόνης Χανδρῆς . . . . .	Ι. Δ. Χανδρῆ . . . . .	04	2689	Έφθ. Ονέγυα 27 Μαΐου
Υδραίος . . . . .	Α. Κουλούρα καὶ Κ. Ξένου . . . . .	02	4476	Έφθ. Νοβόρωσίσην 1 Ιουν.
Υδρούσα . . . . .	Π. Χριστοπούλον . . . . .	22	2038	Έφθ. Σούντερλαντ 30 Μαΐου
Φαέθων . . . . .	άδ. Λιβανοῦ . . . . .	13	4168	διῆλθε Νταζάρ 30 Μαΐου διά Ορίου
Φαίαξ . . . . .	Σπ. Παραμνιώτη . . . . .	15	7188	άνεξ. Βαγκούδερ 4 Ιουν. διά Λονδίνον
Φανερωμένη . . . . .	Α. Βλαζάκη . . . . .	08	3501	διῆλθε Νταζάρ 7 Ιουν. διά Αθονμάουθ
Φιλομήλα . . . . .	Σ. Κατοπόδη . . . . .	98	3175	άργει Σούεζ από 4 Απριλ.
Φλώρα . . . . .	έτ. Π. Νομιοῦ . . . . .	04	2980	Έφθ. Στέττιν 9 Ιουν.
Φλώρα Νομικοῦ . . . . .	Λουζά Νομιοῦ . . . . .	21	2012	διῆλθε Γιβραλτάρ 5 Ιουν. διά Αλεξάνδρειαν
Φραγκούλα Βροντίση . . . . .	Βροντίση—Γούναρη . . . . .	04	2083	Έφθ. Χούλλ. 4 Ιουν.
Φραγκούλα Β. Γουλανδρῆ . . . . .	άδ. Γουλανδρῆ . . . . .	18	5304	εἰς Χούλλ. από 18 Μαΐου
Φρέδ . . . . .	Κ. Δ. Καλαμάτη . . . . .	07	4043	διῆλθε Κονγκόν 7 Ιουν. διά Βορδώ
Φώτης . . . . .	Ν. Ανκαραδοπούλου . . . . .	12	3507	διῆλθε Κέπιτ Βέροντε 22 Μαΐου διά Μπ. Ἀληφες
Φωφώ Μακρῆ . . . . .	Ι. Σ. Στρυμπουλάζη . . . . .	03	1013	Έφθ. Δαρδανέλλια 6 Ιουν.
Χαδιώτης . . . . .	έτ. «Κάσσος» Α. Ε. . . . .	29	4386	διῆλθε Λάδσεν 10 Ιουν. διά Λίβερπουλ.
Χατζηπατέρας . . . . .	νῖον Κ. Χατζηπατέρα . . . . .	19	3511	άνεξ. Ἀγκώνα 9 Ιουν. διά Στρατόνη
Χέλατρος . . . . .	έτ. «Κάσσος» Α. Ε. . . . .	14	3489	άνεξ. Βουλάνη 6 Ιουν. διά Καρφάτοι
Χίος . . . . .	Σ. Περρῆ—Α. Τσατσαμώνη . . . . .	88	1356	Έφθ. Ζουγγουλδίκες 7 Ιουν.
Χλόη . . . . .	Ν. Ανκαραδοπούλου . . . . .	28	4641	διῆλθε Γιβραλτάρ 5 Ιουν. Λάδσεντ 10 διά Χούλλ.
Χρήστος Μαρκέτος . . . . .	έτ. Βεργατῆ . . . . .	19	5209	άνεξ. Γδύνια 31 Μαΐου, Ντούτζενες 7 Ιουν. διά Ρίον Ιανέριον
Χρυσή . . . . .	Π. Ι. Γουλανδρῆ . . . . .	13	5367	Έφθ. Kiksi 2 Ιουν.
Χρυσόπολις . . . . .	έτ. «Κάσσος» Α. Ε. . . . .	14	5292	άνεξ. Εμδεν 9 Ιουν. διά Ταματανε
Ωκεανία . . . . .	Μ. Καφίβαλη . . . . .	07	4843	Έφθ. Μόντρεαλ 14 Ιουν.
Ωνάση Πηνελόπη . . . . .	Άριστ. Ωνάση . . . . .	19	5404	διῆλθε ΛΑ Πλάταν 27 Μαΐου διά Αμέρισαν
Ωνάση Σωκράτης . . . . .	Άριστ. Ωνάση . . . . .	19	5439	Έφθ. Μοντεβίδεο 22 Μαΐου
Ωρίων . . . . .	Πολ. Λύρα — Α. Λούζη . . . . .	09	4798	άνεξ. Ροζάριο 6 Ιουν. διά Αγ. Βιζέντιου
Ωρωπός . . . . .	Μαρτῆ Εμπειρίκον . . . . .	13	3475	εἰς Αμέρισαν από 30 Απριλ.

## ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΥΠΟ ΣΕΝΑΣ ΣΗΜΑΙΑΣ

Αιγαίον (Αγγλικόν) . . . . .	άδ. Κουρούζλη—Αθίνη & Σία . . . . .	10	1673	άργει Πειραιᾶ από 15 Ιουν.
Απόστολος (Κυπριακόν) . . . . .	Δ. Τσιρίδη . . . . .	89	498	εἰς πλόας Αιγαίποτον — Σεργίας
Έλένη (Αγγλικόν) . . . . .	Ρεθίμνη — Κουλουκουντῆ . . . . .	21	1138	Έφθ. Θύνιην 23 Μαΐου
Κάρμεν Σύλβα (Ρουμ.) . . . . .	Καλάτον — Μαροή . . . . .	03	1601	άνεξ. Βίγκο 29 Μαΐου διά Καζαμπλάγκαν
Μαρτῆς (Αγγλικόν) . . . . .	Γ. Μ. Κουλουκουντῆ . . . . .	94	2483	άνεξ. Φιλιππίλ. 7 Ιουν. διά Σφάξ
Μπεάτσα (Αγγλικόν) . . . . .	Α. Λούζη . . . . .	13	1569	άργει Κάρδιφ από 16 Μαΐου.
Μιρουτάνου (Αγγλικόν) . . . . .	Μιγακούνη καὶ Σία . . . . .	05	2539	Έφθ. Girington 7 Ιουν.
Μυριάμ, (Αγγλ. τάνκερ) . . . . .	Β. Ι. Β. C. . . . .	21	7012	Έφθ. Αμβούργον 24 Μαΐου
Νέλσων, (Αγγλικόν) . . . . .	Σταύρ. Χριστοφορίδη . . . . .	96	1437	Έφθ. Σούεζ 25 Μαΐου
Νικόλαος Πήττας, (Αγγλ.) . . . . .	άδ. Πήττα . . . . .	12	1864	άργει Πήττα . . . . .
Νοέμη—Τζούλια (Αγγλ.) . . . . .	Α. Μινακούνη—Ρουσάνου . . . . .	95	2499	άργει Α'Μερσαν από 25 Απριλ.
Όλτύλ, (Ρουμανικόν) . . . . .	Α. Βλάσσος . . . . .	20	4308	διῆλθε Μαδέρας 5 Ιουν. διά Μπ. Αϊρες
Πράχοθα (Ρουμανικόν) . . . . .	Α. Βλάσσος . . . . .	22	3609	Έφθ. Γδύνια 6 Ιουν.
Σάν Νικόλα, (Ιταλικ.) . . . . .	Ν. Σταματίου . . . . .	79	677	εἰς Ματρούζ 1 Ιουν.
Σιρέτουλ, (Ρουμανικόν) . . . . .	Α. Βλάσσος . . . . .	12	3629	Έφθ. Χούλλαν 1 Ιουν.
Τουσσίκα (Αγγλικόν) . . . . .	Κ. Λασαραΐδη — Α. Δάλλα . . . . .	03	1828	άνεξ. Καζαμπλάγκαν 4 Ιουν. διά Γαλάτοι
Φοίνις (Γαλλ. τάνκερ) . . . . .	Βλαδιμανῆ — Νικολάου . . . . .	20	5907	Έφθ. Βοδώ 7 Ιουν.
Jacatra (Όλλανδ.) . . . . .	Ρεθίμνη — Κουλουκουντῆ . . . . .	14	5883	εἰς Ρόττερντα μέτο παραλαβήν
Umlazi (Αγγλ.) . . . . .	Ρεθ. — Κουλουκουντῆ . . . . .	18	4276	εἰς Τεές μέτο παραλαβήν
Wulsty Castle (Αγγλ.) . . . . .	Ρεθίμνη — Κουλουκουντῆ . . . . .	18	3566	εἰς Αμέρισαν μέτο παραλαβήν

**K. A. ΣΠΥΛΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ & ΣΙΑ**  
 Εβδομαδιαία τακτικαί άναχωρήσεις διά τῶν  
 Νορβηγικῶν ἀτμοπλοίων

**"NORDENFJELDSKE,"**

διά ΛΟΝΔΙΝΟΝ καὶ ΑΜΒΕΡΣΑΝ κατ' εὐ-  
 θεῖαν καὶ διά μεταφορτώσεων δι' ὅλην τὴν  
 Αγγλίαν καὶ ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΕ.

Πληροφορίαι: Μέγαρον Ἡλεκτρικῶν Σιδηροδρόμων, Α'. δρο-  
 φος. Τηλέφ. 41-478. Πειραιά.

ΤΗΛ. ACUTE-HULL  
 28, BISHOP LANE

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

ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΑΙ ΜΗΧΑΝΕΛΛΑΙΩΝ "STEPSOL,, BRAND

ΕΛΑΙΑ ΚΟΛΑΖΑ, ΚΥΔΑΙΝΔΡΕΛΑΙΑ ΚΙΝΗΤΗΡΩΝ

ΕΙΣΑΓΩΓΕΙΣ ΙΧΘΥΕΛΛΑΙΩΝ

ΕΦΟΔΙΑ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ ΚΑΙ ΜΗΧΑΝΗΣ.

**ΧΟΥΛΛ (ΑΓΓΛΙΑΣ)**