

NAYTIKA XPONIKA



15η Ιουλίου 1936

Αρ. Φύλλου 134

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΤΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΣΤ'. ΑΡΙΘ. 134

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, 15 ΙΟΥΛΙΟΥ 1936

'Η μεγάλη ναυτιλία μας

Τά άσθενή της σημεία καὶ αἱ κατ' αὐτῆς ἐπικρίσεις

Τοῦ κ. Γ. Ι. ΣΑΚΑΛΗ

"Οταν οἱ ἑπτά σοφοὶ συνήλθον εἰς τοὺς Δελφούς διὰ νὰ συκεφθοῦν καὶ δώσουν τάς ὀφελιμωτέρας εἰς τοὺς ἀνθρώπους συμβουλάς, καθένας των εἶπε πολλά καὶ σοφά, ὅμοιώνως ὅμως ὅλοι των παρεδέχθησαν, διτὶ αἱ ὀφελιμωτέραι εἶνεν δύο: τὸ «γνῶθι σαυτόν» καὶ τὸ «μηδὲν ἄγαν». Τάς δύο αὐτάς ἀληθείας, ὡς ἀναθήματα, τάς προσέφεραν εἰς τὸν θέον καὶ μὲ τὴν συγκατάθεσίν του ἀνεγράφησαν εἰς τὸν πρόναον. Προφανῶς, διὰ νὰ τὰς ἔκλαμθάνουν οἱ ἀνθρώποι ὡς θεῖα παραγγέλματα καὶ νὰ συμμορφώνωνται δύον τὸ δυνατὸν περισσότερον πρὸς αὐτά, οὕτως ὥστε εἰς τὸν θίον των νὰ διαπράττουν δύον τὸ δυνατὸν δλιγόντερα σφάλματα. Διότι νὰ μὴ σφάλλῃ καθόλου, δὲν τὸ κατορθώνει οὔτε ὁ συνετώτερος ἀνθρωπός. Βεβαιωμένον τούλαχιστον εἶναι, διτὶ καὶ ἀπὸ τοὺς ἑπτά σοφούς μερικοὶ ὑπέπεσαν εἰς σφάλματα, ὅχι μάλιστα ἐλαφρά. Ἀπὸ τοὺς ἑπειτα σοφούς, μεγαλυτέρους τῶν δόπιων δὲν ἐγνώσιεν δὲ κόσμος, ὃ μὲν Σωκράτες καὶ ὁ Πλάτων ἐξεθείασαν ίδιως τὸ «γνῶθι σαυτόν», δὲ Ἐριστοτέλης τὸ «μηδὲν ἄγαν». Τὸ παράγγελμα τοῦτο μάλιστα ὁ Ἐριστοτέλης τὸ θεωρεῖ ὡς τὸ ἀσφαλέστερον μέσον διὰ νὰ εὐδαιμονήσουν ὅχι μόνον οἱ ἀνθρώποι ἔνας-ἔνας, ἀλλὰ καὶ τὰ Κράτη. Τὸ κατ' ἔξοχὴν ἀριστοτελικὸν πλέον παράγγελμα, ἀφοῦ τὸ υἱοθέτης δ. Maestri di colo sappii, μοῦ ἥλθεν εἰς τὸν νῦν, δταν διδάσθησα δσα τώρα τελευταῖς ἐδημοσιεύθησαν καὶ πάλι σχετικῶς μὲ τὰ ναυτιλιακά μας πράγματα εἰς τὸ περιοδικὸν τύπον ὑπὸ συμπολίτου ἐγκύρωντος εἰς αὐτά. Ἡ δρθότης τούτων κατὰ θάσιν εἶναι ἀναμφισθῆτος. Ἀλλὰ ἡ σχετικὴ ἐπικρίσις τῆς ναυτιλίας μας ὑπερακοντίζει τὸ μέτρον. Ἐπικρίνεται πρὸς τούτους πόσθιν θὰ ἡτούσι τῆς ναυτιλίας μας καθ' δύον ἀφοῦ τὰς κατηγορίας ἀφ' ἔνδος τῶν πλοίων, διὰ τὸν ποίων ἀπαρτίζεται, τὴν μεγάλην ἀφ' ἔτερου ἡλικίαν των— διὰ νὰ περιορίσωμεν τὸν λόγον καὶ ἡμεῖς εἰς δύο μόνον πλημμελήματα μνημονεύουσι συνήθως οἱ ἀσχολούμενοι μὲ τὴν ναυτιλίαν μας. Τούχεται πρὸς τούτους πόσθιν θὰ ἡτούσι τῆς θεικῶν ὥρέλιμων ἑάν συνεφίγγοντο ἐπὶ μᾶλλον οἱ πατροπαράδοτοι δεσμοὶ τῆς ναυτιλίας μας μὲ τὰς ἀγοράς τοῦ Εὐξείνου, τοῦ Δουνάβεως καὶ ἐν γένει τῆς Μεσογείου, μάλιστα δὲ ἀνὴρ ἡ ἐκμετάλλευσις τῶν ἀγορῶν τούτων ἐγίνετο καὶ μ' ἐπιθατικά καὶ μὲ δρομολογιακά ἐν γένει πλοίων, τὰ ὅποια νὰ συνέδεαν διὰ τακτικῶν γραμμῶν τοὺς λιμένας τῶν ἀγορῶν τούτων μεταξὺ των καὶ πρὸς τοὺς λιμένας τῆς Ἀγγλίας καὶ τῆς Βορειοδυτικῆς Εύρωπης, περιλαμβάνοντα φυσικά εἰς τὰ δρομολόγια των καὶ τοὺς κυριωτέρους ἑλληνικοὺς λιμένας. «Ολ' αὐτὰ εἶναι ἀλήθεια, τὰς ὅποιας κανεὶς δὲν ἀμφισθῆται. Δι' αὐτὸν καὶ δοι, δοσοὶ διαβέτουν τὴν ἰκανότητα καὶ τὴν δρεξινή τὰς περιγράφουν καὶ νὰ γνωμολογοῦν σχετικῶς μὲ τὰ ναυτιλιακά πράγματα, καὶ εῦχονται καὶ συμβουλεύουν οἱ μὲν ναυτιλιακοὶ ἐπιχειρηματίαι μας νὰ κατευθύνουν τὴν δραστηριότητά των πρὸς τὴν πραγματοποίησιν καὶ τῶν σκοπῶν τούτων, τὸ δὲ Κράτος νὰ ὑποθηκῇ εἰς τοῦτο μὲ σα διαθέτει μέσα, τὰ πάντα τὴν χρήσιμα, τὰ εἰς τὴν προκειμένην περίπτωσιν ἀπαραίτητα. Καμμία λοιπὸν ἔως ἔδω ἀντίρρησις. Ἀλλὰ ὅταν διὰ τὸν λόγον, διτὶ δὲν ἔχει ἐπιτευχή μέχρι σήμερον ἡ πραγματοποίησις τῶν σκοπῶν τούτων, καταλήγωνταν νὰ ἀρνούμεθα τὴν ἀπὸ θεικῆς ἀπόψεως μεγάλην πάντοτε σημασίαν τοῦ ἐμπορικοῦ μας στόλου, συντεθειμένου ἔστω καθὼς συντίθεται, ἀπασχολούμενου, ἔστω καθὼς ἀπασχολεῖται, εἰς δλαδή τὰς ἀγοράς τῆς ὑφήλιου, τοῦ μὴ παραμελοῦντος ἐν πάσῃ περιπτώσει καθ' ὃ μέτρον τοῦ εἶναι δυνατὸν καὶ τὰς σημειωθείσας ἀγοράς, τὰς δμολογουμένως ἐπωφελεστέρας ἀπὸ θεικῆς ἀπόψεως, δταν φθάνωμεν νὰ ἀπαγγέλλωμεν ἀληθέες κατηγορητήριον κατὰ τῆς ναυτιλίας μας, ὡς

τῆς κυρίας δῆθεν ὑπαίτιου διὰ τὴν μὴ ἴκανοποιητικὴν ἔξυπηρέτησιν τῶν σημειωθέντων σκοπῶν, ἀλλ' ἀκόμη καὶ ὡς ἀντιδρώσης, ὡς παρεμποδίζουσῆς καὶ πᾶσαν σχετικὴν προσπάθειαν τοῦ σοφοῦ μας Κράτους, νομίζομεν διτὶ, οὕτω φερόμενοι, καὶ τὰ πράγματα ὑπερορῶμεν καὶ πρὸς τὸν θεόν τῶν Δελφῶν ἀμαρτάνομεν.

Διατὶ δὲ ἐμπορικός μας στόλος σχετικῶς μὲ τὸν στόλον κάθε ἀλληγορίας ἀποτελεῖται ἀπὸ τὰ δλιγόντερα νέα καὶ ἀπὸ τὰ περισσότερα παλαιά πλοῖα, δὲν εἶναι κανεὶς δυσεξήγητος γρίφος, ἀφοῦ πρὸς ἔξήγησιν τούτου δὲν πρόκειται ν' ἀναζητηθοῦν δυσεξιχνίαστοι σκέψεις, γενόμενα τυχόν περὶ τῶν καλυτέρων δρών, ὑπὸ τοὺς ὅποιους πρέπει νὰ συντίθεται πολυάριθμος ἐμπορικὸς στόλος διὰ νὰ ἐργάζεται ἴκανοποιητικῶτερον. Ὑπάρχουν θέσσαια περιπτώσεις, κατὰ τὰς ὅποιας δρόθιν πράξιν ἀποτελεῖται νὰ χρησιμοποιοῦνται πλοῖα παλαιά ἀντὶ νέων, πλοῖα δηλαδὴ ἀντίπροσωπεύοντα αἰσθητῶς μικρότερον κεφαλαίον. Ἀλλὰ προφανῆς παραλογισμὸς θὰ ἡτού νὰ συζητῇ κανεὶς ἀν εἶναι δρόθιν νὰ χρησιμοποιοῦνται κατὰ κανόνα παλαιά μᾶλλον πλοῖα παρὰ νέα εἰς τὰς διεθνεῖς μεταφοράς, ἀφοῦ η καθολικὴ πεῖρα δέχεται, δταν ἀσυγκρίτως ἀσφαλεστέρα ἐπιχείρησις εἶναι νὰ χρησιμοποιοῦνται 100 λόγου χάριν νέα πλοῖα παρὰ 200 παλαιά. Ὑπὸ τὸ κράτος ἀλλως τε τῆς ἀρχῆς αὐτῆς ἐφαρμόζεται σήμερον εἰς χώρας, ἀπὸ μακροῦ ἀριστευούσας εἰς τὰς θαλάσσια πράγματα, τὸ σύστημα «διαλύσεων — ναυπηγησεων», κατὰ τὸ δποίας διαλύνονται δύο παλαιοὶ τόννοι καὶ ναυπηγεῖται εἰς ἀντικατάστασιν τῶν μόνον δέντρων. Εἰς ποῖον τάχα λόγον λοιπὸν δφείλεται τὸ φαινόμενον τῆς σημεωθείσης συνθέσεως τοῦ δικοῦ μας στόλου; Καὶ ἐρωτάταις ἀκόμη εἰς ποῖον; Εἰς ποῖον ἄλλον παρὰ εἰς τὴν σιδηρᾶν ἀνάγκην, εἰς τὴν ἀνεπάρκειαν δηλαδὴ τῶν διατεθειμένων διὰ τὴν ναυτιλιακὴν ἐπιχείρησιν ιδιωτικῶν κεφαλαίων, τῶν μὴ ἐνισχυομένων ὑπὸ τοῦ διαθέσιμου ἑλληνικοῦ ἐν γένει κεφαλαίου; Τὸ ζῆτημα λοιπὸν καταλήγει νὰ τίθεται οὕτω: τί τὸ ἐθνικὸν συμφέρον ὑπαγορεύει, τὴν ὑπαρξίν ἐμπορικοῦ στόλου 2.000.000 τόννων, καθὼς ὁ σημερινὸς στόλος μας, ἡ ἐνός στόλου περιωρισμένου αἰσθητῶς ἔστω κατ' οὔγκον, ἀλλ' ἀπαρτιζόμενου ἐκ πλοίων συγκεντρουόντων τὰ οἰκονομικὰ πλεονεκτήματα τῶν νέων; Τὸ θέμα εἶναι θεωρίατα πελέτης ἀξιον. Ἀλλὰ ἐπειδὴ κάθε σχετικὴ μὲ τὰ ναυτιλιακά μας πράγματα πελέτη, ἐφ' δύον πρόκειται νὰ ληφθοῦν τὰ πορίσματά της κατὰ τὴν χάραξιν τῆς ἀνυπάρκτου πάντοτε ναυτιλιακῆς μας πολιτικῆς, δὲν παρουσιάζει καὶ τὰς ἀποχρώσας πάντοτε ἐγγυήσεις τῆς σοσαράτητος, δσάκις δὲ τοιαύτη μελέτη ἔτυχε ποτὲ νὰ γίνη, δὲν ἐλήφθη ἀπὸ κανέναν ὑπὸ δψει, δτι καλύτερον ἀπομένει, παρὰ νὰ ἐπιχειροῦμεν προχείρους τινάς ρυθμίσεις, εἶναι νὰ ἐμπιστεύωμεθα εἰς τὰς ἐμπνεύσεις τοῦ ἑλληνικοῦ ναυτικοῦ δαιμονίου. Ἡ μακροχρόνιος πεῖρα, ἡ μακραίων κυριολεκτικῶτερον, δικαιολογεῖ τὴν ἐμπιστούντην αὐτήν. Μακράν ἐμοῦ ἡ γνώμη, δτι ἀποκρούεις ἐξ ὀλοκλήρου θέτεις ἔξωθεν τῆς ναυτιλίας ἀντίληψιν. Ἀλλὰ μὲ κρατεῖ διστακτικὸν εἰς ἄκρον, δταν πρόκειται νὰ γίνη ἐπίκλησις πρὸς τὴν ἀντίληψην αὐτήν, τὴν ἐκδηλουμένην ἔννοεῖται διάθετικῶν πράξεων καὶ δχι ἀπλῶς δι' ἀπαλλαγῆς ἀπὸ τῶν παρεμπολλούμενων εἰς τὴν ναυτιλίαν ἐμποδίων, τῶν handicaps, τὸ γεγονός, δτι, ἐν δνόματι τῆς προστασίας τῆς ναυτιλίας, ἔχουν κατενεχθῆ κατ' αὐτῆς θαρέα πλήγματα κατὰ καιρούς. Σήμερον ἄλλως τε τὶ θλέπομεν νὰ συμβαίνῃ μὲ τὴν ναυτιλίαν μας, τὴν τόσην ὡς εἴπομεν πλημμελῶς συντεθειμένην, μὲ τὰς ἀντιοικονομικὰ λόγω τῆς παλαιότητός των πλοίων. Κατορθώνει καὶ νά συντηρήται καὶ ν' αὐξάνη κατ' οὔγκον, καθ' ἦν ἐποχὴν ἡ δυσμένεια τῶν δρών, ὑπὸ τοὺς ὅποιους ἐργάζεται, ποτὲ δὲν ὑπῆρξε μεγαλύτερα, τόσους ἔνεκα τῆς ἐπὶ ἐπτά ἡδη ἐτη παρατεινόμενης παγκοσμίου κρίσεως, δσον καὶ ἔνεκα τοῦ ἀναπτυσσομένου δλονέν σφοδροτέρου ἀνταγωνισμοῦ εἰς τὰς διεθνεῖς θαλασσίας μεταφοράς καὶ τοῦ παραλλήλου προστατευτισμοῦ, τὸν ὅποιον ἐφαρμόζουν δλα τὰ Κράτη— δλα, ἔξαιρεσι τοῦ ιδιού μας. Καὶ ἐνῷ τὸ κατορθώμα τοῦτο τῆς ἑλληνικῆς ναυτιλίας προκαλεῖ τὴν γενικήν ἐκπληξιν, ἔξ ὀλοκλήρου δὲ πρὸς τιμὴν τῆς ναυτικῆς τοῦ «Ἐλληνος

ιδιοφυίας, μερικοί ίδιοι μας τὸ σημειώνουν εἰς θάρος της. Αύτοι είναι τὸ πολυθρύλητον ἐκεῖνο εύριποιν ρήμα: «Ἐλλάς κατὰ θεόν τινα νοσεῖ». Ἐκπλήσσονται μάλιστα οἱ μεμψίμοιροι πῶς ἐπιτρέπεται ὑπὸ τοιούτους δρους — ποιους; — νὰ ὑπεδούθῃ τὸ ξένον κεφάλαιον τούς ναυτικοὺς ἐπιχειρηματίας μας εἰς τὴν ἀνάπτυξιν τῆς Ἑλληνικῆς ναυτιλίας, η δοποὶ τὶ τέλος πάντων, λέγουν, προσφέρει εἰς τὸ θένος πέραν τῆς ἀπασχολήσεως 15.000 Ἐλλήνων, ἔργαζομένων εἰς τὰ ὑπὸ Ἑλληνικῆν σημαῖαν ὑπερπόντια πλοῖα, τὰν ἀποκομίζονταν κατ' ἔτος 1.500.000 λίρας, ητοι 50.000 δραχμάς κάστος; Ἀφοῦ — ἔξακολουθοῦν νὰ λέγουν— οἱ 15.000 αὐτοὶ Ἐλληνες ἡμποροῦν ἐπὶ τέλους νὰ ἔξικον μοηθοῦν δπως—δπως εἰς τὴν Ἑλλάδα καὶ αὐτοὶ, ἔστω καὶ ἀν δ Οἶκος τοῦ Ναύτου, ἔσχατον καὶ ἀσθενέστατον καταφύγον τῶν δλίγων ἀργούντων ναυτικῶν μας, θὰ στειρεύσῃ καὶ αὐτὸς καὶ δὲν θὰ είναι συνεπῶς εἰς θέσιν νὰ προσφέρῃ οὔτε εἰς τοὺς σημειρινοὺς κανὸν δλίγους ἀργούντας τὸ δάνειον τῶν 500 δραχμῶν κάθε Πάσχα καὶ ἄλλων τόσων κάθε Χριστούγεννα.

Εἰς αὐτὴν τὴν ἀκτὴν κινδυνεύει νὰ ἔξοκείλη κανεὶς ὅταν ἀναπτάσσῃ τὰ ιστια καὶ θγῇ ἀπὸ τὸ λιμάνι χωρίς προηγουμένων νὰ σταθμισθῇ μὲ πολλὴν προσοχὴν ἡ πορεία του. «Οταν μὲ ἄλλους λόγους εἰς τὴν ἐπίκρισιν ὠρισμένων πλημμελημάτων τῆς ναυτιλίας μας ἔξελθῃ κανεὶς ἀπὸ τὰ δρυς τοῦ «μέτρου». Τὶ τῷρα δύναται καὶ πρέπει νὰ γίνη διὰ νὰ ἐπιτευχθῇ βελτίωσις τῆς ποιότητος τῶν πλοίων μας είναι ζήτημα ικανὸν ν' ἀποτελέσῃ τὸ περιεχόμενον ιδιαιτέρου ἄρθρου.

Καθ' οὅσον ἀφορᾶ τὴν ἄλλην Ἑλλειψιν, η δοποὶ παρουσιάζεται εἰς τὴν σύνθεσιν τοῦ ἐμπορικοῦ μας στόλου, τὴν μεγάλην δηλαδὴ ἀνισομέρειαν μεταξὺ τῶν πλοίων τῶν διαφόρων κατηγορίων ή μᾶλλον τὴν δομοιμερῆ σύνθεσιν τοῦ έξι ἐλευθέρων μόνον φορτηγῶν στερεοῦ φορτίου, ητοι τῶν κυρίων τιμῆρων, δρθῶς βέβαια ἐπικρίνεται καὶ αὐτῇ. Τὸν γνώμονα τῆς προσηκούσης ἀπὸ τοιαύτης ἀπόφεως συνθέσεως ἔκαστον ἐθνικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου μᾶς τὸν δίδει νομίζω η σύνθεσις δλοκλήρου τῆς παγκοσμίου ναυτιλίας. Περυσινὴ Ἀγγλικὴ στατιστικὴ μᾶς πληροφορεῖ, δηι εἰς τὴν διεθνῆ ναυτιλίαν, τὴν ἀπασχολούσαν πλοια δλικῆς χωρητικότητος ἀνω τῶν 3000 τόνων, ἀριθμούσαν δὲ εἰς στρογγυλοὺς ἀριθμούς 40.000.000 τόνων, μετέχουσαν τὰ ὕψη σχεδὸν κατὰ 40 %, τὰ liners 33 %, τὰ tanks 18 % καὶ τὰ ἐπιβατικά 10 %. Μὲ τὸν γνώμονα τοῦτον ἔξεταζομένη ἐν τῷ συνόλῳ τῆς η δική μας ναυτιλία παρουσιάζει τὴν πλημμελημή τῆς σύνθεσιν εἰς δλην τῆς τὴν ἔκτασιν. Τὰ ἐπιβατικά μας ἀποτελοῦν τὰ 3 % μόλις τῆς συνολικῆς Ἑλληνικῆς χωρητικότητος, τὰ ρυμουλκά καὶ ἄλλα εἰδικῆς χρήσεως μικρά πλοια τὸ 1 %, τὰ δὲ φορτηγά μας τὰ 96 %. Ζητημα δὲ είναι ἀν τὸ δέκατον τῶν ἐν γένει φορτηγῶν μας ἀποτελοῦνται ἀπὸ tanks καὶ liners. Ἀκριβεῖς ἀριθμούς ἐπὶ τῆς σημαντικῆς ἀρτῆς διακρίσεως τῶν ἐν γένει φορτηγῶν μας δὲν ἐπαρουσιάσει μέχρι σήμερον ἡ ἐπίσημος στατιστικὴ μας. Ποῦ τῷρα δοφείλεται τὸ ἐλάττωμα τοῦτο καὶ κατὰ ποιὸν τρόπον είναι δυνατὸν νὰ διορθωθῇ, ἀποτελεῖ θέμα ἄξιον κατὰ πάντα ν' ἀπασχολήῃ ἐπίσημος τοῦς δυναμένους νὰ ἔχουν ἔγκυρον ἐπὶ τῶν ναυτικῶν μας πραγμάτων γνώμην. «Ο, τὶ δῶμας δύναται ἀπὸ τοῦδε νὰ λεχθῇ είναι, δη, ἀν ἡ ἐπιδιώξις τῆς βελτίωσης τοῦ ἐμπορικοῦ μας στόλου ὡς πρὸς τὴν ἡλικίαν τῶν εἰσερχομένων ίδως εἰς τὰς διεθνεῖς μεταφοράς φορτηγῶν ἐν γένει πλοιῶν μας, ἐνδέχεται νὰ ἐπιφέρῃ, ὅχι δὲ καὶ ἀπαραίτητως, τὴν ἀνακοπὴν τῆς περαιτέρω διογκώσεως τοῦ ἐμπορικοῦ μας στόλου, ἀν μῆ καὶ τὴν πρὸς καιρὸν περιστολὴν αὐτοῦ, κανεῖς δύμας λόγως δὲν διαφαίνεται ὅτι τοῦτο ἀυτό, ἀλλὰ μᾶλλον τὸ ἀντίθετον, εἰν' ἐνδεχόμενον νὰ συμβῇ, ἀν ἐπιδιωχθῇ ὁ ἐμπλουτισμὸς τοῦ στόλου μας καὶ διὰ πλοιῶν τῶν κατηγοριῶν ἔκεινων, εἰς τὰς δοποὶ τὸσον ισχνὸς παρουσιάζεται σήμερον, διὰ πλοιῶν δηλαδὴ ἐπιβατικῶν, φορτηγῶν liners καὶ φορτηγῶν tanks.

Γ. I. ΣΑΚΑΛΗΣ

Ἡ Γραμμὴ τῆς Βορείου Ἀμερικῆς

Διὰ προκηρύξεως τοῦ κ. Ὑφυπουργοῦ τῶν Ναυτικῶν, δημοσιευμένης εἰς τὴν Ἐφημερίδα τῆς Κυθερνήσεως, ἐπαναλαμβάνεται τὴν 25ην τρ. μηνὸς ὁ διμοσίος διαγωνισμὸς διὰ τὴν ἐξυπρέτησιν ὑπὸ Ἑλληνικῶν σκαφῶν τῆς συγκονιώνας Ἐλλάδος — Βορείου Ἀμερικῆς, ὑπὸ τούς ἀρχικούς δρους, τροποποιουμένους ὡς κατώθι: 1) Ἡ ἡλικία τῶν ἀτμοπλοίων, διὰ τῶν δοποὶ τὸ πολὺ 15ετοῦς, ὡς καθωρίζεται διὰ τῆς προγονούμενης διακηρύξεως. 2) Ἡ προθεσμία τῆς ἀγορᾶς τοῦ δευτέρου πλοιού δριζεται ἡδη τριετής, ἀντὶ τῆς διετοῦς τοιαύτης, τετραετῆς δὲ διὰ τὴν περιπτωσιν ναυπηγήσεως καὶ 3) Ὁ ἀριθμὸς τῶν ταξιδίων τῶν δύο ὑπερωκεανῶν ὥριζεται εἰς δέκα (10) τούλαχιστον, ἀντὶ τῶν 12 τῆς προηγούμενης διακηρύξεως.

Αἱ ἀνάτερα ἐπὶ τὸ μετρώπερον τροποποιήσεις τῶν ἀρχικῶν τοῦ διαγωνισμοῦ προϋποθέσεων, δύσον ἀφορᾶ τὴν ἡλικίαν τῶν ὑπερωκεανῶν καὶ τὸν χρόνον τῆς ἀγορᾶς τοῦ δευτέρου σκαφῶν, πιστεύομεν, δηι ἐπαρκῶς διευκολύνουν τὴν συμμετοχὴν εἰς τὸν διαγωνισμὸν τῶν Ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν. Διότι καὶ εὐχερής είνει ἡ ἐξεύρεσις ὑπερωκεανούς ἡλικίας μεχρι 15 ἐτῶν καὶ χρόνος ἀρκετὸς παρέχεται εἰς τὸν ἀνάδοχον διὰ νὰ ἀντιμετωπίσῃ τὴν ἐκπλήρωσιν τῆς συμβατικῆς του ὑπερχερώσεως διὰ τὸ δεύτερον πλοιον. Μειούται ἐπομένως τὸ ἀπαιτηθόσμενον διὰ τὰ πρῶτα

ἕτη κεφάλαιον, περιορίζεται δ' ἔξι ἄλλου καὶ δ ἀριθμὸς τῶν ὑποχρεωτικῶν ταξιδίων, ἀποφευγομένης οὕτω τῆς δημιας ἐκ τῶν δύο κατὰ τὴν ἄγονον ἐποχὴν δρομολογίων.

Τὸ μόνον σημεῖον, ἐπὶ τοῦ διοποὶ ιδιαιτέρως ἐφιστῶμεν τὴν προσοχὴν τοῦ κ. Ρεδιάδη, είνε τὸ ζήτημα τῆς ταχύτητος τῶν ὑπερωκεανῶν. Ὁ δγκος αὐτῶν, τοῦ πρώτου τούλαχιστον, δυνατὸν νὰ είνει κατὰ 1000—1500 τόνους κατώτερος τοῦ προβλεπομένου δρίου, η ταχύτης τῶν δημως ἐπιβάλλεται νὰ φθάνῃ τὸ δλιγώτερον τοῦ 16—17 μιλια. Θὰ ἦτο δυσχερῆς μὲ δραδυποροῦντα σκάφη ἡ ἔξασφάλισις ὑπὲρ τῆς Ἐλληνικῆς γραμμῆς τῆς ἐπιθατικῆς κινήσεως, καθ' ἧν στιγμὴν θ' ἀπήτειτο διπλάσιος περίπου χρόνος διάπλου τοῦ 'Ατλαντικοῦ ὑπὸ τῶν Ἐλληνικῶν ὑπερωκεανῶν εναντι τῶν Ιταλικῶν τοιούτων, ποὺ προσεγγίζουν εἰς τὰς Πάτρας. Τὴν μικρότεραν κατὰ 4 καὶ 5 ἑστω μίλια ταχύτητα θὰ προσπαθήσουν θεβαίων ν' ἀναπληρώσωμεν δι' ἄλλων πλεονεκτημάτων. Διὰ τῆς ἀμέμπτου, τῆς καλυτέρας καὶ τῶν Ιταλικῶν ἀκόμη τροφοδοσίας, τῆς ἔξαιρετικῆς καθαριότητος τῶν ὑπερωκεανῶν μας καὶ τῆς ἐπακριβοῦς ἐκτελέσεως τῶν δρομολογίων των. 'Ατελεσφόρτος θὰ ἦτο ἡ προσπάθεια, ἀν, ἐμφανίζομενοι εἰς τὴν γραμμὴν τῆς Βορείου Ἀμερικῆς μὲ μίλια ταχύτητα 14 μιλῶν, ἀναζητήσωμεν τὴν προσέλκυσιν καὶ ἔνων ἐπιβατῶν, περιηγητῶν μάλιστα, οἵτινες περιωρισμένον ἔχουν τὸν χρόνον τῆς ἀπουσίας ἐκ τῶν ἐργασιῶν των δι'. ἔνα ταξιδίον ἀναψυχῆς. Θὰ ἦτο ἀφελές νὰ πιστεύσωμεν, δηι θὰ πείσωμεν τὸν Ἀμερικανὸν ἐπιθάτην ν' ἀναλώσῃ δόλκηρον δεκαπενθήμερον διὰ μόνην τὴν μέχρι τῆς Ἐλλάδος θαλασσίαν διαδρομήν.

Εἰνε γνωστόν, δηι ἡ ταχύτης είνε ὁ δαπανηρότερος παράγων ἐνός ταξιδίου, είνε δημως καὶ δ σοθαρώτερος συντελεστής τῆς ἀποδοτικῆς ἀναπτύξεως μιᾶς ὑπερωκεανίου γραμμῆς.

Ἄς προτιμήσῃ τὸ Κράτος τὴν παροχὴν μεγαλυτέρας ἐπιχρηγήσεως εἰς ἔνα σκάφος ταχύ, παρά, στενῶς ἐπιδιώκων τὴν ἔξοικονόμησιν δλίγων δραχμῶν, δὲν ἐπιτύχῃ τελικῶς τὸν θασικὸν σκοπὸν χάρι τοῦ διοποὶ καὶ προήλθε τοῦτο εἰς τὴν ἀπόφασιν τῆς χρηματοδοτήσεως τῆς γραμμῆς.

Ἄν προώρισται, μετά τὴν ἐπὶ τόσον χρόνον διακοπὴν τῶν δρομολογίων, νὰ ἀποκαταστήσωμεν τὴν ἐπαφήν μας μὲ τὸν Νέον Κόσμον διὰ σκαφῶν κατώτερων πάσης προσδοκίας, ἀσυγχριτῶν καὶ δραδυπλῶν, θά· ἐφθάνωμεν μέχρι τοῦ σημείου νὰ ὑποδείξωμεν καὶ τὴν ἀναβολὴν τοῦ διαγωνισμοῦ δι' εὐθεότερον χρόνον, μέχρις ἐξευρέσεως τοῦ καταλλήλου ὑπερωκεανίου. Δὲν ἡμπορεῖ καὶ δὲν πρέπει νὰ ἐμφανισθῇ η ναυτικὴ Ἐλλάς καὶ εἰς τοὺς ἀποδήμους ἀκόμη τῆς Ἀμερικῆς ἀδελφούς μας, τόσον πτωχὴ καὶ περιφρονημένη. Μείωσιν ἔκ τούτου θὰ ύποστη τὸ ἐθνικόν μας γόρτρον καὶ τὰ χρήματα τοῦ Δημοσίου ἐπὶ ματαίω θὰ δαπανῶνται.

Ἄν προτείνω νὰ εἰσθε ὀπαδὸς τῆς θεωρίας τοῦ μακαρίτον 'Αλεξάνδρου Γιαννούλατον, ὁ διοποὶ εἰς τὴν κάτωθι ἐπιτολήν:

Φίλε κ. Διειθυντά,

Εἰς τὰ τελευταῖα τεύχη τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» παρατηρῶ, δηι ἐπικρίνεται τὰς προτάσεις Ἀμπατιέλλου, τὰς σχετικάς μὲ τὸ 'Ακτοπλοΐον ἔντημα.

Δὲν γνωρίζω συγκεκριμένως τί προτείνει ὁ κ. Ἀμπατιέλλος διὰ νὰ εἴμαι εἰς θέσιν, μὲ τὴν μιρῶν ἐπὶ τῶν ἀποτοπλοΐῶν πλαγμάτων πεῖραν μοι, νὰ κρίνω τὰ σχέδια του, παραπόδιον διμος, δηι μετά τινος εἰρωνίας ὀμλείται περὶ ἀριστοποιήσεως τῆς ἀποτοπλοΐας ἐπὸ τοῦ κ. Ἀμπατιέλλου καὶ μὰ ἡμεῖς νὰ ἔχουμε, ἀν ἀρέσῃ εἰς ἡμᾶς, τὸν τόσον μετά θέρμης ἐπιδιώκοντα τὴν ναυτιλιακήν μας ἀνάπτυξιν, τὸ σημερινὸν κατάντημα τῶν σκαφῶν τῆς ἀποτοπλοΐας.

Δὲν ποτείνω νὰ εἰσθε ὀπαδὸς τῆς θεωρίας τοῦ μακαρίτον 'Αλεξάνδρου Γιαννούλατον, ὁ διοποὶ εἰς τὴν κάτωθι διαδηλώνει, δηι εἰς τὴν κάτημα, δὲν είναι γὰ καλὰ βατόρια;

Μὴ νομίσητε, δηι διαφωνῶ μὲ τὸν μακαρίτην Γιαννούλατον καὶ ἐγὼ αὐτὴν τὴν ἀντιληφτην ἔχω καὶ οὐχὶ τυχάως, ἀλλ' ἐπειδὴ διαφέρεται ποτὲ τὸ ποτὸν τοῦ πλοίου, δηι ἀπό τοῦ πληρῶσσον κανέναν πενηνταφάρι πὸ λίγο ναῦλο, ἀδιαφοροῦντες ὡς μόνον για τὸ ποτὸν τοῦ πλοίου, ποτὸν θὰ τὸς μεταφέρουν μὲ διαφόρον εἰδῶν ζῶν.

Ἡ ταπεινή μον γνωμή, δηις βεβαίως δὲν πρόκειται γὰ ἐπηρεάσῃ κανένα, είνε, δηι τὸ Κράτος πρέπει νὰ διοφθάλῃ τὴν αἰσχράν αὐτὴν κατώτασσον τῆς ἀποτοπλοΐας, πρέπει μέσα εἰς τὴν δῆλην σπατάλην τοῦ Δημοσίου κοινοποίησης, νὰ ἔχενταν μερικά ἔκαπονμάρια καὶ νὰ τὰ δύον δι' ἐπιχορήγησιν εἰς τὴν ἐπιβατηγὸν ναυτιλίαν μας, διὰ νὰ δηνηθῇ αὐτῇ καὶ νὰ βελτιωθῇ καὶ νὰ ἐπεκταθῇ εἰς τὴν Μεσόγειον, δηιθεν ἔχει ἡδη ἐκτοπισθῇ.

Εἰτε ἀπαραιτήτον νὰ βελτιωθῇ η κατάστασι τῆς Ναυτιλίας μας, δηιον ἀφορᾶ τὴν ποιότητα τῶν σκαφῶν της, δηιοτε σότω μόνον θὰ δηνηθῇ νὰ ἐπιβληθῇ αὐτῇ εἰς τὸ ἐξεπερικόν. Εἰτε ἀπαραιτήτον η ἀνάγκη νέων σκαφῶν ἐξ κατασεύης ἐπιβατηγῶν καὶ ὅχι μεταποιημένων, δηιοτε δηνητικῶν μόνον εἰς τὴν ἀποτοπλοΐαν, τὴν Ἐλληνικήν, γίνεται.

Αὐτὸν δηειλει, κατ' ἐμὲ, νὰ πράξῃ τὸ Κράτος τῶρα διὰ τίνος θὰ τὸ κάμη, διὰ τοῦ Ἀμπατιέλλου, διὰ τῶν ἡδη ἀποτοπλοΐῶν ἑταμῶν, εἰνε ἀδιάρροον. 'Ο σοπόδη του πρέπει νὰ είνε ἡ βεβαίωσις καὶ ἐπέκτασις τῆς δράσεως τῆς ἐπιβατηγὸν ναυτιλίας. 'Ἐκείνος, ποὺ ἔγγνωται τὴν πραγματοποίησιν τῆς προσπάθειας ταυτῆς, πρέπει καὶ νὰ προτιμῇ.

Φιλοκτάτα

Π. ΣΚΑΜΠΑΒΙΑΣ

'Ολιγα τινά ἀκόμη, ἐπ' εὐκαιρία τῆς ἐπιστολῆς τοῦ φίλου κ. Σκαμπαβία, θὰ προσθέσωμεν ἐν σχέσει μὲ τὰς προτάσεις Ἀμ-

πατιέλλου. Κρίνομεν τούτο σκόπιμον, διότι δυστυχώς και τινες έξι, έκείνων, πού είς παλαιοτέραν δύμας ἐποχήν απέκτησαν κάποιαν γνώσιν τῶν ἀκτοπλοϊκῶν πραγμάτων, σοθαρώς ἀποθέπουν εἰς τὴν «ἀριστοποίησιν» τῆς ἀκτοπλοΐας διὰ τῶν προτάσεων τοῦ ἐμφανιζομένου ως ἐκπροσώπου ξένων κεφαλαιούχων ἐπιχειρηματίου.

Ἐπεκρίναμεν πράγματι κατ' ἄρχας τὰ μεγαλεπήδοια ταῦτα σχέδια καὶ διμολογοῦμεν, διότι τέλος τὴν εἰρωνικὴν διάθεσιν μᾶς προεκάλεσαν, πρώτον διότι δὲν παρέγουν, οὐδὲ πόρρωθεν, παρὰ τὴν σοθαροφάνειαν, μεθ' ἡς ὑπεβλήθησαν καὶ τώρα καὶ πρὸ διετίας, ἐλάχιστον τι ἔχεγγυον τῆς πραγματοπιθεώς των καὶ δεύτερον, διότι ἀπὸ τῆς ἐπιχειρηματικῆς των πλευρᾶς ἔξεταζόμενα, διὰ τοὺς εἰδότας τὰ τῆς ἀκτοπλοϊκῆς ἐργασίας, δὲν δύνανται νὰ θεωρηθοῦν ως περικλείοντα τὰ στοιχεῖα τῆς ἐπικερδοῦς ἐκμεταλλεύσεως μὲ τὸ σημερινὸν καθεστώς τῶν ναύλων καὶ τῆς ἐξυπηρετήσεως τῶν κεφαλαίων πού ἐπαγγέλλεται διὸ κ. Ἀμπατιέλλος νά ἔξεύρη.

Ἡ μωρία, ἀπὸ τὴν ὅποιαν ἀτυχῶς διακατέχεται τὸ ἐπίσημον Κράτος καὶ εἰς τὴν προκειμένην περίπτωσιν, ἐπέτρεψεν εἰς τὸν κ. Ἀμπατιέλλον νὰ διαπραγματεύεται τώρα ἐπὶ μῆνας ὅλους μὲ τὸν ἀρμόδιον Ὑπουργὸν καὶ τὰς Ὑπηρεσίας τῆς Δ.Ε.Ν., χωρὶς προηγουμένως νὰ ζητηθῇ ἀπὸ αὐτὸν μία θετικὴ (τραπεζική, φέρ' εἰπεῖν) καὶ ἀνάλογος ἔγγυοις, διότι πράγματι διαβατεῖ οὗτος τὰ ἀναγκαιούντα κεφάλαια (£ 2.500.000), διὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῶν προτεινούμενών σχεδίων του. Τοιοῦτόν τι, ἔξι, δύον γνωρίζουμεν, δὲν ἔχητη μέχρι σήμερον ἀπὸ τὸν κ. Ἀμπατιέλλον, τοῦ ὅποιον πάντως ἡ οἰκονομικὴ καὶ ἐπιχειρηματικὴ ἐπιφάνεια δὲν εἰνεὶ ἀρκετή, μόνη αὐτή, νὰ μᾶς πεισθῇ διὰ τὸν ἀμπατιέλλον ποτὲ πραγματοποιημένην τὴν εἰσόρησην τοῦ πακτωλοῦ τῶν στερλινῶν εἰς τὴν ἀκτὴν Τζελέπη. Ἀναφέρει πράγματι οὗτος παρεπιπτόντως τὰ δύομάτα «Ἀγγλῶν κεφαλαιούχων, χωρὶς δύμας καὶ νὰ θελῇ μέχρι σήμερον νὰ παράσῃ σαφεῖς ἔγγυήσεις, διότι προφρόνων δέχονται οὗτοι τὰ κεφάλαιά των νὰ διαθέσουν διὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῆς περὶ ἀκτοπλοΐας συμβάσεως.

Κατὰ τὴν πρώτην του ἀπόπειραν, ἐπὶ Κυθερίνησεως Τσαλδάρη, ὁ κ. Ἀμπατιέλλος ἐμμόνως ἐπεδίωξε νὰ λάθῃ ἀπὸ τὸ Κράτος μίαν «δψιόν» περὶ τῆς, κατ' ἄρχην ἔστω, ἀποδοχῆς τῶν προτάσεων του καὶ μίαν ἀκόμη «δψιόν» περὶ τῆς ἐξαγορᾶς τῶν ὑφιστάμενών ἀκτοπλοικῶν ἐπιχειρησών, ἵνα θάσει τούτων ἐπιστρέψῃ εἰς Λονδίνον καὶ ἐπιχειρήσῃ τὴν συγκέντρωσιν τῶν κεφαλαίων, μέγα μέρος τῶν ὅποιων ἐλέγετο τότε διὰ τὸν παράσχουν τὰ κατ' ἔκεινην τὴν ἐποχῆν ἀργοῦντα, λόγῳ τῆς κρίσεως, «Ἀγγλικά ναυπηγεῖα. «Ηδη, μετὰ μακράν οιωπήν, μετὰ τὴν πρώτην του ἀποτυχίαν, ἐπανῆλθεν εἰς τὸ προσφίλη του σχέδια διὸ κ. Ἀμπατιέλλος. «Οψιόν» καὶ πάλιν ζητεῖ ἀπὸ τοὺς ἀκτοπλοϊκούς ἔφοπτοιστάς, τὴν σύμβασιν μετὰ τὸν Δημοσίου ἐπιδιώκει νὰ ἐπιτύχῃ, καταθέτω πιθανῶς μικράν τινα ἔγγυήσιν διὰ τὴν κύρωσίν της, ἀνάλογον πρὸς τὰ κεφάλαια τῆς παρὰ αὐτοῦ ἐκπροσωπουμένης «ελληνο—Greek Co. Ltd» (£ 50.000). Θά σπεύσῃ τότε εἰς Λονδίνον καὶ ἔκει εἰς τὸ Σύνταγμαντος νὰ ἔξεύρῃ τὰ κεφάλαια. «Ἄν δὲν ἐπιτύχῃ, θά ὑποστῇ αὐτὸς καὶ οἱ μέτοχοι τῆς ἐταιρίας του μικράν τινα, ἔναντι τοῦ δύκον τῶν ἐπιδιώξεων των, ζημίαν. «Ἄν ἐπιτύχῃ, τόσω τὸ καλύτερον δι' αὐτὸν καὶ διὰ τὴν χώραν μας, ήτις θὰ ίδῃ ἐπὶ τέλους πραγματοποιημένην τὴν «ἀριστοποίησιν» τῆς ἀκτοπλοΐας της.

Τὸν ἀνωτέρω ἔστω καὶ ως δικαιολογία διὰ τὰς ἀντιλήψεις μας διότι αἱ προτάσεις δὲν ἐνέχουν τὰ ἔχεγγυα τῆς ἀσφαλούς πραγματοπιθεώς των. «Οσον ἀφορᾷ τὴν ἐπιχειρηματικήν των πλευρῶν καὶ τὴν ἀπόδοσιν τῶν κεφαλαίων, πού θὰ διατεθοῦν, ἀρκούντως ἡδη ἡσοχολῆθημεν εἰς τὰ προηγούμενα τεύχη μας. Συνετὸς κεφαλαιούχος πληροφορούμενος ἀπὸ ἀξιόπιστον πηγὴν ἡ γνωρίζων τὰ ἀκτοπλοϊκά πράγματα, δὲν ἥμπορει νὰ ἔχῃ τὴν περιστὴν ἀφέλειαν νὰ ἀκολουθῇ τὸν κ. Ἀμπατιέλλον εἰς τὰ ἀκροβατικά του ἐγχειρήματα. Αμφιβάλλομεν καὶ ἀν αὐτὸς διὰ πρωτεργάτης τῆς συμβάσεως διέθετε τὰ κεφάλαια, θὰ προεκινήσεις αὐτὰ εἰς τὴν συγκρότησιν τῆς προνομιούχου ἐταιρίας, τῆς ἀναδόχου τῆς συμβάσεως.

Μᾶς γράφει δύμας ὁ ἐπιστολογράφος «διατί τὰ «Ναυτικά Χρονικά», τὰ μετά τόσης θέρμης ἀνέκαθεν ἐπιδιώξαντα τὴν θελτιώσιν καὶ τὴν ἐπὶ εύρυτέρων πεδίων δράσεως ἀνάπτυξιν τῆς ἐπιθετικῆς μας ναυτιλίας, ἐπικρίνουν τὰς προτάσεις περὶ «ἀριστοποίησεως». Ή ἀπαντήσωμεν διὰ διλίγων καὶ εἰς τὴν ἀπορίαν του αὐτῆν. «Ἐπιδιώκουμεν τὴν θελτιώσιν, ἀλλ' ἀποκρύομεν τὴν ἀριστοποίησιν, ως ἀπρόσφορον διὰ τὰς ἐσωτερικὰς μας θαλασσούς συγκοινωνίας. Σ κάφη νεότευκτα, κακῶς πιστεύεται, διότι δύνανται πλέον τῶν τριῶν ή τεσσάρων καὶ δι' ὠρισμένας μόνον γραμμάς νὰ θαστάσῃ ἡ ἀκτοπλοΐα. Σ κάφη, τούναντίον, μικρᾶς ἡλικίας, ἔναντι τῶν ἡδη ὑπαρχόντων, εἰκοσιν ή καὶ δεκαπέντε ἔτῶν, ἀπασχολοῦντα μικρά κεφάλαια, μέσος της ταχύτητος, οἰκονομικά καὶ καλῶς διατηρημένα, εἰνε τὰ μόνα κατάλληλα, ἄν δὲν θέλωμεν, νὰ ίδωμεν μίαν ἡμέραν τοὺς ἀκτοπλοϊκούς ναύλους διπλασιαζομένους. Εἰνε πτωχαῖ αἱ γραμμαὶ τῆς ἀκτοπλοΐας, ἔτι δ' ἀκόμη, τὸ και σοθαρώτερον, πτωχὴ ἡ καθ' ὅλου οἰκονομία μας, ἀνίκανος νὰ ἐξυπηρετήσῃ δύκωδη κεφάλαια διατηθέμενα εἰς πολυτελῆ καὶ πολυδάπανα συγκοινωνιακά μέσα. Πλήρη τῆς πτωχείας μας αὐτῆς τὸ Κράτος ἔχον ἐπίγωνσιν, πρέπει ν' ἀναζητῇ τὰ μέσα, πού λυστελέστερον θὰ ἐξυπηρετήσουν τὰς κοινωνικὰς ἀνάγκας καὶ θ' ἀποσοθῆσον κάθε μελλοντικὸν κίνδυνον ἐπιβαρύνσεως τῆς Ἐλληνικῆς Κοινωνίας μὲ δυσθάστακτα

κόμιστρα.

«Οσον ἀφορᾷ τὰς ἔξωτερικὰς γραμμάς, πιστεύομεν, διό παρέλκει καὶ τοῦ ν' ἀναφέρωμεν, διότι συμφωνοῦμεν μὲ τὰς ἀντιλήψεις τοῦ κ. Σκαμπαδία. Μάτην δύμας θ' ἀναμείνωμεν, αὐτὸς καὶ ημεῖς, ἀπὸ τὸ Κράτος νὰ ὑποθοιηθῇ ποτὲ τὴν προσπάθειαν τῆς διευρύνσεως τῆς ναυτιλίας μας εἰς τὴν Μεσόγειον, παρέχον μᾶλιστα καὶ τὰς ἀναλόγους ἐπιχορηγήσεις. «Ισως καὶ πάλιν ἡ ἰδιωτικὴ πρωτοβουλία ν' ἀναπληρώσῃ τὴν κρατικὴν ἀδιαφορίαν καὶ πρὸς τὸ οπίμενον τοῦτο.

Ἐν τῷ μεταξύ, ἀς ἀναμείνωμεν τὰ πορίσματα τῆς ἐπιπρόπτης, τῆς συσταθείσης διὰ τὴν μελέτην τοῦ ἀκτοπλοϊκοῦ ζητήματος. «Ἄς ἐπίσωμεν, διότι τὰ συμπεράσματά της, ἐν πλήρει τῆς πραγματικότητος της οἰκουμένης, θά υποδεικνύουν πρὸς τὴν Κυθερίσιον τὰς κατευθύνσεις, ποτὲ πρέπει αὐτή νὰ λάθῃ διὰ τὴν ἐπίλυσιν ἐνός ζητήματος, πού αὐτή ἡ Κρατικὴ ἀκηδία ἐδημούργησε καὶ ἡ ἀγνοία τῶν πραγμάτων ἔτι μᾶλλον περιέπλεξεν.

Πλωτὴ ἡ μόνιμος; Ὁ Πειραιεὺς ἡ ή Σύρος;

«Ἀνακινεῖται καὶ πάλιν τὸ ζήτημα τῆς πλωτῆς δεξαμενῆς διὰ τὸν λιμένα Πειραιῶς. Εἰδικὴ σύσκεψις προεκλήθη πρὸ ημερῶν ἀπὸ τὸν Πρόεδρον τοῦ Ο. Λ. Π., ἐξ ὅσων δὲ πληροφοριῶν κατέχομεν, φάνεται, διότι ὁ Ὄργανος Λιμένος Πειραιῶς, ἀναγνωρίζων τὸ ἐπέγονον τοῦ ζητήματος, ἐξαιρετικὴν σπουδὴν ἐπιδεικνύει διὰ τὴν ἀγοράν καὶ τὴν ὀπωδόπιτο τέ έγκατάστασιν τῆς πλωτῆς δεξαμενῆς εἰς ἔνα τῶν ἔγγυς τοῦ κυρίου λιμένος δρυμῶν ἡ ὑπηνεμόν τινα ἀκτήν.

Δέν δύναται νὰ τεθῇ ἐν ἀμφιβόλῳ, διότι ἐπιτακτικὴ εἰνε ἡ συμπληρωσίας τοῦ τεχνικοῦ ἔξοπλισμοῦ τῶν ἐμποροναυτικῶν μας κέντρων διὰ τῆς προσκήτησης τρίτης δεξαμενῆς, μονίμου ἡ πλωτή, ἐφόσον ἀπεδείχθη, διότι αἱ ἡδη ὑπάρχουσαι δὲν ἐπαρκοῦν εἰς τὰς ἀνάγκας τῆς διπλασιασθείσης μεταπολεμικῶν ναυτιλίας μας.

«Ἄλλ' ἂν ἐπιβεβλημένη κατ' ἄρχην κρίνεται ἡ τρίτη δεξαμενή, πολλὰ εἰνε καὶ τὰς ἀνακύπτοντα ζητήματα καὶ πλεῖσται δισποτεῖσαί τοι τὸν πρόκειται νὰ διπανηθοῦν, δὲν εἰνε ζήτημα στενῶς ἐνδιαφέρον τὸν αἱ ἡδη λιμένα. Δέν ἀρκεῖ ἐπομένως ἡ τόσον ἀξιέπαινος, ἀλλως τε, πρωτοβουλία τοῦ κ. Γεννηματᾶ, πολλῷ δὲ μᾶλλον δέν δύναται πονόντα εἰς τὸν Όργανον Λιμένος Πειραιῶς διά την ὑπηρεσίας τῶν ἔπιδαλλεται ἡ μελέτη, πρὶν ἡ τελικῶς ἀποφασισθῇ ὁ τύπος τῆς δεξαμενῆς καὶ ὁ τόπος τῆς ἐγκαταστάσεως της. Καὶ αἱ προϋποθέσεις αὐταὶ αἱ γενικότεραι τὴν χώραν μας καὶ τὴν οἰκονομιαν τῆς ἐνδιαφέρουσαι εἰνε ἐν συνόψει αἱ ἔξι;

Ποῖον ἐκ τῶν δύο ἐμποροναυτικῶν μας κέντρων, διὸ Πειραιεὺς ἡ ή Σύρος, δέον νὰ προκριθῇ, ως τὸ καταλληλότερον διὰ τὴν ἐγκατάστασιν τῆς δεξαμενῆς. Οὔτε δο Ο. Λ. Π. οὔτε καὶ ή Λιμενική Επιτροπή Σύρου δύναται νὰ κρίνουν ἐπ' αὐτοῦ. Μόνη ή Κυθερίσιος, ἐξετάζουσα τὸ ζήτημα ἀπὸ τῆς γενικώτερας κρατικῆς σκοπιμότητος του, δύναται ὑπευθύνους νὰ λάθῃ ἐπ' αὐτοῦ πόσοφεις. Συμφέρει νὰ συγκεντρωθῇ εἰς ἔνα καὶ μόνον λιμένα τὸ σύνολον τῆς ἐμποροναυτικῆς μας κινήσεως, ἐπερχομένης οὕτω τῆς πλήρους ἔκπτωσεως καὶ τοῦ μαρασμοῦ τοῦ ἐτέρου τῶν ἐμποροναυτικῶν μας κέντρων; Τὸ προβληθὲν εἰς σχετικάς ἀνακοινώσεις τοῦ Κεννηματικοῦ άπειρημάτη, διό το Ο.Λ.Π., τὰ συμφέροντα τοῦ Πειραικοῦ λιμένος θεραπεύων, ἀπεφάσισε νὰ προθῇ εἰς τὴν ἀγοράν τῆς πλωτῆς δεξαμενῆς, χωρὶς καὶ νὰ δύναται ἡ ἀπόφασίς του αὐτῇ νὰ ἔχῃ οἰανδήποτε σχέσιν μὲ τὴν ἐπιδίωξιν ἀλλού λιμένος, διόπει τοσακούσαση καὶ οὗτος τετάρτην πλέον μόνιμον δεξαμενήν, δὲν δύναται σοθαρών νὰ ληφθῇ ὑπ' ὅψιν. Διότι ζητήματα τοιαύτης ἐκτάσεως, ἀναγόμενα εἰς αὐτήν τὴν γενικώτεραν κρατικήν λιμενικήν πολιτικήν, δέν δύνανται μὲ τὴν στενήν τοῦ ποτικισμοῦ ἀντιληφθῆναι, πού δέ πριτέπεται εἰς Κράτη ὡραγανωμένα, σαφεῖς ἔχοντα κατευθύνσεις εἰς τὰς λιμενικής πολιτικής των, πληρήν τοῦ άφινους αὐσύδοσίαν εἰς τὰς λιμένες της ἐπιδιώξεις ἐνός ἐκάστου λιμένος.

«Ἄλλα δὲν εἰνε μόνον τὸ ζήτημα τῆς ἐπιλογῆς τοῦ καταλληλότερου διὰ τὴν ἐγκατάστασιν τῆς δεξαμενῆς λιμένος. «Ἐξ ισούσιος ἀσθαρῶν ἐπιθάλλεται νὰ μελετηθῇ ὁ τύπος τῆς δεξαμενῆς, ὁ προσφορτέρως καὶ ὁ ἀποδοτικότερος. Πρέπει νὰ εἰνε μόνιμος ή πλωτή; Παραπρήσης πολυπτερών τεχνικῶν ἀπέδειξαν διότι αἱ Πειραικαὶ δίκαια δέν εἰνε πρόσφοροι διὰ τὴν κατασκευὴν μονίμου δεξαμενῆς. «Ἐκ τοῦ λόγου δέ τούτου ὑπερχρεώθη καὶ οὐδὲν οὐτραφή πρὸς τὴν λύσιν τῆς πλωτῆς. «Ἄλλα καὶ ταύτης δρμαὶς ἡ ἀσφαλής ἀγκυροθόλια εἰς τινα τῶν πλησιοχώρων τοῦ Πειραικοῦ λιμένος δρυμῶν ή ἀκτῶν προθληματική κρίνεται διὰ τοὺς ἔχοντας γνώσιν τῶν θαθῶν καὶ πειραστῶν τῶν καιρικῶν συνθηκῶν πού ἐπικρατοῦν γύρω τοῦ Πειραιῶς. «Ως μόνη ἀσφαλῆς τοποθέτησις θεωρεῖται δὸρμος Ἀμπελακίων, διότις πάλιν ἔχει τὸ σοθαρό μειονέκτημα ν' ἀπέχῃ τὸσον ἀπὸ τὸν λιμένα Πειραιῶς, ὃστε νὰ διασπάται ή λιμενικής ἐνότητος καὶ ἀνέφικτος νὰ καθίσταται ή ἐξυπηρέτησις τῶν ἐπισκευαζομένων πλοίων, ἐντός τῆς ἡγυροβολημένης ἔκει πλωτῆς δεξαμενῆς.

Μόνιμος ἐπομένως δεξαμενή δέν δύναται νὰ κατασκευασθῇ εἰς τὸν Πειραιᾶ, δαπανηρὰ δὲ καὶ κατ' ἄλλησι τον ἀποδοτική εἰνε

καὶ ἡ πλωτὴ ἀκόμη, ἔφοδον ἀσφαλές ἀγκυροθόλιον ἔξω τοῦ λιμένος δὲν ὑπάρχει, τὰ δὲ βάθη τῶν γύρω Πειραιῶν ἀκτῶν θ' ἀπατήσουν μεγάλας ἐκβαθύνσεις, μέχρι 45 τούλαχιστον ποδῶν, πλὴν τῶν προϋποτιθεμένων λιμενικῶν ἔργων, κυματοθραύστου, κρηπιδωμάτων καὶ νέων πλησίον τῆς δεξαμενῆς ἐγκαταστάσεων τῆς σιδηροθιομηχανίας.

Εἰς τὴν Σύρον, τούναντίον, τὸ δεύτερον τοῦτο ἐμποροναυτικόν μας κέντρον, ἀνεξαρτήτως τῆς γενικωτέρας σκοπιμότητος, ἥτις ἐπιθάλλει, δῆπος τῆς Κυθέρηνος στρέψῃ στοργικώτεραν τὴν μέριμναν αὐτῆς καὶ πρὸς τὴν ἐπαρχίαν, ἀνὴρ πλωτὴ δεξαμενὴ δὲν ἔχῃ καὶ ἐκεῖ ἀσφαλές ἀγκυροθόλιον, καταλληλότατος φυσικός ἐντὸς τοῦ λιμένος μηχανός προσφέρεται, ἵνα κατασκευασθῇ εὔχερῶς μόνιμος τοιαύτη. Τὰ σχέδια αὐτῆς εἶχον πρὸ ἔτῶν ἐκπονηθῆ ἀπὸ Ἰταλὸν λιμενολόγον, ἐμελετήθησαν δ' ἐπιτοπίως πρὸ τίνος καὶ ὁ ἐπ' αὐτῶν προϋπολογισμὸς προσηρμόδηθι πρὸς τὸ σημερινὸν κόστος παρομοίων κατασκευῶν ὑπὸ τῶν μηχανικῶν τοῦ Ὑπουργείου Συγκοινωνίας. Οἱ λιμὴν τῆς Σύρου, ἐπίκαιρον σημείον τῶν πρὸς τὸν Εὔξεινον καὶ τὰ Μικρασιατικά παράλια θαλασσών ὄδῶν, διατηρεῖ εύτυχῶς ἀρτίας σιδηροθιομηχανικάς ἐγκαταστάσεις, πολύπειρον διαστέτει τεχνικὸν προσωπικόν, εἰνε εἰς ἐκ τῶν κυριωτέρων ἀνθρακευτικῶν μας σταθμῶν καὶ ἔδρα σοφαρῶν ἐφοπλιστικῶν ἐπιχειρήσεων. Οἱ "Ἐλλήνες πλοιοκτῆται προτιμοῦν τὴν Σύρον διὰ τὰς ἐπισκευάς των, ἐρωτώμενοι δ' ἀναμφισθήτως ἐπὶ τοῦ προτιμητέου διὰ τὴν δεξαμενὴν λιμένος, τὴν Σύρον θά ύποδειξουν διὰ πολούς λόγους ἀναγομένους εἰς τὴν ἀποδοτικότερά την θεραπείαν τῶν ἀναγκῶν τῶν πλοίων των.

Διατί ἐπομένως νὰ μὴ προκριθῇ ἡ Σύρος, ἀφοῦ παρέχει ἀσφαλῆ τὰ ἔχεγγυα τῆς λυσιτελοῦς ἐξυπηρετήσεως τῶν ἀναγκῶν τῆς Ναυτιλίας μας καὶ δὲ Πειραιέως, εἴς ἀλλοῦ, δὲν πρόκειται κατ' ἐλάχιστον νὰ ζημιωθῇ; Ἡ τρίτη δεξαμενὴ, τὴν πληθωρικὴν σήμερον διὰ τὸν Πειραιᾶ, τὴν διαφεύγουσαν ἀπὸ τοὺς λιμένας μας κίνησιν πρόκειται νὰ προσελκύῃ, δὲν θά ύφαρπάσῃ τι ἀπὸ τὸν Πειραικὸν λιμένα.

'Ἄλλ' ἀς ἔξετάσωμεν ἀκόμη τὸ ζήτημα καὶ ἀπὸ τῆς οἰκονομικῆς αὐτοῦ πλευρᾶς. Διά τὴν ὀγοράν, ρυμούλησιν καὶ ἐγκατάστασιν τῆς πλωτῆς δεξαμενῆς εἰς τὸν Πειραιᾶ, μὲ δλα τὰ ὡς ἀνωτέρω ἐκτεθέντα μειονεκτήματα, θά δαπανηθοῦν 60 τούλαχιστον ἐκατομμύρια, τὸ σοθαρὸν δὲ αὐτὸ ποσὸν θά ἔξαχθῇ εἰς συνάλλαγμα, καθ' ἥν στιγμὴν ἐπιθάλλομεν παντοίους περιορισμούς, ἵνα περισσώσωμεν τὸ πτωχὸν συναλλαγματικὸν μας ἀπόθεμα. Πρὸς τὴν ἀπατάλη αὐτῆς, — διότι περὶ ἀπατάλης πλέον πρόκειται, — ἀφοῦ δυνάμεθα νὰ κατασκευάσωμεν μόνιμον δεξαμενῆν, ἀπασχολοῦντες τὰς Ἑλληνικὰς τεχνικὰς ἐπιχειρήσεις, παρέχοντες ἐργασίαν ἐπὶ ίκανὸν χρόνον εἰς πολυπληθεῖς ἐργάτας, ἀναλίσκοντες τὰ Ἑλληνικὰ τοιμέντα, διαφυλάσσοντες, ἐν ἐνὶ λόγῳ, ὑπέρ τῆς Οἰκονομίας μας τὸ χρήμα, ποὺ ἄλλως θά δαπανηθῇ εἰς τὸ Ξεναγούρικόν;

"Οσον ἀφορᾶ τὸ προθαλλόμενον ἐπιχείρημα τῆς ἐξυπηρετήσεως τῶν ἀναγκῶν τοῦ Στόλου μας καὶ τῆς ἐνδεικνυομένης ἐπομένως ἐγκαταστάσεως τῆς δεξαμενῆς παρὰ τὸν Ναόσταθμον, νομίζουμεν, διότι παρέλκει ἐπὶ τούτου κάθε συζητήσις. Διότι ἀλι δύο μόνιμοι δεξαμεναὶ τοῦ Πειραιῶς καὶ ἡ πλωτὴ τοῦ Ναόσταθμου ὑπεραρκοῦν διὰ τὰς ἀνάγκας τοῦ Στόλου, ἀφ' ἥς στιγμῆς μάλιστα θά ἐκλείψῃ ὁ πληθωρισμὸς τῆς κινήσεως ἀπὸ τὰς ὑπαρχούσας διὰ τῆς κατασκευῆς τρίτης δεξαμενῆς καὶ ἀφοῦ δέν προβλέπεται, διότι δὲ Στόλος μας θ' ἀποκτήσῃ μονάδας τοιαύτης χωρητικότητος, διὰ τὰς ὅποιας νὰ μὴ ἐπαρκῇ ἡ μεγάλη μόνιμος δεξαμενὴ τοῦ Πειραιῶς.

"Αντικειμενικῶς κρίνοντες τὰ πράγματα, πέραν κάθε τοπικοῦ ἥ ἀλλο οἰουδήποτε, πιθανῶν καὶ ὑπόπτου, συμφέροντος, αὐτάς τὰς ἀντιλήψεις ἔχουμεν νὰ ὑποθάλλωμεν πρὸς τὴν Κυθέρηνος. "Ἄς μελετηθῇ τὸ δόλον ζήτημα ἐπισταμένων καὶ ἐπὶ τέλους ἄς τὸ παραπέμψῃ εἰς μίαν ἔξι εἰδίκῶν προσώπων ἐπιτροπήν, διότι νὰ ἀκουοθῶν δλαι αὶ ἀπόψεις καὶ ληφθῶν αἱ ἔκ τῶν πραγμάτων καὶ τῶν γενικωτέρων συμφερόντων ἐπιθαλλόμεναι ἀποφάσεις.

Διὰ τὰς ἐργατικὰς ὑπερβασίας

Τὸ σχετικὸν μὲ τὰς ἐπισκευάς τῶν πλοίων ἀρθρίδιόν μας προεκάλεσε τὴν κάτωθι ἐπιστολὴν τοῦ Προέδρου τοῦ Ο.Λ.Π. κ. Ν. Γεννηματᾶ:

Φίλε κ. Διενθυντά,

Ἐν σχέσει μὲ τὸ δημοσιευθὲν εἰς τὸ τεῦχος τῆς 15ης Ιουνίου τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» ομηρίωμα ἱπὸ τὸν τίτλον «Ἐργατικὰ ὑπερβασίαι», ὡς πόρος τὸ ἀπὸ τὸν ΤΡΙΤΩΝ, καπόνιαν ἐξετάσεως διεπιστώθη ὅτι ὁ Πρόεδρος τῶν Υγειαλόχωρων πατριώτων, Ματσακωνιστῶν κλπ. κ. Εμ. Μαλάμος ἔχων ὑπὲρ τοῦ ὅφει τοῦ ὅτι ὁ ἐφοπλιστὴς κ. Δ. Γράτσος είχε προηγούμενός παραβῇ τὸν ἐν Ισχύ Κανονισμὸν τοῦ Ο. Λ. Π. «περὶ ἐκτελέσεως ἐργασίων ἐποιευοκαθαρικῆς φύσεως» διὰ τῆς προσλήψεως επὶ τοῦ ἄπειρον τὸν ἐργατῶν μὴ ἐφωδιασμένων διὰ ταύτοτην τοῦ Ο.Λ.Π., πληροφορηθεὶς δὲ ὅτι τὴν Κυθαίκην θην Ιουνίου, ὡς κ. Γράτσος παρέβη ἐν νέου τὸν Κανονισμὸν «Ἐργασίας διὰ τῆς προσλήψεως ἐργατῶν εἰς ἐργασίας τοῦ «ἄφτερ - πίκ» διατέδουν, ἀπῆλθε χωρὶς νὰ ἐπιμείνῃ πλέον εἰς τὴν ἀργήν τον ἀξίωσιν.

Ἐνε γνωστὸν ὅτι τὰ ἀπὸ περισκευάζονται ἐν Πειραιεῖ κατὰ 30 ο) τοῦ λάχιστον εὐθηνότερα ἢ εἰς ξένους λιμένας.

Ἐν Πειραιεῖ τῇ 2α Ιουλίου 1936

Ο Πρόεδρος
Ν. ΓΕΝΝΗΜΑΤΑΣ

«Ἡξίωσε», λοιπὸν, τὴν ἀπόλουσιν τῶν ἐργαζομένων ἐπὶ τοῦ πλοίου ἐργατῶν, τῇ συνοδείᾳ μάλιστα δρύγανου τῆς Λιμενικῆς ἀρχῆς, ὁ κ. Πρέοδρος τῶν ὑφαλοχρωματιστῶν καὶ τὴν ἀξίωσιν τοῦ ταύτην ἀπέσυρεν, ὡς γράφει ὁ κ. Γεννηματᾶς ἐν τῇ ἐπιστολῇ του, μόνον σταν ἐθεβαώθη δι' «αὐτοψίας» ὅτι οἱ προσληφθέντες ἐργάται παρέβαται ἡσαν εἰδικοί.

Ἐν τούτοις, ἀνὸ κ. Γράτσος παρέβη τὸν Κανονισμὸν τῶν ἐργασίων ἐν τῷ λιμένι, προτιμότερον θά ἡτο αὐτὴ ἡ ὑπηρεσία τοῦ Ο. Λ. Π. νὰ ὑπεδείκνειν εἰς αὐτὸν τὴν παράθασιν καὶ νὰ ὑπέβαλλε καὶ μήνυσιν, ἀν εἰγε πρὸς τοῦτο νόμω τὸ δικαίωμα. Αἱ παρεμβάσεις ὅμως καὶ «αἱ ἀξιώσεις ἀναρμοδίων προσώπων, — ἀναρμόδιοι εἰνε καὶ οἱ πρόδεροι τῶν σωματείων, ἀφοῦ δὲν ἀποτελοῦν καὶ δὲν πρέπει ν' ἀποτελοῦν Ἀρχήν τινα ἐν τῷ λιμένι— δὲν εἰνε θεοίων ἐποικοδομητικαὶ τῆς τάξεως καὶ τῆς πειθαρχημένης ὀργανώσεως τοῦ ἐργατικοῦ παράγοντος. Εἰς δοσούς λιμένας, — πρόσφατα ὑπάρχουν τὰ παραδείγματα τῶν Γαλλικῶν καὶ τῶν Ισπανικῶν τοιούτων, — τὰ ἐργατικὰ συνδικάτα καὶ οἱ πρόδεροι τῶν σωματείων ἀπέκτησαν τὸ δικαίωμα τοιούτων παρεμβάσεων, εἰνε γνωσταὶ αἱ θλιβεραὶ συνέπειαι διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τῶν καὶ τὴν ὅμαλην τῶν λιμενικῶν ἐργασίων λειτουργίαν.

Ἀλλ' αὐτὰ τὰ πράγματα μᾶς παρέχουν τὴν ἀπάντησιν εἰς τὴν ἐπικρατοῦσαν ἀνώμαλον κατάστασιν ἀπὸ τῆς πλάσμεως τῆς ἐκτελέσεως τῶν ἐπισκευῶν εἰς τὸν λιμένα Πειραιῶς. "Ἄς θελήσῃ νὰ πληροφορηθῇ ὁ κ. Γεννηματᾶς πόσα φορτηγά σκάφη τούς δύο τελευταίους μήνας ἔξι πλεύσεων τοῦ λιμένος Πειραιῶς, κατευθύνεται εἰς Σύρον διὰ τὴν ἐκτέλεσην γενικοῦ ἐπισκευοκαθαρισμοῦ. Διατί, ἀρά γε, οἱ ἐφοπλισταὶ τῶν πλοίων αὐτῶν νὰ ἐπρότιμησαν τὴν Σύρον ἀπὸ τὸν Πειραιᾶ, διόπου εὐρίσκοντο τὰ σκάφη των καὶ διόπου ἐδρέύουν καὶ αἱ ἐπιχειρήσεις των;

"Οσον ἀφορᾶ τὴν τελευταίαν παραγραφὸν τῆς ἐπιστολῆς τοῦ κ. Γεννηματᾶς περὶ τοῦ εὐθηνοτέρου κόστους τῶν ἐπισκευῶν ἐν Πειραιεῖ, περὶ διόλοιπον νὰ παρατηρήσωμεν, διότι ἡ εὐθήνεια αὕτη κατ' οὐδὲν ἀντισταθμίζεται μὲ τὰς καθυστερήσεις, τὰς τεχνικὰς ἐν πολλοῖς ἀτελείαις, τὰς διοικητικὰς ἀψυχολογήτους πολλάκις, δυσχερείας καὶ τὰς παρεμβάσεις τῶν κ. κ. Προέδρων, τὰς τόσους συχνάς, ὡς τὸ γνωρίζει ἄλλως τε καὶ ὁ κ. Γεννηματᾶς, εἰς τὸν

TELEGRAMS:

"GENICOLAOU"
LONDON

ΔΑΝΕΙΑ

ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΕΝ ΕΛΛΑΣΙ:

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΥ (ΕΛΛΑΣ) Α.Ε.

"GENICOLAOU"
PIRAEUS

ΜΕΓΑΡΟΝ ΗΛΕΚΤΡΙΚΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ
ΔΕΥΤΕΡΟΣ ΟΡΟΦΟΣ ΑΡΙΘ. 22-23

ΠΕΙΡΑΙΑ

TELEPHONE:

AVENUE 4941

ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ

ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΙΣ

ΤΗΛΕΦ. 42633

λιμένα Πειραιώς. Τό επονίσαμεν και τό έπαναλαμβάνουμεν διά μίαν ἀκόμη φοράν, ότι θά ίδωμεν προαγούμενη τήν Πειραιήν Σιδηροθιμηχαίαν και δὲν θά έπιτύχωμεν τήν προσέλκυσιν τῶν ἐπισκευῶν τῶν φορτηγῶν πλοίων εἰς τὸν λιμένα μας, ἔφόσον δὲν ήθελον παγίως ρυθμισθῆ τὰ ἐργατικά ζητήματα, ἔφόσον δὲν ήθελεν ἐπιθληθῆ η ἀπρόσκοπτος και ἀποδοτική τῆς ἐργασίας τῶν ἐπισκευῶν διεκπεραίωσις.

Οἱ ξένοι καὶ ἡμεῖς

Εἰς ἄλλην σελίδα δημοσιεύομεν συνοπτικῶς τὰ οἰκονομικά ἀποτελέσματα τοῦ πρώτου ἀπὸ τῆς ἀναδιοργανώσεώς των ἔξαμήνου τῶν δύο συνεργαζομένων Γερμανικῶν ἑταῖρων ὑπὸ τὸν τίτλον «Γερμανικὴ Ἀνατολικὴ Γραμμὴ» τῆς «Deutsche Levante Line» τοῦ Ἀμβούργου και τῆς «Atlas Levante Lines» τῆς Βρέμης.

Ολίγον θεβαίως θὰ μᾶς ἐνδιέφεραν τὰ κέρδη ἡ και αἱ ζημίαι τῶν δύο τούτων ξένων ἑταῖρων, ἀν δὲν ἐπύχαγεν τὰ σκάφη των νὰ ἐργάζωνται ἀποκλειστικῶς εἰς τήν Μεσόγειον και τοὺς Ἑλληνικοὺς λιμένας, δόθεν πᾶσαν αὐτῶν τήν ἐργασίαν ἀντλοῦν διὰ τὸ πρὸς τὸ Κόντινεντ και τάναπαλιν τακτικά αὐτῶν ταξιδία.

Εἰς τὰς ἑκθέσεις τῶν Διοικήσεων τὰ ἀποτελέσματα τῆς πρώτης ἑταῖρικῆς χρήσεως χαρακτηρίζονται ὡς ἔξαρετικῶς ἴκανοποιητικά, ἀφοῦ και τὰ ἀκαθάριστα κέρδη ἀνήλθον εἰς 14 % περίπου τῶν κατατεθειμένων τοιαφαίρων και ἡ ἀπασχόλησις τῶν ἑταῖρικῶν σκαφῶν ὑπῆρξεν ἐντατική. Ἀναφέρεται μάλιστα ὅτι ἡ «Atlas Levante Line» ὑπεχερώθη νὰ προθῇ εἰς τήν μίσθωσιν ξένων πλοίων διὰ νὰ ἔξαρκεῃ εἰς τήν ζητησιν χώρου, ἐνῷ ἐν τῷ μεταξὺ τέσσαρα νέα δηζελόπλοια 7000 τόνων και ταχύτητος ὑπερισιακῆς 14 μιλῶν ναυπηγοῦνται διὰ λογαριασμὸν τῶν δύο συνεργαζομένων ἑταῖρων.

Ἀλλὰ τὰ τόσον ἐπιτυχῆ και εύοινα διὰ τὸ μέλλον τῆς «Γερμανικῆς Ἀνατολικῆς Γραμμῆς» ἀποτελέσματα ἔρχονται περιτράνως ν' ἀποδείξουν τὸ ἀποδοτικόν, τὸ ἀφθόνως κερδοφόρον τῶν Μεσογειακῶν γραμμῶν δι'. δλα τὰ ξένα σκάφη, ποὺ τακτικῶς ἀπασχολοῦνται εἰς αὐτάς. Ή μία μετά τὴν ἀλλαί δλαι αἱ ἑταῖραι (Ἄγγλικαι, Σουηδικαι, Νορθγεικαι και Ὀλλανδικαι) ἐμπλουτίζουν τοὺς στόλους των μὲν νεοναυπήγητα σκάφη ταχύτατα, ἀπολύτως προσηρμοσμένα εἰς τὰς ἀνάγκας τοῦ Μεσογειακοῦ μεταφορικοῦ ἐμπορίου. Δὲν θὰ προέθαινον θεβαίως οἱ ξένοι ἐφοπλισταὶ εἰς τὰς δαπανῆρας ταύτας ναυπηγήσεις, ἀν αἱ προθέψεις των και κυρίως τὰ δεδομένα τῶν ἐν τῇ Μεσογείῳ ἐργασιῶν τῶν δὲν ἥσαν ἐνθαρρυντικά διὰ τὴν ἐξυπρέτησαν ἐνός τόσου μεγάλου κεφαλαίου, δὸν στοιχίζουν σημερον σκάφη τῆς τελειότητος τῶν τελευταίων ναυπηγηθέντων. Ἰδιαίτεραι, ἀλλως τε, πληροφορίαι μας ἐπιθεβαίσιν τα κέρδη δλων τῶν εἰς τὰς τακτικάς ἐκ τῆς Βορειοπειρατικῆς Εὐρώπης πρὸς τὰς Μεσογειακὰς κατευθύνσεις ἐργαζομένων πλοίων, ἔγκυροι δὲ στατιστικαὶ ἀποδεικνύουν, ὅτι κατὰ τὰ δύο κυρίως τελευταῖς ἔτη σταθερῶς αὔξουσα ἐμφανίζεται ἡ ἐκ τῶν πλησιχώρων θαλασσῶν μας πρὸς τὸ Κόντινεντ μεταφορικὴ κίνησις.

Μόνον οἱ «Ἐλληνες ἐφοπλισταί, καθηλωθέντες εἰς τὴν ἐργασίαν τῶν «τράμπτες», δὲν ἡδυνήθσαν ἀκόμη ν' ἀντιληφθοῦν πόσον θαρύτατον κατὰ τῆς Οἰκονομίας τῆς Χώρας μας και αὐτῆς τῆς ναυτιλιακῆς ἡμῶν ἀναπτύξεως διαπράττουν ἀδίκημα, μὴ ἐπιδεικνύοντες μικρὸν ἔστω ἐνδιαφέρον διὰ τὴν ὄργανων τακτικῶν τινων γραμμῶν ἐκ τῶν ἔθνικῶν μας λιμένων και τῆς Ἀνατολικῆς Μεσογείου.

Παγεράν πράγματι συνήντησαν ἀδιαφορίαν δσοι μέχρι

σημερον ἀπεπειράθησαν νὰ ὑποδείξουν εἰς τοὺς σοθαρωτέρους τῶν ναυτιλιακῶν μας παραγόντων τὴν ἐπιτακτικὴν ἀνάγκην, τὴν τόσον τῶν οἰκονομικῶν μας συμφερόντων ἐξυπηρετικὴν, ὅπως και ἡ Ἑλληνικὴ Ναυτιλία, καθυστερημένη ἔστω, συμμετάσχῃ εἰς τὰς Μεσογειακὰς μεταφοράς. Ἀπαιτοῦνται, θεβαίως, ὄργανωσις, θετικὸν πρόγραμμα κατευθύνσεων, ἔμψυχον ὄλικὸν εἰδικευμένον και κατάλληλα πλοῖα. Δὲν εἰνε δύμως πράγματα δισεπίτευκτα. Και κεφάλαια πλεῖστοι δσοι τῶν ἐφοπλιστῶν μας ἀρκετά διαθέτουν και πίστεως ἐπαρκοῦς ἀπολαμβάνουν και τὸ ἔμψυχον ὄλικὸν δύνανται νὰ ἐπιλέξουν μεταξὺ τῶν πληρωμάτων μας, νὰ τὸ ἀμείψουν καλῶς διὰ νὰ ἐργασθῇ ἀποδοτικώτερον και πρόσωπα, πείραν και γνωσιν ἔχοντα τῶν τακτικῶν γραμμῶν ὑπάρχουν παρ' ἡμῖν. Διατί, ἐπὶ τέλους, δὲν θ' ἀκολουθησαν και ἡμεῖς εἰς τὰς ναυτιλιακὰς μας κατευθύνσεις τὰ παραδείγματα τῶν ξένων, ἀφοῦ και ἡ ἐργασία ὑπεραφθοῦει και τὸ κερδοφόρον αὐτῆς εἰνε διαπιστωμένον; Καθ' ἡν στιγμὴν ἔκατὸν και περισσότερα ξένα σκάφη ἀπασχολοῦνται ἡδη εἰς τακτικὰ Μεσογειακὰ ταξίδια, διατί νὰ μην συμμετάσχῃ και ἡ Ναυτιλία μας μὲ δεκαπέντε ἔστω πλοῖα, εἰς μίαν ἐργασίαν, ποὺ ξόμεν κάθε δικαίωμα νὰ λάθωμεν τὸ ποσοστόν μας;

Γνωρίζομεν καλῶς, δτι ματαίως ἀγωνιζόμεθα νὰ μεταπεισωμεν ἔστω και ἔνα ἐκ τῶν σοθαρῶν ἐφοπλιστῶν μας νὰ μεταβάλῃ τὰς τόσον θαεθαῖς ἐρριζωμένες ἀντιλήψεις του. Δὲν θὰ παύσωμεν δύμως εἰς κάθε παρουσιαζομένην εὐκαιρίαν νὰ ὑποδεικνύωμεν εἰς αὐτούς, ὅπως μικρόν, ἐλάχιστον μέρος τῆς ναυτιλιακῆς μας δραστηριότητος στραφῆ ἐγγύτερον τῶν γειτονικῶν θαλασσῶν, θετικώτερον ἐξυπηρετήσῃ τὰ ἐμποροδιομηχανικά τῆς Χώρας μας συμφέρονται. Ἀφοῦ ξέναι ναυτιλιακαὶ ἐπιχειρήσεις μὲ δαπάνας ἐκμεταλλεύσεως τῶν πλοίων των κατὰ πολὺ υψηλοτέρας τῶν ιδικῶν μας, στηριζόμεναι ἐπὶ τῆς Μεσογειακῆς ἐργασίας, ἀναπτύσσονται και προσδεύουν ἀλματωδῶς, διατί νὰ παραδεχθῶμεν, δτι μία Ἑλληνικὴ ἐπιχειρήσις, μὲ συγκροτημένην τὴν προσπάθειάν της, δὲν θὰ δυνηθῇ νὰ ἐπιτύχῃ: «Ἐχομεν ὄλλως τε ἀπότον τὸ παραδείγμα τῆς «Ἑλληνικῆς», ητίς, παρά τὰς ἀντιδόους περιστάσεις και τὰς δυσχερείας, ποὺ συνήντησεν εἰς τὰ πρότατα της θήματα, ἀρκετά μέχρι σήμερον ἔχει τὰς ἰκανοποιητικὰ ἀποτελέσματα. Εὐχερεστέρα, θεβαίως, γνωστή εἰς τοὺς «Ἐλληνας ναυτίλους ἐκ παραδόσεως δύο και τριῶν γενεῶν εἰνε ἡ ἐργασία τῶν «τράμπτες», θετικώτερά πιθανῶς, παρά τὴν πτωχὴν ἀπόδοσιν, εἰνε αὐτὴ ἀπό τῆς ἐπιχειρηματικῆς πτελεύρας και μικρότερα τὰ ἀπασχολούμενα κεφαλαία. Πρέπει δύμως νὰ ἔχωμεν πάντοτε ὑπ' ὅψιν μας, δτι, ἡμέρα τῇ ἡμέρᾳ ριζικῶς μεταβάλλεται ἡ σύνθεσις τῆς παγκοσμίου ναυτιλίας και ἡ φύσις τῆς ναυτιλιακῆς ἐργασίας, δτι τὰς «λάινερες» θαδμηδόν, ἀλλὰ σταθερώς, ἐκτοπίζουν τὰ «τράμπτες» και δτι ἡ Μεσόγειος, ὅπου δ Ἐλλην θαλασσινὸς ἐγαλουχήθη και ἐγνώρισε τὰς πρώτας τῆς ναυτικῆς του ἐπιδόσεως ἐπιτυχίας, θα χαθῇ μίαν ἡμέραν διὰ τὴν Ναυτιλίαν μας ἀνεπανορθώτως. Σκάφη τινά, ὡς θλιβερά ἀνάμνησις τοῦ παρελθόντος, θὰ παραμένουν εἰς τὰς γειτονικὰς θαλάσσας μας διὰ νὰ συναγνίζωνται μεταξὺ των εἰς τὴν ἐξέρευνον μιᾶς πτωχῆς ἐργασίας μεταλλευμάτων και γαιανθράκων, ἀν δὲν θελήσωμεν και ἡμεῖς διὰ τῶν τακτικῶν πλέον γραμμῶν νὰ διατηρησωμεν τὴν θέσιν μας.

Τὸν γνωστὸν ναυτικὸν περιοδικὸν «Scandinavian Shipping Gazette» ἀσχολούμενον εἰς τελευταῖνον τεῦχό του περὶ τῶν ἀπόθαλλοσης μεταφορῶν εὐταθῶν φορτίων ἐκ τῆς Μεσογείου και ιδίᾳ τῆς Βαλκανικῆς πρὸς τὸ Κόντινεντ και τὴν Βαλτική, ἀναφέρει και τὰς ἐπὶ τοῦ ἀντικειμένου τούτου κατωτέρω αἴποψεις ἐνός ἐκ τῶν σοθαρωτέρων, ὡς γράφει, ἐφοπλιστῶν τοῦ Πειραιῶν.

A.E. ΑΤΜΟΠΛΟΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ "Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ" [HELLENIC LINES LIMITED]

Τακτικὴ δεκαπενθήμερος Γραμμὴ φορτηγῶν ἀτμοπλοίων ἐξ Ἑλλάδος δι' AMBOURGON - POTTERDAM - AMBERSON και τάναπαλιν.
Ἐμπορεύματα ἐπίσης δεκτά, δι' Αγγλίαν, Σκανδινανζίαν, λιμένας Βαλτικῆς και Βορείου Θαλάσσης, ως και τὸ ἐσωτερικὸν Γερμανίας και Βελγίου, Αμερικήν, Καναδᾶν κλπ. διὰ μεταφορῶσεως εἰς τοὺς ως ἄνω λιμένας και ἐκδόσεως κατ' εύθειαν φοτωτικῶν.

Ἀπευθυντέον: **Π. Γ. ΚΑΛΛΙΜΑΝΟΠΟΥΛΟΝ**
ΜΕΓΑΡΟΝ ΒΑΤΤΗ ΠΕΙΡΑΙΑ Τηλέφ. 40.418

και τοὺς εἰς ἅπαντας τοὺς Ἑλληνικοὺς λιμένας Πράκτορας τῆς Ἐταιρείας

«Τὸ ζῆτημα, — εἶπεν οὗτος, — τῆς ἀπὸ θαλάσσης μεταφορᾶς τῶν εὐπαθῶν προϊόντων τῶν Βαλκανικῶν χωρῶν θὰ ήδύνατο να ρυθμισθῇ μόνον διὰ τῆς συνεργασίας τῶν Σκανδιναύων ἐφοπλιστῶν, εἰδίκευμένων εἰς τὸ ειδός τούτο τῆς ἐργασίας.

»Οι Σουηδοί και Νορβηγοί κατασκευάζουν στόλους άπό πλοιά - ψυγεία και κατέχουν είς χειράς των τό σημαντικώτερον ποσοστούν τῶν τοιούτων μεταφορών μὲ την Βόρειον και την Νότιον Αμερικήν. Διατί, θίνε, δὲν στρέφουν τὴν προσοχήν των και πρὸς τὰς ἐκ Μεσογείου και Βαλκανικῆς ἐμφανιζομένας εὐκαιρίας; Αἱ υπάρχουσαι γραμμαὶ μὲ πλοιᾶ ἔφωδιασμένα μὲ ἔνα ἡ δύο κύτη - ψυγεία, δὲν δύνανται, προφανῶς, νὰ καλύψουν και τὰς υφισταμένας ἀκόμη ἀνάγκας μιᾶς ἐργασίας, τῆς ποίας ὁ κύριος συντελεστής ἐπιτυχίας ἔξαρται ἀπό τὰ εἰδικὰ πλοιά, τὰ καθωρισμένα τακτικὰ δρομολόγια και τὴν ταχύτητα.

‘Η σιδηροδρομική μεταφορά είναι λίαν δαπανηρά — έξηκολούθησεν ότι ‘Ελληνας έφοπλιστής — καὶ εἰς αὐτήν προσέκοψαν αἱ ‘Ελλήνικαι ἔξαγωγαι σταφιώλων καὶ ἄλλων νωπῶν δπωρῶν. ‘Ἐδὲ ‘Ελλάδος, μόνον σταφίς καὶ Ἑηρά σύκα φορτώνονται συνήθως ἐπὶ πλοίων γραμμῆς διά τὴν Βόρ. Εύρωπην, διότι δέν ύπόκειται εἰς ἄμεσον ἀλλοίωσιν. Μία δημος ἀνάπτυξις τῶν φορτώσεων νωπῶν καρπῶν καὶ τῶν διὰ θιομηχανικήν χρήσιν συναφῶν φορτίων, θά παρεῖχεν εἰς τὴν ‘Ελλάδαν Ικανὸν συνάλλαγμα καὶ θά δημιουργούνται τὴν ἀντίστοιχον ἐπ’ ἀνταλλαγῇ εἰσαγωγὴν ἔκενων προϊόντων, ὡς λ. χ. συνέβη μὲ τὴν Σουηδικὴν ξυλείαν. ‘Εάν οι Σκανδιναύοι έφοπλισταὶ δέν ἐπεχείρουν ν’ ἀναλάθουν μόνοι των μίαν τοι-αύτην τακτικήν γραμμῆν, ἐπέρανεν δὲ οἱ έφοπλιστῆς τοῦ Πειραιῶς — διατι τάχα δέν θα δημυνάμεθα νά ἔξεύρωμεν τὴν βάσιν συνενοήσεως πρός δημιουργίαν μιᾶς ‘Ελληνο - σκανδιναύικής ναυτικῆς ‘Εταιρίας διά τὴν ἐκμετάλλευσιν ξει πλωτῶν ψυγείων ύπό ‘Ελληνικὴν σημαίαν, ἀλλὰ μὲ Σκανδιναύους ἀξιωματικούς, έξησκημένους εἰς τὴν ἑργασίαν, πρός μεταφοράν νωπῶν δπωρῶν καὶ εύπαθῶν φορτίων ἐκ Μαύρης Θαλάσσης, Πειραιῶς καὶ ἄλλων. ‘Ελληνικῶν λιμένων, Κατάνης, Βαλέντσιας διά Βόρειον Εύρωπην;

Ανεξαρτήτως τῆς προωθήσεως ή μη τῆς ἀνωτέρω προτάσεως — προσθέτει δὲ ἀρθρογράφος τῆς *Scandinavian Shipping Gazette* — εἶνε ἀναμφισθήτητον, ὅτι αἱ μεταφορικαὶ διὰ θαλάσσης ἐργασίαι μεταξύ Βαλκανικῶν λιμένων καὶ Βορ. Θαλάσσης θά αὐξηθοῦν προσεχῶς, μετά τὸ καρποφόρον ταξίδιον τοῦ δόκτορος Σάχτη ἀνά τὰς Βαλκανικὰς πρωτευόσας. Αἱ ύπο διαπραγμάτευσιν νέαι ἐμπορικαὶ μετά τῆς Γερμανίας ουμφωνίᾳ, λέγεται ὅτι περιλαμβάνουν καὶ τὴν ὑποχρέωσιν τῆς προτιμήσεως τῆς Γερμανικῆς οηματίας διὰ τὰς φορτώσεις. Ἐάν μάλιστα ἀλληθεύῃ ἡ πληροφορία, καθ' ἣν οἱ Γερμανοί ἐφοπλισταὶ προτίθενται νὰ προσφέρουν χαμηλότερους ναύλους ἐκ τῆς Ἑγγύς Ἀνατολῆς διὰ τὴν Βαλτικήν, μέσον Ἀμβούργου, ἔναντι τῶν ἀτ' εὐθείας μεταφορῶν, ποία θά εἰνε — διερωτᾶται η *Scandinaviania* — ἡ ἐπιδρασίς ἐπὶ τῶν Σκανδιναվικῶν γραμμῶν; Τὸ δέσμαιον πάντως εἶνε, ὅτι δὲ δόκτωρ Σάχτης θέθεις τὰς βάσεις ιδρύσεως εἰς Βελιγράδιον Γερμανο-Βαλκανικῆς Τραπέζης, μὲ κεφάλαια 500 ἑκατομμύρια δηναρίων, χάριν προεξοφλήσεως τῶν ουναλλαγματικῶν τοῦ δηλητρικοῦ, ουμπεριλαμβανομένων καὶ τῶν ναύλων μεταξύ Γερμανίας, Γιουγκοσλαβίας, Ρουμανίας, Ἐλλάδος, καὶ Βουλγαρίας, ἐνδεχομένως δὲ καὶ τῆς Τουρκίας.

μας, επεξεργατινές σε και τις Γεωργίας.
Καθιστάσταν εύνόητον, ότι διά της Τραπέζης ταύτης οι Γερμανοί έφοτλισταν εύκόλως θά κατώρθωναν νά διευκολύνουν και ρυθμίσουν πρός ίδιον αύτῶν διφερος τάς πρός την Ἔγγυς Ἀνατολήν συναλλαγάς των, χωρίς κάν νά παραδοῦν τάς ρητάς διατάξεις τῶν «Διασκέψεων». Ή δυσχερής εξ, ἀλλού θέσις τῶν ἔξαγωγών τῶν Βαλκανικῶν ἀγωρῶν διά τὴν τοποθέτησιν τῶν προϊόντων των, ἀποτελεῖ καὶ αὐτή εύνοικὸν παράγοντα διά τὴν ἐκ μέρους τῶν φορτωτῶν ἀνάληψιν τῆς ὑποχρέωσεως νά φορτώνουν ἐπί τῶν ὑποδεικυσμένων σκαφῶν, ἔναντι τοῦ εὐεργετήματος τῆς παροχῆς πρός αὐτοὺς μιᾶς προκαταθολῆς ἐπί τῶν μῆ συγκομισθέντων εἰσέτι προϊόντων των. Καθιστάμενα οὕτως εύνοικώτεραι αἱ Γερμανούσθαλκανικαὶ συναλλαγαὶ, ἔναντι τῶν ἀλλων χωρῶν, θά ἔστρεφον μοιραίως τὸ ἔξωτερικὸν θαλκανικὸν ἐμπόριον πρός τὴν Γερμανικὴν ἀγοράν, μὲ φυσικὴν συνέπειαν τὴν προτίμοις τῆς Γερμανικῆς σημαίας διά τάς συναφεῖς μεταφοράς.

Ἡ ἱεραρχία ἐπὶ τῶν πλοίων

Ἐλάθομεν τὴν κάτωθι ἐπιστολήν:

Κύριε Διευθυντά,

Παρασκήνη, όπως λάβητε τὴν καλλισύνην καὶ δημοσιεύσητε εἰς τὰ «Ναυτικὰ Χρονικά» τὰς κατοτέρῳ γραμμάς μον. Εἰς τὸ τελευταῖον τεῦχος τῆς «Ἐνόσεως» τῶν Μηχανικῶν Ἐμπορικῶν ἀτμοπλοίων καὶ Βιομηχανικῶν ἐργοστασίων ἀνέγνωσα μὲ κατάπληξιν μιαν ἄγρευσιν τοῦ προστατέμένου τῆς «Ἐνόσεώς» μας κ. Ι. Πρόδοσν πόδες τοῦς θερμαστάς, εἰς τὴν ὅποιαν προσηγόρευε τούτους «συναδέλφους». Ὁ κ. Ι. Πρόδοσ, μὴ ἀρρεσθεῖς εἰς τὸν χαρακτηρισμὸν αὐτὸν, ἐποχώρησεν εἰς «συναδέλφους» παραληπισμοὺς καὶ «εξίσωσίς» μεταξὺ θερμαστῶν καὶ μηχανικῶν, εἰς ἐπιλήσσεις «συναδέλφικης» ἀλλήλεγγήν καὶ «πειθαρχίας εἰς τὰς ὁργανώσεις καὶ εἰς ἄλλους παραπλήσιους ἔναγκαλισμοὺς μὲ τοὺς «συναδέλφους» θερμαστάς.

Ἐπειδὴ γνωρίζω — ἀτυχῶς — ποίους καὶ πόσους ἀντιφοσοπεύοντας συνήθως αἱ δραγματίσεις μας (παταὶ δυστυχῶς τὸ ἐπάγγελμα καὶ οἱ οἰηκανικοὶ κλέ. ναυτιλόμενοι), σᾶς βεβαώ, ὅτι οὐδεμίαν θὰ ἡσθανόμενης κατάτληξην και δὲν θὰ ξέντεροίκενα τὴν ἄγανάτησιν ἑωὶ καὶ τῇ

λον συναδέλφων μου, ἐὰν δὲ πρόκος δὲν ἔδηλωνεν, διτί ώμιλει ὁς «έκπροσθωπος τῶν μηχανικῶν καὶ ἐξ ὄντοματος ἀντὸν» πρὸς τοὺς «συναδέλφους» θερμαστάς. Τοῦτο ἐπερβαίνει τὰ ὅμιλα τῆς ἀνεκτικότητος καὶ ἀποτιμᾷ τοὺς ἀξιοματικούς - μηχανικούς, τοὺς ἐνιστορούμενους, ίδια, ἐντὸς τοῦ ἐπαγγέλματος καὶ ἐντὸς τῶν πλιών, οἵτινες καὶ εἰνὲ ἀνίδεοι καὶ ξένοι ποὺς τὰ παρασκήνια τῶν ἐν τῇ ξηρᾷ ἐνίστορούμενόνων.

παραγόντες δευτερού, ως πλεονεκτή, εις την επιλογήν. Νωτίζων λέγει διαβαθμίσεις είς την ιεροψάχιαν τῶν πληρωμάτων, ἀλλ᾽ εἰς τὴν θεωφίαν. Διότι ἐν τῇ πρᾶξι, δηλαδή εἰς τὰ πλοῖα, τρεῖς μόνον κατηγορίαι ὑπίστανται, ἀσχετοὶ πόθε ἄλλῆλας καὶ οἱ ἀνήκοντες εἰς αὐτάς, κάθε ἄλλο, παρὰ ὡς «συνάδελφοι» δύνανται νῦ προσαγορευθόν μεταξὺ των: Εἰνει
οἱ πλοίαρχοι ἀφ' ἔνος, οἱ ἀξιωματικοὶ καταστόματος καὶ μηχανῆς ἀφ' ἔτερον καὶ τὰ κατώτερα πληρώματα ἐκ τρίτου.

Κανεὶς ἀξιωματικὸς-μηχανικὸς δὲν ἀνέχεται νῦ τὸν ἀποκαλούν «συνάδελφον» τῷν θεωματῶν ἢ οἰωνδήποτε ἄλλων κατοτέρων του, ὅπος καὶ κανεὶς ναυτίλος ἀξιωματικὸς δὲν ἀνέχεται νῦ τὸν ἀποκαλούν «συνάδελφον» τῶν ναυτῶν. Ἀλλά καὶ κανεὶς οἰκονομικὸς - ἀξιωματικὸς δὲν δέχεται νῦ ἀποκαλῆται «συνάδελφος» τῶν θαλαμηπόλιων, ἐπειδὴ ἀνήκουν, τάχα, εἰς τὸν αὐτὸν κλάδον.

Θά τις γάρ τινα κατέγενε ἢ τὸ πορεϊστάνεντος τῆς «Εγκότ-

Θα εγαύμενοι λοιπον ποτε καυτέρα ο χ. προστιθμενός της «Ενοσεώς», εάν ώμαλει μόνον ἐξ ὀνμάτως του, ἐφ' οσον ἐν προσεμένῳ ἔξη-
προσώπῳ ἀναψιθίδωις τὸν ἑαυτὸν του και ἀντὶ ἀντί ἐπιλήσθεος πρὸς
επειθαρχίαν εἰς τὰς ὅργανώσεις» προέβανεν εἰς ελικινεῖς συ-
στάσεις πρὸς τοὺς ὄργαντας του ὑπέρ μιᾶς ἀλλῆς ενομίμου πε-
διαρχίας» ἐντὸς τῶν πλοίων, ἐκείνης, τὴν ὅποιαν ἐπαγορεύει αὐτῇ
ἡ φύσις τοῦ θαλασσινοῦ ἐπαγγέλματος και τὴν ὅποιαν ἐπιβάλλουν οι
Νόμοι, ἀλλὰ και ἡ στοιχειώδης λογική.

Είνε καιός, νομίζω, καπάνι μάλιστα της άνναρφας, της ἀθροῦς φιλολογίας του προσφάτων παρελθόντος, γά τὸν ἐπανέθνωνεν εἰς τὴν λογικὴν καὶ νὰ ἔγκατατείνωμεν κάθε ἀνοίκειον χαρισματισμὸν πρὸς τὰ κάτω καὶ κάθε αἰσχυντικὸν πρὸς τὰ ἄνω. Ας ἀντιμετωπίσουμεν τὴν πραγματικότητα διὰ τῆς εὐσυνειδήτου ἐργασίας μας εἰς τὴν ζένην περιουσίαν, σεβόμενοι τοὺς διοικοῦντας αὐτὴν, ὡς ἄλλως τε ἔχομεν καθῆκον, καὶ ἀξιούντες ἀπὸ τὰ κατώτερα πληρώματα τὴν ίδιαν πειθαρχίαν εἰς τὰ πλοῖα, αὐτὸν πρὸς τοὺς πλοιάρχους σεβασμὸν καὶ τὴν προσήκουσαν εἰς ίματς ὑπακοήν.

Οὐτὸ μόνον ὁ ἀποκτήσιμεν δικαιώματα ἐπὶ τῶν ζητημάτων τοῦ μισθοῦ, τῆς τροφῆς, τῆς ὑγείαντος ἐπὶ τῶν πλοίων ἐνδιατήσεως καὶ ἄλλων ἐπιδιόξεων μας ἐν τῇ ἐργασίᾳ καὶ θὰ εἰμεθα εἰς θέσιν ἡμεῖς ἡ οἱ ἀξιοπατοῦ τὸν ἄλλουν κλάδον, αὐτὴν τὰ δεδικτυώμενα. Η ἐπιτυχία μας δὲν θὰ ἔξασφαλισθῇ μὲ συναγελλασμούς εἰς τὰ πλοῖα, ἄλλα, πέραν τούτων, μέσω ἀξιοπετός δρωτῶν σωματειῶν διοικούμενων καὶ ἐνέργουντων μὲ σύνεσιν, ἀνταποκρινομένην εἰς τὸ ἀξιόνα τῶν μελῶν τους, κυρίος δὲ οὗτος ἔσοιηται αὐτὸν.

Περιγραφή της έργου από τον συγγραφέα
Επί τούτων διαβάζεται η παρακάτω παραγγελία:

Μετά τηνῆς

I. ΝΙΚΟΛΑΙΔΗΣ Μηχ. α' Ε.Ν.

ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΙ

Μέθοδος προσδιορισμού στίγματος διὰ ίσουψοῦς
παρατηρήσεως ζεύγους ἀπλαγῶν

Ἐπιστήμη παρέχει σήμερον πρόσφορα καὶ ἄρθρα τὰ μέσα προσδιοισμοῦ τοῦ στίγματος. Παρατηρήσεις οὐδαίνιων σωμάτων, φαδιογνωσίμετρα, ἡγκόμετρα, ἡλεκτρικὰ θυθόμετρα, παρ' ὅλα ταῦτα καὶ ὃν τικόμη δὲν ἔθεωροντο πολντέλεια τὰ περισσότερα ἐξ ἀντῶν, η προσφορά μιᾶς νέας πρωτοτύπου μεθόδου προσδιοισμοῦ τῆς θέσεως τοῦ παρατηροῦντο διὰ παρατηρήσεως ζεύγους ἀπλάνων, τὴν ὥποιαν σχολομεν τὴν πεντενούν νά συνλλάβωμεν καὶ διὰ σειρᾶς παρατηρήσεων νά βεβαώσουμεν τὴν ἀρδίτεραν τῶν ἐπιτευχθέντων ἀποτελεσμάτων, δὲν θὰ ήτο φροντίδην εὐκαταφρόντιος.

Προθαύμανεν ὅτε εἰς τὴν ἀνάπτυξιν τοῦ θέματος κατετέθη, βέβαιοι ὄντες, ὅτι τὸ ἐνδιαφέρον τῶν ὑπωσθῆτο πρόσολουμένων περὶ τὴν τελείωσιν τῶν προτιτημένων ἀξίαν αὐτῆς, διότι ἡ σύγχρονος πρὸς τὰς γνωστὰς μεθόδους παρουσιάζει ἀναμφισβίητα πλεονεκτήματα, ὡς οἰκονομίας χρόνου καὶ ἀποφρογῆς κονταριώδην ὑπολογισμὸν, δεδομένου ὅτι διὰ μᾶς παρατηρήσεως καὶ δέον ἀπλῶν ἀφαρέσκεων δυνάμεων νάρα ἐπιτύχουμεν ἀμφοτέρας τὰς συντεταγμένας τῆς θέσης τοῦ παραποτοῦ.

Ἐν διολονδηπότε ζεῦγος ἀπλανῶν διαγράφου τὸ ὑπερθεν τοῦ ὁρί-
ζοντος τόξον μᾶς δίδει τὸ ζαρατηθοτιστὸν φανόμενον τῆς ὄφιζοντιώ-
σεως τῆς φανταστικῆς γραμμῆς πον ἐνώνει αὐτούς, δηλ. τὴν στιγμὴν
αὐθὶ ἦν ἡ χορδὴ ἀντὶ λαμβάνει παφάλλην θέσιν πρὸς τὴν γραμμὴν
οὐρῶν ὄφιζοντος, ἢ, ὅπερ καὶ ἀπλούστερον, τὴν στιγμήν, καθὶ ἦν ὁ παφ-
αλλητικὸς διὰ τοῦ ἔχαντος τοῦ πετυγχάνει διὰ ταχείας ἐναλλαγῆς ἀπὸ τοῦ
νός ἀστέρος εἰς τὸν ἔτερον τὸ αὐτὸν ὑψος, καὶ ἡ ὥποια ἀντιστοιχεῖ πρὸς
ὴν ὅρθην ἀναφορὰν τοῦ ζεύγους.

Ἡ εὐχαῖσιν αὕτη μάς δίδεται συνήθως ἄπαξ τοῦ εἰκοσιτετραώρου ἐξαποτελέσθαι. Τότε πολλὰ δὲ ἐξ αὐτῶν μὲν κατάλληλον κλίσιν καὶ φθίνην ἀναφοράν καὶ δίς, κατὰ τὴν ὑπεροπλούσιην δριζοντιώσιν, ὡς καὶ κατὰ τὴν ἐποπλικήν τουατῆν τῆς ὑπερθετικῆς γοοδῆς.

Η γαραστήματική αὕτη στογή είνε τόσον ευδιάλαχτος λόγω τῆς αγείας ανέξουμεσεως τῶν ὑψών τῶν ἀστέρων τοῦ μὲν πρὸς ἀνατολὰς ἀνερχομένου, τοῦ δὲ πρὸς δυσμάς κατερχομένου, ὥστε καὶ μὲ ἀμφιβολὸν ῥαιμὴν δρίζοντο δύνανται νὰ ἐπιτενθῶν κατὰ ἀποτελέσματα, παντὸς δὲ περισσότερον, ὅπως ὁ παρατηρητής διαθέτῃ ἔχαντα μὲ πρίσματα αὐτούτοις ἀναλάσσεως, ὅποτε θὰ ἔχῃ τὴν εὐχέρειαν παρατηρήσεων καθ' ἄλλη τὴν διάστειαν τῆς γυντός.

Ἐὰν δεχθῶμεν, ὅτι οἱ παρατηροῦντες ἀπλανεῖς ἔχουν τὴν αὐτὴν

περίπου τιμήγ μικρούμενον χλίσεως — περίπτωσις απαντώσα μὲ δύο δεκάδας ζευγῶν — είναι προφανές, ότι κατὰ τὸν χρόνον τῆς παρατηρήσεως εὑρισκόμεθα ἐπὶ μᾶς εὐθείας καθέτου ἐπὶ τῆς ἑνόσης τὰ κέντρα τῶν γηίνων προβολῶν τὸν ἀστέρων καὶ ἡ δύοις πρέπει νὰ συμπίπτῃ μὲ τὸν μεσημβρινὸν τὸν τόπον τῆς παρατηρήσεως, συνεπῶς ὅλοι οἱ ἐπὶ τοῦ αὐτοῦ μεσημβρινοῦ παρατηρηταὶ θὰ βλέπουν τὸ ζεύγος τῶν ἀπλανῶν ὄριζοντιώνεν ταῦτοχρόνως, ἀνεξαρτήτως τῆς τιμῆς τοῦ ὕψους αὐτοῦ ἀπὸ τοῦ ὄριζοντος δι' ἔκστον παρατηρητὴν.

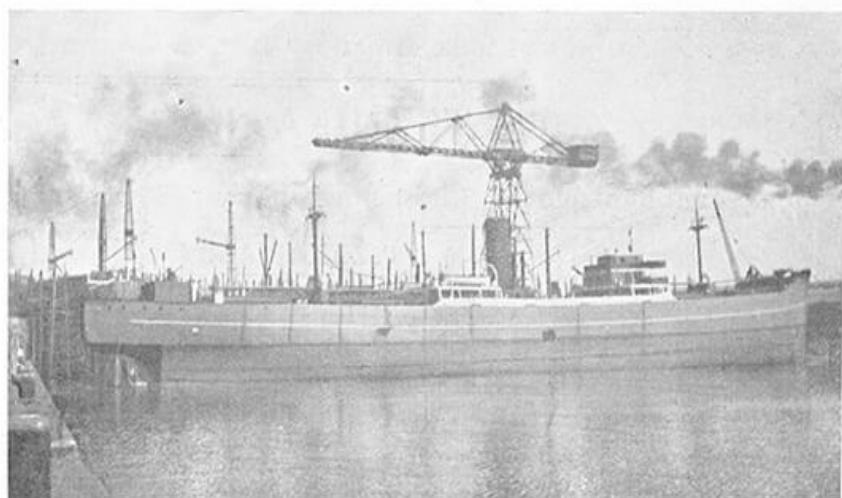
Ἐάν μᾶς δοθῇ ἥδη ἡ ὄριθμη ἀναφορὰ τοῦ ζεύγους τῶν ἀπλανῶν, δηλ. ὁ ἀστρικὸς χρόνος τῆς ὄριζοντιώσεως αὐτῶν ἐπὶ τὸν πρότον μεσημβρινοῦ καὶ τὸν δύοις δινάμεσθα νὰ ἔχουμεν εἰς τὴν προειμένην περίπτωσιν λαμβάνοντες τὸ ἥμισυ τοῦ ἀθροίσματος τῶν ὄφθων ἀναφορῶν τοῦ ζεύγους καὶ ἔχοντες ἐξ ἀλλού τὸν μέσον χρόνον τῆς παρατηρήσεως, μετατραπέντα καταλλήλως εἰς ἀστρικὸν τοιούτον, δινάμεθα ἀπωροῦντες τὸν μικρότερον τοῦ μεγαλυτέρου νὰ ἔχουμεν ἐν τάχει τὸ μῆκος τοῦ τόπου τῆς παρατηρήσεως.

Ἐνδόπιον καθίσταται ότι ὁ παρατηρητής λαμβάνει τὸ ἀνώτατον δυνατὸν ὄφος τῆς ὄριζοντιώσεως τοῦ ζεύγους, ὅταν εὐφίσκεται· ἐπὶ τῆς εὐθείας τῆς ἑνόσης τὰ κέντρα τῶν γηίνων προβολῶν τὸν ἀστέρων καὶ ὃι εἰνὲ τόσον μεγαλύτερον, ὃσον μικροτέρα ἡ διαφορά τῶν ὄφθων ἀναφορῶν τοῦ ζεύγους τὸ δὲ ἀξιμοῦν ἀπό τοῦ 90°. Διὰ νὰ μηδενισθῇ δὲ τὸ ὄφος αὐτό, πρέπει ὁ παρατηρητής νὰ ἀπομακρυνθῇ κατὰ 90° πλάτους ἀπὸ τοῦ σημείου τῆς τομῆς τοῦ μεσημβρινοῦ καὶ τῆς εὐθείας τῆς ἑνόσης τὰ κέντρα τῶν προβολῶν ἔνθι ἐπιτυγχάνει τὸ ἀνώτατον ὄφος. "Ἄρα μὲ τὸν λόγον συσχετίσεως τοῦ ἀνωτάτου ὄφους διὰ 90 δινάμεθα νὰ εἴσοιμεν, ἐὰν ἔχουμεν τὸ ὄφος τῆς ὄριζοντιώσεως τοῦ ζεύγους εἰς τὸν Ισημερινὸν ἐπὶ παραδείγματι, τὰ διάφορα ὑψη τὰ ἀνταποκρινόμενα εἰς ὅλα τὰ πλάτα καὶ οὗτο νὰ ἐπιτύχουμεν διὰ τοῦ ληφθέντος ὄφους τῆς παρατηρήσεως ταῦτοχρόνως καὶ τὸ πλάτος. Ἐννοεῖται οὕτων ότι ὅλα αὐτὰ είναι δυνατὸν νὰ μᾶς δίδωνται ἔτοιμα εἰς πίνακας.

Ἐάν δικαίως ἡ κλίσις τῶν παρατηρηθέντων ἀστέρων είνε διάφορος — περίπτωσις ἀπαντωμένη συχνότερον μὲ ἀπειρα ζεύγη ἀπλανῶν — δινάμεθα ἐπίσης νὰ εἴσοιμεν τὸ μῆκος τοῦ τόπου μὲ τὴν διαφορὰν διατάσσεται τὴν στιγμὴν τῆς παρατηρήσεως οἱ διάφοροι παρατηρηταὶ, οἱ ἐπιτυγχάνοντες τὴν διορίστικον τοῦ ζεύγους, εὐρισκούνται ἐπὶ εὐθείας καθέτου πάντοτε πρὸς τὴν ἑνόσην τὰ κέντρα τῶν γηίνων προβολῶν καὶ

μήν τῆς ὄριζοντιώσεως. "Οθεν διὰ τὴν περίπτωσιν αὐτὴν ἔχουμεν ἀνάγκην πιάνων, οἱ ὅποιοι νὰ μᾶς δίδουν τὸν ἀστρικὸν χρόνον τῆς ὄριζοντιώσεως ἐκάστοτε ζεύγους δι' ὅλα τὰ πλάτη ἐπὶ τοῦ πρώτου μεσημβρινοῦ.

Λαμβάνομεν δὲ ἐξ αὐτῶν διὰ τοῦ ἐπιτυγχανομένου πλάτους, ὡς προαιρέσματεν, τὸν ἀντίστοιχον ἀστρικὸν χρόνον τοῦ ζεύγους εἰς τὸν πρώτον μεσημβρινὸν καὶ ἐργάζομεθα ὡς ἀνωτέρῳ, εὐφίσκοντες καὶ πάλιν τὸ μῆκος τοῦ τόπου τῆς παρατηρήσεως δι' ἀπλῆς ἀραιότερος τῶν δύο χρόνων.



Τὸ «Ἐγγενία Λιβανοῦ» δὲλίγας ἡμέρας μετὰ τὴν καθελκνούν τον. "Ἐζουν ἥδη τοποθετηθῆναι καὶ καπνοδόχος, οἱ ἴστοι καὶ τὰ ἐπὶ τοῦ καταστόματος κατασκευάσματα, ὥστε ἐντονώτερον νὰ διακρίνωνται αἱ ὥραια τοῦ σάραντος ναυπηγικαὶ γραμμαὶ.

Δινάμεθα δισάρτως νὰ χαράξωμεν ἐπὶ τοῦ κάρτον τὰς εὐθείας διαπλῆς παρατηρήσεως καὶ νὰ ἐπιτύχουμεν τομὴν εὐθείων χωρὶς τὴν τιμὴν τοῦ ὄφους, δεδομένον, ότι δὲν ὑπεισέρχεται ὡς συντελεστής εἰς τὸν ὑπολογισμούς, μὲ μόνην τὴν δοήσειαν τοῦ πλάτους ἀναπτηρήσεως καὶ νὰ καθορίσωμεν οὕτω τὴν θέσην παρατηρητοῦ εὐρισκομένου ἐπὶ ἀεροσάραντος ἥδραν τοῦ θέσην διατηρητής μηνιστήρας ἔτοιμος νὰ συζευχθοῦν, ἐκλέγοντες τὸν προτυπότερον.

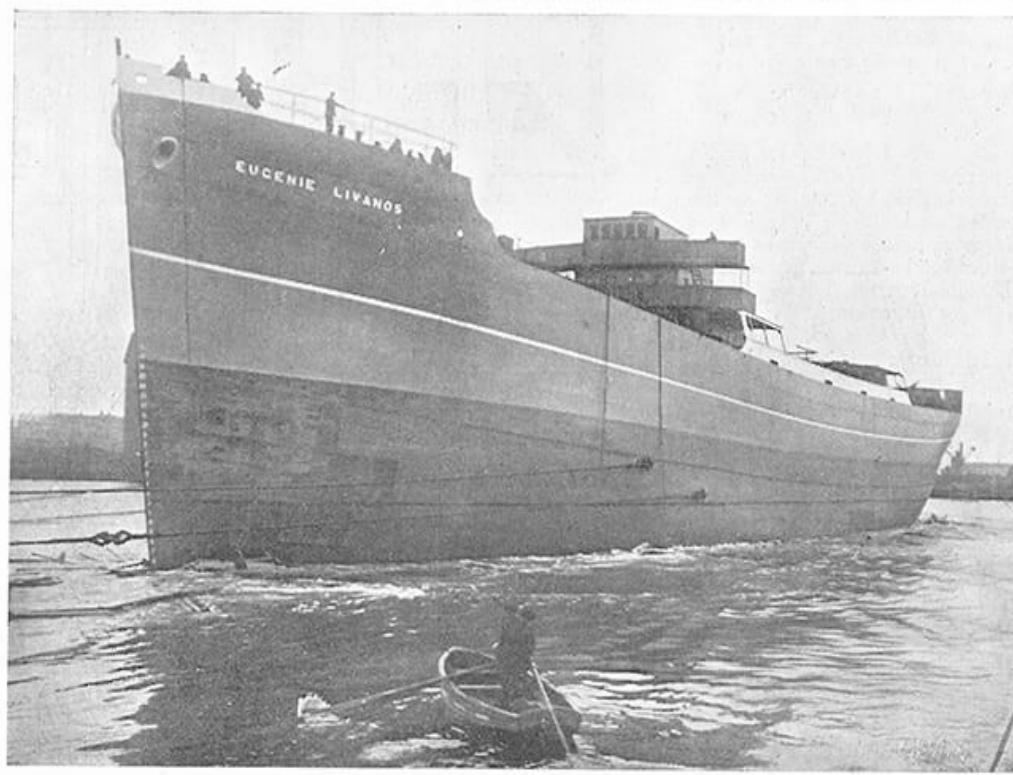
Ἐίναι ἀληθὲς, ότι ἡ μέθοδος παρουσιάζει τὸ μειονέκτημα, ότι ἡ στιγμὴ τῆς παρατηρήσεως δὲν ἐπιδέχεται ἀναβολήν, ὡς ἐκ τούτου ὁ παρατηρητής χρειάζεται σχετικὴν ἐπιδεξιότητα κατὰ τὴν λῆψην. Τοῦτο δικαίως ἐξουδετεροῦται, διότι ἡ χρεία τῶν ἐπὶ τοῦ στερεόματος κυριωτέρων ἀπλανῶν μᾶς προσφέρει τόσους συνδυασμούς, ὃστε ἀν φέρουμεν ἔνα ἐξ αὐτῶν ἐπὶ τοῦ ὄριζοντος καὶ στρέψουμεν τὸν ἔχαντα καθ' ὅλην τὴν γραμμὴν ἀντὸν ὅταν εἴφουμεν ἀρκετοὺς μηνιστήρας ἔτοιμους νὰ συζευχθοῦν, ἐκλέγοντες τὸν προτυπότερον.

Ἐτοι τῆς κτηθείσης πείσας συμβουλεύομεν κατὰ τὴν λῆψην νὰ κρατήσετε τὸν πρὸς ἀνατολὰς ἀστέρα ἀλαρμός βνθισμένον, στρέψοντες τὸν ἔχαντα καὶ πρὸς τὸν ἔτερον κατὰ μικρὰ χρονικὰ διαστήματα μέχρι ὃτου ἐγγίσῃ τὸν ὄριζοντα ὥποτε λαμβάνετε τὸν μέσον χρόνον τῆς παρατηρήσεως.

Ολίγα δέκατα τοῦ δευτεροπλέτου ἀπατοῦνται διὰ τὴν ἀπὸ τοῦ ἔνδον εἰς τὸν ἔτερον ἀστέρα ἐνάλλαγμα τοῦ ἔχαντος. Τὰ λοιπὰ τίνε ζήτημα ἔχασκήσεως.

Κατωτέρῳ παραδέτομεν ἀπλοῦν παράδειγμα εὑρέσεως τοῦ μῆκους δια παρατηρήσεως ζεύγους μὲ κλίσιν ὄμονεμον καὶ ὄμοτιμον.

Ἐνδισκόμενοι τὴν 20ήν Οκτωβρίου 1935 καὶ ὥραν τοπικήν 6. w. 40λ. μ.μ. εἰς πλάτος περίπου 32° 10' Βορ. ἐλάσσομεν τὸ ὄφος ὄριζοντιώσεως τοῦ ζεύγους ἀπλανῶν α'. Περσέως καὶ Benetnasch τῆς μεγάλης "Αρκτου, καθ' ἣν στιγμὴν τὸ χρονομέτρον ἐδείνενε 7. 6. 52 λ. 03 δ. Κατά-



Καθ' ἣν στιγμὴν τὸ «Ἐγγενία Λιβανοῦ» καθελκνεται ἐκ τῶν ναυπηγείων «W. Gray» τοῦ Οὐέστ Χάρτλεπον.

σηματίζουσαν γωνίαν μεταβαλλομένην μὲ τοὺς διαφορούς μεσημβρινούς, ἐφ' ὅσον ἀμιστάμεθα αὐτῆς, δηλαδὴ ἐπὶ τόξον μεγίστου κέντρου. Ὡς ἐπι τούτου καθίσταται πρόδηλον, ότι ἡ ὄριζοντιώσης δὲν λαμβάνει χώραν ταῦτοχρόνως, ὡς εἰς τὴν προηγούμενην περίπτωσιν, δι' ὅλους τοὺς τόπους τοῦ αὐτοῦ μεσημβρινοῦ, ἀλλὰ μόνον διὰ τοὺς ἐπὶ τόξον μεγίστου κέντρου εὐρισκομένους, καθέτου πάντοτε ἐπὶ τῆς εὐθείας τῆς ἑνόσης τὰ κέντρα τῶν γηίνων προβολῶν τῶν ἀστέρων κατὰ τὴν στιγ-

στασις χρονομέτρου — 2 λ. 45 δ. Ζητείται τό μήκος
"Ωρα χρονομέτρου 7δ. 52λ. 03δ.
Κατάστασης χρονού. — 2λ. 45δ.

Μέσος χρόνος πλοίου 7δ. 49λ. 18δ.
Ορθή άναφορά στην 1ω. 53λ. 23δ. της 20 Οκτωβρίου 1935
Αστρικός χρόνος
πλοίου 9δ. 42λ. 41δ.
Ορθή άναφορά
ζεύγους 8 δ. 32 λ. 24δ. (ημισυνή αθροίσμ. δροθόνης αναφορών)

Διατίκον Μήκος ... 10δ. 10λ. 17 δ. =ΜΗΚΟΣ 17° 34' 15'' ΔΥΤΙΚΟΝ

Διὰ πλάτος καὶ μῆκος ζευγῶν ἔχόντων διάφορον κλίσιν χρειάζονται πίνακες εἰδικοί, τοὺς ὃποιους φιλοδοξοῦμεν νὰ φέρουμεν ἐν καρῷ εἰς τὴν δημοσιότητα, πιστεύοντες ὅτι οὕτω θὰ προσφέρουμεν ἐν τῷ μέτῳ τῶν δυνάμεων μας ἑλάχιστον βοήθημα εἰς τοὺς συναδέλφους τοὺς ἀγωνιζομένους τὸ ἄχαρι ἐν πολλοῖς ἐπάγγελμα τοῦ Ναυτικοῦ, ὁ ὅποιος ὅμως ὡς ἄλλος Προμηθεὺς διὰ μέσου τῶν αἰώνων συνετέλεσεν δύον οὐδεὶς ἄλλος εἰς τὴν ἀνέγερσιν τοῦ λαμπροῦ οἰκοδομήματος τοῦ νεοτέρου πολιτισμοῦ.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΥ

Ἐμποροπλοίαρχος

ΤΑ TEXNIKA NAYTIKA ZHTHMATA

Άτμομηχαναὶ συστήματος Christiansen & Meyer

Τοῦ κ. Γ. ΖΑΧΑΡΙΑΔΟΥ

Μεταξὺ τῶν μηχανικῶν καὶ ναυπηγικῶν τελειοποίησεον ποὺ ἐφηρμόσθησαν τελευταῖς, εἰς ἀφετὰ ἔξχονσαν θέσιν ἔρχεται καὶ ἡ ἀτμομηχανὴ Christiansen & Meyer, τὴν ὥσταν θὰ προσπαθήσωμεν διὰ τοῦ παρόντος σημεώματος νὰ περιγράψωμεν δύον τὸ δυνατὸν λεπτομερέστερον, σχόντες τὸ εὐτύχημα νὰ παρακολούθησωμεν ταῦτην, ἀπὸ τῆς πρώτης αὐτῆς ἔξελίξεως, μέχρι τῆς σημερινῆς συμπληρωματικῆς τελειοποίησίσ της.

Ἡ ἀτμομηχανὴ αὕτη ἔχει βάσιν τὸν τύπον Wolf καὶ εἶναι μία διπλῆ οὕτως εἰπεῖν Compound μηχανὴ, ἔχουσα δύο κυλίνδρους ὑψηλῆς καὶ δύο χαμηλῆς πίεσεως. Οἱ στροφαλοὶ τοῦ πρώτου ζεύγους ἔρχονται μὲ γονιάν 180 μοιρῶν ὡς ἐπίσης καὶ τοῦ δευτέρου, ἀμφότερα δὲ αἱ μηχαναὶ ἔχουν ἀτ’ ἄλληλων διαφοράν 90 μοιρῶν. Ἀντὶ τῶν κοινῶν τέσσερων ἀτμοδιανομῶν (link motion) τοποθετεῖται τὸ συστήμα Klug-Hackworthi, τὸ δούλον ἔχει εἰς τὴν περίπτωσιν ταῦτην περισπότερα πλεονεκτήματα, ὡς ἔχον πρότον πολὺ μικροτέρας τριβάς, καὶ τὸ κινητότερον, ἐπιτρέπει παραπλευρον τοποθέτησιν τῶν κυλίνδρων, διὰ τὴν ἀμεσον εἰσοδοήν τοῦ ἀτμοῦ ἐκ τοῦ ἐνός κυλίνδρου εἰς τὸν ἔτερον, καὶ ἀφ’ ἔτερον ἔξοικονομεῖται μεγάλος χώρος ἐν τῷ μηχανοστασίῳ. Τὸ κινητόν οἷον συστατικὸν τῆς ἀτμομηχανῆς Christiansen εἶναι ὅτι μεταχειρίζεται ἔνα καὶ μόνον ἀτμοσύρτην διὰ τὴν ἔξτηρέτησιν ἀμφοτέρουν τῶν κυλίνδρων.

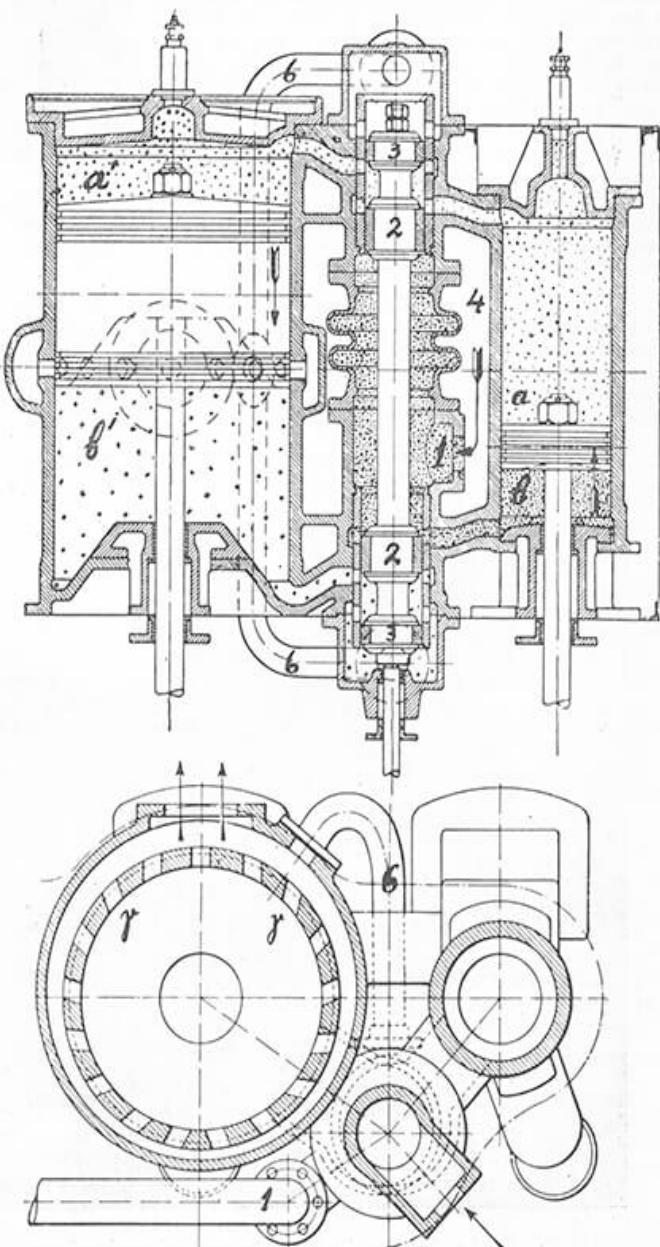
Εἰς προηγουμένας μελέτας μας, μερικαὶ τῶν ὥστων ἔτυχον τῆς φιλοξένου δημοσιεύσεως τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν», ἐτονίσαμεν ἴδιατέρως τὰς μεγάλας ἀποδείξεις, αἵτινες παρουσιάζονται εἰς τὴν πατερίαν τοῦ ἀτμοῦ, ἐκ τῆς κεντρικῆς ἀτμαγωγοῦ βαλβίδος εἰς τὸν κοινὸν ἀτμοσύρτην, καὶ πολὺ περισπότερον ἐκ τῷ ἐν αὐτοῖς ἐπιβλαδον τοιχομάτων (injurious surfaces), ἀπένα τόσον ἀρνητικῶς ἐπιδρῶσιν ἐπὶ τῆς συνολικῆς ἀποδόσεως μηχανικοῦ ἔχον, ἐν συγκρίσει μὲ τὴν ποσοδηματικότητα τοῦ ἐν αὐτοῖς εἰσαγόμενος ἀτμοῦ.

Καὶ ἐν πρώτοις ὁ ἀτμὸς διὰ τοῦ ἀτμοσύρτου 4 διοχετεύεται εἰς τὸν ἀτμοσύρτην μέσον τοῦ ἀγωγοῦ 1, ὃν πατάπιν διὰ τοῦ κυλίνδρου σύρτου 2 εἰσέρχεται εἰς τὸν κυλίνδρον τῆς ὑψηλῆς ἐπὶ τῆς παρείας α. Μόλις κλείσῃ ἡ εἰσαγωγὴ, ὁ ἀτμὸς ἐκτονοῦται, καὶ ἀμέσως πατεριζόμενος ὁ σύρτης α πρὸς τὰ κάτω ἀφίνει ἐλεύθερον τὸ μεταξὺ 2 καὶ 3 διάστημα παρετείνεται ἀνθερεῖ ὁ ἀτμὸς ἐκ τῆς παρείας α καὶ πολὺ μετά τῆς ὑψηλῆς εἰς τὴν παρείαν α τοῦ ἐμβόλου τῆς καμηλῆς, χωρὶς νὰ ἐνεργήσῃ ἄλλος ἴδιατέρως ἀτμοσύρτης, ὡς εἰς τὰς κοινὰς τριπλῆς ἐκτονοσεως μηχανάς, τοῦτο ἀπὸ δὲ συμβαίνει καὶ ἐπὶ τῶν παρείων β καὶ δ'. Μόλις ὁ ἐκτονοῦται ἀτμὸς ἐν τῷ κυλίνδρῳ τῆς καμηλῆς φθάσῃ τὰς ἔξαγωγικὰς δότες γ, ἔρχεται δι’ αὐτῶν εἰς τὸ φυγεῖον, ἢ εἰς συνεχόμενον ἀτμοστρόβιλον, καὶ ἡ μικρὰ ποσότης ἀτμοῦ, ἣντις ἔμεινε πρὸς συμπεισον ἔρχεται διὰ τοῦ βοηθητικοῦ σωλῆνος δ ἐπίσης πρὸς τὸν ἀπότομο προορισμόν. "Ωστε, τὸ μεταξὺ τῶν ἀτμοσύρτων 2 καὶ 2' διάστημα εἶναι διὰ τὴν ἔξτηρέτησιν τῶν κυλίνδρων τῆς ὑψηλῆς, τὸ δὲ μεταξὺ τῶν 2 καὶ 3 ἀτμοσύρτων, διὰ τὴν ἔξτηρέτησιν τῆς καμηλῆς.

Κατ’ ἐκλογὴν ἡ ἐπιθυμίαν, τοποθετεῖται ἐπὶ τοῦ ἄξονος ἀτμοστρόβιλος, ὅστις παραλαμβάνει τὸν ἔξελθόντα ἀτμὸν ἐξ τῶν κυλίνδρων τῆς καμηλῆς πάσεως χρησιμοποιῶν οὕτω λίαν ἐπωφελῶς καὶ τὴν τελευταίαν συετικῶς δυναμικότητα, ἡπειρείνεται ἐν τοῦ ἡδη παραχθέντος μηχανικοῦ ἔχον.

Προχωροῦντες περιστέρω, θὰ ἔξτησομεν χωριστά τὰ ἀποτέλεσματα τῆς μηχανῆς ταῦτης μετά, καὶ ἀνεν ἀτμοστρόβιλον, ἀλλὰ προγνομένως θὰ μᾶς ἐπιτραπῇ, νὰ σημειεύσωμεν μερικὰ περὶ σχετικότητος κυλίνδρων, ἐκτονώσεων κατέ.

Ἡ σχέσις τῶν κυλίνδρων εἶναι 1:1.65, ἡ δὲ εἰσαγωγὴ, εἰς μὲν τὰς μηχανάς μὲ κοινήν ἀπόδοσιν σταματᾷ εἰς τὰ 35 ἢ 40 ο. τῆς διαδρομῆς εἰς δὲ τὰς μὲ μεγαλύτεραν ἀπόδοσιν, εἰς τὰ 50 ο.ο. Ἡ σχετικότης τῶν ἐκτονώσεων ποικίλει, εἰς μὲν τὰς μὲ εἰσαγωγὴν 40 ο.ο εἶναι 11.6 περίπολον, εἰς δὲ τὰς μὲ 50 ο.ο εἰς 9.3 περίπολον. Τὰ ἐπιβλαδῆ τοιχώματα, εἰς μὲν τους κυλίνδρους τῆς καμηλῆς εἶναι μόνον 8 ο.ο τοῦ δύον ὄγκου, εἰς δὲ τοὺς κυλίνδρους τῆς καμηλῆς περίπολον 4 ο.ο. Ὁ ἀτμὸς κατὰ τὴν εἰσοδόν τον εἰς τὸν κυλίνδρον τῆς ὑψηλῆς ἔχει πίεσιν 15 ἀτμ. ὑπερθ. καὶ κατὰ τὸ τέλος τῆς διαδρομῆς τοῦ ἐμβόλου 3.6 ἀτμ. ὑπερθ. Ἡ ἀρχικὴ πίεσιν τοῦ ἀτμοῦ κατὰ τὴν εἰσοδόν τον εἰς τὸν κυλίνδρον τῆς καμηλῆς εἶναι 3.5 ἀτμ. ἡ δὲ τελικὴ τον κατὰ τὴν ἔξοδόν τον πρὸς τὸ φυγεῖον 0.1 ἀτμ.



Τομὴ συμπλέγματος ἀτμοσύρτων Christiansen & Meyer πιστολίου ἔχοντος μηχανάς 640 ἐνδ. Ἐπιπλον, ἀλλ’ ἐξ αὐτοῦ δυνάμεια καλύστα πα σχηματίσωμεν γνώμην παταναλώσεως καθ’ ἐπιπλον καὶ ὥραν. Αἱ στροφαλοὶ τῆς μηχανῆς ταῦτης ησαν 120 κατὰ λεπτόν, μὲ διάμετρον κυλίνδρων ὑψηλῆς 12.4'', καμηλῆς 26.8'' καὶ διαδρομῶν 26.8'' τῆς ἵντσας. Ἡ τροφοδοτικὴ ἀντλία ἀπέμονώθη, καὶ ἡ τροφοδοτησ τῶν λεβήτων ἐγένετο μέσω ἐμβλητῆρος (τζιφάρι), τὰ βοηθητικὰ μηχανήματα (Συνέχεια εἰς τὴν 17ην σελίδα)



Γαλλία

Αἱ συνέπειαι τῆς τελευταίας ἀπεργίας

Ἡ τελευταία γενικὴ ἀπεργία τῶν Γάλλων ναυτεργατῶν καὶ λιμενεργατῶν ἔληξε διὰ τῆς παραστομῆς τῶν γενικῶν αἰτημάτων τον εἰς τὴν διατήσιαν τοῦ Γάλλου ὑφεστοργοῦ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας Τασσοῦ, τῶν δὲ μεριδῶν τοιούτων εἰς ἔτέρων διατήσιαν, ἐν καιρῷ προκαλούμενην, μετά τὴν φιλίαν διενθέτησιν τῶν πρότων. Παρὰ τὴν συμφωνίαν ὅμως ταῦτην καὶ ἐπὸ τὴν ἔντονον τοῦ ἐργατικοῦ παραγόντος πίστων, εἴναιον μέντην καὶ ἐπὸ τῆς κυβερνήσεως, ἔγένεται ἀποδεκτὰ τὰ κυριωτέρα ἐν τῶν αἰτημάτων. Οὕτω παρεσχέθη γενικὴ ἀεῖσης τῶν μονοδογίων 12 οὐρῶν διὰ τῆς γενικής ναυτεργατικούς κλάδους, πλὴν τῶν ἐργατῶν τροφοδοσίας, τῶν ὅποιων ἡ ἀεῖσης ὁρίσθη εἰς 20 οὐρῶν, ἐφόσον αἱ ἀποδοχαὶ τῶν δὲν ἐπερβαίνουν τὸ ποσὸν τῶν 500 φράγκων μηνιαίων. Άλιτεροι διὰ μέσην τῶν ἀποδοχῶν ἔχεις πρὸς 5 φράγκα τὴν ὥραν διὰ τοὺς ναυτικούς καταστρόματος, αἱ δὲ κατιθεσθεῖσαν νέαν διατάξης ἐργασίας ἐπὶ τῶν πλοίων περιλαμβάνονταν 15θήμερον κατ' ἕτος ἀδειας μετὰ πλήρους ἀποδοχῶν καὶ διαγόρους αἰτήσεως καὶ ἀμοιβᾶς διὰ τὰς ἐν λιμένι ἡμέρας. Τὰ προαπεργατικά μονοδόγια καὶ ἡμερομήνια εἶχον, ὡς βάσιν, τὸ τεθέν διὰ κοινούς ναυτικούς ἐλάχιστον ὅμοιον τῶν 585 φράγκων, ἀλλὰ τοῦ Ὀκτωβρίου 1934, ὅποτε ἐπὶ τῇ ἐφαρμογῇ τοῦ Νόμου Tasso περὶ ἐπιχορηγήσεων εἶχον ἐπαναφερθῆνε εἰς τὰ πρὸ τῆς κρίσεως ἐπίπεδα.

Ἡ δοθεῖσα ίκανοποιητικὴ ἡδονὴ εἰς τὰς ἀεῖσες τῶν ἐν γένει ἐργατῶν τῆς ναυτικῆς καὶ τῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας, δὲν φαίνεται, δυστυχῶς, ὅτι θὰ ἀποκαταστήσῃ μίαν παγίαν κατάστασιν καὶ ἔναν ὄμιλόν ουδὲν εἰς τὰς σχέσεις κεφαλάριον καὶ ἔργασίας δεδομένου, ὅτι οἱ ἡγέται τῶν ἐργατῶν ὑποθάλπουν τὰς ἔξεγέσεις καὶ προσαλούν περιστέρων διαφωνίας. Οὕτω, ἐνῷ οἱ ἔργατα τῶν εἰς Σανιά Ναζάρῳ ἐργοστασίων κατασκενήσαντες περιπλάνων ἐδέχθησαν τὴν αεῖσην 12 οὐρῶν καὶ ἐπανέλαβον κανονικῶς τὰς ἔργασίας των, ἐπανήλθον κατόπιν εἰς τὴν ἀπάτησιν αεῖσεως 35 οὐρῶν καὶ κατῆλθον εἰς νέαν ἀπεργίαν, χωρὶς κανὸν νὰ τηρήσουν τὴν προθετομένην ἐβδομαδιαίαν προειδοποίησιν.

Ἡ ἐπιβάρυνσις τῶν πλοίων

Οἱ Γάλλοι ἐφοπλισταί, ὡς ἔληξεν ἡ ἀπεργία, προέβησαν εἰς ἕνα ἑπολογισμὸν τῆς ἐπιβαρύνσεως τῶν ἔξδων κινήσεως τῶν πλοίων τῶν ἀπὸ τὰς ἡδονὴς ίκανοποιητικὰς ἀεῖσες τῶν ναυτεργατῶν. Οὕτω δι' ἔνα ἀνθρακοφόρον σχάρος 3000 τόνων γκρός, ἡ πρόσθετος ἐπιβάρυνσις ἑπελογίσθη εἰς 110.000 φράγκα ἐπησίως, ὅπερ ἀναλογεῖ εἰς 37 φράγκα κατὰ τόννου γκρός. Δι' ἔνα πλοίον γραμμῆς 7000 τόνων, μὲ καταλάθισιν πετρελαίου, ταῦτα συμπληρωματικά ταῦτα βάρη ἀναβιάζονται εἰς 120.000 φράγκα, λαμβανομένου δὲ ἦτε ὅμοιον τοῦ συνόλου τῆς Γαλλικῆς χωρητικότητος, ἡ νέα αἵτη ἐπροδευτικὴ ὑπὲρ τῶν ἐργατῶν πρόσνοια τῆς ποσιαλιστικῆς κυβερνήσεως τῶν Παρισίων θὰ ἐπιβαρθῇ τὰ πλοία μὲ 26 ἔτος 27 φράγκα κατὰ τ. γκρός, ὅπερ ἀντιτοιχεῖ ὀλίγος εἰς μίαν πρόσθετον ἐτήσιαν δαπάνην τοῦ Γαλλικοῦ ἐφοπλισμοῦ ἐξ 80 ἑκατομφάρων.

Κατὰ τὰς κρίσεις τῶν γενικῶν ναυτικῶν, τὰ ἀπεργιακά ταῦτα κρίσιματα τῶν τελευταίων ἐβδομάδων εἰς τὴν Γαλλικὴν ναυτιλίαν, οὐδεμίαν καταλείπουν ἀμφιβολίαν, ὡς πρὸ τὴν τύχην τοῦ Γαλλικοῦ πλοίου. Ἡ ἀπεργία, λέγοντας, ἐκδηλώθησε εἰς τὸν διαφορούν κλάδους τῶν βιομηχανικῶν ἔηρων, ἐπεξετάθη ὡλῶς ἀπρόπτωτος καὶ εἰς τὴν ναυτιλίαν, ἡ δ' Ἐφορᾶ σημαῖα ἴγνωθη ἐπὶ τῶν πλοίων, τῶν ὅποιον τὰ ἐπιτελεῖα ἐπεχεώθησαν νὰ ἀποβιασθοῦν, διακοπεῖσης οὐτως κάθε ἐπαφῆς τῶν ἐφοπλιστικῶν ἐπιχειρήσεων μὲ τὴν πειρασμὸν των. Καὶ οἱ μὲν ναυτεργάται ἐπέτησαν τὰ αἰτημάτων τους, χάρις εἰς τὴν ὑπὲρ ἀπόνων ἐνύοικην παρέδωσιν τῆς κυβερνήσεως, ἡ ἐκμετάλλευσις ὅμως τοῦ Γαλλικοῦ πλοίου ἐδέχθη πλέον τὸ κτύπημα τῆς χάριτος καὶ θὰ περιελθῃ εἰς πλήρη ἀδυναμίαν νὰ κινηθῇ ἐπὶ συναγωνιστικοῦ ἐπιπέδου.

Μεταξὺ τῶν αἰτημάτων τῶν ναυτεργατῶν περιελαμβάνοντο καὶ ἡ ἐβδομάς τῶν 40, ἀπὸ 48 ὥραν, χωρὶς καμίαν τοῦ μονοδογίου ἐλάττωτον, 15θήμερος κατ' ἕτος ἀδειας μετὰ πλήρους ἀποδοχῶν, ἀναγνώρισις τῶν δικαιωμάτων τῶν ναυτεργατῶν συνδικάτων καὶ ἐποχερωτικὴ σύναψις τῶν συλλογικῶν συμβάσεων ἔργασίας. Ἔχετείτο ἀκόμη καὶ ἐγκύθιδροις ἐπιτροποῖοι (σοβιέτ) ἐπὶ τῶν πλοίων.

Καὶ οἱ ξένοι κύριοι περαιῶνον: «Εἶναι ἐνωρίς ἀκόμη διὰ νὰ καθορίσῃ τις ποιά ἐπίδρασιν θὰ ἀσκήσουν τὰ ἀνωτέρων αἰτήματα ἐπὶ τῶν ἔξδων ἐκμεταλλεύσεως τῶν Γαλλικῶν πλοίων. Πάντως ὅμως δέννανται νὰ προσέλεφθων ὡς ἀσφαλεῖς δύο συνέπειαι: Αἱεῖσης ἀφ' ἐνὸς τῶν ναύλων ἐπιβατῶν καὶ ἐμπορευμάτων δι' ὅσας γραμμὰς ἐκμεταλλεύονται μονοπολιακῶς τὰ Γαλλικά σκάφη καὶ παροχὴ ἀφ' ἐτέρου περισσοτέρων πρωτικῶν ἐπιχορηγήσεων εἰς ὅσα πλοία κινοῦνται εἰς τὸν ἐλεύθερον στίβον τοῦ ἐπερθαλλασσιού ἐμπορίου διὰ νὰ ἐπαρκέσουν εἰς τὰ ὑπὲρ τῶν πληρωμάτων ληφθέντα νέα προστατευτικά μέτρα.»

Γερμανία

Ο πρῶτος ισολογισμὸς τῆς «Λέβαντ Λίνιε

Ἡ ἐπανασταθεῖσα ἀπὸ τοῦ Ἰουλίου 1935 — κατόπιν τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ ἀποεντρωτικοῦ συστήματος εἰς τοὺς μεγάλους Γερμανικοὺς ἐφοπλιστικοὺς ὄμιλους — ναυτικὴ ἑταῖρα «Deutsche Levante Linies», ἐδημοσίευσε πρὸ ὑμερῶν τὸν πρῶτον ἀντίτης ισολογισμὸν, ἀναφερόμενον εἰς τὰ περαγμένα τῶν πέντε πρώτων, ἀπὸ τῆς ἐνάρξεως τῶν ἐργασιῶν τῆς, μηνὸν. «Ο ισολογισμὸς οὗτος παρέχει μίαν χραστηριστικὴν εἰσόδα τῆς ζωτικότητος τῆς ἑταῖρας καὶ τῶν ικανοποιητῶν ἐργασιῶν. Τὰ στόχοδα τοῦ πρώτου πενταμήνου ἀνήλθον εἰς 585.000 χρονᾶ μάρκα, ἤτοι 13.8 οὐρῶν ἐπὶ τῶν μετοχικῶν κεφαλάριον, μετά δὲ τὴν ἀφιέρωσην 123.000 χρ. μάρκων διὰ γενικὰ ἔξοδα καὶ παντοίας δαπάνας διοικητικῶν, μεταφέροντα εἰς τὸ κεφαλάριον ἀποσθέσεων 381.000 χρονᾶ μάρκα.»

Ο στόλος τῆς ἑταῖρας, συμπειριλαμβανομένων καὶ τῶν ὑπὸ ναυτικήν σχαρῶν τῆς, ἀναγράφεται ἐν τοῖς βιβλίοις μὲ ἀξίαν 5.13 ἑκατομμυρίων μάρκων. Ἐξ τοῦ ποσοῦ τούτου ἐνὸς ἐνὸς πενταμήνου ἐπραγματοποιήθησαν ἀποσθέσεις 377.000 μάρκων, ἤτοι 7.3 οὐρῶν ἐπὶ τοῦ κεφαλαίου. Λίτιδην ποσού πενταμήνου μετοχικῶν κεφαλάριον, μετά δὲ τὴν ἀφιέρωσην 170.000 μάρκων, ἔναντι μετοχικῶν κεφαλάριον, μεταφέροντα εἰς ἄλλον ποσό, ἐπὶ τῶν ταμείων τῆς 342.000 μάρκων. Τὰ στοιχεῖα ἐπιφεύγουν ἐξ ἄλλου ποσοῦ, ἐπὶ μέρους οικονομικῶν τινῶν ἑταῖρων, ἔξαρτωμένα ἀπὸ τὴν «Levante Linie», ἀνέρχονται εἰς 460.000 μάρκα.

Κατὰ ταῦτα καὶ ἀκόμη ἀποτελεῖ, διὰ τὸ κληρονομηθὲν ἐνεργητικόν, ἀπὸ τὰς ἑταῖρις «Hapag» καὶ «Βορειογερμανικὸν Λόιδ» είχεν ἑπολογισθῆνε εἰς τιμὰς εὐνοϊκὰς διὰ τὰς ἀγοραστρίας ἑταῖρις — τινὰ τῶν πλοίων περιθλῶν, ὡς γνωστόν, εἰς τὴν ἀδελφήν της ἑταῖριας «Atlas Levante Linie», τῆς Βρέμης — τὰ ἀποτελέσματα τοῦ πρώτου ισολογισμοῦ μᾶς πενταμήνου κρήσεως, εἰνὲ λίαν ικανοποιητικὰ καὶ διαγράφοντα λαμπτόν τὸ μέλλον τῆς Ανατολικῆς γραμμῆς. «Η «Deutsche Levante Linie» ἐργάζεται ἐπὶ σταθερᾶς βάσεως, πολλὰ ἐποσχομένη, διὰ μάλιστα ἓνσιχνη ἔτη περιτέρων διὰ τῆς προτεινομένης ηδη ἀεῖσεως τῶν κεφαλάριων τῆς πατάριας καὶ περισσότερων 2.000.000 χρονῶν μάρκων.

— Πλέον τῆς «Deutsche Levante Linie», ἀδημοσίευθη πρὸ ὑμερῶν καὶ ὁ ισολογισμὸς τῆς «Atlas Levante Linie» τῆς Βρέμης, ἀναφερόμενος εἰς τὴν κρήσην τοῦ 6' θερίου τοῦ 1935. «Η Ἑταῖρα αὕτη συνεστήθη, ὡς γνωστόν, τὴν 26ην Ἰουλίου π. ἔ. εἰς ἐφαρμογὴν τοῦ σχεδίου τοῦ Ράιχ περὶ ναυτιλιακῆς ἀποεντρώσεως, δάσει τῆς ὥποιας ἡ πρὸς τὴν Ἔγγρην Ἀνατολίην γραμμὴ ἀποτέλεστο ἀπὸ τοῦ ὄμιλου «Hapag» — «Βορειογερμανικόν Λόιδ» καὶ ἐπανέκτησε τὴν ἀποτελεσματικήν της, ἐπὸ τὴν ἀνεξάρτητην ἑταῖρην «Deutsche Levante Linie», τοῦ Ἀμβούγου, μεθ' ἡς ἐκλήθη νὰ συνεργασθῇ, διὰ μακροχρονίου συμβάσεως, ἡ νεοίδροτος «Atlas Levante Linie», τῆς Βρέμης.

Τὸ 1/3 τῶν ἀρχικῶν κεφαλάριων τῶν δύο κοινοπρακτουσῶν ἑταῖρων κατεβλήθη ἐπὸ τῆς «Atlas Levante Linie», τῆς ὥποιας ἡ διασείσισης ἀπὸ 1ης Αὔγουστου π. ἔ. ἐτέλει διὰ λογαριασμῶν τῆς κοινοπραξίας. Μέχρι τοῦ Ὀκτωβρίου 1935 ἡγούσασθησαν βαθμαίως τὰ ὑπὸ τοῦ ὄμιλου «Χάλαγη — Λόιδ» χρησιμοποιημένα διὰ τὴν ἐπηρεούσαν τῆς Εγγύης Ανατολικῆς σκάφη, λόγῳ δὲ τῶν ιδιοτύπων αἵτησις συνθήκων καὶ τοῦ μερικοῦ συντημάτου τῆς ἐκμεταλλεύσεως δὲ δύναται εἰσέτι νὰ δοθῇ πλήρης εἰσῶν τὸν ἐπιτευχόντων ἀποτελεσμάτων. Εἰνε πάντως γεγονός, διὰ τὸ δημοσιευθέντα ἀποτελέσματα τοῦ 6' θερίου π. ἔ. ὑπὲρ τῶν κεφαλάριων τῆς Βρέμης.

ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ

A. ΛΟΥΖΗΣ

11 & 12 BURY STREET

LONDON E.C. 3

TELEGR. ANGELLUSI, TEL. AVENUE 1964 (3 LINES)

ΔΑΝΕΙΑ

A. ΛΟΥΖΗΣ

ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ ΕΝ ΕΛΛΑΣΙ

Β. ΒΕΡΝΙΚΟΣ

27, ΜΕΓΑΡΟΝ ΚΑΡΑΤΤΑΝΟΥ

ΑΘΗΝΑΙ

ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ

ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΕΙΣ

πήροξαν λίαν ίσανοιοποιητικά.

Ούτω, τὰ ἀκαθάριστα κέρδη ἀνήλθον εἰς 349.201 χρυσᾶ μάργα ἐντὸς πέντε μηνῶν, μὲν ὑπέρβασιν τῶν προβλέψεων τῆς ἑταῖρίας κατὰ 33.000 μάργα. Ο στόλος τῆς ἑταῖρίας σύγκειται ἐξ 12 σκαφῶν 46.525 τόννων φορτίου, μὴ ἐπολογίζομένον δύν νέων φορτηγῶν μότορων, ἐνὸς παραγγελθέντος τελευταῖς καὶ ἔτερον ναυπηγουμένον εἰς τὸ Κίελον, ἔχοντος χωρητικότητα 7000 τόννων φορτίου, μὲν πρόσθιεν ταχύτητος 14 μιλίων καὶ μέλλοντος νὰ παραδοθῇ ἐντὸς τοῦ 1936. Τὸ σχάρας τοῦτο θὰ ὀνομασθῇ «Cairn».

Εἰς τὴν εἰσηγητικὴν ἐπὶ τοῦ Ισολογισμοῦ ἔκθεσιν ἀναφέρεται, ὅτι ἡ σινεγασία τῶν δύο ἑταῖρῶν ἔσχε τὰ καλύτερα τῶν ἀποτέλεσμάτων. Τονίζεται ἀλόγη εἰς τὴν ἔκθεσιν, ὅτι ὅλιγον χρόνον μετά τὴν σύστασιν τῆς «Atlas Levante Line», παρουσιάσθη μεγάλη ζῆτησης χωρητικότητος, ἐξ αφορμῆς τῶν ἐν τῇ Μεσογείῳ πολιτικῶν ἀνομαλιῶν, πλάγμα ποὺ ἴναγκασε τὴν ἑταῖριν νὰ προβῇ εἰς τὴν ναυλωσιν σειρᾶς δῆλης ξένων σκαφῶν, ἵνα ἵσαρξέσθε εἰς τὰς μεταφορικὰς τῆς γραμμῆς ἄναγκας.

Τὸ ἔκ τῆς Ναυτιλίας εἰσόδημα

Μέχρι τοῦ 1934 αἱ μικτὰ εἰσπράξεις τῆς Γερμανικῆς ναυτικῆς βιομηνίας ἐστιμένων μίαν σταθεράν κατὰ τὸν προσφάτως δημοσιευθέντες ἐπίσημοι στατιστικοὶ ἀριθμοί. Αἱ μικτὰ εἰσπράξεις τοῦ 1935 ἔφθασαν εἰς τὸ ποσὸν τῶν 454 ἑκατομμυρίων χρυσῶν μάργαν, ἔναντι 426 ἑκατομμυρίων τοῦ 1934 μὲν ἀποτέλεσμα τὴν αὔξησην τοῦ ἐνεργητικοῦ ἑπολούτου τοῦ Ἐθνικοῦ εἰσοδήματος ἐξ τῆς ὀκεανοπόρου ναυτιλίας ἀπὸ 219 εἰς 232 ἔκατ. χρυσῶν μάργαν. Ἐκ τοῦ τελευταίου τοῦτο ποσὸν τὰ 210 ἔκατ. προέρχονταν ἐκ τῶν εἰσπράξεων τῶν Γερμανικῶν ναυτικῶν ἑταῖρων, τὰ δὲ ὑπόλοιπα 22 ἀπὸ δαπάνας τῶν ξένων πλοίων εἰς τοὺς Γερμανικοὺς λιμένας.

Αἱ ἔκθεσις, ἀπὸ τὰς δύοις ἐλλήφθησαν οἱ ἀνωτέρω ἀριθμοί, δεινώνες δελτιώσιν τῶν εἰσπράξεων ἐκ ναυλῶν ἐμπορευμάτων, τὸ σύνολον τῶν δύοις ἀνήλθεν εἰς 341 ἔκατ. χρ. μάργαν, ἔναντι 319 τοῦ 1934, ἐνῷ αἱ εἰσπράξεις ἐξ εἰσιτηρίων ἐπιβατῶν ἔφθασαν καὶ αὐταὶ ἀπὸ 83 εἰς 97 ἔκατ. χρυσῶν μάργαν. Δεδομένου διαφοράς ὅτι αἱ δαπάναι τῶν Γερμανικῶν πλοίων καὶ τῶν πλοφορμάτων τον εἰς τοὺς ξένους λιμένας ἦταν ἔφθασαν ἀπὸ 193 εἰς 202 ἑκατομμύρια, λόγῳ ἐντατικότερους ἀπασχόλησες τῆς Γερμανικῆς χωρητικότητος, τὸ ἐνεργητικὸν ὑπόλοιπον τῆς Γερμανικῆς ναυτιλίας ἐβεβιώθη ἀπὸ 197 εἰς 210 ἔκατ. μάργαν, ἥτοι κατ' ἀναλογίαν μικροτέραν ἔκεινης, τὴν δύοις ἐμφανίζει ἡ σύγκρισις τῶν ἀκαθαριστῶν εἰσπράξεων τῶν δύο τελευταίων ἐπον.

Ήνωμ. Πολιτεῖαι

Πῶς δὰ καταβάλλωνται αἱ ἐπιχορηγήσεις

“Οπως εἰχομεν ἀναγόμῃ δι’ ὅλιγον εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχος μας, τὸ ζῆτημα τῶν ἐπιχορηγήσεων ποὺς τὴν ναυτιλίαν τῶν Ἰνδομένων Πολιτειῶν ἐργιθίασθη τελικῶς δι’ ἕνος νέου Νομοσχεδίου, καταρτισθέντος ἐν συνεργασίᾳ ἀπὸ τοὺς γερουσιαστὰς κ. κ. Copeland, Guffey, Gibon καὶ Bland, περιέχοντος δὲ τὰ κυριώτερα σημεῖα τεσσάρων προηγούμενῶν νομοσχεδίων, ἀπίνα εἴχον συνταχθῆ μεμονωμένων παρ’ αὐτῶν. Τὸ νέον νομοσχέδιον ψηφισθέν παρὰ τὸν Κογχρέσου καὶ κυριώτεν ἦδη ὑπὸ τοῦ προεδρου κ. R. D. B. Carlton, οὗτον καὶ ἀντικαποτοπλεῖται τὰς γνωστὰς ἀντιλήψεις καὶ συντάσις, καθειρώνει τὸ σύστημα τῶν ἀμέσων ἐπιχορηγήσεων ποὺς τὴν ναυτιλίαν, εἰς ἀντικαπαστάσις τῆς γενικῆς καταδίκασθεσις μεθόδου τῶν ταχιδρομικῶν συμβολαίων. «Δέν δύναται βεβαίως νὰ λεχθῇ — ἐτόνισεν ὁ ἐκ τῶν συντακτῶν τοῦ Νομοσχεδίου γερουσιαστὴς κ. Guffey — ὅτι ὁ συγχερασμὸς τῶν κυριοτέρων διατάξεων τῶν τεσσάρων σχεδίων, ἐδημούργησεν ἕνα τέλειον

σύνολον. Πάντως διαφέρει τὸ ποσὸν τῶν δυναμείων νὰ καταβληθοῦν ἐπηρείσιμοι καὶ καθορίζει τὸν τρόπον τῆς παρούσης ἀβεβαίητος εἰς τὸ ὅλον πρόσθια τῆς Ἀμερικανῆς Ναυτιλίας καὶ νὰ ἀποτελέσῃ μίαν θετικὴν ἀπαρχὴν διὰ τὴν ἀνασυγχρότησιν καὶ ἐξυγίανσιν τοῦ ἐπιτρικοῦ στόλου τῆς Χώρας».

Τὸ νέον νομοθέτημα περιορίζει τὸ ποσὸν τῶν δυναμείων νὰ καταβληθοῦν ἐπηρείσιμοι καὶ καθορίζει τὸν τρόπον τῆς παρούσης ἀβεβαίητος εἰς τὸν διάστημα τῶν σκαφῶν ἡ διά τὴν προβλέπομένη ἀριθμὴν πρὸς ἐκμετάλλευσιν. Διὰ τὸν αὐτὸν νόμον συνιστάται αὐτὸνος ὁργανισμός, ὑπὸ τὸν τίτλον «Ναυτική Ἐπιτροπή τῶν Ἰνδομένων Πολιτειῶν, μὲ πλήρη ἐξουσιοδότησιν διαχειρίσεως ὅλων τῶν ναυτιλιακῶν ζητημάτων, περιορίζοντας αἱ ἀπολαναὶ τῶν διουκόντων ναυτικάς ἑταῖρις μέχρις ἐνὸς ἀνωτάτου διοίου 25.000 δολλαρίων (5000 λιρῶν περίπου) κατ’ ἔτος καὶ καθειρούνται ἐνίαια λογιστικὴ μέθοδος εἰς τὴν ναυτικήν βιομηχανίαν, διὰ νὰ καθίσταται εὐχερής ὁ ἐλεγχός ἐπὶ τῶν ἐργασιῶν τῆς».

Ο Νόμος θὰ τεθῇ εἰς ἐφαρμογὴν ἕνα μῆνα μετά τὸν καταρτισμὸν καὶ τὴν ὀργανισμὸν τῆς πενταμελοῦς «Ναυτικῆς Ἐπιτροπῆς», διὰ δὲ τὸ ἀρχέμενον ἀπὸ 1ης Ιουνίου νέον οἰκονομικὸν ἔτος, προβλέπει τὴν διάθεσιν κονδύλων, ἐξ αἱδιαέτους ἡδη πιστώσεων, ἐκατὸν ἐκατομμυρίων δολλαρίων (20 ἔκατ. λιρῶν), πρὸς ἀνανέωσιν τοῦ ἐμπορικοῦ στόλου τῶν Ἰνδομένων Πολιτειῶν καὶ παροχή ἐπιχορηγήσεων διά τὴν διαχειρίσεων τῶν πλοίων. Τὸ σύνολον τῶν ὑπὸ τὴν διαχειρίσην κατεύθυνται διά τὸ πρώτον ἔτος λογιστική μέθοδος εἰς τὴν ναυτικήν βιομηχανίαν, διὰ νὰ καθίσταται εὐχερής ὁ ἐλεγχός ἐπὶ τῶν ἐργασιῶν τῆς».

Η «Ναυτική Ἐπιτροπή» ὀφεῖται νὰ μελετήσῃ, τελειοποιήσῃ καὶ νοιοθετήσῃ λεπτομερεῖς πρόγραμμα ἀντικαπαστάσεως τῶν ἐπερηφίλων πλοίων καὶ δελτιώσεως τῶν καταλληλοτέρων ἐξ τῶν ἐπαρχόντων, ἐπιχρειτεῖ διά τὸν ὄμοιον ἀντιληφτήρα, ὅτι θὰ ἐπιβραδενθοῦν αἱ διὰ λογαριασμὸν τοῦ Κράτους ναυτικήσις, μέχρις ὅτου καθορίσθη τὸ διοίον τῆς ιανότητος τῆς ιδιωτικῆς ποτοβούλιας εἰς τὴν διά τὴν πεπλανωμένων σκαφῶν.

Η διάταξις περὶ παροχῆς ἐπιχορηγήσεως πρὸς καλύψην τοῦ διαφορικοῦ κόστους ναυτικήσεως ἐν Ἀμερικῇ, ἔναντι τῶν λοιπῶν χωρῶν, ἐνέχει τὸν καρακτήρα «δημιούσιας σκοπιμότητος καὶ ἀνάγκης». Καθοίτει δητὸς ἡ «Ναυτική Ἐπιτροπή» προσαλεῖ μειοδοτικοὺς διαγνωσμοὺς διὰ τὴν ναυτικήν πλοίων καὶ ἔκανη ὁ ὥτος ἐπιτυγχανομένη τιμὴ κρίνεται λογικὴ καὶ συμφέρουσα, καὶ γίνεται ἀποδεκτὴ παρὰ τὸν αὐτὸντος, τότε ἐξουσιοδοτεῖται ἡ «Ἐπιτροπὴ» νὰ συμβληθῇ διὰ τὴν ναυτικήν πλοίου πρὸς καποτοπλεῖται ποὺς τὸν προτεινούμενον σκάφους. «Ἐξουσιοδοτεῖται παραλήπτης νὰ συμβληθῇ καὶ μετὰ τὸν αὐτὸντος ἐφοπλισμὸν διὰ τὴν ἀγορὰν πλοίους» αὐτὸς τὸν σκάφους, μετὰ τὴν ἀποτελέσματος τοῦ, μὲ βάσιν τιμῆς την αξίαν τοῦ πλοίου, ἔκανη τοῦτο κατεσκευάστεο εἰς τὸ ἐξιστεμένον. «Η ἐπιχορηγήσεις, ἡ καλύπτουσα τὴν διαφοράν ταῦτη τοῦ κόστους ναυτικήσεως, δὲν δύναται νὰ ἐπερθεῖ τὸ 33 ½ οροῦ τῆς συνολικῆς ἀξίας τοῦ πλοίου, ἔκανη τοῦτο κατεσκευάστεο εἰς τὸ ἐξιστεμένον. Η ἐπιχορηγήσεις, ἡ καλύπτουσα τὴν διαφοράν ταῦτη τοῦ κόστους ναυτικήσεως, δὲν δύναται νὰ ἐπερθεῖ τὸ 33 ½ οροῦ τῆς συνολικῆς ἀξίας τοῦ πλοίου, τὸν τῆς περιπτώσεως, κατ’ ἣν ἡ «Ἐπιτροπὴ» κατέχει πειστικὰς ἀποδείξεις, ὅτι ἡ διαφορά είναι μεγαλύτερα τοῦ διοίου ποσοστοῦ, ἀλλὰ καὶ μὴ ὑπερβαίνουσα τὰ 50 οροῦ. Ἐν τῇ περιπτώσει ταῦτη ἀπειπτεῖται ἡ ἔγχρωσις τῆς «Ναυτικῆς Ἐπιτροπῆς» διὰ τὴν πεπλανώσειν τεσσάρων κατὰ μιᾶς.

Ο αὐτὸν, ἐφοπλιστής ἐποχρεούνται νὰ καταβάλλῃ τὰ 25 οροῦ τοῦ συνολικοῦ ἐν Ἀμερικῇ κόστους τῆς προτεινούμενης κατασκευῆς, τὸ δὲ ὑπόλοιπον τῆς καθαρῆς αξίας, μετὰ τὴν ἀμφίσεων τοῦ διαφορικοῦ κόστους, εἰς 20 τὸ πλόν, διαστήσις δύοτες μὲ τόκον 3 ½ οροῦ. «Ἐπιτρέπεται ἐπίσης εἰς τὸν αὐτὸντα νὰ ζητήσῃ αὐτὸς ὁ Ἰδιος προσφοράς, ἐνώ ἐπιθυμῇ νὰ είνει αὐτὸς ὁ χρηματοδότης διὰ τὸ ναυτικήθησμένων σκα-

RED HAND ANTIFOULING COMPOSITIONS

THE MOST EFFICIENT AND ECONOMICAL FOR SHIPS' BOTTOMS

Regularly Specified by leading Greek Shipowners

MANUFACTURERS:

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

CONTRACTORS TO THE
BRITISH ADMIRALTY

AGENTS for GREECE:

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



φος του, είσπράττων από την 'Επιτροπή την διαφοράν τοῦ κόστους τῆς ναυπηγήσεως.

'Ο Νόμος δὲν ἐπιτρέπει τὰ πέραν τῶν ως ἄνω ὁρίων καθοριζόμενα ναυπηγικά δάνεια, μια δὲ διάταξις εἰς τὰς ὑπὸ μορφὴν διαφορικές κόστους ἐξμεταλλεύσεως ἐπιχορηγήσεις, καθορίζουσα ὅτι 'θ' ἀναστέλλονται αἱ καταβολαὶ τούτων, ἐν τῇ περιπτώσει, καθ' ἥν ὁ συμβαλλόμενος παραβολὴ οἰανδίποτε ἔναντι τοῦ 'Αμερικανικοῦ Δημοσίου ὑποχρέουσον του, φαίνεται ὅτι 'θ' ἀναγκαῖη ὡρισμένας ναυτικάς ἑταφίας, καθιστεούσας ζημιατικά ποσά εἰς τὸ Κράτος ἐκ δανειακῶν ὑποχρεώσεων των διὰ ναυπηγήσεως ἢ ἀγορᾶς πλοίων, νὰ τακτοποιήσουν τὰς ὁφειλάς των ταύτων.

'Ἐν συνόψει, αἱ πλήρεις διατάξεις τοῦ νέου Νόμου είνε αἱ ἀπόλουθοι: 1) Προσαρμογὴ καὶ ἀκύρωσις πάντων τῶν ὑφισταμένων ταχυδρομικῶν συμβολαίων δι' ἐπεροκεανίους γραμμάς, μέχρι τῆς 30ῆς Ιουνίου 1937, τὸ δραδύτερον, με τὴν ὑποχρέωσιν τῶν συμβεβλημένων ἐφοπλιστῶν νὰ ζητοῦν τὴν προσαρμογὴν καὶ νὰ διαπραγματευθοῦν τὴν παροχὴν ἐπιχορηγήσεως ὑπὸ μορφὴν διαφορᾶς κόστους ἐξμεταλλεύσεως, ἐντὸς τριών μηνῶν ἀπὸ τῆς φημίσεως τοῦ Νόμου.

2) Ἡ ἐπιχορηγήσης ὑπὸ μορφὴν διαφορᾶς κόστους ναυπηγήσεως δέοντα νὰ μὴ ἐπερθεῖνη τὰ 33 ½ οροὶ τῆς ὅλης δαπάνης διὰ τὴν κατασκευὴν τοῦ πλοίου, ἐκτὸς τῶν περιπτώσεων, καθ' ἦς η 'Ναυτικὴ 'Επιτροπὴ κατέχει πειστικάς ἀποδείξεις, ὅτι ἡ ἐν λόγῳ διαφορᾶ είνε μεγαλύτερα, μὴ ἔξινον μῶνος καὶ πέραν τῶν 50 ορῶν. Διὰ τὴν ἔγχρωτον τῆς τοιαύτης ὑπερβάσεως ἀπατοῦντος 4 φήμοι εἶναι τὸ 5 τῆς 'Επιτροπῆς. 'Ο ἐφοπλιστὴς ὁφείλει νὰ καταβάῃ τὰ 25 οροὶ τῆς ουνοληκῆς ἐν 'Αμερικῇ δαπάνης διὰ τὴν κατασκευὴν, τοῖς μετρητοῖς, τὸ δὲ καθαρὸν ὑπόλιτον εἰς 20 τὸ πολὺ ἵσας ἑτησίας δόσεις, μὲ τόκον 3 ½ οροὶ. 'Επεροι διατάξεις ἐπιτρέπουν εἰς τὴν 'Ναυτικὴ 'Επιτροπήν νὰ ἔξασται ἡ προσφοράς διὰ λογαριασμού τοῦ ἐφοπλιστοῦ καὶ τὴν ἔξυπνοις δοτοῦν τὰ συμβάλλεται διὰ τὰς ναυπηγήσεις καὶ διὰ τὴν παρᾶ τοῦ ἐφοπλιστοῦ ἀγορᾶν τοῦ πλοίου εἰς τὴν πιμήν τοῦ κόστους ἐν τῷ ἔχοντῷ ἡ ἐπιτρέπει εἰς ἔνα ἐφοπλιστὴν νὰ δέχεται ἀπό τὸ ἕδιος προσφοράς, ἐάν ἐπιθυμῇ νὰ χρηματοδοτήσῃ οὗτος τὴν ναυπηγήσην τοῦ σκάφους του.

3) Περιορισμὸς τῶν καθαρῶν κερδῶν τῶν ναυπηγῶν διὰ πλοία κατασκευαζόμενα τῇ ἀριθμῷ τοῦ Κράτους, εἰς 10 οροὶ καὶ ἐπιστροφὴ τῶν πλέον τοῦ 10 οροὶ καθαρῶν κερδῶν ἐκ τῆς ἐξμεταλλεύσεως τῶν τοιούτων σκαφῶν. Τὸ ἐν λόγῳ πλεόνασμα διανέμεται μεταξὺ τοῦ 'Αμερικανικοῦ Δημοσίου καὶ τοῦ συμβεβλημένου ἐφοπλιστοῦ εἰς τὸ τέλος ἐκάστης πενταετίας.

4) Ἀπαγορεύεται ἡ παροχὴ μισθῶν εἰς τοὺς Διευθυντάς καὶ λοιποὺς ἀξιωματούχους οἰαδῆροτε ἑταφίας, ἐπωφελουμένης τοῦ νέου Νόμου, πέραν ἐνός ἀνοτάτου ὄφιον 25.000 δολλαρίων κατ' ἔτος.

5) Λεπτομερέστερης πρόγραμμα ἐπιτρέπουν εἰς τὴν Κυβερνητικὴν τὴν ναυπηγήσην πλοίων πρὸς ἔκμιθων ή πολλοῖς εἰς ἴδιους ναυτιλιακάς ἐπιχειρήσεις, δύναται νὰ ἐπενοηθῇ παρὰ τῆς 'Ναυτικῆς 'Επιτροπῆς καὶ νὰ τεθῇ εἰς ἐφαρμογὴν μεταξὺ προηγουμένην προεδρικὴν ἔγκρισιν.

6) Ἡ ἔκμιθωσης ἡ πόλησης τῶν κρατικῶν πλοίων καὶ ἀναστολὴ τῶν ταχυδρομικῶν συμβολαίων, δρίζεται νὰ πραγματοποιῇ ἐν τοῖς ἀπό τῆς φημίσεως τοῦ Νόμου.

7) Ἡ ἔρευνα τῆς 'Επιτροπῆς, ὡς πρὸς τὰς συνδίκας ἔργασίας καὶ μισθοδοσίας παρέχεται, μὲ τὴν ἔξονταν νὰ καθορίζῃ ἀντὶ ἐλάχιστον δριμού συνθέσεως καὶ μισθοῦ τῶν πλοιαρίων.

8) Τὰ πληρώματα τῶν οὕτω ἐπιχορηγουμένων σκαφῶν δέονταν γ' ἀποτίζονται ἐξ ὀλοκλήρου ἀπό 'Αμερικανοὺς πολίτας, προσεμένουν ὅμως περὶ ἐπιβατηγῶν πλοίων τὸ ποστό δοῦσταν εἰς 80 οροὶ διὰ τὸ πρῶτον ἔτος τῆς ἐξμεταλλεύσεως, 85 οροὶ διὰ τὸ δεύτερον καὶ 90 οροὶ ἀπό τοῦ τρίτου ἔτους καὶ ἐπέκεινα.

9) Περιέχονται ἀσόμι διατάξεις προβλέπουσα τὴν πρόσδηλην 'Αμερικανῶν ἐφέδρων τοῦ Π. Ν. καὶ εἰδικῶς ἀξιωματικῶν καταστόματος καὶ μιχανῆς.

10) Καταργεῖται ἡ ἐπιφροσία τοῦ Κυβερνητικοῦ στόλου καὶ τῆς Διευθύνσεως 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας παρὰ τῷ 'Υπουργείῳ τοῦ 'Εμπορίου, ἡ δὲ ἀριθμότης τοιούτων καὶ τὰ ἐπό την διακαδοσίαν τῶν κεφάλαια μεταβιβάζονται εἰς τὴν 'Ναυτικὴν 'Επιτροπήν.

Καὶ 11) Προσβλέπεται ἡ ἔρευνα καὶ ὁ καταρτισμὸς μελετῶν ἐπὶ διαφόρων ναυτιλιακῶν ζητημάτων, συμπειλαμβανούμενον καὶ τοῦ ἔαν

ἐνδείκνυται ἡ δρι η ναυπηγήσης καὶ ὑπὸ τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν συπλεθ-λάνερς, ἐφαμίλλων ἡ ἀνοτέρων τῆς 'Νορμανδίας καὶ τοῦ 'Queen Mary'.

Ίταλία

Ἡ ἀναδιοργάνωσις τῆς Ναυτιλίας

Ἡ τελενταίως συσταθεῖσα εἰς τὴν Ρόμην ἐπιτροπὴ πρὸς διακανονισμὸν τῶν διαφόρων ζητημάτων, τῶν σχετιζομένων μὲ τὴν νέαν προσπάθειαν ἀναδιοργάνωσις καὶ ἀναπτύξεως τῆς 'Ιταλικῆς 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας, ἐπελήφθη ἡδη τοῦ ἔργου της, μὲ τὴν θεορίην ἀπὸ μέρους τοῦ κ. Μουσσολίνι σύστασιν, ὅποις προβλῆμα τὸ συντομώτερον εἰς ἐπωφελῆ διὰ τὴν ναυτικὴν διοικησίαν τῆς ζώρας συμπεράσματα. Πληροφορίαν θετικὰ περὶ τῶν κατευθύνσεων τῆς 'Επιτροπῆς ταῦτης δὲν ὑπάρχουν εἰσόδου. 'Απλῶς καὶ μόνον ἐπιβεβαιωθεῖται, ὅτι διὰ αἱ ἐφαρμοζόμεναι μέθοδοι τῶν ἐπιχορηγουμένων 'Ιταλικῶν γραμμῶν πρόσερχεται νὰ ἔχεται αὐτὸς ὁ ἕδιος προσφοράς, ἐάν τοῦ ζεπτασθῆται δὲ καὶ τὸ ζήτημα τῆς ναυπηγήσεως τῆς ἀναγκαιούσης χωρητικότητος διὰ τὴν λειτουργίαν τῶν τακτικῶν γραμμῶν μὲ συγχρονισμένον πλωτὸν ἔλικον.

Λέγεται ἀφ' ἑτέρου, ὅτι πρόσερχεται συντόμως νὰ παραγγελθοῦν εἰς τὰ 'Ιταλικὰ ναυπηγεῖα σκάφη 60 ἐως 100 κιλ. τόννων γρόδος καὶ ὅτι διὰ λόγους σκοπούτησης θα μὲτονομασθοῦν οἱ ὑφιστάμενοι διὰλοι, ἀνάλογος τῆς νέας ἐνὸς ἔκαστου ἀριθμούτητος. Οὕτω, τὸ 'Αἴδη Τριεστίνο' θὰ μὲτονομασθῇ εἰς 'Ορίεν — 'Αγορίζα Λάΐν' καὶ ἡ 'Ιταλία' εἰς 'Compagnia Transatlantica per le Americhe'.

Συμπληρωματικὰ ἐξ Ρόμης πληροφορίαί ἀναφέρουν, ὅτι ἡ συσταθεῖσα ἐπιτροπὴ πρὸς ἐφαρμογὴν τοῦ ἐπλονηθέντος παρὰ τοῦ κ. Μουσσολίνι σχεδὸν θὰ προσταθῆσῃ νὰ ωριμάσῃ τρία τινά, κεφαλαίωδους σημαίας ζητήματα, οἷα είναι ἡ ἰδωτικὴ νέων γραμμῶν, ἡ καταλληλότερα κατανομῆ τῶν ὑπαρχόντων πλοίων καὶ ἡ ναυπηγήσης τῆς ἀναγκαιούσης χωρητικότητος διὰ τὴν δειλίωσιν τῶν ὑφισταμένων τακτικῶν.

Σοβαρῶς ἐπίσης πρόσερχεται νὰ ληφθῇ ἐπ' ὄψιν τῆς ἐπιτροπῆς τὸ ζήτημα τῆς δειλίωσις τῆς πρὸς τὸ Βόρειον Εἰρηνικὸν 'Ιταλικῆς δι' ἐπιβάτας καὶ ἐμπορεύματα τακτικῆς γραμμῆς. 'Επιβεβαιωθεῖται ἐξ ἀλλού, ὅτι πάντα τὰ 'Ιταλικὰ πλοῖα τὰ διατιθέμενα εἰς πέραν τοῦ Σουέζ γραμμῆς θὰ περιλαμβάνουν ὑποχρεωτικῶς εἰς τὰ δρομολόγια τῶν προσέγγισην εἰς τὴν Μασσάβαν, λόγῳ τῆς προβλεπούμενης κατὰ τὰ ἀμέσως προσεχῆ ἡτη μεγάλης ἐπιβατικῆς καὶ ἐμπορικῆς κινήσεως μεταξὺ Ιταλίας καὶ 'Ερντζάς Θαλάσσης. Σοβαρὰ ἐπίσης μεταβολαὶ θὰ ἔπεινον καὶ εἰς τὰ ὑπάρχοντα πόρους ἑτέρας κατευθύνσεως δρομολόγια.

'Αναφορικῶς μὲ τὴν μελετούμενην ναυπηγήσην νέας χωρητικότητος, λέγεται, ὅτι ἡ πρώτη σειρὰ παραγγελιῶν θὰ περιλαμβάνῃ δέκα μότοροπτεροφόρων μεταξύ τῶν διαφόρων γραμμῶν. Μερικά ἐξ αὐτῶν, συμπειλαμβανούμενον καὶ ἐνὸς μότορος προσέρχονται τοῦ 25 μιλῶν, θὰ ναυπηγηθοῦν εἰδίκως πρὸς ἔνισχουν τῶν διεθνῶν μεταβολαὶ τοῦ δι' 'Απο Ανατολήν 'Ιταλικῶν ὑπηρεσιῶν.

Μεγ. Βρεταννία

Ὑπολογισμοὶ ἐπὶ τῆς ἀποδόσεως τοῦ 'Queen Mary'

"Οταν πρὸς καιρὸν ὁ ἐργατικὸς βονλευτὶς κ. Χέντερσον ἡθέλησε, δι' ἐπερωτήσεως του ἐν τῇ Βούλῃ τῶν Κοινοτήτων, νὰ ἔχῃ μίαν σαρῆ καὶ ὑπεύθυνον τοῦ 'Board of Trade' ἀπάντησιν περὶ τῆς πιθανῆς, ἀπὸ οἰκονομικῆς πλευρᾶς, ἀποδόσεως τοῦ Βρεταννικοῦ σοῦπερ - λάίνε 'Queen Mary', ἀνεκτικῆ καὶ πάλι τὸ γνωστὸν ζήτημα τῆς διὰ δύο μόνον 'Αγγλικῶν ἐπερωτανίων ἐξμεταλλεύσεως τῆς ταχείας ἔβδομαδιαίς γραμμῆς μεταξὺ Σαονάρατον καὶ Νέας 'Υόρκης. 'Η ἐπαναληφθεῖσα συντήσης ἐπὶ τῶν ἀντιλήφεων αὐτῶν, αὖτες ἀρχικῶς ἔξεπήγασαν ἀπὸ παρομοίᾳ ἐπιθυμίᾳ καὶ ἐπωδίαιν τῆς 'Κιονίαρ Λάΐν, συνεχίζεται μέχρι σήμερον, χωρὶς νὰ προέλθῃ κανένα μέχρι τῆς στιγμῆς θετικὸν συμπέρασμα, καθόσον διστανταὶ αἱ γνῶμαι ἐπὶ τῆς ἀποδόσεως τῶν μεγάλων ἐπερωτανίων, τῶν ἔχοντων μῆκος ἀνότερον τῶν 100 ποδῶν. Κατέστησαν οὕτω συζητήσεις ἀπαδημάται, ἀνεν τὴν ἐπαληφθεῖσαν διοίσησην, διότι είναι ἐντελῶς ἀπίθανον, ἐάν θὰ φέρουν ποτὲ εἰς τὴν δημοσίοτητα αἱ λεπτομέρειαι καὶ παρατηρήσεις ἐπὶ τῶν οἰκονομικῶν ἀποτελεσμάτων τῶν πλο-

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

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

C. K. HANSEN
STEAMSHIP OWNER, COALMERCHANT
STEAMSHIP, AVERAGE, INSURANCE
AND CHARTERING-AGENT
SALE & PURCHASE
COPENHAGEN
TELEGR. ADR.: HANSEN

τῶν κολοσσῶν «Queen Mary» και «Normandie».

Πάντως, τὸ ὑπὸ συζήτησον θέμα είνε μεγίστους ἐνδιαφέροντος διὰ τοὺς ἀμοιδίους κύκλους ἔντεῦθεν καὶ ἔκειθεν τοῦ Ἀτλαντικοῦ, ὃς ἀποδεικνύεται ἀπὸ ἄρχοντος δημοσιευόμενον εἰς τὸ Ἀμερικανικὸν περιοδικὸν «Fortune». Ταῖς κρίσεις καὶ τοὺς παρατιθέμενος εἰς τὸ ἄρχοντος αὐτὸν ἀριθμούς, τοὺς ὑποέρχοντας οἱ "Ἄγγλοι μετ' ἐπιφύλαξεως καὶ τοὺς χαρακτηρίζουν ὡς ἐν πολλοῖς παρακινδυνευμένοντας. Κατὰ τὸ ἀρθρογράφον τοῦ «Fortune», ἡ ἔθνική τῶν "Ἄγγλων ὑπερηφάνεια διὰ τὸ «Queen Mary» ἔνεχε διὰ ἕνα ἔκαστον ἐξ αὐτῶν καὶ ἀποτικόν ἐνδιαφέρον, διότι καθὲ φορολογύμενος πολίτης ἔχει ἐπὶ τὸ πλοίον τούτον ἔνα πολλοστημόριον συμβολῆς καὶ δικαιωμάτων. Ἡ "Ἄγγλικὴ Κυβένθησις ἐδαπάνησε μέριο σήμερον διὰ τὸν πλοιόν τοῦ κολοσσοῦ τῆς «Κιούναρ—Οὐάτ Στάρ» 22.5 ἔκαστ. δολλαρίων, ἥτοι 15 ἐκ τῶν 30 ποὺ ἔξοδοισεν ἡ ναυπηγήσις τοῦ καὶ 7.5 ἔκαστ. δολ., ὡς γενστὸν κεφάλαιον τῆς συγχονεύσεως τῶν ἑταῖρῶν «Κιούναρ» και «Οὐάτ Στάρ». Πλὴν τῶν κονδύλων αὐτῶν, ὃν καταβλήθην μελλοντικῶς καὶ ἀλλα ποσά, ὡς λ. χ. ἔνα ἔκαστομιρίον δολλαρίων διὰ τὴν μεταφοράν τῶν ταχιδρομῶν σάκκων καὶ ἔμεσοι τίνες ἐπιφύλαξεις ὑπὸ μορφὴν καμπῆλων τόκων καὶ διαφορᾶς μειομένων ἀσφαλίστρων.

»Η ναυπηγήσις πλοίον καὶ ἡ ἐκπετάλλενοις αὐτῶν ἀποτελεῖ γνωστὸν ἐποτήμην καὶ συνεπῶς ἑπάρχοντα ἄφθονα στοιχεῖα, ὅπως προδῆ κανεὶς εἰς ἀσφαλεῖς ὑπολογισμοὺς καὶ ἀχθῇ εἰς θετικά συμπεράσματα. Βάσει τῶν γνωστῶν αὐτῶν δεδομένου καὶ τῶν ὑποτιθέμενου κατὰ πάσαν δυνατήν προσέγγισιν τοιούτων, είνε εὐχερές ποις νὰ ἔξετασθῃ τὸ «Queen Mary» ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τῆς ἀποδοσεως κέρδους ἢ ζημιῶν.

Καὶ τὸ Ἀμερικανικὸν περιοδικὸν συνεχίζει:

Κέρδη ἢ ζημίαι;

«Δύο τινά πρόπειρα πρότοιν νὰ μελετηθοῦν, ἡ διάκριτη δαπάνη ναυπηγήσεως τοῦ «Queen Mary» και ὁ μέσος ὅρος τῶν παρ' αὐτὸν μεταφερομένων ἑπιβατῶν. Τὸ σποργογύλον ναυπηγών κύριος ἀνεκοινώθη δεβαίως ἐπὶ τῆς πλοιοκτητήριας ἑταῖρις, χωρὶς ὅμως καὶ νὰ κατανεμηθῇ εἰς κονδύλια, ἀνέρχεται δὲ τοῦτο εἰς 30 ἔκαστ. δολλαρίων. Εἶναι ἐνδιαφέρον νὰ παρατηρήσῃ τις ἐν προσειπένῳ, ὅπις τὸ Γαλλικὸν σύντετο-λάϊνερ «Νορμανδίας» ἔστοιχε 60 ἔκαστ. δολλαρίων, μὲ τὴν σημαντικὴν ὅμως ἐπεζηγούν, διὰ ὡς κατατηλητικὸς αὐτὸς ἀριθμὸς ὥφειλετο μεγάλως εἰς τὴν συναλλαγματικὴν διαφοράν, λόγῳ τῆς διατηρήσεως τῆς κυρσῆς δάσεως τοῦ Γαλλικοῦ φράγκου.

»Ἀμερικανοί, εἰδοῖοι περὶ τὰ ναυτικά καὶ ἔχοντες εἰς τὴν διάθεσίν του ὅλας τὰς γνωστὰς πληροφορίας διὰ τὴν κατασκευὴν τοῦ «Queen Mary», δὲν δύνανται νὰ πιστεύσουν, ὅπις ἡτοι τὸ σκάφος τοῦτο νὰ κοστίσῃ, ἀρόμη καὶ εἰς τὰ Σκωτικὰ ναυπηγεῖα, διάγωντερον τῶν 40 ἑκατομμυρίων δολαρίων. Λαμβανόμενον ὑπὸ δύριν, ἀφ' ἐνὸς μὲν τοῦ ὑπεριμήτου δολαρίων. Λαμβανόμενον ὑπὸ δύριν, τὸ πλευρὸν τοῦ κώπεων καὶ τῆς ἐπιδείκνυμένης εἰς τὴν ἔπειραν χαρακτηριστικῆς ἀδιαφορίας διὰ τὰ ναυτιλιακά πράγματα, μὰ ἡδύνατο νὰ καθορισθῇ μέσος ὅρος κόστους τὸ ποσόν τῶν 35 ἔκαστ. δολλαρίων.

»Ο μέσος ὅρος τῆς ἑπιβατικῆς κινήσεως ποὺ μὰ συγκεντρώσῃ τὸ «Queen Mary» δὲν ἔξαρταται ἀπὸ τὴν «Κιούναρ—Οὐάτ Στάρ», ἀλλ' ἀπὸ τὸν Θεόν, καίτοι ἡ πλοιοκτητήρια ἑταῖρια μὰ ἐπεδέμει προδήλως νὰ γνωρίζῃ τὸν ἀριθμὸν αὐτῶν ἐπὶ τὸν προτέρον. Ἐτῷ περιτελεῖ, δὲν μέσος ἀνθεύτως, ἡ «Κιούναρ—Οὐάτ Στάρ» καθορίζει μέσον δύον ἀριθμὸν ἐπιβατῶν κατ' ἔτος, ἀντιστοιχοῦντα πρὸς τὰ 75 ὅρος τῆς μεταφορικῆς ἵκανότητος

τοῦ πλοίου της, ὅπερ σημαίνει, ὅτι ὁ Sir Percy Bates καὶ τὸ ἐπιτελεῖον τῶν συνεργατῶν του ἐπαναστὰς αἰφνιδίως νὰ διατηνέσται ἀπὸ ὄφαλοςτικῆς ἰδέας. Κανένα ὑπεριστερόν τῶν γραμμῶν τοῦ Βορείου Ἀτλαντικοῦ δὲν ἔψυσε μέχρι τοῦτο εἰς ἀπόδοσιν τῶν 75 ὅρος τῆς ἑτησίας μεταφορικῆς του ἵκανότητος, ἀρόμη καὶ σταν ἀθόδοσον ἡτοι τὸ κέμα τῶν ταξιδιωτῶν καὶ οἱ σατενθύμονες πρὸς τὰς Ἡνωμένας. Πολλεῖς μετανάσται συνωθοῦνται εἰς πυκνάς μάζας ἐπὶ τῶν ὑπεριστεράνων τῶν ἐχόντων τὰς περισσότερας κανονιδόχους, πρόγυμνα ποὺ ἡγάγαζε τοὺς ἐφοπλιστές νὰ στήνουν «δύο καὶ τρία φοργάματα ἀπὸ λινὸν ὑφασματας κατὰ τὴν παμούνην τῶν πλοίων των εἰς τὸν Εὐρωπαϊκὸν λιμένας. Μολονότι τὴν παλαιάν ἔστηνεν ἐποχὴν δὲν ἔπιχον «σούπερ - λάϊνερ», δὲν είναι δυνατὸν ἐν τούτοις νὰ παραβλέψῃ κανεὶς ἐξ ὀλοκλήρου τὴν ἐπιβατικήν τῶν ἄλλων ὑπεριστεράνων πτηθεῖσαν πειρά.

Ο μέσος ὅρος τῶν ἑπιβατῶν τῆς «Νορμανδίας»

»Κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος — συνεχίζει ὁ ἀρθρογράφος τοῦ «Fortune» — «Νορμανδία» ἔχαλψε τὰ 60 ὅρος μόνον τῆς μεταφορικῆς της δεναμιστότητος καθ' ὅλη τὴν διάρκεια τῆς «σατάν» (1 Ιουνίου ἦσι 21 Σεπτεμβρίου), ἐάν ὅμως είχε συνεχίσει καὶ κατὰ τὴν ζεμονίνην περιθετοῦν τὸ δρομολόγιό της, τὸ ποσόν τοῦ ἀποτελεστατικούτατος εἰς τὰ 30 ὅρος, μὲ ἐτήσιον τοιουτότητος γενικὸν ἀποτέλεσμα κατέτερον τοῦ 40 ὅρο. Θὰ ἐπετηγήσῃ τοιούτος τὸ σκάφος τοῦτο καλέτερα ἀποτελέσματα, ἐάν δὲν παρουσιάσετο ἀρχικὸς τὸ μειονέκτημα τοῦ κραδασμοῦ του. Τὰ Γερμανικά «Βρεμένη» και «Εύπορη» ἔχαλψαν πέρισσο τὰ 45 ὅρος τῆς μεταφορικῆς των δυναμιστότητος, ὑποστάντα μικράν τινα ζημιάν, λόγῳ τῆς ἀπολείας τῶν Ισαράλιτων ἑπιβατῶν, ἡτοι ὅμως ἀντεσταθμίσθη — κατὰ τὸν πράκτορας — διὰ τῆς προσελεύσεως ἐτέρον ἑπιβατῶν ἀντισημιτικῆς ἴδεολογίας. Λέον νὰ λεχθῇ παρεπιμπόντως, διὰ τὸ «Βορειογερμανικὸν Λόιδ» είναι ἀρχετά παρεπιμπόντων μὲ τὴν κάλυψην τῶν 45 ὅρο, διότι τὸ ποσόστον τοῦτο θεωρεῖται ὡς ἔνα δεκόρο ἐπὶ τὰς παρούσας δυσχερεῖς περιστάσεις.

»Τὰ ἀποτελέσματα τῶν ὑπεριστεράνων αὐτῆς ταῦτης τῆς «Κιούναρ—Οὐάτ Στάρ» είνε επίσης ἐνδιαφέροντα, μολονότι τὰ σκάφη της είνε παλαιοτέρας κατασκευῆς καὶ διαβέτουν ἀριθμὸν διαινεσιμάτων τούτης θέσεως ἑπεριβάντα κατὰ πολὺ τὰς σημερινὰς ἀνάγκας. Τὰ «λάϊνερ» «Αριτανία», «Βερεγία» και «Μαυροτανία» ἔχασαν ὅμως εἰς ἔνα μέσον ὅρον 30 ὅρος κατ' ἔτος. Χάριν, πάντως, τῆς ἐπιχειρηματολογίας — ἔξαρσολονθεῖ ὁ Ἀμερικανὸς ἀρθρογράφος — ἀς ἐποθέσιμεν, διὰ τὰ 45 ὅρο τοῦ «Ιδροειρημανικοῦ Λόιδ» ἀποτελοῦν ἀξιόλογον ἀπόδοσιν καὶ ἀς παραδεχθῶντες ἔνα 5 ὅρο εἰσέπειται τὸν «Queen Mary» δι' ἑπιβάτας, οἵτινες μὲν προσελκυθῶν ἀποδήμητος ἀπὸ ἔνα κανονογές, μεγάλον καὶ πολυτέλες ὑπεριστερόν, τὸ δόπιον ἐποτίθεται διὰ ἐκτελεῖ τὸ δρομολόγιον του μὲ ἀρρίβειαν καὶ ἀνεσιν ἐπὶ οἰανδήποτε καρικήν κατάστασιν.

Μία ἐπησία ἀπόδοσις 50 ὅρος τῆς ιανανότητος τοῦ «Queen Mary» φά προσπέβετε κίνησην 75 ὅρος διὰ τοὺς 3 ½ μῆνας τῆς περιόδου κατὰ τὸ ιανουάριον ἔστω, διὰ τὸ ιανουάριον τὸν ἀριθμὸν αὐτῶν ταξιδίων — τὸν Ιανουάριον ἔστω — πρὸς δεξαμενισμὸν καὶ ἐποτενάς. Αιών τὴν ἀριθμείαν, ὁ δεξαμενισμὸς μὰ διήκει περὶ τὰς 23 ἑδδομάδας, διότε προμένονταν 46 ἑδδομάδες διὰ τὴν ἐπετέλεσιν 23 ταξιδίων, μολονότι είναι πιθανόν, διὰ τὸ «Queen Mary» δὲν μὰ φέύσῃ τὸν ἀριθμὸν αὐτῶν ταξιδίων. Διὰ πάντα θέντων ἐνδεχόμενον, είναι σούπομον, ἀλλὰ καὶ ἐνδεδειγμένον νὰ ὑπολογίσῃ κανεὶς 20 κυκλικά ταξίδια τὸ ἔτος.

»Δεδομένον, διὰ οἱ ἑπιβάται οὐδέποτε σημπάττειν' ἀποτελοῦνται ἀπὸ ὄμηλους ἐκ δύο η τριῶν προσώπων, εἰς τρόπον ὥστε νὰ καταλαμβά-

ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟ
ΠΩΛΗΤΑΙ ΓΕΡΜΑΝΙΚΩΝ ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΩΝ
ΑΝΩ ΣΙΛΕΣΙΑΣ

ΑΝΘΡΑΚΕΥΟΝΤΕΣ

ΕΙΣ ΤΟΥΣ ΣΤΑΘΜΟΥΣ ΜΑΣ

ΛΑΓΙΟΥ
ΟΟΡΙΚΟΥ
ΣΥΡΟΥ
ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΕΠΙΤΥΓΧΑΝΕΤΕ ΤΑΧΙΣΤΗΝ ΚΑΙ
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΝ ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΙΝ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ

ΔΙ' ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ ΣΤΑΘΜΟΥΣ

} “ΚΟΡΚΟΔΕΙΛΟΚ,,

ΤΗΛΕΦΟΝΟΝ 40-491 = ΝΟΤΑΡΑ 95 ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

I. Δ. ΚΟΡΚΟΔΕΙΛΟΣ & YIOI
ΕΤΑΙΡΙΑ

ννονται ὅλαι αἱ κλίναι, τὰ πλοῖα δὲν ἀνάχωρον ποτὲ κνιφολεπτικῶς πλήρῃ. Λαμβανομένου δ' ἑπτὸν ὄψιν, δῆτα τὸ σοὶπερ-λάνερο «Queen Mary» διαθέτει, κατ' ἀνότατον ὅριον, θέσεις διὰ 2100 ἐπιβάτας, δέον γὰρ θεωρηταὶ τοῦτο πλῆρες μὲν 1900 ἐπιβάτας μόνον, τὸ ἥμισυ τῶν ὅποιων ἀνέργετων εἰς 950.

Αἱ κατηγορίαι θέσεων

Συνεχίζουν τούς συλλογισμούς του δ' Αμερικανός ἀφθονογάρας προσχωρεὶ καὶ εἰς τὴν ποιοτικὴν ἀνάλευσιν τοῦ ταξιδιωτικοῦ καινοῦ. «Καθίσταται ἐπάναγκες, γάφαι, νὰ καθορισθῇ καὶ ποιαν θέσιν θὰ ἔχειν οἱ κατὰ τὴν διάφορα τοῦ ἔτους μέλλοντες νὰ καλύψουν τὸ 50 αὐτῶν δέσσον τοῦ διάτια.» Ή κατὰ τὴν θέσεις ἀναλογίᾳ τοῦ ἡμίσεος ἀριθμοῦ κατανοῦν τοῦ Βρετανικοῦ ὑπερισταύρων εἶναι «εἴκαπτον-κλάση» 346, «ετοῦριστ» 840 καὶ τρίτη θέσις 256. Εἶναι ὅθεν λογικὸν νὰ ἐποτεθῇ, ὅτι τὰ ἀπροσβότερα διαμερίσματα θέσσον, ἵτοι τὰ τῆς εἰκάπτων - κλάση θὰ εἶναι πλήρη διὰ ποσοτὸν ὀλίγον κάτοι τοῦ ἡμίσεος τοῦ ἀριθμοῦ των, ἐνῷ ἀντιθέτως αἱ ὀλίγοτεροι διαπανών θέσσοις θὰ πληροῦνται κατὰ ποσοτὸν κατὰ τὰ ἀνιστόρων τοῦ ἡμίσεος.» Ή ληφθεῖσαν ὡς ἐπ τούτους βάσις τῶν 950 ἐπιβατῶν θὰ ἔχῃ τὴν ἀκόλουθην πιθανήν κατανομὴν: «Εἴκαπτων - κλάση» 300, «ετοῦριστ - κλάση» 350 καὶ τρίτη θέσις 300.

»Οι ἐπιβάται θέσεον θὰ καταβάλλουν κατά μέσον ὅρον 15 ο) ἐπί πλέον τῆς καθορισθείσης ἐλαχίστης τιμῆς εἰσιτηρίου διὰ τὸ κεντρικὸν ταξίδιον ἐξ 550 δολαρίων (μέσος ὅρος θερινῆς καὶ χειμερινῆς περιόδου). ἐνῷ οἱ ἐπιβάται τῆς ετοιμίστης πληρώνουν κατά μέσον ὅρον 10 ο) οἱ πληρωταὶ τοῦ ἐπί 290 δολαρίων ἐλαχίστον ὄριον καὶ οἱ τῆς τοπίης θέσεος θὰ πληρώνουν τὸ κατά προσέγγισιν ἐλάχιστον ὄριον τῶν 186 δολαρίων.

»Τονιστότροπος αἱ μικταὶ εἰσπράξεις θὰ ἀνήγοντο ἀπὸ μὲν τοὺς ἐπιβάτας θέσεων εἰς 189.750 δολ., ἀπὸ τοὺς ἐπιβάτας τῆς «τουριστικῆς» εἰς 111.650 δολ. καὶ ἐκ τῆς γ' θέσεως εἰς 55.800, δητοὶ ἐν συνόλῳ λιαρὰ ἔμφαναν εἰς τὸν στραγγιγόντον ἀριθμὸν τῶν 360.000 δολαρίων περίσσουν. Εξ τῶν ἀταθαρίστων ἀετῶν κατὰ κυκλικὸν ταξίδιον προσοῦδον δέον νά ἀφαιρεθοῦν προμήθεια 7 0) οκτα κατὰ μέσον δοσὸν ἐπὶ τὸν 3)4 τοῦ ἀριθμοῦ τῶν πολημέντων εἰσπτηρίους η τούλαχιστον 5 0) ο ἐπὶ τοῦ συνόλου. Πλὴν δημιού τῶν ἐξ εἰστηρίων εἰσπράξεων, πρέπει νά ἑπολογισθοῦν καὶ τινὰ ἄλλα εἰσοδήματα, ώς λ. γ. 15 0) ο ἐπὶ τῶν εἰσπράξεων ἐξ ναύλων, ἐξ ἐπιχορήγησεων πρὸς μεταφορὰν τοῦ ταχεδόμειον, ναῦλοι φοροτάκτων ἐν τῇ πολιματικότητι, πλὴν τῶν ἀποστολῶν χρησοῦν, ἔσοδα ἐξ ἐπιχορήγησεων παρεμψέων πρὸς τὰ «μπάρ» καὶ τὴν αὐθιστασίαν διαλέξεων, ἐξ τῆς ἐνοικίασεως ἀναλιντρών, γραφᾶς, κυνοστασίου ἀλλ. Βάσει δὲ τῶν ἀνωτέρων καὶ ἐάν τηρηθοῦν αἱ ἀνάλογίαι ώς πρὸς τὴν θερινὴν καὶ τὴν χειρινὴν περίοδον, ἀφαιρεθοῦν δὲ — ἐπὶ τοῦ κυκλικοῦ ταξίδιον — αἱ ἐπιτάξεις 50) ο ἐπὶ τῶν εἰστηρίων, τὸ ὀλικὸν μικτὸν εἰσόδημον ἐξ ἑνὸς τούτου τοῦ ταξίδιον τοῦ «Queen Mary» θὰ ἀνήγοκετο εἰς 390.000 δολαρίων περίπου.

»Ως πρός τας δαπάνας έξ αλλού, τό πρώτον και χειρώτερον κονδύλιον είνε τό αφορδών τήν κανόνιμον ήην δι' ατμοστροβίλους δυνάμεως 200.000 ίππων. Ή κατανάλωσις κατά κυκλικόν ταξίδιον και πρός διατήρησην άτροφη, διαφορών τής έν λιμένι παραμονής τού σπάζεις. Ή γιγγίζεις τούς 11.000 τόννους περίοδον φενοτῆς κανοίμου ήην, ή δόπια, πρός 7.26 δολ., τόν τόννουν ἀγορασθομένην. Ή εστούζεις περὶ τάς 80.000 πολλάρια. Χρειάζονται διως συνήθως τά ποια και 3 ἔως 10 ο) έπι λέπον τής κανονικής αὐτών καταναλώσεως, πρός αντιμετώπισην ἐνδεχομένης παροχασίας. 'Αλλα και τούτο δὲν ἐλήγει θη ντ' θην εἰς τούς παρόντας παροχασίας.

„Αζολούθις“ — συνεχίζει δὲ οὐαρικανὸς ἀρθρογράφος — ἔχονται οἱ μισθοί. Τὸ πλῆρες προσωπικὸν τοῦ σχάρων περιλαμβάνει 1050 ἰδιούτατα, ἐκ τῶν οποίων 800 εἰναι τελαμητόλοι. Οὐαριθμὸς τῶν τελευτῶν θὰ μειώθη τὸν χειμῶνα κατά 200 ποτανάλλαστον, οὕτως ὥστε μέσος οὐαριώνας καὶ προσωπικὸς δὲ ἔλος τῷ ἔτος γὰρ ἡ παραδοσὶ

ΔΟΚΙΜΑΣΑΤΕ ΤΑ ΥΦΑΛΟΧΡΩΜΑΤΑ
“CAMREX”

ΔΙΑ ΤΑ ΠΛΟΙΑ ΣΑΣ

ΙΩΝ
ΚΑΙΤΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΤΕΡΑ, ΕΙΝΕ Α-
ΝΩΤΕΡΑ ΤΩΝ ΆΛΛΩΝ ΚΑΤΑ-
ΣΚΕΥΑΣΤΩΝ

ΧΡΩΜΑΤΑ & ΒΕΡΝΙΚΙΑ ΠΑΝΤΟΣ ΕΙΔΟΥΣ

ΕΠΙΣΗΣ : ΙΔΙΑΙΤΕΡΑ ΕΙΔΙΚΟΤΗΣ
ΧΡΩΜΑΤΩΝ ΠΡΟΣ ΔΙΑΤΗΡΗΣΙΝ ΤΩΝ
TANKS & BILGES

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

THAEGRAFHMATA: "CAMBEX - CARDIFF & SUnderland

φιλιμός τῶν 900 ἀτόμων, μὲ συνολικὴν ἀντιμισθίαν ὅλιγον ἀπέχουσαν τῶν 35.000 δολλαρίων.

»Εργεται καπόπιν ή τροφοδοσία. Στοιχίζει αντη τρία δολλάρια ίμερησίως δι' έκαστον έπιβάτην της «άμπιν - κλάς», 2.60 δολλάρια δι' έκαστον της «τούριν - κλάς» και ένα δολλάριον διά την έπιβάτα της τρίτης θέσεως. Έαν ώστεδη, δύεν, δια το «Queen Mary» θὰ μεταφέσει 50 οι τον συνολικού ἀριθμού ἐπιβατών, ὁ λογαρισμός τῆς τροφοδοσίας διά τὰς δύτων ίμέρας τοῦ κυκλικοῦ ταξιδίου θὰ είνε 17.000 δολλάρια. Τὸ συσσίουν τοῦ πληρωμάτος, στοιχίζει μὲν 50 σέντς κατ' ατομον, παρέχεται δημος ἐπὶ 14 ίμέρας καὶ ἀντιστοιχεῖ εἰς διατάνην 6300 δολλαρίων, μὲ σύνολον τουατής διά τὴν τροφοδοσίαν ἐπιβατῶν καὶ πληρώματος, ἐξ 25,000 δολλαρίων κατά κυκλικὸν ταξίδιον.

Συντήρησις και έπισκεψα

»Ἐτερον, ἀρκετά ὑπόλογίσματον, κονδύλιον, ἀφορᾷ τὰς δαπάνας συντηρήσεως καὶ ἐπισκενῶν. «Οὐα σχεδὸν τὰ ἔξαρτηματα τοῦ ἔξοπλιοῦ τοῦ πλοίου, ἀπὸ τοῦ μεγαλύτερον μέχρι τοῦ μικροτέρον, ἔχονταί αὐτάγκην μᾶς ἐπιστησίας ἐπιθεωρήσεως, τῆς ὅποιας τὸ κόπτος ὑπόλογιστεται εἰς 175.000 δολαρίων. Οὐ ἐπὶ τὰ διάστημα πλαρπλίσμος καὶ ἔτος μὲ διατήσησιν ἀτμοῖ καὶ μὲ ἴσχανός ἀριθμῷ πληρόματος ἐπὶ τοῦ σκάφους, καθὼς καὶ τὰ μεγάλα ποσὰ δικαιομάτων προσιτιαίς, συνεπάγονται καὶ αὐτά μίαν ἐπιπρόσθετον ἐτησίαν δαπάνην 50.000 δολαρίων, ἐνῷ ἀνά τετραετίαν θὰ χρειασθῇ ἐπισενή ἄξιας 60.000 δολαρίων καὶ αὖτις δεκαετίαν γενικὴ ἐπισκεψίη, μὲ κόστος 600.000 δολαρίων. Ή ἐτησία κατανομῇ τῶν διο τελευταίον δὲ ἐπισενάς κονδύλιον, ἀναλογεῖ εἰς μίαν ἐτησίαν δαπάνην 75.000 δολαρίον. Ανέρχεται οὕτω, γενικῶς, το κονδύλιον τῶν δαπανῶν ἐπισενῶν καὶ συντηρήσεως εἰς τὸ ποσὸν τῶν 300.000 δολαρίων κατ' ἔτος ἢ 15.000 δολαρίων κατὰ κυκλικοὺς ταξιδίους. Εἰς τὸ ποσὸν αὐτὸν δὲν νὰ προσθεθοῦν 10.000 δολ. εἰδέτη δι-
πλακά καὶ ἐρόδια, ἐξ τῶν ὅποιων 5000 δολάρια διὰ λιπαρτικά ἔλαια. Άξολονθεῖ είτα σφρεία συνήθουν ἔξδοιν ἐξμεταλλεύσεως, δικαιώματα προσιτιαίς, ψυμονίζησις, πλοηγικά, λιμενικά δικαιώματα, φροτοτιτά, τέλη ἀποβιβάσεως ἐπιτάξης (ένα δολάριον κατ' ἄποιον εἰς ἔκστατον λιμένα), πληντικά καὶ ἀσφάλτηστρα διὰ μικροαποκημάσεις, καὶ πεπομένας ἐπό τῶν *clubs* τῶν ἐποπλιστῶν κ.λτ., ἀπίστα ἀθροιζόμενα ἀποτελοῦν τὸ σεβαστὸν κονδύλιον τῶν 45.000 δολαρίων.

„Διὰ τῶν ἀνωτέρω κονδυλίων — συνεχίζει ὁ Ἀμερικανὸς ἀρθρογράφος — συντάλπονται ὁ κατάλογος τῶν ἄμεσων δαπανῶν ἐξετάλ-
λεύσεων. 'Υπάρχουν ὅμως καὶ ἔμεροι δαπάναι. Τὰ ἔξοδα γραφείου,
etc., χ. υπολογίζονται εἰς 15 ὥρα. Επὶ τῶν εἰσπράξεων ἐξ εἰσιτηρίων, η δὲ
διαφήμισις εἰς 5 ὥρα. Επὶ ἔξοδον, θέτεν, 360.000 δολαρίων, τὰ δέ
ταῦτα κονδύλια ἀποδίδουν μίαν δαπάνην 70.000 δολαρίων κατὰ κερδί-
λον ταξίδιον.

»Δέον νὰ ἐποιογισθοῦν κατόπιν τὰ ἔξοδα κεφαλαιού. 'Απόσθετος πόσος 5 οροί, ἀντιστοιχεὶ κατά κυκλικούν ταξίδιον εἰς δαπάνην 85.000 δολλαρίων. 'Η ασφάλεια, μέγιστος τῆς ὁποίας καλύπτεται ὑπὸ τῆς Αγγλικῆς Κυβερνογραφείας, αρρώστη δαπάνην 15.000 δολλαρίων, ώμοι δὲ ταῦτα κονδύλια ἔξοδο 100.000 δολλαρίων κατά κυκλικούν ταξίδιον. 'Αφ' ἔτερου ὁ τόκος ἐπὶ τοῦ κειμενογραφοῦ δανειού, πόσος

ΑΔΕΛΦΟΙ ΦΡΑΓΚΟΠΟΥΛΟΙ

ΤΗΛΕΦ. { ΑΘΗΝΑΙ ΤΤΕΙΡΑΙΕΥΣ ΠΑΤΡΑΙ
20-151 & 20-152 40-748 & 41-614 2-57

ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΗΣ:

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

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

ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΗΣ :
DEUTSCHE LEVANTE LINIE

Τακτικαὶ πατένθεταν ἀνακωρήσεις διὰ
ΑΜΒΕΡΣΑΝ, ΡΟΤΤΕΡΔΑΜ, ΒΡΕΜΗΝ,
ΑΜΒΟΥΡΓΟΝ καὶ ΛΟΝΔΙΝΟΝ. — —

“ΕΛΛΑΣ”,
ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΤΑΞΕΙΔΙΩΝ τηλ. 21-693

ΤΑΞΙΔΙΑ - ΕΚΔΡΟΜΑΙ - ΠΕΡΙΗΓΗΣΕΙΣ

1 $\frac{1}{2}$ ο), ήτοι 225.000 δολλ. έτησίως, αντιστοιχεῖ εἰς δαπάνην άνωτέραν κατά πάνω των 10.000 δολλαρίων κατά ταξίδιον. Η άνακεφαλαίωσις, δυστιχία, δύσων τῶν δαπανῶν, αἵτινες ἀποθιμύσθησαν άνωτέρω, δύνανται νῦ συνοψιθεῖν εἰς τὸν ἀζόλουθον πίνακα:

ΕΞΟΔΑ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΕΩΣ	ΔΟΛΛΑΡΙΑ
Καύσιμος ὥη	80.000
Μισθολόγιον	35.000
Τροφοδοσία	25.000
Ἐπισκεψιαὶ καὶ ἐφόδια	25.000
Τέλη καὶ δικαιώματα	45.000

"Ητοι ἔξοδα ταξίδιον	210.000
"Ἔξοδα ἐν τῇ ἔποιᾳ	70.000
Βάρον κεφαλαίου, ἀπόσθεσις, ἀσφάλεια	100.000
Τόκοι κυβερνητικοῦ δανείου	10.000

Γενικὸν σύνολον δαπανῶν: 390.000

Ο τόκος ἐπὶ τῶν ἐκ δανείου κεφαλαίων

»Οπος ἔλεγθη ἡδη ἀνωτέρῳ — συνεχίζει ὁ Ἀμερικανὸς ἀρθρογράφος— καὶ αἱ μικταὶ εἰσπράξεις ἑνὸς κυκλικοῦ ταξίδιου τοῦ «Queen Mary» ἀνέρχονται μὲν ὅλας τὰς εἰνοῦς προπομπέσεις εἰς 390.000 δολλαρίων, ὅπερ σημαίνει ὅτι καὶ μὲν ἀλανθάστους τοὺς προσαναφεθέντας ἀριθμοὺς τῶν πιθανῶν προβλέψεων καὶ μὲ τὸ ἀμφιέμενον μικρὸν περιθώριον ὑπὲρ ἀπότομον, τὸ Βρεταννικὸν «σούπερ-λάινερ» θὰ ἀπέτυγχανεν εἰς τὴν οἰσονομίαν του ἀπόδοσιν, ἔστο καὶ ἐὰν ἀκόμη κατώθιστεν νὰ καλύπτῃ ἔνα μέσον δρον μεταφορᾶς ἐπιβατῶν 50 ο) ἐπὶ τὸ ὅλον ἀριθμοῦ τῶν διαπιθέμενων θέσεον πασόν τῶν κατηγοριῶν. Μὲ ἄλλους λόγους, θὰ είχον ἔξοδον 35.000.000 δολλαρίων, μὲ τὸν ἀποκλειστικὸν σκοπὸν νὰ ναυπηγήσῃ εἰς πλωτὸς κολοσσὸς μὴ ἀπόδιδων ζημιάς, ἀλλ' οὔτε καὶ κέρδη. Αἱ δαπάναι ὅμως ἐκμεταλλέυσεως δὲν ἀποτελοῦν τὸ ἀπαγόρων τῷ ἔξοδων καὶ μένει νὰ ἔχεται σῆμα πόσον τόπον ἀποχρεοῦται τὸ πληρώσην ἡ «Κιούναρα—Οὐάιτ Στάρ» ἐπὶ τοῦ δανεισθέντος παρ' αὐτῆς χρήματος διὰ τὴν ναυπηγησιν τοῦ τεραστίου ἐπερχομένου.

»Ως γνωστόν, ἡ Ἀγγλικὴ κυβέρνησις ἔχοργήσειν εἰς τὴν ἑταῖρον δάνειον 15.000.000 δολλαρίων διὰ τὴν κατασκευὴν τοῦ «Queen Mary». Ἀπὸ τὸ ὑπερέπομένον κόστος τῶν ἑτέρων 15 ἡ 20 ἑκατομμύριον δολλαρίων, δὲν εἶναι καθόλου ἀπύθανον νὰ ἀποθέσῃ τις, ὅτι ἡ «Κιούναρα—Οὐάιτ Στάρ» προσεποιήσθη μέγα μέρος διὰ τῆς συνήθους εἰς αὐτὴν μεθόδου ἐξευρέσεως κεφαλαίων, τῆς προεξοφλήσεως, δηλονότι, ἐντόκων ὅμολογοιν ἡ γραμματίον, ἐν τῇ ἀρχῇ. Εάν ἡ Ἐταιρία ἐδανείσθη διὰ τοῦ τελεόπου αὐτὸν 10.000.000 δολλαρίων, θὰ ὥφειλε τὸ «Queen Mary» νὰ κερδίσῃ 5 ο), ήτοι 25.000 δολλαρίων κατὰ ταξίδιον ποὺς ἔξιπτρέστησαν τοῦ δανείου τούτου καὶ πρὶν ἡ διατεθοῦν κέρδη πρὸς οἰνοδήποτε ἄλλον σοπόν.

Καὶ ἐπιλέγει, ἐν κατακλείδι, ὁ Ἀμερικανὸς ἀρθρογράφος :

«Ἄλλ' ἂς λησμονήσωμεν τὴν τελευταίαν τάντην περίπτωσιν καὶ ἂς ἐξετάσωμεν τὴν παρούσαν ἐνεδεῖται τῆς μεταφοροῦς ἵκανότητος 50 ο), ήτις θεωρεῖται μέχρι τούτῳ ὡς μία ἔξαιρετικῶς ἴκανον ποιητικὴ ἐπίδοσις δι' ὑπερφορεάν τοῦ Βορ. Ἀτλαντικοῦ καὶ ἂς ἐλλίσωμεν, ὅτι τὸ «Queen Mary» θὰ κατοθύσῃ νὰ ἔπειρῃ τὸ ἐπίπεδον τοῦτο. «Ἄς ἀναμνησθῶμεν τῶν αἰσιοδόξων προβλέψεων τῆς πλοιοπτηρίας ἑταῖρας, ὅτι τὸ ἐπιβλητικὸν αὐτὸν σκάφος τῆς δὲν θὰ καλύπτῃ τα 50, ἀλλὰ τα 75 ο) τοῦ δι' ἐπιβάτας χόρων τοῦ.

»Εἰς τὴν εὐχάριστον αὐτὴν περίπτωσιν τὰ μικτὰ ἔξοδα θὰ ἀνεβιάζοντο ἀπὸ 390.000 εἰς 590.000 δολλαρίων κατὰ κυκλικὸν ταξίδιον, αἱ

δαπάναι διὰ τροφοδοσίων καὶ γραφεῖα θὰ ἀνήρχοντο κατὰ 50.000 δολλαρία ἀκόμη, τὰ δὲ καθαρὰ κέρδη δι' ἓνα κυκλικὸν ταξίδιον θὰ ἔφαντον τὰς 150.000 δολλαρίων. Σημαίνει τοῦτο ἓνα καθαρὸν ἔτησίον εἰσόδημα 3.000.000 δολλαρίων, μείον ὅμως τοῦ τόκου ἐπὶ τῶν κεφαλαίων τῶν προερχομένων ἀπὸ δάνεια. Η ἀπόσθεσις, ἥπο τοιαύτας ἐξόχως εὐνοϊκάς διὰ τὸ «Queen Mary» συνθήκας, θὰ ἐπραγματοποιεῖτο εἰς κονιζὸν διάστημα κατά τι ἀνώτερον τῶν 10 ἑτῶν, ἡτοι δέκα ὥλια ἔτη πρὶν ἡ τὸ πλοίον θεωρηθῆνε πεπλανωμένον καὶ ἀποστείλειται.

Τὸ «Queen Mary» δὰ διεκδικήσῃ τὸν «Ἐπισείοντα» Ζητοῦντο πάντοτε ἔξαπολούσθει τὸ ἐνδιαφέρον τῶν ναυτικῶν καὶ τεχνικῶν κύκλων, ἀλλὰ καὶ τῆς κοινῆς γνώμης ἐν Ἀγγλίᾳ, διὰ τὴν ἐπίδοσιν τοῦ Βρεταννικοῦ σούπερ-λάινερ «Queen Mary». Τὸ σχάφος ἀπέδειχεν ἀπὸ τὰς μεζοῦ σήμερον διαδοχαῖς τον, ὅτι είναι ἀπολύτως ἱκανὸν νὰ ἔπειλῃ μὲν καρακτηριστήριον ἀριθμίεσιν τῶν διάπλουν τοῦ Ἀτλαντικοῦ, μὲ τὴν ἐπόπειραν ταυθισμένην ταξίδιην τῶν 28 $\frac{1}{2}$ ἡ καὶ κατὶ πλέον τούτων μιλίων καθ' ὅραν, τὸ κοινὸν ὅμως ἀναμένει μὲν αἰσθητὰ ἀντιμονοποίησις τὴν στιγμήν, καθ' ἣν ὁ πλωτὸς οὗτος κολοσσὸς θὰ ἔπειρῃ τοὺς ὄρους τῶν διὰ τὴν ναυπηγήσιν τοῦ συμβολάιον καὶ διὰ μᾶς ἐπερχόμενας προσπαθείας θὰ διεκδικήσῃ τὸν «Κιούναρα—Ἐπισείοντα».

Ο γενικὸς διευθυντής τῆς «Κιούναρα—Οὐάιτ Στάρ» sir Percy Bates, ὡμῶν τελευταίως ἐπὶ παρομοίον τινὸς ἐνδεχομένου, ἐτόνισεν, ὅτι δὲν ἀποκλείεται μίαν ἡμέραν νὰ θελήσῃ ἡ πλοιοκτήτης ἑταῖρα νὰ διαπιστώσῃ τὴν μεγάθην τοῦ «Queen Mary» ταξίδητα εἰς τὸν διάπλου τοῦ Βορείου Ατλαντικοῦ, προσεύθηκεν ὅμως ὅτι τοιαύτης τοιαύτης ἐντολὴ ἐδόθη εἰστί, διότι ἐπιχειρηθῆ ἔνα ταξίδιον — φεύγος. «Εάν, ἐν τοῖτοις, συνεπλήρωσεν ὁ sir Percy Bates, πρόσεκται νὰ καταφοιτῇ τὸ ὑψηστάμενον φεύγος, κατὰ τὴν παρούσαν περιόδον, ἀπὸ τὸ «Queen Mary», τότε τὸ προσεχὲς κυκλικὸν ταξίδιον τὸν πλοίον, μὲν ἀναζήσθησαν τοῖς Σαυτάμπτον τὴν 22αν Πούλιον, συγκεντρώνει πολλὰς πιθανότητας ὡς ἀποβῆμα πατάλληλος καὶ πιθανὸς εὐκαιρία διὰ τὸ ἔγχειόημα, ἀπὸ τὴν προπόθεσιν, βεβαίως, ὅτι αἱ καιροίαν συνθήκαν θὰ είνει εὐνοϊκαί· «Εως τότε αἱ μηχαναὶ τοῦ πλοίου θὰ ἔχουν «δουλευεῖσθαι» καὶ τὸ σχάφος θὰ ἔχῃ «εστρώσει» κατὰ τὴν ἔσφραστην τὴν τεχνικῶν. Δέον νὰ προστεθῇ ἀκόμη, ὅτι θέλουν προγηγηθῆναι μεζοῦ καὶ μεριάν πραγματονῆται εἰς τὸν λιμένα, ποὺς ούθισταν τῶν μηχανισμῶν, καθαρισμὸν τῶν ἔφαλων κλπ.»

Τὸ ἀνωτέρῳ ταξίδιον θὰ σημάνῃ ἐπίσης τὴν ἔναρξην τῆς περιόδου, καθ' ἣν τὸ «Queen Mary» θὰ ἔπειλῃ τὰ κυκλικὰ ταξίδιαν ἀνὰ 150ήμερον, μὲ ἀναχώρησιν ἐν Σαυτάμπτον ἐκάστην δευτέρων Τετάρτην. Τὸ 150ήμερον δρομολόγιον, ἀποτελοῦν ὡς γνωστὸν τὸ ἡμίσυο τοῦ ἐπιδιοκουμένου παρὰ τῆς «Κιούναρα—Οὐάιτ Στάρ» σκοποῦ, τῆς ἔξαπολαίσεως δηλονότι ἐβδομαδιαῖς ταχείας γραμμῆς διὰ δύο πλοίων, εἰνεὶ ὁ κυριώτερος συντελεστής τῆς ναυπηγήσεως τοῦ «Queen Mary». Η ἀποκτημένη ἡδη πείρα ἐκ τῆς λειτουργίας τοῦ πλοίου, θὰ ἐπιδράσῃ ἀναμφισθήτητος ἐπὶ τῶν σχεδίων τοῦ μελετομένου δευτέρου σούπερ-λάινερ. Ο δευτέρος κολοσσός, ὡς εἰνεὶ ἐπόμενον, θὰ συγκεντρώσῃ τὰ δεδομένα ἐν τῆς ἐπαρχίας καὶ ταῖς πολλάτης πορίσματα ἐξ τῶν μελετῶν ποὺ διεξάγονται ηδη ὁ ἐφοπλιστὴ καὶ οἱ κατασκευασταὶ τοῦ «Queen Mary». Υπὸ ταῖς συνθήκας αὐτὰς δὲν είναι παράδοξον, ἐάν τὸ δευτέρον σκάφος ἀναμένεται νὰ είνει ἀνώτερον τοῦ πλάχοντος.

• • •
Ἐν τῷ μεταξὺ τὸ Γαλλικὸν σούπερ-λάινερ «Νομιανδία» εἰς ἓν τῶν τελευταίων αὐτῶν κυκλικῶν ταξίδιων τοῦ Βορ. Ατλαντικοῦ, ἐπραγματοποιήσει τὸν ἀπὸ Νέας Ύόρκης εἰς Χάρριην διάπλουν μὲ μίαν μέ-

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΕΜΠΟΡΙΟΥ & ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΞΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ Α.Ε.

ΜΕΓΑΡΟΝ ΗΛΕΚΤΡΙΚΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛ. ΔΙΕΥΘ. ΚΟΑΛΧΟ-ΠΕΙΡΑΙΑ

ΤΗΛΕΦ. 41.087

Εἰσαγωγὴ γαιανυθράκων ὅλων τῶν προειλεύσεων.

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

Ναυτοδάνεια ὑπὸ ὅρους λίαν συμφέροντας.

*Αντιπρόσωποι:

EN ΛΟΝΔΙΝΩ: LINDSAY BLEE & Co. LTD.

99, Fenchurch Street London, E.C. 3

EN POTTERDAM: COAL TRADING ASSOCIATION

Westerkade 2, ROTTERDAM

σην ταχύτητα 29.7 μιλών τὴν ὥδαν, ἵτις συγχά ἀνῆλθε καὶ μέχοι τῶν 30.5 μιλών. Παρὰ τὴν ἴανανοποιητικὴν ἀνὴτην ταχύτητα, ἡ μὴ πραγματοποιήσεις νέου ἔργου ἐπότε τοῦ σκάφους, καταρρίπτετος τὸ προηγούμενὸν του, ὀφειλεται εἰς τὴν συνάθησιν κατὰ διαστήματα ποινῆς ὄμιχλης, λόγῳ τῆς δούις ἐπεβραδύνθη ὁ πλοῦς.

Νέα πλοϊα διὰ τὸν Ειρηνικόν

Ενδόταται συζητήσεις διεξάγονταν από τνος άποσκοπονσα εις την
βελτίωσην τῶν ὑφισταμένων ταχικῶν ἐπηρεσιῶν μεταξὺ Καναδᾶ, Αβ-
στραλίας καὶ Νέας Ζηλανδίας, κατόπιν μάλιστα τῆς αὐξήσεως ἀπὸ 200,
000 εἰς 300.000 δολλάρων τῆς ἐτήσιας ταχυδρομικῆς ἐπιχορηγήσεως διὰ
τὴν ἐν λόγῳ γραμμὴν ἐπό της Καναδίζης Κυβερνήσεως. Τὰ διατιθέ-
μενα σήμερον εἰς τὰς φημείσας συγκοινωνίας σκάφη τῶν συνεργαζομέ-
νων εταιριῶν «Canadian Pacific» καὶ «Union Steamship Co» ἀναγνωρί-
ζεται γενικῶς, ὅτι είνε κάπιοι πελάδιαιμένα καὶ ὅτι πρέπει νῦ ἀντικατα-
σταθμούν διὰ νεωτέρων.

Ομιλῶν σχετικώς εἰς τὴν Καναδικὴν Βουλὴν ἐν 'Οττάβᾳ, ὁ δουλευτὴς z. Benett δὲν ἀπέχριψεν, ὅτι ὁ Καναδᾶς ζάνει δύσημέως ἐγγασίαν ταχιδρομικήν καὶ ἐπιβατικήν ἀπό τὸν λιμένα τοῦ Ἀγίου Φραγκίσου, ἐξ αφορμῆς τοῦ συναγωνισμοῦ καὶ τῶν σεβαστῶν Ἀμερικανικῶν ἐπιχορηγήσεων, αἵτινες κατέστησαν ικανά τὰς ἔταιρις τῶν Ἕνωμένων Πολιτειῶν νὰ διαθέτουν σήμερον ταχύτερος καὶ τελειότερα πλοία.

"Ετερος Καναδός βούλευτης, ό. κ. Stevens, υπέμυνης την ιψίστην της γραμμής ταύτης σημαίαν και υπεστήριξε τὴν ἀνάγκην ταχείας δελτίωσεώς της, ἔστο καὶ ἐάν ἐπρόσειτο νῦ αἰχνῆ ἦτι πρωτέων η̄ ηδη παρεχομένη κυβερνητική ἐπιχορήγησις. Εἰς τὰς υποδείξεις ταύτης οἱ υπουργοίς τοῦ Ἐμπορίου ἀπήγνωσεν μὲ τὴν διαβεβαίωσην, διτὸ τὸ ὅλον ζήτημα ἐξετάζεται ἐν τῇ οὐδίᾳ του, μὲ ἀπότελεσμα σροπόν, διποις εἰνοηθούν ἐν καρῷ αἱ ναυπηγήσεις καλυτέρων πλοίων.

Σιναφής πρός τὰς ἀνοτέρῳ ἐπερωτήσεις εἰς τὴν Καναδικὴν Βουλὴν εἶναι καὶ ἡ συγκαλούμενή προσεχῶς εἰς τὸ Λονδίνον διάσκεψις τῶν ἐπιφορσώποντων τῶν Κυβερνήσεων ἀνταρταίας, Καναδᾶ καὶ Νέας Ζηλανδίας ὡς καὶ τῶν ἐνδιαφερομένων ἀταριῶν διὰ τὴν ἔξενθεσιν τῶν κέσσων διατηρήσεως τῆς ἐκ Καναδᾶ γονιμῆς πρὸς τὴν Αὐστραλίαν καὶ τὴν Νέαν Ζηλανδίαν. Ὁ ἐπὶ τούτῳ ἀγιγθεῖς εἰς τὸ Λονδίνον πρόεδρος τῆς «Canadian Pacific» sir Edmond Beatty ἀνεκοίνωσεν, ὅτι μία συνεννόησις τῶν τριῶν κυβερνήσεων τῶν Κτησεών πρὸς τὴν μητροπολιτικὴν κυβερνήσην τοῦ Λονδίνου, θα είχεν ώς ἀποτέλεσμα τὴν παραγγελίαν εἰς τὰ Ἀγγλικὰ ναυπηγεῖα διο τάντος 22,000 τ. γραός ἔκαστον καὶ ταχύτερος 22 μιλῶν τὴν ὥραν.

Πρὸς τοῦ κινδύνουν ν' ἀπολέσῃ ἡ Βρεταννική ναυπλία τὴν θέσιν καὶ τὸ γόνητρὸν τῆς εἰς τὸν τομέα τοῦ Εἰρηνικοῦ Ὡραίουν, τὸ Ναυτικὸν Ἐπιμελητήριον τοῦ Λονδίνου εἰς μίαν τελευταῖαν ἔξθεσιν τὸν διατητῶνται τὴν πρότασιν τοῦ κατασκευῆν δύο ὑπερφωκεανών ἀντὶ διατάνης 2 ½ ἑκατομμυρίων λιρῶν, μὲ τὴν οἰκονομικὴν ἀπὸ μέρους τοῦ Βρεταννικοῦ Κράτους ἀφογήν. Τονέζεται συγχρόνως καὶ ἡ ἀνάγκη μᾶς ἀμέσως παροχῆς ἐνισχύσεως πρὸς διατήρησιν τῆς γραμμῆς διὰ τῶν ὑποτασμάνων σκαφῶν, ἵνως διοτί μετὰ διετίαν τεθοῦν εἰς τὴν ὑπηρεσίαν τὰ ναυπηγηθῆσθαι. Υποδεικνύεται συγκεκριμένως, ἡ ἐπανέστησις τῆς καταβαλλομένης ἡδη ἐπιχορήγησεως, ὅπτε τὰ ἐν ὑπηρεσίᾳ ὑπερφωκεανία νὰ καλύπτονται τὰς ἐπὸν τὸν συναγωνισμὸν τῶν Ἀμερικανικῶν πλοίων προφορογέμνας ζημιὰς τον καὶ νῦ ἀποκριθῆν αὐτῶν ἡ διακοπὴ μᾶς τακτικῆς ὑπηρεσίας, ἡπειρὶς ἰδιαίτεραν δύος ἐνέχει σημασίαν καὶ σοβαρὰ τῆς Αἴτος φατορίας συγκεντρώνει συμφέροντα.

Κατόπιν των άνωτέρω ένεργειών και ἐπιζήσεων βοηθείας, αἱ πυ-
βερνήσεις Ἀγγλίας, Καναδᾶ, Αὐστραλίας καὶ Νέας Ζηλανδίας συνε-
φόρησαν νὰ ζητησούν, διοις ἡ μόνιμος Ἀντοχατορικὴ Ναυτιλίας ἐπ-
τορρὸς ἔσθετο τὰς ἀπόψεις τῆς ἐπὶ τῶν πιθανοτήτων ἐργασίας τῆς
Βρετανικῆς δι' ἐπιβάτας καὶ φρούτα γραμμῆς του Εἰρηνικοῦ. Τὰ ποδὲς
τὴν ἐπιτροπὴν ταύτην τεθέντα ἐφοτιμᾶτα εἴναι τὰ ἔξης:

α') Ποιά ή πιθανή άποδοσίς τῆς γραμμῆς ἐκ τῆς Δυτικῆς ἀκτῆς τοῦ Καναᾶ πρὸς τὴν Λευτραῖαν καὶ Νέαν Ζηλανδίαν. β') Κατὰ πόσον μία γραμμή, βασιζομένη εἰς τὰς προτάσεις τῶν ἐνδιαφερομένων ναυτικῶν ἑταφιῶν, θὰ ἡτο κατάλληλης νά εξηγηστήσῃ ἀρτίως τὰ σημερινά αὐτῶν καὶ ἐν πραττόσαι ἀργίσεως, ποιον είδος γραμμῆς ἔχοντες, ὃς πρακτικώτερον καὶ ἐπωφελέστερον. γ') Ν' ἀποφανθῇ ὃς πρὸς τὰ πιθανά οἰκουμενικά ἀποτελέσματα παρομοίας γραμμῆς, λαμβανομένων ὑπὲρ ὅπων τῶν δεδομένων ἐκ τῆς λειτουργίας τῶν ωφιστικῶν Ἀγγλικῶν γοαμιών μεταξὺ Ἀγίου Φαναρίου - Λιντσάριος - Νί

ας Ζηλανδίας καὶ Βαγκούνιος — Ανταραίας — Νέας Ζηλανδίας. Και δ') Κατά πόσον ἡ πρωτεινομένη νῦν ἐπιχορηγηθῆ γραμμὴ θὰ ἥσκει ἐπιζήμιον ἐπίδρασιν ἐπὶ τῶν λοιπῶν συναφῶν Βρεταννικῶν ναυτικῶν σημερέοντων.

‘Η Ἐπιτοποιή, ἐνό την κρίσιν τῆς δόπιας ἐτέθησαν τὰ ἀνιστέρῳ ἐφωτήματα, συνεδριάζει ἡδη καὶ ἀναμένεται ὅτι συντόμως θά καταρτίσῃ τὴν ἔκθεσιν μὲ τὰ πορίσματα τῶν ἐφεννόν της.

Αἱ διαλύσεις πλοίων κατὰ τὸ β'. Ζητηνο-

Ἡ πορεία τῶν διαιλύσεων πάλαιδν πλοίον κατὰ τὸ 6' τριμήνου τοῦ τοῦ ἔ. Ἑ. δραδὸν ρυθμὸν καὶ καταπαγὴ ἔναντι τοῦ προηγουμένου τριμήνου ἐνέφαντε μείσων, ήτις ἡτο ἀπόμη μεγαλύτερα ἐν συγκρίσει πάρ τὸ ἀντίστοιχον 6' 3μηνον τοῦ π. ἑτοι. Φαίνεται, ὅτι τὸ Ἀγγλικὸν σχέδιον «διαιλύσεων — ναυπηγήσεων» δὲν ἐπέρρεασεν, εἰς οίον ἀνεμένετο βαθμόν, τὴν ἀγορὰν τὸν πάλαισσιδήρον, οἱ δὲ ἀριθμοὶ τῶν διαιλύσεων τοῦ ὑπὸ ἀνασκόπησιν τριμήνου θὰ ἐνέφανιζοντο ἔτι πλέον μειωμένοι, ἐάν δὲν ἐποιοῦντο ἔξι μεγάλα εἰλάτερα, ἀπίνα ἐκάλυψαν τὰ 40 ο) τῆς ὅλης διαιλυθείσης χωριτικότητος.

Τὸ σύνολον τῆς ποληθείσης ἀνὰ τὸν Κόσμον (ἔξαρέσει τὸν Ἰννομένων Πόλειν) παλαιᾶς χωρητικότητος κατὰ τὴν διάφορες τοῦ 6' 3μηνον ἀνήλθεν εἰς 120 σκάφη καὶ 287.053 τ. γυρός, ἐναντὶ 104 πλοίον 339.393 τ. γυρός ποληθέντων πρὸς διάλινον κατὰ τὸ α' 3μηνον τοῦ ἔτους καὶ 119 πλοίον 352.862 τ. γυρός κατὰ τὸ 6' 3μηνον π. ἔ. Ἐκ τῶν ποληθέντων πρὸς διάλινον σκαφῶν κατὰ τὸ 6' 3μηνον, διὰ 62 ημέρας χωρητικότητος κάτω τῶν 300 τ. γυρός ἔχαστον, ἐνῷ μία χωρητικότης 120.000 τ. γυρός καὶ πλέον ὑπεῖλετο εἰς 6 μόνον διαλιθέντα μεγάλα ὑπερφορέαν. Τὸν Ἀπριλίον ποληθήθησαν 37 πλοῖα 116.318 τ. γυρός, τὸν Μάϊον 37 τ. γυρός 114.578 καὶ τὸν Ἰούνιον 46 τ. γυρός 56.157. Οὕτως, οἱ κατὰ μῆνας ἀφιθοὶ τῶν διαλιθέσων κατὰ τὸ α' 6μηνον τοῦ ἔ. ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ α' 6μηνον π. ἔ. είναι οἱ ἀπόλοινθοι:

		1936	1935
Ιανουάριος	τ. γηρ.	89.781	91.687
Φεβρουάριος	»	168.923	67.440
Μάρτιος	»	80.389	156.160
		339.393	330.475
Απρίλιος	»	116.318	131.210
Μάιος	»	114.578	131.888
Τούνιος	»	56.157—287.053	89.764—352.862

Σύνολον: Τ. γκρ. 626.446 683.337
Ξανθον. 10 μένον πλοϊα χωροταξόπτυτος 43.710 τ.

Κατά τον ορό πλοίων, τον μονον πλοιον χορηγησης 43.710 τ. γραφειον, διετθησαν προς διαλυσιν, βασιει του "Αγγιλικον σχεδιον, τα περισσοτερα δ' εξ αυτων ηγοησθησαν παρ' Αγγιλικων έργωσταισιν. Επιτων 10 αυτων πλοιων, τα 4 τ. γραφειον 21.951 έποιησθησαν κατ' Αποιλιον, έπειτα 4 τ. γραφειον 13649 κατα Μαιον και τα έποιησητα δινο 8.110 τ. γραφειον των Ιονιων. Υπάρχουν εισει άρχεια πλοια ιαγωασθεντα παρ' Αγγιλικων έργωστων προς συμμετοχην των εις το σχεδιον, απινα ομως χρωτονται εισει, χωρις να εινε βεβαιων, έπει τη διατεθησιν προς των οποιων αυτων η θη έπαναπολημονιν εις άλλοδαποι διαλυτας.

HEMPEL'S
SHIP'S PAINTS

‘Ο Ἐπιτυχέστερος Συνδυασμὸς Ἀνωτάτης Ποιότητός καὶ Προσιτῆς Τιμῆς

Τέλειον Σύστημα Χρωμάτων 'Υφάλων και 'Εξάλων.

Δεδοκιμασμέναι Συνθέσεις Ἀσφαλοῦς
Συντηρήσεως
είδικαι δι' ἕκαστον μέρος τοῦ πλοίου.

Ίδιαίτεραι Συνδέσεις διά
Πετρελαιοφόρα Πλοϊα.

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

Ἐπίσης εἰς Βέλγιον καὶ εἰς ἔξ διαφόρους χώρας.

Ν. Β. ΜΕΤΑΞΑΣ

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

Τηλεγραφήματα: AHEAD-LONDON

"Οσον ἀφορᾷ τὰς τιμᾶς πωλήσεως πρὸς διάλυσιν τῶν «τράπαταις» φορτηγῶν, ἐπέδειξαν αὕται κατὰ τὸ ίππο ἀνασκόπησιν τοίμηνον ἐλαφράν τινα στροφὴν πρὸς τὰ κάτω. Εἰς τὸ τέλος τοῦ Μαρτίου μία μέση τιμὴ (30) — ἔως 31) — κατὰ τὸν τόνον γραφός ήδηντος εὐδόλως νά — ἐπιτευχθῆ, ἔκτοτε ὅμις τὸ ἐπίτευδον τοῦτο διεκπιάνθη μέχρι 34) —, εἰς νά τιμὴν ἡγούμενή κατ' Ἀπολίτου παρ' Ἰταλῶν διαλυτῶν ἔνα Ἐλληνικὸν φορτηγόν, μέχρι τῆς καμπῆς τιμῆς τῶν 27) 6, ἥπις ἐπληρώθη τὸν 'Ιούνιον παρ' Ἀγγλων. 'Η τελευταῖα αὕτη ὅμις πωλησις ἔξηστηθή ἐν διαφόρον συνθηκῶν καὶ δὲν δύναται νά χαρακτησθῇ ὡς ἀρχιμῆς ἐνδείξεις τῶν ἐν τῇ ἀγορᾷ τιμῶν. Πάντοις εἶνε βέβαιον, ὅτι αἱ ἐπιτυγχανόμεναι τιμαὶ διὰ «τράπαταις» φορτηγά κειμανόνται μεταξὺ 29) — ἔως 30) — σελ-λινών κατὰ τὸν γραφός, κειμεθέσαι οὕτῳ κατὰ 1) —, ἔναντι τῶν τι-μῶν τοῦ προηγουμένου τομήνος.

'Υποτίμησες φωνέατα νά ἐπάρχῃ καὶ εἰς τὰς τιμὰς τῶν πρὸς διάλυσιν πολιούχεννον δεξαμενοπλοίον, δεδομένον, ὅτι ἔναντι 35)⁹ σελήνινον, ἄπινα ἐπίληφοναν κατ' Ἀπρίλιον οἱ Ἰάκωνες διάλυται καὶ 31)¹² οἱ "Ἄγγλοι διάλυται, ἐπραγματοποιήθησαν τὸ τελεντάνιον 15δήμεον πολλήσις τριῶν ἀγγλικῶν τάκερος μὲ 28" — εἰς "Ἄγγλους διαλυτάς. Αὐτημάτι τῶν μικτῶν σκαφῶν καὶ τῶν ἐπιβατηγὸν λάινεος παρέμειναν εἰς τὸ σταθερόν ἐπίπεδον τῶν 40" — περίπου κατὰ τόννον γρόβη. Τὸ λάινεον «Neribudda» λ. ς. ἐπραγματοπόιησε 38), τὰ τέσσαρα πλοῖα τῆς «P. & O.» περὶ 40), — τὸ «Majestic» 40)⁸ περίπου καὶ τὸ «Armadale Castle» περὶ τὰ 44)³.

Poumavía

Παραγγελία έπιβατηγού μότορσιπ

Κατόπιν πολυμήνων συζητήσεων μεταξύ τῶν ἀρμοδίων συνεργητικῶν ἀπροσιῶν ἐν Βοιωτοφεστίῳ καὶ μακρῷ διαπραγματεύσεων μὲν διάφορα ζένα ναινηγεῖα, ἔτεμη ἡδη εἰς ἐψαριογήν τὸ πρόγραμμα τῆς «Ερατικῆς Ρουμανικῆς ἀπομοίωσις», τὸ ἀποβλέπον εἰς τὴν τηματικὴν ἀνανέωσιν τοῦ πλειονὸς ἄλλων της, κάρον τις βελτιώσεως καὶ τῆς ἀναπτύξεως τῆς τακτικῆς ἑδομαδιαίας γραμμῆς μεταξύ Κονστάντζης, Κονσταντινούπολεως, Πειραιῶς, Ἀλεξανδρείας. Τὸ πρῶτον ἐξ τῶν σχεδιαζομένων νὰ κατασκευασθοῦν δύο πολυτελῶν καὶ ταχυπλόσιον ἐπιβατηγῶν μότοροπες, παρηγγέλθη πρὸ ἡμερῶν, τὴν δὲ ναινηγεῖον τον ἔξησης ἀλίσε, κατόπιν ἀντάτον συναγονισμοῦ, ὁ ναινηγεῖος Οίκος «Burmeister & Wain», τῆς Κοτεγγάνης.

Τό παραγγελθὲν σκάφος θὰ διαθέτῃ διαιρεόσματα διὰ 500 ἑπιβάτης καὶ χρόνον διὰ 2500 τόννους ἐμπορευμάτων, θὰ ἔχῃ ψωφιτικότητα 8000 τ. γραῦς καὶ θὰ παραδοθῇ τοὺς πρώτους μῆνας τοῦ 1938. Διὰ τὴν πρόσθιν τοῦ θὰ ἐφοδιασθῇ μὲ δέο μικρανάς Ντῆξελ, τοῦ τελευταίου τοποῦ «B. & W.», συνολικῆς δινάμεως 15.000 ὥπλου, αἵτινες προβλέπεται νὰ παρέχονται εἰς τὸ σκάφος μίαν ταχύτητα 22 μιλίων τὴν ὥραν. Τὸ ρόστος ναυπηγήσεως τοῦ πλοίου τούτου θὰ ἀνέλθῃ, ὡς λέγεται, εἰς τὸ ποστό τῶν 5.000.000 Δακτυλίων καραονῶν.

Σοβιετική Ρωσία

Αἱ ἔξαγωγαι γαιαγδράκων

Εις τὸν Τύπον τῆς Μόσχας ἀναγράφονται πληροφορία σχετικαὶ μὲ τὴν πλούδον τῶν ἔξαγωγῶν Ρωσικῶν γαυμήδακων κατὰ τὰ τελευταῖα ἑταῖ. Ἐπὶ τῆς Τσαρικῆς ἐποχῆς ἡ Ρωσία εἰσῆγε περὶ τὰ 5 ἔκατα, τόννους γαυμήδακων ἐπικίσιος, τὰ δὲ ἐπικεπτόμενα τοὺς Ρωσικοὺς λιμένας σχάρη οὐδέποτε παρελάμβανον μπόνκερος, εἰμὶ μόνον ἐν ἐσχάτῃ ἀνάγκῃ καὶ εἰς μικράν ποσότητα, ἔξαρσοδαν διὰ τὸν πλοῦν των μεγοῖς τοῖς πρώτοις πλησιεστόφυν ζένου ἀνθρακεντικοῦ σταθμοῦ. Σήμερον, τὰ Σούβετ ὅχι μόνον ἀπέκτησαν τὴν εἵς γαυμήδακας ἐπάρσειν, ἀλλὰ προβαίνουν καὶ εἰς ἔξαγοράς σπουδαϊκῶν ποσοτήτων γαυμήδακων, ἀνθρακίτων καὶ λοιπῶν στερεῶν κανονίων ὄλων.

Η ανάτυπες τοῦ γαναθρακευπορίου ἀπὸ τοῦ 1929 καὶ ἐντεῦθεν εἶναι ἀσθητή, ἀλλὰ καὶ ὡς πρόδος εἰς τὰς ἀνθρακεύσεις τοῦ ζένων πλοιῶν ἐν Ρωσίᾳ, προφανῆς. Οὕτως, ἔγαντι 67,000 τ. μπόννερος εἰς ζένων σάρωμα κατὰ τὸ 1929, διετέμπεια διὰ τὸν αὐτὸν σχολὴν κατὰ τὸ ζένων

οελθόν ἔτος ὑπερτιμηλάκια ποσότητες φθάσασι τὰς 250.000 τόννων. Τὰ
ξένα σκάφη ἀνθρακεδῶν εἰς Λένινγραδ, Νιζολάιεφ, Ὀδησσόν, Θεο-
δόσιαν, Μαριουπόλιν, Νοβορωσίσκην πάντα. Οι λιμένες τοῦ Λένιν-
γραδ καὶ τῆς Νοβορωσίσκης είλεν ἐφωδιασμένοι δι' ἀρτίων τεχνη-
μένου πρὸς φόρτωσιν τὸν μπάνερος καὶ διαβέτοντα πλοτά μηχανήμα-
τα ίκανόττες 80 ἕως 100 τόννων τὴν ὥραν.

Ος πρὸς τὰς τιμὰς τῶν μπονερες καὶ τοὺς ὄρους τῆς ἀνθρακεύσεως, οἱ Σοβιετικοὶ λιμένες — κατά τὸν Ρωσικὸν Τύπον — συναγωνίζονται τοὺς μεγάλους Εὐρωπαϊκοὺς τοιούτους, αἱ δὲ παρεχόμεναι ἀπὸ τοὺς ἀρμοδιοὺς ἐπὶ τὸν γαιάνθρακος ὀργανισμὸν ποσότητες, διακρίνονται διὰ τὴν καλὴν αὐτῶν ποιότητα καὶ τὴν ἀξιοῦ ἔχοντα. Εσχάτοις μᾶλιστα, ὡς λέγεται, ἐλήφθησαν εἰς Ρωσίαν πιστοποιητικά ἀπὸ μέρους δέν πλοιοκτητῶν, εἰς τὰ ὅποια, οἱ χορηγηθέντες διὰ τὰ σάφη τῶν Ρωσικοὶ γαιάνθρακες, συγχρίνονται μὲ τοὺς Ἀγγλικοὺς τῶν καλυτέρων ποιότητων.

Σουηδία

Δάνεια πρὸς τὴν γαυτιλίαν

Ο ψηφισθείς έσχάτως ἐπὸ τῆς Σωηθίδης Βουλῆς Νόμος περὶ «Κρατικοῦ βοηθητικοῦ Ταμείου δανείων» πρὸς ἑνίαρχους τῆς Ἐθνικῆς ναυτικῆς διοικητικής ἐτέμη ἡδη εἰς ἐφαρμογήν. Ἀντικείμενος σοπὸς τοῦ νέου Νόμου είναι η παραχωρώσης δανείων ἐπὶ ἑπούληρη σταφῶν, προφίλομένων διὰ τὴν ἔξιπροστήνον γοργιών μεταξὺ Σωηθίδας καὶ ἔχοτεροιον ἡ καὶ ἐντελῶς μεταξὺ ζένων λημένων, ἕστοι καὶ ἀν ταῦτα είναι ἡδη ἑπούληρην εἰς τὸ ὑψιστάμενον ἐν Σωηθίδῃ «Ταμείον ἑπούληρων ἐπὶ πλοίων». Τὸ ἑδονόμενον νέον ταμεῖον θὰ τεθῇ ἐπὸ τὴν διαχείρισιν τῆς ἑπταρεσίας Δημοσίου χρέους, θὰ διεξάγηται τὰς ἐργασίας του διὰ λόρην τοῦ Δημοσίου καὶ θὰ διοικήται ἐπὶ διενιμότων τοῦ «Ταμείου ὑπηκόων», οἱ ἐλεγχταὶ τοῦ ὄποιον θὰ ἐπιθεωροῦν καὶ τοὺς λογοφαισιμούς. Δάνεια θὰ παραχωρῶνται μόνον διὰ νέας ναυτηρήσεις ἡ διὰ δελτιούσεις ἑψιστάμενον σταφῶν, ἡ δὲ ἔξοφλησις τῶν δανείων θὰ πραγματοποιήται ἐντὸς ὀχταετίας τὸ δραδύτερον καὶ πρὶν ἡ ἀποθεοῦσθαι ἔτεος τυγχόνων δάνεια, τοῦ ἕδιον πλοίον εἰς τὸ «Ταμείον Ὑποθηρῶν».

Η παροχή τῶν δανείων προβλέπεται μέχρι ποσοῦ ἀντιποιούντος, κατ' ἀνώτατον ὅριον, εἰς τὰ 20 οἱ τῆς ἀξίας τοῦ πλοίου, μὲν ἐντοῦθη κον τξασφάλισιν ἐπὶ τῶν 70 οἱ τῆς ορθείσης ἀξίας, διὰ σκάψη τῆς ποντοπόδου ναυτιλίας. Τὸ συσταθὲν Ταμείον ἀποσκοτεῖ κυρίως εἰς τὴν ἀνάπτυξιν τῆς ναυτιλίας τῆς ἐργαζομένης μεταξὺ Σούνιδας — ἔφοροι καὶ μεταξὺ τῶν ξένων λιμένων, ἐνῷ δὲ ναυτιλίᾳ ἡ ἀπαλούσση
μένη εἰς πλάνα ἐντὸς τῶν Σονδικῶν χωρικῶν ὄντων, εἰς ἔξαρστικά
τινας μόνον περιπτώσεις δύνανται νὰ τυγχάνῃ τοῦ ἐνεργετικοῦ τούτου.
Ορίζεται ἀζόμη, ὅτι δὲν θὰ πορθούνται δάνεια ὑπεισερχόμενες εἰς
τὴν ἀρμόδιοτητα τοῦ Γεμείου 'Υποθηκῶν. Εάν ταῦτα ἔπαστοτε αἴτοι
μενα δάνεια προσθίζονται διὰ τὴν ἀγοράν πλοίου, θὰ προπομπάται οι
ἔχοντες ναυπηγήσει, ἐξ τῶν αἴτοιντον, σκάψη εἰς τὴν Σονδιαν, ἀπο-
λούσθις οἱ ἀποδεικνύοντες ὅτι διέλεγαν παλαιὰ πλοῖα τῆς ἀρτῆς περίπου
χωροποτήτος μὲ τὰ προτιμένεαν ν' ἀγορασθοῦν κατ' τέλος ἔχειν, οἵ-
τινες θ' ἀνέλαμβανον νὰ διαλύσουν ἀνάλογον ψωρητικότηταν ἐντὸς ἐνός
τουτοῦ ἀπὸ τὴν ἴστωσιν τῆς αἴτωσί του τοῦ σημαντικοῦ δανείου.

‘Η εἰσιτούσῃ πράγματι πλοίου

Έτει έπισης ήν ισχύει την Συνθήσιαν καὶ ὁ Νόμος, δῖς απάγορευε τὴν εἰσαγωγὴν παιδιών πλοίον. Σημφόνιος πός τας διατάξεις τοῦ Νόμου ἀπὸ, ζένα σαφή ἡμίκιας 29 ἑτῶν καὶ ἄνω ἢ μὴ ἔχοντα τὴν ἀνοτάτην οὐλάσιν ἐνὸς ἀνεγνωσιμένου Ηηγνώμονος, δὲν ἐπιτέπειτα νὰ τηρούνται ἐν Συνθήσι, ἥ καὶ ν' ἀποτελοῦν ἀνικείμενον συναλλαγῆς ἐπὸ συνθήκας τοιωτάς δῆστε νὰ θεωρήσεται τὸ πλοῖον ὃς Συνθήσιος. (Ἐπιπλέον ἐν δημοπρασίᾳ ζένον πλοίον ἐντοπιζόντος εἰς Συνθήσιον δανειστάς). Τῆς ἀπαγορεύσεως ταύτης ἔξαρσοῦνται τὰ κάτω τῶν 100 τ. γραδούς πλοια, καθὼς καὶ δῖς δὲν προορίζονται νὰ χρησιμοποιηθῶν διὰ τὴν μεταφράνη ἐπιβατῶν ἢ ἐμπορευμάτων. Εἴσαρσονται ἐπίσης αἱ φρεγγίδες ἢ πλοια προορίζομενα νὰ μετατραποῦν εἰς πλοιάτα ἀποθήκη.

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 Street GHEEFOO.

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

AGENTS

The BATAVIA SEA & FIRE INSURANCE C^o LTD.
The INSURANCE COMPANY "VERITAS" Ltd

Cables & Radiograms—...Onneybros“ Shanghai

καὶ φθορῶν εἰσέτι. Ἐνταῦθη δὲ φεύγουμεν νὰ διευφρινίσουμεν δι, δεδομένου ὅτι ὁ ἀτμοσφαιρικὸς ἀρρ. ἀπαρτίζεται κυρίως ἐξ δεξιγόνου καὶ ἀ-
ζότου εἰς ἀπολύτως καθοισμένην ἀνάλογιαν καὶ δι, ὡς ἐκ τῶν δύο τού-
των στοιχείων τὸ δεύτερον εἶναι χρηματικὸς ἀδρανὲς εἰς τὴν περίπτωσιν
τῆς καθοσεώς (ἄν και ἀπό φυσικῆς ἀπόφεως προσφέρει πολλὰ διά τοῦ
δι αὐτοῦ μετριασμοῦ τῶν θερμοκρασιῶν τῆς ἑστίας, οὕτως ὥστε νὰ κα-
θίσταται δινατή ἡ ἔξεργεσις ἐλιξῶν ἀντεζόντων εἰς τὰς θερμοκρασι-
ας ταύτας), μὲν θύματις παροχῆς δεξιγόνου ἐννοοῦμεν ἐνταῦθα τὴν φι-
μισιν παροχῆς ἀτμοσφαιρικοῦ ἀέρου, ποὺς ἦν αὕτη Ισοδυναμεῖ καὶ εἰς
ην κυρίως ἀποβλέπει ὁ τεγνυτὸς ἐλεύσους.

'Εφ' δουσιν θεούς ή καδοις δὲν λαμβάνει χώραν ἐπότιδεις ἑργαστηφαίτις, οὐτος εἰπεῖν, συνήθης, εἶνε φανερὸν ὅτι ή ποσότης τοῦ ἀπωτομένου διὰ τὴν καθον τὸν δύναγον καὶ ἐπομένως ἀέρος, δὲν θὰ εἶνε ἀπλῶς ή ἐξ τῆς γηγενῆς ἔξιστος καὶ τὸν ἀπομόνων βαρόν τῶν ἐνοικένεν τοιχείων προσώπουσα. Ἐν τῇ πρόξει ἄλλως τε ἀποδεινύνειται λόγῳ τῆς παρονοιαζομένης δινοσερείας εἰς τὴν πλήρην καὶ τελείαν ἀνάμειξιν τῶν πτηκιῶν ἀερίου τοῦ γαϊάνθρακος, προϊόντων τῆς ἀποστάξεως τούτου, εἶνε ἀναγκαῖα ποιά τις περισσεια ἀέρος ποιεῖλλουσα ἀναλόγως τοῦ εἰδους τοῦ γαϊάνθρακος καὶ τοῦ τύπου τοῦ λέβητος. Πᾶσα δὲ ἐπὶ πλέον ποσότητα ἀέρος παρασύει διὰ τῆς καπνοδόχου ποσότητα θεομότητος, ἣτις θὰ ὑφειλε να είληξε χρονηγῷ εἰς τὸν λέβητα, ἐνῷ ἀφ' ἕτερον πάσα κάτω τοῦ κανονικοῦ ἐλάττωσις τῆς ποσότητος ἀέρος δηδήρη εἰς ἀτελή καθον καὶ ἔχλινον μονοζειδίον τοῦ ἄνθρακος διοχετευόμενου διὰ τῆς καπνοδόχου, ἵτοι ἄνθρακος ἐν μέρει μόνον κεκαμένουν. Εἰτε, λοιπόν, φανερόν τα πλεονεκτήματα ἐνός οίουδήποτε συστήματος παρέχοντος τὴν δινατότηταν ὁμιλίσσεως κατὰ βούλησιν καὶ κατὰ τὴν ἐζάστοτε δέουσαν ἀναλογίαν τῆς ποσότητος τοῦ διὰ τὴν καθον παρεχομένου ἀέρος.

Καὶ ταῦτα μὲν ὅσον ἀφορᾷ τὸν τεχνητὸν ἐλκυσμὸν ἀπλῶς. Οὗτος δῆμος σπανίως ἐφαρμόζεται μόνος, συνδυαζόμενος ὡς ἐπὶ τὸ πλεῖστον μὲ προθέμαντον τοῦ τεχνητῷ ἐλκυσμένου ἡ καταθλιβούμενόν ἀέρος διὰ τῶν ἀερίων τοῦ καπνοθάλαμου. Διὰ νάνοις δὲ ἐπὶ πλήρει τον τῇ ἐπάσταις τὰ πλεονεκτήματα τὰ δυνάμενα νά προσύψωνται ἐπὶ τοῦ τοιούτου συνδυασμοῦ, ἐπολογίσωμεν ποιὸν τὸ ποσοστὸν τῶν ἀπολειών τῶν λεβήτων τῶν ὀφειλομένων εἰς διοχέτευσιν θερμικῆς ἐνεργείας διὰ τῆς κατανοδόζου εἰς τὴν ἀτμόσφαιραν. Εἰς τὴν Ἀγγλίαν ἔχει ἐπινοηθῆ ἀπλῶς καὶ εὐχόρηστος ἡμετερικὸς τύπος δίδον τὰς ἀπολειάς ταῦτας, συναρτήσει ἀφ' ἐνὸς μὲν τῆς θερμοκρασίας τῶν ἀερίων τούτων, ἀφ' ἑτέρων δὲ τοῦ ποσοστοῦ τοῦ διοξειδίου τοῦ ἄνθρακος (CO_2) τοῦ ἡμετερικοῦ ($T-t$).

φιεζομένου εἰς ταῦτα. Ὁ τύπος δὲ οὗτος είνει:

CO₂ o) ένθα α=συντελεστής έξαρσώσεως έκ τοῦ καυσίμου διά ποινὸν δὲ γαι-
άνθρακα λαμβάνεται = 0.388. (T=t)= διαφορὰ θερμοκρασίας βάσε-
ως καυσόδημον καὶ περιβάλλοντος.

Ούτος ούτος εύπολοις συγκρατούμενος καὶ λιαν εὐχοριστος ἔγει
έπισης εύπολοις τὴν δικαιολογίαν τῆς προσελεύσεως του, δεδομένον ὅτι ἡ
ἀπόδοσις παντὸς θερμοκοῦ σημάνει εἶναι ἀνάλογος πρὸς τὴν διαφορὰν
θερμοκρασίῶν εἰσόδου καὶ ἔξοδον ἀφ' ἑνὸς, ἀφ' ἑτέρου δὲ ἡ τελειότης
τῆς καυσεώς ἀσφαλῶς δύναται νὺν κριθῆναι μὲν βάσιν μετρήσεως το ποσο-
τὸν τοῦ ἐν τοῖς καυσαρίοις ἐντοπισμένου διεξιδόντος τοῦ ἄριστον

Έφαρμόδοντες λοιπόν τον τύπον τοῦτον διά μα συνήθη περίπτωσιν λέβητος καὶ λαμβάνοντες συνήθεις μέσας τιμάς θερμοκρασίας καὶ ποσοστὸν διοξειδίου, ἵτοι θερμοκρασίαν βάσεως καπνοδόχου ἄνω τῆς ἀτμοσφαιρικῆς 500°F., μέσουν ποσοστὸν διοξειδίου τοῦ ἄνθρακος 8 οὐρῶν, ἡ διληπή ἔκπτωσια μπούλεια ή διέριξις εἰς τὴν διά τῆς καπνοδόχου ἀπογεννημένην θερμοκράτην είναι 24 οὐρῶν.

Βεβαίως δὲν είναι δυνατή ή πλήρης απάλεψις της τεραστίας ἀποθέλειας των ταΐζοντων, ἀλλ' ίδιωμαν ποιά ή έπειτα ἐλαττώσεως της θερμοκρασίας τῶν ἔσαγομένων ἀερίων δυναμένην νὰ προσωνύψῃ ὄφελεια, διὰ τοῦ 100°F π.γ. ἐλαττώσιν τῆς θερμοκρασίας καναπεϊν

$$\frac{0,388+100}{8} = 4,8$$

ητοι αι ἀπόλειαι ἀπὸ 24 ο)ο θὰ κατέλθουσιν εἰς 19.2 ο)ο.

Εάν λοιπόν διά κάθε 100°F βαθμούς έλαττονομεν τάς άπωλειας κατά 4,8 και δεδομένου ότι μὲ τοὺς σήμερον ἐν γορόις πολυνοοικούς



ARE THE MOST EFFECTIVE
GENERAL - REPRESENTATION
SINCE 1897

TELECR: ORIANS EW

SPEERSORT 8

F.R. CHRISTIANSEN - HAMBURG

(multiflow) θερμαντήρας άρδος έλάττωσις της θερμοκρασίας τῶν καυσαερίων κατά 250°F καὶ ἐπέξεινα εἶναι ἔφικτή αἱ ἐκ τῶν ἐν προκειμενῷ λόγῳ ἀπόλεια δύνανται νῦ περιορισθῶν εἰς τὸ ἥμισυ περίπου τῶν ὡς ἄνω ὑπολογισθέντων 24 ο), ἢτοι εἰς 12 ο). 'Εάν δὲ λάβωμεν ἵν' ὅφειν μαζὶ ὅτι καὶ αἱ λοιπαὶ ἀπόλεια εἴς ἀκτινοβολίας κτλ. ἐνὸς λέβητος ἀνέρχονται εἰς 8 ο) περίπου καὶ θεωρήσωμεν ταῦτα σταθεράς, τότε ἡ ἀρχικὴ ἀπόδοσις τοῦ λέβητος $100 - (24+8) = 68$ ο) ἀναβιβάζεται αὐτομάτως εἰς $100 - (12+8) = 80$ ο), ἢτοι ἔχομεν μίαν αὔξησιν ἀ-
12 X 100
ποδόσεως 12 μονάδων εἰς τὰς 68 η ————— = 17,5 ο) οἰκονομίαν εἰς
68
κατανάλωσιν διὰ τὴν αὐτὴν ἀτμοπαραγωγήν.

Είναι, πράγματι, ώς έκ των άνωτέρω έμφασίνεται, καταπληκτική ή δυναμική να προκύψῃ έξι της προθερμάνσεως τοῦ ἀέρος καθόσεως θεωρητική οἰκονομία. Έν τη πράξει είλεν ἀγτὴ ἔτι μεγαλύτερα, καθότι ὅστιο προθερμάνσεως διοχετεύμενος ἄρρι, δειλώτεροι δευτερογενῶς καὶ τόπος συνθήκας, ἐφ' ἣς συντελεῖται ὡς κανοίς, δειλώτεροι σημαντικοὶ καὶ τὸν τρόπον ἑκτελέσσεως τῶν διαφόρων ἐν τῇ ἑστίᾳ καὶ τὸν φλογοδρόμιον λιμανούσσοντα ζώραν ζημιών ἀντιδιάσεων. Είναι δὲ τῷ ὅντι λεπτοῦν διτὶ ἐπὶ πολλῶν τῶν ἡμετέρων πλοίον τόσον ἐπιβατηγόν ὅσον καὶ φροτηγὸν ἐφιδιασμένον διὰ πλήρους συστήματος τεχνητοῦ ἐλευσμοῦ μετὰ προθερμάνσεως ἀέρος, ὑπάρχει τάσις καταργήσεως τοῦ συστήματος τούτου, διότι ἐπικρατεῖ ἡ ἀδικιαλόγητος ἵποψία ἡ ὁρειλομένη, σὺν τοῖς ἀλλοις, καὶ εἰς τὴν ἄποχον καὶ ἀμφιζόλογην ἀγγλικὴν ὄνομασίαν τοῦ συστήματος (Forcer Draught), ὅτι ὁ οὕτως ἀποκαλούμενος βεβαίαμένος καὶ αἴγαυος ἐλευσμός μόνον κακά δίναται διὰ τὴν οἰκονομίαν τοῦ πλοίου καὶ τὴν συντήρησιν τῶν λεβήτων νά δημιουργήσῃ.

Η πρόχειρος αὕτη ἀνασκόπησις θὰ ἡτο ἔτι ἐλειπεστέρα εἴναι δὲν γράφοντα καὶ όλιγα τινά περὶ τῆς ἐπὸ τοῦ συστήματος τεχνητοῦ ἐλκυσμοῦ ἀποφρωμένης διὰ τὴν κίνησιν τοῦ ἀνεμιστήρος ἐνεργειας. Η ποσότης ἀτμοῦ ἡ ἀπαντουμένη διὰ τὴν κίνησιν τῆς μηχανῆς τοῦ ἀνεμιστήρος ἡ διὰ τὴν κίνησιν τῆς μηχανῆς τῆς κινούμενης τοῦ κινητήρα τοῦ ινεμιστήρος, ἐάν πρόκειται περὶ ἡλεκτρικοῦ τοιούτου, ἀνέρχεται συνήθως εἰς 0,5 ο.ο τῆς ὀλιγῆς ἐπὸ τοῦ λέβητος παραγομένης ποσότητος τιμών. Ἀλλὰ δεδομένου, ὅτι καὶ τοῦ ἀτμοῦ τούτου μετὰ τὴν ἐκ τῆς μηχανῆς τοῦ ἀνεμιστήρος ἔξαγωγήν αὐτὸν γίνεται ζοῆς εἴτε διὰ διοχετεύσεώς τοι εἰς τὸν προθεματικὸν τροφοδοτικὸν ὑδατος εἴτε εἰς τὸν ὄλυνδρον καυηλῆς πέτρεος, τὸ ποσότον τοῦτο τοῦ ἀτμοῦ περιορίζεται εἰς τὴν πρώτην μὲν περίπτωσιν εἰς τὸ δέκατον περίπου ἥτοι εἰς .05 ο.ο, εἰς δὲ τὴν δευτέραν εἰς τὸ ίημισ περίπου ἥτοι εἰς 0,25 ο.ο, ποτητας τοὺς ἀμφοτέρους τὰς περιπτώσεις ἀπολύτως ἀμεληταίς ἐν συγ-
γόνοις τοῖς τὸν τροπιστὸν ὀγκούσιοις τοῖς ἀναπότομοις διαδεχόμενοι.

Δέν θὰ ἐπλέξομεν τὸ ἔγκωμόν τοῦ θεραπεύμένον ἀέρος καύσεως αἱ τοῦ τεχνητοῦ ἐλκυσμοῦ, καὶ μόνον διὰ νῦν καταρρίψουμεν μίαν εγκινή προκατάληψην, ἐάν δὲν ἀπεβλέπουμεν εἰς τὸ σύστημα τοῦτο, ὃ τείς ἔνα ἐξ τῶν μᾶλλον σπουδαίων παραγόντων τῶν διαμένουν νάνιαισφέρουσιν εἰς τὴν ἀντιμετώπισιν τῆς σημερινῆς ναυτιλιακῆς κρίσεως, διότι εἶναι πλεῖστα αἱ περιφύτευσις, καθ' ἡς δίναται, τὸ πλῆρες σύστημα τεχνητοῦ ἐλκυσμοῦ—θεραπασμένου ἀέρος, νά τοποθετηθῇ καὶ σχετικῶς πλαϊνῶν πλοίων, ἐστεργέντους τούτουν συστήματος ἀντί ετοιματάτης ἐν συγκρίσει ποδές τὴν πορείανταν αἰγαίονιαν δασάνην.

N. I. ΚΟΣΚΟΡΟΣ

Κονιοποιημένος γαιάνθραξ ώς καύσιμον
κινητήρων Δῆζελ

Κατὰ καρδούς εἰς τὸ παρελθόν ἔχουσι γίνει πλεῖστα ἀπόπειρα ψηφισμάτων πολέμων καινοτομημένου γαώνθαρος δι' ἐμφάνησην δῶς κανέμον εἰς μηχανής ἑστερειώνης καθέσθι τοῦ τύπου Δῆμελ ή semi-dēmel.

Ο ίδιος ό δρ. Δημήτρ. ο ένυνητής τῶν φερουσῶν τὸ ὄνομα αὐτῷ μηχανῶν κονιορπίμενον ἀνθρακα προώφειν ἀρχικῶς ὡς καύσιμον τῶν μηχανῶν τον, ἀλλά το πετρέλαιον εὐθὺς ἐξ ἀρχῆς ἀπειδείχη τόσον πε-
νιστότερον πρόσωφον διὰ τὴν ἐργασίαν ταῦτην, ώστε ο ἀνθρακ ἐγκα-
ελεῖψθη εὐθὺς ἐξ ἀρχῆς.

Κατά τὸ τελευταῖον συνέδριον ἐν Darmstadt τῶν Γερμανῶν μηχανικῶν, ἀνεκοινώθη, ὅτι ὁ οἰκός Schichau είχε συμπληρωσεῖ ἐπιτυχεῖς ποικιλὰς ἐνδός κινητήρος δῆμελ λειτουργούντος διὰ κοινοποιημένου ἀν-

SLIPWAY & ENGINEERING COMPANY

"WAALHAVEN,"

LATE LITH & MADERN

ROTTERDAM (HOLLAND)

TELEPHONE: 21850 (3 LINES)
AFTER HOURS: 21851

TELEGR: DOCKAGE

ALL SHIPREPAIRS

Θοάκος.

Τὰ ιδιάτερα χαρακτηριστικά τοῦ κινητήρος τούτου είναι, ὅτι λειτουργεῖ δι' ἄπ' εὐθέας ἥπο πίεσιν εἰσαγωγῆς τοῦ κονιορτοῦ τοῦ γαλάνθρακος, ἀνεν ἐμφυσησεως ἀέρος, λειτουργεῖ δηλαδὴ κατά τὸ σύστημα τῶν συστεγμάτων. Σημιειώτεον ὅτι ὅλα τὰ προγενέστερα πειράματα ἔγενοντο ἐπὶ κινητήρων λειτουργούντων μὲν τὸ σύστημα διέζελ μὲν ἐμφυσησεως. 'Ο δοκιμαστικὸς ὀντός κινητήρος ἦτο ἑψωδιασμένος μὲν χιτώνια εἰδικῶς μελετημένα διὰ μεγάλην ἀντοχὴν, ἐφ' ὃν αἱ δοκιμαὶ ἐπέτυχον πλήρως.

Ἐκ τούτου δὲ καὶ τὰ χιτώνια τῶν κυλίνδρων δὲν παρουσίασαν μετά μακροχρόνιον λειτουργίαν σημαντικήν τινα φθοράν. Ὁ κινητὴρ ἀπετελεῖτο ἐξ ἑνὸς καὶ μόνου κυλίνδρου δοκιμαστικῶς, ἀνέπτυσσε δὲ ἵπποδινάμιαν 200 ἀτραποῦτπων εἰς τὰς 180 στροφας ἀνά πρότον λεπτόν. "Αν καὶ στεφούμεθα ἐπανιδρῶν καὶ σαφῶν λεπτομερεῶν ὡς ποδὸς τὴν ἔκστασιν καὶ τὸν βαθμὸν ἐπιτιχίας τῶν πειραμάτων τούτων, δὲν δυνάμεθα εἰμὲν νὰ τονίσωμεν τὸ μέγιστον ἐνδιαφέρον, ὅπερ τὰ πειραμάτα ταῦτα παρουσιάζουν ἀπὸ γενικωτέρας ἀπόφεως, παρ' ὅλον ὅτι ὁ κοινοποιημένος ἄνθραξ, λόγῳ τῆς μικρᾶς ἀπόστασης τὸν συγκρίσει πρὸς τὸ πετρέλαιον θερμαντικῆς ισχύος, δὲν πρόκειται, καθ' ἥμας τούλαξιστον, νὰ ἀντικαταστήῃ ἀντόποιος τὸ πετρέλαιον. Πιθανῶς προϊόντα τῆς ἀποστάξεως τοῦ γανάθρασος νὰ προορίζονται δια τὸν σκοπον τοῦτον.

Η Δηζελοηλεκτρική πρόωσις και έπι έπιβατηγῶν

Μετά τὴν ἐπιτυχῆ νίκηθησαν τῆς στροβίλοιης τοικής κινήσεως ἐπὶ μεγάλων ὑπερφορέων καὶ τῆς συγγενοῦς πόδος ταύτην δηξέλοιης τοικής ἐπὶ ψηφουλκών, ἥδη ἀγγέλεται ή ἐπέτειος τῆς χοησιμοποιήσεως τῆς τελενταίας ταύτης καὶ ἐπὶ ἐπιβατηγῶν σκαφῶν.

Πράγματι ή «Hamburg America Line» παρήγγειλεν έσχάτως την κατασκευήν ενός «μετόπο-λάνερος» μετρίων διαστάσεων πρωθυισμένου δι' ήλεκτρικού κινητήρος ών τὸ γενναῖον δὲ παράγεται ὑπὸ γεννητρίων κινουμένης διὰ μηχανῆς δῆξελ. Θά πρόσειται δὲ ἀσφαλῶς περὶ πειραματικοῦ πλόιου δεδομένου ὅτι τὰ πλεονεκτήματα τῆς δῆξελον-ήλεκτρικῆς προώσεως δι' ἐπιβατηγά δὲν είνει ἀκόμη σήμερον τόσον καταπληκτικά δύσον τὰ πλεονεκτήματα τῆς προώσεως ταῦτης διὰ ρυμυνικά ή τὰ ὠφελήματα τῆς στροβιλού-ήλεκτρικῆς προώσεως διὰ μεγάλα ἐπιβατηγά.

Οδειγία ἐτέρᾳ πληροφορίᾳ τοῦ ὑπὸ κατασκευής πλοίου ἡ τῶν μηχανῶν ἀντὸν εἶνε γνωστή, διὰ τοῦτο τολμῶμεν, ὅποι πάσαν ἐπιφύλαξιν
βεβαίως, νὰ προειπομεν, διὰ τοῦτο πρόκειται ίσως περὶ ἐνάρξεως ἐφα-
μογῆς τοῦ ἀπὸ πέροι προταθέντος ὑπὸ τοῦ "Ἀγγλον Δόκτορος Riccardo
εὐφρούς συστήματος τῆς χρηματοποίησης δεσκάδων μικρών λίαν ταχυ-
τρόφων μηχανῶν δῆξε. διὰ τὴν παραγωγὴν τοῦ ἀπαιτούμενου ρεύματος.
Ἡ λόγια αὕτη παρουσιάζει σημαντικότατα πλοενεκτήματα καὶ ἀπὸ
ἀπόφεως πόστον διότι αἱ ταχύτηροι μηχαναὶ ἀντὰ εἴλεν λίαν εὐθύ-
ναι, καὶ ἀπὸ ἀπόφεως ἔξοικονομήσεως χρόνον, τὰ δὲ μειονεκτήματα τῶν
μηχανῶν τούτων, δισοὶ ἀφορᾶ τὴν ἀσφαλῆ λειτουργίαν των, καλύπτον-
ται ἐπαρκῶς ὑπὸ τοῦ λιαν ἡρξημένου ἀριθμοῦ ἀντών, διότι ἡ κίνησις
τῶν πλοίου μὲ λογικὴν ταχύτητα θὰ είνει ἀπολύτως ἔξησφαλισμένη καὶ
μὲ τὰς ήμισιες μόνον τῶν μηχανῶν ἀντὸν ἐν λειτουργίᾳ. Τὸ μόνον, σοβα-
ρὸν μειονεκτήματα ὅπερ πιθανάνται εἰς τὴν λόσιν ταύτην, είνει
ὅτι τὸ πλοῖον τοῦ τέτον τούτου δέον νὰ εἴλεν ἐφωδιασμένον μὲ ἐργο-
στάσιον ἐν μικρογραφίᾳ μετὰ τοῦ ἀναλόγου καλῶς κατηρτισμένον πο-
λυαριθμού σχετικῶς προσποιοῦ διὰ τὴν ἔξτελναν καὶ ἐν πλῷ εἰσεῖ-
τον τῶν περιοδικῶν ἐπιθεωρήσεων καὶ ἐπισκευῶν τῶν μηχανῶν, αἱ
τινες ἀναγκαστικῶς θὰ ὕστε βραχυτάτης ἀπ' ὅλην λίξεως δισοὶ καὶ
τοὺς συγνότερους ὄποιδηποτε ἔστιστον βλαβῶν.

MΕΤΑΛΛΑ ΛΕΥΚΑ ΚΟΥΖΙΝΕΤΩΝ SYRACUSE

Αἱ ποιότητες τούτων εἶναι εἰδικαὶ ὡς ἀκολούθως:

AMERICAN MARINE Genuine, διὰ ἀτμομηχανᾶς μεγάλων καὶ ταχέων ἀτμοπλοίων ώς καὶ Τουρουπίνας

DIESEL MARINE Genuine, διὰ μεγάλας καὶ πολυστροφόν τοις πετρελαιομηχανάς θαλάσσης ἀνθιστάμενον εἰς τοὺς μεγάλους δονισμοὺς καὶ πιέσεις.

GOVERNMENT Genuine, διὰ μεγάλας καὶ πολυστρόφους πετρελαιομηχανᾶς ξηρᾶς, μεγάλα Μοτέο, Δυναμὸ καὶ μεγάλης ταχύτητος αὐτοκίνητα καὶ άεροπλάνα.

Ούδεν ἄλλο μέταλλον λευκὸν Κουζινέτων δύναται νὰ παρουσιάσῃ τοιαύτην ἀντοχὴν καὶ διάρκειαν καὶ νὰ ἔξυπηρετήσῃ ἀσφαλῶς καὶ ἐπὶ μακρόν χρόνον Μηχανὰς μεγάλας, πολυστρόφους καὶ μὲ ίσχυροὺς δονισμοὺς καὶ πιέσεις ὅσον τὰ ἀνωτέρω – τούτων ὁ πολογιζούμενων ἀποβαίνουσι τὰ εὐθυγάντεος ὅλων.

SYRACUSE SMELTING WORK, BROOKLYN U.S.A.

Ναυτικαί Δίκαι

—'Ο όρος έκφορτώσεως του ναυλοσυμφώνου
«Russwood»

Τό ναυλοσύμφωνον τύπου Russwood περιέχει όρον έκφραστώσεως, διτις, όσον αφορά την Μεγ. Βρετανίαν, συμπίπτει με τὸν όρον έκφραστώσεως τοῦ ναυλοσύμφωνον «Baltwood» καὶ είνε τοσούτῳ μᾶλλον ι-κανονιοπικός, καθόδου ἐπαριστεῖα τοῖς παραλήπταις νὰ ἐκλέξουν τρόπον έκφραστώσεως. Οἱ παραλήπται, ἐπωφελούμενοι, ἐκλέγουν κατὰ προτίμησιν τὸν «συνήθη καὶ πρόσδοχον (τρόπον) κατὰ τὸν χρόνον τῆς έκφραστώσεως».

Κατὰ πόσον ὁ φημεὶς ὅρος δύναται νῦ εἶνε ἐπωφελῆς εἰς τὸ πλοιοκτήτην, ἀποδεικνύεται ἀπὸ τὴν ἀπόφασιν Βρετανικοῦ Ἐφετείου εἰς τὴν ὑπόθεσιν του ἀτμοπλοίου «Μακεδονία», ἐν τῇ ὥποις ἐπειδικάσθη ὑπὲρ τῶν πλοιοκτητῶν ἀπόχρυμάσις διὰ καυντέρησην τους σπάγους των ἐν Λονδίνῳ, συνεπείς ἀπεργίας την ίδιοτητῶν φροτηγίδων. Τὸ Δικαιοστήμα ἀνεγνώρισεν ὅτι, ἂν παρεξωλόητη ἡ ἐπαργότητος, ἐλλείψει φροτηγίδων, λόγῳ ἀπεργίας, οἱ παραλίπτα ήσαν ὑποχρεωμένοι νῦ ἐξλέξουν, βάσει τοῦ περὶ ἐξφορτώσεως ὅρου τοῦ ναυλοσυμφώνου, τύπου «Baltwood», ἔτερον τρόπον ἐξφορτίσεως, «συνήθη καὶ πρόσφορον». Εἰς τὴν περίπτωσιν ταῦτην ἰδύναντο οἱ παραλίπται νῦ ἐξφορτώσουν καὶ εὐθείαν εἰς τὴν προνυμιάν, πράγμα ποὺ ἀπετέλει διὰ τὸν λιμένα τοῦ Λονδίνου συνήθη τρόπον ἐξφορτίσεως.

Η «Επονεις τῶν Νοφρηγῶν ἐφοπλιστῶν» είς πρόσφατον ἔγκεντλον της ἀναφέρει, ὅτι κατέχει νωπούσιμφωνον, τόπουν «Russwood», συναρθέν τὸν Αἴγυπτον π. ἐ. διὰ τὴν μεταφοράν φορτίου Σὺνειας ἀπὸ Ἀράγγελον εἰς Γράστον ή Μπίρχενγκον, ἐν τῷ ποικιλή εἰλευ διαγραφή ὁ ἔντυπος δρός καὶ ἄντ' αὐτοῦ αναγραφή ὁ ἐπόμενος: «Οἱ παραλίπται καὶ οἱ νωποίται ἔχουν τὸ δικαίωμα ἐπιλογῆς τοῦ τρόπου τῆς φορτίσεως καὶ ἐκφράσθεως.» Αν προτιμηθῇ ἡ ἐκφόρτωσις διὰ βαρούνιν, ὀφείλοντο οἱ πλιονικῆται νὰ παράσχουν ἐλευθέρων τὴν χοήσιν τῶν βαρούνικων τοῦ σχάρων τουν, τοὺς ἀπατούμενους ἐργάτας καὶ τὸν ἀναγκασθνταί ἀτάμων. Τὸ φορτίον δέννον νὰ ἐξφροτθῇ κατὰ τὸν συνήθη τρόπον, δύον ταχύτερον δύναται νὰ παραδῷσῃ τὸ πλοίον κατὰ τὰς ἐργασίους ὕσις καὶ τὰς συνηθείας τοῦ λιμένος».

Ο όρος απότομος δέν είνε καὶ τόσον ἐπωνυμής διὰ τοὺς πλοιοκτήτας, διότι τὸ δικαίωμα τῶν παραληπτῶν πρὸς ἐξλογήν τοῦ τρόπου τῆς ἐφροτώσεως δέν είνε σαφῶς περιωδομένον καὶ διατυπώνται κατὰ τρόπον ὃστε νὰ δικαιοῦνται οἱ παραληπταὶ νὰ ἔχλεξουν τρόπου ἐφροτώσεως, ὅπτις είνε «συνήθης καὶ πρόσθιος» κατὰ τὸν κρόνον τῆς ἐφροτώσεως.

“Αν είς πλοιοκτήτης — συνεχίζει ή ἐγκύλιος — δεχθῇ, ὅποις οι παραλήπταις κατά τὴν διάρκειαν τῆς ἀπεργίας τῶν φορτιγίδων ἔκλεξον τὸν διὰ φορτιγίδων τρόπον ἐκφορτώσεως, δὲν θὰ δυνηθῇ νὰ ἐπικαλέσῃ τὴν ἀπόφασιν ἐκ τῆς δίκαιης τοῦ ἡ)π «Macedonia», οὐδὲ νὰ στηρίξῃ ἐπὶ τοῦ γράμματος τοῦ ἀνωτέρου δρον τὸν Ισχυρισμὸν του, διὰ τούτου πεντανόμην ἔκεινη η μέθοδος ἐκφορτώσεως, τῆς ὅποιας ηδύνατο νὰ γίνη γοῦσσις.

Άλλα και διά τού εντόπου δρου ἐκφραστώσεως τού ναυλοσημαφόνων τύπου «Russwood», διακανδυνεύει τὸ πλοίον νὰ παραμείνῃ εἰς τὸν λιμένα, χωρὶς νὰ δύναται ν' ἀξιώσῃ πρός τοῦτο δικαιώματα σταλίας. Συνιστάται θὲν ν' ἀποφεύγουνται τοιαῦτα μεταβολή δρουν τού φρέστος ναυλοσημάνων, διότι αεξάνονται τὸν κάνδυνον ζημιῶν ἀπὸ ενδεχομένην ἐπιβούλινσιν τῆς ἐκφραστούσεως.



ΠΑΡΕΤΤΑ



ΠΑΠΑΣΤΡΑΤΟΣ

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

ΕΠΙΣΗΣ ΚΑΙ ΕΙΣ ΤΟΥΣ ΚΑΤΩΘΙ ΞΕΝΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ

ΒΟΡΕΙΟΙ ΘΑΛΑΣΣΑΙ

- LONDON: G. LOYTSIS, 59-60 Gracechurch Street E.C. 111.
- CARDIFF: CALLINICOS A. & CO. 47 George Street.
HELLENIC STORES LTD. (THE) Canal Wharf East.
MEANDROS SHIP STORES LTD. 72 Bute Street.
VRETTOS D. LTD. 45-47, South William Street
P. N. BISTIS & Co, LTD 18, West Bute Street.
P. EMBIRIKOS 1, Louisa Street, Docks
HULL SHIP STORES LTD. River Wharf,
North Bridge Charlotte St.
SHARP E. E. & SONS, 158-9 High Street
- HULL: NORTH-SHIELDS: POLITIS N.V., 28 Clive Street,
VRETTOS & SHARP, New Quay.
- ROTTERDAM: ATLAS SHIP STORES, 11 Terweenakker.
- HAMBURG: GEBRUDER HEINEMANN, Dovenfleth 12.
- ANVERS: JEAN ASLANIDIS Chez les Etablissements Ch. Reens 28, Bassin Kattendyk, Quai Ouest

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 Paşa 9.

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

ΙΝΔΙΚΟΣ ΩΚΕΑΝΟΣ (ΚΟΛΠΟΣ ADEN)

ADEN CAMP: MOHAMED OMER BAZARA

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

Ν. ΑΦΡΙΚΗ

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

TANGA: > > >

SABANG (Sumatra): JEAN ALBERTI
BOMBAY (India): RODOCANACHI & CO. 17, Ravelin St.
Fort.

ΕΡΥΘΡΑ ΘΑΛΑΣΣΑ

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

MASSAWA: MOHAMED ALI BAZARA

ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ ΩΚΕΑΝΟΣ

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

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

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

ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΣ ΩΚΕΑΝΟΣ

ΑΜΕΡΙΚΗ

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

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

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

ΑΦΡΙΚΗ

CASABLANCA: JEAN NOULELIS, 89 Rue Coli.

Οι έποφήριοι δρεπέλουν νά υποβάλουν είς τὴν Διεύθυνσιν τοῦ Ε. Ν. τὰς αίτησις των μέχρι τῆς 20ῆς Αὔγουστου, τὸ βραδύτερον, ὃλα ἔξετασθον δὲ εἰς τὰ ἀζόλουνα μαθήματα: «Ἐκθεσιν ἰδεών, φυσικήν, μαθηματικήν καὶ μίαν ξένην γλώσσαν, Γαλλικήν, Ἀγγλικήν ἢ Γερμανικήν.

Νέοι συνταξιούχοι τοῦ N.A.T.

Κατὰ τὸ λῆξαν 15θμερον τοῦ Ιουλίου ἔχοργηθησαν δι' ἀποφάσεων τοῦ N.A.T. συντάξεις εἰς τοὺς κατωτέρῳ ναυτικούς, ἔξελθοντας ἐκ τῆς ὑπηρεσίας ἡ εἰς οἰκογενεῖας ἀποδανόντων: Ἀπόστ. Πίτσον λόγῳ ἀνικανότητος δοχ. 300, Ἐστ. Καλογρίδην λόγῳ ἀνικανότητος δοχ. 300, Κονσ. Ἀπλέζην λόγῳ ἀνικανότητος δοχ. 504, Κονσ. Κατέζην λόγῳ ἀνικανότητος δοχ. 300, Θεόδ. Νικηφόρον λόγῳ ἀνικανότητος δοχ. 312, Ἐλευθ. Γινάργυρον λόγῳ ἀνικανότητος δοχ. 300, Νιζ. Μαλανδράκην λόγῳ ἀνικανότητος δοχ. 600, Ίον. Ἀναστασίου λόγῳ ἀνικανότητος δοχ. 900, Νιζ. Θεοδωράτον λόγῳ αἴφνιδον δυστυχήματος δοχ. 708, Γεώργ. Τσαφόρεων δοχ. 456, Ἐστο. Ἀρτελάρην δοχ. 980, Ἡλ. Βρατσάνον δοχ. 696, Διον. Μετάζην δοχ. 480. «Ἀπαντεῖς οἱ ἀνωτέρῳ ἀνήκον εἰς κατόπιν τοῦ πληρῶμάτων.

— Ἐχοργηθησαν συντάξεις εἰς τοὺς ἀξιωματικούς τοῦ Ε. Ν. Βασ. Πέτταν δοχ. 1080, Διην. Καλαγκάτον δοχ. 1128, Νιζ. Σαμποράκην δοχ. 552 καὶ Παν. Μαυρογεώργην δοχ. 1536.

— Καὶ εἰς οἰκογενεῖας ἀποδανόντων ναυτικῶν, ὡς ἔξης: Χρυσοῦλαν χήραν Ἰον. Κορωνάιον δοχ. 348, δραφανά Γεωργ. Κουρουνόποτη δοχ. 240, Εἰρήνην χήραν Δημ. Βασταρδῆ δοχ. 408, Σοφίαν χήραν Ἀντ. Καραπάνορον δοχ. 324, Ἐλένην μητέρα Γ. Πλανάζη δοχ. 288, δραφανά Σπ. Πλατῆ δοχ. 240, Ἀθηνᾶν χήραν Ἐναγγ. Βενιζέλον δοχ. 684, Δόμναν χήραν Ἀγγελή Δάρδα δοχ. 996, Ἐλένην χήραν Ἀλ. Αἰσθόπον δοχ. 240, Χρυσοῦλαν χήραν Νιζ. Χαλκιοπούλον δοχ. 984, Ἐλένην χήραν Ἰον. Ἰατροῦ δοχ. 540 καὶ Εὐγενίαν δραφανήν Π. Κολυχώτη δοχ. 288.

Σύντομοι ναυτικαὶ εἰδήσεις

Τὸ πωληθὲν πρὸς διάλυσιν μιχρὸν φορτηγὸν «ΑΡΗΣ» 919 τ. γροῦς (τοῦ 1903) παρεδόθη εἰς τοὺς ἀγοραστάς τον, παρὰ τὸν ὥποιον καὶ ὃ διαλυθῇ εἰς τὸν ὄμοιον Ἀγίον Γεωργίου.

— Τὸ φορτηγὸν «ΑΤΤΙΚΟΣ» τοῦ π. Ἀγγ. Λούζη, 4078 τ. γροῦς (τοῦ 1906) ἐπωλήθη εἰς Ἀγγλίους ἐφοπλιστάς πρὸς διάλυσιν, βάσει τοῦ σχεδίου διαλύσεων — ναυτηρήσεων, ἀντὶ τιμῆς 8000 λιρῶν, μὲ παράδοσιν ἐν Ἀγγλίᾳ. Τὸ φορτηγὸν τοῦτο είχεν ἀγορασθῆν ἐν δημοπρασίᾳ τὸν Δεκέμβριον τοῦ 1933 ἀντὶ 3600 λιρῶν.

— Ἐπωλήθη ἐπίσης πρὸς διάλυσιν εἰς Ἀγγλίους ἐφοπλιστάς, βάσει τοῦ σχεδίου διαλύσεων — ναυτηρήσεων καὶ τὸ φορτηγὸν «ΡΗΝΟΣ» τοῦ π. Λεων. Εὐτερούσιον, ἀντὶ τιμῆς 9.000 λιρῶν, μὲ παράδοσιν ἐν Ἀγγλίᾳ. Τὸ φορτηγὸν τοῦτο είναι 4346 τ. γροῦς (τοῦ 1911), εἰχε δὲ ἀγορασθῆν τὸν Σεπτέμβριον τοῦ 1933 ἀντὶ 5.000 λιρῶν. Εἰς παλαιότερας ἐποχὰς τὸ ἴδιον αὐτὸς σκάφος είχε πολλῆτα τὸν Μάρτιον τοῦ 1924 ἀντὶ 32.000 λιρῶν καὶ τὸν Δεκέμβριον τοῦ 1914 ἀντὶ 45.000 λιρῶν.

— Τὸ πωληθὲν εἰς τὸν Gino J. Marovic, τοῦ Σούσσας, ἀντὶ τιμῆς 6700 λιρῶν, ὑπὸ Ἀγγλικῶν σημαίαν «Ελληνικὸν φορτηγὸν «ΑΙΓΑΙΟΝ» 1806 τ. γροῦς καὶ ναυτηρήσεων 1910, παρεδόθη εἰς τὸν Πειραιῶν λιμένα καὶ τεθὲν ὑπὸ Γιουγκοσλαβικῆν σημαίαν μετωνομάσθη «Petar». Ἐπωλήθη ἐπίσης εἰς Ἀγγλίους ἐφοπλιστάς τὸ μιχρὸν φορτηγὸν «ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΩΡΕΣ» τοῦ π. Καρονήση, 1580 τ. γροῦς (τοῦ 1895) ἀντὶ 3150 λιρῶν, οἱ δὲ ἀγορασταὶ τοῦ τὸ μετεπώλησαν πρὸς διάλυσιν, βάσει τοῦ Ἀγγλικοῦ σχεδίου, ἀντὶ 2260 λιρῶν, μὲ παράδοσιν εἰς Μαρίστολ Τσάννεν.

— Τὸ ἀγορασθὲν παρὰ τῆς π. Καδιμᾶς Σιγάλα καὶ τοῦ π. Ν. Ἀνδρονίκου ἀντὶ 4.750 λιρῶν ὑπὸ Παναμαζήν σημαίαν Ἰσπανικὸν φορτηγὸν «Ripas» 2747 τ. γροῦς (τοῦ 1903) παραληφθὲν εἰς Βορδὼ ἐπειθὲν ὑπὸ Ἐλληνικῶν σημαίαν καὶ μετωνομάσθη «ΤΕΤΗ».

— Ἐξετέλεσαν ἐποκενάς ἐν Ἀγγλίᾳ τὰ ἀπὸ «Νέστος» εἰς Τάιν, «Ἀντώνιος» (εἷς «Πεισσάδες») εἰς Πένανθ καὶ «Umlazi» (τοῦ π. Βλάσσοβ) εἰς Tees.

— Ἐνηρογήθη εἰς Πειραὶ τὸ τάνκερ «MOTOPINA» 2239 τ. γροῦς τῆς ἑταρίας «Τρανσόπετρόλ».

— Ἐνεγόραψεν ὑποθήκη δι' 750 λίρας ἐπὶ τοῦ φορτηγοῦ «ΦΩΦΩ ΜΑΚΡΗ».

— Τὸ ἀπὸ «ΙΩΑΝΝΗΣ» 256 τ. γροῦς, ἐπωλήθη ἀπὸ τοὺς π. π. Πρ. καὶ Δ. Μαγδαληνῆν καὶ Ν. Ανγέρην εἰς τὴν ἑταρίαν Κιατέζην καὶ Κυριακοῦ ἀντὶ 350.000 δρ.

— Ἐπίσης τὰ 50 ὁποὶ τοῦ ἐπιβατηγοῦ ἀτμοπλοίου «ΒΙΚΤΩΡΙΑ» τ. γροῦς 710, ἐπωλήθησαν ἀπὸ τοὺς π. «Ἀνναν Λ. Τεριάζου εἰς τὴν π. «Ανναν Ν. Πέπτα καὶ Καΐτην Κ. Καλλία ἀντὶ 200.000 δρ.

— Τὰ 59 ὁποὶ τοῦ φορτηγοῦ «ΝΕΑΛΛΥ» 4826 τ. γροῦς, ἐπωλήθησαν ἀπὸ τοὺς π. π. ἀδελφούς Μαργαρώνης εἰς τὴν ἀνόνεμον ναυτικήν ἑταρίαν «ΩΣΙΑΝΟΣ» ἀντὶ δρ. 4.402.580. Ἐπίσης τὰ 64 ὁποὶ τοῦ φορτηγοῦ «ΟΡΟΣ ΡΟΔΟΠΗ» 5182 τ. γροῦς ἐπωλήθησαν ἀπὸ τοὺς π. π. ἀ-

δελφούς Μαργαρώνη καὶ Σία εἰς τὴν ἑταρίαν «ΩΣΙΑΝΟΣ» Α.Ε. ἀντὶ 6.140.160 δραχμῶν.

— Ἐκδόσεις

Εἰς τὸμον ἐξ ὑπερτετρασίων σελίδων ἔξεδόθη κατ' αὐτὰς ὑπὸ τοῦ π. Ν. Κουνιτέλη, Πλοιάρχου—Λιμενικοῦ, «Ἀγγλοελληνικὸν Λεξιόν» ναυτιλιακῶν ὅρων (ναυτικῶν, τεχνικῶν, ἐμπορικῶν, ἀστρονομικῶν κλπ.). Πρόσειται περὶ πρωτότοπου ὅλως ἐργασίας, εἰς τὴν ὥποιον ἀπὸ ἑταῖρον ἐπεδόθη ὁ συγγραφεῖς συλλέξας κατὰ τὴν παραπάνω παρὰ τῷ Ἐμπορικῷ Ναυτικῷ ὑπηρεσίᾳ τοῦ καὶ τὴν πολυτελῆ διαμονήν τοῦ εἰς τὸν ξένους λιμένας, ὑπερδεκαστικῶν τῆς Ἀγγλικῆς γλώσσης ὅρων, σχέσιν ἔχοντας μὲ τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα. Ἀποδίδονται οὗτοι μὲ πάσαν δινατήν ἀριθμεῖσαν καὶ μὲ τὰς ἀναγκαῖας ἐπειχήσεις εἰς τὴν Ἐλληνικήν. Λεδομένης τῆς στενότητος τῶν ναυτιλιακῶν μαζῶν σχέσεων μὲ τὴν Ἀγγλίαν καὶ τῆς καθιερωθεῖσης ζησημοπούλεως τῶν Ἀγγλικῶν ὅρων εἰς κάθε σητείων μὲ τὸ πλοίον ξήτημα, ἡ ἐργασία τοῦ π. Κουνιτέλη ἐπαρκῶς δύναται νάντας νάντησιν πολυτελῆς τὴν ναυτικὴν ἐμπορίαν καὶ τὸ ἐπάγγελμα τοῦ θαλασσινοῦ εἰς τὴν εὐχερεστεῖαν τῶν ὑποθέσεών των διεπερατώσιν. Τιμὴ τοῦ λεξικού δραχμ. 200.

Νέαι ἀγοραὶ φορτηγῶν παρ' Ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν

«AFRICAN PRINCE» Ἀγγλικόν, ἡγοράσθη παρὰ τῶν π. π. Ρεθύμνην καὶ Κουλουουντῆ ἀντὶ τιμῆς 16.750 λιρῶν καὶ θά παραμείνῃ κατὰ πάσαν πιθανότητα ὑπὸ Ἀγγλικήν σημαίαν. Τὸ σκάφος τοῦτο είναι 5119 τ. γροῦς, 3245 τ. νέτ καὶ 8000 τ. φορτίου μὲ ἔμφορτον βάθουσα 24.1 ποδῶν, ἔχει παρὰ τῷ Λόδῳ κλάσιν 100Α1 καὶ κατεσκευάσθη τὸ 1917 (Μάϊον) εἰς τὰ Ἀγγλικὰ ναυτηρεῖα «Ayshire Dockyard Co., Ltd», ἔχει δὲ σερβέν No 1 τοῦ 1935. Χώρον διὰ φορτία γεννημάτων εἰς κάμηλα διαθέτει 448.000 π. π., διὰ δέματα 402.000 π. π. καὶ διὰ μπλωνερὸς 25.387 ποδῶν, δημοποιοῦει δὲ κάμηλον 1927 τόννους.

Φέρεται δέν καταστρόματα καὶ ἔχει διαστάσεις μήκους 400.7 ποδῶν, πλάτους 53.4 καὶ κούλων βάθους 27.3 ποδῶν, μὲ πρόστεγον 35, μεσόστεγον 119 καὶ ἐπίστεγον 46 ποδῶν. Αἱ μηχαναὶ τοῦ δραμάτων 510 δύον, πιπόνων, είναι τοικιδίωδοι, μὲ διάμετρον 27'', 43'', 72'' καὶ διαδομὴν ἐμβόλου 48'' ἵντσων. Λέητας φέρει τρεῖς, πέσεως 180 λιτρῶν κατὰ τὴν τετραγωνικὴν ἵντσαν.

«LANCASTER CASTLE» Ἀγγλικόν, ἡγοράσθη παρὰ τὸν οἶκον τοῦ π. Δ. Σταθάτου, διὰ πελάτας τοῦ, ἀντὶ τιμῆς 23.000 λιρῶν. Πρόκειται περὶ φορτηγοῦ 5625 τ. γροῦς, 3529 τ. νέτ καὶ 9000 τ. φορτίου, μὲ ἔμφορτον βάθουσα 26.3' ποδῶν. Παρὰ τῷ Λόδῳ ἔχει κλάσιν 100Α1, κατεσκευάσθη δὲ τὸ 1919 (Αὔγουστον) εἰς τὰ ναυτηρεῖα «Νοθόνευροφλαντ» (τοῦ Νιούσατζλ) καὶ ἔχει σερβέν No2 τοῦ 1932. Χώρον διὰ φορτία γεννημάτων εἰς κάμηλα διαθέτει 446.000 π. π., διὰ δέματα 412.000 π. π. καὶ διὰ μπλωνερὸς 23.500 π. π., ζησημοποιεῖ δὲ κάμηλον 1440 τόννους.

Φέρεται ἐν καταστρόματα καὶ «σέλτερ-ντέξ» καὶ ἔχει διαστάσεις μήκους 399.6 π. π., πλάτους 53 καὶ κούλων βάθους 32.8, μὲ πρόστεγον ἐπὶ τοῦ «σέλτερ-ντέξ» μήκους 39 ποδῶν. Αἱ μηχαναὶ τοῦ, κατασκευὴς «Νόρθ Ηοτέρον Μάρον Κόμπανι» καὶ δινάμεως 517 ὁνομαστικῶν πιπόνων, είναι τοικιδίωδοι, μὲ διάμετρον κυλίνδρων 27'', 44'', 73'' καὶ διαδομὴν ἐμβόλου 48'' ἵντσων, φέρει δὲ τρεῖς λέητας, πέσεως 180 λιτρῶν κατὰ πάσαν πιθανότητα, νάντησιν πολλῶν μεταξύ τοῦ Ἀγγλικήν σημαίαν.

‘Αγοραπωλησίαι πλοίων

Σχετικὴ ζηωρότης ἐπεκράτησε καὶ κατὰ τὸ παρελθόν 15θμερον εἰς τὴν ἀγορὰν τῶν πρὸς περιπότερον ἐκμετάλλευσιν πωλουμένων σκαφῶν, ἀφετάτη δὲ φορτηγὴ ἥλλαξαν ἰδιοτητοῖς καὶ σημαίαν. Αἱ τιμαὶ, παρὰ τὴν τελευταῖος σημειωθεῖσαν ἐλαφρῶν ἀντῶν ἐποχόσησιν, παραμένουν πάντοτε ἀφετάτη ὑγράλια καὶ ἀποτελοῦν δασούκην αἰτίαν εἰς τὴν ἐφεκτικότητα τῶν ἀγοραστῶν, οἱ ὅποιοι κάθε ἄλλο, παρὰ τὸν ἔνθαρον διαφέρουν τὰς ἀγοράς ἀπὸ τὴν ἐφισταμένην πτωχείαν τῶν ναυλῶν εἰς ὅλας τὰς ἀγοράς. Χαρακτηριστικά σημεῖα ἡ ιπτήξαν ἡ ἐμφανισθεῖσα ζήτησις σκαφῶν ἀπὸ τὴν Γερμανίαν καὶ ἡ ἐπικρατήσασα κίνησις μεταξύ Ιαπωνίου τοιούτων την ξένην γλώσσαν, ὅπι μόνον ἐθνικῶν πλοίων, ἀλλὰ καὶ ξένων τοιούτων. Οὕτω, μετὰ τὴν ἀγοράν τοῦ φορτηγοῦ μαζῶν «Αποίκια» μὲ παραλαβὴν περὶ τὰ τέλη Ιουλίου εἰς τὸν λιμένα τῆς Βοιμάνης, ἡγοράσθησαν παρὰ τὸν Ιαπώνιον δέοντα μετάσιον μεγέθους Ἀγγλικοῦ φορτηγὰ καὶ

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ ΠΛΟΙΩΝ

ANGLO-FOREIGN SHIPOWNING AGENCY LTD

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

ΤΗΛ. ΔΙΕΥΘ. ΑΦΟΡΟΝΕΥ

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ: K. A. BOGIATZOGLOU

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

ένα 'Αμερικανικόν δεξαμενόπλοιον.

'Επίσης παρ' Ιταλῶν ήγοράσθη τὸ 'Ολλανδικὸν «Amsterdam» 14.126 τόννων φορτίου (τοῦ 1921) ἀντὶ 32.000 λιρῶν καὶ ἔνα Γαλλικὸν φορτηγὸν τῆς κατηγορίας τῶν «Député» 3300 τ. φορτίου (τοῦ 1920) ἀντὶ 4500 λιρῶν, παρελήφθη δὲ καὶ τὸ πρὸ 20ημέρου ἀγορασθὲν Γερμανικὸν τάνερο «Irmia Schindler» 6990 τ. φορτίου (τοῦ 1901) μετονομασθὲν «Burano». 'Η παρ' Ιταλῶν ζητησις χωρητικότητος συνεχίζεται. Γερμανοὶ ἔξ ἄλλου ἐφοπλιστὰ προέβησαν εἰς τὴν ἀγορὰν δύο μεγάλης χωρητικότητος Ἀγγλικῶν φορτηγῶν καὶ ἐνὸς μετρίου μεγέθους ἀντὶ συνολικῆς διατάξης 68.000 λιρῶν, ὡς γράφουμεν κατοτέφω. Οἱ Γερμανοὶ ἐφοπλισταὶ δὲν προέβησαν εἰς νέας ἀγοράς, παρέλαβον δικαιούχων τὰ ἀγορασθέντα ναναγοροσποτικά «Indus» καὶ «Iran», καθὼς ἐπίσης ἔνα ἐπόλον Ἀγγλικὴν οιμαίαν Ἐλληνικὸν φορτηγὸν καὶ ἔνα ἐπόλον Ἀμερικανικὴν οιμαίαν ἐπιβατηγὸν ἀτμόπλοιον. Τὸ φορτηγὸν ἦτο τὸ ἀπὸ «Aegaeon» 1806 τ. γκρός (τοῦ 1910), τὸ δὲ ἐπιβατηγὸν ἦτο τὸ ἀπὸ «Rosalind», 2390 τ. γκρός (τοῦ 1911). 'Ηγοράσθη τοῦτο ἀπὸ τὴν «Zetska Plovdiva», τοῦ Kotor καὶ παραληφθὲν εἰς τὴν Νέαν 'Υδρζην μετωνομάσθη «Lovecen».

'Απὸ τῆς Βαλκανικῆς πλευρᾶς, ἥπτοξεν ἀξιοσημειώτος ἡ ἀναγγελθεῖσα παραγγελία εἰς τὰ Δανικὰ ναυπηγεία «B. & W.» ἐπότι τῆς «Ρουμανικῆς Ἀτμοπλοίας» ἐνὸς ἐπιβατηγοῦ μότοροπι 8000 τ. γκρός καὶ ἡ ἡδη ἀνανούσθεσσα ναυπηγησης εἰς τὴν Γερμανίαν ἐπότι τῆς «Βουλγαρικῆς Ἐμπορικῆς Ἀτμοπλοίας» ἐνὸς μικτοῦ σκάφους, διαβέτοντος καὶ ἵσανον χῶρον φυγεῖν δι' εἰπαθῆ φορτίου. 'Οσον ἀφορᾷ τὰς Τουρκικὰς διαπλαγματεύσεις διὰ τὴν ναυπηγησην σειρᾶς ὅλης ἐπιβατηγῶν καὶ μικτῶν σκάφων διαφόρων χωρητικοτήτων δι' φύσιμενας ταυτικὰς Μεσογειακὰς καὶ ἀπτοπλοϊκὰς γραμμὰς, συνεχίζονται, χωρὶς καὶ νά καταλήξουν εἰσέτη εἰς θετικὸν ἀποτέλεσμα. Παρ' Ἐλλήνων πλοιοκτητῶν τέλος, ἡγοράσθησαν ἀντὶ 39.759 λιρῶν διο ἀκόμη Ἀγγλικὰ φορτηγὰ, συνολικάς χωρητικότητος 10.734 τ. γκρός καὶ 17.000 τ. φορτίου, ναυπηγήσθεντα κατὰ τὰ ἑτη 1917 καὶ 1919, ἀπένα δικαιούχων, διὰ τοὺς γνωστοὺς λόγους, θὰ παραμείνουν φαίνεται, ἐπότι Ἀγγλικὴν οιμαίαν.

«ALACRITY» Ἀγγλικόν, 2383 τ. γκρός, 3850 τ. φορτίου, μὲ ἔμφορτον βύθισμα 19.5' ποδῶν καὶ ναυπηγήσεως 1924, μὲ σερβέν No 2 τοῦ 1933, ἡγοράσθη ἀπὸ ἐφοπλιστάς τῆς Κοπεγχάγης ἀντὶ τιμῆς 12.500 λιρῶν καὶ μετωνομάσθη «Dania».

«HENNESEID» Νορβηγικόν, 1314 τ. γκρός, 2050 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1918, ἐπωλήθη εἰς Σουηδούς ἀντὶ 250.000 κορωνῶν.

«HJORT» Νορβηγικόν, 1220 τ. γκρός, 1900 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1926, ἐπωλήθη ἀντὶ 280.000 κορωνῶν.

«AMERICA» Νορβηγικὸν μότοροπι, 4917 τ. γκρός, 7560 τ. φορτίου μὲ ἔμφορτον βύθισμα 25.10 1/4 ποδῶν καὶ ναυπηγήσεως 1921, μὲ σερβέν No 3 τοῦ 1933, ἡγοράσθη παρ' ἐτέρων Νορβηγῶν ἐφοπλιστῶν ἀντὶ 30.000 λιρῶν.

«ANGLO — COLUMBIAN» Ἀγγλικόν, 8407 τ. γκρός, 12.205 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1915, μὲ ἔμφορτον βύθισμα 27.8 1/2 ποδῶν καὶ σερβέν No 3 τοῦ 1934, ταχύτητος δὲ 10 1/2 μιλίων, ἐπωλήθη εἰς Γερ-

μανικήν ἔταιρισαν ἀντὶ 25.000 λιρῶν καὶ παραληφθὲν εἰς Οὐαλλίαν μετωνομάσθη «Alfricaz». Τὸν Μάρτιον τοῦ 1921 είχε πωλήθη τὸ σκάφος τοῦτο ἀντὶ τιμῆς 60.000 λιρῶν.

«DEPUTE JOSSELIN DE ROHAN» Γαλλικόν, 2038 τ. γκρός, 3300 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1920, ἐπωλήθη ἀντὶ 4500 λιρῶν.

«GREAT CITY» Ἀγγλικόν, 5491 τ. γκρός, 10.135 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1914, ἐπωλήθη εἰς Γερμανίαν ἐφοπλιστάς ἀντὶ 25.000 λιρῶν.

«WILLCWGBAY» Καναδικόν, 1247 τ. γκρός, 1860 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1920, ἐπωλήθη ἀντὶ 21.000 δολλαρίων.

«TULLOCHMOOR» Ἀγγλικόν, 2729 τ. γκρός, 4035 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1924, μὲ ἐν κατάστοιμα καὶ σερβέν No 2 τοῦ 1934, μὲ ἔμφορτον βύθισμα 19.3 1/2 ποδῶν, ἡγοράσθη παρὰ Γερμανῶν ἐφοπλιστῶν ἀντὶ 18.000 λιρῶν.

«AMSTERDAM» Ολλανδικόν, μὲ δύο καταστρώματα καὶ «σέλ-τερ-ντέκα» 8670 τ. γκρός, 14.126 τ. φορτίου, μὲ ἔμφορτον βύθισμα 30 ποδῶν καὶ ναυπηγήσεως 1921 εἰς Ἀγγλίαν μὲ σερβέν No 3 τοῦ 1933, ἡγοράσθη παρ' Ιταλῶν ἀντὶ τιμῆς 32.000 λιρῶν, μὲ παραληφήν εἰς Ρόττερνταμ, κατόπιν ἐπιθεωρήσεως ἐν δεξαμενῇ. "Εξει ταχύτητα 11 μιλίων, μὲ μηχανὰς ἀτμοστροβίλους καὶ διαφερούσατα διὰ 30 ἐπιβάτας.

«JUNYO MARU» Ιαπωνικόν, 5065 τ. γκρός, 8500 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1913, ἐπωλήθη εἰς Ιάπωνας ἐφοπλιστάς πρὸς περιοπέων ἐκμετάλλευσιν ἀντὶ 680.000 γιέν, ἤτοι 80 γιέν κατὰ τόννου φορτίου.

«KARAFUTO MARU» Ιαπωνικόν, 5447 τ. γκρός, 8790 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1919 καὶ τὸ ἀδέλφον αὐτοῦ φορτηγὸν «YAYOI MARU» 5439 τ. γκρός, 8790 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1919, ἀμφότερα δὲ μὲ σερβέν τοῦ 1932, ἐπωλήθησαν ἀντὶ 1.460.000 γιέν (730.000 γιέν ἔκαστον) ἤτοι πρὸς 83 γιέν κατὰ τόννου φορτίου.

«HEIYEI MARU No 12» Ιαπωνικόν, 5460 τ. γκρός, 8760 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1903, ἐπωλήθη εἰς ἑτέραν Ιαπωνικὴν ἔταιρον αὐτὸς πρὸς περιοπέων ἐκμετάλλευσιν ἀντὶ τιμῆς 745.000 γιέν, ἤτοι πρὸς 85 γιέν κατὰ τόννου φορτίου.

Πωλήσεις πλοίων πρὸς διάλυσιν

Ἡ δὴν κίνησις τῆς ἀγορᾶς τοῦ παλαιοσιδήρου ἐξηρτήθη κατὰ τὸ παρελθόν 15θήμερον ἀπὸ τὰς ἐν Ἀγγλίᾳ διαλύσεις. Ἐπὶ συνολίᾳς ἀνὰ τὸν Κόσμον πωλήσεως 13 πλοίων 45.764 τ. γκρός, τὰ 7 τόννων γυρὸς 32.915 ἡγοράσθησαν ἀντὶ τιμῆς 58.150 λιρῶν ἀπὸ Ἀγγλίους διαλύτας, ἡ δὲ ἡδης τῆς συντεχίζεται, παρὸ τὴν προσφοράν χαμηλῶν τιμῶν εἰς τοὺς ἐφοπλιστὰς τοὺς παλάνων χωρητικότητα καὶ προτιμέμενος νά τὴν χρησιμοποιήσουν πρὸς διάλυσιν, ἵνα καρπωθοῦν τῶν εὑδαγητημάτων τοῦ σχεδίου. Σκάφος 1580 τ. γκρός, ἀγορασθὲν παρ' Ἀγγλίους ἐφοπλιστῶν ἀντὶ 3150 λιρῶν, μετεπωλήθη πρὸς διάλυσιν μὲ μειώσιν τῆς τιμῆς ταύτης κατὰ 890 λίρας, ἔτερον 4078 τ. γκρός ἀγορασθὲν ἀντὶ 8000 λιρῶν, μετεπωλήθη ἀντὶ 2000 διλιγότερον καὶ τρίτον

ANGLO - EGYPTIAN MAIL LINE

Ταχεῖα δεκατετραήμερος Γραμμὴ
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΣ - ΠΕΙΡΑΙΩΣ - ΜΑΣΣΑΛΙΑΣ καὶ τ' ἀνάπαλιν

μὲ τὸ πετρελαιοκίνητον ἀπὸ

"ΚΑΪ-ΡΟ ΣΙΤΥ"

Ἐξ ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΣ: 20 Ιουλίου — 3, 17, 31 Αύγουστου — 14, 28 Σεπτεμβρίου.

Ἐκ ΠΕΙΡΑΙΩΣ διὰ ΜΑΣΣΑΛΙΑΝ: 22 Ιουλίου — 5, 19 Αύγουστου.

δι' ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΝ: 17, 31 Ιουλίου — 14, 28 Αύγουστου.

Ἐκ ΜΑΣΣΑΛΙΑΣ: 27 Ιουλίου — 10, 24 Αύγουστου — 7, 21 Σεπτεμβρίου.

Ἐβδομαδιαία Γραμμὴ

ΠΕΙΡΑΙΩΣ - ΠΟΡΤ-ΣΑΪΔ - ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΣ - ΠΕΙΡΑΙΩΣ

μὲ τὸ ἀτμόπλοιον

"ΒΕΛΟΣ"

Ἐκ ΠΕΙΡΑΙΩΣ ἐκάστην Δευτέραν ὥραν 14ην.

Ἐκ ΠΟΡΤ-ΣΑΪΔ ἐκάστην Πέμπτην ὥραν 15ην.

Ἐξ ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΣ ἐκάστην Παρασκευὴν ὥραν 14ην.

Πρόκτορες: Π. Γ. ΚΑΛΛΙΜΑΝΟΠΟΥΛΟΣ
Μέγαρον Βάτη

ΠΕΙΡΑΙΑ

Τηλέφ. 43-027

ΤΑΒΟΥΛΑΡΙΔΗΣ & ΣΙΑ
1. Post office Street
Alexandrie

Δ. Π. ΖΑΦΕΙΡΟΠΟΥΛΟΣ

22, Manakh Street
Le Caire

MICHEL & CIE

102, Rue de la République
Marseille

Γ. Ι. ΤΣΙΡΤΣΙΚΟΣ & ΣΙΑ
3, Rue Mokattan
Port-Said

B. T. PAGET,
25, Cockspur Street
LONDON S.W. 1

HERNU, PERON (FRANCE) S.A.
61 Bd Haussmann,
Paris

σοάρος 7306 τ. γραφός άγορασθεν ἀντί 15.400 λιρών, διετέθη πρός διάλυσην ἀντί τημῆς μισθούτερας κατά 3900 λίρας.

Παρ' Ἀγγλίαν ἐφοπλιστῶν ἡγοράσθησαν ἀντί 20.150 λιρῶν τρία Ἑλληνικά φορτηγά συνολικῆς χωρητικότητος 10.004 τ. γραφός, ἢτοι τὸ ἄπαντα πρότυπο του «PHNOΣ» 4346 τ. γραφός (τοῦ 1911) ἀντί 9000 λιρῶν, «ΑΤΤΙΚΟΣ» 4078 τ. γραφός (τοῦ 1906) ἀντί 8000 λιρῶν καὶ «ΑΓΓΙΟΙ ΒΙΚΤΩΡΕΣ» 1580 τ. γραφός (τοῦ 1895) ἀντί 3150 λιρῶν, ἀπαντα παραδοτέα ἐν Ἀγγλίᾳ. Ἐξ αὐτῶν τὸ μέν «Ἀττικός» μετεπολήθη εἰς Βρετανούς διαλυτὰς ἀντί 6000 λιρῶν, τὸ δὲ «Ἄγιοι Βίκτωρες» ἀντί 2260 λιρῶν. Τὰ παλλήνετα κατά τὸ 15θήμερον 13 σφράγι 45.764 τ. γραφός ἀνήκονταν εἰς τὰς ἀπολούθους σημαίας:

Ἀγγλικά	5 τ. γραφ. 23.803	Κινεζικά	2 τ. γραφ. 1.458
Ἑλληνικά	3 » 10.004	Τσανικά	1 » 980
Ην. Πολιτ.	2 » 9.519	Σύνολον:	13 » 45.764

Τὰ σκάφη ταῦτα, ἔξαρέσει τῶν δύο Ἀμερικανικῶν καὶ τῶν δύο Κινεζικῶν, ἡ τιμὴ πολλήσεως τῶν ὅπιον δὲν ἔγνωσθη, ἡγοράσθησαν ἀντί 60.250 λιρῶν καὶ 27.000 πεσετῶν, ἀπὸ διαλυτὰς πέντε χωρῶν, ὡς κάτωθι:

ΑΓΓΡΑΟΙ ΔΙΑΛΥΤΑΙ ἡγόρασαν τὰ τάνκερς «Inveravon» 6907 τ. γραφός (τοῦ 1923) καὶ «Inveglasses» 6901 τ. γραφός (τοῦ 1924) ἀντί 9600 λιρῶν ἔωστον, τὸ ἄπαντα πρότυπο του «Alacrity», 1797 τ. γραφός τοῦ (1900) ἀντί τημῆς 3400 λιρῶν, τὰ τρία προμηνισθέντα «Ἑλληνικά φορτηγά» καὶ τὸ Ἀγγλικὸν μότορπλοτ «Glenamoy» 7306 τ. γραφός (τοῦ 1916) ἀντί 15.400 λιρῶν. Τὸ τελευταῖον τοῦτο μετεπολήθη εἰς τὸν διαλυτάς, βάσει τοῦ σχεδίου ναυπηγήσεων, ἀντί 11.500 λιρῶν, μὲν παραδοτέα εἰς τὴν Γλασούδην.

ΑΜΕΡΙΚΑΝΟΙ ΔΙΑΛΥΤΑΙ ἡγόρασαν ἀντί τημῆς μὴ γνωσθείσης τὰ «Ἀμερικανικά» ἢ πρότυπο του «Morristown» 4746 τ. γραφός καὶ «Montclair» 4773 τ. γραφός, ἀμφότερα ναυπηγήσεως 1918. KINEZOΙ ΔΙΑΛΥΤΑΙ ἡγόρασαν ἐπίσης τὰ Κινεζικά ἢ πρότυπο του «Kuranda» 953 τ. γραφός (τοῦ 1901) καὶ «Kwang Chia» 505 τ. γραφός (τοῦ 1887) ἀντί μὴ γνωσθείσης τημῆς, ΙΣΠΑΝΟΙ ΔΙΑΛΥΤΑΙ ἡγόρασαν ἀντί 27.000 πεσετῶν τὸ Τσανικόν ἢ πρότυπο του «Nervion» 980 τ. γραφός (τοῦ 1869) καὶ NEΟΖΗΛΑΝΔΟΙ ΔΙΑΛΥΤΑΙ ἡγόρασαν τὸ μικρὸν Ἀγγλικὸν ἢ πρότυπο του «Calm» 892 τ. γραφός (τοῦ 1909) ἀντί 2100 λιρῶν.

‘Ατυχήματα εἰς ‘Ελληνικά πλοια

ΑΡΙΔΑΝΗ ΠΑΝΤΕΛΗΝ: Ός ἀνεγράψαμεν καὶ εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχός μας προσηράζθη εἰς Ἰταλαρία τῶν ἀπτῶν τῆς Μπλάζιας, καιόμενον, συνεπεια ἀναφέρεστος τοῦ γαμανθάρακοφορτίου του. Κατόπιν σφροδρᾶς ἐκρήξεως τὸ σκάφος ἀνετράπη, ὡς γνωστόν, καὶ ἐνυθίσθη, ἥδη δὲ κείται μὲν τὴν δεξιὰν πλευρῶν ἐπὶ τοῦ βυθοῦ καὶ τὴν ἀριστερὰν 10 πόδας ὑπεράνω τῆς ἐπιφανείας καὶ εἰς δριζοντία τέσσον. Οἱ δύοτα ἀποστολήσαντας βασιεῖς ζημίας εἰς τὴν δεξιὰν πλευράν, ἐξ τῆς ὁποίας ὀλόκληρα ἐλάσματα ἀπεσπάθησαν κατά τὴν σφροδράν ἐκρηξίν. Ή ἀνέλκυστος τοῦ πλοίου θεωρεῖται ἀδύνατος καὶ ἐξ τεχνικῶν λόγων, ἀλλὰ καὶ ἴδια, λόγῳ τῆς ἀπατομένης μεγάλης δαπάνης. Τὸ ναυάγιον πατεῖται εἰσέτι ἀπὸ τὴν ἀνούσιαν τοῦ ὕδατος πλευράν, διότι ἡ πυρκαϊά συνεζίτεται εἰς ὅλα τὰ κάτω, ἀτινα παραμένοντα ἐπὶ τοῦ τῆς θαλάσσης. Ή διάσωσις τημάτος τίνος τοῦ φορτίου καὶ κυρίως 1000 τόνων βεβλαμένων γαμανθάρων καὶ 500 τόνων μετάλλων είναι ἐφικτή μὲν, ἀλλὰ δαπανηρά, ἐλλείφει εὐκολῶν, ἀλλὰ καὶ λόγῳ τῆς μεγάλης ἐπὶ τοῦ λιμένος τῆς Μπλάζιας ἀποστάσεως. Τὸ σκάφος ἔχαραστηρίσθη ὡς ὀλικὴ ἀπόλεια.

ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ ΓΟΥΝΑΡΗΣ: Κατέπλευσεν εἰς Χοῦλη, μετά δὲ τὴν παράδοσιν τοῦ ἐπί Ρωσοπολῆς ξενείας φορτίου τοῦ ἐξετέλεσε τὸς ὑποδειχθείσας ἐπὸ τοῦ ἀρμοδίου ἐπιθεωρητοῦ τοῦ Λόιδη ἐπισκευάς, μεθ' ὃ, ἐπιθεωρητέν, ἐλάβε πιστοποιητῶν νανοπλοίας.

ΜΑΣ ΒΟΛΦ: Κενών ἐξ Ἀμέρισης διὰ Ροζάριο προσηράζειν εἰς Ραράνα, παρὰ τὸ 1320ν γχλόμετρον καὶ ἀποβάνεις εἰς τὴν Βορείαν ὄχθην τοῦ River Sonee. Τὸ πλόον δὲν ἱδυνήθη ν' ἀνέλκυσθῇ διὰ τῶν ἴδιων αὐτοῦ μέσων, ὃ δὲ μεταβάση ἐπὶ τόπου ἐπιθεωρητῆς τοῦ Λόιδη, εἴρε τὸ σκάφος ἐπικαθημενὸν ἐπὶ λασπώδων βυθοῦ, μὲν ἐλαφρῶν κλίσιν πρὸς τὰ δύσθενα καὶ συγχρόνος μὲ κλίσιν δι μορδῶν πρὸς τὴν ἀριστερὰν πλευράν. Τὰ δημάλα δὲν είχον ὑπεστή ζημίας, τὸ δὲ πλοίον ἐκφατείτο ἐπὶ τῆς

ΗΛΕΦ. 36939
150/9 HIGH ST

THA. ACUTE-HULL
28. BISHOP LANE

E. E. SHARP & SONS LTD.

ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΑΙ ΜΗΧΑΝΕΛΛΙΩΝ "STEPSOL,, BRAND

ΕΛΑΙΑ ΚΟΛΑ, ΚΥΛΙΝΔΡΕΛΑΙΑ ΚΙΝΗΤΗΡΩΝ

ΕΙΣΑΓΩΓΕΙΣ ΙΧΘΥΕΛΑΙΩΝ

ΕΦΟΔΙΑ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ ΚΑΙ ΜΗΧΑΝΗΣ.

ΧΟΥΛΛ (ΑΓΓΛΙΑΣ)

πρόμνης διὰ μᾶς ἀγνόησας. Κίνδυνος ἐπιδεινώσεως τῆς θέσεώς του δὲν ἔτηρε, ἔξεργαζετο δὲ ἡ ἐλπίς, ὅτι μὲ τὴν πρότην μεγάλην παλιόροπον καὶ κατὰ τὴν περίοδον τῶν Νοτίων ἀνέμων θά ἐπετυχάνετο ἡ ἀνέλκυσις. Αἱ εὐνοῖαι αὖται προσβλέψεις ἐπικλήθευσαν καὶ τὴν 12.15' π. μ. τῆς Σας Ιουλίου τὸ σκάφος ἀνειλκύσθη ἀνεν ζημιῶν καὶ κατέπλευσεν εἰς Ροζάριο.

ΑΡΕΘΟΥΣΑ: Αποπλεύσαν ἐπὶ Ροζάριο διὰ Μαδέρας προσήραζεν εἰς τὸ 45ον γχλόμετρον τοῦ ποταμοῦ, ἀνέλκυσθὲν ὅμως μετὰ τινας ὥρας ἀνεν ζημιῶν καὶ βοηθείας, ἔξηρολούθησε τὸ ταξίδιόν του.

(Τοιλ. 2—3)

ΖΩΓΡΑΦΙΑ ΝΙΚΟΛΑΟΥ: Καθυστέρησεν εἰς Λορέντζο Μαρζές, συνεπεια ἀπεργίας μέρους τινὸς τοῦ πληρωμάτος του. (Τοιλ. 2—4)

ΑΛΑΜΑΝΤΙΟΣ Ι. ΠΕΙΘΗΣ: Μὲ πλήρες φορτίον γαμανθάρων ἐξ Βρέμης διὰ Ροζάριο προσήραξε εἰς τὰ ἀβεβῆ τοῦ διαύλου Αρού Σεκο. Οι πράττορες τοῦ σάρους ἔζητησαν ὁδηγίας ἀπὲ μέρους τῶν ἐφοπλιστῶν διὰ τὴν παροχὴν ναυαγοσωστικῆς βοηθείας, ὅτις ἔσωσετο ἀπαραίτητος, διὰ νέη ἐπιτευχὴν ἡ ἀνέλκυσις. Επὶ τόπον ἐσπεύσαν διόριμοντα, μετέβη δὲ καὶ ὁ ἐπιθεωρητής τοῦ Λόιδη διστιστησε νὰ φιθοῦν δύο ἄγνωμα. Ή γενική κατάστασις τοῦ πλοίου εἶναι καὶ παραδοτέα εἰς τὴν ταξεδίων ἀνέλκυσιν. Τὸ σκάφος ἐπικάλυψεται διὰ τὴν ταξεδίων ἀνέλκυσιν διονυσού, διὰ τὴν πλούτου τοῦ πλοίου τοῦ ἀνέλκυσιν διόριμον τοῦ πλοίου τοῦ ποταμοῦ Γιρόνδη. Μετὰ παραμονὴν ὥρων τινῶν ἐν προσαράξει, ἐπέτυγχε τὸ σκάφος ἐλαφρούνθεν κατόπιν τούτου ἐπέλευσε καὶ κατηγύνθη εἰς Ροζάριο. (Τοιλ. 2—5)

ΚΑΛΥΨΩ ΒΕΡΓΩΤΗ: Προερχόμενον ἐπὶ Σαράζ μὲ φωσφάτα κατέπλευσεν εἰς Βορδό, ἔνθα καὶ ἔξεργαστος τὸ δι' ἐξεργάτης προσήραζεν τοῦ φορτίου. Ακολούθως ἀπέλαυνε διὰ τὸ Νάρτη πρὸς ἐκφόρτωσιν τοῦ πλοίου τοῦ Σαράζ. Ηράγματι ἡ διεύθυνσις τῆς διόρυγος ἀπέστειλεν εἰς βοήθειαν φυμονίκα, ἀπίνα καὶ ἐπέτυγχε τὴν ἀνέλκυσιν. Τὸ φορτηγὸν ἐπλευσε ν ἐπὸ ίδιον ἀπὸ τῶν λιμένων τοῦ Σαράζ πρὸς ἐπιθεωρητούς. Οἱ προσληπθεῖτες δύται οἰδεμάτια ἀνένδον ζημιῶν εἰς τὰ βαθά, σύτε καὶ διαρροὴ τῶν κυτῶν παρατηρήση, παρὰ τὴν διεξαγθείσαν προσεργατήν τούτων. Κατόπιν τούτου ὁ ἐπιθεωρητής τοῦ Λόιδη ἐξορίγησε πιστοποιητῶν νανοπλοίας καὶ τὸ σκάφος ἀνέγνωσε συνεχίζοντας καὶ κατηγύνθη εἰς τὸ Ιαπωνίαν ταξίδιόν του. (Τοιλ. 5 — 6)

ΝΕΜΕΑ: Εε Σμήνωντες δι' Ιαπωνίας μὲ φορτίον ἀπλατούς προσήραζεν εἰς τὴν Αἴγαρην μὲν τὸν προσηράζεντον τοῦ Σουέζ, παρὰ τὸ 80δν γχλόμετρον καὶ μὴ διυνηθὲν ὑπὸ ἀνέλκυσιν μόνον τοῦ Σουέζ. Ηράγματι ἡ διεύθυνσις τῆς διόρυγος ἀπέστειλεν εἰς βοήθειαν φυμονίκα, ἀπίνα καὶ ἐπέτυγχε τὴν ἀνέλκυσιν. Τὸ σκάφη τὸν προσηράζεντον δύται οἰδεμάτια ἀνένδον ζημιῶν εἰς τὰ βαθά, σύτε καὶ διαρροὴ τῶν κυτῶν παρατηρήση, παρὰ τὴν διεξαγθείσαν προσεργατήν τούτων. Κατόπιν τούτου ὁ ἐπιθεωρητής τοῦ Λόιδη ἐξορίγησε πιστοποιητῶν νανοπλοίας καὶ τὸ σκάφος ἀνέγνωσε συνεχίζοντας τὸ ιαπωνικόν κατηγύνθη εἰς τὸ Ιαπωνίαν ταξίδιόν του. (Τοιλ. 3—6)

ΟΡΟΣ ΜΥΡΤΩ: Κατευθυνόμενον ἐπ Ρωσοπολῆς εἰς "Απο Ανατολήν καὶ καθ' ὃν γρόνον εὑρίσκεται ἡγκυροβόλημένον εἰς Πόρτα Σαΐδ, προσηράζουσεν ἐπ ἀπό τοῦ Ιταλικὸν ἢ πρότυπο τοῦ Αριπίλεα" καὶ τῷ προνέγνησε ζημίας εἰς δέοντα ἐλάσματα τῆς ἀφοτερᾶς πλευρᾶς παρὰ τὸ κύτον Νο2, εἰς τὸ ἐπὶ τῆς γεφύρας μηχανήμα τοῦ τηλεγράφου καὶ εἰς τὸ κατάστροφα. Τὸ σκάφος ἐπειθεωρώθη καὶ ἐκτελεῖ τὰς ὑποδειχθείσας ἐπισκευάς, αἵτινες μὲν διαφέρουσαν δύται οἰδεμάτια.

ΔΑΦΝΗ (πετρελαιοκίνητον): Ήγκυροβόλημένον εἰς τὰς ἔγκαταστάσεις τῆς Σόρον εἰς Πειραιεῖ οὐ πάσης ζημιάς εἰς τὸ μηχανοστάσιον του, συνεπεια πιραϊδάς.

ΚΥΠΡΙΑΚΟΥΑΛΑ: Μὲ φορτίον γαμανθάρων ἐπ Μπάρον "Αἴλαντ μὲ τὸ Αγγλικὸν φορτηγὸν Piltons, ὅπερ κατηγύνθη τενόν ἐπ Κάρδιφ εἰς Μούρμανσον. Αἱμφότερα τὰ πλοῖα ἀπέστειλαν ζημίας ἀνωθεὶ τῆς ισάλων γραμμῆς καὶ ἐπέτυγχεν εἰς τοὺς λιμένας τῆς ἀναχωρήσεως τοῦ προς ἐπιθεώρησην καὶ ἐπισκεψείν. Τὸ ἄπαντα Κυπριακοῦαλα μὲ δεξαιμενισθῆ.

ΒΑΣ. ΔΕΣΤΟΥΝΗΣ: Εε Αρχαγγέλον διὰ Σάροντες μὲ φορτίον Ρωσοπολῆς ξενείας ἔξεργαζετεν εἰς βαραχώδη θέσιν παρὰ τὸ Rystrommen καὶ έζητησε βοήθειαν ναναγοσωστικού. Επὶ τόπον ἐσπεύσεν ἐπ Τρόμοο τὸ ναναγοσωστικὸν «Jason», ἐπέγραψε συμβόλαιον τύπου Λόιδη καὶ προπλασκευάσει τὴν ἀνέλκυσιν, ἐν ἀναμονῇ τῆς παλιόροποιας.

(Τοιλ. 10)

K. A. ΣΠΥΛΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ & ΣΗ

Ἐβδομαδιαίαι τακτικαὶ ἀναχωρήσεις διὰ τῶν Νορβηγικῶν ἀτμοπλοιών

"NORDENFJELDSKE,,

διὰ ΛΟΝΔΙΝΟΝ καὶ ΑΜΒΕΡΣΑΝ κατ' εὐθείαν καὶ διὰ μεταφορτώσεων δι' ὅλην τὴν Αγγλίαν καὶ ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΕ.

Πληροφορία: Μέγαρον Ηλεκτρικῶν Σιδηροδρόμων, Α'. δροφ. Τηλέφ. 41—478. Πειραιά.

Τὸ δεκαπενδήμερον τῆς ναυλαγορᾶς

Περισσότερον ἐνδιαφέροντες ἥρχισαν νὰ καθίστανται οἱ κυριώτεροι τοιμῆς τῆς Διεύθυνσης Ναυλαγορᾶς, παφαὶ τὰ ἀπεργιακά κινήματα καὶ τὰς πολιτικὰς ἀνωμαλίας εἰς ὡρισμένας χώρας τῆς Εὐρώπης. "Ἄν οὗτον μάλιστα διαπιστωθῇ καὶ αἱ ἡμέραι, αἱ προερχόμεναι ἐξ τῆς ξηρασίας, εἰς τὴν ἑσπερίην ἐσοδείαν τῶν Ἡνικένων Πολιτειῶν καὶ τοῦ Καναδᾶ, εἶναι ἀναμφισβήτητον, διτὶ θὰ καταστοῦν ζωηρότερα ἀλλὰ ἔτες Ἀργεντίνης καὶ Λιθουανίας μεταφορά γεννημάτων, αὐτῶν δὲ ἀκόμη αἱ Ἡν. Πολιτεῖαι θὰ ἐποχεωθοῦν νὰ προδοῦν εἰς εἰσαγωγής καὶ πάλιν τοινότων. "Ἐξ δοσῶν ἐπάρχουν μέχρι τῆς στιγμῆς πληροφοριῶν, προκύπτει διτὶ καὶ αὐτὴ ἡ Ρωσικὴ παραγογὴ τοῦ λεκανοπεδίου τοῦ Βόλγα ἵπεστη ημίας, λόγῳ τῆς ξηρασίας, εὐεξήγητος δὲ ὡς ἐκ τούτου καθίσταται ἡ παραπομπήσια ἀναστολὴ ὑπὸ τῶν Σοβιέτ ναυλωσεων διὰ γεννήματα, μὲ φόρτωσιν Ἰουλίου.

"Ἐν τῷ μεταξὺ τὸ κυριώτερον ἐνδιαφέρον συνεκέντρωσεν ἡ ἀγορὰ τῆς Ἀργεντίνης, ήτις καὶ ἐπέδειξε σταθερὰ τὰ σημεῖα μᾶς αἰσθητῆς βελτιώσεως, παρὰ τὴν συνεζημένην ἐκεὶ κακοκαιρίαν, η ὅποια ἐμποδίζει τὴν ἀποξήρανσιν τοῦ ἀραβοσίτου καὶ δισχεράνει τὴν συγκέντρωσιν ἐπαρχῶν ποστήτων ἐκ τοῦ ἐστεφερίου εἰς τὰ λιμενικά κέντρα. Αἱ τιμαὶ τοῦ ἀραβοσίτου διατηροῦνται, εὐτυχῶς, σταθεραὶ, ἐπιτέποντα τὴν ἑλεύθεραν τοῦ προϊόντος τούτου διάθεσιν εἰς τὰς καταναλωτρίας χώρας. Τὰν ἀμφοτέραν ἐκ τοῦ Πλέιτ ζήτησιν τῆς χωρητικότητος ἐπηρέασε σοβαρῶς καὶ ἡ ἀπόφασις τῆς ἐν Λονδίνῳ Ἐπιτροπῆς, ἡ ἀναστομοθεσία τὴν Ἰούλιον καὶ ἐμμονήσια ἀπὸ τῆς 7ης τοῦ μ., διτὶ ημέραντο κατὰ τὸ πέννα τὸν τόννον τὰ καπάτατα δημιὰ τιμῶν τοῦ σχεδίου διὰ ὅλα γενικῶς τὰ σκάψη, τὰ ἀναμένοντα κενὰ καὶ ἀναῦλωτα εἰς τοὺς λιμένας τῆς Ἀργεντίνης καὶ τῆς Οὐράγιονάς.

Διὰ τῆς ίδιας ἐποίησης ἀποφάσεως τῆς ἡ Ἐπιτροπὴ καθώρισεν, διτὶ η χωρητικότητας τῶν πλοίων ἀπὸ τῆς 20ης Ιούλιον δὲν θὰ ἐλαττούσῃ, παρὰ μόνον μέχρι τοῦ διεπαρχείουν διεύθυνσιος διὰ τὴν φόρτωσιν ἐκ τῶν ἄνω λιμένων τοῦ Ποταμοῦ. Οὕτω, μέχρι τῆς 6ης Ιούλιον, προγνομένης ἡμέρας τῆς ἐφαρμογῆς τῶν ἀνωτέρω ἀποφάσεων, ἀθόα ἐκλείσθη χωρητικότητας ἐκ τῶν ἑτοίμων πλοίων, πρᾶγμα ποὺ ἀνερούψει τὴν ἀγοράν, διότι περιώσεις τῶν ἀριθμῶν τῶν ἀναμενόντων σκαψῶν εἰς 25 περίου.

"Όλα αἱ κλεισθεῖσαι ἐκ Πλέιτ ναυλώσεις ἀνεφέροντο εἰς φορτώσεις Ιούλιον καὶ Ἀγούστον, διὰ σκάψη μικρᾶς καὶ μετρίας χωρητικότητος, κλεισθέντα εἰς τὴν παλλὰν τοῦ σχεδίου βάσιν. Τὸ ζαρακτηριστικὸν τῆς βελτιώσεως τοῦ Πλέιτ κατέδειχν ἀπὸ τοὺς ναύλους διὰ τὴν φόρτωσιν τοῦ ἀραβοσίτου τοῦ Ποταμοῦ. Οὕτω, μέχρι τῆς 6ης Ιούλιον, προηγμένης τῆς ἐφαρμογῆς τῶν ἀνωτέρω ἀποφάσεων, ἀθόα ἐκλείσθη χωρητικότητας ἐκ τῶν ἑτοίμων πλοίων, πρᾶγμα ποὺ ἀνερούψει τὴν ἀγοράν, διότι περιώσεις τῶν ἀριθμῶν τῶν ἀναμενόντων σκαψῶν εἰς 25 περίου.

Εἰς τὸν Βόρ. Ἀμερικήν, πλὴν τῶν φορτώσεων παλαιοσιδήρου, μηδὸν ὑπῆρχε τὸ ἐνδιαφέρον διὰ ὅλη τοῦ μ., διὰ παλαιοσιδήρου ἐπληρώνοντο ἐκ Νόρδερον ψέντε δολ. 3.65 διὰ Δούναβιν καὶ 14)— φίο διτὶ Ἀγγλίαν, ἀπὸ δὲ τὸν Κόλπον Μεξικοῦ δολ. 4.05 διὰ Δούναβιν. 'Ο Καναδᾶς, λόγῳ τῆς ὑπερτιμήσεως τῶν σιτηρῶν ἐνεργάναις ἀρκετὴν ζωηρότητα περιφέρειν, εἰς τημάς ναύλων 2)— τὸ κοινότερο, διτὶ ὡρισμένους λιμένας Ἀγγλίας η Κόντινεντ, Ιούλιον. 'Η Κούβα μὲ σποραδικὴν ζήτησιν, ἀλλὰ εἰς τημάς σταθεράς γύρω τῶν σελ. 13)6 ἕως 13)9 διτὶ Ἀγγλίαν — Κόντινεντ. 'Ο Βόρ. Ειρηνικὸς διετήρησε σχετικήν τινα κίνησιν διὰ γενικῶς φορτία εἰς τὰς γνωστὰς κατ' ἀποκόπην τημάς διτὶ ἈποἈνατολήν καθὼς καὶ διὰ γεννήματα εἰς τὰ σελ. 20)— φίο διὰ δέο λιμένας Ἀγγλίας.

"Οσον ἀφορᾶ τὴν ἈποἈνατολήν, μόνον ὁ τομεὺς τοῦ Σαγκρὸν διετήρησε τὴν σταθερότητα τοῦ διὰ φορτώσεως δρῦντος. Αἱ ἐξειδεντες ναυλώσεις, ἐπεξετάσθησαν διὰ φορτώσεως καὶ μέχρι Σεπτεμβρίου καὶ ἐποιείσθησαν ζαρακτηριστικὴν ὑψηλήν εἰς τὰ σελ. 24)— (μέσῳ Κέπτ.) καὶ 25)— (μέσῳ Σουέζ) διὰ Μεσογείου — Βόρ. Γαλλίαν. Ζήτησις τῆς ὑπεροχῆς καὶ διὰ φορτία ἀνθρακίτου ἐξ Ἰνδοκίνας, εἰς σταθεράς τημάς. Η ἀγορὰ τῶν Ἰνδῶν δεινώνει ἐπίσης τάσεις βελτιώμενῆς τινὸς ζητησίους, μὲ τημάς 24)6 διὰ φορτώσεως μέχρι Σεπτεμβρίου. Τὰ «σόφια» Dalny ἐν ἀποξίᾳ, εἰς τημάς χαμηλὰς καὶ ἀπαραδέκτους ἀπὸ τοὺς πλοιοκτήτας. 'Η Αδστραλία μὲ ἀρκετὰ ναυλώσεις, λόγῳ τῆς ὑπερτιμήσεως τῶν σιτηρῶν, ζωηρότερος δὲ ἀναμένεται εἰς τὸ προσεχὲς μέλλον ἡ ἐκείθεν ἐργασία. 'Ἐκ Νοτ. Ανταρκτίδης ἡ Βικτωρίας ἐπληρώνοντο σελ. 24)— (χώμα) διὰ Μεσογείου — Ἀγγλίαν — Κόντινεντ, Αγούστον. Διὰ τάμπαστέρες ἈποἈνατολῆς (5 μηναὶς πληρώνοντα 2)6 καὶ διὰ ταξίδια Σιγκαπούρης — Ιαπωνίας 3)1.

"Η Μεσογεῖος ἐν πλήρει σταθερότητι, λόγῳ τῆς ἀνωμαλίας ἐκ τῶν ἀπεργιῶν εἰς τοὺς Ισπανικὸν λιμένας. Διαταγαὶ διὰ μεταλλεύματα ὑπῆρχον ἐξ ὅλων τῶν κέντρων, ἀπὸ δὲ τὸ Κοσσεῖο ἐπληρώνοντο σελ. 9)9 διτὶ Ἰαπωνίαν καὶ 12)6 διτὶ Ἀμερικήν. 'Ο Δούναβις παρουσιάζει ἐπίσης σημεῖα ζωτικότητος, ἐξητοῦντο δὲ σκάψη καὶ γεννήματα, μὲ φόρτωσιν ἐκ τοῦ Ποταμοῦ η ἡ Κονσταντίνης—Βάρηνς—Μπονγκάς. 'Ἐκ τοῦ Δουνάβεως ἀναμένεται βελτίωσις τῶν φορτώσεων, διότι ἡ Ρουμανίη καθέδρηνται ἐπέτρεψε τὴν ἔξαγωγὴν 250.000 τ. ἀραβοσίτου, αἱ δὲ ὑπάρχουσα πληροφορία ὄμιλον περὶ ισχαινοτητῶν ἐν Ρουμανίᾳ καὶ οὐναγαρία ἐσόδων καὶ διαθέσεως πρὸς ἔξαγωγὴν ἀρκετὸν δύκανδον ποστήτου. Αἱ ισχύνοντα τημάς ναύλων στρέφονται γύρω τῶν σελ. 16)1)½ ἕως 16)3 (μέσω τημάς) διτὶ Ἀγγλίαν καὶ 15)6 διτὶ Ἀμερικήν — Ρότερνταμ.

Αἱ φωσικαὶ ἔξαγωγαὶ παρονταίσαν τὴν ἀκόλουθον κατ' εἰδη φορτίων κίνησιν: ΓΕΝΝΗΜΑΤΑ: 'Εξεισθησαν μερικὰ σκάψη εἰς 10)3 διτὶ Ἀγγλίαν — Κόντινεντ, λέγεται δὲ διτὶ τὰ Σοβιέτ εκάλυψαν τὰς ἀνάγκας τῶν διτὶ Ιούλιον — Αγούστον καὶ ζητοῦν μόνον διὰ μέσα Αγούστον ἀπὸ 6000 τ. 100)ο διὰ Νορβηγίαν καὶ ἀπὸ 5500 τ. 5 ο)ο (μακούχες) διὰ Δανίαν. Πιστεύται, διτὶ οἱ Ρώσοι θὰ περιορίσουν τὴν ἔκ Μαύρης Θαλάσσης ἐργασίαν τῶν μέχρις διτὸν παροντασθῆ ἀρκετὴ χωρητικότης, διότε

καὶ ἐλπίζουν νὰ ἐπιτύχουν συμφερόντος διτὶ αὐτοὺς τημάς ναύλων.

ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΕΣ: Διὰ Ρούνεν, Ἀμερικήν, Ρότερνταμ, "Αμστερνταμ ὑπάρχουν διαταγαὶ 5500) 7000 τ., χωρὶς νὰ γνωσθῇ, ἐάν ἐκλείσθησαν τημάς καὶ καλυπτέονται δρουν. ΜΕΤΑΛΛΕΥΜΑΤΑ: Διὰ Β. Ἀμερικήν ἐπληρώθησαν 12)6, ὑπάρχουν δὲ διαταγαὶ διὰ Κόντινεντ, μὲ ἐλπίδας μείζους προσεχοῦς ἐργασίας διτὶ Ἀγγλίαν, Κόντινεντ καὶ Βαλτικήν. ΞΥΛΑΙΑ: 'Α)π 5000 κ. μ. ἐπληρώθησαν 7)3 διτὶ Ἀλεξάνδρειαν καὶ ζητοῦν δὲ καὶ διάφοροι ἄλλαι διαταγαὶ διτὶ Ἀλεξάνδρειαν. Καζαρπλάκων, Ἀγαδίο κ. πλ. διὰ φορτώσεις ἀρκόντων Αὐγούστου. ΑΠΑΤΙΤ: Μὲ φόρτωσιν Αὐγούστου πελαγοῦνταν διαταγαὶ 6)3, ὑπάρχουν δὲ καὶ διάφοροι ἄλλαι διαταγαὶ διτὶ Ἀλεξάνδρειαν. ΑΠΑΤΙΤ: Μὲ φόρτωσιν Αὐγούστου πελαγοῦνταν διαταγαὶ 6)3— διὰ Δυτ. Ιταλίαν καὶ 7)1— 'Αδριατικήν καὶ ἐξ Στέτιτ, Δάντσιγ καὶ Γρέντιας 7)7)½ διὰ Δυτ. Ιταλίαν καὶ 8)7)½ 'Αδριατικήν.

Διὰ γανάθρωπας διτὶ Ἀγγλίας καὶ Κόντινεντ δὲν διετηροῦνται αἱ ὑψηλαὶ τημαὶ, αἵτινες προεβλέπονται διτὶ ἀφορμῆς δύο διαταγαὶ καὶ Κάρδιφ παντούσεων κατὰ τὰς τελευταίας ἡμέρας τοῦ Ιανουαρίου. 'Εξ Οιναλίας περιστρέφονται δημοτικοὶ εἰδοὶ ναύλων εἰς τὰ σελ. 10)1— Δούροπατον η Βύλλαν Κατονίου, 9)6 δι. Αὔρες, 6)1— ὕστερα 6)3— 'Αλεξάνδρειαν. 'Εξ Αμερικής η Ρότερνταμ 6)1— διὰ Δυτ. Ιταλίαν καὶ 7)1— 'Αδριατικήν καὶ ἐξ Στέτιτ, Δάντσιγ καὶ Γρέντιας 7)7)½ διὰ Δυτ. Ιταλίαν καὶ 8)7)½ 'Αδριατικήν.

Ναύλωσεις ἐσημειώθησαν καὶ αἱ ἀπόλονθιοι : «ΕΡΗΝΟΥΛΑ» ἐξ Μαρζιλεως 4500 τ. (φόρτος ἀργοστάτα) διὰ Σαβόναν 8)3, «ΝΙΚ. ΑΓΓΕΛΟΣ» ἐξ Σάν Λορέντζο 6000 τ. γεννημάτων διτὶ Ἀγγλίαν 18)—, κανονιστέλλα 12 Αὔγ.— «ΙΘΑΚΗ» ἐξ Μ. Θαλάσσης 6200 τ. γεννημάτων διὰ Νορβηγίαν 11)6, «Ιούλιον «ΠΑΡΑΛΟΣ» ἐξ Ελευσίνος 5800 τ. μεταλλεύματος διὰ Στέτιτ 9)— μὲ 1) — ἐκφορτωτικά. «ΜΟΣΧΑ Δ. ΚΥΛΩΝΙΕΩΣ» ἐξ Σάν Λορέντζο 6200 τ. γεννημ. διτὶ Ἀγγλίαν 18)— Αὔγ. γούστου 20—25. Καὶ «ΗΡΩΝ» ἐξ Μαρζιλεως 2400 τ. γαιανθ. διὰ Γαλάται 4)4, Ιούλιον.

Θαλάσσια 'Ατυχήματα

Κατὰ νεοτέρας πληροφορίας τὸ προσαράξαν εἰς Ρυματόφυμεν φορτίον «Βασ. Δεσποτής» ἀνεικύσθη καὶ προσωριμόθη, συνοδευτικὸν τοῦ ναυαγωστικοῦ εἰς Τρόμοι, ἐνδιαθέντησαν ὑπὸ δυτῶν τὰ θαλάτα τοῦ. 'Επίσης τὸ ἀλτ. «Αννα Μαζαράπη», κενὸν ἐξ Εμδεν διὰ Βιλούδη, ἐπέστη βλάβην τῆς ζηλιάς του καὶ ἐπόδισεν εἰς Χόλτεναν πρὸς ἐπιθεώρησιν.

Τὰ ναυλωδέντα φορτηγά μας

Αἱ κυριώτεραι ναυλώσεις 'Ελληνικῶν ἀπειλεῖν αἱ κάτωθι :

— 'Επ. Ρίβερ Πλέιτ (Διὰ φορτία γεννημάτων)

«ΕΙΡΗΝΗ ΚΥΡΙΑΚΙΔΟΥ» δημ. ἄνω τοῦ Σάν Λορέντζο 5500 τ. διτὶ Ἀγγλίαν — Αμερικήν — Ρότερνταμ η 'Αμστερνταμ 18)—, φόρτωσις 10—31 Αὔγουστου.

«ΜΑΡΟΥΣΙΩ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΥ» ἐξ Ροζάριο καὶ Μοντεβίδεο 5000 τ. διὰ Ρότερνταμ 18)—, φόρτωσις Ιούλιον.

«ΓΕΩΡΓΙΟΣ Γ.» ἐξ Μπονένος Αἴρες 5800 τ. διτὶ ὡρισμένων λιμένας 'Αγγλίας 16)9, διφόρον ἐξ Ροζάριο 17)9, φόρτωσις 20—25 Ιανουαρίου.

«ΔΕΛΦΟΙ» ἀπὸ Νεροτούρα 6500 τ. διὰ Καλλάδο 11)—, ἐάν Μολέντο η 'Αρίζα καὶ Καλλάδο 11)6, διφόρον ἀπὸ Μπάγιαν Μπλάγκαν 10)6 δέος, ἀ. φ.

«ΟΡΟΣ ΡΟΔΟΠΗ» δημ. ἄνω τοῦ Σάν Λορέντζο 6600 τ. διτὶ Ἀγγλίαν (ἐξερέσει Σλίγκο, Τράλε καὶ Γρολγονάι) — 'Αμστερνταμ σελ. 18)—, φόρτωσις 25 Ιούλιον — 3 Αὔγουστου.

«ΝΕΑΛΥ» δημ. ἄνω τοῦ Σάν Λορέντζο 7200 τ. διὰ Λός Αντζελες—Βαγκούνδεο ψέντε 14)—, φόρτωσις 1—10 Αὔγουστου.

«ΕΙΔΙΣΣΩΣ» ἐξ Σάν Λορέντζο 7100 τ. διὰ Καναδᾶν 14)6, διφόρον φορτώσεως ἀπὸ κάτω λιμένας τοῦ Πλέιτ 13)3, φόρτωσις 23—31 Ιούλιον.

«ΟΡΟΣ ΚΙΘΑΙΡΩΝ» ἐξ Σάν Λορέντζο 6500 τ. διτὶ Ἀγγλίαν 18)—, μὲ πλήρη διφόρον, φόρτωσις Αὔγουστου.

«ΡΙΤΑ ΧΑΝΑΡΗ» ἐξ Ροζάριο 6000 τ. διτὶ Ἀγγλίαν 18)—, μὲ πλήρη διφόρον, φόρτωσις 15—25 Αὔγουστου.

«ΚΟΥΜΟΥΝΔΟΥΡΟΣ» ἐξ Σάν Λορέντζο 5500 τ. διτὶ Ἀγγλίαν 18)—, μὲ πλήρη διφόρον, φόρτωσις 3—15 Αὔγουστου.

**HARRY A. NIESSINK
ROTTERDAM**

ΕΠΙΣΗΜΟΙ ΖΥΓΙΣΤΑΙ—ΔΕΙΓΜΑΤΟΛΗΠΤΑΙ
ΕΠΙΘΕΩΡΗΤΑΙ ΦΟΡΤΙΩΝ καὶ ΦΟΡΤΕΚΦΟΡΤΩΤΑΙ
ΕΤΟΣ ΙΑΡΥΣΕΩΣ 1872

'Η μακροχρόνιος πεῖρα ἐγγυᾶται ἀριστα
ἀποτελέσματα καὶ σοβαρὰν ἐργασίαν.

Τηλεφ. Γραφείου 34.442 Private 36.175&57.960

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: MINPHOCHAR-ROTTERDAM

«ΑΡΓΕΝΤΙΝΑ» ἐξ Ροζάριο 5900 τ. δι' 'Αγγλίαν 18)—, μὲ πλήρη διψόν, φόρτωσις 27 'Ιουλίου — 5 Αύγουστου.

— «ΟΡΟΣ ΚΥΝΘΟΣ» ἐξ Σάν Λορέντζο 7700 τ. διὰ Λός "Αντζελες — Βαγκούβερ φέντς 14)—, φόρτωσις 13—15 'Ιουλίου.

— «ΖΕΥΣ» ἀπὸ Νεοτσέα καὶ Μπάχαν Μπλάγχαν 6700 τ. δι' 'Αμερέσ — Ρόττερνταμ (τιμὴ σχεδίου) ὥμεσος φόρτωσις.

— «ΣΤΑΜΟΣ» ἐξ Σάν Λορέντζο 6600 τ. δι' 'Αγγλίαν 18)—, μὲ πλήρη διψόν, φόρτωσις 5—15 Αύγουστου.

— «ΚΥΜΑ» ἐξ Σάν Λορέντζο 6600 τ. δι' 'Αγγλίαν 18)—, μὲ πλήρη διψόν, φόρτωσις 5—15 Αύγουστου.

— «ΜΕΜΑΣ» ἐξ Σάν Λορέντζο 6000 τ. δι' 'Αγγλίαν 18)—, μὲ πλήρη διψόν, φόρτωσις Αύγουστου.

— «ΙΩ. ΦΡΑΓΚΟΣ» ἀπὸ Σάντα Φέ 5200 τ. δι' 'Αγγλίαν 19)—, 'Ιουλίου.

— «ΛΙΔΗ» ἐξ Σάν Λορέντζο 7000 τ. διὰ Ταχετόγιο 14)—, καντούλλο 3 Αύγουστου.

— «ΑΛΑΜΑΝΤΙΟΣ Ι. ΠΕΙΘΗΣ» ἐξ Σάν Λορέντζο 6800 τ. δι' 'Αγγλίαν σελ. 18)—, μὲ πλήρη διψόν, φόρτωσις 8—25 Αύγουστου.

— «ΤΑΣΙΣ» ἐξ Σάν Λορέντζο 6800 τ. διὰ Λός "Αντζελες — Βαγκούβερ φέντς 14)—, φόρτωσις 27 'Ιουλίου ὥστε 5 Αύγουστου.

— «ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΑΡΚΕΤΤΟΣ» ἐξ Σάν Λορέντζο 6000 τ. δι' 'Αγγλίαν 18)—, μὲ πλήρη διψόν, φόρτωσις 1—15 Αύγουστου.

— «ΠΕΤΡΟΣ Ι. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ» ἐξ Ροζάριο 6200 τ. δι' 'Αγγλίαν 18)—, μὲ πλήρη διψόν, φόρτωσις 3—15 Αύγουστου.

— «ΜΑΡΟΥΛΙΩΣ» ὅχι ἄνω τοῦ Σάν Λορέντζο 5800 τ. δι' 'Αγγλίαν 18)—, μὲ πλήρη διψόν, φόρτωσις 27 'Ιουλίου ὥστε 10 Αύγουστου.

— «ΣΟΥΑΙΩΤΗΣ» ἀπὸ Σάν Λορέντζο 7200 τ. δι' 'Αγγλίαν 18)—, μὲ πλήρη διψόν, φόρτωσις 15—25 Αύγουστου.

— 'Εξ 'Αγγλίας ἢ Κόντινεντ (Διὰ γαιάνθρωπας)

— «ΜΑΛΙΑΚΟΣ» ἐξ Ρόττερνταμ 5600 τ. διὰ Σουνάς 7)—, ὥμεσος φόρτωσις.

— «ΕΑΙΣΑΒΕΤ» ἐξ Στέττιν 5400—5800 τ. διὰ Πειραιᾶ — Θεσσαλονίκην 8)— ἔνα λιμένα, 8(4) 4 δύο λιμένας, διψόν 2000 τ. κών (ἰδιατέρα τιμή), φόρτωσις 17—27 'Ιουλίου.

— «ΠΑΡΘΕΝΩΝ» ἐξ Σουνάς 4800 τ. δι' 'Αλεξάνδρειαν 6)6, ἀ.φ. ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΝ ('Ελληνικὸν) ἐξ Κάρδιφ 5500 τ. διὰ Σαλαμίνα 6)6 ἀ. φ.

— «ΧΑΛΙΩΤΗΣ» ἐξ Κάρδιφ ἢ Μπάρον 7800 τ. διὰ Πόρτ Σαιδ 6)3, ἄπι. φόρτωσις.

ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΝ ('Ελληνικὸν) ἐξ Ονταλίας 7000 τ. διὰ Ρίον 'Ινείρων 9)3, καντούλλο 15 'Ιουλίου.

ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΝ ('Ελληνικὸν) ἐξ Ονταλίας 5500 τ. διὰ Περναμπούνον 10)—, ἀ.φ.

— «ΑΕΩΝΙΔΑΣ Ζ. ΚΑΜΠΑΝΗΣ» ἐξ Δάντσιγκ 6500 τ. διὰ Μπονένος 'Αὔρες 11)3, φόρτωσις 'Ιουλίου.

— «ΟΡΟΣ ΗΙΑΙΝΑ» ἐξ Ρόττερνταμ 6000 τ. διὰ Περναμπούνον καὶ Μασείο ἢ Καβαδέλλο 11)—, δύο λιμένας, φόρτωσις 15—25 'Ιουλίου.

— «ΠΗΝΕΛΟΟΠΗ» ἐξ Μπάρον 7500 τ. δι' 'Αλεξάνδρειαν 6)—, καντούλλο 20 'Ιουλίου.

— «ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ» ἐξ Κάρδιφ ἢ Μπάρον 5500 τ. διὰ Περναμπούνον 10), ἀ. φόρτωσις.

— «ΑΛΑΜΑΝΤΙΟΣ ΓΕΩΡΓΑΝΤΗΣ» ἐξ Δάντσιγκ ἢ Γδύνιας 5700 τ. διὰ Μάλταν 9)3, ὥμεσος φόρτωσις.

— 'Εκ Μεσογείου

— «ΥΔΡΟΥΣΔΑ» ἐξ Σαντορίνης 3000 τ. ἐλαφρότερας διὰ Λουδίνον 1. στ. 975 κατ' ἀποκοπήν, φόρτωσις 15—25 'Ιουλίου.

— 'Εκ τοῦ Δουνάβεως

— «ΠΑΝΑΓΗΣ» ἐξ τοῦ Δουνάβεως 7500 τ. γεννημάτων δι' 'Αγγλίαν 16)1)½, φόρτωσις 'Οκτώβριον.

— «ΚΑΡΜΕΝ ΣΥΛΒΑ» (σημαία Ρουμανίης) ἐξ Δουνάβεως 2450 τ. γεννημάτων διὰ Βορδό — Ρόττερνταμ ἢ 'Αγγλίαν 14)6, διψόν Μπρίστολ Τσάννελ 14)—, φόρτωσις 'Ιουλίου.

— 'Εκ λιμένων Μαύρης Θαλάσσης

ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΝ ('Ελληνικὸν) ἐξ Μαύρης Θαλάσσης 6200 τ. γεννημάτων διὰ Νορδηγίαν 11)6, διψόν 'Αμερέσ — Ρόττερνταμ 15)6, 'Ιουλίου.

— «ΑΣΤΕΡΙΑ» ἐξ Πότι ἢ Νιζολάεφ 6000 τ. μεταλλευμάτων διὰ Δάντσιγκ 10)6, φόρτωσις 13—28 'Ιουλίου.

— «ΑΥΡΑ» ἐξ Μαριούπολεως 7000 τ. γεννημάτων δι' 'Ιταλίαν 8)—, ὥμεσος φόρτωσις.

— «ΤΑΚΗΣ» ἐξ Χερσόνος 2900—3025 κ. μ. Εὐλείας διὰ Σφάξ σελ. 6)3 φίο, φόρτωσις 15—25 'Ιουλίου.

— 'Εκ τῆς 'Απω 'Ανατολῆς

ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΝ (Ρεθ. — Κον.) ἐξ Πότι Κάμφας ἢ Hongay 6800 τόννων ἀνθρακίτου διὰ τρεῖς λιμένας Βορείου Γαλλίας, private terms, φόρτωσις Σεπτέμβριον.

— «ΟΡΟΣ ΤΑΥΡΟΣ» ἐξ Σαΐγκον 9300 τ. δρῦζης διὰ Ντακάρ—Βορδό—Δουνγκέρην 24)— (μέσφ Κέπι), φόρτωσις 20 'Ιουλίου — 5 Αύγουστον.

— «ΜΙΝΑ» ἐξ Σαΐγκον 8500 τ. δρῦζης διὰ Βόρ. Γαλλίαν 24)— (μέσφ Κέπι) καὶ 25)— (μέσφ Σουνάς), φόρτωσις τέλη 'Ιουλίου.

— «ΚΑΤΕ» ἀπὸ Σαΐγκον 7600 τ. δρῦζης διὰ Μασσαλίαν — Βορδό—Δουνγκέρην (μέσφ Σουνάς) σελ. 24)—, φόρτωσις Σεπτέμβριον.

— 'Εκ παντούνων ἄλλων ἀγορῶν

— «ΚΟΝΙΣΤΡΑ» ἐξ Νέας 'Υόρκης 5000 τ. παλαιοσιδήρου διὰ Γλα-

σώβην, 'Αρντόδοσσαν, Σουάνς, 12)6 δύο λιμένας, 13)— τρεῖς λιμένας, 'Ιουλίου 3—15.

— «ΠΑΝΑΓΗΣ» ἐξ Τάμπας 7500 τ. φωσφάτων διὰ Γαλάται 14)—, φόρτωσις 'Ιουλίου.

— «ΘΑΛΕΙΑ» ἐξ τεσσάρων ἡ πέντε λιμένων τοῦ Γαλλικοῦ Καρπερούν καὶ Σιέρρα Λεόνε 460.000 κ. π. διαφόρου ἐμπορευμάτων δι' ἓνα, δύο ἡ καὶ τρεῖς λιμένας 'Αγγλίας — Κόντινεντ σελ. 16)4 ½ βάσιν, καντούλλο 20 'Ιουλίου.

— «ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ Λ. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ» ἐξ Νόρδερν φέντς 6000 τ. παλαιοσιδήρου διὰ Δούναβιν δολ. 3.65 φίο, φόρτωσις 25 'Ιουλίου ἦστις 10 Αύγουστου.

— «ΑΓΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ» ἐξ Μονμαρνός 7500 τ. ἀπατή δι' 'Αδριατικήν 10)—, φόρτωσις 10—20 Αύγουστου.

— «ΟΡΟΣ ΟΡΘΥΣ» ἐξ Ζουγκούλακ 8500 τ. γειανθράκων διὰ Ρίον 'Ιανέρην 12)6, φόρτωσις 10—25 'Ιουλίου.

— «ΠΗΑΕΥΣ» ἐξ Ζουγκούλακ 7700 τ. γειανθράκων διὰ Ρίον 'Ιανέρην 12)—, φόρτωσις Αύγουστου.

— Ναυλώσεις τάνιερος

— «ΜΟΤΟΡΙΝΑ» ἐξ Κωνσταντίνης 3000 τ. πετρελαίου διὰ Σέουταν 8)3, φόρτωσις 'Ιουλίου.

— «ΜΥΡΙΑΜ» (σημαία 'Αγγλική) ἐξ Μαύρης Θαλάσσης 10.000 τ. πετρελαίου δι' 'Αγγλίαν 10)9, φόρτωσις 'Ιουλίου.

— Τάιμ-τσάρτερος

ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΝ ('Ελληνικὸν) 8100 τ. φορτίου, τάιμ-τσάρτερο εἰς ταξίδια τῆς 'Απω 'Ανατολῆς διὰ 2 ἔως 3 μῆνας σελ. 213, παράδοσις εἰς Ιαπωνίαν 15—31 'Ιουλίου καὶ παραλαβὴ μετὰ τὴν λῆξιν τῶν συμβολαίων εἰς ἕνα λιμένα Κίνας ἢ Ιαπωνίας.

— «ΗΦΑΙΣΤΟΣ» 6600 τ. φορτίου, τάιμ - τσάρτερο δι' ἓνα ταξίδιον σελ. 3)1, ὥμεσος παράδοσις εἰς Σιγκαπούρην καὶ παραλαβὴ εἰς Ιαπωνίαν.

— «ΗΦΑΙΣΤΟΣ» 6600 τ. φορτίου, τάιμ - τσάρτερο εἰς ταξίδια μεταξὺ λιμένων τῆς 'Απω 'Ανατολῆς διὰ 3 ἔως 5 μῆνας σελ. 2)6, παράδοσις εἰς Ιαπωνίαν 'Ιουλίου καὶ παραλαβὴ μετὰ τὴν λῆξιν τῶν συμβολαίων εἰς ἕνα λιμένα Ιαπωνίας.

— «ΑΛΦΕΙΟΣ» 8140 τ. φορτίου, τάιμ-τσάρτερο δι' 6 μῆνας σελ. 2)4 ½, παράδοσις εἰς Νέαν 'Υόρκην 10—31 'Ιουλίου καὶ ἐπαναπαράδοσις εἰς 'Αγγλίαν—Κόντινεντ μετὰ τὴν λῆξιν τῶν συμβολαίων καὶ πατόνια ταξίδιον μέσω Ιαπωνίας.

— «ΟΡΟΣ ΟΣΣΑ» 8136 τ. φορτίου, τάιμ τσάρτερο διὰ ταξίδια 'Απω 'Ανατολῆς 3 ἔως 5 μῆνας, σελ. 2)3, παραλαβὴ εἰς Κόμπε 'Ιουλίου καὶ παράδοσις εἰς ἕνα λιμένα Κίνας, Ιαπωνίας ἢ Νταλνό, μετὰ τὴν λῆξιν τῶν συμβολαίων.

BITULAC LIMITED

ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΑΙ ΧΡΩΜΑΤΩΝ ΠΑΝΤΟΣ ΕΙΔΟΥΣ

ΥΦΑΛΟΧΡΩΜΑΤΑ:

ANTICORROSIVE, ANTIFOULING, BOOTTOPPING.

ΧΡΩΜΑΤΑ ΔΙ' ΟΛΑΣ ΤΑΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ

ΒΕΡΝΙΚΙΑ & ENAMELS

ΕΙΔΙΚΑ ΧΡΩΜΑΤΑ ΔΙΑ BUNKERS, TANKS, BILGES ΚΑΤ

ΠΟΙΟΤΗΣ ΑΡΙΣΤΗ - ΤΙΜΑΙ ΛΟΓΙΚΑΙ

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑ ΕΙΣ ΠΑΣΧ ΤΩΝ ΙΟΟ ΚΥΡΙΩΤΕΡΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ ΤΟΥ ΚΟΣΜΟΥ

ΑΠΟΤΑΝΘΗΤΕ ΕΙΣ ΤΟΥΣ Κ.Κ. BITULAC LIMITED

COLLINGWOOD BUILDINGS
NEWCASTLE - ON - TYNE

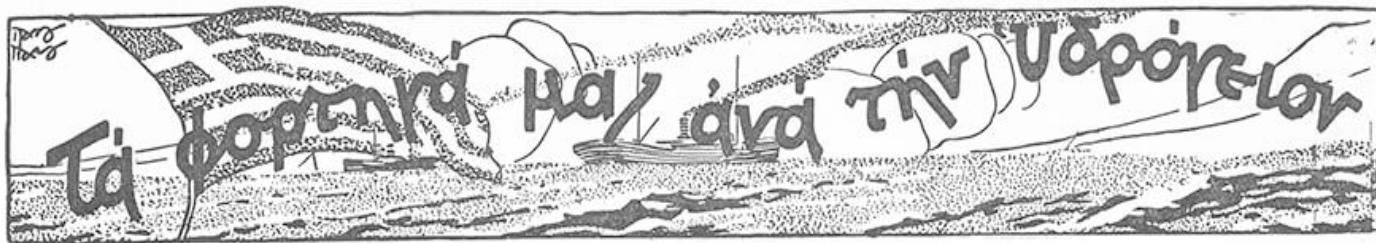
ΤΗΛΕΦ. ΔΙΕΥΘ. "BITULAC,

215 DASHWOOD HOUSE
LONDON E. C. 3

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ:

ΔΗΜ. ΑΝΤΩΝΑΡΟΠΟΥΛΟΣ

7, BURY COURT, LONDON E.C. 3



ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ

ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ

Έτος Τόν.
ναυπ. γκρ.

ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ

Άγαλλιανή	Θ. Έπιφανειάδη	11	1656	εἰς Γαλάται από 9 Ίουν.
"Άγιοι Βίκτωρες	Κ. Καρούση	95	1580	άρχει Χίον από 24 Νοεμ. ΕΠΩΛΗΘΗ "Άγγλους πρὸς διάλεσιν
"Άγιος Βλάσσιος	'Ιω. Δ. Χανδρῆ	14	4297	διῆλθε Γιβραλτάρ 7 Ίουν. διὰ Μασσαλίαν, ἔφθ. 11
"Άγιος Γεώργιος	νῖοι Λημ. Πανταλέοντος	11	4248	ἔφθ. Ρ. Ιανέλιον 29 Ίουν. καὶ Μοντεβίδεο 10 Ίουν.
"Άγιος Γεώργιος	Α. Γ. Βλασσοπούλου	12	3283	ἔφθ. Βραζίλιαν 1 Ίουν.
"Άγιος Βαρθλαμά	Α. Λογοθέτη — Μ. Φασῆ.	13	4572	διῆλθε Κονγκούν 29 Ίουν. διὰ Σουάνη
"Άγια Θαλασσινή	Α. Κεράνη	11	3809	εἰς Σάντα Φὲ από 11 Ίουν.
"Άγια Μαρίνα	έτ. «Κάσσος»	12	4151	διῆλθε Λορέντζο Μαρκές 4 Ίουν. διὰ Δουβλίνον
"Άγιος Μάρκος	Γ. Τούλιβα	19	4514	ἀρχεῖ Πειραιᾶ από 4 Ίουν.
"Άγιος Νικόλαος	Ενάγ. Νομικοῦ	99	1106	άνεξ. Νοβοφωσσίσην 7 Ίουν. διὰ Κονγκούν, ἔφθ. 10
"Άγιος Νικόλαος	άδ. Χατζηπατέρα	15	3687	διῆλθε Νταζάρ 13 Ίουν. δι' Αγγλίαν
"Άγιος Σπυρίδων	Ηλ. Αγγελῆ	89	1476	ἔφθ. Σφάζ 2 Ίουν. καὶ ἀνεξ. 9 διὰ Πειραιᾶ
"Άγγελική	Γ. Γεωργαντῆ	99	3240	ἀνεξ. Μαρόκον 10 Ίουν. διὰ Τοέζα
"Άγγελος Λ.	Ε. Σκαφέλη	04	3667	ἀρχεῖ Πειραιᾶ από 15 Ίουν. 1934
"Άδαμ. Γεωργαντῆς	άδειφ. Γεωργαντῆ	16	3443	ἔφθ. Γδύνια 3 Ίουν.
"Άδαμ. Ι. Πειθῆς	άδει. Ι. Πειθῆ καὶ Σία.	08	4537	ἔφθ. Ροζάριο 6 Ίουν.
"Άδελφης	άδ. Καρδᾶ	17	5838	διῆλθε Κέπτη Henry 24 Ίουν. διὰ Σαγια
"Άθανασίος	Ν. Λυκιαρδοπούλου	07	4295	ἔφθ. Βραζίλιαν 29 Ίουν.
Αίας	άδ. Πατέρα	15	4729	εἰς Βίλλαν Κατούνον από 7 Ίουν.
Αίγαλι	Δημ. Β. Μανολᾶ	96	1406	ἀρχεῖ Σονές από 9 Άπρ.
Αίγαλιον	Έτ. «Αίγαλιον» Α.Ε.	19	5285	διῆλθε Λορέντζο Μαρκές 4 Ίουν. διὰ Λάζ Πάλμας
Αίγευς	Πελοποννήσου Σκριβάνου	12	1735	διῆλθε Λόντιγκεν 6 Ίουν. δι' Αγγλίαν — Κόντινεντ
Αικατερίνη	άδ. Πατέρα	17	3792	ἀνεξ. Μάρο Ντέλ. Ηλάτα 12 Ίουν. δι' Ενδώπολην
Αικατερίνη Τ.	Α. Τεράζου	17	4929	ἀνεξ. Στέπτιν 11 Ίουν. διὰ Γένοβαν
Αικατ. Κουμαντάρου	άδ. Σ. Κουμαντάρου	17	2719	διῆλθε Γουίζ 7 Ίουν. δι' Ιταλίαν
Αικατ. Νικολάου	Ν. Νιζαλάνου	17	7777	διῆλθε Λορέντζο 27 Ίουν. διὰ Καναδᾶν
Αίνος	Α. Λούζη	10	3554	διῆλθεν Κέλον 12 Ίουν. διὰ Δάντιγκ
"Άις Γιώργης	άδ. Γ. Σιγάλα	08	2098	ἀνεξ. Λίβερπολ 9 Ίουν. διὰ Ρόττερντα
"Άδαμας	Μιχ. Λαμπού	18	4144	εἰς Μογκαντίσιον από 8 Αρχάς
"Άκτη	έτ. «Κάσσος» Α.Ε.	20	4261	διῆλθε Μοντεβίδεο 24 Ίουν. διὰ Μαδέρας
"Άλεξάνδρα	Κ. Καρδᾶ	13	4355	διῆλθε Σιγκαπούρη 25 Ίουν. διὰ Μασσαλίαν
"Άλεξάνδρος	Μ. Α. Ταζμαντζῆ	06	4343	ἄνεξ. Βίλλαν Κατούνον 29 Ίουν.
"Άλικη	Ν. Γ. Λιβανοῦ	17	5140	άνεξ. Ρόττερντα 25 Ίουν. διὰ Ταϊτιανέαν, ἔφθ. 9 Ίουν.
"Άλκιμος	Σχριβάνου — Ραυτοπούλου	20	2003	άνεξ. Κόπερβιζ 27 Ίουν. δι' Αρχάγγελον
"Άλφειός	Σ. Λιβανοῦ	20	5116	διῆλθε Γιβραλτάρ 25 Ίουν. διὰ Ν. Υόρκην
"Άναστασία	Η. Πρωτοπαπᾶ	05	2883	ἔφθ. Γραναζεγάνωνθ 3 Ίουν.
"Άναστ. Πατέρας	Δ. Πατέρα	14	3382	διῆλθε Φλόρινγκ 7 Ίουν. δι' Αλάζονς
"Άνδρεας	έ'Ιόνιον» Α. Ε.	19	4763	διῆλθεν Οιζάν 9 Ίουν. διὰ Ρούεν
"Άνδριώτης	Νιζ. Κιδνιάνεως	12	4393	άνεξ. Ροζάριο 29 Ίουν. διὰ Λάζ Πάλμας
"Άννα	Ν. Λυκιαρδοπούλου	19	5173	ἔφθ. Μη. Αΐρες 30 Ίουν.
"Άννα Βούλγαρη	Χαρ. Θ. Βούλγαρη	12	4603	άνεξ. Ντόρε 4 Ίουν. Γιβραλτάρ 10 διὰ Πειραιᾶ
"Άννα Ν. Γουλανδρῆ	άδ. Γουλανδρῆ	21	4358	ἔφθ. Σάν Λορέντζο 26 Ίουν.
"Άννα Μαζαράκη	άδ. Μαζαράκη	13	5411	ἔφθ. Εμεδε 3 Ίουν.
"Άννα Σταθάτου	έτ. Σταθάτου	18	5685	ἔφθ. Μαρόκον 28 Ίουν.
"Άννα Τ.	Α. Τεργαζου	06	2728	ἔφθ. Βόλον 3 Ίουν.
"Άνθιτη Ν. Μιχάλου	Κ. Μιζάλου	05	3298	ἔφθ. Κονγκούν 29 Ίουν.
"Άντωνιος	Α. Γεωργαντῆ	83	1187	άργει Πειραιᾶ από 15 Ιαν. 1934
"Άντωνιος	άδ. Βλασσοπούλου	17	1957	ἔφθ. Ηένερθ 28 Ίουν. Παραμένει
"Άντωνιος Βροντίσης	I. Βροντίση	04	2690	ἔφθ. Καλέν 6 Ίουν.
"Άντωνιος Γ. Λεμός	Σ. καὶ Π. Λεμοῦ	11	4410	άνεξ. Ρίον Ιανέλιον 21 Ίουν. διὰ Μίδδλεσμπρι
"Άντωνης Μιχάλος	Κ. Μιζάλου	01	3514	ἔφθ. Βενετίαν 3 Ίουν.
"Άντωνης Γεωργαντῆς	Γ. Γεωργαντῆ	15	3557	διῆλθε Γιβραλτάρ 14 Ίουν. διὰ Ρούεν
"Άντωνιος Σταθάτος	άτ. Δ. Σταθάτου	20	3836	διῆλθε Μαδέρας 8 Ίουν. δι' Ενδώπολην
"Άξιδος	Σ. Λιβανοῦ	19	5289	ἔφθ. Οζάρα 2 Ίουν.
"Άποικια	Σ. Βαλμᾶ	05	3607	ἔφθ. Καλκούνταν 1 Ίουν. 'Επολήθη εἰς Ιάπονας
"Άργεντινα	'Αντ. Ρουσσού	12	4248	εἰς Σάν Νιζαλάς από 19 Ίουν.
"Άργυρικός	Μαρῷ Εμπειρίου	21	4786	διῆλθε Κονγκούν 10 Ίουν. διὰ Γιβραλτάρ
"Άρεθουσα	Νιζ. Καμπούνη	11	3693	άνεξ. Ροζάριο 27 Ίουν. διὰ Μαδέρας
"Άριάδηνη	I. Νιζηφόρου — Ε. Λαμπού	12	4745	εἰς Ιητζίουν ρόδες από 27 Ίουν.
"Άριστ. Λ. Γουλανδρῆς	Ε. Γουλανδρῆ	05	3470	διῆλθεν Αζέρας 1 Ίουν. διὰ Βοστώνην
"Άρτεμις Πήττα	Πήττα	06	1433	διῆλθεν Οιζάν 8 Ίουν. δι' Αγγλίαν
"Άρχαγγελος	άδ. Λιβανοῦ	17	4349	ἔφθ. Αμβέρσαν 6 Ίουν.
"Άρχον	Κεστή Λαμπού	21	1364	εἰς Μαρόκον 1 Ίουν.
"Άσημίνια Μπάσικα	II. Μπάζα	95	1344	διῆλθε Κονγκούν 9 Ίουν. δι' Αίγαλιον
"Άσπασιο	I. Γαλάζη	14	4211	διῆλθε Μαδέρας 7 Ίουν. δι' Αμβέρσαν
"Άστεριά	I. Α. Ταζμαντζῆ	04	3313	άνεξ. Πειραιᾶ 9 Ίουν. διὰ Ρωσσίαν
"Άστήρ	Θερ. Σταφιλοπάτη	96	1335	ἔφθ. Κονγκούν 29 Ίουν.
"Άτλαντικός	έτ. «Ατλαντιζές» Α.Ε.	19	5446	διῆλθε Πόρτ Σαΐδ 8 Ίουν. διὰ Βασσόραν
"Άτλας (τάνκερ)	«Τρανσποτόλ» Α.Ε.	09	4009	ἔφθ. Θεσσαλίην 28 Ίουν. καὶ Βατούμ 4 Ίουν.
"Άττικός	Λ. Λούζη	06	4778	ἔφθ. Χούλι 10 Άπρ. 'Επολήθη "Άγγλους πρὸς διάλεσιν
"Άύρα	I. Χαδούλη — Μ. Σιτινᾶ	12	4652	διῆλθε Κονγκούν 7 Ίουν. διὰ Ρωσσίαν
"Άφροδεσσα	'Αδ. Κιρτάτα	05	2485	άνεξ. Βρέμην 1 Ίουν. διὰ Σούσας

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυπ.	Τόν. γκρ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Βαρθάρα	'Αθ. Ζωϊοπούλου	10	1354	έφθ. Νοβορωσιόσην 6 Ιουν.
Βασ. Δεστούνης	Π. Β. Δεστούνη	12	3299	έφθ. Τρόμσο 10 Ιουν.
Βασ. Α. Πολέμης	Γζ. Γκούμα	07	3429	διηλθε Κονγκίν 7 Ιουν. διά Ρωσσίαν
Βάσσος (τάκερ)	'Ιω. Δ. Χανδρή	12	4733	άνεχ. Ρουέν 3 Ιουλ. Σέτταν 9 διά Πειραιᾶ
Βέλγιον	«Ελληνική» Α.Ε.	19	2844	έφθ. Αμβούργον 5 Ιουν.
Βικτωρία	'Αντ. Παπαδάκη	00	2345	άνεχ. Βοριλαν 4 Ιουλ. διά Ρουέν
Βιολαντά Ν. Γουλανδρή	άδ. Γουλανδρή	19	3598	διηλθε Περναμπούντο 4 Ιουλ. διά Πλέιτ
Βιργινία	'Αντ. Παπαδάκη	17	1918	εἰς Μουκαντίτσο από 10 Απρ.
Βιργινία Νικολάου	Ν. Νιζολάου	20	5388	έφθ. Τοκούλλα 1 Ιουν.
Βιργινία Σ.	Z. Σαμιούθράζη	05	3885	διηλθε Κονγκίν 7 Ιουν. διά Ρόττερνταμ
Βόλγας	Παπαδημητρίου	92	2505	άνεχ. Γδύνια 4 Ιουν.. Ντάρερ 10 διά Γιβραλτάρ
Βόρις	έτ. «Βλάσσοβο	17	5166	άνεχ. Πιερία 10 διά Πειραιᾶ
Βύρων	'Εθνικής	14	9272	άργει Πειραιᾶ από 9 Νοεμβρ. 1934
Γαλαξίας	Μάροκον Λάρα	18	4393	έφθ. "Αλιμποργκ 8 Ιουν.
Γαρδελάκι	Ε. Θεοφιλάτον	88	2282	άργει Πειραιᾶ από 9 Ιουν. 1934
Γαρουσφαλιά	Στυρ. Λαμπού	14	4708	διηλθε Magalanes 8 Ιουν. διά Λός "Αντζελες
Γερμανία	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	09	1977	έφθ. Βόλον 6 Ιουν. καὶ Κονγκίν 13
Γεώργιος	Ν. Λαγούτη	10	2216	άνεχ. Αρχάγγελον 2 Ιουν. διά Λονδίνον
Γεώργιος Γ.	Δ. Λάμπαση	18	4289	έφθ. Σάν Νιζολάς 22 Ιουν.
Γεώργιος Π.	Θ. Επαφανεύδη	03	4052	άργει Πειραιᾶ από 27 Οκτ. 1930
Γεώργιος Κ.	Ν. Γ. Κυριακίδη	11	4201	έφθ. Λονδίνον 29 Ιουν. καὶ "Ελσινορ 10 Ιουν. διά Γδένια
Γεώργιος Κυριακίδης	Β. Γ. Μάντασα	21	3246	εἰς Μπάρεντσπεργκ 1 Ιουν.
Γεώργιος Μάντακας	Σ. Γ. Εμπειρίκον	21	5728	άργει Σένφον από 16 Ιουν.
Γεώργιος Μ. Εμπειρίκος	άδ. Λιβανοῦ	28	3831	έφθ. Σούντερλαντ 3 Ιουν.
Γεώργιος Μ. Λιθανός	Ν. Νιζολάου καὶ Σία	30	4108	άνεχ. Στέτιν 7 Ιουν. διά Τσεβίταβεκιαν
Γεώργιος Νικολάου	Γ. Ανδρέουν κ.λ.π.	05	4391	έφθ. Πάτρας 5 Ιουν.
Γιάννης	Γ. Ζ. Γούναρη	01	2238	έφθ. Χούλι 27 Ιουν.
Γιαν. Γούναρης	έτ. Νέιλ — Παντελῆ	14	3714	άργει Περναμπούντον από 18 Μαΐου. Ζημία
Γκρήκη Μάρινερ	Μ. Λάρα	16	3689	άνεχ. Σάν Νιζολάς 6 Ιουν. διά Λάς Πάλμας
Γρανικός	Η. Καλλιμανοπούλου	19	2546	έφθ. Πειραιᾶ 6 Ιουν. καὶ Θεσσαλίην 13
Γρηγόριος Κ. II				
Δαναός	Π. καὶ Γ. Κ. Λεμού	06	4419	έφθ. Ρίον Ιανείριον 5 Ιουν.
Δάναντρις	άδει. Συνοδινοῦ	14	2113	έφθ. Θεσσαλίην 4 Ιουν. καὶ Πειραιᾶ 14
Δάρμας	άδ. Πήγτα	83	1595	άργει Χίον από 13 Ιαν.
Δάφνη	Ν. Λυκαφόδοπούλου	18	3798	άνεχ. Μπάριαν Μπλάχαν 28 Ιουν. διά Τενερίφαν
Δελφίν	Άδο καὶ 'Ανδρεάδη	06	3816	έφθ. Νεάπολιν 27 Ιουν.
Δελφοί	Μ. Δ. καὶ Ε. Λαμού	15	4739	έφθ. Νεποτούσεα 6 Ιουν.
Δέσποινα	Κοσμά καὶ Γεωργιλή	09	4461	άνεχ. Σάντα Φέ 3 Ιουν. διά Σονσάκ
Δέσποινα	έτ. Μιχαλίνο	06	3016	άνεχ. Σαλέρνο 7 Ιουν. διά Σονσάκ, έφθ. 9
Δημήτρης	Σ. καὶ Π. Λαμού	05	3338	έφθ. Πότι 2 Ιουν.
Δημ. Γ. Θερμώτης	Α. Μ. Τατάζη	06	4271	έφθ. Βρέμην 1 Ιουν.
Δημ. Ν. Βογιατζίδης	Ν. Δ. Βογιατζίδη	08	3444	άνεχ. Αμβέρσαν 28 Ιουν. διά Σαβόνναν, έφθ. 8 Ιουν.
Δημ. Ηγγλέσης	νίδον Δ. Τγγλέση	18	5275	άργει Πειραιᾶ από 24 Νοεμβρ. 1935
Δημ. Νομικός	Λουεζ Νομικοῦ	03	1171	εἰς Μαργκίν 1 Ιουν.
Δημ. Χανδρῆς	'Ιω. Χανδρῆ	10	4643	εἰς Μαργκίν από 24 Ιουν.
Διαμαντής	Διαι. Πατέρα	17	4990	άνεχ. Αμβέρσαν 28 Ιουν. διά Σαβόνναν, έφθ. 8 Ιουν.
Διαμάντων	άδ. Σοσαδόμοιδον	03	2281	άργει Πειραιᾶ από 24 Νοεμβρ. 1935
Διανύσιος	Ε. Α. Καραβία	03	2018	εἰς Κονγκίν επάν άπο 26 Μαΐου.
Διον. Σταθάτος	έτ. Δ. Α. Σταθάτου	19	5168	διηλθε Πόρτο Νατάλ 8 Ιουν. διά Νταζάρ
Δίρφυς	Βασ. Πατέρα καὶ Σία	06	2795	άνεχ. Ρόττερνταμ 25 Ιουν. δι' 'Αρχάγγελον
Διώνη	Γ. Φ. 'Ανδρεάδη	06	4181	έφθ. Πάτρας 26 Ιουν.
Διούναθις	Λεων. Α. Εμπειρίκον	15	5604	διηλθε Πειραιᾶ 13 Ιουν. δι' 'Αμβέρσαν
Δύο Φίλοι	κληρον. Μιχ. Γούλανδρή	03	3547	άργει Πειραιᾶ από 9 Απρ.
Δωρίς	Η.Ζ. Χατζήλια	17	4604	έφθ. 'Αμβέρσαν 28 Ιουν.
"Εθη	N. Γ. Λιβανοῦ	13	4521	εἰς Βίλλαν Κ τούσιον από 26 Απρ.
Ειρήνη Κυριακίδου	N. Γ. Κυριακίδη	22	3781	άνεχ. Κάρδιφ 26 Ιουν. διά Μπ. "Αϊρες
Ειρήνη Ν. Ράλλια	N. Δ. Ράλλια	08	3860	εἰς Μπ. "Αϊρες από 24 Μαΐου
Ειρήνη Σ. Εμπειρίκου	Στ. Εμπειρίκον	27	4164	άνεχ. Ντάρερ 5 Ιουν. δι' 'Αμβέρσαν
Έκαστονταρχος Δρακούλης	Γεώργ. Ν. Δρακούλη	18	5329	διηλθε Περιμ 10 Ιουν. δι' 'Αμβέρσαν — 'Αμβέρσαν
Έλεγκω Α. Κυδωνιέως	P. Κυδωνιέως	16	4129	άνεχ. Σάντος 4 Ιουν. διά Μπ. "Αϊρες
Έλένη	A. Καλλίνικου	18	5655	διηλθε Γιβραλτάρ 4 Ιουν. διά Βενετίαν
Έλένη	Δ. Λός	01	1882	έφθ. Ουρας 28 Ιουν.
Έλένη Δ.	Δημοσθ. Δάμπαση	19	5260	άνεχ. Γδύνια 28 Ιουν. διά Γένοβαν, έφθ. 12 Ιουν.
Έλένη Τ.	Δ. Τρεγμάζου	97	3039	διηλθε Γιβραλτάρ 3 Ιουν., Λάδσεντ 9 διά Ρόττερνταμ, έφθ. 12
Έλένη Νικολάου	N. Νιζολάου	20	4528	έφθ. Σάν Νιζολάς 4 Ιουν.
Έλιζα	'Αντ. Παπαδάκη	19	1986	εἰς Κονδα 1 Ιουν.
Έλισάθετ	άδ. Μαζαράκη	22	3553	έφθ. Σλίγκο 27 Ιουν.
Έλλας	έτ. «Ελληνική» Α. Ε.	16	2081	άνεχ. 'Αμβέρσαν 11 Ιουν. δι' 'Ελλάδα
ΈΛΛΕΝΙΚ	M. I. Λάρα	09	4404	διηλθε Περιμ 6 Ιουν. διά Βασσόραν
Έλλην	Στ. Εμπειρίκον	13	4577	άργει Πειραιᾶ από 9 Ιουν.
ΈΛΛΗΝΙΚΟ	Παπαδημητρίου	04	3059	έφθ. Πειραιᾶ 7 Ιουν.
Έλπις	I. N. Γουλανδρή	12	3651	εἰς Βίλλαν Κ τούσιον από 5 Μαΐου
Έπαμ. Κ. Εμπειρίκος.	A. Πεζᾶ	19	1492	διηλθε Χούν δρ Χάλλαντ 12 Ιουν. δι' 'Αρχάγγελον
Έρηνουλα	νίδον Έπ. Εμπειρίκον	27	4385	εἰς Αγκόνα 14 Ιουν. ἐπό εξερότωσιν
Έυδοϊκός	N. Τσατσόμοιδον	05	2715	άνεχ. Βενετίαν 6 Ιουν. διά Ρωσσίαν
Έγγενα Καμπάνη	Μαρη Εμπειρίκον	22	4792	έφθ. Πειραιᾶ 3 Ιουν. καὶ Κονγκίν 7
Έγγενη Σ. Εμπειρίκου	G. Ν. Εμπειρίκον	98	3470	διηλθε Κονγκίν 5 Ιουν. διά Βενετίαν
Έγγενη	Στ. Εμπειρίκον	20	4882	έφθ. Μπ. "Αϊρες 24 Ιουν.
Έγγενη Λιβανοῦ	Σ. Λιβανοῦ	36	4825	Καθειλύσθη εἰς Ούεστ Χάρτλεπον 6 Ιουν.
Έγγενη Χανδρῆ	'Ιω. Χανδρῆ	20	4862	άνεχ. Σαγγάνη 4 Ιουν. διά Κεσλόγκ
Έγγονς	Σ. Λιβανοῦ	19	5627	διηλθε Σαμπάγκ 10 Ιουν. διά Γούζοχάμαν
Έυθαλία	άδ. Γουλανδρῆ	18	3553	άνεχ. Ρόττερνταμ 27 Ιουν., Γιβραλτάρ 5 Ιουν. διά Πόρτ Σαϊδ
Έυθαλία Μαρη	N. Μαρη	19	4196	έφθ. Ρουέν 5 Ιουν.
Έθρος	άδ. Λιβανοῦ	18	5283	έφθ. Σμήνην 6 Ιουν.

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυπ.	Τόν. γκρ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
υμέδων	Π. Δ. Μαρκεσίνη	04	3564	διηλθε Σιδηραλτάρο 8 'Ιουλ. διά Σούσας
τυχία	Γεωργ. Βεργωτή	13	5123	άργει Βενετίαν ἀπό 5 Σεπτ. 1932
εύτυχ. Βεργωτή	Γερ. Βεργωτή	09	2993	άνεχ. 'Αμβέρσαν 1 'Ιουλ., Σιδηραλτάρο 9 διά Τοιβιταβέκαν
"Εψιλον	Λεων. Ν. Εμπειρίζον	11	4120	έφθ. Μπάζιαν Μπλάγκαν 1 'Ιουλ.
Ζάννες Γούναρης	άδελφοι Γούναρη	07	4407	διηλθε Κονώνιαν 7 'Ιουλ. διά Σιδηραλτάρο
Ζαννής Λ. Καμπάνης	Ζλ. Λ. Καμπάνη	20	5298	έφθ. Πειραιά 8 'Ιουλ.
Ζερμιάν	Στιλ. Καστάνου	11	5217	εἰς Ρίον Ιανέριον ἀπό 16 'Ιουν.
Ζεύς	'Ηλ. Χατζηλία	20	4279	έφθ. Νεοτοσέα 6 'Ιουλ.
Ζέφυρος	Α. Λούζη	09	4796	έφθ. Δάντσιγκ 27 'Ιουν.
Ζηνοβία	έτ. «Μιζαλινούς»	06	2947	έφθ. Μπέργκεν 4 'Ιουλ. καὶ Στάβαγκερ 8
Ζωγραφιά Νικολάου	Ν. Νιζολάνου	13	7156	έφθ. Λορέντζο Μαρκέζ 1 'Ιουλ. καὶ ἀνεχ. 8 διά Μασσαλίαν
"Ηρων	Δημ. Ν. Κουφού ζλ.π.	06	1516	ἀνεχ. Γαλάτοι 2 'Ιουλ. δι' Ελλάδα
"Ηφαιστος	νιῶν 'Αντ. Γιαννουλάτου	12	3793	έφθ. Σιγαλούνη 8 'Ιουλ. καὶ Δυναν 11
Θάλεια	'Ηλια Ξελᾶ	17	4574	ἀνεχ. Λάς Ηλίμας 2 'Ιουλ., Σιέρρα Λεόνε 9 'Ιουλ. δι' Οροβο
Θάσος	«Πατριωτικής»	19	1565	έφθ. Κορσείρ 5 'Ιουν.
Θεδόδ 2	Θωμᾶ Ν. Επιφανειάδη	10	657	άνεχ. Κονώνιαν 11 'Ιουλ. διά Πειραιᾶ
Θελιώνη	«Κάσσος» Α. Ε.	29	3859	έφθ. Ρίον Ιανέριον 5 'Ιουλ.
Θεοδώρα (τάνκερ)	Παπᾶς καὶ Σία	17	1054	έφθ. Κονώνιαν 4 'Ιουλ.
Θεόδωρος Γ.	Α. Τεριάζου	12	3409	άνεχ. Λένινγκαδ 12 'Ιουλ. δι' 'Αμβέρσαν —Γάνδην
Θεοφανώ	άδελφοι Λιθανού	17	4240	έφθ. Σάν Λορέντο 5 'Ιουν.
Θεομήτωρ	Μιχ. Σπ. Πολέμη	10	4427	άνεχ. Σάρ Φρατζίσο 3 'Ιουλ. διά Μπ. "Αύρες
Θεοσκέπαστη	Β. Μάριου—Σ. Μενδρινού	11	3726	έφθ. Ν. Υόρκην 8 'Ιουλ.
Θέτις	Ε. Χατζηλία	30	4123	άνεχ. Ιμιγκάμι 1 'Ιουλ. διά Μοντεβίδεο
Θέτις Α.	Γ. Ανδρεάδου	10	4111	διηλθε Ζερμπούνγκε 5 'Ιουλ. διά Δάντσιγκ
Θράκη	Δ. Τεριάζου	17	982	άνεχ. Πειραιά 9 'Ιουλ. διά Κονώνιαν
Θρασύθουλος	Δ. Βογιατζήδη	12	3693	έφθ. Σάντος 7 'Ιουλ.
"Ια	Π. Χατζηλία	17	4860	εἰς Σάν Νιζολάς ἀπό 10 'Απρ.
Ιάκωβος	Γ. Αγγελίδη	01	2107	άνεχ. Σουντοβαλλ 1 'Ιουλ., "Ελσιγκμποργκ 7 διά Πειραιᾶ
Ίγρο	Πελέα καὶ Σία	07	2693	διηλθε Σιδηραλτάρο 10 'Ιουλ. διά Limhamn
"Ιθάκη	Σ. Βλασσοπούλου	11	4916	άργει Πειραιᾶ ἀπό 7 'Ιαν. Ενενθώμη
"Ιθακος	Γεώργ. Δραζούλη	11	4083	άνεχ. Μίδδλεσμπρο 5 'Ιουλ. διά Γδυνια, έφθ. 9
"Ικάριον	έτ. Βεργωτή	12	4013	διηλθε Σαρτάγκ 20 'Ιουν. διά Φοντζά
"Ιλισσός	Ίω. Γ. Λιθανού	15	4724	έφθ. Πλέιτ 6 'Ιουλ.
"Ιουλία	'Ηλ. Χατζηλία	14	4352	εἰς Σάν Νιζολάς ἀπό 15 Μαΐου
"Ιουλία Νικολάου	Ν. Νιζολάνου	15	3729	άνεχ. Ροζάριο 5 'Ιουλ. δι' "Αγ. Βιζέντιον
"Ισμήνη	Στεριώτη καὶ Σία	90	2399	άργει Πειραιᾶ ἀπό 20 'Απρ.
"Ιωάννα	'Ελ. Βελλιώτη	01	1192	έφθ. Γαλάτοι 2 'Ιουλ.
"Ιωάννης	Δ. Λάμπαση	09	3667	άνεχ. Αρντρόσαν 6 'Ιουλ. δι' 'Αρχάγγελον
"Ιω. Βάτης	Θεοφ. Βάτη	12	4418	διηλθε Σουνές 6 'Ιουλ. διά Μασσαλίαν —Ρούεν
"Ιω. Καρράς	άδελ. Καρρᾶ	17	3527	έφθ. Μπ. "Αύρες Ρόδες 7 'Ιουλ.
"Ιω. Εμπειρίκος	Στ. Εμπειρίκου	24	3734	έφθ. Μοντεβίδεο 9 'Ιουλ.
"Ιω. Νομικός	Α. Νομικού	99	640	εἰς Σουαάκ 1 'Ιουλ. ἐπὸ φόρτωσιν
"Ιω. Π. Γουλανδρῆς	άδ. Γουλανδρῆ	10	3750	έφθ. Βύλλαν Κτούσιον 1 'Ιουλ.
"Ιω. Φράγκος	Μάρο. Φράγκου	12	3442	έφθ. Ροζάριο 10 'Ιουλ.
"Ιωλίκος (τάνκερ)	«Ελλήν. Μεταφορικής» Α.Ε.	13	6977	άνεχ. Ρόττερνταμ 1 'Ιουλ. Πειραιᾶ, έφθ. 14
"Ιωνία (τάνκερ)	«Ελλήν. Μεταφορικής» Α.Ε.	16	5845	άνεχ. Αρύβα 25 'Ιουν. διά Τενερίφαν
"Ιωνόπολις	«Ελλήν. Μεταφορικής» Α.Ε.	20	6755	άργει Πειραιᾶ ἀπό 2 'Ιουν.
"Ιωσηφόδγου (τάνκερ)	«Ελλήν. Μεταφορικής» Α.Ε.	13	4680	έφθ. Ρόττερνταμ 22 'Ιουν.
Κ. Κτιστάκης	Γ. Κτιστάρη	07	4291	άνεχ. 'Αλεξάνδρειαν 3 'Ιουλ. διά Θεοδόσιαν, έφθ. 10
Καδώ	έδ. Γ. Σιγάλα	11	1430	εἰς Κέντρον 5 'Ιουλ.
Καίτη Χανδρῆ	Ι. Δ. Χανδρῆ	18	3061	άνεχ. 'Αρχάγγελον 7 'Ιουλ. διά Ζαάνταμ
Καθαριώτισσα	νιοί Γεωργ. Καραβία	13	1877	άνεχ. King's Lynn 2 'Ιουλ. δι' 'Αρχάγγελον
Καλαφάτης	Κ. Καλαφάτη	17	4213	άναχοροεῖ Makslahti 15 'Ιουλ. δι' 'Αλεξάνδρειαν
Καλλιόπη	Δ. Πατέρα	10	4948	άνεχ. Ραβένναν 9 'Ιουλ. διά Μπόναν
Καλλιόπη Σ.	'Ιω. Σταύρου καὶ Σία	18	5152	άνεχ. Χούλι 6 'Ιουλ., Φλόσιγκ 7 διά Μπόναν
Καλυψώ Βεργωτή	Γερ. Βεργωτή	18	5686	έφθ. Νάντην 3 'Ιουλ.
Καπετάν Στρατῆς	Ξενίδ—Κουμπής καὶ Σία	06	3574	έφθ. Πειραιᾶ 4 'Ιουλ. καὶ ἀνεχ. 9 διά Ρωσσίαν
Καρλόθασι	Υιοί Δ. Ιγγλέση	20	707	άργει Πειραιᾶ ἀπό 26 'Ιουν.
Καρρᾶς	άδ. Καρρᾶ	18	5234	έφθ. Καλκούταν 27 'Ιουν.
Κασσάνδρα Κ. Λουλούδη	άδ. Γουλανδρῆ	19	5106	άνεχ. Νόρτεγκαμ 27 'Ιουν. διά Θεσσαλονίκην, έφθ. 13 'Ιουλ.
Κάσσος	«Κάσσος» Α. Ε.	19	5685	έφθ. Πόρτ Ρεντόν 3 'Ιουλ.
Κάστωρ	έτ. Γράτσου	21	5497	έφθ. Γιοζοχάμαν 30 'Ιουν. καὶ ἀνεχ. 7 'Ιουλ. διά Grays Harbour
Κατέ	Ν. Λιγιαρδοπούλου	18	5197	άνεχ. 'Αλεξάνδρειαν 26 'Ιουν. διά Σμύρνην, έφθ. 29
Κατερίνα (τάνκερ)	έτ. «Πετρέλαιας	87	2495	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 19 Μαΐου 1935
Κατίνα Βούλγαρη	Νικ. Θ. Βούλγαρη	12	4567	διηλθε Ντασάρ 9 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
Κείπ Κόρσο	'Αθ. Κουλούρα δ. Κ. Ξένου	05	3890	έφθ. Θεσνίζην 25 'Ιουν. καὶ Πειραιᾶ 8 'Ιουλ.
Κεραμίες	Ν. Λιγιαρδοπούλου	17	5085	διηλθε Βεασχή Head 9 'Ιουλ. διά Ρούεν
Κεχρέα	Θ. Επιφανιάδη	12	1968	έφθ. Πειραιᾶ 3 'Ιουλ.
Κλεάνθης	Α. Βογιατζήδη	11	4153	έφθ. Μπ. "Αύρες 9 'Ιουλ.
Κονδύλης	Γ. Κονδύλη	14	4439	έφθ. Κονώνιαν 1 'Ιουλ.
Κονίστρα	Θωμᾶ 'Επιφανιάδη	07	3530	άνεχ. Νέαν Υόρκην 9 'Ιουλ. διά Searsport, έφθ. 12
Κοριθωτακός	Μαρού 'Επιφανιάδην	10	3562	έφθ. Λονδίνου 3 'Ιουλ. καὶ 'Αμβέρσαν 7
Κόρθιον	Άδελ. Σίμπονα	09	2116	έφθ. Πολοβόστροβ 26 'Ιουν.
Κουλούρας — Ξένος	'Αθ. Κουλούρας-Κυρ. Ξένου	15	4914	άνεχ. Γκάιμπεξ 26 'Ιουν. διά Πειραιᾶ
Κουμουνδούρος	Υιοί Έλ. Εμπειρίκου	25	3598	άνεχ. Κάρδιμ 19 'Ιουν. διά Βύλλαν Κτούσιον
Κύθηρα	Πολυζ. Κατράζη	02	1070	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 20 'Απριλ.
Κύμα	Ι. Χαδούλη — Μ. Σιτινᾶ	12	3994	εἰς Βύλλαν Κτούσιον ἀπὸ 12 Μαΐου
Κύρα — Παναγιά II	Ν. Λιθανού	11	3959	διηλθε Σιδηραλτάρο 8 'Ιουλ. διά Νοσθηγίαν
Κυριακούλα	Άντ. Χάλαρη	99	1012	άνεχ. 'Ηγουμενίτσαν 14 'Ιουλ. διά Τεργέστην
Κωνσταντίνος Η.	Α. καὶ Δ. Λαμπού	18	4340	άνεχ. Μπάρον 8 'Ιουλ. διά Περναμπούνο.
Κωνσταντ. Λουλούδης	'Ηλ. & 'Αθ. Ηλιοπούλου	05	2527	έφθ. Γάνδην 11 'Ιουλ.
Κωνσταντ. Χατζηπατέρας	άδ. Γουλανδρῆ	22	4697	άνεχ. Σάν Πέτρο 1 'Ιουλ. διὰ Λάς Ηλίμας
Κωνστ. Χατζηπατέρα	Υιοί Κ. Χατζηπατέρα	13	4684	εἰς Ροζάριο ἀπὸ 1 'Ιουν.

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	ναυπ. Έτος	γηρ. Τόν.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Κωστής	Μουσούρα καὶ Βενιεράκη ..	19	5438	ἔφθ. Γδόνια 5 Ίουν.
Κωστή	Ι. Δ. Χανδρή	05	3933	ἀνεζ. Τάνι 29 Ίουν. διὰ Λένινγκραδ, ἔφθ. 5 Ίουλ.
Λακωνικός	Μαρῆ Έμπειρίζον	14	3803	εἰς Χαϊφαν 10 Ίουλ.
Λέρος	'Ιω. Θεοχαρίδη	99	846	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 12 Ιαν.
Λέοσθος	'Αδ. Σιρφαίον	10	1005	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 17 Ίουν.
Λεωνίδας Ζ. Καμπάνης	χληρον. Α. Καμπάνη	17	4274	ἔφθ. Ρόττεονταμ 10 Ίουλ.
Λεωνίδας Μ. Βαλμάς	Μιχ. Βαλμά	14	2080	διῆλθε Wick 4 Ίουλ. διὰ Χάροην.
Λεωνίδας Ν. Κονδύλης	νίων Α. Κονδύλη	12	3923	ἀνεζ. Μούρμανος 2 Ίουλ. διὰ Μπάρεντσμπεργκ
Λιλή	Χαρ. Πατέρα	20	5719	διῆλθε Γιβραλτάρ 18 Ίουν. διὰ Ρίον Ιανείρον
Λουκία, (τάνκερ)	Ι. Μαρηή καὶ Σία	10	2143	ἔφθ. Κωντζαν 3 Ίουλ.
Μαίανδρος	Σ. Λιβανοῦ	19	4581	διῆλθε Κέπι Φρίο 29 Ίουν. διὰ Σκανδινανίαν
Μαίηντος θάλασσας	νίοι Η. Δ. Γουλανδρή	01	1190	ἔφθ. Γαλάται 4 Ίουλ.
Μαίρη	Ν. Λιβανοῦ	09	1459	εἰς Μαροκήν 4 Ίουλ.
Μαίρη II	Ν. Λιβανοῦ	20	1517	ἀνεζ. Πειραιᾶ 11 Ίουλ. διὰ Ρωσίαν
Μαίρη Ν.	Δημ. Πατέρα	09	4330	ἀνεζ. Σάν Νιζολάς 27 Ίουν. διὰ Ντασάρο
Μαίρη Δευτεραίου	Βασ. Δευτεραίου	03	1383	ἀργεῖ Σονέζ ἀπὸ 5 Μαρτίου
Μαΐωτις	Α. Συνοδιού	88	1709	ἔφθ. Πειραιᾶ 4 Ίουλ.
Μάκης	Ε. Κ. Βλασσοπούλου	06	3546	εἰς Ἀγκόνα 5 Ίουλ. ἐπὸ ἐξαφότωσιν
Μαλιακός	Μαρῆ Έμπειρίζον	12	3903	ἀνεζ. Πόττεονταμ 8 Ίουλ. διὰ Σούσαν
Μαλέας	'Ιω. Παπαδέα	17	5709	ἔφθ. Γραμύτες 9 Ίουλ.
Μαννούλλα	νίοι Γεωργ. Καραβία	20	2012	ἀνεζ. Λίβερπολ 27 Ίουν., Γούνι 3 Ίουλ. δι' Ἀρχάγγελον
Μάξις Βόλφ	Γ. Πορτόλου	17	6694	ἔφθ. Ροζάριο 4 Ίουλ.
Μαρῆ Χανδρῆ	Ι. Δ. Χανδρή	04	2331	ἔφθ. Λίβερπολ 2 Ίουλ. καὶ ἀνεζ. 11 δι' Ὁνέγα
Μαργαρίτα	Γεωργιάδη & Σοφιανοῦ	89	2187	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 28 Δεκ.
Μαργαρίτης	ἀδ. Περιβολάρη	13	4584	ἀνεζ. Ἀντοφαγάστα 8 Ίουλ. δι' Ἀξόρας
Μαρία	Σ. Βλασσοπούλου	07	4225	διῆλθε Κονγκήν 7 Ίουλ. διὰ Βαλτιμόρην
Μαρία	Σ. Περηή —Δ. Τσατσαρώνη	00	1216	ἔφθ. Κονγκήν 20 Ίουν.
Μαρία Α.	Κ. Η. Λαμπού	12	4707	ἀνεζ. Σάν Νιζολάς 27 Ίουν. διὰ Ντασάρο
Μαρία Νικολάου (τάνκερ)	Ν. Νιζολάου	27	5525	ἀνεζ. Γάνδην 25 Ίουν. διὰ Ταμπίζο
Μαρία Νομικοῦ	Λουζά Νομικοῦ	99	1165	ἀνεζ. Χαλκίδα 1 Ίουλ. διὰ Μασσαλίαν
Μαρία Σταθάτου	έτ. Δ. Α. Σταθάτου	19	5269	ἀνεζ. Στέττιν 26 Ίουν., Γιβραλτάρ 5 Ίουλ. διὰ Βενετίαν
Μαριέτ Νομικοῦ	Π. Νομικοῦ	19	5241	ἔφθ. Ἀλεξανδρείαν 28 Ίουν. καὶ ἀνεζ. 14 Ίουλ. διὰ Πειραιᾶ
Μαριέττα	Ν. Ενσταθίου	13	6042	ἀνεζ. Τακι Bar 27 Ίουν. διὰ Ταγην
Μαρίκα Πρωτοπαπᾶ	Π. Πρωτοπαπᾶ	15	4447	ἔφθ. Αίγαρποι 4 Ίουλ. καὶ Γκράπτον 9
Μαριόγκα	ἀδ. Πφωτίου	12	4236	εἰς Σάν Νιζολάς ἀπὸ 19 Ίουν.
Μαριόγκα Δ. Θερμιώτη	ἀδελφῶν Κιρτάτα	04	4784	ἀνεζ. Πειραιᾶ 8 Ίουλ. διὰ Νιζολάσιεφ, ἔφθ. 12
Μαριόγκα Ι. Καΐρη	Ίω. Λανιόλου	13	5143	ἀνεζ. Μη. Ἀὔρες 1 Ίουλ. διὰ Γιοζοζάμαν
Μαρουκών Πατέρα	Δ. Πατέρα	17	4269	ἀνεζ. Φουζία 2 Ίουλ. διὰ Φορμόζαν
Μάριος Τ.	Α. Τερζίου	04	1128	ἔφθ. Πειραιᾶ 11 Ίουλ.
Μαρουλιώ	Μιχ. Κρδωνιέως	18	4215	ἔφθ. Μη. Ἀὔρες Ρόδος 5 Ίουλ.
Μαρουσιώ Κουλούθρου	Κουλούθρου — Έμπειρίζον	07	3556	εἰς Βύλλαν Κ) τούσιον ἀπὸ 29 Μαρτ.
Μαρουσιώ Λογοθέτη	ἀδ. Γουλανδρή	12	4669	διῆλθε Γιβραλτάρ 3 Ίουλ. διὰ Βοστώνην
Μάρτηπσα	Ν. Ενσταθίου	19	5476	διῆλθε Αλάσεντ 10 Ίουλ. διὰ Λίβερπολ.
Ματθαίδης	Η. Μ. Λώς	04	2434	ἔφθ. Ἀρχάγγελον 25 Ίουν.
Ματαρόννα	Ν. Βογιατζίδη	02	2846	ἔφθ. Μαροκήν 2 Ίουλ.
Μεμάς	«Αίγαπιον» Α.Ε.	00	4359	ἔφθ. Μη. "Αὔρες 6 Ίουλ.
Μέντωρ	Γ. Δρασούλη	02	3050	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 14 Φεβρ.
Μερόπη	Άνδρ. Παπᾶ	11	4181	εἰς λημένας Ιαπωνίας 5 Ίουλ..
Μεσσαριά Νομικοῦ	Έτ. «Π. Νομικός» Α. Ε.	95	985	ἀνεζ. Πειραιᾶ 8 Ίουλ. διὰ Ρωσίαν
Μημόζα	έτ. «Βλάσσος»	05	3071	εἰς Ζονγκούλδαν 1 Ίουλ.
Μίνα	Άνδρ. Βεστάροζη	22	6067	ἔφθ. Κόμιτ 2 Ίουλ.
Μίνα Λ. Καμπάνη	χληρον. Α. Καμπάνη	20	5227	ἀνεζ. Πειραιᾶ 10 Ίουλ. διὰ Ρωσίαν
Μιχαήλ Λ. Έμπειρικός	Στ. Έμπειρίζον	18	5202	εἰς Βύλλαν Κ) τούσιον ἀπὸ 16 Φεβρ.
Μιχαλάκης	Ν. Ενσταθίου	19	5234	ἔφθ. Άλ. Πλάταν 7 Ίουλ.
Μιχάλης	Α. Φατσή	12	3646	ἔφθ. Μη. "Αὔρες Ρόδος 29 Ίουν.
Μιχάλης Πουτούς	Μ. Μουτούς	14	4810	ἀργεῖ Πέναρφ ἀπὸ 1 Ιαν.
Μιχαλίδης	ἀδ. Σιλά	08	3742	ἀνεζ. Νεζοτόεα 3 Ίουλ. δι' Ἀμστερδαμ
Μόσχα Δ. Κυδωνιέως	Δημ. Α. Κυδωνιέως	15	3874	ἀνεζ. Βύλλαν Κ) τούσιον 7 Ίουλ. διὰ Ντασάρο
Μόσχα Λ. Γουλανδρή	ἀδ. Γουλανδρή	18	5199	διῆλθε Κονγκήν 2 Ίουλ. διὰ Σέονταν
Μοτορίνα (τάνκερ)	έτ. «Τρανσόπετρόλ»	89	2466	ἔφθ. Υμούντεν 1 Ίουλ.
Μύκονος	Φ. Σιγάλας	99	1802	
Ναγός	I. Λιβανοῦ	12	1926	ἔφθ. Βραΐλαν 1 Ίουλ.
Ναντίν	έτ. Βλάσσος	04	3582	ἔφθ. 'Αλεξανδρείαν 7 Ίουλ.
Ναύαρχος Σαχτούρης	Π. Σαχτούρη	02	1953	ἔφθ. Βραΐλαν 2 Ίουλ.
Νάρκισσος	Γ. Ν. Σταθάτου	06	4313	ἔφθ. Ντάρρεν 9 Ίουλ.
Ναυσικά (τάνκερ)	Κρο. Βενιζέλου	22	5005	διῆλθε Γιβραλτάρ 27 Ίουν., Λαύριον 2 Ίουλ. διὰ Κ) ντζαν
Ναυτίλος	Δ. Ι. Γουλανδρή	04	3531	ἀνεζ. Λιβόρον 6 Ίουλ. διὰ Πιορίνιον
Νέα Τύχη	Στ. καὶ Δημ. Φαφαλιοῦ	12	3451	διῆλθε Μοντεβίδεο 23 Ίουν. δι' Ερώπην
Νέδων	Α. Καλλινίσου	19	5263	διῆλθε Πόρτ Νατάλ 26 Ίουν. διὰ Ντασάρο
Νέλλου	έτ. «Ωκεανός» Α. Ε.	13	4826	διῆλθε Γιβραλτάρ 3 Ίουλ., διὰ Ρίον Ιανείρον
Νεράϊδα	έτ. Π. Νομικοῦ	03	2759	ἔφθ. Χούντικσβαλ 5 Ίουλ. (διὰ Πειραιᾶ)
Νεμέα	Γ. Ν. Σταθάτου	19	5101	διῆλθε Περιή 8 Ίουλ. δι' Ιαπωνίαν
Νέστος	Ν. Λιβανοῦ	19	4399	ἔφθ. Τάνι 29 Ίουν.
Νήτιον	Α. Καλλινίσου	18	5154	διῆλθε Legaspi 3 Ίουλ.
Νηρεύς	Έμη. Χατζηλία	13	6694	ἀνεζ. Γένοβαν 1 Ίουλ. διὰ Κονγκήν, ἔφθ. 8
Νήριτος	Γ. Δρασούλη	07	3854	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 3 Μαρτ.
Νίκη	'Ανδρ. Βαλασαμάζη	17	958	ἀνεζ. Βύλλαν Κ) τούσιον 27 Ίουν. δι' Αγγλίαν — Κόντινεντ
Νικοκλής	Ν. Γ. Μωράϊτη	21	3576	ἀνεζ. Βύλλαν Κ) τούσιον 27 Ίουν. δι' Αγγλίαν — Κόντινεντ
Νίκος	Α. Γρυπαίου	14	3892	ἀργεῖ 'Αμβέρσαν ἀπὸ 14 Μαΐου
Νίκος Τ.	Έλευθ. Τριζόγλου	19	5175	ἔφθ. Γένοβαν 4 Ίουλ.
Νικόλαος Αθανασούλης	χληρ. 'Αθανασούλη	01	3575	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 7 Μαΐου 1928
Νικ. Γ. Κουλουκουντής	έτ. 'Ατλαντιζός	17	3201	ἀνεζ. Βανδάρι 'Αμπαζ 24 Ίουν.
Νικόλαος Μίχαλος	Κ. Μιχάλου	13	4342	διῆλθε Μαδέρας 23 Ίουν. διὰ Ρίον Ιανείρον
Νικ. Μπάικας	Ποθ. Μπάικα	20	1912	ἔφθ. Larne 6 Ίουλ.

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυπ.	Τόν. γνφ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Σταύρος Κουμάνταρος	άδ. Σ. Κονιαντάρου	12	5528	διηλθε Γιβραλτάρ 5 Ιουλ. δι' Ελλάδα
Στρυμών	Στ. Λιβανού	19	5250	έφθ. Μανύλαν 9 Ιουλ.
Σύλθα	Α. Καλλέργη και Σία	14	4202	είς Χίλην 1 Ιουλ. ώπο φόρτωσιν
Τάκης	Π. Άντιπα	04	1698	άνεχ. Πειραιά 13 Ιουλ. διά Ρωσίαν
Τάμεσις	Λεον. Α. Έμπειροιον	14	3942	άργει Πειραιά από 17 Μαΐου
Τάνατος	άδελφ. Συνοδινού	07	1545	άργει Πειραιά από 30 Απριλ.
Ταξιάρχης	άδελφ. Λαμπού	13	4221	άνεχ. Ροζάριο 19 Ιουν. δι' Ελλάδην
Τάσις	«Μυστήριον» Α.Ε.	13	4706	έφθ. Ρίον Ιανέφρον 26 Ιουν.
Τάσος Κ.	Έμμ. Καραβία	01	3634	έφθ. Ζουγκούλας 25 Ιουν.
Ταύγετος	Κουλούρησον — Έμπειροιον	18	4295	έφθ. Αγκόνα 4 Ιουλ.
Τέτη	Κ. Στγάλα — Ν. Αδρόνιος	03	2747	είς Βορδώ έπο λαραβάδην 10 Ιουλ.
Τζέννυ	Ίω. Λιβανού	12	1859	διηλθε Κωνιγκλίν 3 Ιουλ. διά Γιβραλτάρ
Τηλέμαχος	Γ. Δρασούλη	11	3562	έφθ. Παλέρμο 28 Ιουν.
Τουρκία	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	09	1911	έφθ. Κρήτην 9 Ιουλ. και άνεχ. 10 δι' Αμβούργον
Τουρλιανή	Γ. Ασημούμητη	19	2486	άνεχ. Σούντοβαλλ 27 Ιουν. διά Βραχεσταδ, έφθ. 28
Τρεγκόδηναν	Σαραβάνον	03	3075	άργει Σουέζ από 28 Μαΐου
Τρίτων	νίοι Γ. Γράτσουν	14	4211	είς Φετιγιέ 1 Ιουν. ώπο φόρτωσιν
Τσιροποινάς	Κ. Α. Τσιροποινάς και Υιοί	14	3895	έφθ. Ουρας 4 Ιουλ.
Τώνης Χανδρής	Ι. Δ. Χανδρή	04	2689	έφθ. Υμούντεν 27 Ιουν.
Υδραίος	Α. Κονιούρα και Κ. Ξένου	02	4476	διηλθε Γιβραλτάρ 18 Ιουν. διά Βίλμυγκτον
Υδρούσα	Π. Χριστοπούλου	22	2038	έφθ. Τεργέστην 5 Ιουλ. και Πειραιά 14
Φαέθων	άδ. Λιβανού	13	4168	έφθ. Ζουγκούλας 4 Ιουλ.
Φαίαξ	Σπ. Πλασιμιώτη	15	7188	άνεχ. Πόρτα 'Αλμπέρον 21 Ιουν., Παναμάν 9 Ιουλ. διά Λονδίνον
Φανερωμένη	Α. Βλάχανη	08	3501	έφθ. Ρόττερνταμ 6 Ιουλ.
Φιλομήτλα	Σ. Κατοπόδη	98	3175	άργει Σουέζ από 4 Απριλ.
Φλώρα	έτ. Π. Νομικού	04	2980	έφθ. Kalix 28 Ιουν.
Φλώρα Νομικού	Λουκά Νομικού	21	2012	έφθ. Γαλάται 5 Ιουλ.
Φραγκούλα Βροντίση	Βροντίση—Γούναρη	04	2083	είς Όνεγκα 1 Ιουλ.
Φραγκούλα Β. Γουλανδρῆ	άδ. Βενιανδρῆ	18	5304	άνεχ. "Εμπειρον 26 Ιουν. δι' Αλεξανδρειαν, έφθ. 12 Ιουν.
Φρέδη	Κ. Δ. Καλαφάτη	07	4043	έφθ. Βονέλην 4 Ιουλ.
Φώτης	Ν. Λυκαρδόπολον	12	3507	έφθ. Βίλλαν Κ) τούσιον 23 Ιουν.
Φωφός Μακρῆ	Ι. Σ. Στραπονιάλαζη	03	1013	έφθ. Γαλάται 8 Ιουλ.
Χαδιώτης	έτ. «Κάσσος» Α. Ε.	29	4386	άνεχ. Κάρδιφ 8 Ιουλ. διά Πόρτα Σαΐδ
Χατζηπατέρας	νιόν Κ. Χατζηπατέρα	19	3511	άνεχ. "Αλγέριον 28 Ιουν. διά Ροτέν, έφθ. 8 Ιουλ.
Χέλατρος	έτ. «Κάσσος» Α. Ε.	14	3489	έφθ. Καλκούταν 2 Ιουλ.
Χίος	Σ. Περοφή—Δ. Τσατσαρώνη	88	1356	έφθ. Γαλάται 1 Ιουλ.
Χλόη	Ν. Ανιαρδόπολον	28	4641	άνεχ. Τάϊν 24 Ιουν. διά Βαγούσεφ
Χρήστος Μαρκέτος	έτ. Βεργυτή	19	5209	έφθ. Ρίον Ιανέφρον 3 Ιουλ.
Χρυσή	Π. Ι. Γουλανδρῆ	13	5367	άνεχ. Grottagorov 3 Ιουλ. διά Μονφόρραν, έφθ. 9
Ωκεανία	Μ. Καριβαλή	07	4843	διηλθε Γιβραλτάρ 8 Ιουλ. δι' Ελλάδα
Ωνάση Πηνελόπη	Άριστ. Ωνάση	19	5404	έφθ. Αμβέρσαν 2 Ιουλ.
Ωνάση Σωκράτης	Άριστ. Ωνάση	19	5439	άνεχ. Άλ. Πλάταν 8 Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
Ωρίων	Πολ. Λίρα — Α. Αούζη	09	4798	διηλθε Ντούτζενες 8 Ιουλ. δι' Αμστερνταμ
Ωρωπός	Μαρη Έμπειροιον	13	3475	άργει Αμβέρσαν από 30 Απρ.

ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΥΠΟ ΞΕΝΑΣ ΣΗΜΑΙΑΣ

Αιγαίον ('Αγγλικόν)	άδ.Κονιούρη-Άθινη & Σία	10	1673	Μετωνομάσθη «PETAR», σημαία Γιουγκοσλαβίας
Άποστολος (Κυπριακόν)	Δ. Ταϊδη	89	498	εις πλάσια Αιγαίου — Παλαιστίνης
Έλενη ('Αγγλικόν)	Ρεθύμνη — Κονιούρουντη	21	1138	έφθ. Ρένι 28 Ιουν. και Κωνιγκλίν 9 Ιουλ.
Κάρμεν Σύλθα (Ρουμ.)	Κατάπον	03	1601	έφθ. Βραίλαν 28 Ιουν.
Μαρτής ('Αγγλικόν)	Γ. Μ. Κονιούρουντη	94	2483	έφθ. 'Οράν 4 Ιουλ.
Μπεάτσα ('Αγγλικόν)	Α. Λούζη	13	1569	είς πλάσια Ονάλλιας — Πορτογαλίας
Μιρουπάνου ('Αγγλικόν)	Μιναζούλη και Σία	05	2539	έφθ. Βερούτον 3 Ιουλ.
Μυριάμ ('Αγγλ.-τάνκερ)	Β. Ι. Β. C.....	21	7012	διηλθε Κωνιγκλίν 4 Ιουλ. διά Ροτέντον
Νέλσων, ('Αγγλικόν)	Σταύρ. Χριστοφορίδη	96	1437	είς Μασάρδαν 1 Ιουλ.
Νικόλαος Πήττας, ('Αγγλ.)	άδ. Πήττα	12	1864	έφθ. Λαύριον 1 Ιουλίου
Νοέμη—Τζούλια ('Αγγλ.)	Α. Μιναζούλη—Ρουσάνου	95	2499	έφθ. Βαλόναν 6 Ιουλ.
'Ολτύλ. (Ρουμανικόν)	Α. Βλάσσοβ	20	4308	έφθ. Μάρ Ντέλ. Πλάτα 7 Ιουλ.
Πράχοβα (Ρουμανικόν)	Α. Βλάσσοβ	22	3609	διηλθε Γιβραλτάρ 27 Ιουν. διά Βιρτεμπτόν
Σάνν Νικόλα, ('Ιταλικ.)	Ν. Σταμάτιον	79	677	είς πλάσια Ανάτ. Αρρωζής
Σιρέτουλ, (Ρουμανικόν)	Α. Βλάσσοβ	12	3629	έφθ. Δάλτσιγκ 23 Ιουν. Παρέμενε 5 Ιουλ.
Τουσούκα ('Αγγλικόν)	Κ. Λασαράδη — Α. Δάλλα	03	1828	έφθ. Γαλάται 27 Ιουλ.
Φονίξ (Γαλλ. τάνκερ)	Βλαβιανού — Νικολάου ..	20	5907	άνεχ. 'Αλγέριον 1 Ιουλ.. διά Παναμάν
African Prince ('Αγγλ.)	Ρεθύμνη — Κονιούρουντη..	17	5119	είς Τάϊν έπο λαραβάδην 12 Ιουλ.
Αραχε (Νορβ. τάνκερ)	έτ. Π. Νομικού ..	14	7020	είς Ρόττερνταμ έπο λαραβάδην 14 Ιουλ.
Jacatra ('Ολλανδ.)	Ρεθύμνη — Κονιούρουντη	14	5883	είς Ρόττερνταμ 10 Ιουλ.
Lancaster Castle ('Αγγλ.)	έτ. Δ. Σταβάτου ..	19	5625	είς Αμβέρσαν 12 Ιουλ., έπο λαραβάδην
Ripa ('Ισπαν.)	Κ. Στγάλα - N. Ανδρόνιος	03	2747	"Ιδε: «ΤΕΤΗ», σημαία Ελληνική
Umlazi ('Αγγλ.)	Ρεθ. — Κονιούρουντη...	18	4276	είς Τεες έπο λαραβάδην 12 Ιουλίου
Wulsty Castle ('Αγγλ.)	Ρεθύμνη — Κονιούρουντη	18	3566	είς Ρόττερνταμ 12 Ιουλ.. Εποσενή

ADMIRALTY LIST COALS - ANTHRACITE
BEST WELSH BUNKERING MIXTURES

ΔΙΑΡΚΗΣ ΠΑΡΑΚΑΤΑΘΗΚΗ

ΔΙ' ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΕΙΣ
EN ΚΕΡΚΥΡΑ

ΒΟΥΔΛΕΥ & ΚΟΝΤΗΣ-WOODLEY & CONDI

NAYTΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ

ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ-ΔΙΑΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ-ΠΡΟΜΗΘΕΙΑΙ

LLOYD'S AGENTS

BOUDLEY·KERKYRA
WOODLEY-CORFU

CODES: SCOTT'S 1906 (ΙΩΤΗ)

BENTLEYS·WATKINS

ABC. 5 & 6 MARCONI

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυπ.	Τόν. γκρ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Νικόλαος Νομικός	Α. Νομικοῦ	99	625	διηγήθε Κων(λιν) 7 Ιουν. διά Δυρράχιον
Νικ. Νιάγκος	Μιχ. Πιάγκον	12	4499	διηγήθε Ντακάρ 3 Ιουν. διά Μασσαλίαν
Νικόλαος Φιλίνης	Μιζέ Φύλινη	04	3111	διηγήθε Κων(λιν) 6 Ιουν. δι' Esbjerg
Νικόλαος	Β. Σ. Ροσολήμον	10	4540	εἰς Βύλλαν Κ(τούσιον ἀπό 24 Μαρτ.
Νικόλαος "Αγγελος	Το. Αγγέλου	12	4351	εἰς Ημπίσονι φόδος ἀπό 27 Ιουν. Έναυλώθη
Νικόλαος Πατέρας	ἀδελφοὶ Πατέρα	10	4362	ἔφθ. Δουνγκέρην 3 Ιουν.
Νίτσα	ἀδ. Γιανναγά	15	4732	ἔφθ. Τσιτιτάβενιαν 25 Ιουν.
Νύμφη	Ν. Λυκαρδοπούλου	21	4504	διηγήθε Κων(λιν) 27 Ιουν., Μαδέρας 10 Ιουν. διά Ταζόμα
"Ολγα	I. N. Βλασπολόνου	05	677	ἀργει Κ(τη)ζαν ἀπό 25 Μαΐου
"Ολγα 'Επ. Εμπειρίκου	νῖνον Έπ. Εμπειρίζον	22	4677	ἔφθ. Μάντζεστερ 4 Ιουν. καὶ Χούλι. 11
"Ολυμπος	Κουλούθρον — Εμπειρίζον	18	5249	ἔφθ. Γιοζοζάμαν 2 Ιουν.
'Ομδόνια	Ξενιοῦ· Αδ. Χριστοφορίδου	08	3699	ἔφθ. Μαρ(λιν) 1 Ιουν.
"Ορος "Αθως	Ρεθύμνη — Κονλουζουντῆ	13	3578	ἔφθ. Μπ. Αγρες 2 Ιουν.
"Ορος "Ατλας	Ρεθύμνη — Κονλουζουντῆ	16	5647	ἀνεξ. Σάντα Κρούζ 30 Ιουν. διά Μασσαλίαν
"Ορος Δίρφυς	«Ατλαντικός» Α. E.	18	5242	διηγήθε Κολόμπα 6 Ιουν. διά Καράτσι
"Ορος Ελικών	«Τράμπ. Σο»	18	5525	ἔφθ. Οζάζα 26 Ιουν.
"Ορος Ιδη	Κοσμέτου· Κονλουζουντῆ	20	5210	ἀνεξ. Γιοζοζάμαν 4 Ιουν. διά Β. Αμερικήν
"Ορος Ιθώμη	Ρεθύμνη — Κονλουζουντῆ	14	4191	ἀνεξ. Σάντα Φέ 25 Ιουν. διά Χάρην
"Ορος Κιθαιρών	«Τράμπ. Σο»	12	3876	ἀνεξ. Ρόττερνταμ 20 Ιουν. διά Περσιανούνον
"Ορος Κύνθος	«Τράμπ. Σο»	18	5188	εἰς Σάντα Νικολάς ἀπό 15 Ιουν.
"Ορος Λυκαθητός	«Ατλαντικός» Α. E.	17	4292	διηγήθε Μοντεβίδεο 22 Ιουν. διά Στάβαγκερ
"Ορος Μυρτώ	Κοσμέτου — Κονλουζουντῆ	19	5658	διηγήθε Κων(λιν) 1 Ιουν. διά Σιγκαπούρην, ἔφθ. Π. Σάιδ 6
"Ορος Ολυμπος	Ρεθύμνη — Κονλουζουντῆ	20	5166	ἔφθ. Νικολάεσ 29 Ιουν.
"Ορος Ορθρυς	έτ. «Θησεὺς» Α. E.	19	4817	ἔφθ. Θεσ(νί)η 13 Ιουν. Έξιφορτώνει
"Ορος Οισσα	Ρεθύμνη — Κονλουζουντῆ	18	5201	διηγήθε Κεσελόγκα 2 Ιουν. διά Κόμπε, ἔφθ. 7
"Ορος Παρνακισός	ἀδ. Π. Μαργαρώνη & R-K.	15	3660	ἔφθ. Ιψουτς 26 Ιουν. καὶ "Αμπερνταμ 10 Ιουν.
"Ορος Πέρα	Κοσμέτου — Κονλουζουντῆ	18	5208	ἔφθ. Σύρον 3 Ιουν.
"Ορος Πεντελικόν	Κονλουζουντῆ - Κωστομένη	17	5791	ἔφθ. Μπέρια ἀπό 17 Ιουν. καὶ ἀνεξ. 8 Ιουν. διά Φλωσιγ
"Ορος Πήλιον	έτ. «Θησεὺς» Α. E.	14	4592	ἔφθ. Ρόττερνταμ 8 Ιουν.
"Ορος Πρίονας	Ρεθύμνη — Κονλουζουντῆ	10	3986	διηγήθε Περιμ 8 Ιουν. διά Khorram Shahr
"Ορος Ροδόπης	έτ. «Ωκεανός» Α. E.	19	5182	ἔφθ. Μοντεβίδεο 28 Ιουν.
"Ορος Ταύρος	«Ατλαντικός» Α. E.	20	6696	ἀνεξ. Γιοζοζάμα 3 Ιουν. διά Κόμπε
"Ορος Υμηττός	Ρεθύμνη — Κονλουζουντῆ	21	6388	ἔφθ. Σαγκάνη 7 Ιουν.
Π. Μαργαρώνης	Δημ. Μαργαρώνη	13	4979	ἀνεξ. Μπ. Αγρες 27 Ιουν. δι' Αθονιάσιν
Παγασητικός	Μαρη̄ Εμπειρίζον	14	3477	ἀνεξ. Αιμέρσεαν 9 Ιουν. δι' Ανατολήν
Παγκρατίων	Δημ. Ν. Κουφός ελλ.	20	2012	διηγήθε Νόρθ Φόρελαντ 4 Ιουν. διά Δουνγκέρην
Παναγής	Ν. Λυκαρδοπούλου	20	5187	ἔφθ. Islam 1 Ιουν. καὶ Μπάρον 9
Παναγ. Θ. Κουμάνταρος.	ἀδ. Σ. Κουμαντάρου	12	5839	ἔφθ. Πειραιᾶ 29 Ιουν.
Πανάγραντος	Β. καὶ I. Κουπσούνου	15	4661	ἔφθ. Βενετίαν 2 Ιουν. καὶ Πειραιᾶ 10
Πάνις	Α. Αναστασάτου	06	1781	ἀργει 'Αιμέρσεαν ἀπό 26 Μαρτ.
Παντελής	Κ. Λαμπού καὶ I. Ποντικοῦ	11	3845	ἀνεξ. "Εαδεν ἀπό 12 Ιουν. διά Σάντα Φέ
Παντιάς	έτ. «Ωκεανός» Α. E.	12	5146	ἔφθ. Υμουνίτεν 3 Ιουν.
Παπαλεμδός	Γ. Α. Γεωργιλῆ	10	3748	ἀργει "Αιμέρσεανται ἀπό 14 Μαρτ. Έπισκεψή
Πάραλος	Κ. Α. Πετρούστη	06	3435	ἀνεξ. "Αλμπαν 2 Ιουν. δι' Ελλάδα
Παρθενών	ἀδ. Πειθῆ	08	3189	ἔφθ. Σονάν 8 Ιουν.
Πάτρα	Τσακιριάνη—Κων(λιν)νίδη	96	3256	διηγήθε Κων(λιν) 27 Ιουν., Γιβραλτάρ 9 Ιουν. διά Βορδώ
Περράκης Λ. Καμπάνης	κληρ. Λ. Καμπάνη	10	3584	διηγήθε Αάδσεντ 9 Ιουν. διά Δουνγκέρην
Περσεύς	Α. Άνδρεάτου	18	5172	διηγήθε Πλόρ Νατάλ 7 Ιουν. δι' Ενερώπην
Πεταλοί	Μαρη̄ Εμπειρίζον	17	5126	ἔφθ. Ρουέν 6 Ιουν.
Πετροί (τάνκερ)	έτ. «Τρανσπετρόβη»	03	4634	διηγήθε Αά Κούμπο 6 Ιουν. διά Σέτταν
Πετράκης Νομικός	Π. Νομικοῦ	06	4418	ἀνεξ. Μπάζ. Μπλάγαν 1 Ιουν. διά Λάς Πάλμας
Πέτρος I. Γουλανδρής	ἀδ. Γουλανδρή	23	4693	διηγήθε Μαδέρας 1 Ιουν. διά Μπ. Αγρες
Πέτρος Νομικός	Π. Νομικοῦ	13	4044	διηγήθε Γιβραλτάρ 4 Ιουν. διά Ρόττερνταμ
Πήγασος	Γ. Ν. Λονδούνδη	15	1795	ἔφθ. Μπλαμάτο 3 Ιουν.
Πηλεύς	Ε. Χατζηλία	28	4695	ἀνεξ. Στέττιν 8 Ιουν. διά Πειραιᾶ
Πηγελόπη	Σ. Παραμυθώτη	19	4786	ἔφθ. Λίθερπολ 2 Ιουν.
Πίνδος	Α. Λούζη	08	4360	ἔφθ. Νοβοροσούσιην 22 Ιουν.
Πολέμης	I. Δ. Παλαιοζωρασδᾶ	09	1457	ἔφθ. Καμενκα 27 Ιουν.
Πόλι	M. N. Ροδάδη	97	2861	εἰς Νοβοροσούσιην 5 Ιουν. ἐπὸ φότωσιν
Πολύκτωρ	Γ. Δρασούλη	14	4077	ἀνεξ. Κάρδιφ 8 Ιουν. διά Βηρυττὸν
Πολύμνια	E. Μιχαλιτσάνου	07	4937	ἀργει Γένοβαν ἀπό 5 Μαρτ.
Πότη	Μιχ. Βερνίκον	96	1594	ἀνεξ. Χούλι 3 Ιουν. διά Honningsvaag
Ποσειδῶν	ἀδ. Πήττα	09	3895	ἔφθ. Μπάρον 5 Ιουν.
Ποσειδωνία	Δ. Γεωργούλονον καὶ P.-K.	09	3681	ἔφθ. Σάντα Νικολάς 3 Ιουν.
Πρέκλα	Θ. Επιφανιάδη	12	1820	ἔφθ. Πειραιᾶ 5 Ιουν. καὶ ἀνεξ. 10 διά Ριοσίον
Προμηθεύς	νῖνον Αντ. Γιαννουλάζουν.	12	4340	διηγήθε Γιβραλτάρ 11 Ιουν. διά Βούλωνην
Ρήνος	Λεων. Εμπειρίζον	11	4346	ἔφθ. Πειραιᾶ 16 Ιουν. Έπειλήθη "Αγγλους πρὸς διάλιναιν
Ρίτα	Γ. Πανᾶ	01	2495	ἀνεξ. Γένοβαν 1 Ιουν. διά Μαρ(λιν), ἔφθ. 10
Ρίτα Χανδρή	Το. Δ. Χανδρῆ	14	4648	ἀνεξ. Γδύνια 21 Ιουν. διά Μπ. Αγρες
Ρόκος	«Ιόνιον» Α. E.	18	4781	εἰς Νέαν Καλιμπονίαν 10 Ιουν.
Ρόκος Βεργωτής	«Βεργωτής» Α. E.	19	5637	ἔφθ. "Αγ. Φραγκίσκον 5 Ιουν..
Ρούλα	Μιχ. Καραγαγέρη	99	1044	ἀνεξ. Μπόναν 5 Ιουν. διά Σαγκούντο
Σαρωνικός	Μαρη̄ Εμπειρίζον	12	3548	ἔφθ. Βραζίλιαν 3 Ιουν..
Σίφνος	Θερι. Σταυρούλοπάτη	17	2290	ἔφθ. Κούντα 12 Ιουν..
Σοφία Θεοδωροπούλου	Π. Θεοδωροπούλου	99	1518	ἔφθ. Αά Γρούνετ 23 Ιουν..
Σουλιώτης	Μαλάμου	17	4300	εἰς Ροζάριο ἀπό 13 Ιουν..
Σούνιον	Μαρη̄ Εμπειρίζον	19	3054	ἔφθ. Γκάρστον 25 Ιουν..
Σπύρος	«Αιγαίους» Α. E.	18	5153	εἰς Ηουστον 10 Ιουν..
Σπύρος	Παντ. Αντέπα	04	2108	ἀνεξ. Δάντσιγ 8 Ιουν. διά Κούντα
Σταμ. Γ. Εμπειρίκος	έτ. «Σ. Γ. Εμπειρίζον»	36	3941	ἀνεξ. Σάντος 23 Ιουν. διά Κόμπε
Στάμος	Δ. Φαφαλού	14	3801	εἰς Μοντεβίδεο ἀπό 13 Μαΐου