

NAYTIKA XPONIKA



1η Αυγούστου 1936

Αρ. Φύλλου 135

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΣΤ'. ΑΡΙΘ. 135

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, 1 ΑΥΓΟΥΣΤΟΥ 1936

'Η δέσις, τὰ προβλήματα καὶ αἱ ἀνησυχίαι τῆς φορτηγοῦ Ναυτιλίας

Τοῦ κ. Κ. Γ. ΓΡΑΤΣΟΥ

'Απὸ τὴν 'Οζάκαν τῆς Ιαπωνίας ὡς κ. Γράτσος μᾶς ἀποστέλλει μακρὰν ἐμπειριστατομένην μελέτην ἐπὶ τῶν ζητημάτων τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας μας, τῶν ἀνησυχιῶν διὰ τὸ μέλλον ἀντῆς καὶ τῶν ληπτέων μέτρων διὰ τὴν ἀναδιοργάνωσιν καὶ τὴν ἀποδοτικότεραν συμβολὴν τῆς εἰς τὴν οἰκονομίαν τοῦ πόπου.

Μὲ τὴν διεισδυτικὴν παρατηρητικότητα, ποὺ χαρακτηφῆται τὸν φίλον ὀδηγούραφον, ἀλλὰ καὶ μὲ τὸ φιλοπατίγμαν τοῦ θεραπευτικοῦ ἔμπορον τοῦ παραγέτεται μία ζωντανὴ πράγματι τῆς κρίσιμου θέσεως τῆς ναυτιλίας μας εἰκόνων.

Συνιστῶμεν ἴδιατέρως τὴν μελέτην τοῦ ἄρθρου τοῦ κ. Γράτσου ἀπὸ διῶν ἔκεινους, ποὺ ἀποδούν καὶ ἐνδιαφέρονται διὰ τὴν ναυτιλίαν μας καὶ ἀπὸ τοὺς ἔπιτος ἀντῆς οἰκονομικοὺς καὶ τυρενητικοὺς μας παράγοντας. 'Ισως αἱ μεγάλαι ἀλήθεια, ποὺ μὲ ἀπόλυτον παρορθίαν εἰς τὴν μελέτην τοῦ κ. Γράτσου διατυπώνονται, νὰ χρησιμεύσουν, ὥστε ἀνανήψωμεν πρὸ τῶν διαγωφομένων κινδύνων.

Αον. ΓΕΝΙΚΟΤΗΤΕΣ.—Τὸ διτὶ ἡ νομισματικὴ ισορροπία τῆς Ἐλλάδος ἔξαρτᾶται κατὰ μέγα μέρος ἀπὸ τὰ εἰσόδηματα τῆς φορτηγοῦ Ναυτιλίας, εἰνε μια ἀλήθεια, τὴν ὁποῖαν μόνον οἱ ἔκαστοι καυθερήσαντες τῆς ζώης μας δὲν ἀντέληφθοσαν.

Μία ἀπλῆ ἔξετασις τοῦ ἐμπορικοῦ μας ισοζυγίου (;) εἰνε ἀρκετὴ διὰ νὰ ἀποδείξῃ, διτὶ τὸ κενὸν ποὺ δημιουργεῖται ἐκ τῆς ὑπεροχῆς τῶν εἰσαγωγῶν ἐπὶ τῶν ἔξαγωγῶν, πρέπει ὅπωδήποτε νὰ πληροῦνται δι' ἀλλών πόρων, διότι ἀλλώς η ἔξαπτμιοις τοῦ 'Εθνικοῦ εἰς χρυσὸν ἀποθέματος, θὰ διτὸς ζήτημα χρόνου ἀκριθῶς ὑπολογισθησομένου δι' ἀπλουστάτης ἀριθμητικῆς πράξεως.

Καὶ πράγματι τὸ κενὸν τοῦτο ἐπληροῦτο μέχρι τοῦ 1930, διὰ δανειῶν ἐκ τοῦ ἔξωτερικοῦ καὶ διὰ τῶν εἰς Ἐλλάδα εἰσρέοντων ἀδήλων πόρων ἐκ τῶν ἐμβασιμάτων τῶν μεταναστῶν, τῶν καταθέσεων τῶν Ἐλλήνων τοῦ ἔξωτερικοῦ καὶ τῶν εἰσοδημάτων τῆς Ναυτιλίας.

Τὰ δάνεια δῆμως ἔπαυσαν ἀπὸ καιροῦ νὰ ἔρχωνται, ὡς ὁ ἀπὸ μηχανῆς θεὸς τῆς θεραπείας τοῦ ἐκ τῶν οἰκονομικῶν ἀκροβούσιων τῶν διαφόρων ίθυντων δημιουργήθεντος κυκεώνος. Αἱ ἐκ τῶν μεταναστῶν πρόσδοσι, μολονότι ἀκόμη ομηρικαὶ θαίνουν ὀσημέραια ἀλαττούμεναι καὶ τοῦτο διότι ἀφ' ἐνός τὸ μεταναστικὸν ρεῦμα ἐνεκρώθη τελείως ἔνεκα τῶν πειριορισμῶν τῶν ἔνων χωρῶν καὶ ἀφ' ἔτερου, διότι αἱ διάφοροι ἐν τῷ ἔξωτερικῷ Ἐλληνικαὶ παροικίαι, ἔγκαταλειφθεῖσαι εἰς τὴν τούχην τῶν παρὰ τοῦ Κράτους καὶ μὴ ἀνανεούμεναι διὰ τῆς προσθήκης νέων στελεχῶν, χάνουν ὑθαμῆδον τὸν 'Εθνισμόν των, θρασέως ἀφομοιούμεναι καὶ τελικῶς ἀπορροφούμεναι παρὰ τῶν κοινωνῶν ἐντὸς τῶν δοπιών ζοῦν καὶ ἐργάζονται. Φυσικὴ συνέπεια μᾶς τοιαύτης ἔξελιξεως διτὸς καὶ διὰ πειριορισμὸς τῶν ἐμβασιμάτων των καὶ διὰ προσεχῆς ἀκόμη ἔξαλεψίς των.

Η μεγάλη εἰσαγωγική κίνησις Ἐλληνικῶν κεφαλαίων ἐκ τοῦ ἔξωτερικοῦ, ἡ ὁποία τόσην ἔτηνε σημειώσει ἀπὸ τοῦ 1926, ἐσταμάτησε τελείως καὶ αὕτη δι' εὐνοήτους λόγους. 'Η καταρράκωσις τῆς Ἐθνικῆς πίστεως, αἱ Δραχμοποιήσεις, ἡ ἔκδηλος πειρφόρνησις τῆς ιδιωτικῆς πειριούσας καὶ δὲ factο σοσιαλισμός, δύστις ἀπετέλεσε τὴν ἀνομολογουμένην πολιτείαν τῶν ἀστικῶν λεγομένων κυθερήσεων τῆς Ἐλλάδος, ἐσταμάτησεν ἀποδόμις καὶ τελειωτικῶς τὴν ἐπὶ τοῦ ἔξωτερικοῦ εἰσαγωγὴν Ἐλληνικῶν κεφαλαίων καὶ οὕτω δὲν θὰ ἀπομείνουν συντόμως ὡς ἀδηλοὶ πόροι, παρὰ διὰ φορτηγὸς Ναυτιλία, δεινῶς πάσχουσα καὶ αὕτη, καὶ διὰ Τουρισμὸς, δύστις τελευταίως προσετέθη, πόροι οἵτινες θὰ μᾶς ἔξησφάλιζαν μίαν σχετικὴν νομισματικὴν ισορροπί-

αν, ἐὰν διτὸς διτὸς κράτος καὶ οὐχὶ ὁ γεωμετρικὸς τόπος τῶν ἀλαττομάτων τῆς φυλῆς μας καὶ τὸ θέατρον τῶν κομματικῶν ἀπασχολήσεων τῶν Κυθερητῶν μας.

Διότι, παρ' ὅλον ὅτι εἰνε θλιβερά διατήρησις, διτὸς Ελληνισμὸς οὐδέποτε καθ' ὅλας τὰς φάσεις τῆς μακραίωνος ιστορίας τοῦ κατώρθωσε νὰ δημιουργήσῃ Κρατικὸν ὄργανον ἀξιονόμονον λόγου. Παρέμεινε πάντοτε ἔνα 'Εθνος, μια φυλή, μὲ σφεῖς φυλετικάς καὶ θρησκευτικάς παραδοσίες, ἀλλὰ μὲ ἀσφάλιστους, χαλαράς καὶ μᾶλλον ἀνησυχητικάς ἀντίληψεις περὶ τοῦ προορισμοῦ καὶ τῆς ἀνάγκης τῆς Κρατικῆς ἔξουσίας.

Δέν κατενόησαν ἀτυχῶς οἱ μέχρι τοῦδε Κυθερήσαντες, ιδίᾳ κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη τὸν τόπον μας, διτὶ ὁ οἰκονομικὸς ἀνεβοντικός τῆς Ἐλλάδος εὑρίσκεται καὶ μοιραίως θὰ εύρισκεται ἔξω τῆς χώρας, διτὶ οἱ 'Ελληνες εἰνε ἐμποροὶ, διτὶ διτὸς οἱ ὄφηλον νὰ ὠργανώσῃ ἐπιχειρήσεις μὲ διακλαδώσεις ἀνά τὴν ύφηλον καὶ διχά νὰ συγκεντρωθῇ εἰς τὰς Ἀθήνας, διτὶ μεταξύ τῶν ἀκατονομάτων γραφείων τῶν διαφόρων 'Υπουργείων, τῶν καφενείων καὶ τῶν πολιτικῶν θυζαντινομῶν μας, κινδυνεύομεν νὰ ὑποσκάψωμεν αὐτά τὰ θεμέλια τῆς 'Εθνικῆς καὶ οἰκονομικῆς ζωῆς.

Σήμερον δόπτετο τὸ κράτος τείνει νὰ καταστῇ, καλῶς δικαῖως, διτὸς οὐρμιστής τῆς διεθνοῦς οἰκονομικῆς ζωῆς, διτὸς Ἐλλειψις παρ' ήμιν Κράτους ἐπαρκοῦς, εἰνε διτὸς μεγαλύτερος κίνδυνος διτεῖλον τὸν Ἐλληνισμὸν καὶ διτὸς θεατικαὶ τῆς ἀδυναμίας πρὸς ἀναδιοργάνων οἰσούθηποτε κλάδον τῆς 'Εθνικῆς ήμιν οἰκονομίας. Μέσα δὲ εἰς τὴν ἀνασυγκρότησιν τῶν πλουτοπαραγωγικῶν πηγῶν προέχουσαν κατέχει θεοίν καὶ διτὸς τῆς φορτηγοῦ Ναυτιλίας προσπάθεια. Εἰνε αὕτη ἐπείγουσα καὶ ἐπιτακτική, διν δὲν θέλωμεν νὰ εἰδῶμεν τὴν σύντομον ἔπιχειρην τοῦ 'Ελληνικοῦ φορτηγοῦ, διτὸς εἰδέλειψιν, ήτις διτὸς ἀποτελέση ἔνα δεινόν καὶ ἀθεράπευτον πλήγμα, ἐναντίον τῆς ήδη ἀσταθοῦς νομισματικῆς ήμιν ισορροπίας καὶ γενικώτερον, ἐναντίον τῆς κοινωνικῆς διμαλότητος τῆς ζωῆς μας.

Βον. ΤΟ ΕΚ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΕΙΣΟΔΗΜΑ.—Ἐνῷδι πάρχουν στατιστικαὶ κατὰ τὸ μᾶλλον διτὸν ἀκριθεῖς δηλών τῶν κλάδων σχεδὸν τῆς 'Εθνικῆς μας οἰκονομίας, οὐδεμία τοιαύτη ύπαρχει διδουσα μίαν συνολικὴν ιδέαν τῆς ἀξίας καὶ τῆς ἀποδόσεως τῆς Ναυτιλίας μας, δὲν δὲν θέρχονται αἱ ἐπήσιαι ἀνασκοπήσεις τῶν πεπραγμένων τῆς Ναυτιλίας τῶν «Ν. Χρονικῶν», θάτις εἰς τὸ σκότος, διτὸς σχεδὸν τὰ ζητήματα αὐτῆς.

Εἰς τὴν τελευταῖαν ἀνασκόπησιν τοῦ 'Ιανουαρίου 1936, τὰ «Ν. Χρονικά» ἀναβιθάζουν τὸ ποσόν τοῦ εἰσαγωγήτος εἰς Ἐλλάδα, κατὰ τὸ 1935 ἐκ τῆς φορτηγοῦ Ναυτιλίας συναλλάγματος εἰς £ 1.500.000 ἐπὶ ἐνός ποσοῦ ἀκαθαρίστων ναύλων £ 7.800.000.

Μολονότι, ως διτὸς προσπαθήσωμεν νὰ ἀποδείξωμεν, τὸ εἰσαγόμενον συναλλάγμα εἰνε κατώτερον τῶν £ 1.500.000, ήδη τὸ ποσόν αὐτό, ἀντιπροσωπεύονταν τὸ 20% τῶν ἀκαθαρίστων ναύλων, εἰνε ἀρκετὸς χαμηλὸν ἐν παραθόλη μὲ τοὺς εἰσπραχθέντας ναύλους ἀφ' ἐνός καὶ τὰς ἐκ τῆς Ναυτιλίας τῶν προσδόσους τῶν ἀλλών Χωρῶν ἀφ' ἔτερου.

Αἱ αἵτιαι τῆς μὴ διοχετεύσεως μεγαλυτέρου ποσοστοῦ τοῦ ἀκαθαρίστου εἰσοδήματος εἰς 'Ελλάδα εἰνε ποικίλαι. 'Αλλαι ψυχολογικαὶ καὶ ἀλλα τεχνικαὶ. Καὶ διά μὲν τὰς πρώτας, διτὸς Ελλειψις ἐμπιστοσύνης πρὸς τὴν σταθερότητα τοῦ 'Εθνικοῦ νομίσματος ἀπέτρεψεν ἀνέκαθεν τοὺς διπλωδόπτης συμμετέχοντας εἰς τὴν ναυτικήν ἐπιχείρησιν, νὰ εἰσαγάγουν εἰς 'Ελλάδα συναλλάγματα μεγαλύτερον τοῦ ἀπολύτως ἀναγκαῖου διά τὴν συντήρησιν αὐτῶν καὶ τῶν οἰκονομικῶν τῶν, προτιμῶντες συνήθως νὰ καταθέτουν τὰς οἰκονομίας τῶν εἰς τὰς Τραπέζας τοῦ 'Εξωτερικοῦ, παρ' ὅλον διτὶ οἱ τόκοι ἐκεῖ εἰνε χαμηλότεροι τῶν παρ' ήμιν. 'Η τοιαύτη τακτική ἐνετάθη ίδιως μετά τὴν δραχμοποίησιν, ήτις υπῆρχε καταστρεπτικὴ διά τοὺς ναυτιλομένους.

Ὑπάρχουν δῆμως καὶ τεχνικοὶ λόγοι σοθαρώτεροι, οἵτινες

καθιστοῦν, κατά τὴν γνώμην μας, τὸ ποσὸν τοῦ ἐκ £ 1.500.000 εἰς συνάλλαγμα ναυτιλιακοῦ εἰσόδηματος ὑπερβολικόν, λαμβανομένου μάλιστα ὅπ' ὄψιν, δτὶ δὲν συμπεριλαμβάνεται εἰς αὐτὸν τὸ ἐκ τῶν παρὰ τῶν ἐφοπλιστῶν εἰσαγόμενον εἰς Ἐλλάδα συνάλλαγμα διὰ τάς ἐν Ἐλλάδι ἐπισκευάς τῶν πλοίων των καὶ διὰ ἄλλας αὐτῶν ἀνάγκας.

Τὰ «Ν. Χρονικά», ἀπὸ ἀπόψεως συνεισφορᾶς συναλλάγματος, διαιροῦν τὰ σκάφη τῆς φορτηγοῦ Ναυτιλίας εἰς τρεῖς κατηγορίας:

Ιον. Τὰ πλοῖα τὰ ἔχοντα ως ἀφετηρίαν τὸν Εὔξεινον καὶ ως προορισμὸν τῶν τούς λιμένας τῆς Μεσογείου.

Σον. Τὰ πλοῖα τὰ ἔχοντα ως ἀφετηρίαν τὸν Εὔξεινον καὶ προορισμὸν τῶν ἔξωμεσογειακοὺς λιμένας.

Καὶ Σον. Τὰ πλοῖα τὰ ἐργαζόμενα μεταξὺ λιμένων ἑκτὸς τῆς Μεσογείου.

Κατὰ τὰ «Ν. Χρονικά» πάντοτε, τὰ πλοῖα τῆς πρώτης κατηγορίας ἀφίνουν εἰς τὸν τόπον συνάλλαγμα ἵσον πρὸς τὰ 35% τῶν ἀκαθαρίστων ναύλων, τὰ τῆς δευτέρας 25% καὶ τὰ τῆς τρίτης 12%, τῆς μέσης ἀποδόσεως οὗσης 20%, ἀν ληφθοῦν ὡς ὄψιν τὰ ποσοστά τῆς χωρητικότητος τὰ ἀπασχολούμενα εἰς τάς προαναφερόμενας κατηγορίας.

Νομίζουμεν, δτὶ εἰνες σκόπιμον, πρὶν ἡ προχωρήσωμεν εἰς τὴν συζήτησιν αὐτῆν, νὰ ἀναλύσωμεν ὅσον τὸ δυνατόν ἀκριβέστερον τὴν κατανομὴν τῶν ἔξόδων ἐνὸς πλοίου ἐκτελοῦντος ὀρισμένου ταξίδιον. Μολονότι μία τοιαύτη ἀνάλυσις παρουσιάζει πλείστας δυσκολίας, τόσον ἔνεκα τῶν δυναμικῶν ἔξόδων τῶν πλοίων, δηλαδὴ τῆς καταναλώσεως, ταχύτητος κτλ., δσον καὶ τῶν στατικῶν τοιούτων, δηλαδὴ τῶν Φορτεκφορτωτικῶν, Λιμενικῶν κτλ. δυνάμεθα νὰ εἴπωμεν, δτὶ τὰ ἔξοδα ἐνὸς ταξίδιου κατανέμονται περίπου ως ἔξης, τοῦ ἀκαθαρίστου ναύλου ἀντιπροσωπευόμενου διὰ τοῦ ἀριθμοῦ 100.

Λιμενικά, Φαρικά, Charter charges κτλ.	30 %
Καύσιμος ψήλη	21 %
Μισθοτροφοδοσία	16.5%
'Ασφάλιστρα	7 %
'Υλικά	3 %
Διάφορα	1 %
	78.5%

"Ητοι ἔξ ἐνὸς οἰουδήποτε ναύλου τὰ 78.5% κατ' ἐλάχιστον σρόν, διατίθενται ἀποκλειστικῶς διὰ τὰ ἔξοδα κινήσεως τοῦ σκάφους καὶ ἐναπομένουν τὰ 21.5% τοῦ ναύλου πρὸς κάλυψιν τῶν ἔξ ἀπρόσπτων καθυστερήσεων ζημιῶν, τῶν ἐπισκευῶν, τῶν κρατήσεων διὰ Surveys, τῆς πληρωμῆς φόρων, τοκοχρεωλυσίων, τοῦ καταρτισμοῦ ἀποθεματικῶν κεφαλαίων, ἀποσθέσεων καὶ τῆς διανομῆς κερδῶν.

Ἐκ τῶν 78.5% αὐτῶν ἔκατοστῶν τοῦ ἀκαθαρίστου ναύλου, μόνον μέρος τῶν 16.5%, δηλαδὴ τῆς μισθοτροφοδοσίας εἰσέρχεται εἰς τὴν χώραν ὑπὸ μορφὴν συναλλάγματος, ποσὸν ποικιλλὸν ἀναλόγως τοῦ εἰδούς τῶν πλόων, οὓς ἐκτελοῦν τὰ πλοῖα, οὐδέποτε δόμως δυναμένουν νὰ ὑπερβῇ, κατὰ τοὺς πλέον αἰσιοδόξους τῶν ὑπολογισμῶν, τὰ 10% τοῦ ἀκαθαρίστου ναύλου. Καὶ τὸ ποσὸν αὐτὸν, εἰς διὰφέλομεν νὰ προσθέσωμεν καὶ τάς συνεισφοράς τοῦ N.A.T. δὲν ἀνέρχεται ἀνά τῶν £ 650.000—700.000 ἐτησίως.

Ἐκ τῶν ὑπολοίπων 62% τοῦ ἀκαθαρίστου ναύλου, τὰ 30% ἀντιπροσωπεύουν τὰ ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ ἔξοδα διὰ Λιμενικά, Φαρικά, Φορτεκφορτωτικά, κτλ. εἰνε δὲ ἐμφανές, δτὶ, πάσα ἐξ αὐτῶν ἀφαίρεσις πρὸς δῆθος τῆς Ἐθνικῆς μας οἰκονομίας εἰνε ἀδύνατος. Τὸ διότι δὲ δύναται νὰ λεχθῇ καὶ διὰ τὰ 21% τὰ ἀντιπροσωπεύοντα τὴν καύσιμον ψήλην, τὰ 3% τὰ ἀφορῶντα τὰ ὀλικά, τὰς δαπάνας συντηρήσεως καὶ τὸ 10% τῶν διαφόρων ἔξόδων.

Τὰ ἀσφάλιστρα ἀτίνα ἀντιπροσωπεύουν ποσὸν πέραν τῶν £ 400.000 ἐτησίως, δὲν δύναται πρὸς τὸ παρόν, νὰ διοχετεύθων εἰς Ἐλλάδα, ἀνευ τῆς δημιουργίας Ἐλληνικοῦ ἀσφαλιστικοῦ δραγμοῦ καὶ συνεπώς δύνανται καὶ αὐτὰ νὰ συμπεριληφθοῦν εἰς τὴν προηγουμένην κατηγορίαν.

Ἐκ τῶν 78.5% ἔκατοστῶν ἐπομένως τῶν ἀκαθαρίστων ναύλων, μόνον τὰ 10% εἰσέρχονται εἰς Ἐλλάδα ὑπὸ μορφὴν συναλλάγματος.

"Ἄς ἔξετάσωμεν τῷρα τὸ ἔξ 21.5% ὑπόλοιπον τοῦ ναύλου, ἐκ τοῦ ὅπου πρέπει νὰ καλυφθοῦν αἱ ἐπισκευαί, τὰ Surveys, νὰ σχηματισθοῦν ἀποθεματικά, νὰ γίνουν αἱ ἀποσθέσεις, νὰ πληρωθοῦν τὰ τοκοχρεωλύσια καὶ τὰ κέρδη.

"Ἄς ἀρχίσωμεν τὴν ἐρευνήν μας ἀπὸ τὰς ἐπισκευάς καὶ τὰ Surveys, ἀτίνα ἀνέξεταί τοῦ κατά μεγαλύτερον ποσοστὸν ἐν Ἐλλάδι θὰ συνέτειναν κατὰ πολὺ εἰς τὴν αὔξησιν τῆς εἰσαγωγῆς συναλλάγματος εἰς τὴν χώραν καὶ θὰ συνετήρουν μίαν ἀνθηρότηταν σιδηροδιομηχανίαν.

"Ἔκ πρώτης ὄψεως οἱ "Ελλήνες ἐφοπλισταί, θὰ εἶχαν κάθε συμφέρον νὰ ἔξετέλουν τὰς ἐπισκευάς καὶ τὰ Surveys τῶν σκαφῶν των ἐν Ἐλλάδι, διότι ἐκτὸς τοῦ διὰ τοῦ παροπλισμοῦ τῶν ὑπὸ ἐπισκευήν πλοίων θὰ είχον σημαντικὴν οἰκονομίαν, αἱ ἐργασίαι εἰν Ἐλλάδι εἰνε πολὺ εὐθύνοτεραι τῶν τοῦ ἔξωτερικοῦ, χωρὶς νῦν ὑστεροῦν, μερικαὶ ἔξ αὐτῶν τούλαχιστον, τῶν ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ ἐκτελουμένων.

Μία δόμως θαυματέρα ἔξετάσις τῶν πραγμάτων πείθει καὶ τὸν πλέον καλῶς διατεθειμένον, δτὶ εἰνε ἀπορίας δξιον, πῶς ἐπισκευάζονται ἀκόμη, πλοῖα ἐν Ἐλλάδι καὶ διὰ ἐν Πειραιεῖ. Διότι ἐκτὸς τοῦ διὰ ἡ Ἐλλάς εύρισκεται μακράν τοῦ κέντρου τῆς ἐργα-

σίας τῆς φορτηγοῦ μας Ναυτιλίας, αἱ ἐπισκευαὶ ἐν Ἐλλάδι ἔχουν τὸ μέγα μειονέκτημα τῆς θραδύτητος, ήτις δφείλεται τόσον εἰς τὴν Ἑλλειψιν συγχρονισμένων ἔγκαταστάσεων, δσον καὶ εἰς τὴν χαώδη κατάστασιν τῶν ἔργων την τῆς ζητημάτων, ή δποία ἐκδηλούται διὰ τοῦ παρεμβάσεων τοῦ προέδρου Roosevelt τὸν ἐφοπλιστήν.

"Ἡ παράδοξος ἀνάμιξις τοῦ μεσαιωνισμοῦ καὶ τοῦ ὑπερμοντερνισμοῦ ἡτις χαρακτηρίζει τὴν δλην Ἐθνική μας ζωήν, εἰνε ἐμφανής, καὶ ἐδῶ δποῦ τὰ μὲν ἐργοστάσια ἀπὸ ἀπόψεως τεχνικῆς εύρισκονται εἰς κατάστασιν τῶν ἔργων την τῆς ζητημάτων, ή δποία ἐκδηλούται διὰ τοῦ παρεμβάσεων τοῦ προέδρου Roosevelt τὸν ἐφοπλιστήν.

"Ἡ δευτέρα πληγὴ ἡ μαστίζουσα τὸν Πειραιαῖδιατέρως εἰνε δο λεγόμενος Ο.Π.Π., δστις φαίνεται νὰ ἔχῃ δκρίτικον προσμόν του τὴν καλυσιεργίαν τῶν ἐπισκευῶν, διὰ τοῦ αἰώνιου προθλήματος τῆς ἀγκυροθόλιας, τῶν μυρίων ἐμποδίων ποὺ παρεμβάλλει διὰ τὴν χρήσιν τῶν γερανῶν, τῶν δεξαμενῶν κτλ.

"Τὸ μεγαλύτερον δμως μειονέκτημα τῆς Ἐλλάδος, ως τόπου ἐπισκευῶν εἰνε διῆλεψις δεξαμενῶν. Διὰ διὰ τοῦ έτους, δημάρχη δεξαμενή τοῦ Πειραιῶν, δημόν δεξαμενή ναυτικοῦ Κράτους ἔχοντος 2.000.000 τόν. χωρητικότητα, ἀπασχολεῖται ἐπὶ ἐθδομάδας καὶ ἐνίστε ἐπὶ μῆνας ἀπὸ τὰ σκάφη τοῦ Βασικοῦ Ναυτικοῦ, καθισταμένη ούτως ἀχρηστος σχεδόν διὰ τὴν Ἐμπορικὴν ναυτιλίαν.

"Παρ' ὅλα δμως τὰ προαναφερθέντα μειονέκτηματα ποὺ παρουσιάζουν αἱ ἐπισκευαὶ ἐν Ἐλλάδι πλεῖστοι ἐφοπλισταὶ προτιμοῦν τὴν ἐγχώριον σιδηροδιομηχανίαν, ἀφ' ἐνὸς ἔνεκα τοῦ χαμηλοτέρου κόστους ἐπισκευῶν καὶ ἀφ' ἐτέρου διότι δημοκολία τῆς ἔξερσεως ναύλων, καθιστᾶ πολλάκις τὴν θραδύτητα τῶν ἐπισκευῶν πλεονέκτημα.

"Τὸ ἐκ τῶν ἐπισκευῶν αὐτῶν εἰσερχόμενον συνάλλαγμα εἰνε δύσκολον νὰ ὑπολογισθῇ, δὲν δύναται δμως νὰ εἰνε μικρότερον τῶν £ 100.000 ἐτησίως.

"Μόνον ἀν τὰ ἐργοστάσια τοῦ Πειραιῶν συγχρονισθοῦν, κατασκευασθή μια τούλαχιστον δεξαμενή καὶ διευθετηθοῦν τὰ ἀργατικά ζητηματα θὰ δυνηθῶμεν νὰ ἐπίσωμεν δημοκαλύτερον μέρος τοῦ εἰς τὸ ἔξωτερικόν διαφρένοντος δι' ἐπισκευάς Ἐλληνικοῦ χρήματος θὰ εἰσέλθῃ εἰς τὴν χώραν καὶ τὸ ποσὸν αὐτὸν εἰνε λίαν σημαντικὸν ἔνεκα τῆς ήλικίας τῶν σκαφῶν μας, ἀπορροφουμένου τοῦ 5% τούλαχιστον τοῦ ἀκαθαρίστου ναύλου.

"Τὸ ἐκ 16 ἐκατοστῶν ὑπόλοιπον τῶν ἀκαθαρίστων εἰσπράξεων διατίθεται :

"Ιον. Διὰ τὴν πληρωμὴν τοκοχρεωλυσίων εἰς ξένους κεφαλαιούχους ἡ "Ελληνας τοῦ ἔξωτερικοῦ. 2ον. Δι' ἀποσθέσεις. 3ον. Διὰ τὸ σχηματισμὸν ἀποθεματικῶν κεφαλαίων. 4ον. Διὰ τὴν διανομὴν κερδῶν.

"Καὶ διὰ μὲν τὰ τοκοχρεωλυσίαι, ἀτίνα ἀνέρχονται εἰς ποσὰ ἀνησυχηστικά, ταῦτα παρουσιάζουν μίαν ἀνιούσαν διαρροὴν συναλλάγματος, ἡτις δυσκόλων δύναται νὰ θεραπευθῇ. Μόνον τὰ καθαρά κέρδη, δηλαδὴ μέρος αὐτῶν θὰ δηνατο νὰ αύξηση τὸν ὄγκον τοῦ ἐκ τῆς Ναυτιλίας εἰσαγομένου συναλλάγματος. Δυστυχῶς δμως μετὰ τὴν ἀφαίρεσιν τῶν κρατήσεων δι' ἀποθεματικά, τὸ ἀντιπομένον ποσὸν ἐκ τῶν ἀκαθαρίστων ναύλων δὲν φθάνει ούτε διὰ νὰ καλύψῃ τὰς ἀποσθέσεις ἐνὸς στόλου εύρισκομένου ούσιαστικῶν ἐν καταστάσει "Serap Iron", ούχι δὲ νὰ ἀφήσῃ καὶ κέρδη πρὸς διανομῶν.

"Μολονότι εἰνε δύσκολον νὰ προσδιορίσωμεν τὸ ποσὸν τῶν ἀποθεματικῶν καὶ τὸν ἐνίστε παρουσιάζουμενων κερδῶν, ἀτίνα διοχετεύονται ἐτησίως εἰς τὸν τόπον, τόσον διὰ τὴν συντήρησιν τῶν ἐφοπλιστῶν, δσον καὶ διὰ ἐπενδύσεις εἰς ἀλλας ἐργασίας τοῦ δὲν δύναται νὰ δηνηθῶμεν τὰς ἔξης £ 200.000—300.000.

"Συνεπῶς ἐκ τοῦ ἐκ £ 7.750.000 ἀκαθαρίστου εἰσοδήματος τῆς φορτηγοῦ μας Ναυτιλίας συνολικὸν ποσὸν συναλλάγματος £. 1.000.000 εἰσῆλθε κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος εἰς Ἐλλάδα καὶ ούχι £ 1.500.000 ὡς τὸ ἀναβιθάζουν αἱ στατιστικαὶ τῶν «Ν. Χρονικῶν» καὶ τοῦτο κατὰ τοὺς πλέον αἰσιοδόξους τῶν ὑπολογισμῶν(*)".

"Καὶ διὰ θὰ δηνατο εἰνε δημονάμεθα νὰ θασισθῶμεν καὶ διὰ τὸ μέλλον εἰς αὐτὸ τὸ εἰσόδημα. Πλὴν δμως ἡ δηνητή καὶ τελικὴ φάσις τῆς κρίσεως εἰς ἡν εἰσῆλθε τῷρα ἡ Ἐλληνική Ναυτιλία μας πείθει μέλλον περὶ τοῦ ἐναντίου. Μόνον διὰ τῆς ἐκθρόνων ἀναδιοργανώσεως τῆς θὰ δηνηθῶμεν ἴσως νὰ συγκρατήσωμεν, δηλ. δηλόκριτον, τούλαχιστον μέγα μέρος τοῦ εἰσοδήματος αὐτοῦ καὶ εἰς αὐτὴν ἀκριβῶς τὴν προστάθειαν, τὸ Κράτος δφείλει νὰ ἔλθῃ επικούρων. Νὰ θοηθήσῃ τὴν ἀνάπτυξιν ἐνὸς κλάδου, ἀπὸ τὸν δηνού ἀνέκαθεν κέρδη ἀπεκόμισε, χωρίς ποτε νὰ ἀσχοληθῇ περὶ αὐτοῦ.

"Γ'. Η ΚΡΙΣΙΣ.— "Η νέα φάσις τῆς κρίσεως, εἰς ἡν εἰσῆλθεν ἡ Ἐλληνική Ναυτιλία ἀπὸ τὰς ἀρχαὶ ποτὲ τρέχοντος ἔτους, εἰνε μία ἐπικίνδυνος ἐπιπλοκὴ τῆς ἀπὸ καιροῦ ἐκ αἰσφόρων νοημάτων πασχούσης φορτηγοῦ μας Ναυτιλίας, νομίζουμεν δὲ σκόπιμον πρὶν ἡ ἔξετάσωμεν τὰς αἵτια, νὰ ρίψωμεν ἐν θλέμμα πρὸς τὰ δηνού, πρὸς τὴν παγκόδσιμον κρίσιν τοῦ 1929, ἡτις εἰνε καὶ δη κύριος συντελεστής τῆς παρούσης καταστάσεως.

(*) ΣΗΜ. «Ν. Χ.». Σχετικῶς μὲ τοὺς ὑπολογισμοὺς τοῦ κ. Γράτσου διὰ τὸ εἰσαγόμενον ὑπὸ τῆς Ναυτιλίας συναλλάγμα θὰ ἀπαντήσωμεν εἰς τὸ ἐπόμενον τεῦχος.

Η κρίσις τού έμποριου άπό καιρού συσθήσα και έκδηλωθείσα τό 1929, εδρέ τήν παγκόσμιον χωρητικότητα ύπερδιπλασίαν τής τού 1914, άπό απόφεως δύκου, τριπλασίαν δὲ άσφαλώς αύτης, όν ληφθούν ύπ' ουπινή τελειότης τῶν μέσων φορτοεκφορτώσεως, ή ταχύτης τῶν σκαφών κτλ. Παραλλήλως ό δύκος τού διεθνούς έμποριου, άκολουθῶν μίαν κατιούσαν καμπύλην έφθασε κατά τό 1931 εις τό έπιπεδον τού 1914, κατελθών άργοτερα και κάτοι αύτοῦ.

Αι συνέπεια τῶν άντιστρόφων αύτῶν τάσεων, ύπηρξαν καταστρεπτικαί διά τήν Ναυτιλίαν. Οι ναύλοι έξεπεσαν, αι άξια τῶν πλοίων έχητελίσθησαν και μέγα μέρος τῆς παγκοσμίου χωρητικότητος παραπλίσθη.

Η φάσις δύμας αύτη τῆς κρίσεως, δὲν έθιξε και τόσον τήν Ελληνικήν Ναυτιλίαν, άλλα μάλλον ώφέλησε αύτην, διότι άφ' ένδος οι "Ελληνες κάτοχοι σκαφῶν διποσθήποτε μικρᾶς άξιας, μὲ χαμηλὰ έξοδα κινήσεως και διαχειρίσεως, κατώρθωσαν νά άντιμετωπίσουν έπιτυχῶς τήν κρίσιν, έργασθεντες, όν δχι πάντοτε έπικερδῶς, πάντως άνευ ζημιών, άφ' έτέρου δὲ διότι έπωφελήθεντες τῆς πρωτοφανούς έκπτώσεως τῶν τιμῶν τῶν πλοίων κατώρθωσαν ν' άνανεώσουν έν τινι μέτρῳ μέρος τῆς χωρητικότητός των. Η παγκόσμιος δύμας κρίσις, ήτις κατ' άρχην ήκολούθησε τήν τροχιάν δλων τῶν περιοδικῶν κατά τήν ιστορίαν τῆς άνθρωποτήτος κρίσεων, προσέλαβε κατόπιν μίαν μορφήν γενικάτεραν, δηλαδή τήν μορφήν τῆς πτώσεως ένδος δλοκλήρου κοινωνικού συστήματος, τού καπιταλισμού.

Η παλαιά δρθόδοξος οίκονομία, ήτις είχεν ώς άρχην τήν πιστών εις τήν παντοδύναμιν τήν φύσεως, αι ρυθμοστού τῆς ζήτησεως και προσφοράς, εύρεθείσα πρό δεινῶν οίκονομικῶν και κοινωνικῶν προθλημάτων, δὲν κατώρθωσε νά άπιζηση, άντικατασταθείσα διά νέων δοξασῶν, αίτινες ύπο οίανδηποτε μορφήν και όν ένεφανίσθησαν, κοινὸν χαρακτηριστικόν έφερον τήν κατάργησην τῆς έλευθερίας τῶν συναλλαγῶν και τήν ύπο τού κράτους άνάληψιν τῆς κηδεμονίας δλων τῶν πλουτοπαραγωγικῶν κλάδων μιᾶς χώρας. "Ηρχισεν άμέσως δ περιορισμός τῶν εισαγωγῶν, η κολοσσιαία προσπάθεια τής αύταρκείας, η έφαρμογή τῆς «διευθυνομένης οίκονομίας», τής δοίας τά αποτελέσματα δέν ήργησαν νά γίνουν αἰσθητά. Βαθμιαίως τό χρῆμα, ώς μέσον διεθνῶν συναλλαγῶν άντεκτεστάθη διά τού προστορικού Barter, με άμεσον συνέπειαν τῶν εις τό έλάχιστον περιορισμόν τῶν μεταφορῶν, πού τόσον καιρίως έπληξε τήν Ναυτιλίαν.

Η μέριμνα τού κράτους διά τήν προστασίαν τῶν άφθονως παρ' αύτού έπιχορηγουμένων θιουμχανιῶν, έσχε δεινά αποτελέσματα ἐπί τῶν ζένων ναυτιλίων. Διότι ή Ναυτιλία άποτελούσα εις πλείστας μεν χώρας μίαν μεγάλην θιουμχανίαν, εις άλλας δὲ τό άπαραίτητον έξάρτημα τῆς έμπορικής διειδύσεως δέν ήργησε νά προκαλέσῃ τό άμέριστον τῶν διαφόρων Κυθερήσεων ένδιαφέρον.

Ούτως δ ναυτιλιακός προστατευτισμός έλασε ποικίλας μορφάς. "Επιχορηγήσεις, άπροκάλυπτον προτίμησαν σημαίας, πληρωμὴν ναύλων εις Εθνικόν νόμισμα κλπ., τείνε δὲ σήμερον, ύπο τήν πίεσιν τῶν πλέον άδιαλλάκτων νά καταστήσῃ τήν Ναυτιλίαν έξάρτησην τῶν συναλλαγῶν μιᾶς χώρας. (Τά δύο συμβαλλόμενα μέρη διά μίαν έμπορικήν πράξιν κατέχουν και τό προνόμιον τῆς μεταφορᾶς τού ύπο άγοράν έμπορεύματος διά τῶν ίδιων αύτῶν πλωτῶν μέσων).

Η άφθονος έκ μέρους τῶν διαφόρων κρατῶν χρηματοδότησις τῶν Ναυτιλίων των, έν συνδυασμῷ με τά πολυτοίκια προστατευτικά συστήματα, είχε και άλλας συνεπείας. 'Άφ' ένδος τά ήδη ύπάρχοντα μεγάλα ναυτικά έθνη πραγδαίων άνακανίζουν τόν έμπορικόν των στόλον, διά νά καταστήσουν τούτον άσυναγώνιστον, έστω και ἄν ποτε ή άνθρωποτής έπανέλθη εις τό πρώην καθεστώς τής έλευθερίας τῶν συναλλαγῶν, άφ' έτέρου δὲ πλείστας γεωργικά και θιουμχανικά κράτη, ώς ή Ρωσία, ή Βουλγαρία, ή Τουρκία δημιουργούν ισχυρούς έμπορικούς στόλους, οίτινες, έν αντίθεση πρό δημάται, έχουσι τήν έργασίαν τῶν έξησφαλισμένην, έργασίαν, ήν άπεκτησαν κυρίως εις άρας μας.

Τό μέλλον τῶν ναυτιλίων έκείνων πού άνηκουν εις κράτη μη δυνάμενα νά τάς έπιβάλλουν διά ταύτοχρόνου δγκώδους εισαγωγικού και έξαγωγικού έμποριου, είνε ζοφερόν, ζοφερώτερον δὲ δλων τό τής Ελληνικής, ήτις, έν αντίθεση πρός τά Σκανδιναϊκά κράτη, άτινα εύρισκονται εις τήν ίδιαν περίπου θέσιν έκ πρώτης δημερώς, έχει νά άντιμετωπίσῃ και πλείστα άλλα καθαρῶς έσωτερικά προθλήματα.

Δ' ΟΙ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΙ ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΑΙ ΤΗΣ ΚΡΙΣΕΩΣ. — Η Ελληνική φορτηγός ναυτιλία δέν πάσχει μόνον έτού διεθνούς μαρασμού τού έμποριου, άλλα και έκ τῶν συνεπειών μιᾶς κρίσεως, δημιουργήσεις εις τής καθαρῶς έσωτερικούς ούτως είπειν συντελεστάς, τούς διότους θά προσπαθήσωμεν νά προσδιορίσωμεν. Οι συντελεσταί ούτοι είνε:

Αον. Η ΣΥΝΘΕΣΙΣ ΤΗΣ ΦΟΡΤΗΓΟΥ ΜΑΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ. — Η φορτηγός μας ναυτιλία άπαρτιζεται κατά 96 % από Tramps, δην τό σύνολον αποτελεῖ, μετά τά Αγγλικά, τῶν μεγαλύτερον στόλων πλοίων αύτοῦ τού είδους. Τά μειονεκτήματα μιᾶς τοιαύτης συνθέσεως, λανθάνοντα κατά τούς καιρούς τῆς άφθονίας, γίνονται αίσθητάτατα κατά τά έπη τής δυσπραγίας.

Ο περιορισμός τῶν συναλλαγῶν, είχεν ώς πρώτην συνεπειάν τήν ύποσκέλισιν τῶν Tramps παρά τῶν Liners, διότι άφ' ένδος τα μεγάλα Bulk cargoes, άτινα συνήθως διαπραγματεύονται Afloat σπανίζουν, ένεκα τῶν νομιματικῶν δυσκολιῶν, άφ' έτέρου δὲ διό-

τι διά τής πολιτικής τῶν Barter έπολλαπλασιάσθησαν τά ύπο μορφήν Parcels μεταφερόμενα φορτία, ούτως ώστε ή μεταφορά τῶν Bulk cargoes περιωρίσθη εις τό πινόπιτο.

Η διοιογενώς συνεπώς συντεθειμένη Ναυτιλία μας, μὲ τόν περιορισμόν τῶν Bulk cargoes έχασε τήν κυριωτέραν απασχόλησην της, ενώ, ή πολυσχιδής σύνθεσις τῶν Ναυτιλιών τῶν Σκανδιναϊκῶν χωρῶν, αίτινες εύρισκονται από απόφεως σχέσεων χωρητικότητος πρός τήν Εθνικήν των οίκονομιάν, εις παρομοίαν θέσιν μὲ τήν Ελλάδα, δέν ύπεστησαν τάς συνεπείας τής δημιουργηθείσης καταστάσεως, τόσον θαρέως δσον ήμεις. Κάτοχοι ούτοι διάγων Tramps ένετεν δλας των προσπαθείας, δπως δημιουργήσουν σκάφη ειδικά, κατάλληλα διά τήν μεταφοράν General cargoes και ειδικῶν φορτίων, ώς τά περέλαια, τά φρούτα, τά ξύλα και τά Refrigerated cargoes, κατώρθωσαν δέ νά άργανωσουν ύποδειγματικά τακτικά γραμμάτα, καταστάντες σχεδόν απαραίτητοι, τόσον εις τήν Μεσόγειον, δσον και εις τήν Ν. Αμερικήν, τήν "Απω Ανατολήν και τό Ειρηνικόν.

Β. Η ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΗ ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΤΗΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΟΣ ΜΑΣ. — Η διοιομορφία τής συνθέσεως τής χωρητικότητός μας, είχε και ώς άμεσον συνεπειά τήν συγκέντρωσιν αύτής εις ώρισμένους τομεῖς, οίτινες συνεκέντρωσαν από ανέκαθεν τήν έργασίαν τῶν Bulk cargoes. Τό River Plate, ή Μαύρη Θάλασσα, ή Άγγλικη άγορά τῶν γαιανθράκων, εις ήν προσετέθη άργοτερον και ή Πολωνική, απέτελεσαν άνεκαθεν τάς κυριωτέρας απασχολήσεις τής χωρητικότητός μας.

Σήμερον δύμας δόποτε ή έξεύρεσις έργασίας εις αύτούς τούς τομεῖς είνε δύσκολος, ήναγκάσθημεν νά στραφῶμεν πρός νέας άγοράς, τήν "Απω Ανατολήν, τόν Ειρηνικόν κλπ. Άλλα τότε εύρεθημεν πρό διάξεδδον, διότι άφ' ένδος μὲν τάς εύρομεν κατειλημμένων παρ' άλλων, άφ' έτέρου δὲ διότι τά έκει απασχολούμενα σκάφη πρέπει νά είνε έιδικής κατασκευής διά νά δύναται νά έχουν τό μακινό τής άποδοσέως των εις φορτίον, σκάφη τῶν δόποιν ήμεις στερούμεθα.

Αντιθέτως, έπισης πρός τούς Σκανδιναϊκούς, δέν έπεδόθημεν ποτέ εις τάς μεταφοράς έμπορευμάτων μεταξύ χωρῶν στερούμενων ναυτιλίων, ώς είνε ή Νότιος και Κεντρική Αμερική, ή Κίνα, αι ήμοιοι τού Ειρηνικού, τῶν δόποιων τό μεταφορικόν έμποριον νέμονται σήμερον αύτοι, διά πυκνότατων δικτύων, τόσον τακτικῶν γραμμῶν, δσον και Γραμμής. Αί Σουηδικάι γραμμαί μεταξύ τῶν λιμένων τής Ανατολικής Ν. Αμερικής, ή Νορβηγικάι κατριγωνικάι λεγόμενα, γραμμαί τού Ειρηνικού και Ατλαντικού, έξυπηρετούμσαι τήν άπεραντον άπο Vancouver εις B. Aires άκτην, και έκειθεν μέχρι τού Gulf of Mexie είνε παραδείγματα ζωντανά, τού πώς μία Ναυτιλία, καταλλήλως διαμεμορένη δύναται νά έργασθη έπικερδῶς παρ' δλας τάς διεθνεῖς δυσχερείας.

Γον. ΤΑ ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΤΗΣ ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΗΣ ΘΕΣΣΟΩΣ. — Η Έλλας είνε τό μόνον ναυτικόν κράτος, πλήν τής Ιταλίας, τό δόποιον έχει τήν θάσιν του τόσον μακράν τού κέντρου τού έμποριον, δηλαδή τής B. Εύρωπης. Και μολονότι τό μειονέκτημα τούτο ήτο πάντοτε έμφανές, ούδεποτε έγενετο τόσον αίσθητόν, δσον τώρα. Διότι σήμερον, τά σχέδια τῶν κατωτάτων δρίων ναύλων, άτινα έμφανίζονται ώς ή μόνη προσωρινή λύσις τής ναυτιλιακής κρίσεως, περιορίσαντα τήν εις Ballast κίνησιν άνευ προηγουμένης ναύλωσεως, έδημιούργησαν άναπτόφευκτον τήν άνάγκην τού προσκαίρου παροπλιούμον. Ο "Ελλην έφοπλιστής εύρισκεται τότε πρό τού διλήμματος, ή νά παροπλίσῃ τό σκάφος του, μισθοτροφοδοτῶν τό πλήρωμα καθ' δλων τό διάστημα τού παροπλισμού, πράγμα μαπανηρόν, ή νά παλιννοστήσῃ τό πλήρωμά του εις Έλλαδα, έπαναφέρων αύτό άργοτερον, πράγμα έτι δαπανηρότερον.

Τό μειονέκτημα τούτο τού Έλληνικού έφοπλισμού είνε σοθαρώταν αίδα διά τά σχέδια τῶν κατωτάτων δρίων ναύλων έπεικταθούν και συμπεριλάβουν δλας τάς άγοράς παρεμποδίζοντα πάσσαν κίνησιν κενῶν και άναυλώτων πλοίων, αι ζημιάι, ές θά έπιφερη εις τήν Ναυτιλίαν μας θά είνε μεγάλαι, είνε δὲ ζήτημα, τό δόποιον πρέπει νά προκαλέσῃ άμέριστον τήν προσοχήν τόσον τών έφοπλιστῶν, δσον και τῶν ναυτεργατῶν και τής Κυθερήσεως.

Δον. Η ΑΝΑΡΧΙΑ ΚΑΙ Η ΕΛΛΕΙΨΙΣ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗΣ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑΣ. — Ούδεμία Ναυτιλία παρουσιάζει από απόφεως πειθαρχίας και τάξεως τό κατάντημα τής ιδικής μας. Στάσεις, απεργίαι και άμαδικαί δραπετεύσεις, κατώρθωσαν νά μεταφέρουν έντος μιᾶς πενταετίας τάς δλοτές υποδειγματικά από απόφεως πειθαρχίας και έργασίας Έλληνικά πλοία, εις φόβητρον τῶν ξένων Αστυνομιών και Λιμενικῶν Αρχῶν. Ο άντικτυπος τής τοιαύτης άναρχίας δέν ήργησε νά γινη αίσθητός τόσον εις τούς ναύλωτάς, δσον εις τούς ιδιοκτήτας, με δλεθρίας συνεπειάς διά τήν σημαίαν μας. Τά αίτια τής δημιουργίας μιᾶς τοιαύτης καταστάσεως είνε πολλά, δέν δυνάμεθα δέ νά έπιρριψωμεν δλας τάς εύθυνας έπι τῶν ναυτεργατῶν, διότι δέ κύριος παρ' ήμιν παράγων τής άνωμαλίας είνε ή έλλειψις Κρατικής Ναυτιλιακής πολιτικής και σφοδρής Ναυτιλικής Νομοθεσίας.

Και δσον μὲν άφορα τόν ναυτεργάτας των είνε ή χαμηλή των μισθοδοσία, ούτοι ούδεποτε κατενόησαν, δτι είς δλα τά κράτη τού κόσμου, τό έπιπεδον τής μισθοδοσίας οιασδήποτε έργασίας είνε μία συνάρτησης τού τιμαρίθμου ζωής τού τόπου, και δτι, έαν δτι αίσθητάτατα κατά τά έπη τής δυσπραγίας, παρέθαλον αύτούς έν συνδυασμῷ με τούς τῶν ξένων άπολύτων, παρέθαλον αύτούς έν συνδυασμῷ με τόν τιμαρίθμον τής ζωής τῶν ξένων πληρώνονται έπαρκεστατα.

Τὰ ἔκαστοτε δῆμως παρουσιαζόμενα κρούσματα ἀνταρσίας, ἀτινά φαινομενικῶς ἔχουν ὡς ἀφετηρίαν τὸ χαμηλὸν μισθολόγιον, καταδεικνύουν ἐμφανῶς τὸν κύριον παράγοντα τῆς ἀναρχίας, τὴν ἔλλειψιν σαφοῦς Ναυτικῆς πολιτικῆς τοῦ Κράτους. Ἀμφιταλαντεύ-
όμενον μεταξὺ ἐνέργου ἐπεμβάσεως καὶ οὐδετερότητος, οὐδέποτε ἐπεχείρησε μίαν συστηματικὴν ἐπίλυσιν τῶν ναυτεργατικῶν ζη-
τημάτων, πρὸς τερματισμὸν μιᾶς καταστάσεως, ἥτις κατὰ πολὺ συνέτεινε, εἰς τὸ σημερινὸν κατάντημα τῆς Ναυτιλίας μας.

Ἡ Ἐλλειψις πειθαρχικοῦ κώδικος, κανονισμοῦ ἐστερικῆς ὑπηρεσίας ἐπὶ τῶν πλοίων, κυρώσεων ἁναντίον τῶν στασιστῶν, ἀπέργων καὶ δραστηρῶν, κατέστησαν τὴν διοίκησιν ἐνὸς σκάφους μαρτυρικήν, τὰς δὲ ζημιὰς ἐκ τῶν παλιννοστησεων, ἀποστολῶν κλπ. καταθλι-
πικάς. Ἄν δὲ προσθέσωμεν εἰς αὐτὰ τὴν παράδοξον νομοθεσίαν περὶ ἀσθενειῶν, ἥτις θεσπίζει ὅτι ἀπασαὶ αἱ ἀσθένειαι ἀπὸ τοῦ καρκίνου μέχρι τῆς ἐπιληφίας εἰνε ναυτικά ἀτυχήματα, τὴν ἐν Ἑλλάδι ὀργιώδη ἐκμετάλλευσιν τῆς Νομοθεσίας αὐτῆς, τὰς ζη-
μιὰς τῶν *Ciliis*, ἀτινα διὰ νά τὰς καλύψουν ἐπιθαρύνουν τὸν "Ἐλ-
ληνα ἐφοπλιστὴν μὲ διπλαῖσι τέλη τῶν τέων ἐνόνων συναδέλφων των, ἔχομεν μίαν ἀμυδρὸν εἰκόνα τῆς καταπτώσεως μας καὶ τῶν οἰ-
κονομικῶν συνεπειῶν ἐκ τῆς ἐπικρατούσης ἀναρχίας.

Εον. ΤΟ ΠΛΩΤΟΝ ΥΛΙΚΟΝ.— Ἡ Ἑλληνικὴ φορτηγὸς Ναυ-
τιλία ἐμπεριέχει σήμερον, ὡς ἐμφανίνεται ἐκ τῶν στατιστικῶν, τὸν
μέγιστον ἀριθμὸν παρηλίκων σκαφῶν, τῶν 55 ἑκατοστῶν αὐτῆς
ἀποτελουμένων ἀπὸ σκάφη ἄγοντα ἡλικίαν ἀνά τῶν 16 ἑτῶν, ἔξι δὲ
πέραν τοῦ ἡμίσεος εἰνε ἡλικίας ἀνά τῶν 25 ἑτῶν.

Ἐάν ἡ ἔξελιξις τῆς Ναυτιλίας ἡκολούθει ἀπλῶς τὴν καμπύλην τῆς προόδου, ἥτις ἐν τῷ προκειμένῳ εἰνε ἡ κατασκευὴ σκαφῶν οἰκονομικῶν καὶ ταχέων, ὁ ἐκ τῆς παρούσης ποιοτικῆς συνθέσεως τῆς Ναυτιλίας μας κίνδυνος ἐξαφανίσεως δὲν θὰ ἦτο καὶ τόσον προσεχής, ἵνως δέ, κατὰ τὰς περιόδους τῶν ἰσχυν-
ναύλων καὶ τῶν τεραστίων αὐξομείωσεων τῶν ἀξιῶν τῶν πλοίων ἡ τοιαύτη σύνθεσις νά τη καὶ ἐν πλεονέκτημα. Διότι ἐφ' ὅσον ὁ ἀριθμὸς τῶν οἰκονομικῶν λεγομένων σκαφῶν εἰνε περιωρισμέ-
νος, ἀνεπαρκῆς διὰ τὴν δημιουργίαν σοδαρῶν περιπλοῶν εἰς τὴν ναυαρχίαν, τὰ ἐκ τῆς διαφορᾶς τῶν ἔξδων καυσίμουν ὅ-
λης καὶ ταχύτητος προκύπτοντα κέρδη δι' αὐτά, ἀντισταθμίζον-
ται κατὰ μέγια μέρος ἀπὸ τὰ μεγάλα τῶν ἀσφάλιστρα, τὴν ἐξυ-
πηρέτησιν δύκωδῶν κεφαλαίων, τὰς ἀποσθέσεις αἴτινες δοφείλουν νά εἰνε ταχεῖαι, ἔνεκα τῆς φύσεως τῆς ἐπιχειρίσεως κτλ. Δυνά-
μεθο συνεπῶς νά εἴπωμεν διτι, ἔναν τὰ πράγματα ἡκολούθουν τὴν κανονικήν των τροχιάν, μόνον μετά πάροδον ἀρκετοῦ χρονι-
κοῦ διαστήματος, τὰ Ἑλληνικά Tramps, θὰ ἡγακάζοντο ἔνεκα τῆς ἡλικίας των νά παροπλισθοῦν.

Δυστυχῶς δῆμως, αἱ τελευταῖαι ἐπιπλοκαὶ τῆς κρίσεως, ἡ δομημέτρα σημειουμένη ἐπικράτησαν τὸν Liners, τὰ σχέδια τῶν κατωτάτων δρίων ναύλων καὶ ὁ «ρασιοναλισμός», θὰ καταστήσουν συντόμως τὸ πεπαλαιωμένον πλωτὸν μας ὅλικόν, τὴν κυ-
ριωτέραν αἵτιαν τῆς κακοδαιμονίας μας.

Πράγματι, εἰνε ποτὲ δυνατὸν τὰ Ἑλληνικά φορτηγά μὲ με-
γίστην ταχύτητα 9 μιλῶν, στερούμενα χώρων δι' εἰδίκα φορτία
καὶ πολλάκις μέσων φορτεκφόρτωσεως νά μεταβληθοῦν τὸν Liners. Εἰνε πιθανὸν ποτὲ, ἔν σκάφος 20 ἑτῶν νά προτιμηθῇ, ἐπὶ ἴσοις δροῖς, ὡς προθέλεπον τὰ σχέδια κατωτάτων δρίων ναύλων, ἀπὸ ἔν σκάφος νεότευκτον; Δύναται ποτὲ μία ναυτιλία κάτοχος πλαϊῶν σκαφῶν νά συζητῇ ἐπὶ ἴσοις δροῖς καὶ ἀκόμη διλι-
γυτέρων νά λάβῃ μέρος, ἐπικερδῶς, εἰς οἰσανδρήποτε διεθνή προσ-
πάθειαν «ρασιοναλισμοῦ»;

Ἡ ἀπάντησις εἰς διὰ αὐτά τὰ ἑρωτήματα, εἰνε θεοῖσις ἀρ-
νητική. Καὶ τὸ ἀδύνατον τῆς ἐξευρέσεως μιᾶς προχείρου λύσεως,
αἴτινες μας εἰνε τόσον προσφιλεῖς, καθιστῷ τὸ μέλλον τῆς Ναυ-
τιλίας μας σκοτεινόν.

ΣΤΟΝ.— Η ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΑΝΙΣΟΤΗΣ.— Ἔκτος δῆμως τῆς ὅλης τῆς Ἑπτανήσως, ἡ Ἑλληνικὴ Ναυτιλία παρουσιάζει καὶ μίαν ηθικήν τοιαύτην, τὴν ὑπὸ μορφὴν ἐπαχθῶν ἀσφαλιστρῶν σκαφῶν καὶ ἐπασφαλιστρῶν φορτίου ἔκφρασιν τῆς πρὸς τὸν Ἑλληνικὸν ἐφοπλισμὸν δυσπιστίας τῶν ἔνεων.

Μολονότι ἡ ἐπιβολὴ τῶν ἐπασφαλιστῶν ἐπὶ φορτίων κομι-
ζομένων δι' Ἑλληνικῶν σκαφῶν εἰνε ὑπόθεσις παλαιά, οὐδέποτε, μέχρι σήμερον, προεκάλεσεν ἀξιῶν λόγου ἀντιδρασιν παρ' ἥμιν. Σύν τῷ χρόνῳ δῆμως, αὕτη γενικευθεῖσα, ἐφαρμοζομένη εἰς διὰ τὰς ἀγοράς καὶ μὴ περιοριζομένη εἰς τὰ εὐγενή μόνον λεγό-
μενα φορτία, τὴν μεταφοράν τῶν ὀπίων οὐδεὶς ἔξι ἀλλοῦ ποτὲ μᾶς ἐνεπιστεύθη, κατέστησε τὴν ἐξεύρεσιν ἐργασίας διὰ τὰς Ἑλ-
ληνικὰ πλοῖα πρᾶγμα δύσκολον ἀφ' ἐνός, ἐπιθαρύνει δὲ ἀφ' ἔτερου τὸν ἐφοπλιστὴν μὲ σημαντικωτάτην δαπάνην.

Εἰνε περιττὸν νά τονίσωμεν, διτι τὴν ὑπόθεσιν τῶν ἐπασφαλι-
στρῶν, ποὺ ἀποτελεῖ καίριον πλήγμα ἐναντίον τῆς ηθικῆς μας ὑ-
ποστάσεως, τεχνητῶν ἐκμεταλλεύονται οἱ συναγωνισταὶ μας
ἰδίως, εἰς τὰς μακρυνάς ἀγοράς, διτι ή σημαία μας ἀρχίζει τώρα νά διεισδύῃ.

Δὲν θέλομεν νά ἔξετάσωμεν τὸ δίκαιον μιᾶς τοιαύ-
της ἐκ μέρους τῶν ἀσφαλιστῶν πολιτικῆς νομίζομεν δῆμως ὅτι,
ὅταν ἐλθῇ ἡ ὥρα τῆς ἀναδιοργανώσεως τῆς Ναυτιλίας μας, τὸ
ζῆτημα τῆς ἀπαλλαγῆς τοῦ Ἑλληνικοῦ ἐφοπλισμοῦ ἀπὸ τὸ τεραστί-
ον αὐτὸς ηθικὸν στίγμα πρέπει ν' ἀποτελέσῃ τὸ κύριον μέλημά μας.

Διότι ἐφ' ὅσον δὲν ἀποκτήσωμεν τὴν ἀσφαλιστικὴν ισοτιμί-
αν μὲ τοὺς ἔνοντας, δὲν δύναμεθα καὶ νά ἐπιστεύωμεν, διτι θὰ κα-
τορδώσωμεν νά ἐπιθληθῶμεν, νά ζήσωμεν εἰς τὰς ἀνοικτάς θα-
λάσσας.

(Ἡ συνέχεια εἰς τὸ ἐπόμενον)

K. Γ. ΓΡΑΤΣΟΣ

Προϋποδέσεις ποὺ παραδόξως ἡγνοήθησαν

Λαλίστατος ἐνεφανίσθη τὰς τελευταῖας ταύτας ἡμέρας ὁ κ.
Υψηπουργὸς τῶν Ναυτικῶν. Διά μακρῶν πρὸς τὸν Τύπον ἀνα-
κοινώσεων του ἐπεζήτησε νά διαδηλώσῃ ἀφ' ἐνὸς τὴν ἀπόφασιν
τῆς Κυβερνήσεως, διτι δριστικῶν ρυθμίσης τὸ ζῆτημα τῶν θα-
λασσῶν τῆς Χώρας συγκοινωνῶν, ἡθέλησε δὲν ἐν απαντήσῃ
ἄλλου εἰς τὰς διατυπωθείσας ἐπικρίσεις διὰ τὸν τρόπον, καθ' ὃν
ἐπελήφθη οὗτος τῆς λύσεως τοῦ ἀκτοπλοϊκοῦ προβλήματος.

Καὶ οἱ μὲν ἀγνοοῦντες τὰ πράγματα πιθανὸν καὶ νά πιστεύ-
σουν, διτι ἐπὶ τέλους τὸ Κράτος, ἐν πλήρει τῶν ὑποχρεώσεων
του συναισθήσει, μὲ σαφῆ τοῦ διλού ζητήματος ἐπίγνωσιν, κατόπιν
ἔξονυχιστικῆς τῶν λεπτομερῶν του ἐρεύνης, ἀπεφάσισε
τέλος νά χωρήσῃ πρὸς τὴν ρύθμισιν αὐτοῦ. Πιθανὸν ἀκόμη νά
γεννηθῶν καὶ ἐπίπεδος, διτι αἱ ἀκτοπλοϊκαὶ μας συγκοινωνίαι θὰ
θελτιωθῶν μέχρι τοιούτου σημείου, ώστε νά διασφαλισθῇ, ὡς ἐ-
παγγέλλεται ὁ κ. Ρεδιάδης, «κατὰ τέλειον καὶ συγχρονισμένον
σύστημα νά ἔχυπηρέτησαι τῶν ιδιωτικῶν καὶ δημοσίων συμφερό-
των».

Ἄλλα τὰ «τέλεια καὶ συγχρονισμένα συστήματα» διὰ ν' ἀ-
ποθοῦν ἔχυπηρετικά τῶν κοινωνικῶν ὀνταγκῶν, προσπατοῦν με-
λέτην ἔξονυχιστικήν καὶ θαείαν τοῦ διλού ζητήματος γνῶσιν.
Υπελήφθη ὁ κ. Υψηπουργὸς τῶν Ναυτικῶν εἰς τὸν κόπον αὐτῶν;
Ἐμελέτης τοῦ ἀκτοπλοϊκοῦ πρόσθλημα ἀπὸ πάσης αὐτοῦ πλευ-
ρᾶς καὶ ἐκ τῆς μελέτης ταύτης τοῦ ἔχειρε τὸν λυσιτελέστερον τρό-
πον, ὡς ἐνακμενίζεται νά πιστεύῃ, διὰ τὴν ἐπίλυσιν του; «Ἄς μᾶς
ἐπιτρέψῃ τότε νά ὑποθάλωμεν πρὸς αὐτὸν ὡρισμένα ἐρωτήματα,
ποὺ αὐτά καθ' ἔαυτα εἰνε καὶ αἱ ἀπαραίτητοι προύποθέσεις διά
πάντα ἐπιδιώκοντα νά προσδώσῃ τὰς δράσας καὶ δικαίας κατευ-
θύνσεις εἰς ένα ζῆτημα περικλείον τόσον σοθαρά κρατικά καὶ
κοινωνικά συμφέροντα. Καὶ τὰ ἑρωτήματα αὐτά συνοψίζονται
εἰς τὰ κάτωθι:

Βάσει ποίων στατιστικῶν δεδομένων ἐμελέτησεν ὁ κ. Ρε-
διάδης τὰς ἀνάγκας τῆς ἐπιθατικῆς καὶ ἐμπορικῆς κινήσεως τῶν
ἀκτοπλοϊκῶν συγκοινωνῶν καὶ ἐκάστης γραμμῆς ιδιαιτέρων;

Καθορίσας εἰς τὰς πρὸς τὴν Επιτροπὴν εἰσηγήσεις του τὰ
ἐκτελεστέα κατὰ γραμμὴν ἔθδομαδιαῖσα δρομολόγια, τὰς ἡμέ-
ρας, τὴν ταχύτητα καὶ τὴν χωρητικότητα τῶν πλοίων, ἐν ἐνὶ λό-
γῳ τὴν πυκνότητα τῶν δρομολογίων καὶ τὴν καταλληλότητα
τῶν σκαφῶν, ἐπὶ ποίων στοιχείων ἐστηρίχη καὶ ποίους ἀριθμοὺς
κινήσεως καὶ ἀπασχολουμένων κεφαλαίων εἰχεν ὑπὲρ δψιν του,
διά νά ὑπολογίσῃ καὶ τὸ ἐπίπεδον τῶν ναύλων ἐπιθατῶν καὶ ἐμ-
πορευμάτων καὶ τὸ μέγεθος τῆς πιθανῆς κρατικῆς ἀρωγῆς, ποὺ
θὰ ἐπιτρέψουν τὴν πυκνοτέραν τῆς σημερινῆς ἔχυπηρέτησιν τῶν
δρομολογίων τῆς ἀκτοπλοϊκῆς τοῦ ἀκτοπλοϊκοῦ ζητή-
ματος, τῶν δαπανῶν κινήσεως τῶν ἐπιθατηγῶν σκαφῶν, ὃστε
καὶ θασίμως νά καθορίσῃ τὴν καταλληλότητα τῶν πλοίων, τὴν
ταχύτητα αὐτῶν, ἀναποστάσων συνδεδεμένη μὲ τὰς ἔξιδας ἐκ-
μεταλλεύσεως, τὴν χωρητικότητα τῶν καὶ τὸν ἀριθμὸν τῶν δια-
τιθεμένων θέσεων, μὲ ἔνα δρκετά εύρυ περιθώριον, λαμβάνων
δόμας ὑπὲρ δψιν του καὶ τὴν κατὰ προσέγγισιν ἀπόδοσιν τῶν δρο-
μολογίων;

Καὶ ἔαν ὁ κ. Ρεδιάδης κατέχῃ τὰ στοιχεῖα τῆς ἀποδόσεως
τῶν ἀκτοπλοϊκῶν γραμμῶν, εἰς ποία συμπεράσματα κατέληξε
περὶ τοῦ ὅγκου τῶν κεφαλαίων, ποὺ πρέπει νά διατεθοῦν καὶ
κατ' ἀνάγκην νά ἔχυπηρετηθοῦν ἀπὸ τὰ δρομολόγια τῆς ἀκτο-
πλοϊκῶν;

Ἐταξίδευσε ποτὲ ὁ κ. Υψηπουργὸς τῶν Ναυτικῶν, ἔκτος
τῆς Κέας καὶ τῶν Λεγερενῶν διὰ τὰ ψυχαγωγικά του κυνήγια,
ώστε ίδιαν νά ἔχῃ γνώμην περὶ τῶν κινδύνων τοῦ ταξιδεύοντος
κοινοῦ καὶ περὶ τῶν παρεχομένων ἀνέσεων εἰς τὰ σημερινά ἀ-
κτοπλοϊκά σκάφη ἢ τούλαχιστον ἡθέλησε νά ἐπισκεφθῇ τινα ἔξ-
αυτῶν πρὶν ἢ ἐξαγγείλῃ τό δσα περὶ τῆς καταστάσεως τῆς ἀκτο-
πλοϊκῶν ἐξήγγειλε, καθ' ἥν στιγμὴν μάλιστα τὰ σημερινά σκάφη
κατὰ τὰ δύο τρίτα τοῦ ἀριθμοῦ των καὶ μετά την χρησιμοποιηθοῦν καὶ
ὑπὸ τῶν ξένων αναδόχων τῆς συμβάσεως καὶ μετά τὴν παραλ-
θῆν τῶν νεοτεύκτων;

Ἡθέλησε ποτὲ νά πληροφορηθῇ πῶς θὰ καταστῇ δυνατή ἡ
διά ταχυτέρων πλοίων ἐκτέλεσις τῶν δρομολογίων τῆς ἀκτοπλοϊ-
κῆς, ή ἔξοικονόμησις διά την ἐπιθάτην Σύρου, Πατρῶν, Χίου καὶ
Κρήτης 3 ἢ 4 νυκτερινῶν ὡρῶν, καὶ ποία ἡ ἐν ταύτης ἐπιθά-
ρυνσις πού θὰ προκύψῃ εἰς τὸ κόστος τῆς μεταφορᾶς;

Εἰσηγόμενος αὐτὸς εἰς τὴν συσταθεῖσαν ἐπιτροπὴν τὴν ἐρεύνων
ἐπὶ τοῦ ἀκτοπλοϊκοῦ ζητήματος, καθώρισεν, ὡς λέγει, τὰς ἀνάγ-
κας τῆς Κοινωνίας καὶ τοῦ ἐμπορίου πού θ' ἀξιωθοῦν ἀπὸ τὸν πιθανὸν
ἀνάδοχον τῆς συμβάσεως τοῦ ἀκτοπλοϊκοῦ μονοπλοΐου. Δὲν
παρέσχε δῆμως καὶ εἰς τὰ μέλη της ἐπιτροπῆς καὶ τὰ στοιχεῖα
ἐκεῖνα, ποὺ ἔχρησιμευσαν εἰς τὰ αὐτὸν διὰ τὸν καθορισμὸν τῶν
κρατικῶν καὶ κοινωνικῶν ἀπαιτήσεων, ἵνα τὰ ἔχουν ὑπὲρ δψιν κατὰ
τὴν κρίσιν των περὶ τῆς προτιμητέας τῶν προτάσεων. Τούνα-
τον δ. κ. Υψηπουργὸς τῶν Ναυτικῶν, ἀφοῦ ἡρκεόθη νά σκιαγρα-
φήσῃ μὲ τὰ μελανώτερα χρώματα τὴν σημερινὴν ἐν τῇ ἀκτο-
πλοϊκαὶ κατάστασιν, ὑπέθαλεν ἀπλῶς πρὸς τὴν ἐπιτροπὴν τὸ ἐρώ-

τημα «ποίαι ἔκ τῶν ύποθληθεισῶν προτάσεων δέον νὰ θεωρηθῶσι πλέον προτιμητέαι παρά τοῦ Κράτους, ὡς ἔξασφαλίζουσαι πληρέστερον καὶ διφαλέστερον τὴν δόλοκλήρωσιν ἐνὸς κατά τὸ δυνατὸν τελείου καὶ συγχρονισμένου συστήματος θαλασσών ἀκτοπλοικῶν συγκοινωνιῶν ἀπό τῆς ἀπόψεως ἔξυπηρετήσεως ἴδιωτικῶν τε καὶ δημοσίων συμφερόντων».

Αλλά τὰ μέλη τῆς ἐπιτροπῆς, ἀγνοοῦντα πλήρως τί σημαίνει ἀκτοπλοϊκή ἐπιχείρησις, ποιοί αἱ ἀνάγκαι καὶ τῶν ἀκτοπλοϊκῶν συγκοινωνιῶν καὶ ποιαἱ ἡ ἀπόδοσις αὐτῶν, πῶς θὰ δυνηθοῦν νὰ κρίνουν τὰς προτιμητέας προτάσεις καὶ ἐπὶ ποίων δεδομένων στηριζόμενα θὰ ἔκφέρουν ἐπ' αὐτῶν γνώμην; Διότι ἔκ πρώτης ὅψεως, ἀναμφισθῆτας αἱ προτάσεις Ἀμπατιέλλου εἰνε αἱ ἐλκυστικώτεραι. Τὰ μέλη τῆς ἐπιτροπῆς, αὐτά τούλαχιστον, πού δὲν ἔχουν γνώσιν τῶν πραγμάτων τῆς ἀκτοπλοΐας, τὰς προτάσεις τοῦ «Ἀγγελο-Ἐλληνικού Όμιλου» θὰ κρίνουν προτιμητέας. «Οπως ἔτεθη πρὸς αὐτά τὸ ἑρώτημα, δὲν δύνανται ἀλλως ν' ἀπαντήσουν. Αφοῦ δὲ κ. Υψηλούργος τῶν Ναυτικῶν, καθ' ἣν εἶχεν ὑποχρέωσιν, δὲν διετύπωσεν, ἀμυδρῶς ἔστω, πρὸς τὴν ἐπιτροπήν, τὰς ἀμφιθολίας δολοκλήρου τοῦ ναυτικοῦ κόσμου καὶ αὐτῆς ἀκόμη τῆς Υπηρεσίας τοῦ Υπουργείου του, περὶ τοῦ πραγματοποιησμοῦ τῶν χωματικῶν, καθ' ἡμᾶς, σχεδίων Ἀμπατιέλλου, περὶ τοῦ δυνατοῦ τῆς ἔξευρεσεως τῶν κεφαλαίων καὶ περὶ τοῦ συμφέροντος ἡ μὴ τῆς διαθέσεως αὐτῶν εἰς τὴν ἀκτοπλοΐαν καὶ περιώρισεν οὕτω τὴν ἔκτασιν τῆς ἐρεύνης τῆς ἐπιτροπῆς, δὲν χωρεῖ καμία αἱμφιθολία, διτὶ ὑπέρ των προτάσεων Ἀμπατιέλλου ή ἀπόφασιθή αὐτῆς, ἀφίνουσα εἰς τὴν Κυθέρησιν τὴν εὔθυνην τῆς τελικῆς αὐτῶν ἀποδοχῆς. Τὰ μέλη τῆς ἐπιτροπῆς, ἔξαιρουμένων ἴσως τῶν κ. κ. Κατσαπῆ καὶ Θαλασσινοῦ, τῶν δυναμένων ἔγκυρον ἔξι ειδικεύεσσις καὶ γνώσεως νὰ ἔχουν γνώμην, θὰ θεωρήσουν τὰς προτάσεις Ἀμπατιέλλου, ἀνεξαρτήτως πάσης ἀλληλεγγύης προϋποθέσεως πρὸς τὴν δύοιαν καὶ δὲν ἔκλιψθσαν ν' ἀποφαθοῦν, ὡς τὰς μᾶλλον ἔξυπηρετικάς τῶν συγκοινωνιακῶν κατά Θάλασσαν ἀναγκῶν τῆς Χώρας. Ο κ. Ρεδιάδης δύμως δὲν δύναται νὰ ἐπικαλεσθῇ τὴν γνωμοδότησιν ταύτην διὰ νὰ καλύψῃ τὰς ίδιας αὐτοῦ εὐθύνας, ἀφοῦ δὲν ἔπειτε φεύγειν εἰς τὴν ἐπιτροπὴν νὰ κρίνῃ τὸ δόλον τοῦ ζήτημα ἀπὸ πάσης αὐτοῦ πλευρᾶς, οὔτε καὶ ἡ Κυθέρηνοις θὰ δυνηθῇ νὰ στηρίξῃ ἐπ' αὐτῆς οἰσανδήποτε περὶ ἐπιλύσεως τοῦ ἀκτοπλοϊκοῦ προβλήματος ἀπόφασιν τῆς.

'Αλλ' ἀν δὲν ὑπέθαλεν ὁ κ. Ρεδιάδης τὰ στοιχεῖα καὶ τὰ στατιστικά δεδομένα, τὰ προσπατούμενα διὰ νά καθορίσῃ τάς κρατικάς καὶ κοινωνικάς ἀπαιτήσεις, δὲν ὀφείλεται τοῦτο εἰς ἐσκευμένην τινά ἀπό μέρους του πρόθεσιν. Δὲν κατείχεν, ἀτυχῶς, τὰ στοιχεῖα αὐτά καὶ οὐδεμίαν ἔξι ιδίας ἀντιλήψεως καὶ μελέτης ἔχει μορφώσει γνώμην ἐπὶ τοῦ ἀκτοπλοϊκοῦ ζητήματος. Μέ αὖσγγωνστον προχειρολογίαν, μακράν πάσσος θαυμέρας ἐρεύνης, ὀραματισθεὶς καὶ αὐτός, ὑπὸ τὴν ἄμεσον τῶν προτάσεων Ἀμπατιέλλου ἐπιδρασιν, τὴν ἀριστοποίησην τῆς ἀκτοπλοίας καὶ ὑποχρεωμένος ὅπωαδήποτε νά καθορίσῃ τὴν ἐν προκειμένῳ κρατικήν κατεύθυνσιν, ὡς ἀρμόδιος Ὅπουργός, ἕσπειος νά ἔξαγγειλῃ τὴν ἀρσιν τῆς ἀθλίας καταστάσεων τῶν θαλασσών συγκοινωνιῶν μας καὶ τὴν ταχυτέραν ἐπίλυσιν τοῦ ζητήματος τούτου, μὲ τὴν ἐνδόμυχον ἐπίδια, δτὶ αἱ προτάσεις Ἀμπατιέλλου θά καταστοῦν μίαν ἡμέραν πραγματικότης.

Οίκτρά ὅμως είνε ἡ πλάνη τοῦ κ. Ὑφυπουργοῦ τῶν Ναυτικῶν, διαβλέποντος τὴν δυνατότητα τῆς ἐκπληρώσεως τῶν ὅσων δὲ κ. Ἀμπατιέλλος προτείνει. Εἰς τὴν πλάνην δὲ αὐτῆν δὲν θὰ ύπεπιπε ταῖς ματαίοις τὸν πολύτιμον αὐτοῦ χρόνον, τὸν ἀναγκαῖον διὰ νά τὴν ἐκπληρώσῃ τάς πρός τὴν Ναυτιλίαν ἀναληφθείσας ὑποχρεώσεις του διὰ τῶν προγραμματικῶν αὐτοῦ δηλώσεων, ἃν περισσοτέραν κατέθαλλε φροντίδα νά μελετήσῃ τὸ δόλον ναυτιλιακὸν πρόβλημα και ἀπό τῆς πρώτης αὐτοῦ ἐπαφῆς μὲ τὸν Ἑλληνικὸν ἐπιχειρηματίαν, θήθειν ἀπευθύνη εἰς αὐτὸν οσφέας τὸ ἔρωτήμα ποίους κεφαλαιούχους ἐκπροσωπεῖ οὗτος, ποῖαι αἱ ἔγγυήσεις διὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῶν ὑπ' αὐτοῦ προτεινομένων, ἀκόμη δὲ ἃν ἐπεζήτει νά πληροφορθῇ ποια ἡ οικονομική ἐπιφάνεια τοῦ κ. Ἀμπατιέλλου και αἱ προσωπικαὶ αὐτοῦ ἐπιδώσεις.

"Αν ἔπραττε τοῦτο πρίν ἡ προέλθῃ εἰς συζητήσεις ἐπὶ τῶν προτάσεων, θά εἶπείθετο καὶ αὐτός, ὅτι κανέν εὑρέγγυον πραγματοποιήσεως ἐνέχουν αὗται, ὅτι πόρρω ἀπέχουν τῆς σοθαρότητος μὲ τὴν δύοιαν τὰς περιέβαλεν ὁ κ. Ρεδιάδης.

'Αλλ' ἀφοῦ τὸ Κράτος, μὴ φρονηματισθὲν ἀπὸ τὸ πάθημα Πρωτοπατᾶ, κινδυνεύει διὰ μίαν ἀκόμη φοράν νά ύποστῃ τὸν ἔξειτελισμὸν τῆς περιαγωγῆς τῆς ύπογραφῆς του ὃντας τοὺς μεσίτας τοῦ Σίτου εἰς ἀναζήτησιν κεφαλαίων διὰ τὴν χρηματοδότησιν τῆς συμβάσεως, θά παράσχωμεν ἡμεῖς εἰς τὸν κ. Ρεδιάδην ὥρισμασιν πληροφορίας, πού κατέχομεν ἀπὸ ἀξιόπιστον πγηνή, ἀρκετά χαρακτηριστικάς τῆς οσοβάρητος τῶν σχεδίων Ἀμπατιέλλου. Πιθανὸν αἱ πληροφορίαι αὐταὶ νά κινήσουν τὸ ἐνδιαφέρον τοῦ κ. Ύφουπουργού τῶν Ναυτικῶν καὶ νά πείσουν αὐτὸν, ὅτι δ ἰσχυρισμὸς του περὶ τῆς ύποχρεώσεως τοῦ Κράτους νά συζητῇ μὲ κάθε "Ἐλληνα πολίτην καὶ νά δέχεται παρ' οἰουδήποτε προτάσεις, δὲν εἰνε ἐπαρκής, διόπεις καλύψῃ τὰς ἐκ τοῦ πιθανοῦ ἔξειτελισμοῦ τῆς κρατικῆς μας ἀξιοποείας εὐθύνων του.

ενεργετικού της κρατικής μας αποτυπείας εδουνάς του.
Ο κ. Αμπατιέλλος, λοιπόν, μετά τὴν πρώτην του πρὸ διεσπάσιας ἀποτυχίαν, πρὸς ἄλλας κατεύθυνσις ἐστράφη διὰ τὴν ἀγρυπναν κεφαλαιούχων. Ἐπέτυχε πράγματι τὴν συνάντησιν μὲ ὁ-

ρισμένους κεφαλαιούχους τῆς Ἀγγυλικῆς πρωτευόσης, τῶν ὁποίων τὰ ὄνδματα παρεκκλήθημεν νά μὴ ἀναφέρωμεν, καὶ ἐξῆτησε παρ' αὐτῶν νό συμμετάσχουν εἰς τὸ ἀκτοπλοϊκὸν ἔχειρημα. "Η δοθεῖσα ἀπάντησις ὑπῆρξε κατηγορηματική: «Δὲν γνωρίζουμε τὴν ὑπόθεσιν. Φέρετε μας τὴν σύμβασιν νά την μελετήσωμεν καὶ θα σκεφθῶμεν, ἢν συμφέρῃ ἡ χρηματοδότησίς της». Ἀπό μέρους τῶν κεφαλαιούχων τούτων, γνωστῶν εἰς τὴν Ἀνατολήν καὶ ἔξι ἄλλων ἐργασιῶν των, Ισχυρῶν δέ οικονομικῶν παραγόντων, διαφεύδεται κατηγορηματικάς κάθε ἀνάμιξίς των εἰς τὰς προτάσεις Ἀμπατιέλλου. Τούναντίον ἀπέποιθησαν ἀκόμη τάς προσφερθείσας πρός αὐτούς ὑπηρεσίας τοῦ κ. Ἀμπατιέλλου διά τὴν διεκπεραίωσιν ἄλλων ὑποθέσεών των ἐν Ἐλλάδι.

Καὶ θῶμας δὲ κ. Ἀμπατιέλλος τοὺς κεφαλαιούχους τούτους ρωτᾷς κατωνόμασσεν εἰς τραπεζιτικὸν παρ' ήμιν παράγοντα ὡς χρηματοδότας τῆς συμβάσεως. Ἐκ μόνου τούτου τοῦ γεγονότος καὶ ἐκ τοῦ δτὶ δὲ κ. Ἀμπατιέλλος ἀπέφυγε μέχρι σήμερον, χάρις καὶ εἰς τὴν μωρίαν τῶν κρατικῶν ἐκπροσώπων, νά παράσχῃ συγκεκριμένα, ἀλλὰ καὶ ἀπτὰ ἔχεγγυα περὶ τῶν κεφαλαίων, πού διαθέτει, δυνατὸν νά συμπεράνῃ τις, δτὶ ἐλάχιστα σταθεραί, πομφολυγώδεις είνει αἱ περὶ ὑπάρχειων κεφαλαίων καὶ περὶ διαθέσεως ἔκατομμαρίων λιρῶν προτάσεις του.

Οι γνωρίζοντες καλῶς τὴν κατάστασιν τῆς Ἀγγελικῆς χρηματαγορᾶς καὶ τὰς διαθέσεις αὐτῆς, μετά τὴν ἀποτυχίαν καὶ τῶν διαπραγματεύσεων μὲν τούς διμολογιούχους, δὲν ἀμφιθάλουν, εἰνε τέθαιοι, δότε εἰς τὸ Λονδίνον δὲν πάρχουν ἀφελεῖς ἢ παράτολμοι ἐπιχειρηματίαι διὰ νὰ ρίψουν τὰ κεφάλαιά των εἰς μίαν ἐπιχειρήσιν ἐκ τῶν προτέρων εἰς ἀποτυχίαν καταδικασμένην. "Ελληνες ἔφοπλισται ἐκ τῶν τὰ πρώτα φερόντων, εὐρύτατα ἐργαζόμενοι μὲν Ἀγγλους κεφαλαιούχους, διερωτῶνται μὲ ποια μέσα θὰ ἐπιτύχῃ ὁ κ. Ἀμπατιέλλος νὰ πείσῃ τοὺς ξένους κεφαλαιούχους νὰ προσκομίσουν τὰ χρήματα αὐτῶν εἰς τὴν ἀκτὴν Τζελέπη διὰ νὰ τὰ ίδουν ἔξανεμιζόμενα κατὰ μέρος μὲν εἰς προμηθείας, μεσιτικά δικαιώματα καὶ ιδρυτικά ἔξοδα, κατὰ δὲ τὸ ὑπόλοιπον αὐτῶν ἀναλισκόμενα εἰς τὴν εὐθηνήν ἔξυπηρέτησιν τῶν κοινωνικῶν μας ἀναγκῶν.

Παρά πᾶσαν ἑπομένως ἀπόφασιν τῆς ἐπιτροπῆς, παρά πᾶσαν ύπερ τῶν προτάσεων ἀγαθήν τοῦ κ. Ρεδιάδη διάθεσιν, τὸ ζήτημα τῶν κεφαλαίων προέχει καὶ αὐτοῦ τὴν ὑπαρξίν ὁφεῖλει νὰ διαπιστώσῃ ὁ κ. ἐπὶ τῶν Ναυτικῶν Ὑφυπουργός. «Αν τὰς προτάσεις τοῦ κ. Ἀμπατιέλλου στηρίζουν σοθαροὶ κεφαλαιούχοι, ὅχι θέσια ή *Anglo - Greek* οὐδὲ ή μακαρία τῇ λήξει «Γκρούθακος Ltd», ἃς ζητηθῆ ἀπὸ αὐτὸν νὰ προσκομιστῇ ἔγγυήσεις θετικάς, ἀναλόγους πρὸς τὸ ὄγκοντες τῶν κεφαλαίων, ποὺ θὰ διατεθοῦν καὶ τῆς ἀμφιβόλου ἑκθάσεως τῶν περὶ ἀκτοπλοΐας σχεδίων τοῦ κ. Ἀμπατιέλλου. «Αν δῶμας θὰ καταβληθῇ προσπάθεια νὰ ἔξειρεθοῦν τὰ κεφάλαια μετά τὴν ὑπογραφὴν καὶ τὴν κύρωσιν τῆς συμβάσεως καὶ ὃν αἱ παρεχόμεναι ἔγγυήσεις περιορίζωνται εἰς δλίγας χιλιάδας λιρῶν, δικαιούσται ἄρα γε ἡ Κυβέρνησις νὰ προέρχεται εἰς συνενοίησεις, καὶ νὰ ἐκχωρῇ μονοπώλια τοιαύτης ἑκτάσεως, χωρὶς καὶ νὰ γωνίζῃ μὲ ποίους πρόκειται νὰ συμβληθῇ καὶ κατά πόσον αἱ συμβατικαὶ υποχρέωσεις θὰ ἔκτεινοθοῦν τελικῶς; «Ἐπιτρέπεται εἰς τὸν κ. Ρεδιάδην ἡ ἀφίγνη ἔκθετον τὴν ἐπίλυσιν τοῦ ἀκτοπλοϊκοῦ προβλήματος, πιστεύων εἰς τὴν πραγματοποίησιν τῶν ἀκροβατικῶν αὐτοσχεδιασμῶν τοῦ κ. Ἀμπατιέλλου; Ιδού ποῦ ἐντοπίζεται τὸ ζήτημα τῶν προτάσεων τοῦ «Ἀγγελο-Ἐλληνικοῦ Όμίλου». «Οταν κατατεθοῦν αἱ ἔγγυήσεις καὶ, παρά πᾶσαν πρόβλεψιν, προκριθοῦν ὑπὸ τῆς Κυβερνήσεως αἱ προτάσεις αὐτοῦ, τότε θὰ συζητήσωμεν καὶ τοὺς δόους, διὰ τῶν δόπιών θέλουν κατασφαλισθῆ τὰ κοινωνικά καὶ κρατικά συμφέροντα. Τότε θὰ ἔξειτάσωμεν καὶ τοὺς περιοριμούς, εἰς οὓς θὰ ὑποθληθῇ τὸ ξένον κεφάλαιον, ἔρχομενον ν' ἓναλλάξη πρωταρχικὴν κοινωνικὴν λειτουργίαν τῆς Χώρας μας, ποιά νὰ μη ὑποστῇ ἡ Κοινωνία καὶ ἡ Ἐθνικὴ ἥμαντος οἰκονομία τὰς λιθεράς συνεπειάς ἐκ τῆς ἀφελούς διαχειρίσεως τῆς ἀκτοπλοΐης ὑποθέσεως ἀπὸ μέρους τοῦ Κράτους.

Αἱ ύψιπετεῖς «άξιώσεις» τοῦ κ. Ρεδιάδη

'Αλλ' ή πολυπραγμούσυνή τοῦ κ. 'Υφυπουργού τῶν Ναυτικῶν ἐκτείνεται ἡδη καὶ πέραν τῶν χωρικῶν μας ὑδάτων. Φιλοδοξής ας νὰ καταστήσῃ τὴν δράσιν του ὡς πρώτου ἐπὶ τῆς Ναυτιλίας Υπουργού σταθμὸν ιστορικὸν διὰ τὴν ἐμποροναυτικὴν τῆς 'Ελλάδος, ἀνάπτυξιν, κατελήφθη ἀτυχῶς ἀπό τὸν ὑπερβάλλοντα ἔκεινον ζῆλον, ποὺ πολλάκις, ἐφόδους δὲν ἀκολουθεῖται ἀπό τὴν θεᾶθειν μελέτην καὶ τὴν ἐμπεριστατωμένην τῶν πραγμάτων γνῶσιν, ἀποδαίνει φθοροποιός μὲν προσωπικῶν ἀξιῶν, ἄγονος δὲ εἰς ἀποτελέσματα.

Ούτω πρό τινων ἡμερῶν ἐδημοσίευθησαν εἰς τὸν Τύπον αἱ κάτωθι ἐπὶ λέξει ἀνακοινώσεις τοῦ κ. Ρεδιάδη:

«Υπό τοῦ 'Υφιστονγοῦ τῶν Ναυτικῶν κ. Ρεδιάδη καθωρίσθησαν
οἱ δοῦλοι διὰ τὰς ἀνάγκας τοῦ Δημοσίου καὶ τοῦ κοινοῦ δύον ἀφορῷ τὴν
Ἐπινέρεψην τῶν μαλασσώνων συγκοινωνιῶν μεταξὺ τῶν Ἑλλήνων λι-
μένων ἀφ' ἑνὸς καὶ τῆς Ἀλβανίας, Αδρεσπάνου, Συρίας, Κύπρου,
Σινάνου, Κονσταντινούπολεως, 'Αλεξανδρείας, Πόρτ — Σάΐδ, 'Αλε-
ξανδρείας, Πειραιῶς καὶ Μασσαλίας ἀφ' ἑτέρου.

«Συμφώνως προύς τοὺς δρους, διὰ τὰς γραμμάς Ἀλβανίας καὶ Δο-
δεκανήσου δόξεται ὅτι οὐ ἔχειη πρέπειος τῶν δύναται νὰ γίνῃ κατ' ἐλά-
στον δριὸν δι' ἀτμοπλοίου τόννων 750—1000 καὶ ταχύτητος 16 μιλῶν.
Διὰ τὰς γραμμάς Σνοίας — Κέπρου καὶ Σύμηος — Κονταριώνος

πόλεως όφεζονται δύο άτμοπλοια ολικής χωρητικότητος 2500 τόννων και ταχύτητος 14 μίλιων. Διά τὴν γραμμήν Ἀλεξανδρείας — Πόρτ — Σάτη ἐν άτμοπλοιον χωρητικότητος 3.000 τόννων και ταχύτητος 14 μίλιων. Διά τὴν γραμμήν Μασσαλίας, ἵντις δέον νά ἔξυπηστηται ἑδδομαδιάς, δύο άτμοπλοια ολικής χωρητικότητος 5.000 τόννων και μέσης ταχύτητος 20 μίλιων. Τὰ άτμοπλοια ταῦτα δέον νά διανένουν τὴν ἀπόστασιν μεταξὺ Πειραιῶς και Ἀλεξανδρείας ἐντὸς 26 ώρῶν καὶ τὴν μεταξὺ Πειραιῶς και Μασσαλίας ἐντὸς 35 (;) ώρῶν.

Κατὰ τὴν παρασχετεῖσθαι διεικόνινοι οἱ ἀνωτέρῳ ὅροι, καθὼς και οἱ ἀφορῶντες τὰς ἔξωτερικὰς θαλασσίας συγκοινωνίας ἀποτελοῦν τὸ κατώτατον ὅριον ἀξιόσεων τοῦ κράτους. Ἡ ἀνωτέρῳ ἀπόφασις τοῦ κ. ὑψηλούργου ἀπεστάλη καὶ εἰς τὰ μέλη τῆς ἐπὶ τῷ ἀτμοπλοῖον ζητημάτος ἐπιφορῆς μὲ τὴν σύστασιν ὅπως μελετηθῇ καὶ ἡ ἔξυπηστηται τὸν ἔξωτερικὸν γραμμῶν ἴππο τῆς μελλούσης νά ἀναλάβῃ τὴν ἀπότολον ἐπιειρήσεως.

Ἀναδημοσιεύομεν ἐπὶ λέξει τὰς ἀνακοινώσεις ταῦτας τοῦ κ. Ρεδιάδη, διότι οἱ ἀναγνωστοι τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» κατέχουν ἔξι ἐπαγγελματικῆς εἰδικεύσεως τὰ ναυτιλιακά ζητήματα και ὑπέρ πάντα ἄλλον, ἡμπορον νά κρίνουν τὴν περισσήν ἀφέισαν, ποὺ περικλείεται εἰς αὐτάς. «Καθώρισε», λοιπόν, ὁ κ. Ὑψηλούργος τῶν Ναυτικῶν «τὸ κατώτατον ὅριον» τῶν ἀξιόσεων τοῦ Κράτους και διὰ τὰς ἔξωτερικὰς γραμμάς. Ως νά μὴ ἥρκει τὸ ἔκπαγλον τῆς ἀριστοποιήσεως τῆς ἀκτοπλοΐας ὅρμα, ἰδού, ὅτι χωροῦμεν ὑπὸ τοῦ αὐτού αἰσιωτέρους οἰσιούς, εἰς τὴν πραγμάτων τῆς ὥραιοτέρας τῶν ἐμποροναυτικῶν μας ἐπιδιώξεων, εἰς τὴν ἀναστάθεσιν τῶν «Ἐλληνικῶν λιμένων μὲ τὴν Μεσόγειον και πρὸς ὅλας αὐτῆς τὰς κατευθύνσεις.

Δὲν θέλομεν νά πιστεύσωμεν, ὅτι ὁ κ. Ρεδιάδης ἀπλῶς τὴν δημιουργίαν ἐντυπώσων ἐπεδιώκειν ἔξαγγέλλων τὰς περὶ ἔξωτερικῶν γραμμῶν ἀπόφασεις του. Αἱ ἀνακοινώσεις του εἰνε τόσον σαφεῖς και κατηγορηματικαὶ, ὥστε νά συμπεράνῃ τις, ὅτι ὅχι μόνον ἀπτοχολήθῃ εἰς τὴν κατάρτισιν τοῦ προγράμματος τῶν ἔξωτερικῶν γραμμῶν, θάσει, θετικῶν στοιχείων και ὑπολογισμῶν, πρὸς καθορισμὸν τοῦ «κατώτατου ὅριου» τῶν κρατικῶν ἀξιώσεων, ἀλλ' ὅτι και τὸν συνάδελφον του ἐπὶ τῶν οἰκονομικῶν Ὑπουργὸν ἐπέτυχε νά πείσῃ, ὅπως παράσχῃ τὰς ἀναγκαῖας πιστώσεις — 100 περίποι ἐκατομμύρια δραχμῶν ἐτήσιως — διὰ τὴν ἐπιχορήγησιν και τὴν ἔδρασίων τοῦ λαμπροῦ ναυτιλιακοῦ οἰκοδομήματος, ποὺ συνέλαθε και οὕτως ἐσχεδίασεν ὁ κ. Ρεδιάδης.

Ἄν τελικῶς τὸ ρηγικέλευθον τοῦτο πρόγραμμα ἥθελεν υἱοθετῆθη ἀπὸ τὴν Κυβέρνησιν και ἔξευρεθοῦν οἱ ἔκτελεσται αὐτοῦ και τ' ἀναγκαιοῦντα κεφάλαια, — κάτι θεοτίας και ἐπ' αὐτῶν θά γνωρίζουν ὁ κ. Ρεδιάδης και ὁ ἐκ Λονδίνου πρόδρομος τῆς ἀκτοπλοΐῆς μας ἀναδημουργίας, — εὐγνωμόνων θ' ἀναμψήσκεται και Η Ναυτική «Ἐλλάς τῆς τόσον γονίμου δράσεως τοῦ κ. Ὑψηλούργου τῆς Ναυτιλίας.

Ἄλλ' ἀς ἔθλωμεν και εἰς τὰ πράγματα. «Ισως αἱ γραμμάς μας αὐταὶ νά προσγειώσουν τὸν κ. Ρεδιάδην ἀπὸ τὰ ὑψη τῶν δραματισμῶν του, ἀφοῦ κανεῖς ἔκ τῶν παρὰ τῷ Ὑπουργείῳ του τεχνικῶν συμβούλων δὲν ἔθεωρησεν ἀναγκαῖον νά συγκρατήσῃ αὐτὸν ἀπὸ τὸν δλιοθηρὸν κατήφορον, πρὸς ὃν ἀκράτητος φέρεται.

Εἶνε ἐπιτακτικὴ θεοτίας ἡ ἀνάγκη τῶν Μεσογειακῶν γραμμῶν. Ἀλλὰ και μετριόφων, συντηρητική δέον νά είνε ἡ ἐκτίμησης τοῦ παρ' ἡμῖν δυνατοῦ γενεθέα. Σ κάρη ἐπιθατηγά, μικρότερα ἔστω τῶν 5.000 τόννων, μέσης ταχύτητος 14—15 μίλιων, ἥλικιας 10—15 ἑτῶν, καλῶς διατηρημένα, μᾶς ὑπεραρκοῦν διὰ τὴν γραμμὴν Μασσαλίας. Ἀναλόγως πρέπει νά σκεπτώμεθα και διὰ τὸ πλωτὸν ὑλικὸν τῶν ἄλλων γραμμῶν δευτερευούσης μὲν κινήσεως, ποὺ περικλείουν ἐν τούτοις οὐσιαστικά τῆς Οἰκονομίας μας συμφέροντα. Μὲ τὰ περιωρισμένα κεφάλαια, τὴν οἰκονομικὴν διαχείρισιν και μὲ μίαν ἐπιχορήγησιν ἀνάλογον πρὸς τὴν δυναμικότητα τῶν δημοσίων οἰκονομικῶν, θά δυνηθῶμεν πολλά νά ἐπιτελέσωμεν κατὰ τὰ πρῶτα βήματα τῆς ἀνασυνδέσεως τῆς ἐπαφῆς μας μὲ τὰ Μεσογειακὰ κέντρα.

Φαίνεται δημως, ὅτι ὁ κ. Ὑψηλούργος τῶν Ναυτικῶν συγκινεῖται ιδιαιτέρως ἀπὸ τὴν ταχύτητα «Εκατώτατον ὅριον» τῶν ἀπαιτήσεων του διὰ τὴν γραμμὴν Αἴγυπτου — Πειραιῶς — Μασσαλίας τάσσει τὴν ταχύτητα τῶν 20 μίλιων και μὲ σκάφη 5000 τόννων, νεότευκτα δὲν ἔξευρισκονται εὐχερῶς εἰς τὴν ξένην. Ο διάπλους οὕτως ἀπὸ μὲν τὴν Ἀλεξανδρείαν εἰς Πειραιὰν θά ἐκτελῆται ἐντὸς 26 ώρῶν, ἀπὸ δὲ τὸν Πειραιᾶν πρὸς τὴν Μασσαλίαν ἐντὸς 35 (;) ώρῶν! Μήπως πρόκειται περὶ 55 ώρῶν;

Ὑπελόγισεν ἀρά γε ὁ κ. Ρεδιάδης τὶ στοιχίζει εἰς κόστος ναυπηγήσεως και εἰς δαπάνας κινήσεως ἡ προσθήκη και ἐνδὸς ἀκόμη μιλιοῦ εἰς τὴν ταχύτητα ἐνδὸς σκάφους 4000 τόννων γκρός; Κατηρτισεν, ἐκ τοῦ προχείρου ἔστω, λογαριασμὸν τινα τῶν δαπανῶν δύο παρομοίων πλοίων, ποὺ «ἄξιοι» οὗτοι ἀπὸ τὸν θεόπεμπτον αὐτὸν ἐπιχειρηματίαν, δοσις θ' ἀναλάβῃ τὴν ἔξυπηρέτησιν τῆς γραμμῆς Ἀλεξανδρείας — Πειραιῶς — Μασσαλίας μὲ ὑπηρεσιακὴν ταχύτητα 20 μίλιων;

«Ἔχει και ἀμύδρων τινα ιδέαν ὁ κ. Ὑψηλούργος τῶν Ναυτικῶν ποια ἡ κίνησις τῆς γραμμῆς ταύτης διὰ Πειραιῶς, ὥστε νά δύναται νά ικανοποιήσῃ ἑδδομαδιάτον δρομολόγιον μὲ δύο τόσον δύκωδή νεότευκτα σκάφη και μὲ τοιαύτην ταχύτητα;

Πληροφοροῦμεν ήμεις τὸν κ. Ρεδιάδην, ὅτι εἰς δλόκληρον τὴν Μεσόγειον σκάφη ταχύτητος 20 μίλιων και ὑπερπεντακιοχλίων τόννων χωρητικότητος δὲν ἐργάζονται ἀλλα παρὰ μόνον

τῶν Μεσσαζερῆ Μαριτίμ (Μασσαλία — Ἀλεξανδρεία) τῶν πρὸς τὸ Μαρόκον και Τύνιδα Γαλλικῶν γραμμῶν και τὰ Ἰταλικά ἔπερες τοῦ τόπου «Ἐσπέρια» (Γένοθα ἡ Τεργέστη — Ἀλεξανδρεία). Ἀλλὰ τὰ μοναδικά και ἔξαιρετικὰ ταῦτα πλοῖα, ἔξ αὐτῶν τῶν ἀναγκῶν τῆς ἐπιθατικῆς κινήσεως ναυπηγηθεντα, ἔξυπηρετοῦν τὸ εὐρύτατον «χίντερλαντ» δολοκήρου τῆς Εὐρώπης πρὸς τὴν Αἴγυπτον και τὴν Ἀνατολικὴν Ἀφρικήν, ἀνήκουν δὲ εἰς ήμικρατικούς ναυτιλιακούς δργανισμούς, ἀφόδινως ἐπιχρηματικούς ἀπὸ τὸ δημόσιον θησαυρὸν τῆς Γαλλίας και τῆς Ιταλίας.

Ποια τώρα σχέσις δύναται νά υπάρξῃ μεταξὺ τῆς εἰς ἐπιθατικά κινήσεως ἑξ, Ἀλεξανδρείας πρὸς τὸν Πειραιᾶ και δι' αὐτοῦ πρὸς τὴν Μασσαλίαν και τῆς ἐκ Γένοθας, Τεργέστης η Μασσαλίας πρὸς τὴν Αἴγυπτον τοιαύτης και ποια σύγκρισις δύναται νά χωρήσῃ μεταξὺ τῆς πτωχείας ήμων και τῶν προϋπολογισμῶν τῆς Γαλλίας και τῆς Ιταλίας ἀς λάθη τὸν κόπον αὐτὸς ὁ κ. Ρεδιάδης ιδιαστωσί.

«Ισως δύμως ὁ κ. Ἀμπατιέλλος, ἀναδεχόμενος τὴν σύμβασιν τῆς ἀκτοπλοίας διὰ λογαριασμὸν τῶν κεφαλαιούχων του, νά θελησῃ, δπως ἄλλως τε προτείνει, ν' ἀναλάβῃ και τὴν ἔξυπηρέτησιν τῆς γραμμῆς Ἀλεξανδρείας — Πειραιῶς — Μασσαλίας. Δέν θα προβληθῇ τότε τακμαία ἀντίρρησις, ἀν τὸν εύφων αὐτὸν, τὸν θαυματοποίον ἐκ Λεισθούντιον ἀπιχειρηματίαν, ἀνακρηρύξαντας και ἡμεῖς «θασαλέα τῶν Ἐλληνικῶν θαλασσῶν», δπως πρὸ δλίγων ἀκόμητη ἔτῶν οἱ «Ἄγγλοι ἐπωνύμασαν τὸν Λόρδον Κίλεντ τῆς Ρούσαγιαλ Μαίηλ Λάιν».

«Ἀλλ' ἔχομεν και τὰς γραμμάς Ἀλεξανδρείας, Δωδεκανήσων, Συρίας, Κύπρου, Σμύρνης, Κωνσταντινούπολεως, Ἀλεξανδρείας, Πόρτ — Σάτη. Τέσσαρα ἀκόμη σκάφη ἀξιοῖ ὁ κ. Ρεδιάδης δι' αὐτάς. Και μὲ ἀρκετὸν δύκον και ταχύτητα (1000—3000 τόννους χωρητικότης, 14—16 μίλια ταχύτης). Αν θά είνε νεότευκτα και τὰ σκάφη αὐτὰ δὲν καθορίζεται. Πάντως δύμως πρὸς τὰ νεοναυπηγητα θ' ἀποβλέπῃ ὁ κ. Ὑψηλούργος τῶν Ναυτικῶν, ἀφοῦ μὲ νεότευκτα σκάφη ἐπιδιώκει νά πλουτίσῃ και τὴν ἔξωτερικὴν ἀκτοπλοίαν.

Τὸ κόστος ναυπηγήσεως τῶν ἔξ αὐτῶν πλοίων διὰ τὰς ἔξωτερικὰς γραμμάς, κατὰ τοὺς μετριωτέρους ὑπολογισμούς, θά υπερβῇ κατά πολὺ τὸ ἀκτοπλούματος λιδῶν Αγγλίας. «Υπολογισμοὺς θεοτίας τῆς θεοτίας τῆς ἔξυπηρέτησιν τοῦ κεφαλαίου τούτου, τῶν δαπανῶν ἔκμεταλλεύσεως και τῶν πιθανῶν ἀποδόσεων τῶν γραμμῶν θά ἔχῃ ἡδη καταρτίσει ὁ κ. Ρεδιάδης, θά είμεθα, λοιπόν, περίεργοι νά πληροφορηθῶμεν εἰς ποῖον συνολικὸν ποσὸν ἀναθισάζει οὗτος τὴν τακτικὴν ἀρωγήν, ποὺ ἀναποτέρευτας πρέπει νά παρασχεθῇ εἰς τὸν ἀνάδοχον τῆς συμβάσεως ἐπιχειρηματίαν διὰ διάσχοντας τὸ πρόσθιον τρόπον, ηκιστα σοθαρόν και σώφρονα, λυπούμεθα εἰλικρινῶς, διότι ήμεις εύρισκόμεθα εἰς τὴν ἀνάγκην νά υποδειξῶμεν εἰς αὐτόν, θτι τὴν νοημοσύνην και τὸ παρελθόν του ἀδικεῖ, πιστεύομεν, διότι τὸ ρόλον ἐνὸς έντονος ήποτε θρόνου τῆς Ναυτιλίας, ποὺ τόσα ἔπαθε και πάσχει ἀπὸ τὴν κρατικὴν κακομεταχείρισιν και τόσα έχει ἐκκρεμῆ ζητήματα, δύναται νά πειρισθῇ εἰς τὴν ἐπιφανειακήν, μὲ ἀσύγγνωστον νωχέλειαν, δντιμετώπισιν τούτων.

‘Ανερμάτιστοι ὡκεανοδρομίαι!

Θ' ἀποκτήσωμεν, λοιπόν, και ὑπερωκεάνιον 25 μιλίων ταχύτητος. Μὲ αὐτὸ διὰ ἐκτελῆται η γραμμὴ τῆς Βορείου Αμερικῆς προβλέπεται δὲ ταχύτερον διὰ την ἔπομπα σπουδαιότητος διὰ τὴν Μασσαλίαν μας, κατὰ τοιούτον τρόπον, ηκιστα σοθαρόν και σώφρονα, λυπούμεθα εἰλικρινῶς, διότι ήμεις εύρισκόμεθα εἰς τὴν ἀνάγκην νά υποδειξῶμεν εἰς αὐτόν, θτι τὴν νοημοσύνην και τὸ παρελθόν του ἀδικεῖ, πιστεύομεν, διότι τὸ ρόλον ἐνὸς έντονος ήποτε θρόνου τῆς Ναυτιλίας, ποὺ τόσα ἔπαθε και πάσχει ἀπὸ τὴν κρατικὴν κακομεταχείρισιν και τόσα έχει ἐκκρεμῆ ζητήματα, δύναται νά πειρισθῇ εἰς τὴν ἐπιφανειακήν.

Αὐτὰ τὰ χαρμόδια πρὸς παρηγορίαν μας ἔξηγγειλεν εἰς προσφάτους ἀνακοινώσεις του ὁ κ. Υψηλούργος τῶν Ναυτικῶν. «Ἀλλοι τώρα τὸ ζήτημα, ποὺ θά υπερθούν τὰ χρήματα διὰ τὴν ναυπηγήσην η τὴν ἔγοραν ἐνδὸς τοιούτου υπερωκεανίου γραμμῆν, δστις και θ' ἀναλάβῃ, χρηματούμενος ἀπὸ αὐτό, την ἔγοράη η τὴν ναυπηγήσην τοῦ ἀναγκαίουτος ύπερωκεανίου και τὴν ἔκμεταλλευσιν τῆς γραμμῆς.

Και δύμως διὰ νά εύτυχησῃ η Ναυτιλία μας ν' ἀποκτήσῃ ἔννοια σκάφους ταχύτητος 25 μιλίων και χωρητικότητος ἀναλόγου, τοῦ

λάχιστον 20.000 τόννων, διά μέν την ναυπήγησίν του μᾶς χρειάζονται δύο περίπου έκατομμύρια λιρών Αγγλίας, διά δὲ τὴν ἀγοράν, δυσχερῆ ἄν μή ἀδύνατον, διότι τοιαύτα σκάφη σπανίων προσφέρονται πρὸς πώλησιν, ἔνα ποσὸν ἡμίσεος ἔκατομμαρίου λιρῶν, ἢ ἔστω καὶ μικρότερον, ἀναλόγως τῆς ἡλικίας του. Ἀλλὰ τὰ χρήματα θὰ τὰ δώσῃ τὸ Κράτος καὶ θὰ συνεισφέρουν καὶ οἱ Ἑλληνες τῆς Ἀμερικῆς, λέγει ὁ κ. Ρεδιάδης. Νά τὸ ἴδωμεν καὶ νά μή τὸ πιστεύσωμεν.

"Οσον ἀφορᾶ τὴν ἐκ τῆς ἔκμεταλλεύσεως ἀπόδοσιν τοῦ ὑπερωκεανίου τούτου προθέπεται πάντως ἐπιβαρυντικὴ τοῦ Κρατικοῦ Προϋπολογισμοῦ. Ἀλλὰ ποία θά είνε ἡ ἔκτασις τῆς ἐπιβαρύνσεως αὐτῆς φαίνεται, διό ὁ κ. Υφυπουργὸς τῶν Ναυτικῶν, διακατεχόμενος ἀπὸ τὴν ἀξιέπαινον σπουδὴν καὶ τὸν ἀκάθεκτον ἴλιγγιών τούτου πόθον του, δύος ἤδη ὑπερφάνως εἰσπλέον εἰς τὸν λιμένα Πειραιῶς ἔνα τοιούτον λαμπρὸν ἀπόκτημα τῆς Ναυτιλίας μας, δὲν προέλαθε καν νά ὑπολογίσῃ.

Κατὰ μετριωτάτους δύως ὑπολογισμούς, ποὺ τολμῶμεν νά ὑποθάλωμεν εἰς τὸν κ. Ρεδιάδην, ἡ κίνησις τῆς γραμμῆς, μὲ τὰ εὐρύτερα περιθώρια ἀναπτύξεως της, — δεδομένου, διό τοι ἡ Κόζουλη θὰ προσεγγίζῃ εἰς Πάτρας, — ἐν συνδυασμῷ πρὸς τὰς δαπάνας ἐνὸς τοιούτου ταχυτάτου ὑπερωκεανίου, παθητικῆς καὶ καταστήσης τὴν ἔκμεταλλεύσην μὲν ἔνα ἔλλειψις δέκα χιλιάδων λιρῶν κατά ταξίδιον. Σημαίνει τοῦτο, ἀν δέκα ταξίδια ἐκτελοῦνται ἐπησίως, ἐπιβάρυνσιν τοῦ Κράτους μὲ ἔκατον χιλιάδας λιρᾶς.

"Όλα αὐτά, θεωρίαις, ἀπλῆν καὶ εὔκολον τῆς στιγμῆς φιλολογίαν ἀποτελοῦντα, δὲν πρόκειται ποτὲ καὶ νά πραγματοποιηθοῦν. Λέγονται καὶ γράφονται διὰ τὴν κοινὴν κατανάλωσιν. Μετά διμήνιον, ἀλλως τε, ὁ κ. Ρεδιάδης ἐγκαταλείπει τὸν "Υπουργικὸν θῶκον καὶ ἐπανερχόμενος εἰς τὰ ἴδια θὰ ἔχῃ τούλαχιστον τὴν παρηγορίαν, διό ἔριψε τὸν σπόρον τῆς ἐπιλύσεως τῶν ζωτικωτέρων τῆς Ναυτιλίας μας ζητημάτων, κατά τὸν πλέον μάλιστα μεγαλεπήθελον καὶ ὑψηπετῆ τρόπον. "Αν δὲ πόρος αὐτὸς δὲν ἔκαρποφόρησε, διότι ἄγονον καὶ πτωχὸν ἦτο τὸ Ελληνικό δέδαφος, δὲν ἡμπορεῖ θέσθαι καὶ νά εὐθύνεται οὗτος.

Μά σχολιάσωμεν ἀναλυτικώτερον καὶ τὰς ἀνακοινώσεις αὐτὰς τοῦ κ. "Υφυπουργοῦ τῶν Ναυτικῶν διά νά καταδείξωμεν πόσον ἔπαυσε πλέον οὕτος νά ἄπτεται τῆς πραγματικότητος, ματαία θὰ ἥτο ή προσπάθειά μας. Ποιὸν δύως νά οἰκτείρωμεν περισσότερον; Τὸν οὕτω φαντασιοκούσιντα "Υφυπουργὸν τῶν Ναυτικῶν ἢ τὴν ταλαίπωρον Ναυτιλίαν μας, ἡτις πολλὰ ἥλπισεν ἐκ τῆς ὑπουργοποίησεως τοῦ κ. Ρεδιάδην καὶ θλέπει σήμερον τὰ σημαντικώτερα τῶν ζητημάτων τῆς ἀντιμετωπίζουμενα κατά τοιούτον ἐπιπόλαιον, παρὰ τὴν σοθαρότητά των, τρόπον;

'Ἐπὶ τοῦ ζητήματος τῆς τρίτης δεξαμενῆς

Παρὰ τοῦ κ. Β. Φραγκούλη, Ναυπηγοῦ τοῦ Β. Ν., ἐλάθομεν τὴν κάτωθι ἔξαιρετικῶς ἐνδιαφέρουσαν ἐπιστολήν, ἐν σχέσει μὲ τὸν προτιμητέον τύπον τῆς τρίτης δεξαμενῆς καὶ τὴν εἰς θάρος χωρητικότητά της, ἀν τελικῶς ἥθελε προκριθῆ ἢ ἀγορά πλωτῆς τοιαύτης διά τὸν λιμένα Πειραιῶς.

Φύλε κ. Διευθυντά, Εἶναι δύντως εὐχάριστον τὸ διό ἀνακυνέται καὶ πάλιν τὸ ζήτημα τῆς προστήσεως καὶ νέας δεξαμενῆς διά τὰς ἀνάγκας τῆς Ναυτιλίας μας. "Ολοι γνωρίζουμεν πάση στενοχωρίαν ἐπάρχει συγνά εἰς τὸ ζῆτημα τοῦτο, δύος καὶ ὅλοι, δύος αἱ ἀσχολίαι μας ὁδηγοῦν εἰς τὰς μονίμους δεξαμενές, ἔχουμεν καὶ ἀπὸ κατὰ νά μαρτυρήσουμεν διὰ τὴν κατάστασιν τῶν δεξαμενῶν ἀπόνων, ἢ ὅποια δυστυχῶς δὲν είνε διόλους ἡ πρέποντα καὶ πολὺ δυσχεράνει τὴν ὑπὸ διμάλιος δρους διεξαγωγὴν τῶν ἔργων.

Σχετικῶς τῶρα μὲ τὰ δύο εἰς τὸ τελευταῖον τεῦχος τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» γράφεται διὰ τὴν ἐπιλογὴν μεταξὺ τῶν λιμένων Πειραιῶς καὶ Σύρου, οὐδεὶς ὁδοφρογόνων τεχνικὸς δύνεται εἰς τὸ ἄντεπι, ἀνεξατήτως δεβαίως τῆς οκοπιμότητος, διὰ τὴν δύοις ἄλλοι είναι ἀμοδιώτεροι νά ἐκφέρουν γνόμην. "Ημᾶς ἐνδιαφέρει περισσότερον ὁ τύπος καὶ τὸ μέγεθος τῆς δεξαμενῆς.

"Ἐὰν προστηθῇ ὡς λιμὴν ἐγκαταστάσεως η Σύρος, θὰ προτιμηθῇ

βεβαίως, ὡς ἡδη ἔχει ἄλλωστε μελετηθῆ, ἡ μόνιμος δεξαμενή. Ή δεξαμενὴ αὕτη, συμπλήρωμα τῶν ἄλλων ἀρτίων τεχνικῶν ἐγκαταστάσεων τοῦ λιμένος, θὰ προσδοσητεί εἰς τὸν τὸν ζωακτήρα τοῦ ναυτικοῦ βιομηχανικοῦ κέντρου, ὃ δύοις καὶ τόσον τοῦ ἀνήγειρης.

Οι σίκνονυμοι δροι, ἡ ἀπασχόλησις Ἐλληνικῶν ἐπιχειρήσεων καὶ Ἐλλήνων ἐργατῶν διά τὴν κατασκευὴν τοῦ ἔργου τούτου, θὰ ἡσαν καὶ μόνον ἀρχετοὶ διά νά προτιμηθῇ ὁπωδήποτε ἡ κατασκευὴ μονίμου δεξαμενῆς, ἀκόμη καὶ εἰς τὸν λιμένα Πειραιῶς, ἐάν τελικῶς προεργάσηται τὸ άριθμόν δὲν ἐκτιμᾶται φαίνεται ὃσον τοῦτο τὸ ἔμπειρον. Εἰδομεν ἀναγαφόμενον τὸ ποσὸν τῶν 60 ἀποτυπωμάτων δραμάτων διά ἀγοράν, ουμούλκησην καὶ ἐγκατάστασιν (ἀγνοούσιον) τῆς νέας πλωτῆς δεξαμενῆς, ἡτοι ποσὸν 120.000 λιρῶν περίποτον καὶ ἱκούσαμεν ὅτι πρόκειται περὶ ναυτιγήσεως ἢ ἀγορᾶς δεξαμενῆς 9.000 τόννων. Τὸ μέγεθος τοῦτο συμπίπτει μὲ τὴν ὡς ἄνω ἀναγαφομένην καὶ ἀπατούμενην διάτανην, μὲ τὴν δύοιαν πλωτῶν τὸ διαταράντον καὶ ἀκόμη μεγαλύτερα καινονυμῆς δεξαμενὴν νά προστηθῇ.

Ἐρωτάται δημι τοιούτον διαστάσεον δεξαμενὴν καὶ κατὰ πόσον οἱ 9.000 τόννοι χρειάζονται διὰ τὸν λιμένα Πειραιῶς; Δὲν γνωρίζουμεν ἐπὶ τίνον στοιχείων ἐβασίσθησαν οἱ ἀριθμοί διὰ τὸν προσδιοισμὸν τοῦ τοῦ μεγέθους τούτου καὶ διὰ τοῦτο καὶ ἀνάγκην θὰ ἐκταθοῦμεν ἐντιῆδα.

Τὸ μέγεθος μᾶς πλωτῆς δεξαμενῆς ὑποδηλοὶ τὴν ἀναψυκτήν αὐτῆς ίκανότητα, π. χ. 9.000 τόννοι, εἰς βάρος, καὶ οὐχὶ τὸ διό τὸ μέγιστον πλοίον, τὸ διόποιον διά δύναται ἡ δεξαμενὴ αὕτη νά δεξαμενῇ ὃσεν εἰναι 9.000 τόννοι φροτίον (d.w), διό πολλοὶ νομίζουν. Τὸ φροτήγον τῶν 9.000 τόννων, διὰ δεξαμενῆς ταῦτα ἔχει βάρος περὶ τὰς 4000—4200 τόννους περίποτον καὶ διὰ τὸν δεξαμενούμενον τοῦ εἰναι ἀριθμὸν μία πλωτὴ δεξαμενὴ 4500 τόννων, τοῦτο δέ, διότι ὅλα τὰ πλοῖα δεξαμενῆς ταῦτα καὶ πρέπει νά δεξαμενῆς ταῦτα διὰ λόγους ἀντοχῆς καὶ ἀπτῶν τὸν ιδίων καὶ τὸν δεξαμενόν, ἐπὶ τὸν διόποιον δεξαμενῆς ταῦτα. Εἰναι δὲ ἀστεῖον τὸ προβλήμα κατόπιν τῆς ἐπιχείρησης, ὅτι εἶναι πλωτὴν ἡ περίπτωσης τοῦ δεξαμενούμενον ἐμφόρον ἐξ ἀβαίας πλοίον, διότι ἐφ' ὃσον ἀπάρχει καιρὸς νά δημητρῇ τὸ ὑποτάντη τὴς ἀβαίας πλοίον μέχρι Πειραιῶς διὰ ἵπαρχη βεβαίως καιρὸς καὶ νά ἐφορτωθῇ ποιεῖ ἡ δεξαμενούμενη. Μηχανῆς ἔχασεν πάποτελούσι μόνον τὰ ἐπιβατηγά, τὸν διόποιον διάφορον καταστάσεος δὲν εἶναι τόσον μηγάλη, ὃς ἔχειται ποτὲ τὸ φροτήγον.

"Ἄσ τοῦτο μετατίθεται λοιπὸν ἐν πρότοις τί πλοῖα προώφισται νά δεξαμενῇ καὶ συνεπῶς τί βάρος νά ἀναψυκτήν ἡ νέα πλωτὴ δεξαμενή.

"Ἡ μεγαλυτέρα πελατεία τῶν δεξαμενῶν μας εἶναι φυσικῷ τῷ λόγῳ τὸ φροτήγον πλοία. Τὸ μέγεθος τῶν Ἐλληνικῶν φροτηγῶν πλοίων, διόποιος καὶ τὸν ζένων τοιούτων, ἀπίναις πλαισιωθέντα ἀγοράζουμεν, εἶναι σταθερῶς σχεδὸν ὡρισμένον, καθορισθέντα ἀπὸ ἑταῖρον ἐπὶ τὴν διάστασιν τοῦ διεθνοῦ μεταφρογῶν. Ἀριζεῖται ἀπὸ τὰς δύοις ἔχαστον πάποτελούσι μόνον τὰ ἐπιβατηγά, τὸν διόποιον διάφορον καταστάσεος φροτηγόν, ἐπειδόμενος μετατίθεσται τὸν διόποιον πλοίον καὶ ναυτηγούντα τὴν δημιουργίαν τῶν 7500—8000 τόννων. Ο τύπος αὐτὸς προπολεμικὸς ιδίως, κατὰ τὸν πόλεμον, ἀλλὰ καὶ σήμερον ἀκόμη, ἀποτελεῖ τὸ standard σχεδὸν μέγεθος τοῦ φροτηγοῦ πλοίου. Ἐκεῖθεν ἔχουμεν ὃς δεντρόν περιέχειν βεβαία μεταφρογή τῶν 8.000 τόννων φροτηγῶν καὶ ἄνω (εἶναι τὸ γνωστὸν πλοίον τῶν 400 ποδῶν μήκους). Τὸ διόποιον πρέπει νά δεωρισθείμεν καὶ σήμερον ἀκόμη, ὃς τὸν λιμένα τοῦ διεθνοῦ μεταφρογῶν. Ὅτιον τὸν διόποιον φροτηγόν. Υπὲρ τῶν 8.000 τόννων ἐναντηγήθησαν μετὰ τὸν πόλεμον καὶ ναυτηγούντα τὴν δημιουργίαν τῶν 8.000 τόννων φροτηγῶν, ἐπειδόμενος μετατίθεσται τὸν διόποιον φροτηγόν. Εἶναι τὸν διόποιον πλοίον τοῦτο τὸν λιμένα Πειραιῶς νά ἐπισχενασθῇ ἡ νά δεξαμενούμενη. Τοῦ

TELEGRAMS:

"GENICOLAOU"
LONDON

ΔΑΝΕΙΑ

ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ
ΑΓΟΡΑΤΩΛΗΣΙΑΙ

ANTIPROSOPOI EN ELLADI:

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΥ (ΕΛΛΑΣ) A.E.

ΜΕΓΑΡΟΝ ΗΛΕΚΤΡΙΚΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ
ΔΕΥΤΕΡΟΣ ΟΡΓΑΦΟΣ ΑΡΙΘ. 22-23

ΠΕΙΡΑΙΑ

TELEPHONE:

AVENUE 4941

ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ

ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ
ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΕΙΣ

TΗΛΕΦ. 42633

το ἄλλως τε θὰ κατεδείνην καὶ ἡ οἰαδήποτε στατιστικὴ κινήσεως τοῦ λιμένος, ὡς καὶ ὁ εἰς τὸ τέλος τοῦ τεύχους τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» πίναξ τῆς Ἑλληνικῶν πλοίων (8,000 τόννοι φορτίου ἀντιστοιχούν συγκίνησις εἰς ὀλικὴν χωρητικότητα περὶ ἦ ἐπέρ οὐκέτι 5,000 κόρονς, ἔπιτος καὶ ἔνα ποόσκεπται περὶ shelter deck).

Με δάσιον πλοίον 8.000 τόννων φορτίου θὰ ξεχωρινέ κατά γνωστοτάτην ἀνάλυγαν δάσιος πλοίου πρός δεξαμενούμ και συνεπώς απαραιτητον μέγειν δεξαμενής 4.000 τόννων περίπου με ὑπεραρχετόν δὲ πειθόμον μέχρι 4.500 τόννων.

Υπέρ τοις 8.000 τόνους έχουμεν εινάριθμα φορτηγά όπως έχουμεν ή μᾶλλον έχουμεν και έλλαξιστα έπιβατηγά. Είς ταῦτα πρέπει νὰ προσθέσουμεν και μερικά ξένα έπιβατηγά προσεγγίζοντα εἰς τὸν λιμένα Πειραιῶς και προκρίνοντα τοῦτο διὰ δεξιμενισμοὺς και ἐποκεντρῶν τῶν ὑψών. Άλλη οἶμος ταῦτα εἰνὲ πλέον ή ἐπαρχῆς ή μεγάλης Μόνιμος δεξιμενή, ή ζηροποιουμένη ἥπ' αὐτῶν και σήμερον, θὰ ἐπαρχῇ δέ και διὰ περισσότερα τούτων, ὅταν θὰ ἀπαλλαγῇ τοῦ μεγίστου μέφοντος τῆς σημερινῆς της ἀπασχολήσεως μὲ τὰ συνήθῃ φορτηγά.

Τό γε νῦν ἔζον λοιπὸν, μία πλοτὶ δεξαμενὴ 4000, τὸ πολὺ δὲ 4500 τόννων, εἰς ἐπικουφίαν τῶν μονίμων. Λειπεῖ τὸ προβλέπων τῶν δεξαμενῶν καὶ ἐπισκευῶν τῶν πλοίων εἰς Ἐλλάδι, κατὰ τὸν καλύτερον δηνατόν τοῦ πότου. Θά προβλῆμα ὅμως ἴσως, διτὶ δὲν προβλέψουμεν διὰ τὸ πότον. Ἀλλ᾽ ἂς προβλέψουμεν καὶ δι' αὐτό. Φορτηγὰ πλοῖα μεγέθους μεγαλυτέρου τοῦ σημειωνοῦ δὲν δύναται κανεὶς νὰ ἀποστηρίξῃ διτὶ θὰ ἀποκτήσωμεν, ἐφ' ὅσον διά τὴν ὥραν δὲν ναυπηγοῦνται κάν τοιστοι τύποι, πέραν τῶν 9000 τόννων. Πέπει τῷ νὰ περιμένουμεν νὰ ναυπηγηθοῦν, νῦ παλαιώσουν, διὰ νῦ τὰ ἀγοράσουμεν καὶ τότε νῦ χρηματοποιήσουμεν τὴν δεξαμενὴν μας, καὶ ἐφ' ὅσον βέβαια η μόνιμος δὲν θὰ ὑπάρχῃ πλέον δὲν θὰ φύγωμεν διὰ τὰ νέα μεγάλα μας πλοῖα.

Ἐπιβατηργά πλοῖα ή μικτά (liners) είναι γνωστούν ἐπίσης, διότι δὲν πρόκειται νὰ ἀποτήσουμεν πολλά, ὅποτε νὰ μήν τὰ πρωφθάνη ἡ μόνιμος. Ἐάν ἀποτήσουμεν τοιαῦτα, διὰ τὰς ἐντὸς τῆς Μεσογείου, βιβεώσις, φραμψάς, τὸ μέγεθός των δὲν θὰ είνει καὶ δὲν ἔπειταν νὰ είνει ποτὲ μεγαλύτερον τοῦ «Βύρωνος», ὁ δόποις δεξαμενεῖται νῦν ἀνέτως εἰς τὰς μονίμους. Ἐάν ἀποτήσουμεν ὑπερωκεάνιον ἢ ὑπερφοκεάνια μεγαλύτερα τοῦ «Βύρωνος», τὰ δόπια δὲν θὰ χωροῦν εἰς τὴν μόνιμον, πρέπει τότε ἄλλως νὰ ἀντιτετωπισουμεν τὸ πρόβλημα, διότι πασιφανῶς τότε καὶ η τῶν 9.000 τόνων δεξαμενή θὰ μᾶς είνει ἀχροστος πρὸς τοῦτο, ἔστω καὶ ἐάν αὐξηθῇ εἰς 15.000 τόνους.

"Ωστε καὶ διὰ τὰ ἐπιβατηγά οὐδεμία πρόβλεψις δύναται νὰ μεταβάλῃ τὰ πρόγυματα καὶ νὰ ἐπιβάλῃ μέγεθος δεξιαινῆς μεγαλύτερον τῶν 4000—4500 τόνων.

Ἐναπομένη ή ἔξυπνότερης τῶν ἀναγκῶν τοῦ Πολεμικοῦ Στόλου. Δὲν γνωφέσμεν τί συναφῶς ὑποστηρίζεται, ἐξ ὅσων δικιών είνε παγκοινίων γνωστόν, ὁ στόλος μας ἀποτελεῖται, καὶ ταῦτα τὸ ναυτικὸν μας πρόγραμμα μέλλει νὰ ἀποτελήσῃ, ἀπὸ σκάφη ἐλαφρά, μικρῷ δηλαδὴ ἐποπίσματος καὶ βάρους, ὥστε ἡ δεξιωτή τῶν 4000—4500 τόνων, ἐπιπρόσεται νὰ χρηματοποιηθῇ ἵν' αὐτῶν, νὰ είνε πλέον ἡ ἐπαρκεστάτη! Εὖν ἔχωμεν σκάφος βαρύ, ὃς ὁ «Ἀβέρωφ» ἡ ἀποκήσωμεν μελλοντικῶς τούς ἡ μικρότερον τούτου, ἡ μόνιμος δεξιωτὴν ἐπαρχειὴ πλήρως, ἀνεξαρτητικοῖς τοῦ οὗτοῦ η πλωτὴ τῶν 9.000 τόνων θὰ ἦτο ἀπατλάνης πόδες τοῦτο, ἔστοι καὶ ἔνας ἥδηντα νὰ τὸ ἄντιψόν, ἐφ' ὅσον πρέπει να είναι εἰδικοτέρας κατασκευῆς καὶ ισχυροτέραν σύνδεσιν τῆς ἀπαιτούμενης δι' ἐμπορικά. Εὖν τέλος πρόσεται νὰ ἀποκήσωμεν σκάφος βαρύτερον τοῦ «Ἀβέρωφ» (θωρηκτὸν 10.000 τόνων) καὶ πάλιν πρέπει γ' ἀντιμετωπίσωμεν ξήρημα ίδιας πόδες τοῦτο καταλλήλους δεξιωτὴν, ὃς ἔφαξεν καὶ ἡ Τουρκία μὲ τὸ «Γιαβούζ».

Ἐν πάσῃ περιπτώσει τὸ μέγεθος τῶν 9.000 τόννων δὲν είνει διόλοις ἀπαραίτητον διὰ τὴν τυχὸν ἔξυπηρέτησιν καὶ τοῦ πολεμικοῦ στόλου, ὅπερ δυνατεῖθα νὰ εἴπωμεν καὶ ξένον ἀζόμι τοῦ στόλου, δεδομένου, ὅτι τὰ ἐπτοπίσματα τῶν πολεμικῶν πλοίων ὅλων τῶν ζωῷων δὲν ἐμπίπτουν εἰς τὴν αἱλίακα αὐτῆν.

Ἐπανῆσις τοῦ ἀπαφωτίτου μεγέθους τῶν 4000—4500 τόννων, θὰ ἦτο ὅχι μόνον δικαιολογημένη, ἀλλὰ καὶ ἐπιβεβημένη, ἐὰν δὲν ἔπιχρον ἡ μόνιμος, ἡ ἑαν ἡ νέα δεξαμενή ἐπόζειτο νά ἀνίκη εἰς ίδιωτας ἡ ἄλλον ὁργανισμὸν μὴ συνεργάζονταν μὲν τὸν ἡρῷον ἐξεμπλακέντων τὰς Μονίμους καὶ ἔχοντας μάλιστα σαφῆ τὴν πρόθεσον νά συναγωνισθῶσι τὰς μονίμους δεξαμενάς. 'Ερ' ὅσσον ποιήθη θὰ είνε η διαχείρισις καὶ η κατανομή τῶν ἀναγκῶν δεξαμενισμῶν τῶν πλοίων, πρέπει η πρὸς πρόσωπην μελετώμένη νά συμπληρώσῃ τὰς ὑπαρχούσας, μὲ τὴν δοσον τὸ δυνατὸν μισροτέραν δαπάνην. Τοῦτο θὰ ἀπετελεῖ τὴν φρονιμωτέραν καὶ πλέον νοοκορεγμένην σκέψην παντὸς ἐπιχειρηματίου, ὅταν μάλιστα και πᾶσα διὰ τὸ μέλλον λογικὴ πρόβλεψις οὐδαμῶς θὰ ἐπέβαλλε μέγεθος πεγαλάντερον τοῦ σῆμασον ἀπατούμενον.

Ἐπαναλαμβάνοντες καὶ πάλιν, ὅτι δὲν γνωστούμεν έπι ποίων στοιχείων ἐβασισθησαν ἡ βασιζονται οἱ ἀρμόδιοι διὰ να προσδιορίσουν τὸ μέγεθος τῆς δεξαμενῆς, ἀλλὰ δὲν δυνάμεθα νὰ μαντεύσουμεν, ὅτι ἡμπορεῖ νὰ ὑπάρχουν καὶ ἄλλα στοιχεῖα ἐπτός τῶν ἀντότερον ἥψη ἡμένων χρηματοποιηθέντων, τὰ ὅποια εἶνε καὶ ἡ διάστας παροιώνος ἐπιστημονικῶν ἀπολογισμῶν καὶ οὐρέψεων. Εἴσαντα ταῦτα ἡτοῖ ὅμην των, καὶ παρ' ὃλον τοῦτο ἐδιτύλασσαν τὸ ἀπαιτούμενον μέγεθος τῆς δεξαμενῆς, εἴναι δινατὸν νὰ χαρακτηρισθῇ ἡ ἀπόφασις ὡς διάλιγον πολυτελής. Ἀρχετήν δὲ πολυτελείαν ἀποτελεῖ ὅχι μόνον ἡ διάθεσις διτλασίου περιτόν πενταλίων, εἰς ἐπιχείρισην μᾶλιστα παγκοίνος γνωστῆς ὡς μηδὲ οἰκονομικῶς ἀνθύσαντος, ἀλλὰ πρὸ παντός ἡ ἔψη ὅσους ζωῆς ἐπιβάρυνται τῆς ἐπιχειρήσεως διὰ μεγάλους ἔξοδών συντηρήσεως, διότι είναι ὄντος μεγάλα τὰ ἔξοδα συντηρήσεως των πλωτῶν δεξαμενῶν καὶ ἀνάλογα βεβαίως πρὸς τὸ μέγεθός των, ἐν ἀντιθέσει πρὸς τὰς μονίμους, δημο ταῦτα είνε ἐλάχιστα καὶ είναι μᾶλιστα ἔξοδα καθαρούτητος. Δεν είναι δὲ διόλου τολμηρὸν νὰ προσδεψθῇ ἀπὸ τοῦδε, διτ τοιάντη πλωτὴ δεξαμενὴ μὲ τὰ ἔξοδα κανόνες καὶ συντηρήσεις της ταχιὰ μὲ τὴν λίμενα. Πε

φωιδῶς κίνησιν θὰ είνε παθητική δι' οἰανδήποτε ιδιωτικὴν ἐπιχείρησιν, πολλῷ μᾶλλον διὰ τὸν Ο.Α.Π.

Διὸ τὴν δεξαιενῆν τῶν 4500 τόννων περίπου, ὡς ἡμεῖς τὴν καθορίσαμεν, καὶ τῆς ὅποιας τάς διαστάσεις προφεγίων ἐπολογίζουν εἰς μῆκος περὶ τοὺς 400—420 πόδας καὶ τὸ ἐσωτερικὸν πλάτον περὶ τοὺς 65 πόδας, τὸ πρᾶγμα, βεβαίως, διαφέρει ἀπὸ πάσης ἀπόφευκες τῆς ψηφουντήσιμης, ἀγχυροβούλιας, μεθορίσεως καὶ μετατοπίσεως ἀξόμην.

Δι' ὅτι τέλος ἀφορά τὸν τυπὸν τῆς πλωτῆς δεξαμενῆς δὲν προσθέτομεν τίποτε, ἐφ' ὃσον δὲν εἶνε ἡμῖν γνωστός τί τύπος ἔμελετηθῇ, ἐὰν βεβαίως ἔχει ἡδὴ μελετηθῆ.

ΒΑΣ. ΦΡΑΓΚΟΥΛΗΣ
Ναυπηγός

Μία ἐπιστολὴ τοῦ κ. Ν. Γεννηματᾶ

Παρά τού κ. Ν. Γεννηματᾶ, Προέδρου τοῦ Ο.Α.Π. ἐλάσσονευ τὴν κάτωθι ἐπιστολὴν, σχετικὴν μὲ τὸ ζῆτημα τῆς τρίτης δεξα- μενῆς καὶ εἰς ἀπάντησιν τῶν ὄσων εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχός μας ἔγραψαμεν:

Κύριε Διευθυντά,

Σχετικώς μέ τα δημοσιευθέντα εἰς τὸ ἡμέτερον περιοδικόν τῆς 15ης τρέχοντος (ἀριθ. φύλλου 134) περὶ Ἑγκαταστάσεως Πλωτῆς ἢ Μονίκου Δεξαμενῆς ἐν Πειραιῷ ἡ Σύρων καὶ περὶ τῆς ἔξαιρετικῆς σπουδῆς, ἥν ἐπιδεικνύει ὁ Ο.Λ.Π. διὰ τὴν ἀγοράν καὶ Ἑγκαταστάσιν τῆς Πλωτῆς Δεξαμενῆς εἰς ἔνα τῶν ἔγγυών του κυρίου λιμένος ὅρμων ἢ ὑπήνεμον τινα ἀκτήν, ἔχομεν τὴν τιμὴν να γνωρίσωμεν ώμην τὰ ἀκόλουθα:

Τό διοικητικόν Συμβούλιον τοῦ Ο.Λ.Π. ἐνώπιον τοῦ ὅποιου τρίς συνεζητήθη τὸ ζῆτημα τῆς προσκτήσεως τῆς Πλωτῆς Δεξαμενῆς πρὸς ἔξυπρέτησον τοῦ Λιμένου Πειραιῶς καὶ τῆς Ναυτιλίας ἐν γένει ἐν συνδυασμῷ καὶ μὲ τάς ἐπιτελικάς ἀπόψεις τοῦ "Υπουργείου Ναυτικῶν, λαθόν ὑπ' ὄψιν τάς σχετικάς πρὸς τοῦτο εἰσηγητικάς ἑκθεσίες τῆς ἀρμοδίας ὑπτρεσίας, καθ' ᾧ ἐκ τῶν ουλλεγέντων ὑπ' αὐτῆς στοιχείων ἐκρίνετο ἀπαραίτητος ἡ ἐγκατάστασις μιᾶς μεγάλης Πλωτῆς Δεξαμενῆς ἐν τῷ Λιμένι Πειραιῶς ἢ τοῖς γειτονικοῖς αὐτοῦ δρόμοις." Διότι ἐκ τῶν συνυποθέβεντων πινάκων κινήσεων τῶν Μονίμων Δεξαμενῶν παρετέρητο ὅτι ἡ μείζων Δεξαμενὴ ἦτο διαρκῶς ἀπησχολημένη. ⑥) Διότι τὰ 25% τῶν ἔχοντων ἀνάγκην δεξαμενισμοῦ πλοίων ἀνασχωροῦν ἐκ Πειραιῶς χωρὶς νά εύρωσι τὴν εὐκαρίπταν δεξαμενισμοῦ. Ξέτερα 25% ἀποφεύγουν τὴν προσέγγισιν των εἰς τὸν λιμένα Πειραιῶν ἐπὶ τῇ θεβαίότητι, ὅτι δὲν ὑπάρχει Δεξαμενὴ πρὸς καθαρισμὸν των. γ') Διότι τὰ πλοῖα τὰ χρήζοντα ἐπισκευῶν ἀποφεύγουν διλοτελῶς τὴν εἰς Πειραιᾶ ἔλευσιν των καὶ συνεπῶς ἀπόλλυται σημαντική ἔργασία διὰ τάς Δεξαμενάς καὶ τὴν σιδηροθιομηχανίαν. δ') Διότι ἐκ τῆς παρατηρουμένης διεθνοῦς τάσεως πρὸς ναυπήγησιν μεγάλων φορτηγῶν ἀτμοποιῶν καὶ ἀπόκτησιν μεταχειρισμένων τοιούτων παρ' Ἑλλήνων ἐφόπλιστων ἡ μείζων Δεξαμενὴ θά καθισταται περισσότερον ἀναγκαῖα. ε') Διότι ἐκ τῆς ἐπαυξήσεως σημαντικῶν τῆς κινήσεως τοῦ λιμένος Πειραιῶς θὰ ἐνισχυθῇ ἐπωφελῶς ἡ σιδηροθιομηχανία τῆς χώρας καὶ θά δοθῇ

γενικώς έργασία είς την πόλιν του Πειραιώς, είς τούς ἀνέργους ναυτικούς καὶ τοὺς ἔργάτας καὶ στ') Διότι εἰς περίπτωσιν, καθ' ἥν ή μία καὶ μόνη ὑπάρχουσα μεῖζων Δεξαμενὴν ἤθελεν ἀχρήστευθεῖν συνεπείᾳ ἀπροβλέπτων γεγονότων, αἱ ζημιαὶ θὰ είνε τόσον μεγάλης σπουδαιότητος ὥστε νά ἐπιφέρῃ πραγματικὴν συμφόραν εἰς τὰ συμφέροντα τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας, ἀλλὰ καὶ διότι εἰς περίπτωσιν, καθ' ἥν ἤθελε παραστῆ ἀνάγκη εἰσόδου τοῦ ἐνὸς ἐκ τῶν δύο θυροπλοίων εἰς τὴν μίαν ἡ τὴν ἐτέραν Δεξαμενὴν πρὸς γενικὴν ἐπισκευὴν κατ' ἀνάγκην θὰ ἀχρήστευθῶσιν ἀμφότεραι αἱ Δεξαμεναὶ ἐπὶ μακρὸν χρονικὸν διάστημα πρὸς μεγίστην ἴδια θλάβην τῶν ἀναγκῶν τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας. Ἀπεδέχθη συνέπως διὰ τοὺς ἀνωτέρω λόγους τὸ Συμβούλιον τοῦ Ο.Α.Π. κατ' ἀρχὴν τὴν κατασκευὴν διὰ λογαριασμὸν τοῦ Ο.Α.Π. τῆς Πλωτῆς Δεξαμενῆς ἀνύψωτικῆς ἰκανότητος 8.500 τόνων τούλαχιστον καὶ τὴν σύνταξιν μελέτης τεχνικῶν καὶ οἰκονομικῶν δρῶν καὶ παρέπεμψε τὸ δόλον δήμητρα πρὸς διοικούσιοικήν ἔξετασιν εἰς Ἐπιπτροπὴν ἔξι εἰδικῶν προσώπων ἀποτελεσθεῖσαν, ἢτοι ἐκ τοῦ Προέδρου τῆς Ἐνώσεως Ἐλλήνων Ἐφοπλιστῶν, τοῦ Προέδρου τῆς Ἐνώσεως Σιδηροβιομηχάνων, ἀδικιαματικοῦ τοῦ Γεν'. Ἐπιτελέους τοῦ Β. Ν., καὶ ἐνὸς ἀξιωματικοῦ τῆς Διευθύνσεως Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ, τοῦ Ἐπιλιμενάρχου Πειραιῶς, τοῦ Διευθυντοῦ Πλοηγικῆς Ὑπηρεσίας, τοῦ Διευθυντοῦ Ὑπουργείου Συγκοινωνίας, τοῦ Διευθυντοῦ Τεχνικῶν Ὑπηρεσιῶν Ο.Α.Π., τοῦ Διευθυντοῦ Ἐκμεταλλεύσεως Ο.Α.Π., τοῦ Προέδρου τῆς Ἐνώσεως Ἐμποροπλοΐαρχών καὶ τοῦ Προέδρου τῆς Ποικιλλούμενής Ἀκτοτλογίης Ἐνώσεως.

και τού Προέδρου της Πανελλήνιου Ακτοπλοϊκής Ενωσεώς.
Η 'Επιτροπή αύτη συνελθόντα τὸ πρῶτον κατὰ Νοέμβριον τοῦ 1934, τὸ δεύτερον κατά Φεβρουάριον τοῦ 1936 καὶ τελευταίως εἰς τάς ἀρχὰς τρέχοντος μηνὸς, κατέληξε τελικῶς εἰς τάς

(Η συνέχεια είς τὴν 17ην σελίδα)

ΕΙΣ ΤΟ ΠΡΟΣΕΧΕΣ ΤΕΥΧΟΣ

Ο κ. Ρεδιάδης καὶ τὰ ζητήματα τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας. Πῶς ἔξεπλήρωσε τὰς ἔναντι αὐτῆς ύποχρεώσεις του.



Γιουγκοσλαυία

'Ανάπτυξις τής ναυτιλιακής κινήσεως

Τό παρελθόν έτος — συμφόνως πρός τὰς σχετικάς στατιστικάς — ναυτιλιακή κίνησης τῶν Γιουγκοσλαντίνων λιμένων περιέλαβε κατά πλους 96.300 πλοίους, χωρητικότητος 18.399.195 τόννων νέτ., ήτο δὲ η ίδιη σημένη κατά 4000 πλοία και 1.000.000 τ., νέτ. έναντι τοῦ 1934, όπει κατέλεισαν 92.291 πλοία ολόκληρης χωρητικότητος 17.382.128 τόννων νέτ. Τὴν πρώτην θέσην μεταξὺ τῶν ξένων σημαΐων κατέλειπε καὶ κατά τὸ παρελθόν έτος ἡ Ἰταλικὴ σημαία 2.812.800 τ., νέτ., αντιστοιχούντας εἰς ποσοστὸν 15.3 ο/ο, εἰποντὸ δὲ ἡ Ἀγγλικὴ μὲ 463.663 τ. καὶ ποσοστὸν 2.4 ο/ο καὶ ἡ Γερμανικὴ μὲ 172.945 τ. καὶ ποσοστὸν 0.9 ο/ο. Τὴν τετράτην θέσην κατέτειχεν ἡ Ἑλληνικὴ σημαία μὲ ποσοστὸν συμμετοχῆς 0.8 ο/ο, ικούλωντὸν δὲ κατά σειράν ἡ Ὀλλανδικὴ μὲ 0.4 ο/ο, ἡ Γαλλικὴ μὲ 0.2 ο/ο καὶ ἀφεταῖ ἄλλα σημαΐων μὲ πολὺ ἀσύμμαντον ἀναλογίαν. Ἡ Γιουγκοσλαντίκη ναυτιλία σημειώνεται εἰς τὴν κίνησην τῶν Εθνικῶν λιμένων μὲ χωρητικότητα 14.624.632 τ., νέτ., μέγα τημένη τῆς όποιας, καλύπτον τὰ 80 ο/ο, ἀφορᾶ τὴν ἀκτοπλοίαν καὶ τὰς τοπικὰς συγκοινωνίας.

Τὸ σημαντικότερον τμῆμα τῆς ἀνωτέρω κίνησεως κατανέμεται μεταξὺ τῶν τεσσάρων σπονδιαστέρων Γιουγκοσλαντίνων λιμένων, ώς ἔξις: Σπλάτο 3.355.500 τ., νέτ., Ραγούζα 2.421.000 τ., Σούδας 1.294.000 τ., καὶ Σεμπένιο 953.700 τ., νέτ. Αὗτην παρουσιάζει ἐπίσης καὶ ἡ ἐμπορικὴ κίνηση, ἡτοις ἀπὸ 1.99 ἔκατ. τόννων τὸ 1932, ἀνὴρθε προσδετικῶς εἰς 2.46 τὸ 1934 καὶ εἰς 2.69 ἔκ., τ. τὸ 1935, καθὼς καὶ ἡ ἐπιβατικὴ τουατή, ἡ όποια ἀπὸ 1.207.400 ἐπιβάτας τὸ 1933 καὶ 1.315.000 τὸ 1934, ἀνὴρθε τὸ παρελθόν έτος εἰς 1.383.200 ἐπιβάτας.

— "Οσον ἀφορᾶ τὴν δύναμαν τοῦ Γιουγκοσλαντίκου ἐμπορικοῦ στόλου, ἀπὸ 237 ἀπότολια 351.320 τ., γκρός τὸ 1933 καὶ 238 πλοία 327.221 τ., κατά τὸ 1934, ἔργαστο τὸ παρελθόν έτος εἰς 244 σκάφη, ολίκης χωρητικότητος 356.363 τόννων γκρός. Ἡ δύναμις τῆς ἰστιοφόρου ναυτιλίας παραμένει ἀμετάβλητος, γέρων τῶν 13.000 τόννων.

Ιαπωνία

Συνδυασμός δεξαμενοπλοίου καὶ φορτηγοῦ

Ἀπαρχὴν εἰς τὴν κατασκευὴν τύπου πλοίων δυναμένων νὰ μεταφέρονται πετρέλαιον εἰς γόμα καὶ ταΐτοξόνως ἡ ἐναὐλάξ ἔτερα εἰδὸν φορτίων, εἶχε κάμει πρὸ ἔνδεκα ἑταῖρον ἐν Γερμανικὸν ναυπηγεῖον, τοῦ Ἀϊβούνγου, διὰ τῆς κατασκευῆς τῶν δύο Συντριβῶν μότοφορτος «Neeland» καὶ «Amerikaland», ολίκης χωρητικότητος 22.000 τ., ἔκαστον, ἀπίνα ἐργάζονται ἔκπτε συνεχῆς, μεταφέρονται μεταλλέματα ἐκ Περούνιας εἰς τὴν Βρόειον Ἀμερικήν καὶ ἔργειν πετρέλαια εἰς Περούνιαν. Ἀγγέλλεται ἡδη, ὅτι εἰς τὰ Ιαπωνικὰ ναυπηγεῖα συνεπλούθη ἡ κατασκευὴ τριῶν τοιούτων σκαφῶν, διὰ λογαριασμὸν τῆς «Mitsui Bussan Kaisha», δυναμένων νὰ χρησιμοποιηθῶν, λόγῳ τῆς μεγάλης αὐτῶν ταχύτητος, καὶ διὰ πολεμικὰς μεταφορᾶς.

Μεταξὺ τῶν τριῶν πλοίων καταλέγεται καὶ τὸ δεξαμενόπλοιον «Otonasan Maru», τεθὲν ἡδη εἰς ἐπιφορίαν. Πρόσκειται περὶ σάλπιον 9233 τόννων γκρός, μὲ διαστάσεις 512 λοδῶν μήκους, 65 ποδῶν πλάτους καὶ 36 π. κούλων βάθους καὶ μὲ ἐμφορτον 28½ ποδῶν, δυναμένων δὲ νὰ μεταφέρῃ 10.450 τόννους πετρελαίου, 1240 τόννους γενικῶν ἐμπορευμάτων καὶ 2000 δέματα ἀπατεργάστων μετάξης. Διὰ τὴν φορτοεκφόρτωσιν τοῦ πετρελαίου διαθέτει τρεῖς ἀντλίας ἀποδιόσης 1500 τ., τὴν ὥραν, διὰ δὲ τὰ ἐμπορεύματα χρησιμοποιεῖ ἀρχετά βαρούλκα, δυνάμεως πέντε τόννων. Κατὰ τὰς δοσμάς του, τὸ «Otonasan Maru» ἀνέπτυξε ταχύτητα 19.5 μιλῶν, ἡτοις ὥμως δύναται νὰ ὑπερβῇ τὰ 20 μίλια, μὲ πλήρη τὴν δύναμαν τῶν κινητήρων του.

'Ιδιότυπα ἀκτοπλοϊκά δηζελόπλοια

Μίαν ἐντελῶς νέαν ὁδὸν ἔταιρε διὰ τὴν κατασκευὴν ἀκτοπλοϊκῶν σκαφῶν ἔνα ταξιδιούν τοῦ Κόμπε, δόπει ἐναυτήγησεν εἰς τὰς παρὰ τὸ Σιμονοζένι ἐγκαταστάσεις του τὸ διὰ κινητήρων δῆξελ πρωθυψίμενα πλοία «Hyogo Maru» καὶ «Osaka Maru». Τὸ πρῶτον, παραδοθὲν ἡδη, είνε χωρητικότητος 1472 τόννων γκρός, μὲ διαστάσεις μήκους 77.2 μέτρων καὶ πλάτους 11.6 μ., δυνάμεως νὰ μεταφέρῃ 2400 τόννους φορτίου. Τὸ ιδιότυπον τῆς κατασκευῆς τοῦ «Hyogo Maru» ἔχειται εἰς τὴν ἐξωτερικήν αὐτῶν ἐμφάνισην. Εἰς τὸ πρώνιαν κατάστρωμα τοῦ σκάφους ἔχουν ἐγκατασταθῆ τὰ συνήθη ὑπεροχασκενάσματα καὶ αἱ δύο καπνοδόχοι, ἐκ τῶν ὧδων οἵ μια κατέχεται μέχρι τοῦ διαμερισμάτος τῶν κινητήρων, ἡ δὲ διορίζεται τὸν καπνὸν ἐνός βοηθητικοῦ λέβητος. Πρὸ τοῦ λέβητος τούτου ὑφόρτων εἰς ἴστος καὶ ἐντελῶς πρόσφατον ἔτερος. Περιέργως είνε καὶ ἡ κατασκευὴ τῆς γεφύρας τοῦ πλοίου, ἡτοις ὥμως καὶ τὸ καταστρώματος τοῦ πλοίου, πρὸς τὴν γένευσαν τῶν ὑποβολίων. Κείται αὕτη εἰς τὸ μέσον τοῦ καταστρώματος καὶ είνε εἰς τὸ διπόσθιον τμῆμα τῆς τριγωνικῆς, φέρουσα εἰς τὴν ἄκραν τὸ ὅμιλονα ἐνός «Σαμουνφά» πολεμιστοῦ.

Διὰ τὴν ἐφασίαν τῶν φορτοεκφόρτωσεων χρησιμοποιεῖ δύτικὸν βαροῦλκα, ἡ λειτουργία τῶν ὧδων ἔξασφαλτεῖται ἀπὸ τὸν βοηθητικὸν λέβητο, δόπεις ἐπίσης παρέχει ἀτμὸν διὰ τὴν θέρμανσην τῶν διαμερισμάτων καὶ διὰ τὰς ἀνάγκας τοῦ μαγειρείου. Διὰ τὴν πρόσθιαν τοῦ σκάφους διατίθεται μηχανὴ Ντηζελ., δραγμέως 900 ἵππων.

Ιταλία

'Η Ρώμη δὰ ἀποκτήσῃ λιμένα;

Τὸ Ἐπαρχιακὸν συμβούλιον τῆς Ρώμης ἔξεδοκε πρό τινος ἔνα τεῦχος περιέργων μελέτας, προτάσεις καὶ γνωματεύσεις διαφόρων ἀρμόδιων τεχνικῶν ἐπιφεστῶν ἐπὶ τοῦ ζητήματος τῆς κατασκευῆς λιμένος εἰς τὴν Ρώμην, χρησιμοποιουμένου πρὸς τοῦτο τοῦ οὖν τοῦ Τιθέρεως. Συναρτήσεις μὲ τὴν προστάθειαν ταύτην, ὁ πρόεδρος τοῦ ναυτιλαίου τμῆματος τοῦ Ἐπαρχιακοῦ Συμβουλίου θανάσορος Τούσινο ἔδηλωσεν, ὅτι ἡ δρογούραφα συνδήκει εἰς τὴν παραλίαν τῆς Ρώμης είναι τοαπάτη, ὥστε γ' ἀπολείτεται κάθε σκέψης περὶ δημιουργίας εἰς Ρώμην μεγάλου λιμένος, παρομοίου λ. χ. πρὸς τοὺς λιμένας τοῦ Λονδίνου, τῆς Ἀμερίκης, τοῦ Ἀμβούργου ἢ τῆς Αιτσαβάδηνος.

Ο νανάφος Τούσινο προτείνει τὴν κατασκευὴν ἰδιαίτερων εἰς τὴν διώρυγα Φιοντιστίνο, οίτινες θα ποστίσουν 38 ἔκατ. λιοτεττόν. Ὁ ς. Μονασσόποιν ἀπ' ἔτερον, οἷαλον ἐπὶ τοῦ σχεδίου, ἔτοισεν, ὅτι δὲ προκείται νὰ θυμίθων τὰ συμφέροντα τῶν γειτονικῶν λιμένων, τὴν Νεαπόλειον καὶ τῆς Τοιβιταβένιας. Ο λιμὴν τῆς Ρώμης προώρισται νὰ ἔχει πρετερήσῃ τὴν μικρὰν ἀπότολίαν, τὴν ἀλειάταν καὶ τὸν τουσισμόν. Σκάφη μηκός χωρητικότητος καὶ ιστοφόρα, καταλαμβανόμενα ὑπὸ κακοκαρίας μεταξὺ Ἀντίτιο καὶ Τοιβιταβένιας, ὃν δύνανται νὰ καταφέρουν εἰς τὴν Ρώμην, ἀποτὸς δ' ἀρχιβῶς τοὺς σκοπούς ἐπιδιώκει, κυρίος, τὸ σχέδιον τοῦ π. Τούσινο.

Μεγ. Βρεταννία

'Ελαφρὰ αὔξησις τῆς Παγκοσμίου χωρητικότητος

Διενεμήθη πρὸ ἡμερῶν εἰς τοὺς συνδρομητὰς τοὺς ὅ νέος τόμως τοῦ «Λοϊδὲ Ρέντζιστερ» — 103ος κατὰ σειρὰν ἀπὸ τῆς συστάσεως τοῦ Παγκοσμίου κέρδους Βρεταννικοῦ τούτου Νησιγνώμονος — περιέχον τὰς διακυρώσεις τῆς Εμπορικῆς Ναυτιλίας ὅπου τῷον τὸν Κόσμον κατὰ τὴν περίοδον τοῦ 1936 ἐώς 1937 καὶ πλείστας ὅσας ἄλλας ἐνδιαφερούσας στατιστικὰς καὶ συγκριτικὸς πίνακας, περὶ τῶν αὐξημεώσεων τῆς παγκοσμίου χωρητικότητος, τῆς συνθέσεως αὐτῆς, τοῦ μεγέθους τῶν υφισταμένων σκαφῶν καὶ τῆς καθ' ἡλισίαν καὶ προσφορισμῶν κατανομῆς τῶν διαφόρων τύπων πλοίων, τῶν συστημάτων προσφορῶν αὐτῶν κλπ. Κατὰ τὸ 12μήνιον 1935 ἐώς Ιουνίον 1936 διαποτεῖται μία ἐλάττωσις τοῦ ἀμπονιστήν τοννᾶς ἀνά τὸν Κόσμον κατὰ 708.340 τ., γκρός καὶ μία αὔξησης τοῦ δηξελονικήτου τοιούτου κατὰ 985.908 τ., μὲ μείωσιν τῆς ιστιοφόρου ναυτιλίας κατὰ 99.897 τ., εἰς τοὺς ὕποτες ὕπερτες τῆς ιστιοφόρου ναυτιλίας κατὰ 177.671 τ., γκρός, ἔναντι μειώσεως 690.640 τ. γκρός τοῦ προηγούμενου 12μήνουν 1934—35. Ο ἐν προκειμένῳ συγκριτικὸς πίνακας ἔχει ὡς ἔξις:

Η ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΣ ΤΗΝ 30ήν ΙΟΥΝΙΟΥ 1936	Χρόνος	Α) π. καὶ μ.)ς	Ιστιοφόρα	Σύνολον
'Αγγλία — Ιόλανδια T. γκρός		17.182.857	102.602	17.285.456
Αιτιαὶ χρόνοι	»	46.822.028	956.156	47.778.184

Σύνολον:	»	64.004.885	1.058.758	65.063.643
ENANTI ΤΗΣ	30ή ΙΟΥΝΙΟΥ 1935			
'Αγγλία — Ιόλανδια T. γκρός		17.298.432	101.977	17.400.409

Αιτιαὶ χρόνοι:	»	46.428.385	1.056.678	47.485.563
		63.727.317	1.158.655	64.885.972

Τὰς σημαντικοτέρας αὔξησεις τῆς χωρητικότητός των πλοίων από τὸν Παναμᾶς μὲ 292.491 τ. γκρός, ἡ Ιταλία μὲ 213.753 τ., ἡ Ιαπωνία μὲ 130.040 τ., ἡ Σοβιετική Ρωσία (πρὸς τῆς όποιας ὄμοις ἡλείποντων αἴθεντικαὶ πληροφορίαι) μὲ 104.126 τ., ἡ Ελλάς μὲ 89.685 τ. καὶ

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

η Νορβηγία με 86.513 τ., τάς αποδιωτέρας δέ μειώσεις αί Ήν. Πολιτεία με 293.962 τ. (πλοία θαλάσσης) και ή Μεγ. Βρετανία με 114.950 τ. γκρός.

Ο κατώτερο πίναξ δεικνύει τήν υφισταμένην την 30ην Ιουνίου τού. ζωρητικότητα κατά χώρας, εν συγκρίσει πρός την ύπαρχουσαν τόν Ιουνίου τού 1914, καθώς και τήν παρουσιαζομένην εἰς τοννάς και ποσοστών αύξοντας έξατης Εθνικής ναυτιλίας κατά το 1936 έναντι τού 1914. Οι άριθμοι νοοῦνται εἰς χιλιάδες τόνους γκρός.

	Διαφορά 1936 έναντι 1914		
	1914	1936	T. γκρός Ποσ. ο)
Αγγλία — Ιρλανδία T. γκρό.	18.892	17.183	— 1.709 — 09.0
Αγγλική Αλοικία	> 1.632	2.990	+ 1.358 + 83.2
Δανία	> 770	1.134	+ 364 + 47.3
Γαλλία	> 1.922	2.973	+ 1.051 + 54.7
Γερμανία	> 5.135	3.708	— 1.427 — 27.8
Ελλάς	> 821	1.801	+ 980 + 119.4
Ολλανδία	> 1.472	2.507	+ 1.035 + 70.3
Ιταλία	> 1.430	3.057	+ 1.627 + 113.8
Ιαπωνία	> 1.708	4.216	+ 2.508 + 146.8
Νορβηγία	> 1.907	4.054	+ 2.097 + 107.2
Ισπανία	> 884	1.146	+ 262 + 29.6
Σουηδία	> 1.015	1.507	+ 492 + 48.5
Ην. Πολιτ. (θαλάσ.)	> 2.027	9.434	+ 7.407 + 365.4
Ην. Πολ. (λιμνῶν)	> 2.260	2.471	+ 211 + 9.3
Λοιπά Χώρα	> 3.479	5.824	+ 2.345 + 67.4

Σύνολον: 45.404.000 64.005.000 + 18.601.000 + 410 ο

"Όπως προκύπτει έκ τόν σχετικών πινάκων, ή αύξησης τής Παγκοσμίου χωρητικότητας άπλο τού Ιουνίου 1914 μέχρι τού Ιουνίου 1925 (έξαιρουμενών τῶν ιστορικών και τῶν μὴ έφωδιασμένων μὲ δονθητικάς μηχανάς σκαφῶν) έφθασεν εἰς 16.976.000 τ. γκρός, ηποι εἰς ποσοστὸν 37.4 ο) ἐπί πλέον τοῦ ὑπάρχοντος τού 1914 τοννάς. Τάς κυριωτέρας κατά την ἀνώτερο περιόδον αύξησης ἐπραγματοποίησαν αἱ Ήνωμέναι Πολιτείαι με 9.905.000 τ. γκρός, ή Ιαπωνία με 2.212.000 τ., ή Ιταλία με 1.501.000 τ., ή Γαλλία με 1.398.000 τ. καὶ ή Ολλανδία με 1.116.000 τ. γκρός, μόνον δὲ ή Γερμανία, λόγῳ τῶν ἐκ τοῦ πολέμου συνεπειῶν ὑπέστη μείωσην κατά 2.129.000 τ. γκρός. Άπλο τού 1925 καὶ ἐντεῦθεν παρονοίασαν αὔξησην τῆς χωρητικότητος τοῦ ή Ελλάς κατά 906.000 τ. γκρός, ή Γερμανία κατά 702.000 τ., αἱ Βρεταννική Αλοικία κατά 387.000 τ., ή Ιαπωνία κατά 296.000 τ. καὶ ή Σουηδία κατά 253.000 τ. γκρός, ἐνῷ ἀντιθέτως ὑπέστησαν μείωσην αἱ Ήνωμέναι Πολιτείαι κατά 2.498.000 τ. γκρός, ή Μεγάλη Βρετανία κατά 2.122.000 τ., ή Γαλλία κατά 347.000 τ. καὶ ή Ολλανδία κατά 81.000 τ. γκρός. Τό σύνολον ἀφ' ἔτερον τῆς σημερινῆς Παγκοσμίου χωρητικότητος ἄπλο 64.004.885 τ. γκρός, ἀπαρτίζοντας ἄπλο ἀτμόπλοια καὶ μότορσπις, συγκρίνεται πλός 24.008.883 τ. γκρός τοῦ Ιουνίου 1901.

"Ως πρός μέγεθος τῶν πλοίων, οἱ σχετικοὶ πίνακες τοῦ «Δόδο Ρέτζιστερ» διαπιστώνουν τήν σημειωθέσαν κατά τὰ τελευταῖα ἔτη αὔξησην εἰς την κατηγορίαν τῶν 4000 τ. γκρός καὶ ἄνω ἀτμόπλοιων καὶ μότορσπις, ἀπίνα ἀπό 3608 κατά τού 1914, ἔφθασεν τού 1936 εἰς 6075, ἐκ τῶν δύοιν τά 496 ἥσαν χωρητικότητος 10.000 τ. γκρός καὶ ἄνω (συμπεριλαμβανομένων καὶ 71 τῶν 20.000 τ. γκρός καὶ πλέον ἔκαστον). Έξ τῶν 496 σκαφῶν τῆς κατηγορίας ταύτης τά 238 ἀνήκουν εἰς τήν Βρεταννικήν ναυτιλίαν.

"Οσον ἀφορᾶ τήν ήλικίαν, 2264 ἀτμόπλοια καὶ μότορσπις ἥσαν κάτω τῶν 5 ἑτῶν, καλέστοντα ποσοστὸν 7.7 ο) τοῦ Παγκοσμίου τοννάς καὶ ἔχοντα μέσην χωρητικότητα 2174 τ. γκρός ἔκαστον, ἐνῷ σκάφη 25 ἑτῶν καὶ ἄνω ἔπικρον τῆς 30ην Ιουνίου τού. ἔ. 9153, μὲ μέσην χωρητι-

κότητα 1247 τ. γκρός ἔκαστον. Σημειοῦται ἀκόμη διά την 1168 σκαφῶν, 8000 τ. γκρός καὶ ἄνω ἔκαστον, ἐκ τῶν ἥδη ὑπαρχόντων, τά 151 ἔνωπον γηγένθησαν κατά την διάρκειαν τῆς τελευταῖας πενταετίας. "Ενα ποσοστὸν 9.5 ο) τῆς Αγγλικῆς ναυτιλίας ἀφορᾶ σκάφη ἡλικίας κάτω τῶν 5 ἑτῶν, αἱ δὲ εἰς παρομοίαν σηματικήν ἀναλογίαν ἐπὶ τοῦ κανονισμοῦ τοννάς μετέχουσαν ναυτιλίας εἰνε ή τῆς Αύστραλίας καὶ Ν. Ζηλανδίας μὲ 15 ο) ἐπὶ τῆς χωρητικότητος τον, τῆς Νορβηγίας μὲ 12.6, τῆς Ιταλίας μὲ 12.6, τῆς Γαλλίας μὲ 12.3, τῆς Δανίας μὲ 11.1, τῆς Ολλανδίας μὲ 8.8, τῆς Γερμανίας μὲ 8. —, τῆς Ισπανίας μὲ 6.6, τῆς Σουηδίας μὲ 6.3 καὶ τῆς Ιταλίας μὲ 5.8 ο), ἐνῷ τούναντιν τού Ηνωμένων Πολιτείαι σημειοῦνται μόλις μὲ 2.9, ή δὲ Ελλάς μὲ τὸ κατώτατον ποσοστὸν 0.5 ο).

Τὸ Αγγλικὸν τοννάς ἀναφέρεται κατά ποσοστὸν 81.8 ο) εἰς πλοία ἡλικίας κάτω τῶν 20 ἑτῶν καὶ 59 ο) εἰς πλοία ἡλικίας κάτω τῶν 15 ἑτῶν, ἐνῷ οἱ αὐτίστοιχοι ἀφίμοι διὰ τὴν χωρητικότητα τῶν λοιπῶν χρονῶν εἰν 68.5 διὰ τὰ κάτω τῶν 20 ἑτῶν καὶ 36.3 διὰ τὰ κάτω τῶν 15 ἑτῶν πλοία. Η Ελλάς σημειοῦται εἰς τὰς οἰκείας στατιστικὰς μὲ ὅλην ναυτιλιακὴν δύναμιν 1.800.850 τ. γκρός, ἐκ τῆς δημίας σκάφη χωρητικότητος 633.582 τ. γκρός εἰνε ἡλικίας 25 ἑτῶν καὶ ἄνω, ἔτερα 469.154 τ. εἰνε ἡλικίας 20—25 ἑτῶν, 597.060 τ. εἰνε ἡλικίας 15—20 ἑτῶν καὶ μόνον 2 πλοία 8766 τ. γκρός ἀναφέρονται εἰς τὴν ἡλικίαν τῶν 5 ἑτῶν καὶ κάτω. "Οσον ἀφορᾶ τὴν ἡλικίαν τοῦ συνόλου τῆς Παγκοσμίου χωρητικότητος 64.004.885 τ. γκρός, σκάφη 11.418.076 τ. εἰνε ἡλικίας 25 ἑτῶν καὶ ἄνω 6.450.240 τ. εἰνε 20—25 ἑτῶν καὶ 19.013.350 τ. εἰνε 15—20 ἑτῶν.

Τὸ ἐπικρατέστερον ἔξι πλοίων μέγεθος τῶν πλοίων ἀνάγεται εἰς τὴν χωρητικότητα τῶν 4—6.000 τ. γκρός, ὑπάρχουν δὲ σχάρη τῆς κατηγορίας ταύτης 17.396.340 τ. γκρός, καλύπτοντα τά 27.2 ο) τῆς Παγκοσμίου χωρητικότητος. Τὰ μεγάλα ὑπερφορέαν, τοῦ μεγέθους 15.000 τ. γκρός καὶ ἄνω ἀντιπρόσωπον ποσοστὸν 5.7 ο) τοῦ παγκοσμίου τοννάς, ἐκ δὲ τοῦ ποσοστοῦ αὐτοῦ τά 46 ο) ἀνήκουν εἰς τὴν Μεγάλην Βρεταννίαν.

Μηχαναὶ καὶ καύσιμος ὄλη

Εἰς τοὺς πίνακας τοὺς ἀναφερομένους εἰς τοὺς ἔν τοις τέπους μηχανῶν, σημειοῦνται καὶ εὐρεῖα ἀντίτιμης τῆς χρονισμούσιούς ἀτμοστροβίλων καὶ μηχανῶν ἐστοεριζῆ καύσιμων. Οὕτω, 1632 πλοία 11.319.169 τ. γκρός εἰνε ἐφωδιασμένα μὲ ἀτμοστροβίλους ἢ μὲ συνδυασμὸν ἀτμοστροβίλου καὶ παλινδρομικῆς μηχανῆς, ἐνῷ 6128 σκάφη (συμπεριλαμβανομένων καὶ τῶν δονθητικῶν) χωρητικότητος 12.290.599 τ. γκρός, φέρουν μηχανάς ἐστοεριζῆ καύσιμων, ἔναντι ἀντιστοίχων τοῦ 1914 ἀφιμῶν, ἀναφερομένων μόνον εἰς 730.000 τ. διὰ τοὺς ἀτμοστροβίλους καὶ 220.000 τ. διὰ τὰς μηχανάς Ντίζελ. Κατά τὸ ὑπό ἀναστόποντον 12 μήνων Ιουνίου 1935—Ιουνίου 1936, ή ίδια ἔξικολούνθησε τάσις, σημειωθεῖσης μᾶς αὐξήσεως τῶν δηξελοκινήτων πλοίων κατά 986.000 τ. γκρός καὶ τῶν ἐφωδιασμένων μὲ ἀτμοστροβίλους κατά 47.000 τ. γκρός, ἔναντι μειώσεως τῶν κινούμενων μὲ παλινδρομικῆς μηχανῆς κατά 1.097.000 τ. γκρός.

"Η Μεγάλη Βρεταννία κατέχει δηξελούντη σκάφη καλύπτοντα ποσοστὸν 18.4 ο) μόνον ἐπὶ τῆς χωρητικότητος τῆς, ἐνῷ τὸ ποσοστὸν αὐτὸ διὰ τὴν Νορβηγίαν εἰν 51.8, διὰ τὴν Δανίαν 46.1, διὰ τὴν Σουηδίαν 38.7 καὶ διὰ τὴν Ολλανδίαν 36.9 ο). Η Γαλλία, αἱ Ήνωμέναι Πολιτείαι καὶ η Ελλάς παρουσίαζουν ἐν προκειμένῳ τὰ μηχότερα ποσοστά μὲ 9.7 ο), 5.8 ο) καὶ 0.4 ο). "Αναφέρεται ἀκόμη εἰς τὰς στατιστικὰς τοῦ «Δόδο Ρέτζιστερ», διὰ 409 σκάφη 2.210.357 τ. γκρός φέρουν συνδυασμὸν ἀτμοστροβίλου καὶ παλινδρομικῆς μηχανῆς, 99 δὲ σκάφη 604.573 τ. γκρός φέρουν ἡλεκτρικήν πρώσων καὶ ἔξι αὐτῶν τά 58 τ. γκρός 286.168 ἀνήκουν εἰς τὰς Ήνωμένας Πολιτείας.

"Ος πρός μέγεθος τῶν πλοίων, οἱ σχετικοὶ πίνακες τοῦ Λόδω Ρέτζιστερ διαπιστώνουν τήν σημειωθέσαν κατά τὰ τελευταῖα ἔτη αὔξησην εἰς την κατηγορίαν τῶν 4000 τ. γκρός καὶ ἄνω ἀτμοπλοιών καὶ μότορσπις, ἀπίνα ἀπό 3608 κατά τού 1914, ἔφθασεν τού 1936 εἰς 6075, ἐκ τῶν δύοιν τά 496 ἥσαν χωρητικότητος 10.000 τ. γκρός καὶ ἄνω (συμπεριλαμβανομένων καὶ 71 τῶν 20.000 τ. γκρός καὶ πλέον ἔκαστον). Έξ τῶν 496 σκαφῶν τῆς κατηγορίας ταύτης τά 238 ἀνήκουν εἰς τήν Βρεταννικήν ναυτιλίαν.

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



τανάλισκον πετρέλαιον, με τὰς ἀπολογίας ἀναλογίας, ἔναντι τοῦ 1914:

	1914	1936
ΚΑΥΣΙΜΟΙ ΥΔΑΙ	Ποσ.ο) ἐπί συ- νόλου τ. γκρός	Ποσ.ο) ἐπί συ- νόλου τ. γκρός
Γαλάνθραξ	88.84 ο)	49.10 ο)
Πετρέλαιον εἰς λέβητας	2.65	30.38
Πετρέλαιον εἰς μηχ. ἐσ. καύσεως	0.45	18.89
Ιστιοφόρα ς.λ. ἄνευ μηχ. προώσεως	8.06	1.63

Σύνολον: 100.— 100.—

Ἄποδεικνύεται ἐπί τοῦ ἀνιστέρῳ πάνακος, διὰ τὰ 50 ο)ο περίπον, τοῦ παγκοσμίου τοννᾶς ἔξαρτοντα σήμερον ἐκ τοῦ γαλάνθραξ, ἔναντι τοῦ 89 ο)ο διὰ τὸ 1914. Καὶ ἀναλυτικότερον, τὸ 1914 σκάφη 43.860.000 τ. γκρός κατηγάλισκον γαλάνθραξ, ἐνῷ σήμερον ἡ χωρητικότης αὗτη περιορίσθη εἰς 31.948.000 τ. γκρός.

Τὰ ύπαρχοντα δεξαμενόπλοια

Τάνκερς (1000 τ. γκρός καὶ ἄνω ἔκαστον) ὑπάρχουν ἀνά τὸν Κόσμον 1475 ὄλικῆς χωρητικότητος 9.195.421 τ. γκρός, ἐξ αὐτῶν δὲ τὰ 372 χωρητικότητος 2.314.052 τ. γκρός, εἰνε 'Αγγλικά 388 τ. γκρός 2.489.725 ἀνήκουν εἰς τὰς Ἕνωμ. Πολιτείας καὶ 229 τ. γκρός 1.657.782 εἰνε Νορβηγίας. Τὰ βοηθητικά ἀφ' ἑτέρων πλοίων (ἀλιευτικά, ρυμουλκά ς.λ.) ἀνέρχοντα εἰς 1.122.674 τ. γκρός, ἀδὲ συναφεῖς στατιστικά τοῦ Λόδη καταλήγουν εἰς τὸ συμπέρασμα, διὰ μία χωρητικότης 11.700.000 τ. γκρός ἀναφέρεται εἰς σκάψη, τὰ δοιαὶ δὲν χοησμούονται διὰ συνήθεις μεταφοράς ἐπιβατῶν καὶ ἐμπορευμάτων.

Ἡ «κατάλληλος» χωρητικότης

Δημοσιεύεται περιστέρῳ εἰς πίναξ ἔξαρτοιον ἐνδιαφέροντος. Προκύπτει ἐξ αὐτοῦ, διὰ, μετά τὴν ἀφαιρέσιν τῶν πλοίων τῶν μεγάλων Ἀμερικανικῶν λιμνῶν, τῶν Ἑνίνων σκαφῶν, τῶν κάτω τῶν 4000 τ. γκρός πλοίων, καθὼς καὶ τῶν ἔχοντων ἡλικίαν μείζωνα τῶν 25 ἑτῶν, ἀποκέννουν σκάψη, χαρακτηρίζομενα ὡς κατάλληλα δι' ἔργασίαν, χωρητικότητος 30.000.128 τ. γκρός, κατανεμόμενα εἰς τὰς ἀπολογίας κάρδας:

ΧΩΡΑΙ	Συμμετ. εἰς Παγ. χ. τητα	Συμμετ. εἰς κατάλ. πλοία
T. γκρός	Ποσ. ο)	T. γκρός Ποσ. ο)
'Αγγλία-'Ιρλανδία	17.182.857	26.85
'Ηνωμ. Πολιτ.	11.986.851	18.73
Γερμανία	3.708.202	5.79
'Ιαπωνία	4.215.690	6.59
'Ιταλία	3.056.753	4.78
Γαλλία	2.972.979	4.64
'Ολλανδία	2.507.354	3.92
Νορβηγία	4.053.655	6.33
Αυστραλία	14.320.544	22.37

Σύνολον : 64.004.885 100.— 30.000.128 100.—

Ἄποδεικνύεται ἐπομένως, διὰ τὰ κατάλληλότερα πλοία κατέχει σήμερον ἡ Μεγάλη Βρεταννία, τῆς δοιας, ἐνῷ τὸ ποσοστὸν συμμετοχῆς τῆς εἰς τὴν παγκοσμίου χωρητικότητα φάνεται τὰ 26.35 ο), τὸ ποσοστὸν ἐπὶ τὸν θεωρουμένων κατάλληλων πλοίων διὰ τὰς ὑπερθαλασσίας μεταφοράς ἀναβιβάζεται εἰς 36.06 ο)ο ἐπὶ τῆς παγκοσμίου καταλλήλου χωρητικότητος. Ἐπίσης ἡ Γερμανία, ἡ Ιταλία καὶ Γαλλία μὲν ποσοστὰ συμμετοχῆς 5.79, 4.78 καὶ 4.64, κατέχουν ποσοστὸν καταλλήλου χωρητικότητος 7.13, 6.13 καὶ 5.64 ο), ἐνῷ τούναντίον ἡ Νορβηγία, λόγῳ τῆς ίδιοτέρων συνθέσεως τοῦ στόλου της καὶ τῆς πλήθους σκαφῶν μεταφοράς χωρητικότητος, κατατίθεται ἀλλά παγκοσμίου συμμετοχῆς 6.33 ο)ο μόνον.

Τὸ ιστιοφόρον ἐκλείπει

Εἰς ίδιατερον πίνακα σημειούνται αἱ κατὰ τὴν τελευταίαν 35ετίαν ἐπελθοῦσα διακυμάνσεις εἰς τὴν σύνθεσιν τῆς παγκοσμίου χωρητικότητος. Ἀποδεικνύεται ἐξ αὐτῶν, ἡ ταχείᾳ ἀφ' ἐνὸς ἀνάπτυξης τῆς κατηγορίας τῶν μότοροπλοίων καὶ ἡ ἀπώλεια ἐδάγων ἀπὸ τὰ ἀτμοπλίνητα σκάψη, ἐνῷ ἀφ' ἑτέρων διαπιστῶται, διὰ τὸ ιστιοφόρον 1.6 ο)ο δι' ὅλας ὅμοι τὰς

ἐντελῶς ἀπὸ τὰς θαλάσσας. Οὕτω, τὸ 1902 τὸ τοννᾶς τῶν ἀτμοπλοίων περιελάμβανε σκάφη 25.860.000 τ. γκρός καὶ ἡ ιστιοπλοΐα ἦριμει 6.898.000 τ. γκρός. Ἐκτὸτε, τὰ ἀτμοπλοία καὶ μότοροπλοίες πρέπει ποσοστὸν τῶν 38.000.000 τ. γκρός, ἐνῷ ἡ ιστιοπλοΐα ἀπώλειες 5.750.000 τόννους.

Τὸ 1902 ἡ Ἀγγλικὴ ναυτιλία κατείχεν ιστιοφόρα 1.656.000 τόννων, ἡ δὲ Νορβηγία 827.000 τ., ἐνῷ σήμερον οἱ ἀριθμοὶ οὗτοι περιορίσθησαν διὰ μὲν τὴν Ἀγγλίαν εἰς 103.000 τ., διὰ δὲ τὴν Νορβηγίαν εἰς 800 τ. μόνον.

Εἶναι ἐνδιαφέρον νὰ σημειωθῇ ἀκόμη, διὰ μεταξὺ τῶν ἑτῶν 1902 καὶ 1936 ὁ εἰς ἀτμοπλοία καὶ μότοροπλοίες ἐμπορικὸς στόλος ἡγεμήθη κατὰ 7.6 φοράς, ὁ Ἐλληνικὸς κατὰ 6.3 φοράς, ὁ Νορβηγικὸς 4.7 φοράς, ὁ Ολλανδικὸς 4.5 καὶ ὁ Ιταλικὸς κατὰ 4.4 φοράς.

Ἀπώλειαι ἐκ ναυαγίων καὶ διαλύσεων

Εἰς ἕτερον πίνακα ἀντικατοπτρίζονται αἱ κατ' ἑτοῖς ἀπώλειαι ἀτμοπλοίων καὶ μότοροπλοίων ἐκ κινδύνων θαλάσσης καὶ διαλύσεων ἀπὸ τὸ 1912 καὶ ἐντεῦθεν, μὲ τὴν ἐνδιαφέροντα παρατήρησιν μᾶς σημαντικῆς πειθώσεως τοῦ ποσοστοῦ ἀπώλειῶν ἐκ ναυαγίων κατὰ τὰ τελευταῖα πέντε ἔτη, ἐν συγχρότει πόδες τὴν τελευταίαν προπολεμικήν πενταετίαν. Ὁ μέσος δορις ἐπιτοίσιν ἀπώλειῶν ἀτμοπλοίων καὶ μότοροπλοίων κατὰ τὴν περίοδον 1931—35 ἀνήλθε μόνον εἰς 0.50 ο), ἔναντι ποσοστοῦ 1.17 ο)ο τῆς περιόδου 1909—13. Ὁφελεῖται τοῦτο εἰς τὴν ἀσφαλεστέραν ἡδη ναυαπλίων, κατόπιν τῆς πραγματοποιηθείσης σειρᾶς δῆλης δελτιώσεων εἰς τὰ σκάψη καὶ τὰ συστήματα προώσεων αὐτῶν, ἐν τοῖς δέ μέτροι καὶ εἰς τὴν εὐηγέρτευσην τῆς παραπλεύσμένης χωρητικότητος.

"Οσον ἀφορᾷ τὰς διαλύσεις πλαώντων πλοίων, προσέλαβον αὗται προοδευτικὸν ἀπὸ ἑτοῖς εἰς ἑτοῖς χαρακτηρῆσα. Κατὰ τὴν προπολεμικήν περίοδον 1905—1914, τὸ ἐλαχίστον ἑπτήσιον διαλύσεων ἀφέων 87.737 τ. γκρός καὶ τὸ ἀνώτατον 251.900 τ., ἐνῷ κατὰ τὰ πολεμαῖς ἔτη 1915—1920 κάθε ἔργασία διαλύσεων εναστάλη σχεδόν, τοῦ μέσου ἑπτησιού δρον περιορισθεντος εἰς 10.000 τ. γκρός. Λι συνθήκαι αὗται ἡλιοιώδησαν ἐκ βάθων κατὰ τὴν μεταπολεμικήν ἐποχήν. Οὕτω, τὸ 1921 διελύθησαν σκάφη 77.500 τ. γκρός, τὸ 1922 σκάφη 315.000 τ. καὶ τὸ 1923 σκάφη 963.000 τ. γκρός. "Ἐκτὸτε αἱ διαλύσεις — ἔξαρσεσει τοῦ ἑτοῦ 1927—διετρήμησαν εἰς ὑψηλὰ ἐπίπεδα, ἀπὸ δὲ τοῦ 1930 μέχρι τοῦ 1933 ἐσημειώθη καὶ δεξιός ἑτησίας διαλύσεων σκαφῶν ἄνω τῶν 2.000.000 τ. γκρός. Κατὰ τὰ δύο τελευταῖα ἔτη ὥνται αἱ διαλύσεις ἐμειώθησαν καὶ μολονότι τὸ παρελθόν ἑτοῖς διελύθησαν 1.151.278 τόννοι, ἐν τούτοις ὁ ἀριθμὸς αὐτὸς ὑστερεῖ κατὰ 383.000 τόννους τοῦ ἑτησίου μέσου δρον διαλύσεως τῆς τελευταίας πενταετίας, ἀλλ' ὑπερτερεῖ πάντως τοῦ ἀντιστοίχου 1926—35.

Τὸ σύνολον τῆς διαλύσεως χωρητικότητος ἀτμοπλοίων καὶ μότοροπλοίων εἴναι ἐπίσημον μέσον ὅρον 1.7 ο)ο ἐπὶ τῆς ἔκαστοτε δυνάμεως τῆς παγκοσμίου χωρητικότητος. Ἐὰν εἰς τὰς διαλύσεις ταῦτας προτείνονται αἱ ἀπώλειαι ἐκ θαλάσσων κινδύνων, περιλαμβάνονται σκάφη 3.847.000 τ. γκρός, τότε ὁ μέσος δορις μειώσεως τοῦ ἡπάρχοντος τοννᾶς καλύπτει κατ' ἑτοῖς ποσοστὸν ἀνάτερον τοῦ 2 ο)ο τῆς διανύμεως τοῦ παγκοσμίου ἐμπορικοῦ στόλου. Οἱ κατὰ χώρας ἀριθμοὶ τῆς διαλύσεως χωρητικότητος, διασύνοψης τῆς ὑπὸ ἀναποδοποίησης δεσμεταῖς, περιλαμβάνονται (ἔξαρσει τῶν ιστιοφόρων) 3.408.000 τ. διὰ τὴν Μεγάλην Βρεταννίαν καὶ Ίρλανδίαν, 2.212.000 τ. διὰ τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας (ἔξαρσει τῶν πλοίων λιμνῶν), 1.279.000 τ. διὰ τὴν Ιταλίαν, 849.000 τ. διὰ τὴν Γαλλίαν, 589.000 τ. διὰ τὴν Γερμανίαν καὶ 587.000 τ. διὰ τὴν Ιαπωνίαν. Ὡς πρὸς τὴν Μεγάλην Βρεταννίαν καὶ Ίρλανδίαν ἡ διαλύσεις, ὡς ἄνω, χωρητικότης ἐξαλύπτει ποσοστὸν 1.8 ο)ο τῆς ναυπλίας τῆς δινάμεως, ἔναντι ποσοστοῦ 1.6 ο)ο δι' ὅλας ὅμοι τὰς

ΔΟΚΙΜΑΣΑΤΕ ΤΑ ΥΦΑΛΟΧΡΩΜΑΤΑ

"CAMREX"

ΔΙΑ ΤΑ ΠΛΟΙΑ ΣΑΣ

ΔΙΟΤΙ

ΚΑΙΤΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΤΕΡΑ, ΕΙΝΕ ΑΝΩΤΕΡΑ ΤΩΝ ΆΛΛΩΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΩΝ

ΧΡΩΜΑΤΑ & ΒΕΡΝΙΚΙΑ ΠΑΝΤΟΣ ΕΙΔΟΥΣ

ΕΠΙΣΗΣ: ΙΔΙΑΙΤΕΡΑ ΕΙΔΙΚΟΤΗΣ
ΧΡΩΜΑΤΩΝ ΠΡΟΣ ΔΙΑΤΗΡΗΣΙΝ ΤΩΝ
TANKS & BILGES

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ: Γ. Δ. ΟΙΚΟΝΟΜΙΔΗΣ

HARROWBY ST, CARDIFF

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: "CAMREX.. CARDIFF ή SUNDERLAND

ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ

A. ΛΟΥΖΗΣ

11 & 12 BURY STREET

LONDON E.C. 3

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

ΔΑΝΕΙΑ

A. LUSI

ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ ΕΝ ΕΛΛΑΣΙ

B. ΒΕΡΝΙΚΟΣ

27, ΜΕΓΑΡΟΝ ΚΑΡΑΠΑΝΟΥ

ΑΘΗΝΑΙ

ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ

ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΕΙΣ

λλας χώρας, με τὴν παρατήρησιν, δι τὸ 18.2 οὐ τῆς ὑφισταμένης ἥδη Βρεταννικῆς χωρητικότητος ἀναφέρονται εἰς πλοία ἡλικίας 20 ἐπῶν καὶ ἄνω, ἐνῷ τὸ ποσοστὸν αὐτὸν ἔχουνται εἰς 31.5 οὐ διὰ τὰς λοιπὰς ὅμοιας χώρας.

Τὰ νέα λάϊνερς τῆς «Κιούναρ-Ούάϊτ»

Ἡ «Κιούναρ—Ούάϊτ Στάρ» κατέληξεν εἰς τὴν ἀπόφασιν ἵνα συγχρονισμοῦ τῶν διαιμέσιων γραμμῶν τῆς, αἵτινες ἔχουν ὡς βάσιν τοὺς λιμένας τοῦ Λίβερπούλ καὶ τοῦ Λονδίνου, προσθίνονται εἰς τὴν κατασκευὴν καινούργιῶν τίνων ἀπερογεανίων. Ἡδη μᾶλιστα ἔγινησαν παρ' αὐτῆς ἐκ μέρους διαφόρων ναυπηγείων προσφορά διὰ δύο ἐπιβατηγά «ελάνερς», χωρητικότητος 25—30.000 τ. γρούς ἔχαστον καὶ τύπου «εάμπιν-κλάς», ἔσονταν, δηλαδί, τοῖς κατηγορίαις θέσεων—πρότην, «τοῦδοις καὶ τρίτην», δηλαδί, τὰ ἓπάρχοντα ὑπεροχεάνια τῆς ἴδιας ἑταῖρας, ἀλλ᾽ ὀλιγότερον τούτων πολυτελῆ. Τὰ νέα ταῦτα σκάψῃ προσθίνονται νά ἔχουνται τὴν κατηγορίαν ἔκεινην τῶν ἐπιβατῶν, ἡτις ἀποφένει τὰ μεγάλα «ελάνερς» πολυτελείας τῶν ἔξπρες γραμμῶν καὶ ἐπιθυμεῖ ὅπωδηπότε ἔνα ἀνέτον καὶ εὐχάριστον ταξίδιον, μὲ χρόνον ἀφίξεως προσδιοριζόμενον κατὰ προσθήγησιν ὡρῶν τίνων. Ἡ «Κιούναρ—Ούάϊτ Στάρ» θὰ ἐκμεταλλεύῃ ἐν προσεμένῳ τὰς δύοδες ἀπαταλλήλους ωρᾶς, κατὰ τὸ διάστημα τῶν ὄποιον θεωρεῖται ἀνωγελῆς διὰ τὸν ἐπιβάτην ὁ κατάπλους εἰς τὴν Νέαν Ύδρων. Αἱ ωραὶ αὗται εἰναις οὐσιαστικῶς ἀλλοτιστοῦν διὰ τὴν ταχύτητα ἑνὸς πλοίου, διότι οὐδέτες ἐπιβάτης ἐπιθυμεῖ νὰ φύλασῃ εἰς τὴν Νέαν Ύδρων λίαν προὶ ἢ κατὰ τὰς προκειμονικένας ωρᾶς τῆς νυντός.

Ως πρὸς τὸ προτιμηθόμενον σύστημα προώσεως, τὰ νέα σκάψῃ τῆς «Κιούναρ—Ούάϊτ» θὰ ἀναπτύσσουν μίαν ἀρκετά μεγαλυτέραν ταχύτητα, ἔναντι τῶν ὑφισταμένων ὑπεροχεάνιων τῶν 20.000 τ. γρούς. Θὰ εἰναις καὶ ταῦτα ἀτμιλάτα, μὲ συνήθεις λέβητας, ἀλλὰ μὲ μεῖζονα πίεσιν καὶ θεμορασίαν ἀτμοῦ. Σημαίνει τοῦτο, ὅτι θὰ προτιμηθοῦν οἱ τόσους ἐπιτυχῶς δοκιμασθέντες ἐν τῇ πρᾶξει ὑδραυλιτοῖς λέβητες, μὲ ἀπερογεμαντήρας καὶ ὑπερθεομαντήρας. Ἐν γενικαῖς γραμμαῖς δὲν πρόσειται, κατὰ πάσαν πιθανότητα, νά διαφέρουν οὐσιαστικῶς τὰ νέα αὐτὰ πλοία ἀπὸ τὸν παραδεγμένον ἕπει τῆς «Κιούναρ» τύπων ὑπεροχεάνιων, οὔτε νά ἀφίστανται τῶν γνωρίμων σχεδιαγραμμάτων τῆς.

Ἐνδέχεται μόνον νὰ ἔφαμοισθεν εἰς εὐθύντεαν πλίμακα αἱ ἀρεοδυναμικαὶ γραμμαὶ εἰς τὰ ἀνότερα καταστρόματα, ἔγκαταλεπιόνεν τοῦ τετραγώνου τῆς μετώπης, ποὺ ἀπέτελει τὸ κύριον χαρακτηριστικὸν τῶν ναυπηγέντων κατὰ τὰ πρότα πεταπόλεμικά ἐτη σκαρφῶν. Ἀνότεροι ἐπάλληλοι τῆς «Κιούναρ—Ούάϊτ» παρείχονται τὴν βεβαίωσιν, δι τὰ ἔπει τὸν «ελάνερ» θὰ εἰναις κατάλληλα διὸ οὐσιώδητο προσφίσιμον καὶ οὐχί ἀπλῶς καὶ μόνον διὰ ταξίδια τοῦ Βορείου Ατλαντικοῦ. Τὰ ὑπὸ τῆς «Εταιρίας ταύτης διατίθεμενα σήμερον σκάψῃ εἰναις τὰ τρία ταχύτατα ὑπεροχεάνια «Βασιλίσσα Μαρία», «Μπερεζγάρια» καὶ «Ἄζονιτάνια», καθὼς καὶ 15 πλοία διαιμέσιν τύπου, περιλαμβανομένων εἰς αὐτὰ τοῦ χοησιμοτούμενον διὰ τονθιστικοὺς πλάσις ὑπεροχεάνιους «Λαγκάστρια» καὶ τοῦ παραπλοισμένον ἀπὸ τοῦ παρελθόντος φυνοπόδου «Laurentic».

Αἱ ναυλώσεις Ἀγγλικῶν πλοίων ὑπὸ τῶν Σοβιετῶν

Εἰς πρόσφατον ἀνακοινωθέν του τὸ Ναυτικὸν Ἐπιμελητήριον τοῦ Λονδίνου, ἀναγερόμενον εἰς τὰς μεταφορὰς Ρωσικῆς ἔντειας εἰς τὴν Ἀγγλίαν κατὰ τὸ ἐναπομένον χρονικὸν διάστημα τῆς ἐφετεινῆς περιόδου, τονίζει, ὅτι κατὰ τὰς τελευταίας συσκέψεις, αἵτινες ἔλαβον χώραν μεταξὺ ἀντιποσώπων τοῦ Ἐπιμελητήριου καὶ τοῦ διενθυντοῦ τοῦ

Μόσχα Σοβιετικοῦ ἐπὶ τῶν ναυλώσεων 'Οργανισμοῦ, παρεσχέθησαν διαβεβαιώσεις, καθ' ἃς οἱ Ρώσοι ναυλωταὶ δὲν ἔσκεψθησαν ποτὲ νὰ ἀποκλείσουν τὰ Ρωσικὰ σκάψῃ ἀπὸ τὴν ἐργασίαν τῆς ἔντειας ἐκ τῶν βορείων τομέων. «Κατὰ τοὺς πέντε πρώτους μῆνας τοῦ 1934—ἀναφέρεται εἰς τὸ ἀνακοινωθὲν — ἐναντίῳ ὑπὸ τῶν Σοβιετῶν μέγας ἀριθμός Ἀγγλικῶν πλοίων ἐξ τῶν διαφόρων Ρωσικῶν ἔξαγωγικῶν τομέων, ὡς δὲ τελευταῖς σημειωθεῖσαν περιορισμένη ἀπασχόλησης Βρεταννικῆς χωρητικότητος διὰ φορτίου ἔντειας ἐκ Βορείου Θαλάσσης καὶ Βαλτικῆς δι' Ἀγγλίας ὅφελεται κρούσις εἰς τὸ γεγονός, ὅτι οἱ Ἀγγλῖοι ἐφοπλισταὶ δὲν ἡδύναντο νὰ δεχθοῦν τὰς προσφερόμενας ὑπὸ τῶν Ρώσων ναυλώσεων τιμὰς κάτω τῶν ὄφιων τοῦ σχεδίου.

»Προσφέρεται ἡδη ὡς ἐπὶ τῶν ναυλώσεων Σοβιετικὸς ὄργανος—συνεχίζει τὸ ἀνακοινωθὲν — νὰ ναυλώσῃ σεβαστὸν ἀριθμὸν Βρεταννικῶν σκαρφῶν διὰ τὴν μεταφορὰν σημαντικῶν ποσοτήτων ἔντειας d.b.b. ἀντὶ ναῦλων 42)—, βάσιν ἔνα λιμένα Ἀγγλίας, ἀπὸ Λευκήν Θαλάσσαν καὶ 34)— ἀπὸ Λενίνγραδ, τὴν δὲ πρώτων ταύτην ἔξετάζονται οἱ ἐνδιαφερόμενοι Ἀγγλῖοι πλοιοτῆται, ἐν συνεργασίᾳ μετὰ τοῦ Ἐπιμελητήριου. Κατὰ τὰς παρασχεθείσας ἐς Μόσχας πληροφορίας, ἀρκετά Ἀγγλικά πλοῖα ἐναπλώθησαν τὰς τελευταίας ἡμέρας ὑπὸ τῶν Σοβιετῶν διὰ «τάμι-τσάρτερς» εἰς ταξίδια τῆς θαλάσσης τοῦ Καρα, καθὼς καὶ δι' ἀπλᾶ ταξίδια μεταφορῶν ἔντειας ἐκ Λευκῆς Θαλάσσης καὶ Βαλτικῆς.

Αἱ πιθανότητες εύρυτέρας ἐργασίας

Παρὰ τὸ ἀνωτέρῳ ἀνακοινωθὲν οἱ Ἀγγλῖοι ἐφοπλιστικοὶ κύκλοι ἔξαπλους θεωροῦνται καὶ ὑποδειγμένουν, ὅτι τὸ ζῆτημα τοῦ ποσοτοῦ σημειωτῆς τῆς Ἀγγλίκης ναυτιλίας εἰς τὰς Σοβιετικὰς ἐν γένει ἔξαγωγής πρέπει νὰ φθιμεῖται διὰ τῆς προσθήκης σημειώσεως εἰς τὴν νέαν Ἀγγλοσοβιετικής ἐμπορικήν συμφωνίαν.

Ο Σοβιετικὸς ἐμπορικὸς στόλος, τονίζουν ἐν προκειμένῳ, σημεύει προδευτηρίας αὐξήσεις τῆς χωρητικότητός του, ἔνα δὲ ποσοτὸν μεταφορικῆς ἐργασίας, οὐχί μόνον διὰ ἔντειαν, ἀλλὰ καὶ διὰ γεννήματα, γιανόνθρωπας κλπ. εἰδη πρέπει νὰ καθοισθῇ ὑπὲρ τῆς Ἀγγλικῆς σημαίας διὰ τῆς νέας σημειωνίας. Οι ναῦλοι, ὑπὸ τὰς παρούσας σημῆνις, ἀποτελοῦν μίαν ὀράτων ἔξαγωγὴν διὰ τὴν Ρωσίαν καὶ συντελοῦν εἰς τὴν ἔξαγωγάν διὰ τὴν Ελλάδην ἰσοργίων της. Ἀπατοῦνται δὲν φίλους μεταβολαί, ἐάν πρόσειται νὰ διενορυθῇ διὰ κύκλος τῆς ἐργασίας.

Αἱ ἀπώλειαι πλοίων κατὰ τὸ Ιούνιον

Συμφόνων πρὸς τὴν στατιστικὴν τοῦ Ἀγγλικοῦ Λόδδο αἱ παγκόσμιαι ἀπώλειαι πλοίων (500 τ. γρούς καὶ ἄνω ἔχαστον) κατὰ τὸν μῆνα Ιούνιον περιέλαβον 8 σκάψῃ 20.372 τ. γρούς, ἔναντι 6 πλοίων 13.333 τ. γρούς ἀπολεσθέντων τὸν Ιούνιον π. ἔ. καὶ 9 πλοίων 40.896 τ. γρούς ἀπολεσθέντων τὸν Ιούνιον τοῦ 1934. Αἱ ἐφετειναὶ ἀπώλειαι κατανέμονται εἰς τέσσαρας σημαίας, ὡς ἔχει:

Ἐλληνικά	πλοῖα	2	τ. γρούς	9.736
Νορβηγικά	»	3	»	7.077
Ἀγγλικά	»	2	»	2.618
Δανικά	»	1	»	941
Σύνολον :	»	8	»	20.372

Τὰ σημειωμένα εἰς τὸν πίνακα τῶν ὀλιζῶν ἀπώλειων δύο Ἐλληνικὰ σκάψῃ, εἰναις τὰ φορτηγά «ΑΡΙΑΔΝΗ ΠΑΝΤΕΛΗ» 4445 τ. γρούς (τοῦ 1910) ὅπερ ἀπετερρόθι καὶ ἀνατραπὲν εἴτα, συνεπείᾳ ἔργησες.

ΑΝΘΡΑΚΕΥΟΝΤΕΣ

ΕΙΣ ΤΟΥΣ ΣΤΑΘΜΟΥΣ ΜΑΣ

ΛΑΥΡΙΟΥ
ΘΟΡΙΚΟΥ
ΣΥΡΟΥ
ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΕΠΙΤΥΓΧΑΝΕΤΕ ΤΑΧΙΣΤΗΝ ΚΑΙ
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΝ ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΙΝ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ
ΔΙ' ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ ΣΤΑΘΜΟΥΣ

“ΚΟΡΚΟΔΕΙΛΟΚ,,

ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ 40491 = ΝΟΤΑΡΑ 95 ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΕΤΑΙΡΙΑ

ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΙ

ΠΟΛΗΤΑΙ ΓΕΡΜΑΝΙΚΩΝ ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΩΝ
ΑΝΩ ΣΙΛΕΣΙΑΣ

ήμερηνθήσθη είς τὰ ἀδαμάτη τῆς θέσεως Itaparica, παρὰ τὸν Μπάριαν καὶ «ΧΡΥΣΟΠΟΛΙΣ» 5291 τ. γρόδος (τὸν 1914), ὅπερ κατὰ τὸ ταξίδιον του πρὸς τὴν Μαδαγασκάρην (ζενὸν) ἐξ Ἡπειρωτικῆς Εὐφρότης, ἔξωχείλεν ἐπὶ δράζουν εἰς τὸ ἀκρωτήριον Barbas καὶ ἡμερηνθήσθη ἔγκαταλειψθέν.

Κατὰ τὸν ἀντὸν μῆνα ἑσπειρωθήσαν ἐν ὅλῳ 363 ἀδαμάτη ἐπὶ πλοίον, ἔναντι 332 τοῦ Ιονίου π. ἔ., 305 τοῦ Ιονίου 1934 καὶ 317 τοῦ Ιονίου 1933. Λί ἀδαμάτη τοῦ Ιονίου τὸ. ἔ. ὁφεῖλοντα εἰς τὰς ἀκολούθους αἰτίας:

'Ἐξ ζημιῶν συνεπειῶν τρικυμίας	15
Συνεπειῶν προσαράξεως	108
Συγχρόνεσις καὶ προσφοράνσεις	63
Προκαταί καὶ ἐκρήξεις	31
Βλάβα μηχανῶν, ἄξονος καὶ πιδαλίου	63
Ζημία ἐκ παντοίων ἄλλων αἰτιῶν	83

Σύνολον ἀδαμάτων Ιονίου τὸ. ἔ. : 363

Τὸ 6'. ναυπηγικὸν τρίμηνον

Ἄπο τὰς προσφάτως δημοσιευθείσας στατιστικὰς τοῦ «Λόιδη Ρέτζιστερ» περὶ τῆς πορείας τῶν παγκοσμίων ναυπηγήσεων κατὰ τὸ 6' τρίμηνον τοῦ τοῦ ἔτους, ὅτι τὴν 30ῆν Ιονίου κατεσκευάζοντο εἰς τὰς διαφόρους χώρας (πλὴν τῆς Σοβιετικῆς Ρωσίας, περὶ τῆς οποίας ἐλλείπουν αὐθεντικαὶ πληροφορίαι) σκάφη συνολικῆς χωρητικότητος 1.951.005 τόννων γρόδος. Αἱ ναυπηγήσεις αὕτη, κατανεμώνεναι εἰς ποσοστὸν 43.5 οὗ διὰ τὴν Ἀγγλίαν — Ιόλανδίαν καὶ 56.3 οὗ διὰ τὰς λοιπὰς χώρας, ἥσαν ηὔξεμέναν κατὰ 130.891 τ. γρόδος ἔναντι τοῦ προηγούμενον α' τριμήνου καὶ ἀπετέλουν τὸ ἀνότατον δριον τὸ σημεωθὲν εἰς τὰς ναυπηγήσας ἔργασιας ἀπὸ τὸν Μαρτίου 1931 καὶ ἑτερόν. Εἰς τὴν Ἀγγλίαν καὶ Ιόλανδίαν ἔναντι γρόδην σκάφη 848.732 τ. γρόδος, μὲ αὔξησιν 6371 τόννων ἔναντι τοῦ α' ζημίου καὶ 288.411 τόννων, ἤτοι 50 οὗ καὶ πλέον, ἔναντι τοῦ ἀντιτοίχου 6' ζημίου τοῦ 1935. Τὸ ἐπιτευχόν τοῦτο ὅμως ἔργασίας είναι τὸ ἀνότατον ἀπὸ τοῦ 1930 καὶ ἑτερόν, ὑπερβαίνει δὲ τὴν ὑλικὴν χωρητικότητα, τὴν ναυπηγουμένην ἦδη εἰς τὰς τέσσαρας ἄλλας ναυπηγήσας χώρας τοῦ Κόσμου.

Εἰς τὰ λοιπὰ κράτη κατεσκευάζοντο σκάφη 1.102.273 τόννων γρόδος, μὲ αὔξησιν κατὰ 124.500 τόννους ἔναντι τοῦ α' ζημίου τοῦ ἔ. καὶ μὲ κατανομὴν εἰς τὰς ἀκολούθους κρατικές χώρας: Γερμανίαν 365.179 τ. γρόδος, Ἰαπωνίαν 156.811 τ., Ολλανδίαν 148.005 τ., Σουηδίαν 124.250 τ., Ἕνωμένας Πολιτείας 90.275 τ. καὶ Δανίαν 71.620 τ. γρόδος. Εἰς τὸν κατατέρφων πίνακα ἐμφανίζονται αἱ κατὰ χώρας, πλὴν τῆς Ἀγγλίας, ναυπηγήσεις καὶ ἐξ αὐτῶν προσφίζουσαι διὰ λογαριασμὸν ξένων πλοιοκτητῶν:

Χώρα	Πλοία ἐπὸν πατασος.	Διὰ λ. σμὸν ξένων
Ἀγγλ. κτήσις	14 τ. γρό. 2.912	ἐξ ὄντος —
Βέλγιον	12 > 5.654	2 τ. γρόδος 324
Δάντσιγκ	5 > 25.910	5 > 25.910
Δανία	20 > 71.620	12 > 59.320
Γαλλία	12 > 45.304	— > —
Γερμανία	112 > 365.179	50 > 179.845
Ολλανδία	42 > 148.005	6 > 12.495
Ιταλία	4 > 10.285	1 > 6.125
Ιαπωνία	46 > 156.811	7 > 4.516
Νορβηγία	25 > 25.951	4 > 1.274
Ισπανία	9 > 24.189	1 > 1.600
Σουηδία	24 > 124.250	16 > 102.150
Ήνωμένη Πολιτεία	26 > 90.275	— > —
Λοιπὰ χώραι	8 > 5.928	1 > 475

Σύνολον : 359 > 1.102.273 > 105 > 394.034

Ἐναντιγούοντο δηλαδὴ εἰς διαφόρους χώρας διὰ λ. σμὸν ἀλλοδαπῶν 105 πλοίων 394.034 τ. γρόδος, ἐνῷ ἀπὸ τὰς ἐν Ἀγγλίᾳ καὶ Ιόλανδίᾳ ναυπηγήσεις προσφίζοντο δι' ἀλλοδαποὺς ἢ πρὸς πάληστον τὰ 7.6 οὗ, ἤτοι σκάφη 64.000 τ. γρόδος περίπου, μεταξὺ τῶν ὅποιον καὶ τὰ δύο φορτηγὰ τοῦ κ. Σ. Λιβανοῦ.

Νέα ναυπηγικὴ ἔργασία, διαφοροῦντος τοῦ τριμήνου, ἥρχισεν ἐν Ἀγγλίᾳ καὶ Ιόλανδίᾳ διὰ μίαν χωρητικότητα 282.322 τ. γρόδος, σημειωθείσας ὀπτως αὔξησης κατὰ 49.799 τ. γρόδος ἐν συγκρίσει πρὸς τὴν νέαν ἔργασίαν τὴν προστιμασαν ταῦτα τὸ α' ζημίου. Λί καθελκύσεις ἀφ' ἔτερου περιέλαβον σκάφη 167.958 τ. γρόδος, μὲ μείωσιν ἔναντι τοῦ προ-

ηγούμενον τριμήνου κατὰ 26.317 τόννων. Οἱ αὐτοὶ ἀριθμοὶ διὰ τὰς λοιπὰς ὅμους χώρας δεικνύονται νέαν ἔργασίαν διὰ 390.452 τ. καὶ διὰ καθελκύσεις 298.854 τ. γρόδος, μὲ αὔξησιν ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ α' ζημίου τοῦ ἔ. καὶ 38.336 τ. γρόδος ὡς πρὸς τὴν νέαν ἔργασίαν καὶ κατὰ 96.453 τ. ὡς πρὸς τὴν καθελκύσεις χωρητικότητα.

Αἱ παγκόσμιοι ναυπηγήσεις ἀτμοσινήτων καὶ δηλελογικήτων δεξαμενοπλοίων περιελάμβανον 79 ἐν διάφορη 656.626 τ. γρόδος, ἐκ τῶν ὅποιων κατεσκευάζοντο εἰς Ἀγγλίαν καὶ Ιόλανδίαν 23 χωρητικότητος 179.980 τ. γρόδος, εἰς τὴν Γερμανίαν 16 τ. γρόδος 141.380, εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας 9 τ. γρόδος 77.140, εἰς τὴν Σουηδίαν 8 τ. γρόδος 73.800, εἰς τὴν Ολλανδίαν 8 τόννων 57.540, εἰς τὴν Δανίαν 4 τόννων 37.570, εἰς τὴν Ιαπωνίαν 4 τόννων 34.865, εἰς τὴν Ισπανίαν 3 τόννων 20.220 καὶ εἰς τὴν Γαλλίαν 1 τ. γρόδος 15.456.

Ἐτοῦ τῶν συνολικῶν ἐν Ἀγγλίᾳ καὶ Ιόλανδίᾳ κατασκευαζομένων πλοίων 848.732 τ. γρόδος, μία χωρητικότης 430.146 τόννων ἀνεψέφετο εἰς δηλελογίνητα σκάφη, ἐνῷ ἐτὸν εἰς τὰς λοιπὰς χώρας ναυπηγουμένων πλοίων 1.102.273 τ. γρόδος, τὰ μότοις ἀναπόδιπτον τριμήνον μὲ 754.085 τόννων. Κατὰ τὸ ίδιον ὑπὸ ἀναπόδιπτον τριμήνον μὲ 54.085 τόννων. Κατὰ τὸ ίδιον ὑπὸ ἀναπόδιπτον τριμήνον αἱ κατασκευασθεῖσαι ἐπὶ σκάφων εἰναι τὰς λοιπὰς χώρας εἰναι τὰς λοιπὰς χώρας ναυπηγουμένων πλοίων 1.102.273 τ. γρόδος, τὰ μότοις ἀναπόδιπτον τριμήνον μὲ 54.085 τόννων. Κατὰ τὸ ίδιον ὑπὸ ἀναπόδιπτον τριμήνον αἱ κατασκευασθεῖσαι ἐπὶ σκάφων εἰναι τὰς λοιπὰς χώρας εἰναι τὰς λοιπὰς χώρας ναυπηγουμένων πλοίων 1.102.273 τ. γρόδος, τὰ μότοις ἀναπόδιπτον τριμήνον μὲ 54.085 τόννων.

Η ὑγιεινὴ διαμονὴ τῶν πληρωμάτων

Εἰς τὴν ἑταῖρον πρὸς τὸ «Board of Trade» ἔκθεσίν τοῦ διοικητῆς τῶν ὑγιεινομάρκων ἐπιχειρεῖσθαι τοῦ Λονδίνου δόκτωρ White ἀναφερόμενος καὶ ἐπὶ τὸν ζητήματος τῆς ὑγιεινῆς διαμονῆς τῶν πληρωμάτων εἰς τὰ πλοία, παρατηρεῖ ὅτι ἡ προσειργένη πρόσθιος ἐξαρτᾶται ἀπὸ τρεῖς κεφαλαίων πομπαῖς παράγοντας, ἤτοι τὸν τόπον τῶν διαμερισμάτων, τὴν ἑπταβάλλομένην ὑπὸ τῶν ἀποδυνάμεων παρατηρεῖσθαι καὶ τὴν ποιητικὴν σύνθεσιν τοῦ πληρωμάτος, ὡς πρὸς τὴν καθαριότητα καὶ ἀνεσιν, εἰς τὴν ἀνεράρξειν τοῦ ζημίου ἢ τοῦ προσωπικοῦ διὰ τὴν περιποίησιν τῶν διαμερισμάτων καὶ εἰς τὴν παράλειψιν τοῦ πλοιάρχου πρὸς ἀσκησην σχετικῶν τούτων.

Πλείστοις ἡ Ἀγγλίκα «τριάμπτε» εὑρίσκονται εἰσέτι εἰς ὑποδεεστέραν ποιῶν, ἐν συγκρίσει πρὸς τὰ φορτηγὰ διαφόρων ἄλλων χωρῶν, ὀφείλεται δὲ τοῦτο εἰς τὴν διατήρησιν τοῦ πλαισίου στοιχίου τῶν προσωπικῶν θαλάμων, τῶν ἐστερημένων καὶ τῶν πλέον ἀπαραίτητων εὐχολιῶν διὰ τὴν ἔστασιν τῶν ἀδιαφορίων εἰναι τὸν πληρωμάτος, ὡς πρὸς τὴν καθαριότητα καὶ ἀνεσιν, εἰς τὴν ἀνεράρξειν τοῦ ζημίου ἢ τοῦ προσωπικοῦ διὰ τὴν περιποίησιν τῶν διαμερισμάτων καὶ εἰς τὴν παράλειψιν τοῦ πλοιάρχου πρὸς ἀσκησην σχετικῶν τούτων.

Αἱ παρατηρήσεις αὕτη ὀφεῖλονται εἰς τὸν ἀποθεωρητὴν κ. Mackie, δῆτας ποντεύεται εἰς μίαν ἀναφοράν του, ὅτι θὰ ἔπειτε τὰ διαμερισμάτα τοῦ πληρωμάτος νὰ γέγαιοιστανται εἰς τὴν πρόμναν ἢ εἰς τὸ μέσον τοῦ πλοίου, νὰ πλούτιζωνται δὲ μὲ αἴθονσαν φαγητοῦ, νιπτήρας, μεταλλίους ἴματοθήκας καὶ μὲ εἰδικὰ ἔμμαρτια διὰ τὰ τρόφιμα, τὸν ἴματομὸν ἐπιφορείας κλπ. Θεωροῦνται ἐπίσης ἀπαραίτητοι ἀφ' ἐνὸς μὲ πλαστικὴν ἔποτεία, δεδομένου ὅτι παρετηρήθη αἰσθητὴ διαφορὰ εἰς τὴν κατάστασιν τῶν διαμερισμάτων δύο φορτηγῶν τοῦ ἀποθεωρητοῦ τοῦ πλοιάρχου πρὸς τὸν πλοιάρχον πρὸς ἀσκησην σχετικῶν τούτων.

Ἐπιχροτὸν ὁ κ. White τὰς ἀνοτέρεις ἀπόφειται τοῦ κ. Mackie, δὲν παραβαίεται νὰ προσθέσῃ, ἐν τούτοις, πόσον εὐέργιος δένται τὰ διαμερισμάτα τοῦ πληρωμάτος νὰ γέγαιοιστανται εἰς τὴν πρόμναν ἢ εἰς τὸ μέσον τοῦ πλοίου, νὰ πλούτιζωνται δὲ μὲ αἴθονσαν φαγητοῦ, νιπτήρας, μεταλλίους ἴματοθήκας κλπ. Εἰς ἀμφοτέρας τὰς περιπτώσεις ὁ πλαισίοτητης καταλήγει μὲ πικρίαν εἰς τὸ συμπέρασμα, πόσον ἀσκησης θὰ ἀποθῇ ἡ παρ' ἀπότομη σπατάλη χρήματος διὰ τὴν βελτίωσιν τῶν διαμερισμάτων, τῶν οἵτινας αἴτια διαμενοῦνται δὲν ἔτιμον προεπόντως τὴν προσπάθειαν.

Ἀπομένει, κατὰ τὸν White, ἡ περιπτωσία τῶν ἀφίστων διαμερι-

LIVERPOOL

REA LIMITED.

*Stevedores of Cargo
—of All Kinds—*

TUG OWNERS

BIRKENHEAD

ΤΗΛΕΦ. 38939
1599 HIGH ST

E. E. SHARP & SONS LTD.

ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΑΙ ΜΗΧΑΝΕΛΑΙΩΝ "STEPSOL,, BRAND

ΕΛΑΙΑ ΚΟΛΖΑ, ΚΥΛΙΝΔΡΕΛΑΙΑ ΚΙΝΗΤΗΡΩΝ

ΕΙΣΑΓΩΓΕΙΣ ΙΧΘΕΛΑΙΩΝ

ΕΦΟΔΙΑ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ ΚΑΙ ΜΗΧΑΝΗΣ.

ΧΟΥΛΛ (ΑΓΓΛΙΑΣ)

ομάτων καὶ πληρωμάτων, όπότε ἀφορεῖ μόνον ἡ ἔλλειψις ἐνδιαιφέροντος καὶ ἐλέγχου τῶν ἀξιωματικῶν, διὰ νῦ συντελέσῃ εἰς τὴν φθοράν καὶ τὴν καταστροφὴν — μὲν τὸν πάροδον τοῦ χρόνου — τῶν θαλάσσιων. Παρὰ τὰς γενικὰς ταύτας ἐντυπώσεις, τονίζεται περιστέρω εἰς τὴν ἔχθεσιν, ὅτι πλεῖστοι ἐφοπλισταὶ ἐνδιαιφέρονται μεγάλως διὰ τὴν εὐχώσαν τῶν πληρωμάτων τον, ὅπως ἐπίσης ἐπάρχουν ἀξιωματικοὶ πηροῦντες αὐτοράτη τὴν ἐν προσεμένῳ πειθαρχίᾳ, ἀλλὰ καὶ κατόπερα πληρωμάτων, ἀντιλαμβανόμενοι πλήρως τὰς ἑποχρώσεις των καὶ διατηροῦντας εἰς ἀγιότην κατάστασιν καὶ αὐτὰ ἀσύμη τὰ παλαιοῦ τούτου καὶ ἀκατάλληλα διαυγέσιματά τον.

Εἶναι ἔπειτα ἀμφιβολίας, ὅτι μεταξὺ τῶν "Αγγλιων ἐφοπλιστῶν ἐκδηλοῦνται αἰσθητὴ τάσις προσαρμογῆς τῶν διαιρεισμάτων τῶν σκαφῶν των εἰς τὰς διατάξεις περὶ βελτιώσεων, ἐνῷ παραλλήλως ἀναγνούσιται καὶ ἡ καλὴ θέλησις καὶ ποιοτικὴ ἀνωτερότης τῶν πληρωμάτων." Οοσον ἀφορᾷ τὴν αἴσθησιν πειθαρχίαν, ἡ βιαία ἐφαρμογή της δὲν ἐγδίεινται — κατὰ τὸν κ. White — διότι ὑπὸ τὴν σημερινὴν προσδεμένην νοοτροπίαν δὲν καθίσταται ἀνεπτῇ. Εἶναι δέ τοις, ἐπιβεβλημένη ἡ πειθαρχία, ἀλλ' ἐξαρτᾶται ἀπὸ τὴν προσποτήτητα τῶν ἀξιωματικῶν καὶ ἀπὸ τὴν μόρφωσιν τῶν ἐποδεστέρων των.

Πάντως, ὑπολείπεται ἀσύμη σοβαρὸν ἔδαφος ἐργασίας, ποὺ δὲν εἶναι τῆς ἀποκλειστικῆς ἀρμοδιότητος τοῦ «Board of Trade» ἢ τοῦ ἐπονοματοῦ τῆς "Υγεινῆς, τῶν λιμενικῶν ἢ τῶν ὑγειονικῶν ἀρχῶν, τῶν ἐφοπλιστῶν ἢ τῶν ναυτηργῶν, τῶν ἀξιωματικῶν ἢ τοῦ πληρωμάτου." Εἰσιτος ἐν τῷ κύρῳ του, πρέπει νὰ συμβάλῃ εἰς τὴν γενικὴν προσπάθειαν, διότι ἡ ναυτικὴ διομηγανία νοσεῖ βαρέως, ὃ δὲ ἀναρρωνώντων δὲν πρέπει νὰ ὑπόκειται εἰς βάρη ὑπέρτερα τῶν δυνάμεων του.

Ρουμανία

Παραγγελία καὶ δευτέρου ταχυδρομικοῦ

Εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχός μας εἰχομεν ἀναγράψει τὴν παραγγελίαν ὑπὸ τῆς «Κρατικῆς Ρουμανικῆς ἀτμοπλοΐας» εἰς τὰ Δανικὰ ναυπηγεῖα «B. & W.», τῆς Κολεγάχης, ἐνὸς ἐπιβατηγοῦ μότοφου, χωρητικότητος 8000 τ. γρόβων διὰ τὴν ταχείαν γραμμῶν Κονσταντίνεις — Κονσταντινούπολεως — Πειραιῶς — Ἀλεξανδρείας. «Ἀγγέλλεται ἡδη, ὅτι τὰ αὐτὰ ναυτηργεῖα ἐξησφάλισαν ἡδη τὴν ναυτηργίαν καὶ δεντέρων ἀδελφῶν σπάσους, τῶν ίδιων διαιτάσσοντον, διαθέτοντος δηλαδὴ, 500 θέσεις δι' ἐπιβάτας καὶ χώρων διὰ 2500 τ. φορτίου καὶ ἐφωδιασμένον διὰ τὴν πρόσωσίν του μὲν μηχανάς Ντίζελ, τύπου «B. & W» καὶ δυνάμεως 15.000 ίππων. Ἡ ταχύτης ἀμφοτέρων τῶν σκαφῶν θὰ εἶναι 22 μίλια τὴν ὥραν, τὸ δὲ κόστος τῆς ναυτηργίσεως των θὰ διακινηθῇ πέριξ τῶν 12 ἑκατομβών Δανικῶν κορωνῶν.

Σοβιετική Ρωσία

Πενταετία τῆς «Ἐπιτροπῆς ναυτικῶν διαιτησιῶν»

"Οταν, κατὰ Δεκέμβριον τοῦ 1930, ἡ Σοβιετικὴ Κυβερνησίς ὑπῆγε διὰ Διατάγματος διὰ τὰς προκυπτούσας διαφοράς ἐκ ναυαγιασμῶν εἰς τὰς Ρωσικὰς ἀκτὰς ἡ παροχὴ ἐπιταλασσιοῦ ἀφορῆς εἰς κινδυνεύοντα πλοῖα, εἰς τὴν διαιτησίαν Μόσχας, ἀντὶ τοῦ Λονδίνου, τίχον διαιτησιοῦ σοβαρᾶς ἀμφιβολίας, ἐστὸν καὶ κατὰ πόσον τὸ μέτρον τοῦτο θὰ ικανοποιεῖ τὴν ἔννοιαν τῆς δικαιωμάτων καὶ ὡς ἀπέβανεν ἐπεξῆμον διὰ τὰ συμφέροντα τῶν ξένων ἐφοπλιστῶν. Μόλονότι δὲ τὸπος τῶν συμβολαίων ναυαγιασμούς, δοτὶς νιστετήθη ἐν Ρωσίᾳ, ἡτο πιστὸν πανομοιότυπον πρός τὸν τοῦ Ἀγγλικοῦ Λόιδ, ἐξαρέσει μόνον τοῦ ὄφου περὶ διαιτησίας, ἐν τούτοις ἐξεργάζοντο ὁ δισταγμοί, ὡς πρός τὴν ἀξιαν

καὶ πεῖραν, τὴν ἀντικειμενικότητα καὶ εὐθυρισίαν, τὴν ταχύτητα ἐκδικάσσεις τῶν ἐποθέστον καὶ τὴν ἀμεροληφίαν τῶν διαιτητικῶν δικαστηρίων ἢ τὸν διοριζομένων ἐκάστοτε μεμονωμένον διαιτητόν.

'Απὸ τῆς πλευρᾶς αὐτῆς ὅθεν, ἐνέχει ἐξαρετισῶν ἐνδιαιφέροντος ἦν ἀριθμὸν τοῦ διενθυντοῦ τῆς Σοβιετικῆς Ἀσφαλιστικῆς Ὀργανώσεως «Gosstrakh» κ. P. Vinogradov, δημοσιεύμενον εἰς τελευταῖον τεῦχος ἐνὸς ἐποισμοῦ Ρωσικοῦ πειθαρικοῦ τεῦχος τοῦ 1930 ἐπειδὴ σημεῖα, ἐπὶ τῶν ὅποιων ἐβασίζοντο αἱ ἐκ τῆς ἀλλοδαπῆς ἀμφιβολία καὶ ἐπιχρίσεις. 'Ο ἀρθρογράφος ἀσχολούμενος μὲ τὸ «πενταετὲς ἔργον τῆς Ἐπιτροπῆς ναυτικῶν διαιτησιῶν», τονίζει ἐν ἀρχῇ, ὅτι ἡ Ἐπιτροπὴ αὕτη συγκαλεῖται μόνον, ὅταν οἱ συμβαλλόμενοι προσφύγονται οἰκειοθελῶς εἰς τὴν διαιτηδοσίαν τῆς.

'Ως πρὸς τὸ ἔργον, εἰδίκως, τῆς «Ἐπιτροπῆς Ναυτικῶν Διαιτησιῶν» ἀναφέρεται ὅτι ἀπὸ 1ης Ιανουαρίου 1932 μέχρι 1ης Ιανουαρίου 1936 διεξῆλθεν ἡ Ἐπιτροπὴ 65 ἵπποθεσίες, αἱ ἐπὶ τῶν ὅποιων ἐξοδοθεῖσαι διαιτητικὰ ἀποφάσεις ἀφεύρων συνολικὰς διαφορᾶς 171.106 λιρῶν. 'Ἐκ τῶν 65 αὐτῶν ἵπποθεσίεων, αἱ 36 προήχοντο ἀπὸ διαφορᾶς μεταξὺ τῶν Σοβιετικῶν Ὀργανώσεων καὶ ξένων ἐφοπλιστῶν καὶ ἐξ αὐτῶν πάλιν 7 ἀπερρίφθησαν ἀνεν ἐξδικάσσεσος, 2 διεκανονισθησαν φιλικῶν καὶ 27 ἐλλαζαν δι' ἀποφάσεων, μὲ συνολικὸν ποσὸν διαφορᾶς 63.852 λιρῶν. Εἰς ἑτέρας 13 ἵπποθεσίες τὰ διάδικτα μέρη ἀφεύρων Ρωσικὰ σημάτη, μεταφέροντα φορτία ησαντομένα παρὰ τὴν «Gosstrakh» καὶ Ρωσικής ναυαγοσωστικής ἐπορεοίας, αἱ δὲ ἐξοδοθεῖσαι ἀνεφέροντο εἰς συνολικὸν ποσὸν σώστρων ἐξ 77.105 λιρῶν. 'Ἐπισής ἐπὶ 16 ἄλλων ἵπποθεσίων, καθ' ἡς τὰ πλοῖα καὶ τὰ φορτία ήσαν ἀνασφάλιστα ἐξεδόθησαν ἀποφάσεις διὰ 17.449 λιρῶν. 'Εφ' ὅλων τῶν ἀνωτέρω περιπτώσεων είναι χαρακτηριστικόν, ὅτι δύο μόνον προσφύγαι ἐγένοντο εἰς τὰ τακτικὰ δικαστήρια, ἀπέναντι καὶ ἀπερρίφθησαν τὰς διαιτητικὰς ἀποφάσεις.

'Τονίζεται ἐν συνεχείᾳ παρὰ τοῦ ἀρθρογράφου, ὅτι ὅχι μόνον ἡ Σοβιετικὴ κοινὴ γνώμη, ἀλλὰ καὶ τὰ «ξένα συμφέροντα» είναι ζανοποιημένα ἀπὸ τὸ ἔργον τῆς Ἐπιτροπῆς, παραβέται δὲ πρὸς πιστωσιν τὸ παραδειγμα τῆς Βρετανικῆς ἀσφαλιστικῆς Ὀργανώσεως «West of England», ἵπποις φέρονται δηλωσασα, ὅτι ἡ Σοβιετικὴ διαιτητικὴ ἀπόφασις διὰ τὴν περιπτώσιν τοῦ φορτηγοῦ «King Edward» ἡτο ἐπιτυχῆς καὶ κατ' οὐδὲν ὅτι διέφερον, ἐννὲ ἐξεδίδετο εἰς τὴν Ἀγγλιαν. "Ἐν ἀρχῇ ἐπιχείρησα, περιλαμβανόμενον εἰς τὸ ἄρθρον, ἐγκείται εἰς τὸ διὰ τὴν Ἀποτροπὴν ἀποφάσεων τῆς πλεύσεις λεπτομερείας τοῦ σκοπικοῦ, εἰς τὸ ὅποιον ἐβασίσθη, ἐνῷ συνήθως εἰς τὰς ἀλλας χώρας δημοσιεύεται ἀπλῶς τὸ ἀποτέλεσμα τῆς διαιτησίας.

'Γίνεται περιστέρω μνεία τῆς ἀρμοδιότητος τῶν μελῶν τῆς Ἐπιτροπῆς, ἀπέναντι τοῦ πενταετοῦ περιόδου τῆς Σοβιετικῆς Επιτροπής, παραβέται δὲ πρὸς πιστωσιν τὸ παραδειγμα τῆς Βρετανικῆς ἀσφαλιστικῆς Ὀργανώσεως «West of England», ἵπποις φέρονται δηλωσασα, ὅτι ἡ Σοβιετικὴ διαιτητικὴ ἀπόφασις διὰ τὴν περιπτώσιν τοῦ φορτηγοῦ «King Edward» ἡτο ἐπιτυχῆς καὶ κατ' οὐδὲν ὅτι διέφερον, ἐννὲ ἐξεδίδετο εἰς τὴν Ἀγγλιαν. "Ἐν ἀρχῇ ἐπιχείρησα, περιλαμβανόμενον εἰς τὸ ἄρθρον, ἐγκείται εἰς τὸ διὰ τὴν δημοσιεύσεων τῶν ἀποφάσεων τῆς πλεύσεις λεπτομερείας τοῦ σκοπικοῦ, εἰς τὸ ὅποιον ἐβασίσθη, ἐνῷ συνήθως εἰς τὰς ἀλλας χώρας δημοσιεύεται ἀπλῶς τὸ ἀποτέλεσμα τῆς διαιτησίας.

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΕΜΠΟΡΙΟΥ & ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

ΞΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ Α.Ε.

ΜΕΓΑΡΟΝ ΗΛΕΚΤΡΙΚΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ - ΠΕΙΡΑΙΕΣ

ΤΗΛ. ΔΙΕΥΘ. ΚΟΑΛΧΟ-ΠΕΙΡΑΙΑ

ΤΗΛΕΦ. 41.087

Εἰσαγωγὴ γαιανυδράκων ὅλων τῶν προελεύσεων.

Άνθρακες ὀττανέεις ἀτμοπλοίων ἐν Πειραιεῖ καὶ εἰς τοὺς κυριωτέρους λιμένας τοῦ Κόσμου.

Ναυτοδάνεια ὑπὸ ὁρους λίαν συμφέροντας.

Αντιπρόσωποι:

ΕΝ ΛΟΝΔΙΝΩ: LINDSAY BLEE & Co. Ltd.

99, Fenchurch Street London, E.C. 3

ΕΝ ΡΟΤΤΕΡΔΑΜ: COAL TRADING ASSOCIATION

Westerkade 2, ROTTERDAM

Τό Λογδίνειον «Fairplay» σχολίαζον τό άνωτέρω ἄρθρον, τό εύρισκε ὅπωσδήποτε μεροληπτικόν, μολονότι ὅμολογει, διτά κατά βάσιν ἐνδέχεται νά μή ἀφίσταται τῆς πραγματικότητος, δεδομένουν μάλιστα, διτά προέρχεται ἀπό ὑπεύθυνον πηγὴν καὶ συνεπῶς παρέχει ἔδαφος τῆς αὐστηρῶν κριτικῆν, ἀλλὰ καὶ εὐκαιρίαν πρὸς διατύπωσιν τῶν τυχῶν ὑψησταμένων ἀντιρρήσεων, ἐφόσον ἡθελον ἀποδειγμῆ ἀναχριθῇ ὁρισμένα αὐτοῦ σημεῖα.

Ἐξωτερικὸν ἐμπόριον καὶ ἀνθρικὰ πλοῖα

Εἰς τὴν ἐξδιδομένην ὑπὸ τῶν Σοβιετικῶν ἔξαγοργῶν ὄφαντοις «Οἰκονομικὴν Ἐπιθεώρησιν» ἐδημοσένη ἥρον τίνος ἄρθρον, ἀναφερόμενον εἰς τὴν αὐξῆσην τοῦ ὅγκου τῶν Ρωσοπλοίων ἔξαγοργῶν, αὐτεῖς μετεφέρθησαν διὰ Σοβιετικῶν πλοίων. Οὕτω, τὰ διακοπούσταν μεταξὺ Ρωσοπλοίων λιμένων καὶ ἀλλοδαπῆς φορτία δι' ἔθνικῶν σκαφῶν συνεπούσθησαν κατὰ τὸ παρελθόν ἕτος εἰς 4.571.000 τόννους, εἰς τριπλάσιον, δηλαδὴ, ὅγκον ἐν συγκρισὶ πρὸς τὸ 1931, ὅπότε εἶχον μεταφερθῆνται 1.671.000 τ. μόνον. Οἱ διὰ τὸ 1935 ἀριθμοὶ δεικνύουν, ὅτι τὰ Ρωσοπλά σκάφη μετεφέρουν εἰς τὸ ἔξωτερον 3.831.000 τ. φορτίων καὶ ἐπ τὸν ἔξωτερον εἰς τὴν Ρωσίαν 739.000 τ., ἔναντι ἀντιστοίχων ποσοτήτων τοῦ 1931 ἐξ 872.000 τ. διὰ τὰς ἔξαγοργάς καὶ 799.00 τ. διὰ τὰς εἰσαγωγάς. Ἡδυνήθη τοινοτέρως ἡ χωρητικότης τοῦ «Σόβιτογγφλοτ» νὰ καλύψῃ κατὰ τὸ παρελθόν ἕτος ποσοστὸν 24.5 ὥρον ἐπὶ τοῦ συνόλου τῶν μεταφορῶν τὸ ἔξωτερον ἐμπορίου ἡ 32.2 ὥρον ἐπὲν ληφθῆνται ἦτ' ὅροις μόνον τὰ πωληθέντα εἰς εἰς τὸ ἔξωτερον φορτία ὑπὸ τῶν Σοβιετικῶν ὄφαντοις. Εἰς τινας μάλιστα περιπτώσεις, δι' ὁρισμένους τομεῖς καὶ εἰδὴ φορτίον, ἡ ἀναλογία αὗτη ἡτο ἀκόμη μεγαλυτέρα. Ἀναφέρεται λ. χ. ὅτι ἐκ τῆς συνολικῆς ποσότητος σιτηρῶν, τῆς πολληθείσης εἰς, μετεφέρθησαν διὰ Ρωσοπλοίων τὰ 37 ὥρον καὶ ὅτι τὸ ποσοστὸν τοῦ ἀνῆλθεν εἰς τὰ 28.6 ὥρον ὅποι διὰ τὰ φορτία ἔντεις, 31.1 ὥρον ὅποι διὰ τὰ πετρέλαια, 36.5 ὥρον ὅποι διὰ τὸ γανάθρακα καὶ 31.0 ὥρον ὅποι διὰ τὰ πετρέλαια, 36.5 ὥρον διὰ τὰ φορτία ἀπατίτ. Παρετηρήθη ἀκόμη καὶ μία ἐξ τῆς ναυλαγορᾶς ἀπὸ ἀγοραστῶν «φορτία» προερχομένη, αὔξησης τῶν φορτώσεων ἔντεις τὸν Ρωσοπλοίων πλοίων, δεδομένου, διτά περὶ τὸ 1.000.000 τ. ἔντεις τὸν Σοβιετικὸν φορτηγῶν, ἡ δ' ἔργασια αὕτη ἡτο εἰς ἔνους λιμένας διὰ Σοβιετικῶν φορτηγῶν, ἡ δ' ἔργασια αὕτη ἡτο εἰς ἔνους λιμένας διὰ Σοβιετικῶν φορτηγῶν.

Εἰς τὴν περιπτώσιν τῶν εἰσαγωγῶν — συνεχίζει τὸ ἄρθρον τῆς «Οἰκονομικῆς Ἐπιθεώρησεως» — ἐπικρατεῖ κατὰ κανόνα ἡ ἀρχή, ὅπος ὅλα τὰ φορτία διακοποῦνται διὰ Σοβιετικῶν πλοίων, πλὴν τινῶν ὄφαντον περιπτώσεων δι' ἐπειγόντης φύσεως μεταφοράς, μὲ ταπτῶν ἡμερομηνίαν φορτώσεως. Κατὰ τὸ 1935 μία χωρητικότης 9000 τ. μόνον ἔντεις πλοίων ἔναντι ὅλης τῆς Σοβιετικῆς ποσότητος τοῦ ἔξωτερον ἐμπορίου, ἡ ἔργασια αὕτη ἡτο κατὰ 25 ὥρον μεγαλυτέρα ἀπὸ τὴν μετεφέρθησαν ποσότητα ἔντεις τὸν ιδίον λιμένος παρὰ ἔντεις πλοίων, ἐπὶ τούτῳ ναυλωθέντων.

Εἰς τὴν περιπτώσιν τῶν εἰσαγωγῶν — συνεχίζει τὸ ἄρθρον τῆς «Οἰκονομικῆς Ἐπιθεώρησεως» — ἐπικρατεῖ κατὰ κανόνα ἡ ἀρχή, ὅπος ὅλα τὰ φορτία διακοποῦνται διὰ Σοβιετικῶν πλοίων, πλὴν τινῶν τριπλάσιων ὄφαντον περιπτώσεων δι' ἐπειγόντης φύσεως μεταφοράς, μὲ ταπτῶν ἡμερομηνίαν φορτώσεως. Κατὰ τὸ 1935 μία χωρητικότης 9000 τ. μόνον ἔντεις πλοίων ἔναντι ὅλης τῆς Σοβιετικῆς ποσότητος τοῦ ἔξωτερον ἐμπορίου, ἡ ἔργασια αὕτη ἡτο κατὰ 25 ὥρον μεγαλυτέρα ἀπὸ τὴν μετεφέρθησαν ποσότητα ἔντεις τὸν ιδίον λιμένος παρὰ ἔντεις πλοίων, ἐπὶ τούτῳ ναυλωθέντων.

Εἰς τὴν περιπτώσιν τῶν εἰσαγωγῶν — συνεχίζει τὸ ἄρθρον τῆς «Οἰκονομικῆς Ἐπιθεώρησεως» — ἐπικρατεῖ κατὰ κανόνα ἡ ἀρχή, ὅπος ὅλα τὰ φορτία διακοποῦνται διὰ Σοβιετικῶν πλοίων, πλὴν τινῶν τριπλάσιων ὄφαντον περιπτώσεων δι' ἐπειγόντης φύσεως μεταφοράς, μὲ ταπτῶν ἡμερομηνίαν φορτώσεως. Κατὰ τὸ 1935 μία χωρητικότης 9000 τ. μόνον ἔντεις πλοίων ἔναντι ὅλης τῆς Σοβιετικῆς ποσότητος τοῦ ἔξωτερον ἐμπορίου, ἡ ἔργασια αὕτη ἡτο κατὰ 25 ὥρον μεγαλυτέρα ἀπὸ τὴν μετεφέρθησαν ποσότητα ἔντεις τὸν ιδίον λιμένος παρὰ ἔντεις πλοίων, ἐπὶ τούτῳ ναυλωθέντων.

ΑΔΕΛΦΟΙ ΦΡΑΓΚΟΠΟΥΛΟΙ

ΤΗΛΕΦ. { ΑΘΗΝΑΙ 20·151 & 20·152 ΠΤΕΙΡΑΙΕΥΣ 40·748 & 41·614 ΠΑΤΡΑΙ 8-57

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

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

ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΗΣ:
DEUTSCHE LEVANTE LINIE

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

“ΕΛΛΑΣ,”
ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΤΑΞΕΙΔΙΩΝ τηλ. 21-693
ΤΑΞΙΔΙΑ-ΕΚΔΡΟΜΑΙ-ΠΕΡΙΗΓΗΣΕΙΣ

ον, πάντως, νὰ ληφθῇ ἥτε ὅφιν, διτά ἀνωτέρω ἀριθμοὶ δὲν ἀνταποκρίνονται εἰς τὴν πραγματικότητα, καθόδου δὲν ἐλήφθη ἥτε ὅφιν ἡ ἀφετική εὑρεῖα σημαῖνει τὸν ξένων σημαῖνει εἰς τὰς μεταφορὰς Σοβιετικῶν φορτίων κλεψυδρῶν τοῦ πολέμου.

Εἰς τὸ ἐν λόγῳ ἄρθρον γίνεται μνεία τῆς διακοπῆς τῶν ναυλώσεων ὃποιαὶ τὸν Σοβιετὸν ἐπέτρεψε ταύτης τοῦ φορτίου καὶ ἡ μεταφορὰ τῆς ἔργασίας ταύτης εἰς Ρωσίαν, ἔνθα καὶ ἐπλείσθησαν κατὰ τὸ 1935 ἐπὸ τὸν Μόσχαν καὶ Λένινγραδ ἀμοδίων ὑπηρεσίων, τὰ 49.3 ὥρα τῆς ἀπασχολημένης ζένων χωρητικότητος. Εἰς τὸ τέλος τοῦ 1935 ἐφημοδόθησαν καὶ ἀλλα μεταφοραὶ εἰς τὸ σύστημα τῶν ναυλώσεων, μὲ ἀποτέλεσμα τὴν ἔξαστην καὶ ἔτερον τμῆματος τῆς συναφοῦς ἐργασίας ἐν Ρωσίᾳ.

Προστίθεται εἰς τὰ ἀνωτέρω, διτά Σοβιετὸν ἐπέτρεψε ταύτης τοῦ διακοπῆς τῶν ναυλώσεων πελτιώσεις εἰς τοὺς ὄρους τῶν ναυλωσμάτων. Καθιερώθη ὅστιο, τὸ νέον Σοβιετικὸν ναυλωσμάτων, τέλον «Blackfar» διὰ τὴν μεταφορὰν τῶν γενικῶν φορτίων ἐκ Μάνης Θαλάσσης εἰς τὴν "Απο" Ανατολήν καὶ κατὰ τὰς ἀρχὰς τοῦ 1936 ἔτερον, τίτον «Donets Coal» διὰ τὰ φορτία γαναθράκων, ἐνῷ εἰς ἀριθμὸν τίνα ἔτερον ἐν ισχύν ναυλωσμάτων περιελήφθη ὁ ὄρος ὃ καθιερώθη τὴν διατήσιαν Μόσχας, ἀντὶ τοῦ Λογδίνου.

Γίνεται ἀπόμη μνεία καὶ διὰ τὸν ναυλώσων Ρωσοπλοίου σκαφῶν πρὸς μεταφορὰν ζένων φορτίων. Οὕτως, ἐναντιώθησαν τὸ παρελθόν ἕτος Σοβιετικὰ πλοῖα δι' 115 ζένα ταξίδια, κατὰ τὰ ὥραια διεκομίσθησαν 625.000 τ. ἐμπορευμάτων. Αἱ ναυλώσεις αὐτῶν συνάπτονται πρὸς ἀποφύγην τῆς ἐπιστροφῆς τῶν Ρωσοπλοίων φορτηγῶν κενῶν εἰς τὰς βάσεις τοῦ.

Πρακτορειακὰ καὶ ἀνθρακεύσεις

Κατὰ προσφάτως ληφθεῖσαν ὑπὸ τῆς Μόσχας ἀπόφασιν, τὰ πρακτορεῖα δικαιώματα τῶν σκαφῶν, ἄτινα ναυλώνονται ὑπὸ τῶν Σοβιετῶν, θὰ ἐπολογηθοῦνται τέφεξης εἰς φούσια καὶ οὐχὶ εἰς Ἀγγλικὰ λίρας ἡ οἰονδήποτε ἀλλὰ ζένων νόμισμα. Ο καταρτισθεῖς πίναξ τῶν πρακτορειακῶν δικαιώματον ἔχει ὡς ζέξης:

Μέχρι 500 τ. d. w.	50 φούσια	'Από 3001—4000 τ. d.w.	250 φούσ.
501—1000 τ.	75	» 4001—5000 τ.	300 »
1001—2000 τ.	140	» 5001—8000 τ.	375 »
2001—3000 τ.	175	» Ανω τῶν 8000 τ.	450 »

Ἀνεξονιώθη ἐπίσης πρὸς γνῶσιν τῶν ἐφοπλιστῶν, διτά ἔπαυσις λειτουργῶν ὁ σταθμὸς ἀνθρακεύσεως τῆς Χερσόνεως. Τὰ κατευθυνόμενα δύνηται πρὸς φόρτωσιν εἰς τὸν ἀνωτέρω λιμένα πλοῖα δέον νὰ ἐφοπλίσουνται διὰ «μπώνικες» εἰς τὴν 'Οδησσόν, διτά καὶ σεβαστὰ ἀποθέματα ὑπάρχουν, ἀφετικά δὲ εὐκολαία διατίθενται διὰ τὴν φόρτωσιν μὲ ἄρτια μηχανικὰ μέσα.

Σουηδία

Τὸ ναυτιλιακὸν εἰσόδημα

Κατὰ προσέγγισιν ἐπόλογισμοὶ τοῦ Σονηδίου ὑπουργείου τοῦ 'Εμπορίου περὶ τὸ ἐπί της ναυτιλίας εἰσόδηματος ἀναβιβάζουν τὰς ἀκαδημίοτος εἰσπράξεις τοῦ π. ἔτους, βάσει πληροφορῶν τῶν ἐφοπλιστῶν, εἰς

HEMPEL'S SHIP'S PAINTS

Ο 'Επιτυχέστερος Συγδυασμός 'Ανωτάτης Ποιότητος καὶ Προσιτῆς Τιμῆς

Τέλειον Σύστημα Χρωμάτων 'Υφαλων καὶ Εξάλων.

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

Ίδιαίτεραι Συνδέσεις διὰ Πετρελαιοφόρα Πλοῖα.

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

Ἐπίσης εἰς Βέλγιον καὶ εἰς ἔξ διαφόρους χώρας.

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ

N. B. ΜΕΤΑΞΑΣ

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

Τηλεγραφήματα: AHEAD-LONDON

279.370.000 κορόνας, έναντι 269.330.000 χ. τοῦ 1934, έποαιματοπού-θη, δηλαδή, μία αύξησις 10 έκατ. κορωνών, άνωλγονδα εἰς ποσοστὸν 3.7 ο'). Τὰ ἔσοδα ἐκ «τάμι-τούρτερος» ὑπελογίσθησαν εἰς 14.550.000 κορόνας έναντι 14.990.000 τοῦ 1934, αἱ δὲ εἰσπράξεις ἐκ ναύλων μεταφορᾶς φορτίων εἰς 258.830.000 χ. μὲ αὔξησιν ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ 1934 κατὰ 8.840.000 κορόνας. Αἱ ἐξ ἐπιβατῶν εἰσπράξεις ἀναβιβάζονται εἰς 19.840.000 χ. μὲ αὔξησιν 1.180.000 χ., τὰ δὲ ἔσοδα ἐκ τῆς μεταφορᾶς τοῦ ταχυδρομείου εἰς 697.000 κορόνας, έναντι 686.000 τοῦ 1934.

Τὰ 86 ο'), τούλάχιστον, τοῦ συνόλου τῶν ἀντοτέρω ἀριθμάτων εἰσπράξεων προϊσχοντο ἀπὸ ἔργασίας πρὸς τὸ ἔξωτερον, ἐκ δὲ τοῦ ποσοστοῦ τούτου τὰ 56.5 ο') ἀφεώδων ἔργασίαν μεταξὺ Σονητικῶν λιμένων καὶ ἔξωτερον. Αἱ τελευταῖαι ἀλταὶ εἰσπράξεις ἔφθασαν εἰς 135.190.000 χ., έναντι 132.060.000 χ. τοῦ 1934. Τὰ ἔσοδα τέλος ἐκ τῆς ἀπολειτουργῆς μεταξὺ Σονητικῶν λιμένων ἔργασίας ηὔξησθησαν ἀπὸ 99.380.000 εἰς 103.960.000 κορόνας.

Τουρκία

Τὰ λιμενικὰ ἔργα τῆς Κων(υ)πόλεως

Αἱ ἀριθμίαι τουρκικῶν ἀρχαὶ, κατεδοῦσα τὴν ἀνάγκην μᾶς ταχετέρως ἔφαρμογῆς τοῦ γνωστοῦ προγόμματος ἐπτελέσεως ἵκανῶν νέων ἥργων εἰς τὸν λιμένα τῆς Κωνσταντινούπολεως, ἡτοι ἐπέκτασιν τῶν προσυμάτων, ἐκβάθυνσιν ὁρισμένων οιμέων πρὸς διευκόλυνσιν τῆς πλευρίσεως τῶν πλοίων, κατασκευὴν καὶ ἄλλων ἀποθηκῶν κατὰ μῆρος τῆς λιμενικῆς ζώνης κλπ., προῆλθον εἰς τὴν ἀπόφασιν προσεχεῖν ἐνάρξεως τῶν σχετικῶν ἔργων. Ἡδη, ἡ ὅλη προεργασία λέγεται, ὅτι συνεπληρώθη, ἡ δὲ πρότη δόσις τῆς κυρεονητικῆς πιστώσεως κατεβλήθη εἰς τὸ εἰδικὸν Ταμείον, ὑπὸ τὴν ἀμοδιότητα καὶ τὸν ἔλεγχον τοῦ ὅποιουν θὰ ἐπτελεσθοῦν τὰ νέα ἔργα. Διὰ τὴν ἀποφέρωσιν τῶν θὰ ἀπατηθῇ χρονικὸν διάστημα τριῶν ἑταῖρων.

Ἡ ναυτιλιακὴ κίνησις τῆς Κων(υ)πόλεως

Αἱ διελεύσεις πλοίων ἐκ Κωνσταντινούπολεως κατὰ τὸν μῆνα Ιούνιον περιελάβον 654 σχάρῃ ὀλικῆς χωρητικότητος 1.317.058 τόννων νέτ., ἐκ τῶν ὅποιων τὰ 327 διοριτούτητος 675.663 τ., νέτη προϊσχοντο ἐκ Δαρδανελλίων καὶ τὰ ὑπόλοιπα 327 τόννων νέτη 641.395 ἐν Βοσπόρῳ. Εἰς τὸν λιμένα τῆς Κωνσταντινούπολεως προσήγγισαν πρὸς διενέγγειαν ἔποικων πράξεων 196 μόνον πλοῖα, ἐνῷ τὰ λοιπά 458 διῆλθον ἐξεῖδεν τράνετο. Ἡ ναυτιλιακὴ ἀπῆτη κίνησις κατανέμεται εἰς 22 οιμαίας, ἐκ τῶν ὅποιων αἱ κατὰ σειρὰ δέκα πρώτα εἶναι ἀπόλουθοι:

'Ελληνικὴ	ἀπ' 158 τ.	νέτη 257.238	Σοβιετικὴ	ἀπ' 44 τ.	νέτη 85.838
'Αγγλικὴ	» 91 »	201.650	Ρουμανικὴ	» 32 »	70.450
Νορβηγικὴ	» 47 »	163.163	Γαλλικὴ	» 20 »	58.576
'Ιταλικὴ	» 66 »	148.794	'Ολλανδικὴ	» 19 »	42.604
Τουρκικὴ	» 108 »	142.295	Πολωνικὴ	» 6 »	26.490

Ἐν συγκρίσει μὲ τὸν προηγούμενον μῆνα, ἡ Ἐλληνικὴ οιμαία ἐσημείωσεν αὔξησην εἰς τὰς διελεύσεις κατὰ 13 πλοῖα καὶ 16.512 τ. νέτ., διατηρήσασα τὴν πρώτην θέσιν εἰς τὴν ὅλην σίνησιν. Ἡ Ἰταλικὴ οιμαία ἐλλῦσσα τετάρτη ἐσημείωσεν εἰς τὰς διελεύσεις ἕνα σκάφος ἐπὶ ἥλιττον καὶ 19.835 τ. νέτ. ἐπὶ πλέον. Αὔξησην ἐπίσης παρουσίασαν ἡ Ἀμερικανικὴ οιμαία κατὰ 2 πλοῖα καὶ 10.298 τ. νέτ. καὶ ἡ Ρουμανικὴ κατὰ ἕνα πλοῖον 8112 τ. νέτ.

Μείονται ἐν συγκρίσει πρὸς τὸν προηγούμενον μῆνα, ἡ Νορβηγικὴ κατὰ 18 πλοῖα καὶ 71.221 τ. νέτ., ἡ Σοβιετικὴ κατὰ 30 πλοῖα καὶ 69.288 τ. νέτ., ἡ Γερμανικὴ κατὰ 3 πλοῖα καὶ 30.742 τ., ἡ Ἄγγλικὴ κατὰ 10 πλοῖα καὶ 27.593 τ., ἡ Σουηδικὴ κατὰ 8 πλοῖα καὶ 23.937 τ. καὶ ἡ Ὀλλανδικὴ κατὰ 5 πλοῖα καὶ 12.120 τ. νέτ.

Χάριν τῶν ναυπηγείων καὶ τῆς ναυτιλίας

Ὑπὸ τῆς Κυβερνήσεως τῆς Ἀγγλίας κατηρτίσθη Νομοσχέδιον προβλέπον τὴν ἀτελὴ εἰσαγωγὴν μηχανῶν, ἔργων καὶ ὑλικῶν, προσφέροντα διὰ τὴν βελτίωσιν τῶν ναυπηγικῶν ἐγκαταστάσεων τῆς Τουρκίας. Ἀναφέρεται ἐπ' εὐώναιρᾳ, ὅτι εἰς τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Κερατίου πλανήσεων προσφέρονται τελευταῖοι σημαντικοὶ διὰ τὴν τονογκήν ταῦτην διοικησίαν ἔργασία, ἀφορῶσα τὴν ἐπιμήνυσιν καὶ ὠρισμένας προσθήκας καὶ βελτιώσεις εἰς δύο ἀτμόπλοια τῆς Εταιρίας «Σινέπετ-Χαΐρε». Ἀπέναντι είχον αγόρασθη πρὸς ἐνδεκα ἑτὸν ἐκ Γερμανίας. Τὸν δύο τούτων οικανῶν ηὔξησθη, μετὰ τὴν ἐπιμήκυνσιν τῶν, ἡ ταχύτης.

— "Οσον ἀφορᾷ τὴν ἀναδιογάνωσιν τῶν θαλασσίων ἐπηρεσιῶν τῆς Τουρκίας, πετελλήθη ὑπὸ τῆς Ἀγγλικανῆς κυβερνήσεως ὁ δόκτωρ Leisler Kier, διστις ἐξωράτωσεν εἰς τὸ παρελθόν μέλος τῆς διοικήσεως τῆς «Ἄμβονηρο-αμέρικαν Λάιν». Ὁ Γερμανός δόκτωρ, ἐπιφροτισμένος μὲ τὴν ἀποστολὴν νὰ μετετήσῃ καὶ ὑποδείξῃ τὰ καταλληλότερα μέτρα διὰ τὴν ἔξυγίαν τῶν καταλασσῶν τοῦ θαλασσίου Τουρκικῶν γραμμῶν, θεωρεῖται πιθανόν, ὅτι θὰ διοισθῇ τεχνικὸς σύμβολος τῆς Κυβερνήσεως ἐπὶ τῶν ναυτιλιακῶν ζητημάτων.

Αἱ φορτώσεις γαιανθράκων

Τὰ γαιανθρακωρχεῖα τοῦ Ζογκοντάκη, εὑρισκόμενα, ως γνωστόν, πλησίον τῆς παραλίας, παραδίδονται τὰ ἀγορασθέντα φορτία καὶ εὐθεῖαν ἐκ τῆς ξηρᾶς εἰς τὰ κατατάντα φορτηγά. Ἡ εὐκολία αὕτη παρατηρεῖται μόνον εἰς τὸ Ζογκοντάκη, ἔνθα ὅμως συγχεντρώνονται τὰ 50 εἰς 60 ο') τῶν Τουρκικῶν ἔξαγωγῶν γαιανθρακῶν καὶ ἐπάρχουν ισανά μηχανικά μέσα, ἐνῷ εἰς δύος τοὺς ἄλλους λιμένας η ὅμων η φορτώσεις διεξάγεται μέσῳ φορτηγίδων καὶ ἔργατῶν.

Αἱ ἑτησιαὶ ἔξαγωγαί Τουρκικῶν γαιανθράκων ἀνέρχονται εἰς 1.000.000 τ., λόγῳ δὲ τῆς προοδευτικῆς ἀναπτύξεως τῶν φορτώσεων. ἐλήφθη πρόνοια ἐξετάσεως ἐντὸς πεντατεῖας ἀρκετῶν λιμενικῶν ἔργων καὶ ἐγκαταστάσεων μηχανικῶν μέσων, ὥστε νὰ διευσύλληψον αἱ φορτώσεις ἐξ ὅλων τῶν σημείων καὶ θέσεων τῆς γαιανθρακοφόρου περιοχῆς.

ANGLO - EGYPTIAN MAIL LINE

Ταχεῖα δεκατετραήμερος Γραμμὴ

ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΣ - ΠΕΙΡΑΙΩΣ - ΜΑΣΣΑΛΙΑΣ καὶ τ' ἀνάπαλιν

μὲ τὸ πετρελαιοκίνητον ἀπ'

·Εξ ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΣ: 3, 17, 31 Αὔγουστου — 14, 28 Σεπτεμβρίου.

·Ἐκ ΠΕΙΡΑΙΩΣ διὰ ΜΑΣΣΑΛΙΑΝ: 5, 19 Αὔγουστου.

δ' ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΝ: 14, 28 Αὔγουστου.

·Ἐκ ΜΑΣΣΑΛΙΑΣ: 10, 24 Αὔγουστου — 7, 21 Σεπτεμβρίου.

"ΚΑΙΓΡΟ ΣΙΤΥ,,

·Ἐβδομαδιαία Γραμμὴ

ΠΕΙΡΑΙΩΣ - ΠΟΡΤ-ΣΑΪΔ - ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΣ - ΠΕΙΡΑΙΩΣ

μὲ τὸ ἀτμόπλοιον

"ΒΕΛΟΣ,,

·Αναχωρήσεις: ·Ἐκ ΠΕΙΡΑΙΩΣ ἐκάστην Δευτέραν ὥραν 14ην.

·Ἐκ ΠΟΡΤ-ΣΑΪΔ ἐκάστην Πέμπτην ὥραν 15ην.

·Ἐξ ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΣ ἐκάστην Παρασκευὴν ὥραν 14ην.

Πράκτορες: Μέγαρον Βάτη

ΠΕΙΡΑΙΑ

Τηλέφ 43-027

ΤΑΒΟΥΛΑΡΙΔΗΣ & ΣΙΑ

i. Post office Street
Alexandrie

Δ. Π. ΖΑΦΕΙΡΟΠΟΥΛΟΣ

22, Manaki Street
Le Caire

Γ. Ι. ΤΣΙΡΤΣΙΚΟΣ & ΣΙΑ

3, Rue Mokattan
Port-Said

B. T. PAGET,

25, Cockspur Street
LONDON S.W. 1

MICHEL & CIE

102, Rue de la République
Marseille

HERNU, PERON (FRANCE) S.A.

61 Bd Haussmann,
Paris

(Συνέχεια ἐκ τῆς δης σελίδος)

ἔξῆς συμπεράσματα:

1) "Οτι πλὴν ἄλλων μειονεκτημάτων ἡ διάθεσις μεγάλων κεφαλαίων διὰ τὴν κατασκευήν μονίμου Δεξαμενῆς ἐν Σύρῳ ἀσφαλῶς θά καθίστα τὴν ἐπιχειρήσιν αὐτὴν παθητικήν, διότι ἡ Σύρος δὲν ἔχει τὸν ἀπαραίτητον βιομηχανικὸν ἔξοπλισμόν, ὁ ὅποιος πρέπει νὰ εύρισκεται παράπλευρα μιᾶς τοιαύτης Δεξαμενῆς.

2) "Οτι κατὰ τὴν ἐκπεφρασμένην γνώμην τοῦ Γενικοῦ Ἐπιτελείου τοῦ Ὑπουργείου Ναυτικῶν ἡ προσκτηθησμένη μεγάλῃ Δεξαμενῇ πρέπει νὰ εἰναι πλωτὴ καὶ αὐτόνομος διὰ νὰ δύναται ἐν δεδομένῃ στιγμῇ νὰ ἔξυπηρτησῃ τὸ Πολεμικὸν Ναυτικόν, νὰ εύρισκεται δὲ ἐν καιρῷ εἰρήνης εἰς τὴν περιοχὴν τοῦ Λιμένος Πειραιῶς διὰ νὰ δύναται καλύτερον νὰ ἔξυπηρτῃ καὶ τάς ἀνάγκας τοῦ Πολεμικοῦ Ναυτικοῦ καὶ τὴν ἐμπορικὴν κίνησιν τοῦ Λιμένος καὶ

3) "Οτι ἡ Δεξαμενὴ αὕτη θὰ ἀγκυροβοληθῇ προσωρινῶς μὲν εἰς Πέραμα καὶ εἰς μέρος ἔξευρεν ἥδη καὶ μὴ χρῆσον ἐκθαύμασεως συμφώνων πρὸς γενομένας ἐσχάτως γεωτρήσεις, μὴ προσθαλλόμενον δὲ ὑπὸ τῶν ἀνέμων καὶ ἔξυπηρτεούμενον πολλαπλῶς ὑπὸ τῶν ὑπαρχουσῶν ἥδη ἐν τῇ περιοχῇ ταῦτη μηχανικῶν ἐγκαταστάσεων καὶ ὑπὸ τῆς νέας σιδηροδρομικῆς γραμμῆς, δι' ἣς θὰ ἔξασφαλίζεται ἡ μεταφορά τοῦ ὄλικον καὶ τοῦ προσωπικοῦ, δριστικῶς δὲ εἰς τὸν ὄρμον τοῦ Ἀγ. Γεωργίου μετὰ τὴν ἐκτέλεσιν ἑκεῖ τῶν προθετούμενων Λιμενικῶν ἔργων καὶ τὴν πρὸς τὸ μέρος τοῦτο ἐπέκτασιν τῆς Σιδηροδρομικής. Οἱ τεχνικοὶ ὄροι τῆς κατασκευῆς τῆς πλωτῆς Δεξαμενῆς συνετάγησαν κατὰ τρόπον ὃστε νὰ ἀνταποκρίνωνται πλήρως πρὸς τὰς ὑποδείξεις τῆς Τεχνικῆς Ὑπηρεοίς τοῦ Ὑπουργείου Συγκοινωνίας καὶ τὰς ἀπειτικάς ἀπόψεις τοῦ Β. Ν., μεταξὺ δὲ τῶν ὅποιων εἴναι καὶ δὲρος τοῦ αὐτονόμου τῆς Δεξαμενῆς, δηλαδὴ τῆς εὐχεροῦς λειτουργίας τῶν ἡλεκτροκινήτων ἀντιλιῶν τόσον δι' ἔξωτερικοῦ ρεύματος, δύον καὶ διὰ παραγωγῆς τούτου ἐν τῇ ίδιᾳ Δεξαμενῇ διὰ τοῦτης μέσων.

"Η ἐν λόγῳ Δεξαμενὴ θὰ ἀποτελήται ἐκ σειρᾶς πλωτήρων ἀλληλουσινδεομένων καὶ αὐτοδεξαμενιζομένων μὲ τὴν πρόθλεψιν μελλοντικῆς μεγενθύσεως τῆς διὰ τῆς προσθήκης καὶ ἔτερου τμήματος, θὰ δύναται εὑχερῶς νὰ ἀνυψώσῃ ταύτοχρόνως τέσσαρα μεγάλα ἀντιτορπιλικά η τέσσαρα μικρά ἐπιθατήγα η δύο συνήθους μεγέθους φορτηγά κλπ. καὶ θὰ ἔχῃ διαμερίσματα καὶ δύο τὰ χρεώδη διὰ τὴν ἐνδιαίτησιν ὠρισμένου ἀριθμοῦ ἀξιωματικῶν, ὑπεξιωματικῶν, πληρώματος καὶ θοηθῶν ἀνερχομένων εἰς 60 περίπου ἐν δλω, ὡς καὶ ίδιον διαμερίσμα διὰ τὴν ἐγκατάστασιν ἐντελῶς συγχρονισμένου συνεργείου ἐπισκευῶν κλπ.

Πειραιεὺς 27 Ιουλίου 1936

'Ο Πρόεδρος Ο. Λ. Π.
Ν. ΓΕΝΝΗΜΑΤΑΣ

Σ.Η.Μ. «Ν. Χ.» "Ἐλλειψις χώρου δὲν μᾶς ἐπιτρέπει ν' ἀπαντήσωμεν εἰς τὴν ἐπιστολὴν τοῦ κ. Προέδρου τοῦ Ο. Λ. Π. Ἐπιφλασσόμεθ νὰ τὸ πράξωμεν εἰς τὸ ἔπομενον τεῦχός μας. 'Ἐν τῷ μεταξὺ δι. κ. Ν. Γεννηματᾶς παρακαλεῖται ν' ἀναγνώσῃ δσα ἀναπτύσσει εἰς δλλην σειρᾶ δι. κ. Β. Φραγκούλης, Ναυπηγός τοῦ Β. Ναυτικοῦ, ἐν σχέσει μὲ τὴν ἀνυψωτικὴν ἴκανότητα τῆς πλωτῆς δεξαμενῆς καὶ γενικῶς μὲ τὴν τεχνικὴν πλευράν τοῦ δλου ζητήματος.

Θὰ μᾶς ἐπιτρέψῃ πάντως δι. κ. Πρόεδρος τοῦ Ο.Λ.Π. νὰ υποδειξωμεν πρὸς αὐτὸν, ὅτι μεγάλη περίσκεψις ἀπαιτεῖται διὰ τὴν πρόσκτον τῆς τρίτης δεξαμενῆς, διότι φῆμαι, εἰς τὰς δοποίας δὲν θέλομεν ν' ἀποδώσωμεν πίστιν, φέρουν πολλοὺς τοὺς ἐνδιαφερομένους εἰς τὴν παραγγελίαν αὐτὴν καὶ μάλιστα ὠρισμένης δεξαμενῆς, πιθανῶς καὶ ἀκαταλήκου, η πώλησις τῆς δοποίας ἀπὸ πολλοῦ καλλιεργεῖται ὑπὸ ὠρισμένων μεσαζόντων.

Ἡ στροφὴ πρὸς τὴν Ἀγγλικὴν σημαίαν

"Ἡ διατήρησις τῆς Ἀγγλικῆς σημαίας εἰς τὰ νεοαγοραζόμενα παρ' Ἐλλήνων ἐφοπλισμάτων φορτηγά σκάφη εἰναι γεγονός, που δὲν ἡμιπορεῖ καὶ δὲν πρέπει νὰ παρέθῃ ἀπαρατήρητον. 'Ἀποτελεῖ τοῦτο ἀπὸ τὴν ἐκδήλωσιν τῆς ἀπὸ ἐτῶν κρατούσης εἰς τὴν φορτηγὸν ναυτιλίαν μας νοσηρᾶς καταστάσεως, ἀνησυχητικὸν εἰναι σύμπτωμα τῶν διαγραφομένων διὰ τὴν ὑπόστασιν τῆς κυνόνων. Δὲν εἰναι θεοτοκίας σημαντικὴ η χωρητικότητα τῶν ὑπὸ Βρετανικήν θεοτοκίας συμπλοιοκτήσιαν τελούντων σκαφῶν οὔτε δύναται αὐτὴ σοθεράν νὰ ἔχῃ εἰσέτι ἐπιδρασιν ἐπὶ τοῦ συνολικοῦ δγκου τῆς δυνάμεως τῆς Ναυτιλίας μας. 'Ἡ πεποιθησις, δμως, ήτις θαίνει ἐδραιούμενη εἰς τοὺς ἐπιφανεστέρους τῶν ἐφοπλιστικῶν μας παραγόντων, διτὶ μονή η Ἀγγλική σημαία διασφαλίζει εἰς αὐτὸν τὴν συνέχισιν τῆς ἐπαγγελματικῆς τῶν σταδιοδρομίας καὶ κατοχυρώνει τὴν διάνετον καὶ ἀποδοτηκήν τῶν πλοίων τῶν ἐργασίαν, ο ψυχολογικός δηλαδὴ παράγων τῆς ἐλλειψεως πλέον ἐμπιστοσύνης πρὸς τὴν Ἀλληλικήν σημαίαν, πρέπει νὰ μᾶς ἀνησυχῇ περισσότερον.

"Ἀλληθῇ δ' ἐξ ἄλλου ὑπὸ δψιν, διτὶ τὸ πλωτόν μας ὄλικον χρήζει ἀνανεώσεως καὶ μάλιστα δύον τὸ δυνατόν ταχυτέρας καὶ διτὶ η πηγὴ ἀνέκαθεν τοῦ πλοιούσιοῦ τῆς Ναυτιλίας μας διὰ νέων σκαφῶν ὑπῆρξεν η Βρετανική τοιαύτη εὐκόλως δύναται τις νὰ συμπεράνῃ, διτὶ διὰ τῆς διατηρήσεως τῆς Ἀγγλικῆς σημαίας εἰς τὰ νεοαγοραζόμενα πλοία δὲν ἀποστεροῦνται μόνον τὸ Εμπορικόν μας ναυ-

τικὸν καὶ οἰ" Ἐλληνες ναυτεργάται τῶν νέων τούτων μονάδων, ἀλλὰ καὶ δὲν ἐπιτυγχάνεται ἡ διά τῆς προσκτηθησεως μικροτέρας ἡλικίας πλοίων μείωσις τοῦ μεγάλου ποσοστοῦ τῶν ὑπερηλίκων σκαφῶν, δὲν συντελεῖται δηλαδὴ ἡ ἀνανεώσις τοῦ πλωτοῦ τῆς Ναυτιλίας μας ὄλικον.

Ἐπει τούτων τούς "Ἐλληνας ἐφοπλιστὰς ν' ἀποφεύγουν τὴν Ἐθνικὴν τῶν σημαίαν, ἀλλ' ὅχι καὶ ἀπολύτως ἀδικαιολόγητον. 'Ἡ διοικητικὴ ἀναρχία ἐπὶ τῶν Ἐλληνικῶν πλοίων, αἱ στάσεις, αἱ φευδασθένειαι, αἱ δραπετεύσεις εἰς τὸ ἔξωτερικόν, αἱ συχναὶ, ἀδικαιολόγητοι πολλάκις, παλιννοσθεῖσις, ἡ ἀδυναμία τοῦ Κράτους νὰ ἐπιβαλῃ τὴν τάξιν καὶ ἰσότιμον δικαιωμάτων καὶ ὑποχρέωσεων ἔνδος ἐκάστου ἀναγνώρισιν καὶ τέλος αἱ ἀκρως ἀριστεραι ναυτεργατικὶ τινες ἐκδηλώσεις ὑπεχρέωσαν καὶ ὑποχρέωνται τούς ἐφοπλιστὰς μας ν' ἀναζητήσουν ἀπὸ τὴν Ἀγγλικὴν σημαίαν τὴν προστασίαν τῶν ἐπιχειρήσεων των.

Τὴν στροφὴν τοφικὴν ἐπιχορήγησιν εἰς τὰ Ἀγγλικά φορτηγά. "Οχι μόνον καλύπτει αὐτή, ὡς θὰ ίδωμεν κατωτέρω, τὴν διαφοράν τῶν διαπανῶν κινήσεως μεταξὺ Ἐλληνικοῦ καὶ Ἀγγλικοῦ φορτηγοῦ, ἀλλὰ καὶ ὑπόλοιπον καταλείπει ὑπὲρ τοῦ ὑπὸ Ἀγγλικὴν σημαίαν τούς σκάφους.

"Ἄλλα διὰ τὴν τοιαύτην τῆς Ἐλληνικῆς σημαίας ἔκπτωσιν, καταμερίζοντες τὰς εὐθύνας, ὀφείλομεν ν' ἀναγνωρίσουμεν, διτὶ δὲν εἰναι διλιγότερον ὑπεύθυνοι καὶ αὐτοὶ οἱ ἐφοπλισταί μας.

"Ἄν τὸ Ἐλληνικὸν σκάφος θαρύνεται σήμερον, μὲ ἐπασφαλιστρα καὶ τόσον ἔχει μειωμένην τὴν ἀσφαλιστικὴν του πίστιν, ἀν ὑπὸ τὴν σημαίαν μας συνεσωρεύθη ἔνας δύκος ἀχρήστου πλωτοῦ ὄλικοῦ, ἀλλοιούντος τὴν ποιοτικὴν τῆς Ναυτιλίας μας σύνθεσιν, ἀν ἡ ἀνανεώσις δὲν συνετελέσθη, δὲτε ἀκόμη ἡτο καιος, μὲ γοργότερον τὸν ρυθμὸν διὰ τῆς διαλύσεως τῶν ὑπερλίκων καὶ τῆς εὐθηνῆς ἀγορᾶς νεωτέρων πλοίων, ἀν διωγκώθη τόσον ἡ Ναυτιλία μας καὶ παρεισέφρυσαν εἰς τὸ ἔμψυχον ὄλικὸν αὐτῆς στοιχεία ξένα πρὸς τὴν ναυτικὴν μας οίκογένειαν καὶ τὰς σεμνεῖς παραδόσεις, κανεὶς ἄλλος δὲν εἰναι τόσον ὑπεύθυνος, διτὶ οἱ ἐφοπλισταί μας, οἵτινες ἀνοργάνωτοι καὶ χωρὶς ὅμαδικὴν κατεύθυνσιν, ἀφισαν τὰ πράγματα τῆς Ναυτιλίας μας νὰ ἔξειλχθον ἐκεῖ ποῦ ἔφθασαν, διὰ νὰ παριστάμεθα σήμερον εἰς τὸ θλιβερὸν θέαμα τῆς διατηρήσεως τῆς Ἀγγλικῆς σημαίας εἰς τὰ 9/10 τῶν παρ' Ἐλλήνων πραγματοποιουμένων νέων ὑγρῶν. Σκάφη νεώτατα τούς τελευταίους αὐτοὺς μῆνας ἀγορασθέντα παρ' Ἐλλήνων παρέμειναν Ἀγγλικά, πληροφορούμεθα δὲ ὅτι καὶ ἄλλα, ὑπὸ διαπραγμάτευσιν τελοῦνται, δὲν πρόκειται νὰ ὑψώσουν τὴν Κυανόλευκον.

"Ἀνεξαρτήτως δημως δὲν ἔχει τῆς κακοδιοικήσεως τοῦ Ἐλληνικοῦ πλοίου καὶ τῆς ἐλλειψεως πάσης ούσιαστικῆς ὑπὲρ αὐτοῦ κρατικῆς μερίμνης, δικαίων, ἐν πολλοῖς, παραπόνων, ἀς ίδωμεν, ἀν εἰναι καὶ συμφερωτέρα ἡ ἀκμετάλλευσις ἐνός φορτηγοῦ ὑπὸ Ἀγγλικὴν παρά ὑπὸ Ἐλληνικὴν σημαίαν. Πολλά εἰναι τὰ θετικά πλεονεκτήματα τοῦ Ἀγγλικοῦ ὑπὸ Ἐλληνικὴν σκάφους.

"Ἐνός Ἐλληνικοῦ φορτηγοῦ μέσης χωρητικότηος 7.500 τόνων φορτίου τὰ ἔξοδα κινήσεως εἰς ταξίδια ὑπερωκεάνια, ἔκτος τῆς Μεσογείου, κυμαίνονται μεταξὺ 16 – 17 ½ λιρῶν Ἀγγλίας ημερησίων. Τοῦ Ἀγγλικοῦ σκάφους τῆς αὐτῆς χωρητικότηος ὑπερβαίνουν καὶ κατὰ τινα σελλίνια τὰς 22 λιρας. Ἀπὸ σχετικούς λογαριασμούς ταξίδιων ἀποδεικνύεται, ὅτι ἡ μισθοδοσία τοῦ Ἀγγλικοῦ εἰναι κατὰ 2 τοῦλάχιστον λίρας ἀνωτέρα τοῦ Ἐλληνικοῦ. Επίσης τὸ πρασιτικά μικροέσδια τοῦ πλοιάρχου, τὰ ἔφδια καὶ τὰ ὄλικα συντηρήσεως καὶ αὐταὶ αἱ μικροεπισκευαι εἰναι αἰσθητῶς ὑψηλότεραι εἰς τὸ Ἀγγλικόν πλοῖον. 'Ἡ τροφοδοσία, ἀναλόγως θεοτοκίας καὶ τῶν λιμένων προσεγγίσεων, εἰναι ἡ αὐτὴ καθὼς ἐπίσης καὶ ἡ συνεισφορα εἰς τὰ Clubes. "Οσον ἀφορεῖ τὴν ἀσφαλιστικήν σημαίαν τούς σκάφους, κυμαίνονται ἀναλόγως τῆς ἡσφαλισμένης ἀξίας καὶ τῆς ἀκτάσεως τῶν ἀσφαλιστρῶν περιπτώσεων, τὸ Ἀγγλικὸν σκάφος καταβάλλει ἀσφαλιστρα διλιγότερα κατὰ πολὺ τοῦ Ἐλληνικοῦ. Εἰς 4 % ὑπολογίζονται ταῦτα διὰ τὴν Ἀγγλικήν σημαίαν καὶ εἰς 7 % τοῦλάχιστον διὰ τὴν Ἐλληνικήν. Πληρώνει ἐπίσης καὶ τὸ Ἀγγλικόν φορτηγὸν ἀπομαχικά τινα τέλη ὅχι πέραν τῶν 5 σελ. ημερησίων, δὲν ἔχει δημως τὰ ἔξοδα παλιννοσθεῖσεως τοῦ πληρώματος, τὴν ἔξοδο λοκλήρου διατήρησιν αὐτοῦ, δταν εύρισκεται εἰς Ἀγγλικὸν λιμένα πρὸς ἔκφρωσιν ἢ ἐπισκευήν, δὲν διατηρεῖ τοῦτο καὶ κατὰ τὰς δλίγας ἡμέρας τῆς ἀργίας του, μέχρις ὅτου ἔξειρυ φατάληλον ναῦλον. Εν εἰναι λόγῳ η δηλαδὴ διαφορά εἰς τὰ ἔξοδα κινήσεως μεταξὺ Ἐλληνικοῦ καὶ Ἀγγλικοῦ σκάφους εἰναι κατά πολλάκις ημερησίων. "Εχει δημως τὸ Βρετανικόν φορτηγὸν καὶ τὴν ἔξοδο 8 λιρῶν περίπου, ἀναλόγως τῆς κινήσεως του, ημερησίων ἐπιχορήγησιν, ήτις καταύπει τὴν διαφοράν περιπτώσην καὶ κατατείπει τὴν διεργητικὸν ὑπὲρ αὐτοῦ ὑπόλοιπον 3 καὶ 3½ λιρῶν πολλάκις ημερησίων. 'Ἀπὸ τῆς πλευρᾶς λοιπὸν τῶν ἔξδων ἐκμεταλλεύσεως εἰναι συμφερωτέρα ὑπὸ τὸ καθεστώς τῶν ἐπιχορηγησεων ἢ ἐκμετάλλευσις ἐνός πλοίου ὑπὸ Ἀγγλικήν σημαίαν. Δεν εἰναι ὅμως καὶ τὸ μόνον πλεονέκτημα." Ετι σοθαρώτερον εἰναι, δτὶ τὸ Ἀγγλικόν πλοίον ἔχει ἀπόλυτον τάξιν καὶ πειθαρχίαν εἰς τὰ τέλη διοικητικῶν του, καθωρισμένας ἀπολύτως τὰς σχέσεις κεφαλαίου καὶ ἐργασίας, πλήρη τὸν σεβασμὸν τῶν δικαιωμάτων καὶ τῶν ὑποχρέωσεων, τόσον ἀπὸ μέρους τῶν ναυτεργατῶν, δύον καὶ ἀπὸ μέρους τῶν ἐφοπλιστῶν. Πίστιν με-

γαλυτέραν ἐμπίνει εἰς τὴν ναυλαγοράν καὶ τοὺς ἀσφαλιστάς, τῆς προτιμησεως ἀπολαμβάνει τῶν φορτωτῶν. Καλύτερον ἐπιτυχάνει πολλάκις κατὰ πέννας τινάς ναυλῶν ἔναντι τοῦ Ἑλληνικοῦ φορτηγοῦ εἰς δύσας ἀγορᾶς δὲν καθορίζονται οἱ ναῦλοι θάσει σχεδίων καὶ ἀπρόσκοπτον ἔχει τὴν ναύλωσίν του ἀπό δόλα τὰ διεθνή κέντρα φορτώσεων. Εἰς δόλα δ' αὐτά ἀς προστεθή ἡ καθ' δόλον τὸν κόσμον στοργικωτέρα προστασία τῆς Ἀγγλικῆς σημαίας ὑπὸ τῶν λιμενικῶν καὶ προξενικῶν ἀρχῶν.

'Ἄλλ' ἀνὴρ τῆς Ἀγγλικῆς σημαίας τοιαῦτα ἐμφανίζει πλεονεκτήματα εἰς τὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν πλοίων της, ὑπάρχουν καὶ ώριμένα μειονεκτήματα, ίκανά καθ' ἡμᾶς νὰ τὰ ἀντισταθμίσουν, προκειμένου περὶ σκαφῶν Ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας καὶ Βρετανικῆς ἔθνικότητος.

'Απὸ τὴν διακυβέρνησιν τοῦ ὑπὸ τὴν ἐρμαφρόδιτον ταύτην κατάστασιν τελούντος πλοίου ἐλλείπει ἡ ψυχική ἐνότης, ἡ ἐπαφὴ μεταξὺ τοῦ ἐφοτιλιστοῦ, τοῦ πλοιάρχου καὶ αὐτοῦ τοῦ πληρώματος. Πιθανὸν ἡ ἐνότης αὕτη νὰ ἔχαλαρώθῃ αἰσθητῶς κατὰ τὰ τελεταῖα ἔτη καὶ εἰς τὴν Ναυτιλίαν μας, λόγῳ τῆς μεγάλης ἐπιαυξήσεως τοῦ τονᾶς αὐτῆς καὶ τῆς τροπῆς πρὸς τὴν θαλασσαν ἔνεων πρὸς τὴν παλαιὰν ναυτικὴν μας οἰκογένειαν προσώπων, πάντως δύμως διατηρεῖται ἀκόμη καὶ ἀπετέλεσε καὶ εἰς τὸ πρόσφατον παρελθόν ἔνα ἀπὸ τὰ οὐσιαστικώτερα στοιχεῖα τῆς ἐπιτυχοῦς ὑπὸ τῆς Ναυτιλίας μας ἀντιμετωπίσεως τῶν δυσχερεῶν, ποὺ συνήτησεν αὕτη κατὰ τὴν ιστορικὴν τῆς ἀναπτύξεως τῆς σταδιοδρομίαν.

'Ο "Ἑλλην πλοίαρχος, — δόφειλομεν νὰ τὸ ἀναγνωρίσωμεν,— τὸν δημιουργικὸν ἀπετέλεσεν ἀνέκαθεν πυρῆνα τῆς θαλασσινῆς μας προόδου. "Ἐλάχισται εἶναι αἱ ἔξαιρέσεις Ἑλλήνων πλοιάρχων, ποὺ δὲν ἔχουν συνταυτίσει τὴν τύχην των μὲ τὸ πλοίον, ποὺ διακυβερνοῦν, ποὺ δὲν πιστεύουν ὡς ίδιαις ὑπόθεσιν, τὴν οἰκονομικὴν διαχείρισιν καὶ τὴν καλὴν τοῦ πλοίου των ἀπόδοσιν.

Δύσκολος, ἀνὴρ μη ἀνέφικτος, θὰ εἴναι ἡ ἐνότης νοοτροπίας καὶ κατευθύνσεων μεταξὺ Ἀγγλῶν πλοιάρχων καὶ Ἑλλήνων πλοιοκτητῶν. Ο "Ἀγγλὸς πλοίαρχος ἔχειν ἀνέκαθεν εἰς πλουσιώτερον τοῦ Ἑλληνικοῦ περιβάλλον, ἔχει μεγαλυτέρας τὰς ἀπαιτήσεις τῆς εὐζωίας, εἶναι πλέον σπάταλος εἰς τὴν διαχείρισιν τῶν δαπανῶν τοῦ πλοίου, διότι ἔτοι μὲν ήτο εἰδισμένος ὑπτρετῶν εἰς τὰς μεγάλας ναυτιλιακὰς ἐπιχειρήσεις τῆς χώρας του. Θέλει τὰ πάντα ν' ἀφθονοῦν ἐπὶ τοῦ πλοίου του καὶ ἔκει, ὅπου δ' Ἑλλην συνάδελφός του θὰ ἔξιονομήσῃ καὶ τὸ σελλίνιον τοῦ πλοιοκτήτου του, εἰς τὰ ὄλικά, τὰ ἔφδοια καὶ τὰς μικροεπισκευάς, αὐτὸς θ' ἀγνοήσῃ τὴν οἰκονομίαν, θὰ δαπανήσῃ τόσα, σօσ πιθανὸν νὰ ἔχειν αὔτοντο, πολλάκις δύμας καὶ περισσότερα. Δὲν ἔχει τὰς εἰγενεῖς τοῦ "Ἑλληνος συναδέλφου του φιλοδοξίας, ὥπως διὰ τῆς ίκανοτήτος του δημιουργῶν τὴν θέσιν του ἐν τῇ ναυτικῇ οἰκογενείᾳ τῆς πατρίδος του, προσχθῆ μίαν ἡμέραν εἰς πλοιοκτήτην. Ο Βρετανὸς πλοίαρχος ἐκτελεῖ ἔργων καὶ ἀδιαφόρως πολλάκις τὸ καθῆκον του, με τὴν θαθεῖαν θένθαις ἐπίγνωσιν τῶν ὑποχρεωδῶν του, ἀλλὰ χωρὶς τὸν θερμὸν ζῆλον καὶ τὸν ἐνθουσιασμὸν τοῦ "Ἑλληνος πλοιάρχου, συγγενεῦς ἡ συμπατριώτου τοῦ πλοιοκτήτου του, ποὺ ἀποτελοῦν τὸν δημιουργικώτερον παράγοντα εἰς τὸ τόσον ἀθεσίαν ἔχουσαν τὴν ἔκθασιν θαλασσινῆς ἐπιχείρησιν. Δὲν θέλομεν δὲ νὰ ἔκταθῶμεν εἰς τὸ κεφάλαιον τῆς ἐμπιστοσύνης, ήτις ἐπιθάλλεται νὰ προϋπάρχῃ μεταξὺ πλοιάρχου καὶ ἐφοπλιστοῦ. Πάμπολαι εἶναι αἱ περιπτώσεις ποὺ θ' ἀπαιτήσῃ αὕτη, πολὺ δὲ ἀμφιθάλλομεν, ἀνὴρ μηπορῇ δ' Ἑλλην πλοιοκτήτης νὰ τρέψῃ τοιαύτην ἐμπιστοσύνην πρὸς τὸν "Ἀγγλὸν πλοιαρχὸν του.

'Ἀλλὰ μηπώς τὰ πληρώματα, τὰ ίδια μας, — ἀς ἀγνοήσωμεν πρὸς στιγμὴν τοὺς κακούς καὶ τοὺς ταραχοποιούς ἐκ τῶν ναυτεργατῶν, — δὲν ἔργαζονται καὶ δὲν ἀποδίδουν περισσότερον ἀπὸ τοὺς "Ἀγγλούς; Αἱ μικροεπισκευάς τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου κατὰ τὸ πλεϊστὸν ἐκτελοῦνται ὑπὸ αὐτοῦ τοῦ πληρώματος. Τὸ σκάφος συντηρεῖται καλύτερον, παρὰ τὴν οἰκονομίαν τῶν ὄλικῶν, καὶ ἀπόδειξις εἶναι ἡ διατήρησις ἐν κινήσει τόσων Ἑλληνικῶν ὑπερηλίκων σκαφῶν. Καὶ αἱ κλοπαὶ ἀκόμη εἶναι σπάνιον

A. E. SHEPPARD

'Εξασφαλίζει εἰς τοὺς κ.κ. Ἐφοπλιστὰς τὰς καλυτέρας τιμάς διὰ τὴν φορτοεκφόρωσιν καὶ συμούλκησιν τῶν πλοίων των εἰς δόλους τοὺς λιμένας νας τοῦ κόσμου.

'Οπόταν ἡ στοιβασία ὑποχρεοῦται διὰ τοῦ ναυλοσυμφώνου, εἶναι συχνὰ δυνατὸν νὰ κανονισθοῦν δροὶ ἐπωφελεῖς διὰ τοὺς ἐφοπλιστάς.

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

A. E. SHEPPARD

6, LLOYD'S AVENUE
LONDON E.C. 3

Τηλεγρ.: GUISPARD, London

Τηλεφ.: ROYAL 4954

φαινόμενον εἰς τὰ πλοιά μας. Θὰ εὕρῃ ὁ "Ἑλλην πλοιοκτήτης τὴν αὐτὴν σύνθεσιν καὶ ἐνότητα τοῦ Ἑλληνικοῦ πληρώματος ὑπὸ τὴν Ἀγγλικὴν σημαίαν; Δὲν τὸ πιστεύομεν.

'Απὸ τοὺς θερμοὺς τῆς Ἀγγλικῆς σημαίας θιασώτας θὰ μᾶς προσθληθῇ, ὅτι αἰσθηματολογοῦμεν. Ἡ ἐπιχείρησις, θὰ μᾶς εἴπουν, εἶναι ζῆτησα ἀριθμῶν καὶ κανεὶς δὲν δύναται ἀτιμωρητή την ὡμὴν πραγματικότητα. Σήμερον ἡ Ἀγγλικὴ σημαία εἶναι εὐθυνοτέρα καὶ ἔχει τόσα ὄλα πλεονεκτήματα ἔναντι τῆς Ἑλληνικῆς. Πρὸς τι, ἀφοῦ τὸ Κράτος καὶ οἱ ναυτεργάται δὲν ἀναγνωρίζουν τὰς δύσκολίας τῆς Ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας καὶ δὲν ὑποθηκοῦν τὸ ἔργον της, νὰ μὴ ἐπωφεληθῶμεν τῶν πλεονεκτημάτων αὐτῶν;

Παρερχόμενοι, ἔστω, τὴν θέντηκήν του πλευράν, θ' ἀντείπωμεν πρὸς αὐτούς, δόσον καὶ ἀνὶς ἀριθμοὶ ἐπερεάζουν τὴν ἀπόδοσιν μᾶς ἐπιχειρήσεως, δόσον καὶ ἀνὶς διαφορὰ τῶν τριῶν λιρῶν λημεροσίων εἶναι σημαντική, μὲ τὴν σημερινὴν μάλιστα πτωχείαν τῆς ναυτιλιακῆς ἐργασίας, σημαντικώτερον ἐπιδρᾷ εἰς τὴν ἐπιτυχῆ ἔκθασιν ἐνός ταξιδίου, εἰς τὴν προσδευτικὴν ἐξέλιξιν μᾶς ναυτιλίας καὶ δὴ τῆς Ἑλληνικῆς, ὑπέρτερα πλοιάς, διότι τὴν ἐπέτρεψε τὸν καθήκοντος καὶ ἡ ὑπὲρ τὰς ψυχράς τῶν νόμων καὶ κανονισμῶν διατάξεις ἀδιάσειος προσώλασις εἰς τὰς παραδόσεις τῆς ναυτικῆς μας οἰκογενείας. Εἶναι ἀλλως τε τόσον στενός ὁ κύκλος της, ώστε εὔκολος νὰ εἴναι ὁ στιγματισμός τῶν κακῶν καὶ δὴ ἀναγνώρισις τῶν εύσυνειδήτων καὶ τῶν τιμών τῆς θαλάσσης ἐργασίας;

'Ο παράγων αὐτὸς τῆς πίστεως καὶ τῆς ἀγάπης πρὸς τὸ Ἑλληνικὸν πλοίον πιθανόν νὰ ἡτούησε κατά τι, — καὶ εἰμεθα δόλοι ὑπεύθυνοι δι' αὐτό, — ἀλλὰ καὶ δὲν ἔχηται λήθη εἰσέτι. "Οταν θεοίσις ἀπολεσθῇ, τότε καὶ τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας ἡ ὑπόστασις πρόρριζα τὴν κλωνισμή. Διατὶ ὅμως, ἀφοῦ ἐδημιουργήσαμεν τὴν ἐπιφανὴν αὐτὴν τὰς θαλάσσας θέσιν μας ὑπὸ τὴν Ἑλληνικὴν σημαίαν ν' ἀποφεύγωμεν σήμερον αὐτήν; διατὶ νὰ καθιστάμεθα τόσον ὀφελημισταὶ τῶν εὐκαιριῶν τῆς στιγμῆς καὶ νὰ μὴ φροντίσωμεν καλύτερον ν' ἀπαλείψωμεν τὰ μειονεκτήματα τῆς σημαίας μας, νὰ ὀργανωθῶμεν, ν' ἀναζωπυρήσωμεν τὸ αἰσθημα καὶ τὸν ζῆλον τῶν Ἑλλήνων θαλασσινῶν πρὸς τὴν ὑπόθεσιν τῆς Ναυτιλίας μας, ἔντις δὲ τὸ μέλλον αὐτῶν καὶ τῶν οἰκογενειῶν των ἔχαρτας; Διατὶ νὰ μὴ θελήσωμεν τὰ σφάλματα πρότον τὰ ίδια νὰ διορθώσωμεν, περισσότερον σεβασμὸν διὰ τὸ Ἑλληνικὸν πλοίον νὰ ἐμπνεύσωμεν εἰς τὰς δύναμες ἀγοράς καὶ θαθύτερον ἐρευνῶντες τὰ πράγματα, θυσιάζοντες, ἔστω, καὶ μικροσυμφέροντα τινά, ἀποδῶσωμεν εἰς τὰ πλοιά μας τὴν γαλήνην καὶ τὴν διμαλότητα τῶν σχέσεων κεφαλαίων καὶ ἔργασίας, ήτις μόνη αὐτὴ δύναται τὸν οὐρανόν της συμφερωτέρας ἐκμεταλλεύσεως ὑπὸ δένας σημαίας;

Καὶ ἀνὶς διαγράφονται αἱ υποχρεώσεις τῶν ἐφοπλιστῶν μας δὲν εἴναι διλιγώτεραι αἱ υποχρεώσεις τοῦ Κράτους καὶ τῆς ναυτεργατικῆς τάξεως; Τὸ Κράτος δοφεῖλε νὰ συνέλθῃ ἐπὶ τέλους καὶ ν' ἀντιληφθῇ, διότι ἡ ἐγκληματικὴ του ἀδιαφορία διὰ τὰ ναυτιλιακά μας πράγματα, τὴν ἀποκαρδίωσιν τῶν παραγόντων τῆς Ναυτιλίας μας καὶ τὸ μαρασμὸν αὐτῆς ἀπεργάζεται. Οἱ ναυτεργάται πρέπει νὰ κατανοήσουν καλῶς, διότι τὸ Ἑλληνικὸν πλοίον εἰναι τὸ μόνον μέσον του βιοπορισμοῦ των. Κάθε νεοαγροαρδεμονίου σκάφος, που διατηρεῖται ὑπὸ τὴν Ἀγγλικὴν σημαίαν, μοιραίως ἐπιφέρει τὸν στέρησιν τῶν μέσων τῆς ζωῆς εἰς τριάκοντα "Ἑλληνας" θαλασσινούς. Τὸν τελευταῖον αὐτὸν ἀκόμη μῆνα δικτύωντες τὴν γαλήνην καὶ τὴν σκάφη "Ἑλληνικά" διεγράφησαν ἀπὸ τὴν δύναμιν τῆς Ναυτιλίας μας καὶ καίνα δὲν προσετέθη. "Οσα ἡγοράσθησαν, παρέμειναν ὑπὸ τὴν Ἀγγλικὴν σημαίαν. Εἶναι ἐπικίνδυνον τὸ σύμπτωμα αὐτὸς διὰ τὴν ἐργασίαν τῶν ναυτιλούμενών μας καὶ ἀλλοίμονον ἀνήθελε συνεχισθῆ. Τὴν ίδιαν αὐτῶν ὑπόθεσιν θὰ ξευπηρετήσουν οἱ ναυτεργάται, ἔγκαταλείποντες τὰς ὑπερθελικάς ἀξιώσεις καὶ τὰς ἀνοικείους συγκρίσεις πρὸς τὰς δύναμες ἐπιχορηγουμένας ναυτιλίας, ἐντοπίζοντες τὰ αἰτήματα των εἰς τὰ δίκαια μόνον καὶ λογικά καὶ διαδηλώνοντες τὴν θέλησιν των δύως συνεργασθοῦν τῆς θαλασσῆς μας Ναυτιλίας.

W. KUNSTMANN, STETTIN AND SWINEMÜNDE

ΟΙΚΟΣ ΙΔΡΥΘΕΙΣ ΤΩ 1870

ΕΦΟΠΛΙΣΤΑΙ — ΑΠΟΣΤΟΛΑΙ
ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ — ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΕΙΣ
ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ ΡΥΜΟΥΛΚΩΝ
ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΟΥ ΛΟΥΔ—Swinemunde
Τηλεγραφήματα: Kunstmania, Stettin.

ΚΩΔΙΚΕΣ

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

'Η ιεραρχία ἐπὶ τῶν πλοίων

Ἐλάδομεν τὴν κάτωθι ἐπιστολήν:

Κύριε Διευθυντά,

Εἰς τὸ τελευταῖον τεῦχος τοῦ περιοδικοῦ σας ἑδημοσιεύθη ἐπιστολὴ τοῦ μηχανικοῦ τοῦ ἀτμοπλοίου «Γκρού Μάρινερ» κ. Τ. Νικολαΐδη, ἔνθα πλοίαρχος είναι ὁ κ. Ι. Φαφουτάκης, καθαπομένη τοῦ προσέδον τῆς Ἐνώσεως Μηχανικῶν, ἐπειδὴ εἰς τὴν πόδα δικτύων ἑορτὴν τῶν θεομαστῶν τοὺς ὄντας συναδέλφους καὶ δικτύων, διοικ., τοῦ ἐν λαγῳ μηχανικοῦ. Τὸ γεγονός ὅτι ὁ κ. Νικολαΐδης, ἐνῷ ἡτο πόδα δικτύων μηνῶν ἑδῶ, δὲν μοῦ εἴπε τίποτε διὰ τὸ ζῆτημα αὐτό, ἐπεριμενε δὲ νὰ μοῦ κάμη διλόζησην ἐστηταίει μόλις ἔγινεν ὑψιστάμενος τοῦ κ. Ι. Φαφουτάκη, ἀποδεικνύει εἰς τὶς ἀποβλέπει ἡ ἐπιστολὴ τοῦ.

"Υστερα ἀπὸ αὐτά, θὰ ἐπεριττεύεται κάθε ἀπάντησις, ἐπειδὴ ὅμως τὸ ζῆτημα είναι γενικότερον καὶ ἀφορᾷ τὰς σχέσεις ἀξιωματικῶν καὶ τοῦ λοιποῦ πληρόματος, δι' αὐτὸ σᾶς παραγαλὼν νὰ δημοσιεύσετε τὴν κάτωθι ἀπάντησίν μον.

Τὸ ἔγγλημά μας, λοιπόν, διτὶ ἀπεκαλέσαμεν τοὺς θεομαστὰς συναδέλφους, δὲν τὸ ἀρόνυμεθα καθόλου, ἀλλ' ἀντιθέτως τὸ θεοροῦμεν τιμητικὸν τίτλον μας. "Ἡ ἀντιληφτὶς αὐτὴ γὰ τὰ κατόπερ πληρόματα δὲν είναι μόνον ἰδικὴ μον, ἀλλ' ἀποτελεῖ ἀντιληφτὶς διλόζησην τοῦ μηχανικοῦ κόσμου, ποὺ σὲ γενικὴν συνέλευσίν του ἐγήσισε τὴν προσχώσην τῆς Ἐνώσεως μας εἰς τὴν Ναυτικὴν Ὀμοσπονδίαν, ἐπλοσπολοῦσαν τοὺς ἀξιωματικοὺς καὶ τὰ κατώτερα πληρόματα. Ελεῖ ἀσόμη ἡ ἀντιληφτὶς τοῦ κάθε τιμίου μηχανικοῦ, ποὺ σέβεται, μαζὶ μὲ τὸν ἰδιοκὸν τοῦ μόχθουν καὶ τὸν κατόπερον πληρόματος καὶ διλέπει τὸν ναύτην ἡ τὸν θεομαστὴν δικὶ σὰν δοῦλον στὰ χωράματα τοῦ πατέρα του, ἀλλὰ σὰν συμπαραστάτην τοῦ δικοῦ του κάπου, σὰν συνάδελφο του, ποὺ ἡ δούθιει του θὰ τοῦ ἐπιτρέψῃ νὰ βελτιώσῃ τὴν ἀβλίαν ζωὴν του καὶ νὰ διεκδικήσῃ τὸ δίκαιον, ποὺ τοῦ ἀρόνυμναν.

Ἀντὴν τὴν τεραστίαν σημασίαν ἔχουν αἱ δογχανώσεις καὶ ἡ ἐνοποίησις των καὶ αἱ ἔορται, ὅπος ἡ πόδα δικτύων τῶν θεομαστῶν, εἰς τὰς δοποὶς ἀδελφικὰ συμμετέχοντας καὶ αἱ λοιπαὶ δογχανώσεις, αὐτὴν τὴν ἔννοιαν ἔχειται τὸν αἱ προσφωνήσεις ὡς συναδέλφους τῶν κατωτέρων πληροφοράτων, — ἔννοιαν, ποὺ δικὶ μόνον τὴν ἔννοτητα τῆς ναυτικῆς οἰκογενεῖς, ἀλλὰ καὶ τὸ ἀληθινὸν πνεῦμα τῆς πειθαρχίας ἔχειται τοῦ. Τὸ πνεῦμα μᾶς συγχρονισμένης πειθαρχίας, ποὺ ἀποβλέπει νὰ τὴν στηρίξῃ στὸν ἀληθινὸν σεβασμὸν τοῦ κατωτέρου πρὸς τὸν ἀνώτερον καὶ δικὶ εἰς τὴν μεσανικήν διαν καὶ τὸν φόδον, ποὺ τίποτε τὸ καῦλον δὲν ἔχασανται. Μία πειθαρχία, στηριζομένη εἰς τὴν διαν καὶ τὸν φόδον, δὲν θὰ ἡτο ἀπλὸς ἀσυγχρόνιτος, ἀνάξιος ἔλενθέρων ἀνθρώπων, θὰ ἡτο, — τὸ σπουδωτέρον, — καὶ ἀνεψάρμοτος σὸμερον, ποὺ ὡς κάθε ἀνθρώπος, πολὺ δὲ περισσότερον ὡς ναυτεργάτης, ποὺ ὡς ἀποτελεῖ παραγματικὸν καὶ ἐκλεκτὴν παραγωγικὴν δύναμιν, ἔννοιανε τὰ καταπατούμενα ἀνθρώπινα δικαιώματα του.

"Ἄλλα δηλῶν αὐτὴν τὴν τεραστίαν ἐπανάστασιν, ποὺ συνεκλόνισε τὴν συνέδισην ἀξιωματικῶν καὶ κατωτέρου πληρόματος, ποὺ νὰ τὴν καταλάβῃ δ. κ. Νικολαΐδης!

Ἄντα είλα ν' ἀπαντήσω εἰς τὸν κ. Νικολαΐδην, ἀνθρώπον, ποὺ, ἀν εἶται πραγματικὴν ἀντιληφτὶς τῶν πρὸς τὴν "Ἐνώσιν ὑποχρεώσεων του, θὰ ἐφοδύνεις νὰ μῇ γίνεται δογματον τοῦ ἑνὸς καὶ τοῦ ἄλλου, θὰ ἐφοδύνεις νὰ είναι συνεπής εἰς τὰς ταξικὰς ὑποχρεώσεις του. "Οταν ἐσέδετο τὰς ὑποχρεώσεις του, χωρὶς ἀλλο θὰ ἐσέδετο καὶ τὸν πόνον τοῦ ἀνθρώπου, ποὺ μέσα στὶς φωτιές ή στὸ κατάστομα ἀγωνίζεται τὸν ἴδιον μὲ έκεινον ἀγῶνα για νὰ θρέψῃ τὰ παιδιά του καὶ νὰ ἔχειται τὸν μεγάλον σκοπὸν τῆς προσόδου τῆς Ἐμπορικῆς μας Ναυτιλίας.

Ἐν Πειραιῇ τῆς 15 Ιουλίου 1936

Μεθ' ὑπολήφεως

I. ΠΡΟΚΟΣ

Πρόεδρος τῆς Πανελλήνιου Ενώσεως Μηχανικῶν ἐμπορικῶν ἀτμοπλοίων καὶ διοικητικῶν ἐργοστασίων.

ΤΑ ΤΕΧΝΙΚΑ ΖΗΤΗΜΑΤΑ

«Τράμπις» τῶν 9 κόμβων ἔναντι «Τράμπις» τῶν 11 κόμβων

Τοῦ κ. Ν. ΚΟΣΚΟΡΟΥ

"Ἡ συνεχῶς αὖξουσα ἐφαρμογὴ διαφόρων τελειοποιήσεων, τόσον εἰς τὰς μηχανάς καὶ λέθητας τῶν φορτηγῶν πλοίων, δύσον καὶ εἰς τὴν πρυμναίαν περιοχὴν τῶν ὑφάλων αὐτῶν, μὲ ἀντικειμενικὸν οκοπόλη τὴν ἐπίτευξιν οἰκονομιῶν είχεν ὡς ἀποτέλεσμα, ὡς ἡτο φυσικόν, καὶ τὴν αὔξησιν τῆς μεγίστης ταχύτητος, ἢν δύνανται ταῦτα ν' ἀναπτύξεισι. Διότι ἀφ' ἐνὸς μὲν διὰ τῶν θελτικῶν ὀπώρων στὸ σύστημα λεθήτων—μηχανῆς ἐπιτυγχάνεται αὔξησις τῆς εἰς ἵππους ἀποδόσεως αὐτῆς μὲ τὴν αὐτὴν κατανάλωσιν, ἀφ' ἐτέρου δὲ διὰ τῶν ὑδροδυναμικῶν περὶ τὴν πρύμνην θελτικῶν ἐπιτυγχάνεται ἐλάττωσις τῆς ἀντιστάσεως προώσεως, ὡς καὶ γενικῶς αὔξησις τοῦ συντελεστοῦ προώσεως. Ἀποτέλεσμα διμορφώτων τῶν παραγόντων τούτων εἰναι ἀφ' ἐνὸς μὲν σημαντικὴ οἰκονομία εἰς τὴν ἡμεροήσιαν κατανάλωσιν καυσίμου, ἔαν καὶ ἐφ' ὅσον τὸ πλοίον ἔξακολουθηνή νὰ προωθήσαι μὲ τὴν προτέραν μέσην ταχύτητα αὐτοῦ, ἀφ' ἐτέρου δὲ οὐσιώδης αὔξησις τῆς ταχύτητος τοῦ πλοίου, ἔαν διατηρήσαμεν τὴν αὐτὴν ὡς καὶ πρότερον κατανάλωσιν.

Οὕτω τὰ πλοῖα, ἐφ' ὧν τοιαῦται θελτικῶσις ἐφορμόδιθσαν εὑρίσκονται σήμερον μὲ ίκανον περιθώριον ἀνά χείρας, δηλαδὴ χαρακτηρίζονται υπὸ τῆς ὑπαρχούσης εἰς ταῦτα σημαντικῆς διαφορᾶς μεταξὺ τῆς ὑπηρεσιακῆς αὐτῶν ταχύτητος καὶ τῆς μεγίστης ταχύτητος, ἢν δύνανται νὰ ἀναπτύξεισιν ἡ διπερ τὸ αὐτὸ διαφακτηρίζονται υπὸ τῆς ὑπαρχούσης εἰς ταῦτα οὐσιώδους διαφορᾶς μεταξὺ τῆς σημήνουσας δια τὴν ὑπηρεσιακὴν ταχύτητα χρησιμοποιούμενης ἵπποδυνάμεως καὶ τῆς μεγίστης ἵπποδυνάμεως, ἢν δύνανται νὰ ἀναπτύξεισιν αἱ πρωστήριοι μηχαναὶ αὐτῶν. Συγκεκριμένως διὰ νὰ λάθωμεν ἔνα τυχαίον ἀριθμητικὸν παράδειγμα πρὸς πληρέστερον ποσοτικὸν κατατοπισμὸν μας, ἔν πλοιον 8000 τόν. φορτου, διπερ ἔμφορτον ἀνέπτυσσεν ὡς μεγίστην ταχύτητα τοὺς 10 κόμβους μὲ ἀντίστοιχον μεγίστην ἵπποδυνάμην 1800 ἐνδ. ἵππων, σήμερον μὲ τὴν ἐπ' αὐτοῦ τοποθέτησιν ὑπερθερμαντήρων ἀτμοῦ, δισταδιακῶν προθερμαντήρων τροφοδοτικοῦ ὑδατος, ἔνδελεχῶν καὶ ἐκτεταμένων μονώσεων ἐφ' ὅσλων τῶν μερῶν τῶν λεθήτων, ἀτμαγωγῶν σωληνῶσεων καὶ τῶν μηχανῶν αὐτοῦ, παρουσίαζει διαγράμματα μὲ τὴν αὐτὴν ὡς καὶ πρότερον κατανάλωσιν ἀποδεικνύοντα, διτὶ ἡ ἐνδεικτικὴ ἵπποδυνάμις αὐτοῦ ηδήη εἰς 2250 ἵππους.

"Ἀφ' ἐτέρου ὅμως, διὰ τῆς τοποθετησεως ἐνὸς οἰουδήποτε τῶν ὑπαρχόντων συστημάτων ὑδροδυναμικῶν πηδαλίων ἡ καλυττρών ποδοστήματος καὶ ἐνδεχομένως διὰ τῆς ἀντικαταστάσεως τῆς παλαιᾶς Ἑλικος διὰ νέας τύπου αεροσοῦ, διὰ τὴν ταχύτητα τῶν 10 κόμβων μὲν δὲν ἀπαιτοῦνται εἰκῇ μόνον 1600 περίτου ἐνδεικτικοῖ ἵπποι, διτὶ τὸ πλοίον ἐκμεταλλεύμενον εἰς τὴν ταχύτητα τῶν 10 κόμβων ἔχει ἐν περιθώριον 650 περίπου ἐνδεικτικὸν ἵππων, διπερ κανονικῶν ἀντιστοιχεῖ περίπου μὲ περιθώριον ταχύτητος 1.25 κόμβων, διτὶ η μεγίστη ταχύτητος τοῦ πλοίου ηδήη ἀπὸ 10 εἰς 11½ κόμβους μὲ τὴν αὐτὴν ὡς καὶ πρότερον κατανάλωσιν.

Ἐνε δόμως γνωστὸν ὅτι τόσον οἱ λέθητες καὶ ἡ μηχανὴ ἐνὸς πλοίου, δόσον καὶ ἡ ἐλεῖ αὐτοῦ ἔχουσι τὴν μεγίστην αὐτῶν ἀπόδοσιν διὰ μίαν ὑδριμένην ἵπποδυνάμην παρουσίαζει τὴν αὐτὴν ἀντίστοιχον ταχύτητα, ἡ ὁποιας ὡς ἐπὶ τὸ πλεύσιον δὲν ἔντειστον δὲν ἔντειστον δὲν περιθώριον ταχύτητα τῶν 10 κόμβων ἔχει ἐν περιθώριον 650 περίπου ἐνδεικτικὸν ἵππων, διπερ κανονικῶν ἀντιστοιχεῖ περίπου μὲ περιθώριον ταχύτητος 1.25 κόμβων, διτὶ η μεγίστη ταχύτητος τοῦ πλοίου ηδήη ἀπὸ 10 εἰς 11½ κόμβους μὲ τὴν αὐτὴν ὡς καὶ πρότερον κατανάλωσιν.

Ἐνε δόμως γνωστὸν ὅτι τόσον οἱ λέθητες καὶ ἡ μηχανὴ ἐνὸς πλοίου, δόσον καὶ ἡ ἐλεῖ αὐτοῦ ἔχουσι τὴν μεγίστην αὐτῶν ἀπόδοσιν διὰ μίαν ὑδριμένην ἵπποδυνάμην παρουσίαζει τὴν αὐτὴν ἀντίστοιχον ταχύτητα, ἡ ὁποιας ὡς ἐπὶ τὸ πλεύσιον δὲν ἔντειστον δὲν ἔντειστον δὲν περιθώριον ταχύτητα τῶν 10 κόμβων ἔχει ἐν περιθώριον 650 περίπου ἐνδεικτικὸν ἵππων, διπερ κανονικῶν ἀντιστοιχεῖ περίπου μὲ περιθώριον ταχύτητος 1.25 κόμβων, διτὶ η μεγίστη ταχύτητος τοῦ πλοίου ηδήη ἀπὸ 10 εἰς 11½ κόμβους μὲ τὴν αὐτὴν ὡς καὶ πρότερον κατανάλωσιν.

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 GHEFOO.

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

Agents for;

The BATAVIA SEA & FIRE INSURANCE C^o Ltd

The INSURANCE COMPANY "VFRITAS,, Ltd

Cables & Radiograms—„Onneybros“ Shanghai

τήτως ύπάρχουσι τοιαύται αἱ ὄποιαι δῆμοις ἐπὶ παλαιῶν μετεκουειασμένων πλοίων κάθε ἄλλο ἢ ἀμέσως καταφανεῖς εἰνε, λόγω τῆς τεραστίας θελτιώσεως ἀποδόσεως τῆς προκυψάσης ἐκ τῶν μετασκευῶν. Ἀλλὰ τὴν τάσιν ταύτην τῆς διατηρήσεως τῶν αὐτῶν περίπου διαστάσεων μηχανῶν καὶ λεθήτων παρ’ ὅλην τὴν ἐπ’ αὐτῶν υιοθέτησιν ὅλων τῶν συγχρόνων θελτιώσεων, ἀκολουθοῦσιν γενικῶς καὶ αἱ νέαι ναυπηγήσεις καὶ θλέπομεν ὡς ἐκ τούτου ἐφ’ ὅλων τῶν νεωτέρων πλοίων τοῦ τύπου «econometric slips», ὅτι ἡ ταχύτης, δι’ ἣν ταῦτα ἐμελετήθησαν ποικίλλει μεταξὺ 11 καὶ 12 μιλίων.

Τίθεται, ἐπομένως, εὐλόγως τὸ πρόσθλημα τοῦ ἑάν θά ἦτο προτιμότερον ἐφ’ ὅσον, ἐκτὸς εἰδίκων τινῶν ἔξαιρετικῶν περιπτώσεων, ἡ μέση ὑπηρεσιακή ταχύτητος καὶ ἐπὶ τῶν νέων εἰσέτι τραπεζίς ἔξακολουθεῖ νά παραμένῃ μεταξὺ 8,5 καὶ 9 κόμβων ἑάν δὲν θά ἦτο προτιμότερον εἰς τὰς νέας ναυπηγήσεις «τράμπς» νά χρησιμοποιοῦνται μικρότεραι κατά πολὺ μηχαναὶ ἀντιστοιχοῦσαι ἀκριβῶς εἰς ἔμφορτον ταχύτητα τοῦ πλοίου ποικιλουσαν μεταξὺ 9 καὶ 9½ κόμβων, οὕτως ὅστε καὶ τὸ ἀρχικὸν κόστος ναυπηγήσεως τοῦ πλοίου νά περιορίζεται καὶ τοῦτο νά εὑρίσκεται λειτουργοῦν εἰς τὴν περιοχὴν τῆς μεγιστῆς ἀποδόσεως αὐτοῦ συνεχῶς, ἐκτὸς τῶν ἀλλων δευτερογενῶν, πλὴν οισθαρῶν, πλεονεκτημάτων τῶν ἐπιτηδειῶν ταύτης παρουσιαζόμενων, ὡς π. χ. αὔξησιν τοῦ φορτίου τοῦ πλοίου λόγω τοῦ μικροτέρου ἀρχικοῦ θάρρους τῶν μηχανῶν καὶ λεθήτων, αὔξησιν τοῦ ἀνά ταξιδίου μεταφερομένου φορτίου ἐφ’ τῆς ἐλαττώσεως τοῦ μεταφερομένου διὰ τὰς ἀνάγκας τοῦ πλοίου καυσίμου κτλ.

Ἡ ἀπάντησις εἰς τὸ τιθέμενον ζήτημα δὲν εἶναι δύσκολον να δοθῇ. Ἐφ’ ὅσον ἡ ναυλαγορά ἔξακολουθεῖ νά παραμένῃ περίπου εἰς τὰ σημερινά ἐπίπεδα καὶ ἐφ’ ὅσον αἱ μεταφορικαὶ γενικῶς ἀνάγκαι δὲν παρουσιάσωσι σηματικωτάτην αὔξησιν, δηλαδὴ, ἐκτὸς περιπτώσεως πολέμου μεγάλης σχετικῶς διαρκείας, εἰς ὃν νά παρασυρθῶσι τὰ πλείστα τῶν εύρωπαϊκῶν κρατῶν, ἡ ὑπηρεσιακή ταχύτης τῶν «τράμπς» θέλει ἀναμφισθῆτας παραμείνειν εἰς τὰ πρέξι, τῶν 9 κόμβων, ὡς λυσιτελεστέρα ἀπό πάσης ἀπόφεως γενικῶς.

Ίδου δέ μερικά τῶν πλεονεκτημάτων, ἀτινά μία τοιαύτη λύσις ἥθελε παρουσιάσει:

1) Δεδομένου διὰ τὴν ταχύτητα τῶν 9 κόμβων ἡ περὶ αὐτὴν διὰ πλοίου μῆκους 390 περίπου ποδῶν, ἡ ἀντίστασις σχήματος παίζει μηδαμίνων ρόλον, θά ἡδυνάμεθα νά ἐπανέλθωμεν εἰς τοὺς προτολεμικούς μεγαλυτέρους συντελεστάς γάστρας (block coefficients) τῶν 0,8 ἀντὶ τῶν σήμερον γενικῶς ἐν χρήσει 0,78 μὲ ἐπακόλουθον τὴν αὔξησιν τοῦ φορτίου τοῦ πλοίου ἐκ τούτου μόνον κατά 2,5 %. Ἀφ’ ἔτερου ἡ υιοθέτησις τοῦ μεγαλυτέρου τούτου συντελεστοῦ γάστρας ἥθελε συνεπάγεται καὶ ποιάν τινα ἐλάττωσιν τοῦ ἀρχικοῦ κόστους λόγῳ γενικῶς τῆς μεγαλυτέρας

εύκολίας, ἡν παρουσιάζουν εἰς τὴν κατασκευὴν πλοία μὲ πληρεστέρας ναυπηγικάς γραμμάτων ἐν συγκρίσει πρὸς πλοία μὲ λεπτότερας τοιαύτας.

2) Ἡ μικροτέρα μηχανὴ θά ἐπέτρεπε τὴν χρησιμοποίησιν ἐνδός μόνον κυρίου λέβητος λειτουργοῦντος διὰ τεχνητοῦ ἐλκυσμοῦ προθερμασμένου σάρος καὶ πλεσεών 200-220 λιθρῶν ἀνά τετραγωνικὸν δάκτυλον καὶ παράγοντος ὑπέρθερμον ἀτμόν. Ὁ λέβητος οὗτος θά ἡδύνατο νά συμπληρωθῇ καὶ διὰ μικροῦ θοηθτικοῦ λέβητος, ὡς συνήθως.

3) Τὸ ἀνωτέρω ὅμιο μετά τῆς ἡν τῆς υιοθετήσεως μικροτέρας μηχανῆς ἐλαττώσεως θά ἐπεφερε σηματικὴν ἐλάττωσιν τοῦ μή συνεισφέροντος εἰς κέρδος ἐκτοπίσματος τοῦ πλοίου κατά 65-70 τόνους μὲ ἀντίστοιχον ισόποσον αὔξησιν τοῦ φορτίου τοῦ πλοίου.

4) Ἡ ἐλάττωσις ἡμερησίας καταναλώσεως θά ἀντεστοίχει εἰς πέντε περίπου τόνους ἡμερησίων ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ αὐτό πλοίον κινούμενον μὲ ταχύτητα 11 κόμβων, πράγμα διόπερ θά συνεπήγετο τὴν περαιτέρα αὔξησιν τῆς εἰς ἔκμεταλλεύματον, ἀπό ἀπόφεως ναύλου, χωρητικότητος τοῦ πλοίου. Ἐπὶ συνήθους ταξιδίου τοῦ πλειστ 60 πλευσίμων ἡμερῶν, ἡ αὔξησις αὕτη θά ἀντεστοίχει εἰς 225 τόνους φορτίου περίπου κατά μέσον ὥραν, ἥτοι 300 τόνους διὰ τὸ ταξίδιον μεταθάσεως καὶ 150 διὰ τὸ ταξίδιον ἐπιστροφῆς.

Ἐν τῇ πραγματικότητι λοιπὸν ἔν τοιούτον πλοίον θά είχεν ἐν συγκρίσει πρὸς πλοίον τῶν 11 κόμβων ἔν ηδυνάμενον dead-weight κατά 500 περίπου τόνους συνυπολογισμένης καὶ τῆς αὔξησεως τοῦ φορτίου τῆς ἡν τοῦ νέου συντελεστοῦ γάστρας προκυπτούσης, θά ἐστοιχίζει δὲ ἀναμφισθῆτως ἡ κατασκευὴ αὐτοῦ κατά 1200-1500 λίρας εὐθηνότερον τῆς τοῦ τῶν 11 κόμβων.

“Hoi δια παραγγέλλων θά παρελάμβανε τελικῶς πλοίον κατά 6 % μεγαλυτέρου φορτίου καὶ στοιχίζον κατά 2 % εὐθηνότερον, εἶναι δὲ ἀναμφισθῆτον, ὅτι καὶ εἰς τὴν ταχύτητα καὶ ἐκτοπίσματα ἐάν συγκριθῶσι τὰ δύο πλοία τὸ τῶν 9 μιλίων θά παρουσίασε λόγῳ τῆς λειτουργίας τοῦ λέβητος, μηχανῆς καὶ ἔλικος εἰς τὴν μεγιστῆν ἀπόδοσιν αὐτῶν καταναλώσιν κατά 3,5 % περίπου μικροτέρων τῆς τοῦ πλοίου τῶν αὐτῶν διαστάσεων ἀλλά 11 κόμβων.

Ἐν συμπεριεργασματι, θλέπομεν, ὅτι μία τοιαύτη λύσις ἐνῷ ἀπόφεως ἀρχικοῦ κόστους ναυπηγήσεως τοῦ πλοίου δέν παρουσιάζει εἰμὴ μόνον μηδαμίνων πλεονεκτήματα ἀπό ἀπόφεως καταναλώσεως παρουσιάζει ἀρκετά σαφῆ τοιαύτα, ἀπό δὲ ἀπόφεως ἔκμεταλλεύσεως τοῦ πλοίου ἐνδείκνυται ἀπολύτως διότι αὔξησις τῆς τάξεως τῶν 6 % εἰς τὴν ἔκμεταλλεύσιμον χωρητικότητα τοῦ πλοίου ἐμφανίζεται εἰς τὰς σημερινάς χαλεπάς στιγμᾶς τῆς κρίσεως, ὡς μοναδικός τρόπος αὔξησεως τῶν ἐσόδων, ἀνευ ἀντιστοίχου αὔξησεως τῶν ἐξόδων κινήσεως τοῦ πλοίου.

N.V. CORNS.SWARTTOUW'S STUWADOORS MAATSCHAPPY

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

ROTTERDAM

21 WILLEMSKADE

AMSTERDAM:

CORN'S. SWARTTOUW & BAAK
Mercurius Buildings

STEVEDORING

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

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

Checkweighing of all kinds of cargoes

Quickest despatches guaranteed. Bulk grain cargoes discharged by elevators

AGENTS: All over the Near East

Messrs.

ALLALOUF & CO

10 Metropolis Street.
SALONICA

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

ANTWERP:

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

ΦΟΡΤΟΣΕΚΦΟΡΤΩΣΕΙΣ

Ιδιοκτήται ἡλεκτρικῶν μεταφορέων φορτίου 15 τόνους καὶ πλωτῶν γερανῶν διὰ τοὺς γαιάνθρακας, τὰ μεταλλεύματα καὶ τὰ εἰς χύμα φορτία.

Εὑρύτατα ὑπόστεγα μετὰ 13 ἡλεκτρικῶν γερανῶν εἰς κορπιδώματα ἐπαρκοῦς βάθους, ὡς καὶ διάφοροι ἐγκαταστάσεις πρὸς ἀπόθηκευσιν ἐμπορευμάτων παντὸς εἰδους.

Παραλαβὴ δι’ ὅλα τὰ εἰδή φορτίων.

Ταχίστη καὶ ἡγγυημένη διεκπεραίσωσις τῆς ἐργασίας. Τὰ εἰς χύμα στοφορτία ἐκφορτώνονται διὰ τῶν «σιλός».

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

NAYTIKON ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ

ΑΛΛΑΛΟΥΓΦ & ΣΙΑ

Γραμματοθ. 209 P.O. Box 460 P.O. Box 313
ΘΕΣΣΝΙΚΗ ΤΕΛ-ΑΒΙΒ ΓΙΑΦΦΑ
P. O. Box 775-XΑΙΦΑ

"ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ,,

ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΕΜΠΙΡΟΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ
ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ

ΓΡΑΦΕΙΑ: ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΣΩΚΡΑΤΟΥΣ 32 ΤΗΛΕΦ. 40.658
ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΑ: ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: "ΧΡΟΝΙΚΑ"

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

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

"ΝΑΥΤΙΚΑ CHRONIKA,,

A REVIEW OF SHIPPING & COMMERCE
PIRAEUS - GREECE

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

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

'Από την κίνησιν τής ναυτιλίας μας**Ναυπήγησις μεγάλου τάκερ παρ' Έλλήνων**

Πληροφορία εξ Γρόττεμπουργκ, άναμέρουν, ότι τά Σονηδική ναυπηγεία τού Gotaverken έλαβον παρά τού έφορίου του Αριστού. Σ. 'Ωνάση σοβαράν πλαγαγγέλιαν, άφορώσαν τήν ναυτηγήσιν ένθισ δηξελονήτην δεξαμενοπλοίον, χωρητικότητος 15.200 τόνων φορτίου. Λί Ντζέζι, μηχαναν προώσεως τού νέου τούτου σκάφους θά είνε τύπου «B. & W», κατασκευής τών ναυτηγήων, οπίνες υποχρεούνται νά τό παραδόσουν πρός έπιχειαν εις τάς άρχας τού θέρους τού 1938. Λέν έγγνωσθι είστι αν τό σκάφος θά υψώση τήν Έλληνική ή τήν Αργεντινήν σημάνια.

Διὰ τούς φυματικούς ἀξιωματικούς

Υπό τήν προεδρείαν τού Διευθυντού τού Ε. Ν. πλοίων κ. Καταμάτη συνεδρίασαν πρό ίμερον ή αναθεωρητή ἐπιτροπή ἐπί τῶν παραχρημάτων εις τούς ναυτικούς συντάξεων, ἀπαρτιζομένη ἐκ τῶν κ. κ. Κουμάντου νομικού συμβούλου τού ὑπουργείου Ναυτικῶν, Τεσευροπούλου ἐλεγκτού τού Έλεγχτού συνεδρίου καὶ Αμπούσελάμ πλοίων, ἐπιφορών τῶν ναυτεργατῶν. Η ἐπιτροπή ησολήθη μὲ τὸν καθοδιούν τοῦ συντελεστού διὰ τήν παροχὴν τού ἐφ' ἀπάτη χρηγήματος εἰς τοὺς ἔξερχομένους εις τού ναυτικού ἐπαγγέλματος φυματικούς ἀξιωματικούς τού Ε. Ν., ἀπεράσιος δὲ, ὅπος δη συντελεστής οὗτος ἔξαγεται εἰς τού μέσου ὄφον τῶν καταβάλλομένων εἰσφορῶν πρός το Ταμείον Προνοίας ἐν ἀναλογίᾳ καὶ πρός τὸν χρόνον τῆς πραγματικῆς καὶ πλασματικῆς ὑπηρεσίας των. Ο οὗτος ἔξαγομενος συντελεστής θὰ πολλαπλασιάζεται ἐπί 600 καὶ θὰ διδῇ τὸ ποσόν τού ἐφ' ἀπάτη χρηγήματος.

Τὰ δύο ναυτικὰ Ταμεῖα

Τὰ καθήκοντα τού Κινεργητικού Έπιτροπον εἰς τὰ δύο Ταμεῖα Προνοίας ἀξιωματικῶν καὶ κατοτέρων πλοωμάτων τού Ε.Ν. ἀνετέθησαν εἰς τὸν πλοίων καὶ λιμενικὸν κ. Ν.Ι.Ζ. Θαλασσινόν.

Ο νέος λιμενάρχης Χίου πλιωτάρχης τού λιμενικοῦ σώματος κ. Αγ. Σταύρου ἀνέλαβε τὰ καθήκοντά του ἀπό τὸν κ. Ανδρ. Γεωργακόπουλον, δοτικής ἐποποθετής εἰς τήν έπιχειαν τού Ν.Α.Τ.

Η ἐπί τῆς ὁδού Ζαλόσκατα 7, ἐν Αθήναις, οἰκία τού κ. Στρατηγού, ἡγοράσθη παρά τού Ν.Α.Τ. ἀπό 2.170.000 δρ. Η οἰκία αὕτη, συνεχομένη μὲ τὸ κτίριον τού Ν.Α.Τ. θὰ χρησιμοποιηθῇ διὰ τήν στέγασιν τῆς έπιχειας μητρώων τῶν ἐμπορικῶν πλοίων καὶ τῶν ἔργατων θαλάσσης.

Κατὰ τήν ένεργηθείσαν τῶν παρελθόντα μῆνα Ιούλιον ἔκκαθάσθησαν τοῦ καταλόγου τῶν συνταξιούχων τού Ν.Α.Τ., διεγράφησαν 60 ἀποβιώσαντες συνταξιούχοι.

Η ἀπογραφὴ τῶν ἔργατων θαλάσσης

Χάριν τῆς λήψεως ὁρισμένων νομοθετικῶν καὶ διοικητικῶν μέτρων, προστατευτικῶν τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος — δις ἀναφέρει ή σχετική ἔγκυροις τῆς Διευθύνσεως τού Ε. Ν. — καὶ ἀποσκοπούντων ἀριστοτερούν νά ἔχουνται τῆν ἔπει τῆς ναυτεργατικῆς τάξεως ἀσκουμένην κοινωνικὴν πρόσωπαν, ἀπερασίθη νά ἔνεργηθῇ τήν Οικοτροφίαν το. Ε. γενική ἀπογραφὴ πάντων τῶν ἔργατων θαλάσσης, ἡ μεδαπῶν καὶ ἀλλοδαπῶν, τῶν ἔργατων τῶν πλοίων, πλοιαρίων καὶ πλωτῶν ναυτηγημάτων παντὸς είδους, ὡς καὶ τῶν ἐν αἰσχονίᾳ ἀνεργίᾳ τελούντων κατὰ τήν θάλασσαν ή ιμερομήνιαν. Οι ἔπιχειας ἀνεργίας ἔπει τού Έλληνικῶν σκαφῶν, ἐφωδιασμένων μὲ ναυτολόγιον, καθὼς καὶ οι τυχόν μεμονωμένοις ἔργαζομένοι ή ἐν ἀκονίᾳ ἀργίᾳ τελούντες, θέλουν ἀπογραφῆ ἀπ' εὐθείας ὑπό τῶν πλοίων ποσόν ή συνεργητῶν τῶν σκαφῶν τούτων, ἐνῷ οι ἔπιχειας ἔπει σκαφῶν μὴ ἐφωδιασμένων μὲ ναυτολόγιον, καθὼς καὶ οι τυχόν μεμονωμένοις ἔργαζομένοι ή ἐν ἀκονίᾳ ἀργίᾳ τελούντες, θέλουν ἀπογραφῆ ἀπ' εὐθείας τῆς περιφερείας εἰς τήν διοίσην ἔργαζοντα ή διαμενούν. Διὰ τό ἔπιχειαν, καθήκοντα ναυτικῆς ἀρχῆς ἔκτελον τό προξενεῖα.

Η ἐν τοῖς πλοίοις ἀπογραφὴ θὰ γίνῃ ἐπί εἰδικοῦ ἐντέλου, λευκοῦ

διὰ τά ἀπόλοια καὶ κναοῦ διὰ τά ιστιοφόρα, σιφάληρον μετά προσοχῆς καὶ ὑπενθύμησης τῶν ζητούμενων στοιχείων. Τὰ ἀπογραφικὰ ἔντελα κνιφόμενα διὰ τῆς ὑπογραφῆς τοῦ πλοίου καὶ τῆς σφραγίδος τοῦ πλοίου παραδίδονται ἐντὸς 24 ὥρων εἰς τό πλησιέστερον λιμεναρχεῖον. Οι ἔπιχειας ἔργαζοντες ἔπι πλοίων στερομένων ναυτολόγιον, οἱ μεμονωμένοις ἔργαζοντες (ἀλεῖς, πορφυρεῖς κλπ.) καὶ οἱ ἐν ἀκονίᾳ ἀργίᾳ τελούντες, ὑποχρεούνται νά ἐμφανισθοῦν αὐτοπροσώπως τήν Οικοτροφίαν τού Έλληνικῶν τῶν λιμεναρχείων, προξενεία, κλπ. δέον νά ἐποδάλουν τόν ἀπογραφικούς πίνακας εἰς τήν Διεύθυνσην τοῦ Ε. Ν. (τημῆτα Δ.) μέχρι τής 10ης Οκτωβρίου. Αἱ μετά τήν ίμεροινάν ταύτην σημειώνονται ἀνά 10ήμερον.

Η διατάξεις εἶπεν ἀπογραφὴ καὶ η ἐπί τή βάσει ταύτης καὶ τῶν οἰκείων δελτίων πληροφορίων — ἀπίνα καθίερονται διὰ πᾶσαν μετά τήν Οικοτροφίαν ναυτολόγηται — κατάστις παρά τή κεντρικῆ ὑπορεσούσια ἀρχεῖον, ἐμφανίνοται τήν ἀτομικήν καὶ οίσογενειακήν κατάστασιν ἐκάστον ἔργατον θαλάσσης μέλει — κατά τήν ἔγκυρον ποσότηταν — νά ἐνημέρωση καὶ διγυλόνηγή τήν Διεύθυνσην τοῦ Ε. Ν. εἰς τήν ληψήν τῶν ἀναγκαίων μέτρων προστασίας καὶ κοινωνικῆς προνοίας τῶν πράγματα ἀσκούντων τό ναυτικὸν ἐπάγγελμα ἀπογραφικούς ἔργατον θαλάσσης.

Σύντομοι ναυτικαὶ εἰδήσεις

Τό ἀγορασθέν παρά τής ἑταίριας «Πέτρος Νομικός, Α.Ε.» Νοοθυγόν τάνγρε «Αράχη» 7020 τ. γραφός (τού 1914) παραληφθὲν εἰς τό Ρόττερνταμ ἐτέθη ὑπό «Ελληνικήν σημαίαν καὶ μετονόμασθη «ΠΕΤΡΑΚΗΣ ΝΟΜΙΚΟΣ». Τό ηδη ἐπάρχονταν ὑπό τό αὐτό δύομα τρίμια φορτηγόν, ἔχει, ως γνωστόν, πολὺηθή εἰς «Αγγλίαν διαλυτὰς καὶ θά παραδοθῆ ἐντὸς τοῦ Αδγόντου ἐν Αγγλίᾳ.

— Παρελήφθη ἐπίσης τό ἀγορασθέν ὑπό τῶν π. π. Ρεθύμνη καὶ Κονιορκούντη διὰ λογαριασμῶν τής ὑπό τήν διεύθυνσιν τῶν ἑταίριας «Dorset Steamship Co», Αγγλικῶν φορτηγῶν «African Prince» 5119 τ. γραφός (τού 1917). Τό σαράφος τοῦτο παραμείναν ὑπό τήν Αγγλικήν σημαίαν μετονόμασθη «Penbridge Hill».

— Τό ποληθέν εἰς «Αγγλίους διαλυτὰς φορτηγὸν «ΑΤΤΙΚΟΣ» 4078 τ. γραφός (τού 1906) παρεδόθη πρὸ ίμερον εἰς Μίδδελεσμπριό.

— Τό φορτηγόν «ΟΡΟΣ ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ» 3660 τ. γραφός, 6325 τ. φορτίου καὶ ναυτηρήσεως 1915, ἐπωλήθη παρά τής ἑταίριας «ΑΤΑΛΑΝΤΙΚΟΣ» Α. Ε. καὶ τοῦ κ. Α. Μαργαρών εἰς Λεττονόν ἐφοπλιστὰς ἀπό τημῆς 14.500 λιρῶν. Τό σαράφος τοῦτο είχεν ἀγορασθῆ τοῦ Αδγούντου τοῦ 1912 ἀπό 4000 λιρῶν, θά παραδοθῆ δὲ εἰς Ρόττερνταμ ἐν Αμστερνταμ.

— Μετεγράφη ἐν Λονδίνον εἰς Πειραιά τό φορτηγόν «ΕΛΙΖΑ» 1986 τ. γραφός τοῦ κ. Αντ. Παπαδάκη καὶ ἐν Πατρών εἰς Πειραιά τό μικρὸν ἀπό «ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ» 399 τ. γραφός.

— Ενεργάρη ἐπί τοῦ φορτηγοῦ «ΕΛΙΖΑ» ἀποθήκη διὰ λ. στ. 2850 ἀπηλεύθησαν δὲ αἱ ἔγγεραφαμέναι ἐπί τῶν ἀπό «ΑΓΙΑ ΖΩΝΗ» καὶ «ΚΑΤΙΝΑ ΙΙ» ἐποθήκηα διὰ συνολικὸν ποσόν 1.800.000 δρ.

— Εξετέλεσαν προσφάτως ἐποκενάς ἐν Αγγλίᾳ τά φορτηγά μας «Δωρίς» εἰς Τάιν, «Κριαπούλα» εἰς Μπάρον καὶ «Πηνελόπη» εἰς Κάρδοψι.

— Τά ἔγκαταλειψθεῖσαν εἰς τάς Αγγλικὰς ἀσφαλείας μικρὰ φορτηγά ἀπαλόπλοια «ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ» 1581 τ. γραφός (τού 1892) συνεπεία ζημιῶν ἐν περιπατᾶς καὶ «ΖΑΝΕΤΤΑ» 449 τ. γραφός (τού 1910) συνεπεία ζημιῶν ἐν προσαράξεως, ἔξετέλησαν παρά τοῦ ἐν Πειραιέ Σημείου τοῦ Λόδω πρὸ πώλησιν, δέ τοι παλαιὸν θάλασσαν. Διὰ τόν ἀγοράν τού ἔπειθησαν προσφορά, ἐπί τῶν διοίσων δύοις δέν ἐλήφθη εἰσέπειται προσφοραῖς.

— Τό ὑπό Αγγλικήν σημαίαν φορτηγόν «ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΗΤΤΑΣ» 1864 τ. γραφός, 2700 φορτίου, μὲ ἐμφόρον δύνθισμα 17.7 ποδῶν, καταγόντα καὶ διελθόν σερβένο Νο3 τού 1936, ἐπωλήθη παρά τῶν κ. κ. Βλάσσην ἀπό 6500 λιρῶν. Τό σαράφος τοῦτο είχεν ἀγορασθῆ τόν Σεπτέμβριον τοῦ 1933 ἀπό 3800 λιρῶν «Ηδη, παραληφθὲν εἰς Πειραιά ἀπό τοὺς ἀγοραστάς τοῦ μετονόμασθη «ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ» τοῦ κ. Γ. Γεωργιῆ, 3748 τ. γραφός καὶ ναυτηρήσεως 1910, ἐξετέλεσαν προσφάτως τούς εἰσερειας ἐποκενάς εἰς τήν Ολλανδίαν καὶ διελθόν σερβέν Νο3, ἔγνωσθη, διὰ πολὺηθή εἰς ἐπέροντος ἐφοπλιστὰς ἀπό 12.000 λιρῶν, παραδοτέν εἰς Αμστερνταμ.

— Τό ποληθέν εἰς Λεττονόν ἐφοπλιστὰς φορτηγόν «ΟΡΟΣ ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ» τοῦ κ. Γ. Γεωργιῆ, 3748 τ. γραφός καὶ ναυτηρήσεως 1910, ἐξετέλεσαν προσφάτως τούς εἰσερειας ἐποκενάς εἰς τήν Ολλανδίαν καὶ διελθόν σερβέν Νο3, ἔγνωσθη, διὰ πολὺηθή εἰς ἐπέροντος ἐφοπλιστὰς ἀπό 12.000 λιρῶν, παραδοτέν εἰς Αμστερνταμ.

— Τό ποληθέν εἰς Λεττονόν ἐφοπλιστὰς φορτηγόν «ΟΡΟΣ ΠΑΡ-

ZEISE PROPELLERS
FITTED ON MANY GREEK VESSELS

ARE THE MOST EFFECTIVE

GENERAL - REPRESENTATION

SINCE 1897

FR. CHRISTIANSEN - HAMBURG

TELEGR. CRIANSEN

SPEERSORT 8

ΝΑΣΣΟΣ» 3660 τ. γκρός (τοῦ 1915) παραδοθὲν εἰς "Αστερνται ἑτέθη ὑπὸ Λεττονικὴν σημαίαν καὶ μετονομάσθη «TAUTMILAS». — Ήμερὸν φορτηγὸν ἀπὸ «OLGA» τῶν κ. κ. ἀδ. Βλασπούούν. 677 τ. γκρός (τοῦ 1905), ὥφοσεν εἰς τὴν Κωνστάντζαν τὴν Ἀγγλικὴν σημαίαν καὶ μετονομάσθη «OLGA S.».

— Παρὰ τοῦ κ. Κονφούζη ἡγοράσθη τὸ ὑπὸ Ἑλληνικὴν σημαίαν φορτηγὸν «ΑΙΓΑΙΟΝ» τῶν κ. κ. Πελοποννήσου καὶ Σκαριάνου ἀντὶ τιμῆς 5.250 λιρῶν.

'Αγοραπωλησίαι πλοίων

Καὶ κατὰ τὸ 6' 15θέμερον τοῦ Ἰουλίου παρετηρήθη σχετικὴ ζηηρότης εἰς τὴν ἀγορὰν τῶν πρὸς περιπτέρου ἐξημετάλλευσιν πολὺομένουν μεταχειρισμένουν σκαφῶν, προερχομένη κυρίως ἀπὸ τὴν ἀμφότεραν ζηητησιν χωρητικότητος ὑπὸ τῶν ἐφοπλιστῶν τῆς Κίνας καὶ τῆς Γερμανίας. Κύνεος ἐφοπλιστῶν, ὡς γράφουσεν κατωτέρω, προσθέσθησαν εἰς τὴν ἀγορὰν τεσσάρουν μεγάλουν Ἀγγλικῶν φορτηγῶν καὶ ἐνός Ἀμερικανικοῦ, συνολικῆς χωρητικότητος 26.093 τ. γκρός, Γερμανοὶ δὲ ἐφοπλιστῶν ἡγόρασαν τεσσάρου φορτηγῶν, ἐξ ὧν τὸ ἕν Ἀγγλικόν. Χαρακτηριστικότεραι πολῆσθες ἤσαν δύο, ἡ τοῦ φορτηγοῦ «Arctees» 3953 τ. γκρός (τοῦ 1934) ἀντὶ 62.000 λιρῶν, καὶ ἡ τοῦ Νορβηγικοῦ μοτοροῦ «Danwood» 6400 τ. γκρός, 9400 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1930, μὲ σερβέν Νοτοῦ 1935, ἀντὶ τιμῆς μὴ ἀναπονούσθεισ. Ἡγοράσθη ἑπίσης ὑπὸ τῆς Γιουγκοσλαβίκης ἑταρίας «Zetsea», τοῦ Kotor, ἀντὶ 19.500 δολλαρίων τὸ Καναδικὸν φορτηγὸν «Canadian Planter» 8400 τ. φορτίου (τοῦ 1920), ὡς ἐστὶ καὶ εὑρίσκεται μὲ ζημίας, ποὺ ἔπεστη ἐκ συγκρουσεώς την 19η Μαΐου.

Παρὰ Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν οὐδεμίᾳ νέᾳ ἀγορᾷ ἐπραγματοποιήθη ἐκ τῆς ἀλλοδαπῆς, πλὴν δὲ τοῦ παραληφθέντος τάκνεος «ΠΕΤΡΑΚΗΣ ΝΟΜΙΚΟΣ» (εκ «Αράσης»), ὅλα τὰ ἄλλα ἀγορασθέντα πρὸς καρού σκάφη, παρέμειναν, διὰ τὸν γνωστὸν λόγον, ὑπὸ Ἀγγλικὴν σημαίαν. Ἀντιθέτως, ἐσημειώθη ἡ πώλησης καὶ ἐτέρου φορτηγοῦ μας, τοῦ ἀπὸ «ΟΡΟΣ ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ» 3660 τ. γκρός (τοῦ 1915) εἰς Λεττονίους ἐφοπλιστᾶς ἀντὶ τιμῆς 14.500 λιρῶν. Ἐνδιαφέρουσαν ἐξ ἄλλων ἑπτήσαν αἱ δοθεῖσαι παραγγελίαι διὰ τὴν ναυπηγήσιν σκαφῶν τίνον ἐμένουν τῆς Ρουμανικῆς ἀτμοπλοίου, τῶν Σοβιέτ καὶ τοῦ Ἑλληνος πλοιοπτέρου κ. Ἀρ. Ὄνασης. Οὕτω, πλὴν Σοβιέτ καὶ τοῦ Ἑλληνος πλοιοπτέρου τοῦ «Ἀράσης» ἔνα μετρίου μεγεθοῦς φορτηγὸν καὶ ἔνα μετρίου μότορο περὶ 7000 τ. γκρός, διὰ τὴν γραμμὴν Ὀδησσοῦ — Πειραιῶς — Αίγαπτου, ὁ δὲ ἐφοπλιστὴς κ. Ὄνασης παρήγγειλεν εἰς τὰ ναυπηγεῖα «Gotaverken» ἔνα μότορο — τάκνεος 15.200 τόνων φορτίου.

"Οσον ἀφορᾷ τὰς Τουρκικὰς παραγγελίας μάς σειρᾶς σκαφῶν ἐπιβατηγῶν καὶ μικτῶν, εἰς ἐκτέλεον τοῦ πεντατοῦ διὰ τὴν ναυτιλίαν σχεδίον τῆς Ἀγγλίας, ἐγνώσθη, ὅτι αἱ διατραγματεύσεις μεταξὺ τῶν Ὀλλανδικῶν ναυπηγείων καὶ τῆς Τουρκικῆς Κινεργήσεως, προσέσκοψαν εἰς τὴν ἀπάτησην τῶν ναυπηγῶν, διὸς ἡ ἀξία τῶν πλοίων πληρωθῆ ἐτούτης σκάφης. 'Η Τουρκική Κινεργήσης θεωρεῖ εἰνοικούς τοὺς ὑπολιθέντας ὄροντας καὶ εὐθύνας τὰς προσφερθείσας τιμάς, ἐπιδιώκει ὅμως νὰ πληρωθῇ τὴν ἀξίαν τῶν πλοίων εἰς ἑδονα καὶ εἶνε διατεθεμένη, εἰς περίττωσιν συμφωνίας, νὰ προκαταβάλῃ εἰς Τουρκικά προϊόντα 10 οὐο τὸ συναλικοῦ κόστον τῶν νέων ναυπηγήσεων, ὑπολογίζομένου εἰς 10 ἔκαπομφία Τουρκικῶν λιρῶν.

«ARCTEES». Ἀγγλικόν, 3953 τ. γκρός, 7302 φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1934, μὲ ἐμφορτὸν βάθισμα 23.1½ ποδῶν, ἐπωλήθη εἰς "Ἀγγλικοὺς ἐφοπλιστᾶς ἀντὶ τιμῆς 62.000 λιρῶν καὶ μετονομάσθη «English Trader».

«BRIGHTCOMET», «BRIGHTORION», «BRIGHTSTON» καὶ «BRIGHTVEGAL» ἀπαντὰ Ἀγγλικά, ἐπωλήθησαν ἀντὶ τιμῆς γύρω τῶν 75.000 λιρῶν εἰς ἐφοπλιστὴν ἑταρίαν τῆς Σαγκάνης. Τὸ πρῶτον ἐξ τῶν σκαφῶν τούτων είναι 5295 τ. γκρός, 8250 τ. φορτίου, μὲ ἐμφορτὸν βάθισμα 25.3¾ ποδῶν, ἐναυπηγήθη τὸ 1919, ἔχει σερβέν Νο1 τοῦ 1935 καὶ εἶχε πωληθῆ τὸν Μάρτιον τοῦ 1935, κατόπιν σερβέν, ἀντὶ 15.000 λιρῶν. Τὸ δεύτερον είναι 5112 τ. γκρός, 8140 τ. φορτίου, μὲ ἐμφορτὸν βάθισμα 25.3¾ ποδῶν καὶ ναυπηγήσεως 1920, εἶχε πωληθῆ τὸν Απρίλιον π. ἔτος τὸ ονόματος «Bolivar» εἰς "Ἐλληνας ἐφοπλιστᾶς ἀντὶ 15.000 λιρῶν, ἀλλὰ δὲ παρελήφθη, λόγῳ ζημιῶν. Τὸ τρίτον είναι 5465 τ. γκρός, 8399 τ. φορτίου, μὲ ἐμφορτὸν βάθισμα 25.3¾ ποδῶν καὶ ναυπηγήσεως 1920, εἶχε πωληθῆ τὸν Μάρτιον τοῦ 1933, ἀνεν σερβέν, ἀντὶ 5000 λιρῶν. Τὸ τέταρτον, εἶχε τὸ

πρόσθιν 'Ἑλληνικὸν φορτηγὸν «ΠΑΥΛΙΝΑ» 4920 τ. γκρός, 8110 τ. φορτίου, μὲ ἐμφορτὸν βάθισμα 24.7¾ ποδῶν καὶ ναυπηγήσεως 1913, μὲ σερβέν Νο 2 τοῦ 1934. Τὸ φορτηγὸν τοῦτο εἶχεν ἀγορασθῆ παρὰ τοῦ κ. Ὁλιβέ τὸν Νοέμβριον τοῦ 1932 ἀντὶ 3350 λιρῶν καὶ ἐπωλήθη παρὰ αὐτῷ εἰς "Ἀγγλίους τὸν Μάιον τοῦ 1935 ἀντὶ 11.000 λιρῶν.

«CANADIAN PLANTER» Καναδικόν, 5399 τ. γκρός, 8400 τ. φορτίου, μὲ ἐμφορτὸν βάθισμα 25.3 ποδῶν, ναυπηγήθην τὸ 1920 καὶ διελθὼν σερβέν Νο3 τὸ 1935, ἡγοράσθη παρὰ Γιουγκοσλαβίκης ἑταρίας, μὲ παραλαβήν, ὡς ἐστὶ καὶ εὑρίσκεται μὲ ζημίας εἰς Γκαμπέκ, ἀντὶ τιμῆς 19.500 δολλαρίων.

«JOLANTHE», «KARIN» καὶ «LISA», ἀπαντὰ Γερμανικά, ἐπωλήθησαν εἰς ἑτέραν Γερμανικὴν ἑταρίαν, ἀντὶ τιμῆς γύρω τῶν 40.000 λιρῶν. Τὸ πρῶτον ἐξ αὐτῶν είναι 4773 τ. γκρός, 8100 τ. φορτίου, μὲ ἐμφορτὸν βάθισμα 24.8 ποδῶν, ἐναυπηγήθη τὸ 1912, διηλθε σερβέν Νο 2 τοῦ 1933 καὶ εἶχε πωληθῆ τὸν Αὔγουστον τοῦ 1935 ἀντὶ 12.000 λιρῶν, τὸν Αὔγουστον τοῦ 1926 ἀντὶ 30.000 λιρῶν καὶ τὸν Σεπτέμβριον τοῦ 1918 ἀντὶ 145.000 λιρῶν. Τὸ δεύτερον είναι 4301 τ. γκρός, 7913 τ. φορτίου, ἐναυπηγήθη τὸ 1913, διηλθε σερβέν Νο2 τὸ 1934 καὶ εἶχε πωληθῆ τὸν Φεβρουαρίου τοῦ 1933 ἀντὶ 8250 λιρῶν. Τὸ τρίτον είναι 4251 τ. γκρός, 8160 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1914, εἶχε δὲ πωληθῆ τὸν Αὔγουστον τοῦ 1913 ἀντὶ 160.000 λιρῶν πάσχοντας, τὸν Σεπτέμβριον τοῦ 1926 ἀντὶ 30.000 λιρῶν καὶ τὸν Απρίλιον τοῦ 1916 ἀντὶ 180.000 λιρῶν.

«SEAPOLL» Ἀγγλικόν, 4549 τ. γκρός, 8220 τ. φορτίου, μὲ ἐμφορτὸν βάθισμα 23.1¾ ποδῶν, ναυπηγήθην δὲ τὸ 1913, ἐπωλήθη εἰς "Ἀγγλίους ἀντὶ 14.250 λιρῶν καὶ μὲ παραλαβήν κατόπιν ἐπιθεωρήσεως.

«MAGMERIC» Ἀμερικανικόν, 5172 τ. γκρός, 7498 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1918, καταναλίσκον δὲ ἀκάθαρτον πετρέλαιον, ἐπωλήθη εἰς "Ἀμερικανούς ἀντὶ 92.500 δολλαρίων.

«CHILL.COP» Ἀμερικανικόν, 5392 τ. γκρός, 8656 τ. φορτίου, μὲ ἐμφορτὸν βάθισμα 24.3 ποδῶν, ναυπηγήθην δὲ τὸ 1920 καὶ διελθὼν σερβέν Νο3 τὸ 1934, ἐπωλήθη εἰς Κινέζους ἐφοπλιστᾶς ἀντὶ 40.000 δολλαρίων, μὲ παραλαβήν εἰς Νέαν Υόρκην.

«KILSEA» Ἀγγλικόν, 5415 τ. γκρός, 8340 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1923, μὲ σερβέν Νο3 τοῦ 1936 καὶ μὲ ἐμφορτὸν βάθισμα 25.11½ ποδῶν, ἡγοράσθη παρὰ Γερμανῶν ἐφοπλιστῶν ἀντὶ 30.000 λιρῶν.

Πωλήσεις πλοίων πρὸς διάλυσιν

"Ἐλλειψις ἐνδιαφέροντος ἐπερχόμενης κατὰ τὸ 6' 15θέμερον τοῦ Ιουλίου εἰς τὴν ἀγορὰν τῶν πολὺομένουν πρὸς διάλυσιν παλαῶν σκαφῶν, ἡ δὲ ἀπορία θὰ ἡτο πλήρης, ἐάν δὲν ἐπεδεινύνετο ποιά τις περιφρίσμενη σίνησις ἀπὸ μέρους τῶν Ἀγγλικῶν ἐφοπλιστῶν διὰ πωλήσεις, βάσει τοῦ γνωστοῦ σχεδίου «διαλύσεως — ναυπηγήσεως». Οἱ Ἰάπωνες διαλυταὶ ἡπόσθησαν εἰς τὴν παραλαβὴν σκαφῶν τίνον, ἀγόρασθέντων πρὸς καρού, οἱ δὲ Ἰταλοὶ διαλυταί, παρὰ τὴν ἀρσιν τῶν παρασκευῶν, οὐδεμίαν παρονοίασαν ζητησιν πεπλαισιώνες χωρητικότητος. Οὕτω, αἱ ἀναγγελθεῖσαι πωλήσεις ἀφεύδονται 8 μόνον σκάφη, διλικῆς χωρητικότητος 22.077 τ. γκρός, κατανεμένα εἰς τὰς ἀκολούθους σημαίας: Ἀγγλικά 3 τ. γκρ. 14.117 Δανικά 2 τ. γκρ. 1.255 Γιουγκοσλαβίκα 1 > 4.295 Γερμανικά 1 > 1.134

Πορτογαλικά 1 > 1.276 Σύνολον: 8 > 22.077 Τὰ σκάφη ταῦτα — ἔξαρσετο τὸ Γερμανικόν — ἐπωλήθησαν ἀντὶ τιμῆς 32.850 λιρῶν καὶ 140.000 escudos εἰς διαλυτὰς "Ἀγγλίους, Γερμανούς καὶ Πορτογαλίους, ὡς ἔξι:

ΑΓΓΛΟΙ ΔΙΑΛΥΤΑΙ ἡγόρασαν τὰ Δανικά ἀτμόπλοια «Niels Ebesen» 874 τ. γκρός (τοῦ 1899) καὶ «Ella» 381 τ. γκρός (τοῦ 1890) ἀντὶ τιμῆς 3.000 λιρῶν καὶ τὸ Γιουγκοσλαβίκον «Bakar» 4295 τ. γκρός (τοῦ 1906) ἀντὶ 8100 λιρῶν, ὡς ἐστὶ καὶ εὑρίσκεται παροπλισμένον ἐν Ἀγγλίᾳ, μὲ ζημίας ἐν συγκρούσεως. Παρὰ Ἀγγλικῶν ἐφοπλιστῶν ἡγοράσθησαν πρὸς διάλυσιν, βάσει τοῦ σχεδίου, τὰ Ἀγγλικά ἀπὸ «Dunafries» 3489 τ. γκρός (τοῦ 1909) ἀντὶ 6750 λιρῶν, «London Citiren» 5388 τ. γκρός (τοῦ 1918) ἀντὶ 12.100 λιρῶν καὶ «Ema G.» 5240 τ. γκρός (τοῦ 1918) ἀντὶ 10.500 λιρῶν, μετεπωλήθησαν δὲ παρὰ αὐτῶν εἰς "Ἀγγλίους διαλυτάς, τὸ πρῶτον ἀντὶ 4900 λιρῶν, τὸ δεύτερον ἀντὶ 9250 καὶ τὸ τρίτον ἀντὶ 7800 λιρῶν.

ΓΕΡΜΑΝΟΙ ΔΙΑΛΥΤΑΙ ἡγόρασαν ἀντὶ μὴ γνωσθείσης τιμῆς τὸ μικρὸν Γερμανικὸν ἀτμόπλοιον «Hansa» 1137 τ. γκρός (τοῦ 1906), ΠΟΡΤΟΓΑΛΟΙ ΔΕ ΔΙΑΛΥΤΑΙ ἡγόρασαν τὸ Πορτογαλικόν ἀτμόπλοιον «Beiriz» 1276 τ. γκρός (τοῦ 1902) ἀντὶ τιμῆς 140.000 escudos.

C. K. HANSEN

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

COPENHAGEN

TELEGR. ADR.: HANSEN

K. A. ΣΠΥΛΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ & ΣΥ

Ἐβδομαδιαῖαι τακτικαὶ ἀναχωρήσεις διὰ τῶν Νοέμβριων ἀτμοπλοίων

"NORDENFJELDSKE,"

διὰ ΛΟΝΔΙΝΟΝ καὶ ΑΜΒΕΡΣΑΝ κατ' εὐθεῖαν καὶ διὰ μεταφορῶσεων διὸ δὲλην τὴν Ἀγγλίαν καὶ ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΕ.

Πληροφορίαι: Μέγαρον Ἡλεκτρικῶν Σιδηροδρόμων, Α'. δρόμος Τηλέρ. 41-478. Πειραιά.

'Ατυχήματα εἰς 'Ελληνικά πλοῖα

ΑΔΑΜ. Ι. ΠΕΙΘΩΣ: Καταπλέουσαν εἰς Ροζάριο μετά τὴν ἐκ Πλεύτη προσάραξην του καὶ ἐπιθεωρηθὲν εὐρέθη ἀνευ ζημιῶν εἰς τὰ θύλαια καὶ ἔλαβε πιστοποιητικὸν ναυσιπλοίας. Εἰς τὸ φορτίον οὐδεμία βλάβη παρετηρήθη. (Ιουν. 13).

ΑΝΝΑ ΜΑΖΑΡΑΚΗ: Εἶχεν, ώς γνωστόν, καταφύγει εἰς Κίελον, μὲ θρωματέας τὰς πτέρυγας τῆς ἔλικός του. Ἡ βλαβεῖσα ἔλιξ ἀφηρέθη, ώς ἄχριστος, καὶ ἀντὶ αὐτῆς ἐπονθετήθη ἡ ἑφεδρική ἔλιξ τοῦ σκάφους, τὸ δὲ φορτηγὸν ἐπιθεωρηθὲν ἔλαβε πιστοποιητικὸν ναυσιπλοίας καὶ ἀνεχώρησε κενὸν διὰ τὸν προσορισμὸν τοῦ πρός παραλαβὴν φορτίου ζυλείας. (Ιουν. 14)

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΔΕΣΤΟΥΝΗΣ: Ανελκυσθέν, μετὰ τὴν προσάραξην του, ἐπλέυσεν εἰς Τρόμο, συνοδείᾳ ναυαγοσωστικοῦ, ώς εἴχοιεν ἀναγράψει καὶ τὸ προηγούμενον τεῦχος μας. Ἀπὸ τὴν γενομένην προχειρίαν ἐπιθεωρησον εὑρέθησαν διαφέροντα τὰ τάνκα 1 καὶ 2, ἥτινα ἔδει νὰ παρέμενον πλήρη θάλασσα, ζάρια τῆς ισορροπίσεως τοῦ πλοίου. Τὸ σκάφος κατὰ τὴν ἀνέλκυσιν του εἶχε κλίσιν 5 μοιρῶν πρὸς τὴν ἑτέραν αὐτοῦ πλευράν, λόγῳ ὅμως τῆς διαφορῆς τῶν δύο τάνκων, η κλίσις αὕτη ηγένετο ὅτι θραύστερον εἰς τὰς 20 μοιράς. Αφίκετο εἰς Τρόμο άεροπορικῶς ἐκ Μπέργκεν ὁ ἀρμόδιος ἐπιθεωρητής τοῦ Λόνδη, διστιστησε τὴν ἑκφρότων ἄνω τημάτου τοῦ ἐκ ζυλείας φορτίου καταστρόματος, ἵνα ἐπαναπτήσῃ τὸ φορτηγὸν τὴν ισορροπίαν του. Δέται ἐπιθεωρήσαντες τὰ θύλαια προσέβησαν εἰς τὴν ἐπιδιόρθωσιν τῶν ζημιῶν ἐκ δὲ τοῦ καταστρόματος ἑξεργοτρίθησαν εἰς φορτηγίδας 150 στάνταρτος ηγένετο τοῦ πρώτου τημάτου τοῦ θύλαιου, ἵνα προσαρτήσῃ τὸν τάνκα 1 καὶ 2 δὲν είναι δυνατή, ἐὰν δὲν ἑξφροτοῦθῇ η ζυλεία τῶν κτιῶν Νο 1 καὶ 2. Τὸ φορτίον κατέστη στεγανὸν διὰ τομενταρίσματος. Οταν αἱ προσωπικοὶ ἐποιεῖσαν ἐπερατώθησαν, τὸ πλοίον ἔλαβε πιστοποιητικὸν ναυσιπλοίας δι' Ἀγγλίαν καὶ ἀφοῦ παρέλαβεν ἐκ νέου 24 στάνταρτος ἀπὸ τὰ ἑκφρότωντα ἀνεχώρησε τὴν δην μ.μ., τῆς 18ης Ιουλίου διὰ τὸν προσορισμὸν του. Ἐε τοῦ φορτίου καταστρόματος τοῦ σκάφους παρέμεναν εἰς Τρόμο 126 βαγόνια ζυλείας. (Ιουλίου 18)

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΑΝΤΑΚΑΣ: Κατέπλευσεν εἰς Τρόμο κενὸν ἐκ Σπιτοθέργης μὲ θρωματέον τὸν προφαίνον αὐτοῦ ίστον. Ήρχοσαν αἱ ἡρασίαι διὰ τὴν ἀντικατάστασιν του. (Ιουλίου 15)

ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (Βλάση): Μὲ ἑκτεταμένας ζημιάς ἐκ πυραϊᾶς παραμένει ἀπὸ τοῦ παρελθόντος Μαρτίου εἰς τὸ Λαύριον. Τὸ σκάφος ἐγκατείθησεν εἰς τὰς ἀσφαλείας, ώς ἀδικήτα πάπλεια καὶ ἑτερή πόρος πώλησιν διὰ διάλευσην. (Ιουν. 15)

ΘΕΟΦΑΝΩΣ: Μὲ φορτίον 5760 τ. γεννημάτων δι' Εύρωπην, εἰσῆλθεν εἰς τὸν προλιμένα τοῦ Ροζάριο, λόγῳ ἑπεθεωρημάτων τῶν γαυμήδων τοῦ πεσαίου διαιρεούματος τῶν μπώνκερος του. Ὁ ἐπιθεωρητής τοῦ Λόνδη ὑπέδειξε τὴν ἑκφρότων τῶν μπώνκερος εἰς τὸ κατόπιν του η εἰς φορτηγίδας ἑλητήθησαν δὲ διὸ τὴν ἱγασίαν ταῦτην προσφοροῦ. Σχετικὴ συμφέρουσαν ὑπεργάφη μὲ τὴν ἔνοσον στιβαστῶν τοῦ Ροζάριο, ἑξεργοτρίθησαν δὲ 345 τόννουν. Τὸ φορτίον οὐδεμίαν βλάβην ἔπεστη, οὔτε διέτρεξε κίνδυνον. Μετὰ τὸν ἀερισμὸν τῶν μπώνκερος καὶ τοῦ διαιρεούματος ἡρχατο ἡ ἐπανεργότωσις, εἰς δὲ τὸ σκάφος ἔχοντα γῆθη πιστοποιητικὸν ναυσιπλοίας καὶ ἀπέλευσε τὴν 21ην διὰ Ντακάρ. (Ιουλίου 16)

ΟΡΟΣ ΜΥΡΤΩ: Αἱ εἰς Πόρτα Σάιδ ἐποιεῖσαν τῶν θύλαιων του ζηλησαν καὶ τὸ σκάφος ἔλαβε πιστοποιητικὸν ναυσιπλοίας ἀναχωρήσαν πρὸς συνέχισιν τοῦ ταξιδίου του. (Ιουλίου 16)

ΝΙΚΟΛΑΣ ΠΑΤΕΡΑΣ: Οταν ποδὸς καροφὸς ἦτο ἡγκυοσοβόλημένον παρὰ τὴν προκυμίαν τοῦ Ρίου Τανείου, προσέρχουσεν ἐπ' αὐτοῦ τὸ Αγγλίδιον φορτηγὸν "Clearton". Εε τῆς προσφορούσεως ἑθανόμηνη ἡ δεξιὰ κλίμαξ τοῦ πλοίου, ἐπότι ἔνα σύμφωνο στὸν κάτω τοῦ παραστοῦ θάλασσαν διάφανος ἀλλὰ μικροζημάτια εἰς τὸ κατάστομα. Τὸ σκάφος ἐπιθεωρητὴς ἔλαβε πιστοποιητικὸν ναυσιπλοίας καὶ ἀνεχώρησε. (Ιουν. 16)

ΣΥΛΒΑ: Κατέπλευσεν εἰς Πόρτλαντ (Oregon) ἐκ Νοτίου Αμερικῆς μὲ βεβλαμμένον τὸ ἐξ ἀμαδοσίτου φορτίον του. Τὸ σκάφος τοῦτο εἶχεν, ώς γνωστόν, προσφαράσει, ἐπὶ ἐπταήμερον εἰς τὸ Πλεύτη, χωρὶς ὅμως καὶ τὰ διαπιστωτὴ διαφοροὶ τῶν κτιῶν του. Ὁ ἀρμόδιος εἰς Πόρτλαντ ἐπιθεωρητής τοῦ Λόνδη ἐμόρφωσε τὴν γνωμήν, ὅτι η βλάβη ὑφείλετο εἰς τὴν δεβιασμένην φόρτωσην. Εξηγριθώθη, ὅτι τὸ φορτίον τοῦ Νο 2 κτίου της 2040 τόννων ἀμαδοσίτου είχε σχεδόν ἐξ δλοκήσης βλαβῆ. Οταν δημος ἡρχισεν ἡ ἑξφρότωσις, ἀπεγαλούθη ὅτι βεβλαμμένος ἀμαδοσίτος ὑπῆρχεν εἰς ὅλα τὰ κύτη, ἡ δὲ βεβλαμμένη ποσότης διὰ ἑπολυγόθη μετὰ τὴν πλήρη ἑξφρότωσιν. (Ιουν. 16-21)

ΚΥΠΡΙΑΚΟΥΛΑ: Επιστρένασαν εἰς Μπάρον τὰς ἐκ συγκρούσεως ζημιὰς του ἔλαβε πιστοποιητικὸν ναυσιπλοίας καὶ ἀνεχώρησε. (Ιουν. 21)

ΑΤΑΛΑΝΤΙΚΟΣ: Προσήρχασε τὴν 10.45· νυκτερινὴν τῆς 9ης Ιουλίου εἰς τὰ ἀβαθῆ τῆς διώρυγος τοῦ Σουέζ, ἀλλ᾽ ἀντικατόθηκε μετὰ μίαν ὥραν ἀνευ βοηθείας. Τὸ πλοίον παρέμενεν ἀνοικτά τοῦ Σουέζ ἐπ' ἀγνώση, δημος καὶ ἐπιθεωρητήη εὑρέθην στεγανόν. Οἱ δύται οὐδεμίαν ζημιὰν ἀνέθησαν εἰς τὰ θύλαια. Τὸ μηχανήμα τοῦ πηδαλίου λειτουργεῖ κανονικῶς, ἡ δὲ ἔλιξ καὶ τὸ πηδαλίον είναι ἀνέπαμφα. Εἰς τὸ σκάφος ἔχοργηθη πιστοποιητικὸν ναυσιπλοίας καὶ ἑξηράλοιθησε τοῦτο κανονικῶς τὸ διὰ Βασσόραν ταξίδιον του. (Ιουν. 22)

ΠΟΛΕΜΗΣ: Προερχόμενον ἐκ Καμπεκα μὲ φορτίον Ρεσσούρης ζυλείας κατέπλευσεν εἰς Λίβερπούλ. Κατὰ τὸν πλοῦν καὶ ἐνῷ τὸ σκάφος ἔλεις μὲ πλήρη ταξίδια, προσήρχασε Δετικός τοῦ Falkanger Shoal, τῆς Λευκῆς Θαλάσσης, περὶ δύρων 7.45' μ.μ. τῆς 9ης Ιουλίου. Μετὰ μίαν περίπον ὥραν, τὸ πλοίον ἀνεύκλωσθη ἀνευ βοηθείας, εἶχεν δημος

στὴ σειρὰν ζημιῶν εἰς τὰ θύλαια του καὶ ἐσημειοῦστο ἑλαφρὰ διαρροὴ εἰς τὰ τάνκες ἔχομενος Νο 2, 3 καὶ 4, εἰς τὰ βοηθητικά τάνκες τῶν λεβήτων καὶ τοῦ μηχανοστασίου, καθὼς ἐπίσης καὶ εἰς τὸ φόρμιον. Ἐδέσθησαν ἐπίσης αἱ μηχαναὶ καὶ ἡ ἔλιξ τοῦ πλοίου, μικρὰ δὲ ποσότης ζυλείας, εποιούμενη ἐπὶ τοῦ καταστρώματος, ἀπολέσθη. (Ιουν. 21)

ΕΛΕΝΗ (Καλλινίκον): Προερχόμενον ἐξ Γδυνίας μὲ φορτίον γαυμήδων κατέπλευσεν εἰς τὴν Βενετίαν, διαρκούσης δὲ τῆς ἑγερτόσεως ἑξεργάγη πυροπλάτης εἰς σωρὸν γαυμήδων εἰπὶ τοῦ καταστρώματος. Ἀμέσως ἐτέθησαν εἰς λειτουργίαν αἱ ἀντλίαι τοῦ πλοίου, ἑζητήθη δὲ καὶ ἡ βοηθεία τῆς πυροσβεστικῆς ἑπτηρεσίας τῆς πόλεως. Ἐκ τοῦ πυρὸς καὶ τῶν ὑδάτων ἐβλήθη τῆμα φορτίου τοῦ πρωραίου κύτου. Βραδίτερον, λόγῳ ἑπεθεωρημάτων, ἀνεψλέγη τὸ φορτίον ἐνὸς ἐκ τῶν πρωραίων κύτων, ὅποτε αἱ λιμνίναι ἀρχαὶ καὶ ὁ ἀντιπρόσωπος τοῦ Λόνδη διέταξαν τοὺς παραλίπτας — ἦτοι τοὺς Ιταλικοὺς κρατικοὺς σιδηροδρόμους — νὰ προσοῦν εἰς ἑφερότων τῶν γαυμήδων τοῦ κύτου, μολονότι προσωρινόν διὰ τὴν Τεργεστήν. Ἡ ἐργασία ἡρχατο ἐν ποιητῇ, ὅ δὲ ἑκφροτονόμενος γαυμήδων ἐναπετίθετο εἰς τὴν παραλίαν. Μετὰ πολυάρσος προσπαθείας καὶ ἀφοῦ κατετίνθησε τὸ κύτος ἀπὸ ὑδατῶν κατεσθέσθη ἡ πυραϊά, ἀλλὰ τὴν ἐπομένην, 19ην Ιουλίου καὶ ἐνῷ τοῦ πλοίου ἦταν μάζητο πρὸς ἀπόλον διὰ τὴν Τεργεστήν, παρετηρήθη δὲ ἡ ἑξφρότητος τοῦ πλοίου διὰ τὸν πυραϊόν, ὅτι προσαρτήθησαν τὰ σκάφη τοῦ πλοίου, συνεπεί τούτου ἀπηγορεύθη ὁ ἀπόλον, ὅστις καὶ ἐπετράπη μόνον, δια τὸν ἀποσήμηθη στὸν πλοίον τοῦ φορτίου μας ἡ δηνεύηθην ἡ προσεγένεται τοῦ φορτίου τοῦ ἐλόγη κύτου. Ζημία εἰς τὸ σκάφος δὲν ἐσημειώθησαν. Τὴν 21ην Ιουλίου τὸ φορτηγὸν κατέπλευσεν εἰς τὴν Τεργεστήν πρὸς ἑφερότων τοῦ ὑπόλοιπον φορτίου του, μεθ' ὅ δὲ κατευθύνθη εἰς Δούναβιν, ὅποθεν ἐναντίωθη διὰ τὴν μεταφορὰν γεννημάτων εἰς Ἀγγλίαν — Κόντινεντ. (Ιουν. 17-22)

ΧΡΥΣΗ: Κατέπλευσεν εἰς τὴν Γιούκοβάμαν, δην ἑπεθεωρητή. Οἱ δύται ἀνέθησαν ἀρχεῖας εἰς τὰ θύλαια τοῦ σκάφους, ὅπο δέ τοῦ ἀντιπρόσωπον τοῦ Λόνδη διεπιστώθησαν καὶ ἔλαβοραί ζημιά εἰς τὸ μηχανοστάτων. Τὸ σκάφος, ώς γνωστόν, εἶχε προσφαράσει πρὸς την παραλίαν τοῦ πλοίου, ἀφοῦ παρέμενεν εἰς τὸ πλοίον τοῦ φορτηγού μας ἡ δηνεύηθην ἡ προσεγένεται τοῦ φορτίου του. (Ιουν. 22)

ΥΔΡΑΙΟΣ: Εθεάσθη εἰς τὴν Νέαν Υόρκην εἰς τῶν ιστῶν του, διατις καὶ ἀντικαθίσταται. (Ιουν. 25)

BITULAC LIMITED

ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΑΙ ΧΡΩΜΑΤΩΝ ΠΑΝΤΟΣ ΕΙΔΟΥΣ

ΥΦΑΛΟΧΡΩΜΑΤΑ:

ANTICORROSIVE, ANTIFOULING, BOOTTOPPING.

ΧΡΩΜΑΤΑ ΔΙ' ΟΛΑΣ ΤΑΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΑΤΜΟΠΛΑΙΩΝ

ΒΕΡΝΙΚΙΑ & ENAMELS

ΕΙΔΙΚΑ ΧΡΩΜΑΤΑ ΔΙΑ BUNKERS, TANKS, BILGES KAT.

ΠΟΙΟΤΗΣ ΑΡΙΣΤΗ - ΤΙΜΑΙ ΛΟΓΙΚΑΙ

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΙ ΕΙΣ ΠΑΙΟΝ ΤΗΝ ΙΟΟ ΚΥΡΙΟΤΕΡΗΝ ΛΙΜΕΝΟΥ 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

ΣΙΓΑΡΕΤΤΑ



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. III.
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: HULL SHIP STORES LTD. RiverWharf,
North Bridge Charlotte St.
SHARP E. E. & SONS, 158-9 High Street
NORTH-SHIELDS: POLITIS N.V., 28 Clive Street,
VRETTOS & SHARP, New Quay.
ROTTERDAM: ATLAS SHIP STORES, 11 Terwenakker.
HAMBURG: GEBRUUDER 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 Pacha 9.

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

ΙΝΔΙΚΟΣ ΩΚΕΑΝΟΣ (ΚΟΛΠΟΣ ADEN)

ADEN CAMP: MOHAMED OMER BAZARA

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

Ν. ΑΦΡΙΚΗ

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

TANGA: > > >

SABANG (Sumatra): JEAN ALBERTI

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

ΕΡΥΘΡΑ ΘΑΛΑΣΣΑ

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

MASSAWA: MOHAMED ALI BAZARA

ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ ΩΚΕΑΝΟΣ

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

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

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

ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΣ ΩΚΕΑΝΟΣ

ΑΜΕΡΙΚΗ

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

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

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

ΑΦΡΙΚΗ

CASABLANCA: JEAN NOULELIS, 89 Rue Coli.

Τό δεκαπενδήμερον τῆς ναυλαγορᾶς

Μὲ γοργὸν φεύγων φεύγων ἐγίνηθη ἡ Διεθνῆς ναυλαγορᾶ καθ' ὅλον τὸ παρελθόν 15θέμερον. Ἡ Σήτησις χωρητικότητος διὰ μεταφορὰς γεννημάτων, καπότιν τῆς δυσμενοῦς ἑσδείας τῆς Β. Ἀμερικῆς, εὐρτάτας προσέλαβε διαστάσεις. Ὡς ἡτο ἐπόμενον, τὸ κυριώτερον ἔνδιαφέρον συνεκέντωσεν ἡ ἀγορὰ τοῦ Πλέιτ. Ἐξ τῶν ἀθρώστων νανλάσεων (εἰς μίαν ἡμέραν ἐκλεισθησαν 17 πλοῖα) ἡ ἀγορὰ ἔξιγάνθη τελείως, ἡ διαδείπνος χωρητικότης ἀπερροφήθη, οἱ δὲ νανλάσιν ἕργασμαν κατά 1)6 πέραν τῶν καποτάτων ὄριων, ἐνῷ διὰ προσφορμῶν ἔτες σχεδίον ἔψασαν μέχρι τῶν 19)9 διὰ Β. Εἰρηνικοῦ. Αἱ νανλάσαι ἀνέφερον δι' ὅλας τὰς καπενθύνσεις μέχρι καὶ τοῦ Ὁστεωβρίου, περίως δημοσίου δι' Ἀνγούστον καὶ Σεπτέμβριον, ἡ δ' Ἐπιτροπὴ, πρὸ τῆς τοιωτῆς ἀδύοντας ζητήσεις χωρητικότητος, ἐφίγμασεν ἀπὸ τῆς 30ῆς Τούλιου αὔξησιν τῶν καποτάτων ὄριων κατά 9 πέννας (ἴητο δι' ἀ)π 8000 τ. 10 o) ἀπὸ ἄνω λιμένας Πλέιτ δι' ὥρισμένους λιμένας Ἀγγλίας σελ. 19)— καὶ ἐπέτεψε τὴν νανλάσιν σκαφῶν, δυναμένων νὰ δύσουν ἡμερομηνίαν προφύσεως μέχρι 30 Σεπτέμβριον. "Ολαὶ αἱ προβλέψεις πειθοῦν ἦδη περὶ μιᾶς ἔτι εὐρυτέρας ἔργασίας ἐκ τοῦ Πλέιτ. "Ηδη ἥριος νὰ σημειωθά ταῖς σπάνις τονάς.

Τὸ Μόντρεαλ, ἡ Βόρ. Ἀμερικὴ καὶ ἡ Κούβα μὲ σταθεούς τιμάς, ὅλῃ μὲ μικρὰν ἔργασίαν. Εἰς τὴν "Απο" Ἀνατολῆν ἐξ ἀλλοῦ ὑγειοτερος ἐπερχότασε τόνος, ἡ δ' Ἐπιτροπὴ ἤγεισε τὰ καπότερα ὄρια διὰ τὰ Αντστραλανά γεννήματα κατά 1)6 δι' Ἐγγώπην καὶ κατά 6 πέννας διὰ τὴν Κίναν — Ιαπωνίαν. Οἱ φροτωτά Μαντζουριανῶν «σόγια» ἐπανῆθον εἰς τὴν ἀγρούν καὶ ἐπλήρωσαν 24) — καὶ πλέον (Ἀγγούστον) ἀπὸ Ντάρειν διὰ Κόντινεντ καὶ 25)6 διὰ Νοέμβριον. Δεκέμβριον. Αἱ ὄριζαι Σαγγάκη μὲ ἀρκετὰς διαταγάς διὰ Βόρ. Γαλλίαν εἰς τὰς ταξιδιώτινες τιμάς τῶν 25)6 (μέσῳ Κέπτ) καὶ 27) — (μέσῳ Σουεζ), ἐνῷ καὶ ἡ ἀγορὰ τῶν Τινδιδον δι' ὅλας τὰς θέσεις μέχρι Λεζεμπρίου ἀρχότων ἔνδιαφέροντας. Ἐξ Βορμάνης δι' Ἀγγλίαν — Κόντινεντ ἐπληρώθησαν 23).

Μὲ ἀρκετὴν ἔργασίαν καὶ ἡ Μεσόγειος, κυρίως διὰ μεταλλεύματα, καθὼς ἐπίσης καὶ ὁ Δούναβης διὰ γεννήματα σταθερά δὲ ἵσαν αἱ τιμαὶ τῶν νανλῶν. Οἱ Ρόσσοι, λόγῳ τῆς ζωηρότητος τοῦ Πλέιτ καὶ τῆς ἀναβίωσίσ τοῦ Δούναβεως, μὲ δυνηθέντες νὰ κλέσουν τονάς εἰς τὰς παρ' αὐτῶν προσφερούμενας τιμάς, ἀπεσύρθησαν τῆς ἀγορᾶς. νανλάσαντες μόνον ἔνα σκάφος 5000 τ. (μακούζης) διὰ Λανίαν εἰς τὰ 13)9, (Ἀγγούστον 5—15). Διὰ Ρωσούσιούς γιανάνθωντας ὄπεται διαταγά (Ἀνγ.). δι' Ιταλίαν καὶ Κόντινεντ, ἡ Ἑλλειψης ὅμως χωρητικότητες διστρέγανται τὴν κάλλιψην τον. Διὰ Β. Ἀμερικῆς κυκλοφορεῖ μία διαταγὴ δι' ἀ)π 6000 τ. (φροτωτάς ἀρχὰς Σεπτέμβριον) οἱ δὲ νανλοταὶ προσφέρουν μόνον 10)9. Διὰ Ρωσούσιούς ξύλειαν ἡ Μ. Θαλάσσης οὐδεμία νανλάσις ἐκλείσθη, μολονότι ἐπτόρον ποσότητες πρὸς φρότωσιν δι' Ἀλεξάνδρειαν καὶ 5000 κ. μ. δι' Ἐλλάδα. Διὰ μεταλλεύματα, οἱ Ρόσσοι ισχυρίζονται, ὅτι ἔχοντας καλύψει τὰς δι' Ἀγγούστον ἀνάγκας τον, ζητοῦν δὲ σκάφος 6000—7000 τ. διὰ Κόντινεντ μὲ φρότωσιν 10—25 Σεπτέμβριον.

"Οσον ἀροφὰ τὸν Δούναβην ζωηρὰ παρατηρεῖται ζητήσεις σκαφῶν δι' Ἀμέρεσσαν — Ρόττερνταμ ἡ Ἀγγλίαν, ἐκλεισθησαν δὲ ἀρκετὰς Ἐλληνικὰ καὶ ζένα σκάφη εἰς τὰ 15)3 — 15)6 δι' Ἀμέρεσσαν ἡ Ρόττερνταμ καὶ 16)3 — 16)6 δι' Ἀγγλίαν, ἢδη δὲ πληρώνοντα 16)3 δι' Ἀμέρεσσαν ἡ Ρόττερνταμ καὶ 16)9 δι' Ἀγγλίαν. "Ἡ Σήτησις συνεχίζεται, οἱ δὲ πλοιούστηται εἶνε ἐφερτικοὶ, ἐπιδιώκοντες νεοτέραν τῶν τιμῶν βελτίσσιμην.

— Διεβιβάσθη πρὸς τὸ "Υερποργεῖον" τῶν Ναυτικῶν παράκηματος τῆς Αἰγαντικῆς Κυβερνήσεως, ὅπος ἀποσταλοῦν εἰς Αἴγυπτον ἀρκετοὶ πλοίοισοι αἱ τάξεως τοῦ Ε. Ν., καπέχοντες διπλώματα ισότιμα πρὸς τὰ τῶν "Αγγλῶν, ἵνα ἀναλάβουν τὴν πλοιαργίαν μεγάλων ψυρρικῶν, ἔργων μηδένων εἰς Σούεζ καὶ Πόρτο Σούεζν." Ἡδη, καπέχεται ἐπὸ τῆς Δ.Ε.Ν. ἐν συνεργασίᾳ μὲ τὴν "Ἐνωσιν Πλοιαρχῶν" μία ἀποστολὴ, εἰς τὴν ὄποιαν περιλαμβάνοντας ἀπαρατήτως οἱ γνογίσσοντες τὴν Ἀγγλικήν.

— "Ἐντὸς τοῦ α' 10ημέρου τοῦ Αὔγουστου διενεργοῦνται ἔξετάσεις πρὸς ἀπότικτον διπλώματος δοξίου φαδ) τοῦ καὶ φαδ) τοῦ α' τάξεως.

Τὰ ναυλωδέντα φορτηγά μας

Αἱ κυριώτεραι ναυλώσεις Ἐλληνικῶν ἀ)π είνε αἱ κάτωθι :

— Ἐπὶ Ρίβερ Πλέιτ (Διὰ φροτία γεννημάτων)

«ΦΩΤΗΣ» ἐξ Σάντα Φὲ 5200 τ. διὰ Μόντρεαλ 17)—, ὀψὲν ἀπὸ Σάντα Λορέντζο δι' Ἀγγλίαν 18)—, ἐνὸν Ἡνωμένας Πολιτείας (λιμένας Ἀτλαντικοῦ) σελ. 16)—, ἀ. φ.

«ΛΙΑΣ» ἐξ Σάντα Λορέντζο 6600 τ. δι' Ἀγγλίαν 18)—, ὀψὲν Βόρειον Ἀμερικὴν (λιμένας Ἀτλαντικοῦ) σελ. 17)—, ἀ. φ.

«ΔΑΝΑΟΣ» ἐξ Σάντα Λορέντζο 6000 τ. δι' Ἡνωμένας Πολιτείας (λιμένας Ἀτλαντικοῦ) σελ. 17)—, καντσέλλο 31 Τούλιον.

«ΜΟΣΧΑ Λ. ΚΥΔΩΝΙΕΩΣ» ἐξ Σάντα Λορέντζο 6200 τ. δι' Ἀγγλίαν — "Αμερικήν 18)—, μὲ πλήρη ὀψόν, φρότωσις 20—25 Αὔγουστον.

«ΕΑΠΙΣ» ἐξ Σάντα Λορέντζο 5500 τ. δι' Ἀγγλίαν 18)—, μὲ πλήρη ὀψόν, φρότωσις 5—10 Αὔγουστον.

«ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ» ἐξ Σάντα Λορέντζο 5500 τ. δι' Ἀγγλίαν 18)—, ὀψὲν Ἡνωμένας Πολιτείας (λιμένας Ἀτλαντικοῦ) ἡ Καναδᾶν 17)—, καντσέλλο 5 Αὔγουστον.

«ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΥ» ἡ «ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ» (Πανταλέοντος) ἐξ Σάντα Λορέντζο 7000 τ. δι' Ἀγγλίαν 18)—, καντσέλλο 5 Αὔγουστον.

ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΝ (Ἐλληνικὸν) ἐξ Σάντα Λορέντζο 8200 τ. διὰ Λός "Αντζελες — Βαγούνερο φρέντζ 17)6, ἀμεσος φρότωσις.

«ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ» ἐξ Σάντα Λορέντζο 6200 τ. δι' Ἀγγλίαν 18)—, μὲ ὀψόν Μεσογείου — "Αδριατικὴν (τιμὴ σχεδίου) ἀμεσος φρότωσις.

«ΜΑΙΡΗ Ν.» ἐξ Σάντα Λορέντζο 6000 τ. δι' Ἀγγλίαν — Κόντινεντ 18)—, ὀψὲν Ἡνωμένας Πολιτείας ἡ Καναδᾶν 18)—, ἀμεσος φρότωσις.

«ΕΛΕΙΓΚΩ Α. ΚΥΔΩΝΙΕΩΣ» ἐξ Σάντα Λορέντζο 7000 τ. δι' Ἀγγλίαν σελ. 18)6, φρότωσις 12—20 Αὔγουστον.

«ΕΙΡΗΝΗ Ν. ΡΑΛΛΙΑ» ἐξ Σάντα Λορέντζο 5500 τ. δι' Ἀγγλίαν σελ. 18)—, ὀψὲν Κόντινεντ (τιμὴ σχεδίου) φρότωσις 5—10 Αὔγουστον.

«ΠΙΟΣΕΙΔΩΝΙΑ» ἐξ Σάντα Λορέντζο 5500 τ. δι' Ἀγγλίαν 18)—, ὀψὲν Ἡνωμένας Πολιτείας ἡ Καναδᾶν 18)—, ἀμ. φ.

«ΑΡΙΔΑΝΗ» ἐξ Σάντα Λορέντζο 7200 τ. διὰ Λός "Αντζελες ἡ Βαγούνερο φρέντζ 17)6, καντσέλλο 31 Ιούν.

«ΕΨΙΑΛΟΝ» ἐξ Μπάζιας Μπλάγκας 6800 τ. δι' Ἀμέρεσσαν 16)6, ὀψὲν Ρόττερνταμ 16)9, ἀμφοτέρους 17)—, καντσέλλο 10 Αὔγουστον.

«ΝΙΚΟΛΑΣ» ἐξ Σάντα Λορέντζο (ἄρι ἄνω) 6200 τ. δι' Ἀγγλίαν, Ἀμέρεσσαν, Ρόττερνταμ ἡ "Αμερικήν 18)—, ὀψὲν Ἡνωμένας Πολιτείας (λιμένας Ἀτλαντικοῦ) σελ. 17)6, ἀμ. φρότωσις.

«ΚΩΣΤΗΣ» ἐξ Σάντα Λορέντζο 6800 τ. δι' Ἀγγλίαν 18)9, φρότωσις 20 Αὔγουστου ἔως 10 Σεπτεμβρίου.

«ΚΩΝΣΤ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ» ὅρι ἄνω τοῦ Σάντα Λορέντζο 7300 τ. δι' Ἀγγλίαν 18)6, μὲ ὀψόν Ἀμέρεσσαν, Ρόττερνταμ, "Αμερικήν 18)—, μὲ ὀψόν Κόντινεντ καὶ Σκανδινανίαν, φρότωσις 3—10 Αὔγουστον.

«ΝΙΚΟΛΑ. ΜΙΧΑΛΟΣ» ἐξ Σάντα Λορέντζο 7200 τ. δι' Ἀγγλίαν — Αμερικήν 18)6, φρότωσις 10 Αὔγουστον.

«ΘΡΑΣΥΒΟΥΛΟΣ» ἐξ Σάντα Λορέντζο 5500 τ. δι' Ἀγγλίαν 19)—, μὲ ὀψόν Κόντινεντ, φρότωσις 7—20 Αὔγουστον.

«ΜΑΡΙΟΓΚΑ» ἐξ Ροζάριο 6400 τ. διὰ Λός "Αντζελες — Βαγούνερο φρέντζ 18)3, μὲ ὀψόν πλήρης, καντσέλλο 3 Αὔγουστον.

«ΜΙΧΑΛΗΣ» ἐξ Ροζάριο 5500 δι' Ἀγγλίαν 20)—, μὲ πλήρη ὀψόν, καντσέλλο 1 Αὔγουστον.

«ΠΑΝΤΕΛΗΣ» ἐξ Ροζάριο 5600 τ. δι' Ἀγγλίαν 20)— μὲ πλήρη ὀψόν, εἰς τιμὰς σχεδίου, καντσέλλο 3 Αὔγουστον.

«ΠΕΡΡΑΚΗΣ Α. ΚΑΜΠΑΝΗΣ» ἐξ Ροζάριο 5500 τ. δι' Ἀγγλίαν 19)—, μὲ ὀψόν Κόντινεντ, φρότωσις 15—30 Σεπτεμβρίου.

ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΝ (Ρεθ.—Κούν.) — έξ Σάντα Λορέντζο 7300 τ. δι' Αμέρεσσαν 18)—, ὀψὲν Ρόττερνταμ 18)3 φρότωσις 1—20 Σεπτεμβρίου.

«ΩΝΑΣΗ ΠΗΝΕΛΟΠΗ» ἐξ Σάντα Λορέντζο 7000 τ. δι' ὀψόμενος λιμένας Ἀγγλίας 18)3, μὲ ὀψόν Κόντινεντ, φρότωσις 1—20 Σεπτεμβρίου.

«ΜΑΡΙΗΣΣΑ» ἐξ Σάντα Λορέντζο 7300 τ. δι' Ἀγγλίαν 18)—, μὲ πλήρη ὀψόν, φρότωσις 1—20 Σεπτεμβρίου.

«ΑΕΩΝΙΔΑΣ Ζ. ΚΑΜΠΑΝΗΣ» ἐξ Σάντα Λορέντζο 6800 τ. δι' ὀψόμενος λιμένας Ἀγγλίας 18)9, μὲ ὀψόν Κόντινεντ, φρότωσις 14—30 Σεπτεμβρίου.

ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΝ (Ἐμπειρίκον) ἐξ Σάντα Λορέντζο 7200 τ. δι' Ἀγγλίαν — Αμέρεσσαν — Ρόττερνταμ 18)9, φρότωσις 15—30 Σεπτεμβρίου.

«ΖΕΡΜΑΙΝ» ὅρι ἄνω τοῦ Σάντα Λορέντζο 7200 τ. δι' ὀψόμενος λιμένας Ἀγγλίαν — Αμέρεσσαν — Ρόττερνταμ 18)3, Σεπτεμβρίου 25 — Οκτωβρίου 25.

«ΚΑΛΛΙΟΠΗ» (ναυπηγήσεως 1910) ἐξ Σάντα Λορέντζο 7000 τ. δι' Ἀγγλίαν 18)6, μὲ πλήρη ὀψόν, καντσέλλο 5 Οκτωβρίου.

«ΟΑΓΑ Ε. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ» ἐξ Σάντα Λορέντζο 7300 τ. δι' Ἀγγλίαν — Κόντινεντ 19)—, φρότωσις 15—30 Σεπτεμβρίου.

ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΝ (Ἐλληνικὸν) ἐξ Σάντα Λορέντζο 6700 τ. δι' Ἀγγλίαν 19)—, μὲ ὀψόν Κόντινεντ — Σκανδινανίαν, φρότωσις 15—30 Σεπτεμβρίου.

«ΝΕΑ ΤΥΧΗ» (ναυπηγήσεως 1912) ἐξ Σάντα Λορέντζο 5500 τ. δι' Ἀγγλίαν 19)—, μὲ πλήρη ὀψόν, φρότωσις 20 Σεπτεμβρίου — 20 Οκτωβρίου.

SLIPWAY & ENGINEERING COMPANY
"WAALHAVEN,"
LATE LITH & MADERN
ROTTERDAM (HOLLAND)
TELEPHONE: 21850 (3 LINES)
AFTER HOURS: 21851
TELEGR: DOCKAGE
ALL SHIPREPAIRS

«ΙΑ» ὅτι ἄνω τοῦ Σάν Λορέντζο 7300 τ. δι' Ἀμέρεσαν 18)3, ὁ-
ψὸν Ρόττερνταμ 18)6, Σεπτεμβρίον 1—20.

«ΜΑΡΙΚΑ ΠΡΩΤΟΠΑΠΑ» ὅτι ἄνω τοῦ Σάν Λορέντζο 7000 τ.
δι' Ἀγγλίαν — Ἀμέρεσαν — Ρόττερνταμ 19)—, φόρτωσις Σεπτ.
15—30.

«ΔΑΦΝΗ» ἐξ Σάν Λορέντζο 6000 τ. δι' Ἀγγλίαν 19)—, Οκτ. 10.

«ΑΝΤ. Γ. ΛΑΙΜΟΣ» ἐξ Σάν Λορέντζο 6000 τ. δι' ὀφισμένους λι-
μένας Ἀγγλίας 18)3, Σεπτεμβρ. 25—Οκτ. 10.

«ΜΟΣΧΑ Λ. ΓΟΥΛΑΝΑΡΗ» ὅτι ἄνω τοῦ Σάν Λορέντζο 6800 τ.
διὰ Κόντινεντ 18)6, Σεπτ. 25—Οκτ. 5.

«ΝΙΚ. ΠΙΑΓΚΟΣ» ὅτι ἄνω τοῦ Σάν Λορέντζο 7500 τ. δι' Ἀγγλί-
αν — Κόντινεντ 19)—, Σεπτ. 25—Οκτ. 20.

«ΑΝΝΑ Ν. ΓΟΥΛΑΝΑΡΗ» ἐξ Σάν Λορέντζο 7000 τ. δι' Ἀγγλίαν —
Κόντινεντ 19)3, Σεπτ. 15—20.

«ΤΡΙΤΩΝ» ἐξ Σάν Λορέντζο 6300 τ. δι' Ἀγγλίαν 18)6, Οκτ.
1—25.

«ΑΝΑΡΙΩΤΗΣ» ἐξ Σάν Λορέντζο 6700 τ. δι' Ἀγγλίαν 18)6,
Οκτωβρ. 5—25.

—'Εξ Ἀγγλίας ἡ Κόντινεντ (Διὰ γαιάνθρωπας)

ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΝ (Ἐλληνικόν) ἐξ Ονάλλιας 3000 τ. διὰ Θεσσαλονί-
κην 6)9, ἀ. φ.

ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΝ (Ἐλληνικόν) ἐκ Κάρδιας 3000 τ. διὰ Πειραιᾶ
καὶ Θεσσαλονίκην 6)9, ἀ. φ.

«ΩΡΙΩΝ» ἐξ Δάντσιγκ 6300 τ. διὰ Μπουένος "Αὔρες σελ. 11)3,
καντσέλλο 31 Ἰουλίου.

«ΜΑΡΙΚΑ ΠΡΩΤΟΠΑΠΑ» ἐξ Δάντσιγκ 6500 τ. διὰ Μπουένος
"Αὔρες 11)3, ἀ. φ.

«ΩΝΑΣΗ ΠΗΝΕΛΟΠΗ» ἐξ Κάρδιας 6600 διὰ Μπουένος "Αὔρες
σελ. 11)3 ἀμεσος φόρτωσις.

«ΔΩΡΙΣ» ἐξ Τιμαγγάι 6700 τ. διὰ Μοντεβίδεο 8)3, ἀμεσος φόρ-
τωσις.

ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΝ (Ἐλληνικόν) ἐξ Στέττιν 8600 τ. διὰ Πειραιᾶ (συ-
περιλαμβανομένων 2000 τ. κών.) σελ. 7)6, φόρτωσις 15—30 Αὔγου-
στου.

ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΝ (Ἐλληνικόν) ἐξ Ονάλλιας 6000 τ. διὰ Πειραιᾶ 6)3,
ἀμεσος φόρτωσις.

«ΚΑΤΙΝΑ ΒΟΥΛΑΓΑΡΗ» ἐξ Δάντσιγκ — Γρένιας 8000 τ. διὰ
Πειραιᾶ 7)9, ἀ. φ.

«ΑΛΑΜΑΣ» ἐξ Χούλλ. 6200 τ. διὰ Μπ. "Αὔρες ή Λά Πλάταν 8)6,
Αὔγ. 12—19.

«ΕΥΘ. ΜΑΡΗ» ἐξ Ονάλλιας 6000 τ. διὰ Πειραιᾶ 6)3, ἀ. φ.

«ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ» ἐξ Βρέμης 6200 τ. διὰ Ρίον Ιανέτον 8)6, Αὔγ.
5 — 12.

«ΝΙΚ. ΜΠΑΓΚΑΣ» ἐξ Κάρδιας 2800 τ. διὰ Θεσσαλονίκην 6)9,
ἀμεσος φόρτωσις.

«ΚΕΧΡΕΑ» ἐξ Ρόττερνταμ 2800 τ. διὰ Πάτρας — Πειραιᾶ 7)10)
1/2, Αὔγ.

«ΝΙΚ. ΠΙΑΓΚΟΣ» ἐξ Νοϊρορτ 6500 τ. δι. Μπ. "Αὔρες 8)6, ἀ. φ.

«ΜΟΣΧΑ Λ. ΓΟΥΛΑΝΑΡΗ» ἐξ Κάρδιας 7000 τ. διὰ Ρίον Ιανέ-
τον 7)9, ἀ. φ.

«ΑΝΑΡΙΩΤΗΣ» ἐξ Ρόττερνταμ 6500 τ. διὰ Ρίον Ιανέτον 7)9,
Αὔγ. 15 — 30.

—'Εξ τοῦ Δουνάβεως

«ΚΑΛΑΦΑΤΗΣ» ἐξ Δουνάβεως 7500 τ. γεννημάτων καὶ ξιλείας
διὰ δέο λιμένας Ἀγγλίας λ. στ. 4625, κατ' ἀποκοπήν, φόρτωσις Αὔγου-
στου.

«ΚΕΙ-Ι ΚΟΡΣΟ» ἐξ Κονστάντζης — Βάροντς ἡ Μπουργκάς 6500
τ. γεννημάτων δι' Ἀγγλίαν — Κόντινεντ (εἰς μερίδας φορτίου) ίδιαι-
τροι δροι, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΚΥΘΗΡΑ» ἐξ Δουνάβεως 1650 τ. γεννημάτων καὶ ξιλείας διὰ
τροῖς λιμένας Ἐλλάδας λ. στ. 740, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΜΕΣΣΑΡΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ» ἐξ Δουνάβεως 1400 τ. γεννημάτων διὰ
δέο λιμένας Ἀνατολικῆς Ἐλλάδος 10), φόρτωσις Αὔγουστου.

«ΑΓΙΟΣ ΜΑΡΚΟΣ» ἐξ Δουνάβεως 6000 τ. γεννημάτων δι' ὀφι-
σμένους λιμένας Ἀγγλίας 16)3, ὀφίον Ἀμέρεσαν—Ρόττερνταμ 15)6,
φόρτωσις 1—15 Αὔγουστου.

«ΠΟΣΕΙΔΩΝ» ἐπ τοῦ Δουνάβεως 5600 τ. γεννημάτων δι' ὀφισμέ-
νους λιμένας Ἀγγλίας 16)3 ὀφίον Ἀμέρεσαν — Ρόττερνταμ 15)3, φόρ-
τωσις Αὔγουστου.

«ΕΛΕΝΗ» (Καλλινίκου) ἐξ Δουνάβεως 8000 τ. γεννημάτων δι' Αμ-
έρεσαν—Ρόττερνταμ 15)6, ὀφίον Ἀγγλίας 16)6, ἐπάνω φόρτωσιν ἀπό Κον-
στάντζαν, Βάροντς ἡ Μπουργκάς 3)— δλιγότερον, φόρτωσις Αὔγου-
στου.

«ΚΟΝΔΥΛΗΣ» ἐξ Κονστάντζης, Βάροντς ἡ Μπουργκάς 7200 τ.
γεννημάτων δι' Αμέρεσαν 11)9, ὀφίον ἀπό Δούναβιν 15)—, φόρτωσις
25 Ίουλίου ἕως 5 Αὔγουστου.

«ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ» ἐπ τοῦ Δουνάβεως 6500 τ. γεννημάτων δι' Ἀγ-
γλίαν σελ. 13)6, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ» ἐξ Κονστάντζης, Βάροντς ἡ
Μπουργκάς 9000 τ. γεννημάτων δι' Αμέρεσαν — Ρόττερνταμ 11)9,
ἐπάνω φόρτωσιν δι' Χούλλ. 12)3, ὀφίον Αμέρεσαν ἡ Ρόττερνταμ καὶ
Χούλλ. 13)—, καντσέλλο 31 Ἰουλίου.

«ΕΥΑΓΓ. ΝΟΜΙΚΟΣ» 800 τ. φορτίον, τάμι - τοάρτερ διὰ τοπικά
ταξίδια Μπουργκάς — Κονστάντζης λ. στ. 200 μηνιαίως.

«ΤΣΙΡΟΠΙΝΑΣ» ἐξ Δουνάβεως 6500 τ. γεννημάτων δι' Αμέρε-
σαν ἡ Ρόττερνταμ 15)—, ὀφίον Ἀγγλίας 16)—, φόρτωσις 15—31 Αὔ-
γουστου.

«ΝΙΚ. ΜΠΑΓΚΑΣ» ἐξ Δουνάβεως 2800 τ. γεννημάτων διὰ Βο-
ρώ — Ρόττερνταμ φέντε 15)6, μὲ 6 πέννες στιβαρικά, καντσέλλο
5 Αὔγ.

«ΜΑΡΙΕΤΤΑ ΝΟΜΙΚΟΥ» ἐξ Κονστάντζης — Βάροντς — Μπουρ-
γκάς 7500 τ. γεννημάτων διὰ Κόντινεντ 11)6, Αὔγουστον.

«ΚΟΥΛΟΥΡΑΣ—ΞΕΝΟΣ» ἐξ Κονστάντζης — Βάροντς 7000 τ. γεννη-
μάτων δι' Αμέρεσαν ἡ Ρόττερνταμ 11)9, καντσέλλο 31 Αὔγουστον.

«ΜΑΡΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ» ἐξ Κονστάντζης 1600 τ. γεννημάτων διὰ
Σούσα — Σφάξ 9)6, ἀ. φ.

—'Εξ λιμένων Μαύρης Θαλάσσης

«ΕΥΘΑΛΙΑ» ἐξ Μαριουπόλεως 6500 τ. γανθιθράκων Ρούεν 10)—,
φόρτωσις Αὔγουστον.

«ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Α. ΠΟΛΕΜΗΣ» ἐξ Μαριουπόλεως 6000 τ. γαν-
θράκων διὰ Δυτικὴν Ιταλίαν 7)10)½ (δύο συνεχῆ ταξίδια).

«ΝΙΤΣΑ» (τρίτον ταξίδιον) ἐξ Μαριουπόλεως 7700 τ. γανθιθρά-
κων δι' Ιταλίαν 7)9, ἀμεσος φόρτωσις.

ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΝ (Ἐλληνικόν) ἐξ Μαύρης Θαλάσσης 6000 τ. γεν-
νημάτων διὰ Νορθρήγιαν 12)—, φόρτωσις 1—10 Αὔγουστον.

«ΜΕΣΣΑΡΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ» ἐξ Νιζολάτεφ ἡ Όδησσον 1200 τ. γε-
ννημάτηρον διὰ Δούναβιν 6)—, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΚΑΔΙΩ» ἐξ Μαριουπόλεως 2300 τ. ἀλατος διὰ Δούναβιν σελ. 4)6,
ἀμεσος φόρτωσις.

«ΔΗΜ. ΝΟΜΙΚΟΣ» ἐξ Μαριουπόλεως 1700 τ. ἀλατος διὰ Δούνα-
βιν σελ. 4)6, φόρτωσις Αὔγουστον.

«..... ΣΤΑΘΑΤΟΣ» ἐξ Νιζολάτεφ 7800 τ. χρυσοδήρου δι' Ι. Α-
πονίαν σελ. 14)—, ὀφίον φορτώσεως ἀπό Μαριουπόλειν καὶ Νιζολάτεφ
14)3, φόρτωσις μέσα Αὔγουστου.

«ΤΑΚΗΣ» ἐξ Νοβορωσίσιους 3700 κ. μ. Ξιλείας διὰ Χαϊφαν 8)—,
Αὔγ. 10—20.

«ΜΑΤΡΟΝΑ» ἐξ Μ. Θαλάσσης 5500 τ. ἔλαιοισπόρων διὰ Δανίαν
13)9, Αὔγ.

—'Εξ Μεσογείου

«ΝΕΡΑΙΔΑ» ἐξ Μάρκης 4000 τ. μεταλ. διὰ Γιόττερντορογκ,
Γρίνιαν, Βίλαρογκ 11)9, δύον 4500 τ. σελ. 10)9, Αὔγ. 20—31.

—'Εκ τῆς "Α τῷ Αγατολῆς

ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΝ (Ρεθίμνη — Κουλουκουντή) ἀπό Σαΐγκον 8500
τ. δρυζῆς διὰ Νταράφ — Βορδώ — Δουγκέρζην (μέσῳ Κέπτ Τάουν)
σελ. 25)—, φόρτωσις 15—31 Αὔγουστον.

«ΧΕΛΑΤΡΟΣ» ἀπό Πρότ Κάμφας ἡ Ήονγκαγ 6800 τ. ἀνθρακίτων
διὰ Σέτταν, Μπαγίον, Rochefort ἡ Ρούεν σελ. 21)6 φίο, βάσιν ἔνα λι-
μένα, φόρτωσις 17 Αὔγουστου ἕως 5 Σεπτεμβρίου.

«ΟΡΟΣ ΜΥΡΤΩ» ἐξ Πρότ Κάμφας ἡ Ήονγκαγ 7700 τ. ἀνθρακίτων
διὰ Μασσαλίαν, Βάροντ, Νάντην ἡ Ρούεν 21)— φίο, (μέσῳ Κέπτ),
φόρτωσις 5—20 Σεπτεμβρίου.

«..... ΣΤΑΘΑΤΟΣ» ἐξ Ντάριφ 7500 τ. σόγια διὰ Ρόττε-
νταμ — Αμπονδρογ σελ. 25)6, φόρτωσις Δεκέμβριον.

«ΠΑΝΤΙΑΣ» ἐξ Ντονοριάτ 7000 τ. γανθρ. διὰ Κολόμπο 6)9,
Αὔγ. 25 — Σεπτ. 5.

«ΠΑΝΤΙΑΣ» ἐξ Colachel — Koilthottan ἡ Quilon 7500 τ. γενι-
κά διὰ Βαλτιμόρη ἡ Βίλμπρυτον 20)—, Οκτ. 1—15

«ΧΡΥΣΗ» ἐξ Σαΐγκον 8000 τ. δρυζῆς διὰ Βόρ. Γαλλίαν 25)6,
(μέσῳ Κέπτ), φόρτωσις 1—15 Αὔγουστου.

«ΦΡΑΓΚ. Β. ΓΟΥΛΑΝΑΡΗ» ἐξ Σαΐγκον 8600 τ. δρυζῆς διὰ Ντα-
ράφ — Βορδώ — Δουγκέρζην 25)6 (μέσῳ Κέπτ), Σεπτ. 25—Οκτ. 25.

—'Εκ παντοίων ἀλλών ἀγορῶν

«ΖΕΦΥΡΟΣ» ἐξ Ρίγας, Βιντάνος ἡ Αιγαίου 7000 τ. μεταλλευμά-
των διὰ Βόρειον Αμερικήν, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΕΛΛΗΝ» ἐξ Ζουγκούνδας 7000 τ. γανθράκων διὰ Ρίον Ιανέ-
τον 10)10)½, φόρτωσις ἀρχάς Αὔγουστου.

«ΑΣΠΙΑΣΙΑ» ἐξ Λένινγκραδ 1800 στάνταρτς ξιλείας δι' Αὔρε-
σαν 33)—, Αὔγ. 1—15.

«ΕΥΑΓΓ. ΝΟΜΙΚΟΣ» ἐξ Ελλάδος 600 τ. γενικά διὰ Δούναβιν
100.000 δρ. ἀ. φ.

«ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ» ἀπό Καντάλι 1000 τ. γανθρ. διὰ Σύρου 4)4)½
φίο, Αὔγ.

«ΕΛΕΝΗ» (Λᾶ) ἐξ Φινλανδίας 1000 στάνταρτς ξιλείας διὰ Σάρ-
πεντος 38)—, Αὔγ.

«ΤΕΤΥ» (εχ Κίρας) ἐξ Λευκής Θαλάσσης 1350 στάνταρτς ξι-
λείας δι' Ολλανδίας (βάσιν Ρόττερνταμ) σελ. 39)—, ἀ. φ.

«ΜΑΡ. ΛΟΓΟΘΕΤΗ» ἐξ Αλματαν 35.000 κουνδρετος γεννημά-
των δι' Ελλάδα σελ. 2)9, Αὔγουστον.

—Τάξις-τσάρτερος

«ΝΙΚΟΛΑΟΣ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ» 5500 τ. φορτίον, τάμι
τσάρτερ διὰ ταξίδια μεταξὺ λιμένων τῆς Ἀπο Ανατολῆς τροίς μῆνας,
μὲ δημόνιον ἔως πέντε μῆνας, σελ. 3)1)½, ἀμεσος παράδοσις εἰς τὴν Σιγ-
καπούσην καὶ ἐπαναπαράδοσις εἰς ἔνα λιμένα Κίνας ἡ Ιαπωνίας μετά
τινῶν λιμνοδασίων.

«ΟΡΟΣ ΠΡΙΟΝΑΣ» 6600 τ. φορτίον, τάμι-τσάρτερ δι' ἔνα ταξίδιον
ἐπ τοῦ Περσικοῦ Κόλπου, σελ. 4)—, παράδοσις εἰς Βασσόδαν 15—
Αὔγουστον καὶ παραλαβὴ εἰς Αγγλίαν — Κόντινεντ.

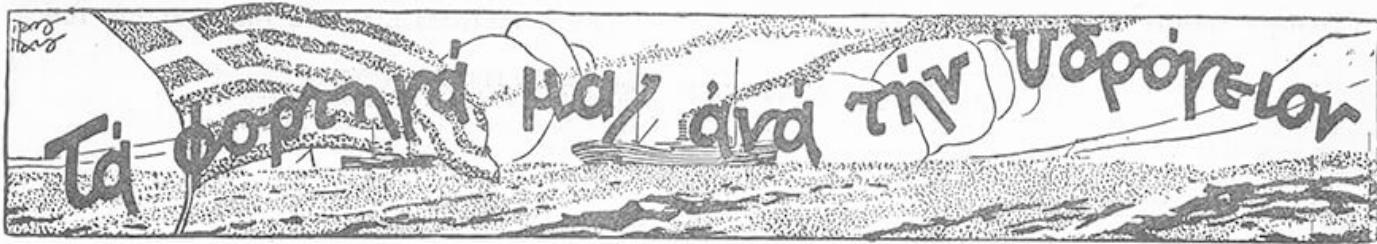
«ΑΤΑΝΤΙΚΟΣ» 8000 τ. φορτίον, τάμι-τσάρτερ δι' ἔνα ταξίδιον
ἐπ τοῦ Περσικοῦ Κόλπου, σελ. 4)—, παράδοσις εἰς Βασσόδαν 1—15
Αὔγουστον καὶ παραλαβὴ εἰς Αγγλίαν — Κόντινεντ.

«ΠΗΓΑΣΟΣ» 3000 τ. φορτίον, τάμι-τσάρτερ δι' πέντε μῆνας,
εἰς ταξίδια Ηπειρωτικῆς Εὐρώπης λ. στ. 475 μηνιαίως, ἀμεσος παράδο-
σις εἰς ἔνα λιμένα Αγγλίαν — Κόντινεντ.

«ΔΗΜ. ΠΓΓΑΛΕΣΗΣ» 8210 τ. φορτίον, τάμι-τσάρτερ σελ. 3)—, πα-
ραλαβὴ Κρήτης μεταξύ τοῦ Περσικοῦ Κόλπου καὶ Αγγλίας.

—Ναυλώσεις τάκνεως

«ΝΑΥΣΙΚΑ» ἐξ Κνήτης 5700 τ. γκάζ-φιονελ διὰ Βόρ. Γαλλίαν
— Κόντινεντ 10)6, ἀ. φ.



ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ

ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ

Έτος
ναυπ.
γκρ.

ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ			
"Άγαλλιστη	Θ. Έπιφανειάδη	11	1656
"Άγιοι Βίκτωρες	Κ. Καρούση	95	1580
"Άγιος Βλάσσος	Ιο. Δ. Χανδρή	14	4297
"Άγιος Γεώργιος	νιοί Δημ. Πανταλέοντος	11	4248
"Άγιος Γεώργιος	Α. Γ. Βλασποπούλου	12	3283
"Άγια Βαρθόλαρα	Α. Λογοθέτη — Μ. Φαζῆ	13	4572
"Άγια Θαλάσσινη	Α. Κεράνη	11	3809
"Άγια Μαρίνα	έτ. «Κάσσος»	12	4151
"Άγιος Μάρκος	Γ. Τοτίλης	19	4514
"Άγιος Νικόλαος	Ενναγ. Νομικοῦ	99	1106
"Άγιος Νικόλαος	άδ. Χατζηπατέρα	15	3687
"Άγιος Σπυρίδων	ΠΗλ. "Άγγελη	89	1476
"Άγιος Σπυρίδων	έτ. Βλάσσος	12	1864
"Άγγελική	Γ. Γεωργαντή	99	3240
"Άγγελος Α.	Ε. Σκαρούλη	04	3667
"Άδαμ. Γεωργαντής	άδελφ. Γεωργαντή	16	3443
"Άδαμ. Ι. Πειθῆς	άδελφ. Ι. Πειθή και Σία	08	4537
"Άδελφότης	άδ. Καροφᾶ	17	5838
"Άθανάσιος	Ν. Λυκαρδοπούλου	12	4295
Άιας	άδ. Πατέρα	15	4729
Άιγαι	Δημ. Β. Μανωλά	96	1406
Άιγαστον	Έτ. «Αιγαίον» Α.Ε.	19	5285
Άιγαστον	Πελοποννησίου Σχοιβάνου	12	1735
Άιγευς	άδ. Πατέρα	17	3792
Άικατερίνη	άδ. Γεωργαντή	13	4929
Άικατερίνη Τ.	Α. Τεριάζου	17	2719
Άικατ. Κουμαντάρου	άδ. Σ. Κουμαντάρου	17	7777
Άικατ. Νικολάου	Ν. Νικολάου	17	5177
Άινος	Α. Λούζη	10	3554
"Άις Γιώργης	άδ. Γ. Σιγάλα	08	2098
"Άδαμας	Μιχ. Λαμπού	18	4144
"Άκτη	έτ. «Κάσσος» Α.Ε.	20	4261
"Άλεξάνδρα	Κ. Καροφᾶ	13	4355
"Άλεξάνδρος	Μ. Α. Ταζιμπτή	06	4343
"Άλικη	Ν. Γ. Λιβανοῦ	17	5140
"Άλκιμος	Σχοιβάνου — Ραντοπούλου	20	2003
"Άλφειός	Σ. Λιβανοῦ	20	5116
"Άναστασία	Π. Πιωτοπαλά	05	2883
"Άναστ. Πατέρας	Δ. Πατέρα	14	3382
"Άνδρεας	«Ιόνιον» Α. Ε.	19	4763
"Άνδριώτης	Νικ. Κυδωνιέως	12	4393
"Άννα	Ν. Λυκαρδοπούλου	19	5173
"Άννα Βούλγαρη	Χαρ. Θ. Βούλγαρη	12	4603
"Άννα Γουλανδρή	άδ. Γουλανδρή	21	4353
"Άννα Μαζαράκη	άδ. Μαζαράκη	13	5411
"Άννα Σταθάτου	έτ. Σταθάτου	18	5685
"Άννα Τ.	Α. Τεριάζου	06	2728
"Άνθιππη Ν. Μιχάλου	Κ. Μιχάλου	05	3298
"Άντωνιος	Α. Γεωργαντή	83	1187
"Άντωνιος	άδ. Βλασπόντου	17	1957
"Άντωνιος Γροντίσης	I. Βροντίση	04	2690
"Άντωνιος Γ. Λεμός	Σ. και Π. Λεμό	11	4410
"Άντωνης Μίχαλος	Κ. Μιχάλου	01	3514
"Άντωνης Γεωργαντής	Γ. Γεωργαντή	15	3557
"Άντωνιος Σταθάτου	έτ. Δ. Α. Σταθάτου	20	3836
"Άξιός	Σ. Λιβανοῦ	19	5289
"Άποικια	Σ. Βαλδά	05	3607
"Άργεντίνα	Άντ. Ρούσου	12	4248
"Άργολικός	Μαργή Εμπειρίου	21	4786
"Άρεθουσα	Νικ. Καμπούρη	11	3693
"Άριάδηνη	I. Νικηφόρου — E. Λαμπού	12	4745
"Άριστ. Λ. Γουλανδρής	E. Γουλανδρή	05	3470
"Άρτεμις Πήγτα	Πήγτα	06	1433
"Άρχαγγελος	άδ. Λιβανοῦ	17	4349
"Άρχων	Κεστή Λαμπού	21	1364
"Άσημίνα Μπάτικα	Π. Μπάτικα	95	1344
"Άστασια	I. Γαλάζη	14	4211
"Άστεριά	I. Α. Ταζιμπτή	04	3313
"Άστηρ	Θεμ. Σταφινολάτη	96	1335
"Άτλαντικός	έτ. «Άτλαντικός» Α.Ε.	19	5446
"Άτλας (τάνκερ)	«Τρανσπετρόλ» Α.Ε.	09	4009
"Άυρα	I. Χαδούλη — M. Σιτινά	12	4652
"Άφροδισσα	άδ. Κιρτάτα	05	2485
			άνετ. Βραΐλαν 16 'Ιουν. διά Χαλκίδα — Πειραιά, έφθ. 24 άνετ. Χίον 30 'Ιουν. διά Θήραν ΕΠΙΩΛΗΘΗ ΠΡΟΣ ΔΙΑΛΥΣΙΝ έφθ. Μασσαλίαν 11 'Ιουν. και Πειραιά 22 έφθ. Μοντεβίδεο 10 'Ιουν. και Μπ. "Άρρες 29 'Ιουν. διηλ.θε Πειραιά 20 'Ιουν. διά Χούλι, φθάνει 4—5 Αίγ. έφθ. Σούνιας 15 'Ιουν. και άνετ. 23 διά Μονημανού εις Σάντα Φέ από 12 'Ιουν. διηλ.θε Λορέντζο Μαρκές 4 'Ιουν. διά Δουβλίνον άργει Πειραιά από 4 'Ιουν. έφθ. Κονιγκστάντα 22 'Ιουν. διηλ.θε Ντασάρα 13 'Ιουν. διά Μπέλφαστ, έφθ. 28 έφθ. Πειραιά 15 'Ιουν. και Πάτρας 21 εις Μάρκον 15 'Ιουν. έπος φόρτωσιν διηλ.θε Κονιγκστάντα 16 'Ιουν. διά Σεκκά, έφθ. 21 άργει Πειραιά από 15 'Ιουν. 1934 άνετ. Γρύνια 15 'Ιουν., Νίτον 21 διά Μάλταν άνετ. Ροζάριο 22 'Ιουν. διά Λάζ Πάλμας διηλ.θε Κέπιτ Ήπειρος 24 'Ιουν. διά Σαγιά διηλ.θε Κονιγκστάντα 12 'Ιουν. διά Μάντζεστερ, έφθ. 27 άνετ. Ροζάριο 25 'Ιουν. διά Μαδέρας άργει Σούνιας από 9 'Απρ. έφθ. Γάνδην 14 'Ιουν. άνετ. Μάρο Ντέλ. Πλάτα 16 'Ιουν. διά Ντιέπλην άνετ. Στρέπτιν 11 'Ιουν., Γιβραλτάρ 24 διά Γένοβαν, έφθ. 29 διηλ.θε Γιβραλτάρ 22 'Ιουν. διά Κροτόνε, έφθ. 29 έφθ. Γκάιμπελ 15 'Ιουν. και άνετ. 29 δι' Ελλάδα έφθ. Δάντονγκ 14 'Ιουν. και Γρύνια 25 έφθ. Ρόττερνταμ 13 'Ιουν. εις Μογκαντίτοιο από άργεις 'Απρ. διηλ.θε Μαδέρας 18 'Ιουν. διά Χούλι, έφθ. 26 διηλ.θε Λορέντζο Μαρκές 18 'Ιουν. διά Μασσαλίαν άνετ. Ροζάριο 22 'Ιουν. διά Ντασάρα άνετ. Άλ. Γουούλε 22 'Ιουν. Όραν 26 διά Βορζιγκτον έφθ. Αίγιον 14 'Ιουν. και Πειραιά 25, άνετ. 28 διά Τραγάνα έφθ. Μπόστον (Αγγλίας) 23 'Ιουν. έφθ. Ν. Ύδρην 11 'Ιουν. και Βοστόνην 20 άνετ. Γραντζενάνου 17 'Ιουν. δι' Αρχάγγελον έφθ. Αρχάρους 11 'Ιουν. και Κόλντιγκ 19 έφθ. Ρόττερνταμ 20 'Ιουν. διηλ.θε Μαδέρας 26 'Ιουν. δι' Ενδόπολην άνετ. Μπ. "Άρρες 16 'Ιουν. διά Χούλι. έφθ. Πειραιά 18 'Ιουν. διηλ.θε Περγαντούζον 19 'Ιουν. δι' Αμέρικαν έφθ. Ουάρια 17 'Ιουν. παρέμενεν εις Μαργκιάν 21 'Ιουν. άνετ. Καέν 9 'Ιουν., Λόντντγκεν 16 διά Μονημανού έφθ. Μίδδλεσερπο 25 'Ιουν. άνετ. Βενετίαν 11 'Ιουν. διά Βατούνη, έφθ. 20 διηλ.θε Γιβραλτάρ 21 'Ιουν. δι' Αλλιπορδγκ άργει Πειραιά από 15 'Ιαν. 1934 άργει Πέναφθ από 28 'Ιουν. άνετ. Καέν 9 'Ιουν., Λόντντγκεν 16 διά Μονημανού έφθ. Καέν 9 'Ιουν., Λόντντγκεν 16 διά Μονημανού άνετ. Καέν 9 'Ιουν., διά Βατούνη, έφθ. 20 έφθ. Ρούέν 21 'Ιουν. και άνετ. 25 διά Μονημανού έφθ. Κόρδ 17 'Ιουν. έφθ. Οζάκα 2 'Ιουν. έφθ. Καλκούνατ 3 'Ιουν. ΕΠΙΩΛΗΘΗ ΕΙΣ ΙΑΙΩΝΑΣ άνετ. Ροζάριο 15 'Ιουν. διά Σάντος έφθ. Λονδίνον 24 'Ιουν. διηλ.θε Ντασάρα 21 'Ιουν. διά Σάντος εις Ημπίκουνος αρδεύ από 27 'Ιουν. έφθ. Πόλτσουνο (Βορ. Αμερ.) 25 'Ιουν. άνετ. Λονδίνον 26 'Ιουν. διά Θεσσαλονίκην έφθ. Ρόττερνταμ 12 'Ιουν. και Ερδεν 17 έφθ. Βραΐλαν 17 'Ιουν. (διά Χάιφαν) έφθ. Πειραιά 17 'Ιουν. και άνετ. 25 διά Κυνέαν έφθ. Αμερίκαν 15 'Ιουν. και άνετ. 26 διά Λένινγκραδ διηλ.θε Κονιγκστάντα 22 'Ιουν. διά Λάντσιγκ εις Πειραιά 21 'Ιουν. Επισκεψή διηλ.θε Σούνας 9 'Ιουν. διά Βασσόφαν έφθ. Αμερίκαν 28 'Ιουν. έφθ. Μαργκιάν 9 'Ιουν. έφθ. Σούνας 21 'Ιουν.

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυπ.	Τόν. γκρ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Βαρθάρα	Άθ. Ζωϊοπούλου	10	1354	διηγήθε Κων(λ)ιν 18 'Ιουν., διά Χάιφαν
Βασ. Δεστούνης	Π. Β. Δεστούνη	12	3299	άνεξ. Τρόμοσ 18 'Ιουν., διά Σάρπινες, ἔφθ. 26
Βασ. Α. Πολέμης	Γρ. Γρούμα	07	3429	άνεξ. Νοβορωσίσκη 11 'Ιουν., διά Αλεξάνδρειαν, ἔφθ. 20
Βάσος (τάνκερ)	'Ιο. Δ. Χανδρή	12	4733	ἔφθ. Σεούταν 8 'Ιουν., καὶ Πειραιᾶ 15
Βέλγιον	«Ελληνική» Α.Ε.	19	2844	άνεξ. 'Αμβέρσαν 27 'Ιουν., διά Ελλάδα
Βικτωρία	'Αντ. Παπαδάζη	00	2345	διηγήθε Κων(λ)ιν 13 'Ιουν., Γιβραλτάρ 22 διά Ρούνεν
Βιολαντώ Ν. Γουλανδρή	άδ. Γουλανδρή	19	3598	ἔφθ. Σάν Λορέντζο 15 'Ιουν., εἰς Μογκαντίστοιο ἀπό 10 'Απριλίον.
Βιργινία	'Αντ. Παπαδάζη	17	1918	άνεξ. Τοσπούλα 11 'Ιουν., καὶ Παναμάν 21 διά Εύφορον
Βιργινία Νικολάου	Ν. Νικολάου	20	5388	διηγήθε Τιμούλα 16 'Ιουν., διά Ρόττερνταμ, ἔφθ. 23
Βιργινία Σ.	Ζ. Σαμοθράζη	05	3885	διηγήθε Κων(λ)ιν 21 'Ιουν., διά Καρόντε
Βόλγας	Παπαδημητρίου	92	2505	ἔφθ. Γιβραλτάρ 17 'Ιουν., καὶ ἀνεξ. 24
Βόρις	έτ. «Βλάσποβ»	17	5166	ἄργει Πειραιᾶ ἀπό 9 Νοεμ. 1934
Βύρων	'Εθνικής	14	9272	διηγήθε Κων(λ)ιν 13 'Ιουν., καὶ Πειραιᾶ 15 'Ιουν., εἰς Σάν Λορέντζο 15 'Ιουν., διά Αργεντίνη 20 'Απριλίον.
Γαλαξίας	Μάρον Λέφα	18	4393	άνεξ. "Αλμποργκ 15 'Ιουν., Λάδοσεντ 20 διά Ήστ Λόντον
Γαρδελάκι	Ε. Θεοφίλάτον	88	2282	άργει Πειραιᾶ ἀπό 9 'Ιουν. 1934
Γαρουφαλιά	Σπυρ. Λαμπού	14	4708	άνεξ. Λοτα 19 'Ιουν., διά Ειρηνίσον
Γερμανία	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	09	1977	άνεξ. Πειραιᾶ 29 'Ιουν., διά Ηράκλειον
Γεωργίος	Ν. Αγούντη	10	2216	ἔφθ. Λονδίνον 14 'Ιουν., εἰς Σάν Νικολάς ἀπό 22 'Ιουν.
Γεωργίος Γ.	Δ. Δάμπιαση	18	4289	άργει Πειραιᾶ ἀπό 27 'Οκτ. 1930
Γεωργίος Π.	Θ. Έπαφανεάδη	03	4052	άνεξ. Στέττιν 19 'Ιουν., Νίτον 25 διά Λιθόρο
Γεώργυ. Κυριακίδης	Ν. Γ. Κυριακάδη	11	4201	ἔφθ. Τρόμοσ 11 'Ιουν.
Γεώργυ. Μάντακας	Β. Γ. Μάντακα	21	3246	άνεξ. Στέττιν 19 'Ιουν., Νίτον 25 διά Λιθόρο
Γεώργυ. Μ. Εμπειρίκος	Σ. Γ. Εμπειρίζον	21	5728	ἔφθ. Κονατάντζαν 21 'Ιουν. (διά Χούλλ.)
Γεώργυ. Μ. Λιθανδός	άδ. Λιθανδός	28	3831	άνεξ. Σούντερλαντ 15 'Ιουν. διά Ροζάριο
Γεώργυ. Νικολάου	Ν. Νικολάου καὶ Σία	30	4108	ἔφθ. Τσιταβένιαν 20 'Ιουν.
Γιάννης	Γ. Ανδρούν κ.λ.π.	05	4391	ἔφθ. Καλάμας 16 'Ιουν.
Γιαν. Γούναρης	Γ. Ζ. Γούναρη	01	2238	ἔφθ. "Ιμιγκαμ 20 'Ιουν.
Γκρήκ Μάρινερ	έτ. Νέτλ. — Παντελή	14	3714	άνεξ. Περναμπούζο 22 'Ιουν., διά Μπ. "Αήρες
Γρανικός	Μ. Λέφα	16	3689	άνεξ. Σάν Νικολάς 6 'Ιουν., διά Λάζ Πάλμας
Γρηγόριος Κ. ΙΙ	Π. Καλλιμανοπούλου	19	2546	ἔφθ. Κον(λ)ιν 15 'Ιουν., καὶ Σμύρνην 30
Δαναάς	Π. καὶ Γ. Κ. Λεμού	06	4419	ἔφθ. Ροζάριο 22 'Ιουν..
Δάναντρις	άδελ. Συνοδινοῦ	14	2113	άνεξ. Πειραιᾶ 21 'Ιουν., διά Νοβορωσίσκην, ἔφθ. 26
Δάρμας	άδ. Πήττα	83	1595	άργει Χίον ἀπό 13 'Ιαν.
Δάφνη	Ν. Λευαρδόπούλου	18	3798	διηγήθε Μαδρέας 24 'Ιουν., διά Ρόττερνταμ
Δελφίν	άδοντας Άνδρεάδη	06	3816	άνεξ. Νεάπολην 7 'Ιουν., διά Μαρ(λ)ιν, ἔφθ. 17
Δελφοί	Μ. Δ καὶ Ε. Λαμπού	15	4739	ἔφθ. Νεστορέα 6 'Ιουν..
Δέσποινα	Κοσμᾶ καὶ Γεωργίλη	09	4461	άνεξ. Μπ. "Αήρες 17 'Ιουν., διά Βαρκελόνην — Σονσάζ
Δέσποινα	έτ. Μιχαλινοῦ	06	3016	ἔφθ. Ρόττερντα 23 'Ιουν..
Δημήτρης	Σ. καὶ Η. Λαμπού	05	3338	ἔφθ. Πόρτ Ντέ Μπούν 20 'Ιουν..
Δημ. Γ. Θερμιώτης	Α. Μ. Τατάρη	06	4271	άνεξ. Μονδανοκ 28 'Ιουν., διά Ιταλίαν
Δημ. Ν. Βογιατζίδης	Ν. Δ. Βογιατζίδη	08	3444	έκφορτώνει εἰς Κάλλιαρο 25 'Ιουν..
Δημ. Ίγγλεσης	εἰδὼν Δ. Ίγγλεση	18	5275	διηγήθε Παναμάν 29 'Ιουν..
Δημ. Νομικός	Λουκᾶ Νομικοῦ	03	1171	ἔφθ. Χαλκίδα 14 'Ιουν., καὶ Μαρ(λ)ιν 24
Δημ. Χανδρής	'Ιο. Χανδρή	10	4643	διηγήθε Κ(λ)ιν 21 'Ιουν., καὶ Σαδόνναν 29 διά Πλέιτ
Διαμαντῆς	Διαι. Πατέρα	17	4990	άνεξ. Σαδόνναν 14 'Ιουν., διά Ζουγκοντάκη, ἔφθ. 21
Διαμάντων	άδ. Ταστόμωρον	03	2281	άργει Πειραιᾶ ἀπό 24 Νοεμ. 1935
Διονύσιος	Ε. Α. Καραβία	03	2018	διηγήθε Κων(λ)ιν 18 'Ιουν., διά Αγγλίαν
Διον. Σταθάτος	έτ. Δ. Α. Σταθάτον	19	5168	διηγήθε Πόρτ Νατάλ. 8 'Ιουν., διά Ντακάρο
Δίρφυς	Βασ. Πατέρα καὶ Σία	06	2795	άνεξ. 'Αρχάγγελον 19 'Ιουν., διά Λονδίνον, ἔφθ. 29
Διώνη	Γ. Α' Άνδρεάδη	06	4181	διηγήθε Κον(λ)ιν 24 'Ιουν., διά Εύζενον
Διούναθης	Αεων. Α. Εμπειρίζον	15	5604	διηγήθε Γιβραλτάρ 21 'Ιουν., Ντούτζενες 27 διά 'Αμβέρσαν
Δύο Φίλοι	εληνον. Μιχ. Γούλανδρή	03	3547	άργει Πειραιᾶ ἀπό 9 'Απρ.
Δωρίς	'Ηλ. Χατζηλήια	17	4604	άνεξ. "Ιμιγκαμ 22 'Ιουν., διά Μοντεβίδεο
"Εδη	Ν. Γ. Λιθανοῦ	13	4521	εἰς Βύλλαν Κ(τούσιον ἀπό 26 'Απρ.
Ειρήνη Κυριακίδου	Ν. Γ. Κυριαζίδη	22	3781	άνεξ. Κάρδια 26 'Ιουν. διά Μπ. "Αήρες
Ειρήνη Ν. Ράλλια	Ν. Δ. Ράλλια	08	3860	εἰς Βύλλαν Κ(τούσιον ἀπό 26 Μαΐου
Ειρήνη Σ. Εμπειρίκου	Στ. Εμπειρίζον	27	4164	άνεξ. Ντάρεν 5 'Ιουν., Σαμπάγκ 25 διά 'Αμβούργον
Έκατονταρχος Δρασκούλης	Γεώργ. Ν. Δρακούλη	18	5329	διηγήθε Σουέζ 17 'Ιουν., διά 'Αμβούργον
Έλεγκω Α. Κυδωνιέως	Π. Κυδωνιέως	16	4129	ἔφθ. Σάν Νικολάς 12 'Ιουν..
Έλένη	Α. Καλλινίκου	18	5655	ἔφθ. Βενετίαν 12 'Ιουν., καὶ Τεργέστην 21
Έλένη	Α. Λως	01	1882	άνεξ. Ονδούρας 9 'Ιουν., διά Σάρπινες, ἔφθ. 22
Έλένη Δ.	Δημοσθ. Δάμπιαση	19	5260	άνεξ. Γένοβαν 22 'Ιουν., διά Βούργιε
Έλένη Τ.	Α. Τεργιάζον	97	3039	άνεξ. Ρόττερνταμ 15 'Ιουν., διά Λενινγκραδ, ἔφθ. 21
Έλένη Νικολάου	Ν. Νικολάου	20	4528	ἔφθ. Σάν Νικολάς 4 'Ιουν..
Έλιζα	'Αντ. Παπαδάζη	19	1986	ἔφθ. Κάρδια 16 'Ιουν..
Έλιζα	άδ. Μαζαράζη	22	3553	ἔφθ. Στέττιν 20 'Ιουν..
Έλισάθετ	έτ. Ελληνική Α. Ε.	16	2081	άνεξ. Ρόττερνταμ 12 'Ιουν., καὶ 'Αρχάγγελον 29 διά Καλαί
Έλλας	Μ. Ι. Λέφα	09	4404	ἔφθ. Βασσόραν 18 'Ιουν..
Έλλενικ	Στ. Εμπειρίζον	13	4577	ἔφθ. Ζουγκοντάκη 17 'Ιουν..
Έλλην	Παπαδημητρίου	04	3059	ἔφθ. 'Αγιαν Μαρίναν 20 'Ιουν..
Έλληνικό	Ι. Ν. Γούλανδρή	12	3651	εἰς Βύλλαν Κ(τούσιον ἀπό 5 Μαΐου
Έλπις	Α. Πεζᾶ	19	1492	άνεξ. Ρόττερνταμ 12 'Ιουν., καὶ 'Αρχάγγελον 29 διά Καλαί
Έπαμ. Κ. Εμπειρίκος	εἰδὼν Έπ. Εμπειρίζον	27	4385	ἔφθ. Πειραιᾶ 28 'Ιουν..
Έρηνούλα	Ν. Ταστόμωρον	05	2715	ἔφθ. Μαρ(λ)ιν 15 'Ιουν..
Έργοικός	Μαρη̄ Εμπειρίζον	22	4792	ἔφθ. Γαλάτα 19 'Ιουν.. (διά 'Αμβέρσαν)
Έργενα Καμπάνη	Γ. Ν. Εμπειρίζον	98	3470	ἔφθ. Βενετίαν 14 'Ιουν..
Έγγ. Σ. Εμπειρίκου	Στ. Εμπειρίζον	20	4882	εἰς Μπ. "Αήρες ἀπό 24 Τούν.
Έγγενα Λιθανού	Σ. Λιθανοῦ	36	4825	καθειλκύσθη εἰς Ούεστ Χάρτλεπον. 6 'Ιουν..
Έγγενα Χανδρή	'Ιο. Χανδρή	20	4862	ἔφθ. Μόζι 25 'Ιουν..
Έγγονος	Σ. Λιθανοῦ	19	5627	διηγήθε Σαμπάγκ 10 'Ιουν., διά Γιοζοζάμαν
Έυθαλία	άδ. Γουλανδρή	18	3553	ἔφθ. Πόρτ Σάδ 13 'Ιουν., καὶ Μαρ(λ)ιν 28
Έυθαλία Μαρή	Ν. Μαρή	19	4196	ἔφθ. Κάρδια 23 'Ιουν..
Έθρος	άδ. Λιθανοῦ	18	5283	ἔφθ. Σμύρνην 5 'Ιουν., καὶ Σουέζ 22 διά Ιαπωνίαν

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυτ.	Τόν. γκρ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Εύρυμέδων	Π. Δ. Μαρκεσίνη	04	3564	ἔφθ. Σουσάκ 18 'Ιουλ. .
Εύτυχια	Γεωργ. Βεργωτή	13	5123	ἀργεῖ Βενετίαν ἀπὸ 5 Σεπτ. 1932
Εύτυχ. Βεργωτή	Γερ. Βεργωτή	09	2993	ἔφθ. Τσιτιταβέκαν 15 'Ιουλ. .
"Εψιλον	Λεων. Ν. Έμπειρού	11	4120	ἔφθ. Μπάχ. Μπάγκαν 1 'Ιουλ. .
Ζάννες Γούναρης	ἀδελφοί Γούναρη	07	4407	ἔφθ. Γένοβαν 15 'Ιουλ. καὶ ἀνεγ. 24 διὰ Ρωσίαν
Ζαννής Λ. Καμπάνης	κληρ. Λ. Καμπάνη	20	5298	διῆλθε Κονιγκ 27 'Ιουλ. διὰ Ρωσίαν
Ζερμαίν	Στυλ. Καστάνου	11	5217	ἀνεγ. Ρίον Ιανέζον 9 'Ιουλ. διὰ Λουγκέζονην
Ζεύς	'Ηλ. Χατζηλία	20	4279	ἔφθ. Μάρο Ντέλ. Πλάτα 24 'Ιουλ. .
Ζέφυρος	Α. Λούζη	09	4796	ἔφθ. Ρίγαν 19 'Ιουλ. .
Ζηνοβία	έτ. «Μιζάλινον»	06	2947	ἔφθ. "Οσλο 16 'Ιουλ. καὶ Στέττιν 20
Ζωγραφιά Νικολάου	Ν. Νικολάου	13	7156	ἀνεγ. Λορέντζο Μαρζέ 8 'Ιουλ. διὰ Μασσαλίαν
"Ηρων	Δημ. Ν. Κονφοδ. κλ. π.	06	1516	ἀνεγ. Πειραιᾶ 19 'Ιουλ. διὰ Μαρούλιν, ἔφθ. 23
"Ηφαιστος	νιών 'Αντ. Γιαννουλάτου	12	3793	ἔφθ. Ντονγκούν 10 'Ιουλ. καὶ ἀνεγ. 25 διὰ Κεπαναν
Θάλεια	'Ηλία Ξενία	17	4574	ἀνεγ. Οροβο 22 'Ιουλ. διὰ Βιργύν
Θάσος	«Πατρωτική»	19	1565	ἀνεγ. Ηδροτ. Σάλδ 27 'Ιουλ. διὰ Πειραιᾶ
Θεδόλ 2	Θωμᾶ Ν. Έπιφανιάδη	10	657	εἰς πλόας Πειραιῶς — Κ) ντζης
Θεμιώνη	«Κάσσος» Α. Ε.	29	3859	ἔφθ. Μπ. "Αὔρες Ρόδος 19 'Ιουλ. .
Θεοδώρας (τάνκερ)	Πατάς καὶ Σία	17	1054	ἀνεγ. Κ) ντζαν 24 'Ιουλ., Κονιγκ 25 δι' 'Αλεξάνδρειαν
Θεοδώρος Τ.	Α. Τεριάζου	12	3409	ἔφθ. Γάνδη 21 'Ιουλ. καὶ ἀνεγ. 29 διὰ Λένινγκραδ
Θεοφανώ	ἀδελφοί Λιβανοῦ	17	4240	ἀνεγ. Ροζάριο 21 'Ιουλ. διὰ Ντακάρ
Θεομήτωρ	Μιχ. Σ. Πολέμην	10	4427	ἔφθ. Λά Πλάταν 9 'Ιουλ. .
Θεοοκέπαστη	Β. Μαρόν—Σ. Μενδρινοῦ	11	3726	ἀνεγ. Νέαν Υόρκην 17 'Ιουλ. διὰ Γένοβαν
Θέτις	Ε. Χατζηλία	30	4123	ἀνεγ. Ιμαγζαν 1 'Ιουλ. διὰ Μοντεβίδεο
Θέτις Α.	Γ. Ανδρεάδου	10	4111	ἀνεγ. Δάντογχ 14 'Ιουλ. δι' Ήμεα, ἔφθ. 17
Θράκη	Α. Τεριάζου	17	982	ἔφθ. Κ) ντζαν 13 'Ιουλ. καὶ Βόλον 27
Θραυσθουλος	Α. Βογιατζίδη	12	3693	ἀνεγ. Σάντος 18 'Ιουλ. διὰ Μπ. "Αύρες Ρόδος, ἔφθ. 25
"Ια	Π. Χατζηλία	17	4860	εἰς Σάν Νικολάς ἀπὸ 10 'Απρ.
'Ιάκωβος	Γ. Άγγελίδη	01	2107	ἔφθ. Πειραιᾶ 27 'Ιουλ. .
'Ιγόρ	Πεζᾶ καὶ Σία	07	2693	ἀνεγ. Λιμναΐν 29 'Ιουλ. διὰ Λένινγκραδ
'Ιθάκη	Σ. Βλασσοπούλου	11	4916	ἔφθ. Νομορωσίσην 19 'Ιουλ. .
'Ιθακος	Γεώργ. Δρασούλη	11	4083	ἀνεγ. Γένυιαν 18 'Ιουλ., Νίτον 24 διὰ Καρόντε
'Ικάριον	Έτ. Βεργωτή	12	4013	ἔφθ. Ντάρον 24 'Ιουλ. .
'Ιλισσός	'Ιω. Γ. Λιβανοῦ	15	4724	ἔφθ. Ροζάριο 5 'Ιουλ. .
'Ιουλία	'Ηλ. Χατζηλία	14	4352	ἔφθ. Ροζάριο 13 'Ιουλ. .
'Ιουλία Νικολάου	Ν. Νικολάου	15	3729	ἀνεγ. Νέαν Υόρκην 17 'Ιουλ. διὰ Γένοβαν
'Ισμήνη	Στεριώτη καὶ Σία	90	2399	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 20 'Απρ.
'Ιωάννα	'Ελ. Βελλιώτη	01	1192	διῆλθε Κονιγκ 24 'Ιουλ.. δι' 'Αλεξάνδρειαν
'Ιωάννης	Δ. Λάμπαση	09	3667	εἰς 'Αρχάγγελον 25 'Ιουλ.. ὑπὸ φότωσιν
'Ιω. Βάτης	Θεοφ. Βάτη	12	4418	ἔφθ. Ηδροτ. Ντέ Μπόν 17 'Ιουλ.. καὶ Γιβραλτάρ 25
'Ιω. Καρρᾶς	ἀδελ. Καρρᾶ	17	3527	ἔφθ. Ροζάριο 11 'Ιουλ. .
'Ιω. Μ. Έμπειρικός	Στ. Έμπειρού	24	3734	ἔφθ. Μοντεβίδεο 9 'Ιουλ. .
'Ιω. Νομικός	Α. Νοικού	99	640	ἔφθ. Βρακίσαν 9 'Ιουλ. .
'Ιω. Π. Γουλανδρῆς	ἀδ. Γουλανδρῆ	10	3750	ἀνεγ. Βύλλαν Κ) τούσιον 24 'Ιουλ. διὰ Ντακάρ
'Ιω. Φράγκος	Μάρο. Φράγκου	12	3442	ἔφθ. Σάντα Φὲ 10 'Ιουλ. .
'Ιωλκός (τάνκερ)	«Ελλην. Μεταφορική» Α.Ε.	13	6977	ἔφθ. Πειραιᾶ 14 'Ιουλ.. 'Αργεῖ σημον "Αγ. Γεωργίον
'Ιωνία (τάνκερ)	«Ελλην. Μεταφορική» Α.Ε.	16	5845	ἔφθ. Τενερίφαν 12 Τουν.
'Ιωνόπολις	«Ελλην. Μεταφορική» Α.Ε.	20	6755	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 2 'Ιουν.
'Ιωσηφόγλου (τάνκερ)	«Ελλην. Μεταφορική» Α.Ε.	13	4680	ἀνεγ. Ρόττεφντα 25 'Ιουλ. διὰ Ν. 'Υόρκην
Κ. Κτιστάκης	Γ. Κτιστάκη	07	4291	διῆλθε Κονιγκ 21 'Ιουλ.. δι' 'Αμβέρσαν
Καδιώ	ἀδ. Γ. Σιγάλα	11	1430	ἔφθ. Μαρούλιν 20 'Ιουλ. .
Καίτη Χανδρῆ	Ι. Δ. Χανδρῆ	18	3061	ἔφθ. 'Υμουντεν 18 'Ιουλ. .
Καθαριώτισσα	νιοί Γεωργ. Καραβία	13	1877	ἔφθ. 'Αρχάγγελον 12 'Ιουλ. .
Καλαφάτης	Κ. Καλαφάτη	17	4213	διῆλθεν Οδέναν 26 'Ιουλ.. δι' 'Αλεξάνδρειαν
Καλλιόπη	Δ. Πατέρα	10	4948	ἔφθ. Μπόναν 16 'Ιουλ.. καὶ ἀνεγ. 26 διὰ Μίδδλεσμπρο
Καλλιόπη Σ.	Ίω. Σταύρου καὶ Σία	18	5152	ἔφθ. Μπόναν 16 'Ιουλ..
Καλυψώ Βεργωτῆ	Γερ. Βεργωτή	18	5686	διῆλθε Ντόβερο 14 'Ιουλ.. διὰ Ρόττεφντα
Καπετάν Στρατῆς	Ξενίος—Κοινητῆς καὶ Σία	06	3574	ἔφθ. Μαρούλιν 13 'Ιουλ. .
Καρδόβασι	Υἱοί Δ. Ιγγλέση	20	707	ὑργεῖ Πειραιᾶ 26 'Ιουν.
Καρρᾶς	ἀδ. Καρρᾶ	18	5234	εἰς Καλκούταν ἀπὸ 27 'Ιουν.
Κασσάνδρα Κ. Λουλούδη	ἀδ. Γονιλανδρῆ	19	5106	ἔφθ. Θεσσαλονίκην 14 'Ιουλ..
Κάσος	«Κάσσος» Α. Ε.	19	5685	ἔφθ. Πόρτ Ρεντόν 3 'Ιουλ..
Κάστωρ	έτ. Γράτσου	21	5497	ἀνεγ. Γιούχαναν 7 'Ιουλ.. διὰ Βάρ. Ελφινικὸν
Κάτε	Ν. Λυκαρδοπούλου	18	5197	διῆλθε Περίδι 18 'Ιουλ.. διὰ Ήσοσιμά
Κατερίνα (τάνκερ)	έτ. «Πιετρέλια»	87	2495	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 19 Μαΐου 1935
Κατίνα Βούλγαρη	Νιζ. Θ. Βούλγαρη	12	4567	ἔφθ. Ρόττεφντα 27 'Ιουλ..
Κείτ Κόρσο	Άθ. Κονιούρα & Κ. Ξένου	05	3890	ἀνεγ. Πειραιᾶ 20 'Ιουλ.. καὶ Κονιγκ 23 διὰ Ρούμανίαν
Κεραμές	Ν. Λυκαρδοπούλου	17	5085	ἔφθ. Ρούνεν 10 'Ιουλ.. καὶ Ρόττεφντα 26
Κεχρεά	Θ. Επαφανιάδη	12	1968	διῆλθε Κονιγκ 29 'Ιουλ.. διὰ Βορζέλλας
Κλεάνθης	Α. Επαφανιάδη	11	4153	ἔφθ. Μτ. "Αύρες 9 'Ιουλ..
Κονδύλης	Γ. Κονδύλη	14	4439	ἔφθ. Κονιγκ 1 'Ιουλ.. 'Επφορ. γαιάνθρακας
Κονίστρα	Θωμᾶ Επιφανιάδη	07	3530	ἀνεγ. Searsport 20 'Ιουλ.. δι' 'Αρντόρσαν, φθάνει 3 Αύγ.
Κορινθιακός	Μαροή Έμπειρού	10	3562	ἀνεγ. Ρόττεφντα 18 'Ιουλ.. διὰ Πόρτ Σαίδ
Κόρθιον	ἀδελ. Σύμπορα	09	2116	ἔφθ. Λονδίνον 19 'Ιουλ..
Κουλούρας — Ξένος	Άθ. Κονιούρα-Κυρ. Ξένου	15	4914	ἔφθ. Πειραιᾶ 19 'Ιουλ..
Κουμουνδούρος	Υἱοί 'Επ. Έμπειρούν	25	3598	ἔφθ. Μπ. "Αύρες Ρόδη 20 'Ιουλ..
Κύθηρα	Πολυχρ. Κατφάνη	02	1070	ἀνεγ. Πειραιᾶ 20 'Ιουλ.. διὰ Ρούμανίαν, ἔφθ. 23
Κύμα	Ι. Χαδούλη — Μ. Στινά	12	3994	εἰς Βύλλαν Κ) τούσιον ἀπὸ 12 Μαΐου
Κύμα	Ν. Λιβανοῦ	11	3959	διῆλθε Νίτον 15 'Ιουλ.. διὰ Πόρσγκρουν
Κυρά — Παναγιά II	Άντ. Χάλαρη	99	1012	ἀνεγ. Σούσαν 28 'Ιουλ.. διὰ Λέρον
Κυριακούλα	Α. καὶ Δ. Λαμπού	18	4340	ἀνεγ. Μπάρον 21 'Ιουλ.. διὰ Περναμπούκον
Κωνσταντίνος Η.	Ηλ. & Αθ. 'Ηλιοπούλου	05	2527	ἀνεγ. "Εμδεν 21 'Ιουλ.. Ρόττεφντα 23 διὰ Γένοβαν — Πειραιᾶ
Κωνσταντ. Λουλούδης	ἀδ. Γουλανδρῆ	22	4697	διῆλθε Περναμπούκον 17 'Ιουλ.. διὰ Ρούνεν
Κωνστ. Χατζηπατέρας	Υἱοί Κ. Χατζηπατέρα	13	4684	ἀργεῖ Ροζάριο ἀπὸ 23 Μαΐου

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυπ.	Τόν. γρα.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Κωστής	Μουσούρα καὶ Βενιεράκη	19	5438	ἀνεγ. Γδύνια 9 Ιουν., Λάδσεντ 16 διὰ Ρίον Ιανέρον
Κωστή	Ι. Δ. Χανδρή	05	3933	ἔφθ. Γάνδην 17 Ιουν.
Λακωνικός	Μαρή Ἐμπειρίζου	14	3803	ἔφθ. Πειραιᾶ 19 Ιουν.
Λέρος	Ίω. Θεοχαρίδη	99	846	ἔφθ. Θήραν 27 Ιουν. καὶ Πειραιᾶ 31
Λέσβος	Άδ. Σιφαίον	10	1005	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 17 Ιουν.
Λεωνίδας Ζ. Καμπάνης	πληρον. Λ. Καμπάνη	17	4274	ἀνεγ. Ρόττερνταμ 21 Ιουν. διὰ Δάντσιγ, ἔφθ. 25
Λεωνίδας Μ. Βαλμάς	Μιχ. Βαλμᾶ	14	2080	ἀνεγ. Χάρδην 18 Ιουν., Ρόττερνταμ 21 διὰ Λένινγκραδ
Λεωνίδας Ν. Κονδύλης	ριῶν Λ. Κονδύλη	12	3923	ἔφθ. Μόνσουαν 17 Ιουν.
Λιλή	Χαρ. Πατέρα	20	5719	ἔφθ. Ρίον Ιανέρον 10 Ιουν. καὶ Πλέιτ 22
Λουκία, (τάνκερ)	Ι. Μαρφῆ καὶ Σία	10	2143	ἀνεγ. Κυντζαν 16 Ιουν. διὰ Λά Νονβάλλ.
Μαίανδρος	Σ. Λιβανοῦ	19	4581	διῆλθε Ρόττερνταμ 24 Ιουν. διὰ Σκανδινανίαν
Μαίντη δό Σάμος	τιοί Π. Δ. Γούλανδρη	01	1190	ἀνεγ. Γαλάται 18 Ιουν.. διὰ Σάμον — Κέρουραν
Μαίρη	Ν. Λιβανοῦ	09	1459	ἔφθ. Θεσσαλονίκην 10 Ιουν., καὶ Θεοδόσιαν 19
Μαίρη II	Ν. Λιβανοῦ	20	1517	ἔφθ. Βοστάλ 16 Ιουν. (ἔφόρτ. 25 διὰ Μπέργκεν)
Μαίρη Ν.	Δημ. Πατέρα	09	4330	ἀνεγ. Σάν Νιζολάς 27 Ιουν. δι' Εύρωπην
Μαίρη Δευτεραίου	Βασ. Δευτεράου	03	1383	ἀνεγ. Πόρτ Σάδ 20 Ιουν. διὰ Κρήτην
Μαϊδίτις	Α. Σινοδινοῦ	88	1709	ἀνεγ. Όδησσον 30 Ιουν. δι' Ἀλεξ.)λιν — Θύνιην
Μάκης	Ε. Κ. Βλασσοπούλου	06	3546	ἔφθ. Μαργαρίταν 15 Ιουν.
Μαλιακός	Μαρηή Ἐμπειρίζου	12	3903	διῆλθε Γιβραλτάρ 14 Ιουν. διὰ Σονσάκ, ἔφθ. 21
Μαλέας	Τελ. Παπαδέα	17	5709	ἀνεγ. Γκάιμπετ 15 Ιουν. δι' Ελλάδα
Μαννούδλα	τιοί Γεωργ. Καραβία	20	2012	ἔφθ. Αρχάγγελον 9 Ιουν.
Μάξ Βόλφ	Γ. Πορτόλουν	17	6694	ἀνεγ. Λίβερπούλ 11 Ιουν. δι' Αρχάγγελον, ἔφθ. 23
Μαρή Χανδρή	Ι. Δ. Χανδρή	04	2331	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 28 Δεκ.
Μαργαρίτα	Γεωργιάδη & Σοφιανοῦ	89	2187	διῆλθε Ναναμάν 20 Ιουν. δι' Αζόρας (διαταγής)
Μαργαρίτης	άδ. Περιβολάρη	13	4584	διῆλθε Γιβραλτάρ 18 Ιουν. διὰ Βαλτιμόρην
Μαρία	Σ. Βλασσοπούλου	07	4225	ἔφθ. Ρένι 20 Ιουν.
Μαρία Α.	Σ. Περηνή —Δ. Τσατσαρώνη	00	1216	διῆλθε Νταζάρ 18 Ιουν. διὰ Μπέλφαστ
Μαρία Νικολάου (τάνκερ)	Κ. Η. Λαμπού	12	4707	ἔφθ. Ταμπίζο 17 Ιουν. καὶ ἀνεγ. 22 δι' Αριβά
Μαρία Νομικοῦ	Ν. Νιζολάου	27	5525	ἀνεγ. Μασσάλιαν 21 Ιουν. διὰ Γένθιον
Μαρία Σταθάτου	Λουζ. Νομικοῦ	99	1165	ἔφθ. Βενετίαν 12 Ιουν.
Μαριέττα	έτ. Δ. Α. Σταθάτου	19	5269	ἔφθ. Πειραιᾶ 17 Ιουν.
Μαρίκα Πρωτοπαπᾶ	Π. Νομικοῦ	19	5241	ἀνεγ. Ταγην 11 Ιουν. διὰ Γιαβάτα
Μαριόγκα	Ν. Ενσταθίου	13	6042	ἀνεγ. Λίβερπούλ 23 Ιουν. διὰ Γέντυια, ἔφθ. 28
Μαριόγκα Δ. Θερμιώτη	Π. Φρωτοπαπᾶ	15	4447	εἰς Σάν Νιζολάς ἀπὸ 19 Ιουν.
Μαριόγκα I. Κατίρη	Π. Πρωνῶν	12	4236	ἀνεγ. Νιζολάειφ 26 Ιουν. διὰ Κόντινεντ
Μαρουκώ Πατέρα	'Ιω. Δανιόλου	13	5143	διῆλθε Πόρτ Ελιάσβετ 24 Ιουν. διὰ Γιοζογάμαν
Μάριος Τ.	Δ. Πατέρα	17	4269	ἔφθ. Χαϊφόργ 16 Ιουν.
Μαρουλιώ	Λ. Τεριάζου	04	1128	ἔφθ. Πειραιᾶ 11 Ιουν.
Μαρουσιώ Κουλούθρου	Μιχ. Κυδωνιέως	18	4215	ἔφθ. Μπ. "Αὔρες Ρόδες 5 Ιουν.
Μαρουσιώ Λογοθέτη	Κουλούθρου — Εμπειρίζου	07	3556	ἀνεγ. Μοντεβίδεο 21 Ιουν. διὰ Νταζάρ
Μάρτησσα	άδ. Γούλανδρη	12	4669	ἔφθ. Βοστόνην 21 Ιουν.
Ματθαίος	Ν. Ενσταθίου	19	5476	ἔφθ. Λίβερπούλ 14 Ιουν. καὶ Νιούπορτ 23
Ματρόνα	Η. Μ. Λως	04	2434	ἔφθ. Ρόττερνταμ 20 Ιουν. καὶ ἀνεγ. 24 δι' Αρχάγγελον
Μεμάνα	Ν. Βογιατζή	02	2846	ἔφθ. Σαρόνναν 22 Ιουν. καὶ Πειραιᾶ 30
Μεμάνα	«Αίγαλον» Α.Ε.	00	4359	ἔφθ. Μπούνενος "Αὔρες Ρόδες 12 Ιουν.
Μέντωρ	Γ. Δρασούλη	02	3050	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 14 Φεβρ.
Μερόπη	Άνδρ. Παπᾶ	11	4181	εἰς Λιμένας Ιαπωνίας 20 Ιουν.
Μεσσαριά Νομικοῦ	Έτ. «Π. Νομιζός» Α. Ε.	95	985	ἔφθ. Νιζολάειφ 13 Ιουν. καὶ Γαλάται 23
Μιμέδζα	«Βλάσσος»	05	3071	διῆλθε Κονγκίλιαν 14 Ιουν. διὰ Τσιτιταβέζιαν
Μίνα	Άνδρ. Βεστάρη	22	6067	ἔφθ. Κόμπε 2 Ιουν.
Μίνα Λ. Καμπάνη	ζίληρον. Λ. Καμπάνη	20	5227	ἔφθ. Βίλλαν Κ) τούσιον ἀπὸ 16 Φεβρ.
Μιχαήλ Λ. Έμπειρίκος	Στ. Εμπειρίζου	18	5202	ἀνεγ. Αὔρες 23 Ιουν. διὰ Λάς Πάλμας
Μιχαλάκης	Ν. Ενσταθίου	19	5234	ἔφθ. Ζαράτ 30 Ιουν.
Μιχάλης	Δ. Φατού	12	3646	ἀνεγ. Πέναρθ 26 Ιουν. (φυμούλονεμον) δι' Αμοτρενταμ
Μιχάλης Πουτούς	Μ. Μοντούς	14	4810	ἀνεγ. Νεζούσεα 3 Ιουν. δι' Αμοτερενταμ
Μιχαλίδης	άδ. Συλλ.	08	3742	εἰς Σάν Νιζολάς ἀπὸ 8 Απρ.
Μόσχα Δ. Κυδωνιέως	Δημ. Α. Κυδωνιέως	15	3874	ἀνεγ. Ρεζαλάντα 8 Ιουν., Νταζάρ 26 διὰ Ρόττερνταμ
Μόσχα Λ. Γουλανδρή	άδ. Γουλανδρή	18	5199	διῆλθε Γιβραλτάρ 21 Ιουν. διὰ Πειραιᾶ, ἔφθ. 29
Μοτορίνα (τάνκερ)	έτ. «Τρανσπετόρ»	89	2466	ἀνεγ. Υμουνίτεν 14 Ιουν. διὰ Μεσανε
Μύκονος	Φ. Σιγάλας	99	1802	
Ναγός	I. Λιβανοῦ	12	1926	εἰς Βοστάλ 25 Ιουν. (διὰ Κάρδιφ)
Ναντίν	έτ. Βλάσσος	04	3582	ἀνεγ. Αιδόρον 17 Ιουν. διὰ Ζονγκούλδακ, ἔφθ. 25
Ναύαρχος Σαχτούρης	Π. Σαχτούρη	02	1953	ἔφθ. Γαλάται 11 Ιουν. (Ἐφόρτωνε 25 διὰ Κύπρου κλ.)
Νάρκισσος	Γ. Ν. Σταθάτου	06	4313	ἀνεγ. Νταζέρεν 12 Ιουν. διὰ Κρίτιμας "Αϊλαντ
Ναυσικά (τάνκερ)	Κρο. Βενιζέλου	22	5005	εἰς Κονστάντζαν 25 Ιουν.
Ναυτίλος	Δ. Ι. Γούλανδρη	04	3531	ἔφθ. Τσιτιταβέζιαν 9 Ιουν. καὶ Ζονγκούλδακ 23
Νέα Τύχη	Στ. καὶ Δημ. Φαφαλιοῦ	12	3451	διῆλθε Λάδσεν 26 Ιουν. διὰ Ρόττερνταμ
Νέδων	Α. Καλλινίζου	19	5263	διῆλθε Νταζάρ 18 Ιουν. διὰ Βορδώ
Νέλλου	έτ. «Ωξεανός» Α. Ε.	13	4826	διῆλθε Γιβραλτάρ 3 Ιουν. διὰ Ρίον Ιανέρον
Νεράϊδα	έτ. Π. Νομικοῦ	03	2759	διῆλθε Γιβραλτάρ 24 Ιουν. διὰ Πειραιᾶ
Νεμέα	Γ. Ν. Σταθάτου	19	5101	διῆλθε Σαμπάγκ 23 Ιουν. δι' Ιαπωνίαν
Νέστος	Ν. Λιβανοῦ	19	4399	ἀνεγ. Τάιν 11 Ιουν. διὰ Τρίνιταν
Νήσιον	Α. Καλλινίζου	18	5154	ἀνεγ. Γιαβάτα 21 Ιουν. διὰ Κεμαναν
Νηρεύς	Έμη. Χατζηλία	13	6694	ἀνεγ. Λένινγκραδ 23 Ιουν. δι' Εμδεν — Ταζόμα
Νηρίτος	Γ. Δρασούλη	07	3854	ἔφθ. Βοστάλ 10 Ιουν. (ἐφόρτωνε 25 διὰ Μάντζεστερ)
Νίκη	'Ανδρ. Βαλσαμάκη	17	958	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 3 Μαρτ.
Νικοκλής	Ν. Γ. Μωραΐτη	21	3576	διῆλθε Νταζάρ 18 Ιουν. δι' Αγγλίαν — Κόντινεντ
Νίκος	Α. Γρυπαίου	14	3892	ἀργεῖ Αμέρεσαν ἀπὸ 14 Μαΐου
Νίκος Τ.	Έλενθ. Τριπόγλου	19	5175	ἀνεγ. Γένοβαν 15 Ιουν., Μεσσήνην 17 διὰ Σέρον
Νικόλαος Α'θανασούλης	ζίληρο. Α'θανασούλη	01	3575	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 7 Μαΐου 1928
Νικ. Γ. Κουλουκουντής	έτ. "Ατλαντικός"	17	3201	ἀνεγ. Βανδάρ Α'μπατς 7 Ιουν. διὰ Σιγκαπούρην
Νικόλαος Μίχαλος	Κ. Μιχάλου	13	4342	ἔφθ. Ρίον Ιανέρον 13 Ιουν. καὶ ἀνεγ. 23 διὰ Πλέιτ
Νικ. Μπάκας	Ποθ. Μπάκα	20	1912	ἀνεγ. Κάρδιφ 17 Ιουν., Γιβραλτάρ 24 διὰ Θεσσαλίην

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ

ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ

ναυπ.
Έτος
Τόν.

ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ

Νικόλαος Νομικός	Λ. Νομικού	99	625	άνεξ. Πειραιᾶ 21 Ίουλ. διὰ Μαργαρίτην, ἔφθ. 25
Νικόλαος Πάλγοκς	Μιχ. Πάλγοκου	12	4499	ἔφθ. Μασσαλίαν 20 Ίουλ. καὶ ἀνεξ. 24 διὰ Ρουέν
Νικόλαος Φιλίνης	Μιζέ Φιλίνη	04	3111	διῆλθεν Ρόττερνταμ 26 Ίουλ. διὰ Eshjerg
Νικόλαος	Β. Σ. Ρωσολύκου	10	4540	εἰς Βίλλαν Κατούνιον ἀπὸ 24 Μαρτ.
Νικόλαος "Αγγελος	Ίω. Αγγέλου	12	4351	εἰς Ιμπάκου οὐδὲς ἀπὸ 27 Ίουν.
Νικόλαος Πατέρας	ἀδελφοὶ Πατέρα	10	4362	ἔφθ. Αμβούργον 15 Ίουλ. καὶ Αμβέρσαν 23 (δι' Ανατολήν)
Νίτσα	ἀδ. Γιανναγά	15	4732	ἀνεξ. Τσιτιταβέζιαν 10 Ίουλ. διὰ Μαργαρίτην, ἔφθ. 19
Νύμφη	Ν. Λυσιαρδοπούλου	21	4504	διῆλθε Μαδέρας 10 Ίουλ. διὰ Ταχόμα
"Ολγα	I. N. Βλασπούλου	05	677	"Ιδε: «ΟΛΓΑ Σ.», σημαία 'Αγγλική
"Ολγα 'Επ. Εμπειρίκου	εἰδὼν 'Επ. Εμπειρίκου	22	4677	ἔφθ. Χοῦλι. 13 Ίουλ.
"Ολυμπίος	Κουλούθουρον — Εμπειρίκου	18	5249	ἀνεξ. Γιοτοζάμαν 11 Ίουλ. καὶ Ομυτα 18
"Ομόνοια	Ξενονή-'Άδ. Χριστοφορίδου	08	3699	ἔφθ. Χόγκ Κόγκ 24 Ίουλ.
"Ορος "Αθως	Ρεθύμνη — Κουλουζουντή	13	3578	ἔφθ. Ροζάριο 11 Ίουλ.
"Ορος "Ατλας	Ρεθύμνη — Κουλουζουντή	16	5647	διῆλθε Γιβραλτάρ 22 Ίουλ. διὰ Μασσαλίαν
"Ορος Δίρφυς	«Ατλαντικός» Α. Ε.	18	5242	ἔφθ. Βομβάνη 13 Ίουλ. καὶ ἀνεξ. 24 διὰ Βιανναγάρ
"Ορος Έλικών	«Τράμπι, Σοζ.	18	5525	ἀνεξ. Πόρτα Κάμπα 19 Ίουλ. διὰ Βορδό
"Ορος "Ιδη	Κοσμέτου-Κουλουζουντή	20	5210	ἔφθ. Μίτζε 7 Ίουλ. (διὰ Πόρτλαντ Β. Αμερικῆς)
"Ορος Ίθωμη	Ρεθύμνη — Κουλουζουντή	14	4191	διῆλθε Νταζάρ 17 Ίουλ. διὰ Χάρην
"Ορος Κιθαρών	«Τράμπι, Σοζ.	12	3876	ἔφθ. Περναμπούζον 12 Ίουλ.
"Ορος Κύνθος	«Τράμπι, Σοζ.	18	5188	εἰς Σάν Νικολάς 20 Ίουλ. ἐπὸ φόρτωσιν
"Ορος Λυκαθηττός	«Ατλαντικός» Α. Ε.	17	4292	διῆλθε Ντόθερ 25 Ίουλ. διὰ Στάβαγκερ
"Ορος Μυρτώ	Κοσμέτου — Κουλουζουντή	19	5658	διῆλθε Σουέζ 17 Ίουλ., Περιμ 23 διὰ Κόμπε
"Ορος Ολυμπος	Ρεθύμνη — Κουλουζουντή	20	5166	διῆλθε Σουέζ 17 Ίουλ., Περιμ 23 διὰ Σιγκαπούρην — Κόμπε
"Ορος Ορθρυς	έτ. «Θησεύς» Α. Ε.	19	4817	ἔφθ. Ζουγονάδας 16 Ίουλ.
"Ορος Όυσα	Ρεθύμνη — Κουλουζουντή	18	5201	ἔφθ. Αομορι 18 Ίουλ.
"Ορος Παρναυασός	άδ. Π. Μαργαρώνη & R-K.	15	3660	Έπολήμη Λεττονίους, μετωνομασθὲν «Tautmila»
"Ορος Πέρα	Κοσμέτου — Κουλουζουντή	18	5208	ἔφθ. Σύνον 3 Ίουλ.
"Ορος Πεντελικόν	Κουλουζουντή - Κοιτσούμενη	17	5791	ἀνεξ. Μπέρια 8 Ίουλ. διὰ Sauda
"Ορος Πήλιον	έτ. «Θησεύς» Α.Ε.	14	4592	ἀνεξ. Ρόττερνταμ 23 Ίουν. διὰ Περναμπούζον
"Ορος Πρίονας	Ρεθύμνη — Κουλουζουντή	10	3986	διῆλθε Περιμ 8 Ίουλ. διὰ Khorram Shahr
"Ορος Ροδόπη	έτ. «Ωξεανός» Α.Ε.	19	5182	εἰς Μοντεβίδεο ἀπὸ 28 Ίουν.
"Ορος Ταύρος	Ρεθύμνη — Κουλουζουντή	20	6696	ἔφθ. Μόζι 12 Ίουλ.
"Ορος Υμηττός	Ρεθύμνη — Κουλουζουντή	21	6388	ἀνεξ. Σιγκαπούρην 14 Ίουλ. διὰ Ντουγκούν
Π. Μαργαρώνης	Δημ. Μαργαρώνη	13	4979	διῆλθε Νταζάρ 20 Ίουλ. δι' Αβονιάσιν, ἔφθ. 31
Παγασητικός	Μαρη 'Εμπειρίκου	14	3477	ἀνεξ. Αμβέρσαν 9 Ίουλ. διὰ Πειραιᾶ, ἔφθ. 24
Παγκρατίων	Δημ. Ν. Κουφός κλπ.	20	2012	ἀνεξ. Κάρδια 17 Ίουλ.. Γιβραλτάρ 24 διὰ Πειραιᾶ
Παναγής	Ν. Λυσιαρδοπούλου	20	5187	ἀνεξ. Μπάρον 10 Ίουλ. διὰ Τάμπαν
Παναγ. Θ. Κουμάνταρος	άδ. Σ. Κουμαντάρου	12	5839	ἀνεξ. Πειραιᾶ 19 Ίουλ., Γιβραλτάρ 30 διὰ Καναδᾶν
Πανάχραντος	Β. καὶ I. Κουτσούκου	15	4661	ἔφθ. Πειραιᾶ 10 Ίουλ.
Πάνις	Α. 'Αναστασάτου	06	1781	ἀργεῖ Αμβέρσαν ἀπὸ 26 Μαρτ.
Παντελῆς	Κ. Λαϊμοῦ καὶ I. Ποντικοῦ	11	3845	ἔφθ. Σάντα Φέ 21 Ίουλ.
Παντιάς	έτ. «Ωξεανός» Α.Ε.	12	5146	ἀνεξ. Υμονύτην 11 Ίουλ.. διὰ Πόρτα Νατάλ.
Παπαδεμόδης	Γ. Α. Γεωργιηῆ	10	3748	εἰς Αποστολάτην ἀπὸ 14 Μαρτ. ΕΠΩΛΗΟΗ
Πάραλος	Κ. Α. Πετρούποτη	06	3435	ἔφθ. Κέρσιναν 27 Ίουλ.
Παρθενών	άδ. Πειθῆ	08	3189	ἀνεξ. Σουάνης 16 Ίουλ. δι' Αλεξάνδρειαν
Πάτρα	Τασμαριάνη—Κοννήδη	96	3256	ἔφθ. Βορδό 17 Ίουλ. καὶ ἀνεξ. 30 διὰ Λά Ροζέλ.
Περράκης Λ. Καμπάνης	κληρ. Α. Καμπάνη	10	3584	ἔφθ. Δουγκέρων 11 Ίουλ. καὶ Κάρδιας 25
Περσεύς	Α. 'Ανδρεάτου	18	5172	διῆλθε Πόρτα Νατάλ 7 Ίουλ. διὰ Νταζάρ — Γαλλίαν
Πεταλίοι	Μαρη 'Εμπειρίκου	17	5126	ἀνεξ. Ρουέν 16 Ίουλ. καὶ Νίτον 20 διὰ Κωνιγκόν
Πετρολ (τάνκερ)	έτ. «Τρανσπετρόβιλ»	03	4634	ἀνεξ. Σέτταν 18 Ίουλ. διὰ Κονγκούτζαν, ἔφθ. 26
Πετράκης Νομικός(τάνκερ)	έτ. Π. Νομικός	14	7020	ἀνεξ. Ρόττερνταμ 20 Ίουλ. διὰ Γιβραλτάρ (διαταγάζ.), ἔφθ. 26
Πετράκης Νομικός	Π. Νομικός	06	4418	ἀνεξ. Μπάχ. Μπλάγκαν 1 Ίουλ. διὰ Κόντινεντ
Πέτρος Ι. Γουλανδρῆς	άδ. Γουλανδρῆ	23	4633	διῆλθε Περναμπούζον 15 Ίουλ. διὰ Μπ. Αύρες, ἔφθ. 26
Πέτρος Νομικός	Π. Νομικού	13	4044	ἀνεξ. Ρόττερνταμ 16 Ίουλ.. διὰ Γιβραλτάρ 26 διὰ Βενετίαν
Πήγασος	Γ. Ν. Λουλούδη	15	1795	ἀνεξ. Σούντερλαντ 23 Ίουλ. διὰ Landskrona
Πηλεύς	Ε. Χατζηλία	28	4695	διῆλθε Γιβραλτάρ 17 Ίουλ. διὰ Πειραιᾶ, ἔφθ. 23
Πηνελόπη	Σ. Παραμυθιώτη	19	4786	ἀνεξ. Μπάρον 21 Ίουλ., Γιβραλτάρ 27 δι' Αλεξάνδρειαν
Πίνδος	Α. Λούζη	08	4360	διῆλθε Κονγκόν 15 Ίουλ. καὶ Σονέζ 20 διὰ Βασσόδαν
Πολέμης	I. A. Παλαιωρασσᾶ	09	1457	ἔφθ. Λιθερόπον 16 Ίουλ. καὶ Σονέζ 20 διὰ Βασσόδαν
Πόλι	M. N. Ροδάδη	97	2861	διῆλθε Κονγκόν 13 Ίουλ. διὰ Κατάνην
Πολύκτωρ	Γ. Δρασούλη	14	4077	διῆλθε Γιβραλτάρ 15 Ίουλ. διὰ Βηρυττῶν
Πολύμινα	Ε. Μιχαλιτσιάνου	07	4937	ἀργεῖ Γένοβαν ἀπὸ 5 Μαρτ.
Ποσειδῶν	Μιχ. Βερνίκουν	96	1594	εἰς Honningsvaag 20 Ίουλ. ἐπὸ φόρτωσιν
Ποσειδώνια	άδ. Πήττα	09	3895	ἀνεξ. Μπάρον 11 Ίουλ. διὰ Ναϊσταθμον, ἔφθ. 25
Πρέκλα	Δ. Γεωργοπούλου καὶ P.-K.	09	3681	ἔφθ. Μαργαρίτην 15 Ίουλ. καὶ Χαλκίδα 30
Προμηθεύς	Θ. 'Επιφανιάδη	12	1820	ἔφθ. Βούλωνην 22 Ίουλ. καὶ Αμβέρσαν 25
Πήνος	έτιδων 'Αντ. Γιαννουλάζου	12	4340	ἔφθ. Σάντα Φέ 22 Ίουλ. καὶ Αμβέρσαν 25
Ρίτα	Λεων. 'Εμπειρίκου	11	4346	εἰς Ρούμανίαν 28 Ίουλ. ΕΠΩΛΗΟΗ ΕΙΣ ΑΓΓΑΛΟΥΣ ΔΙΑΛΥΤΑΣ
Ρίτα Χανδρῆ	Γ. Πανᾶ	01	2495	ἔφθ. Μαργαρίτην 10 Ίουλ. καὶ Κονγκόν 21 διὰ Πεσσάρα
Ρόκος	'Ιω. Δ. Χανδρῆ	14	4648	ἔφθ. Μπ. Αύρες 28 Ίουλ.
Ρόκος Βεργωτῆς	έτ. Ιόνιουν Α. Ε.	18	4781	εἰς Νέαν Καλληδονίαν 10 Ίουλ.
Ρούλα	«Βεργογήτης» Α.Ε.	19	5637	ἔφθ. Σήματη 15 Ίουλ.
Σαρωνικός	Μιχ. Καραγεώργη	99	1044	ἀνεξ. Σαγκούντο 14 Ίουλ. διὰ Σάντα Φέλα
Σίφνος	Μαρη 'Εμπειρίκου	12	3548	διῆλθε Κονγκόν 25 Ίουλ. διὰ Λίβερπολη.
Σοφία Θεοδωροπούλου	Θεμ. Σταφνόλοπάτη	17	2290	ἀνεξ. Κονδα 22 Ίουλ. δι' Αμβέρσαν
Σουλιώτης	Π. Θεοδωροπούλου	99	1518	ἔφθ. Σημάξ 19 Ίουλ.
Σούνιον	Μαλάμου	17	4300	εἰς Ροζάριο 14 Ίουλ. δι' Αρχάγγελον
Σπύρος	Μαρη 'Εμπειρίκου	19	3054	διῆλθε Γονίν 14 Ίουλ. δι' Αρχάγγελον
Σπύρος	«Αλγαίον» Α.Ε.	18	5153	εἰς Τέξας Σίτι 12 Ίουλ.
Σταμ. Γ. 'Εμπειρίκος	Παντ. 'Αγνάτα	04	2108	ἔφθ. Κονδα 12 Ίουλ.
Στάμος	έτ. «Σ. Γ. 'Εμπειρίκου»	36	3941	διῆλθε Πόρτα Νατάλ 15 Ίουλ. διὰ Γιοτοζάμαν
	Δ. Φαφαλιού	14	3801	ἔφθ. Ροζάριο 16 Ίουλ.

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυπ.	Τόν. γχρ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Σταύρος Κουμάνταρος	άδ. Σ. Κουμαντάρος	12	5528	έφθ. Ηειραϊ 19 'Ιουλ.
Στρυμών	Στ. Λιβανοῦ	19	5250	άνευ. Μανύλιαν 18 'Ιουλ. διά Μόδι
Σύλθα	Α. Καλλέρηγη και Σία	14	4202	έφθ. Πόρτλαντ ("Ορεγκον") 12 'Ιουλ.
Τάκης	Π. Αντέπα	04	1698	άνευ. Χερσόνηα 26 'Ιουλ., Κονιλιανή 29 διά Σηράξ
Τάμεσις	Λεων. Α. Έμπειροισου	14	3942	άνευ. Πιεραϊ 25 'Ιουλ. διά Ρούμανίαν
Τάνας	άδελφ. Συνοδινοῦ	07	1545	άνευ. Βραΐλιαν 31 'Ιουλ. διά Ηειραϊ
Ταξιάρχης	άδελφ. Λαμοῦ	13	4221	έφθ. Πλάνονθ 23 'Ιουλ.
Τάσις	«Μητρόφων» Α.Ε.	13	4706	έφθ. Βύλλαν Κονσταντίνον 13 'Ιουλ.
Τάσος Κ.	Έπι. Καραβία	01	3634	άνευ. Σαβόνην 28 'Ιουλ. διά Ζουγκονήδας
Ταυγετος	Κουλούθρον — Έμπειροισου	18	4295	διηλθε Κονίλιαν 25 'Ιουλίου διά Ρωσίαν
Τέτη	Κ. Σγάλα — Ν. 'Αδρόνιος	03	2747	άνευ. Βορδόλ 23 'Ιουλ., Ντόβερ 26 διά 'Αρχάγγελον
Τζέννυ	Ίον. Λιβανοῦ	12	1859	διηλθε Σεύσταν 13 'Ιουλ. διά Λίβερπολη
Τηλέμαχος	Γ. Δρασούλη	11	3562	έφθ. Μαργ. 17 'Ιουλ.
Τουρκία	έτ. «Ελληνιζίς» Α.Ε.	09	1911	διηλθε Γιβραλτάρ 18 'Ιουλ. διά 'Αμβούργον, έφθ. 25
Τουρλιανή	Γ. Ασημούτη	19	2486	άνευ. Μάλιο 19 'Ιουλ. διά Σάρπηνες, έφθ. 26
Τρεγκόδναν	Σαραβάνον	03	3075	άργει Σούέζ από 8 Μάιον
Τρίτων	εῖος Γ. Γράτσου	14	4211	διηλθε Γιβραλτάρ 17 'Ιουλ. διά 'Αμβούργον
Τσιροπινάς	Κ. Α. Τσιροπινάς και Υιοί	14	3895	άνευ. Ούνουρας 11 'Ιουλ., 'Οράν 27 διά 'Αλεξάνδρειαν
Τώνης Χανδρής	Ι. Δ. Χανδρή	04	2689	άνευ. 'Εμδεν 17 'Ιουλ. διά 'Ονέγκα, έφθ. 29
Υδραίος	Α. Κουλίναρα και Κ. Ξένου	02	4476	άνευ. Ν. 'Υόρονη 25 'Ιουλ. διά Σοφέλ — 'Ελλάδα
Υδρούσσα	Π. Χριστοπούλου	22	2038	έφθ. Θήραν 14 'Ιουλ.
Φαέθων	άδ. Λιβανοῦ	13	4168	άνευ. Κοζλού 26 'Ιουλ. διά Ρίον 'Ιανέριον
Φοίβην	Σ. Παραμιθώτη	15	7188	διηλθε Πλαναμάν 10 'Ιουλ. διά Λονδίνον, φθάνει 5 Αύγ.
Φανερωμένη	Α. Βλαζάρη	08	3501	άνευ. Ρόττερνταμ 14 'Ιουλ., Γιβραλτάρ 22 διά Βαρελένηνη
Φιλομήλα	Σ. Κατοπόδη	98	3175	έφθ. Κοσσέριο 16 'Ιουλ.
Φλώρα	έτ. Π. Νομικοῦ	04	2980	άνευ. Χούντικσβαλ 22 'Ιουλ. διά Βόλον — Ηειραϊ
Φλώρα Νομικοῦ	Λουκά Νομικοῦ	21	2012	έφθ. Βραΐλιαν 8 'Ιουλ. (έφθ. 25 διά Λά Νορβαΐ)
Φραγκούλα Βροντίσια	Βροντίσιον — Γούναρη	04	2083	έφθ. Μπότον ('Αγγλίαν) 17 'Ιουλ.
Φραγκούλα Β. Γουλανδρή	άδ. Γουλανδρή	18	5304	άνευ. 'Αλεξάνδρειαν 19 'Ιουλ. διά Σμύρνην, έφθ. 23
Φρέδ	Κ. Δ. Καλαφάτη	07	4043	άνευ. Ρόττερνταμ 22 'Ιουλ. διά Βενετίαν
Φώτης	Ν. Αυγιαρδοπούλου	12	3507	άνευ. Σάντα Φέ 23 'Ιουλ. διά Μόντρεαλ
Φωφός Μακρή	Ι. Σ. Στρυμπονιάζη	03	1013	άνευ. Γαλάτσιο 20 'Ιουλ. διά Κύπρον, έφθ. 28
Χαδιώτης	έτ. «Κάσσος» Α. Ε.	29	4386	διηλθε Γιβραλτάρ 13 'Ιουλ. διά Ήρατ Σαΐδ, έφθ. 21
Χατζηπατέρας	νίδην Κ. Χατζηπατέρα	19	3511	άνευ. Ρούεν 17 'Ιουλ. διά 'Αρχάγγελον, έφθ. 29
Χέλαστρος	έτ. «Κάσσος» Α. Ε.	14	3489	έφθ. Καλούπαντ 2 'Ιουλ.
Χίος	Σ. Περοή — Α. Σπατασαρώνη	88	1356	άνευ. Γαλάτσιο 15 'Ιουλ. διά Ηειραϊ, έφθ. 22
Χλόδη	Ν. Αυγιαρδοπούλου	28	4641	έφθ. Κριστομπάλ 14 'Ιουλ. (διά Βαγχούνθερ)
Χρήστος Μαρκέτος	έτ. Βεργιωτή	19	5209	έφθ. Ρίον 'Ιανέριον 3 'Ιουλ. και Μπ. "Άνθρες Ρόδης 25
Χρυσή	Π. Ι. Γούλανδρή	13	5367	άνευ. Μουρόφαν 12 'Ιουλ. διά Γιοζοζάναν, έφθ. 15
Ωκεανία	Μ. Καριβάλη	07	4843	έφθ. Ηειραϊ 16 'Ιουλ. και Πάτρας 25
Ωνάστη Πηνελόπη	'Αριστ. Ωνάση	19	5404	άνευ. Κάρδιδο 23 'Ιουλ. διά Μπ. "Άνθρες
Ωνάστη Σωκράτης	'Αριστ. Ωνάση	19	5439	άνευ. Αδ. Πλάταν 8 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
Ωρίων	Π. Λ. Λύρα — Α. Λούζη	09	4798	άνευ. Υμουνίτεν 17 'Ιουλ. διά Γδυνία
Ωρωπός	Μαρού Έμπειροισου	13	3475	άργει 'Αμβέρσαν από 30 'Απριλ.

ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΥΠΟ ΣΕΝΑΣ ΣΗΜΑΙΑΣ

Απόστολος (Κυπριακόν)	Δ. Τσιρίδη	89	498	εἰς πλόας Αίγαντον — Παλαιστίνης
Έλενη ('Αγγλικόν)	Ρεθύμνη — Κουλουζουντή	21	1138	έφθ. Κύρδον 15 'Ιουλ.
Κέρμεν Σύλθα (Ρουμ.)	Καζάτου — Μακρή	03	1601	διηλθε Γιβραλτάρ 21 'Ιουλ. διά Λά Παλλίς
Μαρτῆς ('Αγγλικόν)	Γ. Μ. Κουλουζουντή	94	2483	έφθ. Χουντίαν 12 'Ιουλ.
Μπέδτσα ('Αγγλικόν)	Α. Λούζη	13	1569	εἰς πλόας Οβάλλιας — Πορτογαλίας
Μιρουπάνου ('Αγγλικόν)	Μιναζούλη και Σία	05	2539	έφθ. Χαρέντε 12 'Ιουλ.
Μυριάμ, ('Αγγλ.—τάνκερ)	Β. Ι. Β. Σ.	21	7012	διηλθε Γιβραλτάρ 13 'Ιουλ. διά Γάνδην — Μέμελ.
Νέλωνας, ('Αγγλικόν)	Στάριο. Χριστοφορίδη	96	1437	έφθ. Σούέζ 12 'Ιουλ.
Νικόλαος Πήγατας, ('Αγγλ.)	άδ. Πήγατα	12	1864	"Ιδε: «ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ» σημαία 'Ελληνική
Νοέμητ—Τζούλια ('Αγγλ.)	Α. Μιναζούλη—Ρουσάνον	95	2499	άνευ. Μπόναν 22 'Ιουλ. διά Μελίλλαν
"Ολγα Σ. ('Αγγλ.)	άδ. Βλασπούλου	05	677	διηλθε Κονιλιανή 24 'Ιουλ. διά Χάϊφαν
"Ολτύλ., (Ρουμανικόν)	Α. Βλάσσος	20	4308	άνευ. Νεζοτέσεα 23 'Ιουλ. διά Σάντα Φέ
Πράχοβα (Ρουμανικόν)	Α. Βλάσσος	22	3609	έφθ. Βιγκτόντ 6 'Ιουλ. και Κονιλιανή 24
Σάν Νικόλα, ('Ιταλικ.)	Ν. Σταματίον	79	677	εἰς πλόας 'Ανατ. 'Αργικής
Σιρέτουλ, (Ρουμανικόν)	Α. Βλάσσος	12	3629	διηλθε Νίτον 21 'Ιουλ. διά 'Αλεξάνδρειαν
Τουσσίκα ('Αγγλικόν)	Κ. Λασαρίδη — Α. Δάλλα	03	1828	εἰς Γαλάτσιο 25 'Ιουλ. (δι 'Ελλάδα)
Φούνιξ (Γαλλ. τάνκερ)	Βλαβιανοῦ — Νικολάου ..	20	5907	διηλθε Κονιλιανή 18 'Ιουλ. Γιβραλτάρ 26 δι 'Αβονιάσιον
African Prince ('Αγγλ.)	Ρεθύμνη — Κονιλιανή ..	17	5119	Μετονομάσθη «PENTRIDGE HILL» σημαία 'Αγγλική
Apache (Νορβ. τάνκερ)	έτ. Π. Νομικοῦ ..	14	7020	"Ιδε: «ΠΕΤΡΑΚΗΣ ΝΟΜΙΚΟΣ», σημαία 'Ελληνική
Jactra ('Ολλανδ.)	Ρεθύμνη — Κονιλιανή ..	14	5883	άργει Ρόττερνταμ από 16 Δεκ. 1933
Lancaster Castle ('Αγγλ.)	έτ. Δ. Σταβάτου ..	19	5625	εἰς Τερ. 24 'Ιουλ.
Umlazi ('Αγγλ.)	Ρεθ. — Κονιλιανή ..	18	4276	εἰς Ρόττερνταμ 26 'Ιουλ.
Wulsty Castle ('Αγγλ.)	Ρεθύμνη — Κονιλιανή ..	18	3566	

ADMIRALTY LIST COALS - ANTHRACITE
BEST WELSH BUNKERING MIXTURES

ΔΙΑΡΚΗΣ ΠΑΡΑΚΑΤΑΘΗΚΗ

ΔΙ' ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΕΙΣ
EN ΚΕΡΚΥΡΑ

ΒΟΥΔΛΕΥ & ΚΟΝΤΗΣ-WOODLEY & CONDI

ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ

ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ-ΔΙΑΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ-ΤΡΟΜΗΘΕΙΑΙ

LLOYD'S AGENTS

BOUDLÉY-ΚΕΡΚΥΡΑ CODES: SCOTT'S 1906 (ΙΟΤΗ)
WOODLEY-CORFU BENTLEYS-WATKINS
TΗΛΕΦΩΝΟΝ: 2-23 & 4-72 ABC. 5 & 6 MARCONI