

NAYTIKA XPONIKA



15η Ιουνίου 1940

Αρ. Φύλλου 228

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ Ι'. ΑΡΙΘ. 228

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, 15 ΙΟΥΝΙΟΥ 1940

Τὸ δεκαδενδήμερον

Αἱ δυσχέρειαι καθίστανται ἀνυπέρβλητοι

Διερωτῶνται τινὲς ποῦ τείνει νὰ φθάσῃ ἡ συνεχίζομένη ἔκπτωσις τῆς ναυλαγορᾶς. Οἱ προσφερόμενοι ναῦλοι εἰνεὶ καθαυτὸ ἐπιζημιοῦ. Τὰ οὐδέτερα πλοῖα, μὲ τὰ ηὔξημένα σημαντικῶς ἔξοδα κινήσεως, τὰς δυσκολίας εἰς τὴν ἔξευρεσιν καυσίμου ὅλης, τὰς ἀστροβλέπους καθυστέρησεις καὶ τὰ ὑψηλὰ ἀσφαλίστρα πολέμου, ἀντιμετωπίζουν πλέον τὸ ὀμέσον πρόβλημα τοῦ δυνατοῦ τῆς ἀπασχολήσεως τῶν, ἀφοῦ δλαι ἀι κυκλοφοροῦσαι διαταγαῖ — αἱ πλεισται διὰ λογαριασμὸν τῶν συμμάχων — θετικὴν καταλείπουν ζημιάν.

"Ηδη οἱ ἐφοπλισταὶ ἀποβλέπουν εἰς τὸν προσωρινὸν, ἔστω, παροπλισμὸν τῶν διαθεσίμων πλοίων τῶν, ὡς τὴν μόνην διέξοδον ἐκ τῆς δυσκόλου καταστάσεως." Ισως τοῦτο νὰ μᾶς ἔξεπληττε πρὸ διμήνου, ὅχι δύμως καὶ τώρα. Πρέπει νὰ λάθωμεν ὑπ' ὅψιν τὴν πλήρη σχέδον ἐπάρκειαν τῶν συμμάχων εἰς χωρητικότητα, χάρις εἰς τὰ Νορθηγικά, Δανικά, 'Ολλανδικά καὶ Βελγικά σκάφη καὶ τὸν σημαντικὸν περιορισμὸν τῆς κινήσεως τοῦ οὐδετέρου ἐμπορίου, ἐνῷ τὰ ἀσφαλίστρα πολέμου αὐξάνονται κατ' ἀντίθετον φοράν πρὸς τὴν πτῶσιν τῶν ναύλων.

Πρὸ μηνὸς ἀκόμη κανεὶς^δ δὲν θὰ ἐπίστευεν εἰς τὴν τοιαύτην δυσμενὴ ἔξελιξιν τῆς ἔργασίας τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας. Κέρδη μεγάλα, πολεμικά, ίσως νὰ μὴ προεβλέποντο, ζήτημα δύμως παροπλισμοῦ τῶν οὐδετέρων πλοίων — ἐκείνων ποὺ δὲν ἀπασχολοῦνται εἰς τὰς ἔθνικὰς τῶν μεταφορᾶς — ήτο ἀδύνατον νὰ φαντασθῇ τις ὅτι θὰ ἀνέκυππεν.

Εἰδικῶς διὰ τὴν Ναυτιλίαν μας, ἡ θέσις τῆς ἀπέθη ἔξόχως δυσχερής, δυσχερεστέρα καὶ πάλι πάσοντας ἄλλης οὐδετέρας. Τὸ 'Ελληνικὸν πλοίον θαρύνεται μὲ κόστος κινήσεως ὑψηλόν, μὲ ἀσφαλίστρα πολέμου καὶ θαλάσσης ὑπέρτερα ἐν συγκρίσει πρὸς τὰ ἔνα οὐδέτερα σκάφη. "Εχει τὸ θασικὸν μειονέκτημα νὰ ἀναζητῇ τὴν ἔργασίαν του χιλιάδας μιλίων μακράν τῶν ἔθνικῶν του θάσεων, εἰς ἔνους λιμένας, ὅπου δαπανηρός, ἀν μὴ ἀδύνατος, εἶνε καὶ ὁ παροπλισμός. 'Ο Ελλην ἐφοπλιστὴς θὰ προτιμήσῃ μὲ τοὺς ἔπιζημους ναύλους νὰ κινῇ τὸ σκάφος του, παρὰ νὰ τὸ παροπλίσῃ. Αἱ δαπάναι τῆς ηὔξημένης μισθοτροφοδοσίας καὶ τὰ λιμενικὰ δικαιώματα εἰς ἔνα ἔνους λιμένα θὰ εἶνε πιθανὸν μεγαλύτεραι παρὰ ἡ ζημιά ἀπὸ τὴν ἐκτέλεσιν ἐνὸς ταξίδιου. "Ισως ἐν τῷ μεταξὺ νὰ ἐφανίσῃ ἡ ναυλαγορά σημειώνει τινὰς ζωηρότητος, δόπτε τὸ εἰς καλήν θέσιν εύρισκομενον σκάφος δυνατῶν νὰ ἐπιτύχῃ ναύλωσιν τινὰ ἐπικερδῆ. Οὕτω πως διαγράφεται ἡ σημειώνη κατάστασις.

Θὰ κρατηθοῦν οἱ ναῦλοι;

'Ιδού τώρα καὶ αἱ προβλέψεις: Αἱ ἀντιλήψεις τῶν δυναμένων νὰ ἔχουν ἐν προκειμένῳ γνώμην, τῶν ἐφοπλιστῶν κατὰ κύριον λόγον, οἵτινες πέιραν μακράν ἔχουν τῶν ναυτιλιακῶν πραγμάτων, διετοντανταὶ ριζικῶς. 'Οι μέν, οἱ νεώτεροι, οἱ πλέον αἰσιοδοξοῦντες, πιστεύουν εἰς τὸ πρόσκαιρον τῆς ὑποχωρήσεως τῶν ναύλων. Αἱ μεταφορικαὶ ἀνάγκαι — λέγουν — τῶν συμμάχων εἶνε μεγάλαι καὶ βαίνουν αὐξανόμεναι. Παράδειγμα ἡ Γαλλία, ἥτις πλήν τῶν εἰς Ἀγγλικὸν γαϊανθρακαὶ ἀμέσων ἀναγκῶν τῆς, θὰ χρειασθῇ ἐφέτος νὰ εἰσαγάγῃ καὶ σιτηρά, δύως σχέδον καὶ ὅλη ἡ λοιπὴ Εὐρώπη, ἡ ἐλευθέρα εἰς τὰς ἀπὸ θαλάσσης μεταφοράς, 'Εξ ἄλλου, λόγω τῆς καταστάσεως ἐν τῇ Μεσογείῳ, τὰ διὰ τοῦ ἀκρωτηρίου τῆς Καλῆς Ἐλπίδος ταξίδια ἐκ τῆς 'Απω 'Ανατολῆς εἰνεὶ διπλασίας σχεδόν διαρκείας, ἀπασχολοῦν δηλαδὴ διπλασίαν χωρητικότητας. 'Αναφέρεται χαρακτηριστικῶς ναύλωσις ἐκ τοῦ Βορείου Ειρηνικοῦ δι' Αἴγυπτον, μέσω τοῦ 'Ακρωτηρίου Χόρων, τῆς Καλῆς Ἐλπίδος, διὰ τοῦ περιττοῦ τῆς 'Ανατολικῆς 'Αφρικῆς. Τὸ ναυλωθὲν δηλαδὴ σκάφος θὰ διαπλεύῃ σχεδόν τὴν 'Υδρογείον.

Πρέπει ἀκόμη νὰ ληφθοῦν ὑπ' ὅψιν αἱ δλονὲν μὲ ζωηρότερον ρυθμὸν διεργάμεναι μεταφοραὶ πολεμικοῦ ὅλικοῦ καὶ πρώτων ὅλων ἔξι, 'Αμερικῆς καὶ δὲ ἀποκλεισμός πλειότων δύων λιμένων τῆς 'Ανατολικῆς 'Αγγλίας καὶ τῆς Βορείου Γαλλίας, δύστις μοιραίως συμφόρησιν κινήσεως καὶ καθυστέρησεις μεγάλας θὰ ἐ-

πιφέρῃ εἰς τὰς ἐκφορτώσεις τῶν πλοίων. "Εχομεν ἀκόμη τοὺς πολεμικοὺς κινδύνους. Διατί νὰ πιστεύσωμεν ὅτι καὶ εἰς τὸ μέλλον θὰ ἔξαλειφθοῦν;

"Ολα τὰ ἀνωτέρω ἐπιχειρήματα τῶν αἰσιοδοξοῦντων τείνουν νὰ καταδείξουν ὅτι ἡ ὑπάρχουσα χωρητικότης δὲν εἶνε πληθωρική, τούναντὸν μάλιστα τονίζεται ὅτι τὰ πλοῖα περιζήτητα θὰ εἶνε μέχρι περάτου τοῦ πολέμου, ἀμέσως δὲ καὶ μετ' αὐτὸν, ἐπὶ χρονικὸν τι διάστημα, ώστε νὰ δικαιολογήται ἡ εὐλογὸς πρόθετης ὅτι οἱ ναῦλοι θὰ ἐπανέλθουν καὶ θὰ διατηρηθοῦν εἰς ίκανοποιητικὰ ἐπίπεδα.

'Εξ ἀντιθέτου οἱ γηραιότεροι τῶν ἐφοπλιστῶν μας, οἱ δοκιμασθέντες ἐπὶ πολλάς δεκαετηρίδας εἰς τὰς συχνάς, τὰς καταστρεπτικὰς πολλάκις διακυμάνσεις τῆς ναυτικῆς ἔργασίας, ὡς ἔκ τούτου δὲ μετά περισσότερας συνηρητικότητος προσθέποντες πάντοτε εἰς τὸ μέλλον, θεωροῦν τὴν σημειώνην κατάστασιν προοίμιον μᾶς ἔτι χειροτέρας διὰ τὴν ἔργασίαν τῶν πλοίων. Αἱ ἀντιλήψεις τῶν συνοψίζονται εἰς τὰ ἔξης: Κυρία κατ' αὐτοὺς ἀφορμὴ τῆς σημειώνης ἐκπτώσεως τῶν ναύλων εἶνε ἡ ὑπερπροσφορά χωρητικότης, ἀφοῦ σημαντικῶς περιωρίσθησαν αἱ μεταφοραὶ διὰ λογαριασμὸν τῶν οὐδετέρων χωρῶν. Οἱ σύμμαχοι ἔχουν κάθε λόγον νὰ υποτιμήσουν τοὺς ναύλους, τώρα δὲ μὲ τὴν μεγάλην διαθέσιμην χωρητικότητα ημποροῦν νὰ τὸ ἐπιτύχουν. "Ας μὴ λησμονῆται, ὅτι δὲν ἀποβλέπουν μόνον εἰς τὸ παρόν, ἀλλὰ καὶ εἰς τὸ μέλλον. Δὲν πρόκειται ἀπλῶς περὶ τῆς οἰκονομίας τὴν δρούσαν ἐπιτυγχάνουν διὰ τῆς ἐκπτώσεως τῶν ναύλων.

Εἰς τὸ 'Αγγλικὸν 'Υπουργείον τῆς Ναυτιλίας, δλα τὰ σχετικὰ μὲ τὰς ναύλωσις καὶ τὰς μεταφορὰς ζήτηματα ρυθμίζονται ἀπὸ ἐπιφανεῖς 'Αγγλους ἐφοπλιστὰς, ἐν συνεργασίᾳ μὲ Γάλλους συναδέλφους των. Οἱ ἐφοπλισταὶ αὐτοὶ κάθε λόγον ἔχουν νὰ μὴ ἐπιθυμοῦν τὴν οἰκονομικὴν ἐνίσχυσιν — διὰ συμμαχικῶν μάλιστα χρημάτων — τῶν οὐδετέρων ναυτιλιῶν, τῶν αὐριανῶν ἀνταγωνιστῶν των. Θὰ ἥτο πράγματι ποὺ δύσκολον εἰς τὸν Βρετανικὸν ἐφοπλισμὸν, τὸν μὴ ἀποκρίζοντα κέρδος τι ἀπὸ τὸν πόλεμον, ν' ἀντιμετωπίσῃ μετ' αὐτὸν τὸν συναγωνισμὸν τῶν οὐδετέρων τώρα σημανῶν. Οἱ οὐδέτεροι ἐφοπλισταὶ θὰ ἔχουν ἐν τῷ μεταξὺ συσσωρεύσει σημαντικὰ ἀποθέματα ἀπὸ τὰ κέρδη τοῦ πολέμου, χάρις εἰς τὰ διόπτα πλοῖα νεώτερα, μαχητικώτερα θὰ ἰδύναντο νὰ ἀποκτήσουν. Τοὺς φόβους των ἀλλως τε αὐτοὺς οἱ 'Αγγλοί πολοικήται δὲν παύουν καθημερινῶς νὰ διατυπώνουν πρόδη τὴν κυθέρηνται τοῦ Λονδίνου.

Δυσοίωνοι προβλέψεις

Τὸ δλον ὅμως ζήτημα τῆς ἐπωφελοῦς ἡ μὴ ἀπασχολήσεως τῆς ναυτιλίας δὲν τίθεται μόνον — κατὰ τοὺς ἀναμένοντας μεγαλυτέρας εἰς τὸ μέλλον δυσχερείσας εἰς τὴν ἔργασίαν τῶν πλοίων — ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τῆς σημειώνης ἡ τῆς αὐριανῆς ἐπαρκείας εἰς τὸ χωρητικότητα. Τὰ γεγονότα τοῦ πολέμου ἔξελισσονται ραγδαῖς καὶ δὲ ἀντίκτυπος αὐτῶν ἀμεσος εἶνε εἰς τὴν ναυτικὴν βιομηχανίαν καὶ δὴ τὴν οὐδετέραν. Τώρα ποὺ ἡ Μεσόγειος κατέστη θέστρον πολεμικῶν ἐπιχειρήσεων ἀναμφισθῆτον εἶνε ὅτι περιορισμὸν μεγαλύτερον θὰ ἐπιφέρῃ τοῦτο εἰς τὴν κίνησιν τῶν πλοίων. Οἱ Μεσογειακοὶ λιμένες εἶνε ἡδη δυσπρόσιτοι εἰς τὰ σκάφη καὶ αἱ μεταφοραὶ θὰ νεκρωθῶν δι' ὀρισμένας χώρας, δι' ἄλλας δὲ θὰ κατέλθουν εἰς τὸ ἐλάχιστον.

"Αν δὲ πόλεμος διαρκέσῃ ἐπὶ μακρὸν καὶ εἰς τὴν περίπτωσιν δυσμενοῦν τροπής διὰ τοὺς συμμάχους τοῦ ἡδη πρὸ τῶν Παρισίων διεσαγόμενου ἀγώνου πιστεύσωμεν ὅτι θὰ φθάσῃ εἰς διηπεύθυνος προβλέψεψ διὰ τοῦ τελευταίου λόγου του δι' 'Αγγλος Πρωθυπουργος, εἰς πόλεμον δηλαδὴ κατὰ τῶν Βρετανικῶν νήσων, μὲ στερράν θάσιν τὴν ὑπερπόντιον αὐτοκρατορίαν καὶ τὸν στόλον της, ἡ τροπή αὐτὴ τῶν πολεμικῶν ἐπιχειρήσεων θὰ σημάνῃ οὐσιαστικὴν κατάρρευσιν τῆς ἔργασίας τῶν οὐδετέρων πλοίων. 'Επι μακρὸν χρονικὸν διάστημα, ἐφ' δόσον θὰ διαρκῇ η ἀπεγνωσμένη αὐτὴ πάλη τῶν ἐμπολέμων δυνάμεων, τὰ πλοῖα τῶν οὐδετέρων σημαιῶν θ' ἀκινητοῦν μὲ θαρυτάτας ζημιας. Αὐταὶ εἶνε τῶν ἀπαισιοδόξων αἱ ἀπόψεις περὶ τοῦ μέλλοντον.

"Εξ δλον ὅμως αὐτῶν, τῶν δχι καὶ τόσον ἀπιθάνων προβλέψεων, καταδείκνυεται πόσον εύπαθτης εἶνε ἡ θέσις τῆς ναυτιλίας, ὑπὲρ πᾶσαν δ' ἄλλην τῆς 'Ελληνικῆς καὶ πόσον καμμία δὲν δικαιολογεῖται αἰσιοδοξία μέσα εἰς μίαν κατάστα-

σιν τόσον ρευστήν καὶ τόσας περικλείουσαν ἐκπλήξεις "Ενα πάντως γεγονός τεκμαίρεται ἀπὸ τὴν μέχρι τοῦδε ἔξελιξιν τῆς ἐργασίας τῶν πλοίων ὑπὸ τὸ καθεστώς τοῦ πολέμου καὶ εἰνε τοῦτο: "Οτι ἡ παροῦσα σύρραξις δὲν ἔχει τίποτε τὸ κοινὸν μὲ τὸν προηγούμενον πόλεμον, καθ' ὅσον ἀφορᾷ τὴν Ναυτιλίαν. Κέρδη ἀπὸ τὸν πόλεμον αὐτὸν δὲν πρόκειται ν' ἀποκομίσουν τὰ πλοῖα, δὲν ἀποκλείεται δὲ καὶ τῇ ἡδη ἀποκομιθέντα νὰ ἔξανεμιθοῦν, σὺν τῇ παρόδῳ τοῦ χρόνου. Μᾶς ἔλεγε πρὸ ἡμερῶν γηραιός ἐφοπλιστής, εὐρυτάτης δράσεως καὶ πείρας, ὅτι θὰ ἥτο εὔχαριστημένος ἀν εἰς τὸ τέρμα τοῦ πολέμου ἡ ὄλη πειραιωτικὴ τοῦ καταστασίς ἥτο ἡ αὐτὴ μὲ τὴν πρὸ τοῦ Σεπτεμβρίου τοῦ 1939. Μετριόφων θεοίων διὰ τοὺς πολλούς, τοὺς πιστεύσαντας εἰς τὰ ἀμύθητα τῆς ναυτιλίας κέρδη, ἡ τοιωτή τοῦ συνομιλητοῦ μας ἐφοπλιστοῦ ἀξίωσις καὶ ὅμως εἶνε ἀπόλυτα προσημοσμένη εἰς τὰς δυσχερείας, αἵτινες ἡρχισαν ἡδη νὰ δισφαίνωνται διὰ τὴν ἐπικερδή τῶν οὐδετέρων πλοιῶν ἀπασχόλησιν, δυσχερείας που πιθανὸν αὔριον νὰ εἰνε μεγαλύτεραι, ίσως δὲ καὶ ἀνυπέρθλητοι.

'Ο νέος νόμος περὶ ἀκτοπλοίας

"Ηκούσθησαν σχόλια πολλά καὶ οἱ μεμφίμοιροι, οἱ ἀπὸ καθέδρας ἐπικρίνοντες, πολλάς εἰχον, ὅπως συνήθως, νὰ προβάλλουν παρατηρήσεις διὰ τὴν σύστασιν τῆς Κοινῆς Διευθύνσεως τῶν Ἀτμοπλοϊκῶν Συγκοινωνιῶν. Ἀλληθες εἶνε ὅτι δύσκολος ἥτο ἡ ἀναληφθεῖσα προσπάθεια καὶ ὅχι δλίγα ἀνέκυψαν ἐν τῇ ἐφαρμογῇ τοῦ συστατικοῦ τῆς Κ. Δ. Α. Σ. νόμου προσκόμιματα. Εύτυχως διὰ τὴν ἐπιβατηγὸν ναυτιλίαν καὶ δι' αὐτὴν τὴν ἀπρόσκοπτον τῶν θαλασσίων συγκοινωνιῶν ἐκτέλεσιν, ὅτι ὁ κ. Τζίφος, εἰς τὴν πρωτόθουλον τοῦ διπολού δραστηρίαν παρέμβασιν ὀφείλεται καὶ ᾧ ριζική ἐπίλυσις τοῦ πολυθυλήτου ἀκτοπλοϊκοῦ ζητήματος, οὐδὲ πρὸς στιγμὴν ἔγκατελειψε τὴν προσπάθειαν. Παρηκολούθησεν ὁ κ. Υφυπουργός τῆς Ναυτιλίας, προσωπικῶς ἐφορεύων ἐπὶ τῆς ὁργανώσεως τῆς Κ. Δ. Α. Σ., τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ νόμου, κατεῖδεν τὰ χρήζοντα συμπληρώσεως καὶ ωλετιώσεως σημειαὶ αὐτοῦ, διεπίστωσε τὰς δυνατότητας τῆς ἀποδοτικῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν γραμμῶν καὶ προέθη εἰς τὴν κατάρτισιν τοῦ νέου νόμου, τοῦ ρυθμίζοντος ἀπειρίαν ζητημάτων καὶ σταθεροποιοῦντος μίαν δργάνωσιν, ἡτις σὺν τῷ χρόνῳ καλῶς διοικουμένη, μὲ παραστάτην τὸν δημιουργὸν τῆς κ. Τζίφον, εἰμεθα θεοίων δὲν ἡδη ἐπιτελέσθη τὴν γενικωτέραν ἀποστολὴν τῆς.

Ο νόμος 2373 ἐπέτυχε νὰ ἐναρμονίσῃ κατὰ τὸν καλύτερον τρόπον συμφέροντα τόσον ἀντιτίθεμενα ἔξι αὐτῆς ταύτης τῆς φύσεως των. Ἰκανοποιητικῶς πράγματι ἐπίλυνται τὰ ζητημάτα τῶν ἐφοπλιστῶν, τῶν πρακτόρων καὶ τῶν ὑπαλλήλων, ἐνῷ ἔκ παραλλήλου διασκόλιζονται αἱ κοινωνικαὶ ἀξίωσις περὶ ἀρτίου — ἀνεξαρτήτως τῶν σημειωνῶν ἀνωμάλων πειριστάσεων—συγκοινωνιακοῦ ἔργου. Τὸ Κράτος, ἔξι ἀλλου παρεμβαῖνον ὃς ἀμέσως ἐνδιαφερόμενον διὰ τὴν καλὴν παράστασιν τῆς ἐπιβατηγοῦ ναυτιλίας, διὰ τὴν ἀνανέωσιν τοῦ πλωτοῦ τῆς ύλικοῦ, διὰ τὴν εὔρυθμον λειτουργίαν τῶν ἀπὸ θαλάσσης συγκοινωνιῶν, κατώρθωσε νὰ καταστήσῃ καὶ τὴν φορὰν αὐτὴν τὴν παρέμβασιν του σωστικὴν δι' ὅλα τὰ ἐν τῇ ἀκτοπλοΐᾳ συνυπάρχοντα καὶ ἔξυπηρετούμενα συμφέροντα.

Καθῆκόν μας εἶνε νὰ συγχαρῶμεν τὸν κ. Τζίφον, διότι οὐδὲ πρὸς στιγμὴν, ὅπως ἀποδεικνύεται ἀπὸ τὸν νέον νόμον, ἀφῆκεν ἔκθετον ἐνα ἔργον, ἔκτυπον φέρον τὴν σφραγίδα τῆς πρωτούλου δραστηριότητος τοῦ εἰς τὰ τῆς Ναυτιλίας μας. Εἰμεθα θεοίων δὲν ἡ κ. Δ. Α. Σ. προώρισται, ὅταν παρέλθῃ ἡ θύελλα τοῦ πολέμου, πολλὰ ὑπὲρ τῆς ἀναπτύξεως τοῦ ἐπιβατηγοῦ πλοίου νὰ ἐπιτελέσῃ, ἐνῷ καὶ τώρα, ὑπὸ τὰς ἀνωμάλους πειριστάσεως, ἔξυπηρετε κατὰ τὸν καλύτερον δυνατὸν τρόπον τὰς συγκοινωνιακὰς ἀνάγκας τῆς χώρας, αἵτινες ὑπὸ τὸ προηγούμενον καθεστὼς τῆς ἀσυδοσίας καὶ τοῦ συναγωνισμοῦ προσθληματικὸν θά ἥτο, ὅτι ἡδη ἀπελάμβανον καὶ τῆς στοιχειώδους ἔξυπηρετήσεως, χωρὶς θαρείας οἰκονομικάς τοῦ Κράτους θυσίας.

Τὰ Παναμαϊκά

Τὸ Ἀγγλικὸν ναυτικὸν περιοδικὸν «Syren», δημοσιεύειν εἰς

τελευταῖον τεῦχό του ἐν λεπτομερείᾳ τὰ μέτρα τῆς Ἐλληνικῆς Κυβερήσεως, διὰ τῶν διποίων ἐπιδικεταὶ ἡ ἐπάνοδος εἰς τὴν Κυανόλευκον ἀριθμοῦ τίνος Ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας φορτηγῶν, τελούντων ὑπὸ τὴν Παναμαϊκὴν σημαίαν, προσθίνει εἰς τὰς ακολούθους παρατηρήσεις: «Ἄς μὴ παραγνωρίζωμεν τὰ γεγονότα. Οἱ Ἐλληνες πλοιοκτηταὶ σκαφῶν ὑπὸ σημαίαν Παναμᾶ θὰ διέλθουν δυσκόλους στιγμάς. "Αν καὶ δὲν εἰνε, θεοίως, ἀδύνατον εἰς τὰς αὐτούς νὰ καταρτίσουν πληρώματα ἔξι ἀλλοδαπῶν, πρέπει ἐν τούτοις νὰ ἔχουν ὑπὸ σφιν των, ὅτι ἡ λειτουργία πλοιῶν μὲ μικτὰ πληρώματα παρέσχεν ἀφορμήν, δσάκις ἐδοκιμάσθη, εἰς ἀτελευτήτους, τούλαχιστον, δυσχερείας, διὰ νὰ μὴ ἀναφέρωμεν καὶ τὸ ζητημα τῶν ἐκτάκτων δαπανῶν. Προφανῶς, τὰ μικτὰ πληρώματα δὲν πονοῦν τὰ πλοῖα, ἐπὶ τῶν διποίων ἐργάζονται. Σημαίνει τοῦτο, ὅτι τὰ γενικὰ ξέδοντα τῶν ἐπισκευῶν καὶ τῶν ἀντικαταστάσεων εἰνε, κατὰ κανόνα, πολὺ ὑψηλότερα.

»Προσέτι, ὅτι πλειονότητας τῶν μικτῶν πληρωμάτων «δοκιμάζει» ἀπλῶς τοὺς πλοιοκτητας. Οἱ ἀλλοδαποὶ ἐργάται θαλάσσης ναυτολογοῦνται δι' ἔμοντον ταξίδιον, μετὰ τὸ πέρας τοῦ διποίου ζητοῦν ν' ἀπολυθοῦν καὶ νὰ παλινοστηθοῦν. Πέραν αὐτοῦ, οἱ ἔχοντες μικτὰ πληρώματα ἐφοπλίστησαν ἀντικεπτώπιζουν ἔκαστοτε μεγάλας ζημίας, συνεπεία καθυστερήσεων. "Αν, λόγου χάριν, εἰς ἔκ τοῦ πληρώματος δραπετεύση, χρειάζονται πολλάκις δλοκλήρους ἐθδομάδας διὰ ν' ἀποστείλουν ἀναπληρωτὴν τοῦ εἰς ἔνα μικρὸν λιμένα. Αἱ δραπετεύσεις ἀπὸ τῆς ἐκρήξεως τοῦ πολέμου καὶ ἐντεῦθεν ὑπῆρξαν πολυάριθμοι, τόσον εἰς τὴν Νότιον, δσον καὶ εἰς τὴν Βόρειον Ἀμερικήν, δεδομένου διὰ τοὺς πλοῖοι ἐκ τῆς Κεντρικῆς Εὐρώπης ἐπωφελήθησαν τῆς εὐκαιρίας τῶν εὔκολων ναυτολογήσεων διὰ νὰ μεταναστεύσουν ἀδαπάνως καὶ σωτηρῶς.

»Οσον ἀφορᾶ εἰδικῶς τὰ πλοῖα, τὰ προσεγγίζοντα εἰς λιμένας τῶν Ηνωμένων Πολιτειῶν, ἀντικεπτώσαν ταῦτα ἐπιδημίαν δραπετεύσεων, δφειλομένην εἰς τὰς ἐνεργείας τῶν πρακτόρων τῆς Γερμανικῆς προπαγάνδας. Οὗτοι, διὰ νὰ καθυστερήσουν τοὺς ἀπόπλους τῶν ναυλωμένων ὑπὸ τῶν συμμάχων οὐδετέρων σκαφῶν, ἔπειθαν διὰ παντοίων μέσων τὰ πληρώματά των νὰ δραπετεύσουν. "Δόμ — καταλήγει τὸ Σγρεν — μὲ τὴν σημειωθεῖσαν σοθαράν πτῶσιν τῶν ναύλων παρῆλθε καὶ ἡ ἐπικαιρότης τῆς Παναμαϊκῆς σημαίας, τὰ δὲ μέτρα τῆς Κυβερήσεως τοῦ κ. Μεταξά. Μεταξά θὰ συντελέσουν ἀναμφιθόλως, ὥστε ν' ἀνακοπῆ ἡ ἐπαύξησις τοῦ Παναμαϊκοῦ ἐμπορικοῦ στόλου».

Ἐν πολέμῳ καὶ ἐν εἰρήνῃ

»Ημεῖς οἱ Ἐλληνες πλείστας δσας ἔχομεν ἀποδείξεις τῆς ἀποτελεσματικῆς θυηθείας ποὺ ἀνέκαθεν παρέσχε τὸ ἐμπορικὸν πλοῖον καθ' ὅλας τὰς δυσκόλους φάσεις τῶν ἐθνικῶν μας ἀγώνων. "Η μικρασιατικὴ καταστροφὴ ἀποτελεῖ τὸ ἀπόττερον δείγμα τῶν ὑπηρεσιῶν τῆς Ναυτιλίας κατὰ τὰς ὥρας τοῦ κινδύνου.

Τώρα, κατὰ τὴν ὑποχώρησιν τῆς Φλάνδρας, τὸ ἐμπορικὸν πλοῖον ἔσωσε κυριολεκτικῶς τὴν συμμαχικήν ὑπόθεσιν, πρέσβει τὴν μεγαλύτεραν ἔκτασιν τῆς καταστροφῆς. Σκάφη μικρὰ καὶ μεγάλα, χίλια περίου ποὺ ἀριθμόν, ἀπὸ τοῦ θενζινοπλοίου τῶν 10 τόνων μέχρι τῆς πολυτελοῦς θαλαμηγοῦ, τοῦ ὑπερωκενίου καὶ τοῦ ἀπλοῦ φορτηγοῦ διετέθησαν μετὰ τῶν πληρωμάτων των, ὑπὸ τὸν ἀπηνῆ καταιγισμὸν τοῦ πυρὸς τῶν ἀεροπλάνων, τῶν τορπιλακάτων καὶ τῶν ἀπὸ ἡρᾶς τηλεθόλων, διὰ τὴν διάσωσιν τῶν ὑποχωρώντων στρατευμάτων.

Εἰς τὰς ἀκτὰς τῆς θορείου Γαλλίας ἐγράφη μία σελὶς ἀφθάστου ἡρωϊσμοῦ, εἰς τὴν διποίαν περίλεπτον θέσιν κατέλασθεν ἡ δρᾶσις τοῦ ἐμπορικοῦ πλοίου καὶ τῶν ἀνδρείων πληρωμάτων τοῦ συμμαχικοῦ ἐμπορικοῦ ναυτικοῦ.

Ἐν εἰρήνῃ καὶ ἐν πολέμῳ ἡ Ναυτιλία πολύτιμον διὰ μίαν χώραν ἀποτελεῖ ἀπόκτημα. "Ἐργον ὑπερτέρας ἐθνικῆς ὀφελείας δι' ἔνα κράτος εἶνε ἡ ἐμποροναυτικὴ τοῦ ἀνάπτυξις. Εύτυχη δὲ πρέπει νὰ θεωροῦνται δσα ἔθνη, χάρις εἰς τὴν ἔμφυτον τοῦ λαοῦ των πρὸς τὴν θαλάσσαν ροπήν, ἐπέτυχαν ν' ἀποκτήσουν ναυτιλίαν ὑπολογίσιμαν. Πλούτον εἰσφέρει ἀπὸ τὸ εἰρηνικὸν τοῦ ἔργου τὸ ἐμπορικὸν πλοίον, ἐνῷ σημαντικάς, πολυτίμους παρέχει τοῦτο ὑπηρεσίας εἰς τὴν ἐθνικήν ἀμύναν.

MARITIME TRADING CORPORATION

DIRECTORS:

N. B. METAXAS
CHRIST MACRIS
D. N. GRIPAIOS
M. G. VAILES

II9, Broad Street
New York City



61, St. Mary Axe
London E. C. 3.

Cable Address:
MARINTRADE-New York

Telephone :
WHITEHALL, 4-0395

SHIPCHANDLERS, SHIPREPAIRERS, MARINE CONTRACTORS.

Representatives in all principal ports of the United States and Canada
Prompt and efficient service, most competitive prices.

NOTE. — Clients are kindly requested to advise in good time our Head Office of the expected arrival of their ships.

Αι έπιδιώξεις της Ιταλικής ναυτιλίας

Απασχολεί κατά καιρούς τάς στήλας αύτάς ή Ιταλική ναυτιλία. Δέν νομίζουμε νά παρέλκη τούτο. Πράγματι, πολλά τά ένδιαφέροντα πληροφορούμεθα από την έμποροναυτική δραστηριότητα τών γειτόνων μας Ιταλών και διδάγματα χρήσιμα μάς άποφέρει αύτη. Η Ιταλική άκριθων ναυτιλία άποτελεί κλασικόν παράδειγμα τού τί δύναται νά έπιτελέσῃ ή ιδιωτική πρωτοβουλία, ένισχυμένη μεθοδικῶς από το Κράτος, εις μίαν χώραν δημοπράχει ναυσιθίου πνεῦμα και γνώριμα είνε τάθαλάσσια έργα.

Άνεκαθεν η γειτονική Επικράτεια υπῆρξεν άξιόλογος έμποροναυτική δύναμις. Αι κατακτήσεις της, δύμας τών τελευταίων έτων είς τὸν θαλάσσιον στίθιον δέξιζουν νά προκαλέσουν τὴν ιδιαιτέρων μας προσοχήν. Η Ιταλία, εύθυνη μετά τὸν αιθιοτικὸν πόλεμον, μεγάλη πλεον ἀποικιακῆς δύναμις, κατείδε τὴν ἀνάγκην τῆς εύρυτερᾶς ναυτιλιακῆς ἀναπτύξεως και τοῦ συγχρονισμοῦ τοῦ έμπορικοῦ τῆς στόλου. Αὐτή ή ἐκστρατεία τῆς Αθηναϊκῆς κατέδειξε τὴν πολυτιμότητα τοῦ έμποροναυτικοῦ παράγοντος. Εγένετο ἀντίληπτὸν και ἐτονίσθη από τοὺς ἀρμοδιωτέρους ιθύνοντας κύκλους, δητι χωρὶς ναυτιλίαν ἀρτίως συγκεκροτημένην θά καθίστατο ἀδύνατος ή ἀποικιακὴ προσπάθεια τῆς Ιταλικῆς αὐτοκρατορίας. Δὲν ἐπεδιώκετο ἄλλως τε ή ἀποκαταστασίς στενῆς μόνον ἐπικοινωνίας τῆς Μητροπόλεως πρὸς τὰς ἀποικίας και τὰς ζωτικάς διὰ τὴν Ιταλικήν οἰκονομίαν θαλάσσας. Η εύρυτέρας ἀποστολὴ τοῦ θέματος πλοίου ἐπεζητεῖτο.

Διά τῆς ἑτανήσεως τῆς χωρητικότητος εἰς σκάφη κυρίων φορτηγά — γραμμῆς και «τράμπτε» — και εἰς πλοία ειδικῶν μεταφορῶν — ψυγεία, ἀλιευτικά ἀνοικτῆς θαλάσσης και δεξαμενόπλοια — νεότευκτα, ἀπολύτως προσηρμοσμένα εἰς τὸν προσρισμὸν τῶν, ἀπεσκοπεῖτο νά ἀποκτήσῃ ή Ιταλία τὴν ναυτιλιακήν της αὐτάρκειαν, πέραν δ' αὐτῆς νά ἐπιτύχῃ νέας κατακτήσεως εἰς τὸν διεθνῆ στίθιον τῶν ὑπερποντίων μεταφορῶν, μὲ ἀφετηρίαν πάντως τῆς ἔξορμήσεως αὐτῆς τούς Ιταλικούς λιμένας, ἵνα οὕτω λυσιτελέστερον ἔξυπερτηθῇ ή οφύζουσα έμποροβιομηχανική τῆς χώρας δραστηρίσῃ. Αἱ συναλλαγματικαὶ δυσχέρειαι ἔτι περισσότερον ἐπιτακτικήν κατέστησαν τὴν αὔξουσαν έμποροναυτικήν ταύτην τὴν προσπάθειαν.

Αὐτὰί ἐν δλίγοις ήσαν αἱ ἐπιδιώξεις, αἵτινες ἀπετέλεσαν και τὰς θάσεις τῆς τελευταίας ἀνασυγκροτήσεως τῆς Ιταλικῆς ναυτιλίας, τῆς φορτηγοῦ κυρίως. Απὸ διετίας περίπου ἐτέθη εἰς ἔφαρμογήν τὸ νέον ναυτηγικὸν πρόγραμμα, μὲ τὴν ἀμέριστον τοῦ Κράτους ὑποστήριξιν. Είχον ἥδη προδιαγραφή διὰ νόμου αἱ τεχνικοοικονομικαὶ προϋποθέσεις τοῦ προγράμματος αὐτοῦ, διερ οπέθελεν εἰς τὴν κατασκευὴν πλοίων διακοσίων και πλέον χιλιάδων τόννων.

Ολαὶ αἱ διαθέσιμοι ἑσχάραι τῶν ἔθνικῶν ναυτηγείων ἐπληρώθησαν εὐθὺς ὡς ὁ νόμος ἐτέθη εἰς ἔφαρμογήν. Οἱ ναυτηγοὶ, ἐν συνεργασίᾳ τοῦ ἑράκλειτοῦ, είχον ἐκπονήσει ἐν τῷ μεταξὺ τὰ σχέδια ὡρισμένων τύπων φορτηγῶν — «τράμπτε» και «λάννερς» — δηζελοκινήτων, ταχυτάτων, οἰκονομικῶν. Τὰ πρῶτα δείγματα τῆς τεχνικῆς ταύτης προσπάθειας ἀπέδοθησαν ἥδη εἰς τὴν ὑπηρεσίαν. Κατεσκευάσθησαν σκάφη ὡριστάτα εἰς γραμμάς, κεκτημένα ἐν ἀφονίᾳ πάν δι, τι ἡ ναυτηγική και ἡ μηχανική κατά τὰ τελευταῖα ἔτη ἐπενόησαν. Παρὰ δὲ τὰς ἔκ τοῦ πολέμου δυσχερείας αἱ ναυτηγήσεις συνεχίζονται μὲ ρυθμὸν ἐντατικόν.

Ο πόλεμος ἔξ ἄλλου μοναδικήν μέχρι τούδε παρέσχεν εὐκαιρίαν εἰς τὸν Ιταλικὸν ἔφοπλισμὸν νά πρωθήσῃ ἐπικερδέστατα τὴν δραστηρίστητα του. Η ἀρτία συγκρότησις τῆς ναυτιλίας εἰς πλοία παντὸς τύπου ἐπέτρεψε νά προσκομίσῃ κέρδον ἱκανά εἰς τὰς ναυτιλιακὰς ἐπιχειρήσεις. Τὰ σκάφη τῆς «Ιταλία» και τοῦ «Λόδι Τριεστίνο», τῶν δύο αὐτῶν ἑταριών, αἵτινες ἐξυπηρετοῦν τὰς ὑπερωκεανίους γραμμάς, τὰς πέραν τοῦ Γιθραλτάρ και τοῦ Σουέζ, καθ' δλον τὸ ἀπό τοῦ Σεπτεμβρίου π. ἐ. διάστημα ἐντατικῶτα ἐξεμεταλλεύθησαν, σχεδόν μονοπωλιακῶς, τὴν ἀποχρώσιν τῶν πλοίων τῶν ἐμπολέμων ἀπό τὰς γραμμάς των. Ο ἐλεύθερος ἐπίσης ἔφοπλισμὸς ἱκανοποιητικῶς ἀπησχόλησε τὰ σκάφη

του, ὅσα θεούσια δέν ἔξυπηρέτουν τὰς ἔθνικὰς εἰσαγωγάς. Ἐν τῷ μεταξὺ νέαι γραμμαὶ συνεστήθησαν και αἱ ὑπάρχουσαι ἐθελιώθησαν διὰ τῆς προσθήκης καταλληλοτέρων πλοίων, εἰς τρόπον ὧστε οἱ Ιταλικοὶ λιμένες ἀπετέλεσαν κατὰ τὸ τελευταῖον αὐτὸ δικτάμην τὰ θασικά κέντρα ἀφετηρίας και προσρισμοῦ μεγίστου μέρους τῆς Εύρωπαϊκῆς έμπορικῆς και ἐπιθατικῆς κινήσεως.

Καμμίαν πλευράν τῆς θαλασσινῆς δραστηρίστητος δέν ἀφῆκεν η Ιταλία ἀνεκμετάλλευτον. Πλὴν τῆς ναυτιλίας, η ἀλιεία ὑπῆρξεν ἔνα ζήτημα πού ἀποδοτικώτατα ἐπίσης πρωθείτη. Τοὺς τελευταίους αὐτὸν μῆνας ἐναυτηγήθησαν ὑποδειγματικά ἀλιευτικά ἀνοικτῆς θαλάσσης, προοριζόμενα διὰ τὴν ἀλιείαν εἰς τὰς θαρείους τοῦ Ατλαντικοῦ ζώνας, ἐνῶ και μικρότερα σκάφη δηζελοκίνητα μετά ψυγείων κατεσκεύασθησαν δι' ἄλλας πλησιεστρας περιοχάς.

Διά τὰ καταστῆ πλήρως ἀντιληπτή ή εύρυτης τῶν Ιταλικῶν έμποροναυτικῶν ἐπιδιώξεων ἀρκεῖ νά ἀναφερθοῦν οἱ λόγοι τοῦ γερουσιαστοῦ Μπιμπολίνη, εἰσηγητοῦ τοῦ προϋπολογισμοῦ τῆς Διευθύνσεως έμπορικῆς Ναυτιλίας. Ετόνισε χαρακτηριστικῶς διτὶ η Ιταλία ἐντὸς τῆς ἐρχομένης δεκαετίας πρέπει νά ἀποκτήσῃ στόλον 7 ἑκατομμυρίων τόννων, ἵνα καταστῇ αὐτάρκης εἰς τὰς ἀπό την θαλάσσης μεταφοράς της και ἵνα δυνηθῇ νά ἐκπληρώσῃ τὴν ἀποστολήν της ὡς μεγάλης ἀποικιακῆς δυνάμεως.

Ομολογοῦμεν διτὶ δέν ἀποτελεῖ χιμαρικήν ἐπιδίωξιν η τοιάτη τῆς Ιταλικῆς χωρητικότητος ἐπαύξησις. Αἱ δυνατότητες διὰ τὴν δημιουργίαν μᾶς τόσον ὅγκωδους ναυτιλίας ἐνυπάρχουν εἰς αὐτὴν ταύτην τὴν έμποροναυτικὴν συγκρότησιν τῆς γειτονος χώρας. Εμψυχον ὄλικὸν διαθέτει αὐτὴν ἀφθονον, ἔξειδικευμένον και πρὸ παντὸς πειθαρχημένον. Εχει ναυτηγεία, ἀπολύτη ἔξωπλισμένα δι' οἰανδήποτε κατασκεῦην, μὲ ἀριστον τεχνικὸν προσωπικόν. Απέκτησεν θεούσιην ἀσφαλιστικὴν ἀγοράν και η ναυτιλία της χειραφετημένη είνε ἀπό πάσαν ξενικὴν παρέμβασιν εἰς τὰ οἰκονομικά της ζήτηματα. Κανεὶς ἀκόμη δέν ἡμπορεῖν ν' ἀριηθῇ τῶν Ιταλῶν ἔφοπλιστῶν τὴν εἰδίκευσιν και τὴν μακράν ἐπαγγελματικὴν πείραν.

Εφόσον αἱ θασικαὶ αὐταὶ διὰ τὴν ναυτιλιακὴν δημιουργίαν προϋποθέσεις ύφιστανται εἰς τὴν Ιταλικήν προσπάθειαν, διατί νὰ μὴ πιστεύσωμεν ἐφικτήν και τὴν εύρυτεραν κατάκτησιν τοῦ θαλασσίου στίθιου, ἀφοῦ τὸ Κράτος ἐκ παραλλήλου ὑποθοηθεῖ παντοιότροπως και κατεύθυνε τὴν ιδιωτικὴν πρωτοθυσίαν; Άλλ' ὁ πόλεμος ἐπεξετάθη ἥδη και εἰς τὴν Ιταλίαν. Μοιραίον τούτου ἐπακολούθημα θά είνε και η πλήρης ἀναστολὴ τῆς ναυτιλιακῆς δραστηρίστητος. Ολαὶ αἱ εἰρηνικαὶ ἐπιδιώξεις — διὰ τὴν ἀνάπτυξιν κυρίως τῆς Ναυτιλίας της ζητημάτων προϋποτίθενται δημαρτήτης και ἐλευθερίας εἰς τὰς οἰκονομικά της ζητημάτων. Ολοκληρωτικὴ τώρα η προσπάθεια θὰ καταβληθῇ διὰ τὸν ἀρξάμενον ἄγνωμ. Μετά τὸν πόλεμον, τοῦ διόπου δύμας ἀδηραί είνε πλέον η διάρκεια και τὰς ἀποτελέσματα, θὰ ἔχωμεν πάλιν τὸν καιρὸν νὰ συζητήσωμεν περὶ ναυτιλίας. Πρὸς τὸ παρόν η καταστρεπτικὴ μανία τοῦ πολέμου θὰ παρασύρῃ και τὸ έμπορικὸν πλοίον. "Αγνωστον είνε τί τέξεται η ἐπιούσα.

P. A. ALEXIADIS
Shipping Agent, CHANDLER, BROCKER
8 ESPLANADE-CALCUTTA

Cables: «POSEIDON»

Phones: CAL 1800

PK 656

Τὸ τελευταῖον ἔξαμηνον ἔξυπηρετήσαμεν:

Τὰ πλοῖα: «Νόμφη», «Μ. "Αθως», «Ν. Κουλουκουντῆς», «Σαρωνικός», «Εύθοικός», «Μιχαλιός», «Ἀναστασία», «Νίτσα», «Αγ. Γεώργιος», «Μαλιακός», «Ικαρος», «Μυκάλη», «Οδυσσεύς», «Κλεάνθης», «Αλφειός», «Ε-Βρος», «Σαλαμινία».

Τοὺς πλοιοκτήτας: κ.κ. Λυκιαρδόπουλον, Βεργωτῆν, Ρεθύμνην — Κουλουκουντῆν, Γεωργιλῆν, Εμπειρίκον, Πρωτόπαπαν, Ξυλᾶν, Γιάνναγαν, Νικολάου.

Τοὺς πλοιοάρχους: κ.κ. Λυκιαρδόπουλον, Γιουζέπην, Γεωργόπουλον, Μπότην, Μουστάκαν, Πίτταν, Παντελίδην, Σοφόν, Μόσχον Φερεντίνον, Κορκόδειλον, Αγγελήν, Φωνάρην, Πολάκην, Καλυμνᾶν, Παπαδᾶν, Μουζάκην.

Εἰς Τροφοδοσίας, Υλικὰ μηχανῶν, Ανθρακεύσεις, Φορτοεκφορτώσεις, Ναύλους, Ασφαλείας.

BRISTOL
AVONMOUTH - PORTISHEAD - SHARPNESS

R. & J. H. REA, LTD.

28, Baldwin Street, BRISTOL

Τηλεγραφήματα: IGNEUS-Bristol

'Ιδιοκτῆται ρυμουλκῶν

Προμηθευταὶ μπῶνκερς

Γαιανθράκων & Πετρελαίου

KENTRIKA ΓΡΑΦΕΙΑ:

CORY BUILDINGS, Fenchurch St.—LONDON E.C.3

'Ἐν συνεταιρισμῷ μὲ τοὺς κ.κ.

Wm CORY & SON, LTD

Αι δύο τιμαὶ τῆς Ἀγγλικῆς λίρας

“Αρθρον τοῦ «Ἐκόνομιστ»

Τά «Ναυτικά Χρονικά» μολονότι δὲν ἀπασχολοῦνται μὲθεματα κείμενα ἐκτὸς τοῦ πλαισίου τῶν ἐμποροναυτικῶν ζητημάτων, φιλοξενοῦν ἐν τούτοις κατωτέρω μίαν ἀξιόλογον μελέτην δημιοσιευθείσαν πρὸ τινος εἰς τὸ 'Εκονομιστή' τοῦ Λονδίνου, περὶ τῆς πολιτικῆς τῆς Μεγάλης Βρετανίας σχετικῶν μὲ τὴν λίραν. Τὸ θέμα τῆς ἔρευνής ἐπισύρει καὶ ἐν 'Ελλάδι γενικώτερον τὸ ἐνδιαφέρον, ἀν ληφθοῦν ὑπ' ὅψιν ὁ χαρακτήρας αὐτῆς' ἐνός τῆς λίρας ὡς διεθνοῦς νομίσματος καὶ ἡ ἐπιδρασίς αὐτῆς ἐπέρου τῶν δύο τιμῶν αὐτῆς (ἐλευθέρας ἀγορᾶς καὶ ἐπισήμου) ἐπὶ τῆς ἐργασίας τῆς Ναυτιλίας μας καὶ ἐπὶ τῶν 'Ἐλληνικῶν ἐφοτιστικῶν κεφαλαίων, σηματικῶν τημῆς τῶν δόπιων εἰνες κατατεθειμένων' ἐν Λονδίνῳ. 'Η μελέτη τοῦ Ἀγγλικοῦ περιοδικοῦ, παρέχουσα πιστὴν εἰκόναν τῆς ἐλευθέρας ἀγορᾶς τῆς λίρας, τοῦ τρόπου τῆς λειτουργίας της καὶ τῶν ἐπωφελῶν ἡ τρωτῶν αὐτῆς οημείων, ἔχει ὡς ἔξης, κατὰ μεταφρασιν ἀποσταλεῖσαν ἡμῖν παρά τοῦ κ. Α. Σ. Κ.

Ἡ σημειωθεῖσα τελευταῖς σοφαρὰ πτώσις τῆς λίρας εἰς τὴν ἐλευθέριαν ἀγορὰν τῆς Νέας Υόρκης ἐφεύλυσε τὴν γενικὴν προσοχὴν καὶ προεκάλεσε ποιάς τινας ἀνησυχίας ἐντεῦθεν καὶ ἐξείδεν τοῦ Ἀτλαντικοῦ. Εἰς τὴν Μεγάλην Βρετανίαν ἔξεφράσθησαν φόβοι, μήπως ἀρχίσουν αὐξανομέναι αἱ τιμαὶ τῶν εἰσαγόμενων εἰδῶν καὶ μειούμενα τὰ περιθύμων κερδῶν τῶν ἔξαγομένων ἐμπορευμάτων, προσέστι δὲ μήπως οὐν τὸ χρόνῳ ἀλλοιοσθῇ ἡ ἐμπατοσούντη τοῦ ἔξι κύρσου πρὸς τὴν λίραν. Εἰς τὴν Ἀμερικὴν διετυπώθησαν ἀκόμη φόβοι, μήπως τὸ εὐθήτων τῶν Ἀγγλικῶν ἔξαγογῶν προσλάβῃ τὴν μορφὴν σοφαροῦ συναγωνισμοῦ καὶ προτιμήσεως ὑπὲρ τῶν Ἀγγλικῶν ἐμπορευμάτων.

Η πτοδις της λίδας είς τὴν ἐλευθέραν ἀγοράν (ἢ ὑπαρξίς, ἐν τῇ πραγματικότητι δύο τιμών) ὑπῆρξε, βεβαίως, κατὰ τὴν ἔναρξην τοῦ πολέμου ἐν ἐκ τῶν ἀπότελεσμάτων τῆς ἴδρυσεως τοῦ «Οργανισμοῦ ἐλέγχου τοῦ συναλλάγματος». Ή ἐπίδρασης τοῦ ἐλέγχου ἐπὶ τῆς κινήσεως τῶν τιμῶν τοῦ συναλλάγματος, τοῦ ἔξωτεροικοῦ ἐμπορίου καὶ τῶν τιμῶν ἐμπορευμάτων, δὲν ἀποτελεῖ εὔχολον θέμα καὶ διὰ τὸν καλύτερον οἰκονομολόγον. Τὸ θέμα αὐτὸν ἐνέχει ιδιαίτεραν σπουδαιότητα, δι' ὅσους ἐνδιαφέρονται διὰ τὴν δημοσίαν πολιτικήν, θὰ ἔπειτε δὲ νὰ γνωρίζουν οὗτοι, ὅτι ἀστοχος χειρισμός τοῦ ζητήματος δύναται νὰ προσένησῃ διπλὸν κακόν: Πρῶτον, διὰ διασφοράς τοῦ ἐνεγκητικού μας εἰς τὸ ἔξωτερον. Καὶ δεύτερον, νὰ περιορίσῃ τὴν Ἀγγλικὴν ικανότητα διὰ τὴν πραγματοποίησην κερδῶν εἰς τὴν ἄλλοδατήν.

Αντικείμενον και πολιτική τοῦ ἐλέγχου συναλλάγματος ἐν καιρῷ πολέμου είναι ἀρκετά γνωστά: α') Προστασία τῶν εἰς χρονὸν ἀποθεμάτων, τοῦ ἔχωτερον συναλλάγματος καὶ τῶν ἀξίας λόγου ἔχωτερικῶν ἄξιων, καθὼς καὶ ἡ ἔξιστη ἀλισι τῆς μὴ ἔξαγωγῆς τούτων διὰ σοπούς, οἵτινες δὲν ὅταν ἐνείχον τὸν χαρακτήρα ἑθνικῆς ἀνάγκης. Καὶ β') "Ἐξεύφερις τρόπου, ὥστε αἱ μὲν ἔξαγωγαὶ ν' ἀποδίδουν, ὅσον τὸ δυνατόν, περισσότερον συνάλλαγμα, αἱ δὲ εἰσαγωγαὶ ν' ἀπορροφοῦν διλγότερον, νὰ καταστῇ δηλαδὴ τεχνικὸς εὐνοϊκότερον τὸ ἐμπορικὸν ἰσοζύγιον. Πρὸς τοῦτο ἐν καθῷ πολέμου συμφέρει νὰ διατηρούμεν τὴν ἀξίαν τοῦ ἑθνικοῦ μας νομίσματος, ὅσον τὸ δυνατὸν ἡγητότερα, ὥστε νὰ ἔχωμεν τὴν εὐχέρειαν ν' ἀγοράζωμεν εὐθηνά καὶ νὰ πωλῶμεν ἀκριβά. Συνεπείᾳ τῶν ἀντώτερων ἐπεριθῆσαν οἱ θείοντες, διαν τὴν πειθασμα τὴν λίγα, ἅμα τῇ ἐνάρξει τοῦ πολέμου, εἰς δολλάρια 4.02. "Αν ἡ ἀπόρριψις ἐπεινῆς ησαν δίκια καὶ δηλ., ἀλλο ζήτημα. Πάντως είνει ἀληθές, ὅτι μεγαλυτέρα ἀλάττωσις τῆς ἀξίας τῆς λίγας ὅταν ἀπέβαινεν ἐπιβλαβής.

Σκοπός ἐξ ἄλλου τοῦ ἑλέγχου συναλλάγματος — δηλαδὴ τῶν περιφρίσμων, οἵτινες καθορίζουν τὴν ἀγοράν καὶ πώλησιν τοῦ ξένου συναλλάγματος — είνεν ὡς ἀποθαρρυθνή ή μετοδισμοῖ ή ἔξαιρων κεφαλαίον ἐξ Ἀγγίλας. Οἱ ισχύοντες Ἀγγίλοι περιφρίσμοι ἀπαγορεύουν τὴν ἔξαιρων κεφαλαίων ἀνηκότων εἰς κατοίκους τοῦ Ἕνωμένου Βασιλείου. Ἀπαγορεύεται εἰς αὐτοὺς διὰ νόμουν ἢ ἀγοράσσουν ξένου συναλλάγματα λιθρᾶ, εἴτε ἀν τὸ προμηθεύνωντα ἀπό την «Τράπεζαν τῆς Ἀγγίλας» ἣς ὅμως ἀσύντα νῦ πολὺσσον διὰ μὴ ἔγκεισμοντας σκοπού.

άγορας της λίστας. Πρέπει όμως να τονισθῇ ιδιαιτέρως, ότι η έλευθερά αντή άγορά, ως έμφαντεται σήμερον εἰς τὴν Ἀγγλίαν, οὐτε εἰς τὸν νόμον ἀντίκειται, οὐτε εἶνε ὑπερψηφή τούτου. Είναι όμοια ἀχριδῶς ἐκείνης, ήτις ὑπῆρχε προπολεμικῶς διὰ τὸ *Πάχι - μάρχο*. Τὰ ξένα κεφαλήτηρα δὲν είνεις δεσμευμένα ἐν Λονδίνῳ, ὅπως λ. κ. εἰς τὸ Βερολίνον. Ο-ποσδήποτε δὲν είνεις δεσμευμένα. Οι μὴ κάτοικοι τῆς Ἀγγλίας δύνανται νῦν διαθέσονται κατὰ βούλησιν τὰ ἐν Ἀγγλίᾳ κεφαλαία των. Τοὺς ἀλλοδαποὺς συνεπῶς ἀφοροῦν μόνον αἱ διεξαγόμεναι πράξεις εἰς τὴν ἔλευθεραν ἄγοράν. Ή τιμὴ τοῦ συναλλάγματος εἰς τὴν ἀγορὰν αὐτῆν ωνθεῖται ἀνάλογός της προσφορᾶς καὶ ζητήσεως καὶ — παρὰ τὰς περὶ τοῦ ἀντιθέτου διαδοσίες — αἱ Ἀγγλικαὶ οἰκουμενικαὶ ἀρχαὶ οὐδόλως ἀναμαγγίνονται. Ή προσφορὰ λισῶν εἰς τὴν ἔλευθεραν ἄγοραν προσέρχεται ἐξ τῶν ἀλλοδαπῶν (δηλαδὴ τῶν «μὴ κατοικούντων ἐν Ἀγγλίᾳ»), οἵτινες είνεις κάτοικοι πιστοτικῶν ὑπολοίπων εἰς τὴν Ἀγγλίαν. Εἰς αὐτοὺς δὲν χρησιμεύεται ἀδεια πωλήσεως τῶν λισῶν των εἰς τὴν ἐπίσημον τιμὴν, δηλαδὴ ή *Τομάτεζα* τῆς Ἀγγλίας δὲν δίδει εἰς αὐτοὺς 4.02 δολάρια δι- ἐξάστην λίσαν των. Τὸ μέγιστον τῶν πιστωτικῶν αὐτῶν ὑπολοίπουν χρονολογεῖται πρὸ τῆς ἐνάρξεως τοῦ πολέμου.

Ἐτέρα πηγή λιρῶν, προσφερομένων εἰς τὴν ἐλευθέραν ἀγοράν, προ-
έρχεται ἀπό τὴν ἀξίαν ἐμπορειώματον εἰσαχθέντων ἐν Ἀγγλίᾳ παρ' ἀλ-
λοδαπών. Εἴναι εἰς Ἀγγλίος πληρωσή τὴν ἀξίαν τοῦ παρ' αὐτοῖς εἰσα-
χθέντος ἐμπορειώματος εἰς ἔξτερους συννάλαγμα, θὰ προμηθευθῇ τὸ
ἀναγκαῖον διὰ τὴν πληρωμὴν ποσὸν ἀπό τὴν «Τράπεζαν τῆς Ἀγγλίας»
εἰς τὴν ἐπίσημον τιμήν, πλεονεκτῶν τοιουτούρθως ἔναντι τοῦ ἀλλοδα-
ποῦ ἔξαγοργέως. Πιθανόν νῦν νομισθῇ ἐπὶ τούτων, διὰ ὅλα τὰ τιμολόγια
τῶν εἰσαγωγῶν βασιζονταί ἐπὶ τοῦ ξένου συναλλάγματος, διὰ νῦν ἔξα-
σφαλίσουν τὸ ἀντέριον πλεονέκτημα ἡ ὅτι — ἀναμφιβολίως — ἔχει ὅλα
ἔτεινον διὰ τὰ τιμολόγια μετανά τὴν πάροδον χρόνον τινός, ἀν αἱ ἄδεια
εἰσαγωγῆς εἰς λίρας δὲν ἔχοργοντο εὐκολώτερον. Εἶνε δύσκολον
— τονίζει ὁ ἀρθρογράφος τοῦ «Economist» — νόος τις, ποῖον εἶνε
ἐν τῇ πραγματικότητι τὸ πλεονέκτημα. Τρεφοδοτεῖται ἀπλῶς ἡ ἐλευ-
θέρα ἀγορά, κωρίς κανέναν κερδός δι' ημάς τοὺς «Ἀγγλούς», διότι ὁ ἀλ-
λοδαπός, ἔμπονος ἀπό τὴν ἔξαγωγήν τῶν λιρῶν του ἐξ Ἀγγλίας,
θὰ προσαρμόσῃ ταχέως τὰς τιμάς των εἰς ἑηφάλτερον ἐπίπεδον. Η
ζήτησις λιρῶν εἰς τὴν ἐλευθέραν ἀγοράν προέρχεται ἀπό μὴ κατοίκιν
τῆς Ἀγγλίας, οὔτινες — διὰ διαφόρους λόγους — ἔχουν πληρωμάς εἰς
λίρας, ὅποτε φυσικὸν εἶναι νῦν ἐπιχειροῦν οὗτοι τὴν ἔξενθεσιν εὐθηνοτέ-
ρων λιρῶν ἀπό τὴν ἐλευθέραν ἀγοράν.

'Η τελευταία πτώσις θήραιμετο εἰς σωματικὴν ἐλάττωσιν τῆς ζητήσεως. Ἀπὸ τῆς 25ης Μαρτίου ἡ... ἑτέθη ἐν Ισχύι εἰς τοὺς περιοικούμενούς του συναλλάγματος προσθίστην, ὑποχρεώσας ἔσαστον κατόπιν τὸν Ἀγγλικόν, πολοῦντα ἐν τῷ τέταρτῳ χρονικῶν ἐμπορευμάτων (οὐίσκον, γοναφρίδια, λειχούσιδηρον, καυντούσιν, ιούτην καὶ τὰ ἐκ ταύτης προΐόντα) ν' ἀπατῇ πληρωμὴν εἰς ξένον συνάλλαγμα η εἰς λίρας ἀγοραζομένας ἀπὸ τὴν «Τράπεζαν τῆς Ἀγγλίας». Ἡ διάταξις ἀστὴ ἀνεφέρετο προκειμένου διὰ πολήσεως εἰς B. καὶ N. Ἀμερικήν (ἔξαρσέος τοῦ Καναδᾶ, τῆς Οὐδρουγόνας καὶ τῆς Ἀργεντινῆς), εἰς Βέλγιον, «Ολλανδίαν καὶ Ελβετίαν. Δέν ἐπετέπετο δηλαδή εἰς τοὺς ἀλλοδαποὺς τῶν ἐν λόγῳ χρονῶν, αἵτινες δὲν ἔχουν ἐφαρμόσει συναλλαγματικῶν περιορισμῶν, νὰ πληρώσουν τὴν ἀγορὰν ἐμπορευμάτων ἐξ Ἀγγλίας εἰς λίρας τῆς ἐλευθέρας ἀγορᾶς. Ἡ ζήτησις ὅθεν λιρῶν εἰς τὴν ἐλευθέραν ἀγορὰν ἐμπιώτατη καὶ η εἰς αὐτὴν ἀξία της ὑπερχρήσην. Είναι ὅμως φανερόν, ὅτι η παροξύς ἐλευθέρας ἀγορᾶς στοχεύει εἰς τὴν Μεγάλην Βρετανίαν ποσού τι ἔξτεπτον συναλλάγματος, ὅπερ θὰ εἰσήρχετο εἰς τὴν χώραν, ἀν δὲν ὑπηρχειν ἡ ἐλευθέρα ἀγορά. «Οταν ὁ Ἀμερικανὸς ἀγοραστῆς οὐδούσι επλήρωντε πρὸ τοῦ λίρας ἀγορασθεῖσας εἰς τὴν ἐλευθέραν ἀγοράν, ὃ δέταις τῶν δολλαρίων τον, δο καὶ πωλήτης τῶν λιρῶν εἰς τὴν ἐλευθέραν ἄγοράν ἦτο ἀλλοδαπὸς τις ἐπιθυμῶν ν' ἀπούσῃ τὰ κεφαλιά τον ἐν Αὐδίνον. Σήμερον, αἱ πωλήσεις οὐδούσι εἰς τὰς Ἰνδούμένας Πόλεις τὰς πληρώνονται εἰς δολλαρία η εἰς λίρας ἀγορασθεῖσας ἀπὸ τὴν «Τράπεζαν τῆς Ἀγγλίας», οὗτον δὲ τὰ δολλάρια εἰσέρχονται εἰς τὸ Ἀγγλικὸν Θησαυρογνήλακιον καὶ χρηματοποιοῦνται διὰ πληρωμῶν Ἀμερικανῶν τριῶντων, χρησίμων εἰς τοὺς ἑθνικοὺς σκοπούς. Η ὑπαρξίς συνεπῶς τῆς ἐλευθέρας ἀγορᾶς ἀποτελεῖ ἀμεσον ἡ ἔμμετρη διαφορὴν τῶν εἰς συνάλλαγμα Ἀγγλικῶν ἀποθεμάτων. Κατὰ τοὺς εἰδότας ἐν τούτοις ὁ κύκλος τῶν ἐν τῇ ἐλευθέρᾳ ἀγορᾷ πράξεων εἶνε πολὺ μικρός, ἀφοῦ προσθιοῦ 100,000 λιρῶν δι'. ἀγοράν η πωλήσιν, δύναται νὰ ἐπηρεάσῃ τὴν ἄγοράν. Η λογικὴ αἵτια, ητὶς δικαιολογεῖ τὴν μικράν ταύτην συνάλλαγματικὴν διαρροήν, ἔχειται εἰς τὸ δι τὸ ἀποφέρεται η δέσμευσις τῶν κειμένων ἐν Αὐδίνον.

Telegrams:
«GENICOLAOU
LONDON»

Ναυπηγήσεις

Αγροτική σημασία

«GENICOLAOU»
Piraeus

GEORGE NICOLAOU LTD.
SHIPBROKERS
Bevis Marks House, Bevis Marks
LONDON E.C. 3

Telephone:
AVENUE 4241

'Ασφάλειαι

Ναυλώσεις

·Ανθρακεύσεις

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΥ (ΕΛΛΑΣ) Α.Ε.

Μέγαρον Ήλεκτρ. Σταθμού (2ος όροφος 2-22)-ΠΕΙΡΑΙΑ

ἀποτελεῖ τὸ τρωτὸν σημεῖον εἰς τὸν οἰκονομικὸν θώρακα τῆς Ἀγγλίας, ἐπόμενον καθίσταται ὅτι, δύον χαμηλοτέρᾳ είνει ἡ τιμὴ τῆς λίρας εἰς τὴν ἀγορὰν αὐτῆν, τόσον περισσότερον μειονεκτοῦμεν. Ἐκ πρότης δῆμες ἐμφάνεται τοῦτο λογικόν. "Οταν ἡ τιμὴ τῆς λίρας εἰς τὴν ἑλευθέραν ἀγορὰν είνει δολλάρια 3.20, δύνανται οἱ ζεῦνοι ν' ἀγοράζουν Ἀγγλικὰ προϊόντα μὲν ὀλιγότερα καρφίατα, ἐν συγκρίσει μὲν τὸ συνάλλαγμα των. Φαινεται ἀκόμη, ὅτι ἀποτομῶν ὀλιγότερον ζεῦνον συνάλλαγμα δι' ὅτι, ἡ ἔξαγομεν καὶ ὅτι συνεπῶς μειονεκτοῦμεν. Ἐν τῇ πραγματικότητι δὲν ἔχει οὕτω τὸ ζητημα, διοτι δὲν εἰσπράττομεν δι' ὅτι ἔξαγομεν συνάλλαγμα τῆς ἑλευθέρας ἀγορᾶς. "Οταν ἡ τιμὴ τῆς λίρας κατέρχεται ἀπὸ 4 δολλάρων εἰς 3.20, τοῦτο δὲν εἰσπάττων τὰς εἰς ζεῦνον συνάλλαγμα εἰσπράξεις μας. Τις ζημιὰν ἥψιστα ὁ πειλῶν ἀλλοδαπός, δοτις διὰ τῆς μεθόδου ταύτης ἔχει ἐτοιμάσθαι τον.

Αλλὰ παρὰ τὸ γεγονός, ὅτι η πτῶσις τῆς λίρας εἰς τὴν ἐλευθέραν ἀγορὰν δὲν μᾶς βλάπτει, ἔχει ἐν τούτοις συνεπείας, αἵτινες δὲν γίνονται εἰμιενῶς δεσταῖ. Δὲν πρέπει λ. χ. ν' ἀγνοηθῇ τὸ φυσολογικὸν ἀποτέλεσμα ἐκ τῆς ὑποτιμήσεως τῆς λίρας εἰς τὴν ἐλευθέραν ἀγοράν. Εἰς τὰς περισσεύρας κώδιας του Κόσμου η ἀξία τῆς λίρας κρίνεται ἀνὰ τὴν ἐλευθέραν ἀγορὰν τῆς Νέας Υόρκης, ἐστο καὶ ἂν μόνον ἔνα ποσοστόν 10 ο) τοῦ Ἀγγλακοῦ ἐμπορίου μὲν τάς Ἡνικημένας Πολιτείας η καὶ ἀκόμη μεχρότερον, χρηματοδοτεῖται ἀπὸ τὴν ἐν λόγῳ ἀγοράν. Ή πτῶσις συνεπῶς τῆς λίρας εἰς τὴν ἐλευθέραν Ἀγγλικὴν ἀγορὰν πιθανὸν νὰ ἔχῃ ἀξίαν διὰ τὴν Γερμανικὴν προπαγάνδαν, θὰ ήτο δύσκολον ὅμως νὰ ίδῃ τις τὴν πραγματικὴν ζημιάν, ποὺ ἐπιφέρει εἰς τοὺς Ἀγγλούς. Ἐν συνόψει πάντως τὸ ἀποτέλεσμα τῆς ἐκπτώσεως τῆς λίρας είνε πιθανὸν νὰ είναι σαφαρότερο ἔκεινων, ποὺ θὰ ἐπέφρεγεν η διαφορῆς ἀντίδομος κατὰ τῆς πτώσεως αὐτῆς.

'Αφ' ἔτερον, ὁ ξένος κάτοχος κεφαλαίων ἐν Ἀγγίᾳ δὲν είνει ὁ μόνος πωλητής λιδῶν εἰς τὴν ἐλευθέραν ἀγοράν. Σένοι, εἰς τὴν κατοχὴν τῶν δόπιον ἔχοντας λίραν ἀπὸ πωλήσεις των εἰς Ἀγγίαν, διαθέτουν πατάτας εἰς τὴν ἐλευθέραν ἀγοράν, ὅποτε, ὃ μὲν ἀλλοδαπός κάτοχος κεφαλαίων εἰς τὴν Ἀγγίαν δὲν δύναται ν' ἀποφύγῃ τὴν ἡμιάν, ἐνῷ ὁ πωλῶν τὰ προϊόντα του εἰς τὴν Ἀγγίαν τὴν ἀποφένει αὐξάνοντας τις τις εἰς τὰ εἰς λίρας τιμολόγια του. Καὶ τοῦτο ὅμως δὲν συνεπάγεται ἄμεσον τῆς λίρας ἡμιάν. Σημαίνει πάντος, ὅτι περισσότερα Ἀγγίκα ἐμπορεύματα πρέπει ταῦθι δύοντας εἰς ἀντάλλαγμα, διὰ τὰς ὡςτὸ χρηματοδοτούμενας εἰσαγωγάς καὶ ἀντιβαίνεις εἰς τὸ δεύτερον, ὃς ἐν ἀρχῇ ἐποιούμενον, βασικὸν κανόνα περὶ ἐλέγχου συναλλάγματος. Τὸ ἄποτον δὲν ἐξελέπει διὰ τῆς χρηματοσεώς ἀδιέναι εἰσαγωγῆς ἐλευθέρως διὰ τε τὰ ἐμπορεύματα τὰ τιμολογημένα εἰς ξένον συναλλάγμα, δικαίως καὶ διὰ τὰ τιμολογημένα εἰς λίρας. "Αν ὅμως πινεύσαντας τοῦτο, δηλοί οἱ εἰσαγωγεῖς θὰ προτείμουν τὴν εἰς ξένον συναλλαγματικούς.

Ο ἀντίκτυπος ἐπὶ τῶν ἀσθενῶν νομισμάτων

Η πτωσις της λίρας εις τὴν ἐλευθέραν ἀγορὰν προκαλεῖ ἐμμέσους συνεπείας εἰς τὸ ἐμπόριον, ὅπερ δὲν ἀφορᾷ ἀμέσως; Τὸ φαινόμενον τῆς μαροφαρᾶς μεταξὺ τῆς ἐλευθέρας τιμῆς καὶ τῆς ἐποιήσιον τοιωτῆς τῆς Τραπέζης τῆς Ἀγγλίας παρατηρεῖται μόνον μὲ τὰ καπούμενα πλοχυόματα — χρώμας μὲ τὸ δολάριον τῶν Ἰνδομένων Πολιτειῶν — ἣν τιμὴν τῶν ὄποιων δῆλει ἡ «Τραπέζα τῆς Ἀγγλίας», ηδὲ αἵτια δὲν μία μεγέθυνσις τοῦ κάρσαματος μεταξὺ τῶν δύο τιμῶν δὲν ὑπάπτει τοὺς Αγγλούς, ἔγκειται εἰς τὸ δι τὸ δὲν ἐπηρεάζει τὴν ἀξίαν, εἰς τὴν ὄποιαν κάτεσκος τῆς Ἀγγλίας κάμνει τὰς ἀγορὰς καὶ τὰς πολήσεις του. «Υπάρχουν δύμας καὶ τὸ ἀσθενή νομίσματα, ίδιο δὲ η λιρέττα καὶ τὸ γενί, διὰ τὰ ὄποια η «Τραπέζα τῆς Ἀγγλίας» δὲν ἔχει καθορίσει σταθεράς τιμάς. Υφίσταται βεβαίως μία τιμὴ τῆς λίρας εἰς λιρέττας η γιέν, ἀλλὰ τὴν κυμαίνεται ἀνιψιάλως ἢ συμφώνως πρὸς τὴν ἀξίαν τῆς λίρας εἰς ἡν Νέαν Υόρκην. Τοῦτο δύμας — ως εἶνε φανερὸν — ἀποτελεῖ διαφορετὸν ἔντημα, διότι ἐνῷ πτώσις τῆς λίρας εἰς τὴν ἐλευθέραν ἀγορὰν τῆς ἕπεις Υόρκης δὲν ἐλαττώνει τὸν ἀριθμὸν τῶν δολαρίων, ποὺ εἰσπράττει τὸν Ἀγγλικὸν Θησαυροφυλάκιον ἀπό τὰς Ἀγγλικὰς εἰσαγωγὰς εἰς τὰς Ἡ-μινένις Πολιτείας, πτώσης τῆς λίρας εἰς τὸ Μιλάνον ἢ τὸ Τόρο οικονομεῖ δὲ ποσὸν τῶν λιρετῶν η γιέν, ποὺ κερδίζουν αἱ Ἀγγλικαὶ ἔξαγωγαὶ καὶ διέδειν τὰς εἰς τὰ δύο ταῦτα νομίσματα ἀξίας διὰ τὰς ἔξ Ιταλίας η ιτανίας Ἀγγλικὰς εἰσαγωγάς. Στρέφει δημάδην τοὺς ἐμπορικοὺς δόρους παντίον τῶν Ἀγγλῶν καὶ ἀντιβαίνει εἰς τὸν δεύτερον βασικὸν κανόνα τῆς ἐν καρῷ πολέμου νομίσματῆς πολιτικῆς. Τὸ γεγονός τοῦτο δὲν ἔρεται ν' ἀμεληθῇ, ἔστω καὶ ἂν η ἀνάλογη τοῦ οὗτοῦ ἐπηρεάζομένου Ἀγγλικοῦ ἐμπορίου δὲν εἴνε πολὺ μεγάλη. Θά ἡτο δυνατὸν ν' ἀπαλλαγήμενον οὐ φθέντος μειονεκτήματος, ἀν αἱ τιμαὶ συναλλαγμάτως μεταξὺ τῆς Ἀγγλίας καὶ τῶν μὲ ἀσθενὲς νόμισμα χωρῶν ἥδηνταν νά σταθεροποιηθῶν μέσῳ συμφωνῶν πληρωμῆς η διὰ συμφιλιστικῶν ἀνταλλαγῶν ἀλληργυκῆς.

Αυτή — συνεχίζει τὸ «Economist» — είναι ή πολιτική τῶν ἀρμοδίων οἰκονομολογικῶν ἀρχῶν. «Οταν αὕτη διαμορφωθῇ πλήρως καὶ αἱ πληροφορίαι τῶν εἰς λίρας Ἀγγλικῶν εἰσαγωγῶν τερματισθοῦν, τότε αἱ πτώσεις τῆς λίρας εἰς τὴν επινέθεσαν ἀγοράν δὲν θὰ ἔχουν τὴν δύναμαν νὰ στρέψουν τὰς ἐμπορικὰς συνθήκας ἐναντίον μας καὶ συνεπῶς θὰ

μένωμεν ἀδιάφοροι πρὸς τὰς ἐκάστοτε διακυμάνσεις τῆς λίρας. Ελεύθερα δυνατὸν νὰ θεωρήσουμε ός προσεχὴ μίαν τοιαύτην περίοδον, χωρὶς δικαίως καὶ νὰ σημαίνῃ τοῦτο, ότι η ὑπαρξία τῆς ἐλευθέρας ἀγορᾶς δὲν αποτελεῖ ἀπόλειαν ξένου συναλλάγματος, ἔστω καὶ ἂν ἀκόμη η εἰς αὐτὴν τιμὴ τῆς λίρας ἔξιστον μὲ τὴν επίσημην τιμὴν. Μᾶς συμφέρει νὰ περιορίσουμε εἰς τὸ ἐλάχιστον τὸν δύγκων τῶν ἐργασιῶν τῆς ἐλευθέρας ἀγορᾶς, ἀν δὲν δυνάμεθα νὰ τὴν καταργήσουμε.

Προς τὸν σοοπὸν αὐτὸν δύο τρόποι ἐνδείκνυνται: Πρῶτον, νὰ σταματήσουμεν ὀλοσχερῶς τὴν ζῆτησον τῆς λίρας εἰς τὴν ἐλευθέραν ἀγοράν. 'Η ζῆτησις αὕτη προσέρχεται ἀπὸ ἔνους, οἵτες ἔχουν πληρωμάς εἰς Ἀγγλίαν, λόγῳ — κυρίῳ — ἀγορᾶς Ἁγγλικῶν ποτοφευσμάτων. 'Αν αἱ διὰ τὰ ἐμπορεύματα αὐτὰ πληρωμαὶ ἔχοτοντο εἰς δολάρια η εἰς λίρας ἀγοραζομένιας ἀπὸ τὴν «Τράπεζαν τῆς Ἀγγλίας» (σημαίνει τοῦτο ἐπέκτασιν τῶν ἀπὸ 25ης Μαΐου ἐ. Ἑ. περιουσιῶν δι') ἐξ εἰδὴ ἐμπορευμάτων εἰς δόλας τὰς Ἀγγλικὰς ἔξαγοντας, τότε η ζῆτησις λόρων εἰς τὴν ἐλευθέραν ἀγορᾶν ηθὰ ἦτο ἐλαχίστη η δὲν θὰ υπῆρχε καν. 'Η τιμὴ τῆς λίρας θὰ ἔπειτε πάρα πολὺ εἰς τὴν ἐλευθέραν ἀγοράν, κωρίς κανένα ἀντίκτυπον, διότι ἐλάχισται ἔργασια θὰ ἔλλαβαν γόραν.

Ο τρόπος ούτος έχει καὶ τὰ μειονεκτήματά του, διότι ἡ ἐνθάρρυνσις ἡ ἐπωδίωξις τῆς πιμολογήσεως τῶν Ἀγγιλῶν ἔξαγωγῶν εἰς ξένους συνάλλαγμα δὲν ἀποτελεῖ τὸν καλύτερον τρόπον διαιρήσεως τῆς ἄξιας τῆς λίρας ως νομάματος διεθνῶς, μολονότι τοῦτο δύναται νὰ επιτευχθῇ, ἀντίθημε τὴν πληρωμὴν εἰς λίρας ἀγοραζόμενάς ἀπὸ τὴν «Γρατεζαν τῆς Ἀγγίλας». Τὸ σοβαρὸν τοῦ ἀνωτέρῳ τρόπου ἐπειδήμα ἔγκειται εἰς τὸ δι τοῦ ἀποτελεῖται ἡ ἐφαρμογὴ τῆς δεσμεύσεως τῶν ἐν Ἀγγίλᾳ ξένων κεφαλαίων, μολονότι οἱ ἐνδιαφερόμενοι ἐνδέχεται νὰ παραπέμψουν, διό τι διαφορά μεταξὺ δεσμεύσεως καὶ ἐλευθερίας ποὺ ἀποτάται μὲ ποινὴν τοσαντής ἐπιτώσεως, ητὶς σχεδὸν πλησιάζει τὴν καταστροφὴν, εἰνε περισσότερον τυπικὴ παραγματικὴ, θὺ δητὸν τὸν νὰ διμοιρηθῇ ποιά τις ζήτησις διὰ τὴν ἐλευθέραν λίραν, ἀν ἐπετέπετο εἰς τὸν «Ἀγγίλους ἔξαγωγες νὰ πολῦν ἔνα τημῆτα τῶν εἰς ξένους συνάλλαγμα κερδῶν των εἰς τὴν ἐλευθέραν ἀγοράν. Πρέπει δημοσίευσην της περιπτώσεως ταύτη γὰ την ληφθῆ κάθε μέτρον, ὅπτε νὰ γίνηται τοῦτο μόνον διὰ τὰς ἔξαγωγάς, αἵτινες δὲν πρέπει ν' ἀναληφθοῦν, ἀνεν τῆς ἐλαττώσεως τῶν τιμῶν ποὺ ἀντιτροποτεύουν, διότι ἀλλως θὰ προκαλέσται ἀπόλεια τῶν εἰς ξένους συνάλλαγμα ἀποθεμάτων. Ή ἐν προ-
επέμπτῳ νιούθηται «οχθεδινός Σάκτος» δισκάλως θὰ ὑπερετίμα τὴν Ἀγγίλικήν δημοτικότητα εἰς τὴν Ἀμερικήν.

Περὶ δεσμεύσεως τῶν κεφαλαίων

Ο δευτέρος ἑραρχός τρόπος ἔγκειται εἰς τὴν δέσμευσιν τῶν οὐρανῶν ἐν Ἀγγλίᾳ κεφαλαίων, εἰς τὴν τελείαν δηλαδὴ ἀπαγόρευσιν τῆς πετασφορᾶς τὸν ἐπτὸν τῆς Ἀγγλίας ἡ τὴν σχετικὴν κορήγησιν ἀδείας ἡ εἰδούσις μόνον σκοτών. Τοῦτο δεῖται θάνατον πάστοντες τὴν προσφορὰν λιρῶν εἰς τὴν ἐλευθέραν ἀγορὰν καὶ, ἀνάλογάς τοῦ μέτρον τῆς πατινίας του, θὰ περιῳγίζει τὸ μέγεθος τῶν διενεργουμένων ποάτεων, μὲ νέπειαν τὴν πρόληψην ἀκατείλας ξένου συναντάτου, χωρὶς καὶ νὰ ὑποτάπει ἡ ἀξία αὐτῷ. Υπάρχουν ὅμως σοβαραὶ ἀντιφροτεῖς διὰ τὴν δέσμευσιν. Η πρώτη, βασίζεται ἐξ ίσου εἰς τὸ συμφέρον καὶ τὴν ἐμπορικὴν ἡδικὴν τῶν Ἀγγλῶν, διότι θὰ κατεπείσεται τὸ δόνομα τῆς Ἀγγλίας, ὡς παγκοσμίου Τραπεζίτου καὶ οὐδεὶς ἐφεζῆς θὰ ἐνεποτενετο τὰ εφαλά του εἰς τὸ Λονδρόν. Η δευτέρα ἀντιφροτης ἔγκειται εἰς τὸ ή δέσμευσις τῶν ἐν Ἀγγλίᾳ ἀμερικανικῶν κεφαλαίων θὰ συνεπήσετο, πιθανόν, τὴν δέσμευσιν τῶν ἀπειρών μεγαλύτερων Ἀγγλικῶν κεφαλαίων εἰς τὴν Νέαν Ύόρκην, διότι καὶ θὰ ἀπετελεῖ μεγάλην διὰ τὸν δημάρχους παταστροφήν. Η τρίτη, ἔγκειται εἰς τὸ διτὸν η δέσμευσις ἀποκεκτημένων εποικιῶν διὰ κώρων τῆς περιοδής καὶ ἡς θέσεων τῆς Μεγάλης Βρετανίας. Μία δημοκρατικὴ κώρα — ἔστω ἡ ἀλλὰ ἀκόμη εἶναι ἐμπόλεμος — δὲν δύναται νὰ μιμηθῇ τὴν Γκεστατον καὶ ἐπιβάλῃ τὴν θανατικὴν καταδίκην εἰς ζητηματικὰ πυκνοφορίας τοῦ ῥήματος, διότι τότε θ' ἀντιμετώπιζε τὴν δύσκολον ἐκλογὴν μεταξὺ τῆς πολιούχους τοῦ Ἕνωμένου Βασιλείου, ητὶς θὰ διεγώριε τὴν ἀποκρατορίαν ἡ θὰ προέβαινεν ἡ κώρα αὐτῆς εἰς τὸ δύσκολον ἔργον νὰ σταματήσῃ τὴν διαρροήν τοῦ κροτίματος εἰς ἔκαστον διοίν τῆς ἀποκρατορίας της ἡ εἰς ἔκαστον θεμέαν τὸν ἀποκρατούμαν συγκυνωνῶν.

Τά ζητήματα αυτά — προσδέτει τό «Economist» — δέν στερούνται μεταξύ τους την απαντήσεως. Ή διαφορά μεταξύ της ήθηκης και της υπόψης ενός τραπέζιτου είναι έλαχιστη, όπως και η διαφορά μεταξύ διοργανών δεσμεύσεων και έλευθερίας με τόσην μεγάλην έκπτωσην. Πρέπει όμως τό διότι η το πέδιλον στην αντιμετωπισθούν, οπότε πρέπει να έλαττον ή μέση της έλευθερίας άγορας διαρροή ζένου συναλλάγματος. Όλοι γνωρίζουν την δέσμευση, με πλήρη απελευθέρωσην ενθύς μετα των πόλεμων, και έθεωρείτο πολὺ τιμωτέρα πράξης, έναντι της άμεσου έξοφλήσεως των πιστωτών μας εἰς τιμής καταστρεπτικάς δι' αὐτούς. «Οσον άφορά μεν Αμερικήν, θὰ ξερπετεί να έχεινθη ειδικός τις τρόπος διὰ τάς πατέσσιτες της, ώς λ. χ. βαθμαία απελευθέρωσης ή αδεια ζησεώς των διάληψιμών είδων πολετελείας ή μπορευμάτων μη έχοντων σχέσιν με την λειτουργία πολετάθιμων. Απορτάται ούτως η παραγόμενη

THE CARGO BOAT DESPATCH CO. LTD.

Manager Directors:

**H. P. COSMAS
J. COSMAS
E. BODTKER
E. B. CREASY**

(Founded 1866)
COLOMBO - CEYLON

**General Wharfingers, Stevedores
Coal Contractors, Water Suppliers
Shipping, Clearing & Transport Agents**

P. O. Box 178

**Cables:
DESPATCHCO.**

ρήσεις θα ήτονταν η συμφωνία. Αἱ τεχνικά δυσκολίαι είναι άνιπτέρηλητοι, ἀν πρόκειται νὰ σταματήσῃ κάθε ἀπόλεια χρήματος, μειώνονται ούμως, ἀν πρόκειται νὰ ἐντοπισθῇ η προσοχή καὶ η προσπάθεια εἰς τὰς σοδαμές μόνον ἀπολείας. 'Οποιοσδήποτε, η δέσμευσις τῶν κεφαλαίων δὲν εἶναι ἔφαμόσμως μὲν ἐλαφράν τὴν συνείδησιν.

Καὶ ὁ ἀρθρογράφος ἐπιλέγει: «Οἱ ἀνωτέρῳ ἐκτεθέντες δύο τρόποι, ἐκ τῶν ὃποιον ὁ εἰς θὺ περιῳρίζει τὴν ζήτησιν διὰ τὴν ἐλευθέραν λίρων καὶ ὁ ἄλλος θὺ ἔξηφράνει τὴν προσφοράν της, διαφέρουν ὅληστον ὡς πρὸς τὰ ἀποτελέσματα, παρὰ ὃς πρὸς τὸν χαρακτῆρα των. 'Η ἀκολουθουμένην ὑπὸ τῶν ίθυντον πολιτικὴ ἀποκλίνει περισσότερον πρὸς τὸν πρόστον τρόπον, παρὸ εἰς τὸν δεύτερον, διότι οἱ ἀμύδοι κύριοι εἶναι πολὺ ἐπηρεασμένοι ἀπὸ τὰς δυσκολίας τῆς δεσμεύσεως. Τὸ ἄρρενον αὐτὸ — παταλήγει τὸ «Economist» — δὲν σκοπεῖ νὰ ὑποδειχτῇ τὴν ἐκλογὴν μεταξὺ τῶν δύο τρόπων, ἀλλὰ νὰ τονίσῃ, ὅτι μὲ διαδήποτε πολιτικὴ κύριοι οἰνδήροιτε ἀν ἀκολουθήσουμεν τὸπον, ἡ ἐπιτυχία δὲν θὰ εἴναι παθανή, ἐνναὶ η προστάθεια γίνη μὲ δισταγμούς καὶ ἡμιμετρία. 'Υπὸ οἰανδήποτε ἐπίσης πολιτικὴ εἴναι ἐπόμενον, διότι θὰ αἰτηθοῦν αἱ ἀπαγορεύσεις καὶ ὁ ἔλεγχος τῶν ἀποταμῶν περιουσιῶν.

Η ἔξελιξις τῆς ταχύτητος τῶν φορτηγῶν

Περὶ τὰ μέσα καὶ μᾶλλον ἔγγυτερον πρὸς τὸ τέλος τοῦ προηγουμένου παγκοσμίου πολέμου, ἐπεζήτηθη πρὸς ἀναπλήρωσιν τοῦ ἐκ τῶν τορπιλλισμῶν ἐκλιπόντος τονάς ή αὔξησις τοῦ συνόλου τοῦ μεταφορικοῦ ἔργου διὰ τῆς ναυπηγήσεως σκαφῶν χωρητικότητος μεγαλυτέρας τῆς τότε συνήθους καὶ δυναμένων ν' ἀναπτύξουν ταχύτητα θεωρουμένην τότε ὡς ὑπερβολικήν.

'Εδημιούργησαν τότε τυποποιημένα πλοῖα κυρίων τριῶν κατηγοριῶν, ἔξι, ὅν τὰ ἐπικρατέστερα ὑπῆρχαν τὰ τῶν 8.000 τόννων d. w. μὲ ταχύτητα 11.5 — 11.75 κόμβων.

'Ασχέτως τῆς τυποποιήσεως καὶ τῆς κατά τι εύτελοῦς, οὕτως εἰπεῖν, κατασκευῆς αὐτῶν, αἵτινες ὑπηρεσίες θὰ εἴναι ἀλόγων ἐπιταχύνσεως ναυπηγήσεως τοῦ συνόλου τοῦ ἐπιθυμητοῦ τονάς, ἡ οὐδία παραμένει, διότι τὰ σκάφη ταῦτα, καλῶς μελετηθέντα, διὰ τὸν προορισμὸν των, ἐπλήρουν τότε τοὺς ἐπιδιωκομένους όρους.

'Ἐν συγκρίσει ὅμως πρὸς τὰ ἀμέσως προπολεμικά πλοῖα, δηλαδὴ τὰ πλοῖα ναυπηγήσεως 1914, παρουσιάζουν σημαντικῶς ηὐδημένην χωρητικότητα ἀπὸ 6.000 τόννων εἰς 8.000 τόννων d. w. ἔτι σημαντικώτεραν αὔξησιν ἵποδυνάμεως ἀπὸ 1500 εἰς 2600 ἵππους μὲ ἀντίστοιχον αὔξησιν ταχύτητος ἀπὸ 8.5 εἰς 11.5 κόμβους. Τὰ πλοῖα ταῦτα δὲν ὑπῆρχαν θεωρίαις ἀπολύτως ἐπιτυχῆ ἀπὸ ἀπόψεως ἐκμεταλλεύσεως κατά τὴν διάρκειαν τῆς μεταπολεμικῆς περίδου, κυρίων δὲ διότι τὴν αὔξησιν ταχύτητος αὐτῶν ἐπετύγχανον διὰ τῆς τεραστίας αὔξησεως τῆς ἵποδυνάμεως των, ἥτις συνεπήγετο καὶ ἀνάλογον αὔξησιν καταναλώσεως, ἥτις εἰς τὴν μεγίστην ταχύτητα ἔξικνετο καὶ μέχρι τῶν 35—40 τόννων γαιάνθρακος ἡμερησίας. Εἰς δοσα ὅμως τούτων ἐπηρεάζονται αἱ ἑκ τῶν προδόσιν την ναυπηγικῆς καὶ μηχανολογίας ἐν τῷ μεταξὺ ἐκπηγάσσαι θελιώσεις, αἱ συνθήκαι ἐκμεταλλεύσεως αὐτῶν ἐθελιώθησαν σημαντικῶς, οὕτως ὥστε δοχὶ μόνον κατά τὰς περιόδους σχετικῆς ὑψώσεως ναύλων, ἀλλὰ καὶ κατά τὰς περιόδους δυσπραγίας νὰ δύνανται ὀπωδήποτε νὰ κινοῦνται ἀνευ ζημιῶν.

'Ἄξιοσημείωτον ὅμως τυγχάνει διότι τὰ πλοῖα ταῦτα ἀπετελέσσαν τὸν πρόδρομον δὲν τῶν μετέπειτα ναυπηγικῶν τάσεων, διότι διετρήθησαν τὰ ἀπὸ ἀπόψεως ταχύτητος καὶ χωρητικότητος γενικά χαρακτηριστικά αὐτῶν, εἰς τὰς μεταγενεστέρας κατασκευάς, μὲ τὴν διαφορὰν διότι ταῦτα ἐπετεύχθησαν μὲ κατά πολὺ οἰκονομικήτερας ἀπὸ ἀπόψεως ἐκμεταλλεύσεως λύσεις. Τὰ ὑπὸ τὸ γενικώτατον δύνομα «οἱ ι κο μι κ ἀ» σύγχρονα πλοῖα παρουσιάζουν ἐλαφράν αὔξησιν τῆς χωρητικότητος εἰς d. w. διφεύλομένην κατά τι εἰς τὰ ἐλαφρότερα καὶ μικρότερα προωστήρια συστήματα καὶ τὴν ἐλαφροτέραν γενικῶν κατασκευὴν ὡς καὶ σημαντικώτεραν ἵσως αὔξησιν καθαροῦ φορτίου, λόγω τῆς ἔκ τῆς κατά πολὺ μικροτέραν καταναλώσεως ἔξοικονομήσεως μεταφερομένης κανονισμοῦ ὅλης.

Διότι δοχὶ μόνον η ειδικὴ καταναλώσις ἀνά ἵππον καὶ ὥραν κατῆλθεν ἀπὸ 800 γραμμάρια γαιάνθρακος εἰς τὰ 600 περίπου ἀλλὰ καὶ η διά τὴν πρόδωσιν ἀπατούμενη ἵποδυνάμεις ἥλαττη η σημαντικώτης ἀπὸ 2.600 ἵππους, οἵτινες ἀποτελοῦν διά πλοῖα 8.000 τ. d. w., καὶ ταχύτητα 11.5 κόμβων εἰς 2.200 ἵππους διά πλοῖα 9.000 τόννων καὶ ταχύτητος 12—12.5 κόμβων, ὡς ἔκ τῆς

ἐλαττώσεως τῶν παθητικῶν ἀντιστάσεων τῶν πλοίων.

Κατά τὸν παρόντα ὥμως πόλεμον δὲν ὑπάρχει θεωρίας Ἐλλειπούντων τονάς ἀλλὰ τὰς ἀνάγκας μεταφορῶν εἰς τὰς χώρας τὰς δυναμένας εἰσέτι νὰ ἔχουν τὰ πλοῖα τῶν ἐλεύθερα νὰ πλέουν. 'Απεναντίας μάλιστα ὑπάρχουν ἐνδείξεις, διότι τὸ διαθέσιμον τονάς ἀρκεῖ. 'Άλλ' αἱ ἀνάγκαι τῶν μεταφορῶν ὠρισμένων ἐμπολέμων εἰναι μᾶλλον ἐπειγούσης μορφῆς, αἱ δὲ διαθέσιμοι ὥδοι ιδίως μεταφορῶν τῆς Μεσογείου, ἐπειμηνθήσαν ἐπὶ τὸ συστόντον δύοτε νὰ καθίσταται ἐπιτακτικωτέρα ήδη η ἐπιταχυνίας τῆς κατά τὴν ταχύτητα καὶ ἔν την μέτρῳ καὶ τὴν χωρητικότητα ἐξελίξεως.' Εξ ἀλλού αἱ διαστάσεις τῶν πλοίων εἰναι τόσον συνδεδεμέναι μὲ τὴν ταχύτητα αὐτῶν, δύστε καὶ ἐντεῦθεν νὰ ὑπαγορεύεται αὔξησις τῆς χωρητικότητος ὡς συνέπεια τῆς τάσεως πρὸς αὔξησιν τῆς ταχύτητος. Περαίτερω η δργάνωσις τῶν ἀγορῶν, τοῦ ἐμπορίου καὶ τῶν μεταφορῶν κατά τὸ διευθυνόμενον σύστημα ἀποτελεῖ ἔντα πλέον λόγον τάσεως αὐξήσεως τῆς χωρητικότητος ἐν συνδυασμῷ πάντοτε πρὸς τὴν αὔξησιν ταχύτητος. Παράδειγμα τῆς τελευταίας ἐπιδράσεως ταύτης ἀποτελοῦν καὶ αἱ πρὸ τοῦ πολέμου ἀκόμη ναυπηγήσεις πετρελαιοφόρων, τινά τῶν δύοινεν εἰχον φθάσει τοὺς 16 — 18000 τόν. d. w. μὲ ἀντίστοιχον ταχύτητα 14—15 κόμβων.

Τὰ σήμερον ἐν Ἀγγλίᾳ ναυπηγούμενα «τράμπτ» κυμαίνονται ἐπὶ τοῦ παρόντος πέριξ τῶν 10.000 τ. d. w. μὲ ἀντίστοιχον ταχύτητα 13 κόμβων, ἀφαλός δύμως, ἔκαν δὲ πόλεμος διαρκέση ὑπὸ παρεμφερεῖς, μὲ τὰς σημερινάς συνθήκας, θὰ ίδωμεν προσεχῶς τῆς τάξεως 12—14.000 τόννων καὶ ταχύτητα 14—14.5 κόμβων. Αἱ ἀνάγκαι τῶν ἐμπολέμων, η ἐπιτυχία δεξαμενοπλοίων μὲ ἀνάλογα χαρακτηριστικά καὶ η ἔξαιρετική ἀπόδοσις εἰναι ταχυπλόων δηζελοκινήτων φορτηγῶν παρεμφερῶν διαστάσεων μᾶς ἐγγυῶνται περὶ τούτον.

Πρὸς τούτοις καὶ ἔτερος σημαντικός παράγων δυνάμενος ἐν τῷ ἀπωτέρῳ μέλλοντι νὰ ἐπηρεάσῃ αἰσθητῶς τὰς μελλούσας ναυπηγικάς τάσεις ἀρχίζει ήδη ἀμυδρῶς νὰ διαφαίνεται εἰς τὸν ὄριζοντα: 'Ο ἐπικείμενος ἀνταγωνισμὸς τοῦ φορτηγοῦ ἀεροπλάνου. Μὲ τὴν ἀλματώδη πράγματα ἔξελιξιν τῆς αεροναυπηγίκης τὴν τόσον τονούμενην καὶ πολλαπλῶς ἐπιταχυνούμενην ἀπὸ τὸν πόλεμον, δὲν εἰναι διόλου πρόδωρων νὰ ἀναμείνῃ τις ἐντὸς τῶν προσεχῶν ἐτῶν ἀεροπλάνα ή καὶ ἀερακάτους τῆς τάξεως τῶν 500 τόννων δλικοῦ ἐμφόρου θάρρους καὶ ταχύτητος πέρι τῶν 500 χιλιομέτρων τὴν ὥραν. 'Εν τοιούτῳ ἀεροπλάνον θὰ ἡδύνατο νὰ μεταφέρῃ αὐθηρεύονταν ἐκ Βορείου Ἀμερικῆς εἰς Εὐρώπην διακοσίους τόννους φορτίου ἀντὶ συνολικῆς δαπάνης κάτω τῶν 500 λιρῶν, ἔκαν ητο ἐφωδιασμένον μὲ δηζελοκινήτρας, ήτοι μὲ δαπάνην μικροτέραν τῶν τριῶν λιρῶν ἀνά τόννον. Εἶνε δὲ καταφανέστατα τὰ πολλαπλά, οἰκονομικά καὶ γενικώτερα πλεονεκτήματα μιας τοιαύτης ταχυτάτης μεταφορᾶς. Μὲ μεγαλύτερα δὲ ἀεροπλάνα, η κατασκευὴ τῶν δόπιων εἰναι καταναλώσεως τῆς ισχύος. 'Εκδήλωσιν καὶ συνέπειαν τῆς δομῆμαρι αὐδύνουσις τοιαύτης μηχανικῆς, αὔξησιν τῆς ισχύος.

'Η δράχυνσις τοῦ χρόνου διά τὴν ἐκτέλεσιν οἰουδήποτε ἔργου ἀποτελεῖ, ἐν τῇ φύσει, δοπιαὶ καὶ ἔν τη εἰς τὰ σχολεῖα διδασκομένη στοιχείωιδει μηχανικῆς, αὔξησιν τῆς ισχύος. 'Έκδήλωσιν καὶ συνέπειαν τῆς δομῆμαρι αὐδύνουσις τοιαύτης μεταφορᾶς, κατασκευὴ τῶν δόπιων εἰναι καταναλώσεως τῶν ἀνθρωπίνων ἐκδηλώσεων, κατὰ τὰς εἰρηνικάς μὲν περιόδους λόγω τοῦ συνεχῶς πληθυνούμενου ἀνθρωπίνου γένους καὶ τῶν αὐδύνουσιν ἀναγκῶν του, ἐν πολέμῳ δὲ λόγω τῆς ἐπιτακτικωτέρας ἀνάγκης πλαισιώσεως περισσοτέρου ἔργου ἐντὸς δραχύτερων χρονικῶν περιθωρίων.

N. KOSKOROS

Ναυπηγός

THE KOPPERS COAL CO[®]

ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ ΟΡΥΧΕΙΩΝ

Έτησία παραγωγὴ 13.000.000 τόννων



Τηλεγραφική διεύθυνσις:

"ELPINCOAL.."

ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΑΙ ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΩΝ

εἰς N. Υόρκην, Φιλαδέλφειαν, Βαλτιμόρην,

Νόρφολκ, Νιούπορτ Νιούς.

KOPPERS ROCAHONTAS

KOPPERS NEW RIVER

KOPPERS INDIAN CREEK

KOPPERS SLOPE

Πράκτορες: H. FLETCHER. Coal Exports & Agency, Ltd.

112) 113, Fenchurch St. LONDON E.C. 3

Τηλ. Διεύθ. COLABOTE, FEN. LONDON Τηλ. ROYAL 4140

Liverpool

REA LIMITED.

Stevedores of Cargo — of All Kinds—

TUG OWNERS
BIRKENHEAD

Ο ΝΕΟΣ ΝΟΜΟΣ ΠΕΡΙ ΑΚΤΟΠΛΟΙΚΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

ΑΙ ΚΥΡΙΩΤΕΡΑΙ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Εἰς τὴν «Εργημερίδα τῆς Κυβερνήσεως» τῆς 3ης τοῦ μηνὸς ἐδημοσιεύθη ὁ ἀ' ἀρ. 2373 Α. Ν., διὰ τοῦ ὅποιον τροποποιῶνται καὶ σημαντηρώνονται ὥρισμένα διατάξεις τοῦ νόμου 1652 «περὶ τῷ ποτῷ ἐξμεταλλεύσεως τῶν ἀτμοπλοΐῶν συγχονιών». 'Ο νέος νόμος — μαρκοσκελής καὶ ἀνα-
λιτικώτατος — όνθιμες πλεῖστα ὅσα ἔχηται, ἀναφένεται ἐπὶ τῆς ἐ-
φαρμογῆς τοῦ «περὶ Κοινῆς Διενθύνσεως Ἀτμοπλοΐῶν Συγχονιών»
ἀρχαρχοῦ νόμου. Αἱ κυριώτεραι ἀπὸ τοῦ τροποποιήσεις καὶ προσθήκαι ἀ-
ναφέρονται εἰς τὰς ἀκολούθους διατάξεις: Τὸν ἄρρενον τοῦ ἀρχικοῦ
νόμου τὸ ἀναφερόμενον εἰς τὸ προσωπικὸν τῆς Κ. Δ. Α. Σ. ἀντικε-
στάθη διὰ τοῦ βούλρου τοῦ προσόντος νόμου ὡς ἔξης: Εἰς τὴν ὑπε-
ροσίαν τῆς Κ. Δ. Α. Σ. προσλαμβάνεται ὁ ἀναγκαῖον ἀριθμὸς ὑπα-
λήλων καὶ ὑπηρετῶν ἐκ τῶν ὑπηρετούντων εἰς τὰς ὑπαγομένις εἰς ταύ-
την ἀτμοπλοΐας ἐπαχειρίσεις. Εἰς τερίτωσιν ἀνάγκης προσλήψεως
καὶ ἄλλων προτιμῶνται οἱ ὑπηρετήσαντες εἰς τὴν διαχείσιν ἐπιτάκτων
πλοίον ἢ οἱ ἀνεργοὶ πράκτορες καὶ πατριορείσαις ὑπάλληλοι. Οἱ ἀριθ-
μὸς τῶν καὶ ἀντατόν οὐριον προσληφθσομένων ὑπαλήλων, τὰ δικαι-
ώματα καὶ καθήκοντα, τὰ προσόντα διορισμοῦ, τὰ τῆς διαβαθμίσεως,
προσαγωγῆς καὶ ἀντιμεσθίας, ὡς καὶ τὰ τῆς πειθαρχικῆς αὐτῶν εὐθύ-
ντης, θὰ διοισθῶν δι' εἰδικοῦ κανονισμοῦ ἐστεριζοῦσαν ὑπεροσίας τῆς Κ.
Δ. Α. Σ. Μέχρις ἐδέσθησαν τοῦ ἐν λόγῳ κανονισμοῦ, ἡ ὑπεροσία τῆς
Κ. Δ. Α. Σ. θὰ διεξῆγηται διὰ προσωρινῶν ὑπαλήλων. "Οσον ἀφορᾷ
τὴν ὑποχρέωσιν προσλήψεως παλαιῶν πολεμιστῶν, ἵμιβάνεται ἵντε
ψιν μόνον τὸ προσωπικὸν διοικήσεως, οὐχὶ δὲ καὶ τὰ κατώτερα πληρώ-
ματα, συνιτολογίζονται δὲ οἱ κατὰ τὸ παρελθόν προσληφθέντες μέτω-
τῶν διαμερισμῶν ἀτμοπλοΐῶν ἔτασιον καὶ μεταταχθέντες εἰς τὴν Κ. Δ.
Α. Σ. ὑπάλληλοι.

Ἡ κανονικότης τῶν δρομολογίων

Διὰ τὴν κανονικὴν καὶ ἀνελλιπῆ ἐπέτειον τῶν δρομολογίων καθοικοῦνται διὰ τοῦ Του ἄσθρου τὰ ἀκόλουθα:

«Οι πλοίαρχοι ίπποχρεούνται, όπως προσεγγίζωσι καινονικῶς καὶ ἀνελλιπῶς κατά τε τὴν ἄνοδον καὶ κάθιδον εἰς πάντας τὸν λημένον τὸν ἐκτέλεσιν δρομολογικῶν γραμμῶν, ὃς αὕτα καθορίζονται ἐκάστοτε, μὴ ἐπιτρέπομένης οὐδεμίας παραλειφέων, οὐδὲ ἀλλαγῆς τῆς σειρᾶς προσεγγίσεως. Χάριν τοῦ ἐλέγχου τῆς καινονικῆς ἐκτέλεσθε τῶν προσεγγίσεων ἕποχρεούντων οἱ πλοίαρχοι, ὅπως μεθ' ἔκστον ταξίδιον ἵπποβάλλωσιν εἰς τὴν Διεύθυνσιν ἐλέγχου καὶ ἐποπτείας ἀμερολογικῶν συγκινητικῶν ἀκριβῆ ἀντίγραφα ἡμερολογίων τῶν πλοίων δέ' θυσας δρομολογικάς γραμμάς θήνελεν αἵτησε αἴτη. Διὰ πάσαν δικαιολογητικήν αἵτιας παραλέιψιν προσεγγίσεως εἰς τίνα τῶν λημένων τῶν περιθῶν ἀνωτέρω δρομολογικῶν γραμμῶν η̄ ἀλλαγὴν τῆς καθορισμένης σειρᾶς προσεγγίσεως η̄ μὴ ἐποβολὴν τῶν ὡς ἀνωτέρω ἀντιγράφων ἡμερολογίων τιμωρεῖται ὁ ἑπεύθυνος πλοίαρχος διὰ προστίμου μέχρι δραχμῶν δέκα χιλιάδων (10,000), ἐπιβαλλομένου ὑπὸ τοῦ Διεύθυντοῦ τῆς ἕποχρεούς ἐλέγχου καὶ ἐποπτείας μετὰ προηγουμένην πρὸς ἀπολογίαν πρόσοποις αὐτῷ. Σαφῆ της περὶ ἐποβολῆς προστίμου ἀποφάσεως ἐπαρτέπειται προσφυγὴ ἐνώπιον τοῦ Ὑπουργοῦ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ἐντὸς δεκαπέμπτου ἀπὸ τῆς καινοτομίσεως αὐτῆς.

Αἱ δρομολογιαὶ γραμμὰ δύνανται δι' ἀποφάσεως τοῦ 'Υφαντονηγοῦ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, στηριζομένης εἰς σύμφωνον γνώμην τῶν μελῶν τοῦ Διοικητικοῦ συμβουλίου, τῶν ἀντιρρόστωποντόν του λάχιστον τὸ ἔδομοίματα πέντε ἐκατοστά τῆς ἀξίας τοῦ συνόλου τῶν εἰς τὴν Κ. Δ. Α. Σ. ὑπαγόντων ἑπτακήγων ἀτυπίστοις, νῦν κατανομαντοῦσα εἰς τέσσαρας τὸ πολὺ τομεῖς πρακτορεύσεως περιλαμβάνοντας ἔκαστος ὡρισμένας δρομολογιακὰς γραμμὰς ὁρισθησομένας διὰ τῆς ὕπαρχης ἀποφάσεως, δι' ἣς θέλουσιν ὡσαύτως καθορισθῇ τὰ τοῦ τρόπου τῆς διευθύνσεως καὶ πρακτορεύσεως ἔκαστον τομέως, τὰ τῆς σχέσεως τῶν τομέων τούτων πρὸς ἀλλήλους καὶ πρὸς τὴν Κ. Δ. Α. Σ. ὡς παρὰ ἄλλο ζῆται σχετικά πρός τὴν διεξαγωγὴν τῆς ὑπορρεούσας πρακτορεύσεως ἔκαστον τομέων.

Τάχειον αύτασθαλίσεως

Τό οντος ἀρθροφονούσιας, τά τῆς ἀσφαλίσεως τῶν πλοίων καὶ προ-
βλέπει μεταξὺ ἄλλων, ὅτι «δύναται διὰ Β. Δ., προτάσσει τοῦ 'Υψη-
πονομογονοῦ Εμπορικῆς Ναυτιλίας νὰ συσταθῇ ἀντοτέλες παρὰ τῷ 'Α-
σφαλιστικῷ δργανισμῷ κινδύνων πολέμου» ('Γαμείον Αντασφαλίσεων'
δ'), ωριμασμένη ἡ ἀπάντα τὰ ἐπιβατήρια ἀτμόπλοια τῆς Κ. Δ. Α. Σ. ὁ τοῦ
τῆς δργανώσεως καὶ λειτουργίας τοῦ ὄποιον ὡς καὶ πάσα ἄλλη σχε-

τική λεπτομέρεια καθοδισθήσεται διὰ τοῦ ἀντοῦ Β. Διατάγματος». Ἀνεξαρτήτως τῶν ἀνωτέρω διατάξεων δύναται δὲ ἀπόφασεως τοῦ Ὑφυπουργοῦ τῆς Ἐπιτοκίης Ναυπίλιας νὰ ἐπιτραπῇ εἰς τὸν Ἀσφαλτιστὸν ὁργανισμὸν κατεδάφισην πολέμου ἀνάλαβεν τὴν ἀσφάλτησιν: α') τὸν ἐπιβατηγὸν ἀτμωπλοίον τῆς Κ. Δ. Α. Σ. κατὰ τὸν ὡς ἄνω κανδίνων, η καὶ β') τὸν πληρωμάτων αὐτῶν κατὰ κοινῶν κανδίνων, ἐὰν καταβολὴ ἀσφαλτών, καθοδιζομένων ὑπὸ τοῦ Ὑφυπουργοῦ τῆς Ἐπικρατοῦ Ναυπίλιας μετὰ γνώμης τοῦ διοικητικοῦ συμβούλιου τοῦ Ὁργανισμοῦ. Ἐν περιπτώσεις ἐκδόσεως τῆς ὡς ἄνω ἀπόφασεως, δὲ ἡ οἵ τε θελεῖ καθοδισθῆ καὶ πᾶν ἄλλο συναρτηματικόν ἢ ἀσφαλτισμένον εἰς τὸν ὡς ἄνω ὁργανισμὸν τῶν ἐπιβατηγὸν ἀτμωπλοίον τῆς Κ.Δ.Α.Σ. η καὶ τὸν πληρωμάτων αὐτῶν είνε ἴντοχεωτική ὡς πρὸς αὐτήν.

Τοιχ. ένυπόθηκα δάνεια

Εις τὸ ίιον ἀρθρὸν ἐλήφθη καὶ ἡ ἀκόλουθος πρόδικεψης διὰ τὴν ἔξυπνοτέρους τῶν ἑννυπόθηκων δανείων:

«Προσεμένων περὶ ὑποχρεώσεων εἰς συνάλλαγμα πρὸς ἐντοῦθη πους δανειστὰς διαμένοντας ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ ἔστοις· ὅπους τὸ ἐκχωρούμενον πρὸς τηματικὴν ἐξόρλησιν ποσὸν μετατ., μι ἐξαστότερος εἰς συνάλλαγμα χορηγιμοποιουμένων πρὸς τοῦτο τῶν και αθέοσεων ἐπειδή.

«Η διάταξης της παρούσης παραγγάφου έφαρμοζεται και έτσι από την περίθεσην των πτυχιών δι' αγορας ήταν τον ξενοδοχειού και υπαγόμενης την Κ.Δ.Α.Σ. μετά την 1ην Μαΐου 1939 έφ' δους ταυτά είναι οι βασικές μέρες δι' υποθήκων πρός έξασφάλισην της πληρωμής μέρους του αγοραστού πατούς της αγορας η διανέλυση χρονισμού πιθανήν πρός μετασκευήν και διελίτισην από τον. Επί τοιστόν πτυχιών τόπου παρατίθενται πρός έξασφάλισην έκαστης τοποχρεωτικής δόσεως ποσὸν δύναται, κατόπιν αποφάσεως του διοικητικού συμβουλίου της Κ.Δ.Α.Σ. και έγκρισης του Υφυπουργού της Εμπορικής Ναυτιλίας να προσταθεί λητα κατά ταξιδιώτης προθεσμίας είτε τους πλοιοκτήτες έναντι του μερίσματος απόνω τρεχούσης χρήσεως και τῶν ἀναλογούντων ποσῶν πρός ἀνανέωσιν τῶν φόρων πλοίων.

Τὰ Επτήματα πράκτορεύσεως

Τό 14ον άρθρον είνει άφεδωμένον εις τὰ ζητήματα τῶν πρακτορεών. Οὕτως, ἡ κατά τόπου πρακτόρευσις τῶν σκαρδῶν τῆς Κ. Δ. Α. Σ. ἀνατίθεται ὑπὸ τοῦ συμβούλου της καὶ ὑπὸ τοὺς αὐτοὺς — τοῦ λάζιστον — ὃς καὶ πρότερον δύναται, εἰς τοὺς ναυτικοὺς πράκτορες τῶν ἐπιμέρους ἀτμοπλοΐων ἐπιχειρεῖσεν, ἔνοψέν τους κατὰ τόπους εἰς κοινοπαξίαν. Οἱ πράκτορες τῆς κοινοπαξίας μεριμνοῦν διὰ τὴν ἀποκε-
στικήν ἔξτηρητήν τῶν συμφερόντων τῆς Κ. Δ. Α. Σ., μὴ δικαιουμένοι γ' ἀναλαμβάνουν τὴν πρακτόρευσιν ἄλλων πλοίων ἢ πλοιαρίων, εἰηται κατόπιν ἔγχριστος τοῦ "Υψητούργου Ναυτιλίας μετά γνώμων τῆς Κ. Δ. Α. Σ. Προϊστάμενος τῶν πρακτόρων τῆς κοινοπαξίας, δοτεῖ διευ-
θύνει τὰς ἐργασίας της καὶ διεξάγει τὴν ἀλληλογραφίαν τοῦ πρακτορείου, είνει ὁ ἐκλεγόμενος ὑπὸ τῶν κοινοπρακτούντων καὶ ἐν διαφορίᾳ των ὁ φύσιζενος ὑπὸ τῆς Κ. Δ. Α. Σ. Εἰδικῶς διὰ τὸν Πειραιά τὰ πρακτορεῖα τῆς Κ. Δ. Α. Σ. διοικεῖται ὑπὸ ἐπαρτοφῆς τοῦ ἀποτελουμένης ἐπὸν δοῦλο ἐκπροσώπων τῶν ἀτμοπλοΐων ἐπιχειρεῖσεν καὶ ἐνδε ἐκπροσώπων τῶν πρακτόρων. Οἱ δοῦλοι ἐκπρόσωποι τῶν ἀτμοπλοΐων ἐπιχειρούσεον ἐλέγονται ἐπὶ τῶν μετεχούντων τῆς κοινοπαξίας τῶν πρακτόρων ἀτμο-
πλοΐων ἐπιχειρήσεων κατὰ πλειονήριαν ποσοστοῦ συμμετοχῆς αὐτῶν ἐν αὐτῇ, δοῦλοι ἐκπρόσωποι τῶν πρακτόρων δι' ἐπλογῆς ἐνεργούμενοί με-
τεῖν τῶν μετεχόντων αὐτῆς πρακτόρων κατὰ πλειονήριαν ἐπίσης ποσο-
στοῦ συμμετοχῆς. Εἰδικῶς Κανονισμός θέλει καθορίσει ἐνιαίως τὰ τοῦ τρόπου τῆς διεξαγωγῆς τῆς ὑπηρεσίας τῶν διαφόρων πρακτορεῶν τῆς Κ. Δ. Α. Σ., τὰ τῆς σχέσεως αὐτῶν πρὸς ἄλληλα, πρὸς τὰ ταξιδιωτικά καὶ τουριστικά γραφεῖα καὶ πρὸς τὴν Κ.Δ.Α.Σ., τὰ καθήκοντα τῶν ναυτικῶν πρακτόρων καὶ πρακτορείων ὑπαλλήλων, ὃς καὶ πᾶσαν ἀλητηριόδειον συγχέσεων πούς τὰ ἀνωτέρου θέματα.

Οι είς τούς ἀλλοδαπούς λημένας πράπτορες τῆς Κ.Δ.Α.Σ. διωρίζονται καὶ ἀπολύνονται δι' ἀτοράσεως τοῦ διοικητικοῦ συμβουλίου αὐτῆς.

Ἐν περιπτώσει διαφορίας μεταξὺ τῶν κατὰ τόπους πρακτόρων πρὸς ἀλλήλους ὡς τὸ πρός τὸν καθορισμὸν τῶν ἀναλογούντων ἔχεσται πρακτορειῶν δικαιωμάτων καὶ λοιπῶν ἀμοιβῶν, διότιος τῆς μεταξὺ τούτων διανομῆς αὐτῶν καθορίζεται ὑπὸ τοῦ διοικητικοῦ συμβουλίου τῆς Κ. Δ. Α. Σ. κατὰ λόγον τοῦ μέσου ὅρου τῶν κατὰ τὴν τελευ-

SEVEN SEAS MARINE TRADING COMPANY LTD.

84, LEADENHALL ST., LONDON E.C. 3.

Directors: J. D. Rossolymos, E. B. Bevan, J. Gardner

Buyers and Deliverers of Vessels and Floating Craft, suppliers of all types of Machinery and Marine Equipment. Surveys conducted at all parts of the World at lowest cost.
Experts in Ship Construction (Steam or Diesel) and Fuel and Speed Economy Improvements.
Prompt and diligent attention to all enquiries. Mortgages satisfactorily arranged.

**Telegrams: SEVEASTRAD, LONDON
Phones: Avenue 3834. & 1507**

Codes: Boe, Lombard, Bentley's, Scott's.

ταίαν πρὸ τῆς δημοσιεύσεως τοῦ παρόντος νόμου τριετίαν πραγματοποιηθεὶσὸν ὥπ' ἐπάστον πράκτορος εἰσπράξεον ἐκ πρακτορειῶν δικαιομάτων καὶ λοιπῶν ἀμοιβῶν. Κατὰ τῆς ἀποφάσεως δικαιοῦται πᾶς ἐνδιαφερόμενος νὰ ἀσκήσῃ ἐντὸς μηνὸς ἀπὸ τῆς κοινοποίησεως τῆς σχετικῆς ἀποφάσεως προσφργῆν ἐνώπιον τοῦ Συμβούλου Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ, ὅπερ ἀποφαίνεται ἐπὶ τῆς προσφργῆς ἀνεκκλήτως. Κατὰ τὴν περίπτωσιν ταύτην μετέχει τοῦ Συμβούλου Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ καὶ ἀνταρόστως τῶν ναυτικῶν πρακτόρων.

Εἰς περίπτωσιν, καθ' ἥν ἐκ τῶν περὶ ὃν ἡ παράγοντος 1 ἐνώσεων ἥθελεν ἀποχωρήσει μέλος τι λόγῳ παρατίθεσις ἡ οἰασδήποτε αἵτιας ἔτελεψει λόγῳ θανάτου, τοῦτο ἀντικαθίσταται ὑπὲρ οἰονδήποτε ἀλλοῦ προσώπου ἐξελεγομένοι ἐλευθερῶς ὑπὲρ τοῦ διοικητικοῦ συμβούλου τῆς Κ. Δ. Α. Σ. ἐπὶ τῷ δικαιομάτων νὰ ἀσκῶν τὸ ἐπάγγελμα, τοῦ ναυτικοῦ πράκτορος, προστιμομένων τῶν νόμων τῶν ἀντικαθισταμένων ναυτικῶν πρακτόρων, ἐφ' ὃσον οὗτοι ἀποδειγμένως εἰργάζοντο εἰς τὸ πρακτορεῖον κατὰ τὴν ἔναρξην τῆς λειτουργίας τῆς Κ. Δ. Α. Σ.

Ἡ κατὰ τὸ προηγούμενον ἐδάφιον ἀντικαθάστασις ναυτικοῦ πράκτορος ἐνεργεῖται μάνον ἐφόδουν αἱ τοῦ ναυτικοῦ πρακτορείου πρόσοδοι ἔξαρσον, κατὰ τὴν γνώμην τοῦ διοικητικοῦ συμβούλου τῆς Κ. Δ. Α. Σ., πρὸς ίκανονθετικὴν ἀμοιβὴν τοῦ ὅλου ἀριθμοῦ τῶν ποινικοποιητῶν πρώτων ἀποχωρησεως ἡ θανάτου ἐνὸς τῶν συμιετόχων δικαιοῦχοι νὰ παραμένονται οἱ λοιποί.

Ἐν περίπτωσιν τῆς λειτουργίας τῆς Εργασίας ἀπεφάνθη ὑπὲρ τῆς ἀπολύτως ἀνταλλῆλων διὰ λόγων διαλύσεως τῆς ἐπιχειρήσεως, ἔξοδον ἐπὶ τῆς Κ. Δ. Α. Σ. ἡ ἀχρηστεύσεως πλοίου, ἐπὶ τῶν ἀναγομένων εἰς αὐτήν, ὁ ὑπάλληλος οὗτος προσλαμβάνεται ὑποχρεωτικῶς ἐπὶ τῆς Κ. Δ. Α. Σ. τῇ αἴτησι τοῦ.

Οἱ ἀναγνωρίζομενοι ναυτικοὶ πράκτορες τῆς ἀκτοπλοίας ἐφοδιάζονται δι' ἀδείας ἀσκήσεως ἐπαγγέλματος ἐκδιδομένης ὑπὲρ τοῦ Υφυπουργοῦ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας.

Δὲν δύναται νὰ τύχοια τοιάτης ἀδείας, οἱ μὲν ἐκπληρώσαντες τὴν στρατιωτικὴν τῶν ἀποχρέων οἱ οἱ μὲν νομίμους ἀπαλλαγέντες ταῦτης, οἱ μὲν ἔχοντες ἐλευθέρων τὴν διαχείρισιν τῆς περιουσίας τῶν, οἱ μὲν ἀπολύτων τῶν ἀστικῶν καὶ πολιτικῶν ἀπὸ τῶν δικαιομάτων, οἱ καταδικασθέντες διὰ παραβάσεις τοῦ ἄρθρου 22 τοῦ ποινικοῦ νόμου ως καὶ τῶν νόμων επειδὴ λαθεμπορίας καὶ επειδὴ προστασίας τοῦ ἔθνους νομάτος² ἢ τῶν νόμων επειδὴ προστασίας τοῦ κοινονικοῦ καθεστώτος³ καὶ οἱ καθ' ὃν ὑπάρχουνται ἀπεδειγμένα, κατὰ τὴν κρίσιν τοῦ Υφυπουργοῦ τῆς Εμπορικῆς Ναυτιλίας, στοχεία περὶ ἀντεθνήσης κατὰ τὸ παρελθόν δράσεως η οἰασδήποτε ἀνεργείας μὴ συναδούσης πρὸς τὰ γενικὰ ἐν γένει ουμέφορα.

Ἡ ἀδείας ἀσκήσεως τοῦ ἐπαγγέλματος τοῦ ναυτικοῦ πράκτορος τῆς ἀκτοπλοίας δύναται ν' ἀνακληθῇ προσωρινῶς ἡ δροσιτικῶς⁴ αἱ τοῦ περιπτώσει παραβάσεις τῶν ἀνοτέρω νόμων, ⁵ δὲν ἐπειπτώσει στεφεσῶς τῆς ἐλευθέρας διαχειρίσεως τῆς περιουσίας τῶν ἡ τῶν ἀστικῶν καὶ πολιτικῶν ἀπὸ τῶν δικαιομάτων, ⁶ δὲν οἰασδήποτε παρέβασιν τῶν διατάξεων τοῦ ἔμπορικοῦ νόμου, τοῦ παρόντος νόμου καὶ τῶν εἰς ἐκτέλεσιν

ἀριθμοῦ ἐκδιδομένων διαταγμάτων ἡ ὑπουργικῶν ἀποφάσεων ἡ διαταγὴν. ⁷ δὲν οἰασδήποτε ἀδιαφορίαν, ὀλιγοφρίαν ἡ ἀμέλειαν περὶ τὴν ἐπελλομέσιν τῶν καθηκόντων τῶν ὡς ναυτικῶν πρακτόρων τῆς Κ. Δ. Α. Σ., ὡς καὶ διὰ πάσαν πρᾶξην ἡ παραλειφήν ἀντιτιθεμένην πρὸς τὰ συμφέροντα τῆς Κ. Δ. Α. Σ. ⁸) ἐν περιπτώσει, καθ' ἥν ἀνενέγκρισεις τοῦ Υφυπουργοῦ τῆς Εμπορικῆς Ναυτιλίας, ἥθελον ἀναλάβει τὴν πρακτορεῖσαν καὶ ἄλλων πλοίων ἡ πλοιαρίου μὴ ἀπαγομένων εἰς τὴν Κ. Δ. Α. Σ., στ' ⁹) ἐν περιπτώσει καθ' ἥν ἦθελον προσφέρει κατ' ἀντὸν στοχεῖα ἀποδειγμένης ἀντεθνήσης δράσεως ἡ οἰασδήποτε ἐνεργείας ἀντιτιθεμένης ἡ μὴ συναδούσης πρὸς τὰ ἐν γένει ἐμνικά συμφέροντα ἡ παροχῆς πλάσης πληροφορίας ἐμπιστευτικῆς φύσεως εἰς οἰονδήποτε πλὴν τῶν ἀριθμῶν ἀρχῶν τοῦ Κράτους. ¹⁰) δὲν ἀδικιαλόγητον καθιστέοντος τῆς ἀποστολῆς τῶν ἐνεργομένων εἰσπράξεων εἰς τὴν Κ. Δ. Α. Σ., ὡς καὶ διὰ πάσαν ἀδικιαλόγητον καθιστέοντος ἀποστολῆς εἰσπράξεων εἰς τὰ πλοιοκτήτας, πραγματοποιηθεῖσῶν πρὸ τῆς συστάσεως τῆς Κ. Δ. Σ. ¹¹)

Δι' ἀποφάσεως τοῦ κ. Υφυπουργοῦ τῆς Εμπορικῆς Ναυτιλίας, μετὰ γνώμην τῆς Κ. Δ. Α. Σ. δύναται νὰ καθοδίζηται καὶ ἀνότατον ὄριον ἡ ὑπὲρ αὐτῆς παρεχομένη εἰς τὸν ναυτικοῦ πράκτορας, τὰ ὑποτραπορεῖα, τὰ ταξιδιωτικὰ καὶ τουριστικὰ γραφεῖα προμήθεια ἐπὶ τῶν πραγματοποιημένων ὑπὲρ αὐτῶν ἀποτελῶν ἐπιβατῶν καὶ ἐμπιρουσιάτων, ὡς πάτος ἄλλη πραγματειακὴ ἀμοιβή.

Η ὑπὲρ τοῦ ἀρχικοῦ νόμου προβλεπομένη Επιτροπή, συμπληρουμένη ὑπὲρ τοῦ προέδρου τοῦ συνδέσμου τῶν πρακτορειῶν ὑπαλλήλων ἡ ἐπέρσημη ἀντιπροσώπου τοῦ συνδέσμου, καθίσταται ἀριθμὸς διὰ τὴν βεβαίωσιν τῆς ἴδιωτητος καὶ τῆς προϋποθεσίας τῶν πρακτορειῶν ὑπαλλήλων, τὴν ἐπύλουν παντὸς ζητήματος μεταξὺ πρακτόρων καὶ ὑπαλλήλων τῶν, τὸν καθορισμὸν ἀνότατον δρίον προσωπικοῦ παρ' ἐκάστῳ πρακτορείῳ καὶ τὴν μελέτην καὶ ὑπόδειξην τῶν ληπτέων μέτρων πρὸς ἀποσυμφόρησην τοῦ κλάδου τῶν πρακτορειῶν ὑπαλλήλων. Οἱ κρινόμενοι ως ὑπεράριθμοι δὲν ἀπολύτωνται. Η αὐτὴ Επιτροπή καθίσταται ἀριθμὸς: α') Πρὸς καθορισμὸν τοῦ κατ' ἀνότατον δρίον ἀριθμοῦ ναυτικοῦ πρακτόρων, ως πρὸς οὓς ἡ πρόσοδοι ἐπὶ τῆς ἐν κοινοπράξει κατήσκεται τοῦ πρακτορεικοῦ ἐπαγγέλματος δύνανται τὰς σημαρινὰς διοικήσεις συνθήσας νὰ δευοθῆσον ὡς ἐπαρκῶς ικανοποιούσα τὰς στοχειώδεις ἀνάγκας αὐτῶν. ¹²) Χαρακτηρισμὸν τῶν κατὰ κύριον ἐπάγγελμα ἀσκούντων κατὰ λιμένας τὴν πραστόρευσιν τῶν ἀτμοπλοίων τῆς Κ. Δ. Α. Σ. Καὶ γ') Μελέτην καὶ ὑπόδειξην τῶν ληπτέων μέτρων πρὸς ἀποσυμφόρησην τοῦ κλάδου τῶν ἀτοπολεῖν τῶν ναυτικῶν πρακτόρων ἐκάστοτον λιμένος, εἰς ὃν παρασημάνωνται ὑπεράριθμοι, ως τοιύθετων δευοθρύσην κατὰ πρώτον λόγον τῶν μὴ ἀπολύτεισικῶν καὶ κατὰ κύριον ἐπάγγελμα ἀσχολούμενων εἰς τὴν πραστόρευσιν τῶν ἀτμοπλοίων τῆς Κ. Δ. Α. Σ.

Η μισθοδοσία τῶν πρακτορειῶν ὑπαλλήλων ως καὶ τὰ γενικὰ ἔξοδα τῆς κοινοπράξεις βαρύνονται τοὺς κοινοπρακτοῦντας πράκτορες κατὰ λόγον τοῦ ποσοστῶν, ἀτινα λιμένεις καὶ τοιύθετων δευοθρύσην τῶν δικαιομάτων.

Ἐν περιπτώσει, καθ' ἥν τὰ ἐκ τῆς κοινοπράξεις πρακτορείου λιμένων τινὸς ἔξοδων δὲν ἔξαρσον πρὸς πληρωμὴν τῶν μισθῶν τῶν πρακτορειῶν ὑπαλλήλων ἡ οἰασδήποτε πρόσοδος δέ περιμόριον πρὸς αὔξησην τῶν πρακτορειῶν δικαιομάτων, τὸ ἐλλείπεν ποσὸν καταβάλλεται ὑπὲρ τῆς Κ. Δ. Α. Σ., ἡπειρού τὴν περιπτώσειν ταύτην ἀναλαμβάνει τὴν διεύθυνσιν τοῦ πρακτορείου,

ΑΛΛΗΛΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΟΣ ΣΥΝΕΤΑΙΡΙΣΜΟΣ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΩΝ ΠΕΙΡΑΙΩΣ ΚΑΙ ΝΗΣΩΝ (ΣΥΝ.Π.Ε.)

ΕΔΡΑ ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ

'Εγκριθεὶς διὰ τῆς ύπ' ἀριθ. 52.405 ἀποφάσεως 'Υφυπουργείου 'Εργασίας καὶ τῆς ύπ' ἀριθ. 16560 τοῦ 'Υπουργείου 'Εδυνικῆς Οίκονομίας στηριζομένης εἰς τὴν ἀπό 18)2)38 ἀπόφασιν τοῦ 'Υπουργικοῦ Συμβουλίου.

ΚΛΑΣΙΣ Α.' ΑΣΘΕΝΕΙΑΙ & ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ

ΚΛΑΣΙΣ Β'. ΕΥΘΥΝΑΙ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΟΥ ΑΠΕΝΑΝΤΙ ΑΡΧΩΝ & ΑΠΑΙΤΗΣΕΩΝ ΤΡΙΤΩΝ

ΚΛΑΣΙΣ Γ.' ΝΟΜΙΚΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΟΥ

ΚΛΑΣΙΣ Δ.' ΑΣΘΕΝΕΙΑΙ & ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΚΙΝΗΤΩΝ & ΙΣΤΙΟΦΟΡΩΝ

Διὰ πληροφορίας καὶ ἔγγραφάς ἀπευθυντέον εἰς τοὺς Γεν. Πράκτορας:

"ΒΑΛΚΑΝΙΚΗΝ ΚΑΙ ΤΗΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ,, ΑΝ. ΝΑΥΤΙΚΗΝ ΕΤ.

Τηλ. Διεύθυνσις: «ΦΙΛΙΣΣΙΑ»

ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΜΙΑΟΥΛΗ 8. ΠΕΙΡΑΙΑ

Ε. Ε. Σ. ἐπιτρέπεται εἰς αὐτὸν (ἄρθρον 30) νὰ συνάψῃ ἐκ τοῦ Ν.Α.Τ. καὶ τῶν δύο «Γαιείων Προνοίας» δάνειον μέχρις 25.000.000 δρ., ἔξαρτον ἐντὸς 15 ἑτῶν, μὲ τόκον 6 %), δι' ἔξαιρητιάν του πορχεωλητικῶν δόσεών του. Το 32ον ἄρθρον καθορίζει ὑποχρεωτικήν ὑγειονομικὴν ἔξτασιν τῶν ἀποτοπίων ἐργατῶν θαλάσσης τῶν μη ὑπερβάντων τὸ δύον ἔτος, καθὼς καὶ τὸν ναυτολογημένον πλοιάρχων τῶν μη ὑπερβάντων τὸ δύον ἔτος. Η ὑποχρεωτικὴ ἡ ἑθελοντία ἔξοδος δέοντα νὰ συντελεσθῇ ἐντὸς 4μῆνος ἀπὸ τῆς ισχύος τοῦ νόμου, δυναμένη νὰ παραταθῇ ἐπὶ ἐνίστη τριμήνων. Οι ὑποχρεωτικὴ ἡ ἑθελοντία ἔξερχομενοι ἐπὶ τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος ἡ τοῦ ἀποτοπίου πλαισίων καὶ ἀποζημιώντες, εἰς οὐδεμίαν ἄλλην (ἄρθρον 34) δικαιοῦνται ἀποζημώσιν καὶ δὲν ἔχουν ἐν προκειμένῳ ἐφαρμογήν δι' αὐτοὺς αἱ διατάξεις τοῦ νόμου «περὶ εἰδήσης πρὸς ἀποζημώσιν τῶν ἐξ ἀποτοπίου ἐπὶ τῇ ἐργασίᾳ παρθόντων», αἱ διατάξεις αἱ ἀραιόστιαι τὴν ἐξ ἀστικοῦ ἀδικήματος ὁφελούμεντην ἀποζημώσιν καὶ τὸ ἄρθρον 35 τοῦ Εμπορικοῦ Νόμου.

·Υποχρεωτικαὶ ἐκ περιτροπῆς ἄδειαι

Ἐάν μετά τὴν ἐφαρμογὴν τῆς ὑποχρεωτικῆς ή ἔθελουσίς ἐξόδου παραμείνονταν — γενικῶς ή κατὰ κλάδους — πλεονάζοντες ἀκτοπλούσοι ἔργατα θαλάσσης, ἐπιτρέπεται εἰς τὸν Ὑφασματοθήκην τῆς Ναυτιλίας, μετά γνώμονα τῆς Κ. Δ. Α. Σ., ὅπος τοις ξορτοῖς ὑποχρεωτικήν ἐκ περιτροπῆς ἀδειαν ἡμέραις διαθέτει τοὺς ἀξιομακούς καὶ τὰ ἐν γένει ναυτολογημένα πληρώματα τῶν δι' οἰνδήποτε λόγον μὴ δρουμολογημένων σκαφῶν τῆς Κ.Δ.Α.Σ. Ὁ ἀριθμὸς τῶν ἀτερχομένων εἰς ὑποχρεωτικὴν ἀδειαν δὲν δύναται νῦν ὑπερβαλλήν ἐπιστάτε τοὺς 150. Οὗτοι δὲν λαμβάνονται μισθών καὶ οὐχὶ τροφιήν, ὡς ἔξιτος: Οἱ ἔχοντες ὑπερσίες μετέσχουν τῶν 10 ἑτῶν, τὰ 3/4 τούς μισθών των, οἱ ἔχοντες 2—10 ἑτῶν, τὰ 2/3 καὶ οἱ ἔχοντες ἐλάσσονα τῶν 2 ἑτῶν, τὸ ἥμαυτον τοῦ μισθοῦ των. Οἱ εἰς ὑποχρεωτικὴν ἀδειαν δικαιοῦνται ν' ἀσχοληθῶν εἰς οἰανδήποτε ἄλλην ἐφασίαν καὶ νῦν λαμβάνονται τὸν ἀντέροις μισθὸν των. Ἐάν τοις ναυτολογημένην ἐπά πλοιον ἡ πλοιαρία, δὲν δικαιοῦνται τοῦ ἀντέροις μισθοῦ, ἐφόσον γρούν διαρκεῖ η νωπτολόγησις.

Ο ΕΙΔΗΤΙΚΟΣ ΚΑΥΡΩΙΣΜΑΣ

Τό 37ον ἔθρον ἀναφέρεται εἰς τὰ τῆς εἰσαγωγῆς, ἐν καιφῇ νέον ἐργατῶν θαλάσσης εἰς τὸν ἀκτοπλοίκον πλάδον, εἰς τὴν καθέρωσιν διὰ τοὺς ἀκτοπλοίους εἰδικοῦ ναυτικοῦ φιλάδοιν, εἰς τὴν ἑκτέλειον, ώπε τῶν πληρωμάτων τῶν μὴ δρομολογημένων πλοίων ἐργασιῶν ἐπὶ ἄλλον ἐν τῷ λιμένι σκαρπῶν τῆς Κ.Δ.Α.Σ., τὴν πλήρωσιν δημιουργοῦ μένων κενῶν ἐπὶ ἐν δρομολογήσει πλοίον τῆς κ.π., καθὼς καὶ τὸν καταπτημόν Κανονισμού ἐσωτερικῆς ὑπηρεσίας τῶν ἑταβητηγών πλοίων, διστις δὲ καθορίζει τὰ καθήκοντα καὶ δικαιώματα ἐξάστου μέσους τοῦ πληρόματος, συμπεριλαμβανομένων τοῦ πλοιάρχου καὶ τῶν ἀξιωματικῶν. Παράβατος τοῦ Κανονισμοῦ δύ τιμωρήτα: α') Δι' ἔγγράφου ἐπιτάχειος. β') Διὰ προστίμου μέχρι δραχμῶν 1000 ὡς πρὸς τὸν πλοιάρχον καὶ τοὺς ἀξιωματικούς καὶ μέχρι δραχμῶν 500 ὡς πρὸς τὰ κατόπερ πλούματα καὶ ἐν πιτοροπῇ τῆς παραβάσεως διὰ προστίμου, ἐξηνομημένον μέχρι τοῦ διπλασίου τῶν ποσῶν τούτων. γ') Διὰ προσκαίρου παύσεως μέχρις 1 ἑτούς, συνεπαγωμένης περιορισμῶν τοῦ μισθοῦ εἰς τὸ ἥμισυ. Καὶ δ') Δι' ὁριστικῆς ἀπόλύσεως καὶ διαγραφῆς ἐπ τοῦ ἄλλον τῶν ἀντιτάσσοντος ἀναγκαῖον.

κλασσών των αποτυπώσεων ἐργάτων θα λασσησ-

Αἱ ποιναὶ τῆς ἐπιτίχειως καὶ τοῦ προστίμου ἐπιβάλλονται δι' ἀ-
ποφάσεως τοῦ συμβουλίου τῆς Κ.Δ.Α.Σ., καθισταμένης ἐκτελεστῆς μό-
νον ἑφ' ὅσον ἥθελε συμφιλοῦσα πόδες ταῦθην καὶ ὁ Ὑπουργικὸς Ἐπι-
τρόπος, αἱ λοιπαὶ δὲ ποιναὶ ὑπὸ τειμαρχικοῦ συμβουλίου ἀποτελουμένευ
ἔν τοις ἀνωτέροις λημενικοῦ ἀξιωματικοῦ ὡς Προεδρού, ἐνός πρωτοδικοῦ
ἔν τον ἐν Πειραιῷ ὑποτετούντον, ἐνός ἀνωτέρου ὑπαλλήλου τοῦ ὑπο-
γείου Ἐργασίας, ἐνός ἀντιπροσώπου τῆς Κ.Δ.Α.Σ. καὶ ἐνός ἀντιπροσώπου
τῆς οἰκείας ποδὲ τῶν παποτετόπεντον ἔσχατην θαλασσινής διανομῆς.

Κατά τὸν ἀπόφασεον τοῦ πειθαρχικοῦ συμβούλου χροεὶ προσφέρειν ἐνώπιον τοῦ Ὑψητουργοῦ τῆς Ἐπορικῆς Ναυτιλίας, ἐντὸς δεκαπέντε ἀνατρεπτικῆς προθεσμίας ἀπὸ τῆς κοινοποιήσεως τῆς ἀπόφασεως. Ὁ Ὑψητουργὸς τῆς Ἐπορικῆς Ναυτιλίας δικαιοῦται νὰ τροποποιήσῃ ἢ νὰ αἴρῃ τὴν ἐπιβληθεῖσαν ποινήν, ἢ δὲ ἀπόφασις ἀντὸν εἰνεὶ διατίκαιη
αὖτε γίνεται.

Τὸ δικαιόνα αγνοεῖναι καὶ μεταβολῆν

"Οσον ἀφορᾷ τὰς ἀκτοπλούχας συγκοινωνίας καὶ μεταφοράς, αἱ § 1 καὶ 2 τοῦ ἄρθρου 3 τοῦ ὑπ' ἀριθ. 6059 νόμου (τοῦ 1934) ἀντικαταστάθησαν ὡς ἔπειται:

1. Το δικαίωμα τῆς διά θαλάσσης μεταφορᾶς ἐπανατῶν μεταξὺ Ἑλληνικῶν λιμένων ἀνήκει ὑπὸ τὴν ἐπαφῆλαξιν τῶν ἔξαιρεσεων τοῦ

προηγουμένου καὶ τοῦ παρόντος ἄρχθου εἰς τὰ ἐπαβατήριά ἀτμόπλοια τῆς Κ.Δ.Α.Σ. Κατ' ἑξάρεσιν, προκειμένου περὶ τοπικῶν συγκοινωνιῶν ἡ λιμένων μὴ ἔχοντες τούτους διέ τῆς ἔδυσιμάδος ἐπάνω τῶν ὡς ἄνω ἀτμόπλοιων, δύναται δὲ ἀποφάσεως τοῦ Ὑφυπουργοῦ τῆς Ἑπικοινωνίας Ναυτιλίας μετά γνώμων τοῦ διοικητικοῦ συμβούλου τῆς Κ.Δ.Α.Σ. νόμιτην ἐπιτραπῇ ἡ μεταξὺ τούτων ἔκταστος ἡ καὶ τακτικὴ ἐπιτραπὴ σειρὶς δρομολογίων καθ' ἡμέρας καὶ ὥρας δριζομένας διὰ τῆς ἀντῆς ὡς ἄνω ἀποφάσεως ἕπο ἄλλων μηχανονομίντων πλοίον πρὸς μεταφορὰν ἐπαβατῶν, ἐφ' δοσον κατὰ τὴν γνώμην τῆς Ἐπιθεωρήσεως Ἐμπορίου Πλοίων τὰ πλοῖα ταῦτα πληροῦντες τοὺς πρός τοῦτο δρους καὶ προϋποθέσεις.

»2. Εἰς τὰ ἐπιβατηγά ὁμοίως ἀτμόπλοια τῆς Κ.Δ.Α.Σ. ἀνήκει τὸ ἀποζελεστικὸν δικαιόμα τῆς διὰ θαλάσσης μεταφορᾶς μεταξὺ τῶν Ἑλληνικῶν λαμένων καὶ τῶν ἐμπορευμάτων γενικοῦ ἐμπορίου, ζώων καὶ γεωργικῶν προϊόντων. Κατ' ἔξαρσεν προκειμένου περὶ τοτακῶν συγχωνεύων ή λιμένων μὴ ἔχοντες τοιμένων τοιὺλάχιστον δις τῆς ἐδομάδος ὑπὲρ τῶν ὡς ἄνω ἀτμόπλοιών ἐπαπέτεται εἰς ίστιοφόρα μετὰ ή ἄνευ βοηθητικῆς μηχανῆς κινούμενα, ὡς καὶ εἰς μηχανοκίνητα οἰσα-
δήπτες πρόσθεως ή καὶ φροτηγά πλοῖα νά παραλαμβάνουσι μερίδιας φρο-
τίου, ἄνω διωσ τῶν 10 τόννων βάρους κατά μερίδια, ἀνήκουσσαν εἰς ἕνα
παραλήπτην καὶ ὑπὲρ τὸν δρόν καταθεσεως ιδιωτέρας τελονειακῆς δια-
φορτίσεως διὸ ἔχαστον μερίδια φροτίου καὶ τῆς ὑποχρεωτικῆς ἐκδόσεως
φροτητικῆς, ηριθμομένης καὶ ἐσφραγισμένης ὑπὸ τῆς οἰκείας οἰκονομ-
ικῆς καὶ λιμενικῆς ἀρχῆς.

Ἐπαρτέπεται ἐπίσης εἰς ιστοφόρα μετὰ ἡ ἄνευ βοηθητικῆς μηχανῆς ὡς καὶ εἰς οἰασμήποτε φύσεως μηχανονῆκτα πλοῖα νῦ μεταφέρουσιν ἐλευθέρως μεταξὺ λιμένων ἔστω καὶ ἔξυπερτονευμένων διὰ περισσοτέρων τῶν δύο δρομολογίων πιστὸν ἔβδομάδα ὑπὲρ τῶν ἀπαβιτηγῶν ἀπιπολίων τῆς Κ. Δ. Α. Σ. διοιεργὴ φροτία χάνα ή μὴ ἀνάλαμψανόμενα πρός μεταφράσαν από ἀπιπολίων τῆς Κ.Δ.Α.Σ., καθορισθήσομενα δι' ἀποφάσεως τοῦ Ὑφατιονογού τῆς Ἐπιτοκικῆς Ναυτιλίας.

Ἐπίσης κατόπιν ἀποφάσεως τοῦ Ὑφεστοῦργαθ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, μετὰ γνώμην τοῦ διοικητικοῦ συμβουλίου τῆς Κ.Δ.Α.Σ. δύναται, λαμβανομένων ὡς ὄψιν τῶν συγκοινωνιακῶν καὶ λοιπῶν δημοσίων ἢ κοινωνικῶν ἀνάγκηΩν, νά ἐπαρτῃ ὡς πρὸς ὁμιλητέων χρόνον ἢ ἀνεῦ ἐν ὅλῳ ἢ ἐν μέρει τῶν περιορισμῶν τοῦ ἔδαφος. 1 τῆς παρούσης παραγράφου μεταφορά ὥριζομένων ἐκάστοτε διὰ τῆς ὡς ἄνω ἀποφάσεως προϊόντων ἡ εἰδῶν ἰγνικοῦ ἐμπορίου ἵνο τῶν κατὰ τὸ προηγούμενον ἔδαφον πλοίων ἔστω καὶ μεταξὺ λιμένων, ἔχυτηρετονεμένων διὰ πλεύσιν τῶν δύο καθ' ἔδομάδα δρομολογίων ὑπὸ ἐπιβατηγῶν ἀτμοπλοΐον τῆς Κ. Δ. Α. Σ.

Ἐν συνεχείᾳ διὰ τοῦ ἄρθρου 40 ἀταγορεύεται, ἀπὸ τῆς ίσχύος τοῦ παρόντος νόμου, ἡ ἄνευ ἀδείας τοῦ "Ὑφυπουργοῦ" Ναυτιλίας:

α') Ναυτηγήσις οίουδήποτε τύπου και προφορικού σκάφους ἄνω τῶν 30 κόρφων διλαμπής χωρητικότητος ἐφ' ὃσον πρόσκειται νὰ τοπιθετῇ ἐπ' αὐτοῦ κυνηγήσιος μηχανῆν. Πρὸ πάσης παροχῆς ἀδείας ναυτηγήσεως ἀπατεῖται γνωμοδότησις τοῦ Γενικοῦ Ἐπατέλεου Ναυτισμοῦ. 6') Τοποθέτησης οίουδήποτε τύπου και ίπποδυνάμεως μηχανῆς ἐπὶ παροχόντων Ἑλληνικῶν πλοίων ἄνω τῶν 30 κόρφων διλαμπῆς χωρητικότητος. Καὶ γ') Εισαγωγὴ ἐπ' τῆς ἀλλοδαπῆς οίουδήποτε τύπου και ίπποδυνάμεως μηχανῆς, προοιδιζομένης πρὸς τοποθέτησην ἐπὶ Ἑλληνικοῦ πλοίου. Διὰ τὴν εἰσαγωγὴν ταυτήν ἀπατεῖται ἐπὶ πλέον και ἔχειται τῶν Ὑπουργῶν τῶν Ἐθνικῶν Οἰκονομικῶν και τῶν Οἰκονομικῶν

Ajg törő szenesek török törzsei

Τέλος τὸ πατρικὸν ἔργον τοῦ ἀνθρώπου.

Τελος, το οπον αριθμον προστελετε τα απολογια:

Προς αντετέραν διαμοργήν τῶν ἐπειταδῶν ἐπὶ τῶν πλοίων καὶ καλυτέρων ἀπὸ τουριστικῆς ἀπόψεως ἐμπάντων ἀπὸν δύναται ή Ἐπιθεώρησις Ἑμπορικῶν πλοίων μετὰ προηγουμένην ἔγχροισιν τοῦ Ὑφασμάτου γραμμής τῆς Ἑμπορικῆς Ναυτιλίας νά ἑπωβάῃ τὴν ἐπειταδῶν ὁρισμένων ἐπισκευῶν καὶ διαρροήμάσεων ἐπὶ ἀποτελούσιν τῆς Κ.Δ.Α.Σ. ἔχοντας τούτων ὁρισμένας δρομολογιακάς γραμμάς τουριστικῶν ἐνδιαφέροντος. Κατὰ τὰς περιπτώσεις ταυτά τὰ κατά τὰ ἄρθρα 11 καὶ 12 τοῦ παρόντος νόμου ἔξοδα ἐπισκευῶν καὶ συντηρήσεως τὰ χορηγημένα διὰ τὸ πλοῖον, δι’ ὃ ἐγένοντο αἱ ἀνωτέρῳ διαρροήμάσις ή ἐπισκευαί, αὐξάνονται δι’ ἀποφάσεως τοῦ Ὑφασμάτου τῆς Ἑμπορικῆς Ναυτιλίας μετὰ γνώμην τῆς Ἐπιθεώρησεως τῶν Ἑμπορικῶν Πλοίων κατὰ ποσοστὸν ἀνάλημην ὅπως καλύψῃ τὰ γενόμενα ἔξοδα οὐδὲ δημος μεγαλύτερον τοῦ 10 αὐτοῦ ἐπὶ τοῦ ἀνωτάτου δρόσιον τῶν χορηγημένων τοιούτων ὡς ἄνω ἔξοδον. Ή παρεχομένην αὐξήσις αὗτη διαρκεῖ μόνον ἐφ’ οὓς χρόνον ἀπαιτεῖται διὰ τὴν ὄλοσερην καλυψην τῶν γενομένων διὰ τοὺς ὡς ἄνω ἔξοδους.

CODES:
Lombard,
New Boe,
Bentley's

AGENCIES:
LONDON,
MANILA,
HONGKONG
KOBE.

ORIENTAL SHIPPING BROKERS

SHIPBROKERS, SHIOPWNER & SHIPPING AGENTS
GLEN LINE BUILDING, 2 PEKING ROAD.

«Ναυτικὸν Γραφεῖον, ιδιαιτέρως συνεργαζόμενον μετὰ τῶν κυριωτέρων Ἰαπωνικῶν καὶ Κινεζικῶν ναυτικῶν Οἰκῶν»

Cables:
«ORSHIP»
(Shanghai)

MNG. DIRECTORS:
LEONTI PODPAKH
CAPT. J. G. SCARL
(J.C.Scarlatides)

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ ΤΟΥ ΚΑΤΑ ΘΑΛΑΣΣΑΝ ΠΟΛΕΜΟΥ

Το σημαντικότερον γεγονός του ώπο ανασύρθησαν 15θημέρουν υπήρξεν ο ναυπισθητής ή εισόδος της Ιταλίας εις τὸν ἄγωνα καὶ ἡ συνέπεια τούτου ἐπέκτασις τῶν ἔχθροπλαζιῶν εἰς τὴν Μεσόγειον. Άπω τὸν πρότονον ἡμέραν τοῦ Ιουνίου είχε καταστῆ σαφές, ὅτι ἐπέζειτο ἡ ἔξοδος τῆς Ιταλίας παρὰ τὸ πλευρὸν τοῦ Ράπτη. Ή διακοπὴ τὸν ἐν Ρώμῃ ἀγγλο-ιταλικῶν διαπραγματεύσεων διὰ τὰ ζητήματα τοῦ ἐλέγχου λαθρεμπορίου, ή ἀναστολὴ τῶν ταξιδίων φωσμένων μεγάλων ιταλικῶν ἀποροειάνων καὶ ἡ κήρυξης τῶν ιταλικῶν παραλίων, ὡς ἐπικυνδύνων διὰ τὴν ναυπλοῖαν ζωνῶν, ἀπέτελεσαν γαραζηριστικάς ἐκδηλώσεις τῶν ἐπικυνδύνων ιταλικῶν ἀποφάσεων. Πρόγραμμα τὸ ἀπόγευμα τῆς 10ης Ιουνίου ὁ κ. Μονσούλιν ίμιλῶν πρὸς τὸν ιταλικὸν λαόν ἀνήγγειλε τὴν κήρυξην τοῦ πολέμου ἐναπό τῆς Ἀγγλίας καὶ τῆς Γαλλίας. "Αμεσος ἐκ μέρους τῶν σημαζώνων ἀπάντησις ἐπήρξεν ἡ κήρυξης τοῦ πολέμου κατὰ τῆς Ιταλίας καὶ ὑπὸ τῶν κυριωτέρων Βρεταννικῶν Κτήσεων, ὡς λ. χ. ὑπὸ τοῦ Καναδᾶ, τῆς Λαστραμάις, τῆς Νέας Ζηλανδίας καὶ Νοτίου Αφρικῆς.

Αἱ πρῶται ἐνέργειαι τῶν ἐμπολέμων ἔξεδηλώθησαν, ὡς ἦτο ἐπόμενον, κατὰ θάλασσαν. "Ανακοινώσεις τῶν Ναυαρχείων Ἀγγλίας καὶ Ιταλίας εἰδοποιοῦσσεν ἐπειγόντως τὴν μεσογειακὴν ναυσιπλοῖαν περὶ τῆς ὑπάρχειας ἐπικυνδύνων ζωνῶν εἰς διαφόρους περιοχαὶ καὶ εἰδῶλας εἰς τὸν κόπλον τοῦ βορείου τῆς Βενετίας, εἰς τὸν κόπλον Κονσταντίνου καὶ τὰ θύατα τῶν νήσων Κέρσο καὶ Λουσίνα, εἰς τὴν περιοχὴν τῆς Σικελίας, τὰς ἀκτὰς τῆς Λιθβίης, περὶ τὴν Ράδον, εἰς τὸν κόπλον τοῦ Τάραντος καὶ κατὰ μῆκος τῶν ἀλβανικῶν παραλίων. Κατὰ τὴν ιταλικὴν ἀνακοινωσίαν, εἶναι ἐπικυνδύνος ἡ ναυσιπλοῖα, λόγῳ ποντίσεως ναυράνων, εἰς περιοχὴν ὥριζομένην πρὸς δυσμάς ὑπὸ τοῦ μεσημβριοῦ 10 μοιρῶν ἀπὸ τὰς ἀκτὰς τῆς Τύνιδος μέχρι τοῦ παραλλήλου 38 μοιρῶν. Πρὸς ἀνατολάς, ὑπὸ τοῦ μεσημβριοῦ 15.20' μοιρῶν ἀπὸ τὰς ἀκτὰς τῆς Σικελίας μέχρι τοῦ παραλλήλου 35 μοιρῶν. Πρὸς βορρᾶν ὑπὸ τοῦ παραλλήλου 38 μοιρῶν ἀπὸ τοῦ μεσημβριοῦ 10 μοιρῶν μέχρι τῶν ἀκτῶν τῆς Σικελίας. Καὶ πρὸς νότον, διὰ τῆς γραμμῆς ἡ οποία ἐνώπιον τὸ Ras Agadir (σύναρον Λιθβίης — Τύνιδος) καὶ τὸ σημεῖον διασταυρώσεως τοῦ παραλλήλου 35 μοιρῶν μετὰ τοῦ μεσημβριοῦ 15.20' μοιρῶν. Τὰ ἐκ τῆς Δυτικῆς πρὸς τὴν Ἀνατολικὴν Μεσόγειον πλέοντα σκάφη καὶ τάναταλιν, δρεῖσθαινοντα μόνον διὰ τὸν στενόν τῆς Μεσόηνης. Τὰ πλοῖα, τὰ πλέοντα ἐκ δυσμῶν πρὸς ἀνατολάς, θὰ δίδονταν τὰ γαραζηριστικά τῶν εἰς τοὺς σταθμοὺς ἀναγνωρίσεως τοῦ ἀκρωτηρίου Rasocolino καὶ τὰ πλέοντα ἐξ ἀνατολῶν πρὸς δυσμάς εἰς τοὺς σταθμοὺς τοῦ ἀκρωτηρίου Αρτη. "Οταν τὰ σκάφη πλησιάζουν εἰς ἀπόστασιν 12 μετρίων ἀπὸ τὰ ἀνωτέρω ἀκρωτήρια δέονταν νῦν τηροῦν πορείαν πρὸς βορρᾶν ἢ νότον.

Ο ἀντίκτυπος τῆς ἔξοδου

Η ιταλικὴ ἔξοδος ἐσήμανε τὴν πλήρη διαταραχὴν τῆς ναυσιπλοΐας εἰς τὸ νέον πολεμικὸν θέατρον, τὴν Μεσόγειον. Ή Ἀγγλία καὶ ἡ Γαλλία ἀνεκοίνωσαν τὴν ἐπέκτασιν τοῦ ἀπὸ θαλάσσης ἀποκλεισμοῦ εἰς τὰ παράλια τῆς Ιταλίας καὶ τῶν Κτήσεων ἀντῆς, αἱ Ἡνωμέναι Πολιτείαι ἐφήρμοσαν τὰς διατάξεις τοῦ περὶ ὑδετερότητος νόμου καὶ ὡς πρὸς τὴν Ιταλίαν, οἱ ἀσφαλιστικοὶ νῆσησαν τὰ κατὰ κινδύνων πλέοντα ἀσφάλιστα εἰς 15 ο.ο., προκειμένου διὰ ταξίδια τῆς Ανατ. Μεσογείου καὶ 10 ο.ο διὰ ταξίδια τῆς Δυτ. Μεσογείου, μέχρι τῆς Μασσαλίας. Αἱ ιταλικαὶ τακτικαὶ γραμμαὶ δειγότησαν ὀλοσχεδῶς, ὅσα δὲ πλοῖα εὐρέθησαν εἰς λιμένας οὐδέτερων χωρῶν παρωπλισθῶν εἰς αὐτοὺς, ἐνῷ ὅσα εὐρέθησαν ἐν πλήρει της ζητήσεως τῆς γεωμαντικῆς ἀεροπορίας, ἐνῷ δούιοι καὶ ἐπανάληψην ἔβασιμοδίσει τὸν γαλλικὸν λιμένας τῆς Ροέν, τῆς Χάροντος, τοῦ Χερβούργου, ἕτεροι δὲ καὶ τῆς Μασσαλίας, δουι ἐπανοπλήθη ἐν ἀγγλικὸν πλοίον. Κατὰ τὰς γεωμαντικὰς ἀνακοινώσεις, 117 ἐμπορικὰ πλοῖα καὶ μεταγωγικὰ ἐθνικούς δεκατέσσεις, 3ης Ιουνίου καὶ περὶ τὰ 20 ἄλλα μέχρι τῆς 12ης Ιουνίου.

Τὸ ὑπεροχεάνον «Rex» κατέπλευσεν εἰς τὴν Γένοβαν ὀλίγας ὥρας πρὸ τῆς κηρύξεως τοῦ πολέμου. Ἐξ ἄλλου πέντε ιταλικὰ ὑπεροχεάνατα παρωπλισθησαν εἰς τὴν Νέαν Υόρκην, τὸ «Conte Biancamano» 23.255 τ. γκρός (τοῦ 1925) εἰς Μπαλιπά, τὸ «Principe Maria» 8918 τ. γκρός (τοῦ 1923) εἰς Μπούενος Αὔρες, τὸ «Conte Grande» 23.861 τ. γκρός (τοῦ 1928) εἰς τὴν Σαγκάην. "Ἐτεροι ἐπτά ιταλικά σκάφη παρέμεναν εἰς λιμένας τοῦ Μεζιζού, ἔνθει αἱ ἀρχαὶ ἐσφράγισαν τὰς ἐγκαταστάσεις τοῦ ἀσυμάτου των. Τὰ καταφρύγνατα ἡ παραμένοντα εἰς λιμένας τῆς Βορ. καὶ Νοτ. Ἀμερικῆς ιταλικά πλοῖα ὑπολογίζονταν ὑπὸ τῶν "Αγγλων ὡς ἀνταρροστούντα συνολικὴν χωρητικότητα 250.000 τόννων γκρός. Εἰς τὴν Ανατ. Μεσόγειον δὲν εὑρέθησαν ιταλικά πλοῖα κατὰ τὴν κηρύξην τοῦ πολέμου, διότι είχον ἐγκαρφωθεῖ ἀπονομή.

Σοβαρότατα ἀδέρφατα ἀδέρφων ἐπηρεάσθη ἐκ τοῦ πολέμου καὶ ἡ οὐδετέρα ναυτιλία ἡ ἐργαζομένη εἰς τὴν Μεσόγειον. Οὕτω, τὰ ἀμερικανικά πλοῖα ἀποσύρονται ἀπὸ τὰ μεσογειακὰ θύατα, ἡ φωνητικὴ ἀπωτολία διέσκοφε τὰς γραμμὰς τῆς πρὸς τὴν Παλαιστίνην, τὴν Αἴγαυπτον καὶ τὴν Δυτ. Μεσόγειον, ἐνῷ καὶ τὰ ἐλληνικὰ πλοῖα τῶν «Μεσογειακῶν γραμμῶν» ἀνέστειλαν προσωρινῶς τὰ δρομολόγια πρὸς τὴν Συρίαν, Παλαιστίνην, Αἴγαυπτον, Μασσαλίαν καὶ Βρετανίην. Διεξόπησαν ἐπίσης καὶ αἱ διάστηματα ἐξυπηρετούμενα τακτικά γαλλικὰ γραμματα. Τὸ γαλλικὸν ὑπεροχεάνον «Θεόφιλος Γκωτιέ» παρωπλάσθη εἰς Πειραιάς μέχρι νεωτερίας διαταραχῆς. Ἐπόπεις καὶ τὰ Ιαπωνικά πλοῖα τακτικῶν γραμμῶν διετάχθησαν ν' ἀποφρέγουν τὰ μεσογειακὰ θύατα. Κατόπιν τῆς τοιαύτης διαταραχῆς, αἱ σημαντικοὶ μεταξύ Βορ. Αμερικῆς καὶ Μεσογείου, θὰ ἔχουν ἐφεξῆς τέρμα τὴν Αισαβόνα. Τὴν ἀποργήν τῶν ἐνφωταύων γενικῶς ὑδάτων διέταξε καὶ ἡ κυβερνητικὴ τῆς Ἀργεντινῆς, κατόπιν τοῦ τορπιλισμοῦ παρὰ τὴν θάλασσαν.

Αἱ ἀπώλειαι εἰς ἑπομένων κινδύνων

"Οσον ἀφορᾶ γενικώτερον τὰς ἀπώλειες τῶν ἐμπολέμων καὶ οὐδετέρων ναυτιλιῶν ἐξ ὅλων τῶν κινδύνων καὶ εἰς ὅλα τὰ πολεμικά θέατρα, ὑπῆρξεν οηματικά κατὰ τὸ διαρρεόσαν δεκατενήμερον, λόγῳ ιδίᾳ τῆς ὄμαδικῆς συγκεντρώσεως πλοίων εἰς τὰς ἀκτὰς τῆς θερινῆς θαλάσσης δράσεως τῆς γεωμαντικῆς ἀεροπορίας, ἵνα δούιοι καὶ ἐπανάληψην ἔβασιμοδίσει τὸν γαλλικὸν λιμένας τῆς Ροέν, τῆς Χάροντος, τοῦ Χερβούργου, ἕτεροι δὲ καὶ τῆς Μασσαλίας, δουι ἐπανοπλήθη ἐν ἀγγλικὸν πλοίον. Κατὰ τὰς γεωμαντικὰς ἀνακοινώσεις, 117 ἐμπορικά πλοῖα καὶ μεταγωγικά ἐθνικούς δεκατέσσεις, 3ης Ιουνίου καὶ περὶ τὰ 20 ἄλλα μέχρι τῆς 12ης Ιουνίου.

Εἰς ἀπάντησιν τῶν γεωμαντικῶν ἀδέρφων ὁ "Ἀγγλοι ἀνεκόντασαν, ὃν ἡ ἐπὶ τὸν θαλάσσην δράσεως τῆς γεωμαντικῆς ἀεροπορίας, ἵνα δούιοι καὶ ἐπανάληψην ἔβασιμοδίσει τὸν γαλλικὸν λιμένας τῆς Ροέν, τῆς Χάροντος, τοῦ Χερβούργου, ἕτεροι δὲ καὶ τῆς Μασσαλίας, δουι ἐπανοπλήθη ἐν ἀγγλικὸν πλοίον. Κατὰ τὰς γεωμαντικὰς ἀνακοινώσεις, 117 ἐμπορικά πλοῖα καὶ μεταγωγικά ἐθνικούς δεκατέσσεις, 3ης Ιουνίου καὶ περὶ τὰ 20 ἄλλα μέχρι τῆς 12ης Ιουνίου.

A. ΣΓΟΥΡΩΦ & ΣΙΑ

ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΟΣ ΟΙΚΟΣ
ΙΔΡΥΘΕΙΣ ΤΟΥ 1914 ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ

ΕΔΡΑ ΕΝ ΑΘΗΝΑΙΣ, ΣΑΝΤΑΡΟΖΑ 3.
Τηλ. Διεύθ. ΑΡΣΓΟΥΡΩΦ· Αθήνας Τηλ. άρ. 30696-30697-30698
Υποκαταστήματα: ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ, Φίλωνος 39
ΕΝ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ, Αγ. Μηνᾶ 7
ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ: Εἰς τὰς κυριωτέρας πόλεις τῆς Ελλάδος
ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ ΠΥΡΟΣ, ΘΑΛΑΣΣΗΣ,
ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ, ΖΩΗΣ κατ. πλ.
Ειδικότητες εἰς ἀσφαλίσεις κατὰ κινδύνων
μεταφορῶν διὰ θαλάσσης, ξηρᾶς καὶ αέρος.

Καλύπτονται οι ΚΙΝΔΥΝΟΙ ΠΟΛΕΜΟΥ ἐπὶ ἐμπορευμάτων,
ναύλων, σκαφῶν πλοίων, κατ. πλ. ὑπὸ τῶν εύνοικωντερόφων δρούσ

EMM. P. YANNOULATOS & CO.

Established in China in 1907

Shipowners, Agents, Brokers for Chartering
& Insurance. Far Eastern Merchants,
Bunkering Contractors.

M.M. Building, SHANGHAI

General Managers:

CHINA HELLENIC LINES, Limited.
(Registered under the Companies
Ordinances, Hongkong.) SHANGHAI

COMPAGNIE GÉNÉRALE DE COMMERCE DE
NAVIGATION ET DE TRANSPORTS D'EXTREME
ORIENT, S.R.L.—SHANGHAI

AGENCIES THOUGHOUT THE FAR EAST.

Telephone 84198) 2. 5 Lines
P.O.Box No. 1846

Cables: «YANNOULATOS»



Ἡνωμέναι Πολιτεῖαι

Τὰ νέα Ἀμερικανικὰ πλοῖα

Ο προδεδος της «Ανωτάτης Ναυτικής Επιτροπής» των Ηνωμένων Πολιτειών άντιναύαρχος Land συνοψίζων την καροτσόφορον προσπάθειαν προς άντταυξην της Αμερικανικής ναυτιλίας, διέσει ο τον ύπο έφαρμογήν ενορτάτου προγράμματος νέων ναυτηρήσεων, έτοντον είς προσφάτους άνανεωσής των, όπι κατά το διαρρεύσαν μέχρι της 12ης Απριλίου διδεκάμυνον καθεικίσθησαν 44 νέα σκάφη, έκ των όποιων τα 31 εισήλθον ήδη είς την ίπηρειαν. Τα καινούργη αντίτι πλοία άντερέβησαν έν πολλοίς διάσι τάξ προβλέψεις των σχεδιαστών και των κατασκευαστών των, ώς άποδεικνύεται από χαρακτηριστικά τινα παραδείγματα. Ούτω, το 20τούς ήμικιας άπωτλον της «Crown City», της έταιριας «American Pioneer Lines», άποπλεύσαν την 11ην Οκτωβρίου π. ξ. έπ Νέας Υόρκης δι' Ινδίας και προεγγύσαν είς Πόρτ Σάιδ, Πόρτ Σουδάν, Καράτσι, Βούβάλια και Κολόμπο, έπανέλευσον είς την λιμένα της Νέας Υόρκης την 9ην πρωινήν της 25ης Φεβρουαρίου έ. ξ. Το νεότευκτον «Challenge», τον τίτλο «C. 2», άποπλεύσαν διά παρθμού ταξιδίουν έπ Νέας Υόρκης την 6ην Νοεμβρίου, ήτοι 26 ημέρας δραδύερον τον «Crown City», έπανέλευσον είς την Νέαν Υόρκην την 10ην πρωινήν της 25ης Φεβρουαρίου έ. ξ., ήτοι μίαν ώραν κατ' διάτο ιεπτάργοτερον του πρώτου. Αμφότερα τα σκάφη μετέφερον πλήρες φορτίον, ήτοι 6000 τ. περίπου το «Crown City» και 7000 τόνων περίπου το «Challenge».

"Επειδόν παράδειγμα της έκανότητος και ταχύτητος των νεων πλοίων άναφέρεται εἰς σκάφος της «American Export Lines», όπερ επένδυσε περίπου 144 μιλιών από τον άγκυροποιό της Βιρτζίνιας μέχρι της Βαλτιμόρης έντος 7 ώρων και 32' λεπτών, με μεσήν ταχύτητας 19,99 μιλίων την ώραν. Διὰ την πραγματοποίησην της ταχύτητος ταύτης, ως ανέφερεν ο πλοίαρχος, δεν έπεισθησαν αἱ μηχαναὶ τοῦ σκάφους. Η ἐλιξ ἐλειτούργει μὲ 96 στροφῶν κατὰ λεπτόν, ἔναντι 160 στροφῶν τῆς πλήρους ταχύτητος. Η ἐπιτυχίᾳ αὕτη κατέρριψε προηγούμενους ρεκόρ διανύσεως 144 μιλίων εἰς 5½ ώρας ὑπὸ τοῦ Ιαπωνικοῦ δηγέλοιον «Hokur Maru» κατά τὴν δην Νοεμβρίου 1934. Διὰ τὴν διαδοροήν ταύτην συνήθη πλοῖα χρειάζονται, ως γνωστόν, 20 έως 24 ώρας.

Αύτή καθ' έωστην ή ταχύτης — παρετήρησεν έναν συνεχείς ό. ς. Lam — δέν αποδεικνύει άναγκαστικός και τὸν οἰκονομικὸν χρηματήρα τῆς λειτουργίας ένος πλοίου, ἀν δὲν ληφθῇ ἐν συνδυασμῷ ὅπου καὶ η κατανάλωσις. Ως παράδειγμα τῆς ἐπιτευχθεῖσας ὑπονομίας ἀνέφερε καὶ πάλιν τὸ «Challenge». Κατὰ τὸν δοκιμαστικὸν, πρὸ τῆς παραλαβῆς, πλοῦν τοῦ τὸ ἔν λόγῳ ἀπομόλιον ἐπομψματοποίησε παγκόσμιον ρεκόρδο οἰκονομικῆς καταναλόσεως κανονίου θλιψ. Ἐν συγκρίσει πρὸς ἓνα πλοϊὸν ναυτηργηθὲν κατὰ τὸν προγούμενον πόλεμον ἡ ἀμέσως μετ' αὐτὸν, τὸ «Challenge» ἀνέπτυξε κατὰ 50 ὥρα μεγαλύτεραν ταχύτητα, μὲν κατανάλωσιν κανονίου κατὰ τὸ μῆναν σχεδὸν διλιγότεραν τοῦ παλαιοῦ πλοίου. Τὰ παλαιὰ σκάφη τοῦ τέτον «Hog Islands» ἔκαμπν 10,600 τόννους — μῆλα κατὰ βαρέλιον κανονίου, μὲ 10 $\frac{1}{2}$ μῆλα, ἐνῷ τὰ γένα πλοία τοῦ τέτον «C. 2.» ἐπανηγγάλλουν 15.450 τόννους — μῆλα κατὰ βαρέλιον, μὲ ταχύτητα 15½μιλιον. Παραλλήλως, ὁ τύπος «C. 2» ἔχει κατὰ 34 ὥρα μεγαλύτεραν ίκανότητα εἰς τόννους — μῆλα καὶ εἶνε ταχύτερος κατὰ 47,600 ὥρα. Σημαίνει τοῦτο οἰκονομίαν 35.000 δολαρίων (7000 λιρῶν περίσσου) κατ' ἕτος καὶ κατὰ πλοϊὸν, διὰ δὲ τὴν 20ετῆ ζωὴν ἐνὸς σκάφους σημαίνει κάλυψιν τῶν 35 ἔως 40 ὥρα τοῦ κόστους ναυτηργίσεως τοῦ.

Δέκα οἱ τύποι τῶν νέων σκαφῶν

Η «Ναυτική Έπιτροπή» από των άρχοντων του 1938, ότε ηρχίσε να έφαμοδη τό εγγριθέν πρόγραμμά της, παρήγγειλε 146 νέα πλοιά, ητοι 128 φορτηγά, μετά και έπειταγι και 18 δεξαμενότλια. Πέραν αυτών, είχε παραγγελθή από τον φινιτσώδη τον 1937 τό υπερασπέανον «America», έτοιμον ήδη δύο ελεύθη κατ' αντάς είς την άντησίαν. Τά έπος τασκευήν σώφη άνηκουν συγκεκριμένως εἰς έννεα τύπους, ένθα είς δέκατος έχει ήδη σχεδιασθή και συντόμως θα προσηγοριχθῇ ἐπ' αὐτοῦ μειοδοτικός διαγωνισμός. Οι νέοι τύποι, ξέσαρξει τον άναφερομένου εἰς τό υπεροχεάνον «America», είναι οι ἀκόλουθοι:

Τὸ φροτηγὸν «C. 1», μικρᾶς χωρητικότητος σπαρος, ἀναπτυσσον ταχύτητα 14 μιλίων και προωθείμενον νά ξενιστεῖ τίς μικροτέρας ἀνάγκας τῶν ἀνά τὸν Κόσμον Ἀμερικανικῶν μεταφορῶν. Ἐκ τοῦ τί που τούτου παρηγγέλθησαν 18 πλοῖα. Τὸ φροτηγὸν «C. 2», μετρίου μεγέθους και ταχύτητος 15 ½ μιλίων, προοριζόμενον διά γενικὰς μεταφορὰς εἰς ποικίλας υπερισκενίους ἔργασις. Παρηγγέλθησαν 40 το- αῦτα πλοῖα. Τὸ φροτηγὸν «C. 3», κατά τι μεγαλύτερον τοῦ προηγούμενου τύπου, ταχύτερον κατά ἓνα μιλόν και προοριζόμενον νά ξενιστεῖται ἔργασις εἰς θαλασσιάς ὅδον ἀπαντούσας ταχείας μεταφοράς. Ἐκ τῆς λόγω πατηνοοίας παρηγγέλθησαν 22 σκάφη.

Τό έπιβατηρίον «C. 3», ταχύτητος $16\frac{1}{2}$ μιλών και διάθετον διαμερίσματα διά τὴν μεταφορὰν 69 έως 100 έπιβατῶν. Έξ τοῦ

τέτοιου τούτου παραγγελθησαν 11 πλοία. Τὰ δεξαμενόπλοια ἔθνικῆς ἀμυνῆς, δεπλέκαια καὶ ταχύτητος 18 μιλίων. Εξ αὐτῶν παραγγελθησαν 12, τινὰ τῶν διπλών ἐτελησαν ἡδὲ ἐν ὑπεροσιῇ καὶ ἀπεδείχθησαν, ως λέγεται, τὰ ταχύτερα ἐν τῷ Κόσμῳ, διὰ τὴν πατησογίαν εἰς ἣν ἀνήκουν. Επειδὴ διαφέρει τὸ ἔθνικῆς ἀμυνῆς παραγγελθεῖτα κατὰ τὸ ὄντα ἀνασκόπησιν δοδεκάπτων, φέροντα μακρὰ ἔλικα καὶ εἰνε ταχύτητος 16½ μιλίων. Εξ ἄλλου τὰ διὰ λογαριασμὸν τῶν ἐταιριῶν «Seas Shipping Co» παραγγελθεῖτα φορτηγά, «American Export Lines» φορτηγά, ἀνήκουν εἰς τόπους σχεδιασθέντας ἀναλόγως τῶν ἀναγκῶν ἐκάστης ἑταφίας. Τὰ πλοία ταῦτα εἰνε 19.

Ο δέκατος τύπος, βάσει του όποιου συντόμως θα προσηγουρίσῃ οι γνωσισμός, άφορα ἔνα ὑπεροικεάνων τῶν γονιμῶν Ελεγχού, ἐπειδὴ σηματος 35.000 τοννών περίτον καὶ ταχύτητος 24 μαλίων, μὲ τὰς καπνοδόχους του τοποθετημένας εἰς τὸ ἔκρον τῆς πλευρᾶς, ὅπει τὸ ἀνάτατον κατάστρωμα του νὰ είναι ἐλεύθερον καὶ νὰ ἐπιτρέψῃ, ἐν δεδομένῃ στήμη, τὴν μετατροπὴν τοῦ πλοίου εἰς ἀεροπλανοφόρον.

Γενικῶς τὰ πλοία ὅλων τῶν τυπῶν ἐμελετήθησαν μετὰ προσοχῆς
ὅπει τὰ παρουσιάζουν ὑψηλὸν ἔπειδον ἀσφαλείας κατὰ τὰν κανόνεν
πορός, συγχρούοντος καὶ ἀλλον μαλασσών ιανχυμάτων. Οὐδεμίαν ἔτι
εἰκασιαν ἡστικότητα εἶπεδειξεν ἡ «Ναυτικὴ Ἐπιτροπὴ» εἰς τὰ ξηροῖ
καια προστασίας τῆς ζωῆς καὶ τῆς περιουσίας.

Ἡ ἐκ τοῦ πολέμου διαταραχὴ

Όν κ. Land ἀνέφερθή ἐν συνεχείᾳ εἰς τὴν ἐκ τοῦ Εὐρωπαϊκοῦ πολέμου προξήνθεσαν διαταραχὴν εἰς τὰς ἔργασιάς τῆς Ἀμερικανικῆς ναυτιλίας. Μετὰ τὰς δυσχερεῖς — εἶτε — ποὺ προέκυψαν κατὰ τὸ παρόλον φύντωρων ἐκ τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ νόμου περὶ οὐδετερότητος, ἡ «Ναυτική Ἐπιτροπή» είχε τὸν αντικεπόντη καὶ ἔνα νέον πρόβλημα, τὸ τῆς ἀναποσταρμογῆς τῶν πόδων τὴν Εὐρώπην γραμμῶν, συμφόρωσε πρὸς τὴν νέαν κατάστασιν καὶ τῆς ἔξεινδεσσεως νέων κατευθύνσεων διὰ τὴν χρησιμοποίησιν 86 Ἀμερικανικῶν σκαφῶν, ἀτινα δέσκοντα τὰ ξεῖδια των πόδων τὰς ἐπανιδύνοντας ζώνας. Η δέσις τῶν πλοίων ἀπό ταυτοσύνατον ἀρχήν ἀπογοητευτακή. Μὲ τὴν πάροδον ὅμως τοῦ χρόνου νέα ἔργασια ἔξεινδετη καὶ σήμερον δῆλα τὰ ἔξι Εὐρώπης ἀποσυνθέντα σκάφη ἐστόραφησαν πρὸς νέας γραμμᾶς ἢ ἐπωλήθησαν εἰς ξένας χώρας μὲ τιμᾶς ἐκτάκτως ἴκανοτοιτερά. Εἰς τὰς πολήσεις προετιμήθησαν τὰ πλαϊνὰ πλόαι, δῆλα δὲ ἀλλαζόντες τράχεις εἰς ξένους ὄγραστας, ἀρεβώντων σκάφη ήλικας 17 ἑπτῶν καὶ ἄνω. Πιὸ πάσης χρονιγήσεως ἀδείας πρὸς πλόησον οἰουδήποτε πλοίου ἡ «Ναυτική Ἐπιτροπή» ἐπείνετο, διὰ οὐδὲν ἐθνικῶν συμφέρων παρεβλάττετο ἢ καὶ ἀπλῶς ἐδίγετο ἐκ τῆς πολησεως, ἐνῷ ἀντιδέτως ἡ ἐποίησις τῶν πεπλαισιωμένων σκαφῶν ἐθίστη ἡ προμαχικός τὸ πρόγραμμα τῶν ἀντικαταστάσεων διότι ἥρνοι τὴν ἀπόκτησην ἢ ἐπανέζησην τῶν ἀποθεμάτων τῶν ἑταϊρῶν διὰ τὴν ἀπόκτησην νέων πλοίων καὶ ἀνεγάπτει τὴν ἀπειλὴν ἐνδεχομένης πτώσεως εἰς τὸ ἐγγὺς μέλλον τῶν τιμῶν διάλυσεως. Εἰς πολλὰς περιπτώσεις ἡ παροχὴ ἀδείας πρὸς πλόησον ἐνὸς πλοίου παρεσχέθη ἡ ναυτικὴ ὑποχρεώσεως τῆς ἐνδιαφερομένης ἑταϊρίας, διὰ τὴν ἔχοντα σημασίαν τὸ προϊόν τῆς πολήσεως διὰ τὴν ναυτήγησην ἐν καιρῷ ἐπέρι. Η «Ναυτική Ἐπιτροπή» διαθέτουσα διὰ τὴν περίττωσιν ἐθνικῆς ἀνάγκης, ἔνα ἐφεδρικὸν στόλον ἐξ 116 πλοίων, δυναμένον νὰ ἐποκεντήσῃ ταχέως καὶ τεθύνῃ εἰς ὑπέροξαν, ἐθεώρητα περιττεῖν τὸν ἔφεδρον τὴν ταχείαν ταῦτην χωρικότητα που προσδίκησαν τὴν ἀπειλήν την πλοίων, ἐξ οὗν ἀπηρέασε τὴν ἔργασιάν των τὸ περὶ οὐδετερότητον νόμος.

Ετέρα εὐεργετική έπαρσας τοῦ προγόνου ματος τῆς «Έπιτροπῆς» διὰ τὴν ἀντικατάστασιν τῶν παλαιῶν σκαφῶν ὑπῆρχεν ἡ παροχὴ ἐργασίας εἰς πλείστα ναυτηργεία τῆς χώρας καὶ εἰς ἔσταντάδας διοικητικῶν ἐπιχειρήσεων, διὰ τὴν κατασκευὴν ὑλακού καὶ εἰδῶν ἀπαραίτητων τῶν εἰς τὰς ναυτηργίεις. Αἱ παραγγελίαι πλοίων ἐπέκειθήσανται εἰς τὰ ναυτηργεία δύοδεκα Ἀμερικανικῶν Πολιτειῶν, ἡ δὲ σημασία τοῦ γεγονότος τούτουν καὶ ἀπὸ τῆς πλευρᾶς ἀκόμη τῆς ἐθνικῆς ἀμύνης είναι προφανής, διότι καὶ εἰς τὰς τρεῖς ἀκτὰς τῆς χώρας ὑπάρχουν ἥδη ἐλειτουργία ναυτηργεία, ἀπασχολούμενα εἰς κατασκευάς ἀξιολόγων σκαφῶν. Επὶ τῆς Ἀνατολικῆς ἀκτῆς ἐργάζονται διὰ τὸ πρόγραμμα της «Ναυτικῆς Έπιτροπῆς», τὰ ἐγκατεστημένα ἐπὶ τῆς παραλίας ἀπὸ Μασσαχουσέττην μέχρι Βιρτζίνιας ναυτηργεία, εἰς τὸν Κόλπον τὰ ναυτηργεῖα τῆς Φλωριδός, τοῦ Μισισιποῦ καὶ τοῦ Τεξάς καὶ ἐπὶ τῆς Δυτικῆς ἀκτῆς τὰ ἄνω Σητηλίας μέχρι τοῦ Λόδη «Αντέλες» ναυτηργεία.

Ἡ συγκέντρωσις τῶν ὑλικῶν

Εις τάς ἀνωτέρω περιοχάς είς τάς ὅποιας συγκεντρώνονται αἱ νέαι κατασκενά, οἱ ναυτηγοὶ προμηθεύονται τὰ ἀναγκαιόντα εἰς αὐτοὺς ὥσπερ ἐξ ὄλων σχεδὸν τῶν διαιρεισμάτων τῆς Συπτολιτείας. "Ολοὶ οἱ ἔμπειροι τεχνῖται ἀπασχολοῦνται καὶ περισσότεροι νέοι μαθητεύονται πλήρως τῶν πρώτων, οὕτως ὥσπερ τὴν Ἀμερικανικὴν ναυτικὴν βιομηχανίαν ἡτοῖς μέχρι πρό τινων ἀλογοῦ ἐτῶν ἡτεύεται μὲν κατάρρευσιν, ἀνέχωσον νήσθη πλήρως, ἐπ' ὠφελείᾳ τοῦ ἐμπορίου καὶ τῆς ἑθνικῆς ἀμύνης, πασασχοῦντα ἐπίστες ζώνην καὶ κίνησην εἰς πλείστας δύσις συμφεντικού

νίας. Έξι στατιστικῶν ποὺ ἔσταχνολογήθησαν ἀπὸ τὰ ἀρχεῖα τῶν νωπηγείων προκύπτει, ὅτι ἀπὸ Ἰησοῦ Ιονάντου π. ἔ. μέχρι 30ῆς Ἰουνίου ἐ. ἔ. ἡ διοικητανά αὕτη θὰ ἔχῃ ἀπασχόληση διὰ τὸ πρόγραμμα τῆς «Ναυτικῆς Ἐπιτροπῆς» ἵνα σύνολον 31.973 ἐργατῶν, μὲν ἐπόνοι σφὸν ἀμοιβῆς 30 περιστών δολλαρίων ἔδομαδιαίως. Ό αὐτιμὸς τῶν ἐργατῶν προβλέπεται ν' αὐξηθῇ μέχρι τῆς 30ῆς Ἰουνίου 1941 εἰς 44.380. Αποκαλύπτεται τοῦτο εἰνόλως δι' ἑπτολογισμοῦ ἀφορόντος ἓνα μόνον πλοῖον. Διὰ τὸ «America», ἐπὶ βασιζός προβοτλογισθέντος κόστους 15.750.000 δολλαρίων (λ. στ. 3.150.000) διωχετεύθησαν περὶ τὰ 5.400.000 δολλαρίων εἰς ἡμερομίαν τοῦ προσωπικοῦ τῶν νωπηγείων, ἵσσον περὶ περιερχεται εἰς κείματα τῶν ἐργατῶν διὰ τὴν ἐπεισεργασίαν τῶν ὑλικῶν. Περὶ τοὺς 1200 ἐργάτας ἀπησχόλησεν ἡ νωπηγησις τοῦ ἐν λόγῳ σκάφων διὰ χρονικὴν περιόδουν 130 ἔδομάδων, ἐνῷ 275 περίτους ἐπανεργήσεις ἐλαύον παραγγελίας δι' ὑλικῶν καὶ ἔφδαι. Τὰ καταβληθέντα κόστασα διὰ μεταφορᾶς ὑλικῶν εἰς παραλίαν τῶν νωπηγείων, ὑπελογίσθη, ὅτι θὰ φθάσουν τὰς 725.000 δολλαρίων.

Τὸ ὑπερωκεάνιον «America»

Τό νέον 'Αμερικανικὸν ὑπερφύσεανον «*America*», τοῦ ὅποιου τὴν εἰςόντα ἐδημοσιεύσαμεν εἰς τὸ προτιγμένον τεῦχός μας, είναι τὸ μεγαλύτερον ἐμπορικὸν πλοῖον ἃξει δύσιν κατεσκευάσθιαν μέχρι σήμερον τὸν ταντογείαν τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν. Πρόσφετα νῦ παραδοθῇ εἰς τὸν πλοιοτῆταν ἑταῖραίν *«United States Lines»* τῆς 28ην τρέζοντος μηνὸς καὶ ἡ ἀναλάβῃ ὀλίγον δραδύτερον, μετὰ τῶν *«Manhattan»* καὶ *«Washington»*, ὑπερσείαν εἰς τὴν τακτικὴν γραμμὴν μεταξὺ Νέας Υόρκης — Εὐρώπης. Ή εἰσόδος τοῦ *«Americæ»* εἰς τὴν ὑπερσείαν τῆς 'Αμερικανικῆς ταύτης ποδὸς τὴν Εὐρώπην γραμμῆς δὲν ἀνεξονόθη ἀκόμη ἤτο τῆς ἑταῖριας, ἡ δ' ἐν προκειμένῳ ἐπιφύλαξις ἀποδίδεται εἰς τὴν ἐπέκτασιν τῶν ἐχθροπαξιῶν εἰς τὰ Μεσογαίαν ὕδατα, ἥπερ πιθανὸν νῦ σημάνῃ τὴν ἀναστολὴν τῶν 'Αμερικανικῶν δρομολογίων. Τὸ *«Americæ»*, ὑψιτάμενον ἥδη τὰς τελευταῖς συμπλοώσεις εἰς τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Νιούντορπ Νιούζ., καθεύλκυθη, ὡς γνωστόν, τὸν παρελθόντα Αὔγουστον, μὲν ἀνάδοχον τὴν κ. Ρούζεβελτ καὶ είναι τὸ πρῶτον παραγγελθὲν πλοῖον, ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ δεκαετοῦ ναυπηγικοῦ προγράμματος τῆς 'Ανωτάτης Ναυτικῆς 'Επιτροπῆς', τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν. Εἴ τον παραγγελθέντων 147 ἐν ὅλῳ σκαφῶν, εἰς τὸ *«Americæ»*, ὅπερ ἐπολογίζεται νῦ στοιχίῳ 3.500.000 λιρῶν, είναι τὸ ἐπαρανέστερον καὶ συν-
βολεῖ τὴν ἀπόφασιν τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν, διοις καταλάβουν τὴν ἀρμόδιον αὐτάς θέσιν μεταξὺ τῶν ναυτικῶν χωρῶν τοῦ Κόσμου. Εἰς τὴν ναυτικήν τοῦ συνέβαλον 1200 ἐπιχειρήσεις ἀπὸ ὅλα σχεδὸν τὰ τμῆματα τῆς 'Αμερικανικῆς Συμπολιτείας, μὲν ἐργάτας ἡ ἔξαρτηματα καὶ πόρτας ὅλας, εἰς τρόπον ὥστε τὸ *«Americæ»* ἀποτελεῖ οὕτως εἰτε τὴν συνισταμένην τῆς ἔθνικῆς παραγωγῆς.

Η χωρητικότης του είναι κατά τα μεγαλύτερα το «Manhattan» και «Washington», άπεινα έναντιη γήθησαν το 1932 και 1933 και τών όποιον ή έμετάλλευσις άπεινα λίαν έπιεσδής. Διαθέτει διαμερίσματα διά 1219 έπιβάτες και διά πλάνου 639 άνδρων, έχει δε διατάξεις δύοις μήνας 723 ποδῶν (μεταξύ πάν των καθετών 660,6 ποδῶν), μεγίστου πλάτους 92 ποδῶν καὶ ὑψοῦς ἀπό τῆς τρόπαιος μέχρι τοῦ ἀντότατον καταστρώματος 100 ποδῶν, μὲν ἐκτόπισμα 34.370 τόννων καὶ γρήγορος χωρητικότητα γύρω τῶν 30.000 τόννων. Τὸ σύστημα τῆς προώσεως τον ἀποελεῖται απὸ ἀποστολήσιους τριπλῆς ἐκτονώσεως, θέτοντα εἰς κίνησιν δύο ζικας, μέσῳ ὀδοντωτῶν πηγαδιών τῶν στροφοφων. Ο ἄτιμος παρέχεται εἰς τοὺς στροβίλους ἀπὸ ἐξ ὑδραντῶν λεβήτας, θερμαινόμενος καὶ πετρέλαιον. Η συνολικὴ δύναμις τῶν μηχανῶν τοῦ είνε 34.000 ἡπτακατσονος, μὲ 128 στροφὰς κατὰ λεπτόν, ἡ δὲ ταχύτης τοῦ, μὲ λειτοργίαν καὶ τὸν ἐξ λεβήτων, φθάνει τὰ 22 περίπου μίλια τὴν ὥραν. Τὸ πλάφος φέρει δύο κατενδόχους, ἐκ τῶν ὅποιων ἡ πρώτη εἶνε εἰζονική, αποσυνίζει δὲ ὑψηλὸν ἀπίτεδον ἀσφαλείας κατὰ τὸν κινδύνων περός. Αφίετον ὥλιζον πλέον τῶν 400.000 τ. ποδῶν ἐχομεμοτοῦθη πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν εἰς τὸ ἐσωτερικὸν τοῦ πλοίου. Πρόσειται περὶ ἐνὸς ἕπου ὑπεύκολο, τοῦ «μαρινίτου», ἐπανιγῆς δοκιμασθέντος καὶ χρησιμοποιούμενον διὰ τὴν κάλυψην τῶν τοιχομάτων καὶ τῆς δροφῆς ὅλου τῶν τοιχονήστων αἴθουσῶν, διαμερίσματον καὶ διαδρόμων, εἰς πάχος 3½ ντοσῶν. Ἐπάνω ἀπὸ τὸν μαρινίτην ἔχομεμοτοῦθη, ζάριν τῆς διακομήσεως, λεπτοτάτη ξυλεία, ἔχουσα πάχος μόλις 1)28 τῆς ἵντας.

Τὰ διαμερίσματα τῶν ἐπιβιοτῶν

Τὰ διαιρέσιμα τῶν ἐπιβατῶν καὶ αἱ κοινόχροντοι αἰθουσαὶ «America» διαιρέσιν τὰ διά τὸν πλοῦτον τῆς διασωμήσεώς των καὶ διὰ τὴν παρεχομένην ἄνεσιν καὶ εὐμάρειαν. Ὁκτὼ ἐκ τῶν ἑνδεκα καταστρωμάτων τοῦ πλοίου ἔχον διατεθῆ διὰ τὰς ἀνάγκας τῶν ἐπιβατῶν καὶ 19 κοινόχρονοι αἰθουσαὶ εὑρίσκεται εἰς τὴν διάστασιν τῶν 1219 ἐπιβατῶν τῶν τριῶν θέσεων, ἤτοι τῆς «ἀριθμού», τῆς «τοῦθιστοῦ» καὶ τῆς τοίτης θέσεως. «Οὐαὶ τὰ διαιρέσιμα τῶν δύναμά πρώτων θέσεων εἰνὲ ἐφωδιασμένα μὲ συνεχόμενον λοιπούν, ὑπάρχοντα δὲ καὶ 13 διαιρέσιμα τὰ πολυτελεῖας, μερικὰ τῶν ὅποιων διαθέτονται καὶ δωμάτιον ιντηρεσίας. Τὰ καταστρωματαὶ περιπάτου εἰνὲ ἐντελῶς ἱλάστρακτον καὶ ἀφῆναι ἐλευθέρων τὴν θέαν πρὸς τὴν ἔναλσαν ἀκόμη καὶ διὰ τὸν καυθημένους ἐπὶ ἀνακλίντρων. Ἐνόψις ωραῖα ἐξ ἄλλου καὶ ἀνοικτὰ καταστρωμάτα διατίθενται διὰ τὰς ἀθλητικὰς παιδίας.

Αι αδύνοσα φαγητού και τῶν τριῶν θέσεων, καθώς ἐπάσης τὸ κουρείον και τὸ κομμιτήριον ἔχουν ἐγκαταστάσεις θερμοῦ και ψυχροῦ ἀεροσμοῦ. Μεταξὺ τῶν παρεχομένων εὐκολιῶν εἰς τὸν ἑπιβάτας καταλέγοντας δεξαιενή διὰ κολύμβησην, γυμναστήρια, λαμπτικὰ λοντρά, γκαράκια και τηλεφωνικὸν δίστονον, μέσον τοῦ διόπτου ὁ ἑπιβάτης δύναται νὰ ἐπικοινωνήσῃ ἀπὸ τοῦ διαμερίσματός του μὲ σίονδήποτε ἀριθμὸν συνδρομητοῦ ἐν τῇ ἔηρᾳ. Πλὴν τοῦ ἀφλέκτον ὑλικοῦ, ἐπηρημησαν ποστάς διὰ τὴν ἀσφάλειαν τοῦ πλοίου και ὅλω αἱ διατάξεις τῶν Κανονισμῶν τοῦ γραφείου «Ναυτικῆς Ἐπιθεωρησεως και Ναυστρούσιας», τοῦ Ἀμερικανικοῦ «Υπουργείου» Βιτούσιου, εἰς τρόπον ὅστε τὸ «America» ἀνταποκρίνεται πλήρως πρὸς τὸν ισχυρισμὸν τῆς «Ναυτικῆς Ἐπιτροπῆς» κατὰ τὸν χρόνον τῆς παραγγελίας του, ὅτι θὰ είνε τὸ «ἀσφαλέστερον πλοίον τοῦ Κόσμου».

Σχέδιον και διακόσμησις

Σχέδιον καὶ διακόσμησις

Τοις από τους γνωστότερους τεχνικούς Οίκους της Νέας Υόρκης κατήρτισαν ἐν συνεργασίᾳ τά σχέδια τῆς ἐστερικῆς διαρρυθμίσεως καὶ διακοσμήσεως τοῦ «America». Εἰς τὴν διακόσμησην ἡρούλουτήθησαν οἱ σύνγχρονοι Ἀμερικανοὶ φιλοί εἰς γραμμάτα, χρόνατα καὶ διακοσμήσεις, διότι ἐπεκράτησεν ἡ ἀντίληψη, δι τὸ νέον ὑπερωκεάνιον, διακρινόμενον εἰς ὅλα αὐτοῦ τὰ χαρακτηριστικὰ ἀπὸ τὰς προόδους τῆς συγχρόνου ναυτικῆς τέχνης τῆς Ἀμερικῆς, δὲν ἔπειτε νὰ ἀφίσταται καὶ ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τῆς διακοσμήσεως, τὸν ἐδρῆλώσεων τῆς Ἀμερικανικῆς αἰσθητικῆς.

Αἱ ἀπλαὶ γραμμαὶ κατασκευῆς καὶ η̄ ἔξειητημένης δια-
κοσμήσεως χαρακτηρίζουν τὸ ἀρχιτεκτονικὸν σχέδιον καὶ τὴν ἐμφάνισην
ὅλων τῶν κοινοχρόνων αἰδονοῦν καὶ διαιρεσιμάτων. Ή τόσον προ-
τικωμένη σήμερον λευκὴ ἔχονταισι μήθη εὐδύτατα διὰ τὴν ἐ-
πένδυσιν ὅλων τῶν τοιχωμάτων καὶ τὴν ἐπίτιλωσιν τῶν διαιρεσιμάτων.
Κατεβλήθη πράγματι ίδιατέρᾳ προσοχῇ διὰ τὴν δημιουργίαν μᾶς εὐ-
χαρίστων ἀτμοσφαῖρας εἰς τὸ ἐστερεόν τοῦ πλοίου, οἱ δὲ χρωματισμοὶ
ἔχουν συνδυασμὸν τερπνῶν εἰς τὸ βλέμμα ἀποχρώσεων καὶ παρουσιά-
ζουν μίαν εὐχάριστην ὁμοιωμοφίαν εἰς ὅλην τοντούς σειράν διαιρεσιμά-
των ἐπάνω τοῦ καταστρώματος προτάπου, χωρὶς ἐν τούτοις νῦν ἀπονικηθεῖ-
ναι η̄ ποικιλία, ἔξαστηλομένη ἀπὸ ίδιωτα σχεδιασμάτων, ὑψήν, καὶ
λεπτοὺς χρωματισμούς. Πλείστα είναι αἱ προτότυποι ἐμπειρεύοντες τῶν
σχεδιαστῶν, μερικὰ δὲ ἀπὸ τὰ ὑπόκατα ταπετοσφίας είναι χειροποίητα. Ε-
κεῖ δύον χρηματισμοῖντα τάπτεταις, κατεσκευάσθησαν οὗτοι εἰδυλλῶς
διὰ τὸ Ἀλπερίας καὶ ἔχουν συνδυασμὸν τοιχωμάτων καὶ σχεδίων ἐναρ-
μονίζομένους μὲν τὸ περιβάλλον καὶ πρόσθετα σχεδιασμάτα σκαλισμάτων
ἐπ’ αὐτῶν, διὰ νὰ παρέχουν ίδιατέραν προσποτικήν εἰς τὸ φῶς καὶ τὴν
σπάν. Εἰς τὴν ἐπίτιλωσιν ἀπεφεύγθη ὁ φόρτος καὶ ἐτηρήθη μία ἀπλό-
της ἐντυπωτική, δίδουσα τὴν ἐντύπωσιν τοῦ πλούτου, ἀλλὰ καὶ τῆς
καλλισθησίας. Εἰς 14 τοιχώματα καὶ σφράζεις τῶν κυριωτέρων κοινο-
χρήστων αἴθουσῶν διαικεπούμενοι Ἀμερικαῖοι καλλιτέχνες εἶδημούργη-
σαν φιλότεχνον διαισθήματον. “Οσον ἀφορᾷ τὴν ἐπίτιλωσιν τῶν ίδιωτε-
ρων διὰ τὸν ἀπικάτας διαιρεσιμάτων, κάθε προστάθεια κατεβλήθη διά
τη παροχὴν περισσοτέρων ἀνέσεων καὶ τὴν οἰκονομίαν μεζονος ὡφε-
λίουν κύρων. Τὰ ἐμμάρτια είναι κατεσκευασμένα ἐκ τοῦ ίδιου ἔντονος μὲ-
τέντενδυνων τῶν τοιχωμάτων ἐπάστον διαιρεσίμωτος καὶ δίδουν τὴν
ἐντύπωσιν, ὅτι εἰσέχονται ἐντὸς τῶν τοιχωμάτων. ‘Υπογραφαῖται
εὐχάριστος καὶ ἐδῶ διαισθητός, μὲν ἀνοικτά - ζωηρὰ χρώματα παρα-
πετασμάτων καὶ ταπετοσφίας. Μόνον εἰς δύο ἐκ τῶν κοινοχρόνων αἴ-
θουσιν ἔχονταισι μήθη ἔντονος τοιχωμάτων, εἰς τὸ μτάρ καὶ τὸ
καπνιστήριον, δύον τὰ στύλωντα, ὡς ἔνεσον, τοιχώματα, ἀπορροφοῦν
τὸ φῶς, ἐνῷ τὰ ζωηροὶ χρώματα παραπετάσματα, ἐπιτυγχάνουν τὴν
δημιουργίαν ἐνὸς χωροτοῦ περιβάλλοντος.

Ἐπιστολὴ πρὸς τὸν Λαζαρέα.

Αι πρὸς τὴν Εὐρώπην κορυφαῖ

Κατά πληροφορίας τοῦ πρακτορείου Ντούμι, αἱ Ἰαπωνικαὶ ναυτικαὶ ἑταῖραι ἐγροτοποίησαν τὰς πρὸς τὴν Ἐνδόπολην τακτικὰς αὐτῶν γραμμάς, συμφώνως πρὸς τὰς δημιουργήθειάς αυτῆς καὶ τοὺς ὑψηλούς, ὅλῳ τῆς ἐπεκτάσεως τοῦ πολέμου, κινδύνους. Οὕτως, δὲ αἱ φροτηγά πλοῖα τῶν Ἐνδοταΐδῶν γραμμῶν ἀποσύρονται, ἐνῷ αἱ ἐπαρχογονύμενα ταχιδρόμων ὑπηρεσίαι θὰ ἔχουν ἐφεξῆς τέρμα τὸν λιμένα τῆς Λισσαΐδῶν, ἀντὶ τοῦ Λίβερπολοῦ. 'Αφ' ἐτέθουν δὲλαὶ αἱ πρὸς τὴν Ἐνδόπολην, μέσῳ Παναμᾶ, Ἰαπωνικαὶ γραμμαὶ θὰ τεματίζουν τὰ δρομολόγηα τῶν εἰς τοὺς ἀμερικανικοὺς λιμένας, καταργούμενης τῆς προεκτάσεως πρὸς τὰς Ἐνδοταΐδας ὑδάτα. Τὰ ἐπ τῶν ἀνωτέρω μεταβολῶν διαθέσιμα Ἰαπωνικά πλοῖα θὰ χορηγούοιτοθούν εἰς πάνωνσι τῶν τακτικῶν ὑπηρεσιῶν πρὸς τὴν Ἀμερικήν, τὰς Ἰνδίας, τὴν Αὐστραλίαν καὶ τὸν Νότιον Εἰρηνικόν.

Μεγ. Βρεταννία

Πρὸς ἐνίσχυσιν τῆς γαιανθρακοπαραγωγῆς

Τούς ἀριστείους Ἀγγλικούς κύριους ἀπασχολεῖ ἡδη Ιωνόπετον τὸ ποδόβλημα τοῦ γαιάνθρακος, ὃς τοῦτο ἀνέψυκε μετὰ τὴν ἐπέκτην τῆς γερμανικῆς κατοχῆς εἰς τὰς γαιανθρακοφόρους περιφερειας τῆς Πειραιωτικῆς Εὐρώπης. Η ἀγγλικὴ παραγωγὴ, μειωθεῖσα κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη εἰς σημαντικὸν βαθμὸν, δὲν ἔνεχει βεβαίως τὸν χαρακτῆρα τῆς ἐλλείψεως καὶ ἔξασφαλῆς ὑποσθήτω τέπακεις προμηθείας διὰ τὰς ἀνάγκας τῆς Αγγλίας καὶ τῶν σημαντικῶν της, δὲν δύναται ὅμως, παρὰ τὴν ἐν τῷ μεταξὺ ἀπασχόλησην τοῦ ἡμέσεως τῶν ἀνέργων, ν' ἀνταποκριθῇ εἰς τὴν ὅλην ἔκτασιν τῆς ὑφασμάτων ζητήσεως ἐκ τῶν διαφόρων οὐδετέρων χωρῶν.

Η Γερμανία, κατόπιν τῶν κατακτήσεών της, ἔξησφάλισε τὸν ἔλεγχον σημαντικῆς παραγωγῆς, ἰονις σχεδὸν πρὸς τὴν παραγωγὴν τῆς Μεγάλης Βρετανίας, ὀφελεῖ δῆμος νῦν καλύψῃ μάτι αὐστηρῆς ζῆτησιν πρὸς ἔξυπηρέτησιν τῶν πολεμικῶν τῆς ἄναγκῶν καὶ συγχρόνως νῦν προ-

MARMARAS
WHOLESALE PRODUCE DEALER SHIPPING AGENTS
LAK. MARMARAS

ΙΑΚ. ΜΑΡΜΑΡΑΣ
ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ-ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ ΑΤΜΟΤΛΟΙΩΝ

BALTIMORE MD

Phone: University, 8679

B. 1531 Carswell Str.

μητενσή σεβαστὰς ποσότητας εἰς τὴν Ἰταλίαν. Ἡ Ὀλλανδία παρῆγε περὶ τὰ 15 ἔκατ. τόννων, ἄτινα ἥδη μὲν χρηματοποιηθῶν ἀπὸ τὴν γε-
ματικὴν κατανάλωσιν, τὸ δὲ Βέλγιον ἔτερα 15 ἔκατ. τόννων, ἐνῷ ἡ
Γαλλία ἐστεφθῆ τῶν δύο αὐτῶν ἀγορῶν ἀπὸ τὰς δύοις εἰσῆγεν ἡ
επαυτιμίᾳ, τόννων ἐτησίως.

Τὰς προμηθείας ταύτας τῆς Γαλλίας, καθὼς καὶ τῶν ὑπερστοντιών ἔκεινων χωρῶν, αἵτινες ἀπέρροφον μεγάλας ποσότητας βελγικῶν, ὀλλανδικῶν, γερμανικῶν καὶ πολωνικῶν γυαναθράκων, είναι ἡδη ὑποχρεωμένη νὰ ἐξιτηστῇ κατὰ σοβαρὰ ποσότην ἡ ἀγγλικὴ γυαναθρακογόρα. Τὸ γενούς αὐτὸ ἄζωτως καὶ ἡ διαφύλαξις ὑπὲ τῆς Γαλλίας κάθε πλεονάματος τῆς παραγωγῆς, ἐδημιούργησαν τὰς σημερινὰς δυσχερείας.

Η Ἀγγίλα είχε κανονίσει δι' ἑφέτος τὴν παράδοσιν 20 ἑκατομμυρίων τόννων, ήτοι τοῦ ἡμέρου καὶ αἱέον τῶν ἔξαγωγῶν της, εἰς τὴν Γαλλίαν, ἐνῷ ἦδη πρέπει νὰ διατίθενται ὑπὲρ τῆς Γαλλίας τὰ 3)4 τῆς Ἀγγίλουν τὸν ἔξαγωγὸν καὶ συγχώνους νὰ ἔχουντεσσιν κανονικῶς οἱ εἰς εμπόνωρες ἀνεψιδούντα πλοίων, οἵτινες καὶ ἀπόρροφον οὕτω τὸ ὑπόλοιπον τῶν πρὸς ἔξαγωγὴν διαθεσίμων ποσοτήτων. Ἐάν εἰς ταῦτα ὑπόλογοισθῇ καὶ ἡ αὐξησις τῶν εἰς γιανάνθρακα ἄγγιλικῶν ἀναγκῶν κατὰ 30 ἑκατομ., τόννων, καθίσταται προφανές ὅτι αἱ ὀνδέτεραι χῶραι δὲν πρέπει νὰ ἐλπίζουν — ἐπὶ τοῦ παρόντος τούλαστον — εἰς ἀξιούλγους προμηθείας παρ' αὐτῶν ἄγγιλουν γιανάνθρακος. Αἱ πρὸς τὴν Νότ. Ἀμερικὴν καὶ τινας ἄλλας σπουδαίας ἀγορὰς ἔξαγωγαὶ ἀγγίλικῶν γιανάνθρακων περιωρίσθησαν εἰς τὸ ἐλάχιστον.

Ο ἄγγικός τύπος ἴπτεινε τὴν ἑπτατικὸν ἀνάγκην ταχεῖς
εἰσισχύεις τῆς παραγωγῆς· διά τε καὶ διαφύλαξθῇ δύο τὸν δινατὸν
περισσότερον ἐργασία μὲν τὰς οὐδέτερας χρόνος καὶ συντοπή τὴν ζητο-
μοποίουν πρὸς τὸν οὐσιῶν αὐτὸν ὅλον τῶν ἀνέργων ἀνθρώπων καὶ
τὴν ἐπανάληψιν τῶν ἐργασιῶν εἰς ὅλα τὰ παλαιὰ γιαννθρωπονεία,
ιτά τὴν κυβερνητικὴν ἔγγισιν. Πράγματι, τὸ «Στριβόλιον» παραγω-
γῆς γιαννθρώπων ἐστόφασθαι ἡδη πρὸς τὴν ἐνίσχυσιν τοῦ ἀριθμοῦ τῶν
ἐργατικῶν χειρόν καὶ φαίνεται, οὐτὶ θάτερον τὴν ἀπάλλαγή τῶν
γιαννθρώπων ἀπὸ τῆς στρατεύσεως, ἐνῷ παραλλήλως μελετεῖ τὴν
αὔξεσιν τῶν ὕδρων ἐργασίας.

Ἡ προοπτικὴ διὰ τὰς ναυπηγήσεις

Τὸ Ἀγγλικὸν περιοδικόν «Fairyplay» ἀσχολούμενον μὲ τὰς συνεπείας ἐξ τῆς καταλήψεως ὑπὸ τῶν Γερμανῶν τῆς Νοσθηνίας, τῆς Δανίας, τῆς ὅλανδρας καὶ τοῦ Βελγίου, παραφέρει ότι πλείστων ἀγγλικῶν καὶ ἀντίληψεων, στρατιωτικοῦ, οἰκονομικοῦ καὶ ναυτικακοῦ χαρακτήρος, ἐδέσθησεν ν' ἀναθεωρηθοῦν φιλικῶς. «Οσον ἀφορᾷ εἰδικώτερον τὴν ἐμποραντικὴν ἐν γένει πλευρᾷ, κατέστη προφανές, ὅτι η προσθήτη μεγάλου τιμήματος τῶν ἐμπορικῶν στόλων τῶν ἀνοτέρῳ χωρῶν εἰς τὴν σιμμαχικὴν χωρητικότητα ἡμίλινε μέχρι σημείουν τινῶν τὴν ἐπειγόνταν ἀνάγκην σηματικῆς αὔξησεως τῆς παραγογῆς τῶν ἀγγλικῶν ναυπηγείων. Elve παθανόν ή M. Βρεταννία, ἐποφελουμένη ἐξ τῆς νέας ταύτης καταστάσεως, νὰ προθῇ εἰς ἀναπτυξαμογήν τῆς κατανομῆς τῶν υπαρχόντων ἀποθεμάτων χάλιβος καὶ ἄλλων ναυπηγικῶν ὑλακῶν, ἐγκαταλειπομένων, ποὺς τὸ παρὸν τούλαχιστον, ἀσυνήθιστων τινῶν καὶ ἀμφιβόλων πρωτικῆς αὔξιας προγραμμάτων, ὡς λ. χ. τῆς κατασκευῆς πλοιών ἐκ τουμέντου πλ.

Διά τὸ ἀπότερον μέλλον — ἂν ἐπαρέπεται ἵνο τὰς παρούσας περιστάσεις νὰ διακινδυνεύῃ κανεὶς τολμηράς προβλέψεις — ή μεταπολεμικὴ ἑπατοφῇ εἰς τοὺς πλοιοτήτας των τόπων τελούντων σήμερον εἰς τὴν ὑπηρεσίαν τῶν συμμάχων ξένων σκαφῶν, θὰ δημιουργήσῃ ἐλειπόντων Βρετανικῶν πλοίων εἰς πολὺν εὐρυτέραν ἔκτασιν ἐκείνην, ηπειρογείτον πρὸ διηγήσον ὡς πιθανή. Κατά συνέπειαν, πρέπει ν' ἀναμένεται μετά τὸν πόλεμον μία περίοδος ἐντατικῆς ναυτηρικῆς δραστηριότητος, μὲ ἄμεσον ἐπακολούθημα την αὐξήσιν τοῦ κόπτου. Κατά πόσον αἱ τυμαὶ θὰ περιστραφοῦν πέριξ τῶν ἐπιτέδων, ποὺ ἰσχυσαν εἰς τὰς ἀφράτας τοῦ 1900, οὐδεὶς δύναται νὰ τὸ προidy μετά ποιῶς τινος βεβαώθητος, ή ἀνάμυνσης διώς τοῦ τότε γάλους καὶ τῶν μεγάλων ζημιῶν τῶν πλοιοκτητῶν θὰ ημιτόδικαν ἐνδεχομένως τὸ ναυτηργικὸν κόστος νὰ φθάσῃ, ως τότε, εἰς τὰς 35 λίρας κατὰ τόννον φροτίου. Πάντως καὶ σημερονάζομεν θὰ ήτο ἀδύνατον νὰ ζητηθῇ παρ' ἐνὸς ναυτηργείου η προσφορά της διὰ τὴν κατισκενίην καὶ παράδοσιν πλοίουν ἐντὸς λογικοῦ χρόνου, ἐπειδὸς ἐάν εἴθετο εἰς τὰ συμβόλαια διος καλύπτων τὰς πιθανάς κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς ναυτηρικῆσεως αὐξήσεις τῶν ὑλικῶν καὶ τῶν ἐργατικῶν ίμερομισθίων.

"Αγγλος ναυτηρηγός έρωτηθείς διὰ τὸ πιβανὸν σημειωνὸν κόστος ἐνὸς ἀτμοκίνητου ή δηξελοκινήτου φροτηρῷ πλοίον τῶν 9500 τ. d. w., ἀπήγνητον διτὶ — λαμπανομένων ὑπὲν τῶν τιμῶν ποὺ ἐπεκάποτιν εἰς τὰς ἀρχὰς τοῦ ἔτους καὶ αἵτινες ἔξικολουσθον εἰσέτι νὰ είνει κατὰ προσγειώσιν ἐνδεικτικά — τὸ μὲν ἀτμόδιον θὴ ἐποίχζεν 165.000 λιρῶν, τὸ δὲ δηξελόδιον 185.000 λιρῶν. Οἱ ἀριθμοὶ οὗτοι ἀφοροῦν σκάφος τοῦν «εὐλετερ - ντέκ», μὲ διαστάσεις γύρῳ τῶν 415 ποδῶν μῆκους, 57 πλάτους, 27 ὑψοῦς μέχρι τοῦ ἄνω καταστρόματος καὶ 36 ποδῶν μέχρι τοῦ «εὐλετερ - ντέκ» καὶ μὲ ἔμφορον βύθισμα 2 ποδῶν. Εἰς τὴν πόθη την περίπτωσιν, ὡς μηχανὴν πρώσεως ἐλήφθη ἡ παλινδρομική, τοπλῆς ἔκτονόσεως, ἀναττυσσοντα δύναμις 2400 ἵππων καὶ μὲ ὑπερθέρμανσιν ἀτμοῦ εἰς πάσιν 220 λιθρῶν, εἰς δὲ τὴν δευτέραν περίπτωσιν ἡ μηχανὴ Ντηζελ, μὲ ισοδύναμον ἵπποδύναμον. Τὸ ἀτμοκίνητον πλοίον ὑποτίθεται νὰ είνει κατάλληλον, ὅπως καταναλίσῃ γιαώνθρωπα η πετρέλαιων τὸ δὲ δηξελοκίνητον νὰ διαδέηται βοηθητικὴ μηχανὴν κινούμενην δὲ ἀτμοῦ παρεχομένου ἐπὲν λέβητος θερμαναμένου ἀπὸ τὰ καυσαέρια, ὅπαν τὸ πλοίον πατεῖδεν.

Ταχύτης καὶ κόστος κατασκευῆς

Αι μηχαναι της άνωτέρω δημάρκεως είναι ίκαναι ν' αποδώσουν υπηρεσιακήν ταχύτητα $11\frac{1}{2}$ μιλών, ήπις θεωρεῖται έπαρχης διὰ τὴν ἐργασίαν λ. χ. τοῦ Πλλέιτ. Ούσωδης διαφορά ἀπὸ τῆς ταχύτητος ταύτης, σημαίνει τροποποίησιν τῆς ίπτοδυνάμεως τῶν μηχανῶν, μὲ άντι-

στοιχον διαφοράν ἐπὶ τοῦ κώστους τοῦ πλοίου. Δύναται, τούτεστιν, νὰ λεχθῇ, ὅτι ἡ κατὰ ἓν μῆνον ἐλάττωσις τῆς ταχύτητος, ἀντιπρόσωπεύει μειώσιν 10.000 λιών εἰς τὸ κώστος τοῦ φροτηγοῦ ἀτμοπλοίου τῶν 9.500 τόννων d.w., καὶ 15.000 λιών εἰς τὸ κώστος τοῦ δηξελοκινήτου, πρᾶγμα διπέρ απότελει ἀξιόλογον διαφοράν. Οἱ ἀντίστοιχοι ἀριθμοί, διὰ τῶν ὁποίων συνήθως ἐφράζεται ἡ ἀξια ἐνὸς πλοίου κατὰ τόννου d.w. είναι διὰ τὴν ἀνωτέρω λεπτίστωσιν λ. στ. 17.5.0 καὶ 16.5.0 διὰ τὸ ἀτμόπλοιον καὶ λ. στ. 19.10.0 καὶ 18 κατὰ τόννου διὰ τὸ δηξελόπλοιον. Οἱ ἀριθμοί οὗτοι δειγμοίνον, διὰ ἐν δηξελοκινήτων σκάφος, ταχύτητος 10 $\frac{1}{2}$ μιλίων στοιχεῖα δὲ λίγον περισσότερον ἀπὸ τὸ ίδιον μεγέθους ἀτμόπλοιον ταχύτητος 11 $\frac{1}{2}$ μιλίων δέον δῆμος κατὰ τὴν σύγχρονιν νὰ ληφθῇ ὑπὲρ ὧν ἡ εἰς ὄψειλμον ζῷον φροτίου ἴκανότης τὸν διὸ σκαψῶν. Εἰνε ἀντη πολὺ διαφορετική, ἀν καὶ αἱ ὀνομαστικαὶ χωρητικότητες d.w. εἰνε αἱ ίδιαι.

Η ἐν προκειμένῳ διαφορά προκύπτει από την μεγαλύτεραν ποσότητα καινούμου πετρελαίου, τὴν διότιαν πρέπει νὰ προσημηνεύεται τὸ ἀπομονώντον πλοῦν. Σαφέστερον καταφαίνεται τοῦτο ἀπὸ ἕνα παραδείγμα την κυριλικὸν ταξιδίον τοῦ Πλέιτ. Τὸ ἀτμόπλοιον ταχύτητος $11\frac{1}{2}$ μῆ. ὃν ἔχειαίστητο 750 τ. πετρελαίου, ἐνῷ τὸ δηξελονίγιτον τῆς ίδιας ταχύτητος θὰ ἔχειαίστητο μόνον 400 τόννους, οὕτως ὥστε τὸ πρῶτον θὰ μετέφερε 8750 τ. φροτίου καὶ τὸ δεύτερον 9100 τόννους. Τὸ κόστος ὅμεν κατὰ τόννου χοησμού φροτίου είναι ἐν τῇ πραγματικότητι λ. στ. 19 καὶ 20.5.0, μὲ διαφορὰν περιοριζομένην εἰς λ. στ. 1.5.0, ἀντὶ τῶν 2.5.0, οὐαί είναι ἡ διαφορά μὲ βάσιν τῶν ὀνομαστικῶν ίκανοτήτων εἰς φροτίου. Είναι δύσοστον βεβαίως νὰ ὑπολογίζεται ἡ σχετικὴ ἀξία τῶν δύο πλοίων ἐπὶ τῆς βάσεως ταύτης, ἐπτὸς ἀν τὰ ὑπὸ σύγχρονιν σκάφη είνει ἀδελφάτοσον ὡς πρὸς τὸ μέγεθος, δύον καὶ ὡς πρὸς τὴν διαφορόθυμοιν των.

Τὰ ξύλινα πλοῖα

Ἐπ' εὐκαριότερον τὸν ἀνιστέφων, ὁ ἀντὸς ναυτηρὸς ἀφθογαράφος ἀναφέρεται καὶ εἰς τὴν φιγείσαν ιδέαν κατασκευῆς ἐν ἀνάγκῃ Ἑνίλινον σκαφῶν κατὰ τὴν διάφορες τοῦ πολέμου. Λαμβάνοντας οὗτος ὡς παραδείγματα τὰ ἄπα τὰ «Βέες», όπερε ἐναντιγρήθη εἰς Κάουνος τὸ 1801, διαπιστώνει τὴν μακρὺν ἔων τὸν Ἑνίλινον σκαφῶν. Τὸ «Βέες» ἦταν μικρὸς στάφος, 27 τόννων υγρούς, ἔξηπτον δὲ ἐργαζόμενον μέχρι τοῦ 1936, ὅτε ἐπέληφθη τουμέντον καὶ ἐθυσίσθη εἰς ἀβαθή θύετα, διὰ νὰ χρησιμοποιηθῇ ὡς καματοθραύστης. Πολλὰ ἐκ τῶν ἀρχικῶν ὑλικῶν του διετηροῦντο εἰς καλὴν κατάστασιν, πάραγμα ποὺ πιστοποεῖ τὴν ἀξίαν τῆς καλῆς ποιητοῦτος Ἑνίλινος καὶ τὴν σημαίαν τῆς προσεκτικῆς κατασκευῆς τοῦ σκελετοῦ. Ή Ἑνίλιτα τοῦ νομέων, τῶν πλευρῶν, τῶν διπτήμενών κλπ. ἥτο εἶς Ἀγγλικῆς δρονός, τῆς τρόπιδος ἀπὸ Ἀγγλικὴν «solom» καὶ τοῦ καταστρόματος ἀπὸ εἰπεῖς - πάντα, ἡ δὲ κατανομὴ αὕτη προσημοχέστη εἰς τὴν πλέον πρακτικὴν χρησιμοποίησην τῶν διαφόρων εἰδῶν Ἑνίλιες. Τόση μαραζοῦσα Ἑνίλινον πλοίον δὲν εἶνε συνήθης, διότι ἡ Ἑνίλεια φιερέται περισσότερον καὶ ταχύτερον, ἐν συγκάσει πρὸς τὴν διάβρωσιν τοῦ κάλυβος ἢ τοῦ σδήρου. Πάντος, τὰ μειονεκτήματα τῶν Ἑνίλινον πλοίον εἶνε πολλά, ἡ δὲ κατασκευὴ Ἑνίλινον φροτηγῶν ἥπτο τῶν Ἡνιοχέων Πολιτειῶν κατὰ τὸν παρελθόντα πόλεμον, ἀπεδείχθη τόσον ἀτιχῆς, ὅπει τοῦ ἀποκλειτοῦ τὴν πιθανότητα ἐπαναλήγεως παρομοίου σχεδίου κατὰ τὸν παρόντα πόλεμον.

Σουηδία

Αι ἀσφαλίσεις τῶν πλοίων

Κατά πληροφορίας ἐκ Στογχύλμης, τὰ ἐκδιδόμενα μέχρι τοῦδε ὑπὸ τῆς «Ἐπιτροπῆς Ἀσφαλεῶν πολέμου», τῆς Συνηδοκῆς κυβερνήσεως, ἀσφαλιστηρίου συμβόλαια ἐπὶ σκαφῶν, δὲν ἔκάλυπτον ζημίας προσγνομένιας εἰς ἓνα σουηδικὸν πλοίον ἡγυνθοδοτημένον εἰς ἐθνικὸν ή οὐδέτερον λιμένα, εἰς ἣν περίπτωσιν αἱ ζημίαι θὰ ἱσταν ἀπόρροια ἐνδεχομένης ἐμπλοκῆς τῆς Συνηδίας εἰς τὸν πόλεμον. Η «Ἐπιτροπὴ» δὲν ἔχοντες σχόλιον τὴν τοιαύτην ἀσφάλισιν, ἐφρόντισεν ὅμως νὰ κανονίσῃ εἰδικὴν ἀσφάλισιν «ἐνάρξεως πολέμου», ητις θὰ ἐτίθετο ἀντομάτως ἐν Ισχῇ, εὐθὺς ὡς ἡ Συνηδία ἐνεπλέκετο εἰς πόλεμον καὶ θὰ ἔκαλυπτε τὰς ζημίας τῶν ἐθνικῶν πλοίων εἰς τοὺς σουηδικοὺς λιμένας, τὰ ἐθνικὰ ὕδατα καὶ εἰς τοὺς λιμένας τῶν οὐδέτερων. Το τελεύτην ἀσφάλιστρον διὰ τὴν περίπτωσι τοιαύτην δὲν καθισθῆ ἐπὶ τῶν πρότερων, ἀλλὰ θὰ ἔχεροντε νεις ὥλα τὰ κεκαλυψμένα ὑπὸ τῆς «Ἐπιτροπῆς Ἀσφαλεῶν» πλοία, ὄποιοιήστε καὶ ἂν εὑρίσκοντο, ὅταν ἡ Συνηδία περιήρχετο εἰς ρῆξιν. «Ωρίσθη μόνον, διτὶ ἔνα προσωρινὸν ἀσφάλιστρον (τὸ πολὺ 1 000) θὰ ἔχεραιτο, ἐναντὶ τοῦ δραστικοῦ ἀσφαλίστρου, μόλις ἔξεργονγάνετο δὲ πόλεμος.» Ή διάρκεια τῆς εἰδικῆς ἀσφαλείας θὰ ἦτο διά προτίθον 30 ἡμερῶν ἀπὸ τῆς ἐνάρξεως τοῦ πολέμου, μεβ' δὲ ὅτι κίνδυνοι νὰ περιελαμβάνοντο εἰς τὰς ὑπὸ τῆς «Ἐπιτροπῆς» συγκαπτούμενές ἀσφαλείας.

Ασφάλεια παρέχεται δί' ὅτα τὰ ἑπτά συνηδικήν σημαίαν πλόια, ἔξαιρεσι τῶν ἀλλεντικῶν, τῶν ὅποιών οἱ κίνδυνοι θὰ ἐκαλύπτοντο διαφοροτόπως. Ἡ ἡσφαλισμένη ἄξια θὰ είναι — κατ' ἀνότιτον δρομού— τὸ ποδὸν διὰ τὸ διπόν τὸ πλοῖον ἥτο ἡσφαλισμένον κατά πολεμιζόν κινδύνων, παρὰ τῆς Ἐπιτροπῆς, πρὸ τῆς ἐνάρξεως τοῦ πολέμου. 'Αν τὸ πλοῖον δὲν ἥτο ἡσφαλισμένον παρῷ αὐτῇ, θὰ λιμβάνεται ὑπὸ ὅψιν τὸ ποσὸν τῆς ἐκτιμήσεώς του δί' ἀσφάλειαν κατά κινδύνων πολέμου, ἢν δὲ δὲν ἥτο ἡσφαλισμένον οὔτε καὶ κατά ναυτικῶν κινδύνων, τότε ἡ ἀσφαλιστέα ἄξια του θὰ καθοδῆται παρὰ τῆς Ἐπιτροπῆς. Διὰ νὰ τύχῃ εἰς πλοιοκτήτης τοῦ εἰνεργετικοῦ τῆς ἀντομάτου καλύψεως του τούχαρους του, δινάμει τῆς εἰδικῆς ταύτης ἀσφαλείας, δὰ δεῖται νὰ είλεγεν ὑποβάλει συχετικὴν αἴτησιν εἰς τὴν Ἐπιτροπήν μέχρι τῆς 11ης Μαΐου. 'Η ἑτα-
βολὴ τῆς αἵτησεως συνεπήγετο ὑποχρέωσιν τοῦ πλοιοκτήτου νὰ κατα-
βάλῃ τὰ προσωρινὰ καὶ ὁριστικά ἀσφάλιστρα, αυμάρνως πρὸς τὰς
προαναφερθείσας ἀποφάσεις τῆς Ἐπιτροπῆς. Καθορίσθη τέλος ἔγγρα-
φης ἐκ μιᾶς κορώνας ἀνά 10.000 κορώνας ἐπί, τῆς ἡσφαλισμένης ἄξιας,
πληρωτῶν σύν τῇ ἑταβολῇ τῆς αἵτησεως. 'Η ἀσφάλεια θὰ καλύπτῃ μό-
νον τὰς Ἀλικαρνασσιανὰς πλοιάς, τὰς ἀμέσως προκαλούμενας ἐκ τῶν
ἐχθροπραξῶν, μὲ τὴν πληρωμὴν δὲ τοῦ τέλους ἐφοδιάζεται ὁ αἵτων
πλοιοκτήτης μὲ ἀσφαλιστήριον συμβόλαιον, παρέχον πλήρεις λεπτομερεί-
ας τῆς καλύπτομένης ἀσφαλείας.

ARGO INSURANCE COMPANY LIMITED

ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΚΙΝΔΥΝΩΝ ΘΑΛΑΣΣΗΣ

ΙΔΡΥΘΕΙΣΑ ΕΝ ΛΟΝΔΙΝΩ ΣΥΜΦΩΝΩΣ ΠΡΟΣ ΤΟΥΣ ΑΓΓΛΙΚΟΥΣ ΝΟΜΟΥΣ

ΤΗΝ 23^{ην} ΙΟΥΛΙΟΥ 1938



Η έταιρία είδικεύεται εἰς ἀσφαλίσεις ἐλληνικῶν πλοίων

ΔΙΕΥΘΥΝΟΝΤΕΣ ΣΥΜΒΟΥΛΟΙ: Α. ΛΟΥΖΗΣ - Ι. Κ. ΚΑΡΡΑΣ

ΓΡΑΦΕΙΑ: 11 & 12, BURY STREET - LONDON, E.C. 3.

ΤΗΛΕΜΑΤΑ: ASFALIA - LONDON

ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ: A. LUSI LTD - LONDON

ώς μη ἔχοντες δεκαετή υπηρεσίαν εἰς τὸν βαθμὸν τοῦ ἀξιωματικοῦ δὲν δικαιοῦνται προιόδος διὰ τὰς θυγατέρες τον. Διὰ τὴν περίπτωσιν αὐτῆς προστάθη, ὅπως αἱ θυγατέρες τῶν μὴ δικαιουμένων προιόδος ὅπως τὸ «Ταμείον Ἀξιωματικῶν», ἔχοντων ὅμως εἰσφοράς εἰς τὸ Τ. Π. Κ. Π., λαμβάνουν ποσόν τι κατά τὴν κρίσιν τοῦ συμβούλου καὶ ἀναλόγως τῶν εἰσφορῶν.

Αἱ ἀποδοχαὶ τῶν πληρωμάτων

Πρὸς τὰς λιμενικὰς καὶ προξενικὰς ἀρχὰς διεθίσθη ἐγκύλιος τοῦ 'Υφυπουργείου Ναυτιλίας, δι᾽ ἣς καθίσταται γνωστὸν, ὅτι διὰ τὴν χαρτοσήμανσιν τῶν ἀποδιέζεν τὸν ἀποδόχων τοῦ καπταρέων προσωπικοῦ τῶν πλοίων θὰ ἐφαρμόζεται ἡ ἐμπορικὴ ἀλίμαξ. «Οσον ἀφορᾷ τὸ τέλος χαρτοσήμου, εἰς τὸ ὄποιον ἵπτεινται αἱ ἀποδοχαὶ τῶν ἐπὶ μεριδίῳ ἐπὶ τῶν κερδῶν καὶ τοῦ ναύλου καὶ οὐχὶ ἐπὶ μισθῷ ναυτολογικῶν ἐργατῶν θαλάσσης, τονῖζεται εἰς τὴν ἐγκίλιον, ὅτι δρεπλέται ἐμπορικὸν τέλος χαρτοσήμου, συμφώνως πρὸς τὴν διάταξιν τοῦ 15ου ἄρθρου, § Ια, τοῦ κώδικος τῶν νόμων περὶ τελῶν χαρτοσήμου, ἀνεξαρτήτως τῆς ἴδιας τῶν προσώπων τούτων.

Ἡ τροφοδοσία εἰς τὰ πλοῖα

Τὸ 'Υφυπουργείον 'Ἀγορανομίας δὲ ἐγγράφου τον πρὸς τὸ 'Υφυπουργείον Ναυτιλίας ἐγνώσιεν, ὅτι ἡ διάταξις περὶ ἡμερῶν ἀκρεφαγίας δὲν ἔχει ἐφαρμογὴν ἐπὶ τῶν ἑπικατῶν καὶ πληρωμάτων τῶν ταξιδεύντων πλοίων. Διὰ τὴν εἰδίκων αὐτήν περίπτωσιν ἰσχύει πάντοτε ἡ ἀπὸ 23/9/39 ἀγορανομικὴ ἀπόφασις, συμφώνως πρὸς τὴν οποίαν ὁ ἐφοδιασμὸς τῶν πλοίων διὰ ποέατος θὰ γίνεται κατὰ τὰς ἡμέρας πολιῆσεως. Τὸ ἀγορανομενὸν πρόειτος θὰ τηρηται εἰς τὰ ψηφεῖα τῶν πλοίων καὶ δὲ χρηματοποιηται κατὰ τὰς ἡμέρας τῆς ἀκρεφαγίας τὰς προβλεπόμενας ὑπὲρ τοῦ εἰδικοῦ ἐδεσμοτολογίου, συμφώνως πρὸς τὸν νόμον 4005 (τοῦ 1929).

Αἱ προκηρυχθεῖσαι ἔξετάσεις

Διὰ τὴν 16ην Σεπτεμβρίου προεκηρύχθησαν ἔξετάσεις πρὸς ἀπόκτησιν διπλώματος ραδιοτῆλεγραφητοῦ α' τάξεως καὶ προσωρινοῦ διπλώματος ραδιοτῆλεγραφητοῦ β' τάξεως. Αἱ αὐτήσεις συμμετοχῆς, μετὰ τῶν ἀπατουμένων πιστοποιητῶν, θὰ γίνονται δεκταὶ μέχρι καὶ τῆς 30ης Ἀργονότου, ἐνῷ αἱ αὐτήσεις πρὸς ἔκδοσιν πιστοποιητῶν θαλασσίας ὑπηρεσίας δέονται νὰ ἑποτεληθοῦν μέχρι καὶ τῆς 17ης Ἀργονότου. Η ὑγειονομικὴ ἔξετασης τῶν ἑποτερίων θὰ διεξαγῆται εἰς τὸ Ναυτικὸν νοσοκομεῖον Πειραιᾶς τὴν 10ην Σεπτεμβρίου.

— Προεκηρύχθη ἐπόπειρα διὰ τὴν 22αν Ιουλίου διαγωνισμὸς διὰ τὴν ἀπόκτησιν πινακίδων ναυλήσουν καὶ κυνηγεύντων α'. Αἱ αὐτήσεις τῶν ἑποτερίων θὰ γίνονται δεκταὶ μέχρι καὶ τῆς 6ης Ιουλίου, αἱ δὲ αὐτήσεις πρὸς ἔκδοσιν πιστοποιητικοῦ θαλασσίας ὑπηρεσίας μέχρι καὶ τῆς 26ης τρέχοντος μηνός.

Τὰ ἀποκλεισθέντα φορτηγά μας

Τὸ «Ταμείον ἀνεργίας» τοῦ «Οἴκου τοῦ Ναύτου» ἔθεσεν εἰς τὴν διάσειν τῶν ἀρμοδίων προξενικῶν ἀρχῶν τὰς ἀπατουμένας πιστώσεις διὰ τὴν παλιννόστησην τῶν πληρωμάτων ἐνίσιν ἐλληνικῶν φορτηγῶν, ἀτινα ἀπελείσθησαν εἰς βελγικοὺς καὶ γαλλικοὺς λιμένας καταληφθέντας ὑπὲρ τῶν Γερμανῶν.

Νέα ναυτική ἑταῖρια ἐν Σαγκάη

Πληροφορούμενα, ὅτι ἰδρύθη εἰς τὴν Σαγκάην νέα ναυτική ἑταῖρια, διὰ συγχωνεύσεως τοῦ τημπατοῦ ναυλώσεων καὶ ἀγοραπολησιῶν τοῦ ἐφοριατικοῦ γραφείου τοῦ κ. Ἰω. Σκαρλατίδη καὶ τῆς ἀπὸ ἐτῶν ἐδερνούσης εἰς τὴν Σαγκάην «ORIENTAL SHIPPING CO». Η νέα ἑταῖρια ὑπὲρ τὴν ἐπινοίαν «ORIENTAL SHIPPING BROKERS» (ἔχουσα γραφεία εἰς 411 Glen Line Building, Pekign Road No 2, τῆς Σαγκάης) διατηρεῖ ἀντιπροσωπείαν εἰς τοὺς κυριοτέρους λιμένας τῆς "Ἀπο" Ἀνατολῆς καὶ ἀναλαμβάνει πάσης φύσεως ναυτιλιακάς ἐπιχειρήσεις. Διευθυνταὶ τῆς ὁρίσθησαν οἱ κ. Λεοντής Πόττας καὶ Ἰω. Σκαρλατίδης.

Ἡ σχολὴ τῆς "Υδρας"

Διὰ νόμου κυρωθέντος πρὸς ἡμερῶν παρὰ τοῦ 'Υπουργικοῦ Συμβούλου ἐπέφεροντα δώρισμένα τροποποιήσεις καὶ συμπληρώσεις εἰς τὸν συντακτικὸν νόμον 4511 περὶ τῆς ἑτοῖς "Υδρας σχολῆς Ἐμπορικῆς ναυτιλίας". Ἐκ τῶν τροποποιήσεων αὐτῶν παραβέτομεν κατατέοι πάντα τὰς κυριωτέρας. Οὕτοι θὰ δύνανται ἐφεξῆς νὰ κατατάσσονται εἰς τὸν πορθήτην τάξην τῆς σχολῆς — μετ' εὐδόκιμον δοκιμασίαν — "Ἐλληνες ὑπήρχοι η Ἐλληνες τὸ γένος, κάτοχοι ἐνδεικτικοῦ προαγωγῆς των ἐπὶ τῆς α' τάξεως ἀστικοῦ σχολείου η ἡ τάξεως ἔξαταξίου γυμνασίου η ἱστοπίου τάξεως ἀνεγνωρισμένων σχολῶν η τῆς λειτουργίας παρὰ τῇ σχολῇ Ναυτιλίας προταπουσανευπήσης τάξεως, ἀπογεγραμμένον ἐργάται θαλάσσης ίκανοι σωματιῶν διὰ τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα καὶ ἀγοντες ἡλικίαν οὐχὶ μεγαλυτέραν τῶν 16 ἐτῶν. Η ἰδρυθεῖσα παρὰ τῇ σχολῇ Ναυτιλίας τῆς "Υδρας προπαρασκευαστική τάξης θὰ λειτουργήσῃ ἀπὸ τοῦ σχολικοῦ ἔτους 1940—41, οἱ δὲ μελλοντες νὰ φιτήσουν εἰς αὐτήν εἰσάγονται κατόπιν ἔξετάσεων.

"Εξαρτικῶς διὸ τὸ σχολικὸν ἔτος 1939—40 εἶχεν ἐπιτραπή νὰ γίνουν δεκτοὶ ὡς ἀκροαταὶ εἰς τὴν α' τάξην τῆς σχολῆς ἀπόφοιτοι τῆς στ' τάξεως δημοτικοῦ σχολείου η β' τάξεως ἔξαταξίου γυμνασίου. Οὗτοι, ἐφόσον κέπτησαν τὰ νόμιμα προσόντα καὶ παρηκμολούθησαν ἀνελλαπτός τὰ μαθήματα, δύνανται νὰ ταχθῶν εἰς τὴν α' τάξην τῆς σχολῆς, κατόπιν ἐπιτυχῶν εἰσαγωγισῶν ἔξετάσεων.

Ἐπόπειρα εἰς τὸ ἄρθρον I τοῦ A. N. 1317(1938) προστίθεται ἐδόμητη παράγραφος ἔχουσα οὕτω: «Γίνονται δεκτοὶ πρὸς κατάταξιν ἀπ' εὐθείας εἰς τὸν δευτέραν τάξην τῆς Σχολῆς μετ' εὐδόκιμον δοκιμασίαν ἐπὶ τῶν μαθημάτων τῆς προτὶ τάξεως τῆς Σχολῆς τέκνα Ἐλλήνων Πλουταρχῶν τοῦ E. N. η ἀξιωματικῶν τοῦ B. N. κεκτημένου ἐνδεικτικῶν προαγωγῆς ἐκ τῆς δευτέρας τάξεως ἀστικοῦ σχολείου τοῦ A. N. 1800(39) η δευτέρας τάξεως ἔξαταξίου Γυμνασίου τοῦ A. N. 1889(39) η ισοτί-

μον τάξεως ἀνεγνωρισμένων σχολῶν, ἀπογεγραμμένοι ἐργάται θαλάσσης ίκανοι σωματικοῖ διὰ τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα καὶ ἡλικίας οὐχὶ μεγαλυτέρας τῶν 17 ἐτῶν.

"Ηδη προεκηρύχθη διαγωνισμὸς διὰ τὴν 9ην Σεπτεμβρίου ἐν 'Αθήναις πρὸς εἰσαγωγὴν εἰς τὴν σχολὴν "Υδρας 10 μαθητῶν. Εἰς τὸν διαγωνισμὸν θὰ γίνουν δεκτοὶ καὶ ὅσοι παρηκμολούθησαν ὡς ἀκροαταὶ τὰ μαθήματα τῆς α' τάξεως τῆς σχολῆς. Οἱ ἐπιθυμοῦντες νὰ μετάσχουν τοῦ διαγωνισμοῦ δέονται νὰ ἐποβάλουν σχετικὴν αἴτησην μέχρι τῆς 14ης Αύγουστου εἰς τὸ 'Υφυπουργείον Ναυτιλίας (τημῆα Ναυτικῆς Ἐπαγγελμάτων), συνοδευομένην ἀπὸ ἀντίγραφον ληξιαρχικῆς πράξεως τῆς γεννήσεως τον, ἐνδεικτικῶν τῶν γραμματικῶν των γνώσεων, σύμφωνον πρὸς τὸ ἀνωτέρω προσόντα, καὶ τὸ ναυτικὸν των φυλλάδιον. 'Η ὑγειονομικὴ ἔξετασης τῶν ὑποψηφίων θὰ ἐνεργήη τὴν 3ην Σεπτεμβρίου εἰς τὸ Ναυτικὸν νοσοκομεῖον Πειραιᾶς. Τὰ ἔξεταστα μαθήματα είνε τέλος Ελληνικά, Αριθμητική, Γεωμετρία καὶ Γεωγραφία ἐκ τῆς διδασκομένης ὥλης εἰς τὴν γ' τάξην τῶν ἔξαταξίων γνωμασίων.

Αἱ προσεγγίσεις εἰς Δαρδανέλλια

Τὸ 'Υπουργείον 'Εξωτερικῶν διὰ τὴν 9ην Σεπτεμβρίου τον πρὸς τὸ 'Υφυπουργείον Ναυτιλίας κατέστησε γνωστόν, ὅτι ἡ Τουρκικὴ κυβέντησης παρέτεινεν ἐπὶ ἓντος τὴν παρασχεθεῖσαν ἀδειαν μεταβάσεως ἔνων ἐμπόρων καὶ κατάπλους ἔμπορων ἐπιτομῆς τῶν μηχανῶν ἐκπομπῆς καὶ τοποθετήσεως ἐφεδρικοῦ σταθμοῦ ἐκπομπῆς. Οἱ ναυτιλλόμενοι θὰ εἰδοποιηθοῦν ἐπηρεασμένης ζώνης τῶν Δαρδανέλλων, πρὸς παραλαβὴν λιχνών.

Ο ραδιοιφάρος τοῦ Βοσπόρου

Αρμοδίως ἀνεκούνωθη ὅτι ὁ ραδιοιφάρος Rameli Fener τῆς εἰσόδου τοῦ Βοσπόρου ἔτασε λειτουργῶν διὰ περιόδον τριῶν ἑβδομάδων ἀπὸ 1ης Ιουνίου, λόγῳ ἐπισκευῆς τῶν μηχανῶν ἐκπομπῆς καὶ τοποθετήσεως ἐφεδρικοῦ σταθμοῦ ἐκπομπῆς. Οἱ ναυτιλλόμενοι θὰ εἰδοποιηθοῦν ἐπηρεασμένης διὰ τὴν ἐπανέληψην τῆς λειτουργίας τοῦ ἐν λόγῳ ραδιοιφάρου.

Νέοι ἀτμομηχανικοί

Κατὰ τὰς ἐνεργηθεῖσας ἔξετάσεις πρὸς ἀπόκτησην διπλώματος ἀτμομηχανικοῦ α' τάξεως ἐπέτυχον οἱ κ. κ. Ἀντ. Ἀποστόλου, Ἰω. Βῆζος, Γεώργ. Βρυσιώτης, Δημ. Δουράμπετης, Κωνστ. Ἡλιού, Ἀντ. Καϊλᾶς, Γεώργ. Κρανός, Δημ. Κρουστόπουλος, Γεώργ. Κονσταντίνου, Μιχ. Μαροκογιάννης, Ἀν. Μαρούλης, Κωνστ. Μητροζόλιας η Νίκας, Γεώργ. Μιχαλόπουτς, Γεώργ. Μιχαηλίδης, Δημ. Μιχαλόπουλος, Ἀλ. Μπλέτος, Σωτ. Μυλωνᾶς, Ἰω. Νικήτας, Γεώργ. Νομάζος, Ἰο. Ντενούλου, Δημ. Σένος, Παν. Παγούλατος, Ἰω. Περρής καὶ Κίρκος Σπανάρδης.

— Διὰ τὸ δίπλωμα τοῦ ἀτμομηχανικοῦ β' τάξεως ἐπέτυχον οἱ κ. κ. Ενάγγ. Ἀθανασάπης, Ἰο. Ἀθηναίος, Ἀλκ. Ἀλκιβιάδης, Κωνστ. Ἄννης, Διον. Ἀντζουλάτος, Μιχ. Ἀστανίδης, Σπ. Αὐγερούνδης, Παν. Βέρειος, Ἀγγ. Βενετσάνος, Ἰω. Βρεττός, Εὐάγγ. Βιταράτος, Ἀνδρ. Γκούμας, Ὁδ. Γκούρας, Στ. Λέδες, Γ. Δενεζᾶς, Δ. Διονυσίου, Σ. Ζανάκης, Β. Ζωτιάδης, Ἰω. Καλλιανῆς, Γ. Καραγεωργίου, Εὐάγγ. Κατσούνης, Δημ. Κελεφόρδας, Συμ. Κολέντζος, Δημ. Κότοφας, Ἀν. Κριτσιδήμας, Ἰσ. Λουφάκης η Σαλαβαρίας, Γεώργ. Λογοθέτης, Ἰω. Μπάγιας, Εὐάγγ. Μαρούζης, Γεώργ. Μπετσάνης, Αν. Μπράτος, Παν. Νιάσσων, Θεόδ. Νικητάκης, Μιχ. Ντούσης, Νικ. Παπαδανασόπουλος, Παν. Παπαϊωάννου, Γεώργ. Παφίτης, Νικ. Πετρούντος, Βασ. Πιτάνος, Ἰω. Πυττιάς, Νικ. Πρωΐος, Σταύ. Ραΐσης, Ιω. Σαρδῆς, Εὐάγγ. Σωτίγος, Γεώργ. Σωτανᾶς, Κωνστ. Στεφάνου, Λεων. Στρατάκης, Π. Ταβάλης, Χρ. Τασσόπουλος, Ἡλ. Τζάνης, Νικ. Τσεδός, Ἀπ. Τσιλιτσαλῆς, Κωνστ. Χαλεπᾶς, Εὐάγγ. Χάνουζας, Ἐμμ. Χατζηζαγάριον, Ἀθ. Χειμώνας, Κ. Ποντικός, Ἀν. Ψωμᾶς καὶ Πέτρος Στεφάνου.

— Διὰ τὸ δίπλωμα μηχανικοῦ α' διὰ μηχανῶν ἐσωτερικῆς καύσεως ἐπέτυχον ὁ κ. Γεώργ. Κρανός καὶ διὰ τὸ δίπλωμα μηχανικοῦ β' τῆς ίδιας κατηγορίας ὁ κ. Σπ. Βανός η Φαμελάρης.

Σύντομοι ναυτικοί εἰδῆσεις

Τὸ ὑπεροχάντον «ΝΕΑ ΕΛΛΑΣ» ἀπέπλευσε τὴν ἐσπέραν τῆς 9ης Ιουνίου ἐπὶ τοῦ λιμένος τῆς Νέας Υόρους, μὲ 99 ἐπιβάτας καὶ 5950 τ. γενικῶν ἐμπορευμάτων, ἐκ τῶν διοίων 150 τ. προορίζονται διὰ τὴν

ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ ΘΑΛΑΣΣΗΣ ΠΟΛΕΜΟΥ

ΕΠΙ ΣΩΜΑΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ, ΝΑΥΛΩΝ ΚΑΙ ΦΟΡΤΙΩΝ

ΥΠΟ ΤΟΥΣ ΚΑΛΛΙΤΕΡΟΥΣ ΔΥΝΑΤΟΥΣ ΟΡΟΥΣ

ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ

ΥΙΟΙ Κ. ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΙΔΟΥ

ΑΘΗΝΑΙ, ΚΟΡΑΗ 3A

ΤΗΛΕΦΩΝΑ: 30-681, 30-682, 30-683

Λιασσαδόνα και οι ιπόλοιποι 5800 τ. διά τὸν Πειραιᾶ.

— Τὸ φορτηγὸν «ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ» διέσωσ 14 ναυαγοὺς τοῦ πορταλίσθεντὰ τῆς Βορείου Ἰστανίας Ἀργεντινοῦ φορτηγοῦ «Οὐρανογούναρ». Οἱ πλοιοκήται τοῦ θυσιόθεντος σχάρους ἔξεφρασαν τὰς εὐχαριστίας τῶν εἰς τὴν Ἑλληνικὴν πορθείαν τοῦ Μπουνένος "Ἄρερες.

— Τὸ ἀγόρασθὲν πρὸ πορθείας τῷ Ελλήνων Εσθονικὸν φορτηγὸν «VAHNLÄ» 3655 τόννων γροῦς (τοῦ 1910) ἐτέθη ὑπὸ Παναμαϊκῆν οημάνιαν καὶ μετωνομάσθη «SÜERTE».

— Τὰ νεοαγορασθέντα φορτηγὰ ἀπότολια «ΠΟΕΝΤ ΓΙΟΥΝΤΙΘ» 4810 τ. γροῦς (τοῦ 1919) καὶ «ΣΑΝ ΓΚΑΜΠΡΙΕΛ» 4943 τ. γροῦς (τοῦ 1920) ἐνηρολογήθησαν ἐπ' ὄνόματι τῆς ἑταῖρίας «Θησεὺς» καὶ τὰ φορτηγὰ «ΟΡΟΣ ΚΥΛΑΗΝΗ» 3703 τ. γροῦ (τοῦ 1917) καὶ «ΟΡΟΣ ΤΑΥΓΕΤΟΣ» 3286 τ. γροῦς (τοῦ 1921) ἐπ' ὄνόματι τῆς ἑταῖρίας «ΑΤΡΕΥΣ».

— Τὰ 10 οἱ τοῦ φορτηγοῦ «ΒΙΒΗ» 488 τ. γροῦς (τοῦ 1898) ἐπωλήθησαν παρὰ τοῦ κ. Κ. Βερνίκου εἰς τὸν κ. Λάζαρον Π. Σκλαβοῦνον ἀντὶ τιμῆς 305.760 δραχμῶν.

— Τὸ φορτηγὸν «ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ» 5528 τ. γροῦ (τοῦ 1912) μετωνομάσθη «ΚΥΡΙΑΚΗ», Ὡς γνωστὸν τὰ 56 οἱ τοῦ πλοίου τοῦ ἐπωλήθησαν παρὰ τὸν κ. Ν. καὶ Σ. Κουμαντάρου κλπ. εἰς τὴν Α. Ε. «Ποντούν» ἀντὶ τιμῆς 61.600 λιρῶν.

— Τὸ πωλήθεν εἰς Ἐλλετοῦς ὑπτήρους φορτηγὸν «ΝΟΡΑ» (ex «Πάνια») 1788 τ. γροῦς (τοῦ 1906) παραδόθην εἰς λιμένα Εὐρώπης μετωνομάσθη «ΜΑΛΟΖΑ» καὶ παρέμεινεν ὑπὸ τὴν Παναμαϊκὴν οημάνιαν.

— Τὸ φορτηγὸν «ΙΡΙΣ» 1881 τ. γροῦς, ἀνακαταπετροθὲν εὑρέθη 1926 τ. γροῦς, τὸ δὲ φορτηγὸν «ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ» 2425 τ. γροῦς, εὐρέθη 2433 τ. γροῦς.

— Εἰς τὸ πορθηγούμενον τεῦχος ἀνεγράφαμεν τὰ τῆς καθελκυσεως εἰς Γλασούδην τοῦ νέου φορτηγοῦ «ΜΑΡΙΕΤΤΑ Ε» τοῦ κ. Ν. Εὐσταθίου, διπερ ἐτέθη ὑπὸ Ἀγγλικὴν σημαίαν, λόγῳ τῶν ἐισχρῶν πειροποιησῶν μέτρων τῆς Ἀγγλικῆς συνεργήσεως. Τὸ νέον τοῦτο φορτηγὸν εἶνε 5500 τόννων γροῦς, ἀνήκει εἰς τὴν κατηγορίαν «ARCFORM», φέρει πρόμναν καταδρομικοῦ καὶ ἔχει διαστάσεις μῆκους 420.8 ποδῶν, πλάτους 60.3 καὶ κούπου (βάθους) 26.3 ποδῶν, αἱ δὲ μῆκαντα τοῦ εἰναι τριγύλινδροι, μὲ διάμετρον κυλίνδρων 24'', 39'', 68'' καὶ διαδρομὴν ἐμβόλου 48'' ἴντσων. Τὸ σκάρος συμπληρωστὰ ἡδη εἰς τὰ ναυτηγεῖα «WM. HAMILTON & Co, LTD».

— Ετερον φορτηγὸν — δημελοκίντον αὐτὸν — παραγγελθὲν τὸ παρεῖλθον ἦτο τὸν κ. Ρεδίμην καὶ Κουλουνούντην, εἰς τὰ ναυτηγεῖα «DOXFORD», τοῦ Σόντερλαντ, καθειλύσθη πρὸ πινῶν ἐδουάδων καὶ ἐτέθη διὰ τοὺς ἰδίους ὡς ἀνά λόγους, ὑπὸ Ἀγγλικὴν σημαίαν δημοσθὲν «PUTNEY HILL». Τὸ ἐν λόγῳ πλοίον εἶνε 5215 τόννων γροῦς, φέρει πρόμναν καταδρομικοῦ καὶ ἔχει διαστάσεις μῆκους 427.6 ποδῶν, πλάτους 56.5 καὶ κούπου (βάθους) 26.5 ποδῶν.

— Εἰς τὰ ληφθέντα ὑπὸ ἀριθ. 21 (τῆς 15ῆς Μαΐου) καὶ 22 (τῆς 27ῆς Μαΐου) συμπληρωματικὰ τεύχη τοῦ «Αλόνδ' Ρέτζιστερ», ἀναρρέσται, διτὶ δημηλθον τὰς ἐπαθεωρήσεις τῶν τὰ φορτηγὰ «Αιγατερίνη» εἰς Μελβούρνην, «Ζάννες Γούναρης» εἰς λιμένα Εὐρώπης, «Κέμα» εἰς Νιούπορτ Νιούς, «Μυζ. Λιβανός» εἰς Σίδεν, «Μάστερ Ηλίας Κουλουκούντης» εἰς Γένοβαν, «Νέλλια» εἰς Φιλαδέλφειαν, «Ολυμπος» εἰς Νιούπορτ Νιούς, «Ορος Αθωας» εἰς Μάραρον, «Ορος Μυκάλη» εἰς Καλκούταν, «Ορος Ολυμπος» εἰς Απο-Ανατολήν, «Παντελής» εἰς Λίβερπούλ, «Πολέμης» εἰς Γλασούδην, «Σταύρος Κουμανταρος» εἰς Μασσαλίαν, «Στυλ. Χανδρής» εἰς Λίβερπούλ, καὶ τὰ παναμαϊκὰ «Πλλενάρο» εἰς Μπάρον καὶ «Τονίδα» εἰς Νέαν Ορεάνην.

Τὸ δεκαπενθήμερον τῆς ναυλαγορᾶς

Ἐπι περιστέρω ἔχει φορτεῖσθαι τὴν δημοσίευσην ἡ δέσις τῆς παγκοσμίου ναυλαγορᾶς κατὰ τὸ α' δεκαπενθήμερον τοῦ Ιουνίου. Ή εἰσθεῖσαν τῆς Ιταλίας εἰς τὸν πόλεμον ἐσήμανε τὴν ὑπερθολικὴν ἀρ' ἐνὸς ὑψησιν τῶν πολεμικῶν ἀσφαλίστων διὰ τὴν Μεσογειακὰ ταξίδια καὶ τὴν στρέμμαν ἀρ' ἐπέρον διὰ τὴν ναυτιλιακὴν ἔργασίαν τῆς Ἰταλικῆς ἀγορᾶς, μέσῳ τῆς δούλως διαχειτεῖστο ἐξ ὀλοκλήρου — μεταὶ τὴν πτῶσιν τῆς Ἀμέρεσης — καὶ τὸ Ἐλλεπιδόν ἔχει φορτεῖσθαι ἐμπόριον. Πέρον αὐτῶν, ἡ πόντιστις ναυκῶν εἰς πλείστας περιοχάς καὶ οἱ ἀνά τὴν Μεσογειον ὑπῆλοι πολεμικοὶ κύνηντον, ἀνέκοψαν τὰς φορτώσεις — προσωρινῶς τοιλάχιστον — καὶ ἀπὸ τὸ οὐδέτερα ἔξαγωγικὰ κέντρα τῆς Δαλματικῆς παραλίας καὶ τῶν Βαλκανικῶν λιμένων, ἐνῷ παραλλήλως ἀνεστάλλαν καὶ ἀπὸ δύο τῶν τομεῖς τῆς ναυλαγορᾶς αἱ διαταγαί, μέροις διοντο σταθμοῦ, κατὼς θετικώτερον, ἡ ἔξελιξις τῆς καταστάσεως. Ή νέα αὐτὴ περιστολὴ τῶν οὐδετέρων ἀγορῶν, ἀλλὰ καὶ ἡδάθεστος ὑπὸ τῶν συμμάχων σεβαστοποίης, ἐνισχυθεῖσης ἡδη καὶ διὰ τῶν κατασθέντων ιταλικῶν σκαφῶν 250.000 τόννων, ἐμετέροισαν εἰς τὸ ἔλλιστον τὴν ζητησιν οὐδετέρων σκαφῶν. Υπὸ τὰς συνθήκας αὐτᾶς — λαμβανομένου ἀρώμην ὑπὸ δημητ., διτὶ καὶ αἱ οὐδέτεραι ναυτικαὶ χῶραι χρησιμοποιοῦν διὰ τὸν ἀνεφοδιασμὸν τῶν ἐπίταξτα ἐθνικὰ πλοῖα — εὐνόητον ἀποβαίνει, διτὶ τὸ ιπόλοιπον διαθέσιμον ἀνά τὸν Κόρσον πληθωρῶν τοντάς, ἀδυνατεῖ νὰ ἔχεινη συνεχῆ καὶ ικανοποιητικὴν ἔργασίαν.

Εἰς πλείστους ἡδη τομεῖς ἐσημειώθησαν παροπλισμὸι φορτηγῶν, χωρὶς καὶ νὰ ὑφίστανται βάσιμοι προβλέψεις, ὅτι ἡ κατάστασις θὰ βελτιωθῇ λίγα συντόμως.

Συνέπεια τῶν ἀνωτέρω ὑπῆρχεν ἡ διατήρησις τῶν ναυλῶν εἰς ἐπίπεδα καμηλά, ἀλλὰ καὶ ὄνομαστικά, ἐλλείψει ἀνταποστευτικῶν ναυλῶσεων οὐδετέρων πλοίων. Τὸ Πλεῖστ πληρώνει γύρω τῶν 85) — διὰ Δυτικὴν Ἀγγλίαν, μὲ ἐλλειψιν διαταγῶν καὶ δολλ. 9 διὰ Μόντρεαλ, εἰς φορτώσεις ἀερίθ. Η Βόρειος Ἀμερικὴ, πέραν τῆς ξινοφόρτης τῶν συμμάχων μεταφορῶν μὲ ἐπίταξτα σκάφη, οὐδεμίαν ἄλλην ἀξιόλογον κίνησιν παρουσιάζει. Σποραδικαὶ τινὲς διαταγαί (γενικὰ ἐδη) διὰ Βλαδιμούστον, μὲ φόρτωσιν ἐκ Νέας Υόρκης, ἐκλεισθησαν εἰς τὰ 24 ἔως 25 δολλάρια καὶ παλαιοσιδῆρα (κατόπιν εἰδικῆς ἀδειας) δι' Ἰαπωνίαν εἰς τὸ δολλ. 17 φιο, ἀπὸ Νόρδερον φέντε. «Νέτ - τοάρτερ» διὰ Κόρνερ (ζαχάρεις) διὰ Χερσονῆγον, Νάντην ἡ Βορδό δολλ. 17.50. Ἐξαρεσιν ἀπετέλεσεν τὸ Χάμπτον φόδος, ὑπόθεν μία ζωηρὰ κίνησις παρετηρήθη διὰ φορτώσεις γιανθράκων πρὸς τὴν Νότ. Ἀμερικὴν. Άι τιμά, λόγῳ τῆς ἀδρός προσφοράς σκαφῶν, ὑπερχρησην εἰς τὰ 8 δολλάρια διὰ Ρίον Ιανεῖσθαι, ἐναντὶ 8.75 ἔως 9, τοῦ προηγουμένου 15θηρέου. Ο Βόρ. Εἰρηνικὸς μὲ συνήθη ἔργασίαν, εἰς τιμὰς κατ' ἀποκοπήν. Αἱ νυριώτεραι ἐκεῖνες διαταγαί ἀνεψέροντο εἰς σκάφη συνήθους μεγέθους διὰ Νότιον Αφρικὴν καὶ μὲ ναῦλον γύρω τῶν 16 ἔως 17.50 δολλαρίων φίο, κατ' ἀποκοπήν.

Οἱ πέραν τοῦ Σουετοῦ τομεῖς μὲ ἐλλειψιν ἔργασίας καὶ μὲ σεβαστὴν διαθέσιμον χωριπικότητα. Άι τιμά τῶν ναυλῶν διατηροῦνται ὄνομαστικά εἰς τὰ 110) — ἔως 115) — ἀπὸ Καράτσα διὰ Δυτ. Ἀγγλίαν καὶ 125) — διὰ Βορδό. Διὰ Μασσαλίαν δὲν ἐκλεισθησαν πράξεις. Ἀπὸ Φιλιππίνας ἐκλεισθησαν σκάφη τινὰ (μεταλλεύματα) δι' Ἡνωμ. Πολιτείας (μετανέας Ἀτλαντικοῦ) εἰς τὰ δολ. 11 φιο καὶ ἀπὸ Καλκούταν (γαλάνθακες) διὰ Κολόμπο εἰς τὰς 16 φονίας. Καὶ εἰς τὴν Μεσόγειον αἱ τιμαὶ τῶν ναυλῶν παρέμειναν ὄνομαστικά, χωρὶς νὰ είνε γνωστὸν εἰστεῖ, ἀνὰ τὰ καταστῆ δυνατὸν νὰ ἐκτελεσθοῦν αἱ ἀνειλημέναν ὑπὸ διαφόρων πλοίων ὑποχρεώσεις. Εξ Δουνάβεως ἐπληρώνοντο 88) — ἔως 90 — διὰ Δυτ. Ἀγγλίαν καὶ λ. σ. στ. 36 πατὰ βαγόνιον ξύλειας ἀπὸ Κονστάντζεν διὰ Παλαιστίνην. Άι περιστέρεψεν διαταγαί ἀνεψέροντο εἰς μεταλλεύματα δι' Ἡνωμ. Πολιτείας, ἐναντίως πρόσθιον δὲ σκάφη τινὰ ἐκ Χονέλβας εἰς τὰ 20) — διὰ Νόρδερον φέντε καὶ ἐπὶ Κύπρου εἰς τὸ δολ. 8.50 διὰ Βαλτιμόρην. Εξ Ἐλλάδος προσεφέροντο ἀρχικῶς 100) — καὶ ἀγορούντων 110) — (μεταλλεύματα), δι' ἔνα λιμένα Ἀγγλίας, δὲν ἐγνωσθησαν δῆμος ναυλώσεις.

Δι' ἀγγλικὸν γαύλανθακας ἐπληρώνοντο ἐπ. Ν. Οβάλλιας 39) — διὰ Μπάργαν Μπλάγκαν, 36) — διὰ Ρίον, 40) — διὰ Ροζάριο, 30) — διὰ Τύνιδα καὶ 25) — διὰ Καζαμπλάγκαν.

Τὰ ναυλωθέντα φορτηγά μας

— Έξ Αγγλίας-Κόντινεντ (διά γιανθρακας)

«ΕΙΡΗΝΗ ΚΥΡΙΑΚΙΔΟΥ» ἀπὸ ἔνα λιμένα Εὐρώπης 5800 τ. γιανθράκων διὰ Πειραιᾶ, φόρτωσις Ιούνιον.

— Έκ τοῦ Δουνάβεως

«ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ» ἀπὸ ἔνα λιμένα τοῦ Δουνάβεως 4500 τ. γεννημάτων δι' ἔνα ἡ δύο λιμένας Ἐλλάδος, Ιούνιον.

«ΘΡΑΚΗ» ἐξ Ρουμανίας (πλήρες φορτίον γεννημάτων καὶ ξύλειας δι' ἔνα λιμένα Ανατολής, Ιούνιον

«ΣΟΥΖΑΝΝΑ» ἐξ Ρουμανίας (ξύλειαν) δι' ἔνα λιμένα Παλαιστίνης, Ιούνιον.

«ΣΑΛΩΜΕΑ» ἐξ Ρουμανίας 600 τ. γεννημάτων δι' ἔνα ἡ δύο λιμένας Ελλάδος, φόρτωσις Ιούνιον.

«ΕΝΟΣΙΣ» ἀπὸ ἔνα λιμένα Δουνάβεως 400 τ. γεννημάτων δι' Ελλάδα, Ιούνιον.

«ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΡΙΝΗΣ» ἐξ Ρουμανίας 450 τ. γεννημάτων δι' Ελλάδα, Ιούνιον.

«ΚΥΘΗΡΑ» ἐξ Κονστάντζης (γεννημάτα καὶ ξύλειαν) δι' ἔνα ἡ δύο λιμένας Ελλάδος, Ιούνιον.

«ΔΛΑΜΑΣΚΗΝΗ» ἀπὸ ἔνα λιμένα τοῦ Δουνάβεως 1350 τ. γεννημάτων διὰ Καλάμας, ἡ. φ.

«ΙΩΑΝΝΑ» ἀπὸ ἔνα λιμένα τοῦ Δουνάβεως 1620 τ. γεννημάτων διὰ Κέρκυραν, ἡμεσος φόρτωσις.

— Έκ τῆς Μεσογείου

«ΣΤΥΛΙΑΝΗ» ἀπὸ ἔνα Ελληνικὸν λιμένα 5000 τ. μεταλλευμάτων δι' ἔνα λιμένα Εὐρώπης, φόρτωσις Ιούλιον.

«ΕΥΔΟΞΙΑ» ἀπὸ ἔνα Ελληνικόν λιμένα 1500 τ. μεταλλευμάτων δι' ἔνα λιμένας Εὐρώπης, φόρτωσις Ιούλιον.

— Έκ παντοίων ἀλλων ἀγορῶν

«ΝΕΔΔΑΥ» ἀπὸ ἔνα ἡ δύο λιμένα Καναδᾶ 7000 τ. γεννημάτων καὶ γεννημῶν εἰδῶν δι' ἔνα ἡ δύο λιμένας Εὐρώπης, ἡ. φ.

— Ναυλώσεις δεξαμενοπολοίων

«ΠΕΤΡΑΚΗΣ ΝΟΜΙΚΟΣ» ἐξ Περσικοῦ Κόλπου 9000 τ. περιφέλαιον δι' Ελλάδα, Ιούνιον.

RAMSES St. 18

P.O.B. 55

Steamship Agents

D. J. PAPADIMITRIOU
(Directors D. J. PAPADIMITRIOU—JOHN D. PAPADIMITRIOU)
PORT-SAID

Brokers for Chartering

SUEZ

Telegr.: DIORYX

Telephone: 2174

Forwarding Agents

Τὰ φορτηγά μας ἀνὰ τὴν 'Υδρόγειον

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυπ.	Τὸν. γκρ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
'Αγχλιανή	Θ. 'Επιφανειάδη	11	1656	εἰς ταξίδια Μεσογείου
'Αγιος Γεώργιος	νιοὶ Δ. Πανταλέοντος	11	4248	ἐν πλ. δι' Εὐρώπην
'Αγιος Γεώργιος	Α. Γ. Βλασπούλου	12	3283	εἰς ταξίδιον Ρουμανίας — 'Ελλάδος
'Αγιος Γεώργιος IV	Ζωγραφιά Νικολάου κλπ.	38	4847	εἰς ταξίδιον 'Ατταντικοῦ
'Αγία Βαρθάρα	Φρ. Σιγάλα καὶ Σία	04	2433	ἐν πλ. δι' Εὐρώπην
'Αγία Ειρήνη	'Ηλία Πατέρα	09	4330	ἐν πλ. ἐξ 'Αργεντινῆς δι' Εὐρώπην
'Αγία Θαλασσινή	Λ. Κεράνη	11	3808	εἰς λιμένα Εὐρώπης
'Αγία Μαρίνα	έτ. «Κάσσος»	12	4151	εἰς λιμένα Εὐρώπης
'Αγιος Βίκτωρες	νιῶν Ν. Ι. Πατέρα	19	4344	παραμένει εἰς λιμένα Εὐρώπης
'Αγιος Βλάσιος	'Ιω. Δ. Χανδρῆ	18	3061	ἐν πλ. διὰ Νότ. Αμερικὴν
'Αγιος Μάρκος	Γ. Τριλίβα	19	4514	ἐπ. Πλέξι δι' Εὐρώπην
'Αγιος Νικόλαος	Ἐναγγ. Νομικοῦ	99	1106	εἰς ταξίδιον Δουνάβεως — 'Ελλάδος
'Αγιος Νικόλαος	άδ. Χατζηπατέρα	15	3687	εἰς λιμένα Δ. Αφρικῆς
'Αγιος Σπυρίδων	Γεώργ. Δ. Χαλκᾶ	05	3338	ἐν πλ. δι' Αργεντινῆν
'Αγκυρα	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	23	2447	εἰς ταξίδιον Μεσογείου
'Αδαμαντίος	έτ. «Άδαμας» Α.Ε.	15	4277	ἐξ Ειρηνικοῦ δι' Εὐρώπην
'Αδάμας	έτ. «Άδαμας» Α. Ε.	18	4144	ἐκφορτώνει εἰς λιμένα Εὐρώπης
'Αδάμαστος	έτ. «Άδαμας»	19	7466	εἰς λιμένα Εὐρώπης
'Αδαμ. Γεωργαντῆς	άδελ. Γεωργαντῆ	16	3443	εἰς ταξίδιον Εὐρώπης
'Αδελφότης	Μιχ. Καρδᾶ	17	5838	εἰς ταξίδιον Β. Ειρηνικοῦ
'Αδελφοί Χανδρῆ	'Ιω. Δ. Χανδρῆ	19	6176	εἰς Βόρειον Αμερικὴν
'Αθηνᾶ Λιθανού	«Θεοφανώ» Α. Ε.	36	4824	ἐν πλ. δι' Ισπανίαν
'Αθήναι	«Ελληνική» Α.Ε.	10	2897	εἰς Βόρειον Αμερικὴν
Αίας	άδ. Πατέρα	15	4729	εἰς ταξίδιον Ν. Δ. Αφρικῆς
Αίγαλι	Γ. καὶ Α. Φώκια καὶ Σία	96	1406	εἰς λιμένα Μεσογείου
Αίγαλιον	'Ετ. «Αίγαλιον» Α.Ε.	19	5285	εἰς λιμένα Εὐρώπης
Αίγειν	άδ. Πατέρα	20	4538	εἰς ταξίδιον Ισπανίας
Αικατερίνη	άδ. Γεωργαντῆ	13	4929	ἐν πλ. δι' Ανταρκτικῶν
Αικατερίνη Τ.	Θ. Α. Τεργιάζου	17	2560	εἰς λιμένα Εὐρώπης
Αικατ. Κουμαντάρου	«Αικατερίνη» Α. Ε.	17	7777	εἰς ταξίδιον Αμερικῆς
Αίνος	έτ. «Ζέψυρος» Α.Ε.	10	3554	ἐν πλ. ἐξ Μεσογείου (διαταγῆς)
Αἴς Γιώργης	νιοὶ Γ. Σιγάλα	08	2098	παραμένει εἰς Δαλματίαν
Αίλεξάνδρα	Κ. Καρδᾶ καὶ νιοῦ	18	4355	εἰς λιμένα Μεσογείου
Αίλεξανδρος	Μ. Α. Ταχιμντῆς	06	4343	έπιστρέψει ἐξ Αφρικῆς
Αίλιάκμων	«Θεοφανώ» Α. Ε.	18	4521	εἰς λιμένα Εὐρώπης
Αίλικη	Ν. Γ. Λιδανοῦ	17	5140	ἐν πλ. δι' Απο. Ανατολῆν
Αίλφειός	«Θεοφανώ» Α. Ε.	20	5116	ἐν πλ. διὰ Μεσόγειουν
Αίναστασία	Π. Πρωτοπαπᾶ	05	2883	εἰς λιμένα Β. Ισπανίας
Αίναστ. Πατέρας	Π. Πατέρα	14	3382	εἰς Εὐρώπαιαν θύτα
Αίνδρεας	«Ιόνιον» Α. Ε.	19	6566	παραμένει εἰς λιμένα Εὐρώπης
Αίννα	Ν. Λυμαριδόπούλου	19	5178	ἐν πλ. δι' Ισπανίαν
Αίννα Βούλγαρη	Χαρ. Θ. Βούλγαρη	12	4603	ἐν πλ. ἐξ Αργεντινῆς δι' Εὐρώπην
Αίννα Ν. Γουλανδρῆ	άδ. Γουλανδρῆ	21	4358	εἰς ταξίδιον Ινδιῶν
Αίννα Μαζαράκη	άδ. Μαζαράκη	13	5411	εἰς ταξίδιον Εὐρώπης
Αίννα Σταθάτου	έτ. Σταθάτου	18	5685	ἐν πλ. διὰ Βόρ. Αμερικὴν
Αίννα Τ.	Θ. Α. Τεργιάζου	06	2728	ἐν πλ. δι' Εὐρώπην
Αίνθιπη Ν. Μιχάλου	Κ. Μιχάλου	05	3298	εἰς λιμένα Εὐρώπης
Αίνιτσα	'Ιω. Λιδανοῦ	18	4324	έπιστρέψει ἐξ Αργεντινῆς
Αίντικλεια	Παν. Τζανετάτου	92	951	ἐκφορτώνει εἰς Μιτιλήνην
Αίντωνης	Σ. καὶ Π. Λαμπού	15	3729	ἀπὸ Σάντα Φέ δι' Εὐρώπην
Αίντωνιος	Α. Γεωργαντῆ	83	1187	παραμένει εἰς Κονστάντζαν
Αίντωνης Γεωργαντῆς	Γ. Γεωργαντῆ	15	3557	έπιστρέψει ἐξ Αργεντινῆς
Αίντωνιος Χανδρῆς	Βιομ. — Έφ. «Χανδρῆς»	18	5866	εἰς λιμένα Ειρηνικοῦ
Αίνω Βαθύ	I. Δ. Τσούνια	82	1524	εἰς πλόας ἐν Κίνα
Αίξιδ	«Θεοφανώ» Α. Ε.	19	5289	ἐν πλ. διὰ Νότ. Αμερικὴν
Αίργοιλικός	Μαρῆ Έμπειρίκου	21	4786	εἰς ταξίδιον Ισπανίας
Αίργω	Εύγ. Εύγενιδη	20	1995	εἰς ταξίδιον Αφρικῆς
Αίρκαδια	«Ατλαντῖς» Α.Ε.	66—21	853	παραμένει εἰς Κονστάντζαν
Αίρμαθια	άδ. Γιανναγᾶ καὶ Σία	19	4683	ἐξ Απο. Ανατολῆς δι' Εὐρώπην
Αίρτεμις Πήγττα	άδ. Πήγττα	06	1433	εἰς ταξίδιον Μεσογείου
Αίρχαγγελος	«Θεοφανώ» Α. Ε.	17	5692	εἰς λιμένα Μεσογείου
Αίρχων	Ρωμ. Γιαδικάρογλου	22	1364	ἐκφορτώνει εἰς Πειραιᾶ
Αίσημινα Μπάικα	Π. Μπάικα	95	1344	εἰς ταξίδιον Μεσογείου
Αίσιμη	Άσ. Έ. Καραβία	05	722	παραμένει εἰς Ντέριντζε
Αίστασία	I. Γαλάνη	14	4211	εἰς Βόρειον Αμερικὴν
Αίστασία Νομικοῦ	«Θηραϊκή» Α.Ε.	38	4857	ἐν πλ. διὰ Καναδῶν
Αίστηρ	Θερ. Σταφυλοπάτη	96	1350	εἰς ταξίδια Μεσογείου
Αίτλατικός	έτ. «Ατλαντικός» Α.Ε.	19	5446	ἐξ Εὐρώπης δι' Αργεντινήν
Αίτλας (τάνκερ)	«Τρανσπετόλ» Α.Ε.	09	4009	εἰς Περσικὸν Κόλπον
Αίρα	I. Χαδούλη — M. Σιτινᾶ	12	4652	ἐν πλ. διὰ Νότ. Αμερικὴν
Αίφροδεσσα	άδ. Κιτράτα	05	2529	εἰς λιμένα Εὐρώπης
Βαλεντίνη	Ίω. Σκαλαπιτίδη	09	4713	εἰς πλόας ἐν τῇ Απο. Ανατολῆ
Βαρθάρα	Άθ. Ζωϊόπούλου	10	1354	εἰς λιμένα Μεσογείου
Βασ. Δεστούνης	Παν. καὶ Βασ. Πανᾶ	12	3299	ἐν πλ. ἐξ Αργεντινῆς δι' Εὐρώπην
Βασ. Α. Πολέμης	Ίω. Γκούμα	07	3429	εἰς λιμένα Εὐρώπης
Βέλγιον	«Ελληνική» Α. Ε.	19	2844	εἰς ταξίδιον Απ. Αφρικῆς
Βικτωρία	N. Απόδακου — X. Πατέρα	14	4202	εἰς Βόρειαν θύτα
Βικτωρία	Δ. Α. Νικολαΐδη	19	6085	ἐν πλ. διὰ Β. Αμερικὴν
Βιολαντώ N. Γουλανδρῆ	άδ. Γουλανδρῆ	19	3598	έπιστρέψει ἐξ Αργεντινῆς
Βιργινία	Άντ. Παπαδάκη	17	2313	εἰς ταξίδιον Ρουμανίας — 'Ελλάδος
Βιργινία Σ.	Z. Σαμοθράκη	05	4017	εἰς λιμένα Εὐρώπης
Βόρις	«Εμπορ.-Έφορλιστική» Α.Ε.	17	5166	εἰς ταξίδιον Βόρ. Αμερικῆς
Γ. Σ. Λιθανδρός	«Λιθανδρός» Α.Ε.	37	4855	έπιστρέψει ἐξ Ινδῶν

Γεράσιμος Βεργωτής	.....	Ρ. καὶ Π. Βεργωτή	20	6343	φορτώνει εἰς Ἀφρικήν
Γεώργιος Γ.	.....	Δ. Δάμπταση	18	4289	ἐποπτέρεψει ἐξ Ἀργεντινῆς
Γεώργιος Π.	.....	Θ. Ἐπιφανειάδη	03	4052	εἰς ταξίδιον Δυτ. Ἀφρικῆς
Γεώργιος Ι. Γουλανδρῆς	.....	ἀδ. Γούλανδρη	13	4345	ἐν πλῷ δι' Ἀργεντινήν
Γεώργιος Α. Δρακούλης	.....	κληρ. Γ. Δρακούλη	12	1556	εἰς ταξίδιον Μεσογείου
Γεώργιος Κυριακίδης	.....	Ν. Γ. Κυριακίδη	11	4201	ἐξ Κούβας δι' Εὐρώπην
Γεώργιος Μ. Λιθανός	.....	«Λιθανός» Α. Ε.	38	5482	εἰς ταξίδιον Βορ. Ειρηνικοῦ
Γεώργιος Μ. Ἐμπειρίκος	.....	Σ. Γ. Ἐμπειρίκου	21	5728	ἐν πλῷ ἐξ Ἰνδῶν δι' Εὐρώπην
Γεώργιος Ποταμιάνος	.....	«Ηπειρωτική, Α.Ε.»	13	4044	εἰς ταξίδιον Ἀπο-Ἀνατολῆς
Γεώργιος	.....	Γ. Βλάστης	02	667	φορτώνει εἰς Γαλάται
Γιάννης	.....	Γ. Ἀνδρέου κλπ.	05	4391	ἐξ Μεσογείου δι' Εὐρώπην
Γρανικός	.....	«Γρανικός» Α. Ε.	16	3689	εἰς λιμένα Εὐρώπης
Γρηγόριος Κ. Η	.....	Π. Καλλιμανοπούλου	19	2546	εἰς ταξίδιον Εὐρώπης
Δαμασκηνή	.....	Παν. Ἀγγελάτου	03	1196	ἐξφροτώνει εἰς Πειραιᾶ
Δάναπρις	.....	ἀδελφ. Σενονδιοῦ	14	2113	εἰς ταξίδιον Κονσταντίνης — Ἐλλάδος
Δάρμας	.....	ἀδ. Πήττα	83	1595	εἰς πλόας Μεσογείου
Δελφίν	.....	Λῶ καὶ Ἀνδρεάδη	06	3816	ἐποπτέρεψει ἐξ Ἀργεντινῆς
Δέσιοιονα	.....	έτ. Μιχαλίνοι	06	3016	εἰς λιμένα Εὐρώπης
Δημήτρης	.....	Σπ. καὶ Πολ. Λαμοῦ	11	5254	ἐν πλῷ ἐξ Ἀργεντινῆς (διαταγῆς)
Δημ. Γ. Θερμιώτης	.....	Α. Μ. Τατάζη	06	4271	εἰς λιμένας Β. Ἀμερικῆς
Δημ. Ἰγγλέσης	.....	νίων Δ. Ἰγγλέση	18	5275	εἰς ταξίδιον ἐκ Βορ. Ἀμερικῆς
Δημ. Νομικός	.....	Λουκά Νομικοῦ	03	1171	εἰς Ὁδησόνιν ὑπὸ φόρτωσιν
Δημ. Χανδρῆς	.....	Ίο. Χανδρῆ	10	4643	εἰς ταξίδιον ἐκ Βορ. Ειρηνικοῦ
Διαμαντῆς	.....	Διαμ. Πατέρα	19	5438	εἰς λιμένα Εὐρώπης
Διον. Σταθάτος	.....	έτ. Δ. Α. Σταθάτου	19	5168	ἐν πλῷ δι' Ἀργεντινήν
Δίρφυς	.....	ἀδ. Πατέρα	17	4240	εἰς λιμένα Εὐρώπης
Διώνη	.....	Γ. Φ. Ἀνδρεάδη	06	4181	εἰς Νότιον Ἀμερικὴν
Δωρίς	.....	Ηλ. Χατζηλία	17	4604	ἐν πλῷ ἐξ Ἀργεντινῆς δι' Εὐρώπην
Ἐθῆ Λιθανοῦ	.....	Ν. Λιθανοῦ	37	4839	εἰς λιμένα Μεσογείου
Ἐθρος	.....	Ίω. Γ. Λιθανοῦ	18	5283	εἰς ταξίδιον ἐκ Χιλῆς
Εἰρήνη Κυριακίδου	.....	Ν. Γ. Κυριακίδη	22	3781	εἰς λιμένα Εὐρώπης (δι' Ἐλλάδα)
Εἰρήνη Σ. Ἐμπειρίκου	.....	Στ. Ἐμπειρίκου	27	4164	ἐν πλῷ διὰ Φιλαδέλφειαν
Ἐλένη	.....	Γ. Ἐμπειρίκου	03	1426	παραμένει εἰς Πειραιᾶ
Ἐλένη	.....	Α. Καλλινίκου	18	5655	ἐν πλῷ ἐξ Ιαπωνίας δι' Εὐρώπην
Ἐλένη Κουλουκουντῆ	.....	ἀδελφ. Κουλουκουντῆ	38	5548	ἀπέπλευσεν ἐκ Μεσογείου
Ἐλίξα	.....	Άντ. Παπαδάκη	19	1986	εἰς πλόας Μεσογείου
Ἐλισάβετ	.....	ἀδ. Μαζαράκη	22	3553	ἐν πλῷ διὰ Καναδᾶν
Ἐλλενίκ Σίτου	.....	Έμμ. Γιαννουλάτου	17	2486	εἰς πλόας ἐν Κίνᾳ
Ἐλλενίκ Τρέιντερ	.....	Έμμ. Γιαννουλάτου	07	2052	εἰς πλόας ἐν Κίνᾳ
Ἐλλάς	.....	έτ. «Ἐλληνική» Α.Ε.	16	2081	εἰς ταξίδιον Ἰνδιῶν
Ἐλληνικό	.....	Θ. Παπαδημητρίου	04	3059	εἰς λιμένα Εὐρώπης
Ἐλπίς	.....	Ι. Ν. Γουλανδρῆ	12	3651	ἐποπτέρεψει ἐξ Ἀργεντινῆς
Ἐμμυ	.....	Α. Ποίντεζη	19	1492	εἰς λιμένα Ερυθρᾶς Θαλάσσης
Ἐμπειρίκος Νικόλαος	.....	Άνδρο. Βεργοτῆ	14	3895	εἰς ταξίδιον Ἀφρικῆς
Ἐπαμ. Κ. Ἐμπειρίκος	.....	Γ. Ν. Ἐμπειρίκου	18	3798	ἐποπτέρεψει ἐξ Ἀργεντινῆς
Ἐρατώ	.....	νίων Ἐπ. Ἐμπειρίκου	27	4385	εἰς Νότιον Ἀμερικήν
Ἐύανθια	.....	Ι. Σκαλατίδη	18	5904	εἰς πλόας ἐν τῇ Ἀπο-Ἀνατολῇ
Ἐύθοιτός	.....	Ιωάν. Γουλανδρῆ	15	3551	εἰς λιμένα Ερυθρᾶς
Ἐύγενα Καμπάνη	.....	Μαροή Ἐμπειρίκου	22	4792	εἰς ταξίδιον Βορ. Ἀμερικῆς
Ἐύγ. Σ. Ἐμπειρίκου	.....	Γ. Ν. Ἐμπειρίκου	98	3470	ἀνεχώρησεν ἐξ Εὐρώπης
Ἐύγενία Λιθανοῦ	.....	Στ. Ἐμπειρίκου	20	4882	ἐν πλῷ διὰ Νέαν Υόρουην
Ἐύγενία Χανδρῆ	.....	«Θεοφανῶ» Α.Ε.	36	4839	ἐν πλῷ δι' Ἀπο-Ἀνατολῆν
Ἐύδοξια	.....	Ίω. Χανδρῆ	20	5317	φορτώνει εἰς Ἰνδίας
Ἐύδοξια	.....	Ἀνδρονίκου-Στεφανοπούλου	03	2018	ἐν πλῷ δι' Ἐλλάδα
Ἐύηνος	.....	«Λιθανός» Α. Ε.	19	5627	εἰς λιμένα Μεσογείου
Ἐύθαλια	.....	ἀδ. Γούλανδρη	18	3553	φορτώνει εἰς Ινδίας
Ἐύθαλια Μαροή	.....	Ν. Μαροή	19	4196	εἰς λιμένα Εὐρώπης
Ἐύπλοια	.....	Γιώργη Λαμοῦ	11	3862	εἰς λιμένα Εὐρώπης
Ζάννες Γούναρης	.....	ἀδελφοί Γούναρη	07	4407	εἰς ταξίδιον Εὐρώπης
Ζανῆς Λ. Καμπάνης	.....	κληρ. Λ. Καμπάνη	20	5317	εἰς Βόρειον Ἀμερικὴν
Ζεύς	.....	Ηλ. Χατζηλία	20	5961	ἐν πλῷ διὰ Β. Ἀμερικὴν
Ζέφυρος	.....	έτ. «Ζέφυρος» Α. Ε.	09	4796	ἐποπτέρεψει ἐξ Ἀντιλλῶν
Ἡλ. Γ. Κουλουκουντῆς	.....	ἀδ. Κονλουκουντῆς	38	5548	εἰς ταξίδιον Ελληνικοῦ
Ἡρων	.....	Δημ. Ν. Κουφός	06	1516	εἰς Ανατολήν Μεσογείου
Θάλεια	.....	Ἡλία Σινᾶ	17	5875	εἰς λιμένα Νέας Υόρουης
Θάσος	.....	Θ. Λ. Τεργιάζου	19	1565	εἰς ταξίδια Μεσογείου
Θεοδόλ 2	.....	Θωμᾶς Ν. Ἐπιφανειάδη	10	657	ἀργεῖ εἰς Ἐλευσίνα ἀπὸ διετίας
Θεμώνη	.....	έτ. Κάσος Α. Ε.	38	5717	ἀνεχ. ἐπ. Πιεραώς (διαταγῆς)
Θεοδώρα (τάνκερ)	.....	Παπάς καὶ Σία	17	1054	εἰς ταξίδιον Ἀνατ. Μεσογείου
Θεόδωρος Κουμάνταρος	.....	«Ταῦγετη» Α.Ε.	17	5709	εἰς ταξίδιον Εὐρώπης
Θεόδωρος Τ.	.....	Θ. Λ. Τεργιάζου	12	3409	ἐξ Εὐρώπης διὰ Μεσογείου
Θεομήτωρ	.....	νίων Σπάρου Πολέμη	10	4427	φορτώνει εἰς Ἀργεντινήν
Θεοσκέπαστη	.....	Β. Μαύρου — Σ. Μενδρινοῦ	11	3726	ἐπ. Πλέιτ δι' Εὐρώπην
Θεοφανώ Λιθανοῦ	.....	«Θεοφανώ» Α. Ε.	37	4815	φορτώνει εἰς Χιλῆν
Θερμαϊκός	.....	Μαροή Ἐμπειρίκου	23	4518	εἰς λιμένα Εὐρώπης
Θέτις	.....	Π. Χατζηλία	30	4123	ἐποπτέρεψει ἐξ Ἀργεντινῆς
Θέτις Α.	.....	Γ. Ἀνδρεάδου	10	4111	εἰς Νότιον Ἀμερικὴν
Θηρασία Νομικοῦ	.....	Εναγγ. Νομικοῦ	88	1356	φορτώνει εἰς Ζογκονλάκα
Θράκη	.....	Θ. Λ. Τεργιάζου	17	982	ἐκφροτώνει εἰς Πειραιᾶ
Ἴα	.....	Π. Χατζηλία	17	4860	ἐν πλῷ διὰ Νότ. Ἀμερικὴν
Ἴακωνδος	.....	Γ. Ἀγγελίδη	01	2107	εἰς ταξίδια Μεσογείου
Ἴγρη	.....	Α. Ἀναστασίου	07	2693	ἐποπτέρεψει ἐξ Ἀφρικῆς
Ἴθακος	.....	Γ. Δρακούλη	06	3916	εἰς λιμένα Εὐρώπης
Ἴκαριον	.....	«Αλιατόν» Α.Ε.	12	4013	εἰς λιμένα Εὐρώπης
Ἴλισσος	.....	«Θεοφανώ» Α.Ε.	15	4724	ἐν πλῷ δι' Εὐρώπην
Ἴουλία	.....	Ηλ. Χατζηλία	14	4352	εἰς λιμένα Εὐρώπης
Ἴρις	.....	Ἴω. Παλαιωκαρασᾶ	11	1926	εἰς ταξίδια ἐν Εὐρώπῃ
Ἴωάννα	.....	Ἐλ. Βελλιώτη	01	1192	ἐκφροτώνει εἰς Κέρκυραν
Ἴωάννης	.....	Δ. Δάμπταση	09	3667	εἰς λιμένα Εὐρώπης

'Ιω. Μ. Εμπειρίκος	Στ. Εμπειρίκου	24	3734	εἰς λιμένα Εύρωπης
'Ιω. Νομικός	Λ. Νομικοῦ	99	640	εἰς πλάς ἐν Ἑλλάδι
'Ιω. Π. Γουλανδρῆς	ἀδ. Γουλανδρῆ	10	3750	ἐκ Μεσογείου (διαταγάς)
'Ιω. Φαφαλίδης	Δ. Φαφαλίδη	19	5670	εἰς ταξίδιον Β. Ἀμερικῆς
'Ιω. Φράγκος	Μάρκ. Φράγκου	12	3442	εἰς λιμένα Εύρωπης
'Ιω. Χανδρῆς	'Ιω. Δ. Χανδρῆ	20	6094	παραμένει εἰς Ἀμέρισαν
Καδίω	νιοὶ Γ. Σιγάλα	11	1430	εἰς ταξίδια Μεσογείου
Καθαριώτισσα	νιοὶ Γεωργ. Καραβία	13	1877	εἰς λιμένα Μεσογείου
Καλαφάτης	Κ. Καλαφάτη	17	4443	ἐποπτέρει ἐξ Ἀργεντινῆς
Καλλιόπη	Δ. Πατέα	10	4948	εἰς λιμένα Εύρωπης
Καλλιόπη Σ.	'Ιω. Σταύρου καὶ Σία	18	5152	ἐπί πλ. διὰ Β. Ἀμερικῆν
Καλυψώ Βεργωτῆ	«Ἐπτάνησος» Α. Ε.	18	5686	εἰς ταξίδιον Εύρωπης
Καπετάν Στρατῆς	Εσνίδης — Κονυμῆς καὶ Σία	06	3574	εἰς ταξίδιον Εύρωπης — Μεσογείου
Καραβάδος	Γ. Σταματέλατου	13	2325	εἰς πλάς ἐν Κίνῃ
Καρρᾶς	Κ. Καρρᾶς καὶ Υλοῦ	18	5234	φροτώνει εἰς Νότ. Ἀφρικῆν
Κασσάνδρα Λουλούδη	ἀδ. Γουλανδρῆ	19	5106	ἐξ Αντραλίας διὰ Μεσόγειον
Κάσος	έτ. «Κάσος» Α.Ε.	39	5235	εἰς ταξίδιον Ἀμερικῆς
Κάστωρ	έτ. Γράτσου	21	5497	ἐξ Αντραλίας δι' Ἑλλάδα
Κάτε	Ν. Λυκαρδοπούλου	18	5197	ἐπί πλ. δι' Ἰαπωνίαν
Κατερίνα (τάνκερ)	έτ. «Τρανσπετρόλ» Α. Ε.	87	2495	φροτώνει εἰς Πειραιᾶ
Κατίνα Π.	Γ. Παπαγιανάκη	00	1206	εἰς ταξίδιον Ρουμανίας
Κατίγκω Χατζηπατέρα	νιῶν Κ. Χατζηπατέρα	13	3661	εἰς λιμένα Εύρωπης
Κέπη Κόρσο	'Αθ. Κουλούρα καὶ Κ. Ξένου	05	3890	εἰς ταξίδιον Εύρωπης
Κεχρέα	Θ. Ἐπιφανειάδη	12	1968	εἰς ταξίδιον Ρουμανίας — Ἑλλάδος
Κλεάνθης	«Πίνδος» Α.Ε.	11	4153	ἐποπτέρει ἐξ Ἰνδιῶν
Κολχίς	ἀδ. Συνοδινοῦ	09	2219	εἰς λιμένα Μεσογείου
Κονδύλης	Γ. Κονδύλη	14	4439	εἰς λιμένα Εύρωπης
Κονίστρα	Θωμᾶς Ἐπιφανειάδη	07	3530	εἰς ταξίδιον Δουνάβεως
Κορινθιακός	Μαρη̄ Εμπειρίκου	10	3562	εἰς ταξίδιον Βορ. Ἀμερικῆς
Κόρδιον	ἀδ. Σύμπονα	09	2116	εἰς λιμένα Μεσογείου
Κουλούρας — Ξένος	'Αθ. Κουλούρα — Κυρ. Ξένου	15	4914	άνεχ. ἐκ τῆς Μεσογείου
Κουμουνδούρος	Υιός 'Επ. Εμπειρίκου	25	3598	εἰς λιμένα Εύρωπης
Κύθηρος	Πολυχό. Κατράκη	02	1070	ἐξφροτώνει εἰς Κύμην
Κύμα	Άπ. Πεζᾶ	11	3959	εἰς ταξίδιον Ἀφρικῆς
Κυρά - Παναγιά II	'Αντ. Χάλαρη	99	1012	εἰς λιμένα Ἀνατ. Μεσογείου
Κυριακή	έτ. «Πουτούς» Α.Ε.	12	5528	εἰς ταξίδιον Εύρωπης
Κυριακούλα	Α. καὶ Δ. Λαμποῦ	18	4340	εἰς λιμένα Εύρωπης
Κωνσταντίνος Η.	Ηλ. καὶ Αθ. Ἡλιοπούλου	05	2527	εἰς ταξίδιον Εύρωπης
Κωνσταντ. Λουλούδης	ἀδ. Γουλανδρῆ	22	4697	εἰς Εὐρωπαϊκά ύδατα
Λακωνικός	Μαρη̄ Εμπειρίκου	14	3803	εἰς ταξίδιον Κοινίας
Λειθαίω	Γ. Μ. Σταματέλατου	03	1667	εἰς πλάς ἐν Κίνῃ
Λένα	'Ιω. Μύλωνα	14	1735	άργει εἰς Βαρκελώνην
Λεόντιος Τεργιάζος	Θ. Λ. Τεργιάζου	11	4479	εἰς Βόρειον Ἀμερικὴν
Λέρος	Δ. Μοσχονᾶ — Ι. Φασόλη..	99	846	εἰς ταξίδιον Ρουμανίας — Ἑλλάδος
Λεωνίδας	Θρ. Βογιατζῆδη	28	4573	εἰς λιμένα Εύρωπης
Λεωνίδας Μ.	Χατζηπατέρα — Μιχάλου	29	4573	εἰς ταξίδιον Εύρωπης
Λεωνίδας Ζ. Καμπάνης	κληρον. Λ. Καμπάνη	17	4274	εἰς λιμένα Εύρωπης
Λεωνίδας Μ. Βαλμᾶς	Μιχ. Βαλμᾶ	14	2080	εἰς λιμένα Μεσογείου
Λεωνίδας Ν. Κονδύλης	νιῶν Λ. Κονδύλη	12	3923	ἐπί πλ. δι' Ἀργεντινὴν
Λιλή	Χαρ. Πατέρα	20	5719	εἰς ταξίδιον Ελληνικοῦ
Λύρας	Π. καὶ Μ. Λύρα	18	5685	ἐπί πλ. διὰ Βόρ. Ἀμερικῆν
Μαίανδρος	'Ιω. Γ. Λιθανοῦ	19	4581	εἰς ταξίδιον πρὸς τὴν Μεσόγειον
Μαΐηντ δός Σάμος	νιῶν Π. Δ. Γουλανδρῆ	01	1190	εἰς πλάς Μεσογείου
Μαΐρη Δευτεραίου	Βασ. Δευτεραίου	03	1383	εἰς λιμένα Μεσογείου
Μαΐρη Λιθανοῦ	έτ. ἀδελφῶν Λιθανοῦ	38	4771	εἰς λιμένας "Απω" Ἀνατολῆς
Μαϊώτις	Α. Συνοδινοῦ	88	1709	εἰς ταξίδιον Μεσογείου
Μάκης	Ε. Κ. Βλασσοπούλου	06	3546	εἰς λιμένα Εύρωπης
Μαλιακός	Μαρη̄ Εμπειρίκου	12	3903	εἰς ταξίδιον "Απω" Ἀνατολῆς
Μαννούλα	νιῶν Γεωργ. Καραβία	20	1965	εἰς λιμένα Μεσογείου
Μάξ. Βόλφ	Γ. Πορτόλου	17	6694	φροτώνει εἰς Ἀργεντινὴν
Μαραθών	Α. Λουζῆ κλπ.	19	7926	ἐπί πλ. διὰ Βόρ. Ἀμερικῆν
Μαργαρίτα	Στεφ. Α. Σοφιανοῦ	89	2187	φροτώνει εἰς Ζογκούλδας
Μαργαρίτα Χανδρῆ	'Ιω. Χανδρῆ	20	5401	εἰς ταξίδιον Βορ. Ἀμερικῆς
Μαρή Χανδρῆ	Βιομ. — 'Εφ. «Χανδρῆς»	18	5840	εἰς λιμένας Ἰαπωνίας
Μαρία Λ.	Κ. Η. Λαμοῦ	12	4707	εἰς ταξίδιον Εύρωπης
Μαρία Νομικοῦ	Λουκᾶ Νομικοῦ	99	1165	εἰς ταξίδιον Ρουμανίας
Μαρία Σταθάτου	Γ. Ν. Σταθάτου	22	6303	εἰς λιμένα Εύρωπης
Μαριέτ Νομικοῦ	Έμμ. Καραβία	19	5241	παραμένει εἰς τὸ Αιμοῦδγον
Μαρίκα Πρωτοπαπᾶ	Π. Πρωτοπαπᾶ	15	4447	ἐπί πλ. διὰ Β. Ἀμερικῆν
Μαρίγκα	'Ιω. Νικηφόρου	12	4236	εἰς λιμένα Εύρωπης
Μαρίγκα Δ. Θερμιώτη	ἀδελφῶν Κιρτάτα	04	4784	ἐπί πλ. ἐκ Πειραιῶς διὰ Γιβραλτάρ (διαταγάς)
Μάριος	Μιχ. Καραγεώργη	06	602	εἰς ταξίδιον Ανατ. Ἀφρικῆς
Μαρούκω Πατέρα	Δ. Πατέρα	17	4269	φροτώνει εἰς Ἀφρικῆν
Μαρουσιώ Λογοθέτη	ἀδελ. Γουλανδρῆ	13	4669	ἐπί πλ. διὰ Μεσογείου
Μάρτησσα	Ν. Ενσταθίου	19	5476	εἰς ταξίδιον Ἀργεντινῆς
Μάρω Υ.	ἀδ. Γιαννούλατου	24	3838	εἰς πλάς ἐν τῇ "Απω" Ἀνατολῇ
Μάστερ Ηλ. Κουλουκουντῆς	ἀδ. Κουλουκουντῆ	38	5548	ἐπί πλ. δι' Ἀργεντινὴν
Ματρώνα	Ν. Βογιατζῆδη	02	2848	εἰς λιμένα Εύρωπης
Μεμδᾶς	'Ανδρ. Βεργωτῆ	00	4359	ἀνεχ. ἐξ Εύρωπης (διαταγάς)
Μεμδᾶς	Μαρ. Κουρούκλη	12	1735	ἐποπτέρει ἐκ Σαλούμ
Μέντωρ	Γ. Δρακούλη	02	3050	εἰς ταξίδιον Ἀργεντινῆς
Μερόπη	'Ανδρ. Πατᾶ	11	4181	εἰς ταξίδιον Εύρωπης
Μεσσαριά Νομικοῦ	έτ. Π. Νομικός Α. Ε.	95	985	εἰς λιμένα Ανατ. Μεσογείου
Μιμόδα	«Εμπορ.-Ἐφοπλιστική» Α.Ε.	05	3071	ἐπί πλ. ἐκ Μεσογείου (διαταγάς)
Μίνα Λ. Καμπάνη	κληρον. Λ. Καμπάνη	20	5227	εἰς λιμένα Εύρωπης
Μιχαήλ Λ. Βιθανοῦ	«Θεοφανώ» Α.Ε.	38	4774	εἰς λιμένα Μεσογείου
Μιχαήλ Λ. Εμπειρίκος	Στ. Εμπειρίκου	18	5202	ἐπί πλ. διὰ Καναδᾶν
Μιχαήλ Ι. Γουλανδρῆς	κληρον. Μ. Γουλανδρῆ	21	6669	ἐπί πλ. δι' Ἀμερικῆν
Μιχαήλης	Δ. Φατοῆ	19	5685	εἰς λιμένα Εύρωπης
Μιχαήλιδης	ἀδ. Ξυλᾶ	08	3742	ἐποπτέρει ἐξ Ιαπωνίας

Μόσχα Δ. Κυδωνιέως	Δημ. Α. Κυδωνιέως	15	3874	είς λιμένας Βορ. Αμερικής
Μόσχα Λ. Γουλανδρή	άδ. Γουλανδρή	18	5199	είς λιμένα Εύρωπης
Ναυτίνι	«Εμπορ.-Εφοριαστική» Α.Ε.	04	3582	είς λιμένα Εύρωπης
Ναυτίλος	Δ. Γουλανδρή—Ρ. Πολίτη	04	3531	έν πλῷ ἐξ Ἀργεντινῆς δι' Εύρωπην
Νέα Ελλάς	άδ. Γουλανδρή	22	16991	έν πλῷ ἐξ Ν. Υόρκης διὰ Πειραιᾶ
Νέλλου	έτ. «Ωκεανός» Α.Ε.	13	4826	έν πλῷ ἐξ Καναδᾶ (διαταγάς)
Νεμέα	Γ. Ν. Σταθάτου	19	5101	εἰς ταξίδιον Β. Αμερικής
Νέστος	«Θεοφανώ» Α. Ε.	19	5764	εἰς ταξίδιον Αφρικής
Νήσιον	Α. Καλλινίκου	18	5154	εἰς λιμένα Εύρωπης
Νηρεύς	Η.Χ. Χατζηλία	37	5205	έξ Ἀργεντινῆς δι' Εύρωπην
Νηριτος	Γ. Δρακούλη	07	3854	παραμένει εἰς λιμένα Εύρωπης
Νικοκλής	Ν. Γ. Μωραΐτη	21	3576	έποστρέψει ἐξ Ἀργεντινῆς
Νίκος Τ.	Έλενθ. Τρικύρλου	19	5175	εἰς λιμένα Εύρωπης
Νίκ. Γ. Κουλουκουντής	έτ. Ατλαντικός	17	3201	εἰς ταξίδιον Αφρικής
Νικόλαος Δ. Λ.	Ν. Λυκαρδοπούλου	39	5486	εἰς Βαγκούνερ ἐπὸ φόρτωσιν
Νικόλαος Μίχαλος	Κ. Μιχάλου	13	4342	εἰς ταξίδιον Αμερικής
Νικόλαος Νομικός	Α. Νομικοῦ	99	625	εἰς πλόας ἐν Ἐλλάδι
Νίκ. Πιάσγος	Μιχ. Πιάγκου	12	4499	ἐν πλῷ δι' Αργεντινήν
Νικόλαος Φίληνης	Μιχέ Φιλίνη	04	3111	εἰς λιμένα Μεσογείου
Νικόλαος	Β. Σ. Ρωσολύμου	10	4540	εἰς ταξίδιον Βορ. Αμερικής
Νικόλαος "Αγγελος	Ίω. Αγγέλου	12	4351	εἰς ταξίδιον Ἀπο. Ανατολῆς
Νικόλαος Πατέρας	Η.λ. καὶ Κ. Πατέρας	10	4362	έποστρέψει ἐξ Δυτ. Αφρικῆς
Νικολάου Βιργινία	Γ. Νικολάου	20	6868	εἰς ταξίδιον Βορ. Ειρηνικοῦ
Νικολάου Γεώργιος	Γ. Νικολάου	30	4108	εἰς ταξίδιον Ἰνδιῶν
Νικολάου Ζωγραφία	Γ. Νικολάου	13	7156	εἰς λιμένα Εύρωπης
Νικολάου Μαρία (τάνκερ)	Γ. Νικολάου	27	5525	εἰς Βόρειον Αμερικὴν
Νικολάου Ούρανία	Γ. Νικολάου	22	6397	έποστρέψει ἐξ Ἀπο. Ανατολῆς
Νίτσα	άδ. Γιανναγά	15	4732	έξ Ιαπωνίας δι' Εύρωπην
Νίμψη	Ν. Λυκαρδοπούλου	21	4504	ἐν πλῷ δι' Ιαπωνίαν
Όδυσσευς	Παν. Α. Γιαννουλάτου	13	4577	εἰς ταξίδια Ἀπο. Ανατολῆς
"Ολγα" Επ. Εμπειρίκου	νιῶν Έπ. Εμπειρίκου	22	4677	εἰς Νότιον Αμερικὴν
'Ολλανδία	«Ελληνική» Α. Ε.	11	1759	εἰς λιμένα Μεσογείου
"Ολυμπίας	Κουλούθου — Εμπειρίκου	18	5249	ἐν πλῷ δι' Εύρωπην
'Ομονοία	Ξενιοῦ—Άδ. Χριστοφόριδου	08	3699	παραμένει εἰς τὸ Αμβούργον
"Ορος Αθως	Ρεθύμνη — Κουλουκουντή	13	3578	εἰς λιμένας Αργεντινῆς
"Ορος Αίτνα	έτ. «Ατλαντικός» Α. Ε.	29	4230	έξηλθεν απὸ τὴν Μεσόγειον
"Ορος Ελικάνων	Τράπτ. Κοι.	18	5525	κατευθύνεται εἰς Πλέιτ
"Ορος Ιθάμη	Ρεθύμνη — Κουλουκουντή	14	4191	εἰς ταξίδιον Αμερικῆς
"Ορος Κάσιον	Ρεθύμνη — Κουλουκουντή	18	7914	ἐν πλῷ διὰ Βόρ. Αμερικὴν
"Ορος Κιθαιρώνων	«Τράπτ. Κοι.	12	3876	φορτώνει εἰς Μαδέρας
"Ορος Κυλλήνη	έτ. «Ατρεδές» Α. Ε.	17	3703	εἰς λιμένα Εύρωπης
"Ορος Λυκαθηττός	«Ατλαντικός» Α. Ε.	17	4292	εἰς Βόρειον Αμερικὴν
"Ορος Μυκάλη	Κ. Γεωργιλῆ καὶ Σία.	07	3556	εἰς λιμένα Εύρωπης
"Ορος Μυρτώ	Κοσμέτου — Κουλουκουντή	19	5403	εἰς Βόρειον Αμερικὴν
"Ορος Ολυμπίας	Ρεθύμνη — Κουλουκουντή	20	6692	εἰς ταξίδιον Ειρηνικοῦ
"Ορος Πάροντς	έτ. «Θησεύς» Α. Ε.	17	4371	φορτώνει εἰς Λαυτιάνην Αφρικῆν
"Ορος Πέρας	Κοσμέτου — Κουλουκουντή	18	5208	εἰς λιμένας Αργεντινῆς
"Ορος Πήλιον	έτ. «Θησεύς» Α. Ε.	17	5655	έποστρέψει ἐξ τοῦ Πλέιτ
"Ορος Πίνδος	Ρεθύμνη — Κουλουκουντή	20	5729	εἰς ταξίδιον Αμερικῆς
"Ορος Πρίονας	Ρεθύμνη — Κουλουκουντή	10	3986	έποστρέψει ἐξ Αργεντινῆς
"Ορος Ροδόπη	έτ. «Ωκεανός» Α.Ε.	19	5182	εἰς λιμένα Εύρωπης
"Ορος Ταύγετος	έτ. «Ατρεδές» Α. Ε.	21	3286	ἐν πλῷ δι' Αμερικῆν
"Ορος Ταύρος	«Ατλαντικός» Α. Ε.	20	6696	εἰς Απο. Ανατολήν
"Ορος Χελμός	«Ατλαντικός» Α.Ε.	23	6481	ἀνερ. ἐξ Εύρωπης (διαταγάς)
Παγασητικός	Μαρῇ Εμπειρίκου	14	3942	εἰς ταξίδιον Β. Δ. Αφρικῆς
Παγκρατίων	Δημ. Ν. Κουφόδ.	20	2171	εἰς λιμένα Μεσογείου
Παναγής	Ν. Λυκαρδοπούλου	20	5187	ἐν πλῷ διὰ Νότ. Αφρικῆν
Παναγῆς	I. Δ. Τσούνια	94	2744	εἰς πλόας ἐν Κίνα
Παναγιώτης	Ἐδαγγ. Νομικοῦ	01	3575	φορτώνει εἰς Σουλινᾶ δι' Ελλ.άδα
Παντελής	Κ. Λαμπού καὶ I. Ποντικοῦ	11	3845	εἰς ταξίδιον Αργεντινῆς
Παντιάς	έτ. «Ωκεανός» Α.Ε.	12	4981	ἐν πλῷ δι' Αφρικῆν
Παπαλεμδός	Γ. Α. Γεωργιλῆ	10	3748	εἰς ταξίδιον N. Αφρικῆς
Παρθενών	άδ. Πειθῆ	08	3189	εἰς λιμένα Εύρωπης
Πάτραι	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	09	1977	φορτώνει εἰς Σουλινᾶ
Περσέν	Α. Ανδρεάτου	18	5172	εἰς Σουλινᾶ ὑπὸ φόρτωσιν
Πεταλιοί	Μαρῇ Εμπειρίκου	17	6565	εἰς ταξίδιον Νότ. Αμερικῆς
Πετρόβη (τάνκερ)	έτ. «Τρανσπερόβη»	03	4634	εἰς ταξίδιον Περσικοῦ κόλπου
Πετράκης Νομικός (τάνκερ)	M. καὶ E. Νομικοῦ	14	7020	φορτώνει εἰς Περσικὸν Κόλπον
Πέτρος I. Γουλανδρής	άδ. Γουλανδρή	23	4693	ἐν πλῷ ἐξ Μεσογείου δι' Απο. Ανατολήν
Πήγασος	Γ. Ν. Λουλούδη	20	5762	εἰς λιμένα Μεσογείου
Πηλέας	E. Χατζηλία	28	4695	εἰς Απο. Ανατολήν
Πίνδος	έτ. «Πίνδος» Α. Ε.	08	4360	έποστρέψει ἐξ Αργεντινῆς
Πιπίνα	Γ. Μ. Σταματελάτου	04	2650	εἰς πλόας ἐν Κίνα
Πλειάδες	άδελφ. Πρωτίου	18	4620	εἰς ταξίδιον Εύρωπης
Πόεντ Γιούντιθ	έτ. «Θησεύς» Α. Ε.	18	4810	εἰς λιμένα Μεσογείου
Πόεντ Κλήρο	A. Παπαδάκη	20	4839	εἰς λιμένα Μεσογείου
Πολέμης	I. Δ. Παλαιοκρασσᾶ	09	1457	φορτώνει εἰς Σαλούμ ρόδος
Πολύκτωρ	Γ. Δρακούλη	14	4077	εἰς λιμένα Εύρωπης
Πότη	Μιχ. Βενιζέλου	96	1594	εἰς ταξίδιον Δουνάβεως
Πότη Σ.	Υἱοί Γ. Σιγάλα	03	2083	έκφορτώνει εἰς Πορτογαλίαν
Ποσειδών	άδ. Πήγτα	09	3840	εἰς λιμένα Εύρωπης
Ρήνος	Μιχ. Α. Εμπειρίκου	19	4649	εἰς ταξίδιον Βορ. Αμερικῆς
Ρόκος	«Ιόνιον» Α. Ε.	18	6429	ἐν πλῷ δι' Εύρωπην
Ρόκος Βεργωτής	«Επτάνησος» Α. Ε.	19	5637	εἰς ταξίδιον Βορ. Αμερικῆς
Ρούλα	Μιχ. Καραγεώργη	99	1044	φορτώνει εἰς Ρουμανίαν
Σαλαμινία	K. Πετρούτση — Γ. Τάνες	01	3634	εἰς λιμένα Εύρωπης
Σάνη Γκαμπριέλ	έτ. «Θησεύς» Α.Ε.	20	4943	ἐν Μεσογείου δι' Ατλαντικὸν
Σαντορίνη	A. Γ. Χάλαρη	84	708	εἰς λιμένα Μεσογείου
Σαρωνικός	Μαρῇ Εμπειρίκου	12	3548	εἰς ταξίδιον Ινδιῶν
Σίφνος	Θεμ. Σταφυλοπάτη	17	2290	εἰς λιμένα Μεσογείου

Σουλιώτης	«Ναυτίλος» Α.Ε.	17	4300	εἰς λιμένα Εύρωπης
Σουσάνα	Ν. Παπαδάτου-Α.Τσαβλίδη	04	932	φορτώνει εἰς Κονσταντίναν
Σπάρτη	Γ. Σταματελάτον	22	1202	εἰς πλόας ἐν Κίνη
Σπυρίδων	Παν. Καρρά	17	3527	κατευθύνεται εἰς Στάβαγκερ
Σπύρος	«Αλγαίν» Α. Ε.	18	6629	κατευθύνεται εἰς τὸ Πλέιτ
Σταμ. Γ. 'Εμπειρίκος	έτ. «Σ. Γ. 'Εμπειρίκου»	36	3931	εἰς ταξίδιον Χιλῆς
Στάμος	Δ. Φαραλίον	14	3801	εἰς λιμένα Εύρωπης
Σταυρός	«Κάσος» Α. Ε.	25	4853	εἰς ταξίδιον Αμερικῆς
Σταύρος Κουμάνταρος	άδ. Σ. Κουμαντάρου	12	5528	"Ιδε: «ΚΥΡΙΑΚΗ»
Στέφανος	Σ. Θεοφανίδη	18	653	εἰς ταξίδια Μεσογείου
Στρυμών	«Λιβανός» Α. Ε.	19	5250	ἐν πλῷ δι' Ιαπωνίαν
Στυλιανή	άδ. Πήττα — Κ. Σχοιδάνου	96	3256	εἰς λιμένα Εύρωπης
Συλιανός Χανδρῆς	Ίω. Δ. Χανδρῆ	19	6059	φορτώνει εἰς Βόρ. Αμερικὴν
Τάναις	άδελφ. Συνοδινοῦ	07	1545	εἰς ταξίδιον Εύρωπης
Ταξιάρχης	άδελφ. Λαμπού	13	4221	εἰς ταξίδιον Βορ. Αμερικῆς
Τάσια	Καδ. Σιγάλα	04	3034	εἰς πλόας ἐν Εύρωπῃ
Τάσις	«Μυρτώον» Α. Ε.	13	4706	εἰς ταξίδιον Δ. Αφρικῆς
Ταυγετος	Κουλούθουρο — 'Εμπειρίκου	18	5687	φορτώνει εἰς Ινδίας
Τέτη	νῖοι Γ. Σιγάλα	08	2747	ἐν πλῷ διὰ Μεσογείου
Τέτη Νομικοῦ	Λουκᾶ Νομικοῦ	02	1882	ἐν πλῷ διὰ Κονν. πολὺν
Τηλεμάχος	Γ. Δρακούλη	11	3658	εἰς λιμένα Εύρωπης
Τουρκία	έτ. «Έλληνική» Α. Ε.	09	1911	εἰς λιμένα Εύρωπης
'Υδραιός	Α. Κουλούρα καὶ Κ. Ξένου	02	4476	εἰς λιμένα Εύρωπης
'Υδρούσα	Π. Χριστοπούλου	22	2038	ἐκφορτώνει εἰς Έλευσίνα
"Υπανις	άδ. Συνοδινοῦ	09	1459	ἐκφορτώνει εἰς Πειραιᾶ
Φανερωμένη	Νικ. Θ. Βούλγαρη	08	3404	ἐποτρέψει ἐξ Αργεντινῆς
Φλώρα Νομικοῦ	Λουκᾶ Νομικοῦ	21	1783	φορτώνει εἰς Ρουμανίαν
Φραγκούθλα Β. Γουλανδρῆ	άδ. Γουλανδρῆ	18	6701	εἰς ταξίδιον Αργεντινῆς
Φρέδ	Κ. Δ. Καλαφάτη	07	4043	φορτώνει εἰς τὰς Ινδίας
Χαδιώτης	έτ. «Κάσος» Α.Ε.	29	4386	εἰς ταξίδιον Αμερικῆς
Χέλατρος	έτ. «Κάσος» Α. Ε.	14	3489	εἰς ταξίδιον Εύρωπης
Χίος	«Λιβανός» Α. Ε.	39	5650	ἐν πλῷ δι' Ιαπωνίαν
Χλόη	Ν. Λυναρδοπούλου	28	4641	ἐν πλῷ διὰ Νότ. Αφρικῆν
Χρήστος Μαρκέτος	«Μαρκέτος» Α. Ε.	19	5209	εἰς ταξίδιον Ιαπωνίας — Εύρωπης
Ωρίων	Πολ. Λύρα — Α. Λούζη	09	4798	ἐξ Αντηραίας δι' Έλλάδα
'Ωρωπός	Μαρη̄ Ήμπειρίκου	13	4474	εἰς ταξίδιον Β. Δ. Αφρικῆς
"Αλκυών (Παναμ.)	'Ιω. Π. Γουλανδρῆ	17	3530	ἐποτρέψει ἐν Βορ. Αερικῆς
"Άλμπα (Παναμ.)	έτ. «Άλμπα»	08	3444	εἰς λιμένα Εύρωπης
'Αμαρυλλίς (Παναμ.)	«Άμαρυλλίς» Α.Ε.	18	4328	εἰς ταξίδιον Εύρωπης
'Ανδρέας (Παναμ.)	Παναμαϊκῆς έταιρας	17	5317	φορτώνει εἰς Αφρικήν
"Αννα Μάρκου (Παναμ.)	Ε. Βινιάδη κλπ.	19	2486	εἰς λιμένα Μεσογείου
'Αουρόρα (Παναμ.)	έτ. «Πέρρων	13	4584	εἰς ταξίδιον Ειρηνικοῦ
Βάρκο (Παναμ.)	Αύγερνουν — 'Απέργη	96	1437	εἰς λιμένα Μεσογείου
Γιολάντα (Παναμ.) Τ.	έτ. «Πρωμέρα» Παναμᾶ	13	4680	εἰς τὴν Δυτ. Μεσόγειον
Δώρα (Παναμ.)	Κ. 'Ατυχίδη	98	584	εἰς λιμένα Εύρωπης
"Εστερό (Παναμ.)	«Ισθμένια» Α. Ε.	20	4743	εἰς ταξίδιον Β. Αμερικῆς
'Ιλλενάο (Παναμ.)	έτ. «Κολόν»	19	5291	διῆλθε Κονν. πολὺ Βαλτιμόρην
Κάρμαρ (Παναμ.)	Α. E. «Κάρμαρ»	19	5226	εἰς λιμένα Μεσογείου
Κουλέμπρα (Παναμ.)	έτ. «Πορτομπέλλο»	19	5260	ἐν πλῷ δι' Αργεντινήν
Λόιντα (Παναμ.) Τ.	έτ. «Αγλάντικα»	16	5505	εἰς ταξίδιον Β. Αμερικῆς
Μαρία (Παναμ.)	έτ. «Πριμέρα» Παναμᾶ	28	4919	ἀνεγ. ἐξ Εύρωπης (διαταγής)
Μαρτῆς ('Αγγλ.)	Γ. M. Κουλοπούντη	94	2483	εἰς λιμένα Μεσογείου
Μιραμάρ (Παναμ.)	έτ. «Μιραμάρ»	19	5731	ἐποτρέψει εἰς Εύρωπην
Μιραφλόρες (Παναμ.)	έτ. «Μιραφλόρες»	19	5764	ἐν πλῷ διὰ Β. Αμερικῆν
Μπόνα (Γαλλ.)	Σ. Φαρκούν	98	3462	εἰς ταξίδια Εύρωπης
Μυριάδ (Παναμ.) Τ.	«Ιστιμένια» Α. Ε.	21	7012	ἐν πλῷ δι' Ιαπωνίαν
"Ορος "Οθρυς (Παναμ.)	Μ. Μάρκου	19	6527	εἰς ταξίδιον Αφρικῆς
Ούρωνια (Παναμ.)	έτ. «Αγλάντικα»	02	1953	ἐν πλῷ ἐκ Ρουμανίας δι' Ανατ. Μεσόγειον
Πάναμ (Παν.-τάνκερ)	«Ιστιμένια» Α. E.	25	7277	εἰς Βόρειον Ειρηνικὸν
Πηνελόπη (Παναμ.)	έτ. «Πόλλαρ»	19	4799	ἐξ Απω. Ανατολῆς δι' Εύρωπην
Ρίο Γκράντε (Παναμ.)	έτ. «Παναμέξ»	19	5696	εἰς ταξίδιον Εύρωπης
Σαντιάγο (Παναμ.)	έτ. «Σαντιάγο»	08	3860	εἰς λιμένα Εύρωπης
Σίγκνετ (Παναμ.)	'Ιω. Π. Γουλανδρῆ	17	3531	ἐν πλῷ διὰ Β. Αμερικῆν
Τουΐρα (Παναμ.)	έτ. «Τουΐρα»	12	4393	κατευθύνεται εἰς Πλέιτ
Φαίλε (Παναμ.)	έτ. «Πόλλαρ»	15	7188	εἰς ταξίδιον Β. Αμερικῆς
Φροσούλα (Παναμ.)	έτ. «Φοίνιξ» Α.Ε.	03	1282	εἰς λιμένα Μεσογείου
Χάιφα Τρέιντερ (Παλαιστ.)	Βασ. I. Σαποθάρου	03	3075	εἰς λιμένα Μεσογείου

E. ARVANITOPULO

(ESTABLISHED IN 1894)

Telegr.«Arvanitopoulo»

STEAMSHIP AGENTS

BROKER FOR CHARTERING

FORWARDING AGENT

PORT-SAID, Fouat 1st St.No.1.
P.O.B. 394. Tel.No. 740 & 8137SUEZ, Worms Street
P.O.B. 41. Tel.No.279Agent for: «The Hellenic Mediterranean Lines Co. Ltd.»
«The Hellenic Coast Lines Co. Ltd.»