

NAYTIKA XPONIKA



1η Μαΐου 1931

Αρ. Φύλλου 9



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ Α! ΑΡΙΘ. 9. — ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ = ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, 1 ΜΑΐΟΥ 1931

ΠΡΟΣΕΞΑΤΕ ΤΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΝ

Η Έλληνική ναυτιλία διέρχεται σήμερον τὴν κρίσιμωραν περίοδον τῆς υπαρξεώς της. Ούδέποτε ἄλλοτε εἰς τὸν δρόμον τῆς δημιουργίας τῆς συνήντησε τόσον δυσκόλους καὶ ἀντιξόους περιστάσεις. Έξηντιλημένη οἰκονομικῶς, βεβαρυμένη διὰ χρεῶν καὶ τοκοχρεωλυσίων δυσβαστάκων, μὲ πλωτὸν ύλικὸν πεπαλαιωμένον κατὰ τὸ πλεῖστον, ἀσυγχρόνιστον καὶ δαπανηρόν, ἀντιμειωπίζουσαμίαν παγκόσμιον οἰκονομικὴν κρίσιν, ἀδήλων εἰσέτι διαρκείας καὶ ἀποτελεσμάτων, ἀμοιδος πάσης βοηθείας, παλαίουσα πρὸς τὴν ώρανωμένην καὶ πλουσιώτατα συντηρουμένην προστατευτικὴν πολιτικὴν ὅλων τῶν Κρατῶν διὰ τὰς ναυτιλίας των, χωρὶς ἀποθεματικὰ — ἔξατμισθέντα ἡδη ἀπὸ τῶν πρώτων μεταπολεμικῶν ἐτῶν — θὰ εἶναι θαῦμα ἀν ἐπιτύχῃ νὰ διέλθῃ τὴν κρίσιμον ταύτην καμπήν, ἔστω καὶ βαρύτατα μόνον τραυματισμένη.

Κράτος, ἀρμόδιοι, οἰκονομικοὶ παράγοντες ἔχουσι φῆτὴν ὑποχρέωσιν νὰ προσέξουν τὴν ναυτιλίαν. Η μέχρι σήμερον ἐγκληματικὴ τῶν ἀδιαφορίᾳ διὰ τὰ ναυτιλιακὰ μας προβλήματα, πρέπει νὰ σταματήσῃ. Ας φρονιματισθοῦν μὲ διὰ τοῦ συμβαίνει γέρω μας. Η ἴδιωτικὴ πρωτοβουλία ἔδοσε πλέον πᾶν διὰ τὴν ἡδύνατο εἰς μόχθους καὶ οἰκονομικὰς θυσίας. Παλαίουσα δύνασις πρὸς ἀνυπερβλήτων δυσχερειῶν, ἀνευ οὐδεμίας ἀρωγῆς θὰ ὑποστῇ μοιραίως τὴν ἔξαντλησιν τῆς ζωτικότητὸς της.

Ηδη τὸ Κράτος καλεῖται νὰ ἐπιτελέσῃ τὸ ύστερο, οὐ καὶ ἐπιτακτικὸν αὐτοῦ καθῆκον πρὸς τὴν Έλληνικὴν ναυτιλίαν, τὸν μοναδικὸν μας παράγοντα προόδου, πλούτου καὶ ιστορικῶν Ἐθνικῶν ὑπηρεσιῶν, κινδυνεύοντα ἀνεπανορθώσις.

Δὲν συζητοῦμεν σήμερον πλέον περὶ προόδου, ἀνακαινίσεως πλωτοῦ ύλικου, ἀποκτήσεως νέων μονάδων. Πρέπει νὰ διατηρήσωμεν, ἀπλῶς, τὰ κεκτημένα, ἐν ἀναμονῇ καλλιτέρων ἡμερῶν. Πρέπει νὰ μὴ χαθῶσιν αἱ μετὰ τόσης ἀγωνιώδους προσπαθείας πτηθεῖσαι οἰκονομίαι τῶν Έλλήνων ναυτιλλομένων εἰς τὴν δίνην τοῦ ἔνεικου ἀνταγωνισμοῦ, τῆς οἰκονομικῆς κρίσεως, τῆς ἐλλείψεως πάσης Κρατικῆς μερίμνης καὶ τῶν βαρυτάτων οἰκονομικῶν ὑποχρεώσεων. Τὸ βαρὺ τῆς διατηρήσεως τῶν κεκτημένων ἔργον ἀς εὔρη παραστάτην τὸ Κράτος καὶ τὸ Έλληνικὸν κεφάλαιον.

Ἐθνικὴ ἀνάγκη τὸ ἐπιβάλλει.

"Αν ἡ Ἑλλὰς ἀπολέσῃ τὴν ναυτιλίαν τῆς δὲν θὰ δυνηθῇ νὰ τὴν ἐπαναδημιουργήσῃ εὐκόλως. Ἐκτοπιζόμενα πανταχόδεν. Ή φροτηγός μας ναυτιλία, ή ώραιοτέρα αὐτὴ ἐκδήλωσις τὰ ναυτικοῦ μας δαιμονίου, μαραίνεται, φθίνει, ὅσημέραι καταστρέφεται. Εξωτερικὰ γραμμαὶ ἀποτελοῦν δι' ἡμᾶς ἀπλοῦν ὄνειρον, ἐφ' ὅσον οὕτε χρηματα οὔτε κατάλληλα σκάφη διαθέτομεν δι' αὐτάς. Η Μεσόγειος χάνεται διὰ τὴν Έλληνικὴν σημαίαν. Δημιουργοῦνται ἡδη γύρω μας οἱ γείτονες ὁρεσείβιοι Βαλανικοὶ λαοὶ εἰς Μεσογειακοὺς ναυτικοὺς παράγοντας, εἰς βάρος βέβαια ήμῶν τῶν ἀσθενεστέρων.

Οὐδεμία ἀπώλεια παραγωγικοῦ τινος κλάδου τῆς οἰκονομίας μας, βαρύτερον θὰ ἐπιφέρῃ πλῆγμα εἰς τὴν ψυχὴν τοῦ "Ελληνος, ὅσον ὁ μαρασμὸς καὶ ἡ καταστροφὴ τῆς Εθνικῆς ναυτιλίας.

Βαθύμιας ὀλοκλήρους εἰς πολιτισμὸν καὶ πρόοδον θὰ καταπέσῃ τὸ Έλληνικὸν "Ἐθνος ὅταν στερηθῇ τοῦ ἐμπορικοῦ του στόλου.

Οἱ περίφημοι Μανδαρῖνοι τῆς Ἑλλ. Διοικήσεως καὶ οἱ Κρατικοὶ παράγοντες καλοῦνται νὰ ἔξυπνήσωσιν ἀπὸ τὸν νήδυμον αὐτῶν ὑπένον. Ποῦ είναι ή νομοθετικὴ τῶν ἔργασία τόσον ἀφθονος καὶ ἐν πολλοῖς ἀσποπος δι' ἄλλους κλάδους, ισχυροὺς κομματικοὺς παράγοντας; Η Ναυτικὴ Πίστις καὶ η Θαλασσοσφάλεια πρέπει ἐντὸς ἐλαχίστου χρονικοῦ διαστήματος νὰ ἀποτελέσωσι τὰ πρῶτα μέτρα ὁζικῆς ἀρωγῆς πρὸς τὴν ναυτιλίαν μας, ὅταν οὐδὲ δραχμὴν δύναται ή ἐφοπλιστικὴ ἐπιχείρησις νὰ πορισθῇ ἐκ τοῦ Έλληνικοῦ κεφαλαίου καὶ τὰ ἀσφαλιστρα ἐν Λονδίνῳ καὶ πάλιν ὑψηλῆσαν.

Τίποτε δὲν ἔχουν δικαίωμα νὰ ἀρνηθοῦν πρὸς αὐτήν.

Τὰ Νομοθετικὰ καὶ διοικητικὰ ἔκεινα μέτρα, ἀτιναθὰ ἐπιφέρωσι τὴν ἀπαλλαγὴν τῆς ἀπὸ πάσης φορολογικῆς πτέσεως, ἀπὸ πάσης διοικητικῆς ἀτυσθαλείας καὶ θὰ ἐπιβάλλωσι κάθε δυνατὴν οἰκονομιαν εἰς τὴν διαχείλησιν τῶν πλοίων, ἀναπότρεπτον ἐκ τῶν δεινῶν περιστάσεων, πρέπει νὰ θεσπισθῶσι χωρὶς Βυζαντινισμοὺς, ὑπομνήματα, ὅγκους ἀχρήστου ἐντύπου χάρτου καὶ ωραίας μόνον ἐπαγγελίας.

Η ἐπιχορήγησις τῶν ἔξωτερικῶν γραμμῶν καὶ ἡ διατήρησις τῆς ὑπεροχεανείου, μέτρα ἔξυψοῦντα τὸ Εθνικὸν γοητρον καὶ κολακεύοντα τὴν ναυτικὴν συνείδησιν τοῦ "Ἐθνους, δὲν δύνανται νὰ συζητηθῶσιν εἰς τὸ

στενὸν περιβάλλον τῆς δῆθεν οἰκονομικῆς ἀνεπαρκείας μας ἀπὸ στεγνοὺς καὶ ἐστερημένους πάσης ὑπερτέρους πνοῆς καὶ γνώσεως τῶν πραγμάτων, τέως δικολόβους ὅταν ἐκατομμύρια σπαταλῶνται ἀσκόπως διὰ νὰ ἐμφανισθῇ ὁ Α. ἢ ὁ Β. ὑπουργὸς ἀναμορφωτὴς καὶ εἰσαγωγὲνς ὡραίων βέβαια θεσμῶν, προσπατούντων δύως τὴν εὐημέρειαν ὀλοκλήρου τῆς κοινωνίας ἐπὶ τῆς ὁποίας ἐπιβάλλονται, θεσπιζομένων οὐχὶ ἐκ τοῦ περισσεύματος, ἀλλ' ἐκ τοῦ ὑστερήματος ἐνὸς Λαοῦ καὶ μάλιστα καθ' ἣν στιγμὴν ζωτικώτατοι κλάδοι στεροῦνται πάσης Κρατικῆς θέραιης, ἵνες δικαιοῦνται δι' ἀπαραγόρωτων δικαιωμάτων.

Ο πολιτικὸς κόσμος τῆς Χώρας ὑποχρεοῦται ν' ἀντιληφθῇ τὴν ἀπτὴν ὅσον καὶ ὁδυνηρὰν πραγματικότητα τῆς θέσεως εἰς ἣν εὑρίσκεται ἡ ναυτιλία μας. Ἀφοῦ προηγουμένως ὑπομνησθῇ εἰς αὐτὸν, ὅτι οἱ Ἑλληνες ναυτιλλόμενοι οὐδέποτε ἀπετέλεσαν ύλικὸν κομματικῶν

ΗΤΟΥΡΚΙΚΗ "ΣΕΓΙΡΙ ΣΕΦΑΐΝ,, ΗΓΟΡΑΣΕ ΔΥΟ ΝΕΑ ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ

Υπὸ τῆς Κρατικῆς Οθωμανικῆς ἀτμοπλοΐας «Σεγιρί Σεφαΐν» ἡγοράσθησαν ἐν Ὀλλανδίᾳ δύο ἀκόμη μεγάλα ταχυδρομικά ἀτμόπλοια, ἀτινα ὃ διατεθοῦν πρὸς πύκνωσιν καὶ ἐπέκτασιν τῶν δρομολογίων της, ὡς ἀναφέρειν "Journal de la Marine Marchande,".

Τὰ δύο ἀγορασθέντα Ὀλλανδικὰ ἐπιβατικὰ σκάφη είνε τὰ ἀκόλουθα :

"Koningin der Nederlanden": Εχει εἰς τὸ Ἀγγλικὸν λόδυκαλάσιν 100 A Ικαὶ σερβεῖ N° 1 τοῦ ἔτους 1927. Ἐναυτηγήθη τὸ 1911 ("Ιούλιον"), εἶναι τὸ γκρός 8205 νέτ 4964, πλὴν δὲ τῶν πολυτελῶν την θέσεων δι ἐπιβάτας δύναται νὰ περιλάβῃ καὶ φορτίον 6650 τόννων. Διά φορτίον εἰς χώμα διαβέτει κυρικὴν χωρητικότητα 253.000 ποδῶν.

Αἱ διαστάσεις του εἰναι μήκους 455.3 ποδῶν, πλάτους 55.2 καὶ ὑψους 33.9 ποδῶν. Τὸ βύθισμά του, δταν εἰναι ἔμφορτον φθάνει τοὺς 26.5 πόδας. Ερμαὶ ὄντας χρησιμοποεῖται 1012 τόννων.

Φέρει δύο μηχανὰς καὶ ἐλικας. Αἱ μηχαναὶ του εἰναι 8κύλινδροι τετραπλῆς ἑκτονόσεως διαστάσεων 24 7|16, 34 3|8, 44 1|4 καὶ 70 1|8 μὲ διαδορυμὴν ἐμβόλου 47 1|2 ἴντσων. Δύναμις μηχανῶν εἰς ὄνομαστικὸν ἵππους N.H.P. 1192. "Εχει τρεῖς λέβητας μὲ διπλὰ πυρὰ πιέσεως 210 λιθρῶν, τεχνητὰ βαρούλκα, τρία καταστρώματα, ἡλεκτρικὸν φῶς, ἀσύρματον ψυγεῖα κ.λ.π.

Ἐναυτηγήθη εἰς τὸ "Αμστερδαντα καὶ ἔχει μηχανὰς κατασκευῆς Werkspoor.

Τὸ ἔτερον ἀγορασθὲν ταχυδρομικὸν ἀτμόπλοιον εἰναι τὸ "Tabanan" (μὲ κλάσιν Βέριτας) τόννων γκρός 5247, νέτ 3246, δυνάμενον νὰ παραλάβῃ καὶ φορτίον 4941 τόννων, ἔχον δὲ διὰ φορτία εἰς χώμα κυρικὴν χωρητικότητα 203.000 ποδῶν.

Ἐναυτηγήθη τὸ 1908 εἰς τὸ Φλωσιγκ, ἔχει διαστάσεις 400.5 ποδῶν μήκους, 49.2 πλάτους, 27.4 ὑψους, μηχανὰς τρικυλινδρούς 30.51, 88 μὲ διαδορυμὴν ἐμβόλου 60 ἴντσων καὶ δύναμιν μηχανῆς 593 ὄνομαστικὸν ἵππον.

Φέρει τρία καταστρώματα, πολυτελεῖς θέσεις δι' ἐπιβάτας καὶ ἔχει ἀσύρματον, ἡλεκτρικὸν φῶς, καπνιστήρα, βιβλιοθήκας, αἰθούσας ὑποδοχῆς, χορού κ.λ.π. Τὰ δύο ταῦτα νέα Τουρκικὰ ἀτμόπλοια εὑρίσκονται ὑπὸ παραλαβῆν εἰς τὸ Ρότερνταμ.

ΑΙ ΔΙΑΡΚΕΙΣ ΠΡΟΟΔΟΙ ΤΗΣ ΣΕΡΒΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Εἰς τὰ Ἀγγλικὰ ναυπηγεῖα Neptun τῶν Swan, Hunter and Wigham Richardson καθειλκύσθη πρὸ τούς τὸ διπλοελαξοκίνητον Σερβικόν «Prestolonasljednik Petar» ἀνήκου εἰς τὴν Jadranika Plovidba S.N.C. Ltd τοῦ Σουσάκ. Τὸ σκάφος τοῦτο ἔχει διαστάσεις μήκους 270 ποδῶν καὶ πλάτους 36.2 κατὰ δὲ τὰς ἐπιτυχεῖς δυοικάτες του ἀνέπτυξε μέσην ταχύτητα 18 μιλλίων καθ' ὥραν.

Ἔχει διπλὰς μηχανὰς τετραπλῆς ἑκτονόσεως κατασκευασθεῖσας εἰς τὰ αὐτὰ ναυπηγεῖα, δικαίεται δὲ 110 θέσεις α', 40 β', κακώδις καὶ θέσεις διά τινα ἀριθμὸν ἐπιβατῶν καταστρώματος. Ἔχει ἐπίσης ἀρκετὰς καμπίνες lux, αἴθουσαν ὑποδοχῆς, καπνιστήρα, ἀναποτήρια, βεράνταν, κατάστρωμα περιπέταν κ.λ.π. Η διακόσμησίς του εἰναι φιλόκαλλος καὶ πολυτελής.

Ο ἀερισμὸς καὶ ὁ φωτισμὸς του πλοίου εἰναι τελείστηκος, κατεβλήθη δὲ ἰδειατέρα πρὸς τοῦτο μέριμνα. Τὸ σκάφος προσοιτεῖται διὰ ταχείδαια ἀναψυχῆς ἀνὰ τὰ Δαλματικὰ πυράλια, δι' δὲ καὶ διαρροήματος του ἐσχεδιασθῇ καταλλήλως, ὥστε γὰρ πληγοῦ ὅλως τὰς ἀνέσεις καὶ τὰς ἀνάγκας τῶν ἐπιβατῶν του.

ἀπλῶς ὑπολογισμῶν. "Αν τὸ προσεχὲς μέλλον αὐτῆς, σκοτεινόν, ὡς διαφαίνεται, πραγματοποιήσῃ τὰς ἀπαισιοδόξους προβλέψεις μας, ἀν ἡ Ἑλληνικὴ ναυτιλία γίνη μία ἀπλῆ ἀνάμνησις ἐντὸς ὀλίγων ἑτῶν διὰ τὴν θαλασσοχαρῆ πατρίδα μας, δὲν γνωρίζομεν τὶ θὰ ἔπερπε νὰ συμβουλεύσωμεν τὰς μυριάδας τῶν πεινώντων καὶ λιποσάρκων ναυτεργατῶν ποῦν θὰ φιθοῦν ἄμοιροι πάσης προστασίας εἰς τὰς προκυμαίας τῶν ἀφιλοξένων μεγάλων λιμένων.

"Ισως—ϊσως ἡ ἐκ τῆς ἀπωλείας τοῦ Ἐμπορικοῦ μας στόλου δεινὴ ἀπελπισία νὰ φέρῃ ὅλων αὐτὸν τὸν Κόσμον τῆς Ναυτιλλομένης Ἐλλάδος ἀντιμέτωπον καὶ κατήγορον τῆς μοιρολατρικῆς καὶ ἀστόργου στάσεως τῶν ιδυνόντων.

Οι κυβερνῶντες τὴν Χώραν θὰ εἶνε δοσίλογοι διὰ τὴν βαρυτάτην ταύτην Ἐθνικὴν ἀπώλειαν.

Κατὰ τὰς δοκιμὰς παρέστη ὁ διπλοελαξοκίνητος τὸν ναυπηγεῖων, δὲ διγόρης τῆς Σερβικῆς ἀτμοπλοίας, δὲ ἐν Νοσκοκαστελ Σέρδος πρόξενος καὶ πολλοὶ κεκλημένοι, εἰς δὲ τὸ διθέν τεμάχια ἡγεμόνης ἀρκετοὶ προπόσεις, ἐξ ὧν αἱ μᾶλλον ἐνδιαφέρουσι: ησαν ἡ τοῦ διγόρου τῆς Jadranika Plovidba καὶ ἡ τοῦ Σέρδου προξένου.

"Ἀμφότεραι περιεστρέφοντο εἰς τὰς ἀλκυτικὰς προσόδους, τὰς ὁποίας ἐπιτελεῖ ἡ Γιουγκοσλαβίκη ναυτιλία τόσον εἰς ταχυδρομικά, δσον καὶ εἰς φορτηγὴ σκάφη. Ο στόλος τῆς Jadranika συγκροτεῖται σήμερον ἀπὸ ὑπὲρ πεντήκοντα πλοία, ἡ δὲ ἐπικρίσις της προσαρμοσθεῖσας τοῦ μεταξύ της προσαρμοσθεῖσας καυπιγγεῖς, εἰς τὰ δύο πρόσειται: γὰρ δόση καὶ νέας παραγγελίας.

"Ο Σέρδος πρόξενος κ. E. T. Weidner ἀφ' οὐ ἔπλεξε τὸ ἔγκωμιον τῶν Ἀγγλων ναυπηγῶν, προσέθεσεν, δτι τὸ νέον σκάφος θὰ ἐκτελῇ πλόξις εἰς τὰς Δαλματικὰς ἀκτάς, αἱ δποιαὶ χαρκυτηρίζονται: ἐφάμιλλοι εἰς ὧδης ταύτης μεταξύ της Αγγλίας καὶ τῆς Ιταλικῆς Ριβιέρρας.

Τὰ ἔξοδα, εἰπε, τῆς παραμονῆς τῶν περιηγητῶν ἐπὶ τοῦ νέου τούτου σκάφους, κατεβλήθη ἰδειατέρα μέριμνα νὰ εἶνε χαρηγὸν καὶ δὲ συνδυάζονται μὲ τὰ ἔξοδα τῆς παραμονῆς των εἰς τὰς ἔνοδος-χείλα. Συγχρόνως δὲ Σερβικὸς τουρισμὸς ἐλπίζει διὰ συστηματικῆς προσπαθείας του νὰ προσελκύσῃ κύρικτες περιηγητῶν εἰς τὰς Δαλματικὰς πόλεις.

"Η Σερβικὴ ναυτιλία ἐπιτέλεσε κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη ραγδαῖς προσόδους, δὲ δὲ βασιλεὺς Ἀλέξανδρος ἐνδιεφέρθη σοδαρῶς διὰ τὴν ἀγάπτυξίν της καὶ ὑπὸ μίαν στοργικὴν μέριμναν ἐπιλούσιην μὲ πλείστας νέας μονάδων, δίοις μὲ ταχυδρομικάς, αἵτινες κατεσκευάσθησαν εἰς τὴν Ἀγγλίαν.

ΤΡΕΙΣ ΑΓΟΡΑΙ ΠΛΟΙΩΝ ΥΠΟ ΣΕΡΒΩΝ

Κατὰ τὸ διαρρεεῖσαν ἡδη β' 150θμερον τοῦ Ἀπριλίου ἀνηγγέλθη ἡ πραγματοποίησις δύο ἀκόμη νέον ἀγορῶν φορτηγῶν ὑπὸ Σερβών, καθοδίς καὶ ἡ παραγγελία διὰ μίαν νέαν ναυπηγήσιν.

"Yugoslavia": Είνε τὸ δόμα τοῦ νέου Σερβικοῦ ἀτμοπλοίου, δημότη ἐπέθη ὑπὸ ναυπηγήσιν ἐν Ἀγγλίᾳ διὰ λογαριασμὸν τῆς Jadranika Plovidba. Τὸ νέον τοῦτο ἐπιβατικὸν ἀτμόπλοιον, ὁμοῦ μὲ τὸ προωκεάνειον «Kraljika Marija» θ' ἀποτελέσσον τὰς δύο μεγαλύτερας καὶ λαμπροτερέσσας τοῦ Σερβικοῦ ἐπιορικοῦ στόλου.

"Cefnbyrny": Αγγλικὸν φορτηγὸν τόννων γκρός 3702, νέτ 2324 τ. φορτίου 7565 τ., καὶ ναυπηγήσεως 1914 ἡγοράσθη ὑπὸ Σερβών ἐφοπλιστῶν ἀντὶ τιμῆς μὴ ἀνακοινωθεῖσες. Τὸ «Cefnbyrny» (ex "Θεοφανά"), ex "Ιωάννης Βάττης") είλε πωληθῆ τὸν Μάιον τοῦ 1928 ἀντὶ 34.000 λιρῶν. Ἔχει κυρικὴν χωρητικότητα διὰ γεννήματα εἰς χώμα 393.000 κ.π. καὶ διὰ σίκους 363.000 κ.π. Αἱ διαστάσεις του εἰναι μήκους 350 ποδῶν, πλάτους 59.9, ὑψους 24.5 καὶ ἐφόρτου βυθίσματος 23 ποδῶν. Χητημοποεῖται ἔχων ὄντας 1905 τόννων, αἱ δὲ μηχαναὶ του εἰναι τριπλῆς ἑκτονόσεως 25, 41, 67 ἴντσων μὲ διαδορυμὴν ἐμβόλου 45 ἴντσων, δυνάμεως 327 ὄνομαστικῶν ἴππων καὶ μὲ τρεῖς λέβητας πάσεως 180 λιθρῶν.

"Oreland": Καὶ τὸ Ἀγγλικὸν τοῦτο φορτηγὸν ἡγοράσθη ἀπὸ Σερβών ἐφοπλιστῶν ἀντὶ τιμῆς 10.000 λιρῶν. Είνε τόννων γκρός 4190, νέτ 2709, φορτίου 7500 τ., ναυπηγήσεως 1911 (ἐπτάντον μήνα), ἐχει δὲ κυρικὴν χωρητικότητα διὰ φορτία εἰς χώμα 383.000 κ.π. καὶ εἰς δέματα 353.000 κ.π. Αἱ διαστάσεις του εἰναι 370.2 ποδῶν μήκους, 51 πλάτους, 26.2 ὑψους καὶ 23.7 ἐφόρτου βυθίσματος, χρησιμοποιεῖται δὲ ἔχων ὄντας 1165 τόννους. Φέρει μηχαναὶ τριπλῆς ἑκτονόσεως μὲ κυρικὸν 25, 41 καὶ 69 ἴντσων διαδρομὴν δὲ ἐμβόλου 48 ἴντσων. Η δύναμις τῶν μηχανῶν του εἰναι 372 ὄνομαστικοὶ ἴπποι, μὲ τρεῖς λέβητας πάσεως 180 λιθρῶν.

ΤΟ ΣΧΕΔΙΟΝ ΤΗΣ “ΕΝΩΣΕΩΣ ΤΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ,,
ΔΙΑ ΤΗΝ ΙΔΡΥΣΙΝ ΤΗΣ ΝΑΥΤΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Κατόπιν τῆς ἀποφάσεως τῆς γεν. συνελεύσεως τῆς 'Ἐγώσας; Ελλήνων 'Ἐφορπλιστῶν' περὶ ἰδρύσεως 'Ἑλληνικοῦ 'Ασφαλισικοῦ 'Οργανοῦ σμισθόν ὑπὸ τὸν τόπον 'Σύνεταιρισμοῦ', τῇ ὑποχρεωτικῇ συμμετοχῇ διλογίῳ τῶν 'Ἑλληνικῶν πλοίων, κατηγορίσθη ἐπιτροπὴ ἐκ τῶν κ. κ. Λ. Ἐμπειρίκου, Λ. Βογιατζῆδη, Ἐμμ. Μιχαλίου, Ν. Γ. Κυριακίδη, Γ. Η. Κουλουκούνη, Γ. Μακρῆ, καὶ Ν. Δ. Βογιατζῆδη, οἵτις προέβη εἰς τὴν σύνταξιν τοῦ προσχεδίου Νόμου διὰ τὴν ἰδρυσιν τῆς Θαλασσοσφαλείας.

Τὸ προσχέδιον τοῦτο πρόκειται κατ' αὐτὰς γὰρ ὑποθήληθή εἰς τὴν Κυθέρωνα, ὅπως υἱούτερον παρὰ ταύτης ἀποτελέσῃ τὸν ἰδρυτήκον Νόμου τοῦ Ἀσφαλίστικοῦ Συνεταῖρος.

Τό χρακκηγιστικώτερον τού δέλου προσχεδίου είναι ότι—συμφώνως πρὸς τὴν ἐκφραζθεῖσαν ἐπίθυμιαν τοῦ ἔφοπλιστικοῦ κόσμου—δὲ ὅρυθησόμενος «Συνεταιρισμός» ἀποτελεῖ καθηρῶς Ἐφοπλιστικὸν δργκανίσμαν. Ἀνευ τῆς συμψετοχῆς τοῖτων παρκάγοντων εἰς τὰ κεφάλαια καὶ τὴν διοίκησην αὐτοῦ.

Τὸ προσχέδιον ἀποτελούμενον ἐν δόῳ ἐκ 33 ἀρθρῶν συγκεντροῖ—οὕτως εἰπεῖν—τὰς κεφαλαίώδεις γραμμάτους ὅπ' ἣς ἡ "Εὐωνίς τῶν Ἐφοπλιστῶν ἀντιληφθήνεται: τὴν ιδρυσιν τῆς Ἑλληνικῆς Θαλασσασφαλείας.

Τὸ ἐν λόγῳ προσχέδιον εἰς τὰς κυρίας αὐτοῦ γραμμάτης ἔχει
ώς ἑπής: «Ιδρύεται Ἀσφαλίστικός Συνεταιρίσματος» περιορισμέ-
νης εὐθύνης τῶν πλοιοκτητῶν Ἑλληνικῶν πλοίων, μὲ δέρχη τὰς
Ἀθήνας καὶ σκοπὸν τὴν ἀσφάλισιν τῶν ἐπὶ Ἑλληνικῶν πλοίων
κινδύνων.

Τοῦ συνεταιρισμοῦ μετέχουν ὑποχρεωτικῶς ἀπαντά τὰ Ἑλληνικὰ φορτηγά ἀτμόπλοια ὅλης ἡς χωρητικότητος μείζονος τῶν 1000 τόννων, δύνανται δὲ ὅμως για μετάσχωσιν καὶ φορτηγά 500—1000 τ., καθὼς καὶ ἐπιβατηγά μεγάλύτερα τῶν 500 τ. Οἱ πλοιοκτῆται τῷ μετεχόντων σκαφὴν θεωροῦσσαι αὐτοδικίαις μέλη τοῦ συνεταιρισμοῦ μὲ συμμετοχὴν ἀνέλογον τοῦ τοννᾶς τῶν πλοίων τῶν.

Τὰ μέλη ὑποχρεούται: εἰς ἐφ' ἀπακεῖσθαν δύο σελλιγίων κατὰ τόννον τῆς ὁλικῆς χωρητικότητος τὴν ὅποιαν κάνεται: Τὴν εἰσφορὰν ταύτην δύναται: ἔξι:ρειτικῶς γὰ δρίζῃς ἔκτιστος διάφορον ὁ Συνεταιρισμὸς διὰ τὰ πλοῖα κάτω τῶν 1000 τόννων καὶ ἐπιβατηγά τοικατά ἄγω τῶν 500 τόννων.

¹¹ Ἀλληλεγγύως ὑπόχρεως μετὰ τοῦ πλαισιατήτου είναι διὰ τὴν εἰσφορὴν καὶ ὁ ἐκάστοτε διαχειριστής τῆς συμπλοκοκήσιας.

Ὦς πρώτη δόσις τῆς εἰσφορᾶς ταύτης, καταβλητέα εἰς τὸν Συνεταιρισμὸν ἐγένετο τριῶν μηνῶν ἀπὸ τῆς δημοσιεύσεως τοῦ παρόντος, δρίζεται τὸ ποσὸν τῶν 3 πεννῶν κατά τόννῳ. Τὸ ὑπόλοιπον δέον νὰ καταβληθῇ εἰς ἐπτά τριμηνιαῖς δόσεις, ἐκάστης ἐκ τριῶν πεννῶν κατά τόννον, κατά τὰ εἰδικώτερον καθηρόσμενον ὑπὸ τοῦ καταστατικοῦ.

Διὰ τὴν περίπτωσιν μὴ κατθοληγς τῶν ἄνω εἰσφρόνων ἐντὸς τῶν γομίμων προθεσμῶν συντάσσεται πίναξ, διτεις κηρύσσεται ἐκτελεστὸς ὅπερ τοῦ Προέδρου τῷν ἐν Ἀθήναις Πρωτοδικῶν, ὅποτε αἱ λιμενικαὶ ἢ προξενικαὶ ἀρχαὶ ὑποχρεοῦνται γὰρ ἐμποδίζουν τὸν ἀπόπλουν τῶν ἀτμοπλοίων τούτων, μέχοι πληνωμῆς τῆς εἰσφρόνως.

Ο συνειπαρισμός ἀνάληπτόν είναι τὴν ἀσφάλισιν ποσσαστοῦ (μή καθορισθέντος εἰςέτι) ἐπὶ τοῦ συνδόλου τῆς ἀσφαλείας δι'; οἶουσδε ποτε κινδύνους συμφυεις πρόστο ἐφωποιεισικὸν ἐπάγγελμα καὶ σχετιζομένους πρὸς τὰ μετέχοντα ἀτμόπλοια, καὶ ἐφ' ὅσου ταῦτα ἔχουν ἀσφαλιστήρια συμβόλαια μὲν τὸ Ἀγγλικὸν Lloyd's διὲ τοὺς κινδύνους τούτους. Ως ἀσφαλιστής τοῦ Ἀγγλικοῦ Lloyd's νοεῖται καὶ πᾶς ἀσφαλιστής, διτις δύουσδήποτε εὑρισκόμενος ἐνεγράφη ἐν Λογδίνῳ εἰς τὸν κίνδυνον ὑπὸ τοὺς δρους τοῦ ἀσφαλιστηρίου συμβεσλάκιον τοῦ Lloyd's.

Τὸ καταστατικὸν δύναται νὰ ἐπιτρέψῃ εἰς τὸν Συνεταῖ:ισμὸν τὴν ἀσφάλισιν τοῦ ὡς ἄνω ποσοστοῦ, καὶ εἰς ἄλλας περιπτώσεις. Ἡ ὑπὸ τοῦ Ἑλληνικοῦ «Συνεταῖ:ισμοῦ» ἀσφάλισις τοῦ δρισθήσομένου ποσοστοῦ θὰ γοεῖται αὐτὸδοκαίως καὶ ἀνευ δημόρων συμβολαίων, εὐθὺς ὡς συναχθῆ ἢ σύμβασις ἀσφαλίσεως Ἑλληνικοῦ πλοίου μετὰ τοῦ ἥγετου ἀσφαλίστον τοῦ Lloyd's (Leader).

Ο «Συνεταιρισμός» διάλα το δύπο αύτού ἀσφαλιζόμενον πασσοστόδυ δικαιούονται ἀσφαλιστρών κανονιζόμενων διέπει έκαστην ἀσφάλισιν βίσσεις τοῦ μέσου ὅρου τῶν τιμῶν ἀσφαλιστρους, διέπει οἱ ἀσφαλισταὶ τοῦ Lloyd's ἐκκλυψον τοὺς καγδύωνται. Διέπει τὴν καθυστέρησην τῆς πληρωμῆς θά λογήθη διαδικασία περὶ ἐργάτηκαν νήμεροισθίων, δηλαδή διέπει Συνεταιρισμός θεωρούμενος ως ἐργάτης θά δύναται για ἐνάγη τὸν καθυστερούντα τὴν πληρωμὴν πλαισιοτήτην ἐνώπιον τοῦ Εἰρηγονού: Καί τοῦ Αθηγάνη.

“Η ἀσφάλισις θεωρείται: μὴ γενομένη καὶ εἰς οὐδεμίαν ὑπόκειται: ὅποχρέων: ὁ «Συνεταιρισμὸς», ἢν προηγουμένων δὲν ἔχει διακανονισθῆναι πληρωμὴ τῶν ἀσφαλίστρων, καθ' οὓς κκνόνας καὶ συγγένεις τηρεῖ τὸ Lloyd's.

Είς περίπτωσιν ἀπαιτήσιας κατὰ τῶν ἀσφαλιστῶν ἐκ τῆς ἀσφαλιστικῆς σχέσεως, δ ἀσφαλιζόμενος καὶ δ «Συνεταιρισμὸς» είναι ὑπόχρεος νὰ συμμορφωθῇ πρὸς τὸν κανονισμὸν ή συμβι-
νούσιμὸν η δικαστικὴν ἀπόφασιν τὴν ὑποχρεοῦσαν τὴν πλειοψη-
φίαν τῶν λοιπῶν ἀσφαλιστῶν.

Τὰ μέλη τοῦ συγεταιρισμοῦ ἐν οὐδεὶς μᾶλις περιπτώσει εὑθύνονται πέρρην τῆς εἰσφορᾶς τῶν.

Πλοιόν διαχρησθέν τῶν νηολογίων λόγῳ γνωμήριον ἢ ἀλλαγῆς σημαίας ἔξερχεται τοῦ συνεταῖρισμοῦ, δ ὃ δὲ πλοιοκτήτης του διατηρεῖ τὴν συνεταῖριστικὴν αὐτοῦ μερίδαν καὶ μετὰ τὴν πληρωμὴν τῆς τυχόν διειλῆσε τὸν «Σύνεταιρισμὸν» λκριθένει: ὄνομαστικὸν τίτλον δεικνύεται τὴν ἀγαλογίαν τῆς συμπετογῆς του.

Δι' έτερου ἀρθρου κανονίζεται· γη ἔκδοσις τῶν ὁνομάτων τέλων καὶ η ἐξαγόρξ αὐτῶν εἰς τὴν περίπτωσιν τῆς αληγρογυμακής μεταβούσεως.

Από τής ἐνέργειας λειτουργίεις τοῦ «Συνεταιρισμοῦ» οὐδὲν πλοίοι δύναται· νὰ ἐγγραφῇ εἰς τὰ Νηολόγια η γὰ λάθη προσωρινὰ ἐγγραφών «Εθνικότητος» ἀν μὴ προσαχθῇ εἰς τὴν ἀριθμοῖσιν ἀρχὴν ἐγγραφῶς διειθίστες τοῦ «Συνεταιρισμοῦ» η τοῦ ἐν τῷ Ἑξατερικῷ ἀντιπροσώπου αὐτοῦ, διτὶ κατεβλήθη καὶ διὰ τὸ πλοίον τοῦτο η ἀρχικὴ εἰσφορὴ τῶν 2 σελλινίων κατὰ τόνγον διλατήσωρητικότητος. Διὰ τὴν πληρωμήν τοιαύτης εἰσφορᾶς ἀγτὶ μετρητῶν γίνενται διεκτικοὶ διοικητικοὶ μερίδες πλοιοκτητῶν ἐξελθόντων πλεύσιμων.

Τὸ κατκατεκίδν δύναται· νὰ ὁρίσῃ τρόπον ὑπολογισμοῦ τῆς εἰσφορᾶς ταύτης ώστε νά είναι ἀνάλογος τῆς περιουσίας τοῦ Συνεταιρισμοῦ κατὰ τὴν στιγμὴν τῆς εἰσόδου καὶ τοῦ συνδόλου τῆς χω- αντικότητος τὴν ὄποιαν κέχηγενται τὰ ὑπέροχοντα μέλη.

“Η συνεταξιριστική μερις τόσου διά μετέχοντα οσον και δι' ἐξελθόντα πλοῖα δὲν δύναται νὰ κατασχεθῇ, εἰμὴ μόνον διὰ χρέη ποδὸς τὴν σωτηρίαν.

Τό Διοίκησις. Συμβούλιον, τὸ πρῶτον τοιοῦτον ἐκλεγόμενον ὑπὸ τῆς Ἐνώσεως τῶν Ἑφοπλιστῶν, ἀποτελεῖται ἀπὸ 7 τοῦδεχιστον ἔως 11 μέλη, καὶ θὰ ἐκλέγηται εἰς τὸ μέλλον ὑπὸ τῆς ἐτηρίας Γεν. Συγγελεύεσθαι τοῦ Συνετκριτικοῦ. Ἐκερχόμενα μέλη δύνανται γὰρ ἐπανεκλεγόσθαι. Τὰ μέλη τοῦ Διοίκησις συμβούλιον εἰναι ἀμισθι, δικαιοῦνται διμως πασσαστοῦ μέχρι: 20)ο τὸ πολὺ ἐπίτιμην πραγματοποιησιμένων κερδῶν, ἐάν τὰ ὑπάρχοντα ἀποθεματικὰ ὑπερβοστα τὸ ἄρχοντον κεφαλαιού.

Τὸ Δ. Συμβούλιον διαχειρίζεται τὰς ώποθέσεις καὶ τὴν περιουσίαν τοῦ «Συνετακτικοῦ σημείου» καθηρίζει· τὸ ἀνάλημα βιβλίον ποσοστὸν ἐκ τῶν ἀσφαλειῶν ἐκάστου πλοίου, δύναται· δὲ γὰρ κανονίσηγ τὸ ἀσφάλιστρον διάφραγμα τοῦ Lloyd's, τὸ πολὺ δημιαρ μέχρι 10 ορ., συντάσσει· τὸν Ισλογισμὸν καὶ λογοδεῖται πρός τὴν Γεν. Συγέλευσιν.

"Εχει ἐπίσης τὸ δικαίωμα ότι μή ἀσφαλίζει ὑπὲρ φύσεις μέγον διάστημα καὶ νὰ διαγράψῃ πάνα μέλος, διπερ—ἀποδεῖξει γιανέως—ηθελεν ἐπιδειξεις: ἀξιόμεμπτον διαγωγὴν. οὓς ἀσφαλίζουμενος η ἀνέκδοσις οὐκ εἰπεῖται τοις ἔπειροις τοὺς ἀνταντατάς.

Κατὰ τὴς ἀποφάσεως ταύτης χωρεῖ προσφυγὴ ἐνώπιον του β' τμήματος τῆς διήγεσθαις Ε.Ν. ἀσκουμένη ἐντὸς μηγδὸς ἀπὸ τῆς γυναικείας εἰς τὸν ἐνδιαιχθερόμενον. Η προσφυγὴ κοινοποιεῖται διὰ δικαιστικοῦ κλητήρως εἰς τὸν Πρόδρομον τοῦ συνεταιρισμοῦ ὅπεις μετὰ τῶν δικαιοιολογητικῶν τὴν διαθήξει ἀμέσως εἰς τὸ

συμβούλιον του Ε.Ν., δπερ και πρίνει: δριστικώς και αμετακλήτως.

Περαιτέρω κανονίζεται η έκπροσώπησις τῶν μελῶν εἰς τὰς γεν. συγελεύσεις, διάριθμός τῶν ψήφων ἀναλόγως τοῦ μετέχοντος τονιάς ἑκάστου μετόχου.

Η γενικὴ συγέλευσις εἶναι μόνη ἀρμοδία γ' ἀποφασίσῃ περὶ διανομῆς μερίσματος εἰς τὰ μέλη, ἀναλόγως τῆς ἐταίρικῆς αὐτῶν μερίδος και μόνον ἐάν τὰ ἀποθεματικὰ ὑπερβαίνωσι: τὸ κεφάλαιον τῶν ἀρχικῶν εἰσφορῶν. Πάντως δέον νὰ κρατήται ἀπὸ τὰ ἔτησια κέρδη ποσοστὸν 10% πρὸς σχηματισμὸν τακτικοῦ ἀποθεματικοῦ.

Ἐάν τὸ κεφάλαιον τοῦ «Συνεταιρισμοῦ» ἐκ τῶν εἰσφορῶν τῶν 2)— κατὰ τόνιον ὑποστῇ μείωσιν ὑπερβαίνουσαν τὰ 3) τὸ αὐτοῦ, τὸ Διοικ. Συμβούλιον δρεῖται: γὰρ σταματήσῃ πᾶσαν περαιτέρω ἀσφαλιστικὴν πρᾶξιν και καλεῖ αὐθωρεῖ τὴν Γεν. Συγέλευσιν, γῆτις κηρύσσει: τὸν «Συνεταιρισμὸν» ὑπὸ διάλυσιν και διορίζει: ταυτοχρόνως τρεῖς ἑκατονταριστάς, οἵτινες φροντίζωσι διὰ τὴν διανομὴν τῆς ἀπομεινάσης περιουσίας εἰς τὰ μέλη κατ' ἀναλογίαν τῆς μερίδος των. Πάντως η συγέλευσις μὲ πλειοψηφίαν τῶν 3) τῶν παρισταμένων μελῶν δύναται γ' ἀποφασίσῃ ἀπὸ διαλύσεως συμπληρωματικὴν εἰσφορὴν πρὸς συνέχισιν τῶν ἔργων τοῦ συνεταιρισμοῦ.

Τὰ καταστατικὰ η ἀλλαὶ πράξεις, ἔγγραφα, αιτήσεις πρὸς Διοικητικὰς ή Δικαστικὰς Ἀρχάς, τὰ βιβλία, αἱ παρὰ τοῦ Συνεταιρισμοῦ λαμβανόμεναι η διδόμεναι ἀπὸ δεῖξεις πληρωμῆς διὰ οἰανδήποτε αἰτίαν, τὰ ἔγγραφα τὰ διδόμενα διὰ τὰς συναλλαγὰς και τὰς πρᾶξεις μεταξὺ τοῦ Συνεταιρισμοῦ και τῶν Ἐταίρων η τυχὸν διαγομὴ μερίσματος ἀπαλλάσσονται: παντὸς φόρου δημοσίου η δημοτικοῦ, ως και παντὸς φόρου ἐπὶ τῶν ἀσφαλιστρων, τῶν τελῶν χροτοσύμμου και παντὸς φόρου και ἐν γένει τέλους.

Τῶν αὐτῶν προνομίων ἀπολαύει και πᾶσα Ἑλληνικὴ Ἀνώνυμης Ἐταιρία διὰ τὰς ἀσφαλείας η ἀντασφαλίσεις τὰς ὁποίας ενεργεῖ ἐπὶ ἐφοπλιστικῶν κινδύνων Ἑλληνικῶν πλοίων.

Η ΕΚΘΕΣΙΣ ΤΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΔΙΑ ΤΑ ΣΤΕΝΑ ΤΩΝ ΔΑΡΔΑΝΕΛΛΙΩΝ

Η διεθνὴς ἐπιτροπὴ τῶν στενῶν τῶν Δαρδανελλίων ἀπαρτιζομένη, ὡς γνωστόν, ἀπὸ ἀντιπροσώπους τῆς Ἀγγλίας, Γαλλίας, Ἰσπανίας, Ἰταλίας, Ἑλλάδος, Ρουμανίας, Βουλγαρίας και Τουρκίας, ἔδρεύσαται δὲ εἰς Κ) πολιικὴν και προεδρευομένη ἀπὸ τὸν Τουρκὸν ἀντιπρόσωπον, κατήρτισε και διεβίβασεν εἰς τὴν Κοινωνίαν τῶν Ἐθνῶν τὴν ἐτησίαν ἔκθεσίν της διὰ τὸ ἔτος 1930.

Συμφώνως πρὸς τὴν ἔκθεσιν ταῦτην ἐσημειώθησαν προσεγγίσεις εἰς Κων) πολιικὸν 1466 ἀτμοπλοίων και 6510 διελεύσεις ἀνευ ἐπικοινωνίας (in transit) μὲ συνολικὴν χωρητικότηταν 17.864.753 τόνιγον νέτ, ἐν συγκρίσει πρὸς 6028 πλοία τόνιγον νέτ 12.767.012 τοῦ ἔτους 1929 και 4746 πλοία τ. νέτ 9.218.371 τοῦ ἔτους 1928.

Η κυριωτέρα κίνησις πλοίων διὰ τῶν στενῶν κατὰ τὸ 1930 καταγράφεται εἰς τὰς κάτωθι ἐξ σημαίας:

Σημαία	Άτμ. T. νέτ	Σημαία	Άτμ. T. νέτ
Ιταλία	1842 4.551.027	Νορβηγία	378 1.108.126
Ἀγγλία	1487 3.666.816	Γαλλία	343 889.318
Ἑλλάς	1795 3.400.512	Γερμανία	400 806.860

Εἰς τὴν ἔκθεσίν της η διεθνὴς ἐπιτροπὴ κατακρίνει τὴν πληρωμὴν ὑγειονομικῶν τελῶν ἀπὸ τὰ ἄνευ ἐπικοινωνίας μὲ τὴν Ἕρχην διερχόμενη ἀτμόπλοιον, ἀτικα κατευθύνονται: εἰς λιμένας τῆς Μαύρης Θαλάσσης. Τὰ σκάφη ταῦτα ὑπόκεινται εἰς τὴν πληρωμὴν ἰδίου τέλους και κατὰ τὴν ἐν Μαύρης Θαλάσσης ἐπιστροφὴν των, ἐνῷ τὰ προσεγγίζοντα εἰς Κ) πολιικὸν ἀτμόπλοια πληρώνουν ἐφ' ἀπακετά τὰ ὑγειονομικὰ τέλη διὰ ἔκθετην προσέγγισίν των.

Τοιουτοτρόπως κατὰ τὸ 1930 λόγῳ τῶν μεγάλων Ρωσικῶν ἐπιχωριῶν, αἵτινες ἀπηγχόλησαν ἔνα σημαντικὸν ὅγκον σκαφῶν, αἱ Τουρκικαὶ ἀρχαὶ εἰσέπραξαν ἐκ τῆς δληγῆς κινήσεως τῶν Στενῶν 70.000 λίρας Τουρκίας ἀπὸ τὴν διεθνὴν γνωτιλίαν. Η ἐπιτροπὴ φρονεῖ, ὅτι πρέπει γ' ἀπαλλάσσω: τοῦ τέλους τούτου τὰ πλοία τὰ μὴ ἐκτελοῦντα οὐδεμίαν ἐμπορικὴν πρᾶξιν εἰς τοὺς λιμένας τῆς Τουρκίας.

Ἄλλως τε και οἱ διεθνεῖς ὑγειονομικοὶ κανονισμοὶ οἱ θεσπισθέντες και ισχύοντες ἀπὸ τῆς συγάφεως τῆς συνθήκης τῶν Στενῶν δὲν δικαιολογοῦν τὴν εἰσπράξιν τοιούτων τελῶν, μὴ ισοσταθ-

μένομέγων ἀπὸ οὐδεμίαν, ἔναντι τῆς πληρωμῆς, παρασχετεῖσαν ὑπηρεσίαν.

Αγκαρορικῶς μὲ τὰ ναυαγοσωστικὰ τέλη η ἐπιτροπὴ διαμαρτύρεται: διὰ τὴν ὄφεις ταῦτην ὑπηρεσίαν διασκαλογίαν ἐκ τῆς συγκρίσεως γνηγομένων τελῶν και ἀνεπαρκοῦς ναυαγοσωστικῆς ὑπηρεσίας, ὡς τοῦτο ἀπεδείχθη πολλάκις κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ χειμῶνος και τῶν ἑκάστοτε σφράζων τρικυμιῶν.

Ἐπικαθοδομητικὸν τῆς ἀνεπαρκείας τῆς Τουρκικῆς ναυαγοσωστικῆς ὑπηρεσίας είναι τὸ γεγονός, ὅτι κατὰ τὰ τελευταῖα πέντε ἡμέραν πέντε ξένα ἀτμόπλοιοι εἴσυχοι διηγείταις ἀπὸ τὴν ὄθιμον Οθωμανικὴν ὑπηρεσίαν.

Ἐν ἐκ τῶν ἐν λόγῳ σκαφῶν εἰχει ἔξοχειλές, τὸ δὲ πλήρωμά του διεσώθη ἀπὸ τὰς συνατιθίους λέμβους του, τὰ δὲ ἄλλα τέσσερα ἐπιβοτήθησαν για συνεχίσσουν τὸν πλοῦν των μετὰ τὴν διάλυσιν τῆς ὄμιχλης.

Περαιτέρω η ἔκθεσις των/ταῖς: τὴν μεγάλην αὔξησιν τῶν διελεύσεων μικρῶν ἀτμόπλοιων διὰ τῶν Στενῶν, παρ' ὅλην δὲ τὴν προσπάθειαν ἐνισχύσεως τῆς Τουρκικῆς ναυαγοσωστικῆς ὑπηρεσίας (ὧς λ.χ. ἀγοράς ναυαγοσωστικῶν, λειτουργείας σωτικῶν λέμβων, ρουκετῶν, σημάτων διμίχλης κ.λ.π.) ἐν τούτοις η ὑπηρεσία αὕτη είναι εἰσέτι ἀνεπαρκής.

Αντιθέτως λόγῳ τῆς καλύτερας τῶν διελεύσεων εἰσπράττονται σύμμερον τριπλάσια ποσὰ τῶν προπολεμικῶν, συνεπῶς η μείωσις τῶν τελῶν πρὸς ἀνακούφισιν τῆς ὑπὸ κρίσιν τελούσης διεθνοῦς γνωτιλίας, δύναται: ἀγωδύνως για πραγματοποιηθῆ διὰ τὴν Τουρκικὴν ναυαγοσωστικὴν ὑπηρεσίαν.

Η ἐπιτροπὴ ὑπενθυμίζει, ὅτι παρόμοιαι ὑποδείξεις ἐγένοντο πρὸς 27 ἑταῖρον εἰς τὴν ἔκθεσιν τῆς ἐπὶ τῶν ναυαγικαρέσσεων ἐπιτροπῆς (1901—1902). Προτείνει: ἐπίσης διὰ δευτέρου ἥδη φοράν η ἐπιτροπή, διπλαὶς τὸ φρέσκολοιον τῶν Στενῶν ἀντικαταστάθη διὰ φωτεινού σημαντήρος δικάντος τῆς ὑπηρεσίας τῶν Φάρων.

Τοιούτοις διακόμη, ὅτι τὰ ὑγειονομικὰ τέλη, διτικα εἰσπράττονται εἰς τὰ Δαρδανέλλια η εἰς τὸ Μπουγιούν Νερὲ ἀνέρχονται εἰς 4 γρόσια κατὰ τὸν γένετον τῆς Μαύρης Θάλασσαν.

Εἰς τὴν ἔκθεσιν ἔχει προσχρηθῆ η κατὰ λίρας Τουρκίας 8 ἡμερησίων διὰ ἔκκαστον φύλκα, τὸν ἐπιπολὴν ἐκείνην η ναυαγοσωστικὴ ὑπηρεσία είχε τότε προσωποκόντοραν 191 ἀτόμων.

Κατὰ τὰ 33 προηγούμενα ἔτη ἐκ τῶν 697 ναυαγίων, ἀτικα συνέβησαν κατὰ τὴν ἔξοδον τοῦ πλοίου εἰς Μαύρην Θάλασσαν, ἐνῷ ἐπὶ τὸν 234 ναυαγίων μᾶς δεκαετίας, τὰ 212 ησαν ίστιοφόρα Τουρκικά. Η διατήρησις τῆς ναυαγοσωστικῆς ὑπηρεσίας στοιχίζει ἐτησίως 14.000 Τουρκικῶν λιρῶν η δὲ Ναυτιλία κατὰ τὰ δίκαια τελευταῖα ἔτη κατέβαλε τέλη 200.000 Τουρκικῶν λιρῶν, ἐπὶ τοῦ ποσοῦ δὲ τούτου η Τουρκικὴ γνωτιλία ἔχει ἀναλογίαν 7 1/2 σ.ο., ἐνῷ η Βρεττανικὴ γνωτιλία ἔπλήρωσε λίρας Τουρκίας 130.000. Οὕτως ἀποδεικνύεται: διὰ τοῦ διπλαὶς τῆς ὑπηρεσίας ταύτης καταβάλλονται ἀπὸ τῶν ξένων γνωτιλίων ἐπ' ὀφελεῖς σχεδόν ἐδιλοκήρου τῶν Τουρκικῶν πλοίων και γνωτῶν.

Η ΥΠΟΘΕΣΙΣ ΤΗΣ ΜΠΑΥΡΟΝ

Η Τράπεζα Westminister ἔζητησε πρὸς ἡμερῶν ἀπὸ τὰ Ἀγγλικὰ δικαστήρια για σημαντικοὺς τοιούτους τελῶν της πληρωμῆς, ἀπειλήσας τὴν εἰσπράξιν τῆς Μπάυρον «Maid of Syra» τ. γκρδ. 3451 και της Ναυπηγήσεως 1912 και της Μπάυρον «Maid of Andros» τ. γκρδ. 3548 και της Ναυπηγήσεως 1912. Τὸ δικαστήριον ἔξετασε τὰς ἀποκτήσεις ἐπὶ τῶν σκαφῶν τούτων και τὰ τῆς μαρφῆς τῶν ὑποθηκῶν των διέταξε για γίγνη η ζητηθεῖσα ἐκτίμησις. Διὰ τὸ ζητηματικὸν τῆς πωλήσεως των ἀρέθη τοῦτο εἰς τὴν πρωτοβουλίαν τοῦ εἰσηγητοῦ τοῦ Ἀγγλικοῦ Ναυαρχείου, διστις θά κανονίσῃ τὸν τρόπον και τὸν χρόνον τῆς πωλήσεως των.

ΑΙ ΑΝΑΓΚΑΙ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

ΠΕΡΙ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΣ ΤΩΝ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ

ΤΕΤΑΡΤΟΝ ΑΡΘΡΟΝ ΤΟΥ Κ. Ν. ΜΕΤΑΞΑ

Πρό διετίας τὸ Υπουργεῖον τῶν Ναυτικῶν ἐκκινούσιον πρὸς τὰς Λιμενικὰς καὶ παραλίους Προξενικὰς ἀρχὰς τὸν ὅπ' ἀριθ. 4000 νόμον «περὶ Τροφοδοσίας τὸν Πληρωμάτων τῷ Εὔποροικῷ πλοίοιν» καὶ τὴν ὅπ' ἀριθ. 15317[31]4)1929 ἀπόφεσιν: «Περὶ καθορισμοῦ τῆς συνθέσεως τοῦ ἡμερησίου ἀδισματολογίου τοῦ προσωπικοῦ τῶν φορτηγῶν ἀτμοπλοίων».

Εἶναι ἀναμφισθήτητον διτὸς ἡ ἴκανοποιητικὴ λόσις τοῦ ζητήματος τῆς τροφοδοσίας θέλει προστατεύσῃ τὴν ὁρίζειν τοῦ πληρώματος καὶ οὐκ συντελέσῃ μεγάλως εἰς τὴν διεκτήργησιν ἀρμονικῶν σχέσεων μεταξὺ αὐτῶν καὶ τοῦ πλοιάρχου ἢ τοῦ ἰδιοκτήτου. Ἀλλ' εὑρηται, ἀρά γε, ἐν τῷ κοινοποιηθέντι νόμῳ ἡ ἴκανοποιητικὴ λόσις; Πολλοῦ γε καὶ δεῖ. Διδετκι ἀπλὸς μίκη κατεύθυνσις, κατὰ βάσιν δρθῆ, ἀλλ' ἀπατιούνται τόσοι διορθώσεις τῶν λεπτομερειῶν καὶ συμπληρώσεις, ὡστε διά νόμος καθίσταται ἀνεφέρμοστος ἐν τῇ πράξει παρ' ὅλη τὰ «ἐντελλόμεθα» καὶ «διατάσσομεν» τῶν κ. κ. Υπουργῶν.

Ἐπὶ παραδείγματι, δὲν εἶναι δυνατὸν κατὰ τὴν σημερινὴν ἐποχὴν νὰ τροφοδοτήται τὸ πλήρωμα ἐπὶ ἔδομάρχες διοκλήρους, ὡς ὅριζε ὁ νόμος, διὰ ἀλιπάστου ἢ διατηρούμενου εἰς κυτία κρέατος καὶ διὰ παρασκευασμένου κατὰ τὸ ἔδεσματολόγιον τὸ τοιοῦτον οὐκ ἰσδιύαμει πρὸς καταδίκην τῶν ναυτιλομένων εἰς τὴν νόσον τοῦ σκορδίου, ἢ ἀλλην τινὰ παραπλήσιαν, ιδίως ἔκεινων ἐκ τῶν ναυτιλομένων οἵτινες ἐπὶ τριάκοντα συγεχῆ ἡμερονύκτια μισθοῦσιν εἰς πλόκους ἐντὸς τῶν διακεκυμένων ζωνῶν. «Οσοι διηρετήτακεν ἐπὶ ιστιοφόρων θὰ ἐνθυμούμενοι δητοὶ, μολονότι ἐτεξιδεύομεν εἰς εὐκράτους ζώνων, οὐδὲ τότε ἐτρώγετο ἢ σούπαν ἀλιπάστου, ἀλλὰ παρεσκευάζετο τοῦτο ως ἐντράδα. Εἶναι δημος πλέον ἡ ἀναχρονιστικὴ καὶ φυσικὴ ἀνεφέρμοστος ἡ σχετικὴ διάταξις τοῦ τελευταίου νόμου.

Ἀλήγου γενεγμένου περὶ χορηγίας νωτῶν ἀντὶ ἀλιπάστου κρέατος, οὐκ ἡτο διπρεπὲς νὰ ἐπικρίνωμεν τὰς διατάξεις τοῦ νόμου ἀν δὲν εἴχομεν γὰρ συστήσωμεν κατὶ κακλίτερον. «Ομολογούμενως καὶ τὸ σήμερον κρατοῦν ἔξαιρετικῶς ἐπὶ τῶν ἐλληνικῶν πλοίων σύστημα παραλλαγῆς ζώνων στραζομένων κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ ταξιδίου, δὲν εἶναι οὕτω πρακτικὸν οὔτε συμφέρον. «Οταν διπολογίσῃ κανεὶς πόσου ἀκριβῶς στοιχίζουν αἱ ζωτοροφίαι ἐν Ἀγγλίᾳ, ἐν Σκανδιναվίᾳ, Ἡπειρωτικῇ Εὐρώπῃ, διπόθεν συμδικεῖς νὰ ἔκπινῃ τὸ πλοῖον, ὅταν διπλογίσῃ τὴν διπλάνην τῆς διατροφῆς τῶν ζώων, τὴν ἀπώλειαν τοῦ βάρους των κατὰ τὸν πλοῦν καὶ ἔνιστε τὸν θάνατόν τινος κατῶν, ὅταν ἀναλογισθῇ τὴν χρονοτροφὴν τοῦ πληρώματος διὰ τὴν περιποίησίν των καὶ τὴν φιθοράν τοῦ μέρους διπού φολάττουται, οὐκ συμφωνήσῃ διτὸς κρατοῦν παρ' ἡμῖν σύστημα δὲν εἶναι τὸ ἐνδεδειγμένον. Πρακτικώτερον καὶ συμφερότερον οὐκ ἔτοις ἐφηρμόζετο ἀνάμετον σύστημα, καθ' διετάξεις πρώτως δέκαν ἡμέρας τοῦ πλοιού γίνεται χορηγίας τοῖς μὲν τῆς ἔδομάρχους ἀλιπάστου κρέατος παρασκευαζομένου ως ἐντράδας, κατὰ δὲ τὰ διτόλοιπα φαγητά, τὸ δριζόμενον κρέας νὰ προσέρχεται ἐξ ἐσφραγίμων ἐπὶ τοῦ πλοιού ζώων.

Ἄλλα τὸ πρακτικώτερον καὶ συμφερότερον δὲν τῶν συστημάτων τὰ ὄποια γνωρίζω, εἶναι διατήρησις νωποῦ κρέατος ἐντὸς ψυγείων στεγνής ψύξεως (refrigerators, δηλ. παγωνιερῶν). Υπάρχουν εἰδικά τοιαῦτα διαιρούμενα εἰς διαιμερίσματα, τὰ ὄποια ἀνοίγονται διαδοχικῶς τὸ ἔν μετά τὸ ἀλλο, οὕτως ὡστε νὰ μίνη ἀθικτον τὸ κρέας ἐντὸς τῶν διαιμερισμάτων τὰ ὄποια δὲν ἔχουσιν ἀνοιχθῆ. Η δεῖξι τῶν ψυγείων τοῦτων καὶ ἡ διπλάνη τῆς ἐγκαταστάσεως αὐτῶν πληροφορούμεναι, διτὸς στοιχίζει περὶ τὰς λίρας 250, ποσὸν τὸ διποίον ἐντὸς δραχέων χρονικοῦ διαστήματος ἀποσβέντων: διὰ τῆς ἐπερχομένης οἰκονομίας εἰς τὴν τροφοδοσίαν, ἐν φυγχρόνων εἰς τὸ πλήρωμα θὰ χορηγήται διακρίνεται φυγχρόνων κρέας νωπὸν καὶ εὐγεστον.

Μια παράλειψις τοῦ νόμου εἶναι δικαστικὸς τοῦ τρόπου τῆς ἔξελέγχεως τῆς ποιότητος καὶ τοῦ βάρους τῶν διανεμομένων τρο-

φίμων. Θὰ ἡτο δυγκτὸν νὰ δρίζηται ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου τριμετῆς ἐπιτροπῆς ἐναλλασσούμενη καθ' ἔδομάρχα, ἀποτελουμένη δὲ ἀπὸ ἕναν ἀξιωματικὸν, ἕναν γνώτην καὶ ἕνα θερμοκτήτην. Η ἐπιτροπὴ αὕτη θὰ παραλαμβάνῃ καθ' ἔκστασην πρωτεύει τὸν ὅπδε τοῦ νόμου δριζόμενη τρόφιμον καὶ θὰ τὰ παραδίδῃ εἰς τὸν μέγερον πρός παρασκευὴν, ἀσκεύσεις ἀπλὴν ἐπιθέλειν χωρὶς δεσμίων νὰ ἔχῃ προγόνια ἡ εὐθύνη.

Ἐτέρα παράλειψις εἶναι διατήρησις περὶ ἀποκτήσεως εἰδικευμάτων τροφοδοτῶν καὶ μηχανῶν. Εἰς ἀλλοι ἀρθρού θέλω ἐκθέση τὰς σκέψεις μου περὶ ιδρύσεως εἰδικῆς προπαρασκευαστικῆς σχολῆς. Ἐνταῦθι περιορίζομαι νὰ προτινω ἵνα οἱ τροφοδόται καὶ μάχειροι ἀπαρχιτήτων ἐφοδιάζωσι διὰ πτυχίου, οὕτως ὡστε διατηρήσης ἐποπλιμένων καρούν τοῦ πλοιού τοῦ πτυχίου μηχανῶν μηχαίρων καὶ τροφοδότην καὶ χορηγῶν τὸν ὅπδε τοῦ νόμου διατασσόμενα τρόφιμα εἰς εἰδος, δέρος καὶ ποιότητα, οὐδεμίαν παραχρήσην δύναται νὰ ὑπέχῃ πρός τὸ πλήρωμά του καὶ κατ'

οὐδένα λόγον δικαιούσθαι τοῦτο νὰ παραπονήσῃται ἐναντίον του.

Εδρίσκων δρθιατάτην τὴν διάταξιν τοῦ νόμου διὰ τὴν ἀπαγορεύεται διάνυμης τῶν συμφερόντων τοῦ πλοιάρχου εἰς τὴν τροφοδοσίαν τοῦ πληρώματος. Τασσόμενος οὗτος εἰς τὴν ἀνήκουσαν αὐτῷ ὑψηλὴν καὶ ἀμερόληπτον ἐποπτεύον, θέλει διὰ τοῦ μῆπω ἀμφισθητούμενου κάρουν τοῦ προλαμβάνην ἡ τούλαχιστον διευθύτη ταχύδην παρουσιαζομένης διαφοράς, αἴτινες ὑπὸ τὰς σημερινὰς συνθήκης τόσω συγχά καταλήγουσιν εἰς ἀντεγκλήσεις μεταξὺ αὐτοῦ καὶ τοῦ πληρώματος καὶ εἰς ἐπειδότες τῶν λιμενικῶν καὶ προσεικινῶν ἀρχῶν πρός ἐπαναφοράν τῆς διασκαλευομένης πειθορχίας τοῦ πλοιού.

Τὸ διάτης ἀνωτέρω παραχτηρήσεις θὰ μετετρέπετο διηγμοσιευθεῖς κανονισμὸς τῆς ἐπὶ τῶν φορτηγῶν πλοίων, τροφοδοσίας, ὡς δεικνύουσιν οἱ παραχτιθέμενοι πίνακες. Σημειωτέον διτὸι οἱ ναυτικοὶ εἰμεῖθι συγειθεῖσμένοι εἰς τὴν ὄρθην καὶ ἐλληνικὴν ὄνοματολογίαν τῶν ἔδεσμάτων, διαιροῦντες αὐτὰ εἰς Πρόγευμα, Γεῦμα καὶ Δεῖπνον, ὡς ἐπίσης καὶ εἰς τὰ δεκαδικὰ δέρη μὲ τὰς διποδιαιρέσεις των, οὐκ ἡτο διπτιμάτωρον ἐάν τὸ Υπουργεῖον δὲν ἐδημοσίευε περὶ πλοιάρχου διεπαγγγέλης ἐν τῷ κανονισμῷ διοματιλογίας ἐδεσμάτων καὶ διαρρέων δρθιῶν.

ΕΔΕΣΜΑΤΟΛΟΓΙΟΝ

Α'. Τροφοδοσία Αξιωματικῶν

Πρόγευμα.—Δύο αὐγὰ κατ' ἀτομικού, τυρδού, τέσσον, γάλα, δέρτος. Γεῦμα,—Δύο εἰδῆ φαγητοῦ, ἔξι διάνυμης τοῦ προτεύοντος, διαφοράς μὲ γαρνιτούρχην, τυρδού, γλύκισμα καὶ φρούτα, δέρτος.

Δεῖπνον.—Δύο εἰδῆ φαγητοῦ, ἔξι διάνυμης τοῦ προτεύοντος, διαφοράς μὲ γαρνιτούρχην, τυρδού, τέσσον, φρούτα νωπά η ζηρά, δέρτος.

Τέσσαρες καφφέδες ἡμερησίων κατ' ἀτομογ., παρασκευαζόμενοι καθ' ἀξιωματικοῖς ἐπιθυμοῦσι.

Β'. Τροφοδοσία Κατωτέρου Προσωπικοῦ

Ημέρα	Πρόγευμα	Γεῦμα	Δεῖπνον
Κυριακή	2 αὐγά, τέσσον, γάλα, τυρδού, δέρτος	Μακαρ., σάλτ., κρέας φητό μὲ πατάτ., δέρτος	Κρέας φητόν, σαλάτα, καρποί ξηροί, δέρτος
Δευτέρα	T.γάλ., τυρδ., δέρτ.	Κρέας μὲ χόρτα ημέσης πατάτ., δέρτος	Σοῦπα πάστα μὲ κρέας βραστόν, δέλαισι, δέρτος
Τρίτη	> > >	Πιλάφι σάλτος, κρέας μὲ γαρνιτούρχην, δέρτος	Κρέας μὲ πατάτες η μὲ χόρτην ποτάτα, δέρτος
Τετάρτη	> > > >	δέρτο, σούπ. νωπ. ίχθ.	Λαδαρ., ἐποχ., μὲ ἔλ., η πατάτη, δέρτος
Πέμπτη	2 αὐγά, τέσσον, γάλα, τυρδ., δέρτ.	η βακκαλάρος, δέρτος	γιαχνί μὲ δέλαισας η σαλάτα
Παρασκ.	Τ.γάλ., τυρδ., δέρτ.	Μακαρόνια μὲ κρέας ποκκιστόν, δέρτος	Σοῦπα ρίζις η πάστα κρέας βραστόν, δέλαισι, δέρτος
Σάββατον	Τέσσον, τυρδ., γάλα, δέρτ.	Ορούα πρός τὴν Τετάρτην	Πιλάφι μὲ κρέας η χόρτα βραστά δέρτος.

Αναλογία Τροφίμων κατά μερίδα, πρός παρασκευήν έδεσματολογίου του κατωτέρου προσωπικού

Είδος φαγητού	Κορινθική			Δευτέρα			Τρίτη			Τετάρτη			Πέμπτη			Παρασκευή			Σάββατον				
	Πρόγευμα	Γεύμα	Δεινόν	Πρόγευμα	Γεύμα	Δεινόν	Πρόγευμα	Γεύμα	Δεινόν	Πρόγευμα	Γεύμα	Δεινόν	Πρόγευμα	Γεύμα	Δεινόν	Πρόγευμα	Γεύμα	Δεινόν	Πρόγευμα	Γεύμα	Δεινόν		
Αγγά	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Τυρός	80	—	—	80	—	—	80	—	—	—	—	—	80	—	—	—	—	—	—	80	—	—	—
Τέσσερα	5	—	—	5	—	—	5	—	—	5	—	—	5	—	—	5	—	—	5	—	—	5	—
Γάλα	—	—	—	—	—	50	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Έλαιος	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Άλμαρόν	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Κρέας	—	240	240	—	240	240	—	240	240	—	—	—	—	240	240	—	—	—	—	—	—	240	240
Νωπάχ χόρτα	—	—	350	—	350	—	—	—	—	—	—	—	400	—	—	—	—	—	—	400	—	—	—
Οσπρια	—	—	—	—	100	—	—	—	—	—	100	200	—	—	—	—	—	—	100	200	—	—	—
Οργάνη	—	—	—	—	—	—	—	150	—	—	—	—	—	—	150	—	—	—	—	—	—	—	150
Νωποί ιχθύς	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	240	—	—	—	—	—	—	240	—	—	—	—
Βακκαλάριος Έγρος	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	200	—	150	—	—	—	—	—	200	—	—	—	—
Πυτάτας	—	100	200	—	—	—	—	—	200	—	150	—	—	—	—	—	—	—	150	—	—	100	—
Μακαρόνια	—	200	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	200	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ζουμπρικά	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	150	—	—	—	—	—	—	—	150	—
Ζάχαρις	80	—	—	80	—	—	80	—	—	80	—	—	80	—	—	80	—	—	80	—	—	80	—
Άρτος νωπός	500	500	500	500	500	500	500	500	500	500	500	500	500	500	500	500	500	500	500	500	500	500	
Βρούτυρον 6' ποιότητος	—	25	25	—	25	—	—	25	25	—	—	—	—	25	—	—	—	—	—	—	—	25	—
Ντεμάτα	—	12	12	—	12	12	—	12	12	—	12	12	—	12	12	—	12	12	—	12	12	—	12
Έλαιον	—	—	20	—	—	—	—	—	—	—	50	40	—	—	20	—	—	50	40	—	—	—	—
Καρποί Έγροι	—	—	ελιά	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Άλας	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Πιπέρι	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Όζος	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Σκόρδον	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Κρόμμια	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

κατ' αναλογίαν

γάλας γηστησίμως ήμέρχες δικαιολογείται ή παρέκκλισις από τον άνωτέρω έδεσματολογίου.

11) Τό γάλα, ή ζάχαρις, ή τυρός κτλ. διανέμονται κατά Σάββατον κατά τὴν άναλογούσαν ποσότητα διὰ μίαν έβδομάδα εἰς έκκαστον μέλος του πληρώματος.

12) Επιτροπή καταρτιζομένη υπὸ τοῦ ὑποποχοῦ καὶ ἐγκρινομένη υπὸ τοῦ ποχοῦ, ἀποτελουμένη δ' ἀπὸ έναν οπαξιωματικόν, ἔναν ναύτην καὶ ἔνα θερμακτήν, θά παραλαμβάνῃ καθ' ἔκάστην ἐκ τοῦ τροφοδότου τὰ κατά τὸ έδεσματολογίου τρόφιμα, ἐλέγχουσα τὴν ποιότητα, τὸ εἶδος καὶ τὸ βάρος, θὰ τὰ παραδίδῃ δ' εἰς τὸν μάγειρον πρὸς παρασκευήν.

13) Ο μάγειρος δέον γὰρ εἶναι πυχιούσχος.

14) Οἰνόδηποτε παράπονον, ἀφορὸν τὴν τροφοδοσίαν, δικαιοζεῖται κομψίως υπὸ τῆς ἐπιτροπῆς πρὸς τὸν πλοίαρχον, ἡ ἐπέμβασις τοῦ ὅποιου θὰ συμβούληξη τὰ πράγματα. Ἐάν προκύψῃ σούσκρα τις ἀταξία, ὁ ποχος ὑποχρεούται ν' ἀνακφέρῃ ταύτην εἰς τὸ ήμερολόγιον του. Ἐάν δὲ ποχος δέον κατορθώσῃ νὰ τακτοποιήσῃ τὰ κακῶν κείμενα, τότε τὸ ζήτημα ἀνακφέρεται πρὸς τινὰ λιμενικὴν η προξενικὴν ἀρχήν.

15) Εἴνοιστι διτεῖς ἐν περιπτώσεις ἐκτάκτου περιστατικοῦ, π.χ. ἀποτεφρώσεως τῆς τροφαποθήκης η καταστροφῆς τῶν τροφίμων υπὸ τῆς θαλάσσης οὐδεμίᾳ εὐθύνη θέσει βιβρύει τὸν πλοίαρχον η τὸν πλοιοκτήτην διὰ πληγμελῆ τροφοδότησιν μέχρι κατάπλου εἰς ἀσφαλή λιμένα.

16) Ο παρὼν κακογνισμὸς ἐκτυπώμενος θ' ἀναρτᾶται εἰς κατάλληλους θέσεις ἐντὸς τῶν διαμερισμάτων τοῦ πληρώματος, ἐν τῇ τροφαποθήκῃ καὶ ἐν τῷ μαχειρείῳ, διὰ τὴν εὔκολον ἀνάγνωσιν αὐτοῦ υπὸ τῶν ἐνδιαφερομένων.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ Β. ΜΕΤΑΞΑΣ

Πλοίαρχος Ε. Ν.

ΙΤΑΛΙΑ

Ο Οίκος τῶν Απομάχων Ναυτικῶν

Εἰς τὴν Ιταλίαν ίσριθη πρό τινος δὲ «Οίκος τῶν Απομάχων Ναυτικῶν» δοτεῖς ἀπεργασίαν κατ' ἀρχὴν ἀπὸ τοῦ 1919, τὴν δὲ προχηματοποίησίν του τὴν ιστοθήση τελικῶς η κυβέρνησις Μουσσολίνι κατά τὸ 1923. «Διτεῖς διαθημοῖσιν καὶ ιδιωτικῶν εἰσφορῶν συνεκνετρώθη τὸ ἀπαιτούμενον ποσόν καὶ κατέστη δυνατὴ η ἔναρξις τοῦ ἔργου.

Εἰς τὸν «Οίκον τῶν Απομάχων» κτισθέντα παρὰ τὴν θάλασσαν εἰς τὸ Camoli, οἱ γέρων—καυτοί θά διδούσσουν τὰς σκάψεις των εἰς τὸν ἀπέργον γαλανὸν ὄρεζονται, θά ἀναπολοῦν τὸ παρελθόν καὶ θά διηγοῦνται τὰς ναυτικάς των περιπτετίκες, αἱ δοποῖς, σεχνά, τόσου θά τοὺς συγκινεῖσθαι.

Πρὸς τὸ παρόν θά στεγασθοῦν εἰς τὸν «Οίκον» 40 μέρον ἀπόμαχοι τῶν θαλασσῶν. Η θάρσιας τῆς ιδιωτικῆς ταύτης στάγης ἐκριθεῖσας καρακατήσης τῶν θαλασσῶν θά λόγγη τοῦ ὑπερηφανοῦς καρακατήσης τῶν θαλασσῶν θά θέσπονται οἱ ὑπέργυροι καπατανάσιοι νά ταριματίσουν τὴν ζωήν των εἰς τὸ ἀχαρι θά αὐτοὺς περιβάλλοντας θά συνέχουν πτωχοκομεῖσθαι.

Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΕΝΑΝΤΙ ΤΗΣ ΚΡΙΣΕΩΣ

ΑΡΘΡΟΝ ΤΟΥ Κ. Κ. ΔΑΝΑΛΗ

"Από τῶν ἀρχῶν τοῦ 1929 καὶ ἐντεῦθεν, ἐν γεγονός μεγίστης σημασίας ἀνεδύθη εἰς τὴν Ἑλληνικὴν ἀτμοσφαιρικήν, καὶ γητοποιῆσαν τὴν μεγάλην μερίδα τῆς Ἑλληνικῆς Κοινωνίας, τὸν τόπον, τὴν Ἑλληνικὴν Κυβέρνησιν, ιδίως δὲ τὸν Ναυτικὸν Κόσμον διατίς ήτο πρωτίστως καὶ ζωτικῶς ἐνδιαφερόμενος, ἀτε οὐφιστάμενος ἀμέσως τὰς συνεπείας τοῦ γεγονότος τούτου, ἡ Ναυτικὴ Κοίσις.

Ἡ Ναυτικὴ Κοίσις, παραφυάς οὖτα, τῆς Διεθνοῦς τοιαύτης, κατ' ἀρχὴν ἔθεωρήθη συγκρήτης, διότι δὲν ἦτο πρωτοφανής, περιέχεται δὲ εἰς τὸ πλεῖστον τῶν οἰκονομικῶν αναγόνων τῶν ἀναποδράτων καὶ ἀνυπερβλήτων, τούλαχιστον προληπτικῶς, καὶ περὶ τῶν ὅποιων τὴν μελέτην μόνον, ἵτοι τὴν ἔρευναν, ἀσχολοῦνται καὶ ἡσυχολήθησαν οἱ οἰκονομολόγοι ἀπὸ τῆς ἐποχῆς τοῦ Ἀριστοτέλους, καὶ μετ' αὐτῶν ἀπὸ τοῦ Adam Smith καὶ τοῦ Ricardo, μέχρι τοῦ Wagner, Leroy-Beaulieu, Gild καὶ Aftalion, χωρὶς νὰ εἶναι δυνατὸν νὰ προληφθῇ, parcequ'il n'est aucun moyen de les prévenir : Sont comme un fleau naturel.

Il n'y a aucun remède souverain aux crises générales.
Il serait presomptueux de rêver, de les prévenir d'une façon absolue.

'Ολίγον κατ' ὅλιγον δμως, καὶ ἀποκλειστικῶς ἔνεκα τῶν αἰτίων ἀτυχίας ἀδημιούργησαν τὴν κρίσιν ταύτην, καὶ λόγῳ τῆς οἰκονομικῆς ἀναπτυξτέως ἢν ἐπέφερεν δι παγκόσμιος πόλεμος, ἐν συγδυσμῷ μὲ τὰς ἀτυχείας συνεπείας τῶν πολεμικῶν συνθηκῶν καὶ αἰσθητῶς ἔνεκα τῆς Πολιτικῆς ἀνωμαλίας ἥτις ἐπηκολούθησεν ιδίως τὴν διαρρόθυμισιν τῶν κρατικῶν συνδρομῶν ἐν Εὐρώπῃ καὶ μετ' ὅλη ταῦτα λόγῳ τῆς μειώσεως τῆς καταγαλωτικῆς δυνάμεως τῶν λαῶν, καὶ τῆς ὑπερκακήσεως τοῦ διεθνοῦς τοπηγε, ἡ κρίσις, λόγῳ, ἔξειλίχθη εἰς κατάστασιν τείνουσαν νὰ ἔξομειθῇ μὲ τὴν προπολεμικήν.

Δὲν θὰ προύξειε: δὲ τὸν ἀλλαχιστον πίνδηνον ἡ ἐπένδυσος εἰς τὴν προπολεμικήν ἐπιχήρη, ἐὰν ἐκ παραλλήλου ἔξειλίσοντο πρὸς αὐτὴν καὶ ὅλαις αἱ ἄλλαι συνθῆκαι αἱ συνκρετικὲς πρὸς τὴν Ναυτιλίαν.

Ἄτυχῶς δμως δὲν εἶναι εὔκολον νὰ ρυθμισθῶν δμαλῶς ὅλαις αἱ συνθῆκαι τῆς ζωῆς μιᾶς κοινωνίας, εἴτε μικρᾶς, πολλῷ δὲ μᾶλλον τῆς μεγάλης ἐν δύο δισεκατομμύριον ἀνθρώπων διεθνοῦς τοιαύτης.

Συνεπῶς ὑπολείπεται διεθνία ἡ Ναυτιλιακὴ κρίσις, ἥτις πλήκτει σημαντικῶς τὴν Ἑθνικὴν οἰκονομίαν, εἴλκυσε πρὸς αὐτὴν ὡς προεπιπομένην τοὺς πάντας.

Δὲν γνωρίζομεν ἐὰν τὸ ἀρτοῦ: ἐμφράσθη ἔγκριτον Ναυτικὴν περιοδικὸν, τὰ «Ναυτικὰ Χρονικά» εἶναι γέννημα τῆς κρίσεως, δεδομένου ὅτι ἡ χρησιμότης τοῦ ἐν τῇ Ναυτιλίᾳ χώρᾳ ἡμῶν εἶναι ἀναμφισβήτητος καὶ ἐν ἡμέραις Ναυτιλιακῆς εὐημερίας, διωσδήποτε δμως χαρτογράφων τοῦ οἰκουμενικοῦ παρατητικοῦ παραδίδειγμα τὸ εὐτυχές δημιουργικὸν παρελθόν, θὰ δυνηθῶσι: δοθούμενοι ὡς προεπιπομένην καὶ ἀπὸ τὸ Κράτος, νὰ συγκρατήσωσι τὸν Ἐμπορικὸν στόλον, πρὸ παντὸς Ἑλληνικόν.

Καίτοι δμως δὲν ἦτο δυνατὸν νὰ προληφθῇ ἡ Ναυτιλιακὴ αὕτη κρίσις, δὲν ἔπειται ὅτι πρέπει νὰ θεωρεθαί μοιρολογτικῶς τὴν ἀτεγκτού δρᾶστιν τῆς, διότι αἱ συνέπειαι μιᾶς κρίσεως αἱ ἀμεσοὶ τούλαχιστον εἶναι πάντοτε δλέθριαι, σύτε εἶναι δυνατὸν νὰ ἐλπίζωμεν εἰς τὰς «ἐγίνοτε εὐτυχείς συνεπείας» (consequences parfois heureuses) τῶν γενικῶν κρίσεων, διότι πιθανὸν νὰ ἀναφράγωσιν αὐταὶ μετὰ πάροδον τόσῳ πολλοῦ χρόνου ὥστε νὰ μὴ ξεσοοποῦσι τὰς συμφοράδες πειράφεται νῦν αὕτη. Δέον τούτεστι νὰ ληφθῶσι μέτρα πρὸς περιστολήν τῶν δεινῶν συνεπειῶν τῆς κρίσεως καὶ ἀντίκρυσι τῆς δημιουργηθεῖσης καταστάσεως.

Πρὸς τὸν σκοπὸν τοῦτον δρεῖλομεν δοῖοι: γὰς συμβάλωμεν ἵνα διὰ τῆς κοινῆς καὶ μετ' ἐπιμελοῦς ἐνδιαφέροντος συνεργασίας διασταθῇ τὸ ἀξιοθάματον δημιουργημάτων τῶν Ἑλλήνων γυναικῶν, ἡ Ἑλληνικὴ Ἐμπορ. Ναυτιλία.

Τὸ σύστημα δὲ τῆς πρὸς διάσωσιν τῆς Ναυτιλίας ἐργασίας δέον νὰ εἶναι σύμφωνο πρὸς τὴν γένεσιν αὐτῆς καὶ τὸν ἔνεκα τούτου ιδιάζοντα οἰκονομικὸν καὶ ἐπιχειρηματικὸν αὐτῆς χαρακτήρα.

Δεδομένου, διὰ τῆς Ναυτιλίας ἐδημιουργήθη ὑπὸ τῶν ἰδιωτῶν,

Ναυτῶν—Πλοιάρχων, διὰ τῆς ἀξιοπλίνου καὶ χαρακτηριστικῆς αὐτῶν δροστηρίστητος, ἐνισχυμένης ὑπὸ τῶν νοικοκυρεμένων καὶ διαγαρυῶν πληρωμάτων, ἀνετῆς ἐλαχίστης Κρατικῆς ὑποστηρίξεως, ἐπιβάλλεται κατ' ἔσοχήν τοῦ τὸ Κράτος ἡ σύστασις τοῦ Leroy—Beaulieu, καθ' ὃν l'Etat n'a qu'un rôle mécénat, il doit être prudent, économe inspirer la confiance, et surtout, inspirer la confiance.

Τὸ πολεμούμενο ἀτυχῶς νὰ τονίσωμεν τὴν σύστασιν ταύτην μετὰ τὴν εἰσήγησην τοῦ ἐσχάτως συνταχθέντος Νομοσχεδίου τοῦ τείνοντος νὰ περιορίσῃ τὴν ἡλικίαν τῶν πλοίων.

Τὸ Κράτος doit être prudent et inspirer la confiance εἰς τοὺς περὶ τὴν Ναυτιλίαν ἀσχολούμενους καὶ ἡδη ἀνεγνωρισμένης προσθετικότητος, καὶ ἀνεξαντλήτου δυναμικότητος.

Ἐπειδὴ δὲ ἐν τῇ προσπαθείᾳ τῶν πρὸς διατήρησιν τῆς Ναυτιλίας ἔχονταν ἀνάγκην διογθείσεως, καὶ Ναυτοχαριστικοῦ Σωματείου (Marine insurance Corporation,) τοῦ ἐποίου τὰ μέλη νὰ εἶναι ἀσφαλισταί (Underwriters) τῷ θαλασσίῳ καὶ δύον, ὑποκοτέρους δρους ἐκείνων εἰς οὓς ὑποβάλλονται ὑπὸ τῶν ξένων Κεφαλαιούχων.

Ἐπίσης ἡ Ναυτικὴ ἐπιχείρησις ἀξιοῖ ἀπὸ τὸ Κράτος, ἵνα ἐν τῇ ἐκτελεστικῇ αὐτοῦ ιδιότητι, καὶ Νομοπαρατευκατικῇ, μη ἐπισέρηγκων παρατητικῆς τῆς Ναυτιλίας, συνεργάζομένων συνετῶς καὶ μετ' εἰλικρινίας, προερχόμενα ἔστω καὶ ἀλευ ἀπριθεῖσι προθέσεως.

Ἐκτὸς δμως τῶν ἀνωτέρω ωφλημάτων ἀτυχῶν ἀναμένει: ἡ Ναυτιλία ἀπὸ ἕν συνετὸν Κράτος, ὑπολείπεται ἡ σημβολή τῶν κυρωτέρων παραχόντων τῆς Ναυτιλίας, συνεργάζομένων συνετῶς καὶ μετ' εἰλικρινίας, πρὸς κοινὸν συμφέρον, τιμέστετι τὸν Πλοιαρχητῶν καὶ τὸ Ναυτοργικοῦ κόσμου.

Οἱ πλοιαρχηταὶ μετὰ τῶν πλοιάρχων καὶ τῶν λοιπῶν Ναυτεργατῶν συνεργάζομενοι εἰλικρινῶς καὶ ἐπὶ κοινῇ ἀφελείᾳ, ἔχοντες παράδειγμα τὸ εὐτυχές δημιουργικὸν παρελθόν, θὰ δυνηθῶσι: δοθούμενοι ὡς προεπιπομένην καὶ ἀπὸ τὸ Κράτος, νὰ συγκρατήσωσι τὸν Ἐμπορικὸν στόλον, πρὸ παντὸς Ἑλληνικόν.

Ἡ Ἐμπορικὴ Ναυτιλία δμως δὲν ἔξοφλεται: διὰ τῶν 520 ἀτηπλοίων. Ἐχομεν εἰσότι 1802 ἴστιοπλοιοῦτα μικρὰ καὶ μεγάλα, ἀπὸ τὸ πεντεπότετον «Κατερίνα» 3000 τόνων τὸ ὄποιον παρέχει τὴν διεργοχοτέρην εἰκόναν τῶν μεγαλείσιον τῆς θαλασσικῆς τεχνητοῦ, μέχρι τοῦ μονιετίου μικροῦ διαπορθμέως ἀπὸ Ναυπάκτου εἰς Αἴγιον. Καὶ ἡ ίστιοπλοῖα αὕτη ἐξηγητληρένη ὑπὸ τῆς γενικῆς ιδίᾳ οἰκονομικῆς κρίσεως, ἔχει ἀνάγκην τῆς Κρατικῆς ἀρωγῆς ἀν δημιουργηθεῖσης τοῦ θαλαχίστου διὰ τῆς ἐλαχηφύτευσις ἀπὸ τῶν πυκίλων ἐπιδιρύσεων αἱ ὄποιαι: θὰ ἡδύνατο νὰ ἀρθῇσι: χωρὶς νὰ κινδυνεύσῃ ὁ προϋπολογισμὸς τοῦ Κράτους.

Μία ἐπιτροπὴ εἰς ὃν νὰ ἐκπροσωπήσεται τὸ Κράτος οἱ πλοιαρχηταὶ καὶ διατηρεῖσθαι τὴν Ναυτοργικής κρίσιμης, δι' ἵσσου ἀριθμοῦ μελῶν, θὰ ἡδύνατο νὰ μελετήσῃ ἐν λεπτομερείᾳ τὴν Ναυτιλίαν κατάστασιν καὶ νὰ οποδείξῃ τὰ πρωτόκοντα μέτρα πρὸς δελτίωσιν τῆς ἐπιδιρύσεως εἰς τῆς κρίσεως: θέσεως αὐτῆς.

Κ. ΔΑΝΑΛΗΣ

N. & Δ. ΚΟΡΔΙΟΛΗΣ

ΕΡΓΟΛΑΒΟΙ ΦΟΡΤΟΕΚΦΟΡΤΩΣΕΩΝ

&
ΙΑΙΟΚΤΗΤΑΙ ΦΟΡΤΗΓΙΔΩΝ

ΧΑΡΙΛΑΟΥ ΤΡΙΚΟΥΠΗ 8

ΤΗΛΕΦ. 9-68

ΤΗΛΕΦ. ΔΙΕΥΟΥΝ. "ΝΙΔΙΚΟΡΑ", - ΠΕΙΡΑΙΑ

ΑΙ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΙ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ ΚΑΤΗΛΘΟΝ ΕΙΣ ΤΟ ΕΛΑΧΙΣΤΟΝ ΟΡΙΟΝ

ΠΟΡΙΣΜΑΤΑ ΕΚ ΤΗΣ ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΗΣ ΤΩΝ LLOYD'S

Έδημοσιεύθησαν έσχάτως ἐν Λονδίνῳ αἱ στατιστικαὶ τοῦ Λόδου Ρέτζιστερ διὰ τὰς παγκοσμίους ναυπηγήσεις τῆς α' θητίνιας τοῦ τρ. ἔτους. Ἐπὶ τῶν στατιστικῶν τούτων ὁ Ἀγγλικὸς τύπος δημοσιεύει σειρὰν σχολίων καὶ ἀξιολόγων παρατηρήσεων ἑξόχως δηλωτικῶν τῆς κρίσεως, ἥτις ἔξακολουθεῖ γὰρ πλήττῃ τὴν ναυπηγικὴν βιομηχανίαν.

Δέον γὰρ προστεθῇ ἀκόμη, ὅτι δὲν σημειοῦται μόνον μία ἡλιγιώδης μείσωσις τῶν ναυπηγήσεων, ἀλλὰ παρετηρήθη καὶ τελεία ἔλλειψις νέων παραγγελῶν κατὰ τὸ λήξιν τρίμηνον. Σήμερον συμπισσοῦται εἰς 80 οὐρανούς αἱ κεναὶ θέσεις τῶν ναυπηγείων, ὃ δ' ἀριθμός τῶν ἀνέρων ναυπηγοτεχνητῶν διαρκεῖ αὐξάνει.

Εἰς τὴν μεγέθυνσιν τῆς κρίσεως τῶν Ἀγγλικῶν ναυπηγείων συντελεῖ σπουδαίως καὶ ὁ δέξατος ἀνταγωνισμὸς πρὸς αὐτὸν διενεργούμενος ἀπὸ τὰς ναυπηγικὰς ἐπιχειρήσεις τῆς Ἡπειρωτικῆς Εὐρώπης, διποὺ καὶ ἡ τιμὴ τοῦ χάλυβος εἰναις κατωτέρα καὶ τὸ ημερομίσθια χαμηλότερο.

Τόσον σοβαρὴ ἀπέβη ἡ θέσις τῶν Ἀγγλικῶν ναυπηγείων καὶ τόσον προσθληματικὴ ἡ συγένεια τῶν ἐργατῶν των, ώστε ἀπεφεσθή ἀπὸ κοινοῦ ἡ σύγκλητις ἑνὸς μικτοῦ συνεδρίου ἐργοδοτῶν καὶ ἐργατῶν πρὸς μελέτην τῆς καταστάσεως καὶ λῆψιν τῶν ἐνδικηνομένων μέτρων.

Οἱ πίνκαες τοῦ Λόδου Ρέτζιστερ παρέχουν μίαν ἐμφαντικὴν εἰκόναν: τῆς διεισδύσεως τῆς κρίσεως. Ή ναυπηγούμενη χωρητικότης εἰναις κατὰ 215.000 τ. μικροτέρᾳ τῆς δ' θητίνης τοῦ 1930 καὶ κατὰ 921.000 τ. ἐπὶ ἔλαττον τῆς πρὸς ἔτους. Ἐνὶ λόγῳ τὸ σημερινὸν ὅπερ ναυπηγησιγνονάς ἀπιτλεῖ τὸ κατώτατον σημειοῦθέν δροῦον ἀπὸ τοῦ ἔτους 1896. Ή ἔλλειψις ἐπίσης παραχγειῶν εἰναις ἀνευ προηγουμένων. Οὕτωνέργητα τὸ πλότον ἀναπτυγμένων τρίμηνον παρεδόθησαν νεότευκτα σκάφη 248.000 τόννων γκρός, μόνον 32.000 νέοις τόννοις ἐτέθησαν ὅπερ ναυπηγησιγνονάς ἐκ τῶν δύο ποιῶν εἰναις 16.000 τόννων καὶ παρηγγέλθη ὅπερ τῆς «Νέλσων Λάζη».

Ἐμειώθη παραλλήλως καὶ ἡ ναυπηγησιγνονάς τάνκερος ἐν Ἀγγλίᾳ. Οὕτω ἐνῷ τὴν 30ην Ιουνίου 1930 ἐναυπηγούμενο 633.000 τόννων, σήμερον αἱ ναυπηγησιγνονάς τάνκερος ἐν Ἀγγλίᾳ κατέπεσαν εἰς τὰς 209.513 τόννους. Ἐπὶ τοῦ συνόλου τῶν παγκοσμίων ναυπηγησιγνονάς τὰ 40 οὐρανούς εἰναις πλοιαὶ τάνκερος, ἐξ αὐτῶν δέ ναυπηγούμενοι εἰς τὴν Ἀγγλίαν τὰ 43 οὐρανούς, εἰς τὴν Γερμανίαν τὰ 77 οὐρανούς, εἰς τὴν Σουηδίαν τὰ 77 οὐρανούς, εἰς τὴν Ολλανδίαν τὰ 59 οὐρανούς καὶ εἰς τὴν Δακίαν τὰ 55 οὐρανούς, τούτεστιν ἐπὶ τῆς συναλλαγῆς ἀναλογίας ἡ διαφορὰ ἐπὶ ἔλαττον εἰναις διὰ μὲν τὰς ξένας χώρας 8 οὐρανούς, διὰ δὲ τῆς Ἀγγλίας 23 οὐρανούς.

Εἰς τὰς νέας ναυπηγησιγνονάς ἡ Γαλλία σημειεῖσθαι μὲν 232 χιλ. τόννους, εἰς τὰς δύοις αὐτοπριλαμβάνονται τὸ νέον Γαλλικὸν «σοσπερ-λάτινερ» τῶν 60.000 τόννων, τὸ διπερωκεάνεια «L'Atlantique» 41.000 τόννων καὶ «Champlain» 27.000 τόννων καὶ δύο μότοροις 15—20.000 τόννων ἔκκαστον.

Τέλος ἐν τῶν πινάκων τοῦ Λόδου καταδεικνύεται, ὅτι ὁ ἀριθμός τόσου τῶν ναυπηγησιγνονάς ἐν Ἀγγλίᾳ, διποὺ καὶ εἰς τὰς λοιπὰς χώρας μειούμενοισθαι ραγδαῖοις οἱ δὲ προσεχεῖσι μῆνες θὰ ἀποβάσιν ἑξόχως δύσκολοις διὰ τὰς ναυπηγικὰς βιομηχανίας πολλῶν Κρατῶν.

Συμφώνως πρὸς τούς ἐν λόγῳ στατιστικῶν πίνακας τῆς θητήσεως τοῦ «Λόδου Ρέτζιστερ» ἐναυπηγούμενο τὴν 31ην Μαρτίου τρ. ἔ. ἐν Ἀγγλίᾳ καὶ Ἰρλανδίᾳ τὰ κάτωθι ἀτμόπλοια εἰναις πρὸς τὰς ἀντιστοίχους περισυνάς ναυπηγησιγνονάς:

α'. Ζητηνον 1931

α'. Ζητηνον 1930

ἀτμόπλοια	78	τ. γκρός	395.352	ἔναγται	106	τόννων	464.016
μότοροις	44	»	295.042	»	64	»	440.276
ἴστιοφόρα	10	»	3.420	»	11	»	4.610
Σκάφη	132	»	693.814	»	181	»	890.902

Αἱ ἀνωτέρω ναυπηγησιγνονάς ἦσαν διλιγότεραι τῶν ναυπηγησιγνονάς τῆς 31ης Δικτύου 1930 κατὰ 215.078 τόννους καὶ τῶν τῆς 31ης Μαρτίου 1930 διλιγότεραι κατὰ 921.179 τόννους. Τὰ ἥδη ὅπερ

ναυπηγησιγνονάς μότοροις ἐν Ἀγγλίᾳ εἰναις διλιγότερα τῶν ἀτμοπλοίων κατὰ 100.310 τόννους.

Ἐξ ἀλλοῦ αἱ παγκοσμίαι ναυπηγησιγνονάς κατὰ τὴν 31ην Μαρτίου ἦσαν ὡς διάκρισις πίνακες δεικνύει:

Εἰς τὴν Ἀγγλίαν—Ιρλανδίαν	ἀ)π	78	τ. γκρός	395.352
	m)s	44	»	295.042
	ἰστ.	10	»	3.420
Εἰς όλα τὰ λοιπὰ Κράτη	ἀ)π	122	»	543.664
	m)s	191	»	752.104
	ἰστ.	24	»	10.284
Σύνολον σκαφῶν		459	»	1.991.866

Τοιούτοις σύνολοι τελούντων σήμερον ὑπὸ ναυπηγησιγνονάς σκαφῶν: Ατμόπλοια 200 τ. γκρός 939.016. Μότοροις 235 τ. γκρός 1.047.146. Καὶ ίστιοφόρα 24 τ. γκρός 13.704. Τὰ ἐν Ἀγγλίᾳ καὶ Ιρλανδίᾳ ναυπηγούμενα σκάφη προορίζονται διὰ τὰς κάτωθι σημαῖες:

Ἀγγλικὰ	75	τ.	468.312	Μεξικόν	2	τ.	3.456
Ἀγγλ. ἀποικ.	7	»	13.710	Νορθαμερικὰ	13	»	99.408
Βελγικὰ	2	»	940	Παναμᾶ	1	»	8.950
Βραζιλικὰ	2	»	600	Πορτογαλικὰ	2	»	2.400
Χιλιανὰ	4	»	3.580	Σουηδικὰ	2	»	16.494
Κούρδις	1	»	1.500	πρὸς πώλησιν	14	»	64.481
Γαλλικὰ	7	»	10.073		132	»	693.814

Τὰ ἄνω 132 σκάφη ναυπηγούμενα εἰς τὰς κάτωθι Ἀγγλικὰ πλεῖστας μὲν τὰς ναυπηγησιγνονάς τῆς 31ης Δικτύου 1930.

Τόπος Ναυπ.	31 Μαρτ. 1931	31 Δεκεμ. 1930	Διευφορά
Ἄμπεργτιν	9 τ.	2.626	11 τ. 3.554 — 2 — 928
Μπαρρόου	4 »	48.340	4 » 48.340 — —
Μπέλφρετ	9 »	103.110	11 » 135.800 — 2 — 32.690
Μπρίστελ	—	—	1 » 155 — 1 — 155
Γιακουάρη	30 »	213.672	41 » 231.847 — 11 — 48.175
Γιρήνος	13 »	80.850	20 » 115.650 — 7 — 34.800
Δουβλίνου	—	—	— — —
Ντωντέ	2 »	16.404	4 » 32.373 — 2 — 15.972
Χάρτλεπούλ	—	—	— — —
Χούλλ	7 »	3.185	15 » 5.958 — 8 — 2.773
Λήθ	5 »	6.230	5 » 10.160 — — 3.930
Λίθερπούλ	7 »	15.250	9 » 23.270 — 2 — 8.020
Μέδδλεσμπρο	11 »	39.720	10 » 43.930 + 1 — 6.210
Νιούκαστλ	19 »	141.317	29 » 193.384 — 10 — 52.067
Σκουθάμπτων	3 »	900	5 » 1.810 — 2 — 910
Σούντερλαντ	9 »	21.260	11 » 31.518 — 2 — 10.258

Τὰ 132 ταῦτα σκάφη ἔχουν γκρός τονικά:

T. γκρός	Α)π	M)s	T. γκρός	Α)π	M)s
100—500	25	5	8—10.000	2	15
500—1000	11	2	10—12.000	—	1
1000—2000	9	2	12—15.000	2	—
2000—3000	6	—	15—20.000	3	—
3000—4000	3	2	20—25.000	3	—
4000—5000	8	—	25—30.000	—	1
5000—6000	—	1	ἄνω τῶν 40 χλ.	2	—
6000—8000	4	14		78	44

Τοιούτοις 122 ἀτμόπλοια καὶ μότοροις, ὅμως δὲ μὲ 10 ίστιοφόρων, ἐν διλιγότεραι 132 σκάφη.

Αἱ παγκοσμίαι ναυπηγησιγνονάς τάνκερος ἀνήρχαντο τὴν 31ην Μαρτίου εἰς 95 τ. γκρός 761.603, ἐξ ὧν ἦσαν ἀτμοκίνητα 10 τ. γκρός 98.491 καὶ μὲ μηχανὰς Ντηζελ 85 τ. γκρός 663.122.

ΜΙΑ ΕΙΚΩΝ ΤΟΥ ΥΠΕΡΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΕΜΠΟΡΙΟΥ

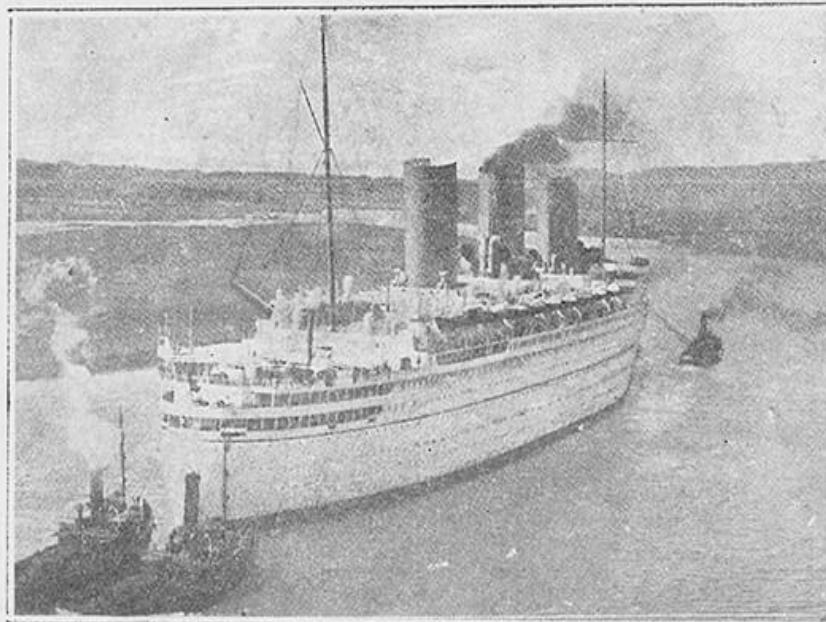
ΑΠΟ ΤΟ ΑΠΕΡΑΝΤΟΝ ΔΙΚΤΥΟΝ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ Η ΔΙΕΘΝΗΣ ΜΟΡΦΗ ΤΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

ΤΟΥ κ. EDMONDE DELAGE

Μεταξύ των ύλικων έπαναστάσεων, τάξ οποίας ή πρόσδος της έπιστήμης έκτυλισσε πρό των δημιάτων μας καθημερινώς, και μάια δὲν έχει ίσως μεγαλειτέρων σημασίαν καὶ ἔκτασιν, δύσον αἱ έπαναστάσεις ποὺ ἐκδηλοῦνται εἰς τὴν ἐμπορικὴν ναυτιλίαν.

Τὴν ἀντικατάστασιν τῶν ίστιν οὐπὸ τοῦ γαιάνθρακος ἡκαλούθησε, πρὸ δὲ λίγων μόλις ἑταῖνη ἡ ἀντικατάστασις τοῦ γαιάνθρακος ὑπὸ τοῦ πετρελαίου. Ή ἐφεύρεσις τοῦ μοτέρ ἐσωτερικῆς καύσεως ἀποτελεῖ ίσως σημαντικωτέραν χρονολογίαν εἰς τὴν ίστορίαν τῶν ἀνθρωπίνων σχέσεων, παρὰ ἡ ἐφεύρεσις τοῦ ἀτμοῦ. Καθημερινῶς ἐμφανίζονται εἰδικοὶ τύποι πλοίων. Οἱ λιμένες καὶ αἱ διώρυγες μετακινοῦνται. Ταῦτοχρόνως δὲν οἱ ἄλλοι κιλᾶδοι τῆς ἀνθρωπίνης τεχνικῆς ἐπιδροῦν ἐπὶ τῶν ναυπηγήσεων.

Οἱ ἐπιβάτης δύναται σήμερον ἀπὸ τὸ μέσον τοῦ Εἰρηγυκοῦ γῆ κρατήσῃ δωμάτιον εἰς ἓνα ξενοδοχεῖον τοῦ Σίδνεϊ. Οἱ ἐφοπλιστὴς τοῦ Νιουκάστελ ἡμιπορεῖ νὰ μεταβάλῃ τὴν πορείαν τοῦ φορτηγοῦ του ἀπὸ τὸ Χάμπτον Ίρντς εἰς τὸ Χάλιφαξ· εἰς ἀμφοτέρους ἀρκεῖ ἡ ὑπαγόρευσις ἐνὸς ραδιοτηλεγραφῆματος. Ή γενίκευσις, τὸ στιγματίον τῶν ἐπικοινωνῶν διὰ τοῦ ἀσυρμάτου, ἀνέτρεψεν τοὺς δρους τοῦ θαλασσίου ἐμπορίου. Οἱ κόσμος τῶν ὀλεκνῶν ἐσμικρύνθη καταπληγκτικῶς ἐνῷ συγχρόνως ηὕξανον, χάρις εἰς τὰς νέας καυσίμους ὅλας καὶ τὸν ἡλεκτρισμόν, αἱ τεχνήτες τῶν πλοίων καὶ ἀκτίνες δράσεως τῶν. Αἱ εὐκαλίπται αὐταὶ, τὰς δοποίκες οὐδεὶς ἐμάντυνε κατὰ τὸν παρελθόντα αἰώνα καὶ αἱ ὄποια: εἰσιγήθησαν ἡδη εἰς τὰς ὑπερωκενίσιους μεταφράσεις, συνέσφεξαν περισσότερον τὴν οἰκονομικὴν ἀλληλεξάρτησιν τῶν κυριωτέρων ἑθνῶν. Τὸ πλοίον προσήγγισε τόσον πολὺ μεταξύ των τὰ ἑθνη, ὅστε νὰ μὴ δύνανται πλέον νὰ ζήσουν χωρὶς τὴν ἀντελλαγὴν τῶν προϊόντων των.



Τὸ νεότευκτον «Empress of Britain» τ. γκρός 42.000, περὶ οὐρανοφορίαν ἀλλαχοῦ

**

Η ἐμπορικὴ ναυτιλία ἔκτεινε: τὸ δίκτυον τῆς εἰς ὀλόκληρον τὸν κόσμον. Διαρκῶς καθίσταται περισσότερον διεθνής. Βλέπομεν π.χ. μίαν μεγάλην Ἱαπωνικὴν ἔταιριαν νὰ ἐξασφαλίζῃ τακτικὴν συγκοινωνίαν μεταξὺ Ἀμερικῆς καὶ Νέας Υόρκης ἢ Ἀγγλικὰς γραμμὰς νὰ ἔκτελον τὸν γύρον τοῦ κόσμου, ἀπὸ τῆς Νέας Υόρκης εἰς τὴν Νέαν Υόρκην, διὰ τοῦ Παναμᾶ καὶ τοῦ Σουέζ, χωρὶς καμμία ἀπὸ αὐτὰς νὰ διέρχεται ἀπὸ Ἀγγλικὸν λιμένα. Τὸ ἀνοιγμα τῶν δύο μεγάλων διώρυγων, τοῦ Σουέζ καὶ τοῦ Παναμᾶ, ἦτο παράγων τῆς ἐξελίξεως τόσου σπουδαίος, δύσον καὶ ἡ ἐμφάνισις τοῦ ἀτμοῦ καὶ τοῦ πετρελαίου.

Χάρις εἰς τὸ σύγχρονον πλοίον, αἱ πρῶται ὅλαις διατέχουν κύκλους ὄλογένεν εὑρυτέρους καὶ περισσότερον πολυπλόκους ἀνὰ τὴν ὑψηλήν. Τὸ Ἱαπωνικὸν μετάλλευμα, ἐκφορτωνόμενον εἰς τὸν Τάιν, μεταβάλλεται εἰς σίδηρον καὶ κατόπιν εἰς γάλικα εἰς τὸ Σέρφιλ. Καθίσταται ἐκεὶ τεμάχιον ἀτμομηχανῆς. Η ἀτμομηχανή, μόλις συμπληρωθῇ, φορτώνεται εἰς τὸν λιμένα τοῦ Μπρίστολ

εἰς πλοίον ποῦ εἶχε κομίσει σιτηρὰ ἀπὸ τὴν Μοντρέαλην καὶ ἀποπλέει κατ' εὐθείαν εἰς Καλκούσταν. Οἱ μοτέρ Ντηζελού τοῦ πλοίου αὐτοῦ κινοῦνται μὲν μαζίστ, τὸ ὄποιον ἡγεμονίη ἀπὸ πετρελαιοφόρον, ποῦ κατέπλευσεν ἀπὸ τὴν Μαύρην Θάλασσαν ἢ τὸν Κόλπον τοῦ Μεξικοῦ. Ιδούν ἡλιγγώδεις ὀπτασίαι, τὰς δοποίας δὲν προσέχει πλέον καὶ διαβάτης τῶν προκυμαιῶν τοῦ Λίθερπουλ ἢ τῆς Μασσαλίας.

“Οἱοι ὅλεπομεν μὲν ἐνδιαφέρονται ἓνα χάρτην σιδηροδρομικῶν συγκοινωνῶν. Ἐχομεν τὴν ἴδιαν περιέργειαν διὰ τοὺς χάρτας τῶν ὀλεκνῶν ἢ τοῦ δέρος; Καὶ δημος ἡ μελέτη των εἶναι ἵστου ἀναγκαῖα καὶ πολὺ πλέον ἐνδιαφέρουσα ἀπὸ τὴν μελέτην τῶν σιδηροδρομικῶν χαρτῶν.

Οἱ Αἰτλαντικὸι καλύπτεται μετὰ τὴν ἔξοδον ἀπὸ ωρισμένους λιμένας, ὑπὸ δικτύου τόσου πυκνοῦ, δύσον καὶ τὸ σιδηροδρομικὸν ἐνὸς μεγάλου ἡπειρωτικοῦ κέντρου. Ή Ἀμερικὴ ἐκχύνεται πρὸς τὴν Εὐρώπην πρὸ πεντήκοντα ἑταῖνη συνέδρινε τὸ ἀντίθετον. Ιδούν ἡ συρροή τῶν σιτηρῶν τῶν μεγάλων Καγκαδικῶν λιμένων, ἡ κίνησις τῆς Νέας Υόρκης, ἡ προσκομιδὴ τῆς Φιλαδελφείας μὲ τὰσυντηρημένα κρέατά της, ἡ ἐξαγωγὴ τοῦ βάμβακος ἀπὸ τὴν Νέαν Ύρλεάνην καὶ τὸ Γκάλβεστον.

Πρὸ δὲ λίγων μόλις ἐτῶν τὸ ἀκρωτήριον Χόρην ὠρθωνεν ἓνα σχεδόν ἀδιαπέραστον φράγμαν ἐμπρὸς εἰς τὸ ἐμπόριον τῆς Νότιου Αμερικῆς καὶ τῶν Δυτικῶν Ήνωμένων Πολιτειῶν μὲ τὴν Εὐρώπην.

Η διώρυξ τοῦ Παναμᾶ μετέδει τὴν κατάστασιν. Χάρις εἰς αὐτὴν, δο «Αγιος Φραγκίσκος» ἐπληγίσασε κατὰ 5.500 μίλια πρὸς τὸ Λίθερπουλ. Ή Εὐρώπη εἰσάγει ἡδη ἐντατικῶς τοὺς καρπούς καὶ τοὺς

ἰχθύες τῆς Καλλιφορνιακῆς ἀκτῆς. Ήνακ Βρεταννικῶν κομίζει συνήθως ἐκεῖθεν 4.000 τόνους νωπῶν μήλων εἰς 180.000 κιβώτια, 400 τόνους ιχθύων εἰς κιβώτια καὶ 300 τόνους ξηρῶν καρπῶν.

Η διώρυξ τοῦ Παναμᾶ ἔδωκε γιγαντιαῖς ὥθησιν εἰς τὸ ἐμπόριον μεταξὺ τοῦ Ήνωμένου Βασιλείου, τῆς Αὐστραλίας, τῆς Νέας Ζηλανδίας, μεταξὺ τῶν λιμένων τοῦ Κόλπου τοῦ Μεξικοῦ, καὶ διόλυγον τὴν Απωλετολήση. Ή Νέα Υόρκη εἰσάγει τώρα μέγα μέρος τοῦ νωποῦ δουτύρου τῆς ἀπὸ τὴν Νέαν Ζηλανδίαν, ἡ ὄποια ἀπίσχει πλέον μόνον 8.522 μίλια.

Ἐξοικονομοῦνται 7.873 μίλια ἀπὸ τὴν Νέαν Υόρκην εἰς τὸν Αγιον Φραγκίσκον διὰ τοῦ Παναμᾶ καὶ 3.678 μίλια ἀπὸ τὴν Νέαν Υόρκην εἰς τὴν Υοκοχάμαν, διὰ τῆς αὐτῆς ὁδοῦ, ἐν συγκρίσει πρὸς τὴν ὁδὸν διὰ τῶν στεγῶν τοῦ Μαγγελάνου. Χάρις εἰς τὸ Σουέζ ἡ Βορβόνη προσσήγγισε κατὰ 4.458 μίλια πρὸς τὸ Λονδίνον.

Τὸ ἀνοιγμα τοῦ Παναμᾶ ἐδημιούργησε ἓνα νέον τύπον θα-

λασίου ἐμπορίου, ἀγνώστου πρίν: τὸ ἐμπόριον πέριξ τοῦ κόσμου. Μερικὰ φορτηγά κάμινουν ἑφεζῆς τὸν γύρον τοῦ κόσμου διὰ τοῦ Παναμᾶ καὶ τοῦ Σουέζ: 23.000 μίλια 120 ἡμέραι: διὰ τὰ σκάφη τῆς παλαιᾶς ναυπηγήσεως, ὀλιγότεραι: διὰ τὰ νέα.

"Ἡ δάσις τῆς ὑπηρεσίας αὐτῆς εἶναι τὸ ἐμπόριον μεταξὺ τῶν κυριωτέρων λ.μένων τῆς Ἰαπωνίας, τῆς Κίνας, τῶν Ὀλλαγδικῶν Ἰνδίων καὶ τῶν Ἕνωμένων Πολιτειῶν.

Τὸ ἀτμόπλοιον ἀποπλέει, ἐκ Νέας Υόρκης διὰ Νιούπορτ—Νιούς καὶ Σαβάνναν. Συμπληρώνει ἑκεῖ τὸ φορτίον του εἰς έβδομα καὶ καπνά. Διέρχεται: ἀπὸ τὴν διώρυγα τοῦ Παναμᾶ καὶ εὑρίσκει εἰς Λός Ατζελές προϊόντα τῆς Καλλιφορνίας. Ὁ πλοῦς ἀπὸ Λός Ατζελές εἰς Υοκοχάμαν εἶναι ὁ μηχρότερος: 4.700 μίλια. Ὁ Εἰρηνικὸς Όκεανός, ἀπέραντος, δῆπον ὁ πλοῦς εἶναι ἔξαιρετικὴ τραχύς, εἶναι τὸ βασίλειον τοῦ πλοίου μὲν μοτέρ, τὸ ὅποιον θριαμβεύει χάρις εἰς τὴν μεγάλην ἀκτίνα ἐνέργειας του καὶ εἰς τὴν ισχυράν οἰκονομικήν του ταχύτητα: ἔνα καλὸν φορτηγὸν διασχίζει τὴν ἀπόστασιν αὐτοῦ εἰς 17 ἡμέρας.

Εἰς τὴν Ἰαπωνίαν ἐκφορτώνει τὰ Ἀμερικανικὰ προϊόντα του· Ηαταπλέει εἰς Σαχκάνη, εἰς τὰς Φιλιππίνας. Εἶναι τὸ τέρμα τοῦ πλοῦ καὶ ἡ ἀρχὴ τοῦ ταξειδίου ἐπιστροφῆς, μὲ τὴν αὐτὴν πάντοτε κατεύθυνσιν.

"Ἐκεῖ, ἐκτὸς τῆς δικαιοδοσίας τοῦ Ἀμερικανικοῦ προστατευτικοῦ νόμου, φορτώνει τροπικὰ προϊόντα. Πλέει πρὸς τὰς Ὀλλαγδικὰς Ἰνδίας, εἰς τοὺς λιμένας τῶν Ἀγγλικῶν Κτήσεων, εἰς Σιγγαπούρην, πληγειστέρων ἐν τούτοις εἰς τὴν Νέαν Υόρκην διὰ τοῦ Σουέζ, παρὰ διὰ τοῦ Παναμᾶ.

Συνεχίζει τὸν γιγαντιαῖον περίπλουν του διὰ Κολόμπο, Σουέζ, Πόρτ—Σαΐδ, Μάλτας, Ἀγγλίας. Παντοῦ εὑρίσκει πετρέλαιον εἰς εὐθυγάνην τιμήν. Ἡ χρησιμοποίησις τῶν νέων αὐτῶν ταχυπλόων φορτηγῶν μὲ μοτέρ Ντζέλε μετεμόρφωσε τοὺς ἀνάγκητα δῆλην αὐτὴν τὴν γυναικοποίησαν, ἔδωκε τεραστίαν ὠλησίαν εἰς τὴν εἰσαγωγὴν τῶν προϊόντων τῆς Ἀπωλεύτης εἰς τὰς Ἕνας Πολιτείας.

Οἱ λιμένες δύος τῆς Ἀπωλεύτης πέμπουν εἰς τοὺς ἀμερικανικούς σημαντικὴν ἀναλογίαν προϊόντων διὰ τοῦ Σουέζ καὶ τῆς Μεσογείου.

Οἱ Ἰάπωνες ἐδείχθησαν ἰδιαίτερως ἐπιχειρηματικοὶ εἰς τὴν δργάνωσιν τῶν παγκοσμίων αὐτῶν γραμμῶν: ἀπὸ τὴν Ἰαπωνίαν εἰς τὴν Βρετανίαν καὶ εἰς τὴν Ἀργεντινὴν διὰ τῆς Ν. Αφρικῆς, μετ' ἐπιστροφῆς διὰ Νέας Ορεάνης, Παναμᾶ καὶ Λός Ατζελές.

Τὸ πλοίον ἀποπλέει ἀπὸ τὸ Κόριπε προσεγγίζει εἰς Ναγκασάκι, Χόγκ—Κόρη, Σιγκανόν, Σιγγαπούρην καὶ Κολόμπο. "Ἐνα πήδημα 350" μίλιών τὸ φέρει εἰς Ντουρμπάν, κατόπιν ἐκ Κέιπ Τάουν καὶ ἔνα ἄλλο, 4.000 μιλίων, εἰς Σάντος, Ρίον Ιανέτρον, Μπουένος—"Αὔρες. Δέκα ημέρων ἀνάπτωσις εἰς τὴν Ν. Αμερικὴν καὶ ἡ ἐπιστροφὴ εἰς Κόριπε διενεργεῖται διὰ Νέας Ορεάνης, Γκάλιστον, Λός Ατζελές, Υοκοχάμας. Τὸ ταξειδίον περιπούται μὲ ἔνα ἀκόμη γύρον 5.000 μιλίων πέριξ τοῦ Εἰρηνικοῦ καὶ δικρειτεί ἀκριβῶς πέντε μῆνας.

Αἱ σιδηροδρομικαὶ ἀποστάσεις εἶναι λιλλιπούτειοι ἐν σχέσει πρὸς τὰς θαλασσίας. Τὶ εἶναι ἔνα σιδηροδρομικὸν ταξειδίον εἰς τὴν μικράν Εὐρώπην συγκριόμενον πρὸς τὰ 11.542 μίλια που χωρίζουν τὸ Λονδίνον ἀπὸ τὸ Σίδνευ διὰ τοῦ Σουέζ ἢ τὰ 12.634 διὰ τοῦ Ακρωτηρίου;

"Ἐνας μεγάλος λιμὴν συνοψίζει μεταξὺ τῶν προκυμαιῶν του ὀλόκληρον τὸν κόσμον. Εἰς τὸ Χόγκ—Κόρη βλέπει κανεὶς τὰ ἐπιστικὰ ἀτμόπλοια τῶν Γαλλικῶν Μεσσαζέρι γνωτούντων τὰ πλοῖα τῆς «Κανάντιαν Πάσιφικ», τῆς «Πενίγουσουλαρ Όρενταλ» τοῦ Λονδίνου καὶ ἄλλα, καταπλεύσαντα ἐξ Αὐστραλίας ἢ ἐκ Λός Ατζελές, γνωτούντων τὰ πλησίον φορτηγῶν τῶν κινεζικῶν λιμένων.

"Ο κυβερνήτης τοῦ «Ἐμπειρίας» ἐγνώριζε καλά, ἀπὸ τὸ 1914, τὴν παγκόσμιον σημασίαν τῶν ἀναριθμήτων δόδων, που αὐλανώνουν τὰς θαλάσσας πρὸς ἀνατολάς, διορρέων καὶ γότον τῆς Κίνας καὶ τοῦ Κόλπου τῆς Βεγγάλης. Εἰς αὐτὰς συναντά κανεὶς, περισσότερα τώρα παρὰ κατὰ τὸ 1914, τὰ ταχύπλοα ταχυδρομικὰ τῆς Ἀμερικανικῆς ἀκτῆς τοῦ Εἰρηνικοῦ, τὰ Γαλλικὰ τῆς γραμμῆς, τὰ μεγάλα ὑπερωκεάνεια τοῦ Ασιατικοῦ, τὰ Ἰαπωνικὰ φορτηγά καὶ τὰ ἐμπορικὰ πλοῖα, που κάμινον τὸν γύρον τοῦ κόσμου.

Τὰ πετρελαιοκίνητα ἀτμόπλοια τοῦ «Rotterdamscher

Lloyd», τῆς «Koninklijke Paketvaard» πλέουν ἀπὸ τὴν Σιγγαπούρην καὶ τοὺς αὐτορχιλακούς καὶ κινεζικούς λιμένας. "Οὐλα διέρχονται: ἀπὸ τὸ μέγα αὐτὸς σταυροδρόμι τῶν θαλασσῶν τῆς Ἀπωλεύτης: Κολόμπο, Σιγγαπούρην, Μπατάνη, Χόρκ—Κόρη, Σαχκάνη, Κόμπε, Υοκοχάμα, σταυροδρόμι τόσον οὐσιώδες εἰς τὴν ζωὴν τοῦ κόσμου, διόν τοι καὶ εἴσται: τῆς μεσογειακῆς καὶ ἀτλαντικῆς θαλασσοπλοΐας.

Ἄλι τεράστιαι: αὐταὶ ἀποτάξεις δικοσχίζονται: σήμερον εὐκολώτερον χάρις εἰς τὴν μηχανήν Ντζέλε. "Ο γκιάνθρωπος είναι ἔνας βισιολεὺς που ἔξειθρονται. "Ενα πλοίον, που καίει γκιάνθρωπα, εἶναι ὑποχρεωμένον νὰ ἀνθρακεύσῃ τρεῖς ἡ τέσσαρας φοράς, ἐνῷ αὐτὴν πετρέλαιον ἔχει ἀνάγκην νὰ ἀνεψιδιασθῇ μόνον μίαν φοράν, ἀδιάφορον που καὶ εἰς τὸ ἐλάχιστον χρονικῶν διάστημα. Διὰ τὸν πλοῦν τῶν 9.700 μιλίων ἀπὸ Νέας Υόρκης εἰς Σίδνευ, διὰ Παναμᾶ, ἀρκεῖ εἰς καὶ μόνον ἀνεψιδιασμός, εἰς τὴν διώρυγα. Τὸ πλοίον πρὸς καίει μηχανήν καταναλίσκει: ἀτυγχρίτως ὀλιγότερον ἀπὸ τὸ πλοίον, που καίει γκιάνθρωπα ἀπὸ πλούτον μηχανισμού θά ἔχει ἀπό το 20 τουλάχιστον θερμασταὶ πρὸς τροφοδότησιν τῶν λεβήτων ἐνὸς πλοίου μὲ γκιάνθρωπα.

Καὶ αὐτὴ ἡ μεταφορὰ τοῦ μηχανῆτος ἀπειστάσιον εἰς τὴν ἐμπορικὴν ναυτιλίαν. Τὸ ἀκάθιτρον πετρέλαιον ἀντλεῖται εἰς τὸ Τεξάς, εἰς τὴν Καλιφορνίαν, εἰς τὸ Περού, εἰς τὴν Όκλαχόμα, εἰς τὸ Μεξικόν, εἰς τὴν Κολομβίαν, εἰς τὴν Βενεζούελαν, εἰς τὰς Ολλαγδικὰς Ἰνδίας, εἰς τὴν Ρουμανίαν, εἰς τὴν Ν. Ρωσίαν. "Η τελευταία δὲν ἔντονται διαφορά τῶν λεβήτων ἐντόπιον τοῦ πολέμου.

Αἱ Ἕνωμέναι: Πολιτείαι: ἀπειστάσιον: διὰ τὰς τερατικές ζάνγκες των, εἰς τὸ Μεξικόν, εἰς τὸ Περού, εἰς τὴν Κολομβίαν. Τὸ πετρέλαιον αὐτὸς μεταφέρεται εἰς τὴν Νέαν Υόρκην, εἰς τὴν Φιλιππίναν. Ἐκεῖθεν ἀποστέλλεται εἰς δῆλους τοὺς λιμένας τῆς Εὐρώπης.

"Ηδη οἱ λιμένες, που τὸ ἀκάθιτρον πετρέλαιον φορτώνεται εἰς μεγάλας ποσότητας, διαρροῦνται εἰς δύο μεγάλα συγκροτήματα: τοὺς λιμένας τῆς Κεντρώας καὶ Ν. Αμερικῆς, διότι οὐτε τοῦ προτὸν τοῦ Τεξάς, τῆς Καλιφορνίας, τοῦ Περού καὶ τῆς Κολομβίας καὶ τοὺς λιμένας τῆς Περσίας καὶ τῶν Ἀγκαλικῶν Ἰνδιών.

"Η κίνησις μιᾶς διώρυγος, ζητῶς τοῦ Σουέζ, μετεβλήθη ἐντελῶς διὰ τῆς μεταφορᾶς τοῦ ἐξ Ἀμπαντάν προερχομένου πετρελαϊκού. "Ηδη ἀπὸ τὸ 1925 περίποτο 2.500.000 τόνοιο Περσικού πετρελαϊκού, διήρχονται ἀπὸ τὴν διώρυγα. Οἱ ἀριθμοὶ αὐτοὶ ἐστιμώνται συνεχῆ ἀνηστάγη, σχεδὸν μηνιαίων.

Εἰς τὸ πρῶτον συγκροτήμα τῆς Νέας Υόρκης—τὸ διεπιστώμανην ἥδη—πριν τοῦ πετρελαϊκού τοῦ Στάτεν "Αἴλχντ" ἔνα πετρελαιοφόρον, που ἔφόρτωσεν εἰς Κολομβίαν, πλησίον ἀλλων, που καταπλέει ἀπὸ τὸ Αιμπούργον διὰ τὰς γκαζούλινης τὴν σποίαν οὐκ ἐκφορτώσῃ εἰς τὰς ἐκβολὰς τοῦ Ρήγου, διὰ νὰ φορτωθῇ γκαζούλινη τὴν σποίαν οὐκ ἐκφορτώσῃ εἰς τὰς ἐκβολὰς τοῦ Μαγνάζιου.

"Απὸ δὲ τὰ ἐμπόρια, τὰ ἐμπόρια τοῦ πετρελαϊκού εἶναι τὸ πλέον διεθνές. Τὸ πετρελαιοφόρον αὐτὸς π.χ. ἐκπιπλήσθη εἰς τὸν Τάιν. Αἱ μηχαναὶ του κατεσκευάσθησαν ἐπὶ τὴν δέσμην Ἐλβετικοῦ πετρελαϊκούς εἰς τὴν Βαρκελώνην ταξιδεύεις: δέκα ημέρας εἰς τὴν Σπανικήν σηματίαν, ἀνήκει δύος εἰς ἔνα βρετανικὸν κονσόρτειον. "Εφόρτωσε τὸ πετρελαϊκόν του εἰς Ταμπίκο διὰ Μποργκτ.

Μὲ τὴν χρῆσιν τοῦ μηχανῆτος καὶ τοῦ μοτέρος ντηζέλ εἰς τὴν διένεσιν τοῦ μηχανισμού: δέκαν ἔχει σχεδὸν τίποτε τὸ κοινὸν μὲ τὰς ἡρωϊκὰς περιπλανήσεις, τῶν θαλάσσων μυθιστορημάτων τοῦ Κόνραδ. Εἰς τὸ σύγχρονον πλοίον μία ἀγκυρά δύρους ἔξι τόνων σύρεται μὲ ἀπλῆν πιεσιν ἐνὸς κοιδίου. Δέκα οὐπάρχουν πλέον θερμασταὶ, ἀλλὰ μόνον κοιδίοι μηχανικοί, οἱ δύοιοι ἐπιτηρούν λεπτοτάτους μηχανισμούς. "Ο αἰωνικτικὸς τῆς ὑπηρεσίας ἔχει εἰς τὴν διάλεσίν του τὸν ἀσύριτον καὶ τὸ ραδιόφωνον, χρησιμοποιεῖται μηχανήματα μηχανήματα, ἐκτελεῖ διυλομετρήσεις διὰ τοῦ ίχου. "Ηχούν ίχη οἱ πέντεμοι κώδικες τῆς παλαιᾶς γραφῆς καὶ πλάνητος ναυτιλίας. Δέκα οὐπάρχεις: δύοις ὥραιότητος καὶ μεγαλεῖον εἰς τὰς αἰφνιδιακὰς αὐτὰς τεχνικὰς επικαναστάσεις, αἱ δύοις κατενίκησαν τὰς ὑπερωκεάνειον πλαταῖς φορτηγά καὶ ἀληθῆς τὴν ἐνότητα τοῦ κόσμου;

EDMOND DELAGE

Ο ΣΥΝΑΣΠΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΜΕΓΑΛΩΝ ΑΤΜΟΠΛΟΪΩΝ
ΙΣΧΥΡΟΤΑΤΟΝ ΠΕΔΙΟΝ ΕΘΝΙΚΟΥ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ

ΑΙ ΕΘΝΙΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΙ ΟΡΓΑΝΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΕΠΙΚΡΑΤΗΣΕΩΣ

Ἡ δημοσίευσις τῆς συντηρήσεως τῆς οἰκουμενικής κρίσις ὑπὸ τὴν δύοιαν πιέζεται: ἀπὸ μηκροῦ ήδη χρόνου ἡ Οἰκουμένη καταστρεπτικάς ἐδημιούργησε συνεπείας διὰ τὴν παγκόσμιον νυκτιλίαν θήτεις ἀντιμετωπίζει: τὸ τραγικὸν πρόβλημα τῆς συντηρήσεώς της.

Οἱ ἄγρειται τῶν μεγάλυτέρων ἀπόιοις; τῆς διεθνοῦς γκυτίλικας ἀπὸ καὶ ροῦ μελετῶντες τὴν ἐξύρεσιν μέτρων ἵναγδν γὰ συμβάλλουν εἰς τὴν βελτίωσιν τῶν δυσκόλων συγκρήσεων τῆς γκυτίλικης ἐπιχειρήσεως καὶ δυναμένων γὰ ἐνισχύσωσι τὴν ἐκπολούησιν τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν μεγάλων θαλασσίων γραμμῶν, κατέληξαν εἰς ὠρισμένα συμπεράσματα, τῶν ὅπιών την ἐκδήλωσιν ἀπὸ τοιούτων παρακολουθοῦσμενοί εἰς τὰ διάφορα μεγάλα γκυτίλικα κράτη.

Πρώτων καὶ μόνικών μέτρών ἔκριθη περ' ὅλων ὁ συνασπι-
σμὸς τῶν μεγάλων Ἐθνικῶν ἀποπλοῖῶν ὑπὸ κοινὴν διαχείρησιν
καὶ ἐκμετάλλευσιν πρὸς τὸν σκοπὸν ἀφ' ἐνδὸς μὲν τῆς ἐξαλείψεως
τοῦ μεταξύ των συνχρωνισμοῦ, ἀφ' ἑτέρου δὲ διὰ τῆς καταλλήλου
προσαρμογῆς τῶν δρομολογίων ἀναλόγως τῶν ἀνικανῶν ἐκάστης
γραμμῆς ἀποφυγὴν τῶν ἐκτέκτων δραπανῶν καὶ συγκέντρωσιν εἰς
τὴν Ἐθνικήν των σημαίαν μεγαλυτέρας κινήσεως.

Κατ' πρώτη ή Γερμανία πρὸ 18 μηνῶν μᾶς ἔδοσε τὸ παράδειγμα τοιούτου συνκριτικοῦ διὰ τῆς ἑγώσεως εἰς ἓντατην πολοὺχὸν δργανούσιμὸν ἐκμεταλλεύσεως τῶν 2)3 τιθέλχεστον τῆς δῆλης Γερμανικῆς χωρητικότητος.

Ούτω ὅπο τὴν αἰγίδην δύο συδραστέτων Τραπεζικῶν ὀργανισμῶν, τῆς «Darmstaedter u National Bank» καὶ τῆς «Discounto Gesellschaft», τὸ γκροῦπ τοῦ Βαρετογερμανικοῦ Λόγου διαθέτει 1.280.000 τόννους περίπου καὶ τὸ γκροῦπ «Hapag», διπερ κέκτηται 1.180.000 τόννους ἐτέθησαν ὅπο κοινή διεύθυνσιν ἐκμετάλλευσεως διαχρυσμισθέντων τῶν δραμολογίων των κατά ζώνης ἐπιρροῶν καὶ μὲ ἀνάλογον καταγεγμήν τῶν κερδῶν, διατηρουμένης πάντοτε τῆς οἰκονομικῆς καὶ διοικητικῆς ἀνεξαρτησίας ἐκάστου δραγανισμοῦ.

Υπό τὸν κοινὸν δὲ οἰκονομικὸν ἔλεγχον ἐτέθησαν καὶ αἱ Γερμανικαὶ ἀτμοπλοῖαι: «Woermann Linie», «Deutsche Ost-Afrika Linie» (116.000 τόννοι), ὡς καὶ ἡ «Hamburg—Sud-Amerikanische D. S.» (194.630 τόννοι), ἣτις πρωτητικῶς εὑρίσκετο ὑπὸ τὸν ἔλεγχον τῆς «Αμβούργο—Αμέρικας».

Τόση είνε ή ἐπιβλητική ἵσχυς τοῦ κολοσσαίου τούτου δργαγι-
σμοῦ, ώστε δλόκηγρος ή Ὁδρόγειος αὐλακωῦται ἀπὸ τὸ πυκνὸν
δίκτυον τῶν δρομολογίων του.

Πρό τινων ήμερων ἀνεκτινώθη δι: ή «Cie Générale Transatlantique» καὶ ή «Cie Française de Nav. à vap. Chargeurs Réunis» ὑπέγραψεν σύμβασιν ἰδρύουσαι τὴν Γαλλικὴν «Ἐνωσιν Ἐφοπλοῦσιον». Ἐκάστη τῶν δύο τούτων ἀπομπλεῖσθν διατηρεῖ τὴν ἀπόλυτον ἀνεξχρησίαν της, τὰς συνδέει ὅμως πρὸς ἀλλήλας τὸ οἰκονομικόν ἐπίπεδον καὶ ή κοινὴ ἐκμετάλλευσις τῶν γραμμῶν των. Διὰ τῆς συμβίσσεως ταύτης τὸ 40 εἰροῦσαν Γαλλικοῦ τονναρᾶ συγκεντροῦνται ὑπὸ ἑνικίσχυν δύσιν ἀμέσως ή καὶ ἐμέσως, αἱ πλεισται δὲ τῶν γραμμῶν Βορείου, Κεντρώων καὶ Νοτ. Αμερικῆς, καθόδις καὶ τῆς Ἰγνοκίνης ἐνοποιοῦσσηται μίαν ζετίαν.

Ή «Τζενεράλ Τρανσόκτλαντίκ» δύος με τὸ ὑπὸ ναυπήγησιν διὰ λαμπρὸν τῆς νέου «σούπερ—λάινερ» προσφέρει εἰς τὸ γκρούπ σκάφη 600.000 τόνων γκρός, ή δὲ «Chargeurs Reunis» σκάφη 367.574 τόνων. Πλὴν κύτων δύων δεδουλένου, δτι αἱ πλεισται τῶν μετοχῶν τῆς δευτέρας ταύτης ἀτμοπλοΐας εὑρίσκονται εἰς χειρὶς τῆς πελαγίας ἀτμοπλοΐας Fabre, η σύμβοται φέρει καὶ τὴν ἔταιρίαν ταύτην συμμέτοχον τῆς «Ἐγώ τεως τοῦ Ἐφοπλίσμου», οὕτως ὡστε η «Chargeurs Reunis» ἐμφανιζεται μὲ πλοιά 480.000 τόνων γκρός.

Ἐπὶ προσθέτως μία σωρεία μικροτέρων ἀποπλοιῶν, αἵτινες συγδέονται ἀμεσώτερα πρὸς τὴν γνωτικὴν οἰκογένειαν τοῦ κ. Κυπριανοῦ Φύμπρ θὰ μετάσχῃ τῆς ἐνώπιας, εἰς τρόπουν ὥστε ἡ συμ-

μετοχή της «Fabre Line» για καθίσταται: άξιόλογος. Η «Ενωσις:ς Έφοροισμοῦ» σκοπὸν ἔχει τὸν καθορισμὸν ἀφ' ἑνὸς μὲν τακτικῶν καὶ ἐναρμονισμένων δρομολογίων ἀνὰ τὴν Υδρόγειον, ἵνα ἀποδῆ ἐπωφελεστέρα διὰ τὴν Γαλλικὴν γαυτιλίαν ἡ ἐκμετάλλευσις ὁρισμένων διεθνῶν μεταφορῶν, ἀφ' ἑτέρου δὲ τὴν μείωσιν τῶν γενικῶν ἔξοδων διαχειρήσεως καὶ πρακτορειακῶν καὶ ἀποφυγὴν ὅχι μόνον τοῦ συναγωνισμοῦ, ἀλλὰ καὶ τῆς εἰς ἕκκαστον λιμένα τοῦ Κόσμου χωρίστης ἐμφράγνισεως τῶν Γαλλικῶν πλοίων. Τοῦ γκρούπ μετέχει καὶ ἡ ἀτμοπλοΐα «Fraissinet».

Τοῦ λοιποῦ τὰ ἀμπλοῖα τοῦ νεωπαγγοῦς ἴσχυροτάτου γκρούπ
θὰ ἐμφανισθοῦν εἰς τὸν ξένους λιμένας ὑπὸ ἐνιαίων πρακτόρευσιν
καὶ μὲ κοινῇ τάσιν καὶ προσπάθειαν τὴν ὑποστήριξιν τῆς Γαλ-
λικῆς σημαίας. Καὶ αὐτῷ ἀκόμη αἱ μέλλουσται υκυπηγήσεις
συναφῶν θέλουν τεθῆ ὑπὸ τὸν ἔλεγχον ἐνιαίκας τεχνικῆς διαχειρή-
σεως, δύναται τις δὲ νὰ εἴπῃ ὅτι ἡ ρασιοναλιζασιόν εἰς τὴν Γαλ-
λικήν υκυτιλίαν ἐφαρμόζεται κατά τὸ μεγαλύτερόν της ποσοστὸν
διὰ τοῦ ἐν λόγῳ συγκριπτιμού.

Η τάσις πρὸς συνενέργητιν διαρκῶς κατακτῶσα ἔδαφος ἐφηρμόσθη καὶ εἰς τὴν Ἰαπωνίαν. Κατὰ τὰς ἐκείθεν ληφθεῖσας εἰδήσεις ἡ «Nippon Yusen Kaisha» ἔκλεισε συμφωνίαν μετὰ τῆς «Osaka Shosen Kaisha» καὶ ὑδρυσαν ἔνα πανίσχυρο γκρουπ διαθέτον στόλον ἀπὸ 260 ἀτμόπλοιαν καὶ μότορσις 1.500.000 τόννων γκρός. Η συμφωνία των είναι 10ετοῦ διαρκεῖας καὶ υπεγράφη ἐπισήμως εἰς τὸ Τόκιο τὴν 8ην Ἀπριλίου ἐ.ξ.

Η σύνθετος αύτῶν χωρητικότης θὰ κατανεμηθῇ εἰς ἑναρμονισμένην ὑπηρεσίαν γραμμών, δύσει σφαιρῶν ἐπιρροής, καὶ ὅπδε στενὴν οἰκονομικὴν συνεργασίαν, εἰς τρόπουν ὥστε νὰ καταπαύσῃ ὁ ἐκ τῶν ἔσωθεν συναγωνισμὸς τῆς Ἱαπωνικῆς κυβερνήσεως σημαίας. Ό συναγωνισμὸς εἰχε φθάσει εἰς τοιοῦτον σημεῖον, ὥστε κατὰ τὸ δύο τελευταῖς ἔτη ἡ «Νίππον Γιούσεν Κατσά» δὲν ηδυνήθη γὰρ χορηγήσῃ μέρισμα εἰς τοὺς μετόχους της.

Αἱ δύο αὗται ἀτμοπλοῖαι κατέχουν τὸ σύγολον σχεδὸν τῶν Ικπωνικῶν ταχυδρομικῶν ἀτμοπλοίων καὶ φορτηγῶν τῆς γραμμῆς, δεδομένου δὲ ὅτι συγκέντρων τὸ μέγιστον τημῆλικά τῶν μεταφορῶν, ἐπέδιλε τὴν συνεννόησιν τῶν ὅχι μόνον τὸ ἴδιαίτερον συμφέρον των, ἀλλὰ καὶ τὸ Ἐθνικὸν τοιοῦτον. Η «Νίπτον Γιοῦσεν» ἔχουσα παροπλισμένη σκάφη της 100.000 τόνων θὰ παροπλίσῃ ἥδη καὶ ἀλλα ἀρχιρροῦσα αὐτὰ ἀπὸ τὰ ἀνχυκαστικά, λόγῳ συναντηθεῖν δυσκολόντα πολιτικούς.

γωνιώσιού, οροφολόγια πραγματοποιουμένης οίκονομίας δέκατ. διο.

Άλλα και αἱ μεγάλαι Ἰταλικαι ἀτμοπλοῖαι ὑπὸ τὴν Κυ-
βερνητικὴν τοῦ φυσισμοῦ καθισδήγησιν καθώρισαν σφιχίας
ἐπὶ ρροής και ἀκτίνης δράσεως, κατήρτισαν δὲ και μεθοδ-
κὸν πρόγραμμα νυκτηρήσεων. Ἐκ τῆς ἐφρυμογῆς τῶν με-
τρων αὐτῶν ἡ Ἰταλ. ναυτιλία προήχθη σπουδαίως και εὐγηρεζή,
μολονότι δὲν κατωχυρώθη ἐπικράδες εἰσέτι και δὲν ἐπαχιώθη ἡ θέ-
σις τῆς γενικῆς ἔναντι τῆς ξένης τοιάστης.

Πάντως ή τάσις πρὸς θετικωτέρων συνεργασίαν ἐκδηλοῦσται: ηδη ζωηροτέρα, συγεκλήθη δὲ εἰς τὴν Ρώμην τελευτίως καὶ συνέδριον τῶν ἀποικιοῦν «Ναβί:γκατσιόνε Τζενεράλε», «Λίμπερι Τριεστίνα», «Φλόριο» καὶ «Τρανσατλαντίκα», ὅπερ ἡ σχολήθη μὲ τὸ σχέδιον οὐσιωδεστέρας συνεργασίας. Λίκιν προσεχῶς θὲ συγκληθῆ καὶ νεωτέρα συγέλευσις πρὸς ἄρσιν ὥρισμέγκων διαφωνιῶν καὶ ἔναρμονισιν τῶν λεπτομερειῶν βίσει τῶν διοίων θὲ καταστῆ δυνατή ή υπογραφῇ μιᾶς ἐπισήμου συμφωνίας.

Σημειωτέον δι: ή φυσιστική Κυβέρνησις διά την διατήρησιν τακτικῶν διειθῶν γραμμῶν ὑπὸ τῶν Ἰταλικῶν σκυρφῶν δὲν φείδεται: ὄλικῶν θυσιῶν διὰ τῆς παροχῆς ἐπιχορηγήσεων καὶ δανείων πρὸς τὰς ἀτμοπλοῖας τῆς.

Κατὰ πρόσφατον ἀρθρο, Ἰταλικῆς ἐφημερίδος αἱ πρὸς τὴν γυναικείαν ἐπιχορηγήσεις διά την διατήρησιν τακτικῶν γραμμῶν,

έπιθετακών και φορτηγών άνά την Υδρόγειον, δαπανάς έτησίως τό λιγότερος ποσόν των 300.000.000 λιρών.

Σημειώτεον δια συνεργασία μεγάλων ατμοπλοϊκών έταιρών υφίστανται ήδη από μακρού χρόνου. Τα γκρούπ της «P. και O.» και της «Royal Mail» διευθύνουν ένα μέγα τοννάρι, έξι δε μεγάλοι Αγγλικοί ατμοπλοϊκοί δραγανισμοί συγκεντρώνουν τα 400 της Βρετανικής ναυτιλίας.

Τα έτερα 60 ορού (άφορούμενον ένδες ποσοστού 10 ορού), διπλανά αντιπροσωπεύει τα ακτοπλοϊκά σκάφη και τα τάνκερς) άγηκουν εἰς μερικές έκκατοντάρια έταιριών.

Οι Αγγλικοί ναυτικοί κύκλοι σχολιάζονται τους συγκαστιμούς των διαφόρων έγγων ναυτιλιών, προβλέπονται την δημιουργίαν ένδεις ισχυρού πεδίου Εθνικού ανταγωνισμού και διερωτώνται περί της αποτελεσματικότητος των μέτρων της συγκεντρώσεως τόσου μεγάλου τοννάρι όπου ένας διοικησιν, φρονούν δε, δια ή Αγγλική ναυτιλία δύναται να συσσωματωθεί εἰς 10—12 τούλαχιστον γκρούπ έκκαστον των δύοιων να μη συγκεντρώνη πλέον των 2 έως 3.000.000 τόνους.

Φαίνεται όμως δυστυχώς δια τὸν δραγανό τοῦ ἐντεινομένου ρεύματος τοῦ Εθνικού συναγωνισμού προώριστα: μοιρώνται γὰ τὸν αντιμετωπίσης διὰ σκληρᾶς πάλης τὸ φορτηγὸν ατμόπλοιον, διότι τὰ διάφορα Εθνικά γκρούπ πυκνώντα τὰς διεθνεῖς γραμμάτων τῶν φορτηγῶν θὰ προσπαθήσουν γὰ εξασφαλίσουν διὰ τὰ τὴν μεταφοράν ένδεις μεγίστους δύκου φορτίων, διότις αποτελεται σήμερον προνομιακήν ἔργασίαν διὰ τὰ καθηρώς φορτηγὴ τὰ ασχολούμενα εἰς πλάνητας πλάκες και σπεύδοντες ἐκάστοτε ἐκεῖ εἴηθα μερικάζεται επικερδεστέρα φορτίων.

Η τοικάστη τροπή θὰ πλήξῃ τὴν φορτηγὸν ναυτιλίαν και ίδιαίτατα τὴν Αγγλικήν, τῆς δύοις δὲ ήμισυς ἐμπορικῆς στόλου απαρτίζεται απὸ καθηρώς φορτηγὰ σκάφη. Τὸ δὲ κακὸν ἐπιδεινούται εἰς τὸν γεγονότος, διότι εἰς τινὰ Κράτη ἐσημειώθη ήδη ή έδρασις γκρούπ φορτηγῶν σκαφῶν ἐπιχορηγουμένων απὸ τὰς Κυβερνήσεις τῶν.

ΤΑ ΣΟΒΙΕΤ ΖΗΤΟΥΝ ΝΑ ΑΓΟΡΑΣΟΥΝ ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΛΩΙΑ 300.000 ΤΟΝΝΩΝ

Ο ναυτικὸς τόπος τοῦ Αμβούργου πληροφορεῖται, δια τὸν απαρτίζεται διαπραγματεύσεων μεταξὺ Γερμανικῆς και Σοβιετικῆς κυβερνήσεως ἐκλείσθη κατ' ἀρχὴν ουμφωγία, καθ' ἡνὶ Ρωσίαν πορχεοῦται γὰ παραγγείλη εἰς Γερμανίαν μηχανάς, γεωργικὰ ἐργαλεῖα και διοικητικὰ εἰδή συνολικῆς δέξιας 300.000.000 μάρκων (15.000.000 λιρῶν Αγγλίας).

Μεταξὺ τῶν κατονομαζομένων εἰδῶν ἀναφέρεται, διότι η Ρωσία δια προμηθευθῆ και ἐμπορικῶν στόλου χωρητικότητος 300.000 τόνους, ἐξ ὧν ποσόν τη τοννάρι θὰ ἀγορασθῇ εἰς ἐτοιμοπαράδετα σκάφη ἐκ τῶν διαπραγματεύσεων, τὸ δὲ ὑπόλοιπον τοννάρι θὰ παραγγελθῇ εἰς τὰ Γερμανικὰ ναυπηγεῖα.

Κατὰ τὴν γνώμην τῶν Γερμανικῶν ἐφοπλιστικῶν κύκλων κρίνεται διὰ λίγων ἀμφίδολος η πραγματοπίσης διὰ πολλοὺς λόγους πρωτίστως δημοσίου, λόγῳ τῶν οἰκονομικῶν δρων, διότι οὐδὲ οἱ Ρωσσοί προτίθενται γὰ κλείσουν τὰς δύο πρότασιν ἀγοράς.

Ζητοῦν, δηλαδή, τὰ Σοβιετά, γὰ ἀγοράσουν ἀτμόπλοιαν ἡλικίας μέχρι πέντε τὸ πολὺ ἐτῶν κατάλληλα διὰ μεταφορᾶς φορτίων ἔντεις και τάνκερς διὰ μεταφορᾶς πετρελαίων, γὰ πληρώσως διὰ μέσως τὰ 30 ορού της δέξιας και διὰ τὴν πληρωμὴν τῶν ὑπολοιπούν 70 ορού γὰ ἐγγυηθῇ η Γερμανική κυβερνήσεις εἰς τοὺς πωλητάς.

Ἐκ πρώτης δύσεως αἱ Ρωσσικαὶ προτάσεις φαίνονται: ἐπωφελεῖς διὰ τὴν Γερμανίαν, διότι: οἱ ἐφοπλισταὶ οἰτινες θὰ πωλήσωσι σκάφη τῶν εἰς τοὺς Ρώσους, θὰ προδώσων εὐθὺς ἀμέσως εἰς νέας παραγγείλας και συνεπῶς θὰ προκύψῃ μία καλὴ ἔργασία διὰ τὰ ἀπρακτοῦντα σήμερον Γερμανικὰ ναυπηγεῖα, απὸ τὴν κίνησιν τῶν δύοιων θὰ ἀνκυνοφισθῇ μία μεγάλη μερὶς τοῦ ἀνέργου πληθυσμοῦ.

Η διαθύτερη δημοσίη μελέτη τῶν Ρωσσικῶν προτάσεων ἐμφανίζει ἀντίστροφον πραγματικότητα. Ο Γερμανὸς ἐφοπλιστὴς πωλῶν τὸ γεότευκτον πλοίον του εἰς τοὺς Ρώσους μὲ τὰ σημερινὰ χαμηλὰ ἐπίπεδα τῶν τιμῶν θὰ διαπανήσῃ μεγαλύτερα ποσά διὰ ναυπηγήσῃ παρόμοιον πλοίον και συγχρόνως θὰ ἀπολέσῃ ἀρκετὸν χρονικὸν διάστημα, ἔως οὐ παραλάβῃ τὸ γεότευκτον πλοίον του.

Πλὴν τούτου η Γερμανικὴ ναυτιλία θὰ ζημιώθῃ και ἐξ ἀλλων πλευρῶν, διότι η Ρωσία διὰ τῶν ἀγορασθησμένων Γερμανικῶν σκαφῶν θὰ πραγματοπισθῇ ἐνα τιμῆς τοῦ «πεντατευός προγράμματος» τῆς μεταφέρουσα τὰ προϊόντα της εἰς μεγαλύτερην κλίμακα διὰ τὸν της σκαφῶν, ἐπιτυγχάνουσα μείωσιν τῶν ἀνέσθιων της και συνεπῶς ἐνισχύουσα διληπτούν ἀνωδύνων διέκυντην τὸ «ντάμπιγκ» διαφόρων προϊόντων της ἀνά τὰς διεθνεῖς ἀγοράς.

Ίδιαίτερως δύον ἀφορᾷ τὰ τάνκερς ὑφίσταται διάμεσος κίνησιν, ἐὰν τὰ πωλήσῃ εἰς τοὺς Ρώσους νὰ καταπολεμηθῇ διὰ στηροῦ μπούκιτζ, ὃπο τῆς Αμερικανικῆς ἀγορᾶς πετρελαίων, διότις η Γερμανία ἀποκλεισμένη θὰ ἀναγκασθῇ νὰ προμηθεύηται αποκλειστικῶς Ρωσικὰ πετρέλαια.

Αἱ διαπραγματεύσεις διὰ τὴν πώλησιν Γερμανικῶν πλοίων διεξήγονται μεταξὺ τοῦ Γερμανοῦ ὑπουργοῦ τῆς Συγκοινωνίας και τῶν Γερμανῶν ἐφοπλιστῶν, φαίνεται: δὲ διότι εἰναι καταδικασμέναι εἰς ἀποτυχίαν.

Ἐπὶ τοῦ ίδιου ζητήματος εὑρίσκεται και εἰς τὴν Αγγλίαν μία Ρωσικὴ ἀποστολή, ἡ οἵτις ἀπό τινων ἔθδομάδων τελεῖ εἰς ἐπαφὴν μὲ δρισμένους "Αγγλίους πλοιοκτήτας διεξάγουσα προκαταρκτικάς διαπραγματεύσεις." Η ὑπόθεσις δημοσίευση εἰδούσης θὰ διελέγη τὸ Board of Trade περὶ εἰδούσης ηπιτροπῆς, ἡ οἵτις μέχρι τοῦδε οὖδεμίν εἶδε φέρει γνώμην.

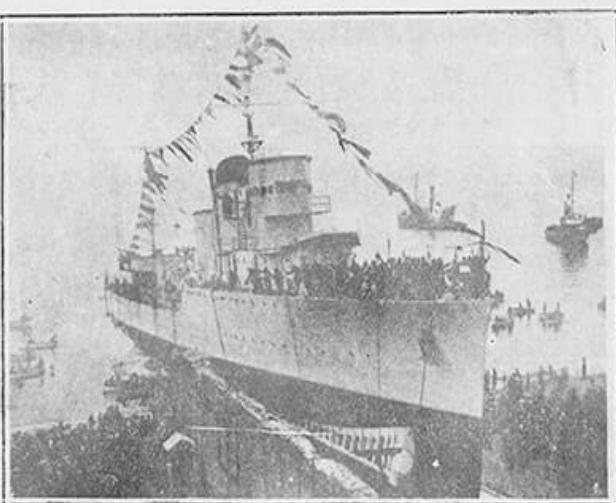
ΣΥΝΕΧΙΖΕΤΑΙ Η ΚΡΙΣΙΣ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχος μαζί εἰχομεν ἀναγράψει τὴν κίνησιν τῆς διώρουγος τοῦ Σουεζ κατὰ τὸν μῆγα Ιανουάριον, δύον ἀφορᾶ τὸ διελθόντον τοννάρι, διότιον προερέθη κατὰ 141.000 τ. τὸς διελεύσεις τοῦ Ιανουαρίου 1930.

Δυστυχῶς δὲν εἰναι ηδημένη και η ἐμπορικὴ κίνησις κατὰ τὸν αὐτὸν μῆγα. Αὕτη παρουσίασε μείωσιν 18 ορού ἐναντι τοῦ Ιανουαρίου π.ξ. Τοιουτορόπως ἐπὶ 2.244.000 τόννων διελθόντων ἐμπορευμάτων (700.000 τόννοι πρὸς τὴν Ανατολήν και 1.544.000 τόννοι πρὸς τὴν Εὐρώπην) σημειοῦται μείωσις 500.000 τόννων.

Ο Ιανουάριος 1930 εἰχε διελεύσεις 2.744.000 τόννων ἐμπορευμάτων (972.000 τόννους πρὸς τὴν Ανατολήν και 1.772.000 τόννους πρὸς τὴν Εὐρώπην). Καταδεικνύεται δημεράτα η δημοποιηθεῖσα δεινὴ κρίσις τοῦ ὑπερθιλασσίου ἐμπορίου, διότι οὐδεμίαν ἐμφανίζει εἰσέτι βελτίωσιν.

Η μείωσις τῆς μεταφερόμενης ποσότητος ἐμπορευμάτων και ἐπομένως η ἀνάλογος ἐλάττωσις χρησιμοποιήσεως τῆς χωρητικότητος τῶν πλοίων τῆς γραμμῆς τῆς "Απω Ανατολῆς ἀποτελοῦν τὸ δύο διασμενὴ πορίσματα, ἀτινα ἐμφανίζει η στατιστικὴ τῆς κινήσεως τοῦ ἐμπορίου ἀπὸ τὴν παγκόσμιον ταύτην συγκοινωνιακὴν ἀρτηρίαν.



Η καθέλκυσις τοῦ Τουρκικοῦ ἀντιορπιλλικοῦ "Αντά Τεπέ", ἐκ τῶν ναυπηγείων τοῦ Ανσάλδο τῆς Γένοβας τὴν 19 Μαρτίου

Ο ΚΥΑΝΟΥΣ ΕΠΙΣΕΙΩΝ ΚΑΙ Η ΝΑΥΠΗΓΗΣΙΣ ΤΟΥ ΝΕΟΥ ΚΙΟΥΝΑΡΝΤΕΡ

Κατά τὴν ἑτησίαν συνέλευσιν τῶν μετόχων τῆς Κιούναρ Λάζην ὁ πρόεδρος τοῦ συμβουλίου τῆς σὲρ Πέρσυ Μπαίητς παρέσχεν εἰς τὴν ἡμέραν του εξηγήσεις ἐπὶ τῶν αἰτίων ἐξ ὧν ορμωμένη ἡ Κιούναρ προέδη εἰς τὴν παραγγελίαν τοῦ γιγαντιαίου σκάφους, δραδύτερον δὲ θὰ προσθῇ καὶ εἰς τὴν παραγγελίαν δευτέρου παραμούσου.

Ἡ ναυτιλία εἶπεν ὁ σὲρ Μπαίητς δὲν περιορίζει τὴν δράσιν καὶ τὴν ἔξελιξιν τῆς εἰς ἔνα δρόιον, οὕτω χαρακτηρίζεται ἀπὸ ἔνα ἔστω καὶ ἀπώτερον τέρμα. Βεδίζει διαρκῶς πρὸς νέους ὅριζοντας καὶ πρὸς γενικωτέρες δημιουργίας. Ἐξ ἀλλού ἡ ναυτιλία εἶναι ἀναπόσπαστος κρίκος τοῦ ἡμεροίου, δικαίως δὲ τὸ ἐμπόριον πάσχει, δὲν εὐημερεῖ καὶ ἡ ναυτιλία.

Σήμερον τὸ ἐμπόριον γοσσεῖ, διὸ καὶ ἡ ναυτιλίακῃ ἐπιχειρησίας διέρχεται κρίσιν.

Διὰ τὴν ναυπήγησιν τοῦ νέου Κιούναρντερ ὄμιλός τοῦ μακρῶν ἀφήκει νὰ ὑπονοηθῇ, διὸ δύο σκέψεις ἥγκανον εἰς τὴν συγετήγματος κατάτηγον ἀπόφασιν.

»Ολοι γνωρίζουν—εἶπε—ὅτι ἡ «Μαυριτάνια» ὁ λαμπρὸς αὐτὸς καὶ γηραιὸς ἡδη ἀγωνιστής τῆς ταχύτητος εἰς τὸν ὀκεανὸν, ἐγκαυπηγήθη τὸ 1907 καὶ ἀφήρεσεν ἀπὸ τοὺς Γερμανοὺς τὸν Κυανούν ἐπισείσαντα, τὸν ὅποιον ἐπὶ 23 συναπτὸν ἔτη ἔφερεν ἀπὸ τοῦ ὕψους του μέχρι τοῦ κύματος ὃ πρυμνίος ἴστες τοῦ γιγαντιαίου διὰ τὴν ἐποχήν του πλοίου.

»Ἐν τῷ μεταξὺ ὁ Γαλλικὸς ἀνταγωνισμὸς προώδευσεν αἰσχρῶς, ἡ δὲ Γερμανία ἀπέκτησε τὸ «Μπρέμεν» καὶ τὸ «Εσυρόπα», ἀτινα κατέρριψεν τὸ ρεκόρ ταχύτητος. Ὑπὸ τοικύτας συνθήκες ἡ Κιούναρ δὲν θὰ ἡτο ἀνταξίαν τῶν παραδόσεων τῆς, ἐάν ἀπέφευγε νὰ δεχθῇ τὴν φανεράν αὐτὴν πρόκλησην.«

Περιστέρω ὁ Σὲρ Μπαίητς ἐπεξήγησεν ὅτι τὸ πλοίον «Νο 534» (δηλαδὴ τὸ νέον Κιούναρντερ) δὲν εἶναι ἔνα προϊόν δίκαιον ὁ ἀντιπαραταχθῆ ἐις μίαν ἀπροσδόκητον ἀνάγκην. Ἡ ναυτέρων ναυτικὴ μηχανουργία καὶ ἡ ναυτικὴ ἀρχιτεκτονικὴ κατέστησαν δυνατὴν τὴν ἔξυπηρέτησιν τῆς ἔξπρες γραμμῆς Σκουθάμπτων—Νέας Υόρκης ἐδόμεναί τοι μὲνον σκάφη καὶ οὐχὶ μὲ τρία διάστηματα τοῦδε.

Κατ’ ἀναπόφευκτον συνέπειαν ἡ Κιούναρ ἔχουσαν ἐδόμεναί τοι μηχανημάτων—Σκουθάμπτων—Νέας Υόρκης μὲ τρία σκάφη, ἡτο ἐπιβεβλημένον γὰ συνεχίσῃ τὴν ἐδόμεναί τοι πάλιν γραμμήν μὲ δύο μεγαλύτερα καὶ ταχύτερα σκάφη.

Παρήγγειλε, λοιπὸν, τὸν ὅποιον τοῦ πλοίου τοῦ νέου για τὸν 73.000 τόννων, διστις μεθ' ἑτέρου διοίου, ποῦ θὰ ἐπανολουθήσῃ, θὰ ἔξαφαλίσῃ τὰς ἀνάγκας τοῦ δροιολογίου καὶ θὰ πληρώσῃ δόλους τοὺς δρόους τῶν ουμδολαίων διὰ τὴν μεταφορὰν τῶν ταχυδρομικῶν σάκκων.

Διὰ τὸ ἀδελφὸν πλοίον τοῦ νέου «Κιούναρντερ» εἰς οὐδεμίαν προέδη ἀνακοίνωσιν ὁ σὲρ Μπαίητς. Ἐν τούτοις οἱ δυνάμειοι γὰ τὸν διαφορόν τοῦ πλοίου τοῦ νέου «Κιούναρντερ» θὰ μειώσῃ σπουδαίως τὰ κέρδη τῶν σκαφῶν «Ακανθάτανία» καὶ «Μπερεγκάρια» καὶ θὰ καταστήσῃ σχεδόν προσβληματικὴν τὴν ἐργασίαν τῶν μικροτέρων μονάδων τῶν ἔχουσῶν χωρητικότητα 20.000 τόννων γκρός.

Ἐπιπροσθέτως ἡ δημιουργία εἰς τὰ μεγάλα σκάφη μιᾶς γένες θέσεως, τῆς «τούριστ—κλάξ» ἐπίδρασε ἐπιζημιώς εἰς τὴν ἔξασφάλισιν ἐπιβατῶν τῆς α' καὶ β' θέσεως, οἱ δὲ ἀρμόδιοι κύκλοι φρίσουνται, θετοὶ ἡ παραξίας δύο νέων «Κιούναρντερ». Θὰ μειώσῃ σπουδαίως τὰ κέρδη τῶν σκαφῶν «Ακανθάτανία» καὶ «Μπερεγκάρια» καὶ θὰ καταστήσῃ σχεδόν προσβληματικὴν τὴν ἐργασίαν τῶν μικροτέρων μονάδων τῶν ἔχουσῶν χωρητικότητα 20.000 τόννων γκρός.

Ἀφ' ἑτέρου εἶναι ἀξιονέατη γὰ σημειωθῆ, θετοὶ πρὶν δόση τὴν παραγγελίαν τοῦ πλοίου Κιούναρντερ ἡ Κιούναρ Λάζην ὑπέργραψε συμβόλαιον μετὰ τῆς ἑταῖρας τῶν Νοτίων Σιδηροδρόμων, διὸ οἱ δύο πλοίοι τοῦ διαρροής θετοὶ νὰ ἔχωσιν ἑτοίμην κατὰ Ὁκτώβριον τοῦ 1933 τὴν μόνιμον δεξικαὶν, θετοὶ θὰ δύναται νὰ περιλάβῃ τὸν νέον πλωτὸν κολοσσόν.

Ἐπισήμης ἡ Κιούναρ ἔξησφάλισε καὶ τὴν ἀσφάλισιν τῶν σκάφους τῆς, ἥγησεν δὲ ηγεμονίας τῆς Κιούναρντερ, θετοὶ θὰ διαρύνῃ αὐτὴν τὸ ἀκόλυπτον τμῆμα τοῦ νέου Κιούναρντερ. Τὸ σκάφος θὰ στοιχιεῖ

4.500.000 λιρῶν, ἡ δὲ Ἀγγλικὴ κυβέρνησις θὰ καλύψῃ ἐπὶ τῆς ἀξίας του ποσὸν 1.780.000 λιρῶν.

Διὰ τὴν πληρωμὴν τοῦ πλοίου ὁ σὲρ Μπαίητς ἐδήλωσεν, ὅτι αὐτῇ θὰ γίνῃ ἐκ τοῦ κεφαλαίου τῶν ἀποσθέσεων τῆς Κιούναρ, δὲν φαίνεται δὲ πιθανόν, ὅτι θὰ παροχηστῇ ἀνάγκη ἐκδόσεως δημολογικοῦ δανείου.

ΜΕΡΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΟΥ ΝΕΟΥ ΣΚΑΦΟΥΣ

Λόγῳ τῆς ταχύτητος τῶν ἔργων, εἶναι πιθανὸν ὅτι θά διοισθῇ κατὰ τὸν Φεβρουάριον τοῦ 1932, ἀντὶ ὡς ἀρχικῶς είχεν δοισθεῖ τὸν Ιούνιον, ή καθέλκουσι τοῦ ὑπερωκεανείου.

Τὸ πηδάλιον τοῦ ἀπομολίου τὸ ὅποιον ἔχει βάρος 150 τόννων, τὸ μέγιστον τῶν μέχρι τοῦδε κατασκευασμένων, εἶναι ἥδη ἔτοιμον. Θὰ ἔχει ὀπτὸ καταστρώματα ἀνω τῆς ισάλου γραμμῆς. Τὸ κατάστρωμα ἐφ' οὗ εὑρίσκονται αἱ σωσίβιοι λέμβοι τοῦ πλοίου θὰ είναι 70 πόδαις ἀνω τῆς ισάλου γραμμῆς καὶ θὰ ἔχῃ μῆκος 650 ποδῶν, τὸ δὲ κατάστρωμα τοῦ περιπάτου θὰ ἔχῃ 720 ποδῶν μῆκος (ἥτοι 215 μέτρων περίποτον). Αἱ καπνοδόχοι αὐτοῦ τρεῖς τὸν ἀριθμὸν, θὰ ἔχουσι διάμετρον 40 ποδῶν ἐκάστη καὶ θὰ φθάνουν εἰς ὕψος 130 ποδῶν ἀνω τῆς ισάλου γραμμῆς. Η αἴθουσα ἑστιατορίου θὰ είναι ενδιόσκεται μεταξύ τῆς δευτέρας καὶ τρίτης καπνοδόχου θὰ είναι δὲ ἡ μεγίστη αἴθουσα ἥτις ποτὲ ἐγένετο ἐπὶ ὑπερωκεανείου σκάφους.

Ο ΝΕΟΣ ΠΛΩΤΟΣ ΚΟΛΟΣΣΟΣ “ΑΥΤΟΚΡΑΤΕΙΡΑ ΤΗΣ ΒΡΕΤΤΑΝΙΑΣ,,

Εἰς τὰ ναυπηγεῖα John Brown ἐπερχόθη ἡ ναυπηγησις τοῦ νέου Ἀγγλικοῦ καλοτσοῦ «Empress of Britain» («Αὐτοκράτειρα τῆς Βρεττανίας») ἐξετελέσθησαν δὲ ἐπιτυχῶς αἱ πρῶται δουκικαὶ του. Τὸ πλοίον ἐπλευσε κατὰ μῆκος τοῦ ποταμοῦ Κλάνδ, μεθ' ὅ ἀναχθεὶς εἰς τὸ πέλαγος κατηγορύνθη εἰς Λίβερπουλ, δρου καὶ ἐδεξαμενίσθη πρὸς τελικὴν ἐπιθεώρησιν. Ἀκολούθως ἐπλευσεν εἰς τὸ Σκουθάμπτων, διόπου ἐπιτίμημα τοῦ πλοίου τοῦδε γίνεται μῆκος Μαΐου.

Ἡ «Αὐτοκράτειρα τῆς Βρεττανίας» ἔχει χωρητικότητα 42.000 τόννων γκρός, ἀποτελεῖ δὲ τὴν τελευταίαν λέξιν τῆς Ἀγγλικῆς ναυπηγικῆς καλείεν τὸπολιτελέστερον καὶ ἀνετότερον ὑπερωκεανείου τοῦ κόσμου. Ὑπερωκεάνεια τῆς λέξιας τύπου Duchess ἔχοντα χωρητικότητα 20.000 τόννων γκρός διαχέττουν θέσεις διὰ 1600 ἐπιβατῶν. Αὐτιθέτως ἡ «Αὐτοκράτειρα τῆς Βρεττανίας» ἔχουσαν ὑπερδιπλάσιον γκρός τοντάξις διαθέτει θέσεις διὰ 1153 μόνον ἐπιβατῶν, ἥτοι 423 α', 260 τοῦριστ—κλάξ καὶ 470 γ' θέσεως.

Ἐκ τούτου δύναται: κανεὶς γὰ σχηματίσῃ μίαν λέξιν τῆς ἐσωτερικῆς διαιρέσεως τ.ο. γιγαντιαίου πλοίου καὶ γὰ διπλογίσῃ κάππας τὸν πλούτον, τὴν διάστινον καὶ τὴν εὐμάρειαν, ἢν θὰ παρέχῃ εἰς τοὺς ἐπιβάτες του. Τὸ κόστος του ἀνήλθεν εἰς 3.000.000 στερλίνχων, ἐξ ὧν λ.στ. 750.000 ἀντιπροσωπεύου τὴν ἀξίαν τῶν μηχανῶν του. Διὰ τὴν ταχύτητά του τίποτε δὲν ἀνεκοινώθη εἰσέτει ἐπισήμως. Λέγεται μόνον, ὅτι θὰ διακύνῃ τὴν ἀπόστασιν ἀπὸ Σκουθάμπτων εἰς Κατμπεκ έντος δὲ ημερῶν, ἐξ ὧν δὲ πλοιούς εἰς τὸν μέχρι τοῦδε είναι μόνον 3 1/2 ημερῶν.

Τὸ περιθερικόν του ταχείδιον ὠρίσθη διὰ τὴν 27ην Μαΐου.

Κατὰ γενιέρων ἀνακοίνωσιν αἱ δουκικαὶ τοῦ σκάφους τούτου διαρκέσσασι ἐπτὰς ἡμέρας ὑπερέβησαν πάσχεν προσδοκίαν. Μὲ ἔνα καρυογικὸν μέσον φροτίον ἀνέπτυξε ταχύτητα ἀνωτέραν τῆς προβλεπόμενης ἀπὸ τὰ συμβόλαια, ἥτοι 25.22 μιλίων τὴν ὥραν. Εἰς ἑτέραν δουκικὴν μὲ κίνησιν τῶν δύο μόνον ἐσωτερικῶν μηχανῶν του ἀνέπτυξε ταχύτητα 25.16 μιλίων.

Ἐπικεκλωθήσεις 120ρος συνεχῆς δοκιμὴ πρὸς διεπίστωσιν τῆς καταχναλώσεως καυσίμου ὥλης διὲ ὅλης τὰς ἀνάγκας τοῦ πλοίου, ἐπετεύχη δὲ ρεκόρ οἰκονομίας διὰ συάρφος τόσου μεγέθους. Ή καταχναλώσεις τοῦ πλοίου μόλις εἰς 0.57 τῆς λίθρας καὶ ἥππου ἀξιονέατη γίνεται τὸ πλοίον. Αἱ δουκικαὶ ἐπὶ ἔνδει γένηται νέας ἐφευρέσεως τοῦ κ. Τζών Τσώνσον, ἐπιθεωρητοῦ μηχανικοῦ τῆς «Κινάντιαν Πλατσίφικ» ἐπιστοποιήσαν σημαντικὰς οἰκονομίας.

Ιδιαιτέρως χρηστηρίστηκε ἡγεμονίας τοῦ πλοίου τοῦ Κιούναρντερ διακυνθήσεως τοῦ πλωτοῦ κολοσσοῦ, προύξενης δὲ ἐκπληγῆς ἡ ἔλλειψις καὶ τῆς ἐλλαχίστης δονήσεως καὶ θορύβου, εἰς στιγμὰς καθ' ἄς τὸ σκάφος ἐκινέτο ὀλοταχῶς μὲ ὅλης τὰς μηχανάς του ἐπλήρει λειτουργείᾳ.

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

ΜΕΤΑΓΡΑΦΑΙ·ΑΓΩΡΑΠΟΛΗΣΙΑΙ

Τὰ ἑκποιηθέντα φορτηγά

Συμπληρωματικῶς μανθάνομεν, διότι τὸ ἑκποιηθὲν ἐν δημοπρασίᾳ ἐν Ἀγγλίᾳ Ελληνικῶν φορτηγῶν «Μαρίνα» τ. φορτίου 5100 και ναυπηγήσεως 1898 μὲ σερβέν Νο 2 τοῦ 1926 κατακυρώθη εἰς «Ἀγγλικὸς ἀντὶ τιμῆς 4850 λιρῶν, εἰτα δὲ ἐπανεπωλήθη ἀντὶ 5700 λιρῶν.

Ἐπίσης τὰ φορτηγά «Δωροθέα» τ. γκρός 2024, φορτίου 2240 και ναυπηγήσεως 1897 ἐπωλήθη ἐν δημοπρασίᾳ ὑπὸ τῶν Kellock's ἐν Ἀγγλίᾳ ἀντὶ 3210 λιρῶν εἰς «Ἐλληνικὰ και πάλιν.

Τὸ ἄλιπτο «Μαρία Κυριακίδη»

Τὸ σκάφος τοῦτο ἔσχεται τὸν πρὸ ἔτους εἰς τὰ Ἀγγλικὰ πασάλια ἔχαρτησθη, ὡς δικιὴ ἀπόλεια και ἐγκατελεῖθη εἰς τὰς ἀσφαλεῖταις. Ἀκολούθως ἀνέλκυσθεν ἐρρυμουλκήθη εἰς τὸ Γραντζεσάρουθ και κατόπιν ριζίκης ἐπισκευῆς ἤγοράσθη ἡδη παρὰ Ἀγγλῶν και μετανομάσθη «Newlands». Τὸ πλοῖον τοῦτο εἶναι τόνον γκρός 1558 και ναυπηγήσεως 1921.

Ἐγγραφαὶ εἰς τὸ Ρετζίστερ

Ἐνεγράφησαν εἰς τὸ συμπληρωματικὸν φυλλάδιον τοῦ «Λόδδη Ρέτζίστερ» τὰ κάτωθι φορτηγά μαρξ:

«Φαεθόνων εκ «Greledeon» τ. γκρός 4168 και ναυπηγήσεως 1913 τῶν ἀδελφῶν Λιδενοῦ Χιος. Και,

«Δαναδέ» εκ «Κωνσταντής Λαμπές» τ. γκρός 4419 και ναυπ. 1906 τῶν κ.κ. Π. και Γ. Κ. Λαμπέ, Πειραιεὺς.

Σερβέū φορτηγῶν

Εἰς τὸ Λόδδη Ρέτζίστερ (τεῦχος 20—πρὸ 12 ἥιος 26 Μαρτίου) ἀναφέρεται, διότι ἔξιτέλλονται σερβέν τὰ κάτωθι: «Ἐλληνικὰ φορτηγά:

«Ἐμρ. Σταυρούδης» εἰς Νιούκστολ, «Γεώργ. Μ. Εμπατρίκος» εἰς Ρότερντα�, «Γεώργιος Μ.» εἰς «Άρστερνταμ», «Αἰολός» εκ «Παν. Λύρας» εἰς Πειραιά, «Χαζιώτης» εἰς Αμερίκαν, «Νεφέλη» εἰς Κάρδιφ, «Τίμιος Σταυρός» εἰς Χούλλ, «Μιχαήλ Λ.» εἰς Ρότερνταμ, «Νήριτος» εἰς Κάρδιφ και «Πρωτός» εἰς Πειραιά.

Παραλαβαὶ φορτηγῶν

Τὸ ἀγορασθὲν παρὰ τοῦ κ. Κοτζιᾶ και Σιά φορτηγὸν «Ἀγιος Σπυρίδων» εκ «Inveresk» παραλήψθη εἰς τὸ Τάν και ἐναυλώθη διὰ μεταφορῶν γκαϊανθράκων εἰς Χαλκίδη.

—Ἐπίσης τὸ ἀγορασθὲν παρὰ τοῦ κ. Πήγητα φορτηγὸν «Ἄρτεμις Πήγητα» εκ «Maid of Athens» παραλήψθη εἰς Κάρδιφ ἐνηλογήθη προσωρινῆς ἐν Λονδίνῳ μὲ αἴτησιν μεταγραφῆς εἰς τὰ νηολόγια Χίου.

Νηολογήσεις εἰς Πειραιά

Τὸ νεοχορασθὲν φορτηγὸν «Π. Μαργαρώνης» εκ «Socrates» τ. γκρός 4979 και ναυπηγήσεως 1913, τοῦ κ. Δημ. Π. Μαργαρώνη, ἐνηλογήθη εἰς Πειραιά μεταγραφὲν ἀπὸ τὰ προσωρινὰ νηολόγια τοῦ προξενικοῦ λιμεναρχείου Λονδίνου.

Αἱ νεότευκτοι βυθοκόροι

Αἱ δύο ισχυροὶ ἀτμοκίνητοι βυθοκόροι «Ιόνιον» και «Αιγαίον» 400 τ. γκρός ἑκάστη, αἵτινες ἐναπληγήσαν πρὸ τινῶν μηνῶν εἰς τὴν Ἰταλίαν ἐνηλογήθησαν εἰς Πειραιά και εἰσῆκαν κλάσιν τῶν ἀτμοπλοίων. Τὰ δύο ταῦτα σκάφη ἀνήκουν εἰς τὸ εἰδικὸν Ταμεῖον Μηχανημάτων Λιμενικῶν ἔργων.

Ἡ ύπόθεσις τοῦ «Θεοδ. Γαλάκη

Ἡ ύπόθεσις τῶν λαθρεπιθετῶν τοῦ φορτηγοῦ «Θεοδωρος Γαλάκης» ἦχη πρὸ ἡμερῶν ἐνώπιον τοῦ Κακούρικούτικουν Ἀθηνῶν. Κτυγγορούμενοι ἡσούν οἱ τρεῖς πλοίαρχοι τοῦ σκάφους, εἰς τῶν μηχανικῶν, τέσσαρες εκ τοῦ πληρωματος και ὁ ἀσφυκτικός, μὲ τὴν κατηγορίαν, διότι ἐγγύει τῆς Χουέλβας ἐρρυματεῖς τὴν Οὐλασσαν δύο Ισπανούς και ἐναὶ Ερεμανός λαρυπειδάτας, ἐξ ὧν, λέγεται, διότι ἐστὶ ἐπινίγη. Ἐπειδὴ ἐν τῶν μαρτύρων παρουσιάσθη εἰδουνόν, η δική ἀνεβλήθη.

Ἐγγραφὴ και ἄρσις υποθηκῶν

Κατὰ τὸν παρελθόντα μῆναν ἐνεγράχησαν ἐπὶ ἀτμοπλοίων νηολογημένων εἰς Πειραιά 4 ὑποθῆκαι: διὰ συνολικῶν ποσῶν 13.050 λιρῶν. Ἐξ αὐτῶν τρεῖς ὑποθῆκαι διὰ ποσῶν 8100 λιρῶν ἀφεώρων ἀπειδατικά πλοῖα και μία διὰ λ. σ. 4650 ἀφεώρων φορτηγὸν σκάφος. Ἡρθησαν ἐξ ἀλλού τρεῖς ὑποθῆκαι διὰ λ. σ. 48.70), ησού τῆς «Πατρίδος II» διὰ λιρῶν 40.600 και τῶν φορτηγῶν «Ιάκωβος» διὰ λιρῶν 2600 και «Μωράζης» διὰ λιρῶν 5500.

Τὰ κυβερνητικὰ φορτηγά

Εἰς τὸ διοποργεῖον τῶν Ναυτικῶν ἰσοχήθησαν αἱ ἐνοφράγιστοι προσφοραὶ διὰ τὴν πώλησιν τῶν δύο κυβερνητικῶν φορτηγῶν. Διότι τὸ ἄλιπτο «Ἀρχιτέλαιος» εκ «Eischfeld» τ. γκρός 4503 και ναυπηγήσεως 1896 τὴν μεγαλυτέραν τιμὴν ἔδωκεν εἰς Ἰταλικός οἰκος, προτιθέμενος νὰ διαλύσῃ τὸ πλοῖον. Διό τὸ ἄλιπτο «Αιγαίον» εκ «Hagen» τ. γκρός 4618 και ναυπηγήσεως 1906 τὴν μεγαλυτέραν τιμὴν προσέφερεν δὲ ἐποπλιστής κ. Νικολάου. Διτὶ ἀμφοτέρα τὰ σκάφη αἱ τιμαὶ δὲν ἐκρίθησαν ἀποφασίτες, διό δ και ἡ κατακυρώσις τῆς πωλήσεως τῶν θα γίνη μόνον, εἰὰν ἐπιτευχθῇ πλειοδεστικὴ προσφορά.

Ἡ διάλυσις τῶν παλαιῶν θυρογκτῶν

Καθ' ἀ πληροφορούμενα ἀπεφασίσθη νὰ ἐπαναληφθῇ ἡ δημοπρασία διὰ τὴν ἐκποίησιν τῶν τριῶν παλαιῶν θυρογκτῶν «Үδρա», «Σπέτσαι» και «Ψαρά» ὑπὸ τὸν ρήγτην δρον νὰ διαλυθοῦν εἰς τὴν Ἑλλάδα και εἰδικῶς εἰς τὸ Λαύριον.

«Ἀπεφασίσθη ἐπίσης ἡ ἐκποίησις τῶν ἀχρήστων πολεμικῶν «Αἰγαία» «Τιτάν» και «Πηγαίσις», καθὼς και τῶν λειψάνων τῶν πολεμικῶν «Αφρόδεσσα» και «Λόγγη».

Τὸ τάνκερ «Ζίλδα Αμπατιέλλου»

Τὸ ἀργοῦν ἀπὸ τῆς 14ης Αὐγούστου 1930 εἰς Κωνσταντίαν Ἐλληνικὸν τάνκερ «Ζίλδα Αμπατιέλλου» συνεπείᾳ κατασχέσεως, θα πωληθῇ ἐν δημοπρασίᾳ τὴν 2κν Μαΐου. Εἶναι τόνων γκρός 1138, νὰ 464 και ναυπηγήσεως 1920.

Ἡ φορολογία τῶν ιστιοφόρων

Τὸ διοποργεῖον τῶν Οἰκονομικῶν διὸ ἐγκυκλίου του πρὸς ἀπάντης τὰς λιμενικὰς ἀρχὰς τοῦ κράτους ἐγνωστοποίησεν, διό εἰσιτήρια και κόμιστρα τῶν ιστιοφόρων, συμπεριλαμβανομένων και τῶν χρηματοποιούντων δονήθηταις μηχανάς, ἀπαλλάσσονται τοῦ φόρου τοῦ ισχυοντος διὰ τὰ ἀπόπλοια.

Ἀποφάσεις τοῦ συμβούλιου Ε. Ν.

Κατὰ τὰς τελευταῖς συνεδριάσεις του τὸ συμβούλιον τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ ἐδέσθηκεν ἀθωατικὰς ἀποφάσεις διὰ τὸ ναυάγιον τοῦ φορτηγοῦ «Χρήστος Σιγάλας», διὰ τὰς προσαρδεῖσις τῶν ἀλιπάς πανάγος Λύρας», «Τήνος», «Θράκη», «Πρίονας» και «Ασπασία Νομικοῦ» και διὰ τὰς προκατές τῶν ἀλιπάς «Αλήγη», «Αντώνιος» και «Δύο Φίλων». Ἀθωατικαὶ ἀποφάσεις ἐδέσθησαν ἐπίσης διὰ τὸ ναυάγιον τοῦ βενζινοπλοίου «Ελαγγελίστρα» και διὰ τὰς ἀδερφαὶς τῶν ιστιοφόρων «Κατίνα», «Βαρδάρα» και «Μαρία».

Διάφοροι ναυτικαὶ εἰδήσεις

«Ἐλλήσθησαν εἰς τὴν δῆνον τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ ἐκ Λονδίνου τὰ νηολογητήρια ἐγγράφα τῶν νέων μας φορτηγῶν «Φαέθων» τ. γκρός 4167 τοῦ κ. Σταύρου Γ. Λιδενοῦ και «Ἀρτεμίς Ηλίττα» τ. γκρός 1433 τοῦ κ. Δημ. Ν. Πήττα.

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΝ ΡΕΠΟΡΤΑΖ

ΓΑΛΛΙΑ

Ἡ ἀσφαλισίς τοῦ «σοῦπερ—λάινερ

Κατόπιν κοπιώδων διαπραγματεύσων μεταξὺ τῶν ἀσφαλιστικῶν ἀγορῶν Παρισίων και Λονδίνου η «Γενενεράλ Τρανσατλαντίκη» ἐπέτυχε νὰ ἀσφαλίσῃ κατὰ τῶν κυνόδων ναυπηγήσεως τὸ νέον αὐτῆς σοῦπερ—«Ιλ—ντε—Φράν» διὰ ποσῶν 3.000.000 λιρῶν, ἐκ τῶν δοπιῶν τὰ 2 1/2 ἑκατομ. λιρῶν ἐκείνησαν εἰς τὴν ἀγορὰν τοῦ Λονδίνου και αἱ 500 κλ. εἰς τὴν τῶν Παρισίων.

Διὰ τῆς καλύψεως και τοῦ σκάφους τούτου ἡ σοῦπερ—λάινερ (73.000 τ.) διὰ 4.000.000 λ. στ., τὸ Γαλλικόν σοῦπερ—λάινερ (60.000 τ.) διὰ 3.000.000 λ. στ., τὸ «Empress of Britain» (42.000 τ.) και τὰ Ιταλικὰ «Rex» (46.000 τ.) και «Conte di Savoia» (42.000 τ.) διὰ 2.500.000 λ. στ. Εκκοτον.

ΑΦΡΙΚΗ

Ἐνας τολμηρὸς πλοῦς

Κατόπιν ταξιδίου μακροῦ, κατὰ τὸ διοποργεῖον διηγύθησαν 17.000 ναυτικῶν μιλλίων, ἀλλοτε δι' ἄτροι και ἀλλοτε δι' ιστίων, ἐπανέπλευσεν εἰς τὸν λιμέναν τοῦ Κέπι Τάουν τὸ μικρὸν ξύλινον Νορδηγικὸν σκάφος «Norvegia» μήκους 127 μόλις ποδῶν. Τὸ τολμηρὸν αὐτὸν πλοῖον εἶχε φθάσει μέχρι τοῦ Ανταρκτικοῦ κυβερνώμενον ἀπὸ τὸν περίπτωμον Νορδηγοῦ γέρω — πλοιάρχον και ἐξέχοντα θαλασσοπόρον Nils Larsen. Τὸ κατόρθωμα τοῦ προσκάλεσε πλείστα εὑμενῆ σχόλια ἀπὸ τὴν διεθνῆ ναυτικήν κοινωνίαν.

ΑΡΓΕΝΤΙΝΗ

Τὰ λιμενικὰ τέλη τοῦ Ροζάριο

Τὸ ἐν Ροζάριο ἀνάτοτον δικαστήριον ἐξέδωκε τὴν ἀπόφασιν του ἐπὶ τῆς ἀγωγῆς τῆς ἀτμοπλοΐας «Compania Mercantil» ἐναντίον τῆς Λιμενικῆς ἐπιτροπείας τοῦ Ροζάριο διὰ τὴν ὑπόθεσιν τῆς παρανόμου εἰσπράξεως τῆς ἡρηγμάτων λιμενικῶν τελῶν, ὡν ἐπητείτο η ἐπιτροφή. Τὸ δικαστήριον ἐδέκη έτη ἀγωγῆς και ἐπεδίκασε τὴν ἐπιτροφή 2.000 δολαρίων Ἀργεντινής.

Βεβαίως τὸ ποσόν τοῦτο δὲν είναι τι τὸ σημαντικόν, ἐνέχει δημος οπουδαίων σημασίαν η δηλητόθεσις, διότι ὑπάρχουν ἀθρόους παρόμοιας ἀπαιτήσεις εἰς ἀτμοπλοΐας δικαστήρων ἑνῶν και διὰ σερρῶν δηλην ἔτῶν. Πρέπει τὸ παρόν δὲν είναι δεσμοκαμένον ἀκόμη, ἀν η ἀνταρτεύω περίπτωσις θὰ ἐχειροσύνη δηλώσει τοῦ πορφύρην διότι δέλας τὰς ἀπαιτήσεις, πάντως τὸ ζήτημα τοῦ λαδήγ προσεχθεί μέσων ἐξαιρετικήν εἴκαστοιν.

Η ΕΤΗΣΙΑ ΕΚΘΕΣΙΣ ΔΙΑ ΤΟΝ ΛΙΜΕΝΑ ΤΗΣ ΓΕΝΟΒΑΣ

Ο λιμήν της Γένοβας είς τῶν κυριωτέρων λιμένων τῆς Μεσογείου καὶ ὁ σπουδαιότερος τῆς Ἰταλίας, συνεκέντρωσε πάντοτε τὴν Ἑλληνικὴν προσοχὴν, ιδίᾳ δὲ κατὰ τὰ τελευταῖα ταῦτα ἔτη κατὰ τὰ δοιά τοῦ Πειραιῶς ἥρχισε ριζικῶς ἀνακινιζόμενος διὰ τῆς ἐκτελέσεως σειρᾶς δῆλης διαρροθυμίστικῶν ἔργων.

Συγχρόνως τὸ σύστημα τῆς διοικήσεως τοῦ Πειραιῶς λιμένος ληφθὲν κατὰ τὸ ὑπόδειγμα τοῦ «Ἀθογόμου ὀργανισμοῦ τῆς Γένοβας» προκαλεῖ παρ' ἡμῖν ἐντονότερον τὸ αἰσθημα παρακολουθήσεως καὶ μελέτης τοῦ Ἰταλικοῦ τούτου λιμένος.

Δεδομένου τοῦ Μεσογειακοῦ χαρακτήρος καὶ τῆς ἐπικρίου θέσεως τοῦ τε Πειραιῶς καὶ τῆς Γένοβας, δυνάμεθα γὰρ ἀντλήσωμεν ἐκάστοτε ἐκεῖθεν δρισμένα διδάγματα, ἀρκετὰ χρήσιμα διὰ τὴν μελέτην τῶν λιμενικῶν μίκης προβλημάτων.

Τὸ τοῦ «Κονσόρτσιον» τοῦ λιμένος τῆς Γένοβας ἔξεδόθη ἡ ἐπίσημος στατιστικὴ τῆς λιμενικῆς καὶ ἐμπορικῆς κινήσεως ταύτης διὰ τὸ ἔτος 1930. Συμφώνως πρὸς αὐτὴν τὸ σύνολον τῶν κατάπλων ἔφθασε τὰς 5317 πλοιά τόννων γέτε 10.627.700 ἔγαντι 5505 πλοιά τόννων γέτε 10.540.418 τοῦ προηγουμένου ἔτους 1929.

Ἡ κινησίς τῶν ἐπιβατῶν εἰς ἀφίξεις καὶ ἀναχωρήσεις ἀνηλθεν εἰς 171.549 ἔγαντι 179.967 τοῦ ἔτους 1929. Ἡ εἰσαγωγὴ ἐμπορευμάτων ἔφθασεν εἰς τὰ 6.240.628 τόννους ἔγαντι 6.832.402 τόννων τοῦ ἔτους 1929, ἡ δὲ ἐξαγωγὴ ἔφθασε τὸ 1.308.791 τόννων. Κατὰ ταῦτα ἡ μὲν εἰσαγωγὴ ἐγένετο μείωσιν 591.774 τόννων, ἡ δὲ ἐξαγωγὴ μείωσιν 131.132 τόννων.

Τὰ κυριώτερα εἰσαχθέντα ἐμπορεύματα ἦσαν τὰ ἀκόλουθα ἐν συγκρίσει: μὲ τὴν προκύψαντα ἐπὶ πλέον ἢ ἐπὶ ἔλαττον διαφορὰν ἔγαντι τοῦ ἔτους 1929.

Εἶδος	Τόννοι	διαφορὰ
Γαλιάνθρακες	2.728.824	— 321.349
Άποικιακά	1.122.087	† 50.514
Βάζικες	153.415	— 56.674
Μέταλλα	281.366	— 138.273
Ξυλεία	141.905	† 11.090

Ἡ μείωσις τῆς εἰσαγωγῆς ἐμφανίζεται μεγαλύτερα διὰ τὰς πρώτας διοικητικὰς ὅλας (ώς λ.χ. γιανάθρακες, μέταλλα, ἐλαιοσπόρους κ.λ.π.). Ἡ γενικὴ μείωσις τῆς κινήσεως τῆς Γένοβας κατὰ τὸ 1930 ἡτο 9.170 ὁ ἔγκυτος τοῦ 1929, δὲν είναι δὲ ἀνωτέρα τοῦ μέσου δροῦ μειώσεως τῶν ἀλλων λιμένων τοῦ Κόσμου, καθὼς καὶ τῆς μειώσεως τῆς διὰ τῆς διώρυγος τοῦ Σουεζ κινήσεως, ἡτο—ώς γνωστὸν—ἀποτελεῖ τὸ πλέον εὐαίσθητον διαρρόμετρον τῆς ἐξελίξεως καὶ τῶν ἐκάστοτε διακυμάνσεων τοῦ παγκοσμίου ἐμπορίου.

Ἡ ἔκθεσις αὕτη τοῦ Αὐτονόμου ὀργανισμοῦ τοῦ λιμένος τῆς Γένοβας θίγει καὶ τὸ πρόδηλημα τῆς ἐξευρέσεως χώρου διὰ τὸν ὄγκον τῆς ἀργούσης εἰς τὸν λιμένα τοῦτον χωρητικότητος, ἡτοις ἀπειλεῖ γὰρ παραλύση τῆς ἐργασίαν τῶν προκυμιῶν καὶ γὰρ καταδικάσῃ εἰς ἀργίαν ἔνα ίκανόν την λιμενικῶν μηχανημάτων.

Κατὰ μέσον δροῦ ἀργούν συνεχῶς ἀπὸ ἔτους καὶ πλέον εἰς τὴν Γένοβαν 70 σκάφη 370.000 τόννων. Τὸ «Κονσόρτσιον» ἀπεφάσισεν, ὅπως ἐν συγνοοήσει: μὲ τὰς ἐφωπλαστικὰς ὀργανώσεις ἀπομακρύνῃ τοῦ λιμένος δσα σκάφη δὲν πρόκειται πλέον γὰρ κινηθεῖσιν, λόγῳ τῆς καταστάσεως των, διὰ νὰ ἐπιτύχῃ οὕτω τὴν ἀπελευθερωσιν ἐνδὲ μεγάλου παραλιακοῦ τμήματος.

Ἐπερον σημείον τῆς ἐκθέσεως ἀφιεροῦται εἰς τὴν ἐκτέλεσιν γένουν λιμενικῶν ἔργων, τονίζεται δὲ ὅτι δὲν ἔκριθη σκόπιμος ἡ ἀγωγή της καταστάσεως τῶν προγράμματος δραγματικοῦ ἀνταποκρινομένου εἰς τὴν ἀπόλυτον ἀνάγκην, ὅπως ἐπιτευχθῇ μία ἀναλογία ανξήσεως προκυμιῶν καὶ λιμενικῆς κινήσεως, καθὼς καὶ τῆς προσπαθείας, ὅπως συγκεντρωθῇ ἡ κινησίς αὐτῆς (ἐκτὸς τῶν εἰς χύμα πρώτων ὄλων) εἰς κατηγορίας γραμμῶν.

Σκοπεῖται, δηλαδή, ἡ καθιέρωσις διὰ κάθε ἀτμοπλοΐαν ἡ γκρούπ ἀτμοπλοϊκὸν διενεργοῦν ταχικὴν γραμμήν, ιδίων προκυμιῶν καὶ μηχανημάτων φορτεκφορτώσεως. Τοῦτο θὰ ἐσήμανεν

ἀπαλλαγὴν ἀπὸ δρισμένα ἔξοδα, μείωσιν τοῦ κόστους τῶν φορτεκφορτωτικῶν καὶ καγονικωτέρων καὶ θετικωτέρων ἐξυπηρέτησιν τῶν τε ἀτμοπλοΐῶν, δσον καὶ τοῦ ἐμπορίου.

Διαρκοῦντας τοῦ 1930 συνετελέσθη ἡ παράδοσις καὶ νέων ἡλεκτροκινήτων γερανῶν, δὲ ἐξοπλισμὸς τοῦ λιμένος ἔφθασε νὰ ἀριθμῇ 285 μηχανήματα γερανῶν, σιλό κ.λ.π. ἀπειλού μὲ 22 ἀλλα μηχανήματα ἀνήκοντα εἰς διαφόρους δργανώσεις ἀναβιδέζονται εἰς 307.

Ἐν σχέσει μὲ τὸ ἐργατικὸν ζήτημα, δπερ ὑφίσταται καὶ ἐκεῖ, λόγῳ τῆς προσδευτικῆς μηχανοποιίσεως τῆς ἐργασίας, ἀπηγορεύθη ἡ ἡρητικὴ νέων μελῶν εἰς τὰ λιμενεργατικὰ σωματεῖα. Καὶ μᾶλιστα εμειώθη ὁ ἀριθμὸς τῶν ἐργατῶν τούτων ἀπὸ 7054 τῆς 1ης Ἰανουαρίου 1930 εἰς 6643 διὰ τὴν 1ην Ἰανουαρίου 1931.

Κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος οἱ ταχικοὶ λιμενεργάται εἰχον σύγολον 1.017.148 ἐργασίμων ἡμερῶν, οἱ δὲ ἔκτακτοι 61.651 μόνον ἐργασίμων ἡμερῶν ἔναντι: 1.098.919 διὰ τοὺς ταχικοὺς καὶ 96.210 διὰ τοὺς ἔκτακτους κατὰ τὸ 1929.

Ο μέσος ὑηνιακὸς δροῦ τῶν ἐργασίμων ἡμερῶν ἦτο κατὰ τὸ 1930 διὰ μὲν τὸν κλάδον τῶν γκανγκρεγκτῶν 16.2, διὰ τὸ γενικὴ ἐμπορεύματα 19 καὶ διὰ τὸν διημητριακὸν κλάδον 17.1. Αἱ αὐταὶ ἀναλογίες: ἐπεκράτησαν καὶ κατέ τὸ 1929.

ΤΟ ΤΡΙΜΗΝΟΝ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΟΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Κατὰ τὸ διαχρεωταχ τρίμηνον τοῦ τρ. ἔτους τόσου ἡ λιμενικὴ, δσον καὶ ἡ ἐμπορικὴ τοῦ Πειραιῶς κινησίς ἐμειώθησεν αἰσθητῶς ἔναντι τοῦ ἀντιστοίχου τριμήνου τοῦ 1930. Οὗτοι οἱ κατέπλοι αἴτιοι πλοίων ἀνήλθον εἰς 15.030 τόννων γέτε 1.585.773, ἡσαν συνεπῶς μειώματος κατὰ 150 ἀτμόπλοια τ. γέτε 108.770. Τιτιοφόρος κατέπλευσαν 1101 τόννων 34.688, ἡσοι εἰπὶ ἔλαττον τῶν περισσῶν καὶ 121 τόννων 756.

Ἐκ τοῦ Ἐσωτερικοῦ κατέπλευσαν 970 ἀπ. τ. γέτε 372.939 καὶ ἐκ τοῦ Ἐξωτερικοῦ 617 τ. γέτε 1.212.834. Τὸ σύνολον τῶν καταπλευσάντων σκαφῶν (ἀτμόπλοια καὶ ἴστιοφόρων) ἀνήλθον εἰς 2097 τόννων γέτε 1.620.441, ἡσοι εἰπὶ ἔλαττον τῶν περισσῶν κατὰ 271 σκάφη τ. γέτε 109.526.

Τὰ καταπλεύσαντα 1596 ἀτμόπλοια κατανέμονται: εἰς τὰς κάτωθι ἐθνικότητας.

Σημαῖα	Άτμ.	T. γέτ.	Σημαῖα	Άτμ.	T. γέτ.
Ἐλληνικὰ	1164	608.658	Νορδηγικὰ	14	23.809
Ιταλικὰ	160	353.991	Ιαπωνικὰ	5	22.243
Ἄγγλικὰ	66	165.635	Ρουμανικὰ	18	22.072
Γαλλικὰ	32	102.256	Ρωσικὰ	14	21.062
Γερμανικὰ	32	75.837	Σουηδικὰ	11	12.240
Τουρκικὰ	30	75.396	Βουλγαρικὰ	11	7.246
Ολλανδικὰ	12	31.575	Οὐγγρικὰ	1	2.342
Σερβικὰ	15	30.890	Αιγανικὰ	2	1.938
Αμερικανικὰ	9	28.583	Σύνολον	1596	1.585.773

Ἡ Ιταλικὴ σημαία κατέχει εἰς τὸν Πειραικὸν λιμένα τὴν πρώτην θέσιν μεταξὺ τῶν ξένων σηματιῶν ὑπερβάλλοντα κατὰ 200.000 τόννων τὴν μετ' αὐτὴν ἐρχομένην Ἀγγλικὴν σημαίαν. Τὴν τρίτην θέσιν διατηρεῖ μεταπλευρικῶν ἡ Γαλλικὴ σημαία καὶ τὴν τετάρτην θέσιν ἡ Γερμανικὴ. Τὴν πέμπτην θέσιν, γίνεται διατηρητηριακὴ εἰναὶ ἡ κινησίς τῆς Σερβικῆς σηματιῶν, γίνεται πρὸ διετίας ἀκόμη ἡρχετο δωδεκάτη κατὰ σειρὰν μεταξὺ τῶν ξένων σηματιῶν, γίνεται δὲ κατὰ τὸ ληξικὸν τρίμηνον κατέλαβε τὴν ἐδδύμην θέσιν.

Ἡ ἐμπορικὴ κινησίς τοῦ Πειραιῶς ἦτο ἐπίσης μειωμένη, ως διακόπωθες πίναξ δεικνύει:

Εἰσαγωγὴ	Έξαγωγὴ
Ἐμπορ. εἰς τόννους Διαφορὰ	Ἐμπορ. εἰς τόννους Διαφορὰ
417.201 —34.271	64.813 —10.848
Ζώα κεφαλαί Διαφορὰ	Ζώα κεφαλαί Διαφορὰ
154.595 +16.106	7.392 —491

Τὰ εἰσαγχέντα διὰ Πειραιῶς εἶδη ἔκ τοῦ Ἑξωτερικοῦ καὶ ἐσωτερικοῦ κατὰ τὸ λῆξην τρίμηνον ἔχουν ὡς κάτωθι ἐν συγκρίσει πάντοτε μὲ τὸ ἀντίστοιχον τρίμηνον τοῦ π. ἔ. 1930 καὶ τὴν προκύπτουσαν διαφοράν.

Εἰσαγωγή α'. τριμήνου 1931

Εἶδη	Τόνοι	Διαφορά	Εἶδη	Τόνοι	Διαφορά
Κτηνοτροφ.	5.751	—	77	Λοιπὸν δασικὰ	1.844 + 1.198
Σίτος	80.088	+ 23.080	Γαιάνθρ.	118.304	— 54.994
Λοιπ. δημ.	5.761	—	4.859	Λυγνίτης	7.515 — 1.753
"Αλευρά	636	—	452	Ορυκτέλ.	44.441 + 14.503
"Οσπρ.χλπ.	9.005	+ 983	Ορ. ἀκατ.	23.390	— 8.510
Κηπουρικά	15.556	+ 3.633	Τσιμέντη	6.624	— 4.608
Ζαχάρ.χλπ.	5.788	+ 1.556	Ορ.κατειργ.	3.765	+ 1.069
Καφ.-ἄποικ.	1.028	—	69	Μέταλλα	21.716 + 1.740
"Ελαιά	13.362	— 1.335	Μεταφ. δργ.	881	— 259
Πνευματώδη	816	—	Χημ.ιπάσμ.	3.548	— 3.910
Δέρματα	1.004	+ 548	Χρώμ.-φάρμ.	5.537	+ 890
Ξυλεία	14.562	+ 439	Υφάσμ. χλπ.	4.258	+ 40
Κυνοσόδια	4.437	— 169	Διάφορα	11.805	— 2.339
Ξυλάνθρ.	5.679	— 300		417.201	— 34.271

Κυριώτερα ἔξαχθέντα εἶδη

Τὰ κυριώτερα διὰ Πειραιῶς ἔξαχθέντα ἐμπορεύματα κατὰ τὸ αὐτὸν τρίμηνον ἐν συγκρίσει μὲ τὸ ἀντίστοιχον χρονικὸν διάστημα τοῦ 1930 ἥσχε τὰ κάτωθι:

Εἶδη	Τόνοι	Διαφορά	Μέταλλα	3.158	— 230
"Αλευρά	12.649	— 582	Τσιμέντη	3.068	— 1.811
"Ορυκτέλ.	7.866	— 277	Κηπουρικά	2.012	— 235
Χημ. Λιπ.	5.267	— 4.570	Πνευματ.	1.885	— 2.460
"Οσπρια	4.739	+ 1.032	Χρώμ.-φάρμ.	1.477	+ 52
Γρ.άνθρ.	4.285	— 4.030	Ζαχάρεις	665	+ 39

Τὰ εἰσαγχέντα κατὰ τὸ α' τρίμηνον ἐμπορεύματα προήρχοντο ἀπὸ τὰς κατατάξεις Χώρας, εἰς δὲ παραπλέυρως σημειούνται καὶ τὰ ποσὰ τῶν ἐμπορευμάτων, ἀτινὰς ἐξήχθησαν εἰς αὐτὰς κατὰ τὸ ίδιον διάστημα:

Εἰσαγωγὴ καὶ ἔξαγωγὴ

(Αἱ ποσοτήταις σημειούνται εἰς τόννους)

Χώραι	Εἰσαγωγὴ	'Εξαγωγὴ	Χώραι	Εἰσαγ.	'Εξαγ.
Ρωσία	96.449	119	Σερβία	3.007	91
"Αγγλία	56.756	411	Μάλτα	1.842	—
Ρουμανία	37.644	182	"Ιδίαι	771	1
"Ην. Πολιτ.	24.067	132	Βουλγαρία	751	9
Βέλγιον	18.101	127	"Αλβανία	646	86
Καναδάς	17.217	4	"Ελ. ζώνη Θ)κης	606	—
Τουρκία	16.463	95	Πορτογαλία	288	—
"Ιταλία	12.230	3.268	12νησ	252	150
"Αργεντινή	10.953	—	Συρία	225	92
Αίγαπτος	8.591	573	"Αλγερία	208	—
"Ολλανδία	7.813	5.562	Ισπανία	193	—
Γερμανία	7.144	768	Δάνια	193	—
Σουηδία	5.705	2	Νορβηγία	50	—
Γαλλία	4.781	1.276	"Ισπανία	33	—
Αύστραλία	4.304	—	Κεϋλάνη	28	—
Κύπρος	3.357	26	Τόνις	7	—

Ἐξήχθησαν ἐπίσης 18 τόννοι Ελληνικῶν προϊόντων καὶ εἰς Ἀδησσον, 7 τόννοι εἰς Ἀδεν, 3 τ. εἰς Ἐλεφάντινα καὶ ἀνὰ 1 τόννον εἰς Χιλήν καὶ Σαμαλίαν.

ΝΕΑ ΛΙΜΕΝΙΚΑ ΕΡΓΑ ΕΙΣ ΜΑΣΣΑΛΙΑΝ

Καίτοι ὁ λιμὴν τῆς Μασσαλίας είναι ἀριστερὰς ἐφωδιασμένος ἀπὸ πάσης ἀπόψεως καὶ ἔξυπηρτεται ἀρτίως δλαχτὶς τὰς ἀνάγκας τῆς γεωτελικής καὶ ἐμπορειούμηχακής κινήσεως, ἐν τούτοις διακρίνεται καὶ τελειοποιεῖται: μὲ προσθήκας νέων ἔργων.

Ἡ ἐπέκτασις αὕτη τοῦ λιμένος τῆς Μασσαλίας ἀποτελεῖ προγραμματίζεται μέρους μέρους τῶν σχεδίων τῆς Γαλλικῆς ἐπιτροπῆς Δημοσίων Εργών, συμφώνως πρὸς τὰ ὄποια θὰ κατασκευα-

σθοῦν νέα προκυμαῖα: μὲ προέκτασιν ἐντὸς τῆς θαλάσσης.

Τὰ ἐν λόγῳ σχέδια περιλαμβάνουν τρία ιδιαίτερα καὶ ἀνεξάρτητα τμήματα, ἀλλὰ προστατεύμενα ἀπὸ τὴν τρικυμίαν διὰ μαζεύσαντας μήκος 6000 ποδῶν, ηπειρικά καὶ θαλασσικά, προστατεύοντα τὰς ἐξωτερικὴν λεκάνην, τὴν ὅποιας ἡ εἰσόδος θὰ ἔχῃ πλάτος 800 ποδῶν.

Αἱ τρεῖς νέα προκυμαῖα: εἰς σχῆμα λεκάνης θὰ ἔχουν μήκος 1670 ποδῶν ἑκάστη καὶ πλάτος 460 ποδῶν. Δύο ἀλλα: νέα προκυμαῖα: θὰ ἔχουν μήκος 3340 ποδῶν καὶ θὰ σχηματίζουν ἐξωτερικὴν λεκάνην, τὴν ὅποιας ἡ εἰσόδος θὰ ἔχῃ πλάτος 800 ποδῶν.

Ἡ δεξιότερης αὕτη αὔξησις τῶν προκυμαῖων θὰ ἀποτελέσῃ μίαν ἀκόμη ἐπιπρόσθετον διευκόλυνσιν τῶν φορτοεκφορτωτικῶν ἔργων τῶν Μασσαλίαν. Τὰ ἔργα ταῦτα θὰ ἔχουν ουγολικὴν ἔκτασιν 2 1/2 μιλίων, τὸ βάθος παρὰ τὰ κρηπιδώματα θὰ είναι 44 ποδῶν, ἡ διπλὴ διπλὴν διπλήθηται θὰ ἔχει 420.000.000 φράγκων. Μέρος τῆς διπλής θὰ καταβληθῇ ἀπὸ τὸ Ἐμπορικὸν Ἐπιμελητήριον τῆς Μασσαλίας μὲ ἐγγύησιν ἐκ τῶν κερδῶν ἀπὸ τὰ λιμενικὰ τέλη.

Ο λιμὴν τῆς Αλεξανδρείας

Κατὰ τὸ α' τρίμηνον τοῦ τρ. ἔ. κατέπλευσαν ἐν συνέλιφ εἰς τὸν λιμένα τῆς Αλεξανδρείας 444 πλοῖα τόννων νέτ. 1.183.799, ἐνῷ πέρισσοι κατά τὸ ἀντίστοιχον χρονικὸν διάστημα είχον καταπλεύσει 528 πλοῖα τόννων νέτ. 1.349.171.

Ἡ ἐφετεινὴ τριμηνιαία λιμενικὴ κίνησις κατανέμεται μεταξὺ τῶν κάτωθι 18 σημείων:

Σημεῖα	ἀ.π	τόννοι	Σημεῖα	ἀ.π	τόννοι
"Αγγλικά	109	273.262	Σουηδικά	13	33.173
"Ιταλικά	89	271.806	Βελγικά	11	23.394
Γαλλικά	39	168.138	Ιαπωνικά	5	19.933
"Αμερικανικά	19	96.931	Σερβικά	9	17.022
Γερμανικά	34	65.510	Σοδειανικά	8	11.453
Νορβηγικά	19	50.818	Ρουμανικά	8	9.979
"Ελληνικά	33	47.815	Αιγαπητικά	11	6.773
"Θωμανικά	14	39.547	Βουλγαρικά	5	6.054
"Ολλανδικά	13	33.886	Δακτικά	5	5.305

Η διώρυξ τοῦ Παναρά

Ποιά τις αὔξησις τῆς κινήσεως πλοίων διὰ τὴν διώρυγα τοῦ Παναρά περιττηρίζει κατὰ τὸ μήνα Μάρτιον ἐν συγκρίσει περὶ τὸν Φεβρουάριον. Οὗτοι διήλθον ἐκεῖθεν 439 πλοῖα κατατελθόντα διὰ διόλα ποσὸν 1.961.434 δολαρίων, ἐνῷ τὸν Φεβρουάριον είλον διέλθον: 431 πλοῖα κατατελθόντα περὶ ν. 1.915.902 δολαρίων.

ΒΟΥΛΓΑΡΙΑ

"Ιδρυσις νέας Ατμοπλοΐας

Τὴν πρωτοδουλίαν τῆς ἑταῖρεις *Sassoonov* τῆς Βραζίλης θέριον νέας Βουλγαρική Ατμοπλοΐας διὰ μεταφράσεως ποταμίου δρόνος καὶ θαλασσίου. Ή νέα αὕτη ἀτμοπλοΐα διατείται τὰ κάτωθι: σκάρη: «Salucea» 3200 τ., «Zaphira» 1600 τ., «Joanna» 1600 τ., «Edward - Laurens» 1600 τ., «Aunti - Marina» 1200 τ., «Orka» 790 τ., «Larisse» 1109 τ., «Vladimir» 1400 τ., «Nina S» 1370 τ., «Portolo» 450 τ. καὶ «Teddiss» 120 τ. Τὸ διώρυγεσσον τῶν Οἰκονομικῶν τῆς Βουλγαρίας, οὐ διευκολύνει τὴν ίδιαν θέρησιν τῆς αὐτοκινήσεως διατάσσεται προστιθέμενη γραμμής θὰ διατείθη τίσσαρων φορτηγά, ηπειρικής της τάξης τίσσης «Folgores» τ. γκρές 3956 καὶ «Fedelta» τ. γκρές 2191, καθώς καὶ ἔτερη δύο, ἀτικαὶ πρόσκειται νά ναυλωθσίσι.

ΤΟΥΡΚΙΑ

"Ιδρυσις νέας γραμμῆς

Τὸ ἐν Κωνικοῖς πόλεσι ναυτικὸν πακτορεῖον «Orientmare» ὀργανώνει μίαν νέαν 150θμερων γραμμῆς μεταξὺ Μασσαλίας, Γάνδης, Πατρικίων, Σμύρνης, Κωνικόλεως λιμένων Βουλγαρίας καὶ λιμένων Ρουμανίας. Διὰ τὴν διευκόλυτισσαν τῆς τακτικῆς διεύπορτησίσσεως τῆς νέας τάξης πλοίων μεταφράσεως γραμμῆς θὰ διατείθηται προστιθέμενη γραμμή. Οταν δὲ ναυπήγησες ἀπερατωθή, μετακομίσηται προστιθέμενη γραμμή, ηπειρικής της τάξης τίσσης γερανών μὲ θύηλας κεραίας.

Τὸ σκάρη προσετείθεται ἀρκούντως, θογθεῖται δὲ καὶ μηχανημάτων ἐπὶ τῆς ηγερᾶς, θαυμάθητη θύηλα καὶ αἰωρούμενον ἀνωθεῖσιν οἰκισμόν, τηλεγραφικῶν στύλων καὶ οἰδηγοροδρόμων ἐκεῖσεν ἵνα κύκλον καὶ ἐναπετεῖθη εἰς τὰ θάλαττα τοῦ ποταμοῦ. Η πρωτότυπος αὕτη καθέλκωσις θὰ έχει την περιπολίαν της θεραπευτικής.

Τὸ σκάρη προσετείθεται ἀρκούντως, θογθεῖται δὲ καὶ μηχανημάτων ἐπὶ τῆς ηγερᾶς, θαυμάθητη θύηλα καὶ αἰωρούμενον ἀνωθεῖσιν οἰκισμόν, τηλεγραφικῶν στύλων καὶ οἰδηγοροδρόμων ἐκεῖσεν ἵνα κύκλον καὶ ἐναπετεῖθη εἰς τὰ θάλαττα τοῦ ποταμοῦ. Η πρωτότυπος αὕτη καθέλκωσις θὰ έχει την περιπολίαν της θεραπευτικής.

"NAYTIKA XPONIKA,,

**ΔΕΚΑΤΕΝΩΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ
ΕΝ ΤΤΕΙΡΑΙΕΙ**

ΓΡΑΦΕΙΑ. ΛΕΣΦΟΡΟΣ ΣΩΚΡΑΤΟΥΣ 35, ΘΝΑΦ. 1.60
ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΑ ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: "ΧΡΟΝΙΚΑ,
ΟΡΟΙ ΕΤΗΣΙΑΣ ΣΥΝΔΡΟΜΗΣ
ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ ΔΡΧ. 150. ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ ΛΙΡΑ ΑΓΓΛΙΑΣ 1.

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

"NAFTIKA CHRONIKA,"

A REVIEW OF SHIPPING & COMMERCE

PIRAEUS - GREECE

ΤΟ ΔΕΚΑΤΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

Τὸ εἰς ἄλλην σελίδα δημοσιευόμενον προσχέδιον τοῦ Νόμου διὰ τὴν ἰδευσιν τῆς Ἑλληνικῆς Θαλασσοσφαλείας, ἀποτελεῖ τὴν πρώτην θετικὴν ἐκόλλωσιν τοῦ ἑφοπλιστικοῦ κό-
Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ σμου διὰ τὴν δημιουργίαν ἐνδεικνύοντος

ΘΑΛΑΣΣΑΣΦΑΛΕΙΑ μέλλοντος και τα συμφέροντα της Ναυτιλίας νά εξινητησθήση, άλλα και τι γόνητον αυτῆς παρά τοις σύνοις ασφαλισταῖς νά έχειν φωσηγή. Τὴν πρώτην ἑνέργειαν της "Ἐνώσεως τῶν Ἐφοπλιστῶν", δὲν δυνάμεθα, εἰμὴ νά χαιρετίσουμεν, ως ἀπαρχὴν μιᾶς νέας περιόδου διὰ τὴν ϕύμασιν τῶν Ναυτιλιακῶν μας προβλημάτων. Εἰς τὴν Κυβέρνησην ἀπόκειται ἡδη ἡ ταχικὴ ψήφισης τοῦ Νομοσχεδίου, ἐντὸς τῆς παρούσης συνόδου, ἵνα η Ἑλληνικὴ Θαλασσασφάλεια ἀποτελέσῃ μίαν πραγματικότητα καὶ χωρίσῃ πόδες τὴν σοβαράν ἀποτολήν της.

Θέλουμεν νά ἔλπιζωμεν, διτο τὸ Ἑλληνικὸν Ἀσφαλιστικὸν ὕδρυμα, καλῶς ποδηγητούμενον εἰς τὰ πρώτα τοῦ βίητα καὶ περιβεβλημένον διὰ τῆς ἥθυτῆς καὶ υλικῆς ὑποστηρίξεως τοῦ Κράτους, ὃν σημάνη τὴν χειραφέσην τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας ἀπὸ πάτητος ἀδίκου, άλλα καὶ ἀνίσου ἐπιβιταύνωσες διὰ βαρόνων ἀσφαλίστων ἀπὸ μέρους τῶν ξένων ἀσφαλιστῶν. Δὲν θεωροῦμεν δῆμως ἀσκοπον νά συστήσωμεν τὴν ἀπόλυτον ἀνάγκην τῆς ὁργανώσεως τῆς ὑπηρεσίας τῶν σχετικῶν πόδες τὰ νυνάγια καὶ τὰς ἀμβροξίας ἀνακρίσεων, διποτες εἰς ἐκάστην περίπτωσην δίδηται ὁ ἥθυκος ἔκεινος τόνος περὶ τῆς ἀμερολήπτου κρίσεως καὶ ἔξαρσιβάσεως τῶν πραγματικῶν γεγονότων καὶ συνθηκῶν, ύψος ἣς ἔλαττη χώραν θαλάσσιον τι ἀτύχημα.

Ἡ Ὀργάνωσις τῆς λεπτῆς ταῦτης ὑπηρεσίας δέον ν' ἀνατεθῇ εἰς εἰδικοὺς, οὐ μόνον κύρους, ἀλλὰ καὶ γνώσεως τοῦ ἀπειροζλαχίστου τῶν λεπτομερειῶν τοῦ τόσον πολυπλόκου ναυτικοῦ ἐπιγγέλματος.

Καθ' ἦν στιγμὴν οἱ γύρω μας γείτονες καταβάλλουν μίαν ἐντατικὴν προσπάθειαν, ὅποις δημιουργήσουν μίαν ἀξέιδολον Ἐμπειρικὴν Ναυτιλίαν, καθ' ἦν στιγμὴν τὸ ἐν μετὰ τὸ
ΑΙ ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ
ΝΑΥΑΓΟΣΩΣΤΙΚΑΙ
ΥΠΗΡΕΣΙΑΙ

ΥΠΗΡΕΣΙΑΙ σιας διά την εδυνητήν αυτών ομοίωσιν, καν
ἡν στιγμὴν καὶ αὐτή ἡ Τουρκία πλὴν τῶν
ἄλλων προστασιῶν τῆς σποράρχοντος εἰσέπι πεντελίς της, ἐξτρέ-
μοις προνομιακώς διά την Τουρκικήν ομοίωσιν τὴν ναυαγοσωστικὴν
έργασίαν εἰς τὰ Τουρκικὰ ὕδατα, μονη ἡ Ἑλλὰς η καὶ ἔξεχήν πνι-
γμένη εἰς τὸ κύμα Χώρα, παρατηρεῖ μὲ κοιφόλατρικὴν ἀπάθειαν τὰ
γύρω της συμβαίνοντα.

Αλλ' αφ' οὐ, τούλαχιστον, δὲν ἔχομεν τὴν δόναμιν, ὡς Κράτος, νὰ προσφέρουμεν τι τὸ καλὸν εἰς τὴν ἴδιωτην πρωτοβουλίαν, ἀς μὴ δημιουργούμεν ἐπέπδια καὶ βάρον εἰς τὴν ἑξέλ. Εἰν κάθε προστιθέμενος εἰς τὴν πρόδοσην τῆς Ναυτιλίας μας. Εἰς τὰς αὐτψίες ταῦτας μᾶς φέρει καὶ πάλιν μία πρόσφατος ἐνέργειας τῆς διοικήσως τοῦ Ναυτικοῦ Απομαρτυροῦ Ταμείου.

‘Ος γνωστόν, ἀπό τινων ἐτῶν, αἱ Ἑλληνικαὶ ναυαγοσωστικαὶ ἐπιχειρήσεις ἔξειλικθσαν εἰς ὁργανισμὸς τιμώντας τὴν Ἑλληνικὴν ναυτιλίαν, παρὰ τὸν συναγωνισμὸν—οὐ λόγῳ τοῦ ἀσύδρου—ένασκον εἰς βάρος τῶν τὰ ξῖνα ναυαγοσωστικὰ ἐντὸς τῶν χωρικῶν Ἑλληνικῶν ὄδατων.

Τό N.A.T. άπό τινος διέρχεται ταμειακής δυσχερείας και ἐπίνταλμάθην τήν γνωστήν ιστορίαν του «Ἐβραίον μὲ τὰ πιλαιά του δεφτέρια» ἐξέκθη, διτι ύπηρχε Νόμος ψηφισθείς από τοῦ 1926, ἐν ἀγώνῳ—ώς πάντοτε—τῶν φυρολογιμένων, στοις, ἀν και μηδέποτε ἔφαρμοσθείς, ἔδιδε τὸ δικαίωμα εἰς τὸ N.A.T. ὅπως εἰσπράτη ἐκ τῶν ναυαγιαρχέσσεων μόνον τῶν Ἑλληνικῶν ναυαγοσωστικῶν ποσοτὸν 10 o).

Καὶ ἔρχεται σύμερον ἡ διοίκησίς του νὰ ἀπαιτηῇ καὶ μάλιστα ἀναδρομικῶς τὴν εἰσπράξειν τοῦ προσύ τούτου διὰ τῶν γνωστῶν ἀπειλῶν περὶ «εἰσπράξεως δημοσίων ἐσόδων» κ.λ.π. Μά, δί ὅνομα τοῦ Θεοῦ!, τίποτε δὲν είνει δυνατόν νὰ ἔχῃ κᾶποιον ψυθμὸν καὶ σκοπιώντας εἰς αὐτὸν τὸν Τόπον;

Η ΣΥΝΘΕΣΙΣ ΤΩΝ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ

ΜΙΑ ΕΠΙΣΤΟΛΗ ΤΟΥ κ. ΜΕΤΑΞΑ

Κύριε Διευθυντά,

Οφείλω χάριτα εἰς τὸν κ. Ιωάνν. Π. Λαζαρόν διά τὸ ἐνδικαφέρον μεθ' οὐ παρρησιλούσει τὰ ἀρρένα μοι καὶ διὰ τὴν καλήν θάλασσαν μεθ' ἡς δημοσιεύει τὰς ἀντιτροφίες του ἐπ' αὐτῶν, τοῦδε¹ διπερ αὐξάνει τὴν ὑποχρέωσιν μου ἵνα παράσχω ἀνακυρώσιμον τὰς ἁδίγηγησις ταῖς τὸν σημειώνει εἰς τὰ δόπια φύνεται διαφωνῶν. Εἴδειπετο, ἀγκυρῆ μοι κ. Διευθυντά, διτί θά εἰσπροστήθητε νὰ καταχωρίσητε τὴν πρόση τὸν κ. Ι. Λαζαρόν κατωτέρῳ ἀπάντησίν μοι:

Πρότον, πρός τὸν οἰκουμένην ἔλαττωσεως τῆς ἀνεργίας τῷ νυκτιλλούμένῳ μηρὶ, δὲ μὲν κ. Λαχιώς φαίνεται ὑπερτιμήσαν διὰ τὴν οὐνθεσίσεως τῷ πληρωμάτων ὁρίεις: νὰ εἶναι καππως πολυειδές, ἐνῷ ἡ ἕγοντος ισχύοις εἰσὶ διὰ φύσεις νὰ περιορισθῇ εἰς τὸ ἄλλακτον. Εἶναι ζητήματος ὑποτολογισμοῦ τίς ἔτι τῶν δύο μηρῶν εὔρεσται εἰς τὴν δικαίωμα. Θὰ περιχάλλουν τὸν συζητητὴν μου δημοσίᾳ τὸν κόπον καὶ ἀναλύσυ τοὺς ὑπολογισμοὺς τοῦ. Οἱ ίδιοι μηροὶ διασώζονται εἰπὲ τῆς σκάψεως διτι, καθ' ἣν ἐποχὴν τὰ πλοῖα μηρὸς ἀναγκάζονται νὰ παροπλισθοῦν καὶ δόλεληρά τὰ πλοῖα μηρού των ἀπολύνονται, μένον καὶ μόνον ἐπιειδὴ οι ναῦλοι εἴναι περίποτε ἔξι πάντας κατὰ τόννους κατέβασσον τοῦ οἰκουμενικοῦ ἐπιπέδου ἐπὶ τοῦ δημοτοῦ τεχνείδευσοντα θὰ ἔκαλυπτον τὰ ἔξοδά των, ἢ ἀνεργία θὰ ἥλαττοῦ ἔχει θημητούργοιντο οἰκουμενικαὶ συνθήκαι πληρωμάτων τῷ κανοῦ τῶν ἔξι πενταν., ἐν τῇ δημοτῇ περιπτώσει τὰ πλοῖα τοῦ ἐπειδεύσεον καὶ τὸ προσελάμβανον πληρώματα. Άλλα δεδομένου διτι ἔξαρτατο εἶναι ἡμῶν νὰ ὅθησισμεν τοὺς ναῦλους πρὸς ὄψιν, ὑπὸ τῆς περιφορᾶς ουνθήκας, δὲν ἀπομένει εἰμὴν ν' ἀναζητήσωμεν τὸν τρόπον τῆς πληρώμασεως τοῦ κανοῦ τῶν ἔξι πενταν. πρὸς τὴν κατεύθυνσιν τῶν οἰκουμενικῶν. Ἀτομικῶν δὲν εἴμινει ὑπὲρ τῆς ὑπερβολικῆς ἔλαττωσεως τῶν μισθωμάτων τῆς περιφορᾶς τῶν ἔργων οικουμενικῶν εἰναι συντηρασμῆς πρὸς ἀλλαγὰ οἰκουμενικές, τὰς δημοτὰς ἐν καρπῷ θὰ δημοσίλω. Πάντος, μόνον διὰ πράγματοποιήσεως τοιούτων οἰκουμενικῶν θὰ διηγηθοῦν τὰ πλοῖα μηρὸς νὰ τεκνείδευσον, διταν δὲ κατορθώσουν τοῦτο καθ' ἣν ἐποχὴν πλοῖα ἀλλού σηματῶν ἀναγκάζονται νὰ περιφορῶνται παροπλισμένη, ἐπιτρέπεται νὰ ἐπιπέδωμεν διτι διάριθμός τῶν υπὸ τὴν ομηρίαν μηρού ποιῶν θ' αὐξηθῇ καὶ η σημερινὴ ἀνεργία τῶν ναυτικῶν μηρῶν θὰ ἔκλεισθῃ.

Κατά δεύτερον λόγον, δ.κ. Λαϊκός φωθείται: τὴν ὑπέρμετρον φθοράν του πλοίου σύνεπειά τῆς μὴ προσλήψεως πολυμελοῦς πληρωμάτος. Κατ' ἐμέ, ἡ ὑπέρμετρος φθορά ἀποκλείεται ἐφόσον ἔχαστον μέλος τοῦ πληρωμάτος ἐπιπληροῦ εὑνοεῖδήτως τὸ καθήκον του. Εἰς πιστοποίησιν τῆς πεποιθήσεώς μου φέρω τὴν ἀμύνων πρὸ τοῦ πολέμου κατάστασιν διε τῇ διατήρησις τῶν ἐλληνικῶν πλοίων ἡτο, γενικῶς πλέον ἐπιμειριζόμενή ἦ σύμμερον, μελεονότερον ἀγύμνεια τῷ πλοπούσιον ἡτο, τάτε δὲιγαρθρούστερον.

Τρίτον ζητήμα θίτε: τὴν διατήσην επὶ τοῦ πλεοῦ ἐλαχίστων τινῶν ἀλλοδαπῶν. Τέλος ἐπὶ τούτου γνώμας μου ίσως δὲν ἐνόψης καθὼς ὁ κ. Λαζαρός. Δεν ζητῶ δποιός ὁ πληροφορηθεῖν νὰ διατηρηθῇ απερχυτής τούτου ἀλλοδαπού, ἀλλά μόνον δπως εἶναι ἐπινόθερος νὰ τοὺς διατηρηθῇ ἐφόσον δ ἀπομένει τους ὁμοτελεῖ μικρού περιεστῶν τοῦ διοι πληρώματος, ἐφόσον οὐτοί προσαλλήθησαν εἰς τὴν ἀλλοδαπήν κατόπιν δραπετεύσως ἡμεδαπῶν καὶ ἐφόσον εἶναι εὐχαριστημένος ἐκ τῶν οπηρειών των. Φυσικά, διταν ἔχουν τὰ μετωνεκτήματα περὶ ὃν ἀναφέρεται δ. κ. Λαζαρός, οὐδὲν συμφέρον. Ήταν ἔχει δ πλήρης νὰ διατηρηθῇ αλλοδαπός καὶ αἰτορρείρωτος τούτου ὁ πόλευσ. Πρόκειται περὶ ἀσημάντου ἀρμενίου ἀλλοδαπῶν οἵτινες σημειώνειν να γίνονται καλοί ταγχύτες: καὶ πειθαρχικοί ή δὲ παρκινονή των ἐπι τὸν Ἑλληνικῶν πλοίων ἀκῆπτος τούτου Κηφισιώθιτος ἐκ τῆς δραπετεύσεως τούτου ἀλλογενοῦ πληρωμάτων πλαισονήτες, οἵτινες συγνιθέστατα Κηφισιώντες: εἴτε μάλλον διταν τοῖς ἀποβάλλεταις: ν' απολύσουσι τούτους κακούς ἀλλοδαπούς διὰ νὰ προστάσουν ἀλλοιούς. Ἐλληνοις πολὺ κάτω τοῦ μέσου δροῦ τῶν ἀλληγενῶν πληρωμάτων, ἀλλὰ καὶ συντάσσει εἰς τὴν διελιτωσιν τοῦ πειραιοῦ τῶν ήμιετέρων πληρωμάτων χάρις εἰς τὸ διδόμενον καλὸν παράδειγμα κακοὶ λόγῳ τῆς ἀναπτυξοσιμένης ἀμύλλης. Ήταν ἥδηνάμην γ' ἀπερχυθῆσθαι πλειστοῖς πραχθεῖματα εἰς πιστοποίησην τῆς ἀπόφεως ταύτης, ἀλλ' εἰναι ταριτά πειρατία διότι οἱ νηυτικοὶ ἔχοντον ἵν' ὅφει τοιωτά τοῦτον ἕτοις ἀντιγόνως.

Ούτε δέχομαι: δι το γάπωμας αὐτή ἀποτελεῖ ἀντίφρον πρός τὴν δημολογίαν οὐδὲ δι τοῦ "Ελλήνης γαυτικοῦ κατέχοντος ἀκόρημα προσεόντας ἀνώτερη πλείστων ἀλλοδαπῶν, διότι: ή δημολογία μω τοῦ ἀνθρώπου τὸ σύνολον καὶ τὰς γενικαῖς διέταξε τὸν πληρωματῶν μας ἐν συγκρίσει: πρός τὸ σύνολον τῶν δέκανων πληρωμάτων, χωρὶς ὑπὸπλευτεῖ τὸ δέκανόν μας ἀκόμη νὰ προσθέσαμεν ἀρτάς εἰς τὰ προσεόντα τῶν πληρωμάτων μας καὶ μᾶλιστα ἐποψελούμενοι τὸν δέκανον. Θώ εἰπω, μᾶλιστα, καὶ κατὶ πλέον. "Η συνακιθησίς τοῦ διτεῖνατα: νὰ παρκριτείνωσιν ἀλλοδαποῖ τινες ἐπὶ ἐλληνικῶν πλαίσiorοῦ θώ φι-τοιμῆσῃ ἡ καὶ θὰ οὐροχρώσῃ τα ἐλληνικὰ πληρωμάτα νὰ βελτιώσωσι τὸ τείσον των, διά να ἔχως τὴν προτίμησιν ἀναπτύσσοντα τὴν δημοκράτην, επιλογήν θάλασσας, ἵν την σύμμερον πολλάκις δέν δεκινύουν καὶ καθίστανται ἐνί-τανάκιδη, γνωρίζοντας διτι: η πρόσληψής των είναι ἐκ τοῦ νόμου ἐπιθεδηγ-ήνη εἰς τοὺς ἀνωτέρους των.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ Β. ΜΕΤΑΞΑΣ

ΕΠΙ ΤΩΝ ΑΡΘΡΩΝ ΤΟΥ κ. ΜΕΤΑΞΑ

Κύριε Διευθυντά

Εις τὰ φύλλα τοῦ μοναδικοῦ εἰς τὸ εἶδος του περιοδικοῦ σας, εἰς τὸ όποιον ἔξετάζονται μὲ τὸν κύρος καὶ ἀντικεμενικότητα τὸ προβλήμα τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας, ἐδίπτοισεινθέσαν μερικά ἀρθρά του πλοιάρχου κ. Ν. Μεταξᾶ, διὰ τῶν όποιών οὗτος ἔξετάζει διάφορα γενικά ζητήματα τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας.

Είναι άξια ειλικρινών συγχαρητηρίων ή προσπάθεια του έγκριτου περιοδικού σας διὰ την διόρθωσιν τών κακών της ναυτιλίας μας, άλλα ειδικώς εἰς τὰ ἀνωτέρω ἄρθρα τοῦ κ. Μεταξᾶ ἐπικρατεῖ τόση σύγχρονης και εἰς πολλά σημεῖα και ἄδικος παρανόλης μερικών πραγμάτων γνωστών ὥστε νὰ μὲ άναγκάσῃ νὰ ζητήσω τὴν φιλοξενίαν τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν».

Ἡ πρόθεσίς μου δὲν είναι ν' ἀνασκευάσω ὅλα τὰ σημεῖα τῆς μελέτης τοῦ κ. Μεταξᾶ, διότι τότε θάπτοντο ὅλοι ληροὶ στῆκαι, νομίζω δὲ ἀκόμη τὰ προβλήματα τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας μας ὅτι εἰναι τὸ σον πολύπλοκα ὥστε νὰ μὴ δύνανται νὰ λυθοῦν οὐτε μὲ μερικὰς προχειρίους ὑποδείξεις οὐτε μὲ τὴν καλήν θέλησιν ἐνδεκάντων παράγοντας.

Πρωτίστως θέλω διὰ τῆς παρούσης μου νὰ διαμαρτυρηθῶ διὰ τὴν ὑπὸ τοῦ κ. Μεταξᾶ ἄδικον κρίσιν, εἰς τὰ ἄρθρα τοῦ, ἐνδεκάντων, τοῦ ἐμπορικοῦ ναυτικοῦ, τοῦ κλάδου τῶν μηχανικῶν, ὁ ὅποιος ἀποτελεῖ παράγοντα προσόδου διὰ τὴν ἐμπορικὴν ναυτιλίαν.

Ἡ πρόθεσίς τοῦ κ. Μεταξᾶ νὰ θέξῃ τὸν κλάδον αὐτὸν, προδίδεται ιδίως, εἰς τὸ τέλος τοῦ δευτέρου ἄρθρου τοῦ, τὸ ἀφοροῦν τὴν σύνθεσιν τῶν πληρωμάτων, τὸ ὅποιον ἄρθρον περιέχει τόσας περιέργους ιδέας στρεφομένας ἐναντίον και τῶν μηχανικῶν και τοῦ ὅλου ναυτεργατικοῦ κόσμου.

Ο κ. Μεταξᾶς ἐνῷ καθόλου δὲν ἀγνοεῖ τὴν ἀνεργίαν ποὺ μαστίζει τοὺς ναυτεργάτας, ἐπὶ πλέον δὲ ἐνῷ τὴν ἀνομολογεῖ τὴν ἀνεργίαν (ἄρθρον Γ' παράγραφος 2) ἐν τούτοις κάμνει ἐνθεμόν του συνηγορίαν υπὲρ προσλήψεως ἀλλοδαπῶν πληρωμάτων εἰς τὰ Ἑλληνικὰ σκάφη.

Θέλει νὰ λησμονῇ ὅτι εἰς χιλιάδας ἀνέρχονται οἱ «Ἑλληνες ἀνεργοὶ ναυτεργάται, ὅτι τὰ σπίτια τους πεινοῦν, ὅτι αἱ οἰκογένειαι τῶν δυστυχοῦν, ὅτι αἱ διοικήσεις πολλῶν σωματείων μετὰ κόπου συγκρατοῦν τὸν τρέχονταν μελῶν τῶν».

Ο κ. Μεταξᾶς δὲν ἔπειτε νὰ λησμονῇ ὅτι ὑπῆρχε ἔνα παλαιὸν ἀπὸ τὸ 1926 διάταγμα διὰ τὴν σύνθεσιν τῶν πληρωμάτων στὰ βαπτόρια. Τὸ διάταγμα είχε συνταχθεῖ, είχε σταθμισθεῖ ἀπὸ πολυμελῆ ἐπιτροπῶν ἐπιτεργονωμῶν τὴν ὅποιαν ἀπήρτιζον κατὰ ἔνα μεγάλο μέρος οἱ ἐφοπλισταῖ. Ἡ ἐπιτροπὴ αὐτὴ κατὰ τὸ 1926 ποὺ ἡ ἀνεργία δὲν είχε φθάσει στὸ σημερινὸν κρίσιμο στάδιο τῆς συνέταξε τὸ λόγῳ διάταγμα τῆς συνθέσεως κατὰ τρόπων ἔχυτηρετοντα και τὰ πληρώματα καὶ τὴν ἀσφάλειαν τῶν πλοίων. Ἀλλ' αὐτὸν τὸ διάταγμα ἐτροποιήθη κατὰ τὸ 1930, περιωρίσθησαν κατὰ ἔκατοντάδας αἱ θέσεις τῶν ναυτεργάτων, ἐλημονήθη ἡ ἀνεργία και ἡ γηροή ἡ πείνα τῶν, ἐργίσθησαν στοὺς δρόμους πλείστοις οἰκενέαρχαι, ἐτροποιήθη αὐτὸν τὸ διάταγμα χωρὶς νὰ ἐφωτηθοῦν καθόλου οἱ ἀμεσώτατα ἐνδιαφερόμενοι. Και ὅλα αὐτὰ ἐπαναλαμβάνομεν, ἔγιναν ὅταν ἡ ἀνεργία τῶν ναυτεργάτων ἐφθασεν εἰς τὸ ἀκρότατον ὅριον τῆς.

Ἐν τούτοις κι' αὐτὴ ἡ νέα σύνθεσις και αὐτὴ καταστατηγεῖται ἀπὸ διαφόρους συναδέλφους τοῦ κ. Μεταξᾶ, και ἀπὸ διαφόρους λιμενικὰς και προξενικὰς ἀρχὰς παρὶ τὰ καθημερινὰ διαβίηματα ἀκριβῶς τοῦ κλάδουν ὅποιον ἀπελεοφάθη ὁ κ. Μεταξᾶς νὰ θέξῃ τὰ διαβίηματα τοῦ κλάδου τῶν μηχανικῶν. Ἐνῷ λοιπὸν τόσον στόχος ἀντικεπτωπίζει τὴν ἀνεργίαν τὸ ὑπουργεῖον τῶν Ναυτικῶν ἔχεται ὁ κ. Μεταξᾶς και ἀντὶ νὰ ζητήσῃ ἀκριβῶς διὰ τὴν ἀντικεπτωπίσιν τῆς ἀνεργίας, ἡ ὅποια δὲν είναι κατὰ τὸ παροδικόν, ἀντὶ νὰ ζητήσῃ τὴν ἐπαναφορὰν τοῦ νομοσχεδίου τοῦ 1926 τὸν ἔχυτηρετοντα και τὰς ἀνάγκας τῶν πληρωμάτων ἀλλὰ πορτίστως τῆς ἀσφάλειαν τοῦ πλοίου, ἡ τοιλάχτον αὐτὴ νὰ ζητήσῃ τὴν ἀκριβή τήρησιν τῶν διατάξεων τὸν ὑπάρχοντας νόμουν, ζητεῖ τίποτε ὀλγάτερον τίποτε περισσότερον τὴν ἔγκαθιδροσύνην τῶν πληρωμάτων αὐτὴ τῶν Ἑλληνικῶν εἰς τὰ σκάφη !!

Τὴν πρότασιν τοῦ ὁ κ. Μεταξᾶς τὴν στηρίζει εἰς τὸ ἔξης :

Λέγει ὅτι τὰ Ἑλληνικὰ πληρώματα δραπετεύονταν εἰς τὸ ἔξωτερον, λέγει ἀκόμη ὅτι τὰ Ἑλληνικὰ πληρώματα είναι κακουμαθημένα.

Βέβαια ὁ καλλίτερος τρόπος γιὰ νὰ βρεθῇ στὸ κάθε τί ἡ ἀλήθεια δὲν είναι νὰ χαρακτηρίζεται ως κανὸν ἡ ἔξαιρεσις, οὐτε ως γενικὸν τὸ μεμονωμένον. Δὲν είνε, λοιποῦ, οὐτε γενικὸν ὅτι δραπετεύονταν τὰ Ἑλληνικὰ πληρώματα και ἀν δραπετεύονταν τὸ καλλίτερον ποὺ είχε νὰ κάμη ὁ κ. Μεταξᾶς ἡτον ἔγγησης τὸ φαινόμενον. Καὶ τότε θὰ ἔβλεπε πώς ἀν δραπετεύονταν τὰ πληρώματα δὲν φτιάνε αὐτὰ ἀλλὰ οἱ συνάδελφοι του είναι ὑπεύθυνοι, γιατὶ ἀρκετοὶ ἀπὸ τοὺς πλοιάρχους τὰ ἐκμεταλλεύονται και καθιστοῦν ἀβίωτον τὴν ζωὴν των. Ὁ νευτεργάτης δὲν ἔχει κανένα λόγον νὰ δραπετεύῃ ἀπὸ τὸ βασίρι του και μάλιστα σ' ἐποχήποτες ἡ σημερινή, ἀνεργίας φρικῆς, ἀμα τρόγει καλλ, ἀμα μισθοδοτεῖται ἐπαρκῶς.

Θεωρεῖ ὁφέλιμον ὁ κ. Μεταξᾶς τὴν πρόσληψιν ἀλλοδαπῶν εἰς τὰ Ἑλληνικὰ σκάφη διότι διὰ τοῦ παραδείγματος τῶν ξένων θὰ βελτιώνεται τὸ ποιὸν τῶν πληρωμάτων μας. Δηλαδὴ ὁ κ. Μεταξᾶς ὑποτιμά τὸ σύνδεσμον τοῦ ναυτεργατικοῦ κόσμου και ἀναθέτει τὴν διαπιδαγγυησιν τῶν Ἑλληνικῶν πληρωμάτων εἰς χειρας τῶν μαύρων και τῶν κούληδων, ἀπὸ τοὺς ὅποιους κατὰ ἔνα μέρος ἀπαρτίζονται τὰ ξένα πληρώματα τῶν Ἑλληνικῶν σκαφῶν.

Ο κ. Μεταξᾶς, γράφει ἀκόμη και τὸ ἔξης : «Εἰδικῶς θὰ ὠφέλει ἡ παροχὴ τοῦ δικαιώματος προσλήψεως ἀλλοδαπῶν κατωτέρων μηχανικῶν οἵτινες είναι ἀνεπαρκεῖς διὰ τὰ πλοία μαζε. Είναι τόσον γλαφύρα, ἀλήθεια, ἡ παράγραφος αὐτὴ τοῦ κ. Μεταξᾶς, ὥστε νὰ διεργωταῖ ὁ ἀναγνώστης ποιοὶ εἰναι ἀνεπαρκεῖς και ἀνίκανοι σύμφωνα μὲ τὴν ὄρθην σύνταξιν, οἱ ἀλλοδαποί; ἀλλὰ τότε γιατὶ κάνει διληνούντων αὐτὴν τὴν ἐνθεμόν του συνηγορίαν τῶν ηγεμονησίων συνηγορίαν τῶν»;

Ἐάν θελῇ νὰ χαρακτηρίσῃ μὲ τὴν ἀκυριολεξίαν του τὸν ὄρθιμόν των ὡς μικρὸν πάλιν προδίδεται ἡ πρόθεσίς του νὰ θέξῃ τὸν ναυτεργάτας, και εἰς τὴν ἀπόλοινθον παράγραφον τοὺς μηχανικούς, ὅταν ἔστω και ἀν δὲν οὐλεῖ περὶ τοὺς συνόλους, τοὺς χαρακτηρίζει ὁκνη-ρούς η ἀνηδίκους.

Θὰ μπιρούσαμε ν' ἀπιντήσουμε εἰς τὸν κ. Μεταξᾶν ἀναφέροντες τὰς μυρίας οἵσσας ὑπερβασίας συναδέλφου του ἀλλὰ δὲν νομίζομεν, ὅπως αὐτὸς, ὅτι είναι ἐποικοδομητικὸν γιὰ τὴν ἐμπορικὴν ναυτιλίαν και γιὰ τὴν τάξιν μας, ως ἀξιούμενοι τοῦν τοῦ ἐμπορικοῦ ναυτικοῦ, νὰ διασύρωμεν τὴν ὑπόληψιν ἐνὸς κλάδου, τῶν πλοιάρχων, περιλαμβάνοντος μεταξὺ τῆς μεγίστης πλειονότητος στοιχείων τῆς παντός σεβασμού.

«Οτι οὔτε ὀκνηροὶ οὔτε ἀγήθικοι ὑπέροχουν μηχανικοί τὸ ξέρει καλλιεργεῖ ἀπ' τὸν καθέναν ὁ κ. Μεταξᾶς. Γνωρίζει ὅτι οἱ «ἄγνηροι μηχανικοί» συντηροῦν μὲ ὑπερανθρώπους κόπους, μὲ ἀμείστων ἔξιλον, μὲ ἔξαιρετην ἐργατικότητα τὰ ἐν πολλοῖς πεπλαισιωμένα Ἑλληνικά σκάφη. Τὰς ἀρετὰς των κανένας δὲν μπορεῖ ν' ἀμφισβήτησῃ και προχθὲς ἀκόμη τὰς ἔξηρα μία ἀγγλικὴ ἐφημερίας προκειμένου περὶ τοῦ πληρωμάτος τοῦ ἀριθμοῦ 2 τοῦ Ταξιάρχης». Πολὺ περισσότερο δὲν μπορεῖ νὰ γραπτηθεῖσθαι ὡς ἀγήθικοι. Ἐκτὸς ἄν ὁ κ. Μεταξᾶς χαρακτηρίζει κακός, ως ἀγήθικότητα διὰ δὲν ἀνέχονται τὴν ἐκμετάλλευσιν κακῶν πλοιάρχων των.

Εἰς ἄλλα σημεῖα τῶν ἀριθμῶν του ὁ κ. Μεταξᾶς ζητεῖ τὴν ἰδούσιν «ἐθνικοῦ Ναυτικοῦ Συμβουλίου» τὸ ὄποιον νὰ διευθετῇ τὰς διαφορὰς τῶν ναυτεργάτων, νὰ θυμίζῃ τὰ πράγματα τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας. Ἀλλὰ εἰς τὴν κατανομὴν τῶν ψήφων ὁ κ. Μεταξᾶς είναι τόσον ἀνισός ὥστε ἐνῷ λαρισαίς καὶ δύοκεντρα εἰς τὸν συναδέλφων του τοὺς ὄποιους δέλται εἰσὶν πατέρεις και μόλις και μετὰ βίας προσφέρει ἔξι εἰς τὸν θερμαστὰς μαζὶ και ναύτας.

«Ἀλλὰ και εἰς ἄλλα σημεῖα τῶν ἀριθμῶν του ὁ κ. Μεταξᾶς δὲν φαίνεται καθόλου δίκαιος πρὸς τοὺς ναυτεργάτας περιπλέπει μάλιστα καιεῖς πεγίστας ἀνακριβείας. «Δὲν ὑπῆρξε, γράφει, βαρύτερον πλήγμα κατὰ τῆς ἐπὶ τὸν πλοίον μας πειθαρίας, απὸ τὸν τρόπον καθ' ὃ ἐφῆροσαν τὸν περὶ τὸ έτος 1912 ψηφισθέντα ἀσφῆ νόμον περὶ ἀποζημιώσεως τῶν ἐν τῷ ἔξωτερῳ πλανητών πληρωμάτων, δυνάμει ποὺ τὸν ὄποιον δέλται τὸν τρόπον καθέτησεν τὸν πρόσθιον τοῦ 1913 ψηφισθέντα ἀσφῆ νόμον περὶ ἀποζημιώσεως τῶν ἐπιθυμητῶν πληρωμάτων πληρωμάτων, δυνάμει ποὺ τὸν ὄποιον δέλται τὸν τρόπον καθέτησεν τὸν πρόσθιον τοῦ 1914 ψηφισθέντα ἀσφῆ νόμον περὶ ἀποζημιώσεως τῶν πληρωμάτων πληρωμάτων, δυνάμει ποὺ τὸν τρόπον καθέτησεν τὸν πρόσθιον τοῦ 1915 ψηφισθέντα ἀσφῆ νόμον περὶ ἀποζημιώσεως τῶν πληρωμάτων πληρωμάτων, δυνάμει ποὺ τὸν τρόπον καθέτησεν τὸν πρόσθιον τοῦ 1916 ψηφισθέντα ἀσφῆ νόμον περὶ ἀποζημιώσεως τῶν πληρωμάτων πληρωμάτων, δυνάμει ποὺ τὸν τρόπον καθέτησεν τὸν πρόσθιον τοῦ 1917 ψηφισθέντα ἀσφῆ νόμον περὶ ἀποζημιώσεως τῶν πληρωμάτων πληρωμάτων, δυνάμει ποὺ τὸν τρόπον καθέτησεν τὸν πρόσθιον τοῦ 1918 ψηφισθέντα ἀσφῆ νόμον περὶ ἀποζημιώσεως τῶν πληρωμάτων πληρωμάτων, δυνάμει ποὺ τὸν τρόπον καθέτησεν τὸν πρόσθιον τοῦ 1919 ψηφισθέντα ἀσφῆ νόμον περὶ ἀποζημιώσεως τῶν πληρωμάτων πληρωμάτων, δυνάμει ποὺ τὸν τρόπον καθέτησεν τὸν πρόσθιον τοῦ 1920 ψηφισθέντα ἀσφῆ νόμον περὶ ἀποζημιώσεως τῶν πληρωμάτων πληρωμάτων, δυνάμει ποὺ τὸν τρόπον καθέτησεν τὸν πρόσθιον τοῦ 1921 ψηφισθέντα ἀσφῆ νόμον περὶ ἀποζημιώσεως τῶν πληρωμάτων πληρωμάτων, δυνάμει ποὺ τὸν τρόπον καθέτησεν τὸν πρόσθιον τοῦ 1922 ψηφισθέντα ἀσφῆ νόμον περὶ ἀποζημιώσεως τῶν πληρωμάτων πληρωμάτων, δυνάμει ποὺ τὸν τρόπον καθέτησεν τὸν πρόσθιον τοῦ 1923 ψηφισθέντα ἀσφῆ νόμον περὶ ἀποζημιώσεως τῶν πληρωμάτων πληρωμάτων, δυνάμει ποὺ τὸν τρόπον καθέτησεν τὸν πρόσθιον τοῦ 1924 ψηφισθέντα ἀσφῆ νόμον περὶ ἀποζημιώσεως τῶν πληρωμάτων πληρωμάτων, δυνάμει ποὺ τὸν τρόπον καθέτησεν τὸν πρόσθιον τοῦ 1925 ψηφισθέντα ἀσφῆ νόμον περὶ ἀποζημιώσεως τῶν πληρωμάτων πληρωμάτων, δυνάμει ποὺ τὸν τρόπον καθέτησεν τὸν πρόσθιον τοῦ 1926 ψηφισθέντα ἀσφῆ νόμον περὶ ἀποζημιώσεως τῶν πληρωμάτων πληρωμάτων, δυνάμει ποὺ τὸν τρόπον καθέτησεν τὸν πρόσθιον τοῦ 1927 ψηφισθέντα ἀσφῆ νόμον περὶ ἀποζημιώσεως τῶν πληρωμάτων πληρωμάτων, δυνάμει ποὺ τὸν τρόπον καθέτησεν τὸν πρόσθιον τοῦ 1928 ψηφισθέντα ἀσφῆ νόμον περὶ ἀποζημιώσεως τῶν πληρωμάτων πληρωμάτων, δυνάμει ποὺ τὸν τρόπον καθέτησεν τὸν πρόσθιον τοῦ 1929 ψηφισθέντα ἀσφῆ νόμον περὶ ἀποζημιώσεως τῶν πληρωμάτων πληρωμάτων, δυνάμει ποὺ τὸν τρόπον καθέτησεν τὸν πρόσθιον τοῦ 1930 ψηφισθέντα ἀσφῆ νόμον περὶ ἀποζημιώσεως τῶν πληρωμάτων πληρωμάτων, δυνάμει ποὺ τὸν τρόπον καθέτησεν τὸν πρόσθιον τοῦ 1931 ψηφισθέντα ἀσφῆ νόμον περὶ ἀποζημιώσεως τῶν πληρωμάτων πληρωμάτων, δυνάμει ποὺ τὸν τρόπον καθέτησεν τὸν πρόσθιον τοῦ 1932 ψηφισθέντα ἀσφῆ νόμον περὶ ἀποζημιώσεως τῶν πληρωμάτων πληρωμάτων, δυνάμει ποὺ τὸν τρόπον καθέτησεν τὸν πρόσθιον τοῦ 1933 ψηφισθέντα ἀσφῆ νόμον περὶ ἀποζημιώσεως τῶν πληρωμάτων πληρωμάτων, δυνάμει ποὺ τὸν τρόπον καθέτησεν τὸν πρόσθιον τοῦ 1934 ψηφισθέντα ἀσφῆ νόμον περὶ ἀποζημιώσεως τῶν πληρωμάτων πληρωμάτων, δυνάμει ποὺ τὸν τρόπον καθέτησεν τὸν πρόσθιον τοῦ 1935 ψηφισθέντα ἀσφῆ νόμον περὶ ἀποζημιώσεως τῶν πληρωμάτων πληρωμάτων, δυνάμει ποὺ τὸν τρόπον καθέτησεν τὸν πρόσθιον τοῦ 1936 ψηφισθέντα ἀσφῆ νόμον περὶ ἀποζημιώσεως τῶν πληρωμάτων πληρωμάτων, δυνάμει ποὺ τὸν τρόπον καθέτησεν τὸν πρόσθιον τοῦ 1937 ψηφισθέντα ἀσφῆ νόμον περὶ ἀποζημιώσεως τῶν πληρωμάτων πληρωμάτων, δυνάμει ποὺ τὸν τρόπον καθέτησεν τὸν πρόσθιον τοῦ 1938 ψηφισθέντα ἀσφῆ νόμον περὶ ἀποζημιώσεως τῶν πληρωμάτων πληρωμάτων, δυνάμει ποὺ τὸν τρόπον καθέτησεν τὸν πρόσθιον τοῦ 1939 ψηφισθέντα ἀσφῆ νόμον περὶ ἀποζημιώσεως τῶν πληρωμάτων πληρωμάτων, δυνάμει ποὺ τὸν τρόπον καθέτησεν τὸν πρόσθιον τοῦ 1940 ψηφισθέντα ἀσφῆ νόμον περὶ ἀποζημιώσεως τῶν πληρωμάτων πληρωμάτων, δυνάμει ποὺ τὸν τρόπον καθέτησεν τὸν πρόσθιον τοῦ 1941 ψηφισθέντα ἀσφῆ νόμον περὶ ἀποζημιώσεως τῶν πληρωμάτων πληρωμάτων, δυνάμει ποὺ τὸν τρόπον καθέτησεν τὸν πρόσθιον τοῦ 1942 ψηφισθέντα ἀσφῆ νόμον περὶ ἀποζημιώσεως τῶν πληρωμάτων πληρωμάτων, δυνάμει ποὺ τὸν τρόπον καθέτησεν τὸν πρόσθιον τοῦ 1943 ψηφισθέντα ἀσφῆ νόμον περὶ ἀποζημιώσεως τῶν πληρωμάτων πληρωμάτων, δυνάμει ποὺ τὸν τρόπον καθέτησεν τὸν πρόσθιον τοῦ 1944 ψηφισθέντα ἀσφῆ νόμον περὶ ἀποζημιώσεως τῶν πληρωμάτων πληρωμάτων, δυνάμει ποὺ τὸν τρόπον καθέτησεν τὸν πρόσθιον τοῦ 1945 ψηφισθέντα ἀσφῆ νόμον περὶ ἀποζημιώσεως τῶν πληρωμάτων πληρωμάτων, δυνάμει ποὺ τὸν τρόπον καθέτησεν τὸν πρόσθιον τοῦ 1946 ψηφισθέντα ἀσφῆ νόμον περὶ ἀποζημιώσεως τῶν πληρωμάτων πληρωμάτων, δυνάμει ποὺ τὸν τρόπον καθέτησεν τὸν πρόσθιον τοῦ 1947 ψηφισθέντα ἀσφῆ νόμον περὶ ἀποζημιώσεως τῶν πληρωμάτων πληρωμάτων, δυνάμει ποὺ τὸν τρόπον καθέτησεν τὸν πρόσθιον τοῦ 1948 ψηφισθέντα ἀσφῆ νόμον περὶ ἀποζημιώσεως τῶν πληρωμάτων πληρωμάτων, δυνάμει ποὺ τὸν τρόπον καθέτησεν τὸν πρό

ΤΟ ΠΛΟΙΟΝ ΜΕ ΤΑ ΣΥΓΚΕΚΟΛΛΗΜΕΝΑ ΚΑΙ ΟΥΧΙ ΚΑΡΦΩΜΕΝΑ ΕΛΑΣΜΑΤΑ

ΑΞΙΟΛΟΓΟΝ ΡΕΚΟΡ ΑΝΤΟΧΗΣ

Τὸ σύστημα τῆς γκυπηγγήσεως τοῦ σκάφους ἐνδὲ πλοίου διὰ συγκολλήσεως τῶν ἐλασμάτων του καὶ οὐχὶ διὰ καρφιῶν, ἀπεδείχθη διὰ εἰναῖς ζητέοντας προσσχῆς ἐκ μέρους τῶν γκυπηγγῶν, ἀλλὰ καὶ τῶν πλοιοκτητῶν. Τὸ ἐν λόγῳ σύστημα δὲν ἀποτελεῖ νέαν ἐφεύρεσιν, ἀλλὰ χρονολογεῖται ἀπὸ ἔνδεκα ἑταῖν, διὰ τὸ πρῶτον τὰ ἐν Μπίρκενγκατ γκυπηγγεῖται «Cammel Laird Co» κατεσκεύασκε τὸ μικρὸν μότορος π. «Fullagar» 398 τόνων.

Εἰς τὸ πλοίον τοῦτο ἀντὶ τὰ ἐλάσματά του νὰ συναρμολογηθοῦν μὲν συνδετικὰ καρφιὰ, συγεδεῖθησαν δ. ἡ λεπτοτάχης συγκολλήσεως δίσει: ἐνδὲ ἐντελῶς γένους τότε συστήματος τῆς ἑταίριας «Quasi—Arc Company». Ἀπὸ τῆς γκυπηγγήσεως του τὸ ἐλόγῳ σκάφος μετεπωλήθη εἰς τὴν ἑταίριαν Manx Isles μετονομασθὲν «Caria» καὶ σήμερον περιελθὸν εἰς ἔτερον ιδιοκτήτην φέρει τὸ ὄνομα «Sheania» καὶ ἐργάζεται συνεχῶς εἰς γραμμὰς ἀκτοπλοϊκάς.

Κατὰ τὸ ίιετές χρονικὸν διάστημα τῶν πλόων του κατελήφθη πλειστάκις ἀπὸ διατοτάξ τρικυμίας, εἰχε δὲ καὶ ἀρκετὰς δυσκόλους στιγμὰς συνεπείᾳ συγκρούσεως ἢ προσαράξεως. Μεθ' ὅλα ταῦτα καὶ παρ' ὅλην τὴν πίεσιν καὶ τὸ λόγισμα τῶν ἐλασμάτων του ἐπέδειξεν ἀντοχὴν πολὺ μεγαλυτέρων ἐκείνης, τὴν ἐ-



Ἐλύγισαν, ἀλλὰ δὲν διερράγησαν τὰ συγκεκολλημένα ἐλάσματα ποίαν ἐμφανίζουν τὰ πλοῖα, ὡν τὸ ἐλάσματα ἔχουν συγεδεῖθη διὰ καρφιῶν. Ἰδίᾳ δὲν διερράγη ποτὲ οὔτε ἐν σημείον τῶν ὑφάλων του, ἀλλὰ οὔτε καὶ ἐσγμειώθη καν διαρροῇ τῶν κυτῶν του ἀπὸ τὰς ραφάς συγκολλήσεως.

Κακόποτε παρέστη ἀνάγκη γ' ἀντικατασταθοῦν μερικὰ ἐλάσματα τῶν ὑφάλων του, ἀτιγκαὶ εἰχον λύγισει πολὺ λόγῳ προσαράξεως, κατέστη δὲ ἀδύνατον γὰρ ἀποσπασθοῦν. Συνεπείᾳ τούτου ἐκπήγησαν δ. διεγόνου αἱ ραφαῖτης συγκολλήσεως καὶ ἐγένετο ἡ ἀντικατάστασις.

Εἰς ἑτέρων προσάρξεων του, δικαὶον ἀγειλεύσθη καὶ ἐδεξιμενίσθη δ. επιστάθη, διὰ ὑπέστη μίαν ἐσοχὴν τῶν ὑφάλων του μήκους 70 ποδῶν καὶ πλάτους 11 ἵντσων. Κατὰ τὴν ἐπιθεώρησίν του οἱ ιδιοκτήται του, οἱ μηχανικοὶ καὶ οἱ ἀντιπρόσωποι τοῦ Ναυαρχείου συνεψώγησαν, διὰ τοῦτο ἡ ζημία αὕτη ἐπήρχετο εἰς σκάφος οὐτινος τὰ ἐλάσματα θὰ εἰχον συγεδεῖθη μὲν καρφιὰ, θὰ διαστατο τόσην ἀκτεπιμένην ζημίαν, ὥστε θὰ ἐθεωρεῖτο τὸ σκάφος ἐκεῖνο, ὡς ὁ-

λικὴ ἀπώλεια.

"Ἡδη τὸ ἐν λόγῳ πλοίον ἡγοράζεθη παρ' Ἀγγλικῆς ἀτμοπλοΐας τῆς Βρετανικῆς Κολομβίας καὶ ἀνεχώρησε διὰ τοῦ Ἀτλαντικοῦ καὶ Ἰσθμοῦ τοῦ Πανγκαϊκοῦ πρὸς Βικτώριαν πρὸς περάδισιν.

Κατὰ τὸ παρελθόν ἦτο τὸ ίδιον πλοίον μὲν φορτίον 10.000 σάκκων τοιμέντου πλέον δισταχῶς ἐξώκειλεν ἐπὶ δράχμων διποστάν ἀρκετὰς ζημίας. Παρ' ὅλην τὴν σφραγίδητην τῆς προσκυρούσας οὐδὲν καὶ πᾶλιν τῶν ἐλασμάτων του διερράγη εἰς τὰ σημεῖα τῶν ραφῶν τῆς συγκολλήσεως. Ρήγματα ὑπέστη μάγνην εἰς τὴν ἐπιφάνειαν τῶν πλακών.

Τὸ πλοίον τοῦτο διηλθε τὴν δεκάτην ἑτησίαν ἐπιθεώρησίν του καὶ προεκάλεσεν ἔκπληξιν τὸ γεγονός, διὰ μετὰ ἐνδεκατητὴ πραγματογνήν ἐν τῇ θαλάσσῃ οὖδὲν Ιχνος δέξιειδώσεως δὲν ἔφερεν εἰς τὰ θυράλα του, τὸ δὲ Λόδη Ρέτζιστερ συνεψώγησεν, διπάς του λοιποῦ δὲ τακτική του ἐπιθεώρησίς γίνεται ἀνά διετίαν.

ΔΥΟ ΤΥΠΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΦΟΡΤΗΓΩΝ

ΤΟ ΠΡΑΚΤΙΚΟΝ ΠΝΕΥΜΑ ΤΩΝ ΑΓΓΛΩΝ

Ἡ ἐκδιδούμένη εἰς Burntisland τῆς Σκωτίας «Ἐργμερίς τῶν Ναυπηγείων» ἀφιεροῦ ἰδιαιτερον ἀρθρον καὶ παραχθέτει πίνακες περὶ τῶν ἀποτελεσμάτων, ἀτιγκαὶ ἀπέδωκεν τὰ κατασκευασθέντα παρὰ τῶν γκυπηγγείων τῆς πόλεως ταύτης σκάφη ἰδιαιτερού τύπου, ἡτοι τὰ πλοῖα τύπου «Baltic», εἰδικὰ διὰ τὴν μεταφορὰν ξυλείας καὶ τὰ πλοῖα—ουγκήθη φορτηγά—τύπου «Economy».

Κατὰ τὴν κρίσιμην ταύτην περιόδον, τὴν ὥποιαν διέρχεται ἡ ἐμπορικὴ ναυτιλία καὶ οὐδὲ τὴν μᾶλλον αὐστηροτέραν οἰκονομικὴν διαχείρησιν, κανένα πλοίον δὲν δύναται νὰ ἀποδῷσῃ ἔστω καὶ ἔνα ἐλάσματον κέρδος ἐκ τῆς ἐργασίας του. Εἰναι διθεν εὐλογον διὰ τὴν προσοχὴ τῶν πλοιοκτητῶν ἐστράφη ἐξ ὀλοκλήρου πρὸς ἐκείνην τὰ πλοῖα, ἀτιγκαὶ θὰ δύναται νὰ συγκεντρώσουν τὰ χαρίσματα μικροτέρας καταγαλώσεως κακούσιμου οὐλης καὶ μείζονος ταχύτητος.

Καὶ εἰναι μὲν γεγονός, διὰ τὴν μηχανὰς ἔνδει ἀτμομηχανῶν—παλιγδρομοκαὶ κατὰ κανόνας συστήματος—ἀλλὰ μὲ τὴν προσθήκην διαφρων, νεωτέρων μηχανημάτων ἐπιτυγχάνεται σοδερὰς οἰκονομία κασίμου οὐλης κακιμεγχαλυτέρας ταχύτητος. Εν τούτοις τὸ δὲν λόγῳ σύστημα παρ' ὅλα τὰ πρωτήματα του ἔχει πολυδόπικον ἐγκατάστασιν, ἡτοις αὗξανε τὸ κόστος τῆς γκυπηγγήσεως.

Ἡ προσθήκη εἰς τὰς μηχανὰς ἔνδει ἀτμοστροβίλων, νέου τύπου βελδίδων, ὑπερθερμαντήρων οὐληλῆς πιέσεως κ.λ.π. ἀποτελοῦν διερράγησιν ἐξόδων, ἐνῷ δημηουργηθεὶς τύπου οὐδὲ τῶν γκυπηγγείων τοῦ Burntisland είναι ἀπλούστερος καὶ συγεπώς εύθηγότερος, αἱ δὲ μηχαναὶ ἐργάζονται μετὰ ἢ καὶ ἀνευ ὑπερθερμαντήρων (Superheaters).

Τὰ δύο πλοῖα (εἰδικὰ μεταφορικὰ ξυλείας) τύπου «Baltic» ἐφ' ὧν ἐγένοντο αἱ παραχθέτεις ἡσαν τὰ Νορδηγικὰ «Fidelio» καὶ «Havso» δὲ ἐλεγχος ἐστηρίχθη εἰς τὰ ημερολόγια των. Ἐκκατον τῶν ἀνωτέρων σκαφῶν ἔχει χωρητικότητα βάρους 3150 τόνων, αἱ δὲ διατάξεις των διηνεκτάλληλοις διὰ ταχυπλοίσι—διάτοι—λόγῳ τῆς εἰδικότητος τοῦ προσριζμοῦ των ἔχουν μεγαλύτερον πλάτος καὶ διάγωτερον μῆκος.

Ἐν τούτοις ἀνέπτυξαν ταχύτητα 9 μιλίων καθ' ὥραν καὶ εἰχον καταγάλωσιν 9 μέρων τόνων γκιανθράκων τὸ 24ωρον διὰ διάλυτης ἀνάγκης των. Ταῦτα ἀνευ ὑπερθερμαντήρων. Μὲ τὴν χρήσιν ὑπερθερμαντήρων ἡ ταχύτητος των ηδύησε, ἀναλόγως δὲ ηδύηθη καὶ τακταγάλωσις τῆς κακούσιμου οὐλης. Αἱ δοκιμὴ τῶν δύο τούτων σκαφῶν ἐγένοντο ἐπὶ τῶν ἀκολούθων ταξειδίων:

Ταξειδία	Διν. ιππων	Ταχύτης	Κατανάλ.	Άτμος
Χούλλ.-Αρχάγγελον	600	9.80	11.83	Συνήθης
Αρχάγγ.-Νιούπορτ	670	8.84	11.23	μερικὴ ὑπερθέρ.
Νιούπορτ.-Αρχάγγ.	651	9.35	11.42	" "
Αρχάγγ.-Οστανδήγ	771	9.25	11.—	" "
Σουάντ-Σπέτζιαν	558	8.75	9.50	Μὲ οὐπερθερμ.
Σπέτζια-Σκαλούμ	584	10.—	11.—	" "
Λογδίνογ-Δ. Αρρικ.	584	9.—	11.—	συνήθης ἀτμὸς

Ἡ ἀναλογία τῆς μίσης καταγάλωσεως γκιανθράκων ἀνιλθεν εἰς 1.44 τῆς λίθρας καθ' ίππον καὶ ὥραν.

Τὸ ἑτέρον πλοίον, δηλαδὴ σύγηθες φορτηγὸν, ἀλλὰ τόπου

«Economy» ἀφορᾶ σκάφη χωρητικότητος 7500—10,000 τόννων φορτίου. Ό δυκιμασθείς τύπος ἀπέδωκε λαμπρὰ ἐπίσης ἀποτελέσματα οἰκονομίας καυσίμου ὅλης, ἐάν δὲ αἱ μηχαναὶ τοῦ ἔνισχυθοῦν μὲ τὰς γεωτέρας ἐφευρέσεις, τότε αἱ ἐπιτευχθῆσμεναι: οἰκονομίαι θὰ ἀποδῶσιν ἴκανοποιητικώτεραι.

Ἄτμοπλοιον τύπου «Economy» χωρητικότητος 9.000 τόννων κατηγάλωσεν εἰς ταξείδιόν του ἀπὸ Ἀγγλίας εἰς Ρίβερ Πλέιτ καὶ δι' ἐπιστροφήν του εἰς τὴν Ἀγγλίαν ποσότητα 900 ἔως 1000 τ. γαιανθράκων δι' ὀλας τὰς ἀνάγκας του. Δὲν ἐπιτεύχθη, μόνων, μία σοβαρὰ οἰκονομία καυσίμου ὅλης, ἀλλὰ καὶ ἑτέρα ὥφελαια: Ἡδηγήθη τὸ σκάφος νὰ παραλάβῃ περισσότερον φορτίου, ἀφ' οὐ περιωρίσθη διχρόος τῶν μπριγκερες του.

Ἄτμοπλοια τοῦ τύπου τούτου ἔχουν ἥδη γνωριγγήθη δώδεκα, ἔξι δὲ τὰ πλεῖστα είνε 7500 τόννων. Ἀπαντὰ τὰ ἐν λόγῳ «οἰκονομικά» ἀτμόπλοια, παρ' ὀληρὴ τὴν κρίσιν, παρ' ὀλους τοὺς χαμηλοὺς ναύλους, παρ' ὀλας τὰς ἐν γένει δυσμενεῖς συνθήκας ἢς ἀτμετωπίζει ἡ διεθνής Ἐμπορικὴ Ναυτιλία, εἵρισκονται σήμερον ἐν κινήται εἰς ὀλα τὰ εἰδη τῶν μεταφορῶν χωρίς οἱ πλοιοκτῆται των νὰ ἤγγισονται.

Οἱ Ἀγγλοι ἰδιοκτῆται τοιούτων πρακτικῶν σκαφῶν δύκινται: σήμερον νὰ ὑπερικωδοὶ τὴν κρίσιν χάρις εἰς τὴν τελείστητην τῶν γραμμῶν τοῦ οἰκονομικοῦ πλοίου, τοῦ γένου τύπου ἔλικός των καὶ τοῦ τροποποιηθέντος καὶ ἀπλοποιηθέντος συστήματος τῶν ἀτμομηχανῶν.

ΤΑ ΠΡΩΤΑ ΘΕΤΙΚΑ ΠΟΡΙΣΜΑΤΑ ΔΙΑ ΤΟΝ ΚΟΝΙΟΠΟΙΗΜΕΝΟΝ ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΑ

Τὸ Ἀγγλικὸν ἀτμόπλοιον «Berwindlea» ναυπηγήθεν εἰς τὸ Κλαδὸν τῆς Σκωτίας ἔχει ἐγκαταστάσεις μηχανήματος «Clarke. Chapman and Co» πρὸς καῦσιν κονιοποιημένου γαιάνθρακος. Οἱ ἰδιοκτῆται τοῦ πλοίου τούτου ἔξεδωκαν ἔνα τεῦχος, εἰς τὸ διπόλιον ἐκδέττοντα τὰ πορίσματα τῆς 14μήνου ἔφρασίας τοῦ πλοίου τῶν καὶ τὰ ἐπιτευχθέντα ἀποτέλεσματα ἐκ τῆς χρησιμοποιήσεως δις καυσίμου ὅλης τοῦ κονιοποιημένου γαιάνθρακος.

Τὸ «Berwindlea» εἶνε τὸ πρῶτον πλοῖον ἐπὶ τοῦ δόποιου ἐπιτυχῶν ἐδοκιμάσθη ἡ νέα ἐφεύρεσις. Καθ' ὅλον τὸ ἀναφερθέν διάστημα ἐμελετήθη ἐπισταμένως τὸ σύστημα τοῦ μηχανήματος τῆς κονιοποιήσεως, ὅπερ ἐλειτούργησε κανονικῶς καὶ ἀνευ διακοπῆς χωρὶς ποτὲ νὰ σημειωθῇ καὶ ἡ παραμικρὰ καθυστήσης τὸ πλοίον. Ἀντὶ τῶν ἐννέα θερμαστῶν, οἵτινες ἀπαιτοῦνται δι', ἔνα σύνημες ἀτμόπλοιον, τὸ «Berwindlea» ἐχρειάσθη μόνον τρεῖς.

Ίδου τὰ κυριώτερα πορίσματα ἐκ τῆς 14μήνου μελέτης τοῦ νέου συστήματος:

Τὸ ὑπό μελέτην σκάφος ἔξετέλεσε 29 ταξείδια ἐμφορτοῦν καὶ 28 κενὸν διανύσαν 57.230 μίλια. Εἰς τὰ 29 ταξείδιά του μετέφερεν ἐμπορεύματα 212.424 τόννων, κατὰ δὲ τοὺς ἀνευ φορτίου πλόας του ἐχοησμοποίησε συνολικὸν ἔρων 53.853 τόννων. Τὸ ἐν λόγῳ σκάφος μὲ πλῆρες φορτίου ἔχει ἐκτόπισμα 10.160 τόννων καὶ κενὸν 4995 τόννων. Μέσην γενικὴν ταχύτητα ἀνέπτυξε 10.01 μιλίων. Η καλυτέρα μέση ταχύτητος του δταν ἦτο ἐμφορτοῦν ἔφθασε τὰ 10.57 μιλία, κενὸν δὲ ἀνέπτυξε ταχύτητα 13.94 μιλίων.

Μέσος δρος καταναλώσεως κονιοποιημένου γαιάνθρακος ἔφθασε καθ' ἵππον καὶ ὥραν εἰς λίθρας 1.28, ἡ μέση δὲ καταναλώσεις του κατὰ 24ωρον δι' ἔκαστον περιφερειακὸν ταξείδιον καὶ δι' ὅλας τὰς ἀνάγκας τοῦ πλοίου (κίνησιν, φωτισμόν, θέρμανσιν, ἀντλίας, μαγείρευμα κ.λ.π.) τόννοι 24.68.

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ

Ἐσημειώθησαν αἱ κάτωθι νεώτεραι πωλήσεις ἀ.π.

«Sando» Νοεβ. 2923 τ. γκρδος καὶ «Vego» Νοεβ. 2863 τ. γκρδος 5180 τ. φορτίου ἔκαστον καὶ ναυπηγήσεως 1929 ἐπωλήθησαν ἐν δημοπρασίᾳ ἐν Ἀγγλίᾳ ἀντὶ λ.στ. 6.8.3. τὸ πρῶτον καὶ 6.15.3 τὸ δευτέρον κατὰ τόννου δ.ω. καὶ ἔξεχωρήθησαν εἰς τὴν ἀτμοπλοῖαν «Norwegian», ηγιει τὰ μετωνόμασε «Athens» καὶ «Ankara» διὰ τὰ θέσην δὲ εἰς τὰ δρομολόγια Νοεβηγίας - Ἀμβούργον - Ἀμβέρσης - Ἐλλάδος - Μ. Θαλάσσης, ὅμοιον μὲ τὰ ἐκτελούντα τὴν γραμμὴν ταύτην ἀπὲ «Rio» καὶ «Adour».

«Csardas» Όλλανδ. ἀποτοποῖκὸν μότοροπιτ τόννων δ.ω. 230 καὶ ναυπηγήσεως 1915 ἐπωλήθη εἰς Νοεβηγίας λ.στ. 2.000.

«Ganton» Ἀγγλικὸν ἀλιευτικὸν τ. γκρδος 330 καὶ ναυπηγήσεως 1914 ἐπωλήθη εἰς Όλλανδον; λ.στ. 5.500.

«Saga» Νοεβ. μότοροπιτ, τ. γκρδος 4243, φορτίου 6325 τ. καὶ ναυπηγήσεως 1926 ἐπωλήθη εἰς Δικονίου ἀντὶ 950.000 κορδωνῶν, ἤτοι 52.25 λιρῶν.

«Hopotcong» Ἀμερ. τ. γκρδος 6216, φορτίου 9400 τ., ναυπηγήσεως 1920 καὶ ταχύτητος 11 μιλίων ἐπωλήθη εἰς Ἀμερικανοὺς ἀντὶ τημῆς 30.000 δολαρίων.

«Banchory» Ἀγγλικὸν 2189 τ. γκρδος, 3700 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1914, μὲ σερβέν Νο 3 τοῦ 1930, ἡγοράσθη παρὰ Σουηδῶν ἀντὶ λ.στ. 12.000.

«Collington» Ἀγγλικὸν, τ. γκρδος 4303, φορτίου 7670 τ. καὶ ναυπηγήσεως 1912 μὲ σερβέν Νο 4 τοῦ 1927 ἐπωλήθη εἰς Ἰταλοὺς ἀντὶ λ.στ. 11.500. Τὸ σκάφος τοῦτο εἰχε συμφωνηθῆ προηγουμένως πρὸ Ἐλλήνων ἐφόριστον, οἵτινες ὅμως ἀπέρριψαν κατὰ τὴν γενομένην εἰς Ρότερνταμ ἐπιθέωρησιν. Τὸ αὐτὸν πλοῖον εἰχε πολημῆτὴ τὸν Αὔγουστον τοῦ 1927 ἀντὶ 42.000 λιρῶν, τὸν Ἀπριλίον τοῦ 1923 ἀντὶ 46.000 λιρῶν, καὶ τὸν Ὁκτωβρίου τοῦ 1919 ἀντὶ 185.000 λιρῶν.

«Woolgar» Ἀγγλικόν, τ. γκρδος 3051 φορτίου 5466 τ. καὶ ναυπηγήσεως 1914, μὲ σερβέν Νο 3 τοῦ 1927, ἡγοράσθη παρὰ Νοεβηγῶν ἐφόριστῶν ἀντὶ 9.000 λιρῶν.

«Malabar» Ἀγγλικὸν μότοροπιτ, τ. γκρδος 4512, φορτίου 4530 τ., διεθνὲς τούτων θέσεις δι' 163 ἐπιβάτας θέσεων, ναυπηγήσεως 1925 καὶ προστράξαν πρὸ μηνὸς ἐπὶ βράχον, ἐπωλήθη ὡς ναυάγιον, ἀντὶ 140 λιρῶν. Τὸ πλοῖον τοῦτο εἰχε ἀσφαληθῆ ἀντὶ 190.000 λιρῶν.

«Walter Fischer» Γερμ. τ. γκρδος 2274, φορτίου 3590 τ. καὶ ναυπηγήσεως 1918, μὲ σερβέν Νο 3 τοῦ 1929, ἐπωλήθη λ.στ. 5.000.

«Romo» Δαγκικόν, τ. γκρδος 1251, φορτίου 1900 τ. καὶ ναυπηγήσεως 1922 ἡγοράσθη παρὰ Φινλανδῶν ἀντὶ 300.000 κορωνῶν.

«Mannheim» Γερμ. τ. γκρδος 233 καὶ ναυπηγήσεως 1911 ἡγοράσθη ὑπὸ Ὅλλανδον ἀντὶ 2500 λιρῶν.

«Kamouraska» Ἀγγλ. 7850 τ. φορτίου καὶ «Wabana» 7920 τ. φορτίου, ἀμφότερα ναυπηγήσεως τοῦ 1911 ἐπωλήθησαν εἰς Ἀγγλούς ἀντὶ 12.000 λιρῶν ἔκαστον.

«Consul Suckau» Γερμ. τ. γκρδος 526, φορτίου 600 τ., ναυπηγήσεως 1923 καὶ μὲ σερβέν τοῦ 1930 ἐπωλήθη εἰς Όλλανδον ἀντὶ 5.000 λιρῶν.

«Danefelt» Δανικόν, τ. γκρδος 1251, φορτίου 1975 τ. καὶ ναυπηγήσεως 1920 ἡγοράσθη παρὰ Σουηδῶν ἀντὶ 245.000 κορωνῶν, ἤτοι πρὸς λ.στ. 6.16.8 κατὰ τόννου φορτίου.

ΠΩΛΗΣΕΙΣ ΠΛΟΙΩΝ ΠΡΟΣ ΔΙΑΛΥΣΙΝ

Ἐπωλήθησαν πρὸς διάλυσιν κατὰ τὸ λῆξαν β'. 15θήμερον τοῦ Αρπιλίου τὰ κάτωθι φορτηγὰ ἀτμόπλοια:

Όνομα πλοίου	Τ. γκρδος	Ναυπ.	Τιμὴ λ.στ.	Διαλυταὶ
«Kangean» Ἀγγλ.	6.857	1912	10.750 εἰς Ἱάπωνας	
«Mackworth» Ἀγγλ.	4.042	1904	3.000 » Ἀγγλούς	
«Orita» Ἀγγλ.	9.298	1903	10.250 »	
«Leon III» Ἰσπαν.	5.087	1888	5.750 » Ἰταλοὺς	
«Argentario» Ἰταλ.	235	1862	— »	
«Min» Ἀγγλ.	540	1900	650 » Κινέζους	
«South Stack» Ἀγγλ.	977	1900	1.300 » Ἀγγλούς	
«Monginevro» Ἰταλ.	5.271	1905	6.000 » Ἰταλούς	
«Belem» Βρετ. ^{λ.}	3.459	1894	4.000 » Γερμανούς	
«Aago» Δανικ.	1.909	1906	2.500 » Πολωνούς	
«Raeburn» Ἀγγλ.	6.511	1900	— » Ἰταλούς	
«St Martin» Ἀγγλ.	809	1894	— » Ἀγγλούς	
«Devawongse» Γερμ.	1.643	1888	— » Γερμανούς	
«Weser» Γερμαν.	534	1892	— »	

ΝΟΡΒΗΓΙΑ

Ἡ ἀπώλεια τοῦ «Tømokoldø»

Οἱ ἰδιοκτῆται τοῦ Νορδηγίκου μότοροπιτ «Tricolor» διπερ ἀπωλέσθη τὴν δημ. Ιανουαρίου συνεπειά ἐκπρήξεως ἔγγυς τοῦ Κολόμπο, περισσόχον εἰς τὴν ἀνακρίσιμην τὰ πορίσματα τῆς ανακρίσιμης καὶ τοῦ ἐλέγχου διὰ τὰς ἐκπρητικὰς ὄλως, αἵτινες εἰχον φορτηθῆ ἐπὶ τὸ σκάφων τούτου.

Οἱ κυβερνητικὲς ἐπιθεωρήσεις κατόπιν λεπτομερεσικῶν ἔρευνων κατέτιθεν εἰς τὰ συμπέρασμα, διτὶ ἡ καταστροφὴ προήλθην ἀπὸ ἐκπρητικὰς εἰς τὰ ἀμπορεύματα διπερσεῖσας—π.θωνᾶς—τῶν λιμενεργατῶν τοῦ Κολόμπο. Ηθύνωταταὶ ἔντονα συγκρέτουν νὰ μετάδωσε τὸ πῦρο.

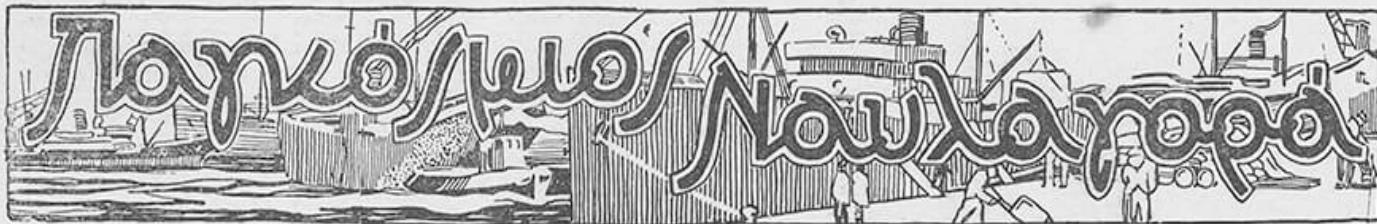
Ἐκπρητικῆται διλατεῖσαν διαμέρισματα: Η ἐκπρητικῆς τούτων ἐπῆλθε πλέον, διτὸν τὸ πῦρ εἰχε γενικεύση, ἡ δὲ καταστολὴ τοῦ ἡτο ἀδύνατος.

ΘΕΟΔ. Π. ΚΡΕΜΜΥΔΑΣ

ΔΙΚΗΓΟΡΟΣ

ΓΕΩΡΓΙΟΥ Α' 11 ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛ. 2-94



ΕΥΟΙΩΝΟΙ ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ ΔΙΑ ΤΟΥΣ ΝΑΥΛΟΥΣ

Κατά τὸ δεύτερον 150ήμερον τοῦ Ἀπριλίου ἐσημειώθη ἀπότομος καὶ ἔξαιρετη ζωηρότης ζητήσεως ἀτμόπλοιοι, πρὸς κάλυψιν σοδερῶν μεταφορῶν γεννημάτων ἐκ τῆς Ἀργεντινῆς εἰς τὰς Εὐρωπαϊκὰς ἀγοράς. Μόνον ἐκ τοῦ ποταμοῦ Πλέιτ ἐνκυλώθησαν ὑπὲρ πεντήκοντα ἀτμόπλοια, ἔξι δὲ πλεισταὶ Ἑλληνικά, διὰ φορτώσεις ἀραβοσίτου νέκις ἐσσοδείας. Μεγάλαι ποστήσεις ἀπερροφήθησαν ἀπὸ τὰς Εὐρωπαϊκὰς ἀγοράς, ἵδια δὲ ἀπὸ τὴν Γερμανίαν καὶ τὴν Πολωνίαν, αἱ ἀγοραὶ τῶν δοπίων ὑπῆρχαν ἀσυνήθειες.

Λόγῳ τῆς περιστινῆς ὑπερεπρηκέας ἀραβοσίτου καὶ τῶν πολὺ χαμηλῶν ἐπιπέδων, εἰς δὲ διετήθη, τόσον ἡ Γερμανίας τοῦ Πολωνίας, δὲν ἐκαλλιέργησαν ἐφέτος μεγάλας ἐκτάσεις, οἱ δὲ ἀγρόται τῶν ἐτράπησαν πρὸς ἄλλα γεωργικὰ προϊόντα καὶ ἐπιχειρήσεις, κυρίως δὲ εἰς τὴν ιτηγοτροφίαν χοίρων.

Ἐπιπροσθέτως ἡ Ἰταλία, ἡ Γαλλία καὶ ἡ Ὀλλαγδίν θὲ ἀγράρους ἐφέτος μεγαλύτερας ποστήτης, εἰς τρόπον ὥστε αἱ θυλάσσαι μεταφορὴ θὲ τονιθοῦν, ἡ ἔργασία δὲ τῶν φορτηγῶν σκαφῶν φρίνεται, διτὶ θὲ εἰναι κατὰς καλή. Γενικῶς τὰς Εὐρωπαϊκὰς ἀποθέματας γεννημάτων εἰναι μικρὰ καὶ ἀνεπαρκὴ διὰ τὰς ἀνάγκας τῆς κατακυλώσεως, λέγεται δὲ μίλιστα, διτὶ τὰ Γερμανικὰ ἀποθέματα μόλις ἐξαρκοῦν μέχρι τῶν πρώτων ἡμερῶν τοῦ Μαΐου.

Ἡ ζητήσις λοιπὸν ἀφ' ἐνδέκα καὶ ἡ συμπτωματικὴ ἔξι ἄλλου ἐπιθυμίας διλων τῶν παρχωγῶν γεννημάτων, διποτὲ πωλήσεως, τὴν ἐσσοδείαν τῶν εἰς εὑρεῖαν κλίμακα, συμβάλλουν εἰς τὴν ἐνίσχυσιν τῆς ἀθρόους ζητήσεως τονιάζει. Οἱ δύο μέγισται ὀργανισμοὶ τῆς Βορ. Ἀμερικῆς διὰ τὰ σ. τηρὶ «Canadian Wheat Pool» καὶ «United States Farm Board» ἐγκατέλειψαν τὴν παλαιὰν πολιτικὴν των, δηλαδὴ τὰς συντηρητικὰς πωλήσεις πρὸς διποτήρειν καὶ θύμωσιν τῶν τιμῶν, τὸ πᾶν δὲ πειθεῖ περὶ τῶν ἀνχυμενομένων ἀθρώπων ἐξχωρίζει.

Πέρισσοι οἱ ἐκ Μόντρεαλ φορτωταὶ Καναδικῶν σ. τηρῶν ἐκλυποτον σχεδὸν τὰς ἀνάγκας τῶν μὲ τὰ ἀτμόπλοια τῆς γραμμῆς, οἱ δὲ παρχωγοὶ προέδικοι εἰς συντηρητικὰς πωλήσεις καὶ ἐν τέλει ἐκράτησαν τὸ σοδερῶν ὑπόλοιπον μιᾶς καλοστοιχίας ἐσσοδείας ἐν ἀγκυρῇ ὑψώσεως τῶν τιμῶν. Ἡ Ρωσίας δὲν ειρίσκετο τότε εἰς οἰκανούσιαν εἰναι σήμερον, αἱ δὲ περιστινὴ ἀθρόους ἐξχωρίζει τῆς ήσκην ἀπόρροια σπουδείας ἀνάγκης.

Ἐφέτος οἱ δροὶ διὰ τὴν νκυτιλίαν εἰναι πωλὲ καλλίτεροι. Σήμερον παριστάμεθα ἐνώπιον μιᾶς ἐγτόνου ζητήσεως τονιάζει, ἡτίς καὶ θὲ συνεχεισθῇ ἐφ' ἀρκετὸν ἀκόμη χρόνον καὶ εἰς τιμὰς βελτιωμένης. Η παραλλήλως σημειοῦται ποιά τις σταθερότης καὶ εἰς τὰς λοιπὰς νκυταγράφεις, ἡτίς δημοτική τῆς στιγμῆς δὲν ἐφίκεσεν εἰς οἰκανούσιαν εἰναι ἐπιπέδα ἀνεμένετο. Τὸ δὲτι κατὰ τὴν λήξεσαι ἑδομάδα ἀπερροφήθη μιᾶς μεγάλης χωρητικότης μὲ μικράν τινα μόνον ὑψώσιν τῶν ναύλων, εἰναι χαρακτηριστικὸν τοῦ διακείσμου δηκούν τῶν ἀργούντων πλοίων, ἐκ τῶν δοπίων μέγχες ἀριθμὸς παραμένει ακόμη ἀλήτητος.

Εἰδίκως ἡ ἐκ τοῦ Πλέιτ ὑψώσις τῶν ναύλων εἰναι ἀξιόλογος καὶ χαρακτηριστικὴ τοῦ πνεύματος τῶν πλοιοκτητῶν, διποτὲ ἐπιτύχουν ὑψηλότερα ἐπιπέδα. Οὕτω πρὸ 150ήμερον ἐνκυλώθη ἐναὶ ἀτμόπλοιοι μετρίους μεγέθους ἐκ τῶν ἀνωτερῶν τοῦ ποταμοῦ Πλέιτ πρὸς 19), δὲν ἐπιστρέφει 25) — ἐκ τῶν ἰδίων λιμένων κρίνεται ἀποράδεκτος.

Πάντως, ἐν τῇ γενικῇ εἰκόνῃ, τόση εἰναι ἀκόμη σήμερον ἡ κρίσις τῆς παχυσαρίου νκυταγράφεις, ὥστε πολλὰ ἀτμόπλοια ἐξαποστέλλονται καὶ τώρα κενὰ εἰς πλεισταὶ μέρη τοῦ κόσμου, τούτο δὲ παρεμποδίζει σοδερῶν πάσαν προσπάθειαν δημοτικήσιν εἰς ἀνάτερα ἐπιπέδα οἱ ναύλοι ἐπιστροφῆς.

Εἰς τὰς ἀγοράς δρύζης καὶ ζαχάρεων ὑπάρχει ἥδη μία καλὴ ζητήσις τονιάζει, ἡ δὲ Κούδη ὑπόσχεται νὰ δόσῃ ἐφέτος μὲ τὰς

ἡδυγημένας ἐξαγωγάς τῆς μίαν ἀριετὰ ἴκανοποιητικὴν ἐργασίαν εἰς τὴν ναυτιλίαν.

ΖΩΗΡΟΤΗΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΝΑΥΛΑΓΟΡΑΝ

Λονδίνον 25 (Ἔδιαιτέρα ἀνταπόκρισις)

Ἡ ἀνευ ρύθμου τάξις δι! ἀθρόους νκυτώσεις πρὸς φόρτωσιν σίτου, ἀρκεσίτου καὶ ἀπὸ τὴν Ἀργεντινήν, δικιολογεῖ τὰς προσβλέψεις τῶν ἐδῶ νκυτωτικῶν κύκλων, καθὼς ἡ Ἀργεντινή θὲ Χριστιανή πολλὰ σκάφη λόγῳ τῆς καλῆς τῆς ἐσσοδείας ἀραβοσίτου.

“Ηδη ἡ κίνησις τοῦ Πλέιτ ειρίσκεται διὰ φρίνεται ἐν πλήρει ἀκμῇ. Ἐγκαλύθησαν ἀπὸ τὴν ἀρχὴν τοῦ ἔτους τούτου 42 ἀτμόπλοια. Διὰ τὸν ἀρκεσίτου δημοτικῆς τῆς φρίνεται δὲν ἐνκυλώθησαν ἡ πολὺ ὀλίγη ἀτμόπλοια, διὰ φόρτωσιν Μαΐου καὶ Ἰουνίου. Κατὰ τοὺς 4 μῆνας τοῦ τρ. ἔ. ἔχουν ὑπερβῇ αἱ φρτώσεις τὰς τοῦ παρελθόντος ἔτους διὰ τὴν κυτήν περίσσους κατὰ 5.000 000 κυυδρτερς γεννημάτων.

Τὸ μέγεθος τῆς αὐξήσεως τοῦ ἐμπορίου τῆς Ἀργεντινῆς δύναται καλλίον νὰ καταδειχθῇ συγκρινόμενοι μὲ τὰτῶν ἀλλων ἐξαγωγικῶν χωρῶν. Αἱ ὀλικαὶ εισαγωγαὶ εἰς τὴν Εὐρώπην σιτηρῶν, ἀρκεσίτου, κριθῆς καὶ βρώμης ἀπὸ 1ης Ἰανουαρίου ἀνηλθοῦ εἰς 34.785.000 κυυδρτερς ἦτοι 8.005.000 περισσότερον ἀπὸ τὰς τοῦ παρελθόντος ἔτους διὰ τὴν κυτήν μέχρι: σήμερον περίσσου. Εἰς τὴν αὐξήσην ταύτην ἡ ἀναλογία είναι: διὰ τὴν Ἀργεντινήν 5.485.000, διὰ τὴν Αὐστραλίαν 2.355.000 καὶ τὴν Ρωσίαν 1.388.000 ἦτοι: ἐν δλῷ 9.228.000 ἀφαρούμενων δὲ τῶν ἐπὶ ἔλαττον ἐκ τῶν Ἕνωμένων Πολιτειῶν καὶ Καναδᾶ, διὰ τὴν Δουνάδης καὶ 1.223.000 ἔχομεν τὸν ἀνω ἀριθμόν. Τῆς Ἀργεντινῆς τὸ ποσόν ἐκ 5.485.000 κυυδρτερς συμπεριλαμβάνει περίπου 3.250.000 ἀτμόσιτου 1.250.000, σίτου, 750.000 βρώμης καὶ 250.000 κυυδρτερς κριθῆς.

Ἡ κυρία αἰτία τῆς αὐξήσεως ταύτης είναι ἡ πτῶ καὶ τῶ τιμῶν ἀγορᾶς τῶν ἐν λόγῳ γεννημάτων ἀπὸ τὴν Ἀργεντινήν, διότι ἐγώ κατὰ τὴν αὐτὴν χρήσιν πέρυσι: διὰ τηρητικῆς (Northern Manitoba No. 1) ἐτιμάτω 41)3 τὸ τέταρτον τοῦ τόγου, σήμερον τιμάται μόνον 27)3, δὲ ἀρκεσίτους πέρυσι: μὲν 25) — ἐφέτος δὲ 17) —.

Παραχθέτομεν καὶ τὰς νκυτώσεις 1930 καὶ 1931 τοῦ αὐτοῦ τετραμήνου διὰ φρτώσεις μέχρι: Ιουνίου πρὸς σύγκρισιν:

	1931	1930
πλοια τόνυοι:	πλοια τόνυοι:	
Ιανουαρίος	99	646.800
Φεβρουάριος	141	933.000
Μάρτιος	73	482.500
Ἀπρίλιος 1—22	129	834.700
‘Ολ. καὶ	442	2.897.040
Αὔγουστος 1931		
		231 1.463.500
		211 1.433.540
		442 2.897.040

‘Απὸ τὴν Ἀγγλίαν αἱ φρτώσεις γκιανθράκων διὰ λιμένας Νοτίου Αμερικῆς ἀπὸ 1ης Ιανουαρίου μέχρι: 22ας Ἀπριλίου ἀνηλθοῦ 129 σκάφη, μὲ φρτίον 760.200 εἰς τόνν. περίπου, ἔναντι 204 σκαφῶν διλοκών τόννων 1.292.050, διὰ τὴν ἀντιστοιχούσαν περιστανὴν περίσσον.

“Ωστε οἱ φρτωταὶ τῆς Ἀργεντινῆς ἐξηρτήθησαν ἐφέτος ἀπὸ σκάφη, τὰ ὅποια ἐφίκεσαν εἰς τὸ Πλέιτ κενά, τοῦθι διπερισσούσι συνέτεινεν εἰς τὴν ζητήσιν μεγαλειτέρων ναύλων ἐφέτος. Ήδού καὶ ἡ σύγκρισις τῶν ναύλων:

	1931	1930	
	T I M H	T I M H	
ΑΓΙΟ ΠΑΕΓΙΤ (σιτηρά)	Άγωτ. Κατ.	Άγωτ. Κατ.	
Ιχνουχόριος	20)—	16)—	17)—
Φεδρουχόριος	21)—	17)6	15)6
Μάρτιος	19)—	15)6	13)3
Απρίλιος 1-22	21)—	17)—	16)3
ΔΙΑ ΠΑΕΓΙΤ (γαιάνθρωκες)			13)—

*Από Ουκλλίαν διά Μπουένος "Αύρες 10)8 9)9 17)6 14)—
Ούτω διέπομεν, διά τὸ ταξείδιον μετ' ἐπιτροφῆς ἔχομεν
1931 26)—μικρ. 30)9 μεγαλ. τιμ. 1930 27)6 μικ. 31)—μεγ.
ήτοι τὸ πλῆρες ταξείδιον μετ' ἐπιτροφῆς πέρυσι ἐπαρουσίαζεν
διοματικῶς μεγαλείτερον γαῦλον ἀπὸ ἐφέτος κατὰ τὴν αὐτὴν
περίοδον.

*Ἐκ τῶν ἀτμοπλοίων τὰ δύοτα ἐναυλώθησαν διὰ φόρτωσιν Μα-
χού, τὰ περισσότερα προέρχονται ἐκ τῶν ἀργούντων ἐπὶ μικρὸν
χρόνον εἰς τὰ Εὐρωπαϊκά θέρη, αἱ προσφερόμεναι δὲ τιμαὶ δὲν
παρουσιάζουν κέρδος, ἐὰν ὑπολογίσωμεν καὶ ὑποτίμησιν ἀξίας
(ἀπόσθετιν) τούλαχιστον 7 1)2 ο) τὸ ἔτος, πρᾶγμα δὲν πολλοὶ
διατυχῶς. Ἐλληνες Ἰδιοκτῆται δὲν λαμβάνουν ὅπ' ὅψιν εἰς τοὺς
προϋπολογισμούς των.

*Η ἀγορὰ Βορείου Ἀμερικῆς ὑπῆρξεν κάπως ζωηρά, 20 δὲ
περίπου ἀτμόπλοια ἐναυλώθησαν διὰ γεννήματα ἀπὸ Μόντρεαλ
διὰ Κόντινεντ καὶ Μεσόγειον διὰ φυτρώσεις Ἀπριλίου-Μαΐου καὶ
Μαΐου-Ιούνιου. Διὰ Ἀπριλίου-Μάΐου δέκας ἐλάφηθη πρὸς 10
σάντες (ἀνάτατον) διὰ μεγάλων πλοῖων ἀρχὰς Μαΐου διὰ Ἀμβέρσαν ἡ
Ρόττερνταμ 11 σάντες διὰ διλίγον μικρότερων, καὶ 10 1)2 σάντες διὰ
Μάΐου-Ιούνιου. Διὰ μικρὸν ἀτμόπλοιων ἐπιληρώθησαν 16 1)2 σάντες
διὰ Δυνίκων καὶ 12 1)2 ἔως 13 1)2 σάντες διὰ τὴν Μεσόγειον. Ἀπὸ
Νόρδερη Ρέντντ 9 σάντες διὰ Ἀμβέρσαν ἡ Ρόττερνταμ μὲν φόρτωσιν
Μαΐου.

*Ἀπὸ Εἰρηνικὸν Ὡκεανὸν διὰ Ἀμβέρσαν ἡ Ρόττερνταμ ἐναυ-
λώθησαν ἀτμόπλοια ἀπὸ Βγκούδερ πρὸς 21)6, διὰ δὲ Μαστα-
λίαν ἡ Γένοβην 24). Τὰ ἀτμόπλοια ταῦτα κατευθύνονται ἐντεῦ-
θεν κενά.

*Η ἀγορὰ τῆς Ἀπωλετῆς λίαν ἥσυχος καὶ σχεδὸν ἀμ-
πληλητος εἰς τὰ 25)3 ἀπὸ Dalny καὶ ἀπὸ Βλαδιμερίου 26)3 διὰ
φορτώσεις Αὔγουστου. Αἱ Ἰνδίαι τελείως ἀδραγνοῦν λόγῳ τοῦ
ἀστροτοῦ τῆς πολιτικῆς καταστάσεως.

*Η ἀγορὰ γεννημάτων τῆς Αὔστραλίας ἐπὶ 6 1)2 28)6 διὰ
μεγάλων ἀτμόπλοιων ἀπὸ Βικτωρίαν διὰ Ἀμβέρσαν ἡ Ρόττερνταμ
φόρτωσιν Ιούνιον, 27)—ἔως 28)— ἀπὸ Δυτ. λιμένων καὶ 30)3
ἀπὸ Νότ. ἀκτῆς διὰ Ἀγγλίαν—Κόντινεντ.

*Ἀπὸ Ουκλλίαν διὰ Μπουένος "Αύρες ἡ ἀγορὰ εἶναι ἐξηντελη-
σμένη, εἰς τὰ 10)—μὲ πολὺ περιορισμένας ἐργασίας. Διὰ τὴν Με-
σόγειον ἐπίσης αἱ τιμαὶ εἶναι πιωχότεραι μὲ 6)3 διὰ Δυτ. Ιταλίαν,
ἀλλὰ 8)—διὰ Θεσσαλονίκην, διὰ ἔτοιμων ἀτμόπλοιων.

*Ἀπὸ Τάιν διὰ Γενούης ἐπιληρώθησαν 6)1 1)2 δ., Πλρτ Σαΐδ
7)—καὶ Ὁράν 6)9 ἔως 6)10 1)2 δ.

ΤΑ ΤΑΪΜ - ΤΣΑΡΤΕΡ ΤΩΝ ΡΩΣΩΝ

ΘΑ ΥΠΟΧΩΡΗΣΟΥΝ ΤΑ ΣΟΒΙΕΤ;

Οἱ Ἀγγλικοὶ ἐφοπλιστικοὶ κύκλοι φαίνονται καὶ πάλιν κάπως
αἰσιόδοξοι διὰ τὴν τελειὴν ἔκδοσιν τοῦ ζητήματος τῶν Ρωσσικῶν
τάξιμ—τσάρτερ διὰ τὴν θερινὴν περίοδον τῆς μεταφορᾶς φορτίων
ξυλείας. Μετὰ τὴν ἐν Λογδίνῳ σύγκλησιν τοῦ ἐφοπλιστικοῦ συ-
νεδρίου κατά τὸ δύοτον οἱ μετασχόντες ὑπέγραψαν ὄρισμά την
ἀπόφασιν γὰρ μὴ δεχθοῦν τὰς Ρωσσικὰς προτάσεις, πιστεύεται
πλέον, διὰ περιορίση σπουδίων δὲ ἀριθμός τῶν ἐνοικιασθέντων
ὑπὸ τῶν Σοβιέτ σκαφῶν.

Τὸ ἀληθὲς εἶνε, διὰ μέχρι τῆς στιγμῆς οἱ Ρωσσοί ἐπέτυχον
γὰρ ἐνοικιάσουν 70 φορτηγά, δεδομένου δικαίου διεθνοῦς
φορτηγού, πέρισσον αἱ Ρωσσικαὶ ἔκαγωγαι ξυλείας ἀπησχόλησαν 250 σκάφη καὶ διὰ τοῦ ἐφε-
τειγούντος προπαρασκευακί προβλέπουν διὰ μεγαλείτερος ἔκαγωγάς καὶ
συνεπώς εἰς αὖξησιν τοῦ ἀπατητικοῦ σομένου τονναρᾶς, εἶναι πρόδηλον
διὰ τὴν ἔκαστην θετικήν χωρητικότητην εἶναι πάντα ἀνεπαρκής, τὰ δὲ
Σοβιέτ πιεζόμενα ἐνδέχεται γὰρ στέρεουν εἰς σοδαράς τροποποιή-

σεις τῶν προτάσεών των.

Κατὰ τοὺς Ἀγγλικοὺς ἐφοπλιστὰς, οἱ Ρωσσοί τότε μόνον θὰ δυ-
νηθοῦν γὰρ ἔκπαστοι στὸν τάξιμον ἀκάρη, διτενὶς χρειάζονται, διτενὶς θὲται
ἀναγνωρίσουν τὴν ἀρχὴν τῆς προπληρωμῆς τοῦ ἐνοικιασίου, ἔστω καὶ
ἄν δὲν στέρεουν εἰς ἑτέρας ὑποχωρήσεις.

* Η μέχρι τοῦδε ἐμπιστούμενη τῆς πλειονότητος τῶν ἐφοπλιστῶν τό-
σων τῶν Ἀγγλῶν, οἵσοι καὶ τῶν ἀλλων Χωρῶν εἰς τὰ συνήθη πλη-
λαιοῦ τούτου συμβάλλουσι ἐνοικιάσεως, δψειλεται εἰς τὴν εὐρεῖαν
διάτοπου προπαγάδην καὶ εἰς τὴν ἐνέργειαν τῶν Προστατευτι-
κῶν καὶ Ἀποζημιώτικῶν συλλόγων Ἀσφαλείας (Protecting
and Indemnity clubs), οἵτινες ἀπεφάσισαν ἀκόμη καὶ τὴν
διαγραφὴν ἐκείνων ἐκ τῶν μελῶν των, διτενὶς ἥθελγον ἀποδεχθῆναι
τοὺς Ρωσσικοὺς δρους.

Εἰς τοιαύτην τινὰ περίπτωσιν οἱ πλοιοκτῆται ἐστεροῦντο πά-
σης προστασίας ἀπὸ μέρους τῶν ἀνωτέρω συνεταιρισμῶν.

Πάντως ὑπέροχουν καὶ οἱ δικρανούμντες πρὸς τὰς ἀγωτέρων ἀ-
πόψεις, μολονότι ἐκ λόγων σκοπιμότητος καὶ συναδελφικῆς ἀλλη-
λεγγύης ὑπέγραψαν τὴν συμφωνίαν περὶ μὴ ἀποδοχῆς. Οἱ ἐφοπλι-
σταὶ οὗτοι δικαιολογοῦν τοὺς Ρώσους, ὃς προσπαθοῦν γὰρ ἐ-
πιένχουν πλειότερα ὑπὲρ αὐτῶν ὠφελήματα.

* Η Ρωσία σκέπτεται γὰρ εὐρύην τὸ ἐμπόριόν της καὶ ἐπὶ ἀλ-
λων προϊόντων τῆς, καθὼς ἐν τρόπον ἐπράξει διὰ τὰ γεννήματα,
τὴν ξελίνων, τὰ πετρέλαια καὶ τὰς ζυχάρεις. Ἐδῶ δὲ ἀκριβῶς ἔγ-
κειται καὶ ἡ γενικωτέρα σκοπιμότης τῆς ἀρνήσεως προσφορᾶς
πλοίων, διότι τὸ θὰ συμβῇ εἰς τὸ διεθνὲς ἐμπόριον, διτενὶς τὸ γενι-
πικόν τῶν ἀνωτέρων εἰδῶν ἐπεκτεθῆ καὶ εἰς τὰ διομηχανικὰ προ-
ΐντατα;

ΤΟ ΑΝΟΙΓΜΑ ΤΟΥ ΚΑΝΑΔΑ

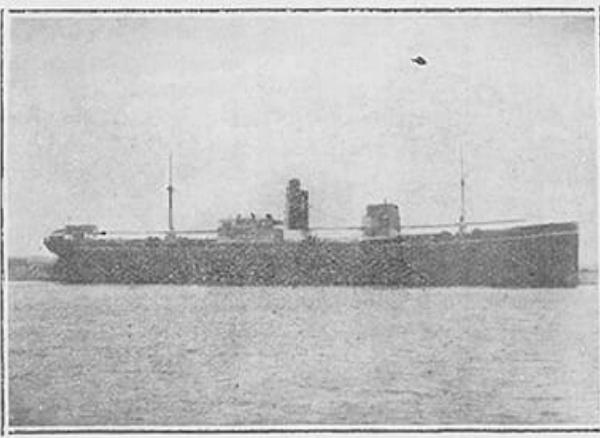
Τὴν 15ην Ἀπριλίου ἀπέπλευσεν ἐκ Μπρίστολ τὸ ἀ)π «Var-
dulia» τῆς ἀτμοπλοίας Ντόναλσον κατευθυνόμενον εἰς Ἀγιον
Λαυρέντιον καὶ ἐγκανιάζοντας οὕτω τὴν ἁσιονήν περίοδον ἐργα-
σίας ἐκ τῶν Καναδικῶν λιμένων. Ἄν καὶ τὸ σκάφος τοῦτο δὲν
παρέλαβε πολὺ φορτίον διὰ Καναδᾶν, ἐν τούτοις αἰσιόδοξοι
προβλέψεις ὑπάρχουν διὰ τὰ ἀκόλουθα ταξείδια.

*Ἐπηκολούθησαν ἐξ Ἀγγλίας οἱ ἀπόπλοιοι διὰ Καναδᾶν τῶν
ἀ)π «Oraniou» καὶ «Kastalia».

* Ήδη δὲ ναυσιπλοῖα εἰς τοὺς Καναδικοὺς λιμένας ἀπεκατε-
στάθη. Οἱ πάγοι τοῦ ποταμοῦ ἐκαθαρίσθησαν κατὰ τὸ πλεῖστον,
τὸ φαρόπλοιο ἡγκυροβολήθησαν καὶ αὐλακες ἀσφαλεῖς ἔχουν
διαγοιγῆ. Τὸ πρῶτον φορτηγόν, διπερ ἐφράσεν εἰς Καναδᾶν πόδες
φόρτωσιν ἡτο τὸ Ἐλληνικὸν «Εὐγενία Σ. Ἐμπειρίου».

* Όλα ἐπακολουθήσουν οἱ κατάπλοιοι τῶν ἀ)π «Ηλία», Γ. Κα-
λουκουντῆς, «Παναγῆς Μ. Χαδούλης», «Κωνσταντῆ», «Καλυψό
Βεργωτῆ», «Ρόκος Βεργωτῆ», «Φραγκούλα Β. Γουλανδρῆ»
καὶ πλεῖστα ἄλλα.

ΝΕΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ



Τὸ νεοαγορασθὲν φορτηγὸν „Ἀκρόπολις“ (ex „Hermion“) τοῦ κ.
Βασ. Μπρούσου, τ. γκρδ 4342, διπερ ἀπέπλευσεν ἐξ Ἀμβέρσης τὴν
1ην Ἀπριλίου διὰ τὸ πρῶτον τοῦ ταξείδιον.

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΟΔΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

Τὸ διαρρεῦσαν 15θήμερον δὲν είχε σοβαρὰ θαλάσσια άτυχήματα διὰ τὴν παγκόσμιον ναυτιλίαν. Τὸ Ὀλλανδ. ὑπερωκεάνειον «Statendam» 29.511 τ. γκρός προσήραξεν ἐγγὺς τοῦ Σαουνάπτον, ἀλλ' ἀνειλκύσθη ἀνευ ζημιῶν. Ἐπίσης ἐσημειώθη μία σοβαρὰ πυρκαϊά ἐπὶ τοῦ Νοοβ. «Rym» ἐν Μασσαλίᾳ.

Τὸ σημαντικότερον γεγονός ὑπῆρξεν ἡ αὐτανδρος ἀπώλεια τοῦ Ἀγγλικοῦ ἀ)π «Calder», ὅπερ μὲ πλήρωμα 20 ἀνδρῶν καὶ φορτίον 900 τ. γεωμήλων κ.λ.π. εἰδὼν κατηγορύνετο ἐξ Ἀμβούργου εἰς Google. Τὸ πλοῖον τοῦτο ἦτο 1107 τ. γκρός καὶ ἡσφαλισμένον ἦταν 36.000 λιόδων.

Τὰ βυθισμένα εἰς τὸν Βόσπορον Ἀγγλικὰ ἀ)π «Trevean» «Welfield» ἔλπιζεται νὰ ἀνειλκυσθοῦν. Τὰ οργάνα τῶν φράσονται καὶ τὰ δόδατα ἀντλοῦνται, διασώζεται δὲ κατὰ τὸ δυνατὸν καὶ μέγα τμῆμα τοῦ φορτίου των.

Τέλος τὴν 30ὴν Ἀποιλίου ἐν τῷ Ιάπωνα ἐκ Βουλγαρίας ἀνέφερεν, ὅτι κατὰ πληροφορίας τῆς «Σλόβο» ἐν Ἑλληνικὸν ἀτυπλοῖον ἐναυάγησεν ἐγγὺς τῆς θέσεως εἰς ἥν ἔχει ἐξοκείλει τὸ Ἰταλικὸν ἀ)π «Καπιτώλιο» καὶ ὅτι τὸ πλήρωμα τοῦ διεσώθη. Ἡ εἰδησις δὲν ἐξηρτιβώθη ὑπὸ τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» ἐλλείψει χρόνου.

Τὰ κυριώτερα θαλάσσια άτυχήματα εἰς Ἑλληνικὰ πλοῖα κατὰ τὸ λήξην 15θήμερον ἤσχα τὰ ἀκόλουθα:

«Ἡλίας Γ. Κουλουκούνης»: Προσήραξεν ἀλαφρῶς ἐπὶ μαλακοῦ θυροῦ ἐντὸς τοῦ λιμένος Takoradi τῆς Ἀφρικῆς ἀλλ' ἀνειλκύσθη διὰ τῶν ιδίων ωτοῦ δυνάμεων. Τὸ σκάφος ἐπιθεωρήθην ἀπεδείχθη, ὅτι δὲν ὑπέστη ζημίας εἰς τὰ θυρα, λαβόν δὲ πιστοποιητικὸν χυνούπλοιας ἀπέπλευσε διὰ Βόρ. Ἀμερικῆν.

«Μαρκάκης»: Ἐδεξημενίσθη εἰς τὴν Νεάπολιν πρὸς ἐπιθεωρήσεις, ἀπήγνωσεν δὲ προσφοράς διὰ τὸ κάρτος ἀποκενεῦτε τῶν ζημιῶν του. Τὰ Ἰταλικὰ μηχανουργεῖται ἐξητήσαν 118.000 λιρέττας διὰ τὴν ἐν γένει ἀποκενεῦν καὶ ἐπέριξ 65.000 λιρέττας διὰ 28 ημέρας δεξημενίσμοι. Κατόπιν τούτου ἐξητήσης προσφοράς εἰς Μασσαλίας ὃ δὲ «Μαρκάκης» ἐξῆλθε τῶν δεξημενῶν. Κατὰ τὸ ἔσοδον τοῦ συνεκρυούσθη ἀλαφρῶς μὲ τὸ Σερβικὸν ἀ)π «Treci». Συντεταγμένων προσφορᾶς τὸ πλοῖον κατηγορύνθη τὸ Μασσαλίαν, διόπειταν, ὅπου καὶ ἀποκενάστη.

«Ἀντώνης Γ. Λαμπδός»: Προερχόμενον ἐκ Κωνσταντζῆς διηγήθην ἐκ Κων. πλεονεὶς διὰ Ἀμέρικαν. Κατὰ τὸν διάδολον τοῦ Βοσπόρου ἐπέφερε ζημίας εἰς τὰ δίκτυα ἀλιέων τινῶν παρὰ τὸ Μπουγιούκ-Ντερέ.

«Δημητρίος Χανδρής»: Τὸ σκάφος τοῦτο ἐψήσθη εἰς τὸ «Αλκιμποργκ» προερχόμενον ἐκ Νικολάεψ. Κατὰ τὸ μέχρι. Δανίας ταξιδεύοντας τοῦ συνήντησης αφοροτάτην τρικυμίαν ὑποστάντα ζημίας εἰς τὸν θάλασσαν τῶν μηχανικῶν. Τὸ δύλινον δάπεδον ἤνοιξεν εἰς τὸ πρόσθιον αὐτοῦ τιμῆμα καὶ εἰσῆλθον ἐντὸς τοῦ θαλάσσου δύτες καταστρέψαντα τὸ δρομόμετρον. Τὸ πλοῖον ἐπέδρεσεν εἰς τὴν Μάλταν, διόπειταν, ὅπου ἀποκενεύσθη προσωρινῶς ἡ ζημία του καὶ ἡ γοράσθη νέον δρομόμετρον.

Μετὰ τὸν ἔνα Μάλτας ἀπόποιον του τὸ σκάφος ἐδοκιμάσθη ἀπὸ μίαν νέαν τρικυμίαν ἐκ τῆς δοπίας ὑπέστη ζημίας εἰς τὸ κατάστροφά του, ἀχαλαρώθησαν δὲ καὶ μερικά καρφιά τῶν ἀλαφράτων τῆς πρώτας του ἐκ τῶν πάγων τοῦ λιμένος Νικολάεψ.

Τὸ πλοῖον ἐπιθεωρήθη εἰς Norresundby, διόπειταν, ἀποκενεύσθη τὰς ζημίας τοῦ τε καταστρώματος καὶ τοῦ θαλάσσου μηχανικῶν, ἀλλας δὲ πιστοποιητικὸν χυνούπλοιο.

«Εὐγενία Μυλωνᾶ»: Λαμα τῇ ἀνειλκύσθη ἐπανεφόρτωσε τὸ ἐκφορτωθὲν τυμπά τοῦ φορτίου του, ἐπιθεωρήθη, ἡγεμόνεις, ἀτακτοποίησε τὰ ναυτιλιακὰ τοῦ ἔγγραφα εἰς Κωνιτήν καὶ τὴν 17ην Ἀπριλίου ἀπέπλευσε ἐκ τοῦ ἐρευν. Σίγηρι καταστύνθησεν εἰς τὴν Ἰταλίαν.

«Δημήτρης»: Κατευθυνόμενον ἐξ Οίνουσσαν εἰς Βρατιλαν πρὸς φόρτωσιν προσήγγισεν εἰς τὸν ἀνθράκευτον σταθμὸν τοῦ Σίγηρος. Σίγηρος διὰ νὰ παραλαβῇ γαλάνθρακας. Κατὰ τὴν ἀνθράκευσίν του ἐσύρθησαν αἱ ἀγκυραὶ ἐξέσυρχαν καὶ τὸ πλοῖον προσήραξεν ἀλαφρῶς, ἀλλ' ἀνειλκύσθη μόνον του καὶ ἀνευ ζημιῶν.

«Αγία Τριάδα»: Ιστορέρον 120 τ. τοῦ Θύρωνος Σάδεα καὶ μὲ κωβερνήτην τὸν Σ. Μπασσαλίην ἀποτελεῖσαν ἐκ Πειραιῶς διὰ Χανιά ἐξώκειλε, συντεταγμένη τῆς τρικυμίας εἰς δραχμήθη ἀντὴν τῆς Αναδημάσου. Τὸ σκάφος ημιερθλούσθη, ἡ δέκανθλικος τοῦ θεωρεῖται προβληματική. Τὸ φορτίον του συνίστατο ἀπὸ 110 τόνους γκανθράκων καὶ 107 κιβώτια πυρίτεδος.

«Ανδρέας Κ.»: Ηπαρμένεις εἰς Κων. πλοιεῖ μὲ οινάραν σοθαρών ζημιῶν ἐκ τῆς προσφοράς του. Τὸ αιτοφορτίον του μεταφορτώνεται ἐπὶ τοῦ ἀ)π «Χαράλαμπος ΙΙ».

«Μαρία Νομικού»: Κατευθυνόμενον ἐκ Πειραιῶς εἰς Μαριανούπολιν.

πρὸς φόρτωσιν γκανθράκων ἐξώκειλεν εἰς τὰ Δαρδανέλλια, ἐνῷ χρόνῳ προσεπάθεις: νὰ ἀποφύγῃ σύγκρουσιν πρὸς δύο ξεπανταράτα οικοδόμων. Ακολούθως ἀνειλκύσθη μόνον του καὶ οικτίπλευσεν εἰς Κ)πολιν μὲ σοθαράς ζημίας καὶ διαρροὴν εἰς τὸ κύτος.

Τὰ διατάλα τοῦ εἰχον ὑποτῷ ἀρκετὰς θλάδες δι': δὲ καὶ ζημιάςθη νὰ πλέγη μὲ μικράν ταχύτητα, αἱ δὲ ἀντίλα: τοι εἰργάζοντο συνεχῶς διὰ τὴν ἐπιχωριγή τῶν διάδατων. Τὸ πλοῖον δημιούργησε κατάπληκτο τοι εἰς Κ)πολιν εἰσοδήμως ἀμέσως εἰς τὴν πλωτήν δεξιμενήν τῆς Στάνης.

Κατὰ τὴν γενομένην ἐπιθεώρησην εἰργάζονται διάλαμπιά πολλὰ ἀλάσπατα τῶν διάδων του, ἀτινα εἰχον ουθίζεται, ἐπασκευάσθησαν δὲ προσωρινῶς, μαθ' δ ἔχοργηγή εἰς τὸ πλοῖον πιστοποιητικὸν χυνούπλοιο.

(Ἀπρ. 21)

«Ἄσσια»: Κατευθυνόμενον κανὸν εἰς Θεσσαλίην πρὸς φόρτωσιν μεταλλύματος προσφορέειν ἀλαφρῶς εἰς ἀμύδηθη θάσιον τοῦ Καρχηδόνου, ἀργότερον δημιούργησεν ἀνειλκύσθη μόνον του.

(Ἀπρ. 26)

«Ταξιάρχης»: Εἴρεται καὶ ἀγκαταλειφθεῖσαν εἰς τοὺς οράχιους τῆς νησιόδος Lundy. Κατὰ νεωτέραν ἀναφοράν πρὸς τὸ Λέσβο τὸ πλοῖον διέπεστηται: αἱ οινάραις ζημίας, κατὰ δὲ τὴν τρικυμίαν καλύπτεται: αἱ οινάραις.

(Ἀπρ. 29)

ΜΙΑ ΔΙΚΗ ΔΙΑ ΣΥΓΚΡΟΥΣΙΝ ΕΙΣ ΤΟΝ ΤΑΜΕΣΙΝ

Τὴν 22ην Ἀπριλίου ἐξεδικάσθη ἐνώπιον τῶν Ναυτικῶν δικηστηρίων τοῦ Λονδίνου μία ἐνδιαφέρουσα ὑπέθεσις ἀναγορέψηται εἰς σύγκρουσιν λαθοῦσαν χώραν ἐντὸς τοῦ ποταμοῦ Τάμεσεως, συνεπεία ἀνωμάλου χυνούπλοιας.

Ἐνάγοντες: Οι δικηστήται τοῦ μότορος π. «Henford»

Ἐναγόμενοι: Οι δικηστήται τοῦ ἀ)π «Inga»

Δικαστής: Ο κ. Bateson

Η ἐνάγοντα εἶται ρίρια «Ajax Shipping Co» ἰδιοκτήτρια τοῦ μότορος π. «Henford» ἀπήτει ἀποζημίωσιν διὰ τὰς θλάδες, ἀς ὑπέστη τὸ σκάφος τῆς συνεπεία συγκρούσεως εἰς τὸν Τάμεσιν τὴν 7ην Δεκεμβρίου 1930 μὲ τὸ Δυνικόν ἀ)π «Inga».

Οι ἐναγόμενοι ἴσχυρίσθησαν διτὶ ἡ σύγκρουσις ἐποκλειστικῶς ἐκ τῆς ἀνωμάλου χυνούπλοιας τοῦ «Xéνοφορτ», ἀνταπήγησαν δὲ τὴν πληρωμὴν τῶν ζημιῶν, ἀτινας ὑπέστη τὸ σκάφος των.

Μετὰ μακρὰ διαδικασίαν, καθὼς δηλούσθη ἡ ζημία τοῦ θάλασσαν τῶν μηχανικῶν ἀντιληφθεῖσις, δικηστής κ. Bateson ἐξέδωκε τὴν ἀπόφασίν του συμφώνως πρὸς τὴν δοπίαν ἡ εὐθύνη τῆς συγκρούσεως ἐδάρυνε τὸ Δυνικόν ἀ)π «Igka».

«Δὲν πιστεύω—εἶπεν δικηστής—εἰς διρισμένας ἀσφαλεῖς μαρτυρικὰ καταθέσεις τῶν ἐναγορέμενων. Δὲν προσέχω ἐπίσης κανούσιες εἰς τὰ ήμερολόγια τῶν δύο σκαφῶν. Οι ἐναγόμενοι: μοι ἐδήλωσαν διτὶ τὸ μότορος π. «Xéνοφορτ» ἐκράτει τοιαύτην πορείαν, ὡς ἐδήλωσεν «ν' αὐτοκτονήσῃ» διερχόμενον κατάπωρα τοῦ «Igka».

«Η ἀλήθευτα δὲν ἔχει οὕτω.

«Ο πλοιγὸς κατέθεσε πολὺ διαφωτιστικὰ πράγματα. Τὸ «Igka» ἐνεπλάκη εἰς ἓνα κυκενώνα ἐπικινδύνου ἀγκυροθολίας, περιεστρέψετο γύρω τῆς ἀγκύρας του, εἰργάζεται: ἀλλοσον 60 δρυγιῶν, ἡν ἡδυνάτει νὰ ἀνασύρῃ εὐκόλως, ηρχετο εἰς συχνὰς προσκρούσεις μὲ διάφορα ἡγκυροθολημένα σκάφη καὶ δὲν εἰχε κανούσιες τῆς πορείας, ἀλλὰ καὶ αὐτῆς ταύτης τῆς παρουσίας τοῦ «Xéνοφορτ».

«Οταν τὸ μότορος π. ἐνεφαγίσθη ἐγγύτατα, τὸ «Igka» ἐπέπεσεν ἐπ' αὐτοῦ. «Οθεν ἡ σκοπιά τῆς πρώτας τοῦ Δυνικοῦ ἐξετέλει: πληγματελῶς τὴν διπηρεσίαν της, δὲν εἰδοποίησε διὰ τὸν πλότον περὶ τῆς παρουσίας τοῦ «Henford» καὶ συγχρόνως δὲν διετάχθησαν αἱ μηχαναὶ νὰ κινηθοῦν διπισθεῖν, ἀλλ' οὔτε καὶ κανούσιες τῆς συγκρούσεως τοῦ «Xéνοφορτ».

ΑΙ ΕΞΑΓΩΓΑΙ ΤΗΣ ΑΡΓΕΝΤΙΝΗΣ

Αἱ τελευταῖαι εἰδήσεις αἱ ληφθεῖσαι ἐκ Μπουένος "Αὔρες" ἀναφέρουν, ὅτι κατὰ ιὴν τελευταῖαν ἔβδομάδα τοῦ Ἀπρίλιον ἐσημειώθη ἡ μεγαλύτερα ἐφετεινὴ κίνησις εἰς φορτώσεις γεννημάτων Ἀργεντίνης. Οὕτω δὲ ημησαν αἱ ἀκόλουθαι ποσότητες:

Σίτος: 570.500 κυνόδοτερος ἔναντι 432.500 τῆς προηγουμένης ἔβδομάδος καὶ ἔναντι 188.500 κυνόδοτερος τῆς ἀντιστοίχου ἔβδομάδος τοῦ 1930.

Αραβόσιτος: 680.500 καὶ τὸ δεύτερος ἔναντι 418.500 τῆς προηγουμένης ἔβδομάδος καὶ ἔναντι 345.000 κυνόδοτερος τῆς ἀντιστοίχου ἔβδομάδος τοῦ 1930.

Βρώμη: 147.000 κυνόδοτερος ἔναντι 133.000 τῆς προηγουμένης ἔβδομάδος καὶ ἔναντι 77.000 κυνόδοτερος τῆς ἀντιστοίχου ἔβδομάδος τοῦ 1930.

Λινόστορος: 53.600 κυνόδοτερος ἔναντι 59.000 τῆς προηγουμένης ἔβδομάδος καὶ 40.300 κυνόδοτερος τῆς ἀντιστοίχου ἔβδομάδος τοῦ 1930.

Γενικῶς ἡ κίνησις τοῦ ἐμπορίου τῆς Ἀργεντίνης κατὰ τοὺς μῆνας Ιανουάριον καὶ Φεβρουάριον ἀνήλθεν εἰς 216.998.000 χρ. δολλαρία, οὐσα κατωτέρα τῆς τοῦ 1930 κατὰ 20.3 τοῖς οἷοι, ἥτοι κατὰ ποσὸν 55.227.000 χρ. δολλαρίων.

Ἡ εἰσαγωγὴ ἀνήλθε κατὰ τοὺς αὐτοὺς μῆνας εἰς χρ. δολ. 105.542.000 οὖσα κατωτέρα τῆς ἀντιστοίχου περιόδου τοῦ 1930 κατὰ ποσοστὸν 22.6 οἷο, ἥ δὲ ἐξαγωγὴ ἀνήλθεν εἰς χρ. δολ. 111.455.000 μὲ διαφορὰ 17.9 οἷο ἐπὶ ἔλαττον ἔναντι τῆς ἀντιστοίχου περισσινῆς.

Κατὰ τοὺς αὐτοὺς μῆνας ἐφορτώθησαν ἐκ τῶν λιμένων τῆς Ἀργεντίνης 2.827.000 τόννοι διαφόρων προϊόντων ἔναντι 2.097.000 κατὰ τὸ τ' α'. 2 μηνὸν τοῦ 1930, ἥτοι προέκυψε δὲ ἐφέτος αὐξησις τῶν φορτώσεων κατὰ 34.8 οἷο. Ἡ ἐμπορικὴ κίνησις τῆς Ἀργεντίνης καὶ αἱ ἐξ αὐτῶν φορτώσεις κατὰ τοὺς ἔπομένους μῆνας Μάρτιον καὶ Ἀπρίλιον παρουσιάζονται σημαντικῶς βελτιωμέναι. Αἱ στατιστικαὶ τῶν μηνῶν τούτων καταρτίζονται εἰδη.

ΚΡΙΣΕΙΣ ΕΠΙ ΤΟΥ ΝΑΥΛΟΤΙΜΑΡΙΘΜΟΥ

Οἱ καταρτισθεῖς ὑπὸ τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου τοῦ Λογ-
δίου ναυλοτιμάριθμος τοῦ μηνὸς Μαρτίου είναι 19.68, δεικνύων
οὕτω αὐξησιν κατὰ 1.61 οἷο ἔναντι τοῦ Φεβρουαρίου καὶ αὐξησιν 8.42
οἷο ἔναντι τοῦ Μαρτίου π.ε. Ἐὰν ληφθῇ, διὰ τὸ ἔτος
1913 ὁ ναυλοτιμάριθμος 100. οἷο, τότε ὁ τοῦ Μαρτίου τρ. ἔτους
είναι 84.10 καὶ οὐχὶ 81.3, διπλαὶ σημειοὶ ἡ ἐπιθεώρησις «Εcono-
mists». Συμφώνως πάντοτε πρὸς τὰς ἀνακοινώσεις τοῦ Ναυτικοῦ
Ἐπιμελητηρίου τοῦ Λογδίου, ὁ ναυλοτιμάριθμος τοῦ Μαρτίου διὰ
τάξη—τεχνητὴ ἡτο 13.70 οἷο, ἥτοι κατωτέρης τοῦ περισσοῦ κα-
τὰ 29.49 οἷο.

ΓΕΡΜΑΝΙΑ

Τὰ ἀργοῦντα πλοῖα

Τὰ ἀργοῦντα κατὰ τὴν ἱην Ἀπρίλιον Γερμανικὰ ἀτμόπλοια ἀνήρχοντο
εἰς 239 τ. γκρές 648.310, ἀπαρτιζόντα τὰ 16 οἷο τοῦ ἐμπορικοῦ στόλου
τῆς Γερμανίας. Ἡ σύγκρισις ἔναντι τοῦ Φεβρουαρίου παρουσιάζει μείωσιν τοῦ
ἀργοῦντος Γερμανικοῦ τοννᾶς κατὰ 109.690 τόννων γκρές.

ΑΓΓΛΙΑ

Τὰ ἀργοῦντα τοννᾶς

Τὰ ἀργοῦντα εἰς τοὺς διαφόρους λιμένας τῆς Νοτίου Οἰσλανδίας ἀτμό-
πλοια ἀνήρχοντο τὴν ἱην Ἀπρίλιον εἰς 79 τ. νέτ 157.160 καὶ φορτίου
332.900. Ἐν συγκρισινὶ πρὸς τὴν ἱην Ἀπρίλιον σημιστοῦται αὐξῆσις τῶν
ἀργοῦντων κατὰ 12 ἀτμόπλοια τόννων νέτ 42.600 καὶ φορτίου 64.110 τόν-
νων. Ἐκ τῶν ἀνωτέρων συκῆνων μόνον 4 ἡσάν εἶναι.

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΓΙΑ

Τὰ δεμένα σκάφη

Συμφώνως πρὸς τὴν ἰσχάτων δημοσιούτεροι ἐπίσημοι στατιστικοὶ τὰ
ἀργοῦντα πλοῖα τῆς Σκανδιναντίς ναυτιλίας ἀνήρχοντο κατὰ τὴν ἱην
Μαρτίου, ὡς ἀκολούθως: Σεπτέμβρια 196 τόννων 428.000 ἔναντι 188.000
τόννων τῆς ἱην Ἀπρίλιος. Νορδηγικὰ 315 τόννων 1.128.000 ἔναντι 858.
000 τόννων τῆς ἱην Ἀπρίλιος. Καὶ Δανικά ἀτμόπλοια 313.000 τόννων
ἔναντι 173.000 τῆς ἱην Ἀπρίλιος. Ἡ αὐξῆσις διθεν τοῦδεργοῦντος τοννᾶς
πηρᾶς σοβαροτάτη.

ΑΙ ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ ΤΟΥ 15ΘΗΜΕΡΟΥ

Κατὰ τὸ ληξινὸν 15θήμερον ἐναυλώθησαν τὰ κάτωθι ἄπ:

—Ἐκ λιμένων Ἀγγλίας.

(Διὰ μεταχρόνων φορτίων Ἀγγλίαν γαικινθράκων)

“Αγιος Σπυρίδων, εἰκ Κάρδιφ 2000 τ. διὰ Χαλκί-
ση 10)—ἄ.φ.

“Μίνα Ε. Τρικόλου, εἰκ Τάιν 7000 τ. διὰ Λάζ Πάλμρις 6)9 ἄ.φ.

“Ατμόπλοιον εἰκ Κάρδιφ 5500 τ. διὰ Βίλλα 7)3, μετριγέντες 8)3 ἄ.φ.

“Νικολάου, εἰκ Τάιν 6500 τ. διὰ Τεργέστην 7)6 ἄ.φ.

“Θρασύβουλος, εἰκ Κάρδιφ 5400 τ. διὰ Ροζάριο 10)—Μαΐου 1—15.

“Γεώργιος, εἰκ Χούλλα 5600 τ. διὰ Μπούινος “Αὔρες 10)—ἄ.φ.

“Κάρολος, εἰκ Τάιν 5500 τ. διὰ Pescara 8)6 ἄ.φ.

“Γεώργιος Γ., εἰκ Κάρδιφ 6100 τ. διὰ Μπούινος “Αὔρες 10)—ἄ.φ.

“Δημ. Παντελής, εἰκ Κάρδιφ 6000 τ. διὰ Μπούινος “Αὔρες 9)9, ἐπὸν
ἀπὸ Νοέμβριον 10)—ἄ.φ.

“Honvend» θύγαρικόν, εἰκ Κάρδιφ 6800 τ. διὰ Αλεξανδρίαν 7)3, ἄ.φ.

—Ἐξ Ἡπειρωτικῆς Εὐδώπης

(Διὰ φορτίων γαικινθράκων)

“Φανερωμένηρ εἰκ Ρότερνταμ 6500 τ. διὰ Ηέρτ. Σατέρ 6)10 1]2 ἄ.φ.

“Δημ. Ν. Ράλλιας εἰκ Ρότερνταμ 5200 τ. διὰ Ταϊτιαβένειαν 6)7 1]2
φορτων ἀρχαὶ Μαΐου.

“Ατμόπλοιον ἐξ Εμπειρίαν 5300 τ. διὰ Ηεράκιαν ἡ Βόλον 6)9, ἀμφοτέρους
τούς λιμένας 7)3, Μαΐου 1—10.

“Ισάρης» 6100 τ. εἰκ Ρότερνταμ διὰ Βενετίαν, Ἀγκόνα, Τεργέστην
7)3 ἐπὸν λιμένας, 7)9 δύο λιμένας, 7)9 δύο λιμένας, Ἀπρ. 27.

—Ἐκ Ρίβερ Πλέιτ

(Ἐναυλώθησαν διὰ μεταχρόνων γεννημάτων τὰ ἄπ)

“Αθηνάσιος» 6000 τ. εἰκ Σάντα Λορέντζο διὰ Μασσαλίαν, Γένοβαν, Νε-
άπολιν, Αιθέρων ἡ Σαδένναν 19)—ἐπὸν λιμένας, 19)6 δύο, Μαΐου 10,

“Istok» (Σερβίκων) 8000 τ. εἰκ Σάντα Λορέντζο διὰ Λονδίνον, Χούλλα ἡ
Λευκοπόλις 18)6 ἄ.φ.

“Εἰρήνη Κυριακίδου» 5500 τ. εἰκ Σάντα Λορέντζο διὰ Αγγλίαν ἡ Βορ-
δοῦ—Ρέθιοργον 19)9, σφίδιον Σάντα Φέ 21)—Μαΐου 1—16.

“Μαρία» 4800 τ. εἰκ Σάντα Φέ διὰ Μεσόγειον 21)—, σφίδιον Λεριατι-
κήν 22)—Μαΐου 10—25.

“Νάρκισσος» 6300 εἰκ Ροζάριο διὰ Μασσαλίαν, Γένοβαν, Λεόρον ἡ
Νεάπολιν 18)6, Ἀπρ. 20—30.

“Αδαμ. Ι. Πεθίδης» 5500 τ. εἰκ Σάντα Λορέντζο διὰ Αγγλίαν—Κόντι-
νεντ 18)9, ἐπὸν Μασσαλίαν—Γένοβαν 20)9, Μαΐου 15—28.

“Π. Μαργαρώνης» εἰκ “Socrates» 7000 τ. εἰκ Σάντα Λορέντζο διὰ Λονδίνον,
Χούλλα, Αιθέρωπον ἡ Αθενμπού 17)9, σφίδιον Μεσόγειον 19)3, Μαΐου 10—31.

“Voivoda Putnik» (Σερβίκων) 8000 τ. εἰκ Σάντα Λορέντζο διὰ Αιθέρ-
ωπον—Ρότερνταμ 17)—Ἀπρ. 25.

“Μεμάξ» 7000 τ. εἰκ Σάντα Λορέντζο διὰ Μεσόγειον 20)—, ἐπὸν Λεριατι-
κήν 21)—Μαΐου 15—28.

“Φωτεινὴ Καρρού» 6500 τ. εἰκ Σάντα Λορέντζο διὰ Χαζηρην—Αιθέρωρον
19)6, δύο λιμένας 20)3 Μαΐου 5—15.

“Νίκος» 6100 τ. εἰκ Σάντα Φέ διὰ Βορδοῦ “Αιθερνταρχη 20)6 ἄ.φ.

“Αθήλης» 7500 τ. εἰκ Σάντα Λορέντζο διὰ Αγγλ.—Κόντιν. έδος 19)6 ἄ.φ.

“Στάμος Φαραλίδης» 7500 τ. εἰκ Μπούινος “Αὔρες 6100 τ. διὰ Ανκτ.
Αγγλίαν 18)3, δύο λιμένας 19)3 Μαΐου 4—15.

“Μαρούλα» 6700 τ. εἰκ Σάντα Λορέντζο διὰ Αγγλίαν—Κόντινεντ 19)3,
Μαΐου 15—31.

“Πεταλοί» 7800 τ. ἀπὸ ἀνω λιμένας τοῦ Ρίβερ Πλέιτ διὰ Αιθέρωπον

—Αιθέρωρον 19)—Μαΐου 7—20.

“Χλόη» 7000 τ. εἰκ Μπούινος “Αὔρες ἡ Λά ή Πλάτας διὰ Αγγλίαν—
Κόντινεντ 17)3, σφίδιον Μπλάχιαν Μπλάχιαν 17)6, ἐπὸν διὰ Μεσόγειον 1)—
εἴτε, Μαΐου.

—Ἐκ Μαύρης Θαλάσσης

“Basso Piave» Ίταλ. 6300 τ. οιτηρῶν εἰκ Μ. Θαλάσσης διὰ Κόντι-
νεντ 10)3, Μαΐου 11—12.

“Ωκεανία» εἰκ Νικολάεφ 7000 τ. μεταχλεύματος διὰ Φιλαδέλφειαν,
Βαλτιμόρην, Νιούπορτ Νιούβ. ἡ Νόρφολκ δολ. 3.10, σφίδιον εἰκ Ηότι:
3.20, τέλη Απρ.—ἀρχαὶ Μαΐου.

“Εὐγένια Μ. Γουλανδρῆ» εἰκ Μαριανουπόλεως 4500 τ. γαικινθράκων
διὰ Ίταλίαν 8)10 1]2 ἄ.φ.

“Βαρ. Α. Πολέμου» εἰκ Μαριανουπόλεως 5800 τ. γαιανθρ. διὰ Βόρειον
Αιθερίκην 12)7 1)2 Μαΐου 1—10

“Ιωάννης Π. Γούλανδρῆ» εἰκ Μαριανουπόλεως 6000 τ. γαιανθράκων
διὰ Ρουέν 10)—ἄ.φ.

—Ἐκ λιμένων Δούναβεως

“Νερέλη 6000 τ. οιτηρῶν εἰκ Κονσταντίης, Βάρην, Μπουργκάς
Μπλάτσιν ἡ Καβάρνας διὰ Αιθέρωπον—Ρότερνταμ 10)3, ἐπὸν Αιθέρωπον—
Αιθέρωρον 10)9, Ἀπρ. 25.

“Κωστής» 6000 τ. εἰκ Δουνάβεως διὰ τρεῖς λιμένας απὸ Σούσα ζεις
Αλγερίου μὲ σφίδιον Νότ. Γαλλίαν λ.στ. 2250 ἐν δλφ., ἄ.φ.

“Kooleco» Σερβίκων, 6000 τ. οιτηρῶν διὰ Αιθέρωπον—Ρότερνταμ
10)—ἐπὸν Αιθέρωρον 10)6 Ἀπρ. 30.

“Toussika» Αγγλίαν, εἰκ Δουνάβεως διὰ Αιθέρωπον, μὲ σφίδιον εἰς
Γύθειον διὰ 30 θερ. Ευλείας λ.στ. 7.0.0 ἄ.φ.

“Μεσαθούδη» 6000 τ. οιτηρῶν εἰκ Δουνάβεως διὰ Βορδοῦ—Αιθέρωρον
13)6, Αγγλίαν 14)3, Δανίαν 15)—, σφίδιον Μπλέργκεν—Μάλμπο 16)—ἄ.φ.

ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΤΙΜΑΙ ΤΩΝ ΝΑΥΛΩΝ

Αἱ χθεσιναι εἰδήσεις ἐκ Λογδίου ἀγαφέρουν, στ: συνεχίζεται μετὰ ζωηρότητος ἡ ζήτησις τοννά, ιδίᾳ ἐκ τοῦ Ρίθρο Πλέετ καὶ ἐκ τοῦ Μόντρεαλ. Αἱ Δυτικαὶ ἀγοραὶ τῆς Εὐρώπης ἔξησφύλισιν μεγάλας ἀγορᾶς γεννημάτων Ἀργεντινῆς, ἡ δὲ ζήτησις πλοίων θὰ συνεχισθῇ. Συνεπέρ τούτου παραχθεῖται μία βροδεῖα μέν, ἀλλὰ σταθερὰ δύναται τάξις τῶν ναυλών. Τὸ ἔδικρόν τῶν πλοιοκτητῶν στρέφεται αὐτὴν τὴν στιγμὴν πρὸς τὸ Πλέετ αἱ δὲ ναυλώσιες ἐπεξετάζονται καὶ διὰ φορτώσεις Ἰουνίου.

Ἀρκετὰ μεγάλα ἀτμόπλοια τέξησφύλισιν 21) — διὰ ἀμεσον φόρτωσιν, 20) — διὰ μέσον Ματού 21) δι' Ἰουνίου. Μέτρια σκάφη ἐπληρώθησαν 22) — διὰ Μάτιου. Εἰς τὰ σελ. 22) — ἐνκυλώθη καὶ τὸ Ἑλληνικὸν ἀπὸ «Νήριτος» 6000 τ. ἐκ Ροζάριο διὰ Κόντινεντ, Μάτιου. Τὴν μεγχλυτέρευ τιμὴν ἐπέτυχεν ἵνα Νορθηγίκην μότοριτ 6200 τ., διπερ ἔξησφύλισις διὰ Κόντινεντ 22) δ. Μάτιον. Ἀπὸ τὸ Σκὸν Λορέντζο ἐνκυλώθη καὶ τὸ ἀπὸ «Μαΐφη Ν.» 6700 τ. δι' Ἀγγλίαν Κόντινεντ σελ. 19) δ. ἐάν Μεσόγειον 20) δ. Ματού 20—28.

Ἐγ ἀπὸ τῶν κ.κ. Ρεθύμνη—Κουλουκούντη ἔκλεισεν ἐκ Σκὸν Λορέντζο 7300 τ. διὰ Ματσαλίνα—Γένοδον—Νεάπολιν σελ. 21) δ. βέσιον, Ματού 8—18 καὶ ἔτερον ἐκ Μπουνέος "Αὔρες 5800 τ. διὰ Σκουλάμπτον ἡ Πλέομού δ. σελ. 20) — Ματού 20—31.

Ἡ Μπάχια Μπλάγκα συγκεντρώνει ἀθρόος φορτώσεις εἰς τὰ σελ. 20—20) διὰ καλοὺς λιμένας τῆς Μεσογείου (Ματού 20). Ἡδη τὸ δέκατος τῶν δύστων τοῦ Πλέετ εἶναι πόδες 33.3 εἰς Σάντα Φὲ καὶ Σκὸν Λορέντζο, 34.3 μέχρι Ροζάριο καὶ 32 μέχρι Σκὸν Πέντρο. Εἰς Μάρτιον Γκάρτστα εἶναι κάτι μικρότερον τῶν 30 ποδῶν.

Ἐκ τοῦ Μόντρεαλ σημειοῦται ζωηρότης ζήτησεως μεγάλω πλοίων, μὲ τιμῆς δύνας χαλκοῦς, αἴτιας ἡδη τείνουν πρὸς σχετικὴν δελτίωσιν. Ἐπληρώθησαν διὰ Ρόττερνταμ 10 σάντες κατὰ 100 λίθρως Ἰουνίου, διὰ Μεσόγειον (Μάτιον) 14 σάντες καὶ Ἑλλάδα 14 5) διὰ φορτίου 9.000 τόννων.

Ἡ ἀγορὰ γαιανθράκων Βορ. Ἀμερικῆς ζωηροτέρα. Ἐκλεισθη-

«Μιχ. Ε. Γιανναγάς» 5000 τ. σιτηρῶν ἐκ Κωνστάντζη—Βουλγαρίκης δι' ἵνα λιμένα Νοτ. Γαλλίας 8) — Ἀπρίλιον.

«Νίκη» 100 ἱσχύντων ἔνδεισις διὰ Κύπρον λ.στ. 7.5.0 ἀ.φ.

«Αντάνη» 4000 τ. σιτηρῶν δι' ἵνα λιμένα Μεσογείου 10) — ἀ.φ.

«François» Γαλλικόν, 55 δαν. ἔνδεισις δι' ἵνα Ἑλληνικὸν λιμένα λ.στ. 6.10.0 κατὰ δεκαγίον ἀ.φ.

«Μαροκού Πατέρα» 7000 τ. σιτηρῶν ἐκ Κωνστάντζη, Βάρηνης ἡ Μπουργκάς δι' Ἀμβέρσαν Ρόττερνταμ 10) δ. ἐάν "Αμβέρσαν—Αμβούργον 10) δ. ἀ.φ.

«Δημητρης» 5200 τ. σιτηρῶν ἐκ Δουνάδεως δι' ἵνα λιμένα Μεσογείου 10) — ἀ.φ.

«Marechal Foch» Γαλλικόν 2200 τ. φορτίου δι' Ἑλλάδα (σ.ν.χῆ ταξιδίων) λ.στ. 120 κατὰ μῆνα.

«Αντώνιος Δ. Κυδωνιένδη» 6000 τ. σίτου ἐκ Κωνστάντζη, Βάρηνης καὶ Μπουργκάς δι' Ἀμβέρσαν—Ρόττερνταμ 10) —, ἐάν Βορδώ—Αμβούργον 10) δ. Ματού 1—15.

«Fracona» Γαλλικόν 1300 τ. φορτίου δι' Ἑλλάδα λ.στ. 85 κατὰ μῆνα (συνεχῆ ταξιδίων).

«Μαρούτης» Ἀγγλίαν, 3600 τ. σιτηρῶν δι' ἵνα λιμένα Δυνίας 15) δ. ἀ.φ.

—Ἐκ Καναδινῶν λιμένων

Διὰ σιτηρὰ ἐκ Καναδᾶ ἐνκυλώθησαν τὰ ἀπ.:

«Ηλίας Γ. Κουλουκούντης» 35.000 κουντρετερῶν ἐκ Μόντρεαλ 10 σάντες κατὰ 100 λίθρας, ἐάν Χάρτρην, Δουγκέρην, Ἀμβούργον ἡ Βρέμην 11 σάντες, Ματού 1—15.

«Kilnsea» Ἀγγλικόν 33.000 κουντρετερῶν ἐκ Μόντρεαλ δι' Ἑλλάδα σελ. 2) 10 1) 2 τοῦ κουντρετερού, Ματού 1—15.

«Καλυψώ Βεργωτῆς» 35.000 κουντρετερῶν ἐκ Μόντρεαλ δι' Μεσογείου 13 1) 2 σάντες ἵνα λιμένα, 14 δύο καὶ 14 1) 2 τρεις λιμένας, Ματού 1—15.

«Ρόκος Βεργωτῆς» 35.000 κουντρετερῶν, ίδιον ναῦλον μὲ τὸ ἀπὸ «Καλ. Βεργωτῆ», ἀλλὰ μὲ καντεύλλο 25 Ματού.

«Φραγκούλα Β. Γουλανδρῆς» 42.000 κουντρετερῶν ἐκ Μόντρεαλ διὰ Ησπρία 14 5) 8 σάντες κατὰ 100 λίθρας, Ματού 15—31.

«Παναγῆς Μ. Χαδούλης» 28.000 κουντρετερῶν σίτου ἐκ Μόντρεαλ διὰ Μεσόγειον, δάσιες 13 1) 2 σάντες κατὰ 100 λίθρας, Ματού 15—25.

—Ἐκ παντοίων ἄλλων λιμένων

«Κάτε» (Πλανά) 4700 τ. φορτίου ἐκ Κύπρου διὰ Βενετίαν 3500 τ. πρὸς 7) δ. διὰ Ραβένναν 1200 τ. πρὸς 7) 9, Ἀπρ. 27—Ματού 10.

«Arracan» Ἀγγλίαν, 7300 τ. σίτου ἐκ Δυτ. Αἰστραλίας δι' Ἑλλάδα ἡ Μεσόγειον, Ἀγγλίαν—Κόντινεντ 28) — ἵνα λιμένα, 28) δύο, 29) διὰ τιμῆς λιμένας, φόρτωσιν 10—30 Ἰουνίου.

σαν ναυλώσιες ἐκ Χάμπτον Ρόδος ἡ Νέρφολος δι' Ἀδριατικὴν δολ. 2.20, Γένοβην 2.10, Ροζάριο 3.10, Ρίον Ἰανέρων 2.60 καὶ Σάντος 3 δολάρια.

Ἐκ τῆς Κούντας διὰ ζαχάρεις Ἀγγλίαν—Κόντινεντ (Ιούνιον) σελ. 14) — καὶ ἀπὸ Σὲν Ντομίγκο 14) 9. Ὁ Βόρειος Εἰρηνικὸς σχεδόν ἀπρακτεῖ, ἐγένοντο δὲ μόνον δύο ναυλώσιες ἐκ Βαγκούδερ 21) διὰ Κόντινεντ.

Ἡ Χιλὴ καὶ αἱ Ἰνδίαι ἀδραγοῦν. Ἡ Δυτ. Αἰστραλίας παρέσχεν ἐργασίαν δι' Ἀγγλίαν—Κόντινεντ εἰς τὰ σελ. 27) δ. ἔως 28) 3 ἀνιλίγως; μεγέθους πλοίου καὶ χρόνου φορτώσεως. Ἡ Λευκὴ Θάλασσα μὲ δέσιον ἐξ Ἀρχαγγέλου ἔκλεισε μίαν ναύλωσιν διὰ μεταφορὰν 1500 φόρτωμας ἵνα εἰς Οδὲστ Χάρτλεπου σελ. 46) δ. Ἡδη ἀνημένεται περὶ τὰ τέλη Ματού τὸ ἀνοιγμα τῆς Βαλτικῆς, διπερ θὰ ἐπιδράσῃ ἀνατιμητικῶς ἐπὶ τῶν ναύλων.

Οἱ ναυλοὶ διὰ μεταφορᾶς Ἀγγλικῶν γαιανθράκων ἐπηρεάζουν σχεδόν τὴν διαδικασίαν δι' Ἀγγλίαν—Κόντινεντ απὸ τὴν διάστασιν τοῦ Πλέετ καὶ ἔφερται εἰς τὰ σελ. 6) δ. 7) — διὰ Δυτ. Ιταλίαν, 8) 8) 3 Βενετίαν, 8) — Ἀλεξανδρεῖαν ἡ Πόρτη Σαλίδ, 8) 3—8) 6 δι' Ἑλλάδα. Διὰ τοὺς κάτω δύμας λιμένων τοῦ Πλέετ μίλις καὶ μετὰ δίας ἔφερται εἰς τὰ σελ. 10) —.

Ἀπὸ Τάρη διὰ Δυτ. Ιταλίαν 6) δ. Ἀδριατικὴν ἔως 7) 9. Ἀλεξανδρεῖαν ἔως 7) δ.

Ἡ Μ. Θάλασσα ἐμφράζει μίαν συνηρητικὴν ἐργασίαν δι' Ἀγγλίαν—Κόντινεντ απὸ μὲν τὸ Πότι 11) —, ἀπὸ δὲ τὸ Νικολάεφ 9) 6 διὰ Μάτιον—Ιούνιον καὶ μὲν 3 πέννας δλιγάτερον διὰ μεγάλην συκρητική. Διὰ Β. Ἀμερικῆς (μετάλλευμα) δολ. 3.15 ἐκ Νικολάεφ καὶ δολ. 3.3) ἐκ Πότι.

Διὰ σιτηρῶν Ρωσίκων ἡ ἀγορὰ στρέφεται γύρω τῆς δέκατης τῶν 10) διὰ Κόντινεντ.

Ἡ συχος καὶ διὸ δύοντας μὲ συνήθη κίνησιν καὶ τιμῆς διὰ Βορδὼ—Ἀμβούργον 13) δ. ἔως 13) 6 καὶ ἀπὸ Κωνσταντίνης—Βουλγαρίας 10) δ. δι' Ἀγγλίαν Κόντινεντ.

Αἱ τελευταῖαι κλεισθεῖσαι ναυλώσιες ἐκ διαφόρων λιμένων ἥσχεν αἱ ἀκόλουθοι:

· Αποίκια ἐκ Λά Πλέτας 6000 τ. σίτου διὰ Κόντινεντ σελ. 19) —, Μεσόγειον 21) —, δψιδὸν Ἑλλάδα 23) — Μάτιον.

Μαρία (Βλαστοπ.) ἐκ Μπουνέος "Αὔρες δι' Ἀγγλίαν ἡ Βορδὼ—Ἀμβούργον 17) δ. καντσίτλο 25 Ματού.

Κατίγκων ἐξ Ουχαλίας 5800 τ. γαιανθράκων διὰ Τρίπολιν (Μ. Ασίας) σελ. 9) δ. Ματού ἀρχάς.

· Αννούλα ἐκ Δάντσιγκ 7400 τ. γαιανθρ. διὰ Γένοδουν ἔως Νεάπολιν 7) 4 1) 2, ἐάν Τσιδ: ταξίδιαν 7) 1) 2 Ματού 8—20.

Γεώργ. Ι. Γουλανδρῆς ἐκ Νεροφωτίσκης 3900 κ.μ. ξυλεῖς διὰ Τρίπολιν (Ἀφρικῆς) καὶ Τσιδ: ταξίδιαν 8) — φόρπ—παλλάγκο Μάτιον.

Μαρτῆς Ἀγγλ. ἐκ Δουνάδεως 3800 τ. σιτηρῶν διὰ Βορδὼ—Ἀμβούργον 12) δ. Ἀγγλίαν 14), τρεῖς λιμένας Δυνίας 15), δψιδὸν Μπέργκεν—Μάλμο 16) — ἀ.φ.

Ναύαρχος Γ. Σαχτούρης ἐκ Δουνάδεως 3200 τ. σιτηρῶν διὰ τρεῖς λιμένας Μεσογείου δάσιες σελ. 10) — ἀ.φ.

Deodata (τάγκερ) Νορδ. ἐκ Βιτούμ 3500 τ. πετρελαίων διὰ Πειραιᾶ 6) δ. ἀ.φ.

ΠΕΙΡΑΤΙΚΗ ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Κατὰ τὸ 15θήμερον δὲν ἐσημειώθη σπουδαία ἐργασία οὔτε διὰ ναυλώσιες ἐκ Μαύρης Θαλάσσης, ἀλλὰ οὔτε καὶ ἐκ Δουνάδεως. Αἱ κλεισθεῖσαι πράξεις ἀπετέλουν συνήθη κίνησιν. Ἐναλόθησαν ἐν δλῷ 3—4 ἀτμόπλοια διὰ γεννήματα ἐκ Ρωσίας μὲ φούλ—δψιδὸν εἰς τὰ σελ. 10) 4 1) 2 ἔως 10) δ. Διὰ Ἑλλάδα ἐναντίων ἡ 1650 τ. (σιτηρὸν) ἐκ Νοβορωσίσκης διὰ Θεσσην καὶ Πειραιᾶ 8) 3.

Διὰ φορτώσεις Ρωσικῶν γαιανθράκων ἐκ Μαριανουπόλεως δι' Ιταλίαν ὑπῆρχον τέσσαρες διαταγαὶ διὰ σκάφη 4.000 τ. μέχρι τῆς σιτημῆς δύμας κανὲν ἀτμόπλοιον δὲν ἔκλεισθη.

Διὰ ξυλείαν ὑπῆρχον πέντε διαταγαὶ διὰ ποσότητα 3000 κ.μ. ἐκάστην ἀπὸ Μ. Θάλασσαν διὰ Συρίαν, Παλαιστίνην, Ἀλεξανδρεῖαν, Ιταλίαν, Σικελίαν καὶ Καζαμπλάγκαν. Ἐκ τῶν πέντε τούτων διαταγῶν μόνον ἡ μία ἔκλεισθη.

Ἐξ ἄλλου ὑπάρχει εἰσέτι καὶ μία διαταγὴ μεταφορᾶς 4—500 τ. ἀλατοῦ ἐκ δύο λιμένων τῆς Μ. Θάλασσης ἡ Ἀζοφικῆς διὰ τέσσαρας λιμένας τῆς Νορβηγίας, μέχρι σήμερον δύμας οὐ-

ΕΠΙΣΠΕΥΔΕΤΑΙ Η ΕΠΙΛΥΣΙΣ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΖΗΤΗΜΑΤΩΝ

Ο αντιπρόεδρος της Κυβερνήσεως κ. Μιχαλακόπουλος, είς τὴν πρωτοβουλίαν τοῦ όποίου ὡφείλετο, ως γνωστόν, η σύστασις τῆς μεγάλης ἐπιτροπῆς ἐπὶ τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας, καὶ εἰς τὴν ἐπίμοχθον, ἀληθῶς, προσπάθειαν τοῦ ἡ τόσον ἐμπεριστατωμένη μελέτη ἡ καταρτισθεῖσα ὑπὸ τῆς ἐπιτροπῆς, εἶχε, καὶ εὐλόγως, τὴν ἀντίληψιν ὅτι ὁ ἴδιος τοῦ δόλος ἐτεροματίζετο μὲ τὸ ἔργον τῆς ἐπιτροπῆς καὶ τὴν ὑποβολὴν τῶν προισμάτων τῆς εἰς τὴν Κυβερνήσιν. Εἰς ἄλλους κατὰ τὴν ἀντίληψιν τοῦ ταύτην, περισσότερον ἀριθμὸν ἐν τῇ Κυβερνήσει, ἀπέκειτο ἡ ἀνάληψις τῆς πρωτοβουλίας διὰ τὴν ἐφαρμογὴν ὅσων ἡ ἐπιτροπὴ ὑπέδειξεν πρὸς σωτηρίαν τῆς ἐθνικῆς μας ναυτιλίας.

Ο κ. Μιχαλακόπουλος παρὰ τὴν ἔξαιρετικὴν θέσιν τὴν όποιαν κατέχει ἐν τῇ Κυβερνήσει οὕτε καὶ εἰς τὴν προκειμένην περίπτωσιν ἡδέλησε νὰ παρέμβῃ εἰς τὴν ἀριθμοδιότητα καὶ τὴν δικαιοδοσίαν ἄλλων συναδέλφων του, εἰς τὴν όποιαν καὶ ὑπάγεται ἡ πρωτοβουλία τῆς λήψεως τῶν ὑπὲρ τῆς ναυτιλίας μέτρων.

Φρονῶν ἐν τούτοις ὁ κ. Μιχαλακόπουλος ὅτι ἡ διαιώνισις τῆς ἐκκρεμότητος τοῦ ζητήματος, δεδομένης τῆς καταστάσεως τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας, δὲν εἴνε ἐπιτεραμμένη καὶ ὅτι ὡρισμένων ἐκ τῶν ὑποδειχθέντων ὑπὸ τῆς ἐπιτροπῆς μέτρων εἴνε δυνατὴ ἡ ἀμεσος λῆψις ἐφ' ὅσον δὲν προϋποθέτουν ἐπιβάρυνσιν τοῦ δημοσίου προϋπολογισμοῦ, ὅπως, πρὸ παντός, τὰ μέτρα τ' ἀφορῶντα τὴν ἀκτοπλοΐαν, προῆλθεν εἰς τὴν ἀπόφασιν ὅπως φέρῃ τὸ ζητήμα εἰς τὸ ὑπουργικὸν Συμβούλιον, εἰς τὴν πρώτην συνεδρίασιν εἰς τὴν όποιαν θὰ συνεκαλεῖτο τοῦτο.

Θὰ δοῦῃ οὕτω, πιστεύει ὁ κ. Ἀντιπρόεδρος τῆς Κυβερνήσεως, μία ὠδησίς εἰς τὴν ἐφαρμογὴν τῶν μέτρων ὃστε κατὰ τὸ ὑπολειπόμενον τμῆμα τῶν ἐργασιῶν τῆς παρούσης Συνόδου τῆς Βουλῆς νὰ καταστῇ δυνατὴ ἡ ψήφισις τῶν σχετικῶν μὲ τὴν ἀκτοπλοΐαν νομοθετημάτων, ἀφιεμένης διὰ τὴν προσεχῆ Σύνοδον τοῦ Ὁκτωβρίου τῆς εἰσηγήσεως καὶ ψηφίσεως τῶν νομοθετημάτων τῶν ἀναφερομένων εἰς τὸ ἄλλα μέτρα, τὰ όποια εἰσηγήθη ἡ ἐπιτροπῆς.

Ο Κ. ΖΑΓΜΗΣ ΔΙΑ ΤΟ ΕΡΓΟΝ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Ο Πρόεδρος τῆς Δημοκρατίας κ. Ἀλεξ. Ζαζημῆς, εἰς τὸν όποιον εἶχον ὑποδηλήθη τὰ πεπραγμένα καὶ πορίσματα τῆς μεγάλης ἐπιτροπῆς τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας ἐμελέτησε ταῦτα μετ' ἰδιαιτέρου ἐνδιαφέροντος. Ο κ. Πρόεδρος ἔθεωρης καθηκόν του νὰ διαβιβάσῃ τὰ συγχαρητήριά του πρὸς τὸν κ. Μιχαλακόπουλον.

Ο κ. Διευθυντής τοῦ πολιτικοῦ Γραφείου τοῦ κ. Προέδρου κ. Ζαχαρόπουλος ὁ δόποιος ἐκπληρῶν τὴν σχετικὴν ἐντολὴν τοῦ κ. Ζαζημῆ ἐπεσκέψθη τὸν κ. Μιχαλακόπουλον, ἐτόνισεν ἀπὸ μέρους αὐτοῦ ὅτι δὲν ἀποτελεῖ φιλοφροσύνην ἀλλ' ἐκδήλωσιν τῆς πραγματικῆς ἐντυπώσεως του Προέδρου ὅτι ἐπὶ μίαν ὀλόκληρον πεντηκονταετίαν, κατὰ τὴν όποιαν μετέχει τοῦ πολιτικοῦ βίου τῆς Χώρας οὐδέποτε ἐπίσημος ἐπιτροπὴ ἔφερεν εἰς πέρας τόσου μελετημένου καὶ πλήρες ἔργον, ὅπως ἐκείνο τὸ όποιον διὰ τῶν πεπραγμένων της παρουσίασεν ἡ εἰδικὴ ἐπιτροπὴ ἐπὶ τῶν ζητημάτων τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας.

Ο κ. Πρόεδρος τῆς Δημοκρατίας ἐξήτησε μετ' ἰδιαιτέρου ἐνδιαφέροντος πληροφορίας περὶ τῆς ἐφαρμογῆς τῶν εἰσηγήσεων τῆς ἐπιτροπῆς.

ΑΓΟΡΑ ΦΟΡΤΗΓΟΥ ΠΑΡ' ΕΛΛΗΝΩΝ

Ἐκ Λονδίνου μᾶς πληροφοροῦν, ὅτι ὁ ἐφοπλιστής κ. Ἡλίας Ἀγγελῆς ἡγόρασεν ἀντὶ τιμῆς 5750 λιρῶν τὸ Ἀγγλικὸν φορτηγόν

«Athenic», ὡς ἔστι καὶ εὐρίσκεται τοῦτο εἰς τὸ Μίδδλεσμπρο. Τὸ «Ἀτένικ» θὰ ἐπισκενασθῇ καταλήλως καὶ θὰ ἐκτελέσῃ σερβεῦ δαπάναις τοῦ ἀγοραστοῦ.

Τὸ πλοίον τοῦτο είνε τόννων γκρὸς 4078 νὲτ 2628 τ., καὶ φορτίου 6500 τ. περίπου, ἐναν τηγήθη εἰς τὸ Σούνερλαντ τὸ 1906, ἔχει δὲ ἄλλας εἰς τὸ Λόνδ 100 Αί καὶ σερβεῦ No 2 τοῦ 1927. Αἱ διαστάσεις τοῦ εἰναι μῆκος 370 ποδῶν πλάτους 50 καὶ ὑψους 26.2. Ἐχει ἐμφροτὸν βύθισμα 22.6 ποδῶν.

Φέρει ἔνα κατάστρωμα τύπου Well-Deck, χοησιμοποιεῖ ἔημα ὅδατος 1042 τόννων, ἔχει μηχανὰς τρικυλίνδρους 26, 42 καὶ 70 ἵντσων μὲ διαδρομὴν ἐμβόλου 45 ἵντσων, δύναμιν 352 ὀνομαστικῶν ἵππων καὶ τρεις λέβητας πιέσεως 180 λιβρῶν.

Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ ΕΓΚΑΙΝΙΑΖΟΥΣΑ ΤΑΣ ΕΚ ΤΟΥ ΚΑΝΑΔΑ ΦΟΡΤΩΣΕΙΣ

Τὸ ἔνοιγμα τοῦ ποταμοῦ τοῦ Ἀγίου Λαυρεντίου καὶ τὴν ἔναρξην τῆς ἑαυτινῆς ἐργασίας ἐξαγωγῶν Καναδικῶν σιτηρῶν ἐνεκανίασεν ἐφέτος πρῶτον ἐξ ὀλῶν τῶν σκαφῶν τῆς διεθνοῦς ναυτιλίας, τὸ Ἐλληνικὸν φορτηγὸν «Εὔγενία Σ. Ἐμπειρίκου», ὅπερ πλοιαρχούμενον ἀπὸ τὸν κ. Θεμιστ. Μ. Γουλανδρῆν, ἐφθασεν εἰς τὸν λιμένα τοῦ Καϊμπεκ τὴν 22αν Ἀπριλίου.

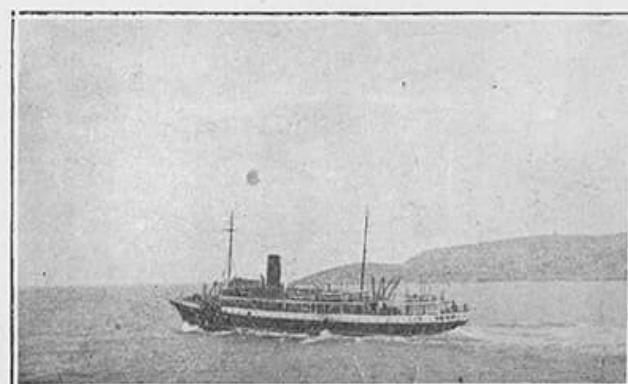
Ο πρόεδρος τῆς Λιμενικῆς ἐπιτροπείας τοῦ Καϊμπεκ ἐπεσκέψθη καὶ συνεχάρη τὸν «Ἐλληνα πλοίαρχον, ἀπέστειλε δὲ πρὸς τὸν κ. Σταμ. Ἐμπειρίκον καὶ συγχαρητήριον τηλ)μα. Ο εἰσπλους εἰς τὸ Καϊμπεκ τῆς «Εὐγενίας Ἐμπειρίκου», ἔχαιρετίσθη, ὡς τὸ πρῶτον μήνυμα τῆς ἐνάρξεως τῆς «Ἐαρινῆς ἐργασίας.

Ο Κ. ΕΜΜ. ΓΡΕΓΟΣ ΔΙΩΡΙΣΘΗ ΠΡΟΞΕΝΟΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΓΕΝΟΒΑΝ

Διὰ Προεδρικοῦ Διατάγματος διωρίσθη ἀμισθος πρόξενος τῆς «Ἐλλάδος» εἰς τὴν Γένοβην δὲπὸ πολλῶν ἐτῶν ἐγκατεστημένος ἔχει νυκτικὸς πράκτωρ, κ. Ἐμμ. Γρέγος. Ο διορισμὸς τοῦ κ. Γρέγου ἀποτελεῖ μίαν ἐπιτεχνῆ ἐκλογὴν τοῦ κ. ὑπευργοῦ τῶν Ἑξωτερικῶν.

Ἐξευρέθη, πράγματι, ὁ καταλληλότερος διὰ τὴν θέσιν ταύτην. Οἱ πολυετεῖς αὐτοῦ δεσμοὶ εἰς τὸν πρῶτον λιμένα τῆς Ἰταλίας, ἀλλὰ πρὸ παντὸς ἡ γνῶσις παρ' αὐτοῦ τῶν περὶ τὴν νυκτιλίαν σχετιζομένων Προξενικῶν δικαιωμάτων καὶ καθηκότων δικαιολογεῖ πληρέστατα τὸν διορισμὸν τοῦτον.

Εἶναι ἄλλως τε γνωστὸν πόσας δυσκολίας παρεμβάλουν τινὲς τῶν προξένων μας εἰς τὸν «Ἐλληνικὸν σκάφη» ἀπὸ στενὴν ἀντίληψιν ἡ καὶ ἀγνοιακὴ τῶν νυκτιλίακων πραγμάτων.

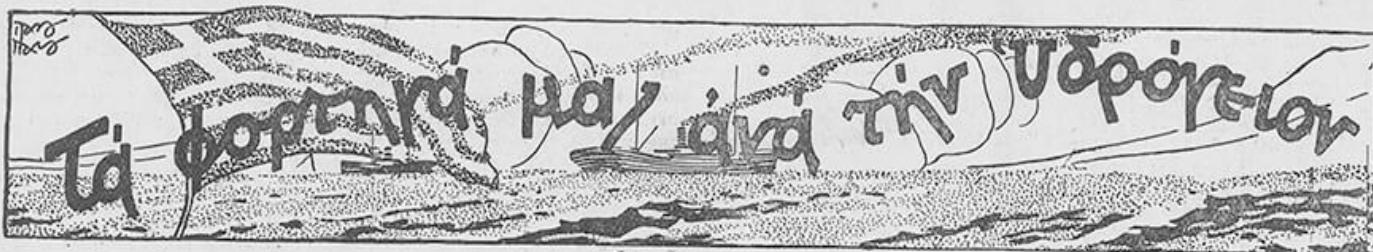


Ἐνα στιγμιότυπον τοῦ γνωστοῦ θαλαμηγοῦ «Αετός», τῆς «Ἀκτοπλοΐας τῆς Ελλάδος» ληφθεὶς ἀπὸ τὸ Τουρκικὸν ἀπὸ τὸ Izmir, παρὰ τὰς Φλέβας, ἐνῷ χοῦν ό «Αετός», μὲ ταχύτητα 15 μίλιον ἀφίνει διποσθέν τοῦ τὸ Τουρκικὸν σκάφος.

ΠΑΡΑΚΛΗΣΙΣ

«Οσοι ἐκ τῶν κ. κ. Συνδρομητῶν δὲν ἀπέστειλαν εἰσέτι τὰς συνδρομὰς τῶν παρακαλοῦνται ὅπως ἐμβάσωσιν αὐτάς.

(Ἐκ τῆς Διευθύνσεως)



ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος Νουπ. Γκρές	ΤΩΝ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΕΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
"Αβυδος	"Άδελφ. Μέλη	73	1157
"Αγιοι Βίκτωρες	Μ. Καρούση	95	1550
"Αγιος Γεώργιος	Ν. Νικολάου	11	4248
"Αγιος Γεώργιος	Α. Γ. Βλασσοπούλου	12	3283
"Αγιος Γεράσιμος	έτ. «Ιονία» Α.Ε.	98	3224
"Αγιος Ιωάννης	έτ. «Ατλαντικός»	06	5699
"Αγία Μαρίνα	έτ. «Κάσσος»	12	4151
"Αγία Παρασκευή	Χρ. Βλάσση	89	2041
"Αγιος Μάρκος	Π. Μαργαρώνη	10	5165
"Αγιος Μάρκος	Γ. Τριλίβα	19	4514
"Αγιος Νικόλαος	Φράγκου και Λιβανού	06	4363
"Αγιος Σπυρίδων	Γ. Δακούτρος κλπ.	01	3779
"Αγιος Σπυρίδων	Κοτζιά και Σία	91	1537
"Αγγελική	Γ. Γεωργαντή	99	3231
"Αγγελος Δ.	Ε. Σκαρδέλη	04	3667
"Αγγελής Καμπίτσης	Δ. Π. Καμπίτη	06	3016
"Αδαμ. Ι. Πειθῆς	'Αθ. Πειθή	08	4537
"Αδαμ. Κοραής	Κακαρούκα κλπ.	84	1324
"Αδελφότης	I. N. Γουλανδρή	08	3882
"Αθανάσιος	Ν. Λυκιαρδοπούλου	07	4295
"Αιμίλιος	Γρέμημαν	98	3297
"Αιόλος	N. I. Λύρα κλπ.	02	3051
"Ακρόπολις	Βασ. Μπρούσου	13	4342
"Αλλάφια	Ε. Νικολαΐδη	02	4470
"Αλέκος	Ν. Κωντάκη	06	4395
"Αλεξάνδρα	Π. Νεγρεπόντε	99	4028
"Αλκυών	"Ολιθίδι	00	3353
"Αλκυών	Κα. Ε. Α. Λεμού	95	2701
"Αλμα	Παπαδημητρίου	90	1814
"Αλουμίνη	Χρ. Βλάσση	12	563
"Αναστασία	I. Γ. Λιβανού	05	2883
"Ανάστασης	Κ. Φύχα	07	4853
"Αναστ. Πετρούτσης	K. A. Πετρούτση	99	3025
"Αναστ. Πατέρας	Δ. Πατέρα	14	3382
"Ανθεμίς	Δ. K. Πιτέλλου	05	2716
"Αννα	Ν. Λυκιαρδοπούλου	19	5173
"Αννα Βούλγαρη	Χαρ. Θ. Βούλγαρη	12	4603
"Αννα Βασιλάκη	Κ. Ν. Βασιλάκη	04	3045
"Αννα Μαζαράκη	άδ. Μαζαράκη	13	5411
"Αννούλα	Γ. Τσιτσάλη	08	4853
"Αννηπη Ν. Μιχάλου	έτ. Μιχάλου	05	3298
"Ανδρέας Κ.	Π. Μαργαρώνη	03	3602
"Ανδρομέδα	"Ιασδ. Μαργαρώνη	14	4997
"Αντώνιος	A. Γεωργαντή	83	1187
"Αντώνης	Σ. και Π. Λεμού	04	2679
"Αντώνιος Βροντίσης	I. Βροντίση	04	2690
"Αντώνης Γ. Λεμός	Σ. και Π. Λεμού	11	4410
"Αντώνης Γεωργαντής	Γ. Γεωργαντή	15	3557
"Αντώνιος Δ. Κυδωνιεὺς	Δ. Κυδωνιάς	07	3920
"Αντώνιος Σταθάτος	Δ. Σταθάτου	20	3836
"Αντζουλέττα	"Αντ. Γιαννουλάτου	07	2693
"Αποίκια	Z. Βαλιάδη	05	3607
"Αριάδην	I. Νικηφόρου κλπ.	05	4319
"Αριάδην Παντελή	έτ. «Μαρμαρά»	10	4445
"Αριστ. Λ. Γουλανδρής	E. Γουλανδρή	05	3470
"Αρτεμίς Πήττα	Πήττα	06	1433
"Αρτεμίς	Δ. Φαλαγκά	01	3587
"Αρτεμισία	Π. Μακρή	06	4343
"Αρχάγγελος	άδ. Λιβανού	17	4349
"Ασημίνα Μπάϊκα	Π. Μπάϊκα	95	1495
"Ασία	"Ολιθίδι	92	2893
"Ασπασία	I. Γαλάκη	14	4211
"Ασπασία Νομικού	M. Νομικού	99	846
"Αστήρ	Σταφυλοπάτη κλπ.	96	1350
"Ατθίς	"Ατλαντικός, Α.Ε.	30	4108
"Ατλαντικός	"Ατλαντικός, Α.Ε.	19	5600
"Ατλας	"Ατλαντικός, Α.Ε.	07	3815
"Αφρόδεσσα	"Αδ. Κερτάτα	05	2485
Βάντα	"Επιφνειάδη	03	4190
Βασ. Α. Πολέμης	Γκ. Γκούμα	07	3429
Βασ. Δεστούνης	άδ. Δεστούνη	97	3146

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠ.	ΤΟΥΝ. ΓΧΡΩΣ	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΕΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Βασ. Παντελής	άδ. Παντελῆ	07	5045	έν πλῷ 20 'Απρ. διὰ Κούβαν.
Βέλλα Μ. Διακάνη	Μ. Διακάνη	99	3457	άργει Σύρου 28 'Απρ.
Βενιζέλος	άδ. Σιφναῖον	10	1005	εἰς Πειραιᾶ 30 'Απρ.
Βιργινία Μαυρολέων	Μ. Διακάνη	04	3569	παρέμενε Γ κόπτεμπουργκ 23 'Απρ.
Βιργίνια Σ.	Z. Σαμοθράκη	05	3885	έν πλῷ ἀπὸ Necoschea δι' "Αγ. Βικέντ. 'Απρ. 30
Βόλγας	Παπαδημητρίου	92	2505	άργει Πειραιᾶ 'Απρ. 30
Βύρων	'Εθνικῆς	14	9272	άνεχ. Πειραιᾶ 27 'Απρ. διὰ Νέαν 'Γόρκην
Γαλούνης	A. Μπίστη	94	2154	διῆλθε Πειραιᾶ 15 'Απρ. ἐκ Ρωσίας διὰ Μέμελ
Γαρδελάκη	E. Θεοφιλάτου	88	2282	Θὲ φρότ. εἰς Δούναβον (Μάδιον) διὰ Μεσόγειον
Γέρων - Καρράς	άδ. Καρρᾶ	11	4574	άργει Χιλῆν μὲ ζημίας ἐκ προσκρ. 'Απρ. 30
Γεώργιος	άδ. Λιθανοῦ	14	3536	διῆλθε Φερν. Νορόνχα 10 'Απρ. δι' 'Αγγλίαν-Κόντινεντ
Γεώργιος Γ.	Δ. Δάμπαση	18	4289	άνεχ. Μπάρρα 24 'Απρ. διὰ Μπουένος "Αῆρες
Γεώργιος Μ.	Σ. Λύρα καὶ M. Λεμοῦ	05	4254	άνεχ. Μπάχιαν Μπλάγκαν 10 'Απρ. διὰ Μασσαλίαν
Γεώργιος Π.	Ἐπιφανειάδη	03	4052	άργει Πειραιᾶ 'Απρ. 30
Γεώργ. I. Γουλανδρῆς	N. καὶ Γ. Σίμπονρ	96	2187	ἔφθ. Γένοβην 29 'Απρ. καὶ ἀναχ. 4 Μαΐου διὰ M. θάλ.
Γεώργ. Κυριακίδης	N. Γ. Κυριακίδη	11	4201	άνεχ. Μπάρρα 22 'Απρ. διὰ Πλον 'Ιανέσιον
Γεώργ. K. Σαλιάρης	G. K. Σαλιάρη	01	3514	άργει Πειραιᾶ 'Απρ. 30
Γεώργ. Μάντακας	B. Γ. Μάντακα	21	3246	έν πλῷ ἀπὸ Στρατῶν διὰ Ρόττερντρου 'Απρ. 29
Γεώργ. Μ. Εμπειρίκος	Σ. Γ. Ἐμπειρίκου	21	5728	διῆλθε τὸ Κέπι Τάσον 11 'Απρ. δι' Αιστραλίαν
Γεώργ. M. Λιβανός	άδ. Λιθανοῦ	28	3831	έν πλῷ ἐκ Ροζέριος διὰ Κόντινεντ 'Απρ. 30
Γεώργ. Παλαιοκρασσᾶς	Γ. Παλαιοκρασσᾶς	00	1043	ἔφθ. Πειραιᾶ 23 'Απρ. ἔκφορτώνει
Γεώργ. Πήττας	άδ. Γ. Πήττα	98	3110	εἰς συναρχὴ τεκεῖδια Μαριανούπ.-Ιταλίας
Γιάννης	Γ. Ανδρέου καὶ λ.π.	05	4391	φορτώνει 'Οδησσὸν ἀπὸ 17 'Απρ.
Γιαν. Γούναρης	G. Ζ. Γούναρη	01	2238	άργει Πειραιᾶ 'Απρ. 30
Γουλανδρῆς	Διαπούλη καὶ Δάμπαση	03	3849	ἔφθ. Νοδορωσίκην 23 'Απρ. φορτ.
Γρηγόριος Κ.	Π. Καλλιμανοπούλου	90	2538	άργει Πειραιᾶ 'Απρ. 30
Δαναδες εκ Κωστ. Λεμός	άδ. Λεμοῦ	06	4419	άργει Χίον 'Απρ. 26
Δάρμας	άδ. Ηγήττα	83	1595	ὑπὸ ἔκφορτων εἰς Σαβόνναν 'Απρ. 20
Δάρφη	Γ. Λυκιαρδοπούλου	10	2810	εἰς Ρουέν 25 'Απρ.
Δελφίν	Άθ καὶ Ανδρεάδη	06	3816	άργει Χίον 'Απρ. 22
Δέσποινα	Κοσμᾶ καὶ Γεωργίλη	09	4461	άνεχ. "Αλαμποργκ 20 'Απρ. διὰ Μπουένος "Αῆρες
Δέσποινα Γλύπτη	Γ. Γλύπτη	04	3313	διῆλθε Ντώτζενες 21 'Απρ. δι' 'Αμβούργον 24 'Απρ.
Δέσποινα	I. Δ. Χανδρῆ	99	1819	άργει Πειραιᾶ 'Απρ. 30
Δημήτρης	Σ. καὶ Π. Λεμοῦ	05	3338	ὑπὸ φρότ. εἰς Γαλάται 28 'Απρ. διὰ Ρουέν
Δημ. Γ. Θεομιώτης	A. M. Τατάκη	06	4271	ἔφθ. Norresundby 24 'Απρ.
Δημ. Λ. Δανιόλος	Σ. καὶ K. Δανιόλου	06	3824	ἔκφορτώνει εἰς Βεττίαν 'Απρ. 27
Δημ. M. Διακάνης	M. Δ. Διακάνη	01	5872	άργει Σύρον 'Απρ. 24
Δημ. N. Βογιατζῆς	N. Δ. Βογιατζῆς	08	3444	άργει Πειραιᾶ 'Απρ. 30 'Εναυλώθη
Δημ. N. Βούλγαρης	N. Δ. Βούλγαρη	02	3975	άργει Σύρον 'Απρ. 27
Δημ. N. Ράλλιας	N. Δ. Ράλλια	99	3534	διῆλθε Γιεραλτάρ 22 'Απρ.
Δημ. Παντελῆς	άδ. Παντελῆ	20	4291	ἔφθ. Μπάρρα 21 'Απρ. Φορτ. διὰ N. Αμερικῆν
Δημ. Χανδρῆς	I. Δ. Χανδρῆ	98	3346	ἔφθ. Τσιταβάνεικαν 28 'Απρ.
Δημοκρατίας	Γ. Περιθελάρη	00	3769	άνεχ. Πειραιᾶ 25 'Απρ. διὰ Ρωσίαν
Διαμάντω	άδ. Τσατσόμορου	03	2281	άργει Σύρον 'Απρ. 28
Διονύσιος	E. A. Καραδία	03	2018	ἔκφορτ. Σούσα 'Απρ. 20
Διον. Σταθάτος	A. A. Σταθάτου	19	5450	ἔφθ. Βορδώ 30 'Απρ.
Δίρφυς	Γ. Φ. Ανδρεάδη	06	2795	ἔφθ. "Αλαμποργκ 15 'Απρ. 'Επισκευὴ
Διόνη	I. Δ. Κορκοδεΐου	04	3582	άργει Πειραιᾶ 'Απρ. 30
Δραγόν	Ραπτάχη καὶ Ρούσου	03	3547	άργει Σύρον 'Απρ. 28
Δρό Φίλοι	A. Μπαλτᾶ	97	2024	ἔφθ. Ταϊγάνι 26 'Απρ. φορτώνει
Δωροθέα	N. Γ. Λιθανοῦ	01	3652	άργει Κάρυες 'Απρ. 30 'Επινδήθη
"Εβη εκ Νικόλαος A.	'Εθνικῆς	96	II.103	έν πλῷ ἐκ Σάντα Λορέντζο διὰ Κόντινεντ 'Απρ. 30
"Εδίσσων	A. Καλλιγά κλπ.	09	4009	άνεχ. N. Τόρκην 21 'Απρ. διὰ Πειραιᾶ
Ειρήνη, τάνκ	N. Γ. Κυριακίδη	22	3781	ἔφθ. "Αλεξάνδρειαν 22 'Απρ.
Ειρήνη Κυριακίδου	N. Δ. Ράλλια	08	3860	ἔφθ. Βίλλαν Κονστιτούσιον 23 'Απρ.,
Ειρήνη N. Ράλλια	Στ. Ἐμπειρίκου	27	4164	εἰς Σουλινά 19 'Απρ. (δι' 'Αμέρισαν)
Ειρήνη Γ. Εμπειρίκου	Π. Κυδωνιέως	02	4162	ἔφθ. εἰς 'Αμέρισαν 26 'Απρ.
Ελέγκω A. Κυδωνιέως	Α. Καλλινίκου	18	5655	εἰς Πειραιᾶ 30 'Απρ.
Ελένη	Δ. Λωρᾶς	01	1882	έν πλῷ ἐκ Σάντα Φέ διὰ Κόντινεντ 'Απρ. 30
Ελένη, Γ. Εμπειρίκου	Στ. Ἐμπειρίκου	05	3919	άργει Πειραιᾶ 'Απρ. 30
Ελευθ. K. Βενιζέλος	έτ. «Χίος» A. E.	98	4572	ἔφθ. Πειραιᾶ 20 'Απρ. ἐκ Μαριανουπόλεως
Ελισάβετ	άδ. Μαζαράκη	22	3553	άργει Χίον 30 'Απρ.
Ελλην	Στ. Ἐμπειρίκου	13	4557	άργει Πειραιᾶ 'Απρ. 30
Εμμ. Σταυρούδης	Κα Σταυρούδη	03	4391	φορτώνει εἰς Νοδορωσίκην 'Απρ. 29
Ένωσις	Άνδρεου καὶ Αγγελῆ	03	4371	ὑπὸ φρότ. εἰς Πόλιν 'Απρ. 20
Ερηνούλα	N. Τσατσόμορου	05	2715	άργει Πειραιᾶ 'Απρ. 30
Ερμούπολις	E. Βασιλικοῦ	06	3594	άργει Πειραιᾶ 'Απρ. 30
Εύαγγ. M. Διακάνη	Δ. M. Διακάνη	03	2876	φορτώνει εἰς Νοδορωσίκην 'Απρ. 29
Εύαγγελία Τόγια	έτ. K. Τόγια	97	3022	ὑπὸ φρότ. εἰς Πόλιν 'Απρ. 20
Εύαγγ. Νεόφυτος	Γ. Νεοφύτου	06	4432	άργει Πειραιᾶ 'Απρ. 30
Εύανδρος	M. Βαλδᾶ	98	3543	ὑπὸ φρότ. εἰς Μπλάζο 'Απρ. 25
Εγγενα Καμπάνη	G. N. Εμπειρίκου	98	3470	άνεχ. Σάντα Νικολάς 20 'Απρ. δι' 'Αγγλ.-Κόντινεντ
Εγγενία	άδ. Λιθανοῦ	15	3687	διῆλθε Γιεραλτάρ 23 'Απρ.
Εύν. M. Γουλανδρῆ	B. καὶ I. Κουτσούκο	03	3276	ἔφθ. Πειραιᾶ 24 'Απρ. ἐκ Ρωσίας μὲ γαιάνθορ.
Εύν. Μυλωνᾶ	Θ. Μυλωνᾶ	01	5148	φορτώνει εἰς Σάντα Φέ 'Απρ. 20
Εύν. Σ. Εμπειρίκου	Στ. Εμπειρίκου	20	4862	εἰς Πειραιᾶ 'Απρ. 30
Εύν. Χανδρῆ	I. Δ. Χανδρῆ	22	5108	ἔφθ. Πειραιᾶ 24 'Απρ.
Εύτυχια	Γ. Βεργωτῆ	13	5123	άνεχ. Γκαϊμπαν 28 'Απρ. διὰ Πειραιᾶ
Εύτ. Βεργωτῆ	Γερ. Βεργωτῆ	09	2993	ἔφθ. Μπάχη 23 'Απρ. φορτ. δι' 'Ελλαζε
Ζάννες Γούναρης	άδ. Γούναρη	07	4407	εἰς Στοκχόλμη 28 'Απρ.
Ζαννής Λ. Καμπάνης	κληρον. Λ. Καμπάνη	20	5298	άργει Πειραιᾶ 30 'Απρ.
Ζαχαριότα	Γ. Λυκιαρδοπούλου	06	4645	εἰς Σουσάκ 20 'Απρ.

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος Ναυπ.	Τόν. Γκρός	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΕΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Ζηνοβία Ζίλδα Αμπατιέλλου τάνκ	έτ «Μιχαλινός» Γ. Ε. Αμπατιέλλου	06 20	2947 1138	άργει Πειραιά 30 'Απρ. πρός πώλησιν ἐν Δημοπρ. εἰς Καζαν 2 Μαΐου
Ηλίας Γ. Κουλουκουντής Ηρφων	έτ. «Ατλαντικός» Σορώτου Κουφού Παπαδάτ.	11 06	4861 1516	άνεχ. Takoradi 8 'Απρ. διά Μόντρεαλ. εἰς Γαλάται: 26 'Απρ. υπό φόρτ. διά Σικελίαν
Θάσος Θεμιστοκλῆς Θεόδωρος Θεμώνη Θέτις Θησεύς Θεράκη Θρασύβουλος	Πατριωτικής 'Εθνικής Α. Καλλινίκου «Κάσσος» Α.Ε. Ε. Χατζηλία Μ. Κουλουκουντή Πατριωτικής Α. Βογιατζήθη	19 07 99 29 30 99 17 12	1565 5956 5660 3875 4123 3768 982 3693	φορτ. Δούναβιν 28 'Απρ. ἀλλας διά Μασόγειον άργει Αμπελάκι από έπιδων άργει Ηάκην 'Απρ. 28 εἰς Μ. Θάλ. υπό φόρτ. διά Ν. 'Απρ. 'Απρ. 30 άνεχ. Μπάρρου 11 'Απρ. διά Μπ. "Αύρες άργει Σύρου 25 'Απρ. άργει Πειραιά 30 'Απρ. έκφορτ. εἰς Tralee 'Απρ. 20
Ιάκωβος Ιάσον Ιθάκη Ιθακος Ιουλία Ιρις Ισιδώρα Ιοίδ. Κοντογιάννης Ισμήνη Ιωάννης Ιω. Βάττης Ιω. Ε. Γιανναγάς Ιω. Κορκόδειλος Ιω. Λύρας Ιω. Νομικός Ιω. Π. Γουλανδρής Ιω Φράγκος	Γ. 'Αγγελίδη 'Αλεξάτου κλπ. Σ. Βλασσοπούλου Γ. Δρακούλη Π. Χατζηλία Ν. 'Αντωνίου Γ. Ν. Κονδύλη Στολ. Κοντογιάννης Γρηγορίου Δ. Δάμπτρη Θεοφ. Βάτη έτ. «Κάσσος» Α.Ε. Π. Κορκόδειλου Ίω. Κ. Λύρα Α. Νομικού άδ. Γούλανδρή Μάρκ. Φράγκου	01 90 11 06 08 00 00 18 90 09 12 07 05 19 99 10 02	2107 1083 4083 4070 3742 1106 3899 365 2399 3667 4418 4646 4071 2165 640 3750 3442	εἰς Σαδίλλην 22 'Απρ. διήλθε Καθεδρικά 22 'Απρ. διά Αλγατον υπό φόρτ. εἰς Ρωσίαν 'Απρ. 24 διήλθε Ντόξερ 23 διά Ρόττερνταμ ἔφθ. 24 'Απρ. εἰς Νορδρουμίσκην 27 'Απρ. υπό φόρτωσιν άνεχ. Πειραιά 21 'Απρ. διά Ρωσίαν ἔφθ. Πειραιά 20 'Απρ. διήλθε Κονιοπόλιν 25 'Απρ. διά Ρωσίαν ἢ Ρουμανίαν εἰς Τεργέστην 22 'Απρ. υπό έκφόρτωσιν υπό φόρτ. Οδησσόν 25 'Απρ. διά Κόντινεντ φορτώνει εἰς Σάντα Φέ 'Απρ. 20 διήλθε Ντόξερ 22 διά 'Αμβέρσαν, ἔφθ. 23 'Απρ. υπό έκφόρτ. εἰς Λάζ Παλλής 'Απρ. 24. άργει Πειραιάς 'Απρ. 30 εἰς Πειραιάδ άναχ. ἐκ Πειραιώς 3 Μαΐου διά Μαριανούπολιν άνεχ. Β. Κονστιτούσιον 19 'Απρ. διά Σκανδιναντίν
Κ. Κτιστάκης Κ. Λύρας Κ. Χατζηπατέρας Κανθαρά Καλαφάτης Καλλιόπη Καλουδόδ Καλυψώ Βεργωτή Κατετάν Στρατής Καπτάν Ρόκος Καρδαμύλα Κάρολος Κάσος Κάτε Κατερίνα Κατερίνα, τάνκ Κατίγκω Κατίνα Κέιπ Κόρσο Κίμωλος Κλεάνθης Κλεοπάτρα Κοριάννα Κωνοτ. Κουτσοδόντης Κώστας Κωσταντή Κωστής	Γ. Κτιστάκη Π. Λύρα Κ. Χατζηπατέρα Γ. Καραδία Κ. Καλαφάτη Δ. Πατέρα Γ. Ασγυμορίτη Γερ. Βεργωτή Δ. Κουμπή Γ. Βεργωτή άδειλ. Μέλικη Δ. Λογοθέτη έτ. «Κάσσος» Α.Ε. Ν. Ανικαρδοπούλου Φ. Ιτνά Γ. Μ. Κουλουκουντή κλπ. Ι. Γαλάνη Κ. Χατζηπατέρα Γ. Γρέγος 'Αθ. Κουλούρια και Κ. Ξένου Παπαδημητρίου Α. Βογιατζήθη άδ. Μάντακα Α. Μπεκατώρου Α. Κ. Κουτσοδόντη Π. Σταυρουλοπούλου & Σία άδ. Πατέρα Κ. Λευού και Σία	07 02 09 91 17 10 04 18 06 07 05 00 07 18 98 00 87 96 04 05 05 89 11 07 99 04 04 10 05	4291 3091 4344 2661 4213 4948 4921 5686 3547 5486 3563 3308 4875 5197 3089 3147 2495 2578 4649 3890 2455 4153 3900 5170 4160 1346 4316 2426	ἔφθ. Ροζάριο 18 'Απρ. φορτώνει ἔφθ. Μαριανούπολιν 17 'Απρ. άνεχ. 'Αλεξάνδρειαν 25 'Απρ. διά Μαριανούπολιν άργει Πειραιά 'Απρ. 30 έκφορτ. εἰς Αμβέρσαν 'Απρ. 28 άνεχ. Ρόττερνταμ 25 'Απρ. διά Γένοβαν άνεχ. Υμουντίν 21 'Απρ. διά Μπουένος "Αύρες άνεχ. Μπλάδον 23 'Απρ. διά Μόντρεαλ έκφορτ. εἰς Χαλκίδα γαλάνηθ. 'Απρ. 27 ένκυραγγειν εἰς Virgin Gorda άνεχ. Όραν 16 'Απρ. διά Ροζάριο φθάνει Pescara (Ιταλ.) 4-5 Μαΐου διήλθε Σύρου 19 'Απρ. διά Ρίο Γκράντε ἔφθ. Δάνταςγκ 25 'Απρ. φορτώνει υπό φόρτωσιν εἰς Κύπρον 'Απρ. 30 άνεχ. Τάιν 19 'Απρ. διά Πειραιάδ άνεχ. Κονσταντίναν 20 'Απρ. διά Fedhalah άναχ. ἐκ Καζαμπλάνκας 1 Μαΐου διά Κάρδιφ φθάνει 'Αλεξάνδρειαν 1-2 Μαΐου διήλθε Γέρμαλτάρ 21 'Απρ. διά Φάλμουθ (διατάγκες) άργει Πειραιά 30 'Απρ. άργει Πειραιά 30 'Απρ. άργει Πειραιά 30 'Απρ. άργει Πειραιά 30 'Απρ. άργει Αμβέρσαν 30 'Απρ. έκφορτ. εἰς Τσιτιτσένιαν 'Απρ. 23 άνεχ. Πειραιά 22 'Απρ. διά Ζουγκουλδάκι-Ρουμανίαν εἰς Γένοβαν 22 'Απρ. υπό έκφ. εἰς Γαλάται 22 'Απρ. υπό φόρτ. διά 'Αλγέρ-Μασσαλίαν
Λέανδρος Λουκία, τάνκ	Γιών Χατζηπατέρα Ι. Μαυρή και Σία	01 10	3298 2143	ἔφθ. Μαριανούπ. 20 'Απρ. φορτ. διά Ιταλίαν εἰς Κονσταντίνα 24 'Απρ.
Μαίηντ δφ Σάμος Μαΐην N. Μαϊώτις Μάρκης Μαραθών Μαργαρίτα Μαρκάκης Μαρία Μαρία Μαρία Μαρία M. Διακάκη Μαρία N. Ρούσσου Μαρία Νομικού Μαρία Π. Ευλά Μαρία Σταθάτου	Α. Κουλούρου Δημ. Πατέρα Α. Συνοδινού Ε. Κ. Βλασσοπούλου Μ. Χρουσάκη Γεωργιάδη και Σοφανού Ε. Μάρκου Σ. Βλασσοπούλου Κ. Λευού Σ. Περή κλπ. Μ. Διακάκη Κυρ. Βενιζέλου Κα. Νομικού Μ. Καρρά Δ. Σταθάτου	01 09 88 06 05 89 04 07 01 00 10 09 99 02 19	1190 4330 1709 3546 3876 2187 4229 4225 3090 1216 4362 3729 1165 3254 5229	ἐν πλήρ. ἐκ Κρήτης διά Γαλλίαν 'Απρ. 30 άνεχ. Μασσαλίαν 21 'Απρ. διά Μπ. "Αύρες άνεχ. Πειραιά 25 'Απρ. διά Ρωσίαν 0ά φορτ. εἰς Δούναβιν (Μάτιον) διά Κόντινεντ ἔφθ. Αμστερνταμ 18 'Απρ. ἐπισκευή υπό φόρτωσιν εἰς Βάρναν 'Απρ. 20 εἰς Μασσαλίαν 28 'Απρ. υπό ἐπισκευήν άνεχ. Μπλάδον 24 'Απρ. διά Μπουένος "Αύρες άνεχ. Όραν 17 'Απρ. διά Μπούενος "Αύρες ἔφθ. Πειραιά 22 'Απρ. μὲν ἀμνούδ ἔφθ. Αμβέρσαν 18 'Απρ. Ἐκφορτώνει διήλθε Πειραιά 20 'Απρ. διά 'Αμβούργον ἔφθ. Πειραιά 30 'Απρ. ἐκ Μαριανούπολεως ἐν πλήρ. διά Δανιαν., διήλθε Σίγρη 14 'Απρ. διήλθε Κέπιν Τάσου 12 'Απρ. διά Αιστραλίαν

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυπ.	Τόν. Γρόδς	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΕΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Μαριγώ Λ.	Ν. Λάρκα	02	4146	διήλθε Γιβραλτάρ 23 'Απρ. διά Τσιδιτανέκιαν
Μαρίκα	Λασκαρίδη και Σία	98	3175	άργει Σάουθεντ 'Απρ. 30 έποληθη
Μαρρέττα	Ν. Εύσταθιος	06	4660	έν πλφ ἀπό Νεκότεσα δι' Αγγλίαν-Κόντινεντ 'Απρ. 30
Μαριέττα Νομικού	Π. Νομικοῦ	82	1834	ἔφθ. Πειραιά 16 'Απρ. παραμένει
Μαριόγκα Δ. Θεομιώτη	ἀδελφόν Κιτράτα	04	4784	άνεγ. Νοσορωσίσκην 25 'Απριλίου διά Γιβραλτάρ διαταγή
Μαριόγκα Ι. Γουλανδρή	ἀδ. Γουλανδρή	05	3904	άνεγ. Χούλι 25 'Απρ. διά Χάζφαν
Μαριογκούλα	Π. Γουλανδρή και Σία	01	3540	εἰς Ηπειρωτική 'Απρ. 30
Μαριουκώ Πατέρα	Δ. Πατέρα	17	4269	οπό φόρτ. εἰς Κωνσταντίναν 22 'Απρ. διά Ρόττερνταρ
Μαρούλα	ἀδ. Πρωθενού	12	4307	άνεγ. Μπάρρο 10 'Απρ. διά Μπουένος "Άρες
Μαρουσιώ	Ν. Μ. Πιάγκου	02	4152	άργει Σύρον 'Απρ. 30
Μαρουσιώ Κουλούνθρου	Α. Μ. Κουλούνθρου	07	3556	έν πλφ ἐκ Σερίφου δ. & Ρόττερνταρ η "Εμπειρία 'Απρ. 30
Μαρουλή Β. Πολέμη	Α. Β. Πολέμη	06	3732	οπό φόρτωσιν εἰς Νικολάεφ 'Απρ. 25
Μασσαλιώτις	Θ. Λιαρούστου	99	4076	ἔφθ. Λούμπεκ 18 'Απρ.
Μαστραντρέας	Μαστραντρέα και Σινεκλίδη	01	3281	ἔφθ. Μασσαλίαν 'Απριλίου 14 έπικεντή
Ματθαίος	Π. Μ. Λάρης	04	2134	άργει Χίον 'Απρ. 28
Ματρόννα	Ν. Βογιατζήδη	02	2846	άργει Ηπειρωτική 'Απρ. 30
Μεμάς	Α. Βεργωτή	00	4359	έκφραστ. εἰς Ρόττερνταρ 'Απρ. 22
Μέντωρ	Γ. Δρακούλη	02	3050	διήλθε Κέαν 28 'Απρ. διά Μασσαλίαν
Μερόπη	Κ. Καλαφάτη	11	4181	ἔφθ. Ρόττερνταρ 21 'Απρ.
Μεσαθούρι	Δ. Κεράνη	98	3550	άνοχ. Ηπειρωτική 21 'Απρ. διήλθε Κ) πολιν 25 διά Δούναβιν
Μηνάς	'Εμιρή και Γερογιάννη	01	3004	άργει Χίον 'Απρ. 30
Μίνα Ε. Τρικόγλου	'Ελευθ. Τρικόγλου	15	4273	ἔφθ. Λάρης Πάλμαρις 20 'Απρ. 'Εκφραστόνες:
Μιχαήλ	Δ. Μ. Λογοθέτη	05	3049	διήλθε Κων(πολιν) 21 'Απρ. διά Δανίαν
Μιχαήλ Ε. Γιανναγάς	Ν. Μ. Γιανναγάς	01	3319	άργει Σύρον 'Απρ. 30
Μιχαήλ Ε. Τρικόγλου	Ε. Τρικόγλου	99	3044	έφθ. Τύνιδα 14 'Απρ. έκφραστόνες:
Μιχαήλ Λ.	I. Λιανού	13	4160	έν πλφ Νικολάεφ διά Κόντινεντ 'Απρ. 30
Μιχαήλ Λ. Εμπειρίκος	Στ. Εμπειρίκου	18	5202	άνεγ. Βαλτιμέρην 19 'Απρ. διά Ηπειρωτική
Μιχαήλ Ν. Μαρῆς	Ν. Μαρῆς	99	3926	άργει Σύρον 'Απρ. 26
Μιχαλάκης	Ν. Εισταθίου και Σία	04	3146	οπό φόρτωσιν εἰς Μπουένος "Άρες 'Απρ. 20
Μιχάλης Πουτούς	Π. Μ. Πουτούς	00	3672	άνεγ. Ραδίνιαν 19 διά Μπουένος "Άρες
Μιχαλίδης Ξυλᾶς	ἀδ. Ξυλᾶ	06	3828	άνεγ. Takoradi 15 'Απρ. διά Βουλόνην
Μίμης Χανδρής	I. Δ. Χανδρή	92	1630	άργει Ηπειρωτική 30 'Απρ.
Μονάρχης	Γ. Χρουσάκη	94	3457	φορτώνει εἰς Μιάρρο 'Απρ. 26
Μονίτωρ	Σ. Φαρκούχη	06	3704	άργει Ηπειρωτική 30 'Απρ.
Μωρηάς	Σ. Φαρκούχη	02	3734	έφθος Λάντιστην 17 'Απρ. φορτώνει
Ναγδός	ἀδ. Λιβανοῦ	10	4111	φορτώνει εἰς Ρίβερ Πλέιτ 'Απρ. 20
Νανάρχος Γ. Σαχτούρης	Π. Σαχτούρη	02	1953	άνεγ. Ηπειρωτική 22 'Απρ. διά Ρομανίαν
Νάρκισσος	Γ. Ν. Σταθάτου	06	4313	ἔφθ. Ροζάριο 18 'Απρ.
Ναντίλος	Δ. Ι. Γουλανδρή	04	3531	άργει Ηπειρωτική 30 'Απρ.
Νεράιδα εκ Αμαζών	Μ. Χρουσάκη	03	2759	οπό φόρτωσιν εἰς Μαριανούπολιν 'Απρ. 20
Νεφέλη	Δ. Κουτσούκου	97	3743	εἰς Βάρην 25 'Απρ. οπό φόρτωσιν
Νήιον	A. I. Καλινίκου	05	4274	άνεγ. Μπ. "Άρες 17 'Απρ. δι' Αγγλίαν-Κόντινεντ
Νηρεύς	Ερμ. Χατζηλία	13	6694	οπό φόρτωσιν εἰς Τυκοράνι 'Απρ. 20
Νήρτος	Γ. Δρακούλη	07	3854	ἔφθ. Μπουένος "Άρες 21 'Απρ.
Νίκη	Δ. Βογιατζήδη	17	958	άνεγ. Ηπειρωτική 21 'Απρ. διά Ρωσίαν-Ρουμανίαν-Κύπρου
Νικολής	Ν. Γ. Μωράτη	21	3576	άνεγ. Τάιν 23 'Απρ. διά Τεργέστην
Νίκος	Α. Γρυπαίου	14	3892	ἔφθ. Σάντα Φέ 20 'Απρ.
Νίκος Βαλμάδης	Σ. Ν. Βαλμάδη	01	3920	άνεγ. Πόρτ Τάλμπε 20 Απρ. διά Τόρρε Αννουνταδάκι
Νίκος Μάρκου	E. Μάρκου	12	4235	φορτώνει εἰς Μπουένος "Άρες 'Απρ. 21
Νικόλαος	N. Δ. Βούλγαρη	01	3634	ἔφθ. Πόρτ Σεπτέ 21 'Απρ. έκφραστόνες:
Νικόλαος	ἀδ. Πήγητα	80	1302	άργει Ηπειρωτική 30 'Απρ.
Νικόλαος Αθανασούλης	κληρ. Αθανασούλη	01	3572	άργει Αμπελάκι άπό έτῶν
Νικόλαος Νομικός	Α. Νομικοῦ	99	625	άνεγ. Ηπειρωτική 28 'Απρ. διά Σμύρνην
Νικόλας	Β. Σ. Ρωσολύμου	10	4540	οπό φόρτωσιν εἰς Κίλια 22 'Απρ. διά Ρόττερνταρ
Νικόλας Πατέρας	Ν. Πατέρα	06	3435	άργει Οινούσας 'Απρ. 30
"Ομηρος	Τσούρου και Σπινάρη	84	1366	ἔφθ. Αλεξανδρείαν 26 'Απρ. έκφραστόνες:
Οινούσιος	N. Πατέρα και οιόν	04	5804	άνεγ. Μπουένος "Άρες 11 'Απρ. δι' Αγγλίαν
Ούρανία	Π. Σ. Αντόππα	03	3064	έν πλφ 30 'Απρ. εἰς Ρωσίας διά Δανίαν
Π. Μαργαρώνης	Δημ. Μαργαρώνης	13	4979	διήλθε Γιβραλτάρ 15 'Απρ. διά Μπουένος "Άρες
Παναγής	N. Λυκαρρόποιλου	20	5187	άνεγ. Μπουένος "Άρες 17 'Απρ. δι' Αγγλίαν
Παναγής Βαλλιάνος	Α. Σ. Βαλλιάνου	04	2980	άνεγ. Ηπειρωτική 16 'Απρ. διά Γαλλίαν
Παναγής Μ. Χαδούλης	I. H. Χαδούλη	07	3821	έν πλφ ἐκ Σουηδίας 29 'Απρ. διά Καναδᾶν
Πανοδιμήτης	I. Λυγίζου κλπ.	05	4327	ἔφθ. Κοπεγχάγην 28 'Απρ.
Παντελής	ἀδ. Παντελή	91	2411	άνεγ. εἰς Ηπειρωτική 1 Μαΐου διά Μαριανούπολιν
Παπαλεμός	Γ. Α. Γεωργιάδη	10	3748	άνεγ. Μπλάσι 16 'Απρ. διά Μπουένος "Άρες
Παρθενών	ἀδ. Πειθή	08	3189	φθάνει Γένοβαν 2-3 Μαΐου
Πάρος	Κρητικοῦ	94	951	εἰς πλόας Ταρραγόνας-Σέττας
Πελαγία	Συλλ. Καστάνου	05	3157	άργει Ηπειρωτική 30 'Απρ.
Περράκης Λ. Καμπάνης	κληρ. Λ. Καμπάνη	10	3584	έπλφ. Ηπειρωτική 20 'Απρ. φορτώνει:
Περσενές	έτ. «Ατλαντικός» A.E.	06	4852	έφθ. Μπουένος "Άρες 20 'Απρ. φορτώνει:
Πεταλοί	Μαρή Εμπειρίκου	17	5126	εἰς πλόας Κλινέζης-Ελλαδος
Πετρολίνα, τάνκ	T. Κυριλλού	10	579	άνεγ. Σαβίνναν 28 'Απρ. διά Σικελίαν
Πέτρος Νομικός	Π. Νομικοῦ	93	2522	άνεγ. Όραν 18 'Απρ. διά Μπουένος "Άρες
Πηλεύς	E. Χατζηλία	28	4695	άργει εἰς Ρόττερνταρ 'Απρ. 30
Πλαταίαί	Γ. Γρέγου	97	3039	ἔφθ. Σύρον 26 'Απρ. Παρκμένει:
Πολέμης	K. Α. Πολέμη	09	1457	έπλφ. εἰς Δούναβεν διά N. Γαλλίαν 'Απρ. 30
Πόλι έκ Θράκη	έτ. «Κάσσος» A.E.	97	2861	άνεγ. Όραν 26 'Απρ. διά Ρίβερ Πλέιτ
Πολύτωρ	Γ. Δρακούλη	14	4077	έκφραστ. εἰς Αιστερνταρ 'Απρ. 20
Πολύμνια	E. Μυχαλιτσιάνου	07	4937	διήλθε Γιβραλτάρ 21 'Απρ.
Πόντος	Γ. Γράτσου	12	4013	θά φορτ. Δούναβιν έντός Μαζουδιά Σορίκην
Πόπη	M.χ. Βερνίκου	96	1594	έν πλφ ἐκ Ρένι διά Ρόττερνταρ 'Απρ. 30
Ποσειδών	Κυρ. Βενιζέλου	09	3895	θά φορτ. Δούναβιν έντός Μαζουδιά Σορίκην

ΟΝΟΜΑ ΠΑΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος Ναυπ.	Τόν. Γκρές	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΕΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Πρίονας	έτ. «Κάσσος» Α.Ε.	97	3823	άνεχ. Μάρη Ντέλ Ηλάτια 18 'Απρ. δι' Ορίν
Προφήτης Ήλίας	Ε. Σενίδης και Σία	79	1169	άργει Πειραιά 'Απρ. 30
Πρωτεύς	έτ. «Ατλαντικός» Α.Ε.	06	4170	εἰς Μασσαλίαν 15 'Απρ. έπισκεψή
Πρώτος	Γ. Ν. Λουλούδη	03	1171	εἰς Ρουμ. υπό φόρτ. 29 'Απρ. δι' Αγκούνα
Πυθέας	Ι. Γαλάκη	02	3028	άργει Πειραιά 'Απρ. 30
Ρίτα	Γ. Πανᾶς	01	2495	διήλθε Νίτον 22 'Απρ. διά Βουλιώνη
Ρίτα Χανδρή	Ι. Δ. Χανδρή	90	1217	έφθ. Κατάκιναλον 29 'Απρ. φορτώνει διά Σάτταν
Ρόκος Βεργωτής	Γερ. Βεργωτή	19	5637	εἰς Ντόρτζερχ 26 'Απρ. υπό άνυχ. διά Μόντρεαλ
Σαπφώ εκ Ίω. Πατέρας	νιών N. Πατέρα	07	3874	άργει Χίον 30 'Απρ.
Σόκομπελ. τάνκ	έτ. «Σόκομπελ»	30	1654	ἐν πλάτι ή Κ)τήνη διά Μεσόγειον 'Απρ. 30
Σοφία Θεοδωροπούλου	Π. Θεοδωροπούλου	99	1518	υπό φόρτ. Ρουμανίαν 30 'Απρ. δι' Ελλάδα
Σούνιον	Μαρή Έμπειρηκού	19	3054	ἐν πλάτι ή Μαριαν. διά Κόντινεντ 'Απρ. 30
Στάμης Φαφαλίδης	Σ. και Δ. Φαφαλίδη	06	3990	διήλθε Γιέρακλετον 12 'Απρ. διά Μοντεβίδεο
Στάμης Α.	άδ. 'Αποστολοπούλου	81	987	έκφραστώνει εἰς λιμάνια Ιταλίας 'Απρ. 30
Στέφανος Κωστομένης	Ε. Κουλουκουντή	11	5409	διήλθε P. Ιανέρον 16 'Απρ. δι' Αγγλ.—Κόντινεντ
Στρατής	Μ. Κυδωνιάσης	05	3893	άνεχ. Πειραιά 21 'Απρ. διά Ρωσίαν.
Στυλιανή	Άδ. Πεθή	93	1828	εἰς πλόας Αιγ. Σορίας έφθ. Γιάγκυ 21 'Απρ.
Στυλιανός	Π. Σ. Αντύππα	04	3564	έφθ. Οδησσόν 21 'Απρ.
Στυλιανός Κουτσοδόντης	Α. Κ. Κουτσοδόντη	05	3076	φορτ. εἰς Ρόττερνταμ 'Απρ. 20.
Τάκης	Π. Σ. 'Αντύππα	01	1698	άνεχ. Αλγερίουν 19 'Απρ. διά Τάρχντα, έφθ. 25 'Απρ.
Τερέζα Κοντογιάννη	Κοντογιάννη	89	761	έφθ. Πειραιά 22 'Απρ. ἐκ Ρουμανίας
Τηλύς	Γ. Φ. 'Ανδρεαδή	00	3606	εἰς Βανιστίαν 20 'Απρ. υπό έκφραστων
Τηλέμαχος	Γ. Δρακούλη	11	3562	έφθ. Καλάμας 27 'Απρ. έκφ. γιατίνθρ.
Τίμιος Σταυρός	Β. Λιβανού	02	3564	άργει Χίον 19 'Απρ.
Τό - Κύμα	Α. Κωνσταντινίδη	05	3721	φθάνει Μπουίνον 'Αρρει 1 Μαΐου
Τοίνα	Γ. Λεμούν και Μ. Γεωργιαδή	00	4358	υπό φόρτ. εἰς Νικολάεφ 'Απρ. 20
Τοίτων	Γ. Γράτσου	14	4211	άνεχ. Νισόπορον 10 'Απρ. διά Μπ. "Αϊρες"
Τσιροποινάς	Α. Κ. Τσιροποινά	14	3895	άργει Σύρου 'Απρ. 28
Τόνης Χανδρής	Ι. Δ. Χανδρή	04	2689	άνεχ. Ρωσίαν 23 'Απρ. διά Σαδίνιαν
Υδρα	Γκ. Κουλούρα	00	3513	εἰς Πειραιά 'Απρ. 30
Υδραίος	Α. Κουλούρα και Κ. Ξάνου	02	4476	έκφραστ. εἰς Νεάπολιν 'Απρ. 28
Φαΐθων	Δημήτη	13	4168	έφθ. 'Αλεξανδρείαν 17 'Απρ. έκφραστ.
Φαίδων	Π. 'Αλεξάτου και Σία	89	1882	εἰς Καλάμας 24 'Απρ. υπό έκφραστ.
Φανερωμένη	Α. Βλαχάκη	08	3501	φορτ. γιατίνθρ. εἰς Ούκκλιαν Απρ. 30
Φλοίσβος	Κ. Α. Βογιατζήγλου	81	746	άργει Πειραιά 'Απρ. 30
Φραγκούλα Β. Γουλανδρή	άδ. Γουλανδρή	18	5304	άνεχ. Πειραιά 26 'Απρ. διά Μόντρεαλ
Φωτεινή Καρρά	άδ. Καρρά	08	4396	έφθ. Ρίον Ιανέρον 18 'Απρ. έκφ. γιατίνθρ.
Φώτης	Ν. Λυκιαρδοπούλου	12	3507	εἰς Νοζορωσίσκην 29 'Απρ. υπό φόρτωσιν
Φωφώ Μακρή	Π. Μακρή	03	1013	άργει Πειραιά 'Απρ. 30
Φωνάρης	έτ. 'Ατλαντικός	07	2981	διήλθεν "Αγ. Βασιλίουν 15 'Απρ. δι' Οδησσόν
Χαδιώτης	έτ. «Κάσσος» Α.Ε.	29	4386	ἐν πλάτι ἔξ 'Αργεντ. διά Κόντινεντ 'Απρ. 30
Χαράλαμπος	'Αντ. Γιαννουλάτου	01	4389	έφθ. Πειραιά 20 'Απρ. ἐκ Ρόττερνταμ
Χαράλαμπος Π.	Π. Ι. Πατέρα και Σία	07	4362	ἐν πλάτι ἔξ Κ)λεων 30 'Απρ. διά Ρόττ. μὲ σίτων τοῦ «Ανθράκ Κ.»
Χέλατρος	έτ. «Κάσσος» Α.Ε.	14	3489	άνεχ. Γιαννίνταν 23 'Απρ. διά Τακκούραν
Χίος	Σ. Περηή κ.λ.π.	88	1356	άργει Πειραιά 'Απρ. 30
Χλόη	Ν. Λυκιαρδοπούλου	99	5730	έφθ. Όραν 27 'Απρ. ἐκ Βρυξελώνης
Χοιστίνα	Α. Βογιατζήδη και Σία	98	3438	άργει Σύρου 'Απρ. 30
Χοιστόφορος	έτ. «Χίος» Α.Ε.	10	4109	έφθ. Ρόττερνταμ 30 'Απρ.
Χρυσάνθη	άδ. Πατέρα	00	3217	άργει Πειραιά 'Απρ. 30
Χρυσάνθη Σταυρούδη	I. Σταυρούδη	90	2223	έφθ. Πειραιά 27 'Απρ. ἐκ Κύπρου
Χρυσή	Π. Ι. Γουλανδρή	13	5367	έκφραστ. εἰς Πειραιά γιατίνθρ. 'Απρ. 30
Ψαρά	Κ. Δ. Καλαφάτη	03	2907	υπό έκφραστ. εἰς Σμύρνην 'Απρ. 21
Ωκεανία	Μ. Καρβίτσαλη	07	4843	άνεχ. Πειραιά 24 'Απρ. διά Ρωσίαν
Ωκεανίς	I. Ταχιμιτζή	96	3471	έφθ. Κάρδιφ 24 'Απρ.
Ωρίων	έτ. Χίος» Α.Ε.	96	3256	διήλθεν Όραν 26 'Απρ. διά Καλαί
Ωρωπός	«Μαρή Έμπειρηκού	13	3475	εἰς Γαλάται 22 'Απρ. υπό φόρτ. διά Ρόττερνταμ

(Της ίδιας. υπηρεσ. τῶν «Ναυτικ. Χρονικῶν» και ἐκ τοῦ «Λόγος Λιστ»).

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΒΕΡΝΙΚΟΣ

ΝΑΥΑΓΟΣΩΣΤΙΚΑ - ΡΥΜΟΥΛΚΑ
ΟΙΚΟΣ ΙΔΡΥΘΕΙΣ ΕΝ ΚΠΟΛΕΙ 1889

Ρυμουλκή κατάλληλα διὰ παντὸς εἴδους Ρυμουλκήσεις
Είδισκα ταχύπλου σκάφη δι' έκδομάς.

ΔΙΕΥΘ. ΜΕΓΑΡΟΝ ΒΑΘ ΑΟΝ ΠΑΤΩΜΑ 11-12 ΠΕΙΡ.
ΤΗΛΕΦ. ΓΡΑΦΕΙΟΥ 8-85, ΤΗΛΕΦ. ΟΙΚΙΑΣ 6-42.

ΝΑΥΑΓΟΣΩΣΤΙΚΑΙ ΕΡΓΑΣΙΑΙ

ΡΥΜΟΥΛΚΗΣΕΙΣ ΑΝΟΙΚΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ
S.S. "MIMΗΣ,"

Τὸ μεγαλύτερον καὶ ἵσχυρότερον Ἑλληνικὸν ναυαγοσωστικὸν.

Ἐφωδιασμένον μὲ τὰ τελειότερα ναυαγοσωστικὰ μηχανῆματα Ἀντίσια 4,000 τόννων καθ' ὄφαν.

ΟΙΚΟΣ ΣΤΡΙΓΚΟΥ Α.Ε.
ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ
ΜΕΓΑΡΟΝ ΣΠΥΡΑΚΗ
ΤΗΛ. 1-34