

NAYTIKA XPONIKA



15η Μαΐου 1931

Αρ. Φύλλου 10

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ Α! ΑΡΙΘ. 10. = ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ = ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, 15 ΜΑΪΟΥ 1931

Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ ΕΝ ΤΗ ΜΕΣΟΓΕΙΩ

Η Ελληνική σημαία έκτοπίζεται από την Μεσόγειον!

Μία πραγματικότης πού είνε ανάγκη νὰ τονισθῇ ιδιαιτέρως.

Η Μεσόγειος, τὸ λίκνον τοῦ Ἑλληνικοῦ πολιτισμοῦ, μὲν δεσμούνται πολλαῖς ιστορικῶν παραδόσεων μιᾶς φυλῆς, ποὺ πρώτη ἐγγάρισε καὶ κατέκτησεν αὐτήν, ἐντὸς ολίγου δὲν θὰ υπάρχῃ διὰ τὴν Ἑλλάδα ἀπὸ ἐμποροναυτικῆς ἀπόψεως.

Οὐ μόνον τὰ δύο μεγάλα Μεσογειακὰ Κράτη διαφεύγουν τὴν οἰκονομικὴν ἐπικράτησιν καὶ τὴν ἀνάπτυξιν τοῦ Ἐθνικοῦ τῶν γοήτησον ἐν αὐτῇ, ἀλλ' ἀκόμη καὶ αὐτοὶ οἱ γύρῳ μας Βαλκανικοὶ λαοὶ πρὸς τὸ Αἴγαλον καὶ τὴν Ἀνατολικήν λεκάνην τῆς Μεσογείου στρέφονται ἀμείωτον τὴν προσοχήν των, καὶ οὐκ ὀλίγας ὑφιστάμενοι οἰκονομικὰς θυσίας, προσπαθοῦν νὰ ἐπιβάλουν τὴν Ἐμπορικήν των Σημαίαν, ως μέσον προαγωγῆς τῶν ἐμποροβιομηχανικῶν καὶ οἰκονομικῶν τάσεων αὐτῶν.

Καὶ βλέπομεν τοὺς Ἑλληνικοὺς λιμένας νὰ δέχωνται καθημερινῶς λαμπρὰ θαλαμηγὰ ἀτμόπλοια, συναγωνιζόμενα τὸ ἐν τῷ ἄλλῳ εἰς ὅγκον, ταχύτητα καὶ πολυτέλειαν καὶ νὰ καθιερώνουν τακτικὰς γραμμὰς πρὸς ὅλους τοὺς μεγάλους Μεσογειακοὺς λιμένας, ἔκτοπίζοντα τὴν Ἑλληνικήν, τὴν παλαιὸνταν—πλὴν μιᾶς ἔξαιρέσεως, τοῦ «Πατροὶ Π.»—μὲ τὰ ἀρχέγονα καὶ πεπαλαιωμένα σκάφη, ἀτινα πρὸς 23ετίας δῆτες θὰ ἡδύναντο μόνον νὰ ἐμφανισθῶσιν ως ἀτυπόλοια γραμμῆς.

Καὶ ὅμως, τίποτε δὲν ἀπολείπει ἀπὸ τὴν Χώραν μας διὰ νὰ κρατήσῃ τὴν θέσιν, ἢν δικαιοῦται ἐν τῇ Μεσογείῳ. Ἐφοπλιστικὴ ἐπιχειρηματικότης, ναυτικὴ συνείδησις, ιστορικὴ γνῶσις τοῦ παρελθόντος καὶ πίστις πρὸς τὸ ναυτιλιακὸν πεπρωμένον τῆς Χώρας μας ἀφόνως ἐννυπάρχουσιν. "Οταν οἱ γειτονές μας ἀγωνίζονται διὰ τὴν δημιουργίαν παρὰ τοῖς Λαοῖς τῶν τῆς «Ναυτικῆς γνώμης» ήμεῖς διαδέττομεν ὑλικὸν ἀπαραμίλλουν ικανότητος διὰ τὴν ναυτιλιακήν μας πρόσδοδον.

"Ο, τι λείπει εἰς ήμεῖς είνε η κατευθυντήριος γραμμὴ πρὸς μίαν ὁμαδικὴν δράσιν, ἀπονοτάζει τὸ σοβαρότερον στοιχεῖον: Η κρατικὴ πίστις πρὸς τὴν ναυτιλίεν μας, η στοργικὴ τῶν ιδυνόντων μέριμνα διὰ τὴν παγίωσιν καὶ ἀνάπτυξιν μιᾶς ἐμποροναυτικῆς πολιτικῆς.

Οὐδέποτε η Ἑλλὰς ύπεστη τοιαύτην ἐκπτωσιν ἀπὸ

ναυτιλιακῆς ἀπόψεως, μέσα εἰς τὰ τόσον γνώριμα διὰ τὴν Μεσογειακὰ πελάγη, ὅσην μεταπολεμικῶς.

"Ἄν αναπολήσωμεν τὴν δράσιν τῆς Ἑλληνικῆς ναυτιλίας μέχρι καὶ αὐτοῦ τοῦ πολέμου, τὴν εὐρύτητα τῶν γραμμῶν τῆς καὶ τὴν κυρίαρχον θέσιν, ἥν κατεῖχεν εἰς τὰς μεταφορὰς καὶ τὸ θαλάσσιον ἐμπόριον Τεργέστης, Βουλγαρίας, Ρουμανίας, Τουρκίας, Αιγύπτου καὶ αὐτῆς τῆς Μασσαλίας καὶ σταματήσωμεν πρὸ τοῦ σημερινοῦ καταντήματος τῆς σημαίας μας εἰς τὴν Μεσόγειον, βεβαίως δὲν θὰ ἡδύνατο τις νὰ ἀντείπῃ, ὅτι αὐτῇ ἀπώλετο δι' ήμας.

Πτωχὰ, γεγηρακότα, ιστορικὴν πλέον ἔχοντα σημασίαν, μικρὰ σκάφη, ἔξακολουθοῦν βέβαια εἰς τινας γραμμὰς νὰ ἐμφανίζουν τὰ φάκη των, ως μίαδιμως ἀπτή ἀπόδειξις; τῆς ἐκπτώσεως τῆς Ἑλληνικῆς ναυτιλίας.

"Οταν γύρω μας μικρὰ καὶ μεγάλα "Ἐθνη ὀλονὲν πλουτίζουν τὴν ναυτιλιακήν των ἐμφάνισιν καὶ τὰ λαμπρὰ σκάφη των διαυλακώνουν τὰ γνώριμά μας πελάγη, ὅταν ἡ Τουρκικὴ σημαία ἀρχίζει νὰ ἐπιβάλλεται εἰς τὰς νέας αὐτῆς γραμμὰς Αἰγύπτου — Ἑλλάδος καὶ ὄργανώνει τὰς πρὸς τὴν Τεργέστην καὶ Μασσαλίαν τοιαύτας, ὅταν ἡ Ρουμανία προβαίνει εἰς τὴν παραγγελίαν νεοτεύκτων ιδεωδῶς τελειοποιημένων λαμπρῶν θαλαμηγῶν, ὅταν ἡ Σερβία, καθιεροῖ μικτὰς τακτικὰς γραμμὰς πρὸς ὅλα τὰ σημεῖα τῆς Μεσογείου, ποὺ είνε ἡ περίφημος ἐμφάνισις τοῦ Ἑλληνικοῦ ναυτιλιακοῦ δαιμονίου;

Καὶ ἂν ύπάρχῃ ἔστω ἀκόμη, ύπεστη μοιραίως τὴν φθορὰν καὶ τὸν μαρασμὸν ἀπὸ τὴν ἐγκληματικὴν ἀδιαφορίαν τοῦ ἐπισήμου Κράτους. 'Αλλ' ἀγνοεῖται ἄρα γε ἡ πλουτοφόρος πηγὴ τῆς ναυτιλίας μας; 'Αγνοεῖται ἡ ύπερτέρας Ἐθνικῆς σημασίας ἀποστολὴ τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου ἐν τῇ Μεσογείῳ, καὶ οὐδέποτε καρακτηρέοντὸς λαοῦ, ποὺ ἐγαλούχηθη, ἔξησε καὶ ἀνεπτύχθη μὲ τὸ θαλασσινὸν ὄνειρον;

'Αγνοεῖται ἀκόμη, ὅτι, είνε τὸ μοναδικὸν ὄργανον τῆς ἐμποροβιομηχανικῆς μας ἀναπτύξεως καὶ τοῦ οἰκονομικοῦ μέλλοντος τῆς Χώρας μας; 'Αγνοεῖται τὸ σεβαστὸν ποσὸν συναλλάγματος διεργασίας μεταξύ τῶν ιδυνόντων μέριμνας διὰ τὴν Ελληνικῶν θυλακίων εἰς τὰς ξένας ναυτιλιακὰς ἐπιχειρήσεις;

Τὸ ἐπίσημον Κράτος δὲν ἀντιλαμβάνεται πόσον ἡ Ἑλληνικὴ σημαία στηρίζει τὰς προσπαθείας τοῦ ἐν τῇ

ξένη Έλληνισμού διὰ τὴν ἀνάπτυξιν καὶ τὴν ἐδραιώσιν του καὶ ὅτι ἡ θαλασσία ἐπικοινωνία πρὸς τὴν Κύπρον, τὰ Δωδεκάνησα, τὴν Ἀλβανίαν, εἶναι ἐπιβεβλημένον συμπλήρωμα διὰ τὴν παραγωγικὴν πρόοδον τῆς Χώρας μας;

Πρόγραμμα γνωστὰ, μυριάκις λεχθέντα πρὸς ὅτα μὴ ἀκούονταν.

Εἶναι τὸ μεγαλύτερον ἀτύχημα διὰ τὴν Χώραν μας, ὅτι τὸ Κράτος, πάντοτε Ἐπιμηθεὺς, οὐδέποτε καταρρωσε τὴν ιδιωτικὴν πρωτοβουλίαν νὰ ὑποβοηθήσῃ ἄλλα τούναντίον διὰ τῆς κακοδιοικήσεως νὰ τὴν μαρανῃ, νὰ τὴν ἀπογοητεύσῃ.

Εἰς γραμματάς ὠφελίμους καὶ ἔθνικης ἀνάγκης, κατὰ τὸ Ἰταλικὸν σύστημα, καθὼρισεν ἡ μεγάλη ἐπὶ τῆς Ναυτιλίας ἐπιτροπὴ τὴν ἐπιβαλλούμενην καθιέρωσιν

ΤΟ ΕΥΡΥΤΑΤΟΝ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΤΗΣ ΤΟΥΡΚΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

ΙΔΡΥΟΝΤΑΙ ΔΥΟ ΝΕΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ

Κων)πόλις, Μάιος ('Ιδιαιτέρα ἀνταπόκρισις τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν»).—Μία χαρακτηριστικὴ ζύμωσις σημειοῦται ἐσχάτως μεταξὺ τῶν ἐφοριατικῶν κύκλων τῆς Τοιρκίας, ὅπως προαναγένεται τὸ Τουρκικὸν Ἐμπορικὸν Ναυτιλὸν καὶ πυκνωθῆ τὸ διὰ Τουρκικῶν σκάφων δίκτυον τῶν ἔξωτερικῶν συγγενωνιών.

Ἡ Κρατικὴ ἀπομολοῖα «Σεῖρι—Σεφαΐν» ἐνισχυθεῖσα ἀπὸ τὰ ἔξιτεκτικῶς δι' αὐτὴν εὐνοϊκὰ ἀποτελέσματα, ἀτινα ἀπέδωκεν ἡ πρὸ τῶν μολίς μηνῶν ἔγκαινιασθεῖσα παρ' αὐτὴν τακτικὴ ἐβδομαδιαία γραμμὴ Κωνικῆς—Σμύρνης—Πειραιῶς—Ἀλεξανδρείας, πλονίσασα δὲ καὶ τὸν στόλον τῆς προσῆλθεν εἰς τὴν ἀπόφασιν νὰ ἔγκαινιασῃ νέαν ἐβδομαδιαίαν ἐξπρὲς γραμμὴν Κωνικοῦ πόλεως—Σμύρνης—Πειραιῶν καὶ τάναπαλιν.

Ἐν καιρῷ ἡ ὑπὸ ἔγκαινιασιν αὕτη γραμμὴ Κλεωπ. —Σμύρνης—Πειραιῶς ὥν ἀπεκταθῆ εἰς Μπρίντζι καὶ Τεργέστην διὰ τὴν διαδέσσεως δύο ἀξιόλογῶν ἀκόμη μονάδων τῆς περιωπῆς τοῦ ἀπὸ «Ἐγε». Εἴκα μάλιστα ἔχει τὸν πόλεμον τῆς Τούρκων ἐφοριατικῶν ἐνεργεῖται παρὰ τῇ Κυβερνήσει τῆς Ἀγκύρας, ὅπως θεαποιηθῆ ἐπιχορηγησίς διὰ τὴν ἰδρυσιν νέας γραμμῆς μεταξὺ Κωνικοῦ πόλεως—Σμύρνης—Πειραιῶς—Μασσαλίας καὶ τάναπαλιν, ἵνα οὕτω συμπληρωθῆ τὸ δίκτυον τῆς διὰ Τουρκικῶν ἐπιβατικῶν πλοίων συνδέσεως τῆς Κρήτης μὲ δόλους τοὺς μεγάλους λιμένας τῆς Μεσογείου καὶ τῆς Ἀδριατικῆς.

Ἐλγε πρόγραμματι χαρακτηριστικὴ καὶ ἀξιόλογος ἡ ἀνταποκριτικὴ προσπάθεια τῆς Τουρκικῆς κυβερνήσεως, ἡτὶς ἔφαρμοῦται βραδέως μὲν, ἀλλὰ σταθερῶς ἔναντι ναυτιλιακῶν πρόγραμμα. Ἡ ἐπέδεικνυμένη δραστηριότης ἀποσκοπεῖ εἰς τὴν ἔξασφάλισιν τοῦ διαμετακομιστικοῦ Τουρκικοῦ ἐμπορίου καὶ τῆς ἐπιβατικῆς κινήσεως εἰς τὰ Τουρκικὰ σκάφη καὶ διὰ τὰς κυριωτέρας γραμμὰς τῆς Μεσογείου.

Ἡ ἀνάπτυξιν ἀπὸ πάσης ἀπόφθεως σοβαρὰ κίνησις πρέπει ἀναμφιβόλως νὰ ἐπιστάσῃ ἀρκούντως τὴν προσοχὴν τῶν ἀρμόδιων Ἐλληνικῶν κύκλων, τῆς Κρατικῆς πλευρᾶς, δον καὶ τῆς ἐφοριατικῆς τοικατίας. Πρέπει πάντα τὴν ἀνταποκριτικὴν ἀπό τοῦ 1922 ἡ Ἐλληνικὴ ἐμπορικὴ σημαία ἔχει ἔξαφανισθῆ τελείως ἀπὸ τοὺς λιμένας τῆς Τουρκίας.

Ἡ Ἐλληνικὴ προσοχὴ δὲν ἔστραφη ἐπαρκῶς πρὸς τὰ ἔκει ἡ στρατεῖσα δὲν ἔνισχυθη πρεπόντως ἀπὸ τὸ Κράτος καὶ σήμερον τὰ Ἐλληνικὰ ἐπιβατικὰ ἀπόμολοια εἰναι ἀθέτα εἰς τὸν Τουρκικὸν ὄριζοντα καὶ κάνοντα παντελῶς καὶ αὐτὸν τὸ ἐναπομεῖναν ἔκει ἔδαφος ἔργασίας των, ὅπερ περιέρχεται εἰς τὰς Ἰταλικὰς καὶ τὰς Τουρκικὰς ἀπομολοῖας.

Δὲν παραλείπομεν ἐπ' εὐκαιρίᾳ νὰ τονίσωμεν τὸ γεγονός, τῆς ἀξιεπαίνου πρωτοβουλίας, ἣν ἔσχε πρὸ καιροῦ ἡ Ἀκτοπολία τῆς Ἐλλάδος νὰ ἔγκαινιάσῃ ἐβδομαδιαίαν γραμμὴν Πειραιῶς—Κωνικοῦ πόλεως—Σμύρνης—Πειραιῶς—Ἀλεξανδρείας, γραμμὴν τὴν δοπιάν διώσις ἡ ναυγάκισθη μίαν ἡμέραν νὰ διακόψῃ, ἀφ' οὐ ὑπέστη ἐπὶ ἔξαμπλην σοβαράς θυσίας.

Ἡ διακοπὴ ἐπῆλθε, λόγῳ τοῦ σφροδοῦ ἀνταγωνισμοῦ τὸν ὅποιον ἡσκούσαν τὰ προσεγγίζοντα εἰς Τουρκίαν Ἰταλικὰ ἀπόμολοια ὀχυρῶς ὅπισθεν τῶν ἀφθόνων ἐπιχορηγήσεων, ἃς παρείχει καὶ παρέχει εἰς αὐτὰ ἡ φασιστικὴ κυβέρνηση τῆς Ρώμης. Ἐντητήθη τότε ἡ Κρατικὴ βοήθεια καὶ διὰ τὰ Ἐλληνικὰ σκάφη τῆς γραμμῆς ταῦτης, ἀλλὰ ὅπερ τὸ θετικὸν προσέκυψε, διότι οἱ ἀρμόδιοι δὲν ἀπέδωκαν τὴν δέουσαν προσοχὴν καὶ σημασίαν, ἦν ἐνεῖχε ἡ πάσις θυσίας διατήσης τῆς ἐν λόγῳ γραμμῆς.

Πάντως καὶ σήμερον, δεν ἔχαμθι μέχρι τῆς στιγμῆς τὸ πάν. Ἐν δοσῷ καιρῷ, δέοντος νὰ ληφθῇ πρόδοντα διὰ μίαν συστηματοποιημένην καὶ θετικὴν ἔξασφάλισιν τῆς τακτικῆς προσεγγήσεως Ἐλληνικῆς ἐπιβατικῶν πλοίων εἰς τὸν Τουρκικὸν λιμένας. Σύντομα διώσις πολὺ σύντομα, διότι αἱ γύρω μας ναυτιλίαι ἐφόγκονται καὶ ὑπάρχει βάσιμος φόβος μήπως αἱ Ἐλληνικαὶ ἀποφάσεις ληφθῶσι πάρα πολὺ ἀργά.

τακτικῶν γραμμῶν ἐν τῇ Μεσογείῳ. Τὰ πάντα συνεξητήθησαν, ἐμελετήθησαν καὶ προύταθη ὑπὸ τῆς ἐπιτροπῆς ταῦτης ὁ τρόπος τῆς ὁργανώσεως αὐτῶν.

Παρόηλθεν ἔτος καὶ πλέον. Σωρεία ἐντύπου χάρτου ἀπὸ ὑπομνήματα καὶ μελέτας! Σωρεία ώραίων ἐπαγγελιῶν, διαβεβαιώσεων, ἐπαίνων πρὸς τὴν ναυτιλίαν ἡ κούσθησαν ἀπὸ τὰ ἐπίσημα στόματα. Ἡ κατάληξις πάντοτε ἡ αὐτή. Μηδέν...

Ἐτοιμασθῆτε, κύριοι, ἐντὸς δόλιγου νὰ ἀποθαυμάσητε τὸ ἔργον τῆς ἀκηδείας τοῦ Ἐλληνικοῦ κράτους. Ἡ Ἐλληνικὴ σημαία περιορίζεται εἰς τὰ χωρικὰ αὐτῆς ὕδατα, ἐκποτίζεται ἀπὸ τὴν Μεσόγειον, ἀλλαὶ σημαίαι καταλαμβάνουν τὴν θέσιν τῆς καὶ ἡ Ἐλληνικὴ φυλὴ θὰ παραμείνῃ μὲ τὸ πικρὸν παράπονον μιᾶς ἐπὶ πλέον Ἐθνικῆς Καταστροφῆς.

ΣΕΡΒΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Παραλαβὴ νεοαγορασθέντων

Τὸ ἀγροκράθεν ὑπὸ τῆς "Jadran Brodarsko, D.D., τὸ Σούνιο, Ἀγγλικὸν φερτηγὸν "Cefnbyr," τὸννων φορτίου 1505 καὶ ναυπηγήσεως 1914, παρελήφθη εἰς τὸ Μπάρο, θύμῳ ἀτό της Σερβικῆς σημαίας καὶ μετωνομάσθη "Dedinje,"

Ἐπίσης τὸ ἀγορακράθεν ὑπὸ τῆς "Slobodna Plovidba Topic D.D., τὴς Τσεργέστης, Ἀγγλικὸν φερτηγὸν "Oreland," τὸννων φορτίου 1500 καὶ ναυπηγήσεως 1911, θύμῳ καὶ αὐτὸ τὴν Σερβικῆν σημαίαν, παρελήφθεν εἰς τὸ Κάρδιφ καὶ μετωνομασθὲν "Ante Topic...,"

Τὸ νεότευκτον ἀπὸ «Sipan»

Τὸ τῆς "Ντομπρόδεντος Πλάστινπρικ" τὸ πορθεμένην παρελήφθη ἀπὸ τὰ Γερμανικὰ ναυπηγεῖς τοῦ "Elbing" τὸ παρ' αὐτῆς παρχργαλθέν ἐπιθετικὸν ἀπόπλοιον "Sipan". Ἡ κατακούη τοῦ πλοίου τούτου ἐγένετο μὲ πάσχων τεχνήτης, ἡτοι ἐντὸς χρωνικοῦ διαστήματος ἐξ μόνου μηρῶν. Το ἐν λόγῳ σκάφος εγεινεῖσθαις μῆκος 48 μέτρων καὶ πλάτους 28.2, θύμῳ σηματοποιηθῆ διὰ τὴν δαλματικὴν ἀκτοπλοΐαν, κατὰ δὲ τὰς δοκούς τοῦ πλούτου τοῦτος τεχνήτης 13 μιλάριον.

ΔΙΕΘΝΗΣ ΔΙΑΣΚΕΨΙΣ ΔΙΑ ΤΟΥΣ ΦΑΡΟΥΣ

Διὰ τὸ 1933 προετοιμάζεται, ἡ σύγκλησις μιᾶς διεθνοῦς συνδιασκέψεως, ἡτοις θ' ἀσχοληθῆ μὲ διάφορας ζητήσιατα ἀφορῶντα τοὺς φάρους, θὰ συγκριθοῦν, δηλαδή, αἱ τεχνικὲς ἀπόψεις τῆς μηχανικῆς, θὰ ἀνταλλαχθοῦν: γγῦμις: ἐπὶ τῷ ἐπιτευχθέντων ἀποτελεσμάτων ἐκ τῆς ἐφαρμογῆς σερβικῆς νέων ἐφευρέσεων καὶ τροποποιήσεων καὶ γενικῶς θὰ μελετηθοῦν αἱ συντελεσθεῖσαι πρόσδοσεις: εἰς τὸ διειθνὲς φρεικὸν δίκτυον.

Ἡ πρώτη διάσκεψις ὁδίοις χρηκτήρως είχε συγκληθῆ τὸ 1929 εἰς τὸ Λονδίνον κατὰ περιτροπήν της Βρετανίκης πλοηγῆς ἀρχῆς (Trinity House), διὰ τὴν δικαιοδοσίαν τῆς ὁποίας διάσκεψις εἰσιτοῦσαν καὶ φέρεται.

Ἡδη διευθυντής τῆς Γαλλικῆς ὑπηρεσίας τῶν φάρων καὶ Ronville κατέστρωσεν ἔνα προσχέδιον τῶν θεμάτων, ἀτομοῖς θὰ ἀπασχολήσουν τὴν διάσκεψιν. Μεταξὺ αὐτῶν καταλέγεται καὶ ἡ μελέτη τοῦ σκοπού: μνήτερος συστήματος φάρων. Εἰδικῶς θὰ διερευνηθοῦν αἱ διὰ πυρακτώσεως λυγίαι, οἱ κύτωματοι πυρωσοί, ἡ κρήσις πεπιεσμένους ςερβίου εἰς τὸν φάρον, αἱ διπτικὲς συστογίαι, αἱ δραχεῖαι: ἀναλαμπτική, οἱ γρωματισμοί: τῶν ἀναλαμπῶν, ἡ δραχτότης τῆς ἀκτινοθελίας καὶ πλέον.

Ἐπίσης θὰ ἀπασχολήσουν τοὺς συγένεων τοῖς κακονομοῖ ἐν καρῷ διμίχλης, αἱ ανωμαλίαι: εἰς τὰ σύμπτωτα τῶν ἡγεμ., οἱ κύτωματοι ςερβίου, οἱ ραδιοσημαντήρες, ἡ καταληγάστης τῶν ραδιοπυξίδων, ἡ ληψίς: σημείων πιρείς διὰ ραδίου, τὰ ραδιοτηλέφωνα ως καὶ τὰ νέα συστήματα ἐξακριβώσεως τῶν ἀποτάσεων.

Τὸ Γαλλικὸν προσχέδιον δὲν θεωρεῖται: διδούλως πλήρες, οὐχ χρησιμοποιηθῆ ἔμως ως μία θετικὴ θέση: διὰ τὴν ἐκπόνησιν τῆς Ημέρ. Διατάξεως τοῦ συνεδρίου καὶ τὰς προτάσεις παρὰ τῶν ἀρμοδίων ὑπηρεσίων τῶν γκυτικῶν Κρατῶν ἐπιθεμάτων σοβαρών, ωστε γ' ἀπασχολήσουν τὴν διάσκεψιν καὶ γὰρ ωφελήσουν τὴν διεθνῆ γκυτικότεραν.

Η ΠΕΙΘΑΡΧΙΑ ΕΙΣ ΤΟ ΕΜΠΟΡΙΚΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟΝ

ΟΜΙΛΟΥΝ ΟΙ ΕΛΛΗΝΕΣ ΠΛΟΙΑΡΧΟΙ

Τὰ «Ναυτικά Χρονικά» αἰσθάνονται ἔξι πρωτικὴν ὑπερηφάνειαν, διότι αἱ στήλαι τῶν ἥχισαν νὰ γίνωνται τὸ βῆμα ἀπὸ τοῦ ὅποιον οἱ μακρινοὶ μας θαλασσοπόδαι, ἀνεπηρέαστοι ἀπὸ τὰς ἀθλιότητας ποὺ μᾶς περιστοιχίζουν καὶ ιδιαιτέρως οἱ Ἑλληνες πλοίαρχοι, οἱ δημιουργοὶ τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ μας, οἱ περισσότεροι παντὸς ἄλλου δικαιούμενοι νὰ ὅμιλωσιν ἐγκύρως ἐπὶ τῶν ζητημάτων τῆς Ναυτιλίας μας, ἀναπτύσσουν τόσον εὐγλώττως τὰς γνώμας των, πληρεῖς ἀπὸ ἀγάπην καὶ ὑπερτέρων συναίσθησιν τῆς ἀποστολῆς τῆς Ἐμπορικῆς μας σημαίας. Οἱ ἀρμόδιοι καλοῦνται νὰ προσέδουν πάρα—πολὺ τὰς ὑποδείξεις τοῦ Ἐλληνος πλοιάρχου. Όταν είναι ὑπεύθυνοι διὰ τὴν ἑφαρμογὴν τῶν ἀναγκαίων μέτρων, ἀτινα θὰ κατοχυρώσουν τὴν καλὴν διοίκησιν τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ, βάθυσον τῆς ἀναπτύξεως του καὶ τῆς εὐποληψίας του ἐν τῇ ἑνν.

"The Master's command must be law in his own ship."

In the hands of the Master are the lives of passengers and crew, and the property entrusted to his care is frequently of huge value. His responsibilities are limitless and his authority is very large; over those under his command the latter is absolute.

In fact, the safety of life and property afloat, and the reputation of the Country under whose flag the vessel sails lay upon the sanctity of Master's authority».

JERVIS

Lord chief justice of England

Ἡ κεφαλιώδης ἀρχὴ ἀπὸ τὴν ὅποιαν διέπεται: ἀπὸ καταδολῆς Κόσμου τὸ ἐμπορικὸν πλοίον, είναι ἡ πειθαρχία.

Ἡ ἐπὶ τὸ πρόσω ἐξέλιξις τοῦ πολιτισμοῦ ἀπὸ τῆς ἐμφανίσεως του, διεμόρφωνεν ὀλονέν τὰς ἀρχὰς τῆς πειθαρχίας ἐπὶ τὸ τελεότερον, ἔως οὖ κατέστησεν αὐτὰς θεμελιώδες τημῆκαν τοῦ δημοσίου γκυτικοῦ δικαίου τῶν πολιτισμῶν λαχῶν.

Ἀπαραίτητος προϋπόθεσις τῆς ἀναγκωρίσεως πλοίου είναι ἡ τήρησις τῶν νόμων, ἰδιαίτερα τῶν ἀφορῶντων εἰς τὴν πειθαρχίαν τοῦ πληρώματος καὶ τὴν ἀστυνομίαν τῶν ἐπιβατῶν, ἀπαραίτητος δὲ δρος τῆς seaworthiness παντὸς πλοίου είναι «ἡ πειθαρχία ἀρχὴ συγκρότησις τοῦ πληρώματος, ἔξισφαλίζουσα τὴν ἀμεσον ἐκτέλεσιν τῶν διαταγῶν τοῦ πλοιάρχου καὶ τῶν ἐντεταλμένων ἀξιωματικῶν του, εἰς πᾶσαν περίστασιν».

Τὸ τελευταῖον τοῦτο ἔγγυονται εἰς τὸν ἐπὶ καλοσσικίων συνήθιως περιουσιακῶν συμφερόντων ἐνδικτεφερομένους καὶ εἰς τὰς διὰ τῶν ἴδιων πλοίων μεταφερομένας ἀνθρωπίνους ὄπλαρχεις, διὰ τοῦτολαι τοῦ πλοιάρχου εἰς τὸν ὅποιον ἐμπιστεύονται πάντα ταῦτα θὰ είναι πάντοτε ἐκτελεσταῖ καὶ ὅτι ἐπομένως μόνον περίπτωσις ἀνωτέρας δικαὶας είναι δυνατόν νὰ θέσῃ ἐν κινδύνῳ τὴν μεταφοράν των, πρὸς δὲ διὰ τοῦ πλοίου λειτουργοῦν συγκεκριμένον: νόμοι καὶ κανονισμοὶ διὰ τῶν ὅποιων προστατεύεται ἡ ἀσφάλεια τούτου καὶ τῶν ἐν αὐτῷ, διώκονται: δὲ αἱ πράξεις ἡ παραβάσεις ἐκεῖναι αἱ δοποὶ: διαταράσσουν, εἴτε τείνουν νὰ διαταράσσουν τὴν κανονικὴν διεξαγωγὴν τῆς ὑπηρεσίας, τὴν ἐπιβολὴν τῆς πειθαρχίας, ἡ τὴν ἐν γένει νόμιμον τοῦ πλοίου ἀποστολὴν.

Μόνον ὑπὸ τὰς ρητὰς αὐτὰς προϋποθέσεις δύναται: τὸ ἐμπορικὸν πλοίον νὰ φέρῃ σημικίαν, νὰ ἔχῃ πλοιάρχον, νὰ φέρῃ πλήρωμα ἡ καὶ ἐπιβάτες, νὰ ἀσφαλίζηται: κατὰ κινδύνων, νὰ καυλώνηται, νὰ πλέγη ἐλευθέρως εἰς τὴν θάλασσαν καὶ νὰ ἔχῃ σχέσεις ἡ διενεργή πράξεις γνημάτου κύρους καὶ νομίμου συνεπειῶν.

Ἐγγύοις τηρήσεως τῶν ἀνωτέρω προϋποθέσεων ἀποτελοῦν αἱ κείμεναι διατάξεις τῆς γαυτικῆς γομοθεσίας τῶν διαχόρων κρατῶν, διὰ τῆς ἀναθέσεως τῆς μὲν πειθαρχίας δικαιοδοσίας ἀκεραίας εἰς τὸν πλοιάρχον, τῆς δὲ ποινικῆς ἀκεραίας εἰς τὰ κοινὰ ποινικὰ δικαστήρια.

Παρ' ἡμῖν, μοναδικὸν σχεδὸν κείμενον είναι ὁ Ποινικὸς καὶ Πειθαρχικὸς Κώδιξ τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ, ἵσχυων ἀπὸ τοῦ 1921 καὶ διαδεχθεὶς τὰ κενὰ θετικῶν διατάξεων Διατάγματα τοῦ 1836.

Ο Κώδιξ ὅμως αὐτὸς καὶ ἀτελῆς είναι καὶ ἀνεφάρμοστος ἐν πολλοῖς, διρισμέναις δὲ διατάξεις του εἰσγάγοντα τὸ καταστρεπτικὸν σύστημα τῆς μικτῆς πειθαρχίας ἀρμόδιότητος, ἐκ τοῦ ὅποιον κυρίων ὁ Κώδιξ, ἀγνοῶν διρισμένα ἀπαραίτηστα σημεῖα ἀρχῶν καὶ ἀλλα τεχνικὰ, κατήντησεν ἐπισφαλοῦς χρήσεως ἐν τῷ συνόλῳ του καὶ ἀπέδη ὁ στόχος φαιδροτήτων καὶ ἀνευλαβείας

ἀνταγακλώσης εἰς τὴν γενικωτέραν ἔννοιαν τοῦ Νόμου. Ως ἐκ τούτου αἱ διατάξεις του παρέχουν εἰς πλείστας περιπτώσεις πλήρη ἀσυνδοσίαν, διχὶ μόνον διὰ πειθαρχικῆς, ἀλλὰ καὶ διὰ ποινικῆς ἀκόμη πράξεις, συντρεχούσης δὲ τῆς ἐλλείψεως ἀποτελεσματικῆς ἔξουσίας εἰς χειρας τοῦ ὑπευθύνου κυβερνῶντος, ως ἐκ τῆς εἰσαγθείσης ἐν αὐτῷ πρωταρχούστου μικτῆς πειθαρχικῆς ἀρμόδιότητος, κατέληξαν εἰς τὴν σύνθεσιν τῆς διεθνέας εἰκόνος τὴν διόπαν παρουσιάζουσαν σήμερον εἰς τὴν θάλασσαν καὶ εἰς τὸν διαφόρους λιμένας τοῦ κόσμου διὰ σχεδὸν τὰ ἐλληνικὰ πλοῖα—τὰ φορτηγὰ ἴδια—εἰς βάρος τῆς γαυτικῆς ἀπιχειρήσεως καὶ τῆς ἔθνικῆς ὑπολήψεως ἐξ ίσου.

Ἐξ ἀλλοῦ καὶ ἡ ἐκ μέρους αὐτοῦ τοῦ κράτους ἀποφυγὴ ἡ παράλειψις ἐφαρμογῆς διρισμένων δρθῶν διατάξεων ὡς πρὸς τοὺς ἐκ τῶν κυβερνῶντων δισιλόγους διλογίους πλοίους, συγκρούσεων, προσαράξεων ἡ σημαντικῶν ἀδραρίων ἐν γένει—τυχαίων εἰτε δολίων—τείνει: ν' ἀναγάγῃ εἰς δόγμα παρὰ τοὺς ξένους ἀνταγωνισταῖς τῆς Ἐλληνικῆς γαυτιλίας, διτὶ τὰ ἐλληνικὰ πλοῖα ὑπολείπονται κατὰ πολὺ εἰς διοίκησιν καὶ τάξιν.

Ἐν συνόψει, δικίνδυνος τῆς πλήρους ἔκριτώσεως πάσης ἐγνοίας πειθαρχίας καὶ τάξεως ἐν τῷ Ναυτικῷ μας διμοιρίᾳ τοινοθείες καὶ πρὸς τὴν Κυβερνησίαν καὶ πρὸς τὸν διεθνέαν τῆς ἡμεδαπῆ καὶ ἀλλοδαπῆ τεταγμένους λειτουργούς τῆς—οἱ δοποὶ διμοιρίων διτὶ ἡρχίσαν αἰσιωμένοι: τοῦτον διαθέτατα—είναι ηδη ὑπέρ ποτε ἀλλοτε ἐπικείμενος.

Τὰ καθημερινὰ σχεδὸν κρούσματα ἀνυποταγῆς, αἱ διμοιρίαι ἀρνήσεις διηγερσίας, αἱ λιποταξίαι, αἱ ταραχαί, αἱ ἀσχημίαι, οἱ ἐκδικασμοὶ καὶ γενικῶς ἡ ἐκδηλός μορφὴ τῆς παγίας ἀναρχίας ἡ ὅποια ἔγκαινις ἀστετικεύεται εἰς τὰ περισσότερα προσαναρουσμάτα τῆς δριστικῆς των ἀποσυγκέντων εἰς μέλλον πολλού προσεχές.

Παρεκτὸς τῶν διαρκῶν δικαιορυθμῶν καὶ ἀλλεπαλλήλων ἐκθέσεων τῶν πλοιάρχων, τῶν διόπαν ἡ κολοσσωμένη ἔξουσία είναι ἀλλιστελῆς καὶ πολλαχοῦ σκιώδης ἡ νεκρὰ ἐντελῶς, καὶ αἱ σχετικὴ ἐκθέσεις τῶν ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ ἴδιας δημοσίων λειτουργῶν τῶν ἐντεταλμένων τὴν ἐποπτείαν τῆς γαυτιλίας, είναι τιλείως ἀποθρυντικὴ ὡς πρὸς τὴν ἀξιοδάκρυτον ταύτην κατάστασιν.

Εἶναι γεγονὸς ἀναντίρρητον δι: ἡ ὅδυνηρὰ ἔξαθλίωσις εἰς τὴν ὅποιαν περιήλθον ἐσχάτως τὰ ἐλληνικὰ πλοῖα, ἀπὸ ἀπόφεως πειθαρχίας πληρωμάτων καὶ τάξεως εἰς τὴν ὑπηρεσίαν ἐν γένει, ὁφελεῖται κυρίων εἰς τὴν ἐλλείψιν ἐφαρμοσίμων πειθαρχικῶν διατάξεων, διωσίμων καὶ ἀποτελεσματικῶν, αἱ δοποὶ: θὰ καθίστων τὴν πειθαρχίαν διπράτηη διποταδήποτε. ἀν μὴ δὲ ίσως διηγη ἐπιβάλλεται νὰ ὑπάρχῃ εἰς Ἐμπορικὸν Ναυτικόν, τουλάχιστον διηγη διατηρεῖται τὸ προσωπικὸν μιᾶς τραπέζης, ἐνδὲ ἐργοστασίου, ἡ καὶ ἐνδὲ παντοπολεῖον ἀκόμη, εἰς μίαν πολιτισμένην χώραν.

Κατὰ τὴν γνώμην μου ἡ κατάστασις αὐτὴ δὲν είναι μόνον ἐξάρθρωσις τῆς πειθαρχίας, ἀλλὰ ἐξάρθρωσις διοικητικὴ γενικωτέρων, εἴτε δὲ περιτέρω: δργανικὴ ἐξάρθρωσις.

Ἐλλει δηλαδὴ κατάστασις προελθούσα ἀπὸ ἐλλειψιν διχὶ μόνον οἰστρήπτωτος ἐννοίας πειθαρχικῆς συντάξεως τοῦ προσωπικοῦ, ἀλλὰ καὶ πλειστέρων δρῶν διοικητικῆς μορφῆς, εἴτε δὲ καὶ δργανώσων ἐν γένει τοῦ Εμπ.Ναυτικοῦ τῶν πληρωμάτων καὶ τῶν στελεχῶν, καὶ τῶν κυβερνῶντων ἀκόμη.

Ἡ ἔρευνα ἐπερμένως αὐτῆς καὶ ἡ ἐντεῦθεν ἔξαγωγὴ συμπεριμάτων ὁρθῶν διὰ τὴν ὑπόδειξιν τῶν ἐπιβατηλομένων μέτρων τὰ

όποια θά γέτο δυνατόν νὰ μεταβάλλουν καὶ τὰ ἑλληγικὰ πλοῖα εἰς πλοῖα, περιλαμβάνει τὴν ἐπί τόπου μελέτην τοῦ συνόλου τῶν δρων καὶ συνθηκῶν ὑπὸ τοὺς ὄποιους διοι τὸ Ναυτικόν, εἰδικότερον δὲ τὸ προσωπικόν του.

Τὰ ἐκ τῆς ἔρεύνης ταύτης προκύπτοντα αἵτια τῆς συμμεριγῆς ἐξαρθρώσεως τῆς πειθαρχίας είναι τὰ ἀκόλουθα.

1ον: Ἡ διαφθορὰ μερικῶν ἐκ τῶν—κατωτέρων ιδίως—πληρωμάτων, ὡς ἐκ τῆς διαστρεβλωμένης ἐρμηνείας τῶν νεωτέρων κοινωνιστικῶν ίδεων, ἐξ ἐλλείφεως διαπαιδαγωγήσεως, καὶ ἡ ἐντεῦθεν κατάπτωσις τοῦ ήθικοῦ καὶ ἐπαγγελματικοῦ ποιοῦ των.

Τὸ πάραχον δηλαδὴ ἀνθρωπος: θεωροῦντες ἔκυτοὺς προκαταβολικῶς ἀδικημένους, καταπιεζομένους καὶ ἐκμεταλλευμένους ἀπὸ τὸν πλοϊοκτήτην ἢ ἀπὸ τὸν πλοίαρχον, πρὶν ἀκόμη ναυτολογηθοῦν καὶ ἐπὶ τοῦ πλοίου τοῦ προσλαμβανόμενοι ἔπειτα ἀποδεκόντων: ἐξ ἐπαγγέλματος ταραξίαι, ἔξεγερονται ἀπὸ συστήματος διὰ τὸ κωμικοτραγικὸν καταστάν πλέον «ζήτημα τῆς τροφῆς», προσποιοῦνται ἀσθένειαν, ὑποδυναλίζουν ταραχὰς καὶ μιταράλλονται εἰς κοινοὺς κακοποιούς, ἢ στασιάζουν, ἢ ἐκδιάζουν τοὺς πλοιάρχους, ἢ ὑδρίζουν τὰς ἀρχὰς καὶ τοὺς νόμους, ἢ ἐπὶ τέλους λιποτακτοῦν ὑποβάλλοντες τὰ πλοῖα εἰς καταδόλην τεραστίων προστίμων £ 100 η £ 200, παρεκτὸς τῶν καθυστερήσεων καὶ τῶν δαπανῶν ἀναπληρώσεών των.

Συντρεχούσης δὲ ἐξ ἀλλοῦ καὶ τῆς ἑλλείψεως τοῦ ἀπαραιτήτου ἐλέγχου κατὰ τὴν κατάταξιν καὶ μετέπειτα βαθμολογίαν καὶ ἐπιλογήν των, ἀποδεκόντων: ἀκατάλληλοι διὰ τὸ γνωτικὸν ἐπάγγελμα, σωματικῶς δηλαδὴ ἢ καὶ πνευματικῶς ἀνίκανοι δι᾽ ἔργων τὸ ὄποιον ἀπαιτεῖ φυσικὸν θάρρος, στέρων καὶ νεῦρων, ἀκριβῶς δὲ διὰ τοῦτο καὶ ἀμείβεται συγκριτικῶς περισσότερον τοῦ ἔργου τοῦ κοινοῦ χερσαίου ἔργατου.

Ἐλλείπει: ἀπ’ αὐτῶν ἡ συγκαίσιθησις τοῦ ὅτι, ἐκλέγοντες τὸ Ἐμπορικὸν Ναυτικὸν ὡς ἐπάγγελμα, δρείλουν νὰ συμμορφώνται μὲ τὴν πραγματικότητα τοῦ καὶ ν ἀντιλαμβάνονται: διὰ τὸ Ναυτικὸν αὐτὸν, ὡς ἐκ τῆς καθόλου ἀποστολῆς του, τῶν ιδιομόρφων γραμματηριστικῶν συνθηκῶν τῆς ὑπάρχεως του, τοῦ στοιχείου εἰς τὸ ὄποιον κινεῖται καὶ τῶν κυδύων εἰς τοὺς ὄποιους είναι διαρκῆς ἐκτεθειμένον, πρέπει, κατ’ ἀναπόδραστον ἀνάγκην νὰ είναι σῶμα πειθαρχικῶς συγκεκριτημένον, μὲ οἱερχικὴν δικαιολογίαν καὶ εἰδικοὺς ἁστερικοὺς κακονοισμοὺς, ἀφοῦ διὰ τοὺς ἰδίους αὐτὸς λόγους διέπεται ἀνέκκαθεν ἀπὸ διατάξεις δημιουροῦ ἢ ἴδιωτοῦ δικαίου ἐντελῶς διαφορετικὰς ἐκείνων ἀπὸ τὰς ὄποιας διέπεται οἰονδήποτε ἄλλο ἐπάγγελμα, δραγμοῖς, ἐπιχείρησις ἢ ἐργασία τῆς ἔργας.

Ἐλλείπει τέλος ἀπ’ αὐτῶν ἡ συγείδησις τῶν τιμίων καὶ εὐγενῶν παραδόσεων τὰς ὄποιας κατέλειπεν ἐφ’ ἥμιν πάντων ἡ ἐπιγικὴ καὶ ἐκπολιτιστικὴ δρᾶσις τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ ἐν εἰρήνῃ καὶ ἐν πολέμῳ, ἡ ἐκτίμησις τῆς μακριών συμβολῆς του εἰς τὴν σταδιοδρομίαν τοῦ ἑλληνισμοῦ καὶ τῆς σπουδαίότητος τῆς ἀποστολῆς του ἐν τῷ κόσμῳ, στοιχείων ἀπαραιτήτων πρὸς διάπλασιν ἐναρέτων διοπταλαῖστῶν καὶ διαμόρφωσιν ἐπαγγελματικῆς συνεδήσεως καὶ ἀλληλεγγύης.

2ον: Ἡ ἀσυνδοσία καὶ ἀτιμωρησία τῆς ὄποιαν ἐξησφάλισεν ἡ ἐλλειψις ἀποτελεσματικῆς πειθαρχικῆς ἐξουσίας τοῦ πλοιάρχου, ἀποθραύσεων εἰς τὸν ἐπιχειρηστικὸν τοὺς κακοποιούς καὶ ταραξίας.

Ως είναι γνωστὸν, αἱ διατάξεις αἱ ἴσχυος εἰς παραδόσεως, ἀφοῦ διατάξεις τὰς τοῦ Ναυτικοῦ τοῦ κόσμου—ἔχουν περικόψει τὴν πειθαρχικὴν ἐξουσίαν τοῦ πλοιάρχου εἰς τὴν ἐπιβολὴν τῶν ἐξῆς ποιῶν μόνον:

α’) τῆς ἐπιπλήξεως, ποιῶντας δηλαδὴ ἀστείας προκειμένου περὶ ἀνθρώπων οἱ ὄποιοι δὲν τὴν συγκαίσανται ποσῶς.

β’) τοῦ πειρορισμοῦ ἢ καὶ τῆς φυλακίσεως, ἀμφοτέρων ἀνεφαρμόστων σχεδόν πάντοτε ἐκ λόγων τεχνικῶν, παγκοινων γνωστῶν καὶ ἀνεπιδέκτων διορθώσεων.

Ἄπομένει ἡ ποιὴ τοῦ προστίμου—τὸ ποσὸν τοῦ ὄποιον μάλιστα είναι τόσον εὐτελές καὶ ἀσήμαχτον, ὅστε γ’ ἀποτελῇ ἀστείαν ἀπειλὴν καὶ ἡ ποιὴ αὕτη, ἀφοῦ τὸ ἀνώτατον δρίόν της είναι ἵστον πρὸς τὸ 1/4 τοῦ ἑλλαχίστου δρίου διπερ δύναται: νὰ ἐπιβάλῃ ὁ πλοιάρχος ἀγγλικοῦ πλοίου, ἐπὶ παραδείγματι.

‘Αλλ’ αὐτὴν ἀκριβῶς τὴν ποιὴν, ἡ ὄποια ἔχει θεσπισθῆ ὡς

πρωταρχικὴ ποιὴν εἰς ὅλα τὰ ἀλλα Ναυτικά—καὶ εἰς τὴν ἀπειλὴν τῆς ὄποιας κυρίως ὀφείλεται: ἡ ἀλλαχοῦ διατήρησις τῆς πειθαρχίας—ὁ ἀμαρτωλὸς Κωδίξ ἡρνήθη εἰς τὸν πλοιάρχον, τὸν ἀσκοῦντα δύμας Δημοσίαν Ἀρχὴν καὶ Ἐξουσίαν. Ἰνα ἐπιβληθῆ λοιπόν, κατὰ τὸν Κώδικα πάντοτε, ἡ ποιὴ τοῦ προστίμου ἐπὶ πειθαρχικοῦ παραπτώματος, ἀποτελοῦται διατυπώσεις γραφειοκρατικαὶ, προστιχωγὴ μαρτύρων, χαλάρωσις καὶ ἀνωμαλίας εἰς τὴν ὑπηρεσίαν, καθυστέρησις τοῦ πλοίου ἵστος καὶ τέλος προσφυγὴ τοῦ πλοιάρχου πρὸς τὸν λιμενάρχην ἢ πρόξενον, ὁ ὄποιος μόνον δύναται: νὰ ἐπιβάλῃ τὴν ποιὴν ταύτην καὶ σχι ὁ πλοιάρχος.

‘Ανεξαρτήτως, ἡδη ἐδὲ είναι δυνατόν ἡ λογικὸν οἰονδήποτε πρόσωπον διαμένον μακράν τοῦ πλοίου—πολλάκις δὲ εἰς ἀπόστασιν χιλιάδων μιλλίων καὶ ὀλοκλήρων μηνῶν ἀπὸ τοῦ τόπου καὶ χρόνου τοῦ συμβάντος—ν ἀντιληφθῆ ἀμέσως τὴν σοβαρότητα τοῦ παραπτώματος, τὰς συνήκηκες ὑπὸ τὰς ὄποιας διεποράχθη τοῦτο, τὸν χαρακτήρα ἢ τὴν διαχωρίην τοῦ πταίστου καὶ πλείστη ἀλλα συμπαρομητοῦντα στοιχεῖα, ἀπαξ δοθέντος δὲν δέν πρόκειται περὶ ποιὴν ἀδικηματος (ὅτε θὰ εἰχε τὸν λόγον ὁ εἰσαγγελέας), ἀλλὰ περὶ πειθαρχικοῦ παραπτώματος, οὗτος ἡ ἐκδίκησις: ἀνήκει ἀνκυτικῶς ρρήτως εἰς τὸν νομοματικὸν ἀποδούντα τὴν πειθαρχικὴν ἐξουσίαν πλοιάρχου (καὶ εἰς κύτον μόνον), ἡ ἐξευτελεστή ἀντὴ προσφυγὴ τοῦ πλοιάρχου πρὸς τὸν πρόξενον ἢ λιμενάρχην, πρὸς τὴν ἐπιβολὴν τῆς ἐπιβολῆς τοῦ πληρώματος του στοιχειώδους πειθαρχικῆς ἐξουσίας του—καταπληκτικῶς διοιάζουσα τὴν ἐπέμβασιν τοῦ τελώνου εἰς τὴν πειθαρχικὴν ἐξουσίαν τοῦ λιμενάρχου ἐπὶ τοῦ προσωπικοῦ του, ἢ τοῦ εἰρηνοδίκου εἰς τὴν πειθαρχικὴν ἐξουσίαν τοῦ προξένου ἐπὶ τοῦ προστίμου του πρόστιμον διεπεντελῆ τοῦ πλοιάρχου εἰς τὴν χλευαστικὴν καὶ ἀναξίαν τῆς ἀποτελής του διαδικασίαν, ἀποτελεῖ διρρή πρὸς τὰ ιερώτερα συνικούς της θέματα τῆς θέσεώς του, ἐκμηδενισμὸν τοῦ κύτου τοῦ πλοίου του καὶ καταράκωσιν τῆς ἐξουσίας του, ἐπὶ τῆς ὄποιας στηρίζεται τὸ πάντα εἰς τὴν θάλασσαν.

Τὸ τραχικὸν ἀποτέλεσμα τῆς τραγελαφικῆς αὐτῆς μίξεως ἀρμοδιότητος είναι γνωστόν, είναι αὐτὴ ἡ συμμερινὴ ἐξαύλιωσις: ὁ πλοιάρχος, ταπεινώμενος καὶ προπλακισμένος ἀποθραύνεται, χάνει διὰ παντὸς τὸ κύτος του ἐπὶ τοῦ πληρώματος, ἐνῷ ὁ πταίστης ἀποθραύσυεται: καὶ ἡ ἀτιμωρησία καὶ ἀσυνδοσία θριαμβεύει τοῦ λοιποῦ πληρώματος παρασυρομένου εἰς ἀτιμωρητούς διὰ τὸν κυδερῶντα χλευασμούς καὶ ἐντὸς διλίγου τὸ πλοίον μεταβάλλεται: εἰς ἐστίαν ἀνομίας καὶ ταραχῶν.

Τὸ διείδος αὐτὸν δὲν ἔχει πλέον θέσιν καὶ πρέπει ἀμέσως νὰ ἐκλείψῃ. Εἰς οὐδὲν ἀλλο Ναυτικὸν ἐπετρέπεται ἐπέμβασις εἰς τὴν πειθαρχικὴν ἐξουσίαν τοῦ πλοιάρχου, πρωταρχικὴ δὲ ποιὴν τὴν ὄποιαν ἐθέτειν τὴν πραγμάτων εἰς τὸ πρόστιμον. Τὰ πράγματα δὲ ἀπέδειξαν διὰ τὸν πρόστιμον δύναται: ν ἀναχαιτίσῃ τὰ ἀπειθαρχα στοιχεῖα, εἰς διαστίς δὲ ἔχεια: τετακτικὰς περιπτώσεις δὲν ἴσχυει αὕτη διὰ νὰ καλύψῃ τὸν κακοποιὸν, τότε μόνον δύναται: νὰ ἔχῃ θέσιν αὐτῆς πειθαρχικῆς ποιησίας.

Τὸ πρόστιμον είναι ἡ πρωταρχικὴ ποιὴν, ἀλλὰ καὶ ἡ δραστηριότητα, ἐφ’ ὅσον ἐπιβάλλεται: ἐπὶ τόπου καὶ εὐθύς μετὰ τὴν ἐκκρίσιμων τοῦ παραπτώματος.

3ον: Ἡ ἐλλειψις ὑπευθύνου βεβαιώσεως περὶ τῆς διαγωγῆς καὶ ικανότητος τοῦ ναυτικοῦ, κατὰ τὴν πρόστιμον πρόστιμον του ἐπὶ πλοίον.

‘Ο τόπος τῶν ἐν χρήσεις γνωτικῶν φυλλαδίων είναι ἀτελέστατος. Παρεκτὸς τοῦ ὅτι οὐδὲν χρήσιμον στοιχεῖον τίθεται: ὅπερ τὸν κύτον τοῦ προσλαμβάνοντος τὸν γνωτικὸν, τὰ δύο σπουδαιότερον ἐγδιαφέροντα στοιχεῖα, δηλ. ἡ διαχωρίη καὶ ἴκανότης ὑπὸ τοὺς πλοιάρχους ὑπὸ τοὺς ὄποιούς ὑπηρέτησε προγενεστέρως, ἐλλείποντα τελείως. Οὐδαμοῦ ἀλλαχοῦ ἐπιτρέπεται ἡ παράλειψις αὕτη, ὡς ἐκ τῆς ὄποιας ὁ προσλαμβάνων πλοιάρχος οὐδεμίαν ἰδέαν δύναται νὰ ἔχῃ περὶ τοῦ ποιῶν τοῦ προσλαμβάνομένου προσώπου.

‘Οταν ἀπὸ κάθε ὑπάλληλον, ἐργάτην ἢ ὑπηρέτην προσλαμβάνομένον εἰς Τράπεζαν, ἐργαστάσιον ἢ οἰκίαν, ζητεῖται: κατὰ καγώνα πιστοποιητικὸν ἐμφράζειν τὴν διαχωρίην καὶ ἐπιδείξειν τοῦ ὑπὸ τοὺς πρώτης τοὺς ὄποιούς συγγένης ὑποχρεούται: νὰ προσλαμβάνῃ ὀλίγον πρὸ τοῦ ἀπόπλου, χωρὶς νὰ δύναται: νὰ ἔξαρθρισῃ ἔγκαιρως τὸ ποιῶν των, ἀλλὰ καὶ χωρὶς νὰ δύναται: πλέον ν ἀπαλλαγῇ τούτων εἰμὴ μετὰ πάροδου πολλῶν μηνῶν, χάρις εἰς τοὺς ἀπαγγελματικούς

ΥΠΟ ΤΑ ΠΛΗΓΜΑΤΑ ΚΑΙ ΤΟΝ ΕΦΙΑΛΤΗΝ ΤΗΣ ΚΡΙΣΕΩΣ ΣΠΕΥΔΟΥΝ ΟΛΑ ΤΑ ΕΘΝΗ ΝΑ ΣΩΣΟΥΝ ΤΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΝ ΤΩΝ

Συνεπεία τής κρίσεως ή δύοια πλήγτει: τήγη διεθνής έμπορικής ναυτιλίας, σημειούμεναι εἰς διά τα Ναυτικά Κράτη μίξις ψηφιοτάτη κίνησις τείνουσα εἰς αήρα θέσπισιν σειράς μέτρων ένισχυτικών τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων. Παντού προστατεύεται: ή Έθνος ή έμπορική σημαία διά χρηματικῶν ἐπιχειρησεων, διά ρυθμίσεων τῶν ναυτεργατικῶν ζητημάτων καὶ διά παντὸς μέσου, διότι ηθελε κρήθη ἐπικαθοδηματικῶν καὶ πρόσφορον.

Οὕτω αἱ τελευταῖαι: ἐκ τῆς Σουηδίας εἰδήσεις ἀναφέρουν, διά τήγη οἰκονομικήν ἐνίσχυσιν τῆς έμπορικής της γκυτιλίας ή, Σουηδία ὑδρυσεν εἰς τήγη Στοκχόλμην τὸ Ἰνστιτούτον τῆς Ναυτικῆς Πίστεως. Τὰ ἀρχικά κεφάλαια κατετέθησαν ὑπό τοῦ Κράτους ὑπὸ τόπου Ἐθνικῶν ὄμιλογιῶν, ἀναγλύθων δὲ εἰς τὸ ποσδύ τῶν 2.680.000 δολαρίων.

Τὸ Ἰνστιτούτον τῆς Ναυτικῆς Πίστεως θὰ παρέχῃ εἰς τοὺς Σουηδὸς ἐφοπλιστὰς δάνεια μὲν χρημάτων τόκου διὰ τὴν γκυτιλίαν σκαφῶν. Τὰ δάνεια ταῦτα—κατὰ κυβερνητικήν ἔξουσιοι διότησιν—θὰ δύνανται συγκεκριμένα νὰ πυλάσουν μὲχρι ποσδύ δεκαπλασίου τῶν ἀρχικῶν κεφαλαίων, ητοι: μέχρι: 26.000.000 δολαρίων διὰ τῆς ἐκδόσεως ὄμιλογιῶν.

Η πρότη ἐκδόσις ὄμιλογιῶν εἰς δημητρίαν ἐγγραφὴν ἐγένετο ἡδη διὰ ποσδύ 5.000.000 δολαρίων ἐξοφλητέων εἰς 10 ἔτη καὶ μὲ τόκου 5 ο.ο., ἐκαλύψθη δὲ ταχύτατα. Οἱ τίτλοι ὑποθήκης τοῦ ἐν λόγῳ Ναυτικοῦ Πιστωτικοῦ ὑδρύματος θὰ γίνωνται δεκτοὶ παρά τῶν Τραπεζῶν, τῶν Ἀσφαλιστικῶν ἑταῖρῶν καὶ τῶν Σουηδικῶν Ταμιευτηρίων διὰ τήγη ἐπένδυσιν τῶν ἀποθεματικῶν τῶν κεφαλαίων.

Παραλλήλως πρὸς τήγη Σουηδίαν καὶ ή Γαλλία μεριμνᾷ συντόνως διὰ τήγη ἐνίσχυσιν τῶν Γαλλικῶν γκυτιλίων καὶ τῆς Ναυτιλίας τῆς. Ἐπ' εὐκαιρίᾳ τῆς συζητήσεως τοῦ προϋπολογισμοῦ τοῦ Γαλλικοῦ ὑπουργείου τῆς Έμπορικῆς Ναυτιλίας εἰς τήγη Γερουσίαν διγερουσιαστής κ. Μπρεντὸν ἐτόνισε τήγη ἀνάγκην, διότις διὰ τῶν Τραπεζῶν, τῶν Ἀσφαλιστικῶν ἑταῖρῶν καὶ τῶν Σουηδικῶν Ταμιευτηρίων διὰ τήγη ἐπένδυσιν τῶν ἀποθεματικῶν τῶν κεφαλαίων.

Πρέπει—ἴπε—νὰ ἔξευρεθῇ θετικὸς τρόπος, διότις τονισθῇ ή γκυτιλίας διοικηγαία τῆς Γαλλίας, ἀνέφερε δὲ ὡς παράδειγμα τήγη Ἰταλίαν, η δύοις ἐπράξεις καὶ πράξται τὸ πλὴν διότις αὐξήσῃ τὸ ἐμπόριον τῆς στόλου καὶ ἀδραϊώῃ ἀσκεύτως τὰ γκυτιλίας τῆς.

Προσέθεσεν ἀκόμη, οτις ή Ἰταλία ἐπιχειρεῖ πλουσιοπαρόχως τὰ σκάφη τῆς μεγάλης ταχύτητος καὶ γενικῶς διὰ τῶν σούδρων προστατευτικῶν τῆς μέτρων ἐλπίζει βραχίων σχι: μόνον εἰς τήγη ἀπόκτησιν μεγάλων ὑπερωκεανείων, ἀλλὰ καὶ εἰς τήγη γκυτιλίας μικρῶν σκαφῶν προσοργομένων γ' ἀντικατοτήσουν τὰ παλαιὰ φροτηγά tramps, ἀτινχ χρησιμοποιεῖ σήμερον ή Ἰταλική γκυτιλία.

Ο. κ. Μπρεντὸν ἐξήγησεν ἐν τέλει παρὰ τὸ ὑπουργοῦ τῆς Έμπορικῆς Ναυτιλίας, διότις τὸ ταχύτερον καταχρήσις καὶ ὑποβήλη εἰς τὰ δύο Νομοθετικά Σώματα Νομισχέδιον διάτην αὐξήσιν τῶν ἐπιχειρησεων καὶ τήγη ἐν γένει ὑποδημήσιν τοῦ ἔργου τῆς ἀναπτύξεως τῆς Έμπορικῆς Ναυτιλίας.

Ο ὑπουργὸς τῆς Έμπορ. Ναυτιλίας ἀπαντῶν εἰς τὸν κ.

τικούς περὶ ἀπολύσεως πληρωμάτων φραγμούς, εἰς τὰ περισσότερα κράτη.

Εἰς τήγη ἔλλειψιν συγχρονισμένου τόπου ἀτομικῶν διθιαρίων δρεῖται: η εἰς τὸ Ναυτικὸν διείσδυσις ὑποκειμένων ἀσχέτων πρὸς τὸ γκυτιλίον ἐπάγγελμα, η καὶ ἀνθρώπων ἀποθλεπόντων εἰς τήγη μετανάστευσιν.

Λογδίγον 1 Μαΐου 1931

I. ΦΑΦΟΥΤΑΚΗΣ
Πλοιάρχος Ε.Ν.

(Η συνέχεια εἰς τὸ ἐπόμενον)

Μπρεντὼν ἔθεσθιώτεν, οτις ή Γαλλία οὐδέλως ὑστερεῖ εἰς τήγη ἀνάπτυξιν τοῦ ἐμπορίου στόλου της. Ἄς ληφθῇ ὑπὸ δύο·—εἰπε— οτις τὸ Γαλλικὸν Ναυτικὸν ἀπὸ 2 1/2 ἑκατομμυρίων τόννων τοῦ 1914 κατέχει σήμερον σκάφη 3 1/2 ἑκατομ. τόννων γκρός, εἰς τὰ διοικητικά οὐποργόδια 170.000 ναυτεργάται.

Τήγη ἐνίσχυσιν τῆς Ναυπηγικῆς διοικηγαίας: οἱ Γάλλοις ὑπουργός τήγη εὑρε ἀναγκαίαν συνέστησης δὲ ὡς προέχειν καὶ ἐπειγον μέτρων, τὸν συναπισμὸν τῶν Γαλλικῶν γκυτιλίων γκυτιγγείων καὶ τήγη ἐφαρμογὴν εἰς αὐτὰ τῆς ρυτιογαλικῆσιν, διότε καὶ τὸ Κράτος θὰ ἡρχετο ἀρωγὸν καὶ θὰ ἡδύνατο νὰ προσφέρῃ μίαν θετικὴν διοίκησιν. Καὶ οἱ Γάλλοις ὑπουργός κατέληξε: «Ἐλπίζω ταχέως νὰ διαβάλω εἰς τήγη δουλήγην καὶ τήγη γερουσίαν τὸ Νομισχέδιον περὶ γκυτιλίων καὶ γκυτιγγείων».

Ἄσχέτως δημος πρὸς τὰς Κυβερνητικὰς προσπαθείας τῶν διαφόρων Κρατῶν πρὸς ἐνίσχυσιν τῆς Ναυτιλίας των, δὲν παραλείπουν καὶ αἱ ἀτμοπλοῖκαι νὰ προσδίνουν εἰς τήγη ληψίων ἀπιφάστεων πρὸς μειώσιν τῶν δικράνων των καὶ ἀνακούψισιν ἀπὸ τὰς σημειρικὰς κατῶν διαπάνχιες. Σήμερον εἰς δλας τὰς γκυτιλίας ἐπιχειρησεις κυριαρχεῖ πνεύμικα περισυλλογῆς καὶ αὐτηγοτάτων οἰκονομιών.

Αἱ Ἀγγλικαὶ ἀτμοπλοῖκαι διὰ ν' ἀντιμετωπίσουν τήγη κρίσιν εὑρίσκονται: εἰς τήγη ἀναπόδραστον ἀνάγκην νὰ μειώσουν τὰ ἔξοδά των τῆς τε διαχειρίσεως καὶ τῶν μισθολογίων τοῦ προσωπικοῦ των κατά 10 ο.ο.). Μέχρι: σήμερον ή «Κιούναρ Λάτιν», ή «Ντομίνιον Λάτιν», ή «Άλφρεντ Χόλτ Λάτιν» ή «Άνκορ Λάτιν» ἐφήμερον τήγη μερικὴν ταῦτην περικοπήν, ητοις πρὸς τὸ παρόν ἀφορᾶ μόνον τὸ προσωπικό τῆς διευθύνσεως καὶ τῶν πρακτηρίων καὶ μηχανῆς.

Ηδη εἰς παρομοίαν περικοπὴν τῶν μισθολογίων, γενικῶς δημος, διὸ δλας τὰ μέλη τῶν πληρωμάτων τῶν προσέθησαν ἀπὸ μηρός οἱ Νορβηγοὶ ἐφοπλισταί. Ἐπίσης οἱ ἐφοπλιστικοὶ κύκλοι τῆς Γαλλίας ἡρχισχν καὶ αὐτοὶ συσκεπτόμενοι διὰ τήγη μειώσιν τῶν Γαλλικῶν μισθολογίων, εἰς σχετικὸν δὲ διάβημά των πρὸς τήγη Γαλλικὴν κυβερνησιν, ἔλασθν παρὰ τὸ ὑπουργοῦ τῆς Έμπορικῆς Ναυτιλίας τήγη διεδίκαιωσιν, οτις θὰ φέρῃ τὸ ζητημά των ἐγώπιον τοῦ ὑπουργού κυρίουσιν.

Μίαν ἀκόμη ἐκδήλωσιν τοῦ κρατοῦντος πνεύματος διὸ αὐτηγοὶ οἰκονομίας ἀποτελεῖ καὶ η ἀργησίς τῶν Νορβηγῶν ἐφοπλισμῶν, διότις αὐτηγοτάτων τὸ 8ώρου τῆς ἐργασίας τῶν πληρωμάτων τῶν.

Η ἔνωσις τῶν Νορβηγῶν ἐφοπλιστῶν εἰς πρόσφατον αὐτῆς δηλώσιν ἐτόνισε, οτις η ἐφαρμογὴ τοῦ 8ώρου θὰ προσθέσῃ εἰς τήγη Νορβηγικὴν γκυτιλίων μίαν ἐπιδάρυνσιν ἐκ 43.000.000 κορωνῶν κατὰ τὸ πρῶτον ἔτος καὶ θὰ ἐπιφέρῃ καταχτερεπικὰ ἀποτέλεσματα ὑπὸ τήγη παρομοίων μάλιστα κρίσιν, ἀφ' οὐ καὶ ηδη τὰ ἔξοδα κυρήσεως τῶν πλοίων εἰνε δυσκαλόγια πρὸς τὰς εἰσπράξεις.

Εἰς ἀπόκτησιν τῆς δηλώσεως ταῦτης η ἔνωσις τῶν Νορβηγῶν πλοιάρχων ισχυρίσθη, οτις η ἐφοπλιστικὴ ἀποψίς δὲν στηρίζεται ἐπὶ τῆς πραγματικότητος. Ἐάν τὸ 8ώρου εἰς τὰ πλοία ηθελεν ἐφαρμοσθῇ διεθνῶς, τότε η Νορβηγικὴ γκυτιλία οὐδένα θὰ ὑστερεῖ ἀντικτυπον ἐκ τῆς αὐξήσεως τοῦ προσωπικοῦ τῶν πλοίων. Τούλαντος μάλιστα, δεδομένου οτις δλας: αἱ Ναυτιλίαι θὰ ἐπεδρύσουντο ἐξ ίσου, ήλα ἐπήρχοντο δύο σούδρα ωρελήματα.

Δηλαδή, πρῶτον θὰ ἐμειούστο εἰς δλας τὰ γκυτιλία της Έθνης τὸ κύμα τῶν ἀνέργων γκυτιλίων τῶν καὶ δεύτερον θὰ ηδέναντο οἱ οἰκονομοτάτοις εἰς αὐτοὺς μειώσιαν μείζονα ίσως ἐκείνης ητοις θὰ ἀπηγτεῖτο πρὸς κάλυψιν τῶν ἐπιλεγμένων μισθολογίων τοῦ ηδηγμένου προσωπικοῦ τῶν πλοίων. Κατὰ τοὺς Νορβηγικοὺς πλοιάρχους καὶ ὑπὸ τὰς χειροτέρας συνθήκας η ἐφαρμογὴ τοῦ 8ώρου τοῦτο μόνον τὸ κακόν ηδύνατο νὰ ἐπιφέρῃ: Μίαν ἔλασθρα μειώσιν τῶν ἐφοπλιστικῶν κερδῶν.

Πάντως οἱ Νορβηγοὶ πλοιοκτήται: σταθμίσκυτες ἐπαρκῶς τὰ πράγματα, ἀπέρριψαν, ως καταχτερεπικὸν διὰ τήγη γκυτιλίων τῶν, τὸ ἀπειθυθὲν εἰς αὐτοὺς ὑπὸ τοῦ Διεθνοῦς γκραφείου Ἐργασίας τῆς Κ. Τ. Ε. ἐρωτηματολόγιον περὶ τοῦ δυνατοῦ τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ δικτυώρου.

Η ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΗ ΤΟΥ ΛΟΥΔΑ ΔΙΑ ΤΑ ΝΑΥΑΓΙΑ ΤΟΥ ΜΑΡΤΙΟΥ

Κατηγορίεσθη και ἐδημοσιεύθη εἰς τὸ Λογδίνον ἡ ἐπίσημος στατιστικὴ τοῦ Λόδου διὰ τὰ θυλάσσια δυστυχήματα τὰ σημειώθέντα ἀνὰ τὴν Υδρόγειον τὸν Μάρτιον. Τὰ ναυαγήσαντα ἀτμόπλοια ἀνῆλθον εἰς ἓνα μότοραν και εἰς 24 ἀτμόπλοια τ. γκρδ. 47.959. Πέρισσον κατὰ Μάρτιον είχον ἀπολεσθῆ 19 ἀτμόπλοια τ. γκρδ. 19.354 και τὸν Μάρτιον τοῦ 1929 είχον ἀπολεσθῆ 22 ἀτμόπλοια τ. γκρδ. 59.928.

Τὰ βυθισθέντα ἐφέτος 25 πλοῖα κατανέμονται εἰς τὰς κάτωθι ἔθνοις ὅπερας:

Ἄγγλικα	4 τόν.	4.175	Ισπανικὰ	5 τόν.	16.277
Αμερικ.	1 »	721	Νορβηγικὰ	2 »	2.552
Γαλλικὰ	2 »	3.487	Σουηδικὰ	1 »	693
Έλληνικὰ	3 »	6.125	Τουρκικὰ	4 »	3.469
Όλλανδικὰ	1 »	2.445	Κινεζικὰ	1 »	2.000
Ιταλικὰ	1 »	6.015	Σύνολον	25 »	47.959

Τὰ σκάφη ταῦτα ἵσαν τὰ ἀκόλουθα: «Citrine» Ἀγγλ. τ. 582 ναυαγῆσαν εἰς Πόρτο Εριν. «Αρνιστόν» Ἀγγλ. τ. 2080 διοισθὲν ἐκ προσκρούσεως ἐπὶ πάγῳ. «Ruta» Ἰταλ. τ. 6015 ἐγκαταλειφθὲν εἰς τὸν Ατλαντικόν. «Hendi» (πρώην «Αρχάγγελος») Ὁλλανδ. τ. 2445 διοισθὲν εἰς Κούνιγκσταντίνο. «Cap Fagnet» Γαλλ. τ. 585 διοισθὲν εἰς Ισλανδίαν. «Chang—Kiang» Γαλλ. τ. 2902 συντριβὲν ἐπὶ δράχων εἰς Χάργα—Κόργα.

«Bolos» Γερμ. τ. 1906 ἐξοπελλαν ἐπὶ νφάλου εἰς Σκιάθον. «Σινσέϋ Μαρού No 6» Ἰσπων. τ. 3400, «Μικάγκε Μαρού No 11» Ἰσπων. τ. 3394, «Κάντζου Μαρού» Ἰσπων. τ. 6515 (τάνα). «Κίνζαν Μαρού» Ἰσπων. τ. 1730 και «Σχούν Μαρού» Ἰσπων. τ. 1238, ἀπαγνύτα ναυαγῆσαν εἰς τὰ δύοτα τῆς Απο. Αγκτολής.

«Hera» Νορδ. τ. 1080 ναυαγῆσαν εἰς Χάρμπρεφεστ., «Τέον» Ἀγγλ. τ. 927 διοισθὲν ἐκ συγκρούσεως, «Βίνιγκ» Ἀγγλ. τ. 586 ἀνατιναχθὲν, «Ylv» Νορδ. τ. 1472 και «Tanja» Σουηδ. τ. 693 ἀγνοούμενα και «Γκρίτερ Πίττσμπουργκ» Αμερ. τ. 721 ἀποτεφρωθέν.

Τὰ ναυαγῆσαν και διαγραφέντα τέσσαρα Τουρκικά, ἵσαν τὰ ἄπ. «Χιλάλ» (πρώην «Ελπινίκη») τ. 546 «Ριζέ» τ. 851, «Ιντεπέ» (πρώην «Πηλεύς») τ. 611 και «Γεσήλ—Ιομάκ» τόννων 1431.

Οσον ἀφορᾷ τὰ Ἐλληνικά ἀναφέρονται εἰς τὸν πίνακα τοῦ «Λόδου» τρία σκάφη, τὰ «Οὐρανία» (ex «Θεσσαλία»), «Ταξιάρχης» (ex «Μερόπη») και «Ανδρέας Κ.» (ex «Graciana»). Τὸ τελευταῖον τοῦτο ἀνελκυσθὲν ἦδη ἐκτελεῖ προσωρινάς ἐπισκευῆς εἰς Κ. πολιγ.

Αἱ κατὰ τὸν αὐτὸν μῆνα Μάρτιον σημειώθησαν συνολικαὶ ἀναρίαι: σκαφῶν ἀνῆλθον εἰς 6622 ἔναντι 629 τοῦ περιστοῦ Μαρτίου 915 τοῦ Μαρτίου 1929 και 610 τοῦ Μαρτίου 1928.

Αἱ ἐφετειναὶ ἀναρίαι κατανέμονται εἰς τὰς ἀκολούθους αἰτίας: Εἰς ζημίας ἐπὶ τρικυμίας 65, εἰς νυκάρια και ἐγκαταλείψεις 3, εἰς προσκράξεις 132, εἰς συγκρούσεις 198, εἰς πυρκαϊκὰς και ἐκκρήξεις 36, εἰς ἄγνοιαν 2, εἰς ζημίας μηχανῶν, ἀξογος και ἔλικος 83 και ἐκ διαφόρων ἀλλων αἰτιῶν 153.

ΗΝΩΜΕΝΑΙ ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ

Τὰ νέα ύπερωκεάνεια τῆς «Εξπορτ»

Ἐκ τῶν ναυπηγείων τῆς Νέας Γέργης καθείλκυσθη ἰσχάτως τὸ ὑπερωκανίον «Exeter» τῆς Αμερικαν. «Εξπορτ Λάιν». Τὸ σκάφος τοῦτο είναι τὸ τρίτον κατὰ σειράς ἐν τῶν τεσσάρων ἀτίνα ναυπηγεῖ ἡ ἀτμόπλοια αὕτη. Τὸ τέταρτον, ὀνομασθέν «Excambion» ὑπολογίζεται νὰ τεθῇ ἐν ὑπηρεσίᾳ περὶ τὰ τέλη Ιουλίου.

Η Ἀμερικαν. «Εξπορτ Λάιν» προστίθεται τὰ τέσσαρα νεότευκτα ὑπερωκανία τῆς διὰ τὴν συγκοινωνίαν Νέας—Γέργη—Μεσογείου. «Ἡδη τὰ δύο πρώτα ὑπερωκανίαν «Excambion» και «Exochorda» εἰστοκνοῦται ἐν ὑπηρεσίᾳ ἀπὸ διμήνου εἰς τὴν γραμμὴν Νέας Γέργης, Νεαπόλεως, Μασσαλίας, Αλεξανδρείας.

Ἐκκατοντά τῶν σκαφῶν τούτων είναι τόννων γκρδ. 8700, μὲ διλοκόν μηχαν. 475 ποδῶν, πλάτος 61.6 και ὑψος 42.3 ποδῶν μέχρι τοῦ σάλτερ—ντέκ. Διαθέτονταν χῶρον δι' 6100 τόννους φορτίου, φυγεῖται 34.000 κυβ. μέτρων ποδῶν πρὸς μεταφορὰν εἰδῶν ἔχοντων ἀνάγκην διατηρήσεως και διαθέτουν καρπίνας δι' 152 ἐπιβάτες πρώτης θέσεως.

Ο ΑΓΩΝ ΤΑΧΥΤΗΤΟΣ ΙΣΤΙΟΦΟΡΩΝ ΦΕΡΟΝΤΩΝ ΣΙΤΗΡΑ ΕΞ ΑΥΣΤΡΑΛΙΑΣ

Τὸ τριτοῖον Φιλανδικὸν ιστιοφόρον «Herjogin Cecilia», διπερ ἐφόρτωσε σιτηρὰ εἰς Wallaroo τῆς Αὐστραλίας και ἀπέπλευτον ἐκεῖθεν τὴν 23ην Ιανουαρίου ἔφθασεν εἰς τὸ Φάλμουθ, διαχύσαν τὴν ἀπόστασιν ταύτην ἐντὸς 93 ημερῶν.

Τὸ σκάφος τοῦτο κατορθώνει ἐπὶ σειράν ἐτῶν γὰρ φθάνει πρῶτον εἰς τὴν Ἀγγλίαν ἐξ Αὐστραλίας συναγωγιζόμενον μὲ ἔνα ὀλόκληρον στόλον μεγάλων ιστιοφόρων, ἀτίνα φορτώνουν Αὐστραλικά σιτηρὰ διὰ τὴν Εὐρώπην.

Τὸ «Herjogin Cecilia» ἔφθασε πρῶτον και κατὰ τὸ ἀνοιγμα τῆς ἐποχῆς δι' Αὐστραλιανὰ φορτώσεις, ἐπραγματοποίησε δὲ κατὰ τὴν τελευταῖαν πενταετίαν τὰς κάτωθι ταχύτητας.

1927	ἀπὸ Πόρτο Λίνκολν	εἰς Κουντσάριν	ἡμέραι: 88
1928	»	Πόρτο Λίνκολν	» 93
1929	»	Πόρτο Πίρρου	» 104
1930	»	Wallaroo	» 110
1931	»	Wallaroo	» 93

Κατὰ τὴν 1927 και 1928 ἐπραγματοποίησεν ἐπίζηλα φερόρ, κατὰ τὸ 1929 διατήθη εἰς τὸν ἀγῶνα αὐτὸν τῆς ταχυτήτων μεταφορᾶς ἀπὸ τὸ ιστιοφόρον «Archibald Russell», διπερ διήγυσε τὴν ἀπὸ Μελβούρνης εἰς Κουντσάρουν ἀπόστασιν ἐντὸς 93 ημερῶν, κατὰ δὲ τὸ 1930 διατήθη και πάλιν ἀπὸ τὸ ιστιοφόρον «Pommeren».

Πάντως ἐφέτος τὸ «Herjogin Cecilia» προσέθηκε μίαν ἀκόμη ώραιαν ἐπιτυχίαν ταχύτητος εἰς τὰς προγενεστέρας του τοικύτας. Ο πλοίαρχος του Σένεν Ερέξον, ἡλικίας 27 μόλις ἐτῶν, τῶν, ἐδήλωσεν, διὰ τὸ σκάφος του ἔφθασεν εἰς τὸ ἀκρωτήριον Χόρην ἐντὸς 40 ημερῶν, ἐνῷ πέρισσου τὴν ἴδιαν ἀπόστασιν εἰχε διαγύσει ἐντὸς 32 ημερῶν.

Ἡ καθυστέρησις προσῆλθε, διότι τὸ πλοίον κατελήφθη ἀπὸ μίαν ἀπόλυτον γηγεμίνην και ἡδράνησεν ἐπὶ πέντε διλοκήρους ἡμέρας, ἀλλ’ ἀκολούθως μὲ τὸν πνεύσαντα ἀνεμον διήγυσε τὸν 24 ὥρων 360 μῆλα.

Τὸ «Herjogin Cecilia» είναι τόννων γκρδ. 3110 ἐγκυπηγήθη δὲ τὸ 1902 εἰς Μπρεμενγάδεν. Τὸ φορτίον του συνεποσοῦτο ἀπὸ 4250 τόννους σίτου.

Ἐκτὸς τοῦ ἀγωνιστού σκαφούς εἶχεν ναυλωθῆ ἐφέτος διὰ μεταφορᾶς σιτηρῶν και εἰδρίσκονται: ἥδη ἐν πλῷ ἐξ Αὐστραλίας δι' Αγγλίαν ἐπερχόμενα μεγάλα ιστιοφόρα. Ἐξ αὐτῶν τὰ ιστιοφόρα «Viking» 2670 τ. γκρδ. ἀποπλεῦσαν ἐξ Αὐστραλίας τὴν δημιουρία της Ιανουαρίου και «Olivedank» 2795 τ. γκρδ. ἀποπλεῦσαν τὴν 17ην Ιανουαρίου δὲν ἔφθασαν ἀκόμη εἰς τὴν Αγγλίαν, ἀλλ’ οὔτε κατὰ διάρχουν περὶ αὐτῶν εἰδήσεις, που εὑρίσκονται εἰσέτι.

Νεώτεραι διμως συμπληρωματικαὶ πληροφορίαι: ἀνέφερεν τὰς τελευταῖας τὰυτας ἡμέρας, διὰ τὸ «Viking» εἰστήθεν εἰς τὸ Φάλμουθ κατόπιν ταξειδίου 119 ημερῶν. Ἐπίσης ἔφθασε και τὸ «Archibald Russel» ἐντὸς 28 ημερῶν, ἐθεάθη δὲ ἀπὸ πλοία τῆς γραμμῆς και τὸ «Olivebank» διπερ διμως θὰ φύσῃ μὲ μεγάλην κυθυστέρησιν.

ΓΕΡΜΑΝΙΑ

“Ιδρυσις νέας γραμμῆς

Τὸ τῆς Deutsche Levant Linie ἀνεκανινάσθη νέα 150ήμερος γραμμὴ ἐκ Δουναβέρκης διὰ λιμένας τῆς Μεσογείου και τῆς Μαύρης Θαλάσσης. «Ἡδη πρόκειται νὰ ἔγκαινιασθῇ και μηνιαία γραμμὴ ἐκ Δουναβέρκης διὰ τοὺς λαμένας τῆς Αίγαπτου και τῆς Συρίας.

ΟΛΛΑΝΔΙΑ

Παραγγελία μότοροσιπς

Τὰ ναυπηγεῖα «Nederland Shipbuilding Company», τοῦ Αριστερνταμ ἀνέλαβον τὴν ναυπήγησιν τριών μεγάλων μότοροσιπς διὰ λαμένων Σκανδινανῶν ἐφοπλιστῶν. «Εκαστον σκάφος θὰ ἔχει χωρητικότητα 9500 τόννων φορτίου μὲ βάθυτμα 26.10 ποδῶν και διαστάσεις μήκους 456 ποδῶν, πλάτους 61 και ὑψος 39.6 ποδῶν.

Αἱ μηχαναὶ των θὰ είναι Ντρέζελ «Ολλανδικοῦ οικοτημάτος Stork Bros», θὰ κινοῦνται μίαν διλοκόν και θὰ έχουν δύναμην 6700 πόπων B. H. P. Κάθε μότοροσιπ ἐκ τῶν τριών θὰ διαθέτει και 12 θέσεις δι' ἐπιβάτες. Τὰ μηχανῆματα καταστρώματας περιλαμβάνουν 18 ἡλεκτρικά έμφρακτα. «Εκαστον τῶν ἐλγυρού μότοροσιπς θὰ διαθέτῃ και χωρού 100.000 κυβ. ποδῶν διὰ φυγεῖς.

ΟΤΑΝ ΤΑ ΠΛΟΙΑ ΚΑΤΑΛΑΜΒΑΝΟΝΤΑΙ ΑΠΟ ΤΟ ΓΗΡΑΣ

"ΣΤΟ ΚΟΙΜΗΤΗΡΙΟ ΤΗΣ ΓΕΝΟΒΑΣ,,

Εις προγενέστερον τεῦχος των τὰ «Ναυτικά Χρονικά» είχον ἀσχοληθῆ μὲ τὴν συγχιγνητικήν, δσον καὶ πρωτότυπον τελετὴν τὴν διεξαγχθεῖσαν εἰς τὴν μακρυνήν Όζάκχαν, δπου ὁ σύνδεσμος τῶν Ἰαπώνων διαλυτῶν πλοίων ἐτέλεσε μημημόσυνον διὰ τὰς φυχᾶς τῶν σκυφῶν, ποὺ ἐγκατέλειψαν τὴν ζωὴν ὑπὸ τὰ διαιτα κτυπήματα τῶν ἐργατῶν τῆς διαλύσεως.

— Κάθη πλοίον ἔχει φυχὴν.

Αὐτὸ πιστεύουν οἱ Θαλασσοπόροι τῆς Χώρας τῶν χρυσαυθέμων καὶ κλίγουν εὐλαβεῖκα τὸ γόνυ, ζητοῦντες ἵσως συγχώρησιν ἀπὸ τὰς φυχᾶς τῶν πλοίων ποὺ τὰ ἔχει καταδικάσῃ πλέον ἡ μοίρα εἰς τὸ θάνατον. Γηράσκουν καὶ τὰ πλοῖα! Καὶ μάλιστα, σύμφωνα μὲ τὴν Νομολογίαν πολλῶν ναυτικῶν κρατῶν γηράσκουν πολὺ, πάρα πολὺ γρήγορα.

Σήμερα, ἔνα φορτηγὸν πλοίον είκοσι χρόνων θεωρεῖται πλέον παληγό, δταν δὲ περάση τὰ τριάντα, τότε πειά χαρακτηρίζεται, ώς ἐντελῶς ἀχρηστο καὶ γέρικο, γι' αὐτὸ καὶ ἐξαποστέλλεται στὰ ἐργοστάσια τῆς διαλύσεως, στὰ περιφηματικά «νεκροταφεῖα τῶν γηρασμένων πλοίων».

Τὰ Ἑλληνικὰ ἀτμόπλοια παρέχουν ἕκαστοτε ἔνα ἀφθονον ὄλικὸν εἰς τοὺς ἐπιχειρηματίας τῆς διαλύσεως καὶ μολονθὲ: εἰς τὴν Χώραν μας ἔχει ἐφευρεθῆ διὰ τὰ ἀτμόπλοια τὸ ἐλλειψόν τῆς ζωῆς, ἀφ' οὐ ἔχομεν ἐν κινήσει σκάφος τοῦ 1865, ἐν τούτοις δὲν παύομεν νὰ τροφοδοτοῦμεν εἰς παλαιόν ὄλικόν την Γένοβακ, διὰ τὴν δοποίαν πολὺ γρήγορα προορίζομεν καὶ μίαν νέαν πλούσιαν συγκριμούμενην ἀχρήστων πλωτῶν δγκων.

Εἶναι ἀλήθεια, δτι τὸ γήρας χαρακτηρίζεται ἀπὸ ἐμπιδούς λέδεας καὶ πείσματα. "Ισως δὲ ἀπὸ τέτοιαν «παραξενιά» ἐξεκολουθοῦν πολλὰ Ἑλληνικὰ πλοῖα, κατὰ κανόναν ἐπιβατεῖκα, γι: σύρουν τὸ γέρικο σῶμα τῶν εἰς τὸ κύρια, πρὸς δικιώνισιν τῆς μορολατρείας, γῆτις διστιλεύει εἰς τὴν τόσον Θαλασσοχαρῇ Χώραν μας. Ἐννοεῖται, δτι συχνὰ ἐπέρχονται τὰ «πλήγματα τοῦ Ηπειρού», ἐνῷ κάποτε—κάποτε τὸ πεῖσμα μερικῶν παληγῶν πλοίων μετατρέπεται εἰς νευρασθένειαν καὶ δπως οἱ ρωμανικοὶ καὶ ἀπογοητευμένοι ἀπὸ τὴν ζωὴν αὐτόχειρες, ἔτσι καὶ αὐτά, δταν ἐπιστῇ τὸ πλήρωμα τοῦ χρόνου τῶν, χαράσσουν ἐπάνω εἰς τὴν ζωὴν ἐπιφάνειαν μὲ τὴν γραφίδα τοῦ συθροῦ ἐλικός τῶν τὸ τελευταῖον «χαίρε» πρὸς τὴν ζωὴν καὶ κρατῶν πορείαν πρὸς ἔνα ὄφαλον η πρὸς μίαν δραχώδη ἀκτὴν, δπου αὐτοκτονούν...

Ἡ συγκριτικά δημος δόδος τοῦ θυγάτου τῶν είναι ἡ φυσικὴ δόδος ἡ δδηγούσσα εἰς τὸ Κοιμητήριον τῆς Γένοβας. Ήριν φθάσωμεν δημος ἑκεὶ, θὰ ἀναφέρωμεν, μέσος δὲ μιὰ μας χαρακτηριστικὴ παρένθεσι, ἔνα συγχιγνητικὸ γεγούδης, ποὺ σχολιάζεται αὐτὴν τὴν στιγμὴν ἀπὸ δλον τὸν γκυτικὸν κοσμον τῆς Θαλασσοχαρῆς.

Τὰ Ἀγγλικὸν ὑπερωκεάνειον «Orita» συμπληρώσαν Σδετὴ ὑπηρεσίαν ἡχρηστεύθη ὑπὸ τῆς ἀτμοπλοΐας του παρωπλίσθη εἰς τὸ Λίθερπούλ καὶ ἀπεφασίσθη ἡ διαλύσις του. Τὸ «Orita» εἶναι ἔνα σκάφος 11.000 τόνων γκρός περίπου, τὸ δοποίον είχε διαγράψει μίαν ἔνδοξον σταδιοδρομίαν καὶ είχε καταστῇ δημοφιλές.

Καὶ ἐσκέψθησαν: Ἀξέσει μία δόδα νὰ κλείσῃ τὴν ζωὴν τῆς ὑπὸ τὰ κτυπήματα τῶν σφυρῶν καὶ ὑπὸ τὰ ἀφανιστικὰ περάσματα τοῦ δευγόνου;

— Οχι: βέδαια!

Ἀπεφασίσθη λοιπὸν, δπως ἔνα γκαλήνιο πρωτ τεῦχον ὑπὸ ἀτμὸν τὸ «Orita» καὶ ἀναγκῇ εἰς τὸ πέλαγος. Ἐπ' αὐτοῦ θὰ ἐπιβαίνῃ ὁ πρωτος πλοίαρχος καὶ δύο—τρεις μηχανικοὶ, οἱ δοποίοι: θὰ κινήσουν τὰς μηχανὰς δλοταχῶς, ἐνῷ ὁ κυβερνήτης θὰ χαράξῃ πορείαν ἐπὶ τῶν βράχων μιὰς ἐργμονήσου. Θὰ ἐπιβούν κατόπιν μιᾶς ἀτμοκάτου καὶ θὰ παραληφθοῦν ἀπὸ ἔνα συνοδευτικὸν πλοίον.

Τὸ «Orita» ἔρημον πληρωμάτος καὶ μὲ πλήρη ταχύτητα θὰ πέσῃ ἐπὶ τῶν βράχων καὶ θὰ συντριβῇ, κατόπιν δὲ τὰ λείψαντα τοῦ γκυτικοῦ του θὰ παραληφθοῦν ἐπὶ τόπου ἀπὸ τοὺς διαλυτές.

Κατ' αὐτὸν τὸν τρόπον τὸ «Orita» θὰ κλείσῃ τὴν λαμπρὰν Σδετὴ σταδιοδρομίαν του μὲ ἔνα ἔνδοξον τέλος, μὲ ἔνα ήρωικὸν θάγκτον.

Εἰς τὸ «Νεκροταφεῖον» τῆς Γένοβας, δπως ἀνεφέρωμεν εἰς

τὰς ἀνωτέρω γραμμάς μας ἔχει δόσει πλουσίαν τροφὴν ἡ Ἑλληνικὴ ναυτιλία. Κατὰ τὴν τελευταῖαν μόνον πεντετελίαν ἐκοιμήθησαν ἐκεὶ τὸ αἰώνιον ὅπνον τῆς γαλήνης δέκα εἰνάκη Ἑλληνικὰ ἀτμόπλοια 61.277 τόννων.

Ίδοι αὐτά: Κατὰ τὸ 1926 τὸ ἀπὸ «Θάρρος» τ. 3316. Τὸ 1927 ἡ «Αντιγόνη», ἡ «Ακτὴ», ὁ «Νείλος», ἡ «Ερυσσος» καὶ ἡ «Ηρώ» 8177 ἐν δλφ τόννων. Τὸ 1928 ἡ «Θέτις» τ. 1726. Τὸ 1929 ἀλλὰ σκάφη μικρές 35.112 τόννων γκρός, δτο «Αγιος Ανδρέας», δτο «Μιλτιάδης», ἡ «Αἰκατερίνη Κ.», δτο «Μωρέζ», δτο «Βασιλεὺς Αλέξανδρος» καὶ δτο «Ιωάννης Θ. Βλασσόπουλος».

Καὶ τὸ 1930 πέντε ἀκόμη φορτηγὰ τόννων 12.946. δτο «Αγιος Νικόλαος», δτο «Ελπιδοφόρος», ἡ «Ελένη Σ. Ιωσηφόγλου», δτο «Ιστρος» καὶ δτο «Νίκη».

Είχε δὲ κατὰ τὴν λήξησαν πεντετελίαν καὶ ἡ Ἑλληνικὴ ναυτιλία ἔνα γεγούδη σχεδόν παρέμοιο τοῦ Ἀγγλικοῦ ὑπερωκεάνειου «Ορίτα». Τὸ Ἑλληνικὸν φορτηγὸν «Ιωάννης» τῆς ἀτμωπλοίας Μαζαράκη, ἔνα σκάφος κακινούργες ἀπὸ τὰ καλλιτερα τῆς Ἑλληνικῆς Ἐμπορικῆς ναυτιλίας ἐρχόμενον μὲ γεννήματα ἐκ τῆς Αργεντινῆς κατελήφθη ἀπὸ ἔνα δικονομικοὺς κυκλων ἔγγυς τῆς Καζαπλάγκας καὶ ἐξώκειλεν ἐπὶ τῶν δράχων τῆς Αφρικανικῆς παραχ τοῦ Ατλαντικοῦ.

Τὸ πλοίον ὑπέστη σιράν ἐκτεταμένων ζημιῶν καὶ ἐχασκετηρίσθη ὑπὸ τοῦ Λόσδων δλική ἀπώλεια (total-loss). Ἐγκατελείψθη θίεν ἀπὸ τὸν πλοιοκτήτην του εἰς τὰς ἀσφαλείας, αἱ δοποίοι καὶ ἐφρόντισκην, δπως περισώσουν ἔνα αὐτοῦ πάν τὸ δυνάτον.

Οἱ γκυτικούσιασται οἱ ἀνακλαθεῖτες τὴν ἐργασίαν κατώρθωσαν σὺν τῷ χρόνῳ για νὰ ἐπιτύχουν τὴν ἀνέλκυσίν του καὶ ἔνα πραγματικό σχεδόν τὸν πληγωμένον «Ιωάννην» εἰς τὸ Γιβραλτάρ. Ή ἐπισκευή του θὰ ἐκστίζει χιλιόδεκα λιρῶν, δτο δ καὶ αἱ ἀσφαλείαις ἐπώλησην τὸ πλοίον, δτο ἀχρηστον διλικόν, εἰς Ιταλούς διαλυτάς.

Δύο ίσχυρὰ Ιταλικὰ ρυμουλκὰ κατέφθασαν περὶ τὰ μέτα τοῦ 1929 εἰς τὸ Γιβραλτάρ, προσέδεσαν τὸ ἀτυχο ἐκεῖνο Ἑλληνικὸν καρδίαν καὶ ηρχισαν νὰ τὸ ρυμουλκούν πρὸς τὸ Κοιμητήριον τῆς Γένοβας.

Ο «Ιωάννης» δημως είχε φυχὴν!...

Ο «Ιωάννης» δὲν ἐπεθύμει νὰ εῦρῃ τὸν θάνατον ὑπὸ τὰ δικεια κατηπήματα τῶν διαλυτῶν. Ήθελε νὰ ταφῇ εἰς τὴν ζωὴν ἀδυσσον. Καὶ ηγούτοκτόνησεν!...

«Οταν ἡ πέθιμος συνοδείει παρέπλεις τὰ παράλια τοῦ συμπλέγματος τῶν Ισπανικῶν νήσων τῆς Μεσογείου, ἥρισιξαν μόνκατων τὰ ρήγματα τῶν οφάλων, τὰ νερά κατέκλυσαν τὰκύτη του κατίδι ωραιού σκάφος ἐδυθίζετο!...

Εἰς μάτηη τρεῖς Ιταλοὶ ἐργάται:—διαλυταὶ εύρισκομενοὶ ἐπὶ τὴν γεφύρα; τοῦ διαθέσιμου πλοίου εἰκάλουν εἰς δοκήθειαν τὰ δύο ρυμουλκά. Ήτο γνές καὶ τὰ πληρωμάτα τῶν ρυμουλκῶν δὲν ἔδιεπον τὴν ἐπερχομένη δύθισι. Ἐφύτησαν ἀνέμοις καὶ αἱ φωναὶ τῶν τριῶν ἐργατῶν δὲν ἤκουοντο.

«Οταν πειά οἱ ἐπὶ τῶν ρυμουλκῶν ἀντελήφθησαν τὸ μορφαίον τοῦ πολὺ ἀργά. Μόλις ἐπρόφθασαν νὰ κόψουν τὰ σχοινία τῆς προσδέσεως, καθ' ὃν στιγμὴν καὶ γέφυρα: τοῦ «Ιωάννη» ἀγκάλα:αζαν τὸ κύρια, μετὰ μίαν δὲ στιγμὴν τὸ σκάφος κατεποντίζετο πρασύρου καὶ τοὺς τρεῖς Ιταλούς ἐργάτας.

* * *

Εἰς τοὺς μεγάλους λιμένας τῆς φορτώσεως γεννημάτων, συγχάσιοι πλοιαρχοὶ... γάνουν τὰ δικόρια των! «Οταν ἀγκυροθίζουσιν εἰς τὴν θέσιν τῆς φορτώσεως ἐξέρχονται: πρὸς τὰς τακτοποίησιν τῶν ἐγγράφων τῶν, συγήνωσις δὲ περιέρχονται: τὰ καταστήματα τῆς πόλεως δι: ἀτομικάς των προμηθείας ἡ δι: ἀγοράς ἐφοδίων τοῦ πλοίου καὶ ἀλλας συγχαρεῖς πρὸς τὸ ἐπάγγελμά των ἀσχολίες.

Μετά τινας δραστικέστερες εἰς τὴν θέσιν, δπου αφήκαν τὸ πλοίον των νὰ φορτώνη, μιταίως τὸ ἀνακήστον.

— Ποῦ είναι τὸ πλοίο μου, ἐφωτοῦν.

— Στὴν βάσια! ..., τοῦ ἀπαντοῦν!...

«Η φόρτωσις 8000 τόννων ἔχει: συντελεσθῆ ἐντὸς δλίγων ωρῶν καὶ πρὶν ἀκόμη καταλάβει: καλά ὁ πλοιαρχος, δτο: ἐφθισε—φέρε’

είπεν—εις τὸ Μόντρεαλ, εύρισκεται καὶ πάλιν διασχίζων τὸν απέραντον ωκεανόν.

Κατι παρόμοιο εἰς ταχύτητα συμβίνει καὶ εἰς τὸ «Νεκροταφεῖο τῶν βαπτοριῶν» στὴ Γένεσβα. Μόλις ἔνα πλοίον, πωληθὲν πρὸς διάλυσιν φύσῃ ἐκεῖ καὶ διδηγηθῇ εἰς τὴν κατάλληλον θέσιν τοῦ ἀναλαβόντος τὴν διάλυσιν ἑργοστασίου, δι πλοίαρχος ἀποδιάζεται πρὸς ταχτοποίησιν τῶν τελευταίων τυπικῶν λεπτομερεῖῶν τῆς παραδόσεως.

Μετὰ δυό—τρεῖς ώρες ἐπιστρέψει εἰς τὸ πλοίον του πρὸς παραλαβὴν τῶν ἀποσκευῶν του, τῶν διδλίων του κλπ. Καὶ διαν φύσῃ εἰς τὸ ἀγκυροβόλιον, ἐρωτᾷ μὲ σκπληξιν, μὲ περιέργειαν καὶ ἐν ταύτῃ μὲ ταραχήν:

— Ποῦ είνε τὸ πλοίον; Ἀκόμη δὲν ἐφθάσκει καὶ τὸ τραβήξαν ἀλλοῦ;

— Ποῦ ἀλλοῦ; Ἰδέτε, κύριε πλοίαρχε, τὸ δικόν σας. Δὲν ἐκούνησε οὔτε μιὰ ἵντσα πέρχων τοῦ σημείου ποῦ τὸ ἀρρένεται!...

— Ποιό; Αὐτὸ τὸ ράκος είνε τὸ δικόν μου;

Ἄληθινὰ θλέπει ἔνα ράκος!... Τὰ μηχανήματα δέχυγόνου—ἀστελίγης χειρίζομενα γοργῶς ἀπόμιαν ἑκατοντάδα ἐμπειρών διαλυτῶν, τὸ ἔχουν μεταμορφώσει, τὸ ἔχουν κάμει ἀγγώριστο. Κατάρτια καὶ φουγάρο ἔχουν κοπῆ, οἱ γέφυρες εύρισκονται στὴν ἔγρα τὴν ἐπάνω σὲ μεγάλα ποντόνια, τὰ ἔξαρτήματα ἔχουν ἀφιερεῦθαι καὶ ἔνα ισοπεδωμένο κατέστρωμα παρουσίαζεται, σὰν νὰ ἔχῃ ἐπιμελῶς συρωθῇ ἀπὸ τὸ πέρασμα ἐνδέ σφοδροῦ κυκλώνος....

— Είνε δικαλών τῶν διαλυτῶν.

Ἡ διοικηγχία τῆς διαλύσεως πλοίων, είνε μία ἀνθούσα βιομηχανία διὰ τὴν Ἰταλίαν μὲ κεντρικὴν βάσιν τὴν Γένοβην. Τὰ ἀχρηστά δικόνα μετατρέπονται εἰς χρησίμους πρώτας όλκς καὶ πιοὺς ξεύρει, ἀνὴρ φρεσκοβιβλέτη, κακινόρια λαμπρίνα τῆς ὕψης τοῦ φρεσκοβιβλέτης «Φιάτ» ποὺ περγῆ μπροστά μης, δὲν είνε ἔνα καμπάτη: ἐλάσσοντος καποίου πάλι—ποτὲ ὑπέρεξαντος θαλασσόδρομος θαλαμηγοῦ μης, ἀπὸ τοῦ ὅποιου πολλάκις θὰ ἐταξεῖδεύσαμεν τὸ πελήγη χρόνια θαμηγάντες τὸ «ἄγετον, ἡλεκτροφύτιστον καὶ τὸ ταχύπλον», ποὺ ἀπετέλουν τὰ χρακτηριστικά τερα καμητικά τῆς ἐποχῆς του.

Π. ΤΖΟΥΝΑΚΟΣ

Ο ΑΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΕΡΓΑΣΙΩΝ ΤΟΥ 1930 ΔΙΑ ΤΑΣ 4 ΜΕΓΑΛΑΣ ΙΤΑΛΙΚΑΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ

Τὴν 23ην Ἀπριλίου ἔλαβεν ωρανή γενική συνέλευσις τοῦ «Λόδι Σαμπάουντα» εἰς τὴν Γένοβαν, καθ' ἡνέγνωσθη ἡ ἔκθεσις τοῦ διοικητικοῦ συμβούλου καὶ ἐνεκρίθη ἡ ισολογισμὸς τῆς ληξίσης χρήσεως. Εἰς τὴν ἔκθεσιν ἐποίηστο ἰδιαίτερως ἡ σοδοκοτάτη κρίσις, τὴν ὄποιαν ἀντιμετώπιζε: ἡ διεθνής ναυτιλία, ἀνεψέροντο δὲ καὶ οἱ λόγοι, οἵτινες ἡγάπην τὴν ἀμποίδιαν ταύτην εἰς τὴν ναυπηγήσιν τοῦ «Conte di Savoia» 46.000 τ. γκρός καὶ ταχύτητος 27 μιλῶν, διερ ον συνεργασία μὲ τὸν ἔπειρον πλωτὸν καλοσσὸν «Rex» τῆς «Ναυπηγικαστένας Τζενερέλας Ἰταλίαν» θὰ ἐμπαχθεῖσι τὴν ταχείαν γραμμὴν Γένοβας—Νέας Υόρκης. Ἡ ἀνάγκη τῆς ναυπηγήσεως τοῦ «Conte di Savoia» ἦταν φυσικὴ ἀπόρροια τῶν ναυπηγήσεων μεγάλων καὶ ταχυπλόων καλοσσῶν ὑπὸ τῶν Βορείων Ναυτικῶν Κρατῶν.

Τὸ «Conte di Savoia» θὰ κάμη ἔναρξην τῶν πλόων του τὸ θέρος τοῦ 1932.

Τὰ τίσσαρα ὑπερωκεάνεια τύπου «Conti» καὶ τὰ λοιπὰ ἐπιβατικά καὶ φορτηγά ἀποσπλιταὶ τοῦ «Λόδι Σαμπάουντα» ἐμφανίζονται εἰς τὰ ρύθμια τῆς ἐπιτρίπτεις μὲ ὅπειραν 258.460.001 λιραττῶν μετὰ τὴν ἐν 39.7800.000 λιραττῶν ἀπόρθεσιν τῆς ληξίσης χρήσεως καὶ ἔναντι: ἀρχαὶς τῶν ἐξ 500.000.000 λιραττῶν.

Σημειωτίσιον, διὰ ἡναυπηγήσεως τοῦ «Conte di Savoia» ἐγένετο διὰ δικαίου, ἐξ 150.000.000 λιραττῶν ἐξοφλητέων εἰς 15 ἑτη μὲ τόκον 6 1/2 ορο, ἐξ ὧν τὸ Κράτος θὰ πληρώνῃ τὰ 2 1/2 ορο καὶ χορηγηθήσαντος ὑπὸ τοῦ Ιστιτούτου Ναυτικῆς Πλοτων.

Ἡ ἔκθεσις ἀναφέρεται: ἐπίσης καὶ εἰς τὰς σχέσεις τοῦ «Λόδι Σαμπάουντα» πρὸς τὰς ἀποικίας τοῦ «Κέρουλιτς» καὶ Λόδι Τριεστίνο, τονίζει δὲ τὴν συνταλεθεσίαν τῶν πρόσδοτῶν τῆς «Κέρουλιτς», ἡ οἵτινες κατέθεσε διὰ μᾶς καλῆς ἐργασίας νὰ ἐγνιάνῃ ἀπόλυτως τὰ οἰκονομικὰ της.

Ο λογαριασμὸς τῆς μερίδος: «Κέρδη καὶ ζημία» τοῦ «Λόδι Σαμπάουντα» ἀφήνει ἐνεργητικὸν ὑπόλοιπον ἐξ 34.680.918 λιραττῶν, ἔναντι τοῦ ἀποτελεύθεντος πάρεια ἐξ 31.926.866 λιραττῶν. Λόγῳ τὴν συμερινήν κρίσισαν καὶ ἡ ἀποικίας κατη προέδη εἰς σοδεράνης οἰκονομίας εἰς τὴν ὅλην αὐτὴν διαχείρισην, οἰκονομικές αἰτίες ἐπιθετικές καὶ μέροι μετώπων κατὰ 12 ορο γενικῶς τῶν μισθολογικῶν προσωπικοῦ καὶ πληρωμάτων.

Ἐν τέλει τονίζεται εἰς τὴν ἔκθεσιν ἡ προνομιακὴ ἐν τῷ Μεσογείῳ θάση τῶν Ἰταλικῶν ὑπερωκεάνειων, μη ἐπηρεαζομένη ἀπὸ οἰνούχη πόλεις ἀντηγονιστῶν τῶν Βορείων Ναυτικῶν Κρατῶν καὶ προτείνεται ἡ διανομὴ μερίδων 20 λιραττῶν κατὰ μετοχῆν.

Ἡ γενικὴ συνέλευσις ἐνέκρινε παμφύλη τῶν ισολογισμῶν.

Ἐν σχέσει μὲ τὸ μέλλον τῶν ἡδη ὑπερωκεάνειων τῶν ἐκτελούντων

τὴν γραμμὴν Γένοβας—Νέας Υόρκης, ἀτινα θὰ ἀποσυρθοῦν, ἀλλὰ ὡς τεθοῦν ἐν ὑπηρεσίᾳ οἱ δύο νέοι πλωτοὶ κολοσσοί, δι πρόσθρος τῆς Νοτίου Αμερικῆς, παραλλήλων δὲ κρατεῖσι σκέψει νὰ θερυθοῦν καὶ νέαι γραμμαὶ πρός άλλας κατευθύνσεις ἐκτὸς τῆς Αμερικῆς.

* *

«Αρ» ἐτέρου ή συνέλευσις τῶν μετόχων τῆς «Ναυπηγικαστένας Τζενερέλας Ἰταλίαν» διεπιστώσας τὴν ἀνθορέαν κατέτασεν, ὑπὸ τὴν ὄποιαν δικτελεῖ καὶ ἡ ἀποικίας αὐτην. Ο στόλος τῆς «N.G.I.» συγκροτεῖται ἀπὸ 70 πρωκτεάνεια καὶ δύο φορτηγά τῶννων γκρός 146.560 ἐν συνόλῳ.

Τὰ πλοῖα ταῦτα ἀναφέρονται εἰς τὸ ἐνεργητικόν—μετὰ τὴν ἐκ 35.332.900 λιραττῶν ἀπόσθρον τῆς ληξίσης χρήσεως, διὰ ποσὸν 417.894.469 λιραττῶν. Τὰ κέρδη ἀνήλθον εἰς λιρέττας 39.997.846 ἔναντι 39.759.366 λιραττῶν τῆς περισυνῆς χρήσεως.

Ἡ ἔκθεσις πρὸς τὴν γεν. συνέλευσιν ἀναφέρει: τὰ τῆς ναυπηγήσεως τοῦ ορ «Rex», ἡ οἵτινες ἀπετεύθη διὰ δανστίον 150.000.000 λιραττῶν, 100 πρωκτεάνειας καὶ μὲ τόκον 6 1/2 ορο, ἐξ ὧν τὰ 2 1/2 οροι θὰ πληρώσουν τὸ Κράτος. Εἴκεν πραγματιστούμενάν των κερδῶν ἔνα ποσοστόν διορούντος 90 πρωκτεάνειας ἀποθεματικὸν, πρὸς δὲ τοὺς μετόχους θὰ διανεμηθεῖ μέρος των συναλλακτικῶν ποσοῦ 28.077.894 λιραττῶν.

* *

Ἔσοδος ἡδη καὶ ἡ θάση τῶν ἐτέρων δύο μεγάλων Ἰταλικῶν ἀποικίαων τῆς «Κέρουλιτς» καὶ «Λόδη Τριεστίνο». Ἡ συνέλευσις τῶν μετόχων τῆς «Κέρουλιτς» συνέπειταν εἰς Τεργάστην ὑπὸ τὴν προσθρέσιαν τοῦ ἀντιναυάρχου κόμητος Αλφρέδου Ντεντίτεω.

Ἡ ἀνάγνωσθείσας ἔκθεσης ἀνέφερεν διὰ τὰ πραγματικούμενάν την ληξίσην χρήσεων κέρδη ἀνήλθον εἰς 34.028.535 λιρέττας. Ο στόλος της ἀναγράφεται εἰς τὰ διθίλια της μὲ ὅπειραν 259.170.000 λιραττῶν, ἀπὸ τὰ διπλαῖς δέοντας νὰ αφιερωθῇ ἡ ἐκ 21.000.000 τελεταίων ἀπόσθρον.

Τὸ κονδύλιον «ουμπετού» καὶ τίτλοισικούτηντος «Κέρουλιτς» εἰς τὰ διεθνή θέτει τὸν πρωκτεάνην κερδῶν ἔνα ποσοστό 21.000.000 τελεταίων πρωκτεάνην.

Κατὰ τὸ 1930 μὲ πορισμαία τῆς «Κέρουλιτς» πρόσθετος πρὸς τὴν ναυτιλίαν ἐπωληθή ἀντὶ ποσοῦ 20.000.000 λιραττῶν. Τὸ κονδύλιον «χρεωστικοὶ λογοι» μαρτυρεῖ τὴν ἀνήλησην κατέτασεν τῆς «Κέρουλιτς», ἡ οἵτινες κατώθεσε νὰ ἐξαλείψῃ χρέων της πρὸς διακόπτους Τραπέζης ουμπετούς της Κέρουλιτς τοῦ «Λόδη Τριεστίνο» καὶ τὸν «Ηνομένων ναυπηγείων τῆς Αλεξανδρείης».

Κατὰ τὸ 1930 μὲ πορισμαία τῆς «Κέρουλιτς» πρόσθετος πρὸς τὴν ναυτιλίαν ἐπωληθή ἀντὶ ποσοῦ 20.000.000 λιραττῶν. Τὸ κονδύλιον «χρεωστικοὶ λογοι» μαρτυρεῖ τὴν ἀνήλησην κατέτασεν τῆς «Κέρουλιτς», ἡ οἵτινες κατώθεσε νὰ ἐξαλείψῃ χρέων της πρὸς διακόπτους Τραπέζης ουμπετούς ποσοῦ 300.000.000 λιραττῶν.

Τὸ μέρισμα, ὅπερ απίκησεται νὰ θούῃ, καθωρίσθη εἰς λιρέττας 4.80 μετὰ μεταγνωμένης πρωτεριαστῆς καὶ εἰς λιρέττας 1.20 οὐδὲ κατὰ ναυτιλίαν πετρού.

* *

Ἡ μέρες τινάς βρεθεῖσαν καὶ ὑπὸ τὴν προσθρέσιν τοῦ ιδίου ἀντιναυάρχου κόμητος Ντεντίτεως συνήλθε καὶ ἡ γεν. συνέλευσις τοῦ «Λόδη Τριεστίνο». Ἡ ἔκθεσις τῶν διεθνῶν κανθάρων αναφέρεται ἐν αὐτῇ εἰς τὴν κρίσιν τῶν ναυλῶν κατὰ τὸ 1930, ἔτος οὗ θεωρήσιμον ὡς τὸ κατητότελον ναυτιλίαν. Αἱ γραμμαὶ Τεργάστης—Τραπέζης πρὸς τὴν «Απο Ανατολήν μαρτὶ Ινδίων» μὲ τὰ ἀπίστοις «Gange», «Pilsna», καὶ «Cracovia», καθὼς καὶ μάς ἐπίστρεψε μετωπικής τοικευτῆς μὲ τὰ ταχύπλοα πότερα: «Fusijama», καὶ «Malaya».

Κατὰ τὸ 1930 μεταφέρθησαν διὰ τῶν σκαφῶν τοῦ «Λόδη Τριεστίνο» 72.275 ἐπιδάται: καὶ 1.063.285 τόννοι θεμερανάτων. Οι ἀριθμοὶ αὐτοὶ, παρὰ τὴν έρωταν νέων γραμμῶν καὶ περὶ τὴν πόνωσιν τῶν δρομολογίων πεπληρωθέσαν σύρεται ἀπὸ τὴν διληγούσαν τοῦ 1929.

Ο στόλος τοῦ Λόδη Τριεστίνο πλούσιεσθείσας μέτρο ἐπιπρός—μότοροις «Victoria», διὰ τὴν ταχείαν γραμμὴν Βενετίας—Αιγαίου παγητεῖστε τὴν ίην Ιπνούκριον 1931 ἀπὸ 39 πλοίων 205.317 τόννων γκρός.

Πχροὶ διὰ τὰς οἰκονομίας καὶ περὶ διὰ τὰς συντονίους προσποθείσας ἡ χρήσης ἔκθεσε διὰ τὸ Λόδη Τριεστίνο μὲ ζημίας 832.513 λιραττῶν. Δεδομένου δημοργ. διὰ τὸν ἡδη ἀποθεματικοῦ τοῦ 1929 ἐλήγεται εἰς καλυψίν ποσοῦ 792.600 λιραττῶν, τὸ ἀλεπτικὸν περιφρίσθη μόνον εἰς τὸ μικρὸν ποσόν τῶν 39.913 λιραττῶν.

N. & Δ. ΚΟΡΔΙΟΛΗΣ

ΕΡΓΟΛΑΒΟΙ ΦΟΡΤΟΕΚΦΟΡΤΩΣΕΩΝ

&

ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ ΦΟΡΤΗΓΙΔΩΝ

ΧΑΡΙΛΑΟΥ ΤΡΙΚΟΥΠΗ 8

ΤΗΛΕΦ. 9-68

ΤΗΛΕΦ. ΔΙΕΥΘΥΝ. "ΝΙΔΙΚΟΡΔΑ. - ΠΕΙΡΑΙΑ

ΑΠΟ ΤΑΣ ΝΕΩΤΕΡΑΣ ΜΕΘΟΔΟΥΣ ΤΗΣ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ

Η ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΗΣΙΣ ΤΟΥ ΑΣΥΡΜΑΤΟΥ ΕΝ ΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ (ΡΑΔΙΟ - ΝΑΥΤΙΛΙΑ)

Ο ασύρματος άφοι μηδενίς δύναται το μέγα δώρον της άποκατάστασεως έπειτα ινωνίας μεταξύ ανθρώπων εύρισκομένων εἰς άποστασίες χιλιάδων διακλήρων μιλλίων από αλλήλων ήδη ἐν τη έξελίξει του έρχεται για λύση τὸ δύσκολότερον τῶν προβλημάτων τῆς Ναυτιλίας.

“Εως καὶ πρὸ ἐλχίστου οἱ ἐν συνεφίᾳ ἡ ἐν διμήχῃ Ναυτιλόμενοι δὲν ἥδυναντο γὰρ ἐπιλύσουν τὸ ἔτερον τῶν προβλημάτων τῆς Ναυτιλίας, τὸ τοῦ προσδιορισμοῦ τοῦ στίγματος καὶ οὕτω ἡ ἀσφάλεια τοῦ σκάφους, ἡ ταχὴ τῶν ἐν αὐτῷ καὶ αἱ τερέστιαι ὑπὸ μορφὴν φορτίου περιουσίαις ήσαν ἐπὶ ὠραῖς ἡ καὶ γιγάντες διακλήρους ἔρματα τῆς τάχης, διαστόντα τὴν ὑπαρξίην τῶν διάκληρων εἰς τὴν τήρησιν μιᾶς ἀκριδοῦς ἀναμετρήσεως, ητίς φυσικὰ ἐν περιπτώσει πλοῦ εἰς θαλάσσας ἔχουσας ρεύματα σιαστήσης μορφῆς ἡ ἐν μεγάλῃ θαλασσοτραχῇ ἡτο ἀκατόρθωτος καὶ μόνον μὲν ἐλαχίστην προσέγγισιν ἥδυνατο γὰρ προσδιορίζεται.

“Ηδη δὲ ασύρματος ἥλθε νέῳ ἀπαλλάξῃ τὸν νυκτιλόμενον τῆς ἀνάγκης τοῦ γὰρ προσδιορίζει τὸ στίγμα τοῦ διὰ διαφόρων σημείων τῆς ἔγραψης ἡ διὰ τῶν ἀστέρων. Εἶναι αὐτὸς μόνος ἀρκετὸς πλέον γὰρ μηδὲν ἐν τῆς ἀκάστην στιγμὴν γιγάντες γιγάντες, γαλήνης ἢ τριχυμίας, διμήχῃς ἢ εὐδείας, τὸ στίγμα.

Δέν προτιθέμεθα, εἰς τὴν παρούσαν γὰρ ἐξετάσωμεν τὸ τρόπον τῆς λειτουργίας τῶν μηχανημάτων διὰ τῶν ὅποιων δὲ ασύρματος μηδὲν ἐπιλύει τὸ πρόβλημα αὐτὸς, οὔτε αὐτὰ καθευτὰ τὰ μηχανήματα ἀπό τὴν τεχνολογίας ἀπόφεως. Ἀπλῶς θὰ περιορισθῶμεν εἰς τὴν γενικὴν ἐξετάσιν τῆς χρησιμοποίησεως τοῦ ασύρματου Ναυτιλικῶν.

Τὸ στίγμα μηδὲν δυνάμεθα γὰρ προσδιορίσωμεν διὰ τοῦ ασύρματου διὰ δύο μέθodos.

A) Διὰ Ραδιοσταθμῶν. B) Διὰ τῶν ραδιοφάρων.

Καὶ ἐξηγούμεθα: «Βασιζόμενοι εἰς τὸ διτοῦ ἐάντοις τὴν δέκτην πλαίσιον καὶ συγτονίσωμεν αὐτὸν πρὸς τὸ κύμα ἐνδεικούμενον πομποῦ, Β) μεμοιρασμένον διακτύλιοιειδές ανεμολόγιον. Γ) χειριστικὸς στρόφαλος Δ) μεταλλικὸς κλωβός.

Ἐπ' αὐτῆς τῆς ἀρχῆς διαστίζομενοι κατευκεύεσσαν τὴν ραδιοπηγῆς διαδικασίαν τὸ τοιούτον πλαίσιον πρὸς ἐνα ἀτημούθιακὸν κύκλον καὶ τοῦτο πάλιν πρὸς μίαν πυξίδαν. Οὕτω κατορθώνται γὰρ λαμβάνονται αἱ καλούμεναι ραδιοδιοπτεύσεις τῶν πομπῶν, αἵτινες δὲν εἰναι τίποτε ἄλλο παρά γὰρ κατεύθυνσις πρὸς τὴν διπολίαν θὰ ἀδιέπαμεν τὸν πομπὸν σταθμὸν ἐάντοις ἡτο δρατός.

Γιότο τοῦ πλωτάρχου κ. Ε. Φιλόκαλου εἰς τὸ τελευταῖς ἐκδοθὲν ὑπὸ αὐτοῦ ἐγχειρίδιον ναυτιλίας, (τὸ τελευταῖον ἐκδοθὲν εἰς τὸ εἰδός τοῦτο Ἐλληνικὸν βιβλίον) δίδεται ὁ ἐξῆς δρόσιμὸς τῶν Ραδιοδιοπτεύσεων.

Ραδιοδιοπτεύσις πλοίου ἀπὸ σταθμοῦ. Καλείται γὰρ γωνία ἡ σηματιζομένη ὑπὸ τοῦ μεσημβρίου τοῦ σταθμοῦ καὶ τοῦ μεγίστου κύκλου τοῦ συγδέοντος τὸν σταθμὸν μετὰ τοῦ πλοίου.

Ραδιοδιοπτεύσις σταθμοῦ ἀπὸ πλοίου. Η διόπτευσις τοῦ σταθμοῦ ἀπό τοῦ πλοίου.

Αἱ ραδιοδιοπτεύσεις μετρῶνται ἀπὸ τοῦ ἀλγήθους διορθρός καὶ απὸ 0-360 μοίρας.

Ηδη δοθέντος πλέον διτοῦ διὰ τοῦ ασύρματου δυνάμεθα γὰρ λαμβάνομεν διοπτεύσεις, ἐγεννήθη ἡ σκέψις γὰρ χρησιμοποιήσωμεν τὸ

τοιούτον πρὸς ἀπαλλαγὴν ἡμῶν τῆς ἀνάγκης προσδιορισμοῦ τοῦ στίγματός μης, διὸ εὑθείῶν θέσεως διὸ οὐρανίων σωμάτων ἡ πρὸς λύσιν τοῦ προβλήματος τῆς εύρέσεως τῆς θέσεως ἡμῶν πλησίου μὲν ἀκτῶν ἀλλὰ ὑπὸ κακᾶς συνθήκης δρατότητος, διὸ οἰονδήποτε λόγου.

Πρὸς τοῦτο ἐφηρμόζομεν δύο μέθodos: ἡ γὰρ ἐφοδιασθῆσιν τὰ πλοῖα διὰ τῶν πλαισίων αὐτῶν, ἀτινα καλοῦνται ροδιοπηγῆδες ἡ ραδιογνωνιόμετρα, ἡ γὰρ διρυθῶσιν σταθμοὺς ἐπὶ τῆς ἔγραψης οὔτινες λαμβάνοντες αἰτήσεις τῶν πλοίων γὰρ προσδιορίζωσι αὐτοὺς πλέον μόνοι τὸ στίγμα καὶ γὰρ τὸ μεταδίδωσι εἰς αὐτά.

Σήμερον ἐν τῇ Ναυτιλίᾳ ἐφαρμόζονται ἀμφότεραι αἱ μέθodos: καὶ εἰς τὴν πρώτην μὲν δηλαδὴ τὸ πλοῖον εἰναι ἐφοδιασμένον διὰ ραδιοπηγῆδος, λαμβάνονται διὸ κύτης αἱ κατεύθυνσις τοῦ ἐκπεμπομένου ἡχοῦ ὑπὸ σταθμῶν ἔγραψης προσδιορισμένων. Γεωγραφικῶν συντεταγμάτων, καὶ ἂν μὲν αὐτοὶ οἱ σταθμοὶ εἰναι πλείστες τοῦ ἔνδος, τότε διὰ τοῦ τομῆς τῶν σχεδόνυστρογόνων ραδιοδιοπτεύσεων των ἐπὶ τοῦ χάρτου ἔχομεν στίγμα δημιουργούμενον πρὸς τὸ διὰ πλείστων τῆς μιᾶς εὐθείας θέσεως ἐπιτυγχανόμενον ἐν τε τῇ ἀναμετρήσει καὶ τῇ ὀπένων πλοΐοις, ἐάν δὲ ὑπάρχει εἰς μόνον σταθμὸς τότε ἐργαζόμεθα λαμβάνοντες δύο γὰρ πλείονας διοπτεύσεις μεσολαβοῦστος πλοῦ.

Εἰς τὴν δευτέραν περίπτωσιν ἐκπέμπομεν σῆμα καὶ οἱ σταθμοὶ τῆς ἔγραψης λαμβάνοντες αὐτὸς διοπτεύσουσι τὸ πλοῖον, εἴτα δὲ μεταδίδωσι τὰς διοπτεύσεις αὐτάς εἰς τὸν κεντρικὸν ἐξ αὐτῶν, δημιουργούμενοι αὐτοὶ ἐπὶ τοῦ χάρτου διὰ τῆς τομῆς των διδούν τὸ στίγμα διπερ γιγάντες.

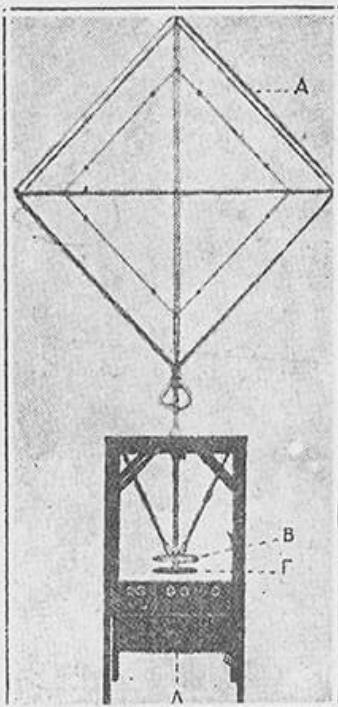
Τῶν δύο περιπτώσεων ἡ πρώτη μὲν παρουσιάζει τὸ μέγα πλεονέκτημα διτοῦ διοπτεύσεων εἰναι ἐπαφίσται γὰρ τό τούτην εὐσυγχρονίσσει τῶν παρατηρητῶν τῆς ἔγραψης, ἐκ παραλλήλου δὲ παρέχει ταχυτέρων ἐπίλυσιν τοῦ προβλήματος πρᾶγμα διπερ εἰς περιστάσεις πλοῦ πλησίον ἐπικινδύνων ἀκτῶν εἰναι μεγίστης σπουδαίοτητος.

Εἰς τὴν δευτέραν ἀπαλλάξονται οἱ ἐν τοῖς πλοίοις ἀφ' ἐάντοις μὲν τῶν ὑπολογισμῶν ἐνῷ συγχρόνως ἀποφεύγουν τὰ ἔξοδα ἐγκαταστάσεως τοῦ μηχανήματος.

Οἱ σταθμοὶ ἔγραψης καλοῦνται ραδιοσταθμοὶ, εἰναι φυσικὴ παράκτιος καὶ σημειοῦνται ἐπὶ τῶν ναυτικῶν χαρτῶν ὡς καὶ εἰς τὸν ἐπίσημον Ἀγγλικὸν κατάλογον τῶν ραδιοσταθμῶν. Οἱ σταθμοὶ ἐξ αὐτῶν οὔτινες ἐκπέμπουσι εἰς δημιουργικὰ περιόδους σταθμοὺς καλοῦνται ραδιοφάρων.

Τοποθέτησις ἐπὶ χάρτου των Ραδιοδιοπτεύσεων Λί ορδιοδιοπτεύσεις είναι τόχος μεγίστου κύκλου, ἐπομένως ἐπὶ Μερκατορικοῦ χάρτου θὰ παρίστανται: ὡς καρποῦ, μόνον δὲ ἐπὶ γιομωνικοῦ ὡς εὐθεία.
_(5)

Ἐάν ἐπομένως χράζωμεν ἐπὶ τοῦ χάρτου μης, μερκατορικοῦ, τὰς αὐτάς διοπτεύσεις μεταξύ δύο σημείων τῆς ἔγραψης εἰς μεγάλην ἀλλήλων απόστασιν τοῦ ἔνδος ἐάν τοις αὐταῖς θα διαφέρουν κατὰ γωνιακήν των πλεύσεις.



Ραδιοπυξίς

Α: πλαισίουν Β: μεμοιρασμένον διακτύλιοιειδές ανεμολόγιον.

Γ: χειριστικὸς στρόφαλος

Δ: μεταλλικὸς κλωβός.

του. Η δηλ έργασία ήδη έκτελεται ώς έξης;

1) Έκλεγομεν τους ραδιοφόρους τους δύοιους προτιθέμεθα για χρησιμοποιήσωμεν και συντονίζομεν τὸν δέκτηγμας πρὸς αὐτοὺς.
2) θέτομεν τὸ μηδὲν τὸ δέκτηντο κατὰ τὸ διάμηκες τὸν πλοῖον
3) τὰς ληφθείσας ἀγαγνώσεις ἀνάγομεν εἰς τὴν πηγῆδα μας καὶ διορθοῦμεν ταύτην ἀπὸ τῆς παραλλαγῆς, ἐφ' ὅσον ἔχομεν μηγνητικὴν πηγῆδα, η̄ τοῦ σφάλματος ἐξ ἔχωμεν γυροσκοπικὴν τοιαύτην λαμβάνομεν τὴν διόπτευσιν.

4) ὑπολογίζομεν τὴν σύνευσιν δι' ἐκάστην τῶν ραδιοδιώπτευσεων καὶ διορθοῦμεν αὐτὰς.

5) Χαράσσομεν τὰς καρτούλας ἐπὶ τοῦ χάρτου.

Δυστυχώς ἀκόμη λόγῳ διαφέρων αἰτίων ἡλεκτρομηχανητικῶν δὲν δυνάμεθα για ἔξασταλίσωμεν τὴν ἀπόλυτον ἀκρίβειαν τῶν διοπτευσεων εἰνεὶ δὲ δυνατὸν για ἔχωμεν σφάλματα εἰς αὐτὰς φθάνοντα καὶ τὰς διορθώσας. Διὰ τὸν λόγον τούτον δὲν δύνανται παρὰ ως διογήθηται για θεωροῦνται, ἀλλὰ σύντῷ χρόνῳ ἀσφαλῶς δυνάμεθα για ἐπίζωμεν διτοῦς θὰ εὑρεθοῦν τρόποι ἔξουδετερώσεως τῶν αἰτίων τῆς ἐμφανίσεως τῶν σφαλμάτων καὶ λίστας μίαν ἡμέραν δὲ ἔξας παύει νὰ είναι δὲ ἀπαραίτητος καὶ μοναδικὸς σύντροφος τοῦ γκυταλλομένου.

Δὲν κρίγω περιττὸν ἐπὶ τῇ εὐκαιρίᾳ για ἀναφέρω διτοῦς η̄ χρησιμοποίησις τῆς ραδιοπηγῆδος εἰνεὶ εὐρύτατα διαδεδομένη καὶ εἰς τὴν Ἀεροναυτιλίαν, πρὸ ἔτους δὲ ἐν Γαλλίᾳ ἐγένοντο πειράματα τῆς ἀποκληθείσης (Navigation en Noir) η̄τοι τῆς τηρήσεως πορείας ὑπὸ Ἀεροπλάνου μόνον διτοῦς ἀλλεπαλλήλων στιγμάτων ραδιοναυτιλικῶν καὶ ἐπαρούσιασε ἐπιτυχίαν 70 ορῶν.

"Ηδη μετὰ τὴν ἐφερισθήσην καὶ τῶν ὑπερηχητικῶν φάρων περὶ τῶν ὅποιων θὰ διμιλήσωμεν ἀλλοτε παρουσιάζεται ἀκόμη εὐρύτερον στάδιον εἰς τὴν ραδιοναυτιλίαν εἰς τὴν ὅποιαν ἀσφαλῶς ἀνήκει τὸ μέλλον.

I. Γ. ΜΕΛΙΣΣΙΝΟΣ

'Ανθογος Π. Ν. ζ. ά.
Πλοιαρχος Ε. Ν.

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Ποίος ήγόρασε τὸ ἀπὸ «Μαρίνα»

Τὸ πωληθέν ἐν δημοπρασίᾳ ἐν "Ἀγγλική ἀπὸ «Μαρίνα» 5100 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1898 μὲ σερβέν Νο 3 τὸ 1926, διὰ τὸ δόποιον ἀνεγράφησεν, διτοῦς ἐπανεπωλήθη κατόπιν ἀντὶ 5500 λιτῶν, ἡγοράσθη τελικῶς παρὰ τοῦ ἑπτὸν θερινού πλοιάρχου κ. Σ. Καταπόδη, μετονομασθεὶς "Φιλομήλα,,.

Τὰ πλοῖα τῆς «Μπάϊρον»

Τὰ ὅποια ἀγγλικάνη σημαίαν ἀπέμπλοια τῆς πτωχευσάσης «Μπάϊρον» τοῦ κ. Μηχ. Ἐμπειρίκου ἐκπλειστηριάζονται συνεχῶς. "Ηδη ὥρισθη, ὅπως τὴν 19ην τοῦ μηνὸς πωληθῆσοι ἐν δημοπρασίᾳ εἰς τὸ Λονδίνον τὰ κάτωθι 4 φορτηγά :

«General Church» τ. γκρές 5177, φορτίου 9300 τ., ναυπηγήσεως 1917, μὲ παράδοσιν εἰς "Εσσες.

«Maid of Psara» τ. γκρές 4792, φορτίου 7380 τ. καὶ ναυπηγήσεως 1922, μὲ παράδοσιν εἰς τὸ Μάρον.

«Maid of Andros» τρ. γκρές 3518, φορτίου 6100 τ. καὶ ναυπηγήσεως 1912, μὲ παράδοσιν εἰς Λίβερπουλ. Καὶ

«Maid of Syra» τ. γκρές 3441, φορτίου 6100 καὶ ναυπηγήσεως 1912 μὲ παράδοσιν εἰς Νιθάντον.

Τὰ ἀργοῦντα φορτηγά

Κατὰ τὸν παρελθόντα μῆναν Ἀπριλίου ἡράσαν ἐν νέον ἔργασίσμεναι διαχειράνται τὴν λόγῳ τῆς κρίσεως ἀργίαν τῶν πάντας Ἑλληνικά φορτηγά τ. γκρές 26.534, ἀπὸ τὰ δευτέραν εἰς λιμένας τοῦ Ἐξωτερικοῦ. Τὰ φορτηγά ταῦτα είναι τὰ : **«Κορίννα»** τ. γκρές 5170, "Αγ. Ιωάννης" τ. 699, καὶ **«Ακρόπολις»** τ. 4312 νυκτωρέντα ἐκ τοῦ Πλάτην καὶ **«Ρόκος Βεργωτῆς»** τ. 5637 καὶ **«Καλυψώ Βεργωτῆς»** τ. 5686 νυκτωρέντα ἐκ τοῦ Μόντρεαλ. "Ηδη παραμένουν ἀργοῦντα εἰς τὸ ἔξωτερικὸν δύο μόνον Ἑλληνικά φορτηγά, τὰ : **«Αλάφια»** εἰς Γένοβαν καὶ **«Πλαταιαί»** εἰς Ρότερνταμ.

Σερβέϋ φορτηγῶν

Τὸ ληφθέν ὑπὸ 0.21 φυλάλδα **«Αέδης Ρέτζιστερ»** (Μαρτ. 26 ἐν τοῦ Ἀπριλίου 16) ἀναφέρεται, διτοῦς ἐξετέλεσαν σερβέν τὰ Ελληνικά φορτηγά : "Αγ. Ιωάννης" εἰς Ἀγγλικάς, **«Πολέμης»** εἰς Πιερικά, "Αγ. Νικόλαος" εἰς Τάιν, **«Ειρ. Κυριακίδης»** εἰς Δουκαρέκην, **«Νίκος Μάρκου»** εἰς Μπάρρου, **«Πανορμίτης»** εἰς Κάρδιτρ, **«Πιατρίς ΙΙ»** εἰς Πιερικά, **«Στάρκος Φανταλίς»** εἰς Χαϊδά καὶ **«Τηγλέμαχος»** εἰς Ἀγγλικάν.

Τὸ ἀπὸ «Μαρία Κυριακίδου»

Κατόπιν τῆς προσαράξεως τοῦ εἰς τὰς Ἀγγλικάς ἀκότες ἐγκατελεῖσθη εἰς τὰς Ἀγγλικάς ἀσφαλείας. Τὸ σκάφος τοῦτο ἀνελκυσθὲν δραδύτερον ἐπανεκάθισθη τιμιώτερος, ἡδη δὲ καθ' ἀναγράφει δὲ λονδίνειος Ναυτικός τοῦ

πος, ἐπωλήθη εἰς Ἀγγλικήν ἀπειρίαν ἀντὶ 15.000 λιτῶν καὶ μετονομάσθη **«Newlands»**. Είναι τόνων φορτίου 2150 καὶ ναυπηγήσεως 1921.

Αιγαράφαι ἐκ τοῦ Λόδδη

Τὸ Ἀγγλικὸν **«Λόδδη»** προέβη εἰς τὴν διαγραφήν ἐκ τῶν σταλεχῶν τῆς διεθνοῦς ναυτιλίας τοῦ ἐξουσιούλαντος ἐπὶ δράχμων παρὰ τὸ Σχίν Τόμας Ἐλληνικοῦ φορτηγοῦ **«Καπετίν Ρόκος»** τ. γκρές 5486.

Τὸ τάνκερ «Βαγγέλης»

Τὸ Ἐλληνικὸν τάνκερ **«Βαγγέλης»** (εκ «Ρωβένην Ἀμπατιέλλον», εκ «Φαβιέρος») διπέρ ἐπωλήθη πρὸ μηνὸν ἐν δημοπρασίᾳ εἰς τὴν ἀπειρίαν πετρελαίων τῆς Ζιρόνδης, παρελήφθη ἡδη παρ' αὐτῆς, ὑψηλὴ ἐπὶ τῷ σκάφῳ η̄ Γαλλικὴ σημαία, μετωνομάσθη δὲ **«Girafe»** καὶ ἐνηλογήθη εἰς τὸ Βερδώ. Τὸ τάνκερ **«Βαγγέλης»** είναι τόνων γκρές 1138 καὶ ναυπηγήσεως 1920.

Ἐγγραφαὶ εἰς τὸ Ρέτζιστερ

Ἐνεγράφησα εἰς τὸ Λόδδη Ρέτζιστερ τὰ Ἐλληνικὰ φορτηγά : "Εβηρ" (εκ «Νικόλαος Α.») τ. γκρές 3652 καὶ ναυπηγήσεως 1901, τοῦ κ. Ν.Γ. Λιθανοῦ, Χίος. Καὶ **«Ναύαρχος Γ. Σαχούρης»** (εκ «Maid of Hydra», εκ «Πλάτων») τ. γκρές 1953 καὶ ναυπηγήσεως 1902, τοῦ κ. Π. Θ. Σαχούρη καὶ Σίκ, Ιόρων.

Σύντομα ναυτικὰ νέα

Τὸ ἀπὸ **«Άγιος Μάρκος»** τ. γκρές 5165 ἐνεγράφη εἰς τὸ Λόδδη Ρέτζιστερ ὑπὸ ἰδιοκτησίαιν Α.Ι. καὶ Γ.Δ. Μαργαρώνη.

— **«Επίσης τὸ ἀπὸ «Ανδρέας Κ.»** ἐνεγράψῃ ὑπὸ ἰδιοκτησίαιν Ι. Μαργαρώνη.

— **Τὸ ἀπὸ **«Ιωάννης Λύρας»**** ἀνακατευτρήθη ἐπέριον τῶν γκρές 2190 καὶ νέα 1215.

Ἐπωλήθη τὸ ἀπὸ **«Άλαφία»**

Τὸ ἀπὸ **«Άλαφία»** τόνων γκρές 4470, νέα 2838, φορτίου 7605 τόνων καὶ νυπηγράφητον τὸ 1903 εἰς Γλασκώδην, ἐπωλήθη ἐν δημοπρασίᾳ εἰς τὴν Γένοβαν ἀντὶ 275.000 λιτῶν, ήτοι λ.στ. 3.000 περίπου. Τὸ πλοῖον τοῦτο ἀνήκει εἰς τὸν κ. Α. Νικολαΐδην καὶ ἡτο νηολαγημένον εἰς Πιερικά. Τὸ **«Άλαφία»** ἀρχικῶς ἦτο Ἑλληνικόν, κατακευασθέν τὸ 1902 διὰ λογριασμὸν τῆς Ἀμερικοῦς Βαλιτιάνου, τὸ πρότον του δὲ δύοντας ήτο **«Σπύρος Βαλιάνος,,»** Ή νωπηγήσεις του τὸ 1902 είχε κοστίσαι λ.στ. 60.000.

Μεταβολαὶ κυριότητος

Τὸ ἀπὸ **«Εύτυγελία Τόγια»** τ. γκρές 3022 ἐπωλήθησαν τὰ 25 ορῶν ἀπὸ τὸν κ. Εύαγγ. Τόγιαν εἰς τὸν κ. Βαρ. Α. Καρδίδην ἀντὶ λ.στ. 1750.

— Τὸ 133 τὸ ἀπὸ **«Χρυσώ»** τ. γκρές 95 ἐπωλήθη ἀπὸ τὸν κ.Γ. Μπατούνην εἰς τὸν κ. Διον. **«Αμπελοχωτηρίτης»** ἀντὶ δρ. 100.000.

— Τὸ ἀπὸ **«Φρίξος»** τ. 93 ἐπωλήθησαν τὰ 65 ορῶν ἀπὸ τὸν κ. Εισ. Φάππαν εἰς τὸν κ. Ε. Γερακούλητη ἀντὶ 200.000 δρ.

— Ιος ἀπὸ **«Ματίνα»** τ. 343 ἐπωλήθησαν ἀπὸ τοῦ κ. Δ. καὶ Π. Παπαγεωργίου τὰ 50 ορῶν εἰς τὸν κ. Αντ. Κωνσταντινίδην καὶ τὰ 25 ορῶν εἰς τὸν κ. Νικ. Πουλήν ἀντὶ συνολικῆς τιμῆς 275 λιτῶν.

— Τοῦ ἀπὸ **«Ελένη Κινελλοπότιου»** ἐπωλήθησαν τὰ 40 ορῶν ἀπὸ τὸν κ. Αγγ. Οίκονόμου εἰς τὸν κ. Α. Αγγελον, Κανέλλον, Λεωνίδαν καὶ Πάσιλον Κανελλόπουλον ἀντὶ λιτών 860.

Νηολόγια Χίου

Ἐνηλογήθησαν εἰς Χίον συνεπίσια μεταγραφῆς ἐν Λονδίνον, τὰ νεωκόρωσθέντα φορτηγά **«Φαέθων»** τ. γκρές 1468 τοῦ κ. Στ. Λιθανοῦ καὶ **«Αρτεμίς Πήττα»** τόνων γκρές 1433 τοῦ κ. Αριο. Πήττα καὶ Σίκ.

Διεγράφη ἡ **«Ούδρανία»**

Η διεύθυνσας τοῦ Ἐμπορικοῦ ναυτικοῦ δὲ ἐγγράφου της πρὸς τὸ Κεντρικὸν λιμεναρχεῖον Πιερικῶν διέταξε τὴν διαγραφήν ἐκ τῶν Πιερικῶν νηολογίων τοῦ προσαράξεως εἰς Μάρσιθον ἀπὸ **«Ούδρανία»** τ. γκρές 75, διότι μετελήθη τὸ σκάφος εἰς διλαγήν ἀπόλεισαν.

Υποθῆκαι ἐπὶ πλοίων

Κατὰ τὸ λήξιν 150ήμερον ἐνεγράφησαν διοθήκαια 12.120 λιτῶν, ήτοι ἐπὶ τῶν φορτηγίων **«Ελευθέριος Κ. Βενιζέλος»** καὶ **«Ωρίων»** λ.στ. 10.000 καὶ ἐπὶ δύο ἀπόπλοιοιν λ.στ. 2.126, ήτοι μία δι' 726 λιτών καὶ ἑτέρα διὰ 1400 λιτών.

— Εἰσοποιήθη δὲ ἀλλοι δι. δινος τῆς Ἐμπορικῆς ναυτικῆς, διτοῦς τοτερίων διαθήκαια διὰ λ.στ. 10.000, ήτοι τῶν φορτηγίων **«Ιάκωβος»** διὰ λ.στ. 2600, **«Ωρίων»** διὰ λιτρών 1900 καὶ **«Μωρηάς»** διὰ λ.στ. 5500.

Μετονομασίαι σκαφῶν

Τοιαζηδημοσίαι εἰς τὴν διανοιαν **«Εμπορικῆς ναυτιλίας αἰτήσεων περὶ μετονομασίας τῶν κάπωθι ἀπόπλοιων:**

— **«Ιθακός»** εκ **«Άλεκός»** τ. γκρές 183 εἰς **«Άγιος Σπυρίδων»**. Συγχρόνως τὸ σκάφος τοῦτο μεταγράψεται εἰς τὴν νηολόγια Πιεριών.

— **«Ματίνα»** τ. γκρές 323 εἰς **«Άγιος Νικόλαος»**.

— Μετονομάσθη δὲ ἀλλοι τὸ ιστιοφόρον **«Κατίνα»** διλαγής χωρητικότητος 74 τόνων εἰς **«Γεώργιος Μανιάτης»**.

Οι ναυαγοσωστικοί σταθμοί

Τὸ οδρογραφικὴ ὑπηρεσία, μέσῳ τῆς διανοιας τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ ἔδινες τοῦ Αγγλικανὸς σταθμοῦ τοῦ Αγγλικανὸς ἀσφαλείας. Τὸ οδρογραφικὴ ὑπηρεσία περιέχει τὸν πλοῖον τὸν καὶ τὸν σταθμὸν αὐτῶν, προκειμένοι νὰ κατατίσῃ σχετικὴν μελέτην, ἐφ' ἣς θὰ διατεθῇ προσεχῆς η̄ ληφθεὶς μάτρων σχετικῶν μὲ τὴν διργάνωσιν τῆς οπηρεσίας ταύτης.

ΔΙΚΑΣΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΥΣΑΙ ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΔΙΚΑΙ

ΔΙΑΦΟΡΑ ΕΠΙ ΝΑΥΛΟΣΥΜΦΩΝΟΥ

ΤΟΥ ΦΟΡΤΗΓΟΥ «ΠΑΝΑΓΟΣ ΛΥΡΑΣ»

Ένωπιον τῶν Ἀγγλικῶν δικαστηρίων ἔχθη τὴν δην Μαῖου μία ὑπόθεσις διαφορᾶς ἐμμηνίας τῶν δρῶν ναυλοσυμφώνου. Ο διαιτητής, δοτὶ εἰχεν ἐπιλόγησθε τὸ διαφορᾶς δὲν ἡδυνήθη νὰ ἔξενος συμβιβαστικὴν λύσιν, δι' ὃ καὶ ἡ ὑπόθεσις ἔλαβε τὴν δικαστικὴν δόδον.

ΕΝΑΓΟΝΤΕΣ : Οἱ ιδιοκτῆται τοῦ Ἑλληνικοῦ φορτηγοῦ ἀπὸ «Πανάγος Λύρας».

ΕΝΑΓΟΜΕΝΗ : Ἡ ἐν τῷ Δουνάβει ἔταιρεια, «The Joint Danube and Black sea Shipping Agencies», τῆς Βραΐλας.

(Ἐνώπιον τοῦ Ἀγγλοῦ δικαστοῦ κ. Roche)

Τὸ ἀπὸ «Πανάγος Λύρας» ἐναυλώθη τὸν Ἀπριλίου π.ε. πρὸς φόρτων πλήρους φορτίου γεννημάτων ἐκ Βραΐλας καὶ Γαλαζίου. Η προκύψασα μεταξὺ πλοιοκτητῶν καὶ ναυλωτῶν διαφωνία ἐπὶ τοῦ ναυλοσυμφώνου ἀφεύρω τὴν ἡμερομηνίαν λήξεως τῆς φορτώσεως, βάσει ὅπου καθ' ὃν ἐγνοῦντο αἱ Κυριακαὶ καὶ ἔορταὶ μὴ θεωροῦμεναι ως ἡμεραγίαι. Ο δρισθεὶς διαιτητής δὲν ἡδυνήθη νὰ δώσῃ τὴν δέουσαν λύσιν.

Ἀναλυτικῶς ἡ ὑπόθεσις ἔχει ως ἔξης: Τὸ ναυλοσύμφωνον ὑπεγράφη τὴν 7ην Ἀπριλίου 1930. Κατὰ τὴν § 4 τὸ πλοῖον ὅταν ἐφόρτωνε 400 τόνους ἡμεροήσις, πλὴν τῶν Κυριακῶν καὶ ἔορτῶν. Ἐναρξεὶς τῆς φορτώσεως ὅταν ἐγίνετο 24 ὥρας ἀπὸ τοῦ κατάπλου. Κατὰ τὴν § 26 διὰ τὴν τυχὸν συντόμευσιν τοῦ χρόνου τῆς φορτώσεως ὑπερχεούτο τὸ σκάφος νὰ καταβάλῃ εἰς τοὺς φορτωτὰς λ.στ. 15 ἡμεροήσις ἢ κατ' ἄναλογίαν (pro rata) συμπεριλαμβανομένων ὅμως εἰς τὰς ἡμέρας αὐτὰς τῶν Κυριακῶν καὶ ἔορτῶν, ἐνν αὐταὶ ἡθελον συμπέσει ἐντὸς τοῦ κερδόμενος χρόνου.

Τὸ ἀπὸ «Πανάγος Λύρας» ἔφθασεν εἰς Γαλάτοι τὴν 17ην Ἀπριλίου (Μεγ. Πέμπτην) ὁ δὲ πλοιαρχὸς εἰδοποίησε τὴν 9ην π.μ. τοὺς φορτωτὰς, δοτὶ τὸ σκάφος είνε ἑτοιμον πρὸς φόρτωσιν. Η φόρτωσις ἔδει νὰ συντελεσθῇ πλήρως ἐντὸς 13 ἡμερῶν (πλὴν Κυριακῶν καὶ ἔορτῶν).

Ἡ διαφωνία ἐπῆλθεν ἐκ τῆς διαφόρου ἀντιλήφεως, δοσον ἀφορᾷ τὴν λῆξιν τοῦ χρόνου τῆς φορτώσεως καὶ κατὰ πόσον ὠρισμέναι ἔορταὶ ἡμέραις ημέραι. Ο διαιτητὴς εἰς διὰ παρεπέμψη τῆς ὑπόθεσις, εὐρεν δοτὶ κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς φορτώσεως αἱ ἀκόλουθοι ἡμέραι ησαν Δημόσιοι ἔορται εἰς Γαλάτοι καὶ Βραΐλαν. Ήτοι αἱ πέντε ἡμέραι τοῦ Πάσχα (ἀπὸ τῆς Μ. Παρασκευῆς μέχρι καὶ τῆς Τρίτης τοῦ Πάσχα), καθὼς καὶ αἱ ἡμέραι τοῦ Ἀγίου Γεωργίου, τῆς ἐργατικῆς Πρωτομαγιᾶς καὶ τῆς Ἐνθικῆς Ανεξιστησίας (10 Μαΐου).

Μολονότι τὴν Μεγ. Πρεσβεκενήν, τὸ Μ.γ. Σιζίβριον καὶ τὴν Τρίτην τοῦ Πάσχα τὰ ἀπόπλοια ἡδύναντο νὰ φορτώσουν χωρὶς τὴν πληρωμὴν ἐπτάκτου ἐργατικοῦ ἡμερομισθίου.

Κατὰ τὴν γνώμην τοῦ δικαστηρίου τὸ ζήτημα ἐτίθετο κατὰ πόσον, βάσει τῶν στοιχείων τῶν δοθέντων ὑπὸ τοῦ διαιτητοῦ, ἡμέραι αὐγωνισμέναι ως δημόσιοι ἔορται, ἀλλὰ κατὰ τὰς ὅποιας ἡδύναντο νὰ διενεργῶνται φορτώσεις ἐπὶ πληρωμῇ ἢ μὴ ἐπτάκτου ἡμερομισθίου, ησαν δὲν ησαν «μη ἐργάσιμοι ἔορται» ἐντὸς τῆς ἐννοίας τοῦ ναυλοσύμφωνου.

Ἐάν αἱ τοιαῦται ἡμέραι ησαν «μη ἐργάσιμοι ἔορται» τὸ διαιτητὴς ἐπρεπε νὰ κρίνῃ δοτὶ οἱ φορτωταὶ εἰχον τὸ δικαίωμα νὰ ἀπαιτήσουν τὴν καταβολὴν πλήρους τοῦ ποσοῦ τοῦ κερδόμενος χρόνου φορτώσεως (dispatch money) καὶ τὸ πότον καὶ εἰχε ἡδη κρατηθῆ παρ' αὐτῶν.

Ἐάν δοσον ησαν «ἐργάσιμοι ἔορται» τὸ διαιτητὴς ἔδει νὰ ἀποδέσῃ εἰς τοὺς πλοιοκτηταὶς τὸ ἐκ τῆς διαφορᾶς ταύτης τῶν πέντε ἡμέρων προκύπτον ποσὸν τῶν λ.στ. 75.

Ο συνήγορος τῶν πλοιοκτητῶν κ. Holman ἐπεξήγησεν εἰς τὸ δικαστήριον, δοτὶ δὲ διένεξις ἔγκειται εἰς τὸν διάφορον τρόπον μετρήσεως τῶν ἡμερῶν τῆς ταχυτέρας φορτώσεως καὶ συγκεκριμένως οἱ μὲν πλοιοκτηταὶ ὑπελόγιζαν δοτὶ οἱ φορτωταὶς ἔδει νὰ ἐπεργαστοῦν τὴν 7ην Μαΐου, καθ' δοτὶ πέντε ἡμέραι ἔτη τῶν ἐφορταστοῦν ησαν ἐργάσιμοι, οἱ δὲ φορτωταὶ τὴν 12ην Μαΐου, ἐφ' δοσον κατὰ τὸν συνήγορον αὐτῶν σέρ Robert Aske, αἱ πέντε αὐταὶ ἡμέραι ησαν ἔορται καὶ οὐχὶ ἡμέραι ἐργάσιμοι. Ἐπομένως ἔδει νὰ πληρωθοῦν ἀγιστατεῖς πέντε ἡμερῶν.

Ο Ἀγγλος δικαστὴς Roche ἐτίθειν, δοτὶ δὲν ἐμμηνεύσῃ τὸ ναυλοσύμφωνον καὶ είτα δὲν ἀναθέσῃ εἰς τὸν διαιτητὴν νὰ ἐπιλύσῃ τὴν διαφορὰν, ἐάν δὲ καὶ πάλι δὲν ἔξενεον ἰκανοποιητικὴ λύσις, τότε δὲν ἐπανεισαγάγῃ τὴν ὑπόθεσιν εἰς τὸ δικαστήριον. Ἀναλύων τὴν ὑπόθεσιν ὁ λόρδος δικαστῆς ἀνέπτυξεν, δοτὶ δοτὶ «Πανάγος Λύρας», κατελήφθη εἰς τοὺς Ρουμανικοὺς τούτους λιμένας ἀπὸ ἔορτας θερησευτικὰς (τοῦ Πάσχα) καὶ πολιτικὰς τοιαῦτας.

Δυστυχῶς τὸ ναυλοσύμφωνον ἔξαιρετ πλὴν τῶν Κυριακῶν καὶ τὰς ἔορτάς, χωρὶς νὰ καθορίζῃ σάρεστερον τὰς δευτέρας, καθ' δοτὶ ὅτι ὑπάρχουν ἔορται ἐργάσιμοι καὶ ἔορται μὴ ἐργάσιμοι. Οἱ ναυλωταὶ φρονοῦν δοτὶ αἱ ἔορται καθ' αἱ γίνεται φόρτωσις, ἔστω καὶ ἐάν δὲν πληρώνονται ηδημένα ἡμερομισθία, δὲν δύνανται νὰ χαρακτηρισθῶσιν, ως κοιναὶ ἐργάσιμοι ἡμέραι.

Κυρίως ἡ ἀμφοτικήσις ἀφορᾷ τὰς δύο τελευταίας ἡμέρας τῆς Μεγ. ἐβδομάδος καὶ τῆς Τρίτης τοῦ Πάσχα. Οἱ δὲ πλοιοκτῆται φρονοῦν, δοτὶ ἐφ' δοσον ἐγένετο κατὰ τὰς ἡμέρας αὐτὰς ἐργασία φορτώσεως αἱ ἡμέραι αὐταὶ ἐν τῇ οὐσίᾳ ἡσαν ἐργασίαι.

Περαιτέρω ὁ λόρδος δικαστὴς ἐτόνισεν, δοτὶ κατὰ τὴν γνώμην τοῦ τὸδικαίου εὐρίσκεται μὲν τὸ μέρος τῶν πλοιοκτητῶν, ἀλλὰ τὶς κρίνη τὴν οὐσίαν τῆς υποθέσεως. Ἐν τέλει διέταξε δοτὶ δοτὶ ὑπόθεσις ἐπανέλθῃ εἰς τὸν διαιτητὴν μὲν τὴν παραλληλησιν, δοτὶ μελετήσῃ ἐκ νέου ταύτην. Διὰ τὰ ἔσοδα τῆς δίκης ἐπεφυλάχθη ν' ἀποφασίσῃ ἐν καιρῷ.

ΜΙΑ ΓΠΟΘΕΣΙΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

ΒΕΒΛΑΜΜΕΝΟΥ ΑΡΑΒΟΣΙΤΟΦΟΡΤΙΟΥ

Ἐνώπιον τοῦ ἀνωτάτου ναυτικοῦ δικαστηρίου τῆς βουλῆς τῶν Λόρδων ἡγεμονίας ἔφεσιν μία ἐνδιαφέρουσα ὑπόθεσις διὰ ζημίας κατὰ τὴν μεταφοράν ἀρχοδοσίου εἶναι Ἀργεντινῆς, συνεπείᾳ, πυρκαϊδές τῶν μπωνίκερος τοῦ ἐνεργούντος τὴν μεταφοράν ἀτμοπλοίου, Η ἀρκετά ἐνδιαφέρουσα αὕτη ὑπόθεσις ἀπηχάρητης ἐπὶ οιστράν ἡμερῶν τὸ ἐν λόγῳ Ἀγγλικὸν δικαστήριον κατὰ τὸ αἱ 10ημερον τοῦ τρ. μηνός.

Ἐνάγοντα : Ἡ ἑταίρεια Louis Dreyfus and Co.

Ἐναγομένη : Ἡ ἀτμοπλοίου «Tempus, Co, Ltd.

Τὸ ἀπὸ «Tempus», τῆς διμονήμου ἀτμοπλοίους ἐναυλώθη διὰ συμβολαιῶν τοῦ τόπου «Centrocon» πρὸς φόρτωσιν πλήρους φορτίου ἀρχοδοσίου εἴναι Ἀργεντινῆς, καταταγής. Αφ' οὐ ἐφόρτωσεν εἰς Ροζάριο καὶ Βίλλαν Κονστιτούσιον κατὰ τὰς ἀρχαίες Ιουλίου π. ε. ἀπέκλευσε διὰ τὸ προσριμον τοῦ. Ολίγον διαρύθμευτον ἔξερράγη μεγάλη πυρκαϊδή εἰς τὰς γυανιθρακαποθήκας τοῦ πλοίου, μέρος δὲ τοῦ φορτίου ἀρχοδοσίου ὑπερθερμανθὲν οικτοστραφή. Τὸ πῦρ ἔλαβε σοβαράς διαστάσεις, ἐπειδὴ δὲ ἡ πελλεῖται σκάφος καὶ φορτίον δοποιαρχὸς ὀδήγησεν ἐν σπουδῇ τὸ «Tempus» εἰς τὸν λιμένα τοῦ Μοντεβίδεο.

Ἐκεῖ τὸ πῦρ οικτοστραφή εἰς τὴν θάλασσαν, ἵνα δὲ ἀλλο μέρος ἐξεφορτώθη εἰς φορτηγίδας. Ἐκ τοῦ τημήματος τούτου 131 τόννοι είχον καῦ.

Ἡ πρώτη ἀγωγὴ ἡγέρθη δοτὶ ἀπαίτησην λ.στ. 649.2.6, ὡς συνεισφορά τοῦ φορτίου εἰς τὰ ἔσοδα τῆς γενικῆς ἀδαρίας. Οι φορτωταὶ ηγειραντεῖσται ἀπόρρητης ἀγωγῆς διὰ λ.στ. 1245 ἀξίαν 131 τόννων κατέντος ἀρχοδοσίου. Ο δικαστής καὶ Wright ἀγωμοδότησεν, δοτὶ τὸ «Tempus» ἀρχικῶς δὲν ἦτα εἰς κατάστασιν ναυσιπλοίος, συνεπείᾳ ἀλλατωματικότητος τῶν γιανιθρακαποθηκῶν του, ἐφ' ὃν καὶ προήλθε τὸ πῦρ. Συνεπόδη, κατὰ τὸν δικαστήν, ἀπεκλείσαντο οἱ πλοιοκτηταὶς τοῦ δικαστήριους νὰ ἐγείρωσιν ἀπαίτησην εἰπὲ τοῦ φορτίου διὰ τὸν ζημικὸν τὸν «Tempus».

Διὰ τὴν ἀντιπάτησην τῶν φορτωτῶν δὲν τῆς ἀπολίσιας τῶν 131 τόνων ἀρχοδοσίου διὰ δικαστῆς ἀπεφάνηση, δοτὶ δικαίως ἐδεσμένητο αὕτη ἐπὶ τῆς § 502 τοῦ Ναυτικοῦ Ἐμπορικοῦ Νόμου 1894.

Τὸ ἔφετον ἀπέρριψε τὴν ἀπόφασιν τοῦ δικαστῆρος Wright καὶ ἐδέξη τὴν ἀπαίτησην τῶν πλοιοκτητῶν διὰ τὴν συνεισφοράν τοῦ φορτίου εἰς τὰς ἀδαρίας, ἀπέρριψε δὲ τὴν ἀπαίτησην τῶν φορτωτῶν κατὰ τὸν πλοιοκτητῶν διὰ τὰς ἔορτας 1245 λ.στ. τοῦ καέντος σίτου λόγῳ ἐλαττωματικότητος τοῦ πλοίου.

Ο δικαστής λόρδος Serutton ἐν τούτοις διεφύνει, φρονοῦν δοτὶ οἱ πλοιοκτηταὶς δὲν ἀδικιούντο νὰ εἰσπράξωσι συνεισφοράν ἐκ τῆς γενικῆς ἀδαρίας. Πάντως οἱ φορτωταὶ οικτόλαιον ἔφεσιν κατὰ τὴν ἀποφάσεων ταύτης τοῦ «Tempus» εἰς τὴν γενικήν ἀδαρίαν, ἐφ' δὲν ὑπόθεσις ἐξεδικασθή ἦδη εἰς τὸν νέον.

Τὸ ναυλοσύμφωνον καὶ αἱ φορτωταὶς προέβλεπον διαφόρους ἐξαιρέσεις συμπεριλαμβανομένης καὶ τῆς πυρκαϊδῶν. Ἐπίσης περιελάμβανον δοτὶ τὸν Ναυτικοῦ — Εμπορικοῦ Νόμου 1874, ἔχεις ἀλλο δὲν ἔχεις:

«Ο θεοτόκης Ἀγγλικοῦ πλοίου ἡ καὶ συμπλοιοκτητής αὐτοῦ δὲν είναι ηδεύθυνος, δοτὶ πληρώσω οἰσαδήποτε ἐκτάσεως ἀπόλειαν ἡ ζημίαν μὴ προερχομένην ἐφ' οπικιτσότητος του, ιδίᾳ μάλιστα διὰ τὰς ἀκολουθίας περιπτώσεις: § 502: Εάν οιστράποτε ἀμπορεύματα πυρκαληφθένταν ἡ τεθέντα ἀπόλεια εἰς τὰ κύτη ἡθελον ἀπολεσθῇ ἡ φορτη, λόγῳ τυχαίας ἐπὶ τοῦ πλοίου πυρκαϊδῶν, ἀλλὰ καὶ δὲν προστατεύει: τοὺς ιδιοκτήτας τοὺς οἰστράποτες πλοιαὶ ἐλαττωματικὰ διὰ τὴν ναυπολούσιν.

Ο συνήγορος τῶν φορτωτῶν ἴσχυρισθεὶς, δοτὶ δοτὶ διαφέρει τὸν άνωτέρω ἀνέφερεν, δοτὶ τόσον δοτὶ Νόμος 1894, δοσον καὶ τὸ ναυλοσύμφωνον δοτὶ οἰστράποτες πλοιοκτητής, οἵτες δοτὶ οἰστράποτες πλοιαὶ συνεισφοράρησην τῆς πυρκαϊδῶν ἀδαρίας ἐκ τοῦ φορτίου, ἀλλ' ὑπόκεινται καὶ εἰς ἀπογηγμώσιν τῶν φορτωτῶν διὰ τὰς καέντας 131 τόννους ἀρχοδοσίου. Επίσης ίσχυρισθεὶς, δοτὶ δοτὶ διαφέρει τὸν άνωτέρων πλοιαὶ συνεισφοράρησην τῆς πυρκαϊδῶν ἀδαρίας, εἰς τὰς καέντας πλοιαὶ συνεισφοράρησην τῆς πυρκαϊδῶν ἀδαρίας, δοτὶ παραμελάτεται εἰς τὰς συμβολαῖας τῆς πυρκαϊδῶν ἀδαρίας, ὡς οργή διατάξεις τῆς πυρκαϊδῶν ἀδαρίας.

Ο συνήγορος τῶν φορτωτῶν sir Thomas Inskip, ἐν συνεχείᾳ τῶν ἀνωτέρων ἀνέφερεν, δοτὶ τόσον δοτὶ Νόμος 1894, δοσον καὶ τὸ ναυλοσύμφωνον δοτὶ οἰστράποτες πλοιαὶ συνεισφοράρησην τῆς πυρκαϊδῶν ἀδαρίας, εἰς τὰς καέντας πλοιαὶ συνεισφοράρησην τῆς πυρκαϊδῶν ἀδαρίας, δοτὶ παραμελάτεται εἰς τὰς συμβολαῖας τῆς πυρκαϊδῶν ἀδαρίας.

Ξακιρέσσως : «...πυρκαϊά ἦν οικαδήγηποτε αιτίας ἢ καὶ ὅπου θύποτε ὕθελε συμβῆ...»

Ο ἔτερος τῶν συγγέρων τῶν φρεστωτῶν sir Robert Aske ἐπίσημας δὲ, ἐλάν πλαισιοντῆς της ἡ ἐπιμονας νὰ ἔσαιρεθη τῆς εὐθύνης ἐσον ἀφορε τό μη ναυαπλίουν του ακάρουν, πρέπει νὰ ἔριξη τούτο διὰ τῶν πλέον καθηρών καὶ σαρψών δρων.

Ο συνγένορος τῶν πλοιοκτήτων καὶ *Raeburn* ἐτόνισεν, διὰ τὸ ἀπὸ «*Tempus*» εἰχεν ἐπίθεμαργηθῆ πρὸ τοῦ ἀπόπλου του, ἐάν δὲ τὸ διαιρέσιμα τῶν μπώνκερς ἡτοί ἀλλατηματικὸν, οὐδὲν οὐδεὶς οχτικοὶ ὑποδείξεις. Τὸ μὴ νυκτερίπλοο τοῦ πλοίου—εἴπε—εἶναι ἐπίχειρημα τὸ ὄποιον εὐκόλως καταπιπτεῖ. Οἱ πλοιοκτῆται δικαιούονται ἀπαντήσεων συνεισφέρων γενικῆς ἀδραίας ἀπὸ τὸ φορτίον, διότι ἔπρεψαν τὸ πᾶν, ἀντος ἀσφάρους οὐδέποτε. Τὸ ἀλγήθεια προσβήγαν σιγῇ θυσίας διὰ νά προλάβουν τὴν καταστροφὴν.

Ο δικαστής λόρδος Dunedin έπονισε, ότι η προκειμένη οπόθεση είναι παρούσια της του «Virginia—Carolina», η οποία έκριθη δικαίως, ούτε λάβη την θέσην του ούτα τα έχεισθαιτα πειραιώματα καθώς και την έπιμαχην § 502, η οποία πιθανόν να δύναται να έφερμονται, έστω και έτσι δεσμού τις, ότι τό από «Tempus» πιθανόν νά μην γιού και γνωστόλογο.

Ο συνήγορος των πλαισιωτών κ. Raeburn, συνεχίζει την υπεράσπισιά του, έτοιςεν, ότι ή υπόθεσες αυτή άπλουστάτη και δμαλή τείνει ν' άπλουστεψη. Είτε πλέον, καθ' ίδι θίσ εκ των τεσσάρων δικαστῶν κλίνουν υπέρ των άπόφειν του. "Αλλως—είπε—άπο την πολυήμερον δικδικαίειν, ή υπόθεσες αυτή διεμορφώνεις θεικάς άπόφεις μεταξύ του Νομικοῦ Κόσμου.

α) Οι πλοιοκτήταις δικαιών ἀπαυτούν συνεισφοράν των φορτίου ἀσχέτως τῆς μεριζής των κινδύνων και οὐχί ἐκ τῶν αἰτίων του, ἀλλὰ ἀγριωτῆς προμακούνται παρούσαις τῶν κινδύνων.

6) Αέρι υπάρχει ωστισθής ἀρχή ἐπί τῆς ἀπόφεως, δι: μία ἀποκίνησις διὰ συνεισφοράν φορτίου εἰς γενικήν ἀλεύριαν ἡδύνατο νὰ ἀπολεσθῇ, εἰς περιπτώσιν καθ' ἣν ἡ ἀνάγκη προκαλεῖ τὴν θυσίαν, ἔστω καὶ ἐάν ἡ δημιουργία τῆς ἀνάγκης ὠργίζεται εἰς λάθος τοῦ διεκδικούντος τὴν συνεισφοράν ἀπαγγετοῦ. (*Υπόθεσις Schloss κατά Herdt*, 14 C.B. (N.S.) 59. *Υπόθεσις Kiss κατά Taylor*, L.R. (1912). Καὶ υπόθεσις *Strong κατά Scott*).

γ. Ο κανόνων οὗτος διεργάτεται ἀνεφέρεται πρώτον, μόνον όπου τὸ λάθος διέργεται εἰδίκειών δυναμέται τοῦ ναυλοσυνηφύσων. (Ἔποδεις ἀ) π «Caron Park» κ.λ.π. Εἰς τὰς Ἀρχαίες ταῦτας θεοτοπίες ἡ σχῆμα, ὅτι δὲ πλοιοκτήτης αὐθόνεται, ἐάν θεοί τοις θλαβῇ ἡ καταστραφὴ τὸ φορτίον ἐξ κινδύνων προεγγίασθαι, ἐάν λάθος τοι πλοιοκτήτης.

Η λέξης «λάθος» έρμηνεται ως έπονος οδικά «σφάλμα ή σφαγήτικόν», δηλαδή άσκιασι λόγητον άβλεψίαν κατ' μή παρέχειν στους ειδώλους προνοίας καὶ σύχης «σφάλμα παθητικόν», δηλαδή προερχόμενον από έκταλεσιν διαταχθει-σαν ήπονοισίας.

Ακολούθως δευτερολογήν όσερ Thomas Inskip, συνήγορος των φροτώτων είπεν, διότι οι πλοιοκτήται του άπ «Tempus» κυριολεκτικώς διέρρηξαν τό ναυλοσύμφωνον, διότι τό πλοιον δέν ήταν ναυσιπλούν, το οποίο δέ έπιμελώδε τό απέκρυψαν. Οι φορτωτές, θεωρούσαν όπως ισχεί την ζημίαν, όφ' ένα λόγω της βλάβης του φορτίου των κατι διότι ήπειροθύησαν υπό τού Εγκατέστην γάρ συνεισέσθουν λ.σ. 619 διά την γεν. άδαριαν.

Είς τό συμεῖον τοῦτο οὐδὲ αἰδικασία εἶλησε, ὁ δὲ Λέρδος θιγκετής ἐπωλάγθη γά τικῆσσον τὴν ἀπόφθεσίν του.

Η ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΗ ΑΞΙΑ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ
ΚΑΙ Η ΕΙΚΟΝΙΚΗ ΤΩΝ ΛΟΓΙΣΤΙΚΩΝ ΒΙΒΛΙΩΝ

ΤΑ ΥΠΟΘΗΚΕΥΜΕΝΑ ΦΟΡΤΗΓΑ

‘Η διεργάτη χρίσις, ητοι πλήρτει ἀπὸ ἑτῶν τὸ διειθηὲς ἐμπόριον καὶ ἡ ὁποία ἐπέδρασεν δύνηρῶς ἐπὶ τῆς γαυτιλίας, λόγῳ τῆς μειώσεως τῶν θαλασσίων μεταφορῶν καὶ τῆς πτώσεως τῶν γαύλων εἰς τὸ μὴ περιττέρω, εἰχεν ὡς ἀμεισον καὶ ἀναπόδραστον ἐπακολούθημα τὴν πτώσιν τῆς ἀξίας τῶν πλοίων. Τὸ τελευταῖον τοῦτο ἐνεφάνισεν ἔνα σπουδαιότερον ζῆτημα, τὸ ὅποιον ἀπασχολεῖ ἡδη τοὺς Ἀγγλούς γαυτικούς κύκλους, ἐνδιαιψέρει δὲ καὶ τοὺς Ἐλληνας ἐφοπλιστὰς, οἵτινες εἰς παρομοίαν εὑρίσκονται Ἱέρᾳ.

Προέκυψε, δηγλαδή, ζητημάτων αποσύνθεσεώς της άξιας τῶν πλαίσιων.

Γενικῶς καὶ ἀνευ οὐδεμιᾶς ἔξιρέσεως, πλὴν πλοίον ἀγροτασθέν
κατὰ τὴν τελευταίαν δεκαετίαν, ἐπιβατικὸν ἦ οφρηγόν,
ἔχει ὑποστῇ αἰσθήτῃ μείωσιν τῆς σημειρινῆς ἀγροτικῆς ἀ-
ξίας του, γῆς δὲν ισοφαρίζεται: ἀπό τὰ τυχόν ἀποκομιδόμενα ἀ-
σήμικντα καθαρὰ κέρδη, οὕτε καλύπτεται ἀπό τὴν συγήθη ἀ-
ποσθεσιγ του 5 ο) ἐπὶ τῆς ἀξίας του.

Παράδειγμα πειστικὸν ἀποτελεῖ ή πρὸς ἡμερῶν προσφορὰ εἰς τὴν ἄγοράν του Λοιδίγου πρὸς πώλησιν ἐνδός γεοναυπηγήτου καὶ ἑτοίμου πρὸς παράδοσιν φορτηγοῦ ἀτμοπλοίου 8250 τόννων εἰ ν. μὲν ἔνα κατάστρωμα. Η ἔγηθείσα πρὸς πώλησιν τιμὴ ἡτοικατά 27 ορού μικροτέρᾳ τοῦ κόστους τοῦ ἀτμοπλοίου δάσει: τῶν συμβολαίων τῆς γκυαπηγήσεως, η δέ δοθείσα προσφορὰ πρὸς ἀγοράν του ἡτοικατά 33 ορού μικροτέρᾳ τῆς ἀρχικῆς δάσιας του γεοτεύκτου τούτου πλοίου.

Αἱ σημειειναι συνθήκαι εἰνε τόσον ρευσται καὶ ἀκαθόριστοι, ὅτε εἰνε ἀδύνατον νὰ ὑπολογίσῃ τις τὴν τιμήν, εἰς τὴν δύναται νὰ πωληθῇ ἐν ἀτμόπλοιοι ἀναγκαστικῶς προσφερόμενον εἰς τὴν ἀγοράν πρὸς ἐκποίησιν.

Αἱ ἀτμοπλοῖαι, ὁ στόλος τῶν ὅποιων ἀπαρτίζεται ἀπὸ πλοα-
τῆς γραμμῆς ή ἀπὸ καθαρῶν φορτηγῶν, ἐπίθεωρούσσει· τὰ διδίλια
τῶν καὶ τὴν εἰς αὐτὰ ἀναγεγραμμένην ἀξίαν τῶν σκαφῶν του,
δὲν πρέπει νὰ λησμονῶσι, έτι η ἀξία των αὕτη ἔχει καταπέσει:
ηδη εἰς πολὺ χαμηλότερα ἐπίπεδα ἀπὸ ἐκείνα εἰς τὰ ὅποια ἐπέ-
λει: ποδὸς ή καὶ δύο ἐπῶν.

Από τὴν ἀλήθευσιν ταῦτην ὁρμώμενοι οἱ διευθυνταὶ τῆς «P. καὶ O.» ἀπέσυραν κατὰ τὸν τελευταῖον ἴσολογοισμὸν τῆς ἀποπλωτικῆς ταύτης πεσόν 2.000.000 λιρῶν ἐκ τῆς μερίδος τοῦ ἀποθεματικοῦ ἀσφαλίστρου, διά γνὲ ἐλαττώσωσι τὴν εἰς τὰ θιβλία των ἀνγκεγραμμένην ἀξίαν τῶν πλοίων των, λόγῳ τοῦ σοθικροῦ ἐκπαιρουσῶν τῆς ἀξίας των ἐν τῇ ἀγορᾷ. Ή ἔκτακτος αὕτη ἀπόσθεσις, η̄τις ἐγένετο πρὸς ἐναρμόνισιν πραγματικότητος καὶ διβλίων, δὲ γὰρ πρόδιπτον γά τι πετεῖται καὶ τινά συνήθεα τυχαία ἀπάρθεισταν.

“Η κατάστασής είναι έτι χειρότερα, δυστυχώς, διάτα φορτηγά πλοία και ειδικῶς δι’ θσα έξ αύτων είνε βεβχρυμένα μὲ οποιή-
κας. Οι δινεισταὶ ἀντὶ νὰ κατάσχουν τὰ χρεωμένα εἰς αὐτοὺς φορτηγά, ζταγοὶ ίδιοκτήται τούτων εὑρίσκοντο ἐγ ἀδυνατίᾳ ἐ-
κτελέσσεως τῶν ὑποχρεώσεών των, ἐπέτρεπον εἰς αὐτοὺς νὰ ταξι-
δεύουν τὰ πλοῖα των ταῦτα, εἰς πολλὰς δὲ περιπτώσεις ἡ συγέ-
χισις τῶν ταξιδίων είχεν ώς ἀποτέλεσμα σχι μόνον τὴν αὔξησιν
τῶν ὑποχρεώσεων, ἀλλὰ καὶ τὸν ἐκπεισμὸν τῆς ἀρχῆς ἀξίας τῶν
ἐγ λέγω πλοίων

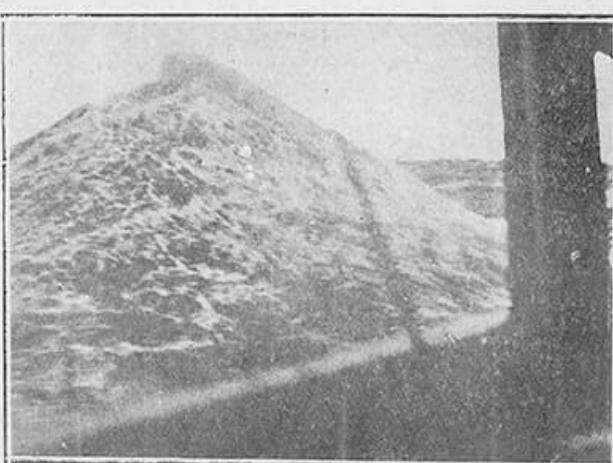
Κατὰ συνέπειαν ἀναμένονται νὰ ἐπέλθωσι μεγαλύτεραι ζημίαι, δικαν τελικῶς θὲ πωληθώσιν ἐν δημιοπρασίᾳ τὰ θεραριμένα φορτηγά. Τούτο ἀπὸ πάσης ἀπόψεως εἶναι λυπηρόν, διότι η πλειονότης τῶν χρεωμένων πλοίων ἡδύνατο πέρισσα νὰ καλύψῃ τὰ ἔσοδα κινήσεως καὶ τὸν τόκον τῶν ὑποθηκῶν, ἐνῷ ἀπὸ τιναρι μόλις μηγών ή ἐπιταθεῖσα κρίσις ἀπεστέρρησε τὰ ἐργαζόμενα σκάφη καὶ τοῦ παραμικροτέρου περιθωρίου κέρδους.

Είναι χρηκτηριστικόν, διτοί οἱ ἐσχάτως δημοσιευθέντες ισολογισμοὶ διαφόρων ξένου ἀτμοπλοΐῶν φορτηγῶν σκαφῶν ἐμφανίζουν παθητικὰ σοδηρά, εἰς τινας δὲ μάλιστα περιπτώσεις είναι προδήλως φανερὸν διτοί διλόκηληρα τὰ ἀρχικὰ κεφάλαια τούτων ἔξηγημισθησαν μέχρι κερχίκας.

³ Απομένει τώρα μοναδική έλπις ή παρατηρουμένη ζωηρότης τῶν θαλασσίων μεταφορῶν καὶ ή θετική πως πρόδειψις τονώσεως τῶν γκύλων καὶ ή παράτασις μέχρι τοῦ φυιοπώρου τῆς ζητήσεως τοννᾶ. Ή πραγματοποιήθωσιν δημοσίεις εἰς ἀπόλυτον καὶ εύοιων αὐταὶ προφρέψεις, ὅπεις ἀπὸ μίαν καλὴν ἐργασίαν γὰ διοικετευθῆ εἰς τὰ ἔφοπλιστικά τακτεῖα χρῆματα ἐπαρκές, ὅπεις νὺν ἐκπληρωθούν φύσαιμέναι επείνουσαι ὄποιοισίσεις:

“Αν τοῦτο συμβῇ δύναται: νὰ ἐλπίσῃ τις, ὅτι: ἔνα ποσσοτὸν του
δῆλου ἀριθμοῦ τῶν ὑπόθηκευμένων φορτηγῶν θὲ διεφύγῃ τον ἄμε-
σον κίνδυνον τῆς ἀγγκαστικῆς ἀπελλοτοιώσεως.

ΑΠΟ ΤΟΝ ΜΑΙΝΟΜΕΝΟΝ ΠΟΝΤΟΝ



Ἐνα πελώριον κύμα εἰς τὸ "Golf Stream, ἐνῷ κτυπᾷ τὸ Ἰταλικὸν ύπερωκεάνειον "Conte Grande, κατὰ τὸν τελευτικὸν του διάπλουν τοῦ Ἀτλαντικοῦ.

Η ΖΩΗΡΟΤΗΣ ΤΩΝ ΦΟΡΤΩΣΕΩΝ ΣΙΤΗΡΩΝ

ΕΥΟΙΩΝΟΙ ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ ΔΙΑ ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ

Τὰ Ἀγγλικὰ ναυτικὰ περιοδικά «Syrup» καὶ «Shipping World» ἀσχολούμενα μὲ τὴν ζωηρότητα τῶν ναυλώσεων διὰ μεταφορᾶς γεννημάτων καὶ διὰ τὸ ἑγείρεμενον πρόδηλημα ἐκ τῆς ἐφετεῖνῆς ὑπερπαραγωγῆς τῶν σιτηρῶν, προσθίνου εἰς ἀξιοσημείωτους κρίσεις καὶ προβλέψεις περὶ τῆς ἔξελίξεως τοῦ ζητήματος τούτου.

Πάντοτε κατὰ τὴν ἔκρινή ταύτην ἐποχὴν καὶ ὑπὸ ὅμιλάς ἀκόμη συνθήκας, ἡ φορτηγὸς ναυτιλία ἀπασχολεῖται ἀπὸ ἀθρόας μεταφορᾶς γεννημάτων πρὸς ἀνεφοδιασμὸν τῶν διαφόρων καταναλωτριῶν ἀγορῶν τῆς Ἀγγλίας, τῆς Ἰπειρωτικῆς Εὐρώπης καὶ τῆς Μεσογείου.

Ἡ παρούσα ζωηρότης διὰ τὰ γεννήματα, καίτοι διαγόμεν τὴν ἔκρινή περίσσον, θεωρεῖται ἐν τούτοις ὡς ἀνωτέρᾳ κατὰ πολὺ τῆς κανονικῆς. Ἰδιαιτέρως τονίζεται, διὰ περά τὰς ἀθρόας ἐκ Ρίδερ Ηλέτ Ναυλώσεως εἰς τούτοις αἱ τιμαὶ τῶν ναυλῶν δὲν παρουσίασσον ἀκόμη ἔνα κέρδος διὰ τοὺς ἐφοπλιστάς.

Μία ὑφωτικὴ τάσις εἰς τὰς τιμὰς είναι γεγονός, διὰ παρετηρήθη, ἐν τούτοις δημοσίες εἰναι τὸσον ὀγκώδης ἡ ἀργυρούχα χωρητικότης πλοίων, ὥστε οἱ ναυλωταὶ εὑρίσκουσιν ἀκόπιας συκῆφη χωρὶς νὰ πιέζωνται εἰς τὴν πληρωμὴν ὑψηλοτέρων ναυλῶν. Ὑπὸ τοιαύτας συνθήκας οὐδεμία οὐσιώδης καλλιτέρευσις τῶν τιμῶν δὲν δύναται νὰ ἐπελθῃ, παρὰ μόνον, ὅταν θὰ δελτιωθῶν γενικῶς οἱ δροὶ εἰς δῆλους τοὺς κλάδους τοῦ διεθνοῦ ἐμπορίου.

Τὸ πάρκον ισως ἀκόμη μερικοὶ ἐφοπλισταὶ, οἱ ὄποιοι καὶ ὑπὸ τὰς σημειρικὰς δυσκόλους περιστάσεις, ισχυρίζονται διὰ κατορθώνου νὰ διαχειρίζωνται ἐπικερδῶς τὰ πλοῖα τῶν. Πάντως οἱ ἐφοπλισταὶ οὐτοὶ ἀποτελοῦν μίαν ἀσύμμαχον μειονότητα.

Ἡ σημειρικὴ ζωηρότης είναι ἐγενέλως ἀντίθετος πρὸς τὴν κατέπτωσιν καὶ τὴν χαλαρότητα, γάτις ἐπεκράτει εἰς ὅλας τὰς ἀγορὰς πρὸς ὀλίγου ἀκόμη καὶ μόνον, χαρακτηρίζεται δὲ ὡς ἀρκετὰ εὐεργετικὴ διὰ τὰς ναυτιλιακὰς ἐπιχειρήσεις μοισανότι ἐκ τῆς ἀλλης πλευρᾶς είναι κάπως δυσάρεστος ἡ ἀνάκλησις εἰς τὴν ἐνέργειαν ἵκανον ἀριθμοῦ πλοίων ἐκ τῶν δεμένων, ἐφ' ὅσου τοῦτο συντελεῖ εἰς τὸ νὰ συγκρατῇ τοὺς ναυλῶν εἰς χαλαρὰ ἐπίπεδα.

Εἰς τοῦτα δέον νὰ προστεθῇ καὶ τὸ διασκέρεστον γεγονός τοῦ περιορισμοῦ τῆς ζητήσεως Ἀγγλικοῦ γαλάνθρακος. Ἡ ἐλλειψὶς ἐπαρκῶν διαταχῶν διὰ φορτώσεις ἀναγκάζει μεγάλην μερίδα τῶν ἐφοπλιστῶν νὰ ἐξαποστέλλῃ τὰ πλοῖα κενὰ εἰς τοὺς λιμένας τῆς φορτώσεως σιτηρῶν. Οὕτω πλὴν τῶν Ἀγγλικῶν καὶ ἀρκετὰ Ἐλληνικά, Ἰταλικά καὶ π. σηματῶν σκάφη ἐξαιροῦσιν φθάνοντα εἰς Ἀργεντινὴν καὶ Καναδὸν, ἔτι δὲ καὶ εἰς Αὐστραλίαν καὶ εἰς τὸ Βαγκούνιον κενά.

Ἐξ ὅλου ἀποτελεῖ εὐχάριστον σημεῖον ἡ θετικὴ πρόβλεψις περὶ ἀσυνήθους παρατάσεως ἐπὶ μικρὸν εἰσέτι: χρονικὸν διάστημα τῆς ἐνόνου ζητήσεως, ἥτις θὰ συνεχισθῇ μέχρι τῆς συγκριδῆς τῶν γένων Εὐρωπατικῶν ἐσόδειων.

Ἡ Γαλλία, ἥτις τὰ τελευταῖς ἔτη είχεν ἀποδῆγη σχεδὸν αὐτάρκειας, ἥδη ἐπιτρέπει τὴν εἰσαγωγὴν μεγάλειτέρου ποσοστοῦ σιτηρῶν πρὸς κάλυψιν τῶν ἀναγκῶν τοῦ πληθυσμοῦ τῆς. Πλέον τὸ ποσοστὸν τῆς εἰσαγωγῆς σίτου εἰς τὴν Γαλλίαν ἥτοι μόλις 10 οὐδὲτι τὰ λοιπὰ 90 οὐδὲτον ἀναγκῶν τῆς ἐκαλύπτοντο ἀπὸ τὴν ἐγχώριον παραγωγὴν. Ἡδη ἡ Γαλλικὴ εἰσαγωγὴ ηδήθη κατὰ ἀναλογίαν εἰς 20 οὐδὲτον.

Τῆς εὐκαιρίας ταύτης δὲν δύναται νὰ καρπωθῇ ἡ Αὐστραλία, διότι ισχύει ἀκόμη ἐν Γαλλίᾳ ἡ ἀπαγόρευσις εἰσαγωγῆς Αὐστραλιακοῦ σίτου, ἔναντι ἀντιπόλινων, διότι ἡ Αὐστραλία ἔχει αὐστηρῶς ἀπαγορεύσεις τὴν εἰσαγωγὴν Γαλλικῶν ἀρωμάτων καὶ εἰδῶν πολυτελείας, λόγῳ τῆς οἰκονομικῆς δυσπραγίας τοῦ τόπου.

Πλὴν τῆς Γαλλίας καὶ ἡ Γερμανία προσθίνει ἐφέτος εἰς τὴν εἰσαγωγὴν μεγάλων ποσοστῶν σιτηρῶν.

Ἡ Ρωσία πρὸς τὸ παρόν δὲν ἀνεφάνει εἰς τὴν διεθνῆ ἀγορὰν μὲ ἀθρόας ἐξαγωγᾶς, φαίνεται δὲ—παρ' ὅλους τοὺς ισχυρισμοὺς τῆς Μόσχας—ὅτι δὲν ἔχει ἐφέτος σεβαστὴ ἀποθέματα πρὸς ἐξαγωγὴν. Μάλιστα τοῦτο τελευτῶς ἐπαλγθεύση, οἱ πλοιοκτήται θὰ ὀφεληθοῦν ἀρκετά, διότι θὰ διεκθέτουν τὰ σκάφη τῶν διὰ μεταφορῶν σιτηρῶν ἐκ μεμακρυμένων ἀπὸ τὴν Εὐρώπην ἀποστάσεων.

Οἱ ἀριθμὸι τῶν ναυλωθέντων μέχρι τοῦτο πλοίων διὰ μεταφορᾶς τῶν ποσοστῶν σίτου, αἵτινες ἡγοράσθησαν ἀπὸ τὴν Εὐρώπην, είναι πρόγραμματι σπουδαῖος. Συγχρόνως ἡ ζητήσις τονιάζει σημπίπτει καὶ μὲ τὴν παντελὴ σχεδὸν ἔλλειψις ἀρκετοῦ τοῦτου προβλέπεται, διὰ θὰ είναι μεγάλης τὸν Γερμανίαν, ἡ δὲ ἐσοδεία τῆς Ἀργεντινῆς είναι πλούσιωτάτη καὶ ἀριστή, ἀπὸ τὴν Εὐρώπην αἱ καταναλωτρικῆς ἀναγκής οὐδεμίας ὀλάδης.

Εἰς τὸν Καναδὸν καὶ τὰς Ἕνωμένας Πολ.τείας δὲν θὰ κρατηθοῦν ἐφέτος μεγάλα ἀποθέματα διὰ νὰ ὑποστηριχθοῦν αἱ τιμαὶ. Τοιουτούρπως, ἐνῷ οἱ ἀγορασταὶ εὑρίσκονται ἐν δισταχημῷ πρὸς ἀγοράν, λόγῳ τῆς πτώσεως τῶν τιμῶν, ἥδη σημειούμενοι μὲν κοινὴ ἐπιθυμίας καὶ προσφορᾶ τῶν παραγωγῶν πρὸς πώλησιν τῶν προϊόντων των.

Ἡ ἐπιθυμία κατηγορίας εἶναι: π.στᾶς ἀπὸ τὴν ἀθρόαν ζητήσιν πλοίων οὐχὶ μόνον ἀπὸ τὴν σιτηροχράν τοῦ Μόντρεαλ, ἀλλὰ καὶ ἐκ τῶν λιμένων τοῦ Βορείου Ειρηνικοῦ, συντόμως δὲ θὰ ἐπανελούσθη ζητήσις τονιάζει διὰ φορτώσεις καὶ ἐκ τοῦ Κόλπου Μεξικοῦ.

Κύριοι τινὲς ὑποστηριζόμενοι, διὰ τὸ ἐμφανιζόμενον ζήτημα τῆς ὑπερπαραγωγῆς γεννημάτων πρέπει γ' ἀποτελέσῃ ἀντικείμενον εὐρυτάτων συνητήσεων καὶ μελετῶν, καὶ μάλιστα ἐγκαίρως, διότι αἱ τιμαὶ καὶ γενιγενέουν νὰ κατέλθουν εἰς ἐπ.πεδικά τόσου ἐξεντελεστικά, ὥστε οἱ παραγωγοὶ καὶ ἐὰν πωλήσουν διλόκληρον τὴν ἐσοδείαν των, σχ: μόνον κέρδη, ἀλλὰ ζημίαν σημαντικὴν ἔχουν νὰ ἀποκομίσουν.

Ἡδη καταβάλλονται σύντονοι προσπάθειαι, διπος συγέλθη εἰς τὸ Λονδίνον μία διεθνής διάσκεψις ἵνα μελετήσῃ τὸ πρόβλημα τῆς ὑπερπαραγωγῆς γεννημάτων. Ἡ διάσκεψις ἥδη καθορίσῃ τὸ παρ' ἐκάστης σιτοπαραγωγοῦ χώρας ἐξακτίον κατ' ἔτος ποσόν.

Τοιαύτη τις δημοσίες συμφωνία θὰ κατορθωθῇ νὰ ἐφαρμοσθῇ: Θὰ δεχθοῦν οἱ ἀλευροβιομήχανοι νὰ ἀγοράζουν σίτου διαφόρων εἰδῶν καὶ οὐχὶ μόνον τῆς ἀρεσκείας των, διπος συμβαίνει ἥδη: Καὶ ἀκόμη, ἡ Ρωσία τῆς δημοσίας δὲν προβλέπεται ἡ συμμετοχὴ εἰς τὴν σχεδιαζομένην διεθνή ταύτην διάσκεψιν τοῦ σίτου θὰ θελήσῃ τελικῶν νὰ συμφωνήσῃ μὲ τὰς ληφθησομένας ἀποφάσεις:

Ἐννοεῖται, διὰ ἡ διεθνῆς φορτηγὸς ναυτιλία ἀνδικάρεται ἀπολύτως ἀπὸ τὴν σύγκλησιν καὶ τὰ ἀποτελέσματα τῆς ἐν λόγῳ διατακέψεως. Εἰναι φυσικόν, διὰ οἱ ἐφοπλιστικοὶ κύριοι ἔχουν τοῦτο τὸ ἀξιωματικὸν ἐν τῇ ἐργασίᾳ των: «Οτι, δηλαδή, ὅσον διλγότεροι περιορισμοὶ οὐφίστανται εἰς τὰς διεθνεῖς ἐξαγωγάς, τόσουν περιστερον δελτιωμένοι: εἰναι οἱ δροὶ τῆς ἐργασίας τῶν πλοίων.

Οταν τὸ ἐμπόριον ἔχει ἐλεύθεριαν κινήσιμην κατά κανόνα διέδων καὶ δταν τοῦτο παρουσιάζει: δελτιωμένην καὶ ἀναλόγων αἱ συνθήκης της έργας προετοιμάζει τούτην τοῦτο παραλλήλων καὶ αἱ αὐτούς τοῦτον πλοίων.

Ἐν πάσει περιπτώσει ἡ πραγματικότης σήμερον εἰγει, διτικρίζει μία σταθερὴ καὶ προοδευτικὴ ζητήσις σκαφῶν, ἥτις τὸ πάν πειθεῖ, διὰ θὰ συνεχισθῇ ἐπὶ μικρόν. Τὸ πάρκον ἀκόμη καὶ μερικαὶ ἀλλακαὶ, πλέον αἰσιόδοξοι: προβλέψεις, ὀπαζόμεναι εἰς τὴν ἐκ θετικῆς πηγῆς προετοιμάζειν διάδοσιν, καθ' ἥν αἱ Εὐρωπαῖκαὶ ἀγοραὶ θὰ εἰσαγάγουν ἐφέτος μεγάλης παστοπαραγωγῆς καύματος Μαντζουρίας τοῦ εἰδους «σόγια» (Soya beans).

Ἡ χρήσις τῶν καύματων τούτων γενικευθεῖσα εἰς τὴν Γερμανίαν διαδίδεται καὶ εἰς τὰς ἀλλακαὶ Χώρας. Τῶν καύματων Μαντζουρίας ἡ κατανάλωσις διαρκεῖ καὶ ἀλλακαὶ ὅλας τὰς ἐποχὰς τοῦ ἔτους, λόγῳ δὲ τῆς μεγάλης ἀποστάσεως ἐξ ἡδη μεταφέρονται: πληρώνονται: ὑψηλοὶ γκαλοί εἰς τὰ πλοῖα τῆς γραμμῆς (liners), ἐκ τοῦ λόγου δὲ τούτου δύναται νὰ ἐπωφεληθῶσι: τὰ καύματα φορτηγά πλοίων, ὃν οἱ γκαλοί εἰναι εἰς τὴν παραγωγὴν τῆς χρημάτων τούτων. Εἰς τὰς εὐειώνους προβλέψεις περιλαμβάνεται καὶ ἡ Κούνικ, ἡ δημοσία ὑπόσχεται γ' ἀποροφήσῃ ἔνα σούσιον τονιάζει διὰ τὰς ἐξαγωγῆς καύματων, αἵτινες καὶ αυταὶ θὰ εἰνεργηθῶσιν ἐφέτος εἰς μεγαλυτέραν ἀπτίνα.

Η ΔΙΑ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ KARA ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑ ΕΥΡΩΠΗΣ-ΔΥΤ. ΣΙΒΗΡΙΑΣ

Ο έπιθεωρητής τής Ρωσικής άποστολής είς τὴν θάλασσαν Kara P.V. Orlovsky διεβίβασεν εἰς τὸ ἐν Λονδίνῳ Ἀγγλο-ρωσικὸν Ἐμπορικὸν Ἐπιμελητήριον ἔκθεσιν περὶ τοῦ δυνατοῦ τῆς γνωστοῦ πλοίου εἰς τὴν θάλασσαν Kara καὶ τῆς χρησιμοποιήσεώς της διὰ τὴν γραμμήν συγκοινωνῶν μεταξὺ Σιβηρίας καὶ Βορ. Εὐρώπης.

Ἐκ τῆς ἔκθεσεως ταύτης παραληφόνομεν τὰ πλέον σημαντικά τεράποντα καὶ ἐνδιαφέροντα ἀποσπέματα.

Ἡ Δυτικὴ Σιβηρία ἔχει ἀπεράντους ἑκτάσεις γκαῖν ἔξαπλωμένων ἀπὸ Βορρᾶ πρὸς Νότον καὶ ἐκ Δυτικῶν πρὸς Ἀνατολής μὲ ποικίλικαν κλιματολογικῶν συνθηκῶν καὶ μὲ πλουσίας πηγὰς πρώτων ὄλων, ὡς λ.χ. περιθένεια δάσης διὰ ξυλείαν, δρυγεία διὰ μεταλλεύματα κ.λ.π.

Οἱ κάτοικοι τοῦ διαμερίσματος τούτου τῆς Σοβιετικῆς Ρωσίας ἀπασχολοῦνται μὲ διάφορα εἶδη ἐμπορίου, οὕτω δὲ ἡ Δυτ. Σιβηρία παρουσιάζει τὰς πιθανότητας ἑκμετάλλευσεως πλειστων δσων προϊόντων τῆς μέχρι διαθέματος μὴ δυναμένου γὰρ περιορισθῆνεις διαχειραψιμένα δρια.

Ἄλι παντελῶς ἀνεκμετάλλευτος πλουτοφόρος πηγὴ τῆς ἀχανοῦς ταύτης περιοχῆς δύνανται γὰρ περάσχοντα ἐργασίαν τοιλάχιστον εἰς 1.000.000 λιτῶν. Ἡ σημερινὴ παραγωγὴ τῆς Σιβηρίας ἀποτελεῖ ἔνα ἀπειρολάχιστον ποσοστὸν τοῦ φυσικοῦ τῆς πλούτου. Μόνον ἡ παραγωγὴ τῆς ξυλείας τῆς δύναται γὰρ θέση τὴν Ρωσίαν ἐπὶ κεφαλῆς τῶν Χωρῶν διότι τοῦ κόσμου, αἴτινες ἔξαγωγοι ξυλείαν.

Κατέχει δῆμος ἡ Σιβηρία καὶ ἀνεξαντλήτη δρυγεία μετάλλων.

Δυστυχῶς ἡ μοναδικὴ ὑφισταμένη σήμερον συγκοινωνία καὶ ἀρτηρία είναι ὁ ὑπερ—Σιβηρικὸς σιδηρόδρομος, ἡ ἐργασία τοῦ διποίου πρόσειτος ἥδη γὰρ ἐνταῦθῃ διὰ τῆς πυκνώσεως τῶν τραχίων. Ἐπίσης ἡ Μόσχα πρόσειτος γὰρ λάχη σειράν μέτρων πρὸς ἐνίσχυσιν τῶν μεταφρόδων καὶ συγκοινωνῶν τῆς Σιβηρίας, διὰ γὰρ ἐπιτύχη μεῖζονα ἀνάπτυξιν τῶν ἔξαγωγῶν καὶ γενικῶς τοῦ παραγωγικοῦ ἐμπορίου τῆς.

Πρωτίστως θὰ δργανωθῇ ἡ ἔξαγωγὴ ἐκ Σιβηρίας πρώτων ὑλῶν καὶ θὰ ἐφοδιασθῇ τὸ τρῆμα τούτο τῆς Βορείας Ρωσικῆς περιοχῆς μὲ δῆλον τὰ ἀναγκαιούντα γεωργικὰ μηχανήματα καὶ βιομηχανικὰ ἐγκαταστάσεις. Διὰ τὴν πύκνωσιν τῶν συγκοινωνῶν θὰ χρησιμοποιηθοῦν καταλλήλως οἱ ποταμοὶ καὶ αἱ ἀρθροί φυσικοὶ διώρυγες τῆς Δυτ. Σιβηρίας.

Ἡ κυβέρνησις τῆς Μόσχας μελετᾷ ἀπὸ δεκαετίας τὴν ἑκμετάλλευσιν τοῦ διαμερίσματος τούτου, αἱ δὲ ἐπιστημονικαὶ ἀποστολαὶ εἰς τὰς ἀρκτικὰς χώρας, φύγεται διὰ τὴν ἐλυσανθήσαντας τὸ πρόσδηλημα τῆς θαλασσίας ἐπικοινωνίας μεταξὺ Σιβηρίας καὶ Βορ. Εὐρώπης. Ἡ γραμμή τῆς γνωστοῦ πλοίου εἰς τὴν θάλασσαν Barendts καὶ θαλάσσης Kara πρόστα στόματα τῶν ποταμῶν "Οθ" καὶ Γένιζεν.

Μέσω τῶν ἀσφαλῶν τούτων διὰ τὴν γνωστοῦ ποταμοῦ δόδην θὰ ἐπικοινωνήῃ τὸ κέντρον τῆς Σιβηρίας ἐνδόχωρος μὲ τὰ ἀπώτατα Νότια ἀκρα. Ἡ συνεχῆς δεκαετής ἐργασία τῶν ἐπιστημονικῶν ἀποστολῶν ἐπέτυχε γὰρ δργανώσῃ ἀσφαλῆ γνωστοῦ πλοίου εἰς τὴν θαλάσσην Kara, ἡ δὲ Ἀσιατικὴ περιφέρεια τῆς ἀχανοῦς Χώρας τῶν Σοβιέτων ἀποκτῷ μίαν νέαν σπουδαίαν καὶ συντομάτην ἀρτηρίαν ἐπικοινωνίας μὲ τὸ Ευρωπαϊκὸν ἐμπόριον.

Ἡ θάλασσας τοῦ Kara, ήτις ἀλλοτε ἐθεωρήθη ὡς μία ἀπέραντος «ἀπόθηκη Πάγων» ἥδη ἔξελισσεται εἰς συνδετικὸν κρίκον συγκοινωνῶν Σιβηρίας—Εὐρώπης. Τὸ λαμπρὸν αὐτὸν ἀποτέλεσμα διφίλεται κυρίως εἰς τὰς ὅπερ τὴν ἡγεμονίαν τῶν ἐπιστημονῶν Vigns καὶ Nordenkiold ἀποστολάς.

ΑΙ ΕΞΑΓΩΓΑΙ ΡΩΣΙΚΗΣ ΞΥΛΕΙΑΣ

Αἱ ἔξαγωγαὶ Ρωσικῆς ξυλείας ἀνῆλθον κατὰ τὸ οἰκονομικὸν ἔτος 1929—30 εἰς 7.300.000 τόννους ἔναντι 4.800.000 τ. τοῦ ἔτους 1928—29. Τὰ 90 οἰο τῆς ποσότητος ταύτης μετεφέρθησαν εἰς τὰς χώρας τοῦ προορισμοῦ των διὰ θαλάσσης.

Ἡδη προβλέπεται, ὅτι ἡ ἀναμενούμενη νὰ ἔξαγθη ποσότης Ρωσικῆς ξυλείας θὰ φθάσῃ τὰ 9 ἔως 9.12 ἑκατομμύρια τόννων. Σημαντικὴ είναι ἡ αὔξησις τῆς ἔξαγωγῆς Ρωσικῆς ξυλείας εἰς τὴν Ηνωμ. Πολιτείας, ήτις κατὰ τὸ 1929—30 ἔφθασε τὰς 387.000 τόννους ἔναντι 55 χιλ. τ. τοῦ προηγούμενου ἔτους.

Ο ΣΥΝΑΓΩΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΡΩΣΙΚΟΥ ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΟΣ

Εἰς ἀρκετὰ ἐνδιαφερούσας ἀνακοινώσεις προέβη εἰς Ἀμερικής μηχανικός—μεταλλειολόγος, ἐργασθεὶς ἐπὶ σειρὰν ἐτῶν εἰς τὴν Σοβιετικήν Ρωσίαν καὶ ἐπιστρέψας τελευταίως εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας. Ἡ οἰκονομικὴ κατάστασις τῆς Ρωσίας περιγράφεται ὑπὸ τοῦ Ἀμερικανοῦ μηχανικοῦ, ὃς οὐλιεστάτη, ἢ δὲ κυβέρνησης τῆς Μόσχας σκοπεύει νὰ προδῷ εἰς ἀθρόας ἔξαγωγὰς ἀνθρακίτου, πωλοῦσσα εἰς οἰκοδήποτε τιμήν.

Ἐπίσης θὰ προδῷ εἰς σπουδαιοτάτας ἔξαγωγὰς γαλανθράκων τῶν ὅπιών παμμέγιστας ποσότητες ὑψούνται εἰς δόλαρην τοινὶ πολυαριθμίου Ρωσικῶν δρυχείων. Ὁ ἐν λόγῳ μηχανικός ἔχει καταρτίση καὶ μελέτην περὶ τῆς καταστάσεως τῶν Ρωσικῶν γαλανθράκων μὲ λεπτομερεῖς τοῦ κόστους τῆς παραγωγῆς των, τῶν ἀγοραστῶν ποιοτήτων, τῶν γενικῶν ἐπιδρύσεων τῆς ἀνορύζεως, τῶν μισθῶν, τῶν ἔξδων μεταφορᾶς κ.λ.

Συνεπείᾳ τῆς ἀπαγορεύσεως τῆς εἰσαγωγῆς Ρωσικοῦ ἀνθρακίτου εἰς Καναδᾶν, οἱ Ρώσοι θὰ ἔξαγάγουν μεγάλας ποσότητας εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας, δημιουργοῦντες ἔνα ἐπικίνδυνον «ντάμπιγκ». Σημειωτέον, δτι ἡ ἀγορά τῶν Ἡνωμένων Πολιτεών είναι ἡ μόνη, ἡτοις ἀπέμεινεν ἀνοικτή, ἐξ δλων τῶν Βορειοαμερικανικῶν ἀγορῶν, διὰ τὴν ἐλεύθεραν εἰσέτην εἰσαγωγῆν Ρωσικῶν γαλανθράκων. Τὸ «ντάμπιγκ» τοῦ γαλανθρακοῦ οἱ Ρώσοι θὰ τὸ ἐπεκτείνουν καὶ διὰ τὰς ἀγορὰς τῆς Εὐρώπης καὶ τῶν Χωρῶν τῆς Μεσογείου.

Κατὰ τὸ 1929 εἰσήχθησαν εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας 113.170 τόννοι Ρωσικοῦ ἀνθρακίτου καὶ 315.693 τόννοι, ἡ οὐλικοῦ, τὸ δὲ 1930 εἰσήχθησαν 172.438 τόννοι Ρωσικοῦ ἀνθρακίτου καὶ 410.900 τόννοι Ἀγγλικοῦ τοιούτου. Κατὰ τὸ ἔτος τοῦ προθέπεται δτι ἡ μελλούσα γὰρ εἰσαγωγὴ ποσότης Ρωσικοῦ ἀνθρακίτου, θὰ προσεγγίσῃ τὰ ποσά τοῦ εἰσαγορούμενού Ἀγγλικοῦ, πράγμα διπερ θὰ ἀποδῷ εἰς δύορος τῶν Ἀγγλικών μεριμνών.

Ἡδη καὶ ἡ Τουρκία ἐκδηλώνει: αἰσθητὴν δυσφορίαν διὰ τὴν ἑκτόπισιν τοῦ Τουρκικοῦ γαλανθρακοῦ ἀπὸ τὸν Ρωσικόν, δστις πλήγη τῆς κατακτήσεως εὑρυτάτου ἐδάφους καταναλώσεως ἐν Ἑλλάδι καὶ Ἰταλίᾳ, ἔφθασε γὰρ συναγωγῆς εἰς τὴν ἔχαμηλῆς τιμῆς του, τὸν Τουρκικὸν γαλανθρακαν καὶ εἰς αὐτὴν ἀκόμη τὴν ἀγορὰν τῆς Κωνσταντινουπόλεως.

Η ΠΡΟΜΗΘΕΙΑ ΥΠΟ ΤΩΝ ΣΟΒΙΕΤ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ ΕΚ ΓΕΡΜΑΝΙΑΣ

Ἐκ Γερμανίας μετεδιδάσθησαν νεώτεραι τιγες πληροφορίαι: ἐπὶ τῆς συμφωνίας μεταξὺ Γερμανῶν διοικητῶν καὶ Σοβιετικῆς Κυβερνήσεως, περὶ ἡς ἔγραψε τὰ «Ναυτικὰ Χρονικά» εἰς τὸ προηγούμενον αὐτῶν τεύχος. Διὰ τῆς ἐν λόγῳ συμφωνίας ἡ Ρωσικὴ κυβέρνησης ὑποχρεοῦται γὰρ προμηθευθῆ ἐκ Γερμανίας ἐμπορεύματα ἀξίας 15.000.000 λιτῶν, τάς πρώτας δὲ παραγγελίας τῆς διφειλεῖ γὰρ τὰς δόση μέχρι τῆς 31ης Αύγουστου τὸ δραδύτερον. Τὰς πληρωμὰς θὰ ἐνεργήῃ ἡ ἐν Βερολίνῳ Εμπλάντερος προσωπεία τῶν Σοβιέτων.

Τὰ τῶν πιστώσεων ἐκανονίσθησαν ώς ἔξης: Διὰ παραγγελίας διὰ τὰς ὁποῖας παρεχωρήθη 12μηνος πίστωσις θὰ πληρώνονται τὰ 20 οἰο τῆς ἔξης τοῦ ἐμπορεύματος διὰ συγαλλαγματικῶν λήξεως μετὰ 13 μῆνας ἀπὸ τῆς παραδόσεως τῶν ἐμπορευμάτων. Τὰ διδούο θὰ καλύπτωνται διὰ συγαλλαγματικῶν 13 μῆνων καὶ τὰ διπλοίπα 25 οἰο θὰ πληρώνονται καθοδμοῖον τρόπου ἐντὸς 17 μηνῶν, συνεπῶς μέσος δρος ἔξοφλήσεως είναι τὸ διάστημα 14 μηνῶν.

Διὰ παραγγελίας 18μηνου διαρκείας τὰ 20 οἰο θὰ καλύπτωνται 20 μῆνας ἀπὸ τῆς παραδόσεως τὰ διδούο οἰο 20μηνα γραμμάτια καὶ τὰ διπλοίπα 25 οἰο εἰς 24μηνα, ἦτοι μὲ μέσον δρον ἀποπληρωμῆς 21 μηνῶν. Διὰ παραγγελίας διὰ τὰς πρότερος παρεχωρεῖτο πίστωσις χρόνου 24 μηνῶν, ἦδη θὰ πληρώνωνται τὰ 20 οἰο μὲ γραμμάτια 27 μηνῶν ἀμα τῇ παραγγελίᾳ, τὰ 50 οἰο μὲ 27μηνα γραμμάτια ἀπὸ τῆς παραδόσεως καὶ τὰ διπλοίπα 30 οἰο εἰς γραμμάτια λήξεως 33 μηνῶν, ἦτοι μέσος δρος ἔξοφλήσεως τῆς παραγγελίας διάστημα 28.8 μηνῶν.

Θὰ διπλογίζηται τόκος 2 οἰο ἀγάντερος τοῦ τόκου τῆς Γερμανίας Τραπέζης πληρωτέος τοῖς μετρητοῖς ἢ δι: διμήνιων γραμμάτων κατὰ τὴν ἐκλογὴν τῆς Σοβιετικῆς κυβερνήσεως. Τὰ διὰ τὴν πληρωμὴν ἐμπορευμάτων γραμμάτια ἀπαλάσσονται τοῦ τόκου διὰ τοὺς πρώτους τρεῖς μῆνας.

ΑΙ ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑΙ ΑΠΟΚΤΗΣΕΩΣ ΝΕΩΝ ΠΗΓΩΝ ΚΑΥΣΙΜΟΥ ΥΛΗΣ

Κατόπιν της εύρυτάτης διαδόσεως τῶν μηχανῶν Ντήζελ καὶ τῆς έξελίξεως τῶν μότορων, εἶναι πλέον γεγονός, ότι ὁ γαλάνθραξ χάνει: ἡμέρᾳ τῇ ἡμέρᾳ σπουδαῖον ἔδαφος ἀπὸ τὴν κατανάλωσίν του, ἔδαφος τὸ ὅποιον κερδίζει: τὸ πετρέλαιον. Τὸ γεγονός δύως τοῦτο, ἐάν διὰ τινα Κράτη σημαίνει: πρόσδον καὶ ἐνίσχυσιν τῶν πλουτοπεραγωγῶν πηγῶν τῶν, ἐν τούτοις διὰ τὰ Κράτη τὰ στερρούμενα ίδια πετρελαῖαν, δημιουργεῖ ἔνα πρόβλημα.

Ίδιαιτέρως διὰ τὴν Ἀγγλίαν ἡ δομημέραι ἐκτόπισις τοῦ γαλάνθρακος ἀπὸ τὸ πετρέλαιον ἐνίσχυει καιρίως τὴν κρίσιν τῶν γαλάνθρακορυχείων, ἀτινα δύο μὲ τὰ ναυπηγεία καὶ τὴν γαλάνθρακον πηγῶν τῶν, ἐν τούτοις διὰ τὰ Κράτη τὰ στερρούμενα ίδια πετρελαῖαν, δημιουργεῖ ἔνα πρόβλημα.

Άλλα καὶ ἡ Γαλλία, στερουμένη καὶ αὐτὴ ίδια πετρελαιο-πηγῶν, ἔχει: κατ' ἓτος κολοσσαῖα ποσὰ συγαλλάγματος διὰ τὴν εἰσχωγήν πετρελαῖαν. Ελεύθερον, διὰ αἱ δύο αὐταὶ Χωραὶ καταβάλλουσιν αἰσθητὰς προσπαθεῖας ὥπως ἀντὶ πετρελαῖου ἐφαρμόσουν ἑτέρων καύσιμον ὅλην διὰ τὴν κίνησιν τῶν μηχανῶν Ντήζελ. Καὶ ἡ μὲν Γαλλία ἀποπειράται νὰ καθιερώσῃ τὴν χρησιμοποίησιν φυτικῶν ἐλαῖων, ἡδὲ Ἀγγλία τείνει: νὰ παραγατοποιήσῃ τὴν χρησιμοποίησιν τῶν γαλάνθρακων τῆς διὰ τὴν παραγωγὴν πετρελαῖου εἰς εὐθηγήν τιμήν. Ωστε νὰ δύναται: νὰ συναγωνισθῇ τὸ δρυκτὸν πετρέλαιον ἀφ' ἕνδος καὶ νὰ δέξειρη ἐξ ἀλλου μίαν νέαν διομηχανίαν καταναλώσεως τοῦ γαλάνθρακος τῆς.

Σχετικῶς μὲ τὴν Γαλλίαν προσπάθειαν δημιουργεῖται: εἰς τὸ τελευταῖον τεύχος τοῦ «Bulletin de la Technique Moderne» ἐνδιαφέρον ἀρθρὸν τοῦ κ. Marcel Gauthier, μηχανικοῦ, διὰ τὴν χρησιμοποίησιν τῶν φυτικῶν ἐλαῖων πρὸς κίνησιν τῶν μηχανῶν Ντήζελ.

Ο κ. Gauthier ἀναφέρει: εἰς τὸ δρῦθρον τοῦ τὰς δοκιμᾶς τὰς γενομένας ἐπὶ ἑνὸς μοτέρ M.A.N. τετραχρόνου, δυνάμεις 300 Ἰππων. Διὰ τῆς χρησιμοποίησεως διαφόρων φυτικῶν ἐλαῖων παρατηρήθη ἀπόλυτος καὶ κανονικὴ λειτουργεία τοῦ μοτέρ μὲ ἐλαχίστην διαφοράν τόσου τῆς καταναλώσεως, δσον καὶ τῆς μηχανικῆς ἀπόδοσεως εἰς ἔργον.

Η μηχανή εἰργάσθη ἐπὶ 20 ὥρας μὲ δλα τὰ εἰδῆ τῶν φυτικῶν ἐλαῖων. Η τροφοδότησις ἦτο κανονικὴ, καθὼς καὶ ἡ γενικὴ πορεία τοῦ μοτέρ, μετὰ δὲ τὰς δοκιμᾶς οἱ θάλαμοι: τῆς καύσεως εύρεθρησκεν τελείως καθαροί.

Ο κ. Gauthier καταλήγει: εἰς τὸ δρῦθρον τοῦ μὲ τὴν πρόδηλην μιᾶς ἐπιτυχοῦς εἰς τὸ μέλλον ἐφαρμογῆς τῶν φυτικῶν ὡς καύσιμου ὅλης τῶν μηχανῶν Ντήζελ. Δεδομένου δὲ, διὰ αἱ Γαλλικαὶ ἀποικίαι δύνανται: νὰ παραγάγωσι μεγάλας ποσότητας ἐξ αὐτῶν, θὰ δημιουργήσῃ ἀναμφιθέλως μία νέα ἀξιόλογος πηγὴ πλούτου διὰ τὴν Γαλλίαν.

Οσον ἀφορᾷ τὴν παραγωγὴν εὐθηγοῦ πετρελαῖου ἐκ τοῦ γαλάνθρακος, αἱ τελευταῖαι: ἐκ Λογδίνου πληρωφορίαι: ἀναφέρουν, διὰ μέρος: τῆς στιγμῆς εἰς οὐδεμίᾳ ἀπέφασιν προσῆλθεν ἡ Ἀγγλικὴ κυρδέρησις διὰ τὴν χρησιμοποίησιν τοῦ τοιούτου πετρελαῖου διὰ τὰς δημοσίας ἀνάγκες.

Ο λόρδος τοῦ Ναυαρχείου George Hill ὅμιλον διὰ τὴν παραγωγὴν πετρελαῖου ἐκ τῶν γαλάνθρακων ἐφάνη λίαν αἰτιόδηξες. Κατὰ τοὺς τελευταῖους 18 μῆνας—εἶπε—ἀπεδείχθη ὅτι τὸ τοῦ γαλάνθρακος πετρέλαιον δύναται: νὰ χρησιμοποιηθῇ ὡς καύσιμος ὅλη, ἀποδίδει: δὲ τὰ αὐτὰ ἀποτελέσματα, οἷα καὶ τὸ φυσικὸν πετρέλαιον.

Τὸ Ναυαρχείον ἐξήγησεν ἀπὸ τὰ Ἀγγλικὰ ἐργοστάσια, ἀποικίας τῆς παραγωγῆς καὶ διαδόσεως τοῦ κοινοποιημένου γαλάνθρακος ἐν Ἀγγλίᾳ, καθὼς καὶ ἡ ἐνίσχυσις τῆς παραγωγῆς εὐθηγοῦ πετρελαῖου ἐκ τῶν γαλάνθρακων, δυναμένου νὰ χρησιμοποιηθῇ ὡς καύσιμος ὅλη καὶ νὰ διαδοθῇ, ὥστε γ' ἀντικαταστήσῃ ἀναδυνωτὸς τὸ φυσικὸν πετρέλαιον, θὰ σημάνῃ διὰ δλα τὰ Κράτη μίαν αἱ-

σθητὴν οἰκονομίαν, διὰ δὲ τὴν Ἀγγλίαν θὰ ἀποδῇ εὐεργετική, διότι πέρισσα ἐδυκανήθησαν 42.000.000 λιρῶν διὰ τὴν εἰσαγωγὴν πετρελαῖων.

Ἄνκυροικῶς μὲ τὸ ἔδιον ζήτημα κατετέθη σχετικὴ ἐπερώτησις εἰς τὴν δυνάμην τῶν Κοινοτήτων, ὃ δὲ ὑψηλούργης τῶν Μεταλλείων κ. Shinwell παρέσχε τὴν ἀκόλουθον ἀπάντησιν:

»Ἀκριβεῖς ἀριθμοὶ διὰ τὰς παραχυτίσεις πιστότητας πετρελαῖων ἐκ τοῦ γαλάνθρακος δὲν ὑπάρχουν. Οἱ γενόμενοι δημοι ὑπολογισμοὶ διαπιστώνονται περιήλθησαν 45—48 ἑκατομμύριαν ἀκαθίστρου βενζόλης ἀποδόσεων τὰ 32 ἑκατομμύρια γαλανίων ἀκαθίστρου πετρελαῖου. Ή παραγωγὴ τῶν ἐπετεύχθη ἀπὸ μερικὰ εἰδικὰ ἐργοστάσια διὰ καύσιμων γαλάνθρακων εἰς κλιθένους κώνους.

»Ἐπίσης παρήχθη ἀρκετὴ ποσότης κρεοζωτικοῦ ἐλάκιου, διότε ἀποτελεῖ ἐπιτυχὴ καύσιμων ὅλην καὶ τοῦ δροῦσον ἡ παραγωγὴ ἐπετεύχθη ἐξ ἀποστάξεως πίστης γαλάνθρακων. Διὰ τὸ 1930 δὲν ὑπάρχει: ἐπίσημος στατιστικὴ εἰσίτι: ἀλλὰ διὰ τὸ 1929 ἐπιστοποιηθὴ ἡ παραγωγὴ 220.000 τόννων κρεοζωτικοῦ ἐλάκιου ἐξ ἀποστάξεως 2.000.000 περίπου τόννων ἀκαθίστρου ἀγαθοκοινῆς πίσης.«

ΤΑ ΜΟΤΟΡΣΙΠΣ ΚΑΙ Η ΕΞΕΛΙΞΙΣ ΤΩΝ ΜΗΧΑΝΩΝ ΝΤΗΖΕΛ

Ἐντὸς τοῦ ἀρχεμένου μηγὸς Μαΐου θὰ καθελκυσθῇ εἰς τὸ Κίελον τὸ νέον Γερμανικὸν πολεμικὸν, διότε ὑγιομάσθη «Θωρηκτὸν τῆς τσέπης». Περὶ τῆς νέας τεχνῆς πολεμικῆς μονάδος τῆς Γερμανίας διείχεται: μία εύρυτάτη συγκολλήσεως, ὅτι ἡ κατασκευὴ των ἐνδιαφερομένων κύκλων καὶ τῶν διαφόρων κυδιρήσεων, καὶ διὰ τὸ σκάψιο τοῦτο εἶναι προκινημένον μὲ ἀξιόλογη προσόντα οὐχί ἀνάλογα πρὸς τὸ μικρόν του μέγεθος.

Βεβιούσται, διὰ τὰ ἔχη μεγίστην ἀκτίνην ἐνεργείας, διὰ τὸ διάστημα τῆς θαρακίσεώς του δὲν εἶναι συγδεδεμένη μὲ κυριαρχία, ἀλλὰ διὰ τὴν ἀλεκτρικής συγκολλήσεως, διὰ ἡ κατασκευὴ των εἰναιαὶ προϊόντων ἑνὸς μυτικοῦ κράμπικον Ἱππων, συνεπῶς τὸ διλικόν των βάρος θὰ εἶναι 400 τόννοι: μόνον. Μολονότι ἡ πληρωφορίαν αὕτη δὲν εἶναι αὐθεντική, ἐν τούτοις κρίνεται: ὡς ἐνδεχομένως ἀληθής, ἐν τοιαύτῃ δὲ περιπότασσι: τὸ Γερμανικὸν «Θωρηκτὸν τῆς τσέπης» θὰ εἶναι τὸ ταχύτερον καὶ ἴσχυρότερον πολεμικόν του Κόσμου.

Τὸ ἐν λόγῳ σκάψιο παρουσιάζεται σήμερον, ὡς ὁ πλέον μοντέρνος τύπος καταδρομικοῦ προστριζόμενου νὰ προστατεύῃ τὰς μεγάλας θυλασσίας δόδιας τῆς καύσιμης πλοσίας, ἐξ οὗ καὶ ἡ μεγάλη ἀκτίς ἐνεργείας του. Καὶ ἀπὸ μὲν τῆς πολεμικῆς ἀπόφεως οὐδεμία πρὸς τὸ περδόν θετική κρίσις δύναται: γάνη. Διὰ τὰς μηχανάς του διαμεριζεῖται: εύρυτάτη συζήτησις.

Σήμερον ἡ ισχυρότερά μηχανὴ Ντήζελ εἶναι ἡ ὑπάρχουσα ἐπὶ τοῦ περιφερειακού «Augustus» τῆς «Ναδιγκατζίόνε Τζενεράλε Ιταλίαν» δυνάμεις 28.000 S.H.P., ἐνώ δὲ τοῦ νέου Γερμανικοῦ θωρηκτοῦ εἶναι σχεδόν διπλαῖα (50.000 Ἱππων), συγχρόνως δὲ εἶναι διγρανοὶ μὲ διπλὴν ἐνέργειαν καὶ προερχομένη ἐκ τοῦ ιδίου ἐργοστασίου.

Η Ντήζελ δημοι τοῦ Γερμανικοῦ θωρηκτοῦ ἔχει: ἐφαρμοσμένης γενοτέρως προσόδους καὶ τελειοποιήσεις. Διὰ τοιαύτην μηχανὴν ὑψηλῆς τεχνῆς, ἐφηρμέτην τὸ διὰ καγκλιώσεως σύστημα ἐλαττωτῶν τῶν στροφῶν (geared reduction). Μὲ παρόμοιον σύστημα λειτουργοῦσα καὶ αἱ Ντήζελ μερικῶν Γερμανικῶν οπερωκενειών. Κρατεῖ δημοι ἡ περιέργεια—προκατετόντος τοῦ θωρηκτοῦ—τίνι τρόπος θὰ γίνη ὁ κατακερισμὸς τῆς διαχείρισης μὲ τὴν διπλήν περιφερειακήν της καύσιμην καὶ κατατάτης ταχύτητος.

Τὸ ζήτημα τοῦ δέρρους ἐφόδως εκτὸς ἀρχαὶ πολὺ τοὺς ἀρμόδιους κύκλους τοῦ Γερμανικοῦ Ναυαρχείου, τὸ γενόμενον δημοι: ἀποδεκτὸν σύστημα διδεῖ—ὅς ἀνεκανιώθη ἀπλῶς—μίαν ιδεώδην καταγενιών τῆς διαχείρισης. Τοῦτο δὲ τὸ ζήτημα εἶναι διὰ μηχανῆς στροβίλου—γλαντικάς, ἐλύτης: δὲν ἔχει τὸν οπεριμέτρον διερχότερο.

Οὐδεμία φειδῶς εἰσόδων, δὲν ἔγεντο, ἵνα επιτευχθῇ ἡ μείωσης τοῦ βάρους τῶν μηχανῶν καὶ καὶ θὰ γίνεται ἡ ἐνδιαφερόμενη

έννι τὰ σύστημα τῆς συγκολλήσεως τῶν ἐλκασμάτων τοῦ σκάφους ἐφημέρσθη καὶ διὰ τὴν σύνδεσιν τῶν μηχανῶν.

Γενικῶς πιστεύεται, ὅτι τὰ μηχανούργεια M.A.N. κατὰ τὴν κατασκευὴν τῆς Ντηζέλ τοῦ Γερμανικοῦ θωρηκτοῦ θὰ ἐκπρώθησαν πολύτιμα διδάγματα πείρας, ἀπό ταν προσεχῶς θὰ είναι εἰς θέσιν νὰ τὰ ἐφαρμόσουν ἀρισταντεῖς πλοίων συγήθων τύπων.

Καὶ ταῦτα ἀναφέρονται πρὸς τὴν Γερμανίαν.

Ἄλλα καὶ ἡ Γαλλία δὲν μένει ὅπισσα εἰς τὸ ζήτημα τῶν μηχανῶν Ντηζέλ διὰ τὰ θωρηκτά της. Καὶ ἡ χώρα αὐτῇ ναυπηγεῖ ἔνα κατεδρομικὸν ἐπὶ τῷ μηχανῶν τοῦ ὅπιον προσχλοῦται δλῆ ἡ σκέψις τῶν μηχανικῶν καὶ τὸ ὅπιον ἀποτελεῖ σήμερον διὰ τοῦ Γαλλικοῦ κύκλους ἐργαστήριον δοκιμῶν.

Ἀπὸ χρηστήρος ἡ Γαλλία ἡτο ἀνέκαθεν ἐνηγτίον τῶν μηχανῶν Ντηζέλ, διερχόμενον καὶ τὴν Ἀγγλικὴν ἀπασιοδοξίαν ἔναντι τοῦ παραδεκτοῦ τῶν ἐν λόγῳ μηχανῶν. Ἐν τούτοις οἱ σχεδιασταὶ τῆς δὲν είναι τόσον προκατειλημένοι, ὥστε γὰρ διαβλέπουν τὰς ωφελεῖς ἐκ τῆς χρήσεως καυσίμου ὅλης καὶ τὴν μεγαλυτέραν ἀκτίναν ἐνεργείας, ἢν παρέχουν εἰς δλῆ γενικῶς τὰ σκάφη αἱ μηχαναὶ Ντηζέλ.

Τὸ παρελθόντα μῆναν καθειλασθη ἐις Βορδὼ ὁ πολεμικὸς πρόσωπος «Dumont d' Urville», σκάφος μικρὸν, ἐκτοπίσματος 1938 τόνων, μὲ μηχανὰς —μοτέρ, ἀλλ' ὑπερισμένον μὲ 3 ταχυδλᾶ, 4 ἀντικεροπορούντα τηλεόδολα καὶ ἕξ μυροφύλλα, ἵκανον δὲ γὰρ φίρη καὶ 50 τορπίλας.

Τὸ μικρὸν καῦτα σκάφος ἔχει ἀκτίναν ἐνεργείας 6000 μιλῶν, ταχύτητα 15 1/2 μιλῶν καὶ μηχανὰς δυνάμεως 3200 ἵππων, συστήματος Ντηζέλ—Συζύλταρ. Τὸ σκάφος αὐτοῦ είναι τύπου «Aviso» κατὰ τοὺς Γάλλους καὶ «Sloop» κατὰ τοὺς Ἀγγλούς.

Η ΤΑΧΥΤΗΣ ΤΩΝ ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Τὸ Ἑθνικὸν συμβούλιον τῶν Ἀμερικανῶν ναυπηγῶν κατήρτισεν ἔνα ἀναλυτικὸν πίνακα παρέχοντα μίαν εἰκόναν ταχύτητος τῶν φορτηγῶν πλοίων τῆς διεύθυνσης ναυτιλίας. Εἰς τὸν καταρτισμὸν τῆς ἐν λόγῳ μελέτης προέβησαν οἱ Ἀμερικανοὶ ναυπηγοὶ διὰ νὰ ἀποδεῖσσον, ὅτι τὰ Ἀμερικανικὰ φορτηγὰ ἀναπτύσσουν τὴν μικροτέραν ταχύτηταν καὶ ὅτι συνεπῶς εἰς τὸ σημεῖον τοῦτο είναι πολὺ καθυστερημένοι οἱ Ἀμερικανοὶ πλοιούτατοι βαρυνόμενοι ἀπὸ ἔνα σοβαρὸν μειονέκτημα τῶν σκαφῶν τῶν.

Οἱ ἀριθμοὶ οἱ παρατιμένοι ὑπὸ τῶν Ἀμερικανῶν ναυπηγῶν ἐνδιαφέρουν ἔξαιρετικὰ τὰς ναυτιλίας τῶν Εὐρωπαϊκῶν Κρατῶν. Κατὰ τὴν μελέτην τῶν ταύτην τὰ ἐχοντα μέγεθος ἄνω του 2000 τόνων γκρός καὶ ναυπηγηθέντα κατὰ τὰ ἑτη 1929 καὶ 1930 ἀνέρχονται εἰς 460 συνολικῆς χωρητικότητος 2.203. 879 τόνων. Εἰς αὐτῶν τὰ 250 τ. γκρός 1.231.471 κατεσκευάσθησαν εἰς Ἀγγλικὰ ναυπηγεῖα.

Εἰς τὴν διαβάθμισιν τῶν ταχυτήτων παρέχεται ἡ κάτωθι εἰκόνα. Κατὰ τὰ δύο ταῦτα ἑτη ἡ Ἀγγλία ἐναντίγησε 40 σκάφη ταχύτητος 13—15 μιλῶν, ἡ Νορβηγία 21 τῆς ἴδιας ταχύτητος, ἡ Γερμανία 9, ἡ Ολλανδία 7, ἡ Ιαπωνία 11, ἡ Λανία 4, ἡ Γαλλία 3, ἡ δὲ Ιταλία, Σουηδία καὶ Ισπανία ἀγάν 2.

Κατὰ τὰ αὐτὰ ἑτη ἀπέκτησαν φορτηγὰ πλοῖα ταχύτητος 10—12 μιλῶν οἱ Ἀγγλία 203, καθέξαυ τὰ πρωτεῖα, ἡ δὲ Νορβηγία 36, ἐλλοῦσα δευτέρα.

Οἱ ἀνωτέρῳ ἀριθμῷ είναι κατὰ τοῦτο ἐνδιαφέροντες, ὅτι δεικνύουν πατιφανῶς τὴν τάσιν πρὸς αὔξησιν τῆς ταχύτητος τῶν φορτηγῶν πλοίων καὶ τὴν συντελουμένην ἔξακολουθητικῶς μεγάλην πρόοδον εἰς τὸν ναυτικὸν μηχανά.

Ο ΣΗΜΕΡΙΝΟΣ ΟΓΚΟΣ ΤΟΝΝΑΖ ΤΗΣ ΓΑΛΛΙΚΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Εἰς τὴν ἐτήσιαν ἔκθεσιν τῆς κεντρικῆς ἐπιτροπῆς τῶν Γάλλων ἐφοτλιστῶν ἀναφέρεται, ὅτι ἐσχηματίθηκε τοῦ ἐμπορίου στόλου τῆς Γαλλίας κατὰ 102.653 τόνους γκρός διαρκοῦντος τοῦ 1930. Τὸ σύγολον τῆς Γαλλικῆς χωρητικότητος ἀνήρχετο τὴν 1ην Ιανουαρίου τρ. ἐ. εἰς 3.497.353 τ. γκρός ἐν συγκρίσει πρὸς 3.394.800 τ. τῆς 1ης Ιανουαρίου 1930.

Αἱ προσθήκαι ἀνήλθον εἰς 217.237 τόνους, αἱ δὲ διαγραφαὶ

λόγῳ διαλύσεως, πωλήσεως εἰς ἀλλοδαπούς ἡ ναυαγίου ἀνήλθον εἰς 114.684 τόνους.

Ἐκ τῶν Γαλλικῶν ἡ ξένων ναυπηγείων παρεδόθησαν εἰς τοὺς Γάλλους ἐφωπλαστὰς νεότευκτα σκάφη 157.897 τόνων, ἡ δὲ ἀναλογία διὰ τὰς γένες ναυπηγήσεις εἰναι 4.600, ἡ τοιούτης εὐσίωνος ἔγχυτα: τῶν χαμηλοτέρων ἀναλογίας τῶν προηγουμένων ἐτῶν.

Ο ἀντιπρόσεδρος τῆς Ἐπιτροπῆς τῶν Γαλλών ἐφωπλαστῶν de Rousiers ἐδήλωσε, ὅτι τὸ πλέον εὐχάριστον σημείον τῆς ἐκθέσεως εἰναι τὸ κεφάλαιον τὸ ἀναφερόμενον εἰς τὰς νέας ναυπηγήσεις. Η Γαλλικὴ ναυτιλία—προσέθετε—δὲν ὑποφέρει μόνον ἐκ τῆς πληθύρας τῶν πλοίων, ἀλλὰ καὶ ἐκ τῆς ἀποτόμου—λόγῳ τῆς κρίσεως—μειώσεως τῆς διεθνοῦς ἐργασίας.

Η ίδια ἔκθεσις περιέχει καὶ στατιστικὴν τῆς κανήσεως τῶν τεσσαράκοντα κυριωτέρων Γαλλικῶν λιμένων κατὰ τὴν τελευταίαν τετραετίαν, ἔχουσαν ἐν συνοπτικῇ εἰκόνῃ οὕτω:

Την	Εισαγωγὴμπορο.	Έξαγωγὴ ἐμπορο.
1927 τόνυος:	31.939.299	τόνυος: 11.670.707
1928 »	31.595.828	» 13.929.782
1929 »	38.413.532	» 13.939.703
1930 »	38.474.954	» 13.187.264

GERMANIA

Αἱ Γερμανικαὶ ἀτμοπλοῖαι

Κατὰ τὴν συγκροτηθεῖσαν γεν. συνέλευσιν τῶν μετόχων τοῦ Norddeutscher Lloyd, ὁ πρόσεδρος ταῦτης δόκτωρ Heinicke, ἐδήλωσε, ὅτι τὸ μέρος μ 6 ο) τῆς χρήσεως 1930 διετερήθη κάρισις εἰς τὰς ἀποτέλεσματα τοῦ ταῦτας απέδοντας ἡ ταχυτάτη ἐπιβατικὴ γραμμὴ τῆς Νέας Γόρκης.

Τὰ ἀποτέλεσματα τοῦτα ἀνεπλήσσουν τὰς δημιαῖς αἰτίας προσκύψην ἐκ τῶν διασμένων τῶν συνήθεων τῶν μεταφρόνων καὶ τῆς κρίσεως τῶν ναύλων. Ἀνιγγιέλων ἐπίσης δόκτωρ Heinicke τὴν παραγγελίαν εἰς τὰ ναυηγεῖα τοῦ Weser, ἐν συνεργασίᾳ μὲ τὴν Hapag τεσσάρων μικτῶν ἑκατοντά.

— Αἱ ἀλλοι ἡ Γενικὴ συνέλευσις τῆς «Αμερικο—Αμερικαν Λιγία» ἐνέκρινε μέρος μ 6 ο) ἀντὶ τοῦ περιστον 7 ο), ὃ δὲ πρόσεδρος τοῦ διοικητικοῦ συμβούλου ἐπένοισεν, ὅτι τοῦτο προέρχεται ἀπὸ τὴν αἰσθητὴν κατὰ τοῦ 1930 μείωσιν τῶν εἰσπράξεων, ητού μὲν ἡ τῆς ηγχίσεως νὰ ὑποχωρῇ.

— Εἶρε Γερμανικὴ ἀτμοπλοῖα. ἡ «Hansa» περάλεξεν ἐκ τῶν ναυηγείων Deshing τὸ νέον σκάφος τῆς «Uhlenfels», τὸ πρώτων ἀπὸ μίαν τετράδας ἀπελθόνων πλοίων κατεκαυσαζούμενων διὰ λασμόν τῆς. Τὰ πλοῖα τοῦτα είναι τύπου «Maier» χωρητικότητος 10.160 τόνων, φέρουν μηχανὰς τριπλῆς ἐπιτονώσεως νεωτέρων συστήματος Bauer—Wach, εἰς δυνάμεως 6100 ἵππων καὶ δίδουν εἰς τὸ πλοίον ταχύτητα 15 μιλῶν μὲ πλήρες φορτίον.

ΟΛΛΑΝΔΙΑ

Τὰ πεπραγμένα μιᾶς ἀτμοπλοΐας

Τὸ «Holland—American Line» ἐδημιουρίσει τὸν ισολογισμὸν τῆς χρήσεως 130.000 διοίμερην τῶν ἀποτελέσματων διασμένεστερατοῦ ἐτούς 1929. Αἱ μεταφράζονται ἀποτελέσματα τῶν μετρητῶν ἀμειβώμενα. Οὗτοι δὲ ἀριθμοὶ τῶν ἀπεδοντων αἱ θέσεων πρὸς τὰς Ἡνωμ. Πολιτείας ἐνεφόνισαν μείσων 16 ο), καὶ ἐκ τῶν Ἡνωμ. Πολιτείων πρὸς τὴν Ειρώπην μείσων 18 ο). Εἰς τὴν «εσφριστ—κλάση» παραστάζεται μία αἰσθητὴ αἴσθησις 21 ο), διὰ τὴν ἐπιβατικὴν κίνησιν πρὸς τὰς Ἡνωμ. Πολιτείας καὶ 19 ο) ἐκεῖθεν πρὸς τὴν Ειρώπην. Η πρός τὰς Ἡνωμ. Πολιτείας καὶ τὸν Καναδὸν μεταναστευτικὴ κίνησις διεκρίνεται διαχρήσει μειονάμενη.

Ο στόλος τῆς ἀτμοπλοΐας ταῦτης ἀνέρχεται εἰς πλοία 267.516 τόνων καὶ τῆς «N. W. Mail Service» μεθ' ἡ συνεργάτεσται εἰς 44.945 τόνους. Γενικῶς ἡ λάρησας χρήσις απέδωσε ζημιὰς 2.356.000 φιορτίων καὶ συνεπόδειοι οίδην μέροισι δικνήσεις, ὡς αναδέη καὶ κατὰ τὸ 1929.

ΙΣΠΑΝΙΑ

Μετονομασία ὑπερωκεανείων

Μετὰ τὴν ἀνακήρυξην τῆς Δημοκρατίας ἐν Ισπανίᾳ, ἀποντα τὰ ἐμπορικὰ ἀτμοπλοῖα διώσαν τὴν δημοκρατικὴν σημαίναν, ἡ δὲ Κομπάνια Τρανσατλαντίκα τῆς Βρετανίας μετωπούχως, ὡς ἀκολούθως, τρία ἐκ τῶν διπλωματικῶν της, ἀπό τον ἔφερον ὀνόματα μελλόν τὰς ἐκπιστούμενες διανοτάτεις. Τὰ μετονομασθεῖσα πλοῖα είναι τὰ ἔτη:

Παλαιὸν ὄνομα	Τ. γκρός	Νέον ὄνομα
«Infanta Isabel de Borbon	10.384	«Uruguay»
«Alfonso XIII»	10.551	» «Habana»
«Reina Victoria Eugenia»	10.137	» «Argentina»

"ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ,,

ΔΕΚΑΤΕΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ
ΕΝ ΠΤΕΙΡΑΙΕΙ

ΓΡΑΦΕΙΑ. | ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΣΩΚΡΑΤΟΥΣ 35 ΤΗΛΕΦ. 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 ΔΕΚΑΤΕΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

Αι είς ἄλλην σελίδα μις δημοσιεύεναι ἀνακοινώσεις τοῦ ὑπουργοῦ τῶν Ναυτικῶν, διὰ τὴν ἐπικειμένην ὑποβολὴν εἰς τὴν βουλὴν τοῦ ουθμιστικοῦ τῶν ἀκτοπλοϊκῶν ζητημάτων ΤΑ ΜΕΤΡΑ ΥΠΕΡ Νομοσχεδίου, είναι ἀνυψιφισθήτος ἡ ἀπαρχὴ τῆς λήψεως τῶν μέτων ἐκείνων, διὰ τῶν ὁπίων ἐμπράκτων ἥνελεν ἐπιληφθῆται τὸ Κρατικὸν ἐνδιαφέρον εἰς τὰ Ναυτιλιακὰ ἡμῶν πράγματα. Πιπτεύομεν ἀκριδάντων, διὰ ἡ ἀκτοπλοϊκὴ Ναυτιλία μετὰ τῆν ἐπιφήσιον τῶν Νομοσχεδίων, οὐ μόνον ὅτι προσχῆται καὶ ποιοτικῶς ὅτι βελτιωθῆται, ἀλλὰ καὶ ὅτι ἐπιτύχῃ τὴν διέργυσιν τῆς δράσεως τῆς πρὸς τοὺς κυριτέρους Μεσογειακοὺς λιμένας. "Οταν αἱ ἀκτοπλοῖαι συγκοινώναι ἀπάλλαγον διὰ τῆς ἐκκαθαρίσεως, τῶν κατερευπάρεμνῶν περιφήμων «περιφήμων θαλαμηγῶν», ἀποτελούντων κίνδυνον δι᾽ αὐτῆνταύτην τὴν ἀσφάλειαν τῶν ἐπιβατινῶντων καὶ κατασχόντων διὰ τὴν Ναυτικὴν Ἑλλάδα, εἴμεθα βέβαιοι, διὰ κάποιος ρυθμὸς προπαραίτητος πάσης συγκοινωνιακῆς λειτουργίας ὅτι ἐπλήθη εἰς τὰς ἑστερικὰς μας γραμμάς. "Ητο πλέον καιρὸς! "Αφού οὖν ἐπὶ τούτα ἔτη ἐκαπομνίζοντος ὀλοκλήρων περιοντούσια κατεσπαταλήθησαν ἀδίκως εἰς ἐπαγγελματικὰ πείσματα καὶ ὅξεις ἀνταγωνισμοὺς, ἐπρεπε τὸ Κράτος νὰ προσέλθῃ ωμομιστὴς μᾶς καταστασεως ἡ δρόσια καὶ τὰς ἐναπομενούσας ἀκτοπλοϊκᾶς ἐπιχειρήσεις ὅτι ἔφερε πρὸς τὴν κατασφροφὴν καὶ τὴν Ἐδυτικὴν Οἰκονομίαν τῆς Χώρας σοβαροὺς ὅτι ἐξημίνιοις διὰ τῆς ἀπλοίας ἐνὸς κλάδου τοσαύτας ὑπηρεσίες προσενεγκόντος εἰς τὸ Κράτος καὶ τὴν κοινωνίαν. "Ο κ. ὑπουργὸς τῶν Ναυτικῶν, τοῦ δρόσου εἰναι γνωστὰ τὰ αἰσθήματα τῆς στρογῆς καὶ τῆς ἔξαιρετης μερίμνης, ἡν πάντοτε ἐπέδειξε διὰ τὰ ἀκτοπλοϊκὰ ζητήματα, ἃς χροήσῃ εἰς τὴν πραγμάτων τοῦ ἔργου τῆς ἐκκαθαρίσεως, βέβαιος ὅτι πολύτιμον προσφέρει εἰς τὰς συγκοινωνιακὰς ἀνάγκας τῆς Χώρας συμβολὴν.

Ως ἔργον προόδου καὶ πολιτισμοῦ, χαιρετίζομεν τὴν ἐνέργειαν τῆς διοικήσεως τοῦ Ο.Λ.Π. διὰ τὸ συντελεσθὲν πλεύρισμα τῶν ἀκτοπλοϊκῶν μας σκαφῶν εἰς τὰ γένα κρητιδώματα τοῦ λιμενίσκου τῶν Αλῶν.

Ο ΛΙΜΝΗ ΤΟΥ ΗΕΙΡΑΙΩΣ Μὲ παραδειγματικὴν τάξιν καὶ μὲ ἐμφάνισι συγχρονισμένου λιμένος διεξάγεται πλέον ἡ ἐπιδίδασις καὶ ἀποδίδασις τῶν ἐπιβατῶν, μακρὰν ἀπὸ τὰς ἀτέμνους βιαιότητας καὶ ἀσχημίας τῶν ἀλλήστου μηχανῆς λειμβούχων τοῦ Ηειραϊώς. "Ας εὐχηθῶμεν, διὰ ἐντὸς δλίγου ἡ γενικὴ κατάστασις τοῦ Ηειραϊκοῦ λιμένος θὲ ἀποκτήσῃ τὸν ἀπαρχήτητον ἐκτίνοντος ρυθμὸν διὰ τὴν λυτιτελεστέρχην ἐξυπηρέτησην τῶν ὑψίστων κοινωνικῶν ἀναγκῶν, ἃς καλεῖται ὁ Ηειραϊκὸς λιμένης γάλληστης.

Τὰ "Ναυτικὰ Χρονικά,, ως ἀρδούν πίστεως ἀπὸ τῆς ἐκδόσεώς των ἔθεσαν τὴν ἐν στενοτάτῃ συνεργασίᾳ καὶ ἀγαστῇ διοικωνίᾳ ὅλων τῶν διαβιούντων τὸ τραχὺ τοῦ ναυτιλούμενον ἐπάγγελμα πραγανῶντων, ἐδραίωσιν καὶ προσγωγὴν τῆς ὑψηλοτέρους ἀποστολῆς τοῦ Εμπορικοῦ μας Ναυτικοῦ. Δὲν ἡθέλησαν οὐδέποτε τὰ "Ναυτικὰ Χρονικά,, νὰ θεωρήσουν τοὺς μὲν ὑποδεστέρους τῶν δέ. "Εκαστος ἐφ' φέταχθη. "Απὸ τοῦ πλοιοκτήτου, τοῦ πλοιάρχου, τοῦ μηχανικοῦ μέχρι καὶ τοῦ ναυτοθεραπευτοῦ μία ἀρχὴ δέον πάντοτε νὰ πρυτανεύῃ εἰς τὰς σκέψεις τῶν καὶ τὴν κιθύλων ἐπαγγελματικὴν τῶν ἐμφάνισιν. Στρογὴ καὶ πίστις πρὸς τὰ πεπρωμένα τῆς Ναυτιλίας μας, ως τοῦ μοναδικοῦ φορέως πολιτισμοῦ καὶ πλούτου διὰ τὴν Χώραν μας, ως μέσου ὑπάρχεως καὶ συντηρήσεως τόσων καὶ τό-

σων οἰκογενειῶν, ποῦ ἀναμένουν ἀπὸ τὴν τραχείαν βιοπάλην τοῦ «ἰδικοῦ των» νὰ προσπορισθοῦν τὰ πρὸς τὸ ζῆν. Ἀλλοίμονον, ἀνὴν ὑψηλοτέρᾳ αὐτὴν ἔννοιαν τῆς σημασίας τῆς Ἐλληνικῆς ναυτιλίας διαφύγει ἀπὸ τὸν πρωταρχικοὺς παράγοντας τῆς δημιουργίας τῆς. "Υπὸ τὴν ἔντονον μάλιστα σημειωνήν κοίστιν δὲν ὅταν παρέλθῃ πολὺς χρόνος καὶ θὰ ἴδωμεν καταρρεόν τὸ ναυτιλιακόν μας οἰκοδόμημα, διὰ τὸ ὅποιον θυσίας αἷματος καὶ ἀτρήτων μοχθῶν κατέβαλε μία δόλιληρος γεννεά, ὅπως ἡ οὐρανοφύση. Τὰ ἀνωτέρω θεωρούμενα καθήκονταν νὰ ἀπευθύνωμεν πρὸς ἀπίντας τοὺς πονούντας τὸ ἔργον τοῦ Εμπορικοῦ μας Ναυτικοῦ. Δὲν δύναται νὰ νοηθῇ πρόσδοσης ἀνέντος τοῦ καθηκόντος ἐκάστου, οὐχὶ ἐξ ὑποχρέωσεως πρὸς τὸν ἀνώτερον του.

Ἐλάβομεν καὶ δημοσιεύομεν τὴν κάτωθι ἐπιστολὴν:

Αξιότιμε κ. Διευθυντά,

»Ἐπιτρέψατέ μου νὰ σᾶς ἀπίσχολήσω μὲ ἐν ζήτημα ἀρκετὰ σοβαρόν, τὸ ὅποιον ἀποδὼν πότε μέχρι τοῦδε διέφρυγε τὴν προσοχήν τῆς ὑπηρεσίας τοῦ Ο.Λ.Π. καὶ τόσων ἀλλων ἀσχολουμένων μὲ τὸν λιμένα μας.

»Πρόκειται περὶ τοῦ λιμενίσκου τοῦ Αγίου Γεωργίου, διστις ὅταν ἀποβῆται χρονικοποιημένος χάρος εἰς τὸν ἐπί τούτῳ λιμενοβραχίονα, ὁ ὅποιος ὅμως παραμένει ἡμιτελῆς.

»Ἀνηγγέλθη κατ' αὐτάς, διτὶ ὃ ἐν λόγῳ λιμενοβραχίων ὅταν ἐπεκταθῇ κατὰ 175 μέτρα. Ποιὸς δικιος γνωρίζει, διτὶ ὁ βραχίων αὐτὸς οὐδένα να επισυρισθῶν, ἀλλὰ ποτὲ τοῦ μικροῦ πλάτους του, παρὰ μόνον δύναται νὰ παιξῇ σόλον ἀπλοῦ καὶ κοινοτάτου κυματοθραύστου;

»Καὶ ἐν τοιάντη περιπτώσει ἐρωτῷ: Διατί κατασκευάζεται ἀπὸ τεχνητὸς κυβολίθους καὶ δοχείων δικολίθους, διτὲ τὸ δόλον ἐργον ὅταν ἔστοιχε κατὰ πολὺ εὐθηνότερον;

Μετὰ πάσης τιμῆς
ΝΑΥΤΙΚΟΣ

ΕΠΙ ΤΗΣ ΑΠΑΝΤΗΣΕΩΣ ΤΟΥ κ. ΜΑΤΘΑΙΟΥ**Κύριε Διευθυντά**

Εὐχαριστῶ θερμῶς διὰ τὴν εὐμένειαν μεδ' ἡς ἀποκατεστήσατε τὴν πραγματικὴν ἔννοιαν τῶν σκέψεων μου διὰ τῆς ὑμετέρας ὑποσημειώσεως κάτωθεν τῶν σχολίων τοῦ μηχανικοῦ κ. Εὔστ. Ματθαίου ἐπὶ τῶν ἀρθρῶν μου, σχολίων δημοσιεύσεων εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχος τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν».

Οὐδένα τῶν ἀσχολούμενῶν περὶ τὰ ναυτιλιακὰ ἐπιτέρεται νάλανθάνην ἀπλεύτων τὴν ναυτιλίαν μας κίνδυνος κατά τὴν παρούσαν στιγμὴν, ἀλλοίμονον δὲ εἰς ὅλους μας, ἀλλὰ ποτὲ παντὸς εἰς τὸν Ἐλλήνα ναυτεργάτην ἐὰν ὑποκύψῃ ἡ ναυτιλία μας εἰς τὸν ξενὸν συνγρούσσον. Αὐτοῦ, ἀν ἀφήσωμεν τὰ πρόγματα ως ἔχουσι σήμερον, ἡ κατασφροφὴ τῆς ναυτιλίας μας είναι βέβαια, χρειάζεται δέ γενναῖα ἀντίστροφη ταῦτα τῶν κακῶν ἔχοντων ταῦτα εἰλικρινῆς προσπάθειαν διὰ νὰ ἔνισχυῃ αὐτὴ καὶ ὑπερισχύῃ ἐπ' ἀγαθῷ τοῦ συγγόνου καὶ εἰδικῶς τῆς ναυτεργατικῆς τάξεως. Όποτέρευ τοῦ τελικοῦ τούτου σκοποῦ συνιστανόμενες τὴν ὑποχρέωσιν νὰ συστήσῃ ἐλαφρός τινας θυσίας ἐξ ὅλων τῶν μερῶν καὶ νὰ ὑποδείξῃ τὴν ἀρσονίων ωδισμένων ἐλειπεωνταρισματικούμενών εἰς διάς ταῦτα τῆς ναυτικῆς κοινωνίας, ως ἡ συνέχεια τῶν ἀρδούμων μου δέλει καταδίξῃ, ἀναλογίζεται ἀρά γε ὅλιγωτερον τὰς ἔργων των καὶ ἀγαπή ὅλιγωτερον τοὺς ναυτεργάτας τῶν καὶ συντελούντας εἰς τὸν ημεροήν της σημειωτασιών καταστάσεως, ήτις μᾶς ἀγει τορδούσην παραστοφήν;

Ἐπὶ τῆς ούσιας τῶν σχολίων τοῦ κ. Ε. Ματθαίου ἔχω ν' ἀπαντήσω τὰ ἀκόλουθα :

Ιον) Κατά τὴν ἔξηγησιν ἦν ἔδωκα ἐν τῇ εἰς τὸ προηγούμεναν τεῦχος πρὸς τὸν κ. Ι. Π. Λαμπόν ἀπενήνεσι μου, ὡς ὀλιγομελεστέρου σύνθεσις τοῦ πληρωμάτος συντελεῖ μᾶλλον εἰς ἔλλατων τῆς ἀνεγγίας τῶν ναυτεργάτων. Δὲν εἶναι συμφερότερον νὰ συστήσωνται τὰ 500 Ἐλληνικά φορτηγά μὲ πλήρωμα 25 ἀνδρῶν εἰς ἐκτιναστούς, κατὰ μέσον ὅρου, παρὰ νὰ ἐργάζωνται μόνον 50 φορτηγά μὲ μέσον ἀριθμὸν πληρωμάτος 30 ἀνδρῶν ;

Βεβαίως, μόνη ἡ οἰκονομία τῶν 5 ἀνδρῶν ἐφ' ἐκάστου πλοίου δὲν καλύπτει ὀλόληρον τὴν ζημιάν τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν πλοίων ὑπὸ τὰς πλρωμάτους συνθήκας, αἰσθητῶς δέοντας τοῦ ζημιατοῦ κόσμου εἰς τὴν ὀφειλομένην γενικὴν προσπάθειαν πρὸς ἀντιμετώπισην τῆς καταστάσεως, ἀσφαλῶς δὲ ὅταν διανεύσῃ καὶ ἀπὸ ἄλλα μέτρα εἰπίσης συνελεστικά.

Σον) Διὰ τοὺς ἐπὶ Ἐλληνικῶν φορτηγῶν εύδοκιμως ὑπηρετούντας ἀλλαγήστους ἀλλοδαπούς, ἀπήντησα αἵτινας καὶ πρὸς τὸν κ. Λαμπόν δὲν πρόσκειται περὶ προσλήψεως αὐτῶν ἀλλὰ περὶ διατηρήσεως τῶν προσληφθέντων, εἰς ἀντικατάστασιν δραπετευσάντων ἡμεδαπῶν ἐν τῷ ἔξωτεροικῷ.

Οισχυρισμὸς τοῦ κ. Ματθαίου ὅτι ἡ δραπέτευσις προκαλεῖται ἐξ αἰτίας τῶν ὑπεροχόντων τὰ πληρωμάτα πλοιάρχων ἀποτελεῖ σοφιστικήν καὶ ἀδικούλογην μετανόησιν τοῦ ζημιατοῦ. Δὲν ἀργοῦμεν διτὶ ὑπάρχουν περιπτώσεις καθ' ἃς ἔνιοι τῶν πλοιάρχων ὑπεροχοῦν τὰ πληρωμάτα, ἀλλ' οὐδέποτε αἱ ὑπερθεσίαι αὐταὶ ἡστὸν τοσαύτης ἐκτάσεως ὥστε νὰ ἐξεργάσουν τὰ πληρωμάτα πρὸς δραπέτευσιν. Πραγματικὴ αἰτία τῆς δραπέτευσις καλλιτερές τούχις

εις μέρη δους αι ύπηρεσίαι των άμοιβονται πλέον του έλληνικου μισθολογίου. Είναι άθέτησις άνειλημένης συμφωνίας, είναι άδικημα κολάσιμον.

Η παροχή του δικαιώματος εις τὸν πλοίαρχον ἵνα διατηρῇ ἐπὶ τὸν πλοῖον του ἔλαχιστον ἀριθμὸν ἀλλοδαπῶν προσόληψέντων εἰς τὸ ἔξωτερικὸν ἀφ' ἑνὸς μὲν ἀπαλάσσει τὸν πλοιοκῆτην τῶν περιπτέρων ἀδίκων δαπανῶν παλιννοστήσεως κτλ. τῶν ἔξιν, αἵτινες προστιθέμεναι εἰς τὰ ἔξοδα ἀποζημιώσεων καὶ προσλήψεως αὐτῶν συμποσοῦνται εἰς σεβαστὸν κεφάλαιον, ἀφ' ἑτέρου δὲ βελτιώνει τὸν χαρακτῆρα καὶ τὸν ἴδικον μας πληρωμάτων, λαμβανομένον ὑπ' ὅφει ὅτι ὁ πλοίαρχος θὰ διατηρῇ μόνον τοὺς ἀρίστους. Οὐδὲ αὐτὰ τὰ Ἑλληνικὰ πληρώματα εύχαριστάντων ὅταν ἐπιβάλλεται ἡ ἀπόλυτος ἐκλεκτῶν τινῶν ἀλλοδαπῶν συναδεύντων των, χάριν προσλήψεως τῶν τυχόντων ἡμεδαπῶν, οἵτινες συγχάκις συμβαίνει νὰ είναι πολὺ κατώτεροι τῶν ἀπολυθέντων.

3ον) Προκειμένου περὶ κατωτέρων μηχανικῶν, διστισδήποτε εὐρίσκεται εἰς ἑπαρχὴν πρὸς τὰ ἐν τῷ ἔξωτερικῷ ταξιδεύοντα πλοῖα μας, δὲν είναι δυνατόν ν' ἄγονο ὅτι ὁ ἀριθμός των είναι ἀνεπαρκῆς. Συνεπείᾳ τῆς ἔλλιπον προσφρούρας των εἰς τὴν ἡγετικήν, πολλάκις καθίστανται καθ' ὑπερβολὴν ἀπατητικοὶ ἀπὸ πάσης ἀπόφεως. Δὲν λέγω ὅτι οὗτος είναι ὁ κανόνων, ἀλλὰ συναντῷ τις δύοντεν καὶ συχνότερον περιπτώσεις καθ' ἃς ζητεῖται ὑπὸ τῶν μηχανικῶν ἡ πρόσληψης προσθέτων λιπαντῶν καὶ ἡ ἀνάθεσις εἰς ἐργοστάσια επισκευῶν, αἵτινες εἰς τὸ παρελθόν ἔξετελοντα πάντοτε ὑπὸ τῶν μηχανικῶν τοῦ πλοίου. Η τάσις αὕτη είναι ὀπισθοδρομική καὶ δῆλως ἀνίσθετος πρὸς τὴν τακτικὴν τῶν παλαιοτέρων μηχανικῶν, οἵτινες κατὰ τὴν ὁρθὴν ἐκφραστοῦνται καὶ Ματθαίουν «μὲ ἀμείωτον ἡλιόν, μὲ ἔξαιρετην ἐργατικότηταν συνετήρησαν τὰ ἐν τῷ πολλοῖς πεπλατιωμένα Ἑλληνικὰ σκάφη». Εναντίον τῆς τάσεως ταῦτης ἔχουνται ἔξαντας πλειστερον παντὸς ἄλλου οἱ ὑγιῶς σκεπτόμενοι καὶ ἀναλογιζόμενοι τὰς εὐθύνας των μηχανικῶν, προξενεῖ δὲ δύνηρον ἐκπλῆξιν ἡ πρόσχειρος καὶ αὐθαίρετος κριτική του κ. Ματθαίου, ἡ ἀποδίδουσα τὰς ὑπόδειξεις μου εἰς δῆθεν δυσμένειαν πρὸς τὸν κλάδον τῶν μηχανικῶν!

4ον) Εἰς τὴν πρότασιν μου περὶ ἰδέσσωνος «Ἐθνικοῦ Ναυτικοῦ Συμβουλίουν ἀπλῶς ὑπέδειξα τὸν τρόπον καθ' ὃν ἄριστα ἐλειτούργησε καὶ λειτουργεῖ τοιούτον ἰδρυμα ἐν Ἀγγλίᾳ, πρὸς ἀρκετῶν ἐτῶν καὶ ὑπὸ λίαν δυσμενεῖς συνθῆκας. Ο ι. Ματθαίου είναι ἐλεύθερος νὰ προτείνει σχέδιον καλλιτέρας λειτουργίας καὶ δὲν ἀπολείται νὰ τὸ δοκιμάσωμεν. Εάν δημος τὸ σχέδιον του συνίσταται εἰς τὸ γ' ἀφαιρεθῆ ἐκ τοῦ Συμβουλίουν ἡ ψήφος τῶν ἀξιωματικῶν καταστρώματος, φοβοῦμαι ὅτι είναι ὀλίγον ἀδίκος πρὸς τὸν κλάδον τοῦτον.

5ον) Χαίρω διὰ τὴν συμφωνίαν του κ. Ματθαίου εἰς τὸ διτού μόνον οι ἀδικαιολόγητως ἀπολύτουν εἰς τὸ ἔξωτερικὸν πρέπει νὰ δικαιούνται ἀπόζημιώσεως. Τοῦτο είναι ἀπούσιοδες. Τὸ πόσον ἐφημορδήθη ὁ σχετικὸς νόμος εἰς τὸ παρελθόν ὑπὸ τῶν πλείστων προξενικῶν ἀρχῶν, είναι ἀσήμαντος πραγματολογία, διὰ τὴν ὅποιαν ἔκαστος δύναται νὰ ἔχῃ τὴν ἐκ πείρας κεντημένην γνώμην του.

6ον) Θὰ παρεκάλουν τὸν κ. Ματθαίου νὰ δικαιούνται τὸν ἔπιβλαβη ἵην λειτουργίαν τοῦ ἐν Πειραιεῖ ἰδρυμάτου «Οίκου τοῦ Ναυτού» καὶ διατί είναι ἀσύμφρος ἡ ἐν τῷ ἔξωτερικῷ π. χ. ἐν Ἀμβρόσῃ ἐργατάστασις πραροτίματος αὐτοῦ. Δὲν ἀρκεῖ νὰ ἐπικρίνωμεν ἀσφίστως, ὀφείλομεν μεθ' ὑπομονῆς καὶ καρτερίας νὰ ἐργαζόμενα πρὸς ἐπανόρθωσιν τῶν κακῶν ἐχόντων, τότε δέμονον ἐπέρχεται ἡ ποθητὴ βελτίωσις καὶ πρόσδοσ. Η προσπάθεια μας πρέπει νὰ είναι δημιουργική, δηλ. διαλυτική.

Ἐν Πειραιεῖ τῇ 10 Μαΐου 1931

Διατελοῦ μετ' ἄκρας ἐκτιμήσεως
ΝΙΚ. Β. ΜΕΤΑΞΑΣ
Πλοίαρχος Ε. Ν.

ΕΚΔΟΣΕΙΣ

«ΒΙΒΛΙΟΝ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΟΣ, ΕΤΟΥΣ 1930»: Υπό τοῦ «Ἑλληνικοῦ Νηογνώμονος» ἔξεδόθη εἰς τόμον, τὸ ἑτήσιον βιβλίον αὐτοῦ. Περιλαμβάνει τὰ ἀτμόπλοια, βενζινόπλοια καὶ ιστιοφόρα τὰ λαβόντα κλάσιν κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος, μὲ δῆλας τὰς σχετικὰς λεπτομερεῖας κατασκευῆς, δυνάμεως μηχανῆς, τοννᾶς κ.λ.π. Πωλεῖται εἰς τὰ γραφεῖα τοῦ «Ἐλληνικοῦ Νηογνώμονος» ὁδὸς Λουδοβίκου, Πειραιᾶ.

«ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΕΥΣΤΑΘΕΙΑΣ ΚΑΙ ΣΤΙΒΑΣΙΑΣ ΤΩΝ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ»: Υπό τοῦ ἐμποροπλοιάρχου κ. Φωκ. Για μόδη ἔξεδόθη τὸ ἀνωτέρω, λίαν χοήσιμον, ἔργον, εἰς κομφόδων τόμον ἐκ 2/0 σελίδων μὲ 40 παραστατικὰ σχεδιαγράμματα καὶ πωλεῖται εἰς δῆλα τὰ βιβλιοπωλεῖα, ἀντὶ δρ. 70.

ΜΑΘΗΜΑΤΑ ΑΓΓΛΙΚΗΣ ΚΑΙ ΓΑΛΛΙΚΗΣ: Ο γνωστὸς καθηγητὴς κ. Δημήτριος Νοταροῦς ἀναλαμβάνει ἰδιαίτερας κατ' οίκον παραδόσεις εἰς Μαθητὰς Εμποροῦπαλλήλους, Επιστήμονας. Διδάσκεται ἐπίσης παρ' αὐτοῦ ἔξενη Φιλολογία καὶ Εμπορογνωμοσύνη. Αλληλογραφία Πληροφορίας παρ' ὑμῖν.

Ο ΑΡΙΘΜΟΣ ΤΩΝ ΑΡΓΟΥΝΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΑΡΧΙΖΕΙ ΝΑ ΜΕΙΟΥΤΑΙ ΑΙΣΘΗΤΩΣ

Τὸ Λογδίνειον γνωτικὸν περιοδικὸν «Fairplay» παρακέθετει τὰς στατιστικὰς τὰς καταρτισθεῖσας ὑπὸ τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου τοῦ Λογδίνου σχετικῶς μὲ τὸ ἀργοῦν Ἀγγλικὸν τοννᾶς κατὰ τὴν 1ην Ἀπριλίου, ἵτοι ἂμπε τῇ συμπληρώσει τῆς πρώτης τριμηνίας τοῦ τρ. ἔ.

Κατὰ τὴν ἀναχρεθεῖσαν ἡμέραν εὑρίσκοντα ἐν ἀργίᾳ εἰς τοὺς Ἀγγλικοὺς λιμένας 773 σκάφη καθηράς χωρητικότητος 1.890. 234 τόννων νέτ., ἵτοι κατὰ 112 οἰο ἐπὶ πλέον τοῦ ἀντιστοίχου περισυνοῦ α' τριμήνου καὶ κατὰ 19 οἰο ἐπὶ πλέον τοῦ δ' 3μήνου τοῦ 1930.

Ἐκ τῶν δεμένων κατὰ τὸν περισσότερον σκαφῶν μόνον 12 τόννων νέτ. 22.982 ἡσαν ζένα, τὰ δὲ λοιπὰ 761 τ. νέτ. 1.867.252 ἡσαν Ἀγγλικά. Εἰς τόννους γκρός τὰ ἀργοῦντα πλοῖα ὑπερβάσιον κατά τις 3.000.000 τ. καὶ φορτίου (d.w.) τὰ 4.500.000 τόννους.

Μεταξὺ τῶν ἀργοῦντων κατατέλεοντα: 30 τάνκερς 112.195 τ. νέτ., ἐξ ὧν τὰ 10 τόννων 47.129 είναι μότορος·π. Φορτηγὰ μότορος εἰναι δεμένα μόνον 14 τ. νέτ. 36.949.

Δέον δῆμος γὰ τονισθῇ, ὅτι μὲ τὴν ζωηρότητα τῶν φορτώσεων γεννημάτων καὶ μὲ τὴν συνεχιζομένην αἰσθητὴν ζήτησιν σκαφῶν, τὸ ἀργοῦν διεθνὲς τοννᾶς μειοῦται διαρκῶς ἀπὸ τῆς 1ης Μαΐου, μέγας δὲ ἀριθμὸς δεμένων πλοίων τίθεται καὶ πέλιν εἰς κίνησιν.

Ἡ «Ἐνοικίας ἔξ ἀλού τῶν Δακῶν ἐφοπλιστῶν ἐδημοσίευσεν εἰς τὰ γνωτικὰ φύλλα τῆς Κοπεγχάγης, ὅτι τὰ ἀργοῦντα πλοῖα ἀνήρχοντο τὴν τελευταίαν ἐδημοκάριον τοῦ Ἀπριλίου εἰς 105 δῆμος χωρητικότητος 337.987 τόννων φορτίου. Περιττέρω ἀναφέρεται, ὅτι ἡδη ἀγαμένεται θετικῶς γὰ κινηθῆ ἐντὸς τοῦ Μαΐου τὸ ἡμίσου τῆς ἀγωνίστηρα χωρητικότητος.

Ως πρὸς τὴν Ἑλληνικὴν Ναυτιλίαν τὰ «Ναυτικὰ Χρονικὰ» διαπιστοῦνται διὰ μία μεγάλη μερὶς τοῦ ἀργοῦντος τοννᾶς ἐτέθη εἰς κίνησιν τὸν Ἀπριλίου καὶ τὸν Μάϊον, ἀρκετὰ δὲ ἀκόμη ἀπὸ τὰ δεμένα εἰς Πειραιᾶ, Σύρου καὶ Χίου φορτηγὰ ἐναυλώθησαν διὰ φορτώσεις Μαΐου—Ιουνίου.

Χαρακτηριστικὸν είναι, ὅτι ἀπὸ τὰ ἐπτὰ μεγάλα Ἑλληνικὰ φορτηγὰ τὰ ἀργοῦντα ἀπὸ πλλῶν, μηγῶν εἰς τὸ ἔξωτερον, τὰ πέντε ἐτέθησαν ἡδη ἐν κινήσεις γνωλωθέντα. Είναι δὲ ταῦτα τὰ ἡδη πρόκος Βεργωτῆς», «Καλυψώ Βεργωτῆ», «Ἄγιος Ιωάννης», «Ακρόπολις» καὶ «Κριτίνη» τὰ δὲ δύο ἀργοῦντα ἀκόμη είναι τὰ ἡδη «Ἀλάφια» εἰς Γένοβην καὶ «Πλαταίναι» εἰς Ρότερντρου.

Ἡ τελευταία ἡπάρχουσα ἐπίσημος στατιστικὴ διὰ τὸ ἀργοῦν διεθνὲς τοννᾶς δημοσίευσε τὴν 2ην Μαΐου εἰς τὸ «Daily Freight Register» παρέχει τὴν κάτωθι εἰκόνα:

Έθνικότητες	Τόννοι γκρός	Χρωνολογία στατιστικῆς
Ἀγγλικά	3.024.374	1 Ἀπριλίου 1931
Αμερικανικά (Κυρβίρυ)	1.442.743	31 Δεκεμβρίου 1930
» (ἐφοπλιστῶν)	1.216.425	31 Δεκεμβρίου 1930
Νορβηγικά	771.720	1 Ἀπριλίου 1931
Γερμανικά	648.310	1 Ἀπριλίου 1931
Ιταλικά	615.749	1 Φεβρουαρίου 1931
Ἑλληνικά*	370.021	28 Φεβρουαρίου 1931
Ολλανδικά	325.380	1 Ιανουαρίου 1931
Σουηδικά	305.661	1 Ἀπριλίου 1931
Γαλλικά	257.707	15 Ιανουαρίου 1931
Δακικά	215.134	7 Ἀπριλίου 1931
Ισπανικά	194.000	10 Μαρτίου 1931
Αὐστραλικά	119.507	1 Ιουλίου 1930
Τσαπανικά	102.906	30 Οκτωβρίου 1930
Αιγαίνης Κράτη	776.048	23 Ιανουαρίου 1931
	10.385.685	

(*) Τὰ κατὰ τὴν 1ην Μαΐου τοῦ ἔ. ἀργοῦντα Ἑλληνικὰ φορτηγά, συμφόδων πρὸς τὸν περιστοίχοντα ὄνομα τοῦ κατατελεῖται τῶν ἀργοῦντων πλοίων εἰς τόννους γκρός 377.900.

ΘΕΟΔ. Π. ΚΡΕΜΜΥΔΑΣ
ΔΙΚΗΓΟΡΟΣ
ΓΕΩΡΓΙΟΥ Α' II
ΤΗΛ. 2-94 ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΟ ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟΝ ΠΕΡΙ ΕΠΙΒΑΤΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΒΟΥΛΗΝ

ΤΑ ΑΛΛΑ ΜΕΤΡΑ ΑΝΕΒΛΗΘΗΣΑΝ ΔΙΑ ΤΟΝ ΝΟΕΜΒΡΙΟΝ

Εἰς τὸ προηγούμενον φύλλων τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» εἶχο-
μεν δῆμοσιεύσει ἀνακοινώσεις τοῦ Ἀντιπροέδρου τῆς Κυβερ-
νήσεως κ. Μιχαλλοπούλου, κατὰ τὰς δύοις ἀναγνωρίζων οὗτος
πόσον ἐπιζημία διὰ τὴν ἐμπορικὴν μακριτίλινην εἶναι ἡ διαώ-
νισις τῆς ἐκκρεμέστητος εἰς τὴν λήψιν τὸν ὅπερ αὐτῆς. Κρατικῶν
μέτρων θάξ ἔφερε τὸ ζῆτημα εἰς τὸ Υπουργικὸν Συμβούλιον, προ-
καλῶν ἀπόφρασιν αὐτοῦ δπως πρὶν ἡ τερματισθῇ ἡ παρούσα. Σύ-
νοδος τῶν ἐργασιῶν τῆς Βουλῆς σημειώθη τοῦτον ἀπερχή-
τῆς ψηφίσεως τῶν σχετικῶν μὲ τὴν νυκτιλίνην νομοθετημάτων επί-
τη δύοις τῶν προσιτών τῆς εἰδικῆς ἐπιτροπῆς.

Συζήτησις δὲν κατέστη δυνατὸν νὰ διεξαχθῇ ἐν τῷ Υπουργι-
κῷ Συμβούλῳ λόγῳ τῆς ἀποχολήσεως αὐτοῦ μὲ ἄλλη τρέχουσα
ζητήματα, ἐν συνεργασίᾳ δύοις τοῦ κ. Μιχαλλοπούλου, πρὸ τῆς
ἀναγνωρήσεως τοῦ εἰς Γενένην μετὰ τοῦ κ. Προέδρου τῆς Κυβερ-
νήσεως, ὡςκαὶ τοῦ κ. Βενιζέλου ματὶ τοῦ κ. Υπουργοῦ τῶν Ναυτι-
κῶν ἀπερχούσης τελικῶν δπως εἰσαχθῇ εἰς τὴν Βουλήν καὶ ψηφί-
σθῇ κατὰ τὴν παρούσαν σύναδον τῶν ἐργασιῶν τῆς νομοθετημάτων,
πρὸ διέλεπον τὴν ρύθμισιν τῶν ζητημάτων τῆς ἀποκλοέως. «Οσον ἀ-
φορᾷ τὴν ρύθμισιν τῶν ἀλλων ζητημάτων τῆς ἐμπορικῆς μακρι-
τίλιας ἐκριθῇ διὰ ἐφ' δυον ὀρισμένης ἐξ αὐτῶν προσδιόπουν ἐπιδρούσιν τοῦ δημοσίου προϋπολογισμοῦ ἡ λήψις ἀποφάσεων δὲν εἶναι
δυνατή παρὰ μετὰ ἔξουσιος τελικῆς τῶν πραγμάτων ἑξέτασιν, εἰς
τὴν δύοις ἀπαραιτήτως δέον γ' ἀκούσθειν καὶ αἱ γνώμαι τοῦ ἀ-
πονοματίους ἐπὶ ἀδείᾳ εἰς τὸ ἔξωτερον κ. Υπουργοῦ τῶν Οἰ-
κονομικῶν. Επομένως δὲ διαδέλλῃ καὶ ψηφίσεις ὑπὸ τῆς Βουλῆς τῶν
σχετικῶν νομοθετημάτων ἐκριθῇ διὰ δέον νὰ χωρισθῇ καὶ ν'
ἀναβληθῇ διὰ τὴν προσεχῆ Σύνοδον τῶν νομοθετικῶν Σωμάτων
τῶν προσεχῆ Νοέμβριον.

Ο ὑπουργὸς τῶν Ναυτικῶν κ. Αργυρόπουλος ἐν συνεπείᾳ πρὸς
τὴν ληφθείσαν ὑπὸ τῆς Κυβερνήσεως ἀπόφρασιν ἔδωκεν ἡδη ἐντο-
λὴν πρὸς τὴν Διεύθυνσιν τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ νὰ προσθῇ εἰς
τὸν καταρτισμὸν σχεδίου νόμου περὶ λήψεως μέτρων διὰ τὴν ἐπι-
θυτικὴν νυκτιλίαν.

Τὸ σχέδιον νόμου, ὃς ἀνεκρίνωσεν δ. κ. Υπουργὸς πρὸς συ-
νεργάτην τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» θὰ εἴναι ἔτοιμον καὶ θὰ δια-
βληθῇ πρὸς αὐτὸν ὑπὸ τῆς Διεύθυνσεως τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ
ἐντὸς τῶν πρώτων ἡμερῶν τῆς προσεχοῦς ἔδομαδός. Ο κ. Αρ-
γυρόπουλος ἀφοῦ τὸ ἐπεξεργασθῇ καὶ τὸ θέσην ὑπὸ τὴν ἔγκρισιν
τοῦ κ. Πρωθυπουργοῦ θὰ τὸ διαδέλλῃ εἰς τὴν Βουλήν ἑντὸς τῆς
αὐτῆς ἔδομαδός.

Ο κ. Υπουργὸς τῶν Ναυτικῶν ἀνεκρίνωσεν διὰ τὸ νομοσχέ-
διον καταρτίζεται ἐπὶ τὴν διάστασιν ποδεῖξεν, τῆς εἰδικῆς ἐπιτροπῆς
ἐπὶ τῆς ἐμπορικῆς νυκτιλίας, ἐλλαχίστα: διὰ ἐπὶ αὐτῶν ἐπιφέρονται
συμπληρώσεις ἢ τροποποιήσεις καὶ αὐτοὶ ἐντελῶς λεπτομερεῖσκοι.

Οπως ελγαὶ γνωστὸν ἡ εἰδικὴ ἐπιτροπὴ είχε προτείνει τὴν
λήψιν παχίων ἀφ' ἑνὸς καὶ μεταβιτικῶν ἀφ' ἑτέρου μέτρων. Διὰ
τῶν τελευτικῶν αὐτῶν προετέίνετο ἡ ἐκκαθάρισις τοῦ ἐπιδικτικοῦ
στόλου, ἡ ἀποζημίωσις τῶν πλοιοκτητῶν διὰ τάπομακρυνόμενην
ἐκ τῆς ἐνεργοῦ διπληρεσίας συάρη καὶ ἡ εἰδικὴ μέριμνα πρὸς ἀπο-
ζημίωσιν τῶν πληρωμάτων των, ἐκκαθάρισμασμένων πλοίων.

* * *

Ο κ. Υπουργὸς τῶν Ναυτικῶν κατὰ τὴν συγκρίσιν του μετὰ
τοῦ συνεργάτου μακρινούς δὲν ἀπέκλεισε τὸ ἔνδεχόμενον ἀναθεωρούσιμην
τῆς σχετικῆς κυβερνητικῆς ἀποφάσεως νὰ διαβληθῇ κατὰ τὴν πα-
ρούσαν Σύνοδον τῆς Βουλῆς τὸ νομοθετημα τὸ προσδιόπου τὴν ἔ-
δρυσιν τοῦ Ἐλληνικοῦ Όργανομ Θαλασσοστρατείας.

Ο κ. Αργυρόπουλος μέχρι τῆς θέσης δὲν εἴχε λάβει τὸ καταρ-
τισθὲν ὑπὸ τῆς Εθνικῆς Ἐλλήνων Ἐφοπλιστῶν, προσχέδιον νό-
μου διὰ τὴν διάρυσιν τοῦ Ἀσφαλιστικοῦ Συνεταιρισμοῦ.

Γίνεθεται ὁ πωσόδηποτε καὶ αὐτός, δπως καὶ δ. Προέδρος τῆς
Κυβερνήσεως, ὃς εἴναι γνωστὸν εἰς τοὺς ἀναγνώστας τῶν «Ναυτι-
κῶν Χρονικῶν» ἐκ τῶν σχετικῶν πρὸς αὐτὰ ἀνακοινώσεων τοῦ
κ. Βενιζέλου, τὴν προκριθείσαν τελικῶς ὑπὸ τῶν Ἐλλήνων ἐφο-
πλιστῶν λύσιν διὰ τῆς Ἐλληνικῆς θαλασσοστρατείας ἀποτελέσην κα-

προχρόντων εἰς τὰ κεφάλαια καὶ τὴν διοίκησιν αὐτοῦ.

Ο κ. Υπουργὸς τῶν Ναυτικῶν, διπλοὶς ἔλαβε γνῶμην ἐν γε-
νικής γραμματίς τοῦ καταρτισθέντος ὑπὸ τῆς «Ἐλλάσεως Ἐλλήνων
Ἐφοπλιστῶν» προσχέδιον ἐκ τῆς δημοσιευθείσης εἰς τὸ «Ναυτι-
κὸν Χρονικὸν» περιλήψεως, τὸν εὐρίσκει: κατὰ δέκαν ὃς ἀνταποκρι-
νόμενον πλήρως πρὸς τὸν προσχέδιον τὸν διοίκησιν νὰ εἴπῃ νὰ ἐκπλη-
ρώσῃ διαρχήσιμος καὶ δέκανος ἵκεντης τοῦ.

Ο κ. Αργυρόπουλος ἔχει προσωπικῆς τὴν γνώμην διὰ δὲν θὰ
ὑπέρεξῃ καμία ἐπιφυλακτικής ἀπὸ μέρους τῆς Κυβερνήσεως διὰ
τὴν μετοίτησιν τοῦ προσχέδιον.

* *

Ἐκ συνομιλίῶν συνεργάτου μακρινούς μετὰ τῶν ἀρχηγῶν τῶν ἐν τῇ
Ἀντιπλοτεύσει πολιτικῶν κομμάτων διανομεῖται γὰρ ἐξάγωμεν τὸ
συμπέρασμα διὰ διεξαχθείσης δημόσιας συνεργασίας τὴν γνώμην
τοῦ ιεραρχίας τῆς Φημίσεως τοῦ κατατεθησομένου ὑπὸ τῆς Κυβερνή-
σεως Νομοσχεδίου περὶ ἐπιβατικῆς νυκτιλίας θὰ προσλάβῃ γενι-
κότερον χρηστήριον ἐπὶ τῆς καθολού καταστάσεως τῆς θεοφάνης
μακρινούς προσφάσσεις τῆς Κυβερνήσεως.

Ἡ ἐν τῇ Βουλῇ συζήτησις ἐπὶ τὸ δίλοιο νυκτιλιακοῦ ζητήμα-
τος ἐπρόκειτο γὰρ πρωκτηρίῳ ὑπὸ τοῦ ἀρχηγοῦ τοῦ Λαϊκοῦ κόμμα-
τος. Τσαλδάρη, διπολοὶς μηδίσταν καὶ είχε καταρτίση σχετικὴν
ἐπερώτησιν πρὸς τὴν Κυβερνησίαν περὶ τῶν μέτρων, τὰ διοίκησιν
μετατρέπει πρὸς τὴν λήψιν διὰ τὴν ἐνίσχυσιν τῆς ἐμπορικῆς νυκτιλίας, δι-
πολοὶς ἀντιμετωπίσῃ τὴν σοβαράν κρίσιν τὴν διέρχεται: καὶ
διὰ τὴν γενικωτέραν προστασίαν αὐτῆς. Ο κ. Τσαλδάρης πλη-
ροφορηθεὶς τὴν ἐπικειμένην διαδέλλην εἰς τὴν Βουλήν τοῦ νομο-
σχεδίου περὶ ἐπιβατικῆς νυκτιλίας ἀνέστειλε τὴν ἐπερώτησιν τοῦ
προτιθέμενος γὰρ ζητήση γενίκευσιν τῆς συζήτησεως ἐπὶ τοῦ δίλου
νυκτιλιακοῦ ζητήματος κατὰ τὴν συνεργασίαν τοῦ ιεραρχίας τῆς Βουλῆς.

Η ΑΚΤΟΠΛΟΙΑ ΕΙΣ ΤΑ ΑΛΒΑΝΙΚΑ ΠΑΡΑΛΙΑ

Η Ἀλβανική Κυβερνησίας ἐπὶ εύκαιρία τῆς ἀνακεώσεως τῆς
ἐμπορικῆς συμβόσεως μὲ τὴν Ιταλίαν, σκέπτεται νὰ διαφυλάξῃ
τὸ δικαιώματα τῆς ἀκτοπλοίας εἰς τὰ Ἀλβανικά παράλια ὑπὲρ
τῆς ιδίας αὐτῆς σημαίας. Η ἀπαγόρευσις αὕτη κυρίως δὲν στρέ-
φεται κατὰ τῆς Ιταλικῆς σημαίας, ἀλλὰ τῆς Γιουγκοσλαβίας
ητις διεξάγει: δέκανος γωνιαῖς ἀγαλλίνων συνικωνίασμὸν ἑντὸς τῶν
χωρικῶν διάκτων τῆς Αλβανίας κατὰ τῆς Ιταλικῆς νυκτιλίας καὶ
τῶν Ἀλβανικῶν διεγκυρώσεων.

ΝΕΑ ΕΡΓΑ ΕΙΣ ΤΟΝ ΛΙΜΕΝΑ ΤΟΥ ΣΟΥΣΑΚ

Εἰς προηγούμενον τεῦχος μακρινούς εἰχομεν ἀναγράψει: τὴν πληρο-
φορίαν, διὰ τῆς Σερβικῆς Κυβερνησίας ἀπεφάσισε τὴν ἐκτέλεσιν λι-
μενούς τοῦ ἔργου μεγάλης ἐκτάσεως εἰς τοὺς Δακλικτικοὺς λιμένας
διπολοὶς ἐπικειμένης συνεργασίας. Η ἀπαγόρευσις αὕτη κυρίως δὲν στρέ-
φεται κατὰ τῆς Ιταλικῆς σημαίας, ἀλλὰ τῆς Γιουγκοσλαβίας
ητις διεξάγει: δέκανος γωνιαῖς ἀγαλλίνων συνικωνίασμὸν ἑντὸς τῶν
χωρικῶν διάκτων τῆς Αλβανίας κατὰ τῆς Ιταλικῆς νυκτιλίας καὶ
τῶν Ἀλβανικῶν διεγκυρώσεων.

Οὕτω ἀπεφάσισθε διὰ διεύρυνσις τοῦ λιμένος Σούσακ καὶ
ἡ κατασκευὴ νέων κρηπιδωμάτων καὶ ἀποθηκῶν. Ο λιμένη τοῦ
Σούσακ είναι τὸ καρπούδιον σημερότερην διαμερίσματος κέντρον τῆς γείτο-
νος χώρας, δὲν δύναται δὲ ὑπὸ τὴν πληρούσιν τοῦ κατάστασιν νὰ
ίκανον ποιήσῃ τὰς ἐμπορικὰς καὶ γυναικαὶς ἀνάγκας.

Τὸ Σούσακ θὰ ἀποτελέσῃ λιμενικὸν συγκρότημα μετὰ τοῦ
Μαρκάριου καὶ τῆς Μαρτίνιας, πυκνούμενου συγκόμενου καὶ τοῦ ἐσωτε-
ρικοῦ σιδηροδρομικοῦ δικτύου διὰ τὴν διευκόλυτεσιν τῶν μεταφ-
ροῶν.

Η ΚΙΝΗΣΙΣ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙ' ΚΟΥ ΛΙΜΕΝΟΣ

Επτά τὸν λήξαντα μῆνα 'Απρίλιον κατέπλευσαν εἰς τὸν λιμένας 575 ἀπό τ. νέτ 566.162, κατανεμόμενα εἰς τὰς κάτωθι ἔθνους:

Σημαία	ἀπ	τ. νέτ	Σημαία	ἀπ	τ. νέτ
Έλληνική	410	222.279	Ιταλική	56	128.440
Αγγλική	30	43.812	Νορβηγική	4	5.357
Αλγυρική	—	—	Όλλανδική	4	6.020
Βελγική	1	2.718	Ρουμανική	7	8.391
Βουλγαρική	6	4.748	Ρωσική	5	6.705
Γαλλική	11	43.881	Σουηδική	4	5.558
Γερμανική	10	21.611	Τουρκική	13	33.564
Γιουγκοσλαβική	7	12.975	Ουγγρική	1	2.684
Ην. Ηολιτειών	4	8.697		575	566.162
Ιταπονική	2	8.722			

POYMANIA

Η κίνησις τοῦ Δουνάβεως τὸν Μάρτιον

Συμφώνως πρὸς τὴν στατιστικὴν τὴν δημοσιεύθεσαν προσφάτως εἰς τὸ «The Danube Market and Shipping Report» ἀπέπλευσαν ἐκ τῶν λιμένων τοῦ Δουνάβεως κατὰ τὸν μῆνα Μάρτιον τὰ ἀπόλουθα ἀτμόπλοια ἐν συγκρίσει μὲ τὸν Μάρτιον τοῦ 1930.

Μάρτιος 1931

Σημαία	ἀπ	τ. νέτ	Ἀναλογ.	Σημαία	ἀπ	τ. νέτ	Ἀναλογ.
Έλληνική	8	10.912	20.81	7	8.199	12.36	
Ιταλική	5	9.182	17.11	8	16.544	25.03	
Αγγλική	6	8.074	15.40	8	17.071	25.83	
Ρουμανική	3	5.704	10.88	3	6.271	9.49	
Ουγγρική	2	5.118	9.76	—	—	—	
Γαλλική	3	3.231	6.17	5	3.431	5.18	
Σουηδική	1	2.664	5.08	—	—	—	
Όλλανδική	2	2.623	5.00	2	2.692	4.48	
Φινλανδική	1	2.605	4.97	—	—	—	
Δυνακή	1	1.928	3.67	1	1.959	2.96	
Ηολονική	1	394	0.75	—	—	—	
Νορβηγική	—	—	—	3	5.427	8.21	
Γερμανική	—	—	—	2	3.898	5.90	
Τουρκική	—	—	—	1	367	0.56	
Σύνολον	33	52.438	100.—	40	63.092	100.—	

Μάρτιος 1930

Ο ΛΙΜΗΝ ΤΗΣ ΤΕΡΓΕΣΤΗΣ

Εἰς τὰς Ἰταλικὰς ἐφημερίδας ἐδημοσιεύθησαν καὶ αὐτὰς ἐνδιαφέρουσαι κρίσεις ἐπὶ τῆς ἐπιρροῆς τὴν ὅποιαν δύναται νὰ ἔχῃ η Γερμανο—Αὐστριακὴ Τελωνειακὴ "Ἐνωσις εἰς τὴν κίνησιν τοῦ λιμένος τῆς Τεργέστης." Ή «Ἐφημερίς τῆς Βενετίας» διμολογεῖ διὰ τὴν Τεργεστοβασικὴν δημοκρατίαν εἶναι ἡ πλέον ἐκτεταμένη ἐνδόχωρα, τὰς ἀνάγκας τῆς ὅποιας ἔχουνται διὰ τὴν της Τεργέστης μὲ κίνησην 517.134 μετρικῶν τόννων, δεν τέρα δὲ ἔχοται η Αὐστρία, τῆς ὅποιας τὸ μέσον Τεργέστης ἐμπόριον ἀνέργετα εἰς 469.574 μετρικῶν τόννων, ἀπὸ θαλάσσης.

Εἰς τὸ ἐκ τῆς Ἑποδίας ἐμπόριον η Γιουγκοσλαβικὴ ἔχει κίνησην 181.317 τόννων καὶ η Γερμανία 114.056 τόννων. Οἱ ἄλλοι ἀριθμοὶ ἀναφέρονται εἰς τὸ ἔτος 1929 ἵστοι πρὸ τῆς μεγάλης παρακμῆς τοῦ λιμένος τούτου, ήτοι ἐπῆλθε λόγῳ τῆς κρίσεως καὶ τοῦ μαρασμοῦ εἰς διεθνὲς ἐμπόριον. Υπὸ τὰς παρούσας συνθήκας εἶναι εὐνόητον, διὰ τὴν Αὐστριακὴν Τελωνειακὴ "Ἐνωσις" θὰ ὠφελήσῃ σημαντικῶς τὴν Τεργέστην. Ήαρά τὴν προκληθεῖσαν πανευοπαϊκὴν ἀνησυχίαν, η Ἰταλία τηρεῖ στάσιν αὐστηρῶς ἐπιφυλακτικήν, θὰ ἐρευνήσῃ δὲ ἐπισταμένως τὸ ζήτημα ἀπὸ εἰς τὰς πλευρὰς καὶ κυρίως βάσει τῆς ἀρχῆς τῆς Εὐθωπαϊκῆς ἀναδημιουργίας.

Κατὰ τὰ τέσσαρα τελευταῖα ἔτη η μέση Τεργέστης εἰσαγωγὴ καὶ ἔξαγωγὴ τῆς Αὐστρίας σημειώθηται, διὰ ἀκολούθως:

Έτη	Εἰσαγωγὴ	Έξαγωγὴ
1927	τόννοι 244.191	τόννοι 244.216
1928	» 258.822	» 204.018
1929	» 231.184	» 200.389
1930	» 207.230	» 174.103

Τὰ εἰσαγόμενα μέσω Τεργέστης εἰς Αὐστρίαν ἐμπορεύματα ἔχουν ἀποκλειστικῶς προϊόντα τῆς Ανατολῆς, καθὼς καὶ Ἰταλία γεωργικὰ προϊόντα. Τοῦτο σημαίνει, διὰ τὸ λιμὴν τῆς Τεργέστης ἀποτελεῖ διὰ τὴν Αὐστρίαν τὴν ταχυτέραν καὶ πλέον οἰκονομικὴν ὁδὸν εἰσαγωγῆς καὶ μεταβιβάσεως (transit).

Τὸ αὐτὸν δύναται νὰ λεχθῇ καὶ διὰ τὰ Αὐστριακὰ ἐμπορεύματα καὶ προϊόντα τὰ ἔξαγόμενα εἰς Ιταλίαν η διὰ λοιπὰς ἀγορᾶς, διὰ τὸ ἀποτελεῖται μεταφορὰ διὰ θαλάσσης. Η Τεργέστη εἶναι ἐγγὺς τῆς Ανατολῆς, η ὅποια ἀπέχει ἀπὸ τοὺς λιμένας τοῦ Κόπτινετ 3000 μίλια περίπου, ἐνῷ συγχρόνως η θέσης τῆς Βιέννης εὐνοεῖ τὴν Τεργέστην ἀπὸ τὴν ὅποιαν ἀπέχει 589 μίλια καὶ λιγάνιον, ἐνῷ ἀπὸ τὸ Αιμπούργον ἀπέλει 1109 κιλ.

Ωστε ἀπὸ ἀπόγεως ἀποστάσεως καὶ κόστους ὑπὸ τὰς φυσικὰς περιστάσεις η Τεργέστη ἀποτελεῖ τὴν Πύλην τῆς Αὐστρίας.

Διερωτᾶται διοικητὴς η Ἰταλικὴ αὐτη ἐφημερίς: «Ποίας ἐκτάσεως θὰ εἶναι η Γερμανοαυστριακὴ Τελωνειακὴ ἔνωσις; Καὶ μήπως διὰ τὰ προνόμια τῆς φυσικῆς ὁδοῦ τῆς Τεργέστης ἔξουδετεροιδίου ἀπὸ τὴν κατάγησιν τῶν Τελωνειακῶν φραγμῶν, ἀπὸ τὴν κοινὴν σιδηροδρομικὴν πολιτικήν, ἀπὸ μίαν τυχὸν ἐκτιτωσιν τῶν διὰ Εηρᾶς κοινίστων καὶ ἀπὸ αὐξήσειν τῆς ταχύτητος τῶν μεταφορῶν, διὰ τὸ Αὐστριακὸν ἐμπόριον θὰ προτιμᾶ τὸν λιμένα τοῦ Αιμπούργου;»

ΤΟΥΡΚΙΑ

Ο λιμὴν τῆς Κωνσταντινούπολεως

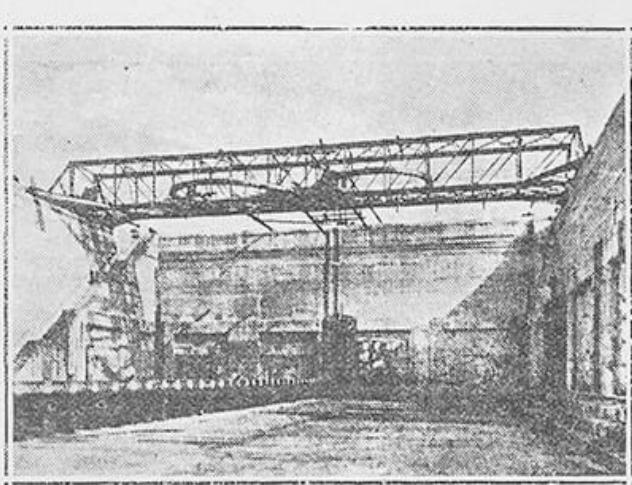
Κατὰ τὸν μῆνα Μάρτιον εἰσῆλθον εἰς τὸν λιμένα τῆς Κωνσταντινούπολεως 700 ἐν ὅλῳ ἀτμόπλοιο, ἐν τῶν διπότον 148 ἵστον Ιταλικά, 141 Έλληνικά, 18 Αγγλικά καὶ 94 Τουρκικά.

Η ΔΙΩΡΥΞ ΤΟΥ ΣΟΥΕΖ

KATA TO ΛΗΞΑΝ ΤΡΙΜΗΝΟΝ

Κατὰ τὸ πρῶτον τριμήνον τοῦ τρ. ἔτους η διώρυξ τοῦ Σουεζ ἐνεργάνεται τὴν κατωτέρῳ γαντιλιακήν καὶ ἐμπορικὴν κίνησιν: διῆλθον διὰ Ινδίας κλπ. 683 ἀτμόπλοια ἐναντὶ 716 τοῦ περιστατικοῦ πρώτου τριμήνου καὶ διὰ Μεσόγ. 711 ἐναντὶ 800 περιστατικοῦ, ἵστοι συνολικῶς αἱ ἐφετειναὶ διελεύσεις ἐμειώθησαν κατὰ 122 σκάφη.

Καὶ πρὸς τὰ δύο κατευθύνσεις διῆλθον ἐμπορεύματα συνολικῆς ποσότητος 6.906.572 τόννων ἐναντὶ 7.944.886 περὶ συνῶν ἵστοι προσέπτει διὰ ἐφετεινές κίνησις ἐπὶ ἔλαττον κατὰ 1.038.314 τόννους. Επιβάται διῆλθον ἐφετεινές 55.285, ἐνῷ πέρισσον εἰλογών διῆλθε 62.679.



Νέσος Γερανής δριζοντίου ἐνεργείες διεισθῶν τὸν ἀσφαλή τοποθετητικὸν τοῦ σκάφους ισορρόπως καὶ καθέτως εἰς τὰς μονίμους δεξιεμενάς

Η ΠΡΟΣΑΡΑΞΙΣ ΤΟΥ ΦΟΡΤΗΓΟΥ “ΝΕΦΕΛΗ,”
ΚΑΙ ΑΙ ΕΡΓΑΣΙΑΙ ΑΝΕΛΚΥΣΕΩΣ ΤΟΥ “ΚΑΠΙΤΩΛΙΟ,”

Εἰς τὸ προγραμμένον τεῦχος τῶν τὰ «Νευτικὰ Χρονικά» μόλις ἐπρόφθασσαν γὰρ ἀναγράψουν τὸ ἀστικὸν ἀναγγελθὲν τὴν 30ην ^ο Απριλίου νυκτάριον ἀγριώτου Ἑλληνικοῦ ἀτμοπλοίου εἰς τὰ Βούλγαρικά περάλια.

Τὴν ἐπομένην τῆς ἑκδόσεως τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» δηλαδὴ τὴν 2^η Μαΐου ἔξηριθάθη, διτὶ ἐπρόκειτο πιερὶ προσαράξεως τοῦ Ἑλληνικοῦ φορτηγοῦ «Νεφέλη» τὸν ἐξ "Αὐδρου ἐφπλοιστῶν κ. κ. ἀδελφῶν Κουτσούκου.

·Η «Νεφέλη» φορτώνεις 4000 τ. σίτου ε·ς Βάρυνη κατηγορίας είς τὸν Ηὔργον. Έκ Βάρυνης ἀπέπλευσε τὴν ἐπόμενην τῆς 28ης Ἀπριλίου, τὴν ιδίαν δὲ γύντα πρὸς τὴν 29ην Ἀπριλίου ἔξωκειλεν εἰς Cavo Nicolo μεταξὺ Σωζουπόλεως καὶ Akin, ὅπου, ως γνωστόν, ἔχει διασημή πρὸς δύο μαρτίου καὶ τὸ Ἰταλούχιν τῆς γραμμῆς «Campidoglio».

Τό δέ εἰ τὴν ἀνέλκυσ-
σιν τοῦ Ἰταλίκου πλά-
ου ἐργαζόμενον Ἐλληνο-
ὺν ναυαρχωταῖς εἰ-
κόνι «Μιμῆς» ἔστειλε: ὡραί-
πωταν, μετάξις ὡς ἀντε-
λήφθη τῇ παρατέλει, οὐ
διά γραψι: συγχρόνηται δὲ
τὸ παν Lloyds δέ εἰ τὴν
ἀνέλκυσιν καὶ ἐπελήφθη
τοῦ ἐργοῦ τῆς δ.ατώ-
σεως.

Πηρέστη ἀνάγκη ἐκ-
φρωτώσεως (λίμπο) 1500
τόννων, σίτου κατόπιν
τῆς δύοις μετὰ τεσσά-
ρων ήμερων ἐργασίαν
τὸ πλοίον ἀνελκυσθὲν
ἐρρυμουλχήθη εἰς τὸν
λιμένα τοῦ Πύργου.

Αἱ ζημιὲ τῆς «Νεφέλης» εἰναι σοδχραῖ, καθότι τὸ πλοῖον προσήρχεν ἐπὶ δραχώδους βυθοῦ καὶ φέρει ρήγματα ἀπὸ τοῦ πρωραίου ἵστου μέχρι τοῦ κύτους No 3 εἰς μῆκος 30 μέτρων.

· Ή σχισμή είνε άνοιγματος 0.017, έχει δε τρία ρήγματα ένδει μέτρου έκκαστον και άνοιγμα 0.10, και πολλάς έσοχκας πρός τα έσω 0.25.

¹ Αρκετόν μέρος τοῦ φορτίου είναι διεργαμένον. Εἰς τὸν λιμένα τοῦ Πύργου ἐκφορτώνεται ἡδη καὶ τὸ υπόλοιπον τοῦ φορτίου ἵνα γίνουν αἱ προσωριναὶ ἐπισκευαῖ.

Αμορσάν και χορηγησιν εις αυτό πιστοποιητικού ναυσ. πλοίων.
 Ή προσάραξις τής «Νεφέλης» διφείλεται εις τὴν ὁμίχλην. Κατὰ τὴν νύκτα τοῦ ἀτυχήματος διήρχετο ἐκεῖθεν τὸ Ἐλληνικὸν φροτηγόν «Ἀρτεμίσια». ὅπερ ἐδέχθη τὸ ἐκπειρυθὲν πυρά τῆς «Νεφέλης» σῆμα κανόδυνου, εὑρίσκετο ὅμως ἔγγυς τοῦ Βασπόρου και δὲν ἥδυνατο νὰ σπεύσῃ εἰς δοϊθεικυν. Ο πλοιάρχος τῆς «Ἀρτεμίσιας», γῆτις διηγήθεν ἐκ Πειραιῶς, ἐθεδίσθαισεν, διτὶ πράγματι πυκνῇ ὁμίχλῃ ἐκάλυπτε τὴν 28ην πρὸς τὴν 29ην Ἀπρίλιου τὰ Βουλγαρικὰ πυράλια, γητὸ δὲ ἐπόμενον νὰ συμβοῦν θυλάσσια ἀτυχήματα.

Εἰς τὸν ἰδίον ἀκριβῆ λόγον, δηλαδὴ τὴν διμήχλην, ὅφελεται: καὶ τὸ πρὸ διμήνου εἰς τὴν ἰδίαν θέσιν ἐπισυμβάν νωυάγιον τοῦ «Campidoglio». Αἱ προσπάθειαι τοῦ νωυχγραστικοῦ «Μίμηγ» πρὸς ἀνέλκυσιν τοῦ «Campidoglio» ἐπανελήφθησαν πρὸ δύο ἑδημάζων μὲ τὴν καλλιτέρευσιν τοῦ καπιοῦ.

Ως γνωστὸν τὸ πλοῖον τοῦτο εὑρίσκεται δόλοκληρον κεκαλυμένον ἀπὸ τὰ νερά καὶ φέρει πολλὰ ρύγματα εἰς τὸ μηχανοστά-

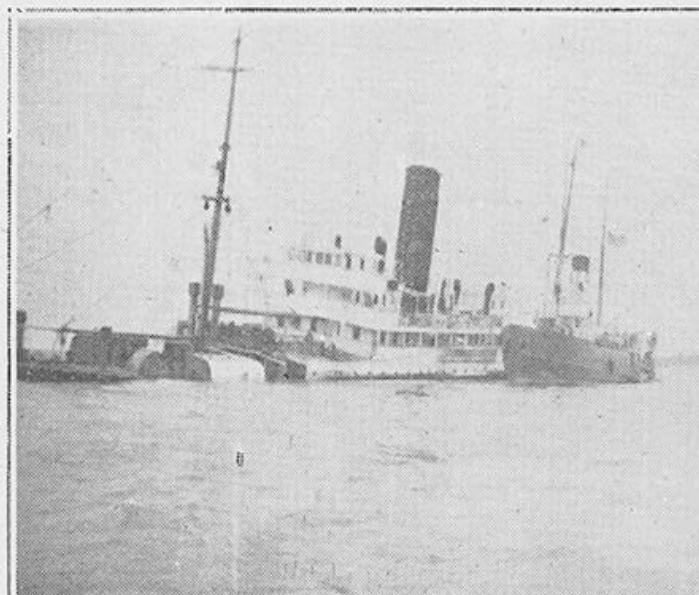
στον καὶ εἰς τὸ κύτη Νο 2 καὶ 3.

Κατὰ τὴν τελευταίαν ἔκθεσιν τοῦ πλοιάρχου πρὸς τὸν ἰδιοκτήτην τοῦ «Μέμη» κ. Γ. Στρίγκον ἐγένετο στεγανὸν τὸ γῆμα τοῦ No 4 κύτους (λόγῳ τῶν μεγάλων θλαβῶν εἰς τὰ θυφαλά καὶ τοῦ ἀδυνάτου τῆς ἔξωθεν ἐμφράξεως, διότι τὸ πλοιόν εἶναι κεχωμένον, χωρὶς ζετεῖ: δὲ ἡδὴ δριζόντως μὲ τεχνικὰ διαφράγματα) Οὐα συνεχεῖσθη δὲ η ἴδια ἐργασία καὶ εἰς τὰ ἄλλα κύτη μετὰ τὴν ἐφόρτωσιν τοῦ φορτίου, η ὁποία διενεργεῖται: διὰ δυτῶν.

— Οι ἀσφαλιστικοὶ κύκλοι τοῦ Λογδίνου μετὰ μεγάλου ἐγδικφέροντος παρρησιοῦθιον, τὴν ἔργασίαν τοῦ Ἑλληνικοῦ τούτου ναυαγῶσατικοῦ, δεδομένου δτι^{τι}ξένη^{τι}γκυκυχρωστικὴ ἐγκατέλειψαν τὴν ἔργασίαν ἢ καὶ ακληθέντα δὲγ ἐπελήφθησαν τῆς διασάσεως τοῦ «Καπιτώλιο», σύντιος τὴν ἀγέλκυσιν ἑθεώργησαν καιπιώδη καὶ προσδηλγματικὴν.

Ἡ ἀγέλκυσις τοῦ πλείου τούτουθά τιμήσῃ τὴν Ἑλληνικὴν Ναυτιλίαν, καὶ θὰ είνε «one feather on the Hat» διὰ τὸ γαυμαγοσωστικὸν «Μίμηγ» ὅπως πολὺ χαρακτηριστικὰ ἔγραφαν σί κ.κ. Hobbs τοῦ Λογδίνου πρὸς τὸν κ. Στρίγχον.

* *
Σχετικῶς μὲν τὰ ναυάγια τοῦ Βοσπόρου, κατεβλήθη ἀπὸ τὰ Τουρκικά ναυαργοσωστικά μία ἐπιτυχὴς προσπάθεια διεκδόσεως τόσου τοῦ τάγματος «Wellfield», δύον



Τὸ ναναγοσωστικὸν “Μίμης,, συνεχίζει τὰς προσπαθείας του διὰ τὴν ἀνέλκυσιν τοῦ “Καπιτώλιο..

zzj zgo qqqetvyy «Trevean».

⁹ Έκ του «Wellfield» κατέπιν συνεχοῦς πολυημέρου ἐργασίας ἐπετεύχθη ἡ ἐκφόρτωσις 5500 τόννων θενζίνης, ὅπελειψθη δὲ ἐντὸς τοῦ πλοίου μία ποσότης 500 τόννων μόνον, ἢτις καὶ αὐτὴ κατωρθώμηται νὰ διασωθῇ.

Τὰ οὖτα ἀτινά εἶχον πλημμυρίσει τὸ μηχανοστάσιον κ.λ.π. διαμερίσματα τοῦ πλοίου ἥρχεσαν ἀντλούμενα ταχύτατα, κατόπιν τῆς φρίξεως τῶν εἰς τὰ ὑφαλα ρυγμάτων. Οἱ Τούρκοι ναυαγοσθόσται ἐπέδειξαν ἀσυνήθη σπουδὴν, ἵνα ἐπωφεληθῶσι τῆς ἐπικράτεύσης καλοκαιρίοις.

Είς τὸ Λονδίνον τὸ ἐν λόγῳ τάγκερ, διπερ ἐσημειοῦτο μὲ 65
ο) γκινέας εἰς τὰς ἀντασφαλείας, ηρχιος σιγή—σιγά κατερχόμε-
νον καὶ τὴν 3ην Μαΐου ἐσημειοῦτο μὲ 12 o) γκινέας, διὰ νὰ κα-
τέλθῃ τὴν ἑπταμένην εἰς 10 o) γκινέας. Τὴν 5ην Μαΐου τὸ τάγκερ
ητο κεγὸν φωρίσου, τὸ μηχανοστάσιον δὲ γῆτο στεγγανόν.

Τὴν δηγὴν Μακέων τὴν γνωμαγωστικὴν «Ἀλὲ Νίγα» καὶ «Ἀλὲ Βελέττην» ἐπέτυχον τὴν ἀνέλκυσιν τοῦ «Wellfield», ὅπερ καὶ τὸ ἑρμούολκησαν εἰς τὸν Βόσπορον. Κατὰ τὴν ρυμούλκησιν τὸ σκάφος εἶχεν ἐλαφρὰν διαρροήν. "Ηδη θὰ δεξιμενισθῇ εἰς Κ)πολὺν διὰ προσωρινῆς ἐπικευαάς.

προπορχασεναι ἐργασίαι, μεθ' ὅτι ἐπιχειρηθή παρὰ τῶν ναυαγοσωστικῶν ή ἀνέλκυσίς του. Καὶ διὰ τὸ σκάφος τοῦτο κρυτεῖ θάσιμος ἐλπίς, διό θέλεις διασωθῆν.

ΚΑΤΑΣΤΡΕΠΤΙΚΑΙ ΤΥΡΚΑΓΓΑΙ ΠΛΟΙΩΝ

Κατὰ τὸ διαρρεύσαν πρῶτον 15θῆμερον τοῦ Μαΐου πλὴν τοῦ ἀτυχήματος τῆς «Νεφέλης», περὶ οὐ γράφομεν εἰς ἔτερον σε-
λίδα μας, οὐδὲν ἄλλο σοβαρὸν θαλάσσιον δυστύχημα Ἑλληνικοῦ
ἀποπλοίου ἐσημειώθη. Ὅσον ἀφορᾷ τὴν διευθῆ ναυτιλίαν,
κυρίως τὰ εἰς αὐτὴν σημειωθέντα ἀτυχήματα ἀναφέρονται εἰς
ζημίας ἐκ πυροπλιῶν. Ἐπὶ δύο μάλιστα μεγάλων πλοίων αἱ πυρ-
καϊαὶ ἀπέβησαν δι' αὐτὰ καταστεπτικαί.

Ούτω τὸ Σουηδικὸν μόροςσιτ — τάνεο «Κάστορ» («Castor») τ. γκρός 8714 κατευθυνόμενον ἀπό Curacao εἰς Λισσαβώνα μὲ πετρέλαια ἔξεπιμψεν ἐκ τοῦ Ἀτλαντικοῦ ὥκεανον τὸ κάτωθι οαδφωμα:

— «S.O.S. Μεγάλη πυρκαϊά ἐπὶ τοῦ πλοίου»
ιας «Κάστων».

Καὶ ἐπηκολούθησεν
ἡ ἐκπομπὴ τοῦ σήμα-

— Ἀ)π «Κάστωρ». Τὸ πλήρωμα ἐπέβη τῶν λέυθερών S.O.S.

Είτε τάς ἄλεπαλή-
λους ταύτις εκήσεις ἔ-
σπευσε τὸ Ἀμερικανι-
κὸν ὑπερωκεάνειον «Ε-
xcalibur», καθώς καὶ
τὸ ἐγγύτερον ενόρθεν
Ἀγγλικὸν ἀπ «Ouse-
bridge», διπέρ φθιταν-
δεσε δὲ τὸ φλεγόμενον
καὶ τὸ ἐφυμούλκησεν
σων. Τὸ σκάφο; τοῦτο
οὕ;

Έτερα μεγάλη πυρκαϊά ήτο η τοῦ Ὀλλανδικοῦ ἀπὸ τῆς «Ἄρεως» («Ares») τῆς Βασιλικῆς Ὀλλανδικῆς ἀτμοπλόος, τ. γκρός 3981 καὶ ναυπηγήσεως 1921. Τὸ πλοῖον τοῦτο μὲ φορτίον Χιλιανῶν νιτρώπων εὑρίσκετο ὑπὸ ἐκφόρτωσιν ἐγγὺς τῆς Λισσαβώνος εἰς τὴν ειδικὴν διὰ τὰ νιτρῶτα προκυμαίαν τοῦ ποταμοῦ Τάγου, ὅταν ἔξεοράγη τὸ πῦρ.

Παρ' ὅλας τὰς προσπαθείας πρὸς καταστολὴν τὸ πῦρ ἐπεξετάθη εἰς ὀδόκλησον τὸ πλοῖον καὶ τὸ κατέστρεψε.

Έσημευθή ἐπίσης πυρκαϊά εἰς τὰ μπρονκες τοῦ Ἀγγλικοῦ ἀπ «Demosthenes» τ. γυρὸς 11.223 εἰς δέσιν καιμένην 950 μίλια Δυτ. τοῦ Φοῆμαντλ. Αἱ προξενηθεῖσαι ζημιαὶ ήσαν ἀρχεταῖ. Σοφαράς ἐπίσης ζημιάς ἐκ πυρκαϊᾶς ὑπέστη εἰς τὴν Μασσαλίαν καὶ τὸ ἀργοῦν ἐκεῖ Γαλλικόν ἀπ «Mont Genevre» τ. γυρὸς 5154.

Ἐτερα σοβαρὰ δυστυχήματα δὲν ἔσημειώθησαν παρὰ δύο μόνον προσαράξεις λόγω διμήλης εἰς τὴν εἴσοδον τοῦ Βοσπόρου, ἣτοι τὸ Τουρκικὸν «Τσαφάκ» καὶ τὸ Ἰταλικὸν «Εντέλλα» μὲ φορτίον 3800 τ. γαιανθράκων. Ἀμφότερα ἀνειλκύθησαν ἐγκαίωσ.

Τὰ κυριώτερα οὐχίσσαντα ἀποχήματα Ἑλληνικῶν πλοίων κατὰ τὸ λῆξην 150ήμερον γίγνεται ἀκόλουθα:

«Φωνάρης» Προσφεύγονταν τόποιον τοῦτο εἰς τὸ ὄραν προσέκρουσεν εἰς τὰ κρηπιδώματα ὑποστάν ἀλκαφράς ζημιάς, ἀλλὰ καὶ προξενῆσαν τοικύτας εἰς τὴν προκυψίαν. Ή πρόσκρουσις συνέδη, ἐνῷ χρόνῳ ὁ «Φωνάρης» ἐπλεύσεις, τό δέ πλοιον ὑπέστη ρήγης εἰς τὴν ἀριστερὰν πλευρὰν μήκους πάντες ποδῶν καὶ ἄνω τῆς ισχαλού γραμμῆς. Τό ρήγμα ἔκτισεται ἐπειδὸς καὶ μόνον ἀλκαφρά, θεραυμόθοραχ δὲ καὶ δύο καρφιά. Αἱ ζημιὲς: ἐξ ἀλλού τῆς προκυψίας δὲν είναι μεγάλαι. Ο εἰς ὄραν ἀντιπρόσωπος τῶν ἀσφαλισθῶν τοῦ Λόδη προσέβη εἰς ἐπιστεμένην ἐπιθεώρησιν τῶν ζημιῶν τοῦ πλοιον καὶ συνέστησε τότε ἀναγκαῖούς εἶται πιστεύεις ματά τὴν εκτίσεαν τῶν διοιών θάλασσην εἰς τὸ σκάρος πιστοποιητικὸν γαυστοπλοίος.

«Νάρκισσος» Τὸ πλαίσιον τοῦτο φωτίζουσιν σιγῆρα εἰς τὸ Σάν Λορέντζο καὶ κατερχόμενον τὸν ποταμὸν Πλέκτη διὰ Μπουλένος «Άδρες πρός παραλαβήν μπωνικερό, προσήγαξεν εἰς τὸ 500ν χλιδιμέτρον τοῦ ποταμοῦ, ἀλλὰ μὲ πρώτην παλλίρροιαν ἀνέβιλθεν ἀνέῳ βοηθείας ρυμυνικούς καὶ χωρίς, φυινομενικούς τοῦλάχιστον, νά ἔχῃ διποτὴ ζημίας. Τὰ ἀνωτέρω ἐτηλεγρά-

φήγησαν ἐκ Μπουένος Ἀργείας. "Οταν δύως τό σκάφος τούτο έφθασαν εἰς τὸν ἄνωλιμένα δηλοίσαρχος διέψυσετὴν περὶ προσαράξεως πληροφορίαν και ἀνέφεραν, διτὶ λόγῳ τῶν χαμηλῶν ὑδάτων εἰς τὴν διώρυγα Μάρτιν. Γκάρτια παρέμεινε τὸ πλοῖον ἐν ἀδρυνείᾳ ἐπὶ 18 ὥρας ἐν ἀναμονῇ ὑψώσας τὸν ὑδάτων, διτὶ δὲ ἐπῆλθε πλήρης ἡ παλιρροια τότε ἐνηκολούθησε τὸ πλοῖον του.

«Ανδρέας Κ.» Τό πλοίον τούτο παραμένον με ζημιάς εἰς Κ.ποιν ἐπαράτωσε τὴν μεταφράστους τοῦ αἰτοφορτίου του ἐπὶ τῷ φορτηγῷ «Χαράλαμπος Η.» τὴν 28ην 'Απριλίου, αὐθημερόν δὲ τὸ δεύτερον πλοίον ἀπέπλευσεν ἐκ Κ.πόλεως δι' 'Αμβέρσαν. Τὴν 30ην 'Απριλίου δι' «Ανδρέας Κ.» ἔρρυπτουσικήθηκε ὑγραρισθελήνη εἰς ασφαλή θέσιν τοῦ Κερκίτου καλύπτον τὴν δὲ 3ην Μαΐου ἐδεξιμείσθη. 'Η πρώτη γνωμάνη ἐπιθεώρασις ἐπιστολήν της ὑπαρξεῖν ἐκτεταμένων ζημιῶν εἰς τὰ θυφαλά τῆς δεξιᾶς πλευρᾶς. Στιρά πλεύσιστον ἐλασμάτων ἔχει καταστρεψθεί. Ζημία: σοδάραι ὑπάρχουν ἀπίσχεις τοῖς τῷ πηδάλιον καὶ εἰς τὸ κατάστρωμα, ὀλγιώτεραι δὲ τοιεῦται εἰς τὰ θυφαλά τῆς ἀριστερᾶς πλευρᾶς. 'Η ἐπιθεώρασις θὰ συνεχισθῇ πρὸς ἐπακριθῆκανθροπισμένην τῶν ζημιῶν. (Μάζων I—D)

«Αναστ. Πετρούπολης»
Επισκευήσαν είς τὴν Ρίγαν
διαφόρους ζημιάς του εἰς
τῶν πάγων ἀπέπλευσε διὰ
τὸ Δάντσιγκ, όποιο ἐπειθεο-
ρίθη ἔτυχε δὲ πιστοποιηγι-
κοῦ ναυτικοῦ πλοίου καὶ ἐψηρ-
τωσε πλήρες γχιανθρώπο-
φορτ'ον. (Μάρτ. 2-10)

«Αρχάγγελος» Κατά τηλεγραφικές ειδήσεις έπειτα Μπουένος "Άθρες τό έν λόγῳ ακάφος ἐκτύπωσε εἰς τὰ τοιχώματα τῆς ἐκεί δεξεροῦ μενής καὶ ωπέστη μικράν ζημίαν ἀνοί τῆς ισαλιού γραμμῆς. 'Ο Επίθεωρητής τοῦ Δόδου ἔργυτα τῶν

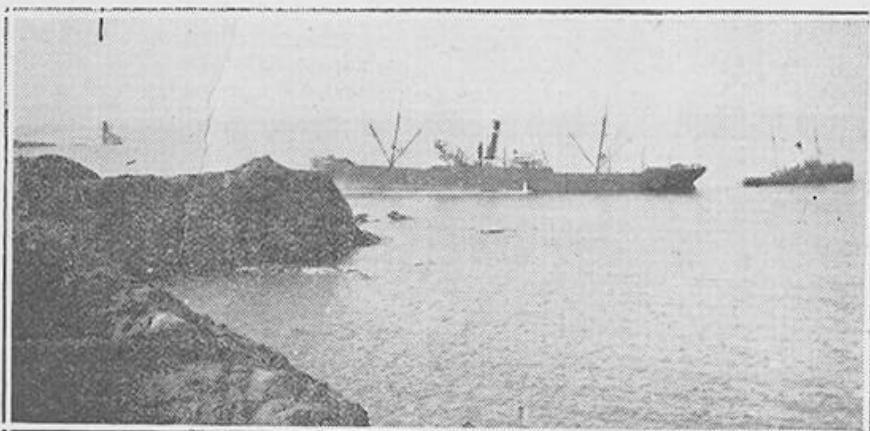
παλθούσαν ζημιάν, συνέστησε πρωσιρινήν ἐπισκευήν ταῦτης και ἀκολούθως ἔχοργηγησεν εἰς τὸ πλοῖον πατοποιητικόν νυκοπλοίας. (Ματού 1-3)

«Πέτρος Νομικός» Έκ Γαλαξίου ἐτήλεγραφήθη ὑπὸ ἡμερομηνίαν 2 Μαΐου, διὰ τὸ ἄποινο «Πέτρος Νομικός» μὲ φορτίον οιτερῶν και Ἰδαίες ακτερχύμενον τὸν ποταμὸν Δούναβεν ἐξώκλεισεν εἰς τὸ 39ον χιλιόμετρον. Ακολούθως τὸ σκάφος ἀνειλήσθη μόνον του, φωνεῖσται δημαρχός διὰ ἔχει ὑποστηριώγματά τινάς εἰς τὰ ὄφελα τῆς πρώρας. «Ἡ ἐκείθεν εἰσροὴ ὑδάτων εἰς τὸ πρωραῖον τμῆμα τοῦ πλοίου ἦτο ἀξιόλογος. Τὸ πλοῖον ἔχει καίσιν 2 μοιρῶν πρὸς τὴν πρώρην, εἰς δὲ τὴν σεντίναν Νο 1 τὰ ὑδάτα ἐψήκασαν εἰς ὑμές τὸ ποδῶν ἀντιλύμενα περὶ τῶν μηχανῶν τοῦ πλοίου. Δύτικε κλήθησε πρός επιθεωρήσαν ἐψήκασεν ἐπὶ τόπου, ἀλλὰ λόγῳ τοῦ Ισχυροῦ βρεμάτος τοῦ ποτηριοῦ κατέστη ἀδύνατον νὰ ἐπιθεωρήσῃ ἐπιμελῶς τὰ ὄφελα και νὰ καθιστήσῃ τὸ μέγεθος τῶν ζημιῶν τοῦ πλοίου. Ο ἐπιθεωρητής συνέστησεν ἀμεσον ἔκφρασιν τημήπιας τοῦ φορτίου τῶν πρωραίων κυτῶν ἢν διευκολύνῃ τὸ ἔσοδον τοῦ ἀποστρατεύματος. (Ματού 1-12)

«Μαραθών» Κατά τηλεγράφημα ότι Λονδίνος το φορτηγόν τούτο έδειχνεν πρός έπικουρην παλαιοτέρων ζημιών, οπός είχεν ύποτεστή είς Ρίθρο Ηλέττ.

«Τρίαινα» Έξι 'Αλγερίου ήγειράθη, διτό α&π το «Τρίαινα» προερχόμενον
εκ Νικολάεως με φορτίον μαργαριτών και κατευθυνόμενον εἰς τὴν Δουργάκερ-
ην εισήλθην εἰς τὸν λαύριον τοῦ 'Αλγερίου τὴν ἀγνὴ Μάτων πρὸς ἐπισκεψήν,
ἥτις θὰ διαρκεῖ πάντα ήμέρας. Κατὰ τὸν πλοῦν ἔκάθαν αἱ ἁσχάραι τῶν
τριῶν λεβήτω, τους παρίσταται δ' ἀνάγκην υ' ἀντικατασταθῆν δια νέων.

(Ματιν 4-9)



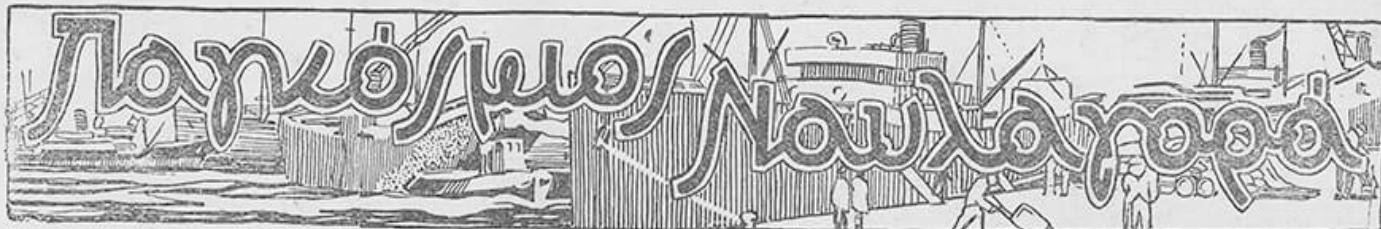
Τὸ προσαράξαν φωτηγὸν Νεφέλη ἀνελκυσθέντος ὑπὲ τοῦ ναυαγοσωστικοῦ "Μίμησ,,,
Εἰς τὸ βάθος διακρίνεται ἐπὶ τῶν βράχων τὸ "Καπιτώλιον,,

ΑΛΛΑΛΟΥΦ & ΣΙΑ

5 ΟΔΟΣ ΜΕΓΑΛΟΥ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥ - ΓΡΑΜΜΑΤΟΘ. 209
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ

Таджик. Азниф АААААОХФКО—Тадж 11-31

Ναυτικοὶ Πράκτορες, Ναυλώσεις, Ναυτικαὶ Ἀσφάλειαι, Ἀντιπρόσωποι Ἀεροπορικῶν Ἐταιριῶν,
Τουρισμὸς, Εἰσιτήρια ταξειδίων.



ΟΙ ΝΑΥΛΟΙ ΤΟΥ 15ΟΗΜΕΡΟΥ

Λονδίνον, 11 Μαΐου (Ιδιαιτ. ανταπόκρ.). — Η συνεχιζομένη ζωηροτάτη και άθροιξης τοννάς άπο τὴν ἀγοράν του Πλέιτ ὀδήγησε πολλούς ἐφοπλιστὰς εἰς τὴν ἀπόφασιν νὰ κατευθύνουν καὶ πρὸς τὴν Ἀργεντινήν τὰ σκάφη των, οὕτω δὲ σημειοῦται μία ἀνακοπὴ τῆς τάσεως πρὸς ἵκανοποιητικωτέραν ἀνατίμησιν τῶν ναύλων. Η ζήτησις τοννᾶς εἶναι ἀξιόλογος, ἀλλ᾽ οὐχὶ καὶ ἀνωτέρα τῆς ἀμέσως προσφερομένης χωρητικότητος. Ως ἐκ τούτου αἱ τιμαὶ τῶν ναύλων ὑψοῦνται δραστέως καὶ οὐχὶ ἀναλόγως πρὸς τὸν δργασμὸν τῶν Ἀργεντινῶν ἔξαγωγῶν καὶ τῆς πυρετώδους κινήσεως τῶν φορτώσεων.

Αἱ τιμαὶ ἀπὸ τὸ Σάνν Λορέντζο διὰ Μπέργκεν—Στοκχόλμην εἰς 22)—, τιμὴν ἡγετικοποίησε ἔνα μότορσπιν 5500 τ. διὰ φόρτωσιν 25 Μαΐου—10 Ιουνίου, διὰ Σκανδιναվίαν Ιουνίου 21)— ὥστε 21)6. Βορδὼ—Αμβούργον 21)6, Μάϊου 31. Διὰ Βαρκελώνην 22)6 ἀ.φ. Διὰ Ἀμβέρσαν—Ρόττερνταμ 18)3 (Ιουνίου 1—15 μεγάλο πλοίον), ἐπληρώθησαν δὲ διὰ καντούλλο 27 Μαΐου 20)—, διὰ 23 Μαΐου 20)6 καὶ διὰ Λονδίνου 21).

Διὰ Μασσαλίαν—Γένοβην 21)6, δύο λιμένας 22)3 καὶ διὰ 1—15 Ιουνίου ἀπ. 8600 τ. σελ. 19)—. Διὰ Ἀδριατικὴν 21)6 (ἀπ. «Ζάννες Γούγκαρης» καὶ «Κωνστ. Κουτσόδοντης»), ἀτμόπλοιον δὲ τῶν κ.α. Ρεθύμνη καὶ Κουλουκουνῆ ἔκλεισεν εἰς τὰ 22)—. Διὰ Ἀγγλίαν—Κόντινεντ διὰ Ιουνίου 20)6 καὶ διὰ Ιουλίου 19)6 (ἀπ. «Ronturn» καὶ «Μερόπη»)

Η Μπάχια Μπλάγκα παρέχει ἐργασίαν εἰς τὰ 17)— διὰ Ἀμβέρσαν—Ρόττερνταμ, 17)6 διὰ Ἀμβούργον καὶ 18)6 διὰ Ἀγγλίαν—Κόντινεντ διὰ Ιουνίου 1—15. Τὸ Σάντα Φὲ διὰ μέτρια σκάφη παρέχει διὰ Μάϊου 21)6, διὰ Ιουνίου 21)— καὶ Ιουλίου 20)—. Τὸ Ροζάριο δίδει διὰ Βορδὼ—Αμβούργον 19)6 διὰ ἀ.φ. διὰ Ἀμβέρσαν—Ρόττερνταμ 17)9 Ιουνίου καὶ διὰ Μασσαλίαν ἡ Γένοβην (τέλη Ιουνίου) ἔκλεισε τὸ Ιταλικὸν ἀπ. «Adamello» εἰς τὰ 18)9.

Ἀπὸ Κοντσέψιον διὰ Χάδρην—Αμστερνταμ 20)— Ιουνίου, ἔκλεισθη δὲ ἐν μικρῷ μότορσπιν 3400 τ. διὰ Ἀμβέρσαν—Ρόττερνταμ εἰς τὰ 22)3 καὶ τὸ Σερβικὸν «Dusan Silni» 7200 τ. εἰς τὰ 21)— διὰ τέλη Μαΐου. Τὸ Μπουνένος Ἀύρες διὰ Ιουνίου ἔκλεισεν ἀναλόγως μεγεθῶν πλοίων καὶ λιμένων ἐκφορτώσεως ὡς ἔξης: Διὰ Ἀμβέρσαν—Ρόττερνταμ 16)6, Βορδὼ ἡ Ἀγγλία 18)3, Ἀγατ. Ἀγγλία 19)3, Ισπανία 21)6, Σκανδιναվίαν 20)—, ἐν δὲ μέρῃ Ισπανικὸν ἀπ. τὸ «Yuri Martu» ἔκλεισεν εἰς τὰ 15)— διὰ Ρόττερνταμ, 10.000 τ. φορτίου.

Η ἀγορὰ τοῦ Μόντρεαλλ παρέχει ἀρκετὴν ἐργασίαν, προβλέπεται δὲ ταχέως μία ἔντασις τῶν ἔκειθεν φορτώσεων. Αἱ τιμαὶ κυριαρχοῦνται γύρῳ τῶν 11 ὥστε 13 σέντς κατὰ 100 λίθρας διὰ Κόντινεντ ἀναλόγως μεγεθῶν τοῦ πλοίου, 13)12 σέντς Μασσαλίαν—Γένοβην, 14 σέντς Μεσόγειον 14)12—15 σέντς Ελλάδα.

Καὶ αἱ λοιπαὶ ἀγοραὶ τῆς Βορ. Ἀμερικῆς ἥρχισαν κάπως κανούμεναι, ἔκλεισθησαν δὲ πράξεις μὲ τὰς κάτωθι τιμάς: Ἀπὸ Πόρτλαντ ἡ Puget Sound, σιτηρά διὰ Ἀγγλίαν 26)—, Μάϊου, τὸ δὲ ἀπ. «Paris City» ἔκλεισεν ἀπὸ τὸ Βαγκούνιον 8200 τ. σίτου διὰ Κόντινεντ 23)— Ιουνίου. Ἐκ Βαλτιμόρης ἐγκυλώθη ἀτμόπλοιον τῶν κ.α. Ρεθύμνη καὶ Κουλουκουνῆ, σιτηρά, διὰ Μεσόγειον εἰς τὰ 12 σέντς, ἐάν δύο λιμένας 12)12 σέντς, Μάϊου. Διὰ ξυλείαν ἀπὸ Puigwach διὰ Ἀγγλίαν 650 στάνταρ 52)6, 55 καὶ 57)6 διὰ ἔνα, δύο καὶ τρεῖς λιμένας. Καὶ ἀπὸ Κόλπου Μεξικοῦ 1200 στάνταρ διὰ Ρίθερ Πλέιτ τρεῖς λιμένας δολ. 12.80 Ιουνίου. Η Χιλῆ ἔκλεισε μίχη ναύλωσιν διὰ γιτράτα εἰς τὰ σελ. 26)— διὰ Κέπιπ Τάσου ἡ Λορέντζο Μαρκές. Διὰ ζυχάρεις Κούβας 15)— Μάϊου.

Η Αυστραλία χαλαρά. Ἀπὸ Δυτ. ἀκτῆς διὰ φόρτωσιν Αὔ-

γούστου σελ. 28)— καὶ διὰ Σεπτεμβρίου 27)9 διὰ Ἀγγλίαν. Ἐκ Νοτ. ἀκτῆς διὰ Ιουνίου 31)3 καὶ Ιούλιου 31)3 διὰ Ἀγγλίαν. Ἀπὸ Μπουνένος δρυζα διὰ Gdynia (Πολωνίας) 24)9, Αμβούργον 23)9, Μάϊου. Ἀπὸ Μορούνγκα διάφορουν διάγραμμα μεταλλεύματα διὰ Ιουνίου εἰς τὰ 19)6—20)— Ἀγγλίαν—Κόντινεντ.

Διὰ γαλανθρακας ἡ Ουαλλίας αἱ τιμοτούσαι τιμαὶ εἰναι: Διὰ Οράν 7)6, Μασσαλίαν 7)9, Νεάπολιν 7)6, Ἀλεξανδρειαν 8)6, Γένοβην 7)6, Πειραιά 8)6, Βενετίαν—Ἀδριατικὴν 8)6—9)—, Πόρτ Σατέδ 8)3, Σουτάκ 8)6, Μάλταν 8)— Μπάρ—Τάραντα 9)6, Καζαρπλάγκην 6), Λάζ Πάλμας 7), Sabang 10), Μπουνένος Ἀύρες 9)8—10), Ροζάριο 10)6, Βιλλάν Κονστιτούσιον 10), Σάντα Φὲ 11), Μοντεβίδεο 9)6, Ρίον Τινέρον 9), Περγαμπούκον 9) καὶ Ιμπίκου 11)9.

Η Μαύρη Θάλασσα πολὺ χαλαρὰ εἰς γεννήματα, μὲ ναύλους διὰ Κόντινεντ 10)4 1)2 (Μάϊου), ὁ δὲ Δούναβης μὲ συνήθεις φορτώσεις διὰ Βορδὼ—Αμβούργον 13)3 καὶ ἀπὸ Κωνστάντζαν—Βουλγαρίαν, διάσις 10)6.

ΑΙ ΕΞΑΓΩΓΑΙ ΤΗΣ ΑΡΓΕΝΤΙΝΗΣ

Αἱ φορτώσεις γεννημάτων ἐξ Ἀργεντινῆς κατὰ τὸ αἱ τρίμηνο ἀνγλίθου εἰς τὰς ἀκολούθους ποσότητας:

Σίτος	1.152.896	τόννοι	ἔγκατη	893.749	τοῦ	1930
Αραβόσιτος	1.424.949	»	»	797.882	»	»
Αιγαίσπορος	709.341	»	»	525.626	»	»
Βρώμη	177.100	»	»	91.466	»	»
				3.464.286		2.308.723

Αἱ κατὰ τὴν τελευταίαν ἑδρομάδα τοῦ Απριλίου φορτώσεις ἀνγλίθου διὰ τὸν Σίτον εἰς 479.000 κουωρτερς ἔγκατη 442.000 τῆς προηγουμένης ἑδρομάδος καὶ 179.500 τῆς ἀντιστοίχου πρὸ ἔτους.

Αραβόσιτος: 1.058.000 κουωρτερς ἔγκατη 616.000 τῆς προηγουμένης ἑδρομάδος καὶ 308.500 τῆς ἀντιστοίχου πρὸ ἔτους.

Βρώμη: 126.000 κουωρτερς ἔγκατη 147.000 τῆς προηγουμένης ἑδρομάδος καὶ 61.000 πρὸ ἔτους. Καὶ

Αιγαίσπορος: 28.200 τόννοι ἔγκατη 28.100 τῆς προηγουμένης ἑδρομάδος καὶ 19.900 πρὸ ἔτους.

Κατὰ τὸ τρίμηνο τοῦ τρ. ἔτους κατέπλευσαν ἐξ ἀλλοι εἰς τοὺς λιμένας τῆς Ἀργεντινῆς 812 πλοῖα συγκοινῆς χωρητικότητος 2.916.331 τόννων νέτ—ρέτιστερ, ἥτοι ἐπὶ πλέον 107 πλοῖα τόννων 286.010 ἔγκατη τοῦ περισινοῦ τριμήνου.

Η λιμενικὴ αὔτη κίνησις κατανέμεται εἰς τὰς κάτωθι σημαίας:

	α' τρίμηνον 1931		α' τρίμηνον 1930
Αγγλικὴ	ἀτμ. 358 T. 1.328.553		290 T. 1.132.878
Γερμανικὴ	» 46 » 220.682	58 »	263.386
Τιτανικὴ	» 33 » 185.040	37 »	203.414
Γαλλικὴ	» 37 » 158.301	30 »	133.508
Αμερικαν.	» 38 » 156.837	39 »	163.679
Ἐλληνικὴ	» 55 » 149.654	44 »	117.143
Ολλανδικὴ	» 47 » 143.594	37 »	131.805
Νορβηγικὴ	» 45 » 142.726	31 »	91.726
Σουηδικὴ	» 43 » 83.158	38 »	71.674
Ισπανικὴ	» 12 » 56.340	9 »	34.570
Γιουγκοσλαβικὴ	» 17 » 51.249	15 »	45.758
Ιαπωνικὴ	» 10 » 42.749	6 »	28.207
Δυνατὴ	» 12 » 38.825	14 »	51.175
Βρετανικὴ	» 16 » 35.089	19 »	43.802
Βελγικὴ	» 10 » 30.119	11 »	36.220
Ἀργεντινὴ	» 12 » 28.741	13 »	27.601
Φινλανδικὴ	» 10 » 27.182	3 »	8.350

ΤΑ ΚΕΝΑ & ΑΝΑΥΛΩΤΑ

ΠΛΟΙΑ ΕΙΣ ΤΟ ΠΛΕΙΤ

Έχει Μπουένος "Άυρες μετεδόθησαν τηλεγραφικώς άξιόλογοι κοίσεις της έρημοιδος «Times of Argentina» σχετικώς με τὴν τάσιν τόσων τῶν Ἀγγλιῶν, δύον καὶ ἄλλων Ἐθνῶν πλοιοκτητῶν, ἐν οἷς καὶ πλείστων Ἑλλήνων, δύος φιοφοινδυνεύουν κατευθύνοντες τὰ σκάφη τῶν κενὰ καὶ ἀναῦλωτα εἰς τὸ Ρίβερ Πλέιτ ἐπὶ τῇ ἔπιδι πραγματοποιήσεως ἐνὸς καλοῦ ναύλου, λόγῳ τῆς ζωηρότητος τῶς φροτώσεων ἐκ τῆς ἀγορᾶς ταύτης.

»Πολλάκις ἐτονίσαμεν—γράφει ἡ ἐφημερίδις αὕτη—ἄλλα δυστυχῶς ή ἡδὺ τῶν λόγων μας δὲν ἔτυχε τῆς δεούσης προσοχῆς, ὅτι τὰ ἐκάστοτε συμβαίνοντα μὲ τὴν ἀγορὰν τοῦ Πλέιτ εἰναι ἐντελῶς ἀσύμφορα διὰ τοὺς πλοιοκτήτας τῶν δύον· ἡ ἐκάστοτε ἐπιδεικνυμένη σπουδὴ καὶ νευρικότης δύος κλείσουν ἐργασίαν διὰ τὰ σκάφη τῶν ἀποβαίνει ὅχι μόνον εἰς αὐτούς, ἀλλὰ καὶ εἰς τὸ σύνολον τῆς Ναυτιλίας, δλεδοία.

»Καὶ ἐφέτος, δύος καὶ κάθε χρόνο οἱ λιμένες τῆς Ἀργεντινῆς φιλοξενοῦν καθ' ὅμαδας τὰ καταπλέοντα κενὰ καὶ ἀναῦλωτα φροτηγὰ σκάφη. Η σπουδὴ πρὸς κερδοσκοπίαν τῆς σιγμῆς ἀποβαίνει καταστερπτικὴ διὰ τὸ σύνολον, ἡ δὲ πεποίθησις μεοποῖει ἐφοτιστῶν, ὅτι ἡ ἀποστολὴ τῶν πλοίων τῶν εἰς τὸ Πλέιτ θὰ παραμείνῃ ἐν κρυπτῷ διά τι χρονικὸν διάστημα, ἀποτελεῖ ἀληθῆ αὐταπάτην.

»Πολλάκις συνέβη τοιαῦτα φροτηγὰ νὰ παραμείνονται ἀναῦλωτα εἰς τοὺς λιμένας τοῦ Πλέιτ ἐπ' ἀρκετόν, εἰς τρόπον ὥστε οἱ ἰδιοκτῆται τῶν ἡναγκάσθησαν νὰ δεχθοῦν διὰ τὴν ἐπιστροφὴν τῶν σκαφῶν τῶν ναύλων κατὰ 2)6 ἔως 4)— ἐπὶ ἔλαττον τοῦ προσδοκούμενου, ἐνῷ ἐναῦλωνται ἐν ἀνέσει τὸ πλοίον τῶν θὰ ἐπειύγαντον τὴν ἀρχικὴν κανονικὴν τιμήν, ἥτις θὰ ἐκάλυπτε τὰ ἔξοδά των καὶ θὰ τοὺς παρείχει καὶ ἔνα κέρδος. Παίζοντες δύος ἀγρυπολογήτως μὲ τοὺς γαύλους μετέβαλον τὸ «κέρδος τι» εἰς «καθαρὰν ζημίαν».

»Βεβαίως δύνανται νὰ ὑπάρξουν καὶ ἔξαρσεις τοῦ ἀνωτέρῳ γενικοῦ κανόνος. Πιθανὸν ἔνας τυχηρὸς ἐφοπλιστὴς νὰ ἐπιτύχῃ σταθερὰν τὴν ἀγορὰν καὶ νὰ συγχροῖ ἔαυτὸν, διότι χάρις εἰς τὴν προβλεπτικότητά του ἔλεισε ναύλον μὲ κέρδος. Πάντως η πεγάλη ἀλήθεια ἀπομένει ἀκλονήτως αὕτη: «Οτι πολλαὶ ἀφίξεις ἀναῦλωτον σκαφῶν εἰς τὴν Ἀργεντινὴν σημαίνουν χαλαρότητα τῶν ναύλων καὶ συνεπῶς ζημίας. Πικρὰ πεῖρα ἔχει διδάξει τοῦτο. Οἱ πλοιοτῆται αἱ δὲν γινοῦν τὴν ἀγορὰν μὲ τὴν παραγένεται τοῦτο, ἀλλὰ νικῶνται παρ' αὐτῆς».

ΑΙ ΑΘΡΟΑΙ ΦΟΡΤΩΣΕΙΣ ΣΙΤΗΡΩΝ

Κατὰ τὴν τελευταίνην συγεδρίασιν τοῦ Ἐμπορικοῦ Ἐπιμελητηρίου τοῦ Λίβερπουλ ὁ πρόεδρος τῆς ἐπιτροπῆς ἐπὶ τῶν Μεταφορῶν κ. R. V. Edwards ἀνέκοινε, ὅτι κατὰ τὸ 6'. 150ήμερον τοῦ Ἀπριλίου ἐνκαλώθησαν 220 ἀτμόπλοια διὰ μεταφορὴν γεννημάτων εἰς Μεγ. Βρεττανίαν, Σκανδιναվικὴ Κρήτη, Ἡπειρωτικὴν Εὐρώπην καὶ διαφόρους λιμένες τῆς Μεσογείου.

Έχει τῶν σκαφῶν τούτων τὰ 140 ἐνκαλώθησαν ἐκ τοῦ Ρίβερ Πλέιτ, 40 ἐκ Μόντρεαλ, 6 ἐκ Βριγκούθερ, 20 ἐξ Αὐστραλίας καὶ 10 ἐκ Μαύρης Θαλάσσης. Κατὰ τὰς προσεχεῖς ἑδομάδας εἰς ἐκτέλεσιν τῶν ἀνωτέρω ναυλώσεων θὰ πραγματωθοῦν φορτώσεις 1.320.000 τόννων σιτηρῶν.

Τὸ γεγονός τοῦτο ἐν συγχρίσει: πρὸς τὴν ἀντίστοιχον κίνησιν τοῦ π. ἔ. ἀποδεικνύει: τὴν ἐπελθοῦσαν αἰσθητὴν βελτίωσιν εἰς τὰς θαλασσίας μεταφορὰς, αἵτινες περιουσιάζονται: ἡδη ἐκνυποιητικῶς ζημηραί. Πέρισσον κατὰ τὴν πρώτην ἑδομάδα τοῦ Μόντρεαλ ἐλέγον τρία μέρον ἀτμόπλοια ναυλωθῆ 18.000 τόννων φορτίου, ἐνῷ ἐφέτος τὸ Μόντρεαλ ἥγονται μὲ 40 ναυλώσεις ἀτμόπλοιων διὰ φορτώσεις 250.000 τόννων γεννημάτων.

Κατὰ φυσικὴν συγέπειταν ἥρεστο μειούμενος ἐπικινητικῶς ὁ ἀριθμὸς τῶν ἀργούντων πλοίων. Έάν ἡ παρούσα ζήτησις των γάντων συγχριστῇ ἐπὶ τιναχ ἀκόμη ἑδομάδας, τότε ἐκ τοῦ καταλόγου τῶν ἀργούντων σκαφῶν θὰ ἀφύπειθαν περὶ τὰ 250 πλοῖαν χωρητικότητος 1.500.000 τόννων φορτίου.

Καὶ δ. κ. Edwards συγεπίρχει: Τοῦτο θὰ είναι λίγη εὐσίωνος

διότι μέγι ποσὸν χρήματος θὰ κυκλοφορήσῃ διοχετευόμενον εἰς τὰς γαυτιλιακὰς ἐπιχειρήσεις ἀπὸ τὰς ἀγορὰς Γαλλίας καὶ Γερμανίας κυρίως, αἵτινες ἀγοράζουσι σιτηρὰ εἰς εύρυτάτην κλίμακαν πρὸς πλήρωσιν τῶν ἀνηκούν τῆς καταναλώσεώς των. Ἐπίσης θέλει σημειωθῆναι καὶ μία ἀνακούφιστη εἰς τὴν ἐργασίαν τῆς Βρεττανικῆς γκανθιθρακχορᾶς.

Ο ΝΑΥΛΟΤΙΜΑΡΙΘΜΟΣ ΑΠΡΙΛΙΟΥ

Συμφώνως πρὸς τὸν ἐκδοθέντα πίνακα τοῦ Λόρδου ὁ ναυλοτιμάριθμος τοῦ π. μ. ἦτο 73.02, ἦτοι ἀκρ. δῆνος οἰος ἦτο καὶ ὁ τοῦ Μαρτίου. Αἱ σημειώσεις αἱδήσεις εἰσαπάτα 3 οἰο εἰς τὸν ναυλοτιμάριθμον τῆς Βορ. καὶ Νοτ. Ἀμερικῆς ἐξουδετερώθησαν ἀπὸ τὴν κατὰ 4 οἰο μείωσιν τῶν ναύλων τῶν Ἀνατολικῶν Ἰνδίων. Συγχρόνως ἐπηρεάσθη ἀπὸ τινας αὐξημοιώσεις τῶν ναύλων τῶν ἀγορῶν Εἰρηνικοῦ καὶ Εὐρώπης. Ο ναυλοτιμάριθμος τοῦ Ἀπριλίου κρίνεται, ὡς δυσάρεστος διότι ἀνεμένετο θετικῶς καποιαὶ δελτίωσις γενική. Ο ναυλοτιμάριθμος τοῦ Ἀπριλίου ἔχει διατίθεσθαι τοιεὶς ἀγορῶν:

Ἀγοραὶ	Τιμὴ	Αὐξημείωσις
Εὐρώπη	67.69	— 0.75
Βόρειος Ἀμερικῆς	72.48	+ 3.07
Νότιος Ἀμερικῆς	74.86	+ 3.61
Ἀνατ. Ἰνδίαι, Ἀφρικῆς	77.15	— 4.19
Εἰρηνικῆς καὶ Αὐστραλίας	72.90	+ 1.10
	73.02	+ 0.03

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ ΠΛΟΙΩΝ

Ἐσημειώθησαν αἱ ἀκόλουθοι ἀγοραπωλησίαι ἀτμοπλοίων κατὰ τὸ λῆξαν 150ήμερον:

«Banchory», Ἀγγλικὸν τ. γκρόδος 2189, φορτίου 3700 τ. καὶ ναυπηγήσεως 1914, μὲ σερβεῖ τοῦ 1927, ἐπωλήθη εἰς Σουηδίανς ἀντὶ τιμῆς 12.000 λιρῶν.

«Alsen», Γερμανικὸν, τ. γκρόδος 953, φορτίου 1620 τ. καὶ ναυπηγήσεως 1921, ἐπωλήθη ἀντὶ 11.500 λιρῶν μετονομασθὲν «Visten».

«Elwy», Ἀγγλικὸν, 325 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1914, μετεπωλήθη εἰς Ἀγγλίανς ἀντὶ λ. στ. 2.500.

«Bitoela», Αὐστραλιανὸν, τ. γκρόδος 5596, φορτίου 6735 τ. καὶ ναυπηγήσεως 1919 ἡγοράσθη περὶ Νοζβηγῶν ἀντὶ 14.500 λιρῶν μὲ παράδοσιν εἰς Αὐστραλίαν.

«Este», Γερμανικὸν, τ. γκρόδος 2667, φορτίου 4800 τ. καὶ ναυπηγήσεως 1906, μὲ σιτικὴν ἐπισκεψὴν τοῦ 1921 καὶ σερβεῖ τοῦ 1929 ἡγοράσθη ἀπὸ τὴν ἑταῖρον Tripovich, τῆς Τεργέστης, ἀντὶ 6.500 λιρῶν.

«Kooringa» Αὐστραλιακὸν τ. φορτίου 5000 καὶ ναυπηγήσεως 1902 μὲ σερβεῖ No 3 τοῦ 1927 ἐπωλήθη ἀντὶ λ. στ. 6000 καὶ μὲ παράδοσιν εἰς τὸ Σίδνευ.

«Louthside» καὶ «Meathside» Ἀγγλικὰ τ. φορτίου 600 ἑκατόντων καὶ ναυπηγήσεως 1920 μὲ σερβεῖ τοῦ 1928 ἐπωλήθησαν εἰς Νορβηγίανς ἀντὶ 15.750 λιρῶν καὶ τὰ δύο. Τὰ σκάφη ταῦτα είχον ἐκτεθῆ τὸν Φεβρουάριον εἰς τὸ Δουβλίνον πρὸς πώλησιν ἐν δημοπρασίᾳ, ἀλλ' ἀπεσύρθησαν, διότι διὰ μὲν τὸ πρῶτον ἐδόθη προσφορὰ 5750 λιρῶν, διὰ δὲ τὸ δεύτερον προσφορὰ 6250 λιρῶν. Ή ναυπηγήσεις των κατὰ τὸ 1920 εἰς κοστίσει διοικ. λ. στ. 148.000.

«Tellus» Ολλανδ. 2400 τόννων φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1904 ἡγοράσθη ὑπὸ Γάλλων λ. στ. 5.000.

«Coriolanus» Πορτογαλικὸν σιδηρούν μπάρκον τόννων φετιζίστερο 1057 καὶ ναυπηγήσεως 1876, μὲ σερβεῖ No 3 τοῦ 1917 ἐπωλήθη ἐν δημοπρασίᾳ εἰς Ἀμερικανὸν πλοίασκον ἀντὶ 690 δολλαρίων.

ΠΩΛΗΣΕΙΣ ΠΛΟΙΩΝ ΠΡΟΣ ΔΙΑΛΥΣΙΝ

Κατὰ τὸ λῆξαν 150ήμερον ἐπωλήθησαν πρὸς διάλυσιν τὰ ἀκόλουθα ἀτμόπλοια:

Όνομα πλοίου	Τ. γκρόδος	Ναυπήγ.	Τιμὴ λ.στ.	Διαλυταὶ
«Samland», Βελγ.	9748	1903	8.400	Ιταλοί
«Nias», Αγγλικὸν	5915	1909	9.200	Ιάπωνες
«Norfolk», Αγγλικὸν	295	1900	350	Αγγλοί
«Suffolk», Αγγλικὸν	245	1895	350	»
«Orseolo», Ιταλικὸν	4450	1905	—	Ιταλοί
«Billiton», Ολλανδικὸν	5890	1908	9.150	Ιάπωνες
«Kildonan Castle», Αγ.	9688	1899	11.250	Σουηδοί
«Miliana» Γαλλικὸν	2055	1892	—	Ιταλοί
«Maine» Γαλλικὸν	1482	1895	—	Ιταλοί
«Borelis» Αγγλ. νάνκερ	4155	1901	—	Ιάπωνες
3 Αμερ. ἀπὲν δλφ τ.	1909	1906	—	Αμερικανοί

ΤΑ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑ ΝΕΑ ΤΗΣ ΝΑΥΛΑΓΟΡΑΣ

Αἱ ἐκ Λονδίνου τελευταῖαι τηλεγραφική πληροφορίαι: ἀναφέρουν, ὅτι ἡ ναυλαγορά τοῦ Πλέιτ ἐπηρεασθεῖσα πρὸς στιγμὴν ἀπὸ φῆμας περὶ ἐπικειμένων πολιτικῶν ἀνωμαλίῶν ἐν Ἀργεντινῇ ἐπανέκτησε τὴν ζωηρότητά της εὐθὺς ὡς αἱ δύστατοι: διοδόσεις ἀπεδειχθησαν ἀνακριθεῖσαι. Δυστυχῶς αἱ τιμὴ τῶν νυχών δὲν ἐσημένωσαν καμμίαν νέαν αἰσθητὴν δελτίωσιν, καθ' ὅτι συρρέουν διαρκῶς καὶ ἀναβύωτα σκάψῃ. Κατὰ τὰς τρεῖς τελευταῖας ἡμέρας ἐγκυλώθησαν 60 ἀτμόπλοια γύρω τῶν 400.000 τόννων φορτίου.

Διὸ ἀμέσους φορτώσεις ἐπληγρώθησαν σελ. 21) καὶ διὰ μικρὰ σκάψῃ καὶ 22) διὰ Ἀγγλίαν—Κόντινεντ. Διὸ Ἰούνιον δύμως προσφέρονται πολλὰ σκάψῃ, αἱ δὲ τιμὴ κυμαίνονται: ἥδη εἰς τὰ 19) ἢ ἔως 21) διὰ Κόντινεντ ἀναλόγως μεγεθῶν τῶν πλοίων καὶ λιμένων ἐκφορτώσεως, διὰ δὲ τὴν Ἀδριατικὴν 22)—. Ἐκλείσθησαν Σὰν Λορέντζο τὰ Ἑλληνικὰ ἀπὸ «Δημήτριος Μ. Διακόνης» 7500 τ. διὰ Μασσαλίαν 18) διὰ Ιούνιον 20 καὶ «Δημ. Παντελῆς» 7000 τ. διὰ Κόντινεντ 19) 7 1) 2, ἐὰν Ἀμβρεσαν 6 πέννες ὀλιγώτερον, Ρόττερνταμ 3 πέννες ὀλιγώτερον, ὄψιδαν Μασσαλίαν—Δ. Ἰταλίαν 2) 3 ἔξτρα, ἀρχὰς Ιουνίου.

Χαρακτηριστικῶς ἀναφέρομεν, ὅτι τὴν στιγμὴν αὐτὴν 50 περίπου Ἑλληνικὰ φορτηγὰ κατευθύνονται εἰς τὸ Πλέιτ, ἐξ ὧν τὰ 30 εἰναι κανά. Τὰ πλοῖα ταῦτα εἰναι τὰ ἀκόλουθα: «Ἀγ. Ιωάννη», «Ἄδ. Ι. Πεθῆς», «Ἀναστ. Παπέραξ», «Ἀσπασία», «Ἄτλαντικός», «Δέσποινα», «Ἐνωσις», «Θεόδωρος», «Ἐλέγκω Α. Κυδωνιέως», «Ἰω. Ε. Γιανναγᾶς», «Καλλιόπη», «Καλούδω», «Κοριάννα», «Κωνστ. Κουτσοδόντης», «Μαρκάνης», «Μαΐρη Ν.» «Μαρία», «Μαστραντρέας», «Μεμάζη», «Μίνα Ε. Τρικόγλου», «Μιχ. Πουτούς», «Π. Μαργαρώνης», «Παρθενών», «Παπαλαμπέδης» «Περ. Α. Καμπάνης», «Πηλεύς», «Πολύκωρ», «Πρωτεύς» «Χλόη», καὶ «Δημ. Δακάνης».

Ἡ ἀγορὰ τοῦ Καναδᾶ ἐμφανίζει: σημεῖα χαλκορότητος, ἡ δὲ Κούδης ἡσυχος, ἀλλά ὑποσχομένη μίαν καλλὴν ἔξαγωγὴν διὰ τοὺς δύο προσεχεῖς μῆνας. Ἐκ τῆς Χιλῆς ἐκλείσθη καὶ δευτέρα ναύλωσις (νιτρᾶτο) διὰ Βορδὼ—Ἀμβρούργον εἰς τὰ 21) — Ιούνιον.

Αἱ τελευταῖαι σημειώσεις εἰναι διαφόρων ἀγορῶν ναύλωσεις εἰναι αἱ ἀκόλουθοι: «Ἐκ Κάρδια (ἀπὸ) 4500 τ. (για: ἀνθρ.) διὰ Ηεραπλα 8) 6 ἀ. φ. (Σ. Γ. Ἐμπειρίκου). «Μιχ. Ε. Τρικόγλου» ἐκ Σφάξ 5000 τ. φωτιστέου διὰ δύο λιμένας Ολλανδίας 7) 6, ἀ. φ. Καὶ ἐκ Σὰν Λορέντζο 4 ἀπὸ τῶν κ. κ. Ρεθύμνη καὶ Κουλουκούντης ὡς ἔξης: 6000 τ. διὰ Λονδίνου 20) — Ιούνιον 4. Ἀπὸ 6.300 τ. διὰ Ἀγγλίαν ἡ Βορδὼ—Ἀμβρούργον 20), ἐὰν ἀπὸ Σάντα Φέ 21) 3, Ιούνιον 8. Ἀπὸ 6100 τ. διὰ Ἀδριατικὴν 3 λιμένας 23), Ιούνιον 10. Καὶ ἀπὸ 5300 τ. Ἀδριατικὴν τρεῖς λιμένας 22) 3, Ιούν. 25.

ΠΕΙΡΑΤΙΚΗ ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Κατὰ τὸ λῆξαν 150ήμερον οὐδεμία ναύλωσις ἐκλείσθη εἰς Ηεραπλα διὰ φορτωσιν καὶ μεταφορὰν σιτηρῶν ἐκ Μ. Θαλάσσης. Μία τοικύτη σημειώσεις ἐκλείσθη εἰς τὸ Ἀμβρούργον διὸ ἀπὸ 7500 τ. μὲ δύσιν 10) 4 1) 2 διὰ Κόντινεντ, μέχρι δὲ τῆς στιγμῆς ἡ ἐν Ηεραπλα Ρωσσικὴ ἐμπορικὴ ἀντιπροσωπεία (τμῆμα ναύλωσεων) δὲν ἐζήτησεν ἀτμόπλοια διὰ σιτηρῶν.

Διὰ φορτία Ρωσσικῆς ξυλείας ἐκλείσθη διὰ ηλείνην. Ζητεῖται διὰ φορτωσιν 4000 κ. μ. ξυλείας ἀτμόπλοιον ἐκ Βατοῦμ διὰ τρεῖς λιμένας Ιταλίας, ἐλπίζουν δὲ οἱ ναυλωταὶ νὰ ἐπιτύχουν τιμὴν 7) 9 φόρμη and stowed καὶ 4) 2 πέννας ἔξτρα διὸ ἔκκαστον ἐπὶ πλέον λιμένα ἐκφορτώσεως.

Ἐπίσης ἔνα Τουρκικὸν ἀπὸ Σκιούρτζα Μπέη διὰ τρεῖς λιμένας ἐκλείσθη διὰ ηλείνην. Ζητεῖται διὰ φορτωσιν 4000 κ. μ. ξυλείας ἀτμόπλοιον ἐκ Βατοῦμ διὰ τρεῖς λιμένας Ιταλίας, ἐλπίζουν δὲ οἱ ναυλωταὶ νὰ ἐπιτύχουν τιμὴν 7) 9 φόρμη and stowed καὶ 4) 2 πέννας ἔξτρα διὸ ἔκκαστον ἐπὶ πλέον λιμένα ἐκφορτώσεως.

Ὑπάρχουν ἀκόμη 2600 κ. μ. περίπου ἀπὸ Ταχρίκιον καὶ Ὁδησσον διὰ Τσιδιαβένιαν—Σαδόνιαν, ζητεῖται δὲ ἀτμόπλοιον

πρὸς γαύλωσιν καὶ ἀποκοπήν. Όμοιώς ἐτέρα διαταγὴ ἐκ Νοβορωσίσκης 3500 κ. μ. διὰ Νεάπολιν—Σαδόνιαν (Μάτσον).

Διὰ φορτία Ρωσσικῶν γαϊκνθράκων ἐζήτηση δύο ἀτμόπλοια μὲ φόρτωσιν ἐκ Μαριανουπόλεως διὸ Ἰταλίαν (Ιούνιον), ἐκλείσθησαν δὲ διὰ τὰς μεταφορὰς ταῦτα τὰ διὰ παταγίδας 4000 τ. πρὸς 8) 10 1) 2 καὶ «Πελαγία» 5000 τ. πρὸς 8) 7 1) 2. Οὐδεμία ἀλλή διαταγὴ ὑπῆρχε καὶ ἡ ἀπὸ κκιροῦ κατὰ διαλλείμματα παρουσιάσθεισαν ἐργασία διὰ 4500 τόννους μὲ φόρτωσιν 20—28 Μαΐου, τελικῶς ἀπεσύρθη.

Διὰ φορτώσεις μεταλλευμάτων ἐκ Πότι καὶ Νικολάεφ ἐξητήση δύο 7000 τόννων 10) 9 διὸ Ἰταλίαν, 7000 τ. διὰ Κόντινεντ, 6500 καὶ 8500 τ. διὰ Νόρδερν Ρέντντ. Αἱ διαταγαὶ αὗται ἦσαν διὰ φορτώσεις Ιουνίου, προσεφέροντο δὲ τιμὴν ἀπὸ Νικολάεφ διὸ Ἰταλίαν 8) —, ἐὰν ἀπὸ Πότι 9) 6. Διὰ Κόντινεντ 9) 6, ἐὰν δὲ ἀπὸ Πότι 11) — Καὶ διὰ Νόρδερν Ρέντντ διολ. 3.15, ἐὰν δὲ ἐκ Πότι διολ. 3.30.

Διὰ τοιμέντα ἐκλείσθη ἐκ Νοβορωσίσκης ἀπὸ 3850 τ. διὰ Μέμελ 11) 3 f.i.o. Μάιου 25. Διὰ γενικὴ φορτία ἐξητήθη ἀπὸ 5500 τ. ἐκ 3 λιμένων Μ. Θαλάσσης, συμπεριλαμβανομένης καὶ τῆς Αζοφικῆς (Εὐπατόρια γαδε) διὰ 3 λιμένων Ν. Αμερικῆς ἀπὸ Ρίον Ιανέρον ἔως Μπουένος "Αὔρες μὲ δψιδὸν τῶν ναυλωτῶν καὶ φόρτωσιν ἀρχὰς Ιουνίου.

Ομοίως ζητεῖται ἀπὸ 3800 τ. γεν. φορτίου ἀπὸ Ἀμβρούργον. Βρέμην ἡ Ρόττερνταμ διὸ ἔνα ἡ δύο λιμένας Μ. Θαλάσσης, προσφέρεται δὲ τιμὴ 7) 9 f.i.o. κατὰ τόννον d.w. Ζητεῖται ἀκόμη ἀπὸ μεταφορὰν μεταλλεύματος μολύβδου καὶ φελλῶν ἐκ Σεβίλλης καὶ Λισσαρέμονος διὰ Μ. Θαλάσσης (φόρτωσιν 27—31 Μαΐου προσφέρεται δὲ τιμὴ 1000 λ. στ. καὶ ἀποκοπὴ f.i.o. μὲ 16 ἐργασίμους ἡμέρας διὰ τὴν φορτοεκφόρτωσιν.

Διὰ ζηχάρεις ἐγκυλώθη ἀπὸ 3800 τ. ἐξ Οδησσοῦ διὰ Στοκχόλμην 11) 9 f.i.o. Μάιον.

Ἐκ Νικολάεφ ἐγκυλώθη τὸ ἀπὸ «Ἀγ. Σπυρίδων» τοῦ κ. Κοτζιά 2000 τ. σικαλεῶς διὰ Γαλάτσι 3) 9, φίο.

Ο Δούναβης ξυλείας διὰ φορτία ξυλείας μόνον. Ἐγκυλώθησαν ἐκεῖθεν τὰ ἀπὸ «Πολέμης» δύο λιμένας Ἐλλάδος λ. στ. 5.15.0 κατὰ διαγόνιον, «Φωφόρο Μακρή» διμιώς καὶ «Ομηρος» διὰ Ηεραπλα—Καλάμπες 6.1.0. Μάιον.

— Κατὰ τὸν μῆνα Απρίλιον κατέπλευσαν εἰς Ζουγκουλδάκι 56 ἀτμόπλοια φορτώσαντα 106.159 τόννους γαϊανθράκων, ἔξ ὧν 11.400 τ. προωριζονται διὰ Ιταλίαν, 9.900 τ. διὰ Σμύρνην καὶ 7.199 τ. διὰ Πειραιᾶ. Οι πραγματοποιηθέντες νυκτοὶ ἴσαν: 'Απὸ ἀνοικτὴν ράδαν διὰ Κλιν Λ.Τ. 1) 2 ἔως 2. 'Απὸ Ζουγκουλδάκι διὰ Κλιν διοιωταὶ Μεροναν Λ.Τ. 3 ἔως 3) 2 καὶ διὰ Πειραιᾶ Λ.Τ. 2 ἔως 2.25.

Αἱ ναύλωσεις Ἐλληνικῶν ἀτμοπλοίων κατὰ τὸ λῆξαν 150ήμερον καὶ αἱ κυριώτεραι τῶν ξένων, ἦσαν αἱ ἀκόλουθοι:

— 'Εκ Νοτίου Αμερικῆς

«Ἀπόνια» ἐκ Σὰν Λορέντζο 5900 τ. σίτου διὸ Ἀγγλίαν—Κόντινεντ 19), Μεσόγειον 21), Ελλάδα 23) Μάιον 28—Ιουνίου 10.

«Ivo Racic», Σερβικόν, ἐκ Σὰν Λορέντζο 5300 τ. σίτου διὸ Ἀδριατική 23) 6, Μάιον 10.

«Αριάδην» ἀπὸ ἀνα λιμένας τοῦ Πλέιτ 6000 τ. σίτου διὰ Χάδρην—Ἀμβρούργον 21). Αμέρισραν—Ρόττερνταμ 20) 6, Μάιον 1—15.

«Δανιάδης» εκ Κωνσταντζία Λαμπέδης εκ Para (Βραζιλίας) 7100 τ. μεταλλεύματος διὸ Ισπανίαν 15) 3, Ιουνίου.

«Γρίφων» ἀπὸ ἀνα λιμένας τοῦ Πλέιτ 6400 τ. σιτηρῶν διὰ Βορδὼ—Ἀμβρούργον 22), διολ. λιμένας 2). Μάιον 12—25.

«Ante Topic», εκ Oreländ, Σερβικόν ἐκ Σὰν Λορέντζο 6100 τ. σιτηρῶν διὸ Ἀγγλίαν—Κόντινεντ 18) 7 1) 2, Μάιον 28.

«Πηλεύς» εκ Ροζάριο 7300 τ. σιτηρῶν διὸ Ἀγγλίαν—Κόντινεντ 21), ἐὰν Μασσαλίαν, Γένοβαν ἡ Νεάπολιν 22) 6 ἔστις ἐν λιμένας, φόρτωσις 8—18 Μαΐου.

«Γεώργιος Γ.» ἐκ Σὰν Λορέντζο 7000 τ. σίτου διὸ Ἀγγλίαν—Κόντινεντ 19) 6, Ιουνίου.

«Δημ. Παντελῆς» ἐκ Σὰν Λορέντζο 6500 τ. σιτηρῶν διὸ Ἀγγλίαν—Κόντινεντ 19) 7 1) 2 Ιουνίου 5—20.

«Καλλίστη» εκ Σὰν Λορέντζο 6800 τ. σιτηρῶν διὸ Ἀγγλίαν—Κόντινεντ 19) 6, φόρτωσις Ιουνίου 5—18.

«Ζάννες Γούναρης» ἐκ Σὰν Λορέντζο 6000 τ. σίτου διὸ Ἀδριατικὴν 21) 6, Ιουνίου 20—Ιουλίου 5.

«Κωνστ. Κουτσοδόντης» ἐκ Σὰν Λορέντζο 5800 τ. σιτηρῶν διὸ Ἀδριατικὴν 21) 6, Ιουνίου 1—15.

— 'Εκ λιμένων Δουναβεως.

— Αντ. Δ. Κυδωνιένδ., ἐκ Κωνσταντζίας ἡ Βουλγαρίας 6000 τ. σιτηρῶν διὸ Ἀμέρισραν—Ρόττερνταμ 10), ἐὰν Αμβρούργον 10) 6, φίο.

— Δραγόνη, ἐκ Κωνσταντζίας Βουλγαρίας 6000 τ. σίτου διὸ Ἀμέρισραν

—'Αμερικανόγονος 10)6, καντσάλλο 10 Μαΐου.

«*Treci*» Σερβικόν είκ Δουνάβεως 5800 τ. σίτου δι: 'Αμερικανος—Ρόττερνταμ 11)3, 'Αμερικανόγονος 11)9, Μάιου 10—25.

«*'Ελένη*» είκ Δουνάβεως 3200 τ. σιτηρών δι: ένα λιμένα Μεσογείου βάσις 10)6, Μάιου 1—15.

“Τερέζα Κοντογιάννη,, είκ Δουνάβεως 80 έκαγ. ξυλείας διάκ Πειραιώς λ.σ. 6.5.0. κατά βαγόνια, Μάιου 10—20.

“*Angele Mabro*, Αίγυπτος, είκ Δουνάβεως 370 έκαγ. ξυλείας διάκ Βηρυττόν, Τρίπολην και Αλεξανδρείαν λ.σ. 6.5.0, Μάιου 1—15.

“*Zachariotis*, είκ Κωνσταντζής—Βουλγαρίας 7200 τ. σιτηρών δι: 'Αμερικανος—Ρόττερνταμ 10)—, 'Αμερικανόγονος 10)6, Μάιου 1—15.

“*Arpad*, Ούγγρικόν είκ Δουνάβεως 6500 τ. σίτου δι: 'Αμερικανος—Ρόττερνταμ 13), έπαν 'Αμερικανόγονος 13)6, Μάιου 1—15.

«*Iáknobis*» είκ Δουνάβεως 4000 τ. σιτηρών δι: ένα λιμένα Μεσογείου σελ. 9/6, φόρητη, τέλη Μαΐου.

“*Ville de Toulon*” Πολεμικόν, είκ Δουνάβεως 85 έκαγόνια ξυλείας διάκ δύο λιμένας Αιγαίου λ. σ. 6.10.0. ά. φ.

«*Níκη*» είκ Δουνάβεως (ξυλείαν) διάκ τρεις λιμένας Κύπρου λ. σ. 7.5.0 κατά έχαγόνια, ά. φ.

«*Φαίδων*» είκ Δουνάβεως 105 έκαγ. ξυλείας διάκ Καλαμάς λ. σ. 5.15.0, Μάιου.

—'Εκ λιμένων Μαύρης Θαλάσσης

«*Ματθαίος*» είκ Μαριανουπόλεως 4200 τ. γαιανθράκων δι: 'Ιταλίαν 8)9, Ιούνιον.

«*Tánης*» είκ Νοβορωσίσκης 3000 κ.μ. ξυλείας διάκ δύο λιμένας Συρίας 7)9, τέλη Μαΐου.

“*Aρτεμις Πήτηα* ex “*Maid of Athens*”, είκ Νοβορωσίσκης 3000 κ.μ. ξυλείας διάκ Καζακπλάγκαν 9)6, τέλη Μαΐου.

«*'Ελένη Γ. Επιτειρίκηνος*» είκ Μαριανουπόλεως 6000 τ. γαιανθράκων διάκ Πειραιά 5), f.i.o., φόρτωσης τέλη Μαΐου.

«*Ναυτίλος*» είκ Μαριανουπόλεως 5800 τ. γαιανθράκων διάκ Ρουέν 10)-Μάιου 15-25.

«*Τημῆνος*» είκ Ηλέτη 6200 τ. μεταλλεύματος διάκ Βουλόνην, Καλαί, Δουκέρην, Ρόττερνταμ ή Βλασιρτίκην έσοις ένα λιμένα σελ. 11), φόρτωσης 5-10 Μαΐου.

«*Διαμάντων*» είκ Όδηςσος ή Νοβορωσίσκης 5000 τ. ζυχάρεως διάκ Βαλτικής 11)9 f.i.o. ά. φ.

«*Γεώργ. I. Γουλανδρῆς*» είκ Νοβορωσίσκης 4000 κ. μ. ξυλείας διάκ Τρίπολην και Τούμπατζίκιαν 8)— Μάιον.

—'Εκ λιμένων Αγγλίας

(διάκ φορτία γαιανθράκων)

«*Θρασύβουλος*» 6200 τ. είκ Οδαλίλας διάκ Ρεζάριο 10), Μάιου 1—15.

«*Ιώάν. Κορκοδελίδης*» 6000 τ. είκ Κάρδιφ διάκ Πειραιά 7)6, Μάιου 14.

“*Άγ. Γεωργαντής*” 6500 τ. είκ Κάρδιφ διάκ Σαλαμίνας 8)6, ά. φ.

“*Άρτεμις*” 6000 τ. είκ Χούλιλ διάκ Μπουένος “Αύρες 10)— ά. φ.

“*Spenser*” Άγγλ. 5800 τ. είκ Τάιν δι: 'Αλεξάνδρειαν 8)3, ά. φ.

“*Navigator*” Άγγλ. 4000 τ. είκ Κάρδιφ διάκ Ρεζάριο 10)6, ά. φ.

“*Romney*” Άγγλ. 5000 τ. είκ Κάρδιφ διάκ Ηέρετ Σατέλ 7)9. ά. φ.

“*Euphorbia*” Άγγλ. 5000 τ. είκ Σουάνς διάκ Χαϊφάν 9)— ά. φ.

—'Εκ λιμένων Ήπειρωτ. Εύρωπης

(διάκ φορτία γαιανθράκων)

‘Α)π ‘Ελληνικόν 6500 τ. είκ “Ερέν διάκ Θεσσαλίην 6)9 ά. φ.

‘Α)π ‘Ελληνικόν 4100 τ. είκ “Ερέν διάκ Θεσσαλίην 6)9 Μάιου 10.

—'Εκ Καναδικῶν λιμένων

“*Ydrois*” είκ Μόντρεαλ 35.000 κουντρετέρες σίτου δι: 'Ελλαδας σελ. 2)10 τό δουκότερο, βάσις ένα λιμένα, Μάιον.

“*Eigήνη Σ. Επιτειρίκου*” είκ Μόντρεαλ 35—40.000 κουντρετέρες σίτου διάκ Μασασαλίαν 13 σάντες κατά 100 λιθράρα, Μάιον.

“THE DANUBE MARKET & SHIPPING REPORT,,

TO MONON EN POYMANIA ΗΜΕΡΗΣΙΟΝ
NAUTIKON ΔΕΛΤΙΟΝ

έκδιδόμενον είκ Γαλαξίφ παρὰ τῶν ι. ι. ι.

I. ΣΝΕΛΛ ΚΑΙ Γ. ΛΥΚΙΡΔΟΠΟΥΛΟΥ

περιέχον τὴν καθημερινὴν κίνησιν τῶν ἐν τῷ Δουνάβει καὶ Κωνστάντζῃ ἀτμοπλοίων, Ναυλώσεις, Αφίξεις. Σιτηρῶν, Μετεωρολογικὸν Δελτίον, ὃς καὶ διαφόρους πληροφορίας σχετιζομένας μὲ τὴν Ναυτικὴν κίνησιν τῶν Ρουμανικῶν Λιμένων Δουνάβεως καὶ Μαύρης Θαλάσσης.

ΑΙ ΠΑΡΑ ΤΩΝ ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΠΑΡΑΒΑΣΕΙΣ ΤΩΝ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ ΤΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΦΟΡΤΩΣΕΩΣ

Εἰς τὴν δουλήγη τῶν Κοινωνήτων ἐγένετο τὴν παρελθοῦσαν ἐβδομάδαν συζήτησις ἐπὶ μᾶς κατατεθεῖσης ἐπερωτήσεως διμιούρσης περὶ τῆς ἀνάγκης τῆς διεθνοῦς ἔξομοιόσεως τῶν κανονισμῶν τῆς γραμμῆς φορτώσεως τῶν πλοίων (loadline), ἵνα οὕτω προστατευθοῦν τὰ συμφέροντα τῶν “Αγγλων ἐφοπλιστῶν.

Σκοπὸς τῆς ἐπερωτήσεως ἡτο κυρίως νὰ καθορισθῇ ποῖος ἡτο ὁ ἀριθμὸς τῶν ξένων φορτηγῶν, ἵναν είχον καταπλεύση εἰς τὴν Αγγλικοὺς λιμένας κατὰ τὴν τελευταίαν τριετίαν καὶ τὰ ὅποια δὲν είχον συμμορφωθῆ πρὸς τοὺς κανονισμοὺς τοῦ «Board of Trade» δισσοῦ ἀφορᾶ τὴν ἀσφάλειαν τῆς ζωῆς τῶν πληρωμάτων ἔναντι τοῦ κινδύνου βυθίσεως τοῦ πλοίου τῶν ἐξ οπερφορτώσεως. Κυρίως αἱ παραδίσεις τῆς γραμμῆς ἀσφαλεῖας τῶν πλοίων παρατηροῦνται εἰς τὰ σιτοφόρα σκάφη.

Συγχρόνως ἡ ἐπερωτήσις ἐζήτει νὰ διευκρινισθῇ πόσα τοιαύτα σκάφη ἔτιμωρθῆσαν διά προστίμου, καθὼς καὶ ποῖα μέτρα ἐλλήψησαν, διποις σταματήση τὸ κακόν. Ἐπίσης ἥρωτάτο, ἐὰν θὰ ἐφαρμοσθῇ πρότασις, καὶ ἢν δὲν θὰ δύνανται νὰ ἐκφορτώσουν εἰς τὴν Αγγλικοὺς λιμένας έξιντα ἀτμόπλοια, ἐὰν δὲν είναι ἐφοδιασμένα διὰ πιστοποιητικῶν τοῦ. Αγγλοι προξένουν τοῦ λιμένος προσλέσεως τῶν, διτε ἑταρήθησαν κατὰ τὴν φόρτωσιν αἱ σχετικαὶ διατάξεις εἰς περιφράσην τῆς γραμμῆς φορτώσεως.

Εἰς τὴν ἐπερωτήσιν ταύτην ἀπήντησεν ὁ κ. Shinwell, ἀντιπρόσωπεύοντα τὸν πρόεδρον τοῦ Board of Trade. Ὁ κ. Shinwell ἐδήλωσεν, ὅτι ἀπὸ 1ης Απριλίου 1928 μέχοι 31ης Μαρτίου 1931 κατέπλευσαν εἰς τὴν Αγγλίαν 29 ξένης ἔθνος κατοικητοῖς σιτοφορτηγῶν, ἀτικαν είχον παραδῷ τὰς κανονισμούς περὶ γραμμῆς φορτώσεως.

Αἱ περιπτώσεις ὅμως ὑπερφορτώσεως τῶν ἐν λόγῳ πλοίων δὲν ἴσχουν τοιαῦται, ὡστε νὰ παρίσταται ἀνάγκη εἰσηγήσεως καταδικαστικῶν μέτρων δι: αὐτά. Κατὰ τὸ αὐτὸ διάστημα ὁ ἀριθμὸς τῶν ξένων φορτηγῶν, ἀτικαν κατέπλευσαν εἰς τὴν Αγγλίαν έχοντα οὐπὸ τὸ οὖρο τὸν δίσκον τῆς γραμμῆς φορτώσεως, ἔφθασεν εἰς τὰ 18. Εἳς αὐτῶν εἰς πέντε περιπτώσεις ὁ πλοίοπλος ἐδιώχθη πινακῶν καὶ ἐπιμωσήθη διὰ προστίμου.

Ἐν τέλει ὁ κ. Shinwell ἐδήλωσεν, ὅτι δὲν είναι οὔτε πρακτικόν, ἀλλὲ σύτε τοι ποτέ μόνον νὰ γίνῃ δεκτὴ ἡ πρότασις περὶ ἐπιθεωρήσεως τῶν ξένων πλοίων εἰς τὸν ξένον λιμένας ἀπὸ τὸ πρωτικὸν τὸν τὴν Αγγλικῶν προξενείων. Ἡ ἐπιθεωρήσις αἱτητᾷ, λόγῳ τάκτη, νὰ διεξάγηται ἀπὸ τὰς κατὰ τόπους ἐνδιαφερομένας λιμενικὰς ἀρχὰς τῶν διαφόρων Κρατῶν.

Ο ΛΙΜΗΝ ΤΗΣ ΚΩΝΠΟΛΕΩΣ

Κατά τὸν μῆνα Απρίλιον διῆλθον τὰ Δαρδανέλλια καὶ τὰ Καββάκια (τράντζιτο) 573 ἀτμόπλοια, προσήγγισαν δὲ εἰς Κονπολίν 249, ἥτοι ἐν δόῳ 822 σκάφη. Ἐξ αὐτῶν ἥτοι τὸν ίταλικά 159 τ. νέτ 397.769, Αγγλικά 110 τόννων 275.558, Έλληνικά 144 τόννων 263.372, Νορβηγικά 47 τόννων 150.899, Τουρκικά 132 τόννων 124.987 καὶ Γαλλικά 37 τόννων 118.110. Τὰ 823 σκάφη είχον συνολικὸν νέτ τοννάς 1.728.220.

ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑΙ ΠΟΛΕΜΙΚΩΝ

ΕΙΣ ΤΑ ΑΓΓΛΙΚΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ

Ἡ Πορτογαλικὴ κυβέρνησις ἐπέγραψε τὰ συμβόλαια δι: τὴν κατατεκνή ἀπὸ τὰ Αγγλικὰ καὶ ναυπηγεῖα Γάλλορο τεσσάρων ἀντιτοπιλλικῶν καὶ εἰς τὰ ναυπηγεῖα Βίκερς δύο πολεμικῶν προσκόπων. Ἡ ίδια κυβέρνησις παρήγγειλεν εἰς τὰ Αγγλικὰ καὶ ναυπηγεῖα Όρλάντο δύο ἀνιχνευτικὰ προσκόπων, δύο οὐπορθύχια καὶ ἕν αἱροπληγοφόρου.

Αἱ παραγγελίεις τοποθέτησαν περὶ τὸ Πορτογαλικὸν II. N. δὲν ἀπεφύσισθη εἰσέτι, ποῦ θὰ παραχγεῖθοσ.

Ἐξ ἄλλου τὰ ἐν Νιούκαστλ ναυπηγεῖα Hawthon Leslie κατόπιν σκληροῦ συναγωγισμοῦ πρὸς τὰ ξένα ναυπηγεῖα κατώθισαν γὰρ ἔξασφαλίσουν δι: ἔκαντε τὴν κατατεκνή δύο μονάδων δι: τὸν Πορτογαλικὸν στόλον.

ΠΕΤΡΟΣ ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ

Μὲ προφανῆ θλίψιν ὑκουσμή ἀπὸ τὸν Ἑλληνικὸν ναυτικὸν κόσμον ὁ αἰφνηδίως ἐπισυμβιὼς μάνατος ἐν Ἀθήναις τοῦ ἐφοπλιστοῦ ΠΕΤΡΟΥ ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ, ἐκ τῶν ἐπιφανεστέρων φυσιογνωμιῶν τῆς ναυτικῆς οἰκογενείας τῆς Ἀνδρου. Ὁ μεταστὰς ἐφοπλιστῆς ἡτο ἡλικίας ὅδι ἑτῶν, πλήρης δὲ ἀκμῆς καὶ δράσεως, διακρινόμενος διὰ τὴν ἐξαιρετικὴν ἀγάπην του πρὸς τὴν θάλασσαν, εἰς ἣν είχεν δόλοφών τοις ἀφιερωθῆ.

Ομολογούμενος ὁ μάνατος του ἀφήνει ἔνα δυσαναπλήρωτον κενὸν διὰ τὴν Ἀνδριακὴν ναυτιλίαν ὑπὲρ τῆς δοπίας ἀδόκιμως εἰργάζετο.

Τὰ «Ναυτικά Χρονικά» διαβιβάζουν τὰ εἰλικρινῆ αὐτῶν συλλυπητήρια πρὸς τοὺς κ. κ. Ἀδελφοὺς Γουλανδρῆ.

ΝΕΑ ΑΓΟΡΑ ΦΟΡΤΗΓΟΥ

Λονδίνον (Ἰδιαιτ. ἀνταπ.).—Τὸ Ἀγγλικὸν φορτηγὸν ἀτμόπλοιον «River Orontes» τόννων γκρός 4351, νέτ 2809, φορτίου 7180 τόννων καὶ ναυπηγήσεως 1912 ἡγοράσθη περὶ Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν λ. στ. 10.875. Τὸ ἐν λόγῳ σκάφος ἔχει κλάσιν «British Corporation», διαστάσεις μήκους 375.8 ποδῶν, πλάτους 52.2 καὶ ὑψηλότητος 25.5 ποδῶν, διτοι τὸ πλοῖον εἶναι ἔμφορτον. Αἱ μηχαναὶ του δυνάμεως 320, ἵππων ὀνυματικῶν N.H.P. εἶναι τρικύλινδροι, 25, 41 καὶ 68 ἵντσων διεκμέτρου μὲ διαδρομῆς ἑμδόλου 48 ἵντσων Διαθέτει κυρικὴν χωρητικότητα διὰ σιτηρά εἰς χώμα 408.000 κ. π. καὶ διὰ δέματα 371.000 κ. π. Τὸ νεοαγορασθὲν σκάφος θὰ παραληφθῇ εἰς τὴν Γένοβην.

ΤΑ ΕΝ ΠΛΩ ΔΙ' ΕΛΛΑΔΑ ΦΟΡΤΗΓΑ

Αναμένονται νὰ καταπλεύσουν τὰ κάτωθι φορτηγά :

—Ἐκ Βορ. καὶ Νοτ. Ἀμερικῆς

Ἐνύ. Σ. Ἐμπειρίου, ἐκ Μόντρεαλ 16—17 Μαΐου μὲ σίτου (Πειρ.)
Ἐξιμποτο., Ἀμερ. (Ἐξπορτ) ἐκ Ν. Γέρμης 24 Μαΐου (Πειριάδ.)
Ἐνύ. Χανδρῆ., φθάνει Πειριάδ ἐξ Ἀργεντινῆς μὲ σίτου τέλη Μαΐου.
Ἐπίσης τέλη Μαΐου φθάνουν μὲ σίτου καὶ τὰ ἄπ. «Τιουγκούλαντία»,
Σερβ. ἐξ Ἀργεντινῆς καὶ «Κωσταντή», ἐκ Μόντρεαλ, ἀρχὰς δὲ Ιουνίου
ἐπίσης μὲ σίτηρά, τὰ ἄπ. «Φραγκ. Β. Γουλανδρῆ», «Υδραίος», καὶ

«Κέπι Κόρσος», ἀπαντα ἐκ Μόντρεαλ καὶ «Ρόμουλους», Νορδ. ἐκ Βαγκούδεω.

«Βύρων., (Ἐθνικῆς) φθ. Πειριάδ 4 Ιουν. ἐκ Ν. Γέρμης
«Πάτρια., (Φάβρ) φθ. Πειριάδ 6 Ιουν. ἐκ Ν. Γέρμης

—Ἐκ λιμένων Ἀγγλίας.

(Ἀπαντα φθάνουν εἰς Πειριάδ)
«Καστίλιαν., Ἀγγλ. (Κρώδης—Στήβενς) 18 Μαΐου ἐκ Λονδίνου
«Ντελάγκος Μαρού., Ἰταλ. (Κρώδης—Στήβενς) 24—25 Μαΐου ἐκ Λίβερπολ
«Ζεσμόρ., Ἀγγλ. (Βάτι Ντέρ Ζε) 26 Μαΐου ἐκ Λίβερπολ
«Μπρουσε Γιάρλ., Νορδ. (Σπηλιατ.) 28—29 Μαΐου ἐκ Λονδίνου
«Ιο. Κορκόδειλος., ἐκ Κάρδιφ 24—26 Μαΐου μὲ γαιάνθρωπας
«Αντ. Γεωργαντζ., ἐκ Κάρδιφ τέλη Μαΐου μὲ γαιάνθρωπας
Καὶ «Μονάρχης., φθάνει Πάτριαδ 15—16 Μαΐου ἐκ Κάρδιφ μὲ γαιάνθρωποροτίσιον.

—Ἐκ Βαλτικῆς—Κόντινεντ

«Ἀνδρος., Γερμ. (Φραγκ.) φθ. Πειριάδ 16 Μαΐου ἐξ Ἀμβούργου.
«Μπλάλαντ., Σουηδ. (Εύγ.) > > 15—17 > ἐκ Σουηδίας
«Ἀκούνλλα., Γερμ. (Φραγκ.) > > 24 > ἐξ Ἀμβέρσης
«Ντάλαντ., Σουηδ. (Σκανδ.) > > 23 > ἐκ Δάντικης
«Μπριτ-Μαροί., > > 27 > ἐκ Σουηδίας

(Τὰ κάτωθι φθάνουν εἰς Θυνίχην μὲ γαιάνθρωπας)

«Λιπαρίο Γερμ. 24—26 Μαΐου ἐκ Βρέμης.

«Εύαγ. Μ. Διακάκηη., 24—27 Μαΐου ἐκ Βρέμης

«Δέσποινα Γλύπτη., 28—30 Μαΐου ἐξ «Εμδεν

«Μαρία Μ. Διακάκηη., 29—31 Μαΐου ἐξ «Εμδεν

—Ἐκ λιμένων Δουναβέσως

«Μαζούτ., Ἀγγλ. (μὲ πετρέλ. φθάνει Θυνίχην 20—25 Μαΐου.
«Πετρολίνα., (μὲ πετρέλ.) φθ. Θυνίχην τέλη Μαΐου
«Χάρο., Νορδ. (Φιλιπ.) φθ. Πειριάδ 20—22 Μαΐου ἐκ Δουναβέσως.
«Ωρίων., > > > τέλη > > >
«Φρανσουά., Γελλ. (μὲ ξυλείαν) φθ. Δεκεμβρίας 20—25 Μαΐου.
«Βίλλ ητε Τουλόν., Πολων. (μὲ ξυλείαν) φθ. Μεταλήνην τέλη Μαΐου.
«Τερέζη Κοντογιάννη., φθάνει Πειριάδ (μὲ ξυλείαν) τέλη Μαΐου.
«Ομηρος., φθ. Πειριάδ (μὲ ξυλείαν) τέλη Μαΐου.
«Πολέμης., > > > > >
«Φωφός Μαροή., φθ. Καλάρες τέλη Μαΐου μὲ ξυλείαν.

—Ἐκ παντοίων ἄλλων λιμένων.

«Ιοτις., φθάνει Πειριάδ 18—20 Μαΐου ἐκ Ρωσσίας μὲ ζαχάριες, μέσφ
Βόλου—Θυνίχης.

«Λίμα Μαρού., Ιταλον. (Κρώδης—Στήβενς) φθάνει Πειριάδ 23 Μαΐου
ἐκ Γιονοχάμιας—Κίνας—Ινδιῶν.

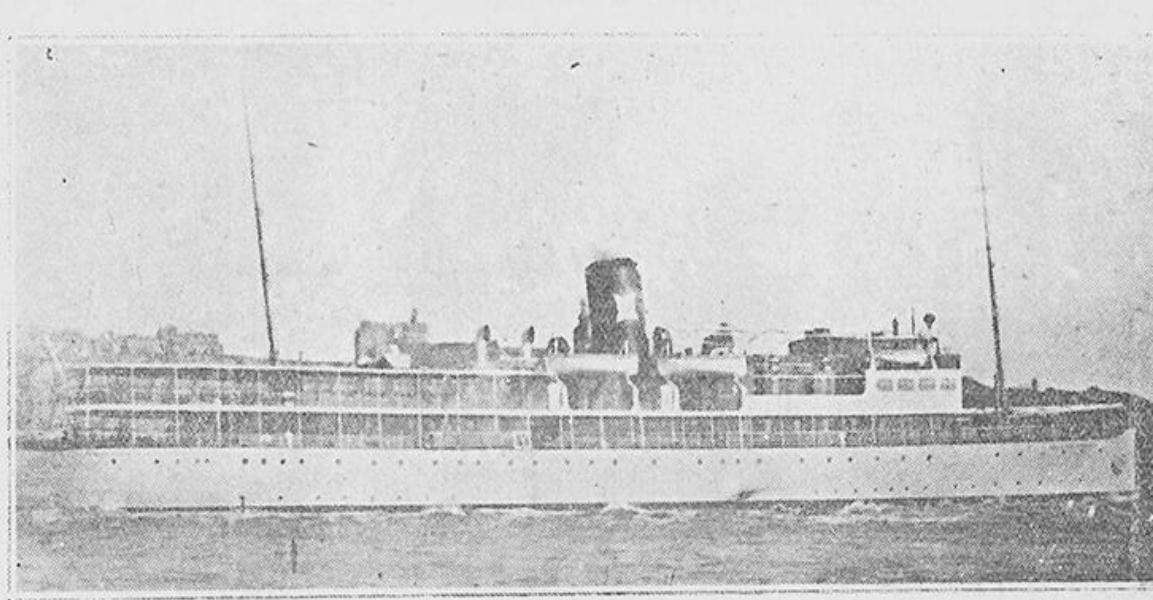
«Αρρακάν., Ἀγγλ. ὑπὸ φόρτωσιν σίτου εἰς Αδστρακίαν (τέλη Μαΐου)
διὰ τὴν Ἐλλάδα.

«Αποίκια., εἰς Ρίθερ Πλέστ τέλη Μαΐου ὑπὸ φόρτωσιν σίτου διὰ Με-
σογείου (πιθανῶς δὲ Ἐλλάδα).

«Πρ. Κοπάτιτες., Σερβ. (Σπίσιος) φθάνει Πειριάδ 27 Μαΐου ἐκ Τσα-
γράτης.

«Κάπο Βάντο., Ιταλ. (Εύγεν.) φθάνει Πειριάδ 29 Μαΐου ἐκ Γένοβας
κ.λ.π. λιμένων Δυτ. Ιταλίας.

ΑΠΟ ΤΑ ΝΕΑ ΣΕΡΒΙΚΑ ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ



Τὸ πρὸ δὲ λίγων ἡμερῶν παραληφθὲν νεότευκτον Σερβικὸν ἀτμόπλοιον «Διάδοχος Πέτρος», κατά τὴν ἡμέραν τῆς ἐκτελέσεως τῶν δοκιμῶν του ἐν Ἀγγλίᾳ. Τὸ θαλαμηγὸν τοῦτο εἶναι τὸ πέμπτον κατά σειράν, ὅπερ παραλαμβάνεται ἐντὸς τοῦ ἔτους τούτου ὑπὸ Σερβικῶν ἀτμοπλοῖον. Κατεσκευάσθη εἰς τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Τάιν, εἶναι τ. γκρός 1695 καὶ θά δια-
τεθῇ διὰ πλόας εἰς τὴν Ἀδριατικὴν.



ΟΝΟΜΑ ΠΑΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	"Ετος Ναυπ.	Τέως Γκρός	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΕΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
"Αβυδος	'Αδελφ. Μέλη	73	1157	ἀργεῖ Πειραιά Μαΐου 14
"Άγιοι Βίκτωρες	Μ. Καρούση	95	1550	ἀνεχ. Νοσορωσίσκην 14 Μαΐου δι' Ιταλίαν
"Άγιος Γεώργιος	Ν. Νικολάου	11	4248	διήλθε Κλίν. 6 Μαΐου διά Βοστώνην
"Άγιος Γεώργιος	Α. Γ. Βλασσοπούλου	12	3283	ἐκφορτώνει εἰς Αμερικήν Μαΐου 13
"Άγιος Γεράσιμος	έτ. «Ιωνία» Α.Ε.	98	3224	ἐκφορτ. εἰς Αμερικήν Μαΐου 12
"Άγιος Ιωάννης	έτ. «Ατλαντικός»	06	5699	ἀνεχ. Πλέιτ. 25 Απρ. διά Κόντινγεν
"Άγια Μαρίνα	έτ. «Κάσσος»	12	4151	ἐν πλήρ. ἐκ Πλέιτ. δι' Ελλαδαν Μαΐου 2
"Άγιος Παρασκευή	Χρ. Βλάσση	89	2041	ἔφθ. Τόνιδα 10 Μαΐου
"Άγιος Μάρκος	Α.Ι. και Δ.Γ. Μαργαρώνη	10	5165	ἀργεῖ Πειραιά Μαΐου 14
"Άγιος Μάρκος	Γ. Τριλίδη	19	4514	ἔφθ. Τάλν 8 Μαΐου
"Άγιος Νικόλαος	Φράγκου και Λιδανού	06	4363	ὑπό φόρτωσιν εἰς Ηλέιτ Μαΐου 10
"Άγιος Σπυρίδων	Γ. Δακούτρος κλπ.	01	3779	εἰς Αγκάνα 12 Μαΐου, ἐκφορτώνει
"Άγιος Σπυρίδων	Ίω. Κοτζιά και Σίση	91	1537	ἔφθ. Χαλκίδα 9 Μαΐου
"Άγγελική	Γ. Γεωργαντή	99	3231	ἐν πλήρ. ἐκ Αγκάνας Μαΐου 13 διά Ρωσίαν
"Άγγελος Λ.	Ε. Σκαρδέλη	04	3667	ἐν πλήρ. έκ Σύρου, Μαΐου 14 διά Κύπρον
"Άγγελης Καμπίτσης	Δ. Π. Καμπίτης	06	3016	ἔφθ. Άλεξανδρειαν 11 Μαΐου
"Άδαμ. Ι. Πειθής	Άθ. Πειθή	08	4537	φθάνει Ρίζερ Ηλέιτ 15—20 Μαΐου
"Άδαμ. Κοραής	Κακαρούκα κλπ.	84	1324	ἀργεῖ Χίον 14 Μαΐου
"Άδελφότης	I. N. Γουλανδρή	08	3882	ἔφθ. Βενετίαν 5 Μαΐου ἐκφορτώνει:
"Άδανσιος	N. Λυκιαρδοπούλου	07	4295	ἀνεχ. Ροζάριο 9 Μαΐου διά Γένοβην—Νεάπολιν
"Άιμιλιος	Γρόβηκαν	98	3297	εἰς πλάνης Σύρους—Ελλαδος—Δαλματίας
"Άιολος	N. I. Λύρα κλπ.	02	3051	φορτώνει εἰς Μαρινουπόλιν Μαΐου 10
"Άκροπολις	Βασ. Μπρύσου	13	4342	ἐκφορτ. εἰς Ρίου Ιανέλιον Μαΐου 8
"Άλλαφια	E. Νικολαΐδη	02	4470	ἀργεῖ Γένοβαν 14 Μαΐου ἐναντίωθη
"Άλέκος	N. Κωττάκη	06	4395	ἔφθ. Χάιφρχι 2 Μαΐου ἐκφορτώνει: Είτη Σύρου
"Άλεξανδρα	H. Νευρεπόντες	99	4028	ἀργεῖ Σύρουν 10 Μαΐου
"Άλχυνδ	Όλιβρις	00	3353	ἀργεῖ Αμέρισχη 12 Μαΐου
"Άλκυών	Κα. E. Λεμοῦ	95	2701	ἀργεῖ Πειραιά 14 Μαΐου
"Άλμα	Παπαδημητρίου	90	1814	ἀργεῖ Πειραιά Μαΐου 14
"Άλουμινη	Χρ. Βλάσση	12	563	εἰς πλάνης Ελλαδος—Γαλλίας
"Άναστασία	I. Γ. Λιδανού	05	2883	ἀργεῖ Χίον 8 Μαΐου
"Άναστασίς	K. Ψύχα	07	4853	ἔφθ. Βαλτιμέρην 1 Μαΐου φορτώνει:
"Άναστ. Πετρούτσης	K. A. Πετρούτση	99	3025	διήλθε Ντόρει 13 Μαΐου δι' Αγκάνα
"Άναστ. Πατέρας	Δ. Πατέρα	14	3382	διήλθε Φινιστέρων 28 Απρ. δι' Αργεντινήν
"Άνθεμις	Δ. K. Πιτέλλου	05	2716	ἔφθ. Άλεξανδρειαν 2 Μαΐου
"Άννα	N. Λυκιαρδοπούλου	19	5173	ἔφθ. Βοστώνην 11 Μαΐου
"Άννα Βούλγαρη	Χαρ. Θ. Βούλγαρη	12	4603	ἔφθ. Αμέρισχη 10 Μαΐου
"Άννα Βασιλάκη	K. N. Βασιλάκη	04	3045	ἀργεῖ Πειραιά 14 Μαΐου
"Άννα Μαζαράκη	άδ. Μαζαράκη	13	5411	ἀργεῖ Πειραιά Μαΐου 14
"Άννούλα	G. Τοιτσάλη	08	4853	εἰς πλάνης Ελλαδος—Γαλλίας
"Άνθιτζη Ν. Μιχάλου	Γ. Μιχάλου	05	3298	ἀργεῖ Χίον 8 Μαΐου
"Άνδρεας Κ.	I. Μαργαρώνη	03	3602	ἔφθ. Βαλτιμέρην 1 Μαΐου φορτώνει:
"Άνδρομέδα	Ιούδ. Μαργαρώνη	14	4997	διήλθε Ντόρει 13 Μαΐου δι' Αγκάνα
"Άντωνιος	A. Γεωργαντή	83	1187	διήλθε Φινιστέρων 28 Απρ. δι' Αργεντινήν
"Άντωνης	Σ. και II. Λεμοῦ	04	2679	ἔφθ. Άλεξανδρειαν 2 Μαΐου
"Άντωνιος Βροντίσης	I. Βροντίση	04	2690	ἔφθ. Βοστώνην 11 Μαΐου
"Άντωνης Γ. Λεμός	Σ. και II. Λεμοῦ	11	4410	ἔφθ. Αμέρισχη 10 Μαΐου
"Άντωνης Γεωργαντής	I. Γεωργαντή	15	3557	ἀργεῖ Πειραιά 14 Μαΐου
"Άντωνης Δ. Κυδωνιεὺς	Δ. Κυδωνιέως	07	3920	ἐν πλήρ. ἐκ Γαλαζίου θέτει Βίζερ Μαΐου 14
"Άντωνης Σταθάτος	Δ. Σταθάτος	20	3836	φορτώνει εἰς Μαριαγούπολιν Μαΐου 14
"Άντζουληττα	Άντ. Γιαννουλάτου	07	2693	εἰς Κονγκ) πολιν. 14 Μαΐου ἀργεῖ
"Άποικα	Z. Βαλμά	05	3607	εἰς Ρόττερνταρι διόπλιστον Μαΐου 14
"Άριάδνη	I. Νικηφόρου κλπ.	05	4319	εἰς Αμέρισχη 8 Μαΐου 8
"Άριάδνη Παντελῆ	έτ. «Μαρμαράς»	10	4445	ἔφθ. Κάρδιφ 5 Μαΐου φορτώνει διά Πειραιά
"Άριστ. Λ. Γουλανδρής	E. Γουλανδρή	05	3470	φορτώνει εἰς Κονσταντίνου Μαΐου 12
"Άρτεμις Πήγητα	Ηγήτια	06	1433	διήλθεν "Αγ. Βικέντιον 6 Μαΐου διά Ρόττερνταρι φθίνει: 18
"Άρτεμις	Δ. Φαλαγκά	01	3587	ἀργεῖ Πειραιά Μαΐου 14
"Άρτεμισία	H. Μαρκή	06	4343	φθάνει Μοντερίζεο 14—16 Μαΐου
"Άρχαγγελος	άδ. Λιδανού	17	4349	εἰς Ρίζερ Ηλέιτ διόπλιστον Μαΐου 14
"Άσημίνα Μπάικα	H. Μπάικα	95	1495	φθάνει εἰς Μπουένος "Αϊρες 17—18 Μαΐου
"Άσια	Όλιβρις	92	2893	ἀνεχ. Ταϊγάν: 11 Μαΐου (Θιατχγάς Κονγκ) πολιν.)
"Άσπασια	I. Γαλάκη	14	4211	ἔφθ. Ρέτζο 9 Μαΐου
"Άσπασια Νομικού	M. Νομικού	99	846	ἐν πλήρ. Χοϊλ διά Ροζάριο 14 Μαΐου (ξυμφορτον)
"Άστηλη	Σταφλοπότη κλπ.	96	1350	διήλθε Πειραιά 2 Μαΐου διά Φέλμου 8
"Άτθις	Α.Τλαντικός, Α.Ε.	30	4108	ἀνεχ. Μπουένος "Αϊρες: 3 Μαΐου διά Ρόττερνταρι
"Άτλαντικός	Α.Τλαντικός, Α.Ε.	19	5600	εἰς Σάν Νικολάς 8 Μαΐου διόπλιστον φορτωσιν
"Άτλας	Α.Τλαντικός, Α.Ε.	07	3815	διήλθε Ντούτζενες 8 Μαΐου διά Ρίζερ Ηλέιτ
"Άφροδεσσα	Αδ. Κερτάτα	05	2485	διήλθε Κλίν 6 Μαΐου διά Μπουένος "Αϊρες
"Βάντα	"Επιφανειάδη	03	4190	ἐν πλήρ. Μαρινουπόλεως 14 Μαΐου δι' Ιταλίαν
Βασ. Α. Πολέμης	Γκ. Γκούμα	07	3429	ἔφθ. Πειραιά 3 Μαΐου κανόν φορτ. εἰς Μαρινούσι. 10 Μαΐου διά B. Αμερικ.
Βασ. Δεστούνης	άδ. Δεστούνη	97	3146	ἀργεῖ Πειραιά 14 Μαΐου

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος Ναυπ.	Τόν. Γκρές	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΕΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Βασ. Παντελής	άδ. Παντελή	07	5045	φορτώνει εἰς Κούδαν Μάτου 13
Βέλλα Μ. Διακάνη	Μ. Διακάνη	99	3457	ἀργετ Σύρον Μάτου 10
Βενιζέλος	άδ. Σιφναίον	10	1005	ἀργετ Πειραιά 14 Μάτου
Βιργίνια Μαυρολέων	Μ. Ε. Διακάνη	04	3569	ἀναχ. Πλάτη 1 Μάτου διά Χάδρην
Βιργίνια Σ.	Z. Σαμοθράκη	05	3885	εἰς Ναυάρεα 2 Μάτου διό πορτωσιν
Βόλγας	Παπαδημητρίου	92	2505	ἀργετ Πειραιά 14 Μάτου
Βύρων	'Εθνικής	14	9272	εἰς Νέαν Τόρρην 12 Μάτου
Γαλούνης	A. Μπίστη	94	2154	έκφροτνώνει εἰς Μέμαλ 12 Μάτου
Γαρδελάκι	E. Θεοφιλάτου	88	2282	θάλασσα 12 Μάτου
Γέρω - Καρράς	άδ. Καρρά	11	4574	ἀργετ Χίλην 14 Μάτου
Γεωργίος	άδ. Λιθανοῦ	14	3536	εἰς Χούλλα 8 Μάτου έκφροτνώνει
Γεώργιος Γ.	Δ. Δάμπαση	18	4289	ἀναχ. Μπάρρου 21 Απρ. διά Μπουένος "Αὔρας
Γεώργιος Μ.	Σ. Λύρα καὶ Μ. Λεμοῦ	05	4254	φθάνει Μασσαλίαν 15-20 Μάτου
Γεώργιος Π.	'Επιφανειάδη	03	4052	ἀργετ Πειραιά 14 Μάτου
Γεώργ. I. Γουλανδρῆς	N. καὶ Γ. Σιμπουρά	96	2187	ἀναχ. Γένοβρυν 12 Μάτου διά M. Θάλασσαν
Γεώργ. Κυριακίδης	N. Γ. Κυριακίδη	11	4201	διήλθε Τενερίφην 2 Μάτου
Γεώργ. Κ. Σαλιάρης	Γ. Κ. Σαλιάρη	01	3514	ἀργετ Πειραιά Μάτου 14
Γεώργ. Μάντακας	B. Γ. Μάντακα	21	3246	ἔφθ. Αμρέσηργον 9 Μάτου
Γεώργ. Μ. Εμπειρίκου	Σ. Γ. Έμπειρίκου	21	5728	φορτώνει εἰς Perth (Άδστραλίας) Μάτου 15
Γεώργ. Μ. Λιθανοῦ	άδ. Λιθανοῦ	28	3831	ειδήλιο Ρίο Γκράντη 20 Απρ. διά Δουγκέρκην
Γεώργ. Παλαιοκρασσᾶς	Γ. Παλαιοκρασσᾶς	00	1043	ἀργετ Πειραιά 14 Μάτου
Γεώργ. Πήττας	άδ. Γ. Πήττα	98	3110	ἔφθ. Μαριανούπολιν 5 Μάτου
Γιάννης	Γ. Ανδρέου κ.λ.π.	05	4391	ἀναχ. Όρεάν 11 Μάτου διά Φάλμουθ
Γιαν. Γούναρης	Γ. Ζ. Γούναρη	01	2238	ἀργετ Πειραιά
Γουλανδρῆς	Διαπούλη καὶ Δάμπαση	03	3849	διήλθε Κρήτην 11 Μάτου διά Φάλμουθ
Γρηγόριος Κ.	Η. Καλλιμανούπολου	90	2538	έξετάλεσσε Πειραιά σερβίδιο Μάτου 14
Δαναδές εκ Κωστ. Λεμός	H. καὶ Γ.Κ. Λεμός	06	4419	ἀργετ Χίου 14 Μάτου έκνυλώθη
Δάρμας	άδ. Ηπίττα	83	1595	ἔφθ. Πειραιά 7 Μάτου κανόν, αργετ έκφροτνώνει Ρουέν, Μάτου 8
Δάφνη	Γ. Λυκιαρδοπούλου	10	2810	ἀργετ Πειραιά 14 Μάτου
Δελφίν	Αδ καὶ Άνδρεσάδη	06	3816	ἀναχ. "Αμετέρτερη 25 Απρ. διά Μπουένος "Αὔρας
Δέσποινα	Κοσμή καὶ Γεωργιλή	09	4461	ἔφθ. "Εμπερέ 4 Μάτου
Δέσποινα Γλύπτη	Γ. Γλύπτη	01	3313	ἀργετ Πειραιά 14 Μάτου
Δέσπω	I. Δ. Χανδρῆ	99	1819	φορτώνει Βρατλαν Μάτου 10 διά Ρουέν
Δημήτρης	Σ. καὶ Π. Λεμοῦ	05	3338	ἀναχ. Τάν 6 Μάτου διά Μπουένος "Αὔρας
Δημ. Γ. Θεοφιλώτης	A. Μ. Τατάκη	06	4271	ἔφθ. Πειραιά 12 Μάτου, κανόν
Δημ. Λ. Δανιόλος	Σ. καὶ K. Δανιόλου	06	3824	ἀναχ. Σύρου 12 Μάτου διά N. Αμερικήν
Δημ. Μ. Διακάνης	M. Δ. Διακάνη	01	5872	ἀργετ Πειραιά Μάτου 14
Δημ. Ν. Βογιατζίδης	N. Δ. Βογιατζίδη	08	3444	έκφροτνώνει Ρούπιαν Μάτου 8
Δημ. Ν. Βούλγαρης	N. Δ. Βούλγαρη	02	3975	ἀναχ. Κάρδιφ 1 Μάτου διά Μπουένος "Αὔρας
Δημ. Ν. Ράλλιας	N. Δ. Ράλλιας	99	3534	ἔφθ. Νεάπολιν 12 Μάτου, θάλασσα
Δημ. Παντελῆς	άδ. Παντελῆ	20	4291	εἰς Νικολάεψ 8 Μάτου, φορτώνει
Δημ. Χανδρῆς	I. Δ. Χανδρῆ	98	3346	φορτώνει Ζάχαρην διά Βαλτικήν Μάτου 14
Δημοκρατία	Γ. Περιβολάρη	00	3769	ἔφθ. Δαύναβιν 10 Μάτου
Διαμάντω	άδ. Τσατσόμοιρου	03	2281	ἀναχ. Κάρδιφ 2 Μάτου διά Νότ. Αμερικήν
Διονύσιος	E. A. Καραβίκη	03	2018	φορτώνει Ρεσσίν 20 Μάτου
Διον. Σταυθάτος	Δ. A. Σταυθάτου	19	5450	έφθ. Κωνσταντίνεαν 3 Μάτου φορτώνει
Δίσφυς	06	2795	διήλθε Ζουγκουλάδην 12 Μάτου διά Μπάρ	
Διώνη	G. Φ. Ανδρεσάδη	06	4227	ἀργετ Ειρηνίας Μάτου 14
Δραγών	I. Δ. Κορκοδαίλου	04	3582	έφθ. Κωνσταντίνεαν 12 Μάτου διά Μπάρ
Δύο Φίλοι	Ρωπάκην καὶ Ρούσου	03	3547	έφθ. Δαύναβιν 14 Μάτου
Δωροθέα	A. Μπαλτά	97	2024	έφθ. Κάρδιφ 1 Μάτου
"Εβη εκ Νικόλαος Α.	N. Γ. Λιθανοῦ	01	3632	έπλω ον Πλάτη 14 Μάτου 10
"Εδίσων	'Εθνικής	96	1103	ένωνται οι Κονσταντίνης, Αλεξανδρείας
Ειρήνη, τάνκ	A. Καλλιγά κλπ.	09	4009	εἰς ταξιδία Κονσταντίνης, Αλεξανδρείας
Ειρήνη Κυριακίδην	N. Γ. Κυριακίδη	22	3781	φορτώνει εἰς Πλάτη 6 Μάτου 6
Ειρήνη N. Ράλλια	N. Δ. Ράλλιας	08	3860	διήλθε Κρήτην 2 Μάτου διά 'Αμβέρσαν
Ειρ. Σ. Εμπειρίκου	Στ. Εμπειρίκου	27	4164	διήλθε Ντάβρερ 9 Μάτου διά Μόντρεαλ
Ελέγκω Α. Κυδωνιέως	II. Κυδωνιέως	02	4162	ἀναχ. Πλάτη 11 Μάτου διά 'Αργεντινήν
Ελένη	A. Καλλινέκου	18	5655	ἀναχ. Λά Πλάτην 30 Απρ. διά 'Αμβέρσαν
Ελένη Γ. Εμπειρίκου	Δ. Λός	01	1882	διό πορτωσιν εἰς Δούναβιν Μάτου 14
Ελένη Κ. Βενιζέλος	Στ. Εμπειρίκου	05	3919	εἰς Πλάτη 14 Μάτου
Ελισάβετ	έτ. «Χίσης Α.Ε.	98	4572	ἀργετ Πειραιά 14 Μάτου
Ελληνη	άδ. Μαζαράκη	22	3553	ἀναχ. Πλάτη 13 Μάτου διά 'Αδονιμούθ
Εμμ. Σταυρούδης	Στ. Εμπειρίκου	13	4557	έκφροτνώνει Λίτζας Μάτου 10
Ενώσις	Κα Σταυρούδη	03	4391	ἀναχ. Πλάτη 12 Μάτου διά Ρίζερ Πλάτη
Ερηνούλα	'Ανδρέου καὶ Αγγελή	03	4371	ένωνται Μπλάζ 8 Μάτου
Ερμούπολις	N. Τσατσόμοιρου	05	2715	διήλθε Ρίον Ινανέρον 29 Απρ. διά 'Αγγλίαν-Καναν
Εύαγγ. Μ. Διακάνη	E. Βασιλιόπου	06	3594	ντινηγ
Εύαγγελία Τόγια	Δ. M. Διακάνη	03	2876	διήλθε Βρίπην 6 Μάτου διά Θύνιην
Εύάγγ. Νεόφυτος	έτ. Κ. Τόγια	97	3022	διό πορτωσιν εἰς Μαριανούπολιν Μάτου 14
Εύανδρος	Γ. Νεόφυτος	05	4432	ἀναχ. Σάντα Φέ 24 Απρ. διά Μεσόγειον
Εύγενα Καμπάνη	M. Βαλμάς	98	3543	άργετ Πειραιά 11 Μάτου
Εύγενία	G. N. Εμπειρίκου	98	3470	φορτώνει εἰς Μαριανούπολιν Μάτου 12
Εύγ. Μ. Γουλανδρῆ	άδ. Λιθανοῦ	15	3687	διήλθε Γιθράλτηρ 13 Μάτου διά Πειραιά
Εύγ. Μυλωνά	B. καὶ I. Κουτσούκο	03	3276	ἀναχ. Μετρακά 14 Μάτου διά Μάρτην Θάλασσαν
Εύγ. Σ. Εμπειρίκου	Θ. Μυλωνᾶ	01	5148	ἔφθ. Πειραιά 12 Μάτου κανόν
Εύγ. Χανδρῆ	Στ. Εμπειρίκου	20	4862	διήλθε Γιθράλτηρ 13 Μάτου διά Πειραιά
Εύνηχα	I. Δ. Χανδρῆ	22	5108	ἀναχ. Μπάζιαν Μπλάζκαν 7 Μάτου διά 'Ελλαζα
Εύτ. Βεργωτή	Γ. Βεργωτή	13	5123	φορτώνει εἰς Δάνταγκα, Μάτου 7
Ζάννες Γούναρης	Γερ. Βεργωτή	09	2993	άργετ Πειραιά Μάτου 14
Ζαννής Λ. Καμπάνης	άδ. Γούναρη	07	4407	έκφροτνώνει εἰς Μετέλφεστ Μάτου 12
Ζαχαριόζα	κληρον. Λ. Καμπάνη	20	5298	έκφροτν. Πειραιά γατάνθρ. Μάτου 14
	Γ. Λυκιαρδοπούλου	06	4645	ἔφθ. Κωνσταντίνεαν 8 Μάτου

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Ετος Ναυπ.	Τέων Γηρός	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΕΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Ζηνοβία Ζίλδα Αμπατιέλλου τάνκ	έτ. «Μεχαλινός» Γ. Ε. Αμπατιέλλου	06 20	2947 1138	άργει Πειραιά 14 Μαΐου άργει Κωνσταντζαν 14 Μαΐου
Ηλίας Γ. Κουλουκουντής Ηρων	έτ. «Ατλαντικός» Σορώτου Κουφού Παπαδάτ.	11 06	4861 1516	εἰς Καναδάν 9 Μαΐου υπό φόρτωσιν φορτώνται εἰς Ραλάτο: 10 Μαΐου διά Μάλταν
Θάσος Θεμιστοκλῆς Θεοδώρος Θεμώνη Θέτις Θησεύς Θράκη Θρασύβουλος	Πατριωτικής Έθνικής Α. Καλλινέκου «Κάσσος» Α.Ε. Ε. Χατζηλία Μ. Κουλουκουντή Πατριωτικής Λ. Βογιατζήδη	19 07 99 29 30 99 17 12	1565 5956 5660 3875 4123 3768 982 3693	ηπό φόρτ. εἰς Γαλάτο: 7 Μαΐου δι' Αδριατικήν άργει Αμπαλάκι Μαΐου 14 διήλθε Γιέραλτάρ 6 Μαΐου διά Μπουένος "Αύρες φορτ. εἰς Μαριανούπολιν 8 Μαΐου έφθ. Μπουένος "Αύρες Μαΐου 10 άργει Σύρου Μαΐου 14 άργει Πειραιά Μαΐου 14 εἰς Κάρδιφ υπό φόρτωσιν 12 Μαΐου διά Ροζάριο
Ιάκωβος Ιάσων Ιθάκη Ιθακος Ιονία Ιρις Ισιδώρα Ισίδ. Κοντογιάννης Ισιμήνη Ιωάννης Ιω. Βάττης Ιω. Ε. Γιανναγάς Ιω. Κορκοδείλος Ιω. Λύρας Ιω. Νομιμός Ιω. Π. Γουλανδρής Ιω Φράγκος	Γ. Αγγελίδη Αλεξάντερ κλπ. Σ. Βλασσοπούλου Γ. Δρακούλη Π. Χατζηλία Ν. Αντωνίου Γ. Ν. Κονδύλη Στολ. Κοντογιάννης Γρόμπην Δ. Δάμπτωση Θεοφ. Βάτη έτ. «Κάσσος» Α.Ε. Π. Κορκοδείλος Ιω. Κ. Λύρα Α. Νομικού άδ. Γουλανδρή 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 2190 640 3750 3442	άνεχ. Πειραιά 8 Μαΐου δι' Οδησσόν, Κ)πολιν 10 εἰς Πειραιά Μαΐου 14 ἐν πλῷ ἐκ Ρωσίας διά Κόντινεντ 14 Μαΐου ἐν πλῷ ἐκ Ρόττερνταρ διά Βενετίαν, Μαΐου 14 διήλθε Γιέραλτάρ 11 Μαΐου διά Φάλμουθ άργει Πειραιά 14 Μαΐου άργει Πειραιά Μαΐου 14 άκφορτ. Πειραιά Μαΐου 14 εἰς μεταφοράς Πειραιώς - Τεργέστης ἐν πλῷ ἐξ Όδησσος διά Κόντινεντ Μαΐου 14 άνεχ. Σάντο Φέ 5 Μαΐου δι' Αμβοδργον άνεχ. Ρόττερνταρ 2 Μαΐου διά Μπουένος "Αύρες εἰς Κάρδιφ 10 Μαΐου υπό φόρτωσιν διά Πειραιά άργει Πειραιά Μαΐου 14 εἰς πλός Μεσογειακούς έφθ. Μαριανούπολιν 11 Μαΐου άνεχ. Πλέιτ 19 Απρ. διά Σκανδιναύου
Κ. Κτιστάκης Κ. Λύρας Κ. Χατζηπατέρας Καθαρά Καλαφάτης Καλλιόπη Καλουδή Καλυψό Βεργωτή Καπετάν Στρατής Καρδάμυλα Κάρολος Κάσσος Κάτε Κάτε Κατερίνα Κατερίνα, τάνκ Κατίγκω Κατίνα Κέπιτ Κόρσο Κίμωλος Κλεάνθης Κλεοπάτρα Κοριάννα Κωνστ. Κουτσοδόντης Κώστας Κωσταντή Κωστής	Γ. Κτιστάκη Π. Λύρα Κ. Χατζηπατέρα Γ. Καραδίειν Κ. Καλαφάτη Δ. Πατέρα Γ. Ασημούλη Γερ. Βεργωτή Δ. Κουμπή άδελ. Μέλη Δ. Λογοθέτη έτ. «Κάσσος» Α.Ε. Ν. Λυκιαρδοπούλου Φ. Πανά Γ. Μ. Κουλουκουντή κ.λ.π. Ι. Γαλάνη Κ. Χατζηπατέρα Γ. Γρέγου 'Αθ. Κουλούρα και Κ. Ξένου Παπαδημητρίου Α. Βογιατζήδη άδ. Μάντακα Α. Μπεκατώρου Α. Κ. Κουτσοδόντη Π. Σταυρούλοπούλου & Σιά άδ. Πατέρα Κ. Λεμού και Σιά	07 02 09 91 17 10 04 18 06 05 00 00 07 05 18 19 08 00 87 96 01 05 05 11 07 99 05 04 18 05 04 13 05	4291 3091 4344 2661 4213 4948 4921 5686 3547 3563 3308 4875 5197 3089 3147 2495 2578 4649 3890 2455 4153 3900 5170 4160 1346 4316 2426	άνεχ. Ροζάριο 28 Απρ. διά Χάδρην έκφορτώται εἰς Σαδόνναν 12 Μαΐου έφθ. Πειραιά 14 Μαΐου έκφορτώνει άργει Πειραιά Μαΐου 14 ἐν πλῷ ἐξ Αμερίκης δι' Αργείο, Μαΐου 14 άνεχ. Γένοβαν 9 Μαΐου διά Λά Πλάταν άνεχ. Αμοτερνταρ 21 Απρ. διά Μπουένος "Αύρες ὑπό φόρτωσιν εἰς Καναδάν Μαΐου 10 άργει Χαλκίδα 14 Μαΐου έφθ. Ροζάριο 11 Μαΐου έκφορτώνει Pescara Μαΐου 8 διήλθε Γιέραλτάρ 28 Απρ. διά Μπουένος "Αύρες άνεχ. Δάντιγκ 3 Μαΐου διά Τσιεταβέκιαν εἰς Κύπρον 14 Μαΐου υπό φόρτωσιν έκφορτώνει εἰς Κέαν, Μαΐου 12 ἐν πλῷ ἐκ Καζαμπλάγκας διά Ρουμανίαν Μαΐου 10 έφθ. Νιούπορτ 9 Μαΐου, φορτώνει έξεφόρτ. εἰς Αλεξανδρείαν, Μαΐου 8 ἐν πλῷ ἐκ Ρόττερνταρ 14 Μαΐου διά Μόντρεαλ άργει Πειραιά Μαΐου 14 φορτώνει εἰς Σέρφον μετάλ. Μαΐου 14 άργει Πειραιά Μαΐου 13 άνεχ. Αμβέρσαν 25 Απρ. διά Μπουένος "Αύρες άνεχ. Παϊβατάβεκιαν 4 Μαΐου διά Μπουένος "Αύρες φθάνει Δούναβιν Μάλιον ἐκ Ζουγκουλάκων διήλθε Γιέραλτάρ 28 Απρ. διά Μόντρεαλ ἐν πλῷ ἐκ Δουνάβεων 14 Μαΐου διά Μασσαλίαν
Λέανδρος Λουκία, τάνκ	Γιών Χατζηπατέρα Ι. Μαυρή και Σιά	01 10	3298 2143	έφθ. Γένοβαν 13 Μαΐου εἰς πλός Ρουμανίας-Ιταλίας
Μαίηντ διφ Σάμος Μαίην Ν. Μαίωτις Μάκης Μαραθών Μαργαρίτα Μαρκάνης Μαρία Μαρία Μαρία Μαρία Μαρία Μ. Διακάκη Μαρία Ν. Ρούσου Μαρία Νομικού Μαρία Π. Ξυλά Μαρία Σταθάτου	Α. Κουλούθρου Δημ. Πατέρα Α. Συνοδινού Ε. Κ. Βλασσοπούλου Μ. Χρυσάκη Γεωργιάδη και Σοφίανού Ε. Μάρκου Σ. Βλασσοπούλου Κ. Λεμού Σ. Περή κ.λ.π. Μ. Διακάκη Κυρ. Βενιζέλου Κ. Νομικού Μ. Καρρά Δ. Σταθάτου	01 09 88 06 05 89 04 07 01 00 10 09 09 02 19	1190 4330 1709 3546 3876 2187 4229 4225 3090 1216 4362 3729 1165 3254 5229	έφθ. Μασσαλίαν 5 Μαΐου διήλθε Κέσουταν 26 Απρ. διά Ροζάριο έκφορτώνει Πειραιά για άνθρ. Μαΐου 14 φορτώνει Δούναβιν Μάλιον 14 εἰς "Αμετερνταρ 10 Μαΐου, έδεξαμενίσθη εἰς Όράν Μαΐου 5 διήλθε Γιέραλτάρ 1 Μαΐου διά Μπουένος "Αύρες διήλθε Καναρίουν 1 Μαΐου διά Μπουένος "Αύρες ἐν πλῷ διά Μπουένος "Αύρες Μαΐου 12 άργει Χίον 14 Μαΐου φορτώνει εἰς Έρδεν Μαΐου 8 έφθ. Αμβέρσαν 7 Μαΐου ὑπό φόρτωσιν εἰς Μαριανούπολιν 10 Μαΐου έφθ. Αλμπενράς 5 Μαΐου έφθ. Φρεγκαντή (Αντερχαλίας) 7 Μαΐου

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυπ.	Τόν. Γκρόδης	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΕΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Μαριγώ Δ.	Ν. Λύρα	02	4146	έκφορτ. Τσινταρένιαν Μάτου 7
Μαρίκα	Σ. Κακαπόδη	98	3175	άργει Σεπτέμβριον 14 Μάτου μετων. «Φίλομήλα»
Μαρούττα	Ν. Βέσταθιου	06	4660	άνεχ. Νεκτόσια 23 'Απρ. δι' 'Αγγλ.—Κόντινγεντ
Μαριέττα Νομικού	Π. Νομικοῦ	82	1834	άργει Ηειριάδ Μάτου 14
Μαριόγκα Δ. Θερμιώτη	άδελφην Κιρτάτα	04	4784	έν πλφ διά Φάλμουθ (Σιτ.) Μάτου 12
Μαριόγκα Ι. Γουλανδρή	άδ. Γουλανδρή και Σία	05	3904	έκφορτ. εἰς Χάλιρφαν Μάτου 13
Μαριογκούλλα	Π. Γουλανδρή και Σία	01	3540	έκταλει Ηειριάδ έπισκεψάς, Μάτου 14
Μαρουσία Πατέρα	Δ. Πατέρα	17	4269	έν πλφ έκ Κονσταντίνης διά Ρόττερνταμ Μάτου 13
Μαρούλα	Δ. Πρωτίου	12	4307	εἰς Μπουένος "Άρρες 12 Μάτου
Μαρουσιώ	Ν. Μ. Πιάργκου	02	4152	άργει Σύρου 14 Μάτου
Μαρουσιώ Κουλούθρου	Α. Μ. Κουλούθρου	07	3556	έκφορτ. μετάλλ. εἰς Ρόττερνταμ Μάτου 12
Μαρουλή Β. Πολέμη	Α. Β. Πολέμη	06	3732	διήλθε Γιέραλτάρ 12 Μάτου διά Φάλμουθ
Μασαλιώτις	Θ. Αιαρούτου	99	4076	φορτώνει εἰς Δάντιγκ Μάτου 7
Μαστραντρέας	Μαστραντρέα και Σινεαλίζη	01	3281	άνεχ. Μασσαλίαν 5 Μάτου διά Ρίθερ Πλέϊτ
Ματθαίος	Π. Λάδης	04	2434	άργει Χίου 14 Μάτου
Ματρόννα	Ν. Βογατζής	02	2816	άργει Ηειριάδ Μάτου 14
Μεμάς	Α. Βεργωτή	00	4359	διήλθεν "Αγ. Βικέντιον 6 Μάτου διά Πλέϊτ
Μέντωρ	Γ. Δρακούλη	02	3050	διήλθε Κένα 10 Μάτου διά Ρουμανίαν
Μερόπη	Κ. Καλαφάτη	11	4181	διήλθε Γιέραλτάρ 10 Μάτου διά Γραδόζαν
Μεσαθούδης	Α. Κεράνη	98	3550	φορτώνει εἰς Δούναβιν Μάτου 10
Μηνᾶς	Έμιρη και Γερογιάννη	01	3004	άργει Ηειριάδ 14 Μάτου
Μίνη Ε. Τρικόγλου	Έλενθ. Τρικόγλου	15	4273	άνεχ. Λάζ Πάλμας 7 Μάτου διά Μπουένος "Άρρες
Μιχαήλ	Δ. Μ. Λογοθέτη	05	3049	έκφορτ. εἰς Norresundby 14 Μάτου
Μιχαήλ Ε. Γιανναγάς	Ν. Μ. Γιανναγάς	01	3319	έν πλφ έκ Βάρνας διά Γαλλίαν Μάτου 14
Μιχαήλ Ε. Τρικόγλου	Ε. Τρικόγλου	99	3044	υπό έκφορτ. εἰς Ραζένναν 7 Μάτου
Μιχαήλ Λ.	I. Αιλανού	13	4160	διήλθε Ηειριάδ 3 Μάτου διά Κόντινγεντ
Μιχαήλ Λ. Έμπειρηκος	Στ. Έμπειρηκος	18	5202	διήλθε Γιέραλτάρ 7 Μάτου διά Ηειριάδ έφθ. 14
Μιχαήλ Ν. Μαρῆς	Ν. Μαρή	99	3926	άργει Σύρου 14 Μάτου
Μιχαλάκης	Ν. Βέσταθιου και Σία	04	3146	άνεχ. Σάν Νικολάς 29 'Απρ. διά Κοντινέντ
Μιχαλής Πουτούς	Π. Πουτούς	00	3672	διήλθε Γιέραλτάρ 2 Μάτου διά Μπουένος "Άρρες
Μιχαλίδης Συλᾶς	άδ. Συλᾶ	06	3828	έκφορτώνει εἰς Βουλγαρίαν Μάτου 12
Μίμης Χανδρής	I. Δ. Χανδρή	92	1630	άργει Ηειριάδ 14 Μάτου
Μονάρχης	Γ. Χρουσάκη	94	3457	διήλθε Γιέραλτάρ 9 Μάτου διά Πάτρας
Μονίτωρ	Σ. Φαρκούχη	06	3701	άργει Ηειριάδ Μάτου 14
Μωρηάς	Σ. Φαρκούχη	02	3734	εἰς Δάντιγκ 8 Μάτου έπισκεψά
Ναγδες	άδ. Λ. θανοῦ	10	4111	
Ναύαρχος Γ. Σαχτούρης	Π. Σαχτούρη	02	1953	
Νάρκισσος	Γ. Ν. Σταθάτου	06	4313	
Ναυτίλος	Δ. I. Γουλανδρή	04	3531	
Νεράδας εκ Αμαζών	Μ. Χρουσάκη	03	2759	
Νερέλη	Δ. Κουτσούκου	97	3743	
Νήσιον	Α. I. Καλλινίκου	05	4274	
Νηρεύς	'Εμμ. Χατζηλία	13	6694	
Νήριτος	Γ. Δρακούλη	07	3854	
Νίκη	Λ. Βογιατζής	17	958	
Νικολής	Ν. Γ. Μωράτη	21	3576	
Νίκος	Α. Γρυπάιον	14	3892	
Νίκος Βαλμάδης	Σ. N. Βαλμάδη	01	3920	
Νίκος Μάρκου	E. Μάρκου	12	4235	
Νικόλαος	N. Δ. Βούλγαρη	01	3634	
Νικόλαος	άδ. Πήγτα	80	1302	
Νικόλαος Άθανασούλης	χληρ. Άθανασούλη	01	3572	
Νικόλαος Νομικούς	Δ. Νομικοῦ	99	625	
Νικόλας	B. Σ. Ρωσολόμου	10	4540	
Νικόλας Πατέρας	N. Πατέρα	06	3435	
"Ομηρος	Τσούρου και Σπινάρη	84	1366	έφθ. Γαλάτειο 13 Μάτου φορτώνει διά Ηειριάδ
Οίνουστος	N. Πατέρα και ιερήν	04	5804	έν πλφ έκ Ηειριάδ διά Κόντινγεντ Μάτου 8
Ούρανία	Π. Αντόππα	03	3064	έφθ. Esbjerg 10 Μάτου Έκφορτώνει
Π. Μαργαρώνης	Δημ. Μαργαρώνης	13	4979	έν πλφ διά Μπουένος "Άρρες Μάτου 13
Παναγής	N. Λυκαρδόπουλου	20	5187	διήλθεν "Αγ. Βικέντιον 7 Μάτου δι' "Αβονιμού
Παναγής Βαλλιάνος	A. Σ. Βαλλιάνου	04	2980	έκφορτ. εἰς Ρουέν Μάτου 10
Παναγής Μ. Χαδούλης	I. II. Χαδούλη	07	3821	διήλθε Λίζαρτ 7 Μάτου διά Μόντρεαλλ
Πανορμίτης	I. Αγγίζου κλπ.	05	4327	άνεχ. Οντάκην 14 Μάτου (διαταγής έν πλφ)
Πανιελής	άδ. Παντελή	91	2411	εἰς Μαριανουσόπολιν 10 Μάτου φορτώνει
Παπαλεμός	Γ. A. Γεωργιαλή	10	3748	φθάνει Μπουένος "Άρρες 15—17 Μάτου
Παρθενών	άδ. Ηειρή	08	3189	άνεχ. Γένοβαν 5 Μάτου διά Μπουένος "Άρρες
Πάρος	Κρητικοῦ	94	951	άργει Σάτταν Μάτου 8
Πελαγία	Στυλ. Καστάνου	05	3157	άργει Ηειριάδ 14 Μάτου
Περδάκης Λ. Καμπάνης	χληρ. Λ. Καμπάνη	10	3584	έν πλφ διά N. Αμερικήν Μάτου 14
Περσενής	έτ. «Α τλαντικός» A.E.	06	4852	άνεχ. Βατούμ 2 Μάτου διά Σάντος
Πεταλοί	Μαρή Έμπειρηκος	17	5126	εἰς Μπουένος "Άρρες 5 Μάτου
Πετρολίνα, τάνη	T. Κυριλλου	10	579	εἰς πλάσιο Ρουμανίας—Ελλάδος
Πέτρος Νομικούς	Π. Νομικοῦ	93	2522	εἰς Δούναβιν 10 Μάτου έπισκ. ζημίας
Πηλένης	E. Χατζηλία	28	4695	έν πλφ διά Μπουένος "Άρρες, Μάτου 9
Πλαταιάι	Γ. Γρέγου	97	3039	άργει εἰς Ρόττερνταμ 14 Μάτου
Πολέμης	K. A. Πολέμη	09	1457	φορτ. Δούναβιν 14 Μάτου δι' Ελλάδα
Πόλι έκ Θράκη	έτ. «Κάσσος» A.E.	97	2861	έκφορτ. Μασσαλίαν 10 Μάτου
Πολύκωτρο	Γ. Δρακούλη	14	4077	έν πλφ διά Μπουένος "Άρρες Μάτου 14
Πολύμυντα	E. Μιχαλίτσανου	07	4937	εἰς "Αμετερνταμ 8 Μάτου έπισκεψή
Πόντος	Γ. Γράτσου	12	4013	φθάνει Δούναβιν 20—22 Μάτου έκ Βενετίας
Πόπτη	M.χ. Βεργίκου	96	1594	φορτώνει εἰς Γαλάτειο Μάτου 7
Ποσσειδών	K.ρ. Βενιζέλου	09	3895	έν πλφ έκ Ρέν 14 Μάτου διά Ρόττερνταμ

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος Ναυτ.	Τόν. Γκρός	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΕΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Πρίσινας	έτ. «Κάσσος» Α.Ε.	07	3823	Σειλήθε Φεργ. Νορβίχα 1 Μαΐου δι' Άλγεριον
Προφήτης Ηλίας	Ε. Σενίδης και Σία	79	1169	άργει Χίον Μαΐου 12
Πρωτεύς	έτ. «Ατλαντικός» Α.Ε.	06	4170	Σειλήθε Γιβραλτάρ 6 Μαΐου διά Μπουένος "Άρρες
Πρώτος	Γ. Ν. Λουλούδη	03	1171	εκφρατώνται εις Αγκαλιά Μαΐου 12
Πυνθέας	Ι. Γαλάκη	02	3028	άργει Πειραιά 14 Μαΐου
Πίτα	Γ. Παναζ	01	2495	άνεχ. Τάλι 8 Μαΐου διά Βιντείκην
Πίτα Χανδρή	Ι. Δ. Χανδρή	90	1217	έν πλάφ διά Καζαμπλάγκην 14 Μαΐου
Ρόκος Βεργωτής	Γερ. Βεργωτή	19	5637	άνεχ. Ρόττερνταρ 3 Μαΐου διά Μόντρεαλ
Σαπφώ εκ Ίω. Πατέρας	νίδην Ν. Πατέρας	07	3874	άργει Χίον Μαΐου 14
Σάντομπελ. τάνκ	έτ. «Σάντομπελ»	30	1654	εις πλάφ Ταϊγκανίου-Μεσ. Γαλλίας
Σούρια Θεοδωροπούλου	Η. Θεοδωροπούλου	99	1518	άνεχ. Πειραιά 14 Μαΐου διά Καλάμης
Σούνιον	Μαρή Εμπειρίκου	19	3054	Σειλήθε Γιβραλτάρ 6 Μαΐου διά Κόντινεντ
Σάμαρος Φαφαλίδης	Σ. και Δ. Φαφαλίδη	06	3390	έπος φόρτωσιν εις Μόντρεαλ Μαΐου 12
Σάμης Α.	άδ. "Αποστολοπούλου	81	987	εις πλάφ Άλγεριας—Ελλάδος—Ρουμανίας
Στέφανος Κωστομάνης	Ε. Κουλούκουντη	11	5409	Σειλήθε Αγ. Βικέντιου 1 Μαΐου διά Γένοβην
Στρατής	Μ. Κυδωνίδης	05	3893	φορτώνει Νικολάεφ Μαΐου 7
Συλιανή	άδ. Πειρή	93	1828	εις πλάφ Συρίας—Αιγύπτου
Συλιανός	Π. Σ. Αντόππα	04	3561	Σειλήθε Γιβραλτάρ 13 Μαΐου διά Φάλμουθ
Συλιανός Κουτσοδόντης	Α. Κ. Κουτσοδόντη	05	3076	εκφρατώνται εις Ρεβέννυν Μαΐου 13
Τάκης	Π. Σ. Αντόππα	01	1638	Σειλήθε Κων(λ)ιν 10 Μαΐου διά Νοθοφωσσούχην
Τερέζα Κοντογιάννη	Κοντογιάννη	89	761	ύπο φόρτ. έν πλάφ Σαλατίνη 10 Μαΐου διά Πειραιά
Τηθύς	Γ. Φ. Ανδρέαδη	00	3606	φορτώνει εις Πότι Μαΐου 10
Τηλέμαχος	Γ. Δρακονίδη	11	3562	εις Κονταντίνη 8 Μαΐου ύπο φόρτωσιν
Τίμιος Σταυρός	Β. Λιθανού	02	3564	εις λιμνάς Μ. Θαλ. 14 Μαΐου ύπο φόρτωσιν
Τό - Κόμη	Α. Κωνσταντινίδη	05	3721	Έρθ. Zarate 4 Μαΐου
Τοίνια	Γ. Λεμεσού και Μ. Γεωργιανή	00	4358	άνεχ. Άλγεριον 9—10 Μαΐου διά Δορυγκέρχην
Τοίτων	Γ. Γρίτσεω	14	4211	έφορτ. εις Μπουένος "Άρρες Μαΐου 14
Τοιχοποιάς	Α. Κ. Τοιχοποιά	14	3895	άργει Σύρου 11 Μαΐου
Τόνης Χανδρής	Ι. Δ. Χανδρή	04	2689	εκφρατ. εις Σαλέρνο 14 Μαΐου
"Υδρα	Γκ. Κουλούρα	00	3513	φορτώνει εις Μαριανούπολιν Μαΐου 12
"Υδρίδιος	Α. Κουλούρα και Κ. Ξένου	02	4176	άνεχ. Νεάπολιν 4 Μαΐου διά Μόντρεαλ
Φαίθων	άδ. Λ. Εκνού	13	4168	άναυλόχει: εις Άλεξάνδρειαν 10 Μαΐου
Φαίδων	Η. Αλεξάτου και Σία	89	1882	φορτώνει εις Σαλατίνη 10 Μαΐου διά Καλάμης
Φανερωμένη	Α. Βλαχάκη	08	3501	φθάνει: Πέρτ Σεπτ 15—18 Μαΐου
Φλοίσβος	Κ. Α. Βογιατζήγλου	81	746	άργει Πειραιά 14 Μαΐου
Φραγκούλι Β. Γουλανδρή	άδ. Γουλανδρή	18	5304	Σειλήθε Γιβραλτάρ 5 Μαΐου διά Μόντρεαλ
Φιλοτείνη Καρρά	άδ. Καρρά	03	4396	άνεχ. Ρίον Ιανείρου 30 Απρ. διά Κόντινεντ
Φώτης	Ν. Αυγεαρδοπούλου	12	3507	Σειλήθε Άλγεριον 13 Μαΐου διά Μπουένος "Άρρες
Φωφά Μακρή	Η. Μακρή	03	1013	ύπο φόρτωσιν εις Δούναβην Μαΐου 14 διά Καλάμης
Φωνάρης	έτ. Ατλαντικός	07	2981	εις Όρην 10 Μαΐου δι' Όδησσον (έπιον, ζημίες)
Χαδιώτης	έτ. «Κάσσος» Α.Ε.	29	4386	φθάνει: Λονδίνον 26 Μαΐου έν Πλέι:
Χαράλαμπος	'Αντ. Γιαννούλατσο	01	4389	άργει Πειραιά 14 Μαΐου
Χαράλαμπος Π.	Η. Ι. Πατέρα και Σία	07	4362	έν πλάφ δι' Αμερικάν 10 Μαΐου μέστον του «Άγδριον Κ.»
Χλειτρος	έτ. «Κάσσος» Α.Ε.	14	3189	ύπο φόρτωσιν εις Τακοράνη: Μαΐου 10
Χίος	Σ. Περρή. κ.λ.π.	88	1356	άργει Πειραιά 14 Μαΐου
Χλόη	Ν. Λουκαρδοπούλου	99	5730	Σειλήθε Γιβραλτάρ 27 Απρ. διά Μπουένος "Άρρες
Χριστίνα	Α. Βογιατζήδη και Σία	98	3438	άργει Σύρου 12 Μαΐου
Χριστόφορος	έτ. «Χίος» Α.Ε.	10	4109	άνεχ. Κάρδιφ 9 Μαΐου δι' Άλεξάνδρειαν
Χρυσάνθη	άδ. Πατέρα	00	3217	άνεχ. Δουναβην 8 Μαΐου διά Μεσόγειον
Χρυσάνθη Σταυρούδη	Η. Σταυρούδη	90	2223	άργει Πειραιά 14 Μαΐου
Χρυσή	Η. Ι. Γουλανδρή	13	5367	άργει Πειραιά Μαΐου 14
Ψαρά	Κ. Δ. Καλαυρήτη	03	2907	άνεχ. Κ)πόλιν 12 Μαΐου διά Μαριανούπολιν
Ψακενία	Μ. Καριβαλή	07	4843	ύπο φόρτωσιν εις Πότι 10 Μαΐου
Ψακενίς	Ι. Ταχιμιτζή	96	3471	εις Κάρδιφ 5 Μαΐου, έπιον/άδεται:
Ψρώτων	έτ. Χίος» Α.Ε.	96	3256	Έρθ. Καλαί 4 Μαΐου, παρέμενε 13
Ψρώπος	<Μαρή Εμπειρίκου	13	3475	έν πλάφ έν Δουναβην διά Ρόττερνταρ 14 Μαΐου

(Της ίδιας ώρας, τον «Ναυτικ. Χρονικών» και εκ τον «Άξιο Λιστ»).

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΒΕΡΝΙΚΟΣ

ΝΑΥΑΓΟΣΩΣΤΙΚΑ - ΡΥΜΟΥΛΚΑ
ΟΙΚΟΣ ΙΔΡΥΘΕΙΣ ΕΝ ΚΩΠΟΛΕΙ, 1889

Ρυμουλκά πατάκια διά παντός είδους Ρυμουλκίσεις

Ειδικά ταχύτλα σκάφη δι' έκδομάς.

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

ΝΑΥΑΓΟΣΩΣΤΙΚΑΙ ΕΡΓΑΣΙΑΙ ΡΥΜΟΥΛΚΗΣΕΙΣ ΑΝΟΙΚΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ S.S. "ΜΙΜΗΣ,,

Το μεγαλύτερον και ισχυρότερον Έλληνικών ναυαγοσωστικών.

Έφοδοι ασμένον μέ τὰ τελειότερα ναυαγοσωστικά μηχανήματα "Αντία 4,000 τόννων καθ'ώδην.

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