

NAYTIKA XPONIKA



15η Ιουνίου 1931

Αρ. Φύλλου 12



ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ Α! ΑΡΙΘ. 12. = ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ = ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, 15 ΙΟΥΝΙΟΥ 1931

ΣΤΗΡΙΞΑΤΕ ΤΗΝ ΑΓΩΝΙΩΣΑΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΝ ΜΑΣ

Δεν δυνάμεθα είμην νὰ διαπιστώσωμεν τὴν Κρατικὴν δύλιγορίαν καὶ τὴν, παρὰ τὰς δοθείσας ἐπανειλημένας ύποσχέσεις, ἀχαρακτήριστον ἀναβλητικότητα τῶν ὑπὲρ τῆς Ναυτιλίας μέτρων κατὰ τὰς κρισιμωτέρας μάλιστα στιγμὰς τῆς ὑπάρξεως της. Τὸ Ναυτικότερον "Ἐθνος τοῦ κόσμου δὲν ἐπέτυχεν εἰσέτι τὴν ἔμπρωματον ἐκδήλωσιν τῆς Κρατικῆς θέρμης ὑπὲρ τῆς ναυτιλίας του.

Τὸ ὡραῖον τοῦτο δημιούργημα τῶν ἡρωϊκῶν προσπαθειῶν τῶν Ἑλλήνων ποντοπόρων ἀφένη εἰς τὴν τύχην του, ἔρμαιον τῶν δεινῶν περιστάσεων ἃς διέρχεται καὶ τοῦ ὑπερδροστατευτισμοῦ δῖτις μεταπολεμικῶς ἐνετάθη ὑπὸ τῶν ξένων Κρατῶν.

Καὶ ἐνῷ ιστορικὰς προσήνεγκεν ὑπηρεσίας κατὰ τὰς κρισιμωτέρας φάσεις τῆς Ἐθνικῆς ήμῶν ζωῆς, ἐνῷ ὑπῆρξε πάντοτε πηγὴ πλούτου καὶ εὐημερίας διὰ τὴν Χώραν μας, ἐνῷ ἀποτελεῖ τὸ μοναδικὸν μέσον συντηρητικῆσεως χιλιάδων οἰκογενειῶν καὶ ἐνῷ τέλος ἀναφαίρετον δικαίωμα κέκτηται ἐπὶ τῆς Κρατικῆς μερίμνης διὰ τὰ κατ' αὐτὴν, τίποτε δὲν ἐπετεύχθη εἰσέτι τεῖνον νὰ ίκανοποιήσῃ τὰς ἀμεσωτέρας ἀνάγκας τῆς χειμαζομένης ναυτιλίας μας.

Μία διετία ὀλόκληρος παρῷθεν, ἀφ' ὅτου ἡ παρούσα Κυβερνητικὴς ἡθέλησε—πρὸς τιμήν της—νὰ στρέψῃ τὸ ἐνδιαφέρον αὐτῆς διὰ τὰ ναυτιλιακὰ ἡμῶν πράγματα. "Ετος καὶ πλέον παρῷθεν ἀφ' ὅτου ἡ ὑπὸ τὸν κ. Μιχαλακόπουλον ἐπιτροπὴ ἐπεράτωσε τὸ ἔργον της. Μῆνες καὶ πλέον, ἀφ' ὅτου δηλώσεις ἐπισήμων καὶ μῆς, διεβεβαίουν τὴν ἔμεσον λῆψιν τῶν μέτρων ἐκείνων ἀτινα ὅταν καθιέρων καὶ διὰ τὴν ναυτικὴν Ἑλλάδα, Κρατικὴν Ἐμποροναυτικὴν πολιτικὴν.

Καὶ δικαίως διαπιστοῦμεν ὅτι σωροί ὑπομνημάτων, ἔχοντας ιστορικὰι συζητήσεις καὶ τόσαι διατυπωνισθεῖσαι ύποσχέσεις, οὐδὲν ὄφελος πρόκειται ν'. ἀποφέρουν.

Ἄλλ' ἡ Ἑλληνικὴ ναυτιλία διέρχεται κοίσιν δεινήν, κοίσιν κλονίζουσαν ὅσον οὐδέποτε ἄλλοτε τὴν ὑπόστασίν της. Ἐξ ἀκόμη μῆνες καὶ ἡ Ἑλληνικὴ σημαία ζήτημα ἀνθανακτίζει ἐπὶ τοῦ ἡμίσεως ἀριθμοῦ τῶν ὑπαρχόντων σήμερον σκαφῶν. Δὲν πρόκειται περὶ φραστικῆς ὑπερβολῆς. Εἶναι μία ἀπτὴ πραγματικότης.

Ἡ Ναυτιλία μας κατὰ 60(ο) τῆς ὅλης αὐτῆς χωρητικότητος ενύρισκεται ὑπὸ κατάστασιν οἰκονομικῶν ὑποχρεώσεων τόσων δυστυστάτων, ὥστε μικρὸν ἀκόμη καὶ ἡ καταστροφὴ αὐτῆς θὰ εἰνε γεγονὸς τετελεσμένον.

"Ἐπιτακτικόν, θέν, τὸ καθήκον τοῦ Κράτους, δικαίως

προέλθῃ ἀρωγὸν εἰς τὴν κρίσιμον ταύτην περίστασιν. Ἡ ἰδρυσις τῆς «Ναυτικῆς Πίστεως» καὶ ἡ ἔξεύρεσις εὐθηνῶν, ἀλλὰ μακροχρονίου διαφορείας κεφαλαίων διὰ τὴν Ναυτιλίαν μας, ἀποτελεῖ μίαν ἀναπόδοστον ἀνάγκην.

Κράτος καὶ Πιστωτικὰ ἰδρύματα κατέχοντα τὰς οἰκονομίας τοῦ Πανελλήνιου δὲν δύνανται νὰ μὴ συγκινηθοῦν πρὸ τῆς ἐπαπειλουμένης πλειάλειας τοῦ Ἐμπορικοῦ μας στόλου. Ἐπιληροῦντα ὑπέρτατον Ἐθνικὸν καὶ κοινωνικὸν καθῆκον ἔχουν ὑποχρέωσιννα στηρίξουν τὴν Ναυτιλίαν εἰς τὴν κρίσιμον ταύτην καμπήν τῆς ὑπάρξεως της.

"Οταν ἐμπόριον, βιομηχανία, γεωργία, ἡντλησαν ἀφθόνως τὰ οἰκονομικὰ μέσα διὰ τὴν ἀνάπτυξιν καὶ προσαγωγὴν των, ὁ πλουτοπαραγωγικότερος κλάδος τῆς Χώρας, ὁ περισσότερον παντὸς ἄλλου προσαρμοζόμενος εἰς αὐτὸν τοῦτον τὸν χαρακτῆρα τῆς Φυλῆς μας, ἡγονήνη. Ὁ παλμὸς τῆς ζωῆς του, τῶν ἀναγκῶν του, τῶν ταλαιπωρῶν ἡς ψύσταται, εἴνε κατὶ τι τὸ ξένον, τὸ ἄγνωστον διὰ τὸ ὡργανωμένον Ἐλληνικὸν κεφάλαιον.

Καὶ δικαίως τὰ κέρδη τῆς Ναυτιλίας ὑπολογίζονται εἰς τὸ Ἐθνικὸν εἰσόδημα. Φορολογίαι παρὸ αὐτῆς εἰσπράττονται, ξένον συνάλλαγμα ἀθρόον εἰσάγεται ἀπότοὺς ἀντα τὴν ὑδρογείον πλόας της διὰ νὰ τονώσῃ τὸ ἀνισοκελές ἐμπορικόν μας ισοζύγιον καὶ θεωρεῖται μάλιστα πολύτιμον.

"Αντ' αὐτῶν; Αἱ θύραι τῆς οἰκονομικῆς ἀρωγῆς πρὸς τὴν ναυτιλίαν μας παραμένουν ἔρμητικώτατα κλεισταὶ. Άλλ' ἂν οἱ Ἑλληνες τραπεζίται δὲν ἔκριναν ισως προσοδοφόρους τὰς πρὸς τὴν ναυτιλίαν τοποθετήσεις των, τὸ Κράτος οητὴν τὴν ὑποχρέωσιν ἔχει νὰ μὴ παραμελήσῃ τὸ ιδικόν του καθῆκον.

"Ο κ. Βενιζέλος πρὸ μηνός ἀκόμη ὑπερσχέθη ἀπὸ τῶν στηλῶν τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» τὴν σωστικὴν αὐτὸν ἐπέμβασιν εἰς τὸ κεφαλαιώδες τοῦτο ζήτημα τῆς ὑπάρξεως τῆς ναυτιλίας μας. Εἶχε δηλώσει, ὅτι θὰ ἀνελάμβανε τὴν ἔναρξιν τῶν συνεννοήσεων μὲ τὴν Ἐθνικὴν Τοάπεζαν διὰ τὴν ἰδρυσιν τῆς «Ναυτικῆς Πίστεως». Τὰ πρὸς τοῦτο κεφάλαια δὲν ἀπολίπουν. Αρχεῖται καὶ ἡ θέλησις καὶ ἡ βασικὴ ἀναγνώρισις τῶν πρὸς τὴν ναυτιλίαν μας ὑποχρεώσεων. Οταν ἐκατομμύρια λιρῶν ἔξευρέθησαν διὰ τὴν Κτηματικὴν Πίστιν καὶ τὴν ἀνέγερσιν πολυτελῶν μεγάρων καὶ ἐπαύλεων τῆς Πρωτεινού, θὰ ἡτο ἀστεῖον νά προβληθῇ ἡ ἔλλειψις κε-

Η ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΡΙΣΙΣ ΚΑΙ Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ

ΔΥΟ ΑΡΘΡΑ ΤΟΥ Κ. Φ. Η. ΦΙΛΙΠΠΑΚΟΠΟΥΛΟΥ

Έτημειώνή τι λευτείως; Ένας Ελλάδας μέχι κινητής μελέτης και συζήτησεως τῶν ἀφορώντων τὴν Ἐμπορικὴν Ναυτιλίαν ζητημάτων. Ή απελπιστική κατάστασις εἰς τὴν ὅποιαν περιόδου ή Ἐμπορικὴν Έλληνες κατατίλιξ συνεκίνησεν ώς γνωστὸν τὴν Κυδηρηγήσιν ή δοπιά διὰ πρώτην φορὰν ἀπηχολήθη εἰς τὴν μελέτην τῶν κατ' αὐτὴν καὶ προσπεκτεῖ νὰ δώσῃ μίαν ἀρχὴν κατευθύνσεως τὴν δοπιάν μέχρι: σήμερον οὔτε ή Διεύθυνσις τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ, οὔτε τὸ Συμβούλιον τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ἐσκέψθησκε διὰ τὸ πρεπεῖ νὰ δώσουν, ἀλλ᾽ οὔτε καὶ η Ἐνωσις τῶν Ἑλλήνων ἔφοροις τῶν ή συγκεντρώνουσα εἰς τὸ Πρωτερεῖον τῆς τὸ ἄνθος τοῦ ἔφοροις τικοῦ μακριόσμου ἑθεώρησκε ποτὲ ώς ἀναγκαῖαν. Δύο συναρπαξτές ὀργανισμοὶ ἰδρυθήντες ἀπὸ τὸ Κράτος διὰ νὰ ἔχωτερικεύσουν τὸ ἐνδικάρχειον του διὰ τὴν ζωτικωτάτην αὐτὴν πηγὴν πλούτου τῆς Ἐλλάδος, τὴν πηγὴν ἐπὶ τῆς δοπιάς πρέπει νὰ στηρίζωμεν τὰς σπουδαιοτέρας ἐλπίδας μακριὰς διὰ τὴν Ισοζύγιον τοῦ ἀνισοσκελοῦς ἐμπορικοῦ μηκοῦ Ισοζύγιου, καὶ εἰς ιδιωτικὸς τοιοῦτος συγκεντρώνων τὸ ἀπαντόν σχεδὸν τοῦ Ἑλληνικοῦ τογγάκι ἐπεριώρισκεν τῶν δραστινῶν εἰς τὰ ἐργατικὰ ζητήματα καὶ κατετρίβησκεν μὲ τὴν σύνθεσιν τροφῆς τῶν πληρωμάτων τοῦ ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ καὶ τριτευούσης σημικαίς φορολογικὰ τοικιτά. Έν τῷ μεταξύ, κεφάλαια μεγάλα ἀποτελοῦσκαν τὰς οικονομίας τῶν τιμών Ἑλλήνων πλοιάρχων, τὰς ακτηθείσκας μὲ στερερήσεις καὶ κινδύνους καθηγμερινούς μετετράπησαν εἰς «λαχαρίνες» κατὰ τὴν ναυτικὴν ἔκφρασιν καὶ ἀπετέλεσκεν τὸ ἔρεισμα-τόσων ἐλπίδων διὰ μίαν μέλλουσαν ἐπιτυχίαν καὶ μίαν ἔξελλεξιν ἵκανοποιητικήν. Αἱ λαχαρίνεις αὐταις σήμερον, κατὰ τὸ πλεῖστον τούλαχιστον, ἐδέθησκεν εἰς τοὺς λιμένας Σύρου ίδιας καὶ Ηερακίως δὲ εἰσερχόμενος εἰς τὸν τελευταῖον τοῦτο δὲν εἶναι δυνατὸν παρὰ νὰ ἔχωτερικεύῃ κίνημα λύπης διὰ τὴν θλιβερὰν αὐτὴν κατάστασιν. Τὸ ἀ)π ἀντιπροσωπεύει ἔνα κεφάλαιον τὸ δοπιόν εἶναι νεκρόδη ὅταν ή ἐλιξ του δὲν τὸ πρωθεῖ εἰς κίνησιν. Αὐτὸν εἶναι ἀξιώματα. Οἱ λόγοι οἱ ἀκινητοποιήσαγετες μέγιστον μέρος τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας καὶ ἀπετελοῦνται τὴν κατατιροφὴν τοῦ κεφαλαίου τὸ δοπιόν ἀντιπροσωπεύει καὶ τὴν ἀπώλειαν ἕνδει ἐνεργητικωτάτου παράγοντος ἑθνικοῦ πλούτου, ἀνήκουν εἰς δύο κατηγορίας.

Εἰς τὰ διεθνῆ αἴτια, καὶ τὰ αἴτια τὰ ἀφύρωτα εἰδήσως, τὴν δργάνωσιν τῆς Ἐλληνικῆς Νομιτιλίας. Ἀς ἐπέτραπη εἰς τὸν γράφοντας υἱὸν ἑστέκησῃ τὰ αἴτια αὐτὰ ὥπερ τὸ πρόσιμον τῆς πρακτικῆς ἀντιλήψεως τῆς κατατάσσεως, τῆς ζωτανῆς συμμετοχῆς εἰς τὸν σημερινὸν ἀγῶνα τῆς αὐτοσυντηρήσεως, δομοτος τοιούτης εἰς τὸν διεθνή οἰκονομικὸν στίζον.

A'. Διεθνῆ αἴτια

Η Ἐμπορικὴ Ναυτιλία είναι τὸ διαρόμετρον τῆς οἰκονομικῆς ζωτικότητος τοῦ κόσμου, είναι ὁ σφυγμὸς τῆς ἐμπορικῆς του ζωής. Διὰ τὸν λόγον αὐτὸν ἡ σημερινὴ τῆς δυσπραγία ἔχει τὴν δύναμιν της εἰς ἑκεῖνο τὸ ὅποιον κοινῶς καὶ γενικῶς δύναμάζεται σήμερον οἰκονομικὴ κρίσις. Η Ναυτιλία εἶχε χρήματα διτε ένω περέχει ἀφθονα τὰ μέσα τῆς μεταφορᾶς δὲν εὑρίσκει ἀγάλογον ποσόν ἐμπορεύματος, η δὲ δυσαχαλογία αὐτῇ προσφέρομένου τοννἀζ καὶ διατίθεμένου ἐμπορεύματος διφέλεται κυρίως εἰς τοὺς ἔξι τρία λόγους.

1) Τὴν αὐξήσιν τοῦ παγκοσμίου τονύμων. Ἡ αὐξήσις αὐτῇ εἶναι γεγονός ὁ φριλόμενον εἰς τὴν προσπάθειαν τῆς ἀνηνεώσεως τῶν σκυφῶν των ἦν κατέβολον αἱ διάφοροι. Ναυτιλίαι μετὰ τὸν πόλεμον. Τὰ παλκιά σκάφη, μετὰ τὸ κτίσμαν τῶν νέων, δὲν διελύεται, οὕτε ἀπεσύροντο τῆς ἐνεργοῦ δράσεως, ἀλλ' ἐπωλοῦντο εἰς ἄλλους ἴδιοκτήτας οἱ ὅποιοι λόγῳ τοῦ δτ: τὰ ἡγράφαζον ἀντὶ μικροῦ σχετικῶς κεφαλαίου ἡδύγυντο ἐπ' ἀρκετὸν χρόνον γά τὰ διατηροῦν ἐν ἐνεργείᾳ. Τὰ κράτη διὰ λόγους ἐργατικῆς πολιτικῆς ηὔνουν τὰς νέκτας κανονιγγήσεις καὶ ἐφύλαξιν σύμμερον εἰς τὴν κάτωθι ἀγαλογίαν τοῦ παγκοσμίου τονύμων.

1900: 29.000.000 gross reg ton. 1924: 64.000.000 gross reg ton
 1914: 49.000.000 » » » 1930: 69.500.000 » » »

2) Ή πολιτική τῶν ἐπιχορηγήσεων ἔξασκουμένη κυρίως ἀπὸ τὴν Ἀμερικὴν καὶ δευτερεύοντας ἀπὸ τὴν Ἰταλίαν, τὴν Ἰσπανίαν, Γαλλίαν καὶ ἄλλα κράτη δημιουργεῖ τὴν κυκλοφορίαν τονικὰς πληθωρικοῦ. Ή κατάστασις εἰς τὴν Ἀμερικὴν ίδιως είναι ἀπεριγραπτος. Κατὰ τελευταίας στατιστικὰς 12 Ἀμερικανικὴ γραμμὴ διὰ μεταφράξεων ταχυδρομείου αἱ ὅποιαι πραγματικῶς ἔκδοσις τὸ Δολλάριο 52.803 ἐπληρώθησαν Δολλάρια 3.329.000 ἡτοι ἐπὶ πλέον £ 655 239. Ή καὶ ἐν Ἑλλάδi γνωστὴ ἑταῖρiς American Export Lines μεταφέρουσα κατὰ τοὺς 9 τελευταίους μῆνας τοῦ 1930, 12 λίμπρας ταχυδρομείου ἐπιστολῶν, τρεις λίμπρας ταχυδρομείου ἐντύπων καὶ 503.619 λίμπρας ταχ)κῶν δεσμάτων ἐπληρώθη ὡς ἀπόζημοις ὅπερ τὸ 1 ἑκατομμύριον δελλαρίων. Ή Ἰππωνία ἐψήφισε διὰ ἕκατομμύρια γιὲν διὶς ἐπιχορηγήσειν τῶν ἄνω τῶν 5000 τόνων φορτηγῶν τράμπ μὲ maximūm ἥλικίας 10 ἑτῶν καὶ ἡ Ἰταλία διέθεσε διὰ τοῦ Νόμου τῆς 5—7—28, 400 μὲν ἑκατομμύρια λιρέττας διὰ τὸ πρῶτον ἔτος, ἀνὰ 300 δὲ διὰ τὰ πόλοις πάνω (Οἰκ. ἔτος 1929—30 καὶ 1930—31) ὡς ἐπιχορηγήσεις ἀσχέτως τῶν ταχ)κῶν τῆς συμβάσεων. Ἀνεγράφη τελευταίως διὶς τὸ ἀ)πὸ «Golden Cross» τῆς Oceanic and Oriental Navigation Co ἔφθισεν εἰς Auckland τῆς Νέας Ζηλανδίας τὴν 26ην Δεκεμβρίου 1930 μεταφέρον ἐνώ σύνκον ταχυδρομείου διὰ τὸν ὅποιαν ἡ ἀναλογία τῆς ἐπιχορηγήσεως τὴν ὅποιαν ἐπληρώθη ἀπὸ τὴν Κυβέρνησιν τῶν Ἕνων. Πολιτειῶν τῆς Ἀμερικῆς εἶναι £ 2866. Ή Ἐμπορικὴ Ναυτιλία τῶν Ἕνων, ἡ ὅποια εἶναι μετὰ τὴν Ἀγγλικὴν ἡ δευτέρα ναυτιλία τοῦ Κόσμου στηρίζεται ὀλόνιληρος εἰς ἐπιχορηγήσεις. «Ολόνιληρος γραμμὴ διπλῶς μεταξὺ Ἕνων. Πολιτειῶν καὶ Νοτίου Ἀμερικῆς λειτουργοῦν ἀνευ πραγματικῆς ἀνάγκης, μόνον δυνάμει τῶν ἐπιχορηγήσεων τὰς ὅποιας λαμβάνουν καὶ προκαλοῦν οὕτω εἰς τὴν ναυτικὴν ἀγορὰν μίαν προσφορὰν τονικὰς ἐντελῶς ἀφύσικον, δημιουργοῦσαν ἀνωμαλίαν εἰς τὴν λειτουργίαν τοῦ φυσικοῦ νόμου τῆς προσφορᾶς καὶ τῆς ζητήσεως τοῦ ὅποιου μόνον ἡ κανονικὴ ἐφαρμογὴ δύναται νὰ ἐπαναφέρῃ τὴν ἐμπορικὴν ναυτιλίαν εἰς τὴν κανονικὴν τῆς τροχιάν. «Αν κανεὶς λάθη ὅπ' ὁψὶ του διὶς αἱ Ἕνων. Πολιτεῖαι ἔχουν τὰ 20 οἱ τοῦ ἐμπορικοῦ στόλου τοῦ Κόσμου καὶ διὶς ἄλλο 5 οἱ τούλαχιστον τῆς Ἰππωνίας, Γαλλίας, Ἰταλίας καὶ Γερμανίας αἱ ὅποιαι κατέχουν κατὰ σειρὰν τὴν 3, 4, 5 καὶ 6ην θέσιν ἐπιχορηγοῦνται, δύναται εὐκόλως γὰλ ἐνοίηση πώς ἡ Ναυτικὴ ἀγορὰ ὃλη ἐπανήρχετο αὐτομάτως εἰς τὴν κανονικὴν τῆς θέσιν καὶ πῶς ἡ πληθωρικότης τοῦ τονικᾶς θέλησης ἀμέσως, ἀν τὰ Κράτη αὐτὰ διὰ τῆς παύσεως τῶν ἐπιχορηγήσεων προσκάλουν τὸ «δέσιμον» τῶν πλοίων δια κανονικού μόνον χάρις εἰς αὐτάς.

3) Ή ἔλλειψις ἀγοραστικῆς ἴκανότητος. "Εχει γείνει μεγάλη κατάχρησις σχολίων και μελετῶν ἐπί τῆς κατεύθυνσεως ἢ δύοις ἑδημασιοργήθη τελευταίως εἰς τὸν Κόσμον και ή δύοις ὁμαλέστει συνήθως οἰκονομική κρίσις. Συλλήθησαν και ὅμαδες ἀποδίδονται εἰς αὐτὴν ὅλα τὰ κακά τὰ δριταῖς ἐνέσκηψαν εἰς τὴν κανονικὴν λειτουργίαν τοῦ οἰκονομικοῦ δργγανισμοῦ τοῦ Κόσμου. Πληθωρικήτης παραγωγῆς, ρασιοναλισμὸς τῆς Βιομηχανίας, σύστημα τοῦ Ford περὶ ἐντάξεως τῆς παραγωγῆς εἰς μεγάλην κλιμάκινη, ὅλη μαζῇ προτείνονται πρὸς διόρθωσιν τῆς κατεύθυνσεως καὶ κατάπυσιν τῆς οἰκονομικῆς κρίσεως. Ήμεῖς, οἱ δύοις ἀσχολούμενοι εἰς τὸ νυκτικὸν ἐμπόριον, ἐγκακαλιζόμεθα εὐχερῶς διὰ τῆς παρακολουθήσεως τῆς κινήσεως τῶν ἀπλοίων τὴν ἐμπορικὴν ἔξτηλιξιν ὅλου τοῦ Κόσμου κέμυομεν δρισμένας παρατηρήσεις ἀπὸ τὰς δύοις συνάγομεν πρακτικὰ συμπεράσματα. Παρατηροῦμεν δτ: Η κίνησις γενεροῦται ἰδίως ἐκεῖδηπου ὥργιάςεν κατὰ τοὺς πολεμικοὺς χρόνους δηλ. εἰς Ἀμερικὴν ἰδίως και διατερεύσαντας εἰς Ἀγγλίαν. Η ἐξαγωγὴ τῶν Ἀμερικανικῶν Βιομηχανικοὶ γέμενων προϊόντων περιωρίσθη εἰς τρομακτικὸν σημεῖον πρώτη, σήμερον δὲ ἡλθεν ἡ σειρὰ και τῶν γεωργικῶν τοιούτων γὰ περιορίσθη. Αἱ Ἀμερικανικαὶ φορτηγαὶ γραφμαὶ παρὰ τὰς μεγάλας ἐπιχορηγήσεις των μὲ δυσκολίαν φέρουν τὸ ισοζύγιον εἰς τοὺς Προϋπολογισμούς των

αἱ δὲ πολυτελεῖς ἐπιβατικαὶ τουαῦται ὡς ή United States Lines καταλήγουν καὶ εἰς ζημίας. 'Απ' ἔναντιας αἱ ἔξαγωγαὶ τῶς χωρῶν ὅπου ὁ πόλεμος ἐδημιούργησε καταστροφὰς τεραστίας προσδέουν καθημερινῶς καὶ οἱ παρακλησιοῦντες τὰς ἔξαγωγὰς τῶν λιμένων τοῦ Continent δὲν μποροῦν παρὰ νὰ μείνουν ἴκανοπιστημένοι ἀπὸ τὴν σταθεράν πρόσδοθν των. Εἰς τούς λιμένας τοῦ Continent ὅπου ή ζωὴ ἀναδημιουργεῖται μέσος ἀπὸ τὴν κάμινον τῆς φωτιᾶς τοῦ πολέμου καὶ ὅπου ὁ ἐργάτης ληρμούει εἰς τὴν προσπάθειαν τῆς ἀναδημιουργίας τοῦ ἔθνους του τὴν φρίκην τῆς πολεμικῆς περιόδου, προσετέθησαν ἥδη καὶ οἱ Ρωσσικοὶ λιμένες ὅπου ή ἔξαγωγὴ ἐπίσης αὐξάνει καθημερινῶς, ὀθωμανέη ὅμως αὐτῇ ὅχι ἀπὸ τὴν ἐλευθέραν καὶ φυσιολογικὴν ἔξελιξιν τῆς προσδόου, ἀλλὰ ἀπὸ τὴν καταθλιπτικὴν ἐκείνην ὀργάνωσιν τὴν ὅποιαν ἐδημιούργησε μὲ τὸ πεντετές πρόγραμμα ή δικτατορία τοῦ Προλεταριάτου. Ἐν τούτοις ἀν καὶ η δικτατορία αὐτῇ είναι κάτι τι ἐντελῶς ἐναντίον τῶν νόμων τῆς ἐλευθερίας καὶ τῆς αὐτοδιαίσθεως τοῦ ἀνθρώπου, δὲν μπορεῖ καγεῖς παρὰ νὰ θαυμάσῃ ἔξετάζων τὰ πράγματα ἀπὸ μακράν, τὴν ἀνωτέραν ἐκείνην δύναμιν ή δοποίκ τὴν ἔφερεν κατέναντι μιᾶς ἀλλῆς δικτατορίας, τῆς δικτατορίας τῶν Κεφχλαιούχων, τὴν ὅποιαν ἐνεκτέστησε εἰς τὴν Βορ. Ἀμερικὴν ιδίως, ὁ παχύσιμος πόλεμος. Ή περίφημος οἰκονομικὴ κρίσις δὲν είναι παρὰ η προσπάθεια τῶν ἀνθρώπων ὅπως ἐπαγγέλρουν ίσους ὅρους ζωῆς εἰς δλον τὸν κόσμον, δεδομένου δι: η ζωὴ αὐτῇ διεταράχθη καὶ αἱ συνθῆκαι τῆς κατέστησαν ἄγιστοι κατά τὸν Παγκόσμιον Πόλεμον καὶ ἔνεκκα αὐτοῦ.

Οἱ λαοὶ οἱ δόποι: δὲν ἔλλαν μέρος εἰς πόλεμον, η̄ ἔλαδον μέρος πολὺ ἀργά καὶ κατὰ μικρὸν ἀνακλογίαν, ἐπωφελήθησαν τῆς καταστροφῆς καὶ τῆς ἀποχολήσεως τῶν ἀλλών διὰ γὰρ διεπιμήσουν πολὺ ἀκριβά τὴν ἀξίαν τῆς ἐργασίας των καὶ γὰρ ἀνυψώσουν εἰς πύλωντέλειν τὸ ἐπίπεδον τῆς Λαῆς των. Ἀλλὰ οἱ ἄλλοι μετὰ τὸν πύλεμον ἀντέδρασαν ἐντόγως ἐργαζόμενοι, ἐπειχείρησαν γὰρ ἀνακτήσουν τὴν θέσιν των καὶ τότε γὰρ δικατορία τῶν μεγάλων κεφαλαιούχων ἡ δόποια ἔχει: ἐγκατασταθεῖ εἰς τὴν Ἀμερικὴν ιδίως ἀντέστη καὶ γῆθέλησε κάρμουσα χρήσιν τῆς ἐγεστάσης ὑπεροχῆς τοῦ γὰρ ἐπιβάλλῃ τὴν θέσιν της ἐπὶ τῶν λαῶν αὐτῶν ἀγκαλέπτουσα τὴν πρόσοδόν των.

⁷Αλεπάλληλοι: μάχαι: ἐδόθησαν ἐπὶ τοῦ οἰκογομικοῦ αὐτοῦ ἐπιπέδου μὲ τὰ διάφορα συνέδρια τῶν ἐπανορθώσεων καὶ τὰ ἀλεπάλληλα.⁸Αμερικανικά σχέδια τὰ καταλήξαντα εἰς τὸ ηδη ἐκτελούμενον σχέδιον Young, ἀλλὰ τὴν στιγμὴν καθήθη ἐθεωρήθη ὡς ἐξ υρεθείς ἔνας συμβιόσχοιδες ἐπὶ τοῦ πεδίου αὐτοῦ εἰσῆλθεν ὁ νέος πιράκων τοῦ θετοῦ σχεδίου τῶν Ρώτων, οἱ δόποιοι: ἐκήρυξαν σύτῳ φοιβερὸν πόλεμον κατὰ τῆς οἰκογομικῆς παγκοδυναμίας τῆς Αμερικῆς ιδίως καὶ τῆς Ἀγγλίας δευτερευόντως.

"Αν υπολογίσῃς κανεὶς τὴν ἀξίαν 100 καλῶν σίτου θὰ ἔργη διτεῦτα ἀντιστοιχούν πρὸς ἡμίσυ τῆς μερομήσθιον διαιρηχαντικὸν ἐν Ἀμερικῇ καὶ πρὸς ὁ τοικύτα ἐν Ἑλλάδι.. Ἐν Ρωσίᾳ θὰ ἀντιστοιχούν πρὸς 10 τοικύτα ἢ καὶ περισσότερον διότι ἔκει οὐσιαστικῶς ἡμερομήσθιον δὲν ὑπάρχει. Ἡ υπαρξίες μιᾶς τοικύτης διαφορᾶς εὐκόλως καταδεικνύει διατῇ αἱ Ἀμερικ. ἔκχωγακι ἀν δὲνέστημάτησκαν ἐντελῶς πάντως διατρέχουν κρίσιν. Ὁ William M. Clarke Πρόεδρος τῆς ἑνώσεως τῶν ἐφοπλιστῶν τῆς Liverpool ἔγραψε κατὰ Διδρίον τὰ ἔξης συμπεράσματα ἐπὶ τῆς δυσκόλου θέσης τῆς Ναυτιλίας λόγῳ τῆς ἀκινησίας τοῦ ἐμπορίου. «Ως μόνιμος ἀντιφέρμωκον διὰ τὰς παρούσας δυσκολίας μας μοῦ φάγεται ἡ υποτίμησις τοῦ κόστους τῆς παραχωρίγης μας μέχρι σημείου ἐπιτρέποντος εἰς τοὺς ἔξινους ἀγορακτᾶς μας νὰ μᾶς δύσουν τὴν προτίμησιν. Εἰγει σφές διτὶ ὅταν ἔνα εἰδός κοστιζεῖ περισσότερον ἀπὸ δύο δύνασθε νὰ πραγματοποιήσῃτε διὰ τῆς πωλήσεώς του, ἡ παραχωρίγη του θὰ παύσῃ. Γενικεύετε τὴν ἀρχὴν αὐτὴν καὶ θὰ ἴδητε διτὶ τὸ σύνολον τοῦ ἔκχωγακοῦ μας ἐμπορίου θὰ παύσῃ. »Αγ τὸ κόστος τῆς παραχωρίγης μας εἰνε πολὺ μεγάλο διότι αἱ ἄξιώσεις περὶ τοῦ λογικοῦ ἐπιπέδου τῆς πολυτελείας τὴν ἀπόιαν θέλομεν γὰ παρέχῃ ἡ ζωὴ μας, εἰγε ὑπερβολικὴ, πρέπει ἀμέσως νὰ υποδιδόσωμεν ἐκουσίως τό ἐπιπέδου αὐτὸδ διότι ἀλλέως θὰ υποβιδησθῇ δικίως καὶ περισσότερον, ἀπὸ τὰς οἰκονομικὰς δυνάμεις. »Αγ παρὰ τοῖς συναγωνισταῖς μας τὸ ἡμερομήσιον εἰνε εὐηγγέλτερον διά μόνος τρόπος διὰ νὰ ἀντιμετωπίσωμεν τὴν δύναμιν τῶν εἰνε νὰ ἐργασθῶμεν περισσότερον ἢ νά λέζωμεν μικροτέρου ἀμοιβήν. »Απὸ τὴν κατάστασιν αὐτὴν εἰς ἣν εὑρισκόμεθα δὲν διαφέρει ἀλλη διαφυγὴ ἡ εὐκολωτέρα λύσις. »Οσον παρατείνομεν τὴν κατάστασιν ἔκυκλατείσμενοι διτὶ θὰ εἴρεθη μαρκινή τις παν-

κεια διὰ τὴν διομηχανικήν μας καὶ οἰκονομικὴν ἀσθένειαν τόσον δυσκολοτέραν καθιστῶμεν τὴν δόδων τῆς ἐπιστροφῆς πρὸς τὴν εὐ-
τυχίαν καὶ ἐπιτυχίαν τοῦ ἀγῶνος μας.

Δέν υπάρχει θυρραλεστέρα και σκρεπτέρα εξήιτις της καταστάσεως άπο αὐτήν. Δυστυχώς οι Αμερικανοί δὲν θέλουν άκρημη νά την άκολουθήσουν. Είναι δὲ πολὺ δύσκολην και πολὺ ἄχροι τό ἔγον τους ἀρχηγούς ἐκείνου τού χρόνους ὁ ὄποιος θάνατονάρη για πείση τους ἐργάτες νά διαβιβάσουν τὰς ἀξιώτες των ἐπί τῶν ἡμερομισθίων. Πρό δὲ λίγων μηρῶν δ. "Αγγλος οἰκονομολόγος Νιμζιγερ σταλεῖς ἀπὸ τὴν Ἀγγλικὴν κυβέρνησιν διὰ νά μελετήσῃ τὴν αἰτίαν τῆς οἰκονομικῆς δυσπραγίας ἐν Αδστραλίᾳ ἐδήλωτε καθαρά εἰς τους Αδστραλούς κυβερνήτες δι τι αὕτη εἶναι μία, η ἔξαιρετικὴ πολυτέλεια τῆς ζωῆς των και ἐκάλεσε τους ἐργάτας νά πειρισσουν τὰς ἀξιώτες των περὶ ἡμερομισθίων αὐξάνοντες τὴν ἐνεργητικότητά των πρὸς ἐφραίν. Οἱ Αδστραλοί δὲν υπήκουοσαν, ἀλλὰ πρὸ δὲ λίγων ἡμερῶν τὸ κράτος των ἐκηρύχθη εἰς κατάστασιν πτωχεύσεως. Και οὕτω φθάνομεν εἰς τὸ σημερινὸν πρόδηλημα τῆς ἀνεργίας τὸ ὄποιον ὄγκονται καθημερινῶς. Οἱ "Αγγλοι ἀφίουν μίαν «ἔργωτικήν» κυβέρνησην μὲ μίαν ἐλαχίστην πλειοψηφίαν και αὐτὴν δυναμένην νά ἀριθμούστε στιγμὴν, διὰ νά τὸ δικτυμετωπίσῃ. Ἐ τελεία σύνθεσις τῆς κοινωνίας των και τω πολιτικοῦ δργανισμοῦ των ἀλλὰ και αἱ ἀρχαὶ τῆς ἐλευθερίας αἱ ὅποιαι διέπουν τὴν οἰκονομικὴν πολιτικήν των και αἱ ὅποιαι ἀποδεικνύονται και εἰς τὴν ἀπέναντι τῆς Γερμανοῦ — Αδστρακῆς τελωνειακῆς Ἐνώπειας στάσιγ των, ἐπιτρέπουν νά ἐλπίζῃ κανεὶς δι τὸ δυνηθόδυν νά ἔξελθουν τῆς δυσκόλου θέσεως εἰς τὴν εὐρίσκονται, ἀγενούς μεγάλων ζημιῶν και κοινωνικῶν ἀνατροπῶν. Εκεὶ δημος δποιού, ή κατάστασις εἶναι σαδρά εἶναι αἱ "Ηγουμέναι Πολιτείαι τῆς Βορείου Αμερικῆς. Εδρούσαρμεναι διὸ τὴν πολιτικὴν δικτυτορίαν τὸν μεγαλοβομηχάνων, τῶν κολοσσιών τράσται καιρέτελ, ἀγωνίζονται μὲ τεχνητὰ μέσων νά διτρήσουν διὰ διαχείδην και προτεκτικῶν τὸ δύηλοδον ἐπίπεδην τὸν ἡμερομισθίων, διὰ νά ἐπιτρέψουν κατ' αὐτὸν τὸν τρόπον εἰς τὸν πληθυσμόν των νά ἔχῃ ἀγροτικὴν ικανότητα μεγάλην και δυνηθῇ νά συντηρήσῃ οὕτω διὰ τὸν ίδιον τὸν δυνάμεων τὴν Βιομηχανίαν των. Πιθανὸν δὲν ἐπετέγχανον μέχριες ἑνὸς σημείου εἰς τὰς προσπεθείκες των ἀνδρῶν ἐνεφανιζετο ή Ρωταῖκή Γεωργική ἔξχωγή ή ὄποιος ἐνέκρωτε τὴν "Αμερικανικήν ἔξχωγήν σιτηρῶν. "Εκτοτε ή κατάστασις εἰς Β. "Αμερικὴν χειροτερένει πολὺ και ή ἀνεργία και ή πείνα εἰς τοὺς γεωργικοὺς ίδια πληθυσμοὺς ἐπεκτείνεται φοβερά. Αἱ "Ηγουμέναι τῆς Β. "Αμερικῆς διέπρεψαν ἔνα μεγάλον ἀντιοικονομικὸν δικτυμα. Θαμβωθεῖσκι ἀπὸ τὸν χρυσὸν τὸ ὄποιον συνεκέντρωσιν ηθίλησαν νά ἐπιδόλουν τὴν οἰκονομικήν των κυριαρχίαν εἰς δλογ τὸν Κόσμον. "Οταν εἶδον δι τοις έδρωπην ἀνέζησε και τείνει νά καταστήσῃ ἀρτητος ηθίλησαν τούλαχιστον νά συγκρατήσουν τὸν ίδιον των πληθυσμὸν εἰς τὴν πελακιάν πιλατέλειαν και μὲ κάθις εἶδος προστασίας και φρογμού οἰκονομικοῦ, νά ξεχωρήσουν τὴν χώραν των ἀπὸ τὸν διπλούς Κόσμον, και νά ζήσουν αὐτοὶ εἰς μίαν θυματείαν ἀπομόνωσιν.

Η Δικτατορία του Προλεταριάτου άγνωστη ήταν τον σημείου αντού όπό τηγ διεύθυνσιν Γερμανών τεχνικών, ώς ήτη τη πλειστονά και τους άποδειξή της ή άγνωστα τών συνθηκών του υπολοίπου κόσμου και ή άδιαφορία δι' αυτὸν δένει δυνατή, και ήτη ή αργά ή γρήγορα ότι 'Αμερικανὸς έργατης πιεζόμενος από τὴν ἀνάγκην θάνατον επιβιβλεῖται σε διεθνή πολιτείας διεκ νά αντιμετωπίσῃ τὸν σκληρὸν άγωνα τῆς ζωῆς. "Ηδη ωρίστεται ἐν 'Αμερικῇ μία μεγάλη ἀντίδρασις κατὰ τοῦ σῆμαρον κρατοῦντος κόμματος και ἀν εἰς τὰς μελλούσας ἐκλογάς η σημειωνή ἀντιπολίτευσις περισχύῃ πρέπει νά ἀγαμένη κανεὶς ἀμεσον μείσωσι τῶν διαφόρων «προστατῶν» τὰς ὅποιας ή 'Αμερικανοκή κυβέρνησις ἀριθμόνως παρέχει εἰς τοὺς διαφόρους πολιτικῶν εὐνοούμενούς διομηχάνων και 'διαχειριστὰς ἀπ παλαιῷκης κατακτησηῆς» διπο; γράψει εἰς μίαν ἐπιστολὴν του πρᾶτος τὸ Fairplay κατὰ τὸν παρελθόντα 'Ιννουάριον δι Jos. J. Slechta ἀλλοτε 'Αμερικανὸς προξενοῦντος ἀξιωματοῦντος και ἀπὸ τοῦ 1912 ἐμπιρεύμενος. "Ο ίδιος προσθέτει εἰς τὴν ίδιαν ἐπιστολὴν: «Η εἰρήνη και η φιλία μεταξὺ τῶν λαῶν ἔγκειται εἰς τὸ πνεῦμα τοῦ ζῆν μὲν, ἀλλὰ και ἐπιτρέπειν εἰς τοὺς ἀλλούς νά ζήσουν». Η Γερμανοκή προσπλθεια εμπροκής κηρύξιμονάς του κόσμου μαζίνικε τὴν πολιτικὴν φιλοδοξίαν του Τσάρου προύκαλεσκν τὸν Εὐρωπαϊκὸν πόλιμον και ή σημειωνή στάσις τῶν 'Αμερικανῶν κεφαλαιούχων ἐπιτρέπει τὴν πρωτοφραγή προσπλθειαν τῶν Ρώσων μπολεσεβίκων ἐνχωτίον αὐτῶν. "Ο-

Η ΠΕΙΘΑΡΧΙΑ ΕΙΣ ΤΟ ΕΜΠΟΡΙΚΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟΝ

(Συνέγεια ἐκ τοῦ προηγουμένου)

Πέμπτον: Δημοσίευσις έπιστημονού Μισθολογίου και Ἐ-
δεσματολογίου τῶν πληρωμάτων, (ἥξις: μικτή καὶ κατωτέρων)
Θεσπιζομένης ἐνικίας μισθολογίας εἰλικρινὸς ἐπί τῶν πλοίων
ἐκάστης κατηγορίας γνωστού πλοίους καὶ χωρητικότητος, συγχεκριμ-
μένων δηλαδή:

α') τών άγγελοπλοΐων, κατ' γενοκρίσι τῶν ἀπὸ 100 ὥστε 250 κόρων ὀλικής χωρητικότητος.

— 6) τών άντεπλοϊκών, και γεγονός τών μεταξύ 250 και 1000 κάρων.

γ') τῶν ποντεπλασίων, καὶ γενέκως τῶν μεταξὺ 1000 καὶ 3000 κόρων.

δ') τῶν ὀκεανοπόρων καὶ γενικῶς τῶς ἄνω τῶν 3000 κόρων.
 Θεσπιζομένου ὥστε κύτως καὶ ἐνικίσιον ἐδεσμικτολογίου:
 ε') ἐπὶ τῶν ἀγχιπλοϊκῶν καὶ ἀκτοπλοϊκῶν.
 ζ') ἐπὶ τῶν παντοπλοϊκῶν καὶ ὀκεανοπόρων.

Εἰς τὰ δύο ταῦτα σημεῖα, τὴν μισθωδόσιαν καὶ τὴν τροφοδοσίαν, ἀπολήγει ὁ ἄξων πέριξ τοῦ ὅποιου στρέφονται αἱ—ἄλλοτε μὲν προσχηματικαί, ἄλλοτε δὲ εἰλικρινεῖς—ἀντιπεθαρχαῖς διμῶς πάντοτε, συσκέψεις· τῶν πληρωμάτων, ἕριδες· καὶ προστριβαῖς, ἐνῷ τὰ σημεῖα ταῦτα είνε τὰ μόνη δυνάμενα νῦν διακανονίζωνται· ἑκτὸς τῶν πλοίων καὶ μακράν αὐτῶν, ἀπαξέ δὲ καθορισθέντα γὰρ μήνη ἐπηρρεάζουν διέλου τὴν ἐσωτερικὴν ζωὴν ἡ τὴν διεξαγωγὴν τῆς ὑπηρεσίας.

Πρὸς ἐπιτάχυνσιν τῆς ἡμέρας αὐτῆς ἡ καταλληλοτέρᾳ ὅδῳ εἰναις ἡ ὅδὸς τῆς ἐλευθερίας. Οἱ περιορισμοὶ καὶ αἱ προστασίαι δημοσίου ἔντκασιν τοῦ ἀταγωνισμοῦ δυναμένην νὰ ἔχῃ ἀντικύπους κοινωνικῶν ἀνατροπῶν. Ἐγδεικνύονται ἐνίστε πασσωρινά τινα μέτρα πρὸς δικαιολόγησιν τῆς διαμορφώσεως τῆς νέας καταστάσεως ἀλλὰ δὲ πόλεμος ἐνχειτίου τῆς ἐπιβαλομένης ἀπὸ τοὺς φυσικοὺς γόμοὺς τοὺς κυρικροῦντας ἵδιως ἐπὶ τῶν οἰκονομικῶν ζητημάτων εἰναις ἀπόλυτος οὐτοπία. Ὁ Κόσμος εἰναις ἀκόμη κατά τὸ 1) ἀπολίτιστος. Κολοσσιαῖς ἔργα χρειάζονται εἰς Ἀσίαν καὶ Ἀφρικήν καὶ τεράστιοι πληθυσμοὶ ἀναμένουν τὴν ἐκπολιτιστικὴν ἑκείνην δύνησιν ἡ δοπία θὰ τοὺς κάμηι νὰ ἔχουν ἀγοραστικὴν ἴκανότητα, ἴκανήν νὰ τροφοδοτήσῃ πολλαπλασίαν Ναυτιλίαν τῆς συγγειριγῆς. Ἀλλὰ πρὸς ἐπίτευξιν τούτου, ἑκατὸν τὸ δοπίον πρέπει νὰ διατελεύῃ εἰς τὸν Κόσμον εἰναις ἡ ισότης καὶ ἡ ἐλευθερία. Ή κολοσσιαῖς προσπάθεια τῶν Σοδιέτ μὲ δλα τῆς τὰ οκκα παρεπόμενα θὰ ἔχῃ ἐπίζουμεν ἔνας ἀγαθὸν κολοσσιαῖον ἀποτέλεσμαν διὰ τὸν Κόσμον διτεῖ θὰ προκαλέσῃ τὴν ἐν νέου ἐπιβολὴν τοῦ ἀξιώματος τούτου τῆς ἐλευθερίας καὶ τῆς ισότητος διως καὶ μετὰ τὴν Γαλλικὴν Ἐπανάστασιν, τοῦτο τὸ ἵδιον ἐπεδιλήθη κατὰ τῆς πολιτικῆς τυραννίας τῆς Ἱερᾶς Συμμαχίας. Θὰ προκαλέσῃ τὴν ἐπιβολὴν τοῦ δχι: διὰ τῆς ἐγκαθιδρύσεως τοῦ καθεστώτος τῆς τὸ δοπίον καθεῖ δλλο παρὸ στηρίζεται εἰς ἐλευθερίαν καὶ ισότητα ἀλλὰ διότι θὰ ἀναγκάσῃ τὸν Κόσμον νὰ τὸ ἐγκολπωθῇ (τὸ ἀξιώματης ἐλευθερίας καὶ ισότητος) πρὸς ἄμυναν ἀκριβῶς ἐνκειτίον τῆς ἐπιβούλης τὴν δοπίαν μόνον ἡ σήμερον κρατοῦσα οἰκονομικὴ δυσκαρμονία καθιστᾶ δυνατήν. Καὶ τότε ἡ οἰκονομικὴ κρίσις καὶ ἡ δυσπραγία τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας θὰ παρέλθῃ καὶ αὐτὴ εὑγεωδῶς.

ΟΜΙΛΟΥΝ ΟΙ ΕΛΛΗΝΕΣ ΠΛΟΙΑΡΧΟΙ

Κατ' αὐτὸν τὸν τρόπον ἔχει λυθῆ ἐν Ἀγγλίᾳ καὶ εἰς ὅλας τὰς προσγεγμένας χώρας τὸ φλέγον οἰκονομικὸν ζῆτημα, φρονῶ δὲ ἐτι: καὶ παρ' ἡμῖν δύναται γὰ επέλθῃ λογικὴ συμφωνία, ἐφαρμοζομένη τῶν ἐν Ἀγγλίᾳ διδίῳ κορυφώνων. ἀπὸ παλλῶν ἦδη ἐτόν

Νά συστηθῇ δηλαδή και παρ' ήμιν Έθνους Χαρακούνων, από τοις οποίους ηγητή είσαι. Νά συστηθῇ δηλαδή και παρ' ήμιν Έθνους Χαρακούνων Συμβούλιον (National Maritime Board), διειρρούμενον εἰς πέντε τμήματα (panels): τῶν πλοιάρχων (Masters), τῶν γυντίλων ἀξιωματικῶν (navigating officers), τῶν μηχανικῶν ἀξιωματικῶν (engineer officers), τῶν ναυτοθερμαστῶν (sailors & firemen) και τοῦ τροφοδοτικοῦ προσωπικοῦ (catering dept.), μὲ λιγράμινον ἐκπροσώπησιν τῶν τε πλοιοκτητῶν και τῶν ναυτικῶν τῆς κατηγορίας ἑκάστου τμήματος. Νά γίνῃ παραδεκτὸν τὸ σχετικὸν καταστατικὸν και μετὰ τοῦτο γὰρ συνέλθῃ κατ' ίδίαν ἑκαστον τμῆμα και γὰρ διεκκανγίσῃ τοὺς ἐγδιαφέροντας αὐτῷ μισθίους, γὰρ κατεύθιση δὲ ἐγώπιον τῆς διομελείας τοῦ Ε.Ν.Σ. και τὰς ἐπὶ τοῦ ἐδεσματολογίου ὑποδειξεῖς του.

Ἐπερχομένης συμφωνίας ἐπὶ τὸν διαφόρων σημείων πλήγη, φυσικά, τοῦ μησθόδου τῶν πλοιάρχων ὁ ὄποιος πρέπει γένεται εἰς τὴν κρίσιν τῶν πλοιοκτητῶν, ὅπως ἀκριβῶς συμβούλιον καὶ ἐν Ἀγγλίᾳ ἔνθα τὰ πρωτεικὰ καὶ αἱ ἀπονότισεις τοῦ Τριήγρυτος Πλοιάρχων δὲν δημοσιεύονται, οὔτε κοινωποιοῦνται, τιθεμένους ἀπλῶς τοῦ ποσοῦ καθ' ὃ μησθόδος τοῦ πλοιάρχου θεὶς είναι μεγαλείτερος τοῦ ἀμέσως μεγαλύρους ἐν τῷ πλοϊῳ μησθόδου, καὶ τὸ ὄποιον είναι £ 6 ὑπὲρ τὸν μησθόδον τοῦ αὐτοῦ αἴξιωματικοῦ καὶ τοῦ αὐτοῦ μηχανικοῦ-γὰ διπολλέται αὕτη πρὸς τὴν Κυβερνητικὴν ἴγα, λημδίζοντας κύρος Διατάγματος, ἐφερμούσηται ἀπαρεγκλίτως ἐφ' ὅλων τῶν ἑλληγικῶν πλοιών.

Οίκοθεν γοείται: δι: τό τοιοῦτον μασθολόγιον οὐ διπόκειται κατά πάσαν δεδομένην στιγμήν, εἰς ταῦτάχρονον καὶ λισποταύ δι: βλλους τοὺς γυναῖκας αὐξομείωσιν, εἴτε ἐνώπιον κρισίμων οἰκονομικῶν συνθηκῶν τῆς γυναῖκας ἐπιχειρήσεως, εἴναι ἐνώπιον ἔχοντος τῆς εὐπραγίας αὐτῆς, μεθ' διμόρφων ἀπόφεξιν τοῦ Ε.Ν.Σ.

"Ἐάν διμώς, δι' οἰονδήποτε λόγον, δὲν κατορθωθῇ ἡ ἀπόδοχή του Ἀγγλικού τούτου προτύπου, θὲν ἥδυνάμεθα νάποδεχώμεθα τὴν ἀποτελέσματά του σχετικῶς καὶ ἐπὶ τῇ διάσει: ὠρισμένων προγ-γουμένων· καὶ ἐξηγοῦμει: Δεδομένου ὅτι τὸ μεῖζον μέρος τοῦ προσωπικοῦ—οἱ γυνῆται· καὶ θερμασταῖ—ἐλάμβανον κατὰ συνθήκην καὶ ἐπὶ μηκοῦν σε:ρὴν ἑταῖρον, λίρ. 2 μηγιαίων διληπτώτερον τῶν ἄγ-γλων συναδέλφων τῷ, νά συμμερόφωθοῦν πρὸς τὴν σχέσιν ταύτην καὶ οἱ λαϊκοὶ γαυτικοὶ πάντες. Νά δρι:σθῇ δηλαδή τὸ ἐλληνικὸν μισθολόγιον κατὰ λίρας 2 κατώτερον τοῦ ἀγγλικοῦ μισθολογίου, εἰς δλους τοὺς δικαιους.

Είς ἐποχάς δὲ δεινάς—ὅπως ή τελευτώνια διετία—νὰ υποβεβάζηται: ὀλόκληρον τὸ μιθολόγιον ταῦτοχρόνως κατὰ λίρ. 1, λ. 112, λ. 2 η καὶ περισσότερον ἀκόμη, ἀναλόγως τῶν οἰκονομικῶν δυσχερειῶν: ἔξ αλλοι εἰς ἐποχάς μεγάλης ἀποδέσσεως, τὸ μιθολόγιον γ' ἀγωνίζεται: ἀγωνίσσως.

Δέην κρίνω περιττόν γάλ συστήσω ὅπως, ἐγ οὐδεμιᾷ περιπτώσει διαθέσις τοῦ κυνηγούντος ἀποτελέσῃ ἀντικείμενον «διαφορᾶς» ἔξεταζομένης διὰ τοῦ ἴδιου φακοῦ τῶν «διαφορῶν» τῶν ἀξιωματικῶν καὶ λοιπῶν προσώπων τῶν πληρωμέτων.

Οπωσδήποτε, ο καταρτισμὸς ἐνδὲ ἐπισήμων μισθιολογίου θὰ προστατεύῃ τοὺς γυναικοὺς, ἀλλὰ καὶ τὰ συμφέροντα τῆς ακλός ἐννοούμενγις γυναικὶς ἐπιχειρήσεως ἔξι λίσου.

Τὸ αὐτὸν ἀπτέλεσμα θὰ είχε καὶ ὁ καταρτισμὸς ἐνδε μελετημένου καὶ ἐφερμοσίμου ἐδεσματολογίου, ἐπὶ τῇ δύσει εἰδίκου συμφώνου μεταξὺ τῶν πλοιοκτητῶν καὶ τῶν πληρωμάτων.

Ἐν τῷ καταρτισμῷ του πρέπει νὰ ληφθοῦν ἀμφιτέρωθεν ὅποιει τὰ διάφορα σχετικὰ στοιχεῖα, ἐδόθες ὑπολογισμὸς τῶν ὅποιών κατέστησε διώσιμα τὰ ἐδεσματολόγια ἃλλων προγραμμένων Ναυτικῶν

“Η ἔκτασις τῶν πλόων, τὰ διατιθέμενα μέσα διατηρήσεως καὶ παραχειύζεις τῶν τροφίμων ἐπὶ τῶν συνήθων φορτηγῶν, αἱ κλιψατολογικαὶ μεταβολαὶ τὰς δόπιας ἐπάγεται, ὁ πρὸς διάφορα συ-

(Εἰς τὸ ἔπομενον: τὰ Ἑλληνικὰ αἴτια τῆς κρίσεως τῆς ναυτιλίας μας)

μεία πλοΐας, ή δυνατότης προμηθείας ωρισμένων εἰδών και τὸ κόστος αὐτῶν ἐν σχέσει πρὸς τὴν παραχομένην ποσότητα, ὡς καὶ πάσι σχετικὴ λεπτομέρεια ἐν τῇ ἐφαρμογῇ, πρὸπει: γὰρ ἐκτιμήθουν προσγράψαντας.

"Οσον ἀφορᾷ τὸν τρόπον τῆς διανομῆς τῶν εἰς τὸ πλήρωμα ἀγαλογούντων τροφίμων, εἶναι γνωστὸν ὅτι ἀπόψεις, τόσον τῶν πλοιοκτητῶν ὅσον καὶ τῶν πληρωμάτων, εἶναι διχασμέναι: ἀλλοι μὲν ζητοῦν τὸν διορισμὸν εἰδικοῦ τροφοδότου, ἀλλοι δὲ θέλουν τὸν πλοιάρχον ὑπεύθυνον, ὅχι μόνον ἀπὸ διαχειριστικῆς ἀπόψεως—πρᾶγμα πολὺ φυσικὸν διὰ τὸν πλοιοκτήτην—ἀλλὰ καὶ ὡς ὑπεύθυνον τῆς ὑπὸ τοῦ ἐντεταλμένου θαλαμηπόλου του διανομῆς τῶν τροφίμων. Προσωπικῶς ἀντιτίθεμαι πρὸς ἀμφοτέρους τὰς ἀπόψεις ταύτας, διὰ τοὺς ἔχεις ἀντιστοίχιας λόγους:

"Ως πρὸς τὴν μὲν, διότι ὁ διορισμὸς τροφοδότου, οὐδὲλως διαφέροντος τοῦ διορισμένου ηδη θαλαμηπόλου—τροφοδότου, ἐπάγεται: μισθὸν καὶ διατροφὴν λ. 15 ἔως λ. 18 τούλαχιστον, κατὰ μῆνα καὶ ἐπὶ πλέον ἀνάθεσιν διαχειρίσεως κεφαλαίου λ. 500 περίπου συχάκις, ἀνευ ἀποχρώντος λόγου καὶ ἀνευ ὀφελείας τινὸς τοῦ πληρωμάτος, τὸ διπότον ἐνδιαφέρεται φυσικὰ νὰ λαμβάνῃ τὰ κεκκνοισμένα τρόφιμα, ἀσχέτως τοῦ τοις ἐπιμελεῖται ἢ μεριμνῇ περὶ τούτων.

"Ως πρὸς τὴν δέ, διότι: ἡ ἀποστολὴ τοῦ πλοιάρχου οὐδεμίαν σχέσιν δύναται νὰ ἔχῃ μὲ τὴν διανομὴν τῶν τροφίμων· κατ' ἀκολουθίαν ἡ μὴ ἀνάμειξις του εἰς ἀποχρούν ἐπαγομένην προστριβάζεις ἡ ἐριδικὴ πρὸς τοὺς κατωτέρους του, περιφρουρεῖ τὸ κῦρος του ἐπ' αὐτῶν καὶ ἐπὶ τὸν ἐντεταλμένου τὴν τροφοδοσίαν.

Δι' ἀμφιτέρους τοὺς λόγους τούτους συνιστοῦ ἐκθύμως τὴν ἀνάθεσιν τῆς ἐπιμελείας τῆς τροφοδοσίας εἰς οἰογήπιτε πρόσωπον ἐκτὸς τοῦ πλοιάρχου, ἐντεταλμένον τὴν ἀκροθέσιν ἐφαρμογὴν τοῦ ἐδεσμοτολογίου καὶ τὴν δι' ἐπιτροπῶν διανομὴν. Νὰ ὄριζωνται: δηλαδὴ μετὰ τούτου καὶ τοῦ μιχείρου, ἐκ περιτροπῆς, εἰς χυτῆς καὶ εἰς θερμακής, πρὸς δὲ καὶ εἰς ὑπαξιωματικὸς (ἢ καὶ ἀξιωματικὸς) οἱ ὄποιοι, ἕγειρόμενοι: μίαν ὥραν πρὸς τὴν γευκής ἐγέρσιας καὶ παρακλιθέντες δι' ἀκριδοῦς ζυγίους τὰ τρόφιμα τῆς ἡμέρας νὰ μετακέρουν αὐτὰ πρὸς παρασκευὴν εἰς τὸ μιχείρειον, καθιστάμενοι τοιούτοτρόπως ἀλληλεγγύως ὑπεύθυνοι: διὰ τὴν διανομὴν των.

Εἶναι πιθανὸν ὅτι οὐδὲ αὐτὴ ἡ λύσις θὰ δυνηθῇ νὰ ἴκανοποιήσῃ μερικοὺς ἀδιορθώτους ταρκέας, διὰ τοὺς διποίους ἔχω σχηματίσει: τὴν γράμμην ὅτι καὶ εἰς τὴν θείαν Πρόνοιαν ἔχει ἀνετίθετο ἡ τροφοδοσία οὗτοι: θὰ ἔχειριστο καὶ ἐγαντίον ἐκείνης ἀκόμη. Δὲν εὑρίσκω διμος ἀλληγ δικιατέρων λύσιν διανομένην νὰ ἐφαρμοσθῇ εἰς τὰ πλοιά μικρὰ καὶ νὰ τερματίσῃ τὴν εὐτελὴ διεκρολογίαν ἡ διποία ἐγένετο γύρω ἀπὸ τὸ περιμένητον αὐτὸν ζήτημα, κατὰ τὸν τελευταῖον καιρόν.

Τοιαύτη εἶναι περίπου ἡ οἰκονομία τῶν μέτρων τὰ διποία δύναμικα νὰ ὑποδείξω, πρὸς πρόληψιν τῆς διλοικηρωτικῆς ἐξαρθρώσεως ἡ διποία φέρει: τὸ ἐλληνικὸν νυκτικὸν πρὸς τὸ βέραθρον.

Δὲν ἀργοῦμενοι ὅτι εἰς τὴν χορείαν τῶν αἰτίων τῆς σημερινῆς κακοδικιῶνίας ὑπεισέρχονται καὶ ἀλλα, ἐξ ἵσου σοβχρες μορφῆς καὶ χρήζοντα ταχείας θεραπείας: ἀνάγονται: διμος εἰς τὴν σπουδὴν τοῦ διλοικού συστήματος τῆς κατατέξεως, ἐκπαθεύσεως; καὶ ἀκθυμολογίας τοῦ προσωπικοῦ γενικῦν, καὶ εἰς τὴν ἔρευναν τῶν αἰτίων καὶ ἐλεκτρίων τῆς ἐπιλογῆς τῶν στελεχῶν καὶ εἰδικώτερον τῶν κυβεργώντων, ὡς καὶ τῆς σχέσεως ἣν ἔχουν ταῦτα πρὸς τὴν ἰδιόσυνην πρὸς ἡμῖν μεριμνὴν τῆς πλοιάρχησίας καὶ τῶν ἐντεῦθεν συνεπειῶν ἐπὶ τῆς ὑπελήφιων τῆς ἐλληνικῆς νυκτικαῖς ἐπιχειρήσεως ἐν τῷ πεδίῳ τοῦ διεθνοῦς καταστατικοῦ θάλασσαν ἀνταγωνισμοῦ.

Ἐπιφυλάσσομεν: διμος νὰ ἔπιληγθῇ διποίων προσεχῶς, ἵνα τούτων καὶ πλέιον μερικὲς ἀληθείεις πρὸς πάντας τὰς διευθύνσεις, ἐν τῇ διαθετέρᾳ συνεπειώσει: τῆς ἐκπληρώσεως ἐπιθετικοῦ καθηκοντος πρὸς τὸ καλυτέρχον τύχης ἀξιον Νυκτικόν, ἀλλὰ καὶ πρὸς τοὺς διποίων προσεχῶν συνδεμένους μὲ τὸ μέλλον τῆς Ἐλληνικῆς Ναυτιλίας, οἱ διποίοι εἶναι θέσιν γ' ἀναμετρήσουν τὰς συνεπειῶν τῆς ἀπειλούμενῆς καταστροφῆς τῆς καὶ δὲν θὰ δεχθοῦν δεδούλων ποτὲ γ' ἀποδούν οἱ μοιραῖοι: ἀλέκτορες ἐπὶ τῶν οἰκτρῶν ἐρεπίων της.

Λογδίγουν 1 Μαΐου 1931

I. ΦΑΦΟΥΤΑΚΗΣ
Πλοιάρχος Ε.Ν.

ΙΤΑΛΙΑ

Τὸ μότορσιπ «Brioni»

Τὰ ἐν Μομφαλκόνε ναυπηγεῖται πράσιναν εἰς τὴν ἀπομολοχὴν ἐταῖρων «Πούλια» τὸ ἐπιβατικὸν μότορσιπ «Brioni» τὸ δεύτερον ἐκ τῆς σειρᾶς 85 δημοίων σκαφῶν προσειρισμένων νὰ ἀνανεώσουν τὸν στόλον τῆς ἀπομολοχῆς, ταύτης, ἔχουσας—ώς γνωστῶν—τὴν Ἑδραν τῆς εἰς τὸ Μπάρι.

Τὸ νεόν τοῦτο μότορσιπ «Brioni» ἔχει διαστάσεις μήκους 76 μέτρων, πλάτους 12.20, ψήφους μέχρι τὸν κυρίων καταστρόματος 6.20 μ. καὶ μέχρι τοῦ ἀνώτατον τούτου 7.50 μέτρων. Τὸ δύναμά του, δταν εἶναι έμφορτον, φθάνει τὰ 2.70 μέτρα.

Αἱ «Γενικαὶ ἀσφάλειαι Τεργέστης»

Εἰς τὰ Ἱταλικὰ φύλλα ἐδημοσιεύθη ὁ ισολογίος τῶν «Γενικῶν Ασφαλειῶν Τεργέστης» διὰ τὴν λήξεων χρήσιν. Τὰ κυριώτερα τούτου κανόδια είναι τὰ ἀπόλοιτα: «Ασφάλεια τραντικῶν Ασφαλειῶν» εἰσπραχθέντα μέχρι 31ης Δεκεμβρίου τοῦ 1930 ἐν Τεργέστη, Βενετίᾳ, καὶ Ρόμη λιρέτται: 131.942.866 ἔναντι εἰσπράξεων τοῦ 1929 λιρέττων 130.763.582.

Αἱ ἀντασφάλειαι ἀνήλιθον εἰς 102.052.741 λιρέττων ἔναντι 102.077.998 τοῦ 1929. Καθαρὸν ὑπόλοιπον ἐκ τῶν θαλασσίων ἀσφαλειῶν προέκυψε τὸ ποσόν τῶν 29.890.125 λιρέττων ἔναντι 28.685.584 τοῦ 1929. «Ἐπληρώθησαν κατὰ τὸ 1930 δι' ἀποδημάτως 23.379.504 λιρέττων ἤτοι ποσόν 78.220 οἵ περ τῶν εἰσπραχθέντων ἀσφαλειῶν ἔναντι ἀναλογίας 88.75 οἵ τοῦ ἔτους 1929.

Τὸ ἀποθεματικὸν διὰ τὰ ἀσφαλειῶν θαλασσῆς καὶ διὰ τὰς ἀπατήσεις ἀποδημάσεων ὥρισθη μέχρι 31ης Δεκεμβρίου εἰς λιρέττων 29.533.822, ἤτοι ποσὸν ἵσον πρὸς τὸ 99 οἵ τοῦ τῶν εἰσπραχθέντων κατὰ τὸ 1930 ἔναντι 106 οἴσοι διὰ τὸ 1929.

Τὸ καταβληθὲν κεφαλαίου παραμένει καὶ πάλιν τὸ αὐτό, ἤτοι 60.000.000 λιρέττων, τὸ δὲ εἰς 55.900.328 λιρέττων περίσσευμα ηλέκτηθη εἰς 63.641.291. Τὸ ἀποθεματικὸν διὰ προβλέψεις διακυρώνεται ὑπεδιδοθεὶς ἀπὸ 75.734.728 εἰς λιρέττων 55.935.694 ἐπὶ ἀξίας χρωματάραν. Τὸ ἀποθεματικὸν ἀποδημάσεων κτηματικῶν παραμένει: τὸ αὐτό ἤτοι λιρέτται 59.525.768, τὸ δὲ ἀποθεματικὸν ἀσφαλειῶν πραγμένον ἤτοι 1.107.507.952 λιρέττων ἔναντι 996.672.401 τοῦ 1929.

Ἐπίσης ἡ ἐν λόγῳ ἔταιρεια κατέθεσεν ἔγγραφον ἔγγυησιν ἐν «Αγγλίᾳ διὰ λ. στ. 100.000 ἔναντι τῶν ἑκατὸν ἑργασιῶν της.

Ρεκόρδ Ναυπηγικῆς ἐργασίας

Τὰ Ἱταλικὰ ναυπηγεῖται «Cantieri Riuniti del Adriatico», τῆς Τεργέστης, εἰς τὰ ὄποια συμμετάχει: καὶ ἡ ἔταιρια Κόζουλιτς, ἔχουσα σήμαρον ὑπὸ ναυπηγῆσιν πλοίων χωρητικούτητος 229.730 τόννων ἐμπορικὰ καὶ πολεμικά. Τὸ μέγιστον τῶν ἐν λόγῳ σκαφῶν είναι τὸ κατασκευαζόμενον διὰ λογίου τοῦ «Λόδδη Σκριπάντο» ὑπερωκετών 50.000 τόννων γκρό.

Ναυπηγοῦνται ἀπίστειρα τρία τάνκες 16.200 τόννων φορτίου ἔκκαστον εἰς παραλαβὴν τῆς Στάνταρ «Οίλ Κόμπεν», δύο ταχυδρομικὰ μότορσιπς διὰ τὴν Κόζουλιτς Λάζη 22.265 τόννων ἔκκαστον, δύο τάνκες 11.500 τόννων ἔκκαστον διὰ λογαριασμοῦ Νορθρήικων ἐφοπλιστικῶν Οίκων, τρία ταχυδρομικά 3.000 τόννων ἔκκαστον διὰ τὴν Σοδίετ καὶ τρία μότορσιπς 2000 τόννων ἔκκαστον διὰ τὴν τάχυτην προσεχῶν δύο πετρέργιων 770 τόννων ἔκκαστον ἐν επιφανείᾳ καὶ 975 τ. ἐν καταδύσει, μὲ ταχύτητα 17 μιλίων καὶ ἐνδέ απολυτόρρου 6100 τόννων καὶ 18 μιλίων διὰ τὸ Πορτογαλικὸν στόλον.

Λιμενικὰ ἔργα εἰς τὰς ἀποικίας

Σεδαρών λιμενικῶν ἔργων ἀνελήφθη ἡ ἀκτέλεσις παρὰ διαφόρων Ἱταλικῶν ἔταιρων διὰ τὴν ἐνίσχυσιν τῶν λιμένων τῶν Ἱταλικῶν ἀποικιῶν. Οὕτω εἰς Massauah ἡ ἐγκατασταθεῖσα πλωτὴ διεξαμενὴ ἡ ἀξία τῆς διποίας θὰ ἀνθληθῇ εἰς τὰ 13.500.000 λιρέττας.

Ἐε ἀλλού εἰς τοὺς λιμένας Τραπέζων καὶ Βεγγάζης θὰ ἀναγερθοῦν, μεγάλαι ἀποθηκαὶ πατρελαίων, δὲ λιμήν τῆς Βεγγάζης θὰ προστατευθῇ καὶ μὲ νέαν κυριατοθραύστην, διποίοις θὰ ἀποπερατωθῇ ἐντός τριετίας μὲ πλάνην 56.000.000 λιρέττων.

Οἱ λιμένες Τεργέστης καὶ Φιούμε

Κατόπιν τῆς ὑπεργραφείσης «Ιταλοσοβιετικῆς» ἐμπορικῆς συνθήκης θὰ χρησιμοποιηθῇ δὲ λιμήν τῆς Τεργέστης ὡς κεντρικὴ διάσις διὰ τὴν εἰσαγωγὴν Ρούσσακον γιανθρώπων καὶ ἀνθρακίτου Ντόντετς εἰς Αδιστρίαν καὶ Τσογκολοβακίαν, δὲ λιμήν τοῦ Φιούμε διὰ τὴν εἰσαγωγὴν εἰς Γιουγκολίτεν καὶ Ούγγαριαν.

ΓΑΛΛΙΑ

Τὸ ἀκάτιον τοῦ Αλλαίν Ζερμπώ

Ο περιφήμος Γάλλος θαλασσοπόρος 'Αλλαίν Ζερμπώ, ἐδώρησε τὸ μήτρον, ἀλλὰ τὸν καταστάν θανοδόσον πλοιάρχον του «Φαύρκρεστ» εἰς τὸ Γαλλικὸν Πόλεμικὸν Ναυτικόν, ἐπιδρόμος δὲ αὐτὸν ἐπλευσεν ἐκ Χάρδης εἰς τὸ Ναύσταθμον τῆς Βρέστης, διποίοι καὶ τὸ παρέδωκεν, εἰς ἀνάμνησιν τῶν χλιαρῶν μιλλίων, ἀτίνα τόσον τολμηρός εἰχε διαπλέσει: εἰς διλούς τοὺς Θεανούς. Τὴν ἄγνινον ἀλλού καθειλύσθη εἰς τὸ Σαρραλέον θαλασσοπόρου.

ΑΙ ΑΝΑΓΚΑΙ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

ΕΚΤΟΝ ΑΡΘΡΟΝ ΤΟΥ Κ. Ν. ΜΕΤΑΞΑ

Υπήρξεν έποχή, κατά τὴν ὅποιαν τὰ πληρώματα τῶν ἑλληνικῶν πλοίων εἰργάζοντο, κατὰ μὲν τὸ θέρος «ἀπὸ ἥλιο σὲ ἥλιο» δηλαδὴ ἀπὸ τῆς ἀνατολῆς μέχρι τῆς δύσεως τοῦ ἥλιου, κατὰ δὲ τὸ φυιόπωρον καὶ τὸ χειμῶνα, πέραν τῆς διαρκείας τοῦ ἡμεροῦ τόξου, χρησιμοποιοῦντες τεχνητὸν φωτισμὸν. Οὐδεὶς φραγμός ἐτίθετο εἰς τὸ εῖδος τοῦ ἀνατιθεμένου αὐτοῖς ἔργου ἢ ἀγγαρείας, ἢ δὲ συμπεριφορὰ τῶν ἀνωτέρων πρὸς τοὺς κατωτέρους δλίγῳ διέφερε, ἀπὸ τὴν δικαιοσύνην, μεθ' ἣς οἱ πλαιστεροὶ ἐφέροντο πρὸς τοὺς δούλους ἢ τὰ κτῆμα.

Ἐπηκολούθησεν δὲλλη ἔποχή, καθ' ἣν αἱ ἐργάσιμοι ὠρίζοντο ἀπὸ τῆς ἔκτης πρωΐης μέχρι τῆς ἔκτης ἑσπεριγῆς μὲν ὡριαίον διάλειμμα κατὰ τὴν μεσημβρίαν χάριν τοῦ γεύματος. Καὶ ἐφθάσαμεν τέλος εἰς τὰ πολεμικὰ ἔτη, κατὰ τὰ ὅποια φαίνεται διτὸς δὲν ἀρκεῖ ἢ ἀλλατωσίς τοῦ χρόνου ἐργασίας εἰς τὸ δικτύωρον, καθ' ἡμέραν ἐργάσιμον, ἀλλ' ἐπιδιώκεται ἢ ἐπιθυμή ἀργίας, πλὴν τῆς κατὰ τὴν Κυριακήν καὶ τὰς μεγάλας ἔορτάς, ἀκόμη καὶ κατὰ τὰ ἀπογεύματα τοῦ Σεβράτου καὶ εἰς δσφ τὸ δυνατὸν περισσέρας μικρᾶς ἔορτάς.

Περαιτέρω, δχι μικρὸν μέρος τοῦ ναυτεργατικοῦ κόσμου, δρμώμενον ἔξι ἀντιδράσεων πρὸς τὰς προγενεστέρας καταπίεσις καὶ ἐπηρεάζομενον ἀπὸ τὰς προπαγανδιζομένας γεωτέρας κοινωνικὰς θεωρίας περὶ τῆς θέσεως καὶ τῆς ἀνεξαρτησίας τοῦ ἐργάτου πραγματίζει τὸν προσορισμόν του, φαντάζεται τὸν ρόλον του σχετιζόμενον πρὸς μόνας τὰς ἀνάγκας τῆς ναυτιλίας, ἀν δὲν χαρεκαγῇ διὰ τὰς ζημίας ἐκ τῆς ἐκμεταλλεύσεως τοῦ τροφοδοτοῦντος αὐτὸν πλοίου μένει ὅμως ἀδιάφορος δι' αὐτᾶς, τὴν δὲ συντήρησιν τοῦ πλοίου θεωρεῖ ἔργον πρόσθετον, ἀνήκον κανονικῶς εἰς ἔξωτεροικούς ἐργάτας τῆς ἔηρας. Κατ' ἀκολουθίαν, ἔχει καταχνήσει φυγόποιον, μεμψίμοιρον καὶ ἀναρχικόν, δχι δὲ μόνον ἢ ἀπόδοσις τῆς ἐργασίας του είναι κατωτέρα τῆς ὀφειλομένης, ἀλλὰ καὶ ἀπὸ ἀπόψεως πειθαρχίας ἀποπνέει τὴν ἀποσύνθεσιν.

Δὲν ἐλλείπουσι, δυστυχῶς, αἱ περιπτώσεις καθ' ἣς ἡ διασάλευσις τῆς τάξεως προέρχεται ἐκ τῶν ἄνω. "Οταν οὐ μόνον συνίσταται, ἀλλὰ καὶ ἐπιβάλλεται ὑπὸ τῶν πλοίοικτητῶν ἢ πρόσληψις ἐν τῷ πληρώματι μειονεκτούντων εὐνοούμενον των καὶ μάλιστα δταν ἐνθαρρύνωνται οὗτοι εἰς λαθραίαν ἐπιβλεψιν καὶ ἀναφορὰν τῶν δῆθεν παρεκτροπῶν τῶν προσταμένων των, πῶς δύνανται οἱ τελευταῖοι ν' ασκήσωσι οἰδηπήποτε ἐπιβάλλον ἐπὶ τοῦ προσωπικοῦ τοῦ πλοίου; "Οταν ὁ πλοίοικτης ἢ ὁ πλοίαρχος, ἢ ὁ ἀξιωματικὸς αὐτοεξευτελίζονται συμπράττοντες μὲ τὰ πληρώματα εἰς καταχρήσεις ἐπὶ τοῦ φορτίου, ἢ εἰς λαθρεμπόριον, ἢ εἰς οἰδηπήποτε ἀνήθικον ἐνέργειαν, πῶς είνει δυνατὸν νὰ διατηρῶσῃ τὴν δρειλομένην ἐμπιστούνγην καὶ τὸν σεβασμὸν τῶν ὑφισταμένων των; "Οταν ἔξι αὐταρχικῆς νοστροπίας ἢ ἐκ κακῆς συγκρίθειας ἐκσπάσιν εἰς σκακιούς τρόπους καὶ ὑδριστικάς ἐκφράσεις, δταν ἔξι ἐσφαλμένης ἀντιλήφεως τῶν ὑποχρεώσεων τῶν ὑφισταμένων των διποθάλλουσιν αὐτοὺς εἰς ἀσκοπον ἢ ἐξαντλητικὴν ἐργασίαν, τί ἀλλο ὡτα προκαλέσων εἰμὴ τὴν δυσφορίαν των, τὴν ἀγανάκτησιν των, τὴν ἀντίστασίν των, παρ' ὅλη τὴν καλὴν θέλησιν τὴν ὅποιαν ἐνδέχεται νὰ ἔχουν;

Ἄλλα πολὺ είναι τὸ μέτρον τῆς δικαίας καὶ λογικῆς κατανομῆς τῆς ἐργασίας; Ποιὰ είναι τὰ δρια μεταξὺ τῶν δικαιιωμάτων καὶ τῶν ὑποχρεώσεων τοῦ γαυτεργάτου; Ποιὰ είναι τὰ σημεῖα συναντήσεως τῶν διαφόρων ἀρμοδιοτήτων τῶν ἐπὶ πλοίων ὑπηρετούντων ἀνδρῶν; Είναι ἀποκαρδιωτικὸν γὰ σκέπτεται κανεὶς διτὸς ἔχομεν ἀφεθῇ ἔκαστος γὰ χαράσση ταῦτα ἀναλόγως τῆς πείρας του, τῶν συμφερόντων του καὶ τῶν αἰθημάτων του, ἐκ τῆς συγχύσεως δὲ ταύτης προέρχονται αἱ πλεισται ἀγωμαλίαι καὶ προστριβεῖται αἱ λαμβάνουσαι χώρων εἰς τὸ ἐμπορικὸν γαυτικόν. Είναι πλέον ἢ καὶ δρᾶς δπως καταρτισθή πλήρως καὶ ἐπιμελῶς σταθμισθῇ ἔξι δλων τῶν πλευρῶν, ἐπίσημος κανονισμὸς τῆς ἐσωτερικῆς ὑπηρεσίας τῶν ἐμπορικῶν πλοίων, κατὰ τὸ ὑπόδειγμα τοῦ δημοσιευθέντος, πρὸ ἔτους περίπου, ἐν τῇ Ἐπιθεωρήσει τοῦ ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ ὑπὸ τοῦ ἀξιοτίμου ἐπιλεγμένορχου κ. Βασιλείου Σκαρπέτη. Κατόπιν εὐγενοῦς αὐτοῦ συγκαταθέσεως, κρίνω λυσιτελῆ τὴν ἀναδημοσίευσιν καὶ ἐν τῷ παρόντι τοῦ ἀναφερομένου κα-

νονισμοῦ, μετ' ἐλαχίστων τινῶν παρακλαχῶν καὶ προσθηκῶν, λαμβάνω δὲ τὸ θάρρος ὅπως συστήσω τὴν γείκευσιν τῆς ἐφαρμογῆς του ἐπὶ τῶν ἐμπορικῶν μηκούνιων, ἐν τῇ πεποιθήσει διτὸς καὶ οἱ σήμερον ὑποφέροντες θάρρωσι τὴν ἀγαλούφισιν, ἢς ἐτύχομεν ἐπὶ τὴν ἐποίησην τοῦ μέσω δυσχερῶν συνθηκῶν, πάντες οἱ ὑπηρετήσαντες ἐπὶ τῇ βίσει τῶν ἀρχῶν τοῦ δημοσιευμένου κανονισμοῦ.

Κανονισμὸς τῆς ἐσωτερικῆς ὑπηρεσίας τῶν ἐμπορικῶν πλοίων

ΜΕΡΟΣ Α'

Γενικοὶ ορισμοὶ καὶ ἵεραρχία τοῦ προσωπικοῦ.

Αριθμον 1ον

Ἐν τῇ ἐφαρμογῇ τῶν διατάξεων τοῦ παρόντος κανονισμοῦ, ὡς Σκάφος νοεῖται τὸ πλοῖον μετὰ πάντων τῶν ἐξερτημάτων καὶ τῶν παρακολουθημάτων αὐτοῦ, ἔξαιρέσει τῆς μηχανῆς.

Ως μηχανὴ νοεῖται τὸ σύνολο τῶν κινητηρῶν καὶ διηγητικῶν μηχανημάτων, μετὰ τῶν λεβήτων καὶ τῶν λοιπῶν μέσων παραγωγῆς τῆς πρωτικῆς δυνάμεως, τῶν ἀνθρακηποθηκῶν, διποθηκῶν, σηράγγων, διατοιχημάτων καὶ ἀλλων ἐγκαταστάσεων τῶν εύρισκομένων ἐντὸς τοῦ μηχανοστασίου, λεβητοστασίου καὶ τῶν παραρτημάτων αὐτῶν.

Ως πλοῖον νοεῖται τὸ σκάφος ὅμοιο μετά τῆς Μηχανῆς.

Ως πλήρωμα νοεῖται τὸ σύνολο τῶν ἐπὶ τοῦ πλοίου ὑπηρετούντων προσώπων, ἔξαιρέσει τοῦ πλοιάρχου. Τὸ πλήρωμα διαιρεῖται εἰς πλήρωμα σκάφους καὶ εἰς πλήρωμα μηχανῆς, ἀναλόγως τῆς ὑπηρεσίας εἰς ἣν ἀνήκει.

Ως προσωπικὸν τοῦ πλοίου νοεῖται ὁ πλοίαρχος δημοσιεύτης τοῦ πληγρώματος αὐτοῦ.

Ως Ἐπιβάτης νοεῖται πᾶν ἄλλο πρόσωπον ἢς οἰκεῖται τοῦ πλοίου.

Αριθμον 2

Η ἵεραρχία τοῦ ἐπὶ τῶν ἐλληνικῶν ἐμπορικῶν πλοίων ὑπηρετούντος προσωπικοῦ δρίζεται ὑπὸ τῶν κατωθ: διαθητοῦ καὶ ἀκολουθοῦ τὴν κατωθ: ἐμφανιούμενην σειράν.

1) Πλοιάρχος. Ἀξιωματικοί.

2) Ἀρχιμηχανικοί.

3) * Ὑποπλοιάρχος, Α' μηχανικός, Ἰατρός

4) * Ἀγθυποπλοιάρχος, Β' μηχανικοί. Α' ραδιοτηλεγραφητής, Α' οἰκονομικός ἀξιωματικός.

5) Γ' Ἀξιωματικός Ηηδαλιούχεις, Γ' μηχανικός.

6) Δ' μηχανικός, Β' ραδιοτηλεγραφητής, Β' οἰκονομικός ἀξιωματικός.

Δόκιμοι Ἀξιωματικοί

7) Δόκιμοι Ηηδαλιούχεις, Δόκιμοι Μηχανικοί.

Υπαξιωματικοί

8) Ναύληρος, Ἀρχιθεωρματής, Ευλουργός, ἡλεκτριστής, Α' μάγειρος, Α' θαλαμηπόλος, τροφοδότης.

9) Ὑποναύληρος, Β' μάγειρος, Β' θαλαμηπόλος, ἀποθηκευτής.

Κατώτερον πλήρωμα

10) Λιπανταὶ, διδρονομεῖς, σιδηρουργοί.

11) Ναυταὶ, θερμασταὶ, διηγητοὶ, διηγηθοὶ θαλαμηπόλοι: (ἐν οἷς καὶ οἱ θαλαμηπόλοι: ἀξιωματικῶν καὶ μηχανικῶν).

12) Ναυτόπτεις, ἀνθρακεῖς, ἐπίκουροι: πάσης κατηγορίας.

ΜΕΡΟΣ Β'

Αρμοδιότης καὶ Γενικὰ καθήκοντα ἐκάστου τῶν ἀπαρτιζόντων τὸ Προσωπικόν.

Αριθμον 3ον. Ὁ Πλοιάρχος

1. Ἐξουσία καὶ Εύθυνη τοῦ Πλοιάρχου. Ὁ πλοιάρχος

(*) Οἱ ὑποπλοιάρχοι καὶ ἀνθυποπλοιάρχοι καλοῦνται εἰδικώτερον ἀξιωματικοὶ Ηηδαλιούχεις, δόκιμοι πρόσωποι: γὰ διακριθεῖσιν ἀπὸ τῶν ἀλλων ἀξιωματικῶν.

είναι διάρχηγδες του πλοίου. "Εχει εξουσίαν και ελεγχούν επί πάντων των μελών του πληρώματος, κατά τα τέλη πλοΐου και έντονων. Είναι διόπειθυνος απέναντι του πλοιοκτήτου διά πάν δια, έντονων πλοιώφ, αφορδει τά συμφέροντα αυτού, όλος επίσης εύθύνεται και διά την προσάσπισην των συμφερόντων τών φορτωτών, άσφαλιστών και παντός τρίτου ένδιαφερομένου εις το πλοίον ή εἰς τὴν ἀποστολήν τοῦ πλοίου.

Είναι επίσης διόπειθυνος και πλέοντας τοῦ Κράτους διά τὴν καλήν και ακριβή τήρησιν τῶν περι Εμπορικῆς Ναυτιλίας γόμων και κανονισμῶν, ώς και απέναντι τῶν συγκαθέλων του διά τὴν τήρησιν τῶν υψηλῶν και τιμητικῶν παραδόσεων του θετικοῦ μηχανικοῦ ναυτικοῦ.

2) Καθήκοντα μάια αναλήψει πλοιαρχίας. Εύθος, ώς αγγλίδη τὴν διοίκησιν τοῦ πλοίου διαπίστεις διά τὴν λεπτομερειών του πλοίου του, ητοι τῆς χωρητικότητος, βλ. οι σηματικούς τῆς ταχύτητος, τῆς καταναλώσεως εἰς καύσιμους θληγανάδες, τῆς αναλόγως τῆς αναπτυσσόμενης ήπος τῆς μηχανής ή πτοδυνάμεως, τῆς αναλογίας τῶν στροφών έλικων, τῆς χωρητικότητος τῶν έρματος εξιμεγάνων, τῶν ανθρακοποιηθέντων και τῶν κυτῶν τοῦ φορτίου, και γὰρ πληροφορηθῆ ἐπίσης περὶ τῶν διλων διλογίων και εἰδῶν έφοπλισμού εἰς γένει, σύμπαντας πάσας ἔλλειψις γὰρ συμπληρωθῆ ἐγκαίρως.

Οφείλει νὰ συνεννογθῇ μετὰ τοῦ προπλοιάρχου και τοῦ α' μηχανικοῦ και γὰρ επιθεωρήσῃ μετ' αὐτῶν διόπλιθρον τὸ πλοίον, ἵνα δεδιαιθρίσῃ περὶ τῆς λειτουργίας τῶν πυροσβεστικῶν μηχανημάτων, τῶν διατάξεων θυρῶν, τῆς καταστάσεως τῶν καλυμμάτων τῶν κυτῶν, τοῦ αερισμοῦ αὐτῶν, τῆς καταστάσεως και λειτουργίας τοῦ πηγαδίου, τῶν ἀντιλιμάνων και τῶν διαφόρων σωληνώσεων, τῶν διπυθμένων, πυθμενίδων, ιστῶν καλῶν.

Όλα τὰ διμοδία εἰδῆ μηχανημάτων και διλλαγήρων μετὰ τῆς διεπιστάζουνται, ἵνα επιθεωρήσῃ περὶ τῆς ένδεικνυμένης χρησιμοποιήσεως αὐτῶν.

Εδοκή προσοχὴ πρέπει νὰ καταβάλληται εἰς τὰ δργανά καυστικά πλοία, ητοι πυξίδας, χρονόμετρα, χάρτας, βυθομετρικά έργαληα και δι πλοιάρχος πρέπει γὰρ εἰναι βέβαιος περὶ τῆς καλῆς λειτουργίας αὐτῶν προτού τὸ πλοίον ἀποπλεύῃ, ώς και τῆς καλῆς καταστάσεως και εὐχεροῦς χρησιμοποιήσεως τῶν σωστικῶν λέμβων, τῶν έξαρτημάτων αὐτῶν και διλων τῶν νησιαρχικῶν μέσων.

(Η συνέχεια εἰς τὸ ἐπόμενον)

ΤΟ ΠΕΝΤΑΕΤΕΣ ΣΧΕΔΙΟΝ ΤΩΝ ΣΟΒΙΕΤ

Κατὰ τὰς ἀρχὰς τοῦ τρ. ἔτους συνῆλθεν εἰς τὴν αἴθουσαν τοῦ 'Αγίου Ανδρέου τῶν ἀνακτόρων τοῦ Κρεμλίνου ἐν Μόσχα, ἀλλοτε αἱθουσαν τοῦ Θρόνου τὸν Τσάρων, ἡ τρίτη διάσταση τῶν ἐκτελεστικῶν ἐπιτρόπων τῶν Σοβιετικῶν δημοκρατιῶν, ητοις και καθηρίσεις τὰς προσβλέψεις τῆς διὰ τὸ 1931, διόπειθη τὸ τρίτον ἔτος τοῦ ὑπὸ έφαρμογὴν διετοῦς σχεδίου τῶν Σοβιέτ.

Ἄποδειομηχανικῆς ἀπόφεως διεπιστώμης ή πρόδηλεψις, ητοι γὰρ ἀξία τῆς διομηχανικῆς παραγωγῆς θὰ ὑπερβῇ κατὰ 45 οἰο τὴν τοῦ π.ε. δηλαδὴ κατὰ πεστόν ἀρκετά μέγα, λαμπρούμενου ὑπὸ δψιν, διτοις τὸ 1930 ή διομηχανικὴ παραγωγὴ, περὶ διλων τὰς καταβληθεῖσας ἐντατικὰς προσποθείας δὲν κατωρθώθη γὰρ ὑπερβῇ, εἰμὴ μόνον κατὰ 25 οἰο τὴν παραγωγὴν τοῦ 1929.

Εἰς ἐπὶ τὸν κυριωτέρων παραγόντων, διτοις θὰ συντελέσῃ εἰς τὸ σοδερὸν αὐτὸ διλων προδόδου τῆς Σοβιετικῆς διομηχανίκης εἰναι και γὰρ ἀρχαμένη ἀπὸ τοῦ 1930 ἐκμετάλλευσις πεντακοσίων νέων διομηχανικῶν ἐγκαταστάσεων.

Διὰ γὰρ φθάστων εἰς τὸ ἀποτέλεσμά μας—εἰπεν εἰς τὸν Λαζαρένον ἐπιτρόπων—έχομεν τὴν ὑποχρέωσιν γὰρ ἐργασθῶμεν μὲ μίαν «λυσσαλέαν ἐνεργητικότητα». Ή παραγωγὴ τοῦ γχανθρακοῦ κατὰ τὸ τρέχον ἔτος προβλέπεται ν' ἀνέλθῃ εἰς 8312 ἑκατομμύρια τόνων τοῦ 1930.

Ο ἀριθμὸς οὗτος κατὰ τὸν διόπλιθρον εἰσιν τῆς Δικτυάσθεως διον γὰρ ἐπιτευχθῇ δι' οἰωνδήποτε μέσων, διότι ἀποτελεῖ δικτυάν παράγοντα διὰ τὴν ἐπιτυχίαν τοῦ διετοῦς προγράμματος.

Κατὰ τὸ τρέχον ἔτος 15 γένα ἀνθρακωρυχεῖα τίθενται: ὑπὸ ἐκμετάλλευσιν, 20 δὲ διλλαγή ἀνεκκαίησθησαν ἐνισχυθείσης τῆς ἀποδοσεώς των.

Η δύναμις τῶν ἡλεκτρικῶν σταθμῶν κατὰ τὸ 1930 ἀνήρχετο 1.300.000 κιλούρια, ηδη δὲ ἐφύσει τὰ 2.300.000 κιλούρια, εἰς τὰ

διπολα δέον γὰρ προστεθοῦν και 500.000 ἀντιπροσωπεύοντα τὴν δύναμιν τῶν σταθμῶν τῶν ἐργαστασίων και τῶν διομηχανικῶν ἐγκαταστάσεων.

Ἐπίσης εἰς τὴν διομηχανίαν τῶν μετάλλων ὑπολογίζεται δι' ἐφέτος μία αὔξησις κατὰ 100 οἰο ἔναντι τοῦ 1930.

Διὰ τὴν διομηχανίαν τῶν παντὸς εἰδῶς μηχανημάτων προβλέπεται αὔξησις 86 οἰο ἔναντι τοῦ 1930. «Οφείλομεν γὰρ ἀπαλλαγῆμεν—ἀπεφάνηθη χαρακτηριστικῶς ή διάσκεψις—τῆς κυριαρχίας τῶν ξένων και γὰρ κατασκευάζωμεν μόνοι μας τὰς μηχανές, τῶν διπολῶν ἔχομεν ἀνάγκην».

Διὰ τὴν παραγωγὴν τῶν δημητριακῶν καρπῶν προβλέπεται ν' ἀνέλθῃ αὕτη εἰς μεγαλυτέρους πεστότητας, και διτοις 143 ἑκατ. ἑκταρίων ἔναντι 115 ἑκατ. ἑκταρίων τοῦ ἔτους 1927-28.

Ἐν τούτοις παρὰ τὰς ἀγνωτέρων Σειραίτικὰς ἀλπίδας, πρέπει κανεὶς γὰρ διεκνύη αἰσθητὴν ἐπιφύλαξιν επι: τῶν ἐκ Ρωσίας ἐξαγγελούμενων. Διυστυχῶς πηγαὶ πρὸς ἔξαρθρωσιν τῆς ἀληθείας δὲν υπάρχουν, δι' δὲ και πᾶν διτοις ἀφορδει τὴν Ρωσίαν στηρίζεται κατὰ τὸ πλεῖστον εἰς τὰς ἐπισήμων ἐκ Μέσχας ἀνακοινώσεις, αἰνιγές διακρίνονται διμοις πάντοτε διον πάροδοις αὐτοῖς, διότι ἐνέχουσι και αἰσθητὴν δόσιν προποχγχοδιστικοῦ χαρακτήρας.

Η ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΚΙΝΗΣΙΣ ΤΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ ΑΡΓΕΝΤΙΝΗΣ

Η κίνησις εἰς δόλους τοὺς λιμένες τῆς Αργεντινῆς ἀνήλθε κατὰ τὸν μῆνα Απρίλιον εἰς 240 ἀτμόπλοια 906.537 τόνων γὰρ νέτ, ητοι ἔναντι τοῦ περιπταγοῦ Απριλίου ήτοι ηδη μεγάλη κατὰ 36 πλοίοια 68.727 τόνων γὰρ νέτ. Εἰς τὴν λιμενικὴν κίνησιν τοῦ Μαΐου 1931 τὴν πρώτην θέσιν κατέχει η Αγγλικὴ σημείων μὲ 86 πλοία 352.356 τόνων, ούτε διμοις καππωρέα τῆς ἀντιστοίχου περισηγής, διτοις 89 πλοία 382.932 τόνων.

Απὸ Ιησ. Ιανουαρίου μέχρι 30ης Απριλίου, ητοι κατὰ τὸ α' 4μηνον τοῦ τρ. δι. ή κίνησις τῶν λιμένων τῆς Αργεντινῆς ἀνήλθεν εἰς 1052 πλοία 3.822.863 τόνων γὰρ, ἐκρη πέρισσα αὐγήθεν εἰς 909 πλοία 3.467.931 τόνων. Δι' ἐφέτος δθεν ἐσημειώθη η ἀξιόλογος αὔξησις εἰς κατέπλοιας επι: πλέον 343 πλοίων 354.737 τόνων.

Κατὰ τὴν 4μηνον τκύτην λιμενικὴν κίνησιν τῆς Αργεντινῆς ή Ελληνικὴ σημείων ἔρχεται κατη τοισι εἰς τοντον και δευτερα δητοις εύνησιν εύνην λιμενικὴν κίνησιν τοῦ 4μηνον τοῦ τρ. δι. ή Ελληνικὴ σημείων εἰς τοντον καταπλευσάντων πλοίων. Η κίνησις τοῦ 4μηνον κατανέμεται μεταξὺ τῶν κατώθι: δέκα εἴδη σημείων, ένα συγκριτεί και μὲ τὸ 1930:

	1931	1930		
Σημεῖα	ά.)π	Τόνων γὰρ	ά.)π	Τόνων γὰρ
Αγγλικὴ	444	1.678.900	379	1.505.840
Γερμανικὴ	62	299.801	71	338.991
Ιταλικὴ	51	274.545	46	262.091
Ηγουμ. Πολ τειῶν	49	205.802	52	217.502
Νορβηγικὴ	66	210.248	39	112.722
Έλληνικὴ	72	212.114	49	131.294
Ολλανδικὴ	62	198.648	49	174.189
Γαλλικὴ	45	194.205	42	198.710
Σουηδικὴ	56	106.024	49	93.403
Ισπανικὴ	17	73.884	13	48.742
Γιουγκοσλαβικὴ	23	71.675	17	51.348
Ιαπωνικὴ	12	52.205	8	37.820
Δακικὴ	16	52.161	17	62.644
Βραζιλικὴ	19	42.684	24	57.563
Βελγικὴ	13	39.248	18	57.086
Αργεντινή	15	32.510	16	34.259

Η κατὰ μῆνα λιμενικὴ κίνησις τῶν διον λιμένων έχει ἐν συγκρίσει, ώς κάτωθι:

	1931	1930
Ιανουαρίου	ά.)π 293 τ. γὰρ 1.053.417 ἔναντι α.)π 259 τ. γὰρ 966.975	
Φεβρουαρίου	> 221 > 799.718 > 208 > 783.719	
Μάρτιου	> 298 > 1.062.966 > 238 > 879.427	
Απρίλιου	> 240 > 903.537 > 204 > 837.810	
	1052	3.822.668
		909
		3.467.931

Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ ΕΙΣ ΤΗΝ ΞΕΝΗΝ

Η "ΕΥΓΕΝΙΑ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ", ΕΓΚΑΙΝΙΑΖΟΥΣΑ ΤΗΝ ΕΑΡΙΝΗΝ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΝ ΤΟΥ ΚΑΝΑΔΑ

Τά «Ναυτικά Χρονικά» είς τὸ δόπιον αριθμ. 9 τεῦχός των τῆς Ηγετικής Μακρινής Ανηγγειλίας, διτι τὸ ἀνοιγμά τῆς ναυτιπλοΐας εἰς τὸν Καναδικὸν ποταμὸν τοῦ Ἀγίου Λαυρεντίου καὶ ἡ ἔναρξις τῆς ἐργασίας τῶν ἐκρινῶν ἔξαργων Καναδικῶν στηρῶν ἐνεκινάσθη ἐφέτος ἀπὸ τὸ Ἐλληνικὸν φορτηγὸν ἀτμόπλοιον «Ἐύγενία Σ. Ἐμπειρίκου», διπερ πρώτου ἐξ δύον τῶν σκαφῶν τῆς Διεθνοῦς Ναυτιλίας ἔφθασεν εἰς τὸ Καϊμπεκ τὴν 22αν Ἀπριλίου κυθερωμένον ἀπὸ τὸν ἑξῆς Ἀγδρου πλοίαρχον κ. Θεμιστοκλῆν Μ. Γουλανδρῆν.

Ἡδη τὸ ἐν λόγῳ ἀτμόπλοιον ναυλοχεῖ εἰς τὸν Πειραικὸν λιμένα, διπο καὶ ἔκφορτώνει τὸν ἐκ Καναδᾶ κομισθέντα σίτου, ἐπὶ τῇ εὐκαιρίᾳ δὲ ταῦτη ἐπινερχόμενος ἐπὶ τοῦ γεγονότος προσθέτοντες χαρακτηριστικὰς λεπτομερεῖας τῆς διέξαχθείσης τελετῆς ἥτις ἐτέμησε τὴν Ἐλληνικὴν σημαίαν καὶ κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς δροσίας ἡκούσθησαν τόσοις φιλόφρονες δύσιν καὶ συγκινητικοῖ λόγοις ὑπὲρ τῆς Ἐλλάδος, ὑπὲρ τῆς Ἐλληνικῆς Ναυτιλίας καὶ ὑπὲρ τοῦ Ἐλληνικοῦ πολιτισμοῦ.

Τὸ φορτηγὸν «Ἐύγενία Σ. Ἐμπειρίκου» ἀποπλεύσαν καγὼν ἐκ Πειραιῶς κατηγορύθη εἰς Καναδῖν, ἔνθη εἰσῆλθεν εἰς τὸν ποταμὸν τοῦ Ἀγίου Λαυρεντίου καὶ ἔφθασε πρώτον εἰς τὸν λιμένα τοῦ Καϊμπεκ, ἀφ' ἧς ἐτάκησεν οἱ πάγοι τοῦ ποταμοῦ καὶ ἀπεκατεστάθη ἡ ναυσιπλοΐα. Κατ' ἔθιμον ἡ Λιμενικὴ Ἐπιτροπεία τοῦ Καϊμπεκ χαρίζει εἰς τὸ πλοῖον διπερ καὶ ἔτος ἔγκαινιάς τοῦ ἀνοιγμάτου ποταμοῦ μίαν Χροσῆν Ράθδον, διτι ἡς συμβολικῶς ὁ πλοίαρχος τοῦ πρώτου πλοίου θράψει τοὺς πάγους καὶ ἀνοίγει ἐλεύθερον τὸν δρόμον πρὸς τὸ Καϊμπεκ καὶ τὸ Μόντρεαλ.

Ἡ τιμὴ ἀστή προσεγένετο ἐφέτος εἰς τὴν «Ἐύγενία Σ. Ἐμπειρίκου», διὰ πρώτην δὲ φορὰν ἡ Ἐλληνικὴ σημαία ἐνεκαινίασε τὴν ναυσιπλοΐαν τοῦ ποταμοῦ καὶ τὴν ἔναρξιν τῶν ἔξαργων. Διὰ τοὺς Καναδοὺς δὲ εἰσπλους τοῦ ώραίου Ἐλληνικοῦ φορτηγοῦ ἐχαριτεῖσθη, ὡς τὸ πρώτον μήνυμα τῆς ἐφετεινῆς ἐργασίας, ἡτο ἡ πρώτη χειδίδων τοῦ Ἐκρος.

Οταν ἡ «Ἐύγενία Σ. Ἐμπειρίκου», ἀνερχομένη τὸν ναυσιπλοϊον ποταμὸν ἔφθασεν ἐγγὺς τοῦ Καϊμπεκ, ἔξῆλθεν εἰς προϋπάντησιν μία ταχύπλοιος δενζινάκατος μέλαντι πρόσωπον τῶν ἀρχῶν τοῦ λιμένας, διτις ἡγήγηθη ἐκ μέρους τῆς πόλεων εἰς τὸν Ἐλληνικὸν πλοίαρχον καὶ τὸ πλοῖον τό: «Καλῶς ἡλθανα» ἀνήγγειλε δὲ διτι ἡ Χρυσῆ Ράθδος τῶν ἔγκαινιών τῆς ἐκρινῆς περιόδου ἀπενεμήθη εἰς τὸ Ἐλληνικὸν φορτηγόν.

Ο πλοίαρχος κ. Θεμ. Γουλανδρῆς ἡγχαρίστησε καταλλήλως εὐχηθεὶς ὑπὲρ τῆς προσόδου τοῦ Καναδᾶ καὶ ἡ «Ἐύγενία Σ. Ἐμπειρίκου» διαπλέουσα ἡρέμα τὸν ποταμὸν εἰςέπλευσεν εἰς τὸν γραφικὸν λιμένα τοῦ Καϊμπεκ ὑπὸ τὰς ἐνθυσιώδεις ζητωκραυγὰς τοῦ συγκεντρωμένου εἰς τὰ πλησίον κρηπιδώματα κόσμου.

Μετὰ δύο ἡμέρας ἐγένετο ἡ τελετὴ τῆς ἐπιδόσεως τῆς «Χρυσῆς Ράθδου» εἰς τὸ πλοίαρχον ἐν τῇ μεγάλῃ αἴθουσῃ τοῦ σκά-

φους καὶ παρουσίᾳ τῶν ἀξιωματικῶν τοῦ πλοίου. Ἀναφέρομεν χάριν τῆς ἴστορίας τὸ δύναμτα τῶν παραστάντων: Θεμ. Μ. Γουλανδρῆς πλοίαρχος, Βασ. Κουτσούκος δὲ πλοίαρχος, Ἀθαν. Παπαθωνιαστόπουλος γ' πλοίαρχος, Μήχ. Λουκρέτης α' μηχανικός, Νικ. Ραζής δὲ μηχανικός, Δημ. Καλιθρόυσης γ' μηχανικός καὶ Ἀθαν. Βελμάς ἀσυρματιστής.

Ἐκ τῶν ἐπισήμων Καναδῶν ήσανδρόποδιοι κακητῆς τοῦ λιμένος τοῦ Καϊμπεκ κ. Huestis, ὁ πλοίαρχος κ. Ambrose Landry, ὁ ἐν Καϊμπεκ πράκτωρ τῆς «Ἐύγενίας Σ. Ἐμπειρίκου» κ. H. Deguisse, δὲ κ. H. Theoret ἐκ μέρους τῆς ἐπιτρίκης «Thomson and Earle Co., Ltd» φορτωτρίας τοῦ σίτου, ὁ ἐπιθεωρητής τοῦ λιμένος τοῦ Καϊμπεκ κ. Shieds καὶ οἱ ἀνώτεροι λιμενικοὶ κ.κ. R. Boisvert καὶ Wodside.

Ἡ κομψὴ αἴθουσα ὑπόδοχης τῆς «Ἐύγενίας Σ. Ἐμπειρίκου» ἀπαστράπτουσα ἐκ καθαριότητος εἶχε φιλοτέχνια διακοσμηθῆ μὲ ἄνθη, ἐνῷ ἀδελφωμένης εἰς πτυχώσεις ἐγκαλλισμοῦ εἰχον ἀγρητηθῆ αἱ σημαῖαι Ἐλλάδος καὶ Καναδᾶ. Διαρκούσῃς τῆς συγκινητικῆς τελετῆς τὸ Ἐλληνικὸν πλοῖον εἶχεν ὑψόσεις μέγαν σημαῖοστολομὸν καὶ τιμῆς ἔνεκεν, τὴν Καναδικὴν σημαίαν εἰς τὸ ὕψος τοῦ πρωράριου ἰστοῦ του.

Σχετικῶς μὲ τὴν τελετὴν ἡ ἐφημερίς «Chronicle Telegraph» τοῦ Καϊμπεκ παραθέτει τὴν ἀκόλουθον περιγραφήν:

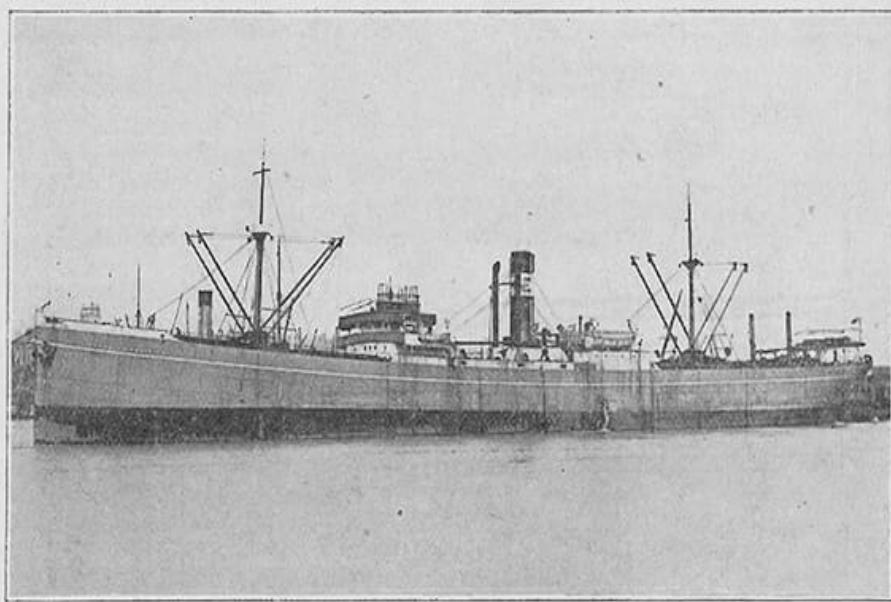
«Διὰ πρώτην ἡδη φοράν εἰς τὴν ἴστορίαν τῶν λιμένων τοῦ Καναδᾶ πλοίαρχος Ἐλληνικοῦ ἀτμοπλοίου ἔτυχε νὰ τι-

μηθῇ διὰ τῆς Χρυσῆς Ράθδου τῆς προσφερομένης καὶ ἔτος τὴν ἐποχὴν ταῦτην ὑπὸ τῆς Λιμενικῆς Ἐπιτροπῆς τοῦ Καϊμπεκ εἰς τὸν πλοίαρχον τοῦ πλοίου ἐκείνου, διπερ διαπλέον τὸν Ὁκεανὸν προσεγγίζει τὸ πρῶτον μετὰ τὴν τῆξιν τῶν πάγων εἰς τὸν λιμένα τοῦ Καϊμπεκ.

«Ἡ τελετὴ τῆς ἐπιδόσεως τῆς Χρυσῆς Ράθδου ἔλαβε χώραν τὴν 24ην Ἀπριλίου ἐπὶ τοῦ Ἐλληνικοῦ φορτηγοῦ «Ἐύγενία Σ. Ἐμπειρίκου» ὑπὸ τῆς A.E. τοῦ κ. Huestis, ὑπόδοξοι κακητῆς τῆς Λιμενικῆς Ἐπιτροπῆς τοῦ Καϊμπεκ, ἀπονεμομένης εἰς τὸν ἑξῆς Ἀγδρου Ἐλληνικὸν πλοίαρχον κ. Θεμιστοκλῆν Μ. Γουλανδρῆν, γεαρὸν καὶ δραστήριον.

«Ο κ. ὑπόδοξοι κακητῆς τῆς Λιμ. Ἐπιτροπῆς προσφωνήσας συνεχάρη τὸν Ἐλληνικὸν πλοίαρχον κ. Θ. Μ. Γουλανδρῆν, τὸν ἰδιοκτήτην τοῦ πλοίου, ὡς καὶ τὸ Ἐλληνικὸν Ἐμπορικὸν Ναυτικὸν διὰ τὴν τόσον ἐγωρίας προσέλευσιν τοῦ ἐν λόγῳ ἀτμοπλοίου καὶ ἀγέφερεν ἰδιαιτέρως, διτι εἰνε τὸ πρῶτον Ἐλληνικὸν πλοῖον εἰς τὴν ἴστορίαν τοῦ λιμένος τοῦ Καϊμπεκ, τὸ δόποιον ἔτυχεν τῆς τοικύτης τιμῆς της διακρίσεως.

«Ἀπαντῶν δὲ Ἐλληνικὸν πλοίαρχος ἐκ μέρους τοῦ ἰδιοκτήτου τοῦ πλοίου κ. Στ. Γ. Ἐμπειρίκου, τῆς Ἐλληνικῆς Ἐμπορικῆς ναυτιλίας καὶ αὐτοῦ, ἡγχαρίστησε τὴν Λιμενικὴν Ἐπιτροπὴν τοῦ Καϊμπεκ καὶ τὰς Καναδικὰς ἀρχὰς διατήγη προσγεγομένη εἰς αὐτοὺς τι-



Τὸ φορτηγὸν «Ἐύγενία Σ. Ἐμπειρίκου» εἰς δὲ ἀπενεμήθη ἡ «Χρυσῆ Ράθδος» διότι ἐνεκαινίασε τὴν Ἐαρινὴν ναυσιπλοΐαν τοῦ Καναδᾶ

μήν καὶ διεθεσίωσεν ὅτι θὰ ἐκτιμηθῇ αὕτη δεόντως ὑπὸ τῆς Ἑλληνικῆς Κυβερνήσεως, τοῦ Ἑλληνικοῦ Τύπου καὶ τῆς δημοσίας Ἑλληνικῆς γνώμης. Περαίνων δὲ πλοιάρχος ἔξεφρασε τὴν ἐλπίδα τῆς ἐπὶ μείζονος συσφίγξεως τῶν ἐμπορικῶν σχέσεων τῆς Ἑλληνικῆς Δημοκρατίας μετὰ τοῦ φίλου Καναδικοῦ Κράτους.

Ἐπηκολούθησε δεξίωσις εἰς τὸ «καρρὲ» τοῦ πλοίου, καθ' ἥν προσφέρθη εἰς τοὺς ἐπιφανεῖς Καναδούς Ἑλληνικὸν κονιάκ καὶ λουκούμια Σύρου.

Ἡ ἀπονεμηθεῖσα τιμητικὴ ράδδος εἶναι μεγέθους κατά τι πλέον τοῦ ἡμίσιως μέτρου καὶ ἀποτελεῖται ἐξ ἕδην μὲ λαβὴν χρυσῆν. Ἐπὶ τῆς λαβῆς εἶναι σκαλισμένος μὲ τέχνην κλάδος δάφνης, κατόθι τῆς δροίας ἔχοντος χαραχθῆ τὸ δύνομα τοῦ ἀτιμοπλοίου, τὸ δύνομα τοῦ πρώτου πλοιάρχου καὶ ἡ ἡμερομηνία τῶν ἐγκαίγιων τοῦ ἀνοίγματος τοῦ ποταμοῦ.

Οἱ ἐπιφανεῖς Καναδοί κατὰ τὴν συνομιλίαν τῶν μὲ τὸν πλοιάρχον κ. Θεμ. Γουλανδρῆγον καὶ τοὺς ἀξιωματοκούς τοῦ πλοίου ἔξεφράζοντο μετὰ θυμακούσιο διὰ τὴν Ἐλλάδον τὴν δροίαν ἀπεκάλουν «μητέρα τοῦ πολιτισμοῦ τῆς ἀνθρωπότητος», «Χώραν τοῦ φυτῆς καὶ τοῦ καλλους», ἐδείκνυν δὲ ἀπέραντον σεβασμὸν καὶ συγκινητικὴν εὐλάβειαν διὰ τὴν ἴστορίαν τῶν Ἀθηνῶν καὶ διὰ τὰ ἀθάνατα κειμήλια τῆς ἀρχαίας τέχνης.

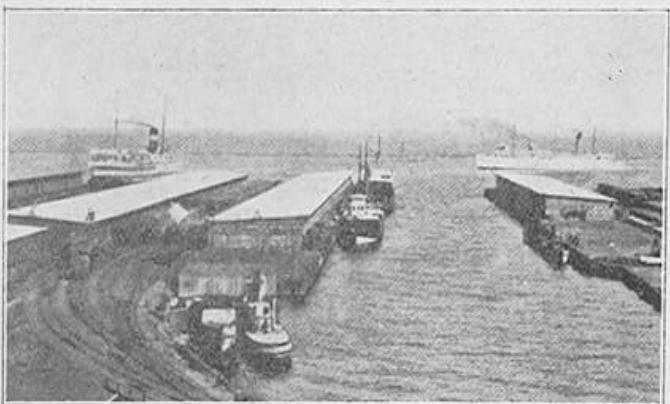
Ηὐχήθησαν ἐπίσης διὰ τὴν πρόσδοτον τῆς ἀγθυρᾶς Ἑλληνικῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, τῆς δροίας πλείσταις ὀκτανοπόδροις μονάδες φιλοξενοῦνται καθετοῦ χρόνο εἰς τὰ Καναδικὰ ὄδατα. Πρὸ τῆς ἀποχωρήσεως τῶν οἱ εὐγενεῖς Καναδοί ἔψαλλον μὲ προφανῆ ἐνθουσιασμὸν τὸ περίφημον μεταξὺ τῶν ξένων θαλασσινῶν «τραγοῦδι τῆς γαυτιλίας».

**

Τὸ γεγονός τοῦτο τοῦ ἐφετειγοῦ ἀνοίγματος τῆς γαυτιλίας εἰς τὸν ποταμὸν τοῦ Ἀγίου Λαυρεντίου ἀπὸ τὸ Ἑλληνικὸν φορτηγὸν «Ἐγγενία Σ. Ἐμπειρίκου», μᾶς παρέχει τὴν εὐκαιρίαν νὰ παραθέσωμεν μίαν χαρακτηριστικὴν εἰκόνα τῆς γαυτιλίας εἰς τὰς μεγάλας Καναδικὰς λίμνας, ἡ μέσῳ τῶν δροίων ζωηρὰ διαμετακομιστικὴ κίνησις εἶναι ἔξοχως ἐξυπηρετικὴ τῶν ἀναγκῶν τοῦ ἐξαγωγικοῦ Καναδικοῦ σιτεμπορίου.

Ρίπτοντες ἔνα διλέμμα εἰς τὸν χάρτην παρατηροῦμεν, ὅτι ὁ Καναδᾶς παρουσιάζει φυσικῶς δύο ἔξεχοντα χαρακτηριστικά, δηλαδὴ τὴν θάλασσαν τοῦ κόλπου τοῦ Χούδσωνος καὶ μεμένην πρὸς τὰ Β. Α. τῆς Χώρας καὶ τὸ σύμπλεγμα τῶν μεγάλων λιμνῶν, αἴτιας κεινῶν εἰς τὰς κεντρικὰς ἐσωτερικὰς περιφερείας.

Καὶ ἡ μὲν δόδες διὰ τοῦ Κόλπου τοῦ Χούδσωνος ὑπῆρχεν ἀπὸ ἑκατοντατετράδων δλων ἡ μόνη δόδες, διὰ τῆς διεξήγετο ἡ ἐμπορι-



Ο λιμὴν τοῦ Πόρτ-Αρθουρ. Ο κυριώτερος τῶν Μεγάλων Καναδικῶν Λιμνῶν

κὴ ἐπικοινωνία μὲ τὰς Δυτικὰς περιφερείας τοῦ Καναδᾶ, καὶ ἡ ἐκεῖθεν ἐξαγωγὴ τῆς πλουσίας ἐτήσιας παραγωγῆς βαρυτίμων γουναρικῶν. Τὴν μεταφορικὴν ταύτην ἐκτελεῖ μέχρι καὶ στήμερον ἡ παραγωγή γνωστὴ ἐταίρια τοῦ κόλπου τούτου («Hudson Bay Company»).

Ἡδη συντελεῖται ἡ κατασκευὴ ἰδιαιτέρως αἰδηροδρομικῆς γραμμῆς τοῦ Κόλπου Χούδσωνος, τῆς δροίας ἡ ἐμπορικὴ σημασία εἶναι σπουδαιοτάτη.

Εἰς τὸ Νότιον τμῆμα τοῦ ἀχανοῦς Καναδᾶ εὑρίσκονται ἀλλα:

σπουδαῖα: διὰ μέσου τῶν λιμνῶν δῦο!, μέσῳ τῶν δροίων συντελεῖται ἡ διαμετακόμισις εἰς τὰ λιμενικὰ ἐξαγωγικὰ κέντρα δλῶν τῶν ποσοτήτων τῆς τεραπτίας παραγωγῆς γεννημάτων, καθὼς καὶ πλείστων ἀλλων προϊόντων, πρώτων ὅλων κατέμπορευμάτων μεταξύ τῶν δροίων ἔξεχουσαν κατέχουν θέσιν τὰ μέταλλα, αἱ διπλαῖ, τὰ κρέατα κλπ.

Αἱ δόδει ἀνταὶ διασχίζουν τὰ ὄδατα τῶν πέντε μεγάλων λιμνῶν Superior, Huron, Michigan, Erie καὶ Ontario. Η κυριαρχία τῶν τεσσάρων ἐν τῶν λιμνῶν τούτων ἔχει κατανεμηθῆ μεταξὺ Καναδᾶ καὶ Ήνωμ. Πολιτείων, μόνον δὲ ἡ λίμνη Μίσιγκκαν ἀνήκει ἐξ ὀλοκλήρου εἰς τὴν Ἀμερικανικὴν συμπολιτείαν.

Η ἀξία τῶν λιμνῶν τούτων εἶναι ἀνύπολος διὰ τὴν ταχύτητα, τὴν εὐκολίαν καὶ τὴν τελεότητα τῶν μέσων μεταφορᾶς, τὴν δροίαν ἔξαστην εἰς τὸ Καναδικὸν ἐμπόριον, καθὼς καὶ ἀπὸ οἰκονομικῆς ἀπόφεως, διότι παρέχουν ἄφθονα καὶ εὐθηγάνηκα κέντρα τῶν φορτώσεων.

Η Δυτικωτέρα τῶν Καναδικῶν λιμνῶν, ἡ Σουπέριορ, καίται εἰς ὅφος 662 ποδῶν ἀνῷ της ἐπιφανείας τῆς θαλάσσης, ἔχει δὲ ἔκτασιν 31.810 τετραγωνικῶν μιλλίων καὶ εἶναι ἡ μεγίστη τῶν ἐν τῷ Κόσμῳ λιμνοθάλασσῶν ἀπὸ τὰς ἔχουσας τόσους ὅγκους γλυκέος λιμνῶν.

Ἐγειρεῖ μῆκος ἀπὸ Αγκτολῶν πρὸς Δυτικάς 383 μιλλίων, πλάτος 160 μιλλίων καὶ μέγιστον δάθυος 1180 ποδῶν. Η ἀπόστασις ἐκ τοῦ Δυτικοῦ ἀκρου τῆς λίμνης ταύτης μέχρι τοῦ στομάτου τοῦ ποταμοῦ τοῦ Ἀγίου Λαυρεντίου ἀνέρχεται εἰς 1900 μιλλία, συνδέεται δὲ ἡ λίμνη μὲ τὸν ποταμὸν διὰ συγκροτήματος πολλαπλῶν τεχνικῶν διωρύγων, διὰ τὸν ἐκμηδενίζεται ἡ διαφορὰ ὅφους τῶν νερῶν τῆς λίμνης καὶ τῆς ἐπιφανείας τῆς θαλάσσης, δημιουργεῖται δὲ δόδες ἔξοχως ἀσφαλῆς διὰ τὴν γαυτιλίαν.

Δευτέρα λίμνη ἔρχεται ἡ Huron, τῆς δροίας ἡ ἐπιφάνεια εἶναι μόνον κατὰ 22 πόδους χαμηλότερα τῆς λίμνης Σουπέριορ, μεθ' ἡς καὶ συγκοινωνεῖ διὰ τὴν διώρυγο τοῦ Sault St Marie. Διὰ τοῦ ἑτέρου ἀκρου τῆς λίμνης Huron συγκοινωνεῖ μέσω ὄδατοφράκτου καὶ μὲ τὴν λίμνην τοῦ Οντάριο.

Ο ἐν λόγῳ ὄδατοφράκτῃς ἔχει μῆκος 900 ποδῶν, πλάτος 60 ποδῶν καὶ δάθυος 19 ποδῶν. Δύο ἀλλοι παρόμοιοι ὄδατοφράκται ὑπάρχουν καὶ πρὸς τὴν πλευρὰν τῶν Ἕνωμένων Πολιτειῶν, τὰ δὲ πλεῖστα χρησιμοποιοῦν διὰ τὴν μεταξὺ τῶν δύο λιμνῶν ἐπικοινωνίαν τῶν οἰονδήποτε τῶν τριῶν τούτων ὄδατοφράκτων κρίονυν σκοπιμώτερον. Διὰ τὴν χρῆσιν τῶν ὄδατοφράκτων καὶ τῶν διωρύγων τοῦ συμπλέγματος ἀγίου Λαυρεντίου ὄπάρχει πλήρης συνεννόησις μεταξὺ τῶν κυρερνήσεων Καναδᾶ καὶ Ήνωμ. Πολιτειῶν.

Ἐμπορεύματα ἀνῷ τῶν 2.000.000 τόννων διαμετακομίζονται ἐτησίως διὰ τῆς Καναδικῆς διώρυγος τοῦ Sault St Marie, τὸ δὲ πλείστον τῶν ἐμπορευμάτων τούτων ἀποτελεῖται: ἀπὸ τὸν γεωργικὸν προϊόντα. Διὰ τῆς διώρυγος ταύτης καὶ τοῦ διώρυγον ποταμοῦ (St Mary's River) συγκοινωνοῦν στρατός διὰ τὰ πλοῖα αἱ λίμναι Σουπέριορ καὶ Huron.

Η λίμνη Huron ἔχει μῆκος 247 μιλλίων, πλάτος 101 μιλλίων ἐπιφάνειαν 23.010 τετραγ. μιλλίων, μέγιστον δάθυος 750 ποδῶν, εὑρίσκεται εἰς ὅφος 580 ποδῶν ἀνῷ της ἐπιφανείας τῆς θαλάσσης καὶ συγκοινωνεῖ διὰ τὴν μικροτέρας λίμνης Erie διὰ τοῦ ποταμοῦ καὶ μέσῳ τῆς παλῆς μικρῆς λίμνης τοῦ Σχίν Κλειρ.

Η λίμνη Erie ἔχει ὅφοις τετρακόντην διαφοράν ἀπὸ τὴν λίμνην Huron 9 ποδῶν μόνον, εἶναι μῆκος 241 μιλλίων, 57 μιλλίων πλάτους καὶ ἐπιφανείας 9.940 τετρ. μιλλίων καὶ συγχρόνως, εἶναι ἡ ἀδιαθετέρα τῶν λιμνῶν ὃς ἔχουσα δάθυος μόνον 210 ποδῶν.

Ἐκ τῆς λίμνης Erie πρὸς τὴν λίμνην Οντάριο συγκαντάται τὸ μέγιστον φυσικὸν ἐμπόδιον ἐξ ὅσων προέκυψεν εἰς τὸ δόλον δικτύων τῶν συγκοινωνιῶν μεταξὺ τοῦ ποταμοῦ τοῦ Ἀγίου Λαυρεντίου καὶ τῶν μεγάλων λιμνῶν. Τὰς δύο ἀναφερομένας λίμνας ἔνωνται διὰ ποταμὸς Νιγχάρξ, δισταὶ δύμως κατὰ τὴν πρὸς Βορρᾶν πορείαν του ἀπὸ τὴν λίμνην Erie πρὸς τὴν λίμνην Οντάριο συγκαντάτη τὸν περίφημον κρημμύδον, διὸ οὐ ἐκχύνονται τὰ ὄδατα του σχηματίζοντα τὸν διώρυγον καταρράκτην. Η ὄδατοφράκτης μεταξὺ τοῦ ρεύματος ἀνῷ τῶν καταρράκτων καὶ κάτωθι τούτων εἶναι 326 1/2 ποδῶν.

Η πρώτη κατασκευασθεῖσα διώρυξ πρὸς ἔξουδετέρωσιν τῆς διαφορᾶς ταύτης τοῦ ὅφους, ἡγοινεῖ διὰ τὴν κίνησιν τῶν πλοίων τὸ 1829. Τόσον ἡ διώρυξ αὕτη, δεσμοὶ καὶ ἀδιεχθεῖσα ταύτην

νεωτέρα, διέρχονται διά της πόλεως Welland έξ ής καὶ ἔλασον τὸ σημεῖον των. Ή πρώτη διώρυξ τοῦ 1829 ἀπηρτίζετο ἐκ 40 ἀλληλοδιαδόχως ἑυλίνων ὑδάτοφρακτῶν (locks), ἡτο δὲ πλωτὴ καὶ εἶχε βάθος ὕδατων ὅκτω ποδῶν, ὅπερ δραδύτερον ηὔξηθη εἰς ἐγγέα.

Κατὰ τὸ 1845 οἱ ἑυλίγοιο ὑδάτοφράκται ἀντικατεστάθησαν δι' ἑτέρων 27 τοιούτων μὲ λόβουτιστα τοιχώματα, ηὔξηθη δὲ τὸ βάθος τῶν ὕδατων των εἰς 14 ποδῶν. Ήδη τὴν διώρυγα τοῦ 1845 διεδέχθη ἡ σημερινὴ διώρυξ Welland, ἡτος κατατάσσεται μεταξὺ τῶν μεγίστων μηχανικῶν κατορθωμάτων εἰς τὸ εἰδός της ἐν τῇ Γρηγορίῳ.

"Εχει ἀλλεπαλλήλως ἐπτὰ ὑδάτοφράκται, ἔκκαστος τῶν διοίων ἔχει ὑψος ἀναβάσεως 46 1/2 ποδῶν. Τὸ μῆκος ἔκκαστου είναι 820 ποδῶν καὶ τὸ κατὰ τὴν εἰσόδου πλάτος του 80 ποδῶν. Τὸ κύριον ὅμιλον πλάτος τῆς διώρυγος μετά ἑνὸς ἔκκαστου ὑδάτοφρακτῶν είναι 310 ποδῶν εἰς τὴν ἐπιφάνειαν καὶ 200 εἰς τὸν βυθόν, ἡ εἰσόδος δὲ ἔκκαστου ὑδάτοφράκτου ἔχει βάθος ὕδατων 30 ποδῶν.

Τὸ τεράστιον τοῦτο ἔργον, ὅπερ ἐπερατώθη τελευταίως ὑπὸ τῆς Καναδικῆς Κυβεργήσεως ἀποτελεῖ ἔνα τῶν πλέον σύνδεσμον συνδετικῶν κρίκων, οἵτινες ἀποτελοῦν τὸ μεγαλειώδες συγκοινω-

νεωτέρα, καὶ ποταμῶν ἀπὸ τοὺς σφοδροὺς χειμεριγοὺς παγετῶν.

Ἐλεῖ τὸ τρίγωνο τὸ σχηματιζόμενο μεταξὺ τῶν λιμνῶν Ὀντάριο, Ἐρικ καὶ Χούρον ἐπικρατεῖ—λόγῳ τῆς γεωγραφικῆς του θέσεως—κλίμα ἀριστον, δι' ὃ καὶ τὸ τμῆμα τοῦτο ἀποτελεῖ τὴν πλέον πυκνοκατωκημένην Καναδικὴν περιφέρειαν.

"Ἡ ἔτι Νοτιώτερη περιοχὴ ἐνέσκεται εἰς τὸ αὐτὸν γεωγραφικὸν πλάτος μὲ τὴν Ρώμην, ἐκεῖ δὲ ὁ χειμῶν εἶνε μᾶλλον ἡπιώτερος. Εἰς τὴν περιοχὴν ταύτην κυρίως ὕιενεργεῖται λίαν ἐπιτυχῶς ἡ καλλιέργεια ὀπωροφόρων δένδρων καὶ πλείστων γεωργικῶν προϊόντων μὲ ἀξιόλογον περιχωραγήν καὶ μὲ εὐρυτάτην ἐκχύγατην κίνησιν.

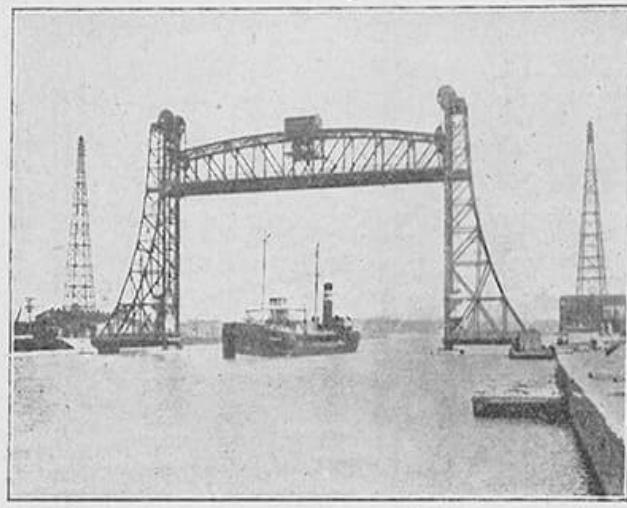
"Ἡ ναυσιπλοΐα εἰς τὰς μεγάλας Καναδικὰς λίμνας διακρεῖ ἀγαλόγως τῶν καρικῶν συγκριτῶν ἀπὸ 6 ἔως 8 μῆνας. Ἡ συγκοινωνία ἐπιφένει τῶν λιμνῶν οὐδέποτε παχύνει, δισχεράνεται διμῶς ἡ ναυσιπλοΐα, διότι πήγνυται ἀρκετὴ ὑδάτων ἔκτασις κατὰ μῆκος τῶν ἀκτῶν καὶ τῶν λιμνῶν τῶν λιμνῶν τούτων.

H NAYTIKΗ YPOΘIHKΗ EN TOYRKIA

Τὸ ἐρώτημα «Ἀν ὑπάρχη χωτικὴ ὑποθήκη» δὲν ἥδυνατο νὰ τεθῇ πρὸ τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ νέου Ν. Ἐμπορ. Νόμου ἐν Τουρκίᾳ, λαμβάνομένου ὑπὸ δῆψεις διὰ τὸ πλατεῖον Νόμος ἐκτὸς τοῦ νυκτοδικείου δὲν περιείχει κακομίαν ἀπολύτως διάταξιν περὶ νυκτικῆς ὑποθήκης. Τὸ ἀκριβώτερο τίθεται καὶ δικαίως σήμερον μετὰ τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ νέου Ν.Ε. Νόμου. Οὐ νέος Νόμος περιέχει ἐν διάλογοι τοιχίοις μὲ δώδεκα ἀρθρά περὶ νυκτικῆς ὑποθήκης (GEMI REHINI). Ἄπει τοιχίον δρώνεις εἰς τὸ πρῶτον τῶν τεθέντων ἐφωτημάτων ἡ ἀπάντησις είναι καταφατική. Υπάρχει νυκτικὴ ὑποθήκη ἐν Τουρκίᾳ. Ἄλλα δυτικά δὲ ὑποθήκη ἐπὶ Τουρκίᾳ, πλήσια συμφώνως ταχές σχετικές διατάξεις τοῦ νέου Ν. Ε. Νόμου δὲν παρέχει κατὰ τὴν γνώμην μου τὰ δ.α. τῶν ὑποθηκῶν προδειπόμενα προγόμια, δὲν παρέχει τὰ προνόμια ἐκεῖνα τὰ διπλαία παρέχουσιν αἱ ἐπὶ ἄλλου ἔνων ἀτιοπλοῖων νυκτικαὶ ὑποθήκαι.

Οὐ νέος Ν.Ε. Νόμος ἐν Τουρκίᾳ, ὁ διπολοὶς ὡς ἀγωτέρω ἐλέγχηθη περιέχει δώδεκα διάλογοι ἀρθρά περὶ νυκτικῶν ὑποθηκῶν, περιέλειψε τὸ κυριώτερον: Δὲν περιέχει κακομίαν ἀπολύτως διάταξιν δρίζουσαν τὴν σειρὰν τοῦ προνομίου τῆς νυκτικῆς ὑποθήκης ἐν συγκρίσει μὲ τὰ ἄλλα ΧΡΕΗ ΤΟΥ ΠΑΟΙΟΥ. Ἐπὶ τοῦ σημείου τούτου τὸ περὶ ὑποθηκῶν κεφάλαιον τοῦ ιδίου Νόμου τούτου σιωπή. Δυστυχῶς δὲ τὸ περὶ ΧΡΕΩΝ ΤΟΥ ΠΑΟΙΟΥ ΚΑΙ ΗΣΤΩΤΩΝ τοῦ ΠΑΟΙΟΥ κεφάλαιον τοῦ ιδίου Νόμου περιέχει ἀρθρον (1317) τὸ διπολοὶς ἔχω τὴν γνώμην ὅτι εἴναι φύσεως ἀνατρεπόμενης ἀρδηγή τὰ διὰ τῆς νυκτικῆς ὑποθήκης ἐπιζητούμενα προνόμια. Τὸ ἀρθρον τοῦτο ἔχει ἐν μεταφράσει ὡς ἔξης:

»Ἐὰν οἱ δικαιοῦχοι χρεῶν τοῦ πλοίου (gemi alacakliları) (creanciers du navire) συγρουσθῶσι: κατὰ τὴν ἐνάσκησιν τῶν δικαιωμάτων των μὲ ἄλλους πίστωτάς εἴτε ἀπλοὺς εἴτε ἐνυποθήκουσι τὸ δικαιώματα προτεραιότητος ἀνήκει εἰς τοὺς δικαιούχους χρεῶν τοῦ πλοίου». Τὸ δὲ ἀρθρον 1295 τοῦ ιδίου Νόμου κακονόν δρισμάν τῶν δικόρων δικαιούχων χρεῶν τοῦ πλοίου ἀναφέρεται: δέκα σειρὰς τοιχίων (οὐδεμία μνεία περὶ ὑποθήκης) μεταξὺ τῶν ὑποτίμων ΟΛΟΥΣ τούς καθύστερουμένους μισθίους ἀξιωματικῶν καὶ πληρώματος, σῶματρα, ἀποζημιώσεις συγκρούσεων, συνεισφορὰν εἰς γενικὴν ἀδηρίαν, γυντοδάνειον, ἀποζημιώσεις διὰ μὴ παράδοσιν φορτίου, διλικά, κάρβουνα, ἀποζημιώσεις διὰ σφάλματος ἀνδρῶν τοῦ πληρώματος. ἀσφάλιστρα κ.λ.π. Ὑπὸ τοιχίων δρουσὶ ἔχων ὑπὸ δῆψεις μου: α) τὴν σιωπὴν τοῦ Νόμου περὶ τῆς σειρᾶς τοῦ προνομίου τῆς Νυκτικῆς ὑποθήκης ἐν συγκρίσει μὲ τὰ ἄλλα χρέη τοῦ πλοίου β) τὴν ὑπαρξίαν εἰς τὸ Νόμον τοῦ ἀνω ἀναχρεομένου ἀρθρου 1317, κατὰ τὸ διπολοὶς δλα τὰ διὰ τοῦ ἀρθρου 1295 προδειπόμενα χρέη τοῦ πλοίου προτιμῶται καὶ τῶν ὑποθηκῶν ἀκόμη καὶ γ) ἐπιβοηθητικῶς τὸ γεγονός τῆς μη ὑπάρχεις μέχρι σήμερον σχετικῶν ἀποζημιώσεων τῶν ἑδῶ Δικαιοστηρίων ἐπὶ τοῦ προκειμένου, ἔχω τὴν γνώμην ὅτι ὑπὸ τὰς σημερινὰς συνθήκας καὶ τὴν σημερινὴν σύνταξιν τοῦ Τουρκικοῦ Ν. Ε. Νόμου, νυκτικὴ ὑποθήκη ἐπὶ Τουρκικῶν πλοίων δὲν παρέχει τὰς διὰ τῶν νυκτικῶν ὑποθηκῶν ἐπιζητούμενας ἔγγυήσεις, τὰς ἔγγυήσεις τὰς διπολοὶς παρέχουσι: νυκτικαὶ ὑποθήκαι ἐπὶ ἔνων πλοίων.



"Αποψίς τῆς Διώρυγος Welland. Ἡ ὑπὸ ἀριθ. 14 γέφυρα ἀνοικτὴ πόδες βορρᾶν

νικῶν συγκρότημα τῶν λιμνῶν μὲ τὸ ποταμὸν τοῦ Ἀγίου Λουκρετίου.

Αἱ μεγαλύτεραι πόλεις αἱ κείμεναι: εἰς τὴν Καναδικὴν περιοχὴν τῆς Λίμνης Superior είναι αἱ Φρέτ Οὐλλιάμ καὶ Πόρτ Αρθουρ, αἰτινες καὶ ἀποτελοῦν δύο ἀπὸ τῶν μεγίστους λιμένας τοῦ κόσμου τούς ἔχοντας τὰς σημαντικωτέρας φορτώσεις γεννημάτων.

Εἰς τὰς μεταξὺ τῶν λιμνῶν διώρυγας κειμένας πόλεις κυριώτερα είναι ἡ τοῦ Sault St Marie, ἡτος ἀποτελεῖται σπουδαῖον κέντρον τῆς βιομηχανίας τοῦ σιδήρου καὶ κλείδω τῶν Καναδικῶν σιδηροδρομικῶν συγκοινωνιῶν.

Εἰς τὸ Βόρειον τμῆμα τῆς λίμνης Ὀντάριο κείται ἡ πόλεις Sudbury, φημιστὴ διὰ τὰ σπουδαιότερα ἐν τῷ κόσμῳ μεταλλεία νικελίου. Ἐπίσης μεταξὺ τῶν λιμνῶν Huron καὶ Ἐρικ κείναι ἡ Καναδικὴ Μητρόπολις, τὸ Μόντρεαλ. Εἰς τὸ τμῆμα τῆς λίμνης Ὀντάριο, διπλαὶ ἀνήκει εἰς τὰς Ἕνωμένας Πολιτείας κείνται πολλαὶ πόλεις, κυριώτεραι τῶν διποίων είναι τὸ Σικάγον, Ντητρόπολη, Κλήβελντ, Μπούφαλο, Ντόλσο, Μίλγουδην καὶ ἄλλαι.

Σπουδαῖον ἐμπορικὸν κλάδον ἔχοντας τερχόταν κίνησιν ἀποτελεῖ ἡ ἀλιεία εἰς τὰς λίμνας ταύτας, ἐφαρμόζονται δὲ τὰ τελειότερα ὑπάρχοντα μηχανικὰ συστήματα καὶ ἐντελῶς ἔχοντας δικεντρική τέχνη. Τὰ ἀλιευόμενα ποσὰ ἰχθύων ἀνέρχονται: εἰς ἑκατοντάδας χιλιαδάς τόννων, ἡ δὲ ἀλιεία δὲν σταματᾷ οὔτε κατὰ τὴν ἐποχὴν τῆς πή-

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

ΜΕΤΑΓΡΑΦΑΙ—ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ—ΚΙΝΗΣΙΣ ΝΗΟΛΟΓΙΩΝ

Τὸ Κυβερνητικὸν «Αίγαιον»

Τὰ ἀγορασθέν παρὰ τοῦ ἑφοπλιστοῦ κ. Μ. Νικολάου κυβερνητικὸν φορτηγὸν «Αίγαιον» παρελήφθη ἡδη εἰς τὸν Ναύσταθμον. Τὸ σκάφος εὑρέθη εἰς τὴν ἀρίστην κατάστασιν. «Ἡδη θὰ ἐκτελέσῃ σειρὰν ἐπισκευῶν καὶ ἀπορτήτων διασκευῶν, καθὼς καὶ γενικὸν σερβέον, ἵνα λάθη κλάσιν παρὰ τῷ Ἀγγλικῷ Λόσῳ.

Νηολογήσεις δύο νέων φορτηγῶν

Τὸ ἀ)π «Maid of Andros», ὅπερ ἡγοράσθη παρὰ τοῦ κ. Μαρῆ Ἐμπειρίκου καὶ μετωνομάσθη «Σαρωνικὸς», παραληφθὲν εἰς τὸ Λιβερπούλ ἐνηλογηθὲν εἰς τὸ προξενοῦν λιμεναρχεῖον τοῦ Λονδίνου καὶ οὐκαπαραγόντες εἰς τὰ νηολόγια τῆς «Ἀνδροῦ».

Ἐπίσης τὸ ἀ)π «River Orontes» παραληφθὲν παρὰ τοῦ κ. Π. Ἀγγέλου εἰς τὴν Γένοβην κατέπιν ἀπλοῦ δεσμανισμοῦ καὶ μετωνομάσθην «Νικόλας «Ἄγγελος» ἥλαβε προσωρινὰ ἔγγραφα παρὰ τοῦ ἑκατὸν προξενεῖου μης, θὰ νηολογηθῇ δὲ εἰς τὴν Χίον.

Σερβέον φορτηγῶν σκαφῶν

Τὸ διπ. ἀριθ. 23 συμπληρωματικὸν τεῦχος τοῦ «Λόσου Ρέτζιστερ» (Ἀπρίλιον 30 ἔως Μαΐου 14) ἀναγράφεται, διτες ἐξετάσεσαν γενικὸν σερβέον τὰ ἀ)π : «Ἄγγελικὴ» εἰς Πειραιά, «Ἄρτεμις» εἰς Σύρον, «Μαριόνκα I. Γουλανδρῆ» εἰς Χούλλα, «Ρόκος Βεργωτῆς» εἰς Ντερντρεχτ, «Μέντωρ» καὶ «Δικαιονία» εἰς Πειραιᾶ.

— Τὸ ἀ)π «Πιρτεύς» ἀνακαταμετρηθὲν εὑρέθη τόννων γκρές 4081 καὶ νέτ. 2746 τόννων.

— Μερικὰς ἀπιθεωρήσεις ὑπέστησαν τὰ ἀ)π «Γιαν. Γούναρης», «Καλούσδη», «Μαρία II. Συλλά», «Βασ. Α. Πολέμης» καὶ «Νεύκαρχος Γ. Σεκτούρης».

Ἐγγραφαὶ εἰς τὸ Ρέτζιστερ

Ἐνεγράφη εἰς τὸ Λόσον Ρέτζιστερ τὸ ἀ)π «Άγιος Σπυρίδων» (ex «Inveresk») τ. γκρές 1537, τῶν κ. κ. Ι. Ν. Κοτζία, Γ. Μονοκρόνου καὶ Ν. Νικολέρη (διευθυντὴς δ. κ. Ν.Δ.Κοτζίας) καὶ μὲ νηολόγησιν εἰς Πειραιᾶ.

— Ἐπίσης εἰς τὸ «Λόσον Ρέτζιστερ» σημειώνεται ἡδη τὰ φορτηγὰ «Μαρίκα» («Φιλομήλα») μὲ ἰδιοκτησίαν τοῦ κ. Σ. Κατοπέδη καὶ «Pita» μὲ ἰδιοκτησίαν τοῦ κ. Γ. Ε. Πανα.

Μετωνομασίαι

Τὸ νκυλοχοῦν εἰς τὸν Πειραιῶν λιμένα φορτηγὸν «Ιωάννης Λύρας» τόννων γκρές 2120 καὶ νηοπηγήσεως 1919 μετωνομάσθη «Θέτιο».

Ἐνηλογήθη ἡ «Ἐλληνὶς»

Τὸ ἀγορασθὲν ὑπὸ τῆς Αλκωνικῆς ἀποκλοίας ἀ)π «Ἐλληνὶς» (ex «Molfetta») ἐνηλογήθη εἰς Πειραιᾶ. Τὸ πλοῖον τοῦτο είναι τόννων γκρές 876.

Κατασχέσεις

Ἐπὶ τοῦ φορτηγοῦ «Ιάσων», τόννων γκρές 1083 ἀπελήγη ουντγρητικὴ κατάσχεσις παρὰ τοῦ κ. Ιω. Λαζαρούλου δι' ἀπαίτησιν 158.000 δρ.

Διεγράφη τὸ «Θάρρος»

Κατόπιν διαταγῆς τῆς Δημοσίεως Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ τὸ λιμεναρχεῖον Πατριῶν διέγραψεν ἐκ τῶν νηολογίων τοῦ τὸ φορτηγὸν «Θάρρος», τ. γκρές 1485, τῶν κ. κ. Κυρ. Καλλία καὶ Τριανταφυλλίδη, διπερ δὲν ὑπάρχει ἀπὸ ἑταῖν.

Ἀγοραπωλησίαι πλοίων

Ο κ. Κωνστ. Ν. Μιχαλος ἡγόρασε παρὰ τοῦ κ. Δημ. Η. Μαργαρώνη ἀντι τιμῆς 855 λιρῶν τὰ 500 τοῦ φορτηγοῦ «Π. Μαργαρώνης», τ. γκρές 4979.

— Ἐπωλήθησαν ἀπὸ τὸν κ. Όσκαρ Δάρικην εἰς τὸν κ. Λεόντιον Τεριάζην τὰ 500 τοῦ ἀποκλοίαν «Αννα», τ. γκρές 1800 ἀντι 250.000 δρ. καὶ «Θάσος», τ. γκρές 1565 ἀντι 300.000 δρ.

— Τὰ 250 τοῦ ἀ)π «Ιάσων», τ. γκρές 256 τοῦ κ. Ελαγγ. Γαλίου ἡγοράσθησαν παρὰ τὸν κ. κ. Ν.κ. Αγγέρη καὶ Προκ. Μαγδαληνῆ ἀντι 60.000 δρ.

Ἐπωλήθη ἡ «Παναγία»

Τὸ ἀπιθεωρήσιον ἀ)π «Παναγία», τ. γκρές 294 καὶ νηοπηγήσεως 1898 ἐπωλήθη ἀπό τὴν Κυριακήν ἀποκλοίαν εἰς τὸν κ. Εύθ. Στοφόρον καὶ Σίτι ἀντι 3300 λιρῶν.

Παραλαβὴ φορτηγοῦ

Παρελήφθη εἰς τὸ Μπάρρο, κατόπιν ἀπιθεωρήσεως, τὸ ἀγορασθὲν παρὰ τὸν ίδιον Χίον ἀπελάθην κ. κ. Καρρέζ' Αγγλικὸν φορτηγὸν «Southlea». Η τιμὴ τῆς ἀγορᾶς του είναι λ.σ. 14.250, εἴτε δὲ πωλήθη τὸν ίδιον τοῦ 1919 ἀντι 165.000 λιρῶν. Η γένα αὐτῆς καλλίστη μονάς τοῦ φορτηγοῦ μας στόλου είναι τόννων γκρές 3527 φορτίου 6775 τ. νηοπηγήσεως 1917 καὶ ἔχει εσερβέον No 3 τοῦ 1930, μετωνομάσθη δὲ «Ιωάννης Καρρέζ».

Ἡ πώλησις τοῦ «Αρχιπελάγους»

Τὴν 2αν Ίουνίου ἔλαβε καθόρων εἰς τὸ οπωρογεῖον τῶν Ναυτικῶν ἡ διανομή της προσφορῶν πλαισιωτικῆς δημοπρασίας διὰ τὴν πώλησιν τοῦ καρενητικοῦ φορτηγοῦ «Αρχιπελάγους». Μίαν προσφορά δύσθενα δι' αὐτὸς παρ' Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν, διπερ τὸ ἀγοράσσον πρόσδιον ἐκμετάλλευσιν, ἐκρίθη παρὰ τοῦ κ. οπωρογείου ἀπόμενος. Κατόπιν τούτου πρίνεται νά πεινασθεῖς καλλιέργειας τιμῆς. Τὸ «Αρχιπελάγος» είναι τ. γκρές 1505 καὶ νηοπηγήσεως 1896.

Διεγράφη ὁ «Ζαννῆς Ξενίδος»

Κατόπιν διαταγῆς τῆς Δημοσίεως τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ διεγράφη ἐκ τῶν νηολογίων Χίου τὸ φορτηγὸν «Ζαννῆς Ξενίδος» τ. γκρές 1046, ως νηοπηγήσεων τὴν 22νη Σεπτεμβρίου π. ε. εἰς τὰς ἀκτὰς τῆς Σύμης. Τὸ πλοῖον ἦτο ησαφαλισμένον, τὰ δὲ ἀσφάλιστρα κατεβλήθησαν.

Ἀνακαταμετρήσεις

Τὸ μικρὸν ἀτμόπλοιον «Σουλτάνα» ἀνακαταμετρηθὲν εὑρέθη τόννων γκρές 62 καὶ νέτ. 21.

Τὸ ἀτμόπλοιον «Γεώργ. Νικολάου»

Τὰ 50 τοῦ τοῦ φορτηγοῦ «Ατθίδης» τ. γκρές 4108 καὶ νηοπηγήσεως 1930, ἐπωλήθησαν ἀπό τὴν ἑταῖρον «Ατλαντικός, Α. Ε. εἰς τὴν κ. Ζωγραφίαν Γ. Νικολάου, ηταῖς τὰ μετεβίσασεν εἰς τοὺς Αιγαίτεριναν καὶ Νικόλ. Γ. Νικολάου. Παρὰ τούτων ὑπελήθη ἀιτήσις, ηταῖς καὶ ἐνεργείη ὑπὸ τῆς δημοσίεως τοῦ Ε.Ν., διπερ τὸ ἐν λόγῳ ἀτμόπλοιον μετωνομασθὲν εἰς «Γεώργιος Νικολάου».

Μεταγραφαὶ πλοίων

Τὸ φορτηγὸν «Φιλομήλα» (ex «Μαρίκα») τοῦ κ. Σπυρ. Κατοπέδη, μετεγράφη ἐκ Λονδίνου εἰς τὰ νηολόγια Ιθάκης.

— Ἐπίσης τὸ λόδερ «Αριστέα» μετεγράφη ἐκ Βόλου εἰς τὰ Νηολόγια τῆς Σάμου.

Παρεδόθη ἡ «Παρθένος τῆς Κερκύρας»

Τὸ πωληθὲν εἰς Φιλανδούς ὑπὸ Αγγλικὴν σημαίαν ἀτμόπλοιον τῆς «Μπάριου» «Maid of Corfu», τ. γκρές 2700 καὶ νηοπηγήσεως 1907 παραδοθὲν εἰς τὸ Ρόττερνταμ μετωνομάσθη «Brita». Οἱ νέοι: Ιδιοκτήται τοῦ «R. Nordströmmand Co.» τὸ θέσαν ὑπὸ Φινλανδικὴν σημαίαν καὶ τὸ ἐνηλογήσαν εἰς Lovisa.

Ναυτικαὶ ύποθηκαὶ

Κατὰ τὸ ληξῖν 150ήμερων ἐναγράφησαν δύο νηυτικαὶ ὑποθηκαὶ, δι' ὧν ἡ μὲν μία ἀπιδικτικῶν ἀτμοπλοίου διὰ δρ. 175.000, η δὲ ἐτέρη ἐπὶ φορτηγοῦ διὰ λ.σ. 4500.

Αἱ ἡμέραι ἀργίας εἰς τὸν λιμένας

Γράπεται διαταγὴ τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ καταρτίζεται πινακί, δι' οὐ καθορίζονται αἱ ἡμέραις ἀργίας τῶν λημενεργατῶν. Εἰς τὸ μέτρον τοῦτο προέβη ἡ δημοσίευση τοῦ Ε.Ν. κατόπιν σχετικοῦ ἀρωτήματος ἐκ Λονδίνου. Τὰ λημενεργατικά σωματεῖα τῶν 28 κυριωτάτων Ἐλληνικῶν λιμένων ἐκλήθησαν νά ὑποβάλλουν τὰς ἀπαντήσεις τῶν μετα τὴν συγκέντρωσιν τῶν ὅπιστων θέλεις κατατιθοῦν δὲ τελικὸς ἀπίστημος πινακί.

Μία «Ἐλληνοϊταλικὴ διαφορὰ

Μεταξὺ «Ἐλλάδος» καὶ «Ιταλίας ἀνεψυχὴ προσφέτως μία σημαντικὴ διαφορά, ηταῖς πρόσειται νὰ διευθετηθῇ διὰ τὴν διπλωματικῆς δόδοις. Κατ' αὐτὴν προκειμένου ἐν «Ιταλίαν» ιστιοφόρον νὰ ἀλλαγῆ σημαίαν καὶ οὐ υψώσει φέρει πινακί, τὴν «Ἐλληνικὴν, πρέπει νὰ τούχῃ προγραμμένως σχετικῆς ἀδείας τῶν ἀρμόδιων Ιταλίαν» ὑπηρεσίων. Τὸ αὐτὸν ισχύει καὶ ἀντιστρόφως. Η «Ιταλία» παρηγορεῖ διπερ τὰς ἀνωτάτους καὶ ἀνεψιακῆς σημαίας ἀδείας ἀπετάπηται εἰς Ιταλίαν ιστιοφόρον νὰ υψώσουν «Ἐλληνικὴ σημαίαν». Άλλα καὶ ἡ «Ἐλλάς» ἀπέδειξεν διπερ τὸν Αγγλικὸν ιστιοφόρον υψώσαν «Ιταλικὴν σημαίαν» χωρὶς νὰ προσκομισθῇ εἰς τὰς Ιταλικὰς ἀρχὰς η σημαία ἀδεία ἐκ μέρους τῆς ἀρμόδιων Ελληνικῆς ὑπηρεσίας. Τὸ ἀναφέντει τοῦτο ζήτημα εὑρίσκεται ηδη εἰς τὸ στάδιον τῆς ἐξομιλίσεως

Ο «Ιάσων» ἐπωλήθη

Τὸ φορτηγό «Ιάσων» τόννων γκρές 1083, φορτίου 2100 τόννων καὶ νηοπηγήσεως 1890, ἐπωλήθη ἀπό τὴν ἑταῖρον «Αλεξάντρο καὶ Σίσι» εἰς διμιούλον ἐπέραν Ελλήνων ἀντι λιρῶν 2930 καὶ μετωνομάσθη «Μαριάννα».

ΔΗΛΩΣΙΣ

Παρεκλήθημεν νὰ δηλώσωμεν, διπερ τὸ μηνός ἀπὸ τῶν Ναυτικῶν Χρονικῶν ἐπιστολογράφος μας κ. Ιωάννης Π. Λαμός, δὲν είναι δὲν Κάρδιμφ έγκατεστημένος, κ. Ιωάννης Παντελή Λαμός, ἀλλ' ὃ ἐν Αθήναις κ. Ιωάννης Παναγιώτου Λαμός, δὲ μὲ τὴν διακριτικὴν τοπικὴν προσωνυμίαν «Παπαφιγκέρης».

ΠΟΙΑ ΘΕΜΑΤΑ ΑΠΗΣΧΟΛΗΣΑΝ ΤΗΝ ΝΑΥΤΙΚΗΝ ΔΙΑΣΚΕΨΙΝ ΤΩΝ ΒΡΥΞΕΛΛΩΝ

Η ΕΝΙΣΧΥΣΙΣ ΤΗΣ ΣΟΒΙΕΤΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Έφετος, λόγω της έντονου κρίσεως, ήτις πλήττει την παγκόσμιον ναυτιλίαν, δὲν έκλιθη ή δύομέλεια των άντιπροσώπων της Διεθνούς Ναυτικής Διασκέψεως της Βαλτικής, αλλ' άπλως έσημε:ώθησαν μερικά συνεδριάσεις εἰς τὰς Βρυξέλλας άπει 19ης μέχρι 21ης Μαΐου, του συμβουλίου των διευθυντῶν, τῶν μελῶν τῆς Έκτελεστικής ἐπιτροπῆς καὶ τῶν μελῶν του ἐλεγκτικοῦ συμβουλίου.

Τοὺς συνελθόντας ἀπησχόλησαν διάφορα φλέγοντα διὰ τὴν παγκόσμιον ναυτιλίαν ζητήματα γενικοῦ ἐνδιαφέροντος, καθὼς καὶ θέματα σχετικά με τὸ ἔργον τῆς Ναυτικῆς Διασκέψεως. Τοὺς ἀριχθέντας εἰς Βρυξέλλας ἀντιπροσώπους ἔδει:ώθη ἐκ μέρους τῆς Ἐνωσεως τῶν Βέλγων ἐφοπλιστῶν δὲ Willy Alexander, τῶν δὲ συνεδριάσων προήρθεσαν δὲ κ. Souter, τοῦ Κάρδιφ.

Κατὰ τὴν ἐνδιαφέρουσαν συνεδρίασιν τῆς 20ῆς Μαΐου ὁ πρόεδρος ἐτόνισεν ὅτι:ή Παγκόσμιος Εμπορική Ναυτιλία εὑρίσκεται εἰστε: εἰς περίοδον ἐντόνου καταπτώσεως. Τοικύτην διδυνηρὰν κρίσιν—εἰπε—ποτὲ μέχρι σήμερον δὲν είχεν ἀντιμετωπίσῃ ή ναυτιλία. Σήμερον πλοῖα ἀνὰ τῶν 10.000.000 τόνων γκρός εὑρίσκονται ἀργοῦντα ἀνὰ τοὺς διαφόρους λιμένας τοῦ κόσμου.

Τὸ μένον εὐτυχές καὶ φωτεινὸν σημεῖον μέσον εἰς τὴν κρατούσαν ἀπέλπιδα κατάστασιν ἀποτελεῖ τὸ γεγονός, διὰ αἱ Ἑθνικὲς Τράπεζαι τῶν κυριωτέρων ναυτικῶν Ἐθνῶν διέκινονται διατεθειμέναι: δπως προθέτουν εἰς πᾶν μέτρον δυνάμενον γὰρ μειώση τὰς τραγικὰς συνεπείας τῆς κρίσεως. Καὶ πρωταρχικῶς στέργονται γὰρ αὐξήσουν τὰς παρ' αὐτῶν χρηγούμενας πιστώσεις, πράγματα διπερθαί εἰχεν ὡς ἀμετον συνέπειαν τὴν ζωήρευσιν τοῦ ἐμπορίου καὶ συνεπὸν τὴν ἐνίσχυσιν τῶν θαλασσίων μεταχερῶν.

Πάντως ζημιές εἰς μερικὲς Χώρας ὑφίστανται: ἀκόμη σοσκερδὸν χόσμα γετεῖν τῶν τιμῶν τῶν ἀκατεργάτων πρώτων ὄλων καὶ τῶν τιμῶν τῶν διομήχανικῶν εἰδῶν, ἀν δέ τὸ χόσμα τοῦτο τῶν τιμῶν δὲν γεφυρωθῇ, θὲ εἰνε ἀδύνατον γὰρ προκύψῃ εὔρυτέρχ τις ἀνταλλαγὴ τῶν εἰδῶν τῆς πρώτης ἀνάγκης, διπερθαί εἰπειδὲν διὰ τῆς οὐσιωδεστέραν δόσιν, ἐφ' ἣς θὲ στηριχθῇ ή μελλοντικὴ δελτίωσις τῆς ναυτιλικῆς ἔργωσις. Συγχρόνως αἱ μισθοδοσίαι: παραμένουν ἀκόμη εἰς διψήλατρον ἐπίπεδο διὰ τὰς περισσητέρας Χώρας, τοῦτο δὲ δυσχεράνει τὴν δικλήγην λειτουργείν καὶ τὴν φυτικωτέρων ἐξέλιξιν τῆς ἐμπορικῆς κινήσεως.

ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΩΝ ΝΑΓΔΩΝ

Τοὺς σρσειφθέντας ἀπησχόλησε σοσκερδὸν καὶ τὸ ζητήμα τῶν νυάλων, ὡς ἐμφανίζεται σημερον καὶ ἀπὸ δλας αὐτοῦ τὰς πλευράς καὶ ἀπόφεις. Αἱ δικτυπωθεῖσαι γνῶμαι συμφωνοῦν εἰς τὸ διὰ ή κατάστασις ἐπειδει:ώθη διὰ τῆς τεχνικῆς αὐξήσεως τῆς χωρικιάτητος εἰς ἐπίπεδον ὑπέρτερον τῶν ἀναγκῶν τῶν Παγκόσμιου ἐμπορίου, ἐνεκρίθη δ' ἀπόφεις, δπως διαβιβασθῇ πρὸς τοὺς πλοιοκτήτας ἀτομικῶς ή μέσῳ τῶν δργαν:σμῶν των ἐπείγουσα ἔκκλησις, δπως ἀσύρουν πίεσιν ἐπὶ τὴν κυβερνήσεων, τῶν καὶ ἐπὶ τῶν πατέτη Χώρας ὑπευθύνων συμβουλίων τῆς Ναυτιλίας, ἵνα ἀνακοπῇ η τάσις πρὸς παροχὴν εὐκλη:δων εἰτε ἀπ' εὐθείας ὑπὸ τούπου ἐπιχρηγήσεων, ἥτοι ἐμμίσως μὲν μακροχρονίους ἐπὶ χαμηλῷ τόκῳ πιστώσεις. Η συνέχειας παρομοίων εὐεργετικῶν μέτρων συντείγει εἰς τὴν τεχνητὴν αὐξήσιν τοῦ παγκόσμιου τονιάς καὶ οὕτω παρατίνει: εἰς τὸ ἀπειρον τὴν παροῦσαν κρίσιν.

ΤΑ ΡΩΣΙΚΑ ΤΑΓΜΑΤΑ—ΤΣΑΡΤΕΡ

Συνεζητήθησαν ἀκολούθως αἱ Ρωσικαὶ προτάσεις διὰ τὰς χρονοναυλώσεις ἀτμοπλοίων (τάιμ—τσάρτερ) διὰ τὴν ἐργασίαν τῆς μεταφορᾶς ξυλείας κατὰ τὴν ἀξιαμένην ἡδη ἔξαγωγικὴν περίοδον. Ανεπτύχθη τὸ ίστορικὸν τῆς ὑποθέσεως καὶ ἐνεκρίθη η τηροθείσα μέχρι τοῦδε στάσις τῆς ἐπιμόνου ἀρνήσεως τῶν πλοιοκτητῶν νὰ ἀποδεχθῶσι τοὺς ἐπαυθεῖς δρους τῶν Σοβιέτων.

Ἐν συνεχείᾳ ἐγένετο ἀποδεκτὴ ή ἀκόλουθος ἀπόφασις, τὴν δοπιάν καὶ παραδέττομεν ἐπὶ λέξει, διότι ἐνδιαφέρει ἀπολύτως καὶ τοὺς Ἑλληνας πλοιοκτήτας:

«Ἐναντι τῶν γενομένων ἀποπειρῶν ἐκ μέρους τῶν Ρώσων ναυλωτῶν, δπως πείσωσι τοὺς πλοιοκτήτας καὶ στέρξωσιν εἰς τὴν ὑπογραφὴν συμβολαίων διὰ τάιμ—τσάρτερ οὐδὲν δρομῆς τοῦ ἔργου μετά τὴν συμπλήρωσιν τοῦ ταξεδίου, δην δοτις ἀντιβαίνει εἰς τὴν ἀνεγνωρισμένην συνήθειαν καὶ πεῖραν τοῦ ταϊμ—τσάρτερ, τὸ συμβούλιον τῶν Διευθυντῶν τῆς Διεθνοῦς διασκέψεως τῆς Βαλτικῆς, ἐνδη ἀναγνωρίζει, διὰ τὸ ἐπίπεδον τῶν τιμῶν τῶν ναύλων καὶ τῶν ταϊμ—τσάρτερ καθορίζεται ἐκ τοῦ νόμου τῆς προσφορᾶς; καὶ ζητήσεως, ἐν τούτοις φρονεῖ σταθερῶς, διὰ αἱ ἀπὸ μακροῦ χρόνου θεσπισμέναι οὐσιώδεις ἀχαί, αἱ θεμελιωθεῖσαι δι' ἀνεγνωρισμένων ἐγγράφων, δὲν πρέπει ἐπ' οὐδεὶν λόγῳ νὰ παραβιάζωνται οὐδὲ οἰανδήποτε κατάστασιν καὶ ἀν δια:ελῇ ή ναυλαγορά.

»Διὰ τὸν βασικὸν αὐτὸν λόγον τὸ Συμβούλιον ἔξορκίζει τοὺς πλοιοκτήτας, δπως ἀποφεύγωσι νὰ πίπτουν εἰς τοιαύτας παραβάσεις, αἴτινες φαίνεται μᾶλλον διὰ ἀποβαίνουν ἐπιβλαβεῖς καὶ εἰς αὐτοὺς ἀτομικῶς καὶ εἰς τὸ πραγματικὸν συμφέρον τοῦ ἐποπλιστικοῦ συνόλου, οὐδὲ μόνον δι' ἐρέτος, ἀλλὰ καὶ διάτα ἐπερχόμενα ἔτη».

ΑΙ ΑΓΟΡΑΙ ΠΛΟΙΩΝ ΓΡΟΥ ΤΩΝ ΣΩΒΙΕΤ

Ἐτερον σπουδαιότατον θέμα ἀπασχολήσαν τὸ συμβούλιον ἡτο καὶ ἡ καταβαλλομένη οὐδὲ τῶν Σοβιέτ σύντονος προσπάθεια πρὸς ἔξεύρεσιν κεφαλαίων διὰ τὴν ναυπήγησιν φορτηγῶν πλοίων ή ἀγορὰν ἐτοίμων τοιούτων ἡλικίας οὐδὲ ἀνωτέρας τῶν πέντε ἔτῶν. Η Ρωσικὴ αὐτὴ προσπάθεια ἐνδιαφέρει ἀπολύτως τὴν Ἑλληνικὴν ναυτιλίαν δεδομένου, διὰ ἔνα μέγιστον μέρος τῶν Ρωσικῶν ἔξαγωγῶν διενεργεῖται ἐκ τῆς Μαύρης Θαλάσσης καὶ δι' Ἑλληνικῶν κυρίως φορτηγῶν τλοίων.

Εἰνε δθεν εὐνόητον, διὰ μία σοβαρὰ ανέησις τοῦ Ρωσικοῦ τοννάς θὰ ἔχῃ ἀμεσον ἐπίδρασιν ἐπὶ τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας, τῆς δοπιάς θὰ περιορισθῇ κατὰ σημαντικὴν κλίμακα δ κύκλος τῆς ἐκ Ρωσίας παρεχομένης ἐργασίας.

Τὸν κίνδυνον τούτον τὸν ὑπολογίζουν καὶ οἱ Ἀγγλοι διὰ τὴν ίδικήν των ναυτιλίαν, μολονότι ἐν ἀνολογίᾳ δ ἀντίκτυπος θέλει εἰσθε περισσότεον διὸ δημᾶς παρὰ διὰ τὰς ναυτιλίας τῶν λοιπῶν Κρατῶν. Η Ἑλλὰς γεινιάζει πλειότερον παντὸς ἀλλον ὑπολογητίμου ναυτιλιακοῦ παράγοντος μὲ τὴν Ρωσίαν, κυρίως δ' εἰπειν οἱ Ρωσικοὶ λιμένες τῆς Μαύρης Θαλάσσης ἀποτελοῦν διὰ τὰ Ἑλληνικὰ φορτηγὰ κεφαλαιώδη βάσιν συνεχοῦς ἐργασίας.

»Ἐπὶ τοῦ σπουδαιοτάτου τούτου ζητήματος, τὸ συμβούλιον τῆς Ναυτικῆς Διασκέψεως προῆλθεν εἰς τὴν ἀκόλουθον ἀπόφασιν:

«Η παροῦσα συνέλευσις τοῦ Συμβούλιον τῶν Διευθυντῶν τῆς Διεθνοῦς Ναυτικῆς Διασκέψεως τῆς Βαλτικῆς, ἡτις ἀντιπροσωπεύει 21 ναυτικά Κράτη διαθέτοντα πλοῖα ἀνά τῶν 12.000.000 τόνων γκρός, πληροφορηθεῖσα διὰ συζητεῖται εἰς διαφόρους Χώρας, ή διάθεσις Κυβερνητικῶν κεφαλαίων πρὸς διευκόλυνσιν τῆς ναυπήγησεως πλοίων διὰ λογαριασμὸν τῶν Σοβιέτ ή ἀγορὰν ἐτοίμων τοιούτων ἡλικίας μέχρι πέντε ἔτῶν ἔναντι μακροχρονίων πιστώσεων, διατυπώνει τὴν κατωτέρω γνώμην τῆς.

»Ἐνῷ, νομίμως, δὲν δύναται νὰ ἴπαρξῃ ἀντίρρησις διὰ τὴν προσπάθειαν τῆς Σοβιετικῆς Κυβερνήσεως δπως ἀποκτήσῃ πλοῖα διὰ τὴν μεταφορὰν τῶν προϊόντων τῆς,—ἐφ' δον δημᾶς διαθέτει τὰ ἀναγκαιούντα κεφαλαία διὰ τὴν ναυπήγησιν ή τὴν ἀγορὰν πλοίων,—ἀντιδέτως, δταν δὲν διαθέτει τὰ ἀπλατιτούμενα κεφαλαία, δὲν είνε καθόλου ἐπιθυμητὴ ή παρὰ ἀλλον κυβερνήσεων χρογήσις ἐμμέσων οἰκονομικῶν διευκολύνσεων πρὸς πραγματοποίησιν τῆς Ρωσικῆς προσπαθείας, δεδομένου μᾶλλον διὰ τοιούτον γεγονός ἐνέχει τὴν ἔννοιαν βοηθείας τῶν Ρώσων, δπως συναγωνισθῶσι τὰς Ἐθνικὰς ναυτιλίας αὐτῶν τούτων τῶν δανειζόντων τὴν Ρωσίαν Κρατῶν. Συγχρόνως τὸ μέ-

τρούν θὰ ισοδυνάμει καὶ μὲ ἐνθάρρυνσιν ἐπαυξήσεως τῆς Παγκοσμίου χωρητικότητος.

»Εἶναι ἐπίσης δυνατὸν εἰς περίπτωσιν οἰασδήποτε τινὸς ἀποτυχίας τῶν Ρωσικῶν σχεδίων μετὰ τὴν ναυπήγησιν ἢ ἀγορὰν τῶν πλοίων, γὰρ καθὼσι τὰ κεφάλαια τῶν πρόσων τὰ Σοβιέτ πιστώσεων εἴτε ἐν μέρει εἴτε καὶ ἐξ διολκήρου, ἢ δὲ διλκῇ αὐτῇ ἀπώλεια θὰ καλύψῃ ἀπὸ τὰς θιγομένας κυβερνήσεις διὰ τῆς προσθήκης βαρῶν ἐπὶ τῶν φορολογουμένων μεταξὺ τῶν ὅποιων θὰ περιλαμβάνωνται καὶ οἱ ἑφοπλισταὶ τῶν ἐν λόγῳ Χωρῶν.«

ΔΙ ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑΙ ΕΠΙΤΓΓΧΑΝΟΓΝ:

»Ἐχεις δικαίως τὸ ἐν λόγῳ ζήτημα καὶ τὴν ἑτέραν δψιν του. "Οτι δηλαδὴ θὰ ὁφελήσῃ τὰς ἀκινητούσκες σήμερον ναυπηγηκές διομηχανίας—ἰδίᾳ τῆς Ἀγγλίας—ἀπὸ τὴν ἔξασφάλισιν δὲ ἐνὸς τμῆματος τῶν Ρωσικῶν παραγγελῶν θὰ δοθῇ ἐργασία εἰς ἓν διόκληρον κόσμον ἐργατῶν καὶ τεχνιτῶν. Συνεπὸς ὑπέροχει καὶ ζωηρὰ ἀντίθετος ζύμωσις εὐνοοῦσα τὴν Ρωσικὴν ἀποψίν.«

Οὕτω ἀντιπροσωπεία πολλῶν Ἀγγλικῶν ἐργατικῶν σωματείων τῆς ὁμισπονδίας Μιχανουργίας καὶ Ναυπηγικῆς ἀποτελουμένη ἐκ τῶν πρόσδρων τῶν σιδηρουργῶν Ναυπηγείων, λεβητοποιῶν κ.λ.π. εἰδικοτήτων, παρουσιάσθησεν εἰς τὸν Ὑπουργὸν τῆς Ἐργασίας ἐν τῇ δουλῇ τῶν Κοινοτήτων καὶ ἔζητος τὴν παραχήρην οἰκονομικῶν εὐκολιῶν πρὸς τὴν Ρωσίαν διὰ τὴν ναυπήγησιν πλοίων, διετύπωσε δὲ τὴν πεποίθησιν, διτὶς ή χορήγησις τοιστών πιστώσεων θὰ σημάνῃ τὴν ἔξασφάλισιν σημαντικῶν Ρωσικῶν παραγγελῶν, αἰτιες θὰ προσδέσσουν ἐπὶ μικρὸν χρόνον νέαν ζωὴν εἰς τὴν τελοῦσαν ἐν μικροτεμή σήμερον Βρεττανίαν καὶ ναυπηγικὴν διομηχανίαν.

Ο λόρδος Σφραγιδοφύλκης καὶ πρόεδρος τοῦ Board of Trade ἀπήγνησεν, διτὶς ή Κυδέργησις ἔχει ὑπὸ δψιν τῆς τὸ ζήτημα, ἐδόξαψέρεται διτὶς αὐτὸν καὶ μελετᾶ τὴν δληγὴν ὑπόθεσιν προκειμένου γὰρ προέλθῃ ἐγκάριως εἰς δριτεῖκας ἀποφάσεις.

Σημειωτέον, διτὶς καὶ κιτλὶ τὸν παρελθόντα Ἀπρίλιον τὸ πρεδρεῖον τῆς ἐργατικῆς ὁμισπονδίας εἰλησ παρόμιοι διάδημα, δὲ πρόεδρος τοῦ Board of Trade μωλονότι: καὶ τότε εἰλησ ὑποσχεθῆ, διτὶς θὰ πρήγνηται ἐγκάριως ή Κυδέργησις, ἐν τούτοις τίποτε διτὶς ἀνεκογνώθη καὶ καμμιχ δὲν ἐλήγθη μέχρις σήμερον ἀπάντησις.

Η ΣΤΑΣΙΣ ΤΩΝ ΑΛΛΩΝ ΚΡΑΤΩΝ

Συναφῶς ὑπάρχουν καὶ αἱ ἀκόλουθοι: πληροφορίαι: Μία Ρωσικὴ ἀποστολὴ ἐπισκέπτεται τελευταίων τοὺς λιμένας τῆς Βαλτικῆς καὶ μελετᾷ τὸν καλύτερον τρόπον ἐνὸς ἐπωφελοῦς διὰ τὰ Σοδο:ετοί οἰκονομικῶν συνδυασμῶν ναυπηγήσεως πλοίων ἢ καὶ ἀγορᾶς κανινουργῶν σκαφῶν. Προτιμοῦν πλοία μεγέθους 3000 τόνων φορτίου καὶ ἥλικίας οὐχὶ μείζονας τῶν πίντες ἑταῖροι, λέγεται δὲ διτὶς προσεφέρθησαν εἰς τὸ Ροστόν πρὸς τὴν ἀποστολὴν τεκτηνῶν δικτώ Γερμανικᾶ ἀτμόπλοια καὶ διτὶς—κιτλὶ τὰς αὐτὰς πάντοτε πληροφορίας—ῆγγροσαν τέσσαρα.

Ἐξ ἄλλου εἰς τὴν Κοπεγχάγην ἡ Ρωσικὴ ἀποστολὴ ἥρχισε διαπραγματευομένη μετὰ διαφόρων ναυπηγείων διὰ τὴν ναυπήγησιν σκαφῶν, ὑπεδήλωσε δὲ εἰς τοὺς ἀρμεδίους κύκλους καὶ τὴν ἐπιθυμίαν τῆς, διπλῶς προδῆμη καὶ εἰς ἀγορᾶς κανινουργῶν μονάδων.

Ἡ ἐφημερὶς «Kerlingske Tidente» τῆς Κοπεγχάγης, ἀναγράφει διτὶς αἱ ἀναφερόμεναι διαπραγματεύσεις διεξάγονται δάσεις τοῦ δρου τῆς παροχῆς μικροχρονίων πιστώσεων, διαμερισμένων προστάσεις τοῦ τονίζεται τὸν κίνδυνον τοῦ διὰ τὸν οἰκονομικὸν πλοίων συναγωνισμοῦ τῆς Δανικῆς γκυτιλίας παρὰ τῶν Ρώσων.

Ἡ Μόσχα σκέπτεται: συγχρόνως γὰρ ἐγκατινάσση μίαν νέαν γραμμήν Λένινγκραδ—Στοκχόλμης—Κοπεγχάγης εὐθὺς ὡς ἀποκτήσῃ τὰ πρόσω τοῦτο κατέκλητα πλοία. Ἡ γραμμὴ αὐτῇ θὰ ἀποδῆ ἐπὶ ζημιάς τῶν σημφερόντων τῆς τε Δανικῆς καὶ τῆς Σουηδικῆς γκυτιλίας, συνιστάται δὲ ἡ μὴ πώλησις πλοίων εἰς τοὺς Ρώσους πρὸς ἀποσδέσιν τοῦ ἐπαπειλουμένου σοβαροῦ κινδύνου.

ΤΡΙΑ ΛΑΛΑ ΘΕΜΑΤΑ ΤΗΣ ΔΙΑΣΚΕΤΕΩΣ

Τὸ συμβούλιον τῆς Ναυτικῆς διασκέψεως πλὴν τοῦ ζητήματος τῶν διοδίων τοῦ Σουεζ, περὶ οὐν γράφομεν ἀλλαζοῦ, ἀπηγολήμη κατὰ τὴν τελευταίαν αὐτοῦ συνεδρίασιν καὶ μὲ τὸ θεσπισμένην εἰς τὴν Ιταλίαν μέτρον περὶ πληρωμῆς ὑπὸ τῶν πλοίων φορολογίας τινὸς διὰ τὴν χρῆσιν τῶν ἴδιων αὐτῶν ἡλεκτρικῶν δυνάμεων, διτὸν δὲν χρησιμοποιοῦν διὰ τὴν φορτοεφόρτω-

σίν των ἡλεκτρικὸν δεῦμα ἐκ τῶν Ιταλικῶν λιμένων παρεχόμενον. Ἐπειδὴ τὸ μέτρον τοῦτο μίγει γενικῶς τὰ συμφέροντα τῶν πλοιοκτητῶν καὶ ἐπειδὴ τοιαῦται φορολογίαι ἐντελῶς ἀψυχολόγητοι, δὲν ἐπιβάλλονται εἰς ἄλλας Χώρας, ἀπεφασίσθη νὰ γίνωσι παραστάσεις πρὸς τὰς ἀρμοδίους Ιταλικὰς ἀρχὰς διὰ τὴν κατάγησιν τοῦ ἀστόχου καὶ ἐπιζημίου τούτου μέτρου.

Συνεχῆτη θὰ καθομῇ τὸ ζήτημα τῆς μαρούς χρονικῆς διαφορείος πρὸς διεκπεραίωσιν τῶν ναυτικῶν ὑποθέσεων εἰς πολλὰς Χώρας. Ἡ χρονοτοιβὴ αὖτη μίγει πλειστάκις καιρίως τὰ ἐφοπλιστικὰ συμφέροντα, ἀπεφασίσθη δὲ νὰ πραγματοποιηθῇ ταχέως διάβημα πρὸς τὴν Διεθνὴ Νομικὴν. Ἐνώπιον, ἵνα ἀναλάβῃ τὴν ἔρευναν διαπιστώσεως τῶν αἰτίων καὶ τῆς ἐκτάσεως τῆς τοιαύτης βραδύτητος, καὶ ὑποδειχθοῦν τὰ κατάλληλα μέτρα.

Τέλος συνεχῆτη θὰ είναι τὸ ζήτημα τῆς μαρούς χρονικῆς διαφορείος πρὸς διεκπεραίωσιν τῶν ναυτικῶν ὑποθέσεων εἰς πολλὰς Χώρας. Ἡ χρονοτοιβὴ αὖτη μίγει πλειστάκις καιρίως τὰ ἐφοπλιστικὰ συμφέροντα, ἀπεφασίσθη δὲ νὰ πραγματοποιηθῇ ταχέως διάβημα πρὸς τὴν Διεθνὴ Νομικὴν. Ἐνώπιον, ἵνα ἀναλάβῃ τὴν ἔρευναν διαπιστώσεως τῶν αἰτίων καὶ τῆς ἐκτάσεως τῆς τοιαύτης βραδύτητος, καὶ ὑποδειχθοῦν τὰ κατάλληλα μέτρα.

Ανεκοινώθη τέλος διτὶς ἀπὸ 21ης Μαΐου διωρίσθη διευθυντής τῶν μονίμων ὑπηρεσιῶν τῆς Διεθνοῦς Ναυτικῆς διασκέψεως δ. κ. Martin Larsen.

Η ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΑ ΜΟΝΙΜΟΣ ΔΕΞΑΜΕΝΗ

«Η Ἀγγλικὴ ἐταιρία τῶν Νοτίων Σιδηροδρόμων, ἡτοις ἔχει ὑπὸ τὴν ιδιοκτησίαν τῆς καὶ τὰς δεξικευόντας τῷ λιμένι τοῦ Σκούθαμπτων, κατέβει τὴν μεγαλύτερην δεξικευόνταν τοῦ Κόρσου. Ἡτοις ἡ αὐτὴ ἐταιρία ἔχει ὑπὸ κατεχούσην καὶ τὴν μεγαλύτερην ἐν τῷ κόσμῳ μόνιμων δεξικευόντα (Dry-dock) ἡτοις θὰ δύναται νὰ περιλάβῃ τὸ διάτονον ναυπηγήσιον γιγαντιαίον «Κιουνάρντερ» τῶν 73.000 τόνων.

Τὸ συμβόλαιον διάτονον τὴν κατακευασήν τῆς κολοσσιαίας μονίμως ταῦτη δεξικευόντην διεγέρησην μὲν διά την Ανδρέαν καὶ τοῦ Λονδίνου καὶ τοῦ Μάντζεστερ, δὲ σχετικὴν διπάνην ὑπολογίζεται: νάνελθη εἰς τὸ 1.000.000 λιρῶν, διεργάδεις τῶν δέκα τῶν ἔξιδων ἐπανακτήσεων καὶ τῶν συνηφών τῆς νέας δεξικευόντης παραγραμμάτων διεπανηγήθη ποσόν 1.850.000 λιρῶν περίπου.

«Ηδη ἡρχισεν ἡ ἐκσακρὴ τοῦ δικτεθησούμενου χώρου παρὰ τὴν παραλίαν τοῦ Σκουθάμπτων, ἡ δὲ ἐργασία πραχωρεῖ δραστηρίως. Τὸ δέκατο τῆς νέας δεξικευόντης θὰ φύσῃ τοὺς 87 πόδες, δὲ δρυκτὸς τοῦ χώματος, διεργάδεις θὰ προκομιδῇ θυρογόντες δέκατον 1.250.000 τόνων.

«Η δεξικευόντην αὐτὴν περιτομένη θὰ ἔχῃ μήκος 1200 ποδῶν καπιλάτος εἰς τὴν εἰσόδον της 135 ποδῶν, ἡτοις κατὰ 25 ποδας περισσότερον τοῦ πλάτους τοῦ νέου «Κιουνάρντερ».

Τὸ δύο τοῦ δύοτος κατὰ τὴν πλήρη πελτίρροιαν θὰ φύσῃ τοὺς 45 πόδες, θὰ γίνῃ δὲ ἐκσακρὴ τοῦ θαλασσιοῦ δύοθισταν εἰς ἀρκετὴν ἀκτίνα ἀπὸ τοῦ στομίου τῆς νέας τερποτίκας μονίμων δεξικευόντης, διετὸν δέκαθις 35 ποδῶν μὲ πλήρη τῶν δέσμων ἀμπωτίδα.

ΑΓΓΛΙΑ

Αφίξεις ιστιοφόρων ἐξ Αύστραλίας

Κατ' ἐπανάληψιν τὰς «Ναυτικὰ Χρονικὰ» εἰς προηγούμενα τεύχη των εἰχον ἀσχοληθῆ μὲ τὸν πλοῦν τῶν ἐξ Αύστραλιας ιστιοφόρων, αἵτινα ἀφέτωσαν στον δι. «Αγγλίαν». Κόντινεν καὶ τὰς πόλεις ουγγρόνων συναγωγῶνται καὶ ἔτος τὴν ἐποχὴν ταῦτην διὰ τὸ ρεκόρ τῆς ταχύτητος.

«Ἐκ τῶν δώδεκα ιστιοφόρων τῶν μετασχόντων ἐφέστος εἰς τὸν ἀγῶνα, ἔφθισαν ἡδη δύο εἰς τὸν Ἰρλανδικὸν λιμένα τοῦ Κόρου.

Τὸ διὸ τούτων—τὸ μικρότερον ἐξ δώδεκα—ήτοι τὸ Φινλανδικὸν τριταῖον «Favell». Τοῦτο ἀπέπλευσεν εἰς Wallaroo τῆς Αύστραλιας, διήνεκεν δὲ τὴν μέχρι Κόρου ἀπόστασιν εἰς 111 ἡμέρας μὲ φορτίον 2196 τόνων στοι.ο.

«Ἐπηκολούθησεν δὲ κατάπλους εἰς Κόρο καὶ τοῦ ἐπέρσυν Φινλανδικοῦ ιστιοφόρου «Lowhill». Τοῦτο μὲ φορτίον 4560 τόνων στοιού ἐξ Αδελαΐδος καὶ διέγνωσε τὴν ἀπόστασιν ἑντός 105 ἡμερῶν. Αμφοτέρων τῶν σκαφῶν τούτων τὰ ταξιδεῖα ἦσαν ἀπολύτως δημάλα.

«Ἐνα τρίτον ιστιοφόρον, ἀπίστος Φινλανδικῶν, τὸ τετρατετον «Ponar» τ. γράφ. 2342, ἀναχωρήσαν δὲν ἀδελαΐδος τὴν 15ηρ Φεβρουαρίου ἐκθεσεων ἡδη εἰς τὸ Κουντιτάσσον διανύσσει τὴν ἀπόστασιν ἑντός 98 ἡμερών.

Μείωσις τῶν μισθολογίων

«Η Ἀγγλικὴ ἀποστολεῖα «P. and O.» ἐφαρμόζουσα προγενεστέρων αὐτῆς ἀπόφοιτον ἔρεισταις τὰ μισθολόγια κατὰ 10%». Η μείωσις είναι γενικὴ δι. ἀπεντά τὰ πληρώματα τῶν σκαφῶν τῆς, διετὸς τὰ πρωσπικά τῶν γραφείων καὶ ποικιλοτέρων, καθώς καὶ διετὸς τὰ πάμελητης διευθύνσεως. Εἰς τὴν περί μειώσεως αὐτούς κατέπραξαν ἡ ισχυρά αὐτὴν Βρεττανικὴ ἀποκοπλοῖα, λόγῳ τῆς μειώσεως τῶν εἰσπραξῶν τῆς ἐν τῇ της κρατούσῃ κρίσεως.

Εἰς σχετικὴν πρός τὸ πρωσπικά τῆς ἐγκινήσιον τονίζεται, δι. εὐθύς ὡς τὸ ἀπτοτέρεψει ἡ οἰκονομικὴ κατάστασις τῆς ἐταιρίας, θὰ κατηγράψῃ ἡ περικοπή καὶ θὰ ἀποκατασταθεῖ τὰ μισθολόγια εἰς τὰς προτέρας αὐτῶν διάσεις.

Ο ΝΕΟΣ ΤΥΠΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΥ ΦΟΡΤΗΓΟΥ ΠΡΟΣ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΙΝ ΤΗΣ ΚΡΙΣΕΩΣ

Ἡ περατεινομένη κακοδαιμονία εἰς τὴν παγκόσμιον Ἐμπορικὴν Ναυτιλίαν συνεπείᾳ τῆς κρίσεως τοῦ διεθνοῦς ἐμπορίου καὶ τῶν θαλασσίων μεταφορῶν, λόγῳ τῶν ὁποίων αἱ τιμαὶ τῶν γαλλικῶν διατηροῦνται εἰς αἰσθητῶς χαλκρὰ ἐπίπεδα, κατέστησε λιαν δυσχερή, ἀν μὴ προβληματικὴν, τὴν ἐπικερδῆ ὑπὸ τὰς συνθήκας ταύτας διαχείρισιν τῶν φορτηγῶν πλοίων.

Οι πλοιοκτήται, δην, έστραφησαν πρὸς ἀποτελεσματικὴν ἀντιμετώπισιν τῆς περιστάσεως εἰς ἀγαζῆτησιν τῶν τεχνικῶν ἐκείνων μέσων ἀπὸ τὴν ἐφαρμογὴν τῶν ὅποιών θὰ ἥδυναντο νὰ ἀποκτήσουν σκάψη καταλλήλτερα πρὸς ἔργασίν υπὸ τὴν παρούσαν κρίσιν, δηλαδὴ σκάψη συγκεντροῦντα δύο θετικὰ προσόντα: Ἐλάχιστον δυνατὸ δρισιον ἔξιδων, μεγαλυτέραν ταχύτητα καὶ μικρότεραν καταγάλωσιν καυσίμῳ οὐλγα.

“Όπως ήτο έπόμενον ή ἀριθμοὶ ὅτης πρὸς ἵκανοποίησιν τῶν ἐφοπλιστικῶν πόθων ἀνῆκεν εἰς τὸν κύκλον τῶν γνωπηγῶν, οἱ διποίοι καὶ εἰργάσθησαν ἀποτελεσματικῶς ἐπιτυχόντες τὴν κατασκευὴν γέου τύπου φορτηγοῦ πληροῦντος ὅλα τὰ ζητηθέντα οἰκονομικὰ προσόντα.

Πρὸς ἐπίτευξιν τούτην πάντα σχεδὸν τὰ Ἀγγλικὰ γνωμηγγεῖα
καὶ δόλοι οἱ σύλλογοι τῷ "Ἀγγλῶν μηχανικῶν ἐπεδόθησαν εἰς
μακρὰς μελέτας καὶ λίαν ραπτικάς δοκιμάς, φθάσαντες ἐν τέλει
εἰς τὸ εὐτυχές ἀποτέλεσμα

Μάλιστα η ἐπιτυχία τούτου σοδηρά, ώστε καὶ αὐτοὶ οἱ Ἀγγλοὶ μηχανικοὶ καὶ ναυπηγοὶ ὀμοιόλγησαν, διὸ ὁ κατασκευασθεὶς οἰκονομικός τύπος πλοίου ὑπερέδη πάσσων προσδοκίεν καὶ ἀποτελεῖ σήμερον ἴσχυρὸν ἀνταγωνιστὴν καὶ αὐτῶν τῶν φορτηγῶν τῶν ὅποιών γνωπή είναι εἰσέτη ή ναυπήγησε.

Αναφορικῆς μὲ τὸν δημιουργηθέντα νέον τύπον φορτηγού πλοίου παρέχει τὸ Ἀγγλικὸν περιοδικόν *The Shipyard* τὰς ἀκολούθους ἀξιολόγους λεπτομερείκας περὶ τε τῶν μελετῶν καὶ περὶ τῶν ἀποτελεσμάτων.

«Ἐν ἐκ τῶν νυκτιγείων, ἀτινα κατέγιναν εἰδικῶς διὰ τὴν κατακύριον γένου τούπου σίκυονομικοῦ φορτηγοῦ ήτο καὶ τὸ ἐν Νιούκαστλ παγκοσμίως γνωστὸν νυκτιγείον τῶν κ. κ. Swan Hunter and Wigham Richardson, Ltd (εἰς δ—ώς γνωστὸν—ἐννυκτιγήθησαν ἡ «Μαυριτάνια» καὶ τὸ ἥμέτερον ἀ)π «Πλατεῖς II» εῆς Ἐθνικῆς ἀτμοπλοΐας), οὗτινος αἱ ἐγκαταστάσεις εὑρίσκονται κατά μῆκος τοῦ ποταμοῦ Wear.

«Τὸ ἐν λόγῳ γνωμηγείον κατεσκεύασε τὸν ζητούμενον τόπον, φρεστηγοῦ, διτις συγκεντρώνει: ὅλας τὰς ἀπόφεις τῶν πλοιοκτητῶν οὓς ἀφορᾷ τὰς εὐκολίκας τῆς φροτοεκφορτώσεως, τὸ σχῆμα τοῦ πλοίου, τὸν τύπον τῆς μηχανῆς καὶ τὴν οἰκονομίαν καυσίμου ὕ-ησις διὰ τὴν λειτουργείαν της.

»Μετὰ τὴν ὑποβολὴν σερᾶς δῆλης σχέδιαγραμμάτων καὶ τὴν π' αὐτῷ ζωγράφων τεχνικὴν συζήτησιν καὶ ἔρευναν, ἐγένετο ἀπο-
ρεκτὸν τὸ σχέδιον φορτηγοῦ ἀτμοπλοίου, τὸ προσβλέπον μηχανὰς
συνήθεις, τριπλῆς ἑκτονώσεως, ἐν συνδυασμῷ μεθ' ἐνὸς ἀτμοστρε-
ύλου (τουριμπίνας) χαριγλῆς πίσεως τοῦ τύπου ἐφευρέτεως Wach
ἐκ ξενογνῶν πίσαιν τῶν λεβήτων.

»Εύθυς ώς προεκρίθη τὸ ἐν λόγῳ σχέδιον, ἐδόθη ἀμέσως ἡ χραγγελία πρὸς κατασκευὴν τῶν μηχανῶν εἰς τὰ μηχανουργεῖα ἡς ἔταιριας North Eastern Marine Co, Ltd. ἡ δὲ ἐγκατάστατικοῦ ἀποστροφίου ἀνέτεθη εἰς τὰ μηχανουργεῖα «Neptun» ὧν κ. κ. Swan καὶ Hunters.

» Τὸ γαυπηγγὴν φορτηγὸν σκῆφος εἶνε κατάλληλον διὰ τὴν επαφορὰν οἰουδῆποτε φορτίου, κυρίως δὲ διὰ ξυλείαν καὶ δύνα-
αι νὰ φέρῃ τὸ ἀνώτατον φορτίον βέρους, μὲ τὸ μικρότερον δυ-
τεῖν δύθισμα. Τὰ χρακτηριστικά του εἶνε νὰ ἀκόλουθα:

»Μήκος μεταξύ τῶν καθέτων 370 πόδες, πλάτος 51.6 πόδες, αἱ Ὕψοι 26, ἔχει δέ χωρητικότητα 6650 τόννων φορτίου βάρους ἢ 600/σμα 21.6 3)4 ποδῶν. Ἐπὶ τοῦ καταστρώματός του δύναται ἡ περιλάβη τὰ 50 στρ. τοῦ ζλου ἐκ ξυλείας φορτίου του.

ἀρχικῶς ὑπελογίσθεισαν ταχύτητα 11 μ.:λλίων καθώραν μὲν πληρες φορτίου, ἀλλ' οἱ μηχανούργοι καθώρισαν τὴν κενονικήν καὶ ἀναλλοίωτον αὐτῷ ταχύτητα εἰς 10 μίλια, δηλαδὴ ταχύτητα ὑπηρεσίας μὲν καταγάλωσαν 18 1) τόννων γιανθρώπων τὸ 24ωρον. Ἐὰν δὲ ταξεῖθενη μὲ ταχύτητα 9 μ.:λλίων, τότε νὰ ἔχῃ καταγάλωσαν 14 τόννων γιανθρώπων.

»Ἐκ τῶν ἡμερολογίων τοῦ χυπηγγέθεντος πλοίου καὶ κατέπι γ τῆς παρ' αὐτοῦ συμπληρώσεως δύο ταξεῖδίων προέκυψαν αἱ ἀκόλουθοι: χραχτηριστικῆς σημαντικαὶ λεπτομέρειαι, ἐξ ὧν διαπιστοῦνται τὰ ἐπιτευχθέντα συδικά προσδότην ἐκ τοῦ νέου τύπου.

Απόστασης διεγυθείσα 3986 μίλια.

Μέση έπιτευχθείσα ταχύτης 10.2 μιλών καθ' ώρα.

Κατάγλωσσης γιαύρθρος 17.9 τόνους τὸ 24ώρου, ητοι ἀγαλογία δι' ἐκκεστον ὥππον μηχανῆς I. H. P. καὶ ὥραν λιθραὶ 1.18.

Καὶ ρὸς ταξιδίου συνήθης, μὲ θάλασσαν Ἀτλαντικοῦ μελλον δυσκόλην καὶ μὲ γλαυπωμένην ταχύτητα ἐπι 17 1)2 ὥρας, συνεπία δυσκόλης.

3) Ταξιδίων από Mobile της Bop.

ες φορτίου έχαμβακις εἰς δέμακτα.

Απόστασις διαγωθείσα 4070 μίλια.
Μέση ταχύτης 10.74 μιλίων και ώραν.
Κατκύλωσις γαιώματρας 22.8 τόνυοι το 24ωρον, η το: ανα-
λογίας δ' εξαπτετονται περιπολιας L.H.P. και διαδικασιας 1.23

Κυρίος: Θάλασσα εἰς τὸν Ἀτλαντικὸν μετέρια.

»Τὰ ἀποτελέσματα ταῦτα τῶν δύο τεξεδίων χρηστηρίζονται αὐτὸ πάσης ἀπόφεως, ως ἀριστα, δι' ἐν ἀτιμόπλοιον τῆς ἀνω χωριγεικότητος καὶ μὲ πλήρες φορτίον ξυλείας ἐπὶ τοῦ καταστρώματός του, ητις δημιουργεῖ ἔνα μέγαν ὅγκον, παρὰ τὸν ὄποιον έπιος κατέστη δυνατὴ ἡ ἀνάπτυξις καὶ διατήρησις μέσου ὅρου ταχύτητος ὑπηρεσίας 10.2 μιλλίων τὴν ὥραν καὶ μὲ κατωάλωσιν ἕνον 17.9 τόν. γιανιθράκων τὸ 24φρον, κατὰ δὲ τὴν ἐπιστροφὴν ταχύτητος 10.74 μιλλίων μὲ καταγέλωσιν 22.8.

»Σημειωτέον, δτ: δήγυνε ἀπόστασίν τινά καὶ μὲ ταχύτητα 9
έργον μ:λλίων τὴν ὥραν, ὅπότε η καταγέλωσίς του περ. ωρίσθη εἰς
3 1)2 τόνους γκιανθράκων τὸ 24ωρον. Ἐκ τῶν λημπρῶν τού-
ων ἀποτελεσμάτων καταφρίνεται οὐσιαστικῶς, δτ: τὸ ἐν λόγῳ
οροτηγήρων είνε τὸ οἰκονομικώτερον τῷ μεγέθει τούτου μετεξῆ δ-
ων τῶν ἐργαζομένων σήμερον φυρτηγῶν ἀτμοπλοίων ἐν τῷ κ'-
μο.

»Οι ναυτηγοί διαπιστώθηκαν τήν έκκοπούσίγου τῶν ἐφοπλιστῶν και τοῦ πραγματοποιήθέντος γέου τύπου, δύνανται για ναυπηγήσουν αρδόμεια φαρτηγά χωρητικότητος 6750 τόννων, φαρτίσιο δάχνων; εί ταχύτητης 9 μιλλίων καιθύ δραν και μὲ καταγέλωσιν μόνον 13 δύνηων τὸ 24ωρον.

»Δύνανται· ἀκόμη γὰρ αὐξῆσσον κατέ τι· τὴν χωρητικότητα τοῦ
άκρους, ἀλλ᾽ ἐν τοις αὐτῇ περιπτώσεις δέον γὰρ αὐξῆθη κατ᾽ ἀγκλο-
ίκην καὶ τὸ δύναται σικάτην επερχομένης σχετικής τροποποιήσεως τῶν/
εὐδίων τῶν πλαζού.

»Διὰ γὰρ καταστὴ περισσότερον φυνερὸν πόσου είνει ἔκανοποιη-
τὰς ἐπιτευχθέντα πλεονεκτήματα, ἀρκεῖ καὶ μόνον γὰρ σημειώθῃ
ἀντιπαραδόλη, διτοι φορτηγά ἀτιμάπλοια τῆς αὐτῆς χωρητικότη-
τος, ἀλλὰ συγήθουσι τόπου, μόδις δὲ πρὸ δὲ λίγου χρόνου γενη-
ντα ἔχουν μέ τὴν ίδιαν ταχύτητα κατενάλωται 24 καὶ 25 τόν-
ον γειτνιαζόντων κατὰ 24ωρον.

»Εὖθες δέ τα ἀνωτέρω ἀποτελέσματα σταθεροποιήσου, θά ε-
πτωθῇ ἔτι πλέον ὁ χρόνος τῶν γκαζιθρακαποθηκῶν τού πλοίου
οὐ κατ' ἀναλογίαν θά αὐξηθῇ ὁ διὰ τὸ φορτίον διατιθέμενος
φρος.

»Δίδεται ούτε ή ενκυρίχ εἰς τοὺς προσδευτικούς ἐφόπλιστας προσδιότιν—ἐπιλέγει τὸ «The Sipyard»—εἰς ἀμέσους παρχυλίας ναυπηγήσεως φορτηγῶν ἀτμοπλοίων τοῦ γέου τούτου τοῦ, διδτί: ἥδη καὶ αἱ τιμαὶ αἱ προσφερόμεναι ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα

έχουν φθάσει εἰς τὸ κατώτατον αὐτῶν δριον.

»Πηρόμισιον σκάφος δύναται: γὰ παραδοθῆ ἐντὸς 7 ἔως 8 μῆνων. Συγχρόνως, τοικεται, διὰ διά τὰς παρούσας δυσμενεῖς διὰ τὴν καυτιλίαν συγθήκας καὶ τοὺς χαμηλοτέρους ἐπικρατοῦτας νυκόλους ἔνα πλοιον ταχύτητος 9 μιλίων μὲ κατανάλωσιν 13 τόννων θὰ δύναται: ἀναμφισθήτως γὰ ἐργασθῇ καλῶς, ἀφ' οὗ καὶ τώρα ἀκόμη φορτηγά ταχύτητος 9 μιλίων καὶ μὲ κατανάλωσιν 18 τόννων καὶ ἄνω κατορθώντων γὰ ἀντιμετωπίζουν τὰ ἔξοδά των.«

ΤΟΥΡΚΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Πυρκαϊά εἰς τάνκερ

Εἰς τὸν λιμένα τῆς Ἀλεξανδρέττας ἔσπερρήγη πυρκαϊά ἐπὶ τοῦ Ἀγγλικοῦ τάνκερ «Abuislah», διὰ τὴν πυρός ἐπεισόδου εἰς δύναταιν αἱ λιμενικαὶ ὑπηρεσίαι καὶ τινα ρυμουλκά, κατωρθώθη δὲ ἡ κατάσθεια τοῦ πυρὸς χωρὶς γὰ προξενηθοῦν εἰς τὸ πλοιον σηματικαὶ ζημίαι. Κατὰ τὴν κατάσθειαν τοῦ πυρὸς ὑπέστησαν σοβαρὰ ἔγκακάματα τέσσαρες ἀνδρες ἐκ τοῦ πληρώματος, ἔξ ὧν δὲ εἰς ἀπίσθανε. Τὸ τάνκερ «Abuislah» εἶναι τόννων γκρός 663 καὶ ναυπηγήσασεν 1913, ἀνήκει δὲ εἰς τὸ Μεγάλητον Ἀρήφ δέην, ἡτο δὲ πρότερον τὸ Μαροκινόν «Cap Negre» καὶ ἀρχικῶς Ἰσπανικόν ὑπὸ τὸ δονούς «Iro Maru».

Νέον Τουρκικὸν ἀτμόπλοιον

Τὸ ὑπὸ Περσικήν σηματικὸν ἀτμόπλοιον «Teheran», διὰ τὴν παρέμενεν εἰς Κωνοπολινὸν ὑπὸ κατάσχεσιν ἡγοράθη ἀπὸ τὸν ἐφοπλιστὴν Μαχμούτ Λουτρή δέην, παραληφθεὶς δὲ μετονομάσθη «Ugurlu» καὶ ἀπέθη ὑπὸ Τουρκικήν σηματίαν. Τὸ πλοιον τοῦτο εἶναι τόννων γκρός 677, φορτίου 1140 τόννων καὶ ναυπηγήσασεν 1879.

Μετονομασίαι—Ἐγγραφαὶ

Τὸ ἀτμόπλοιον «Bulente» τόννων γκρός 1718 καὶ ναυπηγήσασεν 1883 μετονομάσθη «Alemdarzade».

— «Ειράρχη εἰς τὸ Λέβη Ρέγος τοῦ ἡπείρου» τὸ «Uskudar» (ex «Veli-zade», ex «Λικαντερίνη M. Γουλανδρή») τόννων γκρός 2669 καὶ ναυπηγήσασεν 1892, τοῦ ἐφοπλιστοῦ Καλκανῆ, Ζαδέ καὶ Σία τῆς Κωνοπολεως.

Ο γαιάνθρωπος καὶ οι ναῦλοι

Κατὰ τὸν λήξιν τῶν μῆνα Μάιον ἐφόρτωσαν εἰς Ζουγκουλδάκην 53 ἀτμόπλοια παραλαβόντα 101.517 τόννων γατινθράκων. «Ἐκ τῶν ποστήτων τούτων ἐπιχήγησεν 10.100 τόννων εἰς Σμύρνην, 7500 τ. εἰς Ἐλλάδα καὶ 6.882 τ. εἰς τὴν Ἰταλίαν. Οἱ τρέχοντες ναῦλοι ἐκ Ζουγκουλδάκης διὰ μεταφορᾶς γατινθράκων εἰσεῖσαν Κωνοπολεων λ.Τ. 1.30-1.70 κατὰ τόννον, διὰ Μεσολογγίου λ.Τ. 3 ἔως 3.12 καὶ διὰ Πειραιᾶ λ.Τ. 2 ἔως 2.25.

Η ναυσιπλοΐα εἰς τὸν Βόσπορον

Εἰς τὴν θάσιαν τοῦ Καρχεδόναρχον τοῦ κειμένου εἰς τὴν Μ. Θάλασσαν ἔδωσε τοῦ στορμοῦ τοῦ Βόσπορου εἰς θίσιν πλάτους 41—24—30 Β. καὶ μῆκος 290—09'—30" Α. ἡγκυροδοσθήθη καὶ λειτουργή ἦδη ἀπὸ τῆς 1ης Ἰουνίου νέος φωτοσημαντήρος μὲ τέρψιν αὐτόματον ἀκτινοβολίας τριῶν δευτερολέπτων καὶ μὲ κρούσιον κώδωνος (σῆμα διμίχλης) τακτικά τετράκις κατὰ λεπτον.

Η ἀναληπτὴ τοῦ φωτοσημαντήρος διεπειστεῖ τρία δευτερολέπτα καὶ τὸ σχότος 2 ἔως 7 δευτερολέπτα. Επὶ τοῦ σημαντήρος δένει ὑπάρχει φύλαξ. Τὸ δῦος τοῦ εἶναι 9 μέτρων κατὴ δρατότητος του 14 μιλλίων. Η λειτουργεία του θὰ ἐλεγχθῇ ἐπὶ ἓν μηνα εἰς τὴν ἀνα θέσιν.

Η ἀσφαλίσις τῶν πλοίων

Μία χρονίς μερφῆς διάνεις ὑφίσταται ἀπὸ πολλοῖς χρόνοις ἐν Κωνοπολεων μεταξὺ τῶν πλοιοκτητῶν καὶ τῶν ἀσφαλιστικῶν ἑταίρειων, ἐκ τοῦ λόγου διὰ αἱ τελευταὶ ἀρνοῦνται νὰ ἀσφαλίσουν ἐνα μέγαν ἀριθμῷ ἐκ τῶν Τουρκικῶν πλοίων, διὰν δὲ στέργονται εἰς τὴν ἀσφαλίσιαν, τότε τὰ ζητήσιμα πρόμα τοιμοροῦνται λίκεν ὑπερβολικά. Αἱ ἀσφαλιστικά ἑταίρειαν ἀντικρύζουν μεγάλης τεχνικᾶς δυσχερεῖς εἰς τὴν ἐξακρίβωσιν τῆς ἀξίας καὶ τῆς κατατάξεως τῶν Τουρκικῶν πλοίων.

Τὸ Ἐμπορευόν «Ἐπιμελητήριον τῆς Κωνοπολεως» διὰ τὴν Τουρκικήν καυτιλίαν, μελέτη τὴν ἰδρυσιν ἐνός εἰδικοῦ ὅργανοις (Νησιογόμονος) διὰ τὴν ἐπιθεώρησιν καὶ χορηγήσιν καὶ κλάσισιν εἰς τὰ Τουρκικά σκαφά.

Συνεφώνησαν αἱ ἀτμοπλοῖαι

Μετὰ μηχαροχρονίους καὶ διοχερεῖς διαπραγματεύσεις μεταξὺ Σαζέ-Σαφάν καὶ τῶν λοιπῶν Τουρκικῶν ἀτμοπλοῖων ἐπέβηθε τέλος δριστικῆς συμφωνίας δισοῦ ἀφορεῖ τὴν τήρησιν κοινοῦ ναυλολογίου πρὸς ἀποφυγὴν τοῦ συναγωνισμοῦ εἰς τὴν ἀκταπλάτευσιν τῶν γραμμῶν τῆς Μαύρης Θαλάσσης.

Οἱ ναῦλοι ἐπιβατῶν καὶ φορτίου ἐμειώθησαν σοβαρῶς, ὡς λ.χ. το εἰστήρων αἱ θίσισες Κωνοπολεως—Τραπεζοῦντος ἐμειώθη ἀπὸ 39 εἰς 28 λίρας Τουρκίκων.

Οἱ ἐπιβατικὲς δημοσιες παρακονεῖται διὰ τὴν ἀκριβειαν τῶν γεμάτων ἐπὶ τῶν Τουρκικῶν πλοίων. «Ἐν ἀπλοῦ γεμικαὶ στοιχεῖα: 2 λ.Τ., ζηταῖται: 2' ἐπιμονῶς ἡ μείωσις τῶν τιμολογίου.

Ἴδρυσις βάσεως πετρελαίων

Εἰς τὴν Δημαρχίαν τῆς Κ. πόλεως ὑπεδήθησαν προτάσεις ἀπὸ μέρους

σοδαρᾶς Ἀγγλικῆς ἑταίρειας πετρελαίων, δι' ὧν ζητεῖται ἡ παροχὴ ἀδείας πρὸς ἔγκατάστασιν ἐπὶ τῆς ἀκτῆς τοῦ Βοσποροῦ ἀποθηκαὶ διενειμόντων καπιτελαίων. «Ἡ ἑταίρεια ἀναλαμβάνει τὴν ὑποχρέωσιν νὰ χρησιμοποιοῦ διὰ τὰς ἔγκαταστασεις της 200 'Οθωμανούς ἐργάτας.

Εἰς τὴν ἐν λόγῳ έδασιν ρευστῶν καυσίμων ὅλην τὸ ἐμπόρευμα θὰ παραμένῃ τράνητο, τὸ γεγονός δὲ τοῦτο θὰ διευκολύνῃ σοβαρῶς καὶ τὴν κυαπλοῖσιν διὰ τῆς ταχείας καὶ εὐθηγῆς προμηθείας πετρελαίων εἰς τὰ μότοροις.

«Ἡ Δημαρχία ἀπεδέχθη εὐνοεῖται τὴν πρότερην καὶ συζητεῖ ηδη μετά τῶν ἀντιπροσώπων τῆς ἑταίρειας ἐπὶ τῶν λεπτομερειῶν.

Τὰ ναυάγια τοῦ Ζουγκουλδάκη

«Ἡ ἑκατόρισις τοῦ λιμένος τοῦ Ζουγκουλδάκη ἀπὸ τὰ ναυάγια τῆς χειμερινῆς περιόδου συνεγίζεται. «Ἡδη τὸ Ὀλλαγικόν «Hendri» ἀνελκυσθὲν ἐρρυμούλακηθή εἰς Κωνοπολεων, ἀλλὰ λόγῳ τῶν περιάλων ζημιῶν τοῦ θὰ πωληθῇ πρὸς διάλυσιν. Τὸ ἄλλο «Μπαρόν Ντέ Κατελέν», Ἐλληνικόν θὰ ἀνατιναχθῇ διὰ δυναμιτίδων, ἵνα ἀνελκυσθῇ κατὰ τεμάχια, τὸ δὲ Τουρκικόν «Hacizade» θὰ συστῇ εἰς τὴν ἀκτήν. Τὴν τελευταῖαν ταῦτη ἔργασιαν ἀνέλκεται τὸ ναυαγοσωστικόν «La Nina».

Ἀγοραπωλησίαι πλοίων

Καθ' ἡ ἀναγράφει τὸ «Fairplay» τὸ Ἀγγλικόν «Rinovia», τόννων γκρός 293, νέτ 123, ναυπηγήσασεν τὸ 1916, μὲ σερδέλη No 3 τοῦ 1920 ἐπωληθή ἀπὸ τὴν ἀλευτικήν ἑταίρειαν Rinovia εἰς Όθωμανούς μετονομασθὲν δὲ «Balik», ἀπέπλευσεν εἰς Ἀγγλίαν.

— «Ἐπίσης τὸ Τουρκικόν ἀλλαγής «Roumelia», (ex «Θήρα» ex «Ερυσος Κεφαλληνίας») τ. γκρός 819 καὶ ναυπηγήσασεν 1884, μὲ σερδέλη No 3 τοῦ 1907 ἐπωληθή ἀπὸ τὸν Μουσκρίτη Ζαδέ Αχμέτ δέην καὶ Ναφή δέην εἰς τούς ἀδελφούς Ταθίλ Ζαδέ Μουσταφᾶ μετονομασθὲν «Saadet».

ΣΕΡΒΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Νέα πλοία καὶ γραμματαὶ

«Ἐν συνεχείᾳ δύον διων μέχρι τοῦδε ἀνέγραψεν τὰ «Ναυτικὰ Χρονικά» διὰ τὴν Γιουγκοσλαβίκην ναυτιλίαν καὶ διὰ τὴν ἔξαλτην ὑπέρ αὐτῆς μεριμναν τῆς κιβερνήσεως τοῦ Βελγικραΐου, μανθάνονται ακόμη, διὰ τὴν Γιουγκοσλαβίκην ἀτμοπλοίον «Oceana» παρήγγειλεν εἰς τὰ Βρεττανικὰ ναυπηγεῖσαν δύο μικτὰ σκαφά, 3500 τόννων ἑκατόντα καὶ τεχνήτος 11 μιλίων, συντόμως δὲ τὸ πρώτη εἰς τὴν παραγγελίαν καὶ ἔτιρων δύο ὥροισιν πλοίων.

Διὰ τὸν τεσσάρων τότεν κινητορύγημα μονάδων τῆς δὲ «Oceana» ὑπολογίζεται νὰ ἀκτελέσῃ τέσσερα διάστημα τῆς συμβάσεως τῆς μὲ τὸ Κράτος ἀναληφθείσης περί αὐτῆς ὑποχρεώσεις διὰ τὴν τακτικὴν ἐπικρητήσιν τῆς ἐπιχορηγημένης γραμμῆς Δαλματικῶν λιμένων—Ισπανίας—Μαρέκου.

«Οι Γιουγκοσλαβίκοι τόποις ὑποστηρίζεται, διὰ τὰ πρώτα τέσσερα τόποις τούτων νέας γραμμῆς δημιουργίαν εἰχάρχεται. Καὶ συμπληρωτὸν τὰ σχέδια τοῦ δέξιου «Δεῖταν νέων σκαφῶν, διπλανὰ παρηγγέλθησαν, ἡ Γιουγκοσλαβίκη θὰ ἔχῃ τοικύτην ἑκατόνταν σχέσεων καὶ τόσον πονήντην ἀπ' εὐθείας ἐμπορικὴν ἐπικινησιών τούτων μὲ τὴν Ισπανίαν, ωστε καὶ πολλὰ ἄλλα Κορτη τῆς Κεντρικῆς Ευρώπης θὰ προτιμῶσι τούτων μετονομασθὲν λιμένας διὰ τὰς μετά τῆς Ισπανίας ἐμπορικάς των μεταφρούσεων.

Ἐπέκτασις γραμμῆς εἰς Πειραιά

«Ἡ «Γενιτρόνικα Πλόβιντρη» ἐπεκτείνεται τὸ δίκτυον τῶν γραμμῶν της ἀνισχύσιας τὴν περιοχὴν αἱ τερψιτητῶν τῆς γὰ ζητήσιμης τῆς ἀσφαλίσιας—Αλεξανδρίας—Κερκύρας—Παταρῶν καὶ νὰ τὴν ἐπεκτείνῃ μέχρι Πειραιῶς. Τὴν μίχρι Πατρών συγκοινωνίαν ἐκτελεῖ ἡδη διὰ παλαιοτέρων μονάδων, τὰς δηποτίας καὶ θὰ ἀποσύρῃ ἐκ τῆς ὑπηρεσίας ταῦτης.

— Συνχρόνως μὲταξὺ διεπίσθητης μὲ τηλεφρεζία, καθ' ἣν ή «Νεοεμποριούς Πλόβιντρη» σκέπτεται νὰ παρχγείτηκεν κατ' αὐτὰς πρὸς ναυπηγήσανταν μέτρην πετρελαίων.

Καὶ νέα ἀγορὰ φορτηγοῦ

Παρὰ Γιουγκοσλαβίας ἐφοπλιστῶν ἡγορίσθη πρὸ τινῶν γήμερων ἐν Αγγλίᾳ τὸ Ἀγγλικόν φρετηγόν «Wynacre», τόννων γκρός 5112, νέτ 2741, φορτίου 7510 τόννων, μὲ κλάσιν εἰς τὸ Λέβη 100 Α.1, διεκάθισται διὰ κινητορύγηματος διὰ φορτίου εἰς χώραν 376.000 κυβ.μέτρων ποδῶν καὶ διὰ φορτίου εἰς δέκατην 33.300 κυβ.μέτρων ποδῶν.

«Ἐναυπηγήσθη τὸν Οκτωβρίου τοῦ 1911 εἰς τὸ Σούντερλαντ ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖσα N. Doxford μὲ μηχανὰς τῶν ιδίων. «Ἔχει διαστάσεις μηχανῶν 369. διὰ ποδῶν, πλάτους 50 ποδῶν, βάθους 26.3 καὶ βύθους 23.7 ποδῶν, διὰ τοῦ εἴμαρτον. Φέρει ἵνα κατατάστηται τὸ πούπο «Gouët—τείνη» καὶ χρησιμοποιεῖται διάρκειαν 130 τόννων.

Αἱ μηχαναὶ τοῦ εἴμαρτον τοῦ τετρακόλλινδροι διεκάθισται 21, 41 καὶ 68 μὲ διαδορούμενη ἐμβόλων 35 ιντσῶν. Φέρει τρεῖς λέβητας μὲ πίεσιν 180 λιθρῶν καὶ τὰ τετραγωνικὴν ἴντσαν, η δὲ δύναμις τῶν μηχανῶν τοῦ εἴμαρτον 404 πεπλ.

ΑΓΓΛΙΑ

Ἡ τιμὴ τῶν γαιανθράκων

Οἱ διεκτῆται τῶν γαιανθράκων φρεζείων Μίντλαντ καὶ Γιορκσάϊρ σκέπτονται νὰ προθέσουν εἰς συμφωνίαν διπλανὸν κατὰ 3 πέντας τὴν κατάτα τ. τιμὴν τοῦ γαιανθράκου τοῦ διατίθεμαν διὰ τὰς ἀνάγκας τῆς ἀνοτερικῆς κατανάλωσεως, ἵνα οὕτω δυνηθοῦν καὶ ὑποτιμήσωσι κατὰ ἕνα σελήνιον τῶν τόννων τὸν πρὸς ἔξαγωγήν γαιανθράκων.

"ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ,,

ΔΕΚΑΤΕΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ
ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ

ΓΡΑΦΕΙΑ. ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΣΩΚΡΑΤΟΥΣ 35 ΤΗΛΕΦ. 1.60
ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΑ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: "ΧΡΟΝΙΚΑ,,

ΟΡΟΙ ΕΤΗΣΙΑΣ ΣΥΝΔΡΟΜΗΣ
ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ ΔΡΧ. 150. ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ ΔΡΧ. ΑΓΓΛΙΑΣ 1.

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

"ΝΑΥΤΙΚΑ CHRONIKA,,

A REVIEW OF SHIPPING & COMMERCE
PIRAEUS - GREECE

ΤΟ ΔΕΚΑΤΕΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

Η αυξησης της χωροτικότητος της ναυτιλίας μας και ή δημιουργηθείσα άνάλογης τοιαύτη των πληρωμάτων, έπιβάλλει την διενέργειαν μιας λεπτομερούς και αποκριβωμένης απογραφής των ένεργειαν ναυτεργατών. Ή απογραφή αυτή θα χρησιμεύσῃ κατά πολὺ εἰς την Διεύθυνσιν του Εμπορικού Ναυτικού, όπως έγγυτον και έγκυρότερον δυνηθή να παρακολουθή την έξιλιξην των ναυτεργατικών ζητημάτων, για δίδη τας δεούσας κατευθύνσεις και να λαμβάνη τας άποφάσεις έκεινας τας άποσκοπούς την θραπειανάναγκων, άλλα και την λύσιν των συχνά άναψυκτικών ζητημάτων.

Έπειτα εύκαιρια της απογραφής, διενεργηθησούμενης μέσω των λιμενικών και προξενικών άρχων θα ήτο δυνατή και ή άλλαγή του ήδη έχονται ναυτικού φυλλαδίου, απελεστάτου έν πολλοῖς και σκιωδώς έμφανίζονται την ολόν δράσην και την ποιοτικήν κατάστασιν έκαστου ναυτεργάτου. Θα ήδυνται να τηρηθῇ πιστούς μητρώους της ναυτικής μας οικογενείας και να έμφανιται έξι αυτού πλήρης εικόνων της άνεργίας και των έκαστοτε άναγκών της ναυτιλίας μας από άποψεως έμψυχου ψήλου.

Τό μέτρον της απογραφής και της άλλαγής των ναυτικών φυλλαδίων είνε το ουσιωδέστερον μέτρον, έφ' ού δέον νά βασισθῇ ένα νέον σύστημα διοικήσεως των πληρωμάτων των σκιψών μας. Οι άρμοδοι ας συζητήσουν την γνώμην μας ταύτην.

Από τών στηλών των «Ναυτικών Χρονικών» οι έγκυρότεροι δυνάμενοι νά ξωσι γνώμην έπι τον τόρον της διοικήσεως και των άναγκών της ναυτιλίας μας, οι "Ελληνες πλοιάρχοι, άνέπευξαν γνώμας και υπέδειξαν μέτρα, άτινα θεσπιζόμενα θα ήδυναντο σωστικώς νά έπιδράσουν έπι της καθηλούσα προαγογής της έμπορικης μας σημαίας. Έχουν την γνώμην, ότι μία ναυτιλία

ανενέψυχου ψήλου πειθαρχικού, μὲ άνωτέραν ήτανην και μὲ πίστων εἰς το καθήκον του δὲν δύναται νά προαχθῇ και νά εύημερησῃ. Είνε πρωταρχικὸς παράγων πλοιοκτήται, άξιωματικοὶ καὶ ναυτεργάται έν άπολύτῳ προκαθορισμένη άντιληψει καθηκόντων και δικαιωμάτων, νά συνεργάζονται στενός μὲ τὸν άντικειμενικὸν σκοπόν, τὴν πρόσδον και άνάπτυξιν τῆς Εθνικῆς των ναυτιλίας.

Τὸ Κράτος, ἐπεμβάνον ώς ουθματής δέον νά νιοθετήσῃ τὰ ύποδεικνύμενα από μέρους τῶν Ελλήνων πλοιάρχων διοικητικὰ μέτρα, άτινα οὐ μόνον θά έπιφέρουν την έξυγιανσιν τῶν σελεκτῶν τοῦ έμπορικοῦ μας στόλου, άλλα και θὰ καταστήσωσι εὐρύθμους τὴν έπι τῶν πλοίων πληρεσίαν, θὰ δημιουργήσωσι τὴν εύπερθρότων έμφισίους και τὴν στεργάνη έμπιστοσύνην μεταξὺ τῶν έξινων φορτωτῶν και σφαλιστῶν και θὰ έξυψωσι πρεπόντως τὸ γόητρον και τὸ ηθος κυβερνητῶν και κυβερνωμένων.

Από τὰς δημοσιευμένας έκάστοτε στατιστικὰς τοῦ ύπωνυχείου Εθνικῆς Οικονομίας έν σχέσει μὲ τὴν ναυτιλιακὴν κίνησην τῆς Ελλάδος παρατηρούμεν μίαν ούσιωδεστάτην ἔλλειψιν. ΜΙΑ ΟΥΣΙΩΔΗΣ Ένω άναφέρεται ή εἰς τόνους έμπορικὴ κίνησης εἰσαγωγῆς τε και έξαγωγῆς, δὲν υπολογίζεται τὸ ποσοστὸν τῆς συμμετοχῆς τῆς Ελληνικῆς ησημάσιας εἰς τὰςάπαντα θυλάσσιας μεταφοράς μας. Στοιχεῖον ἀπαριθμητον διὰ τὴν έξαγωγὴν θεμελιώδων συμπερασμάτων έπι τοῦ καταβαλλομένου ποσού νιώλων εἰς έκεινας σημαίας και τοῦ δυνατοῦ τῆς καθιερώσεως Ελληνικῶν φορτηγῶν γραμμῶν μὲ βάσιν τὰς μεταφορικὰς άνάγκας τῆς Χώρας μας και ἐπέκτασιν τοῦ δικτύου τῶν γραμμῶν τοντων μέχρι και τῆς Μαύρης Θαλάσσης.

Αἱ ἀπό τινος χρόνου μεταδιδόμεναι πληροφορίαι διὰ τὴν καταβαλλομένην ὑπὸ τῶν Σοβιέτων προσπάθειαν πρὸς δημιουργίαν ιδίου έμπορικοῦ στόλου, ίκανουν νὰ καλύψῃ τὰς μεταφορικὰς άνάγκας των, εἰνε ζήτημα σοβαρότατα ἐνδιαφέρον τῆς Ελληνικῆς ναυτιλίαν. Η Ρωσία ἀνέκαθεν ὑπῆρξεν ο καλὸς πετολού λάτης τῆς Ελληνικῆς σημαίας. Δεδολωμένη ἦτο η ἔξιποτεκην ὑποστήριξις αὐτῆς ἀπό μέρους τῶν Ρώσων φορτωτῶν. Μία συνεπώς άνάπτυξις τοῦ Σοβιέτικου στόλου—δεδομένης τῆς Κρατικοποίησεως αὐτοῦ—θὰ ἀπεστέρει τὴν Ελληνικὴν ναυτιλίαν μιᾶς τῶν σημαντικώτερων ἀγορῶν, ἐποι τὸ Ελληνικὸν πλοίον προτιμᾶται.

Αἱ μέχρι σήμερον προσπάθειαι τῶν Σοβιέτων φαίνεται, διὰ ἀποτυγχάνουν. Καὶ τοῦτο ἀφ' ἑνὸς μὲν, λόγῳ τῆς ἀντιδράσεως τῶν ξένων πλοιοκτητῶν, ἀφ' ἑτέρου δὲ λόγῳ ἔλλειψεως χορηγάτων, ὅπως τὰ Σοβιέτα προπήσουν ἀμέσως τὸν πονθύμενον ἀριθμὸν πλοίων. Άλλοι μόνον, ἀν τὰ μεγάλα ναυτικά Κράτη ημελον τόσον τυφλωθῆ, ὅπει νὰ διδούνεις τὰς πλήξισι και διὰ τοῦ τρόπου τούτου εἰς τὰ καίρια τὰς διεθνεῖς μεταφοράς.

ΝΕΑ ΑΓΟΡΑ ΦΟΡΤΗΓΟΥ**ΠΑΡ' ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ**

Τὸ Αγγλικὸν φορτηγὸν «Maid of Syra» τῆς Μπάρον, διερ έπωλήθη τὴν 19ην Μαΐου ἐν Λονδίνῳ και ἐν δημοπρασίᾳ ἀντὶ 9.950 λιρῶν κατακυρωθὲν ἐπ' ὄνοματι τῆς Αγγλικῆς ἀτμοπλοίας "W. Runciman and Co. Ltd., ἔξετένη παρ' αὐτῆς ἐκ νέου πρὸς πώλησην και ηδη δι' ιδιαιτέρας συμφωνίας ηγοράσθη παρὰ τῶν ἐκ Χίου ἐφοπλιστῶν κ.κ. Φαραίου ἀντὶ τιμῆς 10.500 λιρῶν.

Τὸ "Maid of Syra," (ex "Hornscar,") είνε τόννων γκρός 3451, νέτ 2130 τ. φορτίου 6100 τόννων και ἐναυπηγήθη τὸ 1912 εἰς Lübeck τῆς Γερμανίας. Ξεχει παρὰ τῷ Αγγλικῷ Δόῦδικον 100 ΑΙ, φέρει δέν πατάστρωμα, ἐμμ 361.4 ποδῶν, πλάτους 50.7 π., ψυχών 21.4 ποδῶν, τὸ δὲ βύθισμά του μὲ πλήρες φορτίου φθάνει τοὺς 21.6 πόδας.

Αἱ μηχαναὶ του είνε τρικύλινδροι διαστάσεων 25 3)8, 41 3)4 και 63 7)8 μὲ διαδοριον ἐμβόλου 43 3)4 ιντσών, άναπτύσσουν δὲ δύναμιν 385 ένδεικτικῶν ἵππων (N.H.P.). Φέρει δύο λέβητας μὲ πίσιν 200 λιβρῶν κατὰ τετραγωνικὴν ιντσάν.

Τὸ ἐλόγῳ πλοίον εύίσκεται ηδη εἰς Τάνι ύπει παραλαβῆν.

Η ΥΠΟΘΕΣΙΣ ΤΗΣ "ΡΟΥΑΓΙΑΛ ΜΑΙΗΛ,,**ΕΝΩΠΙΟΝ ΤΗΣ ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ**

Τὸ πολύκροτος ὑπόθεσις τῆς διμάδος «Ρούαγιαλ Μαίηλ Λάτην» διὰ τὴν ὁποίαν ἡσχολήθησαν τὰς Ναυτικὰς Χρονικὰς εἰς προηγούμενα τεύχη των, ηδη ηδη ἐνώπιον τῆς Αγγλικῆς δικαιοσύνης. Ο λόρδος Kylsant, πρόεδρος τοῦ Διοικητικοῦ συμβουλίου τῆς πρηγοριμίου φήμης ἀτμοπλοίας ταύτης, καθὼς και τῶν ἀτμοπλοίων, αἵτινες διατελοῦν ὑπὸ τὴν αἰγίδα τῆς Ρούαγιαλ Μαίηλ, εὐθὺς δέ ἐπανηλθεν εἰς τὸ Λονδίνον ἐκ τοῦ ἀνὰ τὴν Αφρικὴν ταξιδίου ἀγκυψής, έκληθη ηδη νὰ προσέλθῃ εἰς τὸ Δικαστήριον τοῦ Δημαρχείου τῆς Αγγλικῆς Μητροπόλεως.

Πράγματι, τὴν 2ην Ιούνιου ἐνεφρνήσθη ἐνώπιον τοῦ λόρδου Δημητρίου τοῦ Λονδίνου, δστις και τῷ ἀπήγγειλε τὴν κατηγορίαν ἐπὶ ἀπίτη και τῷ φευδῇ ἐμφανίσεις τῶν ισολογισμῶν και τῶν ἐκθέσεων τοῦ διοικητικοῦ συμβουλίου, ούτινος προστατει, παρουσιάσεις και διανείμης κατὰ τὴν 1926 και 1927 εἰκονικὰ κέρδη. Αγτιθ. τοῦ δὲ μὲν γρήγορας τὸ 1926 ἔλλεισε μὲ ζημίαν 804.602, λ.η δὲ χρήσις τοῦ ἐπομένου ἔτους εἰχεν ἐπίσης σοδαρὸν παθητικόν.

Ο λόρδος Kylsant διὰ τὸ δυνηθῆ και διανείμη ἐνα μέρισμα εἰς τὸν μετίχον ἀνέλαθεν ἐκ τῶν ἀδήλων ἀποθεματικῶν κατὰ τὸ 1926 ποσδὴ 1.000.000 λ.ρῶν και ἀνήγγειλε διὰ τοῦ φευδοῦς πλέον ισολογισμῶν τῆς ἀτμοπλοίας τὴν 355.325 πρὸς διανομήν. Κατὰ τὸ 1927 ἀνέλαθε διὰ τῆς αὐτῆς μεθόδου ποσδὴ 875.000 λ.ρῶν ἐκ τῶν ἀποθεματικῶν.

Εἰς τὴν ἐνέργειαν τοῦ λόρδου Kylsant ἀποδίδεται: ἔνα πρωταπέκτην ἐγδιαφέρει δι' ικανοποίησιν ἀτομικῶν συμφερόντων του. Αἱ τακτικαὶ κατὰ διαδοχὴν ποστοτεκτε, δταὶ αἱ κλειδώμεναι χρήσιες ἀπέδιδον κέρδη, διαγέμεις τῶν διποίων θλ. ἐπιληρώνετο μέροισμα 5 ορον και ἀγων. Εἰς τὰς περιπτώσεις ταύτας ἐδικαίωστο ἐκτάκτου προμηθείξεις.

Καὶ κατὰ μὲν τὸ 1926 ἔλλεισε τὰς τακτικὰς ἀποδοχάς τοι εἰς 3.000 λ.ρῶν, διότι και αὐτὰ τὰ εἰκονικὰ κέρδη τὰ ληφθέντα

ἐκ τοῦ ἀποθεματικοῦ κεφαλίου ἀπέδωκαν μέρισμα 4 ο). Τὸ 1927 ὥμως, τὸ διὰ τῆς αὐτῆς μεθόδου δημιουργηθὲν μέρισμα ἦτο 5 ο), δι' ὃ καὶ ἔλαβε ὡς πρόσθετον ἀμοιδήγη λ.στ. 26.000.

Μετὰ τοῦ Kylsant συγκατηγορεῖται καὶ ὁ κ. Morland, μέλος ἑγέτης σοδοχροτάτου Οίκου ἐμπειροτεχνῶν λογιστῶν, διότι ὡς ἐλεγκτής τῶν διεθνῶν τῆς ἀτμοπλοΐας ἐθ. δικιώσεν ὡς ἀκροβεῖς τὰς ἐκθέσεις τοῦ Λόρδου καὶ τοὺς ἰσολογισμοὺς τῆς ἐταιρείας, εἰς ὃν μάλιστα στιγμὴν ἔτελε: ἐν πλήρει γάρ σει τῆς διαφορᾶς μεταξὺ τοῦ εἰκονικοῦ ἰσολογισμοῦ καὶ τῆς πραγματικῆς οἰκονομικῆς καταστάσεως τῆς ἐταιρείας. Η δική συνεχίζεται προκαλεῖ δὲ ἀμει-
ωτον τὸ ἐνδιαφέρον τῆς διεθνοῦς γαυτικῆς γράμμης. Σημειωτέον
δι τὴν περιουσία τοῦ λόρδου Kylsand ἀνέρχεται: εἰς 3 καὶ ἕν
ἔκατον μύρια λιρῶν.

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ

Ἐσημειώθησαν αἱ ἀκόλουθοι ἀγοραπωλησίαι ἀτμοπλοίων κατὰ τὸ λῆξαν 15θήμερον:

«Risan» Ἰταλικόν, τόννων γκρός 4068, φορτίου 7000 τόννων καὶ ναυπηγήσεως 1912, ἐπωλήθη ἀπὸ τὴν «Ναβιγιαζόνε Λίμπερα Τριεστίνα» εἰς ἑτέρους Ἰταλοὺς ἐφοπλιστὰς ἀντὶ 10.500 λιρῶν.

«Egham» Ἀγγλικόν, τόννων γκρός 3708, φορτίου 6163 τόννων καὶ ναυπηγήσεως 1906, μὲ σερβέν Νο 2 τοῦ 1928, ἡγοράσθη παρ' ἐ-
ἔφοπλιστῶν τῆς Ἐσθονίας ἀντὶ 9.000 λιρῶν. Τὸ πλοῖον τοῦτο εἶχε πωλήθη τὸν Ιούλιον τοῦ 1914 ἀντὶ 23.250 λιρῶν, τὸν «Aρρίλιον» τοῦ 1921 (ὅμοιον μὲ τὸ ἄπ. «Ridley» τ. φορτίου 5880 τοῦ 1913) ἀντὶ 89.000 λιρῶν, τὸν δὲ Μάρτιον τοῦ 1920 είχον ἐπίσης πωληθῆ ὅμοιον τὰ δύο ταῦτα ἀτμόπλοια ἀντὶ 344.000 λιρῶν.

«Yotunheimi» Γερμανικόν, τόννων γκρός 3565, φορτίου 5500 τόννων καὶ ναυπηγήσεως 1895, ἐπωλήθη ἐν δημοπροσίᾳ εἰς τὸ Ἀμβούργον ἀντὶ 52.000 χρυσῶν μάρκων. Τὸ ἐν λόγῳ φορτηγὸν ἔχει σερβέν Νο 3 τοῦ 1924, ὑπέστη δὲ ἀναλεβήτωσιν τὸ 1916.

«Charles Letzter» Βελγικόν ναυαγοσωστικόν, τόννων γκρός 106 καὶ ναυπηγήσεως 1926, μὲ ταχύτητα δὲ 10 μιλίων, ἡγοράσθη παρὰ Γαλλικῆς ἐταιρίας ἀντὶ 6000 λιρῶν. Ἀντὶ τῆς ιδίας τιμῆς ἡγοράσθη παρὰ Γαλλικῆς ἐταιρίας καὶ τὸ ἑτέρον Βελγικόν ναυαγοσωστικὸν «Atlantic» τόννων γκρός 112 καὶ ναυπηγήσεως 1929.

«Charterhulme» Ἀγγλικὸν τ. γκρός 3437, φορτίου 6100 τόννων καὶ ναυπηγήσεως 1912, ἐπωλήθη εἰς Φινλανδούς ἀντὶ 11.500 λιρῶν καὶ παραληφθὲν μετωνομάσθη «Wiiri».

«Englewood» Ἀμερικανικόν, τόννων γκρός 4746, φορτίου 7323 τόννων καὶ ναυπηγήσεως 1918, ἐπωλήθη ἐν Νέᾳ Υόρκῃ εἰς δημοπρα-

σίαν ἀντὶ 27.000 δολλαρίων.

«Cambrian Countess» Ἀγγλικὸν, ἐκτεθὲν πρὸς πώλησιν διὰ δημοπρασίας ἀντὶ Λονδίνου ὑπὸ τὸν Kellock's ἀπεσόρθη διότι δὲν ἔδοθη δι' αὐτὸν παρὰ μόνον μία προσφορὰ διὰ 1000 λίρας. Τὸ ἐν λόγῳ φορτηγὸν εἶνε τόννων γκρός 4063, φορτίου 7.000 τόννων καὶ ναυπηγήσεως 1906.

«Koudekerk» Ὁλλανδικόν, τόννων γκρός 5792, φορτίου 8638 τόννων καὶ ναυπηγήσεως 1912, μὲ σερβέν τοῦ 1930, ἡγοράσθη ἀπὸ τὸν Ἰταλὸν ἐφοπλιστὴν Ἀχιλλέα Λάουρο, τῆς Νεαπόλεως ἀντὶ 11.000 λιρῶν. Τὸ φορτηγὸν τούτο εἶνε ἀδελφὸν πλοίου τοῦ ἄπ. «Felce» (πρώην Ἑλληνικοῦ «Χαδιώτης»), σπερ πὸν τοῦ 1928 εἰχε πωληθῆ ἀντὶ 33.500 λιρῶν.

«Misty Law» Ἀγγλικόν, τόννων γκρός 5211, μὲ διπλὰ καταστρώματα, φορτίου 8075 τόννων καὶ ναυπηγήσεως 1912 μὲ σερβέν Νο 1 τοῦ 1929, ἡγοράσθη ἐπίσης παρὰ τὸν Ἰταλὸν ἐφοπλιστὸν Ἀχιλλέα Λάουρο, ἀντὶ 11.250 λιρῶν καὶ θὰ παραληφθῇ εἰς τὸ «Ἀμ-
στερδαμό».

«Nidarholm» Νορβηγικόν, τόννων γκρός 2468, φορτίου 4200 τόννων καὶ ναυπηγήσεως 1920, μὲ σερβέν Νο 2 τοῦ 1927 ἐπωλήθη εἰς Φινλανδούς ἀντὶ 20.500 λ. καὶ θὰ παραδοθῇ εἰς Τάιν. Τὸ ἐν λόγῳ φορτηγὸν εἶνε τὸ πρώην Ἑλληνικὸν «Μαίανδρος»,, σπερ πὸν τὸν Αὔγουστον τοῦ 1925 ἀντὶ 27.500 λιρῶν.

«Krosfond» Νορβηγικόν, τόννων γκρός 3560 καὶ ναυπηγήσεως 1920 ἐπωλήθη ἀντὶ 350 χιλ. καρωνῶν.

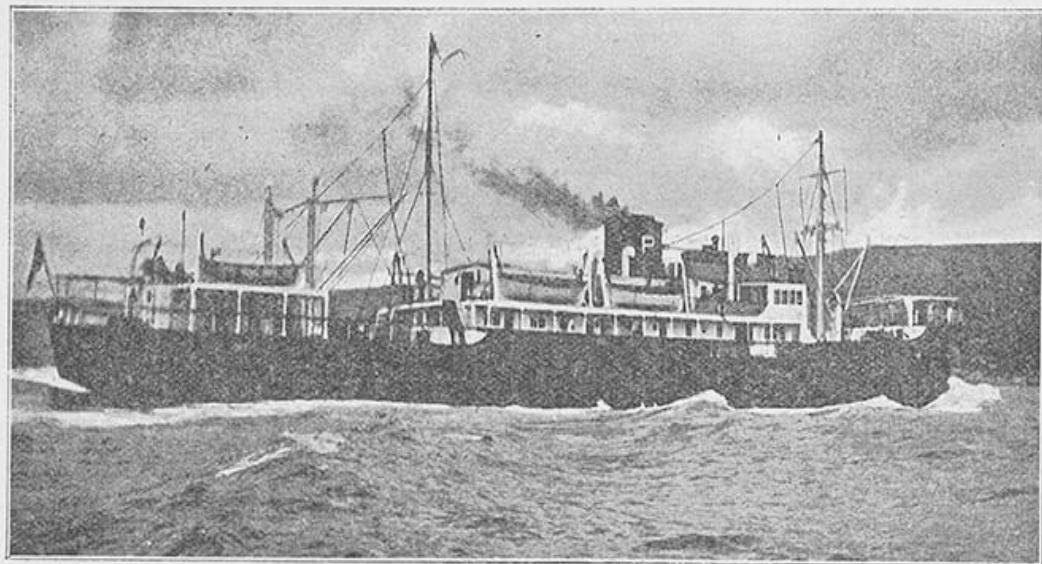
«John C. Kirkpatrick» Ἀμερικανικὴ σκοῦνα μὲ βοηθητικὰς μηχανάς, τόννων γκρός 1430 καὶ ναυπηγήσεως 1917 ἐπωλήθη εἰς δημοπρασίαν ἐν Ἀμερικῇ ἀντὶ 2110 δολλαρίων.

ΠΩΛΗΣΕΙΣ ΠΛΟΙΩΝ ΠΡΟΣ ΔΙΑΛΥΣΙΝ

Κατὰ τὸ λῆξαν 15θήμερον ἐπωλήθησαν πρὸς διάλυσιν τὰ ἀκόλουθα ἀτμόπλοια:

Όνομα πλοίου	Τ. γκρός	Ναυπήγηση	Τιμὴ λ.στ.	Διελυταὶ
«Aviat. Roll. Garros»	Γαλ.	4760	02	3.520
«Johnny»	Ἀγγλ.	4704	99	3.500
«Colaba» (μὲ ζημίας)	Ίνδικ.	969	21	400
«Zigurds»	Λεττον.	3486	95	2.900
«Laura Skogland»	Νορβ.	3705	02	3.600
«Margit Skogland»	»	3326	00	3.600
«Angelo Brunetti»	Ιταλ.	4321	96	4.000

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑΤΙΚΟΣ ΤΥΠΟΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΟΥ ΣΚΑΦΟΥΣ



Ο σφοδρός ἀνταγωνισμὸς Ἰταλίας καὶ Γιουγκοσλαβίας εἰς τὴν Ἀδριατικὴν καὶ ἡ ναυπηγήσεις νέων Σερβικῶν ἐπιβατικῶν σκαφῶν ὑπερχέωσε τὴν ἀτμοπλοΐαν «Puglia», εἰς τὴν πλήρη ἀνακίνισιν τῶν ἐκτελούντων τὰς γραμμὰς τῆς Ἀδριατικῆς ἀτμοπλοίων της. Οὗτω τὰ ναυπηγεῖα Cantieri Riuniti dell' Adriatico ἐν Τεργέστῃ ἐναυπηγήσαν δύο καὶ ναυπηγοῦν εἰσέτι τέσσαρα ἔτερα δύοισι τόποιν μότοριστες προωρισμένα διὰ τὰς γραμμὰς Ἀδριατικῆς καὶ Ιονίου Πελάγους. Η ἀνωτέρω εἰκὼν εἶνε τοῦ πρὸ ημερῶν παραληφθέντος «Brioni», δευτέρου κατὰ σειρὰν κατασκευῆς. Εγείρει διαστάσεις μήκους 76 μέτρων πλάτους 12.20 καὶ ὑψος μέχρι τοῦ κυρίου καταστρ. 5.20 καὶ μέχρι τοῦ ἀνωτ. 7.50 μέτρο. Η ταχύτητος εἶνε 16 μιλ. τακτικὰ.



ΘΟΡΥΒΟΥΝ ΤΑ ΜΙΚΡΟΣΥΜΦΕΡΟΝΤΑ

Τὴν πρόσδεσιν τῶν σκαφῶν τῆς ἀκτοπλοΐας εἰς τὰ νέα κρηπιδώματα τοῦ λιμενίσκου Ἀλῶν πάνιες ἔχαιρετίσαμεν, ως ἡνὶς ἔργον προόδου καὶ πολιτισμού, ως τὴν ἀπάρχὴν τῆς ἔξυγάνσεως μιᾶς καταστάσεως, ήτις οὐ μόνον κατιώτατα ἐλήπτη τὰ συμφέροντα τοῦ πρώτου Ἑλληνικοῦ λιμένος, ἀλλὰ καὶ ἐνεψύντε τὴν Ἑλλάδα εἰς τὰ δηματαλλοπάτων τε καὶ ἡμεδαπῶν, ως καθυστρημένην δεκάδας ὅλας ἑτῶν.

Ἄλλ' ἀτυχῶς τὰ αἰώνια μικροσυμφέροντα καὶ η ἀνευθυναλογία καὶ εἰς τὴν προσκειμένην περίπτωσιν, ως συμβάνην πάντοτε ἐν Ἑλλάδι, δὲν ἔλειψαν ἀπὸ τοῦ νὰ δημιουργήσωσιν ἀνοίκειον θόρυβον καὶ νὰ ἔμφανίσωσι τὴν μεταστάθμευσιν τῆς ἀκτοπλοΐας, ως συμφοράν διὰ τὴν πόλιν τοῦ Πειραιῶς.

Καὶ μὴ δυνάμενοι, βέβαια, νὰ ἀρνηθῶσιν οἱ φωνασκούντες τὸ προσφυρές τῆς μεταστάθμευσεως, ἔξενδρον, τὴν λύσιν τῶν «ποντονίων» ως τὴν πανακείαν τῆς ἐπιλύσεως τοῦ σοβαροῦ ἡητήματος τῆς ἐπιβιβάσεως καὶ ἀποβιβάσεως 600 ὄλων χιλιάδων ἐπιβιτῶν διεβρούμενων ἐπησίως ἐκ τοῦ λιμένος Πειραιῶς. Καὶ τελικῶς μὲν, ἡ λύσις τῶν ποντονίων, ἀτυχεστάτη εἰς ἐμπνευστιν, προσφυρεστάτη δημοσίως εἰς δημοκοπικήν ἐκμετάλλευσιν, ἀπερρίφθη παταγωδῶς περὶ τῶν δυναμένων ἐγκυρῶς μὲ τὴν ἐμπειρίαν γνώσιν τῶν πραγμάτων νὰ ἀποχνωθεῖ.

Τὸ ζῆτημα δημοσίως καθ' ἡμᾶς ἔνεγκει τὰ βαθυτέραν σημασίαν.

Ἀποδεικνύει τὴν νοοτροπίαν, ήτις βασιλεύει μεταξὺ ὡρισμένων ἀτόμων ἐπιζητούντων τὴν εὔκολον ἐντύπωσιν τῆς ἀνευθύνου κριτικῆς πράξεων καὶ ἔργων, διὰ τὰ ὄποια προσωπικοί μόχθοι καὶ δαπάναι πατεβίζονται οὐκ ὀλίγαι προβάλλοντες τὰς πλέον παραβόλους ίδεας ἔναντι τῶν ἐπί τησσαροκινῶν βάσεων καὶ ἔξυγαντικῶν συζητήσεων σηριζούμενων δημιουργημάτων τῶν ἄλλων.

Αἱ ιδέαι των τιθέμεναι ὑπὲρ τὴν βάσιν τῆς πάσις καὶ τῆς γνώσεως ἀποδεικνύονται ἀπράγματοποίητοι, διπλινηράτεροι εἰς ἐκτέλεσην ἀσκοποί καὶ ἐστεργμένοι τῶν ἀπάρχαιτῶν τεχνιῶν δεδομένων, ἐν τούτοις δὲν πάνουν οὐτοὶ ἀπὸ τοῦ νὰ ἔμφανται Κήνσορες τῶν πάντων.

Παραδείγματα: Γερανογέφυρα, μηχανικὴ μέσα λιμένος, ποντόνια κλπ.

Ἄλλ' ἐπὶ τέλους, δὲν εἶναι δυνατὸν νὰ ἀναγνωρίσωμεν, διὰ δὲν δυνάμεθα νὰ καταρρίπτωμεν τὴν κριτικὴν ἔργου—κατὰ κοινὴν ἀναγνώρισιν—διφεύλιμον καὶ λυσιτετάστων διὰ τὴν ἔξυπερτησιν τοῦ συνόλου, εἰς δημοκοπικὴν τυμπανοκρούσιάν καὶ κολακείαν μικροσυμφερόντων δεκάδων τινῶν ἐπιγγελματών, ζητιούμενων, προσωρινῶς πάντως, ἀπὸ τὴν σωτηρίαν τῆς μεταπτυχεύσεως πρᾶξιν τοῦ Ο.Δ.Π.;

ΕΙΣ ΤΟΝ ΒΩΜΟΝ ΤΟΥ ΤΖΕΛΕΠΗ

Η ΠΕΡΙ ΤΗΝ ΕΠΙΒΑΤΙΚΗΝ ΝΗΟΔΟΧΟΝ ΣΥΖΗΤΗΣΙΣ

Δὲν ἐπέρχεται μὴν ἄφ' ἡς ὁ 'Οργανισμὸς λιμένος ἐπετέλεσε τὸ πρῶτον βῆμα ἐκπολιτισμοῦ τοῦ Πειραιῶν λιμένος καὶ σφραδὸς κλύδων ἥγερθη πρὸς ἀνάτροπην ἔνδος μέτρων τὴν σημασίαν τοῦ ὄποιον ἀντεἶληφθεὶ τὸ ποινὸν τῆς Ἐλλάδος ὅλης. Εἶνε δὲ ἀκρῶς ὑλιβερὸν διὰ εἰς ἐπάνοδον τῆς ἀκτοπλοΐας κινήσεως εἰς τὴν Νηοδόχην Τζελέπη τηροτατούντης μέλη τοῦ Παμπειραικοῦ συνεδρίου, οἱ σκοποὶ τοῦ ὄποιον εὐλόγως ἀνεμένετο διὰ ἡτοῖνον εἰς τὰ εὐρύτερα συμφέροντα ἀνάπτυξεως τοῦ πρώτου τῶν Ἑλληνικῶν λιμένων.

Οἱ κύριοι σύνεδροι ὑπεσχέθησαν εἰς προσφάτους διὰ τοῦ Τύπου ἐπαγγελίας των, διὰ θὰ φίψουν ἐκτυφωτικὸν φῶς εἰς τὴν ἔγερθεῖσαν συζήτησιν.

—Ἡ ἐπαγγελία δημοσίη μένει πρὸς τὸ πλανὸν στὸ χρεῖ διότι οὐδεὶς μέχρις ὥρας ἐπεισθῇ καὶ ἐπίστενος τὴν ἐπιχειρηματολογίαν των, ἐμπνεόμενη κυρίως ἀπὸ μίαν τάσιν νὰ χαρακτηρισθῇ ως θανάσιμον τραῦμα κατὰ τῆς Επιτροπῆς κινήσεως ἐνός κεντρικοῦ τομέως τοῦ λιμένος καὶ ν' ἀγρευθοῦν εὐθηναὶ ἐντυπώσεις διὰ τὴν ὀλεθρίαν τούτην πού ἀναμένει τὸ ἐμπόριον τῆς ἀκτῆς Τζελέπη.

Καὶ η μὲν οἰκονομικὴ τοῦ ζητήματος ἀποφις ὑπῆρξεν ἀντικείμενον ἀνάτυπωτάτης ἔρευνης ἡς ἡς κατεδείχθη περιτράνως πόσον ὑπηρετεῖτο μὲ τὸ νέον καθεστῶς τὸ συμφέρον τῆς ἐπιβατικῆσκηνήσεως καὶ τῶν ἐστεργικῶν μεταφροῶν.

Εἰς τὴν κρίσιν δὲ τοῦ τεχνικοῦ ζητήματος μετὰ τὴν διεξαχθεῖσαν ἐπὶ παρουσίᾳ τοῦ κ. Galli συζήτησιν οὐδεὶς ἀλλος ἀπετόλμησε νὰ ἔμφανισθῇ συνήγορος τῶν σχεδίων τούτων. Καμπέρου, τὸ δοκιμαστικὸν ποντόνιο τοῦ ὄποιον ἀπομένει μόνον προσφίλες τέκνον γονίμου μὲν φαντασίας ἀστόχου δημοσίευσε.

Διότι εἶναι γνωστὸν διὰ ποντόνια ἔχοντας ποιημοποιήθησαν εἰς τὸ παρελ-

θὸν μόνον εἰς τὰς στρατιωτικὰς ἐπιχειρήσεις τοῦ πεταροῦ Σαγγαρίου καὶ ὑπὲρ τῶν Ἀγγλῶν εἰς τὸν προσωρινοῦς Ναυστάθμους τοῦ Πολέμου, τὸν Μοῦδρον, τὴν Σιγκαπούρην, οὐδέποτε δὲ εἰς μεγάλους Ἐμπορικοὺς λιμένας.

Διατὶ δημοσίευσεν τὸν Πειραιᾶ εἰς Σιγκαπούρην καὶ νὰ μιμηθῶσεν τὸν Μοῦδρον κατὰ τὴν ἐποχὴν τοῦ πολέμου;

Διὰ νὰ μὴ πληγῇ τὸ ἐμπόριον τοῦ Τζελέπη διαφέρον εἰς Αθήνας, ως ισχυρίζονται οἱ ἀγοραῖται τοῦ Συνεδρίου.

Πῶς ἐκπροσωπεῖται η σύνθεσις τοῦ μικροεμπορίου τῆς ἀτυχησάσης Πλατείας Καραϊσκάκη, δῆλος γνωρίζονται.

Οὐδόπωλεις, μικρορυπεῖαι, φαναρτζίδικα, Κουρεῖα, Πασιουριάς Κατσαρίδης καὶ πάλιν οὐδέπολεις, κουρεῖα καὶ φαρεῖα καὶ ἐπιδιορθωταὶ ὑποδημάτων. Ιδού τὸ πληττόμενον Πειραιῶν Ἐμπόριον.

Οἱ ἐπιβάται λοιπὸν καὶ τὰ πληρώματα τῶν πλοίων θ' ἀνέρχονται μὲ τὸ νέον καθεστῶς δρομαίως εἰς Αθήνας διὰ νὰ κουρευθοῦν εἰς τὴν Στίνην καὶ τὸν Βελισσαρίου, θά συρρέουν εἰς τὰ φαρεῖα τῆς ὁδοῦ Σταδίου καὶ θὰ κάνουν ἐπιδιορθωτικούς υποδημάτων εἰς τὸν Γούζε καὶ τὸν Μπέτο ὃ διόποιος εἶναι ἔνας ὄπως καὶ ο κύριος Καμπέρος.

Ἐλλημονήσαμεν δημοσίευσεν τὰ σοβαρά καταστήματα Ναυτιλιακῶν εἰδῶν (Χοντοπούλου, Γαλανάτου, Πιππά, Γερακίτη, Χρυσαφίδη) τὰ εἰδη τῶν ὄποιων κατὰ τὴν αὐτὴν λογικὴν θά ἀναζητῇ τοῦ λοιποῦ η πελατεία των εἰς τὰ παρὰ τὴν Καπνικαρέαν ομοειδῆ Καταστήματα. 'Άλλ' ἂς μὴ ἀπάτεμεθα.

Τὰ ποντόνια ἀποτελοῦν δχι σύστημα προστασίας τοῦ μικροεμπορίου Τζελέπη, ἀλλὰ πρόσχημα Πολεμικῆς τὴν σημασίαν τῆς ὄποιας οὐδεὶς παραβλέπει. Χθές ἀκόμη ὁ κ. Κτζανόβας ἀπέδειξε πειστικάτα πόσον σφαλεράτης βάσεως ἦτο η περὶ τὰς γερανογεφύρας ἐκκωφαντικὴ τυμπανοκρουσία σκοπούσα τὴν προστασίαν τῆς Ἑλληνικῆς Πειραιῆς καὶ τῆς Ἑλληνικαπότατής Μαρίνας διὰ νὰ διασωθοῦν τὰς ἐκφοτώσεις τῶν πλοίων καὶ νὰ πλουτίζωμεν τὸν βυθὸν τοῦ λιμένος μὲ καρβούνο.

Τώρα ἔχομεν τὴν διὰ ποντονίων ἐπίτευξιν, αὖθιον θὰ ζητηθῇ κατὰ τὴν πρόσδοδον τῶν λιμένων. ἔργων νὰ γίνουν κρεμασταὶ γέφυραι μεταξὺ Ηετωνίας καὶ Τρούμπας διὰ νὰ προστατεύσουν οἱ ἔκει παραγκοῦχοι ἐπιχειρηματίαι.

Δημονήται δημοσίευσεν τόσων παραδειγμάτων τῆς διαμορφώσεως τῶν μεγάλων λιμένων, τὸ γενονδός διὰ τὰ τοπικὰ μικροσυμφέροντα οὐδέποτε προηγούνται, ἀλλὰ ἀκολουθοῦν τὴν ἔξελιξιν ποῦ ἐπιβάλλονται αἱ ἔξειλημέναι ἀνάγκαι τῆς ἀναπτύξεως τῶν.

Διότι ἄλλως ἀντί τοῦ σημερινοῦ μεγάλου λιμένος τῆς Μασσαλίας τὸ Γαλλικὸν Ἐμπόριον θὰ είχε πρὸ παλλοῦ ποντοσθῆ εἰς τὸν Vieux Port διὰ νὰ μὴ γῆγη η πελατεία τῶν καλῶν ποτηριῶν τοῦ ἀφέντη. 'Αποτελεῖ δημοσίευση Εμπορικῆς πολιτικῆς;

Ο. κ. Πρόεδρος τῆς Κυβερνήσεως ἐδήλωσε προσφάτως, διὰ εἰς χειρας τοῦ συγκεντροῦ τὰς εὐδύνας Υπουργοῦ τοῦ λιμένος. 'Υπὸ τὴν ιδιότητον τοῦ δὲ ταύτην ἐπιτρέπεται καί τοις πεπούθησις διὰ θὰ κατευθύνῃ σταθερῶς εἰς εὐδείαν λεωφόρον προσόδου τὸ μέλλον τοῦ λιμένος πού εἶναι διάρκειας μέτοχοις ποντονίων τοῦ τόπου.

Γ. ΟΥΝΚΑΤ'

Η ΚΙΝΗΣΙΣ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΚΟΥ ΛΙΜΕΝΟΥ

Η ναυτιλιακὴ κίνησις τοῦ Πειραικοῦ λιμένος κατὰ τὸν παρελθόντα μῆνα Μάιου ἀνήλθεν διὰ μὲν τοὺς κατάπλοους εἰς 621 ἀτμόπλοια τόννων νέτ 600.130 καὶ εἰς 569 ἴστιοφόρα 18.287 τόννων, διὰ δὲ τοὺς ἀπόπλους εἰς εὐδείαν λεωφόρον προσόδου τὸ μέλλον τοῦ λιμένος πού εἶναι διάρκειας μέτοχοις ποντονίων τοῦ τόπου.

Ο ΤΟΥΡΚΙΚΟΣ ΤΥΠΟΣ ΔΙΑ ΤΟΝ ΛΙΜΕΝΑ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Ἡ ἐν Κωνσταντινούπολει ἐκδόσις της «Γενῆ Γκιούν» ἀσχολουμένη μὲ τὴν λαμενικὴν πρόσδοδον τοῦ Πειραιῶς καὶ ὑπὲρ τοὺς τίτλους «Ἡ ἐλευθέρη ζώη της πρέπει νὰ ζήσῃ θεραπεύηση». —Ο λαμπή Πειραιῶς θὰ μαργάνη τὸν λιμένα μας» γράφει:

Οἱ Ἑλληνες διὰ τὸν 4 μεγάλων ἀποθηκῶν χωρητικότητος 24 χιλιάδων τετραγωνικῶν μέτρων, τὰς δημοσίες πειραιωπόρους, η νέα ἐλευθέρη ζώη Πειραιῶς, θὰ ἐπιτύχουν μεγάλην ἀνάπτυξιν εἰς τὸν πρώτον λιμένας των.

Ἡ ἐλευθέρη ζώη Πειραιῶς θὰ λειτουργήσῃ περὶ τὰ τέλη

τοῦ Ἰουνίου θὰ ἐπηρεάσῃ δὲ εἴ τι περισσότερον τὴν κίνησιν τοῦ δι-
αμετακομιστικοῦ ἔμπορίου τοῦ λιμένος μας. Ἐπιβάλλεται: πλέον
εἰς ὅλους μας νὰ ἐπισπεύσωμεν τὴν ἀπὸ πολλοῦ μελετωμένην ἑ-
δρουσιγ τῆς ἐλευθέρας ζώης τοῦ λιμένος μας διὰ νὰ σώσωμεν τὸ
ἔμπορίόν μας ἀπὸ σοβαράς ζημιάς.

ΠΩΣ ΚΡΙΝΟΥΝ ΟΙ ΑΓΓΛΟΙ
ΤΟΝ ΛΙΜΕΝΑ ΚΩΝΠΟΛΕΩΣ

Ο Αγγλικός γυναικείος τύπος απασχολεῖται ἐκ νέου μὲ τὴ λιμενικὰ ζητήματα τῆς Κων) πόλεως, ιδίᾳ διὰ τὴν εἰσπραξῆν ηδημίων υγειονομικῶν τελῶν ἀπὸ τὰς ξένας σημαντικαῖς. Ή κίνησις τοῦ λιμένος τῆς Κωνσταντινουπόλεως κατά τὸ 1930 περιουσίας μὲν μίαν αὐξῆσιν, γῆτις ὅμως ἡτο ἐπιφανειακή, διότι ἀφεώρτη τὰ ἄλλα προσεγγίσεως (τράντιτο) διελθόντα σκάφη. Αἱ ἀρχέσις, καὶ ἀναχωρήσεις πλοιών ἐμειώθησαν διὰ τὸν λιμένα τῆς Κων) πόλεως σπουδαῖως.

Αἱ Τουρκικαὶ ἀρχαι προσπαθεῦν γά τι προσελκύουσι, εἰ δυνατόν περισσότερον πλοια εἰς Κων.) πολιγ, ἀλλὰ διὰ νὰ τὸ ἐπιτύχουσι πρέπει παραλλήλως γά καταστῆσασ: τὸν ἐν λόγῳ λιμένικαν κατάλληλον διὰ τῆς ἐκτελέσεως σσδροῦ διευκολυντικῶν ἔργων. Καὶ υἱὶ μὲν τὸ διερχόμενα τράχυτο ἀτμόπλοια ἐπιβαρύνονται μὲ διπλὰ ὑγειονομικὰ τέλη, ἐνφ τὰ προσεγγίζοντα εἰς Κων.) πολιγ πληρώνουν ἡλικτιωμένα τοικοῦτα, τοῦτο διμως δὲν ἀρκεῖ διὰ νὰ ἐνσχύσῃ καὶ ζωηρεύῃ τὴν λιμενικὴν κίνησιν. Μὲ παραμοίας εὐλογίας δὲν οὐδέτερος: ή κατέστασις, ή δοσία, προκειμένου διὰ τὴν Κων.) πολιγ πλὴν ἀλλο η εὐχάριστος είναι σήμεριν.

· Ή ἐκφόρτωσις ἐκτελεῖται κατά μῆνας τῶν προκυμαῖων εἰς τὰς ἀποθήκας διὰ τριῶν ἑταῖρῶν, αἵτινες είναι ἀνεξήρτηταις ἀλλήλων. Τὸ δὲ μέδιον τῆς προκυμαίας μόλις φύγει τὰς 10.000 τ. ποδῶν ἐκ τοῦ χώρου διὰ τούτου μόνον τὸ 1) είναι κατέλληλον καὶ χρησιμοποιήσιμον. Ἐκ τούτου λόγου αὐτοῦ παραχτηρίζεται μεγάλη ἀνωμαλία καὶ σύγχισις εἰς τὰ τῆς ἐκφόρτωσεως καὶ παραλαβῆς τῶν ἐμπορευμάτων μεταξὺ τῶν τριῶν ἑταῖρων.

³Αφ' ἑτέρου ἔνα πλοίον, δικαιούμενον τὸ έμπόρευμά του
ἔχει τὸ δικαιώματα για παρχριμήν πλευρισμάνων ἀρκεῖ για πληρώνη
τὴν νόμιμα δικαιώματα. Τοῦτο περικαθολύει σαδράς τὸ πλεύρας μαζί⁴
ἑτέρων ἀτικαπλοίων κατεκπλεόντων πρὸς ἐκφόρωσιν, η δὲ καθο-
στέρησις καὶ η πληρωμὴ ύπερβολῶν ἐκτάκτων ἐξόδων καὶ σταλ-
ῶν είναι ἔνας ἀπὸ τὰ συνηθέστερα χρονικήριστικὰ τῆς Κων/πλεων.

Παράπονα αἰσθητά ὑφίστανται ἀκόμη καὶ διὰ τὴν ἀλεπάρχει-
α, τῶν μηχανικῶν μέσων τῆς ἐκφροτάτεως. Ἡ μεταφορὴ κατ'
εὑθείαν τοῦ ἐμπορεύματος ἀπὸ τῶν πλοίων εἰς τὰς ἀποθήκας δὲν
κατέστη δυνατή, λόγῳ ἐλλείψεως ἴσχυρῶν καὶ ἡλεκτροχιγήτων
γενοχών.

Μίx ἀπὸ τῆς κυριωτέρης καὶ τῆς πλέον βρετανῆς ἐλλείψεως ἀποτελεῖ ή πλήρης ἀνεπάρκεια τῶν μέσων πρὸς ἀγθράκευσιν τῶν πλαίσων, μολυνότι γκαλάνθρωπον ὑπάρχει: Ἀφθονος, ἀφ' οὗ τὸ 1)3 τῆς εὐαγγηλίας τῆς Κων.) πρόλεως ἀναφέρεται εἰς τόν γκαλάνθρωπα.

Διὰ τὰς ἀνθρώπειας παρίσταται ἀνάγκη νῦ δημοσιηγθέον εὐκολίαι πλωτῶν μέσων, αἱ ὑπέρχουσαι δὲ τρεῖς ἐπιτείνονται σύμφωνα προσοχὴν δίδουν εἰς τὸ ζῆτυντα τοῦτο.

"Ολα αυτὰ πάχη δέλλο ή συντελούν εἰς τὴν ἐνθάρρυνσιν τῶν ξένων γαντιλίων νά στέλλουν τὰ σκάφη των εἰς Κων.)πολιν. Ἐν συνεχείᾳ τογίζεται, διτι τὰ μωναδικά μέτρα τῆς Κυβερνήσεως τῆς Ἀγκυρᾶς σύγκεινται, πρὸς τὸ πυρὸν τούλαχιστον, εἰς ἔνα σχέδιον μελέτης διὰ μίαν προσεχῆ ἐπέκτειναν τοῦ λαμένος τῆς Κων.)πίλεων.

Τουρκικοί τινες λιμένες της Μικρασιατικής άκτης έδιδλτιώθησαν έπαρκως και ἐφωδιάσθησαν διά μέσων διευκόλυντικῶν τῶν φορτωσεων, ἐὰν δὲ ὁ λιμὴν τῆς Κ) πόλεως δὲν ὀργανωθῇ παραλλήλως, μία ἀκόμη ἀρκετή μερὶς τῆς ἀποκλειστικῆς του ἐργασίας θὰ ἀπορροφηθῇ ἀπὸ τοὺς ἐν λόγῳ λιμένες.

Κατὰ τοὺς Ἀγγλικούς ναυτικοὺς κύνιλοις ἀπὸ σχεδίων ἐπεκτάσεως, εἰναι προτιμώτερον νὰ ἔνισχυθῇ διὰ λιμὴν Κωνζύπλεως διὰ μηχανικῶν μέσων, διὸ ἐπαρκεστέρων χρηπιδωμάτων, διὸ ἔνισχυσεως τῶν μέσων ἀνθρακεύσεως καὶ διὸ ἀπαλλαγῆς ἀπὸ τῶν δικράνων σταλίδων τῶν πλοίων καὶ λοιπῶν ἀγωγελῶν καὶ ἀσκήπων ἔξιδων.

ΑΙ ΥΓΕΙΟΝΟΜΙΚΑΙ ΔΙΑΤΥΠΩΣΕΙΣ ΤΩΝ ΚΑΤΑΠΛΕΟΝΤΩΝ ΕΙΣ ΤΟΥΡΚΙΑΝ ΠΛΟΙΩΝ

‘Η Τουρκική κυβέρνησις γεννήσεις ἐσχάτως τὰς ἀποτίθεσις τῆς διὰ τὰς ὑγειονομικὰς παστοποιήσεις τὸν πλοίων, ἀτικα προσεγγίζουν εἰς τοὺς Τουρκικούς λιμένας. Μέχρι τοῦδε ἔζητεται μίχ ἀπλῆ ὑγειονομικὴ παστοποίησις ἀπὸ τὸν τελευταῖον λιμένα προξεύεταις ἐκάστου σκάφους. Ἡδη τὸ ἐν λόγῳ ἔγγραφον δὲν γὰ εἰνε θεωρημένου καὶ εἰς τὸν λιμένα τῆς φορτώσεως. Εἰς τὸ μέτρον τοῦτο δὲν δίδεται ἀλλη ἐρμηνεία, παρὰ μόνον ἐὰν πρόκειται γὰρ αὐξηθῶσι τὰ δικαιιώματα θεωρήσεως τὰ εἰσπραττόμενα παρὰ τῶν ἀνὰ τοὺς ἔγενους λιμένας Τουρκικῶν προξενείων.

‘Η Ἀγγλία πρό τινος μόδις χρόνου κατέργησε τὰ ὑγειονομικά ταῦτα τέλη θεωρήσεων, καθὼς ἐπίσης καὶ τιχ ἀλλα Κρήτη, Ιδικιτέρως δὲ ἡ Δανία, Γαλλία, Ἐλλάς, Ὀλλανδία, Σουηδία καὶ Σιάμ συνῆψαν συνεννοήσεις διὰ τὴν κατέργησιν τῶν προξενικῶν τελῶν ἐπί τῶν ὑγειονομικῶν πιστοποιήσεων τῶν πλοίων.

"Εν ξρθρον τῆς διεθνοῦς ὑγειονομικῆς συμβάσεως τοῦ 1926 ἀνεγνώριζεν ὁ εἰπεῖνος τὸ ζήτημα τῆς ἐλευθέρας ἐκδόσεως τῶν ὑγειονομικῶν πιστοποιήσεων εἰς ὅλας τὰς χώρας, προσέβλεπε δὲ τὴν δικαιολογίαν τῶν προξενικῶν τελῶν καὶ τὴν σύν τῷ χρόνῳ δι' ιδιαίτερων μεταξύ τῶν Κρατῶν συμφωνιῶν διορθερή κατάργησιν τῶν τε τελῶν ὅσον καὶ κύτων τούτων τῶν προξενικῶν θεωρήσεων (visa) ἐπι τῶν ὑγειονομικῶν πιστοποιήσεων.

⁷Ἐν προκειμένῳ δὲ Τουρκικῇ ἀγακοίνωσις διὰ τὴν προαναφερ-
θεῖσαν ἐπὶ πρόσθετον ἀποτίθησιν ἔχει ώς ἑέρης:

1) Πλοιά κακταπλέοντα εἰς Τουρκίκων λιμένας δέον τοῦ λοιποῦ γὰρ διαγένεσιν μὲν ὑγειονομικήν πιστοποίησιν κακογενῆς θεωρημάτην παρὰ τὸν Τουρκόπον προξενικῶν ἀρχών ἐκ τοῦ ἀρχαῖοῦ λιμένας τῆς πρωτεύσεως των. Ἐπιπροσθέτως ἂν τὰ πλοιά πρὸ τοῦ κακτάπλου των εἰς Τουρκίκην προετείσουν εἰς διαμέσους ζένειας λιμένας δέον γὰρ ἔχωντις ἀπὸ τοῦ τελευταῖον λιμένας προετείσειςώς των θεωρημάτην τὴν ὑγειονομικήν των πιστοποίησιν ἀπὸ τὴν Τουρκάλην πρωτεύσει τὴν ἀρχήν, ἐλλείψει τοις αὐτής ἀπὸ τῶν ἀντιπροσωπεύντων τὰ Τουρκικά συμφέροντα εἰς τὸν ἐν λόγῳ λιμένα, ἐλλείψει δὲ καὶ τοις ὑπερ τῶν τάξις ἀπὸ τὰς τοπικὰς λιμενικὰς ἀρχὰς.

2) Δὲν ἀπειτεῖται: γὴ προταχίσῳ ὑγείας εἰσιονομακήσης παστοποιήσεως, δέταν τὰ πλοῖα διέρχωνται τὰ Δαρδανεῖλλα: οὐδὲν προσεγγίσεως (in transit) η̄ δέταν σταθμεύουσα εἰς Κωνιόν πολιν ἐπὶ μικρόν τι χρονικόν διάστημα πρὸς ἀποφύγειαν δὲ τοιοῦτον δὲ τοιοῦτον διθυράξεως, οὐδεποτε κ.λ.π., διπέτε δημοσίο θε τελεῖσιν οὐπὸ τούτῳ ἔλεγχον τῆς ἐν Κωνιῷ πόλεως Γειτονομακήσης αὐχεῖση.

3) Τὰ ἔχοντα λιμένα, καὶ πολέμους διὰ Τουρκίαν πλεῖστα ἀπὸ
οὐ λάδωσι Τουρκίαν προεξενεκήν νησιονακήν πιστοποίησιν καὶ
καταπλεύσουν εἰς ἔνα Τουρκίαν λιμένα, ἐκεῖθεν δὲ κατευθυνθεούν
εἰς ξένους λιμένας καὶ κατέπιν πάλιν εἰς Τουρκίαν, δίσον γὰρ ἔχω-
σι καὶ δευτέρους πιστοποίησιν καθ' ὅμιλον ὡς ἀνα τρόπουν καὶ ἀπὸ
τοῦ διάμεσου ξένου λιμένα.

ΒΕΛΓΙΟΝ

·Ο λιμὴν τῆς Ἀυβέρσης

Κατά τόν μηνά Μάιον ἡ λιμενική κίνησις τῆς Ἀμέριστης ἀνήλθεν εἰς 897 πλοῖα τόννων νέτ 1.926.925 ἔκαντι 943 πλοῖα τόννων νέτ 2.093.370 τοῦ περιστοῦ Μαΐου. Κατά τούς πάντας πρώτως μήνας τοῦ τρ. ἥ. κατέπλευσαν εἰς τὴν Ἀμέριστην 4331 πλοῖα τόννων νέτ 9.303.011, ἐνῷ πέραν κατά τὸ αὐτὸν χρονικὸν διάστημα εἴχον κατέπλευσει 4599 πλοῖα τόννων νέτ 9.721.487. Δια τὴν λιμενικὴν ταύτην κίνησιν ὁ μέσος δρός τοῦ τοννάκι τῶν προσεγγιζόντων πλοίων ἦτο τόννοι: 2148 ἔκαντι τόννων 2221 διὰ τὸ ἀντιστοιχον πεντάμηνον τοῦ π. ἥ.

ΟΛΛΑΝΔΙΑ

Μείωσις τῶν λιμενικῶν τοῦ "Αμστερνταμ"

"Π' Ολλανδική κυβέρνησις ένεκρινε τὴν μείωσιν τῶν λιμενικῶν δικαιωμάτων τοῦ Ἀμερικανικοῦ Δικαίου πλοίων, ἀπόντα φορτώνουν ἡ ἐκφρούρωνον μηχάνη ποστότητας ἐμπορευμάτων ἡ ἐπισκέπτονται τακτικῶς τὸν λιμένα. Τούτη τοι δῆλη μείωση θὰ ἀνέλθῃ εἰς 2.000.000 φορτία στην ἑπτάνησον.

ΤΟ ΠΑΡΘΕΝΙΚΟΝ ΤΑΞΕΙΔΙΟΝ

ΤΟΥ "EMPRESS OF BRITAIN,,

Τὸ παρθενικὸν ταξείδιον τοῦ νέου πλωτοῦ κολοσσοῦ «Empress of Britain» 42.000 τόνων γκρές τῆς Canadian Pacific Line, ἐξετέλεσθη ὑπὸ ἀρίστους οἰωνούς καὶ μὲ τὴν πρχρατοποίησιν ἐνδὲ ἀξιομημονεύτου ρεκόρ ταχύτητος. Τὸ γιγαντιαῖον πλοῖον ἀποπλεῖσκεν ἐκ Σκούθαμπτον τὴν 27ην Μαΐου ἔφθασεν εἰς Καληπεκ τοῦ Καναδᾶ ἐντὸς 5 ἡμερῶν καὶ 30' λεπτῶν τῆς ὥρας καταρρίψειν οὕτω πάν προηγούμενον ρεκόρ.

Διὰ τὸ «Empress of Britain» ἐπεδείχθη ἐντὸς ἔξαιρετικόν ἐνδικόφρεον ἀπὸ τοὺς γνωπήγονούς κύκλους τῆς Εὐρώπης, οἱ δὲ ἀντιπρόσωποι πλείστων γνωπηγείων οἱ ἐπιβάντες τοῦ πλοίου κατὰ τὸ πρῶτον του ταξείδιον, ἀφιέρωσαν μακράς περιγραφὰς τοιζούτες, διὰ ἀποτελεῖ τὴν τελευταῖν λέξιν τῆς Βρεττανικῆς τέχνης εἰς πᾶν ὅ,τι ἀφορᾷ τὰς μηχανὰς καὶ τὰ διαμερίσματα τῶν ἐπιβατῶν. Αἱ τεράστιαι διαστάσεις τοῦ σκάφους διηγήσθησαν σπουδαίως τὴν ἀνετον διαρρύθμισιν τοῦ ἐσωτερικοῦ τοῦ πλοίου, εἰς τρόπον ὡστε νὰ πληρωθῆται εἰς τὸ ἀπόλυτον δλαι αἱ ἀποιτήσεις τοῦ ταξειδιωτικοῦ κόμου.

Τὸ πλωτὸν τοῦ «Ἀγάκτορον»—ώς τὸ χαρκητηρίζουν—κινεῖται διὰ τισσάρων ἐλίκων καὶ φέρει ἀτμομηχανὰς στροβίλοις εἰδεῖς συστήματος Parsons τοποθετημένας εἰς τὸ μηχανοστάσιον κατὰ τοιαύτην διάταξιν, ὡστε νὰ λειτουργοῦσι συγχρόνως περιέχουσαι εἰς τὸ πλοῖον ταχύτητα 24 μιλίων τὴν ὥραν, ἀλλὰ καὶ μεμνωμένως ἡ μία ἐξ αὐτῶν κινοῦσα τὰς δύο ἐλίκας τὰς πλησιεστίρικας πρὸς τὴν τρόπον διάταξιν, τὰς λεγομένας δηλαδὴ, «ἐσωτερικάς», ὅπότε ἡ ταχύτης περιορίζεται μὲν εἰς 17 μιλία, ἐπέρχεται δμως ἀντιθίτως μεγίστη ὀίκονομία καυσίμου ὄλης.

Πράγματι τὸ ἐν λόγῳ ὑπεριωκάνειον εἶναι σήμερον τὸ οἰκονομικώτερον πάντων τῶν ἀναλόγου διαστάσων σικαφῆν, διότι ὁ μέσος ὅρος τῆς παρούσας διατάξεως καταγγέλλεται διατάξεως καυσίμου ὄλης—ῆτος εἶναι πετρέλαιον—ἀνέρχεται μόλις εἰς 0.57 τῆς λίθρας καὶ 0.77 ἐπον καὶ ὥραν.

Ἡ συνολικὴ δύναμις τῶν μηχανῶν του συμποσοῦται εἰς 100.000 ἐνδεικτικούς ἵππους, ἐξ ὧν ἡ μία τῶν ἐσωτερικῶν ἀξόνων καὶ ἐλίκων εἶναι δυνάμεως 40.000 ἵππων καὶ ἡ ἑτέρη 60.000 ἵππων. Τὰ δλίγα ταῦτα δύον ἀφορᾶ τὰς μηχανάς.

Τὸ εὑρύτατον λεβητοστάσιον χωρίζεται εἰς δύο διαμερίσματα ἐντὸς τῶν δποίων εἶναι ἐγκατεστημένοι οἱ ἀτμολέβητες συστήματος ὑδροσωληγειδοῦς τόπου Γιάρρο τὸ πλείστον. Ἐξ αὐτῶν εἰς τὸ πρόσθιον διαμέρισμα εὑρίσκονται δύο λέβητες Γιάρρο, δύο Σκωτίας καὶ εἰς τοῦ γεωτέρου τόπου Τζόνσων, εἰς δὲ τὸ δεύτερον διαμέρισμα ἐπτὰ λέβητες Γιάρρο.

Τὸ σύστημα τῆς θερμάνσεως τῶν λεβήτων τόπου Γιάρρο παρέχει ἔξαιρετικὴν εὐρυχωρίαν εἰς τὸ λεβητοστάσιον, ἷτος προκαλεῖ ἐγύπτωσιν, δεδομένου μάλιστα διὰ τὸ μέγιστον πλάτος τοῦ πλοίου εἶναι 97.5 πόδες (29.12 μέτρα).

Τὸ πάροχει ἀκόμη παρὰ τὸ λεβητοστάσιον καὶ ἔνα ἀνεξάρτητον διαμέρισμα εἰς τὸ ὅποιον ἔχουν ἐγκαταστηθῆ τέσσαρες μεγάλοις κινητήρες Ντηζελ τόπου Φίλατ, ἀλλ᾽ Ἀγγλικῆς κατασκευῆς, οἵτινες κινοῦν δύο στροβίλοις—παραχωγούς ἀναπτύσσοντας 1800 κιλοβάτ, συστήματος British Thomson Houston. Τὸ διαμέρισμα τοῦτο

προκαλεῖ τὸν θυμακόσμον διὰ τὴν εύρυχωρίαν, τὸν ἀεροσμὸν καὶ καὶ τὴν διάταξιν τῶν ἐν αὐτῷ μηχανημάτων. Περιέχει ἀκόμη καὶ τὸν πίγακα ἐξ οὐ διευθύνεται ἡ ὅλη ἐργασία τῶν ἀναγκῶν τοῦ πλοίου διὰ φωτισμὸν, ἀεροσμὸν, θέρμανσιν κλπ.

Αἱ ἐγκαταστάσεις τοῦ ἀσυρμάτου τηλεγράφου καὶ τοῦ ἀσυρμάτου τηλεφώνου ἀποτελοῦν τὴν τελευταῖν λέξιν τῆς τελεότητος. Τὸ κέντρον τοῦ ἀσυρμάτου τηλεφώνου είναι συγδεδεμένον μὲ δλους τοὺς θαλάσσιους τοῦ πλοίου, δύναται δὲ κάθις ἐπιβάτης ἀπ' εὐθείας ἐκ τῆς καμπίνας του γὰρ ἐπικοινωνῆ μὲ τὰ ἐν τῇ ἔηρᾳ κέντρα ἀσυρμάτων τηλεφώνων.

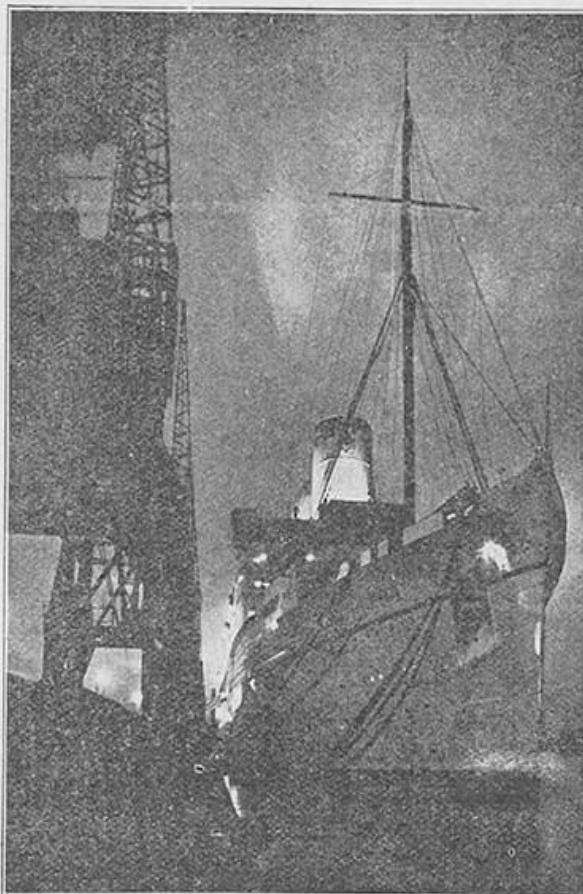
Κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ παρθενικοῦ ταξειδίου ὁ κυβερνήτης τοῦ πλοίου sir Latta συνωμίλησε μὲ τὸν ἐν Λονδίνῳ ταχιματάρχη King Hall, ἔτερος δὲ ἐπιβάτης ἐπεκοινώνησε μετά τινος ἐν Λονδίνῳ φίλου του, διτις εὐρίσκετο ἐν τῇ κατοικίᾳ του, εἰς ἣν καὶ εἶχεν ἐγκατάστασιν ἀσυρμάτου τηλεφώνου.

Οἱ ἐν λόγῳ ἐπιβάτης ἔμεινε κατάπληκτος ἀπὸ τὸ εὔκρινὲς τῆς διαλέξεως καὶ ἐδήλωσεν, διὰ κατόπιν τῆς μεγάλης ταύτης ἀνθρωπίνης ἐπιτυχίας διένεγκει πλέον διατηρεῖσθαι τὴν ἐντύπωσιν, διὰ εὐρίσκεται ἐν τῷ μέσῳ τοῦ ὄντεων καὶ λαζαρίνων μακρὰν τῆς ἔηρᾶς. Μὲ τόσην πρόσδοσην καὶ ἐντὸς τοιούτου πλοίου τὸ ταξείδιον χάνει τὴν ποίησιν τῆς θαλάσσης καὶ γομίζει κανεὶς διὰ εὐρίσκεται μέσων εἰς ἔνα γήμερονικής πολυτελείας ἔνοδοχείον μιᾶς Εδρωπατηκῆς καθηματικόλεως. Τὸ ποιαύτατον συνθήκης διάθετος πρόβατος τοῦ «Empress of Britain» διατυπώνει ἀπογοήτευσιν προκειμένου γὰρ ἐκφράζει τὸν διειλόγεον φύρον θυμικαρισμοῦ διὰ τὴν ἐπιτελεσθεῖσαν πρόσδοσην!..

Οἱ ἡλεκτροφωτισμὸι τοῦ πλοίου είναι φαντασμαγορικοί. Τὸ ἐσωτερικόν του φωτίζεται ἀπὸ 70.000 λαμπτήρων Osram, τὸ δὲ ἐξωτερικόν του διαχέεται ἀπὸ μίαν περισσὴν σπατάλην φωτός. Εκτὸς τῶν συγήθων φώτων ἐπὶ τοῦ σώματος τοῦ πλοίου καὶ τοῦ ἐξαρτισμοῦ του (πλοιάρια φώτα κλπ.) αἱ τρεῖς κολοσσαὶ καπνοδόχοι αὐτοῦ ἔχουσαι ύψος 68 ποδῶν ἀνω τοῦ καταστρώματος τῶν λέμβων, φωτίζονται διὰ τεσσάρων ισχυρῶν μονάδων συστήματος Osram ἐκ λαμπτῶν τῶν 1000 wat, μερικαὶ τῶν δόποιων εἶναι ἐφωδιασμέναι διὰ προσματικῶν δίλων, διπλαὶς διαχέωσιν ἔτι ζωηρότερον φῶς, ἀντικρύζουσαι δὲ πρὸς κρυσταλλίνους ἀντιγκαστήρας διαθέως ἀργυροῦ χρώματος.

Πράγματι καὶ διὰ τὸ πλοίον τοῦτο πλέον εἰς μίαν θέλκασσαν φωτός. Τοιάντη τις ἐν ἀμυδρῷ σκιαγραφίᾳ εἶναι ἡ εἰκόνων τῆς «Ἀντικρυστήρων τῆς Βρεττανίας», ἷτος θὰ διατεθῇ τὸν προσεχῆ γειμῶνα διὰ πλόκων ἀναψυχῆς καὶ περιγήσεως ἀνὰ τὰ Νότια καλύπτεται.

Σημειώτεον διὰ διά τοῦ νέου τούτου κολοσσοῦ τὸ ταξείδιον Εὐρώπης—Ιππωνίας συντέμενται εἰς 17 μόνον ήμέρας μέσω τῶν Καναδῶν σιδηροδρόμων τῆς Ιδίας Canadian Pacific καὶ ἐκεῖθεν διὰ τοῦ Ειρηνικοῦ Ωκεανοῦ. Επίσης τὸ ταξείδιον μέσω Βρετανίας καὶ τὴν Νέαν Ζηλανδίαν διὰ τὴν Ημέραν 27 ήμέρας.



Τὸ ὑπερωκεάνιον φωτιζόμενον κατὰ τὴν νύκτα

ΤΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ ΠΡΟΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΝ ΤΩΝ ΤΑΞΕΙΔΕΥΟΝΤΩΝ

Αἱ ταχυδρομικαὶ ὑπηρεσίαι τῆς Ἀγγλίας ἐν τῇ ἐπιθυμίᾳ τῶν ὅπως διευκολύνουν τὴν ἐπικοινωνίαν τῶν ταξειδεύοντων γαντικῶν μετὰ τῆς ἔνορᾶς καὶ ἐπὸ διοκονομικωτέρους ὄφους, ἀπέφασισαν γὰρ καθιερώσουν ἔνα εὐφυὲς σύστημα τὸ δοποῖον ὀνταμφιβόλως ἐν τῇ πρακτικῇ του ἐφαρμογῇ θέλει στεφθῆ ὑπὸ πλήρους ἐπιτυχίας.

Μέχρι τοῦδε τὰ ἐκ τῶν πλοίων διαβιβαζόμενα φαδιοτηλεγραφήματα μὲ παραλήπτας ἐν τῇ ἔνορᾷ ἐπληρώνοντο πρὸς 11 πέννας κατὰ λέξιν καὶ διενέμοντο διὰ τοῦ τηλεγραφείου. Διὰ τοῦ νέου συστήματος, δέποτε ἦδη τίθεται εἰς ἐφαρμογὴν τὰ φαδιοτηλεγραφήματα τῶν πλοίων θά πληρώνονται πρὸς 3 πέννας κατὰ λέξιν, μὲ ἐλάχιστον ἀριθμὸν λέξεων ὅχι διλγότερον τῶν 25, τὸ δὲ φαδιοτηλεγραφήματα θά διανέμεται αὐθημερὸν ὃς ἐπιστολὴ διὰ τῆς ὑπηρεσίας τοῦ ταχυδρομείου.

Τοιουτούρπως πᾶς ταξειδεύων καὶ εὐρισκόμενος εἰς ἀπόστασιν χιλιάδων μιλλίων δύναται γὰρ ἐπικοινωνῆσαι διὰ τοῦ ἀσυρμάτου μὲ τὴν ἔνορᾶν καὶ γὰρ παρακολουθῆσαι τὰς ὑποθέσεις του κατὰ πολὺ οἰκονομικὸν τρόπον.

Παρόμοιόν τι σύστημα ἐφημούσθη καὶ ὑπὸ τῆς Γαλλίας, ἀλλὰ στοιχίζει πολὺ ἀκριβώτερον παρ' ὅτι ἐν Ἀγγλίᾳ. Δυστυχῶς τὸ Ἀγγλικὸν σύστημα—εὐεργετικὸν καθ' ὅλα—δὲν δύναται μέχρι τῆς στιγμῆς γὰρ λειτουργῆσῃ παρὰ μόνον διὰ τὸ πλοῖο, δὲν δύναται τῶν δοποίων ἔχει πομπὸν βραχέος κύματος, τοιαῦτα δὲ πλοῖα καθ' ὅλην τὴν Ὑφῆλιον εἶναι μόνον 3200.

Βεβαίως ἡ ἀπόλυτος ἐπιτυχία τοῦ σύστηματος; ἔξαρταται ἐκ τῆς παραδοχῆς του ἀπὸ τὰς ταχυδρομικὰς ὑπηρεσίας ὅλων τῶν Κρατῶν δι' ἀμοιβαίας συνεννοήσεως καὶ ἐὰν ἐν τῷ μεταξὺ ὅλα τὰ πλοῖα τελειοποιήσωσι τὸ σύστημα τοῦ ἀσυρμάτου των. Πάντως τὸ μέτρον θὰ δοκιμασθῇ ἐπί τι χρονικὸν διάστημα ἐν Ἀγγλίᾳ.

Ἐὰν δὲ, ὡς καὶ γενικῶς ἐλπίζεται, ἐπιτύχη, τότε θὰ γίνη περαιτέρω ἐνέργεια διὰ τὴν ἐπίτενειν μιᾶς ενδρετέας συνεννοήσεως, ὅπως τὸ σύστημα ἐφαρμοσθῇ καὶ διὰ τὰ φαδιοτηλεγραφήματα τὰ ἐκπευτόμενα ἐν τῇ ἔνορᾷ πρὸς τὰ πλοῖα, διετοπέντε πάντας ἀτομον, δέποτε θέλει νιᾶτεπικοινωνῆση μὲναντανήσην τῶν δοποίων θὰ δύναται γὰρ λειτουργῆσῃ παραφήματα τοῦ διὰ τῆς ταχυδρομικῆς ὑπηρεσίας.

Ἐφ' ὅσον ἡ ἐπιστήμη προοδεύει αἱ συγκοινωνίαι ἔξελισσονται φαρδαίως εἰς ταχύτητα, ἀρτιότητα καὶ οἰκονομίαν, δὲ πάλαι ποτὲ μαραθὸν τοῦ Κόσμου καὶ τῆς ζωῆς ἔρημικὸς διαβάτης τῶν μαραθῶν, πόντων θὰ εὐδίσκεται πλέον εἰς διαφορῆς ἐπαφὴν μὲ δόλον τὸν Κόσμον καὶ θὰ εἶναι πλησέστατα μὲ τοὺς ἴδιους, μετὰ τῶν δοποίων θὰ δύναται γὰρ συνεννοηθῆσαι διάστημα διλγίστων ὥρῶν.

Θὰ παύσουν πλέον ὑφιστάμενοι εἰς τὴν ἐποχήν μας οἱ Ροβινόνες!

Η ΚΙΝΗΣΙΣ ΤΩΝ ΔΙΩΡΥΓΩΝ ΤΟΥ ΣΟΥΖΕΖ ΚΑΙ ΤΟΥ ΠΑΝΑΜΑ

Ἐδημοσιεύθη προσφάτως ἡ καταρτισθεῖσα ἔκθεσις διὰ τὴν κίνησιν τῆς διώρυγος τοῦ Σουζέζ κατὰ τὸ α' τρίμηνον τοῦ τρ. ἔ. Ἐκ τῶν παρατηθεμένων ἐν αὐτῇ ἀριθμοῦ ἐκδηλούσται: χαρκητηριστικώτατα ἡ κρατοῦσα ὁρίσεις εἰς τὸ παγκόσμιον ἐμπόριον καὶ ἡ ἐκ ταύτης ἀμισσοῦ ἐπιδρασίς εἰς τὰς ἔργασίας τῆς διεθνοῦς γυντιλίας. Συγχρόνως δὲν διαφίνεται καὶ καρπίμια ἐλπίς προσεχοῦς βελτιώσεως τῆς καταστάσεως, τοιούτῳ δὲ ἀποτελεῖ τὸ σκοτεινότερον σημεῖον διὰ τὰς δυσοιώνυμους μελλοντικὰς προσδέψεις.

Ἐκ τῆς ἐκθέσεως ταύτης προκύπτουν τὰ ἀκόλουθα: Κατὰ τὸ α' θρηματούντος τοῦ τρ. ἔ. ἡ χωρητικότης τῶν διελθόντων σκυρῶν ἐτοιμασθεῖσας τοῦ περιόδου τοῦ 1930, αἱ δὲ διελεύσεις φορτίων παρουσιάζουν μείωσιν 13 ὥρας ἐναντίον τῶν περιστημάτων. Φυγερὰ διεθνεῖσταταὶ ἡ διαρεῖα κρίσις τῆς γυντιλίας, ἐφ' ὅσον τὸ ἀπασχολούμενον τονυάλιον εἰς φορτία ἐτοιμάζεται πολὺ μικρότερον τοῦ διελθόντος, ἡ δὲ πτώσις τῆς ἀναλογίας τῶν φορτίων

θὰ ἦτο ἀκόμη μεγαλυτέρη, ἐκαὶ δὲν ἐσημειούστο ἐκτάκτως ἡ διέλευσις 126.000 τόννων Ρωτακικῆς ζυχάρεως ἀποτελείσης ἐκ τῶν λιμένων τῆς Μ. Θαλάσσης εἰς τὰς Ἰνδίας.

Οὕτω κατά τὸ α' θρηματούντος τὸ Σουζέζ πλοῖο 7.906.000 τόννων μὲ μείωσιν 455.000 τόννων ἐναντίον τοῦ ἀντιστοίχου περιστημού τριμήνου. "Οσον ἀφορᾷ τὴν κίνησιν τῶν φορτίων παρουσιάσθη μὲν μία ἐλαχρὶ διελθόσις ἐναντίον τοῦ διάδηματος τοῦ παρελθότερου, ἔτοις δὲλλαὶ ἡ σύγκρισις τῶν δύο α' τριμήνων 1931 καὶ 1930 ἐμφανίζει συσχροτήτην δι' ἐφέτος μείωσιν. Δέοντας ἀκόμη γὰρ τοιςισθή, διετοιμάζεται ἡ ἐλαχρὶ διελθόσις τῶν δύο α' τριμήνων 1931 καὶ 1930, ἡ οπορροία τῶν δύο ὅλων ἐκτάκτων μεταφράσια τῆς Ρωτακικῆς ζυχάρεως.

"Ιδού καὶ οἱ συγκεκριμένοι ἀριθμοὶ τῶν φορτίων:

α' θρηματούντος τοῦ 1931	Διάδημος 6.812.000 τ.
δ' θρηματούντος τοῦ 1930	Διάδημος 6.650.000 τ.
α' θρηματούντος τοῦ 1930	Διάδημος 7.852.000 τ.

Συνεπῶς ἡ πρωκύψησα δι' ἐφέτος μείωσις τῶν διελεύσεων φορτίων ἐφθάσει τὸ 1.040.000 τ. ἐναντίον τῶν περιστημάτων. "Η ἐφετεινὴ κίνησις τῶν φορτίων πρὸς τὰς δύο α' τριμήνων τοῦ 1930 ἐναντίον τοῦ 1931 περιτεινὴ μὲ τὴν περιστημὴν ἔχει ὡς ἔξτης:

α' τριμ. 1931 α' τριμ. 1930 Διαφορά

Διελ. φορτ. πρὸς τὴν Αγατ. 2.166.000 τόν.	2.896.000	—730.000
» » » Εύρωπ. 4.646.000	» 4.956.000	—310.000
	6.812.000	7.852.000 —1.040.000

"Ἀλλὰ καὶ τὴν Βερείων λιμένων τῆς Εὐρώπης τὸ ἀπὸ θαλάσσης ἐμπόριον ὑπέστη αἰσθητὸν αλλοιοτέρων, ὡς ὁ ἀκόλουθος πίναξ δεικνύει: διὰ τὸ α' τρίμηνον τοῦ τρ. ἐτούς ἐναντίον τοῦ 1930.

	1931	Μείωσις ἐναντίον 1930
Αμβούργον: (Εἰσαγωγὴ 3.655.862	628.078 τόννοι	
(Εξαγωγὴ 1.925.507	350.470	»
Ρόττερνταμ: (Εἰσαγωγὴ 4.064.507	1.676.505 τόννοι	
(Εξαγωγὴ 3.222.995	715.807 τόννοι	
Αμβέρσα: (Εἰσαγωγὴ 2.244.162	12.778 τόννοι	
(Εξαγωγὴ 2.620.929	677.530 τόννοι	

"Σχετικῶς μὲ τὸ ζήτημα τῆς μειώσεως τῶν διελθόντων τοῦ Σουζέζ, διπερ ἐπὶ μῆνας ἥδη ἀποτελεῖ διατεινόμενον εὑρυτάτων συζητήσεων, ἀπηγούμενον τὸ Μόνιμον συμβούλιον τῆς Διεθνοῦς Ναυτικῆς Διασκέψεως. Κατὰ γενομένην σύσκεψιν ἀπεψχασθήσθη ἡ καταβλητὴ πλάσια δυνατή προσπάθεια διὰ τὴν τροποποίησιν διετάξεών των κανονισμῶν τῆς διώρυγος, ἵδια μάλιστα δι' ἐκείνας, αἰτιαγες ὑπό την τὴν διαρεῖαν δυσχερεῖ καὶ κρίσιμην διὰ τὴν γυντιλίαν περιστασιῶν, ἀποδεκίνουν πιεστικαὶ διὰ τὰ διερχόμενα ἀτμόπλοια καὶ κυρίως διὰ τὰ κενὰ τοικατά.

"Αφ' ἑτέρου ἡ ἐπισημαζούσα στατιστικὴ τῆς καγήσεως διὰ τῆς διώρυγος τοῦ Παναμά πυρέχει: τὴν ἀκόλουθην εἰκόνην διὰ τὸ μῆνον Ἀπρίλιον.

Διελεύσεις ἐκ τοῦ Ατλαντικοῦ πρὸς τὸ Ειρηνικόν:

Απρίλιος 1931 πλοῖον 235 τ. φορτ. 553.609 διάδημος 994.396.30	
» 1930 » 240 » » 803.119 » » 1.061.309.99	
» 1929 » 259 » » 862.450 » » 1.046.690.90	

Διελεύσεις ἐκ τοῦ Ειρηνικοῦ πρὸς τὸ Ατλαντικόν

Απρίλιος 1931 πλ. 218 τ. φ. 1.457.503 διάδημος 1.019.652.83	
» 1930 » 249 » 1.650.633 » » 1.171.453.91	
» 1929 » 281 » 1.857.818 » » 1.234.396.37	

ΑΓΓΛΙΑ

'Η φόρτωσις τοῦ γαιάνθρακος

"Τοῦ τοῦ ὑπεροχείστον τῶν Μεταλλείων κατηγοριαῖς ἐπιτρεπτὴ εἰσὶ ἡ ἀνατολή ἡ ἀποθέρωσις τῶν ἐγκαταστάσων φορτώσεως τοῦ γαιάνθρακος: εἰς τοὺς διαφόρους ἐξαγωγικοὺς λιμένας τῆς Ἀγγλίας, διετοιμάζεται τὸν χρησιμοποιούμενον ἔργαλον. "Η ἐνέργεια αὗτη ἐπεξελίχθη ἐκ τῶν γεγονότος, διετηρεῖται ταῦτα μεταχειρίσμενα τῶν γαιάνθρακος καὶ ιδίᾳ τοῦ κώδικα τὴν φόρτωσιν, πράγμα διπερ ὑποθίσταται: τὴν ποιότητά του.



Κατά τὸ ληξαν 150ήμερον δὲν ἐνημειώθησαν σούχροι θαλάσσια δυστυχήματα εἰς Ἑλληνικὰ ἀτμόπλοια, ἀλλ᾽ οὔτε καὶ εἰς ξένην τοιαῦτα. Μοναδικὴ δύθισις ἦτο τὸ Πορτογαλικὸν ἀποστολονόμονος πρεσβύτερον Πρίμειρο τ. γκρός 872. Τὸ πλοῖον τοῦτο μὲν φορτίου γκαζολίνης ἔξι Ἀμερικάνων ἀνεψιλέγη εἰς θέσιν πλάτους 44—58 B. καὶ μήκους 7—56 Δ. τὸ δὲ πῦρ, ἐπεκταθὲν κατέστρεψε τὸ σκάφος καὶ ἐπέφερε τὴν δύθισιν του. Τὸ ἔξι 24 ἀνδρῶν πλήρωμα ἐπιβάτην τῶν λέμβων διεσώθη εἰς Φερρόδη ἀπὸ τὸ Ἀγγλικόν ἀποστολονόμονος πρεσβύτερον προσωρινάς πλατείας τῆς Σουηδίας πόλεως τοῦ Νο 4. Τὸ πλοῖον τοῦτο εἶχε φορτώσει εἰς Μόντρεαλ σιτηρά διὰ Κοπεγχάγην. Τέλος τὸ Γερμανικόν ἀποστολονόμονος πρεσβύτερον προσχρέξαν εἰς τὸν Ἀρκτικὸν ποταμὸν ἐξήτησε νυκτικοστικὰ εἰς δυήθισάν του.

Τὰ κατὰ τὸ ληξαν 150ήμερον σημειώθέντα κυριώτερα θαλάσσια δυστυχήματα είναι τὰ κατωτέρω:

«Χλόη»: Ἐνῷ εὐρίσκετο ἀλιμενισμένον εἰς τὴν Μπάκιαν Μπλάχκαν ἐνημειώθη εἰς τὰς γατινόμεσακαποθήκας του ἕναρξεις πυρκαϊᾶς ητος καὶ κατεβέσθη ἐγκαίρως παρὰ τοῦ πληρωμάτος. (Μάτιον 29)

«Μαριώδης Δ. Θεοφίωτη»: Είχεν ώς γνωστόν, προσφέρει εἰς τὸν προπολεμικὸν τοῦ Φρειδρισχάρεν καὶ ακριβῶς παρὰ τὸ Hals Barre. Εἰς δούλειαν ἔσπευσαν δύο ναυαγοσωστικά, ἀτινα δμῶν δὲν ἡδυνήθησαν νά επιτίχουν τὴν ἀνέλκυσιν, δι' ὃ καὶ ἐκλείσθη συμβόλαιον τύπου. Λόγω μὲ τῶν ναυαγοσωστικῶν σίκον Σδίτζερ. Κατόπιν τούτου τὸ σκάφος ἀνειλκύσθη ἀθημερόν καὶ κατέπλευσεν ἀσφαλῶς καὶ ἄνευ ζημιῶν εἰς τὸ Αλκαρογκ. (Μάτιον 29—31)

«Άγια Παρασκευή»: Κατὰ τὴν ἐκτέλεσιν ἀλιγμῶν τινων εἰς τὸν λιμένα τῆς Σέττας συνεκρούσθη μὲ μίαν αἰδηρῶν φορτηγίδα, ὑποστάντα ἐλαφράς τινας ζημιὰς εἰς τὰ ὑφαλα, ἐξ ὧν προέκυψε καὶ μία μικρὰ διαρροὴ δύστον εἰς τὸ κύτο. (Μάτιον 31)

«Στυλιανός»: Ἐφθασεν εἰς τὴν Ἀμερικάν τὸν Μαύρης Θαλάσσης, ὁ δὲ πλοῖος του ἀνέφερεν, διὰ κατὰ τὸν πλοῦν ἐπόδια τὸ σκάφος εἰς τὴν Κέαν πρὸς ἐπισκευὴν διάβατης τῶν μηχανῶν. (Ιουν. 1)

«Ἀγγελος Λ.»: Ἀγγέλειται διὰ ἐξώκλιτον ἐλαφρῶς καὶ ἐπὶ ἀμερικῶν δυνοῦ παρὰ τὴν ἀκτὴν τοῦ Κόκκινηπραντ, ἀλλ᾽ ἀνειλκύσθη ταχέως δονθεῖσι τριάντα ρυμουλκῶν καὶ κατέπλευσεν εἰς Ἀμερικόν. Κατὰ τὴν ἀνέλκυσιν του περιπλέκθη ἐν τοῖς συμμετόχοις εἰς τὴν ἔλικα του, χωρίς δμῶν νά προκληθεῖσι ζημιὰς. (Ιουνίου 1—2)

«Νεφέλη»: Ἐκ Πόργου μεταδίδεται ἡ πληροφορία, καθ'ην τὸ ἀποστολονόμονος πρεσβύτερον διάβατης πιστοποιητικὸν ναυαπλοταχ., ἐπανεφόρτωσε καὶ συνεπλήρωσε τὸ ἐπί 4500 τόννων φορτίον του καὶ ἀπέπλευσε διὰ τὸν προσρισμόν του. Τὸ πιστοποιητικόν ναυαπλοταχ. τῷ ἔχορηγγίδη, λόγῳ τῆς μὴ ἐπικινδύνου φύσεως τῶν εἰς τὰ ὑφαλα ζημιῶν του καὶ συνεπείᾳ τῶν πρωτεινῶν μέν, ἀλλ' εἰς εὐρύτατην κλίμακαν ἐνεργηθεισῶν ἐπισκευῶν του. (Ιουνίου 3—6)

«Οίνουσιος»: Πλευροτομένον εἰς τὰ ντόπια τοῦ Κάρδιτ οἰνούσιον κατεύθυνταν κατέρρευσεν ἔνα ξύλινον ικρίωμα, τρεις δὲ ἀνδρες εἵρετοι μένον εἴπ' αὐτοῦ καὶ ἀσύριούμενον μὲ τὴν ἐπισκευὴν ἔνδος τὰν κατέποσον ὑποστάντες, εὐτυχῶς, ἐλαφρὰ τινα μόνον τραύματα. (Ιουν. 3)

«Ἀγγελική»: (εκ «Μινώταυρος») Τὸ μικρὸν τοῦτο φορτηγὸν ἀτρόπλοιον ἀνήκον εἰς τὸν Ἀθήνας κ. Ι. Ἀλιτρωργήν καὶ μὲ πλοίαρχον τὸν Α. Νομικὸν, κατεύθυντον ἐπειρατῶν τοῦ Πειραιῶς εἰς τὸν Βόλον μὲ φορτίον τι κανῶν, ὑπέστη διάδημη τῆς ἔλικος καὶ ἀπομείναν ἀκινέρηντον παρεσύρθη καὶ προσήγραψεν διάγονον πάρκην τῆς Αἰθηγοῦ παρὰ τὸ Φανάριον εἰς θάνατον Βασιλίνα τῆς ἀκτῆς Αισθάνης. Εἰς βρήθησάν του ἐποιείται τὸ ἀτρόπλοιον τοῦ Βάννα, ἀλλὰ δὲν ἡδυνήθη νά το ἀνέλκυσῃ. Ἐπίσης ἀπεπιεράθη ἀκάρπως νά ἐπιτύχῃ τὴν ἀνέλκυσιν του καὶ τὸ σπεύσαν εἰς τόπον μικρὸν ἀτρόπλοιον τοῦ Αγίου Σπυρίδωνος. (Ιουνίου 3—6)

«Βασιλική»: Κατεύθυντον εἰς τὸν λιμένα τοῦ Βόλου ἐπειρατῶν συνεκρούσθη ἐν καρφῷ νυκτὸς μεταξὺ τῆς νησίδος Παναγίας καὶ τῆς ἀκτῆς Τρικάρεων μὲ ἔνα ἀλιευτικὸν πλοιαρίον, τὸ δημοίον καὶ κατεύθυντος. Επιτάλιες ἐπικινόντες τοῦ πλοιαρίου διεσύνθησαν ἀπὸ τὴν «Βασιλικήν». (Ιουνίου 5)

«Φωνάρης»: Τὸ σκάφος ἐξιφρότωσεν εἰς Μαριανούπολιν τὸ δι'Οδησσόν φορτίον του, κατέπιν δὲ ἐκτέλεσμας προσωρινῶν ἐπισκευῶν, ἐπιθεωρήθη ἀπὸ δύο πιστοφόροις καὶ δύο μηχανικοῖς Ἀγγλοῖς καὶ Ιταλοῖς, μεθ' ὃ ἐλαύνει πιστοποιητικὸν ναυαπλοταχ. Αἱ Σοβιετικαὶ ἀρχαὶ εἰχον συστήσην νά πλεύσῃ τὸ σκάφος ὃ ποσεῖται εἰσιγράφων ναυαγοσωστικοῖ εἰς Σεβαστούπολιν δὲ ἐπισκευᾶς. Τοῦ δημοίου δὲν ἔκριθη σκόπιμον ἀπὸ τοὺς ἀστοκτήτες τοῦ πλοιού, οἵτινες προστήματαν νά ἐπισκευασθῇ τὸ σκάφος των εἰς Ηρακλεῖ, δημού καὶ κατέπλευσε πράγματι. (Ιουνίου 6—11)

«Μαρία Μ. Διακάκη»: Ἐκ τῆς συγκρούσεως του πρὸ τοῦ Μαγ. Κεραυνού τῆς θύνης μεθ' ἐνός βανζινοπλοίου, δημοτικοῦ κατεύθυντος, δὲν ὅπεστη ζημιάς, δι' ὃ καὶ ἐπιθεωρήθη ἐλαφρὰ πιστοποιητικόν ναυαπλοταχ. Τὴν διαφορά διὰ τὴν σύγκροσιν διεκανονίσθη ἐγκαίρως διὰ καταβολῆς τραπεζικῆς ἐγγυήσεως, τὸ πλοῖον δέκαπλευσε εἰκόνας θεοφίκης χωρὶς νά καθετερήσῃ. (Ιουν. 7)

«Γεώργιος Μ. Λιθινός»: Ἐδεξημένησθη εἰς τὸ Μπάρρο πρὸς ἐπισκευήν διελαμένων τινῶν ἐλασμάτων του. (Ιουν. 9—10)

«Ματθαίος»: Ἀποπλεύσαν ἐκ Χίου διὰ Ρωσίαν τὴν δημητρίου διπλασίης ὀλίγας ὥρας δραστήρων βλάβης εἰς τὰς μηχανᾶς, δι' ὃ καὶ ἡμαρκάσθη νά ἀγκυροθήληση εἰς τὰς Οίνουσές. Τὴν ἐπομένην ἐπιχείρησην εἰς τὰς λιμένας τῆς Χίου, δημοτικοῦ κατεύθυντος, διὰ τὴν διεξάλεσσα προσωρινάς πιστοποιητικῆς εἰς τὴν Μάγχην καὶ εἰς ἀπόστολον 20 μιλιών ἀπὸ τοῦ Νιουχάδεν τοῦ Σοδόξεν μεθ' ἑτέρου ἀτρόπλοιον, τὸ δημοίον πιστεύεται διτε εἰν τὸ Ελληνικὸν «Ιωάννης Βάτης».

Τὸ Ἀγγλικὸν ἀτρόπλοιον περὰ τὰς ἀδαρίες τὰς ὅποιας ὑπέστη, ἡδυνήθη νά καταπλεύσῃ εἰς τὸ Νιουχάδεν διὰ τὰν ίδιων αὐτοῦ μέσων, ἐποιήθη διτε τὸ ἑτέρον ἀτρόπλοιον, μὴ ὑποστάνταν ζημίας, ἡδυνήθη νά συνεχίσῃ τὸν πλοῦν του.

Σημ. «Ναυτ. Χρον.»: Τὸ ἀποστολονόμονος τοῦ Λουδίου, καθ' ὃ τὸ Ἀγγλικὸν ἀτρόπλοιον περὰ τὰς ἀδαρίες τὰς ὅποιας ὑπέστη, διά τοῦ Αμερικανοῦ. Τὴν ίην Ιουνίου διήλθεν διτε τὸν Ντακάρη, πράγματι δὲ τὴν ίην ή τὴν Ιουνίου θεοφίκην σεισμούς οίσιν θεοφίκην πράγματι, διτε εἰπήλθεν ή σύγκρουσις μετὰ τοῦ Ἀγγλικοῦ φορτηγοῦ.

Η ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΗ ΤΟΥ ΛΟΥΔ ΔΙΑ ΤΑ ΝΑΥΑΓΙΑ ΤΟΥ ΑΠΡΙΛΙΟΥ

Ο μὴν Ἀπρίλιος ήτο διὰ τὴν παγκόσμιον ναυτιλίαν μὴν γκλήγης, διὰ δὲ τοὺς ἀσφυλιστὰς μὴν ἀνακυρωφιστικός, διότι κατὰ τὴν διάρκειαν του ἐσημειώθησαν ἐλάχιστα διλικοὶ ἀπώλειαι πλοίων καὶ συγχρόγως ήτο ἐκτάκτως περιορισμένος καὶ διὰ δριθμὸς τῶν μερικῶν ἀδικριδῶν.

Συμφώνως πρὸς τὴν ἐκδοθεῖσαν τὴν 2ην Ιουνίου ἐν Λουδίῳ ἐπίσημον στατιστικὴν τοῦ Ἀγγλικοῦ Λέσβου ἐναντίου της διατίθεται τὸ Αμερικανοῦ πλοίο τόννων γκρός 11.325, ἐνῷ πέρισσοι εἶχον ναυαγήσει 14 τ. γκρός 39.068, τὸν δὲ Ἀπρίλιον τοῦ 1929 εἶχον ναυαγήσει 6 τόννων 16.545.

Τὰ ναυαγήσαντα ἐφέτος δὲ πλοῖα τὴν:

Αγγλικά	1 τόννων γκρός	4512
Ιταλον.:κα	1 "	2148
Κινεζικά	3 "	4665

Τὸ Ἀγγλικὸν ήτο τὸ μέτωπον τοῦ Λαμαράρης ἐξοκιλαν καὶ ἐγκαταλειφθεὶς εἰς Long bay ἐγγύς τοῦ Σιδερού τῆς Αδιστράλεις. Τὸ Ιταλονόμον ήτο τὸ ἀποστολονόμονος Λεόντιον τοῦ Μαρού περιπλέκτης τῆς Κορέας. Τὰ δὲ τρία Κινεζικά ήσαν τὰ ἀποστολονόμονος πλοῖα τοῦ Χανγκ, «Dah Chang» τ. γκρός 1700 βαθούσθεν κατέποινταν προσχράζεσσας ἐπὶ δράχων τῆς νήσου Χίζαμ, «Teh Chang» τ. γκρός 1226 βαθούσθεν κατέποινταν συγκρούσεως μὲ τὸ ἀποστολονόμονος πλοίο τοῦ Τσαλί Βαχών, «Fei Hui» τ. γκρός 1739 βαθούσθεν κατέποινταν συγκρούσεως μὲ τὸ ἀποστολονόμονος πλοίο τοῦ Κιαντσίνγκ.

Ναυάρχοιον Ελληνικοῦ πλοίου δὲν ἀναγρέει ή στατιστικὴ τοῦ Λέσβου δὲ τὸν ἐφετεινὸν Ἀπρίλιον, ἀλλ' οὔτε καὶ τοὺς Ἀπρίλιούς τῶν ἐπισκευῶν 1930 καὶ 1929.

Ἐξ ἀλλοῦ αἱ σημειώθεισαι κατὰ τὸν Ἀπρίλιον μερικαὶ ἀδικριδῶν πλοίων ἀναγληθοῦν εἰς 432 ἔνκυτι: 540 τοῦ Απρίλιον 1930, ἔγγυτι: 645 τοῦ Απρίλιον 1929 καὶ 533 τοῦ ἔτους 1928. Αἱ 432 ἀδικριδῶν τοῦ Απρίλιον μερικαὶ πλοίων εἰσιγράφησαν νά σκαφούσανται εἰς τὰ κατωτέρω αἰτία:

Ζημίαι ἐκ τριχυμίας	27
Νυχίγια καὶ ἔγκεταλεῖψες	—
Προσκράζεις ἐπὶ θράλων ἢ ἀκτῶν	99
Συγκρούσεις καὶ προσκρούσεις μιταξὸν πλοιών	103
Ἐνάρξεις πυρκαϊδῶν	37
Αγροκαὶ πλοιών (κῦτενδροι: ἀπόλειαι)	—
Βλέψι: μηχανῆν, ἀξιος καὶ ἔλικος	56
Ζημίαι ἐκ πυκτοίων ἀλλων αἰτιῶν	104
Σύνολον ἀττικῶν τοῦ Ἀπειλίου	432

Αἱ σπουδαιότερα: μερικαὶ ἀδηρίκαι· αἱ σημειούμενα: ὅπο τῆς στατιστικῆς τοῦ Λόδοῦ ἀφροῦ 13 ἀττόπλοια τόνων γκρές 70. 240 καὶ προέρχονται ἀπὸ ἐγάρξεις μεγάλων πυρκαϊῶν εἰς τὰ φροτίξ των. Μεταξὺ τῶν 13 τούτων πλοιών καταλέγεται· καὶ τὸ ἀπ «Ormiston» τ. γκρές 5832 (καὶ νυνπεργήσεως 1922). Τὸ πλοῖον τοῦτο εἶναι τὸ πρώην «Famaka» τῆς Κεδ:θ:ὲ λίνων γώριμων εἰς τοὺς νυκτικούς μας, δύοτι ἐπὶ σειρὴν ἐτῶν ἔξετέλει: τὴν ταχυδρομικὴν συγκοινωνίαν «Αλεξανδρείας—Πειραιῶς—Κ.) πόλεως ὄμοιο μὲ τὸ ἀδελφὸν αὐτοῦ πλοῖον «Fezara». Ἐκ τῆς ἀνχεφερομένης πυρκαϊᾶς κατεστράφη ὀλόκληρος ἡ ἡ θέσις τοῦ πλοίου καὶ πιλλὼν ἀλλὰ συγεγόμενα διαιρείσθαι.

Η ΔΙΑΣΩΣΙΣ ΤΟΥ ΧΡΥΣΟΥ ΤΟΥ ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΥ "ΑΙΓΥΠΤΟΣ,,

Τὸν Μάιον τοῦ 1922 ἐβούλισθη εἰς τὰς ἀκτὰς τοῦ Βισκαϊκοῦ κόλπου τὸ ἄπ «Egypte» συνεπείᾳ σφροδᾶς συγκρούσεως. Τὸ ἐν λόγῳ σκάφος περιεῖχε πολύτιμον φορτίον χρυσοῦ εἰς οἱδίους καὶ νομίσματα, ἔκτοτε δὲ πλεῖσται ὅσαι καταβάλλονται προσπάθειαι πρὸς διάσωσιν τοῦ χρυσοφορτίου. Διαρκούσης τῆς προσπαθείας ταύτης ἀντινάχθη, ὃς γνωστὸν, πρὸς μηνῶν τὸ ἔκτελον τὴν ἐργασίαν ταύτην Ἰταλικὸν γναγοσωστικὸν «Artiglio», οὗτον τὸ πλεῖστον τοῦ πληρώματος εἴναι δραματικὸν τέλος.

Από τινος ήδη χρόνου τὸ νέον ναναγοσωστικὸν «Artiglio» ἐπανέλαβε τὴν ἔργασίαν διασώσεως τοῦ χρυσοῦ τῆς «Ἀλγύπτου». Τὸ χρυσοφοριόν εὑρίσκεται φυλαγμένον ἐντὸς ίδιαιτέρου συδροῦ θαλάμου—θησαυροφιλάκιου, βάρους 70 τόννων. Τὸ θησαυροφιλάκιον τοῦτο δέοντα πάντη ἀκέραιον, νὰ ξεχθῇ τοῦ πλοιού καὶ κατόπιν ν' ἀνέλκυσθῇ εἰς τὸν ἐπικαΐαν.

Ἡ ἀποκοπὴ θὰ γίνη διὸ ἐκκρηκτικῶν ὑλῶν, διὰ τῆς ἐνεργείας τῶν δποίων θὰ τεμαχισθῇ τὸ πλοῖον, ἵνα οὕτω διανοιγῆ ἐλεύθερος χῶρος διὰ τὴν ἀπομόνωσιν καὶ εἰτα ἀνέκκυσιν τοῦ θησαυροφυλάκιον. Η ἐργασία αὐτῆς εἰνεὶ ἐπίπονος, κρατεῖ δὲ φόβος μῆπως ἀπὸ τὴν σειρὰν τῶν ἐκκρήξεων διαλυθῇ καὶ τὸ θησαυροφυλάκιον, ὅτε δὲ ἐντὸς αὐτοῦ χρυσὸς καὶ ἀργυρὸς εἰς ὁδούς καὶ εἰς νομίσματα θὰ ἐκχυθῇ εἰς τὸν βυθὸν, ὄποιεν ὑπάρχει κίνδυνος νὰ παρασυρθῇ ἐπὸ τῶν σφροδῶν θάλασσιν ὁρμάτων.

Είνε όμεν πολὺ λεπτή καὶ ἀμφιβόλου ἐπιτυχίας η καταβάλλομένη προσπάθεια. Τὸ θησαυροφυλάκιον, ἐὰν ἀπομονωθῇ ἐπιτυχῶς, τότε μὰ προσδεθῇ ἐπὶ στεγανῶν κυβωτίων πλήρων ἀέρος; καὶ μὰ ἀνελκυσθῆ τῇ βοηθείᾳ ἰσχυροτάτου γερανοῦ. Πάντως πλὴν τῶν ἀνωτέρω τεγγικῶν λόγων, η ἐργασία προσκρούει καὶ εἰς τὴν ἐκτεθειμένην θέσιν τοῦ ναυαγίου, η δοπία ἐμποδίζει συγνὰ τὴν ποόδον τῆς ἔργασίας, λόγῳ τῆς τοξινίας.

Αι κατά τὸ ἔτος τοῦ καταβληθεῖσαι προσπάθεια είνε αἱ ἀδόλουμοι: Τὴν ἐργασίαν ἀνέλαβεν η Ἰταλικὴ ἑταΐσια Sorima (Societá Ricuperi Marittimi) τῆς Γένοβας. Αὗτη δέθεσε τὸ ναυαγοσωστικὸν «Artiglio», διπερ είνε τὸ πρώην Γαλλικὸν ἀλιευτικὸν ὄχεανον «Μανιοτάνια» καταλλήλως διασκευασθὲν διὰ τὸν νέον προορισμὸν του. Ἀρχηγός τοῦ συνεργείου τῶν δυτῶν είνε ὁ Μάρκο Ραρράελι διαδεχθεὶς τὸν πέρισσον φρεγεύμεντα δύτην Τζιάννι ἐκ τῆς ἐκκοήξεως τοῦ ἔγγις βυθισμένου ναυαγίου με πυρομαχικά ἀπ' «Φλόρενς» ἐξ οὐ κατεστράφη καὶ τὸ ὑπερθερμαϊκὸν ποῶτον ναυαγοσωστικὸν «Artiglio».

Αἱ διατάσσεις τοῦ θησαυροφύλακίου μὲ τὸν χούσὸν εἶνε μῆκος 24 ποδῶν, πλάτους 6 καὶ ὑψοῦ 9 ποδῶν. Ἐὰν δὲ καιός εὑνοήσῃ τὴν ἐργασίαν ἐπλέξεται ν' ἀνελκυσθῇ δόλκηρον τὸ διαινέοισα τοῦτο ἀνέπαυον. ἄλλως δὲ θησαυρὸς θὰ πεισωθῇ κατὰ

τιμήματα διὰ μηχανημάτων καὶ ἐργαλείων εἰδικῶς πρὸς τὸν σκοπὸν τοῦτον κατασκευασθέντον.

“Η ἐργασία τῆς εἰσχωρήσεως τῶν δυτῶν ἐντὸς τοῦ κύτους τῆς «Ἀλγύπτου» ηρχισεν ἀπὸ τοῦ παρελθόντος Σεπτεμβρίου, ενδέθη δέ τὸ δωμάτιον τοῦ πλοιάρχου καὶ ἐξῆχθη ἐκεῖθεν εὐδόλως τὸ χοηματοκιβώτιον τοῦ πλοίου. ”Ηδη ηρχισεν ἡ ἐργασία ἐκ τοῦ ἄνω καταστρώματος τῶν λέμβων, ἀλλὰ μέχρι τῆς στιγμῆς δὲν διεργάθησα: τὰ τοία καταστρώματα τοῦ πλοίου, δύος διευκολυνθῆ ἡ διείσδυσις ἐντὸς τοῦ χώρου, ἕνθα εὑρίσκεται ὁ θησαυρός.

Ο περὶ οὐ πρόκειται θησαυρὸς ἀνέρχεται κατὰ προσέγγισιν εἰς 4 1)2 τόννους χονσοῦ εἰς δάβδους (καὶ οὐχὶ 6 τόννους δῆς ἀρχικῶς ἔλεγχη) καὶ εἰς 164.979 λίρας (καὶ οὐχὶ 800.000 λ.στ. ὅπως ἐβεβαιούντο ἀρχικῶς). Πλὴν τοῦ χονσοῦ ὑπάρχουν καὶ 40 τόννοι ἀργύρου εἰς δάβδους.

Τὸ προσωπικὸν τῆς ἀναλαβούσης τὴν διάσωσιν ἑταῖρείας αἰσιοδοξεῖ διά τὴν τελικήν ἐπιτυχίαν τῆς ἐπιχειρήσεως, οἱ εἰδικοὶ κύκλοι ὅμως τῆς Ἀγγλίας λόγῳ τοῦ ἐκτεθειμένου τῆς θέσεως καὶ τῶν συχνῶν σφροδῶν κατά τὴν ἐποχὴν ταύτην τρικυμίδων διατυπώνουν ἐπιφυλάξεις καὶ ἀμφιβολίας διά τὴν ἐπιτυχὴ ἔκβασιν τῆς ἕργασίας.

Η συμφωνία μεταξύ της Ιταλικής έπαιοντος «Sorima» και τῶν ενδιαφερομένων Αγγλικῶν ἀσφαλιστικῶν έπαιοντος, είναι ὅπως ἔκατερον τῶν συμβλημένων μερῶν λάβη τά 50 ο) τοῦ διασωθησόμενού θησαυροῦ.

Ο ΔΗΜΟΤΙΚΟΣ ΦΟΡΟΣ ΕΠΙ ΤΩΝ ΤΡΟΦΙΜΩΝ

ΚΑΤΗΓΟΡΗΘΕΝ ΚΩΝΣΤΑΝΤΖΗ ΔΙΑ ΤΑ ΠΛΟΙΑ

Ο ἐν Βραῆλα ναυτικὸς Οἰκος τοῦ κ. π. Μακρή καὶ Υιοῦ μᾶς πληροφορεῖ, ὅτι ἡθη ὁ Δημοτικὸς δασμὸς Κωνσταντίης ὁ ἐπιβαλλόμενος ἐπὶ τῶν τροφίμων, ἣτινα προμηθεύονται τὰ ἔκει καταπλέοντα ἄτυποι. Τὸ διετορικὸν τοῦ δασμοῦ τούτου ἔχει ως ἔξης:

πλεονταί αποκλιών. Τοι τοποτρίκον του οδούρων τοπού εγένεται ως τείχος
Πρό τινων έτιν ή Δημοτική ἀρχὴ τῆς Κωνστάντζης, τῇ ὑποκινήσει
ἐνὸς τροφοδότου, καθιέρωσεν ὑπέρ τοῦ Δήμου τὸ μονοπάλιον τῆς χο-
ρηγήσεως τροφίμων εἰς τὰ ἀτμόπλοια. 'Η ἐν λόγῳ ἔργασία ἀνέτειθη
προνομιακῶς εἰς τὸν ὑποκινήσαντα τὸ μέτρον τροφοδότην, διστις δῶμας
δὲν ποντίκια γὰρ ποιεῖται εἰς ὑπερβασίας.

Ούτως οι λ)σματα εφοδιασμού των πλοίων διὰ τροφίμων παρουσιάζοντο μὲ τιμάς ηγεμένας, συγχρόνως δὲ ἐπὶ τοῦ συνόλου του λ)σμοῦ ἐπληρώνετο και δασμὸς 20 % ο ώς δημοτικὸν τέλος.

Τόδε μέτρον ὅμως τῆς μονοπάληστρος τῶν τροφίμων ὑπέρ τοῦ Δήμου ἐθεωρήθη πιεστικὸν, προεκβάλλεσσε δὲ σειρὴν ἐντένων διαμαρτυριῶν τῶν ναυτικῶν πρακτόρων, καθὼς καὶ τῶν θυγορίνων πλειοκητῶν, δι' ὃς καὶ κατηργήθη τὸ μονοπάλιον μετὰ παρέλευσιν ἔτους, ἀφ' ἣς ἡμέρας ἐπεισόδιον.

Έπειτα τὰ σκάφη ἡσαν ἐλέυθερα νῦ προμηθεύωνται τὰ τρόφιμά των ἀπ' εὐθείας ἐκ τῆς ἀγορᾶς ιῦ; Κωνστάντζης, κατεβάλλετο ὅμως πάντοτε τὸ Δημοτικὸν τέλος τοῦ 20^ο).

Ἐν τῷ μεταξύ μερικοὶ πλοιοκτήται καὶ ἀριθμός τις Προστατευτικῶν Μικρασιατικῶν (clubs) διεπύπωσαν ἐπανειλημένως πιοάπονα ζητήσαντες τὴν κατάργησιν τοῦ ἐν λόγῳ Δημοτικοῦ δασμοῦ, γενικῶς κριθέντος ὡς ὑπερβολικοῦ. Μερικοὶ μάλιστα ἐφορπίσται ἔχαρακτήρισαν τὴν ἐν λόγῳ φροδολογίαν, ὡς πρέσβυτον, καὶ δὲ αἰτήσεών των πρὸς τὴν Δημοτικὴν ἀρχὴν τῆς Κωνσταντζῆς ἐζήτησαν τὴν ἐπιστροφὴν τῶν εἰσπραγμένων ποσῶν.

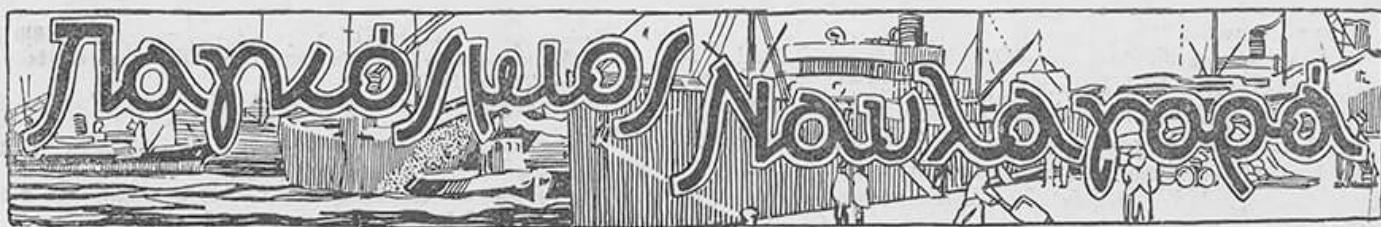
“Ηδη η Δημαρχία της Κωνστάντζης κατόπιν του έγερθέντος θορύβου και τών έκ του έξτρεμού διαβιβασθέντων, αὐτή πραπόνων, άνευθέρησε τὴν ἀρχικὴν της ἀπόφασιν και κατηγγήσε τὸν Δημοτικὸν δασμὸν τοῦ 20 οյο διὰ τὰς εἰς τρόφιμα προμηθεῖσας τῶν πλοίων. Τοῦ λιοπού διὰ τὰς ἐν λόγῳ προμηθεῖσας θὲλ κατεβάλλεται ὁ ἀσήμαντος διαμύνη οὗτος 0,50 οιο ἐπὶ τὸ ἄξιον τῶν ἀνοσαῖσμένων τοσοφίων.

ПАРАКЛΗСИИ

“Οσοι ἐκ τῶν κ.κ. Συνδρομητῶν δὲν ἔχουσιν εἰσέτι ἀποστείλη τὴν ἑτησίαν αὐτῶν συνδρομὴν, παρακαλοῦνται, δύνας ἐμβύσσωσιν αὐτὴν πρὸς τὴν Διεύθυνσιν τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» Λεωφόρος Σωκράτους 35 Πειραιᾶ.

Ἡ συνδρομὴ διὰ μὲν τὸ Ἐσωτερικὸν εἶνε δραχ-
μαὶ 150, διὰ δὲ τὸ ἔξωτερικὸν μία Λίρα Ἀγγλίας.

(Ἐκ τῆς Διευθύνσεως)



ΖΩΗΡΟΤΗΣ ΦΟΡΤΩΣΕΩΝ ΠΛΕΪΤ ΑΙ ΛΟΙΠΑΙ ΑΓΟΡΑΙ ΑΔΡΑΝΟΥΝ

Λαονδίνον 9. (Ίδιαιτ. ἀνταπόκρισις). — Η θέσις τής διεθνούς ναυλαγορᾶς ἐμφανίζει τὴν αὐτήν μαρχαντώδη κατάστασιν καὶ ἡ κίνησις γενικῶς αὐτῆς εἶναι χαλαρὰ πρὸς δὲ τὰς κατευθύνσεις. Αἱ διεθνεῖς μεταφοραὶ οὐδεμίαν εὑρίστηται ἐνέχουν, ὅστε νὰ προβλέπεται καλλιέρευσίς τῆς διὰ τὸ ἀμέσως προσεχεῖς μέλλον.

Ἐκεῖ τὰ Εὐρωπαϊκὰ ἀποθέματα γεννημάτων ἀποδειχθοῦν ἀνεπαρηγή, ὅπως καλύψουν τὰς ἀνάγκας μέχρι τῆς συγκομιδῆς τῶν νέων ἰσοδειδῶν, τότε θὰ ἐπακολουθήσουν ζωηραὶ ναυλώσεις διὰ γεννημάτων κατὰ τοὺς ἐπερχομένους δύο μῆνας, οἵτινες συγήθως εἶναι καὶ οἱ χαλαρότεροι.

Ἡ μόνη ἵσις ἀγορᾶ, ἀξία ἐνδιαφέροντος, εἶναι ἡ τοῦ Πλέιτ, ἥτις διακρίνεται ἀπὸ μίαν χαρακτηριστικὴν σταθερότηταν, ἀν καὶ ὁ ὄγκος τοῦ ἀργοῦντος τονιάς καὶ τῶν κενῶν πρὸς τὰ ἐκεῖ κατευθυνομένων σκαφῶν, πιέζει ταῦτην ὑποτιμητικῶς, οἱ δὲ φορτωταὶ ἐπωφελοῦνται, διὰ συγκρατῶν τὰς προσφερομένας τιμὰς εἰς ἐπίπεδα οὐχὶ ὑψωτακά.

Ἐδυτοχῶς, ὅτι αἱ φορτώσεις ἀπὸ τοὺς Ἀργεντινοὺς λιμένας ἔξακολουθοῦν, ἔστω καὶ εἰς χαμηλωτέρας τιμὰς καὶ δὲν διεκόπησχυ, ὡς συμβικίνει πολλάκις εἰς τὴν ἀγορὰν τοῦ Πλέιτ. Ἀλλως τὸ ἐπικίνδυνον παιγνίδιον τῆς ἀνευ οὐδεμίας θετικῆς προθέψεως ἀποστολῆς σκαφῶν κενῶν καὶ ἀναυλωτῶν πρὸς τὰ ἐκεῖ θὰ ἐπέφερε διὰ πολλοὺς πλοιοκτήτας σοβχροτάτες καὶ ἀνεπανορθώτους ὑπὸ τὴν παροδίαν κρίσιμον περίοδον ζημιάς.

Αἱ τιμὴι κατῆλθον σχεδὸν μέχρι τῆς δύσεως 16)6 ἔως 17)6 ἀπὸ Σὰν Λορέντζο διὰ Κόντινεντ, (Ιούνιον), ἀναλόγως μεγέθους τῶν πλοίων. Εἰς τὰς τιμὰς δὲ ταῦτας ἐκλείσθησαν διὰ ἀμεσον φόρτωτιν ἀτμόπλοια τινὰ, ἐνῷ χρόνῳ κατηγυθύνοντο πρὸς τὸ Πλέιτ κενά.

Ἡ ζήτησις ὅμως τοῦ τονιάς ἐδελτιώθη ἀπὸ τινῶν ἡμερῶν (8 Ιουν.) καὶ ἀρκετὰ σκάφη ἐκλείσθησαν διὰ φορτώσεις τέλους τρέχοντος μηγδὸς, ἀρχὰς Ιουλίου, χωρὶς ἐν τούτοις καὶ νὰ δοθῇ εὑρύτερος χαρακτὴρ εἰς τὴν κίνησιν ταῦτην.

Οὕτω ἡ ἀγορᾶ ἐνεφάνισε ὑφωτικὰς τάσεις καὶ ἐπρεγματωπούθησαν τιμαὶ ἀπὸ 17)6 ἔως 19)6 ἀναλόγως μεγέθους.

Ἐκλείσθησαν δὲ μεταξὺ ἀλλῶν καὶ τὰ κάτωθι Ἐλληνικὰ ἀτμόπλοια ἐκ Σὰν Λορέντζο:

«Ιωάννης Φράγκος» 5200 τ. διὰ Ἀγγλίαν—Κόντινεντ 19), δψιδὸν κάτω λιμένας Ιρλανδίας 20)—φόρτ. 10—25 Ιουλίου.

Α)π Ρεθύμνη—Κουλουκουντῆ 5200 τ. διὰ Ἀγγλίαν—Κόντινεντ 19), κάτω λιμένας Ιρλανδίας 20)—, Μεσόγειον 19)6, δψιδὸν Ἀδρατικὴ 20)6, Ιουν. 25—Ιουλίου 10.

ά)π Ρεθύμνη—Κουλουκουντῆ 5500 τ. διὰ Ἀμδέρσαν 19), Μασσαλίαν, Γένοβην, Νεάπολιν (ἔνα λιμένα) δύσις 19)9, Ιουν. 25 ἔως Ιουλίου 10.

ά)π Ρεθύμνη—Κουλουκουντῆ 6800 τ. διὰ Ἀμδέρσαν 17)6 δψιδὸν Λογδίνου 18)—Ιουλίου 1—12.

ά)π Ρεθύμνη—Κουλουκουντῆ 5000 τ. διὰ Ἀγγλίαν—Κόντινεντ 19)—, Ἀμδέρσαν—Ρόττερνταμ 18)6, Ιουλίου 1—20.

ΒΟΡΕΙΟΣ ΑΜΕΡΙΚΗ

Τοπερθεθρυμένη ἀπὸ χωρητικότητα διὰ ἀμεσον φόρτωσιν διατελεῖ ἐν ἀπραξίᾳ, ἐλλείψει δὲ φορτών πολλὰ πλοῖα ἀνεγάργησαν καὶ ἐν Μόντρεαλ ἡ ἡγαγκάσθησαν γὰ δεχθῶσιν γαύλους χαμηλωτέρους, διπερ, καταδεικνύει τὸν μαρχαντὸν τῆς ἀγορᾶς.

Ἀπὸ Μόντρεαλ διὰ Ἀγγλίαν ἐγένετο γαύλωσις 1)10 1)2 τὸ κουντρτερ, ἀμεσος φόρτωσις, διὰ Γερμανίαν 10 σὲντς τὰς 100 λίβρας. Διὰ Ἀμδέρσαν, Ρόττερνταμ 8)1)2 σὲντς ἀ.φ.

ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ

Αἱ ἀνάγκαι τῆς Αὐστραλιανῆς ἀγορᾶς σχεδὸν ἐκαλύφθησαν καὶ οἱ φορτωταὶ ἀπὸ ἡμερῶν προσφέρουν χαμηλοτέρας τιμᾶς.

Ο γενικὸς τόνος χαλαρὸς καὶ ἀνευ ἐνδιαφέροντος.

Ατμόπλοιον 6750 τόνων ἐκλείσθη ἀπὸ Σίδνευ πρὸς 28)9 διὰ Ἀγγλίαν—Κόντινεντ, φόρτωσιν Ιουλίου. "Ετερον ἀ)π 6900 τ. διὰ Μεσόγειον—Ἀγγλίαν—Κόντινεντ πρὸς 29) μὲ φόρτωσιν Ιουλίου.

ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ

Ἐκ Μαντζουρίας πρὸς τὸ παρόδην παρουσιάζεται ζήτησις τονιάζει. Οἱ ἔξαγαγεῖς κυάμων Soya προσήλθον εἰς διαπραγματεύσεις διὰ φορτώσεις ἐκ Βλαδιβοστόκου μὲ δύσιν 26)3 Κόντινεντ, ἀλλ' οὐδεμία πρᾶξις μέχρι στιγμῆς δὲν ἐκλείσθη. Πάντως διὰ μεταφορᾶς ἀπωτέρου χρόνου ἡ ἀγορὰ δεικνύει ποιάν τινὰ σταθερότητα εἰς τὰ 24)6 ἀπὸ Dalny καὶ εἰς τὰ 26)3 ἀπὸ Βλαδιβοστόκου.

Αἱ Ἰνδίαι, λόγω παντελούς ἐλλείψεως φορτίων στεροῦνται ἐνδιαφέροντος.

ΟΙ ΝΑΥΛΟΙ ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΩΝ

Οἱ ναυλοὶ γαιανθράκων ἔξι Ἀγγλίας, λόγω τῆς μικρᾶς ζητήσεως καὶ τῆς γενικῆς κρίσεως τῶν ἀγορῶν καταγαλώσεως διεκυμάνθησαν εἰς χαλαρότερα ἐπίπεδα. Αἱ προτούσαι είναι: ἔξι Οὐκλλίας διὰ Ρίον Ιανέρον ή Σάντος 9), ἐκ Χούλλη διὰ Μοντεβίδεο 9)7 1)2, ἐκ Κάρδιφ διὰ Ταϊτιταΐκην 6)9, ἐκ Σουάνη διὰ Μασσαλίαν 7)3, ἐκ Νιούκαστλ διὰ Δυτ. Ιταλίαν 6)6.

Γενικῶς οἱ ναυλοὶ γαιανθράκων πρὸς τὴν Μεσόγειον είναι κατὰ τι χαλαρότεροι, διότι ἡ προσφορὰ τονιάζει ὑπερβαίνει τὴν ζήτησιν.

ΜΕΣΟΓΕΙΟΣ

Ἡ ἀγορὰ τῆς Μεσογείου ἐπὶ μεταλλεύματων διὰ Κόντινεντ οὐδὲν σημειῶν ζωῆς δεικνύει καὶ οἱ πλοιοκτήται δὲν δύνανται νὰ εὑρισκοῦνται; ἐργασίαι δὲ τὰ σκάφη των.

Ἐκ Μάρης Θαλάσσης καὶ Δουνάβεως ζητήσεις. Σποραδικαὶ τινες ναυλώσεις ἔγινοντο, ἀναμένεται δὲ πλέον ἡ νέα Ρωσικὴ ἐσδεία γεννημάτων, τῆς δύοις εἴναι δῆλος εἰσέτι: ἡ ἐπιτυχία καὶ ἡ ἐξαγορά σομένη, συνεπῶς, ποσότης.

Οἱ ἐκ Ρωσίας ναυλοὶ διὰ μεταλλεύματα κυμαίνονται ἀπὸ Νικολάεφ διὰ Κόντινεντ εἰς τὰ 9)3, ἀ)πέτι 10)9 Ιουλίου καὶ διὰ Ιταλίαν 9)6.

Δυστυχῶς ἡ παγκόσμιος οἰκονομικὴ κρίσις καὶ ἡ μείωσις τῆς καταγαλώσεως ἔξακολουθοῦν γὰ πλέον τὰς θαλασσαὶς μεταφορᾶς καὶ οὐδεμία εἰσέτι διαφέρεται: ἐλπίς διὰ μίαν προσεχῆ κίνησιν δελτιώσεως τῶν δυσχερῶν δρών τῆς γαυτιλακῆς ἐργασίας. Ἐκ τῆς ἀποκαταστάσεως δημιουργών συνθηκῶν παραγγῆς καὶ καταγαλώσεως ἐξηρτάται ἡ ζωήρευσις τοῦ ὑπερθαλασσίου ἐμπορίου.

ΑΙ ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ ΤΩΝ "ΤΑΪΜΣ,"

Οἱ «Οίκονομοι Τάϊμς» ἀσχολούμενοι μὲ τὴν κατάστασιν τῆς διεθνούς ναυλαγορᾶς διαπιστώνουν τὴν ἐπιτευχθεῖσαν μικρὰ βελτίωσιν, διὰ τὴν δύοις εἰςέτι στηρίζεται: «ἐπὶ βάσεων πολὺ σταθερῶν».

Η πραγματοποιίεσσα καλὴ ἐργασία ἐκ τοῦ Πλέιτ ἡτο ἀπόρροια τῶν μεγάλων ἀγορῶν γεννημάτων ὑπὸ τῆς Ήπειρωτικῆς Εὐρώπης, δὲ δημόσιος τοῦ τονιάς τῶν γαύλων διὰ τὰς μεταφορᾶς ταῦτας σκαφῶν ἡτο πολὺ ἀνώτερος τοῦ συγήθους διὰ τὴν ἐποχὴν ταῦτην.

Η πρώτη ζωηρότης προσήλθει ἀπὸ τὰς μεταφορᾶς Ἀργεντινούς

σίτου, ἐπηκολούθησαν δὲ αἱ φορτώσεις τῆς πλούσιας τοῦ ἀραβοσίτου συγκομιδῆς.

Περιπτέρω οἱ «Οἰκογομικοὶ Τάξις» προβλέπουν, ὅτι καὶ ἡ ἄγορὰ τοῦ Μόντρεαλ θὰ ἐπιδειχνύῃ μίαν μικρὰν μὲν, ἀλλὰ παχίαν ζήτησιν ὥρισμένου ἀριθμοῦ πλοίων, ἵνας δτοῦ ἐν τῷ μεταξῷ ἐνισχυθῇ καὶ ἡ ἔξ Αδστραλίας ζήτησις, διὰ τὴν ὅποιαν θὰ προκύψῃ ἡ ἀνάγκη διαθέσεως μείζονος χωρητικότητος.

Ἐπίκειται ἡ ἔξ ἀλλοῦ ἡ ἔναρξις τῶν φορτώσεων σιτηρῶν καὶ ἐκ τῆς ἄγορᾶς τῆς Βορ. Ἀμερικῆς (Νόρδερην Ρέγντζ), δόποθεν ἡ Γαλλία ἡ γόρασεν ἡδη ποσότητα 1.000.000 κυνότερες. Διὰ τὰς ἐν λόγῳ μεταφορὰς θὰ ἀπασχοληθοῦν ἀρκεῖτά φορτηγά πλοῖα, μολονότι θὰ ἔχουν ἔνα μερίδιον ἐργασίας καὶ τὰ λάινερς.

Ἄφ' ἑτέρου ἡ ἄγορὰ τῆς "Απω" Ἀγκτολῆς δὲν ἔχει διαθέσιμου χωρητικότητας, εἰς περίπτωσιν δὲ ζήτησεως σκαφῶν, προβλέπεται, ὅτι ἡ θέσις της θὰ σταθεροποιηθῇ ἐπι πλέον.

Καὶ οἱ «Οἰκ. Τάξις» περαίνουν τὰς κρίσεις των ὡς ἔξης: «Κατὰ τοὺς χρόνους αὐτοὺς τῆς δυστυχίας, τοιαῦται βελτιώσεις εἰναι λίαν εὐπρόσδεστοι καὶ ἐπιθυμηταί, καλοῦνται δὲ γ' ἀγακουφίσουν τὴν γνωτιλίαν. Εὐχόμεθα μόνον νὰ πραγματοποιηθοῦν αἱ προβλέψεις τῶν αἰσιοδέξων κύκλων. Εἰς πεπειραμένος παραπορῆτης διαβλέπει, πρήγματι, τὴν ὑπερξειν εὐδοκῶν συντελεστῶν, διά μόνος δὲ φόδος ἀνατροπῆς τῶν ἐλπίδων προέρχεται ἀπὸ τὴν τυχὸν ἐκπίνησιν πολλῶν σκαφῶν ἐκ τῆς ἡδη ἀργούσης χωρητικότητος.»

ΤΑ ΝΑΥΛΩΘΕΝΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ

Αἱ ναυλώσεις Ἐλληνικῶν ἀτμοπλοίων κατὰ τὸ λῆξαν 150ήμερον καὶ αἱ κυριώτεραι τῶν ἔνων, ἥσην αἱ ἀκόλουθοι:

—Ἐκ λιμένων τοῦ ποταμοῦ Πλέιτ

(Ἀπαντά διὰ φορτία γεννημάτων)

«Οινούσιος» ἐκ Μπουάνος "Αὔρες ἡ Δα Πλάτας 8000 τ. δι' Ἀγγλίαν—Κόντινεντ 17)3, φόρτωσις 1—20 Ιουλίου.

«Ατμόπλοιον» (Ρεθύμνη—Κουλουκούντη) ἐκ Σάν Λορέντζο 6500 τ. δι' Ἀγγλίαν—Κόντινεντ 18)6, ἐκν Μεσόγειον 1)6 ἔξτρα, Ιουνίου 1—15.

«Φώτης» ἐκ Σάν Λορέντζο 5300 τ. δι' Ἀγγλίαν—Κόντινεντ 19)—όψιδην ἀπὸ Σάντα Φέ ἡ Κοντέσφιον 20)3, Ιουνίου 25—Ιουλίου 25.

«Άγιος Μάρκος» (Καραβία) ἐκ Σάν Λορέντζο 5700 τ. δι' Ἀδριατικὴν ἐνα λιμένα 20)—, δύο λιμένα 20)6, τρεῖς λιμένας 21)—, Ιουνίου 18—20.

«Μερόπη» ἐκ Σάν Λορέντζο 6500 τ. διὰ Μασσαλίαν, Γένοβην ἡ Διβόρον 17)6, ὁψιόν "Αμερίσαν—Ρόττερνταμ 16)9, Ιουλίου.

«Princ Andrej», Σερβίκων, ἐκ Σάν Λορέντζο 8000 τ. δι' Ἀμερίσαν Ρόττερνταμ 16)6, Ιουνίου 20 Ιουλ. δ.

«Ιω. Φράγκος» ἐκ Σάν Λορέντζο 5200 τ. σιτηρῶν δι' Ἀγγλίαν—Κόντινεντ 19)—όψιδην κάτω λιμένας Ἱερανδίας σελ. 20)—Ιουλίου 10—25.

—Ἐκ λιμένων τῆς Μαύρης Θαλάσσης.

«Ατμόπλοιον» ἐκ Μαρινουπόλεως ἡ Μπερνιτιάνοκας 4500 τ. γκιανθράκων δι' Ιταλίαν 8)9 μὲ συνήθεις δρους.

«Μιχαήλ Λ. Εμπειρίκος» ἐκ Νοδορωσίκης 2000 στάνταρ ἱλισίας διὰ Νέρο διφ Χαττέρες (Βόρ. Ἀμερική) δελλ. 10 κατὰ στάνταρ, Αὔγ. 10-20.

«Roxby», ἡγγικῶν ἐκ Μαρινουπόλεως 6000 τ. γκιανθράκων διὰ Ρουβίαν 9)9, Ιουνίου 30.

«Sveaborg», Νορδηγικῶν, ἐκ Μαύρης Θαλάσσης 11.000 τ. γεν. φορτίου διὰ Βλαδιβούστον 16)9, Ιουνίου.

«Παντελῆς» ἐκ Νοδορωσίκης 4000 κυβ. μ. ἱλισίας διὰ Δυτ. Ιταλίαν 6)9, καντασέλλο 25 Ιουν.

«Αλέξος» ἐκ Νικολάϊα 7500 τ. μεταλλεύματος διὰ Δάντογκ 9)—Ιουν. 25.

«Ενγένα Καμπάνη» ἐκ Μαρινουπόλεως 5500 τ. γκιανθράκων διὰ Πειραιᾶ 5)—f.i.o., ἐπειά συνεχῆ ταξιδίων.

—Ἐκ λιμένων τοῦ Δευνάβεως.

«Orion», Σουηδικῶν, ἐκ Δουνάβεως 3000 τ. σίτου διὰ τάσσαρας λιμένας Μεσογείου ἡ Ἀδριατικὴ 12)—, ἐκν Αγγλίαν 14)3, Κόντινεντ 13)6, Αγγλίαν καὶ Κόντινεντ 15)—ά.φ.

«Φωφό Μακρή» ἐκ Δουνάβεως (ἐνιλισίας) διὰ Καλάμας λ. στ. 5.15.0 κατὰ θαγόνιον, Ιουνίου 5—15.

—Ἐκ Βορ. Ἀμερικῆς

«Ωκεανία» ἐκ Βελτιμόρης 6900 τ. σίτου διὰ Λισσαβόνα—Λετζέδες 10 1)2 σάντες κατὰ 100 λίβρας Ιουν. 12-17.

—Ἐκ λιμένων Ἀγγλίας.

(Διὰ φορτία γκιανθράκων)

«Κάρολος» ἐκ Σουάν 6000 τ. διὰ Βηρυττόν 9)6, α.φ.

«Olga Topic», Σερβίκων, ἐκ Κάρδιφ 4500 τ. διὰ Χαλκίδα 8)6, α.φ.

«Ατμόπλοιον» ἐκ Κάρδιφ 5500 τ. διὰ Πειραιᾶ 8)—ά.φ.

—Ἐκ λιμένων Ἡπειρωτικῆς Εύρωπης.

«Στυλιανδὲς» ἐκ Δάντογκ 5800 τ. γκιανθράκων δι' Ἀδριατικὴν 8)9 α.φ. Ατμόπλοιον (Ρεθ. —Κριλ.) ἐκ Ρόττερνταμ 6300 τ. γκιανθράκων δι' Οράν 7)—Ιουνίου 12.

«Α.π. Ελληνικὸν» ἐκ Ρόττερνταμ 6800 τ. γκιανθράκων δι' Οράν 7)—Ιουν. 5.

«Α.π. Ελληνικὸν» ἐκ Εμπεν 5800 τ. γκιανθράκων διὰ Ρίον Ιανέστρου 9)3 1)2, ἐκν φιοσθ 10)3 1)2, Ιουνίου 8—20.

«Α.π. Ρεθ.—Κουλ.» ἐκ Δάντογκ 3300—3800 τ. γκιανθράκων διὰ Βενετίαν, Τεργέστην ἡ Ἀγγλίαν 8)9 Ιουν. 1—15.

«Σαρωνικὸς» ἐκ Κάρδιφ 6.000 τ. διὰ Πειραιᾶ 7)6, α. φ.

«Ειρήνη N. Ράλλια» ἐκ Μάρρω 5.800 τ. δι' Ἀλεξανδρείαν 7)6, α. φ.

—Ἐκ διαφόρων ἄλλων λιμένων

«Βεν», ἐκ Νοτ. Αδστραλίας 7500 τ. σίτου δι' Ανατολήν, Ελλάδα, Μεσόγειον ἡ Ἀγγλίαν—Κόντινεντ 29)6, ἐκν δύο λιμένων 30)3, τρεῖς λιμένας 31)—, φόρτωσις 1—15 Αγγλίστων.

«Ιο. Κοράδειλος» ἐκ Ελλάδος 5900 τ. μεταλλ. διὰ Ρόττερνταμ 5)6 Ιουνίου.

«Γουλανδρῆς» ἐκ Δάντογκ 6000 τ. γκιανθράκων διὰ Σικελίαν 9)—Ιουνίου.

«Γαννηση» ἐκ Δάντογκ 5600 τ. γκιανθράκων διὰ Γένοβην 7)6 α. φ.

«Στρατῆς» ἐκ Δάντογκ 6000 τ. γκιανθράκων διὰ Βενετίαν, Τεργέστην, Αγγλίαν, 8)9, δύον δύο λιμένων, α. φ.

ΤΑ ΕΝ ΠΛΩ ΔΙ' ΕΛΛΑΔΑ ΦΟΡΤΗΓΑ

Αναμένονται νὰ καταπλεύσουν τὰ κάτωθι φορτηγά :

—Ἐκ Δουνάβεως καὶ Μαύρης Θαλάσσης

«Στάθης Α.» φθάνει εἰς Ναύπλιον 20—25 Ιουν. ἐκ Νοδορωσίκης.

«Φωφό Μακρή» φθάνει Καλάμας 25—30 Ιουν. ἐκ Δουνάβεως μὲ ξυλεῖαν.

«Νίκη» φθάνει Πειραιᾶ μὲ ξυλεῖαν 15—17 Ιουν. ἐκ Γαλαζίου μέσηρ Αλεξανδρεύπολεως.

«Νικόλαος» φθάνει Πειραιᾶ τέλη Ιουνίου ἐκ Γαλαζίου μὲ ξυλεῖαν. Συνεχίσει Χαλκίδα.

«Πολέμης» φθάνει Πειραιᾶ 15—20 Ιουν. ἐκ Δουνάβεως μὲ ξυλεῖαν. Θὰ προσαγγίσῃ εἰς Γύθειον καὶ Καλάμα.

«Φαναστά» Γαλλ. καὶ φθάνει Χίον 25—30 Ιουν. ἐκ Γαλαζίου μὲ ξυλεῖαν.

«Γκάλιβερταρκ» ἡγγικῶν, φθάνει τέλη τρ. μ. εἰς Βοστίσου καὶ εἰτα Πάτρας εἰς Γαλαζίου μὲ ξυλεῖαν.

«Παλλέτρο» Ρουμ. (μὲ πιερίλατα) φθάνει 25—30 Ιουν. εἰς Θυνίη—Πειραιᾶ ἐκ Κωνσταντίνης.

Ἐπίσης περὶ τὰ τέλη τρ. μ. φθάνουν εἰς Πειραιᾶ μὲ πιερίλατα Ρουμανίας καὶ τὰ τάνκερ «Πετρολίνα», «Malkah», Γερμανικόν καὶ «Κανκάγια» Τουρκικόν.

—Ἐκ λιμένων τῆς Αγγλίας

«Αριστ. Λ. Γουλανδρῆς» φθάνει Πειραιᾶ τέλη Ιουνίου ἐκ Κάρδιφ μὲ γκιανθράκων.

«Τρίαντα» φθάνει Πειραιᾶ 16-17 Ιουν. ἐκ Τάλη μὲ γκιανθράκων.

«Σαρωνικός» (ex Maid of Andros) φθάνει Πειραιᾶ τέλη Ιουνίου ἐρχόμενος Ιουλίου ἐκ Μάρρων μὲ γκιανθράκων.

«Ολγα Τόπιτς» Σερβίκων, φθάνει Χαλκίδα 20 Ιουν. ἐκ Κάρδιφ μὲ γκιανθράκων.

«Μπόθια» ἡγγ. (Κιονύχη) φθάνει Πειραιᾶ 21-26 Ιουν. ἐκ Λίθερπούλ μὲ γεν. φορτίον.

«Μαρφούνα» ἡγγ. (Κιόνθε—Στήλενη) φθάνει Πειραιᾶ 25—30 Ιουν. ἐκ Λίθερπούλ μέσω Αλεξανδρείας.

«Γκρενιδέρ» ἡγγ. (Βάν Ντέρ Ζέ) φθάνει Πειραιᾶ 26 Ιουν. ἐκ Λίθερπούλ μὲ γενικὸν φορτίον.

—Ἐξ Ἡπειρωτικῆς Εύρωπης.

«Αγκορα» Γερμαν. (Φραγκοπούλου) φθάνει Πειραιᾶ 16 Ιουν. ἐξ Αριστούργου—Αμβέρσης.

«Μορέα» Γερμ. (Φραγκοπούλου) φθάνει Πειραιᾶ 24 Ιουν. ἐξ Αριστούργου—Αμβέρσης.

«Γκρένις» Γερμ. (Φραγκοπούλου) φθάνει Πειραιᾶ 28 Ιουνίου ἐξ Αριστούργου—Αμβέρσης.

«Αλμπάνια» Γερμαν. (Φραγκοπούλου) φθάνει Πειραιᾶ 3 Ιουλ. ἐξ Αριστούργου—Αμβέρσης.

«Pluto» Σουηζ. (Φιλ. πιπακοπούλου) φθάνει Πειραιᾶ 15—20 Ιουν. ἐκ λιμένων Βαλτικῆς—Αμβέρσης.

«Γρέσσαρι» Σουηζ. (Εύγενίδη) φθάνει Πειραιᾶ 25—30 Ιουν. ἐκ λιμένων Βαλτικῆς—Αμβέρσης.

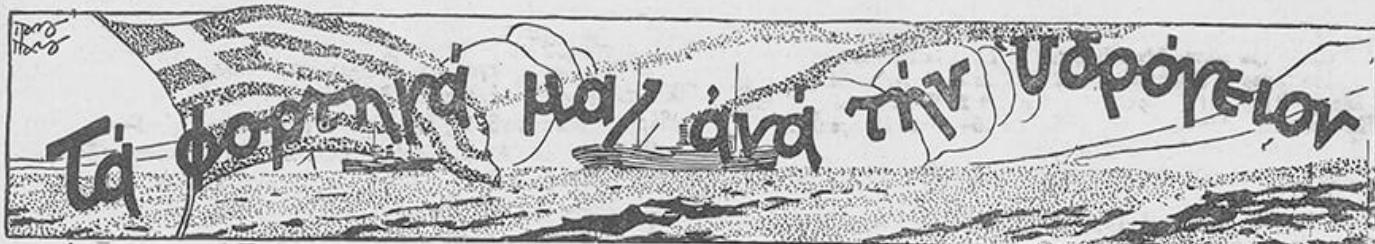
«Μπρίτε Μαρί» Σουηζ. (Εύγενίδη) φθάνει Πειραιᾶ 30 Ιουν. 10 Ιουλ. ἐκ λιμένων Βαλτικῆς—Αμβέρσης.

«Ερλαντ» Σουηζ. (πρ. Σκανδ.) φθάνει Πειραιᾶ 23 Ιουν. ἐκ Σουηδίας—Δάντογκ—Αμβέρσης.

«Τόρφινν Γάιόλα» Νορβηγ. (Σπηλιατοπούλου) φθάνει Πειραιᾶ 22 Ιουν. ἐκ Λονδίνου μέσω Αμβέρσης.

—Ἐκ. Βορ. καὶ Ν. Αμερικῆς

«Φραγκούλα B. Γουλανδρῆς» φθάνει Πειραιᾶ σύμμερον 15 Ιουν. (μέ



ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος Ναυπ.	Τέως Γκρές	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΕΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
"Αβυδος	'Αδελφ. Μέλη	73	1157	Έφθ. Μάλταν 6 'Ιουν.
"Άγιος Βίκτωρες	Μ. Καρούση	95	1550	άνεχ. Λικάτα 11 'Ιουν. διά Ρωσίαν
"Άγιος Γεώργιος	Ν. Νικολάου	11	4248	όπο φόρτωσιν εἰς Μόντρεαλ 14 'Ιουν.
"Άγιος Γεώργιος	Α. Γ. Βλασσοπούλου	12	3283	άνεχ. Σύντερλαντ 6 'Ιουν. διά 'Αλεξανδρείαν διήλθε Νίνον 8
"Άγιος Γεράσιμος	έτ. «Ιωνία» Α.Ε.	98	3224	άνεχ. Σουάνη 4 'Ιουν. διά Βενετίαν
"Άγιος Ιωάννης	έτ. «Ατλαντικός»	06	5699	άνεχ. Χούλι 6 'Ιουν. διά Ρωσίαν διήλθε Νίνον 8
"Άγια Μαρίνα	έτ. «Κάσσος»	12	4151	εἰς Ρίζερ Πλέιτ 14 'Ιουν.
"Άγια Παρασκευή	Χρ. Βλάση	89	2041	εἰς πά σες Αλσύριον—Γαλλίας
"Άγιος Μάρκος	Α.Ι. και Δ.Γ. Μαργαρώνη	10	5165	όπο φόρτωσην εἰς Πατριατική Απρ. 14
"Άγιος Μάρκος	Γ. Τριλίβα	19	4514	έφθ. Μπουένος "Άρες Ρέδες 6 'Ιουν.
"Άγιος Νικόλαος	Φράγκου και Λιβανού	06	4363	έφθ. Γένοβην 12 'Ιουν.
"Άγιος Σπυρίδων	Γ. Δακούτρος κλπ.	01	3779	εἰς Abu Zenima 10 'Ιουν. οπό φόρτωσιν
"Άγιος Σπυρίδων	Ίω. Κοτζιάς και Σία	91	1537	εἰς Δούναβην 13 'Ιουν. φορτ. δι' Ιταλίαν
"Άγγελικη	Γ. Γεωργαντή	99	3231	έκφορτ. Πατριατική γιατάνθρ. 14 'Ιουν.
"Άγγελος Α.	Ε. Συκρόστη	04	3667	φορτώνει εἰς Πόρτ Τάλμποτ 'Ιουν. 12
"Άγγελης Καμπίτσης	Δ. Π. Καμπίτη	06	3016	εἰς Τύνιδην 1 'Ιουν.
"Άδαμ. Ι. Πειθῆς	Α.Θ. Πειθῆ	08	4537	άνεχ. Ρούζεριο 22 Μαΐου δι' Αγγλίαν—Κόντινεντ
"Άδαμ. Κοραής	Κακαρόπουλος κλπ.	84	1324	άργει Χίον 14 'Ιουν.
"Άδελφότης	I. N. Γουλανδρή	08	3882	άργει Πειραιά 14 'Ιουν.
"Άθανάσιος	N. Λυκιαρδοπούλου	07	4295	διήλθε Τανερίφαν 5 'Ιουν. διά Γένοβην 13
Αιγαίον	M. Νικολάου	06	4618	εἰς τό Κερκίστιν οπό παραλαβήν 14 'Ιουν.
Αιμίλιος	άδ. Βελόνια και Σία.	98	3297	εἰς πλάκας Ελλάδος—Αδριατικής.
Αιόλος	N. I. Λύρας κλπ.	02	3051	άνεχ. Σφέζη 5 'Ιουν. δι' Αμετερντάμ
Παρόπολις	B. Βασ. Μπρούσκου	13	4342	όπο φόρτωσην εἰς Σάντα Φέ 'Ιουν 5
Αλάφια	E. Νικολαΐδη	02	4470	εἰς Γένοβην Επωλήθη πρόδες διάλυσιν
Αλένιος	N. Κωττάκη	06	4395	εἰς Σάρον 10 'Ιουν. έκφορτη
Αλεξανδρά	H. Νεγρεπόντε	99	4028	άργει Σάρον 12 'Ιουν.
Αλκών	Ολιδίες	00	3353	άργει Αμβέρσαν 'Ιουν. 11
Αλκών	Κα. E. Λ. Λαμοῦ	95	2701	άργει Πειραιά 13 'Ιουν.
Άλμα	Παπαδημητρίου	90	1814	άργει Πειραιά 14 'Ιουν.
Αναστασία	I. Γ. Λιβανού	05	2883	άργει Χίον 14 'Ιουν.
Αναστασίς	K. Ψύχα	07	4853	εἰς Νεάπολιν 9 'Ιουν. έκφορτ.
Αναστ. Πετρούτσης	K. A. Πετρούτση	99	3025	άνεχ. Αγκωνα 12 'Ιουν. διά Πειραιά
Αναστ. Πατέρας	Δ. Πατέρα	14	3382	έφθ. Colon ('Αργεντ.) 26 Μαΐου, παρέμ. 4 'Ιουν.
Άνθεμις	A. Πιτέλλου	05	2716	εἰς Γαλάτειον 10 'Ιουν. οπό φόρτωσην
Άννα	N. Λυκιαρδοπούλου	19	5173	άνεχ. Καγιδάνη 3 'Ιουν. διά Καστελλάμιας και Νεάπολιν
Άννα Βούλγαρη	X. Χαρ. Θ. Βούλγαρη	12	4603	έφθ. Σαρόννιν 9 'Ιουν. έκφορτώνει
Άννα Βασιλάκη	K. N. Βασιλάκη	04	3045	άργει Πειραιά 14 'Ιουν.
Άννα Μαζαράκη	άδ. Μαζαράκη	13	5411	άργει Πειραιά 14 'Ιουν.
Άννοντα	Γ. Τσιτσέλη	08	4853	έφθ. Τσιτιταβέκιαν 4 'Ιουν.
Άνθιτση Ν. Μιχάλου	έτ. Μιχάλου	05	3298	άργει Πειραιά 14 'Ιουν.
Άνδρεας Κ.	I. Μαργαρώνη	03	3602	εἰς Καλύν 14 'Ιουν με ζημίας
Άνδρομέδα	Iσιδ. Μαργαρώνη	14	4997	έπικουρουζετει εἰς Ρόττερνταμ 'Ιουν. 14
Άντωνιος	A. Γεωργαντή	83	1187	άργει Πειραιά 14 'Ιουν.
Άντωνης	Σ. και Η. Λαμοῦ	04	2679	εἰς Βρέμην 10 'Ιουν.
Άντωνιος Βροντίσης	I. Βροντίση	04	2690	οπό φόρτ. εἰς Μαριανούπολιν 'Ιουν. 13
Άντωνης Γ. Λευδός	Σ. και Η. Λαμοῦ	11	4410	εἰς Ρίζερ Πλέιτ 12 'Ιουν.
Άντωνης Γεωργαντής	Γ. Γεωργαντή	15	3557	εἰς Πειραιά 14 'Ιουν.
Άντωνιος Δ. Κυδωνιεύς	Δ. Κυδωνιεύς	07	3920	διήλθε Γιβραλτάρ 8 διά Νάντην και Σκιν Μαλό
Άντωνιος Σταθάτος	Δ. Σταθάτου	20	3836	άνεχ. Πίνχρο 6 'Ιουν. διά Βίλλαν Κονστιτούσιον
Άντζουλέττα	'Αντ. Γιαννουλάτου	07	2693	διήλθε Γιβραλτάρ 14 'Ιουν. διά Βορδώ
Άποικια	Z. Βαλμά	05	3607	έφθ. Σάντα Φέ 1 'Ιουν. φορτώνει
Άριάδην	I. Νικηφόρου κλπ.	05	4319	άνεχ. Σάντα Φέ 30 Μαΐου δι' Αγγλ. Κόντινεντ
Άριάδην Παντελή	έτ. «Μαρμαρά»	10	4445	εἰς Νεάπολες 4 'Ιουν. οπό φόρτωσην
Άριστ. Λ. Γουλανδρής	E. Γουλανδρή	05	3470	έφθ. Κάρδιφ 7 'Ιουν. φορτ. διά Πειραιά
Άρτεμις Πήττα	Η. Ηττάτα	06	1433	διήλθε Καλύν 6 'Ιουν. διά Καζαρπλάγκαν
Άρτεμις	Α. Φαλαγκά	01	3587	έφθ. Μπουένος "Άρες 5 'Ιουν.
Άρτεμισια	II. Μακρή	06	4343	έφθ. Γένοβην 12 'Ιουν.
Άρχαγγελος	άδ. Λιβανού	17	4349	έφθ. Ρόττερνταμ 4 'Ιουν.
Άσημίνα Μπάικα	Η. Μπάικα	95	1495	άργει Πειραιά 14 'Ιουν.
Άσια	'Ολιδίες	92	2893	άνεχ. Σάντα Φέ 3 'Ιουν.
Άσπασία	I. Γαλάκη	14	4211	εἰς Πειραιά οπό έπικουρην 14 'Ιουν.
Άσπασία Νομικού	M. Νομικού	99	846	εἰς Μπράλετταν 3 'Ιουν.
Άστηρ	Σταφυλοπάτη κλπ.	96	1350	έκφορτ. Αμβούργον 12 'Ιουν. Ματων. «Γεώργ. Νικολάου»
Άτθις	N. Νικολάου και Σία	30	4108	άνεχ. Takoradi 30 Μαΐου διά Νόρφολκ
Άτλαντικός	'Ατλαντικός, Α.Ε.	19	5600	διήλθε Γιβραλτάρ 3 'Ιουν. διά Μπουένος "Άρες
Άτλας	'Ατλαντικός, Α.Ε.	07	3815	φορτώνει εἰς Μαριανούπολιν, 'Ιουν. 12
Άφροδεσσα	'Αδ. Κιρτάτα	05	2485	άνεχ. Άλεξάνδρειαν 'Ιουν. 16 διά Νοβορωσίανη
Βάντα	'Επιφανειάδη	03	4190	διήλθε Γιβραλτάρ 27 Μαΐου διά Βοστόνην
Βασ. Α. Πολέμης	Γκ. Γκούμα	07	3429	άργει Πειραιά 14 'Ιουν.
Βασ. Δεστούνης	άδ. Δεστούνη	97	3146	

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Ετος Ναυπ.	Τόν Γράμμα	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΕΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Βασ. Πλαντελής	ἀδ. Παντελή	07	5045	ἔφθ. Αιδεσπουλ 2 Ιουν. Παρέμενε 9 Ιουν.
Βέλλα Μ. Διακάκη	Μ. Διακάκη	99	3457	ἀργετ Σύρον 14 Ιουν.
Βενιζέλος	ἀδ. Συφναίου	10	1005	ἀργετ Ηειρατά 14 Ιουν.
Βιργινία Μαυρολέων	Μ. Ε. Διακάκη	04	3569	ἔφθ. Χαρδηγή 5 Ιουν.
Βιργινία Σ.	Z. Σαμοθράκη	05	3885	εἰς Μπάρρο Ρόδο. 10 Ιουν.
Βόλγας	Παπαδημητρίου	92	2505	ἀνεχ. Ηειρατά 10 Ιουν. διά Ρωσίαν
Βύρων	'Εθνικής	14	9272	ἀνεχ. Ηειρατά 13 Ιουν. διά Γιάφαν-Βηρυττόν
Γαλούνης	A. Μπίστη	94	2154	εἰς Kasko 13 Ιουν. υπό φόρτωσιν
Γαρδελάς	E. Θεοφιλάτου	88	2282	ἀργετ Ηειρατά 14 Ιουν.
Γέρωφ - Καρράς	ἀδ. Καρρά	11	4574	ἀργετ Χιλήν με ζημιάς Total loss
Γεώργιος	ἀδ. Λιθανοῦ	14	3536	εἰς Μπουένος Αύρες 14 Ιουν.
Γεώργιος Γ.	Δ. Δάμπαση	18	4289	εἰς Λά Πλάταν 13 Ιουν. έκφ.
Γεώργιος Μ.	Σ. Λύρα και Μ. Λεμού	05	4254	εἰς Τρίπολιν 6 Ιουν.
Γεώργιος Π.	'Επιτανειάδη	03	4052	ἀργετ Ηειρατά Ιουν. 14
Γεώργ. I. Γουλανδρής	N. και Γ. Σιμπουρά	96	2187	φθάνει Ταϊτιζεύκιν 15 Ιουν.
Γεώργ. Κυριακίδης	N. Γ. Κυριακίδη	11	4201	εἰς Γ. Μπουένος "Αύρες 14 Ιουν.
Γεώργ. Κ. Σαλιάρης	Γ. Κ. Σαλιάρη	01	3514	ἀργετ Ηειρατά 14 Ιουν.
Γεώργ. Μάντακας	B. Γ. Μάντακα	21	3246	εἰς πλάνα Βαλτικής-'Αγγλίας (μεταχ. ξυλείας)
Γεώργ. Μ. Επιτειρίκου	Σ. Γ. Εμπειρίκου	21	5728	έν πλῷ έκ Πέσθ (Άδστραλ.) 24 Μαΐου δι' Αβονιμάχου
Γεώργ. Μ. Λιθανός	ἀδ. Λιθανοῦ	28	3831	ἔφθ. Μπάρρο 5 Ιουν.
Γεώργ. Νικολάου	N. Νικολάου και Σικ	30	4108	ex «Αττίξ» Εἰς Αμερικήν 12 Ιουν.
Γεώργ. Παλαιοκρασσᾶς	Γ. Παλαιοκρασσᾶ	00	1043	ἀργετ Ηειρατά 14 Ιουν.
Γεώργ. Πήττας	ἀδ. Γ. Πήττα	98	3110	Σ.ηλήθε Κων) πολιν 13 Ιουν. διά Ρωσίαν
Γιάννης	Γ. Ανδρέου κ.λ.π.	05	4391	ἔφθ. Δάντοιγκ 10 Ιουν.
Γιαν. Γούναρης	G. Ζ. Γούναρη	01	2238	ἀνεχ. Υψηλλά 1 Ιουν. έξεσφόρτωνε εἰς Χούλλ 12 Ιουν.
Γουλανδρής	Διαπούλη και Δάμπαση	03	3849	ἔφθ. Αρχερος 3 Ιουν. έκφορτώνει
Γοηγόδης Κ.	Π. Καλιμανοπούλου	90	2538	εἰς Μαριννούπολιν 14 Ιουν. φορτώνει
Δαναδός εκ Κωστ. Λεμός	Π. και Γ.Κ. Λεμός	06	4419	ἀνεχ. Οινούσας 4 Ιουν. διά Βρετανίαν
Δάρμας	ἀδ. Πήττα	83	1595	ἔφθ. Σαρδίνιαν 14 Ιουν.
Δάφνη	Γ. Λουκιαρδοπούλου	10	2810	ἔφθ. Πειραιά 5 Ιουν. Έκφ. γκιάνθρ.
Δελφίν	Αδ και Ανδρεάδη	06	3816	ἀργετ Χίον 14 Ιουν.
Δέσποινα	Κοσμᾶς και Γεωργίλη	09	4461	ἀνεχ. Σάν Νικολάς 6 Ιουν. δι· "Αγ. Βικέντιον
Δέσποινα Γλύπτη	Γ. Γλύπτη	04	3313	εἰς Βόλον 12 Ιουν. Έκφ. γκιάνθρων
Δέσπω	I. Δ. Χανδρῆ	99	1819	ίδε: «Κατίνα»
Δημήτρης	Σ. και Π. Λεμός	05	3338	έκφορτ. Ρουέν. Ιουν. 10
Δημ. Γ. Θεομιώτης	A. Μ. Τατάκη	06	4271	ἔφθ. Σάν Νικολάς 7 Ιουν.
Δημ. Λ. Δανιόλος	Σ. και Κ. Δανιόλου	06	3824	ἀργετ Ηειρατά 14 Ιουν.
Δημ. Μ. Διακάκης	M. Δ. Διακάκη	01	5872	διηλήθε Πιθραλτά 22 Μαΐου διά Ρίθερ Πλέιτ
Δημ. N. Βογιατζήδης	N. Δ. Βογιατζήδη	08	3444	διηλήθε Πιθραλτάρ 23 Μαΐου διά Μπουένος "Αύρες
Δημ. N. Βούλγαρης	N. Δ. Βούλγαρη	02	3975	ἀργετ Σύρον 14 Ιουν.
Δημ. N. Ράλλιας	N. Δ. Ράλλια	99	3534	ὑπό φόρτ. εἰς Κύπρον 12 Ιουν διά Ρόττερνταμ
Δημ. Παντελής	ἀδ. Παντελῆ	20	4291	ἔφθ. Μπουένος "Αύρες 2 Ιουν.
Δημ. Χανδρῆς	I. Δ. Χανδρῆ	98	3346	ἀνεχ. Μπάρρο 5 Ιουν. έκφ. Βενετίκην, Πιθραλτάρ 11
Δημοκρατία	Γ. Περιβολάρη	00	3769	ἀνεχ. Πειραιά 3 Ιουν., έφθ. Χίον 4 Ιουν.
Διαμάρτω	ἀδ. Τσατσόμιουρου	03	2281	διηλήθε Πιθραλτάρ 7 Ιουν. διά Μέμελ
Διονύσιος	E. A. Καραδίκη	03	2018	ἀνεχ. Βρετανίαν 3 Ιουν. διά Ρέτζιο, Κλιν 7
Διον. Σταθάτος	Δ. Α. Σταθάτου	19	5450	ἔφθ. Μπάχαν Μπλάχχην 31 Μαΐου φορτώνει δι· Ελλάδα Ιουν. 10
Δίφυς	Βασ. Πατέρα και Σικ	06	2795	έφθ. Κάδις 6 Ιουν.
Διώνη	Γ. Ανδρεάδη	06	4227	ὑπό φόρτ. Νικολάζειρ Ιουν. 8
Δραγάνων	I. Δ. Κορκοδείλου	04	3582	ὑπό φόρτ. εἰς Κωνσταντινέαν Ιουν. 11
Δύο Φίλοι	Ραπτάκη και Ρούσσου	03	3547	ἔφθ. Σύρον 8 Ιουν. Παρχιμένει
Δωροθέα		97	2024	ίδε: «Φλωρεντία Σ.»
"Εβη εκ Νικόλαος Α.	N. Γ. Λιθανοῦ	01	3652	ἔφθ. Ιμπιγχαρ 4 Ιουν.
"Εδισων	'Εθνικής	96	1103	'Αναχωρετ Ν. Γόρκην 18 Ιουν. διά Πειραιά
Ειρήνη, τάνκ	Α. Καλλιγά κλπ.	09	4009	διηλήθε Κλιν 8 Ιουν. διά Βατούμη ή Κωνσταντινέαν φθίνει Λουγκάρην 17-18 Ιουν.
Ειρήνη Κυριακίδου	N. Γ. Κυριακίδη	22	3781	ἔφθ. Κάρδιφ 4 Ιουν.
Ειρήνη Ν. Ράλλια	N. Δ. Ράλλια	08	3860	ἀνεχ. Μόντρεαλ 2 Ιουν. διά Μεσόγειον
Eig. Σ. Εμπειρίκου	Στ. Εμπειρίκου	27	4164	έν πλῷ 14 Ιαν διά Νικότεσκ, φθίνει: 18-20
Έλεγκω Α. Κυδωνιέως	Π. Κυδωνιέως	02	4162	ἔφθ. Αμέρεραν 2 Ιουν. Έκφορτώνει:
Έλένη	A. Καλινίνοκου	18	5655	ἀργετ Ηειρατά 14 Ιουν.
Έλένη Γ. Εμπειρίκου	Δ. Λόρς	01	1882	έκφορτ. Ηειρατά 14 Ιουν. έκφ. γκιάνθρ.
Έλενη Γ. Εμπειρίκου	Στ. Εμπειρίκου	05	3919	ἀργετ Χίον 14 Ιουν.
Έλενη Γ. Εμπειρίκου	Κα Σταρούδη	22	3553	έκφορτ. εἰς Λιθανούριο Ιουν. 13
Έλενη Γ. Εμπειρίκου	'Ανδρέους και 'Αγγελή	03	4391	ἔφθ. Ηέρτο Φερράριο 10 Ιουν.
Έλενη Γ. Εμπειρίκου	N. Τατσάμιουρου	03	4371	διηλήθε Πιθραλτάρ 22 Μαΐου διά Μπουένος "Αύρες
Έρμιονόπολης	E. Βασιλικοῦ	05	2715	ἔφθ. Αλεξανδρείαν 8 Ιουν.
Εύαγγ. Μ. Διακάκη	Δ. Μ. Διακάκη	06	3594	ἔφθ. Μπάρρο 6 Ιουν.
Εύαγγελία Τόγια	Γ. Κ. Τόγια	03	2876	ἀργετ Σύρον 14 Ιουν.
Εύαγγ. Νεόφυτος	Γ. Νεόφυτου	97	3022	ἀνεχ. Σαρδίνιαν 10 Ιουν. διά Κέαν (διατηγάς)
Εύανδρος	M. Βαλκάρη	06	4432	ἔφθ. Αργοστόλι 8 Ιουν.
Εύγενα Καμπάνη	Γ. Ν. Εμπειρίκου	98	3543	ἀργετ Ηειρατά 14 Ιουν.
Εύγενία	ἀδ. Λιθανοῦ	15	3687	εἰς Ηειρατά 14 Ιουν. Εναυλώθη
Εύγ. Μ. Γουλανδρή	B. και I. Κουτσούκου	03	3276	διηλήθε Νιούζενες 7 Ιουν. διά Μπ. "Αύρες
Εύγ. Μυλωνά	Θ. Μυλωνᾶ	01	5148	ἀνεχ. Βανετίκην 13 Ιουν. διά Σύρον
Εύγ. Σ. Εμπειρίκου	Στ. Εμπειρίκου	20	4862	ἀργετ Ηειρατά 14 Ιουν.
Εύγ. Χανδρῆ	I. Δ. Χανδρῆ	22	5108	εἰς Ηειρατά 14 Ιουν. Έκφ. σίτον
Εύτυχία	Γ. Βεργωτῆ	13	5123	διηλήθε Πιθραλτάρ 5 Ιουν. διά Καλάμας, έφθ. 13
Εύτ. Βεργωτῆ	Γερ. Βεργωτῆ	09	2993	εἰς Βανετίκην 6 Ιουν. υπό έκφορτωσιν
Ζάννες Γούναρης	ἀδ. Γούναρη	07	4407	ἀργετ Ηειρατά 14 Ιουν.
Ζαννής Λ. Καμπάνης	κληρον. Λ. Καμπάνη	20	5298	άνεχ. Μπάρρο 29 Μαΐου διά Μπ. "Αύρες
Ζαχαριόδα	Γ. Λουκιαρδοπούλου	06	4645	ἀργετ Ηειρατά 14 Ιουν.
				διηλήθε Κων) πολιν 6 Ιουν. διά Βέτερ

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	"Έτος ναυπ.	Τόν. Γκρός	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΕΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Ζηνοβία Ζύλδα Ἀμπατιέλλου τάνκ	έτ. «Μιχαλινοῦ» Γ. Ε. Ἀμπατιέλλου	06 20	2947 1138	ἀργεῖ Πειραιᾶ 14 Ἰουν. ἀργεῖ Κωνσταντίαν 14 Ἰουν.
Ἐλλίας Γ. Κουλουκουντής "Ηρώων	έτ. «Ἀτλαντικός» Χρ. Γ. Σορόπου καὶ Σίκ	11 06	4861 1516	ἀναχ. ἐξ Ἀμβούργου 6 Ἰουν. ἔφθ. Τμούντεν 7 εἰς Δουναβίου 12 Ἰουν. ὑπὸ φόρτ. διὰ Σικελ.—Μάλταν
Θάσος Θεμιστοκλῆς Θεόδωρος Θεμώνη Θέτις Θέτις εχ Ἰω. Λύρας Θησέας Θράκη Θρασύβουλος	Πατριωτικῆς Ἐθνικῆς Α. Καλλινίκου «Κάσσιος» Α.Ε. Ε. Χατζηλία Ἰω. Κ. Λύρα Μ. Κουλουκουντῆς Πατριωτικῆς Α. Βογιατζῆη	19 07 99 29 30 19 99 17 12	1565 5956 5660 3875 4123 2120 3768 982 3693	εἰς Ραβίνην 3 Ἰουν. ὑπὸ ἔκφροτ. ἀργεῖ Ἀμπελάκι ἀπὸ ἑταῖ ἔφθ. Μπουένος "Αὔρες 30 Μαΐου φορτώνει διῆλθε Γιέραλτάρ 3 Ἰουν. διὰ Μπουένος "Αὔρες ἀναχ. Μπουένος "Αὔρες 24 Μαΐου διὰ Τανερίφαν (θατ.) ἀργεῖ Πειραιᾶ 14 Ἰουν. ἀργεῖ Σύρου 10 Ἰουν. ἀργεῖ Πειραιᾶ 14 Ἰουν. εἰς Ροζάριο 12 Ἰουν.
Ἴακωβος Ἴαστων Ἴθάκη Ἴθακος Ἴουλία Ἴρις Ἴσιδώρα Ἴσιδ. Κοντογιάννης Ἴσιμηνη Ἴσιδνης Ἴω. Βάττης Ἴω. Ε. Γιανναγᾶς Ἴω. Καρράς Ἴω. Κορκόδειλος Ἴω. Λύρας Ἴω. Νομικός Ἴω. Π. Γουλανδρῆς Ἴω Φράγκος	Γ. Ἀγγελίδη Ἀλεξάτου κλπ. Σ. Βλασσοπούλου Γ. Δρακούλη Π. Χατζηλία Ν. Ἀντωνίου Γ. Ν. Κονδύη Στολ. Κοντογιάννης ἀδ. Βελόνικα καὶ Σίκ Δ. Δάμπτρη Θεοφ. Βάτη ἕτ. «Κάσσος» Α.Ε. ἀδελ. Κερρά Π. Κορκόδειλος Ἰω. Κ. Λύρα Α. Νομικοῦ ἀδ. Γουλανδρῆ Μάρκ. Φράγκου	01 90 11 06 08 00 00 18 90 09 12 07 17 05 19 99 10 02	2107 1083 4083 4070 3742 1106 3899 365 2399 3667 4418 4646 3527 4071 2120 610 3750 3442	ἀναχ. Σουλιανᾶ 6 Ἰουν. διὰ Κατάνην ἀργεῖ Πειραιᾶ 14 Ἰουν. Μετων. «Μαριάννη» ἔφθ. Ιθάκην 4 Ἰουν. εἰς Βενετίαν 2 Ἰουν. ὑπὸ ἔκφροτ. διῆλθε Γιέραλτάρ 20 Μαΐου διὰ Μπουένος "Αὔρες εἰς Πειραιᾶ 14 Ἰουν ἀργεῖ Πειραιᾶ 14 Ἰουν. εἰς Πειραιᾶ 14 Ἰουν. εἰς Στρατόν 12 Ἰουν. ὑπὸ φόρτωσιν ἀργεῖ Σύρου 14 Ἰουν. διῆλθε Ντακάρη 1 Ἰουν. δι' Ἀμβούργον, Λάζ Πάλμας 5 ἔφθ. Ροζάριο 1 Ἰουν. ex "Southlea," Παρελγήθη εἰς Μπάρρου Ιουν. 10 διῆλθε Γιέραλτάρ 5 Ἰουν. διὰ Πειραιᾶς ἔφθ. 13 "Ιε" «Θέτις» εἰς γειτονικούς πλάσις ἔφθ. Ρουέν 6 Ἰουν. ἔκφροτώνει ἔφθ. Κάρδιτσ 2 Ἰουν. φορτώνει διὰ Πλέιτ
Κ. Κτιστάκης Κ. Λύρας Κ. Χατζηπατέρας Καθαρά Καλαφάτης Καλλιόπη Καλουνδή Καλυψώ Βεργωτή Καπετάν Στρατῆς Καρδάμυλα Κάρολος Κάσος Κάτε Κατερίνα Κατερίνα, τάνκ Κατίγκω Κατίνα Κατίνα εχ Δέσπω Κέπικ Κόρσο Κίμωλος Κλεάνθης Κλεοπάτρα Κοριάννα Κωνστ. Κουτσοδόντης Κώστας Κωσταντή Κωστής	Γ. Κτιστάκη Π. Λύρα Κ. Χατζηπατέρα Γ. Καραβία Κ. Καλαφάτη Δ. Πατέρα Γ. Ασημούτη Γερ. Βεργωτή Δ. Κουμπῆ Δ. Λογοθέτη Ν. Λυκιαρδοπούλου Φ. Πανᾶ Γ. Μ. Κουλουκουντῆς κλπ. Ι. Γαλάνη Κ. Χατζηπατέρα Γ. Γρέους Ι. Δ. Χανδρῆ 'Αθ. Κουλούρα καὶ Κ. Ξίνου Παπαδημητρίου Α. Βογιατζῆη ἀδ. Μάντακη Α. Μπεκατώρου Α. Κ. Κουτσοδόντη Π. Σταυρούλοπούλου & Σίκ ἀδ. Πατέρα Κ. Λεμοῦ καὶ Σίκ	07 02 09 09 91 17 10 04 18 06 05 00 07 00 07 04 99 05 05 1819 05 89 11 11 07 99 04 13 13 05	4291 3091 4344 2661 4213 4948 4921 5686 3517 3563 3308 4875 5197 3089 3147 2495 2578 4649 1819 3890 2455 4153 3900 5170 4160 1346 4316 2426	ἐκφροτ. Χάδρην Ἰουν. 5 ἔφθ. Πειραιᾶ 7 Ἰουν. παραμένει 14 ἀργεῖ Πειραιᾶ 14 Ἰουν. ἀργεῖ Πειραιᾶ Ἰουν. 14 ἐν πλῷ διὰ Ρίθερ Πλέιτ 14 Ἰουν. ἔφθ. Μπουένος "Αὔρες 7 Ἰουν. ἔκφροτ. ἀναχ. Μπουένος "Αὔρες 30 Μαΐου διὰ Λάζ Πάλμας ἐκφροτ. εἰς Συρακούσας 10 Ἰουν. ἀναχ. Θυνίην 31 Μαΐου διὰ Coueron—Αμβέρσαν ὑπὸ φόρτ. εἰς Ρίθερ Πλέιτ, Ἰουν. 6 ἀναχ. Σουάνη 9 Ἰουν. διὰ Βηρυττόν εἰς Ρίθερ Πλέιτ Ἰουν. 11 παραμένει 12 Ἰουν. εἰς Τσιταδένιαν φορτώνει Κύπρον Ἰουν. 7 εἰς Δούναβην 7 Ἰουν. φορτ. διὰ Καζαμπλάγκαν εἰς Γαλάταις ἀπὸ 4 Ἰουν. ἀναχ. Τρίπολιν (Συρίας) 11 Ἰουν. διὰ Νοβορωσίανην εἰς Πειραιᾶ 14 Ἰουν. διῆλθε Κόπολιν 13 Ἰουν. διὰ Ρωσίαν εἰς Sorel 1 Ἰουν. ἀργεῖ Πειραιᾶ 14 Ἰουν. ἔφθ. Ρόττερντη 5 Ἰουν. καὶ Φλέσιγκ 13 Ἰουν. ἀργεῖ Πειραιᾶ 14 Ἰουν. εἰς Μπάχιαν Μπλάγκαν δι' Ιουν. ἔφθ. Γαλάταις 4 Ἰουν. διῆλθε Γιέραλτάρ 7 Ἰουν. δι' Ἐλλάδα ἐκφροτ. Μασσαλίαν Ἰουν. 7
Λέανδρος Λουκία, τάνκ	Πιέθν. Χατζηπατέρα Ι. Μαυρῆ καὶ Σίκ	01 10	3298 2143	ἀναχ. Κάρδιτσ 12 Ἰουν. δι' Ἀδριατικὴν ἀργεῖ Κήλιν 19 Ἀπρ.
Μαίηντ δφ Σάμος Μαίρη N. Μαϊώτις Μάνης Μαραθώνη Μαργαρίτα Μαρκάνης Μαρία Μαρία Μαρία Μαρία M. Διακάνη Μαρία N. Ρούσσου Μαρία Νομικοῦ Μαρία Π. Ευλά Μαρία Σταθάτου	Α. Κουλούθου Δημ. Πατέρα Α. Συνοδινοῦ Ε. Κ. Βλασσοπούλου Μ. Χρουσάκη Γεωργιάδη καὶ Σοφιανοῦ Ε. Μάρκου Σ. Βλασσοπούλου Κ. Λεμοῦ Σ. Περῆ κλπ. Μ. Διακάνη Κυρ. Βενιζέλου Κα. Νομικοῦ Μ. Καρρᾶ Δ. Σταθάτου	01 09 88 06 05 89 04 07 01 00 10 09 99 02 19	1190 4330 1709 3546 3876 2187 4229 4225 3090 1216 4362 3729 1165 3254 5229	ἔφθ. Πειραιᾶ 1 Ἰουν. ἐκ Σφάξ ἔκφ. 14 ἀναχ. Ροζάριο 31 Μαΐου δι' Ἀγγλ.—Κόντινεντ εἰς Πειραιᾶ 14 Ἰουν. ἀργεῖ Πειραιᾶ 14 Ἰουν. εἰς "Αματερόνταμ 12 Ἰουν. ὑπὸ ἐπισκευὴν ἔφθ. εἰς Κήλιν 28 Μαΐου ἐκ Τόνιδος εἰς Μπουένος "Αὔρες 3 Ἰουν. φορτώνει ἀνεγ. Λάζ Πλάταν 31 Μαΐου δι' Ἀγ. Βικέντιον ἀνεγ. Σάντα Φέ 2 Ιουν. διὰ Λάζ Πάλμας ἀργεῖ Χίον 14 Ἰουν. ἀνεγ. ἐκ Θυνίης 7 Ιουνίου ἔφ. Σουάνη 6 Ιουν. ἔκφροτ. ἀνεγ. Πειραιᾶ 13 Ιουν. διὰ Ρωσίαν διῆλθε Γιέραλτάρ 8 Ιουν. διὰ Μπάρι ἀνεγ. Φρήμαντλ (Άντσερχ.) 27 Μαΐου διὰ Μπίρενγκιντ

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος Ναυπ.	Τόν. Γκρός	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΕΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Μαργιώ Λ.	Ν. Λύρα	02	4146	Έφθ. Ρόττερνταμ 2 Ιουν.
Μαρφιέττα	Ν. Εύσταθίου	06	4660	Έφθ. Σούντερλαντ 6 Ιουν.
Μαριέττα Νομικοῦ	Η. Νομικοῦ	82	1834	εἰς Ησπεριαῖς ὑπὸ ἐπισκευῆς, Ιουν. 14
Μαριώνα Δ. Θεομιώτη	ἀδελφῶν Κιρτάτα	04	4784	Έφθ. "Αστραπή" 29 Μαΐου, παρέμενε 12 Ιουν.
Μαριώνα Ι. Γουλανδρῆ	ἀδ. Γουλανδρῆ καὶ Σία	05	3904	ἀργεῖ Ησπεριαῖς 14 Ιουν.
Μαριώνη Λιγύλα	Η. Γουλανδρῆ καὶ Σία	01	3540	ἀργεῖ Ησπεριαῖς 14 Ιουν.
Μαριώνη Πατέρα	Δ. Πατέρα	17	4269	ἐκφόρτ. εἰς Ἀμβέρσαν Ιουν. 12
Μαρούλα	ἀδ. Πρωτοῦ	12	4307	ἀνεχ. Ροζάριο 6 Ιουν. διὰ Λάς Πάλμας
Μαρούσιδη	Ν. Μ. Πιάργκου	02	4152	ἀργεῖ Σύρου 14 Ιουν.
Μαρούσιδη Κουλούθρου	Α. Μ. Κουλούθρου	07	3556	εἰς Ἀρχάγγελον 13 Ιουν. φορτ. ἔλειψεν
Μαρούλι Β. Πολέμη	Α. Β. Πολέμη	06	3732	ἀνεχ. Χούλι 7 Ιουν. διὰ Jacobstad
Μασσαλιώτις	Θ. Λαξούτσου	99	4076	Έφθ. Σπέτζιαν 31 Μαΐου παρέμενε 7
Μαστραντρέας	Μαστραντρέας καὶ Σιδημεωνίδη	01	3281	Έφθ. Μπ. "Αἴρες" Ρόδης 4 Ιουν.
Ματθαίος	Η. Μ. Λάρης	04	2434	Έφθ. Μαριώνου πολὺν 11 Ιουν. φορτώνει
Ματρόννα	Ν. Βογιατζῆδη	02	2816	ἀργεῖ Ησπεριαῖς 14 Ιουν.
Μεμάς	Α. Βεργοτῆ	00	4359	ἀνεχ. Ροζάριο 31 Μαΐου διὰ Λάς Πάλμας
Μέντωρ	Γ. Δρακούλη	02	3050	ἀνεχ. Βρατλάν 3 Ιουν. διὰ Βενγαζῆν, Κλιν. 6
Μερόπη	Κ. Καλαφάτη	11	4181	ἐν πλῷ ἐκ Μεσογείου διὰ Πλάτης, διῆλθε Γιβραλτάρ 8 Ιουν.
Μεσαθούρι	Λ. Κεράνη	98	3550	διῆλθεν "Ανδρον" 12 Ιουν. διὰ Βέζερ
Μηνᾶς	Έμπιρη καὶ Γερογιάννη	01	3004	ἀργεῖ Ησπεριαῖς 14 Ιουν. 14
Μίνα Ε. Τρικόγλου	Έλενθ. Τρικόγλου	15	4273	Έφθ. Σάντα Φέ 2 Ιουν. φορτώνει
Μιχαήλ	Δ. Μ. Λαγούθη	05	3049	ἐν πλῷ ἐκ Δάντοι γκρ. διὰ Μεσογείου Ιουν. 14
Μιχαήλ Ε. Γιανναγάς	Ν. Μ. Γιανναγάς	01	3319	ἀνεχ. Μασσαλίαν 4 Ιουν. διὰ Ἀργαντινήν
Μιχαήλ Ε. Τρικόγλου	Ε. Τρικόγλου	99	3044	ἐκφορτώνει εἰς Ρόττερνταμ 12 Ιουν.
Μιχαήλ Λ.	I. Λεβανοῦ	13	4160	ἀνεχ. "Εμδεν" 30 Μαΐου διὰ Ρίον Ιανέτρου
Μιχαήλ Λ. Ἐμπειρίκος	Στ. Ἐμπειρίκου	18	5202	διῆλθε Γιβραλτάρ 4 Ιουν. διὰ Μόντρεαλ
Μιχαήλ Ν. Μαρῆς	Ν. Μαρῆς	99	3926	ἀργεῖ Σύρου 13 Ιουν.
Μιχαλάκης	Ν. Εύσταθίου καὶ Σία	04	3146	ἐκφορτ. εἰς Tralee 14 Ιουν.
Μιχαλής Πουτούς	Η. Μ. Πουτούς	00	3672	ἐπὸν φόρτων εἰς Ρίζερ Πλέϊτ 6 Ιουν.
Μιχαλίδης Ξυλάς	ἀδ. Συλᾶς	06	3828	διῆλθε Γιβραλτάρ 6 Ιουν. διὰ Μπ. "Αἴρες"
Μίμης Χ ανδρῆς	I. Δ. Χανδρῆ	92	1630	ἀνεχ. Ησπεριαῖς 10 Ιουν. διὰ Ρωσίαν, Κλιν. 13
Μονάρχης	Γ. Χρουσάκη	94	3457	εἰς Ησπεριαῖς 14 Ιουν.
Μονίτωρ	Σ. Φαρκούχη	06	3704	ἀργεῖ Ησπεριαῖς 14 Ιουν.
Μωρηᾶς	Σ. Φαρκούχη	02	3734	ἐκφορτ. εἰς Μπόναν 10 Ιουν.
Ναγδός	ἀδ. Λεβανοῦ	10	4111	ἐκφορτώνει Βενετίαν Ιουν. 12
Ναύαρχος Γ. Σαχτούρης	Π. Σαχτούρη	02	1953	Έφθ. Σαλαμίνα 4 Αργεῖ 14
Νάρκισσος	Γ. Ν. Σταθάτου	06	4313	ἀνεχ. Μασσαλίαν 7 Ιουν. διὰ Μπουένος "Αἴρες" διῆλθε Κλιν. 3 Ιουν. διὰ Ρουέν
Ναυτίλος	Δ. Ι. Γουλανδρῆ	04	3531	ἐν πλῷ ἐκ Φλωρίνης δι' Ἀρχάγγελον, Ιουν. 10
Νεράϊδα εκ Αμαζῶν	Μ. Χρουσάκη	03	2759	ἐν Πύργου διὰ Κόντινεντ ἐν πλῷ 14 Ιουν.
Νερέλη	ἀδ. Κουτσούκου	97	3743	Έφθ. Κάρδιφ 8 Ιουν.
Νήτον	A. I. Καλλινίκου	05	4274	Έφθ. Γκάλλεστον 1 Ιουν. πρὸς φόρτωσιν
Νηρεύν	Εμπ. Χατζῆδης	13	6694	ἀνεχ. Σὲν Νικολás 17 Μαΐου διὰ Γιβραλτάρ (διετ.)
Νήτρος	Γ. Δρακούλη	07	3854	ἀναμιένεται Ησπεριαῖς ἐξ Ἀλεξανδρουπόλεως
Νίκη	Α. Βογιατζῆδη	17	958	ἀργεῖ Σύρου 14 Ιουν.
Νίκοκλής	N. Γ. Μωραΐτη	21	3576	διῆλθε Λάς Πάλμας 5 Ιουν. διὰ Βορδώ
Νίκος	Α. Γρυπαίου	14	3892	εἰς Μασσαλίαν 6 Ιουν.
Νίκος Βαλμάδης	Σ. Ν. Βαλμάδη	01	3920	διῆλθε Γιβραλτάρ 5 Ιουν. διὰ Μπ. "Αἴρες" ἀργεῖ Σύρου 14 Ιουν.
Νίκος Μάρκου	E. Μάρκου	12	4235	εἰς Γαλάταις 12 Ιουν. διὰ Μπ. "Αἴρες" εἰς Μασσαλίαν 6 Ιουν.
Νικόλαος	N. Δ. Βούλγαρη	01	3634	διῆλθε Γιβραλτάρ 14 Ιουν. διὰ Μπ. "Αἴρες" ἀργεῖ Σύρου 14 Ιουν.
Νικόλαος	ἀδ. Ηγήττα	80	1302	εἰς Γαλάταις 12 Ιουν. ὑπὸ φόρτωσιν
Νικόλαος Ἀθανασούλης	κληρ. Ἀθανασούλη	01	3572	ἀργεῖ Αμπελάκης ἀπὸ ἑτῶν
Νικόλαος Νομικῆς	A. Νομικοῦ	99	625	ἀνεχ. Ησπεριαῖς 12 Ιουν. δι' Ἀλεξανδρείαν
Νικόλαος Τσούλης	B. Σ. Ρωσολύμου	10	4540	εἰς Γαλάταις 6 Ιουν. φορτ. διὰ Ρόττερνταμ
Νικόλαος Ἀγγελος	Ιω. Ἀγγέλου	12	4351	ex "River Orontes", Eἰς Γένοβαν 10 Ιουν.
Νικόλαος Πατέρας	N. Πατέρα	06	3435	ἀργεῖ Οινούσας 10 Ιουν.
"Ομηρος	Λεων. Σπινάρη	84	1366	ἀνεχ. Ησπεριαῖς 13 Ιουν. διὰ Δούναβιν
Οινούσιος	N. Ησπεριαῖς καὶ υἱῶν	04	5804	ἀνεχ. Κάρδιφ 5 Ιουν. διὰ Μπουένος "Αἴρες" εἰς Δάντοι γκρ. 4 Ιουν. ὑπὸ φόρτωσιν
Ούρανία	Η. Σ. Αγτόππα	03	3064	ἀνεχ. Σὲν Νικολás 20 Μαΐου δι' Ἀγγλ. — Κόντινεντ
Π. Μαργαρώνης	Δημ. Μαργαρώνης	13	4979	Παρέμενεν εἰς Αθηναϊκό 13 Ιουν.,
Παναγῆς	N. Λυκαρδόπούλου	20	5187	ἀνεχ. Κάρδιφ 5 Ιουν. διὰ Βρυξελλῶν
Παναγῆς Βαλλιάνος	Α. Σ. Βαλλιάνου	04	2980	ἐν πλῷ ἀπὸ Κατεπαύλου 31 Μαΐου διὰ Μεσόγεον
Παναγῆς Μ. Χαδούλης	I. Η. Χαδούλη	07	3821	ἐν πλῷ διὰ Ρίζερ Πλέϊτ, Ιουν. 14
Πανομοίτης	I. Λυγίζου κλπ.	05	4327	ἀναχωρεῖ Ησπεριαῖς 16 Ιουν. διὰ Ρωσίαν
Παντελῆς	ἀδ. Παντελῆ	91	2411	ἀνεχ. Ροζάριο 29 Μαΐου δι' Αγ. Βικέντιον
Παπαλεμός	G. Α. Γεωργιάδη	10	3748	εἰς Αμβέρσαν δ. Ιουν.
Παρθενών	ἀδ. Ηεθῆ	08	3189	ἀργεῖ Σέττικην 14 Ιουν.
Πάρος	Κρητηνοῦ	94	951	ἀργεῖ Ησπεριαῖς 14 Ιουν.
Πελαγία	Στυλ. Κρατάνου	05	3157	εἰς Μπουένος "Αἴρες" 14 Ιουν.
Περδάκης Λ. Καμπάνης	κληρ. Λ. Καμπάνη	10	3584	φθάνει Χούλι 20 Ιουν.
Περσένης	έτ. «Αλαντικός» A.E.	06	4852	ἀργεῖ Ησπεριαῖς 14 Ιουν.
Πεταλοί	Μαρ. Εμπειρίκου	17	5126	εἰς Αμβέρσαν 15—16 Ιουν.
Πετρούλινα, τάνκ	T. Κυριλλού	10	579	ἀνεχ. Μπ. "Αἴρες" 19 Μαΐου δι' Αγγλ. — Κόντινεντ
Πέτρος Νομικῆς	H. Νομικοῦ	93	2522	εἰς πλόας Κωνσταντζήης—Ελλάδος
Πηλεύς	E. Χατζῆδης	28	4695	εἰς Νεάπολιν 12 Ιουν. ὑπὸ ἐκφόρτ.
Πλαταναί	G. Γρέγου	97	3039	φθάνει Χούλι 20 Ιουν.
Πολέμης	K. A. Πολέμη	09	1457	ἀργεῖ Ρόττερνταμ 14 Ιουν.
Πόλι έκ Θράκη	έτ. «Κάσσος» A.E.	97	2861	εἰς Σεβίλλην 12 Ιουν. ὑπὸ φόρτωσιν
Πολίτης	G. Δρακούλη	14	4077	ἀνεχ. Μοντεβίδεο 6 Ιουν. διὰ Ντακάρ
Πολύμνια	E. Μιχαλιτσάνου	07	4937	ἀνεχ. Δάντοι γκρ. 29 Μαΐου, Γιβραλτάρ 8 Ιουν. διὰ Βενετίαν
Πόντος	G. Γράτσου	12	4013	εἰς Δούναβιν 6 Ιουν. (δι' Αμβέρσαν)
Πόπη	M. Βερνίκου	96	1594	εἰς Αμβέρσαν 10 Ιουν. Συνεχίσεις εἰς Ρόττερνταμ
Ποσειδών	K. Βενιζέλου	09	3895	εἰς Αμβέρσαν 10 Ιουν. Συνεχίσεις εἰς Ρόττερνταμ

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΓΗΤΑΙ	Έτος Ναυπ. Γκρός	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΕΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Πρίονας	έτ. «Κάσσος» Α.Ε.	07	3823
Προφήτης Ἡλίας	Ε. Σενιός και Σία	79	1169
Πρωτεύς	έτ. «Ατλαντικός» Α.Ε.	06	4081
Πρώτος	Γ. Ν. Λουλούδη	03	1171
Πυθέας	Ι. Γαλάκη	02	3028
Ρίτα	Γ. Πανᾶς	01	2495
Ρίτα Χανδρῷ	Ι. Δ. Χανδρῆ	90	1217
Ρόκος Βεργωτῆς	Γερ. Βεργωτῆ	19	5637
Σαπφώ εκ Ἰω. Πατέρας	υιόν N. Πατέρα	07	3874
Σαρωνικὸς	Μαρή Εμπειρίκου	12	3548
Σόκομπελ. τάνκ	έτ. «Σόκομπελ»	30	1654
Σοφία Θεοδωροπούλου	Π. Θεοδωροπούλου	99	1518
Σούνιον	Μαρή Εμπειρίκου	19	3054
Στάμος Φαφαλίος	Σ. και Δ. Φαφαλίοι	06	3990
Στάμης Α.	άδ. Αποστολοπούλου	81	987
Στέφανος Κωστομένης	Ε. Κουλουκουντῆ	11	5409
Στρατῆς	Μ. Κυδωνιάς	05	3893
Στυλιανή	άδ. Πα:θή	93	1828
Στυλιανός	Η. Αντόππα	04	3564
Στυλιανός Κουτσοδόντης	Α. Κ. Κουτσοδόντη	05	3076
Τάκης	Η. Σ. Αντόππα	04	1698
Τερέζα Κοντογιάννη	Κοντογιάννη	89	761
Τηνδύς	Γ. Φ. Ἀνδρασάδη	00	3606
Τηλέμαχος	Γ. Δραχούλη	11	3562
Τίμιος Σταυρός	Β. Λιξανού	02	3564
Τό - Κύμα	Α. Κοντακτυνίδη	05	3721
Τρίαινα	Γ. Λεμού και Μ. Γεωργιλῆ	00	4358
Τρίτων	Γ. Γράτσου	14	4211
Τσιροπινᾶς	Κ. Α. Τσιροπινάδηκαι Μιοι:	14	3895
Τόνης Χανδρῆς	Ι. Δ. Χανδρῆ	04	2689
Υδρα	Γι. Κουλούρα	00	3513
Υδραίος	Α. Κουλούρα και Κ. Ξένου	02	4476
Φαέθων	άδ. Λιξανού	13	4168
Φαίδων	Η. Ἀλεξάτου και Σία	89	1882
Φανερωμένη	Α. Βλαχάκη	08	3501
Φιλομήλα εκ Μαρίκα	Σ. Καταπόδη	98	3175
Φλοίσβος	Κ. Α. Βογιακάζηγλου	81	746
Φλωρεντία Σ. εκ Δωροθ.		97	2024
Φραγκούλα Β. Γουλανδρῆ	άδ. Γουλανδρῆ	18	5304
Φωτεινή Καρρᾶ	άδ. Καρρᾶ	08	4396
Φώτης	Ν. Λυκιαρδοπούλου	12	3507
Φωφώ Μακρῆ	Π. Μαρχῆ	03	1013
Φωνάρης	έτ. «Ατλαντικός	07	2981
Χαδιώτης	έτ. «Κάσσος» Α.Ε.	29	4386
Χαράλαμπος	'Αντ. Γιαννουλάτου	01	4389
Χαράλαμπος Π.	Η. Ι. Πατέρα και Σία	07	4362
Χέλατρος	έτ. «Κάσσος» Α.Ε.	14	3489
Χίος	Σ. Περρῆ κ.λ.π.	88	1356
Χλόη	Ν. Λυκιαρδοπούλου	99	5730
Χριστίνα	Δ. Βογιακάζηδη και Σία	98	3438
Χριστόφορος	έτ. «Χίος» Α.Ε.	10	4109
Χρυσάνθη	άδ. Πατέρα	00	3217
Χρυσάνθη Σταυρούδη	I. Σταυρούδη	90	2223
Χρυσῆ	Η. Ι. Γουλανδρῆ	13	5367
Ψαρά	Κ. Δ. Καλαζάτη	03	2907
Ωκεανία	Μ. Καρβάλη	07	4843
Ωκεανίς	I. Ταχιμντῆ	96	3471
Ωρίων	έτ. Χίος» Α.Ε.	96	3256
Ωρωπός	«Μαρή Εμπειρίκου	13	3475

(Τῆς ιδεατ. ὑπηρεσ. τῶν «Ναυτικ. Χρονικῶν» καὶ ἐκ τοῦ «Λόγω Λιστ»).

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΒΕΡΝΙΚΟΣ

ΝΑΥΑΓΟΣΩΣΤΙΚΑ - ΡΥΜΟΥΛΚΑ
ΟΙΚΟΣ ΙΔΡΥΘΕΙΣ ΕΝ ΚΥΠΠΑΡΙΣΙΙ 1889

Ρεμοντλὶ κατάλληλα διὰ παντὸς εἰδούς Ρυμουνῆσεις
Εἰδικὰ ταχύπλοα σκάφη δι' ἐκδομάς.

ΔΙΕΥΘ. ΜΕΓΑΡΟΝ ΒΑΘ ΑΟΝ ΠΑΤΩΜΑ 11-12 ΠΕΙΡ.
ΤΗΛΕΦ. ΓΡΑΦΕΙΟΥ 8-55, ΤΗΛΕΦ. ΟΙΚΙΑΣ 6-42.

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

Τὸ μεγάλέτερον καὶ ἴσχυρότερον Ἑλληνικὸν ναυαγο-
σωστικὸν.

³Ἐφωδιασμένον μὲ τὰ τελείότερα ναυαγοσωστικὰ πηγανήματα Ἀντία 4,000 τόννων καθ' ὕδαν.

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