

NAYTIKA XPONIKA



15η Ιουλίου 1931

Αρ. Φύλλου 14

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΤΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ Α! ΑΡΙΘ. 14. = ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ = ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, 15 ΙΟΥΛΙΟΥ 1931

ΑΙ ΚΥΒΕΡΝΗΤΙΚΑΙ ΥΠΟΣΧΕΣΕΙΣ

Ο κ. ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΔΙΑ ΤΗΝ ΛΗΨΙΝ ΤΩΝ ΥΠΕΡ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΜΕΤΡΩΝ

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΕΙΣ ΠΡΟΣ ΤΑ "ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ,,

Ο Υπουργός των Ναυτικών κ. Περούτης αργυρόπουλος πρόεδρη είς τάς κάτωθι άνακοινώσεις πρός τα «Ναυτικά Χρονικά»:

Η λήξασα σύνοδος των έργασιών των Νομοθετικών Σωμάτων ύπηρξεν άρκετά γόνιμος διὰ τὴν Εμπορικήν μας Ναυτιλίαν.

Αναφέρω τά υψηλώτερα ψηφισθέντα κατ' αὐτὴν νομοθετήματα, τὰ ὅποια ἡσαν: Τὸ «περὶ ἀπαγορεύσεως τῆς ἀναγνωρίσεως παλαιῶν πλοίων», τὸ «περὶ συνθέσεως τῶν πληρωμάτων τῶν ἐμπορικῶν πλοίων» καὶ τὸ «περὶ ὑποχρεωτικῆς διαιτητικῆς ἐπιλύσεως τῶν ἐκ τῆς συμβάσεως ἔργασίας ἀναφυομένων διαφορῶν μεταξὺ ἔργατῶν θαλάσσης καὶ ἔργοδοτῶν».

Τὰ εὐεργετικὰ διὰ τὴν ἀνακαίνισιν τοῦ ἐμπορικοῦ μας ναυτικοῦ καὶ ιδιαιτέρως τῆς ἐπιβατηγοῦ μας ναυτιλίας ἀποτελέσματα τοῦ πρώτου τῶν νομοθετημάτων αὐτῶν ἔξεδηλωθησαν ἡδη. Τὰ τέσσαρα νεοαγορασθέντα ἐπιβατικά ἀτμόπλοια εἶνε τὰ νεώτερα τῆς ἀκτοπλοϊκῆς μας ναυτιλίας.

Εὐεργετικὰ ἐπίσης ἀναμένω συντόμως τὰ ἀποτελέσματα ἐκ τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ ἔτερου τῶν ψηφισθέντων νομοθετημάτων περὶ συνθέσεως τῶν πληρωμάτων. Η αὐστηρὰ ἐφαρμογὴ αὐτῶν καὶ ἡ ἔξασφάλισις τῆς τηρούσεως τῆς δι' ἔκαστον τύπου πλοίων ὁρίζομένης κανονικῆς συνθέσεως τοῦ πληρώματός του θὰ μειώσῃ, εἰμαὶ βέβαιος, τὴν ἀνεργίαν τοῦ ναυτικοῦ μας κόσμου.

Ιδιαιτέρων σημασίαν ἀπέδωκα καὶ ἀποδίδω εἰς τὸ τρίτον νομοθέτημα περὶ ὑποχρεωτικῆς ἐπιλύσεως τῶν μεταξὺ ἔργατῶν θαλάσσης καὶ πλοιοκητῶν διαφορῶν. Τὸ νομοθέτημα αὐτὸ ἐψηφίσθη ὑπὸ τῆς Βουλῆς καὶ παρεπέμφθη εἰς τὴν Γερουσίαν. Η κοινοβουλευτικὴ ἐπὶ τῶν Ναυτικῶν ἐπιτροπὴ τῆς τελευταίας ταύτης διεπέπωσεν ὡρισμένας τροπολογίας, τὰς ὅποιας ενύσικω κατ' ἀρχὴν καὶ δικαιολογηνενας καὶ λογικές. Λόγῳ τῆς φύσεως των διμώς πρὸς ἐναρμόνισιν τοῦ νομοσχεδίου πρὸς αὐτὰς παρίσταται ἀναγκαῖα ἡ συνεννόησις μὲ τὸν ἐπὶ τῆς Δικαιοσύνης συνάδελφόν μου. Εκρινα, κατό-

πιν τούτου, σκόπιμον νὰ ζητήσω τὴν ἀναβολὴν διὰ τὴν προσεχῆ Σύνοδον, τῆς τελικῆς ἐγκρίσεως τοῦ νομοσχεδίου, ἵνα δοθῇ ὁ καιρὸς καὶ διαμορφωθῇ τοῦτο ἐπὶ τὸ ἀριθμητικόν.

Εἰς τὴν Βουλὴν κατὰ τὰς τελευταίας συνεδριάσεις ὑπέβαλον τὸ σχέδιον νόμου «περὶ ληψεως μέτρων διὰ τὴν ἐπιβατηγὸν ναυτιλίαν». Αποτελεῖ τοῦτο τὴν ἀπαρχὴν τῶν γενικωτέρων κυβερνητικῶν μέτρων διὰ τὴν ἐμπορικήν μας ναυτιλίαν. Καταρτισθὲν κατόπιν ωρίμου μελέτης ἔναρμονίζει τὰς ὑποδείξεις τῆς μεγάλης ἐπὶ τῶν ζητημάτων τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας ἐπιτροπῆς πρὸς τὰς ἀπόψεις τῆς ὑπευθύνου κρατικῆς ὑπηρεσίας, τῆς Διευθύνσεως τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ, καὶ τὰς ἀπόψεις τῆς Ἀκτοπλοϊκῶν Ἐφοπλιστῶν.

Ἐχων τὴν ἀντίληψιν ὅτι ἀκριβῶς λόγῳ τῆς ιδιαιτεροας σημασίας τοῦ νομοθετήματος δὲν ἡτο ἐπιτετραμένων νὰ ἐπιζητηθῇ ἡ ἐν σπουδῇ ψήφισίς του κατά τὰς τελευταίας συνεδριάσεις τῆς Βουλῆς καὶ τῆς Γερουσίας, βεβαιουμένας ἀληθῶς μὲ φόρτον νομοθετικῆς ἔργασίας, ἔχοντης προτεραιότητα καὶ μᾶλλον ἐπειγούσης, περιωρίσθην εἰς τὴν ὑποβολὴν μόνον τοῦ νομοθετήματος εἰς τὴν Βουλὴν πρὸ τοῦ τερματισμοῦ τῆς Συνόδου τῆς.

Τὸ νομοσχέδιον ἐδημοσιεύθη ἡδη εἰς τὰ «Ναυτικά Χρονικά» καὶ εἶνε γνωστόν ὅτι ἡ ἔναρμος ἐφαρμογὴ τῆς ούσιωδεστέρας διατάξεως του, τῆς ἔξόδου τῶν παλαιῶν ἀτμοπλοίων, προβλέπεται διὰ τὴν 1ην Ιανουαρίου ν.σ. Οὐδὲις συνέτρεχεν ἐπομένως λόγος σπουδῆς διὰ τὴν ψήφισιν τοῦ νομοθετήματος. Μοῦ ἐπροτάθη νὰ εἰσηγηθῶ ὅπως τὸ νομοσχέδιον περιληφθῇ εἰς τὰ θέματα τῆς νομοθετικῆς ἔξουσιοδοτήσεως τὴν ὅποιαν ἔζητησε καὶ ἐλαβεν ἀπὸ τὴν Βουλὴν καὶ τὴν Γερουσίαν ἡ Κυβερνητικῆς διὰ τὰς διακοπάς. Κανένα πρακτικόν σκοπὸν δὲν ενύσικω ὅτι είχεν αὐτὴν ἡ πρότασις, ἀφοῦ δὲν προκειται ὅπωσδήποτε νὰ ἐπισπευσθῇ ἡ ἐφαρμογὴ τῶν διὰ τοῦ νομοσχεδίου προβλεπομένων μέτρων, ἡ ὅποια καὶ δὲν εἶνε δυνατή. Θὰ παρεβιάζετο μόνον ὁ κανὼν τὸν ὅποιον κατ' ἀρχὴν ἔχει υέσει ἡ Κυβερνητικῆς ὅπως

λαμβάνη περιωρισμένην έκάστοτε νομοθετικήν έξουσιοδότησιν και μόνον διὰ τὴν όνθυσιν ζητημάτων, διαπιστωμένως ἀπολύτως ἐπειγούσης φύσεως.

Ἐπιλαμβάνομαι τῆς εὐκαιρίας διὰ νὰ παράσχω τὴν κατηγορηματικὴν και ὑπεύθυνον διαβεβαίωσιν ὅτι τὸ πρῶτον νομοθέτημα τῆς ἀρμοδιότητος τοῦ Ὑπουργείου τῶν Ναυτικῶν, τὸ ὅποιον ὡς ἀχώρη πρός ψήφισμα εἰς τὰς Βουλὰς κατὰ τὴν προσεχῆ Σύνοδόν των, τὸν Ὁκτώβριον, ὡς εἶνε τὸ νομοσχέδιον περὶ ἐπιβατηγοῦ ναυτιλίας. Δὲν νομίζω ὅτι δικαιολογεῖται καμμία ἀνησυχία, ὡς πρὸς τὴν τύχην τοῦ νομοθετήματος, ἀπὸ μέρους τῶν ἐνδιαφερομένων ἐφοπλιστικῶν αὐλῶν.

Παρέχω ἀκόμη τὴν πληροφορίαν ὅτι παρ' ὅλον ὅτι ἔξαιρετικῆς σημασίας ζητήματα ἀφορῶντα τὸ Πολεμικὸν Ναυτικὸν μὲν ἀποσχόλησαν κατὰ τὴν τελευταίαν χρονικὴν περίοδον, δὲν παρέλειψα τὴν αὐτοπρόσωπον παρακολούθησιν και καθοδήγησιν τῆς συντελευτικῆς ἐν τῇ Διευθύνσει τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ ἐργασίας, μελέτης και προπαρεκκεντῆς περὸς λίψιν και ἵσεμογήν ἐν καιρῷ και τῶν ἄλλων γενικωτέρων ὑπὲρ τῆς ἐμ-

πορικῆς μας ναυτιλίας κυβερνητικῶν μέτρων.

Ἐπωφελούμενοι ἥδη τῶν διακοπῶν τῶν ἐργασιῶν τῶν νομοθετικῶν σωμάτων ἐν συνεννοήσει και μετὰ τῶν ἄλλων ἀρμοδίων συναδέλφων μου ὅταν ἀντιμετωπίσωμεν ἀποφασιστικῶς τὰ προβλήματα τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας, τὸ ὑπὲρ τῆς ὁποίας ἐνδιαφέρον τῆς Κυβερνήσεως τῶν Φιλελευθέρων και ἰδιαιτέρως τοῦ Προέδρου αὐτῆς, εἶνε περιττὸν νὰ τονίσω.

**

Ο κ. Ὑπουργὸς τῶν Ναυτικῶν ἀνεχώρησεν εἰς Αιδηψὸν πρὸς λουτροθεραπείαν, θ' ἀπουσιάσῃ δὲ ἐπὶ δεκαπενθήμερον. Πρὸ τῆς ἀναχωρήσεως εἰς συνεργασίαν αν του μὲ τὸν Ἀντιπρόσωπον τῆς Κυβερνήσεως κ. Μιχαλακόπουλον ἀπεφασίσθη ὅπως κατὰ τὸ διάστημα τῶν διακοπῶν μελετηθῆ ἡ πρακτικὴ ἐφαρμογή τῶν ἀποφάσεων τῆς Ἐπιτροπῆς διὰ τὰ ζητήματα τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, ώστε νὰ πραγματοποιηθῇ τὸ φινόπωρον ὅπωσδήποτε, ή ληψις τῶν σχετικῶν νομοθετικῶν μέτρων.

ΤΑ ΓΑΛΛΙΚΑ ΚΡΑΤΙΚΑ ΜΕΤΡΑ ΥΠΕΡ ΤΗΣ "ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΤΡΑΝΣΑΤΛΑΝΤΙΚ,"

Εὑρύτατα είχον κυκλοφορήσει τὰς τελευταίας ταύτας ἡμέρας ἐν Γαλλίᾳ και ἀλλαχοῦ διαδόσεις, καθ' ἃς ἡ «Cie Generale Transatlantique» τῶν Παρισίων, εύρισκετο εἰς δύσκολον οικονομικὴν θέσιν και ὅτι ἐκλογίζετο, αἱ διαδόσεις ὅμως αὐταὶ καίτοι: έκσικλῶς ἀληθεῖς διεσκεδάσθησαν κατάπιν τῆς δημιουργίας τῶν πυρισμάτων εἰς ἡ είχον καταλήξει: διὰ τὴν ἀτμοπλοΐαν ταύτην αἱ Γαλλικαὶ κοινωνίους επιτροπαὶ ἐπὶ τῶν οἰκονομικῶν και ἐπὶ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας.

Συγχρόνως ἐπὶ τῆς ὑποθέσεως ταύτης προέδησαν εἰς δηλώσεις δὲ Γαλλίας πρωθυπουργὸς κ. Λαζάλ και ὁ ὑπουργὸς τῶν Οἰκονομικῶν κατὰ τὴν Φύφισιν τοῦ προϋπολογισμοῦ και εἰδικῶς τῶν κονδυλίων ἐπὶ τῆς ἐγισχύσεως τῆς Γαλλικῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας. Διὰ τῶν δηλώσεων τῶν ἐπιστοποιήθη, ὅτι ἡ ἐν λόγῳ ἀτμοπλοΐα διέρχεται πράγματι σοδαράν κρίσιν προερχομένην ἀφ' ἐνδος ἀπὸ τὴν παγκόσμιον οἰκονομικὴν κατάπτωσιν και ἀφ' ἑτέρου ἀπὸ τὰς πολλαπλὰς προσπεκθείσας τῆς, ὅπως διατηρήσῃ τὴν θέσιν τῆς Γαλλικῆς σημαίας εἰς τὰς γραμμάτας τοῦ Ἀτλαντικοῦ.

Πρὸ διετίας ἡ «Κομπανία Τζενεράλ Τρανσατλαντίκ» συνεδλήθη μετὰ τῆς «Chargeurs Reunis» και ἡγήσαν τὰ κεφάλαιά των κατὰ 250 ἑκατομμ. φράγκων. Βρεδύτερον προσεχώρησεν εἰς τὸ συγκρότημά των και ἡ «Φάρερ Λάιν», τὸ δὲ παρελθόντα «Ἀπρίλιον ὁ ὀργανισμὸς οὗτος ἀπέδη ἐτι: ισχυρότερος διὰ τοῦ διορισμοῦ κοινοῦ διοικητικοῦ συμβουλίου.

Δυστυχῶς δλαι αἱ προσπάθειαι: ἀπέδησαν ἀκκροποὶ: και ἡ «Τζενεράλ Τρανσατλαντίκ» δὲν ἡδυγήθη νὰ διαφύγῃ τὸν σκόπελον ἐμφανισθεῖσα μὲ ἐλειμματικὸν 31.500.000 φράγκων, ὡς ἔγγιστα. Ἐπηκολούθησαν προτάσεις ἑτέρων Γαλλικῶν ἀτμοπλοΐων, ὅπως τὴν δογμήσουν εἰς τὸ ἔργον τῆς ἀνασυντάξεως δι' ἐλαττώσεως κατὰ 60.000.000 φρ. τοῦ ἑκ299.000.000 φρ. μετοχικοῦ κεφαλαίου και μελλοντικῆς αὐδήσεως τούτου κατὰ 260.000.000 φρ. τῇ συμμετοχῇ και ἀλλων ἀτμοπλοΐων εἰς τὸν ὀργανισμόν.

Ἡ «Τζενεράλ Τρανσατλαντίκ» δύειλει εἰς τὸ Κράτος ποσὸν 35.000.000 φρ. ἐκ φόρων κυθαρᾶς προσόδου τῆς πολεμικῆς περιόδου, τὸ χρίσις ὅμως τοῦτο παρέμενεν ἔκτοτε ἐκκρεμές διὰ γὰ δυνηθῆ αὐτῇ και ἀνασυγκροτήσῃ τὸν στόλον τῆς ἀπὸ τὰς πολεμικὰς ἀπωλεῖσας. "Ἡδη ἡ Γαλλικὴ κυβέρνησις στηρίζει: οὐσιώδως τὴν ἐν λόγῳ ἀτμοπλοΐαν διὰ τῶν κατωτέρω μέτρων τῶν προτεύοντων παρ' αὐτῆς εἰς τὴν βουλήν.

Οὕτω τὴν 30ὴν Ιουνίου κατετέθη ὑπὸ τῆς Κυβερνήσεως εἰς τὴν Γαλλικὴν βουλὴν γομοσχέδιον διὰ τὴν πλήρη ἀναδιοργάνωσιν τῆς C.G.T. Εἰς τὴν εἰσηγητικὴν ἔκθεσίν της ἡ Γαλλικὴ κυβέρνησις, ἀφ' οὐ τούτου τὴν κρίσιν ἦν διέρχεται: ἡ μεγάλη αὐτῇ Γαλλικὴ ἀτμοπλοΐα, προσθέτει: ὅτι τὸ Κράτος δὲν δύναται νὰ παρίδῃ τὴν δυσχέρειαν ἐπιχειρήσεως τόσου ἀρρήκτως συνδεδεμένης μὲ τὴν ἔθνος καὶ ὑπόστασιν.

Χωρὶς ἡ κυβέρνησις γὰ θελήσῃ νὰ μεταβάλῃ τὸν μετοχικὸν χαρακτήρα τῆς ἀτμοπλοΐας ταύτης και προσδόσῃ εἰς αὐτὴν Κρα-

τικὴν μορφὴν, εἰνε ὑποχρεωμένη, ἐφ' ὅσον πρόκειται: τὸ Κράτος γὰ ἐπέμβῃ ἐνεργῶς πρὸς οἰκονομικήν της ἀναστήλωσιν, γὰ ζητήσῃ ὑπὲρ αὐτοῦ τὴν ἀναγκαίαν ἐξασφάλισιν διὰ τὴν ἐκπλήρωσιν τοῦ ἐπιδιωκομένου σκοποῦ.

Διὰ τοῦ ἐν λόγῳ Νομοσχέδιου παραχωρεῖται: ἡ Κράτους ἐγγόνισις διὰ τὴν σύναψιν ὑπὸ τῆς C.G.T. δικείου 160.000.900 φράγκων. "Ἐναγτι: τῆς ἐγγυήσεως ταύτης τὸ Κράτος θὰ ἐγγράψῃ ὑποθήκην ἐπὶ τῆς ἀκινήτου περιουσίας και ἐπὶ τῶν πλωίων τῆς ἀτμοπλοΐας. Διὰ τοῦ τρόπου τούτου προβλέπεται, ὅτι ἡ C.G.T. θὰ παλλαγῇ τῶν σημιεργῶν τῆς ταξιδιανῆς δυσχερείων και συγχρόνως θὰ ἐξασφαλίσῃ τὴν ναυπήγησιν τοῦ νέου κοινοσυνίου σύμπερο—«Πλ—Ντε—Φράνς».

Διὰ τὴν πληρεστέρων ὅμως ἐξασφάλισιν τοῦ Κράτους περιέρχεται εἰς τὴν κατοχὴν αὐτοῦ ὑπὸ τύπῳ ἐγγυήσεως, και μὲ ἐκπροσώπησιν εἰς τὰς Γενικὰς συνελεύσεις, τὸ πλειοψηφοῦ μερίδιον τῶν προνομιούχων μετοχῶν, αἵτινες ἀνέρχονται εἰς 56.512.

Ἄτα: κατέχονται ἥδη ἀπὸ τὴν «Compagnie Financière Transatlantique» πρὸς ὑπὲρ αὐτὸν δὲν ὑπὲρ στραφῶς: παρὰ μόνον ἐφ' ὅσον δλαι και ὑπάρχουσι: ὑποχρεώσεις τῆς C.G.T. πρὸς τὸ Κράτος θῆτον ἐξοφληθῇ.

Κατὰ γεωτέρας ἐπὶ Παρισίων πληροφορίας ἡ Γαλλικὴ θουλὴ κατὰ τὴν συνεδρίασίν της τῆς 3ης Ιουλίου ἐνέκρινε διὰ Φύφων 505 κατὰ 78 τὸ ἐν λόγῳ Νομοσχέδιον ἐν τῷ συνόλῳ του. Κατόπιν τούτου παρασχεθεῖσης τῆς Κρατικῆς ἐγγυήσεως δύναται πλέον γὰ θεωρηθῆ ὡς γεγονός ἡ σύγκριψις δικείου 160.000.000 φράγκων διὰ τὴν ἐνίσχυσιν και οἰκονομικὴν ἀνόρθωσιν τῆς «Κομπανία Τζενεράλ Τρανσατλαντίκ».

ΤΟ ΜΟΤΟΡΣΙΠ "BRINDISI..

Τὸ τρίτον κατὰ σειρὰν καθελκυσθὲν μότορσιπ ἐκ τῶν ἔξι, ἀταγαν γνωπηγεῖ ἡ Ἰταλικὴ ἀτμοπλοΐα «Puglia» διομασθὲν «Brindisi» ἐξετέλεσε πρὸ τινῶν ἡμερῶν τὰς δοκιμάς του. Τὸ μότορσιπ τοῦτο κατεσκευάσθη εἰς τὴν γνωπηγεῖται «Cantieri Riuniti del Adriatico». "Εχει διαστάσεις μήκους 261.8 ποδῶν, πλάτους 40.8 ποδῶν και ὕψους 25 ποδῶν.

Μέ φορτίου 1220 τόνων ἔχει δύθισμα 15.8 ποδῶν, ἡ δὲ χωρητικότης του είναι 1980 τόνων γκρός. Αἱ κινητήριοι μηχαναὶ του ἀναπτύσσουν δλικὴν δύναμιν 220.0 ἴππων, παρέχουν δὲ εἰς τὸ πλοίον κακονικήν ταχύτηταν ὑπηρεσίας 14 μ.λλίων. Κατὰ τὰς δικιμάς του, φέρον και ἔνα τιμήμα φορτίου, ἀνέπτυξε ταχύτητα 10 μ.λλίων.

ΘΕΟΔ. Π. ΚΡΕΜΜΥΔΑΣ
ΔΙΚΗΓΟΡΟΣ
ΓΕΩΡΓΙΟΥ Α' 11 ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
ΤΗΛ. 2-94

Η ΣΤΟΡΓΗ ΤΩΝ ΞΕΝΩΝ ΔΙΑ ΤΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΝ ΤΩΝ

ΤΟ ΒΕΛΓΙΟΝ ΜΕ ΤΗΝ ΣΕΙΡΑΝ ΤΟΥ ΙΔΡΥΕΙ ΤΗΝ "ΝΑΥΤΙΚΗΝ ΠΙΣΤΙΝ,,

KAI MONON Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΑΓΝΟΕΙΤΑΙ

Δημοσιεύομεν κατωτέρω τὰ κυριώτερα σημεῖα τῆς ἐκθέσεως τῆς κοινοβουλευτικῆς ἐπιτροπῆς τῆς συσταθείσης διὰ τὴν ἐπεξεργασίαν τοῦ πρό τινων ἡμερῶν κατατεθέντος ὅπο τῆς Βελγικῆς Κυβερνήσεως Νομοσχεδίου πρὸς ἰδούσιν «Ναυτικῆς Πίστεως» ἐν Βελγίῳ. Τὴν δημοσίευσιν ταύτην κρίνομεν λίαν ἐπίκαιρην ἐπ' εὐκαιρίᾳ τῶν γενομένων συζητήσεων διὰ τὴν σύστασιν καὶ παρ' ἡμῖν Ναυτικοῦ Πιστεωτικοῦ ίδρυματος, τῶν ἀναγκαίουντος ὑπέρ ποτε ἄλλοτε σῆμερον, ὅπως προέλθῃ ἀριστονόμησην εἰς τὰς ἀγωνιώδης στιγμὰς, ἃς διέρχεται ἡ Ἑλληνικὴ Ναυτιλία.

Τὸ περίφημον Ἐλληνικὸν Κράτος ἀς παραδειγματισθῇ πῶς ἐκπληροῦσι τὰς ὑπόχρεώσις τῶν ἔναντι τῆς Ἐμπορικῆς τῶν ναυτιλίας τὰ ἔνεα πρότιμονται τὴν ὑπερτέραν ἀποστολὴν αὐτῆς ὡς ὅργανον ἀναπτύξεως τῆς ἐμποροβιομηχανικῆς τῶν δράσεως καὶ τῆς εὐημερίας τῶν Λαῶν των καὶ πόσον σπεύδουσιν εἰς παροχὴν ἀφθάνων τῶν οἰκονομικῶν μέσων διὰ τὴν προσγωγήν της. Ωρισμένα σημεῖα τῆς ἐκθέσεως θὰ ἔπειπεν νὰ τύχωσιν ἔξαιρετικῆς προσοχῆς ἀπὸ μέρους τῶν ιθυνόντων τὰ τῆς Ἐμπορικῆς μας Ναυτιλίας καὶ τῶν οἰκονομικῶν παραγόντων τῆς Χώρας.

Η ΕΚΘΕΣΙΣ ΤΗΣ ΚΟΙΝΟΒΟΛΕΓΤΙΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

«Ἡ Παγκόσμιος Ναυτιλία διέρχεται ἀπότιγμαντῶν μίαν κρίσιν ἔξαρτεικῶς δὲιειν. Αἱ Κρατικαὶ ἐπεμβάσεις εἰς δλας τὰς Ναυτικὰς Χώρας σκοπὸν εἰχον νὰ παράσχουν μίαν ἀρωγὴν πρὸς ἀντιμετώπισιν τῶν δυσχερῶν περιστάσεων τῆς ναυτιλίας των.

»Πράγματι δλα τὰ Κράτη μὴ ἔξαιρουμένης οὐδὲ αὐτῆς τῆς Λεπτονίας, τῆς Αιγύπτου καὶ τῆς Γιουγκοσλαβίας ἐφήμεροι συντηρητικοί προστασίας δι' ἐπιχορηγήσεων ἢ δι' ἀνοίγματος πιστώσεων ἢ καὶ δι' ἀμφοτέρων ἔγκαινιάσσασι οὕτω ἔνα θετικὸν πρόγραμμα προστασίας τῶν ναυτιλιῶν των.

»Μόνον τὸ Βέλγιον ἀπὸ τῆς ἐποχῆς τοῦ «Lloyd Royal Belge» ἔναντι τῆς γενικῆς αὐτῆς προσπαθείας ἔγκατέλειψε τὸν ἐμπορικὸν αὐτοῦ στόλον εἰς τὴν τύχην του.

»Τὴν αἰσθητὴν ταύτην ἔλλειψιν ἔρχεται νὰ καλύψῃ τὸ περὸν Νομοσχέδιον.

»Ἡ κυβέρνησις, χωρὶς νὰ ὑποσίησι εἰς τὰ σφάλματα τοῦ περιθόντος, μὲ τὴν κτηθείσαν δὲ πεῖραν ἐπεζήτησε γὰ ἔξεύρη τὰ μέσα, διπὼς ἔλθη ἀρωγὸς εἰς τὴν Ναυτιλίαν καὶ εἰς τὴν ναυπηγικὴν βιομηχανίαν, τῶν δποίων αἱ ἀνάγκαιαι ἀνάγονται περισσότερον εἰς τὸ οἰκογομικὸν ἐπίπεδον.

»Ἡ προτεινομένη λύσις συνίσταται εἰς τὴν ἰδρυσιν Πιστωτικοῦ Οργανισμοῦ μὲν κεφάλαιον 100.000.000 Βελγικῶν φράγκων, τῇ συμμετοχῇ αὐτοῦ τούτου τοῦ Κράτους μέχρι πισσοῦ 65.000.000 φρ., καὶ τοῦ δποίου δ σκοπὸς θὰ ἀποθέπῃ εἰς δλας ἔκεινας τὰς πράξεις, αἴτιας θὰ εὐνοήσουν τὴν διατήρησιν, τὴν ἀνανέωσιν καὶ τὴν ἀνάπτυξην τῆς Βελγικῆς Ἐμπορικῆς ναυτιλίας.

»Κυρίως δ Πιστωτικὸς οὔτε δργχνισμὸς θὰ προσδιχήσει τὴν χορήγησιν μακροπροθέσμων δικαιώνων πρὸς τοὺς πλαισιοτήτες ἢ τοὺς ἰδιοκτήτες ουκπηγουμένων πλοίων, οἵτινες προτίθενται νὰ υφάσουν εἰς αὐτὰ τὴν Βελγικὴν σημαίαν.

»Διὰ τὴν πλήρωσιν τοῦ σκοποῦ τούτου δ ἰδρυθησόμενος Πιστωτικὸς δργχνισμὸς θὰ δύναται νὰ ἐκδίδῃ εἰς δημοσίαν ἔγγραφὴν δμολογίας λαχειοφόρους ἢ μή. Τὸ Κράτος ἔγκατεται εἰς τοὺς τρίτους τὴν πληρωμὴν τῶν τόκων καὶ τῶν κεφαλαίων. Τὸ δὲ ποσδὸν τῶν ἐκδιθησομένων δμολογίῶν δὲν θὰ δύναται νὰ ὑπερβῇ τὸ πενταπλάσιον τοῦ ἀρχικοῦ κεφαλαίου, ἥτοι τὰ 500.000.000 Βελγικῶν φράγκων.

»Τὸ Κράτος ἐπίσης ἐπὶ μίαν 20ετίαν θὰ ἔρχεται ἀρωγὸν μέχρι πισσοῦ 25.000.000 φρ. ἐτησίως διὰ τὴν μείωσιν τοῦ τόκου τῶν παρεχομένων δικαιώνων.

»Τὰ δάνεια θὰ καλύπτωνται διὰ πρώτης ὑποθήκης ἐπὶ τῶν πλοίων.

»Ἐνὶ λόγῳ ζητεῖται σήμερον ἀπὸ τὸν Βελγικὸν Λαόν νὰ ἔλθῃ ἀρωγὸς πρὸς τὴν Ἐμπορικὴν του Ναυτιλίαν διὰ τῆς ἀγορᾶς τῶν ἐκδιθησομένων δμολογίῶν, ἀπὸ δὲ τὸ Κράτος ζητεῖται νὰ παράσχῃ τὴν ἔγγρησιν του εἰς τοὺς δμολογιούχους διὰ τὴν πληρωμὴν κεφαλαίων καὶ τόκων ἀφ' ἐνδές καὶ ἀφ' ἐτέρου τὴν ἐπέμβασιν του διὰ τὴν πληρωμὴν δισσοῦ τὸ δυνατὸν χαμηλοτέρου τόκου εἰς τὰ παρασχεθησόμενα δάνεια.

»Ἐκ τῶν συζητήσεων ἐν τῇ Κοινοβουλευτικῇ ἐπιτροπῇ κατε-

δείχθη κατ' ἀρχὴν, ἡ ἀνάγκη τῆς ὑπάρχεως μιᾶς Ισχυρᾶς Ἐθνικῆς Βελγικῆς Ναυτιλίας.

»Ἡ ἐπιτροπὴ δὲν παρέλειψε νὰ ἀκούσῃ τὰς γνώμας δλων τῶν ἐδικαφερομέγων κύκλων (ἐφοπλιστῶν, ναυπηγῶν καὶ πλοιάρχων) εἰς εἰδικὰς συνεδριάσεις, δέσει δὲ τῶν πορισμάτων τῶν ἐν λόγῳ συζητήσεων διερρυθίσθη καὶ ὑποδέλλεται τὸ Νομοσχέδιον, εἰς δ πάσα προσπάθεια κατεβλήθη διὰ τὴν ἐναρμόνισιν τῶν δικτυπωθεισῶν γνωμῶν.

»Ἡ Ἐμπορικὴ Ναυτιλία ἀπαράγραπτον κέντηται δικαίωμα ἐπὶ τῆς μερίμνης καὶ τῆς ὑποστηρίξεως τοῦ Κράτους; διέτι ἀποτελεῖ σοδρότατον παράγοντα τῆς Ἐθνικῆς Οἰκονομίας, ἡ δὲ ἐνημέρειά της δὲν ἀποτελεῖ τὸν μοναδικὸν σκοπὸν τῆς ὑπάρχεως της.

»Οφείλει νὰ εὑρίσκεται εἰς τὴν ὑπηρεσίαν τῆς Ἐθνικῆς διομηχανίας καὶ νὰ ἀποτελῇ τὸ Ισχυρότατον δργανον τοῦ ἐξαγωγικοῦ μας ἐμπορίου.

»Ἡ Κρατικὴ θυσία τῶν 25.000.000 φρ. ἐτησίως διὰ τὴν μείωσιν τοῦ τόκου τῶν δικαιώνων, εὐκόλως θέλει ὑπανέλθει διὰ διάλλος μερφάς εἰς τὰ δισσά τοῦ προσπολογισμοῦ. Πράγματι εἰς ἐνα δισσακοτυμρίου φράγκων ἐτησίως ἀνέρχονται αἱ εἰσπράξεις διὰ μερφὴν ναύλων τῆς Βελγικῆς Ἐμπορικῆς ναυτιλίας, ποσδὸν σημντικότατον καὶ τὸ δόποιον κυκλοφορεῖ εἰς τὸ Βέλγιον καὶ ἐξ αὐτοῦ 60.000.000 φρ. εἰναι αἱ μισθωσίαι τῶν εἰληρωμάτων καὶ 40.000.000 αἱ ἀγοραὶ δικαιῶν καὶ ἐφωδίων.

»Ἐξ δλων δὲν εἶναι σέναν σκηνφῶν εἰς τὰ γκυπηγεῖα μας δέσει τοῦ παρόντος νομοσχεδίου, θὰ δόσῃ ἐργασίαν εἰς τοὺς ἐργάτας μας καὶ παραγγελεῖς εἰς τὰς διαφόρους διομηχανίας μας. Ἡ ἀρχικὴ θυσία αὐτομάτως θὰ μεταβληθῇ εἰς οἰκονομικὰς πηγὰς ἐργασίας καὶ εὐημερίας.

Τὰ κυριώτερα δηρόρχα τοῦ ὑπὸ φήμισιν Νομοσχέδιου, ὡς καὶ τοῦ Καταστατικοῦ Νόμου τῆς «Ναυτικῆς Πίστεως» ἔχουσιν οὕτω:

»Τὸ Κράτος ζητεῖται πρὸς τοὺς φέροντας, τὴν πληρωμὴν τόκων καὶ κεφαλαίων τῶν ἐκδιθησομένων διὰ τῆς «Ναυτικῆς Πίστεως» δμολογίῶν, ἐξεφλητέων ἐντὸς προθεσμίας πέραν τῶν διετῶν.

»Ἀν δ ἰδρυθησόμενος πιστώτικὸς δργχνισμὸς ἡθελεν εὑρειῇ διὰ κατάστασιν ἀδυναμίας διὰ τὴν ἐκπλήρωσιν τῶν πρὸς τρίτους ὑποχρεώσεων του, τὸ Κράτος θὰ παρέχῃ τὰ ἀναγκαιούμενα κεφαλαία διὰ τὴν κάλυψιν αὐτῶν.

»Τὰ οὕτω διὰ τὸ Κράτους κατεκδιλλόμενα πεσκὰ ἐπιστρέψονται εἰς τὸν τόκον τὸν δισσόν τοῦ Κράτους τῆς ἐπομένης ἢ τῶν ἐπομένων χρήσεων.

»Τὸ Κράτος ἐπιπτεῖει καὶ ἐλέγχει τὰς πράξεις τῆς «Ναυτικῆς Πίστεως», δύναται δὲ νὰ ζητήσῃ οίκασδήποτε λογιστικὰς καταστάσεις καὶ πληροφορίας περὶ τῆς οἰκονομικῆς θίστας αὐτῆς. Δύναται εἰπίσης νὰ ἀρνηθῇ τὴν ἔγγρησιν παντὸς μίτρου, διπερ θὰ ἔχεινεν, ὡς ἀντιτιθέμενον εἰς τὸν Νόμον, εἰς τὰς Καταστατικὰ ἡ εἰς τὰ γενικὰ συμφέροντα τῆς Χώρας.

»Τὸ διοικητικὸν συμβούλιον καὶ οἱ διευθυνταὶ διορίζονται διὰ Βεσιλ. Διατάγματος, τὸ δέ ἐν τρίτον τῶν μελῶν τῆς διοικήσιος

εκλέγεται μεταξύ τῶν μετόχων ἐκ καταλόγου, διστις ὑποδάλλεται εἰς τὸ Κράτος.

ΤΟ ΚΑΤΑΣΤΑΤΙΚΟΝ ΤΗΣ

Ἄφ' ἑτέρου τὰ σύσιωδέστερα σημεῖα ἐκ τοῦ συνυποδηληθέντος τχεδίου τοῦ Καταστατικοῦ νόμου εἰνε τὰ ἀκόλουθα:

»Ιδρύεται ὑπὸ μορφὴν Ἀγωνύμου ἑταῖρείς πιστωτικὸς ὁργανισμὸς ὑπὸ τὴν ἐπωνυμίαν: «Ἐταιρία Ἐθνικῆς Ναυτικῆς Πίστεως», μὲ ἔδραν τὰς Βρυξέλλας.

Σκοπὸς τῆς ιδρύσεως τῆς εἰνε ἡ παροχὴ πιστώσων δυναμένων γάλ εὐνόησουν τὴν διατήρησιν, ἀναγένωσιν καὶ ἀνάπτυξιν τῆς Βελγικῆς Ναυτιλίας. Καὶ εἰδικότερον, θὰ χορηγοῦνται μικροπόρθεσμα δάνεια διαρκείας ἄνω τῶν πέντε ἑταῖρων εἰς τους ιδιοκτήτας Βελγικῶν πλοίων ναυπηγήσεως 1920 καὶ ἐγενεθεν, καθὼς καὶ εἰς τους ἔχοντας πλοῖα ὑπὸ κατασκευήν.

Τὰ ἐν λόγῳ δάνεια θὰ παραχωροῦνται καὶ εἰς μεμονωμένους ἐφοπλιστάς, δισον καὶ εἰς ἀγωνύμους ναυτικὰς ἐπιχειρήσεις, τῶν δοπίων τὸ θήικόν καὶ ἡ οἰκονομικὴ κατάστασις θὰ εἰνε τοιαῦτα, ὅπει νὰ παρέχουν εἰς τὸ διοικητικὸν συμβούλιον τῆς «Ναυτικῆς Πίστεως» ἵκανα ἐγέγγυα διὰ τὴν ἐκπλήρωσιν τῶν ὑποχρεώσεών των.

Κατὰ προτίμησιν τὰ δάνεια θὰ παρέχωνται: εἰς τὰς ναυτικὰς ἑταῖρείς καὶ τοὺς ἐφοπλιστὰς ἐκείνους τῶν ἀποίων τὰ πλοῖα ἔχοντα ἀφετηρίαν τοὺς Βελγικοὺς λιμένας ἐκμεταλλεύονται, ἐν τῷ συμφέροντι τῆς Εθνικῆς Βελγικῆς βιομηχανίας καὶ τοῦ ἐποποίου τακτικὰς γραμμάς, διὰ τοῦ οἰκονομικοῦ διάφοροῦ φέρει: τὸν τόπον τῆς προσωρινότητος.

Εἰς περιπτώσεις ναυπηγήσεων θὰ προτιμήσῃ: ἡ παροχὴ δικαιούσης εἰς τὸ δέσμον ἐφοπλιστάς, διὰ τὰ πλοῖα κατασκευάζονται: εἰς τὰς Βελγικὰς ναυπηγεῖα.

Τὸ ἑταιρικὸν κεφάλιον ὁρίζεται: εἰς 100.000.000 Βελγικὰ ϕράγκα, διηγορέμενον εἰς 100.000 μετοχὰς τῶν 1000 φράγκων ἐκάστη. Τὸ Κράτος ἀναλαμβάνει τὰς 65.000 μετοχὰς, τὰς δὲ ὑπολοίπους 35.000 διάφοροι: τρίτοι.

Οἱ συμμετέχοντες τῆς οὕτω ιδρυομένης «Ναυτικῆς Πίστεως» ἅμα τῇ ιδρύσει τῆς ἑταῖρείς καταβάλλονται ἀμέσως τὰ 20 οἱ τοῦ ἑταιρικοῦ κεφαλαίου.

Οἱ ἐφοπλιστής ἡ ή ναυτικὴ ἐπιχειρήσις προκειμένου νὰ αἰτήσωι δάνειον ἀπὸ τὴν «Ναυτικὴν Πίστειν» δρεῖλουσι γάλ ἀναλάδωις: τὴν ὑποχρεώσιν, διτὶ τὸ 70 οἱ τῶν πληρωμάτων τῶν πλοίων τῶν θὰ ἀπαρτίζωνται ἀπὸ Βέλγους ναυτεργάτας, καὶ διτὶ θὰ δίδωστην προτίμησιν διὰ ἐπισκευάς, ἀγοράς διλικῶν καὶ συντήρησιν τῶν πλοίων των εἰς τὴν Εθνικὴν βιομηχανίαν.

Δάνεια παρέχονται: α) διὰ τὴν ναυπηγήσιν σκάφους ὑπὸ Βελγικὴν σημαίαν. Καὶ β) διὰ τὴν ἀγοράν πλοίων ναυπηγήσεως μετὰ τὴν 1ην Ιανουαρίου 1920 καὶ ἔχόντων τὴν ἀγωτέραν κλάσιν «Ἄλση» ή «Βέριτζες».

Δύνανται γάλ εἰσισθῶσι: πρὸς τὰ νεοναυπηγημένα πλοῖα τὰ κατασκευασθέντα ὑπὸ Βέλγων ἐφοπλιστῶν καὶ τεθέντα ἐν ὑπηρεσίᾳ μετὰ τὴν 1ην Ιανουαρίου 1920. Τὸ τοιοῦτο ὅμως θὰ παύσῃ ἐφορμοῦσθεν μετὰ τὴν 31ην Δεκεμβρίου τρ.τρ.

Τὸ ποσοστὸν τῶν δανείων ἐπὶ τῆς πραγματικῆς ἀξίας ἐκάστου πλοίου δύναται γάλ ἀνέλθη εἰς 55 οἱ διὰ τὰ ἥλικιας ἀπὸ 5 μέχρι: 10 ἑταῖρων, 60 οἱ διὰ τὰ μικροτέρας τῶν 5 ἑταῖρων, 65 οἱ διὰ τὰ ὑπὸ ναυπηγήσιν καὶ 75 οἱ διὰ τὰ ὑπὸ ναυπηγήσιν εἰς Βελγικὰ ναυπηγεῖα. Τὸ τελευταῖον τοῦτο ποσοστὸν δύναται γάλ ἀνέλθη μέχρις 85 οἱ, ἐφ' δισον σκάφως, μηχανὴ καὶ γενικῆς ἐφοπλισμὸς τοῦ ναυπηγουμένου πλοίου εἰνε ἐξ διοικήσης Βελγικῆς κατασκευῆς.

Τὸ «Ναυτικὴ Πίστεις» θὰ δύναται νὰ παρέχῃ δάνεια καὶ πέραν τῶν ὡς ἄνω ποσοστῶν, ἐφ' δισον ἡ διαφορὰ ἥθελε κακού φθη διὰ πρώτης ὑποθήκης ἐπὶ ἀλλων πλοίων τοῦ αἰτοῦντος τὴν πίστωσιν.

Τὸ διοικητεύσθεν πλοίον δίσον γάλ εἰνε ἡσφαλισμένον διὰ διλούς τοὺς καὶ δύνανται, οἱ δὲ δροὶ τῆς ἀσφαλίσεως καὶ οἱ ἀσφαλισταὶ πρέπει γάλ εἰνε τῆς ἐγκρίσεως τῆς «Ναυτικῆς Πίστεως».

Ἐγ γάλ περιπτώσει αἱ αἰτήσεις διὰ τὴν παροχὴν δανείων ὑπερβούσιον: τὸ ποσό τῶν διαθεσίμων κεφαλαίων τοῦ Η.Π.Τ. τούτου Ὁργανισμοῦ, ή «Ναυτικὴ Πίστεις» διαφυλάσσει τὸ διεκάθιμα τῆς παροχῆς τῶν πιστώσων ὑπὸ τὸ ἀρχικόν πνεῦμα τῆς ιδρύσεως αὐτῆς, ἡτοι τῆς ἀγκυπτέρεως καὶ ἀναγενέσεως τοῦ Ἐμπροκοῦ στόλου τῆς Χώρας.

Τὸ Κράτος καταβάλλει πρὸς τὴν «Ναυτικὴν Πίστειν» διὰ τὴν

μείωσιν τοῦ τόκου τῶν παραχοριμένων δικαιούσων, ποσὸν μέχρι τῶν 3/4 τῆς ἑτησίας ἐπιβαρύνεως τόκων τῶν δικαιούμενων, χωρὶς διμος τὸ ποσό τοῦτο νὰ δύναται νὰ ἀνέλθῃ πέραν τῶν 25.000.000 φρ. ἑτησίως. Ή ἀντίστοιχος πίστωσις ἐγγράφεται εἰς τὸν προϋπολογισμὸν τοῦ ὑπουργείου τῶν Ναυτικῶν.

Δὲνδύναται: ὅμως ὃ ὑπὸ τοῦ πλοιοκτήτου καταβάλλομενος τόκος τὰ εἰνε μικρότερος τοῦ 1 οἰο ἑτησίως ἐπὶ τὸν παρ' αὐτῶν συναπτομένων δικαιούσων.

Τὸ διοικητικὸν συμβούλιον τῆς ἑταῖρείς ἀπαρτίζεται: ἀπὸ 10 ἑως 17 μέλη διορίζομενα διὰ Β.Δ.

Η ΥΠΟΘΕΣΙΣ ΤΗΣ «ΡΟΥΑΓΙΑΛ ΜΑΙΗΑ,,

Κατὰ πληροφορίας ἐκ Λογδίου ὃ λόρδος Κύλσαντ καὶ ὁ κ. Μόρλαντ ἐναντίον τῶν δοπίων εἰχεν ἀπαγγελθῆ κατηγορίας ἐπὶ κατεχρήσει καὶ ἀπέτη τὴν διαχείρησιν τῶν ἑργασιῶν τῆς ἀτμοπλοΐας «Ρούαγιαλ Μαϊηλ», ἀπελύθησαν, ἀφ' οὐ κατέβαλον ἔκαστος ἐξ αὐτῶν χρηματικὴ ἐγγύησιν ἐκ 5.000 λιρῶν.

Κατὰ τὴν ἀπολογίαν τοῦ διόρδος Κύλσαντ ἀναφέρεταις ἐπὶ τῶν ἀνωμαλιῶν εἰς τὴν διαχείρησιν τῆς ἀτμοπλοΐας ταύτης, εἴπε καὶ τὰ κάτωθι:

«Ἐπιθυμῶ γάλ δηλώσω εἰς ἀπόντησιν τῶν κατ' ἐμοῦ ἀπαγγελθεῖσῶν κατηγοριῶν, διτι, πᾶν διτι ἔπρεκε, τὸ ἔπρεκε μέ τὴν τιμίαν πεποιθησιν, διτι: θὰ ἀπέδειγε διὰ τὸν καλὸν τῆς «Ρούαγιαλ Μαϊηλ Κόμπουν» καὶ τῶν μετ' αὐτῆς συνεργαζομένων ἀτμοπλοΐῶν, τῶν δοπίων εἰμι: πρόεδρος.

»Συνεπῶς, τούτω, διτι δὲν εἰμι: ἔνοχος οὐδεμιᾶς τῶν εἰς ἐμὲ ἀποδιδηνῶν κατηγοριῶν.

»Οὐδέποτε ἐδημιούσευτα ϕιδῇ ισολογισμὸν, ἀλλ' οὔτε καὶ ποτὲ ἀπεπειράθη γάλ ἐξαπατήσω κανένα. Διὰ τὸν λόγους αὐτούς καὶ ἀκολουθῶν καὶ τοῦ ημετέρου συνηγόρου τὴν συμβούλην, δηλῶ, διτι δὲν προτίθεμαι: να δώσω οἰανδήποτε περικιτέρω εἰςήγησιν τῶν πράξεων μου, οὔτε καὶ νὰ προδῶ εἰς κατάθεσιν ἡ κλητεύσω μάρτυρας ἐνώπιον τοῦ δικαστηρίου τούτου.

Ο ΟΞΥΤΑΤΟΣ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ ΔΙΑ ΤΟΝ «ΚΥΑΝΟΥΝ ΕΠΙΣΕΙΟΝΤΑ,,

«Ἡ ἐξαιρετικὴ κρίσις, γῆτις πλήγτει τὴν ὑπερωκεάνειον ναυτιλίαν διλων τῶν Εὐρωπαϊκῶν κρατῶν καὶ ὑπὸ τὴν πίεσιν τῆς δοπίας ὑπερχεώθησκε δλαὶ αἱ ἐνδιαφερόμεναις ἀτμοπλοΐας: γάλ προέλθουν εἰς συμφωνίαν περικοπῆς τῶν δρομολογιῶν των, δὲν ἀνέκψειν ἐν τούτοις καὶ τὴν συνέχησιν τῆς πάλης διὰ τὴν κατάκτησιν τοῦ «Κυανούν ἐπισείοντος», ὃν κατέχει σήμερον τὸ ταχύτερον ὑπερωκεάνειον τοῦ Ἀτλαντικοῦ, ἡ «Βρέμη».

Οὗτον ἀγγέλλεται: ἐκ Κατηπεκ νέον ρεκόρ ταχύτητος ἀπὸ τὸ νεότερον τὸν Ἀγγλικὸν ὑπερωκεάνειον «Empress of Britain». Τὸ πλοίον τοῦτο ἀποπλεύσαν τὸν Χερδούργου τὴν ἑσπέραν τῆς Τετάρτης ἔφθασεν εἰς τὴν Καναδικήν ἀκτὴν τὴν αὐγὴν τῆς Δευτέρας διαπλεύσαν τὸν Ἀτλαντικὸν ἐντὸς 4 ημερῶν καὶ 12 ώρών. Διὰ τῆς ἐπιτυχίας τοῦ ταύτης τὸ «Empress of Britain» δὲν κατέρριψε μόνον τὸ πρός τὸν Καναδῶν ρεκόρ ταχύτητος, ἀλλὰ καὶ τὸ ρεκόρ τῶν Γερμανικῶν ὑπερωκεάνειων «Bremer» καὶ «Europa», διτια δικαίουν τὴν ἀπόστασιν ἀπὸ Χάρηρης μέχρι τοῦ φάρου Ambrose τῆς Νέας Υόρκης εἰς διάστημα 4 ημερῶν, 17 ώρων καὶ 26 λεπτῶν.

Θὰ παραμείνῃ διμως, ἀρά γε, ἐπὶ πολὺν χρόνον τὸ νέον ρεκόρ ταχύτητος ἡ θὰ καταρριφθῇ διαφορά τῆς διαφοράς τοῦ διόρδον τὸν Ἀγγλικόν συντόμως ἀπὸ ἑτερον ταχύτερον πλοιού: Ή περιέργεια τῶν ἐνδιαφερόμενων ναυτικῶν κύκλων ἔχει καρυφωθῆ ἐπὶ τοῦ σημείου τούτου, καθ' θέτι, ἀνεξαρτήτως τοῦ δικαιούσων τῆς Κιουνγκράντερ «Κιουνγκράντερ» καὶ τοῦ νέου σοῦπερ «Πλ—Ντέ—Φράνζ» τῆς Γαλλίας, θὰ διεκδικήσῃ καὶ ἡ Ιταλία τὸν «Κυανούν ἐπισείοντα» διὰ τοῦ πλωτοῦ κολοσσοῦ «Rex».

Τὸ σκάφος τοῦτο, καθελκυόμενον κατ' αὐτὰς εἰς τὴν Γένοβην, εἰγε 47.000 τ. γκρόδες (ἔχον μῆκος 265 μέτρων καὶ πλάτος 29.50 μέτρων), ὑπολογίζεται δὲ, διτι: θὰ ἀναπτύξῃ ταχύτητα 27 μιλῶν καθ' ὥρα.

Μέχρι τοῦτο ἡ «Βρέμη», τὸ καύχημα τῆς Γερμανικῆς ναυτιλίας, ἐκπριάρχησεν ἐφ' διλων τῶν ἀνταγωνιστριῶν σημαντικῶν. «Ηδη ἀν καὶ ὑπερέχῃ εἰς τούγκας (εἰγε 51.000 τόννων) εἰγε ζήτημα, ἀν δυνηθῇ νὰ ἀντιμετωπίσῃ τὸ Ιταλικὸν «Rex», ἐὰν καὶ ἐφ' δισον αἱ ἐπικείμεναι δοκιμήι τούτου ἀποδέσσουν, πράγματι, τὴν προσδοκούμενην ταχύτητα τῶν 27 μιλῶν.

ΤΟ ΜΙΣΘΟΛΟΓΙΟΝ ΕΙΣ ΤΟ ΕΜΠΟΡ. ΝΑΥΤΙΚΟΝ

ΑΡΘΡΟΝ ΤΟΥ Κ. Ι. ΦΑΦΟΥΤΑΚΗ

Μετὰ τὴν δημοσιευθεῖσαν εἰς τὰ «Ναυτικὰ Χρονικὰ» ἐπὶ τῶν δργανωτικῶν ζητημάτων τοῦ Ἰ. Ναυτικοῦ ἔρευνάν μου, θεωρώ σκόπιμον ν' ἀσχοληθῶ μὲν ἀμφότερον τὰ οἰκονομικῆς φύσεως θέματα, περὶ τὰ ὅποια ἐλίσσονται καὶ μεταξὺ ναυτικῶν καὶ πλοιοκτητῶν διαφορά, διενέξεις καὶ ἕριδες—ἀγέν πρακτικοῦ ἀποτελέσματος—ἐπὶ μικράν σειράν ἑτῶν: τὴν μισθοδοσίαν καὶ τὴν τροφοδοσίαν.

Ως γνωστὸν, διὰ τὴν ἐπίτευξιν παχύσιν διακρινούσιμοι τῶν δύο τούτων ζητημάτων προσπατεῖται: ἐπίσημος συμφωνία μεταξὺ πλοιοκτητῶν καὶ ναυτικῶν, τὴν τήρησιν τῆς ὅποιας ἀναλαμβάνει κατόπιν τὸ Κράτος διὰ τῶν ἀρμοδίων ἐποπτικῶν δργάνων του: τῶν λιμεναρχείων καὶ τῶν προξενείων.

Αὐτόκλητος ἐπέμβασις τοῦ Κράτους μόνον ἐνώπιον ἔξαρτεικῶν περιπτώσεων δικαιολογεῖται:—ἔναν θὰ ἡδύνατο νὰ δικαιολογηθῇ. Ἀποβαίνει: συνεπὼς ἀναγκαῖς ἡ ἐπίτευξις σχετικῆς συμφωνίας μεταξὺ τῶν ἐνδικτερομένων μερῶν, μετὰ τὴν πραγματοποίησιν τῆς ὅποιας θὰ ἔπικυρον ὑπάρχοντα τὰ αἰτια τῆς παρεισφρύσεως τῶν διαφορῶν τούτων εἰς τὴν διεξαγωγὴν τῆς κανονικῆς λειτουργίας τῶν πλοίων περὶ τῆς ὑπάρχειας τῶν ὅποιων κυρίως ἐνδιαφερόμεθα.

Ο τρόπος καθ' ὃν θὰ ἐπετυγχάνετο ἡ τοιαύτη συμφωνία δὲν ἔξευρεθή ἀκόμη ἐν Ἑλλάδι, εἰνε δὲ θιλερὸν τὸ γεγονός τοῦτο, τὸ ὅποιον προσδίδει εἰς τὴν Ναυτιλίαν μας γενικῶς τὴν ὅψιν οἰκτροῦ «παζαροῦσι» δι' ὅτι ἀφορᾷ τὰς κεφαλαιώδεις οἰκονομικὰς διεκδικήσεις τῶν ἐργαζομένων ναυτικῶν.

Ἄλλα, προγράμματα Ναυτικὰ, διαπιστώσαντα διὰ τὴν μή υπαρξίας τοιαύτης συμφωνίας, ἔταινε νὰ φθείρῃ τελείως τὰς ἐργατικὰς δυνάμεις εἰς συγκρύσεις ἀσκόπους καὶ ἀτελεσφρόρους πρὸς τοὺς ἐργοδότες, μερινομένων εἰτε δικτινῶν, καὶ ἀντιληφθέντα ἐν τέλει ὅτι: ζησιν εἰς ἐποχὰς κατὰ τὰς ὅποιας αἱ ἀκροῖαι ἀπόψεις δὲν ἔχουν ἐφαρμογὴν ἐντὸς τοῦ ὑπάρχοντος πλαισίου διὰ παρομοίων μέσων, διπισθερομούν δὲ κατὰ παραστάγματα τὴν καθημερινὴν προσπάθειαν πρὸς ἔξασφάλισιν τοῦ ἄρτου, ἐγκατέλειψκαν τελείως τὴν διεθερίαν ταχτικὴν τῆς παραγαγῆς ἀντιδράσεως καὶ τῆς ἀνεύρεσης πλοιοτέλεσμάτος διηγενεῦς πλήσης καὶ συγνητήσαν μὲ τοὺς πλοιοκτήτης ἐν τῷ ίδιῳ χώρῳ καὶ ἐπὶ ίσωις. Ἐκεῖ, ὡς ἀνθρωποι πολιτισμένοι, εὐσυνέδητοι καὶ λογικοί, θέβεσαν ἐπὶ τάπητας τὰ ζητήματα τὰ ὅποια τοὺς συνέδεον—ἄλλα καὶ τοὺς ἔχωριςαν συγχρόνως: τὸ μισθολόγιον καὶ τὸ ἐδεσμποτόλογιον.

Τῆς σκέψεώς των ἐπρυτάνευεν ἡ στοιχειώδης λογικὴ, ἡ ὅποια ὑπηρέευεν εἰς αὐτοὺς πλαντας νὰ ὑπεραμύνωνται, διχ: τῶν ίδιαιτέρων συμφερόντων τῆς πλοιοκτητήσας ἡ τῶν ἐργαζομένων, ἀλλὰ κυρίως τοῦ κοινοῦ συμφέροντος τῆς διατηρήσεως τῆς Ναυτιλίας, δηλαδὴ τῶν ἐμπορικῶν πλοίων, ἐκ τῶν ὅποιων καὶ μόνον ἀποζύον καὶ οἱ ναυτικοὶ καὶ οἱ πλοιοκτηταί.

Ἐπὶ τοῦ ἀντικειμένου τούτου, ἐπὶ τῶν ψυχρῶν ἐλασμάτων τοῦ πλωτοῦ διλοικοῦ, ἐπὶ τῶν ὅποιων ἐκάμψησαν ἔλλοι: οἱ μικροεγώσιμοι καὶ μικρούπολογισμοί, συνηγρήθησαν φυσικῶς αἱ ἀπόψεις τῶν ἀμφοτέρων. Ἰσως εἰπον καθ' ἔκυπτον: «τί ἔχομεν δέρα γε νὰ διαμοιράσωμεν μέσαν εἰς ἔνα καθεστῶς τὸ ὅποιον θεσπίζει: τὴν ἐλευθερίαν τῆς ἐργασίας ἀφ' ἐνὸς καὶ τὴν ἀκεραιότητα τῆς ίδιοκτησίας ἀφ' ἑτέρου; Τίποτε. Ἐάν ήμετες ἡ ἔκεινος: ἐπιμείνωμεν εἰς τὰς ἀπόψεις μας χωρὶς νὰ λάθωμεν ὅπ' ὅψις τὰς ίδιας των, δὲν θὰ ἔχωμεν παρὰ γ' ἀποχωρήσωμεν ἀπράκτοι: καὶ νὰ ἐπαναρχίσωμεν τὰς ἀτέρμονας περιπτετέλειας μαζο».

Ἡ οχυθύτερα συγκίσθησαν τῶν εὐθυνῶν τὰς ὅποιας ἔκκαστος ἀντιπρόσωπος ἔφερεν ἀπέναντι τῶν ἐντολέων του καὶ τῆς κοινωνίας, ίδιως δὲ ἔκυπτον ὑπερίσχυσε καὶ τὰ ὑπὸ κρίσιν ζητήματα ἔξητάσθησαν ψυχράκιμα καὶ ἀφόγως, ὡς ἐμπρέπει εἰς συγχρονισμένους ἀνθρώπους. Αἱ ἀποφάσεις ληφθεῖσαι κατὰ πλειοφύτευν ἀμφοτέρων τῶν μερῶν καὶ σταθμισθεῖσαι: πρὸς τὰς πραγματικὰς συγκίκκης τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως, τῶν βιωτικῶν ἀναγκῶν τῶν ἐργαζομένων καὶ τῆς συγκεκριμένης θέσεως τῆς Ναυτιλίας των ἐν τῷ διεθνεῖ ἀνταγωνισμῷ, διετυπώθησαν εἰς ὑπεύθυνο σύμφωνο, κατέστησαν σεΐσχασται ἀμφοτέρωθεν καὶ ἐκηρύχθησαν ἀπαρ-

βίστοι, τὸ δὲ Κράτος ἐκλήθη νὰ ἐπιτηρῇ τὴν ἐφαρμογὴν των κατὰ τὴν ναυτολογίαν τῶν ἐργαζομένων εἰς τὰ πλοια.

Ἄπο τῆς στιγμῆς ἐκείνης ἐπέκυνταν μεταφερόμεναι: εἰς τὰ καρόρε ἡ εἰς τὰ πρόστεγα ἀλυτοὶ αἱ διαφοραὶ ὡς πρὸς τοὺς δρους τῆς ἀμοιβῆς τῆς ἐργασίας, τὸ μισθολόγιον κατέστη ἐνιατον, τὸ ἐδεσμποτόλογιον ὁμοιόμορφον καί, ὁ μὲν πλοιοκτήτης γνωρίζει: πλέον δὲ: δὲν δύναται: γά τὸν ἐκβάσιην ὁ ναυτικός, οὗτος δὲ πάλιν γνωρίζει: δὲν δύναται: πλέον νὰ τὸν ἐκμεταλλευθῆ ὁ πλοιοκτήτης, πρὸς δὲ δὲ δὲ τι, ἀπαξ αἱ οἰκονομικαὶ του ἀπατήσεις εἰνε: ἐπισήμως τακτιποιημέναι, προσλαμβανόμενος ἐπὶ τοῦ πλοίου δὲν ἔχει εἰμήν γά ἐκτελῇ τὸ καθήκον του, ἐπὶ τοῦ ὅποιου τὸν λόγον δὲν ἔχει οὕτος δὲν ιδεῖσος οὕτε ὁ πλοιοκτήτης, ἀλλ' ὁ νόμος, οἱ κανόνες δηλαδὴ οἱ διέποντες τὰ τῆς ἐσωτερικῆς ὑπηρεσίας, πειθαρχίας καὶ εὐπρεπειάς εἰς τῷ Ναυτικῷ.

Αὐτὸς εἰνε τὸ ἀποτέλεσμα τῆς ηθικῆς προσπαθείας διὰ τῆς ὅποιας ἐπετεύχθη ἀλλαχοῦ ἡ περιπόθητος συνδιαλλαγὴ ἐπὶ τῶν ἐπιμέρων ζητημάτων, διὰ τῆς συγκροτήσεως Ἐθνικοῦ Ναυτιλιακοῦ Συμβουλίου, (*) κατὰ τὸ ὑπόδειγμα του ἐν Ἀγγλίᾳ λειτουργοῦντος.

Ο γενικώτερος σκοπὸς του Ε.Ν.Σ. εἰνε:

α) ἡ πρόληψις καὶ ὁ διακανονισμός δικτεροῦ μεταξὺ Πλοιοκτητῶν καὶ Πλοιάρχων, λοιπῶν Ναυτικῶν καὶ Δοκίμων.

β) ὁ καθορισμός, ἀναθέωρησις καὶ διατήρησις Ἐθνικοῦ Μισθολόγου καὶ ἐγκεκριμένων δρων ἐργασίας ἐν τῷ Ε. Ναυτικῷ.

γ) ἡ ιδρυσις μοναδικῆς πηγῆς προσλήψεως ναυτῶν καὶ θερμακῶν, τελούσης ὑπὸ τὸν κοινὸν ἔλεγχον ἐργοδοτῶν καὶ ἐργαζομένων, συμφώνως πρὸς τὰς ἐπομένας γενικὰς ἀρχὰς:

1ον.—Ο πλοιοκτήτης θὰ ἔχῃ τὸ δικαίωμα τῆς ἐκλογῆς πληρωματος, μέσω δημοσίου τοῦ ὑπὸ τὸν κοινὸν τελούσης γραφείου, εἰδικαὶ δὲ ἀποφάσεις του Ε.Ν.Σ. θὰ προνοοῦν περὶ τῆς ὑπηρετήσεως εἰδικῶν περιπτώσεων, ως ἀκτοπλοίκων μεταφορῶν ἡ προσλήψεως ἀντικαταστατῶν.

2ον.—Ισχ δικαιώματα ἀπογραφῆς καὶ προσλήψεως; θάξ ἔξασφαλτοις δι' δλους τοὺς ναυτικούς. Οι νεωστὶ κατατασσόμενοι: θὰ πογράφωνται: ώς τοιούτοις.

3ον) Ο ναυτικὸς θὰ ἔχῃ τὸ δικαίωμα τῆς ἐκλογῆς πλοίου.

Τὸ Ε. Ν. Σ. περιλαμβάνει: Τμῆμα Πλοιάρχων καὶ τὰ ἐπόμενα τέσσαρα τμήματα πληρωμάτων.

1) Τμῆμα Ναυτιλίων / Αξιωματικῶν.

2) Τμῆμα Μηχανικῶν / Αξιωματικῶν.

3) Τμῆμα ναυτῶν καὶ θερμακῶν.

4) Τμῆμα Τροφοδοτικῆς ὑπηρεσίας.

Ἐκκαστον τμῆμα συγκροτεῖται: ἐξ 24 μελῶν, (**) ἐκ τῶν ὅποιων 12 εἰνε ναυτικοὶ καὶ 12 πλοιοκτῆται, ἀπαντεῖς ἐκλεγόμενοι: πρὸς τοῦτο ὑπὸ τὸν ἐν τῷ τμήματι ἀντιπροσωπευομένων σωματείων. Ἐκκαστον τμῆμα προσδρεύεται ὑφ' ἐνὸς γαντικοῦ καὶ ἐνὸς πλοιοκτήτου ἐκ περιτροπῆς, θεωρεῖται ἐν ἀπαρτίᾳ παρόντος τοῦ ἐνὸς τρίτου τῶν μελῶν ἐξ ἔκατέρων μέρους, ἐκδίδει: δὲ τὰς ἀφορώσας τὴν εἰδικότητά του ἀποφάσεις, ώς πρὸς τὰ διάφορα ζητήματα.

Τὸ Ε.Ν.Σ. συγκροτεῖται: ἐκ τοῦ συγόλου τῶν μελῶν τῶν δημητράτων, θεωρεῖται ἐν ἀπαρτίᾳ παρόντων 15 τούλαχιστον μελῶν ἐκατέρωθεν, προεδρεύεται ὑφ' ἐνὸς ναυτικοῦ καὶ ἐνὸς πλοιοκτήτου ἐκ περιτροπῆς, ἐπιλαμβάνεται: δὲ τῶν γενικωτέρων ζητημάτων τοῦ πρωτοποιοῦ, εἰσηγεῖται: παρὰ τῷ Ναυταρχείῳ καὶ τῇ ὑπηρεσίᾳ Ναυτιλίας τὰς ἀπόψεις τῶν ναυτιλομέγων, ἀποφαίνεται: συμβουλευτικῶς (μετὰ μεγίστου δὲ κύρους, ώς ἐκ τῆς συγκέντεως του ἐξ ἀνθρώπων ναυτικῶν καὶ μόνον, καὶ πλοιοκτητῶν) ἐπὶ τῆς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς του Κράτους, γνωματεύει περὶ δλων ἐγ. νε: τῶν ζητημάτων τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας ώς ἐκπροσωποῦ τῶν ναυτιλλόμενον κόσμου καὶ ἀποφαίνεται: τελεσιδίκων ἐπὶ τῶν ὑπο-

(*) δ δρως «εθνικόν», σημαίνει «τοπικόν».

(**) δ ἀριθμός τῶν ἐκταίρων ἀπαπρόσθιων εἰνε ἀνάλυγος πρὸς τὸν αὐθιμέν τῶν Αγγλῶν ναυτιλλόμενων.

Θελλαδικένων αὗτῷ διαφωνοῦσιν ἐκάστου Τιμήματος.

Τόσον ἔκκαστον τιμῆμα κατ' ἴδιαν, δύσσων καὶ τὸ Ε.Ν.Σ. ως σύνολον, συγέρχονται τακτικῶς μὲν κατ' ἕτος πρός—ἔστω καὶ τυπικὴν—ἀνανέωσιν, εἴτε καὶ ἀναθεώρησιν τῶν περὶ ἀποδογῶν αἰλαπάποφρέσεων, πρός δὲ καθ' ἑξικημήνιαν, ἐκτάκτως δέ ιστάσκεις 3 τῶν μελῶν (εἴτε πλειστητήται, εἴτε νυκτικοί) ζητήσουν τοῦτο, η δύσκις γενικώτερο. λόγοι ἐπιβάλλουν τὴν σύγκλησίν του.

Τοιαύτη περίπου είναι η σύνθεσις και η αποστολή του Ε.Ν.Σ.

Δέν γνωρίζω έτσι όλο: οι "Ελληνες ναυτιλόμενοι (πλοιοκτήται: καὶ ναυτικοὶ) βλέπουν πέρχν τὸν τακπειγῶν συμφερόντων τού, ἐκεῖθεν τῶν ἀτελευτῆτων μικροτίστελεῖδην, εἰνε εἰς θέσιν γὴ σχι: νὰ προκακλώσουθεν τὰ γύρω μαζ συμβάλγοντα, γὰ μελετοῦν, ἔρευ- νοῦν, ἐκμυθάνοντα καὶ ἐνδικρίσοντα: ὅπωσδήποτε διὰ τὴν Ναυτι- λίαν καὶ τὸ μέλλον της, τὰς τεχνικὰς καὶ οἰκονομικὰς κατευθύν- σεις της καὶ τὰ ζητήματα τοὺ προσωπικοῦ, διστε γὰ εἶναι ἐγήμε- ρο: τῶν συμβιχνόντων καὶ εἰς τὰ λοιπὰ Ναυτικά. Ὁπωσδήποτε, εἰς δι, τι ἀφορῇ τὸ προκείμενον, δύνανται πολλὰ γὰ διδαχθεοῦν προμηθευόμενοι: τὸ ἐτήσιον τεῦχος τοῦ ἐν Ἀγγλίᾳ National Maritime Board (*).

Θ' ἀντίληφθοισι, ἀγκιμέσον τῶν γραμμῶν τοῦ κειμένου του, τὸν τρόπον τοῦ σκέπτεσθαι: τῶν ἄγγλων συναδέλφων τῶν καὶ θὰ ἡγύνουν τότε δι: ή μόνη δόδες πρὸς ἔξαστα:ιςιν καὶ κατοχύρωσιν τῶν δικαίων καὶ λογικῶν δυνατῶν ἀπατήσεων καὶ τῶν μὲν καὶ τῶν δέ, εἰνε ή ἀγυνοῦσι εἰς τὴν καὶ παρ' ἡμῖν υἱοθέτησιν τοῦ Θεομοῦ τοῦ Ε.Ν.Σ. Θὰ μάλιστι περιτέρῳ μὲ πόσην δικαιοσύνην κανογοῦζονται οἱ μισθοὶ τῶν ἀξιωματικῶν κατίτυν κατωτέρων, ἐν ἀναλογίᾳ πάντοτε πρὸς τὰ οἰκονομικὰ πλεονεκτήματα τῆς ἀγγλικῆς νομιμιλιακῆς ἐπιχειρήσεως, ἀλλὰ καὶ πρὸς τὸ κόστος τοῦ διου ἐν Ἀγγλίᾳ. Θὰ συμπεράγουν ἔξι ἀλλού τοὺς λόγους διὰ τοὺς δοπίους αἱ ἀποφάσεις τοῦ Τμήματος Πλοιάρχων δὲν δημοσιεύονται: πανδεικνύεται δια τοῦ διαβούλου τοῦ Αγγλίας, οὐδὲν ἀναγράφεται: περὶ μισθοῦ τοῦ πλοιάρχου, ἐνῷ οἱ μισθοὶ καὶ δροὶ ἐργασίας ὅλων τῶν πληρωμάτων (τὰ δόποια, κατὰ νόμον, συμβάλλονται μετὰ τοῦ πλοιάρχου ὡς ἐκπροσώπου τοῦ πλοιοκοτήτου) κοινωποιοῦνται καὶ καθίστανται: γνωστά εἰς τὰ τὸν προσλαμβάνοντα πλοίορχον καὶ τὸν προσλαμβανόμενον ἀξιωματικῶν ή κατώτερον, καθὼς καὶ εἰς τὰς ἐποπτευόσας κρατικὰς ἀρχάς. Θὰ διαπιστώσουν ἐπίσης δι: τὸ ποσδὸν τοῦ μισθοῦ τῶν πνευτῶν διαθέμεος ἀξιωματικῶν ἐκάστου αλλάδου, δριζόμενον διάφορον κατὰ χωρητικότητα εἰνε εὐθέως ἀνάλογον πρὸς τὸν προσδοκώμενον δύκον τῆς ὑπηρεσίας καὶ τῶν ἐγτείνεται εὐθυνῶν ἐκάστου ἀξιωματικοῦ, ἀλλὰ καὶ θὰ διαχθοῦν συγχρόνως δι: διακκονοισι μόδες τοῦ μισθοῦ καὶ τῷ λοιπῷ δρῶν ἐργασίας τῷ πληρωμάτων ἐν γένει δὲν ἐπιτρέπεται πλέον σήμερον ν' ἀποτελῇ ἀντικείμενον ἐκμεταλλεύσεως εἰς δύρος τοῦ γνωτικοῦ ή ἐκδιασμοῦ εἰς δύρος τοῦ πλοιοκοτήτου.

Θά̄ γδύναγτο τέλος υὰ̄ μερφώσουν αὐτόφωτον. γγώμην ἔκαστος περὶ τῶν ἀγαθῶν ἀποτελεσμάτων τὰ δόπια συνεπάγεται δι' ἀμφί- τερη τὰ μέρη τὸ πεδίον τὸντο τῆς λεογεισμένης ουνδικαλλαγῆς καὶ δι': μόνον διὰ̄ τοῦ μέσου τ.:ύτου, τῆς ισοτίμου ἀντιπροσωπεύσεως τῶν πλοιοκτητῶν καὶ τῶν γκυτικῶν ἑκάστης κατηγορίας εἰς ἐπι- σῆμους κύρωτους καὶ παγκτυχόθεν σεβαστὸν σῶμα, λειτουργοῦν κατὰ̄ τὸ ἀγγλικὸν πρότυπον, θά̄ δυνηθεῖν γ' ἀποκτήσουν, οἱ μὲν γκυτι- κοὶ ἔνιασιν μισθολόγιον, δόμιοι μόρφον ἐδεσματολόγιον καὶ δόμιοι μόρφοις δρούσις ἐργασίας, οἱ δὲ πλοιοκτῆται τὴν ήσυχίαν των ἀπὸ τὴν ἀλυσσαν τῶν καθημερινῶν ἐρίδων καὶ διε- νέξεων, ἀλλὰ̄ καὶ τὰ ἐλληνικὰ πλοῖα μίαν σίανθήποτε: τάξιν εἰς τὴν λειτουργίαν των, ἐκ τῆς ἐλλείψεως τῶν αἰτίων ἡ προφέτεια μιᾶς διηγενεκοῦς ἀκαταστατίας.

Τὸ γεγονὸς ὅτι τὸ ἀγγειόδυ Ναυτικὸν, τὸ μέγιστον καὶ ἐπι-
βλητικώτερον τοῦ κόσμου, ἀριθμοῦ ἑννέα περίπου ἑκκοτοντετηρί-
δων ὠργανωμένον δίον, ἀλλὰ καὶ τὰ ἄπο μηκροτάτων ὁσκύτων
χρόνων ὠργανωμένα Ναυτικὰ τῆς Γαλλίας, τῆς Δακίας, τῆς Ὀλ-
λαχνίδιας, τῆς Νορδηγίας, τῆς Σουηδίας, τῆς Γερμανίας, καὶ αὐτὰ-
τὶ τὰ γεώτατα τοῦ Βελγίου καὶ τῆς Φλαμανδίας, ἀκολουθοῦν τὴν
εὐθείαν αὐτὴν ὅδὸν τοῦ διακανονισμοῦ τῶν εἰκονομικῶν διαφορῶν
(ἀρροῦ καὶ ἐκεῖνα, μὲ τὴν σειράν των, περιεπλανήθησαν καὶ ἐτα-
λαικιπωρχήθησαν εἰς ἀκανθώδεις καὶ σκοτεινάς ἀτραπούς ἀτερμόνων
διεγένεσεν) προσεπικυρώτ πλέον ἡ ἐπεκράδη τὴν γράμμη ταῦτην.

Πάσα περί τοῦ ἐναγυτίου ἀποφίς—δθενδήποτε προερχομένη—
θ' ἀπεδεικνύει ἐπικινδυνού οὐτοπιστικὴν ἐπιμονὴν, τείνουσαν εἰς
τὴν δαιώνισιν τῆς ὑπαρχούσης ἐκκρεμότητος, εἰς δέρας τῆς ἐλ-
ληγικῆς Νυκτίλιξας, ὡς συνέλου ἀνθρώπων, πλοίων καὶ ἐπιχειρή-
σεων μὲν ἀπώτερον τέρμα τὴν ἀποσύνθεσιν της.

Λουδίου 8 Ιουλίου 1931

I. ΦΑΦΟΥΤΑΚΗΣ Πλοίαρχος

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΝ

NAVTIKON PENOPTAZ

HNQΜΕΝΑΙ ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ

·Η κοίσις τῶν ὑπερωκεανείων γραμμῶν

Ἐπί Νέας Ἰόρκης μεταδίδονται πληροφορίαι περὶ τῶν κολοσσαίων ζημιών, ἃς διήστατο: ἡ «United States Lines» ἐκ τῆς ἔκμεταλλεύσεως τῶν ἀποβατικῶν γραμμῶν τοῦ Βορείου Ἀτλαντικοῦ. Τὸ μεταναστευτικὲν ρεῦμα ἀνέκαττον γέγονε, ὡς ἐντονος δὲ ταξιδιωτικὴ κίνησις τῶν παρελθόντων ἡμέρων ἐπειδόμην εἰς τὸ ἄλλοτε, τοῦ δὲ καὶ ἔξτηπος μία ἐντονωτάτη κρίσις, πλήγεσσα τὰς ἀποστολοὺς τῶν ὑπερωκενείων γραμμῶν.

Η «United States Lines» πρό τού δύκου διευθύνων Εγκαίων, πρέπεινεν ήδη εἰς τὸ Shipping Board, διπλας τὴν επιστρέψυ μέρος τοῦ κυβερνητικοῦ στόλου ἐκ τοῦ εἰς γειτόν της τοιούτου. Τὰ προτάθεντα πρός επιστροφήν εἰς τὸ Shipping Board εκάρη είτε ένδεκα, ἐν οἷς και ὁ καροσός «Leviathan».

"Η ἐπιστροφὴ προϊτάθη ὑπὸ τὸν ὄρον νὰ ἀνατεθῇ ἡ διαχείρισης τῶν
ουκεψῶν τούτων εἰς τὴν «United States Lines» ὑπὸ τύπου ἐνοικί-
σμοῦ κατ' ἀποκοπὴν ἡ τὸ Shipping Board νὰ ἐπαναγράψῃ τὰ ὅπερα-
κέναια «Leviathan» καὶ «Republic» καὶ είτα νὰ ἐμπιστευθῇ τὴν
διαχείρισην τῶν εἰς τὴν ἁλόρ ἀπειρίαν. Τὰ δύο ταῦτα οὐκέτη είναι
υγια, ἀττίνα ἐπέρρεον καὶ τὰςθεριτάσσους Ἕγμιας.

Έχει της πρωτότοκης ταύτης άποδειξινέσται ότι παρά τας τερατίνιας έκ-
χρογήσης, οι λαμβάνουν αι «United States Lines» ένα μέρος της
κυβερνήσεως, εδρίσκονται πρό άδιναμιας να συνέχισσον την έκμεταλλευσι-
τῶν ήπειρωτικούν γραμμήν.

Δέν δύναται τις — την ἀληθεία — γ' ἀντικρυθῆ σαφέστερον τὴν δύνα προγ-
γουμένων παροδούσαν πρίσιν, τὴν δόπιαν διέλεγεται γνωνικής ή υποτιλία καὶ
διὰ αἱ ἐπιτελικαὶ νοοῦσαι τῷ Boecioν Ἀτλαντικῷ.

Τὸ ἐπιβατικὸν οεῦμα

Κατά τὴν δημοσιευθεσκῶν ἀσχάτως στατιστικὴν τοῦ Shipping Board ἡ ἐπιδεικτικὴ κίνησις τῶν Ἕνωμάτων Πολεῖτων τόσον εἰς ἀργίεις, δους καὶ εἰς ἀναχωρήσεις ἔνσων ἔφθασε κατὰ τὸ 1930 εἰς 2.500.000 ἄτομα. Εἴς αὐτῶν τὰ 47 οἱ μετεφρίθηκαν δι' ἀτμοπλοΐων 'Αγγλικῶν, τὰ 27 οἱ δι' 'Αμερικανικῶν καὶ τὰ ὑπόλοιπα 26 οἱ δι' ἀτμοπλοΐων ὅλων τῶν λοιπῶν Κοσμοῦ.

"Ο χρήματα των 212 έκαποι, επιβατών αντιπροσωπεύει τη 9/10 τού
συνόλου της επιβατικής κινήσεως, ήτοι άνηλθεν στις 1.177.163 αφίξεις και
1.509.547 άνωχρήσεις. Έτσι τών αρχιθέατων έπιβατων 71.066 έπεισθε-
σαν εἰς καρπίκια lux, 686.805 έπιβάτες ήσαν α' θέσεως, 103.254 δ' οι-
δεσμοί 87.545 τούσιστ-εκλα και 228.493 γ' θέσεως.

Ἐν τῷ ἑπτάκισδεκάτῳ τούτῳ 309.782 προτίχησαν ἐξ Αγγλίας, 240.03 ἐκ Γαλλίας, 165.424 ἐκ Γερμανίας, 158.839 ἐκ Κούβης, 128.132 ἐξ Ιταλίας, 79.393 ἀπό τὰς Βαρθελεμίδας νήσους, 29.910 ἐκ Σουηδίας, 22.679 ἐξ Ισπανίας, 21.840 ἐκ Παναμᾶς, 19.558 ἐκ Κίνας, 18.737 ἐκ Νορβηγίας, 18.713 ἐκ Μεξικοῦ, 16.271 ἐκ τῶν Κάτω Χαρών, 14.432 ἐκ Δανίας, 13.618 ἐξ Ελλάδος καὶ μικρότεροι τοις ἀριθμοῖς ἐκ τῶν λοιπῶν Κρατών.

ΡΩΣΣΙΑ

Αἱ φορτώσεις ἐκ τῆς θαλάσσης τοῦ Καρδ

Η Ρωσική κυβέρνησις ἐπεράτως τὰ προκαταρκτικά μέτρα διὰ τὴν ἀποστολὴν 24 ἐν δόῳ φορτηγῶν συχρόνι εἰς τὴν Θάλασσαν τοῦ Kara πρός φορτωσιν ἁμπορευμάτων. Πέριου τὰ Σοδίετ εἰχον διευθύνει: πρὸς τὰ ἑκατὸν 46 ἀττάπλουα. Εἰς τὴν Θάλασσαν τοῦ Καρά θὰ σταθμεύσουν τὰ ἐν λιγύῳ πλοῖα εἰς Novi Poi καὶ Pari Ingarka ἐπὶ τῶν ποταμῶν Obi καὶ Yenisei πρὸς παραλιακὴν φορτίων ἔκδοσις, γεννημάτων, λίνου καὶ γρα-

Τό πρώτον φορτηγόν θ' ἀποπλεύσυ κατὰ τὰς ἀρχὰς Αἰγαίους τοὺς θάλασσας δὲ κατέστη μία Σοδιειτεκή ἐπιστημονική ἀποστολή, ητοις θάλασσας προβολής εἰς ἀποτελέσματας μελέτας τῶν ουνθηκόν τῆς ναυασπλόξεως εἰς τὴν ὑπερ-Βρετανικήν την θάλασσαν. Πρὸς διευκόλυνσιν τῶν πλόων ἐγκατεστάθησαν εἰς Διάφορα απίκαια σημεῖα ράδιογραφικοὶ σταθμοί, τρία δὲ υδροπλάνα θάλασσας πρός ἐπισήμανσιν τῶν θαλασσίων περιοχῶν, αἵτινες θάλασσας ἔλευθερωπάνων.

Θά χρησιμοποιηθούν άκόμη και τινά ισχυρά παγοθραυστικά πλοία τά δύοπλα ή ανεγνωσμένα την θάλασσαν είς άπτινα ή έως 6000 μιλών και οι άνακτοιούν τετράκις της ημέρας διάραβτων είς τα άπτροπλα: τας παρατηρήσεις των. Αιμάτης ράβητηρίας των παγοθραυστῶν θὰ είναι δ "Άγιος Ιωάννης τῆς Νέας Γῆς.

(*) N. M. B., 3 xxi 4 Clements Inn, London W. C. 2 (τηλ. Επίναξις).

ΑΙ ΑΝΑΓΚΑΙ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

ΕΚΤΟΝ ΑΡΘΡΟΝ ΤΟΥ Κ. Ν. ΜΕΤΑΞΑ

(Συνέχεια ἐκ τοῦ προηγούμενου)

Άρθρον δύο

Ανθυποπλοίαρχος

1) Γενικὰ καθήκοντα. — Οὐάνθυποπλοίαρχος ἔργάζεται: ὅπδα τὰς ἀμέσους διαταγάς τοῦ πλοιάρχου καὶ τὸν διορθεῖ εἰς πᾶν διατάξιν τὴν ναυτιλίαν. Ἐχει τὴν ἐπιμέλειαν τῶν ναυτιλιακῶν ὄργάνων καὶ ἐργαλείων, οἷον πυξίδων, χαρτῶν, ναυτιλιακῶν ὁδηγῶν καὶ χρονομέτρων καὶ φροντίζει γὰρ διατηρῶνται πάντοτε εἰς καλὴν κατάστασιν καὶ γὰρ εἶναι ἔτοιμοι πρὸς χρησιμοποίησιν κατὰ τὸν πλοῦν.

2) Χρονομέτρων ἐπιμέλεια. — Εἶναι ἀποκλειστικῶς ὑπεύθυνος διὰ τὸ κόρδισμα τῶν χρονομέτρων καὶ λοιπῶν ὡρολογίων τοῦ σκάφους, ὡς καὶ διὰ τὴν ὅπδα τῶν τελευταίων ἔγειται τοῦ ἀκριβοῦς τοπικοῦ χρόνου, τόσον ἐν πλῷ δύον καὶ ἐν δρυμῷ. Ο χρόνος τῶν ὡρολογίων τούτων διορθώνεται: καθὼς ἐκάστην τὴν 6 π. μ. καὶ 6 μ.μ. ἐξ ίσου, τοῦτο δὲ ἀνεξαρτήτως τῆς σημάνσεως τοῦ τηλεγράφου μηχανῆς ἀνὰ πᾶσαν μεσημέριαν.

3) Ἐπιμέλεια δρομομέτρων καὶ χαρτοθαλάμου. — Επίσης ἐποπτεύει τὴν ἀνάπτυξιν τῶν σκαφών, τὴν κανονικὴν σύμπανσιν τῶν βυθομετρικῶν σκευῶν καὶ τὴν συντήρησιν πάντων τῶν διπτικῶν καὶ πηδάλιους ὁργάνων. Ο χαρτοθάλαμος διατελεῖ ὅπδα τὴν ἀμεσον τοῦτον εὑθύνην, οὐδεὶς δὲ ἄλλος δέξιωματικὸς δικαιοῦται γὰρ ἐπειδεῖν εἰς τὴν ταξιθέτησιν αὐτοῦ. Ἐπιμελεῖται τῆς καθαριότητος αὐτοῦ τῆς φυλάξεως τῶν ἐν αὐτῷ διοπτρῶν, σημάτων, διολίδων, αὔξουματικῶν πυξίδων κλπ. καὶ ἀμέσως μετὰ τὴν προσόρμισιν τοῦ πλοίου διφέλει: γὰρ ἀποκαθιστᾷ εἰς τὰξιν τοὺς χάρτους καὶ ναυτικὰ διδίλια καὶ γὰρ προετοιμάζῃ τὰς μέλλοντας γὰρ χρησιμοποιηθεῖν.

4) Βιβλία ἀπογραφῆς, παρεκτροπῆς κλπ. — Επιμελεῖται τοῦ ἀνθυποπλοίαρχου τηρεῖται διδίλιον παρεκτροπῆς τῶν πυξίδων, συμφώνως πρὸς σχέδιον ἐγκεκριμένον ὅπδα τοῦ πλοιάρχου. Επίσης τηρεῖται πίναξ τῆς ἀπολύτου καταστάσεως καὶ τῆς ἡμερήσιας πορείας τοῦ χρονομέτρου ὡς καὶ διδίλιον ἀπογραφῆς τῶν ναυτικῶν χαρτῶν καὶ διδίλιων.

5) Ἐπιμέλεια πηδαλίου. — Εν τῶν κυριωτέρων καθηκόντων τοῦ ἀνθυποπλοίαρχου εἶναι γὰρ ἐπιβλέψις τοῦ πηδαλίου καθὼς διληγὴ τὴν ἔκτασιν αὐτοῦ. Πάντοτε, πρὸ τοῦ ἀπόβολον ἐκ λιμένος, διφέλει: αὐτοπροσώπως γὰρ ἐξετάζῃ τὸ μηχανῆμα, τὰς ἀλύσεις καὶ αὐτὸ τοῦτο τὸ πηδάλιον καὶ γὰρ ἀνακρέψῃ εἰς τὸν ὑποπλοίαρχον περὶ τῆς καλῆς λειτουργίας του, διορθώμενος εἰς τὸ ἔργον τοῦτο καὶ ὅπδα τοῦ ἔυλοργοῦ τοῦ πλοίου.

6) Ἐπιμέλεια σημαιῶν, πλοϊκῶν φανῶν. — Ο ἀνθυποπλοίαρχος ἔχει ἐπίσης τὴν ἐπιμέλειαν καὶ τὴν φύλαξιν τοῦ οκλάμου τοῦ πηδαλίου, ὡς καὶ τῶν σηματῶν καὶ σημάτων. Πρέπει γὰρ ἐπιβλέπῃ διπλῶς, ἀνὰ πᾶσαν στιγμὴν τὰ ἐρυθρὰ φύτα εἶναι ἔτοιμα πρὸς χρήσιν ὡς καὶ τὰ ἀμοιδῶν πλοϊκὰ φύτα ἔτοιμα πρὸς ἀντικατάστασιν τῶν τυχόν ἀχρηστευμένων.

7) Ἐπιμέλεια κυτῶν πρύμνης. — Υπὸ τὰς διδηγίας τοῦ ὑποπλοίαρχου δὲ ἀνθυποπλοίαρχος ἐπιβλέπει: εἰδικῶς κατὰ τὰς φορτοεκφορτώσεις τὰ κύτη τῆς πρύμνης μετὰ πάντων τῶν ἔξαρτημάτων, ὡς ἐπίσης τὰ βρυσούλκα τῆς πρύμνης, τὰ πρυμνήσικα σχοινία καὶ ἄρμενα.

Φροντίζει τὰ κύτη γὰρ εἶναι καθαρὰ καὶ ἔτοιμα γὰρ δεσμοῦν τὸ προοριζόμενον φορτίον, γὰρ δὲ φόρτωσις, γὰρ στοιχεῖσιν καὶ διαχωρισμὸς αὐτοῦ γὰρ γίγνωνται κανονικῶς καὶ γὰρ ἀποφεύγωνται αἱ βλάβαι καὶ αἱ κλοπαὶ. Καταμετρᾷ τὰς ποσότητας τοῦ παραλαβημένου δὲ παραδιδούμενου φορτίου εἰς τὰ πρυμναῖα κύτη καὶ εἶναι ὑπεύθυνος διὰ αὐτάς.

8. "Οπου διορθεῖται καὶ δεύτερος ἀνθυποπλοίαρχος, δὲ πλοιάρχος καταγέμει: τὰ ὡς ἄνω δριζόμενα καθήκοντα μεταξὺ τῶν δύο, δυνάμενος γὰρ ἀνακένεσθαι εἰς αὐτοὺς καὶ μέρος τῶν καθηκόντων τοῦ ὑποπλοίαρχου.

Άρθρον δύο

Ραδιοτηλεγραφῆς

1) Καθήκοντα ἐπὶ ἀνταποκρίσεως καὶ ἐπιμελείας ἀ-

συρμάτου. — Εἶναι ὑπεύθυνος διὰ τὴν ραδιοτηλεγραφῆς καὶ ἀνταπόκρισιν τοῦ πλοίου καὶ διὰ τὰς σχετικὰς μὲ τὸν ἀσύρματον ἐγγραφὰς καὶ λογικαὶσμούς. Ο φείλει γὰρ διατηρητῇ ἐν ἀρίστῃ καταστάσει τὰ μηχανῆματα καὶ τὰ ἐξαρτήματα αὐτῶν, συμπεριλαμβανομένου τοῦ ἑκατομποῦ σημάτων διογθείας, τῶν ἀμοιδῶν εἰδῶν καὶ τῶν βοηθητικῶν συσταρευτῶν φωτισμοῦ. Λαμβάνει γὰρ δέχεται τὰς ραδιογνωνισμέτρας διοπτεύσεις. Καθερίζει τὴν θέσιν τοῦ πλοίου διὰ τῆς ὑπορρυχίου διαβίσσεως τοῦ ἤχου καὶ ἀποστέλλει τὰ ραδιογραφικὰ σήματα κατὰ διαταγὴν τοῦ πλοιάρχου γὰρ τοῦ ἀξιωματικοῦ τῆς φυλακῆς. Ο φείλει ἐπίσης γὰρ παρακολούθησι τὰς ἐκπομπὰς τῶν σταθμῶν, τῶν διαβίσσων τὰ μετεωρολογικὰ δελτία, τὰς προβλέψεις τοῦ θελλάδον γὰρ διαρρέει τὸν πληροφορικῶν καὶ νάεισιν τοῦ πλοιάρχου περιόδους καὶ κατὰ πᾶσαν ἀλλήλην περίοδον ὅπδα τοῦ πλοιάρχου ἐπιβιλημένην.

2) Κανονισμοὶ διεισηνῶν συμβάσεων. — Ο ἀσυρματιστής διφέλει: γὰρ τηρῇ ἐπιμελῶς τοὺς κανονισμούς ἐπὶ τῶν ραδιοτηλεγραφικῶν συγκοινωνῶν, γὰρ ἐξασφαλίζῃ τὴν ὑπηρεσίαν τῆς ἀκρόσεως κατὰ τὰς ὅπδα τῆς Διεθνοῦς συμβάσεως προβλεπομένης περιόδους καὶ κατὰ πᾶσαν ἀλλήλην περίοδον ὅπδα τοῦ πλοιάρχου ἐπιβιλημένην.

3) Έχεμύθεια. — Ο ἀσυρματιστής διφέλει: γὰρ τηρῇ ἀκρινέχει τὴν ἀπειλὴν τῆς καθαριότητος αὐτοῦ τῆς φυλάξεως τῶν ἐν αὐτῷ διοπτρῶν, σημάτων, διολίδων, αὔξουματικῶν πυξίδων κλπ. καὶ ἀμέσως μετὰ τὴν προσόρμισιν τοῦ πλοίου διφέλει: γὰρ ἀποκαθιστᾷ εἰς τὴν φυλακῆς. Απαγγείρεται: ἐπίσης εἰς τὸν ἀσυρματιστήν γὰρ διαβίσσης οἰονδήποτε ραδιοτηλεγράφημα ἀνεντὶ τῆς ἐγκρίσεως τοῦ πλοιάρχου.

4) Ήμερολόγιον ἀσυρμάτου. — Ο πρώτος ραδιοτηλεγραφῆς διφέλει: γὰρ τηρῇ ἐπιμελῶς τὸ ἡμερολόγιον ἀσυρμάτου, γὰρ καταχωρῇ ἐν αὐτῷ κανονικῶς δὲ τὰς ἐγγραφὰς καὶ γὰρ παρουσιάζῃ αὐτὸν ἀγάλητον μεσημβρίαν εἰς τὸν πλοιάρχου περίοδον θεώρησιν.

5) Χρόνος φυλακῆς. — Ο χρόνος τῆς φυλακῆς τοῦ ραδιοτηλεγραφητοῦ, ὅπδα ὑπεριλάτης συνθήκας, δὲν ἐπιτρέπεται γὰρ παρατηρήσιν τοῦ δεκχώρου ἡμερησίων, ἐκάστην δὲ φυλακὴ διαρκεῖ οὐχὶ πλέον τῆς τετραρίας. Περὶ τῆς διαρρέεως τοῦ χρόνου τούτου κανονίζεται δὲ πλοιάρχος διὰ πᾶσαν εἰδικὴν περίπτωσιν, ἐν συνενογήσει μετὰ τοῦ ἀσυρματιστοῦ.

6) Πρόσθετοι ἔργασιαί ραδιοτηλεγραφητῶν. — Οι ραδιοτηλεγραφῆται ὑποχρεοῦνται γὰρ ἐκτελέσουν πᾶσαν γραφικὴν γὰρ ἀντιγραφικὴν ἐργασίαν τοῦ πλοίου, διατασσομένην παρὰ τοῦ πλοιάρχου. Χρησιμεύουν δὲ τὰς ἡλεκτροτεγγίτες διὰ τὰς ἡλεκτρικὰς ἐργασίας τοῦ σκάφους. Χρησιμεύουν δὲ τὰς ἀξιωματικοὺς τῆς ὑπεύθυνης ἐν τῷ πλοιῷ η συγκείνεται ἐν τῇ ξηρῇ ἀσθενείᾳ γὰρ διαβίσσης. Εξερχομένων μελῶν τοῦ πληρώματος. Κατὰ τὰς φορτοεκφορτώσεις δύνανται γὰρ διαταχθῆσαι γὰρ ἐποπτεύουν καὶ μετροῦν τὰς παραλαμβανομένας γὰρ παραδιδούμενας ποσότητας ἐμπορευμάτων. Εννοεῖται δὲ δὲν διατηρήσει ταχαρά τὰ πρόσθετα καθηκόντα τὰς ἐπιφράζοντας, ἐφ' δέν δὲν παρεμποδίζεται καὶ δὲν παραβλέπεται τὸ κύριον καθηκόν της ραδιοτηλεγραφικῆς ἀνταποκρίσεως καὶ συντηρήσεως τοῦ ἀσυρμάτου.

Άρθρον τοῦ

Ιατρός.

1) Καθήκοντα διὰ τοὺς ἀσθενεῖς. — Ο ἀξιωματικὸς ιατρὸς τοῦ πλοίου ἔχει καθηκόν ὑποτεδήποτες καλούμενος γὰρ περιέχει τὴν ιατρικήν τοῦ συνδρομήν τοῦ διαβίσσου καὶ συμβούλης εἰς τοὺς ἀσθενεῖς τοῦ πλοίου, γὰρ περιβάλλεται αὐτοὺς καὶ γὰρ παρακολουθούμενος τὴν ἀνακένεσθαι εἰς τὴν ἀνάρρωσιν.

2) Ύγιεινή καὶ καθαριότης τοῦ πλοίου. — Γενικῶς παρακολουθεῖ τὴν καθαριότητα καὶ τὴν ὑγιεινὴν τοῦ πληρώματος καὶ τῶν ἐπιβατῶν, τῶν διαμερισμάτων τῆς ὑδρίας αὐτῶν, τῶν μαγιειρίων, κυλικείων, τροφαποθηκῶν, λουτήρων, ἀφρευτηρίων, ὑποδεικνύουν δὲ εἰς τὸν πλοιάρχον τὰς τυχόν ἐλλείψεις καὶ τὰς ἐπιβαλλόμενα ὑγιεινὰ μέτρα, πιστοποιεῖ ἐνδεχόμενον κρούσμα

έπιδημικής ή μετεκδοτικής νόσου καὶ φροντίζει διὰ τὴν πρόληψιν τῆς ἑξαπλώσεως αὐτῶν.

3) Φαρμακείον.— Εἰς τὸν λατρὸν ἀνατίθεται καὶ ἡ εὐθύνη τῆς πληρώσεως καὶ διαχειρίσεως τοῦ φαρμακείου τοῦ πλοίου.

“Αρθρον 8ον

Οἰκονομικὸς ἀξιωματικὸς.

Γενικὰ καθήκοντα.— Οἱ οἰκονομικοὶ ἀξιωματικοὶ ἔχουν καθήκον τὴν ἐκτέλεσιν, κατὰ τοὺς εἰδικοὺς κανονισμοὺς καὶ τὰς ἑκάστοτε διαταγάς, τῆς ὑπηρεσίας τοῦ ταχυδρομείου, τῶν ἐμπορευμάτων, εἰσιτηρίων, φορτωτικῶν ὡς καὶ πάσης γραφικῆς ὑπηρεσίας τοῦ πλοίου. Παρακολουθοῦν τὴν παράδοσιν καὶ παραλαβὴν τῶν ἐμπορευμάτων τὴν μέτρησιν ἡ τὴν ζύγισιν αὐτῶν, τὴν καλὴν τοποθέτησιν εἰς τὰ κύτη ἡ εἰς τοὺς εἰδικοὺς χώρους τοῦ πλοίου καὶ φροντίζουν ὅπως ἀποφεύγεται πᾶσα βλάβη ἡ κλοπὴ αὐτῶν.

“Αρθρον 9ον Ναύκληρος.

1) Γενικὰ καθήκοντα.— “Ο ναύκληρος τελεῖ ὑπὸ τὰς ἀμέσους διαταγὰς καὶ τὸν ἔλεγχον τοῦ ὑποπλοιάρχου καὶ διηγεῖται αὐτὸν διὰ τὴν διατήρησιν τῆς τάξεως καὶ τῆς πειθαρχίας τοῦ κατωτέρου προσωπικοῦ τοῦ σκάφους, διὰ τὴν ἐσωτερικὴν καὶ ἐξωτερικὴν καθαριότητα τοῦ πλοίου, τὴν καθαριότητα τῶν διαιρεισμάτων τοῦ πληρωμάτος, τὴν καθαριότητα τοῦ προστέγου καὶ ἐπιστέγου. Βοηθεῖ ἐπίσης τὸν ὑποπλοιάρχον καὶ ἀνθυποπλοιάρχον εἰς τὴν παραλαβὴν καὶ παράδοσιν τοῦ φορτίου καὶ εἰς τὴν καλὴν αὐτοῦ στοιχοῖσαν.

2) Φύλαξις ὑλικῶν.— “Εχει τὴν εὐθύνην τῆς φυλάξεως καὶ τῆς καλῆς διατηρήσεως τῶν ἀποθηκῶν ὑλικοῦ τοῦ πλοίου, ἢτοι σχοινίων, ἔλαιων καθαρισμοῦ, φωτισμοῦ, χρωμάτων, λινατσῶντα.

3) Ἐποπτεία καὶ παρακολούθησις ἐργασιῶν ναυτῶν.— “Ο ναύκληρος δὲν λαμβάνει μέρος εἰς τὰς φυλακὰς τοῦ πλοίου καὶ ἐργάζεται μόνον τὴν ἥμέραν. Ἔγειρεται κατὰ κανόνα τὴν 6.30 πρωῒν ἡ ἐνωρίτερον, μετὰ δὲ τὴν ἀτομικήν του καθαριότητα καὶ τὸ ἀκράτισμα ζητεῖ τὰς διαταγὰς τοῦ ὑποπλοιάρχου ἡ τοῦ ἀξιωματικοῦ φυλακῆς διὰ τὰς ἐκτελεσθήσομένας ἐργασίας, προετοιμάζει τὰ διλικὰ καὶ τὰ σκεύη, τὰ δοπιὰ πρόκειται νὰ χρησιμοποιηθοῦν διὰ τὰς ἐργασίας ταύτας, ἔχει δὲ τὰ πάντα ἔτοιμα πρὸς ἔναρξιν τῆς ἐργασίας κατὰ τὴν κεκανονισμένην ὥραν. Κατανέμει εἰς ἔκκοτον τὴν εἰδικὴν ἐργασίαν, εἰς ἣ διερίσεις ὑπὸ ἀσχοληγῆ, παρακολουθεῖ τὴν ἐκτέλεσιν αὐτῆς, διορθώνων τὰ κακῶν ἔχοντα καὶ φροντίζει κάθε ἐργασία νὰ γίνεται τελεία, ταχέως καὶ οἰκονομικῶς. Μολονότι δὲ δὲν ἔχει ὑποχρέωσιν νὰ ἐργάζηται συνεχῶς καὶ γὰρ ἐκτελῇ καὶ διὰ τὰς ἐργασίας, εἰς ἣς καταγίνονται οἱ γαῦται, διερίσεις ἐν τούτοις νὰ παραμένῃ πλησίον των καὶ νὰ καθοδηγῇ αὐτοὺς ὡς μελλοντικούς καὶ ἴκανος πῶς καλλίτερον δύναται γὰρ γίνη ἡ ἐργασία.

Ο ναύκληρος εὐθύνεται προσωπικῶς διὰ τὴν μή ἔγκαιρον προσέλευσιν τῶν ναυτῶν εἰς τὴν ἐργασίαν των καὶ διὰ τὴν ἀδικιολόγητον ἡ παράκτιρον ἀπομάκρυνσιν αὐτῶν ἡ δι’ ἐπιδεκτονομένην δικηρίαν, ἀτεξίαν καὶ πρακτροπήν, ἐκτὸς ἐὰν ἀναφέρῃ περὶ τούτων ἐγκαίρως εἰς τὸν ὑποπλοιάρχον ἡ τὸν ἀξιωματικὸν τῆς φυλακῆς.

4) Σήμανσις ἐνάρξεως καὶ παύσεως ἐργασίας.— Ή ώρα ἐνάρξεως καὶ παύσεως ἐργασίας σημαίνεται ὑπὸ τοῦ ναυκλήρου διὰ τῶν κεκανονισμένων κωδωνῶν σημάνων, ἀνελλιπῶς, ἐν λιμένι καὶ ἐν πλῷ.

[Η συνέχεια εἰς τὸ προσεχές.]

ΕΠΙ ΤΩΝ ΡΩΣΙΚΩΝ ΠΡΟΤΑΣΕΩΝ

ΑΙ ΠΙΣΤΩΣΕΙΣ ΠΡΟΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΙΝ

Η ΠΡΟΣ ΑΓΟΡΑΝ ΠΛΟΙΩΝ

Εἰς τὸ Λογδίγιον συνεκροτήθη πρὸ τῆς ἡμερῶν συγέλευσις τῶν ἀντιπροσώπων διῶν τῶν Κρατῶν, ἀτινα μετέχουν τῆς Διεθνοῦς Ναυτικῆς Συνδιασκέψεως. Κατὰ τὴν συγέλευσιν ταύτην διεξήχθη μακρὰ συζήτησις ἐπὶ τοῦ ἐρωτήματος τῆς Ἀγγλικῆς κυβερνήσεως, ἐὰν συμφέρῃ εἰς τὴν ναυτιλίαν ἡ παροχὴ Κρατικῶν πιστώσεων πρὸς ἑταῖρες ἡ ίδια ταξιδιώτας, ἵνα διευκολύνῃ τὴν παρ’ αὐτῶν ναυπήγησιν σκαφῶν ἡ τὴν ἄγοράν τοισύτων.

Η κληθεῖσα συγέλευσις ἐνέχει ἰδιαίτεραν δλῶς σημασίαν, γνωστὸς ὅντος, ὅτι ἡ “Διεθνῆς Ναυτικῆς Συνδιασκέψεως” ἀντιπροσωπεύει οὐσιαστικῶς τὸ διλον σχεδὸν τῆς Παγκοσμίου ἐμπορικῆς ναυτιλίας, ἐφ’ ὃσον τὰ μετέχοντα αὐτῆς Κράτη κατέχουν 69.068.000 τόνους, ἢτοι τὰ 90 o/o τοῦ ὑπάρχοντος διεθνοῦς τοννᾶς.

Μετὰ μακράν, δύσον καὶ διεξοδοὶ καὶ συζήτησιν ἐλήφθη πρωτόφασις ἡ κατωτέρω ἀναφερομένη ἀπόφασις, τὴν δόπιαν ἀνέλαβε νὰ ἐπιδόσῃ εἰς τὴν Ἀγγλικήν κυβερνήσειν ἡ ἐν τῇ συγέλευσι τοῦ Βρετανικοῦ ἀντιπροσωπεία. Συγχρόνως ἡ Βρετανική ἀντιπροσωπεία θὰ ἀναπτύξῃ καὶ προφορικῶς τὴν ἀπόφασιν, καθὼς καὶ τὴν πεποιθησίν, διὰ ἐὰν ἡ Μεγ. Βρετανία ἔφερε μόνη τὸ πρόγραμμα παροχῆς πιστώσεων διὰ ναυπήγησις ἡ ἀγορά, τότε καὶ ἀλλακτικήν κυβερνήσεις θὰ θεσπίσουν παρόμοια μέτρα, ὡς ἐπίσης, ἐὰν ἡ Ἀγγλία πράξῃ τὸ ἀντίθετον, τότε τὸ πλευτεῖον, διὰ τοῦτο καὶ αἱ λοιποὶ κυβερνήσεις θὰ ἀργήθησαν τὴν παροχὴν πιστώσεων.

“Η ἀπόφασις τῆς συγέλευσεως ἔχει ὡς κατωτέρω:

»Η παροῦσα συγέλευσις τῆς Διεθνοῦς Ναυτικῆς Διασκέψεως μετὰ τὴν διεξαγχθεῖσαν λεπτομερειακὴν συζήτησιν εἶναι πεπεισμένη, ὅτι ἡ ἀπόφασις ὑπὸ τῆς Ἀγγλικῆς κυβερνήσεως προγράμματος παροχῆς πιστώσεων διὰ τὴν ναυπήγησιν ἡ πώλησιν ἐμπορικῶν πλοίων, ἀδιακρίτως πρὸ τὴν Ἐθνικότητα τοῦ ἀγοραστοῦ, θὰ ἀποβῇ ἐναντίον τῶν συμφερόντων δλῶν ἐκείνων, οἵτινες ἀσχολοῦνται μὲ ναυτιλιακὰς ἐργασίας, ἢτοι πλοιοκτήτας, πλοιάρχους, ἀξιωματικοὺς καὶ ναύτας, καθὼς καὶ τῶν ἀσχολουμένων μὲ συνχρόνων τοισύτων. Θὰ ἀποβῇ ἀκόμη ἐναντίον τῶν συμφερόντων καὶ αὐτοῦ τούτου τοῦ ναυπήγηκου μλάδου, ὑπὲρ τοῦ διοπίου κυρίως θὰ θεσπίζοντο αἱ ὑπὲρ μελέτην πιστώσεως.

»Η παραχώρησις τοισύτων πιστώσεων καὶ εἰς αὐτὸν ἔτι: τὸ μέλλον παρ’ οἰκοδήποτε Χώρας, ἢθελεν ἀναγκάσαι εἴτερος ναυπηγίας ἡ ναυτικὰς Χώρας γὰρ θεσπίσουν ἀμέσως παρόμοια μέτρα, ἐπὶ γενικῇ ζημιᾷ τῆς τοισύτων διεθνοῦς ναυτιλίας καὶ τῆς ναυπηγικῆς διομηχανίας καὶ συγχρόνως μὲ διπάντας αὐτίνες θὰ ἐπισέσουν ἀναποδράτως ἐπὶ τοῦφρολογισμούσιλκου, οὐτιγνωσθαῦσιστάρηγρη.

Τὸ ἐν Λογδίγῳ Ναυτικὸν Ἐπιμελητήριον δημιουρεῖον εἰς τὸ δελτίον τοῦ την ἀπόφασιν ταύτην, τὴν συνιδέει μὲ τὰ ἀκόλουθα σχόλια: «Τὸ ζήτημα τοῦτο εἶναι σπουδιότεταν διὰ τὴν Μεγ. Βρετανίαν, τίποτε δὲ δὲν θὰ δικαιοιστοῦ τὴν τυχὴν κυβερνητικὴν ἀπόφασιν πρὸς παροχὴν διευκολυντικῶν πιστώσεων πρὸς τὸν Αγγλούς ἡ ἀλλοδαπούς διὰ τὴν ναυπήγησιν ἡ ἀγορὰν πλοίων καὶ εὐχερή μεταβίβασιν τούτων εἰς ξένης σηματικίας.

»Τὸ Ναυτικὸν Ἐπιμελητήριον ἐγκαίρως διετύπωσε σχέσετα τὴν γνώμην του πρὸς τὸ Board of Trade, ὅτι, δηλαδή, ποτὲ δὲν ἢθελε συνηγορήσει: ὑπὲρ τοισύτων πράξεων, ἐντελῆς ἀδικαιολογήτου, παροχῆς δηλ. πιστώσεων πρὸς ἀτμοπλοΐας ἡ ἀφοπλιστάκειασθανδήποτε ἐθνικότητος καὶ παρὰ κυβερνήσεως οἰκοδήποτε Χώρας, καθόσον τοισύτων μέτρων ἀντίκειται εἰς τὰ ζωτικὰ συμφέροντα καὶ θέση Χώρας ναυτικῆς καὶ δλῶν εἰδικῶν τῶν ἐργασίων ἡ καὶ ὅπως δήποτε ἐξαρτωμένων ἐπὶ τῆς ναυτιλίας.

Περαιτέρω τὸ Ναυτικὸν Ἐπιμελητήριον τοῦ Λογδίου κρίνει τὴν πρότασιν περὶ πωλήσεων μὲ πιστώσεις, ἀναφέρει ἀπὸ καθαρῶς Ἀγγλικῆς ἀπόφεως, ὅτι θὰ ἐπιφέρῃ αἰσθητὴν ζημίαν δι-ότι: θὰ τοιώσῃ τὴν ἐν Ἀγγλίᾳ ναυτεργατικὴν ἀνεργίαν.

»Σήμερον 45.000 Αγγλοί: ναυτικοί εἶναι ἀνεργοί: καὶ ἡ Ἀγγλικὴ σκάφη 21)2 ἐκατομμυρίων τόνων γκρδες εἶναι δεμένα. Ἀσχέτως, ὅθεν, ἀν τὰ πωληθησόμενα πλοῖα θὰ ληφθοῦν ἀπὸ τὰ ἡδη ἐργαζόμενα ἡ ἀπὸ τὰ ἀργοῦντα, πάντως ἡ πώλησις των εἰς ἀλλοδαπούς θὰ ἀποφέρῃ ζημίαν. Πρώτον διότι: ὁ σύγκος τῆς παγκοσμίου χωρητικότητος δὲν ἐλαττούται: διὰ τῶν ἐν λόγῳ πωλήσεων. Δεύτερον, διότι: ἐὰν τὰ πωληθησόμενα Αγγλικὰ πλοῖα διατελοῦν ἐν κινήσει, τότε θὰ ἀπολυθοῦν τὰ πληρωμάτα των καὶ θὰ αὐξηθῇ ὁ ἀριθμὸς τῶν Αγγλων ἀνέργων. Τρίτον, ἐὰν τὰ πωληθησόμενα σκάφη θὰ ληφθοῦν ἀπὸ τὰ ἀργοῦν, τότε οἱ ἀλλοδαποί ἀγορασταὶ των θὰ τὰ ρίψουν εἰς τὴν ἀγορὰν καὶ θὰ λέψουν κατ’ ἀναλογίαν ἐν μερίδιον ἐργασίας, ὅπότε Αγγλικὰ πλοῖα ίσης χωρητικότητος ἀπὸ τὰ κινούμενα, μὴ εὑρίσκοντα ναῦλον. Θὰ τεθοῦν ἐν λόγῳ, διότε καὶ πάλιν τὰ ἀπολυθοῦμενα πληρώματα θὰ ἐνσχύσουν τὰς τάξεις τῶν ἀνέργων.

»Αἱ δύσκολοι συνθῆκαι: τὰς ὁποίας ἀντιμετωπίζει: σήμερον ἡ Βρετανικὴ ναυτιλία εἶναι ἀπόρροια τῆς πολιτικῆς ἀλλών ναυτικῶν Κρατῶν, ἀτινα διαθέττουν ἀφειδῶς τὸ δημιόσιον χρῆμα εἰς παχυλὰς ἐπιχορηγήσεις πρὸς ναυπήγησιν καὶ διεύρυνσι τῆς ἐργασίας τῶν πλοίων τῆς Εθνικῆς των σηματικίας. Κατὰ φανερὸν ἀντίθεσιν ἡ Βρετανικὴ ναυτιλία ἔχει ἐγκαταλειφθῆ, δπως παλαιόση διὰ τῶν ἀδιωναύτης δυγάμεων τόσονένταί τοισύτων τοῦσφροδροῦ ἀνταγωνισμοῦ τῶν ξένων ναυτιλίων, δύσον καὶ κατὰ τῆς καταθλιπτικῆς φορολογίας τῆς ἐπιθληθείσης ἐν Ἀγγλίᾳ εἰς ὅλας τὰς διομηχανίας, διότι καὶ κίνησις παρέχει ἐργασίαν εἰς τὴν ναυτιλίαν».

ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΙΣ ΠΛΩΤΗΣ ΔΕΞΑΜΕΝΗΣ ΕΝ ΕΛΛΑΔΙ ΜΙΑ ΣΟΒΑΡΑ ΠΡΟΤΑΣΙΣ ΤΟΥ ΟΙΚΟΥ "ΡΙΤΣΑΡΣΟΝ",

Πληροφορούμεθα, ότι ο γνωστός είς τήν Έλληνικήν ναυτιλίαν και πολλάς υπηρεσίας παρασχών είς αύτήν, Αγγλικός ναυτικός Οίκος «P. Wigham—Richardson & Co Ltd» κατέστησε πρός τους σοδαρότερους ναυτιλιακούς παράγοντας τής Χώρας μας γνωστής τής προθέσεις του διά την έγκαττάστασιν ἐν Έλλάδι πλωτής δεξαμενής, σημαντικών διαστάσεων, μετά τελειστάτου συστήματος συνεργειών δι' έπισκευάς, έπιθεωρήσεις και δεξαμενούσιμούς τῶν πλοίων, έφωδικασμένης δὲ μὲ δλα τὰ νεώτερα τεχνικά δεδουλένα διά τήν ταχυτήν διεκπεράσιων τῶν ἐν λόγῳ έργων.

Ο ἐν λόγῳ Οίκος ἔσσον αὔρορά τὴν τεχνικήν κατάρτισιν τῆς ζλης ἐπιχειρήσεως ἔξαρτηκήν ἀποδίδει σημασίαν είς τήν συνεργασίαν τῶν φιλικῶν συνδεομένων πρός αὐτὸν κ.α. «Swan, Hunter and Wigham Richardson, Ltd», παγκοσμίων γνωστῶν ναυπηγῶν και τακτοκευαστῶν τῶν μεγαλυτέρων και τελειοτέρων πλωτῶν δεξαμενῶν.

Η πρός τους ναυτιλιακούς μας παράγοντας διαδικασθεῖσαν ἐπιστολή διαχράψει τὴν ἔκτασιν και τὴν σημασίαν διά τὴν Έλλάδα τῆς ἀποκτήσεως μιᾶς συγγρονισμένης βάσεως ἐπισκευών, καταλήγει δὲ μὲ τὴν ἐπίδια, ότι σπουδαῖα θὰ είνε τὰ ὀφελήματα διάτην Έλληνικήν ναυτιλίαν και τὴν Έθνον μας Οἰκονομίαν, ἀμεσος δέ και σημαντική ἐργασία θὰ δοθῇ εἰς πλείστους εἰδικοὺς Έλληνας ἐργάτας.

Μετὰ τῆς ἐπιστολῆς διεδιβάσθη και τὸ κάτωθι ἐρωτηματολόγιον, διὰ τοῦ ὄποιού δι' Οίκου Ρίτσαρσον ζητεῖ τὰς γνώμας τῶν ἐφοπλιστῶν μας κύκλων.

1) Φρονεῖτε, ότι: οὐ πάρχει πράγματι: ἀνάγκη αὐξήσεως τῶν μέσων Δεξαμενούσιον ἐν Έλλάδι;

2) Εχετε τὴν γνώμην, ότι: ἰδρυσις Ἐταιρίας πρός ναυπήγησιν και ἐκμετάλλευσιν Πλωτῆς Δεξαμενῆς, μετά γεωτάτου συστήματος Συνεργειών δι' έπισκευάς αὐτοῦ, θὰ ήτο ἐμπορική ἐπιτυχία;

Ἐάν αἱ ἀπαντήσεις σας εἰς τὰ ἀνώ ἐρωτήματα είνε καταφτικαὶ, τότε:

α) Ποίαν χωρητικότητα φρονεῖται: πρέπει νὰ ἔχῃ ή Δεξαμενή;

β) Ποίος θὰ ἡτο ὁ καταλληλότερος λιμνὴ πρός τοποθεσίαν αὐτῆς;

* *

Τὰ «Ναυτικά Χρονικά» μετ' ἴδιαζόυσης χαρᾶς ἀποδιέπουν εἰς τὴν πραγματοποίησιν τῶν σκέψεων τοῦ ἐπιφανοῦς τούτου Αγγλικοῦ Οίκου. Η σοδαρότης και τὸ ἀνέκκαθεν ἐπιδιαφέρον ὑπό τοῦ Οίκου Ρίτσαρσον διὰ τὴν ἐμπορικήν μας ναυτιλίαν, πείθει: ἡμᾶς, ότι: εὐεργετικωτάτη θὰ είνε ἡ πραγματοποίησις τῆς ἐγκαταστάσεως ἐν Έλλάδι πλωτῆς δεξαμενῆς.

Η ἔλλειψις τῆς είνε καταφυγεστάτη.

Χώρα κατ' ἔσοχήν ναυτική, ἔχουσαν υπερπενακόσια ἀτμόπλοια, στερεῖται: τελείως τῶν νεωτέρων τεχνικῶν μέσων, διὰ τῶν ὄποιων οὐ μόνον αἱ ἐπισκευαὶ τῶν πλοίων μας ταχύτερον θὰ ἐκτελοῦνται, ἀλλὰ και θὰ προσελκύσουται και τὰ εἰς τὴν ξένην ἐκτελοῦνται ηδη τὰς ἐπισκευάς τῶν Έλληνικῶν φορτηγά.

Δὲν είναι εὐκαταφρόνητα τὰ ποσὰ τοῦ συγκαλλάγματος, τὰ ἐπισκευάς τῶν Έλληνικῶν ἀτμόπλοιας ἔξοδεύσιον ἐν τῇ ξένῃ διὰ τὰς ἐπισκευάς τῶν. Πρόχειροι: ὑπολογιστοὶ ἀναδιδόσουσι: τὸ ποσὸν τοῦτο εἰς 500.000 λίρας ἑταγίσιως, πεσδὸν ὅπερ, ἀν ἐπετυγχάνετο νὰ παραμείνῃ εἰς τὴν Χώραν, τὰ μέγιστα θὰ συνετέλει: εἰς τὴν ἀνακούφισιν τῶν ἐργατικῶν τάξεων και εἰς τὴν τεχνικωτέρων—προϊόντος τοῦ χρόνου—κατάρτισιν αὐτῶν.

Ἐκ τῆς προτάσεως τοῦ Οίκου Ρίτσαρσον ἀνκύπτει: και πάλιν τὸ ζήτημα τῆς Ναυπηγικῆς διοικητικῆς ἐν Έλλάδι, διοργανωτικῆς ἔχούσης κάθε δικαιώματα νὰ ξήσῃ εἰς τὴν Χώραν μας, χωρίς νὰ ἐπιβαρυθῇ ὁ λαός διὰ τῶν γνωστῶν μέσων ἐπιδιοίης δικαιώματος κατατάστασιν αὐτῶν.

Ολο: οἱ ξένες λιμένες Μεσογείου και Βαρ. Εὐρώπης έξαιρετικήν σημασίαν ἀποδίδουσιν εἰς τὸ ζήτημα τῆς συγκεντρώσεως πλοίων πρός ἐπισκευήν εἰς τὰς δεξαμενάς τῶν. Διαφημίζουσι: συ-

νεχῶς τὴν τεχνικήν των κατάρτισιν και πρὸς τὴν ναυπηγικήν διοικητικάς ἀποδιέπουσιν, ὡς πηγὴν πλούτου.

Ἡ Έλλάς, διπος ἡγεόντες τὴν Ναυτιλίαν της, ἡγεόντες παραλλήλως και τὰς συμφυέτες πρὸς αὐτὴν ἐπιχειρήσεις. Χωρὶς νὰ πρόκειται νὰ προδῇ εἰς δικαίας θυσίας ἀφήκε νὰ νεκρωθῇ ἡ Έλληνικὴ μηχανογυρία. "Ἄς ἐπωφεληθῶμεν τούλαχιστον τῆς προθέσεως τῶν" Αγγλων, διπος ἀποκτήσωμεν πᾶν διὰ την μέχρι σήμερον δέν ἐπραγματοποίησαμεν ἔξι ίδιων.

"Ἄς ὑποβοήθησαμεν τον Οίκον Ρίτσαρσον εἰς τὴν πραγμάτωσιν τοῦ σχεδίου του. Πάσσαν εὐκολίαν ἀς παράσχωμεν εἰς αὐτὸν, διπος καταστῇ ἡ ἀπαρχὴ τῆς ἀναπτύξεως τῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας ἐν Έλλάδι."

ΓΕΝΙΚΗ ΤΑΣΙΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Ἡ δευτάτη κρίσις ή διποία μαστίζεις ἐξακολουθητικῶς ἀπό τινων ἐτῶν τὴν Παγκόσμιον Ἐμπορικὴν Ναυτιλίαν και ὑπὸ τὴν πίεσιν τῆς διποίας περιέστησαν ἐν μαρασμῷ και διαρκῶς φθίνουν τόσαι ναυτιλιακοὶ ἐπιχειρήσεις, μολονότι οὐδένα ἐθυμηρύεις ὥστε νὰ σκεφθῇ κακόν, διπος προσβῇ εἰς ναυπηγησιν, ἐν τούτοις δὲν ἀπέκλεισεν διρισμένους κύκλους νὰ τραποῦν εἰς τὴν ἀπόκτησιν νέων τύπων πλοίων, σημαντικῶς οἰκονομικωτέρων ἀπὸ τὰ ὑπάρχοντα.

Ἡ διαχείρισης ἐνδεικοῦσιν πλοίους οἰκονομικοῦ είνε ἵσως τὸ μοναδικὸν φάρμακον, διπος οὐ δύναται: νὰ ὑπερικηθῇ ή σημειερήνη ἔντονος κρίσις. Οἱ χαλκοὶ ὑπέρ ποτε ναῦλοι, μόνον μὲ ἔξοδως χαμηλά ἔξοδα και μὲ μικράν κατανάλωσιν καυσίμου ὅλης δύναται: νὰ καταστήσουν δχι μόνον ἀνευ ξημίας τὴν κίνησιν ἐνός πλοίου ὑπὸ τὰς παρούσας συνθήκας, ἀλλὰ ἔν τινι: μέτρῳ και ἐπικερδῇ.

Ἐπέρχεται, φυσικά ἐκ τούτου, μία ἀναστάτωσις εἰς τοὺς δρους τῆς ναυτιλιακῆς ἐργασίας, διπος οὐ και είνε δικαιολογημένον τὸ ἐνδιαφέρον, ὅπερ προκαλεῖ: ή συχνῇ ναυπηγησις δλονέν και πλέον οἰκονομικῶν τύπων φορτηγῶν σκαφῶν. Οἱ "Αγγλοί: και Σουηδοί ναυπηγοὶ φαίνονται: λύοντες διὰ τοῦ τρόπου τούτου τὸ ζήτημα ἀντιμετωπίσεως τῆς ναυτιλιακῆς κρίσεως. Διαφορῶς κατασκευάζουν πλοίαν και μηχανάς νέου τόπου, διτια και ὀνόμασκαν «οἰκονομικὰ πλοῖα μεγίστης ικανότητος» (Economy and high efficiency ships).

Ἐνα τοιούτου τύπου σημαντικῶς οἰκονομικοῦ πλοίου κατασκεύασεν ἡδη τὸ ἐν Λιγυχόλιμεντής Σουηδίας ναυπηγείον Motala. Τὸ σκάφος τοῦτο είνε τὸ διπος Τrione" χωρητικότητος 2800 τόνων φορτίου, ἀναπτύσσει: δὲ ταχύτητα 9.56 μιλλίων καιθ' ὥραν μὲ κατανάλωσιν μόνον 6.53 τόνων γαιανθράκων τὸ 24ωρον μὲ δύο λέβητας. Μὲ τὴν χρησιμοποίησιν τοῦ ἐνδεικοῦν λέβητος ἀπέδωκε ταχύτητα 8 ἔως 8 1/4 μιλλίων, ἔχει: δὲ τότε κατανάλωσιν δι τόνων γαιανθράκων τὸ 24ωρον.

Ἐξ ἄλλου τὰ ἐν Burntisland Αγγλικά ναυπηγεῖα τῆς ὁμονόμου ναυπηγικῆς ἐταιρείας προέδρους ἡδη εἰς ναυπηγησιν 12 ἐν δλω ἀδελφῶν πλοίων «οἰκονομικοῦ τύπου». "Ἐκαστον τῶν πλοίων τούτων ἔχει χωρητικότητα 7800 τόνων φορτίου, τὰ δὲ μέχρι τοῦδε ἐπιτευχύθεντα ἀποτελέσματα ὑπερέδησαν—κατὰ γενικήν ὁμολογίαν — πάσκων προσδοκίαν.

Ἐν ἐκ τῶν οἰκονομικῶν αὐτῶν ἀτμοπλοίων διπος ἐν ταξείδιον ἔξι Αγγλίκας εἰς Αργεντινήν μετ' ἐπιστροφῆς είχε συνολικήν κατανάλωσιν μόνον 1100 τόνων γαιανθράκων διπος οὐδὲν τὰς ἀνάγκας. "Ἐάν ἡδη ἐπενεχθοῦν εἰς τὰ μηχανήματα τῶν λεβήτων και τῆς κυρίας ἀτμομηχανῆς του ὁρισμέναι: τροποποιήσεις κτηγορεῖσα: ἐκ τῆς πείρας, διὰ τῆς προσθήκης, δηλαδή, ὑπερθεματήρων και προθερμαντήρων εἰς τοὺς λέβητας, μὲ ίδιαιτέρας οὐδείδης εἰς τοὺς κυλίνδρους τῆς ἀτμομηχανῆς, τότε ή κατανάλωσις γαιανθράκων διὰ τὸ διανωτικόν θὰ μειωθῇ εἰς τοὺς 900 τόνους.

Τὰ ἐκτελεσθέντα ταξείδια τῶν οἰκονομικῶν πλοίων τοῦ τύπου τούτου ἀπέδειξαν τὴν ἀρτιότητα τῶν γεγονέων μεταβολῶν και

εἰς τὸν τύποντοῦ σκάφους, τῆς ἔλικος καὶ τῶν μηχανῶν, διὸν ἐφωδίασθησαν.

Ἐναυπηγήθησαν ἐπίσης καὶ μικρότερα ἀτρόπλοια, εἰδικὰ διὰ τὴν μιταφορὰν φορτίων ξυλείας. Καὶ τὰ σκάφη ταῦτα ἀπέδιοικαν λαμπρὰ ἀποτελέσματα.

Συμφώνως πρὸς τὰ αὐστηρῶς τηρηθέντα ἡμερολόγια τῶν, εἰχον κατανάλωσιν 9 1/2 τόννων γαιανθράκων κατὰ 24ωρον μὲ ταχύτητα 8 3/4 μιλλίων (ταξεῖδιον ἀπὸ Σουάζ εἰς Σπέτζεν) καὶ κατανάλωσιν 11 τόννων τὸ 24ωρον μὲ ταχύτητα 9 ὥστε 10 μιλλίων (ταξεῖδιον ἀπὸ Λογδίνου εἰς Δυτ. Ἀφρικήν).

Τὰ πλοῖα ταῦτα, μεγαλύτερα τοῦ Σουηδικοῦ «Trione», εἶναι χωρητικότητας 3150 τόννων φορτίου καὶ ἔχον διαστάσεις 265 ποδῶν μήκους καὶ 43 ποδῶν πλάτους. Θεωρεῖται γεγονός, διὰ τὸν λόγον πλοίων, ἐάν πλούτισθοῦν μὲ τὰς νεωτέρας ἐφεύρεσις λεβήτων καὶ μηχανῶν, θὰ ἀποδῆσι διχι μόνον οἰκονομικῶν, ἀλλὰ καὶ ἔτι ταχύτερα.

ΤΡΙΑ ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΜΗΧΑΝΩΝ ΔΙΑ ΤΗΝ ΚΙΝΗΣΙΝ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Κατὰ τὸ τρέχον ἔτος καθειλκούμεναν τὰ μεγαλύτερα πλοῖα, ἀτιναχθέντας διὰ τῶν νέων στροβίλων—ἡλεκτρικῶν μηχανῶν, ἀναμένονται δὲ μετὰ πολλοῦ ἐνδιαφέροντος τὰ ἀποτελέσματα τῶν δοκιμῶν, αἵτινες ἀρχίζουν κατ' αὐτάς, δεδομένου δια συνεπληρώθη ἡ κατασκευὴ τῶν ἐν λόγῳ σκαφῶν καὶ δὲ ἐξαρτήσις τῶν.

Τὸ πρῶτον ἐκ τῶν πλοίων τούτων εἶναι τὸ «Strath» τῆς «P. καὶ O.» προοριζόμενον διὰ τὴν γραμμὴν τῆς Αὔστραλίας καὶ τὸ «Rangatira» τῆς ἀποτολούς «Union» προοριζόμενον διὰ τὴν γραμμὴν τῆς Νέας Ζηλανδίας. Ἐπισπεύδεται, ἐπίσης καὶ ἡ ἀποπράτωσις καὶ τρίτου ὑπερωκεάνειον, τοῦ «Monarch of Bermuda». Τὸ πλοῖον τοῦτο θὰ παραδοθῇ περὶ τὰ τέλη τοῦ τρ. ἔτους, ἀπαντα δὲ τὰ ὡς ἀνω σκάφη κατασκευάζονται εἰς τὰ Ἀγγλικὰ ναυπηγεία Βίκερς—Αρμστρογκ.

Ἐναντὶ τῶν τριών τούτων σκαφῶν φερόντων μηχανὰς ἀπολύτως στροβίλο—ἡλεκτρικάς, ἐτέθησαν ἐφέτος ἐν ὑπηρεσίᾳ πλοία ἐπίσης ταχύπλοα, ἀλλὰ φέροντα μηχανὰς τύπου Ντῆζελ, ταῦτα δὲ εἶναι τὰ ὑπερωκεάνεια «Reina del Pacifico». Ἀγγλικὸν καὶ τὸ «Venus» ἀνήκον εἰς μίαν Νορβηγικὴν ἑταρείαν τοῦ Μπίργκεν.

Ἐν συνεχείᾳ τῶν ἀνωτέρων τύπων πλοίων ἐτέθησαν ἐφέτος ἐν ὑπηρεσίᾳ καὶ ἄλλα σκάφη ἐφωδιασμένα μὲ μηχανὰς στροβίλοις εἰδεῖς καὶ μὲ σύστημα πολυσωληνοειδῶν λεβήτων. Τὸ κυριώτερον τοῦ τύπου τούτου σκάφος εἶναι τὸ ὑπερωκεάνειον «Empress of Britain», διὰ δοκιμασθὲν ἡδη εἰς τρία συνεχῆ ταξεῖδια Ἀγγλίας—Κνημᾶ ἀπέδωκε τὴν μεγίστην ταχύτητα μετὰ τῆς μεγίστης δυνατῆς διὰ τοιαῦτα πλοία οἰκονομίας καυσίμου ὅλης, ἦτοι 0.6 τῆς λίθρας καὶ ἔτι διλ.γωνέρων, ἐλαῖου, καθ' ἐπονού καὶ ὄρχων.

Καὶ διὰ τὰ τρία ταῦτα συστήματα τῶν μηχανῶν δὲν δύναται ἀκόμη να γίνη ἡ σύγκρισις εὑτε καὶ νὰ ἐκφρασθῇ ὑπὸ τῶν εἰδησῶν θετική γνώμη, περὶ τοῦ ποίου ἐν τῶν συστημάτων θὰ εἶναι τὸ ἐπικρατέστερον ἐν τῷ μέλλοντι, διότι πάσχει γνώμη θὰ ἐξαρτηθῇ ἀπὸ τὰ περίστατα τῆς πείρας ἐκ τῶν δοκιμῶν καὶ τῆς ἐργασίας τῶν προσαναφερομένων πλοίων.

Εἰς τὰς ναυπηγήσεις μεγάλων πλοίων κατὰ τὸ παρὸν ἔτος προετιμήθησαν καὶ μηχαναὶ Ντῆζελ τοῦ τύπου τῶν τετραχρόνων καὶ τῆς ὑπερπιέσεως (supercharge). Τοιούτους τύπους μηχανῶν ἔχουν τὸ «Ολλανδὸν «Κολομβία» καὶ ἀπαντα τὰ διὰ λογαριασμὸν τῆς «Anglo-Saxon Petroleum, Co» γνωπηγήθεντα τάνκερς, ἀτιναχθέντας μηχανὰς Ντῆζελ, συστήματος Werkspoor, ἀνέπτυξαν ταχύτητα 12 1/2 ὥστε 13 μιλλίων καθ' ὥραν.

Η ΠΡΟΟΔΟΣ ΤΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΤΟΥ ΓΙΓΑΝΤΙΑΙΟΥ «ΚΙΟΥΝΑΡΝΤΕΡ»

Ο Ἀγγλικὸς ναυτικὸς τύπος δημοσιεύει ἐνδιαφερούσας πληροφορίας ἐπὶ τῆς πρόσδου τῶν ναυπηγικῶν ἐργασιῶν τοῦ ὑπὸ ἀριθ. «43» ὑπερωκεάνειον τῆς Κιούναρ Λάιν, δηλαδὴ τοῦ γιγαντιαίου «Κιούναρντερ» τῶν 73.000 τόννων γκρός.

Ἡ ναυπηγήσις του προχωρεῖ μετὰ μεγάλης δραστηριότητος, ἢ δέ ἐργασία προάγεται ἀλματωδῶς ἡμέρα τῇ ἡμέρᾳ. Ἡδη ἡρχισαννὰ διαφαίνονται αἱ γραμμαὶ τοῦ σκάφους καὶ ταῦτοχρόνως μὲ τὴν κάλυψιν δι' ἐλασμάτων τῶν πλευρῶν του, ἡρχίσε

καὶ ἡ στρῶσις τῶν καταστρωμάτων του.

Ἐάν τις κρίνῃ ἐκ τῆς συντελεσθεῖσῆς μέχρι τοῦδε ἐργασίας, δύναται νὰ συμπεράγῃ διαστίμως, διὰ δὲ πλωτὸς οὐτος κολοσσὸς θὰ εἴναι ἔτοιμος ἐντὸς τοῦ καθορισθέντος ὑπὸ τῶν συμβολαίων χρόνου ἥτοι τὸν ἀνοιξιν τοῦ προσεχοῦς ἔτους 1932.

Τὸ νέον «Κιούναρντερ» θὰ ἔχῃ ἐγγένει καταστρώματα τῆς ισάλου γραμμῆς, τὸ δὲ πρωματίον τημήκιν τοῦ σκάφους θὰ προσειώζῃ μίαν σειρὴν γιγαντιαίων ὑπερκειμένων ἀνδήρων μὲ τὰ καταστρώματα περιπέτειας.

Φίγματι συγχρόνως διαδικούνται, διὰ εἰς τὰ κύττα ναυπηγεία τοῦ ποταμοῦ Κλάνδ προστομάζεται, διὰ θέσις καὶ ἡ τερποτίκη ἐσχάρη διὰ τὴν ναυπηγήσιν ἐνδές ἀδελφοῦ πλοίου τοῦ νέου «Κιούναρντερ». Αἱ φήμικα δημος αὐτοῖς οὐδεμίαθεν ἐπιβεβιασθέντες, δὲ νέα ναυπηγήσις θέλει ἀποφασίσθη μόνον μετὰ τὴν καθέλκυσιν τοῦ «Κιούναρντερ—Νο 543», ἐξηρτάσθαι δὲ δὲ τούτη ἀπόφασις ἐκ πολλῶν δεδομένων, ἀτιναχθέντας δὲ τούτη τῆς Κιούναρ.

Συγχρόνως τὸ ναυπηγεῖον διὰ πρωταρχεύει τὸ «43» οὐδεμίαν ἐνδειξίν εἰπειρωτίζεις περὶ πρωπαρχεύειας ἐργασίας διὰ τὴν ναυπηγήσιν δευτέρου παρεμβούσιον καλεσσοῦ.

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ

Ἐσημειώθησαν αἱ ἀκόλουθοι ἀγοραπωλησίαι ἀτμοπλοίων κατὰ τὸ λῆσσαν 150ήμερον:

«Grand Liban» Γαλλικὸν τόννων γκρός 3553, φορτίου 5400 τόννων καὶ ναυπηγήσεως 1895 μὲ σερβίου Νο 1 τοῦ 1912, διαστένον καὶ χωρὸν δι' 25 ἐπιβάτας α'. θέσεως, 40 β'. θέσεως καὶ 350 γ'. καὶ δ'. θέσεων, ἀπωλήθη ἐν δημοπρασίᾳ εἰς τὴν Μασσαλίαν ἀντὶ 252.000 φράγκων.

«Almascos» Ἀγγλικὸν, τ. γκρός 614, φορτίου 600 τ. καὶ ναυπηγήσεως 1922 ἀπωλήθη ἀντὶ 3.900 λιρῶν. Τὸ σκάφος τούτο εἶχε πωλήθη τὸν Οκτώβριον τοῦ 1924 ἀντὶ 10.500 λιρῶν, δὲ νέα ναυπηγήσις του κατὰ τὸ 1922 είχε κοστίσει 35.000 λιρῶν.

«Stanton» Ἀγγλικὸν, 1097 τ. γκρός, 1602 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1899, ἡγοασθῆται παρ' Ιταλῶν ἀντὶ 2200 λιρῶν.

«Venus» Γερμανικὸν, τ. γκρός 2581, φορτίου 4000 τ. καὶ ναυπηγήσεως 1892, μὲ κλάσιν Γερμανικοῦ Λδῦδ τοῦ 1930 καὶ ἀναλεβήτωσιν τοῦ 1903, ἡγοασθῆται παρ' Φινλανδῶν ἀντὶ 3.500 λιρῶν.

«Sud Americano» καὶ «Sud Expresso», ἀδελφά πλοία, μότορις, μικτοῦ τύπου γραμμῆς (liners) ἀπωλήθεροι Γερμανικαὶ, τ. γκρός 6660 ἐκαστον, φορτίου 8270 τ. καὶ ναυπηγήσεως 1929 εἰς τὸ Κίελον, μὲ ἀνωτάτην ταχύτητα 17.97 μιλλῶν καὶ ὑπηρεσιακὴν τοιωτην 16 μιλλίων, ἀπωλήθησαν εἰς τὴν Ἀγγλικὴν «Blue Star Line» ἀντὶ 250.000 λιρῶν ὅμοιον. Ἡ ναυτηγήσις των είχε κοστίσει 500.000 λιρῶν.

«Milluna» Αὐστραλιανὸν τοῦ Κυβερνητικοῦ στόλου, 8000 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1914, ἀπωλήθη ἀντὶ 10.000 λιρῶν καὶ μὲ παράδοσιν εἰς τὸν λιμένα τοῦ Σίδνευ. Τὸ αὐτὸν σκάφος είχεν ἀγορασθῆται Δεκέμβριον τοῦ 1920 ἀντὶ 140.000 λιρῶν.

«Dietrich be Coninck» Βελγικὸν Κυβερνητικόν, μὲ τρία καταστρώματα, τ. γκρός 1767 καὶ ναυπηγήσεως 1910 ἀπωλήθη ἐν δημοπρασίᾳ εἰς ἐφοπλιστὰς τῆς Γάνδης ἀντὶ 1.134.130 Βελγικῶν φράγκων, ητοι πόδες λ. στ. 5.3 κατὰ τόννου γκρός.

«Barret» Ἀγγλικὸν μότοριστο, τ. γκρός 119 καὶ ναυπηγήσεως 1916, ἀπωλήθη ἀντὶ λιρῶν 2.000.

«Spind» Νοθηγικόν, τ. γκρός 1386, φορτίου 2.000 τ., καὶ ναυπηγήσεως 1917 ἀπωλήθη εἰς ἐτέραν Νοθηγικὴν ἀτμοπλοΐαν ἀντὶ 9.000 λιρῶν.

ΠΩΛΗΣΕΙΣ ΠΛΟΙΩΝ ΠΡΟΣ ΔΙΑΛΥΣΙΝ

Κατά τὸ λῆσσαν 150ήμερον ἀπωλήθησαν πρὸς διάλυσιν τὰ ἀκόλουθα ἀτμοπλοία:

| Όνομα πλοίου | Τ. γκρός | Ναυπήγ. | Τιμὴ λ.στ. | Διαλυται |
|--------------------------|----------|---------|-------------------|----------|
| Halmoor Ἀγγλ. | 3778 | 10 | 3.500 | Ἀγγλοι |
| Huveh Κινέζ. | 1951 | 01 | 2.000 | Κινέζοι |
| Belleville Καναδ. | 1515 | 73 | 1.000 | Ἀμερικ. |
| Nicaragua » | 1724 | 94 | 1.000 | Ἀμερικ. |
| Lina Ἰταλ. | 2867 | 89 | 3.000 | Ἰταλοί |
| Holland Γερμ. | 2284 | 94 | 1.500 | Γερμανοί |
| (1) Camb. Countess Ἀγγλ. | 4063 | 06 | 2.400 | Ἀγγλοι |
| Asgard Γερμ. | 2389 | 89 | 55 χλ.μάρκα Γερμ. | |
| Swanhild » | 890 | 86 | 8 » | » |
| Wotan » | 2225 | 95 | 55 » | » |
| Ganther » | 1511 | 96 | 43 » | » |
| Bonus Νοθ. | 6189 | 11 | 7.500 | Τάπωνες |
| Eidanger Νοθ. | 1857 | 94 | 1.500 | Νοθηγοί |
| Hendi Ολλανδ. | 2445 | 96 | — | Ἰταλοί |

(1) Τὸ ἀπ. «Cambrian Countess» εἶχε πωληθῆ τὸν Οκτώβριον τοῦ 1925 ἀντὶ 17.500 λιρῶν.

ΔΙΚΑΣΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΥΣΑΙ ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΔΙΚΑΙ

ΓΕΡΜΑΝΙΚΗ ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ

Εύθυνη τοῦ Δημοσίου διὰ μὴ τοποθέτησιν
σημαντῆρος

ΑΝΩΤΕΡΟΝ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΝ ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑΣ

Τὴν 20ην Ὀκτωβρίου 1924 ἐδυθισθή μεταξὺ Βρέμης καὶ Norderney τὸ ἀτμόπλοιον «Hermine» προσκρούσαν ἐπὶ τοῦ νυαγίου τοῦ ἀτμοπλοίου «Ocean King» βυθισθέντος πρὸ ἐτῶν εἰς τὸ σημεῖον ἐκεῖνο καὶ μὴ σημειουμένου διὰ σημαντῆρος ἀπὸ τοῦ 1915 καὶ ἐντεῦθεν. Ὁ πλοιοκτήτης τοῦ βυθισθέντος πλοίου ἡ πέδωκε τὴν ὑπακιτότητα τοῦ δυστυχήματος εἰς τὴν Ἑλλειψιν σημαντῆρος καὶ ἐζήτει ἀπὸ τὸ Γερμανικὸν Δημοσίου τὴν ἐπανόρθωσιν τῆς ζημιᾶς. Τὸ ἐναγόμενον ἥρνυθι πάσχει ὑποχρέωσιν ἀπωτοῦ σημειώνη διὰ σημαντῆρος τὴν νυάγιαν καὶ ἀποδίδει τὸ νυαγίον εἰς πταῖσμα τοῦ ἐγάγοντος. Τὸ δικαστήριον τοῦ Aurich ἀπέρριψε τὴν ἀγωγήν. Τὸ ἀνώτερον δικαστήριον τῆς Celle τὴν ἐθεώρησεν ἔξιμον. Ἡ προσφυγὴ τοῦ Γερμανικοῦ Δημοσίου κατὰ τῆς τελευταίας τεύτης ἀποφάσεως ἀπερρίψθη ὑπὸ τοῦ Ἀνωτάτου Δικαστηρίου τῆς Ἐπικρατείας διὰ τοὺς ἀκελούθους λόγους:

‘Η γειτονή όπωχρέως τις ή δρύψινουτα τὸ Γερμανικὸν Δημόσιον τοῦ νὰ σημαιώνῃ τὰ ἐπικίνδυνα διὰ τοὺς νκυστικῶντας νκυάγια συνάγεται: ἐκ τῶν διατάξεων τοῦ ἄρθρου 101 τοῦ Συντάγματος τῆς 11ης Αὐγούστου 1919 κατά τὴν ὁποίαν «τὸ Δημόσιον ὀφεῖται νὰ φροντίζῃ διὰ τὴν ἔγκαττάστασιν ζλων τῶν νκυτικῶν σημάτων ἦτοι σημαντήρων, φάρων, φωτεινῶν σημαντήρων...» ἐπὶ τοῦ ἐδάφους καὶ ἐντὸς τῆς περιφερείας του. Ἀφοῦ τὸ Δημόσιον ἐπιμεληθῇ τούτου, οὐδὲν νκυτικὸν σῆμα δύναται νὰ τοποθετηθῇ ἢ ἀπειροθή ἀλλως ἢ παρ’ αὐτοῦ ἢ τῇ ἀδείᾳ του». Κατ’ ἀκολουθίαν τὸ Δημόσιον δέον νὰ θεωρηθῇ ὅπατίτον τῆς ἀπωλείας τοῦ πλοίου δρειλομένης εἰς τὴν πράσκρουσιν πρὸς νκυάγιον τὸ δυσίον ἐπὶ πολλὰ ἔτη ἐστιμείοτο διὰ σημαντήρος τοποθετηθέντος φροντίδι τοῦ Κράτους, διτις διμως ἀπωλέσθη δρκδύτερον, χωρὶς νὰ ἐπέλθῃ ἐν τῷ μεταξύ γεγονός τροποποιοῦν τὴν πραγματικὴν κατάστασιν καὶ αἵρουν τὴν ἀνάγκην σημάνσεως τοῦ νκυάγιου.

ΕΚΤΑΣΙΣ ΕΓΘΥΝΗΣ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΟΥ ΔΙΑ ΠΑΡΑΔΟΣΙΝ
ΕΙΣ ΜΗ ΚΟΜΙΣΤΗΝ ΤΗΣ ΦΟΡΤΩΤΙΚΗΣ

· Επιρροδικεῖον Μασσαλίας (27 Απριλίου 1931)

Η Επιχείρηση Adrem, καμισοτάκη φορτωτής και δεμάτων απόρριψης των θυρεοδεψίων, φορτωθέντων την 21ην Μαρτίου 1930 έπειτα από την παραδόση της Βένικης Ατμοπλοΐας της Ελλάδος, απάντησε μεταξύ την παραδόσεις έννογχης την Ατμοπλοΐαν, την οποία διέτη την πληρωμή της αξίας του έμπορεύματος, των γενομένων έξόδων και αποζημιώσεως έντονος Φρέγκων. Η έναγχημένη προσεπικόλεση των κ. Tabet και την Lloyd's Bank, τόν μεν πρόσωπον ως πρωταρχούντων της άνω δεμάτων άνων οιδηνότερων και απαλλαγέντων την Ατμοπλοΐαν από πάσην εύθυνη, την δὲ Τράπεζην ως άλλην έννοιαν έννοητην την Ατμοπλοΐαν.

Ἐπειδὴ είναι ἔκτος πλάνου ἀμφισβήτας θτὶ ἡ Ἀττικοῦ τοῦτον.
Ἐπειδὴ είναι ἔκτος πλάνου ἀμφισβήτας θτὶ ἡ Ἀττικοῦ Ἐπιτροπία εί-
ναι ὑπεύθυνος διὰ τὴν παράδοσιν τοῦ ἐμπορεύματος εἰς τὸν κ. Tabet, μη-
κομιστὴν τῆς φωτιστικῆς. Ὡς ἐκ τούτου είναι ὑπόχρεως ἔναντι τῆς ἔται-
ρεώς Adrem εἰς τὴν πληρωμὴν τῆς αξίας τοῦ ἀντικανονικῶς παραδοθέν-
τοῦ ἐμπορεύματος, ἀνεργομένης εἰς τὸ περὸν Φρ. 3246, τῶν γενομένων ἐξ
ἔδωλα ἐξ Φρ. 190 καὶ τοῦ ἀποτελμάτων διὰ τὴν Ἑγμίτην ἢν ὑπέστη τὸ
μπόριον τῆς ῥυθμίσεως ἐπιτροπίας.

Επειδή έξ αλλού η Έθνική Ατμοσφαιρίς διατηρεί την παραγωγή της στην Ελλάδα, οι επιχειρήσεις που λειτουργούν στην χώρα μας θα πάρουν την προστασία της Έθνικης Ατμοσφαιρίς και θα γίνουν πιο ανταγωνιστικές σε παγκόσμιο επίπεδο.

$\Delta t \approx \tau_{\text{q}} \bar{v} \tau_{\text{q}}$

Καταδικάσει την 'Εθνικήν Απομολούσαν τής Ελλάδος νὰ πληρώσῃ εἰς την ἔταιρειν **Adrem** τὸ ποσὸν Φράγκων 3.436, ἀξίαν τῶν ἐμπορευμάτων συμπεριλαμβανομένων καὶ τῶν ἔξδων ὡς ἐπίσης καὶ τὸ ποσὸν τῶν Φρ. 500 δ'. ἀποζημίωσιν καὶ τάχια μετά τοῦ νομίου τόκου καὶ εἰς τὰ τέλη 'Επιούσια καταδικάσει τὸν **Tabet** καὶ τὴν **Τράπεζαν Lloyd's Bank** ἀλληλαγγήσων καὶ εἰς δόλαρίγρους ἔκαστον νὰ ἀναλαθεῖσιν ἀπέναντι τῆς 'Εθνικῆς 'Απομολούσας τῆς Ελλάδος τὴν καταδίκην ταύτην, ηὗτοι κεφαλίουν, τόκους καὶ πάντα τὰ ἔξδων.

Διατάσσει την προσωρινήν έκτέλεσιν διὰ τὸ σύνολον.

ΕΙΠ ΜΙΑΣ ΣΥΓΚΡΟΓΣΕΩΣ ΕΙΣ ΤΟΝ ΤΑΜΕΣΙΝ

Εἰς τὸ δικαστικὸν τμῆμα τοῦ Ἀγγλικοῦ Ναυαρχείου ἐξεδικά-

σθη πρό τινος ή ὑπόθεσις μιᾶς συγκρούσεως εἰς τὸν Τάμεσιν

Ἡ σύγκρουσις ἔλαβεν χώραν τὴν θέσην Ιανουαρίου τρ. ξ. ἐντὸς τοῦ ποταμοῦ Ταμίσεως καὶ εἰς τὴν θέσην Long Reach. Οἱ ἐνάγοντες Ἀγγλοί: ίδιοκτήται: ἴσχυρίσθησαν, ὅτι τὸ ἀπ «Zelos» ἐδὲ ἐτήρει τοὺς κακούνας τῆς ναυσιπλοΐας, οἱ δὲ ἐναγόμενοι: Συγδοῖς ίδιοκτήται ἐπέρριψαν τὸ σφάλμα, εἰς τὸ ἀπ «Carlton».

Ο "Αγγλος δικαιοστης λόρδος Langton έκδιδων την απόφασίν του είπε τα άκολουθα: «Κατά την ήμέραν της συγκρούσεως ἐπεκράτουν δυσμενείς καιρικοί συνθήκαι, λόγω της πυκνοτάτης διμίχλης. Ήτις έκαλυπτε τὸν ποταμὸν καὶ πειώριζεν εἰς τὸ ἀπόλυτον τὴν δρατότητα. Τὸ «Κάρλτον» κατήρχετο τὸν ποταμὸν μὲταχύτητα μείζονα τῆς δεσμόσης, δι' ὃ καὶ περιέστη εἰς δύσκολον θέσιν. Ἔγκλιον τοῦ ἀπρόσπτως ἐμφανισθέντος κιγδύνου ἡγαγκάσθησαν γὰ ποντίσουν τὴν μίαν ἐκ τῶν ἀγκυρῶν τοῦ πλοίου, διὰ γὰ ἀποστρήσουν τὴν ταχύτατα ἐπεργομένην σύγκρουσιν.

»Αύτό ήτο τὸ σπουδιάστερον σφάλμα τοῦ Ἀγγλικοῦ πλοίου, ή ταχύτης του ἐν στυγμαῖς πυκνῆς ὁμίχλης.

»Οσαν ἀφορᾶ τὸ Σουγδικὸν ἄπ «Zelos», μολονότι εἶχε μίαν μικρὰν ἀκτίνα δρατότητος καὶ τὴν παλίρροιαν εὐνοεῖκήν δι' αὐτὸν προσεπάθησε ριψοκινδύνευσον νὰ φθέσῃ εἰς τὸ Stomeness διὰ νὰ διέλθῃ τὴν ἑκαὶ καμπήν των Ταχμέτων καὶ εἰτα νὰ προχωρήσῃ πρὸς τὸ Long Reach. Τὸ Σουγδικὸν δὲν ἔπειπε νὰ προδῃ εἰς τὴν ἐν λόγῳ απόπειρχη τῆς στροφῆς.

»Ούτω τὸ «Carlton» εὐρέθη εἰς δύσκολον θέσιν, ὡς κατερχόμενον μὲ μείζουν ταχύτητα τῆς ἐπιτρεπομένης, ἐνῷ τὸ «Zelos» παρὰ τὰς προειδοποιήσεις, ἀς ἔλαβε, ἐπέμεινε εἰς τὴν στροφήν τοῦτο καὶ μὲ μειωμένη ταχύτητα. Συγχρόνως ὑπάρχει ἀμφιβολία ἐξ ἑταρήθη αὐστηρώς ἡ φυλακή παρὰ τοῦ πλοίου τούτου. Ἐξ ἀφορμῆς τῶν ἐνδείξων τούτων δὲν είναι εὔκολον νὰ καταλογίση τις πολοὺς ἐκ τηνδύνων πλοίων ἔσπατε πεισαστέαν.

»Αμφότερων τὰ σχάρη φέρονται στον οὐρανόν, οὐδὲν διαφέρει μεταξύ των κυρίων γηγενών πατέρων· διὸ καὶ αἱ εὐθύναι τῆς ἐπελθούσης συγχρόνως μηδαμήν γένεται·

ΑΠΑΙΤΗΣΙΣ ΠΛΗΡΩΜΗΣ ΧΡΕΩΝ

⁷Ἐγώπιον τοῦ αὐτοῦ διεκαστηρίου ἐξεδικάσθη προσωνύμως καὶ ἡ ἀκόλουθος ὑπόθεσις ἐπιτήσεως πληνομαγές καθεών ἀποτελείται.

Είς τὸ δὲ ικανοτήριον τοῦτο πεδόνθησαν πολλακὶ αἰτήσεις ἐκ μέρους τῶν ἔξ ὑπόθυγκος δικαιειστῶν τοῦ Λεττονικοῦ φορτηγοῦ «Zig-gurds», ὅπερ ἐπωλήθη πρό τινος ἐν δημιοργασίᾳ εἰς τὸ Οὔρετ Χάρτλεπουλ, κατόπιν δικαιστικῆς ἀποφάσεως. Μεταξὺ τῶν δικαιειστῶν κατελέγοντο οἱ κ.κ. Constants τοῦ Λουδίγου, ὁ πλοίαρχος τοῦ σκάφους καὶ ἄλλοι.

Οι ἔχοντες λαμβάνειν ἐξ ὑποθήκης τὸ πεσδύν τῶν 4561 λιρῶν ἐξήγησαν γὰ εἰσπράξουν εἰς ἐξόφλησιν τοῦ χρέους των τὴν ἀξίαν τοῦ πλοίου καὶ τοῦ γαύλου του ἥτοι λ. στ. 4796, ἐξ ὧν λ. στ. 2957, αἵτινες ἐπραγμάτικοι ήθησαν ἐκ τῆς πωλήσεως τοῦ πλοίου καὶ λ.στ. 1839 ἐκ τοῦ τελευταίου γαύλου του.

Ο ἀντιπρόσωπος τῶν δικαιοστῶν ἐμπόρων, οἵτινες εἰχον ἐφωδίας: τὸ Ἰδιον σκάφος μὲν ὑλικὴ, ἐπενέδην ὑποδειξῆς, διτοιοῦθηκης δικαιοσταὶ δὲν εἰχον τὸ δικαίωμα γὰρ ἐγείρωσιν ἀπειτήσεις ἐπὶ τοῦ νυύλου. Αἱ υποθήκαι δὲν περιέρχονται εἰς κυριότητα, πηρὸν μετὰ τὴν ἐκφόρτωσιν τοῦ πλοίου.

Ἐξὸν διατάξεις τοῦ προμηθείας ὀλικῶν κ.κ. Metcalf καὶ Lamb & CO.

Ο λόρδος δικαστής ἀπεφύγη οὐ πέρ τὸν ἐξ ὑποθήκης δικαιοστῶν καὶ παρέπειμψε τὴν ὑπόθεσιν εἰς τὸν ἔμπλακτον τὸν δρονὸν νὰ προστατευθῇ καὶ ή ἀπίτησις τῶν δικαιοστῶν ἐκ προμηθείας ὑλικῶν καὶ μὲ επιφύλαξην τῆς σειρᾶς προτεραιότητος.

Ἐπίσης ὁ δικαιοστής παρέσχεν εἰς τοὺς ἐνάγοντας ἀπόφεσιν κυριότητος τῆς ἐπὶ τοῦ γαύλου ἀπαιτήσεως των, ἀνεγνώρισε δὲ ὑπὲρ τοῦ πλοιάρχου τὰ γνωτιλίανα ἔξοδος τοῦ πλοίου κατὰ τὸ τελευταῖον αὐτοῦ μετ' ἐπιστροφῆς ταξείδιον ἀπό Χάρτλεπου εἰς Λέυγηγραδ.

KELLOCKS' AUCTIONS

*Under instructions from
HIS GRACE THE DUKE OF WESTMINSTER*

MESSRS. KELLOCKS

will offer by Auction

ON TUESDAY, 28th JULY 1931 AT 3 P. M.

*In the Baltic Exchange (Merchants' Hall) London. E. C. 3
(If not otherwise disposed of in the meantime)*

The Four Masted Aux. Twin-Screw Schooner Yacht

"FLYING CLOUD,"

1195 tons Y.M. Built of steel in 1927. Fitted with 2 sets of Vickers Petters oil engines, about 440 B.H.P. Speed under power only, about 8 knots.

12 Staterooms, 3 Sitting Rooms, Dining Room, Smoking Room, etc. Described as one of the finest auxiliary Yachts afloat. Dimensions: about 218' o.a. 203' 6.p. x 38,2' x 21,85'.

INSPECTABLE SOUTHAMPTON

(Not accountable for errors in description)

For further particulars etc., apply to :

MESSRS. CAMPER & NICHOLSONS, LTD

NORTHAM, SOUTHAMPTON

or to

C. W. KELLOCK & CO, LTD

CUNARD BUILDING

27-31 St. MARY AXE

LIVERPOOL

LONDON, E. C. 3

TELEGRAMS **"KELLOCKS,"**

ΟΙ ΚΡΥΜΜΕΝΟΙ ΘΗΣΑΥΡΟΙ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΩΝ

ΤΑ ΝΕΩΤΕΡΑ ΤΕΧΝΙΚΑ ΔΕΔΟΜΕΝΑ ΔΙΑ ΤΗΝ ΑΝΕΛΚΥΣΙΝ ΤΩΝ ΝΑΥΑΓΙΩΝ

ΤΟ ΠΟΛΥΤΙΜΟΝ ΦΟΡΤΙΟΝ ΤΟΥ "EGYPT.."

Η ανέλκυσις τῶν ναυαγίων ποῦ κείνται εἰς τοὺς βυθοὺς τῶν θαλασσῶν καὶ ἡ διάσωσις τῶν θησαυρῶν ποῦ πολλὰ ἀπ' αὐτὰ περικλείουν, ἀπέτελον πάντοτε ἔνα δυσχερὲς πρόβλημα, ίδιᾳ λόγῳ τῶν δυσκολιῶν καταδύσεως εἰς μεγάλα βάθη. Η ἐξέλξις ὅμως τῆς τέχνης τῶν δυτῶν προώθευσε σπουδαῖος. Αρχικῶς οἱ ἀνθρώποι κατεδύοντο γυμνοὶ τῇ βοηθείᾳ ἐνὸς βάρους—κατὰ κανόνα λίθου—εἴτε ἐφωδιάσθησαν μὲν μίαν εὑκαμπτὸν ἐνδυμασίαν ἥτις ἐπέτρεπε τὴν κατάδυσιν μέχρι βάθους 25 μέτρων, ἐπηκολούθησε δὲ ἡ τελείωτης τῶν σημερινῶν σκάφανδρων μὲν ἀρτίους μηχανισμοὺς, βοηθείᾳ τῶν ὅποιων δύναται ὁ ἀνθρώπος ἄνευ οὐδεμιᾶς ἐπικινδύνου ὑπερπιέσεως νὰ φθάσῃ εἰς βάθη 120 καὶ 150 μέτρων, νὰ ἐξετάζῃ τὸν βυθὸν ἀπόποις, νὰ ἐργάζῃται ἐν αὐτῷ ὄμαλῷς καὶ νὰ ἐπικοινωνῇ διὰ τιλέφρων μὲ τοὺς ἐν τῇ ἐπιφανείᾳ τῆς θαλάσσης κειριζομένους τὰ μηχανήματα ἀνελκύσεως.

Μὲ τοιῶτα τελειώτατα μηχανικὰ μέσα ἀνελκύσθη ἀπὸ ἔτους καὶ πλέον παρ' Ἰταλικῆς Ἐταιρείας ἡ διάσωσις τῶν θησαυρῶν τοῦ Ἀγγλικοῦ ἀτμοπλοίου «Egypt», — περὶ οὐ ἔχονταν εἰς προγενεστερον τεῦχος τῶν τὰ «Ναυτικὸν Χρονικά»—καὶ τὸ ὅποιον εἶναι βυθισμένον εἰς ἀπόστασιν 40 μιλλῶν ἀπὸ τῶν ἀπῶν τῆς Βρεττάνης.

Ο ἀνθρώπος, ἀφ' οὐ ἐξεμεταλλεύθη δῆλας τὰς πηγὰς τῆς γῆς ὠνειροπόλησε νὰ κατατήσῃ καὶ τοὺς θησαυρούς, ποὺ μὲ τόσην στοργὴν κρύπτει ἡ θάλασσα εἰς τὰ ἀπέραντα βάθη τῆς. Οἱ σπόγγοι, τὰ κορδάλια, ἡ ἀλιεία τῶν μαργαριτῶν, εἴδη μεγίστης ἐμπορικῆς λέιας δὲν ἐκόρεσαν τὴν ἀνθρωπίνην βουλιμίαν. Υπάρχουν εἰς τοὺς βυθοὺς τὰ ναυαγισμένα βαπτόματα, τοὺς θησαυρούς δὲ αὐτῶν διεκδικοῦν νὰ περισώσουν διάφοροι ἐπιχειρήσεις.

Πρὸς τοῦτο διετέθησαν ἄχτια καταδυτικὰ σκάφανδρα, ἡ χρῆσις τῶν ὅποιων διευκολύνει τεραστίως τὴν ἐργασίαν. Εἰς δύτης γυμνὸς μεγάλης πείρας καὶ ἀντοχῆς δὲν δύναται νὰ παραμείνῃ ὑπὸ τὸ ὄντων πέραν τοῦ ἐνὸς καὶ ήμισεως λεπτοῦ, ἐνῶ ἔξ ἄλλου τὰ μέχρι σημερον γνωστὰ εὑκαμπτὰ σκάφανδρα περιέλειον πολλοὺς κινδύνους ἀπὸ τὰς ἀποτύπων μεταλλαγὰς τῆς πιέσεως. Αντιθέτως μὲ τὰ τελευταῖα συστήματα ὁ κίνδυνος ἐμειώθη καὶ ἡ ὄλη ἐργασία ηνκολύνθη.

Τὸ σκάφανδρον γενικῶς εἶναι μία στεγανὴ συσκευὴ εἰς τὴν ὁποίαν διοχετεύεται ἀλλο ἐκ τῆς ἐπιφανείας. Διὰ νὰ φθάσῃ ὁ ἀλλο μέχρι τοῦ δύτην πρέπει νὰ ὑπερνικήσῃ τὴν πίεσιν τῆς ἐκάστοτε ὑπερκειμένης στήλης ὄντος, πίεσιν ἀνταποκρινομένην πρὸς τὸ βάθος μὲ ἀναλογίαν μιᾶς ἀτμοσφαίρας διὰ κάθε δέκα μέτρα βυθισμάτος. Επομένως εἰς τὸν λεπτὸν ἀνθρώπων δργανισμὸν εἶναι φυσικὸν αἱ τοιαῦται πιέσεις νὰ τῷ ἐπιφέρουν σοβαρὰς ἀνωμαλίας, ἐάν δὲν ληφθοῦν αἱ δέουσαι προφυλάξεις, αἵτινες συνίστανται εἰς τὴν προοδευτικὴν ἐξοικείωσιν τοῦ δργανισμοῦ εἰς τὰς ὑπερπιέσεις καὶ εἰς τὴν δλίγον κατὰ δλίγον κατάδυσιν τοῦ δύτην καὶ τὴν βραδυτάτην καὶ προσεκτικὴν κάθοδον τοῦ

μετὰ τὸ ἔκτον μέτρον.

Μὲ τοιῶτον σκάφανδρον εἰς ἐξοικειωμένος δύτης δύναται νὰ φθάσῃ εἰς βάθος 25 μέτρων εἰς χρονικὸν διάστημα ήμισείς τοῦ λάριστον ὥρας. Συγχρόνως καὶ αἱ ἀναδύσεις πρέπει νὰ είνε βραδεῖαι, διότι συχνά ἀπὸ τὴν ἀπότομον μεταλλαγὴν πολλὸι δύναται ὑπέστησαν ἀτυχήματα.

Σημειωτέον ἀκόμη ὅτι ἐκτὸς τῆς ἀπ' εὐθέας ἐνεργείας τῆς πιέσεως, τὸ ἄξωτον τῆς ἀτμοσφαίρας εἰς μίαν γοργὴν ἀνάδυσιν διαλέται εἰς τὸ αἷμα ὑπὸ τὴν πίεσιν τῆς ἀτμοσφαίρας καὶ δύναται εἰς περίπτωσιν ἀποτύπων μειώσεως νὰ ἀποχωρισθῇ εἰς παμφόλυγας ἐντὸς τῆς καρδίας καὶ τῶν ἀρτηριῶν ἀκόμη καὶ νὰ ἐπιφέρῃ θανατηφόρα ἀτυχήματα. Πρὸς ἀποσύβησιν τοῦ κινδύνου τούτου ἐσκέψθησαν ν' ἀντικαταστήσουν τὸ ἄξωτον τῆς ἀτμοσφαίρας δι' ἐνὸς ἀεροειδῶν στοιχείου μὴ διαλυομένου εἰς τὸ αἷμα. Τὸ στοιχεῖον τοῦτο εἶναι τὸ ἥλιον, ὅπερ ἀναμιγνύμενον μὲ διχρόνον ἀποτελεῖ τεχνητὸν ἀέρα διοχετεύμενον εἰς τὸ σκάφανδρον.

Τὸ παράγωγον αὐτὸν δὲν ἐπετεύχθη εἰσέτι νὰ ἔχῃ δλας τὰς ἴδιότητας τοῦ ἀέρος, δι' δ καὶ χοησιμοποιεῖται εἰς μικρὰ κλίμακα, ἐπιβάλλεται διὸν ἡ βραδεῖα κατάδυσις καὶ ἀνάδυσις διαφορείς μιᾶς ὥρας. Εἰς τὸν βυθὸν δὲ δύτης τοῦ εὑκαμπτον σκάφανδρον δυσκόλως χρησιμοποιεῖ ἐργαλεῖα καὶ δὲν δύναται ν' ἀποδόσῃ θετικὴν ἐργασίαν. Δὲν δύναται νὰ ἐκτελέσῃ εἰμὴ περιωρισμένην ἐργασίαν καὶ πολλάκις ἀρκεῖται εἰς ἀπλῆν ἐπιθεώρησιν τοῦ ἀντικειμένου, λ. χ. τοῦ πλοίου δι' δ κατῆλθε.

Τὸ νέον δημος ἀκαμπτονσκάφανδρον ἐπιτρέπει τὴν κάθισταντος βάθος 150 μέτρων καὶ ἐξουδετεροῦται διὰ τοῦ δύτην δὲν δύναται νὰ ἐπερπιέσεως τοῦ σώματος τοῦ δύτην δύτην δέρεται εἰς τὴν ἐντύπωσιν, διὰ εἰς μίαν μικρὰν ὑποβρύχιον συσκευὴν, ἔχοντας καὶ προμήθειαν τοῦ ἀναγκαιούντος ἀέρος, συμπετυνωμένου ἐντὸς φιάλης. Ο ἀκάθαρτος ἀέρος μένει ἀνεξάτμιστος χημικῶς, διὰ τοῦ πλοίου δι' δ κατῆλθε.

Δυστυχῶς, ἐνῶ τὸ ἀκαμπτον σκάφανδρον ἔξασφαλίζει ἀπολύτως τὸν δύτην ἐν τούτοις δὲν τῷ παρέχει εὐκολίαν νὰ ἐργασῇ παραγωγικότερον παρὰ τὸν μηχανισμὸν μὲ τοὺς ὅποιους εἶναι ἐφωδιασμένος καὶ διὰ τῶν ὁποίων θὰ ἡδύνατο νὰ πολλαπλασιάσῃ τὴν προσπάθειάν του. Τὸ ἀκαμπτον καὶ ἀλλύγιστον σκάφανδρον εἶναι τόσον βαρύ, ἔως τὸ δύτης μέσα εἰς αὐτὸν καταντᾷ σχεδὸν ἀνίκανος διὰ πᾶσαν χειρονακτικὴν ἐργασίαν.

Πάντως ἐν συγκρίσει μὲ τὰ εὑκαμπτὰ παλαιὰ σκάφανδρα τὰ νέα ἀκαμπτὰ τοιαῦτα εἶναι πολὺ προτιμώτερα, διότι ὁδηγοῦν ἀσφαλῶς τὸν δύτην εἰς ἀσυγκρίτως μεγαλύτερα βάθη.

Η Ἰταλικὴ Ἐταιρεία «Sorima» εἰδίκη διὰ τὴν ἀνέλκυσιν ναυαγίων, ἀμα ἀναλαβοῦσα τὴν ἀνέλκυσιν τῶν θησαυρῶν τοῦ «Egypt» ἐπλούτισε τὰ ἀκαμπτὰ καταδυτικά τῆς σκάφανδρα μὲ σειρὰν ὅλην τὴν συσκευῶν, αἵτινες διευκολύνουν τὸν δύτην καὶ ἀπλοποιοῦν τὴν ἐν τῷ βυθῷ ἐργασίαν του. Διὰ τῶν συσκευῶν αὐτῶν η ἐργασία τοῦ δύτην περιο-



Η ἀνέλκυσις τοῦ χρηματοκιβωτίου τοῦ πλοίου ἀρχοντος τοῦ ἄπαντας τοῦ "Egypt".

οζεται κυρίως εις έποπτειαν. Ο δύτης είνε ένας έπιστάτης διευθύνων έξι χρονών μέσα στην πληγανική.

Τό νέον ακαμπτον σκάφανδρον είνε ένας στεγανός πυργίσκος έφωδιασμένος με ένα άριθμόν παραφωτίδων. Τό βάρος του είνε 40 κιλού και δύναται ν' ανθέξῃ εις πίεσιν 20 άτμοσφαιρών. Κατά την κατάδυσην ο δύτης έπικοινωνεί τηλεφωνικώς μετά τών έντης στην πληγανική.

Ο πυργίσκος κρέμαται από τό ακρον συρματίνου κάλου και μετανινεύεται από της έπιφανείας έκ τοῦ ναυαγοσωστικοῦ πλοίου, άναλόγως τῶν υποδείξεων τοῦ ἐν αὐτῷ δύτου. Τοὺς χειροσιμοὺς διὰ τὰς ἀνόδους και καθόδους ἔκτελει μόνος τοῦ δύτης χρησιμοποιῶν πεπιεσμένον ἀρέα διὰ τὴν ἐκκένωσιν τοῦ ἐν τῷ στεγανῷ διαμερίσματι υπάρχοντος θρησκατοῦ απὸ νερό.

Παρακολουθεῖ ἐπίσης μόνος τοῦ δύτης τό βάθος εἰς δε ενδισκεται δι' ἐνὸς θλιβομέτρου. Ο πυργίσκος είνε ἀκόμη ἔφοδιασμένος και δι' ἐνὸς ἀφαιρετοῦ βάρους κατά βούλησιν τοῦ δύτου. Κινεῖ ούτος ἀπλῶς ἔνα μοχλὸν και διὰ πυργίσκος ἀποκτᾷ ἀπόλυτον και θετικὴν πλευστότητα ἀνεῳχμένος αὐτομάτως εἰς τὴν έπιφανειαν. Η διάρκεια τῆς καταδύσεως δὲν ὑπόκειται εἰς κανένα περιορισμόν, ἐφ' ἕσον βέβαια δὲν ἔχει ἔξαντληθῇ διὰ τὴν κανονικὴν ἀπανοήν τοῦ δύτου ἀηδονίας. Κατὰ μέσον δόρον ή διάρ-

αμλάσεως και ἀντανακλάσεως.

Πόδες ἀνελκύνεται τὸ ναυάγιον

"Ενα ναυαγίσμένον πλοίον — παρὰ τὰ κακῆς περὶ τοῦ ἐνχειρίου πιστευόμενα — ἔστω καὶ ἂν ἔχῃ ἀπὸ ἑτῶν δύοις οὐθίσθη, δύναται γὰ εὔρεθη εἰς ἀρίστην κατάστασιν, τούλαχιστον κατ' ἐμφάνισιν. Καὶ οὐκ μόνον τό πλοίον, ἀλλὰ καὶ τό φορτίον του διατηρεῖται ἀρίστα, ἐπτὸς φυσικά, ἐὰν πρόκειται περὶ εἰδούς ὑποκειμένου εἰς ἄλλοις αὐτὸν ἀπὸ τό θαλάσσιον θῶρα.

Π. χ. ἀγειλκύσθησαν ἀτμόπλοιοι μὲ φορτία μεταλλεύματος χαλκοῦ και ἀλουμινίου, τό δὲ φορτίον ἥτο εἰς ἀρίστην κατάστασιν ὥστε ἐπωλήθη μὲ τὴν τρέχουσαν τιμὴν τῆς ἀγορᾶς.

"Οσον ἀφορᾷ τὴν καλήν ή μὴ κατάστασιν τοῦ πλοίου ἐν τῷ δύθυρῳ, αὕτη δέξικαν ἔχρηταται ἀπὸ τὰς ἀρχικάς του βλάχες, τὴν αἰτίαν και τρόπον τοῦ καταποντισμοῦ του. Πλοίον ναυαγοῦ εἰς δέκαθος μεγαλύτερον τῶν 100 μέτρων φύσινει εἰς τὸν δύθυρον εἰς κατάστασιν γενικῆς ἀποσυνθέσεως μὲν, διατηρεῖ δύμως τὴν ἔξωτερην τοῦ μωρφήν.

Κατὰ τὴν δύθισιν τό πλοίον δὲν πληροῦσται στιγματίως ὑδάτων, διότι σχηματίζονται εἰς τὰ ἀπώτερα μέρη τοῦ ἐσωτερικοῦ του θύλακες ἀέρος, οσον δὲ τό πλοίον κατέρχεται, τόσον ἡ πίεσις τοῦ ἐν αὐταῖς ἀέρος αὐξάνεται. Κάθε πλοίον κατασκευάζεται ὥστε νὰ ἀντέχῃ εἰς τὴν πίεσιν ἐκ τῶν ἔξω πρὸς τὰ ἔσω, δηλαδὴ εἰς τὴν πίεσιν τοῦ δύθατος και οὐχὶ ἐκ τῶν ἔσω πρὸς τὰ ἔξω ως συμβινεῖται εἰς τὴν περίπτωσιν ναυαγίου. Ἐπομένως δὲν δύναται τὸ ναυαγοῦ πλοίον γὰ συνθίσθῃ ἐκ τῆς πιέσεως τοῦ δύθατος — ως πιστεύεται — ἀλλὰ ἐκκρήγνυται οὕτως εἰπεῖν διαμήκως, πρᾶγμα ὅπερ ὑποθίσθει σημαντικῶς τὸ δύτης προειμένου γὰ τὸ θρυμματίσουν ἐν τῷ δύθυρῳ και γὰ περισώσουντο φορτίον του.

"Η θέσις ἑνὸς ναυαγίου ἐν τῷ δύθυρῳ δὲν δύναται ποτὲ νὰ προσδιορισθῇ ἀκριβῶς διότι κατὰ τὴν στιγμὴν τοῦ ναυαγίου τό στίγμα του πλοίου σπαχνίως καθορίζεται, δέον ἐπομένως γὰ ἐρευνηθῇ διὰ τὴν ἀνεύρεσίν του δύθυρος ἀκτίνος πέντε μιλίων. Τό ναυαγίου τοῦ «Egypt» ἐπήλθη τὴν 20ήν Μαΐου 1922έκ συγκρούσα, μὲ τὸ Γαλλικὸν «Seine» εἰς ἀπόστασιν 40 χιλιομέτρων ἀπὸ τὸ Ατ—Men εἰς τὸ ρεύμα του Sein και μακράν ὄψεως ἀκτῆς, εἰς δέκαθος δὲ 120 μέτρων.

"Η ἀνεύρεσις τῶν ναυαγίων γίνεται μὲ γρύπισιν δλης τῆς περιοχῆς, δι' ης μεθόδου κατὰ τὸν πόλεμον ἐκκενθρίζοντο αἱ θαλάσσαι δόσι: δόσι ἀπὸ τὰς νάρκας. Η γρύπισις ἔκτελεται διὰ δύο πλοίων ἀτανάκτηνται: δι' ἑνὸς συρματοσχοίνου 1500 ἔως 1800 μέτρων καλῶς στερεωμένου καθέτως και συγκρατουμένου εἰς τὸ ἐπιθυμητὸν ψύρος διὰ πλωτήρων. Εἰς ἔκαστην διαδρομὴν τῷ δύτῳ πλοίων γρυπίζεται διλόχληρος θαλασσία λωρίς εἰς δλον αὐτῆς τὸ βάθος. "Οταν τὸ συρματόσχοινον ἐμπλακῇ εἰς τὸ ναυαγίσμένον πλοίον, τότε ἐπισημαίνεται η θέσις αὐτοῦ διὰ σημαντήρως.

Οι δύται κατόπιν περιεργάζονται τό πλοίον και ἀπὸ τὰς διαστάσεις του, τὸν ἀριθμὸν τῶν γεφυρῶν και καταστρωμάτων του διαπιστῶν, ἐὰν τὸ ναυαγίον είνε τὸ καταζητούμενον η ἀνήκει εἰς ἔτερον σκάφος. Συχνότερον οἱ δύται φέρουν εἰς τὴν ἐπιφάνειαν και ἔν πειστήριον τῆς ταυτότητος τοῦ πλοίου λ. χ. τὴν καμπάνην του, εἰς ηγιαντά κανόνα χαράσσεται τὸ σημαράν του διάλογος και περισταλλόντων αὐτό.

"Όταν ἔξαριθμωθῇ η ταυτότης τοῦ ναυαγίου τό ναυαγίοσωστικὸν πλοίον φέρον πάντα τὰ καταδυτικὰ σκάφων δρυγανούς, ἐκκρητικὰς θλακίας κλπ. θλικά και ἐργαλεῖα, προσδένεται στερεῶς ἐπὶ ἔξη σημαντήρων, ηγκυροδολημένων δῦο μέτρα ἀπὸ τῆς θέσεως τοῦ ναυαγίου και περισταλλόντων αὐτό.

Αἱ ἀγκυραὶ τῶν σημαντήρων είνε ποντισμέναι διὰ συρματοσχοίνου, ούτινος τὸ ἔκτιμα είνε ἴσον πρὸς τὸ δύθυρον εἰς τὸ σημείον τῆς ἀγκυροβούλιας. Η θέσις τοῦ πλοίου κανονίζεται διὰ τῶν κάλων του εἰς τρόπον ὥστε νὰ μή ὑπόκειται εἰς μεταβολής ἀπὸ τὸν ἀνεμον η τὰ ρεύματα.

Αἱ παρατιθέμεναι φωτογραφίαι παριστοῦν διαφόρους φάσεις τῶν ἀργασιῶν ἀνελκύσεως τοῦ πολυτίμου φορτίου τοῦ ἀτμοπλοίου «Egypt». Τό ἀσχολούμενον μὲ τὴν ἐργασίαν ταύτην ναυαγίσματος τοῦ δι' ὁρίζοντινον δρυγανούς μήκους 7 ἔως 8 μέτρων, εἰς τὸ ἀκρον τὸ διάτηνον ὑπάρχουν τὰ συρματόσχοινα, ἔξι ὡν κρέμανται οἱ πυργίσκοι τῶν δύτων, καθὼς και τὰ συρματόσχοινα τῶν γεφυρῶν, κάδων κλπ. θεηθητικῶν ὑπηρεσιῶν. Τὰ συρματόσχοινα είνε εἰδι-



Μία τῶν ἐφαρμοζούμενων μεθόδων πρός διάσωσιν τῶν ναυαγίων. Τό πλοίον συνεργείον «Artiglio», κελυμένον ἐπὶ τὴν πλευρὰν ἐπανέλθῃ ἀποτόμως εἰς τὴν θέσιν του.

κεια τῶν καταδύσεων και τὰ βάθη, ἀτινα ἐπετεύχθησαν, είνε 2 ἔως 3 ὡρα και 120 ἔως 150 μέτρα.

Εἰς τοιαῦτα βάθη η δρατότης είνε πολὺ περιωρισμένη, η δὲ χρησιμοποίησις τεχνητοῦ φωτὸς προσκόπτει εἰς σοβαρὰ ἐμπόδια. Τό φῶς ἀντανακλώμενον ἐντὸς τοῦ δύθατος τείνει νὰ τυφλώσῃ τὸν δύτην, η δὲ χοήσι, ἡ λεκτρικοῦ προβολέως ἀπαιτεῖ τὴν ὑπαρξίνενδης ἀκόμη καλωδίου, ἀτινα διαφορεύγοντα, λόγῳ τῶν διαδύνονται σκαφάνδροις διάτηνον εἰς τὸν δύθυρον τοῦ καταδυτικοῦ σκαφάνδρου. Τό φῶς τῆς ίμερας έξι ἀλλον φθάνει εἰς τὰ βάθη ταῦτα ἀνωμάλως και μὲ ποικίλλους συνδυασμούς, λόγῳ τῶν διαθλάσεων, οὓς ἀλλεπαλλήλως ἐφίσταται ἀπὸ τὰ δύθητα τοῦ δύτην. Η ἐποχή, η ὡρα και δικαιοδότης διακούνται τὸν δύτην 30 και 40 μέτρων νὰ συναντήσῃ διὰ της περιοχὴν σκιερών, εἰς βάθος 120 μέτρων νὰ ξηρά μιαν καλὴν καπως δρατότητα, λόγῳ διαφορᾶς συνθηκῶν δι-

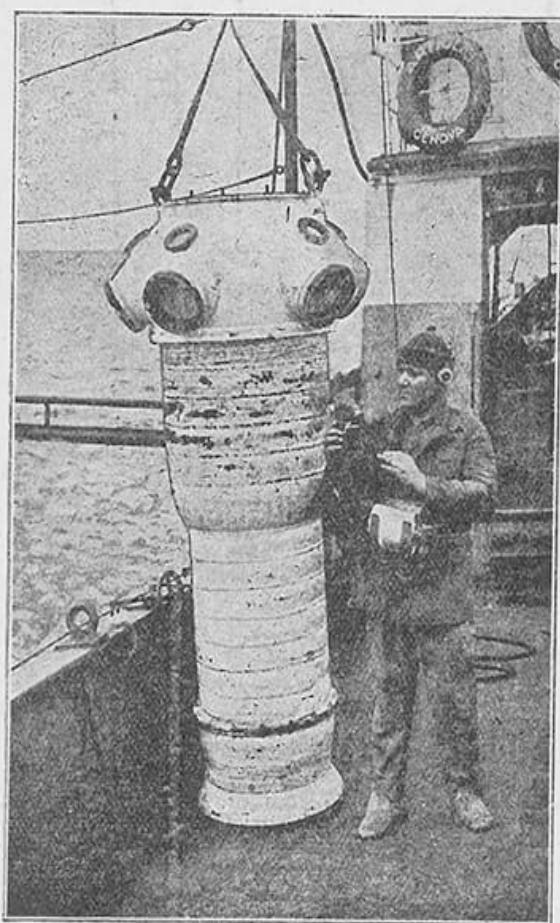
κής κατασκευής πρός αποφυγήν διοιλισθήσεων του πυργίσκουκατά τὴν καταβίδασίν του.

Οἱ γερανοὶ εἰνε δυγμάεως 15 ἔως 30 τόννων. Αἱ ἐργασίαι ἀνελκύσεων διεκόπησαν κατὰ τὸ παραθόνιον θέρος, ηδηδ' ἐπανήρχοσαν.

Οἱ ὑπὸ διάσωσιν θησαυροὶ τοῦ «Egypt» εὑρίσκονται: ἐντὸς εἰδικοῦ ἰδιαιτέρου κιβωτίου ἐκανῶν διαστάσεων καὶ θωρακισμένου, δυομάζεται· δὲ τοῦτο «δωμάτιον τοῦ θησαυροῦ» εὑρίσκεται εἰς τὸ μέσον τοῦ πλοίου ἐπὶ τοῦ τρίτου καταστρώματος εἰς ἀπόστασιν 6 περίπου μέτρων ἀπὸ τῆς δεξιᾶς πλευρᾶς καὶ εἶναι ἀξίας 878.000 λιρῶν στερλινῶν.

Ἡ ἐργασία εἶναι ἀρκετὰ δύσκολος, οἱ δύται δημως ἔχουν ἐπισημάνει τὴν θέσιν ἀπὸ τὴν δόποιαν θὰ ἀρχίσῃ γηδὲ διάλυσις τοῦ πλοίου διὰ νὰ ἐλευθερωθῇ καὶ ἀνελκυσθῇ τὸ «δωμάτιον τοῦ θησαυροῦ».

Πρὸς τοῦτο χρησιμοποιοῦν δικανάτων ἔνα δυνατὸν ἀγκυστρον ὅπερ στερεώνουσι εἰς τὸ ἐπιθυμητὸν διὰ τὴν ἀπόσπασιν τιμῆμα τοῦ ναυαγίου, εἴτα διὰ μετακινήσεως ὑψηλού κλίνουν τὸ ναυαγοσωστικὸν πρὸς τὴν πλευρὰν εἰς τρόπον ὥστε διασπεῖται κάλλος ἀγκυστρου καὶ ναυαγοσωστικοῦ νὰ εἶναι τεταμένος. Ἀκολούθως τὸ ναυαγοσωστικὸν ἐπανέρχεται δραδέως εἰς τὴν δριζούταν θέσιν του, λόγῳ δὲ τῆς ἀγκυστρον ἐξαρθρώνει καὶ ἀποσπᾷ ἀπὸ τὸ ναυαγίον τὸ ἐπιθυμητὸν τιμῆμα πρὸς διάλυσιν. Πλὴν τῆς μεθό-



Ο στεγανὸς καταδυτικὸς πυργίσκος ὁ ἀντικαταστήσας τὸ σκάφανδρον

δου ταύτης χρησιμοποιοῦν διὰ τὴν διάλυσιν τῶν ναυαγίων ἐκκρηκτικὰς ὄλαζ. Ἐπειδὴ δημως ἡ δυναμίτης δὲν ἐκρήγνυται εἰς τὸ θύρων, διὰ τὴν διπόκειται εἰς πίσειν ἀνωτέρων τῶν 5 χιλιογράμμων τὴν τοποθετοῦν ἐντὸς στεγανῶν μεταλλικῶν φαλαρῶν.

Τὸ ἐμπύριον εἶναι δροντώδης οὐδράργυρος, ηδὲ πυροδότησις μεταδίδεται διὰ γλεκτρικοῦ ρεύματος.

Δέκα τοι: αὗται φιλάται καταλλήλως τοποθετούμεναι: ἐπὶ τοῦ πλοίου πυροδοτοῦνται ταῦτα χρόνως καὶ δύγκνται νὰ διαλύσουν ὀλόκληρον τὴν πλευρὰν τοῦ ναυαγίου.

«Οταν καθ' ἔνα τῶν ἄνω τρόπων ἐλευθερωθῇ παντὸς φραγμοῦ τὸ κύτος τοῦ πλοίου, οἱ δύται ἐπιδίδονται: εἰς τὴν ἀνέλκυσιν τοῦ φορτίου διὰ κάθων ηδὲ ἰσχυροῦ γλεκτρομαγγήτου. Ἡ ἑταρεία «Sorima» ἀπὸ τοὺς πειραματισμούς τῆς ἐπὶ τοῦ «Egypt» ἀπεκόμισε τὴν ἐντύπωσιν, οἵ διάγοιξις τῶν κυτῶν ἐνίων σοδαρῶν

ναυαγίων δύνκται νὰ ἀποφέρῃ σημαντικὰ κέρδη. Ἔφ' ὅσον συνεχίζονται αἱ ἐργασίαι θὰ παρατητῇ ἀνάγκη γηδὲ ἐπενεγθῶσι τροποποιήσεις τόσον εἰς τὰς ἐφαρμοζομένας μεθόδους, ὅσον καὶ εἰς τὰς χρησιμοποιούμενα τεχνικὰ μέσα, δεδομένων τῶν παρευσασθενήσιμων ἀπροσθέτων δυσχερειῶν.

(Ἐκ τοῦ Γαλλικοῦ)

I. Γ. ΜΕΛΙΣΣΙΝΟΣ
Ἀνθρακος Π.Ν. ἀ. ἀ.
Πλοιαρχος Ε.Ν.

ΑΙ ΕΡΓΑΣΙΑΙ ΤΗΣ ΑΝΕΛΚΥΣΕΩΣ ΠΡΟΟΔΕΥΟΥΝ

Καθ' ὅλας τὰς προσβλέψεις πολὺ δὲλιγκα: ήμέραι φαίνεται νὰ μᾶς χωρίζουν ἀπὸ τὸ εὐτυχές τέρμα τῶν ἐργασιῶν, αἵτινες κατὰ τὸ ἔτος τοῦτο ἐπανελήφθησαν ἀπὸ τῆς 26ης Μαΐου διὰ τοῦ νέου «Artiglio» μετά τὴν περιτινὴν καταστροφὴν τοῦ πρώτου ἐκ τῆς ἐκκρήξεως τοῦ ἐγγύς δυθισμένου μὲ πυρομαχικὰ ἀπὸ «Florence H.».

Ἡ ἀνέλκυσις τοῦ θησαυροῦ τῆς «Αἰγύπτου» ἀποτελεῖ πρωτοφανῆς σπουδαιότηταν καὶ ἀρχής μέγιστον δάθιος 400 ποδῶν. Τὸ ἐργον τοῦτο δύνκται παραδοθῆναι τῷ Βρετανικῷ Ναυαρχείῳ διὰ τὸ ναυάγιον τοῦ «Laurentic» δυθισμένος εἰς δάθιος 120 ποδῶν. Τότε κατόπιν μιᾶς ἐπταετοῦς ἐργασίας κατώρθωσαν οἱ «Αγγλοι» δύται χρησιμοποιοῦντες τὰς συνήθεις γαταδυτικὰς ἐνδυμασίας καὶ συσκευας νὰ διατίθωσυν τιμηματικῶς ρύθδους χρυσοῦ ἀξίας 5.000.000 λιρῶν.

Αἱ ἐργασίαι διὰ τὸ «Egypt» ἐξακολουθοῦν ἀπὸ δεκτίκες εἰς δάθιος 400 ποδῶν καὶ ἐκτελοῦνται διὰ δλως νεωτέρων καταδυτικῶν μηχανημάτων καὶ συσκευῶν, διὰ δ καὶ συγκεντρούν τὸ γενικὸν ἐνδιαφέρον, μολονότι τὸ ὑπὸ διάσωσιν ποσὸν χρουσοῦ εἶναι πολὺ κατώτερον ἐκείνου, ὅπερ ὑπῆρχεν ἐπὶ τοῦ «Δαυρέντικ». Ὁ θησαυρὸς τῆς «Αἰγύπτου» ἀπαρτίζεται ἀπὸ 164.979 λίρας, 412 τόνους χρουσοῦ καὶ 40 τόνους ἀργυροῦ, ητοι: εἶναι σημερινῆς ἀγοραίς ἀξίας 878.000 λιρῶν.

Παρ' ὅλα τὰ σοδαρά ἐμπόδια ἐκ τῶν καταριῶν συνθηκῶν, καὶ τῆς ἐκτεθειμένης θέσεως τοῦ ναυαγίου ἐν τῷ Βισκαϊκῷ κόλπῳ, καθὼδις καὶ ἐκ τῶν ἴσχυρῶν παλαιρούς καὶ συμπλέκονται: μετράσιος μὲν, ἀλλ' ἐπιτυχῶς. Τὸ «δωμάτιον τοῦ θησαυροῦ» εὑρίσκεται εἰς διακρίσιμα τοῦ τρίτου καταστρώματος, πρέπει δὲ νὰ διανοιγῇ χῶρος καὶ κατόπιν νὰ κοπῇ ἐκ τοῦ λοιποῦ σκάφους τὸ δλον δωμάτιον καὶ νὰ ἀνελκυσθῇ ἀνέπαφον. Τὸ συνολικὸν δάρος του εἶναι 70 τόνων.

Οἱ δύται ἔθραυσαν τὸ πρῶτον κατάστρωμα, διήγοιξαν χῶρον εἰς τὸ δεύτερον καὶ ἡδη ἐνρίσκεται εἰς ὑψος 8 μόνον ποδῶν ἀνωθεν τοῦ δωματίου ἐντὸς τοῦ δόποιον εἶναι ἀσφαλῶς κλεισμένος ὁ χρυσὸς καὶ ὁ ἀργυρος. Ἐκτὸς ἀνελπίστου τινὸς ἐμποδίου διστίμως προβλέπεται, διτι συντόμως θὰ ἐλευθερωθῇ ὁ χῶρος καὶ τοῦ τρίτου καταστρώματος, ώστε οἱ δύται ν' ἀρχίσουν τὴν ἐργασίαν ἀποκοπῆς τοῦ πλοίου «δωμάτιον» καὶ εἰτα νὰ τὸ ἀνελκύσουν μέχρι τῆς ἐπιφανείας.

Αἱ τελευταῖαι εἰδήσεις αἱ μεταδοθεῖσαι: ἀπὸ τὸ ναυαγοσωστικὸν «Artiglio» ἀναφέρουν, διτι τὴν 26ην Ιουνίου ἐχρησιμοποιήθησαν 14 δρυμοί: ἀπὸ τὰς ἐκκρήξεις, τῶν ὅποιων ἐκαθεύδηση τελείως τὸ «σπάρ—ντέκ» τῆς «Αἰγύπτου». Ἐν τῇ προσδιψ τῆς ἐργασίας εἰς τὸ ἐσωτερικὸν τοῦ πλοίου θὰ ἀπαιτηθῇ μεγαλούτερη προσοχὴ καὶ σοδαρότερη: προφυλάξεις, ἵνα μή, λόγῳ τῆς γειτνασεως τοῦ θησαυροφυλακείου προξενηθοῦν εἰς αὐτὸς φθοραὶ ἡ ρήματα.

Τὴν 2ην Ιουλίου ἐπραγματοποιήθησαν πέντε ἀκόμη ἐκκρήξεις δρυμοῖν, δειπνήστη δὲ παραλλήλως διτι αἱ σφραγῖδες τὰς ἐποχῆς ταύτης παλιρροίαις (spring tides) διν ἐμποδίους τὰς ἐργασίας. Τὴν 4ην Ιουλίου τὸ «Artiglio» ἐπανέπλευσεν εἰς τὴν Βρέστην, λόγῳ τῆς κκοκκινίας, ἀνεκοινώθη δὲ, διτι εἰχε κοπῇ καὶ τὸ δεύτερον κατάστρωμα, τὸ ὅποιον ἀπέμενε νὰ ἐκκαθαρισθῇ ἀπὸ τὰ συντρίματα.

Μετὰ τὴν δελτίωσιν τοῦ καριοῦ τὸ «Artiglio» ἐπανέλαβε τὴν ἐργασίαν του, πεντήκοντα δὲ νέατι ἐκκρήξεις δρυμοῖν ἐπετεύθησαν. Οἱ δύται διήγοιξαν ἐκ τῶν πλευρῶν τὸ κατάστρωμα (hurricane) ἀφιερέσαντες τιμῆμα τι: ἀλεκμάτων καὶ ἡδη ἐνρίσκονται δικτὸ πόδας μακρὰν τῆς θέσεως τοῦ θησαυροῦ.

Οἱ αἰσθόδοξοι ἀναμένουν, διτι περὶ τὰ τέλη τοῦ τρέχοντος μηνὸς θὰ ἔχῃ ἀνελκυσθῇ ὁ θησαυρός.

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

ΜΕΤΑΓΡΑΦΑΙ—ΑΓΟΡΑΤΩΛΗΣΙΑΙ—ΚΙΝΗΣΙΣ ΝΗΟΛΟΓΙΩΝ

'Αγορά Αιγαυπτιακού φορτηγού

Παρά των έξι "Ανδρου" έφοπλιστῶν κ.κ. Νικ. Βογιαζήη και Σταρ. Ν. Μπλότης ήγορασθή τό Αιγαυπτιακόν φορτηγόν **"Themis"** τῆς ἀτμοπλοΐας Συδα, τόννων γκρός 2173, φορτίου 4200 τόννων και ναυπηγήσεως 1888. Τό σκάφος τοῦτο ναυλοεῖ δῆμον εἰς τὴν Αιγαυπτιακήν, δημον και τελεῖ ὑπό παραλαβῆν. Οι ἀγορασταὶ του θὰ τὸ θέσσον ὑπό σημαίαν Πορτογαλικήν η ἐχει τοῦτο δὲν κριθῇ τελικῶς σκόπιμον θὰ τὸ ἀφήσουν ὑπό τὴν Αιγαυπτιακήν σημαίαν.

Τὰ πλοῖα τῆς Μπάρον

Εἰς προηγούμενον τεύχος τῶν **"Ναυτικῶν Χρονικῶν"** εἰχομεν ἀναγγεῖλετο τὴν πώλησιν τοῦ φορτηγοῦ τῆς Μπάρον **"Maid of Corfu"** εἰς Φινλανδίαν ἔφοπλιστῶς, οἵτινες τό παρόλασθον εἰς τό Ρόττερνταμ και τό μετωνόμασθον **"Britan."** Συμπληρωματικῶς μανθάνομεν, δη: ή πώλησις του ἐγένετο ἡντὶ 6.000 λιρῶν, ήτοι πρὸς λ.σ. 1.7.10 κατὰ τόννου φορτίου. Τό ἐν λόγῳ πλοίον είνει 2700 τ. γκρός, 4300 τ. φορτίου και ναυπηγήσεως 1907.

'Η «'Αλκυών» εἰς δημοπρασίαν

Κατόπιν ἀπορρίσεως τῶν Βελγικῶν δικαστηρίων ἀξετάθη πρὸς πώλησιν διὰ δημοπρασίας τό Ελληνικόν φορτηγόν **«'Αλκυών»** τοῦ κ. Ραβέρνδου Όλιβια. Ή ἀκοίνησης θὰ διεξαχθῇ εἰς τὸν αἰθουσαν τῶν δημοπρασίων τῆς Ἀμβέρσης τῆς 3.30' απόγνωματην ὥραν τῆς 22ος τρ. μ. Ιουλίου. Η **«'Αλκυών»** εὑρίσκεται εἰς τὸν λιμένα τῆς Ἀμβέρσης ἀπό μηνόν, είναι δὲ τόννων γκρός 3353 και ἔχει ναυπηγήσεως εἰς τό Μίδδλεσεμπρο τὸ 1900. Αρχικῶς ἀνήκει εἰς τὸν στόλον τῆς **«Κιούνη Λάζιν»**, δητε και ὀνομάζετο **«Phrygia»**.

'Η νηολόγησις τῆς **«Ελληνίδος»**

Κατόπιν ἐγκριτικῆς διαταγῆς τῆς Εμπορικῆς Ναυτιλίας ἀνηρογήγηθε εἰς Παρία τό ἀπόδικον δημόπλοιον **«Ελληνίδης** (ex **«Molfetta»**) τ. γκρός 816 και ναυπηγήσεως 1900. Ίδιοκτήται τοῦ ἐν λόγῳ σκάφους είναι οι κ.κ. Ιω. Χ. Τσέρκας, Σπύρ. Μπιλίνης, Νικ. Καταγάς, Ελένη Ν. Λυμπερίδη και Χρ. Μπιλίνης (Ακινωνική δημόπλοιος).

'Αγοραπωλησίαι πλοίων

Τό μικρὸν δημόπλοιον **«Αγγελική»** τ. γκρός 170 ἔπωλήθη ἀπό τὸν κ. Ίων. Χ. Αλιφράκην εἰς τὸν κ. Μιχ. Ν. Ελευθεριάδην (τοῦ **«Ηρακλείου»**) ἀντὶ δραχμῶν 300.000.

Νηολόγησις γιώτ

Εἰς τὰ νηολόγια τοῦ λιμεναρχείου Πατρικῶν ἐνεγράφη τὸ γιώτ **«Εῦα»** ἀνήκει εἰς τὸν κ. Αἰρίδη. Γραμματ. Τό γιώτ τοῦτο ἦτο τό πρώην Γερμανικὸν κόττερον **«Wiking»**.

Αρσις κατασχέσεως

Τό ἐπὶ τοῦ φορτηγοῦ **«Ιάσων»** ἐπιβεβλημένη κατάσχεσις ὑπὲρ τοῦ κ. Ιω. Λαζαρούλου διὰ ποσὸν 150.000 δρ. ηρθη.

Έγγραφαί εἰς τὸ Ρετζίστερ

Ἐνεγράφησαν εἰς τό Λόδον Ρετζίστερ τά Ελληνικά φορτηγά: **«Φιλόμήλω»** (ex **«Μαρίκα»**) τ. γκρός 3175, ναυπηγήσεως 1898 και ίδιοκτητίας τοῦ κ. Σ. Κατοπόδη (19άρχης). Και **«Θέτις»** (ex **«Ιω. Λύρας»**) τ. γκρός 2190, ναυπηγήσεως 1919, τοῦ κ. Ιω. Γ. Λύρα (Πλευραίες).

Διαγραφαὶ φορτηγῶν

Τό Αιγαυπτικὸν Λόδον διέγραψεν ἀπό τὰ σταλέχη τῆς παγκοσμίου ναυτιλίας μεταξὺ ἄλλων σκαφῶν και τά Ελληνικά φορτηγά **«Γέρω—Καρρᾶς»** και **«Ταξιάρχης»** καθὼς και τό ἀπέβατον **«Ταυγετος»**.

Άλλαγὴ κυριότητος

Εἰς τό οπ' ἀρ. 21 συμπληρωματικὸν τεύχος τοῦ Λόδον Ρετζίστερ ἐνεγράφη τό ἀπ. **«Δέσποτα** ὑπό ίδιοκτησίαν τοῦ κ. Ν. Β. Μαυριδόγλου. Ως γνωστόν τό φορτηγόν τοῦτο μετωνόμασθη ἦτο εἰς **«Κατίνα»**.

Σερβέϋ φορτηγῶν

Εἰς τό **«Λόδον Ρετζίστερ»** ἀρ. 24 (ἀπό 14ης Μαΐου μέχρι: Ιης Ιουλίου) ἀναγράφεται, δη: ὑπέστησαν γενικὸν οσρέδευ τά φορτηγά: **«Αντινόης Γ. Λεμονός»** εἰς τὴν Ἀμβέρσαν, **«Καλαφάτης»** εἰς τὴν Ἀμβέρσαν, **«Διον. Σιατθάτος»** εἰς Χούδη, **«Διορρος»** εἰς Τάνη, **«Ελέγκω Α. Κυδωνίων»** εἰς Πατρικά, **«Ενωσις»** εἰς Πατρικά, **«Εύγεν. Μ. Γουλανδρή»** εἰς Πατρικά, **«Εφραγισσεύς** Χούδη, **«Ιθακος»** εἰς Ρόττερνταμ, **«Μακτραντέρες»** εἰς Ρουμανίαν και **«Νικόλαος»** εἰς Πατρικά.

Κατά τό αὐτό χρονικόν διάστημα ἀξετάλεσαν μερικὴν ἐπιθεώρησιν τά φορτηγά: **«Αγία Μαρίνα»**, **«Ανιούλα»**, **«Δέσποινα Ηλόπητη»**, **«Εινούχια»**, **«Ελένη Γ. Εμπατρίκη»**, **«Λουκία»** (τάνκερ), **«Μαρία Μ. Διακόπη»**, **«Μαρούσιο Κουλούριο»**, **«Ναυτίλος»** και **«Νικα Βούλγαρη»**.

Νηολόγησις εἰς Χίον

Μεταγράφησαν ἔκ τῶν προξενικῶν διελίθων τοῦ Λουδίου εἰς τὰ νηολόγια τῆς Χίου τὰ κάτωθι: τρία νεοχροκοπεύτικά **«Ελληνικά φορτηγά:** **«Νικό-**

λας Αγγελος» (ex **«River Orontes»**) τ. γκρός 4351 και ναυπηγήσεως 1912, ἀνήκον δὲ κατὰ τὰ ὑπόλοιπα 14 οἱο εἰς τὸν κ. Ιω. Ν. **«Αγγελον** και κατὰ τὰ ὑπόλοιπα 14 οἱο εἰς τὸν κ. Αγγ. Γ. **«Αγριογιάννην»**, **«Νέα Τύχη»** (ex **«Maid of Syria»**) τ. γκρός 3450 και ναυπηγήσεως 1912, ἀνήκον δὲ εἰς τὸν κ. Δημ. Φαφαλίου 52 οἱο, Σταμ. Φαφαλίου 40 οἱο και Σταύρου Γ. Λιθανόν 8 οἱο. Κατίο **«Ιωάννης Καρρᾶς»** (ex **«Southlea»**) τ. γκρός 3527 και ναυπηγήσεως 1917, ἀνήκον εἰς τὸν κ. κ. ἀδελφούς Καρρᾶ.

Ἐνηολογήθη ὁ **«Σαρωνικός»**

Ἐπίσης εἰς τὰ νηολόγια τῆς **«Ανδρου»** ἐνηολογήθη, κατόπιν σχετικῆς αιτήσεως τό φορτηγόν **«Σαρωνικός»** (ex **«Maid of Andros»**) τ. γκρός 3541 και ναυπηγήσεως 1912, ἀνήκον δὲ εἰς τὸν ἐφοπλιστὴν κ. Μαρίνην **«Ανδρ. Εμπατρίκον»**.

Τὸ φορτηγὸν **«Φλωρεντία Σ.»**

Τό Προξενικὸν λιμεναρχείον Λογδίου εἰδοποίησε τὴν **«Εμπορικὴν Ναυτιλίαν**, δη: ἀγορασταὶ τοῦ φορτηγοῦ ἀτμοπλοίου **«Δωροθέα»** τ. γκρός 2023, φορτίου 3185 τ. και ναυπηγήσεως 1891, ὅπερ ἐπωλήθη, πρὸ μηνὸς ἐν δημοπρασίᾳ και μετωνομάσθη **«Φλωρεντία Σ.»** εἰναι ή κ. Φλωρεντία οὐργος Σεν. Σιδερόδευς τῆς Κων) πόλεως. Τό πλεον τοῦτο θὰ νηολογηθῇ εἰς τὸν Πειραιά.

ΗΓΟΡΑΣΘΗ ΠΑΡ' ΕΛΛΗΝΩΝ

ΤΟ Α/Π **«MAID OF SPARTA»**

Παρὰ τοῦ ἐν Λονδίνῳ γραφείου τῶν κ.κ. Ρεθύμνη και Κουλουκούντη ἡγοράσθη διὰ λ)σμὸν ἐτέρων **«Ελλήνων** ἐφοπλιστῶν τὸ ὑπό **«Αγγλικὴν** σημαίαν φορτηγὸν τῆς Μπάρον **«Maid of Sparta»**, ἀντὶ τοῦ 4300 λιρῶν. Θὰ παραληφθῇ εἰς τὸ Ρόττερνταμ.

Τό **«Maid of Sparta»**, ως ἀνήγειραν τὰ **«Ναυτικὰ Χρονικά** εἰς τὸ προηγούμενον τεύχος των ἐπωλήθη πρὸ 20ημέρου ἐν δημοπρασίᾳ εἰς τὸ Ρόττερνταμ ικανωπούσεν εἰς τὸν κ. **Kunciman**, τοῦ Λονδίνου ἀντὶ τιμῆς 40.000 guilders ήτοι 3.250 λιρῶν (λ.σ. 0.12.1 κατὰ τὸν ν.ο.). Ήδη μετεπωλήθη εἰς **«Ελληνας»**.

Τό ἐν λόγῳ πλοίον είναι τόννων γκρός 3201, νέτη 1930 και φορτίου 5456 τόννων μὲ σερβέων Νο 3 τοῦ 1930 και καλάσιν 100 A1 παρὰ τῷ Αγγλικῷ Λόδη. Εναυπηγήθη τὸν Φεβρουάριον τοῦ 1917, ἔχει δὲ διαστάσεις 339.8 ποδῶν μήκους, 47 π. πλάτους, 23.8 π. ψήφους και 22.1 ποδῶν ἐμφορτον βύθισμα. Η κυβικὴ χωρητικότης του διὰ φορτία εἰς δέματα είναι 268.000 κ.π. και διά φορτία εἰς χύμα 293.000 κυβ. ποδῶν.

Αἱ μηχαναὶ του είναι 2 ἀτμοστροβίλοι **SR** (τονομπίνες) ἐφ' ἐνός ἀξονος συντηματος **Parson**, μὲ πίεσιν τοῦ κυρίου 160 λιθρῶν και τοῦ βοηθητικοῦ τοιούτου 100 λιθρῶν. Η δύναμις τῶν μηχανῶν του είναι 229 ονομ. ιππων, φέρει δὲ ἔθμα οὐδατος 866 τόννους.

Η ΙΔΡΥΘΕΙΣΑ ΕΝ ΑΘΗΝΑΙΣ ΑΝΩΝΥΜΟΣ

«ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑΚΗ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ»

Ίδρυθη ἐν Αθήναις ὑπὸ τὴν ἀνώτερον ἐπωνυμίαν νέα ἀνώνυμος ναυτικὴ ἐταιρία, σκοπὸς τῆς ὄποιας—κατὰ τὸ δημοσιευθὲν καταστικόν της—είναι:

α) Η διὰ θαλάσσης ἐνέργεια παντὸς εἰδούς μεταφορῶν και ἡ ἐπιπρόστησις πάσης ταχυδρομικῆς διὰ θαλάσσης συγκοινωνίας, ως ἐπίσης, και πάσα ἐργασία ναυαγοσωστική και ωμουσικυτική, δη: ιδιοκτήτων αὐτῆς η μὴ ἀτμοπλοίων και παντὸς εἰδούς συναφῶν ναυπηγμάτων και διὰ συμμετοχῆς εἰς ἐταιρείας ἐπιδιωκούσας τὸν αὐτὸν σκοπόν.

β) Η ἀγορά, πώλησις, ναυπηγήσις και ναύλωσις ἀτμοπλοίων, ιστιοφόρων και παντὸς εἰδούς ναυπηγμάτων διὰ λ)σμὸν τῆς ἐταιρείας η τρίτων ἐπὶ κέρδει η προμηθεύει, ως και πάσα ἐπιχείρησις κατασκευῆς και ἐπισκευῆς ἀτμοπλοίων κατασκευῆς διὰ τῆς ουσίας της πολύτης πενταετίας να αυξήσῃ τὸ ἄνω κεφάλαιον ἐφ' ἀπαξ η βαθμηδόν μέχρι ποσοῦ 5.000.000 δρ. και κατόπιν ἀποφάσεως μὲ πλειοψηφίαν τῶν 2/3 τοῦ ἀριθμοῦ τῶν κελών του.

Η Γεν. Συνέλευσις δικαιούται, κατόπιν ἀπολύτου πλειοψηφίας ν' αυξήσῃ τὸ ἐταιρικὸν κεφάλαιον ἐν ὅλῳ η ἐν μέρει δι' ἐκδόσεως νέων μετοχῶν μέχρι ποσοῦ τετραπλασίου τῶν ἀρχικῶν κεφαλαίων, ητοι μέχρι 200.000 λιρῶν.

Τό πρώτον δικαιητικὸν συμβούλιον τῆς **«Κεφαλληνιακῆς Ναυτικῆς έταιρίας»** κατηργήθη ἐκ τῶν κ. κ. Νικολ. Δ. Λυκιαρδούλου, Διον. Κ. Μαζαράκη, Παναγή Γ. Καρήλου, Βασ. Ρωσολύμου και Κωνστ. Ι. Μαζαράκη.

"ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ,,

ΔΕΚΑΠΤΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ
ΕΝ ΠΤΕΙΡΑΙΕΙ

ΓΡΑΦΕΙΑ, ΛΕΟΦΟΡΟΣ ΣΩΚΡΑΤΟΥΣ 35 ΤΗΛΕΦ. 1.60
ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΑ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: "ΧΡΟΝΙΚΑ,,

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

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

"ΝΑΥΤΙΚΑ CHRONIKA,,

A REVIEW OF SHIPPING & COMMERCE

PIRAEUS - GREECE

ΤΟ ΔΕΚΑΠΤΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

Ούδενα διαφεύγει, έξι όσων παρακολούθησαν έκ του σύνεγγυς τὸν τρόπον τῆς ἀναπτύξεως τῆς Ἐμπορικῆς

ΤΑ ΠΑΘΗΜΑΤΑ μας Ναυτιλίας μεταπολεμικῶς, διτά ΝΑ ΜΑΣ ΓΙΝΟΥΝ ἀμελέτητος καὶ ἄνευ κατευθύνσεως ΜΑΘΗΜΑΤΑ ὑπῆρξεν ἡ ἐμφυτος οφεῖ τῶν πλοιοκτητῶν μας εἰς τὴν ἀπόκτησιν νέων σκαφῶν. Χωρὶς νὰ παρακολουθήται ἡ συντελούμενη ἀνανέωσις εἰς ὅλα τὰ Ναυτικὰ κράτη τοῦ πλωτοῦ ὑλικοῦ των, χωρὶς νὰ μελετᾶται ἡ συνέπεια τῆς αὐξανομένης διεύθυντος χωρητικότητος, τῶν ἐφαρμοζούμενων τεχνικῶν μεθόδων εἰς τὰ νεοναυπηγούμενα σκάφη, διπος σὺν τῇ ἀναπτύξει τῆς ταχύτητος καὶ οίκονομία κανοίμους ὑλῆς νὰ ἐπέρχηται, οἱ Ἐλληνες ναυτιλλόμενοι ἀθρόως προσέβαινον εἰς τὴν ἀγορὰν τῶν παλαιῶν σκαφῶν, τῶν ἀπορριπτομένων ἀπὸ τοὺς ἔνοντας. Καὶ ναὶ μὲν ἦσαν τὴν χωρητικότητα τῆς ναυτιλίας μας, ἀλλὰ ἡ ἀπελθοῦσα κρίσις ἐξεμηδένισε τὰ δύλιγα ἐλληνικὰ κεφάλαια, ἀτινα ἀσκόπως καὶ ἀνεπανορθώτως ἀπωλέσθησαν εἰς τὴν δίνην τῆς κρίσεως.

Καὶ μᾶς γεννᾶται τὸ εὐλόγον ἔρωτημα: Δὲν θὰ ἔπειτε καπτοιος ἀνώτερος ὁργονισμός, ἐποπτεύων τὰ τῆς ἔξειλίξεως τοῦ Ἐμπορικοῦ μας Ναυτικοῦ, μελετῶν βαθύτερον καὶ προβλέπων πολλάκις, νὰ δίδῃ τὴν κατευθύντηρον χρηματήν, θέττων ἀκόμη καὶ χαλινὸν εἰς τὴν τάσιν μας κυριολεκτικῆσσατάλης Ἐθνικῶν κεφαλαίων διὰ τὴν ἀπόκτησιν ἀχρήστου πλωτοῦ ὑλικοῦ;

Καὶ δλα αὐτά, βέβαια ἐκ τῶν ύστερων...

Πάντως ἀπὸ τὴν ἀπελθοῦσαν καταστοφὴν τόσων περιουσιῶν μᾶς ἐπιβάλλεται ἡ λῆψις τῶν μέτρων ἐκείνων, ἀτινα οὐ μόνον θὰ σημάνουν τὴν ἀπαρχὴν μας ὑγιοῦς ἐμποροναυτικῆς πολιτικῆς, συγχρονισμένης, οὐχὶ προχειρολόγου καὶ τυχοδιωκτικῆς, ἀλλὰ καὶ θὰ δημιουργήσουν μίαν νέαν θέσιν τῆς ἐμπορικῆς μας Ναυτιλίας ἐν τῷ διεθνῇ ἀνταγωνισμῷ.

Πρὸς τὴν κατευθύνσιν ταύτην Κράτος καὶ πλοιοκτῆται πρέπει νὰ στραφῶσι. Τὰ παθήματα, δοσον καὶ ἀνεπανόρθωτα ἀν εἶνε, ἀς μᾶς γίνοντα μαθήματα διὰ τὸ μέλλον.

Καὶ ὑμιλοῦντες περὶ τῆς ἀνάγκης ἑνὸς ἀνωτέρου ὁργανισμοῦ διὰ τὴν μελέτην καὶ παρακολούθησιν τῶν ναυτιλιακῶν προβλημάτων τῆς

ΤΟ ΝΑΥΤΙΚΟΝ Χώρας, δὲν δυνάμεθα νὰ παρίσωμεν τὴν ἔλλειψιν τῆς ὁργανώσεως ἐκείνης, ητὶς, δι' ὅλους τὸν πλουτοπαραγωγικὸν κλάδους ὑπῆρξεν, οὐ μόνον τὸ μέσον τῆς προαγωγῆς τῶν ἐπαγγελματικῶν αὐτῶν συμφερόντων, ἀλλὰ καὶ ἡ διασφάλισις τῆς καλῆς καὶ ὁρθῆς κατευθύνσεως ἐπὶ τῶν γενικῶν ζητημάτων, ἀτινα ἀφέωρων αὐτούς, τῆς Ἐπιμελητηριακῆς ὁργάνωσεως. "Ολα τὰ Ναυτικά κράτη ἵδια κέκτηνται Ναυτικά Ἐπιμελητήρια, ἔξι ὃν προέρχεται πάσα μελέτη ἐν σχέσει μὲ τὴν θέσιν τῆς Ναυτιλίας τῶν, συμβούλευτικὴν δὲ ἀσκοῦν ἐπιφρονήν ἐπὶ τῶν Κρατικῶν κατευθύνσεων, ἀλλὰ καὶ ἐπισταμένως παρακολου-

θούσι τὰ τῆς ἀνελίξεως καὶ τῶν ἀναγκῶν τοῦ Ἐμπορικοῦ τῶν Ναυτικοῦ.

Ἡ Ναυτικὴ Ἐλλὰς, ὑστερούσα εἰς ναυτιλιακὴν ὁργάνωσιν συγκροτημένην, ἔχει ἀπόλυτονάγκην τοῦ ὁργανισμοῦ τούτου. Ἡ παραπλευρος πρὸς τὸ ἐμπόριον καὶ τὴν βιομηχανίαν Ἐπιμελητηριακὴν αὐτῆς ἐμφάνισε, οὐδὲν τὸ ὁφέλιμον μέχρι σήμερον τῇ ἀπεκόμισε. Ὁ χῶρος τοῦ παρόντος δὲν μᾶς ἐπιτρέπει τὴν ἀνάπτυξιν τοῦ θέματος, ἀνάλογον τῆς σημασίας αὐτοῦ.

Πάντως ρίπτομεν τὴν ιδέαν καὶ θὰ ἐπανέλθωμεν.

Ἐπικροτοῦμεν τὴν ληφθεῖσαν ἀπόφασιν διὰ τὴν ἰδρυσιν τῆς Ἐλευθέρας Ζώνης εἰς τὸν λιμένα Πειραιῶς. Λαμπρὰ ἡ ιδέα καὶ ἀγαθὰ ἀναμένονται τὰ ἀποτέλεσματα ἐκ τῆς καλῆς ὁργανώσεως, διὰ τὴν καθόλου Οἰκονομίαν τῆς Χώρας καὶ τὸ μέλλον

Η ΙΔΡΥΣΙΣ ΤΗΣ ΕΛΕΥΘΕΡΑΣ ΖΩΝΗΣ τοῦ πρώτου Ἐλληνικοῦ λιμένος. Άλλοι οἱ ἀρμόδιοι δὲν πρέπει νὰ παρίσωσιν διὰ τὸν ἀναγκαῖον συμπλήρωμα διὰ τὴν ἔκτασιν τῆς δράσεως καὶ τὴν ἐπιτυχῆ ἀπόδοσιν μᾶς Ἐλευθέρας Ζώνης εἰνε ὁ συγκοινωνιακὸς παράγων. "Ανευ τακτικῶν χραμμῶν πρὸς τὰς γύρωμας χώρας καὶ νῆσους καὶ δι' Ἐλληνικῶν σκαφῶν, δυσκόλως ἡ Ἐλευθέρα Ζώνη τοῦ Πειραιῶς ὅτι συγκεντρώσῃ τὴν προσδοκωμένην κίνησιν τοῦ διαμετακομιστικοῦ ἐμπορίου καὶ θὰ προσδώσῃ εἰς τὸν λιμένα Πειραιῶς τὴν διεθνῆ αὐτοῦ μορφήν.

**Η ΓΡΑΜΜΗ ΕΛΛΑΔΟΣ-ΑΜΕΡΙΚΗΣ**

Ο Πρόεδρος τοῦ Διδασκαλικοῦ Συνδέσμου Ἀμερικῆς—Καναδῶν κ. Γεώργιος Ἰατρίδης μῆς ἀπέστειλε ἀντίγραφον ἐπιστολῆς του, ἀπευθυνθείσης πρὸς τὸν Ὀργανισμὸν Τουρισμοῦ. Ἐν αὐτῇ ἀφοῦ ἔξειρτει: ἡ κατεχαλλομένη σύντονος προσπάθεια διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τῆς Τουριστικῆς κινήσεως ἐν Ἐλλάδι, τούτης ἡ Ἐθνικὴ ἀνάγκη τῆς διατηρήσεως τῆς γραμμῆς Ἐλλάδος—Νέας Υόρκης ὑπὸ τῆς Ἐλληνικῆς Σημαίας.

Ο Τουρισμὸς, λέγει, ἐὰν ἐπιδιώκῃ ριζικὰ λύσεις τοῦ ζητήματος πρέπει νὰ μὴ ἀφήσῃ ὅπετε νὰ διακοπῇ ἡ ὑπερωκεάνειος ἀπομονώσις Ἀμερικῆς—Ἐλλάδος. Αἱ συνέπειαι διὰ τὸν κάτωθι λόγους:

Καθ' ὅν χρόνον ἀλλα Κράτη μὴ υκυτικὲν, ὑποστηρίζουν τὴν Ἐμπορικὴν υκυτικὲν των, ἵνα δημιουργήσουν τοιαύτην θὰ ἡτο τῇ ἀλληθείᾳ ἀνεξήγητον ἄν τη Ναυτικὴ Ἐλλὰς, ἡ ὥσπεις ἀπὸ τῶν ἀρχαιοτάτων χρόνων ἔχησε καὶ ἀνεδείχθη ἐν τῇ θαλάσσῃ, γ' ἀφήσῃ νὰ διακοπῇ ἡ μεγάλη οἰκονομικὴ ἀρτηρία καὶ ἡ Ἐθνικὴ ἐνότητης μὲ τὸν ἐν Ἀμερικῇ Ἐλληνισμόν. "Οταν ἀκόμη ληφθῇ ὅπ' ὅψιν διὰ μία ταχυτέρα συγκοινωνία θὰ προσελκύσῃ πολλοὺς περιηγητάς, ως ἔχομεν πλεῖστα δείγματα, μετεκτύπων Ἀμερικανικῶν Πανεπιστημίων, διὰ τὸν Ἐλληνικὸς εἶνε ἐμφυτος, εἰλεῖ δέδιον, διὰ ἀπολύτως θὰ προτιμῶνται τὰ Ἐλληνικὰ ἀπόμολοις ως πράττουν σήμερον οἱ Ἰταλοὶ καὶ κατὰ χιλιάδας δὲθά μεταφέρουν τοὺς περιηγητάς καὶ μετανάστας μας. Σήμερον προτιμῶνται τὰ ἔνα μόνον λόγῳ ταχύτητος.

Η Πατρίς μας διογόνος τὴν συγκοινωνίαν ταύτην θὰ κρατήσῃ ζωηρὸν τὸ Εθνικὸν αἰσθημα τοῦ ἀποδήμου Ἐλληνος, διτις μὲ χαρὰν, ὑπερηφάνειαν καὶ συγκίνησιν βλέπει τὴν σημαίαν του. Θὰ διδῇ ἐργασίαν εἰς πτωχούς οἰκογενειάρχας Ναυτικούς, θὰ ἀναγκάσῃ νὰ διακόψουν τὰς προσεγγίσεις των τὰ ἔνα ἐλλείψει ἐπιβατῶν καὶ φορτίου θάλασσήν τὸν Τουρισμὸν κακίθησην μεγάλην οἰκονομικὴν ἀρτηρίαν ἐπικερδῶς, ἔξυπηρτούσαν αὐτήν.

ΕΠΙΣΤΟΛΑΙ ΠΡΟΣ ΤΑ «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ»

Παρὰ τὸ πλοιαρχοῦ καὶ συμβούλου τῆς Πανελλήνου ἐνώπιον Πλοιαρχῶν Ε. Ν. κ. Ἀθαν. Μπομπογιάννη ἐλάδομεν ἐκ Ζακύνθου τὴν ἀκόλουθην ἐπιστολὴν:

Κύριε Διευθυντά,

»Μετὰ στοργῆς παρακαλούσθων τὰ «Ναυτικά Χρονικά» εἰδον μετὰ λύπης μου τὸ δημοσιεύθεν ἀρθρὸν ἐνὸς κρυπτομένου ὑπὸ φευδώνυμον, ἐφοπλιστοῦ, εἰς περιγράφων οὗτος τὴν οἰκονομικὴν κρίσιν τῆς ναυτιλίας, ἀσχολεῖται καὶ μὲ τὸν γλαύχον μισθώσι τοῦ ναυτιλεργατικοῦ κόσμου.

»Ἀπορῶ ἐπίσης πώς ὑπάρχει ναυτικός καταφρόμενος ἐναντίον τοῦ Ν. Α. Τ. ἐνδέ τόσον φιλανθρωπικοῦ θερμάτως, ὅπερ μετά κόπου συντηρεῖται

Ο ΑΣΥΡΜΑΤΟΣ ΩΣ ΟΔΗΓΟΣ ΕΝ ΤΗ ΝΕΩΤΕΡΑ ΝΑΥΣΙΠΛΟΤΑ

Η ΑΣΦΑΛΕΣΤΕΡΑ ΜΕΘΟΔΟΣ ΤΗΣ ΑΕΡΟΠΛΟΥΑΣ

Είς τὸ προηγούμενον τεῦχος τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» εἶχομεν ἀναπτύξει τὰς νεωτέρας μεθόδους προσδιορισμοῦ τοῦ στίγματος τοῦ πλοίου διὰ τῶν Ἐρτζικῶν κυμάτων.

Μέχρι πρὸ δὲ λίγου ἀκόμη, η σπουδαιοτάτη αὕτη ὑπηρεσίατῆς γκυαπλοίτης διεξήγετο ἐπὶ βάσεις ωκεανών ὅπτηκῶν καὶ ἔνεκα τούτου εἰς δικτύων καθαρῶν ὅπτηκῶν καὶ στάστατος ἀδύνατος γη ἐξεύρεσις τοῦ στίγματος.

Ἡδη η μέθοδος τῆς Ραδιοναυτιλίας ἐξεκλοῦται ὁσμηρά, δεδομένων τῶν πλεονεκτημάτων τῆς. Οἱ ἔξας, τὰ διόφθολματα κ.λ.π. ἐργαλεῖα ἐκτοπίζονται πλέον ὑπὸ τῆς ραδιοπηγῆς. Τὸσον τὰ νεωτέρα πλοία διανούνται τὰ διεροσκάρη αὐτῆς χρησιμοποιοῦνται διὰ τὰς πορείας των.

Μία τῶν τελείστερων ραδιοπηγῆς, είναι η συστήματος Telefunken, δέν κρίνομεν δὲ περιττὸν γὰρ παραθέτωμεν τὰς παρακαταμένας σχετικὰς εἰδήσεις.

Εἰς τὴν πρώτην εἰκόνα διακρίνεται τὸ πλαίσιον τῆς ραδιοπηγῆς, τοποθετημένον ἐπὶ ἀτμοπλοίου. Είναι μετάλλινον, διαμίτρου ἑνὸς μέτρου, ἐγκαθίσταται, πρὸς αποφυγὴν ἀπωτόμων κραδασμῶν, ἀνωθεν τοῦ διαμερίσματος τῶν χρετῶν (chart room) είναι δὲ κιγκητόν στρεφόμενον κατά διούλησιν πρὸς οἰονδήποτε σημεῖον τοῦ δρίζοντος καὶ ἀποτελεῖ εὐπαθέστατον δέκτην τῶν Ἐρτζικῶν κυμάτων.

Εἰς τὴν δευτέραν εἰκόνα παρίσταται τὸ ἑσωτερικὸν τοῦ κάτωθι τοῦ δέκτου διαμερίσματος, διόπου είναι ἐγκατεστημένη η γυροσκοπικὴ πηγὴς τοῦ πλοίου, η ραδιοδιόπτρα καὶ ὁ πίναξ τῆς διαγομῆς. Κατὰ προέκτασιν τοῦ δέκτου διακρίνεται εἰς τὴν εἰκόνα γη λαβὴ καὶ τὸ χειριστήριον, διὸ ὡν κανονίζεται η θέσης τοῦ δέκτου. Ο συνδυασμὸς ραδιοδιόπτρας καὶ γυροσκοπικῆς πηγῆς ἀπλωντεύει μεγάλως τὸ πρόσδηλημα τῆς ἐξεύρεσεως τοῦ στίγματος, ἐνῷ συγχρόνως μᾶς ἀπολάσσει τῶν κιγκηνῶν παρεμφύσεως σφαλμάτων.

Εἰς τὴν τρίτην εἰκόνα διακρίνεται ὁ δέκτης ἐγκατεστημένος ἐπὶ τοῦ ἵπταιμένου κολοσσοῦ «Dornier X.» διστις κανονίζει τὴν πορείαν του διὰ τῶν ραδιοναυτιλιακῶν μεθόδων. Τὸ πλαίσιον τοποθετεῖται εἰς τὸ πρόσθιον μέρος πρὸς ἀποφυγὴν τῆς ἐπιδράσεως τοῦ ὑπὸ τῶν ἐλίκων τῶν 12 μηχανῶν δημιουργουμένου θορύβου, διστις διὰ τῆς ταχύτητος τοῦ ἀεροπλοίου τρέπεται πρὸς τὰ διπίσια.

Εἰς τὸ ἑσωτερικὸν τὸ «Dornier X.» τοποθετοῦνται τὰ αὐτὰ μηχανήματα, ὡς καὶ ἐν τοῖς ἀτμοπλοίοις.

Η μέθοδος τῆς ραδιοπηγῆς δύναται γὰρ προσδιορίσης ἐπε-

κρ. διῆς τὴν θέσην τοῦ πλοίου γη τοῦ ἀεροσκάρφους 200 μίλια μηκὸν τῆς ἔηρας. Διὰ τοῦ τρόπου τούτου καὶ τὰ θαλάσσια δυστυχήματα προλαμβάνονται, δεδομένου, διτοι οι νεώτεροι ραδιοφάροι εγκαθιστάμενοι εἰς ἐπίκαιρα σημεῖα τῆς ἔηρας ἐκπέμπουν καὶ ὥροισμένα χρονικὰ διαστήματα τὰ σημεῖα, ἀτινα δέχονται τὰ πλαίσια τῶν πλοίων καὶ τῶν ἀεροσκάρφων καὶ προσδιορίζουν οὕτω τὴν θέσην των.

Ο τρόπος τῆς ἐξακριβώσεως τοῦ στίγματος

Τὸ πάρχουν δύο μέθοδοι: διὰ τὴν ἐξεύρεσιν τῆς θέσεως τοῦ πλοίου. Ή γὰρ ἐφοδιασθεῖσι τὰ πλοία διὰ τῶν πλαισίων αὐτῶν, ἀτινα καλοῦνται ραδιοπηγῆδες η ραδιογωνιόμετρα, η νὰ διρυθῆσιν σταθμοὶ ἐπὶ τῆς ἔηρας οἵτινες λαμβάνονται αἰτίες τῶν πλοίων νὰ προσδιορίζωσιν αὐτοὶ πλέον μόνοι τὸ στίγμα καὶ γὰρ τὸ μεταδίδωσι εἰς αὐτοὺς.

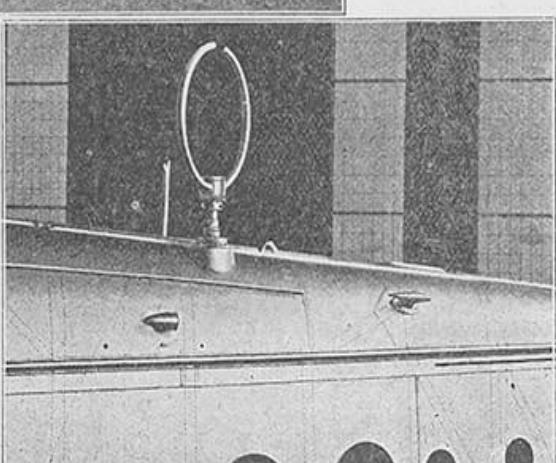
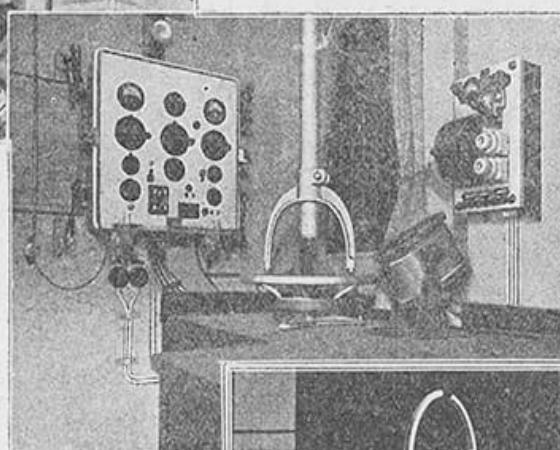
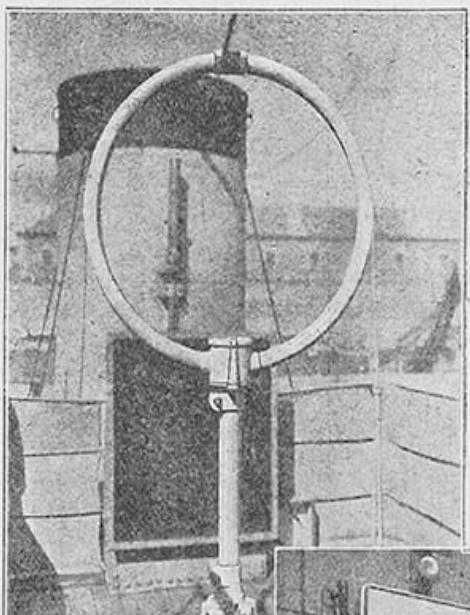
Σήμερον ἐν τῇ Ναυτιλίᾳ ἐφφρασθένται ἀμφότεραι αἱ μέθοδοι καὶ εἰς τὴν πρώτην μὲν, διὰ δηλαδὴ τὸ πλοίον είναι ἐφωδιασμένον διὰ ραδιοπηγῆδος λαμβάνονται δι' αὐτῆς αἱ κατευθύνσεις τοῦ ἀκεπιμοένου ηχοῦ ὃν δὲ σταθμῶν ἔηρας προδιορίζομένων Γεωγραφικῶν συντεταγμένων, καὶ ἀν μὲν αὐτοὶ οἱ σταθμοὶ είναι πλειόνες τοῦ ἑνὸς, τότε διὰ τῆς τοιμῆς τῶν σχεδὸν συγχρόνων ραδιοδιόπτεύσεών των ἐπὶ τοῦ χάρτου ἔχομεν στίγματα διμοίρια πρὸς τὸ διὰ πλεύσιν τῆς μιᾶς εὐθείας θέσεως ἐπιτυγχανόμενον ἐν τε τῇ ἀναμετρήσει καὶ τῇ ὀπεανοπλοΐᾳ, ἐάν δὲ ὑπάρχῃ εἰς μόνον σταθμὸς τότε ἐργαζόμενα λαμβάνονται διὺς η πλείονας διοπτεύσεις εργασθεῖστος πλοῦ.

Εἰς τὴν δευτέραν περίπτωσιν ἐκπέμπομεν σήμα καὶ οἱ σταθμοὶ τῆς ἔηρας λαμβάνονται αὐτὸς διοπτεύσεις τόποιον είτα δὲ μεταδίδωσι τὰς διοπτεύσεις αὐτᾶς εἰς τὸν κεντρικὸν ἐξ αὐτῶν, διόπου τοποθετούμενα: αὐτοὶ η πλεύσιν τῆς τομῆς των διδουν τὸ στίγμα ὅπερ καὶ μᾶς γιγαντοποιεῖται.

Τόδι δύο περιπτώσεις η πρώτη μὲν περιουσια: ἀλλα το μέγα πλεονέκτημα διτοι ὁ διοπτεύων είναι καὶ διεγιαφερόμενος, οὗτος δὲ δὲν ἐπαφίεται η τύχη μας εἰς τὴν εύσυγχρονίαν τῶν παρατηρητῶν τῆς ἔηρας, ἐκ παραλλήλου δὲ παρέχει ταχυτέραν ἐπίλυσιν τοῦ προβλήματος, πρᾶγμα διπερ εἰς περιστάσεις πλού πληγίον ἐπικαγδύων ἀκτῶν είναι μεγίστης σπουδαιότητος.

Εἰς τὴν δευτέραν ἀπαλλάσσονται οἱ ἐν τοῖς πλοίοις ἀφ' ἑνὸς μὲν τῶν ὑπόλογισμῶν ἐνῷ συγχρόνως, ἀποφεύγονται τὰ ἔξοδα ἐγκαταστάσεως τοῦ μηχανήματος.

Οι σταθμοὶ ἔηρας καλοῦνται ραδιοσταθμοὶ, είναι φυσικὲς παράκτιοι καὶ σημειούνται ἐπὶ τῶν κανονικῶν χαρτῶν ὡς καὶ εἰς τὸν



επίσημον Ἀγγλικὸν κατάλογον τῶν ραδιοσταθμῶν. Οἱ σταθμοὶ ἐξ κύτων οἰτινὲς ἐκπέμπουν εἰς ὥρισμένας περιόδους σήματα καλούνται ραδιοφάροι.

Ἡδη ἐν Γερμανίᾳ 14 παράκτιοι σταθμοὶ ἔχουσιν ἴδρυθη, καθημερινῶς δέ ἀνὰ τὰς διαφόρους ἀκτὰς τῆς Ὑδρογείου νέοι τοιοῦτοι δημιουργοῦνται. Δύνται τις γὰ εἶπη, διτὶ ἐντὸς διλίγου χρόνου τὰ πλοῖα καὶ τὰ ἀεροπλάνα θὰ ταξιδεύωσιν ὑπὸ μίαν διηγεκή ἐποπτείαν καὶ καθοδήγησιν τῶν ἐκπεμπομένων ὑπὸ τῶν ραδιοφάρων Ἐρτζιαγών κυμάτων.

ΤΑ ΠΑΓΟΒΟΥΝΑ ΕΦΕΤΟΣ ΕΞΗΦΑΝΙΣΘΗΣΑΝ

Ο Ἀμερικανὸς τύπος ἀναφέρει καὶ ποικιλοτρόπως σχολιάζει ἓνα περίεργον γεγονός ἄνευ προηγούμενου. Τὰ παγόβουνα, ἄτινα κατὰ τὴν ἐποχὴν ταῦτην ἐποεπε νὰ κατηχοῦνται κατὰ μάζας πρὸς τὰς μεγάλας ὁδοὺς τῆς ναυσιπλοΐας εἰς τὸν Ἀτλαντικὸν ὥκεανον, δὲν ἔκυμαν ἀκόμη τὴν ἐμφάνισιν τῶν. "Ἐγα Ἀμερικανὸν παγοθραυστικὸν πλοῖον, διπερ ἐκτελεῖ συνεχῆ περιπολίαν εἰς τὰς ἐπικινδύνους ζώνας διὰ νὰ παρακολουθῇ τὴν ἐμφάνισιν καὶ τὴν ἐκάπετε θέσιν τῶν παρασυρομένων ἀπὸ τὰ θαλάσσια σεύματα παγοβούνων, ἀποκλεύσαν τὸν Ἰονίνιον ἐκ τῆς Βοστώνης ἐπανέπλευσε μετὰ πολὺν μερὸν περιπολίαν εἰς τὸν ἄνω λιμένα, χωρὶς νὰ σημειώσῃ πουθενά τὴν ἐμφάνισιν ἐπιπλέοντων ὄγκοτάγων.

Ἡ περίεργος αὕτη ἔξαρφανος δίδει λαβὴν εἰς ζωηρὰς συζητήσεις μεταξὺ τοῦ κύκλου τῶν Ἀμερικανῶν ἐπιστημόνων, χωρὶς δῆμος κανεὶς ἐξ αὐτῶν νὰ δύνται νὰ δῷ μέχρι τῆς στιγμῆς μίαν θετικὴν ἐξηγήσιν τοῦ φαινομένου. Αἱ ἐπιστημονικαὶ κορυφαὶ τηροῦν χαρακτηριστικὴν σιγὴν καὶ δὲν ἐτόλμησαν νὰ ἐκφέρουν οὔτε καν μίαν πιθανοφάνη γνώμην.

Μόνον ὁ κ. Smith, ἀξιωματικὸς τῆς ἀκτοφυλακῆς καὶ συγγραφεὺς πολλῶν πραγματειῶν περὶ παγοβούνων ἐδόμεσε μίαν ὑπόθεσιν του. Κατ' αὐτὴν, αἱ ἀκταὶ τῆς Γροιλανδίας καὶ τὸν Λαμπραδὸν περιβάλλονται συνήθως ἀπὸ ἕνα παχὺ στρῶμα πάγων, διπερ ἡρπακοῦνται ὡς εἰς τὰς σταθεροὺς φραγμὸς ἐμπαδίζων τὰ παγόβουνα νὰ ἐπιπέσουν κατερροκολλήθουν εἰς τὰς ἀκτὰς, τούναντιον δεῖθενναντά πρὸς τὰρεύματα, ἄτινα διὰ τῶν βαθειῶν φυσικῶν διωργύων τὰ φέρουν πρὸς τὴν ἀνοικτὴν θάλασσαν καὶ τὸν Βόρειον Ἀτλαντικόν.

Φάνεται, λοιπὸν, διτὶ ἡ μεγάλη ἡρπασία, ἡτοι κατὰ τὸ τελευταῖον ἑτοῖς ἐκνιφιάρχησεν εἰς τὰς Ἕνωμένας Πολιτείας καὶ τὸν Καναδάν, ἐπεξετάζει τὴν Γροιλανδίαν καὶ τὸ Λαμπραδό, ἡ σπάνις δὲ τῆς πτώσεως βροχῶν καὶ χιόνων θὰ ἐξηστένησε τὸ φράγμα τοῦ παρακτίου πάγου, διπερ δὲν θὰ ἡτο τὸν πυκνὸν καὶ τὸν στερεόν, ώστε νὰ ὀδηγῇ τὰ παγόβουνα καὶ νὰ τὰ ἐκποδίσῃ ἀπὸ τὸν νὰ παραμείνουν προσκοκολλημένα εἰς τὰς Βορείους ἀκτὰς.

Ο κ. Smith εὐρισκόμενος ἦδη εἰς τὴν Εὐρώπην καὶ μετέχων τῆς Πολιτικῆς ἀπόστολῆς μὲ τὸν «Κόμιτρα Ζέππελιν» ἐξέφρασε τὴν γνώμην, διτὶ ἡ Ἀμερικανὴ κυβέρνησις ὅφελει νὰ ὀργανώσῃ μίαν ἀποστολὴν ἀναγνωρίσεως τὰς ἀκτὰς τοῦ Λαμπραδόδο, διὰ νὰ μετρήσῃ τὰ ἔκει ἐξοκλίνατα παγόβουνα καὶ νὰ ἐξηγήσῃ ἐπιστημονικῶς τὴν ἔξαρφανον τῶν ἀπὸ τὸν Ὁρεάδην, τὴν δόποιαν ἦδη περικαλύπτει τὸν πυκνὸς πέπλος μυστηρίου.

Εἰς ἄλλος Ἀμερικανὸς ἐπιστήμων, μέλος τῆς μετεωρολογικῆς ὑπηρεσίας τῆς Νέας Υόρκης ἀποδίδει τὴν ἔξαρφανον εἰς τὴν αὐξούσαν μείωσιν τῆς πτώσεως χιόνων εἰς τὰς Πολιτικὰς Χώρας. "Ἄλλοι σοφοὶ τείνουν νὰ παραδεχθοῦν τὴν ἐπέκτασιν τοῦ "Gulf Stream," πρόστιτας Βορείους Χώρας ἀπὸ τινῶν ἑτῶν.

Πολλαὶ ἐκδημοσίεις βεβαιοῦσιν, διτὶ κατὰ τοὺς 4 ή 5 τελευταῖοὺς χειμῶνας τὸ ψύχος ἡτο ὀλιγώτερον δριμὺ τοῦ συνήθους εἰς τὴν Ἀνατολικὴν πλευρὰν τῶν Ἀρκτικῶν Καναδικῶν περιοχῶν, οἱ δὲ πληθυσμοὶ τοῦ Καϊμπεκ καὶ τοῦ Μόντρεαλ παραπονοῦνται, διτὶ οἱ κειμώνες τῶν εἰναι παρὰ πολὺ θερμοί.

Πάντως οἱ ἐπιστημονικοὶ Ἀμερικανοὶ κύκλοι ἀποδίδουν ἔξαιρετὴν σημασίαν εἰς τὴν ἀπόστολὴν πρὸς μετεωρολογικὴν μελέτην τῆς Γροιλανδίας. Πέρισσον ἐπρόκειτο νὰ ἐκτελέσουν τὰς μελέτας ταῦτας δύο ἀπόστολαι, μία Γερμανικὴ καὶ μία Ἀγγλικὴ, δυστυχώς δῆμος ἀμφοτεραι ἐμπαταιώθησαν.

ΠΑΡΑΚΛΗΣΙΣ

"Οσοι ἐκ τῶν κ.κ. Συνδρομητῶν δὲν ἔχουσιν εἰσέτι ἀπόστειλη τὴν ἐτησίαν αὐτῶν συνδρομὴν, παρακαλοῦνται, διπερ ἐμβάσωσιν αὐτὴν πρὸς τὴν Διεύθυνσιν τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» Λεωφόρος Σωκράτους 35 Πειραιᾶ.

Ἡ συνδρομὴ διὰ μὲν τὸ Εσωτερικὸν εἶνε δραχμαὶ 150, διὰ δὲ τὸ Εξωτερικὸν μία Λίρα Ἀγγλίας. (Ἐκ τῆς Διεύθυνσεως)

Ο ΔΟΥΝΑΒΙΣ ΚΑΤΑ ΜΑΪΟΝ

Συμφόνως πρὸς τὴν τελευταῖον στατιστικὴν ἡ κίνησις τῶν λιμένων τοῦ Δουνάβεως κατὰ τὸν Μάιον ἀνήλθεν εἰς 58 κτυπάτοις τόννων νέτ. 88.998, ἐνῷ τὸν Μάιον τοῦ 1930 ἀνήλθεν εἰς 73 κτυπάτοις τόννων νέτ. 119.603. Η ἀνωτέρω κίνησις ἀναφέρεται εἰς τὰς ἀναχωρήσεις, κατανέμεται δὲ εἰς τὰς κάτωθι 14 σηματικὰς ἐν συγκρίσει καὶ μὲ τὸν περισσόν τοῦ Μάιον:

| Σηματικά | 1931 | | | 1930 | | |
|-----------|-------|--------|----------|-------|---------|----------|
| | πλοια | T. νέτ | ἀναλογία | πλοια | T. νέτ | ἀναλογία |
| Ἐλληνικὰ | 18 | 21.471 | 24.13 | 28 | 44.373 | 37.10 |
| Ιταλικά | 11 | 19.656 | 22.08 | 12 | 22.511 | 18.84 |
| Ἀγγλικά | 6 | 10.390 | 11.67 | 9 | 15.957 | 13.34 |
| Νορβηγικά | 3 | 6.295 | 7.07 | 1 | 1.987 | 1.66 |
| Ολλανδικά | 4 | 5.936 | 6.67 | 2 | 1.956 | 1.63 |
| Αιγαπτικά | 3 | 5.131 | 5.77 | 1 | 7.446 | 6.23 |
| Γιουγκοσ. | 2 | 4.677 | 5.26 | 2 | 4.297 | 3.59 |
| Ρουμανικά | 3 | 4.080 | 4.58 | 5 | 8.728 | 7.30 |
| Γαλλικά | 4 | 4.046 | 4.55 | 4 | 3.419 | 2.86 |
| Ισπανικά | 1 | 2.560 | 2.88 | — | — | — |
| Γερμανικά | 1 | 2.338 | 2.63 | 3 | 5.307 | 4.43 |
| Ούγγρικά | 1 | 2.024 | 2.27 | 1 | 2.595 | 2.17 |
| Πολωνικά | 1 | 394 | 0.44 | 1 | 394 | 0.32 |
| Τουρκικά | — | — | — | 1 | 636 | 0.53 |
| Σύνολον | 58 | 88.998 | 100.— | 73 | 119.606 | 100.— |

Ἡ ἐκ τῶν Ρουμανικῶν λιμένων ἐξαγωγὴ κατὰ Μάιον ἀνήλθεν εἰς 128.339 τόννους οιτηρῶν, 4322 τ. γεν. φορτίου καὶ εἰς 3713 θαγόνων ξελείας. Τὰ ποσὰ ταῦτα ἐξηγήσαν εἰς τὰς ἀκολούθους Χώρας:

| Χώραι προορισμοῦ | Sιτηρά | Διάφορα | Ξυλεία |
|--|---------|---------|---------|
| | Τόννοι: | Τόννοι: | Βαγόνια |
| Εἰς τὴν Τούρκιαν | — | 100 | 371 |
| > > Ἐλλάδα | 2.735 | — | 648 |
| > > Κύπρον, Σερβίαν, Παλαιστ., Αιγαπτ. | — | — | 1.121 |
| > > Αιρετικὴν | 24.930 | — | 32 |
| > > Μάλταν | 893 | — | — |
| > > Σικελίαν | 713 | — | 202 |
| > > Δυτικὴν Ιταλίαν | 11.624 | 101 | 342 |
| > > Νότιον Γαλλίαν | 14.484 | 648 | 15 |
| > > Ισπανίαν | — | 75 | 29 |
| > > Βόρειον Αφρικὴν | 2.000 | — | 228 |
| > > τὸν Γαλλικὸν Ατλαντικόν | 6.915 | — | 236 |
| > τὴν Αμερικὴν | 16.134 | — | — |
| > τὸ Ρόττερνταμ | 7.095 | — | 26 |
| > τὸν Weser καὶ τὸ Αμερικαργον | 33.935 | 1.770 | — |
| > τὴν Μεγάλην Βρεττανίαν | 3.251 | 1.628 | 92 |
| < τὰ Σκανδινανικὰ Κράτη | 3.600 | — | — |
| > τὴν Αργεντινὴν | — | — | 371 |
| Σύνολον | 128.339 | 4.322 | 3.713 |

Τὰ κατωτέρω ποσὰ τῆς ἐξαγωγικῆς κινήσεως τοῦ Μάιον ἐκ τῶν λιμένων τοῦ Δουνάβεως νοοῦνται διὰ μὲν τὰ σιτηρά καὶ διάφορα ἐμπορεύματα εἰς τόννοις διὰ δὲ τὴν ξυλείαν εἰς θαγόνια. Αἱ ποσότηταις αὗται ἐξηγήσαν μέσω τῶν κάτωθι πρακτορίων καὶ Οίκων:

| Πρακτορεῖα | ξ.π | T. νέτ | Σιτηρά (τόννοι) | Διάφορα (τόννοι) | Ξυλεία (τόνν.) |
|------------------------|-----|--------|-----------------|------------------|----------------|
| Γκατόρον Α.Ε. | 7 | 12.818 | 20.420 | 754 | 133 |
| Watson & Youell | 4 | 9.367 | 20.855 | 1.628 | — |
| Φραγκ. Μπάρτα | 5 | 8.246 | 16.602 | — | 317 |
| I. Νούρικ | 5 | 8.097 | 13.136 | 20 | 371 |
| Γ. Κυριακίδη | 4 | 7.746 | 17.222 | — | 74 |
| Εξεινος Α.Ε. | 9 | 6.536 | 3.698 | — | 905 |
| Άδειδ Τριστίνο | 3 | 5.703 | 8.021 | — | — |
| Άδειδ φορτίον | 2 | 4.710 | 9.785 | — | 188 |
| Α. Παπαδάκη | 4 | 4.192 | 2.623 | 170 | 514 |
| Θεοδωρίδη Α.Ε. | 1 | 2.992 | 6.491 | — | — |
| Serv. Mar. Roman | 2 | 2.438 | 570 | — | 157 |
| Joint Agency | 1 | 2.338 | — | 1.750 | — |
| Έταιρ. Φραγκιάνε | 1 | 2.287 | 2.665 | — | — |
| Κ. Ζ. Τριπούνου | 1 | 2.244 | 3.015 | — | — |
| Γ. Παπακιου καὶ Σιά | 3 | 2.041 | 360 | — | 355 |
| Κ. Βασιλειάδη | 1 | 1.697 | — | — | 263 |
| Σ. Αλγερινόν | 1 | 1.642 | 2.100 | — | 67 |
| Καπάτου, Μακρή καὶ Σιά | 1 | 1.364 | — | — | — |
| Συδιά, Α.Ε. | 1 | 1.332 | — | — | 205 |
| Π. Τεριάζου | 2 | 1.208 | 776 | — | 164 |
| Σύνολον | 58 | 88.998 | 128.339 | 4.322 | 3.713 |

τερον δημος οπέστη θλάδας εἰς τὸ κατάστρωμά του.

Τὸ ναυάγιον τοῦ ἀπ «Hendi»

Τὸ ὄπο «Ολλανδικὴ σημαῖα» ἀπ «Hendi» τοῦ κ. *Vad der Zee* τῆς Κων. πόλεως, διπέρ ψυθίσθεν εἰς Σουγκουλλάκας τὴν 21ην Ιανουαρίου εἰχεν ἀνελκούθη καὶ ρυμουλκηγθῆ εἰς Κων. πολὺν ἐπωλήθη εἰς Ιταλούς πρὸς διάλογον. Τὸ πλοῖον τοῦτο τόννων γκρός 2145 καὶ νωρηγήσεως 1896 ἦτο τὸ πρώτην Ἑλληνικὸν φορτηγὸν «Ἀρχάγγελος».

ΟΙ ΡΟΥΜΑΝΙΚΟΙ ΛΙΜΕΝΕΣ ΚΑΤΑ ΤΟ ΠΑΡΕΛΘΟΝ ΕΤΟΣ

Καθ' ἡ μῆς πληροφορίας δὲ ἐν Βρεταν. Ναυτικὸς Οίκος τῶν κ.κ. Π. Μακρῆ καὶ Υἱοῦ, ἐδημοσιεύθη ἑσχάτως ἡ διὰ τὸ ἔτος 1930 ἐκθεσὶς τῆς Αὐτονόμων Διοικήσεως τῶν Ρουμανικῶν λιμένων. Τὰ εἰς τὴν ἐκθεσιν ταῦτα ἀναφερόμενα ποσὰ τῆς ἐμπορίας κινήσεως ευγκρινόμενα μὲ τὸ 1929 ομιλούνται αὐξήσιν διὰ τὸ 1930 τῆς ἑξαγωγῆς καὶ μειώσιν τῆς εἰσαγωγῆς.

Ίδου οἰπίνακες εἰσαγωγῆς καὶ ἑξαγωγῆς εἰς τόννους:

| Λιμένες | Ἐξαγωγὴ | | Εἰσαγωγὴ | | Διαφορὰ | |
|---------|---------|---------|-----------|--------|---------|----------|
| | 1929 | 1930 | Διαφορὰ | 1929 | 1930 | |
| Βοζίκα | 511.210 | 744.277 | † 233.037 | 84.675 | 55.457 | — 29.218 |
| Γαλάτα | 693.252 | 782.552 | † 88.300 | 88.910 | 81.037 | — 25.630 |
| Ρένι | 219.586 | 273.500 | † 53.914 | — | — | — |
| Κέλικ | 95.131 | 221.563 | † 125.432 | — | — | — |

Τὰ σύνολον τῆς ἑξαγωγῆς ἐκ τῶν λιμένων τοῦ Δουναβεστοῦ ἀνήλθε :

Κατὰ μὲν τὸ 1929 εἰς τόννους 2.521.184
Διὰ δὲ τὸ 1930 > > 3.301.257

Ἐπι πλέον διαφορὰ διὰ τὸ 1930 τὸ † 783.083

Ἰδιαίτερον ἐνδιαφέρον παρούσια: ὁ λιμήν τῆς Κωνσταντζῆς, ἡ διὰ τοῦ ὅποιον εἰσαγωγὴ ἐμπορεύματον ἀνήλθεν εἰς 163.517 τόννους, ἡσο δηλαδὴ μειωμένη ἔναντι τοῦ ἔτους 1929 κατὰ 8824 τόννους. Τὰ κυριώτερα εμπορεύματα τὰ εἰσαχθέντα διὰ τῆς Κωνσταντζῆς εἰναι :

| | |
|--------------|---------------|
| Χυτοσίδηρος | τόνυο: 80.036 |
| Γραΐανθρακες | > 22.969 |
| 'Αποικιακά | > 15.018 |
| 'Οπωσικά | > 11.325 |

Τὰ διπλούτια εμπορεύματα τῆς εἰσαγωγῆς ἀπερτίζονται: ἀπὸ διοργανικῆς εἰδής, μηχανήματα κλπ.

Ἡ ἔκ Κωνσταντζῆς ἑξαγωγὴ ἡτο ζωηροτάτη, ἀνελθούσα κατὰ τὸ 1930 εἰς 3.548.402 τόννους, ἡτο ἡ ηδημένη ἔναντι τῆς τοῦ 1929 κατὰ 942. 106 τόννους. Τὰ κυριώτερα εἰσαχθέντα εἰδή ήσαν :

| | |
|-------------------------------|------------------|
| Πετρέλαια καὶ βενζίναι | τόνυο: 2.905.505 |
| Σίτος κλπ. δημητριακά | > 582.499 |
| Συλεία ναυπηγ. οικοδομής κλπ. | > 39.658 |

Ἡ ὑπόλοιπος ἑξαγωγείς ποστήστετο ἀπὸ μικρότερα ποσὰ σφργίων, ταιριέντων, διλατος, ζαχάρων κλπ.

Ἐκ τῶν ἑξαχθίντων ἔκ Κωνσταντζῆς γεννημάτων ἐφερτώθησαν διὰ σιλοῦ τὰ 70 οιον τὰ διαφοραὶ τῶν διαφορῶν πλοίων τὰ ὑπόλοιπα 25 οιον. Ἐκ τῶν ποσοτήτων πετρελαίων 2 οιον ἑξάγηθη εἰς κινήσια καὶ 98 οιον εἰς χρήμα.

Ἀνθρακεύσις ἐγένοντο εἰς τὴν Κωνσταντζῶν 730 πλοίων, ἀτινα παρελάβον 284.568 τόννους μπλωνικές (πετρελαίων καὶ γιανάθρακος).

Σημαντικότάτη ἡτο ἡ αὐξήσις καὶ τῆς λιμενικῆς κινήσεως τῆς Κωνσταντζῆς, ἡτο ἔφθασε :

| | |
|--|------------------------------|
| Διὰ τὸ 1930 εἰς | 1565 πλοῖα τόννους 3.841.555 |
| Τὸ 1929 ἡτο : | 845 > > 1.482.411 |
| Αὔξησις τοῦ 1930 : † 720 > > † 2.359.144 | |

Σημαντικόν, δι τάπειροστέρα τῶν ναυτικῶν πλοίων εἰχεν προσγεγόντες καὶ εἰς τοὺς λιμένας τοῦ Δουναβεστοῦ. Κατὰ σημαῖας ἡ ἀνωτέρω κινήσιας κατανέμεται ως κάτωθι :

| | | | |
|-----------|--------|---------------|-------|
| Ιταλικά | ἀπ 433 | Νορβηγικά | ἀπ 80 |
| Αγγλικά | > 293 | Ολλανδικά | > 78 |
| Ρουμανικά | > 252 | Γαλλικά | > 70 |
| Ἑλληνικά | > 99 | Αμερικανικά | > 49 |
| Γερμανικά | > 80 | Άλλων σημαῖων | > 118 |

ΤΟ ΡΩΣΣΙΚΟΝ ΧΑΟΣ ΧΩΛΑΙΝΕΙ ΤΟ ΠΕΝΤΑΕΤΕΣ ΣΧΕΔΙΟΝ

Ο Σκανδινανικὸς τύπος ἐδημοσίευσεν ἑσχάτως λίαν ἐνδιαφερούσας πληροφορίας διὰ τὰ τόσα σχόλια καὶ συζητήσεις ποὺ προκαλεῖ ἀνά τὰ ναυτικά Ἐδην τὸς ἔτην παρὰ τῶν άγοράς παρὰ τῶν Σοβιετῶν καινουργῶν πλοίων ἐπὶ πιστώσει. Εἴς ἀναδημοσιευμένων ἀρθρῶν Ρωσσικῶν ἐφημερίδων, πιστοποιεῖται, ὅτι παρὰ τὴν ἐπιθυμίαν τῆς Μόσχας νὰ βελτιώσῃ σοβαρῶς τὴν Ρωσσικὴν ἐμπορικὴν Ναυτιλίαν, παντοειδῆ καὶ σημαντικά ἐγείρονται τὰ ἐμπόδια. Η ἐπὶ τοὺς σημείους τούτου πρωγματοποίησις τοῦ περιφέρουν πενταετοῦ σχεδίου είναι ἑξάρχως δυ-

σχερής.

Παρὰ τὰς ἐπισήμους προπαγανδιστικὰς ἐκθέσεις, ἀτινας ἀπολέι εἶκαντο τὸ Σοβιετικὸν πρακτορεῖον διὰ λόγους ἐντυπωσιακούς, ἵσως δὲ καὶ ψυχολογικῆς σκοπιμότητος, εἰνε γεγονός, ὅτι ἡ καταβάλλομενή πράγματι, περαστίς προσπάθεια, διὰ τὴν καταστῆ η Ρωσσία, σχεδὸν ἐκ τοῦ μηδενὸς, ἐν βιομηχανικὸν Ἐδην καὶ πλημμυρίσῃ τὴν παγκόσμιον ἐμποραγορὰν μὲ εὐθῆνα βιομηχανικὰ προϊόντα καὶ παντοῖα ἐμπορεύματα, δέν θα ἐπιτύχῃ πέραν τοῦ 50 οιον τῶν προσδοκιῶν τῆς κατάνωταν δριον.

Ἄκομη καὶ σήμερον ἡ Ρωσσία διαθέτει μόλις 106.000 χιλιόμετρα ἐσωτερικῶν πλωτῶν ὁδῶν καταλλήλων διὰ τὴν ναυσιπλοΐαν, μολονότι θεωρητικῶς εἰς τὰς στατιστικὰς καὶ εἰς τὰ ἄπειρα βλέμματα ἐμφανίζονται 422.000 τοιαύτα ναυσίπλοια χιλιόμετρα.

Τὸ πρόγραμμα τῶν ναυπηγήσεων ἔχει τελείως καταπέσει.

Η βελτίωσις τοῦ ἑξαγωγικοῦ ἐμπορίου τοῦ γιαμάνθρακος παρακολουθεῖται ἀπὸ τὴν μετριότητα τῆς παραγωγῆς, αἵ δὲ συνθῆκαι ὑφ' ἓς τελούν αἱ φρετεκροτώσεις καραπτηρίζονται ὑπ' αὐτῶν τούτων τῶν Κυβερνητικῶν Σοβιετικῶν ἐφημερίδων αὐτόχρονα, ὡς σκανδαλωδῶς ἐλαττωματικά.

Μολονότι οὐδὲ κατ' ἔλαχιστον θέλει κανεὶς νὰ μειώσῃ τὸν ἐπαπελούντα παγκόσμιον ἐμπόριον κίνδυνον ἐκ τῆς ἐπιτυχίας τῶν Ρωσσικῶν σχεδίων καὶ μεθόδων, ἐν τούτοις δέον νὰ γνωσθῇ, ὅτι τὸ πενταετές σχεδίον δὲν πραγματοποιεῖται τόσον δύμακως, ὅπως φοβούνται μερικοί κύκλοι.

Καὶ ἂν δὲν ὑπάρχῃ καμμία ἄλλη ἀπόδειξις τούτου, ἀρκεῖ αὐτὴ καὶ μόνη ἡ ἐπείγουσα καὶ ἀγωνιώδης ἐπιθυμία τῶν Σοβιετῶν διὰ τὴν ἀπόκτησιν πλοίων ἐπὶ πιστούς, νὰ πείσῃ, ὅτι τὸ τόσον διαφημιζόμενον πρόγραμμα τῶν Ρωσσικῶν ναυπηγήσεων ἀπεδείχθη ἐκ τῶν πραγμάτων ἀβάσιμον καὶ ἀπαγματοποίητον. Ἐκείνο ὅμως, διπερ δὲν είναι εἰσέτι γνωστόν, είνε ἡ ἀκαταλλήλοτη τῶν λιμενικῶν μέσων, η ἔλλειψις φυσικού περιβάτου τῶν τὰ ἐν λόγῳ μηχανήματα ὑπέστησαν τούτην φυσοράν, ὡστε ἡχηστεύθησαν τελείως.

Εἰς ἐν τῷ πενταετεύθεντα ἀρθρούσαι, δι τοῖς οἰκείνεσι Νοθρωδασίσκης, Μούρμανσκ καὶ Οδησσοῦ ἐπὶ μαρόν κατεχάσαν τὰ εἰς αὐτοὺς κομισθέντα μηχανήματα διὰ τὰ ἐγρυπτάσια τοῦ Χαρκόβη, κατὰ δὲ τὴν διὰ πρωτογένεν τούτων φυσοράν, ὡστε ἡχηστεύθησαν τελείως.

Εἰς τὸν λιμένα τῆς Οδησσοῦ ὅλαι αἱ ἐργασίαι γίνονται διὰ τῶν χειρῶν, τὰ δὲ λιμενικά μηχανήματα συμπλένονται εἰς... ἔνα γερανὸν τῶν 15 τόννων, στοιχησταί καὶ αὐτοὺς ἀχρηστοῖς, λόγῳ τῆς πολυτεύοντος χορηματοποίησεως τοῦ.

Τὰ ἐμπορεύματα δὲν ταξιθετοῦνται μεθοδικῶς, ἀλλ' ἐναποτίθενται διὰ πόλεις καὶ λόγως, λόγῳ δὲ βαρυτάτης ἀμελείας, μόλις πρὸ δόλιγον καιρού τέσσαρες ἀξιολόγου τιμῆς μερίδες ἐμπορευμάτων ἐκδίλισαν ἐπ τῆς προκυμαίας εἰς τὴν θάλασσαν.

Αἱ ζημιαὶ αὐτὰ εἰναι πολὺ συχναὶ καὶ εὐρείας κλίμακος εἰς τὰς Σοβιετικὰς ἐμπορικὰς μεταφορὰς, ἀπόδιδονται δὲ εἰς τὴν ἐγκληματικὴν ἀφροντοσίαν τῶν ἀρμοδίων Ρωσσικῶν ὁργανισμῶν. Τελευταίοις, ἐντὸς τοῦ κύτους ἐνὸς Σοβιετικοῦ πλοίου εὑρέθη τὸ ἐκ διαφόρων ἐγγείων, σωλήνων καὶ λεβήτων φορτίον τοῦ εἰς πρωτοφανῆ ἀταξίαν. Τὰ πάντα εἰκόνα στιβαρήθη φύρανται, τὰ δὲ δέματα καὶ αἱ δεσμίδες ἡσαν διαλευμένα, εἰς τρόπον ὥστε ἡτο ἀδύνατος νὰ συναρμολογησίσῃ τον.

Παρόμοιαι συνθῆκαι ἐπικρατοῦν καὶ εἰς τοὺς λοιποὺς Ρωσσικοὺς λιμένας.

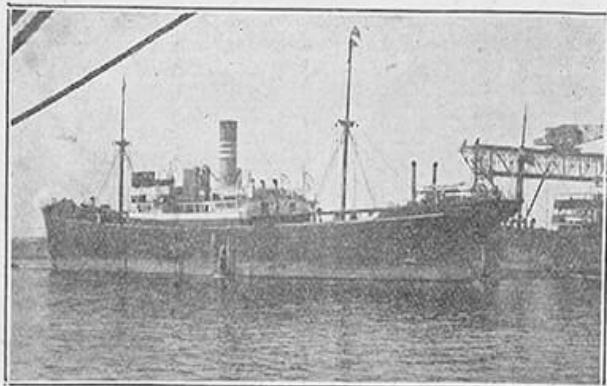
Η ΚΙΝΗΣΙΣ ΤΟΥ ΡΙΒΕΡ ΠΛΕΙΤ

Οι κατάπλοιοι ἀτμοπλοίων εἰς τοὺς λιμένας τῆς Αργεντινῆς κατὰ τὸ πενταετήνον τοῦ τρ. ἔτους ἀνήλθησαν εἰς 1331 πλοῖα συγκεκριμένης χωρητικότητος 4.812.663 τόννων νέτ., παρουσιαζόντες αὐξήσις πρὸς τὴν ἀντίστοιχην περίοδον τοῦ 1930 κατὰ 214 ἀτμόπλοια χωρητικότητος 522.946 τόννων νέτ.

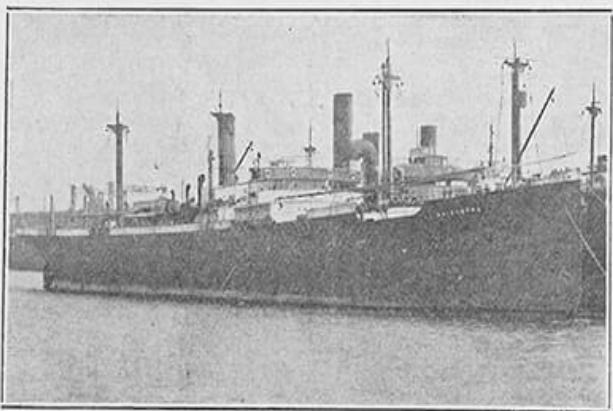
Κατὰ σημείων δὲ ἀνω ἀριθμὸς τὸν ἀτμοπλοίων ἔχει: ὡς ἑξῆς :

| | |
|----------------|--------|
| 1930 | |
| Αγγλικά | ἀπ 567 |
| Γερμανικά | > 76 |
| Ιταλικά | > 61 |
| Ἑλληνικά | > 100 |
| Ολλανδικά | > 81 |
| Βρ. Αμερικής | > 60 |
| Γαλλικά | > 59 |
| Νορβηγικά | > 77 |
| Σουηδικά | > 65 |
| Γιουγκοσλαβικά | > 32 |
| Ισπανικά | > 23 |
| Δανικά | > 21 |
| Ιαπωνικά | > 13 |
| Βραζιλίας | > 26 |

ΝΕΑΙ ΜΟΝΔΕΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΜΑΣ



Τὸ νεοαγορασθὲν ἀπὸ "Νικόλαος Ἀγγελος,"



Τὸ νεοαγορασθὲν φορτηγὸν "Νέα Τύχη.."

ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΕΙΣ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΛΟΙΑ

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

"Δημ. Μ. Διακάκης,, : Προσήραξεν ἐλαφρῶς εἰς τὸν ποταμὸν Πλέιτ, ἀλλ ἀνελκυσθὲν ἄνευ διάδρομος μὲ τὴν ὑψηλόν τῶν διάτονον ἔφθασεν εἰς τὸ Μπουένος "Αὔρες πρὸς συμπλήρωσιν τοῦ φορτίου του. (Ιουν. 28)

"Φωτεινὴ Καρρᾶ,: "Η ἀπολεσθεὶσα ἀγκυρὰ τοῦ μετ' ἀρκετῆς ἀλάσσως περιεσώθη καὶ παρελήφθη ὑπὸ τοῦ πλοίου, δικαὶο τοῦτο κατερχόμενον τὸν ποταμὸν Πλέιτ διῆλθεν ἐκ τοῦ Ροζάριο. (Ιουν. 29)

"Ιουλία,, : Κατερχόμενον τὸν ποταμὸν Πλέιτ ἐξόκειται εἰς τὴν παρὰ τὸ χιλιόμετρον 47 διώρυγα. Μολονότι τὸ πλοῖον ἦτο ἐμφόρον, ἀνελκύσθη ἄνευ δογμάτων, εὗθὺς ὡς ἐπῆλθεν ἡ παλλίροια, ἥδη δὲ συνεχίζει κανονικῶς τὸν πλοῦν του. (Ιουν. 30)

"Μωρηά,, : Αποπλεῦσαν ἐκ Δάντισηκ μὲ γαιάνθρακας διὰ τὸ "Οράν καὶ ἐνῷ χρόνῳ εἰσήρχοτο εἰς τὸν ὑδάτορράκτην τοῦ Μπροναμποτελ—Κούκη τῆς διώρυγος τοῦ Κιέλου, προσέκρουσεν ἐλαφρῶς εἰς τὰ τοιχώματα ὑποστῶν μικροπηγμάτες. Συνεχίζει τὸ τρεξιδίον του. (Ιουλ. 1)

"Μαίρη Φ.,,: (βενζινόπλοιον) "Εσημιώθη ἐναρξεὶς πορκατῆς εἰς τὰς μηχανάς του, ἐνῷ ἐξεφόρτωνεν εἰς Πειραιά φορτίον φρούτων ἐκ Βόλου. Αἰγαλίσται του δὲν είναι σημαντικά! (Ιουλ. 3)

"Αλέκος,, : Αποπλεῦσαν ἐκ Νικολάειφ μὲ 7300 τ. μεταλλεύματος οιδήρου διὰ Βουλώνης προσήραξεν εἰς τὸ Injeh Burnu ἐπὶ ἀρμάδων τοῦ διού καὶ εἰς ἀπόστασιν 17 μιλίων Ἀνατολικῶν τῆς Καλλιπόλεως. Η δραστηρία προσπάθεια, δπως ἀνελκύσθη τὸ πλοῖον διὰ τῶν ιδίων αὐτοῦ δυνάμεων ἀπάτου, ἀπειδὴ δὲ ἐκτύπω ἐλαφρῶς καὶ ἐπὶ τοῦ διού, ἔκλεισε διὰ τὴν ἀνέλκυσην συμβόλαιον τόπου Λεύδ μὲ τὸ Τουρκικὸν ναυαγοσωστικὸν "Caesar II.,

Κατὰ νεωτέραν πληροφορίαν δὲ "Αλέκος" δογμάτωνος ὑπὸ τοῦ ναυαγοσωστικοῦ ἀνελκύσθη ἄνευ διάδημας, συνεχίζων δὲ τὸν πλοῦν του διῆλθεν εἰς "Ανδρού τὴν Υγῆ Ιουλίου. (Ιουλ. 4-8)

N. & D. ΚΟΡΔΙΟΛΗΣ
ΕΡΓΟΛΑΒΟΙ ΦΟΡΤΟΕΚΦΟΡΤΩΣΕΩΝ
&
ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ ΦΟΡΤΗΓΙΔΩΝ

ΧΑΡΙΛΑΟΥ ΤΡΙΚΟΥΠΗ 8.

ΤΗΛΕΦ. 9-68

ΤΗΛΕΦ. ΔΙΕΥΘ. "ΝΙΔΙΚΟΡΑ..-ΠΕΙΡΑΙΑ

ΑΠΟ ΤΗΝ ΜΕΓΑΛΟΝΗΣΟΝ ΚΥΠΡΟΝ

ΤΟ ΔΙΚΤΥΟΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ ΤΗΣ
ΚΑΙ ΤΑ ΝΕΑ ΛΙΜΕΝΙΚΑ ΕΡΓΑ

ΚΥΠΡΟΣ Ίονίος. (Τοῦ συνεργάτου μας κ. Ο. Ενορθιάδον—(Wideson) μέλους τοῦ ναυτικοῦ καὶ τουφιστικοῦ Οίκου τῶν κ. κ. Α. Λ. Μαντοβάνη καὶ Υιῶν).—Η μεγαλόνησος Κύπρος παρουσιάζει ἀπό τινος καιροῦ μίαν ἀξιόλογον λιμενικὴν κίνησιν μὲ πυκνὸν συγκοινωνιακὸν δίκτυον καὶ μὲ ἀρκετὰς προσεγγίσεις οὐχὶ μόνον ταχυδρομικῶν, ἀλλὰ καὶ φορτηγῶν ἀτοπλοίων. Ως ποδὲ τὰς συγκοινωνίας προσεγγίζουν τακτικῶς καὶ ἔβδομάδα δύο ἀτοπλοία τῆς Ἀγγλοαγγλικῆς Χεδιβίε καὶ ἐν Ἰταλικὸν τοῦ «Λόύδ Τριεστίνο» τῆς ταχείας γραμμῆς Ἀδριατικῆς—Κύπρου—Παλαιστίνης. Ἐπίσης κατὰ 150ήμερον προσεγγίζουν τὰ Ἰταλικὰ σκάφη τῶν δύο γραμμῶν Συρίας "A" καὶ Συρίας "B" τοῦ Λόύδ Τριεστίνο, τὰ Γαλλικὰ τῆς «Μεσσαζέρη» καὶ τὰ ἀτοπλοία «Αστασία» καὶ «Ιφιγένεια» τῆς «Ησερόν Μετεράνιαν» Ἐξηρεζ τοῦ κ. Ἀγγελάτου. Πλὴν αὐτῶν προσεγγίζουν τακτικῶς εἰς τοὺς Κυπριακοὺς λιμένας καὶ φορτηγὰ γραμμῆς τῶν Ἀγγλικῶν ἀτοπλοίων «Ποίνης Λάϊν», «Μόση Λάϊν», «Οὐέστκοτ καὶ Λωρενς Λάϊν», καθὼς καὶ πλεῖστα ὅσα φορτηγὰ εἰδικῶν ναυλούμενα διὰ φορτώσεις λαρουσίων καὶ χαλκοπυρίτου.

ΤΑ ΛΙΜΕΝΙΚΑ ΕΡΓΑ

"Ηδη ἀπὸ μηνὸς καὶ πλέον ὁ παγκοσμίως γνωστὸς ἐργοληπτικὸς Ἀγγλικός Οἶκος τοῦ «σέρδε Λίνιζην Πάρκινσον, Ltd» τοῦ Λονδίνου, ἀνέλαβε τὴν ἐπέκτασιν καὶ ἐν γένει διαρρόθμισιν τοῦ λιμένος τῆς Ἀμμοχώστου ἀντὶ δαπάνης 200.000 λιρῶν. Μεταξὺ τῶν προβλεπομένων ἔργων είναι προέκτασις τῆς προκαμπίας καὶ διαπλάνυσις τοῦ στομίου τῆς εἰσόδου.

Τὸ ηδη βάθος τοῦ λιμένος 24 ποδῶν, θὰ παραμείνῃ τὸ αὐτὸν καὶ διὰ τὰ νέα κρητιδώματα.

Διὰ τὴν καθόλου διμύρωσιν τοῦ λιμένος τῆς Ἀμμοχώστου φαίνεται κάπως ἔξαιρετικῶς ἐνδιεφερόμενον τὸ Βρετανικὸν Ναυαρχεῖον, διαδίδεται δὲ ἐπιμόνως ὅτι ὁ λιμὴν οὗτος πρόκειται νὰ χρησιμοποιηθῇ ὡς ναυτικὴ πολεμικὴ βάσις, ἰδίᾳ δὲ ἐλαφροὺς στολίσκους ἀντιτορπιλικῶν καὶ ιποβρυχίων.

Τὰ ἔργα τῆς διαπλατύνσεως τοῦ στομίου τῆς εἰσόδου ἡρχισεν ἡδη ὑπὸ τῆς ἀναδόχου ἑταερείας, ἡτὶς ἐναύλωσε πρὸς τούτο τὴν εἰς Ἰταλίους ἀνίκουσαν βυθούσορον «Ἀμμόχωστος». Ή ἐν λόγῳ βυθούσορος φέρει τὸ δύναμα τοῦ Κυπριακοῦ τούτου λιμένος διότι ἀμά τη ναυπηγήσει τῆς ἀνέλαβε τὴν πρώτην αὐτῆς ἔργασίαν εἰς τὴν Ἀμμόχωστον.

Κύριοι τινὲς ἐκ τῶν ἀμοδίων, κρίνουν ὡς ὑπερβολικὴν τὴν δαπάνην 200.000 λιρῶν διὰ τὴν εὑρουσιν τοῦ λιμένος τούτου, καθόδους καὶ ὁ ἡδη λιμὴν ὑπὸ τὰς σημερινὰς αὐτοῦ συνθήκας είναι ἀρκετὸς διὰ τὴν ἴκανοποιητικὴν καὶ ἀπόδοσοτον διεξαγωγὴν τῆς ἐργασίας τῶν προσεγγιζόντων ἀτοπλοίων, ἀτίνα οὐδέποτε μέχρι σήμερον ἐβράδυναν διὰ ἔλλειψιν χώρου, ἀναμένοντα σειράν.

Τὸ μᾶλλον βέβαιον είναι ὅτι ἡ Ἀγγλικὴ κυβέρνησις κατώθυσε μὲ Κυπριακὰ χρήματα καὶ μὲ ἀλαζίστην ἰδιαίτερην τῆς συμμετοχὴν εἰς τὰς δαπάνας, νὰ διευρύνῃ τὸν λιμένα τῆς Ἀμμοχώστου, ἀποβλέπουσα εἰς τὴν ἐξυπηρέτησιν τῶν ἰδίων αὐτῆς ναυτικῶν ἀναγκῶν.

Η ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΚΙΝΗΣΙΣ

Διὰ νὰ σηματίσῃ τις μίαν πλήγη καὶ σαφῆ ἰδέαν τῆς ἀτοπλοΐκῆς κινήσεως τῆς Κύπρου, παραθέτουμεν τὴν κατωτέρω διὰ τὸ ἔτος 1930 ἐπίσημον στατιστικὴν τῆς Κυπριακῆς κυβερνήσεως.

Εἰς τοὺς διαφόρους λιμένας τῆς μεγαλονήσου κατέπλευσαν κατὰ τὸ παρόλθιον ἔτος 545 ἀτοπλοία τόννων 1.074.226. Εξ αὐτῶν πρώτη ἥλθεν ἡ Ἀγγλικὴ σημαία μὲ 237 πλοῖα 458.820 τόννων, δευτέρα ἡ Ἰταλικὴ μὲ 99 πλοῖα 217.994 τόννων καὶ τρίτη ἡ Ἑλληνικὴ μὲ 71 πλοῖα 113.763 τόννων. Η Γαλλικὴ σημαία ἥλθε τεισάτη μὲ 41 πλοῖα, ἀλλὰ μὲ τοννάς 130.219 καὶ πέμπτη ἡ Γερμανικὴ μὲ 28 πλοῖα 46.977 τόννων. Κατὰ τὸ ἔτος ἔτος κατέπλευσαν 730 ιστιοφόρα 30.652 τόννων.

Ο ΛΙΜΗΝ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ ΚΑΤΑ ΤΟΝ ΜΗΝΑ ΙΟΥΝΙΟΝ

Η λιμενική κίνησις τού Πειραιώς κατά τόν παρελθόντα μήνα Ιουνίου ήτο διαταραμένη εἰς κατάπλους κατά 28 πλοια, ηδημένη δύνας εἰς προσεγγίσαν τοννάς κατά 34.679 τ. νέτ έναντι τού περισσού Ιουνίου. Ούτω οι κατάπλους άνηλθον τόν Ιουνίου εἰς 639 άτμοπλοια τ. νέτ 558.151 καὶ εἰς 559 ιστιοφόρα τόννων 18.057. Η κίνησις τόν ιστιοφόρων ήτο ηδημένη κατά 15 σκάφη καὶ κατά 1873 τόννους. Έκ τόν ιστιοφόρων ήσαν 5 Ιταλικά τ. 175 καὶ 5 Ελληνικά τ. 145. Πάντα τά λοιπά ήσαν Ελληνικά.

Τά καταπλεύσαντα άτμοπλοια κατανέμονται μεταξύ τών κάτωθι 15 σημαδιῶν:

| Σημαδιά | ά)π | T. νέτ | Σημαδιά | ά)π | T. νέτ |
|----------------|-----|---------|-------------|-----|---------|
| Έλληνικά | 487 | 262.028 | Αμερικανικά | 2 | 6.720 |
| Ιταλικά | 58 | 123.243 | Όλλανδικά | 5 | 6.551 |
| Γαλλικά | 15 | 41.576 | Βουλγαρικά | 6 | 5.668 |
| Αγγλικά | 23 | 33.012 | Ιαπωνικά | 1 | 4.340 |
| Τουρκικά | 11 | 29.223 | Ρωσικά | 3 | 4.307 |
| Γιουγκοσλαβικά | 8 | 18.347 | Νορβηγικά | 4 | 4.023 |
| Γερμανικά | 7 | 9.627 | Σουηδικά | 2 | 1.047 |
| Ρουμανικά | 7 | 8.439 | Σύνολον | 639 | 558.151 |

Ιουνίος 1930: Α)π 667 τ. νέτ 523.472
> 1931: > 639 > 558.151

Διαφορά > -28 > + 31.679

Η αναλογία τοννάς κατά πλοιον ήτο διά τόν έφετεινόν Ιουνίου 874 τόννοι καὶ διά τόν περισσούν 784 τόννοι.

Η έμπορική κίνησις τού Πειραιώς ένεφάνισε κατά τόν παρελθόντα μήνα μείωσιν τόσον διά τόν είσαγωγήν δυον καὶ διά τόν έξαγωγήν, ώς διάδοσθος πίναξ δεικνύει:

Είσαγωγή

Ιουνίος 1931 τόννοι: 154.923
> 1930 > 175.849

Διαφορά - 20.927

Έξαγωγή

Ιουνίος 1931 τόννοι: 23.232
> 1930 > 24.330

Διαφορά - 1.058

Κεφαλαιού ζώνων έκομισθησαν 68.480 ήτοι ἐπι πλέον τού περισσού Ιουνίου κατά 1885 κεφαλάς. Η άνωτέρω έμπορική κίνησις κατανέμεται ώς έξης:

Έμπορια είσαγθέντα τόννοι: 123.470 31.453 154.923
Ζώα > κεφαλαιού 44.846 23.634 68.480

Έμπορια μείωμα είσαγθέντα τόννοι: 3.977 19.295 23.272
Ζώα > κεφαλαιού 4 3.761 3.765

Τά κυριώτερα διά Πειραιώς έξαγχθέντα είδη εἰς τό τό Επιτερικόν καὶ τό Εσωτερικόν μὲ σύγκρισιν τού Ιουνίου π. ε. έχουν ώς έξης:

| Έμποριον. | τόννοι | διαφορά | Έμποριον. | τόννοι | διαφορά |
|-------------|--------|---------|---------------|--------|---------|
| Άλευρα | 5.312 | + 1285 | Δασικά | 1.297 | + 69 |
| Όρυκτέλαια | 2.914 | - 28 | Κηπουρικά | 1.121 | + 740 |
| Οσπρια | 2.092 | + 502 | Μέταλλα | 932 | - 1280 |
| Τσιμέντα | 1.929 | - 390 | Πνευματώδη | 790 | + 236 |
| Γαιάνθρακες | 1.698 | - 1929 | Χρώμ. - φάρμ. | 618 | - 120 |

Τά λοιπά είδη σημειώθηκαν μὲ ποσά κάτω τών 500 τ.

Τά είσαγθέντα έμπορεύματα είναι τά κάτωθι: ἐν συγκρίσει καὶ μὲ τόν περισσούν Ιουνίου:

| Έμπορεύμ. | τόννοι | διαφορά | Έμπορεύμ. | τόννοι | διαφορά |
|------------------------------|--------|----------|---------------|--------|---------|
| Γαιάνθρακες | 50.447 | - 4.951 | Συλάνερας | 1.909 | + 577 |
| Σιτηρά | 31.986 | - 23.337 | Ζαχάρεις κ.λ. | 1.533 | - 1 |
| Όρυκτά άκατ. | 12.097 | - 384 | Οσπρια | 1.552 | + 537 |
| Όρυκτέλαια | 8.052 | + 1.778 | Κυνόσιουλα | 1.469 | + 142 |
| Συλεία | 7.256 | - 907 | Τρύζα - θνατ. | 1.403 | + 478 |
| Κηπουρικά | 6.854 | + 4.594 | Λυγνίτης | 1.132 | + 422 |
| Μέταλλα κλπ. | 5.281 | - 1.227 | Λοιπά δασικά | 743 | + 297 |
| Χημ. λιπάσμ. | 4.055 | + 4.041 | Μεταφ. δργ. | 434 | + 13 |
| Έλαια κλ. | 3.417 | - 1.465 | Λέρματα | 318 | + 171 |
| Όρυκτά κατ. | 2.702 | + 1.348 | Πνευματώδη | 240 | - 28 |
| Τσιμέντα | 2.368 | - 3.224 | Χρώμ. - ποικ. | 226 | + 148 |
| Χρώμ. - φάρμ. | 2.316 | + 863 | Αλευρού | 133 | - 292 |
| Κτην. - άλιετ. | 2.268 | + 461 | Διάφορα | 4.685 | + 1.036 |
| Σύνολον είσαγωγής τόννοι | | | | | |
| Μείωσις έναντι Ιουν. 1930 τ. | | | | | |

Τέλος ή διαμετακομιστική κίνησις καὶ αἱ μεταφορώτικες ένεφάνισαν τήν κατωτέρω είκονα:

| Έμπορεύματα | έκ δικαιοτηκούμεσσα | τόννοι | 1.516 |
|-------------|----------------------|--------|-------|
| > | έξωτερ. μεταφορώτικά | > | 3.145 |
| > | έσωτερ. | > | 2.734 |

Σύνολον διεκπιτ. καὶ μεταφορώτικαν > 7.395

ΛΙΜΗΝ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

Συμφώνως πρός τήν έκδοθείσαν στατιστικήν τού λιμεναρχείου Θεσσαλίης ή λιμενική κίνησις ταύτης κατά τόν π.μ. Ιουνίου άνηλθεν εἰς 124 άτμοπλοια 132.521 τ. νέτ καὶ εἰς 113 ιστιοφόρα 3845 τόννων. Επιδέκτηις άπειδεύθησαν 4037 έκ τού έξωτερικού καὶ 283 έκ τού έξωτερικού.

Έμπορεύματα είσαγησαν έκ τού έξωτερικού 43.501 τόννοι καὶ έκ τού έσωτερικού 8467 τόννοι, έξηγηθησαν δὲ διά τό έξωτερικόν 13.258 τόννοι: καὶ διά τό έσωτερικόν 3953 τ. Ζεχ έξηγηθησαν γενικώς 117 μικρά καὶ 11.592 μεγάλα.

Ο λιμήν τού Αμβούργου

Η λιμενική κίνησις τού Αμβούργου κατά τόν Ιουνίου σημειώθηκε ξύπο τής έπισημου στατιστικής, ώς έξης:

Κατάπλοιο πλοία 1918 τ. νέτ 1.856.278

Ιουνίος 1930 > 1637 τ. νέτ 1.955.124

Διαφορά + 251 τ. νέτ - 98.866

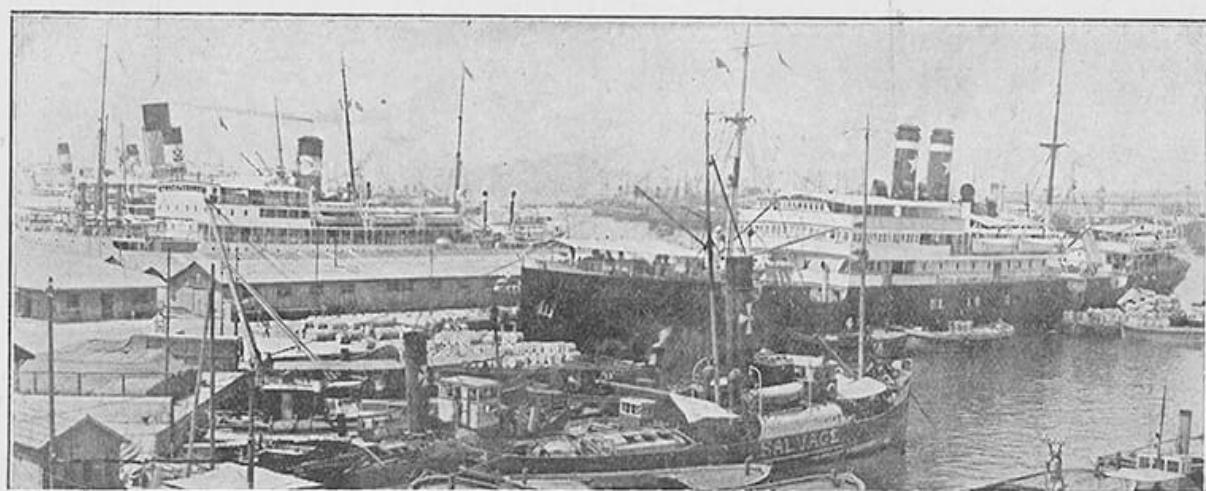
Διά τόν αύτόν λιμένα ή κίνησις τού δρήγου παρουσιάζεται τήν κατωτέρω είκονα:

Βμήνον 1931 πλοία 9922 τ. νέτ 10.443.509

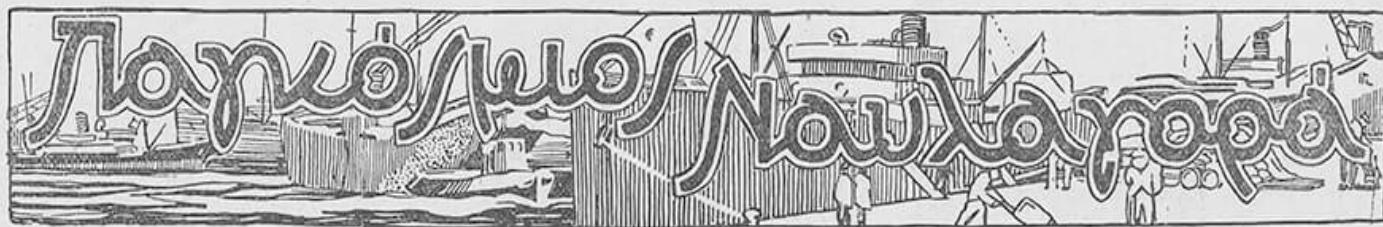
Βμήνον 1930 πλοία 9753 τ. νέτ 11.202.301

Διαφορά + 169 τ. νέτ - 758.795

ΕΠ' ΕΥΚΑΡΙΑ ΤΗΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ ΤΗΣ ΕΛΕΥΘΕΡΑΣ ΖΩΗΣ



"Ενα έπιτυχές στιγμιότυπον ἀπό τόν Πειραιώς λιμένα, χαρακτηριστικόν τής διεθνοῦς αὐτοῦ μορφῆς, ἀλλὰ καὶ τής γνωτιλιακής ἀναπτύξεως τής Τουρκίας καὶ τής Γιουγκοσλαβίας. Εἰς τήν είκονα μικρές διακρίνονται: Τό «Ιταλία» τής Σίτυμαρ καὶ ή «Πατρίς ΙΙ» τής Έθνικής πλευρισμένα εἰς τήν διεξιλθητή τής Τρούμπας. Παραπλεύρως δὲ τής «Πατρίδος» κατά σειράν τό Τουρκικόν «Ετζε», τής γροιμής «Αλεξανδρείας, τό Γιουγκοσλαβίας οπερωκεάνειον «Βασίλισσα Μαρία» μὲ περιηγητάς καὶ εἰς τό βάθος τό γήμετερον «Εδισών».



ΧΑΛΑΡΟΤΗΣ ΤΙΜΩΝ ΚΑΙ ΑΒΕΒΑΙΟΤΗΣ ΔΙΑ ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ

Λόγω τής σημειουμένης σημαντικής χαλαρότητος τῶν ναύλων κατά τὴν παρούσαν ἐποχὴν τοῦ ἔτους, κρατεῖ φόβος, ὅτι αἱ αἰσιόδοξοι προβλέψεις τῶν πλοιοκτητῶν αἱ διατυπωθεῖσαι κατὰ τὰς ἀρχὰς τοῦ ἔτους, εἰνεὶ δριτικῶν καταδικασμάτων νὰ δικιψυθοῦν κατὰ τρόπον ἐμπνέοντα ἀληθιγῆν ἀπογοήτευσιν. Ταχείδια ἐπιζήμια, ἐπικείμεναι ἐπιθεωρήσεις καὶ πιέσεις τῶν δικαιώστων, πολὺ ταχέως προβλέπεται ὅτι θὰ ἐπιφέρουν τὴν μοιραίαν ἐκκαθάρισιν.

Οὐδεμία ἀγορὰ προσφέρει τὴν στιγμὴν αὐτὴν ναύλους, ἐξ ὧν δύναται νὰ προκύψῃ ποιά τις διὰ τοὺς πλοιοκτήτας ὠφέλεια. Μία μικρὰ μόνον παρετηρήθη ζήτησις ἐκ τῆς Βορ. Ἀμερικῆς προεθύνεται καὶ αὐτῇ ἐκ τῆς συμπτωματικῆς ἐλλείψεως ἑτοίμου χωρητικότητος.

Αἱ κρατοῦσαι ἀφ' ἑτέρου μέχρι πρό τινος ἀκόμη χρόνου ἐπίδεις ζωηρεύσεως τῶν ναύλων ἐκ τῆς Μαύρης Θαλάσσης διελύθησαν, διότι οἱ Ρώσοι ηδυνήθησαν νὰ ἔξαστοι λίσσουν σημαντικὴν χωρητικότητα πλοίων εἰς τὰ σελ. 10)3 ἀ. φ. καὶ εἰς τὰ 10)9 διὰ μελλούτικᾶς φορτώσεις καὶ μὲ συνεχῇ ταξιδία μέχρι τέλους τοῦ διαρρέοντος ἔτους.

Τούτο ἀποτελεῖ μίαν ἀπρόδιετον ἀτυχίαν διὰ τοὺς πλοιοκτήτας, οἱ διότιοι ἐλαχίστας πλέον καὶ ἀμφιβόλους διατηροῦν ἐπίδεις ἀν θὰ δυνηθοῦν γὰρ ἐπιτύχον μίαν, ἕστιο καὶ ἐλαχρὸν βελτίωσιν, τῶν ἀνωτέρω τιμῶν. Ἡ περίπτωσις ἐντακτικῶτέρων Ρωσικῶν ἔξαγωγῶν καὶ ἡ συνεπῶς ἀθρωτέρα ζήτησις τοννᾶς εἰνεὶ ἡ ἐναπομένουσα ἀμυδρὰ ἐλπίς, μολονότι οἱ Ρώσοι θὰ ἔχουν ὑπὲρ ἔκυπτον τὴν δύσιν τῆς μέχρι τοῦδε παρ' αὐτῶν ἔξασταλισθεῖσης χωρητικότητος.

Ἡδη μετὰ τὴν σύγκψιν τῶν πρώτων συμβολαίων διαφέρεται κακορά ποία θὰ εἰνεὶ ἡ ληφθημένη δύσις τῶν τιμῶν τῶν ναύλων καὶ διὰ τὰς μελλοντικές φορτώσεις. Καὶ ἐπινέρχεται ἡθελεῖς τὴν μημήμη μικρὰς ἡ εἰκὼν τοῦ παρελθόντος ἔτους, διότε ἡ Ρωσία κατακλύσασκα τὰς Εὐρωπαϊκὰς ἀγορὰς μὲ τόσον εὐθηγά σιτηρὰ ἀπέκλεισε διὰ τὴν ναυτιλίαν τὴν ἐργασίαν μεταφορῶν ἀπὸ μακρινὰ σημεῖα. Πλοῖα ὅλων τῶν σηματιῶν συνέρρεσαν εἰς τὸν Ρωσικὸν λιμένας καὶ συγγραψίζοντο διὰ γὰρ καλύψουν τὰς ἀνάγκας ἐκάστης Χώρας ἐπὶ μεγίστη φυσικὰ ζημιὰ αὐτῆς ταύτης τῆς ἐποπλιστικῆς ἐπιχειρήσεως.

Ἄς ἐπέισωμεν, ὅτι ἐφέτος δὲν θὰ ἐπικυληθῇ τοιστὸν τι καὶ διὰ τὸ Ρωσικὸν «γυτάμπιγκ» τοῦ σίτου θὰ εἰνεὶ περιωρισμένον, τούλαχιστον διὰ τὰς ἀγορὰς τῆς Ἀγγλίας καὶ τῆς Ἡπειρωτικῆς Εὐρώπης.

Η ἀγορὰ τῆς Βορ. Ἀμερικῆς, ὡς ἀνεφέρουμεν ἀνωτέρω, εἰνεὶ κάπως ζωηροτέρα διὰ φορτώσεις ἐκ τῶν λιμένων τοῦ Ἀτλαντικοῦ καὶ τοῦτο ἐλλείψει ἐτοίμου τοννᾶς, πρᾶγμα ὅπερ συνετέλεσεν εἰς μίαν ἐλαχρὸν πρὸς τὰ ἄγω διακύμανσιν τῶν ἐκεῖθεν ναύλων ἀπὸ τὰ χρηματικὰ ἐπίπεδα τῶν ἀρχῶν τοῦ Ἰουλίου.

Ἡ Νότιος Ἀμερικὴ πρὸς τὸ παρόν δὲν δεικνύει ἰδιαιτέρων ζωηρότητα, αἱ δὲ φορτώσεις τῶν τριῶν τελευταίων ἐβδομάδων ἐκλείσαν μὲ μέσην ἀναλογίαν 1.000.000 κουνδρτερς καθ' ἔδομιδα. Πάντως ἐξακολουθοῦν νὰ διακομίζωνται εἰς τὸν λιμένας τοῦ Ἰλέιτ ἐκ τοῦ ἐσωτερικοῦ τεράστιαι ποσότητας γεννημάτων, αἵποτε ἀποθηκεύονται ἐντὸς τῶν Elevators. Ἡ ἀγοραστικὴ ὅμως τάσις τελεῖ ὑπὸ ἐπιφύλαξιν λόγω τῆς ἀδειαστικότητος τῶν ἐπιτευχηθούμενων ἀποτελεσμάτων ἐκ τῆς προτάσεως Χούμερ.

Κατόπιν τούτου ἡ κρατοῦσα γενικὴ πρόβλεψις ἐπὶ τῆς μελλοντικῆς ἐργασίας τῶν φορτηγῶν πλοίων διέπειται ὑπὸ τόνου ἀσταθείας καὶ ἀδειαστικότητος. Γίποτε τὸ δύσιμον δὲν δύναται τις νὰ προδικάσῃ. Ἄφ' ἑτέρου ἡ ἐπιθυμία ἡ ἡ ἀνάγκη μερικῶν ἐφοπλιστῶν, σπιώς πάση θυσία κινδύνου τὰ πλοῖα των καὶ ὑπὸ συνθή-

κας μὴ ἐπωφελεῖς οὔτε διὲ ἔχυτος οὔτε διὰ τὴν δληγδιεθήνη ναυτιλιακὴν δυσπραγίαν δημιουργοῦν κατάστασιν δυσχερῆ, ὑπὸ τὸ έδαρος δὲ τῆς προσφοράς τονά, οἱ ναύλοι παρακένουν εἰς χαμηλά ἐπίπεδα καὶ τὰ πλοῖα τὸ ἔν μετὰ τὸ ἀλλο παροπλίζονται.

Γεννάται δημοσία τὸ ἑρώτημα: Ἐπὶ πόσον ἀρχεῖς ἀκόμη χρόνον θὰ δυνηθοῦν οἱ πλοιοκτήται ποσοτιμῶσι τὴν ἀργίαν τῶν σκαφῶν των ἀπὸ μίαν ἀδειαστικήν ναύλωσιν, νὰ κρατῶσι τὰ σκάφη τῶν ἐν ἀργίᾳ, δεδομένου, ὅτι καὶ ὁ παροπλισμὸς δὲν στερεῖται ἔξδων. Καινουργὴ σκάφη ἐν Ἀγγλίᾳ ἀμάρας ὥστε, ἀπὸ 12μήνου συνεπληρώθη ἡ κατασκευή των, ἐτέθησαν ἔκτοτε ἐν ἀργίᾳ, χωρὶς καν οὔτε ἐν ταχείδιον νὰ δυνηθοῦν νὰ πραγματοποιησούν.

ΠΩΣ ΔΙΑΦΑΙΝΕΤΑΙ Η ΘΕΣΙΣ ΤΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΝΑΥΛΑΓΟΡΑΣ

Οἱ ἐφοπλιστικοὶ κύκλοι τοῦ Λονδίνου ἀναπτυκοῦνται τὴν ναυτιλιακὴν ἐργασίαν τοῦ πρώτου ἔξαμηνος καὶ έπειτα δύσεις ὠρισμένων στοχείων, προσδικίουν εἰς κρίσεις καὶ προβλέψεις ἐπὶ τῆς πιθανῆς ἐξελίξεως τῆς ναυλαγορᾶς κατὰ τὸ δεύτερον ἔξαμηνον τοῦ τρέχοντος ἔτους. Κατὰ γενικόν κανόνα προβλέπεται ὅτι αἱ ἀγοραὶ δὲν θὰ δυνηθοῦν γὰρ ἐπιτύχωσι μείζονα κίνησιν τῆς μέχρι τοῦδε ἐκδηλωθείσης.

Οὕτω, συνεπείᾳ τῆς μεγάλης ἐν ἀργίᾳ χωρητικότητος καὶ τῆς διεθνοῦς διοικητικῆς δυσπραγίας, ἡ διάθεσις τοῦ γαιάνθρακος προβλέπεται μᾶλλον περιωρισμένη. Ἡ Νότιος Ἀμερικὴ θὰ ἐξακολουθήσῃ καλύπτουσα τημητικῶν τὰς ἀμέσους ἀνάγκας τῆς, ἀγοράζουσα μικρὰς ποσότητας καὶ τελούσα ἐν ἀναμονῇ δελτιώσεως τῆς τιμῆς τοῦ δέσμου συναλλάγματος.

Συνήθως αἱ κυκλαγοραὶ παρουσιάζουν δψιν χαλαρὰν κατὰ τοὺς θερινοὺς μῆνας, προσποτίθεται δημοσίης διάστημα τοῦ ἀργεντινοῦ θερινοῦ διάστημα τοῦ πρέπειαν ἐπειθέρως καὶ μέχρι τῆς φορτώσεως τῆς νέας ἐσοδείας τοῦ σίτου, κατὰ τὰς ἀρχὰς τοῦ ἐργομένου ἔτους. Μέγιστης ποσότητας ἀρθροσίτου δέχουν ἀκόμη γὰρ κατέλθουν ἐκ τοῦ ἐσωτερικοῦ πρὸς φόρτωσιν.

Πολλὰ ἀφ' ἑτέρου ἐλέχθησαν περὶ τῆς πιθανότητος μεγάλων φορτώσεων ἐν Βορ. Ἀμερικῆς κατὰ τοὺς πρώτας φιλιοπατριούς μῆνας, ἀλλὰ εἶναι ἀμφίδολον ὅτι δύμας διάστημα τοῦ ἀμφικνισθῆτος πράγματος καὶ λήγει ἐπὶ τὰ φορτηγὰ πλοῖα. Περιστότερον ἐγδιαφέρον ὑπάρχει διὰ τοὺς γαιάνθρακας ἀπὸ Χάμπτον Ρόαδς, ιδία διὰ λιμένας τῆς Νοτ. Ἀμερικῆς, ἀλλὰ δὲν ἀναμένεται καὶ μεγάλη ἐργασία ζυγκάρων Κούνκρας.

Ο Βορ. Εἰρηγνοὶς εἶναι πιθανόν γὰρ παρέσχη ἐργασίαν τινα κατὰ τὸ φιλιόπωρον, ἀλλὰ τὸ μεγαλεῖτερον τιμῆμα κατέλλαγε τοῦ παρωθοῦν τὰ λίγητερα.

Μία ζωηρὰ κίνησις ἦται δημοσίης σημειούμενη ἐν Μαύρης Θαλάσσης, ἀν καὶ δριτικαὶ πληροφορίαι περὶ τὴν ἐξελίξισθημένων ποσοτήτων ἐλλείπουσιν. Ο καρός θὰ ἔχῃ ἐπίδρασιν ἐπὶ τὸν Ρωσικὸν ἐσοδείων, φαίνεται δημοσίης διάστημα τοῦ παραπλεύσας ἀπὸ τὰ φορτηγά πλοῖα. Περιστότερον ἐγδιαφέρον διὰ τοὺς γαιάνθρακας ἀπὸ Χάμπτον Ρόαδς, ιδία διὰ λιμένας τῆς Νοτ. Ἀμερικῆς, ἀλλὰ δὲν ἀναμένεται καὶ μεγάλη ἐργασία ζυγκάρων Κούνκρας.

Αἱ Αγγλοικαὶ ἀγοραὶ περί τοῦ Ιδίου καὶ τῆς Αγγλίας δὲν παρέχουν μεγάλας ἀπίδειξης δελτιώσεως τῶν. Αἱ Ιδίαις εἰδίκειας δημοσίης φορτώσεων περιωρισμένης κλίμακος ἐντιθέτων οἱ λιμένες ἔξαγωγῆς διόρυγῆς καὶ κυάμων Μαντζουρίας ἐνδέχεται γὰρ δέχουν ποιάν τινα κίνησιν.

Ἐκ τῆς Αδστραλίας οὐδὲν ἀναμένεται μέχρι τῆς νέας ἐσοδείας. Αἱ ἀγοραὶ Βαλτικῆς καὶ Λευκῆς Θαλάσσης πρέπει γὰρ συντόμως μεγαλυτέραν κίνησιν, ἐνῷ ἐξ ἀλλού τὰ τάξι—τοσάτερον ἐξ Ἡνωμένων Πολιτειῶν διὰ τὰς Ἀντίλλας, ὡς καὶ διὲ ἐργασίας πέραν τοῦ Ἀτλαντικοῦ φιλιόπωρον, ὃς

σήμερον ή έστω καὶ μὲν ἀλαφράν τινα εἰσέτι κίνησιν.

Ἐν συμπεράσματι ἐλάχισται ἐπίδεις ὑπάρχουσιν, διὰ κατὰ τὸ ὑπόλοιπον διάστημα τοῦ τρέχοντος ἔτους. Ήταν ἀρθρώσιν ἐπὶ τοιούτου ἐπιπέδου, αἱ τιμαὶ τῶν ναυλῶν, ὥστε νὰ δύνηνται οἱ πλοιοκτῆται νὰ καλύψωσι τοὺς διαχειρίσασι ἀποσθέσεις διὰ φύραν τῶν σκαφῶν τῶν.

Ο ΑΡΑΒΟΣΙΤΟΣ ΤΟΥ ΠΛΕΪΤ

Μέχρι τῆς 1ης Ἀπριλίου ή ἐκ Ρίβερ Πλέιτ ἔξαγωγὴ ἀραβοσίτου, ἀλεύρου ἢ ἀραβοσίτου κλπ. εἰχεν ἀνέλθει περίπου εἰς 10 ἑκατομμύρια Κουνδρερες ἐν συγκρίσει πρὸς 3.115.000 κουνδρερες τῆς αὐτῆς ἔποχῆς τοῦ παρελθόντος ἔτους, ἐνῷ τούγκαντίον ή ἔξαγωγὴ τοῦ Δουνάβεως ήτο 884.000 κουνδρερες ἔναντι 2.110.000 κουνδρερες τοῦ 1930 κατὰ τὴν ίδιαν περίοδον. "Αγευ οὐδεμιᾶς συζητήσασις ὃ μόνος παράγων τῆς διατηρήσασις τῶν τιμῶν ναυλῶν ὑπῆρχεν ή κίνησις τοῦ ἀραβοσίτου ἐκ τοῦ Πλέιτ, διότι ή ἔξαγωγὴ τῶν σίτων Ἀργεντινῆς καὶ Οὐραργουάνης μέχρι τοῦ τέλους Ίουνίου εἰχεν ἀνέλθει εἰς 14.250.000 κουνδρερες, ἐνῷ κατὰ τὸ ἀντιστοιχον χρονικὸν διάστημα τοῦ 1929—1930 τὸ αὐτὸν εἰχε φύσει εἰς 18.500.000 κουνδρερες.

Ἡ ζήτησις ἀλλως τε αὕτη διὰ τοὺς ἀραβοσίτους φάνεται καὶ ἐκ τῆς νυκλώσεως τῶν πλοίων ἐκ τοῦ Πλέιτ χωρητικότητος 3.000.000 τόνων κατὰ τὸ διεύτερον τρίμηνον τοῦ ἔτους οὓτα κατὰ 1.000.000 μεγαλυτέρα τῆς τοῦ πρώτου τρίμηνον τοῦ 1931.

ΤΑ ΝΑΥΛΩΘΕΝΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ

Αἱ νυκλώσεις Ἐλληνικῶν ἀτιτολοίων κατὰ τὸ λῆξαν 150ήμερον καὶ αἱ κυριώτεραι τῶν ξένων, ησαν αἱ ἀκόλουθοι:

—Ἐκ λιμένων τοῦ ποταμοῦ Πλέιτ

«Π. Μαργαρώνης» ἐκ Σάντα Λορέντζο 7.000 τ. οιτηρῶν δι' Ἀγγλίαν—Κόντινεντ 17)6, ἐὰν Ἀμέρισκη—Ρόττερνταμ 17)—, δψιόν ἀπὸ Σάντα Φέ 18)9, φόρτωσις 1—15 Ἀγγλίας.

«Marija Racic» Σερβικόν, ἐκ Σάντα Λορέντζο 6000 τ. οιτηρῶν δι' Ἀδριατικήν—Δασάνης 19)—, ἐὰν λιμένας δάσιον, Ίουλ. 13—28.

«Γεώργ. Μ. Λιβανός» ἐκ Σάντα Φέ 6100 τ. οιτηρῶν διὰ Χάρδρην—Ἀμερικήν 18)—, Ἀμέρισκη—Ρόττερνταμ δι' Ἀμερικήν 17)9, Ίουλιον 15—25.

«Istok» Σερβικόν, ἐκ Σάντα Φέ 8400 τ. οιτηρῶν, δι' Ἀμέρισκη—Ρόττερνταμ δι' Ἀμερικήν 17)9, ἐὰν ἀπὸ Σάντα Λορέντζο 16)6, Ίουλιον 18—5 Ἀγγλίας.

«K. Kustanakos» ἐκ Σάντα Φέ 6100 τ. οιτηρῶν δι' Ἀμέρισκη, Ρόττερνταμ δι' Ἀμερικήν 17)9, Άγγ. 1—15.

«Vojvoda Putnic» Σερβικόν, ἐκ Σάντα Λορέντζο 8000 τ. οιτηρῶν δι' Ἀμέρισκην 16)—, ἐὰν Ἀμέρισκην 16)6, Άγγ. 1—15.

«Národnos» ἀπὸ Necochea καὶ Μπάκιαν Μπλάγκον 6300 τ. οιτηρῶν δι' Ἀγγλίαν—Κόντινεντ 18)6, δύο λιμένες Ἀγγλίας 19)6, ἐὰν δύο λιμένες Κόντινεντ 19)3, Ίουλ. 4—11.

«Jugoslavija» Σερβικόν, ἐκ Ροζάριο 6800 τ. οιτηρῶν διὰ Βορδώ—Ἀμερικήν 17)3, ἀμφοτέρους τοὺς λιμένες 18)—, Ίουλ. 6—15.

«Εμπούπλοι» ἐκ Σάντα Λορέντζο 5500 τ. οιτηρῶν δι' Ἀγγλίαν—Κόντινεντ 18)—, ἐὰν Βόρ. Ισπανίαν 19)3, Ίουλ. 25—Αγγ. 8.

—Ἐκ λιμένων Μαύρης Θαλάσσης

«Φανερωμένη» ἐκ Μ. Θαλάσσης 6000 τ. οιτηρῶν διὰ Κόντινεντ ἐν ταξιδίῳ Ίουλ. 10)3 καὶ δεύτερον ταξιδίῳ μὲ καντσέλλο 30 Ὁκτωβρίου σελ. 10)9.

«Ποσειδών» 5800 τ. δμοίσιν ναυλωσιν μὲ τὸ ἄπιπτον «Φανερωμένη».

«Εναγγ. Τόγια» ἐκ Μαριπούπολις 5500 τ. γαλινθράκων δι' Ἰταλίαν ἀπὸ Λιθέρον μέχρι Ἀγκόνας 8)3, δερετάτερον τῶν λιμένων τούτων σελ. 8)4 1)2, φόρτωσις Αγγλίας.

«Δάρμας» καὶ «Αρτεμίς Πήγα» ἐκ Νοβορωσίσκης 15.000 κ. μ. ξυλεῖας δι' Ἐλλάδας (εἰς πέντε φορτώσεις) σελ. 5)6, φόρμπ—παλάγκο. ἀπὸ Ίουλιον μέχρι Σημερίου.

— Ἐκ λιμένων τοῦ Δουνάβεως

«Μαρτῆς» Ἀγγλίαν, ἐκ Δουνάβεως 250 διηγ. ξυλεῖας διὰ Τρίπολιν, Βγριττών καὶ Χάλφραν λ. στ. 5.10.0—Ίουλ. 1—20.

«Σοφία Θεοδωροπούλου» ἐκ Δουνάβεως 140 διηγ. ξυλεῖας διὰ δύο λιμένες Συρίας λ. στ. 6.2.6 Ίουλιον.

«Ελενα» Ολλαγδικόν, 126 διηγ. ξυλεῖας, δμοίσιν ναυλωσιν μὲ τὸ ἄπιπτον «Σοφία Θεοδωροπούλου».

«Μαρεσάλ Φόρς Γαλλικόν, ἐκ Δουνάβεως 51 διηγ. ξυλεῖας διὰ Μεσσήνην, Παλέρμο καὶ Κατάνην λ. στ. 6.12.6, Ίουλιον.

«Διον. Σταθάτος» ἐκ Κωνστάντζης, Βάρηντς ή Μπουργκάς 7500 τ. οιτηρῶν δι' Ἀμέρισκη—Ἀμέρισκην 10)3, δψιόν Ρόττερνταμ 10)—. Αγγούστου

10—25.

—Ἐκ λιμένων Ἀγγλίας.

(Διὰ φορτία γαλινθράκων)

«Αντζουλέττα» ἐκ Τάτιν 4400 τ. διὰ Πειραιᾶ, Σύρον ή Κέρνη 7), δύο λιμένας 7)6 ἀ.φ.

«Γαλούνη» ἐκ Χάρτελεπού 3500 τ. διὰ Κάννας 9)9, ἀ. φ.

«Δημ. Ν. Ράλλιας» ἐκ Τάτιν 5300 τ. διὰ Πειραιᾶ 7)—. Ίουλ. 10—25.

—Ἐξ Ἡπειρωτικῆς Εύρωπης.

«Ζαχαρίόγια» ἐξ Εμπειρ. 6600 τ. γαλινθράκων διὰ Θεσσαλονίκην 7), Ίουλιον 8—20.

«Δραγώνη» ἐκ Δάντισκην 5700 τ. γαλινθράκων διὰ Βενετίαν, Τεργιστην.

«Αγκώνα 89» ἐνα λιμένα, 9)3 δύο λιμένες. Ίουλ. 15—31.

«Διαμάντη» ἐξ Δάντισκην 4000 τ. γαλινθράκων δι' Αθηναϊκήν 8)9 δημοσιος φόρτωσις.

— Διάφοροι ἀλλαι ναυλώσεις

«Ειρήνη» (τάνκερ) ἐκ Κωνστάντζης 5500 τ. πετρελαίου διὰ Γαλλικούς λιμένας Ατλαντικοῦ 6)—, ἐνν ἐκ Ρωσίας 6)6. φόρτ. Αδγ.—Σερίου.

«Γεώργ. Ι. Γουλιανδρῆς» ἐξ Αλεξανδρείας φορτίον διαθέσσης δι' Οδησσον κατ' ἀποκοπήν λ.στ. 750. δι.ο. διαστος φόρτωσις.

Ο ΝΑΥΛΟΤΙΜΑΡΙΘΜΟΣ ΤΟΥ ΙΟΥΝΙΟΥ ΕΣΗΜΕΙΩΣΕ ΑΙΣΘΗΤΗΝ ΠΤΩΣΙΝ

Τὴν 6ην τρ. μ. ἐδημιουσιεύθη εἰς τὸ Λονδίνον δικτυαρτισθεῖς ὑπὸ τοῦ Λούδη τιμάριθμος τῶν ναυλῶν διὰ τὸν μῆνα Ίουνον καὶ μὲ δέσιν πάντοτε τὸν ἀριθμὸν 100 τοῦ ἔτους 1923. Οὗτος σημειεύεται ἐπὶ τοῦ συγόλου τῶν ναυλαχγηρῶν μὲ 69.89, παρουσιάζει δηλαδὴ πτώσιν 5.5 ο)ο ἐννατοντα.

Ο ναυλοτιμάριθμος τοῦ Ίουνίου 1930 ἦτο 69.47, τοῦ δὲ Ίουνίου 1929 ἦτο 85.89. Η σημειωθεῖσα κατὰ τὸν Ίουνον σημαντικὴ πτώσις εἶναι ἀπογοητευτική, διότι ἐπήλθεν ἀπροσπτως καὶ κατόπιν μιᾶς σχετικῆς σταθερότητος τῶν πρώτων πέντε μηνῶν, γῆτις προσιώνεις κάποιαν ἀλφροτέρην διακυρώσαται.

Μολοντί: εἶναι φυσική πάντοτε ἡ ἐκπτωτική τῶν ναυλῶν τῶν μηνῶν Ίουνίου κατὰ 10 ο)ο ἐννατοντα τῶν τιμῶν ἐκάστου Ίχνουσκρίου ἐν τούτοις ἡ σημειωθεῖσα πτώσις ἀπήγχησε δυσμενῆς μεταξὺ τῶν ἐνδιαφερομένων κύκλων, διότι ἐπέφερε μείωσιν τοῦ τιμαρίθμου κατὰ 4 μονάδας ἐννατοντα τοῦ Ίχνουσκρίου.

Ο ναυλοτιμάριθμος τοῦ Ίουνίου ἔχει: κατὰ θαλασσιούς τομεῖς, ώς ἔξης ἐν συγκρίσει: μὲ τὸν Μάρτιον:

| | | | |
|------------------|-------|---|-------|
| Εύρωπη | 65.68 | — | 3.45 |
| B. Ἀμερική | 65.51 | — | 11.17 |
| N. Ἀμερική | 72.52 | — | 3.87 |
| Ινδίαι· Ἀφρική | 75.27 | — | 4.20 |
| Ειρηνη· Αστραλία | 70.46 | — | 4.77 |
| Σύνολον | 69.89 | — | 5.50 |

ΝΑΥΑΓΙΟΝ ΙΤΑΛΙΚΟΥ ΦΟΡΤΗΓΟΥ

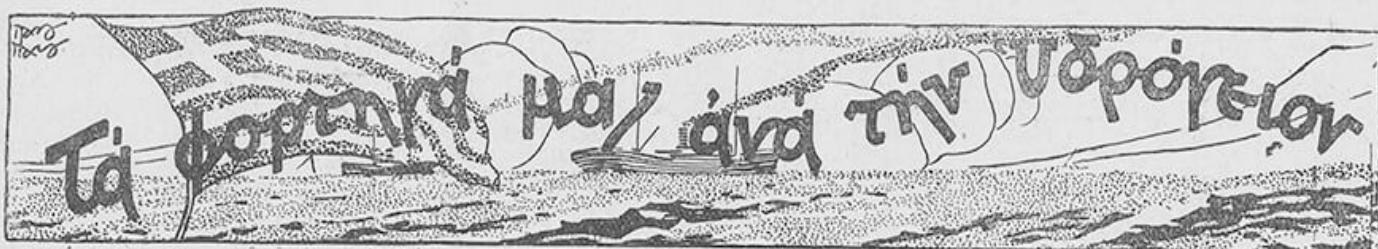
Κατὰ τὸ λῆξαν 150ήμερον τόσον, ἡ Ἐλληνικὴ δσον καὶ ἡ Παγκόσμιος ναυτιλία δὲν είχον σοβαρὴ θαλάσσια διατυχίατα. Τὸ μοναδικὸν ναυάγιον ἦτο τοῦ Ιταλικοῦ φορτηγοῦ «Nervi» τ. γκρός 3951. Τὸ σκάφος τοῦτο, καθ' ἀ ηγγέλθη ἐξ Οφάν ἐξώκειλε πλησίον τοῦ Τενες, ἀλλ' ἀνεκκυρώθη μόνον τοῦ ἐξηκολούθησε τὸν πλοῦν του.

Φαίνεται διμως, διότι θὰ είχεν ὑποστῇ σοβαρὸν φῆγμα εἰς τὰ ὑφράλα, διότι κατεκλύστη διαδοκῶς ἀπὸ τὰ ὑδατα. Τὸ ὑπερωκεάνειον «Ἐδισσων» ἐρχόμενον ἐκ Ν. Υόρκης εἰς Πειραιᾶ καὶ ἐνῷ είχε διαπλεύσει τὸ Γιβραλτάρ ἐλαβε τὸ ἐκπεμφθὲν ἀπὸ τὸ ἄπιπτον «Nervi» σῆμα κινδύνου S.O.S. καὶ τὸ ἐπανέλαβε πρὸς ὅλα τὰ πλοῖα.

Τὸ Ιταλικὸν κατακλυσθέν ἀπὸ τὰ ὑδατα ἐβυθίσθη 20 μῆλα Βορείων τοῦ Ακρωτηρίου Ινι, τὸ δὲ πλήρωμά του ἀποβιβασθέν εἰς τὸ ἀκρωτήριον, παρελήφθη βραδύτερον ἀπὸ τὸ σπεῦσαν Γαλλικὸν ναυαγοσωστικὸν «Bombardier».

— Τὸ Γιουγκοσλαβικόν ἄπιπτον ἐκ Σούσακ μὲ ξυλεῖαν διὰ Μασσαλίαν ὑπέστη αἰφνιδίως σοβαρὰν κλίσιν πρὸς τὸ ζριστερά. Τμῆμα τῆς ἐπὶ τοῦ καταστροφατός του ξυλεῖας ἐκνίλισεν εἰς τὴν θάλασσαν συμπαρασύραν καὶ ἔνα ἐκ τῶν ιστών τοῦ σκάφους, δπερ ὑπέστη σοβαρὰς ζημίας.

— Τέλος εἰς τὸ Τέξας ἀνεφέλγη ἡ πλήρωμα πετρελαίων παρά οὗτα «Shenango». Τὸ πῦρ μετεδόθη ἐξ αὐτῆς εἰς τὰ Αμερικανικὰ τάνκερ «Currier» τ. γκρός 4711 καὶ «Gulf of Mexico» 7807 τ. γκρός, εἰς ἀ καὶ προνέενησε σπουδαίας ζημίας.



| ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ | ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ | Έτος Ναυπ. | Τόν. Γκρές | ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΕΙΔΙΩΝ ΤΩΝ |
|------------------------|-------------------------|------------|------------|---|
| "Αβυδος | Σπ. και Ν. Αλαφούσου | 73 | 1157 | εις Σέριφον 3 Ιουλ. οπό φόρτωσιν |
| "Αγιοι Βίκτωρες | Μ. Καρούση | 95 | 1550 | εις Νοδορωσίσην 14 Ιουλ. οπό φόρτωσιν |
| "Αγιος Γεώργιος | Ν. Νικολάου | 11 | 4248 | δι:γλθες Γιβραλτάρ 3 Ιουλίου δι: Θεσνίκην |
| "Αγιος Γεώργιος | Α. Γ. Βλασσοπούλου | 12 | 3283 | άνεχ "Αλεξανδρειαν 4 Ιουλ. δι: "Οδησσόν |
| "Αγιος Γεράσιμος | έτ. «Ιωνία» Α.Ε. | 98 | 3224 | άνεχ Πειραιά 10 Ιουλ. δι: Ρωσίαν |
| "Αγιος Ιωάννης | έτ. «Ατλαντικός» | 06 | 5699 | εις Ροζάριο 10 Ιουλ. |
| "Αγία Μαρίνα | έτ. «Κάσσος» | 12 | 4151 | δι:γλθες Λάζ Πλάταν 27 Ιουν. δι: Μασσαλίαν |
| "Αγία Παρασκευή | Χρ. Βλάσσου | 89 | 2041 | εις Ζουγκουλδάκι 5 Ιουλ. |
| "Αγιος Μάρκος | Α.Ι. και Δ.Γ. Μαργαρώνη | 10 | 5165 | άνεχ. Β. Κονστιτούσιον 14 Ιουλ. δι: "Οράν |
| "Αγιος Μάρκος | Γ. Τριλίθια | 19 | 4514 | άργει Πειραιά 1 Ιουλ. 14 |
| "Αγιος Νικόλαος | Φράγκου και Λιθανού | 06 | 4363 | δι:γλθες Λάζ Πάλμρις 4 Ιουλ. δι: Μπουένος "Αύρες |
| "Αγιος Σπυρίδων | Γ. Δακοβτρούς κλπ. | 01 | 3779 | άνεχ. Πόρτο Φερράριο 30 Ιουν. Γιβραλτάρ 7 Ιουλ. δι: Πλέι: |
| "Αγιος Σπυρίδων | Γ. Κοτζιά και Σία | 91 | 1537 | έκρ. Νεάπολιν 10 Ιουλ. |
| "Αγγελική | Γ. Γεωργαντή | 99 | 3231 | άργει Πειραιά 14 Ιουλ. |
| "Αγγελος Λ. | Ε. Σκαρβέληγ | 04 | 3667 | εις Βεντίνα 7 Ιουλ. οπό έκφροτωσιν |
| "Αγγελής Καμπίτσης | Δ. Π. Καμπίτση | 06 | 3016 | εις Αρχάγγελον 10 Ιουλ. φορτώνει |
| "Άδαμ. Ι. Πειθῆς | ΑΘ. Πειθή | 08 | 4537 | άνεχ. Γένοβην 2 Ιουλ. δι: Ρίβερ Πλέι: Γιβραλτάρ 8 |
| "Άδαμ. Κοραής | Κακαρώκα κλπ. | 84 | 1324 | άργει Χίον 14 Ιουλ. |
| "Άδελφης | Ι. Ν. Γουλανδρή | 08 | 3882 | άργει Πειραιά 14 Ιουλ. |
| "Άθανάσιος | Ν. Λυκαρδοπούλου | 07 | 4295 | δι:γλθες Φερανάτο Νορόνχα 10 Ιουλ. δι: Πλέι: |
| "Άθηνα ex Athenic | "Ηλ. Αγγελή | 06 | 4078 | εις Τάση 12 Ιουλ. οπό έπισκευήν |
| Αιγαίον | Μ. Νικολάου | 06 | 4618 | άργει Νεάπολιν 5 Ιουλ. |
| Αιμύλιος | Πλάτ. Βελόνια και Σία | 98 | 3297 | έφθ. Λέντηρπολ 20-21 Ιουλ. |
| Αίολος | Ν. Ι. Λύρα κλπ. | 02 | 3051 | δι:γλθεν "Ανδρον 9 Ιουλ. δι: Βουλώνην |
| "Ακρόπολις | Βασ. Μπρούσου | 13 | 4342 | άργει Σύρον 14 Ιουλ. |
| "Αλέκος | Ν. Κωττάκη | 06 | 4395 | άργει Αιμέρσον-Εξετέθη εις θημοπρασίαν |
| "Αλεξανδρα | Η. Νεγρεπόντες | 99 | 4028 | άργει Πειραιά 14 Ιουλ. |
| "Αλκυών | 'Ολιδιέ | 00 | 3353 | φθάνει Λίθερπολ 20-21 Ιουλ. |
| "Αλκυών | Κα. Ε. Λ. Λεμού | 95 | 2701 | δι:γλθεν "Ανδρον 9 Ιουλ. δι: Βουλώνην |
| "Άλμα | Παπαδημητρίου | 90 | 1814 | άργει Πειραιά 14 Ιουλ. |
| "Αναστασία | Ι. Γ. Λεδανού | 05 | 2883 | όπο φότ. εις Μαριαννούπολιν 6 Ιουλ. |
| "Ανάστασις | Κ. Ψύχα | 07 | 4853 | δι:γλθες Γιβραλτάρ 29 Ιουν. δι: Takoradi |
| "Αναστ. Πετρούτσης | Κ. Α. Πετρούτση | 99 | 3025 | άργει Πειραιά 14 Ιουλ. |
| "Αναστ. Πατέρας | Δ. Πατέρω | 14 | 3382 | άνεχ. Πλέι: 22 Ιουν. δι: "Αγγλίαν-Κόντινεντ |
| "Ανθεμίς | Δ. Κ. Πιτέλλου | 05 | 2716 | εις Λά Νουσέλλη 7 Ιουλ. |
| "Αννα | Ν. Λυκαρδοπούλου | 19 | 5173 | έφθ. Πειραιά 14 Ιουλ. |
| "Αννα Βούλγαρη | Χαρ. Θ. Βούλγαρη | 12 | 4603 | δι:γλθες Φερανάτο Νορόνχα 5 Ιουλ. δι: Ρ. Πλέι: |
| "Αννα Βασιλάκη | Κ. Ν. Βασιλάκη | 04 | 3045 | άργει Πειραιά 14 Ιουλ. |
| "Αννα Μαζαράκη | άδ. Μαζαράκη | 13 | 5411 | άργει Πειραιά 14 Ιουλ. |
| "Αννούλα | Γ. Τοιτσέλη | 08 | 5555 | άργει Πειραιά 14 Ιουλ. |
| "Ανθίκητη Ν. Μιχάλου | έτ. Μιχάλου | 05 | 3298 | όπο φότ. εις Μαριαννούπολιν 6 Ιουλ. |
| "Αντώνιος | Α. Γεωργαντή | 83 | 1187 | δι:γλθες Πειραιά 29 Ιουν. δι: Τakoradi |
| "Αντώνης | Σ. και Η. Λεμού | 04 | 2679 | άργει Πειραιά 14 Ιουλ. |
| "Αντώνιος Βροντίσης | I. Βροντίση | 04 | 2690 | άνεχ. Πλέι: 22 Ιουν. δι: "Αγγλίαν-Κόντινεντ |
| "Αντώνης Γ. Λεμός | Σ. και Η. Λεμού | 11 | 4410 | εις Λά Νουσέλλη 7 Ιουλ. |
| "Αντώνης Γεωργαντής | Γ. Γεωργαντή | 15 | 3557 | έφθ. Σουάνς 5 Ιουλ. |
| "Αντώνιος Δ. Κυδωνίενς | Δ. Κυδωνίεως | 07 | 3920 | έφθ. Βίλλαν Κοντιτούσιον 9 Ιουλ. φορτώνει |
| "Αντώνιος Σταθάτος | Δ. Σταθάτου | 20 | 3836 | έφθ. Σουύντερλαντ 6 Ιουλ. φορτώνει δι: Πειραιά |
| "Αντζουλέττα | 'Αντ. Γιαννουλάτου | 07 | 2693 | δι:γλθες Λάζ Πάλμρις 2 Ιουλ. |
| "Αποίκια | Z. Βαλιά | 05 | 3607 | δι:γλθες Τανερίφρου 3 Ιουλ. και Λάδοσντ 7 δι: Δουγκέρκην |
| "Αριδηνή | I. Νικηφόρου κλπ. | 05 | 4319 | άνεχ. Νεκάτσα 16 Ιουν. δι: "Αγγλίαν-Κόντινεντ |
| "Αριάδηνη Παντελή | έτ. «Μαρμαρά» | 10 | 4445 | έκφροτώνεις εις Πειραιά: 14 Ιουλ. |
| "Αριστ. Λ. Γούλανδρης | E. Γουλανδρή | 05 | 3470 | έφθ. Πειραιά: 6 Ιουλ. έκ Καζαρπλάγκας |
| "Αρτεμίς Πήττα | Πήττα | 06 | 1433 | δι:γλθες Ρίον Ιανέτρον 30 Ιουν. δι: "Αγγλίαν-Κόντινεντ. |
| "Αρτεμίς | Δ. Φαλαγκά | 01 | 3587 | άνεχ. Κάρδιφ 6 Ιουλ. δι: Βεντίνα |
| "Αρτεμισία | II. Μακρή | 06 | 4343 | δι:γλθες Ρίον Ιανέτρον 30 Ιουν. δι: Χιλήν |
| "Αρχαγγελος | άδ. Λιθανού | 17 | 4349 | εις Πάτρας 12 Ιουλ. |
| "Ασημίνα Μπάικα | Π. Μπάικα | 95 | 1495 | εις λιμένας Δυτ. Ιταλίας 10 Ιουλ. |
| "Ασία | 'Ολιδιέ | 92 | 2893 | άνεχ. "Αγ. Βικέντιον 2 Ιουλ. δι: Λονδίνον. φθάνει: 17 Ιουλ. |
| "Ασπασία | I. Γαλάκη | 14 | 4211 | άργει Πειραιά: 14 Ιουλ. |
| "Ασπασία Νομικού | M. Νομικού | 99 | 846 | εις πλάνες Ρουμανίας—Αδριατικής |
| "Αστήρη | Σταφυλοπάτη κλπ. | 96 | 1350 | έφθ. Vita (Κούδας) 3 Ιουλ. |
| "Αλαντικιδς | 'Ατλαντικός, Α.Ε. | 19 | 5600 | έφθ. Μπουένος "Αύρες 4 Ιουλ. |
| "Αλλας | 'Ατλαντικός, Α.Ε. | 07 | 3815 | εις Σύρον 8 Ιουλ. |
| "Αφρόδεσσα | 'Αδ. Κιράτα | 05 | 2485 | άργει Σύρον 14 Ιουλ. |
| Βάντα | Θ. Επιφανειάδη | 03 | 4190 | φθάνει: "Αλεξανδρειαν 14-15 Ιουλ. |
| Βασ. Α. Πολέμης | Γκ. Γκούμα | 07 | 3429 | εις Γκάλλεστων 6 Ιουλ. οπό φόρτωσιν |
| Βασ. Δεστούνης | άδ. Δεστούνη | 97 | 3146 | άργει Πειραιά: 14 Ιουλ. |
| Βασ. Παντελής | άδ. Παντελή | 07 | 5045 | έν πλαφ 13 Ιουλ. δι: Πλέι: εκ "Αγγλίας |
| Βέλλα Μ. Διακάκη | Μ. Διακάκη | 99 | 3457 | άργει Σύρον 14 Ιουλ. |

| ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ | ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ | Έτος Ναυπ. | Τόν. Γκρός | ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΕΙΔΙΩΝ ΤΩΝ |
|-----------------------|-----------------------|------------|------------|--|
| Βενιζέλος | άδ. Σιφνίου | 10 | 1005 | άργει Πειραιά 14 Ίουλ. |
| Βιργινία Μαυρολέων | Μ. Ε. Διακάκη | 04 | 3569 | άνεχ. Φλώσιγκ 21 Ίουν. διά Ρίθερ Πλέιτ |
| Βιργινία Σ. | Ζ. Σαμοθράκη | 05 | 3885 | φθάνει Μπουένος "Άύρες 10-15 Ίουλ. |
| Βόλγας | Παπαδημητρίου | 92 | 2505 | άνεχ. Πειραιά 13 Ίουλ. |
| Βύρων | Έθνικής | 14 | 9272 | ένακτόλοχει Ν. Τόρκην 10 Ίουλ. |
| Γαλούνης | Α. Μπίστη | 94 | 2154 | άνεχ. Χάρτλεπουλ 2 Ίουλ. διά Κάννας |
| Γαρδελάκη | Ε. Θεοφιλάτου | 88 | 2282 | άργει Πειραιά 14 Ίουλ. |
| Γεώργιος | άδ. Λιβανού | 14 | 3536 | άνεχ. Σέν Νικολάδη 1 Ίουλ. διά Λάζ Πάλμας. |
| Γεώργιος Γ. | Δ. Δάμπταση | 18 | 4289 | διήλθε Ντακάρ 30 Ίουν. διά Λιθερπουλ |
| Γεώργιος Μ. | Σ. Λύρα και Μ. Λεμού | 05 | 4254 | φθάνει Μπουένος "Άύρες 15-20 Ίουλ. |
| Γεώργιος Π. | Θ. Επιφανειάδη | 03 | 4052 | άργει Πειραιά 14 Ίουλ. |
| Γεώργ. I. Κουλανδρής | Ν. και Γ. Σμυρουρά | 96 | 2187 | άνεχ. "Αλεξάνδρειαν 8 και Κλιν 13 Ίουλ. διά Όδησσαν |
| Γεώργ. Κυριακίδης | Γ. Κ. Κυριακίδη | 11 | 4201 | άνεχ. Ροζάριο 20 Ίουν. διά Αγγλ. Κόντινεντ |
| Γεώργ. Κ. Σαλιάρης | Γ. Κ. Σαλιάρη | 01 | 3514 | άργει Πειραιά 14 Ίουλ. |
| Γεώργ. Μάντακας | Β. Γ. Μάντακα | 21 | 3246 | εἰς "Αρχάγγελον 5 Ίουλ. υπό φόρτωσιν |
| Γεώργ. Μ. Εμπειρίκος | Σ. Γ. Εμπειρίκου | 21 | 5728 | φθάνει 15-20 Ίουλ. εἰς "Αθεομούσιο |
| Γεώργ. Μ. Λιβανούς | άδ. Λιβανού | 28 | 3831 | άνεχ. Όραν 28 Ίουν. διά Αργεντινήν |
| Γεώργ. Νικολάου | Ν. Νικολάου και Σίτι | 30 | 4108 | διήλθε Γιβραλτάρ 1 Ίουλ. εἰς Όραν διά Πλέιτ, Α. Πάλμας 4 |
| Γεώργ. Παλαιοκαρασσάς | Γ. Παλαιοκαρασσά | 00 | 1043 | άργει Πειραιά 14 Ίουλ. |
| Γεώργ. Πήγτας | άδ. Γ. Πήγτα | 98 | 3110 | εἰς Γένοβην 10 Ίουλ. υπό έκφρότωσιν |
| Γιάννης | Γ. Ανδρέου κ.λ.π. | 05 | 4391 | εἴθ. Νεάπολιν 9 Ίουλ. |
| Γιαν. Γούναρης | Γ. Ζ. Γούναρη | 01 | 2238 | έκφροτώνει εἰς Σύρον 14 Ίουλ. γαιάνθρ. εἰς Αγγλίας |
| Γούλανδρής | Διαπούλη και Δάμπταση | 03 | 3849 | άνεχ. Δάντιαγκ 2 Ίουλ. διά Παλέρμον διήλθε. Νίτον 6 |
| Γρηγόριος Κ. | Π. Καλλιμανοπούλου | 90 | 2538 | άνεχ. Πειραιά 4 Ίουλ. διά Ρωσσίαν Κλιν 7 |
| Δαναδές | Π. και Γ.Κ. Λεμός | 06 | 4419 | εἴθ. Para (Βρεζίλ.) 1 Ίουλ. φορτώνει: |
| Δάρμας | άδ. Πήγτα | 83 | 1595 | άνεχ. Πειραιά 6 Ίουλ. διά Ρωσσίαν |
| Δάφνη | Γ. Λυκιαρδοπούλου | 10 | 2810 | άργει Πειραιά 14 Ίουλ. |
| Δελφίν | άδ. και Ανδρεάδη | 06 | 3816 | άργει Χίον 12 Ίουλ. |
| Δέσποινα | Κοσμά και Γεωργιάδη | 09 | 4461 | διήλθεν "Αγ. Βικέντιον 29 Ίουν. διά Σκανδινανίαν |
| Δέσποινα Γλύπτη | Γ. Γλύπτη | 04 | 3313 | άργει εἰς Βόλον 12 Ίουλ. |
| Δημήτρης | Σ. και Π. Λεμού | 05 | 3338 | εἴθ. Σουάνη 4 Ίουλ. |
| Δημ. Γ. Θεομιότης | Α. Μ. Τατάκη | 06 | 4271 | διήλθε Λάζ Πάλμας 9 Ίουλ. διά Μπέλφαστ |
| Δημ. Δ. Δανιόλος | Σ. και Κ. Δανιόλου | 06 | 3824 | άργει Πειραιά 14 Ίουλ. |
| Δημ. Μ. Διακάνης | Μ. Δ. Διακάνη | 01 | 5872 | διήλθε Μπουένος "Άύρες 28 Ίουν. διά Ρόττερνταμ |
| Δημ. Ν. Βογιατζίδης | Ν. Δ. Βογιατζίδη | 08 | 3444 | άνεχ. Ροζάριο 1 Ίουλ. διά Αγγλίαν Κόντινεντ |
| Δημ. Ν. Βούλγαρης | Ν. Δ. Βούλγαρη | 02 | 3975 | άργει Σύρον 14 Ίουλ. |
| Δημ. Ν. Ράλλιας | Ν. Δ. Ράλλια | 99 | 3534 | άνεχ. Ρόττερνταμ 8 Ίουλ. διά Τάιν-Πειραιά |
| Δημ. Παντελής | άδ. Παντελή | 20 | 4291 | έν πλφ έις Πλέιτ 14 Ίουλ. διά Κόντινεντ |
| Δημ. Χανδρής | I. Δ. Χανδρή | 98 | 3346 | διήλθε Καπλιν 11 Ίουλ. διά Μαριανούπολιν |
| Δημοκρατία | Γ. Περιθελάρη | 00 | 3769 | άργει Χίον 12 Ίουλ. |
| Διαμάντω | άδ. Τσατσόμοιρου | 03 | 2281 | εἴθ. Δάντιαγκ 3 Ίουλ. φορτώνει: |
| Διονύσιος | Ε. Α. Καραβία | 03 | 2018 | εἰς Ονέγκλια 7 Ίουλ. |
| Διον. Σταθάτος | Δ. Α. Σταθάτου | 19 | 5450 | φθάνει Πειραιά 17 Ίουλ. |
| Δέρφες | Βασ. Πατέρα και Σίτι | 06 | 2795 | άνεχ. Καδήν 16 Ίουν. διά Μπουένος "Άύρες |
| Διόνη | Γ. Φ. Ανδρεάδη | 06 | 4227 | διήλθε Κλιν 29 Ίουν. διά Κόντινεντ, Γιβραλτάρ 9 Ίουλ. |
| Δραγών | I. Δ. Κορκοδεΐλου | 04 | 3582 | διήλθε Νίτον 8 Ίουλ. διά Αμβέρσαν |
| Δύο Φίλοι | Ραπτάκη και Ρούσσου | 03 | 3547 | άργει Σύρον 12 Ίουλ. |
| "Εβη εκ Νικόλαος Α. | N. Γ. Λιθανός | 01 | 3652 | εἰς Ροζάριο 14 Ίουλ. |
| "Εδίσων | 'Εθνικής | 96 | II.103 | άνεχ. Πειραιά 11 Ίουλ. διά Γιάφρην Βιρυττών |
| Ειρήνη, (τάνκερ) | Α. Καλλιγά κ.λ.π. | 09 | 4009 | εἰς Ρουέν 7 Ίουλ. |
| Ειρήνη Κυριακίδην | N. Γ. Κυριακίδη | 22 | 3781 | εἴθ. Μπέρρου 4 Ίουλ. |
| Ειρήνη Ν. Ράλλια | N. Δ. Ράλλια | 08 | 3860 | φθάνει Μπουένος "Άύρες 15-20 Ίουλ. |
| Ειρ. Σ. Εμπειρίκου | Στ. Εμπειρίκου | 27 | 4164 | διήλθε Γιβραλτάρ 9 Ίουλ. διά Γκάλθεστον |
| 'Ελέγκω Α. Κυδωνιέως | Π. Κυδωνιέως | 02 | 4162 | άνεχ. Νεκάστιον 1 Ίουλ. διά Λάζ Πάλμας (διαταγής) |
| 'Ελένη | A. Καλλινίκου | 18 | 5655 | φθάνει εἰς Ρίθερ Πλέιτ 13-18 Ίουλ. |
| 'Ελένη Γ. Εμπειρίκου | Δ. Λώς | 01 | 1882 | εἰς πλάς Ρομανίδες-Μασογείου |
| 'Ελενθ. Κ. Βενιζέλος | Στ. Εμπειρίκου | 05 | 3919 | άνεχ. Πειραιά 4 Ίουλ. διά Ρωσσίαν |
| 'Ελισάβετ | έτ. «Χίος» A.E. | 98 | 4572 | άργει Χίον 14 Ίουλ. |
| 'Ελλην | άδ. Μαζαράκη | 22 | 3558 | άργει Πειραιά 14 Ίουλ. |
| 'Εμμ. Σταυρούδης | Στ. Εμπειρίκου | 13 | 4557 | διήλθε Περιμπούδην 12 Ίουλ. διά Πλέιτ |
| 'Ενωσις | Κα Σταυρούδη | 03 | 4391 | άργει Σύρον 13 Ίουλ. |
| 'Ερηνουλά | 'Ανδρέου και Α'γγελη | 03 | 4371 | άνεχ. Λαζ Πλάταν 5 Ίουλ. διά "Αγ. Βικέντιον (διατ.) |
| 'Ερμούπολις | N. Τσατσόμοιρου | 05 | 2715 | άργει Σύρον 12 Ίουλ. |
| Εύαγγ. Μ. Διακάκη | E. Βασιλικού | 06 | 3594 | έκφρ. εἰς "Αγ. Βικέντιον Ίουλ. 7 |
| Εύαγγελία Τόγια | Δ. Λ. Διακάκη | 03 | 2876 | εἰς Θήνικην 3 Ίουλ. |
| Εύάγγ. Νεόφυτος | έτ. Κ. Τόγια | 97 | 3022 | εἰς Γένοβην 8 Ίουλ. υπό έκφρότωσιν |
| Εύανδρος | Γ. Νεοφύτου | 06 | 4432 | άργει εἰς Αργεστάτη Ίουλ. 14 |
| Εύγενα Καμπάνη | M. Βαλμά | 98 | 3543 | άργει Πειραιά 14 Ίουλ. |
| Εύγενία | Γ. Ν. Εμπειρίκου | 98 | 3470 | εἰς Μαριανούπολιν 6 Ίουλ. φορτώνει: |
| Εύγ. Μ. Γουλανδρή | άδ. Λιθανού | 15 | 3687 | έκφροτνει εἰς Ροζάριο Ίουλ. 13 |
| Εύγ. Μ. Μυλωνά | B. και I. Κουτσούκο | 03 | 3276 | άργει Σύρον 13 Ίουλ. |
| Εύγ. Σ. Εμπειρίκου | Θ. Μυλωνά | 01 | 5148 | άργει Πειραιά 14 Ίουλ. |
| Εύγ. Χανδρή | Στ. Εμπειρίκου | 20 | 4862 | άργει Πειραιά 14 Ίουλ. |
| Εύτυχη | I. Δ. Χανδρή | 22 | 5108 | εἴθ. "Αλεξάνδρειαν 14 Ίουλ. φορτώνει: |
| Εύτ. Βεργωτή | Γ. Βεργωτή | 13 | 5123 | διήλθε Γιβραλτάρ 22 Ίουλ. διά Μπουένος "Άύρες |
| Zάννες Γούναρης | Γερ. Βεργωτή | 09 | 2993 | άργει Πειραιά 14 Ίουλ. |
| Zαννής Λ. Καμπάνης | άδ. Γούναρη | 07 | 4407 | άνεχ. Ροζάριο 3 Ίουλ. διά Όραν (διαταγής) |
| Zαχαρούζα | χληρον. Λ. Καμπάνη | 20 | 5298 | άνεχ. Πειραιά 14 Ίουλ. διά Ανδρον-Ρωσσίαν |
| | Γ. Λυκιαρδοπούλου | 06 | 4645 | εἴθ. "Εμδεν 5 Ίουλ. (διά Θεσσαλονίκην) |

| ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ | ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ | Έτος ναυπ. | Τόν. Γρόδς | ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΕΙΔΙΩΝ ΤΩΝ |
|---------------------------------|---|------------|--------------|---|
| Ζηνοβία | έτ «Μιχαλινού» | 06 | 2947 | άργει Πειραιά 14 Ίουλ. |
| Ηλίας Γ. Κουλουκουντής Ηρώων | έτ. «Ατλαντικός» Χρ. Γ. Σοφίου και Σίκ | 11 06 | 4861 1516 | άνεκ. "Αμετερνταμ 26 Ίουν. διά Μπουένος "Αύρες έφθ. Μάλταν 8 Ίουλ. |
| Θάσος | Πατριωτικής | 19 | 1565 | εις Πατριά 10 Ίουλ. |
| Θεμιστοκλής | Έθνικής | 07 | 5956 | άργει Πατριά 11 Ίουλ. |
| Θεόδωρος | Α. Καλλινήκου | 99 | 5660 | άνεκ. Μπουένος "Αύρες 16 Ίουν., "Αγ. Βικέντιον 6 Ίουλ. (θιατ.) |
| Θεώνη | «Κάσσιος» Α.Ε. | 29 | 3875 | έφθ. Μοντεβίδεο 2 Ίουλ. |
| Θέτις | Ε. Χατζηλίτια | 30 | 4123 | εις Μασσαλίαν 4 Ίουλ. υπό έκφρασιν |
| Θέτις εκ Ιω. Λύρας | Ίω. Γ. Λύρα | 19 | 2120 | άνεκ. Πειραιά 25 Ίουν., Κλήν 27, φορτ. Μαρακούπ. 6 Ίουλ. |
| Θησεύς | Μ. Κουλουκουντή | 99 | 3768 | άργει Σύρου 14 Ίουλ. |
| Θράκη | Πατριωτικής | 17 | 982 | άργει Πατριά 14 Ίουλ. |
| Θρασύβουλος | Α. Βογιατζήδη | 12 | 3693 | εις Βίλλαν Κοντοτεύσιον 6 Ίουλ. φορτώνει: |
| Ιάκωβος | Γ. Αγγελίδη | 01 | 2107 | εις Ραθένναν 1 Ίουλ. |
| Ιθάκη | Σ. Βλασσοπούλου | 11 | 4083 | άργει Ιθάκην 12 Ίουλ. |
| Ιθακος | Γ. Δρυκούλη | 06 | 4070 | εις Βραζίλαν 12 Ίουλ. υπό φόρτωσιν δι: "Αιμέρσαν |
| Ιονία | Η. Χατζηλίτια | 08 | 3742 | άνεκ. Ρ. Πλέϊτ 2 Ίουλ. δι: "Αγ. Βικέντιον |
| Ιούδωρα | Ν. Αντωνίου | 00 | 1106 | άργει Πειραιά 2 Ίουλ. μετωνομ. "Χρήστος Ζ., |
| Ιούδης Κοντογιάννης | Γ. Ν. Κονδύλη | 00 | 3899 | άργει Πειραιά 14 Ίουλ. |
| Ιομήνη | Στυλ. Κοντογιάννης | 18 | 365 | εις πλόκο μεταξύ Ελληνικῶν λιμένων |
| Ιωαννής | Πλ. Βελόνια και Σίκ | 90 | 2399 | εις πλόκο Σερίφου—Αδριατικής |
| Ιω. Βάττης | Δ. Δάμπαση | 09 | 3667 | άργει Σύρου 10 Ίουλ. |
| Ιω. Ε. Γιανναγάς | Θεοφ. Βάτη | 12 | 4418 | έφθ. Gdynia 2 Ίουλ. |
| Ιω. Καρράς | έτ. «Κάσσιος» Α.Ε. | 07 | 4646 | δι:ήλθ. "Αγ. Βικέντιον 6 Ίουλ. διά Τεργέστην |
| Ιω. Κορκοδεύλος | Δέσλ. Καρρά | 17 | 3527 | δι:ήλθ. Τενερίφεν 7 Ίουλ. διά Μπουένος "Αύρες |
| Ιω. Νομικός | Η. Κορκοδεύλου | 05 | 4071 | άνεκ. Πειραιά 11 Ίουλ. διά Στολίδα—Ερδεν |
| Ιω. Π. Γουλανδρής | Λ. Νομικού | 99 | 610 | εις πλόκο Πειραιώς Μόλτας |
| Ιω Φράγκος | άδ. Γουλανδρή | 10 | 3750 | φθάνει Λαζίριον σύμερον 15 Ίουλ. |
| | Μάρκ. Φράγκου | 02 | 3442 | φθάνει Μπουένος "Αύρες 12—18 Ίουλ. |
| Κ. Κτιστάκης | Γ. Κτιστάκη | 07 | 4291 | άνεκ. Αιμέρσαν 2 Ίουλ. διά Κάρδια |
| Κ. Λύρας | Η. Λύρα | 02 | 3091 | άργει Πειραιά 14 Ίουλ. |
| Κ. Χατζηπατέρα | Κ. Χατζηπατέρα | 09 | 4344 | άργει Πειραιά 14 Ίουλ. |
| Καθαρά | Γ. Καραδίλια | 91 | 2661 | άργει Πειραιά 14 Ίουλ. |
| Καλαφάτης | Κ. Καλαφάτη | 17 | 4213 | έφθ. Μπουένος "Αύρες Ρόδος 3 Ίουλ. |
| Καλλιόπη | Δ. Πατέρα | 10 | 4948 | άνεκ. Ρ. Πλέϊτ 23 Ίουν. διά Χούλλα φθάνει: 17—18 Ίουλ. |
| Καλούδω | Γ. Ασημούτη | 04 | 4921 | άνεκ. Καλάμας 14 Ίουλ. |
| Καλυψώ Βεργωτή | Γερ. Βεργωτή | 18 | 5686 | έφθ. Ηρακοστόλη: 12 Ίουλ. |
| Καπετάν Στρατής | Δ. Κουμπή | 06 | 3547 | άνεκ. Πέρα Τάλμποτ 5 Ίουλ. |
| Καρδάμυλα | άδελ. Μάλη | 05 | 3563 | άνεκ. Σάν Πέρτρο 27 Ίουν. δι: "Αγγλ.-Κόντινεντ |
| Κάρολος | Δ. Λογοθέτη | 00 | 3308 | εις Βηρυττό 5 Ίουλ. υπό έκφραστων |
| Κάσος | έτ. «Κάσσιος» Α.Ε. | 07 | 4875 | άνεκ. Σάν Νικολάς 2 Ίουλ. δι: "Αγ. Βικέντιον (θιατ.) |
| Κάτε | Ν. Λυκιαρδοπούλου | 18 | 5197 | έν πλφ δι: Key West 14 Ίουλ. |
| Κάτε | Φ. Παγά | 98 | 3089 | έφθ. Κεφαλληνίαν 27 Ίουν. άργει |
| Κατερίνα | Γ. Μ. Κουλουκουντή κ.λ.π. | 00 | 3147 | εις Γαλάται 7 Ίουλ. υπό φόρτωσιν δι: 'Οράν κλπ. |
| Κατερίνα, (τάνκερ) | Ι. Γαλάνη | 87 | 2495 | άργει Κλήν 3 Ίουλ. |
| Κατήγων | Κ. Χατζηπατέρα | 96 | 2578 | άνεκ. Ρωσίαν 11 Ίουλ. δι: "Ιταλίαν |
| Κατίνα | Γ. Γρέγου | 04 | 4649 | εις Νοσοφωτίσκην 5 Ίουλ. |
| Κατίνα εκ Δέσποι | Ν. Δ. Μαυριδόγλου | 99 | 1819 | έφθ. Κατάνην 14 Όουλ. |
| Κέπι Κόρδο | Άθ. Κουλούρα και Κ. Ξένου | 05 | 3890 | άνεκ. Κέρκυραν 2 Όουλ. δι: 'Αγίους 40 Πάτρας. |
| Κίμωλος | Παπαδημητρίου | 89 | 2455 | άργει Πειραιά 14 Όουλ. |
| Κλεάνθης | Α. Βογιατζήδη | 11 | 4153 | δι:ήλθ. Φερνάγο Νορόνχα 1 Όουλ. διά Μπ. "Αύρες |
| Κλεοπάτρα | άδ. Μάντακα | 07 | 3900 | άργει Πειραιά 14 Όουλ. |
| Κοριάννα | Α. Μπεκτώρου | 99 | 5170 | δι:ήλθ. Φερνάγο Νορόνχα 30 Όουλ. διά Λονδίνον |
| Κωνστ. Κουτσοδόντης | Α. Κ. Κουτσοδόντη | 04 | 4160 | άνεκ. Λάζ Πάλμας 21 Όουλ. δι: 'Αδριατικήγ |
| Κώστας | Η. Σταυρολούπούλου & Σίκ | 96 | 1346 | εις Τάρκην 5 Όουλ. έκφραστών: |
| Κωσταντή | άδ. Πατέρα | 13 | 4316 | έφθ. Πειραιά 3 Όουλ. |
| Κωστής | Κ. Λαμού και Σίκ | 05 | 2426 | έκφραστών: Τεργέστην 12 Όουλ. |
| Λέανδρος | Γιών. Χατζηπατέρα | 01 | 3298 | άνεκ. Ραθένναν 12 Όουλ. διά Πειραιά |
| Λουκία, τάνκ | Ι. Μαυρή και Σίκ | 10 | 2143 | άργει Κων/πολην 10 Όουλ. |
| Μαίνητ δφ Σάμος | Α. Κουλούθρου | 01 | 1190 | άργει Πειραιά 14 Όουλ. |
| Μαίρη Ν. | Δημ. Πατέρα | 09 | 4330 | δι:ήλθ. "Αγ. Βικέντιον 26 Όουλ. διά Μασσαλίαν |
| Μαίωτις | Α. Συνοδινού | 88 | 1709 | έφθ. Βόλον 26 Όουλ. και Θυνίκην 3 Όουλ. |
| Μάκης | Ε. Κ. Βλασσοπούλου | 06 | 3546 | άργει Πειραιά 14 Όουλ. |
| Μαραθών | Μ. Χρουσακή | 05 | 3876 | άργει "Αμετερνταμ 10 Όουλ. |
| Μαργαρίτα | Γεωργιάδη και Σοφιανού | 89 | 2187 | εις Κ)πολιν 8 Όουλ. άργει |
| Μαροκάκης | Ε. Μάρκου | 04 | 4229 | έφθ. Σαουθάμπτον 11 Όουλ. |
| Μαρούννα εκ Ιάσων | Πλάτ. Βελόνια και Σίκ | 90 | 1083 | άνεκ. Ποσσίαν 11 Όουλ. διά Λονδίνον |
| Μαρία | Σ. Βλασσοπούλου | 07 | 4225 | άνεκ. Λονδίνον 7 Όουλ. |
| Μαρία | Κ. Λαμού | 01 | 3090 | άνεκ. Ντακάρ 4 Όουλ. δι: 'Οράν |
| Μαρία | Σ. Περή κ.λ.π. | 00 | 1216 | άργει Χίον 14 Όουλ. |
| Μαρία Μ. Διακάκη | Μ. Διακάκη | 10 | 4362 | άργει Σύρου 10 Όουλ. έναυλωθηγ |
| Μαρία Ν. Ρούσσου | Κύρ. Βενιζέλου | 09 | 3729 | άργει Πειραιά 14 Όουλ. έκφραστ. |
| Μαρία Νομικού | Κα. Νομικού | 99 | 1165 | άργει Χίον 14 Όουλ. |
| Μαρία Π. Ξελά | Κ. Καρρά | 02 | 3254 | έφθ. Λιθερπούλ 9 ή 10 Όουλ. |
| Μαρία Σταθάτου | Δ. Σταθάτου | 19 | 5229 | έφθ. Βενετίαν 3 Όουλ. |
| Μαριγώ Λ. | Ν. Λύρα | 02 | 4146 | άνεκ. Αλγέριον 26 Όουλ. διά Μπουένος "Αύρες |
| Μαριμέττα | Ν. Εύσταθίου | 06 | 4660 | έφθ. Σπαλάτο 11 Όουλ. έκφραστ. |
| Μαριέττα Νομικού | Π. Νομικού | 82 | 1834 | άνεκ. Gdynia 8 Όουλ. διά Νεάπολιν |
| Μαριόγκα Δ. Θεομιώτη | άδελφων Κιρτάτα | 04 | 4784 | |

| ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ | ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ | Έτος Ναυπ. | Τόν. Γκρός | ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΕΙΔΙΩΝ ΤΩΝ |
|------------------------|----------------------------|------------|------------|--|
| Μαριόγκα I. Γουλανδροή | άδ. Γουλανδρή | 05 | 3904 | άργει Πειραιά 14 Ίουλ. |
| Μαριογκούλα | Π. Γουλανδρή και Σία | 01 | 3540 | άργει Πειραιά 14 Ίουλ. |
| Μαρουνώ Πατέρα | Δ. Πατέρα | 17 | 4269 | άνεχ. Μπάρρο 1 Ίουλ. διά Ροζάριο |
| Μαρούλα | άδ. Πρωτού | 12 | 4307 | διήλθε Λάζ Πάλμας 4 Ίουλ. |
| Μαρούσιω | Ν. Μ. Πικάρη | 02 | 4152 | άργει Χίον 10 Ίουλ. |
| Μαρουσιώ Κουλούθρου | Α. Μ. Κουλούθρου | 07 | 3556 | εἰς πλόας Βαλτικής—Αγγλίας |
| Μαρουλιώ Β. Πολέμη | Α. Β. Πολέμη | 06 | 3732 | έφθ. Μπάρρο 2 Ίουλ. εκ Βαλτικής |
| Μασαλιώτις | Θ. Αιαρούτσου | 99 | 4076 | άργει Σπέτσες 10 Ίουλ. |
| Μαστραντρέας | Μαστραντρέας και Σιμεωνίδη | 01 | 3281 | διήλθε Φερνάντο Νορόνχα 5 Ίουλ. διά Λάζ Πάλμας (διατ.) |
| Ματθαίος | Π. Μ. Λόβης | 04 | 2434 | άνεχ. Γένοβαν 4 Ίουλ. διά Μαριανούπολιν |
| Ματρόννα | Ν. Βογιατζήδη | 02 | 2816 | άργει Πειραιά 14 Ίουλ. |
| Μεμάς | Α. Βεργωτή | 00 | 4359 | έκφορτ. εἰς Βεντίτσαν 12 Ίουλ. |
| Μέντωρ | Γ. Δρακούλη | 02 | 3050 | διήλθε Κέννα 12 Ίουλ. διά Ν. Γκλλίαν |
| Μερόπη | Κ. Καλαφάτη | 11 | 4181 | έφθ. Ροζάριο 5 Ίουλ. |
| Μεσαθιώδη | Λ. Κεράνη | 98 | 3550 | άνεχ. Εμπειρία 9 Ίουλ. διά Χαλκίδα |
| Μηνάς | Έμπιρη και Γερογιάννη | 01 | 3004 | άργει Πειραιά 14 Ίουλου |
| Μίνα Ε. Τρικόγλου | Έλενθ. Τρικόγλου | 15 | 4273 | διήλθε Martin Garcia 21 Ίουν. διά Αμβέρσαν |
| Μιχαήλ | Δ. Μ. Λογοθέτη | 05 | 3049 | άργει Σύρον 10 Ίουλ. |
| Μιχαήλ Ε. Γιανναγάς | Ν. Μ. Γιανναγάς | 01 | 3319 | έφθ. Μπουένος "Άϊρες Ρέδες 7 Ίουλ. |
| Μιχαήλ Λ. | I. Λιδανοῦ | 13 | 4160 | έφθ. Μπουένος "Άϊρες Ρέδες 8 Ίουλ. |
| Μιχαήλ Λ. Έμπειρηκος | Στ. Έμπειρηκος | 18 | 5202 | έφθ. Πειραιά 11 Ίουλ. Έκφορτ. σίτον |
| Μιχαήλ Ν. Μαρής | Ν. Μαρή | 99 | 3926 | άργει Σύρον 12 Ίουλ. |
| Μιχαλάκης | Ν. Εύσταθίου και Σία | 04 | 3146 | διήλθε Λάζ Πάλμας 5 Ίουλ. διά Σιέρρα Λεόνε |
| Μιχαλής Πουτούς | Π. Μ. Πουτούς | 00 | 3672 | διήλθε Γιέραλτάρ 4 Ίουλ. διά Μεσόγειον |
| Μιχαλίδης Ξυλάς | άδ. Ξυλά | 06 | 3828 | έφθ. Ροζάριο 4 Ίουλ. |
| Μίμης Χ ανδρής | I. Δ. Χανδρή | 92 | 1630 | έκφορτώνει εἰς Μάρρα 14 Ίουλ. |
| Μονάρχης | Γ. Χρουσάκη | 94 | 3457 | άνεχ. Πειραιά 7 Ίουλου διά Κρήτην—Χούλλα |
| Μονίτωρ | Σ. Φαρκούχη | 06 | 3704 | άργει Πειραιά 14 Ίουλ. |
| Μωρηάς | Σ. Φαρκούχη | 02 | 3734 | έν πλῷ ἐκ Δάντιαν διά Οράν Ίουλ. 10 |
| Ναγός | άδ. Λιδανοῦ | 10 | 4111 | διήλθεν Όράν 3 Ίουλ. διά Ρίζερ Πλέιτ |
| Νανάρχος Γ. Σαχτούρης | Π. Σαχτούρη | 02 | 1953 | εἰς Θεσσαλίαν 9 Ίουλ. υπό φόρτωσιν |
| Νάρκισσος | Γ. Ν. Σταθάτου | 06 | 4313 | έφθ. Νεκότσας 5 Ίουλ. |
| Ναυτίλος | Δ. Ι. Γουλανδρή | 04 | 3531 | άνεχ. Κάρδιψ 4 Ίουλ. διά Σαλαμίνα |
| Νέα Τύχη | Στ. και Δημ. Φαφαλιοῦ | 12 | 3451 | άνεχ. Τάιν 1 Ίουλ. Λάδαντι 4 διά Λάζ Πάλμας |
| Νεράϊδα | Μ. Χρουσάκη | 03 | 2759 | εἰς πλόας Αγγλίκες Βαλτικής |
| Νερέλη | άδ. Κουτσούκου | 97 | 3743 | έφθ. Αμβέρσαν 4 Ίουλ. |
| Νήτον | A. I. Καλλινίκου | 05 | 4274 | άνεχ. Μπάρρο 24 Ίουν. διά Ιμπίκου |
| Νηρεύς | Έμμη. Χατζηλία | 13 | 6694 | έφθ. Αμβέρσαν 5 Ίουλ. |
| Νήτρος | Γ. Δρακούλη | 07 | 3854 | έφθ. Χάρηρη 6 Ίουλ. |
| Νίκη | Δ. Βογιατζήδη | 17 | 958 | εἰς Πειραιά 14 Ίουλ. |
| Νικοκλής | Ν. Γ. Μωραΐτη | 21 | 3576 | άργει Σύρον 13 Ίουλ. |
| Νίκος | A. Γρυπαίου | 14 | 3892 | άνεχ. Μπάρρο 24 Ίουν. διά Ρίζερ Πλέιτ |
| Νίκος Βαλμάδης | Σ. Ν. Βαλμάδη | 01 | 3920 | άργει Μασσαλίαν 10 Ίουλ. |
| Νίκος Μάρκου | E. Μάρκου | 12 | 4235 | έφθ. Ροζάριο 30 Ίουν. φορτώνει |
| Νικόλαος | N. Δ. Βούλγαρη | 01 | 3634 | άργει Σύρον 12 Ίουλ. |
| Νικόλαος Αθανασούλης | άδ. Πήγιτα | 80 | 1302 | εἰς Στυλίδα 4 Ίουλ. |
| Νικόλαος Νομικός | άληρη. Αθανασούλη | 01 | 3572 | άργει Πειραιάς άπό έτῶν |
| Νικόλαος Νομικός | Λ. Νομικοῦ | 99 | 625 | άνεχ. Πειραιάς 13 Ίουλ. διά Μερσίναν |
| Νικόλαος Αγγελος | B. Σ. Ρωσολύμου | 10 | 4540 | έφθ. Ρόττερνταμ 2 Ίουλ. |
| Νικόλαος Πατέρας | Ίω. Αγγέλου | 12 | 4351 | διήλθε Γιέραλτάρ 22 Ίουν. διά Αργεντίνην |
| "Ομηρος | N. Πατέρας | 06 | 3435 | άργει Χίον 14 Ίουλ. |
| Οινούσιος | Λεων. Σπινάρη | 84 | 1366 | εἰς Ρουμανίαν 14 Ίουλ. υπό φόρτωσιν |
| | N. Πατέρα και οίων | 04 | 5804 | έφθ. Μοντεβίδεο 3 Ίουλ. και Σάντα Φέ 6 Ίουλ. |
| P. Μαργαρώνης | Δημη. Μαργαρώνης | 13 | 4979 | άνεχ. Κάρδιψ 3 Ίουλ. διά Μπουένος "Άϊρες |
| Παναγής | N. Λυκιαρδοπούλου | 20 | 5187 | έφθ. Γάρφαν 10 Ίουλ. έκφορτώνει |
| Παναγής Βαλλιάνος | A. Σ. Βαλλιάνου | 04 | 2980 | άργει Σύρον 11 Ίουλ. |
| Παναγής Μ. Χαδουλής | I. Η. Χαδουλή | 07 | 3821 | διήλθε Γιέραλτάρ 8 Ίουλ. διά Μπουένος "Άϊρες |
| Πανορμίτης | I. Λυγκίους κλπ. | 05 | 4327 | άνεχ. Νιαυμάντι 1 Ίουλ. διά Νιάπην |
| Παντελής | άδ. Παντελή | 91 | 2411 | εἰς Νοθορωσίκην 14 Ίουλ. υπό φόρτωσιν |
| Παπαλεμός | Γ. Α. Γεωργιλή | 10 | 3748 | έφθ. Ipswich 7 Ίουλ. |
| Παρθενών | άδ. Πειθή | 08 | 3189 | εἰς Αλεξανδρείαν 10 Ίουλ. |
| Πάρος | Κρητικοῦ | 94 | 951 | άργει Σέτταν 12 Ίουλ. |
| Πελαγία | Στυλ. Καστάνου | 05 | 3157 | υπό έκφορτ. εἰς Βεντίτσαν Ίουλ. 6 |
| Περράκης Λ. Καμπάνης | άληρη. Α. Καμπάνη | 10 | 3584 | άνεχ. Ροζάριο 23 Ίουν. διά Αδριατικήν |
| Περούνης | άδ. «Α τλαντικός» A.E. | 06 | 4852 | έφθ. Μπουένος "Άϊρες 29 Ίουν. φορτώνει |
| Πεταλιοί | Μαρή. Έμπειρηκος | 17 | 5126 | εἰς Νοθορωσίτη 7 Ίουλ. φορτώνει |
| Πετρούλινα, (τάνκερ) | T. Κυριλλού | 10 | 579 | εἰς Ρουμανίας—Συρίας |
| Πέτρος Νομικός | Π. Νομικοῦ | 93 | 2522 | φορτώνει εἰς Κατάνην 13 Ίουλ. |
| Πηλεύς | E. Χατζηλία | 28 | 4695 | έφθ. Τάιν 6 Ίουλ. |
| Πλαταιάι | Γ. Γρέγου | 97 | 3039 | άνεχ. Τάιν 4 Ίουλ διά Βεντίτσαν |
| Πολέμης | K. Α. Πολέμη | 09 | 1457 | έφθ. Αλεξανδρείαν 7 Ίουλ. |
| Πόλι | έτ. «Κάσσος» A.E. | 97 | 2861 | έκφορτ. εἰς Οδησσόν 1 Ίουλ. 8 |
| Πολικτωρ | Γ. Δρακούλη | 14 | 4077 | διήλθε Ντακάρ 27 Ίουν. διά Τεργέστην Γιέραλτάρ 9 Ίουλ. |
| Πολύμνια | E. Μ.χαλιτσιάνου | 07 | 4937 | άνεχ. Βεντίτσαν 4 Ίουλ. διά Πότι: |
| Πόντος | Γ. Γράτσου | 12 | 4013 | εἰς Γαλάτα: 7 Ίουλ. υπό φόρτωσιν διά Αμβούργον |
| Πόπη | M.χ. Βερνίκου | 96 | 1594 | εἰς Θιγκίην 10 Ίουλ. |
| Ποσειδών | Κυρ. Βενιζέλου | 09 | 3895 | έφθ. Γένοβαν 2 Ίουλ. |
| Πρίσινας | έτ. «Κάσσος» A.E. | 07 | 3823 | φορτώνει εἰς Ροζάριο Ίουλ. 6 |
| Προφήτης Ηλίας | E. Σενίδης και Σία | 79 | 1169 | άργει Χίον 1 Ίουλ. 6 |
| Πρωφέτης | έτ. «Ατλαντικός» A.E. | 06 | 4081 | έφθ. Λονδίνον 10 Ίουλ. |
| Πρώτος | Γ. Ν. Λουλούδη | 03 | 1171 | εἰς λιμένας Αφριτής Ίουλ. 7 |

| ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ | ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ | Έτος ναυπ. | Τόννοι γκρός | ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΕΙΔΙΩΝ ΤΩΝ |
|------------------------|---------------------------|---------------|-----------------|--|
| Πυθέας | I. Γαλάκη | 02 | 3028 | άνεχ. Πειραιά 6 Ίουλ. δι' Αργεντινήν |
| Ρίτα | Γ. Παντζ | 01 | 2495 | διήλθε Ντόβερ 4 Ίουλ. διά Σιέττιν. έφθ. 8 |
| Ρίτα Χανδρή | I. Δ. Χανδρή | 90 | 1217 | έφθ. Πόρτ Σάτη 11 Ίουλ. |
| Ρόκος Βεργωτής | Γερ. Βεργωτή | 19 | 5637 | άνεχ. Μασσαγίν 3 Ίουλ. διά Ρίδερ Πλέιτ- |
| Σαπφώ εχ 'Ιω. Πατέρας | νιών N. Πατέρα | 07 | 3874 | άργεις Χίον 12 Ίουλ. |
| Σαρωνικός | Μαρή 'Εμπειρίκου | 12 | 3548 | έφθ. Πειραιά 4 Ίουλ. ἐκ Κάρδιψ φέντερ. |
| Σόκομπελ. (τάνκερ) | έτ. «Σόκομπελ» | 30 | 1654 | έφθ. Λά Νούδλλ 8 Ίουλ. |
| Σφίδια Θεοδωροπούλου | Π. Θεοδωροπούλου | 99 | 1518 | εἰς Μαριανούπολιν 3 Ίουλ. |
| Σούνιον | Μαρή 'Εμπειρίκου | 19 | 3054 | εἰς Αρχάγγελον 10 Ίουλίου υπό φόρτωσιν |
| Στάμος Φαφαλίδης | Σ. καὶ Δ. Φαφαλίδη | 06 | 3990 | έφθ. Σουντερλαντ 4 Ίουλ. |
| Στάθης Α. | άδ. 'Αποστολοπούλου | 81 | 987 | άνεχ. Πειραιά 14 Ίουλ. διά Ρουμανίαν |
| Στέφανος Κωστομένης | Ε. Κουλουκουντή | 11 | 5409 | έφθ. Μπουένος "Αύρες Ρόδης 7 Ίουλ. |
| Στρατής | Μ. Κυδωνίας | 05 | 3893 | διήλθε Γιδραλτάρ 4 Ίουλ. |
| Στυλιανή | άδ. Πειθή | 93 | 1828 | εἰς πλάνα Σύριος—Σπαλάτου |
| Στυλιανός | Π. Σ. 'Αντύππα | 04 | 3564 | διήλθε Γιδραλτάρ 4 Ίουλ. έφθ. Σπαλάτο 13 Ίουλ. |
| Στυλιανός Κουτσοδόντης | Α. Κ. Κουτσοδόντη | 05 | 3076 | έφθ. Δάντσιγκ 5 Ίουλ. |
| Τάκης | Π. Σ. 'Αντύππα | 04 | 1698 | εἰς Νοθορωσικήν 14 Ίουλ. υπό φόρτωσιν |
| Τερέζα Κοντογιάννη | Στυλ. Κοντογιάννη | 89 | 761 | έφθ. Γύθειον 5 Ίουλ. |
| Τηνής | Γ. Φ. 'Ανδρεάδη | 00 | 3606 | έναντι λόχει 'Αρμέρσκιν Ίουλ. 7 |
| Τηλέμαχος | Γ. Δρακούλη | 11 | 3562 | άνεχ. Νάντην 7 Ίουλ. έφθ. Βρέστην 8 |
| Τίμιος Σταυρός | Β. Λιθανός | 02 | 3564 | έφθ. Πειραιά 8 Ίουλ. φέντερ. |
| Τό - Κύμα | Α. Κονσταντινίδη | 05 | 3721 | έφθ. Esbjerg 3 Ίουλ. |
| Τρίαινα | Γ. Λεμοῦ καὶ Μ. Γεωργιλῆ | 00 | 4358 | άργεις Πειραιά 14 Ίουλ. |
| Τρίτων | Γ. Γράτσου | 14 | 4211 | έναντι λόχει Βορδώ 10 Ίουλ. |
| Τσιροπινᾶς | Κ. Α. Τσιροπινᾶς καὶ Γιοι | 14 | 3895 | άργεις Σύρου 14 Ίουλ. |
| Τόνης Χανδρής | Ι. Δ. Χανδρή | 04 | 2689 | διήλθε Γιδραλτάρ 10 Ίουλ. διά Ρουάν |
| 'Υδρα | Γκ. Κουλούρα | 00 | 3513 | ναυλοχείς Πειραιά 14 Ίουλ. |
| 'Υδραιος | Α. Κουλούρα καὶ Κ. Ξένου | 02 | 4476 | ναυλοχείς Πειραιά 14 Ίουλ. |
| Φαεύδων | άδ. Λιθανός | 13 | 4168 | έφθ. Μπουένος "Αύρες 27 Ίουν. |
| Φαίδων | Π. 'Αλεξάντου καὶ Σία | 89 | 1882 | άνεχ. Γένοβαν 5 Ίουλ. εἰς Βρινδήσιον 8 Ίουλ. |
| Φανερωμένη | Λ. Βλαχάκη | 08 | 3501 | άργεις Σύρου 12 Ίουλ. |
| Φίλομήλλα | Σ. Κατασάδη | 98 | 3175 | έφθ. Τόνιδην 30 Ιουν. φορτώνει |
| Φλοίσβος | Κ. Α. Βογιατζέγλου | 81 | 746 | άργεις Πειραιά 14 Ίουλ. |
| Φλωρεντία Σ. | | 97 | 2024 | έκφορτος εἰς Βόλον γιανάθρων 10 Ίουλ. 10 |
| Φραγκούλη Β. Γουλανδρή | άδ. Γουλανδρή | 18 | 5304 | άργεις Πειραιά 14 Ίουλ. 14 |
| Φωτεινή Καρρά | άδ. Καρρά | 08 | 4396 | έκφορτος εἰς Δούγκερχτην 12 Ίουλ. |
| Φώτης | Ν. Λυκαρρόπούλου | 12 | 3507 | υπό φόρτωσιν εἰς Ρίζερ Πλέιτ 14 Ίουλ. |
| Φωφός Μακρή | Π. Μακρή | 03 | 1013 | έφθ. Πειραιά 1 Ίουλ. ἐκ Βρετανίας |
| Φωνάρης | έτ. 'Ατλαντικός | 07 | 2981 | άργεις Πειραιά 14 Ίουλ. |
| Χαδιώτης | έτ. «Κάσσος» Α.Ε. | 29 | 4386 | άνεχ. Μπουένος "Αύρες 5 Ίουλ. διά Ρούμπιο |
| Χαράλαμπος | 'Αντ. Γιαννουλάτου | 01 | 4389 | έφθ. Πειραιά 13 Ίουλ. ἐξ "Εμπειρίας |
| Χαράλαμπος Π. | Π. Ι. Πατέρα καὶ Σία | 07 | 4362 | έφθ. Μπουένος "Αύρες Ρόδης 7 Ίουλ. |
| Χέλατρος | έτ. «Κάσσος» Α.Ε. | 14 | 3489 | άνεχ. Jucaro 1 Ίουλ. διά Γκόττερμπουργκ |
| Χίος | Σ. Περρή κ.λ.π. | 88 | 1356 | άργεις Πειραιά 14 Ίουλ. |
| Χλόη | Ν. Λυκαρρόπούλου | 99 | 5730 | διήλθε Γιδραλτάρ 3 Ίουλ. έφθ. Πειραιά 11 |
| Χριστίνα | Λ. Βογιατζέδη καὶ Σία | 98 | 3438 | άργεις Σύρου 14 Ίουλ. |
| Χριστόφορος | έτ. «Χίος» Α.Ε. | 10 | 4109 | άργεις Πειραιά 14 Ίουλ. |
| Χρυσάνθη | άδ. Πατέρα | 00 | 3217 | άνεχ. Τρίπολης (Αθήνας) 4 Ίουλ. δι' Ελλάδας |
| Χρυσάνθη Σταυρούδη | I. Σταυρούδη | 90 | 2223 | άργεις Πειραιά 14 Ίουλ. |
| Χρυσή | Π. Ι. Γουλανδρή | 13 | 5367 | άργεις Πειραιά 14 Ίουλ. |
| Ψαρά | Κ. Δ. Καλαφάτη | 03 | 2907 | άργεις Πειραιά 14 Ίουλίου |
| Όκεανία | M. Καρβαλή | 07 | 4843 | έφθ. Λιτσαράνη 4 Ίουλ. |
| Όκεανίς | I. Ταχιμιντζή | 96 | 3471 | εἰς Όρχην 6 Ίουλ. |
| Όριων | έτ. Χίος» Α.Ε. | 96 | 3256 | άργεις Πειραιά 14 Ίουλ. |
| Όρωπος | «Μαρή 'Εμπειρίκου | 13 | 3475 | διήλθε Κλήν 3 Γιδραλτάρ 11 Ίουλ. διά Λήθη—Ρόττερνταμ |

(Της ίδιας της πηγές, τῶν «Ναυτικ. Χρονικῶν» καὶ ἐκ τοῦ «Λόδεως Λίστ»).

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΒΕΡΝΙΚΟΣ

ΝΑΥΑΓΟΣΩΣΤΙΚΑ - ΡΥΜΟΥΛΚΑ
ΟΙΚΟΣ ΙΔΡΥΘΕΙΣ ΕΝ ΚΠΟΛΕΙ 1889

Ρυμουλκὴ καταῦληλα διὰ παντὸς εἴδους Ρυμουλκήσεις

Εἰδικὰ ταχύπλοα σκάφη δι' ἐκδομάς.

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

ΝΑΥΑΓΟΣΩΣΤΙΚΑΙ ΕΡΓΑΣΙΑΙ
ΡΥΜΟΥΛΚΗΣΕΙΣ ΑΝΟΙΚΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ
S.S. "MIMΗΣ"

Τὸ μεγαλείτερον καὶ ἵσχυρότερον Ελληνικὸν ναυαγοσωστικὸν.

Ἐφωδιασμένον μὲ τὰ τελειότερα ναυαγοσωστικὰ μηχανήματα Ἀντίκα 4,000 τόννων καθ' ὁρα.

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