

# NAYTIKA XPONIKA



1η Αυγούστου 1931

Αρ. Φύλλου 15

# ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ Α! ΑΡΙΘ. 15. = ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ = ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, 1 ΑΥΓΟΥΣΤΟΥ 1931

Η ΚΡΑΤΙΚΗ ΜΕΡΙΜΝΑ ΥΠΕΡ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

## ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΑΙ ΚΑΙ ΚΡΑΤΟΣ

ΜΙΑ ΣΥΝΟΜΙΛΙΑ ΜΕ ΤΟΝ Κ. ΜΙΧΑΛΑΚΟΠΟΥΛΟΝ

Η συνεργασία μου είς τὰ «Ναυτικά Χρονικά» μου παρέσχε τὴν εὐκαιρίαν νὰ παρακολουθήσω ἐκ τοῦ ἐγγὺτην ἀρξαμένην ἀπὸ διετίας σχεδὸν ἐργασίαν, διὰ τὴν κατὰ ἔνα τρόπον ὁμοίων διαρρύθμισιν τῶν ἐμποροναυτικῶν προβλημάτων.

Εἶναι, κατὰ τὴν κρίσιν μου, ἐντελῶς ἀντικειμενικὴν, ἀναμφισβήτητον, ὅτι τὰ προβλήματα αὐτὰ ἔχουν εἰσέλθει εἰς τὴν ὁδὸν τῆς διευθέτησεώς των, διευθέτησεως βασιζομένης καὶ εἰς τὴν ἐπιστημονικὴν ἀντίληψιν καὶ εἰς τὴν πρακτικὴν πεῖραν.

Ἄλλα δὲν ἡμπορεῖ ἐπίσης ν' ἀμφισβητηθῇ ἡ βραδύτης, μὲ τὴν ὁποίαν προχωρεῖ εἰς τὴν ἐκτέλεσιν, ἡ ὅλη ἀναληφθεῖσα προσπάθεια, ἀφοῦ συνεπληρώθη ἡδη σχεδὸν ὀλόκληρον ἔξαμηνον ἀφότου, ἡ εἰδικὴ ἐπιτροπὴ ἡ συσταθεῖσα πρὸς μελέτην τῶν ζητημάτων τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας ἔφερεν εἰς τὴν δημοσιότητα τὰ πορίσματά της.

Φυσικὸν εἶναι ἡ βραδύτης αὐτὴ νὰ ἔχῃ ἐπιζημίαν καὶ ἡθικῶς καὶ ψλικῶς ἐπίδρασιν εἰς τὸν ἐμποροναυτικὸν κόσμον, ὁ ὁποῖος διερχόμενος κατὰ τὸ πλεῖστον μίαν πρωτοφανῆ κρίσιν, ἐστήριξε τὰς ἐλπίδας τον εἰς τὴν πρατικὴν μέριμναν ὑπὲρ τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας, ἐκ κυβερνητικῆς ὅλως πρωτοβουλίας ὑποσχεθεῖσαν. Βασισθεὶς εἰς τὴν ἀναληφθεῖσαν κυβερνητικὴν πρωτοβουλίαν ὁ ἐμποροναυτικὸς κόσμος προεξόφλησε καὶ ψυχικῶς καὶ ψλικῶς ταχείαν τὴν ἐμπράκτον ἐκδήλωσιν τῆς πρατικῆς μερίμνης. Εἶναι ἐπομένως δικαιολογημένος ὁ ἐκνευρισμὸς ὁ προκληθεὶς ἀπὸ τὴν παρέλκυσιν τῆς ἐκπρεμότητος, ἀπὸ τὴν βραδύτητα εἰς τὴν λῆψιν καὶ ἐφαρμογήν τῶν ἔξαγγελθέντων πρατικῶν μέτρων.

Δὲν πρόκειται νὰ ύπεραμυνθῶ οὐδένος. Δὲν εἶμαι ἄλλωστε ἀριστούμενος. Νομίζω διὰ τὴν σημειούμενην καὶ ἐκνευριστικὴν καὶ ἐπιβλαβῆ παρέλκυσιν δὲν εἶναι ἐντελῶς ἀμέτοχος εὐθυγάνων αὐτὸς ὁ ἴδιος ὁ ἐμποροναυτικὸς κόσμος. Δὲν πρόκειται ἀπλῶς μόνον διὰ τὴν στάσις του ἐν τῷ συνόλῳ βεβαίως, ὡς ὀλόττης, ὑπῆρχεν ἐντελῶς χλιαρὰ, ἀλλ' ἔχω ὑπὸ ὄψιν μου δεδομένα ἀποδεικνύοντα τὴν ἀννυπαρεῖσαν τῆς στοιχειώδους μεταξύ του ἀλληλεγγύης, ὡς μιᾶς ἐνιαίας τάξεως. Οὐδὲν διάβημα, καμμία ἐνέργεια δὲν ἔγενοντο πρὸς τὴν Κυβέρνησιν

ἀφ' ἵς αὕτη, πρωτοβουλίᾳ τοῦ Ἀντιπροσώπου της, ἀνέλαβε τὴν ὁμοίωσιν τῶν ζητημάτων τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας, γενικωτέρου χαρακτῆρος, ὥστενά ἐμφανισθῇ ἐν τῷ συνόλῳ τῆς ἐνδιαφερομένη ἡ τάξις τῶν Ἑλλήνων πλοιοκτητῶν διὰ τὴν γενικὴν τῶν ζητημάτων ὅλων τῶν πλάδων τῆς ναυτιλίας ὁμοίωσιν. Μεμονωμέναι μόνον ἐνέργειαι ἐγένοντο, ὡρισμέναι μάλιστα, ἀλληλοσυγκρουόμεναι ποσοειδένευν περὶ τοῦ ἴδιου κλάδου.

Ἐχω λόγους νὰ πιστεύω, ὅτι διάφορος τακτικὴ ἐὰν ἥκολουθεῖτο ἀπὸ μέρους τοῦ ἐφοπλιστικοῦ κόσμου ἐν τῷ συνόλῳ του, ἐντονωτέρᾳ δηλαδὴ στάσις, ἐναρμόνισις ἀπόψεων καὶ ἐκδήλωσις ἀλληλεγγύης, ὑποβοήθησις ἀκόμη τῆς κυβερνητικῆς πρωτοβουλίας, ὥστε ν' ἀχθῇ αὕτη εἰς πρακτικὰ ἀποτελέσματα, θὰ είχε σημειωθῆ ὅμως σημαντικὴ πρόοδος εἰς τὴν ὁμοίωσιν τῶν ζητημάτων.

Τὸ γεγονός, ὅτι αἱ λύσεις τῶν ζωτικῶν ἐνδιαφερόντων τὴν τάξιν τῶν Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν προβλημάτων, ἐνεφανίσθησαν ὅχι ὡς ἀξίωσις ἡ διεκδίκησις αὐτῆς, ἀλλ' ὡς πορίσματα καὶ εἰσηγήσεις ἐμπεριστατωμένης μελέτης μιᾶς ἐπισήμου ἐπιτροπῆς, μελέτης, φερούσης τὰς ὑπογραφὰς αὐτοῦ τούτου τοῦ Ἀντιπροσώπου τῆς Κυβερνήσεως καὶ τοῦ ἀρμόδιου διὰ τὰ ἐμποροναυτικὰ ζητήματα Ὅπουδον, ἀποτελεῖ ὄμολογον μένων, ποναδικὸν εὐτύχημα διὰ μίαν ἐπαγγελματικὴν τάξιν. Τὸ γεγονός ἐν τούτοις αὐτὸὶ οἱ ἐφοπλισταὶ, ὡς ὡρανωμένη τάξις δὲν ἔδειξαν μέχρι τῆς στιγμῆς, δόσον ἐπρεπε σοβαρὸν προσπάθειαν διὰ νὰ τὸ ἐπωφεληθοῦν.

Ἡ χλιαρὰ στάσις τῶν ἐφοπλιστῶν, ἀπόρροια τῆς ἐλλείψεως ὁργανωτικοῦ πνεύματος, ὡς καὶ τῆς μερικωτέρας ἀλληλοσυγκρούσεως τῶν συμφερόντων των, δὲν ἡμπορεῖ βεβαίως ν' ἀποτελέσῃ δικαιολογίαν διὰ ν' ἀκολουθήσῃ ἀντιστοίχως καὶ ἡ Κυβέρνησις τακτικὴ ἀναβολῆς. Αναλαβούσα τὴν πρωτοβουλίαν τῆς μελέτης καὶ ὁμοίωσις τῶν ἐμποροναυτικῶν ζητημάτων δὲν τὸ ἐπράξε, βεβαίως, διὰ νὰ εὐεργετήσῃ ἡ νὰ γίνῃ ἀρεστὴ εἰς τοὺς ἐφοπλιστάς.

Ἡ ἀνάληψις τῆς πρωτοβουλίας ὑπῆρξε συνέπεια τῆς ἀναγνωρίσεως, ὅτι ἡ κοίσις τὴν ὁποίαν διέρχεται ἡ Ἑλληνικὴ ἐμπορικὴ ναυτιλία εἶναι ἡ μεγαλειτέρα τὴν

όποιαν έγγνωσις και δτι ή παρέμβασης του Κράτους πρός ένισχυσιν και προστασίαν αύτης παρίσταται πλέον ή επιβεβλημένη.

Η άπουσία του κ. Αντιπροέδρου της Κυβερνήσεως έπι δύο δύος μήνας είς τὸ ἔξωτερικόν καὶ ή ἀπασχόλησις τοῦ κ. Υπουργού τῶν Ναυτικῶν μὲ τὴν φύμισιν οὐσιαστικῶν ζητημάτων τοῦ Πολεμικοῦ Ναυτικοῦ ἐδικαιολόγησαν ὅπωδήποτε, τὴν μέχρι τοῦδε σημειωθεῖσαν βραδύτητα εἰς τὰς κυβερνητικὰς ἐνεργείας, πρός λῆψιν τῶν ὑπὲρ τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας μέτρων.

Ο κ. Υπουργὸς τῶν Ναυτικῶν εἰς δημοσιευθείσας ἀνακοινώσεις του εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχος τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» παρέσχε κατηγορηματικάς καὶ υπερθύνους διαβεβαιώσεις, δτι τὸ νομοσχέδιον περὶ ἐπιβατηγοῦ ναυτιλίας θὰ ψηφισθῇ ἐκ τῶν πρώτων εἰς τὴν νέαν Σύνοδον τῶν Βουλῶν καὶ δτι ἐπωφελούμενος τῶν διακοπῶν τῶν ἐργασιῶν τῶν Νομοθετικῶν Σωμάτων ἐν συνεννοήσει μετὰ τῶν ἄλλων ἀρμοδίων συναδέλφων του θὰ προχωρήσῃ εἰς τὴν λῆψιν καὶ τῶν ἄλλων ὑπὲρ τῆς ναυτιλίας μέτρων.

Ο κ. Αντιπρόεδρος τῆς Κυβερνήσεως κ. Μιχαλακόπουλος εἰς σχετικὴν συνομιλίαν τὴν ὁποίαν μοῦ ἔκαμε τὴν τιμὴν νὰ μὲ δεχθῇ παρέσχεν ἐπίσης τὴν διαβεβαιώσιν δτι μέχρι τοῦ Ὁκτωβρίου θὰ ἔχῃ ἐτοιμασθῇ ὅλῃ ἡ προκαταρκτικὴ ἐργασία διὰ τὴν ἔναρξην τῆς ἐφαρμογῆς τῶν κυβερνητικῶν ὑπὲρ τῆς ναυτιλίας μέτρων.

Ο κ. Μιχαλακόπουλος ἀποδίδει εἰς τὴν ὁργάνωσιν τῆς «Ναυτικῆς Πίστεως», τὴν ἰδιαιτέραν σημασίαν, τὴν ὁποίαν πράγματι ἔχει αὐτὴ ὑπὲρ ποτε ἄλλοτε σήμερον, δτε ή ναυτιλία μας διέρχεται πρωτοφανῆ κρίσιν. Μοῦ ἔτοντεν, δτι διὰ τὴν ὁργάνωσιν τῆς «Ναυτικῆς Πίστεως», συμφώνως πρός τὰ πορίσματα τῆς εἰδικῆς ἐπιτροπῆς, ἀπὸ τὴν Ἐθνικὴν Κτηματικὴν Τράπεζαν δὲν ὑπάρχει καμμία δυσχέρεια. Υπέμνησε τὴν ἐπι-

σήμως ἐν τῇ εἰδικῇ ἐπιτροπῇ γενομένην σχετικὴν δήλωσιν ὑπὸ τοῦ ὑποδιοικητοῦ τῆς Τραπέζης κ. Κοριζῆ, παρετήρησε δὲ δτι δὲν ἐμεσολάβησεν ἀναθεώρησις τῶν ἀποφάσεων τῆς Διοικήσεως τῆς Τραπέζης, δπως ἀναλάβῃ ή Κτηματικὴ τὴν ἔξυπηρότησιν τῆς «Ναυτικῆς πίστεως» μετὰς γνωστὰς ἐγγυήσεις τοῦ Κράτους. Τὸ ζῆτημα ἐπομένως πρόκειται ν' ἀντιμετωπισθῇ ἀπὸ τῆς πλευρᾶς μόνον τῆς Κρατικῆς συνδρομῆς.

Ἐφ' ὅσον τηρηθοῦν αἱ ὑπὸ τῆς εἰδικῆς ἐπιτροπῆς τεθεῖσαι ἐν προκειμένῳ βάσεις ή Κρατικὴ αὐτὴ ἐπικονδία εἶναι τόσον περιορισμένη ὡστε νὰ μὴ δικαιολογῆται καμμία ἀντίρρησις ἀπὸ μέρους τοῦ διαχειριζομένου τὰ δημόσια οἰκονομικά.

Ο κ. Αντιπρόεδρος τῆς Κυβερνήσεως είχεν ἐπίσης ἀποδώσει ἐξ ἀρχῆς ἰδιαιτέραν σημασίαν εἰς τὴν ὁργάνωσιν τῆς Ἑλληνικῆς θαλασσοσφαλείας. Υποστηρίζει—καὶ εἶναι δικαιολογημένη ἡ ἀποφίσης του—δτι ἀν καθυστερῇ ή ἰδρυσις τοῦ ὁργανισμοῦ τῆς θαλασσοσφαλείας δέν δύνανται νὰ ζητηθοῦν διὰ τὴν καθυστερήσιν εὐθύναι ἀπὸ τὴν Κυβερνητικήν, ἀφοῦ οἱ ἐφοπλισταὶ, μὴ ἀποδεχθέντες τὰ πορίσματα τῆς εἰδικῆς ἐπιτροπῆς ὡς πρὸς τὸ ζῆτημα αὐτὸ, προέκριναν τὴν ἀνευ συμπράξεως τοῦ Δημοσίου συγκρότησιν τοῦ ὁργανισμοῦ.

Προκειμένου περὶ τοῦ νομοσχέδιον διὰ τὴν ἐπιβατηγὸν ναυτιλίαν, εἰς τὸν καταρτισμὸν τοῦ ὁποίου δέν ἐτηρήθησαν ἀπολύτως αἱ εἰσηγήσεις τῆς εἰδικῆς ἐπιτροπῆς, ὁ κ. Μιχαλακόπουλος δέν νομίζει δτι ἀποτελεῖ τοῦτο λόγον ὅτε νὰ ἔχῃ ἀντιρρήσις, ἀφοῦ ἐπῆλθε συμφωνία μεταξὺ τοῦ κ. Υπουργοῦ τῶν Ναυτικῶν καὶ τῶν Ἀκτοπλοϊκῶν ἐφοπλιστῶν διὰ τὴν τελικὴν διατύπωσιν τοῦ ἐπιμάχου ζῆτηματος τῆς διαδικασίας τῆς ἔξοδου τῶν παλαιῶν πλοίων.

Γ. Β.

## ΤΟ ΛΑΥΡΙΟΝ ΚΑΙ Η ΝΑΥΠΗΓΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΑΙ ΑΝΤΙΛΗΨΕΙΣ ΤΟΥ ΥΠΟΥΡΓ.ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

Εἰς σύσκεψιν συγχροτηθεῖσαν ὑπὸ τὴν προεδρείαν τοῦ Αντιπροέδρου τῆς Κυβερνήσεως κ. Μιχαλακοπούλου ἀπεφασίσθη νὰ ἔξετασθοῦν διάφορα μέτρα ἐνισχύσεως τῆς πόλεως τοῦ Λαυρίου. Μεταξὺ ἄλλων νὰ μελετηθῇ ή ἐνίσχυσις τῶν ἐκεῖ ναυπηγείων, ἀνατιθεμένης εἰς αὐτὰ τῆς διαλύσεως τῶν ἀρχοτεινῶν σκαφῶν τοῦ Πολεμικοῦ Ναυτικοῦ, τῶν ἐπισκευῶν τῶν μικροτέρων μονάδων τοῦ Στόλου καὶ τῶν βοηθητικῶν καὶ τῆς ναυπηγήσεως μικρῶν πλοίων τῆς ἀκτοπλοΐας, κάτω τῶν 500 τόννων, ἀπαγορευομένης ἐφεξῆς τῆς ἀγορᾶς παλαιῶν ή τῆς παραγγελίας νέων εἰς τὸ ἔξωτερικόν.

Εἰς τὸν Αντιπρόεδρον τῆς Κυβερνήσεως πρόκειται νὰ ὑποβληθῇ ἐντὸς τῶν ἡμερῶν ὑπόμνημα τῆς Γεν. διευθύνσεως τοῦ Υπουργείου τῶν Ναυτικῶν περὶ τῆς δυνατότητος τῆς πραγματοποίησεως τῆς διαλύσεως τῶν παλαιῶν σκαφῶν εἰς τὰ ναυπηγεία τοῦ Λαυρίου, δπως ἐπίσης καὶ τῆς ἐκτελέσεως εἰς αὐτὰ τῶν ἐπισκευῶν.

Ο Γεν. Διευθυντής τοῦ Υπουργείου πλοίων κ. Λούης καὶ δ. Διευθυντής τῶν ναυπηγικῶν ὑπηρεσιῶν πλοίων—ναυπηγὸς κ. Παπαγεωργίου ἀνέπτυξεν ἡδη προφορικῶς τὰς ἀπόψεις τῆς ὑπηρεσίας τοῦ Υπουργείου πρὸς τὸν κ. Μιχαλακόπουλον.

Κατὰ τὰς ἀπόψεις αὐτὰς ή πραγματοποίησις τῆς διαλύσεως τῶν παλαιῶν σκαφῶν εἰς τὸ Λαύριον παρουσιάζει μεγίστας δυσχερείας, καθόσον τὰ ἐκεῖ ναυπηγεία στεροῦνται τῶν ἀπαιτούμενων τεχνικῶν μέσων. Διὰ τὴν ἀπόκτησιν τῶν μέσων αὐτῶν, πλωτοῦ γεφανοῦ 30 τόννων, ἀγορᾶν φορτηγίδων κλπ. θ' ἀπαιτηθῇ μία δαπάνη ἐνὸς διοκλήσου ἐκαπομινού δραμάδων.

Προκειμένου περὶ τῆς ἐπισκευῆς τῶν μικρῶν πολεμικῶν σκαφῶν καὶ τῶν βοηθητικῶν μονάδων, ή ὑπηρεσία τοῦ ὑπουργείου ἐξήγησεν δτι αἱ ἐπισκεψιαὶ αὐταὶ γίνονται εἰς τὸν Πολεμικὸν Ναύσταθμον, ὡστε ὑ' ἀπετέλει ἀσκοπον καὶ ἀδικαιολόγητον δα-

πάνην, ἐὰν αἱ ἐπισκεψιαὶ αὐταὶ ἀπεφασίζετο νὰ ἐκτελοῦνται εἰς τὸ Λαύριον.

Ἡ ὑπηρεσία τοῦ ὑπουργείου ἀποκλείει τὴν δυνατότητα ν' ἀποκήσουν ἐργασίαν τὰ ναυπηγεία τοῦ Λαυρίου καὶ ἐὰν ἥθελον ἀποκήσει τὰ τεχνικὰ μέσα διὰ τὰς ἐπισκεψιὰς τῶν μεγαλετόφων σκαφῶν τοῦ Στόλου, καθόσονθα καθίσταται σὺν τῷ χρόνῳ πρὸς τοῦτο αὐτάρκης ὁ πολεμικὸς Ναύσταθμος.

Προκειμένου περὶ τῆς ἀναλήψεως ὑπὸ τῶν ναυπηγείων τοῦ Λαυρίου τῆς κατασκευῆς τῶν μικρῶν σκαφῶν τῆς ἀκτοπλοΐας, ἀνακοινοῦται δτι, ή Κυβερνητικὸς οὐδόλως δύνανται ν' ἀναλάβῃ ὑποχρέωσίν τινα, διότι δέν εἶναι δυνατὸν νὰ ἔχῃ ἐπιβληθῇ εἰς τὴν ἀκτοπλοΐαν ή πρόσκτησις τοιούτων πλοίων ἀποκλειστικῶν καὶ μόνον ἐφ' δπως ναυπηγοῦνται εἰς τὸ Λαύριον, οὔτε ἐπίσης νὰ παρασχεθοῦν εὐεργετήματα ή προνόμια ὑπὲρ τῶν πλοιοκτητῶν, οἱ δποιοὶ θὰ παρηγγείλαν τὰ πλοῖα τῶν εἰς τὸ Λαύριον. Η λῆψις οἰουδήποτε σχετικοῦ μέτρου παρατηρεῖται διότι είχε τὸν χαρακτήρα ἀκατανοίτου προστατευτισμοῦ ἀνυπάρχοντον κατ' οὐσίαν ναυπηγικῆς βιομηχανίας, δὲν θὰ συγεβιβάζετο δὲ οὕτε πρὸς τὴν ἔννοιαν τῆς «νομιμούτητος».

## ΓΙΟΥΓΚΟΣΛΑΥ·Ι·Α

Καὶ ἄλλη ἀγορά φορτηγοῦ

Τὰς τελευταῖς τχύτας ἡμέρας ἐπρχματοποιήθη καὶ νέα ἀγορὰ φορτηγοῦ ἀποτοπλοίου παρὰ Γιουγκοσλαβίων ἐφοπλιστῶν. Τὸ ἀγορασθὲν σκάφος είναι τὸ Ἰταλικὸν «Orseolo» ἀπερ ἀνήκον εἰς τὴν «Società Veneziana na Navigazione a Vapore» τῆς Βενετίας ἐπωλήθη εἰς τὰ ναυπηγεία της «Cantieri Riuniti del Adriatico» τοῦ Μομφαλκόνε.

Τὰ ἐν λόγῳ ναυπηγεία τὸ ἐπισκεψάσαν σκάφιν καὶ τὸ μετεπόλησαν εἰς τὴν «Brodovlansicko Poduzece», τοῦ Κοστέρ τὴν διευθύνσεων παρὰ τὸν κ. Luka Milosevic. Τὸ ἐν λόγῳ σκάφος παραληφθέν ἐστι τὸ Γιουγκοσλαβικὸν σημάτιν, μετωνυμάτιν «Gjuro Milosevic» καὶ ἐνωλήθη ἐκ Κύπρου 5800 τ. φορτίου διὰ Στέττιν σελ. 10)9, φόρτωσις 10—28 Λύγοδστου.

Τὸ νέον τοῦτο Γιουγκοσλαβικὸν φορτηγόν είναι τόννων γκράδ 4450, φορτίου 6092 τόννων, ἐναυπηγήθη δὲ τὸ 1905 εἰς τὴν Σπέτζαν καὶ ἔχει ἡδη κατόπιν τῆς ἐπισκεψῆς του σερβεύ Νο 4 τοῦ 1931.

# ΔΙΑ ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ ΤΗΣ ΝΑΥΠΗΓΙΚΗΣ ΜΑΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ

Η ΟΡΓΑΝΩΣΙΣ ΤΗΣ ΝΑΥΠΗΓΙΚΗΣ ΜΑΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ ΚΑΙ Η ΕΠΙΔΡΑΣΙΣ ΤΗΣ ΕΛΕΥΘΕΡΑΣ ΖΩΗΣ. - ΕΞ ΑΦΟΡΜΗΣ ΤΩΝ ΠΡΟΤΑΣΕΩΝ RICHARDSON. - ΑΙ ΑΠΟΨΕΙΣ ΤΩΝ ΣΙΔΗΡΟΒΙΟΜΗΧΑΝΩΝ. Η ΣΗΜΕΡΙΝΗ ΘΕΣΙΣ ΤΟΥ ΖΗΤΗΜΑΤΟΣ.

Τὸ δημοσιευθὲν πρὸ τριμήνου εἰς τὰ «Ν. Χρονικὰ» ἀρθρον ἡμῶν διὰ τὴν σημασίαν τοῦ Πειραιῶν λιμένος ὡς Μεσογειακῆς δύσεως ἐπισκεψῶν τῶν πλοίων παρέσχεν ἀφορμὴν εὑρυτέρας συζητήσεως ἐπὶ ζητήματος δρῦμος κριγομένου, ὡς σημασίας σπουδαίας διὰ τὸ μέλλον τοῦ λιμένος.

Ἡ σημαντικότερα ἐκδήλωσις τοῦ γενικοῦ ἐνδιαφέροντος ὑπῆρξεν προδῆλως ἢ ἐνεργός παρέμβασις τῆς τάξεως τῶν Σιδηροδρομικῶν Πειραιῶν.

Τὸ πρᾶτον: διότι ἡ οἰκονομικὴ μας ταχὺ ἀρχιτότατα παρουσιάζει φαινόμενα ὅγιοντα συγδικαλιστικῆς προσπαθείας τῶν ἐκπροσωπούντων παραγωγικὰ ἔργα διαφόρου συνθέσεως Κεφαλλίων, ἐπιχειρήσεως καὶ μορφῆς ἔργασίας.

Δεύτερον: Διότι διεπιστόθη κατὰ τὴν διεξαγθεῖσαν μεταξὺ τῶν Σιδηροδρομικῶν συζητήσεων εὐδίωνος δμοφωνία συνεργασίας εἰς τὴν σύμπτηξιν ἵσχυρῶν οἰκονομικῶν ὀργανισμῶν ἀντὶ τῆς 30άρδος τῶν συναγωνιζομένων σήμερον ἐπιχειρήσεων τῶν Πειραιῶν Μηχανουργείου.

Ἐπικαίρως ἡδη εἰς ἐπίρρωσιν τῶν διεξαχθεῖσῶν συζητήσεων ἔρχονται αἱ προσφάτως δημοσιευθεῖσαι προτάσεις τοῦ μεγάλου Ἀγγλικοῦ Οίκου Wigham—Richardson διὰ τὴν ἐγκατάστασιν μεγάλης πλωτῆς δεξαμενῆς διὰ τοῦ δεξαμενισμοῦ καὶ ἐπισκευᾶς πλοίων εἰς τὸν λιμένα Πειραιῶν. Αἱ προτάσεις Richardson ἀποτελοῦν ἀσφαλῶς τὴν πρώτην εὐμενήν θετικὴν ἀπήχησιν τοῦ ἐνδιαφέροντος τοῦ ἑζωτερικοῦ Κεφαλλίου διὰ τὸν λιμένα Πειραιῶν, κατόπιν τῆς ἀπὸ κκιροῦ ἐκδηλουμένης σταθερᾶς μερίμνης τῆς Κυβερνήσεως διὰ τὴν ἀρτιωτέραν αὐτοῦ ὀργάνωσιν. Διότι ἡ μελετημένη καὶ μεθοδικὴ ἐκμετάλλευσις τῶν συγχρόνων λιμένων οὐδεὶς ἀγνοεῖ πόσον ὀφέλιμον ρυθμιστικὴν ἐπιδρομὴν ἔχει ἐπὶ τοῦ ἑζωτερικοῦ καὶ διαμετακομιστικοῦ ἐμπορίου, ὡσός Πειραιεὺς ἀποτελεῖ πολύτιμον δέσμονα κινήσεως λόγῳ τῆς προνομιούχου θέσεώς του εἰς τὰς μεσογειακὰς γραμμάς.

Ἡ ἀποφασισθεῖσα δὲ ἡδη ἰδρυσις καὶ προσεχῆς λειτουργία τῆς ἐλευθέρας ζώνης εὐρύνουσα τὸν δρίζοντα τοῦ οἰκονομικοῦ μέλλοντος καὶ τῆς ἐμπορικῆς δραστηριότητος τοῦ Πειραιῶν λιμένος εἰς τὴν σφιλρά τοῦ διαμετακομιστικοῦ ἐμπορίου, θ' ἀποτέλεση ἀσφαλῶς συντελεστὴν ζωτικῶτατον μᾶς ἀκαλύπτου προσδετικῆς ἐξελίξεως, πρὸς ἥν ἀπέδειψεν ἀρχῆς τὸ ἐγχώριον καὶ ξένον.

Ὕπὸ τοῦ δρούς τούτου τὸ οἰκοδομούμενον γένον μέλλον τοῦ λιμένος προϋποθέτει ἀναγκαίως μίαν σταθερὰν ἴσορροπίαν εἰς ἀρτιά μέσα δεξαμενισμοῦ καὶ ἐπισκευῶν τῶν πλοίων.

Αἱ προτάσεις δὲ τοῦ ἐπιφανοῦς Ἀγγλικοῦ Οίκου θέτουν καὶ αὐτὶς ἐπὶ τάπητος τὸ ζητήμα τοῦ τόπου τῆς δριστικῆς ἐγκαταστάσεως τῶν συνεργείων Ναυπηγικῶν ἐπισκευῶν.

— Ο ἐκ τῆς Κατατμήσεως τῆς βιομηχανίας κίνδυνος.

Ποιος δὲ καταλλήλωτος ἐν Ἑλλάδι λιμὴν πρὸς ἐγκατάστασιν πλωτῆς δεξαμενῆς μετὰ πλήρους Συνεργείου ἐπισκευῶν, ἐρωτᾷ δ' Οίκος Richardson.

Ἡ "Ἐνωσίς τῶν Σιδηροδρομικῶν Πειραιῶν εἰς τὸ πρὸς τὴν Κυβερνήσιν ὑπόμνημα αὐτῆς ἐπικαλεῖται πλῆθος ἐπιχειρημάτων πρὸς διαρρύθμισιν τῆς τελικῆς παραμονῆς τῶν Ναυπηγείων Πειραιῶν ἐντὸς τῆς περιοχῆς τοῦ λιμένος.

Οἱ σιδηροδρομικοί Πειραιῶν ἀποκρούουν ἀδιαλλάξτως καὶ αὐτὴν ἔτι τὴν λύσιν τοῦ δρμίσκου Ἡρακλείας (Ἀγ. Γεωργίου).

Ἐκ παραλλήλου σημειώσται ἐσχάτως ζωηρὰ κίνησις πρὸς ἐνίσχυσιν μᾶς γεοσυστάτου Ναυπηγικῆς βιομηχανίας ἐγκατεστημένης εἰς Λαύριον καὶ ἐργασθεῖσας προσφάτως λίγαν ἐπιτυχῶς εἰς ναυπηγήσεις μακρῶν σκαφῶν διὰ λογισμὸν τῆς Κυβερνήσεως.

Λίγων προσεχῶς πρέπει ἀσφαλῶς ν' ἀναμένωμεν παρομοίαν ἐπίκλησιν ἀπὸ τὴν παλαιὰν Ναυτικὴν ἑστίαν τῆς Σύρου πρὸς ἐγί-

σχυσιν καὶ ἀγκαλίσιν τοῦ παλαιοῦ Νεωρείου τοῦ λιμένος ἐκείνου.

Καὶ διερωτᾶται τις.

Ποία ἀπὸ δλας τὰς βιομηχανίας αὐτὰς τῶν 3 λιμένων θὰ συντηρηθῇ ἢ Ἑλλην. Ναυτιλία καὶ αἱ ναυπηγήσικα μᾶς ἀνάγκαιαι; Τοῦ Πειραιῶς, τοῦ Λαυρίου, τῆς Σύρου;

Τὸ πιθανότερον εἶναι νὰ περιπέσουν καὶ αἱ τρεῖς εἰς μαρασμὸν καὶ ἔκαστηνησιν ἀκολουθοῦσαι τὴν μοίραν ὅλων τῶν ἐμπορικῶν ὀργανισμῶν ποῦ στεροῦνται ἐξ ὑπαρχῆς βιωσίμου χαρακτῆρος.

Διότι θὰ ἡτο μωρὸν νὰ πιστεύσωμεν ὅτι εἰναι δυνατὸν νὰ συντηρηθῇ ἀφ' ἔκαστης αὐτοτελῆς βιομηχανίας ναυπηγῆσων εἰς μικρὸν καὶ απομεμπαρυσμένον λιμένα δταν δὲν συνδυάζεται μὲ παράλληλον ἔργον ἐπισκευῶν καὶ εὐκολίας δεξαμενισμοῦ τῶν πλοίων.

Αἱ βάσεις ἐπισκευῶν εἶναι γνωστὸν πόσον ὑφίστανται τὴν ἐπίδρασιν τῆς κινήσεως τῶν μεγάλων λιμένων ποῦ ἀποτελοῦν τὰ κέντρα τῆς διεθνοῦς ἐμπορικῆς συγαλλαγῆς.

Ἐξ ἄλλου ἡ ἐπισκευὴ ἐνδεῖ πλοίου δὲν εἰναι θέμα ἀτομικῆς μόνον μερίμνης τοῦ πλοιοκτήτου καὶ δταν οὗτος ἀσκεῖ ἀμεσον ἐλεγχον τῆς ἐκμεταλλεύσεως του, δπερ σπανίως συμβαίνει.

Τὴν ὑπόθεσιν τῆς ἐπισκευῆς θὰ χειρισθῇ διαχειριστής πράκτωρ ἢ ἀσφαλιστὴς εἰς τὴν περίπτωσιν δὲ ἐσφαλμένης ζημιας ρυθμίζει ταύτην κατὰ τὴν ίδιαν τοῦ κρίσιν καὶ προτίμησιν. Καὶ ἡ προτίμησις αὐτῇ θὰ στρεψῃ ἀσφαλῶς πρὸς τὰ μέσα τοῦ λιμένος τῆς ἔδρας αὐτοῦ, ἔνθα θ' ἀσκῆται δὲλεγχος ἐπισκευῆς ἐπὶ τῶν ἐνδιαφερομένων, θ' ἀποφευχθῇ πλεῖστα χρονοτριβή μεθορίσεων καὶ μετακινήσεων τοῦ πλοίου. Ό, τι δὲ ἀφορᾶ τὰ Ἑλληνικὰ πλοῖα ποῦ ἀποτελοῦν τὸν σπουδαιότερον πελάτην τῆς Εγχωρίου Ναυπηγῆς Βιομηχανίας έχει κατὰ μεῖζονα λόγον εἰς ἐφαρμογὴν τὰ πλοῖα ξένων ἔθνος κοτήτων.

Διότι οἱ ξένοι εἶχον περισσότερον ἀνεπτυγμένην ἡμῶν τὴν φειδῶ τοῦ χρόνου, στοιχείον πολύτιμον εἰς τὰς ἐμπορικὰς μεταφοράς.

Ἐκτὸς δημως τούτου οἱ ξένοι ἀσφαλισταὶ καὶ πλοιοκτήται εἶναι δέδοιοι ὅτι ἀποφεύγουν ἐμφύτως τὸν πειραματισμὸν ἐπὶ ζητημάτων συνεπαγόμενων δχπάνας ὡς ἡ ἐπισκευὴ ἐνδεῖ πλοίου, δ.ά. νὰ προστέξουν εἰς ἀπημονή ἐπαρχιακὸν λιμένας, δπως ἐπισκευάσουν τὰ πλοῖα των.

Πῶς δημως θὰ δυναθῇ νὰ προσδέψῃ ἀγενούς κινήσεως ἐπισκευῶν η νεαρὰ Βιομηχανία τοῦ Λαυρίου;

Μᾶς τὸ εἶπε τὸ παράδειγμα τῆς Σύρου, η Σιδηροδρομικανία τῆς ιποίας ηκολούθησε τὴν παρακμὴν τοῦ λιμένος τῆς, ἀφ' ης ἡ ἀλλοτε σφύζουσα ἐμπορικὴ κίνησις τῆς Κυκλαδικῆς μητροπόλεως ἀπερροφήθη ἀπὸ τὸν λιμένα Πειραιῶν.

— Ή ἐπὶ τοῦ μέλλοντος τῆς σιδηροδρομικανίας ἐπίδρασις τῆς Ελευθέρας Ζώνης.

"Αν δὲ θεσμὸς τῶν ἐλευθέρων λιμένων καὶ Ζώνων καθιερώθη ὅπως ἀποτελέσῃ φράγμα κατὰ τὸν Κρατικὸν Προστατευτισμὸν τοῦ Τελωνειακοῦ Δασμολογίου, τὰ ἐκ τοῦ θεσμοῦ ὀφελήματα εἰς δύο κυρίων τείνουν κατευθύνεις.

Ιον Τὴν ἀσφάλισιν τῆς Ελευθέρων ἀποταμιεύσεως κατὰ τὴν εἰσαγωγὴν καὶ ἐξαγωγὴν.

Σον Τὴν διὰ συμβίξεως τῶν εἰσαγομένων εἰδῶν μέθηντα προίστανται εἰς τὴν περιοχὴν τῆς Ελευθέρων Ζώνης θελτίσιν τῶν ὀλιγοτάτων ἀγορῶν αὐτῶν καὶ τὴν ἐλευθέρων ἐπεξεργασίαν πρώτων ὀλιγοτάτων τῆς Βιομηχανίας ὡστε τὸ βάρος τοῦ δασμοῦ νὰ μετατεθῇ ἐγύτερον πρὸς τὸν καταναλωτήν.

Ἄπο Ναυτιλιακῆς δὲ ἀπόψεως εἶναι διαπιστωμένον θεωρητικῶς καὶ πρακτικῶς πόσον ὀφέλιμον καὶ γνήμαν ἐπιδρομὴν ησησεγής η λειτουργία τῶν Ελευθέρων Ζώνων ἐπι τῆς ναυτιλιακῆς κι-

νήσεως, ἐφ' ὅσον :

1ον. "Η συγκέντρωσις προϊόντων παχυτοιείδους προελεύσεως απαιτεῖ συγκέντρωσιν μέσων θαλασσίας μεταφορᾶς.

2ον. Αἱ ἐλευθέραις ζῶνται εύνοοι περισσότερον τὰ ἔθνικὰ πλοῖα εἰς τὰ ὅποια παρέχονται ναῦλοι εἰς ἐποχὴν τόσῳ καταθλιπτικῶν ἄγονον διὰ τὴν Ἑλλην. Ναυτιλίαν.

Τὸ ἀνωτέρω θετικὰ πλεονεκτήματα συγδυαζόμενα εἰς προσεχές μέλλον μὲν μίαν ἀρτίαν συγκρότησιν τῶν ὑπηρεσιῶν ἐκμεταλλεύσεως τοῦ λιμένος καὶ Ε.Ζ. Πειραιῶς μᾶς παρέχουν ἀσφαλές κριτήριον τῆς μελλοντικῆς ἀκμῆς τοῦ Πειραικοῦ ἐμπορίου.

"Ἄλλος διαδηροδιομηχανία : Δὲν γομίζομεν διτὶ χρειάζεται μεγάλη σοφία διὰ νὰ εἰπωμεν, διτὶ ἡ ἀρτία ὁργάνωσις τῆς οὐδικριοῦ ἀλλοῦ ἔχει περισσότερον θέσιν καὶ μέλλον ἀπὸ τὸ συγκρότημα ἑνὸς ισχυροῦ καὶ μεγάλου ἐμπορικοῦ λιμένος.

"Ἡ Ἑλλην. Σιδηροδιομηχανία πρέπει νὰ εὕσῃ πρώτη θέσιν εἰς τὴν περιοχὴν τῆς Ἐλευθέραις Πειραικῆς Ζώνης καὶ νὰ ἐνισχυθῇ πρὸς πᾶσαν κατεύθυνσιν εἰς ἔνα ἔργον διοικητικῆς προσδού Εθνικῆς σημασίας.

Τὸ ποὺ θὰ ἐγκατασταθοῦν τὰ γένα μηχανουργεῖα—γαυπιγγεῖα καὶ πλωταὶ δεξαμεναὶ (εἰς ποιαν θέσιν τοῦ λιμένος. συγκρότηματος Πειραιῶς) θὰ ἥδυνατο νὰ καθορισθῇ εὐχερῶς, ἀντὶ πάρεξ μεταξὺ τῶν ἑνὸς αφερομένων καὶ τοῦ Ο.Λ.Π. πγεῦμα εἰλικρινοῦς συγεννήσεως.

Διότι ἡ ἐμμονὴ τῶν ἑνὸς αφερομένων εἰς μίαν δριστικὴν ἐγκατάστασιν εἰς τὸν λιμένα Πειραιῶς ἀντίκειται εἰς τὰς στοιχειωδεστέρας προβλέψεις τοῦ μέλλοντος γνωστοῦ δυντος διτὶ:

1ον. "Ο λιμὴν μόλις ἐπαρκεῖ σήμερον διὰ τὰς μεταφορικὰς ἀγάγκας πρὶν ἔτι ὑπάρχει ἐπανῆσις τῆς κινήσεως διὰ τῆς Ε.Ζ.

2ον. Διότι ἡ ἥδρασις νέων διοικητικῶν ἐγκαταστάσεων ἀποτελεῖ πρόβλεψιν ἐνεστώσης ἐδαφικῆς ἐπαρκείας καὶ μελλοντικῆς ἐπεκτάσεως εἶναι ἀδύνατον νὰ συγτελεσθῇ ἐντὸς τῶν ἀνεπαρκῶν δρίων μιᾶς στεγῆς καὶ ἀκαταλλήλου λωρίδος τοῦ προλιμένου Πειραιῶς.

"Η μεγάλη ναυπιγικὴ βάσις τοῦ μέλλοντος θὰ εἴχε θέσιν εἰς τὸν δρόμον Ἡρακλείας ἢ καὶ δυτικώτερον τούτου ἔκει διποὺ ἥδηλες καθορίση μία ἐπισταμένη μελέτη τῶν τοπικῶν δρων ἀσφαλείας, συγκοινωνίας καὶ γεν. καταλληλότητος.

Αὐτὴν τὴν μεγάλην Ναυπιγικὴν βάσις μέ δλα τὰ ἐχέγγυα μιᾶς ταχείας δημιουργικῆς ἐξελίξεως ζητεῖ ὁ τόπος ποὺ ὑπάρχει ἡ ἀρχαιοτέρα ἐν τῇ Μεσογείῳ Κοιτίς τῆς ἐφηρμοσμένης Ἐπιστήμης ἀπὸ τῆς μυθολογικῆς ἐποχῆς τοῦ Ἡρακλίου. Διὰ τὴν πρόσδον δὲ ἑνὸς τοιούτου ἔργου οὐδεὶς θ' ἀρνηθῇ νὰ συνεισφέρῃ εἰς ἥδηκας καὶ ὀλικάς δυνάμεις.

Πρὸς τοῦτο δὲ ἀσχέτως πάσης εύρυτέρας μεθοδοῦκῆς πρωτοδουλίας, θ' ἀπετέλη εὐοίωνον δῆμα ἀντὶ ἥδυνατο νὰ μιμηθῶμεν εἰς τὸ ἔγγυς μέλλον τὴν δημορον Τουρκίαν, ποῦ ἀπέγγεισε πρὸ τυγοῦ ἀπὸ τὰ ἔνα ναυπιγγεῖα τὴν ἐκτέλεσιν τῆς ἐπισκευῆς τοῦ «Γκαζίππου» δι' ἐργασίας Τουρκικῶν χειρῶν καὶ ἐντὸς τῶν δρίων τοῦ Κράτους.

Πικρομοίας ἀνάγκας θὰ ἥδυνατο νὰ ὑπηρετήσῃ ἐπωφελῶς δι' ἑωτὴν καὶ τὸ Κράτος μία συγχρονισμένη Ναυπιγικὴ βάσις, μὲ τὴν προϋπόθεσιν, διτὶ θὰ ἡτο ὁργανικῶς ἵκανη νὰ διεκδικήσῃ δικαιωματικῶς, δισα δαπανᾶ σήμερον εἰς δεξαμενισμούς καὶ ἐπισκευᾶς πολεμικῶν τὸ Κρατικὸν Θησαυροφυλάκιον, φυγαδεύοντας ἐξ ἀνάγκης τὸ Ἐθνικὸν χρῆμα πρὸς δρεῖς τῶν ἔνων ἐργοστασίων.

Πιᾶς ἀλλως δημος ὑπῆρχε τρόπος νὰ γίνη :

"Ἐνα θαλαμηγὸν ἐκδόλησε πρὸ τινος εἰς μίαν ἐσχάραν δεξαμενισμοῦ τοῦ λιμένος λόγω δυναμικῆς ἀνεπαρκείας αὐτῶν καὶ ἔχειάσθη νὰ ἔσκολλήσῃ 3 ἔξαμηνα. Ἰδοὺ καὶ μία ἀκόμη ἀπτὴ ἐπαλήθευσις τῆς κρείσσονος τύχης ποῦ ἀξίζεις ἡ ναυπιγικὴ διομηχανία, ποῦ εἶναι εἰς δλα τὰ προγραμμένα Κράτη ἑστία οἰκονομικῆς προσδού καὶ οὐσιώδης πόρος τοῦ Ἐθνικοῦ εἰσόδηματος.

Γ. Α. ΟΙΚΟΝΟΜΟΠΟΥΛΟΣ

Λιμενάρχης

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

## Η ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ ΛΙΜΝΗ ΔΙΑΜΕΤΑΚΟΜΙΣΕΩΣ ΔΙ' ΕΠΙΒΑΤΑΣ

Εἶχομεν τὴν εὐκαιρίαν νὰ ἐξάρωμεν, διὰ προηγημένου εἰς τὰ «Ναυτικὰ Χρονικά» ἀρθρου μας, τὴν σπουδαιότητα τῆς ἐναερίου γραμμῆς Βαλτικῆς—Αἰγαίου ήτις ὡφειλε ν' ἀρχίζῃ ἐκ Δάντας γκαταλήγουσα εἰς Θεσσαλονίκην. Ή ἐν λόγῳ σπουδαιαὶ αὐτῆς γραμμῆς ητὶς εύρισκετο τότε ἐν τῇ ὁδῷ τῆς πραγματοποίησεως ἥρχισε λειτουργοῦσα ἥδη τακτικῶς ἀπὸ τῆς Ιησ. Ιουλίου, η δὲ πρακτικὴ μᾶς ἔχεις ἀποδειξεῖς διτὶ δὲν ἔχομεν ἀπατηθῆ θεοῦ ἀφορᾶ τὰ πλεονεκτήματα τῶν ὅποιων ή πόλεις τῆς Θεσσαλονίκης θὰ εἴχε νὰ ἐπωφεληθῇ ἐκ μιᾶς τοικύτης ἐνεκρού γραμμῆς.

"Ηδη, τὰ ἀεροπλάνα τῆς γραμμῆς Βαλτικῆς—Αἰγαίου μεταφέρουσι καθημερινῶς ἐπιβάτες προοριζόμενους ὅχι μόνον διὰ τὴν Ἑλλάδα, ἀλλὰ καὶ δι' ὅλης τὰς Χώρας τῆς Μεσογείου. Τόσον ἡ Βουλγαρία, οὗσον καὶ ἡ Πολωνία τὰς ὅποιας διασχίζεις ἡ ἐν λόγῳ γραμμή, ἔχουσι μέγα συμφέρον νὰ κατευθύνωσι τὴν διὰ τὰς Μεσογειακὰς χώρας ἐπιβατικὴν κίνησίν των μέσω της Θεσσαλονίκης. Οἱ ἐπιδόταις χρησιμοποιούντες μίαν τοικύτην δὲν, ἔστις γομοῦσι χρόνου καὶ χρῆμα, ἐὰν ληφθῇ ὅπ' ὅψεις διτὶ οἱ τῆς Βουλγαρίας καὶ Ρουμανίας εἰνε γηγεκκούμενοι νὰ χρησιμοποιῶσι τοὺς λιμένας τοῦ Ειζείνου Πόλου, ως τὴν Κωνσταντίνην καὶ Βέργην, διὰ τὴν μετάβασίν των εἰς Παλαιστίνην, Αἴγυπτον ἢ Γαλλίαν καὶ ἀλλαχοῦ. Εἳναι ἡ ἐπιβατικὴ κίνησίς τῶν ἐν λόγῳ χωρῶν δὲν κατημένωτο μέχρι σήμερον μέσω Θεσσαλονίκης, τοῦτο συνέβασιν διὰ τὸν μόνον λόγον διτὶ οὐδὲν ὑφίσταται μέχρι τοῦτο μέσον ἀπ' εὐθείας συγκοινωνίας. Τὸ ζήτημα τοῦτο ἐλύθη διὰ τῆς πραγματοποιήσεως τῆς ἐναερίου γραμμῆς Βαλτικῆς—Αἰγαίου τὴν ὅποιαν ἐκμεταλλεύεται ἡ Πολωνίαν· Αεροπορικὴ Έταιρία ΛΟΤ, ήτις συγδέει τὴν Βαρσοβίαν, Βουκουρέστιον καὶ Σόφιαν ἐντὸς διλίγων ωρῶν μετὰ τῆς Θεσσαλονίκης, καθιστώσα τὸν λιμένα τοῦτον τὸ μόνον πρακτικὸν μέσον διοχετεύσεως τῆς ἐπιβατικῆς κινήσεως εἰς τὴν Μεσογείον, ως ἔνα ρεῦμα μεγάλου ποταμοῦ χυνγόμενον εἰς τὴν πλησιεστέραν θάλασσαν.

Οὐδὲν δὲ τὴν προσωρίην διαφεύγεις η σημασία παρομοίου προβλήματος. Εἶναι παραδεκτό τὰ πολυάριθμα πλεονεκτήματα τῶν ὅποιων ἡ πόλεις τῆς Θεσσαλονίκης ἥδυνατο νὰ ἐπωφεληθῇ ἐκ τῆς διηγεκκούσας ἀφίξεως ξένων. Πρὸς διατήρησιν καὶ αὔξησην τῶν πλεονεκτημάτων τούτων πρέπει ἀναμφιβολίως νὰ παρουσιάζωμεν καὶ ήμεις τοικύτης εἰς τὸν ξένον. Ταῦτα θὰ γίτο δυνατὸν νὰ περιορισθῶσιν εἰς τὴν παραχώρησιν ἐν Θεσσαλονίκη ηπ' εὐθείας διτὶ εἰλούσ τοὺς λιμένας τῆς Μεσογείου μέσων συγκοινωνίας.

"Ἐπὶ τοῦ παρόντος οὐδεμία δρίσταται εἰς Θεσσαλονίκην ἀπ' εὐθείας ἐπιβατικὴν ἀτμοπλοϊκὴ γραμμή συγδέουσα τὴν πολιτική ταύτην μετὰ τῶν λιμένων τῆς Μεσογείου. Τὸ τοιούτον εἶναι ἀδικαιολόγητον ἐντελῶς, ἐὰν ληφθῇ ὅπ' ὅψεις, διτὶ δέ μέγας οὐτοῦ τοῦ Αἰγαίου λιμὴν διετήρει: πρὸ τοῦ πολέμου πλήρες δικτυον ἀτμοπλοϊκῶν ταχυδρομικῶν γραμμῶν, τὸ ὅποιον τὸν συγδέει μεθ' διλίγων τῶν κυριωτέρων σημείων ὅχι μόνον τῆς Μεσογείου, ἀλλὰ καὶ ἀλλαχοῦ τοιούτων.

"Αἱ γραμμαὶ αὐταὶ ἐξηγούνται στὴν περιωρίσθησαν τὰ σύνορα καὶ ἀπωλέσθη τὸ ἵπτερλαντ τὸ λιμένος τῆς Θεσσαλονίκης. Η ἀεροπορία ήτις καταργεῖ θεωρητικῶς τὰ οἰκονομικὰ σύνορα φαίνεται νὰ ἔχῃ λόγον: τὸ πρόθλημα τοῦτο. Οὐδεμία ἀμφιβολία διτὶ η ἐπιπλήρεις ἀποδεῖσεις λειτουργίας ἐνεκρού γραμμῆς Βαλτικῆς—Αἰγαίου θὰ χρησιμεύσῃ ως παράδειγμα, προτρέπουσα τὰς Έταιρίες Σιδηροδρόμων νὰ πραγματοποιήσωσι, ἀνυπερθέτως τὴν σιδηροδρομικὴν τῆς ίδιας διαδρομῆς δόδον.

"Ἄς εὐχηθῶμεν δημος αἱ μεγάλαι ἀτμοπλοϊκὴ έπιβατεῖς διτὶ τῷ πλοῖον προσεγγίζουσι εἰς Πειραιά, ἐπιδείξωσιν ἐνδιαφέροντα διὰ τὸν λιμένα Θεσσαλονίκης, ως καὶ ἐν τῷ παρελθόντι.

N. ΑΛΛΑΛΟΥΦ

## ΠΟΛΩΝΙΑ

Παραγγελία ἀτμοπλοίων

"Ἐκ Δάντας ἀγγέλλεται διτὶ η «Κρατικὴ Πολωνικὴ ἀτμοπλοτά» η ἐρεύνουσα εἰς Gdynia, παρήγγειλεν εἰς τὰ Δανικά Ναυπηγεῖα Naksów Skibsværft δύο ἀτμοπλοῖα εκκατοντά τῶν ἑπτάναυτων θὰ ἔχῃ χωρητικότητα 1400 τόνων κρατοῦ καὶ διτία προσοῦσονται διὰ τὴν γραμμήν Gdynia—Ανω Βαλτικής.

"Ἔεις ἀλλοῦ η Δανική «Αντσολική Αστική έπιβατεῖς» ἐπωλήσεις τὰς πλοκεύσεις τῆς «Pulaski», «Kosciuszko» καὶ «Polonia» εἰς τὴν Κρατικὴν Πολωνικὴν ἀτμοπλοτά. Τὰ πλοῖα ταῦτα θὰ συνεχίσουν τὴν ἐκτέλεσιν τῆς γραμμῆς Gdynia—Βορ. Αμερικῆς.

# ΙΣΤΙΟΠΛΟΪΑ & ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΗ ΦΟΡΤΗΓΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

ΑΡΘΡΟΝ ΤΟΥ Κ. Κ. ΔΑΝΑΛΗ

Δημοσιεύοντες κατωτέρω τὸ περὶ τῆς ιστιοπλοΐας καὶ τῆς μικρᾶς φορτηγοῦ Ναυτιλίας ἄρθρον τοῦ κ. Κ. Δανάλη εἶμενα ύποχρεωμένοι νὰ τονίσωμεν τὸ δίκαιον καὶ λογικὸν τῶν διατυπουμένων αἰτημάτων ἀπὸ μέρους τῆς πολυπληθεστέρας καὶ τῆς μᾶλλον ἀγωνιζομένης τάξεως τῶν ναυτιλούμενων μας.

"Αν αἱ ἐπανειλημμέναι ἐπικλήσεις καὶ τὰ συναπτὰ διαβήματα τῶν ἐκπροσώπων τῆς τάξεως ταῦτης πρὸς τὴν Δινούν τοῦ Ε. Ν. κατ' οὐδὲν ἵσχυσαν, ὅπως ὡρισμένα μέτρα, διοικητικῆς ὅλως φύσεως, ληφθῶσιν διὰ τὴν βελτίωσιν τῶν συνθηκῶν τῆς ἐργασίας τῶν κλάδων τούτων τῆς Ναυτιλίας μας, δὲν ἔπειτε νὰ ξενίσῃ τοὺς ιδύοντας ὁ περίεργος τρόπος τῆς ἐκδηλώσεως τῆς διαμαρτυρίας κατὰ τῆς ἀκηδείας τοῦ Κράτους.

"Αντὶ τῶν ἐκ τῶν ύστερων ληφθέντων ἀστυνομικῶν μέτρων πρὸς καταστολὴν τῆς ἐκδηλώσεως ταῦτης, προτιμωτέρα θὰ ἥτο ἡμελέτη τῶν ἀπὸ πολλοῦ ύποβιληθέντων αἰτημάτων καὶ ἡ ἔξενθροσιμιᾶς λύσεως ἴκανοποιούσης τὰς ἀπόψεις ἐνὸς κόσμου βιοπαλαιστῶν, ἀγωνιζομένων τὸ τραχύ καὶ ἀχαρι ἐπάγγελμα τοῦ ναυτικοῦ.

"Ατυχῶς ὑπῆρξαμεν πάντοτε ἐπιμηθεῖς. Τὰ γεγονότα μας καταλαμβάνουν καὶ ὑπὸ τὴν πίεσιν αὐτῶν ἐκνευριζόμενοι δὲν δυνάμεθα ψυχραίμως νὰ ἔξενθρωμεν τὰς καταλλήλους λύσεις.

Τὰ δύο ταῦτα εἰδικὴ τμῆματα τῆς ἔλης Ἐλληνικῆς Ναυτιλίας θὰ ἔπειτε νὰ προσελκύσωτε: τὸ Κράτον ἐνδικέροντας τοὺς λοιποὺς Ναυτιλιακούς ζητήματας διὰ πολλοὺς σημαντικούς λόγους, ιδίως σήμερον δὲ διέρχονται: ταῦτα ἵσως τὸ κριτικὸν τῶν κριτικῶν τῆς ἔξελλεως τῶν.

Συνδιάλυτως δὲ ταῦτα, διότι ἀμφότερα εἰναι δύοις Ἐθνικῆς εργασίας, περὶ τὸν ίδιον παραγωγικὸν σκοπὸν ἀποθέλεσι, πλήσσονται: ὑπὸ τῶν αὐτῶν ἐπιζημίων αἰτίων, καὶ διατάξεις τὰς αὐτὰς συνεπείας, ἔχουσιν ἀνάγκην τῶν αὐτῶν προστατευτικῶν μέτρων.

"Απὸ οἰκονομικῆς δεδοκίως σημασίας, ὑστεροῦσι τῆς μεγάλης φορτηγοῦ Ναυτιλίας, ήτις ἐμφανίζουσα τὸ Ἐλληνικὸν Ναυτικὸν Μεγαλεῖον εἰς τὰ Διεθνῆ ὅμιλα, ἀποτελεῖ πηγὴν πλούτου διαρκῶς εἰσέρεουσαν εἰς τὸ Ἐθνικὸν Ταμείον, δημιόσιον τε καὶ ίδιωτικόν.

Οὐχ' ἡτον δύως ἀμφότερα εἰναι ἔξεχούσης σημασίας ἀπὸ ἀπόψεως Ἐθνικῆς Οἰκονομίας, διότι εἰναι τὰ μόνα καὶ ἀπαραίτητα μέσα τῆς ἀπὸ τόπου εἰς τόπον, ἀπὸ λιμένος εἰς λιμένα, ἀπὸ Νήσου εἰς Νήσον, ἀπὸ τῶν Νήσων εἰς τὴν Ἡπειρωτικὴν Ἐλλάδα καὶ τὰνάπαλιν, δικιαλώδους μεταφράξεων διων τῶν ἐμπορευμάτων τῶν ἀπατούμενων πρὸς ἱκανοποίησιν τῶν ἀνγκηῶν τοῦ πληθυσμοῦ τῆς Χώρας.

Τὸ πολυδιάδαλον τοῦτο ἔργον καθίσταται μείζονος σημασίας περὶ ήμιν, λόγῳ ἀφ' ἐνδε τῆς ὑπερβολικῆς ἐκτάσεως τῶν χωρικῶν παραλίων καὶ τῆς πληθύσης τῶν Ἐλληνικῶν Νήσων, ἀφ' ἑτέρου λόγῳ τῆς εἰς νηπιώδη κατάστασιν χερσαίκης συγκινωνίας.

Πλὴν τῆς ἔκαιρετικῆς δύμως ταύτης πολυτιμότητος τῆς ιστιοπλοΐας καὶ τῆς μικρᾶς φορτηγοῦ Ναυτιλίας, εἰναι καὶ ἀλλοι λόγοι: ἐπιβάλλοντες τὸ ίδιαιτερον περὶ αὐτὰς ἐνδιαφέρον τῆς Πολιτείας, τούτεστιν ἡ ἐν χαλαπτεῖς Ἐθνικαὶ στιγμαῖς χρησιμοποιήσις τούτων, καὶ τῶν μετ' αὐτῶν Ναυτιλούμενων, πρὸς ἔξυπηρέτησιν τῶν Ἐθνικῶν ἀπατήσεων, τοῦ θύπερ ἔξετιμῆθη δεσνότως κατὰ τοὺς τελευταίους πολέμους. Προσέτι δὲ τὸ γεγονός διτὶ περὶ τὰς εἰρηται ταῦτα τμῆματα τῆς Ναυτιλίας ἀσχολεῖται μεγίστη μερὶς τῆς Ἐλληνικῆς Κοινωνίας, καὶ μέγα μέρος τοῦ Ἐλληνικοῦ Κεφαλλίου, συνιστᾶ ἔτι μᾶλλον τὸ ἐνδιαφέρον τοῦ Κράτους, τὸ ὅποιον εἰναι μὲν ἀληθές διτὶ ἔξεδηλωθη ἐν μέρει: ἐσχάτως ἐκ τῆς ἀνάγκης τῶν πραγμάτων ἐπιθληθέν, περιωρίσθη δύμως εἰς τὴν θεωρητικὴν (μεταφυσικήν;) σφαίραν, ἐνώ η Ναυτιλία, εἰς ἣν ίδιως κατάστασιν περιηλθεν, ἔχει ἀνάγκην τολμηρῶν καὶ ριζικῶν μέτρων πρὸς βελτίωσιν καὶ κατὰ τὸ δυνατόν ἀνάπτυξιν. Συγκεκριμένως δὲ διὰ τὴν ἀθλιότητα τῆς περὶ ἡς ὁ λόγος Ναυτιλίας, εἰναι καὶ η Πολιτεία ἐν μέρει διεύθυνος λόγῳ τῆς περὶ αὐτὴν διλογορίας τῆς.

"Ερευνῶντες ιστορικῶς τὰ πράγματα, θλέπομεν τὴν ἐν λόγῳ Ναυτιλίαν κατ' ἀρχὴν ύφισταμένην τὰς σκληράς συνεπείας τῆς Διεθνοῦς κρίσεως, αἰτίας δὲν ἥτο δεδοκίως δυτατὸν νὰ προληφθῶσι. Οὐχ' ἡτον δύμως ἔδει καὶ δι' αὐτὰς νὰ ληφθῶσι τὰ προσήκοντα μέτρα πρὸς περιστολὴν τοῦ μείζονος κακοῦ, δι' ὃ οὐδὲν ἐγένετο. Ἐν συνεχείᾳ δύμως τῆς ἐπαρκούτου ταῦτης γενικῆς μάστιγος ἐπῆλθε κατὰ τῆς ιστιοπλοΐας καὶ τῆς ἀκτοπλοΐκῆς φορτηγοῦ Ναυτιλίας καὶ νέος πολέμου, τὰ ποταμόπλοια, ἀτιγα τῇ ἀν-

χῇ τοῦ Κράτους, (καὶ ἐδὴ ἔγκειται: η εὐθύνη τῆς πολιτείας), κατώρθωσαν νὰ μετακρισθῶσιν εἰς ὅργανα θαλασσίων μεταφορῶν καὶ ἀπερρόφησαν τὸ ημίσιο σχεδὸν τῶν χωρικῶν διὰ θαλάσσης μεταφορῶν, τῶν πρωτισμένων διὰ τὰ ιστιοφόρα καὶ τὰ μικρὰ φορτηγά ἀτιπόλοις, καὶ νὰ δημιουργήσωσιν οὕτω μεταξὺ τῆς τόση φληγαίης Ναυτιλίας ἐν ἐκτεταμένον ἔδυχος ἐξηντλητικοῦ συναγωνισμοῦ διτὶ εἰληφεῖν ὡς ἀποτέλεσμα, ἀφ' ἐνδε μὲν τὸν παροπλισμὸν 400 ιστιοφόρων καὶ 20 μικρῶν φορτηγῶν, ἀφ' ἑτέρου δὲ τὴν ἐπὶ θεικῇ ζημίᾳ διενέργειαν μεταφορῶν διατῶν ὑπολοίπων ιστιοφόρων καὶ μικρῶν φορτηγῶν, διὸ οἱ ίδιοκτῆται μὴ ἀντέχονται πλέον εἰς τὰς ζημίας ταῦτας ταχέως θὰ μιμηθῶσι τοὺς λοιποὺς ιστιοφόρους των, καὶ θὰ παροπλίσωσι καὶ τὰ ιδικάτων πλοίων.

Γενικὸν ἀποτέλεσμα ἔσται, η καταστροφὴ τῶν ίδιοκτητῶν ιστιοφόρων καὶ τῶν μικρῶν φορτηγῶν ἀτιπολοίων, καὶ η ἐνσπειρωμένη δυστοχία εἰς τὸν Ναυτεργατικὸν κόσμον στερηθέντα τῆς βιοπριστικῆς του ἐργασίας.

Μεγίστην ἐπίσης ζημίαν υφίσταται καὶ τὸ Ναυτικὸν Ἀπομαχικὸν Ταμείον, τὸ ὅποιον στερεῖται σημαντικωτάτου πόρου ἐκ τῆς μη εἰσπράξεως τελῶν νυκτολογίας καὶ εἰσφορᾶς πλοιοκτήτου.

Δι' δύος τοὺς άνωτέρω λόγους, καὶ διότι πρέπει η Ναυτιλία νὰ ἐνισχυθῇ δπως μὴ ἀφνισθῇ, δφείλει: η Πολιτεία νὰ λάβῃ υπὲρ αὐτῶν τὰ ἀκόλουθα ἐγδεδειγμένα καὶ δίκαια μέτρα.

α) Νὰ καταργήσῃ τὴν διὰ ποταμοπλοίων ἐνίργειαν θαλασσίων μεταφορῶν.

β) Νὰ ἀπαλλάξῃ τὰ ιστιοφόρα καὶ τὰ μικρὰ φορτηγά ἀπὸ πάσης φορολογικῆς ἐπιθερόντεως ἀνεξαιρέτως καὶ ἀπὸ παντὸς εἰδους τέλους, ἐνεργούμενων διων τῶν νομίμων διατυπώσεων ἀτελῶς πλὴν τῶν ὑπὲρ τοῦ Ναυτικοῦ Ἀπομ. Ταμείου.

γ) Διὰ τὴν ἐκ τοῦ κύτους φορτεσκόφροτων ὑποχρεωτικὴν ἐκ τοῦ δρου Sotto Palango ἐργασίαν νὰ ἀφεθῇ ὁ πλοίαρχος δπως χρησιμοποιήσῃ τοὺς κανάτας τοῦ πλοίου του καὶ ἀπαλλαγῇ τῶν αὐθιρέτως ἡδη εἰσπραττομένων τελῶν.

δ) Νὰ συσταθῇ εἰδικόν ἐμποροναυτικὸν διεκαστήριον πρὸς ἐπιλογὴν ταχείαν καὶ δριστικήν διων τῶν μεταξὺ πλοιοκτητῶν καὶ πληρωμάτων οἰκονομικῆς φύτεως διαφορῶν, ἀνεκλήτως μέχρι τοῦ ποσοῦ τῶν 30.000 δραχ. συνισταμένου τοῦ τοιούτου διεκαστηρίου ἐξ ἐνδε Πρωτοδίκου διορέδρου, δύο Πλοιαρχῶν Ε. Ν. καὶ δύο ἐμπόρων ὡς συνέδρων.

ε) Νὰ καταβάλλεται πᾶσα προσπάθεια δπως μὴ προέρχεται οὐδεμία ζημία ἐκ καθυστερήσεων ἡ διαπλήνη εἰς τοὺς πλοιάρχους, ἐξ οἰκαδήποτε διοικητικῆς ἐνεργείας η παραλείψεως.

καὶ στ) Νὰ ληφθῶσι πάντα τὰ δέοντα μέτρα ἐκ μέρους τῆς Ηολιτείας δπως τηρεῖται αὐτοτροφῶς τὰ κατελλήλως μεταρυθμούμενον Ναυλολόγιον, ἐπιβαλλούμενων αὐτοτροφῶν ποινικῶν καὶ ἀστικῶν ποιγῶν εἰς τοὺς παραβάτας.

Μόνον η ληφθῆσι τῶν ἀνωτέρω δικαίων, νομίμων καὶ ἐνδεδειγμένων μέτρων, θὰ ἀνακουφίσῃ τὴν υλοντζομένην ιστιοπλοΐαν καὶ μικρῶν Φορτηγῶν Ναυτιλίαν.

"Ας ἐλπίσωμεν διτὶ η Πολιτεία θὰ ἀνακινετήσῃ τὴν παρούσαν κατάστασιν, καὶ θὰ ἐπιτελέσῃ τὸ πρὸς τὴν Ναυτιλίαν καθήκον τῆς.

Κ. ΔΑΝΑΛΗΣ

## ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΥΣΑΙ ΑΝΑΣΚΟΠΗΣΕΙΣ

# ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΟΙ ΑΡΙΘΜΟΙ ΚΑΙ ΚΡΙΣΕΙΣ ΕΠΙ ΤΗΣ ΠΤΩΣΕΩΣ ΤΗΣ ΤΙΜΗΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

## ΑΠΟ ΤΟ ΛΟΝΔΙΝΕΙΟΝ "FAIRPLAY,,

Τὸ ἔγκριτον ναυτικὸν περιοδικὸν τοῦ Λονδίνου «Fairplay» παραβέβηται εἰς τὸ τελευταῖον τεῦχος του μίαν ἐνδιαφέρουσαν ἀγαστόπησιν τῶν τιμῶν τῶν πλοίων κατὰ τὸ λῆξαν θμήνον, ἀρκετάχαρακτηριστικὴν τοῦ σημειειώθέντος ἐκπεισμούσατῆς τραγικῆς κρίσεως, η̄τις μαστίζει: ἀπὸ τοῖς χρόνον τὴν διεθνῆ ἐμπορίαν τιμήν.

Τὸ «Fairplay» παρατηρεῖ εἰς τὴν ἔρευνάν του ταῦτην, ὅτι ἡ πτώσις τῆς τιμῆς τῶν πλοίων κατὰ τὸ διαρρεῦσαν θμήνον ὑπῆρξεν ἐτὶ μεγαλυτέρα κατελθοῦσα κατὰ 20—30 οὐρῶν. Ἱδίως αἱ τιμὴ τῶν πλοίων τῶν ἔχοντων δύο καταστρώματα κατέπεισαν εἰς τὸ κατώτατον δυνατὸν δριόν καὶ κυριολεκτικῶς δύναται τις νάνετη, ὅτι μετὰ μεγάλης δυσκολίας εξερίσκοντο ἀγοραστάς.

Τὰ ἀτμόπλοια σήμερον μὲν τὰς κρατούσας λίγαν χαλαρὰς τιμὰς τῶν ναύλων ἀποτελοῦν ἀναμφιδόλως ἐργασίαν παθητικήν, αἱ δὲ προχριματοποιηθεῖσαι πωλήσεις εἰλογών ὡς βάσιν τὴν ἐλπίδα μιᾶς βελτιώσεως τῆς καταστάσεως τὸ Φθινόπωρον, η̄τις θὰ ἐπέτρεψεν εἰς τοὺς ἀγοραστάς των γ' ἀπολαύσουσιν μικρόν τι κέρδος εἴτε ἐκμεταλλευόμενοι αὐτά, εἴτε ἐκ μεταπωλήσεώς των.

Η πτώσις ὑπῆρξε πλέον ἀξιοσημειώτος διὰ τὰ πλοία τὰ ἔχοντα ήλικεν\*20 ἑτῶν καὶ ἀνω. Παραλλήλως δημοσία καὶ οἱ ἐφοπλισταὶ δοσοὶ παρήγγειλαν κατὰ τὸ τέλος τοῦ 1929 φορτηγά σκάφη καὶ παρέλαβον αὐτά κατὰ τὸ 1930 ἀντιμετωπίζουσιν καὶ αὐτοὶ μίαν σοδαροτάτην ἐκπτωσιν τῆς ἀξίας τῶν νεοτεύκτων μνάδων των.

Τοιουτοτρόπως φορτηγὸν ἀτμόπλοιον 8300 τόννων d. w. καὶ ταχύτητος 9 μιλλίων μὲ κατανάλωσιν 22 τόννων γκιανθράκων παραγγελθὲν τὸ 1929 καὶ παραδοθὲν τὸ 1930 ἐστοίχισε λίρας στερλίνας 75.550. Πρὸ τριμήνου τὸ πλοίον τοῦτο ἐπωλεῖτο πρὸς 60 ἥως 65.000 λίρας, μίλα δὲ δοθεῖσα δι' αὐτὸν προσφορὰ ἐκ 50.000 λιρῶν ἀπερρίφθη. Σήμερον εἶναι πιθανόν γὰρ γίγνη ἀποδεκτὴ μία προσφορὰ ἐκ 45.000 λιρῶν, πρᾶγμα ὅπερ δεικνύει ἐκπτωσιν 40 οὐρῶν ἐντὸς ἔνδος ἔτους τῆς ἀρχικῆς του ἀξίας.

Ἐτερον single-deck φορτηγὸν 8600 τ. φορτίου, ταχύτητος 10 μιλλίων καὶ μὲ κατανάλωσιν 26 τόννων, ναυπηγήθεν τὸ 1930 καὶ στοιχίσην λ.σ. 9 κατὰ τόννον d.w. η̄δη πωλεῖται, ὅτι δὲ ἐπιτευχθησομένη τιμὴ προβλέπεται, ὅτι θὰ εἶναι κατὰ 25 οὐρῶν τῆς ἀξίας του.

Διαρκοῦντος τοῦ θμήνου ἐπωλήθησαν πρὸς διάλυσιν πλοῖα 360.000 τ. γκρόδες, ἔξ ὧν 87.500 τ., η̄τοι 25 οὐρῶν εἰς Ἰάπωνας διαλυτάς. Αἱ τιμαὶ τῶν πρὸς διάλυσιν σκαφῶν ὑπὲστησαν μίαν τρομακτικὴν ἐκπτωσιν. Κατὰ τὰς ἀρχὰς τοῦν ἔτους ἡ τιμὴ τούτων περιεστρέφετο γύρω τῆς 1 λ.σ. κατὰ τ. γκρόδες δι' ἕνα σύνηθες φορτηγὸν ἀτμόπλοιον, ἐνῷ σήμερον κυμαίνεται μεταξὺ τῶν σελ. 11)—ἔως 8)6, μὲ τὰς εἰς δὲ ἔτι μείζονος ἐκπτώσεως. Τῆς μειώσεως ταῦτης ἔξαιρεται ἡ Ἰαπωνία, εἰς τὴν ὁποίαν αἱ τιμαὶ παρουσιάζονται ήδη ἡμέραιναι, λόγῳ τοῦ δρου τῆς ἐκεὶ παραδόσεως τῶν ἀγοραζομένων πλοίων. Αἱ τιμαὶ δύνην τῆς παρ' Ἰαπωνίαν ἀγοράς πλοίων πρὸς δ.άλυσιν κυμαίνονται εἰς τὰ σελ. 34)—κατὰ τόννον διὰ τὰ φορτηγὰ καὶ 44)—διὰ τὰ ἐπιβατικά.

Η τιμὴ τῶν liners ἔξεπεσεν ἀπὸ τὰ 30)—σχεδὸν εἰς τὰ 20)—. Οὖτω τὸ ὑπερωκέλειον «Orvieto» τ. γκρόδες 12.138 καὶ ναυπηγήσεως 1909 ἐπωλήθη τὸν Μάρτιον εἰς διαλυτὰς τῆς Γλασκώνης ἀντὶ 17.000 λ.σ., η̄τοι πρὸς λίρας 1.8.0 κατὰ τόννον γκρόδες. Τὸ ἀπὸ «Macedonia» 11.120 τ. γκρόδες καὶ ναυπηγήσεως 1904 ἐπωλήθη τὸν Ἰούνιον εἰς Ἰάπωνας διαλυτὰς ἀντὶ 25.000 λιρῶν, η̄τοι πρὸς λ.σ. 2.5.0 κατὰ τόννον γκρόδες, ἀλλὰ μὲ παράδοσιν εἰς τὴν Ἰαπωνίαν.

Η χαμηλοτέρα τιμὴ ἐπληρώθη διὰ φορτηγὰ ἀτμόπλοια μὲ δύο καταστρώματα, ἐνῷ ἀντιθέτως τὰ μὲ ἓν κακάστρωμα φορτηγὰ ἐπιτυχάνουν καλλιτέρα τιμὴν.

Ἀτμόπλοιον Stantard τόπου «A» 8310 τόννων φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1919 ἐπωλήθη τὸν Ἰαγουάριον ἀντὶ 24.500 λιρῶν

καὶ ὑπὸ τὴν αἵρεσιν γενικοῦ σερβέου. Μετὰ τὴν ἐπιθεώρησιν δημοσίας τὸ ἐν λόγῳ σκάφος ἀπερρίφθη. Βραδύτερον δύο ἀδελφά τούτου πλοίων προσφέρθησαν ἀντὶ 18.000 λιρῶν ἔκαστον χωρὶς δημοσίας καὶ νὰ εὑρούν ἀγοραστάς.

Κατὰ τὸ 1929 τὸ ἀπὸ «Bakana» τόπου Στάνταρ «A» ἐπωλήθη ἀντὶ 41.000 λιρῶν, ἐντὸς δὲ 8 μηνῶν τὰ πλοία τοῦ τόπου τούτου ἀπώλεσαν τὰ 56 οὐρῶν τῆς ἀξίας των.

Τρία πλοία Stantard «B», τὰ s/s «River Delaware», «River Tigris» καὶ «River Hudson» 8150 τ. d.w. ἔκαστον καὶ ναυπηγήσεως 1918 ἐπωλήθησαν εἰς Ἰταλίαν ἀντὶ 62.000 λιρῶν, η̄τοι πρὸς 20.650 λ.σ. ἔκαστον.

Αφ' ἑτέρου ἀτμόπλοια μὲ δύο καταστρώματα, λ.χ. τὸ «Kendal Castle» 9200 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1920, μὲ σερβέου τοῦ 1928, ἐπωλήθη τὸν Δεκέμβριον τοῦ π.ε. ἀντὶ 27.500, ἐνῷ τὸ «Plutarch» 9400 τ. καὶ ναυπηγήσεως 1913 ἡγοράσθη ἐσχάτως παρὰ Σέρδων ἀντὶ 16.000 λιρῶν, τὸ δὲ «General Church» τῆς Μπάρυρος, 9300 τ. φορτίου, μὲ shelter—deck, ναυπηγήσεως τοῦ 1917 καὶ μὲ σερβέου τοῦ 1930, ἐπωλήθη τὸν Μάρτιον ἀντὶ λιρῶν 17.500 μόνον.

Αἱ κατωτέρω τιμαὶ δεικνύουσι σκάφων τὰς διακυμάνσεις τῶν τιμῶν: Τὸ ἀπὸ «Socrates» (η̄δη Ἐλληνικὸν «Π. Μαργαρώνης») 8320 τόννων d. w., ναυπηγήσεως τοῦ 1913 καὶ μὲ σερβέου τοῦ 1930, ἐπωλήθη τὸν παρελθόντα Μάρτιον ἀντὶ 16.000 λιρῶν, ἐνῷ τὸ «Cambrian Princess» 8000 τ. καὶ ναυπηγήσεως τοῦ 1914 ἐπωλήθη τὸν Μάρτιον τρ. ε. εἰς Ἰταλίαν ἀντὶ 13.000 λιρῶν.

Ίδου καὶ νεωτέρᾳ ἔξελιξις πωλήσεων :

«River Orontes» (η̄δη Ἐλληνικὸν «Νικόλας Ἀγγελος») 7180 τ. φορτίου, ναυπηγήσεως 1912 καὶ μὲ σερβέου τοῦ 1930, ἡγοράσθη τὸν Μάρτιον ἀντὶ 10.875 λιρῶν.

«Koudelkerk» 8668 τ. φορτίου, ναυπηγήσεως 1912 καὶ μὲ σερβέου τοῦ 1930 ἡγοράσθη τὸν Μάρτιον ἀντὶ 11.000 λιρῶν.

«Milluna» 8000 τ. φορτίου, ναυπήγεως 1914 καὶ μὲ σερβέου τοῦ 1929, ἡγοράσθη τὸν Ιούνιον ἀντὶ 10.000 λιρῶν καὶ μὲ παραλαβὴν εἰς τὴν Αὐστραλίαν.

Ίδου καὶ ἑτερος χαρακτηριστικὸς πίνακες τῆς πτώσεως τῶν τιμῶν τῶν φορτηγῶν:

| Πωληθὲν πλοίον | T. d.w. | Ναυπ. | Σερβέου | Τιμὴ λ. | Χρόνος πωλ. |
|----------------|---------|-------|---------|---------|-------------|
| Sheaf Mead     | 7590    | 15    | 928     | 20.250  | Δεκέμβριος  |
| Greleden       | 7550    | 13    | 925     | 11.500  | Φεβρουάριος |
| Oreland        | 7500    | 11    | 928     | 10.000  | Μάρτιος     |
| Kamouraska     | 7850    | 11    | 928     | 12.000  | Απρίλιος    |
| Wabana         | 7920    | 11    | 928     | 12.000  | "           |
| Collington     | 7670    | 12    | 927     | 11.500  | "           |
| Wynacre        | 7510    | 11    | 929     | 10.500  | Μάρτιος     |

Αἱ τιμαὶ τῶν μετρίου μεγέθους φορτηγῶν ἀτμοπλοίων στρέφονται γύρω ἀπὸ τὰ κάτωθι ἐπίπεδα, διότι πάντοτε τῶν ἐνεργηθεισῶν ἀγοραπωλησιῶν.

Τὸ ἀπὸ «Sara» 3420 τόννων φορτίου ναυπηγήθη ἐτὸν Καναδῶν τὸ 1919 καὶ ἔχον σερβέου τοῦ 1929, ἐπωλήθη τὸν Ἰανουάριον ἀντὶ 11.500 λιρῶν. Ετερον φορτηγὸν 3200 τόννων, ναυπηγήθη ἐτὸν Ἰούνιον εἰς τὰς Ἕνωμένας Πολιτείας τὸ 1916 καὶ ἔχον σερβέου τοῦ 1930, ἐπωλήθη τὸν αὐτὸν μῆναν ἀντὶ 10.000 λιρῶν.

Αφ' ἑτέρου τὸ Γερμανικὸν «Walter Fischer» 3590 τόννων φορτίου, ναυπηγήσεως τοῦ 1918 καὶ μὲ σερβέου τοῦ 1929, ἐπωλήθη τὸν Ἀπρίλιον ἀντὶ 5250 λιρῶν, τιμὴ, η̄τις σκάφως δεικνύει τὴν σοβαράν ἐπὶ ἔλαττον διαφοράν ἔγνατι: τῆς ἐπιτευχθείσης τὸν Ἰανουάριον τιμῆς τῶν 11.500 λιρῶν διὰ τὸ ἀπὸ «Sara».

Ηδη ὑπάρχουν δύο ἀτμόπλοια 2600 τ. φορτίου ἔκαστον, ναυπηγήθεισαν τὸ 1923 καὶ 1924, ἀμφότερα μὲ σερβέου τοῦ 1928, ἀτινα προσφέρονται: ἀντὶ 14 καὶ 15.000 λιρῶν, χωρὶς δημοσίας καὶ γὰρ εὑρίσκουν μέχρι τῆς στιγμῆς ταύτης ἀγοραστάς.

# ΑΙ ΑΝΑΓΚΑΙ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

ΕΚΤΟΝ ΑΡΘΡΟΝ ΤΟΥ Κ. Ν. ΜΕΤΑΞΑ

(Συνέχεια ἐκ τοῦ προηγουμένου)

**5) Τερματισμὸς ἡμερησίας ἔργασίας ἐν λιμένι.**—Πρὸ τοῦ τερματισμοῦ τῆς ἡμερησίας ἔργασίας ἐν λιμένι φροντίζει διπλῶς τὸ πλοῖον τακτοποιηθῆ διὰ τὴν νύχτα, περιέρχεται ὀλόχληρον τὸ πλοῖον καὶ περισυλλέγει τὰ ἐπὶ τοῦ καταστρώματος ἔρριψμένα ἢ ἔξωθεν τῶν πλευρῶν τοῦ πλοίου κρεμάμενα ἀσκόπως σχοινία, σφῆγας, μουσαμάδες ἢ ἀλλὰ ἀντικείμενα φυλάττει πάντα διπλῶς εἰς τὴν θέσιν των, διατάσσει τὸ ἐνδεικυνόμενον σάρωμα καὶ καθαρισμὸν, φροντίζει διὰ τὴν ἀφήν τῶν κεκανονισμένων φαιδρῶν, τακτοποιεῖ ἀσφαλῶς τὴν κλίμακα τῆς ἔξοδου τοῦ πλοίου, πειθεῖται, διτὶ πάντα τὰ ἐν τῷ πλοίῳ καὶ τὰ πέριξ ἔχουν ἐν τάξει, παραμένει μέχρις διτοῦ ἀγαλάγη ὑπηρεσίαν ὁ γυντοφύλακας καὶ τότε μόνον δικαιοῦται νάθεωρήσῃ τὴν ἡμερησίαν ἔργασίαν τοῦ λήξεων.

"Αρθρον 10

## Ἐν λογδῷ

**Καθήκοντα.**—"Οπου ὑπηρετεῖ ξυλουργὸς, ἐκτὸς τῶν ξυλουργικῶν ἔργασιῶν τὰς ὅποιας δρεῖται νὰ ἐκτελῇ κατὰ τὰς διαταγὰς τοῦ πλοιάρχου καὶ τοῦ ὑποπλοιάρχου, δρεῖται ἐπίσης διατασσόμενος νὰ λαμβάνῃ μέρος εἰς τὸ κοπάνισμα τοῦ πλοίου. Ὁφείλει γὰρ βιθομετρῇ καθ' ἐκάστην τὰ κύτη καὶ γ' ἀναγράψῃ τὰ μέτρα ἐπὶ εἰδίκοι πίνακοις εὑρίσκομένου συνήθως πλησίον τῆς εἰσόδου τοῦ μηχανηστασίου. Συμμετέχει εἰς τὴν πλήρωσιν τῶν δεξαμενῶν ὕδατος, εἰς τὸ κλείσιμον τῶν στεγανῶν διαμερισμάτων. Εἶναι ἐπιφορτισμένος τὸν καθαρισμὸν καὶ τὴν ἐπιδέλεψιν τοῦ μηχανήματος πηδαλίου, ὡς ἐπίσης τὴν συντήρησιν καὶ τὴν λίπανσιν τοῦ ἀγκυρούλκου, κατὰ δὲ τὰς ἀπάρσεις καὶ ἀγκυροδολίας ἢ θέσις του εἰναιὲ ἐπὶ τῆς λειτουργίας τοῦ ἀγκυρούλκου.

"Αρθρον 11

## Ναῦται

**1) Καθήκοντα.**—Οἱ ναῦται ἐκτελοῦν τὰς ὑπηρεσίας πηδαλίου, σκοπιώρων, ἀγγελιαφόρου καὶ τὰς γενικὰς ἔργασίας συντηρήσεως καὶ καθαριότητος τοῦ πλοίου, ἥτοι κοπάνισμα, χρωματισμὸν, πλύσιμον καταστρώματος, λέμβων κλπ. ὑπὸ τὴν ἀμεσοῦ ἐπιθελεψιν καὶ καθοδήγησιν τοῦ γαυκλήρου.

**2) Ἐν λιμένι.**—Ἐν λιμένι τὸ κατώτερον πλήρωμα καταστρώματος χρησιμοποιεῖται εἰς τὸν χειρισμὸν τῶν δικρούλων, ὁσάκις χρειάζεται καὶ διὰ τὰς γενικὰς ὑπηρεσίας συντηρήσεως καὶ καθαριότητος τοῦ πλοίου καὶ διὰ τὴν φύλαξιν τοῦ πλοίου ἐν καιρῷ νυκτὸς καὶ κατὰ τὰς Κυριακὰς καὶ μὴ ἔργασίμους ἑορτάς.

"Αρθρον 12

## Ναυτόπαιδες

**Καθήκοντα.**—Οἱ ναυτόπαιδες χρησιμοποιοῦνται εἰς ἑλαφρὰς ἔργασίας τοῦ καταστρώματος καὶ τῆς γεφύρας διὰ τὴν ἐκμάθησιν κυρίως τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος.

"Αρθρον 13

## Τροφοδότης

**1) Καθήκοντα-προορισμός.**—"Ο προορισμὸς τοῦ τροφοδότου εἶναι νὰ φροντίζῃ διὰ τὴν οἰκονομικωτέραν καὶ ἐπιχρῆ προμήθειαν τῶν τροφίμων, ἀναλόγως τοῦ ὑπὸ ἐκτέλεσιν ταχειδίου καὶ τῶν μερῶν, ὅπου πρόκειται νὰ ἐκταθῇ, διὰ τὴν ἀποθήκευσιν αὐτῶν εἰς κατάλληλον μέρος ἐντὸς τοῦ πλοίου καὶ διὰ τὴν διανομὴν αὐτῶν εἰς τὸν μάρτιρον πρὸς παρασκευὴν τοῦ φαγητοῦ ἢ ἀπ' εὐθείας εἰς τὸ πλήρωμα. Ὁφείλει μετὰ πάσης εὐσυνειδησίας νὰ ἐφαρμόζῃ τὸν ἐν ἴσχυι κανονισμὸν τροφοδοσίας καὶ τὸ ἐδεσματολόγιον διατελῶν ὑπὸ τὸν ἐλεγχον τοῦ πλοιάρχου ἐν τῇ ἐκτελέσει τῆς ὑπηρεσίας του.

**2) Ἐν λιμένι.**—Ἐν λιμένι δικαιοῦται νὰ ἔξερχεται εἰς τὴν ἔγραν πρὸς ἀγρόν τροφίμων, ἀφ' οὐ κανονίση τὴν ἡμερησίαν διανομῆς, ὑποχρεοῦται διμως νὰ παρίσταται ἐν αὐτῷ κατὰ τὰς ὥρας τοῦ φαγητοῦ, ἐκτὸς ἀλλαγῆς ἀδειαν τοῦ πλοιάρχου περὶ τοῦ ἐναγτίου.

**3) Παρακαταθήκη στερεῶν τροφίμων.**—"Ο τροφοδότης

ὑποχρεοῦται νὰ κρατῇ ἐν τῷ πλοίῳ εὐρύ περιθώριον διπλῶς δισπρίων καὶ ἀλλῶν στερεῶν τροφίμων διὰ πᾶσχαν ἐνδεχμένην παράτασιν τοῦ ταχειδίου ἢ ἀνωτέρας διαζ.

**4) Βιβλίον τροφίμων.**—"Ἐπίσης ὑποχρεοῦται νὰ κρατῇ βιβλίον ἀποθήκης τροφίμων, ἐν τῷ διπλῷ ἐγγράφονται κανονικῶς καθ' ἐκάστην αἱ ποστήτες καὶ αἱ τιμὴ τῶν εἰσαγόμενῶν καὶ διανεμούμενῶν πρὸς κατανάλωσιν τροφῶν.

**5) Λεπτομέρεια.**—Αἱ λεπτομέρειαι τῆς διεξαγωγῆς τῆς ὑπηρεσίας τοῦ τροφοδότου κανονίζονται ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου.

**6) Ἐλλείψει τροφοδότου.**—"Ἐλλείψει τροφοδότου τὴν ὑπηρεσίαν αὐτοῦ διεξάγει διαλαμπητόλος ἢ διαλαμπητός, κατὰ τὰς διαταγὰς τοῦ πλοιάρχου.

"Αρθρον 14

## Θαλαμηπόλοι

**1) Καθήκοντα.**—Οἱ θαλαμηπόλοι εἶναι ὑπεύθυνοι διὰ τὴν καθαριότητα καὶ συντήρησιν τῶν διαμερισμάτων τοῦ πλοιάρχου καὶ τῶν ἀξιωματικῶν, τούς ὅποιους ὑπηρετοῦν, καθὼς καὶ τῶν εὐαύτοις σκευῶν καὶ τὴν ὑπηρεσίαν τραπέζης εὐαύτων. Ὁ προσορισμός των εἶναι γὰρ ἐφοδιάζουν τὰ διαμερίσματα καὶ τὴν τραπέζαν κατὰ τρόπον ὥστε οἱ ἀξιωματικοί νὰ εὑρίσκουν τὴν σχετικὴν περιποίησιν καὶ ἀνεσιν, δὲν ὑποχρεοῦνται διμως νὰ ἐκτελοῦν δικαιώματος ἀτομικῶν ὑπηρεσίας τῶν ἀξιωματικῶν, οἷον πλύσιμον τῶν ἐικτίων των κλπ.

**2) Ζημίαι εἰς σκεύη.**—Οἱ θαλαμηπόλοι εἶναι ὑπεύθυνοι μέχρι τοῦ μισθοῦ των διὰ τὰ ἐκ λάθους των ἀδικιολογήτου καταστρεφόμενα ἐπιπλα καὶ σκεύη καὶ τηροῦν ἀπεγραφὴν πάντων τούς, τὰ ὅποια παραδίδονται εἰς τὸ διάδοχον τῶν ἐπὶ ἀποδείξει.

**3) Υπερωρίαι.**—Πέραν τῶν κεκανονισμένων ὥρῶν ἔργασίας οἱ θαλαμηπόλοι δέν ὑποχρεοῦνται νὰ ἐργάζωνται ἐν τῷ πλοίῳ, καὶ ἐπὶ προσθέτῳ ἀμοιδῇ ἢ προσθέτῳ ἀναπάυσει ἐν λιμένι.

**4) Λεπτομέρεια.**—Αἱ λεπτομέρειαι τῆς διεξαγωγῆς τῆς ὑπηρεσίας τῶν θαλαμηπόλων κανονίζονται ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου.

"Αρθρον 15

## Μάγειροι

**Καθήκοντα.**—Οὗτοι φέρουν τὴν εἰδύνην τῆς παρασκευῆς ὑγιεινῶν, καθαρῶν καὶ εὐγέστων ἐδεσμάτων, ἐπὶ τῇ δάσει ἐπισήμου ἀδεσματολογίου, χρησιμοποιοῦντες τὰ ὑπὸ τοῦ τροφοδότου χορηγούμενα τρόφιμα.

"Ὑποχρεοῦνται νὰ ἐπιτρέπουν τὴν εἰσόδον εἰς τὸ μαγειρεῖον τῶν προσερχομένων πρὸς παραλαβὴν τοῦ φαγητοῦ τῶν ἀνδρῶν κατὰ τὰς ὥρας τῆς διανομῆς εἰς διμως δικαιώματα των νὰ ἀπαγορεύουν ταῦτην εἰς ἀλλας ὥρας, ἐξαιρέσει τῶν ἀξιωματικῶν καὶ τοῦ τροφοδότου.

"Οφείλουν νὰ παρασκευάζουν ἐγκαίρως τὰ φαγητά τοῦ πλοιάρχου καὶ νὰ ἔχουν αὐτά ἔτοιμα πρὸς διανομὴν κατὰ τὰς κανονιζούμενες ὥρας διανομῆς εἰς διμως δικαιώματα των νὰ ἀπαγορεύουν πρὸς τοὺς μαγείρους.

"Ἡ διανομὴ τοῦ μαγείρου εἶναι συνεχής, κατὰ τὰς Κυριακὰς καὶ ἑορτάς, οὐσάκις πρόκειται περὶ ὑπερωρίας σκοπὸν ἔχοντας τὴν εἰσαγόμενην προσώπων ζεῦντας καὶ ἀσχέτων πρὸς τὴν διανομὴν τοῦ πλοιάρχου.

"Αρθρον 16

## Α'. Μηχανικὸς

**1) Γενικὰ καθήκοντα, Εύθυνη.**—Ο πρώτος μηχανικὸς εἶναι ὁ ὑπόλογος καὶ ὑπεύθυνος ἀπέναντι τοῦ πλοιάρχου διὰ τὴν συντήρησιν καὶ τὴν καλὴν λειτουργίαν τῶν μηχανῶν, τῶν λεβήτων, δικρούλων καὶ ὄλων ἐν γένει τῶν μηχανημάτων καὶ ἡλεκτρικῶν ἐγκαταστάσεων τοῦ πλοίου, ἐκτὸς τῶν φαραγγίων παραπόνων.

"Είναι ὑπεύθυνος διὰ τὴν καθαριότητα καὶ τὴν καλὴν κατάστασιν τοῦ μηχανηστασίου, τοῦ λεβήτοστασίου, τῶν διαλβίδων, σωλή-

νων καὶ διπομένων εἰς τὸ μηχανοστάσιον, λεβητοστάσιον καὶ τὴν σήραγγα τῆς ἔλικος, τὰς γαιαγθρακκοθήκας καὶ τοὺς διαδρόμους.

Οφείλεις ἐπίσης νὰ ἑπιθέλητη, δηπως αἱ πυροσβεστικαὶ ἔγκαττοτάσσεις διατηροῦνται εἰς καλὴν κατάστασιν καὶ εἶναι ἔτοιμοι πρὸς ἀμεσούς χρήσιμους.

2) Θέσις αυτοῦ πατά τοὺς εἴσπλους καὶ ἔκπλους.— "Οἵτινι τὸ πλεῖον εἰσέρχεται η ἐξέρχεται ἐκ τῶν δεξιμενῶν φορτοεκφροτίων (docks) η ὅταν εύρισκεται εἰς στράνη η κλειστὴ οὔδεται η ἐν κακιῷ διμιγλώδει, πρέπει νὰ εύρισκεται ἐντὸς η περιεξούσια μηχανισταῖς οὐ καὶ δογματιώμενος ἀπὸ τὸν ἐπί τῆς φυλακῆς μηχανικὸν ἀξιωματικὸν παρακολουθεῖται καὶ σημειώνεται τὰ σημεῖα τοῦ τηλεγράφου τῆς μηχανῆς, τὰ λαβιδηνότερα ἐκ τῆς γεφύρας, ἐπὶ τῆς μεταλλαγῆς χειρόσιμο.

**3) Πειθαρχία, τάξις.**—Ο πρῶτος μηχανικὸς δρεῖται νὰ ἔχει τραπέζην τὴν πειθαρχίαν τοῦ προσωπικοῦ τῆς μηχανῆς καὶ εἰναι υπεύθυνος διὰ τὴν εὐταξίαν καὶ τὴν καλὴν ἐκτέλεσιν τῶν καθηκόντων τοῦ προσωπικοῦ τοῦ διαιμερίσματός του. Εἰς τὸ διαιμέρισμα τῶν μηχανῶν πάντες εἰναι ὑπὸ τὸν ἔλεγχον αὐτοῦ καὶ δρεῖλουν νὰ συμμισθῶνται πρὸς τὰς δόδηγίας του. Ἀφ' ἑτέρου οὕτος υπόκειται εἰς τὰς διαταγὰς καὶ δόδηγίας τοῦ πλοιάρχου καὶ δρεῖται νὰ συνενοήηται: πλήρως μετ' αὐτοῦ δι' ὅλη τὰ ζητήματα, τὰ ἔχοντα σύγεισιν μὲ τὸ διαιμέρισμά του.

**4) Καύσιμος ὄλη. Κατανάλωσις.** Ἀποθῆκαι.—Οἱ πράτιοι μηχανικὸς ὀφεῖλον προσωπικῶς νὰ ἐπιβλέπῃ τὴν κατανάλωσιν τοῦ πλοίου εἰς καύσιμον ὄλην, δερψιούμενος περὶ τῆς ἵκκυποιητικῆς πεσότητος καὶ ποιότητος τοῦ περιαλκυδικυμένου καρ-  
βούνου (ἢ πετρελαίου) καὶ τῆς καλής αὐτοῦ στοιβασίας, περέχων  
τὰς σχετικὰς ἀποδεξίες; καὶ καταχωρῶν τὰς σχετικὰς ἐγγραφὰς  
εἰς τὸ ἡμερολόγιον τῆς μηχανῆς. Οφεῖλεν νὰ συνεννοήσῃ καὶ μετὰ  
τοῦ πλοιάρχου διὰ τὸν τρόπον τῆς περιλαβῆς, διὰ τὴν στοιβα-  
σίαν ὥς καὶ διὰ τὸ ζήτημα τῆς κατανάλωσεως καὶ νὰ ζητῇ τὰς  
διδημίας αὐτοῦ, δοσὺν ἀφρῷ τὴν ταχύτητα τοῦ πλοίου, ἵνα ἀναλό-  
γως κανονιζῇ τὴν κατανάλωσιν καὶ τὸν ἀνεφοδιασμὸν τῶν ἀποθη-  
κῶν καυσίμου ὄλης.

Εἰς τὰ καίστα γαιάνθρωπα πλοιὰ πρέπει νά προσέχῃ ὡστε νά μη παρκρέμονται ἐπὶ μακρὸν χρονικὸν διάστημα τὰ κάρδονα, διότι: δύναται: νά ἐπίλιθη αὐτόματος ἀνέψλεξις: 'Ο α'. μηχανής είναι: ἐπίσης οὐπέθυνος μετὰ κάθε ταχείδιον διὰ τὴν καταρράκτην ταῦτα: τὸ σκουπίδιον τῶν γαιάνθρωπων ποιητικόν.

5) Δεξαμεναι ἔρματος.—Πρωτοι πληρωθοῦν αἱ δεξαμεναι  
ἔρματος ὅπτος η̄ αἱ δεξαμεναι πετρελαίου, ο̄ ᾱ. μηχανικός δρεί-  
λει; γά̄ δεδικούσται στι: δόλοι: οἱ σωλήνες, αἱ θύραι: καὶ οἱ διάδρομοι:  
οἱ ἀγοντες εἰς τὰ κύτη φορτίου είνε κλεισταὶ καὶ δρείλει γά̄  
γνωρίσῃ τοῦτο εἰς τὸν πλοιαρχὸν η̄ ἐν ἀπουσίᾳ τούτου εἰς τὸν  
οὐπλοίαρχον.

(Ἡ αὐγέσσιν εἰς τὸ ἔπομενον)

## ΤΑ ΔΙΑΜΕΡΙΣΜΑΤΑ ΤΟΥ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ ΕΙΣ ΤΑ ΒΡΕΤΤΑΝΙΚΑ ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ

Τὸ «Board of Trade» διεβίβασε πρός τοὺς ἐπιθεωρητάς του ὅλων τῶν λιμένων τῆς Ἀγγλίας καὶ τῆς Βρο. Ἰελανδίας ἔγγραφον περιέχον λεπτομερεῖς ὁδηγίας τῶν ληφθεισῶν κοινῆ συνεννοήσει ὅλων τῶν ναυτιλιακῶν παραγόντων ἀποφάσεων σχετικῶς μὲτρον τῷ ὅπον τῆς διαρροῦθμίσεως τῶν διαιρεισμάτων διαμονῆς τοῦ πληρώματος εἰς τὰ πλοῖα. Τὸ ἔγγραφον συνοδεύεται καὶ μὲ σύντασιν τῶν πλοιοκτητῶν, πρὸς ἔφαρμασθον τὰ προτεινόμενα μέτρα διὰ τὰ ἀπὸ τοῦντα ναυπνηθόσιμενα φορτηγὰ σκάφη.

Η αρχική εισήγησης τών περι ών πρόκειται προτάσεων όφειλεται εις τὴν Ἀγγίκην Ναυτικὴν Ὁμοσπονδίαν ἀπὸ τοῦ ἔτους 1923. Δύο ἐπιτροπαὶ ἀπὸ ἐπιθεωρητὰς τῆς ναυτικῆς ἐγγασίας, ναυπηγοὺς, ἐφοπλιστὰς κλπ. εἰδικοὺς κατηρτίσθησαν καὶ προχισαν ἔκτοτε μελετῶσι διαφόρους γνώμας καὶ καταστρώνουσαι σειράν ἀλληλοδιαδόχων σχεδίων.

Η προεργασία ἔλλησε τὸν Διμβριόν τοῦ 1927, τὸν δὲ Μάρτιον τοῦ 1928 ἐξέπασθησαν εἰς συνεχεῖς εἰδικὰς συνεδριάσεις διὰ τὰ σχέδια καὶ αἱ ἐκβέσεις περὶ τῶν διαιρεσιμάτων τοῦ πληρωμάτος εἰς τε τὰ Ἀγγλικὰ καὶ ἔναν σκάφη. Τὰ συμπερόσματα τῆς ὅλης ἑρεύνης διατυπώθεντά εἰς μίαν ἐνιαίαν τελικὴν ἐκδεσίν ὑπεβλήθησαν εἰς ἑτανάκτιο πρόσωπον τῆς Ναυτικῆς Ὀμοσπονδίας ἀπαριστεῖσαν ἀπό πλοιοκτήτας καὶ γαυπιγούς.

Η ἐπιτροπὴ μετὰ μακρὰν καὶ ἔξουνχιστικὴν μελέτην ὑπέβαιλε δύο νέας ἐκνέσιος, μίαν ἀφρόδωσαν τὰ πλοῖα τὰ ἔχοντα χωρητικότητα ἄνω τῶν 1500 τ. γκρός καὶ ἑτέραν διὰ τὰ κάτω τῶν 1500 τόννων. Εἰς ἀμφοτέρας τάς ἐκνέσεις ἀνάπτυξονται τὰ περὶ τοῦ προτιμητέου

τύπου τῶν διαμερισμάτων διὰ τὴν διαμονὴν τῶν πληρωμάτων εἰς τὰ πλοῖα, ἐφ' ὅσον ταῦτα ἀποτελοῦνται ἀπὸ ἄνδρας πάσης ἔθνικότητος, πλὴν τῶν Ἰνδῶν.

Αἱ ἐκθέσεις αὗται ἀφοροῦν τοὺς ναῦτας. Διὰ τοὺς ἀξιωματικούς κατηγορίσθη ἴδιαιτέρᾳ ἐκθέσεις.

Καὶ αἱ τρεῖς μνηστεῖαι ἐκένθεσις ὑπὲβλήθησαν ὑπὸ τὴν κρίσιν ὅλων τῶν τμημάτων τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, τοῦ ὑπουργείου· Υγείνης κλπ. Εἰς πάσας τὰς ἀρμόδιας διενθύνσις ἐνεποίησαν ἔξαιρετήν την ἐντύπωσιν αἱ διατυπώμεναι συστάσεις τῶν τε πλοϊοκτητῶν καὶ τῶν ναυπηγῶν περὶ καθυρισμοῦ μιᾶς θετικωτέρας βελτιώσεως, τῶν διὰ τὸ πλήρωμα διαμερισμάτων.

Τὸ Board of Trade παρέσχεν ἡδη πάσας τὰς ἐνδεικνυομένας ὀδηγίας πρὸς τοὺς ἄνα τοὺς λιμένας ἐπιθεωρήτας του, διπὼς συνεγγα-  
σθῶν μετὰ τῶν ἐφόπλων τῆς περιφερείας των ἐπὶ τῶν πορισμά-  
των τῆς τελικῆς μελέτης. Αἱ δοθεῖσαι ὀδηγίαι ἀφοροῦν τὰ ἄνω τῶν  
1000 τόν. γραῦς φροτηγά πλοῖα.

Προβλέπεται πώτωσις τοῦ ὄφου τῶν θαλάμων τῶν γαυτῶν.  
Τούτῳ ὀρίζεται διὰ τὰ ἀνά των 1600 τ. γυρὸς σκάφη εἰς 7 πόδας,  
— 7.0 — 7.6 διὰ τὰ γάντια τῶν 1600

δύναται ὅμως νὰ αὐξήσῃ εἰς πόδιας 7.9 ή 7.6 διά τὰ κάτω τῶν 1000 τ. σκάφη. Συνιστάται άλογη, ὅπως—εἰς δύνατον—ὑπάρχῃ ιδιαιστάς αἰθουσαὶ φρυγοῦ διὰ τοὺς νάυτας καὶ ἔτεσσι διὰ τοὺς θεραποντάς, τὰ δὲ διαμερισματα τοῦ πληρώματος νὰ εὐδίκιωνται εἰς τὴν πρόμναν τὸν σκάφους καὶ οὐχί—ώς εἰθισται—εἰς τὴν πρώσαν, καθότι εἰς τὴν πρόμναν ὑπάρχει μεγαλυτέρα εὐρυχωρία καὶ περισσοτέρα ἀσφάλεια.

Γίνεται μνεία περὶ τῆς ἀνάγκης ὑπάρχεσων αἰθούσης φαγητοῦ διὰ τὸ κατώτερον πλήρωμα, ἵνα λείψῃ τὸ σημειριδὸν ἄποτον, νὰ τρώγουν δηλαδὴ οἱ ναῦται καὶ θερμασταὶ ἐντὸς τῶν κοιτώνων των.

Διά τὰς κλίνας συνιστάται ὅπως μὴ ώστι η μία υπεράνω τῆς ἀλλης, ἀλλὰ κατὰ σειρὰν, νὰ είνει δὲ σιδηρᾶ καὶ οὐχὶ ἔνιναι. Εἰδικῶς διά τὰ ἄνω τῶν 1500 τ. σκάφη ὑπόδεικνύεται ή διὰ καλοριφέρ θέμανσις τῶν διαιρεισμάτων του πληρώματος. Παραλλήλως ὑπόδεικνύεται καὶ η βελτίωσις του ἀερισμοῦ των.

Ἐν γένει λαμβάνεται στογικωτέρα πρόνοια διὰ τὴν ἄνετον διαμονὴν καὶ τὴν καθαριότητα τῶν διαιρεσιμάτων τοῦ πληγώματος, θεσπίζεται δέ καὶ ἡ ἡμεροσία ἐπιθεώρησις παρ' ἑνὸς τῶν ἀξιωματικῶν τοῦ πλοίου.

# Η ΒΟΗΘΕΙΑ ΥΠΟ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΕΙΣ ΚΙΝΔΥΝΕΥΟΝΤΑ ΑΕΡΟΣΚΑΦΗ

Ἡ πύκνωσις τῶν ἀεροπορικῶν συγκοινωνιῶν καὶ ἡ ἐπέκτασις τῶν ἐναερίον γραμμῶν ὑπεράνω τῶν θαλασσῶν ἐπέβαλεν εἰς τὰ μεγάλα ναυτικά Κράτη τὸν καταφτισμὸν κανονισμῶν, οἵτινες καθορίζουν τὰς ὑποχρεώσεις καὶ τὰ καθήκοντα τῆς ναυσιπλοΐας πρὸς τὴν ἀεροπλοΐαν διὰ τὴν περίπτωσιν, καθ' ἥν ἐν ἀεροσκάφοις εὑρίσκεται ἐν κινδύνῳ καὶ ἔτει ἀ·άκριν ἀλέσον βαθητείας.

Οἱ ἐν λόγῳ κανονισμοὶ ἑέδησαν ἡδὴ ἐν Ἰσραὴλ μεμονωμένως παρ' ἔκάστης Χώρας, προβλέπεται ὅμως ὡς λίαν προσεχῆς ἡ

σύναψις μιᾶς συναρποῦς διεθνοῦς συμβάσεως. Ο ἡδη λογών εν  
Ἀγγλίᾳ καὶ Γαλλίᾳ τοιοῦτος πανοικισμὸς ἔχει ως ἔξῆς:

1) "Οταν, διὰ κατεπείγοντα τινα λόγον, ἔνα ἀερόπλοιον, ἢ  
ὑδροπλάνον μὴ δυνάμενον νὰ προσθαλασσωθῇ ἢ νὰ ἐλθῃ εἰς  
συννενόήσιν διὰ τοῦ ἀσυρμάτου τηλεγράφου ἢ τηλεφώνου, ἐπι-  
θυμεῖ τὴν ἐπικοινωνίαν μὲ ἔνα ἐμπορικὸν πλοῖον, ἐκδηλώνει τὴν  
πρόθεσίν του ταύτην διά τῆς ἐκτελέσεως πλήρων κύκλων γύρω  
τοῦ ἀτμοπλοίου, ἐνῷ συγχρόνως οἵτις πυροτεχνικὰ φῶτα, ἵνα  
ἐφελκύσῃ τὴν πλοσοχήν του. Αἱ οὖτοι φιτόπεμπαι παρ' ἀριστο-  
φους φωτιοβολίδες σημαίνουν διτο: «Σῆμα ἐπείγοντος χαροκπῆ-  
ος πρόσκειται νὰ ἐκπεμφθῇ παρὰ τοῦ ἀεροσκάφους ποδὲς τὸ  
ἀτμοπλοίον».

2) Μετά τούτο τὸ ἀεροσκάφος ἐφωδιασμένον μὲ δπτικὸν τη-  
ῖνοντων ἔπασταιτίλει τὸ σῆμα του.

3) Τὰ ἀεροσκάφη, ἀπίνα δὲν ἔχουν δπτικὸν τηλέγραφον καὶ ἐπιτυμούν νὰ ἐφεκτήσουν τὴν προσοχὴν ἐνὸς πλοίου πρὸς διάσωσιν ἑτέρου ἀεροσκάφους, δπερ βλαβὴν ἔχει προσθαλασσώθη, ἐκτελοῦν τὴν αἴτησην βοηθείας καθ' ὅμιοιν τρόπον. Δηλαδὴ εκτελοῦν γύρω ἀπὸ τὸ ἀτμόπλοιον πλήρεις κύκλους φωτοβολίδας, μεθ' ὁ τρέπονται πρὸς τὴν διεύθυνσιν τοῦ βεβλαμένου ἀεροπλάνου, δεικνύοντες δὲ οὐνια εἰς τὸ πλεῖον τὴν πορείαν, ἵνα πρέπει νὰ γαράζῃ πρὸς συνάντησιν καὶ διάσωσιν τοῦ κινδυνεύοντος ἀεροσκάφους.

4) Συντίταται εἰς τοὺς ἀεροπόρους, ὅποις ἀπὸ τεύχουν τὴν ἐκτέλεσιν πλήρων κύριων γύρω ἀπὸ ἕνα ἀιμόπλοιον, ἐκτὸς μόνον ἐὰν πούκηται νὰ δόσουν ἐν ἐπείγον μήνυμα.

Οι ἐπὶ τῆς φυλακῆς ἀξιωματικοὶ τῶν πλοίων, ὅταν ἴδουν  
ἀεροσκάφος, ἐκτελοῦν γύρῳ ἀπὸ τὸ πλόιον των πλήρεις κι-  
κλους καὶ σίττον φωτοβολίδας, ὑποχρεούνται νὰ σιρέψουσι πρὸς  
αὐτὸ θάνειτον τὴν προσοχὴν των καὶ νὰ καταβάλλωσιν ἐντα-  
κὴν προσπάθειαν, διπος ἀντιληφθῶσι τὸ μέλλον νὰ ἐπλευφθῇ  
ἐπειγον σῆμα των.

## ΔΙΚΑΣΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

## ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΥΣΑΙ ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΔΙΚΑΙ

ΑΠΑΙΤΗΣΙΣ ΔΓ ΗΜΕΡΑΡΓΙΑΣ ΕΚΦΟΡΤΩΣΕΩΣ  
ΛΟΓΩ ΑΠΕΡΓΙΑΣ

"Η ἀτμοπλοΐας «Στελέχτη» είναι γάρ την σιδηροδρομικήν ἐπιχείρισιν «Κορνυτόπειρα» ἀπειτούσα τὴν πληρωμὴν περισσὸν λ.σ. 798.0.4 δ': ημεραργίας ἐκφράζωσαν τοῦ ἀπὸν «Αντώνιος Στελέχτης» εἰς Ροζάριο κατά τὸ ἔτος 1929, λέγοντας ἀπειδεύθυνσαν τὴν ἐκφράζωσαν γκιανθρακοφορτίου εἰς παραλαβὴν τῆς μηνιθέας ἀτετραπίας. Η οπόιας εἶδεις καθίσθη εἰς τὸ Λονδίνον ὥποι 14ης μέχρι 17ης π.μ. Παλαιότερο.

Έναγονσα: Ή ατμοπλοΐα τών Αθηνών «Δ. Α. Σταθάτος, Α.Ε.»  
Έναγομένη: Ή «Γενική σιδηροδρομική έταιρεία «Cordoba» της

Αγγεντινῆς :

Δικαστής: 'Ο κ. Wright.

Οι έναγρόμενοι: ἀντέκρουσαν τὴν Ἑλληνικὴν ἀποκίτησιν δικταινόμενοι, ὅτι ἡ καθυστέρησις τῆς ἐκφροτάσσεως προσήλθεν ἐξ ἀντορέας θεατῶν, δηλαδὴ ἐκ τῆς ἀποργίας τῶν ἐκφρωτῶν (αἰτιδιόδομων), συμφώνως δὲ πρὸς τὸ νυκλοσυμφωνητικὸν τοιαῦται θυμορρήγιαι δέντ πληρούμονται.

Συνήγορος τῶν ἁναγόντων παρεστήθη ο. J. Dickinson, τῶν δὲ ἁναγόμενων ο. κ. S. Z. Porter. Ο κ. Ντίκινσον αὐτέπειχεν εἰς τὸ δικαστήριον, ὅτι τὸ ἄλιτρον «Αντ. Σταθῆτος» κατέπλευσεν εἰς τὸ Ροζέριο τὴν 16ην Ιουνίου 1929 μὲ φωτίσιν γιανθρωποκοπίνθων. «Εδόθη ἀμέσως ἡ δίοικα εἰδοποίησις πρὸς τοὺς παρθένους, ἵρχος δὲ μετρούμενος ὁ χρόνος τῆς ἐφορίασεως ἀπὸ τῆς 9ης π.μ. θώρας τῆς 17ης Ιουνίου.

Κατά ρητὸν δρον τοῦ κανονισμοφόνου ὁ χρόνος τῆς ἐκφράσεως θὰ ἔληγε τὴν Ἡγούμενον καὶ ὥραν 9.30' π.μ., ἀλλὰ τὴν Ἡγούμενον ἐξαράγῃ ἀπεργία τῶν στεβαδόνων. Ἐντος τοῦ πλοίου ἀπέμενον πρός ἐκφράσεων 25' φορτίο μόνον, δὲ πλοιαρχος κατώθισε μόλις τὴν 23ην Ἡγούμενον νά εἴηρη ἀλανθήσος ἀργάτες, ἡ δὲ ἐκφράσταις ἐπερχότων μετὰ μίκη ἡμέραν, ἦτοι τὴν 24ην Ἡγούμενον.

Οι ιδεοκτήται των «Αγ. Σταύρου» πάραποτον την πληρωμήν ήμεροργών 21 ήμερων και 5 1/2 ωρών στηριζόμενοι εἰς μίαν παράγραφον του νυχτερινού αποστολού έχοντας οὕτω:

Τόποι φορτίου ή και παραλιμάνων είναι οι της πλευρᾶς τοῦ πλοίου ἐκ μέρους τῶν φορτωτῶν, εἰς τὸν λιμένα τοῦ Ροζάριο, ἐλεύθερον ἐξόδων καὶ κινδύνων ἐπι τοῦ ἀποτύπων προσρυγμάνων. μὲν ἡμερήσιαν ἐκφέρωσιν 400 τόννων, καὶ ρούπιτερά πάντοτε, ἐξαιρουμένων δὲ τῶν Κυριακῶν καὶ ἥρτων, ὅπο τόρον, διὰ τοῦ πλοίου θὰ δύναται να πάρεισθαι τὰ μετανιώτατα πράγματα.

>**'Εάν τό πλοιόν κρατήθη περισσότερον οι παραλήπταις τού φορτίου δημορφούνται εἰς τὴν πληρωμὴν ἡμεραρχίας 4 πεννών κατὰ τὸν νέτερά τοις εἰρηνής δι' ἐκάστην ἔργασμον ή μέραν ἢ κατ' ἀναλογίαν καὶ κλέψις τυχεῖ, ὃ δε χρόνος τῆς ἐκφορτώσεως ἀργεται στὸν τό πλοιον, καταπλεύσεις εἰς Ρόδον, ὅσσα ἔγγραφον εἰδοποιήσων εἰς τοὺς παραλήπτας, δι' εἰναι τοις μονούσιοι πρός ἐκφόρτωσιν, ἀσχέτως δε ἐάν ἔχῃ ἢ μη πλεύσιον.**

«Οι παρχάδηται οπορεύονται να επιληφθούν της έκφραστωσας και το πλοίον θα καταβάλει σε αλλήγνια κατά τόνον των 20 στατήρων η 1015 χιλιογράμμων, παρχάρωση μόνον άτμων, βαροδίκα, διντισέρηδες, κυθώς και τα πόδια ξεκόπισμα, άπαντανων συναρπάζει.

πρός εκφύγονταν απαλλούμενα σχολιά.

Αλλα τη δέκαρηής της άπεργιας, έσυνάχθησαν δ.κ. Ντίκινσων, δ. πλοιαρίδος του «Αντ. Σναθάτσου» Ελληνικής ιθαγενείας και μή κάτοχος της Ι-πανικής γλώσσης δέν κατόρθωσε να κατατίσῃ έγκαιρος προσωπικός τρόπος άποτεράσσων της δέκαρης έκφρασισεως, διαν δημος έμαθε την υπερβολήν «Συντεκτικούσον» ελληνόφρων έργατων έγραψε σχετικώς πρός τους ναυλωτάς και πάπατος την έκφρασιν του εκατόν 500 τόν. υπολοίπου φορτίου την 24ην Ι-λέουση.

Κατά τὴν ἐπικολουθήσασαν συνεδρίασιν δὲ συνήγορος τῶν ἀναγόντων οὐ-  
χεῖσσιν ἐπόνισεν, διτὶ οἱ περιληπται ἀμα τῇ ἔκφρηξε τῆς ἀπεργίας ἥδη-  
ναντο νό εἶσασφαίσασιν ἀμέσως τὴν ἐκφόρτωσιν δι' ἐλεύθερων ἁργατῶν,  
διτὶ οὓς εἴηντος καλωδε τῇ ὑπερβεν τοῦ συνετακιρισμοῦ αὐτῶν. Ἔπισης  
διήλασεν, διτὶ τὰ διάδικτα μέρη συνεφάνησαν, ἀπωγ δὲ ποτεστος εἰς ἀδικασθῆ-  
ται ἄνορκων καταζήσουν.

Ἡ συμφωνία αὗτη προσεξένησε τῷ θηράν αἰσθησιν εἰς τὸ δικαστήριον.

'Αφ' ἔτερον ὁ συνήγορος τῷ θέματι ἐναγόμενον κ. Πόρτερ ἔσπεισε, δῆτα οἱ πραγματικοὶ ἀπράξιαι πάντα τὸ δυνατόν, δὲν ηδύναντο δημως νὰ ὑποκινήσουν τὴν ἐπανάστασιν εἰς τὸν λιμένα καὶ νὰ γίνουν αὐτοὶ ἀφορμή γενικεύσωσις ἡς ἀπεργίας διὰ νὰ ἐπιτευχθῇ ἡ ἐκφράτωσις τοῦ 'Ἀντων. Σταθάτου'. Προ-  
θήκησεν ἀκόμη, δῆτα οὐδὲν τὸ θετικόν στοχεύειν οὐπάρχει ἀποδεκιμών, δῆτα  
τὸ δυνατή ἡ ἐκφράτωσις μεταξὺ Ιησοῦς Χριστοῦ καὶ Ιουλίου. 'Η ἀπεργία ήτο  
οὐρανός, ή κατάκτησις εἰς τὸν λιμένα ἐκρυμμός, συγχρόνη δὲ ἐσχηματισμόντο καὶ  
αιωνίτερον.'

Πάργυτα: πάντες οι γαιαιθρακεργάται: διαρκούσης της ἀπεργίας είχον ρυπή μακράν τοῦ λιμένος ἐπιδοθέντες εἰς παντούς ἀλλας ἔργασιας. Ἀπό —22 Ιουλίου ἡτο ἀδύνατος ἡ ἔξινθρεσις ἀλευθέρων ἔργατῶν, μόλις δὲ τὴν ὣρην ἥρχισε νὰ χαλαρώσῃ τὴν ἀπεργία, διε καὶ ἔξινθρησαν ἀλευθεροῖ ἑράται: συντελεσθείσης τῆς ἐκφορτώσεως. Εἰς τὸ Ροζέριο ἀναυλάχουν καὶ λλα πολλα ἀντικρύσαντα τὰς ιδίας δυσκολίας. Ἐν συνεχείᾳ δ. κ. Πόρτερ λέγενται ὡς ἀστήρικτον τὸν ισχυρισμόν, διε ἥδηντο νὰ εὑρεθῶν ἀλευθεροῖ:

Ο ο. Ντίκιανος ἔχαρακτήρισεν ἐδῶ ἄλλους τὰς ἐνόρκους καταθέσεις τῶν ἐνα-  
μένων ὡς ἀσυναρπάτητους.

Ο "Αγγλος Δικαστής κ. Wright" έδήλωσεν, διτ· ή λάθιψις μιᾶς ένόρκου και καταθέσεων ἀποκτεῖται μεγάλην προσοχήν δ οὐ προσκαλούμενος μάρτυρας δέον νά ἔρωτάται: ἐπὶ ομηρίων δυναμένων νά προσχάγγουν καὶ νά διαφωτίσουν τὴν θύσιαν. "Ηένη—εἰπε—έχομεν ἔνα σωρὸν ἀσυνεπῶν δηλώσεων καὶ πλημμυρῶν καταθέσεων τὰς δυοις καλεῖσθαι νά... διεκρινησθαι εἴκαριθων τὸ Δικαστήριον. "Η φυσική πορεία τῶν ασφων καταθέσεων, τόσον ἀπαρχίτητος διὰ τὴν ἀπόρροπον καὶ ταχεῖται ἐξομάλυνσιν τῶν θύσεων, δὲν είναι δυνατόν νά ἐφερμοισθῇ ηδη δικαιούμενος προσκαλεῖσθαι: Ἕγγραφα τόσων ἀτελῶν ένόρκων μηρυτωρῶν.

Περιτέρω δ. κ. Wright ἐπόνεσεν, διτ. ή μόνη θετική πληροφορία προέρχεται από τὸ Αἴδης' Λίστ, δηποτ, χάρις εἰς τὰ τυλ)ματά του, έθεσεις, διτ. ή απεριγόνης ἔξερρησης τὴν Ιην' Ιουνίου καὶ διτ. τὴν 22αν τοῦ ιδίου μηνὸς οἱ ἐργοδόται: διεπαγκαταύνοντο εἰσότι: μὲ τὰς ἀπεργήσαντας ἐργάτακαν συμπατέλα, εἰχον δ' ἀποδεγμὸν πολλὰ αἰτήματα καὶ ἐπέμενον μόνον ἐπὶ τινῶν σημαῖσιν, ἀτινα παρ' αὐτῶν ἐκρίνοντο ὡς οἰστάθη.

Ἐπηκολούθησε διήμερος ἀποδεκτική θεωρίας, μεθ' οὐ κ. Wright ἐξέδωκε τὴν κάτιθι ἀπόφασιν του:

Ζήτημα πραχθάσασθαι τῷ διον τοῦ ναυλοσυμφώνου δὲν ὑπίσταται. Ἀναμφίβολος μία ἔκρηξις ἀπεργίας ἀποτελεῖ ἐξ πρώτης ὅψεως ἕδαφος ἦφ' οὐδὲντας νῦν στηριχθῆναι κατεργάτησις ἐνός πλοίου, χωρὶς ὅμως πάντοτε νάειν τοῦτο κατέβασμον, διότι εἰς τινὰς ἀπλάστητεργίας, ὡς η προκατέμνη, ὑπῆρχεν καὶ διέξεδοι ἐπιτρέπουσι τὴν ἔκφρωσιν συνεπῶς δὲν δικαιολογοῦνται ἀπολύτως οἱ ἐναγόμενοι προτάσσοντες τόσην ἄρνησιν διὰ τὴν πληρωμὴν τῆς ἀπειτήσεως ἥμεραρχιῶν.

> Έγένετο ἀπόδεκτὸν, διὶς ἡ ἔκρηκτις ἀπεργίας δὲν ἀπαλλάσσει ἔγτειλῶ τοὺς παραλήπτας καὶ δὲν ὅρμιλον οὗτοι νό μείνωσι, μὲ ἑσταυρωμένας τὰς χεῖρας, ἀλλ᾽ ἔδει νὰ πρᾶξουν τὸ δυνατόν, ίνα διευκολύνουν τὴν ἔκφραστων. Ἐάν διαρκούσῃς τὴν ἀπεργίας ἥδυναντο διάκατα λαζαλῆσουν καὶ λογικῆς ἐνέργειας νά πειτύουν τὴν παραλαβὴν τοῦ φροτίου ἐντός τοῦ ὥρισμένου ὥρου τοῦ γανλασσμφώνου χρόνου, δὲν θύγανται τίποτε νά προτάξουν πρός ὑπεράσπισιν τῆς ἀμελείας των.

»Δυστυχώς είνα πολὺ δύσκολον να καθορισθείσιν έπαχρεδώς αι καταδηγήσεις οπό τούν περιλήπτων ένεργεια. Αι ἀποδείξεις συνίστανται ἀπό την τολάκι του πλοιάρχου πρός τούς περιλήπτας και τούς πράκτορας του ἀποστολούν και ἀπό τὰς ἀπαντήσεις αὐτῶν της αὐτῆς ἡμερομηνίας, καθώς πολύσημη ἀπό τὴν κατάθεσιν τοῦ «Βλλήνης πλοιάρχου» ἐνώπιον του ἀνάκριτοῦ και ἀπό δύο σειράς ένορκων καταβέσσειν η δηλώσεων τῶν διεζήδων μεσον.

„Από την αριθμίαν αὐτήν την έγγραφων δέν δύναται νὰ προκύψῃ τι: τὸ συρῆ, διότι συχνότατα συμβαίνει αἱ καταθέσεις αἱ λαμβανόμεναι εἰς ἕστους λιμένας νὰ είνει ἀτελεῖς, λόγῳ Ιωας τῆς γλωσσικῆς διαφορᾶς καὶ τῶν κάστοτε διφορούμενων φράσεων ἔχουσαν πολλάκις ἀντικρουομένας ἐνοίσας. Τοιαύται δικαιογραφίαι φύλανοςσαὶ ἐνόπιον τοῦ δικαιοτηρίου προκαλούν ἀληγοῦ ἀπογοήτευσιν, οἱ δὲ δικασταὶ μετὰ πολλοῦ κόπου δύνανται: ἔκαστος νὰ τενέχουσαν τὴν ἀλήθευτα ἀπὸ παγίδαντας ὑπακούειν.

>Βαθύτερος, αλλά οι ένορκοι καταθέσεις ήλαμβάνοντο είς τους ξένους λιμένας παρά προσώπων έννημάρων των Ἀγγλικῶν μεθόδων σκέψεως καὶ διάταξης τρόπου, καθ' ὃν διεξάγονται ἐν Ἀγγλίᾳ καὶ Νομικαὶ συζητήσεις, ἢ ζην ἔξαιρεταικα εὐπρόσδεκτοι, διότι οὐ διηγεύονται τὸ ἔργον τῆς δικαιοσύνης.

>Αἱ ἔνορκοι καταθέσεις τῆς παρούσης δίκης μοὶ παρέχουν τὴν ἐντύπω-  
ν, διὸ ἡ εἰσηγημένη ἀπόλοποίησις τῆς νομικῆς πορείας τῶν ὑποθέσεων  
ιά τῆς κατ' αἴδειον καὶ λίπαντα ἐφαρμογής τῶν ἔνδρων καταθέσεων, πρᾶγ-  
α ὥπερ καὶ οἱ δικασταὶ ἀπιθυμοῦν, δὲν θὰ ἀποδῷ ἰκανοποιητική, ἐάν δὲν  
απεβάλλεται: συστηματική προσπάθειαν ν' ἀποστελλωνται εἰς τὸ δικαστή-  
ιον ἔνορκοι καταθέσεις σαφεῖς, εἰσοχροῦσαι εἰς τὴν οὐίσιαν τῆς ὑποθέσεως,  
ἔξαντλοισι πᾶσιν πληροφορίαν καὶ πράξουσαι εἰς τοὺς δικαστὰς  
λήγη εἰκόνα τῆς ὑποθέσεως, ώστε νὰ δύνανται τὸ δικαστήριον νὰ κρίνῃ  
άσει τῆς ἐμφανιζομένης πραγματικότητος.

\*Δέν ἀναφέρω ταῦτα διὰ ν' ἀπεργούμησον τὰ σφάλματα η̄ διὰ νά μεμθῶ οἰουδήποτε. Ἀπλῶς ἀπίστω, δῶν εἰς τὸ μέλλον αἱ φθάνουσαι ἐνταῦχοι τῆς ἀλλοδαπῆς ἔνορκοι καταθέσεις θά δώς εἰκόνων καταληγοταῖ καὶ διευκολύνουσι δύον τὸ δυνατόν περισσότερον τὸ ἔργον τῆς ἀπονομῆς τοι καίσου.

>Αναγνώσας τάς ένορκους καταθέσεις της προκειμένης ίποθεσεως έμειξεν άληθη διηγήσιν περὶ τοῦ πραγματικῶν συνέβη. Δέν δύναμαι νὰ μηδενίσω διατῇ δὲν ἔγειθη ἀπὸ τοὺς παραλήπτας τοῦ Ροζάριο νὰ ἐκφορτώγῃ τόν <Αντ. Σταθάτον> εὐθὺς ἀπὸ τῶν πρώτων ἡμερῶν τῆς ἀπεργίας ὁ Συνταξιούσης τῶν ἐλευθέρων ἐργατῶν.

>Στοιχείαν είναι οι εμείς και η καταύξεις των Ελλήνων πλοιαρχών, δι-  
τες δημόσιος έχει τούτο το έλληφρυντικόν, ότι δέν είναι κάποιος της 'Ισπανί-  
ης γλώσσης εἰς ήν έλληφρυντικόν αι καταύξεισις. Ούτος δηλαδή εἰς τὴν κατά-  
ειν του, διτι απετάνθη εἰς τὸν παραλήπταν, ἀλλ' οὐτοις ἀπέκρουντην πρό-  
γηνιν ἐλευθερών ἔργατων καὶ μόλις τὴν 22αν 'Ισπανίαν θετερέων νὰ προ-  
σθέτην τοιούτων.

>'Αφ' ἔτερον δὲ πλοιάρχος σίς ἐπιστολήν πρός τούς πλοιοκτήτας ἀπό Ζηγούλιουν, ἀναφέρει διτὶ προσπαθεῖ νὰ ἐκφράσω τὸ ὑπόλειπον φορτίον τῶν ιδίων αὐτοῦ μέσων, ἀλλὰ δὲν δύναται νὰ τὸ ἐπιτίχῃ. Ταυτοχρόνως ἔγραψε: Τὴν στιγμὴν αὐτὴν ἐπικαρπεῖ ἐνταῦθα ἀναρρία, οἱ παραλίται δὲν δύνανται νὰ ποδέμωνται πάντα εἰδούσαντα σίς γελούς τῶν ἀ-

περγάν.

>"Η κατάθεσις τοῦ "Ελληνος πλοίου χρονού και τὸ περιεχόμενον τῆς πρὸς τοὺς πλοιοκτήτας ἐπιστολῆς τοῦ, μολονότι ἔχουν κάποιαν διαφοράν, ἐν τούτοις ἀποδίδουν περισσότερον τὴν ἀληθῆ κατάστασιν εἰς τὸν λιμένα τοῦ Ροδάριο, παρὰ αἱ διάφοροι ἔνορκοι καταθέσεις τῶν ἑναγομένων. Δὲν δύναμαι νὰ φαντασθῇ μίαν ἀπεργίαν εἰς τὸ Ροδάριο μὴ συνοδευομένην ἀπὸ ποιάν τινα ἀταξίαν η̄ ἐστο και ἀπειλὴν ἀταξίας, τοῦτο αὐτὸ δὲ πιστοποιεῖ και δὲ πλοιάρχος τοῦ <Αντ. Σταθάτου>.

>"Ἐν συνεχείᾳ δὲ "Ελληνος πλοίου χρονού ἀπέστειλε δευτέραν εἰδοποίησιν πρὸς τοὺς παραλήπτας τῶν 15ην Ιουλίου, εἰς ἣν ἐτόνιζεν διτὶ ἡτο δυνατή η̄ ἐξένερεις ἀλευθέρων ἔργων και διτὶ δέδει νὰ ἐκφρωτικὴ τὸ φορτίον του διέτει τὸ πλοίον τελεῖ πλέον καθαρῶς ὅπο δημεραργίαν. Οἱ παραλήπται ἰσχυρίσθησαν διτὶ κατὰ τὸ ναυλοσύμφωνον δὲν ἀνεγνωρίζοντο δημεραργίας, λόγῳ ἀπεργίας.

>"Φρονῇ ἐν τούτοις ἀδιστάκτως, διτὶ μετὰ τὴν χαλάρωσιν τῆς ἀπεργίας και ἐὰν οἱ παραλήπται παρατηχον πᾶσαν συνδρομὴν εἰς τὸν πλοίον, θὰ ἡτο δυνατὸν ν' ἀρχίσῃ η̄ ἐκφρωτικὴ ἀπὸ τῆς 15ης Ιουλίου. Συνεπῶς η̄ ἀργία τοῦ πλοίου μετὰ τὴν δημεραργίαν ταύτην εἶναι ἀδικαιολόγητης ἐπὶ τῆς προφάσει ἀπεργίας, κατὰ συνέπειαν δέσον οἱ ἀνάγοντες νὰ πληρωθῶσι ποσόν λ. στ. 280 δι. δημεραργίας τοῦ πλοίου των ἀπὸ τῆς πρωΐας τῆς 16ης Ιουλίου.

## ΓΑΛΛΙΚΗ ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ

### Η ΕΥΘΥΝΗ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΟΥ ΣΥΝΕΠΕΙΑ ΕΓΚΑΤΑΛΕΙΨΕΩΣ ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΥ ΚΑΙ ΝΑΥΛΟΥ

Ἐνώπιον τοῦ Ἐφετείου τῶν Παρισίων ἔφθασεν η̄ ὑπόθεσις τοῦ ναυαγίου τοῦ Γαλλικοῦ ἀτμοπλοίου «Afrique» κατὰ τὸ ὁποῖον ἐπινίγησαν ἀρκετοὶ ἐπιβάται. Αἱ οἰκογένειαι των εἰχον ἐγέρεις ἀπατήσεις ἀποζημιώσεως, ἐφ' ὧν ἡσοχολήθησαν πρωτοδίκιος τὰ δικαστήρια τῆς Ρουέν και κατ' ἔφεσιν τὰ ἀμέσως ἀνώτερα δικαστήρια τῶν Παρισίων.

Τὸ Ἐφετείον ἔξεδωκε πρὸ τινων δημερῶν τὴν ἀπόφασίν του, διτὶ η̄ καθορίζει μέχρι ποίου σημείου, ἐν περιπτώσει ἐγκαταλείψεως πλοίου και ναύλου, ἀπαλάσσεται δὲ πλοιοκτήτης τῆς εὐθύνης του.

Ἡ ὑπόθεσις ἔχει ὡς ἔξης: Λόγῳ ναυαγίου τοῦ «Afrique» οἱ συγγενεῖς τῶν πνιγέντων ἐπιβιτῶν ἀπέγγησαν ἀποζημιώσεις ἀπὸ τὴν κέτοχον τοῦ σκάφους ἀτμοπλοίου «Chargeurs Reunis», η̄ δὲ πρωτοδίκιος ἀπόφασις τῶν δικαστηρίων τῆς Ρουέν ἀπεδέχετο, διτὶ η̄ ἐταιρεία αὕτη εἶναι ὑπεύθυνος διὰ τὰ σφάλματα και τὰς πράξεις τοῦ πλοίου.

Κατόπιν τούτου η̄ «Chargeurs Reunis» ἐδήλωσεν ἐγκατάλειψιν πλοίου και ναύλου, ἐπὶ δὲ τοῦ ἀνκυράκτος ζητήματος νομιμότητος τῆς δηλώσεως «ἐγκαταλείψεως» τὸ πρωτοδίκειον τῆς Ρουέν ἀπεράνθη, διτὶ αὕτη δέν ἦρκει ἵνα ἀπαλλάξῃ τῆς εὐθύνης τὴν ἐγκαταφοράντων ἀτμοπλοίου, δεδομένου, διτὶ διέπραξε σφάλματα ἐξ «ἰδίας πρωτοβουλίας τῆς». Καὶ συγκεκριμένως: «Δὲν παρέσχεν εἰς τὸν πλοίον τοῦ «Afrique» κατηγορηματικὰς δῆμης, δηπως δυνάμει τούτων ἀναβάλλῃ τὴν ἐκτέλεσιν τῆς τακτικῆς ταχυδρομικῆς γραμμῆς εἰς περίπτωσιν ἀνωτέρας ἀνάγκης, προκειμένου, δηλαδὴ, νὰ σώσῃ τοὺς ἐπιβαίνοντας τοῦ πλοίου του, οἵτινες τῷ εἰχον ἐμπιστευθῆ τὴν ζωήν των».

Τὸ Ἐφετείον τῶν Παρισίων ἀπεφάνθη, διτὶ χωρίς νὰ ἀναζητήσῃ, ἐὰν η̄ πλοιοκτήτρια ἐταιρία εἴχε η̄ δχ: τὴν ἴδιότητα, δηπως ἀπευθύνη πρὸς τὸν πλοίον τοῦ πλοίου χρονικὰς δῆμης τῆς ἀπολύτου ἀριθμού τητός του, και ἐφ' δόσον τὸ Δικαστήριον τῆς Ρουέν εἰχεν ἀποδεχθῆ διτὶ ἐπρόκειτο περὶ σφάλματος τοῦ ὑπεύθυνου πλοίου δηλαδὴ τρίτου, δὲ πλοιοκτήτης δυνάμει τῆς πρωτης παραγράφου τοῦ ἀρύρου 216 τοῦ Ἐμπορικοῦ Κώδικος ἀπαλάσσεται οἰκοδήποτε εὐθύνης, διὰ τῆς ἐγκαταλείψεως πλοίου και ναύλου.

### Η ΔΙΑΚΥΜΑΝΣΙΣ ΤΗΣ ΑΞΙΑΣΕΝΟΣ ΦΟΡΤΗΓΟΥ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΝ 30ΝΤΑΕΤΙΑΝ

Ἐπ' εὐκαιρίᾳ τῆς λήξεως τοῦ α' δημήνου τοῦ τρ. ε. οἱ ἀριθμοί ναυτικοὶ κύκλοι προβαίνοντων εἰς τὴν ἀνασκόπησιν τῆς ναυτιλιακῆς ἐργασίας, ἔνα τῶν σοβαροτέρων θεμάτων τῆς ὥποιας ἀποτελεῖ και η̄ διακυμάνσις τῆς ἀξίας τῶν φορτηγῶν πλοίων. Συμφώνως πρὸς τὸν κατωτέρω παρατέμενον πίνακα τῆρεχ. τιμῆνδενεοναντηγήτον ἀτμοπλοίου χωρητικότητος 7500 τ. φορτίου, συνίθυσος δὲ τύπου, εἶναι λ. στ. 41.250, η̄τοι λίρα 5.10.0 κατὰ τὸν δ. w. Η̄ τιμὴ αὕτη δὲν ἀφορᾷ τὴν ναυπήγησιν τοῦ ἐν λόγῳ πλοίου, ἀλλὰ τὴν ἀγοράν ἐτοίμου

τοιούτου, παραμένοντος εἰς τὰ ναυπηγεῖα, ἀφ' η̄ς κατεσκευάσθη και μηδέποτε ταξιδεύεσσαντος ἐλλείψεις ικανοποιητικοῦ ναύλου, λόγῳ τῆς κρίσεως.

Η̄ τιμὴ διὰ τὴν ναυπήγησιν τοῦ ίδιου πλοίου κυμαίνεται σήμερον εἰς τὰς λ. στ. 8.18.6 κατὰ τὸν φορτίου, η̄τοι θὰ κοστίσῃ 66.950 λίρας, ἐνῷ πρὸ δημήνου η̄το ἐλαφρώς μεγαλυτέρα η̄το 67.750. Τὸ ύπο τέσσαντα σκάφος θὰ ἔχῃ μῆκος 380 ποδῶν, πλάτος 49, ψηφος 29 και μεγφορτον βύθισμα 23 μὲ ταχύτητα 9 μιλλίων καθ' ὥραν και μὲ κατανάλωσιν 25 τόννων γαιανθράκων τὸ 24ωρον.

Σήμερον οἱ ἐφοπλισταὶ ζητοῦν οἰκονομικώτερον τύπον πλοίου, δηπερ νά̄ ἔχῃ μὲν τὴν ίδιαν ταχύτητα, ἀλλὰ νὰ καταναλίσῃ 7-8 τόννους γαιανθράκων ὀλιγάτερον, η̄τοι 17-18 τ. τὸ 24ωρον και δι' διας τὰς ἀνάγκας τοῦ πλοίου. Τούτο ἐπιτυγχάνεται δι τῆς προσθήκηνεωτέρων βοηθητικῶν μηχανημάτων, ὅποτε διμοσιεύεται τὸ κόστος τοῦ πλοίου τοῦτο κατὰ λ. στ. 1.12.6 κατὰ τὸν.

Πλεῖστοι δοσοι ναυπηγοὶ κατεσκεύασαν ἐν τούτοις—κατόπιν μακροχρονίων μελετῶν—οἰκονομικὰ πλοία χωρὶς τὴν προσθήκην πολυδιπάνων μηχανημάτων. Επέτυχον δηλαδὴ υποβιβασμὸν τῆς δυνάμεως εἰς ἵππους, χωρὶς καν νὰ μειωθῇ ἀναλόγως και η̄ ταχύτης, η̄τοι παραμένει σταθερά. Κατεσκευάσθη λ.χ. ἐν οἰκονομικὸν πλοῖον 8.000 τ. φορτίου μὲ συνήθεις μηχανὰς τριπλῆς εκτονώσως, μὲ φυσικὸν ἀλυσιδὸν λεβήτων, χωρὶς ὑπερθεμαντῆρα και χωρὶς ἀτμοστροβίλουν ἔξαγωγῆς, τὸ δὲ πλοίον τούτο ποσὸν διὰ νὰ καλυφθῇ (τόκοι, κεφάλαιον ἀπόσθεσις, ἐπὶ πλέον τούτῳ ποσὸν διὰ νὰ καλυφθῇ τόκοι, κεφάλαιον ἀπόσθεσις, ἐπὶ πλέον ἀσφαλίστρα καπ.) θὰ ἐχειάζετο 1750 λ.στ. ἐτησίως, εἶναι δὲ λίαν ἀμφιβολον, ἐὰν υπὸ τὴν παρούσαν κρίσιν θὰ δύνατο νὰ προδώῃ τὸ ποσὸν τούτο. Βασίμως ὑπελογίσθη, δι τοῦ οἰκονομία 6 τ. γαιανθράκων και ἀνάλογος αὐξησις τοῦ διὰ τὸ φορτίον χώρου δὲν δύνατο νὰ καλύψῃ τὴν ἀντέρω δαπάνην.

'Αφ' ἐτέρου διὰ τὴν σύγκρισιν τῶν τιμῶν ναυπηγῆσεων τῆς 30ης Ιουνίου τρ.ε. πρὸς τὰς προγενεντέρας, σημειούνται οἱ κάτωθι σταθμοί:

|  |
|--|
| Ιούνιος 1931 λ.στ. 8.18.6 κατὰ τὸν φορτίου |
| » 1920 » 30.0.0 » » »                      |
| » 1914 » 6.0.0 » » »                       |
| » 1908 » 4.12.6 » » »                      |

Μία Ιαπωνικὴ ἀτμοπλοῖα ἐπλήρωσε διαρκεῦντος τοῦ πολέμου, λ. στ. 100 κατὰ τὸν δ. w. διὰ τὴν κατασκευὴν ἔνος φορτηγού 7500 τόννων, η̄το δ' αὐτὴ ἀποτελεῖ παγκόσμιον ρεόν.

Κατωτέρω παραμένεται πίνακα τὸν διακυμάνσιων τῆς τιμῆς ἀτμοπλοίου 7500 τόννων ἀπὸ τοῦ 1930 μέχρι τοῦ 1931, η̄το ἐντὸς 31 ἑταῖρων και κατὰ τὴν διατηματικὴν διαστήματα:

| Έτος | Μάρτιος       | Ιούνιος | Σεπτεμβρίος | Δεκέμβριος |
|------|---------------|---------|-------------|------------|
| 1900 | λ. στ. 51.500 | 54.000  | 52.000      | 60.750     |
| 1901 | » 55.000      | 49.250  | 50.000      | 48.250     |
| 1902 | » 46.250      | 43.000  | 48.500      | 47.750     |
| 1903 | » 47.250      | 50.500  | 40.000      | 39.250     |
| 1904 | » 39.000      | 38.750  | 38.500      | 39.000     |
| 1905 | » 37.750      | 36.500  | 42.500      | 44.500     |
| 1906 | » 40.000      | 43.000  | 42.000      | 40.750     |
| 1907 | » 47.750      | 41.000  | 39.500      | 39.000     |
| 1908 | » 37.500      | 36.000  | 36.000      | 36.250     |
| 1909 | » 36.250      | 36.250  | 36.500      | 38.500     |
| 1910 | » 37.500      | 36.500  | 37.000      | 39.750     |
| 1911 | » 41.000      | 43.000  | 45.000      | 46.500     |
| 1912 | » 48.500      | 50.500  | 52.000      | 58.000     |
| 1913 | » 55.500      | 54.000  | 50.500      | 47.500     |
| 1914 | » 45.500      | 42.500  | 55.000      | 60.000     |
| 1915 | » 71.000      | 82.500  | 93.750      | 150.000    |
| 1916 | » 160.000     | 180.000 | 184.000     | 187.500    |
| 1917 | » 187.000     | 178.500 | 172.000     | 165.000    |
| 1918 | » 172.000     | 180.500 | 174.000     | 169.000    |
| 1919 | » 181.000     | 195.000 | 215.000     | 232.500    |
| 1920 | » 253.750     | 180.000 | 141.000     | 105.000    |
| 1921 | » 82.500      | 63.750  | 60.000      | 60.000     |
| 1922 | » 66.000      | 62.000  | 63.750      | 65.650     |
| 1923 | » 65.750      | 62.500  | 60.000      | 60.000     |
| 1924 | » 62.750      | 60.000  | 63.000      | 61.500     |
| 1925 | » 60.250      | 55.500  | 52.500      | 52.500     |
| 1926 | » 52.500      | 52.500  | 63.000      | 61.000     |
| 1927 | » 66.000      | 63.000  | 62.000      | 62.000     |
| 1928 | » 60.000      | 57.000  | 57.000      | 62.000     |
| 1929 | » 62.000      | 60.000  | 60.000      | 58.000     |
| 1930 | » 56.000      | 52.500  | —           | 48.750     |
| 1931 | » —           | 41.250  |             |            |

ΑΠΟ ΤΗΝ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΝ ΚΙΝΗΝ

## ΟΙ ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΟΙ ΠΙΝΑΚΕΣ ΤΟΥ "ΛΟΪΔ ΡΕΤΖΙΣΤΕΡ,"

## ΣΗΜΕΙΟΥΤΑΙ ΜΕΙΩΣΙΣ ΤΟΥ ΝΑΥΠΗΓΟΥΜΕΝΟΥ ΤΟΝΝΑΖ

### ΚΡΙΣΕΙΣ ΚΑΙ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η μελέτη τῶν ἑκάστοτε δημοσιευμένων στατιστικῶν δεδομένων ἐν σχέσει μὲν τὰς αὐξομείωσεις τῆς Παγκοσμίου χωρητικότητος καὶ τῆς ἔξελιξεως τῶν Ἐμπορίων Ναυτικῶν τῶν διαφόρων πρατών, μᾶς δῆγεται εἰς ὡρισμένα συμπεράσματα, τὰ ὄποια, ὅσων καὶ ἀν δέν δύναται τις νὰ θεωρήσῃ ὡς δρασίμους περάγοντας διὰ μελλοντικὰς προβλέψεις, συμβάλλουν δρμας εἰς τὴν παρακολούθησιν τῆς Παγκοσμίου ἐμποροναυτοῦ: καὶ να γίνεται.

Πράγματι ἀπὸ τοὺς εἰς ἀλληγορίαν δημοσιευμένους ἀριθμοὺς τοῦ νεοναυπηγήθέντος τονᾶς καὶ τοῦ ὑπὸ κατασκευὴν τοιούτου, ἔνα σαρφὲς συμπέρασμα ἔχεται. "Οτις ή μὲν αἰσιοδοσίας τῶν παγκοσμίων μεταφορῶν καὶ ή κατ' ἀντίστροφον λόγον πληθωρικότητος τῶν μεταφορῶν μέσων, σαδικότερα ἐπέδρασκαν εἰς τὴν ἀναστολὴν τοῦ ναυπηγικοῦ δρυγούμου, διατις κατέλαβε μεταπολεμικῶς ἔλα τὰ Κράτη.

Κάποια ισόρροπος κατάστασις μετεκόπιται ναυπηγήσεων, ἀπωλεῖς ἐν ὄχλῳ. ἀποχυμάτων καὶ διαλύσεων, ηρχήσεων ἐκδηλουμένη.

Η Παγκόσμιος χωρητικότης ἐπικυρεῖ πλεον νὰ διογκούσται καθημερινῶς ὑπερμέτρως καὶ δυσαναλόγως πρὸς τὰς ἀνάγκας τοῦ διεθνοῦς ἐμπορίου.

Ἐκείνοι ὅπερ κατὰ κακούς ἐφαπλιστικαὶ προσωπικότητες παγκοσμίου κύρους ὑπέδειξαν διὰ τὴν θελτικῶν τῆς ναυτιλίας δυσπραγίας, δηλαδὴ τὴν διὰ διεθνοῦς συμφωνίας παρακράτησιν τῆς πληθωρικῆς χωρητικότητος (μέτρον μᾶλλον θεωρητικὸν καὶ ἀνεφάρμοστον πρακτικῶς), ὁ ἀπεγκτὸς οἰκονομικὸς Νόμος τῆς προσφορᾶς καὶ τῆς ζητήσεως, τεῖνεις ήδη νὰ προχωματωποίησῃ.

Αἱ ναυπηγήσεις καὶ αἱ νέας παραγγελίαις σκαρφῶν ηρχήσεων ἥδη γὰρ λαμβάνωσι: ἀπὸ τοῦ τελευτίου τριμήνου τοῦ 1930 τὴν κατιούσαν. Ἀπὸ μίαν σύγκρισιν τῶν σχετικῶν στατιστικῶν ἔχεται τὸ ἀνά

πρόκειται: ίσως περὶ μιᾶς σημπτωματικῆς καταστάσεως; αἰτίαν ἔχοντας τὴν ναυτιλίαν δυσπραγίαν, πάντως δρμας δὲν διαφίνεται: διὰ τὸ προσεχές μᾶλλον ἔξαιρεται καὶ πάλιν ναυπηγικὴ αἰγήσεις, ή δ' ἀνακούφισις ἐκ τῆς ἀνακούφισης τῶν ναυπηγήσεων δραστέως μέν, ἀλλ' ἀσφαλῶς, ἐντὸς τοῦ 1932 θέλει ἐκδηλωθῆ ἐπωφελῶς διὰ τὴν ναυτιλίαν ἐργασίαν. Οὕτω ή ὑπὸ ναυπηγήσεων χωρητικότης κατὰ τὸ τέλος τοῦ 1930 ἀνήρχετο εἰς 2.338.697 τόνους γκρός, τὰ δὲ καθελκυσθέντα κατὰ τὸ αὐτὸν ἔτος ἀνήλθον εἰς 2.889.472 τόνους.

Εἰς τὸ τέλος τοῦ α' τριμήνου τοῦ τρ. ἔ. χωρητικότης 1.999.866 τόνους εδρίσκετο ὑπὸ ναυπηγήσεων, καθειλκύσθησαν δὲ κατὰ τὸ τρίμηνον τοῦτο 397.372 τόνους. Κατὰ δὲ τὸ δ' 3μηνον (30 Ιουνίου 1931) ἐγκαυπγοῦντο 1.825.987 τόνους, καθειλκύσθησαν δὲ 472.150 τόνους.

Ἐξ ἀλλού δρμας, ἐνῷ καθ' ὅλον τὸ ἔτος 1930 ἔγαντις τῆς καθελκυσθεῖσῆς χωρητικότητος 2.889.472 τόνους εἰχομενούς ἀπωλεῖας 1.186.120 τόνους καὶ ἐπομένως αἰγήσεων τοῦ παγκοσμίου τονᾶς κατὰ 1.703.352 τόνους, κατὰ τὸ πρώτον μὲν τρίμηνον τοῦ τρ. ἔ. ή καθελκυσθεῖσα χωρητικότης ἀνήρχετο εἰς 397.372 τόνους καὶ αἱ ἀπώλειαι: εἰς 334.623 κατὰ δὲ τὸ δεύτερον τρίμηνον καθειλκύσθησαν 472.150 τ. καὶ διεγράψθησαν 327.211 τόνους, ἐπομένως ή αἰγήσεις τῆς διεθνοῦς ἐμπορίους ναυτιλίας κατὰ τὸ α' θρηματογόνον τοῦ 1931 μόλις ἐνέρχεται: εἰς 207.688 τόνους.

Εἶναι ἀξιοσημείωτον γεγονός, διτις ἀπὸ τοῦ μεγάλου πολέμου τὸ πρώτον ήδη ἐκδηλοῦσται: στασιμότης εἰς τὴν αἰγήσεων τῆς χωρητικότητος. Δέον δ' ἀκόμη γὰρ ὑπολογισμοῦ, διτις εἰς 400.000 τόνους περίπου ἀνέρχεται ή χωρητικότης τῶν ὑπερωκεανίων κολοσσῶν, οἵτινες ἐναυπηγήθησαν κανονικαὶ περιγραφαὶ τοῦ παρελθόντος ἔτους καὶ διόποιοι ἀναμφισβήτως ἐξηπηρετοῦντες τὰς μεγάλας γραμμάτους Ἀτλαντικοῦ καὶ τὰς θυεικὰς γόργορα τῶν Κρατῶν των, καὶ τοῦδε δύναται γάρ ἐπηρεάσουν τὴν ναυτιλίαν ἐργασίαν τῶν φορτηγῶν πλοίων, διὰ τὰ ὄποια ἔξαιρεται διόποιοι αἴρεται.

"Ελληνικὴ σημαία.

Ἐξ ἀλλού ή διάλυσις τῶν φορτηγῶν σκαφῶν διάνεις διολέγει τονούμενη. Η ἔλλειψις ἐργασίας καὶ ἀγοραστῶν παλαιῶν πλοίων ἀναγκάζει τὰς πλειστάς τῶν μεγάλων ναυτιλίακων ἐπιχειρήσεων ἀθρόως νὰ κατευθύνωσι: τὸ εἰς χεῖρας τῶν παλαιῶν διοικούντων πρὸς τοὺς Ἰταλικούς καὶ Ἰαπωνικούς λιμένας δημοσίους διαλύονται τὰ πλοῖα. Τὸ μεγαλύτερον ποσοστὸν τῆς κατὰ τὸ τρέχον ἔτος διαλυομένης χωρητικότητος ἀνήκει εἰς τὴν φορτηγὸν ναυτιλίαν.

Η παγκόσμιος χωρητικότης ἀφ' ἑτέρου, συμφώνως πρὸς τοὺς πίνακας τοῦ «Δέσδ Ρέτζιστερ», συμποσοῦται σήμερον διά τε τὰς ἀτμόπλοιας καὶ τὰ μότοροπλισίας εἰς 68.722.801 τόνους γκρός, ἔναντι 68.023.804 τόνους, εἰς οὓς ἀνήρχετο κατὰ τὴν 30ήν Ιουνίου π. ἔ., ητοι σημειώνει αἴγαχον κατὰ 698.997 τόνους. Εἰς τοὺς ἄνω δρματικῶν μεταπεριλαμβάνονται καὶ νεοναυπηγήθεντα τάνκερες 1.013.459 συνολικούς τονᾶς, διπερ σημαίνει, διτις ή παγκόσμιος χωρητικότης τῶν φορτηγῶν καὶ ταχυδρομικῶν σκαφῶν ἔχει μειωθῆ ἐφέτος κατὰ 314.462 τόνους γκρός.

Ἀπό τοῦ 1900 μέχρι τοῦ 1912 ή παγκόσμιος χωρητικότης ἀτμοπλοΐων καὶ ιστιοφόρων σχεδὸν ἐδιπλασιάσθη φθάσασα ἀπὸ 28.957.358 τ. γκρός εἰς 44.600.677, σημειώσασα αἴγαχον 540ορά ἐνῷ μεταξὺ 1920 ἔως 1931 ἀνήρχητο 57.314.063 τ. γκρός εἰς 70.131.040 τόνους σημειώσασα σύτοντα αἴγαχον 22.36 ορά.

Βεβαίως δέοντας νὰ ὑπολογισθῇ, διτις σήμερον τὰ πλοῖα εἰναι ταχυτέρων καὶ ἔχουν μεγαλυτέραν χωρητικότητα διὰ φορτίου ἀπὸ ἑκάστην τοῦ 1920, ὡς τὸ ποσοστὸν τῆς αἰγήσεως εἰναι διὰ τοῦτο μεγαλύτερον τοῦ ἐμφανιζόμενου ἀπὸ τὰς στατιστικὰς. Πάντως ή αὐτὴ περίπου ἀναλογία ἐπεκράτει καὶ προπολεμικῆς, διὰ συγγρίνη κανεὶς τὰς σημειώνας συνθήκας μὲ τὰς πρὸς 30τίκας διον αὔρορᾶ τὴν ναυτιλίαν, δύναται γὰρ εἰπη, διτις ή σημειριγνὺς χωρητικότης δὲοντας καὶ τόσον δυσκολοχείριστος διον διοπτίθεται.

Πρὸ δύο ή τριῶν ἀκόμη ἑτάν, συνεπείᾳ τῆς παροδικῆς τότε ζωηρεύσεως τοῦ ἐμπορίου καὶ συνεπῶς τῶν θαλασσίων μεταφορῶν, καθέτε πλοίοιν ἔξειρισκεν εὐκόλων ἐργασίαν. Σήμερον μὲ τὰς μειουμένας ναυπηγήσεις, τὴν ἐντονότητην διαλύσεων πλοίων καὶ τῶν φυσικῶν ἀπωλεῖῶν τὴν ναυτιλίας, θά δυνηθοῦν εἰς πρώτην δεδομένην εὐκατέραιν γὰρ συνέλθουν αἱ ναυτιλίακαι ἐπιχειρήσεις, τὰ δὲ πλοῖα θά δυνηθοῦν καὶ πάλιν γὰρ εἰδοθοῦν εἰς μίαν ἐπικερδῆ ἐργασίαν.

### Η ΝΑΥΠΗΓΙΚΗ ΚΡΙΣΙΣ

Οἱ κατωτέρω δημοσιεύμενοι πίνακες τῶν κατὰ τὸ δ' τρίμηνον τοῦ 1931 παγκοσμίων ναυπηγήσεων καταδεικνύουσι τὴν ἀνευ προηγουμένου κρίσιν τῆς γαυπηγικῆς διομηχανίας ἐπὶ τῆς δρμούς αἱμεσώτατα ἐπέδρασεν ή ἀπὸ διετίκαιης διευτάτη ναυτιλίας διοσπραγίας.

Τὸ κατὰ τὸ τέλος Ιουνίου τρ. ἔτους διοικούντων ποσὸν τοῦ 1.825.987 τόνους γκρός, διπερ ἐτέλειος ὑπὸ ναυπηγήσεων, εἰναι κατὰ 173, 879 τόνους κατωτέρων ἐν συγκρίσεις πρὸς τὸ α' θρηματογόνον καὶ κατὰ 1.231.748 τ. κατωτέρων ἔναντι τοῦ πρὸς ἔτους ναυπηγουμένου τούγαρος (Ιούνιος 1930).

Ἄξια προσοχῆς εἰναι ή διαφορὰ μεταξύ τῆς καθελκυσθεῖσῆς χωρητικότητος καὶ τῆς τεθεῖσης ὑπὸ κατασκευὴν, ἀνερχομένη εἰς 472.150 τ. διὰ τὴν πρώτην περίπτωσιν, ἔναντι 234.438 τ. τῆς δευτέρας τοιαύτης.

Ἡ Χώρα, ητοις πλήσσεται: περισσότερον πάσης ἀλλης ἐκ τῆς ναυπηγικῆς ταύτης κρίσεως, εἰναι ή Ἀγγλία. Μέχρι τέλους Ιουνίου διδού χιλ. τόνους σκαφή εὐρίσκοντα ὑπὸ κατασκευὴν εἰς τὰς Ἀγγλικὰς καὶ Ἰρλανδικὰ ναυπηγεία, ἔναντι 1.615.000 τ. πρὸ 1.050γον.

Τὸ χαρακτηριστικότερον γεγονός εἰναι ή ἀναστολὴ τῆς ναυπηγήσεως 15 πλοίων 67.990 τόνους καὶ ή ἔλλειψις παραγγελιῶν

διὰ τὸ μέλλον.

Σκάφη 23.000 τόννων ἥρχισαν ναυπηγούμενα κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ 6' τριμήνου εἰς τὰ Ἀγγλικὰ ναυπηγεῖα, αἱ δέ παρηγελίαι τῆς πρώτης ἑξαμήνιας μόλις ἔφθασαν τοὺς 56.000 τόννους. Ἡ σημερινὴ ὑπὸ ναυπήγησιν χωρητικότης ἐν Ἀγγλίᾳ ἀποτελεῖ τὸ κατώτατον δριόν, ὅπερ ποτε ἐσημειώθη ἀπὸ τοῦ ἔτους 1887 καὶ ἐντεύθεν.

Ἄπὸ τῆς 1ης Ἰανουαρίου τρ. ἔ. συνεπληρώθη ἐν Ἀγγλίᾳ καὶ Ἰρλανδίᾳ ἡ ναυπήγησις πλοίων 853.000 τ. γκρός, ἥδη δὲ τὰ Ἀγγλικὰ ναυπηγεῖα ἔχουν περιστείει τὰς ἐργασίας τῶν εἰς τὸ ἐλάχιστον δριόν τῶν 10—15 o/o. Ἡ σοβαρότης τῆς καταστάσεως ταύτης ἀντικατοπτρίζεται καὶ εἰς τὰς στατιστικὰς τοῦ ὑπουργείου τῆς Ἐργασίας, αἵτινες δεικνύουν τὴν ἑξακολουθητικὴν αὐξήσιν τοῦ ὄγκου τῶν ἐν Ἀγγλίᾳ ἀνέργων, διτις ἀπὸ 45.1 κατὰ τὸ τέλος τοῦ 1930 ἔφθασεν εἰς τὰ 54.1 o/o κατὰ τὴν 31ην Μαΐου.

Τὰ ἥδη ναυπηγούμενα ἐν Ἀγγλίᾳ πλοῖα εἰνε κυρίως μικρᾶς χωρητικότητος, ἀφοῦ 25 πλοῖα ἀντιπροσωπεύουν σύνολον 23.000 τ., ἥτοι ἐν ἀναλογίᾳ ἔκκαστον τούτων εἰνε κάτωτῶν 1000 τόννων. Ἡ ίδια ἀναλογία ἐπεκράτει καὶ διὰ τὰς ναυπηγήσεις τοῦ α' τριμήνου, ἀν ἑξαρέσση, δέκια, κανεὶς, τὸ νέον «Κιουνάρντερ» τῶν 73.000 τ. καὶ ἐν ὑπερωκεάνειον τῆς Nelson Line, ὅπερ θὰ ἀντικαταστήσῃ τὸ ναυαγῆσαν «Highland Hop».

Ἐμφανῆς ἀπόδειξις τῆς ἴστορικῆς ταύτης ναυπηγικῆς κρίσεως, ἣτις πλήττει τὴν Ἀγγλίαν εἰνε καὶ διαμερίσματα συγκριτικὸς πίνακε. Οὕτω τὴν 30ην Ἰουνίου ἐναυπηγούντο εἰς τὸ Clyde πλοῖα 217.000 τ. γκρός (συμπεριλαμβανομένου καὶ τοῦ γένους «Κιουνάρντερ») ἔναντι 466.000 τ. πρὸ ἔτους. Εἰς τὸ Tāin ἐναυπηγούντο πλοῖα 113.000 ἔναντι 331.000 τ. πρὸ ἔτους. Εἰς τὸ Middlesbrough 93.000 τ. (ἔξι δύο πλοῖα συνεπληρώθησαν ἥδη) ἔναντι 225.000 τ. πρὸ ἔτους. Εἰς τὸ Tees 35.000 τ. (ἔξι δύο πλοῖα ἀποθήκαι) καὶ διὰ λιτότηρια φαλαγγῶν) ἔναντι 44.000 τ. πρὸ ἔτους. Εἰς Mersey 19.000 τ. ἔναντι 55.000 τ., εἰς Wear 16.000 τ. ἔναντι 109.000 τ., εἰς δὲ τὸ Ντωτὲ καὶ τὸ Χάρτλεπούλιον οὐδὲν πλοῖον ναυπηγεῖται, ἐνῷ πέρισσου κατασκευάζοντο πλοῖα 62.000 τ. γκρός.

Πόσον ἀρ' ἔτέρου πολυχριτικα εἰνε τὰ ἐργαζόμενα τάνκερς ἀποδεικνύεται ἐν τῆς περιστολῆς τοῦ ὑπὸ ναυπήγησιν τοννάκι τῶν. Κατὰ τὴν 30ην Ἰουνίου ἐναυπηγούντο καθ' δλον τὸν κόσμον 77 τάνκερς 627.810 τόννων ἔναντι 148, τόννων 1.110.056 πρὸ ἔτους. Ἡ τούτων 10 μόνον 101.111 εἰνε ἀτμοκίνητα, τὰ δὲ ὑπόλοιπα φέρουν μηχανᾶς Ντζελ.

Ἡ μείωσις τοῦ ναυπηγούμενου τοννάκι, εἰς τὰ λοιπὰ πλὴν τῆς Ἀγγλίκης Κράτης, εἰνε 2.7 o/o, ἐλαχίστη δηλαδή, ἐνῷ τῆς Ἀγγλίκης, ἔφθασε εἰς τὰ 20 o/o ἔναντι τοῦ προγενεστέρου τριμήνου.

Ἡ τόσον ἐλαφρὰ μείωσις τῶν ἐργασιῶν τῆς ναυπηγικῆς διομηχανίας εἰς τὰς ἀλλας χώρας δέον νὰ ἀποδοθῇ εἰς τὰς συντόγους Κρατικὰς ἐνσύσεις καὶ εἰς τὴν δὲ αἰσθητῶν κυβερνητικῶν ἐπιχορηγήσεων ἐνθάρρουν τῶν τε ναυπηγῶν καὶ τῶν ἐφοπλιστῶν.

Εἰς τὰς Ἕνωμένας Πολιτείας ἐτέθησαν ὑπὸ ναυπήγησιν νέα πλοῖα 90.000 τ. γκρός, ἥδη ὅμως τὸ ὑπὸ κατασκευὴν Ἀμερικανικὸν τοννάκι εἰς 300.000 τόννους.

Τὸ Γαλλικὸν σύνολον ἐμειώθη τὸ 6' τριμήνον κατὰ 20.000 τόννους, τὸ Ιταλικὸν κατὰ 4.000 τ., τὸ Γερμανικὸν κατὰ 5.000 τ., τὸ Σουηδικὸν κατὰ 31.000 τ., τὸ Ολλανδικὸν κατὰ 12.000 τ., τὸ Δανικὸν κατὰ 24.000 τ. καὶ τὸ Ισπανικὸν κατὰ 11.000 τόννους. Εἰς τὴν Ισπανίαν ἥρχισεν ἡ ναυπήγησις τριῶν μότοροπις 11.000 τ. γκρός ἐπάκτου.

Τόσον εἰς τὴν Ἀγγλίαν, δημοσιεύεται ἀποκριτίκεται ἀπὸ σκάφη ταχυδρομούμενων συγήθων φορτηγῶν.

Οὕτω ἐπὶ 101 πλοίων ναυπηγούμενων ἐν Ἀγγλίᾳ, χωρητικότητος 555.603 τόννων, αἱ 210.000 τόννοι ἀφορῶσι πλοῖα ἄνω τῶν 10.000 τ. ταχυδρομικά, 243.000 τ. εἰνε τάνκερς, 17.000 εἰνε πλοῖα κάτω τῶν 1000 τ. ἔκκαστον καὶ μόνον 86.000 τόννοι εἰνε πλοῖα διαφόρων ἀλλων τύπων.

Ἡ συγκριτικῶς ἥδη ἀναλογία τῶν μεγάλων ταχυδρομούμενων σκαφῶν φαίνεται καὶ ἐκ τοῦ δὲ: κατασκευάζονται σήμερον 50 συγκροτήματα μηχανῶν στροβίλωσιδῶν ἀντιπροσωπεύοντα δύναμιν 1.036.790 ἑπτάνια καὶ ἀποτελοῦντα πλέον τοῦ ἡμίσεως τῆς διάλημεως δλων τῶν ὑπὸ κατασκευὴν μηχανῶν τῶν προοριζομένων διὰ τὰ ναυπηγούμενα σκάφη.

#### ΟΙ ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΟΙ ΠΙΝΑΚΕΣ ΤΟΥ «ΛΟΓΔΑ ΡΕΤΖΙΣΤΕΡ»

Οὕτω ἐναυπηγούντο τὴν 30ην Ἰουνίου ἐν Ἀγγλίᾳ καὶ Ἰρλανδίᾳ, τὰ κάτωθι πλοῖα εἰνε συγκρίσει μὲ τὰ α' τρίμηνον τοῦ τρ. ἔ.

#### Β' τρίμηνον 1931 α' τρίμηνον 1931

|           |             |         |        |             |         |
|-----------|-------------|---------|--------|-------------|---------|
| Ατμόπλοια | 62 τ. γκρός | 339.695 | ἔναντι | 78 τ. γκρός | 395.352 |
| Μότοροπις | 32          | 213.394 | "      | 44          | 205.042 |
| Ιστιοφόρα | 7           | 2.514   | "      | 10          | 3.420   |

|       |     |         |   |     |         |
|-------|-----|---------|---|-----|---------|
| Σκάφη | 101 | 555.603 | " | 132 | 693.814 |
|-------|-----|---------|---|-----|---------|

Ἡ διὸ ναυπήγησιν αὗτη Ἀγγλικὴ χωρητικότης εἶναι μειωμένη κατὰ 138.211 τ. γκρός ἔναντι τῆς τοῦ α' τριμήνου τοῦ τρ. ἔ. καὶ κατὰ 836.460 τόννους γκρός ἐπὶ ἐλεκττον τῆς ἀντιστοίχου πρὸ ἔτους.

Ἐξ ἀλλοῦ αἱ παρηγόριαι ναυπηγήσεις κατὰ τὴν 30ην Ἰουνίου δεικνύνται σαφῶς ἀπὸ τὸν ἀκόλουθον πίνακα:

Εἰς τὴν Ἀγγλίαν—Ιρλανδίαν ἀ)π 62 τ. γκρός 339.695

|      |    |   |         |
|------|----|---|---------|
| μ)π  | 32 | " | 213.394 |
| ιστ. | 7  | " | 2.514   |

|                    |     |     |   |         |
|--------------------|-----|-----|---|---------|
| Εἰς τὰ λοιπὰ Κράτη | ἀ)π | 108 | " | 609.499 |
|                    | μ)π | 157 | " | 657.304 |

|      |   |   |       |
|------|---|---|-------|
| ιστ. | 6 | " | 3.581 |
|------|---|---|-------|

|                 |     |     |   |         |
|-----------------|-----|-----|---|---------|
| Σύνολον σκαφῶν: | ἀ)π | 170 | " | 949.194 |
|                 | μ)π | 189 | " | 870.698 |

|      |    |   |       |
|------|----|---|-------|
| ιστ. | 13 | " | 6.095 |
|------|----|---|-------|

Ναυπηγούμενα σκάφη:

372 1.825.987

Ἡτοι: ναυπηγούνται σήμερον εἰς δλον τὸν κόσμον 170 ἀτμόπλοια τ. γκρός 949.194, μότοροπις 189 τ. γκρός 870.698 καὶ ιστιοφόρα 13 τ. γκρός 6.095, ἐν δλφ σκάφη 372 τ. γκρός 1.825.987 ἔναντι: 459 σκαφῶν τ. γκρός 1.999.866, ἀτινα ἐναυπηγούντο τὸ α' τρίμηνον (31ην Μαρτίου τρ. ἔ.).

Αἱ παρηγόριαι ναυπηγήσεις, ἔχουν κατὰ Χώρας, ώς κάτωθι, πλὴν τῶν ἐν Ρωσίᾳ, περὶ τῆς τόχης τῶν δρούσιν οὐδεμία αὐθεντικὴ ἔκθεσις ὑπάρχει. Λέγεται, ὅτι ναυπηγούνται σκάφη 156000 τ. γκρός.

| Χώραι        | 'Α)π | Τ. γκρός | Μ)π | Τ. γκρός | Σύνολον | Τ. γκρός |
|--------------|------|----------|-----|----------|---------|----------|
| Γερμανία     | 15   | 11.956   | 26  | 118.395  | 41      | 130.351  |
| Βέλγιο       | —    | —        | 6   | 2.170    | 6       | 2.170    |
| Βρετανία     | 1    | 125      | —   | —        | 1       | 125      |
| Κίνα         | —    | —        | 1   | 850      | 1       | 850      |
| Δανία        | 3    | 3.540    | 19  | 87.115   | 22      | 90.655   |
| Δάντσιγκ     | 9    | 7.914    | —   | —        | 9       | 7.914    |
| Ἀγγλ. αποικ. | 5    | 2.140    | 2   | 500      | 7       | 2.640    |
| Ισπανία      | 1    | 200      | 11  | 60.500   | 12      | 60.700   |

Ἡνωμ. Πολιτ.

|               |    |         |   |        |    |         |
|---------------|----|---------|---|--------|----|---------|
| α) Ατλαντικοῦ | 23 | 280.439 | 5 | 13.000 | 34 | 299.164 |
| β) Ειρηνικοῦ  | —  | —       | 4 | 2.125  | —  | —       |

|             |   |       |   |   |   |   |
|-------------|---|-------|---|---|---|---|
| γ) Αιγαίνων | 2 | 3.600 | — | — | — | — |
|-------------|---|-------|---|---|---|---|

|        |   |         |   |        |    |         |
|--------|---|---------|---|--------|----|---------|
| Γαλλία | 9 | 166.150 | 4 | 45.790 | 13 | 211.940 |
|--------|---|---------|---|--------|----|---------|

|               |    |         |    |         |    |         |
|---------------|----|---------|----|---------|----|---------|
| Ἀγγλ.-Ιρλανδ. | 62 | 339.695 | 32 | 213.394 | 94 | 553.089 |
|---------------|----|---------|----|---------|----|---------|

|          |   |       |    |         |    |         |
|----------|---|-------|----|---------|----|---------|
| Ολλανδία | 3 | 5.315 | 34 | 102.984 | 37 | 108.299 |
|----------|---|-------|----|---------|----|---------|

|        |    |         |    |        |    |         |
|--------|----|---------|----|--------|----|---------|
| Ίταλία | 16 | 103.335 | 10 | 67.323 | 26 | 170.658 |
|--------|----|---------|----|--------|----|---------|

|         |   |       |   |        |    |        |
|---------|---|-------|---|--------|----|--------|
| Ιαπωνία | 1 | 6.380 | 9 | 39.889 | 10 | 46.269 |
|---------|---|-------|---|--------|----|--------|

|          |   |   |   |     |   |     |
|----------|---|---|---|-----|---|-----|
| Διθενίαν | — | — | 2 | 950 | 2 | 950 |
|----------|---|---|---|-----|---|-----|

|          |    |       |   |        |    |        |
|----------|----|-------|---|--------|----|--------|
| Νορβηγία | 11 | 9.000 | 6 | 13.815 | 17 | 22.815 |
|----------|----|-------|---|--------|----|--------|

|         |   |       |    |         |    |         |
|---------|---|-------|----|---------|----|---------|
| Σουηδία | 8 | 9.255 | 14 | 101.100 | 22 | 110.355 |
|---------|---|-------|----|---------|----|---------|

|            |   |   |   |   |   |     |
|------------|---|---|---|---|---|-----|
| Οὐραγούντη | — | — | — | — | 4 | 797 |
|------------|---|---|---|---|---|-----|

|            |   |   |   |   |    |       |
|------------|---|---|---|---|----|-------|
| Φορτηγίδες | — | — | — | — | 13 | 6.095 |
|------------|---|---|---|---|----|-------|

169 949.044 185 869.900 372 1.825.987

Τὰ ἀνωτέρω 359 ἀτμόπλοια καὶ μότοροπις (ἀρχιτρομένων τῶν 13 ιστιοφόρων) ἔχουν τὰ κάτωθι μεγέθη εἰς τόννους νέτη:

T. γκρός Α')π Μ)π

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Ἐως 2000 τ. | 100 |  |

30ήν Ιουνίου ήσαν 77 τ. γκρός 627.810, έξι ών 10 τ. 101.111 είναι άτμοπλοια και τὰ λοιπά 67 τ. 526.699 είναι μότορσιπς. Ταῦτα ναυπηγούνται εἰς τὴν:

|             |           |         |           |          |         |
|-------------|-----------|---------|-----------|----------|---------|
| Αγγλία-Ιρλ. | 28 τ.γκρ. | 243.315 | Ισπανίαν  | 4 τ.γκρ. | 25.700  |
| Σουηδίαν    | 11 »      | 85.100  | Νορβηγίαν | 2 »      | 13.000  |
| Γερμανίαν   | 9 »       | 82.090  | Ην. Πολ.  | 2 »      | 10.500  |
| Όλλανδίαν   | 10 »      | 69.800  | Γαλλίαν   | 1 »      | 9.950   |
| Δανίαν      | 6 »       | 50.155  | Ιαπωνίαν  | 1 »      | 9.300   |
| Ιταλίαν     | 3 »       | 29.300  | Ἐν δλφ    | 77 »     | 627.810 |

Έξι άλλους ἀπὸ τὸν κατωτέρω παρατιθέμενον συγκριτικὸν πίνακα τῶν Παγκοσμίων ναυπηγῆσεων φάνονται: χαρακτηριστικῶν αἱ Χώραι: ἐκεῖναι τῶν ὅπισίων ηγέηθη τὸ ποσοστόν τῶν ναυπηγῆσεων χάρις εἰς τὴν ἀφόβωνας παρεχομένην κυρερηγήτικὴν συγδρομήν, ἀλλὰ καὶ τὸ χαμηλὸν κόστος τῶν ημερομισθίων διά τινας χώρας, ὡς ἐν Ιταλίᾳ.

| Ιούνιος 1930 |           | Ιούνιος 1931 |           | Διαφορὰ |       |
|--------------|-----------|--------------|-----------|---------|-------|
| Χώραι        | Τ.γκρός   | Αναλογ.      | Τ.γκρός   | Αναλογ. |       |
| Αγγλία       | 1.392.063 | 45.5         | 555.603   | 30.4    | -62.3 |
| Ην. Πολιτ.   | 238.163   | 7.8          | 301.489   | 16.5    | +26.6 |
| Γαλλία       | 186.960   | 6.1          | 211.940   | 11.6    | +13.4 |
| Ιταλία       | 143.075   | 4.7          | 170.658   | 9.4     | +19.3 |
| Γερμανία     | 237.468   | 7.7          | 130.651   | 7.2     | -45.1 |
| Σουηδία      | 126.980   | 4.2          | 110.355   | 6.1     | -13.1 |
| Όλλανδία     | 187.445   | 6.2          | 108.299   | 6.0     | -42.3 |
| Δανία        | 115.991   | 3.8          | 90.655    | 4.9     | -21.8 |
| Ισπανία      | 65.552    | 2.1          | 60.700    | 3.3     | -7.4  |
| Ιαπωνία      | 121.607   | 4.0          | 46.269    | 2.5     | -61.7 |
| Άλλαι: χώραι | 212.431   | 7.9          | 39.368    | 2.1     | -83.2 |
|              | 3.057.735 | 100.—        | 1.825.987 | 100.—   | -40.2 |

#### Ηλικίαι τῶν πλοίων

Ἐκ τῶν στατιστικῶν τοῦ Lloyd's Register ἐμφαίνεται, ὅτι αἱ χώραι αἱ ἔχουσαι τὰ γεώτερα πλοία, ἥτοι κάτω τῶν 5 ἢ ἐπον ηλικίας, είναι αἱ ἔξης:

Μεγ. Βρεττανία τὰ 22.5 τοῖς ἑκατὸν τῆς ὀλικῆς αὐτῆς χωρητικότητος, Νορβηγία τὰ 33.8 τοῖς ἑκατὸν, Όλλανδία τὰ 25.3 τοῖς ἑκατὸν, Γαλλία, Ιταλία καὶ Ιαπωνία μόνον ἀπό 12—14ο. Η Γερμανία 20.1 τοῖς ἑκατόν, ἀλλὰ τὰ 29.3 ο. τῶν Γερμανικῶν πλοίων είναι 5—10 ἐτῶν. Η Ἐλλάς διακρίνεται: ἐκ τοῦ ὅτι τὰ 58 ο. ἐκ τῶν πλοίων τῆς είναι ἄνω τῶν 25 ἐτῶν ηλικίας, τῶν δὲ Ἕνωμένων Πολιτειῶν τὰ μέχρι 5 ἐτῶν είναι: τὰ 5.7 τοῖς ἑκατὸν τῆς χωρητικότητος τῆς καὶ τὰ 71 ο. είναι πλοία ἀπό 10—15 ἐτῶν. Τῆς Μεγ. Βρεττανίας τὰ 83.1 ο. είναι πλοία κάτω τῶν 20 ἐτῶν, δὲ μέσος ὅρος τῶν πλοίων τῶν ἀλλων χωρῶν ἐν συγλωφ είναι 70.5 κάτω τῶν 20 ἐτῶν. Ἐκ τῆς παγκοσμίου χωρητικότητος τὰ 28.4 τοῖς ἑκατὸν ἥτοι τόννων 19.490.239 είναι σκάφη μεταξὺ 4—6.000 τόννων. Τὰ δὲ ἄνω τῶν 15.000 τόννων πλοία τῆς γραμμῆς ἀντιπροσωπεύουσι τὸ 5 ο.

#### Τύποι μηχανῶν

Απὸ τοὺς δημοσιευμένους ἀριθμοὺς τῶν χρησιμοποιουμένων ἥδη ἐπὶ τῶν πλοίων μηχανῶν πρώιστος καταχρίνεται: ἡ ἐντασίς τῆς χρήσεως τῶν ἀτμοστροβίλων καὶ τῶν μηχανῶν ἐσωτερικῆς κύσσεως. Υπάρχουσι σήμερον 1476 ἀτμοπλοια τόννων 10.636.000 φέροντα μηχανὰς ἀτμοστροβίλους ἢ συστήματος τριπλῆς ἐκπογήσεως ἐν συνδυασμῷ μὲν βοηθητικὸν στροβίλουν καὶ 4080 πλοία χωρητικότητος 9.431.000 τόννων μὲν μηχανὰς ἐσωτερικῆς κύσσεως (Δηζελ). Τὰ ἄνω δύο ποσὰ ἥσαν κατὰ τὸ 1914 730.000 καὶ 220.000.

Τὰ πλοία μότορσιπς κατὰ τὸ 1931 ηγέησαν ἔναντι τοῦ 1925 κατὰ 6.717.000 τόννους, ἐκ δὲ τῆς χωρητικότητος τῶν τάνκερς ἀνέρχομένης κατὰ Ιούνιον τοῦ 1931 εἰς τόννους 8.549.827 διὰ πλοία ἄνω τῶν 1000 τόννων, 3.013.907 είναι μότορσιπς.

Τὸ 13.4 τοῖς ἑκατὸν τῆς παγκοσμίου χωρητικότητος παντὸς εἶδους πλοίων είναι Δηζελόπλοια. Η Μεγ. Βρεττανία καὶ Ίρλανδία κατέχουσι εἰς μότορσιπς τὸ 12.4 τῆς ὀλικῆς αὐτῶν χωρητικότητος, ἡ Νορβηγία τὰ 40.3, ἡ Δανία τὰ 35.8, ἡ Σουηδία 31.7 ο. ἡ Γαλλία καὶ αἱ Ἕνωμένων Πολιτειῶν τῆς ιστορίας 5.3 ο.

Τὰ δι' ἡλεκτρικῶν μηχανῶν (στροβίλο—ἡλεκτρικὰ) κινούμενα πλοία ἀνέρχονται εἰς 457.000 τόννους, 84 τὸν ἀριθμόν. Ἐκ τούτων τὰ 58χωρητικότητος 288.561 είναι Αμερικανικὰ εἰς ἀπεριλαμ-

βάνονται: 5 σκάφη 20.000 τόννων ἔκκαστον.

#### Γαιάνθραξ καὶ πετρέλαιον

Ἐκ τῶν στατιστικῶν δεδομένων 3914 ἀτμοπλοια 20.002.307 καταναλίσκουσιν ὡς καύσιμον ὅλην πετρέλαιον. Τὰ 56 ο. τῆς παγκοσμίου χωρητικότητος καίουσι γκιάνθρακα ἐνῷ κατὰ τὸ 1914 ἡ ἀναλογία αὕτη ἥτοι 89 ο.ο.

#### Τύποι τῶν πλοίων

Ἄριθμοί τινες ἐν σχέσει μὲ τοὺς διαφόρους τύπους τῶν πλοίων, ἀτινα ἀπαρτίζουσι τὴν παγκόσμιον χωρητικότητα εἰναι ἀρκετὰ ἐνδιαφέροντες.

Υπάρχουσι τάνκερς 1439 χωρητικότητος 8.549.827, ἐξ ὧν 405 τόννων 2.353.327 είναι Αγγλικά, 394 Αμερικανικά 2.513, 070 τόννων καὶ 204 Νορβηγικά 1.450.470 τόννων. Ἐπίσης 100.314 τόννων τάνκερς είναι κάτω τῶν 1000 τόννων. Τὰ ἀλιευτικὰ καὶ φαλαιγιθηρικὰ ἀντιπροσωπεύονται εἰς τὸ παγκόσμιον τοννᾶς δι' 1.009.848 τόννων, 368.888 τόννοι είναι τὰ ρυμουλκὰ καὶ γανγραστικά. Μετὰ δὲ τῶν παντὸς εἶδους ἀλλων πλωτῶν σκαφῶν, δυσικόρων, ποταμοπλοίων, λιμενικῶν, βοηθητικῶν κλπ. ἡ δηλη παγκόσμιος χωρητικότης ἡ ἀπαχολουμένη εἰς εἰδικὰς ἐργασίας καὶ μεταφορᾶς ἀνέρχεται εἰς 11.000.000 τόννους.

#### Απώλειαι καὶ διαλύσεις

Οἱ δημοσιευθέντες στατιστικοὶ πίνακες δεικνύουσι τὴν διαλύσεις καὶ ἀπωλεσθεῖσαν ἐκ θλασσίων δυστυχημάτων χωρητικότητα ἀπὸ τοῦ 1907 καὶ ἐπειδεῖν.

Ἄξιον διαιτέρως προσοχῆς είναι ὅτι τὰ θαλάσσια δυστυχήματα ἐμειώθησαν κατὰ πολὺ ἵδια κατὰ τὴν τελευταίαν πεντετεκάν. Απὸ τοῦ 1909 μέχρι τοῦ 1913 τὸ ἐτήσιον ποσοστόν τῶν ἀπωλειῶν ἐπὶ τῆς παγκοσμίου χωρητικότητος ἥτοι 1.17 τοῖς ἑκατόν, ἐνῷ ἀπὸ τοῦ 1926 ἕως τὸ 1930 κατηλήθευσις μόνον 0.72 τοῖς ἑκατόν.

Οἱ πίνακες τῶν διαλύθησαν σκαφῶν αὐξάνουσιν εἰς τοννᾶς ἀπὸ ἑτούς εἰς ἕτος. Οὕτω κατὰ τὸ 1921 διελύθησαν σκάφη 77.500 τόννων κατὰ τὸ 1922 315.000 τόννων, κατὰ τὸ 1923 πλοία 963.000 τόννων καὶ τὸ 1924, 1.174.258 τόννων. Ἐκτοτε ὁ ἀριθμὸς βλίνει αὐξανόμενος πλὴν τοῦ 1927 ὅτε δεικνύει μίαν ἐλάττωσιν. Κατὰ τὸ 1930 διελύθησαν πλοία 848.538 τόννων, ἀπὸ δὲ τοῦ 1923—1930 ἐν δλφ σκάφη 6.519.000 τόννων, ἀντιπροσωπεύοντα τὸ 1.33 τοῖς ἑκατὸν τῆς παγκοσμίου χωρητικότητος ἐτησίως. Προστιθεμένων καὶ τῶν κατὰ τὴν αὐτὴν περίοδον ἀπολεσθεῖσαν ἐξ ἀτυχημάτων ἀτμοπλοίων καὶ μότορσιπς χωρητικότητος 3.521.000 τόννων εὑρίσκομεν, ἔτι ποσοστὸν 2 ο.ο ἐτησίως τῆς παγκοσμίου χωρητικότητος διαγράφεται: ἐκ τοῦ διεθνοῦς μητρώου.

Συγκριτικὸς ἀναλυτικὸς πίναξ τῆς Παγκοσμίου Ναυτιλίας κατὰ Ιούνιον 1914 καὶ Ιούνιον 1931.

|                           | 1914          | 1931       | αὔξησις    |
|---------------------------|---------------|------------|------------|
| Μ. Βρεττανία καὶ Ίρλανδία | T. 18.892.000 | 20.194.000 | 1.302.000  |
| Βρεττανικὴ κτήσις         | > 1.632.000   | 2.934.000  | 1.302.000  |
| Δανία                     | > 770.000     | 1.133.000  | 363.000    |
| Γαλλία                    | > 1.922.000   | 3.513.000  | 1.591.000  |
| Γερμανία                  | > 5.135.000   | 4.226.000  | * 909.000  |
| Ελλάς                     | > 821.000     | 1.398.000  | 577.000    |
| Όλλανδία                  | > 1.472.000   | 3.111.000  | 1.639.000  |
| Ιταλία                    | > 1.430.000   | 3.274.000  | 1.844.000  |
| Ιαπωνία                   | > 1.708.000   | 4.276.000  | 2.568.000  |
| Νορβηγία                  | > 1.957.000   | 4.062.000  | 2.105.000  |
| Πολ. Πολιτεία (Θαλ.)      | > 2.027.000   | 10.356.000 | 8.329.000  |
| » (Λιμν.)                 | > 2.260.000   | 2.438.000  | 178.000    |
| Άλλαι: Χώραι              | > 3.479.000   | 4.917.000  | 1.438.000  |
|                           | 45.404.000    | 68.723.000 | 23.319.000 |

(\*) ἐλάττωσις

Συγκριτικὸς πίναξ τῆς παγκοσμίου χωρητικότητος εἰς τόννους γκρός κατὰ τὸν Ιούνιον 1931 καὶ Ιούνιον 1930.

|                              | 1931       | 1930       |
|------------------------------|------------|------------|
| Τόννοι γκρός                 |            |            |
| Μεγ. Βρεττανία καὶ Ίρλανδία) | 20.302.905 | 20.438.444 |
| ἀτμόπλοια, μότορσιπς, ιστοι- |            |            |
| φόρα, ἀλιευτικὰ καὶ λοιπά)   |            |            |
| βοηθητικὰ σκάφη.             | 49.828.135 | 49.169.200 |
| Άλλαι: Χώραι                 | 70.131.010 | 69.607.644 |
| Γενικὸν σύνολον              |            |            |

## Η ΕΝΙΣΧΥΣΙΣ ΤΩΝ ΞΕΝΩΝ ΝΑΥΠΗΓΕΙΩΝ

ΜΙΑ ΣΥΖΗΤΗΣΙΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΑΓΓΛΙΚΗΝ ΒΟΥΛΗΝ

Είς τὴν βουλὴν τῶν Κοινοτήτων κατὰ τὴν συνεδρίασιν τῆς 15ης Ιουλίου κατετέθη παρὰ τοῦ δουλευτοῦ κ. Herriots ἐπερώτησις πρὸς τὸν πρόεδρον τοῦ Board of Trade, δι? ἡς ἔξῆται: νὰ πληροφορηθῇ, ἐὰν παρέχεται: Κρατικὴ δοήθεια ἐκ μέρους τῆς Γερμανικῆς καὶ τῆς Ἰταλικῆς κυβερνήσεως εἰς τὰ ναυπηγεῖα τῶν Χωρῶν των ἡ εὐκολία: κυβερνητικῆς ἀρμοδιότητος ἐν: σχυτικὲς τῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας.

Ο πρόεδρος τοῦ Board of Trade ἀπήγνησεν, δι? πράγματι παρέχεται τοιαύτη κυβερνητικὴ δοήθεια, εἰς μὲν τὴν Γερμανίαν ἐπὶ περιωρισμένου ἐπιπέδου, εἰς τὴν Ἰταλίαν δικαῖος εἰς εὑρυτάτην καὶ σπουδαῖαν κλίμακα. Εἰς τὴν Ἀγγλίαν οὐδεμία Κυβερνητικὴ ἀρωγὴ παρέχεται εἰς τὰ ναυπηγεῖα. Ο πρόεδρος τοῦ Board of Trade διεῖδε τὸ πρόσωπον τοῦ ἐπερωτήσαντο δουλευτὴν καὶ σημειώματα ἀναλυτικὰ τῆς παρεχομένης εἰς τὰ Γερμανικὰ καὶ Ἰταλικὰ ναυπηγεῖα κυβερνητικῆς ἐνισχύσεως.

Εἰς ἑτέραν ἐπερώτησιν ἐδόθη ἡ ἀπάντησις, δι? αἱ παρεχόμεναι ὑπὸ τῶν δύο τούτων Κρατῶν ἐπιχορηγήσεις ἀποβλέπουν μόνον εἰς τὴν ναυπηγικήν ταχυδρομίαν πλοίων.

Ἐξ ἄλλου διδούλων τῆς κατατέθησε καὶ δευτέραν ἐπερώτησιν ζητῶν νὰ πληροφορηθῇ ἀπὸ τὸν πρόεδρον τοῦ Board of Trade, ἐὰν κρατῇ σκέψις κατατίσμου Νομοσχεδίου περὶ παροχῆς πιστώσεων πρὸς τὰ Ἀγγλικὰ ναυπηγεῖα, ἐφ' ὅσον ταῦτα γίγενον προηγούμενων ἐξασφαλίσεις: ωρισμένης παραγγελίας διὰ χρονικόν τι διάστημα καὶ μὲ πλήρη ἐξασφάλισιν.

Εἰς τὴν ἐπερώτησιν ταῦτην παρεχόμενή ἡ ἀπάντησις, δι? πράγματι ἐγένετο πρὸς διμερῶν σχετικὴ συζήτησις εἰς τὸ Board of Trade, ἀλλ' ἐπεκράτησεν ἡ γνώμη, δι? δὲν πρέπει νὰ δοθῇ καμμία κυβερνητικὴ διαστήριξις πρὸς τὰ ναυπηγεῖα οὔτε τοῖς μετρητοῖς, ἀλλ' οὔτε καὶ ὑπὸ τύπου πιστώσεων, ἐπειδὴ—ταχόπιμον κρίνεται—γά περιορισμὸν αἱ ναυπηγῆσεις, συνεπείᾳ τοῦ τερχτίου δγκου τοῦ ἀργοῦντος σήμερον τονάκι. Πάντως δὲν ἀποκλείεται ἡ παροχὴ κυβερνητικῆς διαστηρίξεως διὰ τὴν ναυπηγικήν σκαφῶν εἰδίκου σκοποῦ καὶ τύπου, ὡς λ. χ. ἀλιευτικῶν, παγοθρυστικῶν, φλαβιγοθρυστικῶν καὶ πλοίων.

Ἀναφορικῶς πρὸς τὴν πρώτην, ὡς ἀνωτέρω, ἐπερώτησιν τοῦ κ. Herriots τὸ διαδικτυόθεν εἰς αὐτὸν ἀπαντητικὸν σημείωμα τοῦ προέδρου τοῦ Board of Trade, ἀναφέρει, δι? εἰς τὴν Ἰταλίαν ἡ πρὸς τὰ ναυπηγεῖα κυβερνητικὴ ἀρωγὴ συνοψίζεται εἰς ταῦτα:

α) Ἀμοιβὴ ἐπὶ τῇ δίσει τῷ μεγέθους τοῦ ναυπηγούμενου σκαφῶν καὶ τῶν μηχανῶν του. Ἐπιχορηγήσεις ἀμαὶ τῷ πέρατι τῆς ἐξαρτήσεως του κατ' ἀναλογίαν πρὸς τὴν ἐπιτευχθησομένην παρ' αὐτοῦ ταχύτητα.

β) Ἀτέλεια διὰ τινα ὅλικα πρὸς χρήσιν τῶν ναυπηγείων.

γ) Ἰδιαίτεραι εὐκολίαι οἰκονομικῆς χροῖς διὰ παροχῆς δανείων ὑπὲρ τῶν ἐν Ἰταλίᾳ κατασκευαζομένων πλοίων. Καὶ :

δ) Ἀπολλαγὴ ἀπὸ τῆς φορολογίας κεφαλαίου ἐπὶ ωρισμένον χρονικὸν διάστημα διὰ πλοίων ναυπηγηθέντα ἐν Ἰταλίᾳ συμφώνως πρὸς τὴν παράγραφον α, δίσει τῇ διποίᾳ κκνονίζονται: συγχρόνως αἱ ἀμοιβὲς καὶ ἐπιχορηγήσεις.

Τὸ σύνολον τῶν ἐπιχορηγήσεων, αἴτινες διὰ σειρᾶς δῆλης Νόμων παρεχωρήθησαν ὑπὸ τῆς Ἰταλικῆς κυβερνήσεως εἰς τὰ ναυπηγεῖα διὰ τὸ οἰκονομικὸν ἔτος 1931—32, ἀνέρχεται: κατ' ἀνώτατον δριτοῦ εἰς 57.000.000 λιρέττας ἡ λ. στ. 600.000 (225.000.000 δρ.)

Ἐκτὸς τῶν ἀνω κονδυλίων διετέθη πίστωσις καὶ ἀλλων 100.000.000 λιρέτων διὰ τὰς ἀγορᾶς ἡ παραγγελίας πλοίων ἐν Ἰταλίᾳ ὑπὸ τῶν Σοδιέτ. Μέγισται ἀφ' ἑτέρου ἐπιχορηγήσεις δίδονται: παρὰ τῆς Ἰταλικῆς κυβερνήσεως εἰς τὰς Ἰταλικὰς ἀπομοπλοῖς, πράγμα διεργαστέοντος σπουδαῖων εἰς τὴν κατασκευὴν καὶ γένων σκαφῶν διαρκεύντος τοῦ 1931—32.

Ἄλι πρὸς τὰς ἀπομοπλοῖς ἐπιχορηγήσεις, ἐντελῶς ἀσχετοῦ: πρὸς τὰς εἰς τὰ ναυπηγεῖα παρεχομένας, ἀνέρχονται: ἡδη εἰς 221.000.000 λιρέττων ἡ λ. στ. 2.500.000 (ἡδη: δρ. 937.500.000). Τὸ σύνολον ἐνὶ λόγῳ τῶν Ἰταλικῶν ἐπιχορηγήσεων πρὸς τὰ ναυπηγεῖα καὶ τὰς ἀπομοπλοῖς ἐταιρίας φύλανε: τὰ 278.000.000 λιρέτων ἡ λ. στ. 3.100.000, ἡδη: 1.162.500.000 Ἐλληνικῶν δραχμῶν.

## Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΤΩΝ ΗΝΩΜ. ΠΟΛΙΤΕΙΩΝ ΔΙΠΛΑΣΙΑΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ ΤΩΝ ΝΑΥΠΟΣΕΩΝ

Τὸ ποσοστὸν τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας τῶν Ἕνωμένων Πολιτειῶν ὅπερ κατὰ τὸ ἀπὸ τοῦ 1922 μέχρι τοῦ 1930 διάστημα κατέστη ἀχρηστὸν καὶ διαλύεται: ἡ διελύθη, εἰνε διπλάσιον εἰς χωρητικότητα τοῦ νεοναυπηγηθέντος. Ἀπὸ μίαν πρόσφατον ἔκθεσιν τοῦ Shipping Board ἐπὶ τὴν καταστάσεως τοῦ Ἀμερικανικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου παραλαμβάνομεν τὰς κάτωθι: ἐγδιαφερούσας πληγοφορίας.

Ἐν ἀρχῇ τῆς ἐκθέσεώς του τὸ Shipping Board ἀποκρούει: τὴν ἐπανειλημμένων ἀκολουθείσαν διαμαρτυρίαν τῶν ἐφοπλιστικῶν κύκλων τῆς Εὐρώπης, δι? αἱ Ἕνωμέναι: ἀκολουθούσαις εἰς τὴν ἐμποροναυτικήν των πολιτικὴν πρόγραμμα ἀπολύτως ἐθνικιστικόν, προσδιογίσουν εἰς ἀθρόας ναυπηγῆσεις σκαφῶν, δημιουργοῦσι οὕτω ἔτι: πλέον πληθωρικότητα τονάκι εἰς τὴν ἡδη ὑπερυπάρχουσαν τοιαύτην.

Ο ἴσχυρισμός, λέγει: ἡ ἐκθεσία, δι? αἱ Ἕνωμέναι: Πολιτειῶν ἀκολουθούσιν πρόγραμμα αὐξήσεως τοῦ ἐμπορικοῦ των στόλου ἐλέγχεται: ἀνακριθῆς ἐξ αὐτῆς ταῦτης τῆς πραγματικότητος. Πράγματι: ἡ Παγκόσμιος ναυτιλία διέρχεται: κρίσιν σοβαρωτάτην, πλεῖστα δ' ὅσα πλοῖα ἀργοῦν. Ἡ ἀπραξία των δημως δὲν είναι σημερινή, ἀλλὰ χρονολογεῖται ἀπὸ ἑταῖρον.

Κατὰ τὸ 1922 τὰ ἀργοῦντα εἰς δλα τὰ "Εθνική πλοῖα εἰχον ἀγέλθει: εἰς 13.000.000 τόννους γκρός καὶ ἐν τούτοις τὰ κυριώτερα ναυτικὰ Κράτη ἐξηκολούθουν γὰ προσδιογίσουν εἰς συντόνους ναυπηγῆσεις σκαφῶν, ἔκτοτε δὲ καὶ μίχρι: σήμερον προσετέθησαν εἰς τὸ Παγκόσμιο τονάκι γένα πλοῖα 13.000.000 τόννων. Εἰς τὴν αὔγησιν ταῦτην αἱ Ἕνωμέναι: Πολιτειῶν: δὲν μετέσχον εἰμι μόνιμον μὲ 600.000 τόννους.

Συγεπόδις αἱ ναυπηγῆσεις τῶν Ἕνωμένων Πολιτειῶν κατὰ τὰ ἐννέα ταῦτα ἔτη ὑπῆρχεν λίγα περιωρισμένα, ἐνῷ ἀντιθέτως αἱ διαλύσεις: Ἀμερικανικῶν ἀπομοπλοῖων συνετελοῦντο ἀθρόας, ἡ δὲ Χώρων αὗτη ἔρχεται πρώτη εἰς τὴν σειρὰν τοῦ διαλύθεντος τονάκι. Ἀμερικανικὰ πλοῖα 1.500.000 τόννων διελύθησαν ἡδη, ἔναντι νέων ναυπηγῆσεων 600.000 τ., διεργαστέονται πλέον εἰς ἔνα εὑρύτατον δίκτυον πρὸς δλα τὰ μέρη τοῦ κόσμου.

Εἰς τὰς γραμμὰς ταῦτας ἀπακολούθηνται: ἡδη 700 σκάρη 2.500.000 τόννων, ἐν δὲ τὰ 88 οἱ ἀνήκουν εἰς ιδιωτικὰς ἀπομοπλοῖς μὲ δισεις φορτώσεων τοὺς Ἀμερικανικοὺς λιμένας. Ἀπὸ τοῦ 1922 ἔως καὶ τοῦ 1930 ἡ Ἀμερικανικὰ σημαία μετέφερε κατὰ μέσον δρον τὰ 34 οἱ τὴν ἀξίας καὶ τὰ 41 οἱ τοῦ δγκου τοῦ ἐξωτερικοῦ ἐμπορίου τῶν Ἕνωμ. Πολιτειῶν.

Κατὰ τὸ αὗτη ἔρχεται διάστημα τὸ σύγχολον τῶν Παγκόσμιων ναυπηγῆσεων ἀνηλθεν εἰς 2067 πλοῖα 13.000.000 τ. περίπου. Ἐπὶ τοῦ ἀριθμοῦ αὐτοῦ αἱ Ἀγγλικὴ ναυπηγῆσεις ἀντιπροσωπεύνονται μὲ 1347 πλοῖα 8.380.000 τόννων, αἱ Γερμανικὴ μὲ 281 πλοῖα τόννων 1.850.000 καὶ αἱ Ἕνωμ. Πολιτειῶν μὲ 62 πλοῖα 600.000 τόννων. Τοῦτο καὶ μόνον καταδεικνύεται πόσον τὰ ἀλλὰ Κράτη ὑπερέθησαν εἰς ναυπηγῆσεων δραχμῶν τὴν Ἀμερικανικὴ Συμπολιτείαν.

ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΓΡΑΦΕΙΟΝ  
Ν. Π. ΕΥΣΤΑΘΙΟΥ  
ΠΑΡΑΛΙΑ-ΚΑΛΑΜΩΝ

Πρακτορεύσεις, Ναυλώσεις, Φορτοεκφορτώσεις,  
Υδρεύσεις, Ανθρακεύσεις

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ—ΕΥΣΤΑΘΙΟΥ

ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ 1-88

# ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

ΜΕΤΑΓΡΑΦΑΙ—ΑΓΟΡΑΤΩΛΗΣΙΑΙ—ΚΙΝΗΣΙΣ ΝΗΟΛΟΓΙΩΝ

## 'Ο «Ανδρέας Κ.» θά διαλυθῇ

Κατά πληροφορίας μας ἐκ Λουδίου τό φορτηγόν «Ανδρέας Κ.» τ. γκρές 3602 τοῦ κ. Μαργαρώνη, δύπερ συνεπεία σοδαρῶν ζημιῶν ἐκ προσράξεως ἔγκαττασιθή εἰς τὰς Ἀγγλικὰς ἀσφαλείας, ἀπολήθη ηδη παρ' αὐτῶν εἰς Ἰταλίαν πρός διάλυσιν. Ο «Ανδρέας Κ.» είχεν ἀποπλεύσεις ἐκ Βουλγαρίας τὴν 15ην Μαρτίου μὲ αιτοφοράν δι' Ἀμβούργον, λόγῳ δὲ σφραράς τρικυμίας καὶ ὅμιλης δέσκωμειλαν εἰς τὴν εἰσόδον τοῦ Βοσπόρου ἡμέριθοθὲν καὶ ἔγκαττασιθὲν ἀπό τὸ πλήρωμά του. Ἐν συνεχείᾳ ἐν Τουρκικῶν ναυαγησσωτικῶν συντόνων ἐργασίεν κατέθρων νὰ ἀνελκυσῃ τὸ σκάφος, τὴν δὲ 30ήν 'Απριλίου δι' «Ανδρέας Κ.» διερμουλκήθη εἰς τὴν Κωνιόπολιν. Ἐκεῖ ἔδεξανεισθή, οἱ δὲ ἐπιθεωρηταὶ διεπιστώσαν σειράν δλῆγην ἐκτεταμένων ζημιῶν, ἡ ἐπισκευὴ τῶν ὑποίων θὰ ἀπήγει ποσὸν μεγαλεῖται τῆς ἀξίας τοῦ πλοίου, δι' ὃ καὶ οἱ ιδιοκτήται τοῦ τό ἔγκαττασιθήναι εἰς τὰς ἀσφαλείας. Ο «Ανδρέας Κ.» πρόκειται ηδη νὰ ρυμουλκήθῃ εἰς τὴν Γένοβαν, διόπι καὶ θὰ διαλυθῇ.

## Μεταβίβασις φορτηγοῦ

Τό φορτηγόν ἀπ' «Αθανάσιο» (εκ «Cardigan») τ. γκρές 4279, φορτίου 7300 τ. καὶ ναυπηγήσεως 1907, ἀνήκον εἰς τὸν κ. Ν.Ι.Κ. Δ. Λυκιαρδόπολον μετεβιβάσθη εἰς τὴν νεωτερίαν διερμουλκήσαν «Ανάνυμον Κεφαλληνιακὴν Ναυτικὴν Ἐπικρείαν», τῆς ὑποίων Πρέδρος τοῦ Σιοκητικοῦ συμβουλίου εἰναὶ δ. κ. Ν. Δ. Λυκιαρδόπολος. Τὸ πλοίον τοῦτο είχεν ἀγορασθῆναι κατὰ Φεβρουάριον τοῦ 1915 ἀντὶ 46.500 λιρῶν.

## 'Αγορὰ Ἀγγλικοῦ γιώτ

Παρά τῶν ἀδελφῶν Πετσοπούλου ἡγοράσθη ἀντὶ τιμῆς γύρω τῶν 500 λιρῶν τὸ ναυλοχόην εἰς τὸ Νέον Φάληρον Ἀγγλικὸν κόπτερον «Hinaro» 62 τόννων. Ἐπὶ τοῦ κοπτέρου τούτου ὑφίσθη ηδη ἡ Ἑλληνικὴ σημαία, μετονομασθὲν δὲ «Ανεμάνη» ἐνεγράψῃ εἰς τὰ νηολόγια τοῦ Λιμεναρχείου Πειραιῶς.

## Τὸ ἀτμόπλοιον «Άγιος Σπυρίδων»

Τὰ 15 οἰο τὸν φορτηγόν «Άγιος Σπυρίδων» (εκ «Inveresk») τόννων γκρές 1536 ἐπωλήθησαν ἀπό τὸν κ. Ιω.Ν. Κοτζιάνην εἰς τὴν δίδα Σάρων Ν. Κοτζιά ἀντὶ τιμῆς 300 λιρῶν.

## Τὰ ἔκποιηθέντα πολεμικὰ

Πρό θύμερῶν διεσήγηθη εἰς τὸ οπορτείον τῶν Ναυτικῶν ἡ πλειοδοτικὴ δημοπρακτοῦ διὰ τὴν ἐποιήσαν διαφάρων ἀχρήστων πολεμικῶν. Κατ' αὐτὴν κατεκρυθήσαν ταῖς τοῦ γαιανθρακεύπορου Πειραιῶς κ. Ν.Ι.Κ. Παναγιωτοπούλου τὸ ἀντιτορπιλλικὸν «Λόγχη» ἀντὶ 350 λιρῶν καὶ δ ἀτμομοδρόμιον «Πηνειόδε» θογηθητικὸν σκάφος τῆς ὑπερεσίας τῶν φάρων, ἀντὶ 450 λιρῶν. Τὰ σκάφη ταῦτα θὰ μετατραποῦν εἰς φορτηγίδας. 'Αφ' ἔτέρου κατὰ τὴν αὐτὴν δημοπρασίαν κατεκρυθή ὑπὲρ τοῦ κ. Β. Βερνίκου τὸ ρυμουλκόν «Τιτάν» ἀντὶ τιμῆς 20 λιρῶν. Καὶ τὰ τρία ταῦτα σκάφη θὰ παραληφθῶσαν ἐν Ναυτιλιακῷ, ὡς ἔστιν καὶ εὑρίσκονται. Διὰ τὰ λειψανά τῆς ναυαγισμένης ἀποικιούλιας «Αφρόδεσσα» δὲν ἔδθη προσφορά. Τὴν διην Αἴγυπτου θὰ ἔκποιηθῇ ἡ «Αιγαλεία», τὴν δὲ 10ην Αἴγυπτου ἐπεκναλαρισάνται ἡ δημοπρασία διὰ τὰ λειψανά τῆς «Αφροδέσσης».

## Η ἔκποιησις τοῦ «Αρχιπελάγους»

Η τοσάκις ἀκάρπως λαβούσα χώραν δημοπρασία διὰ τὴν ἔκποιησιν τοῦ κυβερνητικοῦ διοικητικοῦ «Αρχιπελάγος» ἐπαναλαμβάνεται τὴν διην ἀρξαμένου μηνὸς Αὔγουστου ἐν τῷ οπορτείῳ τῶν Ναυτικῶν, δι' ἐναεραγριστῶν προσφορῶν. Τὸ «Αρχιπελάγος» (εκ «Eischfeld») είναι τόννων γκρές 4505 νέτ 1870 τόννων, φορτίου 7500 τ. καὶ ἐναυπηγήθη τοῦ 1896 εἰς τὴν Γλασκωδήν. Ἐχει: μῆκος 369.8 πόδας, πλάτος 46.4 καὶ ἐμφόρτον 600τόνια 27 π., μὲ ἕρμα 66τόνια 881 τόννους. Φέρει δύο καταστρώματα «Γουέλλα—ντέκ», ἔχει μηχανὰς τετρακυλινδρους διαστάσεων 21 1/4, 31 1/4, 45 καὶ 61 μὲ διαδρομὴν ἑμβόλου 45 ἵντσων καὶ κέκτηται: δύο λέθητας μὲ 9 φούρους. Μηχαναὶ καὶ λέθητες είναι κατασκευῆς Δαυτέρουν.

## Η ἀτμοπλοΐα «Κάσσος» Α. Ε.

Ο δημοσιεύθεις ισολογισμὸς τῆς διανωτικῆς ἀτμοπλοΐας ἐπικρείας «Κάσσος» (τῆς Σύρου) τῆς χρήσεως 1930, ἀναφέρει ἐπιτευχθέντα κέρδη λ. στ. 36.800. Τὸ ποσόν τοῦτο διετέθη, ὡς ἔξης:

|                           |        |        |
|---------------------------|--------|--------|
| Γενικὰ ἔξοδα κινήσεως     | λ. στ. | 5.150  |
| Δι' ἀποσβέσεις ἀτμοπλοΐαν | >      | 21.150 |
| Διά κρατήσεις             | >      | 10.000 |
| Πρός διανομὴν             | >      | 500    |

Α! πρός διανομὴν λ. στ. 500διετέθησαν ὡς ἔξης: Λ.στ. 300 εἰς νέον, 20 λ. στ. δι' ἀποθεματικά, 30 λ. στ. εἰς φόρους μερίσματος καὶ λ. στ. 150 διὰ μέρους, ἥτοι σελ. 3)—κατὰ μετοχήν. Τὰ κεφάλαια τῆς ἀτμοπλοΐας ταῦτης είναι λ. στ. 75.000, ἡ δὲ ἐν τοῖς διελίοις ἀξία τῶν ἀτμοπλοΐων τῆς λ. στ. 194.430.

## Ο «Ελληνικὸς Νηογνώμων»

Ἐδημοσιεύθη ἐπίσης δ 12ος ισολογισμὸς (χρήσεως 1930) τοῦ «Ελληνικοῦ Νηογνώμονος». Τὸ ἐνεργητικόν του ἀποτελεῖται ἀπό 293.000 δρ., ἔξων: Ταμεῖον καὶ Τράπεζα δρ. 71.000. Χρέογραφο 220.000 δρ. Καὶ διάφορα δρ. 2.000. Τὰ ἔτησια ἔσοδα ἀνήλθεν εἰς 126.000 δρ., εἰς ὅλην 56.000 δρ.

διετέθησαν εἰς γενικὰ ἔξοδα, τὸ δὲ οπόλειον ἐκ δρ. 70.000 ἀπετέλεσε τὰ διανεμηθέντα καθαρὰ κέρδη.

## Διάλυσις τοῦ «Μιχ. Ε. Τρικόγλου»

Τὸ φορτηγόν «Μιχαήλ Ε. Τρικόγλου» διπερ είχομεν ἀνηγράφει, ὃς συνεπεία σοδαρῶν ζημιῶν τῶν οφάλων τοῦ ἐκ προσκρύσεως είχεν ἐγκαττειθῆσθαι εἰς τὰς Ἀγγλικὰς ἀσφαλείας, ἀπολήθη ηδη παρ' αὐτῶν ἀντὶ 1350 λιρῶν πρός διάλυσιν εἰς τὴν ἐπιτροπὴν «FrankRysdycks Industries Hendrik—Ido—Appacht».

Τὸ ἐν λόγῳ πλοῖον παρεδόθη ηδη εἰς τὸ Ρόττερνταρκ καὶ θά διαλυθῇ ἐν Ολλανδίᾳ. Είναι τ. γκρές 3044, φορτίου 5100 τ. καὶ είχε ναυπηγήθη τὸ 1899 εἰς τὸ Οδέσιο Χάρτελεσού προς τὸν ναυπηγείον William Gray and Co. Τόν Ιούνιον τοῦ 1926, ὄνομαζόμενον «Airedale» είχεν ἀγορασθῆ παρὰ τοῦ κ. Ελ. Μ. Τρικόγλου, τῆς «Ανδρού», ἀντὶ 10.500 λιρῶν.

## Υποθέσεις εἰς τὸ Συμβούλιον τοῦ E.N.

Κατὰ τὸ διεκρεμόν τοῦ 150ήμερον συνεδριάσαν τὸ συμβούλιον τοῦ E.N. ἀπεργήθη ἐπὶ τῶν κάτωθι οποίεσσι: Διὰ τὴν σύγκρουσιν τῆς «Ούδρανίας» μὲ Γαλλικὸν ἀτμόπλοιον ἢ λειτεγθῆ διὰ πλοιαρχοῦ καὶ ὁ συνρυτιστής. Διὰ τὴν προσάρξην τοῦ ἐπιβατικοῦ «Ούδρανία» εἰς Μάραθον νὰ μὴ παραπεμθῇ εἰς εἰδικὸν εἰσηγητήν. 'Ομοίως καὶ διὰ τὴν ἀδράτια τοῦ αὐτοῦ παραπεμφῆσθαι νὰ παραπεμφήθῃ οπότε τοῦ μικροῦ αὐτοῦ «Καβάλα» καὶ τὴν σύγκρουσιν τοῦ μικροῦ αὐτοῦ παραπεμφῆσθαι νὰ παραπεμφήθῃ οπότε τοῦ μικροῦ αὐτοῦ παραπεμφῆσθαι νὰ εἰσειδικόν εἰσηγητήν πρὸς περιτέρω ἔρευναν.

## Καὶ ὁ «Φωνάρης» πρὸς διάλυσιν

Τὸ φορτηγόν «Φωνάρης» τῆς ἐπιτροπῆς «Ατταντικές», διπερ ναυπηγήθη ἀπό τοὺς κατορθούς εἰς Πειραιά πρὸς ἐπισκευὴν σοδαρῶν ζημιῶν τῶν «φιλῶν του», ἡ ὑπέστη ἐκ προσράξεως εἰς τὴν Οζησσόν, ἀπολήθη, εἰς 1.100 λιρῶν καὶ θά ρυμουλκήθῃ εἰς τὴν Γένοβαν πρὸς διάλυσιν. Τὸ «Φωνάρης» (εκ «Palma») είναι τόννων γκρές 2981 τ., φορτίου 5000 τ. περίπου καὶ ναυπηγήσεως 1907.

# ΤΟΥΡΚΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Ο προϋπολογισμὸς τῆς «Σεϊρὶ—Σεφαΐν.—Τά μεταλλεῖα τῆς Μπάλλιας.—Ο ἐφοπλιστικὸς ἀνταγωνισμός.—Οι διὰ τὴν Ρασσίαν πλόες.—Ο Τοιρκικὸς γαιάνθραξ.—Ο λιμὴν Κωνσταντινούπολεως.

KΩΝΠΟΛΙΣ 27, (Ιδιαιτέρα ἀνταπόκρισις).—Εἰς τὴν Ἐθνοσυγέλευσιν τῆς Ἀγκύρας συνεζητήθη κατ' αὐτὰς ὁ προϋπολογισμὸς τῆς Κρατικῆς Ἀτμοπλοΐας «Σεϊρὶ—Σεφαΐν».

Ο δουλευτής Νικομηδείας Σαρρῆ δέης διμιλῶν σχετικῶν, ἐπονεῖσε τὴν ἀνάγκην τῆς ἐνισχύσεως τῶν προσπλεθείων τῶν Τούρκων ἐφοπλιστῶν διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τῆς Ἐθνικῆς Ναυτιλίας.

Η μόνη μου ἐπιθυμία, εἰπεν, είναι νὰ ἰδω ἀναπτυσσομένην τὴν Ἐθνικὴν ναυτιλίαν τῆς Χώρας καὶ πρωτίστως τὸν στόλον τῆς «Σεϊρὶ—Σεφαΐν», ἥτις κατὰ τὴν γνώμην μου, δὲν πρέπει νὰ πιρορίζηται ἀποκλειστικῶς καὶ μόνον εἰς τὴν ἀκτοπλοΐαν, νὰ ἀργήῃ δὲ εἰς τὰς ἔξαρχας ἀτμοπλοΐας ἐλεύθερον τὸ πεδίον τῆς ἐκμεταλλεύσεως εὑριστέρων γραμμῶν. Φρονῶ ἐπίσης, διὰ πρέπει παραλλήλως νὰ ἐνισχυθοῦν καὶ αἱ λοιπαὶ Τουρκικαὶ ἀτμοπλοΐαι, ἵνα διευρύνουν τὴν ἀκτίνα τῆς δράσεώς των.

»Η «Σεϊρὶ—Σεφαΐν» κέπτηται στόλον ἀπὸ μεγάλων ταχυδρομικῶν σκάφη καὶ δύναται νὰ ἐγκατινάσῃ μικρούντας γραμμὰς ἐξωτερικοῦ κατὰ τὸ οπόδειγμα τῆς τόσου ἐπιτυχῶς ἐκτελουμένης τακτικῆς γραμμῆς Κων(ο)πόλεως—Πειραιῶς—Αλεξανδρείας. Ἐπὶ τῆς γραμμῆς τακτής—ἐσυνέχεισαν δὲ Σαρρῆ δέης—ἔχω νὰ παρατηρήσω καὶ τοῦτο: "Οτι δὲδος πρὸς τὴν Αἴγυπτον δὲν ἀρχεται: ἀπὸ τῆς Κων(ο)πόλεως, ἀλλ' ἀπὸ τῆς Οδησσού μὲ προσεγγίσεις εἰς Ρουμανίαν καὶ Βουλγαρίαν, ἵνα οὕτω συγδεθῆ στενότερον ἡ Μαύρη Θάλασσα καὶ διόνυσος μὲ τὸ Αίγαλον καὶ μὲ τὴν Μεσόγειον.

Περαιτέρω διαρρήση τῆς ξένηρης τὸν ἐξωταξιδικὸν τῆς Γιάλοσχας πρωτοδουλίκη τῆς «Σεϊρὶ Σεφαΐν», είτη δὲ διμιλῆσεν ὁ οπορτείος τῆς Εθνικῆς Οικονομίας Μουσταφᾶ Σαρρῆ βέης παρατηρήσεις, ἐτι τὸ σημερινὸν ἐν Ρωσίᾳ καθεστῶτες δὲν δικαιολογεῖ μίαν τυχὴν ἐπέκτασιν εἰς τὴν Οδησσόν τῆς γραμμῆς Αλεξανδρείας—Κλεωπ., καθούτι τὰ Σοβιέτ ἔχουν καθειρώσει δι' ιδίων πλοίων δίκτυον συγκοινωνιῶν τῶν λιμένων των πρὸς τοὺς λιμένας τῆς Μεσογείου.

## ΤΑ ΜΕΤΑΛΛΕΙΑ ΤΗΣ ΜΠΑΛΛΙΑΣ

Ἀπὸ κατορθού είχε γνωσθῆ, διὰ συνεπεία τῆς κρατούσης κρίσεως εἰς τὴν ἀγοράν του μαρύβδου καὶ τοῦ γαιανθρακοῦ, ἡ ἔταιρεται τῶν μεταλλείων Μπάλλιας—Καραβίδην είχε φύκειε: εἰς τὴν

ἀναπόδραστον ἀνάγκην νὰ διακόψῃ τὴν ἔργασίαν της.  
"Ηδη οἱ μέτοχοι τῆς ἐν λόγῳ ἑταῖρείας ἐκλήθησαν εἰς γενικήν συνέλευσιν, ἵτις πρόκειται νὰ συγκροτηθῇ ἐντὸς τῶν ἡμερῶν αὐτῶν εἰς Παρισίους. Θέματα τῆς συνέλευσεως ταύτης θὰ ἀποτελέσῃ ἡ πρότασις τοῦ ὅμιλου Μπεναρόγια ζητοῦντος ν' ἀναλάβῃ τὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν δρυχείων τῆς Μπάλλιας.

#### Ο ΕΦΟΠΑΙΣΤΙΚΟΣ ΣΥΝΑΓΩΝΙΣΜΟΣ

Ο συναγωνισμὸς μεταξὺ τῆς «Σερβία Σεφάνη» καὶ τῶν λοιπῶν Τουρκικῶν ἀτμοπλοΐδων, περὶ οὐ κατ' ἐπανάληψιν ἔγραψαν τὰ «Ναυτικά Χρονικά», συνεχίζεται εἰς τὰς διαφόρους γραμμὰς, παρὰ τὰς ἑκάστοτες ὑπογραφείσας σχετικὰς συμφωνίας καὶ συμβάσεις.

"Ηδη ή διεύθυνσις τοῦ Ε.Ν. συζητεῖ τὴν δυνατότητα τῆς διὰ Νόμου ἐπιδολῆς εἰς τὰς Τουρκικὰς ἀτμοπλοΐδηκοιούσιν, καθὼς καὶ τῆς ρυθμίσεως τῶν σχέσεων μεταξὺ τῶν ἀτμοπλοΐδων ἐταῖρων.

Σχετικὴ πρὸς τὸν διεξαγόμενον σφοδρὸν συναγωνισμὸν εἶνε καὶ αἱ τελευταῖαι δηλώσεις τοῦ Moussafer bey, διεύθυντος τῆς Ἐνώσεως τῶν Τούρκων ἀτμοπλοΐδων. Οὗτος ἑκέντετων τὰ τῆς ἐκκριγείσης καὶ πάλιν κρίσεως ἐξ ἀφορμῆς τοῦ συναγωνισμοῦ τῆς «Σερβία—Σεφάνη» πρὸς τοὺς λοιποὺς ἀτμοπλοΐδας, ίδιᾳ δὲ τοὺς ἔχοντας γραμμὰς Μαύρης Θαλάσσης, τονίζει, διτὶ ὁ ἀκρατος αὐτὸς συναγωνισμὸς θέλει ἐπιφέρει ταχέως τὴν καταστροφὴν τῆς Τουρκικῆς ναυτιλίας. Οἱ ἀσθενέστεροι πλοιοκτήται θὰ ὑποκύψουν, ἐὰν δὲν κατορθωθῇ ἐν τῷ μεταξὺ νὰ ἔξευρεθῇ τρόπος, ὥστε νὰ περισσαθῇ ἡ κατάστασις καὶ γὰρ ἀνακοπὴ ὁ τραχὺς συναγωνισμός.

ΟΙ ΔΙΑ ΤΗΝ ΡΩΣΙΑΝΗΝ ΠΛΟΕΣ

Καὶ ἀνακοίνωσιν πρὸς τοὺς πλοιάρχους ἐκ μέρους τῆς ἐντούθου Ἐμπορικῆς ἀντιπροσωπείας τῶν Σοδιέτ, τὰ ἀτμόπλοια ἀτικῶν κατέπλεον εἰς Νικολάεφ καὶ Χερσόνα, ἐλέμπειν μέχρι τοῦδε δηγίκας καὶ πλοηγὸν εἰς τὴν Ὄδησσόν. "Ηδη ή διαταγὴ αὐτῆς κατηργήθη, τοῦ λοιποῦ δὲ τὰ διὰ τοὺς μηνηστέντας δύο λιμένας κατευθυνόμενα ἀτμόπλοια, ἀντὶ νὰ προσεγγίζουν εἰς τὴν Ὄδησσόν, θὰ πλέουν μέχρι τοῦ λιμένος Otschakow, δόποθεν πλέον θὰ λαμβάνουν διαταγὰς καὶ πλοηγὸν διὰ τὸν περιτίερο πλοῦν των.

#### Ο ΤΟΥΡΚΙΚΟΣ ΓΑΙΑΝΘΡΑΞ

Αναφορικῶς μὲ τὸν Τουρκικὸν γαιάνθρακα, ἐπισήμως διαπιστωθεῖ, διτὶ ή ἔξαγωγὴ τούτου δικίας: δισημέραιοι αὐξανομένη. "Ηδη διεγράφησαν συμβόλαια προμηθείας σεβαστῶν ποσοτήτων εἰς τοὺς Ἑλληνικοὺς αἰδηροδρόμους, εἰς διάφορα ἔργοστάσια τῆς Μάλτας καὶ εἰς τοὺς αἰδηροδρόμους τῆς Πελαστίνης. Ο Τουρκικὸς γαιάνθρακες εἰνε γεγονός πλέον, διτὶ ηρχισε σοβαρῶς ἀνταγωνιζόμενος τὸν Βρεττανικὸν τοιούτον εἰς τὰς Μεσογειακὰς ἀγορὰς, λόγῳ τοῦ μικροῦ κόστους διὰ τὴν μεταφοράν του καὶ τῆς μικρότερης τιμῆς του.

Ο ΛΙΜΗΝ ΤΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΙΔΩΣ

Η λιμενικὴ κίνησις τῆς Κωνσταντινούπολεως κατὰ τὸν μῆνα Ιούνιον ἀνήλθεν εἰς 641 ἀτμόπλοια τ. ν.τ. 1.257.670. Έξ αὐτῶν τὰ 206 μόνον προσήγγισαν εἰς Κωνσταντινούπολιν, ἐνῷ τὰ λοιπὰ 435 διήλθεν τράντιο. Η κίνησις αὐτῆς κατανέμεται μεταξὺ τῶν κάτωθι σηματῶν:

| Σηματαὶ     | ά)π | T. ν.τ. | Σηματαὶ         | ά)π | T. ν.τ.   |
|-------------|-----|---------|-----------------|-----|-----------|
| Ιταλικὰ     | 115 | 289.929 | Βελγικὰ         | 7   | 23.152    |
| Αγγλικὰ     | 87  | 195.223 | Ισπανικὰ        | 7   | 19.063    |
| Ἐλληνικὰ    | 98  | 138.668 | Σουηδικὰ        | 7   | 13.313    |
| Τουρκικὰ    | 119 | 126.367 | Δακτυνικὰ       | 2   | 10.082    |
| Νορβηγικὰ   | 32  | 92.241  | Γιουγκοσλ.      | 5   | 9.767     |
| Γαλλικὰ     | 32  | 91.706  | Βουλγαρικὰ      | 10  | 7.988     |
| Γερμανικὰ   | 34  | 67.076  | Δακτικὰ         | 3   | 7.925     |
| Ρουμανικὰ   | 31  | 47.500  | Ουγγρικὰ        | 2   | 4.865     |
| Ρωσικὰ      | 21  | 45.109  | Αιγαντικὰ       | 2   | 3.685     |
| Αμερικανικὰ | 9   | 33.425  | Πολωνικὰ        | 2   | 788       |
| Όλλανδικὰ   | 16  | 29.798  | Σηματαὶ: 21 641 |     | 1.257.670 |

Η λιμενικὴ κίνησις τῆς Κωνσταντινούπολεως προβλέπεται, διτὶ θὰ ζωρεύσῃ σημαντικῶς κατὰ τοὺς προσεχεῖς μῆνας, λόγῳ τῶν ἀναμενομένων ἀθρόως ἔξαγωγῶν Ρωσικῶν σιτηρῶν. Τὰ Σοδιέτ ἐγκαύλωσαν ἡδη ἐν μέρα τονιάδας σκαφῶν, συγχρόνως δὲ ἀναγγέλλεται, διτὶ τελευταίων ἔκλεισαν τὴν πώλησιν καὶ 200.000 τόνων σιτηρῶν εἰς τὴν Ιταλίαν ἔγκειται τῆς ἐκείθεν ἀγορᾶς μηχανημάτων.

## ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΡΕΠΟΡΤΑΖ

### ΣΟΥΗΔΙΑ

#### Τὰ ἀργοῦντα πλοῖα

Τὰ κατὰ τὴν 30ην Ιουνίου ἀργοῦντα Σουηδικὰ πλοῖα ἀνήρχοντο εἰς 70 χωρητικοτητὸς 177.000 τόνων, ἐνῷ τὴν 31ην Μαΐου ἀνήρχοντο εἰς 104 τόνων 252.000 καὶ κατὰ τὸ τέλος Μαΐου εἰς 205 τόνων 458.000.

Τὰ ἡδη ἀργοῦντα 70 Σουηδικὰ πλοῖα ἔχουν χωρητικότητα κυριαρχούμενη μεταξὺ 2.000—3.000 τ. φορτίου. "Εν δεκάνον πλοίον είναι 4.000 τ., τριάδα δικού τῶν 5.000 τ., εἰς τὸν 15.000 τ. καὶ δικού τῶν 20.000 τόνων.

### ΓΑΛΛΙΑ

#### Ραδιοφάροι εἰς τὸ Ἀλγέριον

Ἐκ Παρισίου ἀνεκοινώθη ἡ πληροφορία, διτὶ ἀπεφασίσθη ἡ ἐγκατάστασις δύο ραδιοφάρων εἰς τὰς ἀκτὰς τοῦ Ἀλγερίου. Οὗτοι θὰ είναι τελευταῖοι συστήματος, τὰ δὲ συμβατικὰ τῶν σήματα θὰ διαδιδάχωνται αὐτομάτως καὶ καθ' ὠρισμένα χρονικά διαστήματα πρόστατα πλοῖα.

Ηδη εἰς τὰς Γαλλικὰς ἀκτὰς λειτουργούν ἀρκετοὶ παρόμοιοι ραδιοφάροι. "Ἐκ τῷ δύο νέων δὲ εἰς τὰς ἀγκατασταθῆντας τοῦς τοῦ Σαλικοῦ Ναυαρχείου τοῦ Ἀλγερίου, ὃ δὲ ἔτερος, δὲ καὶ ισχυρότερος θὰ ἐγκατασταθῇ εἰς ἀκτὴν κειμένην ἀλίγον πέραν τῆς πόλεως τοῦ Ἀλγερίου.

### ΗΝΩΜΕΝΑΙ ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ

#### Τὰ λιμενικὰ ἔργα τῆς N. 'Υόρκης

Ο διευθυντής τῶν λιμενικῶν ὑπηρεσιῶν τῆς N. 'Υόρκης εἰς τελευταῖας δηλώσεις τοῦ προβλέπει διὰ τὸ ἔτος 1940 μίαν καταπληκτικὴν αὔξησην τοῦ ἀλόγῳ λιμένου καὶ τονίζει τὴν ἀνάγκην ἐπιπλεύσεως τῆς ἑκτέλεσης τοῦ ὑπέροχοντος εἴρητος προγράμματος διὰ τὴν ἀνάλογον διερρύθμισιν, ἀπέκτεινε καὶ ἐνίσχυσιν τῶν λιμενικῶν ἐγκαταστάσεων.

Τὰ σχέδια είναι ἡδη έτοιμα, ἡ δὲ ἀποκτούμενὴ διπλὴν προϋπολογίζεται εἰς 25.000.000 δολαρίων. «Ο λιμένας τῆς Νέας 'Υόρκης—εἰπε—ὑφείλει νὰ προστικούμενη ἐγκαίρως εἰς τὸν νέους κολοσσούς τούς ναυπηγουμένους εἰς τὴν Ἀγγλίαν, Γαλλίαν, Ιταλίαν, καὶ Ἕνωμένας Πολιτείας, οἵτινες θὰ προσδέσσουν νέαν δικού της κοίτασσον, θίσιν.

#### Η τύχη μιᾶς Ἀμερικανικῆς ἀτμοπλοΐας

Τὸ τοῦ Shipping Board ἀπηρθινὴ ἐσχάτως ἐκκλησίας πρὸς τὸν Ἀμερικανικὸν καφελαυτούργο; διὰ τὴν διεθνῶν ποσοῦ 70.000 λιρῶν, ἵνα παροχεῖται δὲ σύντομα ἐνίσχυσις εἰς τὰς γραμμὰς τῆς «United States Lines». Ήδη δικτελεῖται δὲ σύντομη λόγῳ της τοῦ κοίτασσος, θίσιν.

Η ἀνωτέρω διμοῦ ἐκκλησίας δὲν εἴρει εὐνόητην ἡδη, διτὶ δὲ τορύτη, διπλωτὴ, ἀντοτέρω ἀτμοπλοΐα τεθῆ ὑπὸ τῶν ἐλεγχον τῶν συνγραμμένων ἀτμοπλοΐων «Internationale Mercantile Marine» καὶ «Roo-selite».

Ο πρόσδρος τοῦ ἀλόγῳ γκρεύτη Franklin ἔδωκεν ἡδη μίαν θετικήν προσφοράν διὰ τὰ πλοῖα τῆς «United States Lines».

### ΙΤΑΛΙΑ

#### Αἱ δοκιμαὶ τοῦ μότορού π. Brindisi

Εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχος μης εἰχομένην ἀναγρίψει τὴν ἐκ τῶν ναυπηγείων Cantieri Riuniti καθεύλωσι τοῦ τετάρτου κατὰ σειράν ἐκ τῶν 6 ναυπηγουμένων μότορων πρὸ τῆς πορείας τοῦ 205.000 λιτών, ὁνομασθὲν «Brindisi». Ἀνάδοχος τοῦ σκάφους παρέστη ἡ κ. Dora Cosulich Matievich. Τὸ «Brindisi» είναι τόνων γκρέσ 1980, ἔχει μῆκος 78.50 μέτρων, πλάτος 12.20 μ. ὑψος 7.50 μ. καὶ ἔμφορον δύθιτρα 4.70 μέτρων. Φέρει μοτέρ Fiat δυνάμεως 2200 ιππων, δέον δὲ κατὰ τὰ συμβόλαια νὰ ταξιδεύῃ μὲ ὑπηρεσιακὴν ταχύτητα 14 μιλῶν. Κατὰ τὰς δοκιμαὶς τοῦ προβλέπεται νὰ ἀναπτύξῃ ταχύτητα 15.4 μιλῶν. Διαθέτει καρπίνας δι' 22 ἀπόδατος α' θέσεως, 24 δ' α' θέσεως καὶ 26 γ' θέσεως, αἱ δὲ ναυπηγικαὶ γραμμαῖς εἰνενετάτουτούποδηλαδή ἡ πρώτη του είναι δροιακαταδρομικοῦ καὶ ἡ πρώτη του στρογγύλη καὶ κάθετος πρὸς τὴν ἐπιφάνειαν μὲ τὸ πηδάλιον ἐξ διοκλήρου ὑπὸ τὸ δέσμα.

#### Τὸ ἀργοῦν τοννάς

Κατὰ τὴν ἀνδοθεῖσαν τελευταῖαν ἐπίσημην στατιστικὴν τὸ ἀργοῦν Ιταλικὸν τοννάς κατὰ τὴν 1ην Ιουνίου κατανέμεται ὡς ἔξις:

| Ιη Ιουνίου        | Πλοία | Τ. γκρός | Ιη Μαΐου | Πλοία | Τ. γκρός |
|-------------------|-------|----------|----------|-------|----------|
| Ελλειψεῖς ναύλου  | 222   | 550.779  | ἐνκαντι. | 237   | 543.381  |
| Λόγῳ επισκευής    | 91    | 142.981  | >        | 83    | 112.732  |
| ἕξ ολλαγών αἰτίων | 65    | 41.011   | >        | 68    | 42.062   |
|                   | 378   | 734.771  | >        | 378   | 698.175  |

Συνεπόδειος ἡ ἀργοῦντα Ιταλικὴ χωρητικότης ἐμφανίζεται τηδειμένη κατὰ τὴν ληξιάντος 6' τριμήνου τοῦ τρ. Ε. κατὰ 36.596 τ. γκρός εἴναι τοῦ α' τριμήνου οὐ.

**"ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ,"**

ΔΕΚΑΤΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ  
ΕΝ ΠΤΕΙΡΑΙΕΙ

ΓΡΑΦΕΙΑ,  
ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΑ | ΛΕΦΘΟΡΟΣ ΣΩΚΡΑΤΟΥΣ 35 ΤΗΛΕΦ. 160

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: "ΧΡΟΝΙΚΑ,"

ΟΡΟΙ ΕΤΗΣΙΑΣ ΣΥΝΔΡΟΜΗΣ

ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ ΔΡΧ. 150. | ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ ΛΙΡΑ ΑΓΓΛΙΑΣ 1.

ΔΙ' ΑΓΓΕΛΙΑΣ Κ.Λ.Π. ΚΑΤΑ ΣΥΜΦΩΝΙΑΝ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΣ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Θ. ΚΑΦΦΕΤΖΟΠΟΥΛΟΣ

**"ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ,"**

A REVIEW OF SHIPPING & COMMERCE

PIRAEUS - GREECE

**ΤΟ ΔΕΚΑΤΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ****ΑΝΑΚΡΙΒΗ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ****ΕΞ ΕΣΦΑΛΜΕΝΗΣ ΒΑΣΕΩΣ**

Εις τὸ πρὸ τριημέρου κυκλοφορῆσαν τεῦχος τοῦ μηνὸς Ιουνίου τῆς Ἐπιθεωρήσεως τοῦ Ε. Ν., δημοσιεύεται ὑπὸ τὸν τίτλον: "Ἐπὶ τῆς ἀρχοτεύσεως πλοίων τῆς ἀκτοπλοΐας, μελέτη τοῦ δυνοῦ τῆς Ἐπιθεωρήσεως ἐμπορικῶν πλοίων ἐπιλιμνάρχον α'. κ. Παπαθεοδώρου, εἰς ἦν οὗτος δι' ἀριθμῶν ἀφισταμένων τῆς πραγματικότητος, παροντάζει τὸς ἀκτοπλοϊκᾶς μας ἐπιχειρήσεις ὡς διατελούσας ἀπὸ ἀπόφεως ἐκμεταλλεύσεως τῶν κεφαλαίων τῶν εἰς ἀνθητοτάην καταστάσιν καὶ ἀποκομιζόντας καθαρὰ κέρδη 22 ἔως 25 ο). Κατακρίνει συνεπῶς τὰ πορίσματα τῆς Μεγ. ἐπὶ τῶν Ναυτικῶν ζητημάτων ἐπιτροπῆς τὰ ἀφρόντα τὴν ἐπιβατηγὸν μας ναυτιλίαν καὶ θεωρεῖ τελικῶς ὡς ἀναγκαίαν οὐχὶ τὴν ἐλάττωσιν, ἀλλὰ τὴν ἐπαύξησιν τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἀκτοπλούντων πλοίων.

Ἡ τοιαύτη ἀντίληψις ἐνὸς ἀνωτέρου ἀξιωματικοῦ τοῦ Λιμενικοῦ σώματος ἐπὶ πραγμάτων τοῦ κύκλου καὶ τῆς, καθ' ὑπόθεσιν τούλαχτον, ἐνημέροτης τον, δὲν εἰνεὶ δυνατὸν ἡ νὰ πληροὶ λύπης πάντα γνωστὴν τῆς καταστάσεως καὶ πάντα σχέσιν ἔχοντα μὲ τὸς ἀκτοπλοϊκᾶς ἐπιχειρήσεις ἡ καὶ ἀπλῶς ἀπαράντα τὴν Ναυτιλίαν.

Ἐὰν δὲ μὴ ὁ ἀριθμὸς τῶν ὑπαρχόντων σημειωνούμενον πλοίων ἐν τῇ ἀκτοπλοΐᾳ εἰνεὶ μεγαλύτερος τοῦ ἀπαιτομένου, ἐὰν δὲ ἡ ἀκτοπλοΐα μας γενικῶς μαστίζεται ἀπό κρίσιν καὶ ἀπὸ συναγωνισμὸν ὅδηγούντα αὐτὴν εἰς τὴν καταστροφὴν, ἐάν τὸ ημέρα τῶν ἀποτελούντων αὐτὴν πλοίων ἀποτελεῖ στήγα διὰ συγχρονισμένον Ναυτικὸν Κράτος, εἰνεὶ ταῦτα πάντα ζητήματα τόσον γνωστά, ὥστε νὰ θεωρούμενον περιττὴν τὴν ἐπ' αὐτῶν ἀπασχόλησην μας. Πολλάκις εἰδικοὶ ἀπροσολόγησαν, ἀλλὰ καὶ διὰ τοὺς μὴ τοιούτους τὸ ἀλληλοφάγωμα τῶν ἀκτοπλοϊκῶν μὲ τὴν πληθύσαν τῶν ἀτμοπλοίων ἀποτελεῖ ζητῆμα καθημερινῆς συζητήσεως.

Ἄλλὰ τὰ παχυλὰ καθαρὰ κέρδη, ἄτινα δὲ. Ἐπιλιμνάρχης ἐν τῇ μελέτῃ του, ἀγνωστον πῶς ἐφαντάσθη καὶ ἀνεβίβασεν εἰς τὸ ποσότον των 22-25 ο) διὰ τὰ ἀκτοπλούντων πλοίων, δὲν ἡτο δυνατὸν ἡ νὰ ἐπισύρουν ιδιαιτέρως τὴν προσοχὴν μας καὶ νὰ μάς πείσουν διὰ μίαν ἀκόμη φορὰν περὶ τοῦ πόσον ἀμβοτικότως, πολλάκις δὲ καὶ ἀνευ ἐπιρροῆς οὐλλογισμού, ἀναγράφονται ὑπὸ τῶν δῆθεν εἰδικῶν πράγματα τόσον ἀπέχοντα τῆς πραγματικότητος καὶ ἀλληθείας.

Εἶναι πρόδηλος καὶ ἐμφανῆς ὅμως ἡ αἵτια τῶν συμπερισμάτων τοῦ Ε. Επιλιμνάρχου, διατὰ τὴν ἀκτοπλοΐας αὐτὸν περὶ τῶν ἔξδων ἐνὸς ἐπιβατηγὸν πλοίου διὰ μιᾶς κονομερους κονδυλιάς, ἀνώντων εἰς ημέρας καθορισμοῦ, παρουσιάζει τὴν μέσην δύναμιν τῶν ἔξδων τῶν ἀκτοπλούντων ἐπιβατηγὸν πλοίου εἰς 13 δο. ἡμεροσίως κατὰ τὸν διάρκειαν ὀλικῆς χωρητικότητος.

Τὸ ἐπιβατηγὸν πλοίον ὡς ἐκ τῆς κατασκευῆς αὐτοῦ καὶ τοῦ προσισμοῦ του, ἀποτελεῖ κατὰ κανόνα μονάδα ιδιάζονταν καὶ δυσούλως δυναμένην νὰ συγκριθῇ κατ' ἀπόλοντον ισχυρισμὸν μὲ τέταραν, ἐστο καὶ τῆς αὐτῆς χωρητικότητος. Ἡ κατανομὴ τῶν γραμμῶν, ὁ πλούτισμός, ἡ διάταξις καὶ ὁ ἀριθμὸς τῶν δέσεων του, ἡ ταχύτης του καὶ πολλὰ ἀλλὰ προσδίδουν εἰς ἔκαστον ἐπιβατηγὸν πλοίον ιδιότητας τοιάτις, ὥστε δὲ κατὰ κόρον σύγκρισις καὶ ἀκτινησίς καὶ δὲ ἐπὶ τῇ βάσει τούτης ὑπολογισμὸς τῶν δαπανῶν καὶ ἐσδόων νὰ ἀγουν ἐκ τῶν προτέρων εἰς ἀνακοινωθήσασμα. Τοῦτο δὲ διὰ περισσότερον, διὰ πρόκλητα περὶ τῶν πλοίων τῆς ἡμέτερας ἀκτοπλοΐας ἡ ἀνομοιογένεια τῶν ὅποιων εἴνει χαρακτηριστικὴ.

Καὶ πρὸς ἀπόδειξην τῶν ισχυρισμῶν μας παραθέτομεν κατωτέρω στοιχεῖα ἀναντιρόπτου κύρους, τὰς δαπάνας τεσσάρων ἀκτοπλούντων σκαφῶν διαφόρων χωρητικοτήτων. Προσεπαθήσαμεν ἐν τῇ ἐκλογῇ μας ταῦτη νὰ παρουσιάσωμεν ἀτμόπλοια ἐκ τῶν πλέον ἐκμεταλλεύσι-

μων ἐπιβατηγῶν μας καὶ συγκεκριμένως τὰ ἀτμόπλοια «Νικόλαος Τόγιας», «Ναυαρατούσα», «Πόλη» καὶ «Αρης» τόννων ὀλικῆς χωρητικότητος 1266-1012-562 καὶ 379.

Οὕτω προκειμένου περὶ τοῦ ἀλτίου «Νικόλαος Τόγιας» τοῦ ἐκτελούντος ἡδη τὴν γραμμὴν Πειραιῶς—Πατρών—Κερκύρας—Βρινδησίου καὶ Πειραιῶς—Σύρου—Τήνου—Μυκόνου—Σάμου, εἰς ἐβδομαδιαῖον δρομολόγιον ἡτοι 4 δρομολόγια μηνιαίως, αἱ κατὰ μῆνα δαπάναι του εἰνει αἱ ἀκόλουθοι:

| Μισθοδοφοδοσία                                      | δρ.  | 115.000    |
|---|--|------------|
| Καύσιμος ψῆλη 140 τ. καθ' ἐβδομάδα πρὸς 550 δρ. δρ. | δρ.  | 115.000    |
| τόννος  | "  | 308.000    |
| 'Υλικὰ διάφορα, συντήρησις καὶ ἐπισκευαὶ            | "  | 50.000     |
| Γενικὰ ἔξοδα, διόδια Κορίνθου κλ.                   | "  | 40.000     |
| Ἀπόσβεσις καὶ ἀσφάλεια ἐπὶ κεφαλαίου λ.στ. 15.000   | πρὸς δο. δι' ἀπόσβεσιν καὶ δο. δο. δι' ἀσφάλειαν | δρ. 56.250 |
| ἡτοι 12 δο. δι' ἀπόσβεσις                           | "  | 56.250     |
| Σύνολον   | "  | 569.250    |

Φόροι, πρακτορειακά, ὑδρεύσεις, διαφημήσεις, προμήθειαι καὶ ἐργατικὰ κύτους, 30 δο. ἐπὶ τῶν ἀκαθαρίστων εἰσπράξεων, αἵτινες ὑπολογίζονται ἐν τῇ παρόντη περιπτώσει ὑποθετικῶς εἰς 700.000 δραχ. μηνιαίως

|                        |           |
|------------------------|-----------|
| "                      | 210.000   |
| Γενικὸν σύνολον ἔξοδων | " 779.250 |

Ἐπὶ βάσεως εἰσπράξεων δρ. 700.000, ἔξοδα 779.250 διὰ τὰς τέσσαρας ἐβδομάδας καὶ συνεπῶς 28 ἡμέρας δρ. 615 κατὰ κόρον ὀλικῆς χωρητικότητος ἡτοι δρ. 22 ἡμερησίως ἔναντι 13, αἱς ὑπολογίζει δο.

Ἐπιλιμνάρχης.

Α)π. "Ναυαρατούσα,, ἐκτελοῦν, ἀς ὑποθέσωμεν, τὴν γραμμὴν Πειραιῶς—Βόλου—Θεσσαλίας καὶ Πειραιῶς—Κερήτης ἐβδομαδιαῖως :

| Μισθοδοσία  | δρ. | 82.000  |
|---|-----|---------|
| Καύσιμος ψῆλη καθ' ἐβδομάδα τ. 90 καὶ διὰ 4 ἐβδομάδας τόννοι 360 πρὸς δρ. 550 κατὰ τόννον             | "   | 198.000 |
| 'Υλικά, ἐπισκευαὶ, καθαρισμὸς, συντήρησις   | "   | 48.000  |
| Γεν.ἔξοδα, διόδια Εύπιπον, ὑδρεύσεις κλ. Φαρικά, ὑγειονομικά, συνεισφοραὶ,                            | "   | 20.000  |
| Ἀσφάλεια καὶ ἀπόσβεσις ἐπὶ κεφαλαίου λ.στ. 8.000 πρὸς δο. δο. δι' ἀπόσβεσιν καὶ δο. δο. δι' ἀσφάλειαν | "   | 29.000  |
| Σύνολον   | "   | 377.000 |

Φόροι, πρακτορειακά, διαφημήσεις, ἐργατικὰ κύτους εἰσπράξεων 500.000 δρ. 30 ο)

|                        |   |         |
|------------------------|---|---------|
| Γενικὸν σύνολον ἔξοδων | " | 527.000 |
|------------------------|---|---------|

Ἔτοι, βάσει εἰσπράξεων 500.000. ἔξοδα κατὰ κόρον χωρητικότητος διὰ τὰς 28 ἡμέρας δρ. 520 ὡς ἔγγιστα καὶ ἡμερησίως δρ. 18.50 καὶ οὐχὶ δρ. 13, κατὰ τὸν ὑπολογισμὸν τοῦ κ. Ἐπιλιμνάρχην.

Α)π. "Πόπη,, ἐκτελοῦν τὴν γραμμὴν Πειραιῶς—Βόλου—Θεσσαλίας καὶ Πειραιῶς—Πατρών—Ιονίων νησῶν ἐβδομαδιαῖως :

| Μισθοδοφοδοσία   | δρ. | 67.000  |
|--|-----|---------|
| Γαιάνθρακες 65 τ. καθ' ἐβδομάδα, ἡτοι 260 τ. διὰ τὰς 4 ἐβδομάδας, πρὸς δρ. 550 κατὰ τόννον               | "   | 143.000 |
| 'Υλικά, ἐπισκευαὶ, καθαρισμὸς, συντήρησις  | "   | 26.000  |
| Γεν.ἔξοδα, διόδια Κορίνθου, διαφημήσεις κέντρου, φαρικά, ὑγειονομικά, συνεισφοραὶ κλ.                    | "   | 25.000  |
| Ἀπόσβεσις καὶ ἀσφάλεια ἐπὶ κεφαλαίου ἐκ λ. στ. 9.000, ἡτοι 6 δο. δι' ἀπόσβεσιν καὶ δο. δο. δι' ἀσφάλειαν | "   | 32.000  |
| Σύνολον  | "   | 293.000 |

30 ο) διὰ πρακτορειακά, προμηθείας, φόρους, ύδρεύσεις, ἐργατικὰ κύτους, λεμβουχικά κλ. ἐπὶ υποτιθεμένης εἰσπράξεως δρ. 400.000

|                        |   |         |
|------------------------|---|---------|
| Γενικὸν σύνολον ἔξοδων | " | 413.000 |
|------------------------|---|---------|

Ἔτοι, βάσει εἰσπράξεων δρ. 400.000 διὰ τὰς 28 ἡμέρας ἔξοδα κατὰ κόρον ωλικῆς χωρητικότητος δρ. 26 ἡμερησίως καὶ οὐχὶ δρ. 13 κατὰ τὸν κ. Ἐπιλιμνάρχην.

Α)π. "Αρης,, ἐκτελοῦν ἐβδομαδιαῖως γραμμὴν Πειραιῶς—Πατρών—Αιμοβακικοῦ καὶ Πειραιῶς — Πατρών — Αιμοβακικοῦ — Ηπείρου—Κερκύρας.

| Μισθοδοφοδοσία μηνιαίως   | δρ. | 54.000 |
|---|-----|--------|
| Γαιάνθρακες τ. 42 ἐβδομάδαιως, ἡτοι δι' 28 ἡμέρας τ. 168 πρὸς δρ. 550 κατὰ τόννον | "   | 92.400 |
| 'Υλικά καὶ ἐφόδια   | "   | 8.000  |
| Ἐπισκευαὶ, καθαρισμὸς, ἀνακαίνισεις   | "   | 12.000 |
| Γεν.ἔξοδα, διόδια Κορίνθου, ἀποξ. ἐμπορικά κλ.                                    | "   | 18.000 |
| Ἀσφάλεια 6 δο. καὶ ἀπόσβεσις 6 δο. ἐπὶ 7500 λ.στ. κεφαλαίου                       | "   | 28.125 |

30 ο) ἐκπτωσὶς ἐπὶ ύποτιθεμένης συνολικῆς εἰσπράξεως ποσὸν 350.000 δρ. διὰ προμηθείας, πρακτορειακά, τέλη, ἀπομαχικά, φαρικά, ἐργατικά κύτους, λεμβουχικά κλ.

|                 |   |         |
|-----------------|---|---------|
| Γενικὸν σύνολον | " | 105.000 |
|-----------------|---|---------|

Ἔτοι, κατὰ κόρον ωλικῆς χωρητικότητος ἔξοδα 811 δρ. δι' 28 ἡμέρας ἡ δρ. 30, ὡς ἔγγιστα, ἡμερησίως, ἀντὶ δρ. 13 τοῦ κ. Ἐπιλιμνάρχην.

Σημειωτέον, διὰ τὰς ἀπότελεσματα ταῦτα ἀφοροῦν τέσσαρα ἐκ τῶν πλέον ἐκμεταλλεύσιμων ἀκτοπλοϊκῶν σκαφῶν, ταῦτα ἀξελέγησαν ἐπὶ τούτοις ἐν συνδυασμῷ καὶ πρὸς τὴν χωρητικότητα των, αἱ δὲ ληφθεῖ-



ΑΠΟ ΤΗΝ ΝΕΩΤΕΡΑΝ ΝΑΥΣΙΤΠΛΟΙΑΝ

# Η ΓΥΡΟΣΚΟΠΙΚΗ ΠΥΞΙΣ

ΥΠΟ ΤΟΥ Κ. Ι. ΜΕΛΙΣΣΙΝΟΥ

Τότε άνθρωπινον πνεῦμα, φύει: ἀνήσυχον καὶ μὴ θέλον νὰ περιορισθῇ εἰς τὰ στενὰ δρια τῆς ξηρᾶς, ἀπὸ τὸν προστορικῶν χρόνων προσεπάθησε γὰρ κατακτήσῃ τὸ περιβόλον αὐτὴν ὑγρὸν στοιχεῖον. Εἰς τὴν πραγματειώσιν τῆς ἐπιθυμίας των ταύτης διηγολύθησκαν οἱ πρῶτοι κάτοικοι τῆς Γῆς ἀπὸ τὸ φαινόμενον τῶν ὑπὸ τῶν ποταμῶν παρασυρομένων κλάδων καὶ δένδρων, διότι ἔξ αὐτοῦ ἀντελήθησκαν, διὸ σώματα διερύτερα τοῦ ὄδατος ἐπιπλέουσι.

Ἄμφως ἐπειραματίσθησκαν καὶ ἐπείσθησκαν διὸ ἀνερχόμενοι ἐπὶ ἔνδος κορμοῦ δύνανται γὰρ μεταφέρωνται ἀπὸ ἔνδος σημείου εἰς ἔτερον, ἐδημοσιεύγηθη ἡ πρώτη σκέψις νὰ μὴν ἀφίενται: ἔρματοι τῆς φορᾶς τοῦ ρεύματος, ἀλλὰ κατὰ δίδιαν τοῦ ἐπιβαίνοντος δούλησιν νὰ κινῶσι τὸ πρωτόγονον σκάφος. Οὕτω κατὰ ἀργάς κατεσκεύασθη ἡ μία κώπη, εἰτα της ηδεήθη ὁ ἀριθμὸς των καλτέλων ἐπετύχθη ἡ ἐκμετάλλευσις τῆς κινητηρίου δυνάμεως τοῦ ἀέρος διὰ τοῦ πρώτου ἐκ φυτῶν λεσίου.

“Ηδη πλέον δὲ ἀγθρωπος είχεν ἀρχίσει γὰρ κατακτᾶ τὴν θάλασσαν. Ἐξελθὼν τῶν στεγῶν δρίων τῶν ποταμῶν καὶ λιμνῶν κατώρθωπε γὰρ παραπλέη τὰς ἀκτὰς μεταφέρομενος ἀπὸ ἔνδος σημείου εἰς ἔτερον. Δὲν ηρκέσθη δύμας καὶ εἰς τοῦτο.

“Ηθελε νὰ προσχωρήσῃ μακράν, πέραν ὅψεως τῶν ἀκτῶν καὶ γὰρ ἐρευνήσῃ τὶ ὑπάρχει: εἰς τὰ δάση τοῦ κυκνοῦ κύκλου τοῦ καλούμενου δρίζοντος. Πρὸς τὸν σκοπὸν δύμας τοῦτον ἡ κινητήριος δύναμις δὲν ἦτο τὸ μόνον ἀναγκαῖον στοιχεῖον. Ἐχρειάζετο ἔν μέσον ἀλλαγῆς κατευθύνσεως καὶ ὡς τοισθὸν ἐξευρέθη τὸ πηδάλιον. Ἐνώ μέσον προσκατολισμοῦ. Καὶ εὑρέθη μὲν καὶ ἀρχάς καὶ αὐτὸν, ἀλλὰ κατὰ τρόπον ἐλάχιστα ἴκανοποιοῦντα τὰς ἀνάγκας πρὸς κατάκτησιν τῆς θαλάσσης. Τὸ πρῶτον αὐτὸν μέσον ἦτο ἡ ἐκμετάλλευσις τῆς ἀπολύτου, ὡς ἔθεωρείτο παρὰ τοῖς πρώτοις ἀνθρώποις, σταθερότητος τῶν ἀπλανῶν ἀστέρων.

Τοῦτο δύμας ἀπεδείχθη ἀτελές, διότι ἐξηρτάτο ἀπολύτως ἐκ τῆς καταστάσεως τοῦ καιροῦ.

“Άλλ’ δὲ ἀγθρωπος ἐξεισσόμενος ὑπερεπήδων κάθε ἐμπόδιον. Πρῶτοι οἱ Σίναι ἐκ τῶν θαλασσοπόρων παρατηρήσαντες τὴν ἰδεότητα τῆς μαχητικῆς θελόνης, διανείπονται πρὸς τὸν κέντρον τοῦ δύναμος αὐτῆς, γὰρ στρέψῃ τὸ ἔαρον τῆς πρὸς Βορρᾶν, τὸ δὲ ἔτερον πρὸς Νότον, τὴν ἐξεμεταλλεύθησαν δύσαντες εἰς τοὺς γαυτιπλοῦντας ἔνα ἀσφαλές μέσον προσανατολισμοῦ. Ἐξ αὐτῶν μανθάνουν τὴν χρήσιν τῆς μαχητικῆς θελόνης οἱ Ἀραβεῖς καὶ μετά τὰς σταυροφορίας γίνεται γνωστὴ καὶ εἰς τοὺς Εὐρωπαίους, ἀποδοθεῖσης τῆς μελέτης καὶ ἐφαρμογῆς τῆς κατὰ ἀρχὴν, κακῶς, εἰς τὸν Ἰταλὸν Φλάδιον Τζέργιαν.

Οὕτω παρουσιάζεται: ἐν Εὐρώπῃ ἡ πρώτη πυξίς, μέσον ἀσφαλές διὰ τὰ πλοῖα ἐκείνης τῆς ἐποχῆς, ἀλλὰ πάντως πρωτόγονος. Ἐκτοτε μέχρι καὶ σήμερον ἀκόμη, ἡ ἀνθρωπότης ἐν τῇ ἐξελίξει τῆς γνωστοῦτος τῆς ἐξιχθείσης μέχρι τοῦ σημείου τῆς ἀντικατ-

στάσεως τῆς ξυλίνης γαλέρας διὰ τῶν σημεριγῶν γτρέντων τύπου «Νέλσωνος» καὶ τῶν ὑπερωκεανίων, διὸ τὸ συνπερ «Πλ—Ντε—Φράνς», τὰ δποια ἐξεμπόδειον τὰς ἀποστάσεις, προσεπάθησε γὰρ μελετήσῃ καὶ ἐξουδετερώσῃ διαφόρους παράγοντας ἀνωμαλίῶν τῆς μαχητικῆς πηξίδος. Καὶ πραγματικῶς μὲν ἡ μελέτη τῶν διαφόρων σφυλμάτων τῆς μαχητικῆς πηξίδος χάρις εἰς ὑπερανθρώπους προσπαθείας τῶν Plianders, Kelvin καὶ ἄλλων, δυνάμεις γὰρ εἰπωμεν, διὸ έφθασε τὰ δρια τοῦ τελείου. Κατωρθώθη διὰ διαφόρων μηχανικῶν συστημάτων, διποτέλεστης εἰναις ἡ διπλοσάρτησις

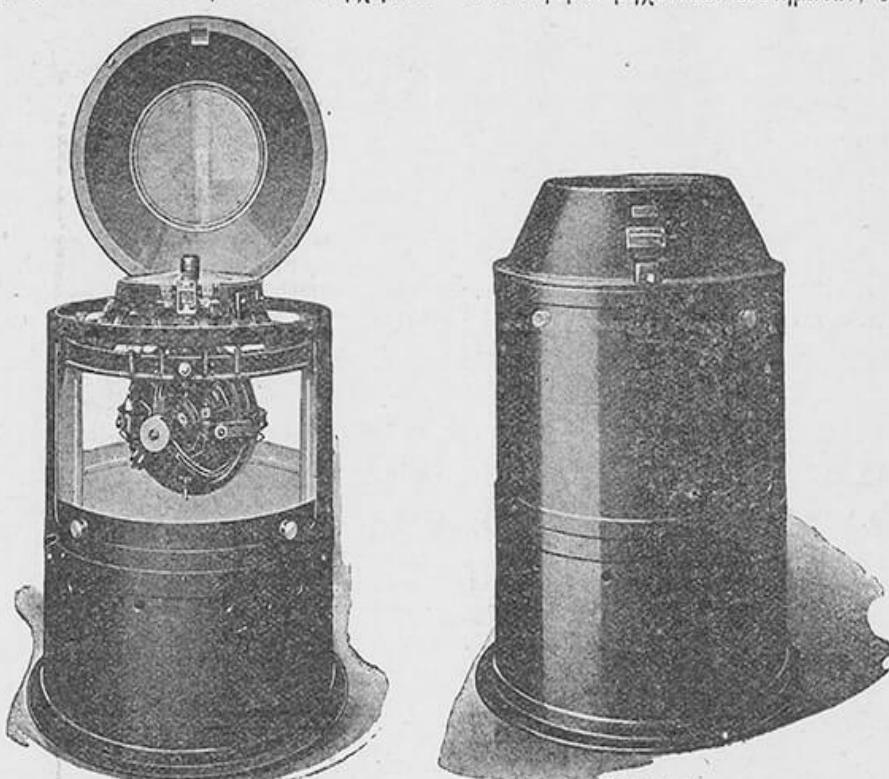
τῆς λεκάνης τῆς πηξίδος, ἡ τοποθέτησις αὐτῆς ἐντὸς ὑγροῦ καὶ τέλος ἡ ἀντικατάστασις τῆς μικρῆς θελόνης διὰ δέσμης πολλῶν, διὸ καὶ ἡ λεκτρομαγνητῶν, ὡς εἰναις ἡ ἀντιστάθμισις τῶν μαχητικῶν δυνάμεων τοῦ πλοίου διαφόρων διορθωτῶν μαχητικῶν, ἡ σπουδὴ καὶ ἡ ἀγάλλογος τοποθέτησις τῶν ηλεκτρικῶν ἀγωγῶν τοῦ πλοίου εἰς τρόπον ὥστε ἡ ἐπιδροῦν διλιγάτερον καὶ τέλος καὶ αὐτὴ ἡ εἰς δρισμένην ἀκτίνα τοποθέτησις σιδηρῶν ἀντικειμένων, γὰρ παρουσιάζῃ ἡ πυξίς ἔνα δῆνηγδον ἀσφαλῆ καὶ ἀρτίον μέχρις ἐνδος δρίου ἐξαρτωμένου ἐκ τῆς μεταδολῆς τῆς γεωγραφικῆς θέσεως

τοῦ πλοίου ἀφ' ἐνδος καὶ τῆς παρακολουθήσεως εἰς ἑκάστην πορείαν τῆς παρεκτροπῆς τῆς πηξίδος ἀφ' ἐτέρου.

“Ο κατὰ θάλασσαν δύμας συναγωνισμὸς δὲ προκαλέσας τὴν αὔξησιν τῶν ταχυτήτων δὲν ἦτο δυνατόν νὰ μὴ θελήσῃ νὰ εξουδετερώσῃ καὶ τὴν ἐκ σφυλμάτων τῶν πηξίδων ἀπώλειαν χρόνου. Ως ἀνωτέρω εἰπωμεν, ἡ μαχητικὴ πυξίς εἰχε μελετηθῆ δύσον ἀνθρωπίνων ἦτο δυνατόν τελειώτερον καὶ ἐπομένως ἐπ' αὐτῆς δὲν ὑπῆρχε πλέον διδαχος μελέτης καὶ δελτιώσεως. Ἐπρεπε, ἀρχικά, γάστρων πρὸς τὸν πρὸς τὸν νέον, μὴ ἐξαρτώμενον ἐκ τῆς ἑκάστοτε γεωγραφικῆς θέσεως τοῦ πλοίου καὶ τῆς ἐπιγρείας τῶν διαφόρων σιδηρῶν μικρῶν αὐτοῦ πρὸς τὴν πυξίδα του, τῆς μονίμων κλίσεως ἐκ κακῆς τυχὸν φορτωσεως ἡ γειτνίασσεως φορτίου, δικτοιχίσμοι, προγευστασμοῦ (σκαμπανέδοσμα) διὰ τὴν παραμονὴν τοῦ πλοίου ἐπὶ μακρὸν πρὸς μίαν καὶ τὴν αὐτὴν κατεύθυνσιν κλπ.

“Εσκεφθῆσαν οὕτω νὰ ἐκμεταλλευθοῦν τὴν ἰδιότητα τὴν ὅποιαν ἔχει εἰς σφόδριος περιστρεφόμενος γὰρ διατηρηγά πάντοτε τὸν ἀξονὸν περιστροφῆς του παράλληλον πρὸς τὴν κατεύθυνσιν, ἢν εἰχεν, διατάντο πρῶτον ἡρξατο περιστρεφόμενος. Τίς ἐξ ἡμῶν δὲν είχε παίξει ἡ δὲν εἰχεν διατάντο παϊδία τὸ κοινότατον παϊγνιδίον τῆς «σδούρας». Ασφαλῶς διοικεῖ μακρὰ θάλασσαν προσέξει, διτελέστητος ἐξαρτωμένης περιστροφικῆς κίνησιν εἰς τὴν κοινὴν αὐτὴν σιδηρῶν καὶ μετά, μὲ τὸ κλασσικόν «καμπτόνιον» τῶν μικρῶν παϊδιών κατεύθυνσιν αὐτὴν, θάλασσαν περιστρεφόμενην προτού ἐκσφενδόνισιν θάλασσαν περιστρεφόμενην, τοῦ διαφορός της τηρουμένου παραλλήλου πρὸς τὴν κατεύθυνσιν, γάρ εἰχε, προτού ἐκσφενδόνισθη.

“Η ἰδιότητα αὐτῆς τῶν περιστρεφόμενων σωμάτων ἔχει διατυπωθῆ ἐπιστημονικῶς διότι τοῦ διασήμου Γάλλου φυσικοῦ Fou-



Γυροσκοπικὴ πυξίς ἐν ἐνεργείᾳ

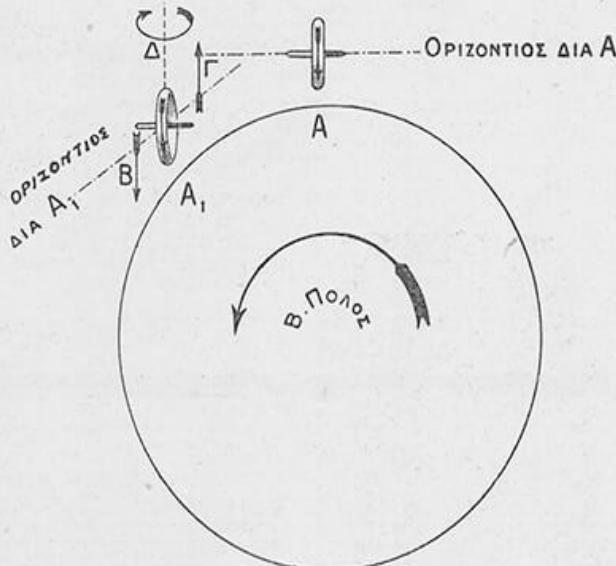
γεωγραφικῆς θέσεως

τοῦ πλοίου ἀφ' ἐνδος καὶ τῆς παρακολουθήσεως εἰς ἑκάστην πορείαν τῆς παρεκτροπῆς τῆς πηξίδος ἀφ' ἐτέρου.

cault ως έξης: «Πάν σωματικές άλευθερον και περιστρεφόμενον, ζταν υπόκειται εἰς έτερην τινὰ δύναμιν στροφής τείνει νὰ φέρῃ τὸν άξονα περιστροφῆς αὐτοῦ παράλληλον τῷ νέῳ τοιούτῳ άξονι και διὰ τῆς συγτομωτέρας άλοσού, οὕτως ὥστε ἀμφότεροι και περιστροφῆς νὰ ἐκτελῶνται κατὰ τὴν αὐτὴν διεύθυνσιν και φοράν».

Τὴν τάξιν τοῦ γυροσκοπίου, τοῦ γὰ διατηρητὸν άξονα αὐτοῦ πάντοτε πρὸς τὴν αὐτὴν κατεύθυνσιν καλοῦμεν «προεκχώρησιν».

Ἐάν ηδη ἐν τῷ σχήματι 1 ή σφικρὶ παριστᾶ τὴν Γῆν, ως εἶναι δρατὴ εἰς παρατηρήσην ἴστάμενον ἐν τῷ Βορείῳ Πόλῳ, υποτεθῆ δὲ ὅτι εἰς σφόδρας περιστρέψεται ἐν τῷ Ἰσημερινῷ μὲ φορᾷ ἐγδεικνυμένην ὑπὸ τῆς ἐπὶ τῆς περιφερείας αὐτοῦ θελόγης, ζταν τὸ γυροσκόπιον εὑρίσκεται ἐν τῇ θέσει A. ὁ άξων αὐτοῦ ελ-



νε ὀριζόντιος και κατὰ τὴν διεύθυνσιν Ἀπηλιώτης—Ζέφυρος. Εάν μετὰ χρόνον τινὰ υποθέσωμεν, ὅτι ή Γῆ ἔγεικα τῆς περὶ τὸν άξονά τῆς περιστροφῆς ἔχει στραφῆ τοσοῦτον, ὥστε τὸ γυροσκόπιον γὰ εὑρίσκεται πλέον εἰς τὴν θέσιν A<sub>1</sub>, τότε ἐν ή περιπτώσει τὸ γυροσκόπιον ἔχει τριπλῆν ἄλευθεραν κίνησιν (ἐξηρτημένον και ἄλευθερον γὰ στρέφηται πρὸς ἀπόκτεινας τάξιδεις) δ ἄξων αὐτοῦ παύει πλέον γὰ εἶναι ὀριζόντιος, ἐν σχέσεις πρὸς τὴν ἐπιφάνειαν τῆς Γῆς, ἀλλὰ ἐν τῷ σχήματι (θέσις A<sub>1</sub>) θλέπομεν τὸ γυροσκόπιον, ὅτι θὰ διατηρήσῃ τὸν άξονα αὐτοῦ παράλληλον τῇ ἀρχικῇ αὐτοῦ διεύθυνσι (θέσις A), ἦτοι τὸ σκοτεινὸν ἄκρον τοῦ άξονος θὰ ἐγκλιθῇ πρὸς τὰ κάτω ἀπὸ τῆς ὀριζόντιας αὐτοῦ θέσεως. Η γυροσκοπικὴ πηγῆς δρμῶς ἐπηρεάζεται και ὑπὸ τῆς θερύητος, ἥτις τείνει γὰ διατηρητὸν άξονά τῆς δριζόντιον.

Τὴν δύναμιν ταῦτην δυνάμεις γὰ φυττασθῶμεν, ως ζεῦγος παριστόμενον ἐν τῷ σχήματι ὑπὸ τῶν θελῶν B. και Γ. Τὸ τὴν ἐπήρειαν τοῦ ζεύγους τὸ γυροσκόπιον «προεκχωρεῖ» κατὰ τὴν διεύθυνσιν τοῦ κυρτοῦ θέλους Δ., τοῦ ἀποτελέσματος δητος τοῦ αὐτοῦ, ως ἐδὲ ἐπιέξορει πρὸς τὰ κάτω τὸ ἐν ἐκ τῶν ἄκρων τοῦ γυροσκοπικοῦ στροβίλου. Η διεύθυνσις τῆς «προεκχωρήσεως» ταῦτης θὰ ἐξακολουθήσῃ οὖσα ἡ αὐτὴ μέχρις οὐ ή δύναμις (βάρους) πανηγή ἔχουσα ἐνέργειαν ἐπὶ τοῦ γυροσκοπίου (ἔγκλισις πρὸς τὰ κάτω τοῦ σκοτεινοῦ ἄκρου τοῦ γυροσκοπίου) ἦτοι ὅταν δ ἄξων αὐτοῦ καταστῇ ἐκ νέου ὀριζόντιος. Τοῦτο λαμβάνει χώρων ως ἔξης:

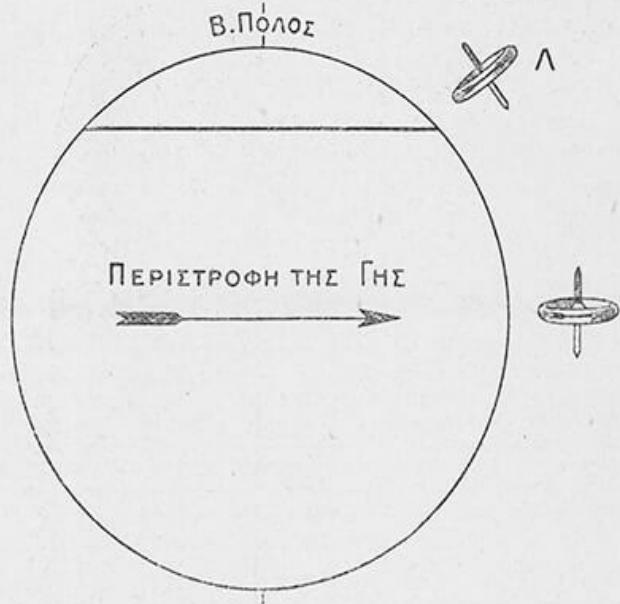
Ἐν τῷ σχήματι θλέπομεν, ὅτι, ή περιστροφὴ τῆς Γῆς εἶναι ή αιτία ή παραγόντα τὴν πρὸς τὰ κάτω ἔγκλισιν τοῦ σκοτεινοῦ ἄκρου τοῦ άξονος. «Οταν ἐν τούτοις δ ἄξων προσχωρῶν στρέφηται ἀφ' οὐ διέλθῃ διὰ τῶν Μεσημβρινῶν, ή περιστροφὴ τῆς Γῆς ἀναγκάζει τὸ σκοτεινὸν ἄκρον αὐτοῦ γὰ ἀρχίσῃ ἐγειρόμενον και οὕτω δ ἄξων ἐπαναλαμβάνει τὴν δριζόντιαν θέσιν, τοῦ σκοτεινοῦ ἄκρου αὐτοῦ, ἐν τῇ ἀντιθέτῳ πλέον πλευρᾷ σχηματίζοντος τὴν αὐτὴν γωνίαν μετὰ τοῦ Μεσημβρινοῦ, ἢν ἐσχημάτιζε και ἐν τῇ προγραμμένῃ τοικύτῃ, ἦτοι εἰς γωνίαν 90ο ἀπὸ αὐτοῦ.

Ἐκ τῶν ἀνωτέρω θλέπομεν, ὅτι δ ἄξων τοῦ γυροσκοπίου ἐκτελεῖ ταλαντώσεις τοῦ αὐτοῦ εὔρους περὶ τὴν μεσημβρινὴν γραμμήν, ἀποτελέσματος διειλομένου ἀποκλειστικῶς εἰς τὴν ταχεῖαν κίνησιν τοῦ γυροσκοπίου και τὴν περὶ ἔκτην περιστροφὴν τῆς Γῆς.

Ἐάν δ ἄξων περιστροφῆς τοῦ γυροσκοπίου κατὰ τὴν ἐκκίνησιν δὲν εἴναι παράλληλος τῷ Μεσημβρινῷ, εὐκόλως βλέπομεν, ὅτι τοῦτο οὐδεμίαν ἔχει ἐπίδρασιν, ἀλλὰ πάντοτε τὸ ἐν τῷ άκρων τοῦ άξονος τοῦ γυροσκοπίου ταλαντεύεται περὶ τὸν Βορρᾶν, τὸ δὲ ἐπερού περὶ τὸν Νότον.

Ἡ παρεξίς τοιαύτης ιθυνότης δυνάμεως γίνεται εὐκόλως ἀντιληπτή, ζταν ή ταχύτης περιστροφῆς τοῦ γυροσκοπίου εἴναι μεγάλη και διπασχι αἱ πρωφυλάξεις ἔχωσι: ληφθῆ πρὸς ἐκμηδένισιν σχεδὸν τῆς μεταξὺ τῶν διαφόρων μερῶν τοῦ δργάνου τριθῆς. Τὸ πότας συνήθεις συνθήκης και εἰς ὑποδείγματα μικροῦ μεγέθους, τὴν ιθύνουσαν δύναμιν ἀλλως παραδεχόμεθα ως ὑπάρχουσαν, καθόσον η τιμὴ αὐτῆς εἴναι λίαν μικρή, ώστε γὰ εἴναι εὐκόλως ἀντιληπτή.

Ἐάν ηδη φυττασθῶμεν τὸ γυροσκόπιον εἰς παράλληλον πλάτους Λ., διαφόρου τοῦ Ἰσημερινοῦ, θλέπομεν και πάλιν, ὅτι ή ἐνέργεια τῆς δικρύτητος διατηρεῖ τὸν άξονα περιστροφῆς τοῦ γυ-



ποσκοπίου ἐπὶ τῆς γητῆς ἐπιφανείας ἀναγκαζόμενον συγχρόνως γὰ στραφῆ πρὸς τὸν Μεσημβρινὸν ὑπὸ τὸν ἐνέργειαν τῆς ως ἀνω ἐκτεθείσης ιθυνότης δυνάμεως.

Δέον γὰ ἔχωμεν πάντως ήπ' ὅφιν ὅτι μόνον αἱ ἀπλούστεραι κινήσεις ἐνηγγήθησαν, καθόσον ή «προεκχώρησις» θεωρητικῶς είναι πιού πλοκος κινήσις.

Ἡ ιθύνουσα δύναμις ή ἔχουσα ως ἀποτέλεσμα τὴν ὑπὸ τῆς διεύθυνσεως τοῦ άξονος τοῦ γυροσκοπίου ἔνδειξιν τῆς γραμμῆς «Βορρᾶς—Νότος» (ἀληθῆς) ἐλκτοῦται καθ' οὗσον πλησιάζομεν τοὺς Πόλους, διότι τὸ πλάτος εἴναι μεγαλύτερον τόσου θεσσαλίαν ἐν δρισμένῃ χρονικῇ διαρκείᾳ διάστημα ὑπὸ τοῦ γυροσκοπίου εἴναι μικρότερον. Εἰς τοὺς Πόλους ἀκριβῶς ή ιθύνουσα δύναμις μηδενίζεται, καθόσον ἔκει τὸ δριζόντιον ἐπίπεδον οὐδεμίαν ἔχει γωνιακὴν ἀπόκλισιν και ἐπομένως οὐδεμίαν τάξιδεις ὑπάρχει διειλομένη εἰς περιστροφὴν τῆς Γῆς πρὸς στροφὴν τοῦ άξονος τοῦ γυροσκοπίου. Ωστάρις εἰς τοὺς Πόλους, ἐκκίνησης γραμμῆς οὐσῆς και μεσημβρινοῦ, διαφορὰ διεύθυνσεως δὲν ὑπάρχει πρὸς ἔνδειξιν τοῦ Βορρᾶ.

[Η συνέχεια εἰς τὸ ἐπόμενον].

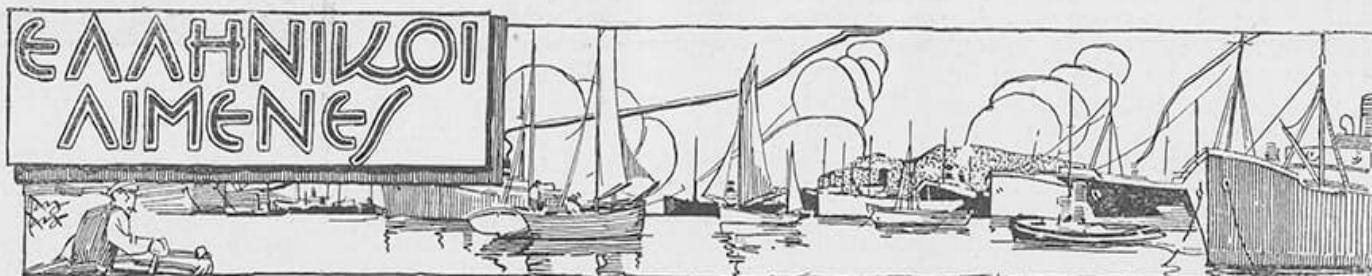
## ΓΕΡΜΑΝΙΑ

### Ρεκόρδ μεταφορᾶς ἐπιβατῶν

Ο πλωτὸς κολοσσός «Europa» τοῦ Βορειογερμανικοῦ Λόδη και τὸ ἀδελφὸν τούτου πλοίον «Bremen» μετέφερον κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος 44.383 ἀπιθάτας, ητοι μέσον δρον 1455 κατὰ ταξεδίον ἀπὸ Ν. Γύρρης εἰς Εὐρώπην και 1178 ἐξ Εὐρώπης εἰς Ν. Γύρρην. Η ἀναλογία αὗτης οὐπερβαίνει κατὰ 500 ἀπιθάτας τὸν μέσον δρον διων τῶν λοιπῶν οὐπερβαίνειν τῶν ταξιελούντων τὴν γραμμὴν τοῦ Βορρᾶ. Ατλαντικοῦ ὑπὸ τὴν παροῦσαν κρίσιμον κατάστασιν. Οι δύο Γερμανικοὶ κολοσσοί μετέφεραν ἔτοσις 10.000 τ. πολυτίμων ἐμπορευμάτων και 165.000 σάκους ταχυδρομείου.

### Αναστολὴ ναυπηγήσεων

Συνεπέια τῆς γενικῆς οἰκονομικῆς δυσπραγίας τὸ Βορειογερμανικόν Λόδη και ή 'Αμβούργο—αἱρέσιν Λάδην ἀπεψάσισαν νὰ ἀναστείλουν τὴν ναυπηγήσαν τῶν δύο νέων μονάδων των ἐκκίνησης τῶν διπλῶν εἰχωρητικότητας 20.000 τόνων, και αἵτινες ἀπετάλουν τιμῆμα τοῦ ναυπηγηκοῦ προγράμματος 1930—31 τῶν δύο τούτων Γερμανικῶν ἀπόφοιτῶν. Η ἀπόφασις των αὕτης ἐπέφερε τὴν ἀνεργίαν 1000 ἀκόμη ἐργατῶν, τῶν ναυπηγείων τῆς Βρέμης.



## Η ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΚΙΝΗΣΙΣ ΚΑΤΑ ΤΟ ΛΗΞΑΝ ΕΞΑΜΗΝΟΝ

Κατά τα υπό της γενικής στατιστικής υπηρεσίας τού υπουργείου 'Εθνικής Οικονομίας έκδοθέντας αποτελέσματα τής μετά τον ξένων έπικρατειών ναυτιλιακής κινήσεως της 'Ελλάδος (διεθνῆς), κατά τούς ίδιους πρώτους μήνας τού 1931, κατατέλεσαν εἰς έλληνικούς λιμένας, προσρχόμενα κατ' εύθετον ένα λιμένων τού έξωτερης 1.573 πλοία έμφροτα, καθεράς χωρητικότητος 2.666.777 κόρων και απέπλευσαν δέλληνικον λιμένων, κατευθύνεται εἰς λιμένας τού έξωτερης 1086 πλοία καθεράς χωρητικότητος 2.071.382 κόρων. Έκ τῶν καταπλευσάντων πλοίων, τὰ 491, χωρητικότητος 413.889 κόρων, ήσαν υπό έλληνικήν σημαίαν, τὰ δέ λοιπά 1082 πλοία, χωρητικότητος 2.252.888 κόρων ήσαν υπό ξένων σημαίας μεταξύ τῶν δύο πλοίων πρώτη έρχεται η ιταλική με πλοία 460 1.039.180 κόρων και μετ' αὐτήν η αγγλική, με 127 πλοία 300.521 κόρων. Έκ τῶν αποπλευσάντων πλοίων, τὰ 191 χωρητικότητος 196.168 κόρων ήσαν υπό έλληνικήν σημαίαν και τὰ λοιπά 895 πλοία χωρητικότητος 1.875.214 κόρων υπό ξένων σημαίας, μεταξύ τῶν δύο πλοίων πρώτη και πάλιν έρχεται η ιταλική με 427 πλοία 981.215 κόρων και μετ' αὐτήν η αγγλική με 88 πλοία 145.867 κόρων.

Κατά τό άντιστοιχον χρονικόν διάστημα τού παρελθόντος έτους 1930 κατέπλευσαν εἰς έλληνικούς λιμένας 1555 πλοία χωρητικότητος 2.493.448 κόρων, έκ τῶν δύο πλοίων τὰ δύο 489.713 κόρων ήσαν υπό έλληνικήν σημαίαν και τὰ 1041 πλοία 2.003.735 κόρων ήσαν υπό ξένων και απέπλευσαν δέλληνικον λιμένων 1.120 πλοία, χωρητικότητος 1.965.224 κόρων, έκ τῶν δύο πλοίων 272 πλοία, 260.701 κόρων ήσαν υπό έλληνικήν σημαίαν και τὰ 448 πλοία 1.704.523 κόρων ήσαν υπό ξένων σημαίας.

'Έκ τῶν άνωτέρω άριθμών προκύπτει, διτά η διεθνής ναυτιλιακή κίνησης της χώρας, κατά τούς ίδιους πρώτους μήνας τού 1931, ένα σχέσις με τούς άνωτέρων μήνας τού 1930, εἰς τούς κατάπλοους, ηδήη μέν εἰς αριθμόν κατά 18 πλοία και 173.329 κόρων και εἰς τούς απόπλους ηλαττώθη κατά 34 πλοία εἰς αριθμόν, άλλ' ηδήη κατά 106.158 κόρων εἰς χωρητικότητα.

'Η κίνησης της 'Ελληνικής σημαίας, κατά τό αύτό χρονικόν διάστημα τού 1931 ένα σχέσις με τό άντιστοιχον χρονικόν διάστημα τού 1930, εἰς τούς κατάπλοους ηλαττώθη εἰς αριθμόν κατά 23 πλοία και εἰς χωρητικότητα κατά 75.821 κόρων και εἰς τούς απόπλους ηλαττώθη κατά 81 πλοία εἰς αριθμόν και 64.533 κόρων εἰς χωρητικότητα.

'Η κίνησης τῶν ξένων σημαίαν, εἰς μέν τούς κατάπλοους ηδήη εἰς αριθμόν κατά 41 πλοία και 249.153 κόρων εἰς χωρητικότητα, εἰς δέ τούς απόπλους ηδήη κατά 47 πλοία και 170.691 κόρων εἰς χωρητικότητα.

Σημ. «Ναυτ. Χρον.»—Εἰς προηγούμενον τεῦχός μας είχομεν σημειώσει μίαν σοβαρωτάτην έλλειψην τῶν στατιστικῶν δεδομένων ένα σχέσις με τόν ναυτιλιακήν κίνησιν τῆς Χώρας. Έκ τῶν δημοσιευμένων αριθμῶν δέν καταδεικνύεται η συμμετοχή τῆς 'Ελληνικῆς σημαίας εἰς τὰς τάξεις και διάτα έξωτερον μεταφοράς μας, στοιχείων σηματικών πορθμών διαπίστωσιν τού ποσοστού, δι' ού αι ξέναι σημαία συμμετέχουσιν εἰς τὰς μεταφορικάς άναγκας τῆς 'Ελλάδος, άλλα και ποδες υπολογισμὸν τού καταβαλλομένου εἰς άλλοσπά πλοία ναυλού έξι έμπορευμάτων.

"Όλα τά ξένα Κράτη μὲ άμειωτον προσοχὴν παρακολουθοῦν τὴν άνάπτυξην τῆς 'Εθνικῆς τῶν Ναυτιλίας και τῆν συμμετοχὴν αὐτῆς εἰς τὰς ίδιες αὐτῶν μεταφοράς. Αρκεῖ νά σημειωθῇ, ότι μέχρι σήμερον τά 'Εθνικά μας προϊόντα, σταφίς, καπνά και έλαιον μεταφέρονται κατά 100 ορού διά ξένων πλοίων, έφ' δοσον ούδεμία 'Ελληνική τακτικὴ γεμιμὴ δὲν υπάρχει ἐκ τῶν λιμένων μας διά τό 'Εξωτερικόν.

## Ο ΠΕΙΡΑΙΪΚΟΣ ΛΙΜΗΝ

### ΚΑΤΑ ΤΟ ΛΗΞΑΝ ΕΞΑΜΗΝΟΝ

Κατά τό ληξάν α' βμηνον τού τρέχοντος έτους κατέπλευσαν εἰς τῶν Πειραιϊκῶν λιμένων 3432 άτμοπλοια τ. νέτ 3.310.894 και 2665 Ιστιοφόρα τόννων 55.325. Η κίνησης αὕτη έναντι τού άντιστοιχον περιστονού έξωτερον παρουσιάζει μείωσην κατά 338 άτμοπλοια τόννων 65.598 και κατά 182 Ιστιοφόρα, τῶν δύο πλοίων διος τό τοννά είναι δέλληνικον πλέον κατά 2426 τ. Ήσού διπάξη τῆς λιμενικῆς κινήσεως εἰς κατάπλοους και απόπλους:

#### Κατάπλοι

Α' βμηνον 1931: Ατρ. 3432 τ. νέτ 3.310.894 Ιστιοφ. 2665 τ. νέτ 85.325  
> > 1930: > 3770 > 3.376.492 > 2847 > 82.899  
Διαφορά > -338 > -65.598 > -182 > † 2.426

#### Απόπλοι

Α' βμηνον 1931: Ατρ. 3418 τ. νέτ 3.271.862 Ιστιοφ. 2647 τ. νέτ 82.906  
> > 1930: > 3746 > 3.331.989 > 2926 > 83.043  
Διαφορά > -328 > -60.127 > -279 > -137

Οι κατάπλοι απόπλοιον και Ιστιοφόρων κατανέμονται ως έξης:

'Έκ τού έξωτερο: 'Απ. 1159 τ. 2.306.588 Ιστιοφ. 52 τ. 4.669  
> > έσωτερο: > 2273 > 1.004.306 > 2613 > 80.656  
Σύνολον > 3432 > 3.310.894 > 2655 > 85.325

Τά καταπλευσάντων Ιστιοφόρων κατανέμονται μεταξύ τῶν κάτωθι σημειῶν:

|           |                    |           |             |
|-----------|--------------------|-----------|-------------|
| 'Ελληνικά | 2640 τ. νέτ 83.631 | Τούρκικά  | 1 τ. νέτ 57 |
| Ιταλικά   | 17 > 853           | Αγγλικά   | 1 > 52      |
| Γαλλικά   | 5 > 695            | Γερμανικά | 1 > 37      |

'Αφ' έτέρου η κίνησης τῶν καταπλευσάντων απόπλοιον κατανέμεται μεταξύ τῶν κάτωθι 18 έν διφ σημαίων:

| Σημαίαι       | ά)π  | Τ. νέτ    | Σημαίαι    | ά)π | Τ. νέτ |
|---------------|------|-----------|------------|-----|--------|
| 'Ελληνικά     | 2526 | 1.336.494 | Ρουμανικά  | 39  | 47.714 |
| Ιταλικά       | 334  | 743.094   | Νορβηγικά  | 29  | 44.811 |
| Αγγλικά       | 136  | 305.482   | Ιαπωνικά   | 9   | 39.603 |
| Γαλλικά       | 69   | 221.079   | Σοβιετικά  | 26  | 39.058 |
| Τούρκικά      | 63   | 163.942   | Βουλγαρικά | 30  | 25.578 |
| Γερμανικά     | 63   | 134.594   | Σουηδικά   | 19  | 21.147 |
| Γαλικοσλαβικά | 39   | 74.436    | Ούγγρικά   | 3   | 6.991  |
| Ολλανδικά     | 25   | 50.432    | Αιγαντικά  | 4   | 3.528  |
| Αμερικανικά   | 17   | 50.193    | Βελγικά    | 1   | 2.718  |

'Η άναλογία τού καταπλευσάντων τοννάκι κατά πλοίον είναι :

Διά τό α'. βμηνον 1931 τόννοι νέτ 965  
> > α'. βμηνον 1930 > > 892

'Η κίνησης έμπορευμάτων κατά τό β'. βμηνον τού τρ. έτους άνηλθεν ως έξης :

#### Εισαγωγή Εμπορεύματα 1931 1930 Διαφορά

Εισαγωγή έκ τού έξωτ. 732.011 τόννοι: 899.244 919.495 -20.251

Σφάγια καφεχαλί έξωτ. 223.267 καφαλ. > 398.807 323.678 + 75.129

#### Έξαγωγή Εμπορεύματα 1931 1930 Διαφορά

Έξαγωγή εἰς τό έξωτ. 24.536 τόννοι: 136.584 155.023 -18.439

Σφάγια καφεχαλί έξωτ. 4 καφαλ. > 23.271 21.619 + 1.652

'Η διαμετακοινίκη κίνησης και αἱ μεταφορώσεις κατά τό αύτό χρονικόν διάστημα ένεφάνισαν τήν κάτωθι εἰκόνα:

|   |                                   |
|---|-----------------------------------|
| 'Έκ τό διαμετακοινίσεως: τόννοι: 11.147 | Μεταφορώσεις έξωτερικού: > 23.431 |
|   | > έσωτερικού: > 16.862            |
|   | Σύνολον > 51.440                  |

Κατ' είδος και έν συγκρίσει με τό α'. βμηνον τού 1930 η έφετεινή εισαγωγή σημειώσεται: διά τῶν κάτωθι: άριθμον:

#### ΕΙΣΑΓΩΓΗ

| Εμπορεύμ.    | τόννοι  | διαφορά | Εμπορεύμ.       | τόννοι | διαφορά |
|--------------|---------|---------|-----------------|--------|---------|
| Γαλάνθρακες  | 290.422 | -38751  | Συλλάνθρακες    | 11.742 | + 1732  |
| Σιτηρά       | 177.050 | + 200   | Χρώμα—φάρμ.     | 11.598 | + 240   |
| Όρυκτάλαια   | 78.762  | + 20874 | Όρυκτά κατ.     | 9.806  | + 982   |
| Όρυκτά άκατ. | 60.167  | - 4493  | Χημ. λιπάσμ.    | 9.396  | + 1917  |
| Μέταλλα      | 38.521  | - 1379  | Καρσόσυλα       | 9.045  | - 283   |
| Κηπουρικά    | 32.525  | + 10051 | Τρέσαμ.—κλωσταὶ | 7.714  | + 468   |
| Συλιά        | 28.605  | - 3898  | Λοιπά διασικά   | 3.811  | + 1949  |
| Έλαια        | 24.957  | - 1681  | Μεταφ. σργανα   | 2.104  | - 470   |
| Ζαχάρες      | 15.329  | + 4759  | Δέρματα         | 1.951  | + 1087  |
| Τσιμέντα     | 15.324  | + 10458 | Καρφές—άποικ.   | 1.906  | + 434   |
| Όσπρια       | 14.812  | + 535   | Πνευματώδη      | 1.900  | - 635   |
| Κτην. & λιν. | 13.052  | + 1892  | Άλευρα          | 1.120  | - 1166  |
| Λυγνίτης     | 12.419  | - 3790  | Διάφορα         | 25.206 | - 366   |

Χαρκητηριστική είναι η μείωσης τού γαιανέρθρακος κατά 38.751 τόννους, δεδομένου, διτά δομημέραι έκτοπιζεται από τήν άγραν καθαύμαντον δλγν., τό περάλαιον, ούτινος ή εισαγωγή ηδήη κατά 20.874 τόννους.

'Αφ' έτέρου τά κυριότερα έκαχθεντα είδη κατά τό διαρρεύσαν βμηνον

εν συγκρίσει με τό αντίστοιχο του 1930 έχουν αύξηση:

### ΕΞΑΓΩΓΗ

| Έμπορεύμ.    | τόννοι | διαφορά | Έμπορεύμ.       | τόννοι | Διαφορά |
|--------------|--------|---------|-----------------|--------|---------|
| Άλευρα       | 29.844 | + 1130  | Κτην.-άλιευτ.   | 2.216  | + 124   |
| Όρυζας       | 16.772 | - 294   | Όρυζας άκατ.    | 2.142  | - 39    |
| Οσπρια       | 11.512 | + 2797  | Γράσιμ. κλωστα! | 2.040  | + 402   |
| Τσιμέντο     | 8.938  | - 3076  | Συλισια         | 1.784  | - 250   |
| Γαλάνθρακες  | 8.857  | - 8017  | Όρυκτο          | 1.520  | - 115   |
| Χυμ. λιπασμ. | 7.971  | - 3874  | Δέρματα         | 1.240  | + 96    |
| Μέταλλα      | 6.525  | - 2211  | Ζυχάριας        | 1.222  | - 5     |
| Κηπούρικα    | 4.970  | + 1221  | Έλαια           | 957    | - 811   |
| Δρασικά      | 4.974  | - 208   | Σίτος           | 893    | + 647   |
| Πνευματώδη   | 3.838  | - 2595  | Λοιπά σιτηρά    | 766    | + 187   |
| Χρώμ. φάρμ.  | 3.101  | - 27    | Διάφορα         | 14.045 | - 3181  |

Σημ. «Ναυτ. Χρον.»: Οι ανωτέρω στατιστικοί αριθμοί έμφανίζουν την έμπορικη κίνηση του λιμένος Πειραιώς κατά το α' δημητον τού τού. Είναι ελαφρώς μειωμένη έναντι του αντίστοιχου δημητον τού 1930. Η μείωσις αυτή πρόσθια της άναλογου ομηριαδείσης είναι δύο δημητον τού μεγάλους Μεσογειακούς και Βορείους λιμένας. Αι δημητεύσεις στατιστικαί των μεν λιμένων Ρόπεργουα, Αμβέρσας και Αμβούργου έμφανίζουν μείωσιν καταπληκτικών πρόσθια τά αντίστοιχα δεδομένα τών δύο προηγουμένων έτων, έξικονουμένων μερών και 20 οδού, τών δε λιμένων Γένοβας και Μασσαλίας από 9-12 οδού.

Πάντως, αν η πάροδος της οικονομικής δυσπραγίας έπαναδόση εις τους μεγάλους Εύρωπαικούς λιμένες την προτεραν αυτών κίνησην, δὲν δυνάμενα να έλλιξουν εις την άμεσον έπανοδον της έμπορικής τού αντης τού 1928 και 29 διά τὸν Πειραιών λιμένα. Σχολιάζοντες από των σηπλῶν των «Ναυτικών Χρονικών τούς στατιστικούς αριθμούς της λιμενικής μας κινήσεως τού 1930 προεβλέψαμεν διτοι οι αριθμοί ούτοι διά τὰ σημαντικώτερα τούλαχιστον εισαγόμενα ειδη θά έξηκολύουν τὴν κατιόνταν.

Δὲν ήταν η πατήθημεν. Οι λόγοι της διογκώσωσες κατά τὰ προηγούμενα έτη της κινήσεως του Πειραιού λιμένος ήσαν δύος έξαιρετοι. Η κίνησης δὲν είχε λάβει την φυσιολογικήν πρόσθια ήν έμφανίζουσιν οι λιμένες κατά χρονικά διαστήματα. Ήδη δι λιμήν του Πειραιώς, μετά την προκατάστασιν ένδος ρυθμού εις τὰς ἐν αὐτῷ έργασίας, μάλλον θά τεινει εις την συγκράτησιν της σημερινῆς του κινήσεως και την φυσολογικής σύν τῷ χρόνῳ αὐξήσιν, μή δυναμένην δημοσιότητης έπιφερει βραδυτέρων τὴν αὔξησην της κινήσεως τού πρώτου λιμένος.

Η άνάπτυξης των άλλων Ελληνικών λιμένων, συναγωνιζομένων σοβαρότατα των Πειραιᾶς, άλλα και η πύκνωσις των θαλασσών συγκοινωνιών έκ του έξωτερον πρόσθια αύτούς, άναμφισθήτως θέλει επιφέρει βραδυτέρων τὴν αὔξησην της κινήσεως τού πρώτου λιμένος.

### Η ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΚΙΝΗΣΙΣ ΠΑΤΡΩΝ ΚΑΤΑ ΤΟ ΛΗΞΑΝ ΕΞΑΜΗΝΟΝ

Της ιανουαρίου 1931 έπιτροπείας Πατρών κατηγορίας πρό ήμερων ή στατιστική της κινήσεως, ήν είχεν δι λόγω λιμήν κατά τὸ λήξιν έξαμηνον. Συμπόνων πρόσθια τους σχετικούς πληναρικούς κατέπλευσιν εις Πάτρας έκ του έξωτερον 277 άτμοπλοια τ. νέτ 556.085 και δι τού έκ του έξωτερον 938 πλοια τ. νέτ 280.955, ήτοι ουσιαστικῶς κινήσης άτμοπλοιαν εις Πάτρας κατά τὸ δημητον 280.955, ήτοι ουσιαστικῶς κινήσης άτμοπλοιαν εις Πάτρας κατά τὸ δημητον 1215 πλοια τόννων νέτ 837.040.

Εν συγκρίσει με τό α' δημητον τού π. ξ. ή κίνησης αύτη έμφανίζει τὴν κάτωθι είκονα.

| Κατάπλοιο         |       |         | α' δημητον 1931 |         |        | α' δημητον 1930 |       |        | Διαφορά |       |        |
|-------------------|-------|---------|-----------------|---------|--------|-----------------|-------|--------|---------|-------|--------|
|                   | Άλιπ. | Τ. νέτ  |                 | Άλιπ.   | Τ. νέτ |                 | Άλιπ. | Τ. νέτ |         | Άλιπ. | Τ. νέτ |
| 'Α)π έκ του Έξωτ. | 277   | 556.085 | 265             | 505.059 | + 12   | + 51.026        |       |        |         |       |        |
| > > > Έσωτ.       | 938   | 280.955 | 1.197           | 362.143 | - 259  | - 81.188        |       |        |         |       |        |
| Σύνολον:          | 1.215 | 837.040 | 1.462           | 867.202 | - 247  | - 30.162        |       |        |         |       |        |
| Ιστιοφόρα έξαντα  | 27    | 2.961   | 22              | 2.872   | + 5    | + 89            |       |        |         |       |        |
| > Έλληνικά        | 919   | 24.351  | 718             | 19.795  | + 201  | + 4.556         |       |        |         |       |        |
| Σύνολον           | 946   | 27.312  | 740             | 22.667  | + 207  | + 4.645         |       |        |         |       |        |

Έκ του άνωτέρω πληναρικούς κατατάκτησει, διτοι οι πληναρικούς κατά δημητον τού λιμένων Πειραιώς, έμειναν δι τὸ λήξιν δημητον και η κίνησης του λιμένον τού Πειραιώς τού Πατρών κατά 247 δι λόγω άτμοπλοια και κατά 30.162 τόννων νέτ. Αντιθέτως η κίνησης των ιστιοφόρων ήδη ήτη κατά 207 σκάφη και κατά 4.645 τόννων.

Η στατιστική της Ιανουαρίου Έπιτροπείας Πατρών σημειώνει τὰ δι του έξωτερον μόνον καταπλεύσαντα κατά τὸ α' δημητον 277 άτμοπλοια τ. νέτ 556.085, ως άνωκοντα εις τὰς κάτωθι σηματίσει:

| Σηματίσαι | άπ | Τ. νέτ  | Σηματίσαι   | άπ | Τ. νέτ |
|-----------|----|---------|-------------|----|--------|
| Ιταλικά   | 91 | 319.757 | Όλλανδικά   | 13 | 16.421 |
| Αγγλικά   | 48 | 64.651  | Σουηδικά    | 4  | 6.797  |
| Έλληνικά  | 23 | 58.216  | Αμερικανικά | 1  | 3.074  |
| Σερβικά   | 49 | 35.740  | Πολωνικά    | 2  | 680    |
| Γερμανικά | 22 | 27.686  | Τύνιδος     | 1  | 72     |
| Νορβηγικά | 20 | 22.987  | Σηματίσαι   | 11 | 277    |

Η Έλληνική σηματίσαι έρχεται εις τὰς γενικῶν σύνολον τῶν καταπλάτων δι-

σωτερικοῦ και δι εξωτερικοῦ πρώτη, ή Ιταλική δευτέρα, ή Αγγλική τρίτη, ή Γερμανοκαλανική τετάρτη και η Γερμανική πέμπτη, άκολουθον δὲ η Νορβηγική, Όλλανδική, Σουηδική κλπ.

### ΤΑ ΕΚΤΕΛΟΥΜΕΝΑ ΛΙΜΕΝΙΚΑ ΕΡΓΑ

Έκ του άπωργασίου της Συγκοινωνίας άνεκοινώθη, δοι εθροίσκονται σήμερον υπό έκτελεσιν ἀνά τούς διαφόρους λιμένες τοῦ Κράτους τὰ κάτωθι:

| Λιμένες    | ἔργα δρ.   | Λιμένες    | ἔργα δρ.   | Λιμένες     | ἔργα δρ.    |
|------------|------------|------------|------------|-------------|-------------|
| Άγ. Ανδρέα | 300.000    | Ζακύνθου   | 2.500.000  | Πατρών      | 70.000.000  |
| Αιγαίνης   | 2.500.000  | Ιτέας      | 4.000.000  | Πλωμαρ.     | 12.000.000  |
| Άλιβερίου  | 300.000    | Καβάλλας   | 62.000.000 | Πέρσας      | 70.000      |
| Αμφιλοχίας | 350.000    | Καλαμπού   | 55.000.000 | Πετριδεών   | 550.000.000 |
| Άγρου      | 8.500.000  | Καρλόπασας | 6.000.000  | Σαλαμίνος   | 350.000     |
| Αστακού    | 2.200.000  | Καρύστου   | 9.400.000  | Στυλίδης    | 8.100.000   |
| Βαθέας     | 4.500.000  | Καττακώλ   | 33.000.000 | Σύρου       | 3.000.000   |
| Βόλου      | 36.000.000 | Κορώνης    | 550.000    | Τηγανίου    | 2.500.000   |
| Βοϊτόνης   | 300.000    | Λεωνίδειον | 2.100.000  | Γαγγαλίου   | 700.000     |
| Ελευσίνος  | 7.000.000  | Μοτίλης    | 33.000.000 | Χαλκίδης    | 8.500.000   |
| Ερμόνης    | 900.000    | Ναυπλίου   | 12.000.000 | Μεσολογγίου | 10.000.000  |

Ήτοι έν Συνόλῳ έκτελούνται σήμερον λιμενικά έργα δέξιας 954.850.000 δρ. Εις τὰς έργας ταῦτα δὲν περιλαμβάνονται τὰ άπωργάμενα εις την έργα δέστητης των γενικῶν διευθύνσεων. Εμελετήθησαν έξι άλλους και ένεκριθησαν τὰ κάτωθι: συμπληρωματικά λιμενικά έργα:

Άδαμαντος δρ. 1.100.000 Θήρας δρ. 400.000 Κύθηρου δρ. 250.000 Γυθείου > 12.250.000 Καρδαμύλ. > 2400.000 Νάξου > 1.870.000

### POYMANIA

Η κίνησης τῶν λιμένων τοῦ Δουναβέως

Κατά τὸν μῆνα Ιούνιον ἀπέλπευσαν ἐκ τῶν λιμένων τοῦ Δουναβέως 49 άτμοπλοιον 80.113 τ. δηοι: διληγότερα τῶν αντιστοίχων περισσον κατά 10 α) π. τ. νέτ 79.902. Η Έλληνική σηματίσαι διατηρεῖ τὴν πρώτην θέσιν της εις τὸν Δουναβόν μετάλογον 28.79 οδού εναντίον 20.16 τοῦ περισσον Ιούνιου. Η άνωτέρω κίνησης κατανέμεται εις τὰς κατωτέρω σηματίσεις ἐν σημ. καταπλέυσαν την κατιόνταν.

| Ιούνιος 1931   |       |        | Ιούνιος 1930 |       |         | Ιούνιος 1930 |
|----------------|-------|--------|--------------|-------|---------|--------------|
| Σηματίσαι      | Πλοια | τ. νέτ | άναλογία     | Πλοια | τ. νέτ  | άναλογία     |
| Έλληνική       | 18    | 23.064 | 28.79        | 23    | 32.259  | 20.16        |
| Ιταλική        | 10    | 21.200 | 26.58        | 21    | 47.456  | 29.66        |
| Αγγλική        | 6     | 9.427  | 11.77        | 14    | 25.535  | 15.96        |
| Γερμανική      | 3     | 7.625  | 9.52         | 1     | 2.338   | 1.46         |
| Ούγγρική       | 2     | 4.865  | 6.07         | —     | —       | —            |
| Σουηδική       | 2     | 4.310  | 5.38         | —     | —       | —            |
| Ρουμανική      | 3     | 3.864  | 4.82         | 5     | 8.257   | 5.16         |
| Γιουγκοσλαβική | 1     | 2.195  | 2.73         | 2     | 4.795   | 3.00         |
| Αιγαίνης       | 1     | 1.988  | 2.48         | 2     | 3.842   | 2.40         |
| Άλληνη         | 2     | 1.091  | 1.36         | 6     | 8.954   | 5.59         |
| Πολωνική       | 1     | 394    | 0.50         | 1     | 394     | 0.25         |
| Όλλανδική      | —     | —      | —            | 8     | 11.729  | 9.20         |
| Νορβηγική      | —     | —      | —            | 1     | 7.191   | 4.49         |
| Βελγική        | —     | —      | —            | 1     | 2.267   | 1.42         |
| Περουβιανή     | —     | —      | —            | 1     | 1.548   | 0.97         |
| Τουρκική       | —     | —      | —            | 1     | 450     | 0.28         |
| Σύνολον        | 49    | 80.113 | 100.—        | 90    | 160.015 | 100.—        |

«The Danube Market and Shipping Reports»

### ΥΨΩΤΗ Ο ΒΥΘΟΣ ΤΗΣ ΒΟΡ. ΘΑΛΑΣΣΗΣ

Ο πλοίαρχος και δι πλοηγὸς τοῦ καταπλεύσαντος πρὸ ήμερων εἰς Γιάρουθ Άγγλικον άτμοπλοιον «Havbris» άνεκοινώσαν εις τὰς Αγγλικάς ναυτικάς άρχας, διτοι διεπίστωσαν ὑψωσιν τοῦ βυθοῦ της θαλάσσης, άπόρροιαν τοῦ γενομένου κατ' Ιούνιον σεισμού. Η ύψωσιν τοῦ βυθοῦ άπειραντος την πρώτην θέσιν της την γενομένης έπιφερει βραδυτέρων τὴν αὔξησην της κινήσεως τοῦ πρώτου λιμένος.

Εις τὸ σημείον τοῦτο οι χάρται δειπνήσουν βάθος 228 ποδῶν, ενδρέμη θέτει βάθος μόνον 114 ποδῶν. Εις μικράν άπόστασιν ενδρέμη θέτει βάθος 108 ποδῶν άντει 216, διπερ σημειούν οι χάρται. Η ύψωσιν τοῦ βυθοῦ άπειραντος την πρώτη

## ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

Τὰ κατὰ τὸ λῆξαν 15θήμερον σημειώθέντα κυριώτερα θαλάσσια δυστυχήματα είναι τὰ κατωτέρω :

«Μαριγώ Λ.,» Ἀποπλέοντας ἐκ Βενετίας τὸ Ἰταλικόν «Misty Law» προσέκρουσεν ἐπὶ τοῦ ἡγεμονούμενον ἀπὸ «Μαριγώ Λ.», εἰς ὃ καὶ ἐπρέπεντος μικρὰς ξημέρως πρὸς τὸ μέρος τοῦ καταστρώματος παρὰ τὸ ὅπερ ἀριθ. 4 κύρος. Ἡδὴ ἡ «Μαριγώ Λ.» ναυλοχεῖται πειραιῶν. (Ιουλ. 17)

«Χαράλαμπος Π.» Κατὰ τὸν ἐκ Pamallo (Πλέετ) ἀπόπλουν τοῦ προσέκρουσεν ἐπὶ τῆς προκυμαῖς. Τὸ πλοῖον ἐκρατήθη πρὸς ἐπιθεώρησιν.

(Ιουλίου 19)

«Κάτεν (Δυτικαρδοπούλου).» Ἐνῷ φόρτωνα σιτηρά εἰς Γκάλιβεστον ἔχερραγή πυρκαϊά εἰς τὸ ἀριστερὸν διαμέρισμα τῶν μηδίνας του, εἰχον δὲ θερμανθῆ καὶ τὰ δεξιά μπάνκερ. Ἡ φόρτωσις διεκόπη ἀμέσως, ἐξεφορτώθησαν ἐν σπουδῇ 500 τ. γιανθράκων καὶ τὸ πῦρ κατεσάλη. Τὸ σκάφος περιπλέσαν τὴν φόρτωσιν του ἀπέπλευσε τὴν 22ναν Ιουλίου δι' Ἐλλάδα.

(Ιουλίου 16—22)

«Βέλος» (βενζινόπλοιον). Συνεπεία σλάδης τῶν μηχανῶν του ἐμείνεν ἀκυρεύνητον ἀνοικτὰ τῆς Κρήτης ρυμουλκήθην εἰς Πειραιά ὑπὸ τοῦ Τουρκικοῦ τῆς γραμμῆς «Ege,.». Ὁ λιμενάρχης συνεχάρη τὸν Τούρκον πλοιαρχὸν. (Ιουλ. 22)

«Άγιος Νικόλαος» (δευτερόπλοιον). Βυθισθέν παρὰ τὴν Ἐπανωμήν ἐκ συγκρούσεως μὲ τό ἄπ. «Μαρία Μ. Διακάκη». Οἱ δύται διεπιστώσαν, διτὶ ἔχοις κοπῆ εἰς δύο, ἡ δὲ ἀνέλκυστις του είναι ἀδύνατος. Ἀπόπειρε διεσώσωσε τοῦ φορτίου του ἐκ βαρελίων πετρελαίου ἀπέτυχε. (Ιουλ. 23)

«Κέλι Κόρσο» Δύται ἔξετάσυντες εἰς Καλάμας τὰ δυκαλά του σιδηρού ἀνεῦρον ζημίας. Εθραύσθη τὸ δεξιόν δίντοι του. (Ιουλίου 22)

«Λευκή» (ιστιοφόρον). Παρὰ τὸ ἀκρωτήριον Γάτα τῆς Κύπρου συνεκρύσθη μὲ τό Ἀγγλικὸν φορτηγόν «Castilian,.». Ὁ πρωραῖος ἔξερτισμός του ἀθρεύσθη, ἐρρυμούσκηθη δὲ παρὰ τοῦ Ἀγγλικοῦ πλοίου εἰν Λεμησόν. (Ιουλίου 23)

«Στάμος Φαφαλίδος» Ἀγγέλλεται ἐξ Ὁράνου διτὶ ὁ πρωραῖος ἰστός του ἀνέρθη ρυγισμένος. Ἐκτελεῖται προσωρινὴ ἐπισκευὴ του. (Ιουλ. 24)

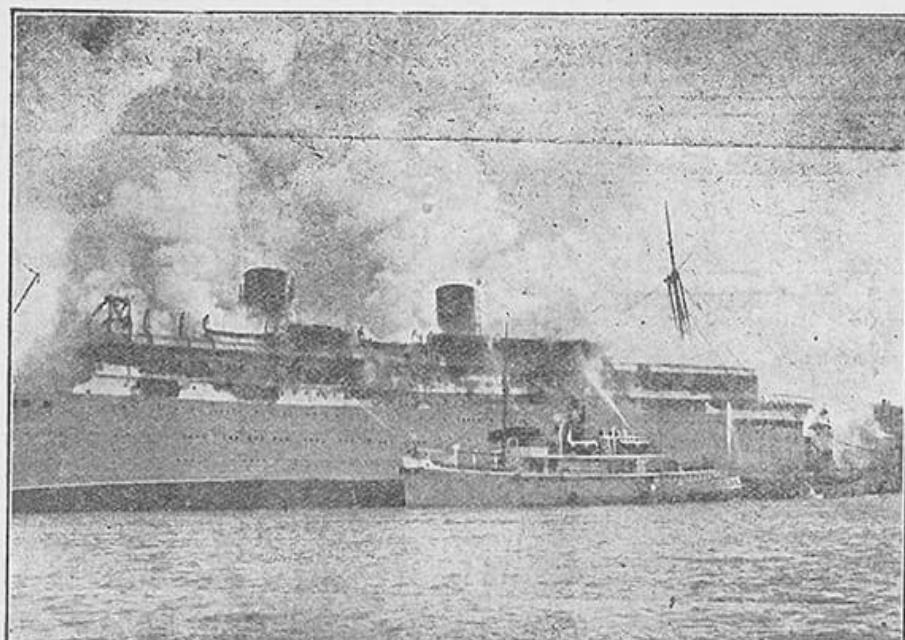
«Οὐρανία» Δύο μόνον λέμβοι συμβισκοῦνται ἀπό τὸ ναυάγιον τοῦ πλοίου τούτου, ἐπωλήθησαν εἰς τὸ Δάκτυλον ἀπό τὰς Ἀγγλικὰς ἀσφαλείας. (Ιουλίου 26)

## ΝΕΟΙ ΠΛΟΙΑΡΧΟΙ ΤΟΥ Ε. Ν. ΚΑΙ ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΙ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ

Κατὰ τὰς τελευταίας ἔξετάσεις ἥλαβον δίπλωμα πλοιάρχου οἱ κάτωθι ἀξιωματοῖ καταστρώματος κατ' ἀλφαριθμητικὴν σειρὰν: οἰκ. κ. Φ. Ι. Ν. Βλασσόπουλος, «Εκταρ Μ. Δεναξᾶς, Θεόδ. Ι. Καρακαλᾶς, Μιχ. Ι. Καρούτσης, Βασ. Ι. Κατσίκης, Γεώργ. Ι. Λύρας, Γεώργ. Ν. Λύρας, Μάρκ. Σ. Μαδιάς, Γεράσ. Μιχαλίτσανος, Ἀντ. Α. Μπαφαλούκος, Δημ. Παλαιοκρασσᾶς, Ιω. Παλαιοκρασσᾶς, Παν. Πατέρας, Εὐάγγ. Πολάκης, Δημ. Πολέμης καὶ Δημ. Χριστοφορίδης. Οἱ ἀνωτέρω μετὰ διετίαν δύνανται νὰ λάβουν δίπλωμα ἀξιωματικοῦ καταστρώματος: οἰκ. κ. Δημ. Ι. Αντωνίου, Ελευθ. Ν. Αρακάς, Ιω. Μ. Αση-

τρώματος: οἰκ. κ. Δημ. Ι. Αντωνίου, Ελευθ. Ν. Αρακάς, Ιω. Μ. Αση-

## Η ΠΥΡΚΑΤΑ ΤΟΥ Μ.Π «BERMUDA,,



μάκος, Ιω. Ασπιώτης, Εύθ. Γρ. Βαλλιάνος, Ἀντ. Λ. Βεργωτῆς, Νικ. Π. Βένιος, Δημ. Ν. Βογιατζῆς, Δημ. Κ. Βλάμος, Παναγῆς, Δ. Δανάλης, Νικ. Α. Ἐγγλέζος, Λεον. Π. Κάπαρης, Ἀντ. Ν. Κάστανος, Ἐπαμ. Δ. Κουμηνᾶς, Ἀντ. Δ. Κορκόδειλος, Νικ. Ἡλ. Κωστάλας, Σταύρος Ν. Κωττάκης, Δημ. Λεμάκης, Ἄγγ. Μαδιάσος, Γεώργ. Μαρδίδης, Γεώργ. Ε. Μάστορας, Δημ. Γ. Μέλης, Γεώργ. Α. Μέλος, Λεων. Α. Μινακούλης, Νικ. Κουλούρας, Κωνστ. Ν. Μπαχάς, Γεράσ. Μπαρυπιθάκης, Δημ. Μπελεσιώτης, Πέτρος Ν. Μπινίκος, Ἄλεξ. Α. Νικολίνης, Χρ. Κ. Πάνου, Ἰωάννης Δ. Πατέρας, Κωνστ. Σ. Σαχούδης, Αθαν. Α. Σγουρός, Ἀνάργ. Δ. Σκηνίτης, Νικ. Τσιρώνης, Δημ. Ν. Φακής, Μάρκ. Ι. Χαϊδεμένος, Νικ. Χαλκιάς καὶ Μιχ. Ι. Χανδρῆς.

## ΚΑΘΕΙΛΚΥΣΘΗ Ο ΚΟΛΟΣΣΟΣ «REX,,

Πρὸ 14 μόλις μηρῶν ἥρχισεν εἰς τὴν Γένοβην ἡ γκυπήγησις τοῦ ὑπερωκενεύου «Rex» τῆς «Navigazione Generale Italiana» αἱ δὲ ἐργασίαι προσύχρησην τόσου ρυγδίων, ὡςτε δὲ πλωτὸς αὐτὸς κολοσσός τῶν 50.000 τ. γκρ. καθειλκύσθη τὴν προπαρεθύουσαν Κυριακὴν 19 Ιουλ. Τὸ «Rex» ἔχει μῆκος 268 μέτρων καὶ πλάτος 31 μέτρων, ἐφηρμόσθησαν δὲ ἐπ' αὐτοῦ δλκ τὰ γεννώτα τεχνικὰ δεδομένα, δπως ἐξουδετερωθῆ δικραδοσιμδες τοῦ σκάφους κατὰ τὴν ἀνάπτυξιν τῆς ὅλης αὐτοῦ τεχνήτηος.

Τὸ ζήτημα τῆς εὐτατεύσεις του ἀπετέλεσε θέμα πολυμήνιου μελετῶν τῶν Ἰταλῶν γκυπηγῶν, πιστεύεται δὲ ὅτι ἐπετεύχθη περὶ αὐτῶν ἡ ἀνωτέρα τοιαύτη. Δέκα πέντε ἐν δλωρι στεγανὰ χωρίσματα ἀπομογώνουν τὰ διαμερίσματα τῶν μηχανῶν καὶ τῶν λεθήτων ἔξασφαλίζοντα τὸ πλεύσιμον τοῦ σκάφους, ἔστω καὶ ἀν τρίχ ἐκ τῶν διαμερίσμάτων πληρωθεῖν δύσκολον.

Τὸ «Rex» δύναται νὰ μεταφέρῃ 2300 ἐπιβάτες εἰς τὰς τέσσαρας αὐτοῦ θέσεις, τὸ δὲ πλήρωμά του θὲ διαρχηται εἰς 800 ἀνδράς. Είναι συγχρόνως ἐφωδιασμένον δι' 20 δευτεροκίνητων ναυαγροστικῶν λέμβων, ἐκάστη τῶν ὅποιων δύνεται νὰ περιλάβῃ 150 ἀτομά.

Εἰς 28 χιλ. τόνους ἀνέρχεται τὸ δύρος τῶν χρησιμοποιηθέντων μετάλλων διὰ τὴν κατασκευὴν τοῦ ὑπερωκενεύου τούτου κολοσσοῦ. Εἰς μόνον λέμβης ζυγίζει 180 τόνους. Ο κάθε ἀτμοστρόβιλος 80 καὶ τὸ πηδάλιον μεθ' δλωρι τῶν ἔξαρτημάτων αὐτοῦ 100 τόνους. Αἱ ἀγκυραὶ κακαὶ ἀλλούσεις αὐτῶν ζυγίζουσιν 160 τόνους καὶ ἐκάστη ἔλξ αὐτοῦ ἔχει διάμετρον 5 μέτρων.

Φέρεται 14 λέμβας καὶ τέσσαρες ἀνεξαρτήτους ἀλλήλων σειρὲς ἀτμοστροβίλων, δι' ὧν κινοῦνται τέσσαρες θλίκες. Η ταχύτης του προβλέπεται διτὶ: θὲ διαρθρή τὰ 27 μίλλας καθ' ὥραν, θὲ εἰνε, δηλαδή, μεγαλυτέρα τῆς ταχύτητος τῶν Γερμανικῶν κολοσσῶν «Bremen» καὶ «Europa». Τὸ διάστημα Ἰταλίας—Ν. Τύρκης θὲ τὸ διεκάνετο τὸ «Rex» ἐντὸς 7 μέρων ημερῶν.

·Υπὸ τῶν δικαστηρίων τοῦ Λονδίνου ἐνηργήθη αὐτοῦ ἀνάκρισις καὶ εἰδικὴ ἔρευνα πρὸς ἐξακρίβωσιν τῆς αἵτιας, ἐξ ἡς προηλθεν ἡ καταστρεπτικὴ πυρκαϊά τοῦ ὑπερωκενεύου «Bermuda,, 20.000 τ. γκρδς, ἐνῷ κρόνῳ τοῦ πλήρης περιπέτειας πρὸς καταστολὴν τοῦ πυρὸς πολλοὶ διμοιρίας ἐκ τῶν θαλαμηπόλων θὲ τιμωρηθῶσι δι' ἔλλειψιν πειθαρχίας,

Τὸ πῦρ κατεσβέσθη διά καταβυθίσεως τοῦ πλοίου. Ἡδὴ τὸ «Bermuda,, ἀνέλκυσθεν ἐργυμούλκηθη εἰς τὸ Μπέλφαστ, προκειμένου νὰ ἐπισκευασθῇ εἰς τὰ ἑκεῖ ναυπηγεῖα.



## ΟΙ ΡΩΣΣΟΙ ΗΓΟΡΑΣΑΝ

### 23 ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΑ ΠΛΟΙΑ

Το Λονδίνειον «Shipping World» γράφει: τα άκόλουθα: «Οι Αμερικανοί, είναι ζωγρός μόνος λαός, διστις γνωρίζει νά πορχεώνη μέτο το διαγωνισμό τους Ρώσους. Ως αναγγέλλεται, τούς επρομήθευσαν ήδη έναν αξέιας διχρογραφού στόλον έναντι πληρωμής εις μετρητά». Εις τὴν δήλωσιν ταυτήν προέβη δι Sir Marcus Samuel πρός τὴν έφημερίδα «Daily Worker» αναφέρων ἐν συγχειά καὶ τὰ ἔξης:

Ἐκεῖσι τρία φορτηγά πλοιαὶ αξέιας λ.σ. 254.000 ηγοράσθησαν παρὰ τῆς Σοβιετικῆς Έμπορικῆς Αποστολῆς τῶν Ήνωμ. Πολιτειῶν. Ἐν διληφ συνεψωγήθησαν 35 φορτηγά αξέιας λ.σ. 347.000 ὑπὸ τὸν δρον δεξαμενοῦ πρὸ τῆς πυραλαβήσης. Ἀποτέλεσμα τοῦ δεξαμενοῦ οὐτιγος ή δικτύην έβρυνε τὰ Σοβιέτ, ήτο νά ἀπορριφθοῦν τὰ 12 ἐκ τῶν ἐν λόγῳ σκαφῶν.

Τὰ μικρότερα ἐκ τῶν πωληθέντων ὑπολοίπων 25 πλοίων είναι σκάφη λιμνῶν χωρητικότητος 4200 τ. ἔκκαστον. Ἡ χωρητικότης τῶν μεγάλων σκαφῶν ποικιλλής: μεταξὺ 6800 καὶ 7562 τ. φορτίου, ἀπαντᾶ δὲ εἰναι ἐφωδιασμένα μὲν μηχανάς παλινδρομικάς.

Ο σέρ Samuel σχολιάζων ἔπι περιτέρω τὴν ἀγοράν ταύτην προσθέτει, ἔπι ἐγένετο παρὰ τῶν Σοβιέτ διὰ λόγους προπαγανδιστικούς, ήτο πρὸς ἐντύπωσιν καὶ παραπλάνησιν τῶν Ρωσικῶν μαζῶν καὶ τῶν Ἀγγλικῶν σοσιαλιστῶν. Ἀπὸ τὰς θυραλλικές ἴσγκας (Κινεζικά ιστιοφόρα) δὲν δικαίερουν πεπτὰ πολὺ τὰ πωληθέντα πλοῖα λιμνῶν, ἄπινα δὲν είναι ἐκαγάδ διὰ πλόκους εἰς τὴν ἀγοράν θαλασσαν. Ἀλλὰ καὶ ταῦτα ἔχουν ἐπὶ πλέον ἀνάγκην ἐπισκευῶν ὃν τὸ κόστος ὑπερβαίνει: τὴν ἀξίαν των. Οι Αμερικανοί δὲν τὰ γύρωραζαν οὔτε εἰς τιμᾶς διαλύσεως.

### Η ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ ΟΚΤΑΩΡΟΥ ΕΙΣ ΤΑ ΠΛΟΙΑ

Τὸ Διεθνές γραφεῖον ἔργωσις, ὡς ἔγκαιρως είχον ἀναγράψει τὰ «Ναυτικά Χρονικά», ἐν τῷ μερίμνῃ τῷ, ὅπως ἐφερμοῦθῇ τὸ ὀκτάωρον καὶ εἰς τὰ πλοῖα εἰχεν ἀποθύνει καὶ πρὸς τὴν Ἀγγλικὴν σχετικὸν ἀριθμητικότηταν, ἔπειτα θα ἡτο διετεθειμένη νά μετάσχη μάκις διεθνῆς δικαιοφεως, ἡτο θα ἡσχολεῖτο ἐπὶ τὸ θεράπον τούτου. Ἡ Ἀγγλικὴ κυβέρνησις ὡς είναι ἡδη γνωστὸν εἰς τοὺς ἀναγνώστας μας, ἀποκρύπτει τὴν ἐφερμοῦθῇ τὸ ὀκτάωρον ἔργωσις ἐπὶ τῶν πλοίων, διότι τὴν θεωρεῖ, ὡς καταστρεπτική, καὶ ἀνεφράμιστον ἀπήντησεν δῆμος εἰς τὸ διεθνές γραφεῖον ἔργωσις, ὡς ἔξης:

«Ἡ κυβέρνησις τῆς Α.Μ. συμπλόδις ἀποδέχεται τὴν πρότασιν διὰ τὸν κανονισμὸν τῶν ὠρῶν ἔργωσις ἐπὶ τῶν πλοίων, ἵνα ἀποφευχθῇ ἡ ὑπερβολικὴ ἀπαραίδησις τῶν πληρωμάτων, ἀλλὰ ἐπει τὸν ὑπερωραμένην νά διαπιστώσῃ, ὅτι ὑπὸ τὰς εἰδικὰς συνήγκακας ὑφ' ἀπει τελεῖ ἡ διευηγχανία τῆς θαλάσσης, τὸ πρόσθιης διακανονισμοῦ τῶν ὠρῶν ἔργωσις ἐπὶ τῶν πλοίων καὶ γενικῶς ἐπὶ τῶν δρῶν τῆς ναυτιλιακῆς ἔργωσις, παρουσιάζει μίαν εἰδικὴν καὶ ἔκπιετικὰ δύσκολον περίπτωσιν.

Θεωρεῖ, δῆλον καθον της, νά ὑπονήσῃ τὰς δυσκολίας, αἰτινες προέκυψαν ἐκ τῆς ἐφερμοῦθῆς τῆς συμβάσεως Οὐκαιμάντον τοῦ 1923, δους ἀφορει τὰ χρονικὰ δρικ τῆς ἔργωσις εἰς τὰς διεμηχνίας τῆς ἡρᾶς καὶ φρονεῖ, διτι αἰσιόκι δυσκολεῖται τῆς ναυτιλιακῆς ἔργωσις ἀποτελοῦν σύμμερον ἐναν σεβαράτας ἐμπόδιον διὰ τὴν πραγματοποίησην σημαντικῆς προέδου πρὸς τὸν ἀποτικάλεσμαν οσκόπον.

Πιστεῖσται, διτι πρὸ πάσης διεθνῆς συμφωνίας παρισταται: ἀνάγκη, δως τὰ διάφερων ναυτικὰ «Εθνη προσδοσιν εἰς μίαν ἔρευναν περὶ τοῦ τρόπου διεξαγωγῆς τῆς ἔργωσις ἐπὶ τῶν πλοίων τῆς Ἐθνικῆς των σημαίκες διὰ νά ἔρχεται δικαίως, ἔπει τὸν πράγματα τοῦ διαστάσεων τοῦ διεργατικοῦ κρόνος ἔργωσις εἰς τὰ πληρωμάτων τοῦ καὶ ἔπει περιτεκται: ἀνάγκη καθορίσεις ἐνός μεγίστου δροῦ ἔργωσις ἐπὶ τῶν πλοίων. Ἔπιστεις δὲν νά μελετηθῇ ἡ δυνατότητας ἐφερμοῦθῆς τοῦ 8ώρου ἐπὶ τῶν διεθνῶν πεδίων καὶ ἀνεκρήνως τῶν θηρευτικῶν, τῶν διεθνῶν, τῶν ναυτιλιακῶν δρῶν.

Μία τοιαῦτη ἀναγκαία μελέτη—καταλήγει: Ἡ Ἀγγλικὴ ἀπάντησις—οὐα ἀπέριτες θετικὰ φύσειληται καὶ θα διεργάλευν τὴν ἀναγκήτην τῶν μέσων πρὸς θεραπείαν τοῦ κακοῦ τῆς ὑπερβολικῆς ἔργωσις, ἔπει διεστατεῖ τοιστοῦ. διότι εἰς ὥρας οὐτικῆς καθώρας τὸ πρόβλημα τοῦτο ἔχει: ήδη λυθῇ ίκανοποιητικῶν δυνάμεων τοποθετούντων μεταξὺ τῶν ὀργανώσεων τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ τῶν ναυτεργατῶν συνδικάτων.

### ΑΙ ΙΤΑΛΙΚΑΙ ΕΠΙΧΟΡΗΓΗΣΕΙΣ

Κατὰ πληροφορίας ἐκ Ρώμης γένει τροπολογίαι: ἐπήλθην εἰς τὰς ἐπιχορηγήσεις τὰς παρεχομένχς ὑπὸ τῆς Ἰταλικῆς κυβεργήσεως εἰς τὰς Ἰταλικὰς ἀπόμπολες. Συμφώνων πρὸς αὐτὰς τὸ «Ἄστοδ Τριεστίνο» ἀντὶ 25.850.000 λιμετῶν θα λαμβάνῃ τοῦ λοιποῦ 3712)2 ἑκατ. λιμέττας διὰ τὰς γραμμάς Αίγαπτου—Ινδίων—Ἀπω Λαγατολῆς, ἵνα διηγήθῃ καὶ δελτιώσῃ τὴν ὑπηρεσίαν τῆς

γραμμῆς ταύτης.

Εἰς τὸ «Ἄστοδ Σεμπέντου» καὶ εἰς τὴν «Ναυτικούτειόν της Τζενεράλε» θα δίδηται: 1)2 ἑκατομ. λιμετῶν κατὰ τὰ τεξείδια (μέχρι δροῦ 14 τεξείδιων ἐπησίως) διὰ τὴν γραμμήν Αδστραλίας καὶ ἐτέρω ἐπιχειρήσης διδεται εἰς τὴν N.G.I. κατὰ τὰ τεξείδια (μέχρι 12 τεξείδιων ἐπησίως) διὰ τὴν γραμμήν Νοτ. καὶ Κεντρώων Ἀμερικῆς.

Αἱ δύο τελευταῖς καὶ τὰ τεξείδια ἐπιχορηγήσεις διδούται: ὑπὸ τὸ δροῦ, διτι ἀμφοτεροι: αἱ ἀπομποῦσι: θα διοδούσουν τοὺς ναύλους.

### ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ

Ἐσημειώθησαν αἱ ἀκόλουθαι αἱ ἀγοραπωλησίαι ἀπόμπολοιν κατὰ τὸ λῆσσαν 15θήμερον:

«Prado» Γαλλικόν, τ. γκρός 2810, φορτίου 4000 τ., σιδηροῦν καὶ ναυπηγήσεως 1885, ἐπωλήθη ἐν δημοπρασίᾳ εἰς τὴν Μασσαλίαν ἀντὶ 100.000 φράγκων εἰς ἐφοπλιστὰς τοῦ Αλγερίου.

«Vinocean» Ἀγγλικόν, τ. γκρός 3872, φορτίου 6450 τ., ναυπηγήσεως 1917, μὲ σερβέν No 3 τοῦ 1931, περὶ οὐ ἐγράψαμεν εἰς τὸ προγένεστερον τεῦχος μας, ηγοράσθη ἀπὸ τὴν Ἀγγλο-ουγγρικην ἀπόμπολιν, τὴν Βουλαπέστης ἀντὶ τιμῆς μὲν ἀνακοινωθείσης, μετωνομάσθη δὲ «Csarda». Τὸ πλοῖον τοῦτο είχε πωληθῆ τὸν Απρίλιον τοῦ 1929 ἀντὶ 27.000 λιρῶν καὶ τὸν Ιούλιον τοῦ 1919 ἀντὶ 175.000 λιρῶν.

22 Αμερικανικὰ φορτηγά, ἔκ δι 21 ἀποκίνητα καὶ 1 μότορσ. π. σινολικῶς 72.663 τόννων γκρός καὶ 118.750 τόννων φορτίου, ναυπηγήσεντα δὲ 18 ἔξι αὐτῶν τὸ 1918 καὶ τὸ ὑπόλοιπα 4 τὸ ἔτος 1921, ηγοράσθησαν ἀπὸ τὴν «Portland California Steamship, Co» τὴν μετέχουσαν εἰς τὸ συγκρότημα τῆς «Dollar Line». Τὰ πλοῖα ταῦτα ἀνήσει τὴν «Transmarine Line».

«Belgrano», τ. γκρός 4943, φορτίου 6890 τ., καὶ ναυπηγήσεως 1897 μὲ σερβέν τοῦ 1928. διαθέτον δὲ καὶ διαμερίσματα διὰ 42 ἐπιβατας αἱ θέσεως, 53 β' θέσεως καὶ 490 ἐπιβάτες καταστρόματος, ἐπωλήθη ἐν δημοπρασίᾳ εἰς Γάλλους ἐφοπλιστὰς ἀντὶ 251.000 φράγκων.

«Ymer», Σουηδ. τ. γκρός 1002, φορτίου 1400 τ., καὶ ναυπηγήσεως 1872 ἐπωλήθη εἰς Φινλανδὸν πλοίοιχον ἀντὶ 250 λιρῶν.

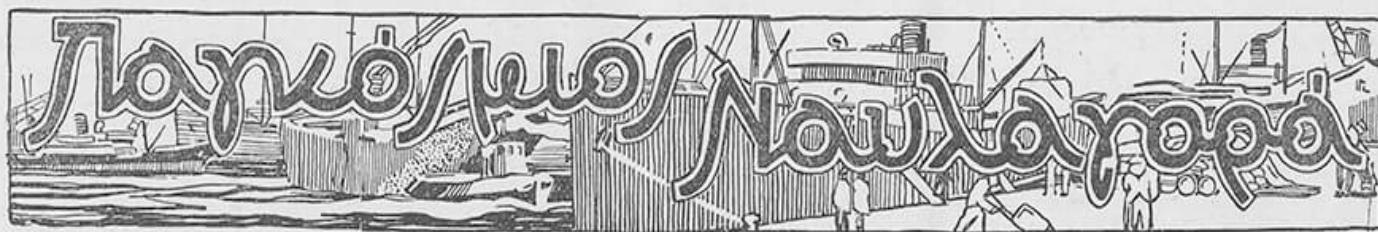
### ΠΩΛΗΣΕΙΣ ΠΛΟΙΩΝ ΠΡΟΣ ΔΙΑΛΥΣΙΝ

Κατὰ τὸ λῆσσαν 15θήμερον ἐπωλήθησαν πρὸς διάλυσιν τὰ ἀκόλουθα ἀπόμπολοια:

| Όνομα πλοίου             | Τ. γκρός | Ναυπ. ἡ. | Τιμὴ λ.σ. | Διαλυταὶ   |
|--------------------------|----------|----------|-----------|------------|
| Benmacdhui, Ἀγγλ.        | 6464     | 02       | 4.000     | Ιάπωνες    |
| Porlar Branch, »         | 5391     | 02       | 2.600     | Ολλανδοί   |
| Bingo Maru, Ἰαπων.       | 6067     | 97       | —         | Ιάπωνες    |
| (1) Garrion Tower Ἀγγλ.  | 4272     | 05       | 2.250     | Σκωττοί    |
| (2) Irma Schindler Γερμ. | 4502     | 01       | 2.000     | Γερμανοί   |
| General Dodds, Γαλλ.     | 1987     | 87       | 1.200     | Ιταλοί     |
| (3) Tjitaroen, Ολλ.      | 5775     | 10       | 8.000     | Ιάπωνες    |
| H. F. Dimock, Ἀμερ.      | 2625     | 84       | 1.500     | Αμερικανοί |
| Banana, Ἰσπαν.           | 2822     | 06       | 2.000     | Ισπανοί    |
| Burgundy, Ἀγγλ.          | 3364     | 01       | 1.900     | Ιταλοί     |
| York abbey, »            | 3299     | 98       | 2.600     | Ολλανδοί   |
| (4) Yorkminster, Ἀγγλ.   | 4050     | 97       | 2.600     | »          |
| 'Ανδρέας Κ., Ἐλλην.      | 3602     | 03       | 850       | Τούρκοι    |
| Bulgaria, Ἰταλ.          | 2576     | 98       | —         | Ιταλοί     |
| Grande Liban, Γαλλ.      | 3653     | 95       | 2.000     | »          |
| Callandia, Ἀγγλ.         | 6458     | 01       | 9.020     | Ιάπωνες    |
| (5) Μτζ. Ε. Τρικόγλου    | 3044     | 99       | 1.350     | Ολλανδοί   |
| Circassia, Ἀγγλ.         | 6861     | 03       | 4.000     | Αγγλοί     |
| Nice, Ἰταλ.              | 3561     | 98       | 1.200     | Ιταλοί     |
| St. Albans, Ἀγγλ.        | 4119     | 10       | 7.200     | Ιάπωνες    |

Σημείωσις: «Ναυτικῶν Χερσονικῶν» :

- Τὸν Διαβρώσιον τοῦ 1927 είχε πωληθῆ λ.σ. 18.500.
- Τὸν Μάιον τοῦ 1905 είχε ἀγορασθῆ λ.σ. 55.000.
- Τὴν τιμὴν τὰς τεξείδια τοῦ εἰσ. λ.σ. 1.7.8 κατὰ τ. γκρός.
- Τὸν Ιούλιον τοῦ 1926 είχε πωληθῆ λ.σ. 8.000, τὸν δὲ Μάρτιον τοῦ 1926 είχε πωληθῆ ἀπὸ λ.σ. 9.500.
- Ως «Airedale» είχε ἀγορασθῆ τὸν Ιούνιον 1926 ἀντὶ λ. σ. 10.500. Τὴν ναυπηγήσεις τοῦ είχε καστισθεῖ: 33.268 λιραρ., τὸν δὲ Ιανουάριον τοῦ 1917 είχε πωληθῆ ἐν δημοπρασίᾳ εἰς τὸ Λονδίνον ἀντὶ 65.000 λιρῶν.
- Ἐπωλήθη τὸν Νοέμβριον 1926 λ.σ. 7000.



## Η ΑΝΑΣΚΟΠΗΣΙΣ ΤΟΥ 15ΟΥ ΗΜΕΡΟΥ

### ΣΥΝΕΧΙΖΕΤΑΙ Η ΣΤΑΣΙΜΟΤΗΣ

Ο αύτος τόνος τής στασιμότητος έπεκράτησε και κατά το ληξιανό 15ο ημέρον είς τὴν διεθνή νυκλιγοράν. Έπο τὴν πίεσιν τῆς δέσιας Γερμανικῆς κρίσεως, διάπο τόσου χρόνου ἀτονος ρυθμός του ὑπερθαλασσίου ἐμπορίου κατέστη ἔτι ἀσθενέστερος. Τίποτε δὲν διαφαίνεται: εἰςέτι ίκανον γὰ δόσῃ τὴν ἐλπίδα μιᾶς προσεχοῦς διετίωσεως τῆς ἐργασίας τῶν φορτηγῶν ἀτμοπλοίων, ἔστω καὶ ἂν τὰ Γερμανικὰ πράγματα ηθελον ἀποκτήσει μίαν διμιλωτέραν ἔξτιλέξιν.

Ἐξ ἄλλου διαφέρους ἔξαγωγικοὺς λιμένας ἀποστολή κενὸν πλοίων ὑποτιμητικῶς ἐπηρεάζει: τὴν μοναδικὴν καὶ ἀξίαν ἐνδιαφέροντος ἀγορὰν τοῦ Πλέιτ. Βαίνομεν, ἀτυχώς, ρυγδώνως πρὸς τὴν μοιραίαν ἕκκαθάρισιν, ἀναπότερπτον συγέπειαν, ἀλλὰ καὶ λύσιν τῶν οἰκογομικῶν κρίσεων.

Ἡ Ἐλληνικὴ καυτιλίας ὑπὸ τὴν ἐπήρειαν τόσων ἀντιξόων περιστάσιων, διεκριμένη κατὰ τὸ πλείστον ὑπὸ δυστρατάτων χρεῶν, χωρὶς ἀποθεματικὰ προγραμμένων καλῶν χρήσεων, εἶναι ἡγήτημα διὰ μέρος αὐτῆς, ἀν θὰ προλάβῃ τὴν ἀναζωπύρησιν τῆς καυτιλιακῆς ἐργασίας. Αἱ ἐπιθεωρήσεις τῶν πλοίων διὰ ώριμένους πλοιοκτήτας θὰ σημάνουν ἵσως—ἵσως, τὴν λύσιν τῆς καταστάσεως. Εἶναι ἀδηλων, ἀν ὁ δικαιοστής ἔνδος πλοίου, διστις δὲν καλύπτεται: μὲ τὰς σημειριγάδας τιμᾶς, θὰ θελήσῃ γὰ ἐπιβαρύνῃ τὸν λογαριασμὸν του μὲ τὴν ἐκτέλεσιν «σερβίου» εἰς ἔνα πλοίον, ὅπερ δὲν συγκεντρώνει ἐλπίδας ίκανοπικήτηκῶς γὰ ἐργασθῇ ὑπὸ τὰς παρούσας συγκρίσεων.

Τὸ μέλλον πολλῶν Ἐλληνικῶν σκαφῶν οὕτω διαγράφεται: σκοτεινὸν καὶ ἀδέβακιον. Οὐδὲν μᾶς πείθει, διὰ διετίωσις τῶν νυκλῶν θὰ ἐπέλθῃ τόσον προσεχῆς καὶ ρυγδών, ὥστε συγκριτικῶς γὰ δημιουργήθουν διὰ τὴν φορτηγὸν καυτιλίαν. Ὁλαις αἱ ἀγοραὶ διεκνύουν μίαν ἐπίμονον, ἀλλὰ μὲν στασιμότητα, ἀλλὰ δὲ, πλήρη χαλαρότητα καὶ ἀπραξίαν.

### Η ΑΓΟΡΑ ΤΟΥ ΠΛΕΙΤ

Τὸ μόνον παρήγορον σημεῖον κατὰ τὸ ληξιανό 15ο ημέρον ἀπετέλεσεν διετηρηθεῖσας ζήτησις χωρητικότητος ἐκ τοῦ Πλέιτ, διὰ διεκριμάνθησαν κατὰ τὸ τέρμα τοῦ β' 10ημέρου π.μ. εἰς τὰ σελ. 16)—διὰ Ἀγγλίαν—Κόντινεντ ἔως 17)9 ἀναλόγως μεγέθους λιμένων καὶ θέσεων τῶν πλοίων. Η ζήτησις ἔξηκαλούθησε μὲν ρυθμὸν ἐντονώτερον καὶ διὰ τὸν ἀγοραῖς ἐπέδειξε σταθερότητα τιμῶν καὶ ἐλαχύρων διετίωσιν. Οἱ φορτωταὶ ἐπεδείκνυνεν διεισιδέροντας διὰ σκάφη πλησιεστέρων ήμερομηνῶν, αἱ δὲ τιμαὶ περιεστρέψοντο εἰς ἐπίπεδα ἀνώτερων τῶν προκανθερομένων κατὰ δέ πέντας. Ήλεστα σκάφη ἐκλείσθησαν διὰ φορτώσεις Αὐγούστου—Σεπτεμβρίου.

Η ζήτησις ἐκ τοῦ Πλέιτ ὑπῆρξε συνεχῆς διὰ φορτώσεις Αὐγούστου καὶ Σεπτεμβρίου, ἀλλὰ ἀκόμη καὶ διὰ διεκνύουσας τοικύτων. Οἱ νυκλοὶ διεκυμάνθησαν κατὰ τὸ τέρμα τοῦ β' 10ημέρου π.μ. εἰς τὰ σελ. 16)—διὰ Ἀγγλίαν—Κόντινεντ ἔως 17)9 ἀναλόγως μεγέθους λιμένων καὶ θέσεων τῶν πλοίων. Η ζήτησις ἔξηκαλούθησε μὲν ρυθμὸν ἐντονώτερον καὶ διὰ τὸν ἀγοραῖς ἐπέδειξε σταθερότητα τιμῶν καὶ ἐλαχύρων διετίωσιν. Οἱ φορτωταὶ ἐπεδείκνυνεν διὰ σκάφη πλησιεστέρων ήμερομηνῶν, αἱ δὲ τιμαὶ περιεστρέψοντο εἰς ἐπίπεδα ἀνώτερων τῶν προκανθερομένων κατὰ δέ πέντας. Ήλεστα σκάφη ἐκλείσθησαν διὰ φορτώσεις Αὐγούστου—Σεπτεμβρίου.

### ΚΑΝΑΔΑΣ—ΒΟΡ. ΑΜΕΡΙΚΗ

Ἡ Βόρ. Αμερικὴ ὑπὸ τὴν ἐπιδρασιν τῆς οἰκογομικῆς κρίσεως καὶ τῆς ζήτησις ἔξηκαλούθησε ἐπιδεικνύουσα τὴν αὐτὴν ἀτονον καὶ χαλαρὸν εἰκόναν. Οἱ φορτωταὶ τοῦ Μόντρεαλ μετὰ δυσχερεῖσιν συμπληρώσονται τὰ φορτία των, αἱ δὲ τιμαὶ στάσιμοι εἰς τὰ

6)2 σὲντς κατὰ 100 λίθρας διὰ Αμβέρσαν—Ρόττερνταμ. Τὰς τελευταίας δὲ ἡμέρας διομαστικῶς ἐσημειώθη ἡ τιμὴ τῶν 7 σὲντς.

Ἐκ τοῦ Κόλπου Μεξικοῦ δεικνύεται: ποιά τις βελτίωσις ζητήσεως, ἀρχαὶ δὲ νυκλώσεις ἐπρχματοποιήθησαν εἰς τὰ σελ. 2)6 τὸ κουμπτερ διὰ Ἀγγλίαν καὶ 10)34 ἔως 11 σὲντς διὰ Αμβέρσαν—Ρόττερνταμ. Διὰ Ἑλλάδα ἐναυλώθη τὸ Όλλανδ. ἀπὸ «Scheldeijen» 6000 τ. σελ. 2)10)2 τὸ κουμπτερ, φόρτωσις ἔως 10 Αὐγούστου.

### ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ—ΑΙΓΑΙΟ ΑΝΑΤΟΛΗ

Εἰς τὴν γενικὴν κατάστασιν τῆς ἀπραξίας διὰ φορτώσεις ἐκ τῆς Απωλατήρης οὐδεμίᾳ ἐπῆλθε μεταδολή. Διὰ κυάμους ἀπὸ Βλαδιμαστὸν προσφέρθησαν 24)6 διὰ Ἡπειρωτικὴν Εὐρώπην, τὰ δὲ σιτηρά τῆς Αυστραλίας οὐδὲν ἐνδιαφέρονται συνεκέντρωσαν.

### ΑΓΟΡΑ ΒΑΛΤΙΚΗΣ

Μία συνεχῆς ζωηρότης φορτώσεων ξυλείας ἐκ τῶν λιμ. τῆς Βαλτικῆς σημειώσθαι, ἀλλὰ διὰ φθορᾶς τοῦ προσφερομένου τοννάκη χρατεῖται εἰς τὸν τομέα τοῦτον τῆς νυκλιγορᾶς χαλαρᾶς τὰς τιμάς. Ἀπὸ Λένινγραδ ἀθρόως φορτώσεις ἐκτελοῦνται παντὸς εἰδούς ξυλείας, γεννημάτων μὲ ταχύτητα ἀξιόλογον καὶ πρὸς δλας τὰς κατευθύνσεις τῆς Ἡπειρωτικῆς Εὐρώπης καὶ Ἀγγλίας.

Ἐπίσης διὰ Λευκὴ Θάλασσας ἐπιδεικνύεται ἀρκετὸν ἐνδιαφέροντα, ἀλλὰ εἰς φορτώσεις τῆς ξυλείας συντελοῦνται ἐκεὶ κατὰ πρωτόγονον τρόπον. Ἀτμόπλοιοι φορτώνουν ἔνα καὶ δύο σάνταρ τὴν ἡμέραν. Ἀναφέρομεν καὶ μίαν χαρακτηριστικὴν νυκλωσιν ἐκ Βορ. Σιδηρίας (χερσόνησος Καρπαΐτα) διὰ 195.000 κιβ. ἰχθύων πρὸς σελ. 26)3 ἐκ τεσσάρων λιμένων φορτώσεως καὶ δύο ἐκφορτώσεως Ἀγγλίαν—Κόντινεντ, Αὐγούστου.

Ἐκ Λένινγραδ ἐναυλώθησαν καὶ τὰ ἀπὸ «Τάνης Χανδρῆς» 1300 φάδοις ξυλείας, δάσιν Οὐέστ Χάρτλεπούλ 34)—, αἱ φ. καὶ «Πηθέας» ἐκ Σουηδίας.

### ΔΟΥΝΑΒΙΣ ΚΑΙ ΜΑΥΡΗ ΘΑΛΑΣΣΑ

Ἡ αὐτὴ ἀπραξία ἐπικρατεῖ καὶ εἰς τὰς ἐκ τοῦ Δουνάδεως φορτώσεις. Η ἔξαγωγικὴ κρίσις τῶν Ρουμανικῶν προϊόντων οὐδέποτε εἰλην ἔξιχθη εἰς τὸ σημεῖον τῆς σημειωνῆς καχεξίας. Τούναντίον διασεχής συγκριμή δημόπλετοι ἀφθονος, οὐδεμίᾳ διαμετάσης τῶν φορτώσεων διὰ τὰς προσεχεῖς ἔδδομάδας διατρίνεται.

Ἡ ζωηρότης τῆς Μαύρης Θαλάσσης ἔξακολουθεῖ ἔντονος καὶ χαρακτηριστικὴ τῶν μεγάλων πρὸς ἔξαγωγὴν ποσοτήτων σιτηρῶν ἀξέποντας τὰ Σοβιέτ. Ἀναφέρεται τὸ ποσὸν 1έκατ. καὶ πλέον πλοίων, ἀπειναὶ ἐκλείσθησαν μέχρι σήμερον διὰ φορτώσεις μέχρι Δεκεμβρίου.

Αἱ τιμαὶ καθωρίσθησαν πλέον εἰς τὰ 10)3 διὰ φορτώσεις Αὐγούστου. Τὰ Σοβιέτ ἐπωφελούμενα τῆς γενικῆς δυσπραγίας ἐπέτυχον γὰ ἐπιβάλλουν τοὺς δρους των.

### ΓΑΙΑΝΘΩΡΑΚΕΣ ΕΞ ΑΓΓΛΙΑΣ

Αἱ φορτώσεις γαλινθράκων ἔξι Ἀγγλίας εἰς περιωρισμένην πόλητο τούλικα, αἱ δὲ τιμαὶ στρέφονται: γύρω τῶν κάτωθι ἐπιπέδων: Ἐκ Νοτίου Ουάλλας διὰ: Βίγκο 6)6, Γέρραλτάρ 6)—, Ἀλεξάνδρειαν 6)3, Ρίον Ιανέτρον 8)6, Μπουένος Ἀρες 9)6. Ἐκ Τάιν διὰ: Μπιλμπάρο 9)3, Οράν 6)7.1)2, Γένοβην 6)—. Μασσαλίαν 7)—, Λάζ Πάλμας 6)10.1)2, Λιδόρο 6).

### ΤΑ ΝΑΥΛΩΘΕΝΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ

Αἱ νυκλώσεις Ελληνικῶν ἀτμοπλοίων κατὰ τὸ ληξιανό 15ον,



## Η ΤΕΛΕΥΤΑΙΑ ΕΙΚΩΝ ΤΩΝ ΝΑΥΛΩΝ

Αἱ τελευταῖαι ἐκ Δονδίου τηλεγραφικαὶ πληροφορίαι ἀναφέρουν ποιαν τινὰς ἔντασιν ζήτησεως ἐκ τοῦ Πλέιτ μὲ ἀμεσον ἀπόρροιαν τὴν ἐπίτευξιν ἐλαφρᾶς ἀνατίμησεως τῶν ναύλων. Κατὰ τὰς τρεῖς τελευταῖας ἡμέρας ἐνκυλώθησαν 23 ἀτμόπλοια χωρητικότητος 5 ἦν 9 χιλ. τ. ἔκαστον εἰς τιμᾶς κυμαινομένας γύρω τῶν σελ. 17)9 διὰ Κόντινεντ, 17)— Ἀμβέρσων — Ρόττερνταμ (μέτρια μεγάθη) καὶ 16)6—16)9 (μεγαλύτερα σκάφη) καὶ 17)9 ἦν 18)3 δι. Ἀγγλίαν. Ηροβλέπεται διὰ τὴν ζήτησις θὰ συγεχισθῇ διὰ φορτώσεις 15—30 Αὐγούστου καὶ διὰ μηκροτέρως.

Οἱ ναῦλοι γιανθράκων ἔξι Ἀγγλίας εἰς κατάστασιν σχεδόν ἀπελπιστικήν: Διὰ Δυτ. Ἰταλίαν 6)— Ἀλεξανδρείαν 6)3, Πλρτ Σατδ 6)6, Ηεραια 6)— (δυναμική τιμῆς). Θεσγίκην 6)3, Σύρου καὶ Κέαν 6)9—7).

Εἰς τὰς λοιπὰς ἀγορὰς οὐδεμία σημαντικὴ μεταβολὴ ἐπῆλθε. Η Κούβρα παρέχει συνήθη ἐργασίαν, ἢ δὲ Χιλῆς σημειοῖ σποραδικὴν ζήτησιν τοννᾶς διὰ νιτράτων μὲ τιμᾶς ναύλων σελ. 24)6 δι. Ἀγγλίαν, 22)9 διὰ Γερμανίαν καὶ 24)6 δι. Ἀλεξανδρείαν. Μία Σοδιετικὴ παρτὶς 5000 στάνταρ ξυλ. ἐκ Λένινγκραδ δι. Ἀργεντινὴν εὐθὺς ὡς ἐνεφανίσθη εἰς τὴν ἀγορὰν προεκάλεσε συναγωνισμὸν καὶ κατευμήθη εἰς τρία κλεισθέντα σκάφη μὲ τιμὴν 58)—κατὰ στάνταρ, ἐνῷ γλαύκεστο, διὰ ἃν δὲν ἐπεκράτει νευρικότης ἥδυντο νὰ ἔξασφαλισθῇ ἐπιτυχεστέρα τιμὴ.

Ἀπὸ Ἀλεξανδρείαν ἔγενον τοῖς γκυλώσεις (βικρικοσπόρου) διὰ Χούλλα εἰς τὴν συνήθη τιμὴν τῶν 9)9, διὰ δὲ φωσφάτα σημειούσται ζήτησις πλοίων, αἱ προσφέρομεναι ὅμιας μικραὶ τιμαὶ δὲν προσείλυκαν εἰσέτι ἀτμόπλοια. Γενικῶς ἡ ἀγορὰ τῆς Μεσογείου εἶναι ἀπρακτος.

Ζωηρότης φορτώσεων ἐπικράτει διὰ Βελγίου, Γερμανικῶν καὶ Πολωνικῶν γιανθράκων, ἐκλείσθησαν δέ καὶ τὰ κάτωθι σκάφη.

«Αιμίλιος» ἐκ Δάντσιγκ 5200 ἔως 6000 τ. γιανθράκων σελ. 7)6 φόρτωσις ἔως 5 Αὐγούστου. Καὶ διὰ γενικὸν φορτίον τὸ ἀ)π «Διώνη» 5000 τ. ἔξι Ἀμβέρσης δι. Ἀλεξανδρείαν σελ. 9)— φόρτωσις ἔως 10 Αὐγούστου.

## ΠΕΙΡΑΪΚΗ ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Αρκετὴ ζωηρότης ἐπεκράτησεν εἰς τὴν Ηεραικὴν γκυλαχοράν κατὰ τὸ διαρρεόσαν 150 ήμερον, ἡ γενικὴ δὲ προσοχὴ εἶχε στραφῆ κυρίως εἰς τὴν Ρωτσικὴν λιμένων ἐργασίαν διὰ γεννήματα, ξυλείαν καὶ γιανθράκων, κατὰ δευτέραν δὲ μοτίρων διὰ μεταλλεύματα. Οἱ Δούναβις ἐστερείτο ἐνδιαφέροντος, μολονότι κατὰ τέλη τοῦ μηνὸς διεφάνη ἔκειθεν μία ἐργασία.

Τὸ ἐν Ηεραιει τιμῆμα γκυλώσεων τῆς Σοδιετικῆς Ἐμπορικῆς ἀντιπροσωπείας ἔχεισθαις εἰς τὴν Ηεραικὴν γκυλαχοράν κατὰ τὸ διαρρεόσαν 150 ήμερον, ἡ γενικὴ δὲ προσοχὴ εἶχε στραφῆ κυρίως εἰς τὴν Ρωτσικὴν λιμένων ἐργασίαν διὰ γεννήματα, ξυλείαν καὶ γιανθράκων, κατὰ δευτέραν δὲ μοτίρων διὰ μεταλλεύματα. Οἱ Δούναβις ἐστερείτο ἐνδιαφέροντος, μολονότι κατὰ τέλη τοῦ μηνὸς διεφάνη ἔκειθεν μία ἐργασία.

Συγχρόνως εἶγι: ἀξιοσημείωτον, διὰ ἐνῶ οἱ Ρώσοι ισχυρίζοντο, διὰ εἰχον καλύψει τὰς ἀνάγκας των διὰ τοὺς μῆνας Ιούλιον, Αὔγουστον καὶ μέρους τοῦ Σημέρου, ἐν τούτοις ἀπεδείχθη, διὰ τὴν περισσότερη σκάφη ἐκ τῶν τελευταῖων γκυλώσεων εἶχον κλεισθῆ παρ' αὐτῶν διὰ φορτώσεις τέλους Ιούλιου καὶ Αὔγουστον. "Ηδη οἱ Ρώσοι ἤρχισαν ἐκ νέου διαπραγματεύσεις πρὸς ἔξασφάλισιν σκαφῶν διὰ φορτώσεις τέλους Αὐγούστου καὶ ἀρχῶν Σημέρου. Κατὰ προχειρίους ὑπολογισμούς ἡ μέχρι σήμερον γκυλώσεις ὑπὸ τῶν Ρώσων χωρητικότης τόσου ἐστι Ηεραιει, δύσον καὶ εἰς τὸ ἐξωτερικὸν ἀναθέτεται εἰς 1.400.000 τόνους μὲ γκύλους κυμαιγμένους μεταξὺ σελ. 10)3 ἔως 11).

Ἐκ τῶν τελευταῖων γκυλώσεων παρετηρήθη, διὰ οἱ Ρώσοι: ἐπλήρωσαν τιμὴν 11) — δι. Ὁκτωβρ., δὲν δύναται τις δημοσιεύση νὰ προβλέψῃ τὸ μέλλον. Ἐκ τῆς μέχρι σήμερον πορείας τῆς ἀγορᾶς ταύτης καταχθάνεται, διὰ τὸ Σοδιέτ ἐργάζονται: διὰ τὴν ἐφετεινὴν ἐξαγωγικὴν περίοδον ἐπὶ προγράμματος περιωρισμένου τείνοντα νὰ σταθεροποιήσουν τοὺς γκύλους, οὔτινες — παρὰ τὴν σημειωθείσαν τελευταῖαν εἰς τὸ Πλέιτ ἀνατίμησην — οὐδὲν διὸς ἐπηρεάσθησαν. Γ' πάρχει μάλιστα καὶ ἡ ἀνεξαρίθμωτος πληροφορία, διὰ ἄτμοπλοιον ἐνδιαφερθὲνδιέργασίαν Ἀρχαγγέλου-Ιανιαίας (φορτίον πυρροοδ) δὲν ἐκλείσθη, λόγῳ τοῦ διὰ οἱ πλοιοκτήται του δὲν ἡγέλησαν νὰ συνδυάσουν τὴν μεταφορὰν ξυλείας μὲ ἀκόλουθον φόρτωσιν γεννημάτων κατὰ Ὁκτωβρίου ἐκ Μ.Θαλάσσης εἰς τὴν τιμὴν 10)9, δύσιν Κόντινεντ, φοιλ-δψιόν.

Ζήτησίς τις ὑπῆρξε δι. ἀμεσον ἐκ Ἀζοφικῆς φόρτωσιν ώροσμένης ποσότητος δρώμης (μέχρι: 5 1)2 χιλ.τ.) δι. Ἀδριατικὴν — Μεσόγειον, ἐκλείσθησαν δὲ τὰ ἀτμόπλοια «Πολέμης» σελ. 14) — καὶ «Χοῆστος Ζ.» (ex «Ιρ.ς») πρὸς 14)9.

Διὰ ξυλείαν ὑπάρχουν πέντε διαταγῶν ἐκ 2800 κ.μ. ἐκάστη καὶ μὲ φόρτωσιν μέχρι τέλους Αὐγούστου, προσεφέρει δὲ ὑπὸ τῶν Ρώσων τιμὴν σελ. 6) — ἔως 6)3 κατὰ κ.μ., ἐνῷ οἱ πλοιοκτήται ἀπήγουν τιμὴν σελ. 7) — Διὰ τὰς μεταφορὰς ταύτας ἐκλείσθησαν ἐν τέλει: τὰ ἀ)π «Τάκης» 3300 κ.μ. πρὸς 5)10 1)2 κατὰ κ.μ. καὶ «Στυλιανὴ» 2400—2800 κ.μ. σελ. 6) — φόρμπ παλλάγκο μὲ ἀμεσον φόρτωσιν, ἀμφότερα δὲ ἐκ Χερσονίου δι. Ἀλεξανδρείαν. Όμοίως πρὸς ἡμερῶν ἐκλείσθησαν καὶ τὰ ἀ)π «Πόπη» 2800 μὲ 6) — καὶ «Γεώργ. Ι. Γουλανδρῆς» 2800 μὲ δψιδὸν τῶν γκυλωτῶν ἔως 4000 κ.μ. σελ. 6) — ἐκ Χερσονίου δι. Ἀλεξανδρείαν.

Διὰ τὰς ὑπόλοιπους διαταγὰς ξυλείας καὶ λόγῳ τῆς ζήτησείσης τιμῆς τῶν 7) — προσπαθοῦν οἱ γκυλωταὶ γὰρ συγχωνεύσουν δύο διαταγῶν τῶν 2800 κ.μ. εἰς μίαν γκυλώσεις σκάφων μεγαλύτερον εἰς τὴν τιμὴν 5)6 ἔως 5)9 λόγῳ δρμας τοῦ ἀδηθίστου τῶν ὑδάτων εἰς Χερσῶνα δ συνδυασμὸς σύτος θεωρεῖται: ἀπραγματοπίγτος.

Μεταξὺ τῶν γκυλικῶν γκύλων διεδίδετο, διὰ οἱ ξυλέμπωροι: Ἀλεξανδρείας, ηπείλησαν νὰ ἀκυρώσουν τὰ συμδίλαιά των διότι τὰ Σοδιέτ ἐπιδράδησαν τὴν παράδοσιν τῆς πωληθείσης εἰς αὐτοὺς ξυλείας. Εἰς τὴν ἀπελήνη των ταύτην ἐνθαρρύνονται καὶ ἐκ τῆς ὑποτιμήσεως τῆς Σοδιετικῆς καὶ Φιλανδικῆς ξυλείας.

Διὰ τὰς ἑναυλώθη καὶ τὸ ἀ)π «Θάσος» ἐκ Βατούμ 3—3200 κ.μ. διὰ Κατάνηη, Φόρμια καὶ Σαβδίνην σελ. 8)1 1)2, φόρμπ — παλλάγκο καὶ καντσέλλο 7 Αὐγούστου.

**Μεταλλεύματα:** Αἱ ὑπάρχουσαι: διαταγὴ ἐκ Πρι: ἡ Νικολάεφ διὰ Β. Ἀμερικὴν ἐκλείσθησαν ἐν Λογδίνῳ εἰς τὴν τιμὴν δολ. 3.10 ἔως 3.25, διὰ Κόντινεντ δὲ αἱ διαταγῶν 7 ἔως 8.000 τ. δὲν ἐκλείσθησαν εἰσάτι. Αἱ προσφέρομεναι τιμαὶ εἰναι σελ. 9)6 ἔως 11) — Τὸ ἀ)π «Αναστασία» ἐνκυλώθη διὰ 4000 τ. (μάξιμον) ἀπὸ Πρι: διὰ Βουλώνη 12), Αὔγ. 15—25.

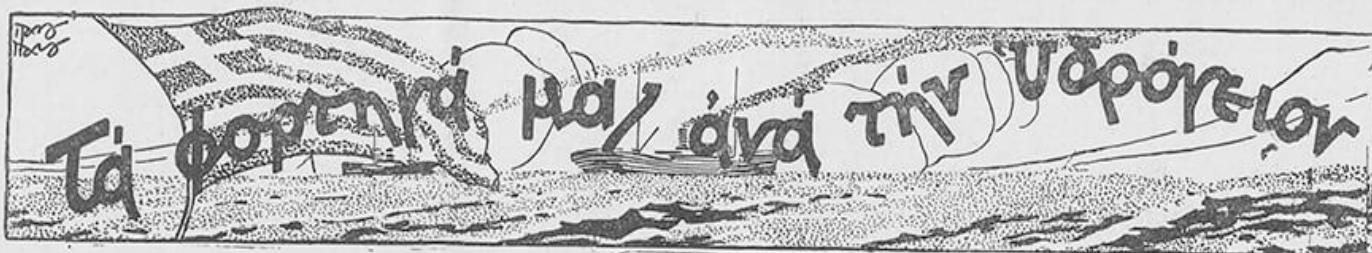
**Γαιάνθρακες:** Ἐκλείσθησαν διὰ φορτώσεις Αὐγούστου περὶ τὰ 10 σκάφη 3500—5000 τ. μὲ τιμᾶς 8)3 ἔως 8)7 1)2 ἐκ Μαριανουπόλεως δι. Ἰταλίαν, ἐκφορτ. 1) — δψιδὸν σύττο — παλλάγκο.

**POYMANIA:** Παρετηρήθη κίνησίς της ἐσχάτως, ἐνγέα δὲ φορτηγὰ διαφόρων χωρητικοτήτων ἐνκυλώθησαν ἐκ Κωνστάντζης — Βάρηνης ἡ Μπουργκάς εἰς τὰ 10)3, δύσιν Κόντινεντ.

**ΑΛΛΑΙ ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ:** Ἐσχημειώθησαν καὶ αἱ ἀκόλουθοι δύο γκυλώσεις: «Κ. Χατζηπατέρας» ἐκ Πειραιῶς 7.000 τ. λιπαρομάτων δι. Ἀλεξανδρείαν σελ. 3) — f.i.o., καντσέλλο 15 Αὔγ. Καὶ «Ματρόννα» ἐκ Μαρ: αγουπόλεως 5 χιλ. τ. γκιανθράκων δι. Ιταλίαν 8)6, Αὔγ. 15—25.

## ΕΔΕΘΗΣΑΝ ΤΑ ΜΙΚΡΑ ΦΟΡΤΗΓΑ

Εἰς ἐκδήλωσιν διαμαρτυρίας διὰ τὴν μὴ ὑπὸ τοῦ Κράτους λῆψιν περιστατευτικῶν μέτρων ὑπὲρ τῆς διερχομένης ἔντονον κρίσιν μικρᾶς φορτηγοῦ ναυτιλίας, ἀπεφασίσθη ὁ παροπλισμός τούτων ἀπὸ τῆς χθὲς εἰς Πειραιᾶ. "Οσα ἐκ τῶν μικρῶν τούτων φορτηγῶν εὑδίσκουνται εἰς ἄλλους λιμένας διετάχθησαν νὰ ἐπαναπλεύσουν εἰς Πειραιᾶ, ἵνα παροπλισθοῦν.



| ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ           | ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ              | Έτος ναυπ. | Τόννοι γκρός | ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΕΙΔΙΩΝ ΤΩΝ  |
|------------------------|-------------------------|------------|--------------|---|
| "Αβυδος                | Σπ. και Ν. Αλαχούσου    | 73         | 1157         | άνευ. Ζουγκουλδάκ 18 'Ιουλ. διά Πειραιά έφθ. έκφορτώνεις πλάκας Ρωσίας 'Ελλάδος |
| "Άγιοι Βίττωρες        | Μ. Καρούση              | 95         | 1550         | έφθ. Θεον 13 'Ιουλ. και Πειραιά 17 'Ιουλ. έκ Καναδά                             |
| "Άγιος Γεώργιος        | Ν. Νικολάου             | 11         | 4248         | δι:θλθε Κ)λιν 11 'Ιουλ. δι: Κέρτη φορτώνεις                                     |
| "Άγιος Γεώργιος        | Α. Γ. Βλασιοπούλου      | 12         | 3283         | άνευ. Πειραιά 10 'Ιουλ. Κ)λιν 13 διά Μαριαν. φορτώνεις                          |
| "Άγιος Γεράσιμος       | έτ. «Ιωνία» Α.Ε.        | 98         | 3224         | έφθ. Ροζάριο 8 'Ιουλ. και Ιππίκου 17 'Ιουλ.                                     |
| "Άγιος Ιωάννης         | έτ. «Ατλαντικός»        | 06         | 5699         | δι:θλθε Λάζ Πάλμας 22 'Ιουλ. έκ Ροζάριο διά Βίγκο                               |
| "Άγια Μαρίνα           | έτ. «Κάσσος»            | 12         | 4151         | δι:θλθε Κ)λιν 16 'Ιουλ. διά Πειραιά έκφορτ.                                     |
| "Άγια Παρασκευή        | Χρ. Βλάση               | 89         | 2041         | άργει Πειραιά 31 'Ιουλ.   |
| "Άγιος Μάρκος          | Α.Ι. και Δ.Γ. Μαργαρώνη | 10         | 5165         | δι:θλθε Γιβραλτάρ 15 'Ιουλ. και Όρχην 16 διά Τεργέστην έφθ. 25                  |
| "Άγιος Μάρκος          | Γ. Τριλίδη              | 19         | 4514         | δι:θλθε Φερνάντο Νορένχη 14 'Ιουλ. διά Μπουένος "Αϊρες                          |
| "Άγιος Νικόλαος        | Φράγκου και Λιθανού     | 06         | 4363         | δι:θλθε Λάζ Πάλμας 11 'Ιουλ. και φ. Νορ. 23 διά Μπουένος "Αϊρες                 |
| "Άγιος Σπυρίδων        | Γ. Δακούτρος κλπ.       | 01         | 3779         | έφθ. Νεάπολην 14 'Ιουλ. Καλλιάρι 20 και Πειραιά 30                              |
| "Άγιος Σπυρίδων        | Ίω. Κοτζιά και Σία      | 91         | 1537         | άργει Πειραιά 31 'Ιουλ.   |
| "Άγγελική              | Γ. Γεωργαντή            | 99         | 3231         | έφθ. Χερσόνηση 18 'Ιουλ. (δι: 'Αγγλ. Κόντινγεντ)                                |
| "Άγγελος Α.            | Ε. Σκαρδέλη             | 04         | 3667         | έφθ. Αρχάγγελον 10 'Ιουλ. (φορτώνει ξυλείαν)                                    |
| "Άγγελης Καμπίτσης     | Δ. Η. Καμπίτη           | 06         | 3016         | άνευ. Νεόσβον 2 'Ιουλ. Γιβραλτάρ 8 διά Μπουένος "Αϊρες                          |
| "Άδαμ. Ι. Πειθής       | ΈΑ. Πεθή                | 08         | 4537         | άργει Χίον 31 'Ιουλ.  |
| "Άδαμ. Κοραής          | Κακαρόύκης κλπ.         | 84         | 1324         | άργει Πειραιά 31 'Ιουλ.   |
| "Άδελφότης             | Ι. Ν. Γουλανδρή         | 08         | 3882         | έφθ. Μπουένος "Αϊρες 23 'Ιουλ.  |
| "Άθανασίος             | Ν. Λυκιαρδοπούλου       | 07         | 4295         | παρέμενε εἰς Tees 30 'Ιουλ. υπό έπικουρην                                       |
| "Άθηνα ex Athenic      | Ήλ. Άγγελη              | 06         | 4078         | άργει Πειραιά 31 'Ιουλ.   |
| "Άγιαν                 | Μ. Νικολάου             | 06         | 4618         | άνευ. Όρχη 13 'Ιουλ. δι: "Ερδεν Γιβραλτάρ 15, Ντέρερ 23                         |
| "Άιμιλιος              | Πλάτ. Βαλένια και Σία   | 98         | 3297         | άνευ. Λένινγραδ 13 'Ιουλ. και Ρότερνταμ 20 διά Σαβόνιαν                         |
| "Άιολος                | Ν. Ι. Λύρα κλπ.         | 02         | 3051         | έφθ. Αιθέρπονηλ 18 'Ιουλ. έκφ.  |
| "Άκροπολις             | Βασ. Μπρούσου           | 13         | 4312         | δι:θλθε Γιβραλτάρ 18 'Ιουλ. και Νίτον 25 διά Βουλώνηγ                           |
| "Άλεκός                | Ν. Κωττάκη              | 06         | 4395         | άργει Σύρον 31 'Ιουλ.   |
| "Άλεξάνδρα             | Π. Νεγρεπόντα           | 99         | 4028         | άργει Αιδηψίαν 31 'Ιουλ. πρός πόλησιν   |
| "Άλκιων                | 'Ολιδιάς                | 00         | 3353         | άργει Πειραιά 31 'Ιουλ.   |
| "Άλκιων                | Κα. Ε. Α. Αερού         | 95         | 2701         | άργει Αιδηψίαν 31 'Ιουλ.  |
| "Άλμα                  | Παπαδημητρίου           | 90         | 1814         | άργει Πειραιά 31 'Ιουλ.   |
| "Άναστασία             | Ι. Γ. Λιθανού           | 05         | 2883         | έφθ. Πειραιά 16 'Ιουλ. μέ Ρωσ. γατάνθρ.   |
| "Άναστασίς             | Κ. Ψύχα                 | 07         | 4853         | άνευ. Takoradi (Άφρ.) 16 'Ιουλ. και Ντακάρ 24 διά Μόντρεαλ                      |
| "Άναστ. Πετρούτσης     | Κ. Πετρούτση            | 99         | 3025         | άργει Πειραιά 31 'Ιουλ.   |
| "Άναστ. Πατέρας        | Δ. Πατέρα               | 14         | 3382         | δι:θλθ. "Αγ. Βικέντ. 13 'Ιουλ. διά Κορκούμπιον (Ισπ.) Μαζέρρας 21               |
| "Άνθεμης               | Δ. Κ. Πιτέλλου          | 05         | 2716         | έφθ. Μασσαλίαν 13 'Ιουλ. παρέμενε 20  |
| "Άννα                  | Ν. Λυκιαρδοπούλου       | 19         | 5173         | έφθ. Πειραιά 14 'Ιουλ. άργει 31   |
| "Άννα Βούλγαρη         | Χαρ. Θ. Βούλγαρη        | 12         | 4603         | έφθ. Μπουένος "Αϊρες 17 και Σάν Νικολάς 20 'Ιουλ.                               |
| "Άννα Βασιλάκη         | Κ. Ν. Βασιλάκη          | 04         | 3045         | άργει Πειραιά 31 'Ιουλ.   |
| "Άννα Μαζαράκη         | άδ. Μαζαράκη            | 13         | 5411         | άργει Πειραιά 31 'Ιουλ.   |
| "Άννούλα               | Γ. Τσιτσέλη             | 08         | 5555         | άργει εἰς Μασσαλίαν από 19 'Ιουν.   |
| "Άνθιμπη Ν. Μιχάλου    | έτ. Μιχάλου             | 05         | 3298         | άργει Πειραιά 31 'Ιουλ.   |
| "Άντωνιος              | Α. Γεωργαντή            | 83         | 1187         | άργει Πειραιά 31 'Ιουλ.   |
| "Άντόνης               | Σ. και Π. Αερού         | 04         | 2679         | εἰς Μασσαλίαν από 30 'Ιουν.   |
| "Άντώνιος Βροντίσης    | I. Βροντίση             | 04         | 2690         | άνευ. Βενετίαν 11 'Ιουλ. διά Σύρον—Ρωσίαν                                       |
| "Άντώνης Γ. Λεμός      | Σ. και Π. Αερού         | 11         | 4410         | άνευ. Μπουένος "Αϊρες 2 'Ιουλ. δι: 'Αγγλ.-Κόντ.                                 |
| "Άντώνης Γεωργαντής    | Γ. Γεωργαντή            | 15         | 3557         | άνευ. Μαριανόπολην 7 'Ιουλ. Λαδόσεντ 26 διά Ρουέν                               |
| "Άντώνιος Δ. Κυδωνιέως | Δ. Κυδωνιέως            | 07         | 3920         | άνευ. Σουάνη 11 'Ιουλ. δι: 'Αλεξανδρούπολιν έφθ. 24                             |
| "Άντώνιος Σταθάτος     | Δ. Σταθάτου             | 20         | 3836         | έφθ. Βίλλαν Κονστιτούσιον 10 'Ιουλ. πρός φόρτ.                                  |
| "Άντζουλιέττα          | 'Αντ. Γιαννουσάτου      | 07         | 2693         | άνευ. Σούντερλαντ 10 'Ιουλ. διά Κένην έφθ. και έκφορτώνεις                      |
| "Άποκια                | Z. Βαλιά                | 05         | 3607         | έφθ. Δάνταγκη 18 'Ιουλ. και άνευ. 28 διά Δ. Ιταλίαν                             |
| "Άριάδηνη              | I. Νικηφόρου κλπ.       | 05         | 4319         | έφθ. Τάιν 19 'Ιουλ. φορτώνεις   |
| "Άριάδηνη Παντελή      | έτ. «Μαρμαρά»           | 10         | 4445         | δι:θλθεν Ούζαν 22 'Ιουλ. διά Brixham—Ρότερνταμ, έφθ. 24                         |
| "Άριστ. Λ. Γουλανδρής  | E. Γουλανδρή            | 05         | 3470         | άργει Πειραιά 30 'Ιουλ.   |
| "Άρτεμις Πήγια         | Πήγια                   | 06         | 1433         | έφθ. Πειραιά 6 'Ιουλ. παραμένει:  |
| "Άρτεμις               | Δ. Φαλαγκά              | 01         | 3587         | δι:θλθεν "Αγ. Βικέντιον 15 'Ιουλ. δι: 'Ιφεντς                                   |
| "Άρτεμισιά             | Π. Μαχρή                | 06         | 4343         | άνευ. Κάρδιτς 6 'Ιουλ. δι:θλθε Γιβραλτ. 12 διά Βενετίαν έφθ. 21                 |
| "Άρχαγγελος            | άδ. Λιθανού             | 17         | 4349         | δι:θλθεν Arica 21 'Ιουλ. διά Βαλπαράισον  |
| "Άσημινα Μπάικα        | Π. Μπάικα               | 95         | 1495         | εἰς πλάκας 'Ελλαδος-Σάττας  |
| "Άσια                  | 'Ολιδιάς                | 92         | 2893         | έφθ. Μασσαλίαν 15 'Ιουλ. και Πειραιά 30   |
| "Άσπασια               | I. Γαλάκη               | 14         | 4211         | έφθ. Λονδίνον 16 'Ιουλ. και άνευ. 23 διά Τάιν έφθ. 26                           |
| "Άσπασια Νομικού       | M. Νομικού              | 99         | 846          | άνευ. Πειραιά 27 'Ιουλ. διά Καλάμας   |
| "Άστηρ                 | Σταυρολοπάτη κ.λ.π.     | 96         | 1350         | εἰς 'Αγιαντζίκ 10 'Ιουλ.  |
| "Άτλαντικός            | 'Ατλαντικός, Α.Ε.       | 19         | 5600         | άνευ. Ήπειρο Ταράφ (Κούδας) 14 'Ιουλ. διά Λάζοσεντ (διατ.)                      |
| "Άτλας                 | 'Ατλαντικός, Α.Ε.       | 07         | 3815         | έφθ. Μπουένος "Αϊρες 4 'Ιουλ. έκφ.  |
| "Άφροδεσσα             | 'Αδ. Κρτάτα             | 05         | 2485         | εἰς Ρωσίαν 30 'Ιουλ. υπό φόρτωσιν   |
| Βάντα                  | Θ. Επιφανειάδη          | 03         | 4190         | έφθ. 'Αλεξανδρούπολιν 15 'Ιουλ. παρέμενε 30                                     |
| Βασ. Α. Πολέμης        | Γκ. Γκούμα              | 07         | 3429         | άνευ. Τσάρλεστον 21 'Ιουλ. δι: Θ)νίκην  |
| Βασ. Δεστούνης         | άδ. Δεστούνη            | 97         | 3146         | άργει Πειραιά 31 'Ιουλ.   |
| Βασ. Παντελής          | άδ. Παντελή             | 07         | 5045         | έφθ. Σάντος 21 'Ιουλ.   |
| Βέλλα M. Διακάκη       | M. Διακάκη              | 99         | 3457         | άργει Σύρον 31 'Ιουλ.   |

| ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ          | ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ           | Έτος<br>Ναυπ. Γκρός | Τόν.<br>Γκρός | ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΕΙΔΙΩΝ ΤΩΝ                        |
|-----------------------|----------------------|---------------------|---------------|---|
| Βενιζέλος             | άδ. Σιφναίου         | 10                  | 1005          | άργει Πειραιά 31 Ιουλ.  |
| Βιργίνια Μαυρολέων    | Μ. Ε. Διακόηνη       | 04                  | 3569          | θηλήθε Φερν. Νορδίχα 8 Ιουλ. διά Μπ. "Αύρες έφθ. 21             |
| Βιργίνια Σ.           | Ζ. Σωμοθράκη         | 05                  | 3885          | έφθ. Μπ. "Αύρες Ρέδες 11 Ιουλ. και Σάντα Φέ 14                  |
| Βόλγας                | Παπαδημητρίου        | 92                  | 2505          | άνεχ. Αγκάνα 9 Ιουλ. διά Μαριανούπολιν, Κ)λιν 16                |
| Βύρων                 | 'Εθνικής             | 14                  | 9272          | άνεχ. Ν. Γέρακην 17 και Βοστώνην 18 Ιουλ. διά Πειραιά           |
| Γαλούνης              | Α. Μπίστη            | 94                  | 2154          | έφθ. Πειραιά 26 Ιουλ. ἐκ Καννών                                 |
| Γαρδελάκη             | Ε. Θεοφίλετου        | 88                  | 2282          | άργει Πειραιά 31 Ιουλ.  |
| Γεώργιος              | άδ. Λιθανοῦ          | 14                  | 3536          | θηλήθε "Αγ. Βικέντιον 22 Ιουλ. φθάνει Λονδίνον 6-7 Αύγ.         |
| Γεώργιος Γ.           | Δ. Δάμπαση           | 18                  | 4289          | άνεχ. Λιθερπούλ 22 Ιουλ. διά Ροζέριο                            |
| Γεώργιος Μ.           | Σ. Λύρα και Μ. Λεμού | 05                  | 4254          | άνεχ. Νεκότσεα ("Αργεντ.) 22 Ιουλ. διά Γένοβρυν                 |
| Γεώργιος Π.           | Θ. Επιφανείας        | 03                  | 4052          | άργει Πειραιά 31 Ιουλ.  |
| Γεώργ. Ι. Γουλανδρής  | Ν. και Γ. Σίμπουρα   | 96                  | 2187          | έφθ. "Οδησσόν" 20 Ιουλ. (δι' 'Αλεξ.) δροσιαν)                   |
| Γεώργ. Κυριακίδης     | Ν. Γ. Κυριακίδη      | 11                  | 4201          | θηλήθε Άλες Πάλμας 23 Ιουλ. ἐκ Πλέιτ διά Μπιλφαστ               |
| Γεώργ. Κ. Σαλιάσης    | Γ. Κ. Σαλιάρη        | 01                  | 3514          | άργει Πειραιά 31 Ιουλ.  |
| Γεώργ. Μάντακας       | Β. Γ. Μάντακα        | 21                  | 3246          | τάχι τοάρτερ 'Αρχάγγελον—Ρόττερνταμ, έφθ. 25                    |
| Γεώργ. Μ. Εμπειρίκος  | Σ. Γ. Εμπειρίκου     | 21                  | 5728          | άνεχ. "Άθονμουν" 23 διά Νούκαστλ (έναυλοχει 30)                 |
| Γεώργ. Μ. Λιθανός     | άδ. Λιθανοῦ          | 28                  | 3831          | άνεχ. "Οράν 28 Ιουν. διά Παλάνχ ("Αργεν.) έφθ. 23 Ιουλ.         |
| Γεώργ. Νικολάου       | Ν. Νικολάου και Σία  | 30                  | 4108          | άνεχ. "Οράν 29 Ιουν. διά Ροζέριο έφθ. 23 Ιουλ.                  |
| Γεώργ. Παλαιοκαρασσᾶς | Γ. Παλαιοκαρασσᾶ     | 00                  | 1043          | άργει Πειραιά 31 Ιουλ.  |
| Γεώργ. Πήττας         | άδ. Γ. Ηύττα         | 98                  | 3110          | άνεχ. Γένοβρην 15 Ιουλ. διά Νοβορωσίσκην φορτ. 30 Ιουλ.         |
| Γιάννης               | Γ. Ανδρέσιος κ.λ.π.  | 05                  | 4391          | άνεχ. Νεάπολιν 19 Ιουλ. διά Χερσώνα έφθ. 28                     |
| Γιαν. Γούναρης        | Γ. Ζ. Γούναρη        | 01                  | 2238          | άνεχ. Πειραιά 20 Ιουλ. φορτ. <b>Berdiansk</b> 30 διά Σπέτζιαν   |
| Γουλανδρής            | Διαπούλη και Δάμπαση | 03                  | 3849          | άνεχ. Δάντσιγκ 2 Ιουλ. έφθ. Παλέρμων 17 και Μασσήναν 28         |
| Γρηγορίου Κ.          | Η. Καλλιφανοπούλου   | 90                  | 2538          | έφθ. Πειραιά 19 Ιουλ. ἐκ Ρωσίας ἐκφ. γκαλάνθρακας               |
| Δαναδός               | Η. και Γ.Κ. Λεμός    | 06                  | 4419          | έφθ. <b>Para</b> (Βραζιλ.) 1 Ιουλ. παρέμενε 20                  |
| Δάρμας                | άδ. Ηύττα            | 83                  | 1595          | θηλήθε Κ)λιν 9 διά Νοβορωσ. φορτώνει 30 Ιουλ.                   |
| Δάρψη                 | Γ. Λυκιαρδοπούλου    | 10                  | 2810          | άργει Πειραιά 31 Ιουλ. θε αναχωρ. 5 Αύγ. διά Ρωσίαν             |
| Δελφίν                | Δ. και Ανδρεσδη      | 06                  | 3816          | άνεχ. Χίον 19 Ιουλ. Κ)λιν 21 διά Νικολάεφ                       |
| Δέσποινα              | Κοσμά και Γεωργιαλή  | 09                  | 4461          | άνεχ. Ρόττερνταμ 14 Ιουλ. διά <b>Trondheim</b> , έφθ. 18        |
| Δέσποινα Γλύπτη       | Γ. Γλύπτη            | 04                  | 3313          | άργει Βόλων 31 Ιουλ.  |
| Δημήτρης              | Σ. και Η. Λεμός      | 05                  | 3338          | άνεχ. Σουάνη 11 Ιουλ. διά Πάτρων έφθασε 26                      |
| Δημ. Γ. Θεομιώτης     | Α. Μ. Τατάκη         | 06                  | 4271          | έφθ. Ρόττερνταμ 18 Ιουλ. και Σούντερλαντ 28                     |
| Δημ. Λ. Δανιόλος      | Σ. και Κ. Δανιόλου   | 06                  | 3824          | άργει Πειραιά 31 Ιουλ.  |
| Δημ. Μ. Διακάνης      | Μ. Δ. Διακάνη        | 01                  | 5872          | φθάνει Ρόττερνταμ 1-3 Αύγ. ἐκ Ροζέριο                           |
| Δημ. Ν. Βογιατζίδης   | Ν. Δ. Βογιατζίδη     | 08                  | 3444          | άνεχ. Ροζέριο 1 Ιουλ. και "Αγ. Βικέντιον 23 διά Τεργέσιγν       |
| Δημ. Ν. Βούλγαρης     | Ν. Δ. Βούλγαρη       | 02                  | 3975          | άργει Σύρου 31 Ιουλ.  |
| Δημ. Ν. Ράλλιας       | Ν. Δ. Ράλλια         | 99                  | 3534          | άνεχ. Τάιν 17 Ιουλ. διά Πειρ. φθάνει 1-2 Αύγ.                   |
| Δημ. Παντελῆς         | άδ. Παντελῆ          | 20                  | 4291          | θηλήθε Ντακάρη 23 Ιουλ. ἐκ Πλέιτ διά Σάρπηνες                   |
| Δημ. Χανδρής          | I. Δ. Χανδρῆ         | 98                  | 3346          | άνεχ. Ζουγκουλάκη 22 Ιουλ. φθάνει Τσιδιταβ. 1 Αύγ.              |
| Δημοκρατία            | Γ. Περιβολάρη        | 00                  | 3769          | οπό φορτ. 28 Ιουλ. εἰς Μαριανούπολιν                            |
| Διαμάντω              | άδ. Τσατσόμορου      | 03                  | 2281          | άνεχ. Δάντσιγκ 8 Ιουλ. δι' Αγκάνα, Γιεραλτάρ 20                 |
| Διονύσιος             | E. A. Καραθία        | 03                  | 2018          | άνεχ. <b>Oneglia</b> 8 Ιουλ. διά Κλιν—Ρωσίαν                    |
| Διον. Σταθάτος        | Δ. Α. Σταθάτου       | 19                  | 5450          | έφθ. Πειραιά 19 Ιουλ. και άνεχ. 28 διά Θινίκην έφθ. 29          |
| Δίρφυς                | Βασ. Πατέρα και Σία  | 06                  | 2795          | άνεχ. Κάδις 16 Ιουν. διά Μπουένος "Αύρες έφθ. 16 Ιουλ.          |
| Διώνη                 | Γ. Φ. Ανδρεσδη       | 06                  | 4227          | θηλήθε Νίτον 14 Ιουλ. δι' 'Αμερέρσον έφθ. 16 φορτ. δι' 'Αλεξ.   |
| Δραγών                | I. Δ. Κορκοδελέου    | 04                  | 3582          | έφθ. Δάντσιγκ 24 Ιουλ.  |
| Δύο Φύλων             | Ραπτάκη και Ρούσσου  | 03                  | 3547          | άργει Σύρου 31 Ιουλ.  |
| "Εβη εκ Νικόλαος Α.   | N. Γ. Λιθανοῦ        | 01                  | 3652          | έφθ. Ροζέριο 15 Ιουλ.   |
| "Εδίσων               | "Εθνικής             | 96                  | II.03         | άνεχ. Πειραιά 20. Πάτρων 21 Ιουλ. διά Ν. Γέρακην, Γιερ. 26      |
| Ειρήνη, (τάνκερ)      | A. Καλλιγά κλπ.      | 09                  | 4009          | άνεχ. Ρούν 11 Ιουλ. και Όράν 19 διά Ταξιγάνιον, Κ)λιν 25        |
| Ειρήνη Κυριακίδην     | N. Γ. Κυριακίδη      | 22                  | 3781          | άνεχ. Μπάρρου 11 Ιουλ. διά Ντακάρη έφθ. 24                      |
| Ειρήνη Ν. Ράλλια      | N. Δ. Ράλλια         | 08                  | 3860          | έφθ. Μπουένος "Αύρες Ρέδες 18 Ιουλ.                             |
| Eir. Σ. Εμπειρίκου    | Στ. Εμπειρίκου       | 27                  | 4164          | ἐν πλώ διά Γκαλάδεστον Ιουλ. 30                                 |
| Ελέγκω Α. Κυδωνιέως   | H. Κυδωνιέως         | 02                  | 4162          | άνεχ. Νεκότσεα ("Αργεντ.) 1 Ιουλ., Λάς Πάλμας 26 δι' 'Αμερέρσον |
| Ελένη                 | A. Καλλινίκου        | 18                  | 5655          | έφθ. Σάντα Φέ 16 Ιουλ.  |
| Ελένη, Γ. Εμπειρίκου  | Δ. Λώς               | 01                  | 1882          | θηλήθε Κ)λιν 20 Ιουλ. ἐκ Ρωσίας έφθ. Πειραιά 29                 |
| Ελένη, Κ. Βενιζέλος   | Στ. Εμπειρίκου       | 05                  | 3919          | έφθ. Πειραιά 21 Ιουλ. ἐκ Ρωσίας (μὲν γκαλάνθρ.)                 |
| Ελιούσβετ             | έτ. «Χίος» A. E.     | 98                  | 4572          | άργει Χίον 31 Ιουλ.   |
| Ελλην                 | άδ. Μαζαράκη         | 22                  | 3553          | άργει Πειραιά 31 Ιουλ.  |
| Εμμ. Σταυρούδης       | Στ. Εμπειρίκου       | 13                  | 4557          | έφθ. Μπ. "Αύρες Ρέδες 21 Ιουλ. και εἰς Ροζέριο 28               |
| Ένωσις                | Κα Σταυρούδη         | 03                  | 4391          | άργει Σύρου 31 Ιουλ.  |
| Έρηνούλα              | 'Ανδρέου και Αγγελή  | 03                  | 4371          | άνεχ. Λάς Πλάταν 5 Ιουλ. και Περναμπούκον 18 δι' 'Αγ. Βικέντ.   |
| Έρμούτολις            | N. Τσατσόμορου       | 05                  | 2715          | άργει Σύρου 31 Ιουλ.  |
| Εύαγγ. Μ. Διακάνη     | E. Βασιλειού         | 06                  | 3594          | άνεχ. "Αγ. Βικέντιον 9 Ιουλ. διά Μπ. "Αύρες                     |
| Εύαγγελία Τόγια       | Δ. Μ. Διακάνη        | 03                  | 2876          | άνεχ. Κύπρου 15 διά Βενετίαν έφθ. 21 Ιουλ.                      |
| Εύάγγ. Νεόφυτος       | έτ. Κ. Τόγια         | 97                  | 3022          | εἰς Πειραιά 11 Ιουλ.  |
| Εύανδρος              | Γ. Νεόφυτου          | 06                  | 4432          | άργει Πειραιά 31 Ιουλ.  |
| Εύβοϊκος              | M. Βαλιά             | 98                  | 3543          | άργει Πειραιά 31 Ιουλ.  |
| Εύγενα Καμπάνη        | Μαρή Εμπειρίκου      | 22                  | 4792          | ex «Maid of Psara» εἰς Μπάρρου 31 Ιουλ.                         |
| Εύγενία               | G. N. Εμπειρίκου     | 98                  | 3470          | εἰς μεταφ. γκαλάνθρ. ἐκ Ρωσίας εἰς Πειραιά                      |
| Εύγ. Μ. Γουλανδρή     | άδ. Λιθανοῦ          | 15                  | 3687          | έφθ. Μπουένος "Αύρες Ρέδες 9 Ιουλ. και Ροζέριο 18               |
| Εύγ. Μυλωνᾶ           | B. και I. Κουτσόβου  | 03                  | 3276          | άργει Σύρου 31 Ιουλ.  |
| Εύγ. Σ. Εμπειρίκου    | Θ. Μολωνᾶ            | 01                  | 5148          | άργει Πειραιά 31 Ιουλ.  |
| Εύγ. Χανδρή           | Στ. Εμπειρίκου       | 20                  | 4862          | άργει Πειραιά 31 Ιουλ.  |
| Εύτυχία               | I. Δ. Χανδρῆ         | 22                  | 5108          | έιθληθε Χίον 27 Ιουλ. ἐκ Ρωσίας διά Βαλτιμέρην                  |
| Εύτ. Βεργωτή          | Γ. Βεργωτῆ           | 13                  | 5123          | άνεχ. Μπάρρου Μπλάκκων 24 Ιουλ. διά Μπουένος "Αύρες             |
| Zάννες Γούναρης       | Γρ. Βεργωτῆ          | 09                  | 2993          | άργει Πειραιά 31 Ιουλ.  |
| Zαννής Λ. Καμπάνης    | άδ. Γούναρη          | 07                  | 4407          | άνεχ. Ροζέριο 3 Ιουλ. δι' Όραν (διαταχής) ἐν πλώ 31 Ιουλ.       |
| Zαζαριώτα             | κληρον. Λ. Καμπάνη   | 20                  | 5298          | άνεχ. Πειραιά 14 Κλιν 17 Ιουλ. διά Ρωσίας φορτώνει              |
|                       | Γ. Λυκιαρδοπούλου    | 06                  | 4615          | άνεχ. "Εμπειρία 16 Ιουλ. Ούζαν 20 διά Θινίκην                   |

| ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ            | ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ                  | Έτος Ναυτ. | Τόν. Γκρές | ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΕΙΔΙΩΝ ΤΩΝ                        |
|-------------------------|-----------------------------|------------|------------|---|
| Ζηνοβία                 | έτ. «Μιχαλινού»             | 06         | 2947       | ἀργεῖ Πειραιά 31 Ίουλος   |
| Χάλιας Γ. Κουλουκουντής | έτ. «Απλαντικός»            | 11         | 4861       | ἀνεχ. "Αμαστρονταρί 26 Ίουν. διά Ροδόπιο ἑψθ. 23 Ίουλ.          |
| Χρώων                   | Χρ. Γ. Σοφώτου και Σιά      | 06         | 1516       | ἐκπ. Βρατίλαν 31 Ίουλ. ήλιας. Θά φορτώσω είτε διά Σικελίαν      |
| Θάσος                   | Πατριωτικής                 | 19         | 1565       | ἀνεχ. Πειραιά 30 Ίουλίου διά Βατοῦμ                             |
| Θεμιστοκλής             | 'Εθνικής                    | 07         | 5956       | ἀργεῖ Πειραιάς ἀπό ἐτῶν   |
| Θεόδωρος                | Α. Καλλινίκου               | 99         | 5660       | διήλθε Τενερίφραν 14 Ίουλίου διά "Αμβέρσαν, ἑψθ. 24             |
| Θεμώνη                  | «Κάσσος» Α.Ε.               | 29         | 3875       | Ἐψθ. Μπουάνος "Αύρες 11 Ίουλίου                                 |
| Θέτις                   | Ε. Χατζηγιάνη               | 30         | 4123       | ἀνεχ. "Αλγέριον 11 Ίουλ. διά Ρίθρο Πλέιτ                        |
| Θέτις εκ' Ιω. Λύρας     | Ιω. Γ. Άρρα                 | 19         | 2120       | Ἐψθ. Θεσλίνικην 17 Ίουλίου ἐκ Ρωσσίας                           |
| Θησεύς                  | Μ. Κουλουκουντή             | 99         | 3768       | ἀργεῖ Σύρου 31 Ίουλ.  |
| Θράκη                   | Πατριωτικής                 | 17         | 982        | ἀργεῖ Πειραιά 31 Ίουλ.  |
| Θρασύβουλος             | Α. Βογιατζήδη               | 12         | 3693       | ἀνεχ. Σάνη Πλέντρο ("Αργεντ.) 12 Ίουλ. διά "Αγγλ.—Κόντινεντ     |
| Ιάκωβος                 | Γ. Αγγελίδη                 | 01         | 2107       | Ἐψθ. Πειραιά 15 Ίουλ. ἐκ Σφάξ                                   |
| Ιθάκη                   | Σ. Βλασσοπούλου             | 11         | 4083       | ἀργεῖ 10άνην 31 Ίουλ. "Ενκυλώθη ἐκ Ρωσσίας διά Πλέιτ            |
| Ιθακος                  | Γ. Δρακούλη                 | 06         | 4070       | ἀνεχ. Βρατίλαν 30 Ίουλ. διά "Αμβέρσαν                           |
| Ιονία                   | Π. Χατζηγιάνη               | 08         | 3742       | ἀνεχ. Πλέιτ 2 Ίουλ. και "Αγιον Βικέντιον 25 διά Μασσαλίαν       |
| Ιρις                    | Ν. Αντωνίου                 | 00         | 1106       | ἀνεχ. Πειραιά 30 Ίουλ. διά Ρωσσίαν. Μετωνυμάσθη «Χρήστος Ζ.»    |
| Ισιδώρα                 | Γ. Ν. Κονδύλη               | 00         | 3899       | ἀνεχ. Πειραιά 27 Ίουλ. διά "Ανδρον—Ρωσσίαν                      |
| Ισίδ. Κοντογιάνης       | Στύλ. Κοντογιάνης           | 18         | 365        | Ἐψθ. Θυίνην 15 Ίουλ.  |
| Ισμήνη                  | Πλ. Βελάνια και Σιά         | 90         | 2399       | ἀνεχ. Στρατώνη 18 Ίουλ. διά Τεργέστην                           |
| Ιωάννης                 | Δ. Δάμπικη                  | 09         | 3667       | ἀνεχ. Σύρου 22. Κυπαρίσ. 21 Ίουλ. διά Ρωσσίαν                   |
| Ιω. Βάτης               | Θεοφ. Βάτη                  | 12         | 4418       | ἀνεχ. Gdynia (Πολ.) 11 Ίουλ. διά P. Ιαννέτρον, Ντεύτζενς 15     |
| Ιω. Ε. Γιανναγάς        | έτ. «Κάσσος» Α.Ε.           | 07         | 4616       | διήλθεν "Αγ.Βικέντιον 6 Ίουλ. Γιθραλτάρ 11 διά Τεργέστην ἑψθ.19 |
| Ιω. Καρράς              | Διδελ. Καρρά                | 17         | 3527       | διήλθεν Τενερίφραν 7 Ίουλ. διά Μπουάνος "Αύρες, Φ. Ρορόνχα 18   |
| Ιω. Κορκόδειλος         | Π. Κορκόδειλου              | 05         | 4071       | ἀνεχ. Πειραιά 11 Ίουλ. διά "Ερζεν. Γιθραλτάρ 22                 |
| Ιω. Νομικός             | Λ. Νομικού                  | 99         | 610        | εἰς ταξείδια Πειραιώς—Μάλτας                                    |
| Ιω. Π. Γουλανδρής       | Δ. Γουλανδρή                | 10         | 3750       | ἐκφ. εἰς Λαύριον 30 Ίουλ. για άνθρωπους ἐκ Τάιν                 |
| Ιω Φράγκος              | Μάρκ. Φράγκου               | 02         | 3442       | Ἐψθ. Σάνη Νικολάς 19 Ίουλ. διά "Αγγλίαν—Κόντινεντ)              |
| Κ. Κτιστάκης            | Γ. Κτιστάκη                 | 07         | 4291       | Ἐψθ. Ρίον Ιαννέτρον 17 Ίουλ.                                    |
| Κ. Λόρας                | Η. Λόρα                     | 02         | 3091       | ἀργεῖ Πειραιά 31 Ίουλ.  |
| Κ. Χατζηπατέρας         | Κ. Χατζηπατέρα              | 09         | 4344       | εἰς Πειραιά 31 Ίουλ. ὑπό φόρτωσιν διά "Αλεξανδρείαν             |
| Καθαρὰ                  | Γ. Καραβέλα                 | 91         | 2661       | ἀργεῖ Πειραιά 31 Ίουλ.  |
| Καλαφάτης               | Κ. Καλαφάτη                 | 17         | 4213       | ἀνεχ. Σάνη Νικολάς 18 Ίουλ. διά Λάζ Πάλμας                      |
| Καλλιόπη                | Δ. Πατέρα                   | 10         | 4948       | ἀνεχ. Ρίθρο Πλέιτ 23 Ίουλ. διά Χούλλα. ἑψθος 28 Ίουλ.           |
| Καλούνδω                | Γ. Ασημούριτη               | 04         | 4921       | ἀνεχ. Πειραιά 12 Ίουλ. διά Κελάμας, ἐκφορτώνεις σίτον           |
| Καλυψώ Βεργωτή          | Γερ. Βεργωτή                | 18         | 5686       | ἀσύγει "Αργοστόλι 31 Ίουλ.                                      |
| Καπετάν Στρατής         | Δ. Κουμπῆ                   | 06         | 3547       | ἀνεχ. Πόρτα Τάλπων 11 Ίουλ. διά Τοιδιταβέκιαν ἑψθ. 23           |
| Καρδάμυλα               | Δ. Μέλη                     | 05         | 3563       | ἀν. Σάνη Νικολάς 6 Ίουλ. Γιθραλτάρ 11 διά Τεργέστην             |
| Κάρολος                 | Δ. Λογοθέτη                 | 00         | 3308       | εἰς Ρωσσίαν 30 Ίουλου ὑπό φόρτ. σίτον διά Κόντινεντ             |
| Κάσος                   | έτ. «Κάσσος» Α.Ε.           | 07         | 4875       | ἀνεχ. Σάνη Νικολάς 2 Ίουλ. διά Ηράλθεν "Αγ. Βικέντιον 22        |
| Κάτε                    | Ν. Λυκιαρδοπούλου           | 18         | 5197       | ἀνεχ. Γκάλιθεστον 22 Ίουλ. διά Ελλάδα                           |
| Κάτε                    | Φ. Πανᾶ                     | 98         | 3089       | διήλθε Κηφαληγίαν 31 Ίουλ.                                      |
| Κατερίνα                | Γ. Μ. Κουλουκουντή κ.λ.π.   | 00         | 3147       | διήλθε Κηφαληγίαν 31 Ίουλ. διά Κόντινεντ                        |
| Κατερίνα, (τάνκερ)      | I. Γαλάνη                   | 87         | 2495       | ἀργεῖ εἰς Κων(πολ)ιν 31 Ίουλ.                                   |
| Κατίνω                  | Κ. Χατζηπατέρα              | 96         | 2578       | ἀνεχ. Νοδορωσίσκην 11 Ίουλ. διά Σαλέρνο, ἑψθ. 19                |
| Κατίνα                  | Γ. Γρέγου                   | 01         | 4649       | εἰς Πειραιά 31 Ίουλ. "Επικενυδεταί:                             |
| Κατίνα εκ Δέσπω         | Ν. Δ. Μαυριδόγλου           | 99         | 1819       | φθίνεις Πειραιά 1—2 Αύγ. ἐκ Σαδόννας                            |
| Κέιπ Κόρσο              | 'Αθ. Κουλούρων και Κ. Ξένου | 05         | 3890       | ἐψθ. Πάτρας 7 Ίουλ. και Χαλκίδα 24                              |
| Κιμώλος                 | Παπαδημητρίου               | 89         | 2455       | ἀργεῖ Πειραιά 31 Ίουλ.  |
| Κλεάνθης                | Δ. Βογιατζήδη               | 11         | 4153       | ἀνεχ. Ροδόπιο 21 Ίουλ. διά Λάζ Πάλμας                           |
| Κλεοπάτρα               | Δ. Μάντακα                  | 07         | 3900       | ἀργεῖ Πειραιά 31 Ίουλ.  |
| Κοριάννα                | Α. Μπεκκάτωρου              | 99         | 5170       | διήλθε Τενερίφραν 12 Ίουλ. διά Λαυδίνον, ἑψθ. 21                |
| Κωνστ. Κουτσοδόντης     | Α. Κ. Κουτσοδόντη           | 04         | 4160       | διήλθε Λάζ Πάλμας 16 Ίουλ. διά Βενετίκην, Γιθραλτάρ 22 Ίουλ.    |
| Κώστας                  | Π. Σταυρούλοπούλου & Σιά    | 96         | 1346       | ἐν πλήθ. ἐξ Ιταλίας 24 Ίουλ. διά Ρουμανίαν                      |
| Κώσταντη                | Δ. Πατέρα                   | 13         | 4316       | Ἐψθ. Πειραιά 3 Ίουλ.  |
| Κώστης                  | Κ. Λεμού και Σιά            | 05         | 2426       | Ἐψθ. Τεργέστην 12 Ίουλ. και ἀνεχ. 21 διά Χίον                   |
| Λέανδρος                | Γίδων Χατζηπατέρα           | 01         | 3298       | Ἐψθ. Πειραιά 16 Ίουλ. ἐκ Ραδίννας, ἀργεῖ 31                     |
| Λουκία, τάνκ            | I. Μαυρή και Σιά            | 10         | 2143       | εἰς συνεχή ταξείδια Κωνστάντζης—"Αλεξανδρείαν                   |
| Μαίνητ διά Σάμος        | A. Κουλούθρου               | 01         | 1190       | ἀργεῖ Πειραιά 31 Ίουλ.  |
| Μαίην N.                | Δημ. Πατέρα                 | 09         | 4330       | ἀνεχ. Όραν 8 Ίουλ. διά Μασσαλίαν, ἑψθ. 14                       |
| Μαϊώτις                 | Α. Συνοδινού                | 88         | 1709       | ἐκφορτώνεις εἰς Τόνιδα Ίουλ. 31                                 |
| Μάκης                   | Ε. Κ. Βλασσοπούλου          | 06         | 3546       | ἀργεῖ Πειραιά 31 Ίουλ.  |
| Μαραθόν                 | Μ. Χρυσούκη                 | 05         | 3876       | ἀργεῖ "Αμαστρονταρί 31 Ίουλ.                                    |
| Μαργαρίτα               | Γεωργιάδην και Σοφίανο      | 89         | 2187       | ἀργεῖ Κον(πολ)ιν 31 Ίουλ.                                       |
| Μαρκάκης                | Ε. Μάρκου                   | 04         | 4229       | ἀνεχ. Σαουθμπορτ 22 Ίουλ. διά Κάρδιφ, ἑψθ. 24                   |
| Μαριάννα εκ Ιάσων       | Ηλιάτ. Βελάνια και Σιά      | 90         | 1083       | ἀνεχ. Γαλάτας 27 Ίουλ. διά Σιρίαν                               |
| Μαριάννα                | Σ. Βλασσοπούλου             | 07         | 4225       | ἀνεχ. Κάρδιφ 23 Ίουλ. διά Θύνιγην                               |
| Μαρία                   | Κ. Λεμού                    | 01         | 3090       | εἰς Ηράλθεν Όραν 17 Ίουλ. διά Βενετίκην                         |
| Μαρία                   | Σ. Περή κ.λ.π.              | 00         | 1216       | ἀργεῖ Χίον 31 Ίουλ.   |
| Μαρία M. Διακάκη        | Μ. Διακάκη                  | 10         | 4362       | ἀργεῖ Σύρου 31 Ίουλ.  |
| Μαρία N. Ρούσσου        | Κυρ. Βενιζέλου              | 09         | 3729       | ἀνεχ. Πειραιά 24 Ίουλ. διά Ρωσσίαν                              |
| Μαρία Νομικού           | Κα Νομικού                  | 99         | 1165       | Ἐψθ. Νεάπολιν 7 Ίουλ. και Μάλταν 20, ἑψθ. Πειραιά 27            |
| Μαρία Π. Ξυλά           | Μ. Καρρά                    | 02         | 3254       | ἀργεῖ Χίον 31 Ίουλ. ἀπό 9 Ίουλ.                                 |
| Μαρία Σταθάτου          | Δ. Σταθάτου                 | 19         | 5229       | διήλθε Ντακάρη 11 Ίουλ. διά Λίθαρποιλ, ἑψθ. 25                  |
| Μαριγώ Λ.               | Ν. Λύρα                     | 02         | 4146       | ἀνεχ. Βενετίκην 17 Ίουλ. διά Πειραιά, ἑψθ. 21                   |
| Μαρριέττα               | Ν. Εύσταθιου                | 06         | 4660       | ἀνεχ. "Αλγέριον 26 Ίουν. διά Μπ. "Αύρες, ἑψθ. 24 Ίουλ.          |
| Μαριέττα Νομικού        | Η. Νομικού                  | 82         | 1834       | ἀνεχ. Μαριανούπολην 2 Ίουλ. διά Γένοβαν, ἐκφορτ. 20             |
| Μαριόγκα Δ. Θερμώτη     | ἀδελφήν Κιρτάτα             | 04         | 4784       | ἀνεχ. Gdynia (Πολωνία) 2 Ίουλ. διά Νεάπολιν, ἑψθ. 26            |

| ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ          | ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ                 | Έτος ναυπ. | Τόν. Γκρός | ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΕΙΔΙΩΝ ΤΩΝ                            |
|-----------------------|----------------------------|------------|------------|---|
| Μαριόγκα I. Γουλανδρή | άδ. Γουλανδρή              | 05         | 3904       | άργει Πειραιά 31 Ίουλ.  |
| Μαριόγκούλα           | ΙΙ. Γουλανδρή και Σία      | 01         | 3540       | άνεχ. Πειραιά 24 Ίουλίου δι' "Ανδρον Ρωσίαν διηλθε Κ)λιν 27         |
| Μαρούκω Πατέρα        | Δ. Πατέρα                  | 17         | 4269       | άνεχ. Μπάρρου 1 Ίουλ. διά Ροζέριο, έφθ. 28                          |
| Μαρούλα               | άδ. Πρωτού                 | 12         | 4307       | διηλθε Νέσσερ 15 Ίουλ. διά Χαϊλά έφθ. 16                            |
| Μαρούσιώ              | Ν. Μ. Πιεζήκου             | 02         | 4152       | άργει Σύρου 31 Ίουλ.  |
| Μαρούσιώ Κουλούθρου   | Α. Μ. Κουλούθρου           | 07         | 3556       | διηλθε Wick 21 Ίουλ. διά Σάρπινες, έφθ. 26                          |
| Μαρούλιώ Β. Πολέμη    | Α. Β. Πολέμη               | 06         | 3732       | εἰς Jacobstad 30 Ίουλ. όπό φόρτ. ξυλείας δι' "Αγγλίαν               |
| Μασαλιώτις            | Θ. Λιαρούτσου              | 99         | 4076       | άργει Σπάτες 31 Ίουλ.   |
| Μαστραντρέας          | Μαστραντρέας και Σιμεωνίδη | 01         | 3281       | διηλθε Αλές Πάλμας 21 Ίουλ. διά Βενετίαν                            |
| Ματθαίος              | Η. Μ. Λώρης                | 04         | 2434       | διηλθε Κ)λιν 25 Ίουλ. έκ Ρωσίας δι' Ιταλίαν                         |
| Ματρόννα              | Ν. Βογιατζήδη              | 02         | 2846       | άργει Πειραιά 31 Ίουλ.  |
| Μεμάς                 | Α. Βεργοτῆ                 | 00         | 4359       | άνεχ. Βενετίαν 11 Ίουλ. διά Ραδέννυν έφθ. 13                        |
| Μέντωρ                | Γ. Δρακούλη                | 02         | 3050       | άνεχ. Παλέρμο 7 Ίουλ. έφθ. Γαλάτο: 16 (διά Μπάνιαν—Μασσαλίαν)       |
| Μερόπη                | Κ. Καλαφάτη                | 11         | 4181       | άνεχ. Μπουένος "Άλεξ 18 Ίουλ. διά Μασσαλίαν                         |
| Μεσαθοδότι            | Α. Κεράνη                  | 98         | 3550       | άνεχ. "Εμπειρία 9 Ίουλ. διά Χαλκίδα έφθ. 27                         |
| Μηνᾶς                 | Έμπηρη και Γερογιάννη      | 01         | 3004       | άργει Πειραιά 31 Ίουλ.  |
| Μίνα Ε. Τρικόγλου     | Έλενθο Τρικόγλου           | 15         | 4273       | διηλθε Αλές Πάλμας 20 Ίουλ. δι' "Αμβέρσαν                           |
| Μιχαήλ                | Δ. Μ. Λογοθέτη             | 05         | 3049       | άνεχ. Σύρου 18 Ίουλ. Κ)λιν 20 διά Ρωσίαν                            |
| Μιχαήλ Ε. Γιανναγάς   | Ν. Μ. Γιανναγάς            | 01         | 3319       | άνεχ. Ροζέριο 15 Ίουλ. δι' "Αγ. Βικέντιον (δικτ.)                   |
| Μιχαήλ Λ.             | I. Λιθανοῦ                 | 13         | 4160       | άνεχ. Σάντα Φέ 24 Ίουλ. διά Δουγκέρχην                              |
| Μιχαήλ Λ. Έμπειροίκος | Στ. Έμπειροίκου            | 18         | 5202       | έφθ. Πειραιά 11 Ίουλ. έκφορτ. σίτον 31                              |
| Μιχαήλ Ν. Μαρής       | Ν. Μαρή                    | 99         | 3926       | άργει Σύρου 31 Ίουλ.  |
| Μιχαλάκης             | Ν. Εύσταθίου και Σία       | 04         | 3146       | έφθ. Σάρρα Λεόνα ("Αν. Αφρική) 12 Ίουλ.                             |
| Μιχαλής Πουτούς       | Η. Μ. Πουτούς              | 00         | 3672       | έφθ. Ταργάστην 15 Ίουλ. και άνεχ. 21 διά Ραδέννυν                   |
| Μιχαλής Ξυλάς         | άδ. Ξυλά                   | 06         | 3828       | άνεχ. Ροζέριο 16 Ίουλ. δι' "Αγ. Βικέντιον (δικτ.)                   |
| Μίμης Χ ανδρής        | I. Δ. Χανδρή               | 92         | 1630       | έφθ. Η περιήλιο 19 Ίουλ. έκ Μπάρι:                                  |
| Μονάρχες              | Γ. Χρουσάκη                | 94         | 3457       | άνεχ. Η περιήλιο 7 Ίουλ. διά Κρήτην Κύπρου και Χαϊλά                |
| Μονίτωρ               | Σ. Φαρκούχη                | 06         | 3704       | άργει Η περιήλιο 31 Ίουλ.   |
| Μωρηάς                | Σ. Φαρκούχη                | 02         | 3734       | άνεχ. Δάντιον 8 Ίουλ. διά Μπάνιαν, Γερμανική 19                     |
| Ναγός                 |                            |            |            |   |
| Νανάρχος Γ. Σαχτούρης | άδ. Λιθανοῦ                | 10         | 4111       | διηλθεν Οράνι 3 Ίουλ. διά Ρίθερ Πλέιτ:                              |
| Νάρκισσος             | ΙΙ. Σαχτούρη               | 02         | 1953       | άνεχ. Θ)κην 10 Ίουλ. δι' "Οδησσόν Κ)λιν 13, φορτώνε:                |
| Ναυτίλος              | Γ. Ν. Σταθάτου             | 06         | 4313       | άνεχ. Μπάρριαν Μπλάχικην 22 Ίουλ. δι' "Αγ. Βικέντιον                |
| Νέα Τύχη              | Δ. Ι. Γουλανδρή            | 04         | 3531       | άνεχ. Κάρδεφ 4 Ίουλ. διά Σαλαμίνα έφθ. 20 Ίουλ.                     |
| Νεράΐδα               | Στ. και Δημ. Φαφαλίου      | 12         | 3451       | έφθ. Λάζ Πάλμας 10 Ίουλ. και άνεχ. 23 διά Μπ. "Άλεξ:                |
| Νεφέλη                | Μ. Χρουσάκη                | 03         | 2759       | τάξις τοάτες "Αρχαγγέλου-Αγγλίας διά Ρωσ. ξυλείαν                   |
| Νήτιον                | άδ. Κουτσούκου             | 97         | 3743       | έφθ. Ρόττερνταμ 12 Ίουλ.  |
| Νήρευς                | A. I. Καλλινίκου           | 05         | 4274       | άνεχ. Μπάρρη 24 Ίουλ. δι' Ιππίκου, έφθ. Μπ. "Άλεξ 24 Ίουλ.          |
| Νήριτος               | Έρμη. Χατζηλίτια           | 13         | 6694       | άνεχ. Φλωρίδη 21 Ίουλ. διά Ροζέριο                                  |
| Νίκη                  | Γ. Δρακούλη                | 07         | 3854       | άνεχ. Κάρδεφ 16 Ίουλ. διά Σάντα Φέ                                  |
| Νικολής               | Δ. Βογιατζήδη              | 17         | 958        | άνεχ. Μασσαλίαν 18 και Σάντα 21 Ίουλ. διά Καλάμιας                  |
| Νίκος                 | N. Γ. Μωράτη               | 21         | 3576       | άργει Σύρου 31 Ίουλ.  |
| Νίκος Βαλμάδης        | A. Γρυπαίου                | 14         | 3892       | άνεχ. Μπάρρη 24 Ίουλ. διά Ροζέριο, έφθ. 23                          |
| Νίκος Μάρκου          | Σ. Ν. Βαλμάδη              | 01         | 3920       | άργει Σύρου 31 Ίουλ.  |
| Νικόλαος              | E. Μάρκου                  | 12         | 4235       | όποιο φόρτωσεν εἰς Νοθορωσίαν 31 Ίουλ.                              |
| Νικόλαος              | N. Δ. Βούλγαρη             | 01         | 3634       | άργει Απρελάκης: άπό έτων   |
| Νικόλαος Άθανασούλης  | άδ. Ηγήτα                  | 80         | 1302       | έφθ. Η περιήλιο 23 Ίουλ. έκ Μερσίνης                                |
| Νικόλαος Νομικός      | άληρη. Άθανασούλη          | 01         | 3572       | άνεχ. Ρόττερνταμ 22 Ίουλ. δι' Οράνι                                 |
| Νικόλαος              | Δ. Νομικοῦ                 | 99         | 625        | διηλθε Λάζ Πάλμας 22 Ίουλ. διά Ροζέριο έφθ. 20 Ίουλ.                |
| Νικόλαος "Αγγελος     | B. Σ. Ρωσολύρου            | 10         | 4510       | άργει Η περιήλιο 31 Ίουλ.   |
| Νικόλαος Πατέρας      | 'Ιω. Αγγέλου               | 12         | 4351       |   |
| "Ομηρος               | N. Πατέρα                  | 06         | 3435       |   |
| Οινούσιος             | Λεων. Σπινάρη              | 84         | 1366       | εἰς Γαλάτα: 31 Ίουλ. όπό φόρτ. δι' "Ελλάδα                          |
|                       | N. Πατέρα και οιών         | 04         | 5804       | άνεχ. Μπ. "Άλεξ 22 Ίουλ. διά Λάζ Πάλμας                             |
| P. Μαργαρώνης         | Δημ. Μαργαρώνης            | 13         | 4979       | άνεχ. Κάρδεφ 3 Ίουλ. διά Μπ. "Άλεξ                                  |
| Παναγής               | N. Λυκιαρδοπούλου          | 20         | 5187       | διηλθε Κ)λιν 27 Ίουλ. έκ Χαϊφάς διά Θεοδόσιαν                       |
| Παναγής Βαλλιάνος     | A. Σ. Βαλλιάνου            | 04         | 2980       | άργει Σύρου 31 Ίουλ.  |
| Παναγής Μ. Χαδούλης   | I. Χαδούλη                 | 07         | 3821       | διηλθε Γερμανική 8 Ίουλ. διά Μπ. "Άλεξ                              |
| Πανομήτης             | I. Λυγίζους κλπ.           | 05         | 4327       | άνεχ. Νικαράγου (N. Άμερ.) 1 Ίουλ. διά Ντιέππηγη, "Αγ. Βικέντιον 20 |
| Παντελής              | άδ. Παντελή                | 91         | 2411       | εἰς Νοθορωσίαν 31 Ίουλ. άνεχ. οιράν φορτ.                           |
| Παπαλεμός             | Γ. Α. Γεωργιλή             | 10         | 3748       | άνεχ. Τάιν 23 Ίουλ. δι' "Αρχάγγελον                                 |
| Παρθενών              | άδ. Πειθή                  | 08         | 3189       | παρέμενεν εἰς Αλεξανδρείαν 20 Ίουλ.                                 |
| Πάρος                 | Κρητικοῦ                   | 94         | 951        | άργει Σάνταν 31 Ίουλ.   |
| Πελαγία               | Στυλ. Καστάνου             | 05         | 3157       | άνεχ. Βενετίαν 16 Ίουλ. δι' "Οδησσόν, Κ)λιν 23                      |
| Περράκης Λ. Καμπάνης  | άληρη. Α. Καμπάνη          | 10         | 3584       | άνεχ. Ροζέριο 23 Ίουλ. δι' "Αδριατικήν, Λάζ Πάλμας 20 Ίουλ.         |
| Περούνης              | έτ. «Ατλαντικός» A.E.      | 06         | 4852       | έφθ. Νεκότσα 18 Ίουλ.   |
| Πεταλοίτι             | Μαρή. Έμπειροίκου          | 17         | 5126       | άνεχ. Νοβόπορτ 11 Ίουλ. δι' "Αλ. θρείαν                             |
| Πετρολίνα, (τάνκερ)   | T. Κυρτίλλου               | 10         | 579        | εἰς ματαρ. πετρελ. Κωνσταντίνης—Σύριξ                               |
| Πέτρος Νομικός        | H. Νομικοῦ                 | 93         | 2522       | έφθ. Η περιήλιο 19 Ίουλ. παρέμενε 31                                |
| Πηλεύς                | E. Χατζηλίτια              | 28         | 4895       | άνεχ. Τάιν 11 Ίουλ. δι' "Οράνι έφθ. 19                              |
| Πλαταιάι              | Γ. Γρέγου                  | 97         | 3039       | άνεχ. Τάιν 4 Ίουλ. διά Βενετίαν έφθ. 21                             |
| Πολέμης               | K. Α. Πολέμη               | 09         | 1457       | εἰς "Ανδρον 18 Ίουλ. και εἰς Νοθορωσ. 31 φορτ.                      |
| Πόλι                  | έτ. «Κάσσος» A.E.          | 97         | 2861       | εἰς "Οδησσόν 20 Ίουλ. όπό έκφ.                                      |
| Πολύντωρ              | Γ. Δρακούλη                | 14         | 4077       | διηλθεν Όράνι 10 Ίουλ. διά Τεργ., έφθ. 23 και Ραδέννυν 30           |
| Πολύντωρ              | E. Μιχαλίτσανου            | 07         | 4937       | διηλθε Κ)λιν 22 Ίουλ. έκ Νικολάτεφ διά Γερμανική                    |
| Πόντος                | Γ. Γράτσου                 | 12         | 4013       | άνεχ. Βρατλίαν 30 Ίουλ. δι' "Αλγέριον—Ρόττερνταμ                    |
| Πόπη                  | M.χ. Βερνίκου              | 96         | 1594       | άνεχ. Η περιήλιο 23 Ίουλ. Κ)λιν 25 φορτ. Χερσόνειαν 30              |
| Ποσειδώνων            | Κυρ. Βενιζέλου             | 09         | 3895       | άνεχ. Γένοβαν 9 Ίουλ. Κ)λιν 17 Όδησσόν 19 διά Χερ. έφθ. 20          |
| Πρίσινας              | έτ. «Κάσσος» A.E.          | 07         | 3823       | άνεχ. Ροζέριο 8 Ίουλ. και Μπάρριαν (Βρετ.) 22 διά Ρόττερνταμ        |
| Προφίτης Ηλίας        | E. Σενίδης και Σία         | 79         | 1169       | άργει Χίον 31 Ίουλ.   |
| Πρωτεύς               | έτ. «Ατλαντικός» A.E.      | 06         | 4081       | έφθ. Λονδίνον 9 Ίουλ. και Τάιν 18                                   |
| Πρώτος                | G. N. Λουλούδη             | 03         | 1171       | άνεχ. Η περιήλιο 25 Ίουλ. διά Δούναβη—Βαγγάζη                       |

| ΟΝΟΜΑ ΠΑΙΟΥ            | ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ                | Έτος Ναυπ. | Τόν. Γκρός | ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΕΙΔΙΩΝ ΤΩΝ   |
|------------------------|---------------------------|------------|------------|--|
| Πυθέας                 | I. Ταλάκη                 | 02         | 3028       | άνεχ. Μελίλλαν 18 Ίουλ. διά Χέρνοσκντ, Ογδάν 21  |
| Ρίτα                   | Γ. Πανᾶς                  | 01         | 2495       | Σενήλθε Χαμμέρσχούς 12 Ίουλ. (Δ.) έφθασεν Δάντσιγκ 13  |
| Ρίτα Χανδρή            | I. Δ. Χανδρή              | 90         | 1217       | άνεχ. Ήρότ Σάτη 15 Ίουλ. διά Βηρυττόν  |
| Ρόκος Βεργωτῆς         | Γερ. Βεργωτή              | 19         | 5637       | άνεχ. Μεσσήνην 3 Ίουλ., Γιβραλτάρ 9 διά Μπουένος Αϊρες   |
| Σαπφώ εκ Ίω. Πατέρας   | νιόν N. Πατέρα            | 07         | 3874       | άργει Χιον 31 Ίουλ.  |
| Σαρωνικός              | Μαρή Έμπειρηκος           | 12         | 3548       | έφθ. Πειραιά 4 Ίουλ. έκ Κάρδιφ, ένωνταν 31   |
| Σόκομπελ. (τάνκερ)     | έτ. «Σόκομπελ»            | 30         | 1654       | διηγήθει Κονγκλίν 24 Ίουλ. διά Λά Νούβελλ  |
| Σοφία Θεοδωροπούλου    | Φ. Θεοδωροπούλου          | 99         | 1518       | έφθ. Βρατλάν 31 Ίουλ. για ζήνθη, θά φρετώσει είτε διά Κύπρου ταύρο—ταύρα. Έφθασεν Λονδίνον 16 Ίουλ. έξι Αρχαγγέλου |
| Σούνιον                | Μαρή Έμπειρηκος           | 19         | 3054       | άνεχ. Σούντερλαντ 9 Ίουλ. διά Όράν, Γιβραλτάρ 14   |
| Στάμος Φαφαλίδης       | Σ. καὶ Δ. Φαφαλίδη        | 06         | 3990       | άνεχ. Ηπειριά 14 Ίουλίου διά Ρουμανίαν, έφθ. Γαλάτος 19  |
| Στάμης Α.              | Ά. Αποστολοπούλου         | 81         | 987        | έφθ. Σάντα Φέ 9 Ίουλ.  |
| Στέφανος Κωστομένης    | Ε. Κουλουκουντή           | 11         | 5409       | έφθ. Τεργέστην 13 Ίουλ. και Βενετίκην 20   |
| Στρατῆς                | Μ. Κυδωνιάνης             | 03         | 3893       | άνεχ. Άλεξανδρειαν 11 Ίουλ. διά Σπαλάτον   |
| Στυλιανή               | άδ. Ησιόη                 | 93         | 1828       | έφθ. Πειραιά 25 Ίουλίου έκ Σπαλάτον  |
| Στυλιανός              | Π. Σ. Αντόπου             | 04         | 3564       | άνεχ. Δάντσιγκ 17 Ίουλίου, Ντόβερ 21 διά Λαζέρον   |
| Στυλιανός Κουτσοδόντης | Α. Κ. Κουτσοδόντη         | 05         | 3076       | έφθ. Σάντα Φέ 9 Ίουλ.  |
| Τάκης                  | Π. Σ. Αντόπου             | 04         | 1698       | διηγήθει Κ)λαν 25 Ίουλ. έκ Ρωσίας διά Μεσογείου  |
| Τερέζα Κοντογιάννη     | Στυλ. Κοντογιάννη         | 89         | 764        | έφθασεν Καλαμάς 8 Ίουλίου και Μέντνα 14  |
| Τηθύνς                 | Γ. Φ. Αυδρέαδη            | 00         | 3606       | άνεχ. Αμβέρσαν 17 Ίουλίου διά Όράν   |
| Τηλέμαχος              | Γ. Δρακούλη               | 11         | 3562       | έφθ. Αμβέρσαν 18 Ίουλ. και άναχ. Ι Αγ. διά Βενετίκην-Ραδέννων  |
| Τίμιος Σταυρός         | Β. Λαζανού                | 02         | 3561       | έφθ. Πειραιά 8 Ίουλ. έκφ. Ρωσικόν για ζήνθη  |
| Τό - Κύμα              | Α. Κωνσταντινίδη          | 05         | 3721       | έφθ. Κοπεγχάγην 8 Ίουλίου και Λένινγραδ 20 Ίουλίου   |
| Τρίαντα                | Γ. Λεμοδ και Μ. Γεωργιανή | 00         | 4358       | άργει Ηπειριά 31 Ίουλίου   |
| Τρίτων                 | Γ. Γράτσου                | 14         | 4211       | άνεχ. Κάρδιφ 17 Ίουλ. διά Ήρότ Σατή, Γιβραλτάρ 21  |
| Τσιροπινάς             | Κ. Α. Τσιροπινάκη Υιος    | 14         | 3895       | άργει Σύρον 31 Ίουλίου   |
| Τώνης Χανδρής          | Ι. Δ. Χανδρή              | 04         | 2689       | έφθ. Ρουέν 18 και άνεχ. 23 διά Λένινγραδ   |
| Υδρα                   | Γκ. Κουλούρα              | 00         | 3513       | άνεχ. Πειραιά 25 Ίουλίου διά Μαριανούπολιν   |
| Υδραίος                | Α. Κουλούρα και Κ. Ξένου  | 02         | 4476       | άργει Πειραιά 31 Ίουλίου   |
| Φαέθων                 | άδ. Λιθανού               | 13         | 4168       | άνεχ. Μοντεβίδεο 11 Ίουλ. διά "Αγ. Βικέντιον   |
| Φαιδων                 | Π. Άλεξάτου και Σία       | 89         | 1882       | άνεχ. Βριενδήσιον 11 Ίουλίου διά Σπαλάτον  |
| Φαινομένη              | Α. Βλαχάκην               | 08         | 3501       | διηγήθει Κ)πολιν 18 Ίουλ. διά Μαριανούπολιν, έφθ. 23   |
| Φιλομήλα               | Σ. Καταπόδη               | 98         | 3175       | άνεχ. Όράν 14 Ίουλ. διά Σούντερλαντ, έφθ. 25   |
| Φιλοίσβος              | Κ. Α. Βογιατζόγλου        | 81         | 746        | εις Πειραιά 31 Ίουλίου [άποθηκη σίτου]   |
| Φιλωρεντία Σ.          |                           | 97         | 2024       | άνεχ. Βόλον 14 Ίουλ., Κων)πολιν 15 διά Νοβερωσίουν   |
| Φραγκούλα Β. Γουλανδρή | άδ. Γουλανδρή             | 18         | 5304       | άργει Πειραιά 31 Ίουλ.   |
| Φωτεινή Καρρά          | άδ. Καρρά                 | 08         | 4396       | εις Δάντσιγκ 31 Ίουλ. υπό φρέτωσιν   |
| Φώτης                  | Ν. Λουκαρδοπούλου         | 12         | 3507       | άνεχ. Σάν Νικολάς 23 Ίουλίου διά Τενερίφφων  |
| Φωφώ Μακρή             | Π. Μακρή                  | 03         | 1013       | άνεχ. Πειραιά 18 Ίουλίου διά Ρουμανίαν εφθασ. 22   |
| Φωνάρης                | έτ. Ατλαντικός            | 07         | 2981       | άργει Πειραιά 31 Ίουλίου   |
| Χαδιώτης               | έτ. «Κάσσος» Α.Ε.         | 29         | 4386       | άνεχ. Σάν Νικολάς 18 Ίουλίου διά Λάς Πάλμας  |
| Χαράλαμπος             | 'Αντ. Γιαννουλάτου        | 01         | 4389       | έφθ. Πειραιά 12 Ίουλίου διό "Ερδεν έκφρατώνει για ζήνθη  |
| Χαράλαμπος Π.          | Π. Ι. Πατέρα και Σία      | 07         | 4362       | άνεχ. Μπουένος "Αύρες 24 Ίουλ. διά Λάς Πάλμας  |
| Χέλατρος               | έτ. «Κάσσος» Α.Ε.         | 14         | 3489       | άνεχ. Jucaro (Κούδες) 1 Ίουλ. διά Γκόττερμπουργκ, Νίτον 20   |
| Χίος                   | Σ. Περρή κ.λ.π.           | 88         | 1356       | άργει Πειραιά 31 Ίουλ.   |
| Χλόη                   | Ν. Λουκαρδοπούλου         | 99         | 5730       | έφθ. Πειραιά 11 Ίουλίου έκφρατώνει σίτον 31  |
| Χριστίνα               | Α. Βογιατζόγλη και Σία    | 98         | 3438       | άργει Σύρον 31 Ίουλίου   |
| Χριστόφορος            | έτ. «Χίος» Α.Ε.           | 10         | 4109       | άργει Πειραιά 31 Ίουλίου   |
| Χρυσάνθη               | άδ. Πατέρα                | 00         | 3217       | άνεχ. Χιον 19, έφθ. Δούναβιν 23  |
| Χρυσάνθη Σταυρούδη     | I. Σταυρούδη              | 90         | 2223       | άργει Πειραιά 31 Ίουλίου   |
| Χρυσή                  | Π. I. Γουλανδρή           | 13         | 5367       | άργει Πειραιά 31 Ίουλίου   |
| Ψαρά                   | Κ. Δ. Καλαφάτη            | 03         | 2907       | άργει Πειραιά 31 Ίουλίου   |
| Ωκεανία                | M. Καρβαλή                | 07         | 4843       | άνεχ. Leixoes [Πορτογαλίας] 23 Ίουλίου διά Μπάρρο, έφθ. 25   |
| Ωκεανίς                | I. Ταχιμιντζή             | 96         | 3471       | άνεχ. Όράν 11 Ίουλοτο, Κ)πολιν 23 διά Ρωσίκην  |
| Ωρίων                  | έτ. Χίος» Α.Ε.            | 96         | 3256       | άργει Πειραιά 31 Ίουλίου   |
| Ωρωπός                 | <Μαρή Έμπειρηκος          | 13         | 3475       | άνεχ. Όράν 20, Γιβραλτάρ 22 Ίουλίου διά Λάζη   |

(Τής ίδιας ή πιο πρόσφατης της τελευταίας αναφοράς των «Ναυτικών Χρονικών» και έκ τοῦ «Αρχείου Λιστών»).

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΒΕΡΝΙΚΟΣ  
ΝΑΥΑΓΟΣΩΣΤΙΚΑ - ΡΥΜΟΥΛΚΑ  
ΟΙΚΟΣ ΙΔΡΥΘΕΙΣ ΕΝ ΚΠΟΛΕΙ 1889

Ρυμονίκια κατάλληλα διὰ παντὸς εἰδούς Ρυμονίκιας

Εἰδικὰ ταχύπλοα σκάφη δι' έκδοσιμάς.

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

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

Τὸ μεγαλύτερον καὶ ἵσχυρότερον Ελληνικὸν ναυαγοσωστικὸν.

Ἐφωδιασμένον μὲ τὰ τελειότερα ναυαγοσωστικὰ μηχανήματα Ἀντίλια 4.000 τόννων καθ' ὄραν.

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