

NAYTIKA XPONIKA



15η Αυγούστου 1931

Αρ. Φύλλου 16

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ Α! ΑΡΙΘ. 16. = ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ = ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, 15 ΑΥΓΟΥΣΤΟΥ 1931

ΕΙΣ ΤΗΝ ΚΡΙΣΙΜΟΝ ΚΑΜΠΗΝ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΜΑΣ

ΑΣ ΑΝΟΙΧΘΟΥΝ ΝΕΟΙ ΟΡΙΖΟΝΤΕΣ ΔΡΑΣΕΩΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΝ ΤΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ

ΝΕΟΙ ΑΝΔΡΕΣ ΑΣ ΑΝΑΛΑΒΟΥΝ ΤΗΝ ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑΝ

Πρόδης τί νὰ δποκορίψωμεν τὰ σφάλματα, ἀφοῦ πολλὰ διεπράχθησαν καὶ νὰ μὴ καταλογίσωμεν τὰς εὐθύνας, ἀφοῦ πολλοὶ εἶνε οἱ υπεύθυνοι; Τὸ δ' ἀποτέλεσμα; 'Ἡ σημερινὴ κρίσιμος θέσις τῆς Ἑλληνικῆς ἐμπορικῆς Ναυτιλίας. Κατελήφθη ἀνέτοιμος ὑπὸ τῆς παγκοσμίου κρίσεως, ἐστερρημένη τῶν στοιχείων ἐκείνων, ἄτινα θὰ καδίστων αὐτὴν ἵκανὴν ν' ἀντιπαλαίσῃ, πτωχὴ εἰς ἀποθέματα, ἀνίσχυρος ν' ἀντιμετωπίσῃ τὴν δύσκολον καμπὶ τῆς μαραθῶν τῆς σταδιοδρομίας.

'Ο ἀτομικισμὸς, ή ἔλλειψις κοινῶν ίδαινικῶν, ή ἀνυπαρξία συντονισμοῦ πρὸς συνολικὴν προσπάθειαν, ή μὴ ἐπαρκὴς γνῶσης καὶ μελέτη τῆς γύρω μας συντελουμένης ναυτιλιακῆς ἀναδημοιουργίας, ή ἄγνοια καὶ αὐτῆς ἀκόμη τῆς ὑπάρχειας τοῦ Κράτους, πρὸς τὸ ὅποιον, ὑπεριμώντες τὰς ίδιας δυνάμεις, δὲν ἡθελήσαμεν ποτὲ νὰ ὑπομνήσωμεν τὰς ὑποχρεώσεις τον πρὸς τὴν Ἐμπορικὴν ναυτιλίαν, φορέα Ἐδνικοῦ πλούτου καὶ εὐημερίας τῆς Χώρας, ὑπῆρξαν τὰ ἐντεῦθεν βασικὰ σφάλματα. Συνυπεύθυνοι δι' αὐτὰ, ὀλίγονη πολὺ, εἴμεθα δῆλοι.

"Ἄγνοια τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, ὡς ἐνὸς τῶν κυριατέρων πλουτοπαραγωγικῶν κλάδων τῆς χώρας, ἀστοργία καὶ ἔλλειψις πάσης μερίμνης διὰ τὰ κατ' αὐτήν, πλὴν τοῦ ζωηροῦ, ἀληθῶς, ἐνδιαφέροντος τῆς φορολογικῆς ἀπομεζήσεως, παράλειψις πάσης ὑποχρεώσεως πρὸς παρακολούθησιν, καθοδήγησιν καὶ ἐνίσχυσιν, ἡθικὴν καὶ ψυχικὴν, ἀνεπάρκεια τῆς ἐπὶ κεφαλῆς τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας κρατικῆς ὑπηρεσίας, ὑπῆρξαν τὰ ἐκεῖθεν, ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τοῦ Κράτους, σφάλματα.

Καὶ τώρα ποῦ ἐνεπλάκημεν εἰς τὴν παγκόσμιον κρίσιν ἀπυράσκενοι καὶ ἀνέτοιμοι νὰ τὴν ἀντιμετωπίσωμεν καὶ τὰς ἀμερίμνους ἡμέρας τῶν καλῶν ναύλων καὶ τοῦ εὐκόλου κέρδους, διερέχθησαν αἱ ζοφεραὶ ἡμέραι τῆς καταπτώσεως, ἀρχίζουμεν ν' ἀνανήπτωμεν. Ἀλλὰ τὰ σφάλματα δὲν φαίνεται νὰ ἔχουν κατανοηθῆ ἐπαρκῶς, δὲν ὑπῆρξαν διδακτικά. 'Αντὶ τῆς συνολικῆς καὶ μελετημένης προσπαθείας πρὸς ἀντιμετώπισιν τῆς καταστάσεως συνεχίζεται η προχειρολογία, ὁ πειραματισμὸς καὶ

ἡ ἔλλειψις στενῆς συνεργασίας ὃλων τῶν ναυτιλιακῶν παραγόντων.

'Αλλ' ἂν ή εὐθύνη τῶν ναυτιλλομένων μας ἀνάγεται εἰς τὴν ἔλλειψιν ὁργανωτικοῦ πνεύματος καὶ εἰς τὴν ἐγωϊστικὴν ἐνὸς ἑκάστου ἀπομόνωσιν ἐν τῇ προσπαθείᾳ του διὰ τὴν ἀνάπτυξιν καὶ τὴν πρόοδον τοῦ Ἐμπορικοῦ μας Ναυτικοῦ, τὸ Κράτος καὶ ίδιαιτέρως ή τεταγμένη ἀνωτέρα Κρατικὴ ύπηρεσία, διὰ τὴν μελέτην, τὴν καθοδήγησιν καὶ τὴν δημιουργίαν ἐνὸς καλλιτέρου Ναυτιλιακοῦ μέλλοντος, οὐχὶ ὀλιγωτέραν ὑπέχει τὴν εὐθύνην διὰ τὸ σημερινὸν κατάντημα εἰς ὃ περιήλθεν ή Ἐμπορικὴ μας σημαία.

Tὴν ἔξαίρετον πρωτοβουλίαν τοῦ κ. ἀντιπροσέδρου τῆς Κυβερνήσεως, καὶ τὰς ἀποφάσεις τῆς μεγάλης ἐπὶ τῶν Ναυτιλιακῶν ζητημάτων ἐπιτροπῆς, ὑπερέχθημεν ὡς παρθένορον ἀκτίδα φωτός. Θέλομεν νὰ πιστεύσωμεν εἰς τὰς ἐπισήμους διαβεβαιώσεις, διτὶ τὰ ὑπὲρ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας μέτρα δὲν θὰ μείνουν ἀπλὰ σχέδια καὶ ἐπαγγελίαι. 'Απὸ τὸν ἓδιον δῆμως τὸν κ. ἀντιπροσέδρον τῆς Κυβερνήσεως καὶ τὸν κ. ὑπουργὸν τῶν Ναυτικῶν, τὸ ὑπὲρ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ἐνδιαφέρον τῶν ὅποιων ἔχομεν λόγους νὰ ἐκτιμῶμεν, ἀναμένομεν μίαν ἀκόμη πρωτοβουλίαν: Νὰ καταστήσουν τὴν Κρατικὴν ὑπηρεσίαν τῆς Διευθύνσεως τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ, τὴν ἀρμοδίαν νὰ παρακολουθῇ καὶ διοικῇ αὐτὸν, πραγματικὴν καθοδηγήτριαν, ἵκανὴν ν' ἀντιλαμβάνεται καὶ ἀντιμετωπίζῃ τὰς ἀνάγκας καὶ τὰ ναυτιλιακά μας προβλήματα, νὰ τὴν ἀρουντείται εἰς τὸ ὑψος τῆς σοβαρᾶς ἀποστολῆς τῆς.

'Η μέχρι σήμερον δοῦσις τῆς, φέρουσα τὴν σφραγίδα τῶν αὐτοσχεδιασμῶν καὶ τῆς προχειρολογίας τοῦ κ. Διευθυντοῦ αὐτῆς, τίποτε τὸ ὡφέλιμον ἔχει νὰ ἐπιδείξῃ ὑπὲρ τοῦ Κλάδου, οὐτινος δῆμως ἐτάχθη ἀνώτερος σύμβουλος, ἐκπρόσωπος αὐτοῦ εἰς τὰς ἑκάστοτε κυβερνήσεις, εἰσηγητὴς τῶν μέτρων ἐκείνων, ἄτινα θὰ ἐμετρίαζον τὴν ἐκ τῆς κρίσεως καταστροφὴν καὶ θὰ προτίμαζον μίαν καλυτέραν αὔριον διὰ τὴν Ἐμπορικὴν μας Ναυτιλίαν.

Εἰς προσωπικός Νόμος, ἀποτελῶν πραγματικήν ἀντινομίαν, ἐπέβαλε τὴν μέχρι βαθυτάτου γῆρατος παραμονὴν εἰς τὴν Δ)νσιν τοῦ Ε.Ν., κλάδου μὲ τόσον ἔντονον τὸν παλμὸν τῆς ἑξελίξεως του, ἐνὸς ἀνθρώπου ἀπὸ τὸνόποιον κατὰ φυσικὸν κανόνα ἀπολεῖπονσι πλέον αἰδημιονοργικαὶ ἐκεῖναι ἵκανότητες, δύπως διοικήσῃ καὶ κατευθύνῃ τὴν ἴδιωτικὴν πρωτοβουλίαν τῶν θαλασσοπόρων μας.

Τὸ βάρος τῆς Διευθύνσεως τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ δὲν δύνανται νὰ βαστάσουν πλέον αἱ τρέμουσαι χεῖρες τοῦ κ. Μπούκα. Τήν θέσιν ταύτην δέον νὰ ἀναλάβῃ ἄνθρωπος μὲ δημιουργικὴν πνοήν, δυνάμενος νὰ παρακολουθῇ τὴν διεθνῆ ναυτιλιακὴν κίνησιν καὶ νὰ κατευθύνῃ καὶ συγχρονίζῃ πρός τὴν ἔξελιξίν της τὴν ἑλληνικὴν ναυτιλίαν, ἄνθρωπος αἰσθανόμενος παλιμόν στοργῆς καὶ ἀγάπης πρός τοὺς ναυτιλλομένους μας, ἄνθρωπος ἴκανὸς νὰ μελετᾷ τὰ μεγάλα, ἀληθῶς, προβλήματα τοῦ ἐμπορικοῦ ναυτικοῦ, ἄνθρωπος μὲ φωτεινὸν καὶ ὁρανωτικὸν νοῦν.

Τὸ Λιμενικὸν Σῶμα, ἐπιστημονικῶς κατηρητισμένον, περικλείει εἰς τὰς τάξεις του ἵκανοντς ἀξιωματικοὺς, οἵτινες εὐδοκίμως θὰ ἡδύναντο νὰ ἀναλάβουν τὴν ὑψηλὴν ἀποστολὴν τῆς διοικήσεως τῆς ναυτιλλομένης Ἑλλάδος. "Αν τὰ πείσματα καὶ αἱ ἐμπνεύσεις τῆς στιγμῆς τοῦ κ. Διευθυντοῦ ἐμάρανον τὸν ἐνθουσιασμὸν καὶ τὸν ζῆλον τῶν Λιμενικῶν ἀξιωματικῶν καὶ αἱ μεταλλαγαὶ σκέψεων καὶ διαταγῶν καὶ ή ἔλλειψις πάστης μελέτης τῶν Ναυτιλιακῶν προβλημάτων ὑπεβίβασαν τὴν ὑπηρεσίαν τοῦ E.N. εἰς τὸν ρόλον τοῦ ἀπλοῦ διεκπεραιωτοῦ τῆς τρεχούσης ὑπηρεσίας, εἴμεθα βέβαιοι, ὅτι τὸ Λιμενικὸν Σῶμα ἀπαλασσόμενον τοῦ κ. Μπούκα καὶ τιθέμενον ὑπὸ τὴν κατεύθυνσιν ἐνὸς προϊσταμένου ἀνωτέρους ὑφῆς, πολλὰ τὰ ἀγαθὰ θέλει ἀποδόσει ὑπὲρ τῆς Ἐμπορικῆς μας Ναυτιλίας.

“Ενας κόσμος ο δύοκληθρος έφερε πλιστών, έμποροπλοιάρχων, ναυτεργατῶν, δύολων δηλαδή τῶν ναυτιλιακῶν παραγόντων μας, ἄνευ οὐδεμιᾶς ἐπιφυλάξεως διαδηλοῦν τὴν ἀνάγκην ἀπαλλαγῆς τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ἐκ τῶν ύπηρεσιῶν τοῦ κ. Μπούκα. Αἱ διοικητικαὶ ἀσυνέπειαι καὶ ἡ ἔλλειψις πάσης ἀνωτέρας πρωτοβουλίας ύπηρξαν τὸ γνώρισμα τῆς διοικητικῆς αὐτοῦ δράσεως.

"Οταν μεταπολεμικῶς ἡ Ναυτικὴ Ἐλλὰς ἀκάθετος ἄλλα καὶ ἄνευ κατευθύνσεως ἐρρίπτετο καὶ πάλιν εἰς τὴν αὐξῆσιν τοῦ Ἐμπορικοῦ μας στόλου, ή δ) νοσις τοῦ E. N. μακρὸν πάσης μελέτης καὶ προβλέψεως ἡρκεῖτο ἀπλῶς εἰς τὴν ἐκάστοτε δημοσίευσιν τῶν στατιστικῶν τῆς δυνάμεως τῆς ναυτιλίας μας. Δὲν ἡθέλησε ποτὲ νὰ ἔξετάσῃ, ἢν τὰ ἀγοραζόμενα πλοῖα θὰ ἦσαν ἐκεῖνα, ἅτινα θὰ ἐδημιούργουν τὸ ναυτιλιακὸν μέλλον τῆς Χώρας, δὲν ἐθεώρησε ἐπείγουσαν τὴν ἀνάγκην νὰ χαλιναγωγήσῃ τοὺς "Ἐλληνας ναυτιλλομένους, ὅπως παύσουν συσσωρεύοντες εἰς τὴν δύναμιν τοῦ στόλου μας πλοῖα παλαιὰ, ἀνίκανα ν' ἀντιπαλαίσσονται ἐπὶ τοῦ διεθνοῦς στίβου τῶν μεταφορῶν πρὸς τὰ οἰκονομικῶτερα καὶ ταχύτερα νεοναυτηγούμενα τῶν ξένων σημαιῶν.

Θὰ ἡτο προτιμητέον ἡ Ἑλληνικὴ ναυτιλία νὰ ἡτο μικροτέρα εἰς ὅγκον, ἀλλά ἔξοπλισμένη διὰ μονάδων ικανῶν σπώς συναγωνισθῶσι καὶ ἀντιπαρέλθωσι τὴν κρίσιν. Πόσαι καὶ πόσαι οἰκονομίαι πτωχῶν θαλασσοπόρων καὶ τῶν οἰκογενειῶντων θὰ είχον περισσωθῆ ἄν, ή δύνσις του Ε. Ν. προβλέπουσα καὶ κατευθύνουσα, ἐλαύναντε τὸ μέτρον διὰ τὴν ἀπαγόρευσιν τῆς ἀναγνωρίσεως ὡς Ἑλληνικῶν, παλαιῶν καὶ ἀσυγχρονίστων πλοίων. Ἡτο ὑπέροχον ἔργον ἀναγόμενον εἰς τὴν ἀποστολήν της.

Αλλ' αν εἰς τὸ σωτήριον τοῦτο μέτρον ὑστέρησεν,
ἄς ἔξετάσωμεν ποῖα ὑπῆρχεν ἡ δὲ δημιουργικὴ ἐργα-
σία ὑπὲρ τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ τοῦ κ. Διευθυντοῦ.
Ἡμεῖς ἀγνοοῦμεν αὐτὴν παρ' ὅλην τὴν ἀπὸ χαρακτη-
ρος καὶ λὴν θέλησιν, ὅπως ὑπάρχουσαν, τὴν ἀναγνωρί-

σωμεν. Τὴν φορτηγὸν Ναυτιλίαν ἡγύνοησεν ἐν τῷ συνόλῳ της.

Πέροιν τῆς κατὰ κόρον, ἀλλὰ καὶ ταύτης ἄνευ συντονισμοῦ καὶ σκοπιμότητος, ἐπιβαρύνσεως δι' ἀλληλοσυγκρουμένων διαταγῶν ἐπὶ τῶν ναυτεργατικῶν ζητημάτων, ἄνευ σταθερᾶς πολιτικῆς πρὸς δημιουργίαν μιᾶς μονίμου καταστάσεως σχέσεων ἐφοπλιστικοῦ καὶ ναυτεργατικοῦ κόσμου, πρὸς τὸ καλὸν καὶ τὴν πρόοδον τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, τίποτε ἄλλο δὲν ἀνευρίσκομεν κατὰ τὴν πολυνετή παραμονήν του εἰς τὴν Διεύθυνσιν τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ.

Μήπως οι περίφημοι νόμοι και τὰ διατάγματα περὶ «ἀδεμίτον ἀνταγωνισμοῦ» τῶν ἀκτοπλοϊκῶν σκαφῶν, περὶ «ἀσφαλείας τῆς ναυσιπλοΐας» περὶ «καταλληλότητος τῶν πλοίων» περὶ «συνθέσεως τῶν πληρωμάτων» δὲν ἀπεδείχθησαν ἐν τῇ πρᾶξει τελείως ἀνεφάρμοστοι, ἀμελέτητοι καὶ κατεξηντέλισαν τὴν ὑπηρεσίαν ἐξ ἡς προηλθον; Δὲν ὑπάρχει εἰσέτι ὁ νόμος περὶ «ἀσφαλείας ναυσιπλοΐας», ψηφισθεὶς καὶ δημοσιευθεὶς ἀπὸ τοῦ 1929 καὶ ὅστις εἰσέτι δὲν ἔτεθη εἰς ἐφαρμογὴν ἐν τῷ συνόλῳ του; Μήπως ἀκόμη αἱ βιαιότητες καὶ αἱ δικτατορικαὶ ὑπηρεσιακαὶ διαθέσεις τοῦ κ. Μπούκα, ἀφήκαν τὴν ἐπιθεώρησιν τῶν Ἐμπορικῶν πλοίων νὰ ἐπιτελέσῃ τὸ καθηκόν τηςέν τηεύρυντέρᾳ σημασίᾳτῇ; ἀποστολῆς της;

Αλλὰ μήπως ἀκόμη εἰς κάθε ἀναφυόμενον ζήτημα ἐδόθη ἡ ἐμπρέπουσα λύσις μακρὰν ἐκνευρισμῶν καὶ ἐμπνεύσεων τῆς στιγμῆς;

Ποῦ αἱ πρός τὴν Κυβέρνησιν εἰσηγήσεις του διὰ τὴν ἐπίλυσιν τῶν Ναυτιλιακῶν μας προβλημάτων;

Ποῦ αἱ μελέται, αἱ στατιστικαὶ καὶ ἡ ὑγιὴς τοῦ Κράτους ἐμποροναυτικὴ πολιτική; Ἡ πρωτοβουλία τοῦ κ. Μιχαλακοπούλου, μακρὰν ὅμως πάσσοντος ἐνεργοῦ ἀναμίξεως τοῦ κ. Μπούνα, μᾶς ἔδωκεν ἐπὶ τέλους ώρισμένα συμπεράσματα, ἄτινα δὲ χρησιμεύσουν ως βάσις ἐνασκήσεως ὑπὸ τοῦ Κράτους μᾶς παγίας πολιτικῆς διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τῆς Ἐμπορικῆς μας Ναυτιλίας.

Αλλ' οτι δηποτε μετρα και αν θεσπισθωσιν δεν θα
ητο νοητον να παχαδοθη η εκτελεσις, τοκαι σημαντικώ-
τεον, εις τας χειρας του κ. Μπουκα.

‘Η κοινὴ ἄγανάκτησις τῆς Ναυτιλούμενης Ἐλλάδος ἀπαιτεῖ τὴν ἀπομάκρυνσίν του ἐκ τῆς Διευθύνσεως τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ. Ἀρκετὰ εἰργάσθη ὑπὲρ αὐτοῦ. Τὸ δριόν ἡλικίας ποδὸς πολλοῦ τὸν κατέλαβεν. Εἶνε φυσικὸς νόμος νεώτεροι, μὲ δόμην καὶ ἐνθουσιασμὸν, νὰ τὸν διαδεχθοῦν. Πρὸς τί ή ἀνοχὴ! Ἡ Ἐμπορικὴ Ναυτιλία ἔχει ἀνάγκην ὁργανώσεως, μελέτης συντόνων μέτρων διὰ νὰ σωθῇ. Ἄς ἀναγνωρίσῃ ὁ κ. Μπούκας, διτί δὲν δύναται, ἔστω καὶ ἂν καλὴ θέλησις δὲν τοῦ ἀπολίπητη, νὰ γίνῃ αὐτὸς ὁ θερμούντος ἀπόστολος τῶν νέων κατευθύνσεων. Ἄς παραχωρήσῃ τὴν θέσιν του εἰς ἄλλους. Θὰ ήτο μία ὑπηρεσία, ἡ σημαντικώτερά, ποὺ θὰ παρεῖχεν, ἔστω καὶ ἀργά, εἰς τὴν χειμαζομένην Ἐμπορικὴν Ναυτιλίαν.

TA «NAYTIKA XPONIKA»

Ο ΟΙΚΟΣ "RALLI BROTHERS LTD.,"

Ιδρυμη ἐν Λονδίνῳ, κατόπιν ἀδείας τῆς Ἀγγλικῆς κυβερνήσεως μεγάλη ιδιωτική ἔταιροι ὑπὸ τὴν ἐπωνυμίαν "Ralli Brothers, Ltd.", μὲ οὐνομαστικὸν κεφάλαιον λ. στ. 4.200.000. Ἐπ' ἐκκαίσι ταῦτα ὁ Ἀγγλικὸς τύπος πεισθεὶς, δι τὴν ἀνάτορέων ἔταιροι ἔχει τὸ μεγαλύτερον ὄνομαστικὸν κεφάλαιον, ὅπερ ἐδηλώθη ἐκ μέρους νεοιδρυθείσῃς ἔταιρειας δημιουρίας ἡ ιδιωτικῆς ἀπὸ τοῦ Ἀγγούστου π. ε. μεροὶ στημένη.

Μονών μια εταιρεία ιδρυθείσα κατ' Αρβιλον τον τρ. ε. με συμμα-
τικούν κεφάλαιον 100 μόδις λιρών, τὸ ηὔησε μετ' ολίγον χρόνον
εἰς λ. στ. ἄνω τῶν 6.000.000.

Η έταιρεία "Ralli Brothers," θὰ άσχοληθῇ εἰς όλους γενικῶς τοὺς κλάδους τούμεπορίου εν' Αγγλίᾳ, Ινδίαις καὶ ἄλλαχοῦ, εἰς εισαγωγὴν καὶ ἔξαγωγὴν, καθὼς καὶ εἰς πάσαν ἀνά τὴν Υψηλούν ἐργασίαν βιομηχανικής, οικονομολογικῆς καὶ ἀσφαλιστικῆς χροίας καὶ εἰς ἐπιχειρήσεις ἀεροπορικᾶς, ναυτιλιακᾶς, ὄχρατωλησίας ἀπλαναῖς ναυτιλίαις.

Τὸ πρώτον συμβούλιον τῆς σοβαρᾶς ταύτης ἔταιρείας ἀποτελεῖθη ἐξ ἑνός προέδρου, τού σέρ Στρατή Ράλλη καὶ τεσάρων ἀντιπροέδρων τῶν κ. κ. Ἀντ. Α. Βλαστοῦ, Γεωργ. Εὐμορφούλου, Αὐγούστου Αλ. Βλαστοῦ καὶ Γεωργ. Κ. Δημητριάδου. Γραμματεὺς τῆς ἔταιρείας είνε

ΤΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΜΑΣ ΖΗΤΗΜΑΤΑ

Η ΙΔΡΥΣΙΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟΥ

ΑΙ ΑΠΟΦΕΙΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ ΚΑΙ ΑΝΤΙΠΟΛΙΤΕΥΣΕΩΣ

Ό τρόπος κατά τὸν ὁποῖον τὸ Κράτος διὰ τῆς ὑπευθύνου καὶ ἀρμοδίας ὑπηρεσίας του διεχειρίσθη τὰ ἀπὸ μακροῦ ἐκκρεμῆ ζητήματα τῆς ιστιοπλοΐας μας ὑπῆρξεν ἡ αἰτία—κατὰ τὴν γενομένην γενικῶς ἀναγνώσιν—τῆς ἔξωθήσεως τῶν πραγμάτων εἰς τὴν τελευταίαν πολυήμερον ἀνεργίαν τῶν ιδιοκτητῶν καὶ κυβερνητῶν ιστιοφόρων.

"Ολαι σχεδὸν αἱ ἐφημερίδες εἰς τὰς κρίσεις καὶ τὰ σχόλιά των ἔξ αφορμῆς τῆς ἀπεργίας αὐτῆς διεπίστωσαν ἐκεῖνο τὸ ὄποιον τὰ «Ναυτικὰ Χρονικά» ἀπὸ τῆς ἐκδόσεως τῶν δὲν ἔπαυσαν νὰ τονίζουν, ὅτι δηλαδή, ἡ Ἐλλὰς χώρα κατ' ἔξοχὴν ναυτικὴ ὑστερεῖ εἰς ναυτιλιακὴν ὁργάνωσιν." "Οτι στερεῖται τοῦ ἀπαραίτητου ὁργανισμοῦ διὰ τὴν παρακολούθησιν καὶ μελέτην τῆς ἔξελιξεως καὶ τῶν ἀναγκῶν τῆς ἐμπορικῆς μας ναυτιλίας, ὁ ὄποιος ὅτα δίδῃ κατευθυντήριον γραμμήν εἰς τὴν λῆψιν τῶν ἐκάστοτε μέτρων πρὸς προαγωγὴν τῆς ναυτιλίας μας, ὥστε τὰ μέτρα αὐτά νὰ παύσουν νὰ ἔχουν τὸν χαρακτῆρα τῆς προχειρότητος καὶ νὰ ἔγκαινιασθῇ οὕτω ἡ συνεχῆς καὶ ἄνευ παρεκκλίσεων τήρησις μιᾶς ὑγιοῦς καὶ συγχρονισμένης ἐμποροναυτικῆς πολιτικῆς.

Τὴν ἀνάγκην ὅπως ἀποκτήσῃ ἡ Ναυτικὴ Ἐλλὰς τὸν ἀπαραίτητον αὐτὸν ὁργανισμὸν εἴχον καὶ ποδὸς μηνὸς ἔξ ἄλλης αἰτίας τονίσει τὰ «Ναυτικὰ Χρονικά». Ἡ αἰτία αὐτὴ ἡτοῦ ἡ ἀμελέτητος καὶ ἄνευ κατευθύνσεως ωσπὴ τῶν πλοιοκτητῶν μας εἰς τὴν ἀπόκτησιν νέων σκαφῶν, ἡ ὄποιαί εἶχεν ὡς ἀποτέλεσμα τὴν αὐξησιν μὲν τῆς χωρητικότητος τῆς ναυτιλίας μας, ἀλλὰ καὶ τὴν ἐκμηδένισιν λόγῳ τῆς ἐπελθόντης κρίσεως, τῶν ὀλίγων ἐλληνικῶν κεφαλαίων, διότι ἀσκόπως ἔχοντις μοποιηθῆσαν ταῦτα εἰς τὴν πρόσκτησιν παλαιῶν σκαφῶν, μὴ δυναμένων νὰ συναγωνισθῶν τὰ οἰκονομικὰ ἀπὸ ἀπόψεως ταχύ χῆτος καὶ καυσίμου ὑλῆς νεότευκτα σκάφη τῶν ξένων σημαιῶν.

Ἄλλὰ μήπως καὶ ἡ προχειρότης μὲ τὴν ὄποιαν ἀντιμετωπίζεται ἀπὸ τὸ Κράτος ἡ ὁργάνωσις τῆς ναυπηγικῆς μας βιομηχανίας, τεθεῖσα ὑπὸ τὴν κρίσιν παραγόντων ἀναρμοδίων, δὲν ἀποτελεῖ μίαν ἀκόμη ἀπόδειξιν τῆς ἐλλείφεως πραγματικοῦ καὶ ἀρμοδίου ὁργανισμοῦ κατευθύνοντος τὰ τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας μας;

Τὰ «Ναυτικὰ Χρονικά» δὲν περιωρίσθησαν εἰς τὴν διαπίστωσιν τῆς ἐλλείφεως καὶ εἰς τὴν ἐπισήμανσιν τῶν κινδύνων τοὺς ὄποιους δημιουργεῖ διὰ τὸ ἐμπορικὸν ναυτικόν μας ἡ συνέχισις τῆς τακτικῆς τῆς προχειρολογίας καὶ τοῦ τυχοδιωκτικοῦ πειραματισμοῦ εἰς τὴν ἀντιμετώπισιν τῶν ζητημάτων του, 'Υπέδειξαν θετικὴν καὶ συγκεκριμένην λύσιν: Τὴν ἰδρυσιν τοῦ Ναυτικοῦ Επιμελητηρίου.

* * *

Ἐθεωρήσαμεν ἐπιβεβλημένον, ἐφόσον ἀπὸ τῶν στηλῶν τῆς Ἐπιθεωρήσεως ταύτης φύπτεται τὸ πρῶτον ἡ ἵδεα τῆς ἰδρύσεως τοῦ Ἑλληνικοῦ Ναυτικοῦ Επιμελητηρίου νὰ ἔξαριθμωμεν τὰς ἔναντι αὐτῆς διαθέσεις τῆς Κυβερνήσεως καὶ τῆς Ἀντιπολιτεύσεως.

Ἡ ἔρευνά μας, ὃσον ἀφορᾷ τὴν ἔξαριθμωσιν τῶν κυβερνητικῶν διαθέσεων, δὲν εἶναι βεβαίως πλήρης, ἐφόσον λόγῳ τῆς ἀπουσίας του δὲν εἶναι δυνατὸν νὰ ἔχωμεν ὑπὸ ὄψιν τὰς γνώμας του κ. Πρωθυπουργοῦ.

Ἐχομεν ἐν τούτοις λόγοις νὰ πιστεύωμεν, ὅτι δὲν ὅτα εἶνε αὗται διάφοροι τῶν ἀπόψεων τῶν εν τῇ Κυβερνήσει ἀρμοδιωτέρων συνεργατῶν του, αἱ ὄποιαι δύνανται νὰ συνοψισθῶσιν ὡς ἔξης:

Ἡ Κυβερνήσεις ἀναγνωρίζει τὴν ἀναγκαιότητα ὅπως

ἀποκτήσῃ ἡ Ἐμπορικὴ Ναυτιλία τὸν ὁργανισμὸν, ὁ ὄποιος ὡς σύμβουλος τῶν ὑπευθύνων Κυβερνήσεων θὰ ἔξασφαλίσῃ τὴν τήρησιν σταθερᾶς καὶ συγχρονισμένης ἐμποροναυτικῆς πολιτικῆς. Συμμερίζεται καὶ ἀρχὴν τὴν ἀποψίν ὅτι ἡ Ἐπιμελητηριακὴ ἐμφάνισις τοῦ ὁργανισμοῦ αὐτοῦ θὰ εἶναι καὶ ἡ καταλληλοτέρα καὶ ἡ σκοπιμωτέρα. Δὲν νομίζει ὅμως τὸν ὄπετεν ἀναληφθῆ σχετικὴ πρωτοβουλία ἀπὸ μέρους της, προτοῦ ἐκδηλωθῆ ὑπευθύνων καὶ διὰ τῶν ὁργανώσεων τοῦ ναυτικοῦ κόσμου ἡ ἐπιθυμία, ὅπως ἀποκτήσῃ ἴδιον Ἐπιμελητήριον, φρονεῖ, δὲν ἔξαλλου, ὅτι μὲν ἔπρεπε γὰρ μελετηθῆ προκαταρκτικῶς, διατυπωμένων τῶν ἀπόψεων ὅλων τῶν ἀρμοδίων παραγόντων, ἡ ἔκτασις, τὴν ὄποιαν θὰ λάβῃ πρὸς τελεσφορωτέραν ἐκπλήρωσιν τοῦ σκοποῦ τῆς ναυτικὴς ἐπιμελητηριακῆς ὁργάνωσις. Εάν, δηλαδή, θὰ εἶναι περιωρισμένη εἰς αὐτὴν ἡ συμμετοχὴ μόνον τῶν πλοιοκτητῶν, θὰ θὰ εἶναι εὐρυτέρα ἡ συμμετοχὴ ὅλων τῶν ἐμποροναυτικῶν κλάδων.

Ἐν τῇ δευτέρᾳ ταῦτῃ περιπτώσει πλὴν τῶν πλοιοκτητῶν, ἀτμήρους καὶ ιστιοφόρου ναυτιλίας, θὰ μετεῖχον τῆς ὁργανώσεως οἱ ἐμποροπλοίαρχοι καὶ οἱ μηχανικοὶ τῶν πλοίων, οἱ ναυτικοὶ πράκτορες καὶ οἱ ἀσφαλισταὶ θαλασσίων κινδύνων, οἱ σιδηροβιομήχανοι καὶ οἱ ναυπηγικοὶ βιομήχανοι. Γενικώτερον ὁ ἐμποροναυτικὸς κόσμος.

Ἐπιθυμεῖ, κατὰ συνέπειαν ἡ Κυβερνήσεις νὰ ἐκδηλωθῶν αἱ σχετικαὶ ἀπόψεις τῶν ἐνδιαφερομένων παραγόντων καὶ νὰ συζητηθῶν ἐν δλῃ των τῇ εὐρύτητι διὰ νὰ ἔχῃ ὑπὸ ὄψιν τῆς συγκεκριμένα πορίσματα καὶ ὑπευθύνους ἀντιλήψεις.

Τὴν ἀναγκαιότητα τῆς ἰδρύσεως Ναυτικοῦ Επιμελητηρίου ἀναγνωρίζει καὶ ὁ ἀρχηγὸς τοῦ Λαϊκοῦ κόμματος κ. Τσαλδάρης, ὁ ὄποιος εἰς σχετικὴν συνομιλίαν τοῦ μετὰ συνεργάτου μας, διετύπωσε τὴν βασιμοτάτην παρατήρησιν ὅτι ἡ προγματοποίησις ὑπὸ τοῦ Κράτους καὶ ἐν τῷ συνόλῳ των ἀκόμη τῶν ὑποδείξεων τῆς μεγάλης ἐπιτροπῆς, ἡ ὄποια ἐμελέτησε τὰ προβλήματα τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας, δὲν θὰ καταστῇ ίκανὴν ἡ ἀποδώση τ' ἀναμενόμενα ἀγαθὰ ἀποτελέσματα διὰ τὴν προαγωγὴν τοῦ ἐμπορικοῦ μας ναυτικοῦ, ἐάν δὲν ἔξασφαλισθῇ ἡ συνεχῆς, συστηματικὴ καὶ ἐμπεριστατωμένη παρακολούθησις καὶ μελέτη τῶν ζητημάτων αὐτοῦ, ὥστε νὰ δίδεται ἀνάστοτε ἐγκαίρως ἡ προσήκουσα εἰς αὐτὰ λύσις.

Ἐν συνεπείᾳ πρὸς τὴν ἀποψίν του αὐτὴν ὁ ἀρχηγὸς τοῦ Λαϊκοῦ κόμματος νομίζει, ὅτι θὰ ἔπρεπε νὰ μελετηθῇ ὑπὸ τῆς Κυβερνήσεως, ἐάν σκέπτεται σοβαρῶς νὰ ἀντιμετωπίσῃ τὰ προβλήματα τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας, καὶ παραλλήλως πρός τὴν εὐρέα συγκεκριμένην προσήκουσαν τῆς μεγάλης ἐπιτροπῆς τὴν λῆψιν νομοθετικῆς μερίμνης διὰ τὴν ναυτικὴν ἐπιμελητηριακὴν ὁργάνωσιν.

Ο ἀρχηγὸς τοῦ Λαϊκοῦ κόμματος εἰς συνομιλίαν τὴν ὄποιαν εἶχε πρὸ ημερῶν μετὰ σημαίνοντος πλοιοκτητοῦ ἐζήτησε μετ' ἐνδιαφεροντος καὶ ἔλαβε γνῶσιν διαφόρων στοιχείων σχετικῶν μὲ τὴν κατάστασιν τῆς ἐμπορικῆς μας ναυτιλίας καὶ τὴν κρίσιν τὴν ὄποιαν διέρχεται αὐτῇ. Παρέσχε δὲ εἰς τὸν συνομιλητὴν τοῦ τὴν διαβεβαιώσιν, ὅτι ἐπαναλαμβανομένων τῶν ἐργασιῶν τῆς Βουλῆς δ' ἀσκήση πᾶσαν δυνατὴν πίεσιν ἐπὶ τῆς Κυβερνήσεως διὰ νὰ τεθῇ τέρμα εἰς τὴν ἐκκρεμότητα τῆς λήψεως τῶν ὑπὲρ τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας κυβερνητικῶν μέτρων.

Ἐξ ὅσων ἔχομεν ὑπὸ ὄψιν μας ἐνδείξεων, συνάγομεν ὅτι ἡ ἵδεα τῆς ἰδρύσεως Ναυτ. Επιμελητηρίου ἔχει ώ-

οιμάσει μεταξύ του έμποροναυτικού μας κόσμου, άναγνωρίζοντος την τεραστίαν συμβολήν την όποιαν θά παράσχη ή πραγματοποίησίς της είς την προσπάθειαν δύος αποκτήση και ή Ναυτική Έλλας συγκεντρημένην ναυτιλιακήν όργάνωσιν.

Όργανώσεις και παράγοντες του έμποροναυτικού κόσμου, άς ένεργησον μέν θεληματικότητα διὰ την πραγματοποίησην της ιδρύσεως του θεσμού, άπο του όποιου κατά γενικήν ομολογίαν, τόσα άναμένονται άγαθά διὰ την πάσχουσαν, και λόγω της έλλειψεως γενικωτέρας οργανώσεως, έθνικήν μας ναυτιλίαν.

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

ΜΕΤΑΓΡΑΦΑΙ—ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ—ΚΙΝΗΣΙΣ ΝΗΟΛΟΓΙΩΝ

Η άτμοπλοΐα «Γεράσ. Βεργωτῆς» Α. Ε.

Έδημοςιεύθη διεισδύεται η ισολογισμός χρήσεως 1930 της έν λόγω άτμοπλοτζ, ήτο της άτμοπλοιαίς άναγράφονται έν τοις διεισδύοις της μέ αξίαν 9.070.000 δρ. Η χρήσης αύτη άπειρας ζημιάν 961.000 δρ. ουμπεριλαμβανομένης και της έν δρ. 255.000 ζημιάς της προγενεστέρας χρήσεως, ήτοι είχε μεταφερθή εἰς νέον. Η χρήσης άπειρης έπιζημιά και διὰ την συγγενικήν άτμοπλοτζ «Γιάννη Γερ. Βεργωτῆς» Α. Ε. μετά της δύοις συγχρητέσιες ή φορτηγή άτμοπλοιαίς.

Η έπι τοις ισολογισμούς έκθεσις δικαιολογεί την ζημιάν, ως προελθουσανάπο τηγανάρτην έκπτωσιν των ναύλων άφ' ένδον και πατάκαντην πατατής κινήσεως τῶν άτμοπλοιων της, έξι ων έπιληπτο το θλιβερόν άποτελεσμα το κληροδοτήσαν εἰς την νέαν χρήσιν την ζημιάν. Ήδη ή διεύθυνσις τῶν σκαφῶν της άτμοπλοιος ταῦτης άντεθη εἰς τὸν Λονδίνον Οίκον τῶν κ. κ. *K. Michaelis και Σια, Ltd.*

Η άτμοπλοΐα «Υἱών Γερ. Βεργωτῆς» Α.Ε.

Ο ισολογισμός της άτμοπλοτζ ταύτης μέ ένεργητικόν λ. στ. 121.200, άπειρόμετος κατά την λήξεαν χρήσην ζημιάν έκ λ. στ. 12.900. Η έξια τῶν σκαφῶν της άναγράφεται έν τοις διεισδύοις της μέ ποσόν λ. στ. 99.700. Εἰς την έπι τοις ισολογισμούς έκθεσιν τονίζεται: ή δημιουργηθείσα χειρίσην πατάστασις είκ τοις έκπειροις τῶν ναύλων κλπ. Και τά σκάφη ταῦτα άντεθησαν εἰς τὸ Λανδίνιν γραφείον τῶν κ. κ. *K. Michaelis*. Εἰς τὰ άνωτέρω αρνητικαί άποτελέσματα της ληξίσης χρήσεως πειραιήθησαν και τὰ τοῦ α)π. „Αγγελής Καμπίτης“, ούτων τὰ 42 ορούς άνικουσιν εἰς την άτμοπλοιαν ταῦτην. Ή έκ λιρών 12.982.8.3 ζημιά μεταφερθή εἰς νέον.

Η άτμοπλοΐα «Πέτρου Μ. Νομικοῦ»

Άνεκονιδη οικείας εἰς τοὺς μετάχους ταύτης έπι τῶν πεπραγμένων τοῦ α' θερμού 31(3)31, ή ή θλιβερά θέσις της παγκοσμίου ναυτιλίας και τοῦ διεύθυνσις έμπορίου άπειρασαν και έπι τῶν έργασιων της έν λόγω άτμοπλοτζ. Πάντως έπειτα ή άποδειξις μέρους της έξιας τῶν πλοιων της και τῶν άκινητων αὐτᾶς, έδημιουργήθη δὲ και μερὶς άποθεματικού αὐταφαλείας πιστωθείσα μέ δρ. 577.000 άντι προσωπεύσουσα ἀσφάλιστρο 9 μηνῶν, άτινα άλλως θά κατεβάλλοντο εἰς τὰς Αγγλικάς ἀσφαλείας.

Εισπράχθησαν έν ναύλων και κερδῶν έμπορευμάτων 11.596.000 δρ. και έπληρωθησαν διά μισθοφορδοτής πληρωμάτων, γιανθρακας κλπ. δρ. 8.966.000, ήτο νέον μετεφέρθη ποσόν κέρδους δρ. 234.000. Τά προκόπνιτα δέ έκκοτου άτμοπλοιος κέρδη σημειούνται: ώς έξι:

Άτμοπλοιον	«Αίκατερίνη»	δρ.	65.000
>	«Ασπασία Νομικοῦ»	>	75.550
>	«Πέτρος Νομικός»	>	1.011.000
>	«Εύάγγελος Νομικός»	>	585.000
>	«Μαριέττα Νομικοῦ»	>	287.000

Η 'Ανών. «Εμποροναυτική» έταιρία

Τὰ άτμοπλοια τῆς έταιρίας ταύτης (Γ. Ν. Βογαζῆς και Σια) άναγράφονται έν τοις διεισδύοις της μέ αξίαν δρ. 2.260.000. Η λήξεαν χρήσης άπειρων 708.000 δρ., έξι ών διετήσησαν δρ. 403.000 δι' άποδέσσισις, 251.000 δρ. διά γενικά έξιδα και 54.000 δρ. διά φόρους. Λόγω της κρίσεως παρωπλισθησαν τὰ σκάφη, ίνα δ' ή έταιρεια τὰ κινήση και έπιτυχη τούλαχιστον δι' έν σκάφος της, συνεχείς ναύλους, ήγακασθη και ίδρουσαν εἰς Κύμην και Χίον πρατήρια πωλήσουν ἀλεύρων και άλλων έμπορευμάτων.

Τὸ Ναυπηγεῖον «Βασιλειάδης»

Η λήξεαν χρήσης άπειρων δρ. 1.038.000, έξι ών διετήσησαν δι' άποδέσσις δρ. 640.000, διά γεν. έξιδα 358.000 δρ. εἰς νέον δέ μετεφέρθησαν μόνον δρ. 24.000.

Ο άνθρακευτικός σταθμὸς Σίγρι

Η «Γανθρακευτική έταιρία τοῦ Σίγρι» (έδρανονα εν Λονδίνῳ) άπειράσειν άπο την λήξεαν χρήσην ζημιάν λ. στ. 3.000. Τὸ 1930 ήτο το πρώτον έτος καθ' θηρίσιαν κατ' ούσιαν αι έργασίας της έταιρειας ταύτης ήτο μεταξύ τῶν άλλων άντικρισαν και δυσχερεστας άπο τους έργατες Μυτήνης άναγκασθείσα να καταρτίσουν έργατικον προσωπικόν εκ Πειραιώς.

Η «Κεφαλληνιακή»

Η άνθρακευτική Ναυτική έταιρεια άνεψερεν εἰς τὸ ά-

πουργεῖον τῆς Εθνικῆς Οικονομίας τὴν ἐν τάξει πρός τὸ Καταστατικόν της καταδολήν τοῦ μετοχικοῦ κεφαλαίου διό τὸ ίδρυτον.

Σερβέν άτμοπλοιών

Εἰς τὸ άπ' άριθ. 2 συμπληρωματικὸν τεύχος τοῦ «Λόυδ Ρέτζιστερ» (16 Ιουνίου—3 Ιουλίου) ἀναφέρεται, διτι κατὰ τὸ χρονικὸν τοῦτο διάστημα ἔξιτέλεσαν γενικά σερβεῖς τὰ ἀ)π. «Εργονόδια» εἰς Μπλάσθ, «Μαριέττα» εἰς Αμπερνταρ, «Μιχάλη Ε. Γιανναγάς» εἰς Γένοβαν, «Στολιανός» εἰς Αμπερντον, «Ιο. Καρράς» (ex «Southlea») εἰς Μπάρρο και «Φλωρεντία Σ.» εἰς Κάρδιτ.

Κατὰ τὸ αὐτὸ διάστημα ἔξιτέλεσαν μερικήν έπιθεώρησιν τὰ ἀ)π. «Αντ. Σταθότος», «Ασπασία», «Χρυσάνθη», «Ειρήνη Ν. Ράλλια», «Μαρούκη Πατέρα», «Μεσοχθόρι», «Νίκος» και «Οίνοσιος».

Έγγραφαι εἰς τὸ «Λόυδ Ρέτζιστερ»

Ένεγράψησαν εἰς τὸ «Λόυδ Ρέτζιστερ» τὰ φορτηγά:

«Αθηνᾶ» (ex «Athenic») τ. γκρός 4078 και ναυπηγήσεως 1906, τοῦ κ. Η. Αγγελή, Πειραιεύς,

«Γεώργιος Νικολάου», (ex «Ατθίς») τ. γκρός 4108 και ναυπηγήσεως 1930, τοῦ κ. Ζωγραφιᾶς κήρας Γ. Νικολάου, Σύρος. Και

«Χρήστος Ζ.,» (ex «Ιρίς») τ. γκρός 1106 και ναυπηγήσεως 1900, τοῦ κ. Ν. Α. Ζωγρούσου, Πειραιεύς.

Παρελήφθη δι «Εύβοικόδε»

Τὸ άγορασθεν παρὰ τοῦ κ. Μαρή Εμπειρίου φορτηγόν «Maid of Psara» τ. γκρός 4792, φορτίου 7380 τ. και ναυπηγήσεως 1922, διπερ—ός γνωστον—μετωνυμόθι «Εύβοικόδε» παρελήφθη ηδη εἰς τὸ Μπάρρο και ένηρολογήθη εἰς τὸ προσενικὸν λιμαναρχεῖον τοῦ Λονδίνου με μετακρατήσεις τὰ νησολόγητα τῆς Αγδρου.

Ο «Εύβοικόδε» έχει αρεδέν Νο 2 τοῦ 1930. Ήγοράσθη ἀντιλ. 10.500 λ. ρωμ, ένθι μία προσφορά 11.000 λ. δούτοι τὸν Μάιον είχεν απορριφθῆ. Ή ναυπηγήσης τοῦ πλοίου τούτου κατά τὸ 1922 είχε κοστίσει λ. στ. 250.000.

Έγκατελείφθη δι «Νεφέλη»

Τὸ α)π. «Νεφέλη» τ. γκρός 3743 και ναυπηγήσεως 1897 έπιθεωρηθεν εἰς τὸ Ρόττερνταμ εύρεθη με σερβάν ἔκτεταμένων ζημιῶν εἰς τὰ θυλά του, ή επισκευή τῶν δύοιων θα άπηγει δεκάνην οπερτέρων τῆς θληγηρίας αἵτιες τοῦ πλοίου. Κατόπιν τούτου έγκατελείφθη εἰς τὰς Αγγλικας δαφαλείδες, αἴνεις και θα τὸ πλοίουν πρός διάλυσιν. Ή «Νεφέλη» ένηρκεν εἰστούς και άλλους Κοστασίους και ήτο νηολογημένη εἰς την Αγδρου. Τὸ σκάφος τοῦτο προσήρχεται τὴν 30ην Απρίλιον εἰς τὰ Βουλγαρικά παράλια, ένθι μία πλάστη τὰς ζημιῶν του, κατόπιν δὲ προχείρου έν Βουλγαρία πλάστησεν, ήτο παρετάθη μέχρι τῆς 16ης Ιουνίου άνεγκώρησε διά τὸ Ρόττερνταμ, οπου και έθρευσε τὴν 12ην Ιουλίου.

Τὸ διάλυσις τοῦ α)π. «Φωνάρης»

Τὴν ἀντι 1900 πλάστησεν εἰς Ιταλίους πρός διάλυσιν τοῦ α)π. «Φωνάρης» άναφέρει και τὸ Αγγλικὸν Λέδη. Τὸ πλοίον τοῦτο 2981 τ. γκρός και ναυπηγήσεως 1907, άνχει εἰς τὸν κ. Ιο. Φωνάρη και εἰς νηολογημένην εἰς τὴν Σύρον. Ήχει αρεδέν Νο 3 τοῦ 1930, τὸ δέ ουδέλαιον τῶν πλοίουν εἰς τὴν Σύρον.

Ἐπωλήθη τὸ α)π. «Αλκυων»

Εξ α)π. Αμερικανού πληροφοριούμεθα, διτι διεπήχηθη ἐκεῖ ή διά θημοπρασίες πλάστησεν τοῦ φορτηγού «Αλκυων» τῆς Λονδίνου (R. Olivier). Ή «Αλκυων» ήτο νηολογημένη εἰς Πειραιά, έπιθετη δέ αποτελεί ήτο ή βαρύνουσα αὐτήν άπαιτησις. Πρότερον ήτο τὸ Αγγλικόν «Phrygia» τῆς Κιούναρ, τ. γκρός 3353, φορτίου 5029 τ. και ναυπηγήσεως 1900, είχε δέ άγορασθη παρὰ τὸ Οίκου Ολιδία τὸν Αδγουστον τοῦ 1929 ἀντι λ.στ. 10.250 λιρών. Τὸ Μάρτιον τοῦ 1928 είχε πωληθῆ λ.στ. 8250. Ήδη έχει αρεδέν Νο 1 τοῦ 1930.

Τὰ άτμοπλοια τῆς «Μπάρυον»

Εἰς τὸ Ρόττερνταμ διεπήχηθη πρόδημαρην ή θημοπρασία διά την έπομη άτμοπλοιος τῆς «Μπάρυον» τοῦ «Maid of Lemnos» τ. γκρός 3930, φορτίου 6200 τ. και ναυπηγήσεως 1905 και με αρεδέν Νο 3 τοῦ 1920, ουδέμια δημος προσφορά έδειξε και τὸ πλοίον άπειρούθη. Τὸ πλοίον τοῦτο ήτο τὸ δύομα «Matra» είχε πωληθῆ τὸ 1924 ἀντι λ.στ. 32.500, τὸν δέ Ιουνίου τοῦ 1929, διτι θημοπρασίετο «Newton Hall», ήγοράσθη παρὰ τῆς «Μπάρυον» ἀντι 16.500 λιρών.

Ἐπαναπώλησις τῆς «Αλαφίας»

Τὸ αὐτὸ διους ναυλοχοῦν έν παροπλισμῷ εἰς τὴν Γένοβην φορτηγόν «Αλαφία» (ex «Σπύρος Βαλλιάνος») τ. γκρός 4470, φορτίου 7605 τ. και ναυπηγήσεως 1902, διπερ είχε πωληθῆ τὸν Μάιον έν θημοπρασίᾳ ἀντι της 2750 λιρών. Τὸ «Αλαφία» άνχειν εἰς τὸν κ. Ε. Νικολαΐδην, διεγράφη δέ ήδη εἰς τὸν νηολογίων Πειραιώς.

Τὸ ναυάγιον τοῦ «Διαμαντῆ»

Κατὰ πληροφορίας τοῦ Αγγλικοῦ Λέδη εκ Vasa τῆς Σοιηδίας τὸ Ελληνικόν φορτηγού «Διαμαντῆ», διπερ είχε ναυάγησει κατόπιν προκρύσεως εἰς τὰς δραχώθεις αὔτας τοῦ Waskell τὸν Νομέριον τοῦ 1930 άνελκισθη έτην 31ην Ιουλίου τρ. δέ, και συγκρατεῖται εἰς τὴν έπιφάνειαν διά τῆς ένηρησίας τῶν ίδων αὐτῶν άντλιαν. Οι Σουηδοί ναυαγοσθώσκαι και αι Αγγλικαι διεράζει: δέν άπειρασιν άκομη περὶ τῆς τύχης τοῦ έν λόγῳ ναυαγίου.

ΕΝΩ ΑΓΩΝΙΑ Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΜΑΣ

ΒΟΗΘΗΣΩΜΕΝ ΕΓΚΑΙΡΩΣ ΕΑΥΤΟΥΣ ΚΑΙ ΑΛΛΗΛΟΥΣ

ΑΡΘΡΟΝ ΤΟΥ Κ. Ν. ΜΕΤΑΞΑ

«Δύσμοιρος Έλληνική Ναυτιλία!... Πώς σε παρέδωκαν εις ήμας οι πατέρες μας καὶ εἰς ποῖον σημεῖον σὲ καταντήσαμεν!... Πρὸ δέκα μόλις ἔτῶν οἱ ξένοι ἐπιχειρηματίαι ἔξήτουν νὰ ταχθῶσιν ὑπὸ τὴν σημαίαν σου, σῆμερον ὑποκύπτεις ταπεινῶς ἐνώπιον τῶν συναγωνιστῶν σου. Πώς ἐμάραναν τὰς δυνάμεις σου ὁ ἐγωῖσμός, η πλεονεξία, η ἀσυνεννοησία καὶ ἄστοχοι κυβερνητικαὶ ἐπεμβάσεις!...»

Οἱ ἐκ τῆς πείρας τοῦ παρελθόντος ἀντλοῦντες ἐλπίδας περὶ θελτιώσεως τῆς ναυλαχροᾶς κατὰ τὸ φθινόπωρον ἀρχίζομεν ηδη γ' ἀπογηγένεται παρατηροῦντες τὰς διὰ τὴν ἐποχὴν ἐκείνην συμφωνούμενας ἀθρόκτονος προναυλώσεις. Ἐλληνικὴ ἀτμόπλοια, ἐκκινοῦντα ἐξ Εὐρωπαϊκῶν λιμένων κενά, πρὸς φόρτωσιν σιτηρῶν εἰς τὸν ἐπάνω πατρικὸν τοῦ Plate δι^τ: Εὐρώπην πρὸς 17) —, η πλέοντα εἰς Νότιον Ρωσίαν πρὸς φόρτωσιν πρὸς 16)3 διὰ πρῶτον ταξεῖδιον καὶ πρὸς 10)9 διὰ δεύτερον, μὲ προσορισμὸν τὴν Ἡπειρωτικὴν Εὐρώπην καὶ μὲ δλο τὰ options, εἰναι ἀδύνατον νὰ καλύψωσι τὰ ἔξοδά των, ἐξαρέσει τῶν τελειοτάτου τύπου φορτηγῶν, μὲ τὴν προϋπόθεσιν διτοῦ τὸ ταξεῖδιον αὐτῶν θὰ διεξαχθῇ ὅπο τὰς αἰσιωτέρας τῶν συνήθησαν. Ἀλλὰ καὶ τότε, οὐδεὶς λόγος δύναται γὰρ γίνη περὶ τῆς συνήθους ἀποσδέσεως ποσοστοῦ τινος τῆς ἀξίας, οὔτε περὶ ἀλλῆς τινὸς ἐκ τῶν προσβλεπούμενων ὑπὸ τῶν οἰκονομικῶν νόμων ἐξυπηρετήσεως τοῦ κεφαλαίου, διὰ τὴν ἀγνοικαὶ τῶν δόπιον οἱ πλεῖστοι τῶν Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν σκληρότατα σήμερον τιμωροῦνται.

Ἐξανθίστηκαν οἱ στόλοι τῶν γιανθράκων ησαν ὑποστηριγμένοι, η ἐδώ η θέσις τῶν προναυλουμένων ἀτμόπλοιων ἐπέβαλλε τὴν ἐν πάσῃ περιπτώσει μετακίνησιν αὐτῶν εἰς U. K.—Continent ἐκ τῶν περιφερῶν τῆς φορτηγῶν, η ἀποδοχὴ τῶν τοιούτων προναυλώσεων θὰ γέτονται. Προφανῶς δημοσίευτοι περὶ ἀτμόπλοιων κατευθυνούμενοι εἰς Plate η εἰς τὸν Εὔξεινον οὐδὲ ἐξ ἀλλῆς ἐμμέσου ὑποχρεώσεως, ἀλλὰ καὶ ἐλεύθερον ὑπολογισμόν. Πρὸς τούτοις, τὰ πρὸς ἐξαγωγὴν γιανθράκων φορτία εἰναι τόσῳ δλίγα καὶ οἱ προσφερόμενοι διὰ μεταφορὴν αὐτῶν ναῦλοι τόσῳ ἐξηυτελεῖμένοι, διστα συμφέρει εἰς τὰ ἀτμόπλοιαν νὰ τοὺς ἀπορρίπτωσι μᾶλλον, προτιμῶντα γὰρ ἐπιστρέψωσι ἐξ Ἡπειρωτικῆς Εὐρώπης κενά εἰς τὰ μέρη φορτηγῶν σιτηρῶν. Καὶ εἰναι μὲν γνωστὸν διτοῦ ξέναι τινὲς ναυτιλίαι ἀπολαμβάνουσιν ἐξαρέστικῶν πλεονεκτημάτων, ὡς καὶ διτοῦ Ἀγγλικαὶ τινὲς ἀτμόπλοιαὶ ἐταρεῖται κατέφυγον εἰς διαφόρους συγδυκτηρίους, δυνάμει τῶν δόπιον ἀντιμετωπίζουσιν ἐπιτυχῶς τὴν κατάστασιν. Ἐπὶ παραδείγματι, η Ἐταιρεία Ropner προναυλώσκει μέγχον ὅγκον τῆς χωρητικότητός της μὲ τοὺς κρατοῦντας ναῦλους, δισταζεῖται εἰς οὐδιώδη περικοπὴν τῶν ἔξδων τῶν ἀτμόπλοιων αὐτῆς, δι^τ: ἀπαλλαγῆς των σχεδὸν ἐξ δλοκάληρου ἀπὸ τοῦ κονδυλίου τῶν ἀσφαλίστρων, κατόπιν δημιουργίας ἐνδὸς εἰδους ἀλληλασφαλείας μεταξὺ τῶν εἰς τὴν ἐταρεῖται ταύτην ἀγνοκτόνων ὑπερτεσσαράκοντα ἀτμόπλοιων, πρᾶγμα εὐκολώτατον χάρις εἰς τὰ ἀποθεματικά της. Αποδεῖται δημοσίευτος ἀκαταγόντος η δέσις τοῦ ὑπολογισμοῦ τῶν Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν τῶν ἀποδεχθέντων τὰς χαμηλὰς αὐτὰς προναυλώσεις.

Ἐχουσιν ηδη ἐξασφαλισθήσθη ὑπὸ τῶν ἐξαγωγῶν ἀρκεταὶ ἐκποτάδες χιλιάδων τόννων μὲ τοὺς ἀνωτέρω ἀναχειρομένους χαμηλούς ναῦλους. Πλὴν, αἱ ἐφετειναὶ ἐσοδεῖαι εἰναι πλούσιαι καὶ αἱ πρὸς ἐξαγωγὴν ποσότητες προμηνύοντοι μεγάλαι. Ἀγαμφιδόλως θὰ προκύψῃ ζήτησις πολλῆς ἀκόμη χωρητικῆς κατὰ τοὺς φθινοπωρίους μῆγας. Θὰ κατορθώσουν ἀρά γε, οἱ ἐφοπλισταὶ νὰ ἐπωφεληθοῦν τῆς προσδοκιμένης ζήτησεως η θὰ παρασυρθῶσιν ἀπὸ τὸ ρεῦμα τῶν προσφάτων προναυλώσεων. Καὶ γενικώτερον, ποία εἰναι η θέσις τῆς Ἑλληνικῆς ναυτιλίας ἐν μέσῳ τῆς ὑπὸ ἐξέλιξιν καταστάσεως;

Εἰς τὸ πρῶτον τῶν ἀνωτέρω ἐρωτημάτων η ἀληθοφανεστέρα ἀποφίς ἀναμένει ἀλαχράντων ὕψωσιν τῶν ναῦλων, ἀλλὰ ἀποκλείεις αἰσθητήν αὐτῶν δελτίωσιν. Εἰς τὸ δεύτερον ἐρώτημα, οἱ ἐν τοῖς πράγμασιν, ἀποφαντίνονται μετὰ τῆς ζοφερωτέρας ἀπαισιοδοξίας. Θεωροῦσι τὴν Ἑλληνικὴν φορτηγὸν ναυτιλίαν καταδικασμένην κατὰ τὸ ήμισυ καὶ πλέον γὰρ ἐκλείψῃ, αἱ δὲ ἐπ' ἐσχάτων ἀγγελθεῖσαι ἀναγκαστικαὶ ἐκποιήσεις Ἑλληνικῶν πλοίων προσεπικυρώσι-

φεῦ! τὴν ἀπαρχὴν τῆς τρομερᾶς ταύτης προρρήσεως. Ἐάν, κατὰ φυσικὸν λόγον, δὲν διαλαλωται δημοσίᾳ αἱ οἰκονομικαὶ δυσχέρειαι αἴτιες ιδιαζόντας καταθίδουσι τὰς ἐλληνικὰς θαλασσούς επιχειρήσεις, μήπως ἀρά γε τοῦτο ἀποτελεῖ δικαιολογίαν τῶν εὐθυνούμενων διὰ τὴν μῆγκαριον λῆψιν τῶν ἐπιβαλλομένων μέτρων πρὸς ἀποτροπὴν τοῦ θεραπευτικοῦ κειμένου μετὰ τῶν τραγικῶν αὐτοῦ συνεπειῶν; Ἄσφαλτος δηλ. Εὐθύνονται δὲ πάντες οἱ ἐνδιαφερόμενοι, ητοι αἱ ἀρμόδιοι κρατικαὶ δημοσίειαι, οἱ ἐφοπλισταὶ μετὰ τῶν πιστωτῶν αὐτῶν καὶ οἱ ναυτεργάται μετὰ τῶν ὀργανώσεών των.

Δὲν ἐπιτρέπεται, θεοῖς νὰ παραχωρισθῇ η φιλότιμος προσπάθεια δρισμένων δημοσίεων διηγερεῖσθαι διάτομων, οὔτε νὰ διποτιμηθῇ η ἀξία τῶν περιφερόμενων ποροσμάτων τῆς ὑπὸ τὴν προεδρείαν τοῦ κ. Μιχαλακοπούλου ἐργασθεῖσης Μεγάλης ἐπιτῆς Εμπορικῆς Ναυτιλίας Ἐπιτροπῆς οὔτε καὶ η ὀφελιμότης τῶν ἐν τῷ ἐγκρίτῳ τούτῳ περιοδικῷ φιλοξενούμενων ἐν συνεχείᾳ διαφόρων ἀρθρών. Ἄλλη η ἐξαρέστος αὐτὴ ἐργασία ἀποβλέπει εἰς μόνιμον δργάνωσιν καὶ εἰς ἐμπέδωσιν καταστάσεως σταθερᾶς καὶ εὑρεῖται ὀφελιμότητος, ἀπό τη ἥμικής καὶ πρακτικῆς ἀπόψεως καὶ ἀνάγκην, θεοῖς, η ἀνάπτυξις, ἀποδοχή, ἐφορμογή καὶ ἀπόδοσις αὐτῆς δραδύουν. Η σημερινὴ δημοσίευτης περίστασις ἐπιβάλλει τὴν λῆψιν συντόνων μέτρων ἀποτελεσματικότητος, ἔστω καὶ ἀν ταῦτα εἰναι ἀτελῆ καὶ προσωρινά.

Η πρότασις περὶ ἐγισχύσεως τῆς Ναυτιλίας μέσω κρατικού ίδρυματος Ναυτικῆς Πίστεως, μολινότι: ὀφέλιμος καὶ ἀνάλογος πρὸς εἰσακουσθεῖσαν ἀπαλίτησιν ἀλλων κλάδων τῆς Ἡπειρηνῆς μας Οἰκονομίας τυχόντων κρατικῆς ἀρωγῆς, φοδοῦμικι διτοῦ δὲν ἀνταποκρίνεται ἀπολύτως πρὸς τὴν περίστασιν, ἀφ' ενδὸς μὲν διότι προσκρούει εἰς τὴν σημερινὴν οἰκονομικὴν στενοχωρίαν τοῦ κράτους, ἀφ' ἔτερου δὲ ἐπειδὴ η ἐφορμογή τῆς ἀπαιτεῖ ἵκανὸν χρόνον προπαρακευστικῆς ἐργασίας, συνάμα δὲ καὶ ἐγγυήσεις ἐκ μέρους τῶν δανειζομένων, τὰς δοπίαις πολλοὶ ποτὲ τῶν δεομένων δογματίας ἀδυνατοῦσι γὰρ παράσχουν. Οἱ διαθέτοντες θετικὰς ἐγγυήσεις δύνανται κατὰ τὸ μᾶλλον η ἡττον γὰρ ἐξοικονομηθῶσι καὶ ἀπ' ἀγοραίων πηγῶν, ἀλλως τε η κρατικὴ ἐγισχύσεις δὲν θεραπεύει τὰς ἀνάγκας εἰμή μέρους μόνον τῶν ἐφοπλιστῶν, ἐν τῷ δὲ ὑπόλοιπον τῆς ναυτικῆς κοινωνίας οὐδὲν διακανοφίζεται. Τὸ μόνον ἀποτελεσματικὸν μέτρον εἰναι η περικοπὴ τῶν ἐξόδων τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν φορτηγῶν μας, εἰς βαθμὸν δύστε νὰ ταξιδεύωσιν ἐπὶ τοῦ σημερινοῦ ἐπιπέδου τῶν ναύλων ἄνευ ζημίας. Καὶ μόνος τρόπος ἐφαρμογῆς τοῦ μέτρου τούτου εἰναι ἀμοιβαῖαι ὑποχωρήσεις μεταξύ τῶν ἐνδιαφορούμενων μερῶν, ἐν εἶδος κοινῆς ἀβαρίας χάριν τῆς γενικῆς σωτηρίας.

Ἄς ἀναλογισθῶμεν καθ' ὑπόθεσιν διτοῦ ὑπὸ τὴν πίεσιν τῶν πραγμάτων η πλέον τῶν τριακοσίων χιλιάδων τόννων μικτῶν παραπλασμένη ἐλληνικὴ χωρητικότης, ητοι, εἰρήσθω ἐν παρόδῳ, ὑπερβολίαις καὶ ἀναλογίαι τὴν παρωπλισμένην χωρητικότητα τῶν ἀλλων χωρῶν, αὐξανομένη διαρκῶς, ηθελες φθάσῃ μέχρι τοῦ ήμισεως τῆς Ἑλληνικῆς χωρητικότητος. Ποτὲ εἴσονται τὰ ἐπακόλουθα;

A. Η ἀνεργία θὰ πλήξῃ τὸ ήμισυ τῶν ναυτεργατῶν, ἐν τῷ δὲ πόλοιπον ήμισυ θὰ διατελῇ ἐν ἐκνευριστικῇ ἀθεούσιτητη καὶ ἀγαποφεύκτων θέλεις προσβολῆς πολλὰς ητοι εἰς τῆς ζητησίας τῶν πλοίων της ζητησίας τοῦ ήμισεως τοῦ ήμισεως τῆς Ἑλληνικῆς χωρητικότητος. Ποτὲ εἴσονται τὰ ἐπαγγελματιῶν,

B. Οἱ πλοιοκτῆται θά προσθέτωσι: ζημίαν ἐπὶ ζημίας. Καὶ

έφρσω μὲν ἀντέχουν δὲν θὰ στενοχωρῶνται, εἰμὴ μόνον διὰ τὴν ἐλάττωσιν τῶν κεφαλαίων των, σταυρὸς δημιουργοῦς ἔγδειξ, μὲ τὰ ἀποταμεύματα τῆς σκληρᾶς καὶ πολυετοῦς βιοπάλης των ἔξητημένα, εἰς πλείστας δὲ περιπτώσεις ἐνγῆλικίς, ήτις, δὲν ἐπιτρέπει γὰρ ἐπαναρχίσουν τὴν ἐκ κατωτέρων δικυρῶν παλαιὰν σταδιοδρομίαν των.

Ἡ ζωὴ τῶν ἀνέργων γαυτεργατῶν καὶ τῶν ἔγδεων πλοιοκτητῶν θὰ καταστῇ ἀπελπιστική καὶ ἀφρητος, ἐὰν ἐπιπροσθέτως τὰ οἰκογενειακὰ αὐτῶν δικρητούντων πολλὰ καὶ ἄμεσα.

Ως πρὸς τοὺς πιστωτὰς τῶν πλοιοκτητῶν, οἵτινες συνήθως εἰνεὶ καὶ οἱ διαχειρισταὶ τῶν πλοίων, εἰς τὴν ἐκ τοῦ ἔξευτελισμοῦ τῆς ἔξιας τούτων πέρον τοῦ ποσοῦ τοῦ δικείου ζημιάν των, θὰ προστεθῇ καὶ ἡ ἀπώλεια τῶν ἀμοιβῶν, ἃς ἀπολαμβάνουσιν, δικαὶ τὰ πλοῖα ταξιδεύουν.

Γ. Τὸ κράτος θὰ παύσῃ γὰρ εἰςπράττη τὸ ημίσιο τῶν κρατήσεων ὑπὲρ τοῦ Ἀπομαγικοῦ Ταμείου καὶ ὑπὲρ τοῦ Ταμείου Προνοίας, ἐν φῷ δὲ κατ' οὐδὲν θὰ ἐλαττωθῇ τὸ ποσὸν τῶν καταβαλλομένων συντάξεων, τούναντίον θέλουσι αὐξηθῆ σημαντικῶς αἱ παροχαὶ εἰς τὸν «Οἶκον τοῦ Ναύτου» πρὸς περιθυλψιν τῶν ἀργούντων. Ωσκάντως, θὰ παύσῃ τὸ κράτος γὰρ εἰςπράττη τὸ ημίσιο τῶν φόρων καθαρᾶς προσόδου, τὸ ημίσιο τῶν προξενικῶν τελῶν, τῶν τελῶν γαυτολογίας, τῶν διατετιμημένων ἐντύπων, τῶν προστίμων κτλ. καὶ θὰ ἐπέλθῃ ἀναστάτωσις μέχρις ἐξευρέσεως πόρων καλυπτόγυντων τὰ μέλλοντα γὰρ παρουσιασθοῦν ἐλλείμματα τῶν ἐνδιαφερομένων Ταμείων.

Περιπτέρω θὰ ἐλαττωθῇ κατὰ τὸ ημίσιο τὸ ἐκ τῆς γαυτιλίας εἰσαγόμενον εἰς τὴν χώραν ξένον συνάλλαγμα.

Αὐτά, ἐν διλόγοις, θὰ εἰνεὶ τὰ φασερὰ ἐπακόλουθα, εἰς περιπτώσιν παροπλισμοῦ τοῦ ημίσιους τῶν ἀλληγορικῶν φορτηγῶν, περιπτώσιν πλέον ἡ πιθανὴν ὑπὸ τὰς παρούσας συνθήκας καὶ μάλιστα ὅχι τὴν δυσμενεστέραν. Καὶ τὰ μοιραῖα ταῦτα ἐπακόλουθα θὰ μᾶς πλήττωσι, καθ' ἥν ἐποχὴν τὰ ξένα πλοῖα θὰ καταλαμβάνουν τὴν θέσιν μας ἐν τῷ στίθιτι τῶν θαλασσῶν μεταφορῶν. Δύσμοιρος Ἐλληνικὴ Ναυτιλία. Πώς σὲ παρέδωκαν εἰς ημές οἱ πατέρες μας καὶ εἰς ποιὸν σημείον σὲ κατηγορήσαμεν! Πρὸ δέκα μόλις ἑταῖροι οἱ ξένοι εἰπιχειρηματίαι ἐζήτουν γὰρ ταχθῶσιν ὑπὸ τὴν σημειάν σου, σήμερον ὑποκύπτεις σὺ ταπεινῶς ἐνώπιον τῶν συναγωγιστῶν σου. Ήπως ἔμπρακταν τὰς δυνάμεις σου δὲ ἁγωνίμοδες, ἡ πλεονεξία, ἡ δυσυνεγοησία καὶ αἱ ἀστοχοὶ κυβεργητικοὶ ἐπεμβάσεις!

Ἄλλ' ἀς ἐρευνήσωμεν τὰς ἐπεγενέτες θυσίας πρὸς ἀμεσον ἀντίρροσιν. Οἱ καθορισμοὶ αὐτῶν θὰ ἥτο ἔργον τοῦ Ἐθνικοῦ Ναυτικοῦ Συμβουλίου, ἀν ἀλειτούργησι περὶ ήδην τοιούτου. Τὴν ἀσύργωστον ἔλλειψίν του ἀς ἀναπληρώσῃ κατεπειγόντως οἰαδήποτε ἀλληγέτηρη, εἰς τὴν ὑπόσταν θὰ συμμετάσχωσι πάντα τὰ ἐνδιαφερόμενα μέρη. Ἔν τῷ παρόντι θὲ ἀρκεσθῶμεν εἰς προχείρους ὑπομηνίεις καὶ ἰδέας.

Α. Οι Ναυτεργάται.—Νὰ ἐγκαταλείψωσι τὴν ἀπὸ τοῦ πολέμου καὶ ἐντεῦθεν κτηθεῖσκαν γνωρότητα καὶ ἀστοργίαν καὶ γὰρ ἐπανεύρωσι τὴν παλαιὰν αὐτῶν ἐργατικότητα καὶ τὸ δραίον ἐγδιαφέρον διὰ τὸ πλοῖον των, τὰ συμφέροντα τοῦ ὑποίου γὰρ ἐξουπηρετῶσι διὰ μηχανικῶν ἀλλὰ μετ' ἀφοσιώσεως καὶ ἔτι πλέον, μετ' αὐταπαρήγεσεως. Νὰ ἐμπνέωνται: ἐκ τῆς πεποιθήσεως ὅτι ἡ τοιαύτη ἐξηπρητήσις δὲν ἀφορᾷ ἀποκλειστικῶς τὸν πλοιοκτήτην, ὡς δηλητηριώδες διακηρύγτεται: εἰς τὰς αἰθίουσας τῶν γαυτεργατικῶν Σωματείων, ἀλλ' ἀντανακλᾶ εἰς ὅφελος αὐτοῦ τούτου τοῦ γαυτεργάτου, ὑπὸ ποικίλας μορφάς.

Ἐκ τοιούτου πνεύματος ἀγόμενοι οἱ γαυτεργάται δὲν θὰ προσποιῶνται αἰσθένειαν οὐδὲ θὲ ἐπιζητῶσι πολυμελεῖς συνέσεις τοῦ πληρώματος. Οἱ γαύτης, ἐπὶ παραδειγματὶ δὲν θὲ ἀντιπαρέρχεται: ἀπαθῶς τοὺς θερμαστάς, σταυρούς οὐτοὶ μοχθοῦσι καὶ σπεύδουν γρίψουν ἐντὸς τῶν ἀνθρακοποθηκῶν τοὺς ἐπὶ τοῦ καταστρώματος γαλάνθρακας προτοῦ παρασύρῃ τοὺς οὓς ἔπερχομένη θύελλα, ἀλλὰ θὰ θυσίασση μέρος τῆς ἀναπαύσεως του διὰ γὰρ δόσης χειρα δογηθεῖσας. Κατὰ τοὺς εἰσπλους καὶ ἐκπλους τοῦ πλοίου ἀπὸ λιμένας ἡ δεξαμενάς διοικοῦσι ταχεῖς χειρισμοὶ, δ' ὅτι ἀριθμὸς τῶν γαυτῶν εἰνεὶ δυσκαλόγος, δ' ἐκτὸς φυλακῆς θερμαστῆς δὲν θὰ θεάσται: χαρεκάκως τὴν πρόσκρουσιν τοῦ πλοίου ἐπὶ τοῦ κρηπίδωματος, ἀλλὰ θὰ συντρέχῃ παρεμβάλλων μπαλλόνια ἡ ἀντικροῦστῶν ἔνα γαύτην εἰς τὸ δικράνον. Οἱ ἀρμόδιοι οἱ πακιστικοὶ θὰ ἐνθαρρύνωσι τὴν τοιαύτην ἀμοιβαίαν συνδρομήν μετεκάν πληρώματος σκάφους καὶ μηχανῆς. Οἱ ἀξιωματικοὶ θὰ περιορίσουν

μέρος ἀπὸ τὸ «δρφιτσιαλίκι» τῶν καὶ δὲν θὲ ἀπασχολῶσι ματκίως τοὺς καύτας εἰς μικροεργασίας τὰς ὁποίας δύνανται μόνοι τῶν νὰ ἐκτελέσουν: θὰ καταγίνωσιν ἐπιμελέστερον διὰ τὴν συντήρησιν τοῦ σκάφους καὶ τὴν οἰκονομίαν τῶν ὄλικων, θὰ επιστήσωσι τὴν προσοχήν των εἰς προφύλαξιν τῶν πρυμνησίων ἐπ τῆς τριβῆς ἐπεγδυόντες αὐτὰ διὰ φασιγνώσης καὶ ἀλειμπάτων, ώς καὶ πρὸς πρόληψιν κλοπῆς τῶν ἐκ μουσαράδων καλυμμάτων τῶν ἀμπαρίων, θὲ ἀσκήσωσι: δ' ἀντιστροτάτην ἐπιθετικήν εἰπὶ τῆς ἀκριβοῦ παραλαβῆς καὶ παραδόσεως τοῦ φορτίου καὶ τῆς ἀμέμπτου αὐτοῦ διατηρήσωσι. Οἱ μηχανῖκοι δὲν θὰ ἐπαναπαύσονται εἰς τὰ ἐργοστάσια διὰ τὰς ἀναγκαῖοις εἰπισκευάς, εἴτε μηχανῆς εἴτε σκάφους, ἀλλὰ θὰ ἐξαντλῶσι πλάσιν αὐτῶν τὴν εὐφύταν καὶ φιλοποίην, ἀφ' ἕνδες μὲν ἵνα προλαμβάνωσιν αὐτάς, ἀφ' ἕτερου δ' ὅπως ἐφέσον εἰγεῖ δυνατόν, τὰς θεραπεύσανται εἰπὶ τοῦ πλοίου, διὰ τῶν ιδίων αὐτοῦ μέσων. Οἱ πλοίαρχοι θὰ ἐλαττώσωσι τὰς ἐξόδους τῶν, ιδίως τῆς νυκτὸς καὶ θὰ συγκεντρώσουν τὴν σκέψιν των ἐπι τῶν πολλαπλῶν εὐθυγάνων τῶν, χρησιμεύοντες καὶ διὰ τὸ δόπλοι προσωπικὸν προσωπικόν τοῦ φορτίου προσωπικόν της φορτώσεως ἢ ἐκφορτώσεως. Θὰ ἀποφεύγωσι τοὺς πλοηγούς καὶ τὰ ρυμουλκά, διοικοῦσι τὰς ἀσφαλῶς γὰρ προκύψῃ σημαντική οἰκονομία, ήτις, δ' ἔν τι πλαστόπλοιον ἐπιτάχειαν διατηρεῖται τὸν πλοίον θὰ ἀποφέρεται τὸν πλοίον χάριν ἔνδες φιλοδωρήματος.

Ἐκ τῆς περισυλλογῆς τῶν ὄλικων, ἐκ τῆς ἀποφυγῆς τῶν ἐν τοῖς ἐργοστασίοις εἰπισκευῶν, ἐκ περιορισμοῦ τῆς χρησιμοποίησεως πλοηγῶν καὶ ρυμουλκῶν, ἐξ ἀποφυγῆς καθυστερήσεων, ἐξ ἐλαττώσεως τῶν ἀποζημιώσεων διὰ φορτίας ἢ ἀσθενεῖς ἢ δραπέτων ἔστω καὶ μόνον τοῦ παραβόλου τῶν £ 10 δι' ἔκαστην περιπτώσιν, ἐξ ἐλαττώσεως τῶν ἐκτάκτων ζημιῶν, δύναται: ἀσφαλῶς γὰρ προκύψῃ σημαντική οἰκονομία, ήτις, δ' ἔν τι πλαστόπλοιον ἐπιτάχειαν διατηρεῖται τὸν πλοίον θὰ συγκεντρώσουν τὴν σκέψιν των πληρώματας.

Προκειμένου περὶ τούτων, δὲν ἔχουν εἰμὴ γὰρ τηροῦν εὐσυγειδήτως τοὺς παραδειγμένους καγονισμούς μισθοδοσίας, τροφοδοσίας καὶ τὰς ἀλλακτικές μικροτέρας υποχρεώσεις τῶν. Ή πρὸς ἀλλήλους ἀμοιβαίστης ἐπιθέλλει τὴν παρεμπόδισιν πάσης καταχρήσεως, οἰσαδήποτε μηρφῆς, δυσφημιζούσης τὸ σύνολον, συγάμω δὲ εἰλικρινῆ συνεργασίαν ἐν τῇ ἐπιδιώξει τῶν γενικωτέρων συμφερόντων, π.χ. ἐν τῇ προσπαθείᾳ πρὸς συνεγόνησιν μετ' ἀλλων δργανώσεων ἢ μετὰ ξένων ἐφοπλιστικῶν ἐνώσεων, ἢ πρὸς ἀπόκτησιν ιδρύματος ἀγαμφισθητήσιον κοινῆς ὀψειλείας, π.χ. ἐγκαταστάσεως συγχρονισμένου ἐργοστασίου πλήρους, ἐγγυωμένου εὐθηγάδες εἰπισκευῆς, διορισμοῦ πράκτορος κοινῆς ἐμπιστοσύνης εἰς μέρη ἀπομεμπρούσαν κτλ.

Μία τῶν προεχουσῶν τοιούτων προσπαθείῶν εἰνεὶ καὶ ή ίδρυσις τῆς μελετηθεῖσης ἀλληλασφαλείας, πρὸς κάλυψιν μικροῦ μέρους τῶν κινδύνων διὰ τὸ οὗτος ὁποίους τὰ ἀλληλικά πλοῖα ἔχουσιν ἀσφαλίσθη ἐν Λογδίνῳ. Οἱ σκοπὸις εἰνεὶ ἀριστος, ἀλλ' ἡ ἐκτέλεσίς του πρέπει γὰρ ἐξασφαλισθῆ ἀπολύτως, χωρὶς γὰρ διαρρέη μακρὸς χρόνου. Εκ παραλλήλου πρὸς τὴν λαμπράν αὐτὴν προσπάθειαν, θὰ ἥτο λυστελεστάτη ἡ ίδρυσις καὶ ἀλληλασφαλείας, προορισμὸν ἔχούσης τὴν κάλυψιν μόνον τῶν κινδύνων μερικῆς ἀσφαλίας.

Προπολεμικῶς, διὰ σχεδὸν τὰ ἀλληλικά ἀτμόπλοια ήσαν ἡ σφαλισμένα i. p. a. καὶ μόνον ἐν παράδειγμα εἰνώμοδιας: ὅπου ὁ τρόπος οὗτος ἀσφαλείας ἐπέφερε τὴν καταστροφὴν τοῦ πλοιοκτήτου. Εἰςλαξτάς ἀλλαξεπειπτώσεισι πλοιοκτήταις εἰσοικονόμησαν σπουδαῖα ποσά, διότι ἡ διαφορὰ τῶν ἀσφαλίστρων μεταξὺ τῶν κινδύνων «all risks» καὶ i. p. a. εἰνεὶ μεγάλη. Ανέρχεται εἰς ἀρκετὰς ἐκκατοντάδας στερλιγνῶν ἐτήσιων, δι' ἔκκστον πλοίοι. Οἱ δισταγμοὶ τῶν σημερινῶν ἐφοπλιστῶν ὅπως ἐπανέλθωσιν εἰς τὴν προπολεμικήν τακτικήν εἰνεὶ φρονιμώτατοι καὶ δὴ διατελοῦν ὅπος τὸν ἔλεγχον πιστωτῶν, ἀλλ' ὁ καταμερισμὸς τῶν κινδύνων διὰ τῆς ίδρυσεως τοῦ προτειγομένου τόπου ἀλληλασφαλείας θὰ διηκόλυνε πολὺ τὴν θέσιν των καὶ φρονιμῶς δέξεται εἰς τὴν ἀρχίστητος καὶ μηχανῆς οἰκονομίας. Οἱ πρότασις τοῦ πλοίου εἰπὲν τοῦ πλοίου πλοηγούς καὶ μηχανῆς θὰ πρέπει γὰρ μηχανῆς οἰκονομίας.

Γ. Τὸ Κράτος. Νὰ ἐλαφρύνῃ τὸν ἀτυχῆ πλοίαρχον ἀπὸ τὸ πλήθος τῶν διαταυτών, εἰς τὰς ὁποίας δὲν παύουσιν ἀπὸ καιροῦ εἰς καιρὸν νὰ προ-

στιθενται και νέατι. Τελευταίως, πάλιν, νέα διάρη προσετθήσαν διά τούνομοσχέδιον «περὶ συνθέσεως τῶν πληρωμάτων». Ή βάσις τοῦ νομοσχέδιου τούτου είναι λογική και ἀσπαστή, ἀλλ' αἱ ἐπικαλλέρμεναι δὲ αὐτοῦ ἐπιταρόντες εἰς ὡρισμένας περιπτώσεις είναι ἐντελῆς ἀσύμβιστατος πρὸς τὰς ἀνάγκας τῆς παρούσης στιγμῆς. Αὐτὸν καὶ ὁ ἀριθμός τοῦ ὅριομένου πληρωματος δὲν είναι ὑπερβολικός καὶ εἰς ὅλης μόνον περιπτώσεις θά ἐπετρέπετο νὰ ἔλαττωθῇ, δ.τ.: κυριώς καὶ ἀδικαιαιολογήτως ζημιοὶ τούς πλοιοκτήτας καὶ δυσχεράνει τὸ ἔργον των πλοιαρχών, είναι ἡ ἀφαιρέσις τοῦ δικαιώματος τῶν τελευταίων ίνα ναυτολογήσων, η διατήρησις τούς ναυτολογημένους ἀλλοδαπούς δὲ ἀπεριόριστον χρονικὸν διάστημα, ἵστον καὶ ἀν οὗτοι είναι ἔλαχιστοι, ὀλιγότεροι τοῦ 1) τοῦ διλού πληρώματος. Υπάρχουσας περιπτώσεις καθ' ἄς αἱ προσκομίσεις τῶν ἡμεδαπῶν καὶ αἱ παλινονοσήσεις τῶν ἀλλοδαπῶν δύνανται νὰ φθάσουν εἰς ἔκατοντάδας στερλινών, λόγῳ τῆς συγχρή ἐκτάσεως τῶν πλόων τῶν ἐλληνικῶν πλοίων εἰς ἀπομεικρυσμένας γραμμάτις. Δ'. ἀ) 7000 τόννων **deadweight**, ὑπολογίζω δὲ τὸ τελευταίον νομοσχέδιον «περὶ συνθέσεως τῶν πληρωμάτων» στοιχίζει £ 200 ἑτησίως καὶ πρέπει ἀπαραίτητως νὰ τροποποιηθῇ.

“Ας ἔλθωμεν εἰς τὰ Προξενεῖα. Κατὰ κανόνα δημιουργήθεντά ὑπ’ αὐτῷ τῶν Προξένων, οἱ πλοιάρχοι: ὑποχρεοῦνται νὰ παρουσιάζωνται σχεῖ μόνον εἰς τὰ προξενεῖα τῶν πόλεων δύον θεργοῦν πράξεις τὰ ἀτμόπλοια, ἀλλ’ ἀσκίας εἰς τὰς πόλεις ταῦτα δὲν ὑπάρχωσα: προξενεῖα, νὰ παρουσιάζωνται εἰς τὰ προξενεῖα τῶν παρακεμένων πόλεων, ἔστω καὶ ἀνεῦ ἀποχρώστων λόγου. Τό τοιούτον σημαίνεις ἀπασχόλησιν τοῦ πλοιάρχου ἀπὸ τῶν ἄλλων οπουδαίων καθηκόντων του, συγχάκις δὲ καθυστέρησιν τοῦ πλοίου, ἢτοι ἀπλείσιν χρήματος. Ειδικῶς ἐνθυμούμει καὶ διὸ ὁ πρόξενος **Berdiansk** ἀγέντος ἀφορμῇ νὰ ζημιώνωμεν μίαν ήμέραν, διότι δὲν ἡγούεις τό γραφεῖον του πρὸ τῆς 10 π. καὶ ἀποτέλοντας τὴν Ἰλλήρη πρωινήν δὲν προελαύνομεν νὰ διέλθωμεν τὸ **Kertch** τὸ ἀπόγυμνα, ἐπιειδὴ δ’ διἀπλους τοῦ **Yenikale** εἶναι ἀπηγγορευμένος κατὰ τὴν νύκτα, ἀμένομεν ἡγκυροβολημένοι μέχρι τῆς πομπῆς. Καὶ ἀλλὰ παραδίγματα ὑπάρχουν. Ή δὲ ζημία καὶ ἡ παρανέγκλησις πρὸς τί; Μόνον πρὸς εἰσπραξήν τῶν προξενικῶν τελῶν. Τὰ ἀμισθα προξενεῖα φέρουσας τὰς μεγαλειτέρας ἔνοχλήσεις. Υπολογίζεται διτὶ περιοριζόμενης τῆς ὑποχρέωσεως τῶν πλοιάρχων διποὺς παρουσιάζωνται μόνον εἰς τὰ προξενεῖα τῶν μερῶν δύον διενεργοῦσι πράξεις, συνάμα δὲ ἀλλατουσμένων τῶν τελῶν ἐν ἀναστοιχίᾳ πρὸς τὰ καταβαλλόμενα ὑπὸ τῶν ἑνίκην σημαῖων, θά προκύψῃ ἀτησία οἰκονομία οὐχὶ μικροτέρα τῶν λ. στ. 25 δι’ ἔκαστον ἐλληνικῶν ἀτμόπλοιοι.

Προχωρούμεν εἰς τὴν συνεισφορὰν πλοιοκτήτου ὑπέρ τοῦ Ἀπομαχικοῦ Ταμείου, θεσπισθείσαν εἰς χρόνους καθ' οὓς δὲ πλοιοκτήτης ἀπεκδίζειν λικνοποιητικά κέρδη ἐκ τῆς ἐπιχειρήσεώς του. Αἱ συνθήκαις νῦν μετεβλήθησαν καὶ ἐπιβαλλούσεις· τὴν ἄρσον τῆς συνεισφορᾶς τοῦ πλοιοκτήτου, καθελκυρίαν. Τὸν Ἀπομαχικοῦ Ταμείον δὲ θέλεις ζημιώσω ἐκ τῆς τοιαύτης ἄρσεως περισσότερον τῆς ζημιάς ἣν θὰ υποστῇ ἐκ τοῦ παροπλιού τῶν 500 οἰ τῶν Ἑλληνικῶν φορτηγῶν, διότις υποδοθεῖσιν τὴν κίνησιν τῶν πλοίων θὰ εἰσπράττῃ τοιλάχιστον τὰς καταβολὰς τοῦ πληρώματος. Πλὴν τούτου, οὐλίγη κατωτέρω υποδεικνύεται τρόπος ἀναπληρώσεων τῶν ἐνδεχομένων ἐλευμάτων του.

"Η απαλλαγή τού πλοιοκτήτου άπό της συνεισφορᾶς εἰς τό 'Απομαχών Γκρίζον θέλει περικόψῃ τά ἑτήσια ἔξοδά του κατά Λ. 100, προκειμένου τερι ἀτμοπλούτου 7000 τ. **deadweight**. 'Αλλ' ἐπίσης πρέπει ν' ἀπαλλαγὴ καθ' ὀλοκληρωταν και ἀπό τὸν φόρον τοῦ ἐπιτηδεύματος, δη; διότι ὁ φόρος ὅπος ἀνέρχεται εἰς σηματικήν ποσόν (Λ. 25 περίπου ἑτησίων) ἀλλὰ διότι τό ἐπαγγελμα τοῦ ἐφόπλιτοῦ διεπάγεται: εἰς τό ἔμφατερικόν, ὃπου ἐμμέσως τῆς ἀμέσως φορολογεῖται. Διαφέρει ὅπλα τὰ ἄλλα ἐπαγγελματικά τῆς ἔργας. Λια τό τού λόγον δικαιοῦνται: ἀπαλλαγὴ και οἱ τανατεργάται ἀπό τοῦ φόρου καθαρᾶς προσόδου και συνεισφορᾶς ὑπὲρ τοῦ ἀνγυγαστικοῦ διανοία-

"Αλλή φαρολογία άπομένουσα έκα της έποχής της παχυλών κειρών, είναι ήπιες της νηρολογήσεως των πλοίων. Ήταν πρωτότοι θύμοι της Ελληνικής σημαίας παρέχεται λογαριασμός υπερεκατόν λιμρών εἰς τὸν κατά τὴν περίοδον αύγουντην κατακλυδιμον οὐπέδων ζηγραστήν. Η φαρολογία αυτή πρέπει η ιποδικαζεῖται κατόπιν τοῦ μήλεσσα, ἔξιουσμένη μὲ τὸν μέσον δρον τῶν σχετικῶν φαρολογιῶν τῶν ἔνσημων σηματιῶν.

Ἐπειδὴ δῆμος ἐκ τῶν ἀνωτέρω προτεινομένων νομοθετικῶν καὶ φορο-
ογικῶν ἀνακουφίσεον τῶν πλοιοκτητῶν τὸ κράτος θὰ ὑποτεῖ ἀνάλογον ἔ-
λεῖθρυνσιν, πρὸς μετατόπισιν τοῦ βάρους καὶ ιδίᾳ πρὸς σταρέων τῶν
έρων τοῦ Ν.Α.Τ. προτείνω ὅπως αὐτῷθισι κατά 50 εἰς τὰ φαρικά καὶ ὁ-
ιονομικά τέλη τῶν ἐκτελουνταί ἀμποτικά πρᾶξεις εἰς Ἑλληνικούς λιμέ-
ας ἀχροπολίων (ὅχι: βεβαίως τῶν προσεγγίζοντων πρός ἐπισκευὴν ἡ πα-
ποτίσιμον). Τὰ φορτεσφόρτωντα εἰς Ἑλληνικούς λιμένας φορτηγά είναι
από τὰ 9)10 ἔναν καὶ ἐπὶ τούτων θὰ πέσῃ τὸ βάρος τῆς προτεινομένης
ὑγήσεως. Καὶ είναι δίκαιον τοῦτο, καθότι ἐν Ἐλλάδι τὰ φαρικά καὶ ὁι-
ονομικά τέλη είναι εὐθύνοτατα. Τομπολίους 7000 τόνων **deadwei-
ght** εἰς Ἐλλάδα θὰ πληρώσῃ λ. 100 διά φαρικά καὶ ὡγεονομικά τέλη,
εἰς Βελγίου λ. 135, εἰς Γερμανίαν λ. 145 (ἀλλ᾽ ἐκεὶ τὰ ἐργατικά είναι ἀ-
ριθμώτατα) εἰς Ἰταλίαν λ. 160, εἰς Ὀλλανδίαν λ. 200, εἰς Γαλλίαν λ.
50 καὶ εἰς Ἀγγλίαν ἐπίσης λ. 250. Είναι ἀληθές δι: η ἕκτας εἰς καὶ η
νιας τῶν Ἑλληνικῶν παραλίων δὲν ἀποτελοῦ: τόσα ἔξοδα διὰ τῶν φωτι-
μῶν καὶ τῶν σήμανσιν τῶν κινδύνων νυκτεπλοίας δοσ ἀποτελοῦν αἱ ἄκται
ἄλλων μερών, οὐχ ἡττον ὅμιτος τὸ ποσόν τῶν λ. 150 δὲν θὰ είναι κα-
θόλου θυσανάλογον.

Θὰ συνέστερεν, ισως, νὰ ἔξετασθῇ ἐπὶ τῷ εὐκαρπίᾳ ταῦτη κατὰ πόσον
τὸ δυνατόν νὰ καταργήθουν ὡρισμένα προνόμια καὶ δικαιώματα εἰς τοὺς
ἄλληνκούς λιμένας. Καὶ τέλος, κατὰ πόσον συμφέρει ἡ κατάργησις τῶν
ρυζείνων τῶν μὴ ἀπελσούντων οὐδένα προσορισμόν, εἰς μερικὰ ἢ τῶν με-
δὲν δρπού ἐγκατεστάθησαν λιμενικοὶ ἀξιωματικοὶ πρός ἐπιστασίαν τῆς ἐμ-
πορικῆς Ἰωνίδης γαύτης.

Τοιούτοτρόπως, άνευ άνκυστατώσαν, έπιτυγχάνεται: οίκονομια \pm 2 περιποιήσιων σες την εξιμετάλλευσην πλοίου 7000 **deadweight**. Τούτη η αγκύστα: δτι: είς ἐν ταξείδιον του **Plate**, διαρκείας 125 ήμερών, θα έ-

Ξοικονομηθούν £ 250. ητο: 9d κατά τόννον μεταφερομένου φορτίου. Εις ταξείδιο, Εξεισίνου—**Continent** διαρκείας 65 ημερών, ή οικονομία θα άνευθυνή εἰς 2300 σαλλίνια, ητο: εἰς 6d κατά τόννον φορτίου. "Η διαφορά αυτή πιστεύων ν' ἀρχέσαι ὅπως τα τεθύνον εἰς κίνησιν κατά τό φύνωπον τὰ πλεῖστα τῶν φορτηγῶν μας, ἐὰν δρωσ ἀρκεῖ, ἀς οὐκέθυν ή ἐπιτίθην πρὸς ἐπιδολγὴν αἰματηροτέρων θυσίαν." Ήπ' οὐδὲν λόγῳ δημος θα συγχωρηθῇ γά εγκαταλείψωμεν ἀφελῶς καὶ ἀδέξιως τὴν θεσιν μας εἰς τοὺς ἔξωνες. Πάλι θεσιά είναι ὅδυνηρά, ἀλλ' ὅταν ἀποσυντηκή τὴν προληψιν γενικωτέρα, καταστροφῆς πρέπει ν' ἀποφασίζεται: καὶ νά ἐπειδήται: γενναίοις ρόνως. "Βούθησμεν ἔγκαιοις ἔσταιοις καὶ ἀλλήλους.

Δονδίγον την 23 Ιουλίου 1931

ΝΙΚΟΛΑΟΣ Β. ΜΕΤΑΞΑΣ
Πλοίαρχος Ε. Ν.

ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ ΙΤΑΛΙΚΩΝ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ

Αἱ Ἰταλικαὶ ἀτμοπλοῖαι «Puglia» τοῦ Μπάρι καὶ «San Marco» τῆς Βενετίας ἔκλεισαν συμφωνίαν συνεργασίας διὰ τάς ἐκ Βενετίας εἰς Μπρίντζι—Πειραιᾶ καὶ Ἀλεξάνδρειαν γραμμὰς. Κατὰ τὴν συμφωνίαν ταύτην δὲ ἐκτελοῦνται καθ' ἑβδομάδα δρομολόγια διὰ δύο μότοροφιτς ἐξ ἑκατέρας τῶν ἀτμοπλοΐων τούτων, θὰ προστεθῇ δὲ καὶ μία ἀνά 15θήμερον ἀναζώρησις, ἵτις δὲ διεξάγεται διὰ τοῦ ἀτμοπλοίου «Stella d' Italia», ὅπερ σύμου μὲ τὸ ἄπ «Semiramis» ἐνοικιάσθησαν ἀπὸ τὸ Λόγδ Γριεστίνο εἰς τὰ ἐν λόγῳ δύο ἑταρείας. Ὡς γνωστὸν τὸ «Stella d' Italia» ἔχετέλει μέχρι τοῦδε τὴν ταχεῖαν γραμμὴν Τεργέστης—Βρινδησίου—Πειραιῶς — Κονιόπολεως, ἀντικατασταθὲν ἦδη ἀπὸ τὸ ἄπ «Vienna».

Ἡ συνεργασία τῶν δύο τούτων Ἰταλικῶν ἀτμοπλοΐῶν καὶ ὁ
ταῦτα ἀντῶν διακαννονισμὸς τῶν δρομολογίων των, πλήττει και-
ρίως τὰς δύο ὑπαρχόντας Ἑλληνικὰς γραμμὰς Πειραιῶς—Βρι-
νδήσιουν. Πρόσκειται δέντε περὶ σχεδίου προσαθμούσιμουν καὶ
τείνοντος σὺν τῷ χρόνῳ νὰ ἐκποτίσῃ τὰς ποσεγγίσεις Ἑλληνι-
κῶν σκαφῶν τῆς γραμμῆς εἰς τὸ Βρινδήσιον, πολὺ δὲ φοβού-
μεθα, διτὶ αἱ ἐνδισφερόμεναι Ἑλληνικαὶ ἀτμοπλοῖαι δὲν θὰ δι-
ηγμούν, ἀνεν τῆς κρατικῆς ἀρωγῆς, νὰ συγκρατήσουν τὴν ἐν-
άργῳ γραμμὴν, ἐν συναγωνισμῷ πρὸς ποιοτικῶς ἀνώτερα σκά-
ρη πλουσίως ἐπιχορηγούμενα.

Ο ΧΡΥΣΟΣ ΤΗΣ “ΑΙΓΥΠΤΟΥ,,

Αί τελευταίαι: έκ Βρέστης πληροφορίαι: άνχυφέρουν, ότι: τό Ι-
αλικόν υκυπριαστικόν «Artiglio» έπενδυτεσσεν έκει λόγῳ τῆς
ρικούμιας. Προηγουμένως ἐπὶ 31)2 ήμέρας συνεχῶς εἰργάσθη πα-
τό τὸ ναυάγιον τοῦ «Egypt». Ή υκυπριαστική ἐργασία προώ-
ευσε σημαντικῶς, ἀνετιγνώθησαν δὲ διὰ δυναμιτίδος δλλα τὰ κα-
κτστρώματα τοῦ πλοίου καὶ ἡγοιχθησαν αἱ πλευραὶ αὐτοῦ εἰς τρό-
ιν ὕστερούνται: σήμερον εἰσερχόμενοι: διάτοῦδημιουργήθεντας κενοῦ
ὑνάται: γὰ τέργαζωνται: εἰς τὸ ἔνκτομένον κύριον κατάστρωμα καὶ
κριθῆν εἰς τὸ σημεῖον κάτωθεν τοῦ δποίου εὑρίσκεται: τὸ «δωμά-
τον τοῦ θησαυροῦ».

Τὰ τμῆματα τῶν ὑπερκειμένων καταστρωμάτων ἀνατίγναχθέντα συνεστρεύθησαν ἐπὶ τοῦ κυρίως καταστρώματος, ἵπόθεν καὶ ποκομίζονται ἀπὸ τοὺς δύτας ἀποκαθιστωμένης τῆς ἐλευθέρας ἕδου. Πλειστα δέσποινα ἐλάσματα κλπ. συντρίμμιατα ἀνειλκύσθησαν δη. Ὁλόκληρος καρπίνα βάρους δ τόνγων ἀγειλκύσθη ἐπίσης, αὐθίς καὶ τίγις καλύμματα τῶν κυτῶν. Κατὰ τὴν τελευταίαν πρὸ τῆς νέας τρικυμίας ἔρευναν τῶν δυτῶν διεπιστώθη, ὅτι μέσω ἑνὸς ἀνοιγέντος κύτους κατέστη ἐλευθέρα γη δίοδος μέχρι τοῦ αεροστεγῶς κλεισμένου δωματίου τοῦ θησαυροῦ.

Η ΥΠΟΘΕΣΙΣ ΤΗΣ “ΡΟΥΑΓΙΑΛ ΜΑΙΗΑ,,

Κατά πληροφορίας ἐκ Λουδίου διγραμματεύς τῆς ἐπιτροπῆς τῶν πιστωτῶν τῆς «Ρούχιαλ Μαίηλ» διέψευσε τὴν δημοσιεύεσσαν εἰς διαφόρους Ἀγγλικᾶς ἐφημερίδας εἰδήσιν, ὅτι ἀπεφαίσθη ὑπὸ τῶν ἐκκαθαριστῶν τῆς πτωχεύσεως ἡ ἐκποίησις τοῦ στόλου τῆς ἐν λόγῳ ἀτμοπλοΐας εἰς τὴν ἀγοράν τοῦ Λουδίου δι' αἰτήσεως προσφορῶν. Ή δημοσιεύεται πληροφορία είναι ἀρκετὰ πρετώριος, οὐδεμία δ' ἀπόφασις περὶ ἐκποίησεως τοῦ στόλου τῆς «Ρούχιαλ Μαίηλ» δὲν πρόκειται: νὰ ληφθῇ, τούλάχιστον πρὸ τῆς ἐκπογοίης τοῦ διακρέοντος ἔτους.

Η ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΗΣ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ

ΤΑ ΕΝ ΓΑΛΛΙΑΙΗ ΛΗΦΘΕΝΤΑ ΜΕΤΡΑ

ΠΑΡ' ΗΜΙΝ Ο ΝΟΜΟΣ ΚΑΘΕΥΔΕΙ!

Η πρό διλίγου μόλις χρόνου λαβούσσα χώραν τραγική καταστροφή του «Σαΐν Φιλιμπέρ», καθ' ην ἀπωλεσθησαν διά την εύθυγην διά την μη ἐφαρμογήν των κειμένων Νόμου δι' οἰονδήποτε ἀτύχημα σπερῆθελε συμβολή εἰς ἀκτοπλοϊκὸν σκάφος, ἢ ἀφορμής ἐλλείψεως εὐσταθείας καὶ ἀσφαλείας.

Ἐν ἐφαρμογῇ τῶν ἐν Ισχύτινοι τῆς Γαλλικής κανονισμῶν διά την ἀπορρίφησην τῆς τάξης τῆς ναυτικής ἀσφαλείας τῶν πλοίων, τὰ παρεχόμενα γαυγούσσωστακά μέτρα καὶ ὁ καθορισμὸς του ἀριθμοῦ τῶν ἐπιβατῶν, ἀπετίσλοιν τὰς πρωταρχικὰς συστάσεις, διό τὴν αὐστηρὰν ἐφαρμογὴν ζητεῖ τὸ Γαλλικὸν ὑπουργεῖον τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας.

Τοῦτο δημοσίευτον εἶναι ἀρκετόν, ὅπως ἔξαριθμοθῇ, ἐὰν τὰ ἀκτοπλοϊκὰ σκάφη τὰ προρρίζομενα διὰ μεταφορὰς ἐπιβατῶν παρουσιάζωσιν διά τὰς προσπατιουμένας ἐγγύησις διὰ τὴν ἀσφαλείαν τὸν τραχεῖδιν των, ἐκρίθη δὲ ἀπαραίτητον καὶ διετάχθη μία γενικὴ ἀνακτεύρωσις τῶν παραχωρηθεῖσῶν εἰς ἔνα ἔκαστον ἀτμόπλοιον ἀδεῖον διὰ της τρεῖς ακτοπλοῖς καὶ ἐκδρομῶν.

Συναφῶς τὸ Γαλλικὸν ὑπουργεῖον ὑπομιμήσκει: τὸ δρῦμον του Νόμου τῆς 16ης Απριλίου 1907 «περὶ ἀσφαλείας τῆς ναυτικοῦ πλοίου», καθ' ὃ ἐπιθεωρητῆς τῆς ναυτικοῦ πλοίου δύναται: γὰρ ἀπαγορεύει καὶ νὰ ἀνατέλλῃ, μέχρις ἐκτελέσεως τῶν παρ' αὐτοῦ διδούμενων διαταγῶν καὶ ὑποδείξεων, τὸν ἀπόπλουν παντὸς πλοίου σίασθηστε πατηγορίας καὶ ἔθνος κατέτητος, ὅπερ λόγῳ τῆς ἐν γένει ποιοτικῆς του καταστάσεως, τῆς ἐλλείψεως κατὰ τὴν κρίσιν του ἀπολύτου εὐσταθείας καὶ ἀλτιωματικότητος τῶν δρων τῆς φορτώσεως ἡθελε κριθῇ διὰ δὲν πληροὶ τοὺς ἔρους ἐνδὸς ἀσφαλείας της διέδιον διὰ τὸ πλήρωμα καὶ τὸν ἐπιβάτην.

Βάσει: τοῦ ἀρθροῦ τούτου διετάχθησαν οἱ Γάλλοι ἐπιθεωρηταὶ τῆς ναυτικοῦ πλοίου, ὅπως προσδούν ἐντὸς 15 ἡμερῶν εἰς τὴν συλλογὴν καὶ τὸν ἐλέγχον διῶν τῶν στοιχείων τῶν σχετικῶν μὲ τὴν εὐσταθείαν ἐκάστου πλοίου καὶ συγκεντρώσουν πλήρεις πληροφορίας ἀφορώσας τὴν ἀσφαλείαν γενικῶς τῶν πλοίων, ἀτινα μεταφέρουν κατά τὸν πλόκον των ἀνω τῶν 12 ἐπιβατῶν.

Κατέπιεν τούτου διὰ διὰ τὰ σκάφη τῆς κατηγορίας τῶν ἀκτοπλοϊκῶν θὰ συνταχθῇ πρωτόκολλον, διὰ οὐ θὰ δεδικουνται τὰ πρόσωπα τῆς ἔξαριθμοτέρης εἰς διά τὰς περιπτώσεις διὰ ἔνα πλοίον, ιδιαιτέρως δὲ διὰ τὸν τούτο εἶναι ἡ ἐντελῶς κενὸν ἡ πλήρεις φορτίου. Διὰ τὰ πλοία, ἀτινα ἡθελον κριθῇ ἵκανα πρὸς παραλαβὴν καὶ μεταφορὰν ἐπιβατῶν, θὰ ὑπολογισθῇ ὁ ἐπιβατηθησμένος αὐτῶν ἀριθμός, ἀρέτη οὐ προηγούμενως ληφθῇ ὑπὲρ τὸ μέγιστον ὅριον τοῦ φορτίου, διότε δύνανται νὰ περιλάβουν.

Ἐπίσης θὰ ὑπολογισθῇ καὶ ἡ ἐπερχομένη μεταβολὴ εἰς τὴν εὐσταθείαν ἐκάστου πλοίου, διὰ οὐ ἐπιβάτης αὐτοῦ δὲν παραμένουν εἰς τὰς κανονικὰς των θέσεις, ἀλλὰ συγκεντρώνυται: ἐπιτο τοῦ ἀνιστάτου καταστρώματος. Διὰ πάσχων παράδοσιν τῶν δεδομένων διὰ τὴν ἀσφαλείαν τῆς ναυτικοῦ πλοίου, διὰ της ταύτης θὰ ἀπαγορεύῃ τὸν ἀπόπλουν τοῦ πλοίου.

Καὶ αὐτὰ ὡς πρὸς τὴν Γαλλίαν, ἀτινα δημοσίευτον εἶναι ἀρκετὰ ἐνδιαφέροντα καὶ διὰ τὴν Χώραν μας τὴν ἔχουσαν τόσου ἐκτεταμένη παράλια καὶ τόσου πυκνὸν δίκτυον ἀκτοπλοϊκῶν συγκοινωνῶν. Δέον διέθει τὰ Γαλλικὰ μέτρα ἐρχόμενα κατόπιν ἐνδὸς τόσου σκληροῦ μαθήματος, γὰρ μᾶς παραδειγματίσουν, ἵνα μὴ καὶ ἡμεῖς θρηγήσωμεν ποτε διὰ παρομοίας ἀπωλείας.

Ἐπ' εὐκαιρία ἀπενθύμομεν πρὸς τὴν διγονού τοῦ Ε.Ν. τὸ ἐρώτημα: Διατί δὲ ἀπὸ τῆς 11ης Μαΐου 1929 Νόμος «περὶ ἀσφαλείας τῆς ναυτικοῦ πλοίου καὶ τῆς διγενής τῶν πλοίων» δὲν ἐφηρμόσθη εἰσέτι: ἐν τῷ συνόλῳ του;

Ἐλεῖς, τὴν ἀληθείαν, πρωτικήν τὸ γεγονός, Νόμος ἀπὸ διετίας ψηφισθεὶς καὶ δημοσιευθεὶς γὰρ παραμένει νεκρός, διότι δὲν ἔχει διδούμενη τὰ ἐκτελεστικὰ κύτου διατάγματα. Τὰ μέτρα διὰ τὴν ἀσφαλείαν τῆς ναυτικοῦ πλοίου εἰς τὰς Ἐλληνικὰς θαλάσσας, λόγῳ τῆς εύρυτητος τῶν παραλίων καὶ τῆς ἐπεκτάσεως τῆς ἀκτοπλοϊκῆς μας, εἶναι ἀπολύτως ἐπιβεβλημένα.

Ἄγγοσθιμεν τοὺς λόγους, οἵτινες ἐπέδοχλον τὴν μὴ ἐφαρμογὴν μέχρι τοῦδε τοῦ Νόμου. Πάντως η διεύθυνσις τοῦ Ε.Ν. ἀναλαμβάνει ἀκεραιτινὴν τὴν εὐθύγην διὰ τὴν μὴ ἐφαρμογὴν τῶν κειμένων Νόμου δι' οἰονδήποτε ἀτύχημα σπερῆθελε συμβολή εἰς ἀκτοπλοϊκὸν σκάφος, ἢ ἀφορμής ἐλλείψεως εὐσταθείας καὶ ἀσφαλείας.

Ἐλεῖς εἰς πάντας γνωστὴν ἡ ἐλεεινὴ κατάστασις πολλῶν ἀκτοπλοϊκῶν μας σκαφῶν. Η ἐπιθεώρησις τῶν Ἐμπορικῶν πλοίων μὴ ἔχουσα εύρυτέραν δικαιοδοσίαν διὰ τὴν ἐπιδόλην ἀπαγορευτικῶν μέτρων εἰς δικαιοδοσίας περιπτώσεις, καθ' ἄρτον ηθελε κρίνει, διτὶ η ἀσφαλεία τῶν ἐπιβατῶν εἶναι προβληματικὴ ἐπὶ πλοίου τινὸς, δὲν δύναται νὰ ἐκτελέσῃ τὸ καθῆκον της.

Θὰ ἐπρεπε—δηλαδή—γὰρ συμβολὴ καὶ εἰς τὰς Ἐλληνικὰς θαλάσσας ἔνα διυτύχημα παρόμοιον τοῦ «Σαΐν Φιλιμπέρ» διὰ νὰ τεθῶσιν εἰς ἐφαρμογὴν Νόμοι καὶ κανονισμοὶ, οἵτινες ἔχουν ἀπὸ πολλοῦ ψηφισθεῖ. Δὲν γνωρίζουμε δικαιοδοσίην ἀκόμη, ἀν τὸ Κράτος εἰς περίπτωσιν ἀπωλείας ἀνθρωπίνων ὑπάρχειν, δὲν θὰ ὑπέχῃ ἀπεσταίας τὰς ἀστικὰς καὶ ποινικὰς εὐθύνης διὰ τὴν μὴ προληπτικὴν ἐφαρμογὴν των.

ΤΟ ΑΡΓΟΥΝ ΑΓΓΛΙΚΟΝ ΤΟΝΝΑΖ ΠΑΡΕΧΕΙ ΤΟ ΜΕΤΡΟΝ ΤΗΣ ΚΡΙΣΕΩΣ

Ἐξαιρετικὰ ἀπαισιόδοξοι καὶ συγχρόνως θλιβεροὶ εἰναι οἱ δημοσιευθεῖτες ἀριθμοὶ παρὰ τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου τῆς Ἀγγλίας διὰ τὸ ἀργον Βρετανικὸν τονάκι, διότι ἀποκαλύπτον τὴν ἔκτασιν τῆς κρίσεως καὶ τὴν ἀληθῶς καταστρεπτικὴν διὰ τὴν ναυτιλίαν σημειωνῆν κατάστασιν. Ο ηθελένος ηδη δικαιοδοσίην τῶν παροπλισμένων Ἀγγλικῶν σκαφῶν είναι ἀρκετὰ δηλωτικὸς τῆς ἐλλείψεως ἐργασίας, δύναται τις δὲ ἐξ αὐτοῦ νὰ σηματίσῃ μίαν ἀμυδρὰ εἰκόνα τῆς διεθνοῦς ναυτιλιακῆς κρίσεως, ητοι μεταξὺ τῶν ἄλλων βαρύτατα πλήσσει καὶ τὴν ναυτιλίαν τῆς Χάρας μας.

Συμφώνως πρὸς τὸν προαναφερθέντας πίνακας ήσαν δεμένα τὴν Ιην Ιουλίου εἰς τὸν κυριωτέρους Ἀγγλικοὺς καὶ Ἰρλανδικοὺς λιμένας τὰ κατωτέρω Ἀγγλικά σκάφη:

Πλοία	T. νέτ—ορέτζιστερ
Ιη. Ιουλίου τρ. ἔ.	743 2,018,255
Ιη. Απριλίου τρ.ἔ.	766 1,896,804
Ιη. Ιουλίου π.ἔ.	369 917,368

Εἰς τὸν καταλόγον τῶν ἀργούντων Ἀγγλικῶν πλοίων κατὰ τὴν Ιην Ιουλίου τρ. ἔ. περιλαμβάνονται ἀνω τῶν 1000 τόννων 577 πλοία τ. νέτ—ορέτζιστερ 1,937,992. Τὸ ποσοστὸν τῆς ἀργούσης ταῦτης χωρητικότητος ἀντιπροσωπεύει τὰ 18,44 οροῦ τῆς Ἀγγλικῆς ναυτιλίας, μὲ ἀναλογίαν 17,27 οροῦ διὰ τὰ ἀνω τῶν 1000 τ. πλοία. Η χωρητικότης γκροδῶν τῶν δεμένων 743 σκαφῶν είναι περίπου 3,347,000 τόννοι. Ο μέσος δροσὸς τῶν ἀνω τῶν 1000 τ. παροπλισμένων πλοίων είναι 3,358 τ. νέτ, ητο 5,800 τ. γκροδῶν περίπου, πράγμα διπερ ομαίνει, διτὶ εἰς τὰ ἀργούντα περιλαμβάνονται καὶ ἀρκετὰ liners.

Τὰ τάκερος ἀντιπροσωπεύονται μὲ 46 πλοίοι 173,842 τόννων, ἔξι δῶν τὰ 12 τ. νέτ 51,610 είναι μόιοιστερον. Σημειωτέον, διτὶ εἰς τὴν ὡς ἀνω ὀλικὴν ἀργούσαν χωρητικότητα δὲν περιλαμβάνονται τὰ ἐν τῷ ἐξωτερικῷ δεμένα Ἀγγλικά πλοία, κιθώς καὶ τάταξειδεύοντα κενὰ ταχυδρομικά σκάφη, ἀτινα ἀντιπροσωπεύονταν ἔνα ἐτερον ἀκόμη σοβαρόν ποσοστὸν κυματινῶν ἀπαντάστατων τῶν ναυτιλοῖς κατὰ τὰς ὥρας τῆς πυκνῆς θύελλης. Γά παρὰ τὸν σταθμὸν εἴπερ τὸ Nab—Tower, διστὶς δια τῶν ἐπιπρόσωπονέν ταν ἔτερον ἀκόμη σοβαρόν ποσοστὸν τῶν ναυτιλοῖς κατὰ τὰς ὥρας τῆς πυκνῆς θύελλης. Γά παρὰ τὸν σταθμὸν τούτου ἐπιπρόσωπονέν ταν ἔτερον ἀκόμη σοβαρόν ποσοστὸν τῶν ναυτιλοῖς κατὰ τὰς ὥρας τῆς πυκνῆς θύελλης.

ΑΓΓΛΙΑ

ΤΗ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑ ΕΙΣ ΣΑΟΥΘΑΜΠΤΟΝ

Συνεπεῖς τῶν σημειωθεῖσῶν τελευταίων προσεχεῖσθων τῶν ὑπερωκενείων «Berengaria» καὶ «Statendam» ἔγγις τοῦ Σαούθαμπτον, αἱ ἀριθμοὶ κατατίθενται ἀρχεῖ τοῦ ἐν λόγῳ λιμένος ἀμελέτην τὰ μέτρα ἐκ τῆς ἐφαρμογῆς τῶν δροίων θὰ δην δύναται νὰ ἀποφευχθοῦν εἰς τὸ μέλλον παρόμοια ἀτυχήματα. Συγκαταθεῖσθαι δὲν ἀπεφασίσθη ἡ ἐγκατάστασις ἐνδὸς ραδιογλεκτικοῦ σταθμοῦ ἐπὶ τὸ Nab—Tower, διστὶς δια τῶν ἐπιπρόσωπονέν των ναυτιλοῖς κατὰ τὰς ὥρας τῆς πυκνῆς θύελλης. Γά παρὰ τὸν σταθμὸν τούτου ἐπιπρόσωπονέν ταν ἔτερον ἀκόμη σοβαρόν ποσοστὸν τῶν ναυτιλοῖς κατὰ τὰς ὥρας τῆς πυκνῆς θύελλης.

ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΓΡΑΦΕΙΟΝ Ν. Π. ΕΥΣΤΑΘΙΟΥ ΠΑΡΑΛΙΑ-ΚΑΛΑΜΩΝ

Πρωτορεύεσσις, Ναυλώσεις, Φορτοεκφορτώσεις,
Υδρεύσεις, Ανθρακεύσεις

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ—ΕΥΣΤΑΘΙΟΥ

ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ 1-88

Η ΔΙΕΘΝΗΣ ΦΟΡΤΗΓΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑ
ΑΓΩΝΙΖΕΤΑΙ ΔΙΑ ΤΗΝ ΥΠΑΡΞΙΝ ΤΗΣ

Παρὰ γνωστού Ἑλληνικού ναυτικού γραφείου τοῦ Λονδίνου μᾶς ἀπεστάλη Ἀγγλιστὶ τὸ κάσωθι ἄρδιον, πραγματεύμενον ἀπὸ τῆς διεθνούς πλευρᾶς, τὴν θέσιν τῆς φορτηγού ναυτιλίας. Εἶναι ἀναμφι- σθήτιον, ὅτι αἱ παρατηρήσεις τοῦ ἀρχιφοργάφου διὰ τὴν παρουσίαν ναυτικαὶν δυσπραγίαιν ἐνέζουν σοβαρότατήν ἔξιν, αἱ δὲ προβλέψεις τοῦ διὰ τὸ μέλλον στρέψονται ἐπὶ τῆς ἀπῆτης πραγματικότητος καὶ τῆς διαμορφωθείσης καταστάσεως ἐν τῷ Παγκοσμίῳ ἐμπορίῳ. Η διὰ τῶν ἐποδεικνυμένων ὅμως μέτρων βελτίωσις τῆς δεινῆς θέσεως τῆς φορτηγού ναυτιλίας δὲν πιστεύοντι ὅτι ὅταν ἡτο ἐφικτή. Καὶ τούτῳ, διότι αἱ ἐθνικισταὶ τάσεις πολλῶν Ναυτικῶν Χωρῶν, ἡ ιδεατῆς ἐ- πικρατήσεως ἐν τῷ διεθνεῖ ἀνιαγωνισμῷ, καὶ αἱ διάφοροι ἀντιλήφεις καὶ συμφέροντα, ἐλάχιστον περιθώριον ἀφήνοντον εἰς τοὺς πλοιοκτή- τας ἔκστας τημαίας διὰ τὴν ἐπὶ τοῦ διεθνούς ἐπιπέδου ἀντιμετω- πισιν τοῦ προβλήματος τῆς φορτηγού ναυτιλίας. Τὸ ἐν λόγῳ ἄρδιον ἔχει ὡς ἔξιν :

Πολλοί είς ήμερη θά γεθάνησαν μεγάλην ἀπασιοδοξίαν ἀπό τὴν ἀνάγνωσιν εἰς τὸ «Fairplay» τῶν σκοτεινῶν προγνωστικῶν μερικῶν ἐκ τῶν παλαιῶν καὶ μᾶλλον πεπειραζένων ἔφοπλιστῶν, Ήταν ἔχουν δὲ μελετήσει καὶ τὴν θέσιν τῶν μεγαλυτέρων ἀτμοπλοΐων φορτηγῶν σκαφῶν. Διότι πράγματι μὲ ἐμὲ οὕτω συμβινέι. Ἐκ τοῦ παρθένου μου ἀντικρύζω μίαν μακράν σειράν δεμένων φορτηγῶν, τὸ μέγιστον μέρος τῶν ὅποιων οὐδέποτε ἀλλοτε θά ίδῃ φορτίον εἰς τὰ κύτη του, ἀλλὰ θά ἀκολουθήσῃ τὴν ἑδῶν πρὸς τὰ ἔργοστάξια τῆς διεκλύσεως.

Ἐχω δὲ τὴν ἀντίληψιν ὅτι ἐνῷ οἶος ἀναγνωρίζομεν, η̄ τούλαχ: στον θάξ εἶδε: γάλ ἀναγνωρίζωμεν, ὅτι φερόμεθα γοργώς καὶ ἀκυδέρηγοι: πρὸς τοὺς δράχους, ἀλληλοκυταῖσθμεθα ἀπελπιστικῶς χωρὶς νὰ προσβάνωμεν εἰς οὐδεμίαν προσπάθειαν πρὸς σωτηρίαν μαζ.

Είναι δὲ απίστευτον νὰ φανταζόμεθα δι, παραμένοντες ἐν παθητικῇ καταστάσει καὶ ἀνευ σοδερᾶς ἀντιδράσεως, εἰναι δυνατόν νὰ ἐλπίζωμεν εἰς μίαν ἀπότομον καὶ ἀπροσδόκητον μεταλλαγὴν διὰ τὴν σωτηρίαν μας. Ὁποίᾳ παθητικῇ εἰκὼν διὰ τούς ιθύνοντας μιᾶς διομηχανίας, ητις ὑπῆρξε τὸ ἀγάλλισμα πλειστων ἔθνων καὶ μὲν ἴστορίαν ὅμοιαν τῆς ὁπίσιας δὲν ὑπάρχει ἀλληλ ἔχουσαν νὰ ἐπιδειξή τόσον θάρρος καὶ περιπετεῶδή ἐπιχειρηματικότητα.

— Ήσοιν θά είνε τό «ἀπροσδόκητον» γεγονός, δύπερ μὲ τόσην ἡρεμίαν περιμένομεν νὰ συμβῇ: «Ἄλλος πόλεμος; Ἀπεργία ἢ μία μία τυχὸν ἀλλή παρομοία καταστροφή; Διότι τοιοῦτόν τι ἀποτελεῖ τὴν μόνην δικαιολογίαν ἐλπίδα διὰ τὴν ἐπωφελή ἀπερρόφησιν τοῦ τόσου δύρους τῶν Νπαρχόντων φορτηγῶν ὅπερ τὰς παρούσας δυσκερεῖς παγκοσμίους συγήνηκε.

⁹ Αντί γάρ ἀποθέπωμεν ἀπαισιοδόξως πρὸς τὸ μέλλον, διατὶ δὲν σκεπτόμεθα γάρ ἔξεύρωμεν ἐρευνῶντες τὰς δυνατὰς ὁδοὺς καὶ τὰ μέσα, διπος σώσωμεν αὐτὴν τὴν ἔνδοξον καὶ ἀγαγκάκιν διογγυγίαν εἰς τὴν ἐπόμενην ἀγωγὴν οὐσίαν:

Η παλαιά θεωρία τῆς ἐπικρατήσεως τοῦ ἴσχυροτέρου δὲν είναι σύμμερον τίποτε ἀλλο περὶ μία ἀναχρονιστικὴ ἰδέα, διὰ τὸν ἀπλούστατον λόγον, ὅτι ἡ δλὴ γνωτιλιακὴ ἐργασία εἶναι τόσον περιπλεγμένη καὶ ἀρρήκτως συνδεδεμένη μὲ τὰ γενικὰ οἰκογενικὰ καὶ πατρικά. Συμφέροντα (ἔχομεν πλεῖστα διδακτικὰ τούτου περιεργαστα), ὥστε ἡ διὰ τοῦ ἀνταγωνισμοῦ ἐκμηδενίσις τοῦ ἀδυνάτου κατ’ οὐδὲν ὀφελεῖ, τούγαντίον διθυμιαίως, ἀλλ’ ἀσφαλῶς, δημιουργεῖ δυσχερῆ θέσιν καὶ διὰ τὸν ἴσχυρότατον ἀκόμη τόσης δὲ ἐκτέσσεως, ὥστε, ἐάν δὲν εὑρεθῇ ἔν αποτελεσματικὸν φάρμακον καὶ ἐφαρμοσθῇ πιστῶς καὶ ἀγενούς όριών ἀτομικισμοῦ, πολὺ φοδούμικι, ὅτι ἐντὸς δραχέος χρόνου, ὀλίγοι θά δυνηθούν γὰρ ἐπιζήσουν. Οἱ δὲ τοχὸν ἐπιζήσαντες τῆς τρικυμίας δὲν θὰ εἶναι εἰκαστοὶ γ’ ἀναλάδουν ἀγενούς συνδρομῆς καὶ κυθερηγητικῆς μερίμνης τὴν ἀναγέννησιν τῆς Νεωτελίας.

Πολλοί πιστεύουν, ότι θά είναι καλλιεύση τὸ διειθής ἐμπόριον. Τὸ ἐμπόριον είναι προορισμένον πράγματα: νὰ ἀναζήσῃ καὶ θὰ ἀναζήσῃ. "Ολοὶ οἱ σοδαροὶ διειθεῖς παράγοντες ἔργαζονται δι' αὐτὸν καὶ αἱ προσπάθειαι τῶν θὰ ἐπιτύχουν. Κατὰ πόσον τοῦτο βραβίωσι θὰ ἔχῃ εὐεργετικὴν ἐπίδρασιν ἐπὶ τῷ ἑταῖρῷ τῷ γραμμῆνι (liners) είναι ἀλλοὶ ζῆτημα, διὰ τὰ φορτηγά δημιουργοὶ δὲν θὰ φέρῃ κακμάνιαν ὠφέλειαν. Ἐκεῖνοι, οἵτινες ἀνόητη ἐπιμένουν φυγατάζομένοι, διὰ διερχόμεθα μίαν κυκλικὴν κρίσιν, φρούριον. Θετικούς.

Τὸ παρὸν δὲν ἀποτελεῖ μίαν συγῆθη προσωρινὴν κρίσιν, ηὗταις σὺν τῷ χρόνῳ θὰ παρέλθῃ. Ἡ ἴστορία αὐτὴν τὴν φορὰν δὲν θὰ ἐπικυνάλθῃ ἔστιτήν, ή δὲ πειρα τοῦ παρελθόντος δὲν δύναται: πλέον νά μᾶς χρησιμεύσῃ ώς ὅδηγός διὰ τὸ μέλλον. Αἱ συνθῆκαι: αἱ προελθούσαι: ἐξ ἑνὸς πολέμου, διτις: διὰ τὴν καταστροφὴν ήν προβλέψασε τῶν ημίτικῶν καὶ ωλεικῶν στοιχείων, δὲν ἔχει παρόδιοις προγογούμενον, μᾶς ἐμφανίζουν ἔναν νέον σταθμὸν ἑξελίξεως τῆς παγκοσμίου οἰκογονικῆς ζωῆς ἐξηντλούντα ἀπέραντα οἰκογονικὰ ἀποθέματα, ἐξ αὐτῆς δὲ τῆς νέας πάλης ἀνακύπτει νέας ὅλως κατάτεκτα:;

Ο ΕΘΝΙΚΙΣΜΟΣ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΣ ΚΟΡΙΑΡΧΕΙ

‘Η ἀνάγκη τῆς αὐτοσυντηρήσεως διακριθεῖτος τοῦ πολέμου ἐδημιούργησε τὸ πνεῦμα μᾶς τάξεως πρὸς αὐτάρκειαν μεταξύ τῶν διαφόρων Ἐθνῶν, ἀποτέλεσμα δὲ τούτου ὑπῆρξεν ἡ ἔγκαθθέρωσις μᾶς κακοὺς πολεμίκος—οἰκονομικῆς εἰρήνης, ἡ τάξις δὲ αὐτῇ ἐπατθήση τῆς ἀνάγκης τῆς οἰκονομικῆς αὐτοπροστίσεως. Αἱ τελευταίως καταβληθεῖσαι προσπάθειαι μειώσεως τῶν πολεμικῶν χρεῶν ἀποτελοῦν ἔνα δῆμα πρὸς τὴν ἀκριβῆ κατεύθυνσιν τοῦ σχεδίου τοῦ ἀπειλέποντος εἰς τὴν Ἑλλάδον τῷ κόσμῳ ἐκ τῷ παρόντος χάρους. Καὶ τοῦτο διμως δέγε θα θεοκτένεσθαι τὴν κοίτην τῆς γυναικείας.

Ἡμεῖς δέ σας ζόμειναι ἐπὶ τῆς μεταφορᾶς τῶν εἰς χύτην φορτίων,
διί τοι δὲ στηρόμενοι, γατάγθοσκος καὶ Σαγάρεως.

"Hōn ποτα είνε ή θέσις της Ναυτιλίας;

Ἐν πρώτοις ἔχομεν σήμερον μεγαλυτέρουν χωρητικότηταν πλοίων ἢ προπολεμικῶν, ητὶς αὐξάνεται: οὐχὶ ἐμφυνδὲ διὰ τῆς μεῖζονος ταχύτητος τῶν πλοίων καὶ τῆς ταχυτέρας διεσαγωγῆς τῆς φορτεκτικότάσεως ἔν τε τοῖς πλοίοις καὶ τῇ ἔπειρᾳ. Αἱ λάδινεν πρῶτον, λ.χ. τὸν γαιάνθρωπον. Λόγῳ τῆς αὐξανομένης χρήσεως τοῦ πετρελαίου καὶ τῆς ὑδροηλεκτρικῆς δυνάμεως καὶ ἐκ τοῦ διπτερικοῦ εἰσαγωγοῦ καὶ χθραὶ αὐξάνουν τὴν παραγωγήν των, ή ζήτησις ἐν τῶν κυρίως ἔξαγωγικῶν Χωρῶν καὶ δὴ ἐκ τῆς Ἀγγλίας ἐλαττοῦται: ρυθδαίως. Ἡ Ἰταλία μία ἐκ τῶν μεγίστων καταναλωτρῶν τοῦ γαιάνθρωπος Χωρῶν, πυρετωδῶς αὐξάνει: τὰς ὑδροηλεκτρικὰς πηγὰς τῆς ἡλεκτροκινοῦσαν τοὺς σιδηροδρόμους τῆς καὶ τὰ ἐργοστάσια τῆς. Ἡ δὲ Γαλλία πράττει τὸ αὐτό, ἀλλ’ εἰς μικρότερουν κλίμακα, αὐξάνουσα δύμας ἐκ παραλλήλου τὴν γαιάνθρωπο-παραγωγὴν τῆς. Ἡ Γερμανία συνεπείᾳ αὐξήσεως τῆς παραγωγῆς τῆς εἰσάγει: διλυγώτερον γαιάνθρωπα ἔξι Ἀγγλίας. Αἱ Σκανδιναύκαι Χθραὶ ἐτράπησαν πρὸς τὴν Πολωνίαν καὶ τὴν Γερμανίαν, αἱ δὲ Νοτιοανατολικοὶ δημιοχρατίαι ὑπεδίθεσαν τὴν εἰσαγωγὴν των.

Περὶ τῆς Ρωσικῆς δὲν ἀναφέρω τίποτε.

"Εχομεν κατόπιν τὸν σπουδαίον παράγοντα, ζει λόγῳ αὐξήσεως τοῦ ἀριθμοῦ τῶν πλοιών, διτυγ καταναλίσκουν πετρέλαιον, ἢ ἐξαγωγὴ εἰς τοὺς ἀνθρακευτικοὺς σταθμοὺς ἔλαττονται.

Ἐρχόμεθα ἡδη εἰς τὰ γεννήματα.

Ἐπί τὴν ἡμεῖς μεταφέρομεν τὸ έκσινδον τοῦτο προΐὸν εἰς Ἀγγλίαν, Γερμανίαν, Γαλλίαν καὶ Ἰταλίαν. "Ηδη αἱ τρεῖς τελευταῖαι καὶ χώραι: κατίστησαν σχεδὸν αὐτάρκεις, δι' ὃ οὐκ ίδομεν πατὴν ἐδὲ π.ε. τὴν Γαλλίαν καὶ Γερμανίαν νὰ προσδικήσουν καὶ εἰς ἑκατοντάρχην σιτηρῷθων. Είνε ἀληθὲς διτὶ ἡ παταγνώλωσις γεννημάτων αὐτῶν: εἰς τὴν Ἀπωλεύσαντον, καθὼς καὶ ὁ πληγούσας εἰς τὸ τμῆμα τοῦτον Κόσμου. Άλλῃ ἡ αὔξησις δριώς αὕτη θὰ δυνηθῇ γὰρ καλύψη ἐν τῇ Εὐρώπῃ γάστρι;

Καὶ ἀκούομεν ἀνευθύνους παράγοντας γὰ τὸ πίστον καὶ νὰ προεύχωνται: οὐ πέρ κακῶν ἔσσοδειων τῆς Εἰρήνης, διποὺς δυνηθῶμεν ἢ ἀκολουθήσωμεν πολιτικὴν αὐτοκτονίας μεταφέροντες μερικὰ πορτία ἐκ μακρυνῶν ἀποστάσεων εἰς ἑξευτελιστικάς τιμᾶς γαύων, αἵτινες δημοσίᾳ θὰ διαδόθησιν καταστρεπτικοὶ διὰ τοὺς πλοιοτήτους, θταν θὰ ἐπιστῇ διὰ χρόνος τῆς πληρωμῆς βαρυτάτων ἐπιστρώσεων καὶ ἐπιθεωρήσεων.

"Οσον άφορε τὴν ζάχαριν, λόγῳ τῆς δελτιώσεως τῆς ἐκ τεύτων παραγωγῆς εἰς διακόρους εἰσαγωγής καὶ χώρας, ἡλικιώθησαν από πολὺ αἱ μεταφοραι τοῦ εῖδους τούτου. Διὰ τὸ λοιπὸ ποιῶν-

τα, ώς λ.χ. γιτράτα, κύριοι, φυστίκια, σπόροι αλπ., ή αιγάλους σε χωρητικότης τῶν λάδινερς είναι υπεραρκετή διὰ τὰς μεταφορὰς αὐτῶν.

Νομίζω, ότι τὰ γεγονότα ταῦτα, δύγκνται: γάλ πείσουν καὶ τὸν μᾶλλον αἰσθόδοξον πλοιοκτήτην φορτηγοῦ, ότι δὲν πρέπει: τίποτε γάλ ἐπίζωμεν ἀπὸ τὰ ἄνω εἰδή, δύσον δὲ μακρότερον χρόνον μείγομεν ἀπαλεῖται, τόσον εὐκαλώτερον θὰ καταρρέσωμεν.

Ἐκ τῆς ἀνωτέρω σκιαγραφίας μου θὰ χαρακτηρισθῶ, ώς εἰς ἔκ πεποιθήσεως ἀπαισιοδόξων. Δύναμικι: νὰ δεδικιώσω οἰσιδήποτε, διτις ηθελε λάθε: τὸν κόπον νὰ ἀναγνώσῃ τὸ ἀρθρον τοῦτο. Ότι τούτας, κατέχομι: διὸ ἐγένουται ὁδούσιος αἰσθόδεξις, ἀλλὰ μόνον διτον θὰ ἀντικρύσωμεν τὴν κατάστασιν τετραγωνικῶν διὰ τὴν τοχρόνου ἐνεργείας καὶ θάρρους, ἀνευ τῶν ὅποιωνδὲν πρέπει: γάλ ἐπίζωμεν εἰς οἰσανδήποτε βελτίωσιν τῆς παρούσης ἀξιοθηγηγήτου θέσεως μαζ.

Εὔεπιστῶ διὰ τὸ μᾶλλον, ἀλλ' ὑπὸ τὸν ὅρον νὰ παύσωμεν κατεχόμενοι διὸ μοιραλατροκήρις φυλαρίας καὶ νὰ ἀντιμετωπίσωμεν τὰ γεγονότα καὶ προσπαθήσωμεν νὰ πραγματοποιήσωμεν εἰς δυνατόν, πᾶν δι.: λέγομεν, διτ: εἶναι ἀδύνατον.

Θὰ ἀντιμετωπίσωμεν νέκυα ἐντελῶς κατάστασιν καὶ συνθήκας. Τὰ ἀπηρχικώμενα σχέδια καὶ αἱ γνῶμαι: παροπλισμοῦ καὶ διαλύσεως τῶν παλαιῶν πλοίων δέν δύνανται: γάλ θεραπεύσουν τὴν σεδαράν ἀσθέτειαν τῆς διοικηγανίας τῆς θελάσσης. Πρόπει νὰ συγχρονισθῶμεν καὶ νὰ ἐφαρμόσωμεν νέας μεθόδους.

Κατὰ τὴν ἄποψίν μου ή λύσις κεῖται εἰς διεθνῆ συνεργασίαν μᾶλλον, παρὰ εἰς τὴν ἐπικράτησιν τοῦ παρόντος ἀκράτου συναγωνισμοῦ. Δύναμικι: γάλ φαντασθῶ πολλοὺς κρίνοντας τοῦτο, διτ: ἀδύνατον πρακτικῶν. Δυστυχῶς τοῦτο ὑπῆρξεν ή ἀνησυχία μας εἰς τὸ παρελθόν. Πολλαὶ διοικηγανίαι: ἐσκέπτοντο τοινοτρόπως, ἔως διτον ἐγένουται τῆς θέσεώς των.

Οὕτω καὶ ήμεις, ἐάν λησμονήσωμεν τὰς προλήψεις τοῦ παρελθόντος μας καὶ ἀποδεχθῶμεν τὸ νέον πνεῦμα, τότε θὰ ἀχθῶμεν εἰς εὐτυχή ἀποτελέσματα.

Ἐχομεν τὴν ἐπὶ τῶν ζακχάρεων συγεννόσιαν Chadbourne, ήτις ἐπέτυχε τελείως καὶ ὑπὲρ τὰς προσδοκίας αὐτῶν ἀκόμη τῶν ὑποστηρικτῶν τῆς, ἥδη δὲ ή θέσις τῶν ζακχάρεων διαθηγήδην δελτιστῶται.

Ἐχομεν τὰς διεθνεῖς συμφωνίας γιτράτου, λευκοσιδήρου, χαλκοῦ, μολύβδου καὶ τὰ καρτελ τοῦ χάλυβος καὶ τῶν χρυσῶν προτότων.

Τὰ ἀποτελέσματα ταῦτα ἔθεωροῦντο ἀγέφικτα πρὸ τῶν συμφωνῶν καὶ ἐν τούτοις ἐγένοντο κατορθωτά.

Ἐχομεν τὴν Συνδιάσκεψιν τῶν γεννημάτων, ήτις ἀν καὶ μέρος σήμερον δὲν κατώρθωσε πολλά, ἐν τούτοις φρονῶ διτ: ή θέσια μένη ἐπιτροπὴ θὰ εἴρῃ μέσον διὰ τὴν λύσιν τοῦ τόσου σπουδαιοτάτου, δύον καὶ περιπλόκου αὐτοῦ προσβλήματος.

Ἐχομεν, διτ: παράδειγμα, τὰς σπουδαιοτάτας τῶν Ἀτμοπλοΐων ἐτική: μέν, αἰτινες εὑρίσκονται: ἥδη ὑπὸ Συνδιάσκεψιν ἐν Ηαρισίοις πρόδρυμελέτην τῆς κανήσεως τῶν ἐπιθετῶν εἰς τὰς γραμμὰς τοῦ Βορ. Ἀτλαντικοῦ, διπλας καταλήξεως: εἰς μίαν διεθνή συγεννόσιαν πρὸ προστασίαν τῶν κοινῶν αὐτῶν συμφερόντων καὶ διπλας συμφωνίασ: πρὸς κανονισμὸν τῶν τιμῶν εἰσιτηρίων.

Ἐάν αἱ ταχυδρομικαὶ αὐταὶ ἐτικίριαι δύγκνται: γάλ πράξωσι τοῦτο, διατι: ήμεις γάλ μὴ δυνάμεθαι:

Φρονῶ διτ: ἐπέστη ὁ καιρὸς καὶ διπλας πρέπει διπλας τὸ Διεθνὲς Ναυτικὸν ἐπιμελητήριον καλέση τοὺς κορυφαίους τῶν ἐφοπλιστῶν τῶν φορτηγῶν ἀτμοπλοίων ἐν τῶν διαφόρων χωρῶν τῆς ὑφαλίου εἰς Συνδιάσκεψιν ἐν Λονδίνῳ, ἵνα συζητήσωσι τὴν παρούσαν κατάστασιν, ἔχοντες ὑπὸ δύον τὴν διερεύνιαν τῶν πιθανοτήτων μιᾶς λύσεως τῶν δισκολῶν μαζ.

Αἰσθάνομι: διτ: διλος: ὑπεφέρωμεν καὶ ὑποφέρομεν τόσον πολὺ, ὥστε διπλανοὶ καὶ διπλανοὶ εἰναι ψυχολογικῶς κατάλληλος διὰ νὰ κατορθωθῇ διτ: πρὸ διλίγων μηγῶν ἐφάνετο ἀδύνατον.

Ὑπὸ τὴν ἄποψιν ταῦτην ἔχω γάλ κάμω δύο δοκιμαστικὰς προτάσεις (εἰσηγήσεις).

Α) "Οπως διρυθῇ ἐν Λονδίνῳ μία Κεντρικὴ ἐπιτροπὴ γαυλώσεωνέουσα σκοπὸν τὸν καθορισμὸν τῶν τιμῶν τούτων ἐν συγεννόσιει μετὰ τῶν γαυλωτῶν. Ή ἐπιτροπὴ αὕτη θὰ ἔχῃ ἐπικούρους τὰ γαυτικὰ ἐπιμελητήρια ή τὰς ἔγωσις τῶν ἐφοπλιστῶν τῶν διπλανῶν Ναυτικῶν χωρῶν, εἰς τὰς ὅποιας πάντες οἱ ἐφοπλισταὶ

θὰ ἔγγυηθῶσι: τὴν ὑποστήριξίν των, ἐννοεῖται: ὑπὸ ἐπιβολῆς σχετικῶν τινῶν ποιηῶν ἐν περιπτώσεις: παραβάσεως τῶν κεκαγονισμένων. Ή γαύλωσις τῶν πλοίων θὰ ἔχακολουθήσῃ γιγνόμενη, διπλας καὶ μέχρι τοῦδε, μέσῳ τῶν συγγένων γαυλωματικῶν γραφείων, ἀλλὰ ἀντίγραφα πάντων τῶν γαυλωματικῶν γραφείων καὶ τῶν παρατημάτων αὐτῶν θὰ κατατίθενται: εἰς τὸ κειτρικὸν γραφεῖον τοῦ Λονδίνου, ἔλαν δὲ ἐκτὸς τῆς Ἀγγλίας, τότε εἰς τὰ σχετικὰ τιμήματα τῶν Ναυτικῶν ἐπιμελητηρίων τῶν ἀρμοδίων ἐπὶ τῆς ἐργασίας ταύτης εἰς τὸ ἑξωτερικόν.

Β) "Η Κεντρικὴ ἐπιτροπὴ γαυλώσεων θὰ ὅριζῃ συγγρόνως τὴν ποσότητα τῆς χωρητικότητος, ήτις θὰ εύρισκεται: ἐν ἐνεργείᾳ δι: ἔκαστην γάρων, κατ' ἀναλογίαν ἐπὶ τοῦ σημερινοῦ διλικοῦ ποσοῦ χωρητικότητος ἔκαστης γάρων καὶ οἱ διάφοροι ἐφοπλισταὶ: διργανοίσμοι: θὰ ἔχουν τότε τὸ ἀνάλογον αὐτῶν μερίδιον (Quota) καὶ ἐπὶ τὴν διατομήν της σημερινάς των.

Γ) Αἱ λιμενικαὶ ἀρχαὶ τῶν διαφόρων χωρῶν θὰ παραληφθοῦν νὰ συμφωνήσωνται, ποιως μὴ εἰσπράττωσι λιμενικὰ δικαιώματα, εἴτε γάλ διριζωται: ἐν ἐλάχιστην ἐτήσιων τίμηματα διατητικά διὰ τὴν ἀργίαν πλοίων.

Δ) Καθορισμὸς δρίσου δράσεως 20 ἐτῶν ἀπὸ σήμερον δι: διλα τὸ ποσό τοῦδε γαυπιγρόμενα πλοίων. Τὸ τοιωτον πιθανῶς θὰ καθορίζεται: διὰ τῶν γραφείων τῶν διαφόρων ἐταιριῶν Νησιγνώμονος τῶν πλοίων.

Θὰ παρατηρηθῇ διτ: εἰς τὰς εἰσηγήσεις μιων ἀπέψυχον λίγην προσεκτικῶν οἰκυδήποτε μινέαν περὶ ἐπειδήσεως Κυθερητικοῦ ἐλέγχου, διτις κατὰ τὴν ἴδεαν μου δὲν ενελεύθερος καὶ πιθανὸν ν' ἀποδῃ διλαθερός, ἔλαν ὑπάρχη μία εἰλικρινής θέλησις διπλας δημοσιογνωμότερος καλλίτερα ἔτη δι: διλους μικ.

"Οσον ἀφορᾷ τὴν ὑπάρχουσαν χωρητικότητα μεγάλη ποσότης ἐξ αὐτῆς θὰ πειροισθῇ σὺν τῷ γράμμῳ προερχομένη ἐν τοῦ φυσικοῦ αὐτῆς θηγάτου.

Ἐάν πράγματι: ήθελεν ἐπιτύχη ἔνα σχέδιον κοινῆς συγεννογράσεως, ἐκτὸς τοῦ κέρδους ὅπερ θὰ δηνύνετο γάλ προκύψῃ ἐν τῶν μᾶλλον ἐπικερδῶν τιμῶν γαυλῶν, καὶ αἱ ἀξίαι τὸν καλῶν πλοίων θὰ ἐπανακτηθοῦν: πάλιν τὰ πραγματικὰ αὐτῶν ἐπίπεδα, ἀτυχῶν ἀναμφιθύλων ἐχάθησαν σήμερον καὶ εἰμι: διέκοισ διτ: καὶ αἱ πλεισταὶ τῶν Τραπεζῶν θὰ εύχαριστηθῶσιν ἐκ τοῦτου. Ή πρότασίς μου δύναται: ν' απευθυνθῇ καὶ πρὸς αὐτὰς καὶ θὰ ἔχῃ ἀξίαν, ὅποταν δύσωσι: τὴν πολύτιμον αὐτῶν συεργασίαν.

Η πορεία τῆς προσόδου εἶναι ή κατάκτησις τοῦ ἀδυνάτου.

ΠΡΑΓΜΑΤΙΣΤΗΣ

ΙΤΑΛΙΑ

Εὔρυνσις τῶν δεξαμενῶν Γενούς

"Η νευπόγνης τῶν δύο πλωτῶν 'Ιταλικῶν καλωσαῶν τῶν 40.000 τῶν, τοῦ 'Rex' καὶ 'Conte di Savoia' ἐνεργήσειν ὡς ἀμεσον τὴν ἀνάγκην τῆς κατ' ἀναλογίαν εὐρύνσεως τῶν μονίμων δεξαμενῶν τῆς Γένοου, ἵνα δυνηθῶσιν αὐταὶ καὶ περιλάβωσι τὰς διγκάδεις ταύτας νέας μονάδας τοῦ 'Istrian' εὐπροσικῶν στάλωσι.

"Η μεγαλύτερα τῶν μονίμων δεξαμενῶν τῆς Γένοβας είναι ή κατασκευασθεῖσα τοῦ 1929 καὶ ήτις ἔχει μῆκος 800 ποδῶν. Ήδη δηριζονται ἐν τοῖς διατητικῶν συμπληρωματικῶν ἔργων, ἵνα εὐρύνθῃ εἰς μῆκος κατὰ 70 ἀκόμη πόδες, μιλονότι: δὲ αἱ ἐργαζομέναι εἰναι ἐπίπονοι: καὶ ταγκικῶν δυοχερεάς, δι: διεσάργονται κατὰ τὸ πλειστον, ἀντός τοῦ διατητος καὶ εἰς εἰς δάσος 50 ποδῶν ἀπὸ τῆς ἐπιφανείας, εἰναι ἐν τούτοις δέδαιον, δι: τὸ ἔργον τῆς πετακώσιων θ' αποπερατωθῇ ἐντὸς τῆς θερινῆς περιόδου τῆς προβλεπομένης ὑπὸ τῶν συμβολαίων.

Αἱ μόνιμοι δεξαμεναι τῆς Γένοβας φημίζονται: διὰ τὴν καταλληλότητα των καὶ τὴν ταχύτητα τῶν καθερισμοῦ ἐνος οἰκυδήποτε σκάφους, ήτις συνήθωσι ἐκτελεῖται: ἐντὸς 24 ώρων. Αἱ ισχυραὶ ἀντλίαι: των ἑκκενώνουν 40.000 τόνους δέδαιος καθ' ὥραν, ὑπαρχει: οἱ ἀπό της περιοχῆς τῆς θερινῆς περιόδου τῆς προβλεπομένης διπλα τῶν συμβολαίων.

N. & D. ΚΟΡΔΙΟΛΗΣ

ΕΡΓΟΛΑΒΟΙ ΦΟΡΤΟΕΚΦΟΡΤΩΣΕΩΝ

&
ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ ΦΟΡΤΗΓΙΔΩΝ

ΧΑΡΙΛΑΟΥ ΤΡΙΚΟΥΠΗ 8.

ΤΗΛΕΦ. 9-68

ΤΗΛΕΦ. ΔΙΕΥΘ. "ΝΙΔΙΚΟΡΔ.-ΠΕΙΡΑΙΑ

ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΥΣΑΙ ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΔΙΚΑΙ

Κατωτέρω παραθέτομεν την έκδοσή της παρὰ τοῦ «Αγγλου δικαιού κ. Langton απόφασιν ἐπὶ τῆς υποθέσεως τῆς βυθίσεως πτώχη τοῦ ὑπερωκεανίου «Εδίσον» τῆς βυθοκόρου «Liesboch». Η υπόθεσις αὕτη ἐκίνησε τὸ ἀνδιτιφέρον τῶν Αγγλικῶν κώλων καὶ τοῦ Ναυτικοῦ τύπου τοῦ Λονδίνου, διότι κατεκρυψώθη ποσὸν ἀπόζημωσεως διπλάσιον τῆς ἀξίας τῆς ἀπολεσθείσης βυθοκόρου.

Σχετικώς τὸ «Lloyd's List» ἐν κυρίῳ ἀρθρῳ τοῦ, ἀφ' οὐ παραδέττε τὸ ιστορικὸν τῆς ὑποθέσεως, χαρακτηρίζει τὴν ἀπόφασιν τοῦ δικιστού κ. Langton «έπιμελῶς λογικαινένην» καὶ δηλωτικήν, τοῦ δὲ δύνανται διὰ τῶν κειμένων Νόμων νὰ ἐπιλύωνται καὶ ὑποθέσεις νεοφανεῖς καὶ ιδιοτύπου περιπτώσεως.

Τό έπιδικασθεν ποσὸν ἡτο διπλάσιον τῆς ἀπολεσθείσης ἄξεις, ἡ κυριωτέρα δ' ἀντίρρησις ἡ προβληθεῖται ἀπὸ τοὺς ἔναγομένους ἐστηρίζετο ἐπὶ τοῦ ὅτι ἡ σοιρὰ τῶν ζημιῶν τὸν ἐνταγόντων δὲν ἦτα φυσικὴ καὶ ἔκδηλος ἀπόρροια τῆς ἀπολείας τῆς βυθοκόρου, ἀλλὰ συνέπεια τῆς οἰκί· ἀδύναμις αὐτὸν. Ἀφ' ἑτέρων οὗτοι δεσμευμένοι ἀπὸ συμβόλαιον χρονικῆς διαρκείας, ἔδει νὰ ἐντείνωσι πάσας τὰς οἰκονομικὰς αὐτῶν δυνάμεις, ἵνα φανωσι συνεπεῖς εἰς τὴν ἐργασίαν ἐκβαθύνσεως τοῦ λιμένος τῶν Πατρῶν.

Εἰς τὴν κρίσιμον αὐτῆν στιγμὴν ἐστερρόμησαν τῆς βυθοκόρου των,
οἱ δὲ ἔναγόμενοι κατηγόρησαν τοὺς ἐργολάβους ὅτι ἐπέζησαν οἰκουμενικούς καὶ ὅτι ἐτὸς τῆς πτωχείας των προέκυψαν αἱ μετὰ τὴν βύθισιν μεγάλαι ζημιαί. Ἐνῷ ἀν διέθετον ἐπαρκῆ κεφάλαια, θὰ ἡγάραξον
ἀμέσως μίαν νέαν βύθον.

Τό δέ πειγέσθιμα τῆς «πτωχείας» δικαίως ἔχαρακτηρίσθη ως «σοφιστεία» γράφει τὸ «Λόδδ Λίστ», ὁ δὲ λόδδος δικαστής ὅρθως ἐπράξεν πτικυρῶν τὴν ἀπόφα τιν τοῦ Πραγματείας μνημονίαν. Η λογική σκέψης ή διέπουσσε τὴν σπόλαισιν εἶνε αὐτῇ: Η απώλεια τῆς χειρὸς ἐνὸς ταῖσθν φειδούσην καὶ ἐνὸς λιμενεργάτου δὲν ἀποζημιούνται διὰ τοῦ ἴδον ποσοῦ, μολονότι ἡ απώλεια εἶνε ἡ αὐτὴ καὶ διὰ τοὺς δύο. Συνεπῶς καίοι ἐνάγοντες ἀπόλεσαντες τὴν βυθοθορύβων των, ἐστω καί ἀλλὰ δὲν διέθετον χρήματα, δὲν τοῖς ήτο δυνατόν νὰ εὔχωσιν ἀμέσως ἐτέρων τοιαύτην. Άρα η ζημία των δὲν εἶνε ἀποτέρω ἀπόρροια τῆς ἐλλειφεως τῶν οἰκονομικῶν μέσων, ἀλλὰ φυσικὴ συνέπεια τῆς βυθίσεως.

**ΑΙΓΑΛΕΙΑ ΒΙΘΟΚΟΡΟΥ ΕΠΙ ΗΑΤΡΑΙΣ
ΕΚ ΣΥΓΚΡΟΥΣΕΩΣ ΜΕ ΤΟ «ΕΔΙΣΩΝ»**

«Η υπόθεσις της δυθίσεως πληγήσιον τῶν Πατρῶν τῆς δυθοκόρου «Liesboch» κατόπιν συγκρούσεως μὲ τὸ ὑπερωκεάνειον «Ἐδεσμῷ» τὴν 26ην Νοεμβρίου 1928, ἐξεδικώσθη ἐν Λογδίνῳ τὸν παρελθόντα μῆνα:

ΕΝΑΓΟΝΤΕΣ: Οι ιδιοκτήται της βυζαντινού «Liesboch». **ΕΝΑΓΟΜΕΝΟΙ**: Οι ιδιοκτήται του άλπ «Εδισών».

ΔΙΚΑΣΤΗΣ : Ό κ. Langton.

ΠΑΝΗΣΞΟΓΙΟΙ: Τῶν μὲ ἐναγόντων οἱ κ. κ. Raeburn καὶ Crump,
τῶν δὲ ἐναγομένων οἱ κ. κ. Dickinson καὶ Thompson.

‘Η ἀνωτέρῳ ὑπόθεσὶς ἥχθη δἰς ἐντὸς τοῦ π.μ. Ἰουλίου ἐνώπιον τῶν Ἀγγλικῶν δικαστηρίων. Κατὰ τὴν συνεδρίασιν τῆς 8ης Ἰουλίου ἐπειδὴ οἱ ἐναγγέλμενοι εἰχον δεῖχθη τὴν εὐθύνην των, ἡ ἀπαίτησις τῶν ἐναγγότων είχε παραπεμφθῆεις τὸν πρεμματιγάδικον διτοικούσαν τὸ ποσδύ τῆς ἀπαίτησεώς των εἰς λ.στ. 19.820 ἀντὶ τῶν ζητουμένων 23.574 λ.ρών. Ἐπὶ τοῦ καθορισθέντος ποσδύ ἔφερον ἀντίρρησιν οἱ ἐναγγόμενοι, ἡ δὲ ὑπόθεσις ἐπεκνηγάλθην ἐνώπιον τοῦ δικαστηρίου τὴν 28ην Ἰουλίου καὶ ἐξεδόθη ἡ ἀκόλουθος ἀπόφασις τὴν ἐποιέντην:

«Εξήγησα—είπεν ο δικαστής κ. Langton—όλιγον χρόνον διά γὰ σκεψθε, δχ: διότι είχον σοθικράν τινα ἀμφιβολίαν ἐπὶ τοῦ δικαίου τῆς ὑποθέσεως, ἀλλὰ διότι ὁ συνήγορος τῶν ἐναγομένων ἐνεψάντες ταύτην ὡς ὑπόθεσιν πρωτότυπον ἔγ αὐτῇ ταύτῃ τῇ οὐσίᾳ τοῦ θέματος καὶ ἐτι: συγεπώς ή ἐπ' αὐτῆς ἀπόφασις θὲ ἀπετέλει: ἔγκ σοθικρὸν προηγούμενον εἰς τὸν Νόμον περὶ ζημιῶν. Αντιθέτως ὁ συνήγορος τῶν ἐναγόντων ὑπεστήριξεν, δτι η ὅλη ὑπόθεσις ήτο καινὴ καὶ ἀπετέλει: μίαν περίπτωσιν συνήγη.

»Η Ευθυκόρος «Liesboch» κατά τὸν χρόνον, τῆς ἀπωλείας της εύρισκετο ἐν ὑπηρεσίᾳ ἐκτελουσσα τὴν ἐργασίαν ἐκδιώγεσσας τοῦ λιμένος τῶν Πατρῶν, ὅπει: συμβολαῖσιν ἀμυνῆς 36.000.000 Ἑλληνικῶν δραχμῶν. Εἰς ἐκ τῶν ὅρων τοῦ συμβολαίου ὥριζεν, ζει: ἡ ἐργασία ἔπεισε γὰ συντελεσθῇ ἐντὸς μιᾶς τοιετίς.

»Ἐνταῦθι δέον γὰ σημειωθῆ μία ἰδιαιτέρα περίπτωσις, ἐξ τῆς προέκυψεν ἡ ἐπιμονὴ τῶν ἐνγάγόντων, διπλῶς λάθωσι μείζονα ἀπο-
ῆγμάτων. Τὰ οἰκονομικὰ κύτῶν μέσα είχον ἔχατηληθῆ μειωθέντα

εἰς τὸ ἐλάχιστον, ὥστε δὲν ἥδυναντο νὰ προμηθεύθωσιν τὰ ἀναγκαῖοις ταῖς διὰ τὴν ἐργαζόμενοι τῶν ἐργάλεων καὶ οὐκέτι, ή δὲ ἐπελθοῦντα ἀπώλεια τῆς διοίκησος παρέλυσεν οἰκονομικῶν τοὺς ἐργαλέους.

»Η σύγκρουσις έπειτα θηλυ την 26ην Νοεμβρίου 1928, ή ευθύνη διατής έγένετο δεκτή παρότι των ένχγομένων ακτών Μάλιον του 1930. Αφ' έτέρου οι ένγκρυπτες ήντη προσπαθεία των, δημος μήλη απολέσωσι: πολύτιμου δι': αὐτούς συμβόλαιον, έφ' ού εστήριζαν δλαζιών τάξ ελπίδας, έφρρόγυτιζαν διὰ την ἔξεύρεσιν έτέρας βιθοκόρου είτε ἀγοράζοντες είτε ἐκμισθοῦντες αὐτήν. Μή δυνηθέντες γὰ προβλησιν εἰς ἀγοράν ἐπέτυχον γάλι ἐγοικιάσουν τὴν βιθοκόρου «Adria» διὰ τῆς ὁποίας ἐπενέλασσον τὰς ἐργασίας των.

»Κατά τό έπόμενον έτος αἱ λιμενικαὶ ἀρχαὶ Πατρῶν ἡγόρχασαν τὴν διυθοκόρον ταῦτην, τὴν δύοιαν ἀκολούθως μετεπώλησαν εἰς τοὺς ἐργολάβους. Πρὸς σύναψιν τῶν ἐν λόγῳ πράξεων ἐγένοντο πολλὰ ἔξοδα, ἀπαντα ἀπορρεύσαντα ἐκ τῆς ἀρχικῆς αἰτίας, δηλαδὴ τῇ διυθίσεως τῆς διυθοκόρου «Liesboch», οἱ δὲ ἐνέγοντες ἐξέτινχα τὰς ἀπακτήσεις των ἐπὶ τῶν κάτωθι πέντε κεφαλίων:

»1) Διά τὴν πραγματικὴν ζημίαν τῆς δυθοκόρου «Liesboch» καὶ τὸ ἔσοδον πρὸς ἀγορὰν τῆς νέας δυθοκόρου «Adria».
»2) Διά τὰ γενόμενα περὸς αὐτῶν ἔσοδον κατὰ τὴν περίοδον τῆς ἀναμονῆς.

»3) Διὰ τὸ ἔξοδον ἐγούσκων.

»4) Διὰ τὸ ἔκταχτον ἔξοδον τὸ προελθόντα ἐκ τῆς οἰκονομικῆς διαφορᾶς μεταξὺ τῆς λειτουργίκης τῆς γένες θυμοκόρου ἐν συγκρίσει πρὸς τὴν διυθεσθεῖσαν.

»Καὶ 5) Διὸς τὴν ἀπώλειαν τοῦ διαφυγόντος κέρδημας

»Ο πραγματικογνώμων ένέχειν δι:ά μεντάς τέσσαρις πρώταις άπαιτήσεις δόλοκληρο τά ζητούμενα ποσά, δι:ά δὲ τήγη πέμπτην άπαιτήσαιν μόνον τὸ 1)3. Ή σοδροτέρα από τάξ προβληθείσας ἀντιρρήσεις διὰ τήγη ἀπαιτησα: ταῦτην, ἵτο, ὅτι ἔκαλούντο οἱ ἐνάγμενοι νὰ πληρώσουν οὐχὶ μόνον δι:ά τήγη ἀπώλειαν τῆς βυθοκόρου, ἀλλὰ καὶ διὰ σειρᾶν δλῆγη συνεπειῶν, αἱ δποῖαι οἱ δμως ἀνεφάνησαν οὐχὶ ἀποκλειστικῶς ἐκ τῆς βυθίσεως τῆς βυθοκόρου «Liesboch», ἀλλὰ καὶ συνεπείζ τῶν περιωρισμάνων οἰκονομικῶν μέσων, ἀτιγχ διέθετον οἱ ἐνάγοντες.

»Υπεστηρίχθη, δτι οι έναγόμενοι ήπειχρεοῦντο νὰ ἐπαγορθώσουν τὴν ἐπιζήμιον συνέπειαν τοῦ σφέλματός των, χωρὶς ὅμως καὶ νὰ ὑπερχρεωθῶν καὶ διὰ συνεπείας, αἰτινες προσῆλθον ἀπὸ τὴν οἰκουμενικὴν ἀδυνατίαν τῷ ἔργολάθων μὴ δυναμένων νὰ συνεχίσουν τὴν ἔργασίαν των. Ο κ. Dickinson, συγγρυπός τῶν ἐναγόμενών μᾶς εἶπε: «Ἄλι ζημίαι πληρώνονται, ἐψ' ὅσουν κείνται: Ἐγτὸς τοῦ πνεύματος τοῦ Νόμου, καὶ διὰ τοῦ τρόπου τῆς ἀποδόσεως, οὐχὶ δὲ πρὸς ἀγακούφισιγ τῆς ἀνεξεῖας. Εἰς τὴν πκροῦσιν περίπτωσιν οἱ ἐναγόμενοι ἐκλήγησαν νὰ πληρώσουν ποσὸν ὑπὲρ διπλάσιον ἀπὸ διτὶ ἑστούχις μία παλαιὰ βυθοκόρος, ἀπλῶς καὶ μόνον διότι οἱ ἐνάγοντες ησαν πτωχοί. Ζημία τόσον ἀφισταμένη τῇ ἀρχαικῇ αἰτίᾳ δὲν είνε δυγκτὸν νὰ πληρωθῇ».

Συνεχίζων δὲ Αγγλος δικαστής τὰς σκέψεις του πρὸς δικτύπωσιν τῆς αποφάσεως, προσέθεσε:

»Οσον καὶ ἄν φάγεται ἀπλοῦ τὸ ἐπιχείρημα τοῦτο, ἐν τούτοις δύναται θετικῶς γὰν ὑπωστηριχθῆναι· διοῖται· ἐπὶ πλάνης· Ἐχὼ λ.χ. εἰς φρυμασμένος ἵστρος καὶ εἰς λιμνενεργάτης ἐνεφανίζοντο εἰς ὑπόθεσιν τινὰς τῆς αὐτῆς οὐσίας τὸ δικαστήριον θὰ ἀπένεμεν εἰς αὐτοὺς τὴν ιδιανκόπωντικόν· ὅταν ἐφρόντιζε ναῦπολογίσῃ τὰς ζημίας των κατ' ἀναλογίαν καὶ ἐπὶ τῆς αὐτῆς ἀρχῆς, δηλαδὴ ποίᾳ θὰ γέτο η ἀξία δι· ἔναν ἔκκαστον τοῦ ιδίου ἀντικειμένου, ὡς λ.χ. τῆς χειρός των, ὅπερ θὰ είγον ἀπολέσει;

»Η περίπτωσις αυτή δικαιολογεῖ τὴν ψυχολογίαν του δικαιού του κ. Collins, διαν εἰπεν, διτι: «Δύναται ή αρχή νὰ είνε για διά, άλλα τὸ ἀπονεμόμενον ποσόν νὰ διαφέρῃ». Η δρθή μέθοδος πρὸς διαπίστωσιν τῆς οὐσίας δὲν είνε για διαπίστωση καὶ ή χαμηλόρρα, άλλα για ἔρευνα τῆς θυσιμότητος τῆς ἀπαιτήσεως τῶν ἐναγόμων, διτι: δισκες ζημίας ὑπέστησαν καὶ ή ἔξετσις ἔκαστου τῶν κουδουλίων ἐν πλήρει: ἀμεροληψία καὶ αὐδηρότητα, ἵνα παραχθῆνται

δυπτανήθη ακνούντως και ἀναγκαίως. Ή δόδες, γη της η κολοσσόθησε διαρχικά στον παραγματογνώμονες τόνον ελεγχοντας καθορισμένην διαδικασίαν.

»Ο πραγματογνώμονη παρεδέχθη, ότι οι ἐνάγοντες είχαν πάντα δικαιώματα για λάθους ἀνευ χρονοτοριθής πάντα τὰ ἐνδεκανόμενα μέτρα πρὸς ἔξατφάλισιν τοῦ συμβολαίου των καὶ μείωσιν τῶν ζημιῶν των. Απειράνθη ἐπίσης ὁ αὐτὸς, ότι οι ἐνάγοντες ἐνήργησαν λογικάς καὶ διτοῦς, γη της ἐκμέτωπης τῆς διαθεσίρου «Αδρία» γη της φυσικής συνέπειας τῆς συγκρούσεως. Εδικαιούντο, θεωρεῖται, γη πληρωθῶσι τὰ λογικά ἔξοδα, εἰς ἀνεπιθύητην».

»Η ἀπόφασις αὕτη δυσκόλως δύναται γη ἀναιρεθῆναι.

Ακολούθως δ. κ. Langton ἔξερχεται τὴν συμπλήξιάν του πρὸς τοὺς ἐναγομένους, διότι—ώς εἰπε—Θὰ της σκληρὸν γη πληρώσουν διτοῦς τὴν ἀπολεσθεῖσης διυθοκόρου, ἀλλ' ὅμως καὶ προτιμεῖται τὴν ἀνακρίσειν των καὶ κατελόγους εἰς δύος αὐτῶν τὴν πληρωμὴν εἰς τοὺς ἐνάγοντες λ.σ. 19.820, καθὼς καὶ τῶν ἔξοδων.

Οἱ συγήγοροι τῶν ἐναγομένων ἔξητησαν τὴν ἀδειαν ἐφέτεως τῆς ἀποφάσεως, γητις καὶ τοῖς ἔχοργητηθη.

ΤΟΥΡΚΙΑ

Ἀπώλειαι ατμοπλοίων

Ἄρμοδιος ἀνεκοινώθη, ότι τὸ ἀτμόπλοιον «Χιλάλ» θεωρεῖται, ώς διλαχώς ἀπολεσθὲν. Διτοῦς τὴν ἀνέλκυσιν καὶ διάσωσιν του οὐδεμίης μέριμνας κατεβλήθη, οὔτε δὲ καν σκέψις οὐπάρχει: καὶ διτοῦς μελλοντικήν τινα ναυαγοστικήν ἐργασίαν.

Ἐπίσης διὰ τὸ προσηργαμένον ἀτμόπλοιον «Γεστή—Ιεράκη» οὐδεμίς ναυαγοστικήν προσπάθειαν ἐσχηματίσθη, λόγῳ οἰκονομικῆς στενοχωρίας τῶν διεισιδερῶν, οἰδόποιοι διαβέττουν τὸ δημιουργότερον μεταπομένης πλάνης.

Τέλος τὸ ἀτμόπλοιον «Ιν—Τεπέ» διέπειται ἀνεκαρδίαν καὶ διτοῦς ημέρας τὴν παραμένει ἐν ἀργίαις τῶν Κεράτειν κόλπων. Τὸ πλοῖον τοῦτο ἔχει σαράν σπουδαῖον ζημιόν, εἰνα δὲ ἀπιθανόν, ἀν θά πισκυνασθῇ. Μᾶλλον θά πωληθῇ πρός διάλυσιν.

Ο ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΤΕΡΟΣ ΤΥΠΟΣ ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ

Εἰς Ἑν τῶν τελευταίων φύλλων τῆς ἡ Ἀγγλικὴ ἐφημερίας «Burntisland Shipyard Journal» δραγμανού τῆς ὁμούμου Σκωτικῆς ναυπηγῆς ἔταιρείας, περιγράφει τὰς πραγματοποιηθεῖσας χρακτηριστικὰς προσδόους εἰς τὰ σκάφα ταῦς τὰς μηχανὰς ἐφ' ἑνὸς νέου τύπου φορτηγοῦ ἀτμοπλοίου χωρητικότητος 7800 τ. φορτίου, κατακευσθέντος δὲ εἰς τὰ ἀνωτέρω ναυπηγεῖα.

Τὸ ἐν λόγῳ σκάφος φέρει μηχανὰς ἀπλοῦ τύπου, τριπλῆς ἐκτονώσεως, μετὰ λεβήτων συστήματος Seetle κανονικῆς πιέσεως 200 λ.ιθρῶν κατὰ τετραγωνικὴν ἴντσαν. Κωρίς προσθήκας γένους καὶ πολυπλόκων μηχανημάτων, ἀτιγα θὰ γηγενούν τὴν ἀρχικὴν ἀξίαν του, τὸ ἀνακρεόμενον ἀτμόπλοιον ἀπεδείχθη ἐμπράκτως, κατέπι πολλῶν ταχειδῶν του, διτοῦς εἰνα ἀρκετὰ οἰκονομικόν, καθότι μὲ πληρες φορτίου 7800 τόννων ἀπέδωκε κανονικὴν ταχύτηταν ἑνέκει μιλλίων καθ' ὥραν καὶ μὲ κατανάλωσιν μόνον 18 τόννων γηανθράκων τὸ 24ωραν.

Ἡδη, ἐν εἰς τὸ σύστημα τὸν μηχανῶν του τοποθετηθῆται διλαχίδες γεωτέρου τύπου θὰ προκύψῃ εἴτε μεγαλυτέρα οἰκονομικά καυσίμων θλης κατὰ 8ο, ητοις ἡ κατανάλωσις θὰ περιορισθῇ μόνον εἰς 15.8 τόννους τὸ 24ωρον. Εάν προστεθῶσι καὶ ὑπερθεμαντήρετος ἀτμοῦ, τότε τὴν κατανάλωσις θλης: θλης: θλης εἰς τὸ 13.16 τ. γα: ανθράκων.

Τέλος, μεθ' ἐνδε ἀτμοστροβίλου ἔξατφίσεως θὰ ἐπέλθῃ κατ' ἐλάχιστον δρίγιον οἰκονομικά 17.12 θλης, ητοις καὶ θὰ μειώῃ τὴν ἀρχικὴν κατανάλωσιν τὸν 18 τόννων εἰς τὸ 11.25 τόννους τὸ 24ωρον καὶ διτοῦς διτοῦς ἀνάγκης τοῦ πλοίου. Διὰ τὸν ἀνακρεόμενον συνδιασμὸν αἱ μηχαναῖτοι πλοίοι ουτούτου θὰ ἔχουσιν κατανάλωσιν 1.031 τ. γα: λιθρακαθ' ππον πανίδραν, δηλ. οἰκονομικά τόσης ἐκτάσεως, διση οὐδέποτε ἐπετεύχθη μέχρι σήμερον.

ΠΩΛΗΣΙΣ ΕΙΣ ΔΗΜΟΠΡΑΣΙΑΝ

Ἐν τῇ αἰθούσῃ τῶν Συνεδριάσεων τοῦ Ἐμποροδικού τῆς ΣΕΤΑΣ, Προξενικὸν Ἀνάκτορον

Τὴν 23ην Σεπτεμβρίου 1931 ἡμέραν Τετάρτην καὶ ὥραν 10.30 π.μ. καὶ τὰς ἐπομένας ἐν ἀνάγκη

ΤΟΥ ΙΤΑΛΙΚΟΥ ΕΛΙΚΟΚΙΝΗΤΟΥ ΕΚ ΧΑΛΥΒΟΣ ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΥ

“ALBINO,, EX “ALDGATE”

ἡγκυροδολημένου εἰς τὸν λιμένα τῆς ΣΕΤΑΣ, προκυρικά 4)

ΠΡΩΤΗ ΤΙΜΗ 300.000 ΓΑΛΛΙΚΑ ΦΡΑΓΚΑ

ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

Ναυπηγηθὲν εἰς West Hartlepool

Ἐτος ναυπηγήσεως 1900

Μικτὴ χωρητικότης : τόννοι: 3876.55.

Καθαρὰ χωρητικότης : > 2309.05.

Χωρητικότης φορτίου συμπεριλαμβανομένων καὶ

τῶν γα: ανθρακωποθηκῶν :	τόννοι:	6.119
Χωρητικότης γαλανθρακωποθηκῶν	>	1.321
Κυδικὴ χωρητικότης :)	κ. πόδ.	335.046
Σιτηρά)	(9.452,987 M. 3).	
Μέγιστον μῆκος	μέτρα	106.85
> πλάτος	>	15.55
Βάθος	>	7.43

Βόθισμα ἔμφορτον πόδες 22.5 1/4 (μέτρα 6.85)

> κενὸν > 10.3 (μέτρα 3.13)

Ταχύτητα 8 μίλια

Κατανάλωσις 22 τόνοι:

Κατατρόματα δύο (2)

Στεγανὰ διαχωρίστατα ΕΞ (6)

ΜΗΧΑΝΑΙ

Σύστημα: Τριπλῆς ἐκτονώσεως

Κατακευστικαὶ: Sté Général Marine Engine

Works à West Hartlepool

Ημεροήνεα κατακευασθῆ: 1899

Δύναμις: ὄνομαστική: 310 ίππων ὄνομα.

Διάμετρος κυλίνδρων: M. 0.618, 1.029, 1.702

Διαδρομὴ ἐμβολίου: M. 1.143.

ΛΕΒΗΤΕΣ

ΑΡΙΘΜΟΣ : ΤΡΕΙΣ (3)

ΤΥΠΟΥ: ΣΩΔΗΝΟΕΙΔΕΙΣ ΜΙΑΣ ΟΤΕΩΣ

ΠΗΣΙΣ ΕΝ ΕΝΕΡΓΕΙΑ : 10.8 ἀτμοσφαρῶν

ΜΗΠΕΣ ΦΟΡΤΩΣΕΩΣ ΕΞ (6)

ΒΑΡΟΥΛΑΚΑ ΕΠΤΑ (7)

ΚΑΤΑΘΕΣΙΣ ΠΡΟΣ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΝ ΕΙΣ ΤΗΝ ΔΗΜΟΠΡΑΣΙΑΝ : 25.000 ΓΑΛΛΙΚΑ ΦΡΑΓΚΑ

Ο ἀγοραστὴς ὑποχρεούται νὰ πληρῷ τὸ τίμημα τῆς κατακευάσεως ἐντὸς 24 ὥρων ἀπὸ τοῦ πέρατος τῆς δημοπρασίας ἐπὶ ποινῇ ἐπαναδημοπρασίας εἰς βάρος του. Ολα τὰ ἔξοδα καὶ οἱ κίνδυνοι τοῦ ἀτμοπλοίου καὶ τῶν ἔξατφημάτων αὐτοῦ ἀπὸ τῆς στιγμῆς τῆς κατακευάσεως βαρύνουσι τὸν ἀγοραστὴν διστιγμένης τῆς ὑποχρεούται νὰ παραλάβῃ αὐτὸς ἀμέσως μετὰ τὴν πληρωμὴν του τιμῆματος.

Τὰ δικαιώματα δημοπρασίας θὰ είναι κατ' ἐλάχιστον (1000) κίλια Γαλλικὰ Φράγμα.

Διὰ πάσαν πληροφορίαν ἀπευθυντέον: Εἰς τὸν Koy GEORGES MARCHAND ἐντεταλμένον πληρεξούσιον διὰ τὴν πώλησιν, 23 Rue St. Guillemin, MONTELLIER καὶ τὸν Koy ALFRID FRISCH. Courtier Maritime, ἐπιφορτισμένον τὴν πώλησιν, 43 Rue Lazare Carnot, πρὸς γνῶσιν τοῦ φανέλλου τῶν στοιχείων καὶ ἐπίσκεψιν τοῦ πλοίου.

Ο ΙΛΙΓΓΟΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΕΩΣ

ΕΚΑΤΟΜΜΥΡΙΑ ΛΙΡΩΝ ΔΙΑ ΤΟΝ “KYANOYN ΕΠΙΣΕΙΟΝΤΑ,,
“BREMEN,,“CUNARDER,,“SUPER ILE DE FRANCE,,“REX,,

ΟΣΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΟΣ ΙΜΠΕΡΙΑΛΙΣΜΟΣ

Τίποτε, περισσότερον τῶν πληντῶν καλοσσάνη, ποῦ αὐλακώνουν μὲ διαγγέλεις ταχύτητας τοὺς ὀκεανοὺς δὲν ἐνσερώνει: τὸ γατιλλακόν μεγαλεῖον μᾶς Χόρκις καὶ δὲν διαθρύπνει τὸ Ἐθνικὸν γόνυτον τῶν ἴσχυρῶν Κρατῶν τῆς Γῆς. Τὸ δὲ πεδίον τῆς διαμάχης καὶ τοῦ αὐταγωνισμοῦ ἀπὸ διατίξις ὑπῆρχεν ἀγέκαθεν ὁ Ἀτλαντικὸς κατέι
πρὸς τὸν πλεύτον
τοῦ Νέου Κόσμου
ὑπερφωνέαν: οἱ
γραμματί.

Ο ἀντιχωνι-
σμὸς, χρονολογεί-
ται ἀπὸ μικρῶν
ἔτην, ἀνεστάλη
κατὰ τὸν πόλεμον
καὶ ἐνετάθη μετα-
πολεμικῶς διὰ τῆς
σπατάλης ἐκκυρω-
μυρίων λαρῶν πρὸς
κυρπήγησιν περιφω-
κενείων, οὐχὶ πλέο-
ν πρὸς ἐπιδιώξιν
κιρδούφορους ἐκμε-
ταλλεύσεως, ἀλλὰ
μὲ τὴν διμεδικήν
τάσιν, ποῦ δη-
μιουργεῖται μετα-
ξὺ τῶν Ἐθνῶν εἰς
μεγαλεῖσθη ἐπί-

δειξιγ της προσδευτικής έξελιξεώς των και του ζωηρού αυτῶν πόθου για καθέξουν τὰ συγπίπτρα ἐπὶ τῷ ωκεανῷ.

Προπολεμικῶν, δ ἀγὸν ἐπικρατήσεως εἰς τὸν Βόρειον Ἀτλαντικὸν καὶ ἡ εἰρηνικὴ μάχη διὰ τὸ «γέρον τῆς ταχύτητος» διεξήγετο κυρίως μεταξὺ τῆς Γερμανικῆς καὶ τῆς Ἀγγλικῆς σημαίας. Μεταπολεμικῶς δύμως τρεῖς νέοι ἀντίπαλοι προσετέθησαν εἰς τὴν δυάδαν τῶν παλαιών συναγωνιστῶν. Ή Ἰταλία, η Γαλλία καὶ ταὶ Ὕψωμέναι· Πολιτεῖαι διεκδικοῦν διὰ τὰς σημαίας των μίκην ἀξιόλογον θέσιν εἰς τὰς ὑπερωκεαγίους γραμμὰς καὶ προετοιμάζονται πυρετωδῶς πρὸς τοῦτο.

ντερ» τῶν 73.000 τόννων, διλόκληρος ὁ ναυτικὸς κόσμος τῆς Ἀγγλίας ἐπεκρότησε τὴν ἀπόφασιν, τὴν δοπίκην μάλιστα ἔχαρκτηρισε καὶ ὡς «σοφὴν», καθ' ὃι ἡ «Μυριτάνια» δὲν δύναται πλέον γὰρ ἐξεκολουθήσῃ διατηροῦσα τὴν «αἰώνιαν γέστητα».

Η «Μαυριτάνια» γνωπηγγθείσα το 1907 έχει: ήδη σημειώσει πλήρη 23ετή διάρκη υπηρεσίαν, αν έχεις δε το ρεκόρ της ταχύτητος άπο το «Bremen» και το «Europa», τούτο δεν ση-

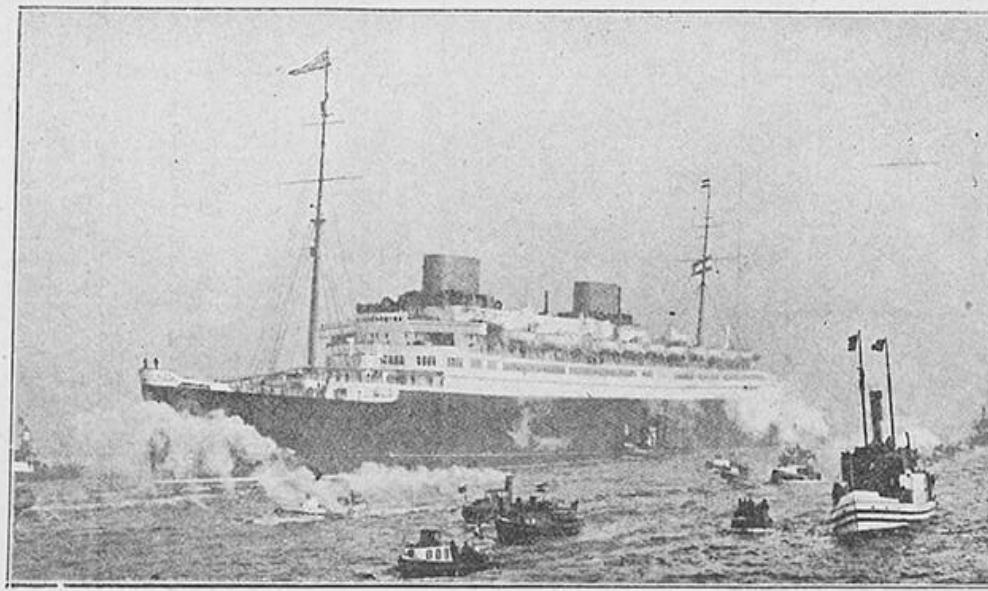
μαίνει, ὅτι τὰ ταξέδιά της ἔπικυσαν για ἔκτελονται μὲν ταχύτητα
καὶ ἀκρίβειαν θαυματάστηγ. Τούγαντίον τὸ πᾶν πείθει, ὅτι ἡ στα-
διοδορομία του πλοίου τούτου δὲν ἐλγεῖν ἀκόμη, ἐδὲ χρόνος τῆς
ἀντικαταστάσεως του δὲν ἐπέστη.

Οι Βρετανοί είδανώς, άναμένουν όπως τὸ γνωπηγούμενον «Κιουγάρντερ» νὰ καταρρίψῃ πᾶν προγραμμένον δρκόρ ταχύτητος καὶ νὰ ἐπαναφέρῃ τὸν «Κυκνοῦν Ἐπισεί-ουτα» ὅπδ τὴν σκέπην τῆς Ἀγ-γλικῆς σημαίας εἰς ἵκανοποίησιν τοῦ θιγέντος Ἐ-θνικοῦ τῶν γον-τρου.

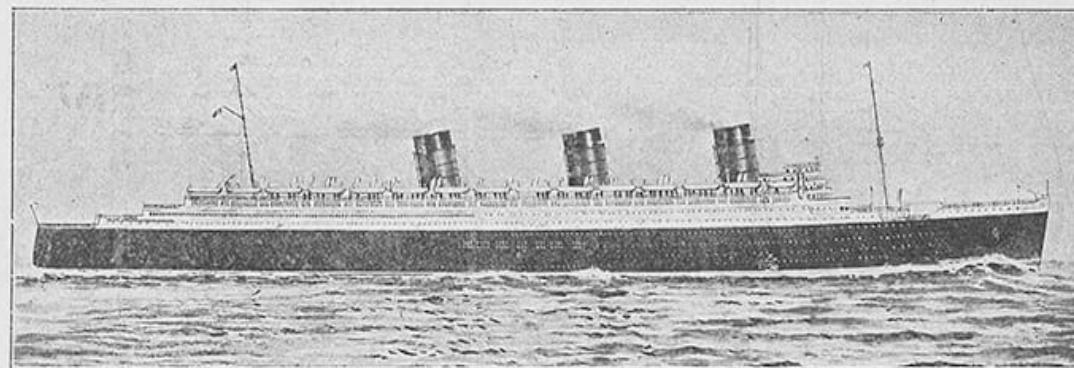
‘Η ἡστορία βε-
βαῖοι, ὅτι ἀφ’ ὅ-
του ἥρχισεν ἡ διά-
βολος τοῦ Ἀ-
τλαντικοῦ ὥκει-
νου διὰ τοῦ ὑπε-
ρωκεανού «Brit-
annic», τὰ πλοῖα
τῆς Κιούνκρ
ἐκράτησαν τὸ τρό-
παιον τῆς ταχύτη-

τος ἐπὶ πεντήκοντα ἔτη. Ἐν τῷ μιταξῖ κατὰ μικρὸν χρονοῦ καὶ διαστήματος σκάφη ἑτέρων τινῶν Ἀγγλικῶν ἐτύπιριῶν συνεμπερίσθησαν τῆς τιμῆς τοῦ «Ἐπισείσιοντος», πάντοτε δύμας ἡ δόξα αὕτη δὲν ἐγκατέλειψε τὴν Βρεττανίκην συμπειάν, ὡς δοῦλος ὁ «Κυκνοῦς Ἐπισείών» περιγέλθε διὰ πρώτην φορὰν πέρισσους εἰς ξένους, εἰς τὸ Βορειογερμανικὸν Δούδ.

‘Ως ἀνακέφερομεν ἀγωτέρω, διτην ἡ Κιονυχρ ἀνήγγειλε τὴν ναυπήγησιν τοῦ νέου κολοσσοῦ τῆς, σύσσωμος σχεδὸν ἡ Ἀγγλίας ἐπεκρότησε τὴν ἀπόφασίν της. Οἱ ὀλίγοι τότε ἐμφανισθέντες ἐπικριταὶ, οἱ δύοιοι ἀρχικῶς ἔξεδήλωσαν ποιάν τινα ἔκπληξιν ὡς πρὸς τὴν ἀπὸ οἰκονομικῆς ἀπόφεως σκοπούιστην τῆς ἀ-



Τὸ Γερμανικὸν ὑπερωκεάνειον «EUROPA»



Τὸ Νέον «Κιουνάρντερ» τῶν 73.000 τόννων

μολόγησαν κατοίκους: οριταί, δτι: «φυσικόν είνε τής Κιούναρ, ἔχουσα τὴν παράδοσιν ἐνός λαμπροῦ παρελθόντος, νὰ θέλῃ γὰ συνεχίσῃ τὰς δάφνας της», δὲ πρόεδρος τοῦ Συμβουλίου τῆς Κιούναρ εἶπε: «Ο κρατῶν ἔνα ρεκόρ κάμιγε: πάντα τε τὴν καλλιέργειαν σεκλάμαν». σειοντος». Ω-

Ἐρωτᾶς ὅμιλος κανεῖς: Καὶ ἔπειτα τὸ πρόσταχτον τῆς Κιούνηρ, δικαιολογοῦνται ὑπὸ τὰς σημερινὰς κριτίμους συνθήκας τόσαι: διπάναι: ἀντιπροσωπεύουσα: κεφάλαια: κολοσσαῖα

ποφάσσεως δὲν
ἐπέμειγκε εἰς
τὰς ἀντιρρή-
σεις τῶν, ἀλλ
ἐνεθέρξυν αὐ
ταὶ αὐτοὶ λόγο-
μητὴν γνωσπή-
γησιν, ὑποκύ-
πτοντες εἰς
τὴν ἐπικράτη-
σιν τῶν «αἱ-
σθηματικῶν
λόγων διάτην
ἐπαναπέκτη-
σιν τοῦ οὐκέτη-
σείσιον τοῖς». Ω-

καὶ συνεπχόμενα: σειράν δληγήν έτέρων συναφῶν καὶ ἀπαραιτήτων δικτυών διὰ δοηθητικῆς ἔργα: Τὸ νέον «Κιουνάρτερ» θὰ στοιχίσῃ 6.500.000 λιρῶν, ἐνῷ συγχρόνως παρέστη ἀνάγκη νὰ ἐκδικηθῇ καὶ διαπλατυνθῇ ὁ ποταμὸς Clyde, νὰ κατασκευασθῇ δὲ εἰς τὸ Σκουθάμπτον μία νέα τεραστία μόνιμης δεξιαμενή μῆκους 1200 ποδῶν, ἵνα δυνηθῇ καὶ περιλάβῃ τὸν νέον πλωτὸν κολοσσόν. Παρεχλήλως ἔξεδηλωθή ὁ ἀντίκτυπος τῆς γκυπτηγήσεως κύτου καὶ τῶν ἑτέρων πλωτῶν κολοσσῶν εἰς τὸν λιμένα τῆς Νέας Υόρκης, διόπου παρέστη ἀνάγκη προεκτάσεων τῶν κρηπιδωμάτων διὰ γὰρ πλευρίζουν ταῦτα.

Η ΓΕΡΜΑΝΙΚΗ ΑΝΑΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ

Ἐνθὺς ὡς ἔλλειπεν ὁ πόλεμος, ὁ Γερμανικὸς Ἐμπορικὸς στόλος ἦτο κατὶ τι ἀνύπαρκτον, ἀπετελεῖ μίαν ὁραίαν ἀνάμνησιν τοῦ παρελθόντος. Τὴν τύχην τοῦ πολεμικοῦ στόλου, τὸν διοῖον ἐκράτησαν εἰς τὴν σκοτεινήν των ἀγκάλην τὸ βάθη τῶν νερῶν τοῦ Σκάπα Φλόου, ἡκολούθησε κατ' ἄλλον τρόπον καὶ ὑπὸ δύνησι τοῦ πόλεμον διὰ τοὺς Γερμανοὺς ἔκδιλωσιν, ὁ ἐμπορικὸς αὐτῶν στόλος. Κατεσχέθη ὑπὸ τῶν Συμμάχων καὶ κατενεμήθη μεταξὺ αὐτῶν εἰς ἐπανόρθωσιν τιμήματός τινος τῶν ζημιῶν ἐκ τοῦ ποβρυχίου πολέμου.

Δύο Γερμανικοὶ κολοσσοὶ, τῶν διοίων μόλις εἶχε περιπολῆς κατὰ τὸ 1914 ἡ ναυπήγησις, τὸ «Imperator» 52.226 τόννων γκόδες καὶ τὸ «Vaterland» 59.957 τόννων, περιῆλθον τὸ μὲν πρῶτον εἰς τὴν Μεγάλην Βρετανίαν καὶ εἰνε τὸ σημερινὸν «Berengaria», τὸ δὲ δεύτερον ἔδόθη εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας καὶ εἰνε δὲ σημερινὸς «Leviathan». Δύο ἀκόμη μεγάλα Γερμανικὰ σκάφη τὸ «Bismarck» 56.621 τόννων καὶ τὸ «Columbus» 34.351 τόννων, τὰ δοῖα δὲ πόλεμος κατέλαβεν εἰς τὰς ναυπηγικὰς ἀκόμη ἐσχάρας, ἐπερατώθησαν κατὰ τὰ ἔτη 1921 καὶ 1922 καὶ παρεδόθησαν ἔναντι ἐπανορθώσεων καὶ αὐτὸς εἰς τὴν Ἀγγλίαν διὰ νὰ ἐνισχύσουν τὸ μὲν «Bismarck» ὡς «Majestic», τὸ δὲ «Columbus» ὡς «Homerick» τὸν πληγέντα ἀπότον ὑποβρυχιακὸν πόλεμον στόλον τῆς ἑτέρους τῶν μεγάλων Βρετανικῶν ἀτμοπλοΐῶν, τῆς «Océan Στάρ Λάιν».

Υπὸ τὰ πλήγματα ὅμως ταῦτα δὲ Γερμανικὸς ἐνθουσιασμὸς καὶ ἡ ἀκλόνητος πίστις ἐπὶ τὸ μέλλον δὲν ὑπέκυψαν. Διετήρησαν τὸν σπινθῆρατης ζωῆς, ἀπὸ τὸν ὄποιον ἀνεπήδησεν ἕνας νέος ἴσχυρὸς ἐμπορικὸς στόλος. Καὶ ἡ Γερμανία ἀπέκτησε κατὰ τὸ 1929 καὶ 30 τὰς δύο νέας πλωτάς της πόλεις, τὸ «Bremen» καὶ τὸ «Europa», ἀινα διέσχισαν ταχύτερον παντὸς ἄλλου

πλοίου τὸν Ἀτλαντικὸν, κατέρριψαν πᾶν προηγούμενον ωροῦ καὶ ἀφήρεσαν ἀπὸ τὸν πρωιναῖον ἵστον τῆς «Μαυριτανίας» τὸν «Κυανοῦν Ἐπισείοντα» διὰ νὰ τὸν φιλοξενήσουν ὑπὸ τὴν σκέπην τῆς ἀναδημιουργούμενης Γερμανικῆς Ἐμπορικῆς σημαίας. Τὰ Γερμανικὰ ὑπερωκεάνεια συνεκέντρωσαν μεταπολεμικῶς μεγαλύτερον ποσοστὸν ἐκ τῆς ἐπιβατικῆς κυνήσεως ἀπὸ τὰ Ἀγγλικὰ καὶ Αμερικανικὰ πλοῖα, ἐνῷ συγχρόνως τὸ «γέρος τῆς ταχύτητος» κοσμεῖ μὲν ὑπερηφάνειαν τὴν ὑψηλοτέραν κερδαίαν τοῦ «Bremen».

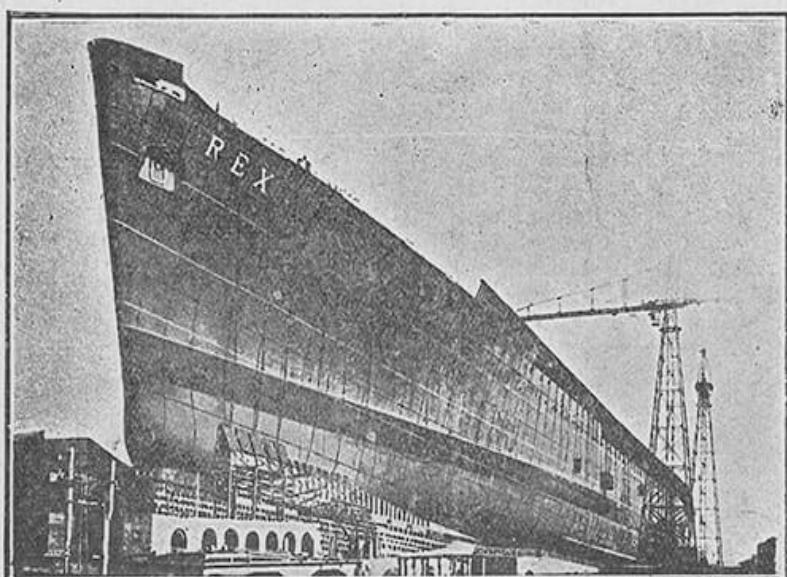
Ἄν διμως ἵκανοποιήθη ἡ Γερμανικὴ φιλοδοξία, ἐθίγη παραλλήλως ἀπὸ τὸν ἀδελφὸν τοῦ «Bremen» τὸ θαλασσινὸν αἴσθημα καὶ τὸ γόνητρον τῆς Ἀλβιόνος. Ἀμεσος δὲ ἀπόρροια τούτου ἦτο ἡ ἀπόφασις τῆς «Κιούναρφ» πρὸς ναυπήγησιν τοῦ νέου κολοσσοῦ τῶν 73.000 τόννων, διὰ τοῦ διοίου μὲ παλμὸν ἀγωνίας ἀναμένουν οἱ Ἀγγλοι, νάπεπαναποκτήσουν τὸ καταρριφθὲν ὄνειρο.

Ο ὑπερκολοσσὸς αὐτὸς ἐλπίζεται νὰ καθελκυσθῇ τὸν προσεχῆ Φεβρουάριον, ἔχεις καταστρώματαδινωθι τῆς Ισάλου γραμμῆς, τὸ δὲ κατάστρωμα, ἔνθα εὑρίσκονται αἱ ναυαγοσωστικάτον λέμβοι θὰ ἔχῃ ὑψος 70 ποδῶν ἀνωθι τῆς Ισάλου. Τὸ κατάστρωμα περιπάτου θάλασσης μῆκος 720 ποδῶν (215 μέτρων περίπου), αἱ καπνοδόχοι τουδιάμετρον 40 ποδῶν ἔκαστη, τὸ δὲ πηδαλίοντον θὰ ζυγίζῃ 150 τόννους. Τὸ δύλικὸν μῆκος τοῦ γιγαντιαίου τούτουσκάφους είνε 1018 ποδῶν.

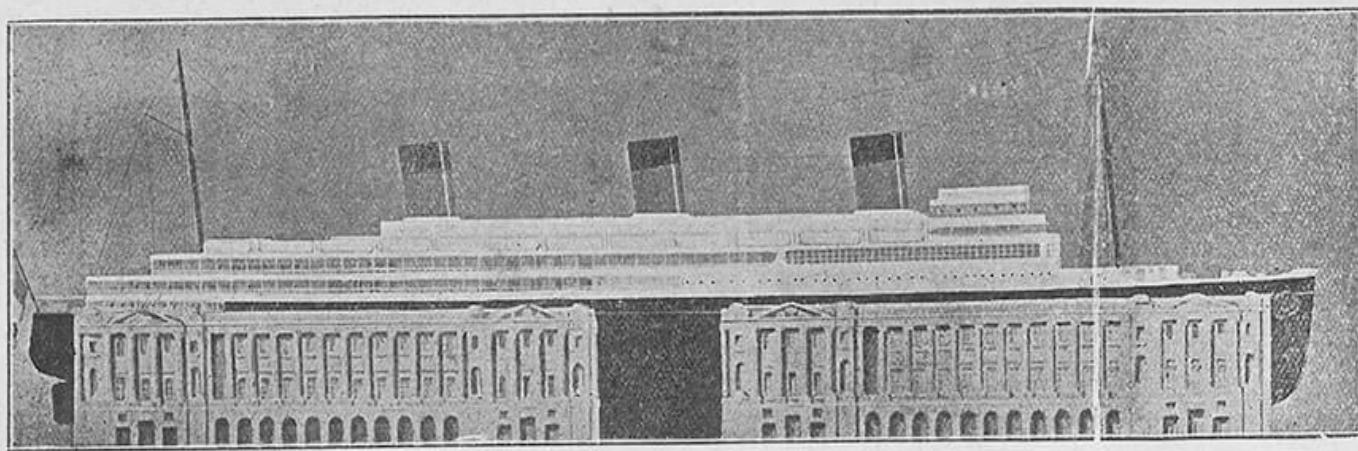
Ἐνταῦθα κρίνομεν σκόπιμον νὰ παρενθέσωμεν σχετικὰ τινὰ καὶ μὲν τὸ νεότευκτον «Empress of Britain» 42.000 τόννων, τῆς «Canadian Pacific», ὅπερ ἀποτελεσματικῶς συνηγονίσθη τὸ «Bremen» καὶ τὸ «Europa» καταρρίψαν μάλιστα τῶν διεκόδι αὐτῶν, ἐφ' ὃσον τὸ ἀπὸ Χερβούργου μέχρι τοῦ φάρου Ambroise τῆς N. Υόρκης διαστῆμα τὸ διήνυσεν ἐντὸς 4 ἡμερῶν, 17 ὡρῶν καὶ 26 λεπτῶν. Αν δὲ τὸ πλοῖον τούτο δὲν ἐκέρδισε τὸν «Κυανοῦν Ἐπισείοντα», διότι δὲν ἐκτελεῖ ἀποκλειστικῶς τὴν γραμμὴν Εὐρώπης—Νέας Υόρκης, πάντως ἵκανοποίησεν ἔξαιρετικὰ τὸν Βρετανικὸν ἔγωγες τῶν μείωσέ ποιεῖ τὴν αἵγλην τῶν δύο ταχυτάτων Γερμανικῶν ὑπερωκεανείων.

ΟΙ ΤΡΙΤΟΙ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΑΙ

Μέσα εἰς αὐτὴν τὴν πολυχρόνιον πάλην διὰ τὴν κατάκτησιν τοῦ Ἀτλαντικοῦ, ἥτις ἐπὶ τῶν ἡμερῶν μας τόσην δέσμητα προσέλαβε καὶ ἀμείωτον συγκεντρώνει τὸ ἐνδιαφέρον οὐχὶ μόνον τοῦ ναυτικοῦ Κόσμου, ἀλλὰ αὐτῆς της Διεθνοῦς Κοινω-



Ο κολοσσὸς «REX», ἔτοιμος πρὸς καθέλκυσιν



Ξενοδοχεῖον Grillo 95 μ. Rue Royale 23 μ. Υπουργεῖον τῶν Ναυτικῶν 96 μ. Ολικὸν μῆκος πλατείας Ομονοίας Παρισίων 215 μ. Τὸ Γαλλικὸν ὑπερωκεάνειον «L'Atlantique», μῆκος 227.10 μ. πλατείας εἰς μῆκος τὴν Παρισινήν πλατείαν Ομονοίας. Τὸ ὑψος ἀπὸ τῆς τρόπιδος μέχρι τῶν καπνοδόχων αὐτοῦ είνε μέτρα 45

νας, νέοι συναγωνισταί φίππονται εἰς τὸν στίβον. Καὶ ὁ ἀγὼν ἴραχύνεται, ἀλλὰ καὶ ἔκτείνεται.

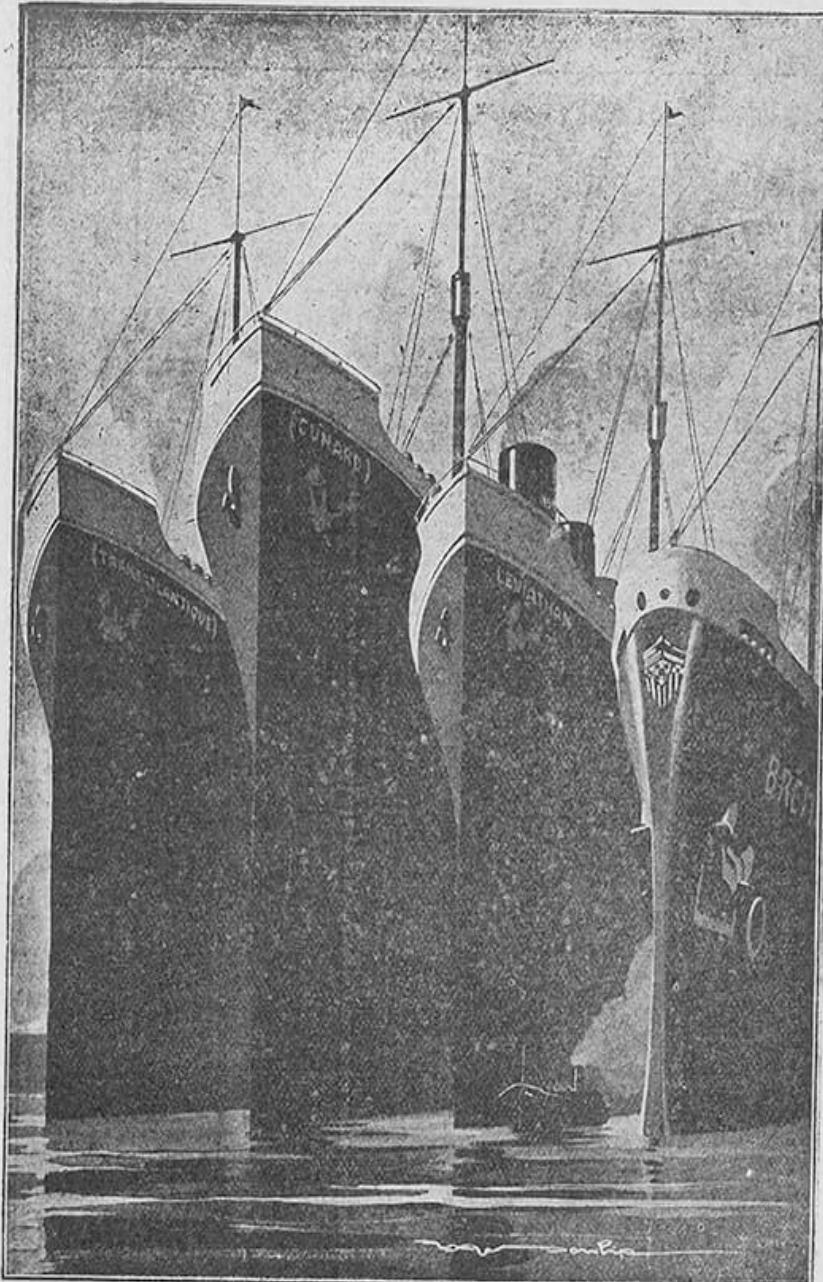
Ἡ Γαλλία πρώτη κατεσκεύασε τὸ «*Ile de France*» 43.153 τόννων κατά τὸ 1927 καὶ ἥδη «οὐκ ἐᾶ αὐτὴν καθεύδειν τὸ τῆς Γερμανίας τρόπαιον». Πρόκειται διὰ τοῦ ὑπὸ κατασκιψὴν σούπερ «*Îl—Nîmes—Phénix*» τῶν 63.000 τόννων νὰ διεκδικήσῃ καὶ αὐτὴ τὸν «*Κυανοῦν Ἐπισείοντα*» ἔξασφαλίζουσα διὰ τὴν τοίχουν σημαίαν τῆς δημοκρατίας μίαν περίβλεπτον καὶ πρωτεύουσαν θέσιν εἰς τὴν διεθνῆ πάλην.

Ἄφειδῶς δαπανᾶται τὸ Γαλλικὸν χρῆμα διὰ τὴν ναυπήγησιν ταύτην, τὸ δὲ Κράτος εὐθὺς ὡς ἡσθάνθη ποιάν τινα κρίσιν καὶ ὑλικὴν στενοχωρίαν ἡ «*Κομπανία Ζενεράλ Τρανσατλαντική*» εἰς σπευσενένσπουδῇ νὰ τὴν βιομήσῃ καὶ τὴν κρατήσην οικομικῶς. Τὸ ἀδιέξοδόν της ὑπερεπηδήθη μὲ μίαν σειρὰν Νομοθετημάτων καὶ μὲ σημαντικὸν δάνειον 160.000.000 φράγκων ὑπὸ εὐνοϊκωτάτους δόσους, μὲ τὸν ἀσύμμαντον τόκον τῶν 2 1/2 % οὗ καὶ μὲ σωρείαν ὅλην ἐπιχορηγήσεων καὶ στοργικῶν μέτρων προστασίας.

Θυσία κολοσσαία εἰς τὸν βωμὸν τοῦ Ἑμικοῦ γοήτεου. Τὸ σούπερ «*Îl—Nîmes—Phénix*» ναυπηγεῖται πυρετωδῶς, σύσσωμος δὲ ἡ Γαλλία ἀναμένει τὴν εὐτυχῆ ἡμέραν, καθ' ἥν ἂλλα ἀπάροι ἐκ τοῦ λιμένος τῆς πολύβοης Χάβρης διὰ τὸ παρθενικόν του ταξέδιον. Ἐλπίδες καὶ πόδοι ἐνὸς λαοῦ συσσωματοῦνται ἐπάνω εἰς αὐτό τὸ «*K a φ α β i*», ὅπερ ἂλλα ἀποτελῆ τὸ καμάρι τοῦ Γαλλικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου καὶ ὃλη ἐπιδεικνύῃ εἰς τοὺς πλοιοβριθεῖς λιμένας τὴν ἄγλην καὶ τὴν τελειότητα τῆς Γαλλικῆς ναυπηγικῆς, τῆς Γαλλικῆς μηχανικῆς προόδου, τῶν Γαλλικῶν τεχνῶν ἐν γένει. Καμμία φερδὸν εἰς χρῆμα, ἀρκεῖ τὸ πλωτὸν αὐτὸν μουσείον νὰ ἐκδηλώνῃ τὸν Γαλλικὸν πολιτισμὸν, τὴν Γαλλικὴν πρόοδον καὶ Γραφικὴν ἀναπαράστασιν τοῦ ἕγκου τῶν μεγαλυτέρων ὑπερωκεανείων: «*Σούπερ Îl—Nîmes—Phénix*» τ. 63.000, «*Κιουνάρντερ*» 73.000 τ. «*Λεβιάθαν*» τ. 59.957 καὶ «*Bremen*», τ. 51.656 γίαν εἰς ὅλας αὐτῆς τὰς θαυμαστὰς ἐκδηλώσεις καὶ εἰς ὅλον τὸ ὑφος τῆς περιωτῆς, εἰς ὅ ἔχει φιλάσσει τὸ Γαλλικὸν πνεῦμα. Τὸ σούπερ «*Îl—Nîmes—Phénix*» ὃλα εἶνε μία πλωτὴ Γαλλία, ἡ δόπια ὃταν ὃλα φιλοξενήται εἰς τοὺς μεγάλους ξένους λιμένας θά κινητὸν γενικόν θαυμασμὸν καὶ ὃλα ἐπιδεικνύῃ τὸ Γαλλικόν μεγαλεῖον.

ΗΝ. ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ ΚΑΙ ΙΤΑΛΙΑ

Παραλλήλως πρὸς τὴν ἀλλαγὴν προσπάθειαν συντονίζουν τὰς ἐπὶ τοῦ Ἰδίου ἐπιπέδου ἐνεργείας των αἱ Ἕνωμέναι Πολιτεῖαι καὶ ἡ Ἰταλία. Αἱ Ἕν. Πολιτεῖαι, παρὰ τὰς κολοσσαίας ζημίας,



ἀς ἀπέδωκε μέχρι: τοῦδε ἡ διαχείρησις τοῦ «*Leviathan*» καὶ ἔτερων τινῶν σκαφῶν τοῦ Shipping Board, δὲν ἔγκαττέλειψαν τὸ ὄνειρόν των, νὰ πλουτίσουν δηλαδὴ τὴν γραμμὴν τοῦ Βορ. Ἀτλαντικοῦ μὲ Ἀμερικανικὰ σκάφη ἀνότερα τοῦ «*Λεβιάθαν*», ἣν μὴ εἰς δύκον, τούλαχιστον εἰς πολυτέλειαν καὶ εἰς ταχύτηταν. Καὶ ἡ Ἀμερικανικὴ Συμπολιτεία, ἀδιαφορούσσης διὰ τὰς δαπάνας ἐκκατομμύριων δολλαρίων, ἐφρόντισε νὰ ἱκανοποιήσῃ μόνον τὸ κοινὸν αἰσθητήματι καὶ νὰ προστατεύῃ τὴν θέσιν τῆς Ἀστεροέσσης εἰς τὸν πιλυκύμαντον Ἀτλαντικὸν. Ἡτο ἐπόμενον νὰ καταβάλῃ προσπάθειαν Ἡγαλίη Αμερικανικὴ Συμπολιτείας σπως διαφυλάξῃ διὰ τὴν ἔθνικὴν αὐτῆς σημαίαν τὴν θέσιν τὰς ἰδιαίτερας παράλια.

«*Ηρχίσαν, θίεν, η ναυπήγησις δύο νέων Ἀμερικανικῶν «Λεβιάθαν» τῶν 30.000 τ. καὶ ναὶ μὲν ἀνεστάλησαν πρὸς στιγμὴν αἱ ἐργασίαι: τῆς κατασκευῆς των, λόγῳ ἐξηντάχεως τῶν ἀρχικῶν διατελεισθῆν πιστώσεων, ἥλθεν ὅμιος ἐγκαίρως ἡ ἐπέμβασις τοῦ κ. Χούζερ, ὁ δὲ διετέθησαν αἱ ἀπαιτούμενα. Ὁλακαὶ δικάνυνται καὶ ἡ ναυπήγησις τῶν δύο τούτων σκαφῶν ἐπιχειρήθη ὑπὸ τὰς ἐπιδηματικαίς τῆς κοινῆς γνωμής, ἢτις, ἐπιμόνως ἥτετι τὴν ἐξασφάλισιν περιόπτου θέσεως διὰ Ἀμερικανικὴν σημαίαν εἰς τὸν διεθνὴ ἀνταγωνιστικὸν στίβον.*

Καὶ τώρα μὲ τὴν σεράνη τῆς ἡ Ἰταλία.

Ἡ φραστικὴ κυβέρνησις περισσότερον παντὸς ἀλλοιοῦ γνωτικοῦ Κράτους, ἐξαιρετικὴν στοργὴν καὶ μέριμναν ἐπέδειξε πρὸς τὴν θάλασσαν. Αἱ μεγαλορήμονες φράσεις, τοῦ Ἰταλοῦ δικτάτορος, πρὸς τὴν γνωτιλίαν κατηγύθυγαν τὸ θερμὸν λατικὸν ἐνδιαφέρον. Δύναται τις γὰ εἴπη, διτὶ πλήρης ἴμπεριαλιστικὴ γνωτιλιακὴ πολιτικὴ ἐπικρατεῖ ἥδη ἐν Ἰταλίᾳ.

Αἱ ἀποπλοῖσαι ἐταιρεῖαι, ὡς ἔν σύνολον ὑπὸ τὴν αἰγίδα τοῦ Κράτους, σφερρῷ τῷ δήματι προχωροῦν πρὸς τὴν δημιουργίκην μιᾶς πρωτευόσης θέσεως διὰ τὴν Ἰταλικὴν σημαίαν μεταξὺ τῆς διεθνοῦς Ναυτιλίας. Η κρατικὴ ἀρωταρία ἀτμοπλοΐῶν τείνει: νὰ ἐκλείψῃ, ὁ δὲ γνωπήγικός ὁργασμός, ὑπὲρ πάντα ἀλλο γνωτικὸν «Εθνος», ἀμειώτως ἐξακολουθεῖ.

Τύπολογίζεται, διτὶ ὅπερ τὸ ἔν διεσκατομμύριον δραχμῶν ἐπησίως διπλανᾶται ἐκ τοῦ κρατικοῦ προσύπολογοισμοῦ διὰ τὴν ἐνίσχυσιν τῆς γνωπήγικῆς διοικηγονίας καὶ τῆς γνωτιλίας. Γραμματικὴ δημιουργήθησαν πρὸς διτὰ τὰ σημεῖα τῆς θύρογειου, τὸ δὲ Ἰταλικὸν ἐμπόριον καὶ τὰ διοικηγονικὰ προϊόντα ἡρχίσαν ἀκολουθοῦντα τὴν σημαίαν, διευρύνοντα τὴν διείσδυσίν των πρὸς ἀπόστας τὰς ἀγοράς.

Ἡ Μεσόγειος, δὲν δυνάμεθα γὰ ἀργηθῶμεν. διτὶ κατεκτήθη

ἀπὸ τὴν Ἰταλίκην σημαίαν. Τὸ «Mare Nostrum» δὲν ἀποτελεῖ πλέον ἀπλοῦν ὄντες· ρον διὰ τοὺς Ἰταλούς. Ἡ ἐμφάνισις τῆς «Βι- κτώριας», τοῦ λαμπροτέρου θαλαμηγοῦ, σπερ ἐγγύως τὴν Μεσό- γειον, διηγήσει τὸ ἀπόγειον τῆς Ἰταλικῆς ναυτιλίας αἰγάλης.

Κατ' ίδον της Ιταλική προσπάθεια καὶ πρὸς τὴν γραμμὴν τῆς Αμερικῆς. Η καθέλκυσις τοῦ «Bremen» καὶ τοῦ «Europa» υπῆρξε τὸ κίνητρον διὰ τὴν γνωπήγησιν τῶν νέων Ιταλικῶν καλοσσῶν. Η Ιταλία οὐ μόνον προσπάθει νὰ διαφυλάξῃ δι' ἔχυτὴν τὴν ἐκ τῆς Μεσογείου πρὸς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας καὶ Νότ. Αμερικὴν μονοποιεῖσκεν κίνησιν, ἀλλὰ μὲ ἐπίμονον προσπάθειαν ἐπιζητεῖ τὴν συγκέντρωσιν εἰς τοὺς λιμένας τῆς Γύνης καὶ Τεργέστης ἐνδὲ μεγάλου ποσοστοῦ τῆς κινήσεως τῆς κεντρικῆς Εὐρώπης.

Τὸ «Rex» καὶ τὸ «Conte di Savoia» εἰσὶ ἡ ἐκδήλωτις τῶν τάσσων τῆς Ιταλίκης γυναικείας. Τὸ Κράτος διὰ τοῦ Ἰστιτούτου τῆς «Ναυτικῆς Ηστιατορίας» παρεχώρησε δάνειον 300.000.000 λιρῶν τοῦ 20ετοῦς εξειδίκευσιν καὶ μὲ τόκον μόλις 2 1/2 % πρὸς τὴν «Navigatione Generale» καὶ τὸ «Lloyd Sabaudo» διὰ τὴν τὴν γυναικείαν τοῦ μὲν «Rex» εἰς Γένοβην, τοῦ δὲ «Conte di Savoia» εἰς Τεργέστην.

Η ΚΑΘΕΔΛΚΥΣΙΣ ΤΟΥ "REX,,

«Οπως είχομεν άναγγείλλει: εις τὸ προγράμματον τεῦχος μας ὁ νέος ὑπερωκεάνειος κολοσσὸς «Rex» τῆς N. G. I. καθείλκυσθη ἐκ τῶν ναυπηγείων Ansaldo, τῆς Γένοβας (Sestri Ponente). Είναι χωρητικότητος 46.000 τόνων, γκρέι, οἱ δὲ Ἰταλοὶ ναυπηγοὶ μεθ' ὑπερφρενείας χαιρετῶσι τὸ γεγονός τῆς καθελκύσεως, ὡς ἔμπρωτον ἀπόδειξιν τῆς ἀναπτύξεως, ἣν ἔλαβε πατά τὰ τελευταῖα ἔτη ή Ἰταλικὴ ναυπηγικὴ διοικησία. Τὸ «Rex» ὑπολογίζεται, διτά θάλαττα: αριθμήση τὸ νέον ρεκόρ ταχύτητος τοῦ «Bremen» καὶ «Europa» εἰς τὴν γραμμὴν τῆς Βρετανίας. Τούτον ζεταὶ ἐπίσης διτά τὸ «Rex» είναι τὸ πρώτον σκάρος ἄνω τῶν 40.000 τόνων, διπλὸς ἐγκυρογγύθη εἰς τὴν Ἰταλία.

Αἱ κύρωσις ἀντοῖ διαστάσεις εἰναι: ἐλαχήν μῆκος 895.6 ποδῶν, μεταξὺ δὲ τῶν καθέτων 846.6 ποδῶν, μέγιστον πλάτος 108.4 ποδῶν καὶ ὕψης μέχρι τοῦ ἀνωτάτου καταστρώματος 121.6 ποδῶν. Φέρει ἀλλεπαλλήλως ἔνδεικν οὐκαντιστρώματα, τὰ δὲ σκάρφος διαιρεῖται: εἰς 15 στεγχυνὴ διαχωρίσματα ἐκ γχλυθεὶς, δυνάμενον οὕτω γάλλιον τρίχαν ἐκ τῶν διαχωρίσμάτων κατεῖ πληρωθῆσαι: οὗτος.

Τὸ κύρων σῷμα τοῦ σκάφους ἔχει: γκαυπηγ-
γηθῆ κατὰ τὸ ἐπίμηκες δύστημα τῆς συναρμ-
λογήσεως; τῶν ἐλασμάτων, σύστημα διπερ
τόσου ἐπιτυχῶς ἐφηγμόσθη καὶ εἰς ἄλλα σκάφη
γκαυπηγγήθεντα ὑπὸ τοῦ Οἰκου Ansaldo. Τὸ
σύστημα τούτῳ πλήγη τὸν ἄλλων ἵκκηνοπειγ-
κῶν ἀποτελεσμάτων, περιορίζει: τὸν αρκαδιαγόντοῦ
σκάφους ὅταν πλέγη ὁλοτυχῶς. Τὸ μηχανοστάσιόν του προφύλαξσεται:
καθ' ὅλον κύντοῦ τὸ μήκος (135 μέτρ.) διά: διπλῆς εργασίας ἐλασμάτων.
Τὸ σκάφος ἐσχεδιάσθη καὶ κατεσκευάσθη ὑπὸ τὴν ἐπίθεψιν τοῦ
Ἀγγλικοῦ «Λέση Ρέτζιστερ» καὶ τοῦ «Registro Italiano e Aero-
nautico».

"Ολα κύτωσ τὰ στεγανά δικαιμέριματα, καθὼς καὶ αἱ ἐγκαταστάσεις ἀσφαλείας τοῦ ταξιδίου κλπ. ἔχαρτήματα προσηγόρισθησαν πόδες τὰς γεωτάτας ὑπαγορεύεσσις τῶν Ἰταλικῶν καὶ τῶν διεθνῶν

περὶ γνωστοποίεις νόμων. Ιδιαιτέρως τὸ σχέδιον τοῦ σκάφους ἐμελετήθη δέξει τοῦ ἐπιδιωκόμενου κεφαλικώδους σκοποῦ, ν' ἀποδώσῃ δηλαδὴ εἰς τὸ πλοῖον μετίζοντας εὐτάλθειαν καὶ ὑπὸ τὴν πλέον τρικυμιώδη θύλακον. Τὰ τέσσαρα συγκροτήματα τῶν μηχανῶν τοῦ χωριζούνται ἀπ' ἀλλήλων διὰ τεσσάρων στεγανῶν διαχωρισμάτων, οὕτως ὡστε ἐν περιπτώσει συσχρῆς ἀδικρίας τὸ σκάφος γέρδυνται· νὰ ταξειδεύῃ καὶ διὰ τοῦ ἐνὸς μόνον συγκροτήματος τῶν μηχανῶν του. Εκκεντοῦ τῶν συγκροτημάτων τούτων ἀπαρτίζεται ἐκ τεσσάρων ἀτμοστροβίλων υψηλῆς πίεσεως συστήματος Parson, καὶ νεὶ δὲ ἔνα ἐκ τῶν τεσσάρων ἐλίκων. Αἱ μηχανίζουσαι, δυνάμεις συγκλονίζεις 120.000 λίππων, θὰ ἔξασφαλίσουν εἰς τὸ πλοῖον ταχύτητα 27 μιλλίων καὶ ὥραν. Δέκα καὶ τέσσαρες λέβητες θύλουσι· παρέχει· τὸν ἀτμὸν εἰς τὰς μηχανές.

Τὸ τεξεῖδιον ἀπὸ Ἰταλίας
εἰς Νέαν Υόρκην ήταν ἐκτελήθ-
ται υπὸ τοῦ «Rex» ἐντὸς 7 ἡ-
μερῶν, λέγον.

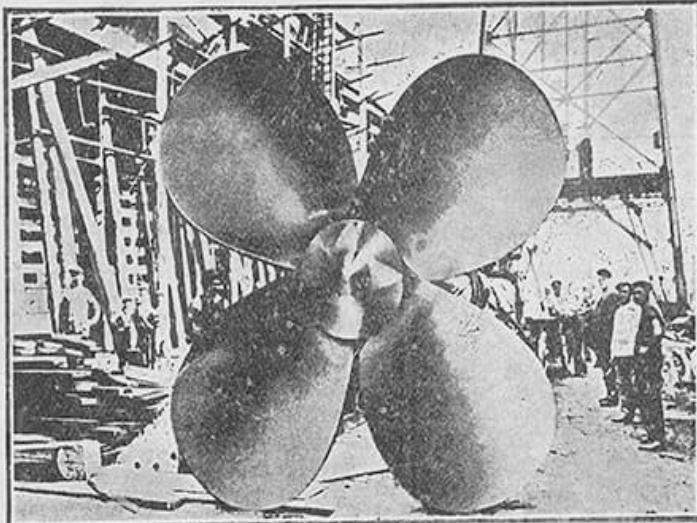
Τίγη διεκδικησαν τοῦ ὅλου πλοίου ἀνέλαβον εἰδικοὶ Ἰταλοὶ οἱ Οἰκοὶ καιόδοκηροι συνεργετοὶ καλλιτεχνῶν. Ήλήνη τῶν παλιύτελεστάτων δικιερισμάτων τους καὶ τῶν εὑρίσκων καταστρωμάτων περιπάτου διὰ τοὺς ἐπιβάτες ὅλων τῶνθίσεων,

Ωλέχχη τὸ «Rex» καὶ δεξικαὶ λουτρῶν ἐγκατεστημένας κατὰ τρόπον ἀριστοτεχνικὸν ἐπὶ τῶν ἀνωτάτων κύτων κατεκτρωμένων, ώστε οἱ ἐπιβάται νὰ λούνωνται ἐν ὑπαίθρῳ. Εὔρυτατον θέατρον μὲ τελειοτάτης ἐγκατεστάσεις σκηνῶν θὰ λειτουργῇ ἐπίσης ἐπὶ τοῦ κολοσσοῦ τούτου.

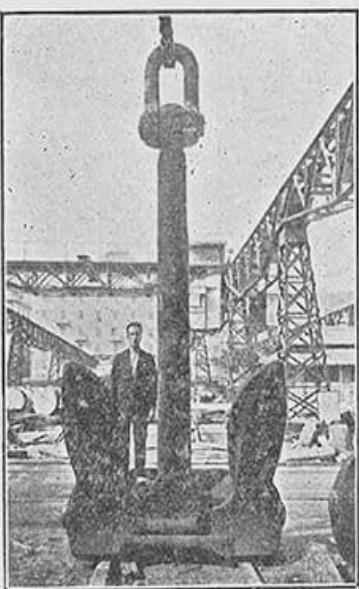
Τὸ «Rex» διαθέτει διαμερίσματα πολυτελείας και χ' θέσεως διὰ 400 έπιβάτες, διαμέσου πρώτης θέσεως διὰ 400 άκόμη έπιβάτες και δ' θέσεως 300, διαμέσου δευτέρας 400 και γ' θέσεως 900, τὸ δὲ πλήρωμά του 0δὲ ἀπρότιζεται: ἀπὸ 800 ἄνδρας.

Ίδου καὶ μερικαὶ ἀκόμη χρονικήρισταις καὶ λεπτομέρειαι τοῦ «Rex», διπέρ είνε τὸ μεγαλύτερον σκάφος τοῦ Ἰταλικοῦ Ἐμπορικοῦ στόλου. Ἔκχοτος λέθιγις του ζυγίου: 180 τοννούς, κάθε ἀποστρόβλος 80 τόννοις, τὸ πηδόλιον μετὰ τῶν ἐξαρτημάτων του 100 τ., ἐκάστη τῶν ἀγκυρῶν του μετὰ τῆς ἀλλύσεως 160 τ. καὶ ἐκάστη τῶν τεσσάρων ἐλίκων του ἔχει διάμετρον πέντε μέτρων. Διὰ τὸ χρωματισμὸν του θὰ καταγγαλωθοῦν 200 τόννοι: χρωμάτων, διὰ τὴν ὅλην δεκατέσσεραν τοῦ θέτει την 28.000 τ. μετάλλων.

Η ναυπήγησις του ακθελκυσθέντος «Rex», θά έμφανιζε έπιθλητικά με τὸν ύπερίφρων αὐτοῦ σχον τὸ μέγεθος τῆς προσόδου τῆς Ιταλικῆς ζωῆς εἰς δύο αὐτῆς τὰ στάδια και τὰς ἐκδηλώσεις, εἰς ναυπηγήκην ἀρχιτεκτονικήν, εἰς πλοῦστον διακοσμητική τέχνην, και τὴν ἐγγένειαν τοῦ Ιταλικού πολιτισμού.



Μία έξι τών έλξεων της «REX» διαμέτρου 5 μέτρων



Μία έκ των δύο σεριερών του «REX»

ΤΟ ΓΑΛΑΙΚΟΝ «L'ATLANTIQUE»

Εις τὴν Γαλλίαν ἔξ ἄλλου τίθεται τὴν 29ην Σημβίου ἐν ὑπηρεσίᾳ εἰς τὴν γραμμὴν τῆς Νοτίου Ἀμερικῆς τὸ νέον ὑπερωκάνειον «L'Atlantique» ἀνήκον εἰς τὴν «Cie de Navigation Sud Atlantique» καὶ κατκανευασθὲν εἰς τὰ γαυπιγεῖα τοῦ Σαΐν

(Ἡ συγέγενες εἰς τὴν σελίδαν 18)

"ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ,"

ΔΕΚΑΤΕΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ
ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ

ΓΡΑΦΕΙΑ.
ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΑ | ΛΕΟΦΟΡΟΣ ΣΩΚΡΑΤΟΥΣ 35 ΤΗΛΕΦ. 40.658
ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: "ΧΡΟΝΙΚΑ,"

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

ΔΙΑ ΑΓΓΕΛΙΑΣ Κ.Λ.Π. ΚΑΤΑ ΣΥΜΦΩΝΙΑΝ
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΣ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Θ. ΚΑΦΦΕΤΖΟΠΟΥΛΟΣ

"ΝΑΥΤΙΚΑ CHRONIKA,"

A REVIEW OF SHIPPING & COMMERCE
PIRAEUS - GREECE

ΤΟ ΔΕΚΑΤΕΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

Αἱ δηλώσεις εἰς ἃς προέβη ὁ κ. Βενιζέλος, πρὸς τὸν ἐν Παρισίοις ἀνταποκριθῆν τῆς «Πατρίδος», ἐν σχέσει μὲν τὴν λῆψιν τῶν ὑπὲρ

Ο κ. BENIZELOS
ΔΙΑ ΤΑ ΜΕΤΡΑ ΥΠΕΡ
ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

τῆς Ναυτιλίας μέτρων, ἀποτελοῦν μίαν παρήγορον ἐπίδια, ὑπὸ τὰς δυσμενεῖς καὶ κρισίμους συνθῆκας δύοποιας διέρχεται ἡ Ναυτιλο-

μένην Ἑλλάς.

«Θὰ προστατεύσωμεν—

εἶπεν ὁ κ. Βενιζέλος—τὴν Ἐμπορικὴν Ναυτιλίαν. Εἰς τὴν προσεχῆ σύνοδον τῆς Βουλῆς θὰ ὑποβληθοῦν πρὸς ψήφισιν ὅσα μέτρα ὑπέδειξεν ἡ ὑπὸ τὴν προεδρείαν τοῦ κ. Αντιπροέδρου τῆς Κυβερνήσεως ἐπιτροπῆς».

Ἐστοι καὶ ἀργὰ, αἱ δηλώσεις τοῦ κ. Βενιζέλου καὶ τῶν λοιπῶν Κυβερνητικῶν παραγόντων μᾶς πεῖθουν, διτὶ ἡ Ἑλλὰς θὰ ἀποκτήσῃ μίαν παγίαν ἐμποριανικὴν πολιτικὴν. Πολλὰ καὶ ποικίλα τὸ ὠφέλη ἐκ τῆς ἐφαρμογῆς τῆς διὰ τὴν Ἐθνικὴν Οἰκονομίαν τῆς Χώρας. Η ναυτιλία πλουσιοπαρόχως θὰ ἀποδώσῃ πᾶσαν ὑπὲρ αὐτῆς ληφθομένην πρόνοιαν. Ἰσχυρὰ καὶ ἀκμαία, οὐ μόνον τὴν ιστορικὴν αὐτῆς σταδιοδρομίαν θὰ ἀκολουθήσῃ, ἀλλὰ καὶ παράγων πλούτου καὶ εὐημερίας διὰ τὴν Χώραν μας θέλει καταστῆ.

Ἐπ' εὐκαιρίᾳ τῶν δηλώσεων τοῦ κ. Βενιζέλου καὶ τῆς ἐπικειμένης μετ' ὄλιγον ἐνάρξεως τῶν ἐν τῇ Βουλῇ συζητήσεων ἐπὶ τῶν Ναυτι-

λιακῶν νομοσχεδίων, διερωτώμεθα, ἢν

Η ΘΑΛΑΣΣΑΣΦΑΛΕΙΑ
ΚΑΙ Η "ΝΑΥΤΙΚΗ ΠΙΣΤΙΣ,"

αἱ Ἐφοπλιστικαὶ ὁργανώσεις ἔχουν ἡδη προετοπάστη τὰς ἀπόφοιτος τῶν Ναυτιλίας τοῦ Κράτους εἰς αὐτήν. Μήνες ἡδη παρῆλθον ἀφ' ὅπου τὸ ίδιωτικὸν προσχέδιον κατητήσθη, οὐδέμια δὲ ἔκποτε πρόσδοτος τοῦ ζητήματος συντελέσθη. Η "Ναυτικὴ Πίστις," οἵως, ἀρχογνωνιαῖος, καὶ ήδης, λίθος τῆς ναυτιλιακῆς ἀναδημογραφίας, ἔδει νὰ ἀποτελέσῃ θέμα σοβαρωτάτων προκαταρκτικῶν μελετῶν καὶ συζητήσεων.

Παραπλήκτως πρὸς τὸ Κράτος, αἱ ἐφοπλιστικαὶ ὁργανώσεις δέον νὰ συντονίσουν τὰς ἐνεργειας τον, διὰ τὴν ταχυτέρων ἀλλὰ καὶ λιτοτελέστερων ἐφαρμογῶν τῶν Ναυτιλίας μέτρων, χωρὶς νὰ ἀρκοῦνται εἰς τὴν Κρατικὴν προστάθμειαν τὴν τόσον, ὡς γνωστὸν βραδύτατα συντελομένην, τούναντον μάλιστα, πρωθυνοῦσαι αὐτήν.

Πληροφορούμεθα, διτὶ ἡ Ἰταλικὴ κυβερνησίς προέτεν τὴν ἐπ' ἀμοιβαίστητη ἀπάλλαγην τῶν Ἰταλικῶν σκαφῶν πάσης καταβολῆς λιμενικῶν δικαιωμάτων διατάξειστον. Ἐλληνικὸς λιμένας προσεγγίσεις τῶν. Εξη-

τῆμη, δηλαδὴ, πλήρης ἡ ἀσύδοσία τῆς Ελληνικὴν εἰς τὰ ἴδια αὐτῆς παραλία. Ο ἐπ' ἀμοιβαίστητη ὅσος, σκιάδως καὶ ἀνωφελής διὰ τὴν Ἐλληνικὴν ναυτιλίαν ἐκ τῶν πραγμάτων ἀποδεικνύεται. Οκτάκις μόνον τοῦ μηνὸς Ἐλληνικὰ ἀτμόπλοια τῆς γραμμῆς προσεγγίζουν εἰς Βρινδήσιον, ἐναντὶ ἐκατοντάδων προσεγγίσεων τῆς Ἰταλικῆς σημαίας.

Τὸ προτεινόμενον μέτρον, ἐτεροβαρὲς καὶ ἐπ' ὠφέλεια τῆς Ἰταλικῆς ναυτιλίας, ἡδη ἐπέτυχε διὰ τῶν Κρατικῶν ἐπικορηγήσεων καὶ τῶν ποιοτικῶν ἀντωτέρων σκαφῶν τῆς ναυτιλίας ἐν τῷ Μεσογείῳ, δὲν ἀποβλέπει εἰμὶ μόνον εἰς τὴν ἐξοικονόμησιν κονδύλων τινῶν καταβαλλομένων ἡδη εἰς τὸ Ἐλληνικὸν Δημόσιον ἵνα δι' αὐτῶν ἔτι πλέον πυκνωθῇ πρόστιτην ἀντολήν τῶν γραμμῶν τῆς Ἰταλικῆς σημαίας.

Τὸ προτεινόμενον μέτρον, ἐτεροβαρὲς καὶ ἐπ' ὠφέλεια τῆς Ἰταλικῆς ναυτιλίας.

Πολὺς θόρυβος ἐδημιουργήθη, αἱ ἀντεγκλήσεις ἡχθησαν μέχρι κινδύνου διασαλεύσεως τῆς τάξεως ἐν Πειραιώ, μηνύσεις ἐπὶ στάσεις δὲ ηδη εἰς ΕΙΝΕ Η ΔΕΝ ΕΙΝΕ ηδη ἐπιδόση νὰ ἐπιδόση, διτὶ ἡ ναυτιλία ὡς τῶν σλετίων, πούδληγη καὶ θέλησις, μακρὰν τῶν ἐκνευρισμῶν μας, θάνατον διὰ τῆς διοικητικῆς ὅδου νὰ ἐπιλύσωμεν ἵκανοποιητικώτατα ὑπὲρ τῆς

πλοιαρχίας ἰστιοπλοίας.

Τὸ ζητημα τίθεται οὕτω: Τὰ σλέπια εἰνε ἡ δὲν εἰνε πλοια ὑπὸ τὴν ἔννοιαν τοῦ Νόμου καὶ τῶν ναυτικῶν διατάξεων: "Ἄν τὰ σλέπια εἰνε πλοια ἡδη ὑπαχθοῦν εἰς τοὺς κανονισμοὺς καὶ τὰς ὑποχρεώσεις, αἵτινες διέπουν τὰ πλοια. Δηλαδὴ ἡδη ἐφαρμοσθῆ καὶ δι' αὐτὰ σύνδεσις τοῦ πληρωτος, καταβολὴ λιμενικῶν καὶ φρικῶν δικαιωμάτων καὶ γενικῶς πᾶν μέτρον ἰσχύον διὰ τὰ ιστιοφόρα. Άλλα τότε τὰ σλέπια ἔξισταν δοσον ἀρροφάς τὰς δαπάνας πρὸς τὰ ιστιοφόρα, δὲν δὲν δύνανται τοῦ λοιποῦ νὰ ἔξεντελίζουν τοὺς ναυλους καὶ νὰ ὑφαρτάνται τὴν οὔλην μεταφορικὴν ἐργασίαν τῆς ιστιοπλοίας.

Τὸ πλοίον μεταφοραὶ καὶ τὰ εἰς τὴν ἀνοικήν θάλασσαν ταξέδια διὰ ρυμουλκῶν; Ἐφ' ὅσον τὸ ἐπικινδυνόν τοῦ αὐτῶν παρὰ πάντων ἀναγνωρίζεται. Αἱ ἀρμόδιαι ἀρχαὶ ὅρητην τὴν τοῦ Νόμου πλέον υποχρέωσιν ἔχουν νὰ τὰ ἀπαγορεύσουν. Αποδεικνύεται λοιπὸν ὅτι μία ἀπλούστατη γνωμοδότησις καὶ τὸ ζητημα λύεται κατὰ τὸν φυσικότερον τρόπον. Τὸ δίκαιον βοσκεῖ ὑπὲρ τῶν ιστιοφόρων, πᾶσα δικολοβίκη στρεφοδικία θὰ δημιουργήσῃ μίαν κατάφωρον ἀδικίαν εἰς βάρος συμπαθῶν βιοπλαστῶν, καλῶν Ελλήνων πολιτῶν, δικαιουμένων, υπὲρ πάντα ἄλλον κλάδον τῆς ναυτιλίας προστασίας εἰς τὰ δίκαια αὐτῶν αἰτήματα.

Δὲν δύναμεθα ἀπὸ τῆς στήλης ταύτης εἰμὶ τὸ δίκαιον ἐπαινον ν' ἀπονείμωμεν πρὸς τὸ Λιμεναρχεῖον Πειραιῶς καὶ τὸν προϊστάμενον αὐτοῦ κ. Κλήρην, διὰ τὸ τάκτη καὶ τὴν ΤΟ ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ
ΛΙΜΕΝΑΡΧΕΙΟΝ
ΠΕΙΡΑΙΩΣ
εὐγενικὴν προσήνειαν μεθ' ἡδη διεγειρόσθη τὸ δίλογον ζητημα τῆς ιστιοφόρων, ἐπιτευχθείσης οὗτον τῆς τηρήσεως τῆς τάξεως, ἐν μέσῳ μιᾶς ἀτμοσφαίρας πλήρους, ἡλεκτροσιμού. Αν καὶ η διευθύνσις τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ τὴν αὐτὴν ψύχραμον ἀντιμετώπισεν τὸν ζητήματος ἐνεργάντε, ἔστω καὶ ἀργά, τὰ ζητήματα τῶν Κυβερνητῶν ιστιοφόρων θὰ ἔλλοντο ἵκανοποιητικώτατα.

Κοινὸν τὸ διφέλος. Καὶ ἡ πολυπληθῆς τάξις τῶν ναυτικῶν μας, τῶν ἀγωνιζομένων εἰς μίαν συνεχῆ πάλην πρὸς τὸ ὑγρὸν στοιχεῖον διὰ τὴν ἀπόκτησιν τοῦ πτωχού ἀφού τῶν οἰκογενειῶν των, θὰ ἐπελέθετο διτὶ τὸ Κράτος, ὡς ἐκπρόσωπος τοῦ συνόλου, δὲν δημιουργεῖ μόνον θύματα, ἀλλ' ἀπονέμει τὸ δίκαιον, ἐκεῖ δὲν ὑπάρχει καὶ ἡ ἀρμόδιος Κρατικὴ ὑπηρεσία κύρος καὶ ἐπιβολὴν θὰ ἡγελεῖ μεγαλυτέραν, διὰ τῆς δικαίας καὶ ἀπροσωπολήτου ἐπιλύσεως τῶν, δῆται καὶ τόσον δυσκόλων ζητημάτων τῆς ιστιοπλοίας.

ΑΓΟΡΑ ΔΥΟ ΜΙΚΡΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Τὸ μικρὸν Τουρκικὸν ἀτμόπλοιον «Kiga» πωληθὲν ἐν δημόπρασιᾳ εἰς ὅμιλον Ἐλλήνων μετεπωλήθη τελικῶς ἀντὶ 245.000 δρ. εἰς τὸν κ. Καραϊστάν, Ἡλ. Αλιφραγκήν, Γ. Λαμπρινόν καὶ Σωτ. Νομικόν, ὑψώσαν δὲ τὴν Ἐλληνικὴν σημαῖαν μετωνομάσθη «Κορητη» καὶ ἐνηρολογήθη εἰς Πειραιά. Είνε τ. γκρός 373 καὶ φορτίου 600 τ. περίπου.

Ἐπίσης τὸ μικρὸν Ἄγγλικὸν μότορσιπ—τάνκερ «Captain Jenkins» τ. γκρός 144, φορτίου 220 τ. περίπου, χυτηγγήθεν τὸ 1911 εἰς Σεβαστούπολιν καὶ ἀνήκον εἰς Κυπροακήνην ἐταίρειαν ἡγοράσθη ἀντὶ 1000 λιρῶν παρὰ τὸν κ. Νικ. Πουλάκη καὶ μετωνομάσθη «Βέλος». Ἐνηρολογήθη εἰς Πειραιά.

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ**Ἐγγραφὴ ύποθήκης**

Εἰς τὰ οὐρθηκολόγια Χίου ἐνεγράφη ὑποθήκη λ. στ. 7.700 ἐπὶ τῆς ἑλικής ἀξίας ἓντος νεοσχολασθέντος φορτηγού. Ή τὸ οὐρθήκην ἐνεγράφη υπὲρ τοῦ κ. R. G. Lane, τοῦ Λονδίνου.

Ἀποφάσεις Συμβουλίου

Τὸ συμβούλιον τοῦ E. N. συνεδρίσαντον ἐξέδωκεν ἀθωωτικὰς ἀποφάσεις ἐπὶ τῶν κατώθιστων οὐρθηκολόγων: Διὰ τὸ ναυάγιον τοῦ ιστιοφόρου «Ελεύθερα», διὰ τὸ ναυάγιον τοῦ ιστιοφόρου «Αγιος Γρηγόριος», διὰ τὴν προσάραξην τοῦ ιστιοφόρου «Αγιος Νικόλαος» καὶ διὰ τὴν ἀδικίαν τοῦ φορτηγού «Αστηρ». Εἴς ἀλλού παρέπεμψεν εἰς εἰδικὸν ἀνακριτήν πρὸς πληροτέρους διαφώτειν, τὴν οὐρθηκολόγησιν προσαράξεως τοῦ α)π "Ματίνα,, [ζητη] "Αγ. Νικόλαος".

(Συνέχεια ἐκ τῆς 16ης σελίδος)

Ναζάρ.

Καὶ τὸ πλοῖον τοῦτο ἀρκετὰ σεβαστὸν εἰς δύκον, ἔχει μῆκος 227.10 μέτρων, πλάτος 30 καὶ ἑκτόπισμα 40.945 τόννων γκρός. Αἱ μηχαναὶ του εἶναι ἀτμοστρόβιλοι, συστήματος Parson, μὲ λέπτητας καταναλίσκοντας πετρέλαιον.

Εἰς τὴν ναυπηγησιν τοῦ πλοίου τούτου οἱ Γάλλοι ναυπηγοὶ ἀφιέρωσαν ἰδιαιτέραν προσοχὴν καὶ ἐφήρμοσαν τὰ τελειότερα μηχανήματα τῆς ναυτικῆς τέχνης, μεταξὺ τῶν ὑπόσημων γυροσκοπικὰς πυξίδας, ὑποβρύχια μικρόφωνα, ὑδρογελεκτρικὸν πηδάλιον, ἀσύρματον τηλέφωνον ἀκτίνος 1500 μιλῶν αὐλ. Δύναται τις νὰ εἴπῃ, ὅτι τὸ «L' Atlantique» ἀποτελεῖ τὴν τελευταίαν λέξιν τῆς Γαλλικῆς ναυπηγικῆς καὶ ἀμιλλάται πρὸς ὅλους τοὺς πλωτοὺς κολοσσοὺς τοὺς τεθέντας ἐσχάτως εἰς ὑπηρεσίαν.

Ἡ Γαλλικὴ τέχνη ἐσκόρπισεν ἀφθονού τὴν λεπτὴν καὶ ἀριστουργηματικὴν τῆς ἐργασίαν φιλοτεχνήσασα ἔναν ἴδεωδες σύνολον ἐσωτερικοῦ διακόσμου, διστις ἐν συνδυασμῷ μὲ τὴν δλῆγη διαρρύθμισιν τοῦ πλοίου ἀποτελεῖ ἔνα θυμαστὸν συγκρότημα ἀρμογίας, ἀνέσεως, πλούτου, φωτὸς καὶ τέχνης. Ἀξιομνημόνευτα χαρακτηριστικὰ τοῦ Γαλλικοῦ τούτου κολοσσοῦ εἶναι κυρίως δύο: Ἡ κεντρικὴ του αἴθουσα τελετῶν, ἥτις ἔχει μῆκος 35 μέτρων πλάτος 20 μέτρων καὶ ὕψος 9 1/2 μέτρων καὶ τῆς ὁποίας διάκοσμος εἶναι ὑπέροχος καὶ ἀφ' ἑτέρου ἡ «κεντρικὴ», δύομικαθεῖσα, λεωφόρος τοῦ πλοίου, ἥτις διέρχεται μέσῳ τῆς σειρᾶς τῶν διαιρεσιμάτων. Ἐκατέρωθεν τῆς λεωφόρου ταύτης θὰ ἐγκατασταθοῦν πολυάρχιμα καταστήματα εἰδῶν γεωτερισμοῦ, βιδιλιοπλεία, ἀγθοπλεία, μπάρ, πρατήρια αὐτοκινήτων, ἐπιδεικνύεται τὸ πλοίον ὑποκατάστημα. Ἡ λεωφόρος αὐτῇ, ἥτις διήκει, εἰς μῆκος 140 μέτρων, ἔχει πλάτος 5 μέτρων καὶ ὕψος 5.80 μ. Αὐτῇ, ἐν ἀμυδρῷ σκιαγραφίᾳ, εἶναι ἡ νέα μονάς τοῦ Γαλλ. Ἐμπ. στόλου ἥτις τιθεμένη ἐν ὑπηρεσίᾳ θὰ ἀποτελέσῃ τὸ μεγαλύτερον εἰς δύκον καὶ νεώτερον εἰς γήικαν πλοιον ἀπὸ τὰ ἐκτελούντα τὴν γραμμὴν Εὐρώπης—Νοτίου Ἀμερικῆς.

QUO VADEMUS

Ἡ ἀνθρωπότης γοργῷ τῷ θήματι προχωρεῖ πρὸς τὴν πρόοδον. Εἰς τὸν ὥμιλον αὐτῆς μόχθοι καὶ ὄλικαι θυσίαι συσσωρεύονται. Ὁ πρὸδοθεῖς διάπλους τοῦ ὠκεανοῦ ἐντὸς 15 ἡμερῶν ἀποτελεῖ πλέον ἔνα διασκεδαστικὸν ταξείδιον 4 μόλις ἡμερονυκτίων. Καὶ ἀκόμη εἶναι ἀγωνιστού τί μᾶς ἐπιφυλάσσει τὸ μέλλον.

«Οταν ἐγένετο τοῦ 1932 τὰ νέα ὑπερωκεάνεια θέλουσι τεθῆ ἐν ὑπηρεσίᾳ, ἡ διειθυνῆς ναυτικὴ γνώμη διερωτάται, τί θὰ ἀπογίνουν τὰ ἡδη ἐκτελούντα τὰς γραμμὰς τοῦ Ἀτλαντικοῦ σκάφη. Τὰ πλειστα ἔξ αὐτῶν δὲν ἀπεσβέσθησαν ἀκόμη εἰς τοὺς ἴσολογισμοὺς τῶν μεγάλων ἀτμοπλοϊκῶν ἔταρειν. Ἡ αἰξούσα διαρκῶς ταχύτης καὶ ἡ διὰ τῶν νέων κολοσσῶν δημιουργουμένη ἀφθονία θέσεων, μοιραίως τείνει γὰ περιορίσῃ εἰς τὸ ἐλάχιστον τὴν ἑορτίνα τῶν ὑπολοίπων ὑπερωκεανείων.

Θὰ διατεθοῦν ταῦτα πρὸς ἄλλας γραμμὰς;

«Ἄλλα καὶ ἡ πληθώρα τῆς χωρητικότητος ὑπερωκεανείων καὶ πρὸς τὰς ἄλλας κατευθύνσεις δὲν εἶναι δλιγυωτέρα. Ψυχραίμως κριγούτες τὰ πράγματα, φοδούμεθα. διτὶ τὰ ἡμεραίαστικά σχέδια ὁρισμένων τούλαχιστον χωρῶν διὰ τῆς ὑπερμέτρου ἀναπτύξεως τῶν Ἐμπορικῶν των στόλων, θὰ προσκρούσωσι εἰς ἀνυπερβλήτους οἰκονομικὰς δυσχερείας, πρὸτερανίας πρὸσων οἱ Κρητικοὶ προύπολογοί τοις δυσκόλως θὰ δυνηθῶσι γάληξωσι.

Ἀρκεῖ γὰ σημειωθῆ, διτὶ μόνον τὸ «Κιουνάρντερ» ναυπηγεῖται ἐκ τῶν ἀφθονῶν ἀποθεματικῶν τῆς μεγάλης ταύτης Ἀγγλικῆς ἀτμοπλοΐας. Πάντα τὰ ἄλλα κατασκευάζονται διὰ δυνείων καὶ δύσεων ἐπιχορηγήσεων.

Καὶ δημιώς δὲοι οἱ Λαοὶ στρέφονται πρὸς τὴν θάλασσαν! Τὰ θαλάσσια μεγαθήρια ἀποτελοῦν διτὶ αὐτοὺς τὴν ὥραιοτέραν ἐκδήλωσιν τῆς θαλασσινῆς των ἀλκῆς. Ἡ διατήρησίς των δὲν εἶναι ἀπλοὺς ὑπολογισμοὶ μερίδων κερδοῦσι γημαῖν. Τὰ Ἑθνη ἀναπτυσσόμενα, αἰσθάνονται τὴν ἀνάγκην γάληξουν τὴν ἐργάδην αὐτῶν προσπάθειαν πρὸς τὴν πρόσδοσον, ἐμφανίζοντα τοὺς ὑπερηφάνους δύκους τῶν πλωτῶν των πόλεων, ὡς ἀπαύγασμα τῆς ἱλιγγιώδους προσαγωγῆς καὶ ἀναπτύξεως τῆς μηχανικῆς καὶ τῆς ἐν γένει τεχνικῆς των.

ΤΟ ΝΕΟΝ ΣΥΣΤΗΜΑ ΠΗΔΑΛΙΟΥΧΙΑΣ ΠΡΟΞΕΝΟΝ ΣΟΒΑΡΟΥ ΔΥΣΤΥΧΗΜΑΤΟΣ

Ἔπειτα μόλις μηρῶν ἑτέθη εἰς ἐφαρμογὴν ὑπὸ τοῦ Βελγίου Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ τὸ νέον λεξιλόγιον διὰ τὴν πηδαλιούχιαν τῶν πλοίων, περὶ οὐ είχον λεπτομερῶς τότε ἀναγράψει τὰ «Ναυτικὰ Χρονικά». Τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ συστήματος ἐκείνου ἐφήρμοσεν κατόπιν καὶ τὸ Δανικὸν Ἐμπορικὸν Ναυτικόν, ἐνῷ οἱ Ἀγγλοί ἔσεδηλωσαν θεσμοὺς ἐνδοικασμοὺς διὰ τὴν ἀποδοχὴν τους, ἵσχυριζομένοις. Θετὶ διὰ τῆς ἀλλαγῆς τοῦ ισχύοντος συστήματος θὰ ἐπηρχετο σοβαρὰ ἀνωμαλία εἰς τὴν ναυτικούσκαν καὶ θά δημιουργούτο πολλαπλοὶ κίνδυνοι διὰ τὰ πλοῖα.

Φάνεται, διτὶ αἱ Ἀγγλικαὶ ἐπιφυλάξεις διακινοῦνται ἀπὸ τὰ πράγματα. Πρὸ θηρῶν εἰς Ἀγγλος Ηλίσαρχος ἀνέφερεν εἰς τὴν «Journal of Commerce» τὸ πρώτον δυστύχημα τὸ προειθύνει περιεργείας τῆς χρήσεως τοῦ νέου λεξιλογίου τῆς πηδαλιούχιας.

«Ο πλοιαρχὸς Δανικοῦ τοις πλοίοις εἰδοποιήσε τὸν προσληφθέντα πλοηγόν, διτὶ ἐπὶ τοῦ σκάφους του ἐφαρμοζούται: οἱ γέοι κανονισμοὶ τῶν διαταχῶν πηδαλιούχων καὶ τοῦ πλοηγούς συνεμφέρουσιν πρὸς τὴν δήλωσιν τοῦ Δανοῦ πλοιαρχοῦ, οἱ δὲ ἐκπλους τους εἰργαται πλοίοι εἰκόνα τοῦ θαλασσού τῆς Κοπεγχάγης διεξήχθη κανονικῶς μέχρι σχεδὸν τοῦ ἐνωτερικοῦ κυματοθραύστου, διτὶ ὁ πλοηγός διέταξε: «Τὸ πηδαλίον ἀφιστερά».

«Ο πηδαλιούχος ἐλημονήσε πρὸς στιγμὴν τοὺς γέους κανονισμοὺς καὶ ἔστετέλεσε τὸν διαταχθέντα χειροσίδων κατὰ τὴν γωστήν του παλαιάν συνήθειαν. Ἀποτέλεσμα ἡτο γὰ ἐπιπέσγει δλοταχῶς τὸ πλοίον ἐπὶ τοῦ κυματοθραύστου καὶ γὰ καταστραφῇ σχ: μόνον ἡ πρώτα του, ἀλλὰ καὶ τούτης οὐτοῦ ὁ κυματοθραύστης γὰ πάθητης!»

«Ἐκ τοῦ ἐπιτυσδίου τούτου εὐκόλως δύνονται τις γάληξεις πόσαι: δεκάδες χιλιάδων πλοιαρχῶν καὶ πηδαλιούχων θέλουν ἀπαγγῆσαι τοις κρισίμοις στιγμάσις ἐπικινδύνων ἐλιγμῶν. Εἰς τὴν Ἀγγλίαν ἡ ἐφαρμογὴ τοῦ νέου συστήματος ἀπεσεβήθη κατόπιν τῆς ἐντόγου ἀντιδράσεως τῶν πλοιαρχῶν, εἰς δὲ τὰς Ἕνωμ. Πολλαπλαὶς οὔτε καν συνεζητήθη ἡ ἀλλαγὴ τοῦ ὑπάρχοντος συστήματος πηδαλιούχιας.

ΘΑ ΠΑΥΣΟΥΝ ΕΚΧΥΝΟΜΕΝΑ ΑΠΟ ΤΑ ΠΛΟΙΑ ΤΑ ΥΠΟΛΕΙΜΜΑΤΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ ΕΙΣ ΤΗΝ ΘΑΛΑΣΣΑΝ

Κατέτεθη παρὰ τοῦ Sir Cooper Rawson εἰς τὴν Βουλὴν τῶν Κοινοτήτων καὶ ἐψήφισθη εἰς πρώτην ἀνάγρωσιν Νομοσχέδιον περὶ ὑποχρεωτικῆς ἐφαρμογῆς ὑπὸ τῶν πλοίων τῶν χρησιμοποιούντων, ὡς καύσιμον θληγη, τὸ πετρέλαιον, ἐνὸς γέου συστήματος διελαστηρίων, διτὶ οὐ πετυγχάνεται: γὰ μὴ ἐκχυσις εἰς τὴν θάλασσαν τῶν λιπαρῶν οὐσιῶν, ἡς καταλείπει τὸ καύσιμον ἀκάλυπτον πετρέλαιον.

Τὰ ἀπορρίμματα ταῦτα ἐκχυνόμενα ἐρύπαιναν ἴκανάς θαλασσίες ἐκτάσεις τόσου εἰς τοὺς λιμένας, διστον καὶ εἰς τὸ ἀνοικτὸν πέλαγος. Τὸ ὑπὸ ἐφαρμογὴν νέον συστήμα τὸ δὲ ἐπιφέρει καὶ μίαν σοδαράν οἰκονομίαν εἰς τὴν καταναλίσκομένην καύσιμον θληγη. Τὰ ἡδη ἀπορριπτόμενα ὑπολλείμματα συλλεγόμενα ἐκ τῶν δαλβίδων ἐκχωρῆσιν θὰ δύνανται γάληξεις πετρελαϊκούς τοῦ διατάξεων, διτὶ γάληξης: μέχρι τοῦδε εἰς τὰς γάληξεις γημαῖναν.

Τὴν χρήσιν τοῦ νέου συστήματος ἐφήρμοσαν μέχρι: τοῦδε εἰς τὰ σκάφη των πολλών Ἀγγλοκατέρων, καθὼς ἐπίσης καὶ τὸ Βρεττανικὸν Ηολεμπού Ναυτικόν. Εἰς δὲ τὰς περιπτώσεις τὰ ἀποτελέσματα ὑπῆρχεν ἴκανοπειγνήτηκα, τὰ δὲ ἔξδοι συντηρήσεως πλήρως ἀνταπεκρίθησαν πρὸς τὴν ἐπιτευχθεῖσαν ἐκ τῆς οἰκονομίας ὀψέλειαν.

Αἱ λιπαρὲς θληγη, τὰ διπλαριμάτωνος ἀκαθάρτων πετρελαϊκούς εἰχοντας κατεπέπλωσι: πλέονται τῷρα εἰς τὴν θάλασσαν διθούνται ἀπὸ τὰ κύματα καὶ τὰ ρεύματα πρὸς τὴν ξηράν, καὶ συγχάνεις πληροῦσι τούλαπος καὶ λιμένας γεγόμενα πρόσενα καύσηδιν πυρκαϊδῶν. Ἐπιπροσθέτως ἐπέλεφερον τὸν θάλασσαν τῶν θαλασσίων πηγῶν καὶ τὴν ἐξόντωσιν τῶν ξηρῶν καὶ ωρίων κατέπονται.

Εἰς Ἀγγλικὸν Νόμον τοῦ ἔτους 1922 ἐπέδικλλεν διπλωμάτες ἡ ἀπόρροφες τῶν ἀλγῶν οὐσιῶν ἀπὸ τὰ πλοῖα γίγεται: τουλάχιστον δὲ μίλια μικρά τῆς ξηρᾶς, η δὲ σύμβολος τῆς Οὐδοτικότητος ἀνεδίκασε δραδύτερον τὴν ἀπόταξιν ταύτην εἰς 150 μίλια: τὰ ἀποτελέσματα καὶ τὰ διπλαριμάτων τῶν πρωτικῶν πετρελαϊκῶν πυρκαϊδῶν. Ἐπιπροσθέτως ἐπέλεφερον τὸν θάλασσαν τῶν θαλασσίων πηγῶν καὶ τὴν ἐξόντωσιν τῶν ξηρῶν λόσις τερμίτες δριστικῶς τὸ ζήτημα.

ΑΤΤΟ ΤΗΝ ΝΕΩΤΕΡΑΝ ΝΑΥΣΙΤΤΛΟΥΑΝ

Η ΓΥΡΟΣΚΟΠΙΚΗ ΠΥΞΙΣ

ΥΠΟ ΤΟΥ Κ. Ι. ΜΕΛΙΣΣΙΝΟΥ

(Συνέχεια ἐκ τοῦ προηγούμενου)

Ἡ γυροσκοπικὴ πυξὶς ἐτέθη εἰς ἐφαρμογὴν ἀπὸ τοῦ 1912, ἡ πρώτη δὲ χρησιμοποιηθεῖσα ἦτο τοῦ τόπου Anschütz. Σήμερον ὑπέρχουν γυροσκοπικαὶ πυξὶδες διαφόρων τύπων, ἐπικρατέστεραι τῶν ὅποιων είναι αἱ τοῦ τόπου Anschütz, Brown καὶ Sperry.

ὑποδοχὰς καὶ τὸ ὅποιον ὑποθεστάζεται διὸ ἐργούντιον στηριγμάτων ἐκ κατακορύφου ἐσωτερικοῦ δακτυλίου. Οὗτος ἀρτᾶται μὲν ἐκ τῆς κορυφῆς τοῦ φακτικάτος διὰ συστήματος εἰδικῶν συρμάτων ἐλαχίστης τομῆς, συναρμολογεῖται δὲ εἰς τὸ πάτω μέρος διὸ εἰδικοῦ καθέτου ἀξονίσκου μετὰ τοῦ ἐξωτερικοῦ δακτυλίου τοῦ φακτικάτος.

Ἡ περιστροφὴ τοῦ γυροσφαιρούλου γίνεται κατὰ τὴν διεύθυνσιν τῶν δεικτῶν τοῦ ὥρολογίου διὰ παρατηρητήρην ἐκ τοῦ Βορείου ἄκρων.

Steering by Gyro Compass



Διάγραμμα τηρήσεως πλεύσεως διὰ μαγνητικῆς πυξίδος.—Διακρίνονται αἱ σοβαραὶ παρακλήσεις τῆς πορείας.

Ἐξ αὐτῶν ἡ τελευταῖα, δηλαδὴ ἡ τοῦ Sperry θεωρεῖται: ὡς ἡ τε λειτέρη εἰς τὸ εἰδος τῆς καὶ ὡς ἐκ τούτου θὰ περιορισθῶμεν εἰς τὴν περιγραφὴν αὐτῆς καὶ μόνον.

Τά μέρη τῆς γυροσκοπικῆς πυξίδος είναι ἔξι ἥτοι: 1) Ὁ γυροσφαιρόλογος. 2) Τὸ φάντωμα 3) Ὁ μεταλλικὸς σκελετός. 4) Τὸ ὑδραργυρούλον σύστημα. 5) Ἡ πυξιδοθήκη. Καὶ 6) Οἱ μεταφορεῖς.

Καὶ ἡδη ἡς ἔξετάσωμεν ἔκαστον τῶν μερῶν αὐτῆς.

1) Ὁ γυροσφαιρόλογος είναι εἰς μεταλλικὸς σπόνδυλος. οἵτις διὰ τῆς διοχετεύσεως ἡλεκτρικοῦ ρεύματος περιστρέφεται

Διάγραμμα τηρήσεως πλεύσεως διὰ Γυροσκοπικῆς πυξίδος.—Οἰκονομία χρόνου καὶ δαπανῶν ἐπέρχεται διὰ τῆς ἓσσος ἔνεστι εἰς θυετέρας τηρήσεως τῆς γραμμῆς πλεύσεως.

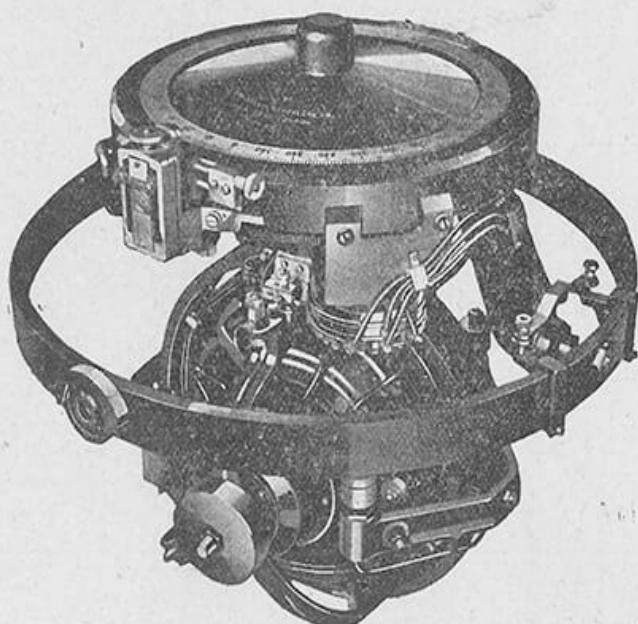
ἐπὶ τῆς θήκης τοποθετεῖται τὸ ἀνεμολόγιον κατὰ τρόπον, ὃστε ἡ ἔνδειξις αὐτοῦ 000—180 νότι συμπίπτῃ μετὰ τοῦ γυροσφαιρούλου ἢ πυξίδος είναι ἐν ἐνεργείᾳ, ἐπὶ δὲ τῆς κορυφῆς τοῦ σωλήνος προσαρμόζεται τὸ σύστημα τῆς ἀρτήσεως τοῦ ἐσωτερικοῦ δακτυλίου μετὰ τοῦ τυμπάνου. Καθ' αὐτὸν τὸν τρόπον ὁ γυροσφαιρόλογος, τὸ τύμπανον, ὁ ἐσωτερικοῦ δακτυλίους καὶ τὸ φάντωμα ἀπὸ τελοῦσιν ἔνσυνολον τοῦ γυροσκοπικοῦ συστήματος, διπερ ἐδρισκόμενον ἐν ἐνεργείᾳ διευθύνεται πρὸς τὸν ἀληθῆ Βορρᾶν. Εἰδικὸν ἡλεκτρικὸν σύστημα ἀναγκάζει τὸ φάντωμα, διπερ ἀκολουθήσῃ πᾶσαν κατ' ἀξιμούθινην σημειώσην τοῦ κατακορύφου ἐσωτερικοῦ δακτυλίου, ἐπομένως καὶ τοῦ γυροσφαιρούλου. Κατ' ἀκολουθίαν τὸ ἀνεμολόγιον, διπερ είναι πρασηρμοσμένον εἰς τὸ φάντωμα ἀκολουθεῖ τὴν κατ' ἀξιμούθινην κίνησιν τοῦ γυροσφαιρούλου.

2) Τὸν μεταλλικὸν σκελετὸν ἀποτελεῖ τὸ ἀνώ σταθερὸν μέρος τῆς πυξίδος. Ἐγτὸς αὐτοῦ τοποθετεῖται τὸ γυροσκοπικὸν σύστημα, ἐλεύθερον καὶ στραφῆ κατ' ἀξιμούθινον μέσῳ ἐνσφιέρων τροπίων, οἱ ὅποιοι ἐλαττώνουσιν εἰς τὸ ἐλάχιστον τῆς τροπίων. Ὁ σκελετὸς οὐτοσφέρει: Γυροσφαιρόλογος μετὰ τοῦ τυμπάνου αὐτοῦ ἐξ ἀλουμινίου καὶ τοῦ πλοίου δείκνυται, οἵτις ἀποτελεῖ τὴν δεκτικόσημην γραμμήν.

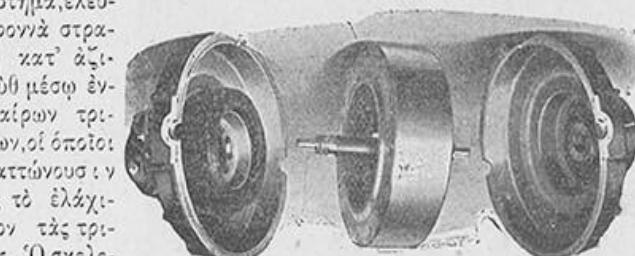
3) Ο σκελετὸς, μέσω δύο δριζούτων στεφανῶν, ἀρτᾶται ἐκ τῆς πυξιδοθήκης διὰ συστήματος διπλῆς ἀρτήσεως.

Κατ' αὐτὸν τὸν τρόπον, διατί τὸ πλοίον μεταβάλλῃ πορείαν, ὁ σκελετὸς παρακολουθεῖ τὴν μεταβολὴν ταύτην, ἐνῷ τούταντίον ὁ γυροσφαιρόλογος παραμένει σταθερός, διευθυνόμενος κατὰ τὸν ἀληθῆ Βορρᾶν. Τὸν τελευταῖον τούτον διμορφόπαρακολούθει ὁ ἐσωτερικὸς δακτυλίος ἀφ' ἐνός καὶ τὸ φάντωμα ἀφ' ἑτέρου, καθ' ὅγη χρόνου ἡ δείκνυση της γραμμῆς προσδιορίζει ἐπὶ τοῦ ἀνεμολογίου τὴν νέαν ληφθεῖσαν ὅπο τοῦ πλοίου πορείαν.

4) Τὸ ὑδραργυρούλον σύστημα ἀποτελεῖται ἀπὸ ζεῦγος δο-



Γυροσκοπικὴ πυξὶς ἐκτὸς τῆς πυξιδοθήκης. Ἡμικάτωφις μὲ ταχύτητα 6000—8000 στροφῶν κατὰ λεπτόν. Ὁ ἄξων αὐτοῦ στηρίζεται ἐντὸς ὑπόδοχων λιπανομένων διὸ εἰδικοῦ συστήματος σωληγνώσεων πρὸς ἐλάττωσιν τῆς τριθῆς. Ὁ γυροσφαιρόλογος περιέχεται ἐντὸς τυμπάνου ἐξ ἀλουμινίου, τὸ ὅποιον φέρει τὰς ἄγω



χείων πεπληρωμένων κατά το ήμισυ περίπου δι' υδραργύρου και συγκοινωνώντων διὰ σωλήνων μικρᾶς τομῆς. Τὰ δοχεῖα ταῦτα στερεούνται ἀφ' ἑνὸς μὲν δι' ἀξονίσκου ἐπὶ τοῦ ἔξωτερικοῦ δικτυλίου, ἀφ' ἕτερου δὲ διὰ διαχύσιος και δρομέως ἐκκεντρικοῦ ἐπὶ τοῦ κάτω μέρους τοῦ τυμπάνου. Ὁ δραχύινος ρυθμός εται: ἀναλόγως πρὸς Ἀνατολάς ἡ πρὸς Δυσμάς καθορίζων τὴν ἀκριβή διάρκειαν τῆς προεκχωρήσεως. Ὁ δρομέως μετακινεῖται: ἀναλόγως πρὸς Βορρᾶν ἡ πρὸς Νότον ρυθμόνεος διὰ μικρομετρικοῦ κοχλίου, οὕτως ὥστε νὰ διορθώνῃ τὴν ἔκτροπήν του ἀξονος ἀπὸ τοῦ δριζούτιου. Τὸ τελευταῖον τοῦτο δεικνύεται ὑπὸ τῆς ἀροστάθλης, ἢ ἐποίησις ὑπάρχει: εἰς τὸ δεξιόν και ἀριστερόν μέρος τοῦ τυμπάνου.

Ἐκαστον δοχείον τοῦ υδραργυρικοῦ συστήματος εἶναι υποδιγρυμένον εἰς τρία κεχωρισμένα διαμερίσματα, συγκοινωνοῦντα διὰ δαλδίδος, ἢ τις δύναται: νὰ πληρώσῃ ώρα: σμένον ἀριθμὸν τοιούτων. Διὰ τοῦ υδραργυρικοῦ συστήματος ἐπιτυγχάνονται: τὰ ἑξής:

(α) Ἡ ἑξουδετέρωσις τῆς φαινομενικῆς αἰωρήσεως του ἀξονος. (β) Ἡ ἀντιστάθμισις τῶν κινήσεων του πλοίου ἐν σάλῳ. (γ) Ἡ διόρθωσις του σφάλματος του πλάτους, ἢ τις ἐπιτυγχάνεται: διὰ τῆς πληρώσεως, μέσω τῆς βιλδίδος, του ἑνός, τῶν δύο ἢ καὶ τῶν τριῶν δοχείων, ἀναλόγως του πλάτους και ἐπὶ τῇ βάσει διαιρέσεων πλάτους ἀναγεγραμμένων εἰς τὸ ἀνώτερον μέρος αὐτῶν.

(δ) Πυξιδοθήκη.—Ἐνδέσ αὐτῆς ἀρτάται: ἡ πυξίδη διὰ συστήματος διπλῆς ἀρτήσεως και ἐλατηρίων. Πρὸς τὸ ἄνω μέρος κλείεται: δι' ὑάλου ἐπιτρεπόντος τὴν ἀνάγκησιν τῶν ἑδείξεων.

Καὶ (ε). Ἐκ τῶν μεταφορέων, οἵτινες διὰ συστήματος κοχλίων μετακέρδουσιν εἰς τοὺς ἑνέδεικτας πορείαν πᾶσαν κίνησιν του ἀνεμολογίου.

Ἐκτὸς τῶν ἑξ ἀνω κυρίων μερῶν τῆς γυροσκοπικῆς πυξίδος ἔχουμεν ἀκόμη και τὰ κάτωθι:

1) Πίγακα διανομῆς πρὸς ἔλεγχον τῆς διανομῆς του ἡλεκτρικοῦ ρεύματος. 2) Συστοιχίαν συσσωρευτῶν πρὸς παροχὴν ρεύματος εἴτε ἀπὸ εὑθείας, εἴτε διὰ συνδεσμολογήσεως μετὰ ἡλεκτρογεννητῆρος. 3) Ἡλεκτρογεννητῆρα και 4) Δείκτην πτώσεως του ρεύματος.

Ἡ γυροσκοπικὴ πυξίδης ἔγκαθίσταται: εἰς μέρος ἀσφαλές, διότι εἶναι δργανον, διπερ πρέπει κατὰ τὸ δυνατόν νὰ εἶναι ἀπηλλαγμένον τῶν μεγάλων μεταδολῶν θερμοκρασίας, σκόνης κ.λ.π. Εἰς δὲ τὸν θάλαμον πηδαλίουσιας μεταδίδονται: αἱ ἑνδείξεις τῆς εἰς τοὺς ἑκεὶ ὑπάρχοντας ἑνδείκτας πορείων, ὡς ὁ εἰκονιζόμενος.

Ἡδη πλέον τελειοποιηθεῖσης τῆς γυροσκοπικῆς πυξίδος ἡ ἐφαρμογὴ τῆς εἰς εὑρυτέραν κλίμακαν εἶναι ζήτημα μικροῦ χρόνου διότι ναι μὲν εἶναι πολὺ δεκτανηρότερα ἡ ἔγκαθάστασίς τῆς ἢ μιᾶς μαγνητικῆς, ἀλλὰ εἶναι ἀντιθέτως τόσαι: αἱ εὐκολίαι και τὰ ὀλικὰ ὀφέλη ἑξ αὐτῆς, ὥστε πολὺ συγτόμως θὰ ἴωμεν τὰ πλοῖα, τῆς ποντοπλοΐας τούλαχιστον, ἐφωδιαζόμενα μὲν γυροσκοπικὴν πυξίδαν. Ἀρκεῖ νὰ παραθέσωμεν πρὸς ἀπόδειξιν τὸ δέμπροσθεν διάγραμμα, διπερ παριπτῷ τὴν τηροθεῖσαν πορείαν διὰ μαγνητικῆς πυξίδος και τοιαύτην διὰ γυροσκοπικῆς, ἵνα πᾶς τις ἀντιληφθῇ δόσην ἀπώλεια χρόνου και ἐπομένως ὀλικὴ ζημία γίνεται εἰς τὴν πρώτην περίπτωσιν ἐν ἀντιπαραβολῇ μὲ τὴν δευτέραν.

Σφάλματα: Αἱ γυροσκοπικαὶ πυξίδες ὑπόκεινται: εἰς ἐν σφάλμα, ἀναλόγως του πλάτους, οὕτως πολὺς τιμή φθάνει: τὰς τροπαὶ τὸ δόπον εἰς μὲν τὴν πυξίδα Sperry διορθώνεται: διὰ διορθωτοῦ, εἰς δὲ τὰς πυξίδας Brown και Anschütz ἐπὶ τῇ βάσει μικρηματικοῦ τύπου ἀναλόγως του συγχριτόνου του πλάτους ὑπολογιζόμενου δι' εἰδικῶν πινάκων και τιθεμένης τῆς τιμῆς του εἰς τοὺς ἑνδείκτας.

Ἡ χρησιμότητα διαδικαστῆς γυροσκοπικῆς πυξίδος δὲν περιορίζεται: εἰς τὴν ἀκριβή και ἀνεπηρέαστον ἀπὸ τῶν μαγνητικῶν δυνάμεων τηρησιν τῆς πορείας, ἀλλὰ ἐν συγδυασμῷ πρὸς τὸ γυροσκοπικὸν πηδάλιον μᾶς ἀπαλάσσει: τοῦ πηδαλιούσου εἰς τὰ σημερινά πλοῖα.

Περὶ αὐτοῦ δημώς διλοτε.

I. ΜΕΛΙΣΣΙΝΟΣ

Ἀνθρόχοος Η. Ν. & Α.
Πλοιαρχος Ε. Ν.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Βιβλιογραφία: Θ. Φάρον: 'Αρχαι και στοιχειώδης πειραγματή γυροσκοπικῆς πυξίδος. Ε. Φλόκα: 'Εγχειρίδιον ναυτιλίας, τόμος B. Sperg Gyro—compass. Brow's Nautical Almanac 1930.

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ

Ἐσημειώθησαν αἱ ἀκόλουθοι ἀγοραπωλησίαι ἀτμοπλοίων κατὰ τὸ λῆξαν 15θμερον:

"Thetis," Ἀγγλικόν, τ. γκρός 649, φορτίου 735, ναυπηγήσεως 1896, μὲ σερβέν No 2 τοῦ 1929 και ἀναλεβήτωσιν τοῦ 1918 ἐπωλήθη ἀπὸ τὴν ἑταῖριαν Hutchinson τῆς Γλασκώβης εἰς ἐτέρους ἐφοπλιστὰς ἀντὶ τιμῆς 2000 λιρῶν.

"Rita Larsen," Γερμανικόν, τ. γκρός 1081, φορτίου 1530 τ. και ναυπηγήσεως 1893 ἐπωλήθη ἐν δημοπρασίᾳ ἀντὶ 5100 μάρκων, ἐνῷ ἡ σημερινὴ ἡσαφαλισμένη ἀξία του εἶναι 40.000 μάρκων.

"Siren," Νορβηγικόν, 2074 τ. γκρός, 3600 τ. φορτίου ναυπηγήσεως 1920 και μὲ σερβέν No 2 τοῦ 1928, ἐξετέμη πρὸς πώλησιν εἰς Βρετανίην διὰ δημοπρασίας. Προσφορὰ 70.000 μάρκων δοθεῖσα πότινος και πιον διὰ τὸ πλοίον τούτο εἶχεν ἀπορριφθῆ.

"Flying Cloud," τετραπλίσιον Ἀγγλικόν γιώτ, ἐφωδιασμένον μὲ βοηθητικὰς μηχανὰς και ἀνήκον εἰς τὸ Δούκα τοῦ Οὔτερμίνστερ, ἐπειδὲν πρὸς πώλησιν διὰ τῶν μεσιτῶν Kellock's ἐν Λονδίνῳ δὲν συνεκέντωσε καμμίαν προσφορὰν, δι' ὃ και ἀπεσύρθη. Τὸ ἐν λόγῳ γιώτ εἶναι πολυτελέστατον, ἔχει ἑκτόπισμα 1195 τόννων γκρός και κατεσκευάσθη τὸ 1927. Λιμὴν πταρδόσεως του εἶχεν δρισθῆ τὸ Σαουθάμπτον.

"Ville de Damas" Γαλλικόν, τ. γκρός 4647, φορτίου 6500 τ. και ναυπηγήσεως 1895, διατέθεν θέσεις δι' 627 ἐπιβάτας και μὲ σερβέν Βέριτας τοῦ 1927, ἐπωλήθη ἐν δημοπρασίᾳ ἀντὶ 231.000 Γαλλικῶν φράγκων.

ΠΩΛΗΣΙΣ ΠΛΟΙΩΝ ΠΡΟΣ ΔΙΑΛΥΣΙΝ

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

Όνομα πλοίου	Τ. γκρός	Ναυπήγ.	Τιμὴ λ.στ.	Διαλυται
Beckenham, Ἀγγλ.	4569	01	2.500	'Ιταλοι:
Φωνάρης, Ἑλλην.	2981	07	1.900	"
Ruapehu, Ἀγγλ.	9018	01	5.100	"
Άλαφια, Ἑλλην.	4470	02	2.750	"
Ascot, Ἀγγλ.	4334	02	2.800	"
British Farm, Ἀγγλ.	5831	17	8.000	'Ιάπωνες

ΔΙΑΛΥΣΙΣ ΑΓΓΛΙΚΩΝ ΝΑΥΠΗΓΕΙΩΝ

Ἡ ἀπὸ τοῦ παρελθόντος ἔτους συσταθεῖσα ἐν Μεγ. Βρετανίᾳ ἑταῖρία «National Shipbuilders Security Ltd» πρὸς ἐκκαθάρισμα τῶν ἐν ἀργίᾳ ναυπηγείων, προέβη μέχρι τοῦδε εἰς τὴν ἀγορὰν και διάλυσιν πολλῶν τοιούτων τῆς Ἀνατολικῆς Ἀγγλίας.

Ἡδη ἀνηγγέλθη σχετικῶς διτὸς ἡγοράσθησαν δικτὸν ἀκόμη ναυπηγεία πρὸς δ.ἀλυσιν, ἔχοντα ἐν διλύσιαις ἐπηργικάς ἐσχάρας διὰ 39 πλοίων και μὲ συνολικὴν ἐτησίαν παραγωγὴν χωρητικότητος 276.000 τόννων.

Τὰ ὑπὸ διάλυσιν ναυπηγεία ταῦτα εἶναι τὰ ἀκόλουθα:

Smitt's Dock Company Stokton, Cleveland Shipbuilding Co, Whitby Shipbuilding Co, Osbourn, Graham and Co, Ltd, Rennoldson and Co Ltd, Renwick and Dalglish, Northumberland και Shipbuilding Co.

Η ΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΙΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Εἰς Falkenton τῆς Ἀγγλίας συνῆλθε διεθνής διάσκεψις ἡστινος μετέσχον ἀννιπρόσωποι: ἐνέκει ἐκ τῶν κυριωτέρων ναυτικῶν κρατῶν πρὸς τὸν σκοπὸν τῆς ἀποδοχῆς διεθνοῦς συμδόσεως διὰ τὴν ἐνιαίαν ἐφαρμογὴν συστήματος καταμετρήσεως τῶν πλοίων.

ΛΟΥΚΑΣ ΜΑΤΣΑΣ & ΥΙΟΙ

ΝΑΥΑΓΟΣΩΣΤΙΚΑΙ ΡΥΜΟΥΛΚΗΣΤΙΚΑΙ
ΕΡΓΑΣΙΑΙ

Ἀνάληψις πάσης φύσεως ναυαγιαιρέσεων και ουμουλκήσεων.

ΤΗΛΕΓΡ.ΔΙΕΥΘ. ΛΟΥΚΑΣ ΜΑΤΣΑΣ ΓΡΑΦΕΙΑ—Ομήρου 14.
Τηλ. ημέρ. και νυκτὸς 40.738

**Ο ΛΙΜΗΝ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ
ΚΑΤΑ ΤΟΝ ΜΗΝΑ ΙΟΥΛΙΟΝ**

Τού τοῦ Ο.Δ.Π. ἐπεδόθη ἡ στατιστική τῶν Λιμενικῆς κινήσεως τοῦ Πειραιῶς κατὰ τὸν παρελθόντα μῆνα Ιούλιον. Οὗτοι κατέλευσαν 703 ἀτμόπλοια τ. νέτ 596.812 καὶ 525 ιστιοφόρα 17.208 τόννων. Η κίνησις αὐτὴ ἐν συγκρίσει μὲ τὸν Ιούλιον π. ἐ. παρουσιάζει διαφοράν διὰ μεν τὰ ἀτμόπλοια ἐπὶ ἔλατον κατὰ 12 σκάφη, ἀλλὰ ἐπὶ πλέον 24.602 τ. νέτ, διὰ δὲ τὰ ιστιοφόρα ἐπὶ ἔλατον κατὰ 101 σκάφη καὶ κατὰ 778 τόννους.

Ἐκ τῶν καταπλευσάντων ιστιοφόρων 7 ήσαν Ἰταλικά τ. νέτ 186 καὶ 1 Τουρκικά τ. 42, πάντα δέ τὰ λοιπά 517 τόννων 16.980 ἦσαν Ἐλληνικά. Τὰ αιμοτόπια κατανέμονται μεταξὺ τῶν κάτωθι σηματιῶν:

Σημαῖα	ἀ)π	T. νέτ	Σημαῖα	ἀ)π	T. νέτ
Ἐλληνικά	538	266.112	Ἰταλικά	2	8.680
Ἴταλικά	61	140.592	Ἀμερικανικά	4	8.616
Ἄγγλικά	28	40.620	Ρουμανικά	6	7.136
Τουρκικά	11	31.791	Ρωσικά	4	6.774
Γαλλικά	12	31.572	Βουλγαρικά	5	5.598
Γερμανικά	9	15.286	Ολλανδικά	3	5.199
Γιουγκοσλαβικά	7	13.752	Σουηδικά	4	4.673
Νορβηγικά	8	10.098	Πολωνικά	1	340

Ἡ ἀναλογία τονών καὶ πλοίων διὰ τῶν κατέπλους τοῦ Ιούλιου ἦτο τ. γκρός 849 κατὰ πλοίον.

Ἡ ἐμπορικὴ κίνησις κατὰ τὸν αὐτὸν μῆνα Ιούλιον παρουσίασε τὴν κατωτέρῳ εἰκόνα:

Εἰσαγωγὴν ἐμπορευμάτων ἐκ τοῦ ἑπτατερικοῦ	τόννοι:	124.507
> > ἑπτατερικοῦ	>	29.467
Σύνολον Εἰσαγωγῆς	>	153.974
Εἰσαγωγὴ Ιούλιου 1930	>	163.183
Διαφορά ἐπὶ ἔλατον >		— 9.209
Κεφαλαι ζώων εἰσαγωγῆς 55.282 ἦτο: 758 ἐπὶ πλέον τῶν εἰσαγωγῶν εἰκόνα:		
Ἐξαγωγὴν ἐμπορευμάτων διὰ τὸ ἑπτατερικόν	τόννοι:	2.134
> > ἑπτατερικοῦ	>	19.585
Σύνολον Εἰξαγωγῆς	>	21.719
Εἰξαγωγὴ Ιούλιου 1930	>	25.395
Διαφορά ἐπὶ ἔλατον >		— 3.676
Κεφαλαι ζώων ἐξαγωγῆς 5939, διπλασιαὶ διὰ τὸ ἑπτατερικόν. Ἡ ἐξαγωγὴ αὐτῇ ἦτο μειωμένη ἐναντίο τῆς παρουσίας κατὰ 583 κεφαλάς.		

Ἡ διαμετακομιστικὴ κίνησις καὶ αἱ μεταφορτώσεις παρουσίασαν τὴν κατωτέρῳ εἰκόνα:

Ἐμπορεύματα ἐκ τῆς διαμετακομίσεως	τόννοι:	1.793
Μεταφορτώσεις ἐμπορευμάτων ἑπτατερικοῦ	>	4.560
> > ἑπτατερικοῦ	>	2.261
Ἡ εἰσαγωγὴ ἐμπορευμάτων ἔχει ἀναλυτικάτον κατ' εἰδη, ως ὁ ἀκόλουθος πίνακας, ἐν συγκρίσει πάντων καὶ μὲ τὸν Ιούλιον τοῦ 1930.		

ΠΙΝΑΞ ΕΙΣΑΓΩΓΗΣ

Ἐμπορεύμ.	τόννοι	διαφορά	Ἐμπορεύμ.	τόννοι	Διαφορά
Γαιάνθρακες	46.677	— 16.605	Καυσόξυλα	1.897	— 638
Σιτηρά	34.205	+ 9.459	Χρώμ. φάρμ.	1.624	+ 5
Ὀρυκτέλαια	11.467	— 1.968	Κτην.-άλιευτ.	1.600	— 35
Ὀρυκτὰ ἄλ.	10.432	+ 2.524	Υφασμ.-ίνες	1.313	+ 215
Μέταλλα	6.629	— 710	Ζαχάρεις	936	— 1.310
Κηποπορικά	6.206	+ 1.185	Μεταφορ. δργανα	464	— 24
Συλιστά	6.425	— 1.060	Δέρματα	374	+ 235
Χημ. λιπάσμ.	6.231	+ 675	Καφφές-ἄποικ.	244	+ 100
Ἐλαια	2.933	+ 524	Πνευματώδη,	205	+ 49
Τομέντα	2.864	+ 180	Άλευρα	141	— 230
Οσπρια ἄλ.	2.532	+ 359	Διάφορα	5.162	+ 1.834
Ευλάνθρακ.	2.354	— 1.237	Σύνολον	153.974	— 9.209
Αιγαίντης	2.200	— 1.769			

Ἄριτος ἐπέριον ἡ ἐξαγωγὴ ἐμπορεύεται τὴν κατωτέρῳ εἰκόνα:

ΠΙΝΑΞ ΕΞΑΓΩΓΗΣ

Ἐμπορεύμ.	τόννοι	διαφορά	Ἐμπορεύμ.	τόννοι	διαφορά
Άλευρα	4.748	— 347	Γεύσιμ.-ίνες	440	+ 43
Τσιμέντα	2.265	— 113	Κυπρουρικά	374	— 18
Γαιάνθρακες	1.596	— 1161	Δέρματα	330	+ 100
Οσπρια	1.586	+ 74	Σιτηρά	223	+ 71
Ὀρυκτέλαια	2.915	— 306	Κτην.-άλιευτ.	274	+ 55
Μέταλλα	1.109	— 105	Ζαχάρεις	211	— 11
Χημ. λιπ.	922	— 1030	Ἐλαια	172	+ 49
Πνευματώδη	691	+ 34	Ὀρυκτ. κατ.	201	+ 44
Συλιστά ἄλ.	927	— 924	Μεταφ. δργ.	50	— 7
Χρώμ. φάρμ.	453	— 229	Καφ.-άποικ.	35	— 12
Ὀρυκτά ἄλ.	446	+ 174	Διάφορα	1.751	— 53
Σύνολον ἐξαγωγῆς ἐμπορευμάτων			Σύνολον	21.719	— 3676

ΞΕΝΟΙ ΛΙΜΕΝΕΣ

'Αμβέρσα, Ρόττερνταμ, 'Αμβούργον

Εἰς τὸν λιμένα τῆς Ἀμβέρσας κατέπλευσαν τὸν π.μ. Ιούλιον 905 πλοῖα χωρητικότητος τόννων νέτ 1.945.733. Εξ αὐτῶν Ἐλληνικά ήσαν δύο. Ἄριτος ἐπέριον ἡ ἐμπορικὴ κίνησις τῆς Ἀμβέρσας κατά τὸ διάχρονον ἐξάμηνον ἦτο ἡ ἀκόλουθη:

α' 6μηνον 1931

α' 6μηνον 1930

Εἰσχωργή τόννοι:	4.825.883	ἐγκατ.: 4.950.187
Έξχωργή "	6.170.897	" 5.147.864

Ἡ κατὰ τὸ θύμην γνωτιλιακὴ κίνησις τῶν τριῶν κυριωτέρων λιμένων τῆς Ἕπειρου εἶναι:

7μηνον 1931

7μηνον 1930

Αμβέρσας ἀ)π 6101 τ. νέτ 11.191.880	ἐγκατ. 6402 τ. 11.640.578
Ρόττερνταμ " 6346 "	10.342.013 " 7192 " 11.932.040
Αμβούργον " 11792 "	12.310.955 " 11568 " 12.587.814

'Ο λιμὴν τῆς Νέας Υόρκης

Ἐπεδόθη πρὸ τοῦ θύμην ἡ ἐπισημότερη στατιστικὴ περί της λιμενικῆς κίνησης τῆς Νέας Υόρκης, διὰ τὸ διάτρημα τοῦ προτεριού τοῦ 1516 σκάφη καὶ οἱ ἀπόπλοιοι τοῦ 1558. Ἀναλογικῶς τὸν λιμένα τῆς Νέας Υόρκης εἶναι ὡς κάτωθι:

Κατάπλοιοι

Απόπλοιοι

Μήνες	Πλοῖα	T. νέτ	Πλοῖα	T. νέτ
Απρίλιος	496	2.533.201	521	2.656.992
Μάιος	479	2.431.601	511	2.542.351
Ιούνιος	541	2.747.131	526	2.596.749
	1516	7.720.935	1558	7.795.092

Ἡ ἀνωτέρω κίνησις κατανέμεται ως κάτωθι μεταξὺ τῶν οικείων τοιούτων:

Απρίλιος Μάιος Ιούνιος

Κατ.	Ἀπ.	Κατ.	Ἀπ.	Κατ.	Ἀπ.
Ἀμερικανικά	189	206	183	205	202
Λοιπαὶ σημαῖα	307	315	296	306	335

496 521 479 511 541 526

Τὸ 6μηνον τῆς Μασσαλίας

Ἡ λιμενικὴ κίνησις τῆς Μασσαλίας κατὰ τὸ α' 6μηνον σημειώθη: ὅπου τῶν ἐκδόθητων στατιστικῶν πινάκων, ως κατωτέρῳ ἐν συγκρίσει: μετά τὸ άντιστοιχον βρήκησε τοῦ 1930 καὶ τοῦ τελευταίου προπολεμικοῦ θέτου τοῦ 1913.

ΚΑΤΑΠΛΑΟΙ α' 6μηνον :

Πλοῖα	3.957	3.940	4.288
Τόννων νέτ	7.502.886	7.251.800	5.130.676
Φορτίον, τόννοι:	2.547.918	2.181.050	2.913.362
Ἐπιβάται:	170.336	216.328	130.097

ΑΠΟΠΛΟΙ :
 Η τὸν λιμένα της Νέας Υόρκης εἶναι διατηλεκτικός, μεταπολεμική ζωγράτης τοῦ λιμένος τῆς Νέας Υόρκης εἰς τὸ προσαγγίζον τονών, διόπειτα τοῦ 2(1)2 περίπου ἐκτομομύρια τόννους νέτ καὶ εἰς τὴν ἐπικτηνή κίνησιν, ητος ἐπίσης σημαίοις αὐθῆντοις. Αντιθέτως ἡ ἐμπορικὴ κίνησις τοῦ προπολεμικοῦ θέτου εἰς εἰσαγωγήν, διόπειτα ἐξαγωγήν θετεῖται ἐπικινητικῶς τῆς προπολεμικῆς κίνησης.

'Ο λιμὴν τῆς Αλεξανδρείας

Κατὰ τὸ λιμένα α' 6μηνον τοῦ προπολεμικοῦ θέτου κατέτηλεσαν εἰς τὸν λιμένα τῆς Αλεξανδρείας 920 πλοῖα τόννων νέτ 2.430.899 ἐνῷ πέρισσοις κατὰ τὸ αὐτό ξενικούς εἰχον κατατελεῖσθαι: 1018 πλοῖα τόννων νέτ 2.596.429. Τὰ καταπλεύσαντα ἐφέστος 920 πλοῖα κατανέμονται μεταξὺ τῶν κατωθι σηματιῶν:

Σημαῖα	ἀ)π	T. νέτ	Σημαῖα	ἀ)π	T. νέτ
Ἴταλικά	188	573.589	Ολλανδικά	24	57.988
Ἄγγλικά	228	544.008	Ἴταπονικά	8	32.915
Γαλλικά	89	397.144	Γιουγκοσλαβικά	14	26.271
Αμερικα					

Η ΔΙΩΡΥΞ ΤΟΥ ΣΟΥΕΖ

Κατά τὸν μῆνα Ιούνιον διήλθον ἐκ τῆς διώρυγος τοῦ Σουεζ 434 ἀτμόπλοια ἐξ ὧν 234 ἐκ τοῦ Ἰνδικοῦ Ὁκεανοῦ διὰ τὴν Μεσόγεον καὶ 200 ἐκ τῆς Μεσογείου διὰ τὸν Ἰνδικὸν ὥκεανον. Ἐξ αὐτῶν τὰ 234 ἀτμόπλοια μετέφερον 1.507.851 τ. ἐμπορευμάτων ἐξ Ἀπο Ανατολῆς διὰ τὴν Εὐρώπην καὶ 200 μετέφερον 541.000 τ. ἐμπορευμάτων ἐκ τῆς Εὐρώπης διὰ τὴν Ἀπο Ανατολῆς.

Αἱ διελεύσεις τοῦ θυμῆτος ἐξ 2796 ἀτμόπλοια, ἐξ ὧν 1462 διὰ Μεσογείου καὶ 1334 διὰ Ἰνδικὸν Ὁκεανὸν, ἔναντι 2947 πλοίων διελθόντων καὶ πρὸς τὰς διαδόσεις εἰς τὸ ἀντίστοιχον περισσόν διάστημα. Κατὰ τὸ αὐτὸν θυμόν 13.822.437 τ. ἐμπορευμάτων καὶ 124.841 ἐπιβάται, ἐνῷ πέρισσοι εἶχον διέλθεις 15.134.812 τ. ἐμπορευμάτων καὶ 145.499 ἐπιβάται.

Ἡ ἑτησία κίνησις τοῦ Σουεζ ἀπὸ τοῦ 1911 μέχρι σήμερον διεκμάνθη ὡς κατωτέρω εἰς διελεύσεις σκαφῶν καὶ ἐμπορευμάτων καὶ εἰς εἰσπράξεις. Αἱ εἰσπράξεις μέχρι μὲν τοῦ 1927 ἀναγρέονται εἰς χρυσὸν, διὰ τὰ ἐπόμενα δὲ ἐπὶ εἰς Γαλλικὰ φράγκα.

Έτη	Πλοία	Τ. νέτ	Εισπράξεις
1911	4.969	18.324.794	131.035.232
1912	5.373	20.275.120	132.929.341
1913	5.085	20.033.884	122.980.367
1914	4.802	19.409.495	117.306.612
1915	3.708	15.266.155	90.281.441
1916	3.110	12.325.347	76.119.851
1917	2.353	8.368.918	61.076.418
1918	2.522	9.251.601	79.339.542
1919	3.986	16.013.802	136.969.915
1920	4.009	17.574.657	144.593.953
1921	3.975	18.118.909	144.492.802
1922	4.345	20.743.245	162.613.850
1923	4.621	22.730.162	171.961.613
1924	5.122	25.109.882	182.571.582
1925	5.337	26.761.935	189.428.151
1726	4.980	26.060.377	183.866.969
1927	5.545	28.962.048	203.966.098
1928	6.084	31.905.902	1.057.521.779
1929	6.274	33.466.014	1.100.343.384
1930	5.761	31.638.759	1.022.955.540

POYMANIA

Ἡ ἑξαγωγὴ κατὰ τὸν Ιούνιον

Συμφώνων πρὸς τὸν τελευταῖαν στατιστικὴν ἡ ἑξαγωγὴ κίνησις ἐκ τῶν λιμένων τοῦ Δουνάβεως ἐμφανίζεται, ὡς κατωτέρω κατὰ πρακτορεῖα, ἀριθμὸν ἀποπλευσάτων σκαφῶν καὶ ποσότητα ἑξαχθέντων εἰδῶν:

Πρακτορεῖα	Άριτ.	Τ. νέτ	Σιτηρά τ.	Γεν. φορτ. τ.	Ξυλεία βαγ.
Joint Agency	13	28.731	32.775	3.046	575
«Εγκατέρων» Α.Ε.	5	11.103	6.461	948	75
Φραντζέσκο Μπάρτα	3	5.824	14.185	—	42
Άνδρ. Ι. Δρακούλη	3	5.303	11.516	—	294
Watson & Youell	2	4.675	9.431	—	7
Α. Παπαζάκη	4	4.568	1.536	278	614
Δέσδη Τριεστίνη	2	4.431	1.977	221	2
Serv. Marit. Roman	3	3.864	730	—	325
Γ. Κοριακίδη	1	2.910	5.600	—	75
«Εξεινος» Α. Ε.	5	2.284	903	—	426
Η. Νικορέσης	1	1.988	20	—	360
Γ. Πατρίκιος καὶ Σιζ	2	1.384	117	—	275
Καπατός Μακρήσκας Σιζ	1	1.364	—	—	—
Η. Ταϊτιάνου	2	1.208	964	327	154
«Ευδέλα» Α. Ε.	1	769	300	—	104
Γ. Ζ. Τρωτάνου	1	707	1.458	—	—
Σύνολον	49	80.113	87.973	4.820	3.328

Ἡ ἑξαγωγὴ τοῦ α' θυμοῦ τῷ ἔτους ἐν συγκρίσει μὲ τὰ ἀντίστοιχα δημητραὶ τῶν δύο προηγούμενών ἐτῶν ἔχει ὡς ἐξῆς:

Έτη	Πλοία	Τ. νέτ	Σιτηρά τ.	Γεν. φορτ. τ.	Ξυλεία, βαγ.
α' θυμόν 1931	224	373.464	574.649	14.197	10.983
α' θυμόν 1930	300	509.167	961.881	14.081	11.622
α' θυμόν 1929	117	144.606	66.048	17.645	11.769

ΕΠΑΝΕΛΗΦΘΙΣΑΝ ΑΙ ΕΡΓΑΣΙΑΙ ΤΩΝ ΑΓΓΛΙΚΩΝ ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΩΡΥΧΕΙΩΝ

Μεταξὺ τῶν ἀγτιπροσώπων τῶν γαιανθρακωρύχων καὶ τῶν ιδιοκτητῶν ὁρυχείων ἐπετεύχθη πλήρης συμφωνία. Οἱ πρῶτοι ἐδέχθησαν τοὺς δρους τῶν δευτέρων διὰ καταπληκτικῆς πλειστηρίας. Ήδη δὲ τὰ ἀνθρακωρύχη τῆς Σκωτίας ἐπιγελλήθησαν κατενάποδες καὶ ἀναρριζούσεις, ἀν καὶ ἡ ἀνορυζούσα ποσότητα εἰσερχεται ἀπό τις τιμαὶ τοῦ διαδοχικοῦ ἀνθρακωρύχου τοῦ Λονδίνου 1)2), σελ. α'. δὲ ἐργάσιμα ὅρατα ὁρίσθησαν 7)2). Ἡδη ἐναπόκειται εἰς τὰς ἐργατικὰς μάζας ἡ κύρωσις ἢ μὴ τῆς συμφωνίας ταῦτης. Πάντως κατάγεται ἡ προχήρησις τῆς «Ἐργατικῆς Εγώντεως», συνιστᾶται ἡ ἀπορρήτη τῆς ἀπεργίας ἐν Σκωτίᾳ, καθ' ὃ διὰ μία τοιαύτη περιπέτεια θά επέφερε τὴν καταστροφὴν ἀμφοτέρων τῶν ἐνδιαφερομένων παρατάξεων.

Ο ΝΑΥΛΟΤΙΜΑΡΙΘΜΟΣ ΤΟΥ ΕΞΑΜΗΝΟΥ

Ο καταρτισθεὶς παρὰ τῆς ἀρμοδίας ὑπηρεσίας τοῦ «Lloyd's List» νυκτοτιμάριθμος τοῦ λήξαντος θυμοῦ (μὲ δύσαν 100 τοῦ ἔτους 1923) ἔχει, ὡς κατωτέρω, μὲ σύγκρισιν διὰ τὰ δύο προηγούμενα ἔτη:

Θαλάσσαιοι τομεῖς	1929	1930	1931
Εὐρώπη	89.3	73.3	68.0
Βόρειος Αμερικὴ	96.6	71.6	70.2
Ἀνατ. Ινδίαι κλπ.	93.1	72.7	77.9
Ειρηνικὸς κλπ.	87.4	65.0	73.5
Νότιος Αμερικὴ	96.7	76.9	73.7
Σύνολον :	92.6	71.9	72.7

Ο νυκτοτιμάριθμος γενικῶς, διὰ τὰ τρίμηνα τῶν τεσσάρων τελευταίων ἐτῶν ἔχει ὡς ἐξῆς:

Τιμῆνα	1928	1929	1930	1931
Πρώτον	86	96	73	73
Δεύτερον	85	89	70	72
Τρίτον	88	88	73	—
Τέταρτον	99	83	72	—

Ο μέσος δρος τοῦ τιμαρίθμου τῶν ναυλῶν διὰ τὸ α' θυμοῦ τοῦ τρ. έ., παρ' ὅλην τὴν διείλειν οἰκονομικὴν κρίσιν τῆς Κεντρικῆς Εὐρώπης, ἡς ἀπόρροια ὑπῆρχεν ἡ αἰγαγίδια χαλάρωσις τῶν τιμῶν, διετηρήθη ἐν τούτοις ἐπὶ σταθεροῦ ἐπιπέδου, οὐδὲμία δὲ αἰσθητὴ μεταβολὴ πρόσκυψεν ἔναντι τοῦ περισυνοῦ πρώτου ἑξαμήνου. Πάντως ἐφ' ὅρον δὲν δεῖται τιμάσιαν αἱ τιμαὶ τῶν προεόντων εἰναις ἀδύνατον νὰ προβλέψῃ κανεὶς μίχη δελτίωσιν καὶ τῆς ναυλαγορᾶς.

Ο ΝΑΥΛΟΤΙΜΑΡΙΘΜΟΣ ΤΟΥ ΙΟΥΛΙΟΥ

Ο κατὰ τὸν παρελθόντα μῆνα πυραμίδαριθμος, δύσεις: τὸν καθ' ὅλον τὸν μῆνα πραγματοποιεῖσθαι ναυλώσεων, δεικνύει πτῶσιν 3.69 σο), κατελθόντων σύτῳ εἰς τὰ 67.31 σο). Ο τιμάριθμος τοῦ Ιουνίου τρ. έ. ἦτο 69.89, τοῦ Ιουνίου 1930 ἦτο 70.99 καὶ τοῦ Ιουλίου 1929 ἦτο 87.82. Κατέ θαλασσίους τομεῖς καὶ βάσιν 100 τοῦ 1923, παρουσιάζει δὲ νυκτοτιμάριθμος Ιουλίου τὴν κάτωθι: εἰκόνα ἐν συγκρίσει μὲ τὸν τοῦ Ιουνίου:

Θαλάσσαιοι τομεῖς Τιμάρ. Ιουλίου Μείωσις ἔναντι π.μ.	Εὐρώπη	64.60	—	1.64
Βόρειος Αμερικὴ	62.57	—	4.49	
Νότιος Αμερικὴ	70.13	—	3.31	
Ἀν. Ινδίαι—Αφρικὴ	71.61	—	4.86	
Ειρηνικὸς—Ανταρκτίκη	67.64	—	4.00	
Σύνολον :	67.31	—	3.69	

ΘΕΟΔ. Π. ΚΡΕΜΜΥΔΑΣ

ΔΙΚΗΓΟΡΟΣ

ΓΕΩΡΓΙΟΥ Α' 11 ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
ΤΗΛ. 2-94

ΣΟΒΙΕΤΙΚΑ ΝΕΑ

Η ΕΠΙ ΠΙΣΤΩΣΕΙ ΠΩΛΗΣΙΣ ΠΛΟΙΩΝ ΥΠΟ ΤΩΝ ΑΓΓΛΩΝ ΕΙΣ ΤΑ ΣΟΒΙΕΤ

Άναφορικώς μὲ τὸ πολύχρονον ζήτημα τῶν γνωστῶν Ρωσσικῶν προτάσεων περὶ ἀγορᾶς καινουργῶν πλοίων η ναυπηγήσεως τοιούτων ἐπὶ πιστώσει, περὶ ὧν εἰς σειρὰν τευχῶν των ἡσοχολήθησαν τὰ Ναυτικὰ Χρονικά, ἀναγράψει: ἥδη καὶ τὰς κατωτέρων κατωτέρων γεωτέρων πληροφορίας τὸ Λογότυνον «Shipping World».

«Ἄθεντικαὶ εἰδῆσεις ἔκυκλοφόρησαν εἰς τὸ Χρηματιστήριον Baltic τοῦ Λονδίνου, καὶ ἡ τὰ Σοβιέτ κατώρθωσαν νὰ ἀγοράσουν μερικὰ Ἀγγλικὰ φορτηγά ἀτμόπλοια ἐπὶ πιστώσει, παρ' ἐλαῖς τὰς συστάσεις τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου, ὅπως αἱ πωλήσεις πλοίων εἰς τὰ Σοβιέτ γίνωνται τοῖς μετρητοῖς.

«Δέον ἐν τούτοις γὰρ ὑπολογισθῇ ὅτι: εὑρίσκονται ἐν ἀργίᾳ ἔκκατοντάδες ὄλαι: Ἀγγλικῶν σκαφῶν, ἀτινὰ ὄχι: μόνον δὲν κερδίζουν τίποτε, ἀλλὰ καὶ ζημιώνουν τοὺς κατόχους των μὲ τὰς μεγάλας δυπάγκες τῆς συντήρησεώς των. Εἰς πλοιοκτήτης ἐδεβίκισεν, ὅτι διὰ τὸ παροπλισμένον εἰς τινὰ λιμένα τῆς Ἀνατ. Ἀγγλίκης σκάφος του διπλαγά 100 λίρας μηνιαίως. Τὸ πλοίον τοῦτο τὸ εἰχεν ἀγοράσει τὸ 1919 ἀντὶ τιμῆς 260.000 λιρῶν, ἥδη δὲ εὐχαρίστως θὰ τὸ ἐπώλει: ἀντὶ λιρῶν 40.000.

«Πλείστοι δοσοὶ ἀλλοὶ: Ἀγγλοι ἐφοπλισταὶ εὐρίσκονται σήμερον εἰς τὴν ιδίαν κατηγορίαν, δὲν εἰνεὶ σπάνιον τὸ φαινόμενον νὰ στερροῦνται: πολλοὶ ἔξι αὐτῶν καὶ τῶν μηνιαίων ἔξδων συντηρήσεως τῶν σκαφῶν των, ἐνῷ συγχρόνως ἔχουσιν ἔξαντλήσεις καὶ τὰς παρὰ τῶν Τραπεζῶν πιστώσεις των. Συνεπῶς διὰ τοὺς ἐν λόγῳ ἐφοπλισταὶς αἱ Ρωσικαὶ προτάσεις ἀγορᾶς τῶν τοιούτων πλοίων εἰς οκλήγη τιμὴν καὶ μὲ τὴν ὑπόσχεσιν καγονικῆς κατὰ δόσεις πληρωμῆς, εἰνεὶ ἀναμφισθῆταις προτάσεις σκανδαλιστικαὶ. Τὸπερ πάσαν ἥδη φοράν μακραὶ σειραὶ Ἀγγλικῶν φορτηγῶν ἀναμένουν ἀγοραστάς καὶ μάλιστα εἰς τιμὰς ἔξευτελιστικάς.

«Ἐν πάσει: περιπτώσει: γύρω ἀπὸ τὰς βασίμους διαδόσεις προεκλήθησαν πολλὰ σχόλια, ἐγένετο δὲ καὶ μία διάψευσις, μολονότι ψιθυρίζονται: τὰ ὁνόματα τῶν ἐφοπλιστῶν τῶν πωλησάντων η ἐστω προτιμένων νὰ πωλήσουν τὰ πλοῖα των εἰς τοὺς Ρώσους καὶ ὑπὸ τοὺς δρους τῶν Σοβιέτ. Βεβαίως, πλήρες φῶς εἰς τὰς διαδόσεις θὰ ἐπιχυθῇ, διανοὶ γίνηται ἡ μεταβίθκος τῆς κυριότητος τῶν ἀναφερομένων πλοίων.

ΕΝ ΑΓΓΛΙΚΟΝ ΦΟΡΤΗΓΟΝ ΕΔΟΘΗ ΕΠΙ ΠΙΣΤΩΣΕΙ ΕΙΣ ΤΑ ΣΟΒΙΕΤ

«Η Ἀγγλικὴ ἀτμοπλοΐα τῶν ἀδελφῶν Harries ἀνήγγειλεν, ὅτι ἐπώλησε εἰς τὴν Ρωσικὴν κυβέρνησιν τὸ φορτηγόν της «Dore», τ. γκρός 1975, φορτίου 3200 τόννων καὶ ναυπηγήσεως 1927, ἀντὶ τιμῆς 25 000 λιρῶν. Η πώλησις αὗτη ἐκλείσθη βάσει τῶν Σοβιετικῶν προτάσεων τῆς παροχῆς μακροχρονίων πιστώσεων. Οὕτω η πληρωμὴ τοῦ «Dore», θὰ γίνηται 5 ἑταῖς δι' ίσων ἑτοίσιον δόσεων. Ήδη ἔχοργήθησαν γραμμάτια ἀναλόγου λήξεως, πληρωτέων ὑπὸ τῆς Σοβιετικῆς Τραπέζης καὶ ηγγυημένων πλοίων.

ΤΑ ΣΟΒΙΕΤ ΠΑΡΗΓΓΕΙΛΑΝ

ΠΛΟΙΑ ΕΙΣ ΤΗΝ ΙΑΠΩΝΙΑΝ

«Η "Journal of Commerce", τῆς Νέας Υόρκης ἀναγγέλλει, ὅτι η Σοβιετικὴ κυβέρνησις παρήγγειλεν εἰς τὴν Ιαπωνίαν 8 φορτηγὰ ἀτμοπλοῖα, ἀτινὰ θὰ κατασκευάσουν τὰ ναυπηγεῖα "Mitsubishi Trading Co.", ἀντὶ δαπάνης 3.000.000 μὲν. Κατ' ἀναποίνων ἐνὸς τῶν διντῶν τοῦ ἀντιτέων Ιαπωνικοῦ Ναυπηγικοῦ Οίκου, τὰ Σοβιέτ προκειται τὸ ἀποφασίσουν διὰ τὴν ναυπηγήσιν ἔτερων 16 πλοίων 3000 μέχρι 5000 τ. ἐκαστον, ἵνα διαθέσουν ταῦτα εἰς ἐνίσχυσιν τῶν γραμμῶν των ἀνὰ τὰ Ασιατικὰ παράλια τοῦ Ειρηνικοῦ. Αἱ παραγγελίαι αὗται ἀποτελοῦν μέρος τοῦ δευτοῦ σχεδίου.

ΤΡΙΑ ΝΕΑ ΡΩΣΣΙΚΑ ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ

Τὰ Ιταλικὰ ναυπηγεῖα «Cantieri Riuniti del Adriatico» τοῦ Μομφαλκόνε, παρέδωκαν εἰς τὰ Σοβιέτ τρία δρομίου τύπου ἐπιβατικὰ ἀτμόπλοια, ἀτινὰ εἰχον παραγγελθῆ παρ' αὐτῶν. Τὰ

πλοιαὶ ταῦτα ὠνομάσθησαν «Wladivostok», «Woronej» καὶ «Viatka» καὶ προσφίζονται: διὰ τὴν γραμμὴν Ἀρχαγγέλου καὶ τῶν στομίων τοῦ ποταμοῦ Πετσόρα.

Ἐπειδὴ τὸ μεγαλύτερον τμῆμα τοῦ ταξειδίου των εἰς τὴν ἀνωτέρω γραμμὴν κείται: ἐντὸς τοῦ Βορείου Πολικοῦ κύκλου, τὰ σκάφη ταῦτα κατεργευάσθησαν ἴσχυρότατα, ἵνα τὰ ἐλάσματά των ἀντέχουν εἰς τοὺς πάγους.

Ἐκαστον τῶν τριῶν αὐτῶν πλοίων ἔχει μῆκος 226.6 ποδῶν, πλάτος 35.4 καὶ ὅψης 20.3 ποδῶν, χωρητικότητα 1415 τ. γκρός διατίθεται: καμπίνας διὰ 38 ἐπιθέτων α' θέσεως, 120 δευτέρων καὶ 60 τρίτης μὲ πλήρωμα 39 ἀνδρῶν, φέρει δὲ μηχανὰς Λέντζ τετρακυλίνδρους καὶ ἀναπτύσσει: ταχύτητα 11 μ.λλίων.

ΟΙ ΛΙΜΕΝΕΣ ΤΗΣ ΜΑΥΡΗΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ ΑΠΟΚΤΟΥΝ ΕΥΚΟΛΙΑΣ ΦΟΡΤΩΣΕΩΝ

«Ο Ἀγγλικὸς ναυτικὸς τύπος, ἀσχολούμενος μὲ τὴν σημερινὴν κατάστασιν τῶν Ρωσσικῶν λιμένων τῆς Μαύρης Θαλάσσης, ἀναγράψει: διὰ ἡ αἰσθητὴ ἔλλειψις ἐν κύτοις μηχανικῶν ἐγκαταστάσεων παρακωλεῖ: σειραράς τὰς φορτώσεις τῶν ἀτμοπλοίων. Τὴν ἔλλειψιν ταύτην διαπιστώσει: καὶ αὐταὶ αἱ ἐφημερίδες τῆς Μέσης, μία τῶν ἐποίων μάλιστα ἀναφέρει: διὰ τὰ Σοβιέτ ἐπλήρωσαν πέρισσον τὸ φθινόπωρον σειραστὰ ποσά συγκαλλάγματος εἰς ξένους ἐφοπλιστάς διὰ σειράν τὴν οἵμεραργίδων τῶν πλοίων των εἰς τὸν λιμένα τῆς Οδησσοῦ.

Εἶναι γεγονός ἐπίσης, διὰ κατὰ τοὺς μῆνας Μάιον καὶ Ιούνιον τρ.ε., δὲτε εἴχε τονωθῇ ἡ ἔξι Οδησσοῦ ἐξαγωγὴ καὶ κίνησις, αἱ λιμενικαὶ ἀρχαὶ ταύτης ἐδοκίλασαν μεγάλας δυσχερείας εἰς τὰς φορτώσεις, αἴτινες ως ἐπὶ τὸ πλείστον διεξήγοντο διὰ χειρογακτικῆς ἐργασίας. Μόνον αἱ φορτώσεις σιτηρῶν διεξήγοντο εἰς τοὺς λιμένας Οδησσοῦ, Νικολάεφ καὶ Νεβροβάσισκης διὰ μηχανικῶν μέσων, αἱ φορτώσεις δρυμῶν ὀδών, θαρρελίων μὲ ἀλιπάστους ιχθεῖς, ταραμάδων, μπάνκερες διὰ τὰ πλοῖα κλπ. εἰδῶν συγετελούντο βραδύτατα καὶ ἀρχέγονον τρόπον διὰ ἐργατῶν.

Πρὸς ἐνίσχυσιν τῶν λιμενικῶν ἐγκαταστάσεων τῶν τριῶν τεύτων λιμένων ἔχει: καθορισθεῖ ὑπὸ τῶν Σοβιέτ διαπάνη 4.000.000 δρουβίων διὰ τὸ διαρρέον ἔτος, πράγματι δὲ παρελήφθησαν κατὰ τὸ α' θύμην ἀρκετά μηχανήματα. Σχεδὸν δύλας ἀπεδείχθησαν ἀτελή, ως προερχόμενα ἀπὸ Σοβιετικὰ ἐργοστάσια, η δὲ λειτουργία των προσκόπτει. Παρίσταται: ἔξι ἀλλοὶ ἀμεσοὶ ἀνάγκη νὰ ἐνισχυθοῦν διὰ τοὺς ισχυρῶν elevators οἱ λιμένες Χερσόνεος καὶ Νικολάεφ.

Εἰς τοὺς προκανθερίστατας Ρωσσικοὺς λιμένας παρατηρεῖται: μία ζωηρὰ ἐπιθυμία τῶν ἀρχῶν διὰ προσθήκας μηχανικῶν μέσων ἐλλείψεων: δρυμῶν πραγματικῆς ἐνεργείας καὶ συστήματος οὐδεὶς λιμὴν ἀπέκτησε συγκρότημα πλήρων ἐγκαταστάσεων, ώστε νὰ δύγκωται: γ' ἀνταποκριθεῖ εἰς τὰς ἀνάγκας τῆς λιμενικῆς του κινήσεως. Αἱ Σοβιετικαὶ ἐν τούτοις ἀρχαὶ βεβαιοῦν, διὰ τὸντος διμήνιον οἱ λιμένες τῆς Μαύρης Θαλάσσης θὰ εἰνε ἀριστα συγκεκριμένο: ἀπὸ ἀπόφεως μηχανικῶν ἐγκαταστάσεων.

ΝΙΚ. & ΣΠ. ΤΣΑΛΑΠΑΤΑΣ

ΕΝ ΒΟΛΩΙ

— — — — — ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΚΟΝ — — — — —

Ίδιοικτήται φορτηγίδων, Ἐργολάβοι φορτωτικοφορτώσεων, Πράκτορες ἀτμοπλοίων.

— — — — — ΤΜΗΜΑ ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΕΜΠΟΡΙΚΟΝ — — — — —

Είσαγωγὴ καὶ Ἐμπορία γαιανθράκων Ἀγγλικῶν, Γερμανικῶν, Ρωσσικῶν, Ἀνθρακεύσεις ἀτμοπλοίων.

Τηλεγραφήματα: ΤΣΑΛΑΠΑΤΑΝ

Τηλέφ. : 18

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΕΙΣ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ

Κατά το διεκρευσαν 150ήμερον έσγημειώθησαν τὰ κάτωθι: άτυχήπικτα εἰς Έλληνικά φορτηγά άτμοπλοια:

«Κατερίνα», (τάνκερ). Έπεσκεψαν εἰς Κωνιόπολιν αειράν ζημιών, και είχαν υποστηθεί κατά το τελευτικόν του ταξιδίουν ἐκ τῆς τραυματίας, έπειτα στην θάλασσαν την οποίαν παραπομπής ήταν πλέοντας. (Άργ. 2)

«Πηνελόπη», (ιστοφόρος). Έκ τοῦ Ρέδος ἀγνώσθη, διότι τὸ ιστοφόρον τούτο, νηολογημένον ἐν Σύροις και προσρύμενον ἐκ Πειραιῶς διὰ 12νησος μὲ φορτίον 71 τόννων οιδίζοντας ἐπὶ βραχώδους ἀκτῆς τῆς Νεστορίου καταστράφεν. Τὸ πλήρωμά του διεσώθη. (Άργ. 3)

«Ιωάννης Φράγκος».. Εἰς Ρίθερ Ηλλήνης ουνακρούσθησαν τὸ φορτηγόν -τοῦ Φράγκος- καὶ τὸ Γερμανικόν ἀπὸ «Odin». Ή σύγκρουσις ήτο ἀρκτά διειλίτης προστάτευε δὲ τὰ σκάφη, ὑπέστησαν αἰσθητάς ζημιές. Τὸ Έλληνικόν κατέφυγεν ἐν σκυρῷ εἰς τὸν προλιμέναν τοῦ Μπουένος «Αὔρες πρός ἀποκενύν.

Κατὰ νεωτέρας πληροφορίας δὲ «τοῦ Φράγκος» ἀπεθεωρήθη, καὶ δὲ ἐκ τῆς ουγκρούσεως ζημιές του εὑρίσκονται εἰς τὴν πλευράν πλευράν πρὸς τὸ κύτος Νο 4 καὶ πρὸς τὸν πρύμνην, εἰς ἀνταντά τῆς ισάλων γραμμῆς. Διασρογή δὲν έσχημειώθη εἰς τὰ κύτη, τὸ δὲ φορτίον του φαινομενικός εἰναι ἀλλαζός. Οἱ ἀποθεωρητὴς ουνέστησα προσωρινάς ἀποκενύν διὰ τοιματηριατρικῶν, ὥν δυνηθῆ τὸ πλοῖον καὶ συνεχίσῃ τὸ ταξιδίον του.

Πρόχρυται: αἱ υποδείξεις τοῦ ἀρεταλέθησαν καὶ τὸ πλοῖον ἀλλαζει ποτηγέτων ουνέστησα πάνωρήσαν. Όμοιως κατέφυγεν εἰς τὸ Μπουένος «Αὔρες καὶ τὸ Γερμανικόν «Odin», διπερ ἀποκενύν καὶ αὐτὸς δροσον τούτον τὰς ζημιὰς του.

«Βιργίνια Μαυρολέων», Τὸ πλοῖον τούτο καὶ τὸ «Αγγλικόν ἀπὸ «Goo-listan», ουνεκρούσθησαν εἰς τὸ Μπουένος «Αὔρες». Λαμφότερη τὰ σκάφη πιπιστριών ζημιές, οὐχὶ δρωτές εἰς εύρεταν κλίμακα. (Άργ. 7)

«Πριόνας» Κατά τηλή του Μπουένος «Αὔρες τὸ ἀπὸ» «Πριόνας» ὡς ἀναφέρηται, είχε προσχρῆσιν πρὸς καρούς εἰς τὸ χιλιόμετρον 47 τοῦ ποταμοῦ Ηλείτη, δηνον καὶ παρέμενεν ἐπὶ δύο ἡμέρας κανείκυσθεν μὲ τὴν παλιρροΐαν καὶ ἀνενθείσεις.

«Άγιος Νικολαος» Κατερχόμενον τὸν ποταμὸν Ηλέτην προσράξεν εἰς τὸ χιλιόμετρον 93 καὶ εἰς θέσιν τοικύτην, ώστε νὰ ἐμποδίζεται ἡ ναυπλοΐα. Ήλεστας ἀτρέπλοια κακοτερούν ξεκτέρωθεν μὴ δυνάμενα νὰ διέλθουν.

Τὸ ἀπὸ «Άγιος Νικολάρες» διλίγον πρὸ τῆς προσαράξεως του εἴχε ουγκρούσθη μὲ τὸ Γιουγκοσλαβικόν φορτηγόν «Jurgo Topic», ἀμφότερα δὲ τὰ σκάφη ταῦτα ὑπέστησαν ζημιές. Κατὰ νεωτέρας πληροφορίας δὲ «Άγιος Νικολάος» ἀνειλήσθη μὲ τὴν παλιρροΐαν, οὗτον δὲ ἡ ἀλευθέρων ναυπλοΐας ἀπεικτεστάθη.

«Άημνος». Τὴν ἐποίκην τῆς 10ης Αἰγαίου τοῦ ἀπεράγη πιρκαλά ἐπὶ τούτου, ἔνθη χρόνον ἡτο ἡγκυροθελητήσαν ἐν Πειραιεῖ καὶ εἰς τὰ πηρηθώματα τοῦ λιμενικοῦ Ζέας. Τὸ πέρι ἐνεργανίσθη εἰς τὸ κύτος Νο 2, ἐφ' οὐ καὶ ἐγκλημάτης ἐπεκταθεὶς καὶ εἰς τὸ ὄπιον ἀριθ. 1 κύτος. Ή πιρκαλά κατασθεθεὶς τὴν πρωτανὴν τῆς ἐπομένης καὶ ἀφ' οὐ τὰ κύτη τοῦ πλοίου ἐπιληφθεῖσαν θάλαττας. Τηνεραϊκή πρὸς κακοτερούν τοῦ παρός παρέσχον τὰ ναυαγοστικά τῶν Οἰκίων Μάτων καὶ Βεργίνων. «Η Άημνος» ἐτεραν εἰς τὰ κύτη της δὲ «Αλεξανδρείας» 10 τίνος ηγεμονίας, ὑφρομάτων, Ινδοκαρύων, κανῶν σάκων, κόπρων καὶ ἀκατεργάστων δερμάτων. Έκ τοῦ φορτίου τούτου κακοτεράχθησαν τὰ ἐμπεριεύκτα τῷ κύτος Νο 2, ὑπέτησαν δὲ ολάδες καὶ τὰ τῶν ἄλλων κυτῶν.

ΝΑΥΑΓΙΑ ΚΑΙ ΑΒΑΡΙΑΙ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΤΑ ΤΟΝ ΜΗΝΑ ΙΟΥΝΙΟΝ

Τὴν 4ην Αύγουστου ἀδημοσιεύθη ἐν Αγγλίᾳ ἡ ἐπίσημος στατιστικὴ τοῦ «Λόδου» διὰ τὰς δίκαιας ἀπώλειας καὶ μερικὰς ἀβάριας πλοίων τὰς σημειωθείσας κατά τὸν μῆνα Ιούνιον. Συμφώνως πρὸς ταῦτην ἀπώλειαν διλίγον 8 ἀτμόπλοια τ. γκρός 19.417, ἔναντι 5 πλοίων τ. γκρός 6.896 ἀτινα ἀπώλειαν πέρισσον καὶ 6 πλοίων τ. γκρός 18.546, ἀτινα ἀπώλειαν τὸν Ιούνιον τοῦ 1929.

Αἱ ίδιαι Ιούνιον δίκαιαι ἀπώλειαι 8 σκαφῶν κατανέμονται μεταξὺ τῶν κάτωθι σηματῶν:

Αγγλικά	1 τ. γκρός 1342	Ιαπωνικά	1 τ. γκρός 841
Γαλλικά	1 » 4840	Νορβηγικά	1 » 2483
Έλληνικά	1 » 3064	Σουηδικά	1 » 1750
Ιταλικά	1 » 3641	Κινεζικά	1 » 1456

«Ητοι ἐν ὅλῳ ἀπὸ 8 τ. γκρός 19.417.

Τὰ ἀνωτέρω 8 πλοία ἀπώλειαν συνεπείς τῶν ἀκολούθων αἰτιῶν: «El Golea» Γαλλικὸν ἔξωκειλεν ἐπὶ βράχων τῆς Μαγιόρκας. «Ο υρανία» Έλληνικόν (τοῦ κ. Π. Σ. Αντόπα, νηολογημένον εἰς τὸ Αργοστόλι) ἐβυθίσθη κατόπιν συγκρούσεως μὲ τὸ Noord Hinder «Beaufort» ἔγγυς τοῦ φαρούλοιον Noord Hinder. «Ungheria» Ιταλικόν, ἐβυθίσθη συνεπείς συγκρούσεως μὲτα Γαλλικὸν ὑπεροχεύειον «Rochambeau» πλησίον τοῦ Ούζαν. «Shirakami Maru» Ιαπων. βυθίσθην καὶ αὐτὸς κατόπιν συγκρούσεως μὲ τὸ Ιαπων. ἀπὸ «Sanjin Maru» εἰς τὰ ὄπατα τῆς Αἴγαος Ανατολής. «Anglia» Σουηδικόν βυθίσθην συνεπείς συγκρούσεως ἐπίσης μὲ τὸ Ισπανικόν «Agire Mendi» παρὰ τὸ Σάνι Νικολάς, τῆς Αργεντινῆς. «Empress»

«Αγγλικὸν ἀποτεφρωθὲν εἰς τὸ Σαίν Τζών. «Ta-Chi» Κινεζικόν, βυθίσθην εἰς τὸν ποταμὸν Γιάνκη—Τσέ συνεπείς ἐκκρήτεως. Καὶ «Toreffjell» Νορβηγικὸν ἀπολεσθὲν αὐτανδρον.

Αἱ μερικαὶ ἀβάριαι τοῦ Ιούνιον ἀναφέρονται εἰς μεγάλα σκάφη, αἱ κυριότεραι δὲ ἐξ αὐτῶν είναι ἡ προσάραξις παρὰ τὸν Μασσαλίαν τοῦ Ιταλικοῦ ὑπερωκεανίου «Colombo» τ. γκρός 12.003, ἡ ἀπώλεια τῆς Ελληνικοῦ ἀπὸ «City of Kimberley» τ. γκρός 6204 εἰς θέσιν ἀπέχοντα 1300 μίλια ἀπὸ τοῦ Αυκλαντοῦ, ἡ πυκναὶ τοῦ μότοστος «Bermuda» τ. γκρός 19.086, καθὼν ἐπίσης καὶ ἡ πυρκαϊα τοῦ Δανικοῦ τάνκεο «Marie Maersk» τ. γκρός 8271.

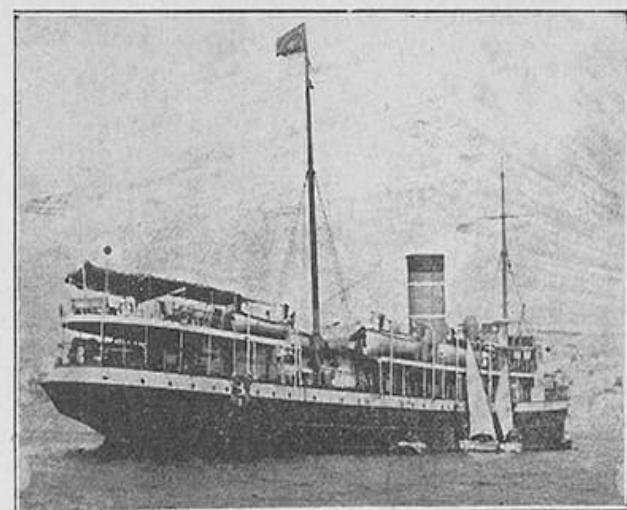
Γενικῶς δὲ πίνακας τῶν συνολικῶν ἀβάριων τοῦ Ιούνιον ἀναβιβάζει ταῦτα εἰς 335 ἔναντι 446 τοῦ Ιούνιον 1930, ἔναντι 459 τοῦ Ιούνιον 1929 καὶ 421 τοῦ Ιούνιον 1928. Αἱ ἀβάριαι αὗται ἀναφέρονται εἰς τὰς ἀκολούθους αἰτίας:

Ζημίαι πλοίων συνεπείς τρικυμίας	9
Ναυάγια καὶ ἐγκαταλειφθεὶς σκαφῶν	—
Προσάραξεις ἐκ παντοίων αἰτίων	67
Συγκρούσεις καὶ προσκρούσεις πλοίων	98
Πυρκαϊαὶ καὶ ἐκκρήτεις	36
Εἰς ἄγνοιαν (ἀντανδροὶ ἀπώλεια)	1
Βλάβει μηχανῶν, ἀξονος καὶ πηδαλίου	55
Ζημίαι ἐκ λοιπῶν ἀφορούμενον	69
Σύνολον ἀβαριῶν Ιούνιου	335

ΡΩΣΙΚΟΝ "ΝΤΑΜΠΙΓΚ," ΕΙΣ ΑΡΓΕΝΤΙΝΗΝ

Κατὰ τηλήμητρα ἐκ Μπουένος «Αὔρες» ή ἐκεὶ ἀστυνομία ἐνήργησεν ἔρευναν εἰς τὰ γραφεῖα τῆς Ρωσικῆς Ἐμπορικῆς ἐταιρείας «Inyamtorg Russian Trade Corporation», ἔθεσεν ὑπὸ κράτησιν τὸ προσωπικόν αὐτῆς, ἡγύρωσε τὴν ἀδειαν πάσης περιπτέρω ἐμπορικῆς ἐργασίας της καὶ ἡμέρας παρακελοντικὴν αὐτῆς ἐμπορικὴν πρᾶξην ἐπὶ τὴν κατηγορία, διτο διενεργεῖ ἐπικίνδυνον «ντάμπιγκ» ἐν τῇ ἀγορᾷ τῆς Αργεντινῆς στρεφόμενον ἔναρτίον πολλῶν Αργεντινῶν προλόγων. Σημειωτέον, διτο δὲν είναι δυνατὴ καμμία διπλωματικὴ παρέμβασις, καθο ἔτι ἡ Αργεντινή δημοκρατία δὲν ἔχει ἀκόμη ἀναγνωρίσει τὸ καθεστώς τῆς Σοβιετικῆς Ρωσίας καὶ συνεπὸν δὲν τελεῖ εἰς διπλωματικὸς μετ' αὐτῆς σχέσεις.

ΑΠΟ ΤΑ ΝΕΑ ΘΑΛΑΜΗΓΑ ΜΑΣ Ο "ΚΙΜΩΝ,"



Τὸ λαυτρὸν ἐπιβατηγὸν ἀτμό τλοιον τῆς Ηπειρωτικῆς Ατμοπλοΐας «Γ. Ποταμιάνος Α. Ε.» ως διεσκευάσθη ἐν Μασσαλίᾳ. Απὸ τῆς ἐργομένης βόδιμαδος ἀρχεται τῶν τακτικῶν αὐτοῦ δρομολογίων. Η ταχύτης αὐτοῦ 15 1/2 μίλιών καὶ ἡ ἐξαιρετικὴ ἀνευσία καὶ πολυτέλεια τῶν θέσεών του, θὰ καταστήσουν αὐτό ἔνα τῶν μᾶλλον προτιμωμένων ἀκτοπλοικῶν σκαφῶν.

ΠΑΡΑΚΛΗΣΙΣ

Οσοι ἐκ τῶν κ.κ. Συνδρομητῶν δὲν ἔχουσιν εἰσέτι ἀποστείλη τὴν ἐτησίαν αὐτῶν συνδρομὴν, παρακαλοῦνται, ὅπως ἐμβάσωσιν αὐτὴν πρὸς τὴν Διεύθυνσιν τῶν Ναυτικῶν Χρονικῶν Λεωφόρος Σωκράτους 35 Πειραιαί.

Τὴν συνδρομὴν διὰ μὲν τὸ Εσωτερικὸν είναι δραχμαὶ 150, διὰ δὲ τὸ Εξωτερικὸν μία Λίρα Αγγλίας. (Ἐκ τῆς Διεύθυνσεως)

Лариса и Наша команда

ΥΠΟ ΤΗΝ ΕΝΤΟΝΟΝ ΚΡΙΣΙΝ
ΑΤΟΝΟΣ ΚΑΙ ΧΑΛΑΡΑ Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Καὶ τὸ διαρρεύσαν δεκαπενήμερον τὴν αὐτὴν ἐνεφάνισε στασιμότητα καὶ ἀπραξίανεις τὴν ἑντῷ συνδλωτήνησιν τῆς διεθνοῦς γνωλαγορᾶς. Τίποτε ἀτυχῶς δὲν διαφαίνεται ποῦ νὰ παρέχῃ τὴν ἐλπίδα μιᾶς προσεχοῦς ἀνακουφιστικῆς βελτιώσεως. 'Η παγκόσμιος οἰκονομικὴ κρίσις ἔξακολουθεῖ τὴν ἀπελπιστικὴν πορείαν τῆς καὶ δυστυχῶς δύσφερδὸς δρίζων τοῦ πανικοῦ κατετῆς ἀπαισιοδοξίας κατ' οὐδὲν διεσκεδάσθη. Μετὰ τὸ Γερμανικὸν κράχ, ὁ ἀνευ προγνουμένου πανικὸς τῶν ἐμπορικῶν Χρηματιστηρίων τοῦ Λίβερπουλ καὶ τοῦ Μάντζεστερ, ἀπότοκος τῆς ἀγητησίας καὶ τοῦ δγκου τῶν ἀποθεμάτων εἰς τὰς χώρας παραγωγῆς καὶ τοὺς ἔξαγωγικούς λιμένας, γένεις ὑποτιμήσεις τῶν πρώτων ὄλων ἐπέφερε καὶ τὸν πλήρη μαρασμὸν τῆς ἐμπορικῆς κινήσεως ἐδημιούργησε.

Αἱ ἔξακολουθοῖςσα συνεργασίαι Κυθερηγητικῶν καὶ οἰκονομικῶν παραγόντων τοῦ κόσμου, δὲν ἔδωκαν εἰσέτι τὸν τόνον πρὸς τὴν κοινὴν κατεύθυνσιν τῆς ἀποκαταστάσεως ὅμιλων τέρων οἰκονομικῶν συνθηκῶν, ἐξ ἡς καὶ τὸ παγκόσμιον ἐμπόριον θὰ ἀνελάμβανε ἐντονότερον τὸν ρυθμὸν τῆς κινήσεως αὐτοῦ.

Ἡ θείσις καὶ τὸ μέλλον τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας ἀναποσπάστως συνδέεται ἐκ τῆς ἀναζωπυρήσεως τοῦ παγκοσμίου ἐμπορίου.

⁹ Εν τῷ μεταξύ παρῆλθε καὶ ἡ ἐπίπεις τῶν Ρωσικῶν γυνώσεων. Τὰ Σοβιέτ ἐπωφελούμενα τῆς κυντιλιακής δυσπραγίας ἐπέτυχον τὴν ἔξασφάλισιν τῆς ἀναγκαιούσης εἰς αὐτὰ χωρητικότητος εἰς τὰς τιμὰς τοῦ 10)3 ἔως 10)9 ἀθρώας δὲ προστρέχουν οἱ πλοιοκτῆται διὰ γὰ ἐπιτύχουν τί: τὴν μεταξύ φθορᾶς καὶ ἀφθυρσίας ὀπωσδήποτε κίνησιν τῶν σκαφῶν των, μὲ τὴν κρυψὴν ἐπίδια γὰ ἐπιτύχουν τούλαχιστον τὴν ἴσοσκέλισιν γαύλου καὶ δαπανῶν.

Τύπο τὴν ἀμεσον ἐπήρειαν τῆς παγκοσμίου τεύτης οἰκονομικῆς κρίσεως, δύο, οἱ τομεῖς τῶν διαφόρων νυκλαχορῶν, ἐξαιρουμένης τῆς ἀγορᾶς του Πλέιτ καὶ τῆς Μαύρης Θαλάσσης, υπὸ τὴν γνωστὴν μαρκασμώδη καὶ στάσιμον κατάστασιν ἐκιγνθησκαν.

ΑΓΟΡΑ ΤΟΥ ΠΑΕ·Ι·Τ

‘Η περιφέρεια του Πλέιτ ἔξηκολούθησε τὴν ζωηρότητα αὐτῆς, παρὰ τὴν πτώσιν τῶν τιμῶν τοῦ ἀραβοσίτου. Οἱ γαῦλοι διετηρήθησαν σταθεροὶ, μὲ τάσεις μάλιστα ποιᾶς τυνος θελτιώσεως, ἃν δὲν ἐπενέδινε καὶ πάλιν ὁ σγκος τῆς κενῆς ζωηροτάτητος, διττὸς ἀνέκοψε πᾶσαν καλύτερευσιν τῶν ναύλων. Προδλέπεται δμως δτι σοδηρός ἀριθμὸς διαθεσίμων πλοίων ἀπερροφήθη καὶ ἃν ἔξακολουθήσῃ ἡ ζήτησις διὰ φορτώσεις ἀραβοσίτου, σταθερότης, καὶ μεταξὺ θελτιώσεως θαγρος θα σημειευθῇ κατὰ τὸν λοιπὸν Αὔγουστον.

Τά πρός τὰ ἐκείνα κατεύθυνδικαν κενὰ πλοῖα ἐκ Μεσογείου μὲν ἐσταμάτησαν τελείως λόγῳ τῆς ζωηρᾶς κινήσεως τῆς Μαύρης Θαλάσσης, ἐξ Ἡπειρωτικῆς δὲ Εὐρώπης καὶ Ἀγγλίας πολογίζονται εἰς μικρὸν ἀριθμόν.

Αἱ τιμαῑ διεκυμάνθησαν διὰ φορτώσεις Αὐγούστου εἰς τὰ σελ. 18)6 — 19 ἀπὸ Σκὸν Λορέντζο δι^τ Ἀγγλίαν—Κόντινευτ, μετρίου μεγέθους πλοία. Διὰ μεγάλα πλοῖα 17)6, διὰ δὲ Σκανδιναվίαν καὶ Ἀδριατικὴν ἐγένοντο γαυλώσεις εἰς τὰ σελ. 20)—. Διὰ φορτώσεις Σεπτεμβρίου ποιῶ τις ἐπιφυλακτικής παραχτηρεῖται ἀπὸ μέρους τῶν γαυλωτῶν καὶ τοῦτο λόγῳ τῆς μεγάλης προσφερθεῖσῆς χωριτικότητος.

ΒΟΡΕΙΟΣ ΑΜΕΡΙΚΗ – ΚΑΝΑΔΑΣ

Λόγῳ τῶν χαμηλῶν τιμῶν τῶν γεννημάτων καὶ τῆς ἀξητησίας αὐτῶν εἰς τὰς Εὐρωπαϊκὰς ἀγοράς, πλήρης χαλαρότης καὶ ἀτονος ρυθμὸς διέκρινε τὰς φορτώσεις τῆς Βορείας Ἀμερικῆς. "Ηδη τὰ Σοβιέτη προετοιμάζονται δραστηρίως διὰ τὴν ἔξαγωγὴν τῆς νέας

αὐτῶν ἐσοδείας, δὲν διαφέρουνται δὲ μεγάλαι ἐλπίδες, ὅτι θὰ ἐκ-
δηλωθῇ κάποια ζωηρότερης ζητήσεως πλούτῳ ἐκ Βορ. Ἀμερικής,
ἐκτὸς ἑάν τὸ Farm Board καὶ τὰ Καναδικὰ Πούλ εἰναι ἀποφα-
σιώμενα για διαθέσισι: μέρος τῶν ἀποθεμάτων αὐτῶν εἰς οἰανδή-
ποτε τιμήν.

Τιμαι δυομαστικαι εσημειωθησαν εις τας 6 σεντς τας 100 λι-
θρας δι' Ἀμέρερσαν—Ρόττεροταμ. Ἐκλείσθη δὲ φορτίον 32.000
κουῳρτερς ἐκ Μόντρεαλ δι' Ἀγγλίαν δάσις 1)6 σελ.ενα λιμένα,
1)7 1)2 δύο λιμένας. Φόρτωσις τέλους Αύγουστου.

ΝΕΟΣ ΚΑΝΑΔΙΚΟΣ ΛΙΜΗΝ.

Διὰ πρώτην φοράν σημειοῦται τὸ ἄνοιγμα ἐνδός νέου Καναδικοῦ λιμένος ἐν τῷ κάθλῳ τοῦ Χούδσωνος, κατόπιν τῆς ἐκτελέσεως μεγάλων λιμενικῶν ἔργων ὑπὸ τῆς Καναδικῆς Κυβεργήσεως. 'Ο λιμὴν οὗτος είναι ὁ Πόρτ-Τσωρτσιλ, ἐξ οὐ καὶ θα φορτώνωνται εἰς τὸ μέλλον τὰ δι'. 'Αγγλίαν σιτηρά μὲ συντόμευσι τῆς ἀποστάτατης ἐκπατογάδης μιλλίων.

"Ηδη ἐκλείσθησαν 2 γυναικών ἀτμοπλοίων 6800 τ. ἑκάστου ἐκ τοῦ λιμένος τούτου δι;" Αγγλίαν-Κόντινεγκτ σελ. 39 τὸ κουάρτερ, διαρέα γεννήματα, ἐλεύθερα φορτωτικῶν καὶ φόρτωσι 15)20 καὶ 20)25 Σεπτεμβρίου.

ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ—ΧΙΛΗ

Αἱ φορτώσεις γεννημάτων ἔκ τοῦ Βορ. Εἰρηγνικοῦ πρᾶξ τὴν Εὐρώπην ἐν πλήρεις ἀπραξίᾳ. Ποιά τις ζήτησις σημειεῖται διὰ τὴν "Απω" Ἀνατολήν, ἐναυλώθησαν δὲ ἀπόρπλοια δι' 70.000 τ. σίτου δάσιν δολ. 3.10 μέχρι 3.25 μὲν φόρτωσιν Σεπτεμβρίου καὶ Νοεμβρίου, διὰ Κίναν. Τὰ νιτράτα τῆς Χιλής ἐν τελείᾳ ἀπραξίᾳ. "Απὸ Κούζικαν ἐγένετο ἡ ναύλωσις 8000 τόννων ζακχάρεως σελ. 13), δι' Ἀγγλίαν.

ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ

Ἡ ἀγορὰ τῆς Αὐτοταλίας ζωηρότατον ἐπέδειξεν ἐνδιαφέροντιά φορτώσεις πρὸς τὴν "Απωλεῖαν". Σοθκραὶ ποσότητος σίτου ἐπωλήθησαν εἰς Κίναν καὶ Ιαπωνίαν. Αἱ γενόμεναι ναυλώσεις ἐκλείσθησαν εἰς τὰ σελ. 17^οως 17^ο). Φόρτωσις Αὔγουστον—Σεπτέμβριος ἐκ δυτικῶν λιμένων Αὐτοταλίας.

ΙΝΔΙΚΟΣ ΩΚΕΑΝΟΣ—ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ

Τίποτε τὸ ἀξιοσημείωτον εἰς τὴν ἀγορὰν τῆς "Απωλεῖας". Αἱ φορτώσεις κυάμων ἐκ Μαντζουρίας τὴν αὐτὴν κατέστησαν τῆς χαλκότητος ἐσημείωσαν. Ὁνοματικῆς σημειοῦνται τὰ σελ. 24)— διὰ φόρτωσιν Σεπτεμβρίου ἐκ Βλαδιβοστόκου, ἀλλ᾽ ἀφεύει ἀποδοχῆς τῶν πλοιοκτητῶν. Ἐκ τῶν πλησιεστέρων τομέων τῶν Ἰνδιών σημειοῦνται τὰ 17) — σελ. διὰ μετάλλευμά ἐκ Μοριουγκάρο θιά Κόγτιγεντ, φόρτωσις τέλος Σεπτεμβρίου.

ΜΑΥΡΗ ΘΑΛΑΣΣΑ

Πλήρης ζωηρότης καὶ ζήτησις ἀθρόου τονάκε ἐσημειώθη καθ'
ιλού τὸ διαρρεῦσαν δεκαπεντήμερον ὑπὸ τῶν Σοδιέτ. Φαίγεται
τι παρ' ὅλας τὰς διατυπωγίσθεισας πληροφορίας ὑπὸ τῶν Σοδιέτ
ίσσον ἐν Λογοδίνῳ θσον καὶ ἐν Πειρκιεῖ, ὅτι ἐξησφάλισκαν τὴν ἀ-
αγκαλιοῦσαν χωρῆτικότητα, ἐπειγουσσαὶ ἀνάγκαιαι ἀμέσου φορτώ-
σιες ἡγάγκασαν τὰ Γραφεῖα τῶν Ναυλώσεων τῆς Σοδιετικῆς ἀν-
τιρροστωπείας εἰς τὴν ναυλώσιν καὶ ἄλλων σκαφῶν. Ἀτυχῶς δ-
ιως παρὰ τὴν τοιαύτην ἔντονον ζήτησιν καὶ τὴν ἐκ Πλέιτ ζωη-
ρὰν ἐργασίαν, δὲν ἐπετεύχθη μία ἀνάλογος αὐξήσις τῶν τιμῶν
τῶν ναυλών. Οἱ πλοιοικτῆται ἐσπευδοῦ ἀνύπομόνως καὶ ὁπωσδή-
τοτε νὰ ναυλώσουν τὰ πλοῖα των. Αἱ τιμαὶ διεκυμάνθησαν ἀπό

10)3—10)6.

ΛΙΜΕΝΕΣ ΒΑΛΤΙΚΗΣ

Έκ Λένιγκραδ και Λευκής Θαλάσσης σημειούται έλαφρά ζήτησις πλοίων ωρητικότητος 1200 έως 1600 φάδομις διά τὴν μεταφορὰν ξυλείας.

Άλι φορτώσεις έκ τῆς Λευκής Θαλάσσης έξακολουθούν προκαλούσαι τὰς έντονους διαμαρτυρίας τῶν πλοιοκτητῶν διά τὴν βραδύτητα και τὰς έκ ταύτης καταστρεπτικὰς καθυστερήσεις τῶν πλοίων. Διὰ τὴν φόρτωσιν ἑνὸς φορτίου 1400 φάδομις ζητηθῆμι μὴν δόλικληρος.

Εἰς Mesane τὰ ἀτμόπλοια παραμένουσιν ἀργά, λόγῳ τῆς ἐλλείψεως ἐργατῶν. Εἰς ἄλλους λιμένας διά τὴν φορτώσεων είναι τακτικότερος και διεξάγονται σχεδὸν κανονικῶς. Οὕτω εἰς Keret 750 στάνταρ ξυλείας ἐφορτώθησαν ἑντὸς 7 ημερῶν.

ΤΑ ΝΑΥΛΩΘΕΝΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ

Άλι ναυλώσεις Έλληνικῶν ἀτμόπλοιων κατά τὸ λῆξαν 150ήμερου και κινητήρων τῶν ξένων, ήσαν κι αὐτούσιοι::

—Ἐκ λιμένων τοῦ ποταμοῦ Πλέιτ

(Διά φορτία σιτηρῶν)

«Ναύδες» ἐκ Σάν Λορέντζο 6200 τ. δι· 'Αδριατικὴν 19)6, Αὔγ. 3—12. «Βασ. Παντελῆς» ἐκ Σάν Λορέντζο 6800 τ. δι· 'Αγγλίαν ἡ Βορδέ—'Αμβέργον 18)—, 'Αμδέρσαν ἡ Ρόττερνταμ 17)6, Αὔγ. 5—15.

«Αγιος Σπυρίδων» ἐκ Ροζάριο 5500 τ. δι· Μασσαλίαν 18)3, Γένοβαν, Νεάπολιν ἡ Λιδόρον 18)6, Αὔγ. 3—15.

«Εὐγενία» ἐκ Ροζάριο 5500 τ. δι· 'Αγγλίαν ἡ Βορδέ—'Αμβέργον 18)—, 'Αμδέρσαν—Ρόττερνταμ 17)9, ἀ. φ.

«Νήσιον» ἐκ Ροζάριο 5900 τ. δι· 'Αδριατικὴν 19)—ένα λιμένα, 19)6 δύο, 20)—τρεῖς λιμένας, ὀψιόν Μασσαλίαν, Γένοβαν, Νεάπολιν ἡ Λιδόρον 18)—ένα και 18)6 δύο λιμένας, φόρτ. Αὔγ. 6—20.

«Podmildak» Σερβικόν, ἐκ Μπουνέος "Αύρες 5500 τ. δι· 'Αγγλίαν ἡ Χάρη—'Αγδέργον 17)6, Αὔγ. 20—Σεπτ. 10.

«Γεώργ. Σ. Εμπειρίκου» ἐκ Σάν Λορέντζο 9000 τ. δι· 'Αγγλίαν—Κέντινεντ 17)—ἀρχάς Σμύρεω.

«Dubravka» Σερβικόν, ἐκ Σάν Λορέντζο 5400 τ. δι· 'Αδριατικὴν 19)—όψιόν Μασσαλίαν ἡ Γένοβαν 18)—Αὔγ. 1—15.

«Ατμόπλοιον» (Ρεθ.—Κουλ.) ἐκ Σάν Λορέντζο 6400 τ. δι· 'Αδριατικὴν 19)—με 6 πέννας ἔπειτα δι· οικοστον ἐπι· πλέον λιμένα μέχρι τριῶν, Σεπ. 5—18.

—Ἐκ λιμένων Μαύρης Θαλάσσης

Όκτω ἔλληνικά φορτηγά 40.000 τ. ἐν δλφ. ἀναυλώθησαν ἐκ Μ. Θαλάσσης (σιτηρῶν) δι· Κόντινεντ 10)3, δι· 'Αδριατικὸν ή Αγγουστον—Σερβίαν, μὲ πλήρη ὄψιόν. ('Η ναυλώσεις αὗτη ἐκλείσθη διμακιώσεις ἐν Ιταλίᾳ).

Έννοια ἀκόμη ἀπὸ ἐκλείσθησαν διά σιτηρῶν ἐκ Μ. Θαλάσσης δι· Κόντινεντ 10)3, ως ἔξης:

«Άγιος Μάρκος» 6200 τόννους, φόρτ. Αὔγ. 18—30.

«Εύ. Σ. Εμπειρίκου» 8000 τ., > > 20—Σεπτ. 5

«Γουλανδρῆς» 6000 τ., > > 20 > 5

«Δύο Φύλων» 5800 τόννους > > 20 > 5

«Δημ. Ν. Ράλλιας» 6000 τ., > > 20 > 5

«Μεσσαθούρια» 6500 τόννους > > 20 > 5

«Μαριόγκα I. Γουλανδρῆς» 6600 τ. > > 20 > 5

«Μιχαήλ N. Μαρής» 5900 τ. > > 20 > 5

«Μαριόγκα Δ. Θερμιώτηρ» 6000 τ. > > 20 > 5

«Αννούλα» ἐκ Πόλιτ 7500 τ. μαγγανέζας δι· 'Αμδέρσαν—Ρόττερνταμ ἡ Βλαχαρτίκεν 10)9, ὀψιόν ἐκ Νικολάεφ 9)6, Αὔγ. 7—20.

«Αδελφότης» ἐκ Μαρικανουπόλεως 6000 τ. γαιανθράκων δι· Ιταλίαν 8)3, Αὔγ. 5—15.

«Μαριόννα» ἐκ Μαρικανουπόλεως 4500 τ. γαιανθράκων δι· Ιταλίαν 8)3, Αὔγ. 10—20.

«Γαλούνης» ἐκ Μαρικανουπόλεως 4000 τ. γαιανθράκων δι· Ιταλίαν 8)9 ἀ. φ.

«Άντ. Βροντίσης» ἐκ Μαρικανουπόλεως 4000 τ. γαιανθράκων 8)4 1)2, Αὔγ. 10—25.

—Ἐκ λιμένων τοῦ Δουναβίθεως

«Ποδώτος» ἐκ Δουνάβεως 115 διαγ. ξυλείας διά δύο λιμένας Σαρδηνίας λ. στ. 6.10.0 ἀ. φ.

«Νικολής» ἐκ Κωνσταντζῆς, Βάρνης ἡ Μπουργκάς 6000 τ. σιτηρῶν δι· 'Αμδέρσαν—Ρόττερνταμ 10)—, 'Αμδέργον 10)6, 'Αμστερνταμ 10)3, Αὔγ. 1—10.

«Υδραίος» ἐκ Κωνσταντζῆς, Βάρνης ἡ Μπουργκάς 7000 τ. σιτηρῶν δι· 'Αμδέρσαν—Ρόττερνταμ 10)—, ἐκν. 'Αμδέργον 10)3, καντούλο 8 Αὔγούστου.

«Carpati» Ρουμαν. ἐκ Δουνάβεως 7000 τ. σιτηρῶν δι· 'Αμδέρσαν 13)—, ὀψιόν Ρόττερνταμ 12)6, ἀ. φ.

«Fracona», Γαλλ. ἐκ Δουνάβεως 110 διαγ. ξυλείας δι· ένα ταξεδίον

εἰς Ἑλλάδα λ. στ. 45 «coque pine», ἀ. φ.

«Μαρία Νομικού» ἐκ Δουνάβεως 100 διαγ. ξυλείας διά δύο λιμένας 'Ελλάδος λ. στ. 6.0.0, ἀ. φ.

—Ἐκ λιμένων Ἀγγλίας.

(Διά φορτία γαιανθράκων)

«Εύβοϊκός» (ex «Maid of Psara») ἐκ Μπάρρου 7500 τ. δι· Σεπτ. 5)9, ἀ. φ.

«Ατμόπλοιον 5500 τ. ἐξ Ουχλίτης δι· Πειραιά 6)9, Αὔγ. 10—17.

—Ἐκ Βρο. Ἀμερικῆς

«Ατμόπλοιον» (Ρεθίμνη—Κουλουριούντη) ἐκ Χαρπάτου Ρέδες 6500 τ. γαιανθράκων δι· Σάντος δολ. 2.60, Αὔγ. 20—Σεπτ. 5.

«Albi» ἀλλικόν, ἐκ Μόντρεαλ 26.000 κούπωστες σιτων διά Μπρίτσιον Τσάννελ 1)3, δύο λιμένας 1)4 1)2, Αὔγ. 8.

«Ατμόπλοιον» ἐκ Κέλπου Μεξικού 4750 τ. ἀσφάλτου δι· Μελέσουνγκ δολ. 7, και 30.000 κιβ. πετρελαίου 30 σάντες κατά κιβ., Αὔγ. 1—20.

«Vinemoor» Ἀγγλικόν, ἐκ Πόρτλαντ (B. Αμερ.) 6900 τ. σιτων δι· Σαγγάγη δολ. 3.10, Σεπτ. 20—Οκτ. 15.

Η ΤΕΛΕΥΤΑΙΑ ΕΙΚΩΝ ΤΩΝ ΝΑΥΛΩΝ

Αἱ τελευταῖαι ληγφθεῖσαι ἐκ Λονδίνου τηλεγραφικῇ πληροφορίᾳ ἀναφέρουν ὅτι ἡ ναυλαγορὰ τοῦ Πλέιτ διατηρεῖται εἰς ἐπίπεδα σταθερά, ἐξαιρετικὴ δὲ ζωηρότης, παρεπηρήθη τὰς ημέρας ταύτας, ίσος δὲ μὲν ἐντονον της ζητησίαν σκαφῶν μετρίας ζωρητικότητα. Η μόνη γάρ η ζητησία παγίαν τὴν μορφὴν τῆς κανόνεως, ἡ δὲ ἐξ αὐτῆς ἐργασία συνεχίζεται φυσιολογικῶς καὶ διὰ φορτώσεις Σεπτεμβρίου. Αἱ σημειώσεις ηδη τιμαὶ τῶν ναυλῶν διὰ φορτώσεις ἐκ Σάν Λορέντζο διὰ Κόντινεντ είναι: σελ. 18)9 δι· 'Αδριατικού και 18)— διὰ Σεπτέμβριου.

ΚΛΕΙΣΘΕΙΣΑΙ ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Αἱ ἐσχάτως ἐκ τῆς ἀγορᾶς ταύτης κλεισθεῖσαι ναυλώσεις είναι κι ἀκόλουθοι::

«Κοιλάννα» ἐκ Σάν Λορέντζο 6500 τ. δι· 'Αμδέρσαν—'Αμδέργον 16)9, 'Αμδέρσαν—Ρόττερνταμ ἡ 'Αμστερνταμ 16)3, φόρτωσις 5—20 Σμύρειον.

«Νικόλας» ἐκ Σάν Λορέντζο 6700 τ. δι· Μασσαλίαν, Γένοβαν, Νεάπολιν ἡ Λιδόρον 17)6 ένα λιμένα, 18)— δύο λιμένας, φόρτωσις 1—15 Σμύρειον.

«Αστεμίς» ἐκ Σάν Λορέντζο 6000 τ. γεννημάτων δι· 'Αδριατικήν, δάσιον ένα λιμένα σελ. 19)— Σεπτέμβριον. Καὶ:

«Ελέγκω Α. Κυδωνιέως» ἐκ Σάν Λορέντζο 7000 τ. γεννημάτων διά Κόντινεντ 17)6, φόρτωσις Σεπτεμβρίου.

ΟΙ ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΕΣ

Η Ἀγγλικὴ γαιανθρακογορὰ ἀμετάβλητος καὶ εἰς τὰ αὐτὰ περίπου γάλλων ἐπίπεδα, εἰς οἷα ἐτέλει: καὶ ποὺ 150ημέρου. Λιπαροτούσαι τιμαὶ τῶν ναυλῶν κατὰ τὰ ἐκεῖθεν τηλικούς ματαίους ταῦτα: δύο ἔξης:

Διὰ Διτ. Ιταλίαν 6)—, Πόρτ Σατέδ και 'Αλεξάνδρειαν 6)3 ἐως 6)6, Βενετίαν 6)9, Πειραιά 6)9, διὰ κάτω λιμένας τοῦ Πλέιτ 9)9 και διὰ Ροζάριο 10)3, ἀ. φ.

Ἐναυλώθησαν καὶ τὰ ἀκόλουθα ἀπ.: «Πανορμίτης» ἐκ Κάρδιφ 6600 τ. δι· Γένεσκην 6)— ἀ. φ.

«Γεώργ. Κυριακίδης» ἐκ Κάρδιφ 5600—6100 τ. διὰ Ρίου Ιανέζηρον 8)6, φόρτ. 20—31 Αὔγ.

«Αντώνης Γεωργαντῆς» ἐκ Κάρδιφ 5500 τ. δι· Πειραιά 6)9, Αὔγ. 10—17.

«Μαρία Σταθάτου» ἐκ Μπάρρου 7000 τ. γαιανθρ. δι· P. Ιανέζηρον 8)9, ἀ. φ.

Ἐξ ἄλλου ἐγκαλώθη ἀπ.: τὸ ἀπ. «Ιωάννης Κοκκόδειλος» ἐκ Εμδεν 6500 τ. γαιανθράκων (ἐκ τῶν Γερμανικῶν ἐπανορθώσεων) δι· Θεσσαλίης σελ. 6)9, ἀ. φ.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ ΤΑΧΥΤΗΤΟΣ 17 ΜΙΛΛΙΩΝ

ΡΩΜΗ (Αθηναϊκὸν Πρεκτορεῖον).— Κατὰ τὰς δοκιμὰς τοῦ γέους πετρελαιοκήνητου φορτηγοῦ σκάφους «Volpi» τ. γηράδ. 5340, τὸ δοποῖον ἐγκαπηγήθη εἰς τὰ γαιανθράκων Μορφαλκόνες, καὶ προσορίζεται: διὰ τὴν γραμμήν τῶν Ινδῶν, τοῦτο κατέρριψε τὸ βέκιρ ταχύτητος φορτηγῆν σκάφων, ἀναπτύξαν ταχύτητα 17.22 κόμβων τὴν ώραν.

ΠΕΙΡΑΤΙΚΗ ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Κατά τὸ διαρρεύσαν 150ήμερον ἐσημειώθη ζήτησις τονιάζει Μαύρης Θαλάσσης διὰ φορτώσεις σιτηρῶν, ἀπὸ 1ης δ' Αὐγούστου μέχρι σήμερον τὸ ἐνταῦθα γραφεῖον Ναυλώσεων τῶν Σοδίετ ἐναύλωσεν ἀτμόπλοια 160.000 τ. εἰς τιμᾶς κυμαινομένας μεταξὺ σελ. 10)3, 10)4 1)2, 10)6 καὶ 10)10 1)2 ἀνεξαρτήτως χωρητικότητος, ἀλλὰ μὲν μὲν full option, ἀλλὰ ἔξαιρουμένης τῆς Ἀγγλίας καὶ ἀλλὰ ἔξαιρουμένης τῆς Σκανδινανίας, μὲν ὅψιδον δὲ πλήρους φορτίου δρώμης ἀπὸ 3)6 ἕως 4)3 ἔξτρα.

Ἀγνιθέτως πρός τὸν Πειραιά δ' Ἰταλικὸς οἶκος Garibaldi διέθεσεν εἰς τὴν Σοδίετ πολλὰ Ἰταλικὰ φορτηγὰ εἰς τὴν 11)—, ἀλλὰ διὰ φορτώσεις Ὁκτωβρίου—Δεκεμβρίου.

Δυστυχῶς εἰς Πειραιά οἱ πλοιοκτήται δὲν ἤδυνηθησαν νὰ ἐπιφρεληθῶσιν ἀρκούντως ἐκ τῆς παρουσιασθείσης ζωηρᾶς ζητήσεως τονιάζει, διὸ ἀμεσον φόρτωσιν, λόγῳ τοῦ δὲν δὲν ἐπεκράτησε παρ' αὐτοῖς πνεῦμα συγενούσεως καὶ συνεργασίας. Αἱ τιμαὶ τῶν ναυλῶν καὶ οἱ δροὶ τῶν ναυλώσεων ἐτηροῦντο ἀπολύτως μυστικοὶ μεταξὺ τῶν πρὸς μεγάλην οὖτα διευκόλυνσιν τοῦ δὲν εἰπε τῶν ναυλώσεων ὑπαλλήλου τοῦ ἐνταῦθα γραφεῖον τῶν Σοδίετ, διτις κατωρθωσε νὰ παρουσιάσῃ τὰς ἀνάγκας τῶν ναυλωτῶν εἰς μικροτέραν κλίμακα τῆς πραγματικῆς καὶ νὰ συγκρατήσῃ τοιουτοτρόπως τὴν ἀγορὰν εἰς χαμηλὰ ἐπίπεδα.

Φαίνεται διως δὲν η ζήτησις διὸ ἀμεσον φόρτωσιν ἀφ' ἐνδεικαὶ διὰ φορτώσεις μέχρι τῆς 31ης Αὔγουστου είναι ζωηρὰ καὶ θὰ συνεχισθῇ, λόγῳ δὲ καὶ τῆς ζητήσεως τονιάζει ἐκ τῶν Δουνάδεων, ἐπίζεται, δὲν οἱ πλοιοκτήται θὰ δυνηθοῦν νὰ ἐπιτύχουν καλλιτέρας τιμάς.

Τελευταίως τὸ Σοδίετικὸν γραφεῖον ναυλώσεων δυσκολεύσενον νὰ ἔξενρη σκάφη εἰς τὰς μέχρι τοῦδε πληρωθείσας τιμᾶς ναυλῶν καὶ εἰς τὴν διατήρησιν τῆς ναυλαχροῦ εἰς τὸ αὐτὸν ἐπίπεδον, ἔχον δὲ ταῦτοχρόνως ἀπόλυτον ἀνάγκην τονιάζει, ἡμαχάσθη νὰ κλείσῃ τρία ἀτμόπλοια ἀπὸ 5-8000 τ. ἔκκαστον εἰς τὴν τιμὴν τῶν σελ. 10)4 1)2, μολογότι τὰ σκάφη ταῦτα ἥσκαν ἀναγεγραμμένα εἰς τὸν μαρτυρὸν πίνακα τῶν Ρώσων.

Παραλλήλως ὑπῆρχεν η ἔξηκριψιμωμένη πληροφορία, δὲν εἰς τὴν Μαριανούπολιν καὶ εἰς διαφόρους ἄλλους λιμένας εὑρίσκονται μεγάλαι ποσότητες δημητριακῶν εἰς τὸ θυμηθρόν, πρᾶγμα, διπερ θὰ ἀναγκάσῃ τὰ Σοδίετ νὰ πληρώσουν καλυτέρας τιμᾶς ναυλῶν, ηδη δὲ διαπραγματεύονται διάφορα ἀτμόπλοια εἰς τὴν τιμὴν τῶν σελ. 11)—δάσιν Κόντινεντ. Ἐλπίζεται διθεν, δὲν καὶ διὰ φορτώσεις Σμύριου νὰ πληρωθῶσι καλλιτέρας τιμάς.

ΣΥΛΕΙΑ

Διὰ ξυλείαν ἔξακλουσθεὶη η ἐργασία τῆς μεταφορᾶς μιᾶς ἵκανης παρτίδος ἐκ Χερσόνος εἰς Ἀλεξανδρείαν, ἐκλείσθησαν δὲ ἀτμόπλοιά τινα, ὡς δὲ κατωτέρω παρατιθέμενος πίνακες ναυλώσεων δεικνύει.

ΠΕΤΡΕΛΑΙΑ

Ἐκλείσθη τὸ ἀ)π «Τάκης» διὰ 50.000 δοχεῖα πετρελαίων ἐκ Βατοῦμ διὰ δύο λιμένας Ἐρυθρᾶς Θαλάσσης ἀντὶ λ. στ. 2325 f.i.o. μέ τὴν ὑποχρέωσιν τῶν ἰδιοκτητῶν, διπερ ἔξασφαλίσουν τὴν διέλευσίν του ἐκ τῆς διώρυγος.

ΑΙ ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ ΔΙΑ ΣΙΤΗΡΑ

Τὰ κλεισθέντα πρὸς μεταφορὰν γεννημάτων ἀτμόπλοια ἐκ Μαύρης Θαλάσσης διὰ Κόντινεντ είναι τὰ ἀκόλουθα μὲ φόρτωσιν τέλους Αὔγουστου.

«Γουλανδρῆς» 6000 τόνους σελ. 10)3, «Δύο Φίλοι» 6200 τόν. σελ. 10)3, «Μεσσαμούσι» 5700 τ. σελ. 10)3, «Ευανδροῦ» 5500 τόν. σελ. 10)4 1)2, «Φραγκ. Β. Γουλανδρῆς» 9000 τ. σελ. 10)3, «Κλεοπάτρα» 6000 τόν. σελ. 10)4 1)2, «Ζάνν. Γούναρης» 7000 τόν. σελ. 10)3, «Κωνσταντηνή» 7500 τόν. σελ. 10)3, «Λέανδρος» 6000 τόν. σελ. 10)4 1)2, «Κατίγνω» 3800 τόν. σελ. 10)10 1)2, «Τηθύν» 6000 τόνους σελ. 10)4 1)2, «Ζηνοβία» 4500 (τιμὴ δὲν ἐγνώσθη), «Καπετάν Στρατῆς» 6000 τ. 10)6, «Ωκεανίς» 7000 τ. 10)4 1)2, «Δημ.

Ν. Βογιατζῆς» 5600 τ. 10)3, «Βάντα» 6000 τ. 10)3, «Χοιστίνα» 6100 τ. (δύο ταξείδια) σελ. 10)4 1)2 τὸ πρῶτον καὶ 10)10 1)2 τὸ δεύτερον ταξείδιον, «Τοίανα» 6000 τ. σελ. 10)4 1)2, «Μαρία» καὶ «Δημήτρης» 6000 τ. σελ. 10)4 1)2, «Χαράλαμπος» 10)4 1)2, «Αννα» 7000 τ. 10)6 καὶ «Χλόη» 10)6. τέλη Αὔγουστου.

ΔΙΑ ΦΟΡΤΙΑ ΞΥΛΕΙΑΣ

Τὰ κατωτέρω ἀ)π ἐκλείσθησαν διὰ φορτία ξυλείας ἐκ Χερσόνος διὸ Ἀλεξανδρείαν ὡς ἔξης: «Κίμωλος» 3500 κ.μ. 6)—κατὰ κυρικὸν μέτρον, «Ομηρος» 2400—2800 κ.μ. 6)—φόρτ. 25—31 Αὔγ. «Κατίνα» (ex «Δέσπω») 3300 κ.μ. 5)10 1)2 ἀ)π: καὶ «Σττλιανή» 2400—2800 κ.μ. 6)—τέλη Αὔγουστου.

ΔΙΑ ΓΑΙΑΝΘΩΡΑΚΑΣ

Διὰ φορτία γκανθράκων ἐκ Μαριανουπόλεως, ἐναυλώθησαν τὸ ἀ)π «Ματρόννα» διὸ Ἰταλίαν 8)3 φόρτ. 15—25 Σμύριου.

ΑΓΟΡΑ ΔΟΥΝΑΒΕΩΣ

Ἐσημειώθη καὶ ἐκ τῆς ἀγορᾶς ταύτης ζήτησις ἀτμοπλοίων μέχρις 8000 τ. διὰ φορτώσεις γεννημάτων τέλος Αὔγουστου καὶ Σεπτεμβρίου, ἐπιληρώθησαν δὲ τιμαὶ σελ. 13)6 ἕως 14)3 διὰ Κόντινεντ. Πάντως διμοι λόγῳ τῆς ζητήσεως συκφῶν ἐκ τε τῆς Ρωσίας καὶ ἐκ τοῦ Δουνάδεως, οἱ πλοιοκτήται ἐπιμένουν εἰς τὸ γὰρ ἐπιτύχουν καλλιτέρας τιμάς. Ἐναυλώθησαν τελευταίως ἐκ Δουνάδεως τὰ ἀ)π «Ἐρηνοῦλα» 5500 τ. σιτηρῶν διὰ Βορδὼ—Αμβρούργον σελ. 14)—δψιδον Ἀγγλίαν 14)6, ἀ. φ. «Μαριάννα» (ex «Ιάσων») φορτίον ξυλείας διὰ δύο λιμένας τῆς Σκελίας λ. στ. 825, φόρτωσις τέλος Αὔγουστου καὶ «Διον. Σταθάτος» ἐκ Κωνστατζῆς, Βάρνης, ή Μπουργκάς 7000 τ. γεννημ. διὰ Κόντινεντ 10)3, ἀ. φ.

ΜΙΑ ΦΟΡΤΩΣΙΣ ΚΑΠΝΩΝ

Τὸ ἀ)π «Αννα Βασιλάκη» ἐκλείσθη ἀντὶ λ. στ. 425 f.i.o. διὰ τὴν μεταφορὰν καπνῶν ἐκ Θεσσαλονίκης καὶ Καβάλλας εἰς Νοσορωσίαν. Ἐκεῖθεν ἔξησφάλισε φορτίον γεννημάτων διὰ Κόντινεντ εἰς τὴν σελ. 10)6, μὲ δψιδον διὰ Μπρίστολ Τσάννελ σελ. λήνια 11)3.

ΜΕΙΟΥΤΑΙ ΣΟΒΑΡΩΣ

Η ΑΝΕΡΓΙΑ ΤΩΝ ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΩΝ

Αἱ τελευταίαις ναυλώσεις τῶν φορτηγῶν μας ἐκ Ρωσίαν λιμένων ἐπέτρεψαν τὴν ἐκκίνησιν πολλῶν σκαφῶν, ἀπὸ ίκανον χρόνου ἀργούντων εἰς τοὺς λιμένας Πειραιῶν καὶ Σύρου. Πλείστοις ἐκ τῶν ἀνέργων ναυτεργατῶν μης ἀνέλκησον ηδη ἐργασίαν ἐπὶ τῶν ναυλουμένων ἀτμοπλοίων.

Ἐλπίζεται δὲ, ἀνη η ζήτησις χωρητικότητος ἔξακολουθήσῃ, παρὰ τὰς δυσμενεῖς συνθήκας τῶν γενομένων ναυλώσεων, δὲι σοβρῶς θὰ μειωθῇ ὁ ἀριθμὸς τῶν ἐν ἀργίᾳ πληρωμάτων.

ΜΕΤΑΒΟΛΑΙ ΚΥΡΙΟΤΗΤΟΣ

Τὸ ποταμόπολον «Θάσος» v. 225, ἐπωλήθη ἀπὸ τὸν κ. Παν. Χαλικόπουλον εἰς τὸν κ. Θεοντα Καλλίνικον ἀντὶ τιμῆς 680 λιαθῶν.

— «Ἐπίσης τοῦ ἀ)π «Εύαγγελία Τόγια» τ. 3022, ἐπωλήθησαν ἀπὸ τὸν κ. Ειάγγ. Τόγιαν 35 o) εἰς τὴν κ. Είαγγελίαν Τόγια ἀντὶ 2100 λ.στ. καὶ 30 o) εἰς τὸν κ. Εμπ. Καραβίαν ἀντὶ λ.στ. 1800.

ΓΑΛΛΙΑ

Τὰ πλοηγικὰ τοῦ λιμένος Bougie

Τὸ πιολόγιον τῶν πλοηγικῶν δικαιωμάτων τοῦ λιμένος τοῦ Αλγερίου Bougie ἐπωλήθητη ὡς κάτωθι κατὰ τὸν νέτη :

Διὰ τὰ καταπλέοντα ἀτμόπλοια	0.17 τὸ φράγκου
> > ἀποπλέοντα	0.06 >
> > καταπλέοντα λιστοφόρω	0.31 >
> > ἀποπλέοντα	0.12 >

Ταχυδρομικὰ μηνιαίων διὰ εἰσπλουτού

> > διὰ εἴκπλουτον	11.— φράγκων
> > διὰ εἴκπλουτον	4.— >

Εἰς τὰς ἀνωτέρω τιμᾶς προστιθεταὶ καὶ τέλος 5 o) ὡς ὑπὲρ τοῦ ταμίου τῶν Πλωγῆδων.



ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος Ναυπ.	Τόν. Γκρές	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΕΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
"Αβυδος	Σπ. και Ν. "Αλαφούζου	73	1157	διήλθε Κ)πολιν 3 Αύγ., έφθ. Χαλκίδα 6
"Αγιος Βίντωρες	Μ. Καρούση	95	1550	διήλθε Κ)λιν 28 'Ιουλ. διά Σαδόνναν, έξεσφρτ. 12 Αύγ.
"Αγιος Γεώργιος	Ν. Νικολάου	11	4248	έφθ. Πειραιά 17 'Ιουλ. έκ Θ)νίκης άργει
"Αγιος Γεώργιος	Α. Γ. Βλασσοπούλου	12	3283	διήλθε Κ)λιν 30 'Ιουν. και Πειραιά 2 Αύγ. διά Φάλμουθ
"Αγιος Γεράσιμος	έτ. <'Ιωνία> Α.Ε.	98	3224	διήλθε Κ)λιν 25 'Ιουλ. διά Γένοβαν, έφθ. 1 Αύγ. και Πειραιά 13
"Αγιος Ιωάννης	έτ. <'Ατλαντικός>	06	5699	άνεχ. Ιβίσιου (>Αργεντ.) 23 'Ιουλ. διά "Αγ. Βικέντιου
"Αγία Μαρίνα	έτ. <'Κάσσος>	12	4151	άνεχ. Ροζάριο 24 'Ιουλ. έφθ. Μασσαλίαν 30 'Ιουλ.
"Αγία Παρασκευή	Χρ. Βλάσση	89	2041	εις Λαύριον 4 Αύγ.
"Αγιος Μάρκος	Α.Ι. και Δ.Γ. Μαργαρώνη	10	5165	έφθ. Πειραιά 1 Μαΐου, άργει 14 Αύγ.
"Αγιος Μάρκος	Γ. Τριλίδη	19	4514	έφθ. Τεργέστην 24 'Ιουλ. και Ραδένναν 1 Αύγ. έναυλώθη έκ Ρωσίαν
"Αγιος Νικόλαος	Φράγκου και Λιθανού	06	4363	έφθ. Ροζάριο 26 'Ιουλ.
"Αγιος Σπυρίδων	Γ. Δακούντρος κλπ.	01	3779	έφθ. Μπουένος "Άηρες 6 Αύγ.
"Αγιος Σπυρίδων	'Ιω. Κοτζιάς και Σία	91	1537	έφθ. Πειραιά 30 'Ιουλ. διά Ιταλ. άργει 13 Αύγ.
"Αγγελική	Γ. Γεωργαντή	99	3231	έφθ. Πειραιά 12 'Ιουν. άργει 14 Αύγ.
"Αγγελος Λ.	Ε. Σκαρδέλη	04	3667	άνεχ. Νικολάεφ 25 'Ιουλ. Κ)λιν 23 διά Φάλμουθ, Γιβραλτάρ 7 Αύγ.
"Αγγελης Καμπίτης	Δ. Π. Καμπίτη	06	3016	άνεχ. Αρχάγγελον 3 Αύγ. διά Σάρπνες
"Άδαμ. Ι. Πειθῆς	Άθ. Πειθῆ	08	4537	άνεχ. Γένοβαν 2 'Ιουλ. Γιβραλτάρ 8 διά Ροζάριο, έφθ. 5 Αύγ.
"Άδαμ. Κοραής	Κακαρούκα κλπ.	84	1324	άργει Χίον 14 Αύγ.
"Άδελφότης	I. N. Γουλανδρή	08	3882	έφθ. Πειραιά 30 Μαΐου και άνεχ. 7 Αύγ. διά Ρωσίαν
"Άθανάσιος	N. Λυκιαρδοπούλου	07	4295	άνεχ. Μπουένος "Άηρες 2 Αύγ. διά Τανερίφφαν—Βενετίαν
"Άθηνα εκ Athenic	'Ηλ. 'Αγγελή	06	4078	εις Tees 10 Αύγ. έκτελει σερβέ
Άιγανον	M. Νικολάου	06	4618	άργει Πειραιά 14 Αύγ.
Άιμιλιος	Στεριώτης και Σία	98	3297	άνεχ. "Εμέν 29 'Ιουλ. και Λάνιογκ 4 Αύγ. διά Γένοβαν
Άιολος	N. I. Λύρα κ.λ.π.	02	3051	άνεχ. Λένινγραδ 13 'Ιουλ. διά Σαδόνναν έφθ. 2 Αύγ. παρακιέναι 10 Αύγ.
Άκοδοπολις	Βασ. Μπρούσου	13	4342	έφθ. Λιβερσούλ 18 'Ιουλ.
Άλεκος	N. Κωττάκη	06	4395	έφθ. Βουλήνων 26 'Ιουλ.
Άλεξάνδρα	Π. Νεγρεπόντε	99	4028	έφθ. Σύρου 24 Φεβρ. άργει 14 Αύγ.
Άλκυών	"Ολιβέ	00	3353	έφθ. 'Αμδέρσων 3 Δεκ. π.ε. άργει 14 Αύγ. Επωλήθη
Άλκυών	Κα. E. Λ. Λεμού	95	2701	έφθ. Πειραιά 27 Δεκ. π.ε. άργει 14 Αύγ.
Άλμα	Παπαδημητρίου	90	1814	έφθ. Πειραιά 27 'Ιαν. άργει 14 Αύγ.
Άναστασία	I. Γ. Λιθανού	05	2883	έφθ. Πειραιά 16 'Ιουλ. έκ Ρωσίας
Άναστασίς	K. Ψύχα	07	4853	άνεχ. Takoradi 16 'Ιουλ. Ντακάρ 24 'Ιουλ. εις Μόντρεαλ
Άναστ. Πετρούτσης	K. A. Πετρούτση	99	3025	έφθ. Πόρτο Χάλι 15 'Ιουν. άργει
Άναστ. Πατέρας	Δ. Πατέρα	14	3382	έφθ. 'Αμδέρσων 30 'Ιουλ.
Άνθεμις	Δ. K. Πιτέλλου	05	2716	έφθ. Πειραιά 27 'Ιαν. άργει 14 Αύγ.
Άννα	N. Λυκιαρδοπούλου	19	5173	έφθ. Πειραιά 16 'Ιουλ. έκ Ρωσίας
Άννα Βούλγαρη	Xαρ. Θ. Βούλγαρη	12	4603	άνεχ. Μπουένος "Άηρες 5 Αύγ. διά Δούγκερχην
Άννα Βασιλάκη	K. N. Βασιλάκη	04	3045	έφθ. Πειραιά 26 'Απρ. άργει 14 Αύγ.
Άννα Μαζαράκη	άδ. Μαζαράκη	13	5411	έφθ. Πειραιά 5 Φεβρ. άργει 14 Αύγ.
Άννοιλα	Γ. Τοιτσάλη	08	5555	άνεχ. Μασσαλίαν 4 Αύγ. διά Ρωσίαν
Άνδιππη Ν. Μιχάλου	έτ. Μιχάλου	05	3298	έφθ. Πειραιά 11 'Ιαν. άργει 14 Αύγ.
Άντώνιος	A. Γεωργαντή	83	1187	έφθ. Πειραιά 15 'Ιαν. άργει 14 Αύγ.
Άντώνης	Σ. και Π. Λεμού	04	2679	έφθ. Μασσαλίαν 30 'Ιουν. παρέμενε 6 Αύγ.
Άντώνιος Βροντίσης	I. Βροντίση	04	2690	έφθ. Σύρου 17 'Ιουλ. ένων.
Άντώνης Γ. Λεμού	Σ. και Π. Λεμού	11	4410	διήλθε Λάζ Πάλμης 31 'Ιουλ. διά Χριστιανόνδην
Άντώνης Γεωργαντής	Γ. Γεωργαντή	15	3557	εις Μπάρρο 13 Αύγ. υπό φόρτ. διά Πειραιά
Άντώνιος Δ. Κυδωνιένς	Δ. Κυδωνιένς	07	3920	άνεχ. Σουάζ 11 'Ιουλ. έφθ. 'Αλιθρειαν 28
Άντώνιος Σταθάτος	Δ. Σταθάτου	20	3836	έφθ. Μπουένος "Άηρες 8 'Ιουλ.
Άντζουλέττα	'Αντ. Γιαννουλάτου	07	2693	έκφροτώνει εις Κέαν Αύγ.
Άποκια	Z. Βαλμά	05	3607	άνεχ. Δάντιουγκ 28 'Ιουλ. διά Τόρρες Ανούτσιατα Γιβραλτάρ 7 Αύγ.
Άραδνη	I. Νικηφόρου κλπ.	05	4319	άνεχ. Τάιν 28 'Ιουλ. διά Λάζ Ηαλμάς έφθ. 6 Αύγ.
Άριάδην Παντελή	έτ. «Μαρμαρά»	10	4445	έφθ. Πειραιά 27 'Ιουν. άργει 14 Αύγ.
Άριστ. Λ. Γουλανδρής	E. Γουλανδρή	05	3470	έφθ. Πειραιά 6 'Ιουλ. και άνεχ. 7 Αύγ. διά Ρωσίαν
Άρτεμις Πήγτα	Πήγτα	06	1433	άνεχ. Ροζάριο 19 'Ιουν. Ντόβερ 31 'Ιουλ. διά Ipswich έφθ. 6 Αύγ.
Άρτεμις	Δ. Φαλαγκά	01	3587	άνεχ. Βιντείαν 28 'Ιουλ. Κ)λιν 3 Αύγ. διά Οζησσόν
Άρτεμισία	Η. Μαχρή	06	4343	φορτώνει εις λιμένας της Χλήν. Αύγ. 9
Άρχαγγελος	άδ. Λιθανού	17	4349	άνεχ. Πειραιά 6 Αύγ. διά Ρωσίαν Κ)λιν 8
Άσημίνια Μπάικα	Π. Μπάικα	95	1495	έφθ. Πειραιά 30 'Ιουλ. έκ Μασσαλίας άργει 13 Αύγ.
Άσια	'Ολ.ιβέ	92	2893	άνεχ. Τάιν 1 Αύγ. διά Σάντα Φέ
Άσπασια	I. Γαλάκη	14	4211	εις πλόας Έλλαδός—Δουναβίων
Άσπασια Νομικού	M. Νομικού	99	846	έφθ. Αλεξάνδρειαν 31 'Ιουλ.
Άστηθο	Σταφυλοπότη κ.λ.π.	96	1350	έφθ. Γλαυκώβην 3 Αύγ. έκ Κούνεας
Άτλαντικός	'Ατλαντικός, Α.Ε.	19	5600	έφθ. Μπουένος "Άηρες άπό 4 'Ιουλ.
Άτλας	'Ατλαντικός, Α.Ε.	07	3815	εις Σύρου 8 'Ιουλ. έναυλώθη
Άφροδεσσα	'Αδ. Κιρτάτα	05	2485	έφθ. Σύρου 14 Μαρτ. άργει 12 Αύγ.
Βάντα	Θ. Επιφανειάδην	03	4190	
Βασ. Α. Πολέμης	Γκ. Γκούμα	07	3429	
Βασ. Δεστούνης	άδ. Δεστούνη	97	3146	
Βασ. Παντελής	άδ. Παντελή	07	5045	
Βέλλα Μ. Διακάνη	M. Διακάνη	99	3457	

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος Ναυπ.	Τέν. Γκρόδης	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΕΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Βενιζέλος	άδ. Σιφναίου	10	1005	ἀργεὶ Πειραιᾶ 14 Αύγ.
Βιργίνια Μαυρολέων	Μ. Ε. Διακόπη	04	3569	εἰς Ροζάριο 1 Αύγουστου
Βιργίνια Σ.	Ζ. Σαμοθράκη	05	3885	ἀνεχ. Σάντα Φέ 2 Αύγουστου διὰ Λάζ Παλτζε (διατάχ.)
Βόλγας	Παπαδημητρίου	92	2505	διήλθε Κων) πολιν 27 Ιουλίου διὰ Σαδόνινα, ἔφθ. 4 Αύγουστου
Βύρων	Έθνικής	14	9272	ἀνεχ. Πειραιᾶ 6 Αύγουστου διὰ Βηρυττόν
Γαλούνης	Α. Μπίστη	94	2154	ἔφθ. Πειραιᾶ 26 Ιουλίου, ἀργεὶ 14 Αύγ.
Γαρδελάκη	Ε. Θεοφίλατου	88	2282	ἔφθ. Πειραιᾶ 23 Μαρτίου, ἀργεὶ 14 Αύγ.
Γεωργίος	άδ. Λιβανοῦ	14	3536	ἔφθ. Λιβαρπούλ 5 Αύγ.
Γεωργίος Γ.	Δ. Δάμπαση	18	4289	ἀνεχ. Λιβαρπούλ 22 Ιουλ. διὰ Ροζάριο
Γεωργίος Μ.	Σ. Λόρα καὶ Μ. Λεμού	05	4254	ἀνεχ. Νεκότσα 22 Ιουλίου διὰ Καλλιάρι
Γεωργίος Π.	Θ. Επιφανειάδη	03	4052	ἔφθ. Πειραιᾶ 27 Οκτ. π. ε. ἀργεὶ 14 Αύγ.
Γεώργ. Ι. Γουλανδρῆς	Ν. καὶ Γ. Σιμπουρά	96	2187	ἔφθ. Αλεξανδρείαν 6 Αύγ. Έκφροτόνας:
Γεώργ. Κυριακίδης	Ν. Γ. Κυριακίδη	11	4201	ἀνεχ. Ροζάριο 20 Ιουν. διὰ Μπέλφαστ, ἔφθ. 2 Αύγ.
Γεώργ. Κ. Σαλιάρης	Γ. Κ. Σαλιάρη	01	3514	ἔφθ. Πειραιᾶ 28 Νοεμβ. π. ε. ἀργεὶ 14 Αύγ.
Γεώργ. Μάντακας	Β. Γ. Μάντακα	21	3246	ἔφθ. Ρόττερνταμ 25 Ιουλ.
Γεώργ. Μ. Εμπειρίκος	Σ. Γ. Εμπειρίκου	21	5728	ἀνεχ. Τάν 5 Αύγ. διὰ Μπουένος "Αύρες
Γεώργ. Μ. Λιβανός	άδ. Λιβανοῦ	28	3831	ἔφθ. Parana (Ν. Αμερ.) 23 Ιουλ.
Γεώργ. Νικολάου	Ν. Νικολάου καὶ Σία	30	4108	ἀνεχ. Σάντα Φέ 2 Αύγουστου διὰ Λάζ Παλμκς
Γεώργ. Παλαιοκρασσᾶς	Γ. Παλαιοκρασσᾶ	00	1043	ἔφθ. Πειραιᾶ 23 Απρ. ἀργεὶ 14 Αύγουστου
Γεώργ. Πήττας	άδ. Γ. Πήττα	98	3110	ἀνεχ. Γένοβρα 15 Ιουλ., Κπολιν 24 διὰ Μαριανούπολιν, ἔφθ. 27 διήλθε Κπολιν 9 Αύγ. διὰ Φάλμουθ
Γιάννης	Γ. Ανδρέους καὶ π. π.	05	4391	διήλθε Σύρου 11 Αύγ. διὰ Γένοβρα
Γιαν. Γούναρης	Γ. Ζ. Γούναρη	01	2238	ἀνεχ. Σύρου 10 Αύγ., Κπολιν 12 διὰ Ρωσίαν
Γουλανδρῆς	Διαπούλη καὶ Δάμπαση	03	3849	ἔφθ. Πειραιᾶ 19 Ιουλ. ἐκ Ρωσίας
Γρηγορίους Κ.	Η. Καλλιμανούπολου	90	2538	
Δαναδές	Π. καὶ Γ. Κ. Λεμός	06	4419	
Δάρμας	άδ. Ηγήττα	83	1595	
Δάρφη	Γ. Λυκιαρδοπούλου	10	2810	
Δελφίν	Άω καὶ Ανδρέαδη	06	3816	
Δέσποινα	Κοσμᾶς καὶ Γεωργιλῆ	09	4461	
Δέσποινα Γλύπτη	Γ. Γλύπτη	04	3313	
Δημήτρης	Σ. καὶ Π. Λεμοῦ	05	3338	
Δημ. Γ. Θεομιώτης	Α. Μ. Τατάκη	06	4271	
Δημ. Λ. Δανιόλος	Σ. καὶ Κ. Δανιόλου	06	3824	
Δημ. Μ. Διακάνης	Μ. Δ. Διακάνη	01	5872	
Δημ. Ν. Βογιατζίδης	Ν. Δ. Βογιατζίδη	08	3444	
Δημ. Ν. Βούλγαρης	Ν. Δ. Βούλγαρη	02	3975	
Δημ. Ν. Ράλλιας	Ν. Δ. Ράλλια	99	3534	
Δημ. Παντελῆς	άδ. Παντελῆ	20	4291	
Δημ. Χανδρῆς	I. Δ. Χανδρῆ	98	3346	
Δημοκρατία	Γ. Περιβολάρη	00	3769	
Διαμάντω	άδ. Τσατσόμιρου	03	2281	
Διονύσιος	Ε. Α. Καραβία	03	2018	
Διον. Σταθάτος	Δ. Α. Σταθάτου	19	5450	
Δίρφυς	Βασ. Πατέρας καὶ Σία	06	2795	
Διώνη	Γ. Φ. Ανδρέαδη	06	4227	
Δραγόνη	I. Δ. Κορκοδελίου	04	3582	
Δύο Φίλοι	Ραπτάκη καὶ Ρούσου	03	3547	
"Εβη εκ Νικόλαος Α.	N. Γ. Λιβανοῦ	01	3652	ἔφθ. Σάντα Φέ 26 Ιουλ.
"Εδισων	Έθνικής	96	II.103	ἔφθ. Νέαν Τόρκην 5 Αύγ.
Ειρήνη, (τάνκερ)	Α. Καλλιγά καὶ π.	09	4009	ἐν πλ. ἐκ Ταΐγανιος διὰ Γαλλίαν, Αύγ. 10
Ειρήνη Κυριακίδου	N. Γ. Κυριακίδη	22	3781	ἔφθ. Ντακάρ 24 Ιουλ. καὶ ἀνεχ. 1 Αύγ. διὰ Μπ. "Αύρες
Ειρήνη Ν. Ράλλια	N. Δ. Ράλλια	08	3860	ἀνεχ. Βίλλαν Κονστατίουσιον 29 Ιουλ. διὰ "Αγ. Βικέντιον
Ειρ. Σ. Εμπειρίκου	Στ. Εμπειρίκου	27	4164	ἔφθ. Γκάλεστον 1 Αύγ. καὶ ἀνεχ. 3 Αύγ. διὰ Πειραιᾶ
"Ελέγκω Α. Κυδωνιέως	Π. Κυδωνιέως	02	4162	ἀνεχ. Νεκότσα (Αργ.) 30 Ιουν. διὰ "Αμβέρσαν, ἔφθ. 5 Αύγ.
'Ελένη	Α. Καλλινίκου	18	5655	ἀνεχ. Μπουένος "Αύρες 2 Αύγ. διὰ Μάντζεστερ
'Ελένη	Δ. Λως	01	1882	ἔφθ. Πειραιᾶ 27 Ιουν. ἀργεὶ 14 Αύγ.
'Ελένη, Γ. Εμπειρίκου	Στ. Εμπειρίκου	05	3919	ἔφθ. Πειραιᾶ 21 Ιουλ. ἐκ Ρωσίας μὲ γαιανθρακας
'Ελευθ. Κ. Βενιζέλος	έτ. «Χίος» Α.Ε.	98	4572	ἔφ. Χίον 27 Μαρτ. ἀργεὶ 14 Αύγ.
'Εισαρβετ	άδ. Μαζαράκη	22	3553	ἔφθ. Πειραιᾶ 7 Ιουν. ἀργεὶ 14 Αύγ.
'Ελλην	Στ. Εμπειρίκου	13	4557	ἀνεχ. Ροζάριο 5 Αύγ. διὰ Λάζ Παλμκς (διατ.)
'Εμμ. Σταυρούδης	Κα Σταυρούδη	03	4391	ἔφθ. Σύρου 26 Ιουν. ἀργεὶ 6 Αύγ.
'Ενωσις	'Ανδρέους καὶ Αγγελῆ	03	4371	διήλθε. "Αγ. Βικέντιον 27 Ιουλ. διὰ Βενετίαν, Γιβραλτάρ 6 Αύγ.
'Εργονύλα	N. Τσατσόμιρου	05	2715	ἔφθ. Σύρου 20 Ιουν. ἐναυλώθη ἐκ Δουνάβεως
'Ερμούπολις	E. Βασιλικοῦ	06	3594	ἔφθ. Μπουένος "Αύρες Ρόδος 30 Ιουλ.
Εύαγγ. Μ. Διακάνη	Δ. Μ. Διακάνη	03	2876	ἀνεχ. Ραδένιαν 3 Αύγ. διὰ Σύρου
Εύαγγελία Τόγια	έτ. Κ. Τόγια	97	3022	ἔφθ. Πειραιᾶ 11 Ιουλ. καὶ ἀνεχ. 1 Αύγ. διὰ Ρωσίαν
Εύαγγ. Νεόφυτος	Γ. Νεοφύτου	06	4432	ἔφθ. Αργοστόλι 8 Ιουν. ἀργεὶ 12 Αύγ.
Εύανδρος	M. Βαλμᾶ	98	3543	ἔφθ. Πειραιᾶ 26 Ιαν. καὶ ἀνεχ. 11 Αύγ. διὰ Ρωσίαν
Εύβοϊκος	Μαρή Εμπειρίκου	22	4792	εἰς Μπάρρον 10 Αύγ. ὑπό φόρτ. διὰ Γένοβρα
Εύγενεα Καμπάνη	Γ. Ν. Εμπειρίκου	98	3470	ἔφθ. Πειραιᾶ 7 Αύγ. ἐκ Ρωσίας μὲ γαιανθρακας
Εύγενία	άδ. Λιβανοῦ	15	3687	ἔφθ. Ροζάριο 16 Ιουλ.
Εύγ. Μ. Γουλανδρῆ	B. καὶ I. Κουτούκου	03	3276	ἔφθ. Σύρου 17 Ιουν. ἀργεὶ 12 Αύγ.
Εύγ. Μυλωνᾶ	Θ. Μυλωνᾶ	01	5148	ἔφθ. Πειραιᾶ 11 Μαΐου, ἀργεὶ 14 Αύγ.
Εύγ. Σ. Εμπειρίκου	Στ. Εμπειρίκου	20	4862	ἔφθ. Πειραιᾶ 19 Μαΐου καὶ ἀνεχ. 8 Αύγ. διὰ Ρωσίαν
Εύγ. Χανδρῆ	I. Δ. Χανδρῆ	22	5108	ἔφθ. Πότι 10 Αύγ. Φορτ. διὰ Βόρειον Αμερικήν
Εύτυχιά	Γ. Βεργωτῆ	13	5123	ἔφθ. Μπουένος "Αύρες 27 Ιουλ. καὶ ἀνεχ. 5 Αύγουστου διὰ Ναύπολιν
Εύτ. Βεργωτῆ	Γερ. Βεργωτῆ	09	2993	ἔφθ. Πειραιᾶ 17 Μαρτ. ἀργεὶ 14 Αύγ.
Ζάννες Γούναρης	άδ. Γούναρη	07	4407	ἀνεχ. Ροζάριο 3 Ιουλ. διὰ "Οράν, ἔφθ. 5
Ζαννής Λ. Καμπάνης	κληρον. Α. Καμπάνη	20	5298	διήλθε Κπολιν 6 Αύγ. διὰ Κόντινεντ
Ζαχαριόςα	Γ. Λυκιαρδοπούλου	06	4645	ἀνεχ. "Εμπειρίκη 16 Ιουλ. διὰ Θνήκην, ἔφθ. 3 Αύγ.

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυπ.	Τόννοι γκρδς	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΕΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Ζηνοβία	έτ «Μιχαλήνος»	06	2947	Έφθ. Πειραιά 24 Φεβρ. και ἀνεχ. 11 Αύγ. διά Ρωσίαν
Ηλίας Γ. Κουλουκουντῆς Ηφαν	έτ. «Ατλαντικός» Χρ. Γ. Σορώτου και Σίκ	11 06	4861 1516	Έφθ. Ροζέριο 23 Ιουλ. Έφθ. Βραζίλιαν 1 Αύγ. (διά Μάλταν Σικελίαν)
Θάσος Θεμιστοκλῆς Θεόδωρος Θεμώνη Θέτις Θέτις εκ Ιω. Λύρας Θησέας Θράκη Θρασύβουλος	Πατριωτικής Έθνικής Α. Καλλινίκου «Κάσσος» Α.Ε. Ε. Χατζηγάλια Ίω. Γ. Λύρα Μ. Κουλουκουντῆς Πατριωτικής Δ. Βογιατζήδη	19 07 99 29 30 19 99 17 12	1565 5956 5660 3875 4123 2120 3768 982 3693	ὑπό φόρτωσιν εἰς Βατούμι Αύγ. 10 ἀργεὶ σεις Αμπελάκι από 29 Ιουλ. 1928 ἀνεχ. Αμπέρδαν 2 Αύγ. διά Δάντσιγκ έφθ. 5 ἀνεχ. Μπουένος "Άρες 26 Ιουλ. διά Κοντούφιον ἀνεχ. Μασσαλίαν 9 Ιουλ. διά Ρίθερ Ηλέτη έφθ. Θυνίκην 17 Ιουλ. μέ γκανθρ. έφθ. Σύρον 20 Φεβρ. Άργει 12 Αύγ. έφθ. Πειραιά 27 Δεκ. π. ί. Άργει 14 Αύγ. ἀνεχ. Ρίθερ Ηλέτη 14 Ιουλ. διά 'Αγγλίαν-Κόντινεντ
Ιάκωβος Ιθάκη Ιθακος Ιουλία Ιρις Ισιδώρα Ισίδ. Κοντογιάνης Ισμήνη Ιωάννης Ιω. Βάτης Ιω. Ε. Γιανναγάς Ιω. Καρδάς Ιω. Κορκοδέιλος Ιω. Νομικός Ιω. Π. Γουλανδρής Ιω Φράγκος	Γ. 'Αγγελίδη Σ. Βλασσοπούλου Γ. Δρακούλη Π. Χατζηλία Ν. Αντωνίου Γ. Ν. Κονδύλη Στυλ. Κοντογιάννης Στεριώτη και Σίκ Δ. Δάμπταση Θεοφ. Βάτη έτ. «Κάσσος» Α.Ε. άδελ. Καρρά Π. Κορκοδέιλος Λ. Νομικού άδ. Γουλανδρή Μάρκ. Φράγκου	01 11 06 08 00 00 18 90 09 12 07 17 05 99 10 02	2107 4083 4070 3742 1106 3899 365 2399 3667 4418 4646 3527 4071 640 3750 3442	έφθ. Πειραιά 14 Ιουλ. έφθ. Ιθάκην 4 Ιουν. Άργει 10 Αύγ. ἀνεχ. Γαλάται 30 Ιουλ. Κων(πολιν 4 Αύγ. διά 'Αμβέρσαν διήλθε 'Αγ. Βικέντιον 25 Ιουλ. διά Μασσαλίαν 'Ιδε: «Χρήστος Ζ.» ἀνεχ. Πειραιά 25 Ιουλ. Κ)λιν 28 διά Χερσόνη, φορτ. 10 Αύγ. εἰς πλός 'Ελλαδος-Ρουμανίας εἰς μεταφοράς μεταλλ. Στρατόν-Τεργέστην ἀνεχ. Σύρον 22 Ιουλ. Κ)λιν 24 διά Karkinik (Μ. Θάλ.) έφθ. 27 ἀνεχ. Gdynia (Πλωάν.) 11 Ιουλ. διά Ρίον Ιανέζιον, έφθ. 3 Αύγ. έφθ. Ραζένναν 29 Ιουλ. έφθ. Μπουένος "Άρες 2 Αύγ. και Ροζέριο 5 ἀνεχ. Πειραιά 11 Ιουλ. διά 'Εμπεν, έφθ. 1 Αύγ. διά Θ)κην ἀνεχ. Πειραιά 5 Αύγ. διά Κύπρου έφθ. Λαζίριον 16 Ιουλ. 'Εφρ. γκανθρ. 12 Αύγ. ἀνεχ. Μπουένος "Άρες 7 Αύγ. διά Βρέμην
Κ. Κυτσάκης Κ. Λύρας Κ. Χατζηπατέρας Καθαρά Καλαφάτης Καλλιόπη Καλούδη Καλυψώ Βεργωτή Καπετάν Στρατής Καρδάμυλα Κάρολος Κάσσος Κάτε Κάτε Κατερίνα Κατερίνα, (τάνκερ) Κατίγια Κατίνα Κατίνα εκ Δέσποι Κέπι Κόρσο Κίμωλος Κλεάνθης Κλεοπάτρα Κοριάννα Κωνστ. Κουτσοδόντης Κώστας Κωσταντή Κωστής	Γ. Κτιστάκη Π. Λύρα Κ. Χατζηπατέρα Γ. Κραβία Κ. Καλαφάτη Δ. Πατέρα Γ. Ασημούρη Γερ. Βεργωτή Δ. Κουμπή άδελ. Μέλη Δ. Δογοθέτη έτ. «Κάσσος» Α.Ε. Ν. Λουκαρδοπούλου Φ. Πανᾶ Γ. Μ. Κουλουκουντῆς κ.λ.π. Ι. Γαλάνη Κ. Χατζηπατέρα Γ. Γρέγου Ν. Δ. Μαυριδόγλου 'Αθ. Κουλούρια και Κ. Ξένου Παπαδημητρίου Δ. Βογιατζήδη άδ. Μάντακα Α. Μπεκατώρου Α. Κ. Κουτσοδόντη Π. Σταυρουλαπούλου & Σίκ άδ. Πατέρα Κ. Λεμού και Σίκ	07 02 09 91 17 10 04 18 06 05 00 07 18 5197 98 3089 3147 87 96 2578 04 01 99 05 89 11 07 99 04 04 96 13 13 05	4291 3091 4344 2661 4213 4918 4921 5686 3547 3563 3308 4875 5197 98 3089 3147 2495 2578 4649 1819 3890 2455 4153 3900 5170 4160 1346 4316 2426	ἀνεχ. Εμπεν 21 Ιουν. διά P. Ιανέζιον, έφθ. 17 Ιουλ. έφθ. Πειραιά 6 Ιουλ. άργει 14 Αύγ. εἰς Πειραιά 14 Αύγ. υπό φόρτωσιν διά 'Αλεξανδρείαν έφθ. Πειραιά 4 Ιουν. άργει 14 Αύγ. ἀνεχ. Σάν Νικολάς 18 Ιουλ. διά Λάζ Πάλμρας έφθ. Χούλι 29 Ιουλ. φορτώνει διά Μοντεβίδεο έφθ. Σύρον 26 Ιουλ. διά Καλαμών έφθ. 'Αργοστόλι 22 Ιουν. άργει 14 Αύγ. ἀνεχ. Τσιβιταβίλιαν 5 Αύγ. διά 'Ελλάδα διήλθε 'Αγ. Βικέντιον 26 Ιουλ. διά Βρεκελώνη. Γ:θρ. 6 Αύγ. διήλθε Κων(πολιν 26 Ιουλ. διά Κέρτς ἀνεχ. Σάν Νικολάς 2 Ιουλ. και Όραν 2 Αύγ. διά Βενετίαν ἀνεχ. Γαλάται 22 Ιουλ. διά 'Ελλάδα έφθ. Αργοστόλι 27 Ιουλ. άργει 14 Αύγ. ἀνεχ. Γαλάται 20 Ιουλ. Κων(πολιν 25 διά Καζαμπλάγκαν έφθ. Κων(πολιν 28 Μαΐου άργει 14 Αύγ. διήλθε Πειραιά 17 Μαΐου ίναχ, 16 Αύγ. διά Χερσόνηα ἀνεχ. Σαρδίνηαν 21 Ιουλ. και Πειραιά 8 Αύγ. διά Ρωσίαν έφθ. Χαλκίδα 23 Ιουλ. άργει 14 Αύγ. έφθ. Πειραιά 25 Δεκ. π.ί. και ἀνεχ. 8 Αύγ. διά Ρωσίαν ἀνεχ. Ροζέριο 23 Ιουλ. διά Λάζ Πάλμρας έφθ. Πειραιά 11 Μαΐου. άργει 14 Αύγ. έφθ. Λονδίνον 21 Ιουλ. εἰς Τάμεσιν 28 (διαταγής) έφθ. Βαντινόν 30 Ιουλ. εἰς 'Αλεξανδρούπολιν 1 Αύγ. είτα διά Δούναβεν έφθ. Πειραιά 3 Ιουλίου και ἀνεχ. 11 Αύγ. διά Ρωσίαν έφθ. Χίον 25 Ιουλ. Κ)λιν 8 Αύγ. έφθ. Πειραιά 15 Ιουλ. ἀναχωρεῖ 15 Αύγ. διά Ρωσίαν εἰς πλός Κωνστάντζης-'Αλεξανδρείας
Λέανδρος Λουκία, τάνκ	Γίων Χατζηπατέρα Ι. Μαυρή και Σίκ	01 10	3298 2143	έφθ. Πειραιά 31 Μαΐου. άργει 14 Αύγ. ἀνεχ. Torrevieja (Ισπ.) 30 Ιουλ. διά Μπουένος "Άρες
Μαίνητ δφ Σάμος Μαίνη N. Μαϊώτις Μάκης Μαραθών Μαργαρίτα Μαρκάντες Μαριάννα εκ Ιάσων Μαρία Μαρία Μαρία Μαρία M. Διακάκη Μαρία N. Ρούσσου Μαρία Νομικού Μαρία Π. Ευλά Μαρία Σταθάτου Μαριγώ Λ. Μαρριέττα Μαριέττα Νομικού Μαριόγκα Δ. Θερμιώτη	Α. Κουλούθου Δημ. Πατέρα Α. Συνοδονδ Ε. Κ. Βλασσοπούλου Μ. Χρουσάκη Γεωργαράδη και Σοφιανού Ε. Μάρκου Πλάτ. Βελόνια και Σίκ Σ. Βλασσοπούλου Κ. Λεμού Σ. Περή κ.λ.π. Μ. Διακάκη Κυρ. Βενιζέλου Κα Νομικού Μ. Καρρά Δ. Σταθάτου Ν. Λύρα Ν. Εύσταθίου Π. Νομικού άδελφων Κιρτάτα	01 09 88 06 05 89 04 90 07 01 00 10 09 99 02 19 02 06 04	1190 4330 1709 3546 3876 2187 4229 1083 4225 3090 1216 4362 3729 1165 3254 5229 4146 4660 1834 4784	έφθ. Πειραιά 31 Μαΐου. άργει 14 Αύγ. ἀνεχ. Τόνιδα 17 Ιουλ. έφθ. Πειραιά 13 Νοεμ. π.ί. άργει 14 Αύγ. έφθ. 'Αρτσερνταρ 2 'Απρ. άργει 10 Αύγ. έφθ. Κων(πολιν 28 Μαΐου, θε φορτ. εἰς Δούναβεν 15-20 Αύγ. ἀνεχ. Γαλάται 21 Ιουλ. διά Συρίαν ἀνεχ. Κάρδιτα 23 Ιουλ. Περιβαλάρ 29 διά Θεσσαλίην ἀνεχ. Σάντα Φέ 2 Ιουν. έφθ. Βενετίαν 26 Ιουλ. και Ραζένναν 3 Αύγ. έφθ. Χίον 7 Μαΐου, άργει 14 Αύγ. ἀνεχ. Σύρον 23, Κων(πολιν 25 Ιουλ. διά Πότι έφθ. Μαρτινούπολιν 31 Ιουλ. έφθ. Πειραιά 24 Ιουλ. και ἀνεχ. 5 Αύγ. διά Ρουμανίαν έφθ. Χίον 9 Ιουλ. άργει 14 Αύγ. ἀνεχ. Μαρτζάρι 11 Αύγ. διά Βρετανίαν έφθ. Πειραιά 22 Ιουλ. άργει 14 Αύγ. έφθ. Σάν Λαρέντζο 26 Ιουλ. και Ροζέριο 28 εἰς Μαριανούπολιν 10 Αύγ. υπό φόρτωσιν διήλθε Κων(πολιν 9 Αύγ. διά Ρωσίαν

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	"Ετος ναυπ.	Τόν. Γκρός	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΕΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Μαριόγκα I. Γουλανδρή	άδ. Γουλανδρή	05	3904	έφθ. Πειραιά 26 Μαΐου άργει 14 Αύγ.
Μαριόγκούλα	Π. Γουλανδρή και Σία	01	3540	άνεχ. Νικολάεσφ 9 Αύγ. διά Φάλμουθ
Μαρουκώ Πατέρα	Δ. Πατέρα	17	4269	Σιγλήθες Ρ. Ιανέρηρον 26 Ιουλ. διά Ροζάριο, έφθ. 4 Αύγ.
Μαρούλα	άδ. Πρωτού	12	4307	άνεχ. Χούλι 28 Ιουλ. διά Μπουένος "Αύρες
Μαρουσιώ	Ν. Μ. Πιάγκου	02	4152	έφθ. Σύρον 24 Απρ. άργει 13 Αύγ.
Μαρουσιώ Κουλούνθρου	Α. Μ. Κουλούθρου	07	3556	άνεχ. Αρχάγγηλον 12 Ιουλ. διά Σάρπηνες έφθ. 28 Ιουλ.
Μαρουλιώ Β. Πολέμη	Α. Β. Πολέμη	06	3732	έφθ. Jacobstad 24 Ιουλ.
Μασαλιώτις	Θ. Λιαρούτσου	99	4076	έφθ. Σπέτσας 21 Ιουν. άργει 14 Αύγ.
Μαστραντέρεας	Μαστραντέρεας και Σιλιμενιάδη	01	3281	άνεχ. Σάνη Νικολάκης 14 Ιουν. διά Βενετίαν έφθ. 3 Αύγ.
Ματθαίος	Π. Μ. Λαϊς	04	2434	διγλήθες Κ)λιν 25 Ιουλ. διά Μασσαλίαν έφθ. 1 Αύγ.
Ματρόννα	Ν. Βογιατζήδη	02	2846	έφθ. Πειραιά 12 Φεβρ. και άνεχ. 12 Αύγ. διά Ρωσίαν
Μεράς	Α. Βεργωτή	00	4359	άνεχ. Ραδένναν 21 Ιουλ. Γ.βραλτάρ 31 Ιουλ. διά Μπ. "Αύρες
Μέντωρ	Γ. Δρακούλη	02	3050	έφθ. Ραλάτος 25 Ιουλ. και Βρετανίαν 30 Ιουλ. φορτώνει
Μερόπη	Κ. Καλαχάρη	11	4181	άνεχ. Μπουένος "Αύρες 18 Ιουλ. διά Μασσαλίαν
Μεσαθούρι	Α. Κεράνη	98	3550	άνεχ. Βρεμηνή 3 Ιουλ. διά Χαλκίδα έφθ. και παραμ. 13 Αύγ.
Μηνάς	'Εριση και Γερογιάννη	01	3004	έφθ. Πειραιά 14 Δεκ. π.ε. άργει 14 Αύγ.
Μίνα Ε. Τρικόγλου	'Ελευθ. Τρικόγλου	15	4273	έφθ. Αμβέρσαν 30 Ιουλ.
Μιχαήλ	Δ. Μ. Λογοθέτη	05	3049	έφθ. Νοδροπούσκην 25 Ιουλ.
Μιχαήλ Ε. Γιανναγάς	Ν. Μ. Γιανναγάς	01	3319	άνεχ. Ροζάριο 15 Ιουλ. διά Γιεραλτάρ
Μιχαήλ Λ.	Ι. Λιδωνοῦ	13	4160	άνεχ. Σάντα Φέ 24 Ιουλ. διά Δουνκέρκην
Μιχαήλ Λ. Εμπειρίκος	Στ. Έμπειρικού	18	5202	έφθ. Πειραιά 11 Ιουλ. παραμένει 11 Αύγ.
Μιχαήλ Ν. Μαρής	Ν. Μαρή	99	3926	έφθ. Σύρον 30 Νοεμ. άργει 10 Αύγ.
Μιχαλάκης	Ν. Εύσταθίου και Σία	04	3146	άνεχ. Σάρρα Λαένα 23 Ιουλ. διά Ταχοράντ:
Μιχαλής Πουτούς	Π. Μ. Πουτούς	00	3672	άνεχ. Ραδένναν 30 Ιουλ. διά Σύρον έφθασε
Μιχαλίος Ξυλάς	άδ. Ξυλά	06	3828	άνεχ. Ροζάριο 16 Ιουγ. δι' "Αγ. Βικέντιουν
Μίμης Χ ανδρής	Ι. Δ. Χανδρή	92	1630	έφθ. Πειραιά 19 Ιουλ.
Μονάρχης	Γ. Χρονιάκη	94	3457	έν πλήρ. έκ Πάζου δι' "Αγγλίαν, Αύγ. 13
Μονίτωρ	Σ. Φαρκούδη	06	3704	έφθ. Πειραιά 1 Απρ. άργει 14 Αύγ.
Μωράς	Σ. Φαρκούδη	02	3734	άνεχ. Μπόνικαν 5 Αύγ., Γιεραλτάρ 7 διά Ρόττερνταμ
Ναγός	άδ. Λιδωνοῦ	10	4111	διγλήθες Cape Frio 26 Ιουλ. διά Ροζάριο, έφθ. 5 Αύγ.
Νανάρχος Γ. Σαχτούρης	Π. Σαχτούρη	02	1953	έν πλήρ. έκ Ρωσίας διά Μεσόγειον, Αύγ. 13
Νάρκισσος	Γ. Ν. Σταθάτου	06	4313	άνεχ. Μπάχιον Μπλάγκαν 22 Ιουλ. δι' "Αγ. Βικέντιουν
Ναυτίλος	Δ. Ι. Γουλανδρή	04	3551	έφθ. Πειραιά 18 Ιουλ.
Νέα Τύχη	Στ. και Δημ. Φαφαλίου	12	3451	άνεχ. Λάς Πόλημας 23 Ιουλ. διά Μπουένος "Αύρες
Νεράντα	Μ. Χρουσάκη	03	2759	ειν Ασχάγγελον από 8 Ιουν.
Νερέλη	άδ. Κουτσούκου	97	3743	έφθ. Ρόττερνταμ 12 Ιουλ. Εγκατελ. εις άσφαλειας
Νήιον	Α. Ι. Καλλινίκου	05	4274	έφθ. Μπουένος "Αύρες 24 Ιουλ.
Νηρούς	Έμμη. Χατζηλίκια	13	6694	άνεχ. Αμβέρσαν 19 Ιουλ. διά Ροζάριο
Νηρίτος	Γ. Δρακούδη	07	3854	άνεχ. Κάρδιφ 16 Ιουλ. διά Σάντα Φέ
Νίκη	Λ. Βογιατζήδη	17	958	εις πλάνας Καλαμπόν—Σάττας
Νικοκλῆς	Ν. Γ. Μωραΐτη	21	3576	έφθ. Σύρον 26 Μαΐου και άνεχ. 1 Αύγ. διά Κ)τζαν έφθ. 5
Νίκος	Α. Γρυπαίου	14	3892	άνεχ. Ροζάριο 29 Ιουλ. δι' "Αγ. Βικέντιουν
Νίκος Βαλμάδης	Σ. Ν. Βαλμάδη	01	3920	έφθ. Μασσαλίαν 23 Μαΐου άργει 10 Αύγ.
Νίκος Μάρκου	Ε. Μάρκου	12	4235	άνεχ. Σάνη Λορέντιον 9 Ιουλ., Γιεραλτάρ 6 Αύγ. διά Ταργάστην
Νικόλαος	Ν. Δ. Βουλγαρή	01	3634	ρφθ. Σύρον 2 Μαΐου άργει
Νικόλαος	άδ. Ηγήττα	80	1302	φορτώνει εις Ρωσίαν Αύγ. 12
Νικόλαος Αθανασούλης	άληρη. Αθανασούλη	01	3572	άργει. Αμπελάκι 6 Μαΐου 1928
Νικόλαος Νομικός	Α. Νομικού	99	625	άνεχ. Πειραιά 10 Αύγ. δι' Αλεξανδρείαν
Νικόλαος	Β. Σ. Ψωσούλου	10	4510	άνεχ. Ρόττερνταμ 22 Ιουλ. δι' Όραν, έφθ. 30 Ιουλ.
Νικόλαος Αγγελος	Ίω. Αγγελού	12	4351	έφθ. Ροζάριο 28 Ιουλ. και άνεχ. 2 Αύγ. δι' "Αγ. Βικέντιουν
Νικόλαος Πατέρας	Ν. Πατέρα	06	3435	έφθ. Οίνούσας Ικνιώναρ. άργει 14 Αύγ.
Όμηρος	Λεων. Σπινάρη	84	1366	έφθ. Βόλον 13 Αύγ. εις Ρουμανίας
Οίνουσίος	Ν. Πατέρα και οιδιν	04	5804	έν πλήρ. έκ Πλέιτ διά Κόντινεντ Αύγ. 14
Π. Μαργαρώνης	Δημ. Μαργαρώνης	13	4979	άνεχ. Κάρδιφ 3 Ιουλ. διά Σάντα Φέ, έφθ. 4 Αύγ.
Παναγής	Ν. Λυκαρδοπούλου	20	5187	έφθ. Θεοδόσιαν 29 Ιουλ.
Παναγής Βαλλιάνος	Α. Σ. Βαλλιάνου	04	2980	έφθ. Σύρον 10 Ιουλ. άργει 14 Αύγ.
Παναγής Μ. Χαδούλης	Ι. Π. Χαδούλη	07	3821	άνεχ. Νεάπολην 2 Ιουλ. διά Βίλλαν Κονσταντίνου έφθ. 3 Αύγ.
Πανορμίτης	Ι. Λυγίζου και π.	05	4327	άνεχ. Ντιαμάντ 1 Ιουλ. διά Ντιέππην, έφθ. 2 Αύγ.
Παντελής	άδ. Παντελή	91	2411	έφθ. Νεάπολην 14 Αύγ.
Παπαλεμός	Γ. Α. Γεωργιαλή	10	3748	άνεχ. Τάιν 23 Ιουλ. διά Λένινγραδ
Παρθενόν	άδ. Πειθή	08	3189	έφθ. Αλεξανδρείαν 30 Ιουν. άργει 14 Αύγ.
Πάρος	Κρητικοῦ	94	951	εις πλάνας Σάττας—Βαλέντιας
Πελαγία	Στολ. Καστάνου	05	3157	εις Μαριανούπολιν 3 Αύγ.
Περδάκης Λ. Καμπάνης	άληρη. Α. Καμπάνη	10	3581	άνεχ. Ροζάριο 23 Ιουν. Αλγέριον 26 Ιουλ. διά Ραδένναν έφθ. 2 Αύγ.
Περσένες	έτ. «Ατλαντικός» Α.Ε.	06	4852	έφθ. Μάρ. Ντέλ. Πλάτα 5 Αύγ.
Πεταλοί	Μαρή. Εμπειρίκου	17	5126	άνεχ. Αλεξανδρείαν 5 Αύγ. έφθ. Σύρον 7
Πετρολίνα, (τάνκερ)	Τ. Κυρίλλου	10	579	εις πλάνας Κονσταντζηνού—Βηρυτού
Πέτρος Νομικός	Π. Νομικού	93	2522	άνεχ. Πειραιά 11 Αύγ. διά Σέριφου
Πηλενός	Ε. Χατζηλίκια	28	4695	άνεχ. Όραν 23 Ιουλ., Γιεραλτάρ 25 διά Γκαλιθεστον
Πλαταιαί	Γ. Γρέγου	97	3039	άνεχ. Βενετίαν 28 Ιουλ. διά Πειραιά έφθ.
Πολέμης	Κ. Α. Πολέμη	09	1457	διγλήθες Σύρον 10 Αύγ. διά Βενετίαν
Πόλη	έτ. «Κάσσος» Α.Ε.	97	2861	διγλήθες Κ)λιν 29 Ιουλ. έτ. Οδησσού διά Γένοβαν
Πολύκτωρ	Γ. Δρακούλη	14	4077	έφθ. Ραδένναν 27 Ιουλ. θά φορτ. Δούναβιν 10—20 Αύγ.
Πολύμνια	Ε. Μιχαλιτσιάνου	07	4937	διγλήθες Γιεραλτάρ 31 Ιουλ. Νίτον 6 Αύγ. δι' Γριούντεν
Πόντος	Γ. Γράτσου	12	4013	άνεχ. Βερελίνη 29 Ιουν. δι' "Αλγέριον
Πότη	Μήχ. Βερνίκου	96	1594	έφθ. Γαλάτα: 27 Ιουλ.
Ποσειδών	Κυρ. Βενιζέλου	09	3895	άνεχ. Νικολάεσφ 29 Ιουλ. και Μάλταν 5 Αύγ. διά Σουλάν
Πρίνας	έτ. «Κάσσος» Α.Ε.	07	3823	διγλήθες Κ)λιν 4 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
Προφήτης Ηλίας	Ε. Σεντός και Σία	79	1169	άργει εις Χίον 14 Αύγ.
Πρωτεύς	έτ. «Ατλαντικός» Α.Ε.	06	4081	άνεχ. Τάιν 1 Αύγ. δι' "Αλεξανδρείαν
Πρώτος	Γ. Ν. Λουλούδη	03	1171	εις Γαλάτα: 1 Αύγ., έφορτ. Αύγ. 5 διά Μπόνικαν

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος Ναυπ.	Τόν. Γκρός	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΕΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Πυθέας	I. Γαλάνη	02	3028	διήλθε Hammershus 30 Ίουλ. διά Χάρνοσκντ
Ρίτα	Γ. Πανᾶς	01	2495	άνεχ. Δάντοιγκ 24 Ίουλ., Γιεραλτάρ 3 Αύγ. δι' Αγκόνα
Ρίτα Χανδρή	I. Δ. Χανδρή	90	1217	αἰς τάξη—τασστερ (Ρωσσίας—Μεσογείου)
Ρόκος Βεργωτής	Γερ. Βεργωτή	19	5637	άνεχ. Μεσσήνη 3 Ίουλ. διά Μπουένος "Λύρες, έφθ. 3 Αύγ.
Σαπφώ εκ Ιω. Πατέρας	νίδη N. Πατέρα	07	3874	άργει Χίος 14 Αύγ.
Σαρωνικός	Μαρή Έμπειρικού	12	3548	έφθ. Πειραιά 4 Ίουλ. Άργει 14 Αύγ.
Σόκομπελ. (τάνκερ)	έτ. «Σόκομπελ»	30	1654	αἰς πλάσις Βατούμ—Λά Νούσελλα
Σοφία Θεοδωροπούλου	II. Θεοδωροπούλου	99	1518	αἰς Γαλάτα: 5 Αύγ. (διά Κύπρου—Συρίαν)
Σούνιον	Μαρή Έμπειρικού	19	3054	άνεχ. Τάλη 30 Ίουλ., δι' Αργάγγελον
Στάμος Φαφαλιός	Σ. και Δ. Φαφαλιό	06	3990	άνεχ. Όραν 25 Ίουλ., Γιεραλτάρ 26 διά Γκαλβεστον
Στάμης Α.	άδ. Αποστολοπούλου	81	987	έφθ. Καβάλλα: 6 Αύγ. έπειταν
Σιέφανος Κωστομένης	Ε. Κουλουκουντή	11	5409	άνεχ. Λά Πλάταν 3 Αύγ. δι' Αγ. Βικέντιου
Στρατής	Μ. Κυδωνιάσως	05	3893	άνεχ. Βαντιάν 26 Ίουλ. διά Χερσάνη έφθ. 6 Αύγ.
Στυλιανή	άδ. Πειθώ	93	1828	έφθ. Τεργάστιαν 31 Ίουλου.
Στυλιανός	Π. Σ. Αντύππα	04	3564	έφθ. Πειραιά 26 Ίουλ. Άργει 14 Αύγ.
Στυλιανός Κουτσοδόντης	Α. Κ. Κουτσοδόντη	05	3076	άνεχ. Δάντοιγκ 17 Ίουλ. διά Λιβύρνο, έφθ. 2 Αύγ.
Τάκης	Π. Σ. Αντύππα	04	1698	έφθ. Αλεξάνδρειαν 28 Ίουλ. και άνεχ. 6 Αύγ. διά Χερσάνη
Τερέζα Κοντογιάννη	Στυλ. Κοντογιάννη	89	764	αἰς πλάσις Ελλάδος—Ρουμανίας—Μεσογείου
Τηθύς	Γ. Φ. Ανδρεάδη	00	3606	άνεχ. Αμέρερσαν 17 Ίουλ. δι' Όραν. έφθ. 26 Ίουλ.
Τηλέμαχος	Γ. Δρακούλη	11	3562	άνεχ. Αμέρερσαν 28 Ίουλ. διά Βαντιάν
Τίμιος Σταυρός	Β. Λιβανός	02	3564	έφθ. Πειραιά 8 Ίουλ. και άνεχ. 7 Αύγ. διά Καρδάμινα—Ρωσίαν
Τό—Κύμα	Α. Κονσταντινίδη	05	3721	έφθ. Λένινγραδ 20 Ίουλ.
Τρίαινα	Γ. Λεμον και Μ. Γεωργιάδη	00	4358	έφθ. Πειραιά 15 Ίουλ. Άργει 14 Αύγ.
Τρίτων	Γ. Γράτσος	14	4211	έφθ. Ήρτ. Σατέ 2 Αύγ. οδ. φορτ. αἰς Λαύναρι: 20—30 Αύγ.
Τσιροποιάς	Κ. Α. Τσιροποιάς και Υιοί	14	3895	έφθ. Σύρον 30 Νοεμ. π. έ. Άργει 14 Αύγ.
Τένης Χανδρής	Ι. Δ. Χανδρή	04	2689	έφθ. Λένινγραδ 5 Αύγ. και άνεχ. 11 Αύγ. Αγγλίαν
"Υδρα	Γκ. Κουλούρα	00	3513	έφθ. Πειραιά 10 Αύγ. μέ. γαλινθρ. εκ Ρωσίαν
"Υδραίος	Α. Κουλούρα και Κ. Ξένου	02	4476	έφθ. Πειραιά 24 Ίουλ. και άνεχ. 1 Αύγουστου διά Κτζεν, έφθος 4
Φαέθων	άδ. Λιβανός	13	4168	άνεχ. Μοντεβίδεο 11 Ίουλ., "Αγ. Βικέντιου 6 Αύγ. δι' Αμερικαντική
Φαίδων	Π. Αλεξάτου και Σία	89	1882	αἰς Σπυλάτο 15 Ίουλ.
Φανερωμένη	Α. Βλαχάκη	08	3501	έφθ. Μαριανούπολιν 23 Ίουλ.
Φιλομήλα	Σ. Καταπόδη	98	3175	έφθ. Χούλλ 2 Αύγ.
Φλοιούβος	Κ. Α. Βογιατζήγλου	81	746	άργει Πειραιά 14 Αύγ.
Φλωρεντία Σ.	Φλωρεντ. Σιδερέθων	97	2024	αἰς Νοβορωσίσκην 20 Ίουλ.
Φραγκούλα Β. Γουλανδρή	άδ. Γουλανδρή	18	5304	έφθ. Πειραιά 15 Ίουλ. και άνεχ. 14 Αύγ. διά Ρωσίαν
Φωτεινή Καρρά	άδ. Καρρά	08	4396	άνεχ. Ρόττερνταμ 25 Ίουλ. διά Gdynia , έφθ. 28
Φώτης	Ν. Λυκιαρδοπούλου	12	3507	άνεχ. Σάν Νικολάς 23 Ίουλ. διά Τενερίφφαν
Φωφρή Μακρή	Π. Μακρή	03	1013	αἰς Βηρυτόν 8 Αύγ.
Φωνάρης	έτ. Ατλαντικός	07	2981	άνεχ. Πειραιά 12 Αύγ. δι' Ιταλίαν πρός διάλυσιν
Χαδώτης	έτ. «Κάσσος» Α.Ε.	29	4386	άνεχ. Σάν Νικολάς 18 Ίουλ. Cape Frio 24 διά Λάζ Πάλμας
Χαράλαμπος	"Αντ. Γιαννουλάτου	01	4389	έφθ. Πειραιά 12 Ίουλ. και άνεχ. 13 Αύγ. διά Ρωσίαν
Χαράλαμπος Π.	Π. I. Πατέρα και Σία	07	4362	άνεχ. Μπούένος "Άρες 24 Ίουλ. διά Σκανδιναվίαν
Χέλιατρος	έτ. «Κάσσος» Α.Ε.	14	3489	έφθ. Γκόττερμπουργκ 24 Ίουλ.
Χίος	Σ. Περρή κ.λ.π.	88	1356	έφθ. Πειραιά 25 Ιαν. Άργει 14 Αύγ.
Χλόη	Ν. Λυκιαρδοπούλου	99	5730	έφθ. Πειραιά 11 Ίουλ. Άργει 14 Αύγ.
Χρήστος Ζ. εκ Ιρις	N. Ζωϊστούλου	00	1106	φορτώνει αἰς Κέρτη 13 Αύγ.
Χριστίνα	Α. Βογιατζήβη και Σία	98	3438	έφθ. Σύρον 27 Οκτωβρίου π. έ. και αν. 10 Αύγ. διά Ρωσίαν
Χριστόφορος	έτ. «Χίος» Α.Ε.	10	4109	έφθ. Πειραιά 1 Ίουν. Άργει 14 Αύγ.
Χρυσάνθη	άδ. Πατέρα	00	3217	έφθ. Γαλάτα: 26 Ίουλ. (φορτ. Αύγ. 5 δι' Όραν.)
Χρυσάνθη Σταυρούδη	I. Σταυρούδη	90	2223	έφθ. Πειραιά 28 Απρ. Άργει 14
Χρυσή	Π. I. Γουλανδρή	13	5367	έφθ. Πειραιά 12 Απρ. και άνεχ. 13 Αύγουστου διά Ρωσίαν
Ψαρά	Κ. Δ. Καλαφήτη	03	2907	έφθ. Πειραιά 17 Ίουν. Άργει 14 Αύγ.
"Οκεανία	Μ. Καριβαλή	07	4843	άνεχ. Μπάρου 1 Αύγ. δι' Αλεξάνδρειαν
"Οκεανίς	I. Ταχυμητή	96	3471	έφθ. Ταχιγάνιον 28 Ίουλ. φορτώνει:
"Ορίων	έτ. Χίος» Α.Ε.	96	3256	έφθ. Πειραιά 5 Ίουν. Άργει 14 Αύγουστου
"Ορωπός	«Μαρή Έμπειρικού	13	3475	έφθ. Μεντζ 7 Αύγουστου φορτώνει:

(Τής ίδιας ίσης, υπήρξε, τόνι «Ναυτικ. Χρονικών» και έκ του «Αδελφ. Λιστ»).

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΒΕΡΝΙΚΟΣ

ΝΑΥΑΓΟΣΩΣΤΙΚΑ - ΡΥΜΟΥΛΚΑ
ΟΙΚΟΣ ΙΔΡΥΘΕΙΣ ΕΝ ΚΩΠΟΛΕΙ 1889

Ρεμούκια καταλληλα διὰ παντὸς εἴδους Ρυμουλκήσεις
Ειδικὰ ταχύπλοα σκάφη δι' έκδρομάς.

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

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

Τὸ μεγαλείτερον καὶ ἵσχυρότερον Ελληνικὸν ναυαγοσωστικὸν.

*Εφωδιασμένον μὲ τὰ τελειότερα ναυαγοσωστικὰ μηχανήματα *Αντλία 4.000 τόννων καθ'ώραν.

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