

# NAYTIKA XRONIKA



15η Οκτωβρίου 1931

Αρ. Φύλλου 20

# ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΔΕΚΑΤΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ Α! ΑΡΙΘ. 20. = ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ = ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, 15 ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ 1931

ΤΑ ΥΠΕΡ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΕΠΑΓΓΕΛΘΕΝΤΑ

## ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΙΚΗ Η ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ

ΑΙ ΑΝΤΙΡΡΗΣΕΙΣ ΤΟΥ κ. ΥΠΟΥΡΓΟΥ ΤΩΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ

Ό κ. πρωθυπουργός και ο κ. άντιπροσέδρος της Κυβερνήσεως έλειψαν την παρελθούσαν έβδομαδα τὴν δυσάρεστον είκαιριαν ν' ἀκούσονταν ἀπὸ στόματος καὶ ἀρμόδιους καὶ ὑπευθύνον, εἰς ποίαν κρισιμοτάτην κατάτασαν ἔξιασεν ἔνας σημαντικὸς ιλάδος τῆς ἐθνικῆς μας ἐμπορικῆς ναυτιλίας. Ἡδυνήθησαν ὅμις συγχρόνως καὶ ν' ἀντιληφθεῖν τὰς εὐριτέρας συνεπείας, τὰς ὁποίας πρόκειται νὰ ἔχῃ εἰς περίοδον μάλιστα τόσον ἔξαιρετικὰ δυσχερῆ, ποὺ χρειάζεται πρὸ παντὸς ἄλλου ή τόνωσις τῶν παραγωγικῶν δυνάμεων τῆς χώρας, ή ἐγκατάλειψις ἀπὸ μέρους τοῦ Κράτους, παρὰ τὰς τόσας κυβερνητικὰς ἐπαγγελίας, τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας, τῆς πλουτοφόρου αὐτῆς πηγῆς, εἰς τὸν δρόμον τῆς ἐκπτώσεως καὶ τοῦ μαρασμοῦ, πρὸς τὸν ἄποτελον ἀπὸ ἑτοῖς ηδη φέρεται.

Ἐπαναλαμβάνονται καὶ πάλιν ἀπὸ κυβερνητικῶν χειλέων τὰς τελευταίας αὐτὰς ἡμέρας, ἐπὶ τῇ ἐπικειμένῃ ἐπαναλήψει τῶν ἐργασῶν τῶν νομοθετικῶν σωμάτων, μὲ τὴν ἴδιαν πάντοτε κατηγορηματικότητα, διπλῶς καὶ κατὰ τὸ παρελθόν, διαβεβαιώσεις ὅτι τὰ ὑπὲρ τῆς ἐμπορικῆς μας ναυτιλίας μέτρα θὰ εἰσαχθοῦν ἐνώπιον τῶν σωμάτων καὶ ς τύχονταν πρὸ τῶν διακοπῶν τῶν Χριστουγέννων τῆς νομοθετικῆς κυριαρχεως.

Ο ἐπιστρέφων τὴν προσεχῆ ἔβδομάδακεν Γενούης καὶ Παρισίων κ. ὑπουργὸς τῶν Ναυτικῶν παρέσχε τὴν ἡμέραν τῆς ἀναχωρήσεως του τὴν ὑπεύθυνον διαβεβαιώσιν ὅτι ἔχει σχεδὸν ἐτοίμην τὴν σχετικὴν νομοθετικὴν ἐργασίαν καὶ ὅτι τὴν 1ην Νοεμβρίου θὰ ἔχῃ συμπληρωθῆ καθ' ὅλα αὐτη, πρὸς ὑποβολὴν εἰςτὰ νομοθετικὰ σώματα.

"Ἄς μας ἐπιτραπῇ νὰ δυσπιστῶμεν. "Έχομεν σοβαρωτάτους ἐνδοιασμοὺς, ὅτι ἔστω καὶ τὴν δωδεκάτην ὡραν πρόκειται νὰ πραγματοποιηθοῦν αἱ διαβεβαιώσεις αὐταὶ, δοσον καὶ ἀν παρέχωνται κατηγορηματικαὶ καὶ ὑπεύθυνοι. Φοβούμεθα, δὲ δυστυχῶς, ὅτι δὲν πρόκειται νὰ διαφευσθῶμεν.

Αἱ ἀμφιβολίαι καὶ οἱ ἐνδοιασμοὶ μας αὐτοὶ στηρίζονται εἰς τὰ πράγματα.

"Ἄς ὄμιλήσωμεν εἰλικρινῶς. Δὲν ἀρκεῖ ο κ. ὑπουρ-

γὸς τῶν Ναυτικῶν νὰ ἔχῃ ἐτοίμην, ἔστω καὶ μὲ τὴν σχετικὴν, ἃς τὸ ὄμιλογήση, νεοελληνικὴν βραδύτητα, τὴν νομοθετικὴν ἐργασίαν. Δὲν ἀρκοῦν αἱ ἀγαθαὶ, ἀλλὰ πολὺ «αἰσθηματικαὶ», δὲν τὸ ἀρνηθῆ βεβαίως, διαθέσεις ἔναντι τῆς ἐθνικῆς μας ναυτιλίας τοῦ κ. ἀντιπροσέδρου τῆς Κυβερνήσεως. Δὲν ἀρκοῦν ἀκόμη αἱ ἐκάστοτε παρεχόμεναι, στιγμαῖαι δυστυχῶς μόνον ὑποσχέσεις τοῦ κ. πρωθυπουργοῦ.

Λείπει ἐκεῖνο τὸ όποιον πρὸ παντὸς ἔχοιειάζετο. Ή ἐπίγνωσις τῆς ἔξαιρετικῆς συμβολῆς τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας διὰ τὴν πλουτοπαραγωγικὴν ἀνάπτυξιν τῆς Ἐλλάδος.

Αρχιβῶς δὲ ἐπειδὴ λείπει ή εύρυτέρα αὐτὴ ἀντίληψις καὶ ἀν ἔξελιχθοῦν ἀκόμη πρὸς τὴν πραγματοποίησίν των αἱ κυβερνητικαὶ ἐπαγγελίαι περὶ ἐνισχύσεως τῆς ἐμπορικῆς μαζευτιλίας, θὰ προσκόψουν τὴν τελευταίαν στιγμὴν εἰς τὴν ἀντίδρασιν τοῦ κ. ὑπουργοῦ τῶν Οἰκονομικῶν. Εἶνε γνωστὰὶ ἀπὸ τῶν στηλῶν αὐτῶν αἱ ἀντίληψεις του, ἐκφρασθεῖσαι μάλιστα εἰς ἐποχὴν, κατὰ τὴν ὥποιαν κανεὶς φόβος διὰ τὸ ίσοζύγιον τοῦ προϋπολογισμοῦ δὲν ἡτο ἐκδηλος, εἰς ἐποχὴν κατὰ τὴν ὥποιαν, τούναντίον, ὑπῆρχον ἀχρησιμοποίητα ἀκόμη περισσεύματα προγενεστέρων χρήσεων.

Ηδη ή κοίσμος κατάστασις εἰς ἣν περιῆλθον τὰ δημόσια οἰκονομικὰ, θὰ δικαιολογήσουν εἰς τὸν ὑπεύθυνον διαχειριζόμενον ταῦτα, τὴν μὴ ἀναθεώρησιν τῶν ἀντιληφεών του ἐπὶ τῶν ὑπέρ τῆς Ναυτιλίας μέτρων.

Προετίμησεν ο κ. Υπουργὸς τῶν Οἰκονομικῶν ν' ἀρνηθῆ μίαν ἐτησίαν δαπάνην ὀλίγων ἐκατομμυρίων δυναμένων καὶ τούτων, ως ὑπεδείχθη εἰς αὐτὸν, κατὰ κλιμακωτὴν σειρὰν νὰ διατεθοῦν ἐπὶ προϋπολογισμοῦ δέκα περίπου χιλιάδων ἐκατομμυρίων, διὰ νὰ ἀντιμετωπίσωμεν σήμερον, ἀνεπανορθώτως ἵσως, τὸν πλήρη ἀφανισμὸν τῆς ἐμπορικῆς μας σημαίας εἰς τὰς γραμμὰς τῆς Μεσογείου, τὴν διακοπὴν τῆς πρὸς τὴν Βόρειον Αμερικὴν ὑπερωκεανείου γραμμῆς, τὴν μείωσιν αὐτῶν τούτων τῶν δημοσίων ἐσόδων, τὴν διαβόητην σοβαροῦ ποσοῦ συναλλάγματος εἰς ἔνας Ἀτικλοΐας, τὴν ἀνεργίαν καὶ τὴν ἀπώλειαν πάσης ἐλπίδος, ἣν ἀχ-

ρακτηρίστως οι κυβερνητικοί παράγοντες έδημιούργησαν, διότι ή Έθνική Ναυτιλία θα ήδύνατο, διὰ τῆς Κρατικής μερίμνης, νὰ βαστάσῃ τὸ βάρος τῆς σκληρᾶς κρίσεως, ἥν διέρχεται καὶ τῆς ὁποίας οὐχὶ ἀμέτοχος ἐν πολλοῖς εἶναι ή ἀκηδεία, ἥν ἐπέδειξε τὸ Κράτος πρὸς αὐτήν.

Μία διετία όλοκληρος παρήλθε πλήρης ύποσχέσεων καὶ ἐπισήμων ἐπαγγελιῶν. Ἐπιτροπαὶ συνεκλήθησαν, ύπομνήματα υπεβλήθησαν, μελέται καὶ ὑποδεῖξεις διετυπώθησαν, χωρὶς ἐκ τούτων ὅλων τίποτε νὰ προέλθῃ ύπερ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας τὸ ώφελιμον.

Ἐπέποντο τὴν τελευταίαν στιγμὴν νὰ προβλήθοῦν αἱ ἀντιφήσεις τοῦ κ. Ὑπουργοῦ τῶν Οἰκονομικῶν, διὰ νὰ ἐγκαταλειψθῇ εἰς τὴν τύχην του, ύπὸ μίαν κρίσιμον κατάστασιν ἄνευ προηγουμένου, παλαίων κατὰ τοῦ ἔνεκποντοῦ ἀνταγωνισμοῦ, ἵνας Κλάδος, ποὺ ἀπαράγραπτα δικαιώματα ἐκέπτητο ἐπὶ τὴν Κρατικὴν θέρμην καὶ στοργήν. Ναυτικὴ Πίστις, Θαλασσασφάλεια, ἐπιχορηγήσεις ἀναγκαίων καὶ ώφελίμων γραμμῶν, Ὑπερωκεάνειος ἀτμοπλοΐα, ἐκκαδάρισις ἀκτοπλοϊκοῦ στόλου, διοικητικὰ μέτρα ἐπείγοντα, πρὸς ἐπίλυσιν τόσων καὶ τόσων ἐκκρεμῶν ναυτιλιακῶν προβλημάτων, πρόκειται νὰ μείνουν μόνον διατυπωμένα εἰς τὸν ὄγκωδη τόμον τῶν πορισμάτων τῆς Ἐπιτροπῆς; Πρὸς τὶ λοιπὸν ὁ τόσος θόρυβος; Πρὸς τὶ αἱ τόσαι ἐπαγγελίαι; Εἶναι ἀκατανόητος δι' ἡμᾶς ὁ τρόπος τοῦ χειρισμοῦ τῶν σοβαρωτέρων παραγωγικῶν προβλημάτων τῆς χώρας. Συζητούμενον περὶ τονώσεως τῶν πλουτοπαραγωγικῶν κλάδων τῆς χώρας, βλέπομεν καθημερινῶς τὸ χάσμα τοῦ ισοζυγίου τῶν πληρωμῶν τῆς χώρας καὶ ἐγκατελείπομεν ἐξ ἄλλου εἰς τὴν ίδιαν αὐτῶν τύχην, κλάδους τῆς Ἐθνικῆς Οἰκονομίας ἐκτὸν ὁποίων μυριάδες οἰκογενειῶν ἀποζοῦν, ποὺ θὰ ἡδύναντο νὰ ἀποτελέσουν πηγὴν πλούτου καὶ εὐημερίας διὰ τὴν Ἑλλάδα.

"Ο, τι εἶνε ἔξωφθαλμον διὰ πάντα διχοίκονομολόγον, ἀλλ' ἀπλῶδόρθολογιστήν, παρεγγωρίσθη, δυστυχῶς, ἀπὸ τὸν Ὑπουργὸν τῶν Οἰκονομικῶν τῆς Ἑλλάδος. Εἶνε δὲ ἔξωφθαλμον διότι τὸ ἀσφαλέστερον στήριγμα τοῦ ισοζυγίου τοῦ δημοσίου προϋπολογισμοῦ εἶναι η ὄργανωσις καὶ ἀνάπτυξις τῆς παραγωγικῆς δυναμικότητος τῆς Χώ-

## ΣΤΑΘΕΡΑ Η ΑΥΞΗΣΙΣ ΤΗΣ ΤΑΧΥΤΗΤΟΣ ΚΑΙ ΤΩΝ ΔΙΑΣΤΑΣΕΩΝ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Ἡ ἐπίσημος στατιστικὴ τοῦ «Λόσδ Ρέτζιστερ», ἡ ἐκδοθεῖσα τὰς τελευταίας ταύτας ἡμέρας, μᾶς δίδει μίαν εἰκόνα τῶν τάσεων τῆς γεωπηγικῆς διοικησίας κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη καὶ τῆς κοινωνίας τῆς ταχύτητος καὶ τῶν διαστάσεων τῶν πλοίων, ητὶς διακρίσεις συντελεῖται. Ἡ στατιστικὴ χωρίζει τὰ πλοῖα εἰς τέσσερας οκτωκαὶς κατηγορίας:

α) Εἰς τὰ liners, τὰ μεγάλα, δηλαδὴ, ἐπιβατικὰ καὶ ὑπερωκεάνεια σκάφη, τὰ ἔχοντα ταχύτητα ἀνω τῶν 15 1/2 μιλλῶν καθ' ὥραν.

β) Εἰς τὰ φορτηγὰ liners τὰ ἔχοντα ταχύτητα μεταξὺ 12 καὶ 15 1/2 μιλλῶν.

γ) Εἰς τὰ καταρράς φορτηγὰ πιάνη τὰ ἀναπτύσσοντα ταχύτητα μέχρι 12 μιλλῶν καθ' ὥραν. Καὶ

δ) Εἰς τὰ ἀκτοπλοϊκὰ πλοῖα τῶν ὁποίων τὸ ἐκτόπισμα εἶναι κατώτερον τῶν 2.000 τόνων γκρός.

Ἐπὶ τῆς καταγομῆς ταχύτης ἐμφανίζεται, ως κατωτέρω ἡ γενικὴ κατάστασις τοῦ παγκοσμίου Ἐμπορίου στόλου.

Κατηγορίαι

Αριθ. α)π	Τ. γκρός	ο)	Αριθ. α)π	Τ. γκρός	ο)	
Πλοῖα Λάινερς	206	2.812.000	12.16	216	2.611.000	5.73
Φορτηγά λάινερς	861	5.877.000	25.41	1.108	6.958.000	15.26
Καθαράς φορτηγά	1.889	8.271.000	36.76	5.286	22.515.000	49.38
Πετρελαιοφέρα	453	2.622.000	11.34	986	5.928.000	13.00
Ἀκτοπλοϊκά	6.531	3.545.000	15.33	12.416	7.584.000	16.63
	9.940	23.127.000	100.00	20.012	45.596.000	100.00

Ἡ μέση ταχύτης διὰ τὰ σκάφη τῶν τριῶν τελευταίων κατηγορίων εἶναι 8 μιλλῶν καθ' ὥραν, γενικῶς δὲ ἡ μέση ταχύτης τῶν σκαφῶν τοῦ Ἀγγλικοῦ Ἐμπορίου στόλου εἶναι 10.51 μιλλῶν διὰ

ρας.

Ἐὰν δημοσιεύσης αὐτὴ ἀρχὴ ἐτιηρεῖτο πολλαπλάσια τῶν σχετικῶν ὀλίγων τὰ ὅποια θὰ ἐδαπάνα τὸ Κράτος ύπερ τῆς ναυτιλίας, θὰ εἰσέρρεον εἰς τὸ Δημόσιον Ταμείον ἐκ τῆς ἀναπτυξεως τῆς παραγωγικῆς κινήσεως τῆς ναυτιλίας, ἀναδιοργανουμένης καὶ ἐνισχυμένης.

Αἱ ἀντικειμενικότεραι προβλέψεις διὰ τὴν ἔξελιξιν τῶν ἐσωτερικῶν πολιτικῶν μας πραγμάτων παρέχουν τὴν ἐνδεικόντα ὅτι τὸμέχοι τῶν ἐσωτερικῶν των Χριστουγέννων τμῆμα τῶν ἐργασιῶν τῶν νομοθετικῶν σωμάτων θὰ είναι τὸ ἀποφασιστικότερον διὰ τὴν ἐπίλυσιν τῶν ἐκκρεμῶν γενικωτέρων ζητημάτων, εἰς τὰ ὅποια μίαν ἐκ τῶν πρώτων θέσεων κατέχουν τὰ ἔναντι τῆς παρημελημένης ἐμπορικῆς μας ναυτιλίας μέτρα.

Ἀνεπτύξαμεν μὲ πᾶσαν εἰλικρίνειαν τοὺς λόγους διὰ τοὺς ὅποιους ἔχομεν σοβαροτάτους ἐνδοιασμοὺς καὶ ἀμφιβολίας ὅτι, παρὰ τὰς ἐπαναλαμβανομένας διαβεβαιώσεις, δὲν πρόκειται ν' ἀχθοῦν οὕτε καὶ κατὰ τὴν περίοδον αὐτὴν, τὴν δωδεκάτην, κατ' οὓσιαν ὥραν, τῆς παρούσης Βουλῆς, ἐνώπιον τῶν νομοθετικῶν σωμάτων τὰ ύπερ τῆς ναυτιλίας μέτρα πρὸς κύρωσιν.

Ἀπευθυνόμενα πρὸς τοὺς θεοφόρους τοῦ Βουλῆς ἀντιποσώπους τοῦ λαοῦ ἐκ τῶν ναυτικῶν περιφερειῶν. Ἀπευθυνόμενα πρὸς τοὺς θεοφόρους τοῦ Γερουσίας συναδέλφους των καὶ τοὺς θεοφόρους τοῦ Αὐτῷ ἐκπροσώπους τῶν ναυτικῶν ὄργανων, ἐφοπλιστικῶν καὶ ναυτεργατικῶν. Ἐχουν δῆλοι ὑποχρέωσιν, ἀνεξαρτήτως κομματικῶν ἀποχρώσεων ἀπέναντι ἐκείνων τοὺς ὅποιους εἰδικῶτερον ἐκπροσωποῦν καὶ ἀριθμὸς ὡς ἐκπρόσωποι αὐτῶν, ἀπέναντι δύλοκήρους τῆς Χώρας, νὰ διαφωτίσουν τὴν ἐθνικὴν ἀντιπροσωπείαν περὶ τῆς κρισίμου καταστάσεως, τὴν ὅποιαν διέρχεται η ἐμπορικὴ ναυτιλία μας, περὶ τῶν ὀλευθρῶν συνεπειῶν τὰς ὅποιας—ἄν τις ἔκαπολον θῆση νὰ μείνῃ ἀποστάτευτος ἀπὸ τὸ Κράτος—θὰ ἔχῃ τὸ τελικὸν γονάτισμά της διὰ τὴν ἐθνικὴν οἰκονομίαν τῆς Χώρας, διὰ τὴν δημοσιονομικήν της κατάστασιν, δι' αὐτὸν τὸν πολιτισμόν της. Ἐχουν ὑποχρέωσιν ν' ἀγωνισθοῦν διὰ τὰς ἔπικρατήσῃ ἐπὶ τέλους αὐτὸς οὗτος ὡς ὁρθολογισμός...

τὸ 1931, ἐναντι: 10.49 διὰ τὸ 1930 καὶ 10.48 διὰ τὸ 1929. Ἡ μέση ταχύτης τοῦ λοιποῦ παγκοσμίου ἐμπορίου στόλου (ἐκτὸς τοῦ Ἀγγλικοῦ) εἶναι 9.39 μιλλῶν διὰ τὸ 1931, ἐναντι: 9.35 διὰ τὸ 1930 καὶ 9.31 διὰ τὸ 1929. Τέλος ἡ μέση ταχύτης διὰ τὸ σύνολον τοῦ παγκοσμίου ἐμπορίου στόλου εἶναι 9.77 μιλλῶν διὰ τὸ 1931, ἐναντι: 9.74 διὰ τὸ 1930 καὶ 9.71 διὰ τὸ 1929.

Ἐπετεύχθη δηλαδὴ, μία αὔξησις τῆς ταχύτητος κατὰ 1 μιλλῶν ἐντὸς 30 ἑτῶν, ἀλλὰ μὲ φυγερὰν τὴν μεγαλυτέραν τάσιν πρὸς αὔξησιν κατὰ τὰ τελευταῖα μεταπλευρικὰ ἔτη. Ἡ διεύρυνσα, ἀφ' ἑτέρου κατὰ 1.20 μιλλῶν μεταξὺ τῆς μέσης ταχύτητος τῶν Ἀγγλικῶν πλοίων πρὸς τὸ σύνολον τῶν λοιπῶν σηματικῶν ὀφείλεται κυρίως εἰς τὸ γεγονός, διτὸς τὰ Ἀγγλικὰ πλοῖα εἶναι μηρᾶς ἡλικίας ἀνω τῶν 30 ἑτῶν. Ἡ στατιστικὴ τοῦ Λόσδ Ρέτζιστερ, καταδεικνύει ἀκόμη καὶ τὴν ἔξελιξιν τῶν τριῶν τελευταίων καὶ τῆς ταχύτητος τῶν λάγινερ διδουσαν τὸν μέσον δρόμον τῆς διλιήγης χωρητικότητος καὶ τῆς ταχύτητος τῶν τριῶν τελευταίων ἔτῶν ὡς ἔξης:

Έτη	Βρετανικὰ Πλοῖα	Πλοῖα λοιπῶν Κρατών
	Τ. γκρός	ἀναλογία
1931	13.650	17.78
1930	13.020	17.64
1929	12.990	17.68
		10.252
		18.—

Διαπιστώσατο: ἐπίτης δύον ἡφαρά τὰς ἀλλας κατηγορίας, διτὸς καὶ αἱ διαστάσεις τῶν εἰς αὐτὰς ἀναφερομένων πλοίων τείνουν ὁμοίως πρὸς αὔξησιν, ἐν τούτοις ἡ μέση αὐτῶν ταχύτης δὲν ἔχει θῆση ἀναλόγως ἐν συγκρίσει πρὸς τὰ προσηγούμενα ἔτη. Τοῦτο δὲ προδέχεται ἐκ τῆς ὑπάρχεσεως εἰς τὰς ἐν λόγῳ κατηγορίας πλακών πλοίων, τῶν ὁποίων ἡ ταχύτης διαρκῶς μειούται.

ΤΟ ΚΥΡΟΣ ΤΗΣ ΕΝ ΕΛΛΑΔΙ ΕΚΤΕΛΕΣΕΩΣ  
ΑΛΛΟΔΑΠΩΝ ΣΥΜΦΩΝΩΝ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΥΠΟΘΗΚΗΣ

Η ΥΠΟΘΕΣΙΣ ΤΟΥ Α)Π “ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ,,

Τας δικαιοστικάς και λιμενικάς αρχών Πειραιώς απησχόλησε κατά τας αρχής έσταμένου μηνός μία ένδιαικέρουσα περίπτωσις έκτελέσεως Αγγλικού δικαιοστικού συμβολαίου πρώτης διοθήκης έπι των ύπο «Έλληνες ηγετές σηματίζονται» παραπομπής στην Ελλάδα.

Κατά τούς δρους τοῦ συμβολικού τούτου συνταχθέντες κατά τὸ ληξιν ἔτος ἐνώπιον τοῦ Συμβολικού ογράφου Λογδίνου Alfred Donison, πᾶσα περίπτωσις ἀθετήσεως ὑποχρεώσεως τῆς συμβάσεως ὑποθήκης ἡδύνατο νὰ συνεπαχθῇ κατ' ἐλευθέραν κρίσιν τοῦ Ἀγγλοῦ δικαιοστοῦ καὶ ἀγενοῦ περιπτέρῳ συνκινέσεως ἢ εἰδοποιήσεως τοῦ ὁρειλέτου, τὴν εἰς τὴν γομὴν καὶ διαγείρισιν τοῦ πλοίου ἐγκατάστασιν τοῦ πρώτου, μὲ πλήρη ἔξουσιον ἐκμεταλλεύσεως τοῦ πλοίου, ἐξικνουμένην καὶ μέχρι πωλήσιως αὐτοῦ ἐν διλφῷ ἦν μέρει, πρὸς διασυγχρήξη φλησιν τεττίτηλου τοῦ διάπερνῆς ὑποθήκης Δανείου.

Οι "Αγγλοι δικαιούσται (The Empire Transport Co Ltd) διατήσεως των προδετό Πρωτοδικείου Ηπειρωτικών από 115) δρούσιν γήρασκοντο όπως ή σύμβολος έποιθηκες κηρυχθεί εκτελεστήν εν Έλλασι, διδούμενης υπό του Δικαστηρίου τούτου εντολής κατά Νόμου.

Γενομένης δεκτής τής αιτήσεως ταύτης τὸ δικαστήριον τῶν ἐν Πειραιεῖ Πρωτοδικών ἐκήρυξε διὰ τῆς ὑπ' ἀρ.θ. 2666 πράξεις του ἐκτελεστὸν τὸ Ἀγγλικόν Δικαίοςτικὸν συμβολίζειον.

Ἔτι ἀπόφραξις ἐδημοσίευθή τὴν 30ην Σεπτεμβρίου, τὴν δὲ ὥη τρέχ. ἔξετελέσθη, τοῦ Ἐπιλιμενάρχου Πειραιῶς συνδρομόντος γομίων, εἰς τὴν ἐπὶ τοῦ πλεον ἐγκατάστασιν τῆς ἐνυποθήκου Δαγκιστρίκης Ἀγγλικῆς Ἐπιτρίξ.

Ἐκ περισταλλήλου, ὃ ὑπὸ τοῦνέων Νομέως τοῦ πλοίου διορισθεὶς πλοίαρχος τούτῳ ἐζήτησε καὶ ἔλαβεν ἀπόδημηντήρα· αἱ ἔγγραφα διὰ Γιδρολατὴρ καὶ τὸ πλοῖον μεθωριμῆσθη πρὸς συμπλήρωσιν τῆς ἀνθρακεύεσθεώς του ἐκτὸς τοῦ λιμένος Πειραιῶς. Τὴν δημόσιαν Ὀκτωβρίου, ἐπαύριον τῆς ὑπὸ τοῦ Δανειστοῦ ἀναλήψεως τῆς κατοχῆς τοῦ πλοίου ἐξεδόθη γένεα ἀπόφραξις τοῦ Πρωτοδικείου Πειραιῶς δικαστάσσουσα τὴν σφράγιςαν τοῦ πλοίου, ἀποτελούντος μέρος περιουσίας τῆς «Χιακῆς Ἀτμοπλοΐας» εἰς κατάστασιν πτωχεύσεως διὰ δικαστικῆς ἀποφάσεως ἀπὸ 3 Οκτωβρίου ἰδίου ἔτους.

Η σφράγισις έγένετο υπό του Ειρηνοδίκου Πειραιώς τήν 6ην Οκτωβρίου. Τήν μεθεοπομένην δύνατον έξεδόθη γένει απότραπτις περὶ αποσφραγίσεως του πλοίου, διότι εί πληρεξούσιοι τῆς δυνατείας Empire Transport CO ἐπεκκλέσθησαν τὸ γεγονός τῆς γομήμου ἔγκατταστάσεως αὐτῶν ἐν τῇ Νομῇ του πλοίου ἀπὸ τῆς προτεραικίας τῆς σφραγίσεως τούτου.

Σημειώσαντος δτί πρὸ τῆς σφραγίσεως, τὴν ἐπάρχον τῆς δῆς Οκτωβρίου καὶ μετὰ τὴν ἐν τῇ Νομῇ τοῦ πλοίου ἐγκατάστασιν τοῦ Ἐνυποθήκου Δκνειστοῦ, τῆς Empire Transport Co, εἰλεῖ ζητηθῆ ἐπειδόλη ἐπ' αὐτοῦ ἀναγκαστικῆς κατασχέσεως καὶ η παρεμπόδισις τοῦ ἀπόπλου τοῦ πλοίου.

‘Η κατασχετήριος ἔκθεσις ἐπεδόθη τῷ Ἐπιλογενάρχῃ Περιφρίων τὴν ἐπομένην ὥραν Ὁκτωβρίου, παρεμπόδισις δικαιού του ἀπόπλου δὲν ἡδύνατο γὰρ ἐπέλθη, ἐφ' ὅσου δὲ τίτλος κατασχέσεως δὲν προήρχετο ἐκ χρεῶν του πλοῦ, διὸ ἐπρόκειτο γὰρ ἐκτελέσῃ τὸ πλοῖον, συνυπῆρχε δὲ προσέτι καὶ τὸ γεγονός του ἐφεδιασμόν του δὲ ἀποδημητηρίων ἐγγράψων πρὸ τῆς κατὰ Νόμου κωνιστοποίησεως πρὸ τὴν Λιμενικὴν ἀρχὴν τῆς κατασχετηρίου ἐκθέσεως.

Ἐπί πλέον ὑπὸ τῶν ἐχόντων ἔννομοιν συμφέρον ἐπὶ τῆς περιουσίας τῆς πτωχευσάσης πλοιοκτητρίας Χιλικῆς Ἀτμοπλοΐας ὑπεβλήθησαν ἐγγράφως ἐντάσεις, ὑποστηρίζουσαι τὸ ἔννομον τῆς ἐν τῇ νομῇ τοῦ πλοίου ἐγκατατάσσεως τῶν Ἀγγλων δικαιειστῶν τῆς Empire Transport Co ὑπὸ του Ἐπιλιμενικριχείου Πειραιῶς διὰ τοὺς ἀκολούθους λόγους.

α). Διότι κατά τὸ ἄρθρον 263 τοῦ ΓΨΙΖ Νόμου περὶ θκλασίας ἐμπορίας δρίζεται, δτ: ή πρὸς τὸν δανειστὴν μεταβίβασις τῆς κυριότητος τοῦ πλεύσου δύναται νὰ ἐπέλθῃ μόνον διὰ δικαστικῆς

ἐκποιήσεως τοῦ πλοίου.

6). Διότι κατὰ τὰς διεπάραξές του ίδιου ΓΨΙΖ Νόμου είναι: ἀκυρος πᾶσσας ἐκ τῶν προτέρων συμφωνία ρυθμίζουσα κατ' ἄλλοι τρόπον τὴν πρὸς τὸν δικαιειστὴν μετάστασιν τῆς κυριότητος τοῦ πλοίου.

γ). Διότι ή δφειλέτις ἐταιρεία είχε κηρυχθεί ἐν πτωχεύσει: ἀπὸ τῆς Ζῆς Ὁκτωβρίου, ἀπὸ τῆς κηρύξεως δὲ τῆς πτωχεύσεως πάν μέτρον ἐκτιλέσεως ἐπὶ τῆς περιουσίας αὐτῆς ἔδει: νὰ στραφῇ κατὰ τῶν συγδίκων.

δ). Διότι καὶ ἐν περιπτώσεις καθ' ἥν τὸ ἀλλοδαπὸν ἔγγραφον τῆς ἐπὶ τοῦ πλοίουν ποθήκης ἡτο ἐκτελεστὸν ἐν Ἑλλάδι, η ἐκτέλεσις αὐτῆς ἔδει νὰ ἐπέλθῃ κατὰ τὰς διατάξεις τῶν ἀρθρῶν 862 καὶ ἐπομένων τῆς Πολ. Δικαιονομίας, καθ' ἄ προκαπιτεῖται: πάσχει ἀναγκαστικῆς ἐκτέλεσεως ἀλλοδαποῦ ἔγγράφου προεπίδοσις: τοῦ ἐκτελεστέου τίτλου πρὸς τὸν ὅφειλέτην (ἐν προκειμένῳ τὸν τῆς πιωχεύσεως σύνδικον) καὶ ἐπιταγὴ πρὸς παράδοσιν τοῦ πλοίου ἐντὸς τῆς προθεσμίας τοῦ Νόμου.

‘Ο ‘Επιλιμενάρχης Ήε:ραιώς διαχωρών πρός τάς ένστάσεις ταύτης έζήτησε σχετικήν γνωμάτευσιν τοῦ Εἰσαγγελέως Πρωτοδικῶν Ηε:ραιώς ἀποφανθίστηκες διὰ τοῦ ὅπ’ ἀριθ. 15.132 ἐγγράφου του, διτ: α). ‘Ορθῶς καὶ νομίμως ἐγένετο ἡ ἐπὶ τοῦ πλοίου ἐγκατάστασις τῶν “Αγγλων δανειστῶν ἀνευ τῆς διαδικασίας τῆς ἀναγκαστικῆς ἐκτελέσεως, ἐφ’ ὅσον τὸ κηρύξαν ἐκτελεστὸν τὸ σύμφωνο τῆς ὑποθήκης Ἑλληνικὸν δικαστήριον ἀπεράνθη, ὅτι τοῦτο δὲν ἀντικρίσει εἰς ἡμεδηπούς ἀπαγορευτικούς Νόμους. 6). ‘Ορθῶς καὶ νομίμως ἔχωρήσεν ἡ τῆς κατοχῆς τοῦ πλοίου ἀνάληψις τῆς δανειστρίας Αγγλ:κῆς ἐταιρείας, ἐφ’ ὅσον ὑπῆρχεν ἐν τῷ συμβολαίῳ ρήτρᾳ παρέχουσα σκψδς εἰς τὸν δανειστὴν τὸ δικαιωμακ, δπως ἀνευ οὐδεμίας συγκινέσεως ἡ εἰδοποιήσεως τοῦ δφειλέτου, ἐπιλαμβάνεται τῆς κατοχῆς τοῦ πλοίου «γὰ κάμη τοῦτο γὰ θαλασσοπολιοῦ» καὶ γὰ πωλῇ ἔτι τοῦτο εἴτε δ:ἀ πλειστηρ:ασμοῦ εἴτε δ: ἰδιωτικῆς συμβάσεως.

Τὰ οὕτω συμβόληθέντα μέρη παρχρήθησαν ἀμοιβάκιώς ἐν τῇ συμβόλει: τοῦ ἐνυποθήκου δανείου ἔχ προσομίου τῶν διαταπώσεων τῆς διαδικασίας ἀναγκαστικῆς ἐκτελέσεως, ἢ δὲ τοιχύτη παρατήτης αὐτῶν καὶ λιχυρδί εἰναι καὶ ἔγκυρος, ἐφ' ὅσην παρὰ τὴν περὶ τοῦ ἐναντίου γνώμην, αἱ διατάξεις περὶ ἀναγκαστικῆς ἐκτελέσεως δὲν εἰναι δημοσίας τάξεως. Κατὰ τοῦτο ὁρθῶς ἐπετράπη ὑπὸ τοῦ Ἐπιλιμενάρχου Πειραιῶς καὶ νομοτύπως ἐξετελέσθη ἡ ἄνευ διαδικασίας ἐγκατάστασις εἰς τὴν κατοχὴν τοῦ ἀτμοπλοίου «Χριστόφορος» τῆς δικαιοστρίας, τίτλῳ πρώτης ὑποθήκης, Ἀγγλικῆς ἐπιρρείας «The Empire Transport Co., Ltd».

Η εισαγγελική γνωμάτευσις πλήγια ἀλλων στοιχείων της Ελληνικής Νομολογίας ἐρείπεται και εἰς πρόσφατον Νομολογίαν του Ἐφετείου Ἀθηνῶν (ἀπόφασις 630 τοῦ 1930) ἀποφανθέντος ἐπὶ διαφορᾶς πωλήσεως κινητῶν ἐπὶ δύσεσιν, μετ' ἐπιφυλάξεως κυριότητος μέχρις ἀποπληρωμῆς τοῦ τιμήματος τοῦ πράγματος, διεκπεριείται τὸν παρεμπίπτοντα μέχρι τῆς ἵκανοποιήσεως τοῦ πωλητοῦ χρόνου, ὁ διφειλέτης ἡσκει ἔνοχικὸν μόνον δικιλίωμα χρήσεως και καρπώσεως τοῦ πωληθέντος κινητοῦ πράγματος.

Καὶ εἰς τὴν περίπτωσιν ταύτην τὸ Ἐφεσίον Ἀθηνῶν ἀπεψάγθη ὅτι «ὅ ἐν τῷ συμβολαίῳ τῆς ἀγοραπωλησίας δρός, ὅπως ἐν περιπτώσεις καθυστερήσεως δόσεως δύναται ἡ πωλήση: αἱ ἑταῖρειαν γὰρ ἀφικοῦται τὸ πρᾶγμα τῆς κατοχῆς τους ἀγοραστοῦ ἀνευ διαδικαστικῆς τινος πράξεως, εἰναὶ ἔγκυρος καὶ ἴσχυρός, ἀπήλασσε δὲ τὴν πωλήσην γὰρ ποσθί εἰς κοινωποίησιν ἐπιτεκνῆς».

Ανδριώτας ἐπετράπη ἡ ἀποτοξία καὶ ἀγένητος οὐκέτι τελεσθήσεται·  
Ἄνδρις δέ τοι πούσαν συμβόνου ἀγοραπωλησίας εἰς τὴν προμηγαθεῖσαν  
περίπτωσιν, περὶ τῆς ἡ ἀπόφασις; τοῦ Ἐφετείου Ἀθηνῶν, εἰς  
τὴν περίπτωσιν τοῦ ἀτμοπλοΐου «Χριστόφορος» συντέρχουσι καὶ  
ἄλλα σπουδαῖα ἔρεισματα τοῦ κύρους τῆς ἐκ προσιμίου περιατή-  
σεως τῶν συμβληθέντων», τῶν διατάξεων τῆς ἀναγκαστικῆς ἐκτελέ-  
σεως. Τὸ διτοῦ διάταξις περὶ ἀκυρότητος πάτης συμφωνίας μετα-  
στάσεως τῆς κυριότητος τοῦ πλοίου ἀγενήτης ἐκποιήσεως

ἀναφέρεται εἰς τὸ σύμφωνον μεταδιδόσσεως κυριότητος πρὸς ἔξαστηλίσιν ἀποκτήσεως, ἐφ' ἡς θέτει ἐν εἰδικῷ αὐτοῦ κεφαλκίῳ νομικοὺς περιορισμοὺς δὲ ΓΨΙΖ Νόμος περὶ θάλατσίς ἐμπορίας.

Τοιαύτης φύσεως δμως ἀποκτήσις οὐδόλως προηγεῖται, ἀλλ' ἔπειτα τῆς ἵκανοποιήσεως τῶν ἐνυποθήκων δικαιειστῶν τοῦ πλοίου κατ' ἄλλην ὁρτὴν διάταξιν τοῦ αὐτοῦ κεφαλκίου τοῦ Ἐμπορικοῦ Νόμου. Ἐπὶ πάσι τούτοις καὶ ἂν εἴτε δὲν ὑπῆρχεν ἀπόφασις τοῦ Ἑλληνικοῦ Δικαστηρίου περὶ ἐκτελέσσεως τοῦ Ἀγγλικοῦ δικαιού συμβολαίου καθ' δλους τοὺς δρους αὐτοῦ, τὸ γεγονός θει τοῦτο συνετάχθη καὶ ὑπεργράφη ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ, εὐλογγει εἰναι: διτι ἀναγκαῖος θὰ διήπετο ὑπὸ τῶν Νόμων τῆς Ἐπικράτειας ἐν ἥ συνετάχθη.

Τοῦτο ἀποδέχονται ἀνεπιψυλάκτως τὰ ἀγγλικὰ δικαστήρια (Corver's Carriage By Sea § 202) «The ordiners rule adopted in our Courts is that the law of the place of which a contract was made determines its effects». Ἐν προκειμένῳ δὲ οἱ Νόμοι: τῆς ἀποκρατείας ἥ συνετάχθη ἐν Ἐλλάδι εἰκετελεσθὲν σύμφωνον ὑποθήκης τοῦ δὲ προτόφορος» ρήτως ὑπαγορεύουσι τὴν ἀνειδικαστικῶν πράξεων ἐγκατάστασιν τοῦ δικαιειστοῦ ἐν τῇ κατοχῇ τοῦ ἐνυποθήκου πλοίου καὶ τὴν περιτέρω διαχείρισιν καὶ ἐκμετάλλευσιν τοῦ πλοίου «διανοίᾳ κυρίου», ἐφ' ὃσον δύνκται ἀκολύτως αὕτη νὰ ἔξιχθῃ καὶ μέχρις ἀπαλλοτριώσεως τῆς κυριότητος, ὁφ' οἰονδήποτε τύπου τοῦ ἀντικειμένου τῆς ὑπὸ τοῦ διειλέτου ἀθετηθείσης συμβόλωσεως ἐμπραγμάτου ἀσφαλείας.

Διτι: πρόδηλοι εἰναι: διτι τὸ δικαίωμα τοῦ δικαιειστοῦ ὅπως ἐπιληφθῇ τῆς κατοχῆς τοῦ πλοίου ἐπήγκεσεν ὡς ἀμεσον καὶ εὐθὺ διποτελέσματα τῆς ὑπὸ τοῦ διειλέτου ἀθετηθείσης τοῦ δικαιειστοῦ συμβολαίου.

Ως πρὸς τὴν τελευταίαν φάσιν τῆς διαφορᾶς, ἥ γε ἐγέννησεν ἡ πιώχευσις τῆς διειλέτιδος ἐταιρίας, δέον νὰ σημειωθῇ διτι ἡ κηρύσσουσα ταύτην ἀπόφασις ἐδημοσίευθη μεταχειρέστερον τῆς δημοσιευθείσης δικαστικῆς ἀποφράσεως, περὶ ἐκτελέσσεως τοῦ Δικαιειστικοῦ συμβολαίου, ὡστε νὰ ἀλλείπηται ὑσμικοὶ δάσιοι ἐφαρμογῆς τοῦ δικαιοίου τῆς πτωχεύσεως, ἐφ' ὃσον διὰ τῆς προηγγείσης ὑπὸ τοῦ πλοίου ἐγκαταστάσεως τῆς δικαιειστρίας Ἀγγλικῆς ἐταιρίας ἐν τῇ κατοχῇ αὐτοῦ, τὸ πλοίον ἐπκυρεῖται πλέον ἀποτελοῦν μέρος τῆς περιουσίας τῆς πτωχεύσεως.

Γ. ΟΙΚΟΝΟΜΟΠΟΥΛΟΣ  
Ἐπίλιμενάρχης

## ΜΙΑ ΠΕΡΙΕΡΓΟΣ ΠΕΡΙΠΤΕΤΕΙΑ ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΥ ΕΙΣ ΤΟΝ ΕΙΡΗΝΙΚΟΝ

Τὸ Ἀμερικανικὸν ἀτμόπλοιον «Golden Coast» εἶχε πρό τινων ἡμερῶν μίαν περίεργον περιπέτειαν, ἥ δοια ἀν πρότινων ἐκατονταετοῖδων ἡτο συνήνθης, συμβαίνουσα δμως εἰς τὴν ἐποχήν μας δὲν ἡτο δυνατὸν παρὰ νὰ προκαλέσῃ τὴν ἐκπλήξιν. Τὸ πλοίον τοῦτο εἰς τὸ μέσον τοῦ Ελληνικοῦ ὁκεανοῦ, χιλιάδας δλας μιλλίων μακρὰν πάσης ξηρᾶς, συνηντήθη μὲ ἔνα μικρὸν ίδιοτύπον λιτοφόρον, οἱ ἐπὶ τοῦ δροίου ἴδαγενεῖς, ἀμα ἀντίκρυσαν τὸ πλοίον ἐξεδήλωσαν διὰ παντὸς τρόπου τὴν ἐπιθυμίαν των, ὅπως τύχουν βοηθείας.

Πρόγαματι τὸ «Golden Coast», διπερ ἐταξείδευεν ἐκ Λός Ἀντέλες εἰς Ἀουκλαντ τῆς Νέας Ζηλανδίας ἐξέκλινεν δλίγον τῆς πορείας καὶ προσῆγισ πρόδετο παραξένον σκάφος. Ὁ Ἀμερικανικὸς πλοίοαρχος καθὼς καὶ τὸ λοιπὸν πλήρωμα, δὲν ἡδυνήθησαν νὰ συγκρατήσουν ἔνα αἰσθημα βαθείας ἐπιπλήξεως, ὅταν εἶδον ν' ἀνέρχηται ἐπὶ τοῦ πλοίου των ἔνας σεβάσμιος φύλαρχος τῆς Μελανησίας ἀκολουθούμενος ἀπὸ τοὺς υἱούς του, τοὺς ἔγγονους καὶ δισεγγόνους του καὶ ἐπὶ τῆς λοιπῆς συνοδείας του.

Οἱ ἀπόδοσκλητοι ἴδαγενεῖς ἐπισκέπται ἐσχημάτισαν μίαν ἐπιβλητικὴν καὶ ίδιοδούμημον παρατάξιν ἐπὶ τοῦ καταστρώματος τοῦ πλοίου, δὲν γέρων ἀρχηγός των ἔξηγησεν εἰς καθαρὸν Ἀγγλικὴν γλῶσσαν, ὅτι συνεχεῖς θεομηνίαι κατέστρεψαν δλα τὰ ἀποθέματα τροφίμων τῆς νήσου των καὶ ὅτι συγχρόνως δὲν ἡδυνήθη νὰ προσεγγίσῃ καὶ ἔνα πλοίον μὲ τρόφιμα, τὸ ὅποιον δις τοῦ ἔτους καταπλέει εἰς τὴν πατρίδα των. Ἐνώπιον τῆς διστυχίας τοῦ πληθυσμοῦ διαρροαίσιος γέρων ἐξηλθεν εἰς ἀγωνιώδη περιπλάνησιν ἀνὰ τὸν ἀχανῆ Ελληνικὸν πρός συνάντησιν διαβατικού πλοίου καὶ αἴτησιν βοηθείων.

Ο Ἀμερικανικὸς πλοίοαρχος διέτ εἰς καὶ μετεφέρθησαν ἐπὶ τὸν ἴστιοφόρον τῶν ἴδαγενεῖν σεβατοὶ ποσότητες γεωμήλων, καφρέ, ζαχαρέως, γαλετῶν, καὶ λαζαρίου, ἐνῷπολλοι ἀνδρεῖτον πληρώματος προσέφερον οἰκειούθεως εἰς τὸν ἡμιγύμνους ἐκείνους δυστυχεῖς παλαιὰ ἐνδύματα καὶ ἐσώρουντα. Οἱ ἴδαγενεῖς εἰς ἔνδειξιν τῆς εὐγνωμούσης τῶν ἐχάρισαν εἰς τὸν πλοίοαρχον καὶ τὸ πλήρωμα μαργαρίτας καὶ λαζαρίας, ἐξητησαν δὲ ἐφημερίδας καὶ περιοδικὰ διὰ νὰ φέρουν εἰς τὸν πατριώτας τινανδήσεις ἀπὸ τὸν Κόσμον τῶν λευκῶν ἀνθρώπων.

Ο ἴδαγενης φύλαρχος ἐξητησεις μετ' ἐπιμονῆς μίαν Ἀγγίαν Γραφὴν, δυστυχῶς δμως οὔτε ἐν ἀντίτυπον τῆς δὲν ενδέδη ἐπὶ τὸν Ἀμερικανικὸν πλοίον. Εἰς ἐρώτησιν τοῦ πλοίοαρχου πῶς ἐμαθε τὴν Ἀγγλικὴν γλῶσσαν, διπερίεργος ἐκείνος γέρων ἀπήτησεν, ὅτι ποδὸς πολλῶν ἐτῶν εἰχε μεταβῆ εἰς τὴν πατρίδα των ἔνας λευκός ἀνθρώπος, δοτις ἡσκει μεγάλην ἐπιφρονήν εἰς τὴν νήσον, κάροις εἰς αὐτὸν διεδόθη μεταξὺ τῶν ἴδαγενεῖν ἡ Ἀγγλικὴ γλῶσσα.

## ΜΕΡΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΟΥ ΣΟΥΠΕΡ "ΙΑ-ΝΤΕ-ΦΡΑΝΣ,,

Τὸν Αὔγουστον τοῦ 1932 προβλέπεται, ὅτι θὰ καθελκυσθῇ ἐκ τῶν νυκτηγείων τοῦ Σκλή Ναζαρί τὸ σοῦπερ «Ια-Ντε-Φράνς».

«Ἡδη ἡ νυκτηγησίς τοῦ ὑπερωκεανείου τούτου κολοσσοῦ, μετὰ τὴν συντελεσθεῖσαν οἰκονομικὴν ἀρωγὴν ἐκ μέρους τῆς Γαλλικῆς κυβερνήσεως πρὸς τὴν «Κομπανία Τζενεράλ Τρανσατλαντική» ἐπισπέντεται, πλέον δὲ τῶν 10.000 τόνων χάλυβος ἔχουσιν ἡδη γηραιμοποιηθῆ. Τὸ παρθενικὸν ταξείδιον τοῦ σοῦπερ «Ια-Ντε-Φράνς» ὑπολογίζεται: νὰ πραγματοποιηθῇ τὸν Ἀπρίλιον τοῦ 1934.

Τόσους ἡ «Τζενεράλ Τρανσατλαντική» δουν καὶ τὰ νυκτηγείων περιηρτάτινα τὰ κατακτησευόντα τηροῦν ἀπόλυτο γυμνοστικότητα διὰ τὰ χρρακτηρήστικά των γιγαντιαίου τούτου πλοίου. Τὰ μόνα γνωστάντα τελευταίων εἰναι, ὅτι τὸ σοῦπερ «Ια-Ντε-Φράνς» θὰ διαγύρῃ τὸ ἀπὸ Χάροης εἰς Νέαν Ύόρκην διάστημα εἰς χρόνον πολὺ διληγότερον τῶν πέντε ἡμερῶν, ὅτι θὰ ἔχῃ χωρητικότητα 70.000 τ. γκρός περίπου, μήκος 310 μέτρων, καὶ πλάτος 35 μέτρων.

Θὰ φέρῃ ἀλληλοδιεδήλωσις διάδεκτης διάδεκτης, ἐκ τῶν διποίων τὰ ἐπὶ τὸν θὰ διήκουν ἀπὸ πρώτας μέχρι πρύμνης, Ισως δὲ γὰρ ἔχῃ τρεῖς καπνοδόχους χαρηγλάκες καὶ πεπλατυμένας, κατὰ καλλικατοῦνδε υψος ἀπὸ τῆς πρώτης μέχρι τῆς τερτίης. Θὰ διάδευται: νὰ μετέφρεψη 2.000 ἐπιβάτες, ἔσων 800 α' θέσεως τὸ δὲ πλήρωμά του θὰ ἀπαρτίζεται ἐκ 1400 ἀγρόων, ἐκ τῶν διποίων οἱ 1000 θὰ ἀσχολοῦνται εἰς τὰς ὑπηρεσίας τῶν ἐπιβατῶν, οἱ δὲ λοιποὶ διὰ τὰς ἀγάγκας τοῦ πλοίου.

Εἰς διάδεκτην τὸ σάκφος θὰ διάρχῃ μία μόνον κουζίνα εἰς τὸ διον κατάστρωμα, μήκος 50 μέτρων καὶ πλάτους 35, αὗτη δὲ θὰ εἰναι ἡ μεγαλυτέρα κουζίνα, ἥτις ποτὲ ἐγκαταστάθη ἐπὶ πλοίου. Ο ἡλεκτρικὸς καλύπτος τῆς κουζίνας, ἀναλόγων καὶ αυτὸς διατάσσεων, θὰ ἔχῃ μήκος 17 μέτρων καὶ πλάτος 2 μέτρων, θ' ἀποτελῇ δὲ τὸν μεγαλύτερον καλύπτον τοῦ κόσμου.

Τὰ διαμερίσματα τῶν ἀξιωματικῶν τοῦ πλοίου καὶ τὸ πληρώματος θὰ παρέχουν μίαν ἐκδήλων εἰκόνα τῆς μεγάλης προόδου καὶ τῆς συγχρόνου ἀντιλήψεως, δσον ἀφορᾷ τὰς ἀνθρωπιστικὰς συνθήκας διὰ τὴν διαμονήν τῶν πληρωμάτων ἐπὶ τὴν πλοΐων. Ιδιαίτεροι αἰθουσαὶ, λουτρά, εύρυχωρα καὶ ὑγιεινὰ διαμερίσματα καὶ γενικῶν πλαστικῶν καὶ δυνατή ἀνεξαρτήσεως τοῦ πλοίου.

Η διλήδεσμησης τοῦ Γαλλικοῦ τούτου πλωτοῦ κολοσσοῦ καὶ διά τῶν δια τοὺς ἐπιβάτες διαμερίσματων του, θ' ἀποτελῇ κατει τὸ μετώπος εἰς πλωτούς ἐπιπλάνεσιν καὶ εἰς καλλιτεχνικὴν ἐκδήλωσιν.

Τὰ μηχανήματα προώτεως κατεσκευάσθησαν ὑπὸ τῆς ἐταιρίας Alsthom, δι' αὐτὰ δὲ τοῦτο μήκον εἰναι γνωστόν, ὅτι ἀπαρτίζονται ἀπὸ πολλαπλὰ ζεύγη ἀτμοστροβίλων δυναμένων γ' ἀναπτυξίου συνολοκαὶ δύναμιν 160.000 ἐπιπων, μὲ τὴν ἡλεκτρικὴν δὲ μεταδίκησιν τῆς δυνάμεως ταύτης εἰς τὰς τέσσαρας ἔλικας θὰ καταστήσουν τὸ σοῦπερ «Ια-Ντε-Φράνς» τὸ μεγαλύτερον ἐν τῷ κόσμῳ σκάφος τὸ κανούμενον δι' ἡλεκτρικῆς δυνάμεως. Τὸ διαμέρισμα τῶν μηχανῶν του θὰ ἔχῃ μήκος 32 μέτρων καὶ πλάτος 35.

# Η ΑΝΑΠΤΥΞΙΣ ΤΗΣ ΣΙΔΗΡΟΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ

## Η ΓΙΟΥΓΚΟΣΛΑΥΙΑ ΑΞ ΟΜ'ΜΗΤΟΝ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ

Είς προηγούμενον τεῦχος τῷ, «Ναυτικῷ, Χρονικῶν ήρχολήθημεν διὰ μικρῶν ἐπὶ τῆς καταρχούμενης προσπεκθέας ὑπό τῆς Γιουγκοσλαβίας διὰ τὴν ἀνάπτυξιν ἵδιας ναυπηγικής: ομηραγίας καὶ τοῦ ἀνάπτυξιν τῷ αφέροντος, ὅπερ ἐπέδεξαν μεγάλοι ναυπηγικοί Οίκοι: ὡς τοῦ Γιάρρω καὶ τῶν Ateliers et Chantiers de Loire διὰ τὴν τοικάτην προσπάθειαν, συμμετέχοντες διὰ σοδοχρών κεφαλίων καὶ τῆς τεχνικῆς των πείρων εἰς τὴν ἀναδιοργάνωσιν καὶ ἀνάπτυξιν τῷ πλανήτῳ. Αὐτοῖς ακόμη ναυπηγίαν τῆς Κραλιγέδιτσας καὶ τοῦ Μαρζάν.

Ἐδημοσίευτακμεν ἐπίσης τὸ καταρχούμενην γομισχέδιον ὑπὸ τῆς Κυβερνήσεως τοῦ Βελγοράδου διὰ τοῦ ὁποίου, εἰς ἐπίρρωσιν τοῦ πλήρους καὶ μελετημένου προγράμματος, παρέχονται: ἐπιχορηγήσεις εἰς τὰς ναυπηγικὰς ἐπιχειρήσεις, ἀτέλεια: ὀικονόμων καὶ δωρεάν Κρατικὰ γήπεδα διὰ τὰς ἔγκατταστάσεις των.

Οὕτω ἡ Γιουγκοσλαβία ἐντὸς διλίγου χρόνου διὰ τῆς ἀναπτύξεως τῆς ναυπηγικῆς ἐν τῇ ἴδιᾳ αὐτῇ τοῦ χώρας, τῇ δοθείᾳ τῶν ξένων τεχνικῶν, θὲ ἀπαλλαγῇ οὐ μόνον τῆς ἀνάγκης γὰρ καταφεύγῃ εἰς Τουλωνα καὶ Τεργέστην διὰ τὰς ἐπισκευὰς τοῦ πολεμικοῦ καὶ ἐμπορικοῦ τῆς στόλου, ἀλλὰ καὶ τὴν ναυπηγήσιν τῶν διὰ τὰς θαλασσιὰς αὐτῆς συγκοινωνίας ταχυδρομικῶν τῆς σκαφῶν τελεσφόρων θὰ δυνηθῇ γ' ἀντιμετωπίσῃ.

Ἐηρά τὰ γεγονότα, πείθοντα πόσον τὰ Κράτη ἐργάζονται: διὰ τὴν προσαγωγὴν τῶν πλουτοπαραγωγικῶν αὐτῶν δυνάμεων, πόσον μελετημένα καὶ συστηματικὰ δημιουργοῦνται τὴν τεχνικὴν αὐτῶν κατάρτισιν καὶ πόσον θεριδόν καὶ ἀδιάπτωτον ἐνδιαφέρον ἐπιδεικνύουσα: διὰ τὴν βομβαρίσαν τῆς θαλάσσης.

Ἀναφέρομεν τὰς Γιουγκοσλαβίας προσπεκθέας διὰ γὰρ μὴ νομοσθῇ διὰ κατελήφθημεν ὑπὸ μεγαλοπράγμονός τινος ἐπιχειρήσιματος συγκρίνοντες τὴν Ἑλληνικὴν θέσιν, πρὸς ἐκείνην τῶν μεγάλων καὶ πλουσίων Ναυτικῶν Κρατῶν.

Συγκρίνομεν λοιπὸν κράτος μὲν γενεράν εἰσέτι καὶ μικρὸν ναυτιλίαν, τῷωρα μὲν διάστημαν τὴν θαλασσινήν του ιστορίαν, πρὸς τὴν θαλασσοχρή Ἑλλάδαν, τὴν ἔχουσαν μίαν μικρούντων ιστορίαν Ναυτιλιακῆς δράσεως, τὴν χώραν μὲ τὴν Ναυτικὴν συγείδησιν, ποσ περικλείει ἔνα λαὸν γαλουχηθέντα, ἀνατραφέντα καὶ ζήσαντα μὲ τὴν θάλασσαν, ἐξ οὗ ηγετησεν ἀνέκαθεν ἀφθονα τὰ μέσα τῆς ζωῆς, τῆς εὐημερίας καὶ τοῦ πλούτου.

Συγκρίνομεν τὴν Γιουγκοσλαβίαν μὲ τὴν χώραν μας, τὴν κατέχουσαν σήμερον τὴν 10ην θέσιν ἐν τῇ παγκοσμίῳ ναυτιλίᾳ, τὴν ἀριθμούσαν ὑπὸ τὴν σημαίαν τῆς ὑπὲρ πεντακόσια ἀτμόπολοι, τὴν ἀπαχούλοδισσαν εἰς τὴν θάλασσαν καὶ τὰς συναφεῖς ἐπιχειρήσεις μιριάδας ἐργατῶν καὶ σοβικρώτατα κεφάλαια, τὴν κατέχουσαν προνομιούσχον καὶ ἐπίκκιον γεωγραφικὴν θέσιν, κομέδων θαλασσιών συγκοινωνιῶν, ἔχουσαν διὰ τὰ στοιχεῖα ποὺ θὰ ἡδύναντο ἀφθόνως νὰ τραφοδοτήσωται: καὶ ἀναπτυξανταί τὴν ναυπηγικὴν καὶ τὴν οινοδηροβιομηχανίαν παρ' ήμιν.

Καὶ ἀπὸ τὴν σύγκρισιν αὐτὴν ἀποκομίζομεν τὴν ἀλγεινὴν ἐγτύπωσιν τοῦ καταντήματος καὶ τῆς κακομιερίας ποὺ μὲν κατέχει: Η Ἑλλάς ἔχει ναυπηγικὴν ιστορίαν γνωστὴν εἰς τὸν παλαιότερον. Τὸ Νεώρειον τῆς Σύρου, τὸ ἐργοστάσια Βρασιλεάδου, καὶ Τζάνης σκοτεινού διὰ τὴν ἀποτέλεσμαν μηχανούργεια διὰ τὴν ἐποχὴν των. Ἐξέθρεψαν μιὰν γεννεάν δλόσκληρον ἐπιτηδείων τεχνῶν, μηχανικῶν, ποὺ ἀπετέλεσαν τὸν πυρήνα τῆς προπολεμικῆς ἀνάπτυξεως τῆς μηχανούργιας καὶ τὴν ἀτμόρους ναυτιλίας παρ' ήμιν. Σκάφη ἐναυπηγήθησαν, μηχανανταί καὶ λέθητες κατεσκευάζοντο, ἡ μηχανούργια εἶχεν ἀναπτυχθῆ ἐπίζηλων βιθμῶν, ἔνας τεχνικὸς ὀργανισμὸς ἐπεκράτει εἰς τοὺς δύο μεγάλους ναυτικούς λιμένας τῆς Σύρου καὶ τοῦ Πειραιῶς. Καὶ οὔτερα, ἀντὶ ἡ προϊόντα ἀνάπτυξις τῆς θαλασσινῆς μας δυνάμεως νὰ ἐπιφέρῃ καὶ τὴν ἀνάλογον πρόσοδον τῆς συμφυσίας σιδηροβιομηχανίας, τὴν τεχνικώτεραν καὶ πλέον συγχρονισμένην ἀνάπτυξιν τῶν μηχανούργειων μας, τούναντίον ὁ χρόνος ἐμάρκην πλαστιν πρωτεύονταί 2 η 3 ἀτμοπλοίων, παρέμεινεν ὡς πρὸ τριακοντετίας 2 η 3 ἀτμοπλοίων, παρέμεινεν ὡς

ἀνάμνησις, οἱ πρῶτοι δημιουργοί τῆς παρῆλθον καὶ πλήρης ἐκπτωσις, ἀνεργοί καὶ ἐρήμωσις εἰναῖς: ἡ σημερινὴ θέσις μιᾶς τοσού σπουδαίας καὶ πλουτωφόρου βιομηχανίας.

Ἡ ἐργασία τῶν ἐπισκευῶν τῶν πλοίων τούλαχιστον τῶν ἐλληνικῶν, διεξέφυγε τῷ Ἐλληνικῶν χειρῶν, κατὰ 70 σο τὸ φορητὸ μηχανισμὸν ἐπισκευάζονται: εἰς ξένην ἐργοστάσια, σοδοχρὸν ποσόν Ἐλληνικοῦ χρήματος (ὑπολογίζεται εἰς 300.000 λίρας ἐτησίως) πληρώνεται εἰς τὴν ξένην. Μίας διοικητικής ἔχουσας ἐδραίως τάξης διὰ σις διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τῆς δίδουσας ἐργασίαν εἰς χιλιάδας τεχνικῶν, κατεργαζομένη τὴν τεχνικὴν κατάρτισιν τῆς χώρας μας, προτοτυπούμενη δέ, ἀν τὸ ἐργον τῆς ὑπεριγήθετο, γὰρ προσδέσιη, γὰρ μεγαλουργήσῃ ἐπ' ἀντιπλογίστην φωτείν τῆς Ἐθνικῆς ήμιν Οικονομίας, ἀγορεῖται ἐντῇ πραγματικῇ τῆς ἀποστολῇ.

Καὶ γὰρ μὲν Γιουγκοσλαβία τῷρες δημιουργεῖ. Ἡμεῖς διμοι, δέξανται τῷ Θεῷ, ἔχομεν ἐτοιμαν τὸ ἐμπυχον τούλαχιστον διλικόν.

Ἐχομεν ἐγνωσμένης πείρων ἐργοστασιάρχας, τεχνικὸν προσωπικὸν ἀριστα κατηρητισμένον. Μᾶς λείπει διμοις ἡ δργάνωσις, ἡ μελέτη τοῦ τι μπορεῖ γὰρ γίνη, ἡ Κρατικὴ μέριμνα καὶ ὑπεριγήθεσις τοῦ ἐργού τῶν συδηροβιομηχανίων μας, ἡ διοικητικὴ διευκόλυνσις τῶν προσπαθειῶν των, ἡ ἐξεύρεσις εὐθηγῶν τεχνικῶν κεφαλιών διὰ τὸ τεχνικὸν ἐξοπλισμὸν τῶν ἐργοστασίων μὲ συγχρονισμένα μέσα καὶ ἐργαλεῖα, ἡ παραχώρησις γηπέδων καὶ παραχθαλαστιών χώρων διὰ τὰς ἔγκατταστάσεις καὶ γενικῶς ἡ σαφής ἀντίληψις διτοι: ἡ σιδηροβιομηχανία δὲν είγει τι τὸ παραχμελητέον διὰ τὴν Ἑλλάδα, ἔχουσαν ἀνάγκην γὰρ ἀναπτύξῃ διὰ τὰς δυνάμεις τῆς διὰ γὰρ ζήση καὶ προσδεύσῃ, ἔχουσαν ὑποχρέωσιν ὡς Κράτος, γὰρ ὑποβοηθήσῃ καὶ γὰρ ἔθαρρον γένεται τὸ δημιουργικὸν ἐργον τῶν πολιτῶν τῆς.

Τὶ ἔκμεγε ἔξι διῶν αὐτῶν τὸ ἐπίσημον Κράτος; Τίποτε, μὰ ἀπολύτως τίποτε. Ἀγνοεῖ ἀκόμη καὶ τὴν ὑπάρξιν τοῦ καλάδου αὐτοῦ.

Ἴδου καὶ δύο ἐκ τοῦ προχείρου δείγματα τῆς ἀκηδείας αὐτῆς, ἐγκληματικῆς καθ' ἡμίς τὰ ἀναφέρομεν, ἀσχολίαστα, πρὸς ἀπόδειξιν.

Πρὸ ἐτῶν οἱ κ. κ. Ἀδελφοί Πουτοῦ, γνωστοί ἐργοστασιάρχαι τοῦ Πειραιῶς, ἡτήσαντο ἐπανειλημμένως ἀπὸ τὸ Ὑπουργεῖον τῆς Ἐθνικῆς Οικονομίας (;) τὴν παραχώρησιν καταλλήλου παραχθαλασσίου γηπέδου εἰς τὴν Θεσσαλονίκην, διὰ μίαν πλήρη ναυπηγικὴν ἐγκατάστασιν μετὰ πλωτῆς δεξικμενῆς μεγάλης χωρητικότητος, τῆς διποίας στερούμεθη ἐν Ἑλλάδι. Τὸ γήπεδον δὲν ἐδόθη, διὸτι παραχωρήθη εἰς τὴν Standart Oil Co, ξένην ἑταίρων πετρελαϊων! Τὸ δεύτερον είγει: ἀκόμη τρχηκώτερον διὰ τὴν Ἑλληνικὴν νομιμούσην.

Ίδρυεται: η Ἐλευθέρα Ζώη τοῦ Πειραιῶς, λιμένος πλέον καταστάντος διεθνοῦς, δικαιούμενος γὰρ κατέχη τεχνικῶτατα, τῶν ἐπισκευῶν ταῖς μέσα, ταχύτατα καὶ τεχνικῶτατα, τῶν ἐπισκευῶν. Ο δημιουργὸς τῆς Ἐλευθέρας ζώης κ. Σολανάκης, δε τὸ πρῶτον ἀνέπτυξε τὴν ιδέαν του, ἀπὸ τούς καὶ πλέον, προέβη εἰς τὰς τάξεινταθι: κατὰ λέξιν δηλώσατε:

«Ἄναφερα προγραμμένως διτοι: ἐγ Πειραιεῖ θὰ ἐδρυθῇ ἐμπορικὴ ζώη μὲ περιορισμένην διοικητικήν επισκευήν πλοίων. Τοῦτο είγει ἀπαρχήτητον διὰ τὴν προσέλκυσιν τῶν διερχομένων πλοίων, ἀλλὰ καὶ χρησιμώτατον διὰ τὰς μακροεπισκευάς τῶν ἐν τῷ λιμένι δρομούτων καὶ ὑπὸ φόρτωσιν ἡ ἐκφόρτωσιν διατελούντων πλοίων, διὰ τὰς προτελεσμένας στερούμεθην ἐν Ἑλλάδι. Σήμερον παρὰ τὴν σχετικὴν νέκρωσιν τῆς διοικητικής ταύτης, διερχούσιν ἐν Πειραιεῖ 20 ἐργοστάσια Μηχανούργειας ἔχει τὰ 10 ἀποκλειστικῶς ἀσχολούνται: διτοι: ἐπισκευάς ἀτμοπλοίων. Προπολεμικῶν κατεσκευάζοντο καὶ ἀτμόπλοια μικρά, ως καὶ ρυμουλκά, ἀλλὰ γὰρ ἐπὶ τὰ χείρων ἔξελιξις τῆς λειτουργίας τοῦ λιμένος ἔξηλεψε τὴν διοικητικήν ταύτην.

«Μόλις ταῦτα τὰ κυριώτερα τῶν ἐργοστασίων τούτων ἔχουσι σχετικῶς ἀξίαν λόγου κίνησιν εἰς ἐπισκευάς ἀτμοπλοίων. Οὕτω

τὸ ἑργοστάσιον Ἀδελφῶν Πουτοῦ ἔχει εἰςπράξειςέτηρίως περὶ τὰ 12 ἑκατομμύρια, τὸ τοῦ Βασιλείαδόυ περὶ τὰ 10 ἑκατομμύρια κ.τ.λ., ἀποσχολούσις: δὲ ἑκατοντάδες ἐργατῶν.

»Εἰς τὰ ἑργοστάσια ταῦτα ἔδει νὰ χορηγηθῇ κατάλληλος χώρος διὰ μικρὰς διοικητικὰς ἐγκαταστάσεις καὶ διάρχει τοιοῦτας, 1) τὸ γήπεδον Πλατεῖον σὺν καὶ παρὰ τὰς δεξιμενὰς ἐκ 1000 τετραγ. μέτρων, 2) ἕν μικρὸν τρίγωνον παρὰ τὴν μικρὰν δεξιμενὴν ἐκ 3750 τετραγ. μέτρων δύναται: δὲ γὰρ ἔξοικον μηθῆ ἡ χώρος 5—10 γλαβάδων τετραγωνικῶν μέτρων παρὰ τὸ Κατάστημα Βασιλείαδου, ὥστε γὰρ ἐγκατασταθεῖν τὰ ἑργοστάσια ταῦτα ἐν τῷ λιμένι. Σημειώτεον δτὶς: οἱ ἑργοστάσια ἀρχαὶ οὐτοὶ μοι ἐδήλωσαν δτὶς θὰ ἔξοικον μηδὲν τοῦ καὶ μὲ μόνον 1000 τετραγ. μέτρα ἐκκατος. Θὰ ἡδύνατο δὲ γὰρ χρηματοποιηταὶ φέπικοι γὰρ μετὰ τῶν πλοίων ἡ πρὸ τοῦ Βασιλείαδου προκυμία, ήτις ἔχει μῆκος περὶ τὰ 200 μέτρα πρὸ τῆς ὁποίας θὰ ἡδύνατο γὰρ μὲνων: καὶ 3—4 ἀτμόπλοια πρὸς ἐπισκευήν.«

Τὸ ἀποτέλεσμα τῶν σχεδίων αὐτῶν: Δὲν παραχωρεῖται οὕτε μέτρον κρηπιδώματος εἰς τὴν σιδηροδιοικηγίαν. Δὲν διάρχει χώρος! Αὕτη ἡ ἀντίληψις κατέχει: διλας τὰς Κρατικὰς μας διηρεύεις. Ρουτίνα, γραφειοκρατία, μικρὸν πάσης διπροτέρας πνοῆς διὰ μίαν δημιουργικὴν ἐργασίαν.

Πτείουν δμως καὶ οἱ ἀμέσως ἐνδιαφερόμενοι. Ἐπιγγελματικαὶ ἀντίτιτλοι: μεταξύ των (χαρακτηριστικὸν τῆς φυλῆς μας) καὶ Ἑλλειψις συντονισμένης ἐνεργείας, δὲν ἐπέτρεψαν εἰς αὐτοὺς γὰρ ηγεμόνες: δὲν ἐδημιούργησαν τὴν κατάλληλον ἀτμόσφαραν διὰ τὴν ἐπίλυσιν τῶν ζητημάτων των. Διότι δὲν ἀντελήσθησαν κακήμη δτὶς εἰς τὴν Ἑλλάδα τὰ δίκαια καὶ λογικὰ αἰτήματα ἐνὸς κλέδου δὲν λύνονται μόνον διὸ ὑπομημάτων, ἀλλὰ μὲ διηγενεκὴ πίεσιν τῶν ιθυνόντων καὶ τῶν πατέρων τοῦ Ἐθνους, μέχρις δτου ἀντίληφθειν οὐτοὶ, δτὶς τὰ ἀνώτερα ἀξιώματα δικρύνονται: καὶ διὸ διὸ ὑπερτέρων ὑποχρεώσεων, τὰς δόποιας δὲν δύνανται πάντοτε ἀτιμωρητεῖ γὰρ παρέρχωνται. Καὶ συζητοῦμεν καθημερινῶς περὶ ἀναπτύξεως τῆς παραγωγῆς μας!

Είναι τῇ ἀλλητείᾳ λυπηρὸν διὰ τὴν Χώραν μας, τὴν περικλεισσούσαν τόσην ζωτικότητα καὶ διώμην, νὰ μὴ δυνάμεθα εἰσέτι γὰρ δργαγώματαν συστηματικὰ καὶ μελετημένα τοὺς κλάδους: ἐκείνους τῆς Ἐθνικῆς μας Οἰκονομίας, που ἀνέξιδα καὶ χωρὶς ἐπιβρύσεις τοῦ Κρατικοῦ προϋπολογισμοῦ, δύνανται: νὰ προσχθῶσι καὶ γὰρ ἀποφέρουσιν ἀγλαούς τοὺς καρπούς τῆς δημιουργικῆς των πρωθυπουργίας!

## Η ΝΟΡΒΗΓΙΚΗ ΝΑΥΤΙΑΙΑ ΥΠΟ ΕΝΤΟΝΟΝ ΚΡΙΣΙΝ

Ο πρόεδρος τῆς «Ἐνώτεως τῶν Νορβηγῶν Ἐφοπλιστῶν» κ. Mathiesen εἰς τὸν λόγον του τὸν ἑκατοντάδες τὴν τελευταῖαν ἐφοπλιστικὴν συνέλευσιν ἀνέφερεν, δτὶς ἡ Νορβηγικὴ ναυτιλία ἐργάζεται: διὸ τὰς μακλλούς δισμενεῖς συνθήκες, ἡ δὲ παρὰ τῆς Ἀγγλικῆς κυβερνήσεως ἐγκατάλειψις τῆς χρυσῆς ιστοιμίας ἀπετέλεσεν ἔνα ἀκόμη πλῆγμα διὸ αὐτήν, ἐρχόμενον ὡς κατακλείς τῶν ἑργατῶν ἐν Νορβηγίᾳ ἀνωμαλίων, αἴτιας παρετέλησαν ἐπὶ ἔν διόπλιθον γμηνον.

Εἰς τὸ παρελθόν οἱ Νορβηγοὶ πλοιοκτήται: κατώρθωνται γὰρ ἔχουν πάντοτε ἐν κινήσει: τὰ πλοῖα των, δέστω καὶ ἀνευ ἀποδόσεως κέρδους τινός, ἐνῷ κατὰ τὸ διαρρέον ἔτος ἡ κατάστασις ἐπεδεινώθη μέχρι: τοιούτου σημείου, ὥστε σήμερον τὸ 1/4 τοῦ Νορβηγικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου εὑρίσκεται: ἐν παροπλισμῷ, δισοῦ δὲ μετὰ τῶν φακτικοῦ οἰκουμένης τὰς δέστησεν: τὰς 29 οἰς τῆς Νορβηγικῆς χωρητικότητος.

Ολοι: αἱ ἐλπίδες περὶ δελτιώσεως τῶν συνθηκῶν τῆς Ναυτιλιακῆς ἐργασίας, αἴτιας ἔξηρτηθῆσαν ἀπὸ τὸ ἐξαγωγικὸν ἐμπόριον τῆς ξυλείας, διστικὸν κλέδου ὑπερθαλασσίων μεταφορῶν διὰ τὴν Νορβηγικὴν ναυτιλίαν, ἀπεδειχθησαν τῶν προχρήστων μάταιαι: καὶ κατέρευσαν παταγωδῶς ἐντείνασαι τὴν κρίσιν τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων. Τὰ Νορβηγικὰ πλοῖα τὰ ἐργαζόμενα εἰς τὰς μεταφορὰς ξυλείας παρωπλισθησαν κατὰ τὸ

πλεῖστον, ἐνῷ πλοῖα ἀλλων χωρῶν μηδέποτε ἐγδιαφερθείτα διὰ τὰ φορτία ταῦτα, εἰσῆλθον εἰς τὸν κύκλον τῆς Νορβηγικῆς ἀρμοδιότητος, διότι οἱ ναυτιλοὶ δὲν ἐπείσθησαν ἀκόμη, δτὶς εἰναι: προτιμώτερον διὸ αὐτοὺς νὰ πληρώσουν ἔνα διψήλατον γκαλόνιον εἰς πλοῖα κατάλληλα διὰ μεταφορὰς ξυλείας καὶ μὲ πληρώματα πεπιραμένα διὰ τὸ εἰδός τοῦ έμπορου, παρὰ γὰρ προτιμοῦ: καμηλοτέρους ναύλους καὶ πλοῖα ἀκατάλληλα.

Η ἀγορὰ τῆς Βασιλικῆς παρέλυσεν ἐκ τῶν ἀθρώων πωλήσεων εἰς χαμηλὰς τιμάς, διὰ δὲ τὰς μεταφορὰς τῆς ξυλείας κατέλαβον ἐφέτος τὴν πρώτην θέσιν τὰ Δυνικὰ καὶ Σουηδικὰ φορτηγὰ σκάφη. Η νορβηγικὴ ναυτιλία ἐπηρεάσθη ἐφέτος κατὰ πολὺ καὶ ἀποτήρεπι φυλακτικότατον ἐγχωρίους ἐμπορίου, ἐπίσης ἀπελήνημηνον ἐργατικὴν ἀνωμαλίαν καὶ τέλος κατὰ ἔν συδερόν πασσοτάτῳ ἐπηρεάσθη καὶ ἀπὸ τὴν δυσπραγίαν τῶν ξένων ἀγορῶν, ίδια τῆς "Απο Ανταλής, λόγῳ τοῦ ἐμφυλίου σπαραγμοῦ τῆς Κίνας, δστις νεκρών: τὸ ἐμπόριόν της, ἐμπόριον διεκπεραϊκούμενον κατὰ μεγάλην ἀναλογίαν καὶ ἀπὸ τὴν Νορβηγικὴν ναυτιλίαν.

Μερικοὶ ἀκόμη ἀξιοσημείωτοι αἰτίαι εἰσιχύσασι τὴν κρίσιν τῶν Νορβηγῶν πλοίων ήτοι ἡ Ἐμπρεκὴ οἰκονομικὴ κρίσις, ἐσυναγωνισμὸς τῶν ἐπιχορηγημένων Ἀμερικανικῶν πλοίων, ἀτιαν ἀνέλαβον ἀπὸ τὰς Νορβηγικὰς χειρας μέρος τοῦ μεταφορικοῦ ἐμπορίου τῶν Δυτικῶν Ἰνδίων, τὸ Ρωσσικὸν ντάμπιγκ εἶπι τοῦ σίτου, ὅπερ περιέστειλε κατὰ σοβχράν κλίμακα τὰς ἐξαγωγὰς γεννημάτων ἐξ Αὐστραλίας, Ἕνωμ. Πολιτειῶν καὶ Κνυδᾶ, ἡ μείσως τῶν μεταφορῶν μεταλλευμάτων, ήτις ήτοι ἀμεσος συνέπεια τοῦ οἰκονομικοῦ χάρους, εἰς δι περιέστη ἡ Γερμανία, καθὼδις καὶ ἀλλα αἴτια δευτερευούσης σημασίας.

"Οσον ἀφορᾶ τὰ τάνκερς, αὐτὰ παρέσχον τὸ ἐπισφράγισμα τῆς κρίσεως εἰς τὴν Νορβηγικὴν ναυτιλίαν, δισοῦ μὲ τὴν ἐκπτωσιν τῆς φαλκινούσηρικῆς ἐργασίας.

Διὰ τὸ μέλλον—προσέθεσεν ὁ κ. Mathiesen—πως ἀρχ γε δύναται νὰ βασίσῃ κανεὶς τὰς καταστικότερους προβλέψεις του; Elve πρόδηλον, δτὶς ἡ παγκόσμιος χωρητικότητος τελεῖ ὑπεράνω τῶν ἀναγκῶν τοῦ διεθνοῦς ἐμπορίου. Ἐνὶς ἡ ἐμπορικὴ κίνησις ἐπινήρχετο εἰς τὴν φυσικήν της πορείαν καὶ εἰς τὰ κανονικὰ αὐτῆς ἐπιπεδού, δεσμίως ἡ σημερινὴ ὑπερεπάρκεια πλοίων θὰ ἐμπιοῦτο καὶ τὸ πασσοτάτον τῆς ἀργούσης χωρητικότητος θὰ ἀντεπροσώπευε τὸ διὸ διμαλάς πλέον συνθήκες ὑπεράχρον πλεόνασμά πλοίων. Πότε δμως τὸ διεθνὲς ἐμπόριον θὰ ἀρχίσῃ ἔξειςσεμένον ἐπὶ τὸ διελ-

· Εφημέρισθησαν ἔξι ἀλλοι εἰς διαφόρους χώρας προστατευτικοὶ περιορισμοὶ, οὕτω δὲ μεγάλα ἀποθέματα προσέρχονται προσβλέψεις του; Elve πρόδηλον, δτὶς ἡ παγκόσμιος χωρητικότητος τελεῖ ὑπεράνω τῶν ἀναγκῶν τοῦ διεθνοῦς ἐμπορίου. Ἐνὶς ἡ ἐμπορικὴ κίνησις ἐπινήρχετο εἰς τὴν φυσικήν της πορείαν καὶ εἰς τὰ κανονικὰ αὐτῆς ἐπιπεδού, δεσμίως ἡ σημερινὴ ὑπερεπάρκεια πλοίων θὰ ἐμπιοῦτο καὶ τὸ πασσοτάτον τῆς ἀργούσης χωρητικότητος θὰ ἀντεπροσώπευε τὸ διὸ διμαλάς πλέον συνθήκες ὑπεράχρον πλεόνασμά πλοίων. Πότε δμως τὸ διεθνὲς ἐμπόριον θὰ ἀρχίσῃ ἔξειςσεμένον ἐπὶ τὸ διελ-

· Καὶ στρέψων πάλιν τὸν λόγον του ἐπὶ τῆς Νορβηγικῆς ναυτιλίας δ. κ. Mathiesen—πως ἀρχ γε δύναται νὰ βασίσῃ κανεὶς τὰς καταστικότερους προβλέψεις του; Elve πρόδηλον, κατέληξε: Πάντως οἱ Νορβηγοὶ ἐφοπλισταῖς δύνανται γὰρ τὸν διεθνή παραγόντα της την πρώτην θέσιν τὰς διαδρόμους την παταγωδῶς ἐργαζόμενης σημαντικῆς ποστήτητας ἐν τῶν ἀποθήματων των, δπως ἐπρεξεν γὰρ Βρετανίας διὰ τὸ πλεονάσματα τῶν καρφίδων της, ἵνα δυνηθῇ περισσότερα πλοίαν. Πάντως οἱ δύο αἴτιαι: Χώραι προστίμησαν γὰρ καύσουσιν σημαντικῆς ποστήτητας ἐν τῶν ἀποθήματων των, δπως ἐπρεξεν γὰρ Βρετανίας διὰ τὸ πλεονάσματα τῶν καρφίδων της, ἵνα δυνηθῇ περισσότερα πλοίαν. Πάντως οἱ δύο αἴτιαι: Χώραι προστίμησαν γὰρ καύσουσιν σημαντικῆς ποστήτητας ἐν τῶν ἀποθήματων των, δπως ἐπρεξεν γὰρ Βρετανίας διὰ τὸ πλεονάσματα τῶν καρφίδων της, ἵνα δυνηθῇ περισσότερα πλοίαν. Πάντως οἱ δύο αἴτιαι: Χώραι προστίμησαν γὰρ καύσουσιν σημαντικῆς ποστήτητας ἐν τῶν ἀποθήματων των, δπως ἐπρεξεν γὰρ Βρετανίας διὰ τὸ πλεονάσματα τῶν καρφίδων της, ἵνα δυνηθῇ περισσότερα πλοίαν.

Διὰ τὰ τάνκερς ἀξίζει: γὰρ λεχθῆ, δτὶς τὸ πετρέλαιον ἀποτελεῖ τὴν καύσιμον ὑλην τοῦ μέλλοντος καὶ συνεπῶς ἀργά ἡ γρήγορος διαδημητή ἡ κατανάλωσίς του, ἀρχαὶ θὰ ἐνισχυθοῦν καὶ αἱ μεταφοραὶ του. Πάντως οἱ δύο τὰς παρούσας δυσχερεῖς συνθήκες προέκυψε μία ἐπὶ πλέον σκληρὰ ἀλήθεια. "Οτι καὶ τὸ πρόστιμον πλωτὸν ὄλικον δὲν ἡδυνήθη γὰρ ἐργασθῆ, οἱ δὲ Νορβηγοὶ πλοιοκτῆται ποτετήσης τοιούτου τὸν πρώτην διθησιμένην εὐκαιρίαν. "Πίδη δέον τὰς διαδημητής συνθήκες πελετῶντες τὰς πιθανοτήτας ἐπιτυχούσας ἐγκαταστάσεως τακτικῶν μεταφορικῶν γραμμῶν διὰ τὰ φορτηγὰ πλοῖα τοῦ γενικοῦ ἐμπορίου.

## ΤΟ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΝ ΤΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ

«Οἶος δὲ Πλοίαρχος τοῦ ἐμπορικοῦ πλοίου, τοιοῦτος κατὰ τεκμήριον καὶ ὁ Πλοιοκτῆτης τούτου καὶ αὐτὸς τὸ Κοάτιος τῶν».

Ως γνωστὸν, τὴν θέσιν τῆς γνωτικοῦ ακηγῆς πολιτικῆς ἐκάστου Κράτους συγιστοῦν κυρίως δύο τινά :  
α') ἡ μέριμνα ὑπὲρ τοῦ πλωτοῦ ὄλικοῦ.

6') ή μέριμνα ὑπέρ τοῦ γχυτακοῦ προσωπικοῦ.

<sup>3</sup>Αιμόστεροι ἀνέγονται εἰς τὴν ἀριθμούσητα το-

τῶν ἀμέσων ἐγδιαφερομέγουν εἰς ἑκάτερον. Ἐπὶ τῷ περὶ τοῦ πλωτοῦ ὄλικου μέτρων πρωτεύουσαν γνώμην ἔχουν οἱ πλοιοκτήται, οὐχὶ δὲ οἱ γαυτικοί; Ἀντιστόχως, ἐπὶ τῷ περὶ τοῦ γαυτικοῦ προσωπικοῦ πρωτεύουσαν γνώμην ἔχουν οἱ γαυτικοί, οὐχὶ δὲ οἱ πλοιοκτήται. Τὸ Κράτος, ἐν τῇ πατρικῇ του στοργῇ δύναται: θε-  
βάκιας γ' ἀκούσῃ τὰς ἑκατέρωθεν γνώμας, δὲν ὑποχρεούται ὅμως οὐδεμιόθεν.

Η δέπτη τὴν προεδρείαν τοῦ Ἀγιτιπροέδρου τῆς Κυβερνήσεως ἐπιτροπὴν ἔπι τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, ἡ ἀσχοληθεῖσα μὲ τὰ πρὸς δελτίωσιν τοῦ ἀψύχου δικαιου ἐπιβαλλόμενα μέτρα. Ἀπηρτίσθη ἔξι ἀντιπροσώπων τοῦ Κράτους καὶ τῆς Πλοιοκτησίας μόνιν, ὅπως ἀκριβῶς ἡ ἴδια ἐπιτροπὴ, προκειμένου νὰ ἥσχολειτο μὲ τὰ πρὸς δελτίωσιν τοῦ ναυτικοῦ προσωπικοῦ ἐπιβαλλόμενα μέτρα, ὅπηρτίζετο ἔξι ἀντιπροσώπων τοῦ Κράτους καὶ τοῦ Προσωπικοῦ μόνου.

Είναι διηγήθες ότι ναυτιλιακήν πολιτικήν τό Έλληνες κόντρα στον Κράτος δὲν είχε ποτέ, ούδε απετέλμησε ποτέ νὰ χαράξῃ, έως ού ή πυρούσα Κυβέρνησις, ἀνταξία ως πάντοτε τοῦ προορισμοῦ της, ἐπράγματος ποίησε τὸ τόλμημα—εἰς ἐποχὴν μάλιστα δημοσιονομικῶς στενόχωρον—καὶ ἀπέδειξε, ὅτι δταν τὸ Κράτος θέλει. δύναται νὰ συγχειτρώσῃ, συστηματοποιήσῃ καὶ κατευθύνῃ τὴν ιδιωτικὴν πρωτοβουλίαν ή δποία, ἀναπτυχθεῖσα πέραν τῶν ἐκ τῆς εἰδικωτέρας καταρτίσεώς της δυνατῶν σρίων, ηρξατο ταλαντευμένη καὶ παρυπάνουσα ἀνερματίστως, ἔχει δ' ώς ἐκ τούτου ἀνάγκην τῆς ἀμέσου κηδεμογίας καὶ ποδηγετήσεως ἐκ μέρους τῆς Πολλαὶ τείς:

Ἐχω ἰσχυρούς λόγους νὰ πιστεύω διτὶ ἡ κυβερνητικὴ μεριμνα δὲν θὰ περιορισθῇ ἐπὶ τῆς μιᾶς μόνον πλευρᾶς καὶ διτὶ συντόμως ἡ στοργὴ τῆς Πολιτείας θὰ ἔκδηλωθῇ καὶ ὑπέρ του ναυτικοῦ προσωπικοῦ, περὶ τοῦ ὄποιου ἀτελῶς, δλως ἀδικαιάστως σχεδὸν πάντοτε καὶ ἀρνητικῶς ἐγίστε ησχολήθη εἰς τὸ περιθέν τὸ Κράτος, δὲν ἀποθερρύνομαι δέ διότι δὲν ἐπραγματοποιήθη εἰσέστι ἡ ὑπεύθυνος Κυβερνητικὴ ὑπόσχεσις καθ' ἥν, θατον ἡ δράσιον. Οὐδὲ συνέλθουν οἱ ἐπαξίως δυνάμενοι γ' ἀντιπροσωπεύσουν τὸ Κράτος καὶ τὸ Ναυτικὸν ἐγκέφαλοι, οἱ ὅποιοι οὐτοφυνθοῦν ex professo ἐπὶ θεμάτων ἀπειρώς σπουδῶν ἐκείνων ἐφ' ὧν ἀπεφάνθη ἡ ἐπὶ τῆς Ναυτιλίας Ἐπιχειρήσεως σύνοδος τῆς Ἐπιτροπῆς—ὅπως είνε τὰ ζητήματα τῆς ἐκπιδεύντεως, τῆς δοκιμασίας καὶ τῆς βαθμολογίας τοῦ ἀνωτέρου ναυτικοῦ προσωπικοῦ, ζητήματα ἀδικαιώνεικήτως προέχοντα τῆς ναυπηγήσεως ὠκεανοπόρων ἐπιβατηγών, ἡ τῆς ἐπιχαρηγίας ταχιδρομικῶν γραμμῶν.

Γνωρίζομεν δτ: εις τὸ ἀπότερον παρελθόν τὰ στελέχη τοῦ Ἐ. Ναυτικοῦ ἡσαν ἀνθρώποι: τελείως ἀγράμματοι καὶ ἐπαγγελματικῶς ἀστοιχειώτοι. Κατά τὸ ἑγγύς παρελθόν, ὅπως καὶ κατά τὸ περδόν ἀτυχῶς, ἐκείνους διεδέχθησαν οἱ γῆμακοι, τύπος δηλαδὴ μελλοί ἐπικίνδυνος.

Τίπηρεξαν δεσμίως, ἐλάχιστοι τότε, περισσότεραι· οὐδὲ σήμερον ἔξαιρέσεις μαρφωμένων ἀξιωματικῶν, γυναικῶν καὶ μηχανικῶν, καθώς καὶ οἰκονομικῶν καὶ τηλεγραφητῶν. Αἱ ἔξαιρέσεις ὅμως έγινε συγκαταβούσαι τούς κακόντας.

Οι «παροικούντες» έννια ιερουσαλήμ» γνωρίζουν ότι: υπάρχουν και σήμερον έτι έλληνικά πλοιά, δηλαδή, σύτε άστηματα, κυ-  
βερνώμενα παρ' άνθρωπων οιτίνες μόνον ώς ναύκληροι. Ήταν ήτοι  
Ιωας δυνατόν για έβαθμοις γούντο εις οιονδήποτε πρωγγιμένου  
Ναυτικόν. Γνωρίζουν έπισης ότι: υπάρχουν έπι τέλος έλληνικά πλοία  
άνθρωποι διλωτές αναξίως φέροντες τόν βαθμόν τους άξιοις πατικός.

ΣΕΙΡΑ ΑΡΘΡΩΝ ΤΟΥ Κ. ΦΑΦΟΥΤΑΚΗ

Γνωρίζουν τέλος δι: οπάρχουν ἐλληγικὰ πλοῖα πολλὰ τὰ διποῖα, ἐκ τῆς παρουσίας τοιούτων κατωτεροτήτων τηροῦνται: εἰς κατάταξιν γενικῆς παραλυσίας, η ἔχουν μεταβληθεὶς εἰς ἀντράκατον ουκέτι των ἐπιγειούσεων.....

Απωχῶν δὲν γνωρίζουν πάντα ταῦτα καὶ οἱ «ἐκτός τοῦ τειχῶν» οἱ ἀσφαλισταῖ, οἱ φορτωταῖ, οἱ πράκτορες, οἱ μετὰ τῆς Εὐρώπης λιγίας ἐν γένει συγκαλλιτεύμενοι, ή μιδέποι η ξένοι.

Εἰς δόλους σχέδιν τούς ἐμπορικούς λιμένας ή ἐλληνική σημαία ὑφίσταται ταπεινώσεις ἐκ τῆς ἐμφανύσεως — εἰς τὴν διοικησιν πλοίων μάλιστα — τοιούτων κτόμων, ἐνῷ ἐξ ἄλλου ή πλοϊκήσις ὑφίσταται καταχρειστική ήθος κούνιασθαι καὶ διεκτίγματα.

### The novelist:

<sup>1</sup> Αυτή ὡμής ἀπαντήσεως, δις δοθῆ ὁ λόγος εἰς τὰ προγραμματικὰ διδούμενα, ἐκ τῶν ἑπτά προέλθη αὕτη καὶ παρατείνεται.

«The biggest fool of the family goes to sea» έλεγον άλλοι τε, πολὺ όρθιοι εἰς ἄγγιλοι. Ήπειρό μην κατά κανόνα πάντοτε, δι μελλον ἀνεπίδεκτος σχολικῆς παιδεύσεως, ὁ πλέον ἀτίθιξτος η θρεπούς καποτε δὲ καὶ ὁ ἀπτυχών ὡς θρηψής παντοπολέους η καρφφενείου «ἐπίγγαινε εἰς τὴν Αἴλασσαν» κατήντη δηλαδή γνωτικός, χωρὶς γά το δέλη η γὰ τὸ συγκαίσθαντα: συγήθως είτε διέτο πατήρ η ὁ θεῖος η συμπατριώτης του είχε κάποιο πλεύσμενον ἐπὶ τοῦ δόποιου τὸ ἀπωλολῶς πρόσθατον ήδύνατο γὰ ἔκατσφαλ· ση κακοίαν συντήρησιν καὶ τις αἵδε—κάποιο..... μέλλον. Ἐκεῖ εἰς τὰ διαμερίσματα τοῦ κατωτέρου πληρώματος, εἰς τὸ πρόστεγον—τὸ δόποιον βεβαίως δὲν είνε Ναυτικὴ Σχολή, οὔτε Faculté de Sciences Morales etc.—ο νεοζώτιστος διήγησε τὴν ακατικὴν «τετραετὴ θιλάσσον ὑπηρεσίαν», ἀπεφοίτα δὲ σχεδὴν πάντοτε «κυλός ναύτης». Άλλ᾽ ἀπτυχῶς μόνον ναύτης. Οἱ ἐπὶ τῆς γεφύρως «ἰδίκοι του», κατά κανόνα τῆς ιδίας καὶ οὐτοι προελεύσεως καῦται καὶ μόνον, τίποτε πλέον τῶν πρωρατικῶν ἔργων, τῆς χονδροειδοῦς μηχανόρχες καὶ τῆς «κοτουροῦ» πλωτακῆς γνωρίζοντες, οὐδὲν συγκρητημένον ἐπαγγελματικὸν θέμα ησαν εἰς θέσιν γὰ μετεκδώσουν εἰς τὸν γεήλυδρο, ἐνῷ ἀντίθέτως η παρουσίᾳ των καὶ τρόποι των πάντων ἀλλο η τὴν συγκαίσθησιν καθηκόντων καὶ ἀπόκτησιν διοικητικῶν προσόντων γιγγυσμόντο. Γενικώτερον, τὸ πειριβάλλον τοῦ κακοδιοικουμένου καὶ ἀνοργανώτου πλοίου ἐπέδρα, ἀγρηγτικῶς πάντοτε, ἐπὶ τῶν περὶ πλοίων, Ναυτικοῦ καὶ ιεραρχίκα ἀσπυρικίσταντον ἀντιλάπθεων τοῦ παχυτευσιέντος γνωτίλου(:)

Ἐπηκολούθει: γή στρατιωτική θητεία εἰς τὸ II. Νωτικόν καὶ τρόπον ἡ μετά τὸ πέρας τῆς, ὁ ὀνειρευόμενος ἔσυτὸν ἴκανὸν καὶ αἱρέσθιον νὰ κυβερνήσῃ ὅλους μαζὶ τοὺς ὑπερωκεανίους κο-  
λοσσούς; (διατί σχι: ἀφοῦ καὶ ὁ πάλαι: κυβερνήτης του ἦτο «γέννη-  
μα—Θρέψιμη» τοῦ προστέγου καὶ «γαύτης μιὰ φορά!»), προγ-  
οιμάζετο δι' ἔξετάσεις.

Ο πόθες τῆς θεωρητικῆς καταρτίσεως, τῆς ἐπιστημονικῆς οὐγλαδή μορφώσεως ἡ ὄποια θὰ ἡτο δυνατόν γὰ μεταβάλλε τὸν αἰμόρφωτον γαύτην εἰς ναυτίλον ἀξιωματικὸν, καὶ ἂν ἀκόμη ποτῆρος μέσα του, ἡτοι ὅμις ἀπρόχυματοπόιητος. Ἐλειπον τὰ διασικά σχολιά προσόντα, τὸ δημοτικὸν ἡ ἑλληνικὸν σχολεῖον θασαν ἀπολύτως ἀνεπαρκή διὰ τὸν ἀνθρωπὸν δ ὄποιος δὲν ἔχει, ἡ καὶ δὲν ἔθελε, νὰ διατίθεται ἀλλα 3 ή 4 ἔτη πρὸς θεωρητικὴν πρώτων καὶ πρωτείην υπέρεργον γαύτην ἐκπαίδευσιν, συστηματικὴν καὶ μεθοδικήν.

Ναυτική Σχολή (δέν έγνωσ τάς ἀστείας ἀποπείρας «ναυτικῶν» εγκολόν) δέν υπῆρχον εἰς τὸν τόπον μας. Ἐξ ἀλλου τὸ δεδομένον τῆς προελεύσεως τῶν διαθυμοφόρων τοῦ Ναυτικοῦ «πρώφρατεν» καὶ ντεῦθεν ἡ ἀρνητικής ἀρχῆς καθ' ἥν, διὰ νὰ γίνη τις ἀξιωματικὲς σήμερον καὶ πλοίαρχος αὔριον ὄφείλει: νὰ σπουδάσῃ, νὰ μελετήσῃ, νὰ κοπιάσῃ, ἀλλως δὲν σπουδής, μελετῶν καὶ κόπων δένον ναύτης ἢ τὸ πολὺ ναύληρος δύναται: νὰ ἔχῃ τὴν ἀξιωσύνην γίνη, πρές δὲ καὶ τὸ γεγονός δι: δασοδήποτε καὶ δὲν είναι τις ορφωμένος καὶ ἐνάρετος δέν δύναται: νὰ ἔξευρῃ ἐργασίαν εὐκόλων, δισον ἀπεναντίας εὐκολώτατα δύναται: νὰ προσδηγθῇ καὶ ὁ ἀλλον ἀμόρφωτος ἢ ἐντελῶς ἀστοχείωτος συγγενής ἢ συμπαριώτης πλοιοκτήτου τιγδεῖ(δύμοιον του φυσικά),ἀπέτρεπον τὸν διπο-

ψήφιον ἀπό παντὸς ἐπαγγελματικοῦ ἡγέτου ἢ ἀμύλλης καὶ ἔπειθον αὐτὸν ὅτι εἰς τὴν θέσιν τῆς προσωπικῆς ἀξίας καὶ τῆς professional pride ὑπῆρχε μόνον ἡ χυδαία συγαλλαγή.

Αὐτὸς ἡτοῦ ἀλλώς τε καὶ δικαιοδίκης λόγος τοῦ προορισμοῦ του. Ἐμπορικὸν Ναυτικὸν δι' αὐτὸν δὲν ὑπῆρχε, τὸ δὲ ἀπαντον τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας περιωρίζετο μεταξὺ τῶν πλεούμενων τῆς γῆς οὐδὲν ἡ γησίδος του, ἐπὶ τῶν διποίων καὶ μόνον θὰ εἴχε θέσιν ἀφοῦ φυσικὰ ἔξω τούτων <sup>θ'</sup> ἀπόγονοντα προσόντα πρὸς ἔξεντες εἰργασίας, τῶν διποίων διμώς ἐστερείτο.

Οὕτως εἰς τὴν ἡλικίαν τῶν 21 ἢ 22 ἐτῶν ὁ ὑποψήφιος διεπίστωνεν διτὸς ἡτοῦ ἀδύνατον ν' ἀποκτήσῃ ἐπαγγελματικὴν ἰκανότητα ἰσχύουσαν δι' δλόκηρον τὸ Ἐλληνικὸν Ναυτικὸν, ἀλλ' διτὸς μοιράκι συνάρσεις ἥδυνατο νὰ ἐνθυλακώσῃ τὸ περιπόθητὸν διπλωμα ἔστω καὶ ἄν ἡ ἐπαγγελματικὴ του κατάρτισις (:) θὰ εἴχε πέρασιν —ἀντιστάσεως μὴ οὔσης—εἰς τὸ ναυτικὸν (:) ἢ μᾶλλον εἰς τὴν πλοιοκτησίαν τῆς ἰδιαιτέρας του πατρίδος μόνον.

"Ωφειλεν διμώς νὰ ὑπελθῇ διπωσιδήποτε εἰς τὰς σχετικὰς ἔξετάσεις (χλιαράς ἢ ἀστείας, ἀδιάφορον) καὶ εἰς τὸ σημεῖον τοῦτο ἀπηρθύνετο πάντοτε πρὸς τὸν ἀπαραιτητὸν καὶ αὐτοχειροτόνητον «ναυτοδιδάσκαλον», τὸν ἀναλώμασι τοιούτων «μαθητῶν» ἔδοντα τὸ «αὐτοδημιούργητον τοῦ Ἐλληνος ναυτικοῦ» καὶ διποίος, ἐπειγόμενος συνήθως νὰ ἐνθυλακώσῃ τὸ τίμημα τῶν ποικιλλῶν—παρεκτὸς τῆς «διδασκαλίας»—ἐκδυσιλεύσεών του, ἔσπειδεν ἐντὸς μερικῶν ἔδομαράδων νὰ συγνθίσῃ τὴν ὑποψήφιον εἰς τὴν μηχανικὴν χρῆσιν τῶν ἀμαρτωλῶν ἐντύπων τυφλοσυρτῶν τοῦ μακαρίτου Τσουκαλᾶ καὶ Marteli καὶ εἰς τὴν παπαγαλλιστικὴν ἀπαγγελίαν πέντε ἢ ἔξι ἀριστῶν ἐκ τῆς Ναυτιλίας ἢ τῆς Κοσμογραφίας, μεθ' δὲ ὁ «εὐσυνείδητος» ναυτοδιδάσκαλος, ἐκ παραλλήλου πρὸς τὸν βουλευτήν, τὸν ἐνδιαφερόμενον πλοιοκοτήτην, ἢ τὸν ἀνεπίσημον «ναυτιλιακὸν ἀπίτροπον» τῆς ἰδιαιτέρας «ἐπικρατείας» τοῦ ὑποψήφιου, ἀπεδύσοντα εἰς τὸν σπαχίων κοπιώδη ἀγῶνα τῶν πλαγίων μέσων καὶ ἐνεργειῶν.

«Ἐμελεῖτο» ἔν τῶν μελῶν τῆς ἔξεταστικῆς ἀπιτροπῆς περὶ τῶν «σκληρῶν οἰκογενειακῶν ὑποχρεώσεων» τοῦ «πτωχοῦ διοπαλιστοῦ», ἐπληροφορεῖτο, διτὸς μόνον νὰ διποτεταγμένος ἀξιωματικὸς θὰ προσελαμβάνετο οὗτος, εἰτε διτὸς διπλωματικὸς ἔξι αἰτίας τῆς δλίγον ἀνω 60 κάρων καταμετρήσεως τοῦ ἴστιοφόρου του καὶ ἀλλα τοιαῦτα κουτοπόνηρα προσχήματα, ἐπὶ τέλους δὲ «ἄφρος δὲν ἔχαλκους δι κόδιος ἔως τώρα» ἢ διτὸς «ἄλλοτε δὲν εἰχαὶς καλλιτέρους» ἐπετυγχάνετο νὰ στερεότυπος καὶ γελοῖαι καταστάσα πλέον «ἐπιεικεῖα» τῆς ἀπιτροπῆς καὶ διποψήφιος ἀπέκτη τὸ περιμάχητον «διπλωμα», εἰς χλεύην καὶ δινείδος ἔνδος ἐλοκάληρου Κράτους καὶ ἔνδος διοκλήρου Ναυτικοῦ.

Η ἰδία ταχτικὴ, ἀν μὴ χείρων ἔτι, ἐπεκράτησε καὶ ὡς πρὸς τὰ στελέχη τοῦ μηχανικοῦ καλέσου, τόσον εἰς τὸ ἔγγυς παρελθόν διτὸς ἔθικηιογοῦντο ἀθέρως οἱ ἀπόφοιτοι τῆς «μεγάλης σχολῆς τῶν λεβήτων», δοσον καλεῖται τὸ ἀπώτερον παρελθόν διτὸς ἡ γνωστὴ διομηχανία τῶν πλαστῶν συγχρόνων αὐτοτικῶν διπλωμάτων ἀπεκλύθη παταγωδῶς καὶ εἰς δάρος μάλιστα τοῦ τότε πρωθυπουργοῦ καὶ Γ. Θεοτόκη, διποίος ἀμφέδαλλεν ἀντιτείνον εἰς τὴν εἰλικρινὴ ἐπιχειρηματολογίαν τῶν γένων τότε καὶ μερφωμένων μηχανικῶν ἀξιωματικῶν, τῶν ἀγωγοῦσθέντων πρὸς ἐκκαθάρισιν τοῦ καλέσου των ἀπὸ τῶν ἀνικάνων παροχείων, ἔως διτοῦ τῇ φροντίδι των ..... ἔλαβεν ὁ ἰδιος ταχυδρομικῶς ἐτεργέστης, «Διπλωματικοῦ ἀτάξεως, ἀπονεμηθὲν πρὸς τὸν εὐδοκιμήσαντα κατὰ τὰς σχετικὰς ἔξετάσεις μηχανικοῦ δι' τάξεως Γεώργιου Ν. Θεοτόκηγ»!

«Ἐπταὶσε λοιπὸν τὸ Κράτος, ἀλλ' ἐπταὶσαν ἔξι ίσου καὶ οἱ ἰδίοι ναυτικοὶ καὶ οἱ πλοιοκοτήται.

#### Ν. ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΙΣ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΛΩΝ ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΩΝ

Ο «περὶ Ναυτικῶν Σχολῶν» νόμος ΑΛΘ' τοῦ 1882 καὶ τὰ εἰς ἔκτελεσιν τούτου Διατάγματα τῆς 19 Αὐγ. καὶ 31 Δεκ. τοῦ ἰδίου ἔτους οὐδέποτε ἐπραγματοποίηθησαν.

Ἀντιθέτως ἔξεδόθησαν κατὰ περίόδους (1850—1929) διάφορα «περὶ ἔξετάσεων» Διατάγματα, τὰ διποία ἀπέβηλεπον εἰς τὴν καὶ οἰονδήποτε ἐμβλωματικὸν τρόπον «παραγωγὴν» ἡμιμαθῶν, ἀφοῦ τὰ μὲν σχολικὰ (οχικά) προσόντα ήσαν ἀκαθόριστα, ἡ σύνθεσις δὲ τῶν ἔξεταστικῶν ἀπιτροπῶν ἀτελῆς καὶ ἡ δοκιμασία ἐπομένως ἀτελεστέρα, ἵνα μὴ εἰπω γελοῖας ἡ ἀνειλικρινής.

Ἐν τῷ μεταξὺ τὸ 1907, δὲ ἐφοπλιστὴς Όθων Σταθάτος ἔδρυσεν ἐν Ιθάκῃ τὴν διμόνυμόν του Ἐμπορικὴν καὶ Ναυτιλιακὴν σχολήν.

Η σχολὴ αὕτη, λειτουργήσασα ἐπὶ ἔξαετίαν περίπου, ἀπέδωκε μὲν ὅπωσδήποτε καλῶς ὡς ἐμπορικὴ (μηδὲν ὑπάρχοντος ἐκεὶ Γυμνασίου), ἀπέτυχεν δημός, παταγωδῶς μάλιστα, ὡς γαυτική.

Ο λόγος τῆς τοιαύτης ἀποτυχίας ἦτο τετραπλοῦς. Πρῶτον διότι Ναυτικὴ Σχολὴ δὲν δύναται νὰ συνυπάρχῃ μετ' ἐμπορικῆς ἢ ἀλλῆς οἰαδήποτε, διότι τὴν αὐτὴν στέγην. Ή Ν. Σχολὴ, μαθητὰς—ἀξιωματικοὺς τοῦ 'Ε. Ναυτικοῦ ἐκτρέφουσα κεφαλικῶδες δρους πρέπει νὰ πληρηγίη, τὴν πειθαρχίαν συγκρότησιν αὐτῶν καὶ τὴν εἰδικήν ναυτικὴν ἐκπαίδευσιν, κυριώτατα δὲ τὴν διάπλασιν χαρακτήρων ἀνταξίων τῷ ναυτικῷ παραδόσεων, ἀνθρώπων τούτους προσόντων νὰ διοικήσουν ἀνθρώπους καὶ πλοία εἰς τὴν θάλασσαν καὶ νὰ ἔχουν περιττούς τέσσαν τὴν ναυτιλίαν ἐπιχειρήσιν δύον καὶ τὸ "Εθνος, ζένων δὲ ἀπολύτως καὶ ἀφισταμένων τῶν διαφόρων ἐμπόρων, ὑπαλλήλων ἢ ἐπιχειρηματιῶν, ἐν τῇ καταρτίσει τῶν.

Δεύτερον, διότι κατὰ τρόπον τούλαχιστον κωμικῶν, αἱ ἔξι ἀδραι τῶν ναυτικῶν ἐπιστημονικῶν μαθημάτων (Ναυτιλίας καὶ Κοσμογραφίας, Ναυτικῶν ὑπολογισμῶν, Ναυτικοῦ Δικαίου, Κυβερνητικῆς καὶ Μετεωρολογίας, Ναυτικῆς Ιστορίας καὶ Γεωγραφίας, πρὸς δὲ καὶ τὴν Ἀγγλικῆς γλώσσης κατὰ τὴν μεγίστην δυνατήν ἔξικονδημάσιν τῶν), ἵσσαν συγκεντρωμέναι εἰς.....δύο μόνον πρόσωπα, οἰκονομίας χάριν φαίνεται, ὃσει ἐπρόκειτο περὶ ἐκπαίδευσεως ναυτοταξίδων ἢ πτυχιούχων ἀρμενιστῶν!

Τρίτον διότι διόπλειστοις τοπικοὶς κατὰ τὴν έφερεν ἡ σχολὴ αὕτη διὰ τῆς κατ' ἀπόλυτον προτίμησιν καὶ ἀσχέτως προσόντων εἰσαγωγῆς συμπατριωτῶν τοῦ ἰδρυτοῦ της, πᾶν ἀλλοῦ ἢ τὴν κατάρτισιν ἐλλήνων ναυτικῶν δοκίμων ὑπῆρχετο, ἀπετέλει δὲ ἐκδήλων κίνδυνον ἐπιδειγμάσιων τῆς τοπικοὶς διατάξεως ἐν τῷ Ναυτικῷ καὶ διαιωνίσεως τοῦ στίγματος διπερ προσθάλλει τὴν ἐλληνικότητα τούτου καὶ καθιστᾷ ἀδύνατον τὴν ἔθνικήν του ἐνότητα.

Τέταρτον, διότι ἡ παρὰ πάτερν λογικὴν παραμονὴ τοῦ ἰδρυτοῦ ὡς ἐκ τῶν παρασκηνίων διευθύνοντος διότις πάλαι ποτὲ διελιπόπλου ἐν ἀρχῇ καὶ διὰ τοῦ Σηετοῦς ἀνεψιοῦ τοῦ δραδύτερον, Ἐλεύθερων μάλιστα μάρφοτέρων καὶ ἡ οὐσιαστικὴ ἐπιμέδοσις τοῦ ἰδρυτοῦ εἰς τὰ τῆς διοικήσεως καὶ τὴς ἐκπαίδευσεως τῶν μαθητῶν, τῆς κατὰ δούλησιν προαγωγῆς ἢ ἀπορρίψεων τῶν, ἐξέτρεψαν τὴν «σχολὴν» ταύτην διετοίκον προσφέρειν τὴν ικανότηταν της.

Δέκατη ἔτη μετὰ τοῦτο, ἢ ἐπὶ τῆς διαχειρίσεως τοῦ κληροδοτήσατος τοῦ ἔθνους εὐεργέτου Παναγῆ Βαλλιάνου ἐπιτροπὴ προηλθεν εἰς τὴν ἀπόφασιν τοῦ ιδρύτεως Ν. Σχολῆς ἐν Κεφαλληνίᾳ. Μολονότιδε οὐδεὶς φύγει δύναται νὲ ἀπόσθητη εἰς τὰς αγκάθις προβίσεις τῆς, ἢ ἐπιτροπὴ ἐκείνη ἡχθῇ ἀτυχῶς, (εἰς ἀνευθύνων ἔξωθεν ἐπινεύσεων), εἰς τὴν ἀπόφασιν τῆς συστάσεως «γνωτικοῦ τμῆματος» ἀπόλως παρὰ τὴν ὑφίσταμένη Ἐμπορικὴ Σχολὴ, κατὰ παράκτοιν δηλονότι τῶν θεμελιώδων καὶ ἀπαραίτητων δρῶν, (οὓς ἐμηγμόνευσαν ἀνωτέρων ὡς πρὸς τὴν προγραμμάτην σχολῆν), ἐξ τῆς τοῦ «γνωτικοῦ τμῆματος» τοῦτο ἔξέπνευσεν ἀρτιγέννητον τῷ 1923.

Κατὰ τὸ ἰδίον δημός καὶ διὰ πρώτην φορὰν ἔως τότε, ἐσημειώθη ἐν Πειραιεῖ συγκεκριμένη τις προσπάθεια συστηματικῆς εἰς δυνατότηταν καὶ μεθοδικῆς ἐκπαίδευσεως, διὰ τῆς ἰδρύσεως τῆς πρώτης Ἀνεγνωρισμένης ὑπὸ τοῦ Κράτους Ναυτικῆς Σχολῆς.

Η Σχολὴ αὕτη—εἰς τὴν διποίαν εἰχον τὴν τιμὴν νὰ διδάξω Ναυτικὸν Δίκαιον καὶ Κυβερνητικὴν κατὰ τὸ πρῶτον ἔτος τῆς συστάσεως τῆς—δὲν ἔστη ἀτυχῶς δυνατῶν νὰ πραγματοποιήσῃ πλήρως τὸ σκοπὸν διὸ δύναται συγένετη περιορίσασα τὴν ἐκπαίδευσιν εἰς καθηρώς Φροντιστηριακήν, εἰς σύντομον τούτεστι προγράμματιν τῶς διποψήφιων πλοιάρχων, μολονότι καὶ τὰ ὀλικὰ μέσα (συντρεχούσης τῆς κρατικῆς ἐπιχορηγήσεως) ἵσσαν ἐπικρατῇ, ἀλλὰ καὶ οἱ ἐν αὐτῇ καθηγηταὶ ἵσσαν ἐκ τῶν ἀρίστων (\*).

Η ἀκούσια αὕτη περικοπὴ τῆς ἐκπαίδευσεως ἐν τῇ «Τριαγγίᾳ» ὀφείλετο εἰς πλείστους ἀνυπέρβλητα αἰτία. Η κατάταξις μαθητῶν διαφόρου σχολικῆς καταχρήσεως, ἐπομένως δὲ καὶ διαγονητικοῦ ἀπιπέδου, η ἐκτὸς τῆς σχολῆς δικαιονή των, η προκεχωρημένη πως ἡλικία των, η σπουδὴ των πρὸς ἀπόκτησιν τοῦ πε-

(\*) Πλοιάρχος Γ. Κλαυδιάτος, Αντιπλοιάρχος Θ. Φάρες, Δ. Ραζητσίας, Δ. Μπεράτης, Επιλιμνούχης Κ. Λαμπρίδης, Επιμηχανικός Γ. Κοντός, Μαθηματικός Γ. Λεκός.

(\*) Πλοιάρχος Γ. Κλαυδιάτος, Αντιπλοιάρχος Θ. Φάρες, Δ. Ραζητσίας, Δ. Μπεράτης, Επιλιμνούχης Κ. Λαμπρίδης, Επιμηχανικός Γ. Κοντός, Μαθηματικός Γ. Λεκός.

ΑΠΟ ΤΑΣ ΜΕΓΑΛΑΣ ΜΗΧΑΝΙΚΑΣ ΠΡΟΟΔΟΥΣ

# ΟΙ ΝΕΟΙ ΑΤΜΟΠΑΡΑΓΩΓΟΙ ΛΕΒΗΤΕΣ

ΕΝΑ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝ ΑΡΘΡΟΝ ΤΟΥ «SHIPBUILDER»

Δηιοσιεύμεν κατωτέρω ένδιαιφέρον αρθρον τού γνωστού 'Αγγλικού περιοδικού "Shipbuilder" έπι τών τελευταίων προόδων, ας έπειτα όντος οί 'Αγγλοι ιδία μηχανικοί, διά τών νέων λεβήτων καὶ τῆς ἀποδόσεως δι' αὐτῶν ὑψηλῶν πλεσεων εἰς τὴν ἀτμοποίησιν, ἐπιτυγχανούμενης οὕτω ού μόνον μεγίστης οίκονομίας κανονίους ὑλης, ἀλλὰ καὶ σημαντικού περιορισμού τού ἀναγκαιούντος διά τὸ λεβητοστάσιον χώρου ἐν τοῖς πλοίοις.

Διά τὸ εὐρὺν Ἑλληνικὸν ναυτικὸν κοινὸν τὰ ἐπιτευχθέντα ἀποτέλεσματα δὲν είνε γνωστά ἐν ταῖς λεπτομερείαις των. Αποτελούντα τὸ προϊόν πολυετῶν μελετῶν καὶ ἀτρήτων κόπων τῶν "Αγγλων κατασκευαστῶν, ἀγνωστούντων μὲ διττὴν ἀποστολὴν. Νὰ ἐπιτύχωσι πρῶτον τὴν συντήρησιν πολυαριθμῶν κολοσσαίων βιομηχανιῶν ἐγκαταστάσεων ἀσχολούμενών εἰδικῶς εἰς τὴν κατασκευὴν λεβήτων καὶ ἀτμομηχανῶν καὶ αἰτινες ἡπειρούντο νὰ ἔκλειψωσι δίγονοι καὶ δίγονοι, ἐκ τῆς ἐπικοττήσεως τῆς μηχανῆς Diesel καὶ δεύτερον νὰ διαφυλάξωσι ίην ὅπωιδητο εἰς ἑπτὸν οἰκονομικῶν βάσεων, χρησιμοποίησιν ὡς κανονίους ὑλης τοῦ κατ' ἔξοχὴν 'Αγγλικού προϊόντος, τοῦ γιανθρακοῦ, διστις τελευταίως καθημερινῶς ἀκτοπλεύσεται ἀπὸ τὸ πετρέλαιον.

Αἱ λεπτομέρειαι τῶν ἀναπτυσσομένων κατωτέρω προόδων ἐν τῷ κλάδῳ τῆς λεβητοποίησις ἀποδεικνύουσιν, ὅτι οἱ "Αγγλοι κατασκευασταὶ ἐπέιταν σημαντικῶτατα ἀποτέλεσματα ἀδραιούντα τὴν ἀτμομηχανὴν ἔναντι τῆς μηχανῆς Ντηζελ. Τὸ ἄρθρον τοῦτο, προερχόμενον ἐκ συντάξεως τοῦ "Shipbuilder" ἔχει οὕτω:

Δὲν παρῆλθεν ἀκόμη πολὺς χρόνος ἀπὸ τῆς ἐπιχήσης, καθ' ἥν ἡ κατασκευὴ διμοιστύπων λεβήτων καὶ μηχανῶν προοριζομένων διὰ φορτηγὰ ἀτμόπλοια προεκάλει δυσμενὴ τὴν τεχνικὴν κριτικὴν, ἐν συγκρίσει πρὸς τὰ ἀντίστοιχα ἀποτελέσματα, ἀτινα ἀπέδιδον αἱ ἰδίου τύπου χερσαῖς ἀτμοδυναμικαὶ ἐγκαταστάσεις. Ἀγανφιέλως δὲ πρὸ εἰκοσαετίας Σκωτικὸς λέβητος, διτις κατηγόλισκε γιανθρακοῦ, ἔθεωρετο ὡς ἔνας μειονεκτικὸς παραγωγὸς ἀτμοῦ, ἔναντι τῶν χερσαίων ἐφερμογῶν τῆς λόιας περιόδου. Πάσα πέπικρισις κατὰ τῶν παλαιῶν διμοιστύπων ἐγκαταστάσεων ἐπὶ τοῦ πλοίου, ὑπῆρξε δικαία καὶ οὐδόλως ἐμειούστο ἀπὸ τοὺς εὐνοικωτέρους δρους, ὑφ' οὓς εἰργάζοντο αἱ χερσαῖς ἐγκαταστάσεις, αἰτινες ἐχρησιμοποίουσιν συγήθως ώρισμένον εἰδος καὶ κατηγορίαν γιανθρακοῦ, τὸ δὲ ἐργαζόμενον εἰς τὰ λεβητοστάσια προσωπικὸν ἦτο μᾶλλον ἐπιτήδειον καὶ δὲν ὑπέκειτο εἰς τὰς ἐνοχλήσεις τῆς ναυτικῆς.

Συστηματικὴ καὶ τακτικωτάτη ἦτο ἡ ἐπιθεώρησις τοῦ λέβητος, δὲ δὲ καθηρισμὸς αὐτοῦ, τῇ διοηθεῖᾳ καὶ τῶν διαφόρων ἐγδεικτικῶν μηχανημάτων, καθὼς καὶ ἡ κανονικὴ λειτουργία τῶν χερσαίων λεβητοστάσιων, ἐστηρίζετο μᾶλλον ἐπὶ ἐπιστημονικῶν δεδομένων. Τούναντίον δὲν ἦτο ἀσύνηθες πρᾶγμα εἰς πολλὰ ἀτμόπλοια τῆς ἐποχῆς ἐκείνης νὰ διλέπῃ κανεὶς τὴν εὐθύνην τῆς συντηρήσεως καὶ τοῦ καθαρισμοῦ τῶν λεβήτων ἀφειμένην εἰς ἔνα ἐκ τῶν κατωτέρων μηχανικῶν, ὡς ἔνα ἦτο ὑπηρεσία παρεμπιπτόντως λεπτομερειακὴ καὶ δευτερεύουσα.

Σήμερον δῆμος αἱ παλαιαὶ συγθῆκαι μετεβλήθησαν. Η πρόκλησις τῆς μηχανῆς Ντηζελ καὶ δὲ φόρος τῆς ἀκτοπλεύσεως τοῦ ἀτμοῦ ἀφ' ἑτέρου, ὑπῆρξεν αἱ κυριώτεροι συντελεσταὶ, οἵτινες ἐκέντρισαν τὴν φιλοτιμίαν τῶν ἀτμομηχανικῶν εἰς τὰς προσποθείας των διὰ τὸ προορισμὸν τοῦ ὑπάρχοντος χάσματος μεταξὺ τῆς ἀποδόσεως χερσαίας καὶ γαυτικῆς διμοιστύπου ἐγκαταστάσεως. Αἱ προσπάθειαι αὐταὶ, αἰτινες κατ' ἀρχὰς ἐστράφησαν ἐξ διολκήρου πρὸς τὴν τελειοποίησιν τῶν ἀτμομηχανῶν μόνον, διδηγήθησαν τελευταίως μετ' ἀρκετῆς ἐπιτυχίας πρὸς τὸν περιορισμὸν πάσης πηγῆς δυναμένης νὰ προξενήσῃ ἀπώλειαν θερμότητος: ἵτε εἰς αὐτοὺς τοὺς λέβητας εἴτε εἰς τὰ ἐξαρτήματα αὐτῶν.

Ἐκείνοι ὅπερ προηγουμένων ὑπῆρξεν διμοιστόρφων χαρακτηριστικόν, δηλαδὴ αἱ 180 λίθραι κατὰ τετραγωνικὴν ἵντσαν ἐργαζόμενης πλεσεως μετὰ ὑγροποιημένου ἀτμοῦ καὶ μὲ ἐλαχίστης ἀποπείρας δειτιώσεως διὰ τὰς ἀπωλεῖας τοῦ ἀτμοῦ ἐκ τῶν διαφεύγοντων ἀερίων, εἰγαὶ τόρα σπάνιον φυγόμενον. Οἱ ἀπερθερματῆρες, ἀπλοῦς ἢ πολλαπλοῦ πολυπνεύστου τύπου, τοποθετοῦνται σήμερον ἐν συγδυασμῷ τεχνητοῦ ἢ προκαλουμένου ἐλκυσμοῦ ἢ καὶ τῶν δύο διμοῦ, δὲ ἀναφλεγόμενος ἀλλὰ διὰ τῆς θερμότητος τῶν

ἀερίων τῆς ἐξαγωγῆς δύναται νὰ κοξήσῃ τὴν θερμοκρατίαν μέχρι 300 ἢ 400 ἑκατόμων Φαρενάϊτ. Εἰς συγχρόνους ἐγκαταστάσεις εἰναι: συγήθης ἡ τροφοδότητος διὰ προθερμανομένου ὅδατος θερμοκρατίας 300 ἑκατόμων Φαρενάϊτ διὰ τῆς χρησιμοποίησεως τῶν ἀερίων τῆς καπνοδόχου, τῆς ἐξατμίσεως ἡ καὶ διὰ κυρίως ἀτμοῦ.

Ἔσως τίποτε δὲν δύναται νὰ προσδιορίσῃ τὸν δικαίων τῆς ἐπιτυχθείσης προόδου τόσον, δεσοὶ οἱ ἀριθμοὶ οἱ σχετικοὶ μέχρι τὸ ἔργον τοῦ ὑπερθερμαντήρος. Οὕτω κατὰ τὸ 1908 ὑπῆρχον μόλις 160 ἀτμόπλοια δυνάμεως 108.000 ἐνδεικτικῶν πτηπων, ἀτινα ἐχρησιμοποίουσιν ὑπερθερμαντήρων. Βελτιωμένοι: τύποι ὑπερθερμαντήρων ἔχουσι: τοποθετηθῆσθαι εἰς ἀρκετὰ ἀτμόπλοια μὲ κυλιγρικοὺς λέβητας καὶ ἐπειτέχθη εὐκόλως θερμοκρασία ἀτμοῦ 750 δικαίων F.

Παραλλήλως μὲ τὴν ἀνάπτυξιν τῆς ὑπερθερμάνεως καὶ ἡ ἐργαζόμενη πίεσις εἰς τὸν Σκωτικὸν λέβητα τείνει νὰ φύσῃ τὸ ἀνώτατον δριον τῶν 300 λιθρῶν κατὰ τετραγωνικὴν ἵντσαν. Η πίεσις αὗτη ἐπειτέχθη ἐπὶ τοῦ λάγνερ «City of Roubaix» τῆς "Ελλερμαν Λάγνη, τὸ διποίον κινεῖται ἀπὸ ἀτμοστροβίλους λαμβάνοντας ἀτμὸν θερμοκρασίας 600 δικαίων F. Εἰς τὰς ἐγκαταστάσεις ταύτας, καταβλλομένης τῆς δεύτερης προσοχῆς εἰς τοὺς μονωτῆρας, μὲ σύγχρονον προθερμαντήρων τοῦ τροφοδοτουμένου ὅδατος καὶ μὲ χρησιμοποίησιν ἀναφλεγομένου ἀέρος θερμοκρασίας 380 δικαίων F., ἡ καταγάλωσις τοῦ γιανθρακοῦ διὸ διλαστὰς τὰς ἀνάγκας τοῦ πλοίου περιορίζεται εἰς τὸν χαμηλότερον δικαίων τῆς 1.091 λίθρας καθ' ἓππον (S. H. P.) καὶ ὥραν, ἡ δὲ διλασία προσδιωρίζεται εἰς 85 o.

"Ο, τι ἐλέχθη ἀνωτέρω σχετίζεται μὲ τὸν λέβητα Σκωτίας η τὸν κυλιγρικὸν ναυτικοῦ τύπου λέβητα.

"Οσον μεγάλη καὶ ἀν υπῆρξεν ἡ ἐπιτυχθείσα πρόδοση μὲ τὸν τύπον αὐτὸν παραγωγῆς ἀτμοῦ, πάσα περιτέρω πρόοδος τοῦ θεωρεταὶ: ἀπίθανος, λόγῳ τῶν δυσκολῶν παρουσιάζει: ἡ σχεδίασις καὶ κατασκευὴ διὰ τὸν ἐπὶ τοῦ παρόντος παρεχομένων πρώτων διλῶν. Τὸ μέγα δάρος τοῦ κυλιγρικοῦ λέβητος καὶ τὸ περιεχόμενον ἐν αὐτῷ διδώρῳ ἐν συνδυασμῷ μὲ τὴν σχετικῶς χαμηλὴν ἐπιτρεπομένην πίεσιν τείνουν γὰ τὸν καταστήσουν ἀκατάλληλον διὰ τὴν ἐπιτέχνην μεγαλυτέρων συγοικιῶν δυνάμεων εἰς τὸ πλοίον.

"Ο τελειότερος διμέτωπος Σκωτικὸς λέβητος δὲν δύναται νὰ παράξῃ μείζωνα τῶν 2.500 ἓππων δυναμῶν, λόγῳ δὲ τῶν φυσικῶν περιορισμῶν καὶ τῆς ἀκαταλλήλοτητος τοῦ διὸ ὑψηλῆς πίεσις, ἀναγκαιοτάτης διὰ τὴν ἐπιτέχνην οίκονομιῶν, ἀντικαθίσταται σὺν τῷ χρόνῳ ὑπὸ τοῦ διδροσωληγοειδοῦς λέβητος, τοῦ διποίου αἱ πρόοδοι εἰς παραγωγὴν ἀτμοῦ τὸν κατέστησαν τύπον λίαν ἐνδιαφέροντα.

Διὰ τοῦ διδροσωληγοειδοῦς λέβητος δύναται νὰ ἐπιτυχῇ ὑψηλάτη πίεσις μὲ ἀπόδυτον ἀσφάλειαν καὶ μὲ μεγάλας οίκονομίας, τόσον ἀλλας τε ἐπιθυμητάς. Μία παρακολή μεταξὺ ἐγκαταστάσεως Σκωτικοῦ λέβητος ὑψηλῆς δυνάμεως καὶ μιᾶς τελευταίου τύπου διδροσωληγοειδοῦς ἐπὶ διπεριεκενείων εἰναι: ἀρκετὰ διαφωτιστική. Η «Mauretania» ἐπὶ προσδιωρισθείσης δυνάμεως 68.000 ἓππων (S. H. P.) ἔχει 23 διμέτωπους Σκωτικούς λέβητας καὶ δύο μὲ ἐν μέτωπον, ἐνῷ τὸ διπεριεκενείων πέριπου δυνάμεως φέρει: μόνον 9 διδροσωληγοειδεῖς λέβητας.

Οἱ ἐν ἐνεργείᾳ σωληγοειδεῖς λέβητες ἐπέτυχον ὄλικας ἀποδόσεις 88 o), ἐπὶ δὲ τοῦ «Empress of Britain» ἡ καταγάλωσις καυσίμους ὑλης διὸ διλαστὰς τὰς ἀνάγκας τοῦ σκάφους ἐπραγματοποιήθη εἰς 0.57 λίθρας πετρελαίου καθ' ἓππον καὶ ὥραν. Τοιαῦτα ἀποτελέσματα ἐπιτεχθήσαν καὶ ἐπὶ τῶν φορτηγῶν ἀτμοπλοίων ἐπὶ τῇ διάσει τῆς συντηρητικῆς κατατάξεως τῆς ἐξατμίσεως ἀπὸ 5—6 λίθρας κατὰ τετραγωνικὸν πόδα τῆς παραγωγῆς ἐπι-

φανείας τοῦ λέβητος.

Κατά τάς τελευταίας ἀνακοινώσεις τοῦ κ. Harold Yarrow ἐνώπιον τοῦ Ἰνστιτούτου τῶν Ναυτικηγχανικῶν πολὺ ὄφηλότερα ἀποτελέσματα διάρχουν ἐν ἐνεργείᾳ πεπλέτων πολεμικῶν σκαφῶν, δύος ἐπίτιθων μὲν καταδρομοῖς διανεψηθασεν εἰς 18 λίθρας, ἐπὶ δὲ τῶν ἀνιχνευτικῶν εἰς 24 λίθρας ἐφ' ἑκάστου τεγραγωγοῖς ποδὸς ἐπιφυγείς. Ἡ διηλοτέρα τάσις πιθανὸν νὰ φύθησῃ ἐπίτιθων φορτηγῶν ἀτμοπλοΐων μέχρι 10 λιθρῶν κατά τετρ. πόδων ἐπιφυγείς διὰ συνήθεις διδροσωληγοειδούς τύπου λεβητας χωρὶς γάζ θυσιασθῇ ἢ ἀπόδοσις ἀπὸ ἀπόψεως οἰκονομίας καρυτίσσων Σλην.

Εἰς τὸν τελευταῖον τύπου Johnston, ὃ δροσισθεὶς εἶδη λέθητα, ἐπὶ τυχῶς ἐφαρμοσθέντα ἐπὶ τίνων πλοίων, λέγεται, διτεύχητον κατατάξεις ἐξατμίσεων διπλάσιαι ἀπὸ τὸν συγήνη οὐδροσιαληγοειδῆ λέθητα, χωρὶς γὰρ ἐπίρρεται οὐδεμία ἀπώλεια εἰς τὴν δυναμικότητά του. Μὲ τὸ μικρὸν δέρρος των καὶ τὰς μικρὰς των διαστάξεις οἱ λέθητες τοὺς δρόσους ἐνεκτέστησαν εἰς μερικὰ μεγαλύτερα τῶν ἑπτάρες γραμμῶν ἀγτιπροσωπεύουσαν μίαν ἀξιόλογον πρόσδογον σοβχροτάτης σημασίας.

Μὲ τὰς νέας ἐπιτευχθείσας πιέσεις τὰ πάχη τοῦ περιβλήματος τοῦ λέδητος ἐκ δύο ἴντσων καὶ ἀνω δὲν δόηγοιν ἀφ' ἔκαυτῶν εἰς ἀσφαλῆ καὶ ἀποτελεσματικὴν οὐρφωσιν τῶν συνκριμολογήσεων ἐφ' ὅλου τοῦ μῆκους. Διὰ τοῦτο τὸ συμπαγὲς σφυρηλατημένον περιβληματικόν εἰσήχθη εἰτεμὲ τὰ ἡμισφαῖρα καὶ τὸν ἀκριτὸν δόλετελῆ σφυρηλατημένα συμπαγῶς η καὶ ὑδροκυλικῶς οὐρφωμένα. Ἡ κατασκευὴ τοιούτων περιβλημάτων είναι μία πολυέξοδος ἐπιχείρησις δύσον δὲ καὶ ἀν τὸ συγκολλητικὸν σύστημα Thyssen ἐπιτυχῶς ἐφηρμόσθη εἰς ἀρκετοὺς λέδητας ὑψηλῆς πιέσεως διὰ τὴν ὑπηρεσίαν δυναμικῶν σταθμῶν ἐν τῇ Ἡπειρωτικῇ Εὐρώπῃ, οδδεμία γκυτική ἐταιρία ἀπεδέχθη τὴν μέθοδον ταύτην τῆς κατασκευῆς.

"Αρκετά έλέχθησαν διά νά αποδειχθῇ ή κολοσσαίαί πρόσδοσες ήτις ἐπετεύχθη κατά τὰ τελευταῖς ἔτη τόσου εἰς τὰ σχέδια, δισυ καὶ εἰς τὴν κατασκευὴν τῶν ἀτμοπραγών λεβήτων, πρόσδοσες ήτις πραχθάλλεται ικανοποιητικῶν μὲ τὰ πραγματοποιηθέντα εἰς τὰς χερσαίας ἐγκατατάσσεις ἀποτελέσματα. Ή τέχνη τῆς λεβήτης ποιίας θεωρουμένη προηγουμένως, ώς ή διλγωτέρον ἐπιτηδεία θεομηχανία, ηρθη εἰς τὸ σημεῖον, ὥστε νὰ δύναται νὰ πραξιβληθῇ εἰς τιλείστητα ἀκριβείας μὲ δλις τὰς μηχανικὰς τέχνας, τὰς ἐπιτηδείων ἐπεξεργάζομένκς τὰς μηχανικὰς τῆς ἑσωτερικῆς καύσιμων καὶ τοὺς ἀτμοστροβίλους.

Δὲν είναι ὑπερδολή νάειπη καγείς, διτελευταῖς πρόσδοις εἰς τὰ σχέδια καὶ τὴν κατακευὴν τῶν πρχρωγῶν ἀτμοῦ, συνεισθεραν περισσότερον πάσης ἄλλης ἀνυπτύξεως εἰς τὴν ἔξυψωσιν τῆς ἀτμομηχανῆς εἰς τὸ σημειρινὸν τῆς συναγωγιστικὴν ἐπίπεδον, ὑπάρχουν δὲ ἐνδείξεις, διτελευταῖς μελλοντικαὶ πρόσδοις είγυνται πρὸς τὸ σημεῖον τοῦτο.

# ΟΙ ΝΕΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΙ ΤΥΠΟΙ ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ

Οι γυναικείοι τῶν διαφόρων χωρῶν συχνά κατά τοὺς τελευταῖς οὐς μῆνας ἐφιστώσι τὴν προσωριγήν τῶν ἐφοπλίστῶν ἐπὶ τῆς καταληγότητος πρὸς ἐπικερδῆ ἐκμετάλλευσιν καὶ ὑπὸ τὰς σημερινὰς ἀκόμη συνθήκας τῶν νεοναυπηγήτων φορτηγῶν σκαφῶν, τῶν διπλίων τὰ προτερήματα εἰναι ἀσύγκριτα ἐν σχέσει πρὸς τὰ παλαιότερα πλοῖα. "Ολοι γυναικῶν πᾶς ἐπετελέσθη ἡ ἀξίδιλογος αὔτη πρόσδοσις, ητις κυρίως διατίθεται εἰς τὸν δὲν συγχωνισμὸν περὶ τοῦ ἐπικρατεστέρου τύπου τῶν κινητηρίων μηχανῶν.

Πάντοις τὸ γεγονός είνε τοῦτο: "Οτι: ἐπερχυματοπούλῳ ηδη τίποις φορτηγοῦ πλοίου πολὺ ἀνώτερ··ς, κακτελληλότερος καισικονομικώτερος δῆλων τῶν παλαιωτέρων, συμπεριλαμβανομένων ἀκόμη καὶ αὐτῶν τῶν μόλις πρὸ δεκατείας ναυπηγηθέντων πλοίων. Ἀπὸ μίαν περιγραφὴν τῶν προτερημάτων τῶν νέων φορτηγῶν, δημοσιευθείσαν εἰς τὸ Ἀγγλικὸν περιοδικὸν «Ο Ναυπηγὸς» ἀποσπῶμεν τὰ μέλλον ἐνδιαφέροντα σημεῖα τὰ καναρέρομενα ἐπὶ τῆς καταχλώσεως τοῦ «Ἀγωτάτης ἵκανοτητος» φορτηγοῦ πλοίου.

Ως παράδειγμα φέρεται: ἔνα νεότευκτον φορτηγόν 6700 τόνων φορτίου, διπερ διανύει κατά μέσου όρου 9 μίλια καθ' ώρα με συνολικήν κατακύλωσιν 12-34 τόννων γκραντίνων τὸ γῆραντιον δι' ολας αὐτοῦ τὰς ἀνάγκας. Ἐγκυτὶ τῶν εὐεργετικῶν αἰτῶν ἀποτελεσμάτων, ἔτερον σύγχριτες παλαιότερον φορτηγὸν τῆς ιδίας χωρητικότητος καὶ ταχύτητος καταγαλίσκει 23 τόννους γκραντίνων τὰ 24ωρον.

Πρὸ τούδες ἐγένοντο λόγος περὶ ἑνὸς ὑπερ-οἰκουμενικοῦ πλοίου

7800 τόννων φορτίου με κατανάλωσις 11 3/4 τόννων γκαλανθράκων τό 24ωρον και μέσην κανονικήγν ταχύτητα 9 μιλλών και θώρακν. Τὰ προτερήματα τοῦ πλοίου τούτου είναι: δύο σηναντι: τῶν άλλων ἐπίσης οἰκονομικῶν καινούργιῶν πλοίων. "Οτι δηλαδή, διαθέτει μικρότερον χώρον διά μετώνυμος και συνεπῶς περισσότερον διά φορτίουν και διεξειμικρότερά πως ταξιδώστε της ανθρώκου σεώς τις.

Τα θετικά ταυτά ἀποτελέσματα, διτινα και ἐμπράκτως ἐπιστοποιήθησαν, δύνανται νὰ χρησιμεύσουν πρὸς ἐνθέρρυνσιν τῶν ἑφοπλιστῶν διὰ τὴν ἀξίαν τῶν συγχρόνων φορτηγῶν, ἵτι δὲ καὶ νὰ ἀποδεῖξουν, ὅτι ὁ γιανθρώπος ἐκέρδισε τὸν ἄγνων, ἔγαντι τῆς πάλης του πρὸς τὴν λοιπὴν κκυσμοῦ θλάξ. Αφ' ἑτέρου διὰ τῆς συντελεσθεὶσῆς προσόδου ἔξελιπεκτὸν σεβρὸν διὰ τὸν πλοιοκήτην διλληγμα περὶ τοῦ προτιμητέου τύπου πλοίου. Ἐπρεπε γάλλεξη τὰς μηχανὰς ἐστατερικῆς κακύσεως μὲ τοὺς κινδύνους των τούδη προερχομένους ἀπὸ τὴν πολύπλοκον σύνθεσίν των καὶ τὰς μείζονας δυσκολίας τῆς ἐπιδιορθώσεώς των ἐν περιπτώσεις ἐλάσθης των εἰς τὸ πέλαγος καὶ ἔδει νὰ διποστῇ τὰ δέρη τοῦ κόστους των, ἀτινα ἀνειδίζοντα τὴν ἀρχικὴν ἀξίαν τοῦ πλοίου, διὰ νὰ καρπωθῇ τὰ ωφέλη ἐν τῆς εὐθυνοτέρερος διαχειρήσεως του; Καὶ κατὰ πόσον ἀρχ γε οἱ κινδύνοι καὶ ἡ μεγαλύτερα ἀξία τῶν πλοίων αὐτῶν ισοφρεζούνται ἀπὸ τὰ προτερήματά των:

Αὐτὴν ἡσχύ τὰ ἐρωτήματα, διτιανά ἀντιμετώπιζον μέχρι: τοῦδε οἱ ἐφωπλισταὶ προκει μίνου νά προτιμήσουν τὴν γνωστήγενσιν μόστοριπ ή ἀτυπολοίσουν. Τόρχ δημως είναι: ἀναμφισθήτητον, διτιανά ἀτυπόπλοιον «ἀνωτάτης ἵκανοτητος» δύναται: νά κερδίζῃ 6 λιρας ή μερήσιων καὶ ὅπδ τάξικρατούταξικόμη σήμερον χαλαράξτι: μικρά τῶν γνώσλων. Δύνανται, δεδικίως, οἱ ἐφωπλισταὶ νά προτέξουν: τὰ ἐρώτηματα διατάξσουν, πολύποτε τερατεύτικοδές ἐπίτευξιν την ἄνω τοτελίστρετο.

Είναι διλέγοι: τη ἀλήθεια σήμερον οἱ πλοιοκτῆται, οἵτι; γες θά  
Θελήσουν νὰ ὑποδηλθοῦν εἰς τὸν κόπον τῆς λεπτομέρους ἔξετάσε-  
ως τῶν διαφόρων τύπων φορτηγῶν ἀτμοπλοίων καὶ μότοριπε,  
διότι πραγματικῶν είναι ἔργον δύσκολον, ἀν μὴ καὶ ἀδύνατον νὰ  
ἔχει γάρ τινα ἀπὸ τὴν σύγκρισιν των ἀσφαλῆ συμπεράσματα. Πρέπει  
εἴς ἄλλου νὰ μὴ παραγωρισθῇ ἡ οὐσιώδης λεπτομέρεια τῆς εὑ-  
ρέσεως καταλλήλων μηχανικῶν διὰ τὰς ἐγκαταστάσεις τοῦ «ὑπὲρ  
ἴκανον πλοίου», διότι εἰ μηχανικοὶ τῶν ταχυδρομικῶν σκαφῶν  
καὶ τῷ μηχανισμῷ καθόδος καὶ τὰ πληρώματα είναι ἐπίλεκτη.

"Ολοι αὐτοὶ οἱ παράγοντες μὲ τὴν σωρεῖαν τῶν προτερημάτων καὶ ἐλλατωμάτων καὶ μὲ τὰς ὁ·ζικὰς διαφορὰς τῶν τύπων, καθιστοῦν δισχερῆ τὴν θετικὴν σύγκρισιν καὶ κρατοῦν τὸν πλοιοκτήτην ἀμφιρρέποντα καὶ ἀτολμον γὰ διατυπώσῃ μετὰ πεποιθήσεως μίαν γνῶμην καὶ νὴ ἀποδῆθε εἰς τὴν ἐκμετάλλευσίν τούτου ἡ ἐκείνου τοῦ τύπου, διὰ τὸν ἄποιον τόσας ἀκούς: παρὰ τῶν ἐνδιαφερομένων διαφημήσεις.

Τὰς ἀπορίας αὐτὰς καὶ τὴν στενόχωρον θέσιν τῶν πλειοκηντῶν τῶν ἐπιθυμούντων νὰ γνωπηγήσουν πλοῖα,—ἐπιλέγει τὸ ἀρθρον τοῦ «Ναυπηγοῦ»—δύναται: νὰ ἄρῃ δὲ κατωτέρῳ παρατιθέμενος πίνακες, διττοὶ δεικνύει: σχῆμας τὰ λαμπρὰ ἀποτελέσματα, ἀτυχώς ἀπέδωκεν ἔνα γεοναυπήγητον ἀτμόπλοιον χωρητικότητος 6750 τόννων φορτίου, μετον χώρου 50 τόννων δικτιθεμένου δι' ἐφρόδια. Ταξείδιον ἀπὸ Κάρδιφ δι': Ὁρὸν: φορτίον 5727 τ., μπόνικερς 973 τ. καὶ ναῦλος 6) i. Ἐξ Ὁρὸνκενδὸν εἰς τὸ Σκοτίαν Λορέντζον διπλεύει ἐφρότωσε 6204τ. σιτηρὸν δι': Ἀμβούργον μὲ ναῦλον 18)6, πικρέλαβε δὲ μπόνικερς 496 τόννων. Ἀποτέλεσμα: Εἰσεπράχθησαν ἐκ τοῦ ταξειδίου μὲ γκιάνθρωκας δι': Ὁρὸν 1726 λίραι: καὶ ἐκ τοῦ ταξειδίου μὲ σίτον ἀπὸ Πλέιτ εἰς Ἀμβούργον 5417 λ. στ., ἦτο: συγκλιτὴ εἰσποκές: ἑνὸς πλήρους ταξειδίου λίραι: 7143.

Τὰ ἔξιδη καταχέμονται: ως ἔξης:	Ταξείδιον ήμεραι εἰς λιμένα ἐν πλῷ μίλια μπῶνκερς	τ.	973
Κάρδι:φ	7		
Ορὲν	3	1)2	1383
Σάντι Λορέντζο	10	27	5786
Λάζι Πάλμας	1	22 1)2	4836
Αμβούργον	6	9	2018
Τάνη	—	2	430
Αξία μπῶνκερς		Α. στ.	3.123
Ἐξιδη 94 γήμερων πρὸς λ. στ. 28		»	2.632
Μπῶνκερς Κάρδι:φ, τ. 922 πρὸς 16)6		»	761
Συνολικὴ ἔξιδη ταξείδιου		»	6.516
Εισπρακτὶς ταξείδιου		»	7.143
Καθυρὸν κέρδος		»	626
Ἔτοι: γήμερησίως ἐπετεύθη καθυρὸν κέρδος ἐκ λ. στ. 6.13.4.			

# Η ΡΑΔΙΟΠΗΕΙΣ ΚΑΙ ΑΙ ΝΗΟΠΟΜΠΑΙ

"ΤΟ ΜΥΣΤΙΚΟΝ ΤΟΥ ΝΑΥΑΡΧΟΥ ΟΥΓΓΛΣΩΝΟΣ,,"

Πέρισσο, δταν ένας άκρημη άπειρος τής διεθνούς αεροπορίας κατώθισε για διαδή την Ατλαντικόν ωκεανόν και νά φθίση εκ Πλατιών εἰς την Νέα Υόρκην, το πρωτιστόν «Ρώμητερ» έτηγλεγράφει: «Η αισιά άφιξις του Γάλλου αεροπόρου Κόστι εἰς την Αμερικήν, παρά την έπικρατούσαν πυκνοτάτην διμιχληγη, ωφελετο κυρίως εἰς μίαν νέαν έφεύρεσιν κάπιον Αμερικανού άξιωματικού του Πολεμικού Ναυτικού».

Ο «κάπιος» αιτός άξιωματικός ήτο, ο Αμερικανός ναύαρχος Wilson και ή έφευρεσίς του δὲν ήτο άλλη, παρά ή γνωστάτην και πολύτιμος ραδιοπηγές. Πλείστα δσαν έχουν μέχρι σήμερον γραφή διὰ την άξιωματικόν του ταύτην έφεύρεσιν, ήτις άπετέλεσεν έναν άκρημην έπι των ήμερων μακρινούς ιστορικούς σταθμού εἰς την πρόσδονταν και την έξιλέξιν της γνωστοποιήσας.

Αι στήλαι του έναν γνωστικού τόπου όπουλη θηραμάθησαν ηδη ειρύταταν έπι της ραδιοπηγήδος, διὸ διέτρησαν δὲ και τά ήμετερα «Ναυτική Χρονική» νά δέσσουν μίαν σαφή εικόναν ταύτης. Αι περιγραφές της ωφελιμότητος, τον τεχνικού τρόπου της λειτουργίας της και της πολυτίμου άπειστολής της κέρδισαν και δύναται νά είπη κανείς, διτο τό θέματος έχει: άπο της πλευράς του αιτήσεις έξιντηγή. Δὲν έχει διμως τίποτα άκρημη γραφή διὰ των έφευρέστην της και διὰ την πρώτην σωτηρίαν—άληθις—εφαρμογήν της ραδιοπηγήδος. Και διμως δ' Αμερικανός γνάχερχος Wilson προσέφερε σπουδαίοτάτην διπρεσίαν δικαιολογίαν πολέμου, οτις την έφευρε και την έφηρε, άλλα και εἰς διάλεκτον την πατρίδαν του και εἰς τῶν συμμαχικούν άγωναν κατά τῶν παγκόσμιων πολέμων, οτις την έφευρε και την έφηρε, άλλα και εἰς διάλεκτον την ανθρωπότητα, άφ' ού δια της ραδιοπηγήδος δικαιολογεῖται και περιφρουρεῖται: ή ικανοποίει και ή άσροπλοίαν άπο πλειστων διων άπειλων και καδύνων.

Σπουδαίοτάτη ήτο ή συμβολή της ραδιοπηγήδος εἰς την άσφαλειαν τῶν πλοίων ἀπό της απειλής τῶν ένεδρων θντων Γερμανικῶν ήποθρυχίων κατά την διάρκειαν τῶν σκληρῶν έκείνων πολεμικῶν ήμερων, εἰς τὰς δύσκολας καλλι τοὺς αναγνώστας μου νά έπεινέθησαν γνερῶς διὰ τινας στιγμάς, διὰ νά μέ παρακαλούθησαν εἰς την άφγηγή μου.

Εδρισκόμεθα εἰς τὸ έτος 1917, εἰς τὸ άτυχίσιερον αιτό πολεμικὸν διὰ τοὺς συμμάχους. Ο ίποθρύχος πόλεμος ένηγκειτο ίποθη της Γερμανίας άμειλικτα. Ήτο ένας σκληρός και ἀνευ περιορισμού ἄγων κατά τῶν συμμάχων, άλλα και κατά τῶν πλοίων οὐδετέρων Κρατών, ἔνας στενὸς άποκλεισμὸς τῶν συμμαχικῶν παραλίων και μία ἀγωνιώδης προσπάθεια της Γερμανίας σπως κάρψη διὰ τοῦ τρόπου αιτοῦ τοὺς ἀντιπλόους της και στρέψῃ πρὸς τὸ στρατόπεδόν της τὴν νίκην. «Εδραζε» κατά την γνωστικήν έκφρασιν ή θλάσσαν ἀπό τὰ ίποθρύχια και ἀπό τὴν τραγικήν ίστορίαν τῶν τορπίλων

Τὴν έποχην έκείνην ίπηρετοῦσα δικαιορήτης της θαλαμηγού του Αγγλικού ναυαρχείου «Leto» και ένηρτωμην ἀπό τὴν γνωστικήν διάσιν τοῦ Μούδρου. Αι Ηγανέναι: Πολιτείαι: είχον πλέον εισέλθει: εἰς τὸν Μέγχην πόλεμον και παρεσκεύαζον πυρετωδῶς τὴν πρὸς τὸ Δυτικὸν μέτωπον, ἀποστολὴν διηθεῖσιν. Τὸ πλεῖστον εκεῖνας καλῶς και μόνον τὸ πρόδηλον της άσφαλούς μεταφορᾶς τῶν στρατευμάτων ἀντιμετωπίζετο μὲ προφανῆ φόδον ἀπό τὸ Αμερικανικὸν έπιτελεῖον.

Τὸν φόδον τοῦτον ήλθε νά δικαιείτηση ή μετ' ἐπιτάξεως διαδοθεῖσα εύχαριστος φήμη φθίσασι και μέχρι τῶν κύκλων τῶν άξιωματικῶν της διάσεως τοῦ Μούδρου, διτο οι Αμερικανοί κατώρθωσαν ν' ἀνακαλύψουν ἀποτελεσματικήν μέθοδον προφυλάξεως τῶν μεταχωρικῶν τῶν ἀπό της απειλῆς τῶν ίποθρυχίων.

Ήμεις έκει κάτω διηρχόμεθα ήμέρας ἀγωνιώδεις, ή ένθουσιώδης δε και ἀνακουφιστική εἰδήσις ἀνεπτέρωσε τὸ ήμερον μακρινούς εἰς τὴν ένσχυση τὴν ἐμπιστούγην διὰ τὴν αισιάν ίποθρυχίαν. Ποια διμως ητο ή σατανική έφεύρευσις τῶν πολέμου. Ποια διμως ητο ή σατανική έφεύρευσις τῶν πολέμου.

φυλάσση τὰ πλοῖαν ἀπό τὰ έχθρια καὶ ίποθρύχια τὰ ἀθέατα και πουλα, τὰ ἐλλογεύοντα μέσα εἰς τὰ δάθη τῶν θαλασσῶν:

Εδολογος ήτο ή περιέργεια μας και δικακής ή πόθος μας νά μάθωμεν λεπτομερέστερον τὰ της ἀνελπίστου σωτηρίας ἀνακαλύψεως. Αυτούς ή πολεμική σκοπιμότης ἐκάλυψε διὰ μυστηρίου ταύτην και διεφύλαξε διὰ τὸ στενὸν κύκλων τῶν Αμερικανῶν έπιτελῶν τὸ μέγα μυστικόν και μόλις μετά τὴν λήξιν τοῦ πολέμου διτο πλέον είχαμε λησμονήσει: τὴν φήμην τῆς έφευρέσεως ηύτυχη, σαμεν νά γνωρίσωμεν ἐν πλάτει αὐτήν.

\* \*

Ἐπτά όλοκληρα χρόνια διέρρευσαν ἔκτοτε, δταν κατά την "Αγοριάν" τοῦ 1924 κατέπλευσαν εἰς τὸν ζηρημον πλέον, ἀλλὰ τόσου ίστορικὸν καταστάντα, λιμένατοῦ Μούδρου, δύο Αμερικανικά ἀγιτορπιλλικά. Ή θέα των μοῦ ἐπανέφερεν ἔντοκα εἰς τὴν μηνή μηνη την παλαιάν φήμην διὰ τὴν ἀγνωστον και μυστηριώδη Αμερικανικήν έφεύρεσιν. Ήθελησαν νά ίκανοποιήσω τὴν περιέργειάν μου και μὲ τὴν πρώτην εύκαιριαν ἐπὶ τῇ διέσιδε: μας εἰς ἐν τῶν ἀντιτορπιλλικῶν είχαν τὴν εὐτυχίαν νά ἀκούσων ἀπό τοῦ στόματος τοῦ Αμερικανού κυβερνήτου τὸ της μεγάλης έφευρέσεως. Τότε ηκούσαν διὰ πρότην τὴν λήξιν «ραδιοπηγές» και διεπίστωσαν τὴν σημασίαν τῆς άξιολόγου έφευρέσεως τοῦ ναυάρχου Wilson, έφαρμισθείσης κατά τὴν διάρκειαν τοῦ πολέμου.

Ίδου τί μοῦ ἀφηγήθη ο Αμερικανός άξιωματικός:

Τὴν Αμερικανικήν κυβερνήσειν κατά τὰς παραμονάς της εἰσίδου τῶν Ηγαμ. Πολιτείαιν εἰς τὸν πόλεμον, ἀπησχόλει: τὸ σοδοράτατον πρόδηλην της ἀσφαλιώδης μεταφορᾶς τῶν στρατευμάτων της εἰς τὴν Εύρωπην. Ο ίποθρύχιος πόλεμος είχε λάβει κολοσσαίαν ἔκτασιν και είχε συστηματικοῦ θηθῆ ἀπό τὸ Γερμανικόν, Ναυαρχείον, ἀπετέλει: δέ μίαν μεγάλην ἀπειλὴν εἰς τὰς θαλασσασικές μεταφορᾶς τῶν συμμάχων. Όλοκληροι: ηγοποιμποτεί έξωλοιθρεύοντο εἰς τὰ πρόθυρα τοῦ τέρματος τῶν ταξεδίων των, ἔξω ἀπό αὐτοὺς τούς συμμαχικούς λιμένας, πολύτιμα και τρόφιμα ἐχάνγοντο κατά μεγάλας παστητηκες, τὸ πλωτὸν διλαδόν εμειούτη, αἱ δέ μεταφοραὶ στρατευμάτων είχον καταστῆ προσδηλωματικαὶ.

Τοιαύτη ήτο ή ψυχολογική κατάστασις, δταν η Αμερικανική κυβερνήσεις ἀνέθεσεν εἰς τὸ δύο πολεμικὰ της ίποθρείτην ἐπλησιαν τοῦ δυτικόλου προσθλήματος. Οί ίκανωντεροι: άξιωματικοί και οἱ ἐμπιερότεροι: ἐν τῶν εἰδικῶν ἐπειστρατεύθησαν ἐπιδιοίστηκες εἰς κοπιαστικάς μελέτας και σχέδια. Έγαν δὲ χρόνῳ ἔνας κάρσος εἰς λόκηρος προσεπάθει: νά ειρηγναθείσαν θετικόν και καρποφόρον ἀντιδοτον έξουδετερῶν τὴν ίποθρυχιακήν ἀπειλὴν παρουσιάσθη αἴφης, ἀπό μηγχανής Θεός, ένας ἀσημος έως τότε γνωρίχος ο Wilson και είπε πρὸ τῶν καταπλήκτων προστηκένων του.

«Ἀνεκάλυψα μίαν μέθοδον, ήτις μοῦ ἐπιτρέπειν ἀποβλέπω αἰσιοδόξως εἰς τὴν ἀσφαλή μέχρι της Εύρωπης μεταφορὰν τῶν στρατευμάτων μας. Προσφέρομει: γ' ἀναλάδω τὴν ίποθρεσίαν ταύτην τῆς ἀσφαλείας τῶν μεταχωρικῶν ίποθρυχίων ἐπιδιοίστηκες εἰς κοπιαστικάς μελέτας και σχέδια. Έγαν δὲ χρόνῳ ἔνας κάρσος εἰς λόκηρος προσεπάθει: νά ειρηγναθείσαν θετικόν και καρποφόρον ἀντιδοτον έξουδετερῶν τὴν ίποθρυχιακήν ἀπειλὴν παρουσιάσθη αἴφης, ἀπό μηγχανής Θεός, ένας ἀσημος έως τότε γνωρίχος ο Wilson και είπε πρὸ τῶν καταπλήκτων προστηκένων του.

«Ἄνεκάλυψα μίαν μέθοδον, ήτις μοῦ ἐπιτρέπειν ἀποβλέπω αἰσιοδόξως εἰς τὴν ἀσφαλή μέχρι της Εύρωπης μεταφορὰν τῶν στρατευμάτων μας. Προσφέρομει: γ' ἀναλάδω τὴν ίποθρεσίαν ταύτην τῆς ἀσφαλείας τῶν μεταχωρικῶν ίποθρυχίων ἐπιδιοίστηκες εἰς κοπιαστικάς μελέτας και σχέδια. Έγαν δὲ χρόνῳ ἔνας κάρσος εἰς λόκηρος προσεπάθει: νά ειρηγναθείσαν θετικόν και καρποφόρον ἀντιδοτον έξουδετερῶν τὴν ίποθρυχιακήν ἀπειλὴν παρουσιάσθη αἴφης μηγχανής Θεός, ένας ἀσημος έως τότε γνωρίχος ο Wilson και είπε πρὸ τῶν καταπλήκτων προστηκένων του.

Η πρότασις έγένετο αἰμέσως ἀποδεκτή και κατά πρότασιν τοῦ Ναυαρχείου η Αμερικανική κυβερνήσεις διώρισε τὸν γνώριχον Wilson ἀνώτατον διοικητὴν τῶν θαλασσῶν μεταφορῶν, δὲν διδοτασε δὲ για ζητήσην ἀπό τὰς συμμαχικὰς κυβερνήσεις τῆς Αγγλίας και τῆς Γαλλίας τὴν ἀδειαν, ὅπως ἐπιτρέψωσιν εἰς τὸν Wilson νά έγκαταστήσῃ τὸ ταχύτερον εἰς διάφορα ἐπίκαιρα σημεῖα τῶν ἀκτῶν των μαστικῶν φυλάκων, μὲ μναδικήν εξήγησιν, διτο ταῦτα ήγειν τὰ περιστατικά της, δόπτει ή δηλητείσην κατά τὴν ἀσφαλείητη της διάρκειαν την θαλασσίων

μεταφορών! Τά δύο 'Επιτελεία πρό της ἀσκφοῦς καὶ ἀκαταγόνη-  
του ταύτης Ἀμερικῆν: καής ἀξίωσεως διετύπωσαν μερικάς ἀντιρ-  
ρήσεις, ἀλλ' ἐν τέλει ὑπεχώρησαν...

三

Τὸ πᾶν εἶναι ἥδη ἔτοιμον. Οἱ σταθμοὶ τῶν ραχοπτῆξιῶν ἔχουσιν ἐγκατασταθῆ καὶ τὰ Ἀμερικανικὰ στρατεύματα παρασκευάζονται πυρετωδῶς· ἀ τὴν ἑπταδιήβρασίν των ἐπιτῶν πλωτῶν καλοστόν, ποῦ εἶναι παρκτετημένοι· κακτὸν μῆκος τῶν προσκυμμάτων τῆς N. Τύρκης καὶ τῶν λοιπῶν Ἀμερικανικῶν λαμένων. Παραλλήλως δύμως ἡγρύπνει· καὶ τὸ βλέμμα τῆς Γερμανικῆς κατασκοπείας. Τόση κίνησις ἂντονιού νὰ ἀποκρυψῃ. Ἐδδομήκοντα διπεριφερεῖται ἀνέμενον εἰς τὰς προσκυμμάκις τοὺς Ἀμερικανοὺς στρατιώτας. Αἱ πρετοιμασίαι αὐταῖς, καθὼς καὶ ἡ ἀναχώρησις διὰ τὴν Εὔρωπην τῶν πρώτων γηοπομπῶν θὰ ἐγίνοντο ἐγκαίρως γνωσταὶ εἰς τὴν Γερμανίαν, ὅπεις γὰρ εἰδοποιηθοῦν τὰ διπορθύχια καὶ νὰ καραδοκήσουν εἰς τὰς ἐπικαίρους θέσεις διὰ γὰρ σπείρουν μὲ τὰς τορπίλλας τῶν θάγατων.

Βαθυτάτη δέθεν ή συγκίνησις καὶ η ἀνησυχία εἰς πᾶσαν Ἀρε-  
ρικανικὴν ψυχὴν. Ἄλλ' ἔτι: διχοτόμερα γέτο η ἀνησυχία τῶν Γερμα-  
νῶν, ὅταν ἐγγύωσθησαν ἐκεῖ αἱ πρώται πολεμικαὶ προπαρασκευαὶ  
τῶν Ἕνωμένων Πολεῖς·ών. Τὸ μέγχ Γερμανοὺς Ναυτικὸν Ἐπι-  
τελεῖον ἔσπευσε νὰ ἐπιστήσῃ τὴν προσοχὴν τῆς Ἀγωτάτης διοι-  
κήσεως ὑποδρυχίων περὶ τῆς ἀνάγκης, διπος προσβληθοῦν αἱ Ἀ-  
μερικανικαὶ νηοπομπαὶ ἀποτελεσματικῶς καὶ κατὰ τρόπον, διτις  
γὰ σπειρόν τὸ δέος εἰς τὴν ὑπερπόντειον Χώραν.

"Ολοι γνωρίζουμεν δόπτην σημασίαν ἀπέδιδον οἱ Γερμανοὶ εἰς τὰς ἐκείθεν τους Ἀτλαντικοῦ στρατιωτικῆς ἐνισχύσεις τῶν συμμάχων καὶ συγεπώς εἰνε εὐνόητος ἢ ἀπαρχήσιτική των προσπάθεια διπλως τὰς παρεμποδίσουν διὰ παντός μέσου δυσδόκηποτε τρομοκρατικοῦ καὶ ἀπανθρώπου, ἔχων ήτο. Αἱ διαταγές, αἵτινες ἐν σπουδῇ διειδήσθησαν πρόδις τοὺς κυβερνήτας τῶν ὑποβρυχίων, εἰχον συνταχθῆ εἰς τὸν αὐτηρὸν καὶ ἔν τινι μέτρῳ ἀπειλητικόν, δὲν παρέλιπον δὲ νὰ ὑπόσχωνται καὶ μεγάλης δικιᾶς κακοθεικῆς ἀμφιβολίας εἰστὰ πληρώματα τῶν ὑποβρυχίων, ἀτίσικα θὰ ἐπετέργχην τὰς συγκατικατέρας τοστιλλίσεις Ἀμερικανικῶν μεταγωγικῶν.

Αἱ ἀμφοτέρῳθεν προπαρασκευαὶ, τῶν μὲνδιαὶ τὴν ἀσφαλῆ διαπόρθμευσιν τῶν στρατευμάτων, τῶν δὲ διὰ τὴν κατακύθισιν τῶν μεταχωγικῶν, ἐπερχόμενης κατέποτε. Καὶ οταν ἡ πρώτη Ἀμερικανικὴ πλωτὴ παράτξις, ἡ πρώτη ἀπέραντος νηοπομπὴ ἔγκατέλειψε τὰς ἀντίπεραν του ὄκεανον ἀκτὰς διὰ τὴν Εὐρώπην, τὰ Γερμανικὰ ὑπερβούχα εὑρίσκοντο καὶ αὐτὰ εἰς τὰς θέσεις των ἀγνακμένοντα μὲ ἀγωγίκην, τὴν εὔκολον — ως τὴν ἐφαντάζετο — λείαν τούς.

Αἱ ήμέραι θμως παρήρχοντο ἀκαρποι. Αἱ νησομπομπαὶ οὐδεκα-  
μοῦ ἐνεφχνίζοντο. Τὰ θύματα ἀπέφευγον ἐπιμελώς τὰς θέσεις τῶν  
πυχίδων. Οὔτε αὐτὸς ὁ καπνὺς τῶν μεταχωρικῶν δὲν ἔθεατο εἰς  
τὸν δρῖζοντα. Ή πρότι χρή τῶν Γερμανικῶν πληρωμάτων ἥρχι-  
σε νὰ μετατρέπεται εἰς ἀγωγίαν καὶ λύπην. Τὰ θνεατά τῶν εὐκό-  
λων θριάμβων διελύνοντα καὶ ἡ ἀπογοήτευσης ἥρχισε γὰρ κυριαρχῆ-  
σις τὰς ψυχὰς των. Αἱ ήμέραι διέρρεον ἀδέξιας. Ό μαθηματικῶς  
καθηρισμένος ὑπὸ τοῦ Γερμανικοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιτελείου, χάρις  
εἰς τὸ τέλειον δικτυον τῆς κατασκοπείας, χρόνος τῆς διαβάσεως  
τῶν Ἀμερικανικῶν μεταχωρικῶν εἶχε πλέον παρέλθει, χωρὶς οὔτε  
ἔνα λιγνός τῆς διαβάσεως γὰρ σημειωθῆνε εἰς τὸν δοξίζοντα.

"Οταν, κατά τὰς γύντες, καὶ οἱ Γερμανικὲς ποιεῖσθε: ἀνήρχοντο εἰς τὴν ἐπένδυσιν καὶ συνέδεντο πρὸς ἀλληλας διὰ τοῦ ἀσυρμάτου, ὃ εἰς κυβερνήτης ἐζῆτε: παρὰ τοῦ ἀλλου τὴν ἐξήγησιν τοῦ περιέργου φυγομένου, τῆς μυστηρίῳδους ἐξεργάσεως τῶν Ἀμερικανικῶν μεταγγιγικῶν. Ποίαν, λοιπὸν, ὁδὸν ἡκολούθησεν ταῦτα καὶ πότες κατώρθωσεν γὰρ μείνουν ἀθέτα γύρω ἀπὸ τὸ εύρον φράγματῶν ὑποβρυχίων; Κανεὶς ἐκ τῶν Γερμανῶν κυβερνήτων δὲν ἦν γύρητο νὰ δύσῃ τὴν ἐξήγησιν, ἵστος δὲ ἔχανον τὴν ψυχραπίαν των, προεκκλείτο μεταξύ αὐτῶν ἢ σύγχισις καὶ ἐκορυφοῦτο ἡ ἀγωνία τῶν.

— "Hτο ίσως ή πρώτη φορά, καθ' ίγν σι Γερμανοί ώμολόγουν, ἐπὶ τῆς περιπτώσεως ταύτης, τὴν γέτταν των. Τὸ περίφημον «οὐδὲν ἀπὸ τὸ μέτωπον», τοῦ Ρεμάκρου, δὲν γέδυνατο γὰρ προσχρομοθῆ πιστώτερον ἢ ἐπὶ τοῦ νεκροῦ διὰ τὰ Γερμανικὰ ὑπόδρυχια ὑγροῦ μετώπου τοῦ Ἀτλαντικοῦ, τὸ δόποιον μὲ τόσην ἐπιμέλειαν είχε χρησκώσει: τὸ Γερμανικὸν Ἐπιτελείον. Καὶ ἐν τούτοις, ποιος γέδυνατο γὰρ φυγήσθη, θεὶ ὑπάιτοι: τῆς ἀποτυχίας των ἴσχυν αὐ-

τοι οὕτως οἱ Γερμανοί!.. ὅπου δὲ πάντα

Ο νυναρχος Wilson ἐγκαταστήσει τὰ μυστικά του φυλάκια εἰς διάφορα ἐπίκαιαρα σημεῖα τῶν Ἀγγλικῶν καὶ Γαλλικῶν ἀκτῶν ήδύνατο, χάρις εἰς τὴν πολύτιμην ἐφεύρεσιν του, τὴν ραδιοπηγίδικην, νὰ παρακελουθῇ διάρκως καὶ νὰ προσδιορίζῃ μὲ κάθε δυγκτήν ἀκρίδειαν τὴν ἐκάστω τέθειν Γερμανικῶν ὑποθρήγιων. Καθιστέων δ Wilsoν τὸ στίγμα τούτων ἐπὶ τοῦ γάρξτου ἡδύνατο νὰ ἔχῃ ἐπικριτῆρι γνῶσιν τῶν θέσεων τῆς ἐνέργειας, θέσεων αἰτινες κατελάμβανον ἔνα τετράγωνον ἐκτάσεως πολλῶν χιλιάδων μιλλίων.

Τὸν προσδιορισμὸν τῆς θέσεως τῶν ἔχθρικῶν ὑποβρυχίων ἐπεύγχνεν ὁ Wilson χάρις εἰς τὰς συνεχεῖς ραδιοτηλεγραφικὰς συννεονήσεις μεταξὺ των ἡ μετὰ τῆς ἀνωτάτης Γερμανικῆς διοικήσεως. Λαμβάνων τὰς κλήσεις των ἐξετέλεων μὲν μαθηματικὴν ἀκολθεῖαν ορθοδόξην πατεύσεις καὶ ἐγκριτικών τὸ στίγμα των.

"Οταν πάλεον κατώθισαν γά την ιωρίζη τάξ θέσεις τού ἔχθρου και νὰ σημειεῖται ταῦτας ἐπὶ τοῦ χάρτου, ηδύνατο εὐκόλως ἀπὸ τῆς ξηρᾶς αὐτῶν, γάρ ουθεῖζη διὰ τοῦ ἀσυρμάτου τὸν πλοῦν τῶν Ἀμερικανικῶν μεταγωγικῶν και γά τὰ κατευθύνγη πρός τὰς Εὐρωπαϊκὰς ἀπτὰς διὰ τῶν ἐλευθέρων ἀπὸ ὑποδρύχια θαλασσίων τομέων.

Ἐχων διὰ τῆς ραδίοπηγῆς δύο του τῶν καθρέπτην τῆς θυλάσσης καὶ τῶν ἐνεδρῶν τῶν ὑποβρυχίων πρὸς αὐτοῦ, ἐνήργεια κατὰ τὸν ἀκόλουθον τρόπον.

Ἐνταῦθα θὰ κάμωμεν μίαν μικρὰν παρέγνησιν. Κατὰ τὸν πόλεμον τὰ μεταγωγικὰ ἀπέπλεον ἀπὸ τοὺς διαφόρους λιμένας μὲν ἐνσφραγίστους διαταχής, αἵδηποι τοι περιεῖχον δῆμηγίας περὶ τοῦ λιμένος κατευθύνεως, ἥγειργντο δὲ περὶ τῶν πλοιάρχων ὅταν πλέον τὰ πλοῖα των ἀπειχον ἀρκετὰ μίλλια ἀπὸ τῆς Ἑρηρᾶς. Τὸ μέτρον τούτο ἦτο σκάπτομον, διότι ἐτηρεῖτο μυστικῶς ἀπὸ τὴν Γερακοκαλήν κατεκοπεῖτον ὁ προορισμὸς ἑκάστου ἀποπλέοντος πλοίου. Οἱ κιβερνήται τῶν Ἀμερικανικῶν καὶ γενεικῶν τῶν συμμάχων μεταχωρακῶν τὸν ἀνακχωρούντων ἀπὸ τὰς Ὕμωμένας Πολιτείας ἐλάμβινον παρομοίες ἐνσφραγίστους διαταχής, ὅταν δὲ τὰς ἥγοντας δὲν ἥδουντο νὰ συγκρατήσουν ἔνα κίνημα ἐκπλήξεως. «Ωφελκαν»—κατὰ τὰς διαταχής ταύτας—νὰ κατευθύνθοσιν εἰς ωριμένον τι στιγμὴν ἀπέχον ἀρκετάς ἐναποντάδες μιλλίων ἀπὸ τῆς Δυτ. Εὐρώπης καὶ ἐκεὶ νὰ ἀναμένουν τὰς δῆμηγίας τοῦ ναυάρχου Wilson ὑπὸ τὰς διαταχῆς τοῦ δποίου καὶ ἐπιθεντο ἀπὸ τῆς στεγνῆς ἔκστις.

Πράγματι, έτσιντη μεταγωγικά ἐπληγίαζαν εἰς τόδιούς εκ νούσου πάντα τοῦ τοῦ Ἀμερικανοῦ Ναυαρχείου στιγμά, τὰ παρελθόντα διά τοῦ ἀσυρμάτου ὁ Wilson καὶ τὰ ὀδήγησι μακρὰν τῆς ἐπικινδύνου ζώνης καὶ μὲ πλεῖστην δυνατήν ἀσφάλειαν τὰ ἔφερε μέχρι τῶν Εὐρωπαϊκῶν λιμένων. "Ολκι αὐταῖς αἱ λεπτομέρειαι τῆς ἀφγγήσε-

ως τοῦ Ἀμερικανοῦ κυβερνήτου γῆγοσύντο απὸ τὸ εὐρὺ κοίνον.  
Τοιαύτας κολοσσιαίας ὑπηρεσίας προσέφερε δὲ τῆς ῥάδιοπηγίδος ὁ ναύαρχος Wilson εἰς τε τὴν πατρίδα του καὶ εἰς τὸν συμμαχικὸν ἄγωνα. Εἴ τοιτοις τὸ ὄνομά του παρέμεινεν ἀγωστὸν—ώς μη ὅφειλε—τόσον δὲ ἀγωστὸν, ὡς τε καὶ αὐτὸς πονητοσεῖον Ρώμητος γὰ τιλεγομένη;

«Ἡ αἰσία ἀριξές τοῦ Κόδστ εἰς τὴν Ἀμερικήν, παρὰ τὴν ἐπικρατοῦσαν ὁμιλῆγη, ὡφείλετο εἰς μίαν νέαν ἐφεύρεσιν καππιοῖν Ἀμερικανοῦ ἀξιωματικοῦ του Π. Ν.»!....

‘Η ραδιοπηγής ἀντιμετωπίζει: ήδη ἔνα εύρυτατον μέλλον, καλεῖται: δὲ ἐντὸς ὀλιγίστων ἐτῶν γ' ἀποδῇ τὸ ἀσφαλέστερον καὶ μυναδικὸν μέσον καθιδηγγήσεως τῆς τε ναυσιπλοΐας καὶ τῆς ἀσροπλοΐας, ἀρκεῖ γὰρ ἰδρυθεῖσιν εἰς τὰ ἐπικακτήρες σημεῖα τοῦ κόσμου οἱ ἀπαρχίητοι ὄχθειοφάροι εἰς ἀντικατάστασιν η̄ καὶ εἰς «συμπλήρωσιν τῆς ὑφελιμότητος» τῶν ήδη ἐν χρήσει κοινῶν ὡρίων.

М. Г. П.....  
Първото Е. Н.

ΘΕΟΔ. Π. ΚΡΕΜΜΥΔΑΣ  
ΔΙΚΗΓΟΡΟΣ

ΜΕΓ. ΚΙΟΥΝΑΡ. ΟΔΟΣ ΕΜΜ. ΡΕΤΤΟΥΛΗ 2 - ΤΗΛ. 40-607  
ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

## ΑΙ ΝΕΩΤΕΡΑΙ ΜΕΘΟΔΟΙ ΤΗΣ ΝΑΥΣΙΠΛΟΙΑΣ

## ΠΩΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΟΥΝ ΟΙ ΡΑΔΙΟΦΑΡΟΙ

ΑΡΘΡΟΝ ΤΟΥ Κ. Ι. ΜΑΡΚΟΥΛΑΚΗ

Η εντατική έπι τών νησιών μας πρόσδος τής έμπορικής ναυτιλίας δεν χραχτηρίζεται απλώς από τὴν ἔκτασιν τῆς ναυπηγηκής διομηχανίας καὶ τῶν νυναφθάνων πρὸς αὐτὴν κλάδων, οὔτε μόνον από τὴν κατασκευήν κολοσσαίων καὶ ταχυτάτων πλοίων ἐφοδιασμένων μὲ ποικιλίαν ὅλην διαφόρων τύπων καὶ τελειοτάτων μηχανῶν. Η πλευρὴ αὕτη ἀποτελεῖ δεδομένης τὸν Πόλον τῆς ἑξελίξεως τῆς ναυτιλίας. Ο ἕτερος Πόλος ἔγκειται εἰς τὰς μεθόδους τῆς ναυτιλίας καὶ εἰς τὴν σερὰν σπουδαιοτάτων ἐφεύρεσεων, χάρις εἰς τὰς δύοις τὰ ταξιδία τῶν πλοίων καθιστανται περισσότερον ἀσφαλῆ, η δὲ ναυτιλία ἀντιμετωπίζει κινδύνους εἰς πολὺ περιωρισμένην πλέον κλίμακα.

Ἀρκετὸν γὰρ σημειώθην μερικὰ ἀπὸ τὰ ἐν χρήσει συστήματα καὶ μέσαν διὰ νὰ διαπιστωθῇ ἡ μεγάλη αὔτη ἀλήθεια. Σημερούσιοι παλαιοὶ καὶ νῦν ἀνετράπησαν καὶ οἱ δρός του ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος μετεβλήθησαν ἄρδην. Τίποτε σχεδὸν δὲν ἀπέμεινεν ἀπὸ τὰς παλαιὰς μεθόδους. Ο σημεριγύδης ναυτίλος δὲν θασίζεται μόνον ἐπὶ τῆς πείρας του καὶ τῆς ἐπαγγελματικῆς του καταρτίσεως, ἀλλὰ θογθεῖται ἀπὸ ἀφίσιακέπιστημανικά μέσα, ἀπὸ λεπτοτάτους καλεπάθεις μηχανισμούς, διασφαλίζοντας τὸν πλοῦν καὶ ἀπλουστεύοντας τὴν ἐργασίαν τῆς διακυβερνήσεως τοῦ πλοίου. Ο πλοιαρχος, δύναται νὰ εἰπῃ κανεὶς, διὰ δασκει σήμερον μίανυψηλοτέρην ἐργασίαν ἐποπτείας καὶ ἐλέγχου ἔχων εἰς τὴν διάθεσίν του γυροσκόπια, ραδιοτηλεόρας, ραδιογνωμότρα, μηχανήματα Sprengt γιὰ διὰ τὴν ἐνστάθειαν τοῦ πλοίου του κατέταξε ὥρας τῆς τρικυμίας, μεταναρολογικά δελτία μεταβολῆς: διχόμενα διὰ τοῦ ἀσυρμάτου ἀπὸ τὸν διετελέμονας σταθμούς Ἑηράς ἡ ἀπὸ τὸν διετελέμονας σταθμούς τῶν «ἐπιλέκτων πλοίων», ἀκριβολόγα διοικητρικά ἡγιοντερά καὶ τόσα δλλα.

Η ναυτιλία μετετράπη

πλέονεις «ραδιοναυτιλία», τὰδὲ πλοῖα κατὰ τὰξιδυσκόλους στιγμάς των, δὲν ἔχετρωνται μόνον ἀπὸ τὴν σοφὴν πείραν, τὸ δένδρον τὸν τὴν ἐτοιμότητην καὶ φυγραίμαν τοῦ πλοιαρχοῦ, ἀλλὰ θογθούνται καὶ κυρίως εἰπεν κυβερνῶνται καὶ ἐκ τῆς Ἑηράς, ἀπὸ τερρατίας ἀποστάσεως, χάρις εἰς τὰς πολυτίμους δημητρίας τὰς διαβολικομένιας εἰς αὐτὰ ἀπό τὰ Ἐρτζιαγά κύρια. Μία ἀπὸ τὰς πλέον σπουδαιοτέρας διπηρεσίας Ἑηράς, αἰτινες συμβάλλουν καὶ δογμούν τὴν ναυτιλοῖν εἶναι καὶ οἱ ραδιοφάροι. Η ωφελιμότητης των ἔχεις ἥδη γενικῶς ἀναγνωρισθῇ, τὸ δὲ μετὰ τὸ ἀλλο τὰ ναυτικὰ κράτη ἐγκαθιστῶσι τοιούτους σταθμούς εἰς τὰς ἀκτάς των. Ραδιοφάροι λειτουργοῦν σήμερον ἀρκετοὶ εἰς τὴν Ἀγγλίαν, τὴν Γερμανίαν, Γαλλίαν καὶ ἀλλαχοῦ, παρέχουν δὲ τὰς διπηρεσίας των δχιμόνων εἰς τὰ πλοῖα, ἀλλὰ καὶ εἰς τὰς ἀεροσκάφη τῶν δύοιν καθοδηγούν τὰς πτήσεις διὰ τῆς παροχῆς πληροφοριῶν ἀνεκτημήτου ἀξίας.

Οι ραδιοφάροι, ἐγκατεστημένοι εἰς ἐπίκαιρα σημεῖα καὶ ἐπὶ φροπλοίων καὶ μὲ ἀσυρμάτους διμέλης, σημειούνται εἰς ὅλους τὸν νεωτέρους χάρτας τοῦ Βρετανικοῦ Ναυαρχείου. Οι σταθμοὶ αὐτοὶ εἶναι μοναδικοὶ δημητρίας τῶν πλοίων κατὰ τὰς ὥρας

τῆς διμέλης καὶ τῆς ἐκ παντοίων συγθηκῶν περιορισμένης ὥρας τότητος. Πλὴν δημοτικής τῆς διμέλης καὶ ἀσχέτως οἰκασδήποτε καὶ ριχής καταστάσεως, ὡρισμένοι ἐξ αὐτῶν σταθμοὶ ἐκπέμπουν εἰς ταχικὰς καθοδηγούν τὴν μηχανημάτων πορείας των, ως λ. χ. τοῦ ραδιογνωμέτρου, δικαὶοφάρος εἶναι δρατός ἀπὸ τὰ πλοῖα ἢ νὰ δικτυώνται τὴν θέσιν των (στίγμα) καὶ τὴν πορείαν των βάσεις μιᾶς σκφούς καὶ ἡσφαλισμένης διοπτεύσεως.

## ΤΡΕΙΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΙ ΡΑΔΙΟΦΑΡΩΝ

Οι ἀναφερόμενοι σταθμοὶ καταχνέμονται εἰς τρεῖς κατηγορίας:

- Ραδιοφάροι.
- Ραδιοφάροι περιστρεφομένης δέσμηνς.
- γ) Ραδιοφάροι περιστρεφομένης περιστρεφομένης κερίας.

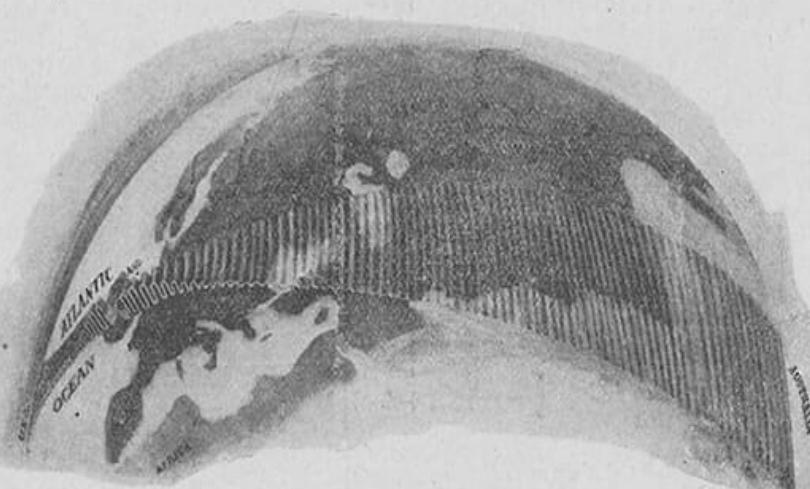
Ἐξ αὐτῶν διαφέρει τὸ πρώτο τούτων, δηλαδὴ διαφάρος εἶναι ἔγχη συνήθης σταθμὸς ἀσυρμάτου ἐκπομπῆς μὲ μῆκος κύματος 1000 μέτρων, διτις καθ' δρισμέγχ χρονικὴ διαστήματα ἐκπέμπει σήματα δύοις τῶν ὅποιων τὰ ταξιδεύοντα πλοῖα, τὰ ἔχοντα ἐγκατάστασιν ραδιογνωμέτρου ἢ ραδιοστήρας, δύναται νὰ καθορίζουν εύκλως τὴν ἐν τῷ πελάγει θέσιν των (τὸ στίγμα των). Εἳναι ἔνα πλοίον ἔχει ἐγκατάστασιν λήψεως διπορυχίων ηχητικῶν σημάτων, δύναται νὰ καθορίσῃ διμέσως καὶ τὴν ἀπόστασιν, γῆτις τὸ χωρίς εἶναι ἀπὸ τοῦ ραδιοσταθμοῦ.

Ο δεύτερος τούτων, για τὸ διαφάρο τῆς περιστρεφομένης δέσμης είναι καὶ αὐτὸς ἔνας σταθμὸς ἀσυρμάτου ἐκπομπῆς δραχέων κυμάτων.

Τὰ πρώτα αὐτοῦ δημοτικά ἔξαποστελλόμενα σήματα ἔχουν διεύθυνσιν περιστροφικὴν καὶ ἀφοροῦν ἔνα πολὺ μικρὸν τεμένος, μὲ τὸ αἰτερόν ἐκπομπῆς σήματος δι' ἔκκαστον γῆμασι σημείον πηγῆδος. Τὰ σήματα ταῦτα κατὰ τὴν περιστροφὴν τῆς δέσμης διέρχονται διὰ τῆς πορείας τοῦ πλοίου καὶ δύναται νὰ ληφθούν παρ' αὐτοῦ ὑπὸ τοῦ εἰδίκου δέκτου δραχέων κυμάτων.

Ἐνας εἰδικός πίνακας δι' ἔκκαστον σταθμὸν ἀναγράφει τὰ λαμβανόμενα μορφαῖκα γράμματα δι' ἔκκαστον γῆμασι σημείον πηγῆδος. Τὸ μεσαῖον γράμμα ἐκάστης σειρᾶς διεικνεῖ τὴν ἀληθή διόπτευσιν τοῦ πλοίου πρὸς τὸν σταθμὸν καὶ ἐν σχέσει μὲ τὴν πορείαν του. Τὸ στίγμα τοῦ πλοίου δύναται νὰ καθορίσῃ δι' ἔπαντλήψεως τῶν παρατηρήσεων τούτων κατὰ δραχέα διαστήματα ἐν συνδυασμῷ τῶν ἀποτελεσμάτων τούτων, πρὸς τὴν ταχύτητα καὶ τὴν πορείαν τοῦ πλοίου.

Ο τρίτος τέλος τούτων, δηλαδὴ διαφάρος περιστρεφόμενος ραδιοφάρος για περιστρεφομένης κερίας, είναι σταθμὸς ἐκπομπῆς μέσων κυμάτων (1000 μέτρων περίπου) καὶ ἔξαποστελλεῖ ἔνα συνεχές σήμα μεθ' ἔνδος φηφίου κώδικος, δικαὶοφάρος εἶναι δρατός τῆς πορείας του. Ο τύπος αὐτὸς τοῦ



ράδιοφάρου είναι: ό πλέον ευχρηστος, διότι έξασφαλίζει εις τὰ πλοῖα τὴν λῆψιν διοπτεύσεως ἀνευ χρησιμοποιήσεως εἰδικού δέκτης ραδιογνωμέτρου. Φθόνου μόνον ἔνας κοινὸς δέκτης υλικού δέκτης ραδιοφάρου, καὶ ἔναν καλὸν στιγμόμετρον, ἄτινα γενικῶς ὑπάρχουν εἰς ὅλα τὰ πλοῖα.

Δέοντας νῦν σημειώθη, διότι καὶ κοινοὶ στεκτοὶ ἀσυρμάτων τηλεγράφων, καθὼς καὶ ραδιογνωμέτρων τοιούτοις, δύνανται: νῦν χρησιμεύσουν εἰς περιπτώσεις δύχλης καὶ ὡς ραδιοφάροι ἐκπέμποντες εἰδίκα σήματα διευκολύνοντα τὴν διοπτεύσιν εἰς πλοῖα ἔχοντα ἐγκατάστασιν ραδιογνωμέτρου.

Ο συνδυασμὸς ἐξ ἀλλού τῆς ἐκπομπῆς ὑπὸ τῶν ραδιοφάρων σημάτων ἀσυρμάτων καὶ αὐτομάτων ἡχητικῶν τοιούτων ἀπὸ ὑποβρύχιον πομπὸν, διευκολύνει σπουδαίως τοὺς ναυτιλομένους εἰς τὴν λῆψιν τῆς διοπτεύσεως των καὶ τὸν ἐπακριβῆ καθορισμὸν τῆς ἀποστάσεως αὐτῶν ἀπὸ τοῦ ραδιοσταθμοῦ.

Οἱ ἔχοντες τοιαύτας ἐγκαταστάσεις ραδιοφάροι: ἐκπέμπουν συγχρόνως τὰ ἐγκέρια σήματα των καὶ τὰ ὑποβρύχια ἡχητικὰ τοιαῦτα. Ἡ ταχύτης τῆς διαδόσεως τῶν σημάτων ἀσυρμάτου είναι, ὡς γνωστὸν 300 ἑκατομμύρια μέτρα κατὰ δευτερόλεπτον, ἐνῷ ἡ ταχύτης τῶν ὑποβρύχων ἡχητικῶν σημάτων εἴναι περίπου ἐν ναυτικοῦ μίλλοις εἰς χρόνον ἔνδες καὶ ἔνδες τετάρτου τοῦ δευτερόλεπτου. Ἡ διαφορὰ τοῦ χρόνου λῆψεως τῶν δύο τούτων διαφόρων, ἀλλά συγχρόνου ἐκπομπῆς σημάτων, μᾶς δίδει τὴν ἀπόστασιν τοῦ πλοίου ἀπὸ τὸν ραδιοφάρον, οὕτωνος τὸστίγματα είναι γνωστάν.

Χρειάζεται μόνον ἔνα καλὸν στιγμόμετροδιὰ τὴν ἀκριβῆ μέτρησιν τῆς διαφορᾶς τοῦ χρόνου λῆψεως τῶν δύο τούτων ἐγκερίων καὶ ὑποβρύχων σημάτων.  
ΠΩΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΟΙΝ

Ἡ λειτουργείσατῶν ραδιοφάρων οὔτε δύσκολος οὔτε καὶ περίπλοκος είναι διὰ τοὺς γνωμέτρους. Πάντας ἡ μαλλον εὐχερεστέρα καὶ ἡ περιστότερον χρήσιμος εἰναὶ λειτουργία τῶν ραδιοφάρων τύπου περιστρεφομένης κερκίας, ἡ ἐκ τῶν δύο πομπῶν λῆψις διοπτεύσεων δύναται: νῦν πραγματοποιηθῇ εὐκόλως καὶ ἀπὸ πλοῖων στερρούμενα ραδιογνωμέτρων, δεκτῶν δραχέων κυμάτων καὶ μηχανημάτων λῆψεως ὑποβρύχων ἡχητικῶν σημάτων. Γένεται περισσότερα Ἐλληνικὰ πλοῖα στεροῦνται: τῶν γεωτέρων αὐτῶν μηχανημάτων καὶ συνεπῶς είναι πολύτιμος εἰς τὴν ναυσιπλοΐαν των ἡ λειτουργεία τοῦ ἀνακεφερθέντος τύπου ραδιοφάρων. Αἱ διοπτεύσεις είναι εύκολον νὰ ληφθοῦν, ἀρκεῖ τὰ σκάφη νὰ ἔχουν στιγμόμετρον καὶ μάλιστα ὀχυρωμένον εἰς μοίρας.

Ἄφοις ὁ παρατηρητὴς θέσεις εἰς λειτουργίαν τὴν δείκτην αὐτοῦ καὶ καθορίσῃ τὸν σταθμὸν ἐκ τοῦ χαρκητηριστικοῦ τοῦ θὰ ἀντιληφθῇ διότι εἰς ἔκστην πλήρη περιστροφὴν τοῦ ραδιοφάρου τὰ λαμβανόμενα σήματα αἰδάνονται καὶ ἐλλαττοῦνται: εἰς ἔγκαστην διαδοχικῶς φθάνοντα εἰς τὸ μέγιστον καὶ τὸ ἐλάχιστον εἰς ἔντάσεις των διότι κατὰ λεπτόν.

Ἡ λῆψις τοῦ ἐλαχίστου τῆς ἔντάσεως τῶν λαμβανομένων σημάτων ἡ δύοια ἐπαναλαμβάνεται ἀνὰ 30° είναι: πολὺ εὐδιάκριτος. Ως ἐκ τούτου ὁ ραδιοφάρος θεωρεῖται ὡς ἔχον ἔνα τομέα ἐλαχίστης ἔντάσεως σημάτων δύοτος περιστρέφεται: μὲ τὴν σταθεράν ταχύτητος 3600 κατὰ πρῶτον λεπτὸν ἥτοι: 60 κατὰ δευτερόλεπτον. Ὁ σταθμὸς οὗτος ἀρχίζει τὴν περιστροφὴν αὐτοῦ ἀπὸ τοῦ ἀληθοῦς μεσημέρινος.

Ἐπομένως ὁ παρατηρητὴς (ὁ λαμβάνων τὴν ἀντιστοιχίαν) ἔχων τὰ ἀγωτέρω δεδόμενα:

1) θὰ προσδιορίσῃ τὸν ραδιοφάρον ἀπὸ τοὺς ἄλλους σταθμοὺς;  
2ον) θὰ μετρήσῃ τὸν ἀριθμὸν τῶν δευτερολέπτων ὁ δύοιος ἀπαιτεῖται νὰ φύσῃ τὸ ἐλάχιστον τῆς ἔντάσεως ἀπὸ τοῦ ἀληθοῦς μεσημέρινος μέχρις αὐτοῦ. Ὁ ἀριθμὸς τῶν δευτερολέπτων πολλαπλασιαζόμενος ἐπὶ 6 μᾶς δίδει τὴν ἀληθῆ διόπτευσιν τοῦ πλοίου εἰς μοίρας ἀπὸ τὸν ραδιοφάρον, ἡ διόπτευσιν διαφέρουσαν τῆς πραγματικῆς κατὰ 180°, καθ' ὃτι ὁ τομεὺς τοῦ ἐλαχίστου ἀκούεται διὶς κατὰ λεπτόν.

Ἐίς ἕκαστον λεπτὸν, ὡς ἀναφέρομεν, λαμβάνουν χώρων δύο σημεῖα ἐλαχίστου τῆς ἔντάσεως διαφέροντα μεταξὺ τῶν κατὰ 30° (180°) ἐπομένως λαμβάνονται δύο διόπτευσεις διαφέρουσαι μεταξὺ τῶν κατὰ 180°. Ταῦτα εὑρεθῆ ἡ πραγματικὴ διόπτευσις δὲν ὑπάρχει μεγάλη δυσκολία, λ.χ. Ἐκν γνωρίζομεν διότι εὑρίσκομεθα ἀνατολικῶν ραδιοφάρων τότε είναι φανερόν διότι: ἡ διόπτευσις μᾶς δὲν θὰ διερθαίνῃ τὰς 180° καὶ ἐπομένως θὰ ἐκλέξωμεν τὴν μικροτέραν εἰς μοίρας τῶν δύο διόπτευσεων, ἐὰν δὲ εὑρίσκομεθα δυτικῶς, τὴν μεγαλυτέραν.

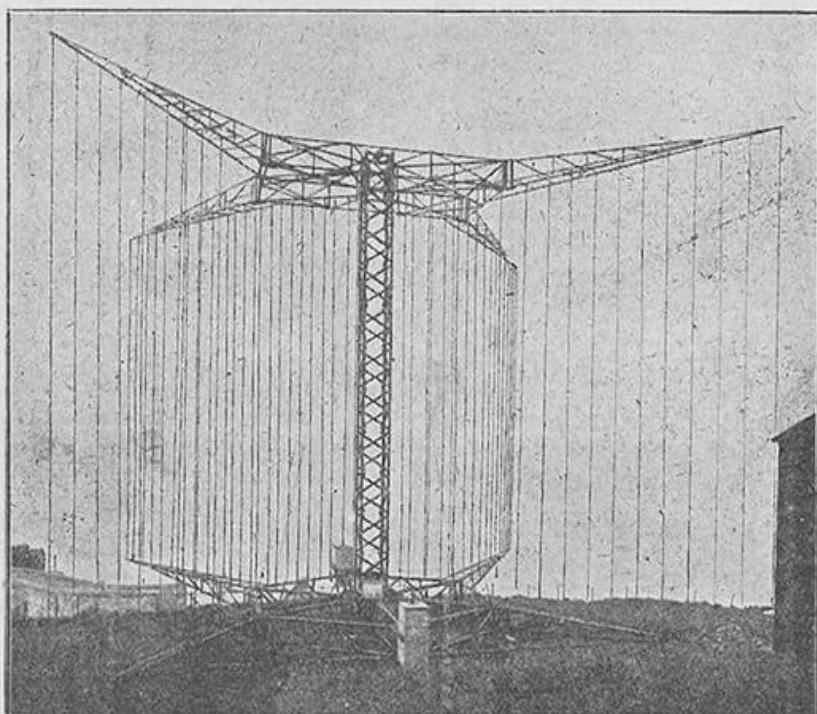
Ἐὰν διπωσδήποτε ὑπάρχουν ἀμφιβολίαι: πρὸς καθορισμὸν τῆς ἐκ τῶν δύο πραγματικῆς διόπτευσεως τότε δέοντας γὰρ ληφθῆ σειρὰ διόπτευσεων καὶ ἐν συγκρίσει πρὸς τὴν πορείαν τοῦ πλοίου νὰ καθορισθῇ ἡ πραγματικὴ τοιαῦτη.

Δηλ. Ἐὰν τὸ πλοῖον ἔχει πορείαν πρὸς ἀνατολὰς καὶ δὲ ἀριθμὸς τῶν μοίρῶν τῶν λαμβανομένων διόπτευσεων αὐξάνει, τότε θὰ εὑρίσκωμεθα δυρείως τοῦ ραδιοφάρου, ἐὰν δημοσιεύσῃ τοῦ διατάσσοντος τοῦ διάδοχου τοῦ πλοίου εἰς προστάσεις τῆς "Αντιθέτως" δὲ διὰ τὸ πλοίον ἔχει προστάσεις πρὸς δυσμάς.

Ἐκεῖ δόπου οἱ ραδιοφάροι παρέχουσιν ἀνεκτιμήτους διηρευσίας θεωρούμενοι προσπαρατητοὶ διὰ τὴν δργάνωσιν μιᾶς τακτικῆς ἀεροπορικῆς γραμμῆς είναι εἰς τὴν ἀεροπλάστην. Δὲν δύναται γὰρ νοηθῆ ἀσφαλὲς ταξεδίον ἀεροπλάνου, ιδίᾳ εἰς τὰς μαχηρινὰς προστάσεις τῆς "Απω" Ἀνατολῆς, τῆς "Αφρικῆς" καὶ τῆς Αὐστραλίας ἀνευ τῆς διαρθρώσεως τῶν ραδιοφάρων καὶ τῶν ἔξ αὐτῶν ἐκπεμπομένων Ἐρτζικῶν κυμάτων.

Τὰ κύματα αὐτὰ κατευθύνονται πρὸς τὸν ἀσφαλῆ προορισμὸν των τὰ δερόπλοια καὶ στοργικῶν παρακολουθοῦσι τὰς Ἰλιγγιώδεις διὰ μέσου τῶν αἰθέρων πτήσεις τῶν τολμηρῶν νέων Ικάρων. Τὰ μηνύματα τῶν ραδιοφάρων είναι τὰ μόνα παρήγορα σημεῖα τῆς ἐπαφῆς των πρὸς τὴν γῆν, δικαὶον δὲ τὸν ραδιοφάρον αὐτοῖς τὸν ἀγωνίστην, πρὸς τὰ μαινόμενα στοιχεῖα τῆς φύσεως, ἀγώνα.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΡΚΟΥΛΑΚΗΣ  
Ανθυποπλοίαρχος Τηλ. τῆς Π. Ν.



Κεραία ἐκπομπῆς ραδιοφάρου περιστρεφομένης δέσμης

NAUTIKON GRAFEION  
N. P. EUSTATHIOU  
PARALIA-KALAMON

Πρακτορεύσεις, Ναυλώσεις, Φορτοεκφορτώσεις,  
Υδρεύσεις, Ανθρακεύσεις  
ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ—ΕΥΣΤΑΘΙΟΥ  
ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ 1-88

## ΔΙΚΑΣΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

# ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΥΣΑΙ ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΔΙΚΑΙ

### ΒΕΛΓΙΚΗ ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ

#### ΑΠΑΙΤΗΣΙΣ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΕΩΣ

#### ΑΠΟΛΕΣΘΕΝΤΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ

Τὸ ἀπ «Fernebo» είχε φορτώσει ἐν Ἀμβέρσῃ ποσότητά την οιδήρου εἰς ράβδους καὶ δέματα, κατὰ δὲ τὴν ἐκφόρτωσίν του ἐν Πειραιεῖ ἔπεισαν εἰς τὴν θάλασσαν καὶ ἀπωλέσθησαν 29 δέμ. καὶ 10 ὄρδδοι. Ὁ Παραλήπτης κ. Ἰωάννης Ρεπουτζάκος ὅμοι μετὰ τῆς ἀσφαλίστικῶν Ἐταιριῶν, ἐνεκάλεσεν τὸν κυβερνήτην τοῦ πλοίου πρὸ τοῦ ἐν Ἀμβέρσῃ Ἐμποροδικείου διὰ τὴν πληρωμὴν τὴν ζημιῶν, ἃς είχεν ὑποστῆ.

Τὸ δικαστήριον ἀπεφάνθη διὰ μόνον ὁ παραλήπτης, ὥποδε τὴν ἰδίατητά του ταύτην, δικαιούσται γάρ πατήσῃ ἀποζημίωσιν διὰ τυχὸν ἐλλείμματα, ἀνεξαρτήτως τοῦ γεγονότος ἢν σύτος ἔχει ἀποζημίωσις, διὰ τοῦ τρίτου (ἀσφαλίστος). Τὸν θεωρεῖ νομικόν, διὰ εἰναὶ ὁ πιστωτής τοῦ κυβερνήτου διὰ τὰ φορτωθέντα ἐμπορεύματα, ἢν δὲ ἀποζημίωσίς του ὑπὸ τρίτου εἴγει διὰ τὸν πλοίαρχον res inter alios. Περαιτέρω ἀναφέρεται ἐν τῇ ἀποφάσει διὰ θάλαττας ἐπιτραπῆς εἰς τὰς ἀσφαλίστικὰς Ἐταιρίες νὰ στραφοῦν ἐναντίον τοῦ Πλοιάρχου, ἐάν ηθελον ἀποδείξῃ διὰ τὸν πλοίον μεταφοράς δὲν ἔχει δικαιούματα τοῦ παραλήπτου, ὡς ἀποζημίωσαν αὐτὸν.

Τὸ δικαστήριον δὲν ἔλαβεν ὑπὸ δύψιν τοῦ τὰς ἐπιφυλάξεις τοῦ νόμου τοῦ λιμένος προορισμοῦ. (Πειραιῶς) πρᾶγμα διπερ ἐπεκάλεσθη ὁ πλοίαρχος, καὶ σύμφωνα μὲ τὰς δοποίας ἡ εὐθύνη τοῦ κυβερνήτου ἔρχεται κατόπιν τῆς ὑποχρεώσεως τοῦ παραλήπτου, δρείλογος ἐντὸς 24 ὥρων μετὰ τὴν ἐκφόρτωσίν γὰρ ἐγείρη ἀπαίτησιν διὰ ζημιῶν ἡ ἀπωλείας ἢς ὑπέστη, ἡ γὰρ προσῃρή δικαστικῶς ἐντὸς τοῦ μηνὸς κατὰ τὸν ὄποιον ἔλαβε χώραν ἡ ἐκφόρτωσίς ἡ γὰρ στειλὴ πιστοποιητικὸν ἀπωλείας, καθ' ὅσον ἡ νομιλογία τῶν Βελγικῶν φορτωτικῶν, ἦτις διέπει τὰς ἐν λόγῳ μεταφοράς δὲν ἔπειτας εἰς τὸν παραλήπτην τοιαύτας διατυπώσεις.

Τὸ δικαστήριον περαιτέρω ὑπεστήριξεν διὰ τὴν ἐκφόρτωσίς θεωρεῖται ὡς περατωθείσα, τότε μόνον, διατὰ τὰ ἐμπορεύματα δριτικῶς τεθοῦν εἰς τὴν διάθεσιν τοῦ παραλήπτου.

Οταν δὲ ἡ τοποθέτησις τῶν ἐμπορευμάτων εἰς τὰς φορτηγίδας γίνεται διὰ τῶν βρυούκλων τοῦ πλοίου, διπος καὶ εἰς τὴν προύσσαν περίπτωσιν, ἡ ἐκφόρτωσίς θεωρεῖται ὡς περατωθείσα μετὰ τὴν ἐν λόγῳ τοποθέτησιν εἰς τὰς φορτηγίδας.

Ἐπίσης τὸ δικαστήριον ὑπεστήριξεν διὰ δὲν ἐπιτρέπεται εἰς τὸν πλοίαρχον ἡ ἀπαλλαγὴ ἀπὸ τῆς ὑποχρεώσεως, τοῦ γὰρ προδικίης εἰς τὴν ἐκφόρτωσιν τῶν ἐμπορευμάτων, ἀτινα μεταφέρει, μὲν ἔλεις τὰς δυνατὰς προφυλάξεις καὶ προσοχὴν.

Ἡ ἀπόφασις ἔξεδρος ἐναντίον τοῦ πλοιάρχου μόνον ὅμως ὑπὲρ τοῦ φορτωτοῦ, ἐνῷ ἡ ἀγωγὴ τῶν ἀσφαλίστικῶν ἐταιρίων δὲν ἔγενετο δεκτή.

— Ἀπαίτησις πλοιάρχου διὰ μισθοτροφοδοσίαν καὶ κατάσχεσις ἐπὶ τοῦ πλοίου πρὸς ἔξασφάλισιν αὐτῆς.

Εἰς τὸ δικαστήριον τοῦ Ἀγγλικοῦ Ναυαρχείου καὶ ἐνώπιον τοῦ δικαστοῦ κ. Langton ἔξεδρος ἀσφαλίσεως τῆς ὑπόθεσις ἀπαίτησες παρὰ ἐνδέ πλοιάρχου τῆς μισθοδοτροφοδοσίας του.

Ἐνάγων: Ἡτο δ πλοίαρχος Eric Pearson τοῦ ἀτμοπλοίου «Seapro».

Ἐναγομένη: Ἡ πλοιοκτήτρια ἐταιρεία «Andrew M. Jackson and Co», τοῦ Χούλλα.

Ο ἐνάγων πλοίαρχος ἔγειρεν ἀγωγήν ζητῶν γὰρ πληρωθῆ τὰς καθυστερούμενας μισθοδοσίας του καὶ τινὰ ἔξοδα, εἰς ἡ ὑπόθεση, διαρκούσης τῆς ἐν τῷ πλοίῳ ὑπηρεσίας του, ἐπέτυχε δὲ τὴν ἀδειαν τῆς κατασχέσεως τοῦ σκάφους. Οἱ ἐνάγομενοι ἀφ' ἐτέρου προέτακτον, διὰ διεμπορτυρήθησαν ζητήσαντες τὴν ἀρσιν τῆς. Συμφώνως πρὸς τὸ ἄρθρον 22 παχίας νομιλογίας τοῦ Ἀρείου Πάγου τοῦ 1925, τὸ Ἀνώτατον Δικαστήριον ἀσκεῖ τὴν δικαιοδοσίαν τοῦ

Ναυαρχείου ἐπὶ «οἰασδήποτε ἀπαίτησεως γαύτου τινὸς πλοίου διὰ μισθοδοσίαν του εἴτε αὕτη είχεν ὅρισθη διὰ συμβολαίου εἴτε διὰ ἄλλου τρόπου, καθὼς καὶ διὰ ἀπαίτησεις τοῦ πλοιάρχου διὰ τὴν μισθοδοσίαν κερδηθείσαν παρ' αὐτοῦ ἐπὶ τοῦ πλοίου καὶ διὰ γνωτίλιακὰ ἔξοδα πληρωθέντα παρ' αὐτοῦ διὰ λογαριασμὸν τοῦ πλοίου.

Ἐπίσης κατὰ τὴν διάταξιν 167 τοῦ Ναυτικοῦ Ἐμπορικοῦ Νόμου τοῦ 1894 ὁ πλοιάρχος ἔχει τὰ αὐτὰ νόμιμα δικαιώματα κατοχῆς καὶ μέσα πρὸς ἔξασφάλισιν τῶν μισθῶν του καὶ τῶν γνωτίλιακῶν ἔξοδων (δηλαδὴ μέχρι καὶ κατασχέσεως τοῦ πλοίου), τῶν ίδιων δὲ δικαιωμάτων διὰ τοὺς καθυστερούμενους μισθούς των ἀπολαμβάνοντων καὶ οἱ ἀπλοὶ γνωτά.

Εἰς τὴν προκειμένην περίπτωσιν τὸ ἀπ «Seapro» φάνεται, διὰ πρωροβούτητον γάρ μετατραπῆ εἰς πλωτὸν ἐργοστάσιον συσκευασίας ἀλιπάστων ἵχθων, τὸ σχέδιον δημοσίευτον δὲν οὐκ ἔχετελείτο ἀμέσως, διὰ τὸ πλοίον παρέμενεν ἐν ἀργίᾳ εἰς τινὰ τοῦ Χούλλα ἀπὸ τοῦ Δεκεμβρίου τοῦ 1930. Ο ἐνάγων είχε προσληφθῆ ὡς πλοιάρχος διὰ συμφωνητικοῦ κεκυρωμένου, σύχιτος δημοσίου συνήθους γνωτικοῦ τύπου, διότι περιελάμβανε καὶ ἀριθμόν τινα ἐπιπροσθέτων προσθέψεων, διρίζετο δὲ ρητῶς διὰ την τριετοῦς χρονικῆς διαρκείας. Συγχρόνως είχε περιβληθῆ μέσα καθήκοντα πολὺ ἀπέχοντα τῶν πλοιαρχικῶν, κυριολεκτικῶν δὲν ἔδυνκτο γάρ εἰπη γνωτίς, διὰ τὸ σχέδιον ἥτο εἰς ὅπαλληλος τῶν πλοιοκτητῶν.

Ἡ ἀπαίτησις συγέκειτο ἀπὸ καθυστερούμενους μισθούς καὶ ἔξοδων τροφοδοσίας του ἐπὶ τοῦ πλοίου, σύτινος ἐπέδωσε, διαρκούσης τῆς ἀργίας, ὡς ἐπιστάτης ἐντεταλμένους γάρ φροντίζῃ διὰ τὴν συντήρησιν τοῦ σκάφους ἀπὸ πάσης φθορᾶς.

Οἱ ἐνάγομενοι πλοιοκτήται: Ισχυρίσθησαν, διὰ τὸν πλοιάρχος είχε ὑπὲρ ἔκπτωσις κοινόν τι δίκαιοιον ἀπορρέον ἐκ τοῦ Νόμου, ἔδυνκτο γάρ τὸ τέλος ἀσφάλληγα διὰ τῶν συνήθων δικαστηρίων, δὲν είχε δὲ τὸ δικαίωμα νὰ τοὺς ἐνχάρχῃ ἐνώπιον τοῦ δικαστηρίου τοῦ Ναυαρχείου καὶ μάλιστα μετὰ τὴν ἀποβολήν της κατασχέσεως ἐπὶ τοῦ πλοίου. Η ἀπαίτησις του ἔδειξεν διὰ τῶν δρων συμβολαίου δικαστέρου τύπου διὰ τὸ διποῖον δὲν ἔδυνκτο γάρ ἐφαρμοσθῆ ἡ νομιλογία τοῦ 1925 περὶ δικαιοδοσίας τοῦ Ναυαρχείου οὐ σύτινος καὶ διὰ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ Νόμου 1894.

Ο ἐνάγων προέταξεν διὰ τὸ δικαίωμα νὰ διεκδικήσῃ τοὺς διεψιλούμενους μισθούς του καὶ τὰ γνωτίλιακὰ ἔξοδα ἀκόμη καὶ διὰ κατασχέσεως τοῦ πλοίου, ἀσχέτως τοῦ τύπου τοῦ συμβολαίου του. Ἀλλως τε καὶ ἡ καθυστέρησις μόνον τῆς τροφοδοσίας του τῷ παρελθεῖ σχετικὸν δικαίωμα.

Ο δικαστής κ. Langton ἔδειξε τὰς ἀπόψεις τοῦ ἐνάγοντος καὶ ἡρήθη γάρ την κατάσχεσιν τοῦ «Seapro» ὑπεστήριξε, διὰ ταύτην στηρίζεις εἰς τὴν ἀπαίτησιν περὶ τροφοδοσίας. Διὰ τὴν ὑπόλοιπον ἀπαίτησιν δηλαδὴ τῶν μισθωτῶν, ἔδυνκτο γάρ τὸ πάρεξη τοιαύτων τῶν μεταφορῶν, λόγῳ τῆς διαφορᾶς τοῦ συμβολαίου. Ἀλλὰ καὶ ἔλεις ἡ ὑπόλοιπος ἀπαίτησις δὲν ἔδυνκτο δικαίωμα νὰ ἔξασφαλισθῇ διὰ κατασχέσεως, πάλιν ἡ κατάσχεσις παρέμενεν Ισχυρὰ ἔξασφαλισθῇ τῆς περὶ τροφοδοσίας ἀπαίτησεως.

## ΛΟΥΚΑΣ ΜΑΤΣΑΣ & ΥΙΟΙ!

### ΝΑΥΑΓΟΣΩΣΤΙΚΑΙ ΡΥΜΟΥΛΚΗΣΤΙΚΑΙ ΕΡΓΑΣΙΑΙ

Ἀνάληψις πάσης φύσεως ναυαγιαιρέσεων καὶ ουμουλκήσεων.

**ΤΗΛΕΦΡ. ΔΙΕΥΘ. ΛΟΥΚΑΣ ΜΑΤΣΑΣ** ΓΡΑΦΕΙΑ — Όμηρος 14  
Τηλ. ήμέρ. καὶ νυκτὸς 40-837

# ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΡΕΠΟΡΤΑΖ

## ΓΕΡΜΑΝΙΑ

### Τὰ μισθολόγια τῶν πληρωμάτων

Κατὰ τὰς ἐξ Ἀμβούργου πληροφορίας διαιτήσεως εἰς δύν παρεπέμψθη ἡ ἀναφυσία μεταξύ Γερμανῶν ἐφοπλιστῶν καὶ ναυτεργατῶν διασφορᾶς, ἐξ ἀφορμῆς τῆς προτάσεως τῶν πρώτων, δηποτε μεσώσουν τὰ μισθολόγια τῶν πληρωμάτων καὶ συγχρόνως αὐξήσουν τὰς δημοσιεύσεις τῶν πλοίων, ἔξιδωκες τὴν ἀπόφασιν του, καθ' ἣν ἀποδέχεται τὴν κατὰ 13 σ.ο. μείωσιν τῶν μισθωμάτων.

Ἄν σχετικαὶ διαπραγματεύσεις μεταξύ ἐφοπλιστῶν καὶ ναυτεργατῶν συνδικάτων εἰχον ἀρχίσει πρὸ μηνὸς εἰς τὸ Ἀμβούργον, αἱ ἀρχίσκαται δὲ προτάσεις τῶν ἐφοπλιστῶν συνδικάτου εἰσεμένων τῶν μισθῶν τῶν πληρωμάτων κατὰ 25 σ.ο. καὶ αὐξήσουν τῶν ὠρῶν ἐργασίας ἀπὸ 8 σ.ο. 10 ή 11 πλήττης περιπλέων τῶν πλοίων εἰς Τροπικάς περιοχάς, δους ἡ ἐργασίας προύτελνετο νὰ είναι 9 σ.ο. Ἐπίσης τὸ ἐφοπλισταὶ ἀνήσκαται τὴν πληρωμήν τῶν ἡμερηγίων οὐχὶ εἰς χρήμα, ἀλλ' ἔναντι παροχῆς ἀναλόγων ὠρῶν ἀδείας.

Ἐν λαπτομερεῖᾳ ἡ ἀπόφασις τοῦ Γερμανοῦ διαιτητοῦ ἔχει ὡς ἔξης: Εἰς μισθοῦ τῶν ναυτῶν καταστρώματος θὰ μειωθῶν κατὰ 13.6 σ.ο., δριζόμενοι εἰς 114 μάρκα μηνιαίων. Τὸ ἐπιμείσθιον τῶν μηχανικῶν διὰ τὰ ἄνω τῶν 1500 τ. γκρές σκάφη θὰ είναι 30 μάρκα καὶ εἰς τὸ αριστοπλοΐον τῆς μηχανῆς 20 μάρκα, διὰ δὲ τὰ κάτω τῶν 1500 τ. σκάφη θὰ είναι μάρκα 25 καὶ 15.

Ἄν ὑπερωρίων θὰ πληρώνωνται πρὸς 0,80 τὸν μάρκον (πρένιγκ) διὰ τοὺς ἀνωτέρους καὶ 0,40 διὰ τοὺς κατωτέρους διαθυμούς τοῦ πληρώματος, ὡς καὶ 25 πρένιγκ καθ' ὥραν εἰς τοὺς ναυτέπιαδας.

Ἡ ἀπόφασις αὕτη τοῦ διαιτητοῦ δὲν ισχύει διὰ τὰ πλησιάματα ὑπουρκῶν, φρεγγίων καὶ ναυαγοσωστικῶν, τάσσεται δὲ προθεσμίας ἐντὸς τοῦ α' 15θημέρου τοῦ τρ.μ. νὰ ἀπαντήσουν τὰ δύο ἀνδιαφερόμενα μέρη ἐάν ἀποέλθωνται ἡ μὴ τὴν ἀπόφασιν. Ἡ «Ἐρημερίς» τοῦ Βίκεροῦ διαιτηπλάνει τὴν ἀπόδια, διὰ δὲ ἀπόφασις θὰ γίνῃ ἀποδεκτῇ.

## ΑΓΓΛΙΑ

### Ιατρικὴ βοήθεια ἐν πλω

Εἰς τὸν λαϊκὸν τοῦ Λίβερπουλ κατέπλευσε τὴν 3ην Οκτωβρίου τὸ «Αγγλικὸν ὑπερωκεάνιον *Duchess of Richmond*» ἀνήκον εἰς τὴν «Κανάντιαν Πάτακιν». Ο χειρουργὸς ἵτερος τοῦ πλοίου τούτου ἐπανεβρίσθη, διὰ τὸν εἰκόναν τοῦ πλοίου ἀλλαγὴς ἀποτελεῖται στηλεγράφημα παροχῆς ἵτερων ἀσθενήσαντας βαρέως ἵτερον τ.δ. Πολωνικοῦ ἀτμοπλοΐου *«Polonia»*. Τὰ δύο σκάφη ἐπλεον τότε εἰς τὰ Δυτικὰ παράλια τῆς Ιρλανδίας, ἡ διαμετρία των απόστασις ἀνήρχετο εἰς 300 μίλια. Άμα τὴν λήψη τῆς ἐπικλήσεως βοηθείας, τὰ δύο σκάφη συνενοχίσθησαν παρεξέλιγαν τὴν πορείαν καὶ συνηγγήθησαν εἰς τὸ πλάγιον, δηποτε διατάσσεται τὸν πλοίον τοῦ Πολωνικοῦ πάσχων ἐκ σκοληκοειδίτως καὶ ἔχων ἀνάγκην ἔγχειρίσεως διεκομισθεῖν.

(Συνέχεια ἐκ τῆς 8ης Σελίδος)

ριφήμου «ένειαίου» τότε διπλώματος ὡς ἐκ τῆς συμπεπληρωμένης θελκοσίας ὑπηρεσίας των καὶ ἐντεῦθεν τὸ τελείως ἀνεπαρκές χρονιγὸν διάστημα προπραχανεύς των, καθίστων ἀδύνατον τὴν συστηματικὴν των ἀκταίδευσιν.

Δὲν γομίζω ἐξ ἄλλου ἀσκοπούν νὰ τονίσω διὰ τὸ *Τρίανα* ἔστη πάντοτε εἰς τὸ ὄφος τοῦ ἔθνικον προορισμοῦ τῆς, μηδέποτε διασυρθεῖσα εἰς τοπικούς προτιμήσεις ἢ ἀποκλειστικούτας, γεγονός διπέρη γηγενῆτο ἢ προσωπικὴ κατάρτισις καὶ ἀξιοπρέπεια τῶν καθηγητῶν, οἱ ἀποιούμενοι παντός, ἡσαν ἔλληνες καὶ ἀνθρώποι ἀνωτέρες μορφώσεως καὶ ἀγωγῆς, διότε ἡτο ἀδύνατον γὰρ ἔτη τοπικισταῖ.

Εἰς τὴν Ιδίαν αὐτὴν Σχολὴν διήκονουσαν ωραίμενην σειράν νυκτικῶν μεθυμάτων καὶ οἱ ἀξιωματικοὶ τοῦ Αιγαίνιον Σώματος.

Τόσον δημος οἱ ἀπόφασις: τῆς σχολῆς ταύτης καὶ οἱ ἐκ τῆς ἑταῖρης προειδότες, δισον καὶ πάντες οἱ ἐκτὸς μὲν τούτων ταχυθέντες, τραπέντες δημοσιόδεις τὴν θάλασσαν ἐμφύτου κλίσεως καὶ ἀγάπης πρὸς τὸ ἐπάγγελμα, μὲ δισκιάδα ἐφόδιον τὸ ἀπολιτήριον ἐμπορικῆς σχολῆς ἢ γυμνασίου καὶ ἐνστεργισθέντες τὸ ἀνώτερο πετροφίνια τοῦ Ναυτικοῦ, ἐπιδιόθετες δὲ ἐκ τοῦ ζῆλου τῆς ἐπαγγελματικῆς διακρίσεως καὶ τῆς εὑρύτερας μεταβολῆς εἰς τὴν ἐπιστημονικὴν κατάρτισιν ἔσωτῶν, καθὼς ἐπίσης ἰδιαίτεροι ἐξ ἀλλοδαπῶν ικανοῖ Ναυτικῶν Σχολῶν ἀποφοιτήσαντες εὐέρχομενοι ναυτίλοι, ἡδυνήθησαν γ' ἀνδειξιθεών ίκνοι ἐπιστήμονες, τινὲς δὲ καὶ γὰρ καταλεχθεῖσας μεταξύ τῶν ἀριστέων τοῦ Ε. Ναυτικοῦ.

Εἰς τοὺς ἐπιστήμονας ἀντούς ἀνήκει τὸ μέλλον.

Οἱ ἄλλοι ἀμέρρφωτοι καὶ κατὰ τεκμήριον ἀνίκανοι, ἀνήκουν πλέον εἰς τὸ παρελθόν.

Πλοίαρχος Ι. ΦΑΦΟΥΤΑΚΗΣ

ἐπὶ τῷ Βρετανικοῦ σκάφους. Ἡ ἀγχαίρησις θὰ ἁγίνετο εἰς τὸ πλήρες χειρουργεῖον τοῦ ὑπερωκεάνιου, ἀλλ' ἐν τῷ μεταξὺ ἡ κατάστασις τοῦ σοθιοῦντος ιατροῦ ἔδειτον.

### Νέαι παραγγελίαι φορτηγῶν

Ἡ Ἀγγλικὴ ἀτμοπλοΐα *«West Hartlepool Steam Nav. Co. Ltd»* παρήγγειλεν εἰς τὰ Οἰνέα Χάρτελεπούλ ναυπηγεῖα τοῦ Οίκου Οἰδλέιας Γκρέιν δύο φορτηγά ἀτμοπλοῖα χωρητικότητος 8500 τόννων φορτίου έκστοτον. Ταῦτα δὲ φέρουν ἀτμομηχανάς τετραπλήγη ἀκτονόσεως καὶ θὰ είναι ἀφειδασμένα μὲ διλας τὰς ουγγρόντας ἐφεύρεσες καὶ τελειοποιήσεις, αἰτίας γρακτηρίζουν τὰ οικονομικά ἀτμόπλοια.

### Η καθέλκυσις τοῦ «Georgic»

Τὴν 12ην Νοεμβρίου θὰ καθέλκυσθε ἐκ τῶν ἐν Μπάρφορτ ναυπηγείων «Χάρλεν καὶ Οἰδλφ» τὸ νέον ὑπερωκεάνιον μότοροπιν *«Georgic»*, τῆς Οἰδάτ Στέρ Λάιν, ἀδελφὸν σκάφους τοῦ ὑπέρχοντος ἡδη ἐν ηπηρεσίᾳ *«Britannic»*. Τὰ κυρτώταρα χρηστηριατικά τοῦ ὑπερωκεάνιου τούτου είναι: Μήκος μεταξύ τῶν καβύθων 680 πόδες, πλάτος 82 πόδες, ἥψος 43 πόδες καὶ ἀκτής 27.000 τόννων γκρές. Τὸ *«Georgic»*, θὰ δυναται νὰ περιλάβῃ 1550 ἐπιβάτες πρώτης, τεθρίστη καὶ τρίτης θέσης.

## ΙΤΑΛΙΑ

### Συνεχίζονται αἱ ναυπηγήσεις

Ἡ Ιταλικὴ ἀτμοπλοΐα *«Libera Triestina»* παρήγγειλε τὴν κατασκευὴν δύο νέων ἀτμοπλοίων, ἕκαστον τῶν δύοσιν θὰ ἔχῃ χωρητικότητα 10.000 τόννων γκρές καὶ ταχύτητα 18 μιλλίων. Τὰ νέα ταῦτα σκάφη θὰ διεθέτουν καὶ καμπίνας διὰ 200 ἐπιβάτες, προορίζονται δὲ διά τὴν γραμμὴν Καλλιφορνίας.

### Συνεργασία *«Πούλιας»* καὶ *«Σάν Μάρκο»*

Μία σημαντικὴ συμφωνία ἐκλείσθη ἐσχάτω τῶν Ιταλικῶν ἀτμοπλοίων *«Puglia»* καὶ *«San Marco»* διὰ τὴν κοινὴν ἐκμετάλλευσιν τῆς γραμμῆς Βενετίας—Βρινδισίου—Πειραιῶς—Διαδεκτικοῦ—Αλεξανδρείας. Εἰς τὴν γραμμὴν ταῦτην αἱ δύο ἀταρέσκει συνεργαζομένα ἐπιτελεῖσαν ἀποσυρθέμενα ἀπό τὴν ἐπιρρήσην γραμμῆς Τεργέστης—Βρινδισίου—Πειραιῶς—Κων) πέλεως, τὴν δύοσιν ἑξετέλειας μέχρι τοῦδε.

Ἡ *«Puglia»* θὰ διαθέσῃ δύο μότοροπιν τῷ τύπῳ *«Piero Foscari»*. Αφ' ἐτούτου διὰ τὸν μηνὸς τὸ δρομολόγιον τοῦτο θὰ ἐκτελήσει διὰ τοῦ ἀτμοπλοΐου *«Stella d'Italia»*, τοῦ Λέσβου Τριαστού, διπέρη ἐξεργοθήμην εἰς τὰς δύο συνεργαζομένας ἐπιτελείας ἀποσυρθέμενα ἀπό τὴν ἐπιρρήσην γραμμῆς Τεργέστης—Βρινδισίου—Πειραιῶς—Κων) πέλεως, τὴν δύοσιν ἑξετέλειας μέχρι τοῦδε.

Ἡ ἐπιχρήσις τοῦ διαγένετον δύνανται τῆς παραχωρήσεως εἰς τὸ Λέσβου Τριαστόν πρὸς ἐκμετάλλευσιν δύο μότοροπιν τῆς *«Πούλιας»*, διπέρη τὸν διακανονισμὸν τῶν δρομολόγων δησει νὰ παροπλισθῶσιν, ὡς ὑπεράρθρων. Διὰ τοῦ τρόπου τούτου, ἀφ' ἐπόστρατης οἰκονομίας καὶ καταπλάνης δὲ συστηματικής συναγωνισμός τῆς Ιταλικῆς σημαίας, ἀφ' ἐπέρστροψος διαπομπῆς συνεργατικούς θέσης Εμπορίου καὶ Ναυτιλίας τὰ ὑπόλοιπα 11 σ.ο.

## ΒΡΑΖΙΛΙΑ

### Η ἐκμετάλλευσις τῆς Ακτοπλοΐας

Μεταξὺ τῶν Βρεζιλιανῶν ἀκτοπλοίων ἐταῖριῶν ἐκλείσθη, ὅρισται καὶ συμφωνία συνεργασίας, περιεμένης διὰ τὴν Κυβερνήσεων κατά τὴν κοινὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν ἀκτοπλοίων συγκανονισμῶν τῆς ζώρως. Κατὰ τὴν ἐπελθόμενην συμφωνίαν τῶν Βραζιλιανῶν Λαδίληνας τὰ 45 1/2 σ.ο., τὸ Εθνικόν Λαδίληνας τὰ 11 1/2 σ.ο. καὶ τὸ Ακτοπλοίκην ἐταῖρις τὰ 32 σ.ο., τὸ Εθνικόν Λαδίλην τὰ 11 1/2 σ.ο. καὶ τὸ Ακτοπλοίκην Εμπορίου καὶ Ναυτιλίας τὰ ὑπόλοιπα 11 σ.ο.

## ΗΝΩΜΕΝΑΙ ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ

### Ονομασία Υπερωκεανείου

Τὸ πρώτον ἐκ τῶν δύο υπό ναυπηγήσιν *«Αμερικανικῶν υπερωκεάνων* τῶν 30.000 τόννων γκρές, διπέρη πρόκειται νὰ καθέλκυσθε ἐκ τῶν ημερῶν τὰς δοκιμάς του εἰς τὰ ναυπηγεῖα *Cantieri Riuniti*. Τὸ πρώτον μότοροπιν τῆς ἐν λόγῳ σειράς *«Brioni»*, καθειλύσθη τὸν περιστονό Μάρτιου, ἔκποτε δὲ καθειλύσθησαν καὶ παρεδόθησαν ἀλληλοδιαιρόντας τὰ ὑπόλοιπα.

Τὸ *«Barletta»*, ἔχει χωρητικότητα 1980 τ. γκρές, ὀλικὸν μήκος 261.8 ποδῶν, μέγιστον πλάτος 40 ποδῶν καὶ ἥψος 25 ποδῶν μὲ πλήρη δὲ φορτίου ἔχει βύθισμα 15.8 ποδῶν. Ο διὰ φορτίου χῶρος του ἀνέρρευται εἰς 70.000 κυβ. πόδας, διασέττει δὲ καὶ αρκετὰς θέσεις δι' ἐπιβάτας. Φέρει δύο μηχανάς Ντηζελ, τύπου Φί-ατ, αἵτινες ἀνάπτυσσον δύναμιν 2200 ίππων μὲ 160 στροφάς κατὰ λεπτόν. Θὰ ταξιδέψῃ μὲ μέσην κανονικήν ταχύτητα 14 μιλλίων, κατὰ τὰς δοκιμάς του δύος καὶ μὲ ημισυ φορτίου ἀνέπτυξε ταχύτητα 15.4 μιλλίων.

## "ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ,,

ΔΕΚΑΤΕΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ  
ΕΝ ΠΤΕΙΡΑΙΕΙ

ΓΡΑΦΕΙΑ,  
ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΑ | ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΣΩΚΡΑΤΟΥΣ 35 ΤΗΛΕΦ. 40.658

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: "ΧΡΟΝΙΚΑ,,

ΟΡΟΙ ΕΤΗΣΙΑΣ ΣΥΝΔΡΟΜΗΣ

ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ ΔΡΧ. 150. ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ ΛΙΡΑ ΑΓΓΛΙΑΣ 1.

ΔΙ' ΑΓΓΕΛΙΑΣ Κ.Α.Π. ΚΑΤΑ ΣΥΜΦΩΝΙΑΝ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΣ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Θ. ΚΑΦΦΕΤΖΟΠΟΥΛΟΣ

"ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ,,

A REVIEW OF SHIPPING & COMMERCE

PIRAEUS - GREECE

## ΤΟ ΔΕΚΑΤΕΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

Εις τὸ πρὸ τοιημέρου κυκλοφορήσαν τεῦχος τοῦ μηνὸς Αὐγούστου τῆς «Ἐπιθεωρήσεως τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ» δημοσιεύεται ἐμπειριστατικὴν μελέτη τοῦ Ἐπιλιμενάρχου κ. Σκαρπέτη ὑπὸ τὸν τίτλον «Σκέψεις ἐπὶ τῆς Πολιτικῆς τοῦ Κράτους πρὸ τὴν ΤΟΥ κ. ΣΚΑΡΠΕΤΗ Ενόπορικήν Ναυτιλίαν». Ο κ. Ἐπιλιμενάρχος, ἐν τῶν τὰ μάλα μελετηρῶν ἀξιοματικῶν τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος, ζήσας καὶ εἰς τὸ εὐρύτερον περιβάλλον τοῦ Λονδίνου, δους παλμὸς τῆς ναυτιλιακῆς ζωῆς ἐντονώτερον ἐκδηλοῦται, εἶνας ἀναμφισθῆτος ὁ ἀμοδιώτερος, οὐ μόνον νὰ διατυπώγηται σκέψεις τού, ἀλλὰ καὶ εἰσηγητή τάκτατάλλοι, ὑπὲρ τῆς Ναυτιλίας μας Νομοθετικὰ καὶ διοικητικὰ μέτρα. Θά ἐπιτρέψῃ δικαὶος καὶ εἰς ήμᾶς, ἔστω καὶ τρίτους ἀνευθύνοντες, νὰ διατυπώσωμεν ἐπιφυλάξεις τινὰς εἰς ὡρισμένα οημεῖα τῶν σκέψεων του. Πρῶτον εἰς τὸ κεφάλαιον περὶ «φροτηγοῦ Ναυτιλίας» καὶ δεύτερον εἰς τὸ περὶ ἐπιβατηγοῦ τοιάντην. Ο χώρος ἀπόχως καὶ ὁ χρόνος τῆς παρούσης ἐκδόσεως δὲν μᾶς ἐπιτρέπουν τὴν ἀνάπτυξιν τῶν δσων η μελέτη τοῦ κ. Σκαρπέτη ἀνακνεῖ ναυτιλιακῶν προβλημάτων. Ἐπιφυλασσόμεθα εἰς τὸ προσεχές μας τεῦχος νὰ τὸ πράξωμεν. Πάντως δὲν δυνάμεθα νὰ παρέλθωμεν ἀπὸ τοῦδε ἀπαρατήρητον μίαν χαρακτηριστικὴν προσπάθειαν τοῦ κ. Σκαρπέτη, ιδίᾳ εἰς τὸ περὶ ἐπιβατηγοῦ ναυτιλίας κεφάλαιον, νὰ ἐμφανίσησιν ἀπὸ τοῦ ἀπολογήτην τοῦ ἔργου τῆς Διευθύνσεως τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ, παρατάσσων σειρὰν ὀλόληχρον παρ' αὐτῆς ληφθέντων μέτρων ὑπὲρ τῆς βελτιώσεως τῶν ἐν τῇ ἐπιβατηγῷ μας ναυτιλίας δρῶν ἔργασίας καὶ ἔξυψωσεως τοῦ κλάδου τούτου εἰς τὸ επερόπτενον διὰ τὴν Χώραν μας σημείον, χωρὶς δικαίως ν' ἀνομολογῆσην, ποιώνεις αὐτῶν ἐπέτυχεν ἡ Διεύθυνσις τοῦ Ἐμπ. Ναυτικοῦ τὴν τελεσφόρον ἐφαρμογὴν καὶ ποιών πάλιν η πρωτοβουλία τῆς θεσμοθέτησεως πόρου ἀπέχει ἀπὸ τοῦ ν' ἀνήκῃ εἰς αὐτῆν. Θὰ ἐπανέλθωμεν λεπτομερέστερον.

Θὰ ἀντελήθησαν βέβαια οἱ τὰ τοῦ Ο.Α.Π. διοικοῦντες τὸν ἐκτραχηλισμὸν καὶ τὴν ἑκτὸς Νόου πλέον δημιουργηθεῖσαν, κατ' αὐτὰς ιδίας, κατάστασιν ἐν τῷ λιμένι Πειραιῶς, ἐκ τῶν πολυτικῶν λιμενεργατικῶν ὄργανωσεων καὶ τῶν ἔξιφρενικῶν ἀπαιτήσεων, ἃς προβάλλουν διὰ τὴν φροτηγόφρότωσιν τῶν ἐκ τῶν ἑξετερικοῦ πλοίων. Πιστεύομεν βέβαια, διτὶ πρόσκειται περὶ τῶν τελευτῶν ἐπιθανατίων σπασμῶν τῆς Λερναίας «Υδρας», ητὶς ἐδημιουργήσεις ἐν τῷ πρῶτῳ λιμένι τῆς Χώρας τὸ πραγματικὸν «Κράτος ἐν Κράτει» καὶ ἐκινύνευεν ν' ἀπορροφήσῃ πάσαν τὴν ζωτικότηταν αὐτοῦ εἰς ἐμποριοθημανικήν κίνησιν. Τρέφομεν τὰς ἀγαθωτέρας τῶν ἐπιδίδων διὰ κ. Γρηγοράκης ἐντὸς δλίγουν θά ἐπιβάλῃ τὸ κράτος ἐνδὸς ὑπίδων καὶ μιᾶς τάξεως ἐν τῷ λιμένι. Δὲν δυνάμεθα δικαίως νὰ μὴ συστήσωμεν εἰς αὐτὸν τὴν ἀνάγκην, μέχρι τῆς λήψεως τῶν δριστικῶν μέτρων τῆς ἐκκαθαρίσεως τοῦ ἐργατικοῦ ζητήματος, κάποιας περισσοτέρας προσοχῆς εἰς τὰς τεκτνονέμαντα σημηταῖς. Μάς καταγγέλλονται ἀπίστευτα γεγονότα. Εἴκοσι καὶ τριάντα ημερομίσθια ἐπληρώθησαν εἰς ἔκαστον ἐργάτην διὰ μίαν ἐργάσιμον ἡμέραν καὶ ἴσως καὶ δύλιγας ὥρας τῆς νυκτός, δύος ἐπιτύχοι πράκτωρ τὴν ἀπελευθέρωσιν τοῦ πλοίου του ἀπὸ 200—300 τόννους ἐμπορευμάτων. Ἐπὶ τῶν γεγονότων τούτων, θάλλασθε βέβαια γνώσιν δ. κ. Γρηγοράκης καὶ σχετικῆς διαμαρτυρίας τῆς «Διεύθυνσις Ναυτικῆς Ενώσεως».

Σφροδρὸς ὁ ἀνεμος προστατευτισμοῦ ἥρχισε, μετὰ τὴν πτώσιν ιδίᾳ τοῦ Ἀγγλικοῦ νομίσματος, νὰ πνέῃ ἐξ δλῶν τῶν διευθύνσεων ἐν Ἀγγλίᾳ. Ἐπιφανεῖς «Ἀγγλοι φιλελεύθεροι πιστοί ἀλλοὶ οὐ ποδαὶ τοῦ δόγματος τῆς ἐλευθερίας τοῦ ἐμπορίου, ἀνεπιφυλάκτως πλέον συμφωνοῦντες τὴν συντερητικῶν καὶ διαδηλοῦντην ἀνάγκην τῆς προστασίας τῆς Εθνικῆς βιομηχανίας

Ο ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΤΙΣΜΟΣ  
ΕΝ ΤΗΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΙ  
διαδηλοῦν τὴν ἀνάγκην τῆς προστασίας τῆς Εθνικῆς βιομηχανίας

καὶ παραγωγῆς. Ἀλλὰ τὰ δριταὶ τοῦ προστατευτισμοῦ ἔξικονύνται ἡδη καὶ μέχρι τῆς ναυτιλίας, δους ἡ κυρίαρχος ἐν τῷ Κόσμῳ θέσις τῆς Ἀγγλικῆς ναυτιλίας, ἐπέβαλε τὴν ἀπόλυτην ἐλευθερίαν τῆς βιομηχανίας των μεταφορῶν. Ἀπὸ τῶν στηλῶν τοῦ Ναυτικοῦ Λονδίνου κατέδιπτος τοῦ «Fairplay», ζωηρῶς ἀνακινούντος τὸ δέκτημα, διατυπούνται αἱ γνώμαι διακεχιμένων Ἀγγλων ἐφοτλιστῶν περὶ τῆς ἀνάγκης διαφυλάξεως διὰ τὴν Εθνικὴν Ναυτιλίαν τῆς ναυτιλιακῆς κινήσεως μεταξὺ τῶν λιμένων τῆς ἀχανοῦς Αύτοκρατορίας.

«Μέγας καὶ αὐξάνων ἀριθμὸς ἔχων πλοίων ἐργάζεται εἰς τὰς μεταφορὰς φορτίων μεταξὺ Βρετανικῶν λιμένων, γράφει τὸ «Fairplay», προνόμιον δικαίου ἀποκλιτικὸν δύναται διαφυλάσσουν ἀλλα κχώρων τὰς διάσις τῶν σημαίας. Δὲν εὑρίσκομεν βάσιμόν τινα λόγον, διατὰ τὸ σπουδαῖον τοῦτο μεταφορικὸν ἐμπόριον νὰ μὴ περιορισθῇ μόνον διὰ τὰς Ἀγγλικὰ πλοῖα. Οἱ ναυλοὶ πληρώνονται παρ' Ἀγγλων ἐμπόρων καὶ μέγα ποσὸν Ἀγγλικοῦ χρήματος διαφεύγει πρὸς τὸ ἔξωτερον. Ἀποτελεῖ τοῦτο μίαν κεφαλαιώδη δαπάνην τῆς Ἀγγλικῆς οἰκονομίας, ἀνεν ἀντιστοίχου κέρδους. Η ἀποκλιτικότης τῶν μεταφορῶν μεταξὺ τῶν Ἀγγλικῶν πλοίων, είναι ζήτημα ποῦ δεῖται σοβαρᾶς καὶ ἀμέσου προσοχῆς».

Τὸ δέκτημα βέβαια δὲν είναι τὸσον ἀπλὸν δι' αὐτὴν ταύτην τὴν ἀγγλικὴν ναυτιλίαν, τῆς δύοις ἡ ἔκτασις τῆς δράσεως περικλείει ὅλοκληρον τὴν ὑδρόγειον. Θὰ θελήσῃ δρᾶ γε, ν' ἀποβάλλῃ ἡ Ἀγγλικὴ σημαία τὸν διεθνῆ τῆς χαρακτῆρα διὰ τὴν βιομηχανία τῶν μεταφορῶν καὶ ν' ἀντικρύζῃ τὰ ἀντίποινα τῶν ἀλλων Κρατῶν ἔναντι τοῦ τόσον ὑπερβάλλοντος προστατευτισμοῦ;

## ΚΑΙ ΝΕΑΙ ΑΓΟΡΑΙ ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΠΑΡ' ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ

«Ἐκ Λονδίνου μᾶς πληροφοροῦν, διτὶ μέσω τοῦ ἑκεὶ Ἐφοτλιστικοῦ Οίκου τῶν κ. κ. Ρεθύμνη καὶ Κουλούκουντη ἡγοράσθη διὰ λογούν τῶν κ. κ. ἀδελφ. Λευού τὸν Ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Grelcaldy» ἀντὶ τιμῆς 9.500 λιρῶν καὶ παραληφθὲν εἰς τὸ Σεύντερλαντ, μετωνομάσθη «Ταξιάρχης».

Τὸ πλοίον τοῦτο ἀνήκει εἰς τὴν Derwen Shipping Company, Ltd τοῦ Κάρδιφ, ἐναυπηγήθη δὲ τὸ 1913 (ἔννατον μῆνα) εἰς τὰ ναυπηγεῖα «Richardson Dock and Co» τοῦ Στόκτων. Είναι τόννων γκρὸς 4221, νέτ 2619, φορτίου 7585, μὲ ἐμφορτον βύθισμα 23.9 ποδῶν, ἔχει δὲ σερβέον Nο3 τοῦ 1926.

Αἱ διαστάσεις του είναι μήκος 380 ποδῶν, πλάτους 51 π. καὶ ὕψους 24.8 ποδῶν, δύναται νὰ περιλαβῇ φορτίον εἰς χώμα 424.000 κ. π. καὶ εἰς δέματα 397.000 κυβ. ποδῶν καὶ χρησιμοποιεῖ ἔχμα 1464 τόννους.

Αἱ μηχαναὶ του είναι τριπλῆς ἐκτονώσεως, 26'', 42'' καὶ 70'' ἵντσῶν μὲ διαδρομὴν ἐμβόλου 48'' ἵντσῶν. Φέρει τρεῖς λέβητας πιέσεως 180 λιβρῶν κατὰ τετραγωνικήν τινασσαν, είναι ἐφωδιασμένον μὲ ἔνα πτεράριον 100 λιβρῶν, αἱ δημηταὶ του, κατασκευής «Blair and Co» ἀναπτύσσουν δύναμιν 394 N.H.P. (όνοματικῶν ἵππων).

— Επίσης παρὰ τοῦ κ. Σ. Λιβανοῦ ἡγοράσθη ἀντὶ 13.000 λιρῶν τὸ Ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Harpallion» μὲ παραλαβὴν εἰς Τάιν. Τὸ σκάφος τούτο ἔχει παρὰ τῷ Ἀγγλικῷ Λόδῳ κλάσιν 100A1, κατεσκευάσθη εἰς τὰ ναυπηγεῖα W. Pickersgill and Sons τοῦ Σεύντερλαντ τοῦ 1917 (Μάρτιον) καὶ ἔχει σερβέον Nο2 τοῦ 1925.

Είναι τόννων γκρὸς 4240, νέτ 2661, φορτίου 7565 τόννων μὲ ἐμφορτον βύθισμα 22.7 ποδῶν, διατέθεται δὲ χώρον 448.000 κυβ. ποδῶν διὰ φορτία εἰς χώμα, 426.000 κ. π. διὰ φορτία εἰς δέματα καὶ 12.000 κ. π. διὰ φονκερες.

«Ἔχει διαστάσις 390 ποδῶν μήκος, 53.3 πλάτους καὶ 23.5 ὕψους, φέρει ἐν κατάστρωμα καὶ λόγκ—μπρίτς μὲ πρώρων 35 ποδῶν, μέσον 244 π. καὶ πρύμνην 40 ποδῶν. Αἱ μηχαναὶ του, κατασκευής J. Dickinson and Sons είναι τριπλῆς ἐκτονώσεως 27'', 45'' καὶ 74'' ἵντσῶν μὲ διαδρομὴν ἐμβόλου 48'' ἵντσῶν, ἀναπτύσσουν δὲ δύναμιν 466 ονοματικῶν ἵππων.

Φέρει τρεῖς λέβητας μὲ πίεσιν 180 λιβρῶν κατὰ τετραγωνικήν τινασσαν καὶ διατέθεται ἔχμα 1379 τόννους.

## ΠΩΣ ΚΡΙΝΟΝΤΑΙ ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΑΓΟΡΑΙ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ ΠΑΡ' ΕΛΛΗΝΩΝ

«Ἐσχάτως ἐπροχματοποιήθησαν παρ' Ἑλλήνων ἐφοτλιστῶν ἀρκεταὶ ἀγοραὶ. Ἀγγλικῶν φορτηγῶν ἀτμοπλοίων, μικρᾶς σχετικῆς ἡγιείκαις καὶ εἰς τιμὰς ἀρκετά χρημάτων, παρὰ τὴν πτώσιν τῆς Ἀγγλικῆς λίρ.ἐκ τῆς ἀρσεως τῆς χρυσῆς ἰσοτιμίας. Οἱ ἐφοτλιστικοὶ κύκλοι της Ἀγγλίας σχολιάζουν τὰς ἀγορὰς ταύτης, ὡς ἔξωχως χαρακτηριστικὰς τοῦ ἐκπεισμοῦ τῆς ἀξίας τῶν πλοίων καὶ ὑπὸ τὰς σημειώνας ἀκόμη συνθήκης, τὸ δὲ Λονδίνεον γκυτικὸν περιοδικόν «Fairplay» παραχθέτει εἰς τὸ τελευταῖον του τεῦχος τὸ κακτωτέρω ἀρθρίδιον.

«Ἄι τιμαι τῶν πωλουμένων φορτηγῶν πλοίων, αἵτινες πρὸ 15θημέρου ἔκριγοντο ως πολὺ χαμηλαὶ, ἔξεπεσαν ἔκτοτε ἀκόμη

περισσότερον, παρ' ὅλην τὴν ἐπελθοῦσαν μεταβολὴν εἰς τὴν ἀξίαν τοῦ Ἀγγλικοῦ νομίσματος, περίπτωσιν δηλαδή, καθ' ἥν οἱ ξένοι: ἐφοπλισταὶ ἔδει νὰ ἐπλήρωναν μεγαλυτέρας τιμᾶς πρὸς κάλυψιν τοῦ ποσοστοῦ τῆς ὑποτιμήσεως τῆς λίρας.

«Ἡ χρηματοέρα τιμῆς, ητὶς ἐπληρώθη διὸ ἀτμόπλοιον φορτηγὸν ἀναλόγως τοῦ μεγέθους, τῆς ἡλικίας καὶ τοῦ τύπου τοῦ ἥτο ἡ ἐπιτευχθεῖσα παροπλιστικοῦ (τοῦ Ν. Λυκιαρδοπούλου) διάτην ἁγορὰν τοῦ ἀπὸ «Inkum» χωρητικότητος 8000 τ. φορτίου μὲ δύσθισμα 24.6 ποδῶν, ταχύτητα 10 1/2 μ.λίων καὶ ναυπήγησιν 1921 μὲ σερβέν No 2 τοῦ 1930.

Τὸ «Inkum» ἐστοίχισε κατὰ τὴν ναυπήγησιν τοῦ λ. στ. 9 κατὰ τόννον, ἥδη, δὲ ἐπωλήθη πρὸς λ. στ. 1.18.0 κατὰ τόννον.

Τὸ πλοίον τοῦτο ὑπὸ Ἑλληνικὴν διεύθυνσιν καὶ μὲ διλγότερη ἔξοδα διαχειρίσεως, θὰ ἀποδέσῃ κέρδη εἰς τοὺς γένους ἰδιοκτήτας του, καθ' ὅτι τὸ ἀπειτούμενον ἐτησίως ποσὸν διὰ τὴν ἀπόσθεσίν του εἰναι ἐλάχιστον.

«Πόσον τρομακτικὴ εἰναι: ἡ ἐκπτωσις τῆς τιμῆς τῶν πλοίων μεταπολεμικῶν, ἀποδεικνύεται: καὶ ἐκ τῆς πωλήσεως τοῦ ἀπὸ «Banbury Castle» εἰς Ἑλληναὶ καὶ αὐτὸ ἀγοραστὴν (τὸν κ. Γ. Βεργωτῆν). Τὸ πλοίον τοῦτο 10.800 τόννων φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1918 ἐπωλήθη ἀντὶ 6000 λιρῶν, ἐνῷ κατὰ τὸ ἔτος 1919 εἰχε πωληθῆ πρὸς λ. στ. 245.000, διπερ σημαίνει, ὅτι ἡ ἀπόσθεσίς του ἔδειξε ἐπὶ 8. 87 ο.ο κατ' ἔτος ἐπὶ τῆς ἀρχικῶν του ἀξίας.

«Ἐνα τρίτον ἀτμόπλοιον 6500 τόννων φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1907 μὲ σερβέν No 2 τοῦ 1930 ἐπωλήθη ἀντὶ 4500 λιρῶν. Ἐὰν οἱ νέοι: ἴδιοι τῆται: τούτου τὸ ταξειδεύου ἀναστράλιστον ἐπὶ δύο ἡ τρία ἔτη, μέχρις ὅτου δηλαδὴ λήξει: ἡ κλάσις του, θὰ ἀποκρισούν ἔνα κύρδος ἵκανης ποιητικόν. Ἀκολούθως θὰ εἰναι εἰς θέσην νὰ τὸ πωλήσουν πρὸς διάλυσιν μὲ πολὺ μικρὰν διαφορὰν τιμῆς ἀπὸ τὴν ἀγορᾶς του».

## ΠΩΛΗΣΕΙΣ ΠΛΟΙΩΝ ΠΡΟΣ ΔΙΑΛΥΣΙΝ

Ἐπωλήθησαν πρὸς διάλυσιν τὰ ἀκόλουθα ἀτμόπλοια:

Όνομα πλοίου	Τ. γκρόδ.	Ναυπ.	Τιμὴ	Διαλυταὶ
Kon-der Nederlanden, Όλλ. 8205	11	7000	Ολλανδοὶ	
Heluan Γερμαν.	7262	08	10500	Ιάπωνες
Trevean, Ἀγγλικὸν	5208	18	1750	Ιταλοὶ
Perlak, Ἀγγλικὸν	1899	04	1900	Ιάπωνες
Dolphin Shell, τάνκερ, Ἀγγλ.	2008	97	2100	»
Pastime, Ἀμερικανικὸν	701	91	500	Ἀμερικαν.
Rhodopis Γερμανικὸν	7056	06	4500	Ολλανδοὶ
Argonauta τάνκερ Ἀγγλ.	5142	07	6300	Ιάπωνες
Kalyan Ἀγγλικὸν	9144	15	16750	»
Khyber	9114	14	16250	»
Oanfa	9016	03	13250	»
Athendale	3130	05	1500	Ἀγγλοι
British Holly, τάνκερ Ἀγγλ.	5162	17	7000	Ιάπωνες
Purpura, Ἀγγλικὸν	4409	04	5950	»
Beaufort, Γαλλικὸν	368	84	—	Δανοὶ

## ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ

Αἱ κυριώτεραι ἀγοραπωλησίαι ἀτμοπλοίων κατὰ τὸ λῆσαν 15θήμερον ήσαν αἱ ἀκόλουθοι:

«Heinrich Schultdt» Γερμανικὸν τ. γκρόδ. 1543, φορτίου 2550 τ. καὶ ναυπηγήσεως 1923 μὲ σερβέν No 1 τοῦ 1928 ἐπωλήθη εἰς Σουηδὸν ἐφοπλιστάς ἀντὶ 15.750 λιρῶν.

13 ἀτμόπλοιοι Ἀμερικανικοὶ, συνολικῆς χωρητικότητος 110.826 τ. φορτίου, ἀνήκοντα εἰς τὸν στόλον τῆς «Mobile Oceanic Line» ἐπωλήθησαν εἰς τὴν «Waterman Steamship Company» ἀντὶ τιμῆς 1.108.080 δολλαρίων, ἢτοι πρὸς δολ. 10 κατὰ τόννον φορτίου.

«Waaldijk», Όλλανδικὸν, τ. γκρόδ. 5011, φορτίου 8100 τ. καὶ ναυπηγήσεως 1904 μὲ σερβέν No 3 τοῦ 1930 ἡγοράσθη ἀπὸ Ἰταλικὴν ἀτμοπλοῖαν τῆς Νεαπόλεως ἀντὶ 4200 λιρῶν.

«Gatwick», Ἀγγλικὸν, τ. γκρόδ. 1379, φορτίου 2130 τ. καὶ ναυπηγήσεως 1924 μὲ σερβέν No 1 τοῦ 1928, ἐπωλήθη εἰς Σκανδινανοὺς ἐφοπλιστάς ἀντὶ λ. στ. 11.000.

«Emilie Dunford», Ἀγγλικὸν, τ. γκρόδ. 961, φορτίου 1460 τόννων καὶ ναυπηγήσεως 1922 μὲ σερβέν No 1 τοῦ 1927, ἐπωλήθη εἰς Ἀγγλούς ἀντὶ λ. στ. 10.000.

«Dunmore», Ἀγγλικὸν, τ. γκρόδ. 252, φορτίου 260 τ. καὶ ναυπηγήσεως 1901 μὲ σερβέν No 1 τοῦ 1930, ἐπωλήθη ἀντὶ 2000 λιρῶν.

## ΕΠΙ ΜΙΑΣ "ΑΝΟΙΚΤΗΣ ΕΠΙΣΤΟΛΗΣ,,

### Φίλε Κύριε Διευθυντά,

Σχετικῶς μὲ τοὺς κολακευτικοὺς λόγους καὶ ἐπαίνους τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» γιὰ μένα, συμφωνῶ ἀπολύτως μὲ τὸν κ. Κυριακίδην δὲν μου ἀνήκουν.

Ο ἐφοπλιστὴς κ. Κυριακίδης διὰ τῆς εὑρέως δημοσιευθεῖσης ἐπιστολῆς τοῦ ἔθεσε τὰ πράγματα εἰς τὴν θέσιν των, λυποῦμαι δὲ διότι δὲν μου είναι δυνατὸν νὰ τὸν παρακαλούσθω εἰς τὸν Ἀθηναϊκὸν τύπον, διὰ ν' ἀπογυμνωθῷ μόνος μου τῶν ἐπαίνων σας, πρὸς ικανονοποιησιν τοῦ κ. Κυριακίδη καὶ πρὸς ἀποκατάστασιν τῆς ἀληθείας.

Ἐάν μου ἀνήκει κάτι, εἶναι διὰ τὸ διτὶ πολὺ ἐκοπίασι, εἰς τὸ νάπείσω τῶν. Κυριακίδην, περὶ τῆς χορηγίας τοῦ Ναυτικῶν Σχολῶν, ἀλλ' ἵνα τακτοποίησαι καὶ ἐγὼ τὰ πράγματα, ἀξίζει νὰ διαλογήσω, στὶς ἄμεσως ἐπείσθη ὅντος, ὑπερέβαλεν εἰς τὰς ἀπόφεις μου, καὶ μικρὰν δωρεὰν μάλιστα ὑπεσχέθη νὰ κάμῃ πρὸς τὴν Ναυτικὴν Σχολὴν "Υδρας".

Οὗτοι ἱκανοποιεῖσται ὁ κ. Κυριακίδης, ὁ δοπεῖς ἐπέτυχε παρὰ τὰς πολλὰς καὶ ποικίλλας ἀσχολίας τοῦ νὰ ἔξεινη τὸν χρόνον διὰ νὰ ἀσκοληθῇ καὶ ἐπὶ τόσον σοβαροῦ (;) ζητήματος.

Μετὰ προσηκούσης τιμῆς

Θ. KIZANΗΣ

Ἐν "Υδρᾳ τῇ 21η Σεπτεμβρίου 1931

## ΟΙ ΕΠΙΤΥΧΟΝΤΕΣ ΕΙΣ ΤΑΣ ΕΞΕΤΑΣΕΙΣ ΜΗΧΑΝΙΚΟΙ ΤΟΥ ΕΜΠΟΡ. ΝΑΥΤΙΚΟΥ

Ἐπιτυχόντες εἰς τὰς ἐξετάσεις των ἔλαβον δίπλωμα:

Α'. μηχανικοῦ Εστωτερίης καύσεως: οἱ κ. κ. Κωνστ. I. Ματρόζος, Κωνστ. Σ. Τούγκαλας, Γεώργ. N. Σαραντινός, Γεώργ. A. Χωρός καὶ Ιω. A. Χανδράς.

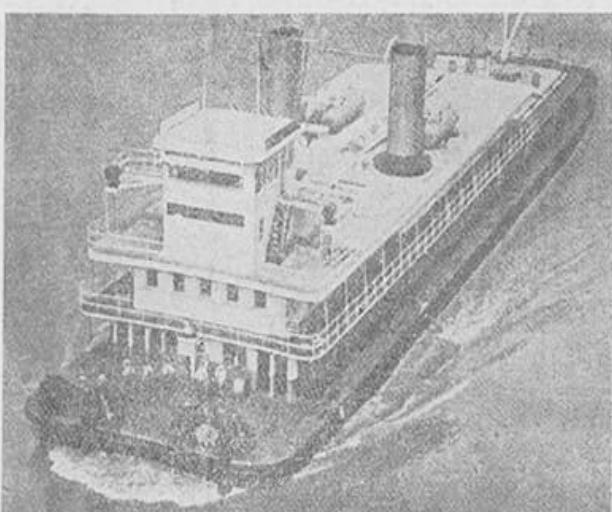
Α'. μηχανικοῦ: οἱ κ. κ. Ιω. Γ. Βεκκονάς, Νικ. Σ. Ζαργρανίτης, Παν. N. Σαραντινός, Κωνστ. Σ. Τούγκαλας καὶ Γεώργ. A. Χωρός.

Β'. μηχανικοῦ: οἱ κ. κ. Μενέλ. Σταύ. Πολενάκης, Αγγ. Ιω. Τσατσόμποιος καὶ Κωνστ. N. Καραβάς. Καὶ

Γ'. μηχανικοῦ οἱ κ. κ. Κωνστ. N. Αϊβαλιώτης, Μάρκος Φ. Βιδάλης, Ιω. Γεωργ. Δημος, Ἀχιλ. Στυλ. Δουρβάνας, Χαρ. Γ. Ιγγλέσης, Ιω. Κ. Καλλίας, Εύστρ. M. Μανουσάκης, Βασ. Δ. Μεσαδάκος, Χριστ. Στ. Μεταξάς, Δημ. Αγγ. Μιτσιάλης, Αθαν. Γ. Νόβας, Νικ. Εμμ. Πασχάλης, Σπυρ. I. Πορίχης, Αριστ. N. Συροκόπουλος, Δημοσθ. Εμμ. Τζωρτζῆς, Αντ. Ιω. Τσούρας καὶ Γεράσ. Ανδρ. Τζαΐνης.

## ΤΟ ΙΣΧΥΡΟΤΕΡΟΝ ΔΗΖΕΛΟΕΛΙΚΟΚΙΝΗΤΟΝ

### ΡΥΜΟΥΛΚΟΝ ΤΟΥ ΚΟΣΜΟΥ



Εἰς τὴν ὑπηρεσίαν τῶν μετοφορῶν ἐν τῷ ποταμῷ Μισισιπῆ ἐτέθη πρὸς ἡμερῶν τὸ ἄνω πρωτοφανῶν ἰσχυρότητος ρυμουλκὸν κινούμενον διὰ μηχανῶν Δῆζελ. Ὁ ονομάζεται «Ἐρνέτος Χούβερ» είναι διπλοελικούντος, ἔχει διαστάσεις μηκοῦς 226.5, πλάτους 43.6 καὶ ὑψοῦς 10 ποδῶν, βύθισμα δὲ 6. Αἱ ἐλικες εὐρίσκονται ἐντὸς ἰδιαιτέρου τούνελ κατώθι τῆς πλατείας πρόσινης τοῦ σκάφους, εἰς τὸ μέσον δὲ εἴναι πολυθετημέναι δύο κινητήριοι μηχαναῖ Δῆζελ, ὀκτακύλινδροι, τετράχρονοι, δύναμεως 1100 ἵππων. Τὸ ρυμουλκόν τούτο ἀναπτύσσει ταχύτητα 20 μιλλίων καθ' ὥραν καὶ δύναται νὰ ρυμούληῃ σώμα 10.000 τόννων μὲ ταχύτητα 4 μιλλίων καθ' ὥραν, ἐναντίον τοῦ ισχυροτέρου ρυμουλκούς τοῦ ποταμού.

# ΤΟ ΗΧΟΒΟΛΙΣΤΙΚΟΝ ΜΗΧΑΝΗΜΑ

Κατά τὸ τελευταῖον ἔτος ἀνεπτύχθη μίκρη νέα μέθοδος τῆς διυθμετρήσεως τῆς θαλάσσης εἰς ἀντικατάστασιν τῆς βολίδος. Τὸ χρηματικόν πρός τὸν σκοπὸν τοῦτον εἶναι γνωστὸν ὡς Ἡχοβολίστικόν μηχάνημα καὶ στηρίζεται ἐπὶ τῆς ἀρχῆς, διὰ τοῦ ἥχους μεταβιβάζεται ἐντὸς τοῦ ὅδοτος μὲν μίαν γνωστὴν ταχύτηταν καὶ ἀντανακλάται ἀπὸ τὸν διοθόν τῆς θαλάσσης, καθὼν δὲ τοῦτον τρόπον ἔνος ἡχητικὸν κύμα ἐν τῷ ἀέρι ἀντανακλάται ἀπὸ τοὺς λόφους καὶ τὰς χαράδρας.

Τὸ κάτωθι περιγραφόμενον Ἡχοβολίστικὸν μηχάνημα ἔχει σχεδιασθῆν ὑπὸ τοῦ Τριμήντος Ἐρευνῶν τοῦ Ἀγγλικοῦ Ναυαρχείου εἰς προνόμιον αὐτοῦ. Ἡ ἐγκατάστασις τοῦ συνεπῶν εἰς πλοῖα διαφέρουσα Ἐθνικότητος πλοιαρίου καὶ ἐμπορίου ἐπιτρέπεται μόνον κατόπιν ἀδείας τοῦ γνωστοῦ τούτου.

Τὸ μηχάνημα ἀποτελεῖται ἀπὸ τὰ ἔξι τρία κύρια μέρη.

1. Τὸν πομπόν.
2. Τὸ Υδρόφωνον.
3. Τὸν Δέκτην.

Ο πομπός. Τῇ ἐνεργείᾳ ἡλεκτρικοῦ ρεύματος παρεχομένου παρά τοῦ πλοίου, κινεῖται διὰ ἐλατηρίου, σφύρα τοποθετημένη ἐπὶ τινος τῶν ἐλασμάτων τῆς δύσεως τοῦ κύτους καὶ πρὸς μέρος τῆς πρύμνας.

Αὕτη παράγει κτυπήματα καθὼν ὠρισμένη χρονικὰ διαστήματα, δὲ παραχρόμενος οὕτω ἥχος διωρίζεται ἐν τῷ ἀέρι, ἔξαπλωται εἰς ἡχητικὰ κύματα ἐντὸν ὅδατον διευθύνεται. Εὑρίσκων ὅμως ἐμπόδιον εἰς τὸν διοθόν τῆς θαλάσσης ἀντανακλάται καὶ ἐπιστρέψει πρὸς τὸ πλοίον, ὡς ἀντανακλασία.

Τὸ Υδρόφωνον. Οἱ ἀντανακλόμενοι οὕτως ἥχοι θίγονται τὸν Υδρόφωνον, ἔτερον εὐθύσθητον μηχάνημα, τοποθετημένον ἐπίσης ἐπὶ ἐλάσματός τινος τῆς δύσεως τοῦ κύτους τοῦ πλοίου πρὸς τὴν πρώτην. Ἐκ τοῦ Υδροφώνου δὲ ἀντανακλόμενος ἥχος μεταβιβάζεται διὰ ἡλεκτρικοῦ καλωδίου πρὸς τὸν δέκτην.

Ο Δέκτης. Οὗτος εἶναι ἐγκατεστημένος ἐπὶ τῆς γεφύρας ναυσιπλοίας τοῦ πλοίου. Ἀποτελεῖται 1) ἀπὸ ἔναν ζεῦγος ἀκουστικῶν τὰ δύοις ὁ ἐνεργόν τὴν διυθμετρήσιν τοποθετεῖ εἰς τὰ δύο τοῦ ὑπαρχείου αὐτὸν διὰ ἐλατηρίου ἐπὶ κεφαλῆς του. 2) Ἀπὸ ἔνα περιστρεφόμενον διὰ χειρὸς τροχὸν ἐπὶ τοῦ δύοις περιφρικῶν εἰς ἀναγεγραμμένον κατὰ τὰς περιφρικὰς εἰς μέτρα ἡ δύρδας κατὰ τὸν τροχόν (τοῦ πλοιού) τὰ διηθῆ τοῦ διοθοῦ. Ὅταν τὸ μηχάνημα τοῦ δέκτου εἴναι κλειστὸν οἱ ἀριθμοὶ τοῦ τροχοῦ, ἐνῷ οὕτως περιστρέψει, παρουσιάζονται ἀνὰ εἰς εἰς θυρίδα τινα τὸν καλωδίου τοῦ μηχανήματος.

Η Βυθομέτρησις. Οσκαν τεθῆ ἐνέργειᾳ ἡ σφύρα δὲ χειρὶς τοποθετεῖται ἀκουστικὰ εἰς τὰ δύο τοῦ καὶ ἀκούει τοὺς ἀντανακλόμενους ἥχους. Ἐνῷ δὲ ἀκούει τοῦτον περιστρέψει ἀργά τὸν τροχόν πρὸς τὰ ἐμπρόδεις ἡ πρὸς τὰ διηθῖσιν.

Ἐν δισὶ οἷς ἥχοι εἴναι ισχυροὶ δὲ χειρὶς τῆς ἔξακολουθεῖ νὰ στρέψῃ ἀργά τὸν τροχόν καὶ πρὸς τὸ μέρος διόπου ἀκούει τοὺς ἀσθενεστέρους ἥχους. Ὅταν φθίσῃ εἰς σημεῖον διόπου οἱ ἥχοι εἴναι ἀσθενέστατοι σταματᾷ τὸ γύρισμα τοῦ τροχοῦ, δὲ ἀριθμὸς δὲ διὰ τῆς χειρὸς τοῦ τὸν τροχόν πρὸς τὰ ἐμπρόδεις ἡ πρὸς τὰ διηθῖσιν.

Ἔπος τοῦ ἐφευρέτου τοῦ μηχανήματος ἔχει ὑπολογισθῆναι εἰς μέτρα ἡ δύρδας δὲ χρόνος δισταὶ ἀπειτεῖται διπλῶς· ἡ ἥχος ἐν τῆς σφύρας κάμη τὴν διαδρομὴν πρὸς τὸν διοθόν καὶ τὴν ἀντανακλασίαν τοῦ πρὸς τὸ Υδρόφωνον. Οσον μεγάλειτέρως χρόνος θὲται ἀπειτηθῆναι γάρ γίνεται ἡ ἀντανακλασία τοῦ ἥχου.

Ἐπος τοῦ μηχανήματος ἔχει ὑπολογισθῆναι εἰς μέτρα ἡ δύρδας δὲ χρόνος δισταὶ ἀπειτεῖται διπλῶς· ἡ ἥχος ἐν τῆς σφύρας κάμη τὴν διαδρομὴν πρὸς τὸ Υδρόφωνον. Οσον μεγάλειτέρως χρόνος θὲται ἀπειτηθῆναι γάρ γίνεται ἡ ἀντανακλασία τοῦ ἥχου.

Η Βυθομέτρησις δύναται νὰ ληφθῇ εἰς διάθηκαν εἰς πλῷον εἰς οἰκανότερη γήινην ἥχον καὶ διατηταῖ πλοιού εἰς πλῷον εἰς οἰκανότερη γήινην ἥχον.

συνεχῶς καθὼν ὅλον τὸν πλοῦν.

## ΔΙΑΦΟΡΟΙ ΤΥΠΟΙ ΗΧΟΒΟΛΗΣΤΙΚΩΝ

Τὸ πάρακαν τέσσαρες τῦποι Ηχοβολίστικῶν.

Ο τύπος ΙΙ διὰ ἀδειανὸν ὅδατον καὶ διὰ μετρήσεις μέχρι 130 δρυγῶν τὸ ἀνώτερον, δόπτε τὰ κτυπήματα τῆς σφύρας κανονίζονται εἰς χρονικὸν διάστημα 1/3 τοῦ δευτερολέπτου ἔκκαστον.

Ο τύπος ΙΙΙ διὰ ἀδειανὸν ὅδατον καὶ διὰ μετρήσεις μέχρι 250 δρυγῶν τὸ ἀνώτερον, δόπτε τὰ κτυπήματα τῶν κτυπημάτων τῆς σφύρας αὐξάνεται εἰς 2/3 τοῦ δευτερολέπτου. Τὰ κτυπήματα τῆς σφύρας δέονταν νὰ είναι ἴσχυρότερα καὶ τὸ τοιούτον ἐπιτυχάνεται διὰ τῆς χρηματικούς τῆς σφύρας ἴσχυροτέρων ἐλατηρίων δόπτε προέρχεται ἡγείρεται ἴσχυρά.

Ο τύπος ΙV διὰ ἀδειανὸν ὅδατον εἰς ταχέα πλοῖα ἀπακιτοῦντα διυθμετρήσεις μέχρι 400 δργ.ῶν. Η χρησιμοποιούμενος ἡχοβολίστικος διὰ ἀκριβῆ θργασίαν γίνεται διὰ συνδυασμοῦ τοῦ δέκτου τούπου ΙΙΙ μετὰ πομποῦ τοῦ τύπου Ηχοθέων ὅδατων. Ο πομπός οὗτος συγίσταται ἀπὸ σφύραν πεπιεσμένου ἀέρος ἐργαζομένην μὲ πίεσιν 100 λαρῶν ἀνὰ ἔκκαστον δευτερολέπτου. "Εντος μικρὸς ἀεροσυμπιεστῆς δίδει τὴν πίεσιν καὶ τὰ κτυπήματα διαβάζονται μέσῳ ὅδατος τοποθετημένου μεταξύ τῆς σφύρας κατοικελύφους τοῦ πλοίου. Η ἀκριβεία τῆς ἔχει ἐπιτευχθῆ ἐκθυμομετρήσεως παρὰ πλοίων ὅδορογραφικῶν καὶ πλοίων τοποθετημέσεως καλωδίων εἰναι περίπου 0.1 ο.ο.

Ο τύπος οὗτον ὅδατον διὰ Ὁκεανογραφικῶν μελέτων δύναται νὰ μετρήσῃ πλανήτην διάθη.

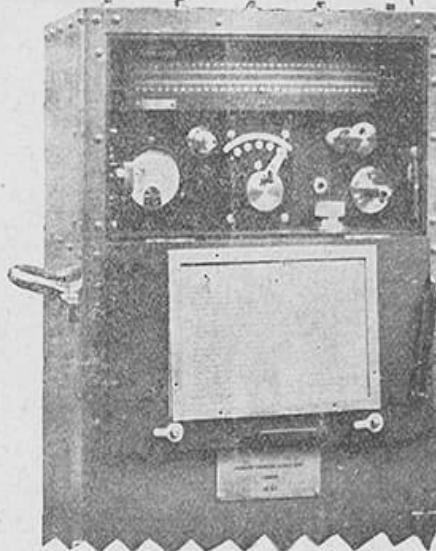
## ΓΝΩΜΑΙ ΠΕΡΙ ΤΟΥ ΗΧΟΒΟΛΙΣΤΙΚΟΥ ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΟΣ

Εἰς λόγον τὸν δόπτον ἐξεφύγησεν διάσημος Ναύαρχος Δούγκλας Υδρογράφος τοῦ Ἀγγλικοῦ Ναυαρχείου, ἀνέφερε ὅτι εἰναι τῆς γνώμης ὅτι κάτιε πλοῖον θὰ πρέπῃ καὶ φυτικὰ μὲ τὸν καρπὸν θὰ ἔχῃ ἐφοδιασθῆναι μὲ τὸ νέον τοῦτο μηχάνημα. Τέτοιος δὲ πλοίους μὲ τὸ μηχάνημα διευθύνεις διὰ αυριμάτου καὶ διηθῆς θεού τοῦ Ηχοβοληστικοῦ τοῦ μηχανήματος θὰ είναι πολὺ εύτυχεστερος ἀγνωπός, δικαίως θὰ ταξιδεύῃ μὲ διμιχλώδη καρπὸν καὶ πρὸς πλησιάσουσαν ἔηράν.

Ο δὲ πλοίαρχος τοῦ Πλειαδίου «Αδετραλία» ἀναφέρει εἰς ἔκθεσίν του ὅτι τὸ ηχοβολητικὸν μηχάνημα προσθέτει 85 ο.ο. εἰς τὴν διστάλειαν τοῦ πλοίου ἐκ καρποῦ διμιχλῆς εἰς ὅδατα χρήσοντα πλοηγού.

Εἰς δύο μακρυνὰ ταξιδεύει τοῦ λέγει: ὅτι, κατὰ μὲν τὸ πρῶτον είχε διμιχλῆν διαφέρεσσαν 12 ὥρας, καὶ κατὰ τὸ δεύτερον 25 ὥρας, καὶ εἰς ἀμφοτέρους τὰς περιπτώσεις ταύτας ἔκκαμψεν χρήσιν συνεχῆ τοῦ ηχοβοληστικοῦ. Συγχρόνως διμιχλῆς ἔκκαμψε καὶ διυθμετρήσεις διὰ τοῦ μηχανήματος διαδοθεῖσαν. Η σύγκρισις μεταξὺ τῶν δύο μηχανήματων είναι λέγει, ὡς τὸ αὐτοκίνητον ΡΟΛΣ ΡΟΥΤΣΟΥ Συγκρινόμενον πρὸς πατηκειρισμένον Φόρδ.

Ἐλληνικὴ Υδρογραφικὴ Υπηρεσία. Καὶ ἡ ἡμετέρα Υδρογραφικὴ Υπηρεσία καὶ τὰ προτερήματα τοῦ μηχανήματος τούτου καὶ θεωροῦσα τοῦτο ἀπαρκαίτητονδιὰ τὰς σχετικὰς τῆς μελέτων διένησεν διὰ τοῦ Διευθυντοῦ κ. Α. Χρυσανθοῦ καὶ τοῦ οποδεικυτοῦ κ. Ρατζηκάτσιου διόποιας τῆς οἰκονομικῆς ἀρωγῆς καὶ τῆς Γαιωδετικῆς Υπηρεσίας Στρατοῦ ἐφοδιασθῆναι μὲ τοιούτον μηχάνημα. Πράγματα: παρηγγέλθη τοιούτον μηχανήματος παρελθόντες τὸν πλοιού τοῦ Αγγλικοῦ οίκου Henry Hughes & Son Ltd τοῦ Λονδίνου γνωστὸν κατασκευαστὴν τῶν ναυτικῶν δρυγάνων «HUSUN» διτεῖς μίγνος ἔχει: τὸ δικαιωματικὴ τῆς κατασκευῆς, πωλήσεως τῶν προγομικῶν τούτων μηχανημάτων. Η ἐγκατάστασις ἐγένετο πρὸς καρποῦ, εἰς τὸ ιδρογραφικὸν πλοίον «Πλειάς» καὶ τὸ διδόμενι ἀποτελέσματα είναι ἴκανοι οι-



Ο δέκτης τοῦ Ηχοβοληστικοῦ μηχανήματος

# Ο ΛΙΜΗΝ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ ΚΑΤΑ ΤΟΝ ΜΗΝΑ ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΝ

Συμφώνως πρός τὴν ἐκδοθεῖσαν στάτιστικὴν τοῦ «Ὀργανισμοῦ Αιγαίνος Πειραιῶν» λημνική κίνησις τοῦ Πειραιῶν κατὰ τὸ πηρελθόντα μῆνα Σεπτεμβρίου παρέχει τὴν ἀκόλουθην εἰκόνα:

Κατάπλοι

Έσωτερ.	ά)π	503	τ. ώτ.	243.396	και λοιπός	471	τ. ώτ.	15.893
Έξωτερ.	>	159	>	313.434	>	>	>	263
Σύνολον	>	662	>	556.830	>	>	476	> 16.156
Συπτ. π. ξ.	>	690	>	565.872	>	>	589	> 17.968
Διαφορά	>	-28	>	-9.042	>	>	-113	> -1.812

“Η λιμενική δύση κίνησης τοῦ Πειραιῶς ήτο μειωμένη έναντι τοῦ περιουσιοῦ Σερβίου κατά 141 ἐν δλιφ σκάφη (ἀτμόπλοια καὶ ιστιοφόρα) καὶ κατά 10.854 τόννους νέτ. Η ἀνωτέρω λιμενική κίνησης κατανέμεται μεταξύ τῶν κατώθι: σηματίων:

Σημαῖαι	ά)π	T. νέτ	Σημαῖαι	ά)π	T. νέτ
Ἐλληνικὰ	510	251.471	Ολλανδικά	7	11.825
Τσαλικά	58	126.650	Νορθγερμ.	7	10.128
Γαλλικά	11	34.321	Γεωγγούσλαυϊκά	4	9.452
Τουρκικά	12	29.072	Σοδίστικά	5	7.079
Γερμανικά	16	24.703	Ιαπωνικά	1	4.373
Ρουμανικά	12	15.418	Βελγικά	1	2.425
Αμερικανικά	5	13.209	Βουλγαρικά	2	2.427
Αγγλικά	9	11.977	Σουηδικά	2	2.300

Τὰ καταπλεύσαντα ἀφ' ἑτέρου λοτοφόρων ήσαν: Ἐλληνικά 470 τόννων 15,863, Ἀλβανικόν 1 τόννων 118, Τουρκικά 2 τόννων 96, Ἀγγλικόν 1 τόννων 52 και Ἰταλικά 2 τόννων 27.

Οι ἀπόλοις ἐκ Πειραιῶς ἀνὴρθεν κατὰ τὸν αἰώνα μῆνα εἰς 667 ἀτμέπλοια τ. νέτ 563.503 καὶ εἰς 518 ιστιοφόρα τ. 17.914 ἦτοι ὡσαν επὶ ἔλατον τῶν ἀντιστοίχων περισσινθν ἀναχωρήσεων κατὰ 39 ἀτμέπλοια τ. νέτ 43.711 καὶ κατὰ 105 ιστιοφόρα τ. 252, ἦτοι ἐν συγάλφι κατὰ 114 σκιάγη τ. νέτ 43.963.

Εἰς τοὺς κατάπλους ἀτμοπλοίων ἡ ἀνυλογία μέσου δροῦ τοῦ μεγάθεος τούτων ἦτο : 841 τόννοι.

Η κίνησις τοῦ εἰσαγωγικοῦ ἐμπορίου ἀνήλθεν εἰς 170.450 τ. ἐμπορευ-  
μάτων και 52.692 κεφαλάς ζώων, ήτοι ἐσημαίνουσεν ἕκατην τοῦ Σ)μβρίου  
π. ἔ. διά πέντε τὰ ἐμπορεύματα αὗξανον κατά 3353 τόννους, διά δὲ τὰ αρχ-  
για μείον κατά 8233 κεφαλάς.

"Η είσχωγή αὕτη κατανέμεται άπό μὲν τοῦ ἔσωτερικοῦ εἰς 134.840 τ. ἐμπορευμάτων καὶ 31.903 κεφαλὰς ζώων, άπό δὲ τοῦ ἔσωτερικοῦ εἰς 32.615 τ. ἐμπορευμάτων καὶ εἰς 20.789 κεφαλὰς ζώων. "Η είσχωγή κατείδη καὶ ἐν σύγκρισι μὲ τὴν ἀντίστοιχον περισσινήν δεκτήντα: ὅπό τοι κατωτέρου πίνακος :

Ἐμπορεύμ.	τόννοι	διαφορά	Ἐμπορεύμ.	τόννοι	διαφορά
Κτην.—ἄλιευτ.	2793	+ 400	Δοιπά δισεικά	407	- 197
Σίτος	21961	- 9783	Γαιανθράκες	55306	- 728
Λοιπά δημητρ.	3806	+ 28	Λυγνίτης	2037	+ 329
"Αλευρα	207	- 56	"Ορυχέλαια	8668	- 5463
"Οσπρια χλπ.	2575	+ 16	"Ορυκτά άκατ.	10843	+ 884
Πηγωρικά	4492	+ 1249	Τσιμέντο χλ.	2310	- 1490
Ζαχάρεις	578	- 902	"Ορυκτά κατ.	1338	+ 916
Καφ.—άποικ.	257	- 70	Μέταλλα	11443	+ 5682
"Ελαια χλπ.	1564	- 729	Μεταφ. δργ.	402	+ 123
Πνευματώδη	514	- 654	Χημ. λιπάσμ.	9748	+ 5888
Δέρματα	325	+ 97	Χρώμ.—φάρμ.	2598	+ 49
Σολεία	11337	+ 3839	Τφάσμ.—ίνες	1971	+ 170
Καυσόξευλα	1283	+ 465	Διάφορα	8105	+ 3409
Ευλάνθρωπα.	3586	- 119	Σύνολον	170455	+ 3353

'Αφ' ἔταρους ή ἐξαγωγική κίνησις κατά τὸν αὐτὸν μῆνα Σεπτέμβριον ἀγῆλθεν εἰς 29.516 τ. ἐμπορευμάτων καὶ 3891 κεφαλάς ζώων, ἐν συγκρισεις δὲ πρός τὸν περιοικὸν Σεπτέμβριον ὃτοι ἡλατομένη κατὰ 4767 τόνους ἐμπορευμάτων καὶ κατὰ 6638 κεφαλαὶ σφραγίων. Η' ἐξαγωγικὴ αὕτη κίνησις κατεκάμεται ως ἔδιπλη: Εἰς τὸ ἑστατικὸν ἀπεστάλησαν 3148 τόνους ἐμπορευμάτων καὶ ἔγχωριων προϊόντων, εἰς δὲ τὸ ἑστατικὸν ἀπεστάλησαν 26.368 τόνους ἐμπορευμάτων καὶ 3891 κεφαλαὶ ζώων. 'Αναλυτικῶς τὸν τόσυνολον τῆς ἐξαγωγικῆς ταύτης κινήσεως κατ' εἰδή καὶ ἐν συγκρισεις μὲ τὸν Σεπτέμβριον π. Ε. ἐμφανίζεται ἐκ τοῦ κάτωθι πίνακος:

Ἐμπορεύμ.	τόννοι	διαφορά	Ἐμπορεύμ.	τόννοι	Διαφορά	
Κτηνοτρ.—ἀλευτ.	524	+	122	Λοιπά δασικά	448	- 713
Σίτος	114	-	79	Γαιάνθρακες	3633	+ 708
Λοιπά δημητρ.	47	-	6	Όρυκτέλαια	3502	- 2853
"Αλευρα	4829	+	422	Όρυκτ. ἄκατ.	433	- 160
"Οσπρια	1332	-	510	Τσιμέντα κλ.	1889	- 254
Κηπουρικά	1063	-	77	Όρυκτά κατ.	273	+ 135
Ζωύρεις	193	-	32	Μέταλλα	1156	- 919
Καρ.—ἀποτ.	46	-	3	Μεταφ. δργ.	38	- 28
"Ελαια κλπ.	193	+	21	Χημ. λιπάσμ.	5570	- 180
Πνευματόδηγ	573	-	98	Χρόμ.—φάρμ.	467	- 259
Δέρματα	168	+	10	Τφάσμ.—ΐνες	419	- 132
Συλεσία	481	+	112	Διάφορα	2125	+ 125

ΤΑ ΣΧΕΔΙΑ ΤΩΝ ΝΕΩΝ ΕΡΓΩΝ  
ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΟΣ ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΣ

‘Η Αἰγαπειακή Κυβέρνησις μελετάει εδώ σχέδιον ἐκτελέσεως  
ίκανων νέων ἔργων εἰς τὸν λιμένα τῆς Ἀλεξανδρείας, ἔργων ἀ-  
παρκιτήτων πρός διεύκλιψιν τῆς κυριστικής τῶν πλοίων καὶ τῶν  
φορτεκφορτώσεών των. ‘Η ναυτιλιακή κ. γησις τῆς Ἀλεξανδρείας  
ηρένθη κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη, ὁ δὲ διατιθέμενος χώρος τῶν  
προκυμαῖῶν τῆς ἀπέβη ἀγεπαρκής.

Υπολογίζεται, διτά τὰ ὑπὸ μελέτην γένα ἔργα θὰ ἀπαιτήσουν μίαν δυκανήν γύρω τῶν 5.000.000 λ.:ρῶν, καθ' ἣ δύμας ἐσχάτως ἐγγύωσθη ὑπεδλήθησαν σχέδια παρ' ἕνδες Ἀγγλικοῦ οἰκου, δι' ὧν ἐπέρχονται μεγάλαι περικοπαὶ εἰς τὸ ἀνωτέρω κονδύλιον, ἐνῷ συγχρόνως διὰ παταλήλων τεχνικῶν συγδυκασμῶν προέρχονται ὠφελήματα εἰς τὴν ἀπόδοσιν τῶν ἔργων καὶ εἰς τὴν ἐπέκτησιν τοῦ λιμένος.

Ἐν γενικής γραμμής προβλέπεται: ή ἀποεξήρχωσις ἐνδός της περιοχής 25.000 στρεμμάτων περίπου τῆς Μαρκιώτιδος λίμνης. Τὸ δημητριακὸν τοῦτο ἐνούμενο μὲν τὸν ὅλον λιμένα θὰ δημιουργήσῃ ἔνα νέον ἐσωτερικὸν τοιούτον ἐπὶ τῆς λίμνης. Τὸ διάδοσις πρότυπον τημῆται τῆς λίμνης θὰ ἀποκτήσῃ ἔξι μεγάλας προκυμαῖς αὐτινές διὰ δύο πλωτῶν διώρυγων θὰ συγκοινωνοῦν μὲν τὴν ἡδη διατητικά μένην διώρυγας εἰς τὰ ντέκας τῆς Μαχαιρούδεας.

"Ενα μέρος του νέου λημένος θὰ χρησιμωποιηθῇ διὰ τὰς φορτεκφορτώσεις τῶν πετρελαίων, ἔτερον τηνῆμα διὰ τὰ φωσφάτα, τὰ δὲ ὑπόλοιπον θὰ μεταχειρηθῇ εἰς ἀερολιμένα. Κατὰ τὰς τελευταίας Ἀγριεκάπρωτά τε εἰς ἕκπανη διὰ τὰ ἔργα ταῦτα θὰ ἀνέλθῃ μόνονεις 2.000.000 λίρας, ἐξ ὧν 500.000 λίρας ἀντιπροσωπεύονται ἀξιαὶ των διπτιθεμένων χώρων, εἰς τρίποιντα τέσσερα ή, Αἴγυπτον καὶ κυρρηγήσις θὰ πληγρώσῃ μόνον 1.500.000 λιρῶν".

Διὰ τῶν Ἀγγλίκων αὐτῶν προτάσεων ἐπέρχεται συνολική οικονομία 3.500.000λιρών ἀπό τὴν ἀρχικῶς προϋπολογισθείσαν δαπάνην τῶν γένων ἔργων.

POYMANIA

·Ο Δούγαβις κατὰ τὸν Αὔγουστον

“Η νωρτελιακή κίνησις είσι τούδι λιμένας τοῦ Δουνάβεως κατά τὸν μῆνα Αὔγουστον ἡτοῦ ἐν συγκρίσει πρὸς τὸν περισσόντον μετωπίνη κατὰ 31 πλοῖα 62,458 τ. νέτ. Η κίνησις τῶν πλοίων κατὰ σηματίς δείκνυται ἀπὸ τὸν κατωτάτων συγκριτικὸν πίνακα:

	1931			1930		
Σηματίαι	ά)π	T. νέτ	άναλ.	ά)π	T. νέτ	άναλ.
Έλληνική	20	27.463	31.96	25	42.399	28.57
Ιταλική	10	21.366	24.87	17	34.846	23.26
Ρουμανική	6	11.445	13.33	3	4.338	2.92
Αιγυπτιακή	3	6.095	7.09	2	3.666	2.47
Α'Αγγλική	4	6.031	7.02	11	19.434	13.10
Γιουγκοσλαβική	2	4.465	5.20	3	6.337	4.29
Γαλλική	3	3.234	3.76	2	1.939	1.30
Γερμανική	1	2.292	2.67	3	5.643	3.80
Ούγγρική	1	1.965	2.28	—	—	—
Όλλανδική	1	1.173	1.36	5	7.554	5.09
Πολωνική	1	394	0.46	—	—	—
Νορβηγική	—	—	—	6	12.910	8.70
Σουηδική	—	—	—	2	3.796	2.56
Φινλανδική	—	—	—	1	2.500	1.69
Τουρκική	—	—	—	2	1.865	1.23
Δανική	—	—	—	1	1.124	0.76
Σύνολον	52	85.923	100.—	83	148.381	100.—

## ΕΜΕΙΩΘΗ Η ΚΙΝΗΣΙΣ ΤΟΥ ΣΟΥΕΖ

Κατὰ τὴν τελευταίαν στατιστικὴν αἱ διελεύσεις πλοίων κατὰ τὸν μῆνα Αὔγουστον ἀνήλθον εἰς 390 ἔναντι 468 τοῦ περισσοῦ Αὔγουστον, ἡ δὲ κίνησις τοῦ ὀκταμήνου ἐφθασεν εἰς διελεύσεις καὶ ἐκ τῶν δύο κατευθύνσεων εἰς 3673 πλοῖα μὲν εἰσπράξεις 638.620.000 φράγκων, ἔναντι 3932 πλοίων καὶ εἰσπράξεως 712.430.000 φράγκων τοῦ ἀντιστοίχου περισσοῦ ὀκταμήνου. Τὰ διελθόντα διὰ τῆς διώρυγος φορτία κατὰ τὸν ἐφετεῖνὸν Ίουλιον ἀνήλθον εἰς 1.963.000 τόννους μὲν διαφορὰν ἐπὶ Ἐλαττον 427.000 τ. ἔναντι τοῦ Ίουλίου π. ἔ. ἦτοι τὴν μείσωσιν 18 ο). Τὸ ποσὸν τοῦτο ἀποτελεῖ τὸ κατώτατὸν σημειωθὲν ὄριον ἀπὸ τοῦ 1926 καὶ ἔτευθεν.

# ΟΔΥΣΣΕΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

## ΔΥΟ ΝΑΥΑΓΙΑ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ

Κατά τὸ δικρούστην 150ήμερον ἐσημειώθησαν ἀρκετὰ θαλάσσια δυτικήματα εἰς Ἑλληνικὰ καὶ ξένα σκάφη. Και τὰ μὲν ἀτυχήματα ἔπι Ἑλληνικῶν σκαφῶν ἀφεύρων κυρίως μερικάς ἀρκίες, ἐκτὸς τοῦ διυθίσθεντος εἰς Κρήτην μικροῦ ἀπὸ «Ἀγιος Νικόλαος», ἐνῷτε ἔπι ξένων σκαφῶν ἀτυχήματα σημειώσουν καὶ δύο διλακάς ἀπώλειας. Τὸ Ἰταλικὸν ἀπὸ «Rosandra» τ. γκρός 8034 κατευθυνόμενον ἐκ Τεργέστης εἰς Τέμπλο Μπαΐη καὶ Monbhassa τῆς Ἀγατ. Ἀφρικῆς ἔξωκασιεν εἰς τὸν κόλπον Walvis παρὰ τὸ ἀκρωτήριον τῆς Καλῆς Ἐλπίδος. Ἡ προσάρξης ἦτο διαίσια, τὰ κέντη δὲ τοῦ πλοίου ἐπληρώθησαν υδάτων. Μετὰ δύο ημέρας, λόγῳ τῆς κακοκυρίας τὸ προσηργμένον, «Rosandra» καπέλην εἰς δύο ἰδίωσιθη.

Ἡ ἑτέρα διλακὴ ἀπώλεια πλοίου ἦτο ἡ τοῦ Γαλλικοῦ ἀπὸ «Henri Mory» τ. γκρός 2334 καὶ ναυπηγήσεως 1920. Τὸ σκάφος τοῦτο ἀποπλεῦσαν ἐκ Δουνικέρκης διὰ Καζαμπλάγκαν ἔξωκαστελε κατὰ τὴν διάρκειαν πυκνῆς ὄμιλλης εἰς τὰς ἀκτὰς τοῦ Peniche διυθίσθεν. Ἐγγειωθή ἀκόμη καὶ μία ἔναρξης μεγάλης πυρκαϊᾶς ἐπὶ νεοκυπηγμούμενού ουπερωκεανείου. Ἡ «Νέα σον Λάζη» κατασκευάζει εἰς τὰ ναυπηγεῖα Χάρλαντ καὶ Ούδλερ, τοῦ Μπέλφραστ τὸ νέον τῆς «Highland Hope» εἰς ἀντικατάστασιν τοῦ διυθίσθεντος πέρισσου θρυαλλού πλοίου τῆς.

Συνεπείᾳ ἀπροσεξίας τινῶν ἐσημειώθη ἔναρξης πυρκαϊᾶς εἰς τὸ διαχώρισμα τοῦ Νο 3 τοῦ πλοίου, ἥτις καὶ ἔλαβε μεγάλας διακατάσιες ἔξαπλωθείσας γύρωθεν καὶ ἀποτεφρώσασκα τρία καταστρώματα. Διὰ τὴν ἐπιδιόρθωσιν τῶν ζημιῶν τούτων θὰ ἀπαιτηθῇ χρονικὸν διάστημα 2 1/2 μηνῶν.

Τὰ κυριώτερα θαλάσσια ἀτυχήματα τὰ σημειωθέντα εἰς Ἑλληνικὰ πλοῖα κατὰ τὸ δικρούστην 150ήμερον είναι τὰ ἀκόλουθα:

«Ἀτλαντικὸς» Προσηργμένον, ὡς γνωστόν, ἔγγυς τοῦ Σάντα Φέ, διπλεύσης καὶ ἔζητης βούθειαν ναυαγούσασικοῦ. Ἐπὶ τούτῳ διπλεύσαν πράγματι δύο ρυμουλκά, αἱ παρ' αὐτῷ δύμας καταβληθείσαις ἐπανειλημέναι προστέθαισι: διὰ τὴν ἀνέλκυσιν ἀπέργησαν ἀκροποιού, ἀμφότεροι δὲ τὰ ρυμουλκά ἐπανέπλεσαν εἰς Σάντα Φέ.

Κατόπιν τῆς ἀποτυπίας τοῦ πλοίου εἰς τὴν ἔγγυη ἕρημάν, μετὰ μίαν δε αἰσιότερην προσπλεύσεων κατὰ τὴν παλιάρουν τῆς ἐπομένης ημέρας δὲ «Ἀτλαντικός» ἀνειλησθή καὶ κατέπλευσεν εἰς τὸ Ρούζάρι. Ὁ γενομένης ἐπιθυμήσιας ἀπέδειξεν, διὰ τὸ ὄφραλο τοῦ εἶναι ἀβλαδῆ, διὰ τοῦ ἔχοντος ἀνέλκυστης πατοποιητικού ναυαπλοίου. (Σεπτ. 29—Οκτ. 1)

«Ἐρμούπολις» Εἰς τὸ προγράμμαν τοῦ τελευταίου ἀνεγράφουμενον τὴν ἀνέλκυσιν τοῦ πλοίου τούτου καὶ τὴν ἡμεροληψήν του εἰς τὸν λιμένα τοῦ Κορκούπιουν. Ἡδὴ κατὰ τὰς ἔκειθεν ληγθείσας νεωτέρας πληροφορίας τὸ πλοίον ἐπιθυμήθησεν εὑρέθη ἔχον δύθισμα πρώτης 27 ποδῶν καὶ πρόμινης 18 ποδῶν. Τὸ φόρτικ καὶ τὸ κύτος Νο 1 εἶναι πλήρης υδάτων, ἀτίνα φθάνουν εἰς ἐπίπεδον ίσον μὲ τὴν ἐπιφάνειαν τῆς θαλάσσης. (Σεπτ. 29—Οκτ. 1)

«Ἐρμούπολις» Εἰς τὸ προγράμμαν τοῦ τελευταίου πλοίου τούτου καὶ τὴν ἡμεροληψήν του εἰς τὸν λιμένα τοῦ Κορκούπιουν. Ἡδὴ κατὰ τὰς ἔκειθεν ληγθείσας νεωτέρας πληροφορίας τὸ πλοίον ἐπιθυμήθησεν εὑρέθη ἔχον δύθισμα πρώτης 27 ποδῶν καὶ πρόμινης 18 ποδῶν. Τὸ φόρτικ καὶ τὸ κύτος Νο 1 καὶ 500 τ. ἐκ τοῦ κύτου Νο 2, οἵτινες καὶ ἡσαν ἔν τιν: μέτρῳ θεριλαμένοι.

Ἐντὸς τοῦ κύτου Νο 1 εὑρίσκονται 900 τόννοι λινοσπόρου δεβλαμένου, εἰς δύλα δὲ τὰ λοιπὰ κύτη τὸ φόρτιον φινομενικῶς είναι στεγόν καὶ ἀβλαδές. Μετὰ τὴν ἐπιθυμήσιαν ἔξεφορθωθησαν κατὰ τὴν πρώτην ημέραν 200 τόννοι φορτίου ἐκ τοῦ κύτου Νο 1 καὶ 500 τ. ἐκ τοῦ κύτου Νο 2, οἵτινες καὶ ἡσαν ἔν τιν: μέτρῳ θεριλαμένοι.

Οἱ δύτικαι ἀνέφεραν, διὰ τοῦ ζημίαν εἰς τὰ ὄφραλα τοῦ σκάφους διηκόνου ἀπὸ τὸ ποδοστάμον τῆς πρώτης δεσμῶν μὲν ἐπὶ ἐκτάσεων 60 ποδῶν καὶ εἶναι ἀρκετά σοβραῖ, ἀριστερά δὲ ἐπὶ ἐκτάσεων 50 ποδῶν. Προσωριναὶ ἐπισκευαὶ τῶν ἐν λόγῳ ὄφρων εἴναι ἀδύνατον νά συντελεσθοῦν πρὶν ἡ ἀκροφωτή ἐντελθεῖ τὸ πλοίον. Κατόπιν τούτου συνεπίθη καὶ ἡρεκτοῦ ἡ ὀλοσφρήση ἔκφρατωσε.

Τὸ ἀριστερὸν φορτίον του ὑπολογίζεται: γύρω τῶν 4200 τόννων, ἵδια δὲ ἀριστερούν εἰς γῆμα τῶν πρυμναίων κυτῶν. Τὸ φορτίον τοῦτο θὰ μεταφερῇ εἰς τὸν προστιθέμενόν του, δηλαδὴ εἰς τὸ Σάρτεας, διὰ ἑτέρου φορτηγού, τὸ δὲ θεριλαμένον φορτίον θὰ παραμείνῃ εἰς Κορκούπιον, διποὺ καὶ ποληθῆ ἐν δημοπρασίᾳ.

Μετὰ τὴν πλήρη ἐκφέρωσιν διαδέχεται καταδυόσιτες, ἐκ νεού πρότιμον πλευρῶν τῶν ὄφρων, ἐπεδεσματίσασκα τὰς ἀνωτέρας περὶ ζημιῶν πληροφορίας τῶν πρώτων δυτῶν. Η κατάστασις τοῦ διαχωρίσματος τοῦ κύτου Νο 2 εἶναι ἐπικανέναν, συντόμως δὲ θεριθεῖται οὐδὲν τοῦτον τοῦ φορτίου. Μετὰ τὴν μεταφράσην τῶν διελαθόδων φορτίου δὲν πάρεται ἐν τῷ ἔηρῳ διεθεύσασκας χωρὶς πρός ἐναπολύκενον. Κατέπιν τούτων παρίστανται ἀνάγκη νά πλευρίσῃ ἐπειδούσας φορτηγὸν περὶ τὴν «Ἐρμούπολιν» καὶ νά παρεκλάῃ ἀπὸ εἴθεταις ἐπι τῶν κυτῶν τῆς τοῦ ἀδιλαθέος φορτίου. (Σεπτ. 29—Οκτ. 1)

«Σοφία Θεοδωροπούλου»: Ο ἀπὸ Βρετανίας ἐπιθυμηρή τοῦ Λέσβου ἀναγέρεται διὰ τὸ πλοίον τοῦτο συνεκρούθει μὲ τὸ σλέπι: «Ἄσλα» σπερ πότι φορτωθεῖν τὸν μὲ 650 τόννους σίτου καὶ 150 τόννους φρεσούλων. Τὸ σλέπι ὑπέστη σοβράριας ζημιῶν εἰς τὰ ὄφραλα καὶ ἀπατεχθεῖσαν διαρροήν, πρέση ἀποφυγῆν δὲ τῆς διθίσεως τοῦ εἰς τὸν ποταμὸν προσοράχθη εἰς τὴν πλησίαστέραν ἀπτήν. Τὸ φορτίον του ὑπέστη συγκατακόπειας ζημιῶν. Τὸ ἀτμόπλοιον εἶναι ἀλλού ὑπέστη ζημιῶν τινάς εἰς τὰ ἀλάσματα τῆς πρώτης του καὶ θεριθεῖται.

Νεφερερική ἐπι τὸν πλητομεσοπακτικού πληροφορίας: ἀναγέρεται, διὰ τὸ σημερινόν τοῦ πλοίου τοῦ Λέσβου, ἀπό την πλατείαν τῆς Βρετανίας ὑπὸ τοῦ ρυμουλκοῦ «Πλευρόλα», τὸ δὲ ἀτμόπλοιον «Σοφία Θεοδωροπούλου» θεριθεῖται διηγείται πάντας τοῦ πρώτου πλεύσεως τοῦ φορτίου. Τὸ σλέπι κατά τὴν προσεργάμησην τοῦ πρώτου πλεύσεως τοῦ φορτίου εἶναι ἀπέλαστος.

Αἱ προξενίες τοῦ πλοίου τοῦ σλέπιτος «Άσλα» σύγκεινται ἐκ ἥρηματος εἰς τὰ ὄφραλα τοῦ κύτου Νο 3, ἵνα μὴ διεθεύσῃ προσοράχθη ἐν τάχεις: παρὰ τὸ ρυμουλκόν εἰς τὴν δεσμῶν διθήν τοῦ διονύσεως καὶ πληγίου τῆς θέσης τοῦ φορτίου τοῦ σλέπιτος τοῦ μετ' ἀρκετῆς ἀλίσσων, ἀπειλεῖται ἀνείλκυθεσκον διλίγον δραδύτερον. (Σεπτ. 28—Οκτ. 2)

«Π. Μαργαρώνης»: Κατέπλευσεν εἰς τὸ Μάντζεστερ ἐπὶ Ἀργεντινή μὲ φορτίον γεννυμάτων, μέσω Φάλμουθ, ἐνθα δέλασθε διεταγός διὰ τὸν λιμένα της Σούδας καὶ ἀπέριδον εἰς τὸ ἀκρωτήριον Δρεπάνου καταληγθεῖν ὑπὸ τρικυμίας ἐπειδὴ ἐπὶ τὴν δραχθώδης ἀπτήν διελήγη διώρχειαν σοβράριον εἰς τὰ ὄφραλα τοῦ φορτίου διῆγμα πατεπονθίσθαι ἀπτής 12 σοβράριον. Σκάφος καὶ φορτίον θεωροῦνται ὡς διλικῶς ἀπολεσθεῖσαν. «Ἐπειδὴ τοῦ πληρώματος τοῦ ἀπνίγη διανύκληρος 1. Θεοδωράκης, πάντες 2» οἱ λοιποὶ 12 ἄνδρες κατέρρεουσαν νὰ διεσκούσον εἰς τὴν ἔρημον. Τὸ ναυαγήσαν ἀπὸ «Ἀγιος Νικόλαος» (εκ «Ματίνα») ἡτο τ. γκρός 323 καὶ ἀνήκει εἰς τοὺς κακούς. Αντ. Κονσταντινίδην, Σταύρ. Ποντικόν καὶ Σίτη, ἡτο δὲ ἐγγεγραμμένον εἰς τὰ νηολόγια Περικλίδης. (Οκτ. 6)

«Ἀγιος Νικόλαος»: Τὸ σκάφος τοῦτο ἐνοικιασμένον ἀπὸ τὴν Ἀγροτικὴν Τράπεζαν διὰ μεταφράσης ἔγχωρίων προσέντων ἀπεκόπεσεν εἰκανίων διὰ τὸ Πειραιά με 500 τόννους χρυσούπινων. Κατὰ τὸ πλούτον του ἔξωθι: τοῦ κόλπου τῆς Σούδας καὶ ἀπέριδον εἰς τὸ ἀκρωτήριον Δρεπάνου καταληγθεῖν ὑπὸ τρικυμίας ἐπειδὴ ἐπὶ τὴν δραχθώδης ἀπτήν διελήγη διώρχειαν σοβράριον εἰς τὰ ὄφραλα τοῦ φορτίου διῆγμα πατεπονθίσθαι ἀπτής 12 σοβράριον. Σκάφος καὶ φορτίον θεωροῦνται ὡς διλικῶς ἀπολεσθεῖσαν. «Ἐπειδὴ τοῦ πληρώματος τοῦ ἀπνίγη διανύκληρος 1. Θεοδωράκης, πάντες 2» οἱ λοιποὶ 12 ἄνδρες κατέρρεουσαν νὰ διεσκούσον εἰς τὴν ἔρημον. Τὸ ναυαγήσαν ἀπὸ «Ἀγιος Νικόλαος» (εκ «Ματίνα») ἡτο τ. γκρός 323 καὶ ἀνήκει εἰς τοὺς κακούς. Αντ. Κονσταντινίδην, Σταύρ. Ποντικόν καὶ Σίτη, ἡτο δὲ ἐγγεγραμμένον εἰς τὰ νηολόγια Περικλίδης. (Οκτ. 6)

«Περσεδέν»: Αγκυροδολοῦν εἰς Νισύνκετλ περιεπλάκη εἰς τὸν ὄρηθρον 2 Δυτικόν σημαντήρα. (Οκτ. 4)

«Δημ. Παντελῆς»: Ανερχόμενον τὸν ποταμὸν Πλέιτ προσοράχει λόγῳ τοῦ ἀβαθεῖτον τῶν υδάτων εἰς τὸ χαλιόδεμτον 49, ἀνείλκυσθη δὲ ἐν δογματίσθαις εἰς τὸν φορτίον τοῦ ιερού θεριθεῖται. (Οκτ. 5)

«Μαρκάνης»: Πλήρες φορτίον στηρηθεῖν διελαθόδων προστιθέμενον εἰς τὴν διώρυγα τοῦ λιμένος τῆς Πενσοκόλας, ἐνῷ χρόνῳ ἔξετάλεις: ἀλιγουδής, ἵνα πλευρίσῃ εἰς τὸ ντόπιον πρός ἐνθράκευσιν. Τὸ σκάφος θεμιτες προσοργαμμένον δύο ημέρας, ἀνείλκυσθη δὲ θογηθεῖσας ρυμουλκόν κατὰ τὴν παλιρροιαν. Ζημίας εἰς τὰ ὄφραλα του δὲν ὑπέστη. (Οκτ. 6—8)

«Ποσειδών»: (Βενζινόλοιον). Είχε διθίσθη τὴν νύκτα τῆς Ιαν. Ιουνίου πρὸ τοῦ λιμένος τῆς Χίου προσκρούσαν ἐπὶ τοῦ ἐκεῖ κυματοθραύστου. Κατόπιν της ποταμῶν προσπαθεῖσιν ἐπετεύχθη πρὸ ημερῶν 1, ἀνέλκυσθαις τοῦ πλοίου κακούς αποτίθεσκαν: ἀκαθαρτοίσθησαν, ἐποποθετήθη προσωρινόν πτυχαδίον καὶ μετὰ ἐπιτυχεῖσις δοκιμάς τοῦ βαζούντος πλοίοιον τοῦτο κατέπλευσεν εἰς Πειραιά πρός δεξιμενούσιν καὶ βιζητήσειν. (Οκτ. 8)

«Ωραπόδε»: Κατερρχόμενον ἐν Βρετανίας θεμιτορον συνεκρούσθη εἰς Σουλινάδη μὲ τὸ γεγκυροδολημένον Ιταλικόν φορτηγόν «Assunzione» εἰς δὲ καὶ προϊδένησες ζημιῶν τινάς εἰς τὴν ἀριστεράν μάκαν. Ο «Ωραπόδε» ἀπόλεσεν ἀμφοτέρας τὰς ἀγκύρας του καὶ 13 ὀργυίας ἀλύσσων, αἰτίας διεσώθησαν

άκηλούσθως ύπό δύτου.

«Χριστίνα»: Άναυγρωσθήν έκ του λιμένος Ράντερς τῆς Δανίας δι' Αρχιγάνης συνεκρούσθη μὲ τὸ βραχούλικόν «Stettin». Η «Χριστίνα» ἔξηκολούσθησε τὸ πλοῦν της. Τὸ βραχούλικόν ὑπέστη ζημίας εἰς τὸ κατάστρωμα του καὶ εἰς τὰ θραλλα, διποὺ παρατηρεῖται: διαρροή εἰς τὸ διαμέρισμα τῶν μπάνκερς του.

## ΑΙ ΔΥΣΧΕΡΕΙΑΙ ΤΗΣ ΑΝΕΛΚΥΣΕΩΣ ΤΟΥ ΘΗΣΑΥΡΟΥ ΤΗΣ "ΑΙΓΥΠΤΟΥ",

Η παρὰ τοῦ Ἰταλικοῦ ναυπηγοσωστικοῦ "Artiglio", διάσωσιτοῦ θησαυροῦ τοῦ βυθισμένου Ἀγγλικοῦ ἀτμοπλοίου "Egypt", ήτις ἐθεωρεῖτο ως ζήτημα ὀλιγίστων ημερών, ἐπιβραδύνεται καὶ πάλιν, ἀφ' ἑνὸς μὲν λόγῳ τῶν συνεχῶν σφρόδων τρικυμιῶν, ἀφ' ἑτέρου δὲ συνεπείς ἀποβλέπτων τεχνικῶν δυσχερειῶν, αἵτινες αἰσθητῶς παρεμποδίζουν τὴν παρατέρω πρόσδομον τῆς ἔργασίας.

Τὴν 7ην ὁκτωβρίου, ημέραν ἔξαιρετικῆς κακοκαιρίας, ἡναγκάσθη τὸ "Artiglio", νὰ καταφύγῃ καὶ πάλιν εἰς τὸν λιμένα τῆς Βρεστίης. Κατὰ τὰς ἀνακοινώσεις τοῦ Ἰταλοῦ πλοιούρχου, οἱ δύται ἐργάζονται ἡδη εἰς τὸ βάθος ἑνὸς δημιουργηθέντος εἰς τὸ ἐσωτερικὸν τοῦ πλοίου χάσματος. Ἐκεῖ εἰς βάθος 30 ποδῶν ἐντὸς τοῦ πλοίου ἐπικρατεῖ φηλαρητὸν σκότος μὲ δρατότητα σχεδὸν ἀνύπαρκτον, η δούριον γεγονός εἶναι σοβαρὸν πρόβλημα.

Συγχρόνως τὰ ὑδρόσηματα τῶν ἄνω τοῦ θηραυδοφυλακίου ἀνατυναχθέντων καταστρωμάτων κρέμονται ἐπικινδύνως πρὸς τὸ ἐσωτερικὸν τοῦ διανοιγέντος χάσματος, μετὰ κάθε μίαν δὲ νέαν ἔκρηξην πίπτουν ἑνὸς συσσωρευόμενα ἐπὶ τῆς κορυφῆς τοῦ πολυτίμου υπαλλήλου. Τοιουτόπως τὸ δωμάτιον τοῦ θησαυροῦ δάπεδεται ὑπὸ τὰ συντρίμματα, η δ' ἔργασία της ἔκάποτε ἐκκαθαρίσθως είναι ἐπίπονος.

Παρὰ τὰς αἰσθητὰς αὐτὰς δυσχερείας οἱ δύται δύνται κατώρθωσαν κατὰ τὰς τελευταίας ἥμέρας νὰ διαφρόδυσον τὰ πλευρούματα τοῦ κύριου κατάστρωμα τοῦ πλοίου ἐπὶ τριών σημείων. Ἀπομένει πρὸς διάνοιξιν μία ἀπόμη πλευρά, ὅποτε θὰ καταστῇ δυνατή η πρὸς τὰ ἄνω κίνησις τοῦ υπαλλήλου ἀνεύ ἑτέρου ἐμποδίου. Κατὰ τὴν τελευταίαν ἔκρηξην ἀπεκόπη ἐκ τῆς πλευρᾶς ταύτης τοῦ πλοίου ἕνα τεμάχιον μήκους 25 ποδῶν καὶ πλάτους διητῶν μόνον, ἐκ τοῦ δημιουργηθέντος δὲ μικροῦ ἀνοίγματος διαφαίνεται η ἔρμητικῶς κεκλεισμένη θύρα τοῦ θησαυροφυλακίου.

## ΛΙΜΕΝΙΚΑΙ ΚΑΙ ΝΑΥΠΗΓΙΚΑΙ ΠΡΟΟΔΟΙ ΕΙΣ ΤΗΝ ΡΩΣΣΙΑΝ

Ἐνώπιον τῶν μελῶν τοῦ Ἀγγλο-Ρωσικοῦ Ἐμπορικοῦ Ἐπιμελητηρίου τοῦ Λονδίνου ἔξενθηκεν δικαίωμα τοῦ Η. Ε. Metcalf τὰς ἑντυπώσεις του εἰς ἑνὸς προσφάτου ταξειδίου την ἀνὰ τὴν Σοβιετικήν Ρωσσίαν.

Ο διμιλῆτης μεταξὺ ἀλλων ἀνέφερε καὶ τὴν ζωηρότητα, ἣν ἀντελήθη εἰς τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Λένινγραδ. Εἰς τὸν ἔκει ποταμὸν ἐπίχορον 14 νεότευκτα πλοία, τῶν δύοιων η ἀποπεράτωσις συνεπληρούντο γοργῶς χάρις εἰς μίαν ἀδιάπονον ἔργασίαν, πρόκειται δὲ ταῦτα συντρόφων νὰ τεθῶσιν ἐν ὑπηρεσίᾳ.

Ζωηρὸς ἐπίσης ητο καὶ η λιμενικὴ κίνησις τοῦ Λένινγραδ, διόπου 65 σκάφη ἐτέλουν ὑπὸ φόρτωσιν η ἔκφρότωσιν. Εἰς τὸν Ρωσικὸν αὐτὸν λιμένα κατεσκενάσθησαν νέα ὑπόστεγα κατὰ μήκος τῶν προκυμαῖον ἐφωδιασμένα μὲ μίαν πλήρη μηχανικὴν ἑξάρτησιν διὰ τὴν ταχνέθα διαιπεράσματιν τῶν φροτεκφροτωτικῶν ἔργων. Τὰ Σοβιέτη ἐφαρμόζουν εὐρὺ σχέδιον λιμενικὸν ἐγκαταστάσεων εἰς Λένινγραδ, ἐντὸς δὲ δύο η τριών ἐτῶν θὰ ὑπάρχουν εἰς τὸν λιμένα αὐτὸν θέσεις διὰ 235 πλοίων.

Ο η. Metcalf προσέθηκεν διοτε εἰς τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Λένινγραδ τελοῦν ὑπὸ ναυπηγησον 28 ἀποκίνητα ἀλλειπτικά 900 τ. ἐκαστον, καθὼς καὶ 4 νέα φορτηγά, ἐκ τῶν δύοιων τὸ ἐν είναι χωρητικότητος 11.000 τόννων. Εἰς τὰ ἐλύτρια ναυπηγεῖα ἀπαστολούνται 6000 ἔργαταις ἔργαζομενοι ἐπὶ 8ωρον. Οι ἔργαται οὐτοὶ ἔχουν διαιρεθῆ εἰς τρία συνεργεῖα, οὕτως ὥστε η ἔργασία τῆς ναυπηγησεως ουδόλως σταματᾷ κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ 24ωρου.

## ΤΑ ΠΟΛΙΚΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΝ ΤΗΝ ΕΠΙΣΤΗΜΗΝ

Τὰ δύσλυτα προβλήματα καὶ τὰ μεγάλα μυστικά, ἀτιγκ χριτοῦ δι' ἔκπτας αἱ ἀχνεῖτες παγωμέναι: Πολικοὶ ἔκπτεσις ἐψελκύουν πάντοτε τὴν προσοχὴν τῶν Λαζαρίν, ἔστω καὶ δικαίων σπουδαῖα γεγονότα πολιτικά, οἰκονομικά ηγετικῶν καὶ ταράσσουν τὴν ήσυχίαν τοῦ Κόσμου. Κατὶ τι: παρέμοιον συνέδη τὰς τελευταίας αὐτὰς ἥμέρας κατὰ τὴν διάρκειαν τῶν ἔργων τῆς Βρεττανοῦ ηγετικῆς Γεωγραφικῆς διασκέψεως.

Ἡ ἀνατροπὴ τοῦ ισοζυγίου τοῦ Ἀγγλικοῦ προϋπολογισμοῦ, η ἔγκατταί λειψίες τῆς χρυσῆς δέσσεως, τὸ δυσμενές ισοζυγίον τοῦ Ἀγγλικοῦ ἐμπορίου καὶ η ἐκ τούτων ἐκσπάσκος οἰκονομικῆς θύελλας δὲν κατώρθωσαν νὰ συγκινήσουν τὴν Ἀγγλικὴν κοινὴν γνώμην

περισσότερον η δσον τὴν προσείλκυσεν ἔνα θέμα τῆς διασκέψεως. Ή πολικὴ ἔρευνα καὶ αἱ προσπάθειαι: πρὸς ἀποκάλυψιν τῶν μυστικῶν τῶν ἀρκτικῶν τῶν ἀρκτικῶν χωρῶν, συνήργαση τὴν λαϊκὴν φυχὴν καὶ ὑπεδαύλοις τὴν φαντασίαν καὶ τὸ ἐνδιαφέρον της.

Οταν προσεχῶς τὰ Πολικὰ μυστήρια διαφωτίσθωσι, δικαίων αἱ συνεχεῖς προσπάθειαι καὶ ἔρευναι τῶν ἐπιστημονικῶν ἀποστολῶν ἀπολῆσθωσιν εἰς θετικὴ συμπεράσματα, τότε πλέον θὰ καταστῇ γνωστὸς διατί ἔφετος δὲν ἐνεφνίσθησαν παχύδων εἰς τὸν Αἰγαλεικὸν δικαίωμας τοῦ περιοχῆς τοιούτων...

Σχετικῶς ὁ διευθυντὴς τῆς Ἀγγλικῆς μετεωρολογικῆς ὑπηρεσίας διέμηνεν εἰς τὴν Διάσκεψιν, διτὶ τὸν Μάρτιον τοῦ 1932 συμπληρώσαται η 50ετηρίς τοῦ «πρώτου Πολικοῦ ἔτους», διποτὸν ὑμέρας τὸ 1882 κατὰ τὸ διπότον δώδεκα Εθηγη συγκριτικῶν τὰς προσπαθείας πρὸς ἔρευναν καὶ μελέτην τοῦ γηγένου μαγνητισμοῦ τῶν ἀρκτικῶν καὶ ἀνταρκτικῶν περιοχῶν.

Τὸ συντελεσθὲν ἔκπτο τοῦ Εργού ἔθεσε τὰς δύσεις τῶν περιτέρω ἐπιστημονικῶν ἔρευνων, ἡδη δὲ προύταθη νὰ καταδηληθῇ μία ἀκόμη διεθνῆς προσπάθεια. Ή πρότασις ἐγένετο δεκτὴ ἀπὸ 14 Κράτη.

Ἐπὶ ἐν ὅλοκληρον ἔτος θὰ γίνουν ταῦτα χρονονομίας παρατηρήσεις ἐφ' ὅλης τῆς παγωμένης ἐπιφυνέας, ἐπληπτεῖται δὲ νὰ ἐπιλυθούν μερικὰ ἀκόμη ζητήματα, διτινὰ ἀποτελοῦν γρίφοι διὰ τοὺς ἐπιστήμονας. Τὴν Ἀγγλικὴν ἀποστολὴν δραγανώνει η «Βασιλικὴ Ερευνῶν καὶ Μελετῶν» τοῦ Ἑδιμερούργου, τηγ υλικὴ δογματική καὶ τὴν Κυδερνήσεως, η δὲ προσπάθεια τῆς θὰ στραφῇ ἐξ ὅλοκληρου εἰς τὰ Πολικὰ προβλήματα. Συγχρόνως θὰ ἐπιδιοθῇ εἰς εἰδικὰς μελέτας καὶ η παρὰ τὴν Ἀγγλικὴν Ωκεανογραφία ἐπιτροπὴ τῶν «Ἀνακαλύψεων» ητοις μέχρι τοῦδε ἔχει: νὰ ἐπιδειξη σπουδαίαν ἐπιστημονικὴν ἔργασίαν.

## Η ΚΑΘΕΛΚΥΣΙΣ ΤΟΥ "CONTE DI SAVOIA,,

Τὴν 28ην τρ. μ. θὰ διεξαχθῇ μὲ πᾶσαν ἐπισημότητα ἐκ τῶν ναυπηγείων «Cantieri Riuniti de l'Adriatico» η καθέλκυσις τοῦ δευτέρου Ἰταλικοῦ σοῦπερ λάινεο «Conte di Savoia». Εἰς τὴν τελετὴν τῆς καθελκύσεως θὰ παραστῇ διάδοχος τῆς Ἰταλίας, ἀνάδοχος δὲ τοῦ πλοίου θὰ είναι η σύζυγος τοῦ Διαδόχου πριγκίπισσα Μαρία Ζοζέφ. Τὸ «Conte di Savoia» θὰ τεθῇ ἐν πρηστείᾳ τὸ 1932 συγχρόνως μὲ τὸν πλωτὸν κολοσσόν «Rex».

## NEON ΣΕΡΒΙΚΟΝ ΠΟΛΕΜΙΚΟΝ

Εἰς τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Οίκου «Yarrow and Co» τῆς Σκωτίας καθέλκυσται ἐντὸς τῶν ἡμερῶν ἔνα νέον σκάφος τοῦ πολεμικοῦ τῆς Γιουγκοσλαβίας, η μοιραρχίας ἐλαφροῦ στολίσκου «Dubrovnic». Τὸ πολεμικὸν τοῦτο είναι τὸ μεγαλύτερον τοῦ τύπου του καὶ τοῦ προσριψμοῦ του, ἔχον διαστάσεις 371.6 ποδῶν μήκους, 36.0 πλάτους, 22.9 ψήφους μὲ ἐκτόπισμα 2400 τόννων. Αἱ κινητήριοι μηχαναὶ του είναι στροβολειδεῖς ἀγκυρώσιους δύναμιν 42.000 ίππων, οἱ δὲ λέδητες του είναι συστήματα σωληνοειδῶν, τόπου Γιάρρω. Ο ὄπλοισμός του θὰ ἀπαρτίζεται: ἀπὸ 4 τηλεοδότα τῶν 5 1/2 λιγνών καὶ δύο τορπιλοθητικούς σωλήνας.

## NIK. & ΣΠ. ΤΣΑΛΑΠΑΤΑΣ ΕΝ ΒΟΛΩΙ

— — — — — ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΚΟΝ — — — — —  
Ίδιοκτῆται φορτηγίδων, Εργολάβοι φορτωτικοφορτώσεων, Πράκτορες ατμοπλοίων.

— — — — — ΤΜΗΜΑ ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΕΜΠΟΡΙΚΟΝ — —

Εἰσαγωγὴ καὶ Εμπορία γαιανθράκων Ἀγγλικῶν, Γερμανικῶν, Ρωσσικῶν, Ἀνθρακεύσεων ατμοπλοίων.

Τηλεγραφήματα: ΤΣΑΛΑΠΑΤΑΝ

Τηλέφ.: 18



## ΤΟ ΠΑΡΘΕΝΙΚΟΝ ΤΑΞΕΙΔΙΟΝ

### ΤΟΥ ΥΠΕΡΩΚΕΑΝΕΙΟΥ "L' ATLANTIQUE,"

Τήν 29ην Σεπτεμβρίου άπέπλευσεν ἐκ Βορδώ διὰ τοὺς λιμένας τῆς Νοτ. Αμερικῆς ἔκτελον τὸ παρθενικὸν αὐτοῦ ταξίδιον τὸ νέον υπερωκεάνειον «L' Atlantique» τῆς «Cie de Nav. Sud—Atlantique». Πρόκειται περὶ τοῦ μεγαλυτέρου υπερωκεανείου ἀπὸ ὅλα τὰ ἔκτελοντα ἥδη τὴν γραμμὴν Εὐρώπης—Ν. Αμερικῆς, ἐφ' ὃσον εἶνε μήκονς 227 μέτρων καὶ πλάτους 30 μ. μὲ συνολικὸν ἔκτοπισμα 40.000 τόννων γκρό.

Τὸ «Ναυτικὰ Χρονικὰ» εἰς προηγούμενον αὐτῶν τεῦχος είλον λεπτομερῶς περιγράψει τὸ νέον τοῦτο λαμπρὸν σκάφος μὲ τὸν ἔξεχητημένον πλοῦτον του καὶ τὴν μετὰ περισσῆς σπατάλης σκοροπισμένην παντοῦ πολυτέλειάν του. Όνειρώδης πράγματι εἴνε ἡ διακόσμησίς του, διότι κατεβλήθη πᾶσα φιλότιμος προσπάθεια, δπως ἀποτυπωθῆ εἰς τὸ «L' Atlantique» κάθε πρόσδος τῆς ναυπηγικῆς καὶ τῶν Γαλλικῶν τεχνῶν, ὥστε τὸ πλοῖον τοῦτο νὰ εἴνε πράγματι ἔνα πλωτὸν μουσεῖον διὰ τὴν Γαλλίαν.

Αἱ μηχαναὶ του ἀπαρτίζονται ἀπὸ ἀτμοστροβίλους συστήμανος Parson, ἔχει δὲ λέβητας καταναλίσκοντας πετρέλαιον. Τὸ πλοῖον εἴνε ἐφοδιασμένον μὲ γυροσκοπικὰς πτηζίδας, διαδιογνώσιμετρα, ὑποβρύχια ἀγρυπνία, πηδάλιον ὑδροηλεκτρικόν, σταθμόν ἀσυρμάτου τηλεγράφου μὲ ἀκτίνα 1500 μιλλίων, γενικῶς δὲ εἴνε τὸ μεγαλύτερον, πολυτελέστερον καὶ ταχύτερον υπερωκεάνειον ὅλων τῶν ἔκτελοντων γραμμᾶς εἰς τὴν Νότιον Αμερικήν.

\*\*\*

Τὸ «L' Atlantique» ἔκτελον τὸ πρῶτον του πρὸς τὴν Νοτ. Αμερικὴν ταξείδιον διεσταυρώθη εἰς τὸν ὄχεανόν μὲ τὸ Γερμανικὸν υπερωκεάνειον «Cap Arcona» ὅπλοιαρχος τοῦδποίου ἀπηνύθυνε πρὸς τὸ πλοῖον, τοὺς ἐπιβάτας καὶ τὸ πλήρωμα τοῦ Γαλλικοῦ κολοσσοῦτὸ ἀκόλουθον χαρετιστήριον διαδιογόφημα:

«Σᾶς εὐχόμεθα μίαν πλήρη ἐπιτυχίαν τοῦ παρθενικοῦ ταξείδιον τοῦ πλοίου σας. Ή εὐτυχία τοῦ Κόσμου ἔχαρτάται σῆμερον ὑπὲρ ποτε ἄλλοτε ἀπὸ τὴν Γαλλογερμανικὴν φύλαν. Ἐπὶ τοῦ πλοίου μας εὐθίσκονται πολῖται ἔλλων τῶν πεπολιτισμένων Κρατῶν καὶ τῶν ὄποιων οἱ Λαοὶ εὐθίσκονται διατύρως τὴν ἀναζωογόνησιν τοῦ αἰσθήματος τῆς διεθνοῦς ἐμπιστοσύνης, τόσον ἀπαραιτήτου διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τῶν πνευματικῶν δεσμῶν καὶ τῶν ἐμπορικῶν συναλλαγῶν. Εὐχόμεθα ἡ πρώτη μας συνάντησις νὰ εἴναι εἰς καλὸς οἰωνός».

Ἐκ τοῦ «L' Atlantique» διεβιβάσθη ἡ κατωτέρω ἀπάντη-

σις πρὸς τὸν πλοῖον τοὺς ἐπιβάτας καὶ τὸ πλήρωμα τοῦ «Cap Arcona»:

«Ἐξαιρετικὰ συγκεγυνημένοι ἀπὸ τὴν τόσον εὐγενῆ προσοχὴν σας, σᾶς ἀποστέλλομεν τὰς εὔλικρινες εὐχαριστίας μας καὶ τὰς εὐχὰς μας ἐνὸς καλοῦ ταξειδίου. Ἀς συγχαροῦμεν ἑαυτὸν διὰ τὰ τελευταῖα εὐτυχῆ γεγονότα (μετάβασις τῶν Γάλλων ὑπονομῶν εἰς τὸ Βερολίνον), τὰ δόπια μᾶς παρέχουν βασίμους ἐλπίδας μιᾶς Γαλλογερμανικῆς προσεγγίσεως διατόλαγαθὸν τῶν δύο Κρατῶν καὶ διὰ μίαν γενικωτέραν ὀφέλειαν. Ή οἰκονομικὴ ἀνόρθωσις τῶν Λαῶν δὲν είναι δυνατή, ἀνεν τῆς εισήγησης καὶ τῆς ἀμοιβαίας ἐπιστοσύνης. Ὁλοὶ ἐδῶ σᾶς διαβιβάζομεν τὰ φιλικὰ μας αἰσθήματα χαίροντες, ὅτι αἱ περιστάσεις μᾶς ἐπεφύλλαξαν νὰ σᾶς ἐκφράσωμεν ταῦτα, ἐπ' εὐκαιρίᾳ τοῦ παρθενικοῦ ταξειδίου τοῦ πλοίου μας».

## Ο ΝΕΟΣ ΚΑΝΑΔΙΚΟΣ ΛΙΜΗΝ ΤΟΥ ΠΟΡΤ—ΤΣΩΡΤΣΙΛ

Τήν 8ην Ὁκτωβρίου κατέπλευσεν εἰς τὴν Ἀμβέρσαν τὸ πρῶτον σιτοφόρον σκάφος μὲ φροτίον 7172 τόννων, ὅπερ παρέλαβεν ἐκ τοῦ νέου λιμένος τοῦ Καναδᾶ Πόρτ Τσωρτσίλ. Ο πλοῖοαρχος τοῦ σιτοφόρου ἐδήλωσεν, ὅτι ἐχρειάσθη τέσσαρας μόνον ἡμέρας διὰ νὰ διαπλεύῃ τὸ ἀπὸ τοῦ λιμένος τούτου εἰς τὸν Ἀτλαντικὸν διάστημα, κάρις εἰς τὰς ἔξαιρετικὰς φαριγγαρικὰς πληροφορίας, αἵτινες τῷ ἐπέτεοφαν νὰ πραγματοποιῆσῃ μίαν ταχικὴν ταχύτητα 10 μιλλίων ἐντὸς τοῦ στενοῦ τοῦ Χούδσωνος. Τὸ ἐν λόγῳ σκάφος οὐδαμοῦ συνήντησε παγωμένην ἔκτασιν, εἰλικρινῶς ἐπιπλέοντα τεμάχια πάγων. Αἱ ἐγκαταστάσεις τοῦ Πόρτ Τσωρτσίλ, προσέθηκεν δὲ πλοῖοαρχος, εἴνε ἐξαιρετοὶ καὶ ὁ πρὸς αὐτὸν πλοῦς εὐχερῆς, ἀλλ' εἴνε ζητημα ἀνὰ καταστῆ δυνατή ή καθιέρωσις ταχικῆς γραμμῆς.

## N. & Δ. ΚΟΡΔΙΟΛΗΣ

ΕΡΓΟΛΑΒΟΙ ΦΟΡΤΟΕΚΦΟΡΤΩΣΕΩΝ

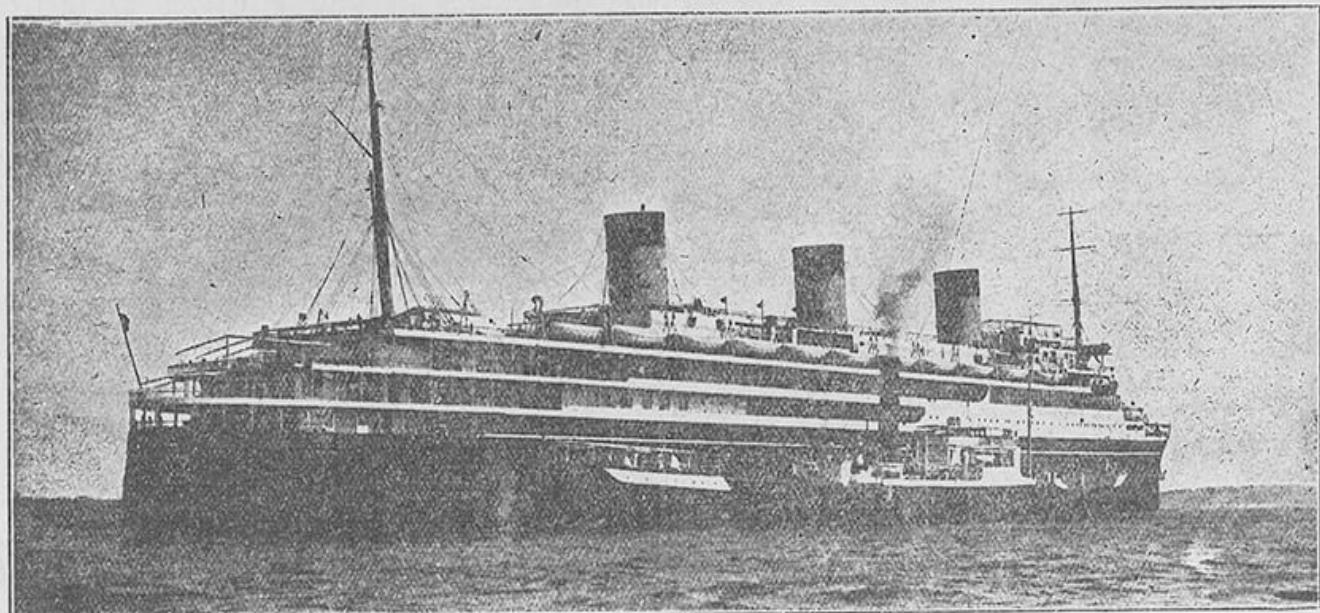
&

ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ ΦΟΡΤΗΓΙΔΩΝ

ΧΑΡΙΛΑΟΥ ΤΡΙΚΟΥΠΗ 8.

ΤΗΛΕΦ. 40-567

ΤΗΛΕΦ. ΔΙΕΥΘ. "ΝΙΔΙΚΟΡΑ,,—ΠΕΙΡΑΙΑ



Ο «Ατλαντικός» εἰς τὸν λιμένα τοῦ Βορδώ ἐποιμος πρὸς ἀπόπλου



## ΕΠΙΤΑΣΙΣ ΤΗΣ ΑΒΕΒΑΙΟΤΗΤΟΣ ΥΠΟ ΤΑΣ ΔΙΑΚΥΜΑΝΣΕΙΣ ΤΗΣ ΛΙΡΑΣ

Τὸ ὑπὸ ἀνισκόπησιν δεκαπεντήμερον οὐδεμίαν ἀξίαν λόγου μεταβολὴν ἔγενεσιν εἰς τὴν γενικὴν κατάστασιν τῆς διεθνοῦς ναυλαγορᾶς. Ὁλίγον κατ’ ὀλίγον μίσος ὀμαλωτέρα μορφὴ ἥρχισε νὰ προσδιδηται: μετὰ τὴν ἐκ τῆς Αγγλικῆς κρίσεως διαταραχὴν καὶ τὸ ἐμπόριον ἥρχισε νὰ προσαρμόζεται: πρὸς τὴν ἐκπτώσεως τοῦ Βρετανικοῦ νομίσματος κατάστασιν. Αἱ τιμαὶ τῶν ναύλων παρέμειναν μὲ δόσιν πάντοτε τὴν Ἀγγλικὴν λίραν, παρὰ τὰς ἀρχικῶς διατυπωθεῖσας γνώμας διὰ τὴν προσαρμογὴν τῆς ναυλαγορᾶς ἐπὶ δάσεως σταθερωτέρου συγαλλακτικοῦ μέσου, πλὴν δὲ λαχίστων ἔξαιρέσεων γραμμῶν λάινερς ἐκ τῶν λιμένων. Ήπειρωτικῆς Εὐρώπης, δηποὺ οἱ ναύλοι ἥρχισαν ὑπολογιζομένου μὲ βάσιν τὸν χρυσὸν, οὐδεμίᾳ διπειρημητικῇ τάσις ἀξία λόγου ἐσγειώθη εἰς τὴν διεθνὴ ναυλαγοράν, δῆπος διὰ ταύτης καλυφθῆ ἡ ἐκ τῆς ἐκπτώσεως τῆς Ἀγγλικῆς λίρας προελθοῦσα θετικὴ μείωσις τῶν τιμῶν τῶν ναύλων. Καὶ πρὸς στιγμὴν διὸ ὠρισμένους τομεῖς (ἀγορὰ Πλέιτ) καποιαὶ ἀγατίμησις τῶν τιμῶν ἀπὸ 1)6—2 σελ. ἐσημειώθη ἀλλ’ ἀτυχῶς ἡ ἔμφασις καὶ πάλιν τῆς ἀργούσης λωρητικότητος τείνει νὰ ἔξαλεψῃ καὶ τὸ παρήγορον τοῦτο σημείον, ἐφ’ δοσιν, ὡς φάνεται, ἥθελεν ἔξακολουθήσῃ ἀθρόως προσφερομένη πρὸς ναύλωσιν. Τὸ χαρακτηριστικὸν δύμας γεγονός τὸ προελθόν ἐκ τῆς γομισματικῆς διαταραχῆς ἐν Εὐρώπῃ είναι: ἡ ἀπραξία τῶν ἀγορῶν Μαύρης Θαλάσσης καὶ Δουνάδεως, τούναντίον δὲ ἡ κατὰ τὰς τελευταίας ὑμέρας ζωηρότης τῶν ἀγορῶν Καναδᾶς καὶ Αδσοράλιας. Τὰ Σοδιέτα καταληφθεῖσαν ἔξι ἀπρόσπτου ἀνέστειλαν σχεδὸν πᾶσιν φόρτωτιν σιτηρῶν, ἐν ἀνακρινῇ διευκρινίσεως τῆς καταστάσεως, οἱ δὲ ἔξαγωγεις τοῦ Δουνάδεως ἔζητησαν τὴν μὲ βάσιν χρυσῆν πληρωμὴν τῶν φορτίων.

Ἡ ἐκ τῶν ἀποφάσεων τούτων δημιουργηθεῖσα κατάστασις ἐπλήξειν εἰς τὰ καίρια τὴν φορτηγὸν ναυτιλίαν, ιδίᾳ τὴν Ἑλληνικήν, ήτις ἀνέμενεν ἐκ τῆς κινήσεως τῶν δύο τούτων ἀγορῶν, μίαν ἀνακούφιστικὴν ἐργασίαν κατὰ τὸν μῆνας τούτους.

Ο Καναδᾶς ἐπιδεικνύει ἐδικαστέρον μετὰ ποιᾶς τινος ζωηρότητος διὰ μεσον τοῦ ζωηρητικότητας, ἐπειδὴ δύμας ἡ ἐποχὴ ἐπειγεῖ: δὲν διαφράνεται σοδιάρα ἀπασχόλησις διὰ ἔκειθεν μεταφορᾶς.

Ἡ Αδσοράλια ἥρχισε τὴν ζήτησιν χωρητικότητος διὰ τὴν νέαν αὐτῆς ἑσδείην ἐκλείσθησαν δὲ ἀρκετὰ σκάφη, μὲ φόρτωσιν δεκεμβρίου - Ιανουαρίου.

Ἡ ζήτησις φορτίων σιτηρῶν διὰ τὴν λιμοκτονούσαν Κίναν φάνεται διὰ θά ἐπιδράσῃ εὐεργετικῶς ἐπι τῶν φορτώσεων τῆς Αδσοράλιας, ὡς πλησιεστέρας ἀγορᾶς. Τὸ αὐτὸν προδιέπεται: καὶ μὲ τὰς ἐκ τῶν λιμένων τοῦ Βορείου Εἰρηνικοῦ φορτώσεις. Μία ἀπασχόλησις σημαντικῆς χωρητικότητος πρὸς τὴν Ἀπωλεῖαν ἀνατολήν ἐκ τῆς κινήσεως ταύτης ίσων σιτηρῶν ἐλπίζεται: νὰ δημιουργηθῇ.

Πάντως ἡ γατούλια δικτελεῖ ὑπὸ τὸ κράτος μιᾶς ἀδερφιδητοῦ διὰ τὸ μέλλον. Ἡ τοιαύτη δὲ ἀδεβιότης ἔτι ἀκόμη ἐνετάθη ἐκ τῶν συνεχῶν διακυμάνσεων τῆς λίρας καὶ τὸ ἀστυθές τῆς δημοσίας θὰ ἔξακολουθήσῃ μέχρι καὶ τῆς ὑμέρας τῶν Ἀγγλικῶν ἐκλογῶν, δόπτε ἐλπίζεται: διὰ μίαν δριστικωτέραν μορφὴν θὰ λάθη, οὐ μόνον τὸ νομισματικὸν ζήτημα, ἀλλὰ καὶ ἡ καθιόλου τροπὴ τῆς παγκοσμίου οἰκονομίας.

Ἡ κατὰ διαφόρους τομεῖς τῆς ναυλαγορᾶς κίνησις σημειούται: ὡς κάτωθι:

**ΑΓΟΡΑ ΤΟΥ ΠΛΕΙΤ**

Γενικῶς ὁ τόνος τῆς ζωηρότητος χαρακτηρίζει τὴν ἀγορὰν τοῦ

Πλέιτ. Μολονότι: αἱ φορτώσεις ἔσυνεχεισθησαν καθ’ ὅλον τὸ ληξιανὸν 150ήμερον, οἱ φορτωταὶ ἔξακολουθοὶ δεικνύοντες ἐνδιαφέροντος διὰ ἀμέσους φορτώσεις καὶ διὰ Νιμβρίου. Αἱ τιμαὶ δύμας, λόγῳ τῆς ἀλιθρᾶς προσφορᾶς μεγάλης χωρητικότηος, ιδίᾳ δὲ διὰ μεμακρυσμένας ἡμερομηνίας παραμένουν εἰς ἐπίπεδα ἡκιστα ἐνθυρρυτικά. Διὸ ἀποτέρας μάλιστα ἡμερομηνίας οἱ ναυλωταὶ τοῦ Πλέιτ, ἐφ’ δοσιν ἡ κατάστασις τῆς παγκοσμίου ναυλαγορᾶς παραμένει: ἡ αὐτὴ, δὲν βλέπουσι τὸν λόγον νὰ προσβαίνωσιν εἰς προναυλάσεις. Οιανδήποτε ἀνάγκην χωρητικότηος θῆβελον λάθει, δύνανται εὐκόλως νὰ τὴν καλύψουν ἐκ τῶν κενῶν πρὸς τὰ ἐκεῖ κατευθυνομένων σκαφῶν.

Αἱ τιμαὶ διεκυμάνθησαν διὰ φορτώσεις Νοεμβρίου ἀπὸ Σάντα Λορέντζο μεταξὺ 17)6—19)6, ἀναλόγως λιμένων φορτώσεως καὶ προορισμοῦ καὶ μεγέθους πλοίου. Διὸ ἀμεσον φόρτωσιν ἀτμόπλοιον 6000 τόνων διὸ Ἀγγλίαν—Κόντινεντ ἐκλείσθη εἰς τὰ σελ. 19)9.

### BOP. ΑΜΕΡΙΚΗ - ΚΑΝΑΔΑΣ

Ἡ ἀγορὰ τῆς Βορ. Αμερικῆς ἄγει ἐνδιαφέροντος πλὴν ὠρισμένων ναύλων διὰ φορτία γιανθράκων ἀπὸ Χάμπτον Ρόδης πρὸς δολλ. 2.40 διὰ Ρίον Ιανέρον (Οκτώβριον), διὰ Para 2.50, διὰ Περιγκοπούνον 2.50 καὶ διὰ Σάντος 2.65.

Ο Καναδᾶς ἐπέδειξε σχετικὴν ζήτησιν τονυάζ, ἐκλείσθησαν δὲ ἀρκετὰ σκάφη μὲ φόρτωσιν Οδρίον—Νιμβρίου, εἰς τὰ 7 1)2 σέντες διὸ Αμβέρσων (22.000 κουωδιτερες) καὶ διὰ Ρόττερταμ (26.000 κ.) 7 1)2 σέντες, διὰ Μασσαλίαν—Νεάπολιν (32.000 κ.) 11 σέντες ἵνα λιμένα, 11 1)2 δύο καὶ 12 σέντες τρεῖς λιμένας ἐκφορτώσεως. Διὰ Κάρδιφ ἡ Μπάρρου (26.000 κ.) σελ. 2) 1)2, Λονδίνον ἡ Χούλλ 2)3, Ντάνστον ἡ Μπέρκενχιτ σελ. 2) 4)1)2.

### BOP. ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ

Οἱ λιμένες τοῦ Βορ. Εἰρηνικοῦ οὐδένα ἐνδιαφέροντος συγκεντρώνουν διὰ φορτώσεις σιτηρῶν πρὸς τὴν Εὐρώπην.

Αμερικανικὸς Οίκος ἔξαγος φάλισε τὸ μονοπώλιον τῆς ζωηρότητος 400—450.000 τόνων σιτηρῶν καὶ ἀλεύρων διὰ Κίναν, μὲ διαδικασίας φορτώσεις ἀπὸ Νοεμβρίου, ἐκλείσθησαν δὲ 4 ἀτμόπλοιαν ἐκ Πόρτλαντ μὲ λιμένα ἐκφορτώσεως τὴν Σαγγάρην, εἰς τὰ δολλ. 2.85 διὰ σίτον καὶ 3.25 διὸ ἀλευρα.

### ΙΝΔΙΑΙ—ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ

Ἡσυχος ἡ ἐπικρατοῦσα κατάστασις εἰς τὴν ἀγορὰν τῶν Ινδῶν καὶ ἄγει ἐνδιαφέροντος. Αἱ φορτώσεις ἀφ’ ἑτέρου κυάμων ἐκ Μαντζουρίας ἐστερημέναι κινήσεως, μὲ δυομαστικὰς τιμαὶ ναύλων εἰς τὰ 22 ἔως 23 σελλήναι.

Ἐξ Αδσοράλιας προεναλώθησαν ἀρκετὰ πλοῖα διὰ φορτώσεις γεννημάτων τῆς νέας εἰσοδείκης ἐκ μὲν τῶν Νοτίων λιμένων πρὸς σελ. 32)6, ἐκ τῶν Δυτικῶν δὲ λιμένων σελ. 30)— καὶ μὲ χρόνου φορτώσεως Διμβρίον—Ιανουάριον. Η ζήτησις φαίνεται, στὶς θὰ ἔξακολουθήσῃ, αἱ δὲ τιμαὶ προδιέπεται: νὰ ἐπιδείξουν ἀγατιμητικὴν τινα τάσιν.

### ΤΑ ΝΑΥΛΩΘΕΝΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ

Κατὰ τὸ ληξιανὸν 150ήμερον ἐνκυλώθησαν τὰ ἀ)π:

—Ἐκ λιμένων τοῦ ποταμοῦ Πλέιτ

(Σιτηρά ἐκ Σάντα Λορέντζο)

«Φαέθων» 6500 τ. διὸ Ἀγγλίαν—Κόντινεντ 19)6, Οκτ. 20—31.

«Κοριάννα» 7400 τ. διὸ Ἀγγλίαν ἡ Αμβέρσων—Αμβούργον 20) — Οκτώβριον 7.

«Φραγκ. Β. Γουλανδρη» 8200 τ. διὸ Ἀγγλίαν—Κόντινεντ 19) — Νοεμβρίον 1—20.

«Αποίκια» 5900 τ. εἰς Μπέργκεν—Μάλμε Ράντε (εἴσαιρέσι: τῆς Δα-

νίκης 21)—Νοεμβρίου 1—20.

«Χυστή» 7200 τ. δι: Αγγλίαν ή Χάρηγη—Αμβούργον 18)6, έπειν Αμέρσαν—Ρόττερνταμ 18)—, σφίδων Μπρίστολ Τσάνναλ 18)3, Οκτ. 26—Νοεμβρίου 10.

«Ερόκος Βεργωτής» 7200 τ. δι: Αγγλίαν ή Χάρηγη—Αμβούργον 18)6, Αμέρσαν—Ρόττερνταμ ή Μπρίστολ Τσάνναλ 18)—, Νοεμβρίου 1—20.

«ΕΚ. Χατζηπαπαδάκης» 6500 τ. (άνω τού Σάν Λορέντζο λιμένας) δι: Αγγλίαν—Κόντινεντ 18)6, έπειν Αμέρσαν—Ρόττερνταμ 18)—, Νοεμβρίου 15—Δεκεμβρίου 15.

«Γουλανδρής» έκ Σάν Λορέντζο 5300 τ. δι: Αγγλίαν—Κόντινεντ 19)—Νοεμ. 20—Δεκ. 20.

«Γεωργ. Κυριακίδης» από λιμένας άνω τού Σάν Λορέντζο 6000 τ. δι: Αγγλίαν—Κόντινεντ 19)6, Οκτ. 5—15.

«Ατμόπλοιον» (Ρεθ.—Κουλ.) έκ Νεκότσας και Μπάχιας Μπλάγκας 6300 τ. σίτου δι: Ελλάδα 22)—, έπειν φορτώση μόνον από Νεκότσα 21)9, έπειν μόνοι από Μπάχιας Μπλάγκας 21)— «Οφίδης» δι: Αγγλίαν ή Αμέρσαν—Αμβούργον σελ. 19)3 με φόρτωση από Νεκότσα, 18)9 από Μπάχιας Μπλάγκας και 19)— έπειν και από τούς δύο λιμένας. «Έαν δι: Αμέρσαν—Ρόττερνταμ σελ. 18)9 με φόρτωση από Νεκότσα ή 18)3 με φόρτωση από Μπάχιας Μπλάγκας, άν δι: η φόρτωση γίνεται από αμφοτέρους τους λιμένας 9 π.ννας έξτρα και με σφίδων δύο λιμένας έκφρωσεως, καντσέλλο 31 Οκτωβρίου.

«Αδελφότης» έκ Σάν Λορέντζο 6000 τ. δι: Αγγλίαν—Κόντινεντ 19)—Νοεμ. 15—30.

«Αννα» έκ Σάν Λορέντζο 7100 τ. δι: Αγγλίαν ή Χάρηγη—Αμβούργον 18)6, Νοεμ. 16—25.

«Δημ. Ν. Βογιατζήδης» έκ Σάν Λορέντζο 5200 τ. δι: Αγγλίαν—Κόντινεντ 19)3, Νοεμ. 10—25.

### — Έκ του Δουνάβεως

«Νικοκλής» έκ Δουνάβεως 6000 τ. γεννημάτων δι: Αμέρσαν—Αμβούργον 14)9, έπειν Αγγλίαν 15)9, δύο λιμένας Κόντινεντ 15)3, έπειν δύο λιμένας Αγγλίας 16)6, Οκτ. 5—25.

«Foina,, Νορβ. έκ Δουνάβεως 2600 τ. γεννημάτων δι: Βορδώ—Αμβούργον 16)—, Αγγλίαν 18)6, σφίδων 2 λιμένας Δανίας 19)— α.φ.

### — Έκ λιμένων Μαύρης Θαλάσσης

«Ωκεανίς» έκ Μαριανουπόλεως 5500 τ. γκανθράκων δι: Ρουέν και Αμέρσαν 12)3, α.φ.

«Δύο απ' Ελληνικά» έκ Μ. Θαλάσσης έκτος Αζορικής δι: Κόντινεντ (έξιπρόσεις Σκανδινανίας) τό δι: 6000 τ. (σιτηρά) σελ. 11)4 1)2 και τό δι: 5200 τ. σελ. 11)6, αμφότερα δέ φόρτωση Ν.μερίου—Διμερίου.

«Ματρόνα» έκ Μαριανουπόλεως 5000 τ. γκανθρ. δι: Ιταλίαν 9)—, Νοεμ. 1—10.

### — Έκ λιμένων Αγγλίας και Κόντινεντ.

(Δι: φορτία γκανθράκων)

«Ατμόπλοιον» έκ Σουάνης 5500 τ. δι: Καλάμπας και Πάτρας 7)7 1)2 'Ο-κτωβρίου 10—25.

«Ατμόπλοιον» έκ Τάιν ή Χάρτλεπουλ 5000 τ. δι: Σίγρη 7)— α. φ.

«Ατμόπλοιον» δι: Ερλεν 6000 τ. δι: Χαλκίδης 7)3, α.φ.

«Α/π «Ρεθ.—Κουλ.» έκ Χούλλ 5500 τ. δι: Μπουένος Αύρες 9)—Οκτ. 20

«Α/π «Ρεθ.—Κουλ.» έκ Λύθ 5300 τ. δι: Γένοβαν, Σαδόνναν, Σπάτζαν ή Αζέρον 6)3, Οκτ. 19

«Γουλανδρής» έκ Χούλλ 5000 τ. δι: Μπουένος Αύρες 9)— Οκτώβριον

«Μαρ. Ι. Γουλανδρής» έκ Ρόττερνταμ 5500 τ. δι: Δυτ. Ιταλίαν 6)1)2 α.φ.

«Μαρ. Β. Πολέμη» έκ Οιαλλίας 4500 τ. δι: Βενετίαν 9)9, α.φ.

«Αδελφότης» έκ Οιαλλίας 6000 τ. δι: Ρίον Ιανέρων 8)6, α.φ.

«Εδανδρός» έκ Μεθήλ 5500 τ. δι: Πόρτ Σατζ 7), α.φ.

«Κλεοπάτρα» έκ Οιαλλίας 5800 τ. δι: Βενετίαν 6)9, α.φ.

«Περ. Λ. Καμπάνης» έκ Οιαλλίας 6200 τ. δι: Αλεξανδρείαν 6)6, α.φ.

«Α/π «Ρεθ.—Κουλ.» έκ Τάιν 4500 τ. δι: Ραθένναν και Αγκόνη 7)—

έπι λιμένα, έπειν δύο λιμένας 7)6, α.φ.

### — Έκ παντοίων άλλων λιμένων

«Κωνσταντή» έκ Αλεξανδρείας 460.000 κιβ. πόδας θαυμαστόπορου δι: Χούλλ σελ. 9)7 1)2, Οκτ. 5—20.

«Songa,, Νορβ., έκ Μέντρεραλ 20.000 κουμπταρές σίτου δι: Ρόττερνταμ 8 σάντη κατά 100 λιθρας, α.φ.

«Ohio Maru,, Ιαπων., έκ Βλαδιστότελ 7500 τ. κυάμων δι: Ρόττερνταμ—Αμβούργον 23)9, έπειν Χούλλ και Νόρδερν 1)3 έξτρα, Οκτώβριον.

«Α/π Αγγλικόν έκ Νοτ. Αντερζαλίας—Βικτωρίας ή Σίδνεϊ 7500t. σίτου είς σάκκους δι: Μεσογείου—Αγγλίαν—Κόντινεντ 32)6, έπειν έκ Νοτ. Αντερζαλίας 30)—Δεκ. —Ιανουάριον.

«Ιστιοφόρον» Φινλανδικόν, 5000 τ. έκ Νοτ. Αντερζαλίας δι: Αγγλίαν—Κόντινεντ (σιτηρά) 31)3, Δεκ. —Ιανουάριον.

## ΠΕΙΡΑΪΚΗ ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

«Αγεύ ένδιαφέροντος διέρρευσε τό τελευταίον δεκαπενθήμερον δι: την Πειραιών Ναυλαγοράν.

Μαύρη Θάλασσα. Η άγορά της Μαύρης Θαλλάσσης διαρύθμισεται διάστημα

αι δι: έργασία: έκειθεν έμειώθησαν εις τό έλλαχιστον. συγκριγόμεναι μάλιστα πρός τόν περισυνό δύκον τής αυτής, κατά τό περιθύριον έτος έπιχρήγη.

Έφ' όσον μία άριστωτέρα και ισόρροπος κατάστασις δέν επέλθη, σταθεροποιημένου του Αγγλικού νομίσματος έπι έμπραχμάτων βάσεων, κακμάχια πρόβλεψις διετίθεσε τών Ρωσικών έξαγωγών δύναται: νά γίνη.

Είς τήν Πειραιών ουδεμία ναύλωσις έσημειώθη πλὴν διλίγων τινῶν δι: Ελλάδα. Έν τούτοις ἀρκεταί έκλεισθησαν έν Λογδίνιφ δι: Οικτάριον Νοέμβριον και Δεκεμβρίον, οι δέ πληρωθέντες ναυλοί: ἀνήλθον μέχρις 11)6 δι: άτμοπλοια 7500 τόννων, 10 σο) και μέδαφρους δψιόν. Ο γενικός τόνος δμως τής άγορας: ίνηρης λίκην περιστρομένης έκτασεως. Δι: τὸν Νοέμβριον φαίνεται: δι: τὰ Σαθή: έκαλύψαν ήδη τής διάγκας των.

**Γαιάνθρωπος.** Ζωηρά ζήτησις παρετηρήθη δι: φορτία Οικτάριον ικανούς Νοέμβριον. Έκλεισθησαν δι: άτμοπλοιας από τήν Μαριανούπολιν δι: Ιταλίαν εις τὰ σελ. 9)9 και 9)6, ένα σελ. έκφρωτωτικά ανευ δψιόν. Σόττο παλάγκο. Έπισης κύθημερον έκλεισθησαν τὰ α).

**Ίσιδωρα.** πρός 12)9, και Δέσποινα πρός 13)3, έπειν 7000 τον. 13)— δι: άνθρωποις από Μαριανούπολιν εις Βόρ. Αμερικήν. Ζήτησις άπαρχης και από Μαριανούπολιν δι: Ρουέν ή ή μεταξιν. Προσέφερον 11)6—11)9, ένα λιμένα έναρτώσεως.

**Μεταλλεύματα.** Είς Λογδίνιον πολλαί ουναύλωσις: έκλεισθησαν από πόλη εις την έπειν 700 τόννους φόρτωσιν και έκφρωτωσιν ήμερησίων.

Είς Πατρίκια έκλεισθησαν τό α).π. **Στάμος Φαρελιδός** ίνπο τούς ίδιους δρους, φόρτωσιν Οικτάριον.

**Συλεία.** Δια ξυλείαν έκλεισθησαν τό άτμοπλοιον «Ικωβίος» έκ Χερσώνος δι: Αλεξάνδρειαν εις τη 7)6. Έπισης τό Ατμόπλοιον «Δάρμας» δι: 4 λιμένας Ίταλίας πρός 10)6. Πλήρη τούτων άπαρχουν είσεται: και άλλα: δι: απαγκή δι: Ίταλίαν και Καζαμπλάγκαν.

**Δούναβις.** αι έργασία: τοῦ Δουνακέως σπανίζουν και τό έκει άτμοπλοια καθηστερούν τήν συμπλήρωσιν τού φορτίου των. Ατμόπλοιον 6000 τόννων κατώθωσε νά φόρτωση έν Κωνσταντζηγ μετά παρέλευσιν 23 διλ. ήμερην και μέ διαρείς ζημιώς δι: τόν πλοιοκτήτες.

## Η ΤΕΛΕΥΤΑΙΑ ΕΙΚΩΝ ΤΩΝ ΝΑΥΛΩΝ

Η σημαντικότερά άγορά κατά τό δι: αρρεύσιν 15ήμερον, ή συγκεντρώσασι άμειώτου τήν προσσχήν τών πλοιοκτητών, ως δλλωσις τε άνεμέντο, ήτο ή άγορά τοῦ πεταζού Πλέιτ. Η έκειθεν παρεχομένη έργασία είναι σταθερά, ή ζήτησις πλοίων συνεχίζεται και πράξεις άρκεταί έκλεισθησαν εις την περίπτωση περιστροφομένης γύρω την σελ. 18)1 δι: μεγάλων σκάφη, και 19)—δι: μέτρια με φόρτωση Ν.μερίου—λεκεμβρίου. Δι: φορτώσεις τέλους Οικτώριον προσφέρονται: από Σάν Λορέντζο σελ. 19)3 δι: μέτρια πλοίων, δι: δέ τής διμέσους φορτώσεις έπειτα ζημιώς δι: 20)—**Έκ Μπάχιας Μπλάγκας** έκλεισθη μία ναύλωσις δι: Ελλάδα εις τό σελ. 22).

Διπτούχης παρατηρεῖται και πάλιν ή έπικνηληψίς ένδεις κακού προηγουμένου. Ηρχισκην, δηλαδή, δι: ευθυγράμενη πρός τό Πλέιτ σκάφη άναυλωτα. Μέχρι: τής στιγμής των είναι πέντε ήτοι: δύο Αγγλίας, έν Γουγκοσαλκυράκην και δύο Ίταλίας, αν δέ ή τάσις αύτη έπεκταθη ή έπειθη διπτούχη ή πεταζού ή πεταζού μητική τις έπιδροσις εις τής τιμάς. Πολλά έξ αλλού πλοία, λόγη των χαμηλών ή Αγγλίας ή Καζαμπλάγκαν έκ Σίδνεϊ ή Βικτωρίας, ναυλούμενα είκον τού Πλέιτ, προστιμούν γά κατευθύνωται: έκει ή κενά. Τοικάτη σκάφη άπεπλευτη έσχάτως περι τό δέκα έξ Αγγλίας και Ηπειρ. Βιδρωπης και δύο ή Μεσογείου, έν οις και τό Έλλην: κόπο Θέτις». Έπισης θά κατευθυγάνει δέξ Αγγλίας εις Σάν Λορέντζο και τό α).π. **Κ. Χατζηπαπαρέας**.

Έναυλωθησαν έκ Ρίζερ Πλέιτ τό φορτηγή:

«Αννούλα» έκ Σάν Λορέντζο 6800 τ. δι: Αγγλίαν, Χάρηγη—Αμβούργον 18)6, Νοεμ. 10—20. **Άγιος Μάρκος** (Μαργρώη) έκ Σάν Λορέντζο 6500 τ. δι: Αγγλίαν—Κόντινεντ 18)6, Νοεμ. 5—25. **Ατμόπλοιον** (Ρεθύμη—Κουλουκουντή έκ Μπουένος Αύρες 6500 τ. δι: Αγγλίαν—Κόντινεντ 17)9, Δεκ.

15—31. «Νύμφη» (ex «Inkum») ἐκ Σάντα Λορέντζο 8000 τ. δι: 'Αγγλίαν—Κόντινεντ 18)6, Νοεμβρίου 20. «Αννα» ἐκ Σάντα Λορέντζο 7100 τ. δι: 'Αγγλίαν η Χάδρην—Αμβούργον (έξαρσες: Ίρλανδης) σελ. 18)6, Νοεμβρίου 16—25. «Δημ. Ν. Βογιατζίδης» ἐκ Σάντα Λορέντζο 5200 τ. δι: 'Αγγλίαν η Βορδώ—Αμβούργον 19)6, ἐπάν άνοι λιμένας Βορ. Ισπανίας 20)6, δύψ: δι: 'Αδριατικήν 21)3, Νοεμβρίου 15—25.

### ΟΙ ΝΑΥΛΟΙ ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΩΝ

Ο από άρχετον χρόνου παρατηρούμενος μαρκαρίστης τῆς 'Αγγλικῆς γκιανθρωπαγορᾶς συνεχίζεται: ἀνευ οὐδεμιάς εἰσέτι: ἐγδιέξεως θελτιώσεως καὶ μολογήτι: πωλοί: πλωτοικήτη: ἀρνοῦνται: γ' ἀποδεχθούν τὰς τιμὰς τῶν ἐξ 'Αγγλίας νυκλών, προτιμῶντες νὰ στέλλωνται κανὰ τὰ σκάφη των πρὸς τὸ Πλέιτ. Αἱ τιμὴ διὰ Πειραιᾶ κυμαίνονται γύρω τῶν σελ. 6)6, ἐκλείσθη δὲ δι: 'Αμερικής φόρτωσι: ἐκ Κάρδιψ τὸ φορτηγὸν «Εβη». Δι: 'ἄλλους 'Ελληνικήν λιμένας αἱ τιμὴ ποικίλλουν ἀπὸ 7)—ἔως 7)3, ἀναλόγως τῶν ἔκασταχος εὐκολιῶν τῆς ἐκφορτώσεως.

Ἐκ Ρόττερνταμ καὶ Δάντσιγκ ή κίνησις εἰς τὰς ἔξαγωγὰς γκιανθρώπων είνει ζωηροτέρα κάπως, μολογήτι: καὶ οἱ ἐκεῖθεν νυκλοί, κατὰ τις ἀνώτεροι: τῶν 'Αγγλικῶν, οὐδέλλως δύνανται: γ' χαρακτηρισθοῦν, ὡς ἵκινοποιητικοί. Αἱ κρατοῦσαι τιμὴ δείκνυνται: σχερστερον ἀπὸ τὰς ἀντιπροσωπευτικὰς αὐτῶν τελευταῖς νυκλώσεις, δι: παραβέττομεν κατωτέρω:

Διὰ γκιανθρώπων ἐναυλώθησαν τὰ φορτηγά:

«Φρέντ» (ex «Hartington») ἐξ 'Εμπειρίας 5800 τ. δι: Χαλκίδης 7)3, δ. φ. «Μάκης» ἐκ Νοτ. Οδεύλλικ., 6200 τ. δι: Πάτρας καὶ Καλάμικ. 7)4 1)2 δ. φ. «Μαρουσιώ» ἐκ Σούντερλαντ 6500 τ. δι: Δυτ. Ιταλίαν 5)9. «Μαρ. I. Γουλανδρῆ» ἐκ Λ' Οττερούτημ 6000 τ. δι: Τσ. δι: ταξίδιαν 6)4 1)2 δ. φ. Καὶ «'Αγγελική» ἐκ Κάρδιψ 5000 τ. δι: Τύνιδη η Λ. Κανούλιττ 7)3, ἐπάν μπριγκέττες 8)3, μὲ 400 τ. ἐκφορτώσεως ἥμερης: σελ. 1)—καὶ 600 τ. 1)6 φέρτ. 19—26 'Οκτ.

### Μ. ΘΑΛΑΣΣΑ ΚΑΙ ΔΟΥΝΑΒΙΣ

Αἱ φορτώσεις σ:τηρῶν ἐκ Μαύρης Θαλάσσης περιορίσμεναι: καὶ μὲ τιμὰς 10)9 Κόντινεντ δι: 'Οκτώβριον καὶ ἔως 11)6 δι: Νοεμβρίον—Δεκέμβριον. Πολὺ τις ζωηρότης ἐσημειώθη δι: γκιανθρώπων μὲ τιμὰς 9)3 δι: 'Ιταλίαν, 11)3 δι: Ρουέν, 13)3 δι: Βόρ. Αμερική.

Ο δούναβις ἀπρακτεῖ. Αἱ νυκλώσεις ἐκεῖθεν πολὺ ἀραιαῖ, μὲ τιμὰς 14)9 δι: Κόντινεντ καὶ 15)9 δι: 'Αγγλίαν (συνήθουσας μεγέθους πλοΐα) καὶ 16)6—δι: Κόντινεντ καὶ 18)6 δι: 'Αγγλίαν δι: πλοΐα ἔως 3000τόννων.

Ἐκ Μαύρης Θαλάσσης ἐκλείσθησαν τὰ φορτηγά:

«Αλκυών» ἐκ Μαριανουπόλεως 3000 τ. γκιανθρώπων δι: 'Ιταλίαν 9)3, 'Οκτ. «Δέσποινα» ἐκ Μαριανουπόλεως 7000 τ. γκιανθρ. δι: Βόρ. Αμερική 13)3, 'Οκτ. 'Ατμόπλοιον 'Ελληνικόν, ἐκ Μαύρης Θαλάσσης 6800 τ. σίτου δι: Κόντινεντ 10)9, 'Οκτ. 10—26. «Μέντωρ» ἐκ Μαριανουπόλεως 5200 τ. σίτου δι: Δούναβις (τράνζιτ δι: Τσεχοσλοβακίαν) λ. στ. 1100 ἐν διλφ. δ. φ. «Ισιδώρα» ἐκ Μαριανουπόλεως 6000 τ. γκιανθρ. δι: Βόρ. Αρική 13)3, 'Οκτώβριον.

«Τίμιος Σταυρός» ἐκ Μαριανουπόλεως 5500 τ. γκιανθρώπων δι: Ρουέν 11)3, 'Οκτ. «Στάμος Φαφαλιδός» ἐκ Πότι—Νικολάεφ 5500 τ. μεταλλεύματος δι: Κόντινεντ 11)9, 'Οκτ. Καὶ «Γεωργ. Παλαιοκαρασσᾶς» ἐκ Μαύρης Θαλάσσης 1600 τ. σ:τηρῶν δι: 'Ελλάδα δέσιν ἔνα λιμένα 9)3, 'Οκτ.

Ἐκ Κωνστάντζης ἐναυλώθη τὸ δι: «Εύάγγ. Νομικός» 1000 τ. φορτίου δι: Πειραιᾶ—Καλάμικ. σελ. 9)—φόρτωσις 10—20 'Οκτ.

### ΑΙ ΑΛΛΑΙ ΑΓΟΡΑΙ

Η κίνησις εἰς τὰς ἀλλαξήγορὰς δὲν ήτο ἀξιόλογος. Τὰ μόνα χαρακτηριστικά ήσαν ποιά τις ἔξαγωγική ζωηρότης δι: διμηχασπορον ἐξ 'Αλεξανδρείας εἰς Χούλλα καὶ ή ἐκ Περουσίας ζήτησις σκαφῶν δι: φορτώσεις ζωαχρέως. Ἐκ τῆς ἀγορᾶς ταύτης ἐκλείσθησαν φορτηγά 50.000 τόννων δι: Κόντινεντ μὲ τιμὰς 18)3—19)3 ἀναλόγως μεγέθους καὶ λιμένος ἐκφορτώσεως, μὲ δ-

ψόν δὲ Μαξσαλίαν σελ. 20)—καὶ μὲ φόρτωσιν Νοεμβρίου—Διμερίου.

Η Αδστραλία ἐπίσης ἐνεφάνισεν μίαν ζήτησιν τονταχά δι: σ:τηρὰ νέας ἐσσοδίας καὶ δι: φορτώσεις Διμερίου Ινδικού χρέους μὲ τιμῆς ἐκ τῆς Νοτίου παραλίας δι: Μεσόγειον—'Αγγλίαν Κόντινεντ σελ. 32)6, ἐπάν δὲ ἀπὸ τοὺς λιμένας τῆς Δυτικῆς Αδστραλίας σελ. 30)6. Συγχρόνως ἥρχισαν καὶ ἐφέτος αἱ ναυλώσεις μεγάλων ιστιοφόρων, ιδιαίτερα ηλανδικῶν, ἀτινα ἐκτελοῦν τὸ σύνηθες κατ' έτος ταξίδιον ἐξ Αδστραλίας μὲ σιτηρὰ δι: 'Αγγλίαν—Κόντινεντ.

Αἱ ἐφετειναὶ τιμὴν γύρω τῶν διποίων ναυλωσύνων τὰς ιστιοφόρας αὐτὰ είναι: σελ. 31)3.

Ἐκ διαφόρων ἀγορῶν ἐκλείσθησαν τὰ φορτηγά δι: π:

«Πυθέας» ἀπὸ Καρχηδόνης (Μαρμαρά) καὶ Σμύρνην 4—5.000 τ. κυάμων δι: Εραλλίν, 340.000 Εραλλ. τρ. ἐν διλφ. Οκτώβριον. «Πόπη» ἐκ Θεσσαλίας 2400 τ. μεταλλεύματος δι: Καρθαγένην 6)6, f.i.o. Οκτώβριον. Καὶ «Northmoor» 'Αγγλικὸν ἐκ Κόλπου Μεξικοῦ 33.000 κουντρέτερος σίτολ δι: 'Ελλάδα, δι: σ:γ ένα λιμένα.

### Ο ΝΑΥΛΟΤΙΜΑΡΙΘΜΟΣ ΤΟΥ ΜΗΝΟΣ ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΥ

Ἡ ὑπὸ τῆς 'Αγγλικῆς κυβερνήσεως ἅρσις τῆς χρυσῆς ισοτιμίας, δὲν ἐπέδρασεν ἀνατιμητικῶς ἐπὶ τῶν ναυλῶν, διποιας γενικῶς ἀνεμένετο, μέχρι δὲ τοῦ τέλους τοῦ Σεπτεμβρίου δὲν εἰχεν εἰσέτι ἐκδηλωθῆ καὶ η ἐπίδρασις ἐκ τῆς πιτωσεως τῆς τιμῆς τῆς λίρας ἐπὶ τῆς θέσεως καὶ τῶν πιθανῶν κατευθύνσεων τοῦ Παγκοσμίου ἐμπορίου. Συγχρόνως καὶ πᾶσα πρόβλεψις είγαι δυσχερής.

Ο ὑπὸ τοῦ «Λόδζ Λίστ» καταχρεισθεὶς ναυλοτιμάριθμος τοῦ Σεπτεμβρίου ἦτο 67.29, οὐδεμίαν, δηλαδή, δι:φοράν ἐνεφάνισεν ἔναντι τοῦ μηνὸς Αύγουστου. Ο τιμάριθμος τοῦ Λόδζ καταχρεισθεῖται: δέσιες τοῦ μέσου ὅρου τῶν συνολικῶν προσφορῶν ναυλῶν ἐκτονοῦ μηνὸς, δε:κανέει: δὲ δι: Τὸν μεριδιανὸν μονάδων ἐπὶ ἔλαττον ἔναντι τοῦ περισσοῦ Σεπτεμβρίου, δὲ τὸ 74.96.

Κατὰ θαλασσίους τομεῖς δι ναυλοτιμάριθμος τοῦ π. μηνὸς εἰγεῖν δι: κατωτέρω πίνγκη, ἐν συγχρέσει μὲ τὸν τοῦ Αύγουστου :

Θαλάσσ. τομεῖς	Τιμάρ.	Διαφορά.
Εύρωπη	66.77	+2.91
Βόρ. Αμερική	62.68	+1.64
Νοτ. Αμερική	69.98	-2.19
Αν. Ινδίαι· Αφρική	69.77	-2.49
Ειρηνικὸς - Αδστραλία	67.25	+0.78
Σύνολον	67.29	+0.01

### “THE DANUBE MARKET & SHIPPING REPORT,”

ΤΟ ΜΟΝΟΝ ΕΝ ΡΟΥΜΑΝΙΑ ΗΜΕΡΗΣΙΟΝ  
ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΔΕΛΤΙΟΝ

ἐκδιδόμενον ἐν Γαλαζίῳ παρὰ τῶν π. π.

### I. ΣΝΕΛΛ καὶ Γ. ΛΥΚΙΑΡΔΟΠΟΥΛΟΥ

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



ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυπ. γκρεμού	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΕΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
"Αβυδος	Σπ. και Ν. Αλεξανδρού	73	1157 σις Θηνίκην 5 Οκτωβρίου. Έκφραστ.
"Αγιοι Βίκτωρες	Μ. Καρούση	95	άνεχ. Χερσόνα 20 Σεπτ., έφθ. Λιβύδην 3 Οκτ.
"Αγιος Γεώργιος	Ν. Νικολάου	11	άνεχ. Κωνσταντίνου 28 Σεπτ. Κ) πολιν 29 δις' Αρδούργον
"Αγιος Γεώργιος	Α. Γ. Βλασιοπούλου	12	άνεχ. Σερβίναν 24 Σεπτ., έφθ. Πιεριά 30, πασίρημ. 14 Οκτ.
"Αγιος Γεράσιμος	έτ. «Ιωνία» Α.Ε.	98	άνεχ. Τάιν 2 Οκτ. δις Ταξιδιώδηκαν
"Αγιος Ιωάννης	έτ. «Ατλαντικός»	06	άνεχ. Χούλι 9 Σεπτ., δις Μπουένος "Αθρας" έφθ. 5 Οκτ.
"Αγία Μαρίνα	έτ. «Κάσσισ»	12	άνεχ. Χερσόνα 30 Σεπτ., δις Γκάλλεστων, έφθ. 7 Οκτ.
"Αγία Παρασκευή	Χρ. Βλάση	89	διηλθε Σιττάνη 1 Οκτ. δις Ζουγκαρλέζη
"Αγιος Μάρκος	Α.Ι. και Δ.Γ. Μαργαρώνη	10	έφθ. Αρδέρσαν 27 Σεπτ.
"Αγιος Μάρκος	Γ. Τριλίδη	19	έφθ. Ιμπριγχαν 2 Οκτ. και άνεχ. 6 δις Ταξιδιώδηκαν
"Αγιος Νικόλαος	Φράγκους και Λιθανού	06	άνεχ. Ραζίναν 20 Σεπτ. δις Κων) πολιν
"Αγιος Σπυρίδων	Γ. Δικαιούτρος κλπ.	01	άνεχ. Ροζάριο 18 Αύγ., έφθ. Μιασσάλιν 29 Σεπτ.
"Αγιος Σπυρίδων	Ιω. Κοτσά και Σία	91	διηλθε Σουλάνη 28 Σεπτ., Κων) πολιν 1, εις Καλλιάρι 8 Οκτ.
"Αγγελική	Γ. Γεωργαντή	99	άνεχ. Βραχίλαν 17 Σεπτ., Γιρραλτάρ 3 Οκτ. δις Δουγκάρκην έφθ. 10
"Αγγελος Λ.	Ε. Καμπίτη	04	έφθ. Αγκάρι 29 Σεπτ.
"Αγγελης Καμπίτης	Α. Π. Καμπίτη	06	άνεχ. Συράνη 22 Σεπτ., Γιρραλτάρ 28 δις Βιντείνην έφθασε
"Άδαμ. Ι. Πειθής	ΑΘ. Πειθή	08	έφθ. Πιλλάριον 3 Οκτ. Είτε δις Ιαννίδην
"Άδαμ. Κοραής	Κακαρούνα κλπ.	84	άργει Χίον από 29 Ιαν.
"Άδελφοτης	I. N. Γουλανδρή	08	έφθ. Μπάριο 1 Οκτ. και άνεχ. 6 δις Ρίον Ικνάτηρον
"Άθανάσιος	N. Λυκαρδόπουλου	07	άνεχ. Ραζίναν 29 Σεπτ. δις Πιεριά, έφθ. 3 Οκτ.
"Άθηνα ex Athenic	"Ηλ. Αγγελή	06	εις Tees 12 Οκτ. δις έπικαιρήν
"Αιμίλιος	Στεριώτη και Σία	98	εις ματαρέρας ματαρέν Σερβίριο — Τερέστην
"Αιόλος	N. I. Λόρκ κλπ.	02	άνεχ. Βραχίλαν 9 Σεπτ., έφθ. Αιθερπούλ 2 Οκτ.
"Αιόροπολις	Βασ. Μπρούσου	13	άνεχ. Λά Πλάταν 2 Οκτ. δις Αγ. Βικτόριον
"Αλέκος	N. Κωττάκη	06	έφθ. Μπουένος "Αθρας" 29 Σεπτ.
"Αλεξανδρα	P. Νεγρεπόντα	99	άργει Σύρον από 24 Φεβρ.
"Αλκυών	'Ολιδιέ	00	"Επωλήθη εις Αγγλους. Μετωνομάσθη "Phrygia,,
"Αλκυών	Κα. E. Λ. Λεμού	95	έφθ. Πιεριά 27 Δεκ. π.ε. και άνεχ. 9 Οκτ. δις Ρωσίαν
"Άλμα	Παπαδημητρίου	90	άργει Πιεριά από 27 Ιαν.
"Αναστασία	I. Γ. Λεβανού	05	έφθ. Μπάριον 1 'Αθρας 29 Σεπτ.
"Αναστασίς	K. Φύχα	07	εις Τees 12 Οκτ. και άνεχ. 5 δις Χάιφφαν
"Άναστ. Πετρούτσης	K. A. Πετρούτση	99	έφθ. Σάντος 21 Σεπτ.
"Άναστ. Πατέρας	Δ. Πατέρα	14	έφθ. Πιεριά 1 Οκτ. και άνεχ. 3 δις Μαρ) πολιν, έφθ. 8
"Άνθεμης	Δ. K. Πιτέλλου	05	άνεχ. Κάρδιφ 10 Σεπτ., έφθ. Σουλάνη 25, εις Γαλάτας 8 Οκτ.
"Άννα	N. Λυκαρδόπουλου	19	έφθ. Πιεριά 25 Σεπτ., Αργει 14 Οκτ.
"Άννα Βούλγαρη	Χαρ. Θ. Βούλγαρη	12	έφθ. "Αδνουρού 26 Σεπτ., παρίμενα 12 Οκτ.
"Άννα Βασιλάκη	K. N. Βασιλάκη	04	διηλθε Κορούννην 26 Σεπτ. δις Ρίθερ Πλέι:
"Άννα Μαζαράκη	άδ. Μαζαράκη	13	έφθ. Αιθέρσαν 2 Οκτ.
"Άννα ουδία	Γ. Τοσέλη	08	διηλθε Πιεριά 25 Σεπτ.
"Άνθιπη Ν. Μιγάλου	έτ. Μιχάλου	05	έφθ. Αιθερπούλ 2 Οκτ. Γιρραλτάρ 8 δις Βηρυττόν
"Αντώνιος	A. Γεωργαντή	83	άργει Πιεριά από 15 Ιαν.
"Αντώνης	Σ. και Η. Λεμού	04	έφθ. Αιθέρσαν 1 Οκτ.
"Αντώνιος Βροντίσης	I. Βροντίση	04	έφθ. Νικολάδιφ 28 Σεπτ.
"Αντώνης Γ. Λεμός	S. και Η. Λεμού	11	διηλθε Γιρραλτάρ 27 Σεπτ. δις Ταξιδιώδηκαν, έφθ. 2 Οκτ.
"Αντώνης Γεωργαντής	Γ. Γεωργαντή	15	άνεχ. Κωνστάντζην 13 Οκτ. δις Ρουέν
"Αντώνιος Δ. Κυδωνίευς	Δ. Κυδωνίεως	07	διηλθε Κων) πολιν 6 Οκτ. δις Φάλμουθ
"Αντώνιος Σταθάτου	Δ. Σταθάτου	20	άνεχ. Κάρδιφ 30 Σεπτ. δις Σάντα Φέ
"Αντζουλέττα	'Αντ. Γιαννουλάτου	07	έφθ. Ρουέν 28 Σεπτ. και Κάρδιφ 8 Οκτ., φορτ. δις Ελλάδην
"Αποίνια	Z. Βλαμά	05	άνεχ. Μπάρρο 8 Οκτ. δις Πλέι:
"Αριδανή	I. Νικηφόρου κλπ.	05	έφθ. Ροζάριο 14 Σεπτ. και Ντεκάρ 7 Οκτ. δις Κόντινεντ
"Αριάδην Παντελή	έτ. «Μαρικρά»	10	έφθ. Ρότζερ 19 Σεπτ.
"Αριστ. Λ. Γουλανδρής	E. Γουλανδρή	05	έφθ. Γένοβην 30 Σεπτ. και άνεχ. 9 Οκτ. δις Ρωσίαν.
"Αρτεμις Πήγτα	Πήγτα	06	έφθ. Ναύπλιον 9 Οκτ. δις Ρωσίαν
"Αρτεμις	Δ. Φαλαγκά	01	έφθ. Ροζάριο 22 Σεπτ. και άνεχ. 3 Οκτ. δις Τανερίψφαν
"Αρτεμισία	H. Μακρή	06	έφθ. Μεθήλ 3 Οκτ.
"Αρχάγγελος	άδ. Λιθανού	17	έφθ. Μπάρρο 9 Οκτ.
"Ασημίνα Μπάικα	H. Μπάικα	95	έφθ. Θυνίκην 2 Οκτ.
"Ασία	'Ολιδιέ	92	έφθ. Μπάρρο 30 Σεπτ.
"Ασπασία	I. Γαλάκη	14	άνεχ. Σάντα Φέ 17 Σεπτ., φορτ. Νορδίγκα 30 δις Λάζ Πάλμα:
"Ασπασία Νομικού	M. Νομικού	99	άνεχ. Ραζίναν 14 Οκτ. δις Πιεριά:
"Αστήρ	Σαχφιλοπάτη κ.λ.π.	96	άνεχ. Ραζίναν 25 Σεπτ. δις Κλίν, έφθ. 1 Οκτ.
"Ατλαντικός	'Ατλαντικός, Α.Ε.	19	άνεχ. Σάντα Φέ 23 δις Ντυνικάντ, έφθ. 30 Σεπτ. Προσήρ. 5 ήμ.
"Ατλας	'Ατλαντικός, Α.Ε.	07	έφθ. Norresundby Σκανδιν. 27 Σεπτ.
"Αφροδέσσα	'Αδ. Κιττάτα	05	έφθ. Μπάρρο 27 Σεπτ. και Σούντερλεντ 9 Οκτ.
Βάντα	Θ. Επιφανειάδη	03	άνεχ. Χάρτλεπον 8 Οκτ. δις Σερβίναν
Βασ. Α. Πολέμης	Γκ. Γκούμα	07	διηλθε Κλίν 8 Οκτ. δις Φάλμουθ.
Βασ. Δεστούνης	άδ. Δεστούνη	97	άργει Πιεριά από 23 Νοεμ. π.ε.
Βασ. Παντελής	άδ. Παντελή	07	διηλθε Λάζ Πάλμα 1 Οκτ. δις Χούλι, έφθ. 12
Βέλλα Μ. Διακάκη	M. Διακάκη	99	άργει Σύρον από 14 Μαρ.

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος Ναυπ.	Τόν. Γκρός	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΕΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Βενιζέλος	άδ. Σιφναίος	10	1005	σις πλάκας Έλλαδος—Γαλλίας
Βιργινία Μαυρολέων	Μ. Ε. Διακόπη	04	3569	Έφθ. Βενετία 29 Σεπτ., παρέμενε 8 'Οκτ.
Βιργινία Σ.	Ζ. Σαμοθράκη	05	3885	άνεχ. Αρβούργον 19 Σεπτ., Οκτώβριον 22 θέλ. Μπουένος "Αύρας"
Βόλγας	Παπαδημητρίου	92	2505	Έφθ. Πιερία 27 Σεπτ. και άνεχ. 9 'Οκτ. διά Ρωσίαν
Βύρων	'Εθνικής	14	9272	άνεχ. Πιερία 19 'Οκτ. διά Ν. "Γόργην"
Γαλούνης	Α. Μπίστη	94	2154	Έφθ. Esbjerg (Δανίας) 3 'Οκτ. και "Αιλποργκ" 6
Γαρδελάκη	Ε. Θεοφιλάτου	88	2282	Έφθ. Πιερία 23 Μαρτ. και άνεχ. 7 'Οκτ. διά Ρωσίαν
Γεώργιος	άδ. Λιθανού	14	3536	Έφθ. Σάν Νικολάς 28 Σεπτ. και άνεχ. 7 'Οκτ. διά "Ελευθερία"
Γεώργιος Γ.	Δ. Δάμπικον	18	4289	διήλθε Μαδέρας 1 'Οκτ. διά Κόρκη, έφθ. 8
Γεώργιος Μ.	Σ. Λύρα και Μ. Λεμού	05	4254	Έφθ. Μπουργκάς 21 Σεπτ. όποιο φέρτωσεν 6 'Οκτ.
Γεώργιος Π.	Θ. Επιφυλεάδη	03	4052	άργει Πιερία 28 'Οκτ. π. έτους
Γεώργ. Ι. Γουλανδρής	Ν. και Γ. Σιμπούρχα	96	2187	διήλθε Κωνυλία 12 'Οκτ. διά Μασσαλίαν
Γεώργ. Κυριακίδης	Ν. Γ. Κυριακίδη	11	4201	Έφθ. Ρίον Ιανέτρον 26 Σεπτ.
Γεώργ. Κ. Σαλιάρης	Γ. Κ. Σαλιάρη	01	3514	Έφθ. Βαρδώ 30 Σεπτ., παρέμ. 6 'Οκτ.
Γεώργ. Μάντακας	Β. Γ. Μάντακα	21	3246	Έφθ. Χάρτελπουλ 1 'Οκτ. και Τάιν 7
Γεώργ. Μ. Εμπειρίκος	Σ. Γ. Εμπειρίκος	21	5728	διήλθε Αλ. Πλάταν 21 Σεπτ., διά Ρόττερνταμ
Γεώργ. Μ. Λιβανός	άδ. Λιθανού	28	3831	άνεχ. Κάρδιφ 26 Σεπτ. διά Περούδιαν
Γεώργ. Νικολάου	Ν. Νικολάου και Σίκ	30	4108	άνεχ. Αιματερντάρι 12 Σεπτ. διά Μπ. "Αύρας", έφθ. 5 'Οκτ.
Γεώργ. Παλαιοκρασσάς	Γ. Παλαιοκρασσά	00	1043	άργει Πιερία 23 Απρίλιος
Γεώργ. Πήττας	άδ. Ηγήττα	98	3110	άνεχ. Γένοβη 27 Σεπτ. διά Μαργουόπολιν, 12 'Οκτ. έφόρτων
Γιάννης	Γ. Ανδρέου κ.λ.π.	05	4391	Έφθ. εις Φιούδη 2 'Οκτ. έξεφθ. 10 'Οκτ.
Γιανης	Γ. Ζ. Γούναρη	01	2238	άνεχ. Βρατλαν 26 Σεπτ., Κονυλία 28 διά Λαζ Παλλίς
Γουλανδρής	Διαπούλη και Δάμπικον	03	3849	Έφθ. Χούλη 29 Σεπτ. παρέμ. 10 'Οκτ.
Γρηγόριος Κ.	Π. Καλλιμανοπούλου	90	2538	Έφθ. Πιερία 20 Σεπτ. και άνεχ. 14 'Οκτ. διά Μαργουόπολιν.
Δαναδές	Π. και Γ.Κ. Λαρός	06	4419	άνεχ. Βρατλαν 2 'Οκτ. Κ)λιν 5 διά "Αιμέρσουν
Δάρμας	άδ. Ηγήττα	83	1595	Έφθ. Πιερία 10 'Οκτ. διά Μαργουόπολιν
Δάρηνη	Γ. Δυκιαρδοπούλου	10	2810	άνεχ. Πόρτ Τάλμποτ 26 Σεπτ., Γιεράκητ. 1 'Οκτ. διά Γένοβην έφθ. 6
Δελφίνη	άδ. και Ανδρεάδη	06	3816	διήλθε Χούλη 21 Σεπτ. παρέμ. 8 'Οκτ.
Δέσποινα	Κοσμάς και Γεωργιάδη	09	4461	διήλθεν Γιεράκητηρ 1 'Οκτ. διά "Αιεξάνδρειαν, έφθ. 9
Δέσποινα Γλύπτη	Γ. Γλύπτη	04	3313	διήλθεν Κλιν 29 Σεπτ. και Γιεράκητηρ 9 'Οκτ. διά "Αγγλίκην-Κόντινεντ
Δημήτρης	Σ. και Π. Λεμού	05	3338	Έφθ. Vejle (Δανίας) 2 'Οκτ. και Χόρενς 7
Δημη. Γ. Θεομιώτης	Α. Μ. Τατάκη	06	4271	άνεχ. Γένοβην 30 Σεπτ. διά "Οδησσόν, έφθ. 9 'Οκτ.
Δημη. Λ. Δανιόλος	Σ. και Κ. Δανιόλος	06	3824	διήλθε Ηγεράκητηρ 1 'Οκτ. διά Λήθη, Χούλη και Λονδίνον. έφθ. 10
Δημη. Δ. Διακάκης	Μ. Δ. Διακάκη	01	5872	άνεχ. Σουντερλάντ 1 'Οκτ. Γιεράκητηρ 8 διά Βενετίαν
Δημη. Ν. Βογιατζήδης	Ν. Δ. Βογιατζήδη	08	3444	Έφθ. Αιμέρσουν 28 Σεπτ. και Νιούκστολ 10 'Οκτ.
Δημη. Ν. Βούλγαρης	Ν. Δ. Βούλγαρη	02	3975	διήλθεν "Ανδρον 25 Σεπτ. διά Φάλμουθ
Δημη. Ν. Ράλλιας	Ν. Δ. Ράλλιας	99	3534	Έφθ. Μάντζεστερ 3 'Οκτ. και Κάρδιφ 10
Δημη. Παντελής	άδ. Παντελή	20	4291	Έφθ. Ροζέριο 6 'Οκτ.
Δημη. Χανδρής	I. Δ. Χανδρή	98	3346	διήλθε Κλιν 26 Σεπτ. διά Μαργουόπολιν, έφθ. 7 'Οκτ.
Δημηοκρατία	Γ. Ηεριδολάρη	00	3769	Έφθ. Πιερία 26 Σεπτ. και άνεχ. 11 'Οκτ. διά Ρωσίαν
Διαμάντων	άδ. Ταστόμοιρου	03	2281	Έφθ. Αιμέρσουν 1 'Οκτ. και άνεχ. 7 διά Γένοβαν
Διονύσιος	Ε. Α. Καραβία	03	2018	Έφθ. "Αιεξάνδρειαν 6 'Οκτ. (είτε διά Δούναβην)
Διον. Σταυθάτος	Δ. Α. Σταυθάτου	19	5450	άνεχ. Gdynia (Πολωνίας) 1 'Οκτ. διά Γένοβην, έφθ. 9 'Οκτ.
Διόρφων	Βασ. Πατέρας και Σίκ	06	2795	διήλθεν "Αγιον Βικέντιον 25 Σεπτ. διά Ρόττερνταμ
Διώνη	Γ. Φ. Ανδρεάδη	06	4227	Έφθ. Πιερία 23 Σεπτ. και άνεχ. 13 'Οκτ. διά Ρωσίαν
Δραγώνων	I. Δ. Κορκοδελίου	04	3582	άνεχ. Βρατλαν 4 'Οκτ. Κ)πολιν 7 διά "Αιμέρσουν
Δύο Φίλων	Ραπτάνη και Ροΐσσου	03	3547	Έφθ. Μπάρρου 23 Σεπτ. και άνεχ. 7 'Οκτ. διά Πόρτ Σατ?
"Εβη εκ Νικόλαος Α.	N. Γ. Λιθανού	01	3652	Έφθ. Κάρδιφ 3 'Οκτ. και άνεχ. 9 διά Πιερία.
"Εδισων	'Εθνικής	96	II.103	Έφθ. N. "Γόργην 1 'Οκτ.
Ειρήνη, (τάνκερ)	A. Καλλιγά κλπ.	09	4009	είς πλάκας Ρωσίας—Αιεξάνδρειας (πετρόλικης)
Ειρήνη Κυριακίδου	N. Γ. Κυριακίδη	22	3781	άνεχ. Σάν Νικολάς 3 Σεπτ. διά Δαυγκάρην, έφθ. 10 'Οκτ.
Ειρήνη Ν. Ράλλια	N. Δ. Ράλλιας	08	3860	διήλθεν "Ανδρον 6 'Οκτ. διά Φάλμουθ
Ειρ. Σ. Εμπειρίκου	Στ. Εμπειρίκου	27	4164	διήλθε Πιερία 10 'Οκτ. διά Νικόλαϊδης διά "Αιμέρσουν
Ελένος Α. Κυδωνιέως	Π. Κυδωνιέως	02	4162	άνεχ. Μπουένος "Αύρας 1 'Οκτ. διά Λαζ Πάλμυς (διατ.)
Ελένη	A. Καλλινίκου	18	5655	άνεχ. Γκαλοκωθην 22 Σεπτ. διά Μπουένος "Αύρας
Ελένη, Γ. Εμπειρίκου	Δ. Λιθανού	01	1882	είς Ειπατόριαν 1 'Οκτ.
Ελευθ. Κ. Βενιζέλος	Στ. Εμπειρίκου	05	3919	Έφθ. Πιερία 13 Σεπτ. και άνεχ. 13 'Οκτ. διά Ρωσίαν
Ελισάβετ	έτ. «Χιος» A. E.	98	4572	άργει Χιον 27 Μαρτίου
Ελισάβετ B. ex Κατίνα	άδ. Μαζαράκη	22	3553	Έφθ. Κάρδιφ 1 'Οκτ.
Ελληνη	N. Κ. Βασιλάκη	04	4619	διήλθε Ηγεράκητηρ 1 'Οκτ. διά Λονδίνον. έφθ. 8
Εμμ. Σταυρούδης	Στ. Εμπειρίκου	13	4557	άνεχ. Σάνταν 24 Σεπτ. διά Μπουένος "Αύρας
Ενώσεις	Kα Σταυρούδη	03	4391	διήλθε Ηγεράκητηρ 3 'Οκτ. διά Φάλμουθ
Ερηνητώλα	'Ανδρέου και Αγγελή	03	4371	Έφθ. Καρδίπειρος 2 'Οκτ.
Ερμούπολης	N. Ταστόμοιρου	05	2715	Έφθ. Κορκούμπιον 24 Σεπτ., παρέμ. 12 'Οκτ. Γενική άβαρια
Εύαγγ. Μ. Διακάκη	E. Βασιλικού	06	3594	άνεχ. Ρόττερνταμ 24 Σεπτ. διά Σαρδηνίαν
Εύαγγελία Τόγια	Δ. Μ. Διακάκη	03	2876	Έφθ. Ρόττερνταμ 29 Σεπτ.
Εύαγγ. Νεόφυτος	έτ. Κ. Τόγια	97	3022	άνεχ. Σαρδηνίαν 1 'Οκτ. και άνεχ. 3, είς Μαργουόπολιν 12
Εύανδρος	Γ. Νεόφυτου	06	4432	Έφθ. Ρόττερνταμ 29 Σεπτ.
Εύβοϊδης	M. Βαλμάς	98	3513	άνεχ. Στανταρέντεν 1 'Οκτ. διά Ζαράτ (Άγγλικης)
Εύγενα Καμπάνη	Μαργή Εμπειρίκου	22	4792	Έφθ. Σανταρέντεν 2 'Οκτ. και άνεχ. 8 διά "Αγκωνών
Εύγενία	Γ. Ν. Εμπειρίκου	98	3470	έφθ. Πιερία 9 'Οκτ. διά Μαργουόπολιν
Εύγ. Μ. Γουλανδρή	άδ. Λιθανού	15	3687	άνεχ. Μπάρρου 25 Σεπτ., Μαδέρας 1 'Οκτ. διά Ζαράτ (Άγγλικης)
Εύγ. Ν. Μυλωνά	B. και I. Κουτσόβου	03	3276	Έφθ. Σανταρέντεν 2 'Οκτ. και άνεχ. 8 διά "Αγκωνών
Εύγ. Σ. Εμπειρίκου	Θ. Μυλωνά	01	5148	είς Ράν 8 'Οκτ. διά Ρόττερνταμ
Εύγυνα	Στ. Εμπειρίκου	20	4862	άνεχ. Αιθερπούλιον 18 Σεπτ. διά Μπουένος "Αύρας
Εύτυχια	Γ. Βεργωτή	13	5123	διήλθε Κωνυλία 28 Σεπτ. διά Φάλμουθ
Εύτ. Βεργωτή	Γερ. Βεργωτή	09	2993	Έφθ. Ρουέν 1 'Οκτ. διά Φάλμουθ
Ζάννες Γούναρης	άδ. Γούναρη	07	4407	διήλθε Κπολιν 28 Σεπτ. διά Φάλμουθ
Ζαννής Λ. Καμπάνης	χληρον. Α. Καμπάνη	20	5298	Έφθ. 'Αιεξάνδρειας 29 Σεπτ., παρέμ. 6 'Οκτ.
Ζαχαριόζα	Γ. Δυκιαρδοπούλου	06	4645	άνεχ. Τσανάκκαλε 28 Σεπτ. διά Βέζερ (Γερμανίας)

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος γνωστόν	Τόν. Γκρός	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΕΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Ζηνοβία	έτ. «Μιγχλιγού»	06	2947	έφθ. Αάρχους (Δανία) 3 Οκτ.
Ηλίας Γ. Κουλουκουντής	έτ. «Ατλαντικός»	11	4861	άνεχ. Μπάρρου 23 Σεπτ. διά Μπουένος "Αύρες
Ηδων	Χρ. Γ. Σορώτου και Σία	06	1516	εις Γαλάται 1 Οκτ. ώπο φόρτ. 12 Οκτ.
Θάσος	Πατριωτικής	19	1565	άνεχ. Βίρυνη 25 Σεπτ. Κλιν 30, εις Μασσαλίαν 10 Οκτ.
Θεμιστοκλῆς	Έθνικής	07	5956	άργει Αμπελάκι από 29 Ιουλ. 1928
Θεόδωρος	Α. Καλλινίκου	99	5660	έφθ. Πότι 21 Σεπτ. φορτώνει
Θερώνη	«Κάσσος» Α.Ε.	29	3875	άνεχ. "Αμπετερχημ 18 Σεπτ., Φερν. Νορόνχα 2 Οκτ. διά Μπ. "Αύρες
Θέτις	Ε. Χατζηγάλα	30	4123	άνεχ. Γένοβαν 28 Σεπτ., Γιβραλτάρ 2 Οκτ. διά Πλέιτ
Θέτις εκ Ιω. Λύρας	Ιω. Γ. Λύρα	19	2120	διήλθε Κλιν 29 Σεπτ. διά Μαρπολίνη
Θησεύς	Μ. Κουλουκουντή	99	3768	εις Βρατζήλαν 8 Οκτ. έφόρτ. διά Τόνιδα—Σούσα
Θοράκη	Πατριωτικής	17	982	άργει Πειραιά από 27 Δεκ. π.ε.
Θρασύβουλος	Α. Βογιατζήη	12	3693	άνεχ. Κάρδιφ 16 Σεπτ. διά Βόλον έφθ. 1 Οκτ.
Ιάκωβος	Γ. Αγγελίδη	01	2107	άνεχ. έκ Πειραιώς σύμφερον 15 Οκτ. διά Ρωσσίαν
Ιθάνη	Σ. Βλάσσοπούλου	11	4083	διήλθε Κλιν 24 Σεπτ. διά Όδησσαν
Ιθακος	Γ. Δρακούλη	06	4070	έφθ. Θεσσαλίην 29 Σεπτ. και Δούναβιν 10 Οκτ.
Ιουλία	Π. Χατζηγάλα	08	3742	έφθ. Κάρδιφ 1 Οκτ.
Ισιδώρα	Γ. Ν. Κονδύλη	00	3899	άνεχ. Κάρδιφ 19 Σεπτ., Γιβραλτάρ 25 διά Πειραιά, έφθ. 3 Οκτ.
Ισίδ. Κοντογιάννης	Σταλ. Κοντογιάννης	18	365	εις πλός "Ελλάσιος—Ρουμανίας
Ισιμήνη	Στεριώτη και Σία	90	2399	εις Σέριφον 12 Οκτ. ώπο φόρτ. διά Τεργέστην
Ιωάννης	Δ. Δάμπιαση	09	3667	έφθ. Πειραιά 27 Σεπτ. και άνεχ. 11 Οκτ. διά Ρωσσίαν
Ιω. Βάττης	Θεοφ. Βάτη	12	4418	διήλθε Νταχάρ 7 Οκτ. διά Χούλλα
Ιω. Ε. Γιανναγάς	έτ. «Κάσσος» Α.Ε.	07	4646	άνεχ. Ροζάριο 20 Σεπτ. διά Λάζ Πάλμας
Ιω. Καρράς	άδελ. Καρρά	17	3527	άνεχ. Μπάρρου 2 Οκτ. διά Μπουένος "Αύρες
Ιω. Κορδελλος	Π. Κορδελλος	05	4071	έφθ. Βρατζήλαν 25 Σεπτ., έφόρτ. 7 Οκτ. διά Ρέττιερνταρ
Ιω. Μ. Εμπειρίκος	Στ. Ερμερίκου	24	3734	άνεχ. Ηέναρη 2 Οκτ. και Λάζ Πάλμας 10 διά Βίλ. Κονστιτούσιον.
Ιω. Νομικός	Λ. Νομικού	99	610	εις πλός Πειραιώς—"Ατταλείας.
Ιω. Π. Γουλανδρής	άδ. Γουλανδρή	10	3750	έφθ. Μπάρρου 25 Σεπτ. και άνεχ. 13 Οκτ. διά Βίλ. Κονστιτούσιον
Ιω Φράγκος	Μάρκ. Φράγκου	02	3442	άνεχ. Μπάρρου 26 Σεπτ., Μαζέρρας 1 Οκτ. διά Πλέιτ
Κ. Κτιστάκης	Γ. Κτιστάκη	07	4291	άνεχ. Ίμπικοι 1 Σεπτ., Οδάν 5 Οκτ. διά "Αμπετερχημ, έφθ. 9.
Κ. Λύρας	Η. Λύρα	02	3091	έφθ. "Αμπέρσαν 28 Σεπτ.
Κ. Χατζηπατέρας	Κ. Χατζηπατέρα	09	4344	έφθ. Χούλλα 6 Οκτ. ή ανεχ. 17 Οκτ. κενόν διά Πλέιτ
Καθαρά	Γ. Καραδίλα	91	2661	άργει Πειραιά από 4 Ιαν.
Καλαφάτης	Κ. Καλαφάτη	17	4213	άναμμέντα: Πειραιάς έκ Τεργέστης πρός δεξαμενούς
Καλλιόπη	Δ. Πατέρα	10	1948	άνεχ. Μοντεδίζεο 26 Σεπτ. διά Αδριατικήν
Καλούδη	Γ. Ασημούτη	04	4921	έφθ. Κάρδιφ 2 Οκτ. και άνεχ. 8 διά Λιβύρνο
Καλυψώ Βεργωτή	Γερ. Βεργωτή	18	5686	άνεχ. Κωνιγκ 24 Σεπτ., Γιβραλτάρ 5 Οκτ. διά "Αμπέρσαν
Καπετάν Στρατής	Δ. Κουμπή	06	3547	έφθ. Στέττιν 25 Σεπτ. και άνεχ. 5 Οκτ. διά Μεσσήναν
Καρδάμυλα	άδελ. Μέλη	05	3563	άνεχ. Βρατζήλαν 29 Σεπτ., Κλιν 4 Οκτ. διά Βέζερ (Γερμανία)
Κάρολος	Δ. Λογοθέτη	00	3308	άνεχ. Δάντισηγκ 27 Σεπτ., Γιβραλτάρ 8 Οκτ. διά Πάνοβαν
Κάσος	έτ. «Κάσσος» Α.Ε.	07	4875	διήλθεν Σύρον 29 Σεπτ. και Γιβραλτάρ 7 Οκτ. διά "Αμπέρσαν
Κάτε	Ν. Λυκαρδοπούλου	18	5197	άνεχ. Όδησσον 30 Σεπτ., Όραν 11 Οκτ. διά Φάλμουθ
Κάτε	Φ. Πανᾶ	98	3089	άργει Αργοστόλι από 27 Ιουν.
Κατερίνα	Γ. Μ. Κουλουκουντή κ.λ.π.	00	3147	έφθ. Βρατζήλαν 24 Σεπτ. εις Γαλάται 8 Οκτ. (διά Ρουέν)
Κατερίνα, (τάνκερ)	I. Γαλάνη	87	2495	διήλθε Κλιν 3 Οκτ. διά Βασσάραν
Κατίγκω	Κ. Χατζηπατέρα	96	2578	άνεχ. Κωνσταντίνον 10 Οκτ. Κλιν 13 διά Μασσαλία—Βραχελώνην
Κατίνα εκ Δέσπω	Ν. Δ. Μαυριδέγλου	99	1819	έφθ. Κέρκυραν 30 Σεπτ.
Κέιπ Κόρσο	'Αθ. Κουλούρη και Κ. Ξένου	05	3890	έφθ. Χούλλα 4 Οκτ.
Κίμωλος	Παπαδημητρίου	89	2455	διήλθε Κλιν 29 Σεπτ. διά Μασσήναν
Κλεάνθης	Α. Βογιατζήη	11	4153	διήλθε Φινιστέρων 3 Οκτ. διά Λονδίνον, έφθ. 6
Κλεοπάτρα	Δ. Μάντακα	07	3900	έφθ. Λονδίνο 2 Οκτ.
Κοριάννα	Α. Μπεκατώρου	99	5170	άνεχ. Μοντεδίζεο 2 Οκτ. διά Τενερίφφαν
Κωνστ. Κουτσοδόντης	Α. Κ. Κουτσοδόντη	04	4160	έφθ. Σουάν 2 Οκτ.
Κώστας	Π. Σταυρούλοπούλου & Σία	96	1346	έφθ. Βρατζήλαν 7 Οκτ. (διά Μάλταν—Σικελίαν)
Κώσταντη	Π. Πατέρα	13	4316	έφθ. Άλεξανδρειαν 3 Οκτ.
Κώστης	Κ. Λεμού και Σία	05	2426	άνεχ. Μασσαλίαν 2 Οκτ. διά Σουλινά
Λέανδρος	Γίλια Χατζηπατέρα	01	3298	έφθ. Βιμποργκ (Σουηδ.) 30 Σεπτ.
Λουκία, τάνκ	I. Μαυρή και Σία	10	2143	εις μεταφ. πετρ. έκ Ρουμανίας εις "Άλεξανδρειαν, έφθ. 6 Οκτ.
Μαίνητ δρ Σάμος	A. Κουλούθρου	01	1190	άργει Πειραιάς από 31 Μαΐου
Μαίην N.	Δημ. Πατέρα	09	4330	έφθ. Ροζάριο 24 Σεπτ.
Μαϊώτις	Α. Συνοδίνου	88	1709	εις Μαρπούσούπολιν 1 Οκτ.
Μάκης	E. K. Βλάσσοπούλου	06	3546	έφθ. Αμπέρσαν 29 Σεπτ. και Ντόρερ 9 Οκτ. διά Οδαλλίαν
Μαργαρίτα	Γεωργαδήν και Σοφιανού	89	2187	εις Μαρπούσούπολιν 7 Οκτ. ώπο φόρτ. διά Δούναβιν
Μαροκάνης	E. Μάρκου	04	4229	προσσηραξε Πενσοκαλάν 4—5 Οκτ. και άνεχ. 7 διά Πειραιών
Μαριάννα εκ Ιάσων	Πλάτ. Βελόνια και Σία	90	1083	εις Δούναβιν 12 Οκτ. ώπο φόρτ. διά Σικελ. ή "Ελλάδα
Μαρία	Σ. Βλάσσοπούλου	07	4225	διήλθε Μάλταν 9 Οκτ. διά Φάλμουθ
Μαρία	K. Λεμού	01	3090	άνεχ. Esbjerg (Δανία) 3 Οκτ. διά Αάρχους έφθ. 8
Μαρία	Σ. Περή κ.λ.π.	00	1216	εις Τρίπολιν (Συρία) 4 Οκτ.
Μαρία M. Διακάκη	M. Διακάκη	10	4362	διήλθε Σερβιατάρ 30 Σεπτ. διά Γένοβαν, έφθ. 4 Οκτ.
Μαρία N. Ρούσσου	Κυρ. Βενιζέλου	09	3729	άνεχ. Δάντισηγκ 2 Οκτ. Νίτον 8 διά Βενετίαν
Μαρία Νομικού	Αυγούδης Νομικός	99	1165	διήλθε Κωνιγκλ 9 Οκτ. διά Γύθειον—Κρήτην
Μαρία Π. Ζυλᾶ	M. Καρρά	02	3254	άνεχ. Μπερνιάνον 30 Σεπτ., Κλιν 6 Οκτ. διά "Αμπέρσαν
Μαρία Σταθάτου	Δ. Σταθάτου	19	5229	έφθ. Μπουένος "Αύρες 30 Σεπτ. και Σκόν Αορέντζος 9 Οκτ.
Μαριώ Λ.	N. Λύρα	02	4146	διήλθεν Κλιν 24 Σεπτ. και Λαύριον 26 διά Ρουέν
Μαρούτιτα	N. Εσταθίου	06	4660	έφθ. Τεργέστην 8 Οκτ. έκφορτώνει
Μαριέττα Νομικού	Π. Νομικού	82	1834	άνεχ. Κάρδιφ 3 Οκτ., Γιβραλτάρ 9 διά Βενετίαν
Μαριόγκα Δ. Θερμιώτη	άδελφον Κιρτάτα	04	4784	

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος Ναυπ.	Τέως Γηρός	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΕΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Μαριόγκα I. Γουλανδρή	ἀδ. Γουλανδρή	05	3904	Σιγλόθεν Γιθραλτάρ 1 'Οκτ. διά Ρόττερνταμ, ἥφθ. 8
Μαριογκούλα	Π. Γουλανδρή και Σία	01	3540	ἥφθ. Γένοβην 5 'Οκτ. και ἀνεγ. 10 διά Ρουσίνη
Μαρούκω Πατέρα	Δ. Πατέρα	17	4269	Σιγλόθεν Λάζ Πάλμας 3 'Οκτ. διά Ντιάππην
Μαρούλα	ἀδ. Πρωτού	12	4307	ἥφθ. Νεκότσα 18 Σεπτ.
Μαρούσιο	N. Μ. Πιάγκου	02	4152	ἥφθ. Λονδίνον 1 'Οκτ. και Σούντερλαντ 12
Μαρούσιο Κουλούμθου	A. Μ. Κουλούμθου	07	3556	ἥφθ. Ρόττερνταμ 7 'Οκτ.
Μαρούλιο Β. Πολέμη	A. B. Πολέμη	06	3732	ἥφθ. Μπάρρο 29 Σεπτ.
Μασσαλιώτις	Θ. Διαρούτσου	99	4076	Ἄργεις Σπάτας ἀπό 21 'Ιουν.
Μαστραντέας	Μαστραντέας και Σιμεωνίδη	01	3281	Σιγλόθεν Νιόβερ 4 'Οκτ. διά 'Αμδέρσαν, ἥφθ. 5
Ματθαίος	Π. Μ. Λάρι	04	2434	εἰς Μαργνούπολιν 23 Σεπτ., Κλιν 30 Σεπτ. διά Ιταλίαν
Ματρόννα	N. Βογιατζίδη	02	2846	Σιγλόθεν Κλιν 3 'Οκτ. διά Γένοβαν
Μεμάς	A. Βεργωτῆ	00	4359	Σιγλόθεν Γιθραλτάρ 1 'Οκτ. διά Τσεργάστην
Μέντωρ	Γ. Δρακούλη	02	3050	ἥφθ. Δούναβεν 10 'Οκτ. ἐκ Μαργνούπολεως
Μερόπη	K. Καλαφάτη	11	4181	ἥφθ. Λονδίνον 6 'Οκτ.
Μεσανθούρι	Α. Κεράνη	98	3550	ἥφθ. Μπέργκεν 3 'Οκτ. και Στελβίγχηρ (Νορβηγ.) 10 'Οκτ.
Μηνᾶς	'Εμίρη και Γερογιάννη	01	3004	εἰς Μαργνούπολιν 6 'Οκτ. ὅπο φέρεται.
Μίνα Ε. Τρικόγλου	'Ελευθ. Τρικόγλου	15	4273	ἥφθ. Σάντα Φί 28 Σεπτ.
Μιχαήλ	Δ. Μ. Λαγοθέτη	05	3049	άνεγ. Διάντοιχην 30 Σεπτ., Οιζάν 6 'Οκτ. διά Σπιτίαν—Γίνοβην
Μιχαήλ Ε. Γιανναγάς	N. M. Γιανναγάς	01	3319	άνεγ. Αιβάρον 3 'Οκτ. διά Σύρου
Μιχαήλ Λ.	I. Λιβανοῦ	13	4160	Σιγλόθεν Μαδέρας 29 Σεπτ. διά Βιλλαν Κανατσιούσιον
Μιχαήλ Λ. Έμπειρηκος	Στ. 'Εμπειρηκος	18	5202	Σιγλόθεν Γιθραλτάρ 24 Σεπτ. διά Boughkepsie (Β. Αμερ.), ἥφθ. 10 'Οκτ.
Μιχαήλ Ν.	'Ισαβ. Νικολάου	06	4618	ἥφθ. Κονταντίνηαν 21 Σεπτ. ἔφορος 7 'Οκτ. διά 'Αμδέρσαν
Μιχαήλ Ν. Μαρῆς	N. Μαρῆ	99	3926	άνεγ. Αλεξανδρικην (Δανιανης) 3 'Οκτ. ἥφθ. Μάλμο 6
Μιχαλάκης	N. Εύσταθιου και Σία	04	3146	άνεγ. N. Τόρκην 16 Σεπτ. διά 'Αλέγερον ἥφθ. 7 'Οκτ.
Μιχαλής Πουτούς	Π. Μ. Πουτούς	00	3672	ἥφθ. 'Αμδέρσαν 30 Σεπτ.
Μιχαλίδης Ευλάς	ἀδ. Συλλ	06	3828	ἥφθ. Ροζάριο 30 Σεπτ. και ἀνεγ. 5 'Οκτ. διά 'Οράν
Μίμης Χ ανδρῆς	I. Δ. Χανδρή	92	1630	ἥφθ. Αγκάνα 27 Σεπτ.
Μονάρχης	Γ. Χρουσάκη	94	3457	ἥφθ. Διάντοιχην 24 Σεπτ. και ἀνεγ. 3 'Οκτ. Ντούτζενες 9 διά Μπόναν
Μονίτωρ	Σ. Φαρκούχη	06	3704	ἥργεις Πειραιᾶς ἀπό 1 'Απρ.
Μωρηᾶς	Σ. Φαρκούχη	02	3734	άνεγ. Μπόναν 25 Σεπτ. Ντούτζενες 5 'Οκτ. διά Δάντοιχην
Ναγδς	ἀδ. Λιβανοῦ	10	4111	άνεγ. Βενετίαν 1 'Οκτ. διά Ραβένναν, ἥφθ. 2
Ναύαρχος Γ. Σαχτούρης	Π. Σαχτούρη	02	1953	Σιγλόθεν Πειραιᾶς 7 'Οκτ. ἐκ Ρουμανίας διά Τύνιδα
Νάρκισσος	Γ. N. Σταθάτου	06	4313	Σιγλόθεν Κλιν 2 'Οκτ. διά Φάλμουθ
Ναυτίλος	Δ. I. Γουλανδρή	04	3531	Σιγλόθεν Κλιν 24 'Οκτ. διά Βεγγάζην
Νέα Τύχη	Στ. και Δημ. Φαφαλιού	12	3451	ἥφθ. Σουάνη 1 'Οκτ.
Νεράϊδα	M. Χρουσάκη	03	2759	άνεγ. Νιούσπορτ 25 Σεπτ., Γιθραλτάρ 1 'Οκτ. διά Τύνιδα
Νήτον	A. I. Καλλινίκου	05	4274	ἥφθ. Τεργέστην 26 Σεπτ.
Νηρεδής	'Εμη. Χατζηλίτια	13	6694	Σιγλόθεν Μαδέρας 1 'Οκτ. διά 'Αμδέρσαν, ἥφθ. 8
Νήριτος	Γ. Δρακούλη	07	3854	Σιγλόθεν "Αγ. Βικέντιον 2 'Οκτ. διά Βαρχελόνην
Νίκη	A. Βογιατζίδη	17	958	ἥφθ. Πειραιᾶς 1 'Οκτ. και Θυνίκην 11 (διά Ρουμανίαν)
Νικοκλής	N. Γ. Μωραΐτη	21	3576	Σιγλόθεν Γιθραλτάρ 25 Σεπτ. διά Δούναβεν, ἥφθ. 6 'Οκτ.
Νίκος	Α. Γρυπαίου	14	3892	ἥφθ. Γάισκ 29 Σεπτ.
Νίκος Βαλμάδης	Σ. N. Βαλμάδη	01	3920	εἰς Όδησσον 6 'Οκτ. φορτώνει:
Νίκος Μάρκου	E. Μάρκου	12	4235	Σιγλόθεν Γιθραλτάρ 4 'Οκτ. και Λάδασον 8 διά Αμοταρνταμ ἥφθ. 10
Νικόλαος	N. Δ. Βούλγαρη	01	3634	άνεγ. Βρατλαν 1 'Οκτ., Κλιν 7 διά Αβούρωφ
Νικόλαος	ἀδ. Πήγτα	80	1302	εἰς Μαργνούπολιν 5 'Οκτ., ἥφθ. Καλάμας 13 'Οκτ.
Νικόλαος Άθανασούλης	κληρ. Άθανασούλη	01	3572	ἥργεις Αμπελάκια: ἀπό 7 Μαΐου 1928
Νικόλαος Νομικός	A. Νομικοῦ	99	625	ἥφθ. Μάλταν 5 'Οκτ. και Πειραιᾶ 14 'Οκτ.
Νικόλαος	B. Σ. Ρωσολόμου	10	4540	διήλος Φερνάντο Νορόνχα 3 'Οκτ. Σεπτ. διά Μασσαλίαν
Νικόλαος Αγγελος	'Ιω. Αγγέλου	12	4351	ἥφθ. Ραβένναν 28 Σεπτ. και ἀνεγ. 3 'Οκτ. διά Ρωσίνην
Νικόλαος Πατέρας	N. Πατέρα	06	3435	ἥφθ. Πλάθουρο 29 Σεπτ. και Σουάνη 8 'Οκτ.
Νύμφη ex Inkum	N. Λυκαρδοπούλου	21	4504	εἰς Τάιν 12 Σεπτ. ὅπο επισκεψήνει
Οινόύσιος	N. Πατέρα και οιών	04	5804	άνεγ. Ρόττερνταμ 11 Σεπτ. διά Μπουένος "Αύρας
Π. Μαργαρώνης	Δημ. Μαργαρώνης	13	4979	ἥφθ. Μάντζεστερ 30 Σεπτ.
Παναγής	N. Λυκαρδοπούλου	20	5187	Σιγλόθεν Φερνάντο Νορόνχα 3 'Οκτ. διά Μπουένος "Αύρας
Παναγίας Βαλλιάνος	A. S. Βαλλιάνου	04	2980	ἥφθ. Brake (Γερμ.) 25 Σεπτ. και ἀνεγ. 7 'Οκτ. διά Κάρδιφ
Παναγής Μ. Χαδούλης	I. II. Χαδούλη	07	3821	ἐν πλοφ ἐν Ραβένναν διά Ρουμανίαν 'Οκτ. 14
Πανορμίτης	I. Λυγήσου κληρ.	05	4327	διήλος Κωνιών 5 'Οκτ. διά Φάλμουθ, διαταχής
Παντελής	ἀδ. Παντελή	91	2411	εἰς Χαρούμαν 20 Σεπτ. και 'Αλεξανδρείαν 10 'Οκτ.
Παντιάς ex Louis L. D.	'Ιοις. Μαργαρώνη	12	5149	ἥφθ. Λονδίνον 30 Σεπτ. και Ιφιάλτης 7 'Οκτ.
Παπαλεμός	G. A. Γεωργιαλή	10	3748	ἥφθ. Καζαρμπλάγκαν 28 Σεπτ. και Κάρδιξ 5 'Οκτ.
Παρθενών	ἀδ. Ηεθή	08	3189	ἥφθ. Όσλο (Νορβηγ.) 2 'Οκτ.
Πάρδος	Κρητικοῦ	94	951	εἰς Βαλέντσιαν ἀπό 26 'Ιουν. ὅπο επισκεψήνει
Πελαγία	Στολ. Καστάνου	05	3157	ἥφθ. Βρατλαν 21 Σεπτ. και ἀνεγ. 7 'Οκτ. διά Γιθραλτάρ
Περράχης Λ. Καμπάνης	κληρ. Α. Καμπάνη	10	3584	ἥφθ. Πέναρθ 8 'Οκτ.
Περσεύς	ἔτ. <Ατλαντικός> A.E.	06	4852	άνεγ. Τάιν 3 'Οκτ., Οιζάν 6 διά Μπουένος "Αύρας
Πεταλοί	Μαρή Εμπειρικού	17	5126	άνεγ. Αμδέρσαν 20 Σεπτ., διά Δούναβεν, φθάνει: 20-25 'Οκτ.
Πετρολίνα, (τάνκερ)	T. Κυρίλλου	10	579	εἰς μεταφ. πετρελ. διά Ρουμανίας εἰς Συρίαν
Πέτρος Νομικός	P. Νομικοῦ	93	2522	άνεγ. Πειραιᾶς 8 'Οκτ., ἥφθ. Τεργέστην 12
Πηλεύς	E. Χατζηλίτια	28	4695	ἥφθ. Βίλον 23 Σεπτ. και Θυνίκην 2 'Οκτ.
Πλαταιάι	G. Γρέγου	97	3039	ἥργεις Σύρου ἀπό 4 Αύγ.
Πολέμης	K. A. Πολέμη	09	1457	ἥφθ. Νορθρωποσκην 29 Σεπτ.
Πόλι	ἔτ. «Κάσσος» A.E.	97	2861	εἰς Τύνιδα 3 'Οκτ.
Πολύκτωρ	Γ. Δρακούλη	14	4077	εἰς Βρατλαν ἀπό 25 Σεπτ.
Πολύμνια	E. Μιχαλίτσιανου	07	4937	ἥφθ. Μπουένος "Αύρας 25 Σεπτ.
Πόντος	G. Γράτσου	12	4013	ἥφθ. Δάντοιχην 21 Σεπτ. φορτώνει:
Πότη	M.χ. Βερνίκου	96	1594	ἥφθ. Πειραιᾶς 3 'Οκτ. και Θυνίκην 6 (διά Ισπανίαν)
Ποσειδών	Kop. Βενιζέλου	09	3895	ἥφθ. 'Αλεξανδρείας 2 'Οκτ.
Πρίσινας	ἔτ. «Κάσσος» A.E.	07	3823	άνεγ. Σάν Νικολάς 3 'Οκτ.
Προφήτης Ηλίας	E. Σανιός και Σία	79	1169	ἥργεις Χίον ἀπό μηνῶν
Πρωτεύς	ἔτ. «Ατλαντικός» A.E.	06	4081	διήλος Γιθραλτάρ 30 Σεπτ. διά Βρέμην ἥφθ. 8 'Οκτ.
Πρώτος	G. N. Λουλούδη	03	1171	άνεγ. 'Αγκάνα 1 'Οκτ. και Πειραιᾶ 11 'Οκτ. διά Ρουμανίαν

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΓΗΤΑΙ	Έτος Ναυπ.	Τόν. Γκρός	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΕΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Πυθέας	I. Γαλάκη	02	3028	ἀνεγ. Πειραιά 10 'Οκτ. διά Καράμπιγα (Μαρίζαρχ)
Πίτα	Γ. Παντζ	01	2495	ἀργετές Αργοστόλι από 30 Αύγ.
Πίτα Χανδρή	I. Δ. Χανδρή	90	1217	ἔφθ. Πειραιά 13 'Οκτ. διά Βηρυττού
Ρόκος	«Βεργωτής» Α.Ε.	18	6430	ἀνεγ. Λουδίον 27 Σεπτ., έφθ. Ρόττερνταμ 28
Ρόκος Βεργωτής	Γερ. Βεργωτή	19	5637	ἔφθ. "Άθονιου" 23 Σεπτ. και Μπάρρο 8 'Οκτ.
Σαπφώ εκ Ίω. Πατέρας	οιδόν Ν. Πατέρα	07	3874	εἰς Αλμεδόργον 13 'Οκτ. διά δεξιμενισμόν
Σαρδωνικός	Μαρή Έμπειρίκου	12	3548	ἀνεγ. Ρόττερνταμ 3 'Οκτ. διά Ρουμανίαν, γεύνα: 20-25 'Οκτ.
Σόκομπελ. (τάνκερ)	έτ. «Σόκομπελ»	30	1654	εἰς πλός Ρουμανίας—Β. Γαλλίας
Σοφία Θεοδωροπούλου	Π. Θεοδωροπούλου	99	1518	ἔφθ. Βρατλαν 20 Σεπτ. και Πειραιά 11 'Οκτ.
Σούνιον	Μαρή Έμπειρίκου	19	3054	ἔφθ. Γάνδην 28 Σεπτ. και ἀνεγ. 6 'Οκτ. διά Ρόττερνταμ
Στάμος Φαφαλίος	Σ. και Δ. Φαφαλίος	06	3990	ἀνεγ. Πειραιά 7 'Οκτ. διά Σάμου, έφθ. 8 και Χίον 12
Στάμης Α.	ἀδ. Αποστολοπούλου	81	987	ἔφθ. Πειραιά 4 'Οκτ. και Βίλον 11
Σεφανος Κωστομένης	Ε. Κουλουκουντή	11	5409	διήλθες Φέρν Νορίνχα 3 'Οκτ. διά Μπουένος "Αύρες
Σφατῆς	Μ. Κυδωνιώτης	05	3893	διήλθες Γιβραλτάρ 3 'Οκτ. διά Πορτ. Σαρδ.
Στυλιανή	ἀδ. Πειθή	93	1828	εἰς πλός Μεσογείου
Στυλιανός	Π. Σ. Αντόππη	04	3564	ἀργετές Πειραιάς από 26 Ιουλ.
Στυλιανός Κουτσοδόντης	Α. Κ. Κουτσοδόντη	05	3076	ἔφθ. Δάντοιγκ 29. Σεπτ.
Τάκης	Π. Σ. Αντόππη	04	1698	ἔφθ. Σουέζ 2 'Οκτ.
Τερέζα Κοντογιάννη	Στούλ. Κοντογιάννη	89	761	εἰς Γαλάτα: 7 'Οκτ. (διά Καλάμιας)
Τηνύς	Γ. Φ. Ανδρέαση	00	3606	ἀνεγ. Αμέριστην 4 'Οκτ. έφθ. Πόρτο Τάλμποτ 7.
Τηλέμαχος	Γ. Δρακούλη	11	3562	διήλθες Γιβραλτάρ 2 'Οκτ. διά Ρόττερνταμ, έφθ. 9
Τίμιος Σταυρός	Β. Λιβανοῦ	02	3564	ἀνεγ. Μαρζόπολη 28 Σεπτ. διά Πειραιά, έφθ. 3 'Οκτ.
Τό - Κύμα	Α. Κονσταντινίδη	05	3721	ἔφθ. Κέρτης 3 'Οκτ. (διά Αγγλίας—Κόντινγεν)
Τελίανα	Γ. Λεμού και Μ. Γεωργιλή	00	4358	διήλθες Κονιοπόλεων 6 'Οκτ. διά Φάλμουρα
Τερίτων	Γ. Γράτσου	14	4211	ἔφθ. Κέρδιφ. 4 'Οκτ.
Τοιροπινάς	Κ. Α. Τοιροπινάκη ή Γιοι	14	3895	ἀργετές Σύρου από 30 Νοεμ. π.ξ.
Τώνης Χανδρής	I. Δ. Χανδρή	04	2689	εἰς Βηρυττόν 5 'Οκτ.
Υδρα	Γκ. Κουλούρα	00	3513	ἔφθ. Μηριανούπολην 6 'Οκτ. διά φόρτωσιν 10.
Υδραίος	Α. Κουλούρα και Κ. Ξένου	02	4476	διήλθεν Αζόρας 23 Σεπτ. διά Γκάλιθεστον
Φαέθων	ἀδ. Λιβανοῦ	13	4168	διήλθες Φέρν Νορίνχα (Βρεζίλ.) 30 Σεπτ. διά Μπ. "Αύρες
Φαίδων	Π. Αλεξάνδρου και Σία	89	1882	εἰς Κρήτην 1 'Οκτ. και ἀνεγ. 9 'Οκτ. διά Μπουένος "Αύρες
Φανερωμένη	Α. Βλαχάκη	08	3501	ἀνεγ. Τάνι 17 Σεπτ. διά Πειραιά, έφθ. 3 'Οκτ.
Φιλομήλα	Σ. Καταπάδη	98	3175	ἔφθ. Γκλάτο: 24 Σεπτ. παρέμενε 8 'Οκτ.
Φλοιόβος	Κ. Α. Βογιατζέγλου	81	746	ἀργετές Πειραιάς από έταν
Φλωρεντία Σ.	Φλωρεντία Σ. Διδερίδου	97	2024	ἔφθ. Βρατλαν 20 Σεπτ. έφθ. 8 'Οκτ. διά Οράν—Μασσαλίαν
Φραγκούλα Β. Γουλανδρή	ἀδ. Γουλανδρή	18	5301	ἔφθ. Χούλα 27 Σεπτ. και ἀνεγ. 9 'Οκτ. διά Μπουένος "Αύρες
Φωτεινή Καρρά	ἀδ. Καρρά	08	4396	ἔφθ. Ροζάριο 2 'Οκτ. και ἀνεγ. 7 διά Αγ. Βικέντιον
Φώτης	Ν. Λυκιαρδοπούλου	12	3507	ἔφθ. Βενετίαν 2 'Οκτ., παρέμενε 12 'Οκτ.
Φωφω Μακρή	Π. Μακρή	03	1013	ἔφθ. Γκλάτο: 23 Σεπτ. έφθ. 7 'Οκτ. διά Θεριγκ. Χαλκ., Πειραιά
Χαδιώτης	έτ. «Κάσσος» Α.Ε.	29	4386	ἀνεγ. Λά Πλάτανη 28 Σεπτ. διά Λάς Πάλμας
Χαράλαμπος	'Αντ. Γιαννουλάτου	01	4389	ἀνεγ. Ρόττερνταμ 20 Σεπτ. έφθ. Πειραιά 5 'Οκτ., παρέμενε. 14
Χαράλαμπος Π.	Π. I. Πατέρα και Σία	07	4362	ἀνεγ. Δάντοιγκ 28 Σεπτ. Αλλοσεν 4 'Οκτ. διά Πόρτο Φερράριο
Χέλατρος	έτ. «Κάσσος» Α.Ε.	14	3489	έφθ. Σάν Ν. κολάς 1 'Οκτ.
Χίος	Σ. Περρή κ.λ.π.	88	1356	έφθ. Κύπρον 22 Σεπτ. διά Χίον, έφθ. 21. Αργετές 12.
Χλόη	Ν. Λυκιαρδοπούλου	99	5730	ἀνεγ. Τάνι 27 Σεπτ. "Αγον" Βικέντιον 8 'Οκτ. διά Μπ. "Αύρες
Χρήστος Ζ. εκ Ιρις	N. Ζούστουλου	00	1106	έφθ. Πειραιά 25 Σεπτ. και Πάτρας 2 'Οκτ.
Χριστίνα	Α. Βογιατζέζη και Σία	98	3438	έφθ. 'Αλέχουν (Δανιας) 3 'Οκτ. και Μπάρρο 13
Χριστόφορος	έτ. «Χίος» Α.Ε.	10	4109	ἀνεγ. Πειραιά 9 'Οκτ. διά Γιβραλτάρ (Θεταγάς)
Χρυσάνθη	ἀδ. Πατέρα	00	3217	εἰς Mostaganem (Αφρικής) 1 'Οκτ.
Χρυσάνθη Σταυρούδη	I. Σταυρούδη	90	2223	ἀργετές Πειραιάς από 28 Απρ.
Χρυσή	Π. I. Γουλανδρή	13	5367	ἀνεγ. Μάντζεστερ 2 'Οκτ. διά Σάν Λορέντζο
Ψαρά	Κ. Δ. Καλαφάτη	03	2907	ἐν πλόφ. εκ Η. Τάλμποτ. 11 'Οκτ. διά Ταϊθαϊθέν: κν
Ψκεανία	Μ. Κρείσαλη	07	4813	διήλθες Κλήν 20 Σεπτ. και Γιβραλτάρ 8 'Οκτ. διά Φάλμουρα
Ψκεανίς	I. Ταχιμιντζή	96	3471	έφθ. Πειραιά 2 'Οκτ. και ἀνεγ. 8 διά Σύρου—Ρωσσίαν
Ψρίων	έτ. Χίος» Α.Ε.	96	3256	ἀργετές Πειραιάς από 5 Ιουν.
Ψρωπός	«Μαρή Έμπειρίκου	13	3475	διήλθες Πειραιάς 14 'Οκτ. διά Αμέριστην.

(Της ίδιας ώρας τῶν «Ναυτικών Χρονικῶν» και ἀντανακλά τον «Λόγο Λιστ»).

## ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΒΕΡΝΙΚΟΣ

ΝΑΥΑΓΟΣΩΣΤΙΚΑ - ΡΥΜΟΥΛΚΑ  
ΟΙΚΟΣ ΙΔΡΥΘΕΙΣ ΕΝ ΚΠΠΟΛΕΙ 1889

Ρυμουλκὴ καταλληλὰ διὰ παντὸς εἶδους Ρυμουλκήσεις

Εἰδικὰ ταχύπλοα σκάφη δι' ἐκδρομᾶς.

ΔΙΕΥΘ. ΜΕΓΑΡΟΝ ΒΑΘ ΑΟΝ ΠΑΤΩΜΑ 11-12 ΠΕΙΡ.  
ΤΗΛΕΦ. ΓΡΑΦΕΙΟΥ 40-170, ΤΗΛ. ΟΙΚΙΑΣ 6-42.

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

Τὸ μεγαλείτερον καὶ ἴσχυρότερον Ελληνικὸν ναυαγοσωστικὸν.

Ἐφωδιασμένον μὲ τὰ τελειότερα ναυαγοσωστικὰ μηχανήματα Ἀντίλα 4.000 τόννων καθ' ὅραν.

ΟΙΚΟΣ ΣΤΡΙΓΚΟΥ Α.Ε.  
ΛΕΩΦ. Β. ΜΕΡΑΡΧΙΑΣ  
ΤΗΛ. 40-134