

NAYTIKA XRONIKA



15η Δεκεμβρίου 1931

Αρ. Φύλλου 24

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ Α! ΑΡΙΘ. 24. = ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ = ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, 15 ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 1931

Η ΔΙΑΤΗΡΗΣΙΣ ΤΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ ΚΑΤΟΠΤΙΝ ΤΟΥ ΙΤΑΛΙΚΟΥ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ

Ό αμεσος κίνδυνος του άφανισμού της Έλληνικής σημαίας έκ των γραμμών της Μεσογείου και του όποιου την σοβαρότητα επανειλημμένως από των αύτων στηλών έτονται, έντονωτερος ηδη έκδηλος και αύτα τα πράγματα δικαιώνον τάς έκαστοτε έκκλήσεις μας πρὸς άρμοδιοντας και μή. Ή ήμέρα, κατὰ τὴν ὅποιαν αἱ ἔξωτεραι και γραμμαι διὰ τὴν ναυτιλίαν μας θὰ ἀνήκουν εἰς τὴν ίστορίαν, δὲν ἀπέχει πολύ. Μὲ πτωχὰ και ἀσυγχρόνιστα μέσα κατὰ τὸ πλεῖστον, ἀνίκανος ν' ἀντιπαλαίσῃ πρὸς τὸν ξενικὸν ἀνταγωνισμόν, ίδιᾳ τῆς Ιταλικῆς σημαίας, σταθερῶς χωρούσης πρὸς τὴν ὄλοκλήρωσιν τοῦ ιμπεριαλιστικοῦ προγράμματος τῆς «*Mare nostrum*», ή Έλληνικὴ ναυτιλία κάμπτεται ἀπὸ τὰ ἔξαπλυόμενα πλήγματα ἐνὸς ἔξοντωτικοῦ συναγωνισμοῦ.

Καὶ ὅταν η Έλληνικὴ σημαία ἐκτοπιζῇ ὁριστικῶς ἀπὸ γραμμᾶς τόσον γνωρίμους, ἀλλὰ και τόσον συνδεδεμένας μὲ τὴν σταδιοδομίαν της, ως θρυλος θὰ παραμείνῃ ή πάλαι ποτὲ ναυτιλιακὴ κυριαρχία τῆς ἐν τῇ Μεσογείῳ. Καὶ δικαιολογικῶς, η ναυτιλία μας ἀπετέλει παράγοντα ούσιαστικόν, σοβαρώτατα ὑπολογιζόμενον εἰς τὰς Μεσογειακὰς μεταφορὰς ἐπιβατῶν και ἐμπορευμάτων.

Ἀπὸ τὸ τόσον ἄλλοτε πυκνὸν δίκτυον τῶν ἔξωτερικῶν γραμμῶν, ποὺ πρὸ 20ετίας ἀκόμη διετήρει και τακτικῶς ἔξυπηρέτει η Έλληνικὴ ναυτιλία, μὲ σκάφη νεότευκτα, συγχρονισμένα διὰ τὴν τότε ἐποχήν, ἀπὸ τὸν ναυτιλιακὸν ὄργασμὸν τῆς Έλληνικῆς ἐπιχειρηματικότητος ποὺ τόσον πιστῶς ἡκουλούθησε τὰς παραδόσεις τῆς Φυλῆς μας, τὶ ἀπέμεινεν ηδη; Δύο η τρεῖς γραμμαι ἐν μαρασμῷδει καταστάσει, ἐν πλήρει ἀντιμέσει πρὸς τὰς πρόδοδους τῆς ναυπηγικῆς και τὰς ἀπαιτήσεις ἀνέσεως και ταχύτητος, τὰς παρεχομένας εἰς τὸν σημερινὸν ἐπιβάτην. Η γραμμὴ Βρινδήσιου, ύστερούσα μὲν εἰς ποιοτικὴν κατάστασιν πλοίων, ἔναντι τῶν Ιταλικῶν σκαφῶν, ἀλλ ὥπωσδήποτε ἔξυπηρετον μὲ ἀναχωρήσεις δις τῆς ἔβδομάδος και χάροις εἰς τὴν οίκονομίαν και τὴν ἐπίμονον θεληματικότητα τῶν Έλληνικῶν ἐταιρειῶν διατηρούμενη και κατὰ τὸν χειμῶνα ἀκόμη η γραμμὴ Αλεξανδρείας—Πόρτ Σαΐδ ἐκτελουμένη ηδη ὑπὸ σκαφῶν ἀσυγχρονίστων και μᾶλλον ώς φορτηγῶν χρησιμοποιουμένων και η γραμμὴ τῆς Μασσαλίας, ητις, χάρις εἰς τὴν

Ἐθνικὴν Ἀτμοπλοῖαν, τὴν ἀκατάβλητον αὐτῆς προσπάθειαν και τὴν ἔξαντλησιν διὰ τὴν ναυπήγησιν τοῦ ἀτμοπλοίου τῆς «Πατρὶς II.» ὀλοκλήρου τοῦ ἀποθεματικοῦ της (160.000 λίραι), διετηρήθη πράγματι εἰς ἐπίπεδον θαλασσίου πολιτισμοῦ τιμῶντος τὴν Έλληνικὴν σημαίαν.

Ίδον τὸ ἐλάχιστον ποσοστὸν τῆς συμμετοχῆς, τῆς Έλληνικῆς Ναυτιλίας εἰς τὰς κυρίας γραμμᾶς τῆς Μεσογείου, εἰς τὰς ὅποιας ἀπαράγοντα Ἐθνικά, ἀλλὰ και οίκονομικὰ συμφέροντα ἐκάλουν τὴν ἐμποροναυτικὴν σημαίαν μας νὰ κρατήσῃ μίαν ὥπωσδήποτε εὐπρόσωπην παράστασιν. Καὶ ηδη κατὰ τῶν ὄλιγων τούτων γραμμῶν ἔξαπλυθή ὑπὸ τῆς Ιταλικῆς Ναυτιλίας βαρύτατος ο ἔξοντωτικὸς ἀνταγωνισμός, μὲ ἀμεσον κίνδυνον τὴν διακοπήν των. Οι γείτονές μας ἐπειγονται, ἐπιδιώκοντες τὴν ἀπόλυτον ἐπικράτησιν των ἐν τῇ Μεσογείῳ. Φαίνεται οτι η Έλληνικὴ ναυτιλία ἐνοχλεῖ κάπως τὰ μεγαλεπήβολα ιμπεριαλιστικὰ αὐτῶν σχέδια.

Κατόπιν τῆς ἐπιτευχθείσης ἐνώσεως τῶν Μεσογειακῶν γραμμῶν τῶν Ιταλικῶν ἐταιρειῶν ὑπὸ κοινὴν ἐκμετάλλευσιν, μετέβαλον τὰ δρομολόγια αὐτῶν κατὰ τρόπον πλήσσοντα καιρίως και αὐτὰ τὰ ὄλιγα ἐναπομίναντα Έλληνικὰ σκάφη. Καὶ ηδη συναναχωροῦν ἐκ Πειραιῶς και Βρινδήσιου ἔκαστην Δευτέραν και Τετάρτην μὲ τὸ ἀτμόπλοιον «Φοίντων» Ιταλικὰ τῆς γραμμῆς ἀνώτερα κατὰ πολὺ εἰς ἐμφάνισιν, ὅγκον, ταχύτητα, μὲ πρόθεσιν ὅπως ὑφασπάσουν και τὴν ἐλαχίστην ἐργασίαν, τὴν μόλις δικαιολογοῦσαν κατὰ τὸ θέρος, οὐχὶ δὲ και τὸν χειμῶνα, προσέγγισιν εἰς Βρινδήσιου τῶν Έλληνικῶν ἀτμοπλοίων. Εἴμεδα εἰς θέσιν νὰ γνωρίζωμεν οτι αἱ Έλληνικαὶ ἀτμοπλοῖαι, μὴ δυνάμεναι νὰ κρατήσωσι τὸν συναγωνισμὸν τούτον, θὰ διακόψουν τὰς εἰς Βρινδήσιου προσεγγίσεις των.

Μετετοπίσθη, παοαλλήλως, η ήμέρα τῆς ἀναχωρήσεως ἐκ Πειραιῶς διὰ Νεάπολιν—Μασταλίαν τῶν Ιταλικῶν ἀτμοπλοίων, οὕτως ὥστε νὰ συναναχωροῦν ταῦτα τὴν αὐτὴν ημέραν και ώστε, κατὰ Σάββατον, μὲ τὰ ἀτμόπλοια τῆς Εθνικῆς Ατμοπλοῖας. Καὶ ἀφοῦ μίαν ὥποληρον 15ετίαν καμμία ξένη ἐταιρεία δὲν διεννοήθη τὸν τοιούτον ἀνταγωνισμόν, ἔρχεται σήμερον η Ιταλικὴ σημαία νὰ διαμφισθῇ τῇ και τὴν ἐργασίαν

της γραμμής ταύτης, κτηνθεῖσαν μὲ τόσους μόχθους καὶ δαπάνας, δπω; ἐλκύσῃ τὴν ἐμπιστοσύνην τοῦ ἔνον, δ-σον καὶ τοῦ ἡμετέρου ταξειδιωτικοῦ κοινοῦ. Κατὰ λογικὴν συνέπειαν ἡ ταξιδιωτικὴ κίνησις θὰ κατανεμηθῇ, πρὸς ἀνεπανόρθωτον ζημίαν τῆς Ἐθνικῆς ἀτμοπλοΐας, μὴ δυναμένης βέβαια νὰ βαστάσῃ ἐξ ιδίων της τὸν ἀνταγωνισμὸν τοῦτον, διὰ τὸν ὄποιον ὅμως, αἱ Ἰταλικαὶ ἑταιρεῖαι, ἐν τῇ ἐπιτελέσει τοῦ προκαθορισμένου προγράμματός των, ἀμοιβούνται πλουσιοπαρόχως ἐκ τοῦ Κρατικοῦ Κορθανᾶ.

Βάσει, ἀκόμη, ἐνδὸς χαριστικοῦ ἀρχού τῆς Ἰταλο-Ἐλληνικῆς συμβάσεως τοῦ 1926, διὰ τοῦ ὄποιον, ἀποκλειούμένου τοῦ δικαιώματος τῆς ἀκτοπλοΐας εἰς τὴν Ἰταλικὴν σημαίαν, ἐπιτρέπεται εἰς τὰ σκάφη τῆς ἡ μεταφόρτωσις ἐν Πειραιεῖ τῶν ἐξ ἄλλων Ἑλληνικῶν λιμένων μεταφερούμενων δι' Ἰταλικῶν ἀτμοπλοίων ἐμπορευμάτων διὰ τὸ ἔξωτερον καὶ τάναπαλιν, ἐπέτυχον διὰ τῆς καταλλήλου διαρρυθμίσεως τῶν δρομολογίων των, δπως τὰ ἐκ Σάμου, Χίου, Μυτιλήνης, Ἀλεξανδρουπόλεως, Καβάλλας, Θεσσαλίης, Βόλου, Καλαμῶν καὶ Κρήτης προερχόμενα Ἰταλικὰ ἀτμόπλοια μεταφορτώνουσιν εἰς Πειραιᾶ, τὰ ἐκ τῶν λιμένων τούτων παραληφθέντα ἐμπορεύματα ἐπὶ Ἰταλικῶν καὶ πάλιν ἀτμοπλοίων, μὲ προσορισμὸν τῆς Τεργέστην, τὴν Μασσαλίαν καὶ τὴν Ἀλεξάνδρειαν.

Καὶ οὕτω μέγα μέρος τῶν μεταφορῶν τοῦ ἔξαγωγικοῦ καὶ εἰσαγωγικοῦ ἐμπορίου τῆς Ἐλλάδος κινδυνεύει νὰ διενεγήθαι διὰ τῆς Ἰταλικῆς σημαίας, χωρὶς νὰ παραβλέπεται διὰ τὰ τοιαύτης μεταφορτώσεως καταργεῖται οὐσιαστικῶς τὸ τόσον πολυτίμως διαφυλαχθὲν ὑπὲρ τῆς Ἐθνικῆς σημαίας Ἀκτοπλοϊκὸν προνόμιον.

Αἱ λόγῳ τῶν ἀφθόνων ἐπιχορηγήσεων συχναὶ καὶ τακτικαὶ προσεγγίσεις τῶν Ἰταλικῶν ἀτμοπλοίων εἰς τὸν Ἐλληνικοὺς λιμένας, θὰ ἀποκλείσουν ἐν τέλει τὴν πιθανότητα οἰστρήστε φορτώσεως ἐπὶ Ἐλληνικῶν ἀτμοπλοίων διὰ τὸ ἔξωτερον, διότι τὰ Ἰταλικὰ σκάφη καὶ εὐθηνοτέρους ναύλους θὰ δύνανται νὰ προσφέρουν καὶ διὰ μικροτέρων ἀσφαλίστρων θὰ ἐπιβαρύνεται τὸ ἐμπόρευμα καὶ ἀσφαλέστερον, λόγῳ τῶν συγχρονισμένων μέσων φορτοεκφορτώσεως, θὰ μεταφέρεται εἰς τὸν προορισμὸν του.

Ίδου ποῦ κατέληξε τὸ τόσον ἔξυμνηθὲν Ἐλληνικόν ναυτιλιακὸν δαιμόνιον. Ἡ ναυτικωτάτη χώρα μας, χάρις εἰς τὴν Κρατικὴν ἀκηδείαν καὶ τὴν νωχέλειαν τῆς σκέψεως τῶν περιφήμων ἀριθμῶν, κινδυνεύει νὰ ἐμπιστευθῇ τὸ ἔξαγωγικόν της ἐμπόριον εἰς ἔνεας σημαίας. Καὶ δταν αὐδοιον τὰ ἐλάχιστα ἐναπομένοντα Ἐλληνικὰ σκάφη ἀποσυρθῶσι καὶ αὐτὰ ἀπὸ τὰς γραμμὰς τοῦ ἔξωτερον, τότε θὰ ἀπολαύσωμεν τὰ ἀγαθὰ τῆς ἀπεράντου μακαριότητός μας. Τὰ Ἐλληνικὰ προϊόντα θὰ πληρώνουσι ναύλους βαρυτάτους, ἀφ' οὗ τὸ πεδίον θὰ παραμείνῃ ἐλεύθερον καὶ αἱ μεταφοραὶ μας θὰ ἔξαρτῶνται ἐκ τῶν ἔνον ἑταιριῶν. Τὸ κόστος αὐτῶν, πωλουμένων

τοίφ, θὰ είναι ἀνώτερον τῶν ἔνον ὁμοειδῶν προϊόντων.

Μήπως τὸ αὐτὸ δὲν ἀπειλεῖται μὲ τὰς πρὸς τὴν Ἀμερικὴν ἔξαγωγάς μας, ἢν η Ἐθνικὴ ἀτμοπλοΐα διέκοπτε τοὺς πρὸς τὰ ἐκεὶ πλόας τῶν σκαφῶν της;

Καὶ ἂν ἀναλογισθῶμεν μετὰ πάσης ἐνδελεχοῦς μερίμνης καὶ προσοχῆς δλα τὰ Κοάτη ἀναπτύσσοντα, ὑπὸ τὰς δεινὰς οἰκονομικὰς συνθήκας ποὺ διερχόμεθα, τὸν ὑπερρροστατευτισμὸν τῆς σημαίας των, παρακολουθούμενον στατιστικῶς τὴν συμβολὴν τῶν ἔνον σημαιῶν εἰς τὰς ιδίας αὐτῶν μεταφοράς. "Αν ἀναλογισθῶμεν τὴν θερμὴν στοργὴν καὶ τὰ δισεκατομμύρια τῶν δραχμῶν, ποὺ δαπανῶσι διὰ τὴν κραταιώσιν τοῦ ναυτικοῦ τῶν γοήτρου καὶ τῆς διὰ τὸν Ἐθνικῶν πλοίων οἰκονομικῆς διεισδύσεώς των πρὸς τὴν ἔνον καὶ στραφῶμεν ἐξ ἄλλου πρὸς τὴν ἐγκληματικὴν ἀδιαφορίαν, ποὺ ἐπιδεικνύει η χώρα ημῶν πρὸς κλάδον, τοσοῦτον ἐκτιμώμενον ἐν τῇ ἔνον καὶ τόσον ἀγνοούμενον παρ' ημῖν, κλάδον παλαίστα πάγενωσμένων ἀνιστον πάλην πρὸς τὰ ἐκατομμύρια τῶν ἔνον Κρατικῶν προϋπολογισμῶν, μία πικρὰ ἀπογοήτευσις, ητίς ἀπὸ πολλοῦ κατέχει πάντας τοὺς ὀπωσδήποτε ἀναιμιχθέντας εἰς ναυτιλιακὴν ἐπιχείρησιν ἐν Ἐλλάδι.

"Οταν η ἔκπτωσις τῆς Ἐλληνικῆς σημαίας καταστῇ ἐντὸς ὀλίγου γεγονός, δταν τὰ Ἐλληνικὰ ἐμπορεύματα καὶ οἱ Ἐλληνες ἐπιβάται ταξιδεύοντες ἐπὶ ἔνον πλοίων θὰ καταβάλωσι φόρον ὑποτελείας ἐκατομμυρίων ὀλοκλήρων Ἐθνικοῦ πλούτου εἰς τὰς ἔνεας σημαίας, τότε πλέον—θὰ είναι ὅμως ἀργά—θὰ ἀντιληφθῶμεν δλοι τὸ μέγεθος τῆς ζημίας ποὺ ὑπέστη η Οἰκονομία τῆς Χώρας ἐκ τῆς ἐλλείφεως πάσης μερίμνης καὶ προσοχῆς πρὸς τὴν ἀποστολὴν τοῦ Ἐλληνικοῦ πλοίου.

"Αλλ' ἐλησμονήσαμεν!... Πρὸς ποῖον ἀπευθύνονται αἱ γραμμαὶ αὐταὶ; Ἡ Ναυτιλία δὲν διαδέτει τὰς μυριάδας τῶν ψήφων διὰ νὰ ἐπιβάλῃ τὰ δίκαια της, διότι ἀτυχῶς, εἰς τὴν μακαρίαν ταύτην Χώραν, μόνον οἱ κομματικοὶ ὑπολογισμοὶ βαρύνουν ἐπὶ τῆς ἐπιλύσεως καὶ τῶν ζωτικωτέρων ἀκόμη ζητημάτων καὶ η ἀρμοδιωτέρα πάντων διεύθυνσις τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ ἀσχολεῖται σκανδαλωδῶς εἰς τὴν ἀπλῆν διεκπεραιώσιν τῶν ὑπηρεσιακῶν ἐγγράφων, εἰς τὴν δημιουργίαν εύνοουμένων καὶ μὴ ἀξιωματούχων τοῦ Λιμενικοῦ σώματος καὶ εἰς τὴν ἀμφιβόλου σκοπιμότητος μελέτην ἀνεφαρμόστων μέτων ὑπὲρ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας. "Ελαχεν ἀτυχῶς εἰς αὐτὴν ὁ βαρὺς κλῆρος νὰ διοικήται ἀπὸ ἀνθρώπων ἀσθμαίνοντα ηδη πρὸς τὸν ὕστατον οὐδὸν τοῦ βαθυτάτου γήρατος, καὶ ὅμως ἐπιμένοντα μετὰ πεισμάτος νὰ διοικῇ κλάδον, ἔχοντα τόσον ἔντονον καὶ σφριγγήλον τὸν παλιὸν τῆς σταδιοδρομίας του, ἀπαιτούντα δὲ, διὰ τὴν προοδευτικὴν ἔξελιξίν του, βαθεῖαν μελέτην τῶν ζητημάτων καὶ ὑπερτέρων πίστιν πρὸς τὴν ἀποστολὴν του.

καθελκύεται ἐντὸς τοῦ το. μηνὸς Δεκεμβρίου, ὅπολογίζεται δὲ νὰ ἐκτελέσῃ τό παρθενικόν του ταξίδιον ἐντὸς τοῦ προσεχείου Μαΐου.

ΑΙΓΑΥΠΤΟΣ

Ἡ ἔδρυσις Αἰγυπτιακῆς ἀτμοπλοΐας

"Ἐνα ἐνδιαφέρον καὶ ἐπικαίρον ζητήμα ἐν Αἰγύπτῳ ἀποτελεῖ η προσπόθεια τῆς Κυβερνήσεως τοῦ Καίρου πρὸς δημιουργίαν Αἰγυπτιακῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, μετ' ἐνδικάρετον δὲ παρακολουθεῖται η ἔξελιξίς τῆς νεοιδρύου "Alexandria Navigation Company,,, ητίς ἐνισχύθη δι' ικανῆς ἐπιχορηγήσεως καὶ πειστήθη δι' ἀξιολόγων προνομίων.

Οὕτω τῇ ἀνετίθη προνομιακῆς δι' ἦν ἔτος μεταφορὰ τῶν ἀπατουμένων γαιανθράκων διὰ τὴν κίνησιν τῷ Αἰγυπτιακῷ εἰδηροθρόμων, καθὼς καὶ η μεταφορά τῶν ἔξχομένων κυβερνητικῶν φορτίων εἰς λιμένας, ἔνθα προσεγγίζουν τὰ σκάφη της. Τὰ παραχωρηθέντα προνόμια, ἀκριβήσκων ὡς ἀναγκαῖα, θυσίαι χάριν τοῦ Ἐθνικοῦ γοήτρου καὶ πρὸς ἔξελύσειν ἐργασίας εἰς πολλοὺς Αἰγυπτίους.

Προστίθεται ἀκόμη ὑπὲρ τῆς ἀτμοπλοΐας ταύτης καὶ η κατωτέρω ὅποστήρεις: οἱ ἐπιβάται Επιτερικοὶ οἱ ἀποιδιαζόμενοι εἰς τὸ Αἰγυπτιακόν εἰσισθέσαι τοῦ φόρου εἰσόδου τῶν

ΙΤΑΛΙΑ

Πρὸς ἐνίσχυσιν τῶν διαλύσεων

"Η Ἰταλικὴ κυβερνήσις κατήρτισε Νομοσχέδιον, διὰ τοῦ ὄποιον προσλέπεται η χορήγησις μιᾶς ἀμοιβῆς δι' ἔκκαστον τόνον διελυτούμενου παλαιοῦ πλωτοῦ ὄλικοῦ, ἐπὶ τῷ σκοπῷ ἀνανεύσεως σὺν τῷ χρόνῳ τοῦ Ἰταλικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου. Κατὰ τὸ Νομοσχέδιον, θὰ καταβάλλωσται ἐκ τοῦ Δημοσίου Ταμείου 25 λιρέτταις κατὰ τόνον γκρός διὰ πάν τοι διελυτούμενον Ἰταλικὸν ἀτμόπλοιον ἡλικίας ἀνω τῶν 25 ἑταῖρων.

Τὴν σύνταξιν καὶ ὁποδόλην τοῦ Νομοσχεδίου, προεκάλεσεν η "Ενωσίς τῶν Ἰταλικῶν ἐφοπλιστῶν τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας, λόγῳ τῆς μεγάλης ἐκπτώσεως, ητίς σημειούσται εἰς τὴν τιμήν τοῦ παλαιοῖσθεντος, συνεπείᾳ τῆς ὄποιας δὲν ἡδύναντο πλέον νὰ πωλήσωσι πρὸς διάλυσιν τὰ παλαιά καὶ δισυγχρόνιστα σκάφη των καὶ ἀποκτήσουν καινούργια.

Τὰ νέα μότορσιπς τῆς Κόζουλιτς

Εἰς τὰ ναυτιγεῖται Μομφαλκόν τῆς Τεργέστης κατακευαζόνται, ως γνωστόν, δύο νέα ὑπερωκεάνια διὰ λογαριασμὸν τῆς Κόζουλιτς, ἔκκαστον τῶν ὄποιων εἰναι 22.000 τόννων γκρός. Τὸ πρώτον ἐκ τῶν δύο τούτων σκαφῶν

Η ΣΥΓΧΩΝΕΥΣΙΣ ΤΩΝ ΙΤΑΛΙΚΩΝ ΕΤΑΙΡΙΩΝ

ΔΗΜΙΟΥΡΓΟΥΝΤΑΙ ΔΥΟ ΝΕΑ ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑΤΑ

"ITALIA,, KAI "LLOYD TRIESTINO,,

«Ο πρόεδρος της Κυβερνήσεως έδέχθη τους άντιπροσώπους των άτμοπλοϊκών έταιριών «*Navigazione Generale Italiana*», «*Lönd Sampaniūnto*» και «*Kōzoulitze*», της «*Banca Commerciale*» και τὸν Γεν. Διευθυντὴν τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας στο απόγονον *Ingiani*. Οι οποίοι άνεκοινωσαν εἰς τὸν κ. Μουσοδόλινον τὴν ἀπέλθουσαν συγχώνευσιν καὶ τὴν δημιουργίαν μᾶς νέας μεγάλης ἑταρίας ὑπὸ τὸν τίτλον «*Società Italia*», μὲ ἔδον τὴν Γένοβαν καὶ ὑποκατάστημα εἰς Νεάπολιν. Ἀπεφασίσθη ἐξ ἄλλου ἡ συνένωσις τοῦ «*Lönd Triestino*», τῆς «*Marettima Italia*» καὶ τῆς «*Sitàmaro*» εἰς μίαν ἄλλην ἑταρίαν ὑπὸ τὴν ἐπωνυμίαν «*Lloyd Triestino*», μὲ κεντρικὴν ἔδραν καὶ γενικὴν διεύθυνσαν ἐν Τεργέστῃ, ἀλλὰ καὶ μὲ ἔτερα βάσεις εἰς Γένοβαν καὶ Νεάπολιν. Αἱ νέαι αὗται Ὀργανώσεις ἥταν ἐπιφέρωσι σοβαρωτάτας βελτιώσεις καὶ διαρρυθμίσεις τῶν γραμμῶν Βορ., καὶ Νοτ. Ἀμερικῆς, Ἰνδίων καὶ Ἀπωνιαλῆς. Ή ἑταρία «*Kōzoulitze*» διατηρεῖ τὴν κυρίαν ἔδραν αὐτῆς ἐν Τεργέστῃ, θὰ ἀποτελέσῃ δὲ συμμαχικὸν—οὕτως εἰπεῖν—παράγοντα πρὸς τὸ κοινὸν συμφέρον καὶ μὲ βάσιν τὰς Ἐθνικὰς ἐπιδιώξεις. Ο πρόεδρος τῆς Κυβερνήσεως συνεχάρη θερμῶς τοὺς ἀντιπροσώπους τῶν έταιριῶν.

(Ανακοινωθὲν τῆς Ιταλικῆς Κυβερνήσεως)

Μὲ τὸ ἀνωτέρω διλογίον ἀνακοινωθὲν ἐγγύωσθη ἡ ἐπελθοῦσα τελικὴ συμφωνία διὰ τὴν συγχώνευσιν τῶν κυριωτέρων Ιταλικῶν ἀτμοπλοϊκῶν. Τὴν συμφωνίαν ταῦτην, ἥτις εἶναι ἀπόρροια μηκρῶν καὶ ἐπιπόνων διαπραγματεύσεων, τὴν καθίστων ἀναγκαῖαν πολλὰ καὶ ποικίλαι συνθῆκει, ιδίᾳ δὲ ἡ δημιουργουμένη νέα κατάστασις ἐκ τῆς ἐμφανίσεως τῶν δύο πλωτῶν κολοσσῶν «*Rex*» καὶ «*Conte di Savoia*» καὶ ἡ ἐπιτακτικὴ προσπάθεια, διπλῶς τείνουν πρὸς ἄλληλα χειρα συνεργασίας διὰ τὸ κοινὸν αὐτῶν συμφέρον, τὰ δύο διατάξεις καὶ τόσον ἀνταγωνιζόμενα μέχρι τοῦδε ναυτιλιακὰ κέντρα τῆς Ἰταλίας: ἡ Γένοβα καὶ ἡ Τεργέστη.

«Ἄδη, ἥτις ἀνακοινωθεῖ, τιθεμένη πλέον κατὰ τὸ μεγαλύτερον αὐτῆς τμῆμα, ὑπὸ ἑνακίαν διοίκησιν. Θὰ χωρήσῃ μετὰ πλειστέρας ἐμπιστοσύνης πρὸς τὰς κοινὰς κατευθύνσεις καὶ ἐπιδιώξεις τῆς, ὑπὸ τὴν αἰγίδην τοῦ Κράτους, οὐτινος καὶ κύριον ἔργον εἶναι ἡ ἐπιθλητικὴ ἀναδημιουργία τῆς Ἰταλίας Ναυτιλίας.

«Ἡ κατάπαυσις τοῦ λανθάνοντος μέχρι τοῦδε συναγωνισμοῦ τῶν Ιταλικῶν πλοίων πρὸς ἄλληλα, ἡ γεφύρωσις τοῦ μεταξὺ Τεργέστης καὶ Γένοβας χάσματος, ἡ ἐναρμόνισις τῶν δρομολογίων τῶν Μεσογειακῶν γραμμῶν, ἡ ἐνότης τῆς διαχειρίσεως καὶ αἱ κοιναὶ ἀντιλήψεις, θὰ δημιουργήσουν διὰ τὰς συγχωνευθείσες ἐπιρίας σπουδαῖα οἰκονομικὰ ὀφελήματα καὶ θὰ διανοίξουν εἰς αὐτὰς εὐρύτερον τὸν δρίζοντα τῆς δράσεώς των.

Διὰ τῆς ἐπελθούσης συμφωνίας δημιουργοῦνται δύο πανίσχυρα ἀτμοπλοϊκὰ συγκροτήματα, ἀτίνα θὰ συμβάλουν σπουδαῖας εἰς τὴν καθιέρωσιν ἐνδεικτικῶν προστατευτικῶν τοῦ Εξωτερικοῦ Ιταλικῆς θαλασσίας συγκοινωνίας, μὲ ἀπότερον πάντα τὰ σκοπὸν τὴν κυριαρχίαν τῆς Ἰταλίας σημαίας εἰς διαφόρους θαλάσσας καὶ τὴν ἐπικινδυνούς ἐμφάνισιν τῆς εἰς ἐτέρας, ἀποτελούσας τὸν στίθιον διεθνοῦς ἀνταγωνισμοῦ.

* *

Τὸ ἔνα συγκρότημα περιλαμβάνει: τὰς ἀτμοπλοϊκὰς «*Lönd Triestino*», «*Marettima Italia*» καὶ «*Sitàmaro*», αἵτινες ἔνο ποιοῦνται εἰςμέναι ἐπιχειρησιν ἀπὸ τῆς 1 Ἰανουαρίου καὶ ὑπὸ τὴν ἐπωνυμίαν τοῦ «*Lloyd Triestino*». Η «*Marettima Italia*» διαθέτει στόλον 40.000 τόννων, ἡ «*Sitàmaro*» 65.000 περίπου καὶ τὸ «*Lönd Triestino*» περὶ τὰς 220.000 τόννους.

Τὸ δεύτερον γκρούπ, κατὰ πολὺ χρατιότερον τοῦ πρώτου, δημιουργεῖται ἀπὸ τὴν ἔνωσιν τῶν ἀτμοπλοϊκῶν «*Cosulich*» «*Lloyd Sabaudo*» καὶ «*Navigazione Generale Italiana*», αἵτινες θ' ἀποτελέσσονται συγκρότημα ὑπὸ τὴν ἐπωνυμίαν «*Società Italia*» μὲ συνολικὰ κεφάλαια 740.000.000 λιρετῶν. Η «N.G.I.» διαθέτει στόλον 218.000 τόννων, τὸ «*Lönd Sampaniūnto*» στόλον 166.000 τόννων καὶ ἡ «*Kōzoulitze*» 134.000.

Η «*Soc. Italia*» θὰ διοικήσῃ ἀπὸ διοικητικὸν συμβούλιον, εἰς τὸ πότιον ἡ «*Nauτιγκαζίονε Τζενεράλε*» καὶ τὸ «*Lönd Sampaniūnto*» θὰ μετέχουν δι' ἑπτὰ μελῶν, ἔτερος δὲ τρία μέλη θ' ἀντιπροσωπεύουν τὴν «*Banca Commerciale Italiana*», ἥτις μετὰ τοῦ «*Lönd Sampaniūnto*» συνενδιαφέρεται εἰς τὴν «*Kōzoulitze*». Η τελευταία αὕτη ἀτμοπλοΐα θὰ μετέχῃ τοῦ γκρούπ, ὡς μία χωριστὴ συμμαχικὴ μονάς, δι' ὅ καὶ θὰ διατηρήσῃ τὴν ἐν Τεργέστῃ ἔδραν τῆς καὶ τὴν ἰδιαιτέραν διεύθυνσί της.

Αἱ κυριαι γραμμαι τῶν τριῶν τούτων ἀτμοπλοϊκῶν εἰναι αἱ τῆς

Βρ., καὶ Νοτ. Ἀμερικῆς, αἵτινες ἐξυπηρετοῦνται διὰ τῶν ὑπερωκεάνων «*Augustus*» καὶ «*Roma*» τῆς N.G.I., «*Conte Biancamano*» καὶ «*Conte Grande*» τοῦ Lönd Sampaniūnto, «*Saturnia*» καὶ «*Vulcania*» τῆς Kōzoulitze, δσον ἀφορᾶ τὴν Βρ. Ἀμερικήν. Πρὸς τὴν Νότ. Ἀμερικὴν ἐκτελοῦν γραμμὰς τὰ ὑπερωκεάνια «*Duilio*» καὶ «*Giulio Cesare*» τῆς N.G.I., «*Conte Rosso*» καὶ «*Conte Verde*» τοῦ Lönd Sampaniūnto, «*Martha Washington*» καὶ «*Belvedere*» τῆς Kōzoulitze. Η τελευταία αὕτη ἀτμοπλοΐα πρόσκειται νὰ ἀντικαταστήσῃ λίγη προσεχῶς τὰ δύο σκάφη τῆς «*Máρθα Οὐάσιγκτων*» καὶ «*Mπελβεντέρε*» διὰ τῶν δύο νέων μότοροις τῶν 22 καὶ 19 μιλλίων ταχύτητος, ἀτίνα κατασκευάζονται διὰ λογαριασμὸν τῆς εἰς τὰ ναυπηγεῖα Μομφαλκόνε τῆς Τεργέστης.

«Ἄφ' ἑτέρου η N.G.I. διατηρεῖ τακτικὰς γραμμὰς πρὸς τὴν Κεντρικὴν Ἀμερικὴν καὶ διὰ τῆς διώρυγος τοῦ Πηνειανᾶ πρὸς τοὺς λιμένας τοῦ Νοτίου Ειρηνικοῦ διὰ τῶν ἀδελφῶν μότοροις «*Orazio*» καὶ «*Virgilio*» καὶ διὰ τοῦ ἀτμοκινήτου ὑπερωκεανίου «*Colombo*».

Τὸ «*Lönd Sampaniūnto*» ἐξυπηρετεῖ μίαν μικτὴν γραμμὴν διὰ τὴν Ἀργεντινὴν μὲ τὰ ὑπερωκεάνια «*Priγκήπισσα Μαρία*» καὶ «*Priγκήπισσα Τζιοδάνα*», ή δὲ Kōzoulitze, πρὸς τοὺς ἄλλους, ἔχει καὶ τακτικὰς φορτηγοὺς γραμμὰς πρὸς τὸν Κόλπον Μεξικοῦ, καθὼς καὶ πρὸς τὴν Βρό. καὶ Νότ. Ἀμερικήν.

«Ἐν τέλει τὸ «*Lönd Sampaniūnto*» καὶ η N.G.I. ἐκμεταλλεύονται ἀπὸ κοινοῦ τὴν γραμμὴν Αὐστραλίας μὲ τὰ τέσσαρα μότοροις «*Romolo*», «*Remo*», «*Esquilino*» καὶ «*Viminale*», ἀτίνα ἔχουν ἐνοικιάσει ἀπὸ τὸ Lönd Triestino.

Τὸ ἀνωτέρω ἀναφέρονται εἰς τὰς μέχρι τοῦδε συνθήκας τῶν γραμμῶν τῶν συγχωνευθείσων τριῶν ἀτμοπλοϊκῶν. Κατὰ τὰ μέσα, ὅμως, τοῦ προσεχοῦς ἔτους τίθενται εἰς τὴν ὑπηρεσίαν τὰ ναυπηγούμενα ηδη κολοσσαῖται ὑπερωκεάνια «*Rex*» καὶ «*Conte di Savoia*», γεγονός, ὅπερ θὰ ἐπιφέρῃ, δεβρίων, ωρισμένας ἀστικὰς μεταβολὰς εἰς τὰς προεκτείσεις γραμμὰς καὶ ιδίᾳ εἰς τὰς τῆς Νοτίου Ἀμερικῆς, ὅπου η πρὸ διμήνου ἐμφάνισις τοῦ νεοτεύκτου Γαλλικοῦ κολοσσοῦ «*L' Atlantique*» τῶν 40.000 τόννων γκρός καὶ τῶν 22 μιλλίων ταχύτητος, δημιουργεῖ τὴν ἀνάγκην διὰ τὸν Ιταλικὸν γόγτρον τῆς ἀναγεώσεως καὶ δελτιώσεως τοῦ πρὸ τὰς ἔκτιθενται πλωτοῦ διλοικοῦ.

Η «*Società Italia*», ἀπαλλασσομένη εἰς τὸ τέλος τοῦ 1932 ἀπὸ τὰ παλαιότερα ὑπερωκεάνια «*Máρθα Οὐάσιγκτων*» καὶ «*Mπελβεντέρε*», ἀπὸ τὸ πλείστον τῶν φορτηγῶν σκαφῶν τῆς μεγάλης ἡλικίας, ἀποδίδουσα δὲ εἰς τὸ «*Lloyd Triestino*» τὰ τέσσαρα μότοροις τύπου «*Esquilino*», θὰ ἀπομείνῃ μὲ καθαρὸν ὑπὸ τὴν κυριότητα τῆς στόλου ἐκ 19 ὑπερωκεανίων 450.000 τ. χωρητικότητος καὶ μέσης ἡλικίας 5 ἑτῶν, μεταξὺ τῶν δόπιων θὲ καταλέγονται καὶ ἐπτὰ νεότευκτα μότοροις.

«Τῇ ἀληθεῖᾳ—γράφει ὁ Ιταλικὸς Τύπος—διλογικαὶ εἰναι εἰς τὴν διατηρήσην τῆς Κοζούλιτζες ἀξίας».

Δέον, ἀκόμη, νὰ σημειωθῇ, δτὶ περισσότερον ἀναγκαῖα, ἀλλὰ καὶ παραλήλως μᾶλλον δυσχερής, ἦτο ἡ συνένωσις τῶν τριῶν μικροτέρων ἀτμοπλοϊκῶν, τοῦ «*Lönd Triestino*», τῆς «*Sitàmaro*»

καὶ τῆς «Μαρίτιμα Ἰταλίανα». Τὸ «Ἄριδ Τριεστίνο» κυριαρχεῖ εἰς τὰς γραμμάτικας τάξις ἔχουσσας ἀφετηρίαν τὴν Ἀδριατικήν, ἡ «Μαρίτιμα» συντηρεῖ μίαν μικτήν γραμμήν διὰ Βομβάρην καὶ τακτικάς τοιωτάς πρός τὰς Ὀλλανδικάς Ἰνδίας, ὅπο τὴν αἰγίδα τοῦ «Ἄριδ Σαμπάνουντο» καὶ «Ἄριδ Τριεστίνο», εἰς δὲ τὴν «Σίτυμρ» συνενδιαφέρεται ἡ N.G.I.

Γενικῶς εἰπεῖν, αἱ κυριώτεραι γραμμαὶ τῶν ἀτμοπλοΐῶν τοῦτων στρέφονται πρὸς τὴν Αἴγυπτον καὶ τὰς Ἰνδίας. Ἡ Σίτηρη διὰ τῶν σκαφῶν της «Ausonia» καὶ «Esperia» ἐν Γένοβᾳς καὶ τὸ «Λόυδι Τριεστίνο» διὰ τοῦ μέτωπος «Victoria» ἐν Τεργέστης διατηροῦν τὴν ἔξιπρέες γραμμὴν πρὸς τὴν Ἀλεξάνδρειαν, τὰ δὲ «Heluan» καὶ «Vienna» ἔξυπηρετούν, ἥδη τὴν ταχείαν γραμμὴν Τεργέστης—Βρυγδηστοῦ—Πειραιῶς—Κ.) πόλεως.

“Η ἐπιβατική, δημως, κίνησις μὲ δύο καθ’ ἑδδομάδα ἀναχωρήσεις δι’ Αἴγυπτου, χρεόδειχθη, διτὶ δὲν ἐπαρκεῖ διὰ τὴν συντήρησιν αὐτῶν. Οὔτε η «Σίτημαρ», δημως, ἀλλ’ οὔτε καὶ τὸ «Λόυσι Τριεστίνο» ηδύναντο νὰ διακόψουν, ἔστω καὶ προσωριγῶς, τὰ πρὸς τὴν Αἴγυπτον δρομολόγια των, διότι θὰ ἀντιμετώπιζαν τὸν κίνδυνον νὰ ἀπολέσουν ἐδαφος, κτηθὲν μὲ δικριτὰς ὄλικας θυσίας καὶ μὲ πολυετεῖς κόπους. ”Ηδη διὰ τῆς ἐπιτευχθείσης ἐνώπιες των εἰς μίαν ἑταῖρίαν καὶ ἐν ἀναμονῇ μιᾶς προσεγκροῦς θελτιώσεως τῆς οἰκονομικῆς καταστάσεως, θὰ καθιερωθῇ ἀπαξὶ τῆς ἑδδομάδος η πρὸς τὴν Αἴγυπτον γραμμή μὲ ἐναλλαξ τὴν ἀφετηρίαν ἐκ Γένοβης καὶ ἐκ Τεργέστης.

Ἐπίσης αἱ γραμμαὶ Κωνᾶ πόλεως καὶ Συρίας, αἵτινες κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη παρουσίασσον ἀξιόλογον αὐξῆσι: κινήσεως, καθὼς ἐπίσης, αἱ γραμμαὶ Ἐγγύς Ἀνατολῆς. Αἴγαλου καὶ Μαύρης Θαλάσσης, ὡς καὶ ἡ γραμμὴ τῶν Ἰνδῶν, θὰ ὑποστῶσι πλήρη ἀναθεώρησιν καὶ συντονισμὸν τῶν δρομολογίων. Σκοπὸς ταῦτης θὰ είνε, δπως, ἀφ' ἐνδε μὲν ἀντιμετωπισθῇ τελεσφορώτερον ὁ συναγωνισμὸς τῆς Ἀγγλικῆς σημαίας καὶ τῶν Γερμανικῶν καὶ Ὀλλαγδικῶν ἀτμοπλοΐων, τῶν ἐκτελουσῶν τὰς πρός τὰς Ἰνδίας συγνοιανώνιας, διὰ τῆς ἀντιπαρατάξεως πλωτοῦ ὄλικοῦ γεωτέρου καὶ ὑπὸ ἐνιαίαν τελευτοῖς κατεύθυνσιν, ἀφ' ἑτέρου δέ, δπως εἰς τὰς λοιπὰς γραμμὰς ρυθμισθοῦν αἱ ἀναχωρήσεις καὶ αἱ διασταυρώσεις τῆς Ἰταλικῆς σημαίας εἰς τοὺς διαιμέσους λιμένας κατὰ τρόπου πρακτικώτερον καὶ ἀποδίδοντα μείζονα ώφελειαν εἰς τὰς ἐνδιαφερούμενας ἀτμοπλοῖας.

Αἱ μεσογειακαὶ γραμμαὶ τοῦ «Λόυδ Τριεστίνο» καὶ τῆς «Σίτημπρ» ἔξεπηρετούντο, ὡς τώρα, οὐχὶ βάσει ἑνακίας κατευθύνσεως, παρὰ δὲ τὴν προσπάθειαν καὶ τὴν καλὴν θέλησιν τῶν διευθύνσεων ἀμφοτέρων τῶν ἀτμοπλοΐῶν, αἱ γραμμαὶ αὗται ἀπέβησαν πολλάκις ἐπιζήμιοι εἰς τὴν Ἰταλικὴν σημειάν, ἐπ' ὁφελεῖα τῶν ξένων ἑταῖριών. Πρὸς τὸ εὐπαθὲς τοῦτο σημείου θὰ στραφῶσιν αἱ πρώται προσπάθειαι τοῦ νέου ἀτμοπλοϊκοῦ συγκροτήματος, διότι ἐκ τῆς διαρροήθημέσεως τῶν δρομολογίων καὶ τοῦ συντονισμοῦ τῶν προσπαθειῶν ἀγαμένονται νὰ προκύψουν τὰ πρῶτα ἐκ τῆς ἐνώσεως ἀγαθὰ ἀποτελέσματα. Σημειώταν, διτὶ ἀν διατάξ τὰς ἑταῖρειάς τῶν ὑπερωκενίων πλόων ἡ συνενόησις ἡτο ἐπιθυμητή, διὰ τὰς ἑταῖρειάς τῶν Μεσογειακῶν γραμμῶν ἐπεβάλλετο, διότι ἀπετέλει μίαν ἀγαπόδραστον ἀνάγκην.

Προστίθεται, συνάκις, ότι δύο άπό τας ούσια πεδινέρχες μεταβολές θά είναι η μεταφορά του μότορος π «Victoria» από την γραμμήν Τεργέστης—Αλεξανδρείας εις την γραμμήν Γένοβης—Βομβών και η διάθεσις των υπερωκεανών «Conte Grande» και «Conte Verde» εις την ταχείαν υπηρεσίαν τής γραμμής Τεργέστης—Σαγκάνης.

ΤΟ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΟΝ ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟΝ
ΣΥΖΗΤΕΙΤΑΙ ΣΗΜΕΡΟΝ ΕΝ ΤΗ ΒΟΥΛΗ

Είς τὴν ἡμερήσιαν διάταξιν τῆς σημειερινῆς συνεδριάσεως τῆς Βουλῆς ἔχει ἐγγραφεῖ πρὸς Φύγιαν εἰς α' ἀνάγνωσιν τὸ γομοσχέδιον «περὶ μέτρων τῆς ἐπιβιτηγοῦ γαυτιλίας».

Πρόκειται περὶ τοῦ πρὸ ἑξαμήνου περίπου κατάχρισθέντος ἐπὶ τῇ βάσει τῶν ὑποδείξεων τῆς μεγάλης ἐπιτροπῆς ἐπὶ τῆς Ναυτιλίας ὑπὸ τοῦ κ. Ὑπουργοῦ τῶν Ναυτικῶν νομοσχεδίου, τὰς διατάξεις τοῦ ὅποιου είχον ἔκτοτε δημοσιεύσει τὰ «Ναυτικὰ Χρονικά». Ἀπηλεύθυνσαν ἐν τούτοις ἐκ τοῦ ἀρχικοῦ σχεδίου αἱ διατάξεις αἱ προβλέπουσαι τὴν ἐπιχορήγησιν ὑπὸ τοῦ Δημοσίου διὰ τὰς κυριωτέρας γραμμάς ἐν τῇ Μεσογείῳ, ὡστε νὰ μὴ προσκόψῃ ἡ ψήφισις τοῦ νομοθετήματος εἰς τὴν δυσχέρειαν, λόγῳ τῶν ση-

μεριγών συνθηκῶν τῶν κρατικῶν οἰκονομικῶν, τῆς δαπάνης ἐκ τοῦ Δημοσίου Ταχείου, δύνας ἐπίσης καὶ αἱ διατάξεις αἱ προδιέπουσαι τὴν παροχὴν εὐεργετημάτων πρὸς τὰ ἐν τῇ ἡμεδαπῇ γαυπηγούμενα πλοῖα, προκειμένου ἡ κρατικὴ μέριμνα διὰ τὴν ἀνάπτυξιν ἔγχωρίου ναυπηγικῆς διοικητικής γὰ ληφθῆ, ὃς ἐξηγγέλθη ἥδη ἀπὸ τῶν στηλῶν αὐτῶν δι' ἀνακοινώσεων τοῦ κ. Πουργοῦ τῶν Ναυτικῶν, δι' ἰδίου νομοθετήματος.

Ἡ ἐπὶ τῶν Ναυτικῶν Κοινωνουλευτικὴ ἐπιτροπὴ ἐπεξεργασθεῖσα, παρουσίᾳ καὶ τοῦ κ. Ὑπουργοῦ τῶν Ναυτικῶν τὸ νομοσχέδιον, ἐλαχίστας οὐσιαστικάς προέτεινεν ἐπ' αὐτοῦ τροπολογίας καὶ τεινόνσας εἰς τὴν δελτίων τούτου, ώστε ἀσφαλέστερον καὶ ταχύτερον γὰρ ἐπιτευχθῆ δι' αὐτοῦ ἐπιδιωκόμενος σκοπὸς τῆς ἀναδιοργανώσεως καὶ ἀνζιωογονήσεως τῆς ἐπιβατηγοῦ μης νυκτιλίας, τὸν διοικοῦντας καὶ ἔχοντας: ἡ Ἐπιτροπὴ ἐν τῇ ἐκθέσει της, δηπως ἐπίσης δράττεται τῆς εὐκαιρίας διὰ γὰρ ἔξαρη καὶ τὸ ἔργον τῆς μεγάλης ἐπιτροπῆς ἐπὶ τῆς Ἐμπορικῆς ναυτιλίας.

Η οἰσιαστικωτέρα τροπολογία τὴν ὄποιαν ἡ κοινοβουλευτικὴ ἐπιτροπὴ προτείνει διὰ τῆς ἑκκλησίας της, είναι ὅπως ὁρίσθη ἡ ἀχρήστευτις ἀπὸ 1ης Ιανουαρίου 1932 τῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων τὰ ὄποια ἔχουν ἡλικίαν 51 ἑτῶν ἀντὶ τῆς ἡλικίας 55 ἑτῶν, τὴν ὄποιαν προβλέπει τὸ νομοσχέδιον. Η ἐπιτροπὴ δίσει τοῦ συνημμένου εἰς τὸ νομοσχέδιον πίγκκος τῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων καὶ τῶν ἄλλων σχετικῶν στοιχείων, τὰ ὄποια ζητήσασα ἔλαβεν ὅπ' ὅψιν της, παρατηρεῖ ἐν τῇ ἑκκλησίᾳ της, ὅτι γενομένης ἀποδεκτῆς τῆς τροπολογίας, τὴν ὄποιαν προτείνει, θ' ἀχρηστευθοῦν ἀμέσως 30 πλοῖα ἐκ τῶν 94 ἐν δλφ σήμερον ὑπαρχόντων σκαφῶν τοῦ ἐπιβατηγοῦ στόλου (ἀκτοπλοΐας). Η ἐπιτροπὴ ὑποστηρίζει ὅτι τὸ πισσὸν τοῦ δικείου τῶν 150.000 χρυσῶν ἀγγλικῶν λιρῶν, τοῦ ὄποιου τὴν συνομολόγησιν ὑπὸ τοῦ «Ταξείου Ἐκκαθαρίσεως ἐπιβατηγοῦ Στόλου» ἐγγυήσει τοῦ Δημησίου προβλέπει τὸ νομοσχέδιον, είναι ἐπαρκὲς διὰ τὴν ἀμεσον καταβολὴν ἀποζημιώσεως εἰς τοὺς πλοιοκτήτας τῶν ἀχρηστευομένων σκαφῶν. Οὐτὶ ἐπίσης οὐδὲν ζήτημα ἀνεργίας είναι δυνατὸν νὰ προκύψῃ, διότι ἀνάλογος ἀριθμὸς πλοίων πρὸς τὸ ἀμέσως ἀχρηστευθῆσόμενα τριάκοντα, ἀργεὶ ἡδη καὶ ὅτι τέλος τὸ ἀπομένοντα 64 πλοῖα τοῦ ἐπιβατηγοῦ στόλου είναι ἐπαρκῆ διὰ τὴν ἔξυπρέτησιν τῶν συγκοινωνιῶν τῆς ἀκτοπλοΐας καὶ μεταξὺ τῶν ἑλληνικῶν λιμένων καὶ μετὰ τῶν λιμένων τῆς ἀλλοδαπῆς.

Έτερον ούσιαστηκήν τροπολογίαν προτείνει η Κοινωνούλευτική έπιτροπή, διπλας ή απαγόρευσις της άνωγχωρίσεως ώς έλληγκην πλοίων δρισθή, προκειμένου μέν διά τα έχοντα χωρητικότητα διλικήν ἄνω των 500 καρων ἐφόρου ἔχουν γίλικίαν μεγαλειέραν τῶν 20 ἑτῶν, προκειμένου δὲ διά τα έχοντα χωρητικότητα κάτω τῶν 500 καρων ἐφόρου ἔχουν γίλικίαν μεγαλειέσον 15 ἑτῶν.

Τὸ νομιστέρχεδίου θεωρεῖται: δέκατον δὲ: θὰ τόχη γριψθύμως ἐν τῇ Βουλῇ τῆς ἐπιδοκιμασίας καὶ ἔγκρισεως καὶ τῶν κομμάτων τῆς ἀντιπολιτεύσεως, τῶν ἀρχηγῶν τῶν δοπίων καὶ ἀπόψεις δοσον ἀφορῷ τὸ ἐπιβεβλημένον τῆς προστασίας τῆς ἔθνικῆς μηκεί μετορικῆς ναυτιλίας είναι: ηδη γνωστάν ἐκ τῶν προσωπικῶν ἀριθμών καὶ σημειωμάτων τῶν δημοσιευθέντων ἀπὸ τῶν στηλῶν αὐτῶν. Είναι μάλιστα λίγαν ἐνδεχόμενον νὰ προκληθῇ καὶ εὑρυτέρα συζήτησις διὰ τὴν σημειωθείσην μέχρι τούδε δραδύτητα εἰς τὴν ληψίν καὶ ἐφερμογήν τῶν ὑπὲρ τῆς ναυτιλίας κρατικῶν μέτρων.

*
Κατά τὰς ἀρμοδίως παρασχεθείσις διαβεβιώτεις, θὰ καταδη-
θῇ ὑπὸ τῆς Κυβερνήσεως κάθε δυνατὴ προσπάθεια διὰ τὴν μέχρι¹
τὸν διακοπὸν λόγῳ τῶν ἑορτῶν, κατάθεσιν εἰς τὰ νομοθετικὰ σώ-
ματα καὶ φύγισιν παρ’ αὐτῶν τοῦ κατερτιζομένου σχεδίου Νόμου
πρὸς ἐνίσχυσιν τῆς Ἑπερωκεανίου Ἀτμοπλοΐας. Διὰ τοῦ νομοσχε-
δίου αὐτοῦ προβλέπεται ἡ παροχὴ ὑπὸ τοῦ Δημοσίου τῆς Ἐγγυ-
ήσεως του διὰ τὴν συνομολόγησιν ὑπὸ τῆς «Ἐθνικῆς Ἀτμοπλοΐ-
ας» δανείου 500 χλιάδων ἀγγιλιῶν λιρῶν πρὸς ἀγοράν νεο-
τεύκτου Ἑπερωκεανίου, πληροῦντος δλους τοὺς δρους τοὺς ἐγγυ-
ομένους τὴν ἀποτελεσματικὴν ἀντιμετώπισιν τοῦ πρὸς τὰς ξένικas
σημικίax ἀντιχωνισμοῦ, διπως ἐπίσης καὶ ἡ παροχὴ ἐτησίας ἐπι-
χορηγήσεως πρὸς τὴν Ἀτμοπλοΐαν ὑπὸ τοῦ Δημοσίου 8 ἑκατομμυ-
ρίων δραχμῶν.

Δεδομένου δτι οι έργα σίσι τών νομοθετικών σωμάτων δὲν πρόκειται για παρατητικούς πέρχυ της προσεχούς Τρίτης —ή Βουλή θα δικτύωσε τας έργας ας της την προσεχή Ηλαράκτευσην —δια την ταχείαν νομοθέτησιν τών υπέρ της υπερωκεανίου μέτρων μόνη άσφαλως έδει είναι η παροχή έξουσιασιδοτήσεως πρός την Κυβέρνησην.

ΤΑ ΕΠΙΤΑΚΤΙΚΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΤΗΣ ΧΩΡΑΣ

ΔΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΕΙΝ ΤΗΣ ΝΑΥΠΗΓΙΚΗΣ

ΑΡΘΡΟΝ ΤΟΥ Κ. Κ. ΔΑΝΑΛΗ

Η Ναυτιλία, κλάδος πολύτιμος διά την Έθνικήν Οίκονομίαν τῶν θαλασσινῶν Κρατῶν, είναι ἀρρήκτως συνδεδεμένη μὲ τὴν νυπηγικήν βιομηχανίαν, ἀπὸ τὴν ὅποιαν ἀντεῖται τὰ πλωτὰ μέσα διὸν ἀσκεῖται καὶ εἰς τὴν ὅποιαν καταφέύγει διὰ τὴν συντήρησιν τοῦ δικαιουμένου τῆς. Εἶναι, διὸν φυσικόν, ἀλλὰ καὶ πολλαπλῶς σκόπιμον, διποτανός ἡ Ἐμπορικὴ Ναυτιλία ἐκάστης Χώρας προσπαθεῖ γὰρ καλύπτη τὰς ἀνάγκας τῆς διὰ τῆς Έθνικής της διομηχανίας. Καὶ εἰδικότερον διὰ τὴν Ἑλλάδα, θά επρεπε ἔνα μέγα ποσοστὸν τῶν ἀναγκῶν τοῦ Ἐμπορικοῦ τῆς στόλου νὰ καλύπτεται ἀπὸ μίαν ἀνθούσαν ἐν τῷ Τόπῳ μας ναυτικήν διομηχανίαν, ἀπὸ τὴν Ἑλληνικὴν Ναυπηγικήν.

Καὶ καθ' δισον μὲν ἀφορᾶ τὴν ἴστιοπλοῖν μας, αὕτη—χάρις εἰς τὴν ἰδιωτικὴν πρωτοβουλίαν—έχει πρὸ πολλοῦ καταστῇ κατάρχης ἀπὸ ναυπηγικῆς ἀπόφεως, διότι: διὰ τὴν ἴστιοφόρον μας κατασκευάζονται: εἰς Ἑλληνικὴν ναυπηγεῖαν, ἀτινα ἐπικροῦν καὶ διὰ τὰς ἐπισκευάς οἰσασθηποτε χωρητικότητος καὶ ἀριθμοῦ ἴστιοφόρων πλοίων. Εἰμεθα δ' ἀπολύτως δέσμοις, διὰ ἐδάνην ἡ ἴστιοπλοῖν, δισον καὶ ἡ περὶ ταύτην Ναυπηγικήν ἐτύγχανον ποιᾶς τίνος Κρατικῆς μερίμνης καὶ ἀρωγῆς, θά προήγοντο ἀμφότεραι λίαν ἐπωφελῶς διὰ τὴν Έθνικήν ἡμῶν Οίκονομίαν.

Διὰ τὴν ἀτμήρη διμωγαναυτίλιαν οὐδεμία ποτὲ ἐλήφθη πρόγοια καλύψεως τῶν τεχνικῶν ἀναγκῶν τῆς, πλὴν μιᾶς στοιχειώδους ναυπηγικῆς τῶν διαφόρων μηχανουργείων, προοριζομένης καὶ αὐτῆς εἰς ἐπισκευάς πλοίων μόνον. "Οχι: μόνον δὲν ἐλήφθη ποτὲ σοδερώς ὥπερος διότι: ἡ ἀνάγκη ἀναπτύξεως τῆς Ναυπηγικῆς ἐν Ἑλλάδι, ἀλλ' ἔτι: χειρότερον δὲν κατωρθώσαμεν ποτὲ οὐδὲν" αὐτὰ τὰ μέσα πρὸς δεξαμενισμὸν τῶν Ἑλληνικῶν σκαφῶν γὰρ ἀποκτήσωμεν πλήρη, καὶ τῶν πολεμικῶν ἀκόμη, γεγονός διπερ οὐδόλως κολακεῖς καὶ τιμῆ τὸ Κράτος, εἰς στιγμὴν μάλιστα, καθ' ἣν ἡ ἀκτηπόνητος ἰδιωτικὴ πρωτοβουλία ἀνήγαγε τὴν Ἐμπορικὴν Ναυτιλίαν τῆς χώρας εἰς τὰς ἀνωτέρας δικαιοδόκων τῆς διεθνοῦς ναυτικῆς κλίμακος. Εἶναι δὲ, τῇ ἀληθείᾳ ταπεινωτικόν, διὰ μίαν ναυτικὴν χώραν, οἵα εἶναι ἡ Ἑλλάς, νὰ στέλλῃ τὰ πολεμικὰ σκάφη τῆς εἰς ἔνοντας λιμένας οὐχὶ μόνον διὰ τὰς ἐπισκευάς, ἀλλὰ καὶ διὰ αὐτοὺς ἀκόμη τοὺς ἀπλοὺς δεξαμενισμούς των. Καὶ εἶναι ἔτι ταπεινωτικότερον νὰ μὴ καθίσταται δυνατὴ ἡ ναυπηγησίς εἰς τὴν χώραν μας οὔτε ἔνδες ἀτμοκινήτου πλοιαρίου.

"Ἐὰν δὲ ἰδιωτικὴ πρωτοβουλία, μόνη καὶ ἀδιόγνητος, εἶναι ἀνίσχυρος νὰ προβῇ εἰς τὴν δημιουργίαν μιᾶς σοβαρωτέρας ναυπηγικῆς διομηχανίας, τὸ Κράτος ἔχει ἵεραν ὑποχρέωσιν πρὸς ἑαυτὸν καὶ πρὸς τὴν Έθνικήν Οίκονομίαν τῆς Χώρας, νὰ ἐνισχύσῃ καὶ πρωτήσῃ ἡθικῶς καὶ οἰκονομικῶς, πᾶσαν σοβαρὰν προσπέθειαν διὰ γ' ἀποκτήσῃ καὶ ἡ χώρα μας, ἀλλὰ κυρίως δὲ Πειραιές, ἀξιόλογα ναυπηγεῖται.

Θά ἔπειτε, συγχρόνως, νὰ χρησιμοποιοῦνται: ἐπεξεργαζόμεναι, αἱ ἀριθμοῦσαι εὐτυχῶς ἐν Ἑλλάδι πρῶται οὖτε καθὼς καὶ ὁ λυγίτης. Καὶ ἐξηγούμεθα: Ζήτημα γοήτρου καὶ Έθνικῆς τιμῆς ἐπέβαλε γὰρ ὑφίστανται ἐν Ἑλλάδι: α). Ναυπηγικὴ διομηχανία, ἵκανη διὰ τὴν κατασκευὴν ἀτμοπλοίων, ἔστω καὶ μικρῶν ἰδιᾳ δὲ ἀκτοπλοϊκῶν τοιούτων. β). Μόνιμοι, δισον καὶ πλωταὶ δεξαμεναι δυνάμεναι νὰ περιλάβωσι καὶ τὰ μεγαλύτερα Ἑλληνικὰ πλοία. Καὶ γ). Μηχανουργικαὶ ἐγκαταστάσεις διὰ τὰς ἐπισκευάς τῶν τε Ἐμπορικῶν καὶ πολεμικῶν μας σκαφῶν.

"Ηδη δραττόμεθα τῆς εὐκαιρίας, ἡτίς παρέχεται: διὰ τὴν πρὸς διάλυσιν ἀκποτήσεως τῶν τριῶν παλαιῶν πολεμικῶν μας πλοίων, ἵνα ὑποδεῖξωμεν ὁρισμένα μέτρα καὶ ἐνεργείας, εἰς δέσ δέον νὰ προσθοῦν οἱ ἀνδιαφερομένοι ἐργοστασιάρχαι μηχανουργοὶ τοῦ Πειραιῶς ὑποδεικνύοντες εἰς τὴν Πολιτείαν, διὰ δὲν δύναται νὰ περιδηγήσῃ σημαντικῶν ζημιῶν, τὰς προσπαθείας τῶν πρὸς ἀνάπτυξιν τοῦ πλουτοπαραγωγοῦ τούτου κλάδου, τῆς σιδηροδιομηχανίας.

Πλέοντες, δηλαδὴ νὰ ἀποκτήσουν, διποτανός ἡ ἀγορασταὶ τῶν τριῶν πολεμικῶν, δώσωσι πρὸς διάλυσιν δύο ἐξ αὐτῶν εἰς τὸν Πειραιᾶ.

Τὰ Πειραιῶν μηχανουργεῖα, ἀτινα διὰ τὰς διαλύσεις τῶν δύο μονάδων, νὰ ὑποχρεωθῶσιν, διποταστήσουν χυτήρια διὰ τὰ προϊόντα τῆς διαλύσεως (demolitions), ἵνα διὰ τὸν ἀναπτυχθῆ, σύν τῷ χρόνῳ, καὶ ἡ ἐπεξεργασία τοῦ προερχομένου ἀπὸ τὰ Ἑλληνικὰ δρυμοῖς μεταλλεύματος, πρὸς παραγωγὴν ἐξ αὐτοῦ σιδήρου καὶ χάλυβος.

Οἱ ἰδιοκτῆται τῶν κυριωτέρων μηχανουργείων τοῦ Πειραιῶς διφείλουν γ' ἀγαλάδουν τὴν πρωτοβουλίαν, διποτασθεῖσα καὶ τῆς Κρατικῆς ἐνισχύσεως, ἐγκαταστήσουν ναυπηγικὰς ἐσχάρας διὰ τὴν κατασκευὴν μικρῶν πρὸς τὸ παρὸν ἀτμοπλοίων, μέχρι χωρητικότητος δηλαδὴ 1000 περίπου τόνων.

Σκόπιμα ἐπίσης θὰ ἴσται καὶ τὸ ἀκόλουθα μέτρα. "Η πλωτὴ ἐν Ναυστάθμῳ δεξαμενή, δεσντως ἐπισκευαζόμενη, νὰ δοθῇ εἰς κοινὴν χρῆσιν τῆς ναυτιλίας, τὸ δὲ Κράτος νὰ προσθῇ εἰς τὴν κατασκευὴν πλωτῆς δεξαμενῆς ἴκανῆς γὰρ περιλάβῃ πλοῖα μέχρις 20.000 τόνων. "Ως ἀγκυροδόλιον τῆς μεγάλης ταύτης δεξαμενῆς δύναται: κάλλιστα νὰ χρησιμοποιηθῇ ἐν τῷ προλιμένι τοῦ Πειραιῶς, δεξιὰ τῷ εἰσπλέοντι καὶ ἀπέναντι: ἀκριβῶς τῆς δεξαμενῆς Βασιλείου θέσις, διποτασθεῖσα καὶ ναυπηγικής.

Προσέτι, θά διοτι τὸ ἐπάνυχες νὰ ὑποχρεωθῶσιν οἱ ἰδιοκτῆται διλων τῶν φορτηγῶν μας ἀτμοπλοίων, διποτασθεῖσα τὰς περιοδικὰς ἐπισκευάς αὐτῶν εἰς τὸ Πειραιᾶ. Πρὸς τὸ ἐπιτυχίαν τοῦ μέτρου, δεσνὸς ἀπαραίτητως γὰρ συμβάλλουν καὶ οἱ Πειραιεῖς ἐργοστασίαρχοι, ἀρχούμενοι εἰς λογικὰς τιμάς, ἵνα μὴ ἔξελιχθῇ τὸ μέτρον τοῦτο εἰς ἐπιβάρυνσιν τῆς ναυτιλίας μας καὶ ἐκπλίνει τοῦ κυρίου σκοποῦ του, τῆς ἀναπτύξεως, δηλαδὴ, τῆς Ἐλλάδης μηχανουργικῆς καὶ ναυπηγικῆς.

Τὰ ἀνωτέρω ἔκτιθέμενα μέτρα θεωρῶ, ως ἀπαραίτητα καὶ ἀποτελοῦντα ζήτημα Έθνικῆς τιμῆς διὰ τὴν Ναυτιλλασμένην Ἑλλάδα, τὴν κατέχουσαν ἐμπορικὸν στόλον ἀπὸ 2300 παντού τύπου πλοίων καὶ μὴ δυναμένη νὰ ναυπηγήσῃ οὔτε ἔνα ρυμουλκόν, στέλλουσαν δὲ τὰ θωρηκτά τῆς πρὸς καθαρισμὸν εἰς τὰς δεξαμενὰς ξένων λιμένων.

Διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τῆς ναυτιλίας μας ἀπαιτεῖται παράλληλος ἐνίσχυσις τῆς ναυπηγικῆς καὶ τῆς ἐργασίας τῶν ἐπισκευῶν ἐν τῷ Τόπῳ. Αἱ ἔκτιθέμεναι ἀντιλήψεις μου δὲν συνίστανται, φρονῶ, εἰς μέτρα δυσχερῆ καὶ ἀνεπίτευκτα. "Αρκεῖ μόνον νὰ κατανοήσῃ πλήρως ἡ ἀνάγκη, ητίς τὰ ἐπιβάλλει καὶ νὰ ὑπάρξῃ θέλησις διὰ μικρὰς θυσίας. Τότε θὰ προέλθῃ ἐξ αὐτῶν ἔνα ἀποτέλεσμα πολύτιμον ἀφ' ἔνδες διὰ τὸν Έθνικὸν πλούτον, τιμητικότερον δ' ἀφ' ἔτερου διὰ ἔκείνους, οἵτινες θ' ἀποδῶσιν οἱ σκαπανεῖς του.

Κ. ΔΑΝΑΛΗΣ

ΤΟ ΤΥΧΗΡΟΤΕΡΟΝ ΠΛΟΙΟΝ

ΕΠΟΛΗΘΗ ΠΡΟΣ ΔΙΑΛΥΣΙΝ

Τὸ ὑπερωκανένεον «Corinthic» 12.000 τόνων γκρός, ἀνήκον εἰς τὴν «Shaw, Savill and Albion, Line» ἀτμοπλοίων στενῶς συνεργαζομένην μὲ τὴν «White Star Line», ἔφθασεν εἰς τὸ Λονδίνον τὴν Ἰην Δεκεμβρίου ἐκ Νέας Ζηνίανθας συμπληρώσαν οὕτω τὸ τελευταῖον ἐν ὑπηρεσίᾳ ταξιδίον του. Τὸ «Corinthic» ἐκόμισε μέγια φορτίον κατεψυγμένων κρεάτων, διστύρων καὶ εἰδῶν γαλακτοκομικῆς διὰ τὴν Χριστουγεννιάτικην Ἀγοράν τοῦ Λονδίνου, ἀμαὶ δὲ περατώση τὴν ἐκφόρτωσιν του θὰ παραδοθῇ εἰς τοὺς ἀγοράσαντας αὐτὸν διαλυτάς.

"Ἐπ' εὐκαιρίᾳ τῆς ἐπικεμένης διαλύσεως του, δὲ Λονδίνειος ναυτικός Τύπος ἀναφέρει: τὰς πολυτίμους ὑπηρεσίας, ἃς τὸ πλοίον τοῦτο προσέφερε κατὰ τὸν πόλεμον εἰς τὸν συμμάχου, καθὼς καὶ χαρκιτηριστικάς λεπτομερεῖας τῆς ἐν ὑπηρεσίᾳ σταδιοδρόμων του, ητίς ὑπῆρξε—τῇ ἀληθείᾳ—εἰς τὸν Κόσμον πλοίον.

"Ἐναντιηγήθη πρὸς 29 ἐπῶν εἰς τὸ Μπλέφαρον διὰ λογαριασμὸν τῆς Οἰδέτης Στάρ Λάιν καὶ ἔξτελει: ἔκπτοτε τακτικούς πλόσιους μεταξὺ τῶν Ἀγγλικῶν λιμένων καὶ τῆς Νέας Ζηνίανθας, μεταφέρον ἔκπτοτε τάδες ἐπιβατῶν εἰς δικαιοστάσεις, χάρις εἰς τὰ τέλαια φυγεῖς του, ὀλόκληρης ἐξ Οἰδέλιγκτων φορτία σφράγιων, βουτήρων,

τυρού, όπωρικαν, έριων κλπ. Το «Corinthic» άπετέλεσε, πράγματι, τόν πρόδρομον τού μεγάλου στόλου, τού άσχολουμένου άποκλειστικώς σήμερον εἰς τάς μεταφοράς τῶν ἀνωτέρω εἰδών εἰς Νέας Ζηλανδίας εἰς τὴν Ἀγγλίαν.

Κατὰ τὸ μεχρόν στάδιον τῆς ἔργασίας του μετέφερεν 1.341.000 δοχεῖα βουτώρων, 765.500 κιβώτια τυροῦ, 5.181.000 πρόδατα καὶ ἄρνια ἐσφρυμένα καὶ 369.000 θάλαττα ἔριων. Ηλήνη τῆς ἐπικερδοῦς ἑκατεταλεύσεως του καὶ τῆς ἔξαιρέτου φήμης, ἡς ἀπήλαυε, μεταξὺ τοῦ πολυπληθοῦς ταξιδιωτικοῦ κόσμου, ἔθεωρετο ὃς τὸ τυχηρότερον πλοίον τοῦ Κόσμου, διότι οὐδέποτε ποτὲ εἰδὼν τὴν παθητικὸν τού μὲ ἀξιοσημειώτα ἀνυψήτα. Ποτὲ δὲν προσήρχεται, ποτὲ δὲν συγκρυόθη, ποτὲ δὲν ἐδίλληδη ἐν πυρκαϊάς, κατὰ δὲ τὸν ἀγνοιακὸν Γερμανικὸν ὑποβρυχιακὸν πόλεμον, ἐνεργῶν τὰς μεταφορὰς τῶν Νεοζηλανδικῶν στρατευμάτων εἰς τὴν Εὐρώπην, κατώρθων νὰ διαφύγῃ ἀνέπτυχον πάντοτε καὶ αὖτον ἀπὸ δλους τούς κινδύνους τῶν γερμανικῶν ποταμικῶν καὶ τῶν γερμανῶν «κουράρων», οἵτινες ἡγεμονοῦντο μὲ τὸν ἐπιδρομικὸν ἀνά τὰς θαλασσὰς πόλεμον.

"Οταν ὁ πεγράφη ἡ ἀνακωχὴ καὶ ἐκατεύθυνται εἰς τὴν τοῦ μετεποτέρου, τοῦ Νεοζηλανδικοῦ πολεμιστᾶς εἰς τὴν μεταφορὴν τῶν πατριδῶν, τόσον δὲ ἡγαπάτο, ὥστε διατηνεῖ ἁγνόθητην ηγεμονίην τοῦ πρόδιας, γενικὴ ἐξεληλύθη μεταξὺ τῶν ἡ λαοῦ. Τὸν "Οκτώβριον" ἀπέτακεν εἰς Οὐδέλληγκτον διὰ νὰ μὴ φιλοξενηθῇ ποτὲ πλέον εἰς τὰ δυτικὰ τῆς Νέας Ζηλανδίας, κατέτα τὴν ἀναχρησίαν τοῦ πολέος κάτηλθεν εἰς τὴν πυρκαϊάν καὶ ἀπὸ τὰς πόλεις τοῦ "Κοντερίκου" ἀκόμη ἵνα ἦγε δι'. διατάθην φορὰν τὸ λαοφιλές σκάριτ. Καὶ δικαίω τὸ "Corinthic", συρίζον ἀπεκχιρέτα τὴν Νεοζηλανδικὴν ἀκτὴν, πολλὰ μανιθῆται ἔσσιντο καὶ ἀπὸ πολλὰ χείλη ἐξηλθοῦν τὰ λόγια:

«Στὸ καλὸ "Corinthic,"!

ΓΙΟΥΓΚΟΣΛΑΥΪΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Αἱ ναυπηγήσεις ἀτμοπλοίων

Διὰ τῆς πρὸ ἡμερῶν γενομένης ἐν Ἀγγλίᾳ καθελκυσεως τοῦ νέου Γιούγκοσλαυκοῦ ἀτμοπλοίου "Kralj Aleksandar I.", συμπληροῦνται πάντες σκάφη, ἣ τοι τέσσαρα τεχνοδρομικά καὶ ἕν πολεμικόν, ἄτινα κατὰ τὸ διάστημα τοῦ κατεκευασθέντος διὰ λογαριασμὸν τῆς Γιούγκοσλαυνίας εἰς τὰ "Αγγλικὰ ναυπηγεῖα. "Απὸ ἀπόφεως δύκου τοννᾶς τὰ ἐν λόγῳ σκάφη δὲν ἀντιπροσωπεύουν σοδαράν χωρητικήτα, ποιωτικός, διωγκός, εἴναι ἔξαιρετα.

Δύο ταχυδρομικά, τὰ ἀπὸ "Barak," καὶ "Barak," παρεδόθησαν πρὸ καιροῦ ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα Σάμουελ καὶ ἀπὸ θυμὸν εὑρίσκονται εἰς τὴν ὑπηρεσίαν τῆς Jadraniska Plovidba, ἀπετέλοντα ταχικάς γραμμάτων εἰς τὰ Δαλματικὰ παράλια. Τὰ δύο αὐτά πλοῖα είναι ἀτμοκίνητα, ἔχουν μῆκος 144 ποδῶν, διαθέτουν θέσεις διὰ 300 ἐπιβάτων καὶ ἔχουν ἀφοδιασθή μὲ μηχανάς τρικυλινδρούς, αἴτινες παρέχουν μίαν ταχύτητα 18 μιλλίων.

Πρὸ τούτων ἡ ἴδια ἀτμοπλοία εἰλέχε παραχλάδη ἔτερον ἀξεῖδον σκάφος, τὸ ἀπὸ "Περίκηφ Πλέτρο" διαστάσεων 270 ποδῶν μῆκος καὶ 36.2 πλάτους, μὲ διαμερίσματα διὰ 110 ἐπιβάτων α'. θέσεως καὶ 44 β', μὲ διπλᾶς μηχανάς καὶ ἐλλικας, ταχύτητος 18 μιλλίων καὶ ἔξαιρετης τὸν πολεμικόν.

Ἡ ἀνάπτυξις τοῦ τουρισμοῦ

Ἡ Γιούγκοσλαυνίκη κυβέρνησις καταβάλλει ἀπὸ τανοσκαριοῦ μίαν συστηματικὴν προσπάθειαν, διποτες καταστήσην εὐχάριστον τὴν διαμονὴν εἰς τὰς Δαλματικὰς ἀκτὰς καὶ προσελκύση εἰς αὐτὰς περιηγητάς. διποτες γίνεται εἰς τὴν Γαλλικὴν καὶ τὴν Ιταλικὴν Ριζίέραν. Παραλήνων πρὸς τὴν κυβέρνησιν αἱμιλλῶνται καὶ αἱ Γιούγκοσλαυνίκαι ἀτμοπλοίοι, ἐπιθυμοῦσαι νὰ ἔχασταισον πυκνά, διποτες καὶ εὐχάριστα τὰ ταξίδια ἀνά τὰ Δαλματικὰ παράλια διὰ σκαφῶν κατενουργῶν καὶ πολυτελεστῶν.

Πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν κατασκευάζεται ἐν Ἀγγλίᾳ τὸ πρὸ ἡμερῶν μόλις καθελκυσθὲν ἐν τῶν ναυπηγεῖων τοῦ Clyde ταχυδρομικὸν ἀτμοπλοίον "Kralj Aleksandar I., τῆς Dubrovacka Parobrodista Plovidba, μὲ διπλᾶς μηχανᾶς καὶ ἐλλικας, ταχύτητος 18 μιλλίων. Τὸ ἀτμοπλοίον τοῦτο ἔχει διαστάσεις 282 ποδῶν μῆκος, 42 πλάτους καὶ 24.6 θυμῶν καὶ διαθέτει δικαιερίσματα δι'. 154 ἐπιβάτων α'. θέσεως καὶ 48 δευτέρως, κυβώς καὶ χώρων δι'. ἀρκετούς ἐπιδάτων γ. θέσεως.

Ἐχει κομψά ναυπηγικάς γραμμάτων καὶ είναι πλοιούμενόν μὲ ὥραιαν διαρρόμιτον, ἓτις τὸ παρόπλεον εὑρίσκεται κύρων περιπτώτου διὰ τοῦ ἐπιδάτως ἔκαστης θέσεως καὶ καπηνίας εὐρυχώρους, αἴτινες θὰ διακοπηθῶσι μὲ πολτέλειαν, πλούτον καὶ χώριν.

Ἡ ἡλεκτρικὴ τοῦ ἐγκατάστασις είναι ἰσχυροτάτη, ἀπαντά δὲ τὰ ἐπιτοῦ καταστρώματός του βοηθητικὰ μηχανῆματα, διαρρήκαν πορτακοφτώσων, ἀγκυραὶ κ.λ.π. λειτουργῶν δι'. ἡλεκτρισμοῦ. Διὰ τοῦ παρόπλεον ἔπιτον ἔχει ἐξαρχεῖσθαι καὶ ἡ λειτουργία τῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ φυγείου καὶ τῶν μηχανῶν.

Αἱ μηχαναὶ τοῦ εἰλέστην τατραπλῆς ἐκτονώσωσε, διπλαῖς, κινοῦσαι δύο ἐλλικας καὶ κατασκευασθοῦν πρὸ τὸν ἐν Γλασούδῃ ἔργοτασιον Rowad and Co. Τὸ "Kralj Aleksandar I., δι' εἰλέστην τοῦ 1913, τὸ διακρίνεται δὲ καὶ μία ἀρκετά χρακτηριστικὴ καὶ ἀσυνθήτης δι' εἰρηνικός ἐπιβατικὸν πλοίον λεπτομέρειας:

Ἐχει δηλαδὴ εἰς τὴν πρόμινα καὶ τὴν πρώφρην τοῦ διάστημας διὰ τὴν τοποθέτησην πυροβόλου, προσειμένου, εἰς δεδομένην στιγμὴν, νὰ είναι διηκτὴ ἡ μεταφροτὴ τοῦ εἰς δομήτικον εὐδρόμων τῶν Γιούγκοσλαυκοῦ στόλο. Τοιαύτην μεταφροτὴν προβλέπει δι' δλα τὰ ναυαπηγούμενα Γιούγκοσλαυικά ταχυδρομικά ἀτμοπλοία, εἰς ἱσχὺ Σερβικοῦ Νόμου.

Ἴδρυσις νέας ἀτμοπλοΐας

Κατὰ πληροφορίας ἐκ Σουσάκ, ιδρύθη ἐκεὶ μία νέα Γιούγκοσλαυνίκη

ἀτμοπλοία ὅπο τὴν ἐπωνυμίαν "Kvarner". "Ηδη ἡ ἀτμοπλοία αὗτη παρέδησε εἰς τὴν ἀγορὰν ἔνδος ἀτμοπλοίου 2500 τόννων διὰ τοῦ ὅποιου ὡς ἐγκατινάσσεις γραμμήν μεταξὺ τῶν κυριωτέρων Γιούγκοσλαυκῶν λιμένων καὶ τοῦ Ἐξωτερικοῦ.

Παραλαβὴ νεοαγορασθέντος

Τὸ ἀγορασθὲν ὅπο Γιούγκοσλαυάνων ἐφοπλιστῶν φορτηγὸν "Allie" παραληφθὲν ἐν Ἀγγλίᾳ μετωνομάσθη "Trsat". Τὸ σκάφος τοῦτο εἶναι τόννων γκρόδης 1369, φορτίου 2000 τόννων περιποτῶν καὶ ναυπηγήσεως 1919, ἡδη δικαίωνται εἰς Ἀγγλίας εἰς Ἀδριατικήν.

Νέος τύπος κινητηρίου μηχανῆς

"Η Nautical Magazine, ἀναγράφει εἰς τὸ τεῦχος τῆς τοῦ μηχανῆς Νοεμβρίου, διὰ Ἀγγλικού μηχανακός "Ant. Φράνκοβιτς ἐφεύρεν ἔνα νέον τύπον ναυτικῆς κινητηρίου μηχανῆς. "Η ἐγκατάστασίς τῆς ἐφ' ἔνδος Ιστερόρου ἐπερχόθωτο πρὸ τοῦς χρόνου, τὸ δὲ σκάφος ἀνέπτυξε διαχύτητα 30 μιλλίων καθ' ὥραν καὶ μάλιστα μὲ ἐλαχίστην κατανάλωσιν καυσίμων δῆλης. Περὶ τῆς ἐνδικερούσης ταύτης ἐφεύρεσσαν τίποτα, πλίσιν τῆς ἀνωτέρω πληροφορίας δὲν ἀνεκοινώθη.

Ἡ κίνησις τῶν Γιούγκοσλαυκῶν λιμένων

Συμφώνων πρὸ τὴν ἐκδοθείσαν στατιστικὴν ὅπο τοῦ Ἐμπορικοῦ Ἐπιμελετήρου τοῦ Σπαλάτου, ἡ ἐμπορικὴ κίνησις τῶν κυριωτέρων Γιούγκοσλαυκῶν λιμένων κατά τὸ 1930 εἶχεν ὡς ἀκολούθως ἐν συγκρίσει μὲ τὰ δύο προγονόταν ἔτη 1929 καὶ 1928, καθ' ἣν ἀντιπαραβολὴ μὲ τὸ προπολεμικὸν ἔτος 1913:

Έτη	Ραγοῦζα	Σπαλάτον	Σουσάκ	Σεμπένικο
1913 τόννοι	188.748	443.653	—	214.039
1928 >	307.474	939.427	563.920	312.519
1929 >	366.827	1.151.151	644.143	232.019
1930 >	333.291	1.080.634	701.039	224.846

ΤΟ ΕΝ ΙΤΑΛΙΑ ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΟΝ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΠΙΣΤΕΩΣ

"Ἐδημησιεύθη πρὸ τοῦς ὁ ἀπολογισμὸς τοῦ ἔργου τοῦ Ἰταλικοῦ "Istituto" τούτου τῆς Ναυτικῆς Πίστεως, διπέρ ιδρύθη εἰς τὴν Ρώμην διὰ N.D. ἀπὸ τῆς διῆς Ιουλίου 1928 πρὸ τὸν σκοπὸν νὰ ὑποδημήσῃ τὴν ἐνίσχυσιν καὶ ἀνακαίνισιν τοῦ Ἰταλικοῦ Ἐμπορικοῦ στόλου διὰ τῆς χορηγήσεως πρὸς τὰς διαφόρους ἀτμοπλοίας μακροπροθέμων τοκοχεωλυτικῶν δυνατίν. "Η ἐναρξίς τῶν ἔργων τοῦ "Istituto" τοῦ ἔτος 1930, τὰ μέχρι σήμερον δὲ ἀλαχίστην δάνειαν είναι τὰ λάθια:

Πρὸ τὴν Navig. Generale Italiana	150.000.000 λιρέτων
τὸ Lloyd Sabaudo	150.000.000 >
τὸ Lloyd Triestino	51.000.000 >
τὴν Soc. "Veneziana"	31.000.000 >
τὴν ἀτμοπλοίαν E. Parodi	5.250.000 >

Σύνολον χορηγηθέντων δανείων 387.250.000 >

Τὰ δάνεια ταῦτα παρεχωρήθησαν μὲ τόκον 6.800), τὸ δὲ Κράτος συνεισφέρει εἰς τὸ τοκοχεωλύτων κατὰ 2.123 0). Τοιουτοτρόπων ἐπὶ χρονικὸν διάστημα 15 ἔτων, διη - δηλαδὴ - είναι καὶ διαρκεῖα τῶν παρεχομένων δανείων, διετέλει τὸ Κράτος νὰ πληρώνῃ ὑπὸ τοῦ ποτέ τον τον συγεισφορῆς εἰς τὰ τοκοχεωλύτα τὰ ἀκόλουθα ποσά ἐτησίων:

Διὰ τὴν Navig. Generale Italiana	2.302.114.50 λιρέτων
τὸ Lloyd Sabaudo	2.302.114.50 >
τὸ Lloyd Triestino	782.713.93 >
τὴν Soc. "Veneziana,"	475.770.32 >
τὴν ἀτμοπλοίαν E. Parodi	82.298.46 >
Σύνολον	5.945.016.71 >

Διὰ τῶν ἀνωτέρω δανείων ἐναυπηγήθησαν ἀπὸ τὸ «Λόνδο Σεμπάσοντο» τὸ ὑπερωκεάνιον "Conte di Savoia," ἀπὸ τὸ «Λόνδο Τριστίνο» τὸ "Victoria," ἀπὸ τὴν «Ναβίγκοζίον Τζενεράλας Ιταλιανάς» τὸ "Rex," ἀπὸ τὴν «Σοσιετά Βανεζίνας» τὰ μότορικας "Barbarigo," "Birmania," "Cortellazzo," καὶ ἡ "Volpi," καὶ ἀπὸ τὴν ἀτμοπλοίαν "Erim." Παρόντες τὸ λάλιον "Bainsizza," 11.000 τόννων. Τὰ δάνεια ἔχοργηθησαν μὲ ἐγγύησιν διὰ δολομέτρους τοῦ στόλου τῶν διηκόπων ποσῶν. Οπότε "Ant" τούτου ἔχοργηθησαν εἰς τὸ "Idromar" προσκαταδολεῖ, ἐναντίον τῆς μελλοντικῆς ἐκδόσεως τῶν μεταχών του, ἀπὸ τὸ "Ελνικόν Ταμείον τῶν Κοινωνικῶν Ασφαλίσεων, ἀπὸ τὸ Ναυτικὸν Ἀπομαχικόν Ταμείον καὶ ἀπὸ τὸ Κονσόρτιον τῶν Βιομηχανικῶν Αξιῶν. Αἰσθαντος προκαταδολαικῆς ἐφεύρασην τὴν 31ην Δεκεμβρίου 1930 εἰς τὸ παρόν τῶν 171.500.000 λιρέτων.

Τὰ κεφαλαῖα, ἀτινα ἀρχεικῶς καθεωρισθησαν διὰ τὴν ιδρύσιν, τοῦ Ἰταλικοῦ "Istituto" Ναυτικῆς Πίστεως, λόγῳ τῶν δυσχερῶν οἰκονομικῶν συνθηκῶν τῆς ἐποχῆς ταῦτης, δὲν ἔξεδόθησαν εἰς δημοσίευσαν ἔγγραφην δι': δόλιοντος τὸ προβλέποντον ποσῶν. "Αντ" τούτου ἔχοργηθησαν εἰς τὸ "Idromar" προσκαταδολεῖ, ἐναντίον τῆς μελλοντικῆς ἐκδόσεως τῶν μεταχών του, ἀπὸ τὸ "Ελνικόν Ταμείον τῶν Κοινωνικῶν Ασφαλίσεων, ἀπὸ τὸ Ναυτικὸν Ἀπομαχικόν Ταμείον καὶ ἀπὸ τὸ Κονσόρτιον τῶν Βιομηχανικῶν Αξιῶν. Αἰσθαντος προκαταδολαικῆς ἐφεύρασην τὴν 31ην Δεκεμβρίου 1930 εἰς τὸ παρόν τῶν 171.500.000 λιρέτων.

ΤΟ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΝ ΤΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ

ΣΕΙΡΑ ΕΙΔΙΚΩΝ ΑΡΘΡΩΝ ΤΟΥ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ Κ. ΦΑΦΟΥΤΑΚΗ

IX ΔΟΚΙΜΑΣΙΑ ΤΩΝ ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΩΝ

"Η πρός βαθμολογίαν, ἀρχικήν είτε προαγωγικήν, δοκιμασία τῶν δοκίμων καὶ τῶν ἀξιωματικῶν είναι παρ' ἡμῖν πλημμελής, ἀτυχῶς, καὶ ἐπομένως λίαν ἀμφιβόλου ποιοῦ καὶ ἀποτελεσμάτικότος, εἰς δόλους τοὺς κλάδους.

Οἱ συγκροτοῦντες τὰς διαφόρους ἔξεταστικὰς Ἐπιτροπὰς δέν εἰναι πάντες—ὅχι ὡς ἀτομά, ἀλλ᾽ ὡς ἔξεπαγγέλματος—κατάληλοι καὶ ἀρμόδιοι ὡς ἔξετασται. Κατ' ἀκολουθίαν ἡ δοκιμασία τῶν ἔξεταζομένων είναι ἀτελεστάτη, διὸ καὶ συχνάκις ὑποφήψιοι ἐπαγγελματικῶν ἀνεπαρκεῖς κατορθώνουν γὰρ «περινοῦ» ἀδρόχοις ποσὶν ἡ καὶ μετ' ἐπικίνων κάποτε.

Τὸ προηγμένον Ναυτικὸν ἐλέγχει τὴν κατάστασιν ταύτην μετ' ἀγανακτήσεως δικαίας, ἡ ἐποία, βεβλίως, ἐκσπᾶ πολὺ πέραν τῶν μελῶν τῶν ἔξεταστικῶν Ἐπιτροπῶν καὶ τῶν ἀνικάλων παρεσάκτων.

* *

"Η σύνθεσις τῶν διαφόρων ἔξεταστικῶν Ἐπιτροπῶν ὑποτίθεται ὅτι εἰναι εἰς δόλους γνωστή, καθὼς καὶ ἡ ἐπαγγελματικὴ ἰδιότης τοῦ παρ' ἔκαστην ὑπουργικοῦ Ἐπιτρόπου. Οἱ τελευταῖοι οὗτοι εἰναι λιμενικὸς ἀξιωματικός, ἀρμοδιώτερος, ἐντευθεν, παντὸς ἀλλοῦ διὰ τὴν ἀσκησιν τῶν καθηκόντων τούτων, ὡς ἀνήκων εἰς τὸ πρωτικὸν τῆς διοικήσεως τοῦ Ε. Ναυτικοῦ. Δὲν ἔχω τὴν ἀξιωσιν νὰ εἰναι οὔτος ναυτίλος, οὔτε μηχανικός, οὔτε οἰκονομικός, οὔτε τηλεγραφητής, ἀφοῦ εἰναι λιμενικὸς ἀξιωματικός. Ἀκριβῶς, ὅμως, διὰ τοῦτο ἡ παρουσία του ὡς ἐπόπτου ἐπὶ τῶν ἔξετάσεων ἀποτελεῖ ἐγγύησιν ὅτι αὐταὶ διεξάγονται ὑπὸ τὸν ἀμεσον ἔλεγχον τῆς Διεύθυνσεως Ἐμπορ. Ναυτικοῦ, τὴν μόνην ἀρμοδιωτέραν ὑπηρεσίαν καὶ ἡ ὁποία ἐν προκειμένῳ ἐκπροσωπεῖ τὸ Κράτος καὶ ἐφορεύει ἐπὶ τῆς αὐτηρᾶς τηρήσεως τῶν νόμων του.

"Αρα ὡς πρός τὸν ὑπουργικὸν Ἐπίτροπον αἱ σχετικαὶ διατάξεις καλῶς ἔχουν.

"Ἐκεὶ δόπου αὐταὶ ὑστεροῦν τραχικῶς καὶ ἔχουν ἀνάγκην διορθώσεως οὐσιαστικῆς, εἰναι ἡ ἐπαγγελματικὴ ἰδιότης τῶν μελῶν τῶν ἔξεταστικῶν Ἐπίτροπων. Υποτίθεται, ὅτι οἱ δριζόμενοι ὡς ἔξετασται τῶν ὑποφήψιων δινέσμενοι τινὸς κλάδου τοῦ Ναυτικοῦ, εἰναι κατὰ κανόνα ἀνάτεροι τῶν ἔξεταζομένων κατὰ βαθμὸν καὶ ἴδιας κατὰ τὴν εἰδικήν ἐπαγγελματικὴν κατάρτισιν ὡς πρός τὰ ἔξεταζόμενα θέματα, ὅτι δηλαδὴ οἱ ἔξετασται οὕτοι συγκεντρώγουν προσόντα καὶ ἐφόδια θεωρητικῆς καὶ ἐφηρμοσιμένης μορφώσεως τοινῦτα καὶ τοσαῦτα, ὥστε οἱ ὑπὸ τούτων ἔξεταζόμενοι. Θὰ υφίστανται πλήρη τὴν προσήκουσαν δοκιμασίαν καὶ, εἴτε ἐπιτυχάνοντες, εἴτε ἀποτυχάνοντες, θὰ πείθωνται, ὅτι πράγματι, γῆσαν, ἢ ὅτι πράγματι δὲν γῆσαν. ἀξιοῖς τοῦ ὑπὸ ἀπονομῆνης διπλώματος, ἀφοῦ ἡ ἵκανότης τῶν—ἐπαρκῆς ἡ ἀνεπαρκῆς, ἀντιστοίχως—ἐκρίθη παρ' ἀνθρώπων ἱεραρχικῶν προσταμένων των ἐν τῷ Ναυτικῷ, ἐφαρμοσάντων δὲ παυθ' δσα ἔξετάζουν καὶ οὐδὲν ἀγνοούντων ὡς πρός τοὺς εἰδικοὺς δρους καὶ συνθήκας τοῦ ἐπαγγέλματος, ἐν τῷ ἴδιῳ τούτῳ Ναυτικῷ.

"Οἱ καγών οὗτος ἴσχειει εἰς πάντα τὰ προηγμένα Ναυτικά.

"Ως ἐκ τῆς ἐν προκειμένῳ, λοιπὸν, ἐπικρατησάσῃς παρ' ἡμῖν ἀκαταστασίας καὶ τῶν ἐκ ταύτης ἀποτελεσμάτων, εἰμι: ὑποχρεωτέον, νὰ δρολογήσως δτὶ ἡ πρὸ τῆς δημιουργίας μορφωμένων ἀξιωματικῶν τοῦ Ε. Ναυτικοῦ σύνθεσις τῶν ἔξεταστικῶν Ἐπίτροπῶν ἐξ ἀξιωματικῶν τοῦ ΙΙ. Ναυτικοῦ ἀποκλειστικῶν, ἐπεβάλλετο ὡς ἀναγκαῖον κακόν.

"Σήμερον, ὅμως, μὲ τὸν ὑπάρχον ἀνεπτυγμένον πρωτωπικόν, ἡ συνέχισις τοῦ χονδροειδοῦς ἀτόπου δὲν ἐπιτρέπεται, πλέον, εἰς ἐποχὴν δηλαδὴ καθ' ἥν τὸ Ε. Ναυτικὸν ἐνηλικιωθῆ, μεταξὺ τῶν στελεχῶν του δὲ ὑπάρχουν ἀξιωματικοὶ ἀρκετοί, ἀπέριως δὲ καταληλότεροι καὶ ἀρμόδιοι, ὅπως διεξάγουν τὴν δοκιμασίαν τῶν κατωτέρων των καὶ τῶν δοκίμων, ἐνῷ ἀντιθέτως δύναται μετὰ πλήρους βεβαιότητος νὰ λεχθῇ, ὅτι ἐν τῇ πράξει σήμερον, οἱ μάχιμοι, μηχανικοί, οἰκονομικοί καὶ τηλεγραφηταὶ ἀξιωματικοὶ τοῦ ΙΙ. Ναυτικοῦ ἔξετασται δὲν εἰναι εἰς θέσιν, ὡς ἐκ τῆς

τελείως διαφορετικῆς καταρτίσεως των ἐπὶ πλείστων καὶ σπουδαιοτάτων συμβίων καὶ ὡς ἐκ τῆς τελείως ἀνεπαρκοῦς καὶ ἀμφιβόλου ἐφαρμογῆς ἐπὶ τῶν ἴδιων καὶ ἄλλων πρωτεύουσας σημασίας θεμάτων, νὰ διεξάγουν πλήρως καὶ πρασκόντως τὴν δοκιμασίαν τῶν ἔξεταζομένων ὑποφήψιων ἀξιωματικῶν καὶ δοκίμων τῶν ἀγνοούσιων κλάδων τοῦ Ε. Ναυτικοῦ.

"Ἐγνωτίον τῆς λογικῆς ταύτης ὑπεστηρίχθη ἀφελῶς καὶ λίαν ἐπιπολαίως, ἀλλοτε, δτὶ η ναυτιλία, η μηχανική, η οἰκονομικὴ ὑπηρεσία, η ὑπηρεσία τοῦ ἀσυρμάτου, εἰναι ἐγιαλαῖς διὸ ἀμφότερα τὰ Ναυτικά, τὸ πολεμικὸν καὶ τὸ ἐμπορικόν, δτὶ δέ, κατ' ἀκολουθίαν, η σύνθεσις τῶν ἔξεταστικῶν Ἐπίτροπων δὲν ἡδύνατο νὰ εἰναι διάφορος, κατὰ τὴν πλειοφήψιν τῶν μελῶν, τούλαχιστον.

"Τούτο εἰναι ἀναληγόνες, διὰ τοὺς ἔξεπι λόγους:

"Πρῶτον μὲν διότι ἀξιωματικοὶ τοῦ Ε. Ναυτικοῦ ἔδει, δικαίωματικῶς καὶ κατ' ἀπόλυτον προτεραιότητα, νὰ μετέχουν ἀνέκαθεν τῶν ἔξεταστικῶν Ἐπίτροπων, αἵτινες κρίνουν τοὺς κατωτέρους ἢ νεωτέρους των.

"Δεύτερον δὲ διότι τὸ ὄμοιόμορφον τῆς ἐπαγγελματικῆς καταρτίσεως τῶν ἀξιωματικῶν τοῦ ἔνδος καὶ τοῦ ἐτέρου Ναυτικοῦ εἰναι ἐντελῶς περιωρισμένον καὶ ἐπὶ τινῶν μόνον θεμάτων, παρουσιάζει δὲ ἐντονωτάτην διαφοράν ἐν τῇ ἐκδηλώσει του ἑκατέρωθεν. Καὶ ἐγήγερμαί: «Ως πρός τοὺς τηλεγραφητάς, καὶ ὡς πρός αὐτοὺς μόνον, παραδέχομαι μὲν ὄμοιόμορφον τὴν ἐπαγγελματικὴν κατάρτισιν τῶν πρός τοὺς τηλεγραφητῶν τοῦ ΙΙ. Ναυτικοῦ, λόγῳ τοῦ περιωρισμένου κύκλου δράσεως, ἴδιας, δὲν δύναμαι, ὅμως, νὰ ἐξαιρέσω τούτους τοῦ κανόνος δ ὅποιος διέπει ἐν προκειμένῳ πάντας τοὺς κλάδους, οὐδὲ νὰ δεχθῶ, δτὶ αἱ ἐν ὑπηρεσίᾳ ἴδιαίτεραι συνθήκαι εἰναι, διὰ τοὺς ἀξιωματικοὺς τοῦ κλάδου τούτου, ὅμως εἰς ἀμφότερα τὰ Ναυτικά.

"Ως πρός τοὺς οἰκονομικούς, ἀπλῇ σύγκρισις τῆς μορφῆς καὶ ἐκτάσεως τῆς οἰκονομικῆς ὑπηρεσίας τοῦ ἐμπορικοῦ πλοίου πρὸς ἐκείνην τοῦ πολεμικοῦ εἰναι ἀρκετὴν νὰ καταδείξῃ τὴν διαφοράν ἡ ὅποια χωρίζει τὴν μὲν ἀπὸ τῆς δὲ καὶ νὰ παράσχῃ ἀπτὴν τὴν ἀπόδειξιν τοῦ γεγονότος, δτὶ, καίτοι οἱ οἰκονομικοὶ ἀξιωματικοὶ χρειάζεται νὰ ἔχουν, εἰς ἀμφότερα τὰ Ναυτικά, τὴν ἴδιαν περίπου δραστικὴν κατάρτισιν, η δοκιμασία ἐν τούτωις τῶν οἰκονομικῶν τοῦ Ε. Ναυτικοῦ ἐκ μέρους οἰκονομικῶν τοῦ ΙΙ. Ναυτικοῦ ἀγνοούσιων, λόγῳ τοῦ ἐπαγγελματός των, τὸ μεῖζον καὶ σπουδαιότερον μέρος τῶν πραγματικῶν θεμάτων, εἰναι ἐντελῶς ἀλλοπρόσαλλος.

"Τούτο ἀκριβῶς συμβούται καὶ ὡς πρὸς τὴν δοκιμασίαν τῶν μηχανικῶν. Πέραν τῆς ἐν τῷ κειμένῳ μηχανικῆς, μηχανουργίας, ἀντιστάσεως τῆς ὅλης, Μαθηματικῶν κ.λ.π., οἱ εἰδικοὶ δροὶ τῆς ἐφαρμογῆς τῶν θεμάτων τούτων ἐν τῇ πράξει καὶ τῆς λειτουργίας ἐν τῇ ὑπηρεσίᾳ ἐμπορικοῦ πλοίου εἰναι ἐντελῶς διαφορετικοὶ διὸ ἐκάτεροι τῶν Ναυτικῶν.

"Οὕτω, λοιπόν, διέξετας ἡ μηχανικὴς τοῦ ΙΙ. Ναυτικοῦ, καίτοι γγωρίων καλῶς τὸ ὑπὸ μέρος τῆς δοκιμασίας τῶν ἔξεταζομένων δσον, ἀκριβῶς, καλῶς γγωρίζει τὸ δλον τῆς τοιαύτης δοκιμασίας ὡς μηχανικὸς τοῦ Ε. Ναυτικοῦ, ἀγνοεῖ, ὅμως, τελείως τὸ ἔτερον μέρος, ἐκείνο δηλαδὴ ἀκριβῶς τὸ δποιον εἰναι πρωτίστης σημασίας διὰ τὴν κρίσιν τῆς ἴκανότητος τοῦ ἔξεταζομένου.

"Ἄλλος δηποιος διότι διέξετας εἰναι καταφράξως πλημμελής καὶ ἐνιστεται ἀστεία, εἰναι διὸ πρὸς τοὺς ναυτίλους ἀξιωματικούς.

"Τὰ ἐκ τοῦ κειμένου τῶν σχετικῶν διατάξεων κοινά, διὰ τοὺς ἔξεταστάς μαχίμους ἀξιωματικοὺς τοῦ ΙΙ. Ναυτικοῦ καὶ τοὺς ναυτίλους ἀξιωματικούς, Ε. Ναυτικοῦ, θέματα καρμαγραφήσις, ναυτιλίας, ναυτικῶν ὑπολογισμῶν, μετεωρολογίας, ναυπηγίας καὶ ναυτικῶν μηχανῶν, Μαθηματικῶν καὶ Ἀγγλικῶν δὲν εἰναι ἐκείνας ὡς πρὸς τὰ δποιαὶ οἱ ἔξετασται οὕτοι: θὰ ἡδύνατο νὰ χαρακτηρισθοῦν ὡς ἀκατάλληλοι—μολονότι: ἐλαχίστην πετραν συστηματικῆς καὶ συνεχοῦς ἐφαρμογῆς θὰ ἡδύναντο νὰ παρουσιάσουν εἰς τὴν θάλασσαν δσον εἰναι τὰ ἔτι σπουδαιότερα θέματα τοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου καὶ τῆς Κυβερνητικῆς τῶν ἐμπορικῶν πλοίων, τὰ δποιαὶ ἐνῷ διὰ τὸν ναυτίλον τοῦ Ε. Ναυτικοῦ εἰναι ὑψίστης,

κεφαλαιώδους, αὐτόχρημα, σημικούς, εἰς τὸν μάχιμον τοῦ Π. Ναυτικοῦ εἰναι τελείως ἀγνωστα καὶ πρὸς τὸ ἐπάγγελμά του ἐντελῶς ἔνα.

Εἰς προηγούμενον ἅρθρον (*) μοῦ ἐδόθη ἡ εὐκαιρία γ' ἀγαπτύξω ἐν γενικότητι τί ἀκριβῶς περιέχεται ὑπὸ τὸν δρον «*ναυτικὸν δίκαιον*». Απλὴ ἀναδίφορος των δύναται νὰ πείσῃ πάντα καλῆς πίστεως ἐρευνητήν, διτὶ τὸ θέμα τοῦτο κείται, ἀνευ οὐδεμίας οὐδαμοῦ ἔξαριστεως, ἔξω τῆς ἐπαγγελματικῆς καταρτίσεως τοῦ μονίμου μαχίμου ἀξιωματικοῦ τοῦ Π. Ναυτικοῦ, παρεκτός ἐνδεικόντος καὶ μόνου σημείου: τῶν δικτάξεων τοῦ ἐν πολέμῳ Διεθνοῦς Ναυτικοῦ Δικαίου.

Ναυτικὸν Δίκαιον εἰναι παραστατικῶς τὸ ἀρμονικὸν καὶ μολαταῖτα πολυσύνθετον καὶ πολύμορφον—ἀλλὰ καὶ πολύγλωσσον—σύνολον γνώσεων, τὰς δύοις δχι μόνον διάλογος τοῦ ΙΙ. Ναυτικοῦ δὲν εἰναι ποτὲ δυνατὸν γ' ἀποκτήσῃ ὡς τοιούτος. ἀλλ' οὐδὲ καν αὐτὸς οὗτος δικαιούτως τοῦ Ε. Ναυτικοῦ, δι τοὺς ἐπαρκῶς μὲν κατηρητισμένος εἰς πάντα τὰ λοιπὰ σημεῖα τῆς μορφώσεως του, μὴ ἐπιδοθεῖς δημος εἰδίκως ἐπὶ τούτου τοῦ σημείου καὶ μᾶλιστα μὴ περιβληθεὶς ἐπὶ μακρὸν τὰς εὐθύνας τοῦ χειρισμοῦ του Τὸ Ναυτικὸν Δίκαιον ἀποτελεῖ, ὡς γνωστόν, τὸ πρώτιστον προσὸν ἐπαγγελματικῆς ἴκανότητος διὰ τὸν διοικοῦντα ἀνθρώπους καὶ πλοίον εἰς τὴν Θάλασσαν, τὸν διαχειρίζομενον περουσιακὰ καὶ ἀλλὰ συμφέροντα κοιλοσιαῖα συνήθως καὶ ἀφιστάμενα ἀλλήλων σχεδὸν πάντοτε, τὸν Πλοιαρχὸν τοῦ ὥκενοπόρου ἰδίᾳ καὶ τοῦ ποντοπόρου πλοίου, εἰς χειρας τοῦ δυοῖσον ἐπαφίεται, οὐ μόνον ἡ τιμὴ τῆς Σημαίας καὶ ἡ ζωὴ τῶν ἐπιβικινόντων — διὰ τὴν προσόπισιν τῶν δυοῖν αρκεῖ ἡ ἡθικὴ δύναμις τοῦ ἀνιτέρου χαρακτήρος καὶ ἡ φύγραιμος καὶ αὐστηρὰ κρίσις, τὴν δυοῖν ἐπιβάλλει ἡ στιγμὴ—ἀλλὰ καὶ ἡ ἀγαξία ἐκπροσώπησις, ἡ λελογισμένη διαχείρισις καὶ διάρμονικὸς συνταχτισμὸς τῶν συγκροχόντων ἐν ταῦτῃ, καίτοι διέσταμένων, συμφερόντων τῶν ἐν τῇ ναυτιλίᾳ ἐπιχειρήσεως διαφερομένων μερῶν καὶ δι προσφέστερος, συμφερώτερος, ἀμφὶ δὲ καὶ νομιμώτερος διακανονισμὸς τῶν διακριθὲς προκυπτουσῶν δυσχερειῶν, συγκρούσεων καὶ ἀντιθέσεων καὶ ἡ πρόριωτος καὶ πρόδηλης τῶν ἐκ τούτων συνεπειῶν.

* Απὸ τῆς ἀναλήψεως τῆς διοικήσεως τοῦ πλοίου, τῆς συγκροτήσεως τοῦ πληρώματός του καὶ τοῦ ἐφοδιασμοῦ του, μέχρι τῆς μελέτης ἔνογλώσσων ναυλασυμφώνων, τῶν ἀλληλοσυγκρούσουμένων ἡ καὶ ἀνερμηνεύτων πολυαριθμῶν δρῶν των, τῆς προσεκτικῆς ἀποδοχῆς καὶ ὑπογραφῆς φορτωτικῶν, τοῦ διγυατοῦ ἡ μὴ τῆς διατυπώσεως δρῶμενων ἐγγραφῶν, τοῦ καταρτισμοῦ τῶν ὄχσεων δεδουμένων ἐκθέσεων καὶ διεκδικήσεων ἀδριῶν, τοῦ καταλλήλου χειρομονοῦ ζητημάτων στελειῶν καὶ ἐπισταλιῶν, προκατειλῶν καὶ ὑπολοίπων ναύλων, νομισματικῶν διαφορῶν, πρακτορεύσεων καὶ ἀλλων συμπρομητούτων στοιχείων καὶ μέχρι τῶν πρὸς τοὺς νηογνώμονας σχέσεων τοῦ διακανονισμοῦ τῶν μετὰ τούτων διαφορῶν ἐπὶ ζητημάτων ταξιθετήσεως, ἐπιθεωρήσεων, ἐπιστευδών, πιστοποιητικῶν δικράνων, διαπνεύν καὶ ἀλλων σημείων, πραγματογνωμοσυνῶν, ἐκθέσεων καὶ διεκδικήσεων, ἰδίᾳ δὲ τῆς ἐπιθεωρήσεως, διαπραγμάτευσεως, ἀποδοχῆς ἡ ἀπορρίψις πλοίων μακρῷ τῆς παρουσίας πλοιοκτήτου, ἀρχῶν ἡ «*συμβούλων*», ἐνίστι δὲ εἰς τὰ πέρατα ἡ πειρῶν, μὲ τὴν ἐντεῦθεν περιβολὴν ἀκεραιῶν τῶν σχετικῶν εὐθυνῶν καὶ τῆς τυχὸν μακρᾶς καὶ ἀκανονιστικῆς διεκδικήσεως ἀποκτήσεως, ἐσφαλμένως καποτε διατυπωθείσων συμφωνιῶν τῶν πλοιοκτήτων, τῆς ἀναλόγου ἐκάστοτε προσφορῆς καὶ προσεκτικῆς πολιτικῆς, τῆς διεκπεραιώσεως τῶν συναφῶν εὐθιτῶν ζητημάτων, τῆς, ἐν ἀνάγκῃ, εἰκόνεικῆς συμμαρφώσεως πρὸς δρους ἀγεφίτων καὶ μολαταῖτα ἀνειλημμένων ὑποχρέωσεων, τοῦ ἐπιτυχοῦ διακανονισμοῦ ἀγαριθμήτων, ἐντεῦθεν, διαφορῶν καὶ διενέξεων, πάντα ταῦτα εἰναι ζητημάτων οὐσιωδεστάτης σημικούς δι αὐτήν ταύτην τὴν ὕσταρειν τῆς ναυτιλίας αἰχής ἐπιχειρήσεως, τὰ δὲ πρὸς τοῦ ἐφόδια χρειάζεται ἀποκριτήτως γὰ περικλείη ὁ ἐγκέφαλος ἐκείνου, διτὶς κυρεργῇ ἐπαξίως τὸ ἐμπορικὸν πλοίον, τὸ φορτηγὸν ἰδίως τοῦ ὥκενου, ἀφοῦ ἡ ἀγνοιά των ἡ καὶ ἡ ἐλαχίστη ἀμέλεια ἡ παράλειψις ἐπικαριοῦ πραγματοποιήσεως τῶν ἐκ τούτων ἐνδεικνυομένων μέτρων δύναται, ἐν μιᾷ στιγμῇ μόνῃ γὰ στοχίση τὸν ἐπαγγελματικὸν θάνατον τοῦ πλοιαρχοῦ, ἀλλὰ καὶ τὴν ἡθικὴν ἡ οἰκονομικὴν συντρι-

βήν τοῦ πλοιοκτήτου.

Τὰ ἐφόδια ταῦτα, προΐόντα μελέτης μακρᾶς καὶ ἐπιπόγου καὶ ἐφαρμογῆς ἐξαιρετικῶς προσεκτικῆς καὶ ὑπευθύνου πάντοτε, εἰναι τελείως ἀγνωστα εἰς τὰ μέλη τῶν Ἔξεταστικῶν Ἐπιτροπῶν τῆς σήμερον, ἐφ' δοσον τὰ πρόσωπα ταῦτα δὲν εἰναι ναυτίλοις ἀξιωματικοὶ τοῦ Ε. Ναυτικοῦ, δὲν κατέχουν τὴν ἀνωτέραν δυνατὴν ἐπιστημονικὴν μόρφωσιν ὡς τοιούτοις, δὲν διφήγησαν πλοία ἐμπορικά, δὲν διεχειρίσθησαν συμφέροντα καὶ ζητημάτα ὡς ἔκεινα ἐπὶ μακρὸν καὶ δὲν διεκρίθησαν ἐπὶ τοῦ πεδίου τούτου. Εἰναι συεπῶς, ἐντελῶς ἀκτάλληλοις καὶ ἀνεφοδίαστοι οἵ πως ἐξετάζουν τοὺς ὑποψήφιους ναυτίλους τῶν ἀνωτέρων δικαίων, ἵδιαίτατα.

* Ετέρα ἐπαγγελματικὴ ἀκταλλήλητης τῶν ἡδη ἐξεταστικῶν ἐπιτροπῶν, ἐξ ἵσου σχεδὸν κατάδηλος, εἰναι ἡ εἰς τὰ θέματα τῆς Κυβερνητικῆς. Ως στοιχειώδης τέχνη ἡ Κυβερνητικὴ εἰναι ἡ ἴδια δι αὐτοροτρόπως ἐφαρμοζομένη εἰς ἑκάτερον. Τὸ ναυτικὸν διοικατολόγιον, (ἐπίσημον ἡ κοινὸν) εἰναι γνωστὸν ἀμφοτέρων, καθὼς τὰ πρωφρατικὰ ἔργα καὶ ἡ δευτερευούσης τάξεως «μακρούρρα».

* Πέραν τούτων, δημος, ἡ τέχνη τῶν χειρισμῶν τῶν ἐμπορικῶν πλοίων, ἡ ἵσορροπία των, οἱ τρόποι, τὰ μέσα καὶ αἱ διάφοροι συνθῆκαι φορτώσεων, ἐκφορτώσεων καὶ ἐρματισμοῦ των, ὁ ἐφοδιασμός των, διαφέροντα, συγήθως, ἀπὸ πλοίου εἰς πλοίον, οἱ συνδυασμοὶ κεγῶν καὶ πλήρων γαϊαγρακαποθηκῶν ἀναλόγως πλοϊοῦ, ἡ διάθεσις χώρων ἀναλόγως τῶν φορτίων, τῶν συμπεφωνημένων ὑποχρεώσεων καὶ ἀλλων ὑποδηλουμένων λόγων, ἡ ἐπίτευξις τῆς μείζονος δυνατῆς φορτώσεως καὶ ἡ διὰ τοῦ προϋπολογισμοῦ πυκνοτήτων κανονικὴ ὑπερφόρτωσις, ἡ κατανομὴ τῶν ἐσωτερικῶν ἐργασιῶν συντηρήσεως καὶ μύρια ἀλλα λεπτομερειακὰ στοιχεῖα, ἐξαιρετικῶς ἐνδιαφέροντα οἰκονομικῶν τὴν ναυτιλιακὴν ἐπιχείρησιν, εἰναι πάντα ἔξω τῶν γνώσεων τῶν μελῶν τῶν ἡδη ὑφισταμένων Ἐξεταστικῶν Ἐπιτροπῶν, δι αὐτοῖς λόγους εἰναι καὶ τὰ τοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου.

* Συμβάνει—ἀτυχῶς διὰ τὴν παρούσαν σύνθεσιν τῶν Ἔξεταστικῶν Ἐπιτροπῶν—ὅστε τὸ σύνολον τῶν θεμάτων τὰ δύοια περιλαμβάνονται ἐν τῷ κειμένῳ τῶν περὶ ἐξετάσεων Δικταγμάτων δια τοῦ τίτλους «*ναυτιλία δίκαιον*» καὶ «*κατήκοντα πλοιάρχου*», γὰ εἰναι τὸ δέκατον, ἵσως, τοῦ ἐν τῇ πραγματικότητη Ναυτικοῦ Δικαίου, ἐξ αὐτοῦ, πάλιν, τὸ δημιουργοῦ εἰναι τοῦ ἐπαγγελματικοῦ κύλου τῶν ἐξετασθῶν.

* Τὸ ἴδιον συμβάνει: καὶ ὡς πρὸς τὴν Κυβερνητικήν.

* Έχνη ἡ ληφθῆ ὑπὸ δψιν, διτὶ τὸ Ναυτικὸν Δίκαιον, ἡ Κυβερνητικὴ δημος μετὰ τῶν Ναυτικῶν διπολογισμῶν καὶ ἡ Ἀγγλικὴ Γλώσσα, ἀποτελοῦν τὴν τρίγωνον λυδίκην λέθιον τῆς ἴκανότητος τοῦ πλοιάρχου καὶ διτὶ ἡ ἀγγικα τούτων ἐπέχεται τὴν ἀπόλυτην ἐπαγγελματικὴν ἀνικανότητην του, ἀγνιτεστρόφως, θὰ ἐπέλθῃ ἐνύκλως ἡ κατανόησις του μεγάλων κακοῦ τὸ δροῦον προσγίνεται εἰς τὸν ναυτίλον καλέσιν τοῦ Ε. Ναυτικοῦ διὰ τὴν ἀναθέτεως τῆς δοκιμασίας τῶν στελεχῶν του εἰς μονίμους μαχίμους ἀξιωματικούς τοῦ ΙΙ. Ναυτικοῦ, ἀρίστους, ἀγαριφιθόλως, ἐν τῇ πολεμικῇ καταρτίσει των, ἐντελῶς ἔγονος, δημος, πρὸς τὴν κατάρτησιν τῶν ναυτιλῶν τοῦ Ε. Ναυτικοῦ, ἀρίστους, ἀγαριφιθόλως, ἐν τῇ πολεμικῇ καταρτίσει των, ἐντελῶς ἔγονος, δημος, πρὸς τὴν κατάρτησιν τῶν ναυτιλῶν ἀξιωματικῶν τοῦ Ε. Ναυτικοῦ ἐπὶ τῶν δύο σπουδαιοτάτων σημείων της.

* * *

* Μετὰ τὴν κατάδεξιν τοῦ κακοῦ ἐν σχέσει πρὸς τὴν σύνθεσιν τῶν Ἔξεταστικῶν Ἐπιτροπῶν καὶ εἰς τὸ δροῦον τὸ προγράμματον Ναυτικὸν πρεσβεύει, διτὶ δρεῖται, κατὰ τὸ δημιουργοῦ, τούλαχιστον, ἡ παροχής εἰσέτι ἐντελῶς ἀμφοράτων καὶ ἀνικάνων στοιχείων μεταξὺ τῶν ἀξιωματικῶν τῶν δικρότων καλέσων, δρεῖται γὰ τὸν διατελεῖσθαι τοῦ τίτλου της ζητημάτων ζητημάτων της, ἐντελῶς ἀγνωστας τοῦ πλοιαρχοῦ, περὶ τοῦ δροῦον πρόκειται.

* Έκ τῆς συγκρίσεως δημολογῶ διτὶ δὲν μοῦ εἰναι ἐπιτετραχμένον γὰ ζητημάτων τὴν ἐντελῆ προσκρομογήν τῶν περὶ ἐξετάσεων παρ' ἡμῖν διατάξεων πρὸς ἐκείνας αἴτινες ἰσχύουν ἐν Ἀγγλίᾳ, φέρεται, ἔνθι δι παντας ἀνεξαιρέτως τὰ μέλη τῶν ἐξεταστικῶν ἐπιτροπῶν εἰναι ἀξιωματικοὶ τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ ἀποκλειστικῶς. Διότι θὰ παρέβλεπον τοιούτοις πρόσωποις τὸ ἀδύνατον ἵσως τῆς καταρτίσης ἐποχὴν ἐξετάσεων παρουσίας ἐν τῷ Κέντρῳ ἴκανον ἀριθμοῦ ἀξιωματικῶν ἐκ τῶν ἐνδεδειγμένων ὡς ἐξεταστῶν.

* Δὲν δύναμαι, δημος, ἐξ ἀλλού, γὰ παρχγγωρίσω τὸ γεγονός τῆς

έπαγγελματικής ένηλικιώσεως ίκανος άριθμος ναυτίλων, άλλα και μηχανικών, ώς και οίκονομικών, έτι δὲ και τηλεγραφητῶν άξιωματικῶν του Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ, έκείνων, τούτους οἵτινες ἀποκρίζουν—λόγῳ μορφώσεως και ἀρετῆς—δ.τι δυομάχω προηγμένον Ναυτικόν. Τούτο θ' ἀπετέλει φεύδος ἀνάξιον ἐμποριοῦ και ηθικὸν πλήγμα καταφώρως ἀδικον διὰ τοὺς ἀξιωματικοὺς τούτους, οἱ δοῦλοι δεσμώτες εἰνε ἀναμφισθήτητος οἱ καταληλότεροι και ἀριστούτεροι: ἔξεταστοι τῶν κατωτέρων και γεωτέρων των ἀξιωματικῶν, εἴτε δοκίμων η οἰοιδήποτε ἀλλοι, θεοδήποτε προερχόμενοι. Διὰ τοῦτο ὑποδεικνύων δπως τὸ ἡμισυ τῶν μελῶν τῶν Ἐξεταστικῶν Ἐπιτροπῶν εἰνε Ἀξιωματικοὶ του Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ, τὸ δὲτερον ἥμισυ ἀξιωματικοὶ του Πολεμικοῦ Ναυτικοῦ, τοῦ ἀντιστοίχου κλάδου πάντοτε.

Ἡ τοιαύτη σύθεσις πασῶν τῶν ἔξεταστικῶν ἐπιτροπῶν, ὁμοιόμορφως και ἀδιακρίτως, ἀφ' ἑνὸς μὲν θὰ ἔχαλειψῃ:

α') τὴν κατάδηλον και προσδιλητικὴν ἀδικίαν η δοῦλοι προσγινεται μέχρι σήμερον κατὰ τῶν ἀξιωματικῶν του Ε. Ναυτικοῦ, ἐκ τῆς ἐρήμην αὐτῶν δοκιμασίας τῶν αὐτοῖς συναδέλφων των ἐν τῷ ίδιῳ Ναυτικῷ, πρᾶγμα τὸ δοῦλοι εἰς οὐδὲν ἀλλο ἐπάγγελμα ἐν Ἑλλάδι: και εἰς οὐδὲν ἀλλο Ναυτικὸν ἐν τῇ Ξένῃ, ἀποτολματει ποτέ.

Και β') τὴν δυνατότητα τῆς μονυπλεύρου ἔξετάσεως τῶν ὑποψήφιων, η δοῦλοι ἀποτελει κανόνα γεγονόν τῶν ὑφισταμένων ἔξεταστικῶν ἐπιτροπῶν.

Ἐξ ἀλλο η ὑποδεικνυμένη σύνθεσις θὰ ἔξεσφαλίσῃ:

α') τὴν ἐπὶ ίσαις συμμετοχὴν αὐτοῦ του ίδιου ἐνδιαφερομένου Ναυτικοῦ κατὰ τὴν δοκιμασίαν του προσωπικοῦ του και ἐπιμένως τὴν ἀνάλογον εὐθύνην του ἐπὶ τῆς ποιοτικῆς συγκροτήσεως του εἰς τὸ μέλλον.

β') τὴν ἐγγύησιν ὅτι, οὕτω συντιθέμεναι αἱ ἔξεταστικαι ἐπιτροπαι, θὰ δικαιολογησον ἔνα κατάστασιν τῶν ὑποψήφιων ἀκριβῶς ἀναλόγως τῆς ἴκανότητός του, ἀφοῦ, λόγῳ τῆς παρουσίας ἀξιωματικῶν του Ε. Ναυτικοῦ οἱ δοῦλοι τῶν ἄγνωστων εἰς τὸν ἀξιωματικὸν τοῦ ΙΙ. Ναυτικοῦ στοιχείων, σπουδαίων η λεπτομερειακῶν, θὰ μένη ἀνεξέταστον.

γ') τὴν βεβαίότητα ὅτι δὲν θὰ εἰσάγωνται πλέον εἰς τὸ Ε. Ναυτικὸν ἐλλιπεις η ἀνίκανοι, ἀφ' ἑνὸς μὲν λόγῳ τῆς αὐτοτητῶν δοκιμασίας εἰς τὴν δοῦλοι θὰ δικαιολωνται, οὕτως, ἀφ' ἑτέρου δὲ λόγῳ τῆς αὐτοτητῶν του ἡμίσεως τῶν μελῶν οἱ δοκιματικῶν του Ε. Ναυτικοῦ, τοῦ ίδιου κλάδου εἰς διοικητήν αὐτοτητῶν του δοκιμασίας τῶν παρουσίας τῶν πιθανῶν ὑφισταμένων τῶν, ἀλλα και τοῦ ἐνδιαφέροντος τῶν ἔξεταστοιμένων, δπως ἀποδείξουν ἔκυτοις ἀξιούς ἐνώπιον τῶν ἀνωτέρων και ἀρχαιοτέρων των.

δ') τὴν ἀμιλλαν μεταξι τῶν μελῶν τῶν ἔξεταστικῶν ἐπιτροπῶν ἀμφοτέρων τῶν προελεύσεων, ἥτοι τῶν ἐκ του Ε. Ναυτικοῦ και τῶν ἐκ του ΙΙ. Ναυτικοῦ ἀξιωματικῶν ἐν τῇ προσηκούσῃ δοκιμασίᾳ τῶν ἔξεταστοιμένων, τὴν ἐντεύθεν ἔξεσφαλίσιν τῆς μεγίστης δυνατῆς ἀμεροληψίας και συνεπδης τῶν ἀρίστων δυνατῶν ἀποτελεσμάτων εἰς δρελος ἐκάστου κλάδου, ἀρχ και τοῦ ίδιου Ναυτικοῦ και τοῦ Ἐθνους ἐξ ίσου. Συγκεκριμένως λοιπόν η συγκρότησις τετραμελῶν ἔξεταστικῶν ἐπιτροπῶν δι' ὅλων τὰ διπλώματα, δλων τῶν κλάδων ἀνεξαιρέτων, ἐκ δύο μελῶν ἀξιωματικῶν του ίδιου κλάδου του Ε. Ναυτικοῦ και δύο μελῶν ἀξιωματικῶν του ἀντιστοίχου κλάδου του ΙΙ. Ναυτικοῦ, η δικαιωματικὴ προεδρεία διὸ τοῦ πρεσβυτέρου ἐν ἔκστη ἐπιτροπῆ μέλουσ—ἀνευ διπλῆς ψήφου δεσμώτων—και η παρουσία λιμενικοῦ ἀξιωματικοῦ οἱ ὑπουργικοῦ Ἐπιτρόπου, ἀποτελει καθηγον στοιχειώδους δικαιούνγης πρὸς τὸ Ναυτικὸν και τὸ μέλλον του.

Δέν θεωρῶ περιττὸν γά τονίσω δπως οἱ ἔξετασται και δὲ πειτροπος δρίζωνται ἐκ τῶν ἀνωτέρων ἀξιωματικῶν πάντοτε διὰ τὴν δοκιμασίαν τῶν ναυτίλων κυρίως, ἀλλα και τῶν μηχανικῶν εἰ δυνατῶν πάγτες, τῶν οἰκονομικῶν δὲ και τῶν τηλεγραφητῶν οἱ τοῦ ἀνωτέρου δικαιούσι ἔκατέρου κλάδου.

Ἴδιαιτέρω πρωσοχὴ βεβαίως πρέπει: γά καταβάλληται διὰ τὴν ἐπιλογὴν ἀξιωματικῶν ἔξεταστῶν ἀνωτέρου μορφωτικοῦ ἐπιπέδου και ηθούς ἀκεραιού και ἀνεπηρεάστου.

Ἡ λεπτομέρεια αὕτη, κεφαλλούδωνς φυσικὰ σημασίας και μολαταῖται ἀνεφίκτου ἀπολότου καθορισμοῦ, ἀνήκει εἰς τὴν φροντίδα τῆς Διευθύνσεως του Ε. Ναυτικοῦ.

ΘΑ ΠΑΡΑΓΓΕΛΘΗ ΝΕΟΝ "BERMUDA,, ΕΙΣ ΑΝΤΙΚΑΤΑΣΤΑΣΙΝ ΤΟΥ ΚΑΕΝΤΟΣ

Οἱ "Αγγλοι: ἀσφαλισται μετά μίαν μακροχρόνιον «έκκεχειρίαν» θαλασσών δυστυχημάτων, διέστησαν τὸ πλήγμα ἐκ τῆς καταστρεπτικῆς πυρκαϊδῆς του διπερωκεανού «Bermuda» ἐπισυμβάσης, οὓς γνωστόν, εἰς τὸ ναυπηγεία του Belfast και ἐνῷ χρόνῳ ἔληγον αἱ ἐπισκευαὶ τοῦ πλοίου τούτου ἐκ προγνεστέρας πυρκαϊδῆς. Τὰ ἀσφάλιστρα, ἀτινα θὰ καταβληθῶσιν διπολογίζονται γά φθάσουν εἰς ποσοστὸν ἀνώτερον του 150 αἱ ἐπὶ τῆς ησταλισμένης ἀξίας του σκάφους, ητοις ἀνέρχεται εἰς τὸ ποσὸν τῶν 675.000 λιρῶν.

Τὸ ἀνωτέρω πόσον θὰ αὐξηθῇ, ἐὰν τὸ «Bermuda» κοιτῇ τειχικῶς, οὓς μία δική ἀπόλεια. Τὴν λύσιν ταύτην ἐπιδιώκει η πλοιοντήτρια ἑταρεία «Furness, Withy and Co» ητοις προτιμᾶ γά ἀποκτήσῃ ἔνα καιγουργές διπερωκεανού, παρὰ γά ἐπισκευαστῇ και πάλιν τὸ καὶ σκάφος της. Ἐν τῷ μεταξὺ αἱ κυκλοφορήσασι: φῆμαι, καθ' αἱ πυρκαϊδῆς φεύγεται εἰς ἐμπρησμὸν και διτοι εἰς ζημιαὶ θὰ ἐβάρυνεν τὰ ναυπηγεία, ἀτινα ἔξετέλουν τὰς ἐπισκευάς, διεψεύσθησαν.

Ἡ περιπέτεια τοῦ «Bermuda» ἀπέδειξε ἀκόμη, πόσον ἐπικίνδυνα εἰνε τὰ μεγάλα λάγνερς διὰ τὰ ναυπηγεία κατὰ τὸν χρόνον τῆς ἐπισκευῆς τῶν και πόσι προφυλάξεις πρέπει γά λαμβάνωνται: διὰ τὴν ἀσφάλειάν των. Μὲ ἔξαιρετιδύ, θεού, ἐνδιαφέρον ἀνημένει δια ναυπηγικῆς κόσμος τῆς Αγγλίας τὴν λύσιν, ητοις θὰ διοθῇ διὰ τὴν περιπτέρω τόχην τοῦ σκάφους τούτου, διπερ κατάκειται διεισιδει τοῖς σιωρδές ἐρειπίων εἰς μίαν γωνίαν τοῦ λιμένος του Μπέλφαστ.

Ἡ ἐπικρατεστέρα γνώμη κλίνει διπέρ της ναυπηγήσεως νέου διπερωκεανού, καθ' διτοι πλὴγη τῶν καταστροφέντων καταστρομάτων και τοῦ διστερικοῦ του, ἐβλάβησαν σπουδαίων και αἱ μηχαναὶ τοῦ «Bermuda», ἀλλ' οὐχὶ κατὰ τρόπον καθιστῶνται ἀδύνατον τὴν λειτουργίαν των. Ἐπιστένετο ἀρχικῶς, διτοι αἱ μηχαναὶ του θὰ είχον καταστραφῆ ἐκ τοῦ πυρός, διτοι δημας ηγούσθησαν και ἐπειθεωρήθησαν, διεπιστάθη, διτοι δύνανται γά ἐπισκευασθῶσιν. Ἐπὶ τοῦ ἀντικειμένου τούτου μακραὶ συζητήσεις ἐγέιρονται μεταξὺ δισκητήτων, ἀσφαλιστῶν, ναυπηγῶν και τῶν πληρεζούσιων τούτων δικαιογόρων και ἐπιχειλημμένων: τεχνικαὶ ἐπιθεωρήσεις τοῦ πλοίου ἐγένοντο.

Πάντως διρισμένοι κύκλοι προσκείμενοι μὲ τὴν ἔταιρειαν «Furness» πιστεύουν, διτοι θὰ διοθῇ ἐκ μέρους τῆς παραγγελίας νέου διπερωκεανού εἰς ἀντικατάστασιν τοῦ ἀτυχοῦς «Bermuda». Ἡ σημειωμένη βραδύτης προερχεται ἀπὸ τὴν ἀνακυρωνή ἔξομαλύσεως τῆς παρούσης διπερωκεανού εἰς τὸν προτιμητέων τούτου διὰ τὸ νέον λάγνον. Θὰ είνε διπλοεικονίγητον η θὰ ἔχῃ 4 δικίας; Θὰ είνε ἀτμοκίνητον η μότορισπ;

Ο δεύτερος τύπος, τὴν κινήσεως του, δηλαδή, διὰ μηχανῶν Ντήζελ ἐμφανίζεις ἀξιόλογα προτερήματα και κυρίως τὴν ἐκ τῆς κυρισμού θληγη προερχομένη οἰκονομίαν. Ἐπὶ τοῦ προκειμένου ἀνακυρεται: και τὸ ἀποτέλεσμα, διπερ θὰ δύσῃ τὸ ἐσχάτω τοῦθεν ἐν διπηρησίᾳ διπερωκεανού «Monarch of Bermuda», ἐφωδιασμένον, οὓς γνωστόν, μὲ μηχανὰς στροβιλογεντρικάς. Τὰ ἐκ τῆς διπηρησίας του πορίσματα θὰ καταστῶσι γνωστὰ ἐντὸς διμήνου τὸ δροδύτερον, διποτέ και θὰ δύνανται γά μορφωθῆ μία θετικωτέρα γνώμη περὶ τοῦ νέου τούτου τούπου, παρουσιάζοντος πρὸς τοῖς ἀλλοις και οἰκονομίαν ναυπηγήσεως.

Τὸ «Monarch of Bermuda» ἐκόστισεν 1.500.000 λίρας, χρονικηρίζεται: δὲ τὸ κόστος τοῦτο οὐδὲν διπερθόν. Ἐγα σκάφος διπλούστερον τούτου, διπλαν και ιδιαίτερης τούτου οὐδειστικής προσηκούσης και δυναμικότητος δύνανται, δημαρχίδιως—τονίζουν οἱ ναυπηγοὶ —γὰ κατασκευασθῆ εἰς τιμὴν ἀρκετὰ εὐθηγοτέρων.

Ἡ διοίκησις του Ε. Ναυτικοῦ καλείται: ἐν προκειμένῳ γά κρίνη αὐτητης και γά ἐκτιμήσῃ προσηκόντως τὴν δρθότητα του διπερωκεανού δικαιούσιου μέτρου, τὴν ηθικὴν σκοπιμότητα και τὴν οὐσιαστικὴν ἀποτελεσματικότητα του, οὓς μέτρου διπέρ τοῦ διποτίου τὸ σύγολον του προγνεμένου Ναυτικοῦ είνε τεταγμένον, ἐν τῇ πεποιθήσει, διτοι η ἐφαρμογὴ του θὰ ἔχησην και διακρίση.

Η ΚΙΝΗΣΙΣ ΤΩΝ ΔΙΩΡΥΓΩΝ ΣΟΥΕΖ ΚΑΙ ΠΑΝΑΜΑ

Η κατά τούς έννεα πρώτους μήνας τοῦ παρόντος έτους ναυτιλιακή κίνησις τῆς διώρυγος τοῦ Σουεζ ένεφανίσθη ἀρκετά μειωμένη ἔναντι τῆς ἀντιστοίχου χρονικῆς περιόδου τοῦ 1930. Αἱ διελεύσεις πλοίων καὶ ἀπὸ τὰς δύο διευθύνσεις ἀνῆλθον εἰς 4073 σκάφη 22.589.768 τόννων νέτ., ἵσαν δηλονότι ἐπὶ ἔλαττον τῆς διελθούσης πέρουσι χωρητικότητος κατὰ 1.244.000 τόννους.

Τὴν πρώτην θέσιν κατέχει εἰς τὰς ἀνωτέρω διελεύσεις ἡ Ἀγγλικὴ σημαία μὲ 2257 σκάφη 12.466.000 τόννων, τὴν δεύτεραν ἡ Γερμανικὴ μὲ 422 σκάφη 2.474.000 τόννων καὶ τὴν τρίτην ἡ Ὀλλανδικὴ μὲ 343 σκάφη 2.163.000 τόννων.

"Οσον ἀφορᾶ τὰς διελεύσεις φορτίων ἀνῆλθον εἰς 19.272.000 τόννους ἐμπορευμάτων μὲ μείωσιν κατὰ 2.588.000 τόννους, ἥτοι 11.8 o/o ἔναντι τοῦ θυμήνου π. ἔτους. Η ἐμπορικὴ αὐτὴ κίνησις κατανέμεται ὡς ἔξης κατὰ διευθύνσεις : ἐκ Μεσογείου πρὸς τὴν Ἀνατολὴν διῆλθον φορτία 5.667.000 τόννων μὲ μείωσιν 1.790.000 τ. καὶ ἐξ Ἀνατολῆς πρὸς τὴν Εὐρώπην διῆλθον φορτία 13.605.000 τ. μὲ μείωσιν 798.000 τόννων.

"Αφ' ἑτέρου κατηγορίσθησαν καὶ ἐδημοσιεύθησαν οἱ συνολικοὶ πίνακες τῆς διὰ τοῦ Ἰσθμοῦ τοῦ Παναμᾶ ἐμπορικῆς κινήσεως, οἱ ἀναφερόμενοι εἰς τὸ οἰκονομικὸν ἔτος τὸ ληξιαν τὴν 30ην Ἰουνίου 1931. Η κίνησις αὐτὴ ἀνῆλθεν εἰς 25.082.000 τόννους, ἥτο δὲ κατωτέρα πασῶν τῶν σημειωθεισῶν ἀπὸ τοῦ ἔτους 1925, δόπτε τῇ διὰ τοῦ Παναμᾶ κίνησις εἶχε κατέλθει εἰς τὰ 23.958.836 τόννους. Η ἑφετινὴ κίνησις παρίσταται μειωμένη ἔναντι τῆς 30ης Ἰουνίου 1930 κατὰ πέντε ὅλα ἑκατομμύρια τόννων.

Αἱ διελεύσεις φορτίων ἐκ τοῦ Ἀτλαντικοῦ ὥκεανοῦ πρὸς τὸν Ελσηνικὸν ἐμειώθησαν καὶ 2.795.296 τόννους, ἥτοι μὲ ἀναλογίαν 29.6 o/o. Συνεποσθήσαν δηλαδὴ εἰς 6.680.429 τόννους ἀριθμόν, ὅστις παρουσιάζει τὴν ἐλαχίστην κίνησιν ἀπὸ τοῦ 1922. Αἱ διελεύσεις φορτίων ἐκ τοῦ Ελσηνικοῦ πρὸς τὸν Ἀτλαντικὸν ἀνῆλθον εἰς 18.402.371 τόννους, μειωθεῖσαι καὶ αὐταὶ κατὰ 2.152.136 τ. ἥτοι κατὰ ποσοστὸν 10.50/o ἔναντι τοῦ προγενεστέρου ἔτους.

"Η τελευταία αὐτὴ μείωσις ἀποδίδεται καὶ εἰς τὴν περιστολὴν τῶν μεταφορῶν τοῦ ἀκτοπλοϊκοῦ ἐμπορίου τῶν Ἡνωμ. Πολιτειῶν, ὅπερ περιώδησε τὴν πρὸς Δυσμάς ἔργασίαν τοῦ κατὰ 37.2 o/o, ἐνῷ ἀφ' ἑτέρου καὶ τὸ ἐμπόριον μεταξὺ Ἡνωμ. Πολιτειῶν καὶ Ἀπωλ. Ἀνατολῆς ἡλατώθη κατὰ 54.2 o/o. Τὸ μεταξὺ Εὐρώπης καὶ Νοτ. Ἀμερικῆς διὰ Παναμᾶ ἐμπόριον ἐμειώθη κατὰ 46.6 o/o.

Εἰς τὴν ἑφετινὴν κίνησιν τῶν διὰ Παναμᾶ διελεύσεων φορτίων συνεισφέρον τὸ ἐμπόριον ἐκ τῶν λιμένων τῆς Β. Ἀμερικῆς καὶ τοῦ Κόλπου Μεξικοῦ 65.8 o/o καὶ τῆς Εὐρώπης 23.8 o/o. Οἱ δύκοι ἐξ ἀλλού τῶν ἐξ Ελσηνικοῦ προεκλεύσεων κατανέμεται εἰς 65.8 o/o ἐκ τῶν Δυτ. ἀκτῶν τῶν Ἡνωμ. Πολιτειῶν, 23.8 o/o ἐκ τῶν Δυτ. ἀκτῶν τῆς Νοτ. Ἀμερικῆς, 5.70/o ἐκ τῆς Ασίας καὶ 4.7 o/o ἐκ τῆς Αὐστραλίας.

ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗ ΕΥΡΩΠΗ

Σοβαρὰ μείωσις τῆς Ἐμπορικῆς κινήσεως

"Η Ἐμπορικὴ κίνησις τῶν τριῶν μεγάλων λιμένων τῆς Ἡπειρωτικῆς Εὐρώπης, ἥτοι τοῦ Ἀμβρούργου, τῆς Ἀμβρόσης καὶ τοῦ Ρόττερνταμ ὑπέστη κατὰ τὸν μῆναν Σεπτεμβρίου μίαν σοδαρωτάτην μείωσιν ἔναντι τοῦ περιουσιοῦ Συμβρίου. Τὸ σύνολον σύντο τῆς ἐμπορικῆς κινήσεως τῶν τριῶν λιμενικῶν συγκροτημάτων ὑπεχώρησε κατὰ 1.042.119 τόννους ἔναντι τῆς ἀντιστοίχου κινήσεως τοῦ 1930, κατὰ 22 τὸ διμήνιον (Αὔγουστον—Σεπτέμβριον) ἡ μείωσις ἀνῆλθεν εἰς 1.800.000, ἥτοι 15 o/o ἐπὶ ἔλαττον τῆς περιουσιῆς.

Τὴν μεγαλυτέραν μείωσιν παρουσίασε δὲ λιμήν τοῦ Ρόττερνταμ, σύntονος ἡ εἰσαγωγὴ ἐσημειώθη μὲ 747.200 τόννους ἐπὶ ἔλαττον. Οἱ λιμήν τοῦ Ἀμβρούργου εἶχε μείωσιν 300.891 τόννων εἰς τὴν εἰσαγωγὴν καὶ αὐτός, ἐνῷ τούτωντον δὲ λιμήν τῆς Ἀμβρόσης εἶχε μείωσιν κατὰ 52.000 τόννους τῆς ἑπταγωγῆς ἐμπορικῆς τοῦ κινήσεως.

Βάσει τῶν στατιστικῶν, πάντοτε, δεδομένων τῶν προκυψάντων ἀπὸ τὴν κίνησιν τῶν ἐννέα μηνῶν τοῦ τρ. ἔτους, ὅπολογίζεται, διτὶ καθ' ὅλην τὸ 1931 ἡ μείωσις τῆς ἐμπορικῆς κινήσεως καὶ διὰ τοῦ τρεῖς λιμένων θὰ

POYMANIA

'Η κίνησις τοῦ Δουνάβεως κατὰ τὸν Ὁκτώβριον

Κατὰ τὸν μῆναν Ὁκτώβριον ἡ κίνησις πλοίων εἰς τοὺς λιμένας τοῦ Δουνάβεως ἦτο τὸ ζωηροτέρα ἔναντι τῆς ἀντιστοίχου περιουσιῆς, φθάσασα εἰς τὰ 91 πλοῖα 170.454 τόννων νέτ. Τὴν πρώτην θέσιν κατείχεν ἡ Ἑλληνικὴ σημαία μὲ 20 πλοῖα 31.002 τόννων νέτ καὶ μὲ ποσοστὸν 19.95/o ἐφ' ὅλης τῆς κινήσεως. "Αναλυτικώτερον ἡ κίνησις τῶν σηματιῶν εἰς τοὺς λιμένας τοῦ Δουνάβεως δείκνυται ἀπὸ τὸν κατωτέρῳ πίνακα :

Σημαία	Πλοΐα	T. νέτ ἀναλογία	Πλοΐα	T. νέτ ἀναλογία		
Ἐλληνικὴ	20	34.002	19.95	19	25.958	18.27
Ἰταλικὴ	16	31.911	18.72	16	37.878	26.66
Ἀγγλικὴ	10	18.559	10.89	9	17.788	12.52
Γερμανικούλαντικὴ	7	15.355	9.01	4	9.171	6.46
Ὀλλανδικὴ	6	14.153	8.31	6	11.309	7.96
Σουηδικὴ	4	9.840	5.77	2	3.366	2.36
Οδγγητικὴ	3	7.638	4.48	—	—	—
Νορβηγικὴ	4	7.405	4.35	2	2.544	1.79
Γερμανικὴ	4	6.215	3.65	2	2.992	2.11
Ρουμανικὴ	4	5.966	3.50	7	13.493	9.50
Δακικὴ	4	4.796	2.81	2	3.128	2.20
Ἴσπανικὴ	2	4.144	2.43	—	—	—
Ἄγγλικη	2	3.666	2.15	2	3.666	2.58
Γαλλικὴ	2	2.566	1.50	5	5.706	4.02
Ἐσθονικὴ	1	2.355	1.38	1	1.973	1.39
Τουρκικὴ	1	1.489	0.87	3	2.696	1.90
Πολωνικὴ	1	394	0.23	1	394	0.28
Σύνολον	91	170.454	100.—	81	142.062	100.—

Κατὰ τὸν αὐτὸν μῆναν ἔναντι τοῦ Δουνάβεως τὰ κατωτέρω ποσά ἐμπορευμάτων:

Χώραι προορισμοῦ	Στιγμὴ τ.	Γενικὰ τ.	Ξυλεία βαγ.
Διὰ τὴν Ἐλλάδα	6771	—	465
Διὰ Σορίαν, Παλαιστίνην, Αιγαίου	155	—	502
Διὰ λιμένας τῆς Ἀδριατικῆς	10811	—	20
Διὰ τὴν Σικελίας	3211	—	169
Διὰ τὴν Μάλταν	2507	—	—
Διὰ λιμένας τῆς Δυτ. Ιταλίας	21744	—	210
Διὰ τὴν Γαλλικήν Μεσόγειον	29472	1560	436
Διὰ λιμένας τῆς Ισπανίας	278	—	—
Διὰ τὴν Βρεταν. Ἀφρικήν	6158	—	424
Διὰ τὸν Γαλλικὸν Ἀτλαντικόν	57617	—	410
Διὰ τὴν Αμερικήν	52864	510	—
Διὰ Ρόττερνταμ καὶ Ἀμστερνταμ	33184	—	—
Διὰ Βέλγην καὶ Ἀμερικήν	13996	—	—
Διὰ λιμένας τῆς Ἀγγλίας	71119	200	—
Διὰ τὴν Σκανδινανίαν	35836	—	—
Διὰ Μελβούρνην/Ἀντερλίας	41	—	—
Σύνολον ἐξαγωγῆς	345764	2270	2636

Τὰ κατωτέρω παττά τὸν Ὁκτώβριον ἔναντι τοῦ Ρουμανίας ποσά, ἐφορτώθησαν μέσω τῶν ἀκολούθων πρακτορείων σίτων:

Πρακτορεῖα	ἀπ Τ. νέτ	Στίσιος τ.	Γεν. τ.	Ξυλ.βαγ.	
Joint Agency	21	45241	96838	683	422
Gattorno S. A.	16	31167	61140	753	228
Watson & Youell	8	19399	40795	510	—
L. Dreyfus & Co	8	13220	34431	—	—
Francesco Barta	6	11741	22698	—	390
Cie Continental	4	9268	21529	—	—
Γ. Ζ. Τρούπανος	3	6134	14158	—	32
Άνδρ. Ι. Δρακούλης	2	5765	13035	—	175
«Εξεινος» Α. Ε.	6	4383	6188	—	380
Serv. Mar. Romān	3	3864	377	—	241
A. Παππαδάκης	3	3552	5845	324	244
Lloyd Triestino	2	3235	4731	—	—
Cie Fraissinet	1	2287	2732	—	—
Γεωργιανόδης καὶ Σιά	1	2164	5456	—	—
J. S. Grunberg	1	2010	5184	—	—
J. Nourik	1	2000	4912	—	—
Ξυδάς—Α. Δάλλας	2	1888	2415	—	163
Π. Νικούρέζος	1	1678	—	—	263
Καπάτος, Μακρής καὶ Σιά	1	1364	—	—	—
Γ. Πατρίκιος καὶ Σιά	1	694	300	—	98
Σύνολον	91	170454	345764	2270	2636

(The Danube Market and Shipping Report)

φθάση εἰς 10.500.000 τόννους ἔναντι τῆς τοῦ 1930 καὶ εἰς 19.400.000 τόννους ἔναντι τῆς τοῦ 1929. Οἱ πρώτοι μόνον εἰναὶ ἀκριτοὶ νῦν κατατίθουν τὴν βαροτάτην πορτήν τῆς κρίσεως, ἡτοις διέπει τὰς ἐμπορικὰς συναλλαγὰς, μὲ ιδιαίτερον δὲ λόγω τὴν ἐπιδρούσιν τῆς διοικητικής τοῦ κινήσεως.

Καὶ εὐλόγως δύναται τις νά έρωτήσῃ: "Αρχ γε, ἐφθάσαμεν τούλαχτον —εἰς τὸ τέρμα τῆς κρίσεως;

ΔΙΚΑΣΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΥΣΑΙ ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΔΙΚΑΙ

ΕΚΤΕΛΕΣΙΣ ΕΝ ΕΛΛΑΣΙ ΔΑΝΕΙΣΤΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΛΑΙΟΥ
ΣΥΝΤΑΧΘΕΝΤΟΣ ΕΝ ΑΓΓΛΙΑ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ ΕΝΥΠΟΘΗ-
ΚΟΥ ΔΑΝΕΙΣΤΟΥ (MORTGAGEE)

Ένωπον του Πρωτοδικείου Παιδιών.
Εισηγητής δ. κ. Δ. ΑΡΓΥΡΑΚΗΣ

Τόδος Πρωτοδικείου Παιδιών ἐξεδόθη κατ' αὐτὸς ἀπόφα-
σις ἐνδιαφέρουσα τὸν γυναικὸν καὶ παρέχουσα μίαν σαφῆ
ἔρμηνείαν ἐπὶ σοδαρωτάτου θέματος, ἀφορόντος τὴν ἐκτέλεσιν
τῶν Ἀγγλικῶν δανειστικῶν συμβολαίων ἐν Ἑλλάδι, ἀτικά καὶ
πρὸ τούς χρόνους ἀπησχόλησαν τὰ Ἑλληνικὰ δικαστήρια. (Υπό-
θεσὶς τοῦ ἀτμοπλοίου «Χριστόφορος»).

Τὸ ἐνδιαφέρον σημεῖον τῆς ἐκδιοίσης ὥν' ἀρ.θ. 3536 ἀπο-
φάσεως ἔχει ὡς ἐξῆς:

Ἡ κ. Mabel Vardy ἐνάγουσα, ὡς ἰδιοκτήτρια τῶν ὅποι Ἀγ-
γλικήν σημαίαν ἀτμοπλοίων «Iris-Génie» καὶ «Aσπασία» (διὰ τοῦ πληρεξουσίου δικηγόρου τῆς κ. Βασ. Δ. Θεοφιλοπούλου), τὸν κ. Περ. Καλλιμαγόπουλον ἐφοτλαστὴν—γαιανθρακεμπόρον καὶ ἐνυπόθηκον δανειστὴν τῶν ἀτμοπλοίων τῆς (διὰ τῶν πληρεξουσίων δικηγόρων τοῦ κ. κ. Δευκ. Ρεδιάδη καὶ Θεμ. Βαλασκάκη) προσέδεσε διὰ μηκρᾶς ἀγωγῆς τῆς, ὡς ἀκύρους καὶ παρὰ τὰ ἐν Ἑλλάδι κρατούντα, τύποις καὶ οὐσίᾳ καὶ ὡς ἀποτέλεσμα «ἀντο-
δικίας», πάσας τὰς πράξεις τοῦ ἐνυπόθηκου δικαιούστου, διτις στη-
ριζόμενος εἰς δανειστικὸν συμβόλαιον συνταχθὲν ἐν Ἀγγλίᾳ, βάσει τοῦ ἰδιορρύθμου προνομίου τοῦ Ἀγγλικοῦ Δικαίου τοῦ ἐνυπόθηκου δανειστοῦ (mortgagee) κατέλαβε ταῦτα ὅποι τὴν κατοχὴν του. Η
ἰδιοκτήτρια τῶν ἀτμοπλοίων κατέστησε διὰ τῆς ἀγωγῆς τῆς τὸν ἐναγόμενον ὑπόχρεων εἰς ἐπιστροφὴν τῶν ἀτμοπλοίων τῆς καὶ εἰς τὴν καταδελήγησην τῆς ἀποζημιώσεων.

Ο ἐναγόμενος δύμας, ἀντίθετως ὑπεστήριξε ὡς νομίμους τὰς προσδιληθείσας ἐνεργείας τοῦ, αἰτούμενος τὴν ἀπόρριψιν τῆς ἀγωγῆς τῆς. Τὸ Πρωτοδικείον Παιδιών διὰ μηκρᾶς καὶ ἐξουσι-
στικῆς ἀποφάσεως του ἐπὶ πάντων τῶν ἀποδημάτων αὐτῷ θε-
μάτων ἐκ μέρους τῆς ἐναγόμενης καὶ τοῦ ἐναγόμενου ἀπεφάντο
δεχθὲν τὴν ἀγωγήν τῆς ὑπὲρ τοῦ δικαίου τῆς αἰτήσεως τῆς, ὡς
ἐξῆς:

«Ἐπειδὴ ὁ ἐναγόμενος προτείνει, διτις δυνάμεις ὑποθηκικοῦ δανείου (Mortgagee) συσταθεῖστος ὑπὲρ αὐτοῦ ἐν Ἀγγλίᾳ, ἐδικαιοῦστο νὰ ἐπιληφθῇ τῆς δικαιοτεχνῆς τῶν πλοίων καὶ τῆς περιτέρω ἐκμεταλλεύσεως αὐτῶν συμφώνως τῷ Ἀγγλικῷ Νόμῳ, ἐφαρμοστέῳ λόγῳ τῆς Ἐθνικότητος τοῦ πλοίου, νηρολογηθέντος ὅποι τῆς ἐνα-
γόμενης ἐν Λονδίνῳ. Ως δὲ δικαιούσται διὰ τῶν προτάσεων τοῦ ἴσχυρισμὸς οὗτος, δὲν περιέχει πρότασιν κατήσεως τῆς κυριότητος τῶν πλοίων ἐν Ἀγγλίᾳ, ἐπερχομένην ὡς ἀποτέλεσμα τῆς μὴ πληρωμῆς τοῦ ὑποθηκικοῦ χρέους κατὰ τὴν λῆξιν, ὡς ὑπὸ τούς συγγραφέων ὑποστηρίζεται: (Thaller—Ripert I § 950) καὶ ἡ-
τις κατήσις κυριότητος κριγομένην κατὰ τὸν Ἀγγλικὸν Νόμον, δυ-
νάμεις τοῦ ἀρθροῦ 21 τῆς μετεξέντελλος Ἑλλάδος καὶ Ἀγγλίας συμβό-
σεως τῆς κυρωθείσης ὅποι τοῦ N. Δ. τῆς 23 Ιουλίου 1926 καὶ
κατὰ τὰς ἐν τῇ ἐπιστήμῃ ἀλλως τε κρατούσας ἀρχὰς, (Pillet § 357, Bonnecasse § 791, Lyon Caen V § 129, 130), θὲ δύνατο νὰ θεμελίωσῃ καταλυτικὴν ἐνστασιν τῆς κυρίας δύσεως τῆς ἀγωγῆς (Οίκον. Στοιχ. § 113 σημ. 11, Vindscheid § 161 σημ. 12 καὶ 452, σημ. 4 καὶ 10) σύχι δύμας καὶ κατὰ τὴν ἐπιδο-
θητικήν ἐκ τῆς αὐτοδικίας τοικύτης ἀγωγῆς (A. P. 350 (1931) Θ. MB' 450), ἀλλὰ περιορίζει δὲν λόγῳ ἴσχυρισμὸς τοῦ ἐναγό-
μενου τὸ κατὰ τὸν Ἀγγλικὸν νόμου δικαιώματος τοῦ ἐνυπόθηκου ἐπὶ πλοίου πιστωτοῦ, διτις: καθίσταται δικαιούσται τὴν ἐντελεσθεῖσαν δύσεων τοῦ ὑποθηκικοῦ χρέους εἰς τὴν ἐπιληφθήσαν τῆς κατοχῆς καὶ ἀνάληψιν τῆς ἐκμεταλλεύσεως τοῦ ὑποθηκευμένου πλοίου (π.ο.δ. Stevens σημ. 479), ἐξεταστέον θίνεν τὸ νόμῳ δύσι-
μῳ τῆς ἐντελεσθεῖσαν κατὰ τὴν τοικύτην δικτύωσιν αὐτῆς.

«Ἐπειδὴ κατὰ μὲν τὸ ἄρθρ. 8 τοῦ νόμου ΤΝΑ' τοῦ 1858 δὲν
δύναται: γάλλοι οικοδομῆσιν ἐν Ἑλλάδι θεσμοὶ ἀντικείμενοι εἰς ἡ-
μέδεκποὺς Νόμους δημιουρίας τάξεως, κατὰ τὸ ἄρθρ. 6 ἐδάφιον 2

ἰδίου νόμου, αἱ ἐξ ἀδικημάτων καὶ οἵοις ἀδικημάτων ἐνοχῇ
κρίνονται πάντοτε κατὰ τὸν ἡμεδηπὸν νόμον (Κρετσλ Γεν. Διδ. § 61) καὶ κατὰ τὸ ἀρθροῦ 5 ἑδίου νόμου ἡ νομή, ἡ κυριότης
καὶ τὰ ἐμπράγματα δίκαια ἐν γένει ἐπὶ πραγμάτων ἀκαγήτων καὶ
κινητῶν ρυθμίζονται: ὅποι τοῦ Νόμου τῆς τοποθεσίας τοῦ πράγματος (lex rei sitae). Ἐν τῇ ἐπιστήμῃ ἐγένοντο δεκταὶ παρεκδύ-
σεις ἀπὸ τῆς τελευταῖς ταῦτης ἀρχῆς, τοῦ νόμου τῆς τοποθεσίας τοῦ πράγματος, ὃς πρὸ τὰ πλοῖα, διτις μὴ ἔχοντα σταθερὸν ἐστί-
αν καὶ διδάσκεται οὕτω, διτις ἡ σύστασις ἐμπράγματου ἐπὶ πλοίου
δικαιώματος καὶ εἰδικότερον ὑποθήκης, κρίνεται κατὰ τὸν Νό-
μον τῆς σημαίας τοῦ πλοίου, εἰς τρόπον ὃςτε ἡ ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ
ἐπὶ ἀλλοδαποῦ πλοίου συσταθεῖσα ὑποθήκη ἴσχυει καὶ ἐν τῇ ἡ-
μεδηπῇ (Lyon Caen V § 86 καὶ VI § 1796, Pillet § 370, Bonnecasse § 791). Τὰ ἐν τῇ ἡμεδηπῇ δύμας ἀποτελέσματα
τῆς τοικύτης ὑποθήκης δὲν δύναται κατὰ τὴν ἀρχούσαν γνώμην
γὰλλοι ἐκταθῶσι πέρχον τῶν ἀποτελεσμάτων, διτις θὲ συνεπήγετο αὐ-
τῇ συνισταμένη ἐν τῇ ἡμεδηπῇ, καὶ ἀτικά ὅποι τοῦ ἡμεδεκπού Νό-
μου θὲ ἀνεγνωρίζοντο, καθίστασις ὡς πρὸ τὰ ἐν τῇς Ἐλληνικοῖς
χωρικοῖς ὅδοις: ἡ γρυκοροδηλημένα ἀλλοδαπά πλοῖα δὲ νόμος τῆς
σημαίας αὐτῶν ὑποχωρεῖ ἐν τῇ ρυθμίσει τῶν ἀποτελεσμάτων
τῆς ὑποθήκης, ἀναλαμβάνει δὲ πλήρη τὴν ἴσχυν αὐτοῦ δὲ νόμος
τῆς τοποθεσίας τοῦ πράγματος καὶ κατὰ τὴν μείζονα λόγον, αἱ λοι-
παὶ προεκτεθεῖσαι ἀρχαὶ τῆς ἐπικρατήσεως τῶν ἡμεδηπῶν Νό-
μων δημοσίας τάξεως καὶ τῶν διεπόντων τὰς συνεπίσεις τῶν ἀ-
δικημάτων, εἰς τὴν σφρίκην ἐπιρροής τῶν ὅποιων πίπτει καὶ ἡ
ρύθμισις τῶν ἀποτελεσμάτων τῆς ὑποθήκης (Weis, Τόμος 4 σελ.
330—332, 261 ἕως 264, 254—255 Lyon Caen VI § 1795). Ἐφ' δοσοῦ δύθεν,
κατὰ τὰ συγδευτικά πρότερον, διτις τὰ συγδευτικά μείζονα
τερήσεως τοῦ ὑποθηκικοῦ χρέους ἔσται: ἡ ἀσκησις τῆς ὑποθηκ-
ικῆς ἀγωγῆς, δι' ἐπιταχῆς πρὸς πληρωμὴν καὶ κατασχέσεως, εἴτε
δι' ἀναγγελίας ἐν περιπτώσει μὴ πλήρους ἵκανοποιήσεως ἐκ τοῦ
ἐνυπόθηκου κτήματος ἡ ἀσκησις τῆς προσωπικῆς ἀγωγῆς κατὰ τοῦ
διφειλέτου, ἀποκλείεται δὲ ἀπολύτως ἡ ἐπίληψις, τῆς νομῆς
τοῦ ἐνυπόθηκου (παρ. 6. λ. Οἰκονομία. Στοιχ. § 172, Καλλιγά
Ἐμπρ. § 552), δὲν δύναται νὰ ἀναγνωρισθῇ τοιοῦτο δι-
παίωμα οὐδὲ εἰς τὸν ἐναγόμενον ἐνυπόθηκον δανειστὴν
(Mortgagor) ἐκ μόνου τοῦ λόγου διτις ἐν Ἀγγλίᾳ ἀναγνω-
ρίζεται αὐτῷ τοιοῦτον δικαιώματα, ὡς ἀπαρρέον ἐκ τοῦ
ἰδιορρύθμου ἐν Ἀγγλίᾳ θεσμού τῆς ὑποθήκης (Mortgage). Τὰ
μόνα δὲ δικαιώματα, ἀτικά θὲ ἡδύνατο δύτος νὰ ἀσκήσῃ
ἐν τῇ Ἐλλάδι ἐπὶ τῶν πλοίων, θὲ ἡσαν ἡ κατάσχεσις αὐτῶν μετὰ
περιαφῆν τοῦ ἐκτελεστηρίου τύπου ἐπὶ τοῦ τίτλου αὐτοῦ κατὰ
τὰ ἄρθρ. 858—860 Πολ. Δικον. (Οἰκον. Λιθρ. § 7 σημ. 9α'
καὶ § 258, Lyon—Caen VI § 1796 Weiss Τόμ. 4 σελ. 309
—313), καθὼς καὶ τῆς ἀναγγελίας καὶ κατατάξεως ἀνευ περι-
αργῆς τύπου ἐκτελέσεως εἰς περίπτωσιν κατασχέσεως τῶν πλοίων
παρὰ τρίτου Weiss Τόμ. 4 σελ. 311 σημ. 2, Lyon Caen VI §
795, Desjardins V 1259, «Ἀντίθετος πρὸς τὰ ἀνωτέρω λόγους
δὲν δύναται: νὰ συναχθῇ ἐκ τοῦ ἄρθρ. 243 Ἐμπ. Νόμου, μολο-
νότις ὑπεστήριχθη ἐν Γαλλίᾳ, διτις τὸ ἄρθρ. 22 τοῦ Βελγικοῦ Νό-
μου τῆς 10 Φεδρουάριου 1908, οὐτινος πιστήγη μετάφρασιν ἀπο-
τελεῖ τὸ ἄρθρ. 242 ἡμετέρου E.N. ἀποδίδει κατ' ἔνοιαν τὰς
ἀρχὰς τοῦ ἄρθρ. 1 τοῦ δικαιούμενος ἐν ἔται 1907 σχεδίου
κατὰ τὴν διάσκεψιν τῆς Βενετίας, καθ' ἀς τὰ ἐπὶ πλοίων
ἐμπράγματα δίκαια (hypothecques, Mortgages et gages) τὰ
νομίμως καὶ διὰ προσηκούσης δημιουρεύσεως συστάθησαν ἐν τῇ
ἀλλοδαπῇ, θέλοντο παραχάγει: καὶ ἐν τῇ ἡμεδηπῇ τὰ ἀποτελέσμα-
τα, ἀτικά καὶ ἐν τῷ τόπῳ τῆς συστάσεως αὐτῶν ἡθελον παραχάγει:
(Tinaller—Ripert I § 954, Ripert II § 1047 καὶ σημ. 4 σελ.
34 τρίτης ἐκδόσεως). Ή τοικύτης δύμως γνώμη οὐδημάτις ὑπεστη-
ρίχθη ἐν Βελγίῳ, ἔνθι ἐδιάλθηται ἐν τῇ ἡρμηνείᾳ τοῦ ἄρθρ. 22
τοῦ νόμου τοῦ 1908, διτις ἡ ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ συστάσας ὑποθήκη
ἐπὶ ἀλλοδαποῦ πλοίου, παραχάγει: δικαιούσα καὶ ἐλάτη τὸ πλοίον ἀ-
ποκτήσῃ Βελγικὴν ἀθυικότητα, οὐχὶ δύμως καὶ διτις τὰ ἀποτελέ-

σμάτια της τοικύτης υποθήκης θάξ έξακολουθήσωσε: ρυθμιζόμενα στην Βελγίων κατά την Νόμον του τόπου της συστάσεως της υποθήκης, είτε στην μεταβολή της έθνικότητος του πλοίου, είτε και εἰς περίπτωσιν διατηρήσεως της παλαιάς έθνικότητος (παραβολ. Smeesters I § 77, και § 91 δευτέρας έκδόσεως). Και παρ' ήμιν δὲ ἐκ της Είσηγητικής έκθέσεως του Ναυτικού Κώδικος του 1910, οὐδὲν άλλο προκύπτει: περὶ τῆς ἑννοίας του ἀρθρ. 242 E. N. εἰμὶ μόνον, διτις ἐκ της μεταβολής της Έθνικότητος του πλοίου δὲν ἀποσθέννυται: τὰ ἐπ' αὐτοῦ δίκαια, οὐχὶ δὲ καὶ διτις τὰ ἀποτελέσματα τούτων θάξ έξακολουθήσωσε: ρυθμιζόμενα κατά την Νόμον της άρχικής Έθνικότητος (π.ρ.θ. τίτλου Α' κεφ. Γ' Έκθέσεως) και δὴ εἰς τὴν περίπτωσιν ἀκόμη καθ' ἥν οὗτος ἀντίκειται εἰς ήμεραπόν γόμον δημοσίας τάξεως.

«Ἐπειδὴ εἶνε ἄκυρος ἡ συμφωνία του μη ἐνέχεσθαι: διὰ δόλον καὶ ὀκρεῖαν ἀμέλειαν (A.II. 87 (1929) Θεμ. M. 393). Εἶνε διτις ἀπορριπτέα, ὡς νόμῳ ἀδόκιμος, ἡ ἔνστασις του ἐναγομένου, διτις κατὰ συμφωνίαν του μετὰ τῆς ἐναγούσης ἡ εὐθύνη του διὰ τὴν ἀνώμαλον ἐκτέλεσιν του συμβολαίου τῆς υποθήκης δὲν θάξ ἐπεξετένετο καὶ εἰς τὴν ἀποθετικὴν τῆς ἐναγούσης ζημιάν, καθόσον ἡ τοικύτης εὐθύνη ἀνακύπτει ἐν προκειμένῳ ἐξ ἀδικήματος».

— ΑΠΑΙΤΗΣΙΣ ΟΛΟΚΛΗΡΟΥ ΤΟΥ ΝΑΥΛΟΥ ΔΓ ΗΜΙΤΕΛΗ ΦΟΡΤΩΣΙΝ, ΣΥΝΕΠΕΙΑ ΚΙΝΔΥΝΟΥ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΕΚ ΤΩΝ ΠΑΓΩΝ

Ἐγώπιον τῶν Ἀγγλικῶν δικαστηρίων ἡχθῇ τελευταίως μία ἐνδιαφέρουσα υπόθεσις ἐπὶ διαφορᾶς ἀναφεύσης μεταξὺ τῶν Δανῶν πλοίοικτητῶν του ἀπὸ «Sudhavet» καὶ τῶν Ἀγγλων ναυλωτῶν του πλοίου των διὰ μεταφορὰν Φυλακηδικῆς ἔξεις εἰς τὸ Κάρδιφ. Ὁ ἄγγλος δικαστής κ. Bateson ἐξέδωκεν ἀπόρκτων ὑπὲρ τῶν ναυλωτῶν.

Ιδού τὸ ἴστορικὸν τῆς υπόθεσεως: Τὸ ἀπὸ «Sudhavet» ἐναυλῶθη βάσει του τόπου «Wood Charter» (ἀπὸ Σκανδιναվίαν καὶ Φινλανδίαν δι: Ἀγγλίαν), δπως φορτώῃ ἀπὸ τὸ Μόλλερστοκ πλῆρες φορτίου ἔξεις μέσω τῶν πρακτόρων τῶν ναυλωτῶν.

Τὸ ποὺ ναυλωσούμφωνον καθωρίζετο, διτις εἰς τὸν λιμένα τῆς φορτώσεως θάξ παρεδίδετο ἡ ἔξεις εἰς τὴν πλευρὰν του πλοίου δι: ἐξέδων τῶν ναυλωτῶν καὶ μὲ κάλυψιν παρ' αὐτῶν παντὸς κινδύνου. Ἡ ἡμερήσια ποσότης φορτώσεως ὀρίζετο εἰς 125 φάδομες—κακιοῦ ἐπιτρέποντος—καὶ μὲ ἀναλογίαν τῶν ἐργασίμων ὀρῶν του ἀγνούμενος.

Ἐτέρα παράγραφος του ναυλωσούμφωνου παρείχεν εἰς τὸν πλοίοικρον τὴν ἀλευθερίαν, δπως εἰς περίπτωσιν κινδύνου πήξεως καὶ συνεπῶς ἀποκλεισμοῦ του πλοίου εἰς τὸν λιμένα, γὰς ἀπάρη ἀνευ φορτίου καὶ γὰς συμπληρώσῃ τοῦτο ἀλλαχοῦ. «Ἀλλη παράγραφος παρείχεν εἰς τὸν πλοίοικρον καὶ τοὺς πλοίοικτας ἀπόλυτον δικαίωμα καὶ ἐπὶ τοῦ κενοῦ χώρου φορτίου διὰ τὸν ναῦλον (dead freight).

Τὸ «Sudhavet» κατέπλευσεν εἰς τὸν λιμένα τῆς φορτώσεως τὴν 8ην Νοεμβρίου καὶ ἡγκυροδόλησεν εἰς ἀπόστασιν τριῶν μιλίων ἀπὸ τῆς παραλίας, ἡ δὲ ἔξεις ἀπεστέλλετο πρὸς φόρτωσιν διὰ σχεδίων. Ἀπὸ τῆς 16ης Νοεμβρίου ἡρχισκαν νὰ διαγράψωνται τὰ πρώτα σημεῖα τῆς πήξεως καὶ δὲν καθίστατο πλέον δυνατὴ ἡ περιτέρω ἀποστολὴ εἰς τὸ πλοίον ποσοτήτων ἔξεις. Τὴν ἡμέραν ἐκείνην τὸ «Sudhavet» εἶχε παραλάβει 394 φάδομες ἔξεις, ἐνῷ διὰ τὴν πλήρη φορτώσιν του ἀπητοῦντο 750 ἐν δλῳ φάδομες.

Μὲ τὸ ἥμισυ, δθεν, φορτίον, ἀπέπλευσε τὸ σκάφος διὰ τὸ Κάρδιφ, δτχν δ' ἐφθασεν ἐκεὶ ὁ Δανὸς πλοίοικρος ἀπῆγτε νὰ πληρωθῇ ὄλοκληρον τὸν ναῦλον πλήρους φορτίου, ἡτοι διὰ τὰ 394 φάδομες καὶ διὰ τὸν ὑπόλοιπον χώρον, δτσις ἀναγκαστικῶς—λόγῳ τῶν πάγων—ἐπέμεινε κενὸς φορτίου. Οἱ παραλήπται τῆς ἔξεις κατέθεσαν ὑπὸ ἐπιφύλαξιν εἰς τὰς ἀρχὰς τοῦ ντὸν τὸν ναῦλον του κενοῦ χώρου καὶ οὕτω ἔλαθον τὴν ἀδειαν παραλαβῆς τῆς κομισθείσης δι: αὐτοὺς ποσοτήτης ἔξεις μεταλλείων (pit—props). Η ὑπόθεσις, οὕτω, κατέληξεν εἰς τὰ δικαστήρια.

Οἱ ἐνάγοντες πλοίοικται ἴσχυρίσθησαν, δτι δικίνδυνος ἐκ τῶν πάγων ἡτοι εἰς δύρος τῶν ναυλωτῶν, οἵτινες προετίμησαν τὸν λιμέναν Μόλλερστοκ διὰ τὴν φόρτωσιν, μολονότι οὕτως ἐτέλει ὑπὸ τὸν κίνδυνον τῆς πήξεως καὶ εἰδοποίησαν τὸν πλοίοικρον, δτι ἡτοι ἀδύνατος ἡ περιτέρω φορτώσις. Διὰ τὴν φράσιν, δτι δη φόρτω-

σις ἡτοι ὑποχρεωτικὴ μόνον διὰ τὰς «ἐργασίμους ἡμέρας καὶ ὥρας καὶ καιροῦ ἐπιτρέποντος» τὸ τοιούτον δὲν εἶνε ὑπὲρ τῶν ναυλωτῶν διότι ὁ πάγος «δὲν εἶνε καὶ ρόξ». «Ἐδει, συνεπῶς, οἱ φορτωταὶ νὰ προστατεύσουν τὰ συμφέροντά των ἀπὸ ἐνδεχομένου τοιούτου κινδύνου.

Ἄφ' ἑτέρου οἱ ἐναγόμενοι ἴσχυρίσθησαν, δτι δικάγος ἀπετέλει: καιρικὴν μεταβολὴν», δπως ἡ δροσή καὶ πλ., ἔδει δὲ τὸ πλοῖον νὰ συνεπλήρωντε τὸ φορτίον ἐξ ἀλλού υποδειχθησομένου παρ' αὐτῶν καὶ ἐλευθέρου πάγων λιμένος. Ο «Ἀγγλος δικαστής ἐκδίδων τὴν ὑπὲρ τῶν ναυλωτῶν ἀπόφασιν του ἐδέχθη, δτι πράγματι ἡ φράσις «καὶ ρόξ ἐπιτρέποντος» ἵσχε καὶ διὰ τὸ πάγον, δτσις ἡτοι «καὶ ρόξ» κατὰ τὴν πιστήν ἑννοίαν τοῦ ναυλοσυμφώνου καὶ δη παρεμπόδισις τῆς φορτώσεως προήλθε πράγματι ἐξ αὐτοῦ καὶ ἐτός τῆς ἑννοίας του ναυλοσυμφώνου. Οἱ ἐναγόμενοι δικαιοῦνται εἰς τὴν ἐπιστροφὴν τῆς καταθέσεώς των μετὰ τῶν τόκων.

ΔΥΟ ΝΕΑΙ ΚΑΤΑΔΙΚΑΙ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ ΔΙΑ ΚΑΚΗΝ ΣΤΟΙΒΑΣΙΑΝ ΦΟΡΤΙΟΥ

Τὸ Board of Trade ἐξακολουθεῖ αὐτητοῦ τὸν ἔλεγχόν του, ἐφ' δλων τῶν καταπλέοντων εἰς τοὺς Ἀγγλικοὺς λιμένας φορτηγῶν ἐκ Μαύρης Θαλάσσης μὲ φορτία Ρωσικῶν γεννημάτων, πρὸς διαπίστωσιν τῆς καλῆς ἡ μὴ στοιβασίας του φορτίου εἰς τὰ κύτη των καὶ τῆς τυχόν υπερφορτώσεώς των. Ἀπό τυνο πλείστα δσα φορτηγὸν ἀπεκαλύφθησαν ἔχοντα κακὴν καὶ ἐλιπῆ τὴν στοιβασίαν των, τὰ δὲ κύτη των δὲν ἤσαν προστατευμένα μὲ ἔλινα διαχωρίσματα (μπουλιμέδες).

Ἡ παράλειψις αὕτη δημιουργεῖ σοβαροὺς κινδύνους διὰ τὴν ἀσφάλειαν τῶν πλοίων, ἰδίᾳ, μάλιστα, δταν ταῦτα καταληφθοῦν ὑπὸ τρικυμίας, δτε τὸ φορτίον των εὐκόλων μεταποιῆσμένων δύναται νὰ ἐπιφέρῃ ἀνεπανορθώτους ἀπωλείας σκαπῶν καὶ ἀνθρωπίνων ὑπάρχεων. Εἰς τοὺς Ρωσικοὺς λιμένας τῆς Μ. Θαλάσσης δὲν ἔξασκεται—λέγοντος οἱ Ἀγγλοι—ἡ δέουσα κατὰ τὴν φόρτωσιν προσοχὴ καὶ ἐποπτεία, θεωροῦν δὲ συνεπιθύμους διὰ τοῦτο καὶ τοὺς ἐνδιαφερούμενους πλοιάρχους.

Ἡδη κατὰ τὴν τελευταίαν ἔβδομάδα δύο ἀκόμη πλοῖα κατέπλευσαν ἐν Ἀγγλίᾳ μὲ κακὴν στοιβασίαν τοῦ ἐκ Ρωσικῶν γεννημάτων φορτίου των, τὸ Γιονγκοσλανίδον «Treci» καὶ τὸ Ελληνικὸν «Φώτης». Οἱ δύο πλοιάρχοι κατεδικάσθησαν ὑπὸ τοῦ Πταισματοδικείου τοῦ Λονδίνου, τοῦ μὲν «Treci» εἰς 75 λίρας πρόστιμον καὶ τοῦ «Φώτη» εἰς 100 λίρας, ἀμφότεροι δὲ καὶ εἰς τὰ 25 λιρῶν ἔξοδα ἐκάστης δίκης.

ΤΗΝ ΑΝΟΙΞΙΝ Η ΑΝΕΛΚΥΣΙΣ ΤΟΥ ΘΗΣΑΥΡΟΥ ΤΗΣ «ΑΙΓΥΠΤΟΥ»,

Ἡ ἀνέλκυσις τοῦ θησαυροῦ τοῦ βιντισμένου ἀτμοπλοίου «Αἴγυπτος», ητοι ἐθεωρεῖτο ὡς ζήτημα δικιγίστων ἡμερῶν, ἀνεβλήθη διὰ πολλοὺς εἰσέπι μῆνας. Παρὰ τὰς ἐσχάτως συντελεσθεῖσας προσόδους τῆς ἡραγασίας ἐντὸς τῶν κυτῶν καὶ μολονότι οἱ δῦται εἰσῆλθον εἰς τὸν θάλαμον τοῦ θησαυροῦ καὶ ἡσθάνθησαν τὴν ἀνταύγειαν τῶν ωρίδων τοῦ χρυσοῦ καὶ τοῦ ἀργύρου ἡ περαιτέρω ἐργασία ἀπέβη προβληματική, διότι ἐνέσκηψαν αἱ σφοδραὶ συνεχεῖς τειμεδίαι τοικυμίαι, βαθὺν δὲ σκότος περιβάλλει τὸ ναυάγιον εἰς τὸν βινθὸν τῆς θαλάσσης.

Κατόπιν τούτου τὸ ναυαγοσωστικὸν «Artiglio» ἐπανέπλευσεν δικιγίστων εἰς τὴν Βρέστην, δπου καὶ θὰ παραμείνῃ καθ' δλῶν τὸν κειμῶνα, χωρὶς δύως καὶ νὰ παροπλισθῇ. Οἱ δῦται καὶ τὰ συνεργεῖα τοῦ τεχνικοῦ προσωπικοῦ του ἔλαβον μακρὰς ἀδείας διὰ τὴν Ιταλίαν, τὸ ὑπόλοιπον, δύως, πλήρωμα παρέμεινεν εἰς τὰς θέσεις του, διότι τὸ «Αρτίλιο» κατὰ τὰς κειμεδίας Ἀλκυονίδας καὶ δταν ἡ εδδία θὰ κυριαρχῇ εἰς τὸν πολυτάραχον δικεανόν, θὰ ἐπιπλέῃ ἐκ τῆς Βρέστης καὶ θὰ ἐπισκέπτηται τὴν θέσην τοῦ ναυαγίου, ἵνα διαπιστοῖ τὴν παραμονὴν τῶν σημαντήρων εἰς τὴν θέσην των καὶ τοὺς ἀνανεώνῃ, εἰς ἥν περιπτωσιν θὰ τοὺς ἔχῃ παρασύρῃ τὸ κύμα.

Ἡ νέα προσπάθεια πρὸς ἀνέλκυσιν τοῦ θησαυροῦ ἐλπίζεται νὰ ἀποβῇ, καιροπούρος πλέον, κατὸ τὸν προσεχῆ Μάρτιον.

ΕΚΚΕΝΤΡΙΚΟΤΗΤΕΣ ΤΗΣ ΦΥΣΕΩΣ

ΞΗΡΕΣ ΠΟΥ ΑΝΑΔΥΟΝΤΑΙ ΚΑΙ ΧΑΝΟΝΤΑΙ!

Ο ΚΟΣΜΟΣ ΗΥΞΗΘΗ ΚΑΤΑ ΔΥΟ ΝΗΣΙΔΑΣ!

Πολλές φορές οι πλοίαρχοι των ποντοπόρων σκάψουν, ποσ διαπλέουν τους ωκεανούς και έκτείνουν τους πλόξις των έως εις τὰς έσχατιὰς τῆς Ύδρογείου, παρίστανται μάρτυρες περιέργων φαινομένων, τὰ δποια ἀναγγελλόμενα εὐθὺς ἀμέσως, θέτουν εἰς κίνησιν τὴν Ἐπιστήμην και προκλοῦν σε:ράς μελετῶν ἀπὸ τὰς κινητοποιουμένας ἐπὶ τὸ ἔργον των παντοίας ἀποστολάς, διδρογραφικάς, χαρτογραφικάς και γεωλογικάς, δταν μάλιστα πρόκειται περὶ ἐμφανίσεως νέας Γῆς ἀπὸ τὰ βίθη τῶν θαλασσῶν.

Εἰς τὰ ἔγκατα τῆς Γῆς και τους βυθούς τῶν ωκεανῶν ὑπὸ τὴν πίεσιν τῶν υποχθογίων δυνάμεων, συντελοῦνται συχνὰ περίεργοι μεταβολαί, αἰτίας διποπίτουν εἰς τὴν ἀντίληψίν μας κατὰ διαφόρους μορφάς. Και ἀναγγέλλεται καποτε, δτι τὸ τάδε υπερωκεάνιον διέπλευσεν εἰς τὸν Εἰρηνικὸν ωκεανὸν μίκη ἐρυθρὰν ἐπιφάνειαν ἐκτάσεως 20 μιλλίων, κυριολεκτικῶς στρωμένη ἀπὸ χρωματιστὴν ἐπιπλέουσαν ἐλαφρόπετραν και ἀλλοτε, δτι τὸ τάδε σκάφος ἐν πλήρει μεσονυκτιώ εἰσηλθεν εἰς θαλασσίκην λωρίδα φωσφορίζουσαν, τὴν ὁποίαν και διέπλευσεν εἰς διάστημα ἐνδε τετάρτου τῆς ὥρας ἐν πλήρει τῇ ταχύτητι του.

Δὲν είναι σπάνιαι αἱ ἀναγγελίαι, δτι ή Α. η Β. νησίς ἔξηφνισθη ἢ δτι νέα Γῆ παρουσιάσθη εἰς τοῦτο ἡ ἔκεινο τὸ σημεῖον τῆς ἀπεράντου ὑγρᾶς ἐπιφανείας. "Ἐνα παρόμοιον γεγονός ἐσημειώθη πρό τινος χρόνου εἰς τὸν Ἀτλαντικὸν ωκεανόν, ἀπὸ τὰ βίθη τοῦ δποίου ἀνεδύθησαν δύο μικροσκοπικαὶ νησίδες πλησίον τοῦ San Pedro και τοῦ San Paolo, ἀνοικτὰ τῶν παραλίων τῆς Βραζιλίας.

Τὰ δύο αὐτὰ κομμάτια Γῆς ἥλθον εἰς φῶς διὰ ν' αὐξήσουν.... τὴν γηίην ἐπιφάνειαν και είναι ἀναμφισβήτητον, δτι ἀποτελοῦν προϊόντα τῆς ἡφαιστειογενοῦς κατακτάσεως τοῦ ἔκει βυθοῦ. Αἱ δύο νησίδες ἐνεφανίσθησαν εἰς θέσεις λίαν ἐπικαίρους και εὐθὺς ἀμέσως κατέστη πρόδηλον, δτι δύνανται νὰ χρησιμοποιηθοῦν, ὡς πολύτιμοι και μοναδικαὶ βάσεις ἀνεφοδιασμοῦ διὰ τὰς ὑπερωκεανίους συγκοινωνίας, τόσον τὰς θαλασσίας, δσον και κυρίως τὰς ἀεροπορικάς, διότι κείνηται ἀκριβῶς εἰς τὸν δύο Μεσημβρινόν. Αἱ δύο νεοφανεῖς νησίδες, προτέρην μιᾶς ἀκόμη ἐκκεντρικότητος τῆς Φύσεως, πρόκειται νὰ δώσουν λαβὴν εἰς ἐρεύνας και μελέτας παρὰ τῶν χαρτογραφικῶν και διδρογραφικῶν ὑπηρεσιῶν τῶν διαφόρων Κρατῶν.

Εἰς παλαιοτέρας ἐποχὰς και εἰς διαφόρους τόπους ἀνέκυψαν ἔκαστοτε ἀπὸ τὸ κῦμα τεμάχια Ἑρακλείου, προερχόμενα ἀπὸ βυθὸν τελοῦντα ὑπὸ τὴν ἐπήρειαν ἡφαιστειώδους ἐνεργείας. Π.χ. αἱ νησίδες Aleutine τοῦ συμπλέγματος τοῦ Ἰαπωνικοῦ Ἀρχιπελάγους και τῆς Μαλαισίας κείνηται εἰς ζώνας ὑποκειμένας εἰς παρόμοια φανόμενα. Εἰς πλειστα ἐπίσης ἄλλα σημεῖα τῶν θαλασσῶν σημειοῦνται συχνὰ ἀναδύσεις νησίδων.

"Ἔτοι, ἔνα πρωὶ τοῦ 1911, δταν ἐξύπνησαν οἱ κάτοικοι τῆς νήσου Trinidad παρετήρησαν μὲ ἔκδηλον τὴν ἐκπλήξιν τῶν μίκην μικρῶν νησίδων, ἡ ὁποία είχεν ἐκπρόδησε: ἀπὸ τὸ κῦμα διακρούσης τῆς νυκτός. Ἡ νησίς αὕτη ἀπετελεῖτο κυρίως ἀπὸ λάθρην εἰς ὑψηλὴν θερμοκρασίαν, δταν δ' ἐτηλεγραφήθη ἡ ἐμφάνισίς της, τὸ Λονδίνον ἀνήγγειλεν τὴν κατὰ μίκην νησίδας προσάνησιν τῶν ἀποικιῶν τῆς Α.Μ. τοῦ Βρετανικοῦ αὐτοκράτορος. Ποία δμως εἰρωνεία! Τὴν ἐπαύριον τῆς ἀναγγελίας ἡ νέα κτήσις κατεποντίζετο, διὰ γὰ ἐπανεμφανίσθη πρὸ τῶν ἐκπλήκτων κατοίκων τῆς Trinidad κατὰ τὸ 1929.

Μία ἀλλη χαρακτηριστικὴ περίπτωσις ἡτο ή τῆς νησίδος Falcon τοῦ N. Εἰρηνικοῦ, τὴνόποιαν ἀνεκάλυψε τὸ Ἀγγλικόν πολεμικόν «Falcon», ἐξ οὐ και ή διοματία της, κατὰ τὸ ἔτος 1865. Η νησίς αὕτη είχε περίεργον ἐξέλιξιν. Εἴκοσιν ἔτη μετὰ τὴν ἀνακάλυψί της, ὑψώθη κατὰ 50 μέτρα ἡ ἐμφάνεια τις: ὅστε, μετὰ πάροδον τριῶν ἐπών την ἐξηφανίσθη δισσηρώς ὑπὸ τὰ βίθητα και τριά ἔτη κατόπιν ἐνεφανίσθη εἰς τὴν θέσιν της ἔνα μικρόν, ἀλλ' ἐν πλήρει ἐνεργείᾳ ἡφαίστειον! Κατὰ τὸ 1900 δὲν

πέμενεν ὑπὲρ τὴν ἐπιφάνειαν εἰμὴ μίκη χθυμαλή Ἑρακλείους δύο μόλις μέτρων. Τὸ ὑπόλοιπον τημήκα τοῦ ἡφαιστειώθη ἀπὸ τὸν ἀνεμον, τὰς δροχάς και τὰ συνεχῆ κτυπήματα τῶν ωκεανῶν τρικυμίων. Με τὸ ὑψός αὐτό, ἐλαφρώς, δμως, ηὔξημένον, ἀνεγνωρίσθη κατὰ τὸ 1927 ἡ πλακιά νησίς Falcon.

Πρὸς τὸ αὐτὸν σημεῖον τῆς Ύδρογείου εὑρίσκοντο και αἱ μεγαρυζένεις νησίσ: Dougherty, αἰτίας ἀνεκαλύφθησαν τὸ 1841, είχον δὲ ἔκτασιν ἐπτά μιλλίων και ὑψός 100 μέτρων. Αἱ νησίσ: αὐταὶ δὲν ὑπάρχουν πλέον καταποντισθεῖσαι ὑπὸ τὴν θάλασσαν, ὅταν δὲ τὸ περίφημον ἔξερευνητικὸν πλοῖον «Discovery» φέρον τὴν ἀποστολὴν Scott ἐθυμομέτρησε τὸ ἔκει πέλαγος, εὔρεν εἰς τὴν θέσιν, δπου προσύπηρχον αἱ νησίσ, ἔνα δάθος 5000 μέτρων!.. "Ἐκαστος δύναται νὰ φυτασθῇ, ὅποια κολοσσιαία μεταβολὴ ἐσημειώθη εἰς τὸν βυθὸν ἐκείνον, ώστε μία Γῆ ὑψουμένη 100 μέτρα ὑπὲρ τὴν θάλασσαν νὰ ἐνταφιασθῇ κατόπιν εἰς τὴν ἀδυσσον ἐνδε τόσον μεγάλου δίθους.

Πολλὰ τημήκατα ἡφαιστειογενοῦς Ἑρακλείουν κατὰ καιρούς ἀλληλοδιαδέχουσαν καταποντισμούς και ἀναδύσεις, πολλαὶ δὲ καταστροφαὶ ἀναφέρονται ἀπὸ ἐπιφάνειες τημημάτων Γῆς κατηφημένων. Κατὰ τὰς πρώτας ἡμέρας τῆς ιστορίας τῆς νήσου Jamaica ἐθυμομέθη ὑπὸ τὴν ἐπιφάνειαν τοῦ ταραχώδους ωκεανοῦ μία δλόκληρος πόλις της, τὸ Port Royal, η δραματικὴ δὲ τύχη τοῦ ἀπολεσθέντος πληθυσμοῦ τῆς ἐθεωρήθη, τότε, ὡς μία ἐκδηλώσ: δυσχερεσκείας τοῦ Παντοδυάμου και δικκία τιμωρία, διότι η πόλις αὕτη ἐχρησίμευεν ώς δρμητήριον και καταφύγιον τῶν πειρατῶν, οἵτινες ἐλυμάνιοντο τὰς Δυτικὰς Ἰνδίας.

"Ο θρύλος, δμως, τῆς Ἀτλαντίδος, τῆς καταποντισθείσης αὐτῆς Ἡπείρου, είναι ἀναμφισβήτητος ὁ μαλλόν ἐνδεικτικὸς τῶν δεγάνων μεταβολῶν ποδ συντελοῦνται εἰς τὰ ἔγκατα τῆς Γῆς. "Ἡ Ἀτλαντίς, κατὰ τὴν παράδοσιν, ἔκειτο εἰς τὸ μέσον τοῦ Ἀτλαντικοῦ και ἡ ξημαζον ἐπ' αὐτῆς πόλεις αὐθίσκα: και διγνωστος πολιτισμός, "Ολοι γωρίζομεν αὐτὸν τὸν θρύλον διὰ τὸν δποίον ἔχουν γραφῆ δλόκληροι: τόμοι: μελετῶν και μύθων.

Αἱ γενόμεναι σχετικῶς δυθυμοτρήσεις εἰς τὸν Ἀτλαντικὸν ωκεανὸν παρὰ τὰς Καναρίους Νήσους, ἐπιστοποίησαν τὴν ὑπαρξίν κολοσσιαίων πράγματι ἐν τῷ δύῳ δροπεδίων, τῶν ὁποίων αἱ Κανάριοι Νησίσ: πιθανὸν γὰρ εἶναι τὸν δρόμον διὰ τὸν δποτελοῦν τὰς δυψηλοτέρας κορυφάς.

Οἱ ἐπιστήμονες ἀποδίδουν ἔξαιρετικὴν σημασίαν εἰς τὸ ζήτημα τοῦτο και ἐπεξηγοῦν τὴν εἰς τὰς Καναρίους Νήσους παρουσίαν ὑπομένης δλαστήσεως και εἰδίκων τύπων ζώων, εἰς τὴν κατὰ τοὺς προϊστορικοὺς χρόνους μπαρξίν Ἡπείρου ἀποτελούσης προέκτασιν τῆς Εὐρωπαϊκῆς ἀπτῆς πρὸ τὸν Ἀτλαντικόν. Πιστεύεται, ἀκόμη, δτι ὑψίστατο και μία παρομοία κολοσσιαία Ἑρακλείους και ἐπὶ τοῦ Εἰρηνικοῦ ωκεανοῦ, ητοις ἀπετέλει τρόπον τινὰ γένευραν μεταξὺ Βορ. Αμερικῆς και Ἀσίας.

Αὐτά, ώς πρὸς τοὺς θρύλους και τὰς παραδόσεις. Πρὸς τὸ παρόν, η Μεγ. Βρεταννία και η Βραζιλία εὑρίσκονται ἀπὸ τινος εἰς συνενοήσεις πρὸς καθορισμὸν τῆς τύχης τῶν δύο ἀγάδυθεισῶν νησίδων, αἱ δποίαι δμως ἐνδέχεται και πάλιν νὰ εὑρεθῶσιν αὐριον εἰς δάθος 2000 μέτρων κάτω ἀπὸ τὴν ἐπιφάνειαν τοῦ ωκεανοῦ.

Πάντως αἱ νησίδες ὑψίστανται ἀκόμη, η δὲ ἀνάγκη τῆς διπάρξεως εἰς τὸν ωκεανὸν δάσεων ἐφοδιασμοῦ τῶν ἀεροπλάνων διὰ τὴν ἐξηφανίσθησαν τῶν μικροκοινωνιῶν μεταξὺ τοῦ Νέου και τοῦ Παλαιοῦ Κόσμου, δικκιολογοῦν τὸ ἐπιδεικνυόμενον δι: αὐταὶ ἐνδιαφέρονται τῶν δύο κυβερνήσεων.

"Ἡ χρησιμοποιήσις των συζητεῖται: σοβαρῶς, καίτοι κρατεῖ πάντοτε διφόρος μήπως καταποντισθεῖσαν ἐξαίφνης ἔνα πρωΐ, καθ' δι τρόπον ἐνεφανίσθησαν εἰς τὸ φῶς και συμπαρασύρουν εἰς τὰ θαλάσσαια δάθη τὰς ἐπ' αὐτῶν ἀνθρωπίνους φυχάς και τὰ κατασκευασθησόμενα ἔργα!..."

Η ΑΝΑΠΤΥΞΙΣ

ΤΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ ΤΗΣ ΠΑΛΑΙΣΤΙΝΗΣ

Γενικός είναι γνωστόν μεταξύ των ναυτικών και έμπορικών κύκλων, ότι οι λιμένες της Παλαιστίνης είναι άλλοτες, στερούμενοι συγχρόνων τεχνικών μέσων πρός διευκόλυνσην της άντοτε έργασίας και μη παρέχοντας ούδε αύτήν την ασφάλειαν εἰς τὰς ήγκυοδολημάνα πλοιά, ίδια κατά τὰς κειμενικές τρικυμίες. Αυτοσας συνέπει τῶν άλλειφεντων τούτων είναι η παρεμπόδισις τῆς έμπορικής αύτων άναπτυξεως. Η φόρτωσις τῶν έμπορευμάτων προσκρούει εἰς έξικρετικάς δυσκολίας και διεξάγεται υπό πρωτογόνους, τηλελεύθερης, συνήγορης, διότι τὰ πλοιά ἀγκυροβολοῦν ἀνοικτά, εἰς δρμούς μᾶλλον, παρὰ λιμένας, τὰ δὲ φορτίας ἀποστέλλονται μὲ μεγάλα λάρμους καὶ μὲ φορτηγίδες, δύσκολανα σύτος εἰς πολλάπλους κινδύνους. Εἰς τὴν Γιαφφαν, μᾶλιστα, μοναδική μέθοδος φορτώσεως, είναι η ἀνωτέρω ἐκτείνεται.

Ηένη, χάρις εἰς κάποιαν στοργικωτέραν φροντίδα τῆς Ἀγγλικῆς Κυβερνήσεως, πρόκειται νὰ ἔκτελεσθοῦν εἰς τοὺς λιμένας τῆς Παλαιστίνης ἄρκετες ἔργα, διευκολυντικά τοῦ έμπορου καὶ τῆς ἀσφαλοῦς ἀγκυροδολίας καὶ παραμονῆς τῶν πλοίων. Πρός τόπον σκοπό τούτου ἔξεδδον ἔν 'Αγγλική εἰς δημοσίευν ἔγγραφήν δάνειον πρός ἔκτελεσιν παντού τῶν δημοσίων ἔργων εἰς τὰς Ἀγγλικὰς ἀποικιας, μέρος δὲ τοῦ δανείου αὐτοῦ θὰ διετεθῇ πρὸς δινούσιαν καὶ συγχρονισμὸν τῶν λιμένων τῆς Παλαιστίνης.

Πρόσδεπται, λοιπόν, νὰ κατασκευή ἀρτίου λιμένου εἰς τὴν Χάιφαν, ἑφαδιασμένου μὲ πλήρη τεχνικούς ἑξηπλισμού. Κατὰ τὴν ἔκθεσιν τοῦ διευθυντοῦ τῶν Τελωνείων τῆς Χάιφας, ὁ δοριστήρες οὔτος λιμήν τῆς Παλαιστίνης ἀνακαίνεται: καὶ συμπληρώται ἀπὸ τοῦ 1929, ή δὴ δημοσίες ἔργασίας συνεχίζεται δραστέως καὶ θὰ ἀποπερατωθῇ μόλις κατὰ τὸ 1934. Ήδη, δόπος, διὰ τοῦ Ἀγγλικοῦ δανείου ἐπηρεάσθηκαν οἱ ἀπαντούμενοι πόροι, ή ἔργασία θὰ ἐπιταχθῇ.

Τὰ ἐγκαριμένα σχέδια προβλέπουν τὴν κατασκευὴν ἐνδός κυματοθραύστου ἀπὸ Ἀνατολῶν πρὸς Διοράς καὶ ἐν συνεχείᾳ ἀκριβῶς πρὸς τὴν γραμμὴν τὴν διήκονουσαν μέχρι τοῦ Ράς—ελ—Κερού. Επερός κυματοθραύστης νὰ κατασκευασθῇ μὲ βορειοδυτικήν κατεύθυνσιν, προετοιμασίαν τῆς ὑπαρχούσας οισηροδρομικῆς προβλήστος, σύντονα δὲ δὴ λιμήν τῆς Χάιφας θὰ προστατευθῇ ἐπαρχῆς ἀπὸ τοῦ Ἀνατολικοῦ ἀνέμους καὶ τὴν ἐν τῆς Ιδίας διεύθυνσιν τρικυμίαν, ήτοι σύμμερον τῶν πλήγεται.

Τὸ μεταξύ τῶν δύο τούτων κυματοθραύστων προβλέπομενον πλάτος τῆς εἰσόδου τοῦ λιμένος θὰ είναι 600 ποδῶν, ή δὴ δὲ θα λασσίσις ἐπιφάνεια τοῦ νέου λιμένος θὰ είναι ἔκτασης 300 στρεμμάτων. Έκ τῆς Θαλασσίσιας ταύτης ἐπιφανείας μίνι ἐπικαιοίς ἔχοντας στρεμμάτων θὰ ἐκσυγκρηφηθῇ, δύτε νὰ ἀποκτήσῃ βρέθος 37 ποδῶν, ἐπέρχεται δὲ ἔκτασις 47 στρεμμάτων θὰ ἀποκτήσῃ βρέθος 31 ποδῶν.

Τὰ βάθη των κρίνονται: Ικανά νὰ ἐξεπερτήσουν τὰς μελλοντικὰς ἀνάγκας τῆς Χάιφας, διότι ἐπικροῦν νὰ ἐπιτρέψουν τὴν διά τῆς πρύμνης προσόδησιν μέχρι τῆς προκαμπίζεις, οὐχὶ μόνον μεγάλων φορτηγῶν, ἀλλὰ καὶ αὐτῶν τῶν ἐπικαιοπέμπτων κατ’ ἔπος τοῦ λιμένα μεγάλων ὑπερωκενίων μὲ καραβάνια περιηγητῶν. Θὰ ἐξασφαλισθῇ, ἐπίσης, καὶ μία ἀλευθέρως Θαλασσίας ἐπιφάνεια 1200 τ. π. διὰ τοῦ ἀκωλύτους ἀλιγμένων τῶν πλοίων.

Πρός τὸ δύοτον τμῆμα τοῦ λιμένος θὰ κατασκευασθῇ ἐρηπιδώμων μῆκος 950 ποδῶν, ἐπηρεκὲς διὰ τὴν προσόδησιν τῶν φορτηγῶν καὶ τὴν ἐξ αὐτῶν ἐκφράστων τῶν ἐμπορευμάτων εἰς τὴν Ἔρην. Τὸ δάθος κατὰ μῆκος τῆς προκυμαίας ταύτης θὰ είναι 31 ποδῶν, ἐπ’ αὐτῆς δὲ θὰ κατασκευασθῶσι ὑπέστεγα καὶ ἐνωτικαὶ οἰσηροδρομικαὶ γραμμαῖ. Εἰς τὰ σχέδια περιλαμβάνοντας ἀκόμη ή ἀγορά ρυμουλκοῦ ἀνοικτῆς θαλάσσης, ή ἔγκαττας ταύτας της φύσης ναυσοπλόκοι, συγκαντήρων κλπ.

Κυρώτερον χαρακτηριστικόν τῶν σχεδίων είναι καὶ τοῦτο: δητὸς ή δὴ διάταξις τῶν ἔργων ἐπιτρέπει τὴν εἰς δεδομένην στιγμὴν εὐχερή εξρύνσιν καὶ προέκτους τοῦ λιμένος πρὸς Διοράς. Εἰς τὸ μᾶλλον προβλέπεται ἡ κατασκευὴ παρακτίου οισηροδρομικοῦ σταθμοῦ μὲ διάλεις τὰς διά τοῦ ἐπιβάτων εὐκολίας, ἀς παρέχουν καὶ οἱ οἰσηροδρομικοὶ σταθμοὶ τῆς Εδράπολης.

Αἱ πρόσδειαι αὗται, διατίθονται πιστεύτει, δητὸς θὰ τονώσουν τὸ τουριστικὸν κύριον πρὸς τὴν Παλαιστίνην καὶ θὰ παράσχουν μίαν αἰσθητήν πρόσθον τῆς ἐμπορικῆς τῆς κινήσεως, ίδια δὲ εἰς τὴν ἐξαγωγὴν ἐσπεριδιούδων, ήτοι σύμμερον ἀντιμετωπίζεις πολλὰς δυσχερείες. Οἱ εἰδικοὶ προβλέπουν, δητὶ μὲ τὴν ἀποπερατώσιν τοῦ λιμένος ή ἐξαγωγὴν τῶν ἐσπεριδιούδων θὰ αἰχθῇ δὲ 5.000.000 καβάτια ἑτησίων, ή δὲ συνένωσις τῶν οἰσηροδρομικῶν γραμμῶν Βαγδάτης—Χάιφας θὰ προσθέσῃ μίαν ἀκόμη σπουδαίαντα τοῦ λιμένος της Αίγαλης.

Αἱ σημειώναι εὐκολίαι του, συγχρινόμεναι πρὸς τὸν δύχον τῆς ναυτιλίας της κινήσεως, ἀποδίδουν σημαντικά περιβάστα δυναμῆν, ή δὲ 'Αλεξανδρείας κατέται μεσονετικήν θέσην: τῶν γειτονικῶν ἀνῆκες λιμένων καὶ ίδια τοῦ Σουέζ, διοτού ιδρύθη δὲ τέλειος λιμήν τοῦ *Port Fuad*, ἐγκαίνιασθείς πάρος: οὐπο τοῦ διαστάλεως τῆς Αίγαλης.

Οἱ ναυτικοὶ κύκλοι τῆς 'Αλεξανδρείας διατίθενται διάστημα προσπονούντας, ἀκόμη, καὶ διὰ τὰ ὑπέροχα λιμενικά ἔξοδα, ἀτίνα δὲ δικαιολογοῦνται ἀπὸ τὰς παραχρήματας εἰς εὐκολίας, ή δὲ ἐσχάτως θεοπισθέον κατὰ 50 σορτούς εἴκπτωσις τῶν δικαι-

ωράτων διὰ τὰ φέροντα περιηγητάς πλοῖα, δὲν δύναται νὰ θέωρηθῇ, δητὸς ἐπέχει: τὴν ἔνοιαν γενικωτέρας ἀνακουφίσεως.

Τὰ ἐκτελούμενα εἰς Agami ἔργα, ἐνθατὸς κατασκευαζετο εἰς ἀσροληψή, δύο νεώλκαι αἱρετολάνων, δύο κυματοθραύσται καὶ μία ικανής ἐκτάσεως προκυμαία, ἀνεκόπτησαν ἡδη διοσχερώδες. Καὶ μόνον μικρῶν τινων καὶ ἀπουσιωδεστάρων ἔργων ἐπετράπη η συγκέντισις, ήτοι ή κατασκευὴ μᾶλις προκυμαίας εἰς τὸ Ράς-ελ-Ντίν, ή ἀνέγερσις ἐνός φάρου καὶ η κατασκευὴ ἐνός κυματοθραύστου.

Κατόπιν τῶν ἀνωτέρω προφάσεων τῆς Αίγυπτιας κυβερνήσεως, δύναται νὰ χαρακτηρισθῇ, ως εὐτόχημα διὰ τὰς λιμενικὰς Ἀρχάς τῆς 'Αλεξανδρείας ὁ λόγῳ τῆς παγκοσμίου κρίσεως περιορισμός τῆς τε ναυτιλίας δύον καὶ τῆς ἐμπορικῆς κινήσεως τοῦ λιμένος τούτου.

Ο ΛΙΜΗΝ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ ΚΑΤΑ ΤΟΝ ΜΗΝΑ ΝΟΕΜΒΡΙΟΝ

Κατέπλευσαν εἰς Πειραιά κατά τὸν παρελθόντα μῆνα Νοεμβρίου 591 ἀτυπόλοια καὶ μότοροπες τ. νέτ 527.004 καὶ 443 ιστιοφόρα 15.077 τόννων. Ή κίνησις αὐτὴ ήτο ἐπι λεπτον τῆς ἀντιστοίχου περιουσῆς κατά 45 πλοία 31.736 τ. νέτ καὶ κατά 68 ιστιοφόρα 177 τόννων. Κατὰ σημαίας ή κίνησις τῶν ἀτυπολοίων καὶ μότοροπες ἔχει ὡς ἔξης:

Σημαία	ά)π	T. νέτ	Σημαία	ά)π	T. νέτ
Ἐλληνική	446	236.701	Σοδιετική	5	8.775
Ἴταλική	52	112.647	Ἰταπωνική	2	8.670
Γαλλική	11	33.180	Νορβηγική	6	6.826
Τουρκική	9	25.617	Σερβική	5	6.816
'Αγγλική	14	21.330	Σουηδική	4	4.408
Ἀμερικανική	6	20.771	Βουλγαρική	4	3.241
Γερμανική	8	12.981	Οδηγηρική	1	1.965
Ρουμανική	10	12.760	Αίγυπτιακή	1	251
'Ολλανδική	7	10.065	17 σημαίαι	591	527.004

Κατὰ τὸν αὐτὸν μῆνας η εἰσχωρὴ ἐμπορευμάτων ἀνήλθεν εἰς 182.971 τόννους καὶ 50.896 κεφαλὰς ζώων, ήτο δηλαδή ἐν συγχρίσει πρὸς τὴν τοῦ περιουσοῦ Νοεμβρίου τῷ ἔχοντα 2908 κεφαλὰς ζώων. Κυριώτερα εἰσαγόμενα ἐμπορεύματα ήσαν: Σίτος 46.729 τ., γαλινόθρακες 56.765 τ., δρυκτέλαιαν 10.512 τ., μέταλλα 9.643 τ. καὶ ξελιά 6.109 τόννοι.

Η ἐξαγωγὴ ἀνήλθεν εἰς 28.316 τ. ἐμπορευμάτων καὶ 9518 κεφαλὰς ζώων, ήτο δηλαδή, μειομένη κατὰ 3950 τ. ἐμπορευμάτων καὶ τῷ ἔχοντεν κατὰ 2908 κεφαλὰς ζώων. Κυριώτερα εἰσαγόμενα ἐμπορεύματα εἶδη ήσαν 5118 τόννοι ἀλεύρων, 1300 τ. δοπριών, 2211 τ. γαλινόθρακων, 3389 τ. δρυκτέλαιων, 1623 τ. τιμένων καὶ 5993 τ. χημικῶν λιπαρωμάτων.

Τέλος ή διαμετακομιστική κατὰ Νοεμβρίου κίνησις σημειεύθη: συνολικῶς μὲ τὰ ἀκόλουθα ποσά:

'Εμπορεύματα εἰκ τῆς διαμετακομίσεως	2160	τόννοι
> εἰσωτερικοῦ μεταφορτωθέντα	4223	>
> εἰσωτερικοῦ *	2385	>

Σύνολον διαμετακομίσεως

9068 >

ΠΟΛΩΝΙΑ

Αἱ πρὸς τὴν ναυτιλίαν ἐπιχορηγήσεις

Εἰς τὸν Πολωνικὸν προσπολογισμὸν τοῦ 1932 προσδέπται κονδύλιον 6.700.000 zloty διὰ τὰς Κρατικὰς πορές τὴν ναυτιλίαν ἐπιχορηγήσεις καὶ διὰ τὴν συντήρησην τῶν Πολωνικῶν λιμένων. Εἰδικῶς ἐκ τοῦ παντόπερων κονδύλιον προσρίζονται 500.000 zloty εἰς ἐπιχορηγήσεις τοῦ ὑπάρχοντος 'Εμπορικοῦ Πολωνικοῦ στόλου, 300.000 διὰ τὴν ἐνθάρρυνσιν τῆς ἀλίειας εἰς τὴν Βαλτικήν, 65.000 διὰ τὴν προπαγάνδαν ὑπέρ τῆς ναυτιλίας κινήσεως, 3.100.000 διὰ τὴν διελιτώσιν τοῦ λιμένος Gdynia, 100.000 διὰ τὸν λιμένα Hellas 25.000 zloty διῆς ἐπιχορηγήσεις πρὸς τὴν ἀποτοποκήν αἰλίσιων καὶ 1.500.000 διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τοῦ 'Εμπορικοῦ στόλου.

Ο λιμὴν τοῦ Ρόττερνταμ

Η ναυτιλιακή κίνησις τοῦ λιμενικοῦ συγκροτήματος τοῦ Ρόττερνταμ ἀνήλθε τοῦ π.μ. Νοεμβρίου εἰς 962 πλοία τ. νέτ 1.470.825 ἔναντι 1019 πλοίων 1.626.956 τ. νέτ καταπλεύσαστων τὸν Νοεμβρίου π. ητούς. Η λιμενική κίνησις τοῦ ιδενδρυμοῦ ἐσημειώθη ὡς κατατάξιον:

11μηνον	1931 : πλοία	10.162	τ. νέτ	16.178.303
>	1930 :	11.380	> >	18.731.000
Μείσωπος :	> - 1.218	> >	-	2.552.697

ΓΑΛΛΙΑ

Ο λιμὴν τῆς Μασσαλίας

Κατὰ τὸ μέχρι 30ῆς Σεπτεμβρίου ἐννεάμηνον χρονικὸν διάστημα τοῦ τρ. ἐ. κατάπλευσαν εἰς τὴν Μασσαλίαν 11.965 πλοία ἔναντι 11.928 περισσών. Κατὰ τὸ αὐτὸ διάστημα η κίνησις τῶν ἐμπορευμάτων ἀνήλθεν εἰς 5.603.427 τόννους ἔναντι 5.298.445 τόννων τοῦ ἀντιστοίχου πρὸ θεού θυμῆνος.

Η ΚΑΤΑΚΤΗΣΙΣ ΤΟΥ ΑΕΡΟΣ

ΤΑΧΥΤΑΤΑ ΜΟΝΟΠΛΑΝΑ "ΓΡΑΜΜΗΣ,, ΚΑΙ ΥΠΕΡΩΚΕΑΝΙΑ "ΑΕΡΟ-ΛΑΪΝΕΡΣ,,

ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ ΑΝΗΚΕΙ ΕΙΣ ΤΗΝ ΑΕΡΟΠΛΟΥΑΝ

Περὶ τῆς ἀεροπλοΐας καὶ τοῦ εὐρυτάτου μέλλοντός της καὶ ἐπιχάλληψιν τὰ «Ναυτικά Χρονικά» ἔχουν ἀσχοληθῆ, δεδομένων τῶν διαρκῶν προόδων τῆς καὶ τῶν καθ' ἡμέραν ἐμφανιζομένων διὸ ἀντὴν νέων κατακτήσεων. Διὰ τὴν ἀεροπλοΐαν εἰναι διάπλατα ἀγοικιτοῦ οἱ δρίζοντες καὶ τὰ τολμηρότερα σχέδια δὲν ἀποτελοῦν ὑπερβολὴν διὰ τὴν ἐξέλιξιν τῆς, διότι σύμμερον πλέον θεωροῦνται ὡς κατορθωτά.

'Οποῖα τις ἡτο μέχρι πρό τινος ἀκόμη ἡ ἀεροπλοΐα, δλοὶ τὸ γνωρίζομεν. 'Η ραγδαία ἀνάπτυξις τις συνετελέσθη εἰς διάστημα ὅλιγων ἐτῶν κατὰ τὴν διάκρειαν τῶν ὅποιων ἡ ἀνθρωπότης περιέπιπτεν ἀπὸ ἐκπλήξεως εἰς ἐκπλήξιν. Τὰ ἀεροσκάφη διαγράφουν θερραλέαν τὴν ἐξελεκτικήν των τελειοποίησιν, διασφαλίζονται ἀπὸ τῶν κινδύνων, αὐξάνονται εἰς δργον καὶ δυναμικότητα, καθίστανται ταχύτερα καὶ ἀποκτοῦν εὐρυτέραν διάδοσιν, τείνοντα ἡμέραν νὰ ἐκλαίκευθοῦν.

Τὰ παλαιὰ πρωτόγονα ἀεροπλάνα, μὲ ἀνησυχίαν ὑψούμενα καὶ μὲ ἀμφιβολίαν πρὸς τὴν ἀντοχήν των διαγράφοντα ἔνα κύκλον εἰς τὸν ὄρβοντα, ἀνήκουν πλέον εἰς τὸ λησμονημένον παρελθόν, παραχωρήσαντα τὴν θέσιν των εἰς λαχυροτάτας πτυχικὰς μηχανάς, μὲ τὰς ὅποιας δόλογέν καὶ περισσότερον ὃ ἀνθρωπος τείνει νὰ ἐκμηδενίσῃ τὰς ἀποστάσεις. Καὶ ἡ πρόδοσις συνεχίζεται.

Οὕτω τὰ τελευταῖα Ἀγγλικὰ εἰδικὰ περιοδικὰ ἀναγγέλλουν, ὅτι ἡ «Imperial Airway» πλουτίζεται κατ' αὐτὰς μὲ «μονοπλάνα γραμμῆς» καὶ μὲ ἀσυνήθη εἰς διαστάσεις καὶ εἰς δργον «ὑπερωκεάνια ἀερολάγνερς», ἀτινα τελοῦν ἡδη ὑπὸ κατασκευής εἰς τὰ μεγάλα ἐργοστάσια τοῦ Ρότσεστερ. Ἐκεῖ, παρὰ τὰς ὅχθας τοῦ ποταμοῦ Μιντγουάινη τῆς Κομητείας τοῦ Κέντ, μία πυρετώδης ἐργασία συντελεῖται. Ἐγκαταστάσεις νέαι ἐδρύονται μὲ ἀναλόγους εὐκολίας διὰ τὴν ἀποπεράτωσιν τῶν «πλοίων τοῦ ἀερού» καὶ πραγματικὰ γεώλκια δημιουργοῦνται διὰ τὴν καθέλκυσίν των!...

Παραλλήλως ἡ ἐργασία τῆς κατασκευῆς των πολλαπλῶς βοηθούμενη ἀπὸ τὰς ἐκτάκτους προόδους τῆς μεταλλουργίας, παρηγκώνισε πλέον, ὅλας τὰς παλαιὰς συνθήκας. 'Η ξελεία ἔπαισε νὰ είναι πρώτη ὅλη διὰ τὰ σημερινὰ ἀεροπλάνα, ἡ δὲ διομηχανία αὕτη περιήλθεν εἰς ἐντελῶς νέα στάδια, τελεῖ ὑπὸ τὴν αἰγίδα γεωφανῶν τεχνικῶν συνδυασμῶν καὶ ἀποδίδει ἀεροσκάφη ἀσυγκρίτου ἀρτιότητος.

Τὰ ἐργοστάσια τοῦ Ρότσεστερ κατασκευάζουν ἡδη δύο μεγάλα δροσεροπλάνα, ἔκαστον τῶν ὅποιων θὰ ζυγίζῃ μετὰ πλήρους τοῦ φορτίου του δύρος 30 ἔως 35 τόνων. Συγχρόνως καταστρώνονται καὶ τὰ σχέδια διὰ τὴν κατασκευὴν ἐτέρων ἐχόντων δύρος 90 ἔως 100 τόνων! Τόσου μεγέθους ὅμως ἐπάλεμεναι μηχαναὶ δὲν δύνανται νὰ συναριολογηθῶσιν οὔτε ἐντὸς τῶν μεγίστων ὑποστέγων τῶν ἐργοστάσιων τοῦ Ρότσεστερ, διότι τὸ δλικὸν ὑψος ἀπὸ τῆς τρόπιδός των μέχρι τῆς κορυφῆς τῶν ὑπερκειμένων θαλάμων των εἶναι μέγα. 'Η ἐταιρεία Short Brothers μετὰ δυσκολίας ἐπέτυχε νὰ συναρμολογήσῃ ἐντὸς τῶν ὑποστέγων τούτων ἀεροπλάνα μὲ τρεῖς μηχανάς καὶ μὲ μικτὸν δύρος 18 τόνων.

Ἀγέκυψεν, θήεν, ἡ ἀνάγκη τοῦ γεωλκίου. Τοῦ λοιποῦ τὰ μεγάλα, ως ἀνωτέρω, ἀεροσκάφη, θὰ κατασκευάζονται: τμηματικῶς ἐντὸς τῶν ὑποστέγων, κατόπιν δὲ θὰ συναρμολογοῦνται ἐπὶ τῶν γεωλκίων, δησοῦ θὰ προστίθενται: αἱ πτερυγές των καὶ θὰ ἐγκαθίστανται: αἱ μηχαναὶ των, διὰ γὰρ ἐπακολουθῆ, εὐκολυομένη τεχνική, ἡ καθέλκυσίς των.

Τοιουτορόπιας ὁ κλάδος τῆς ἀεροναυτικῆς μηχανουργίας ἔρχεται νὰ συνδεθῇ καπιταὶ μὲ τὴν γνωπηγικὴν εἰομηχανίαν καὶ δὲν θὰ είναι περίεργον νὰ ἴσωμεν αὔριον ἐγκαθιστάμενα παραπλεύ-

ρως τῶν γνωπηγείων σκαρφῶν τῆς θαλάσσης καὶ γνωπηγείᾳ «πλοίων τοῦ ἀερού».

ΥΠΕΡΩΚΕΑΝΙΑ «ΑΕΡΟ-ΛΑΪΝΕΡΣ»!

Τὸ σηνερον τοῦ «έπιταμένου ὑπερωκεανίου» τείνει πλέον γὰρ πραγματοποιηθῆ. Μετὰ τὴν κατασκευὴν τοῦ πρώτου ἀεροπλοΐου τῶν 35 τόνων, κατεύθυνται τὰ σχέδια διὰ τὰ ὑπερωκεάνεια «ἀερο-λάϊνερς» τῶν 60 τόνων. Ταῦτα θὰ χρησιμοποιηθοῦν διὰ τὰς ὑπερποντίους ἐμπορικὰς συγκοινωνίας καὶ θὰ ἔχουν ἀκτίνα πτήσεως 2500 μιλλῶν ἀνεύ σταθμοῦ, μὲ ταχύτητα δύο μιλῶν κατὰ λεπτόν. Οἱ περίφημοι αὐτοὶ «Λεβιάθην» τοῦ ἀερού, θὰ κατασκευασθοῦν ἐκ χάλυβος καὶ θὰ δύνανται νὰ μεταφέρουν μεγάλην ποσότητα ταχυδρομικῶν σάκων καὶ ἀτοσκευῶν, μὲ σοβαρὸν ἀριθμὸν ἐπιβατῶν. Τὰ διαμερίσματά του θὰ προσομοιάζουν πρὸς τὰ τῶν θαλασσίων πλοίων καὶ θὰ διαθέτουν ἀνεσιν, εὐρυχωρίαν καὶ πολυτελὴ διακόσμησιν ἀσυνήθη.

Τὰ «ἀερο-λάϊνερς» θὰ είναι εἰς θέσιν τὰ διαπλέουν τὸν Ατλαντικὸν ωκεανὸν ἐντὸς 24 ώρων, πρὶν δὲ ἔτι πραγματοποιηθῆ ἡ κατασκευὴ των καὶ ἀρχίσῃ ἡ διὸ αὐτῶν ὑπηρεσία, ἡρχισαν αἱ μελέται καὶ τὰ σχέδια διὰ τὰ ἀεροσκάφη τῶν 90—100 τόνων!

ΤΑ ΜΟΝΟΠΛΑΝΑ «ΓΡΑΜΜΗΣ»

Σπουδαῖα ἐπίσης θὰ είναι ή μέλλοντα νὰ ἐπιτευχθῇ ταχύτης τῶν ἐναερίων συγκοινωνιῶν ἀπὸ τὴν ἐξαγγελομένην διὰ τὸ προσεχὲς θέρος ἐμπάνισιν τῶν μονοπλάνων—λάϊνερς. 'Οκτὼ τοισῦτα, ἐλαφρὰ καὶ ταχέα ἀεροσκάφη κατασκευάζονται: ἡδη εἰς τὰ ἐργοστάσια «Ἀρμστρογκ—Γούφεροντ», ἐφωδιαζόμενα μὲ τέσσαρας κινητήρας δυνάμεως 340 δυομ. Ἱππων, ψυχραίνομένους διὰ τοῦ ἀερού καὶ μέλλοντας γὰρ ἀποδώσωσι: μίαν κανονικὴν ταχύτητα 120 μιλῶν δυναμένην γὰρ ἀδηθῆ καὶ μέχρις 140 μιλῶν καθ' ὥραν. Τὰ μονοπλάνα ταῦτα προορίζονται νὰ ἐξυπηρετήσουν τὴν ἐναερίον συγκοινωνίαν Καΐρου—Κέρπ Τάουν, οἱ δὲ εἰδικοὶ ὑπολογίζουν, διὸ δὲ αὐτῶν καὶ διὰ τῆς ἐφαρμογῆς τῶν νυκτεριῶν ταξειδίων εἰς τηματά τινα τῶν ἀεροπορικῶν ἀρτηρῶν, θὰ καταρθούσῃ ἡ ἀνετος ἐκτέλεσις τοῦ ταξειδίου ἀπὸ Λονδίνου εἰς τὸ ἀκρωτήριον τῆς Καλῆς Ἐλπίδος ἐντές ἐννέα ὥμερων καὶ διὸ ἀναπτύξεως τῆς μεγίστης ταχύτητός των ἐντὸς δικτύου μόνον ὥμερων. Τὰ ἐν λόγῳ ἀεροσκάφη ὠνομάζονται τύπου «Atalanta», θὰ περιλαμβάνουν ἀναπαυτικὰς θέσεις διὰ 17 ἐπιθέτων καὶ θὰ διαθέτουν σημαντικοὺς χώρους διὸ ἀποσκευάς καὶ διὰ φορτίον, ἐν συγκρίσει πάντοτε πρὸς τὰ ἐν υπηρεσίᾳ σήμερον τελοῦτα.

Η ΙΑΠΩΝΙΚΗ ΑΕΡΟΠΛΟΥΑ

Ἐντατικὴ είναι καὶ ἡ πρόδοσις τῆς ἀεροπλοΐας εἰς τὴν μακρινὴν Ιαπωνίαν. Κατὰ τὸ νέον πρόγραμμα τῆς γνωπερής τοῦ Τόκιο, προβλέπεται: ἡ αὔξησις τῶν Ιαπωνικῶν ἀεροπορικῶν μονάδων διὰ τῆς κατασκευῆς σειρᾶς ὀλης νέων ἀεροσκάφων. 'Εξητήθησαν ἀπὸ τὴν ἐταιρείαν «Rolls Royce» προσφοραὶ διὰ τὸν δυνατὸν τῆς κατασκευῆς παρ' αὐτῆς καὶ παραδόσεως ἀρκετῶν μηχανῶν, συστήματος «Buzzard» ψυχραίνομένων διὸ διδασκοῦς καὶ ἔχουσδην δύναμιν 825 δυομκτ. Ἱππων. Παρομοίου τύπου μηχανὰς ἔχουν τὰ Ἀγγλικὰ ἀεροσκάφη, τὰ ἐφωδιαζόμενα μὲ τριπλὰ μοτέρ, ἀτινα ἡδη—δυνάμει, προνομίου—κατασκευάζονται: καὶ εἰς τὴν Ιαπωνίαν.

Ἐπίσης καὶ διπλεμικὸς στόλος τῆς Ιαπωνίας ἀπέκτησεν ἐσχάτως τὰ πρώτα τοῦ τύπου τούτου ἀεροσκάφη, ἐκ παλαιότερος διοίσης δοκιμαστικῆς παραγγελίας. Ταῦτα ἀπεδείχθησαν τελεότατα καὶ πρακτικά, είναι βέροις δύο τόνων, ἔχουν ἀκτίνα ἐνεργειας 2000 μιλλῶν καὶ μὲ πλήρες τὸ φορτίον των ἀποκτώσιον δύρος 18 τόνων.

Η ΑΕΡΟΠΛΟΥΑ ΚΑΙ ΤΑ ΣΟΒΙΕΤ

Μεγίστην ἐπίσης ἀνάπτυξιν προσέλαβεν ἡ ἀεροπλοΐα καὶ εἰς

την Σοδιετικήν Ρωσίαν, ίδια δὲ δσον ἀφορᾶ τὰς ἐμπορικὰς γραμμάς. Τὸ ἀεροπορικὸν πρόγραμμα τῆς Μόσχας περιλαμβάνει σεβαστὰ κονδύλια διὰ τὴν ἐνίσχυσιν τοῦ ἐγκεφάλου ἐμπορικοῦ στόλου τῆς πρὸς πόνων τῶν συγκοινωνιῶν τοῦ εἰδούς τούτου καὶ πρὸς ἕδρασιν τῶν ἀπαιτουμένων ἀεροπορικῶν σταθμῶν.

"Εγα ἵκανὸν τμῆμα τῶν προβλεπομένων δαπανῶν θὰ διατεθῇ διὰ τὴν ἕδρασιν τεραστίου ἀερολιμένος εἰς τὴν Μόσχην, δυναμένου γὰ ἐπαρκέση εἰς τὰς ἀνάγκας 200 ἀερολιμένων προσγειουμένων καὶ ἀπογειουμένων ἡμερήσιως, διὰ τὴν ἑκτέλεσιν πυκνοῦ δικτύου συγκοινωνιῶν ἀνὰ τὴν ἀχανήν Ρωσίαν ἐγδόχωραν.

Οἱ αερολιμήν σύντος θὰ καταλαμβάνῃ χῶρον 10.000.000 τετρ. μέτρων, ήτοι 250 Ἀγγλικῶν στρεμμάτων, ὁ δὲ διὰ τοὺς ἐπιβάτες ἀνεγερθήσομέν εσται σταθμὸς διὰ ἑκτέλεσιν εἰς μῆκος 700 ποδῶν καὶ θὰ διατεθῇ αἴθουσας ἀναμονῆς, ἐστιατόριον, τηλεγραφεῖον καὶ πλ. Θὰ κτισθῇ ἐπίσης παραπλεύρως τοῦ καὶ ξενοδοχείον ὑπονοῦ δυνάμενον γὰ στεγάση χλιδιὰ ἀπομ. Η Σοδιετικὴ Κυβέρνησις ἡρχισεν ἀντιμετωπίζουσα τὸ συγκοινωνιακὸν πρόβλημα τῆς ἀπεράντου Ρωσίας ἀπὸ τῆς ἀεροπορικῆς πλευρᾶς. Κατὰ τὰς τελευταίκς ἐκθέσεις τῶν ἐπὶ τούτῳ συσταθεὶσῶν ἐπιτροπῶν, τοιοῦται, διὰ μόνον διὰ τοῦ ἀεροπλάνου θὰ ἐπιτύχῃ τὴν ταχιτικήν, πυκνήν καὶ συγχρονισμένην ἐπαφήν, τῆς ή Σοδιετικής Ρωσίας πρὸς τὰ ἀπομεμπαρυσμένα σημεῖα τῆς χώρας τῆς.

ΝΕΑ ΒΙΒΛΙΑ

ΒΑΣ. ΦΡΑΓΚΟΥΛΗ Ναυπηγοῦ τοῦ Π. Ν. Καθηγητοῦ τῆς Σχολῆς Ν. Δοκίμων κλπ. «ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΤΕΧΝΙΚΑΙ ΓΝΩΣΕΙΣ» Εκδοσίς 1931.

Τὸ πότε τὸν ἀνωτέρω τίτλον ἔξεδθη ὅπό τοι Ναυπηγοῦ τοῦ Π. Ν. κ. Βασ. Φραγκούλη τεχνικὸν σύγραμμα 650 περίπου σελίδων μετὰ 250 σχημάτων καὶ 35 πινάκων. Τὴν ἔκδοσιν ταῦτην μετ' ἐνθουσιασμοῦ ἀναγγέλλουσι τὰ «Ναυτικά Χρονικά», διὰ μόνον διότι πλουτίζεται διὰ τῆς ἔκδοσεως ταῦτης ἡ Ἑλληνικὴ ναυτικὴ διελιογραφία, ἀλλὰ διότι ἡ φιλότιμος προσπάθεια τοῦ συγγραφέως ἐφοδιάζει πάντα ναυτιλόμενον διάπολυτόν μοντανοῦς βοηθήματος.

Εἶναι εὐρύτατον τὸ θέμα τῶν ναυπηγικῶν καὶ μηχανικῶν γνώσεων, τὰς δημόσιας πρέπει πάς ὁ μὲ τὸ ναυτικὸν ἀσχολούμενος νό κατέχει. Τὸ ζήτημα τῆς ἀσφαλείας τοῦ σκάφους, τῆς εἰσταθείσας, τοῦ προσδιορισμοῦ τοῦ ὄφους τῶν ἔξαλων, οἱ ὑπολογισμοὶ τοῦ ἀκτοπλισμοῦ καὶ τῶν δυνατομάνων ἔνος πλοίου, ὡς καὶ τῆς φορτώσεως καὶ τῆς στοιχείωσις, τῆς καταναλώσεως, τῆς κατακετρήσεως, τῶν διατάξεων τῶν νηογνωμόνων, ἀκούγοντος τοῦ ὑπολογισμοῦ τοῦ χώρου ἐνὸς πλοίου καὶ τῶν στοιχειωδῶν ὑπολογισμῶν μὲ διαφόρους μονάδας τοῦ ἐξκριτισμοῦ κλπ. εἰς ζητήματα διὰ τῶν ἐποίων τὴν γνῶσιν, οἱ διμετέροι: Ἀξιωματικοὶ τῶν πλοίων καὶ οἱ μὲ τὸ Ναυτικὸν ἐν γένει ἀσχολούμενοι (ἐφοπλισταί, ναυτικοὶ πράκτορες κλπ.) κατέφευγον εἰς ἑννα συγγράμματα, ίδια Ἀγγλικά, τῶν ἐποίων δημοσ. τὸ περιεχόμενον προϋποθέτει σχετικὴν τεχνικὴν μέρφωσιν καὶ γνῶσιν ἀρκετῶν στοιχείων, ἐκτὸς ἐννοεῖται τῆς τελείας γνώσεως τῆς ἑννης γλώσσης. Οἱ Φραγκούλης κατέρθωσεν, διὰ τούχον νὰ μεταφράσῃ τοιαῦτα συγγράμματα, ἀλλὰ κατὰ τελείως πρωτότυπον τρόπον νὰ πρηγματεύῃ δῆλα τὰ μὲ τὸ ναυ-

τικὸν συνδέομενα τεχνικά ζητήματα, εἰς δρός καταπληγητικῶς ἀπλοῦν καὶ εὔχρηστον, ἀκόμη καὶ διὰ τὸν μὴ εἰδίκον. Ο χώρος τῆς παρούσης στήλης δὲν ἐπιτρέπει δυστυχῶς τὴν παραπεμψιῶν ἐπιτελείαν, τὸν πίνακος τῶν περιεχομένων τοῦ βιβλίου. "Η διαιρεσίς τῆς διληγούσης τοῦ διβλίου εἰς μέρη εἰναι: Ηράτων: Γενικαὶ τεχνικαὶ γνώσεις. Δεύτερον: Ναυπηγεῖα καὶ Τρίτον: Ναυνικαὶ Μηχανικαὶ ητοι λέθητες, πλαισιωμέναις, ἀποστρέφομενοι καὶ μηχανικαὶ διωτερικῆς καύσεως, καὶ διεκπεισόμενοι ηδη τὴν μεθοδικότητα μεθ' ἡς ἔχει συγγραφὴ τὸ βιβλίον. Πλήθος ἀπαραγγόντων καὶ παραπειγμάτων ἐκ τῆς πράξεως ἀποκλειστικῶς σχεδόν τοῦ 'Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ', διδεῖ εἰς τὸν ΑΞΙΟΝ τοῦ πλοίου ἐπὶ τῇ δάσαις στοιχειωδέστατῶν μεθόδων, τὴν εὐκελάνην τοῦ νάρκοτον τοῦ πλοίου ζητημάτων. "Ολὴ ἡ χρήσιμης θεωρίας είναι ἀπλουστευμένη καὶ ὑπὸ τύπων κανόνων διδοτανή διαιρετικήν εἰναι: Τὴν διαφάνειαν, τὴν χειρισμός, τὴν φόρτωσιν 350 εἰδῶν φορτίου, ίδια δὲ τῶν εἰδίκων τοιούτων (οιτηρῶν ἀνθρώπων κλπ.), διοιωτικήν την συντήρησιν τοῦ σκάφους, τὸ Freeboard κλπ. Αἱ σπουδαιότεραι διαιτάξεις τοῦ Lloyd καὶ τοῦ Board of Trade διδοτανή διοιών διὰ τὸ σκάφος, τὰς μηχανάς καὶ τοὺς λέθητας.

Τὸ μέρος τῶν ναυτικῶν μηχανῶν ἐκ 250 εἰδῶν περιλαμβάνει λεπτομερῆ περιγραφὴ τῶν λεθήτων καὶ διῶν τῶν μηχανῶν μὲ ἀπλούστευμένην δομούσιαν τὴν θεωρίαν καὶ δεδομένην διὰ τὴν κατανάλωσιν τῆς ἐπερχούντας καὶ τὴν μηχανικήν ἐν γένει: ἔμπατστα τοῦ πλοίου.

"Ως τέταρτον μέρος, προστίθεται τέλος, ἀνεξάρτητον: 'Ἐλληνοαγγλικὸν καὶ Ἀγγλοσεληνικὸν λεξιλόγιον διῶν τῶν ναυτικῶν τεχνικῶν δρῶν ητοι: σκάφους, ἀρμάτων, μηχανῶν καὶ λεθήτων, ἐξ 85 διῶν εἰδῶν. Δοθέντος δὲ, διτὶ καὶ ἐν τῷ κατεύθυντος παρ' ἐκαστον ἑλληνικὸν δρόν, παρατίθεται ὁ κοινός καὶ ὁ ἀντιστοιχός Ἀγγλικός, εἰναι κατεχφνής η χρησιμότητα τοῦ βιβλίου καὶ ὡς πρός τὸ σημεῖον τοῦτο. 'Εν τῷ λεξιλόγῳ καὶ τῷ κειμένῳ πρατεύθη οἱ ἐν χρήσει δρόν: εἰναι, οἱ προστηρωμένοι εἰς τὸ σημεῖον διότιον, ἀλλὰ διότιον μὲ τὸν δρόνον τοῦ σημεῖον τοῦτο. 'Εν τῷ λεξιλόγῳ καὶ τῷ κειμένῳ πλοίον, ἐφ' ὅσον ὡς γνωστὸν τὸ ὑπάρχον μέχρι τοῦτο διτὶ τὸ πλοίον διωτελόγιον καληρονομήθεν ἐν τῶν πλακατῶν ἰστορήσων είναι ἀνεπαρκές, πρὸς προσδιορισμόν τῶν οημερινῶν λεπτομερεῖων τοῦ πλοίου. 'Εκτὸς δὲ τῶν διλλων διὰ τὴν ἐργασίαν τοῦ τετράνη, δι. κ. Φραγκούλης είναι ἀξιός τούτου ναυτικοῦ κόσμου.

Τὸ σύγραμμα κατάλληλον διὰ τοὺς Ἀξιωματικούς παντὸς κλάδου τῶν πλοίων (Μαχίμους, μηχανικούς κλπ.) ὡς καὶ τοὺς μαθητὰς τῶν Ναυτικῶν σχολῶν, πρός δὲ καὶ εἰς πάντα μὲ τὸ ναυτικὸν ἀσχολούμενον, συνιστᾶται διαιτάρως ὑπὸ τῷ «Ναυτικῷ Χρονικῷ» μὲ τὴν πεποιθησιν διτὶ προστέρεται πραγματικὴ ἀκούσιεσις εἰς τοὺς ἀναγνῶστας τῶν. "Η τιμὴ του ἀλλωταῖ ἐκ 200 δραχμῶν, δοθεῖσας τῆς πλουσίας του ἐμφανίσεως καὶ τοῦ μεγάθους του, δὲν είνει δύσλογον μεγάλη.

Πωλεῖται εἰς τὰ διβλίοπωλεῖα, εἰς τὰ γραφεῖα τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» ὡς καὶ παρὰ τῷ συγγραφεῖ διδέος Φίλων 76 ἐν Πειραιεῖ, καὶ ἀποστέλλεται ἐλλεύθερον τεχνητού, τελῶν, ἔναντι ἐμβάσιμας τῆς ἀξίας του εἰς τὸν συγγράφειν, ὡς καὶ εἰς τὴν Δινον τῷ «Ναυτικῷ Χρονικῷ». Διὰ τὸ Ἐβραϊκόν η τιμὴ ὑπερθήση εἰς Λίριν Ἀγγλίας 1 ἐλλεύθερον.

ΘΕΟΔ. Π. ΚΡΕΜΜΥΔΑΣ

ΔΙΚΗΓΟΡΟΣ

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

"Εχετε δωρεάν ἀποζημίωσιν κάθε φορά ποῦ θὰ ἀσθενήσητε καὶ η οίκογένειά σας ἐὰν πάθη ποτὲ η ζωή σας.

"Εχετε τὸν κανονικὸν τόκον ἐπὶ τῆς καταθέσεώς σας

"Εχετε τὰ χρήματα σας ὅποτε τὰ θελήσετε

Διὰ τοῦ νέου

ΤΑΜΙΕΥΤΗΡΙΟΥ ΠΡΟΝΟΙΑΣ

ΛΑΪΚΗΣ ΤΡΑΠΕΖΗΣ

ΖΗΤΗΣΑΤΕ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΣ ΚΑΙ ΕΝΤΥΠΟΥΣ ΟΔΗΓΙΑΣ

"ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ,,

ΔΕΚΑΤΕΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ
ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ

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

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

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

"NAFTIKA CHRONIKA,,
A REVIEW OF SHIPPING & COMMERCE
PIRAEUS - GREECE

ΤΟ ΔΕΚΑΤΕΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

"Όταν, πρό δύλγων μηνών, έψηφίζετο ο Νόμος περὶ τῆς ἀπιγορεύσεως τῆς εἰσαγωγῆς ἐπιβατηγῶν πλοίων ἀνωτέρας ἡλικίας τῶν 20 ἐνδοιασμοὶ τινὲς ἡκουόθησαν διὰ τὸ δυνατὸν τῆς ἀνανεώσεως τοῦ πε-

Η ΑΝΑΚΑΙΝΙΣΙΣ ΤΟΥ ΕΠΙΒΑΤΗΓΟΥ ΜΑΣ παλαιωμένου ὑλικού τοῦ ἀκτοπλοίου μας στόλου, διὰ μονάδων μικρᾶς ἡλικίας, ἐφ' ὅσον, ἡ τοιαύτη ἀπόκτησις

νεωτέρων πλοίων θὰ ἐπέβαλε δαπάνην μεγαλύτεραν καὶ διάθεσιν κεφαλιών ὑπερτέρων τῆς δυναμικότητος τῶν ἀκτοπλοίου μας ἐπιχειρήσεων. Τὰ πρόγματα δύως, αὔρουν πάντα ἐνδοιασμὸν καὶ καταδεικνύουν, πόσον σωτήριον ὑπῆρχε τὸ μέτρον τῆς ἀπαγορεύσεως, διὰ τὴν ἐπὶ ὑγιεστέρων βάσεων ἀνακαίνισιν τοῦ πλωτοῦ ὑλικοῦ τῆς ἐπιβατηγοῦ μας ναυτιλίας.

"Ηδη, ἐντὸς τριμήνου, τὰ ἀναγνωρισθέντα, ως Ἑλληνικά, ἀκτοπλοϊκὰ σκάφη, οὐ μόνον είναι τὰ νεωτέρα εἰς ἡλικίαν τοῦ συνόλου τῶν ἀκτοπλοίουντων σκαφῶν μας, ἀλλὰ δύναται τὰς νὰ εἴτη, καὶ τὰ μᾶλλον προσθομοσμένα, ἀπὸ οἰκονομικῆς ἀπόφεως, διὰ τὸν προσορμόν των. Μετὰ τὴν ἀγορὰν τοῦ «Φωκινοστῆς Ἀπειρωτικῆς», ἡ ἀγορὰ παρὰ τῆς «Ἀκτοπλοΐας τῆς Ἑλλάδος Α.Ε.» τοῦ ἀπομόλοιον «Ιόνιον», ἡλικίας μόνον 19 ἔτων, κρίνεται ως ἐπιτυχεστάτη καὶ τὸ σκάφος τοῦτο, πρόγματι, πρόκειται νὰ ἔξυπηρτησῃ ἐπωφελέστατα τὴν ἀκτοπλοϊκὴν μας συγκοινωνίαν.

Τὸ «Ιόνιον» ἀπὸ τοῦ παρελθόντος Σαββάτου κατέπλευσεν εἰς Πειραιά. Είναι δὲ ἀναμφισθῆτος ἡ ὑπεροχὴ του, ἡ συγχρονισμένη διάταξις τῶν θέσεων διὰ τοὺς ἐπιβάτας, ἡ ἀρίστη διατήρησις τοῦ σκαφῶν, ὥστε, ν' ἀποτελῇ μοναδικὴν ἔξαίρεσιν ἡλικιούν ἐπιβατικοῦ πλοίου, διόρι, ἀνεν μετασκεψών, τῆς περιφύσου «ἀνακαίνισεως», καὶ τῆς παραβισισεως στοιχειώδων ναυπηγικῶν δρῶν, ποὺ συντελεῖτο ἀλλοτε εἰς ὅλα τὰ ἐπί της ἔνεντος ἀγοραζόμενα «θαλαμηγά», θὰ τεῦθη ἐν ὑπηρεσίᾳ ἐντὸς δύλιγον.

Εἶναι, τῇ ἀληθείᾳ, παρήγορος διὰ τὸ μέλλον, ἡ οὕτω ἀριστερή ἀνακαίνισις τῶν ἐπιβατηγῶν μας πλοίων. Εἴμεθα βέβαιοι, καὶ τὴν βεβιόθητα ταύτην στηρίζομεν ἐπὶ γεγονότων, τὰ ὄποια ἐντὸς δύλιγον θ' ἀναγγελθῶσιν, διτὶ ἡ ἀκτοπλοϊκὴ μας Ναυτιλία, ἀπαλασσομένη τοῦ φόρου τῶν «σεστόπτων, ἀκαταλλήλων καὶ ἀπηχαιωμένων σκαφῶν» θὰ πλουτισθῇ ταχέως καὶ διὰ δύο μότοριτες, τῶν πρώτων ποὺ πρόκειται νὰ ὑψώσουν τὴν Ἑλληνικὴν σημαίαν.

Καὶ ἐπ' εὐκαιρίᾳ τῆς ἐπιψηφίσεως τοῦ νομοσχεδίου διὰ τὴν ἐκκαθάρισιν τῶν ἀχρήστων ἀκτοπλοϊκῶν σκαφῶν καὶ τῆς ἀπαγορεύσεως τῆς εἰσαγωγῆς εἰς τὸ μέλλον παλαιῶν τοιούτων, εἴμεθα ὑποχρεωμένοι, διὰ μίαν ἀσύνη φρονάν, νὰ τούσιωμεν τὴν ἐπιτακτικὴν ἀνάγκην, διότις τὸ Κράτος, ἐπιδεικνύον τὸ ἀδάπανον, ἔστω, ἐνδιαφέρον τούτο τὸ μέλλον τῆς Ναυτιλίας μας, θέση δριστικὸν φραγμὸν καὶ ἀπαγορεύση τὴν συσσώρευσιν ἀχρήστων παλαιοσιδήρων εἰς τὴν φορτηγὸν ναυτιλίαν μας. "Ἄσ τεθῇ ἔνα δριον ἡλικίας εἰκοσαετοῦς τούλαχιστον, διὰ τὰ νεοαγοραζόμενα. Κατὰ τὰς ἡμέρας αὐτὰς, λόγῳ τῆς πτώσεως τῆς λίρας, ἐνας ἀσύνηθης ὁργασμὸς νέων ἀγορῶν σημειώνεται. Ὅγοράσθησαν πρόγματι καὶ νεώτερα πλοῖα. Ἐξηνεμίσθησαν, δύως, καὶ ἀσκοτάχιλιας λιρῶν, παρ' Ἑλλήνον ἴδια πλοιάρχων, λιρῶν ποὺ ἔξοικον μονήθησαν ἀπὸ τὴν τραχείαν καὶ πολυτελή πάλην πρὸς τὸ κύμα, διὰ τὴν ἀπόκτησιν φορτηγῶν ἀτμοπλοίων ἀμφιβόλου καθ' ἥμας μέλλοντος.

Εἶνε, λέγοντας, ἐνθύμα. Τὰ παθήματα δὲν μᾶς γίνονται μαθήματα. Δὲν ἀντίλαμβανόμεθα, τὸ τὶ συντελεῖται γύρω μας. "Ολα τὰ Ναυτικὰ κοάτη ἀπαλάσσονται τοῦ πεπαλαιωμένου πλωτοῦ ὑλικοῦ των, προστιμάζονται διὰ τὴν μεγάλην μάχην ἐπικρατησεως, ποὺ θὰ δοθῇ ἐπὶ τοῦ διεθνοῦς στίβου τῶν μεταφορῶν, ὅταν τὸ ὑπερθαλάσσιον ἐμπόριον ἀνακτήσῃ τὸν παλαιὸν ωυθμὸν του. Κάποτε ἡ κρίσις θὰ παρελθῃ καὶ τότε μὲ τὸ ὑλικὸν θὰ θελήσωμεν ν' ἀντιπαραταχθῶμεν πρὸς τὰ νεότευκτα, συγχρονισμένα, οἰκονομικά, ταχύπλοα σκάφη τῶν ξένων

σημαιῶν; Προτιμώτερον ὀλιγώτερα πλοῖα, ἀλλὰ καλύτερα." Ας μὴ γεννωμένοι δοιοι μας πλοιοκτήται. Η Ἰταλία, ἦδη ὅπως ἀπαλλαγὴ τοῦ φόρου τῶν πεπαλαιωμένων φορτηγῶν της, ώρισε καὶ πρέμιον διὰ τὴν διάλυσιν των. Διατὶ ήμεις νὰ είμεθα πάντοτε ἐπιμυθεῖς;

Θερμὴν παράκλησιν ἀπευθύνομεν πρὸς τὸν κ. Υπουργὸν τῶν Ναυτικῶν, τοῦ ὁποίου τὸ ὑπέρ τῆς Ναυτιλίας μας ἐνδιαφέρον πανθομολογεῖται, διῶς ρυθμίση, κα-

ταὶ τρόπου μᾶλλον ἀγακουφιστικὸν κού ταμείου εισφοραί τὸ ἐκ τῆς ἐκπτώσεως τῆς Ἀγγλικῆς λίρας δημιουργήθεν τὸν εἰσφορῶντὸν φορτηγὸν ὑπέρ τοῦ Ναυτ. Ἀπομαχικὸν Ταμείου. Κανεὶς δὲν δύναται γένησθη τὴν διαχειρίσεως τῶν πλοίων, εἰς στιγμάτις, καθ' ἃς ἐπιβάλλεται μείωσις αὐτῶν, ὅπως δυνηθοῖ τὰ σκάφη μας γὰρ ἀγτιπαλαίσουν, τελεσφόρως, πρὸς τὴν διαριτάτην κρίσιν. Τὸ Ἀπομαχικὸν Ταμείον είναι συνυφασμένον μὲ τὴν ζωὴν τῆς Ναυτιλίας μας. "Οταν τὰ φορτηγά σκάφη, ἀποτελοῦνται σχεδὸν τὸ σύνολον τῆς χωρητικότητος, παροπλισθοῦν, πόθεν καὶ τὸ Ταμείον τοῦτο θὰ εἰσπράξῃ τὰ ἀπαραίτητα διὰ τὴν ἀπονομὴν τῶν συντάξεων, τῶν βοηθημάτων πρὸς τὰς χιλιάδας τῶν ἀνέργων ναυτικῶν μας καὶ τὰς οἰκογενείας των:

Τὶ γίνεται μὲ τὰ ζητήματα τῆς σιδηροβιομηχανίας; "Ἐξηγγέλθη ἡ σύστασις μεγάλης ἐπιτροπῆς, ὑπὸ τὴν προεδρείαν μᾶλιστα τοῦ κ. Υπουργού τῆς Ἑπικής Οἰκονομίας, διὰ τὴν μελέτην καὶ ὑπόδειξην τῶν ἐπιβαλλούμενων ΤΗΣ ΖΗΤΗΜΑΤΑ

ΤΗΣ ΣΙΔΗΡΟΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ μετρών, πρὸς προστασίαν καὶ ἀπάντησην ἐνὸς κλάδου, ποὺ χωρὶς δασμολογικὰς καὶ κρατικὰς ἐπιχορηγήσεις, δύναται νὰ προσδεύσῃ, ἐπ' ὀφελείᾳ τῆς καθόλου Οἰκονομίας τῆς χώρας καὶ τῆς τεχνικῆς καταρτίσεως αὐτῆς.

"Αν ἐνθυμούμεθα καλῶς, εἰλεγέ μάλιστα λεχθῆ, περὶ τακτῆς προθεσμίας, ὅπως ἡ ἐπιτροπὴ ὑποβάλῃ τὰ πορίσματά της. Ἐκτοτε παρῆλθε διμήνον. Συνεστήθη ἡ ἐπιτροπή; Ποιὰ τὰ πορίσματα αὗτῆς; Τὰς πληροφορίας αὗτας ζητοῦμεν, οὐχὶ ἀπὸ τοὺς καθορίσαντες, ἀλλὰ ἀπὸ τοὺς καθεδρικούς. Ως γνωστόν, οἱ ἀριστοί πάντοτε ἐν Ελλάδι, κοιμοῦνται τὸν νήδυμον.

Πρέπει οἱ ἀνδιαφρόδεμοι νὰ κινηθοῦν δραστηρίως, ἀν δέλον τὰ ζητήματά των νὰ λάβωσιν τὴν δόδον τῆς ἐπιλύσεως. Εἰχομεν πρὸ καιροῦ συστήσεις εἰς αὐτὸν νὰ παρακολουθήσουν μὲ συνεχῆ πίεσιν τὴν πορείαν τῶν ζητημάτων. Δυσπιστούμεν κατ' ἀρχὴν εἰς τὰς «Μεγάλας Ἐπιτροπάς». Φοβούμεθα διτὶ μᾶλλον καταβαραθρούνται τὰ ζητημάτα διτὶ αὐτῶν, παρὰ προάγονται. Παραδείγματα ἀπειρά. Πολὺς δόρυθος, μεγαλόστομος ἐπαγγελλείται καὶ ἡ κατάληξις...μηδέν. Τὸ αὐτὸν θὰ συμβῇ καὶ μὲ τὴν σιδηροβιομηχανίαν;

"Ἐπανερχόμεθα εἰς τὸ ζητήμα τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου διὰ τὰ τονίσωμεν, οὐχὶ πλέον τὴν ἀνάγκην τοῦ θεσμού τούτου, τόσον καταδειχθεῖσαν εἰς σειράν τοῦ μετρών διακεκριμένων συνεργατῶν μας, ἀλλὰ τὴν χαρακτηριστικὴν ἀδιαφορίαν τῶν ἐμποροναυτῶν δργανώσεων, ἐπὶ ζητημάτος τόσον ζωτικῶς ἐνδιαφέροντος τὰ ναυτιλιακὰ συμφέροντα τῆς χώρας.

Πρέπει νὰ δομολογησωμεν, διτὶ εἰς πολλὰ ζητήματα διὰ τὰ ποταλογίζομεν ἀπὸ συστήματος εὐθύνας εἰς τὴν Κρατικὴν ἀδιαφορίαν, δὲν είνε μόνον τὸ Κράτος ὑπενθύνον. "Ολαι αἱ τάξεις ὁργανώνται, συσσωματοῦνται, μελετῶνται τὰ προβλήματα τοῦ κλάδου των. Εἴτε βιομήχανοι λέγονται, εἴτε ἐμπόροι, εἴτε καὶ ἀπαγγελματίαι, ἐμφανίζονται διὰ τῶν ὀργανώσεων των, μὲ σαφῶς καθωρισμένον πορόγραμμα ἐπὶ τῶν διαφόρων ζητημάτων.

Μόνον ἡ Ναυτιλία δὲν κατέστη ἀκούη ἵκανη ν' ἀποκτήσῃ τὴν ιδίαν αὐτήν. Ἐπιμελητηρίαν ὁργάνωσιν, ήτις δὲ δέδιε τὸν τόνον εἰς πάσαν ὑπὲρ τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ κίνησιν, τὴν συμβούλευτικὴν κατεύθυνσιν εἰς τὰς Κρατικὰς ἐνεργείας καὶ τὴν ὑπενθύνοντα εἰσήγησην ἐπὶ τῶν ἀπασχολούντων τὴν Ναυτιλίαν καὶ τὰς συναφεῖς πρὸς αὐτὴν ἐπιχειρήσεις, ζητημάτων.

Πρὸς τὴν κατεύθυνσιν λοιπὸν ὅπως ἀποκτήσῃ καὶ ἡ ημετέρα Ναυτιλία τὸ «Chamber of Shipping» ἔχουν ἴποχρέωσιν, χάριν αὐτῶν τῶν συμφερόντων, νὰ στραφοῦν αἱ ἐμποροναυτικαὶ ὁργανώσεις.



Παρ' "Ελληνος" έφοροιστοι έλαβομεν τὴν ἀκόλουθων χαρακτηριστικῶν ἐπιστολὴν, ἐπὶ τοῦ περιεχομένου τῆς ὅποις παρέλκει κάθε σχόλιον.

Φίλε κ. Διευθυντά,

"Σ' εὐχαριστούμε δι' ουσαί εγραφαν τὰ «Ναυτικά Χρονικά» περὶ τοῦ «Γεωργίου Μ.». Δὲν μπορώ να σοῦ περιγράψω πόσον μᾶς συνεχίσεις ἡ τραγοδία τοῦ ναυαγίου του. "Αν τὸ σκεφθῆ κανεῖς καλά, ὁ θάνατος τοῦ ἀσήμου αὐτοῦ καὶ περιφρονημένου Αγνοούσιτη, είνει ὀλόκληρος ἔποιον."

»Δὲν ἐσύλλογίσθη τὴν οἰκογένειάν του, ποὺ τὴν ἄφινε ἀπόροστά τεντον. Εἰς ποια, ἀρά γε, ιδανικὰ πιστός ἥρηθη νὰ πέσῃ στὴ θάλασσα καὶ νὰ σωθῇ, ἀλλ' ἔμενεν ἐπὶ τοῦ πλοίου του, διὰ νὰ «δόσῃ κάρβον σὲ ναυαγοσωστικό, ἀν ὁ καιρὸς ἐκαλλιτέρευε, ἀν δὲ ἔχειροτέρευε νὰ πάγι μαζὶ κάτω; Δὲν ἥθελε νὰ εὑρεθῇ τὸ πλοίον τοῦ ἔγκαττελευμένου καὶ ὑβρισθῶν οἱ "Ελληνης" ναυτικοὶ, ὡς φοβήταις ἀρηγηδες.»

»Ἐξαντλούμεθα εἰς κενάς ἀγορεύεις καὶ σχέδια περὶ ίδρυσεως Ναυτασφαλείας διὰ νὰ διορθώσωμεν μὲ ἔμμεσον καὶ πολὺ ἀβέβαιον τρόπον τὴν ίδεαν, ποὺ ἐσχημάτισαν οἱ ἀσφαλισταὶ διὰ τὴν "Ελληνης" ή τὴν Ναυτιλίαν. Ο Στεφανίδης Λύρας ἐγνώρισε πῶς νὰ τὸ κάμη. Ἐμυσίασε τὴν ζωήν του διὰ τὴν τιμὴν τῆς Σημαίας του.»

Λονδίνον 27/11/31

Φιλικώτα
Εἰς Ἐφοπλιστής

Κον. Κ. Δ. Τριανταφύλλου. Πάτρας. Η Ἐπιστολὴ σας ἐλήφθη ὅτε πλέον ἐξετυπώμεθα. Εἰς τὸ ἐπόμενον τεύχος μαζὶ εὐχαρίστως.

ΔΥΟ ΑΓΓΛΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΗΓΟΡΑΣΘΗΣΑΝ ΠΑΡ' ΕΛΛΗΝΩΝ

Παρ' "Ελλήνων" έφοπλιστῶν ἡγοράσθησαν ἀντὶ 9.500 λιρῶν ὁμοῦ τὰ "Αγγλικὰ φορτηγὰ" «Cherry Branch» καὶ «Hazel Branch» ἀνήκοντα εἰς τὴν «Nautilus Steam Shipping Co», ἡτοι τελενταίως ἐκηρύχθη εἰς κατάστασιν πτωχεύσεως καὶ ὁ στόλος τῆς ἐκτοπεῖται. Τὰ πλοῖα ταῦτα εὑρίσκονται ἀπὸ τινῶν μηνῶν παραπλισμένα εἰς Milford Haven τοῦ Μπρίστολ Τσάννελ, ἐνθα καὶ θά παραληφθοῦν.

Τὸ «Cherry Branch» είναι κλάσεως 100A1, ἐναυπηγήθη ὑπὸ τοῦ Οίκου C. Connell and Co, τῆς Γλασκώβης τὸ 1909 (Ιούνιον) καὶ ἔχει σερβέον τοῦ 1926. Είναι τόννων γκρός 4796, νέτ 3051, φορτίου 7685 τόννων, μὲ ἐμφορτον 24 ποδῶν, χοησιμοποιεῖ δὲ ἔμμα ὕδατος 1974 τόννων. Ἐχει διαστάσεις μῆκους 400 ποδῶν, πλάτους 51.9 καὶ ὑψοῦς 26.9 ποδῶν, μὲ δύο καταστρώματα καὶ πρόφρου μῆκους 44 π., γέφυραν 120 π., καὶ πρόμνην 37 ποδῶν.

Αἱ μηχαναὶ του κατασκευῆς «Dunsmuir and Jackson», είναι τρικύλινδροι, διαστάσεων 27'', 43'' καὶ 72'' μὲ διαδρομὴν ἐμβόλου 48'' ἵντσων, ἀναπτύσσουν δὲ δύναμιν 513 ὄνομαστικῶν ἵππων. Φέρει τρεῖς λέβητας πιέσεως 180 λιβρῶν καὶ ἔνα βοηθητικὸν πιέσεως 100 λιβρῶν κατὰ τετραγωνικὴν ἵντσαν.

Τὸ «Hazel Branch» ἔχει κλάσιν British Corporation καὶ είναι τόννων γκρός 4734, νέτ 3047 καὶ φορτίου 7.450 τ. περίπου. Ἐναυπηγήθη τὸ 1906, φέρει δύο καταστρώματα καὶ ἔχει διαστάσεις μῆκους 400.4 ποδῶν, πλάτους 51.2 καὶ ὑψοῦς 26.6 ποδῶν. Αἱ μηχαναὶ του είναι τρικύλινδροι, 27'', 45'' καὶ 75'' μὲ διαδρομὴν ἐμβόλου 48'' ἵντσων, ἀναπτύσσουν δὲ δύναμιν 390 ὄνομαστικῶν ἵππων.

Κατὰ συμπληρωματικὰς πληροφορίας μας τὰ δύο ταῦτα πλοῖα ἡγοράσθησαν παρὰ τῶν πλοιάρχων κ. κ. Π. Μεταξᾶ καὶ Π. Χαλκιοπούλου, ὅτι νηολογηθῶσι δὲ εἰς τὸ Ἀργοστόλι.

Ο κ. ΑΘΑΝ. ΚΟΥΛΟΥΡΑΣ ΗΓΟΡΑΣΕ ΤΟ ΑΓΓΛΙΚΟΝ Α/Π "WYNDYKE",

Τὸ Αγγλικὸν φορτηγὸν «Wyndyke» ἡγοράσθη παρὰ τῶν κ. κ. Αθαν. Κουλούρα καὶ Κυρ. Σένου ἀντὶ 10.250 λιρῶν μετά πλήρους ἐπισκευῆς καὶ γενικῆς ἐπιθεωρήσεως. Τὸ φορτηγὸν τοῦτο ἔχει κλάσιν British Corporation, ἐναυπηγήθη τὸ 1915 εἰς τὸ Στόκτων παρὰ τῶν ναυπηγείων «Ropner and Sons Ltd» καὶ ἔχει μηχαναὶ κατασκευῆς «Blair and Co».

Είναι τόννων γκρός 4914, νέτ 3051, φορτίου 8100 τόννων καὶ διαθέτει χώρον διὰ φορτία εἰς χῆμα 431.000 κυβικῶν ποδῶν, διὰ δέματα 403.000 κ. π. καὶ διὰ μπώνιερος 28.305 κ. π. ποδῶν. Αἱ διαστάσεις του είναι μῆκους 384.9 ποδῶν, πλάτους 53 καὶ ὑψοῦς 27 ποδῶν, μὲ πρόφρου 39 π., γέφυραν 125 π., καὶ πρόμνην 37 ποδῶν.

Φέρει ἔνα κατάστρωμα καὶ ἔχει μηχανὰς τρικύλινδρους διαστάσεων 26'', 43'' καὶ 71'' μὲ διαδρομὴν ἐμβόλου 48'' ἵντσων, αὔτινες ἀ-

ναπτύσσουν δύναμιν 349 ὄνομαστικῶν ἵππων. Χοησιμοποιεῖ ἔμμα ὕδατος 1551 τόννους καὶ ἔχει ἐμφορτον 24 ποδῶν.

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ

Αἱ κυριώτεραι ἀγοραπωλησίαι ἀτμοπλοίων κατὰ τὸ λῆξαν 150 ἡμέρων ἡσαν αἱ ἀκόλουθοι:

«Attacca» Νοεμβρίου, 2325 τόννων γκρός καὶ 3600 τ. φορτίου, ναυπηγήσεως δὲ 1919, ἐπωλήθη ἀντὶ λ. στ. 8000.

«Madame Doretta» Αγγλικόν, τ. γκρός 794, νέτ 363 καὶ ναυπηγήσεως 1915, ἐπωλήθη εἰς ἐφοπλιστὰς τοῦ Ληθ ἀντὶ 5.000 λιρῶν.

«Torbeath» Αγγλικόν, τ. γκρός 4353, φορτίου 6500 τ. καὶ ναυπηγήσεως 1906, ἡγοράσθη παρ' ἐφοπλιστῶν τῆς Κίνας ἀντὶ 4.000 λιρῶν.

Τὸ αὐτὸν πλοῖον είχε πωληθῆ τὸν Αὔγουστον τοῦ 1928 ἀντὶ 19.000 λιρῶν καὶ τὸν Νοέμβριον τοῦ 1922 ἀντὶ 25.000 λιρῶν.

«Unda» Αγγλικόν, τ. γκρός 1412, φορτίου 2100 τ. καὶ ναυπηγήσεως 1903, ἐπωλήθη εἰς Κινέζους ἐφοπλιστὰς ἀντὶ 1800 λιρῶν.

«Beme» Αγγλικὸν τάνκερ, τ. γκρός 3039, φορτίου 5500 τ. καὶ ναυπηγήσεως 1904 ἐπωλήθη εἰς Κινέζους ἐφοπλιστὰς ἀντὶ 6.000 λιρῶν.

«Murie S.» Αγγλικόν, τ. γκρός 1701, ναυπηγήσεως 1923 καὶ μὲ σερβέον Noi τοῦ 1927, ἐπωλήθη εἰς Ισπανὸνς ἀντὶ 15.000 λιρῶν.

«Maid of Lemnos», Αγγλικόν, ἀνήκον εἰς τὸν στόλον τῆς πτωχευσάσης Μπάγου, τ. γκρός 3930, φορτίου 6200 τ. καὶ ναυπηγήσεως 1905 μὲ σερβέον No 3 τοῦ 1929 ἐπωλήθη εἰς Κινέζους ἐφοπλιστὰς ἀντὶ 3500 λιρῶν. Τὸ αὐτὸν πλοῖον είχε πωληθῆ τὸν Απρίλιον τοῦ 1921 ἀντὶ 32.500 λιρῶν, ὑπὸ δὲ τῆς Μπάγου είχεν ἀγορασθῆ τὸν Ιούνιον τοῦ 1927 ἀντὶ 16.500 λιρῶν.

«Ichang», Αγγλικόν, τ. γκρός 1984 καὶ ναυπηγήσεως 1898 ἐπωλήθη εἰς Κινέζους ἀντὶ 2925 λιρῶν.

«Pickmere», Αγγλικόν, τ. γκρός 466, φορτίου 515 τ. καὶ ναυπηγήσεως 1920 μὲ σερβέον No 2 τοῦ 1930 ἐπωλήθη ἀντὶ 5250 λιρῶν.

«Lammeroo», Αντόραλιανόν, τ. γκρός 3796, φορτίου 6475 τ. καὶ ναυπηγήσεως 1905 καὶ «Werribee», Αντόραλιανόν, 3904 τ. γκρός, φορτίου 5990 καὶ ναυπηγήσεως 1909, ἐπωλήθησαν ἀμφότεραι εἰς Κινέζους ἀντὶ 8500 λιρῶν διοῦ.

«Eilleen», Αγγλικὴ θαλαμηγὸς 1022 τόννων ἐπωλήθη εἰς Γάλλους ἀντὶ τιμῆς κατὰ τι ἀνταρτέας τῶν 40.000 λιρῶν.

ΠΩΛΗΣΕΙΣ ΠΛΟΙΩΝ ΠΡΟΣ ΔΙΑΛΥΣΙΝ

Κατὰ τὸ διαρρέεσσαν 150 ἡμερον ἐπωλήθησαν πρὸς διάλυσιν τὰ ἀκόλουθα ἀτμόπλοια:

Όνομα πλοίου	Τ. γκρός	Ναυπ.	Τιμὴ	Διαλυταὶ
Menado, Όλλανδ.	5874	08	3000	Όλλανδοι
Equity, Αγγλ.	924	88	700	Αγγλοι
Liberty, "	895	90	650	"
Rawcliffe, "	866	06	650	"
Saltmarche, "	930	07	750	"
Wenning, "	787	87	650	"
Brema, Γερ.	4201	01	2350	Γερμανοί
Monáρχης Έλλην.	3457	94	2250	Ιταλοί
Santiago, Χιλιαν.	3009	01	2750	"
Pedro Gomes, Ισπαν.	5798	99	8000	Ιάπωνες
(1) Bandoeng, Όλλ.	5672	02	—	Αγγλοι
Scala Shell, Αγγλ.	3585	02	4500	Ιάπωνες
Sonja, Νορβ.	1438	81	—	Γερμανοί
(2) Barion, Ιταλικόν	1067	80	—	Ιταλοί
Alleanza, "	2011	92	900	Ιταλοί
Baltador, Δανισ.	1320	11	800	Αγγλοι
Albany, Αγγλ.	3459	06	1500	"
Arabic, "	16821	08	18000	Ιταλοί
Kashgar, "	9005	14	16400	Ιάπωνες
Ripley Castle, Αγγλ.	7446	07	4200	Ιταλοί
Walmer "	12546	02	13500	Αγγλοι

(1) ἐπωλήθη ἀντὶ 30.000 quilders

(2) ἐπωλήθη ἀντὶ 110.000 λιρατῶν.

ΛΟΥΚΑΣ ΜΑΤΣΑΣ & ΥΙΟΙ ΝΑΥΑΓΟΣΩΣΤΙΚΑΙ ΡΥΜΟΥΛΚΗΣΤΙΚΑΙ ΕΡΓΑΣΙΑΙ

Ανάληψις πάσης φύσεως ναυαγιαιρέσεων καὶ ουμουλκήσεων.

ΤΗΛΕΦ. ΔΙΕΥΘ. ΛΟΥΚΑΣ ΜΑΤΣΑΣ ΓΡΑΦΕΙΑ — Ομήρου 14
Τηλ. ημέρ. καὶ νυκτὸς 40-738

Η ΚΙΝΗΤΗΡΙΟΣ ΔΥΝΑΜΙΣ ΤΟΥ ΜΕΛΛΟΝΤΟΣ

ΤΟ ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΤΟΝ ΠΛΟΙΟΝ

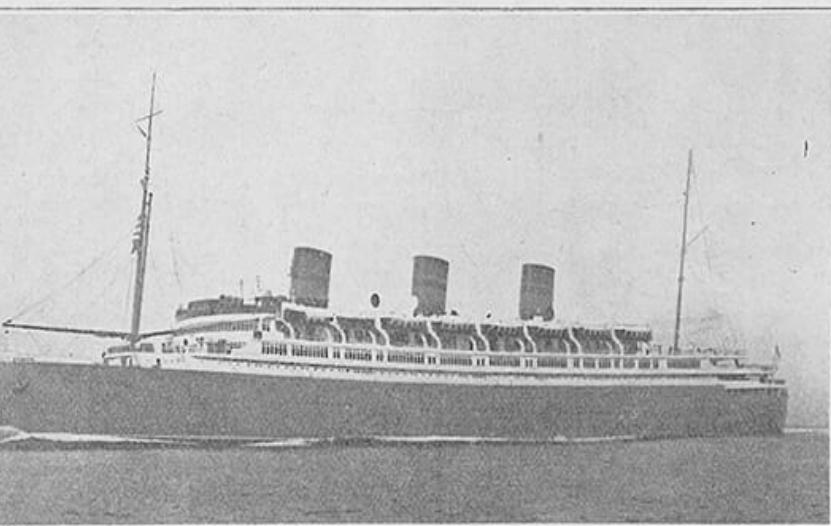
ΑΙ ΕΠΙ ΤΟΥ "MONARCH OF BERMUDA,, ΕΦΑΡΜΟΓΑΙ

Όποιαν άλματικήν πρόσδοσην έχει κατά τὰ τελευταία ταῦτα ἑτη ἐπιτελέσεις: δι' ήλεκτρισμὸς ἐπὶ τῷ πλοῖῳ, καθίσταται φυγερόν, διαν κανεὶς δύση μίαν σχετικὴν συκαρκρίαν τοῦ νέου Ἀγγλικοῦ ὑπερωκεάνιου «Monarch of Bermuda». Τὸ πλοῖον τοῦτο είναι αὐτόχρημα «ήλεκτρικόν», τὸ πάν, δηλούντις ἐπ' αὐτῷ λειτουργεῖ διὰ τοῦ ηλεκτρισμοῦ, ἀπὸ τοῦ καλοσσιαίου μηχανικοῦ συγκροτήματος διὰ τὴν πρόσωπον του μέχρι τῆς τελευταίας λεπτομερείας τῶν διαφόρων διογμητικῶν ὑπηρεσιῶν του. Είναι, ἐν ἔνι λόγῳ, πρότυπον τελείστητος ἀπὸ τῆς ἀπόφεως τῆς χρησιμοποίησεως τοῦ ηλεκτρισμοῦ διὰ τὸν πρόσωπον του μέχρι τῆς τελευταίας λεπτομερείας τῶν διαφόρων διογμητικῶν ὑπηρεσιῶν του. Είναι, ἐν ἔνι λόγῳ, πρότυπον τελείστητος ἀπὸ τῆς ἀπόφεως τῆς χρησιμοποίησεως τοῦ ηλεκτρισμοῦ διὰ τὸν πρόσωπον του μέχρι τῆς τελευταίας λεπτομερείας τῶν διαφόρων διογμητικῶν ὑπηρεσιῶν του. Είναι, ἐν ἔνι λόγῳ, πρότυπον τελείστητος ἀπὸ τῆς ἀπόφεως τῆς χρησιμοποίησεως τοῦ ηλεκτρισμοῦ διὰ τὸν πρόσωπον του μέχρι τῆς τελευταίας λεπτομερείας τῶν διαφόρων διογμητικῶν ὑπηρεσιῶν του. Είναι, ἐν ἔνι λόγῳ, πρότυπον τελείστητος ἀπὸ τῆς ἀπόφεως τῆς χρησιμοποίησεως τοῦ ηλεκτρισμοῦ διὰ τὸν πρόσωπον του μέχρι τῆς τελευταίας λεπτομερείας τῶν διαφόρων διογμητικῶν ὑπηρεσιῶν του.

Τώρα τὸ «Monarch of Bermuda», τὸ δόποιον διχ: ἀπλῶς καὶ μόνον φωτίζεται δι' ηλεκτρισμοῦ «εἰς ὅλα τὰ διαμερίσματα τῶν ἐπιβατῶν καὶ τὰ καταστρώματά του», ἀλλ᾽ εἰς τὸ δόποιον δὲν διπάρχει εἰδικὸν μηχανῆμα, διογμητικὸν δημητριαῖον, διπέρ γά μη κινήται δι' ηλεκτρισμοῦ. Φορτεκφορτώσεις ἐμπορευμάτων, παραλαβὴ καὶ παραδόσεις ἀποσκευῶν, φωτισμός, θέρμανσις, μαργερεῖα, τηλέφωνα, διορόλγια, ἀνελκυστήρες, πυξίδες Sperry, κάθωνες κινδύνου, ἀνεμιστήρες καὶ μύριοι ἄλλοι μηχανισμοί, λειτουργοῦν δι' ηλεκτρικῆς δυνάμεως.

Σημειώτεον δ' ἀκόμη, πράγμα διπέρ εἶναι καὶ τὸ σπουδαιότερον, διτὶ η λειτουργίας ὃλων αὐτῶν τῶν μηχανημάτων ἔχει: μίαν διπάνην, τὴν ἀλληλείαν, μηδαμινήν. Τὸ αὐτὸ συμβάνει καὶ εἰς τὰ πλοῖα τῶν δόποιων ἡ κινητήριος δύναμις τῶν μηχανῶν δὲν είναι ηλεκτρική, ἀλλ᾽ ἀλλη τις, λαμβάνουσα δύμας διογμητικήν Diesel, ἔναγει μικρᾶς τινος προσθήκης καταναλώσεως καυσίμου δῆλης. Πράγματι εἰς τὰ ἀτμόπλοια, ἡ καλλιτέρα λύσις διὰ τὴν λειτουργίαν τῶν διογμητικῶν μηχανημάτων είναι ἡ διὰ μηχανῆς Ντηζελ κίνησις τῶν ηλεκτρογεννητήρων.

Ἐσχάτως ἐγένετο λόγος ἐν Ἀγγλίᾳ περὶ



Τὸ στροβιλο-ηλεκτρικὸν ὑπερωκεάνιον «Monarch of Bermuda» τόνων 22.424 ναυπηγηθὲν εἰς τὰ ναυπηγεῖα Vickers διὰ λόμον τῆς ἀτμοπλοΐας Furness. Ἀπὸ τοῦ μηχανοστασίου μέχρι καὶ τῆς ἀπωτέρας γωνίας τοῦ σκάφους τὰ πάντα κινοῦνται δι' ηλεκτρισμοῦ. Ἐπωνυμόσθι δὲ τὸ «ήλεκτρικὸν πλοῖον».

Ἐφαρμογῆς ἐνδε συστήματος μηχανῶν στροβιλοειδῶν, ὑψηλῆς πιέσεως, ἐν συνδυασμῷ μετὰ κινητήρων Ντηζελ καταναλισκόντων ἀκάθαρτον ἔλαιον. Οἱ συνδυασμὸς αὐτὸς προεκρίθη διὰ διογμηνικᾶς ἐν τῇ ξηρῷ ἐγκαταστάσεις. Ἡ ἀπαιτουμένη διπάνη πρὸς παροχὴν κινητήριου ρεμάτος διπλογίσθη εἰς λίρας 14 ἔως 16 κατὰ κιλοδέκα, συμπεριληφθέντων εἰς τὴν διπάνην ταύτην καὶ διλων τῶν συναφῶν διὰ τὴν ἐγκαταστάσειν ἐξόδων, ἥτοι ἀξίας γηπέδου, κτιρίου, ἀξίας μηχανῆς, ἐγκαταστάσεως τῆς κλπ.

Πρὸ τοῦ ἐγένετο μία ἐγκαταστάσεις ἐργοστασίου μὲ δύο γεννητῆρας Ντηζελ, ἔκκαστος τῶν δόποιων παρείχε 15.000 Κ.Β. Ἡ διη διπάνη, κατὰ κιλοδέκα διπλογίσθησε, ἀνηλθεν εἰς λ.στ. 11.10.0 δόμοι μετὰ τῶν ἐξόδων τοῦ ἐκ θεμελίων ἀνεγερθέντος ἐργοστασίου, τοῦ ἐκ χάλυδος κτιρίου του, τῶν ἐναερίων γερανῶν, τῶν δεξαμενῶν καυσίμων ἔλαιων, τῶν διογμητικῶν ἐγκαταστάσεων, τοῦ δικτύου τῶν σωληνῶν καὶ γενικῶν ἀρτίου καὶ ἐν πλήρει λειτουργίᾳ τοῦ ἐργοστασίου. Δὲν περιελήφθησαν μόνον εἰς τὴν κατὰ κιλοδέκα διαλογίαν τῶν διπανῶν ἡ ἀξία τοῦ γηπέδου, τὰ καλώδια καὶ οἱ πίγκες διανομῆς, διὰ τὰ δόποια δέον γὰ προστεθῆ ἔνα ποσοστὸν 3 λ.στ., δὲ τὴ διπάνη φθάνει τὰς 14 λίρας κατὰ K.W.

Διὰ τοῦ ἀνωτέρω συστήματος ἡ διπάνη εἶναι πολὺ κατωτέρω παρὰ μὲ τὸν συνδυασμὸν τοῦ ἀτμοῦ, δύναται δ' ἵσως νὰ μειωθῇ καὶ ἔτι πλέον. Τοιούτοις διπάνης ἀνατρέπονται καὶ αἱ κρατοῦσαι γνῶμαι περὶ τοῦ μεγέθους τῶν ἀπαιτουμένων διπανῶν πρὸς ἐγκαταστάσειν γεννητήρων συστήματος Ντηζελ.

Μή λησμονῶμεν, ὅτι πρὸ εἰκοσατίας ἀκόμη διηλεκτρισμὸς ἐπὶ τῷ πλοῖῳ εἰχεν ὡς ἀποκλειστικόν του προσρισμὸν τὸν φωτισμὸν μόνον. Καὶ ἡτο τότε ἀξιόλογος ἡ λεπτομέρεια, κατὰ τὴν καταλεύσιν τοῦ A. ή B. πλοίου, γὰ διαφημίζεται δι' «ἀπ' ἄκρου εἰς ἄκρον φωτισμὸν τοῦ σκάφους δι' ηλεκτρικοῦ! Δὲν είναι σπάνιον σήμερον, πλοῖα καταλεύσιν πρὸ εἰκοσατίας καὶ τῶν διπάνων ἡ λαμπροτέρα τότε ἐκδήλωσις τῶν συγχρονισμῶν των ἡτο δι' ηλεκτρικοῦ! Δὲν είναι σπάνιον σήμερον, πλοῖα καταλεύσιν πρὸ εἰκοσατίας καὶ τῶν διπάνων ἡ λαμπροτέρα τότε ἐκδήλωσις τῶν συγχρονισμῶν των ἡτο δι' ηλεκτρικοῦ! Δὲν είναι σπάνιον σήμερον, πλοῖα καταλεύσιν πρὸ εἰκοσατίας καὶ τῶν διπάνων ἡ λαμπροτέρα τότε ἐκδήλωσις τῶν συγχρονισμῶν των ἡτο δι' ηλεκτρικοῦ! Δὲν είναι σπάνιον σήμερον, πλοῖα καταλεύσιν πρὸ εἰκοσατίας καὶ τῶν διπάνων ἡ λαμπροτέρα τότε ἐκδήλωσις τῶν συγχρονισμῶν των ἡτο δι' ηλεκτρικοῦ! Δὲν είναι σπάνιον σήμερον, πλοῖα καταλεύσιν πρὸ εἰκοσατίας καὶ τῶν διπάνων ἡ λαμπροτέρα τότε ἐκδήλωσις τῶν συγχρονισμῶν των ἡτο δι' ηλεκτρικοῦ! Δὲν είναι σπάνιον σήμερον, πλοῖα καταλεύσιν πρὸ εἰκοσατίας καὶ τῶν διπάνων ἡ λαμπροτέρα τότε ἐκδήλωσις τῶν συγχρονισμῶν των ἡτο δι' ηλεκτρικοῦ! Δὲν είναι σπάνιον σήμερον, πλοῖα καταλεύσιν πρὸ εἰκοσατίας καὶ τῶν διπάνων ἡ λαμπροτέρα τότε ἐκδήλωσις τῶν συγχρονισμῶν των ἡτο δι' ηλεκτρικοῦ! Δὲν είναι σπάνιον σήμερον, πλοῖα καταλεύσιν πρὸ εἰκοσατίας καὶ τῶν διπάνων ἡ λαμπροτέρα τότε ἐκδήλωσις τῶν συγχρονισμῶν των ἡτο δι' ηλεκτρικοῦ!

Ὀποία μεταβολὴ τῶν παλαιοτέρων συνθηκῶν! Σήμερον ἔνα οἰονδήποτε πλοῖον, ἀνωτέρας καπτῶν περιποῆς δρεῖται, γὰ χρησιμοποιοῦν, ἡδη, τὸν ἡλεκτρισμὸν εἴτε ὡς κινητήριον δύναμιν τῶν ἀντλιῶν των, εἴτε διὰ τὴν λειτουργίαν τῶν συγχρονισμῶν των ἡλεκτροκίνητων καὶ ἀπαραίτητων τὰς ἀποτελεῖταις αὐτοῦ, ἡ δὲ ἐπανεμφάνισις ἐπὶ τοῦ «Breton» καὶ τοῦ «Europa» τῶν ἀπαιτούμενήτων διογμητικῶν μηχανημάτων ἀποτελεῖ, ἵσως, τὴν τελευταίαν καμπήν τῆς ζωῆς των.

Ἐπὶ τῶν ἀλματικῶν κατακτήσεων τοῦ ηλεκτρισμοῦ, ἵδοι μία

προφήτεια τοῦ sir William Pearce ὅταν οὗτος πρὸ εἰκοσατίας καὶ πλέον ἐναυπήγητει τὸ ἀτμόπλοιον «Oregon» τῆς Juniper Line, εἰς Ἀγγλος δημοσιογράφος παριστάμενος τότε εἰς τὴν τελετὴν τῆς καταλεύσιν τῶν εἰχεν ἀναγράψεις τοῦ σημειωματάριον του. Γηρακίδες τώρα ὡς δημοσιογράφος ἐκεῖνος, παρακαλήσσεν πρὸ δημερῶν εἰς ὅπο τοῦ γηρακοῦν ἐπίσης Pearce διδόμενον γεῦμα, ἀνέσυρε τὰς ἀναγρήσεις του ἀπὸ τὰ δέκατη τῶν ἔτην καὶ ἐπανέλαβε τοὺς παλαιοὺς λόγους:

«Φρονῶ, ἔλεγε τότε ὁ Pearce, ὅτι τὰ γνωπηγούμενα ὑπερωκεάνια «Teutonic» καὶ «Majestic» (μὴ ὑπάρχοντα ἡδη), τῶν 10.000 τόνων ἔκαστον, πολὺ σύντομα θὰ ὑποσκελισθῶσιν ἀπὸ

ἄλλα πλοῖα

χωρητικότητος 20.000 τόνων, τυχύτητος 21 μιλλίων τὴν ὥραν, κατ' ἐλάχιστον, φωτιζομένων τελείως δι' ηλεκτρικοῦ καὶ ἐφωδιασμένων ἀκόμη καὶ μὲ ηλεκτρικούς ἀνελκυστήρας...»

Τὰ ἔτη παρηλθον καὶ ραγδαίκια συγετελέσθη ἡ ἔξελξις. Ήδού

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

ΜΕΤΑΓΡΑΦΑΙ—ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ—ΚΙΝΗΣΙΣ ΝΗΟΛΟΓΙΩΝ

Τὸ φορτηγὸν «Ταξιάρχης»

Ἐνηλογγήθη εἰς τὴν Σύρου μεταχρηστῶν ἐκ τῶν προξενικῶν νηολογίων τοῦ Λονδίνου τὸ φορτηγόν «Ταξιάρχης» (ex "Grelcaldy,") τόνων γκρές 4221, φορτίου 8970 τόνων καὶ ναυπηγήσεως 1913. Τὸ σκάφος τοῦτο ἀνήκει εἰς τοὺς κ. κ. Ἰω. Μ. Λεμόν 21 ο), Θεόδ. Μ. Λεμόν 14 ο), Γεώργ. Μ. Λεμόν 14 ο), Ἀλέξ. Μ. Λεμόν 14 ο), Χρ. Μ. Λαζαρόν 13 ο) καὶ εἰς τὴν ἀνών. ἀποκλιτῶν «Θησεύς» 24 ο).

Παρελήφθη τὸ ἄπ) τὸ «Κατίνα»

Εἰς Truro τῆς Ἀγγλίας παρελήφθη τὸ ἀγορασθέν ὑπὸ τοῦ κ. N. Βούλγαρη Ἀγγλικὸν φορτηγόν "Grelwen," ὑψηλὴ ἐπ' αὐτοῦ ἡ Ἑλληνικὴ σημαία καὶ μετωνομάσθη «Κατίνα». Τὸ σκάφος τοῦτο εἶναι τόνων γκρές 4567 καὶ ναυπηγήσεως 1912, διετέλει 8' ἐν παροπλισμῷ ἀπὸ τῆς δημοτικῆς Μαΐου 1930.

Σερβέū φορτηγῶν

Τὸ ἀγορασθέν παρὰ τοῦ κ. Μιχά Φιλίπην φορτηγόν "Glenaster," τ. γκρές 3111 καὶ ναυπηγήσεως 1904, ἐκτελεῖ σερβέū εἰς τὸ Πέναρθ προκαταμένου νά παραληφθῇ. Τό πλοιον τοῦτο τελεῖ ἐν ἀργίᾳ ἀπὸ τῆς 10ης Νοεμβρίου 1930. Ή τιμὴ τῆς ἀγορᾶς του εἶναι λ. στ. 4.800.

— Τὸ φορτηγόν «Νεμέα» (ex "Silarus,") τοῦ κ. Γερ. Σταθάτου, τ. γκρές 5101 καὶ ναυπηγήσεως 1919, συνεπλήρωσε τὸ σερβέū του εἰς Μπρίστολ Τσάννελ καὶ παρελήφθη.

— Τὸ φορτηγόν "Lamington," τ. γκρές 3539 καὶ ναυπηγήσεως 1907, ἀγορασθέν παρὰ τοῦ κ. Θ. Ἐπιφανεάδη ἀντὶ τιμῆς 4.500 λιρῶν τελεῖ ὑπὸ παραλαβῆν εἰς Truro διέρχεται σερβέū. Τὸ φορτηγόν τοῦτο ἀργεῖ ἀπὸ 10ης Ιανουαρίου 1931.

Τὸ ἄπ) τὸ «Μονάρχης» θὰ διαλυθῇ

Τὸ φορτηγόν «Μονάρχης» (ex "Basilios") ἐπωλήθη εἰς Ἰταλούς πρὸς διάλυσιν ἀντὶ τιμῆς 2.250 λιρῶν. Ο «Μονάρχης» εἶναι τόνων γκρές 3457, φορτίου 6000 τ., ναυπηγήσεως 1891, ἀνήκει δὲ εἰς τοὺς ἀποκλιτῶν κ. κ. Γ. Μ. Χρουσάκην καὶ Olivier.

Παρεδόθη τὸ «Ἀρχιπέλαγος»

Τὸ πωλήθεν εἰς Ἰταλούς Οίκουν πρὸς διάλυσιν κυβερνητικὸν φορτηγόν «Ἀρχιπέλαγος» παρεδόθη εἰς τοὺς ἀγοραστάς του, καταπλεύσαν δὲ πρὸ τινῶν ἡμερῶν εἰς τὴν Γένοβαν ἐπέθη ὑπὸ διάλυσιν.

Νηολογήσεις φορτηγῶν

Ἐνεκρίθησαν καὶ διεθνέσθησαν εἰς τὰ οἰκεῖα λιμεναρχεῖα τὰ νηολογήτηρια ἔγγραφα τῶν φορτηγῶν «Νύμφη» τ. γκρές 4504 καὶ ναυπηγήσεως 1921, τῆς «Ἀνων. Κεφαλληνιακῆς Ναυτικῆς ἐταιρίας», εἰς «Ἀργοστόλ. Ρόκορ» τ. γκρές 6429 καὶ ναυπηγήσεως 1918, τοῦ κ. Γεωργ. Χρ. Βεργωτῆ, εἰς «Ἀργοστόλ. Φρέδε» τ. γκρές 4043 καὶ ναυπηγήσεως 1907, τοῦ κ. Κ. Δ. Καλαφάτη, εἰς Σύρον. Καὶ «Ιω. Μ. Ἐμπειρίκος» τ. γκρές 3733 καὶ ναυπηγήσεως 1924, τοῦ κ. Στ. Ἐμπειρίκου εἰς «Ἀνδρόν.

Δύο διαγραφαὶ φορτηγῶν

Διετάχθη ἡ διαγραφὴ ἐκ τῶν νηολογίων Σύρου τοῦ ναυαρχῆσαντος φορτηγὸς «Γεώργιος Μ.» τ. γκρές 4254 καὶ ναυπηγήσεως 1905 καὶ τοῦ φορτηγοῦ «Μονάρχης» ἐκ τῶν νηολογίων Χίου.

Προσωρινὰ ναυτιλιακὰ ἔγγραφα

Τὸ προδενικὸν λιμεναρχεῖον Λονδίνου ἔχοργήν τοῦ προσωρινὰ ναυτιλιακὰ ἔγγραφα εἰς τὸ νεοαρχοραθέν παρὰ τῶν ιδίων Ἐπαρ. Ἐμπειρίκου φορτηγὸν «Ἐπαμεινώνδας Κ. Ἐμπειρίκος» (ex "Benton,") τ. γκρές 4385 καὶ ναυπηγήσεως 1927. Τὸ πλοιον τοῦτο παρελήφθη ἡδη εἰς Ἀμέρισαν. Ἐπίσης ἔχοργητησαν προσωρινὰ ναυτιλιακὰ ἔγγραφα καὶ εἰς τὸ τάνκερ «Πετρόλι» (ex "Queen Maeve,") τ. γκρές 4634 καὶ ναυπηγήσεως 1903, διετέλει ἐποικεύσαν εἰς τὸ Ἀμερικαν. Τὸ πρῶτον σκάφος θὰ μεταχραφῇ ἐκ Λονδίνου εἰς Ἀνδρόν καὶ τὸ δεύτερον εἰς Πειραιά.

Ἀκύρωσις ἀγορᾶς

Τὸ ἀγορασθέν παρ' Ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν Γαλλικὸν φορτηγόν "Leopold L. D.," τ. γκρές 5140 καὶ ναυπηγήσεως 1917, ἐπιθεωρήθην εἰς τὸ Μπάρρου ἀπερρίφθη ἀκυρωθέντος τοῦ προσωμφόνου τῆς ἀγορᾶς του, διότι εἴχεν ὑποστῆ ἤνηματα ἐκ τῆς πυρκαϊᾶς.

Ἀνακαταμετρήσεις

Τὸ φορτηγόν «Ρόκος» (ex "Banbury Castle,") τ. γκρές 6429, ἀνακαταμετρήθην εἰς τὸ Ρόττερνταμ μετὰ τὴν διαρρύθμισίν του ἀνδρόθη τ. γκρές 4781.

Ὑποθῆκαι—Κατασχέσεις

Ἐπὶ τοῦ φορτηγοῦ «Πλαταιαί» τ. γκρές 3039 ἐνεγράφη ὑποθήκη διὰ λ. στ. 189.12.0. Ἐπὶ τοῦ φορτηγοῦ «Ρόκος» ἐνεγράφη ἐπίσης ὑποθήκη διὰ δολλάρια 27.946 ἐπ' ὄνόματι Ἀγγλῶν δανειστῶν. Ἐπὶ τοῦ μικροῦ ἀποκλιτού «Ιωάννης» τ. γκρές 256 ἐνεγράφη ἐπ' ὄνόματι τῆς Ἐθνικῆς

Τραπέζης τῆς Ἑλλάδος ὑποθήκη διὰ δρ. 500.000. Τέλος ἐπεδήλωθη κατάσχεσις ἐπὶ τοῦ μεγάλου ιστιοφόρου «Μάνθος Β.» τόνων γκρές 101 διὰ δρ. 188.900.

Μία νέα ἀγορᾶ

Τὸ Γαλλικὸν ἀτμόπλοιον "Fracona," τ. γκρές 1173, φορτίου 1600 τόνων καὶ ναυπηγήσεως 1882 ἡγοράσθη ἀντὶ 1350 λιρῶν ὑπὸ τῆς Ἐνοπλανικῆς ἀδρευσόσης ἀνωνύμου «Ἐλληνικῆς ἐταιρίας «Εὔξενος». Τὸ σκάφος θὰ παρχείνῃ ὑπὸ Γαλλικὴν σημαῖαν.

Τὸ συμβούλιον τοῦ E. N.

Τὸ συμβούλιον τοῦ E. N. ἐπαναλαβόν τὰς συνεδριάσεις του ἐπελέγηθη τῆς ἔξτασεως εἰκόσιδος ὑποθέσεων ναυαγίων, συγκρούσεων καὶ παντοῖων ἀδερφῶν ἀτμοπλοίων καὶ ιστιοφόρων. Ἐπὶ τῶν ὑποθέσεων αὐτῶν οὐδεμία μέχρι τῆς στιγμῆς ἔξεσθη ἀπόφασις.

Ἐγγραφαὶ εἰς τὸ «Λόνδ Ρέτζιστεο»

Ἐνεγράφησαν εἰς τὸ «Λόνδ Ρέτζιστερ» τὰ φορτηγὰ «Πετρόβιλ» τ. γκρές 4634, τοῦ κ. Ἰω. Γαλάνη καὶ Σιά (Πειραιεύς), «Νεμέα» (ex "Silarus,") τ. γκρές 101, τοῦ κ. Σταθάτου ("Ιοάκη"), «Κατίνα» (ex "Grelwen,") τ. γκρές 4567 τοῦ κ. Νικ. Βούλγαρη ("Ανδρος"), «Ταξιάρχης» (ex "Grelcaldy,") τ. γκρές 4221 τῶν κ. κ. ἀδ. Λεμόν καὶ Σιά (Σύρου) καὶ «Νικόλαος Γ. Κουλουκούντης» (ex "Maid of Sparta,") τ. γκρές 3201 τῆς ἐταιρίας «Ατλαντικός» (Σύρου).

Μεταπώλησις Ἐλληνικοῦ φορτηγοῦ

Τὸ ἁλιγκόν φορτηγόν ἀτμόπλοιον «Ηλίας Γ. Κουλουκούντης», ναυπηγήσεως 1911, φορτίου 8000 τόνων, μὲν Γεν. Ἐπιθεώριον 1931, ἀγήκοντο εἰς τὴν Ἐταιρίαν Κουλουκούντης καὶ Κωστομένης, ἐπωλήθη εἰς τὸ πλοίαρχον κ. Α. Ροδοσσον ἀντὶ £ 7000 παραδότεον ἐν Κάρδιφ, θὰ μετονομαθῇ δὲ «Αργεντίνα» καὶ θὰ μεταχραφῇ εἰς τὰ νηολόγια Σύρου.

Τυγειονομικαὶ διατυπώσεις

Αἱ ὕγειονομικαὶ Ἀρχαὶ τῆς Κων. πόλεως ἀνεκοίνωσαν, διτὶ ἡ ὕγειονομικὴ ἐπιθεώρησις καὶ αἱ σχετικαὶ πρὸς ταῦτην διατυπώσεις, ἵνα διεστανται τὰ καταπλέοντα ἐκ τοῦ Αἰγαίου εἰς Κ) πόλειν πλοῖα, διεσάγονται ἀπὸ Λησσοκεφρίου εἰς Τσανάκ—Καλέ τοῦ Ναυαρί. Πᾶν ἀτμόπλοιον φθάνον πρὸ τοῦ φέρου τοῦ Τσανάκ—Καλέ διφέλειν νὰ προχωρήσῃ μέχρι τοῦ ἔγγυού καιμένου Ἅγειονομικοῦ σταθμοῦ καὶ νὰ σταμάτησῃ, ἵνα ὑποστῇ τὴν δεουσαν ἐπιθεώρησιν. Ἐπ' οὐδεὶν λέγω ἐπιτρέπεται εἰς οἰονδήποτε πλοῖον νὰ προχωρήσῃ περισσότερον, διότι τότε θὰ εἶναι δεουσυνον διὰ πάσαν τούχον δυναμένην νὰ προέλθῃ εἰς βάρος του καθυστέρησιν. Δέοντος ἀπαραιτήτως οι πλοιοκτῆται νὰ παράσχωσι τὰς δεουσαν δηληγίας εἰς τοὺς πλοιοπάρχους τῶν σκαφῶν των ἐπὶ τῆς νεκτὸς ταῦτης διατάξεων.

ΤΟΙΑ ΑΚΤΟΠΛΟΙΚΑ ΕΚΚΑΘΑΡΙΖΟΝΤΑΙ ΔΙΑ ΤΟΥ ΝΟΜΟΥ ΕΝΤΟΣ ΤΡΙΕΤΙΑΣ

Αριθμός	Όνομα πλοίου	Ολύμπη	Καθαρότης	Χειρησία	Εγγύηση	Πλήρωση	*Ετος διχροτεύσεως
1	Λακωνία	564	269	1858	24		
2	Δανάη Χ.	517	284	1862	ἀργεῖ		
3	Κατίνα	619	352	1862	36		
4	Ἄγγελικη	707	310	1863	28		
5	Πύλαρος	846	112	1864	ἀργεῖ		
6	Βυζαντίον	856	442	1865	>		
7	Άγια Ζώνη	580	330	1869	29		
8	Ιωάννα	287	156	1869	24		
9	Κάρυστος Τόγια	845	513	1869	ἀργεῖ		
10	Εύρωτας	273	155	1871	>		
11	"Αγιος Ιωάννης"	303	135	1872	>		1-1-1932
12	Δελφίνη	784	469	1872	32		
13	Νικόλαος Κ.	504	363	1873	30		
14	Βάννα	243	140	1874	19		
15	Σέριφος	406	188	1875	31		
16	Σπέτσαις	1155	540	1876	45		
17	"Αλ. Παπαδιαμάντης"	237	122	1877	ἀργεῖ		
18	Δωρίς	322	192	1877	>		
19	Κανάριος	1113	612	1877	>		
20	Τήνος	671	279	1877	40		
21	Ζέφυρος	871	540	1878	41		
22	Μαρία Λ.	572	212	1878	ἀργεῖ		
23	Ναυαρατούσα	1012	540	1878	40		
24	Βασιλική	190	96	1873	14		
25	Ἐλευσίς ΙΙ	118	46	1880	ἀργεῖ		
26	Ιοαννίνα	469	208	1880	>		
27	Πόλη	663	300	1880	35		
28	Αφοβός	1023	481	1881	47		
29	Γεώργιος Τόγιας	625	221	1881	29		1-1-1933
30	Κέρκυρα	559	288	1881	ἀργεῖ		
31	Ρούμελη	332	137	1881	25		
32	Θεοτόκος	461	216	1882	28		
33	Κρόνος	566	224	1882	32		
34	Χρυσαλλίς	539	288	1882	ἀργεῖ		
35	"Ασσος"	458	175	2883	>		
36	Μπουμπουλίνα	990	540	1883	41		
37	"Αγιος Γεώργιος	164	871	1883	15		1-1-1934

ΑΙ ΔΙ' ΕΥΡΩΠΗΝ ΕΦΕΤΕΙΝΑΙ ΕΞΑΓΩΓΑΙ ΓΕΝΝΗΜΑΤΩΝ

Αι φορτώσεις σιτηρών από τάς πέραν του 'Ατλαντικού παραγωγούς χώρας άνηλθον από 1ης Ιανουαρίου μέχρι σήμερον, κατ' άπειρη θεωρίαν στατιστικῶν δεδομένων, εἰς 21 ο) ἐπὶ πλέον τῶν φορτώσεων τοῦ π. έτους. Εἰς τὴν σημειουμένην αὐξησιν συνετέλεσαν ἡ ἐφετεινὴ πλουσία παραγωγὴ γεννημάτων ἀφ' ἑνὸς καὶ ἡ ἐκδηλωθεῖσα ἀφ' ἔτερου τάσις τῶν ἀγροτικῶν χωρῶν, δηποτὲς ἐξαγάγουν, δοσον τὸ δυνατόν μεγαλυτέρας πυστήτας καὶ ἀπλλαγῶσιν ἐν μέτρῳ τῶν μεγάλων ἀποθεμάτων τῆς παλαιοτέρας ἐσοδείας των.

Τὸ πλάνο τῶν συνθήκας αὐτές, ευνόητος ὑπῆρχεν, ἡ πεδίας τῶν τιμῶν εἰς διάστασις παραγωγάς, πεδίας παραγωγάς καὶ αὐτόχρημα ἰστορική, διότι: διὰ νὰ ἀνεύρῃ τις παρομοίαν ὑποτίμησιν, πρέπει γ' ἀνατρέψῃ εἰς τὸ έτος 1844. "Ηδη αἱ τιμαὶ τῶν σιτηρῶν ἥρχισαν ἀπὸ τινῶν ἔδομάδων δελτιούμεναι.

Αἱ ἐξαγωγαὶ γεννημάτων, ήσαν, ὡς ἀνεφέρομεν, γῆδημέναι ἐφέτος. Μολονότι: διὰ μετεφέρθησαν τεράστιαι ποσότητες, ἐν τούτοις αὐταῖς δὲν ὑπῆρχεν ἴκανα, ὅπερες νὰ ἐπικρέσσων εἰς τὴν ὑπάρχουσαν ἀργούσαν χωρητικότητα πλοίων καὶ συνεπῶς ἡ πλεονάζουσα διαθέσιμος καὶ ἀναζητοῦσα ἐργασίαν χωρητικότης ἐπέδρασεν ὑποτιμητικῶς ἐπὶ τῶν τιμῶν τῶν γαύλων, οἵτινες καὶ διεκμάνθησαν καθ' ὅλον τὸ έτος εἰς ἐπίπεδα χαλαρὰ καὶ ἐν τοις μέτροις ἐπιζήμια.

Απὸ διολκήρων μηγῶν οἱ ἐκ τοῦ Πλέοντος δι': "Αγγλία—Κόντινεντ ναυλοὶ στρέφονται γύρω τῶν 17) ἔως 18)—σελληγίνων καὶ οὐδόλως ἀπὸ τοῦ ἐπιπέδου τούτου γῆδημήσαν νὰ ἀπομακρυνθοῦν. Οἱ ἐκ Μ. Θαλάσσης ναυλοὶ ἐπαγιοποιήθησαν καὶ αὐτοὶ γύρω τῆς χαλαρᾶς βάσεως τῶν 11)—σελληγίνων, ἡ δὲ ἐπελθοῦσα αἰφνιδία ἔκπτωσις τοῦ "Αγγλικοῦ νομίσματος ἐπεδείγνωσαν ἔτι πλέον τοὺς γαύλους, οἵτινες δὲν ἀνετιμήθησαν διὰ νὰ καλύψουν οὔτε αὐτὴν τὴν προκύψασαν διαφορὰν ἀπὸ τὴν μείωσιν τῆς αξίας τῆς λίρας. "Αντιστρόφως μάλιστα συνέβη ἐπειδήρυθρη ἡ πλοιοκτησία μὲ πρόσθετον διαπάνην 20 ο) προερχομένην ἀπὸ τὴν προκύψασαν συγκαλλαγματικήν διαφοράν, τὴν δοπιαὶ κερδίζουσαν μόνον οἱ "Αγγλοι: πλοιοκτήται, ἐσχάτως δὲ καὶ οἱ Σκανδιναύοι, ὡς αἱ κυβεργήσεις ἐσπευσαν, μιμούμενοι τὴν "Αγγλίαν, νὰ ἄρουν τὴν χρυσῆν ίσοτιμίαν.

Μοναδικὴν ἐξαίρεσιν εἰς τὴν γαύλαγορὰν ἀπετέλεσεν δὲ Βόρ. Εἰρηνικὸς οἱ ἀπὸ τοῦ δόποντος ναύλων ἀνηλθον ἀπὸ 20—εἰς 24)6 σελληγίνια. "Οσον ἀφορᾷ τὰς ἐφετεινὰς δι': Εὐρώπην φορτώσεις σιτηρῶν, οἱ κατωτέρω παρατιθέμενοι πίνακες παρέχουν μίαν σαφῆ ἰδέαν τοῦ ἐπὶ πλέον ἐφετεινοῦ κλεισμάτος ἔναντι τοῦ ἀντιστοίχου περισυνοῦ, βάσει πάγιτοτε τοῦ ἀριθμοῦ τῶν γαύλωνθέντων πλοίων καὶ τῶν φορτωθείσῶν ποσοτήτων:

Αἱ ἐξαγωγαὶ ἐξ Ἀργεντινῆς δι' Εὐρώπην

	1931	1930		
Πλοϊα	Σιτηρὰ τ.	Πλοϊα	Σιτηρὰ τ.	
α' τρίμηνον	313	2.062.340	188	1.203.800
6' "	490	3.257.850	124	771.200
γ' "	430	2.886.300	189	1.214.300
Οκτώβριος	175	1.166.100	72	467.000
1—17 Νοεμβρίου	27	176.400	52	340.100
Σύνολον	1435	9.548.990	625	3.996.400

Τὸ Ἀργεντινή κυβεργήσις ἐπιθυμοῦσα νὰ ἐξαγάγῃ τὰ σιτηρά τῆς ἔλασθε σειράν διληγούσαν μέτρων, ἐπέτυχε δὲ πράγματι, παρ' ὅλον τὸν διγκώδη ἀνταγωνισμὸν τοῦ Ρωσσικοῦ "γιτάμπιγκ" νὰ ἐξαγάγῃ ἐκ τῶν λιμένων τῆς ποσότητα τριπλασίαν περίπου τῶν περισιγάνων τῆς ἐξαγωγῆς.

Αἱ ἐκ Μαύρης Θαλάσσης ἐξαγωγαὶ σιτηρῶν

	1931	1930		
Πλοϊα	Σιτηρὰ τ.	Πλοϊα	Σιτηρὰ τ.	
α' τρίμηνον	90	544.500	30	183.400
6' "	90	593.100	38	218.300
γ' "	231	1.536.650	213	1.393.200
Οκτώβριος	15	101.350	30	176.800
1—17 Νοεμβρίου	4	26.400	13	70.600
Σύνολον	430	2.802.000	324	2.042.300

Ἐντύπωσιν προύξενησεν ἡ πλουσία καὶ ἐφέτος ἐξαγωγὴ Ρωσσικοῦ σίτου, φαίνεται: δ' διὰ τοῦ ὅργανων καὶ συστήματοποίησις σὺν τῷ χρόνῳ τῶν Κρατικῶν συνεταιρισμῶν σίτου τῶν Σοβίέτ, θ' ἀποδίδη μίαν ἔτι πλέον κατ' ἔτος δελτιωμένην εἰς δύκον ἐξαγωγῆς.

Αντιθέτως αἱ παραδουνάβιοι: χῶραι διστέρησαν ἐφέτος, ἡ δὲ ἐξ αὐτῶν ἐξαγωγὴ γεννημάτων δὲν ἴσσοσεισιθη μὲ τὰ ποσὰ τῶν παρελθόντων ἔτῶν. Η πτώσις τῆς λίρας κατήγεγκεν εἰς τὰς ἀγορὰς αὐτὰς ἔνα κτύπημα διαρύ, διότι αἱ ἐξαγωγαὶ καὶ δργαγώσεις τῶν χωρῶν τούτων διήρποτο εἰς τὰς πωλήσεις τῶν ἀπὸ τὸ πνεῦμα τῆς κερδοσκοπίας.

Σημειώτεον, διὰ τοῦ νομίσματικὴ περιπέτεια ἐπῆλθεν εἰς τὴν ἐποχὴν τῶν ζωηρῶν ἐκ τοῦ Δουνάβεως φορτώσεων, ἐπέδρασε δ' ἐπ' αὐτῶν τόσου πολύ, ὅπερες πρὸς στιγμὴν αἱ ἐξαγωγαὶ ἀγενόπησαν καὶ καθ' ὅλον τὸ δέκατον Σεπτεμβρίου οὐδεμία πώλησις ἦ γνάλωσις ἐσχηματίσθη ἐκείθεν.

Κατὰ τὰς ἐπακολουθησάσας δύμας ἔδομάδας ἡ ἀγορὰ τοῦ Δουνάβεως ἐπανέκτησε μίαν σχετικὴν ζωηρότητα καὶ παραμένει μέχρι σήμερον ἡ ἀγορά τῆς στιθερᾶς εἰς παροχὴν ἐξαγωγικῆς ἐργασίας. Τοπολογίζεται ἀκόμη, διὰ τοῦ Νοεμβρίου τοῦ 1930 προέλθη κίνησις καὶ εἰς τὰς ἑκατόντας ἔνα Κωνσταντζῆς, Βάρης καὶ Μπουργκάς φορτώσεις. Αἱ ἐφετειναὶ ἐξαγωγαὶ δείκνυνται ἀγαλυτικότερον, ὡς κάτωθι:

Αἱ ἐκ Δουνάβεως ἐξαγωγαὶ σιτηρῶν

	1931	1930		
Πλοϊα	Σιτηρὰ τ.	Πλοϊα	Σιτηρὰ τ.	
α' τρίμηνον	42	209.500	33	146.700
β' "	19	98.300	75	421.750
γ' "	120	654.100	128	735.800
Οκτώβριος	30	162.600	32	173.900
1—17 Νοεμβρίου	41	221.300	8	46.500
Σύνολον	252	1.345.800	276	1.524.650

Συμφώνως πρὸς τὰ ἀγωτέρω αἱ διάκονοι ἐφετειναὶ εἰσαγωγαὶ σιτηρῶν εἰς τὴν Εὐρώπην ὑπολογίζονται κατ' εἶδος γεννημάτων καὶ εἰς κουδρτεράς, ὡς ἔξης:

1931 1930

Σίτος	64.680.000 κουδρτεράς ἔναγκι: 57.970.000 κουδρτ.
Αραβδόσιτος	40.610.000 " " 26.004.000 "
Κριθή	14.995.000 " " 15.180.000 "
Βρώμη	7.395.000 " " 5.850.000 "
Σύνολον	127.680.000 " " 105.004.000 "

Η ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗ ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΟΣ

Τὸ παγκόσμιος παραγωγὴ γαιάνθρακος κατὰ τὰ τρία πρώτα τρίμηνα τοῦ τρέχοντος έτους 1931 ήτοι, συμφώνως πρὸς τὰς ἐπισήμους στατιστικὰς τοῦ Board of Trade, η ἀκόλουθος, ἐν συγχρίσει καὶ πρὸς ἐκείνην τῶν δύο προηγούμενων ἔτῶν, διὰ τὸ ἀντίστοιχον χρονικὸν διάστημα.

Κράτη	1931	1930	1929
Ηνωμέναι Πολιτείαι, τόν.	290.988.000	348.729.000	390.048.000
Μεγάλη Βρεταννία,	162.328.000	182.245.000	190.053.000
Γαλλία	37.062.000	39.888.000	39.270.000
Πολωνία	27.133.000	26.548.000	33.156.000
Βέλγιον	20.199.000	20.098.000	19.785.000
Κοιλάς τοῦ Σάαρ	8.485.000	10.010.000	9.859.000
Σύνολον	546.195.000	627.518.000	682.171.000

Τὸ βαθμαία ἐλάττωσις καταναλώσεως τοῦ γαιάνθρακος, η ὄφειλο-μένη εἰς τὴν αὐξησην των ναυπήγων Δυναμοπλοίων (motor vessels) καὶ τὴν παραγωγὴν ἡλεκτρικοῦ θεύματος ἐπιτάσσεων ὑδάτων εἴτε διὰ μηχανῶν ἐστατερικῆς καύσεως, φέρεται ὡς δὲ κυριώτατος λόγος τῆς κατ' ἔτος μειώσεως τοῦ δύκου τοῦ παραγομένου γαιάνθρακος.

N. & Δ. ΚΟΡΔΙΟΛΗΣ

ΕΡΓΟΛΑΒΟΙ ΦΟΡΤΟΕΚΦΟΡΤΩΣΕΩΝ

&

ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ ΦΟΡΤΗΓΙΔΩΝ

ΧΑΡΙΛΑΟΥ ΤΡΙΚΟΥΠΗ 8.

ΤΗΛΕΦ. 40-567

ΤΗΛΕΦ. ΔΙΕΥΘ. "ΝΙΔΙΚΟΡΑ,, ΠΕΙΡΑΙΑ

Η ΔΙΕΘΝΗΣ ΠΑΝΣΠΕΡΜΙΑ ΤΩΝ ΛΑΘΡΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Τὸ λαθρεμπόριον τῶν ποτῶν δὲν ἀσκεῖται μόνον εἰς εὐρυτάτην κλίμακα εἰς τὴν Βόρ. Ἀμερικὴν, ὅπου οἱ «ύγροι» μεταχειρίζονται ἀφάντως τεχνώσικτα καὶ διαθέτουν κολοσσιαῖς κεφάλαις διὰ τὰς ὑπόπτους ἐπιχειρήσεις των. Λαθρεμπόριον ποτῶν διεξάγεται καὶ εἰς τὴν Φινλανδίαν, λόγῳ τῆς ἔκει ἴσχυούσης αὐτοτροτάτης ἀπαγορεύσεως εἰσαγωγῆς τοῦ ποτοῦ «rum-row». Ἡ Φινλανδία ἔχει ὀργανώσει πρὸς τοῦτο ἄγρυπνον κατεδιωκτικὴν ὑπηρεσίαν, τῆς οποίας ἡ προσοχὴ στρέφεται κυρίως πρὸς τὸν Ἐσθονικὸν λιμένα τοῦ Tallinn, χρησιμοποιούμενον ὡς ὥστες τῶν λαθρεμπόρων, λόγῳ τῆς γενιάσεως του μὲ τὰς Φινλανδικὰς ἀκτὰς.

Κατὰ μίαν τελευτικὴν στατιστικὴν, ἡσαν ἀπησχολησμένα ἀρκετὰ πλοῖα μὲ τὸ πρὸς τὴν Φινλανδίαν «έξωτερικὸν ἐμπόριον» ἀπὸ τοῦ λιμένος Tallinn, ἐκ τοῦ ὅποιου αἱ κατ’ Ὁκτώβριον ἀναχωρήσεις τοιούτων ὑπόπτων πλοίων ἀνήλθον εἰς 164 φέροντα κατὰ περίεργον δλῶς τρόπον τὰς κάτωθι σημαῖας.

Οὕτω 5 σκάφη χωρητικήτες 814 τ. περίπου ἔκαστον ἡσαν Τσεχοσλοβακία, 2 τῶν 395 ἡσαν Οὐγγρικά, 5 τῶν 332 τόννων ἡσαν Περσικά, 6 τῶν 251 τόννων ἡσαν Ἑλληνικά καὶ ἐν τῶν 15 τόννων ἐτέλει ὑπὸ σημαῖαν τῆς Βολιδίας.

Δὲν ἀπαιτεῖται, δέδουια, ἔμπεισις Σέρλοκ Χόμερος διὰ νὰ διέδῃ κανεῖς, ὅτι τὰ ἀνωτέρω μικρὰ πλοῖα, τόσον περιέργου διαφορᾶς ἔθυικότητος, καὶ εἰς τὸν ὑπερβόρειον μάλιστα Ἐσθονικὸν λιμένα τοῦ Tallinn ἔχοντα τὴν ὥστιν τον, ἀπετέλουν τὸν λαθρεμπορικὸν στόλον διὰ τὸ ἐμπόριον τῶν πρὸς τὴν Φινλανδίαν ποτῶν.

Σημ. «N. X.»: «Οἶσαν ἀφορᾶ τὰ 6 Ἑλληνικὰ σκάφη τὰ ἀναφέρομενα ὑπὸ τῆς ἀνωτέρω ἐκδανικοῦ περιοδικοῦ παραληφθείσης εἰδήσεως, δὲν ὑπάρχουν πλέον. Ταῦτα ἡσαν μικρὰ πλοῖα μὲ βοηθητικὰ μηχανάκια, γηλογημένα προσωρινῶς εἰς τὸ ἐν Δάντσιγκ προσενείον μαζὶ ὑπὸ τὰ ὄνόματα «Βόλος», «Καβάλλα», «Κρήτη» «Λέσθιος», «Νάξος» καὶ «Πάτραι» μὲ αἰτησιν μεταχρηφῆς εἰς τὰ νηολόγια Πόρου. Ἐν τῷ μεταξὺ ἡ ἀγορὴ τούτων, ἐφάνη καπως ὑποπτος καὶ διετάχθησαν αἰκαρίσεις κατὰ τὴν διάρκειαν τῶν ὅποιων αἱ Φινλανδικὰ κατεδιωκτικὰ ἀρχαὶ κατέσχον τὸ ὑπὸ τὸ δημόριον «Βόλος» πλοῖον, πλήρες λαθρεμπορίου ποτῶν. Ἡ γεγομένη ἀποκάλυψις ἔγενετο ἀφοριμῇ νὰ ἀφιερεθοῦν ἀπὸ τὰ ὑπόλοιπα πέντε σκάφη τὰ προσωρινά τῶν Ἑλληνικὰ γυνιτιλιακὰ ἔγραφα, ὅπότε, ὡς ἀνέγραψε καὶ τὸ «Λόδζ Ρέτζιστερ», ἐτέθησαν δύο ἔξ αὐτῶν ὑπὸ σημαῖαν Ρουμανικὴν, ἐν ὑπὸ Τουρκικὴν καὶ τὰ ἔτερα δύο ὑπὸ τῆς Σημαῖαν τῆς Χιλῆς...»

Ο ΝΑΥΛΟΤΙΜΑΡΙΘΜΟΣ ΤΟΥ ΜΗΝΟΣ ΝΟΕΜΒΡΙΟΥ

Ο καταρτισθεὶς ὑπὸ τοῦ «Λόδζ Λίστ» γνωλοτιμάριθμος τοῦ μηνὸς Νοεμβρίου παρουσιάζει μίαν αὔξησιν κατὰ 1.13 ἔναντι τοῦ Ὁκτώβριον, ἔφθισε δηλαδὴ εἰς τὸ 73.29. Πέρισσον κατὰ τὸν αὐτὸν μῆναν δὲ γνωλοτιμάριθμος ἦτο 71.18, τὸν δὲ Νοέμβριον τοῦ 1929 ἦτο 82.14.

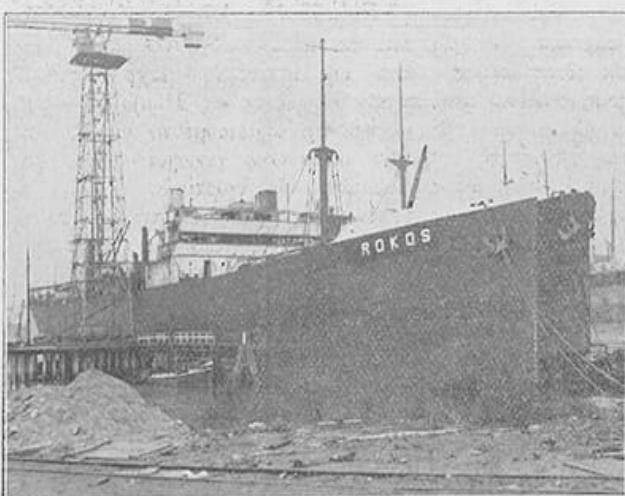
Ο κατὰ Νοέμβριον σημειωθεῖσαν αὔξησις κατὰ μίαν καὶ πλέον μονάδα δίδει τὴν εἰκόνα τοῦ μέσου ὅρου τῶν τιμῶν διολκήρου τοῦ μηνός. Δέον δημως γὰ σημειωθοῦν αἱ ἐμφρινίσθεισαι ἀπότομοι διακυμάνσεις τῆς γνωλαγορᾶς, ητίς κατὰ τὰς τελευταίας ἡμέρας τοῦ Νοέμβριον, ἐτράπη ἐπὶ τὰ χείρων.

Ο κατὰ μίαν διεν μονάδα ὑψώματος τῶν γνώλων περιωρίσθη κατὰ ἀναλογίαν, δὲν εἰναι δὲ ἀπίθνον, ἀνὴ κατάστασις παραμείνηγε εἰς τὰ αὐτὰ χρηματῆλα ἐπίπεδα, γὰ παρουσιασθήτη κατὰ πολὺ χαλαρότερος δὲ γνωλοτιμάριθμος τοῦ Δεκεμβρίου.

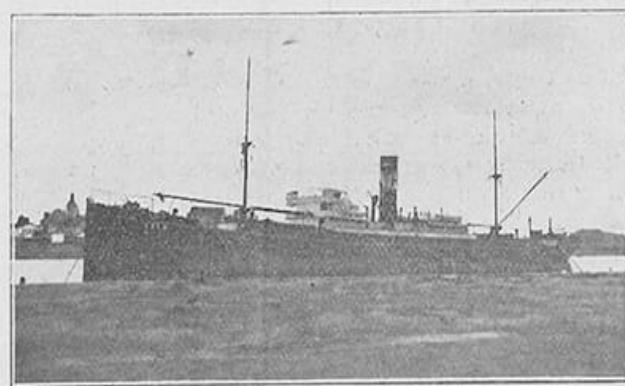
Αγαλατικώτερον κατὰ θλακσίους τομεῖς δὲ τιμάριθμος τοῦ π. μηνὸς ἔχει ὡς ἔξης, ἐν συγκρίσει μὲ τὸν Ὁκτώβριον:

Θαλάσσαιοι τομεῖς	Τιμαρ.	Διαφορὰ
Εύρωπη	72.55	+2.11
Βόρ. Ἀμερικὴ	68.87	+0.36
Νότ. Ἀμερικὴ	70.46	-3.16
Ἀγ. Ιγδία—Ἀφρικὴ	81.65	+4.41
Ειρηνικὸς—Ἄστραχία	72.93	-1.66
Σύνολον	73.29	+1.13

ΤΑ ΝΕΟΑΓΟΡΑΣΘΕΝΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΜΑΣ



Τὸ φορτηγὸν «Ρόκος» τοῦ κ. Βεργωτῆ



Τὸ φορτηγὸν «Φρέντ» τοῦ κ. Καλαφάτη

Ο ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΤΗΣ “ΚΕΔΙΒΙΕ,,

Κατηγορίσθη ὁ ισολογισμὸς τῆς ἀτμοπλοΐας «Κεδίβιαλ Μαίηλ» διὰ τὸ οἰκονομικὸν ἔτος τὸ ληξιανὸν τὸν 30ην Ιουνίου. Κατ’ αὐτὸν, τὰ κέρδη τὰ προκύψαντα ἐκ τῆς διαχειρίσεως τῶν σκαφῶν τῆς ἀτμοπλοΐας ταύτης ἀνήλθον εἰς λ. στ. 17.296 ἐναντὶ λ. στ. 17.261 αὐτινές ἀπετέλουν τὰ κέρδη τοῦ προηγουμένου ἔτους 1930.

Μετὰ τὴν ἀφαίρεσιν δημως λ. στ. 626 διὰ μεταφορὰν προηγούμενου ὑπολοίπου, λ. στ. 2909δι’ ἐσωτερικὰ ἔξοδα, λ. στ. 2731 διὰ τόκους καὶ λ. στ. 750 διὰ μισθοδοσίαν διευθυντῶν καὶ μέροισμα ἐπὶ τῶν μετοχῶν προτεραιότητος, ἀπέμενεν ὑπόλοιπον ἐκ λ. στ. 6301, δημορ καὶ μετεφέρθη εἰς νέον.

Διανομὴ μερίσματος ἐπὶ τῶν κοινῶν μετοχῶν δὲν ἐγένετο ἀπὸ τοῦ οἰκονομικοῦ ἔτους 1923-24, δόποτε εἰχε πληρωθῆ τοιοῦτον διο. Η «Κεδίβιαλ Μαίηλ» ἔχει στόλον ἐπὶ τοῖς πλοίων χωρητικότητος 17.480 τ. γκρός. Η συνοδεύσαντα τὸν ισολογισμὸν ἔκθεσις ἀναφέρει καὶ πάλιν, ὅτι ἡ αὔξησις τῶν κερδῶν εἰς ὑψηλότερα ἐπίπεδα κατέστη ἀδύνατος, συνεπείᾳ τῆς συνεχίζομένης ἐκπτώσεως τοῦ ἐμπορίου καὶ τῆς γενικῆς νοσηρότητος, ἢν ἐμφανίζει ἡ διεθνῆς οἰκονομικὴ κατάστασις.

ΠΑΡΑΚΛΗΣΙΣ

Οσοι ἐκ τῶν κ.κ. Συνδρομητῶν δὲν ἔχουσιν εἰσέτι ἀποστείλη τὴν ἔτοσίαν αὐτῶν συνδρομὴν, παρακαλοῦνται, δπως ἐμβάσσωσιν αὐτὴν πρὸς τὴν Διεύθυνσιν τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» Λεωφόρος Σωκράτους 35 Πειραιᾶ.

Η συνδρομὴ διὰ μὲν τὸ Εσωτερικὸν είνε δραχμαὶ 150, διὰ δὲ τὸ Εξωτερικὸν μία Λίρα Αγγλίας. (Ἐκ τῆς Διεύθυνσεως)

ΩΔΑΛΑΣΣΙΑ ΔΤΥΧΙΜΑΤΑ

ΣΦΟΔΡΑΙ ΤΡΙΚΥΜΙΑΙ ΕΠΙΚΡΑΤΟΥΝ ΑΝΑ ΤΑΣ ΔΙΑΦΟΡΟΥΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ

Πανταχόθεν ἀναγγέλλονται τὰς τελευταίας ταύτας γῆμέρας του 150ημέρου, σφοδροὶ τρικυμίαι συγχλονίζουσαι τὰς διαφόρους θαλάσσας, ίδια δὲ τὸν Εὔξεινον Πόντον καὶ τὸν Ἀτλαντικὸν ὥκεινον. Κατὰ πληροφορίας ἐκ Νέας Ύόρκης τὸ διπερικεάνιον «Aquitania» ἔφθασεν ἑκατὸν μέτρων ἡ τάξη τοῦ πλοίου, οὐδὲ τὸν διάπλουν τοῦ ὥκεινον. Πρόδε τοῖς ἄλλοις, ἔνα κύμα ἐπέπεσεν ἐπὶ τῆς ἀνωτάτης γεφύρας τοῦ σκάφους, ἐκ δὲ τῶν θρυσμάτων τῶν κρυστάλλων, ἀπὸ τὰ θριμματισθέντα παράθυρα, ἔταιραι ματίσθησαν ὁ πλοίαρχος εἰς τὸν λαμπόν καὶ ὁ πρώτος γαύληρος εἰς τὸ μέτωπον.

Ἄφ' ἑτέρου, ἡ τρικυμία εἰς τὸν Εὔξεινον Πόντον εἶναι τοιαύτη ὥστε καθιστᾶ τὴν γαυσιπλοΐαν προβληματικήν, πολλὰ δὲ πλοῖα ἐπόδισκαι εἰς τὰ στεγά τοῦ Βοσπόρου ἀδυνατοῦντα νὰ ἔξελθουν εἰς τὴν Μαύρην Θάλασσαν. Εἰς τὴν Ρουμανίαν τὸ ψύχος εἶναι δριμύ, πίπτει δὲ πυκνὴ χιῶν καὶ ἐκφράζονται φέροι πήξεως τοῦ Δουνάβεως. Τὰ εἰς τοὺς διαφόρους λιμένας τοῦ ποταμοῦ παραμένοντα ἀτμόπλοια καθυστεροῦν, ἀδυνατοῦντα νὰ συμπληρώσουν τὰς φορτώσεις των, λόγω τῆς κακοκαιρίας. Εἰς τὴν Μαύρην Θάλασσαν μαίνεται ἡ χιονοθύελλα.

Ἡ τρικυμία εἰς τὴν Προποντίδα εἶναι ἐπίσης ἐξαιρετική, κατὰ χθεσιγόν δὲ τηλῆμα ἐκ Κωνιόπολεως, τρία Όθωμανικά ἀτμόπλοια προσήρχαν εἰς διαφόρους ἀκτάς. Προσήρχεν ἀκόμη εἰς Δαρδανέλλια καὶ ἐγγύς τῆς Καλλιπόλεως τὸ Ἑλληνικὸν ἀτμόπλοιον «Γεώργ. Παλαιοκρασσᾶ». Καταβάλλεται προσπάθεια διὰ τὴν ἀνέλκυσίν του. Τὸ μικρὸν ἀτμόπλοιον «Κατίνα» τοῦ κ. Κριεζή, μὲ φορτίον λυγίτου προσήρχεν, ἀφ' ἑτέρου, εἰς τὰς ἀκτὰς τοῦ Στρατωνίου.

ΤΟ ΙΤΑΛΙΚΟΝ ΜΟΤΟΡΣΙΤΤ “EGITTO,, ΕΞΩΚΕΙΛΕΝ ΕΙΣ ΤΗΝ ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΝ

Κατὰ πληροφορίας μας ἔξι Λαζανδρείας, τὸ Ιταλικὸν μότορσιττ «Egitto» ἀποπλεῦσαν ἑκεῖθεν ἐν καιρῷ νυκτὸς, πρὸς ἐκτέλεσιν τοῦ τακτικοῦ δρομολογίου του, ἀπώλεσε μίαν ἄγκυραν, περιστραφέν δὲ περὶ ἑαυτό, ἐκτύπησεντὸν τῆς ὑφάλου τῆς κειμένης πρὸ τοῦ ὑδρογαφικοῦ σταθμοῦ εἰς τὴν εἰσόδον τοῦ λιμένος. Τὸ σκάφος ὑπέστη προφανῶς ὅγκη εἰς τὰ ὑφαλά του, διότι εὐθὺς ἀμέσως ἐσημειώθη ἐντονος διαφροῦ, κατεκλύσθησαν δὲ ἀπὸ τὰ ὑδάτα τὸ μηχανοστάσιον του καὶ τὰ ὑπὸ ἀριθ. 4 καὶ τὰ ὑπὸ του. Ἐπὶ τόπου ἐσπευσαν τὰ κλημέντα εἰς βοήθειαν ναυαγοσωστικὰ, τὸ δὲ σκάφος ὑμούληκθὲν προσηράχθη μὲ τὴν πρόμνην ἐπὶ λιμανίους παραλίας, ἐντὸς τοῦ λιμένος, ἵνα προληφθῇ ἡ βύθισίς του.

Οἱ ἐπιβάται του ἀπεβιβάσθησαν, τὰ δὲ κύτη του ἐκφρούτωνται. Αἱ ἀντίλια ἐργάζονται πρὸς ἀντλησιν τῶν ὑδάτων, δταν δὲ κύτη καὶ μηχανοστάσιον καταστῶσι στεγανά, τὸ σκάφος δὲ δεξαμενούθη διὰ προχείρους ἐπισκευάς. Τὸ φορτίον του σύγκειται ἀπὸ 2500 δέματα βάμβακος διὰ τοὺς Ιταλικοὺς λιμένας.

Κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ 150ημέρου ἐσημειώθησαν τὰ ἀκάλουθα θαλάσσια ἀτυχήματα εἰς Ἑλληνικὰ πλοῖα:

«Μιχαὴλ Λ. Ἐμπειρίκος»: Κατὰ τὴν πρόσφατον τοῦ ἐπὶ ναυαγίου καὶ τὴν ἐπακολούθουσαν προσάρχειν του, ἐβράχη ἀρκετὸν τμῆμα ἐκ τοῦ ποταμοφύλακος του, διπερ—ώς γνωστόν—προωρίζετο διὰ Πειραιά. Πρὸ τῆς ἀνελκυσθῆσθαι τοῦ ἐπιστράθησαν ἐπιμελεῖς τῶν ναυαγοσωστῶν τοῦ Γαλλικοῦ «Geir», ἐπὶ σλεπίον καὶ μικρῷν ἀτμόπλοιον 1850 τάραντα ἀδλαβοῖς

σίτου, ἵνα 350 τάραντα ἀπὸ τὸ κύτος Νο 1, 600 τάραντα ἀπὸ τὸ κύτος Νο 2 700 τάραντα ἀπὸ τὸ κύτος Νο 3 καὶ 200 τάραντα ἀπὸ τὸ κύτος Νο 4.

Τὸ ἐναπομειναν εἰς τὰ κύτη 1 καὶ 2 ὑπέλοιπον τοῦ φορτίου είχε βραχύ καὶ ἐλευθερό διάστημα καταστραφέν. Τὸ περιστώντερο τὰ τέσσαρα κύτη ἀδλαβές φορτίον μετεψέθη εἰς τὸ Ὁράν, ἐπου τεθέν ἐντὸς σάκων ἐναπετέθη ἐπὶ τῆς προκατασκευασθέντος αὐτοῖς σακών. Μετὰ τὴν ἀνωτέρω δι' ἐκφροτώσεως ἐλαφρύνονται τοῦ πλοίου, οἱ δύται ἐφεραντον προσωπινῶς τὰ ρύγματα τῶν ὑφάλων τῆς πρώτας καὶ διὰ συντόνου ἐργασίας τῶν ἀντλητῶν κατέστησαν στεγανά τὰ κύτη 1 καὶ 2.

Ἀκολούθουν τὸ δέργαρμόν των κυτῶν 1 καὶ 2 ἐρρίψθη εἰς τὴν θάλασσαν. Οἱ δύται κατὰ τὴν δευτέραν ἐπιθεώρησίν των ἀνέμοντον ρωγμήν εἰς τὰ ὑφαλά τῆς δεξιᾶς πλευρᾶς τοῦ «Κρές—μπανγκερ» μήκους 6 ποδῶν καὶ πλάτους 5 ἵντσων. Καὶ ἡ ρωγμή αὐτὴ ἐποιεῖται σταθερότητα, τὸ δὲ σκάφος ἀνελκυσθὲν ἐρρυμούληκήθη εἰς τὸ Ὁράν. Κατὰ τὸν πλοῖον, λόγῳ τῆς προσωρινότητος τοῦ ἐπισκευασμού, τὰ ἑβδομάριμάντα κύτη διέρρεον, κατὰ δὲ τὸν κατάπλου, εἰς τὸ Ὁράν τὸ τάνκ υπὸ ἀριθ. 1 ἦτο πλήρες δύστων, τὸ Νο 2 ὑδάτα δύο ποδῶν, τὸ Νο 3 δύται 15 ποδῶν.

Τὸ κύτος Νο 4 καὶ τὸ μηχανοστάσιον ἦσαν στεγανά. Ἐκ τοῦ δόλου φορτίου ἐβράχη ποστῆς σιτηρῶν γύρω τῶν 3900 τάραντων. Ἐκ τοῦ ἀδλαβοῦ φορτίου ἐκ 3400 τ. οἱ 2000 τάραντα ἐπεισφράτωθησαν ἐν τῷ Ἑηρά, κατελλήλη δέ, ἀκαπτές ἔμως, πρεσπεία, ἐπεις πωληθῆ τὸ δερλοριμένον φορτίον.

Ἡ ἐπιστομήν ἐπιθεώρησίς τῶν ὑφάλων εἰς τὸ Ὁράν ἀναφέρει ἑκταταμένην τὴν προσενθήσαν τῶν ζημιῶν. Αἱ προσωριναὶ ἐπισκευαῖς θάλασσας εἰσὶ τὸ Ὁράν, μεθ' ὅ το πλοίου, ἀφ' οὐ ἐπαναφρτώση τὸ ἀδλαβές φορτίου του, θάλασσαν δέ τοῦ Ἀλγέριον πρές δεξαμενούσιον.

Κατὰ νεωτέρας πληροφορίας ἐγένετο καὶ δευτέρᾳ, περισσότερον προσεκτική ἐπιθεώρησίς τῶν ὑφάλων ὑπὸ τριῶν δυτῶν, οἵτινες κατήρτισαν πλήρη γένεθλον τῶν ζημιῶν τοῦ πλοίου. Οὗτως ἡ κατάστασις εἶναι πολὺ οδηρωτέα, ἀφ' οὗ σαρκικῶς καθιστοῦθη. Αἱ δέλται διέτανονται ἀπὸ τὸ ποδὸσταστα τοῦ πρώτης μέχρι τοῦ ὑπὸ ἀριθ. 3 κύτους, αἱ ἀντίλια δύμως νυχθυμερός λειτουργούσας, προλαβάνονται τὴν διαρροήν.

Αἱ ζημιὲς εἰς τὰ ὑφαλά τοῦ κύτου Νο 1 διέτανονται ἐπὶ πλάτους 7 ποδῶν καὶ μήκους 30, παρίσταται ἡ ἀνάγκη ριζικῆς ἐπισκευῆς, πρὶν ἡ τὸ πλοῖον ἐπιτραπῇ νὰ τελεσθεῖ. Διὰ τὴν πόλησιν τοῦ δεξαμενού στοιχείων προσφέρει παρουσιάσθη, ἐπειδὴ δὲ ἐπῆλθεν ἐν τῷ μεταξῷ ἡ σφρίς καὶ ἀναδίδει τοῦ δερλορίου δευτέρων δυσαρσίων, προσφεστοῦ νὰ σφρήγησεν εἰς τὴν θάλασσαν ἐκ φορτηγῶδων μὲ ξέδα:30 πολύκων κατά τόννους.

Τὸ πλοῖον, τελικῶς ἀπεφασίσθη, νὰ ἐκφρτωθῇ δλοσχερῶς εἰς τὸ Ὁράν καὶ κατόπιν ἐπισκευασμόν, συνδευόμενον δὲ πάντοτε ἀπό ναυαγοσωστικόν, νὰ μεθοριούθῃ εἰς τὸ Ἀλγέριον πρός δεξαμενούσιον καὶ δριστικωτέρες ἐπισκευασάς. Ἀκολούθως τὸ σκάφος ἐπιστρέψθη εἰς τὸ Ὁράν θάλασσας εἰσὶ τοῦ πλοίου του καὶ θάλασσας ἀπεφασίσθη νὰ σφρήγησεν εἰς τὴν θάλασσαν ἐκ φορτηγῶδων μὲ ξέδα:30 πολύκων κατά τόννους.

(Νοεμ. 28—Δεκ. 2)

Αἱ τελευταῖς εἰδῶν εἰδήσθησαν διάναφροι, δτι ἐπεταύχη ἡ πώλησης 1200 τάραντων ἐκ τοῦ δεξαμενού στοιχείων τῶν κυτῶν 2 καὶ 3. Τὸ κλήρον Νο 1 διεκάσθησαν 12 ποδῶν ἐπὶ 30 ἐπεισκευάσθησαν προσωρινῶς.

«Νήριτος»: Μετὰ τῶν ούγκρωνσιν τοῦ μετά τοῦ κενοῦ σλεπίου «Leorrie» ἐπεισθωρήθη εἰς τὸ Παλαίσιον. “Ἐν ἐλασμαῖς τῆς πρώτας τοῦ εὐρεθῆ βαρλαμένον, ἐχοργήθη δὲ” εἰς τὸ πλοῖον πιστοποιητικὸν χαυστοπλοίος.

(Δεκ. 1)

«Δέσποινα»: Κατευθυνόμενον ἐκ Νικολάεω εἰς Πόρτλαντ τῆς Βρ. Αμερικῆς μὲ πλήρες φορτίον ἀνθρακίτου, προσέκρουσεν, ἐνώ ἡ καρκιρόδόλεις εἰς Κωνιόπολιν, μὲ τὸ Τουρκικὸν ἀτμόπλοιον «Γούρκιν», δηπερ ἡτο ἡγκυροδολημένον. Τὸ Τουρκικὸν δὲν ὑπέστη ζημιάν. Η «Δέσποινα» ἐπεισθωρήθη εἰς τοῦ ούγκρων δὲ μερικαὶ ζημιὲς εἰς τὰς ἀλέσματα τῆς πρώτης της καὶ εἰς σκαρημούς ἀνώ τῆς τσάλου γραμμῆς δύοις. Αἱ ζημιὲς αὐτοῖς δὲν ἀπέτασσον κίνδυνον διὰ τὴν ἀσφάλειαν τοῦ πλοίου, μετά δὲ τὴν ἀκτέλεσιν πιστοποιητικὸν χαυστοπλοίον τοῦ ποταμοφύλακος διέτασσονται στεγανά τὰ κύτη 1 καὶ 2.

(Νοεμ. 29—Δεκ. 1)

«Εὐάγγελος Νεόφυτος»: Επέδισεν εἰς Βαγιγκόν—Ντερέ, δηπερ καὶ ηγνθάκενος.

«Ζηνόβιος»: Ενῷφ χρόνῳ καὶ ἐν κακοφύλακτός, ἡτο τὸ ηγνθαροδημένον εἰς τὴν ἀπὸ τοῦ ποταμοῦ διών τημήσιον τοῦ Βρετανίκου καὶ εἰχε δέστησε εἰς τὴν ἀκτὴν ἐν τοῖς ισχυροῖς αὐτοκαταστήσιοιν, ηγέλησε τὸ ρυμουλκόν «Ιθάκη» νὰ διέλθῃ μεταξῷ ἑηράς καὶ πρώμην τῆς «Σηρνοδίας». Τὸ ρυμουλκόν «Ιθάκη» ἐρρυμούλκει καὶ ἔνα φορτημένον σλέπει, κατηράχετο δὲ τὸν ποταμὸν μὲ ικανὴν τεχνήτητα.

Λόγῳ τοῦ σκάρουσον ὁ πλοίαρχος τοῦ ρυμουλκοῦ ζένει ἀντελήφθη τὴν διαρροήν τοῦ προσδεδεμένου αυτοκαταστήσιον, οὗτοι δὲ ἐν ταῖς διατάξεις ἀπεχθῆσαν, ἔκσπειρη δὲ τοῦ ρυμουλκοῦ, θεραπεύθη ἡ καρκιρόσχορος τοῦ, εἰτά δὲ προσώπηθη εἰς τὴν θάλασσαν ἐκοινωνίεσσι καὶ δὲ ἐπὶ τοῦ κατακτρώματος τοῦ σλέπου δύολινος κατοικίασος. Επίσης, λόγῳ τοῦ ισχυροῦ κλονισμοῦ ἀδλαβοῦσαν καὶ αἱ μηχαναὶ τοῦ ρυμουλκοῦ. Εἴτε χωρὶς δὲν ἐσημειώθησαν ἀνθρώπινων διστηγμάτων. Τὸ ρυμουλκόν ζέλει διάστηστην τεχνήτητα:

του. Η «Ζηνοβία» μή υποστάσας οιδεμίαν διλέθην ἀπέπλευσε τὴν ἑπομένην διὰ Κούλλα.

«Τηλέμαχος» καὶ «Εύβοϊκός»: Τὸ φορτηγὸν «Τηλέμαχος» καταπλέων κανὸν εἰς Σουλινᾶ, συνεκρούσθη μὲ τὸ ἑμφορτον ἀπὸ «Εύβοϊκός», καθ' ἥν στιγμὴν τὸ δεστηρὸν τοῦτο ἐξετέλει ἐλαφρὰς ζημιάς, δὲ «Εύβοϊκός» ἀπέπλευσεν. Οὐ Τηλέμαχος ἔφυκες ἐραδύτερον εἰς τὸ Γαλάται, διου καὶ ἐπεσκεύασε διλέθας τινὰς τῶν ἐλασμάτων τοῦ.

(Δεκ. 1—3)
 «Εύάγγ. Νομικός»: Κατευθυνόμενον ἐκ Θήρας εἰς Κατάκωλον μὲ 750 περίου τόννους πορευλάνγης ἐξειλέσας λόγῳ τῆς κακοκαιρίας καὶ τῆς ὁμήλης καρὰ τὸν Μόρον. Ηθέσις τοῦ πλοίου ἡτο ἐπισφαλής, ἐπεισοῦν δὲ εἰς βούθησαν τον ναυαγοσωστικὰ ἐκ Πειραιῶς. Έκ Πατρῶν ἐρρυμολαχήσαν δύο φορτηγίδες, κατόπιν δὲ ἐκφορτώσεως τηματάς τινος ἐκ τοῦ φορτοῦ του, ἐπεστύχη η ἀνάλκυσις τοῦ πλοίου. Ζημίας τῶν ὑφάλων του δὲν φαίνεται νὰ ὑπέστη, διότι ὁ δυθός, ἔνθα προσήγαγε, ἡτο λασπώδης.

(Δεκ. 4)

«Κατίνα»: Επισκευασθὲν εἰς Κονιὰ πολιν ἔλαβε πιστοποιητικὸν ναυαπλοτὸς καὶ ἀπέπλευσε διὰ Βηρυττὸν πρὸς ἐκφόρτωσιν τοῦ φορτοῦ του.

(Δεκ. 1)

«Πηλένδρος»: Ἀποπλέυσαν ἐκ Λουδίου, κανόν, διὰ τὸ Κάρδιφ, ἀπόλεσε μίκη τῶν ἀγκυρῶν του μετ' ἀρκετῆς ἀλύσιως ἔνθα χρόνη παρέπλεε τὸ Ντώτζενς. Κατόπιν τούτου τὸ πλοίον ἡγυκροβόλησεν εἰς Downs.

(Δεκ. 5)

«Βάντα»: Ο ἀσύρματος τοῦ Νόρθ Φόρελαντ διεβίβασε διὰ τοῦ ἀσύρματος τοῦ τοῦ ἀλόνουθα: «Τὸ Ἑλληνικὸν ἀπὸ «Βάντα» ἐβρίσκεται ἐκ κινδύνου. G.M.T.». Βρέχτερον τοῦ σταθμοῦ Scheveningen: «Τὸ φορτηγὸν «Βάντα» εἰδοποίησε τὴν 9.21 μ.μ. τῆς 4ῆς Δεκ., διὰ ἐβρίσκεται ἐκ κινδύνων». Τὴν ἑπομένην τὸ ἐλόγῳ φορτηγὸν ἡγύρωσε τὸ σῆμα κινδύνου του καὶ ἀνήγγειλεν, διὰ συνεχῆς κανονικῶς τὸν πλοῦν του.

(Δεκ. 5)

«Ἀννούλων»: Εφθασεν εἰς Βίλλαν Κονστιτούσιον, κανόν, ἐξ 'Αμβέρσης. Κατὰ τὸ πλοῦν του συνήντησε αφορδάν τρικυμίαν ἐξωθεὶς τὴν νήσον Lobos καὶ ἀπέμενεν ἀκυρόντος. Ινχ μὴ, παρκυρόμενον—ριψθεὶς εἰς τὴν Ἑράν, ἐπληρώθη μὲ ἔρημα διδαστος, πρὸς διευκόλυνσιν τῆς διακυρεργήσεως του. Τὸ Νο 3 κύτος του ἐπληρώθη ὑδάτων εἰς ὑψος ἔνδος ποδὸς ὑπὸ τὴν κορυφὴν τοῦ τούνελ. Ή τρικυμία ἐσυνεχίσθη αφορδά ἐπὶ 24 ὥρων, δόπτε ἐκόπας, οὗτο δὲ τὸ πλοῖον ἡδυνάθη νὰ συνεχίσῃ ἀκινδύνως τὸν πλοῦν του. Εἰς Βίλλαν Κονστιτούσιον ἐπεθεωρήθη καὶ κατόπιν προσωρινῶν ἐπισκευῶν ἑράσθη κνυστικῶν.

(Δεκ. 7)

«Φώτηρος» Κυκτελοῦν ἐλιγμούς εἰς Νισύνκατη παρέσυρεν ἔνα δύλινον προφυλακτήρα τῆς ἐστωτερικῆς προκυμίας ἔνδος κρηπιδώματος.

(Δεκ. 7)

«Διαμάντων» Προσρχόμενον ἐκ Μπαρτιάνου μὲ φορτίον ἀνθρακίτου διὰ Σπέτζαν ἐφθασεν εἰς Κονιὰ πολιν καὶ ἡγυκροβόλησε πρὸ τοῦ Πύργου τοῦ Λεζνίδου. Εἰς τὴν ίδιαν θίσιν τὸ Τουρκικὸν ἀπὸ «Geyve» κατεγίνετο εἰς τὴν διάσωσιν μιᾶς βούθησιςης ἀγκυρας τοῦ μετ' ἀλύσιως, λόγῳ δὲ τῶν ρευμάτων, παρκυροθέντα τὸ δύο πλοῖα συνεκρύσθησαν.

(Δεκ. 7)

Τὸ πλήρωμα τοῦ 'Οθωμανικοῦ πνανικοθήθεν καὶ φρονοῦν, διὰ τὸ «Geyve» θυΐζεται, ἀνερριχθῆ ἐπὶ τῷ ἀπὸ «Διαμάντων», ἵνα δικασθῇ. Ἐν τῷ μετεκόν τὸ «Geyve» ἔρημον πληρώματος παρεσύρετο πρὸς τὰ ἀνοικτὰ τῆς θαλάσσης τοῦ Μαρμαρᾶ. Μία δενζινάκτης παρκάδεσσος τὸ πλήρωμα ἐπανέφερε τοῦτο ἐπὶ τοῦ «Geyve», διόπειρα πλέον ἀρκετά μίλια μακράν.

(Δεκ. 8)

Τὸ Τουρκικὸν διεσώθη τελικῶς εἰς Κ. πολιν. Η «Διαμάντων» δὲν ὑπέστη ζημιάς.

(Δεκ. 8)

«Νίκος Βαλμάδης»: Ενῷ χρόνῳ τὸ Ἀγγλικὸν ἀπὸ «Horden» ἐταχτοποιεῖ τὸ ἀγκυροβόλιον του εἰς τὴν 'Αμβέρσην προσέκρουσεν ἐπὶ τοῦ πλευρομένου ἀπὸ «Νίκος Βαλμάδης». Αμφότερα τὰ πλοῖα ὑπέστησαν ζημιάς δινούθη τῆς ισάλου γραμμῆς.

(Δεκ. 8)

«Λέανδρος»: Ελισσόμενον εἰς τὰ ντάχη τῆς Βρατλας, διπὼς πλευρίσῃ καὶ τεθῇ ὑπὸ φόρτωσιν συνεκρύσθη μὲ τὸ Ἰταλικὸν ἀπὸ «Orvietto», διπὼς εἰρίσκετο πλευρισμένον. Τὸ Ἰταλικὸν ἡτο ἑμφορτον, ὑπέστη δὲ ζημιάς εἰς τὸ fore-Castle ἀλύγιας.

(Δεκ. 8)

«Ιοάννης Νομικός», Κατὰ τὴν τελευταίνην αφορδάν ἐν Κωνστάντην τρικυμίαν, ἐνῷ χρόνῳ τὸ φορτηγὸν «Ιω. Νομικός» ἐφόρτων δονθεὶς πλωτοῦ γερανοῦ, ἐκτυπάτο ἐπὶ τῆς προκυμίας, ὑπέστη δὲ ζημιάς εἰς τρία ἀλάσματα τῆς ἀνιστρεράς του πλευρᾶς ἄνωθεν τῆς ισάλου γραμμῆς.

(Δεκ. 8)

«Χέλατρος», Ενῷ παρέμενεν ἡγυκροβολημένον εἰς Μπουγιούν. Ντερὲ τοῦ 'Ανω Βοστόρου ἐξέσυραν αἱ ἄγκυραι τοῦ ἐν καιρῷ νυκτός καὶ προσήρχεται ἐλαφρῶς εἰς τὸν ἑυθύνην 'Ηδη θὰ ἐπιθεωρηθῇ.

(Δεκ. 9)

«Ρίτα Χανδρῆ», Μὲ φορτίον ἔμειάς ἔπι τοῦ καταστρώματός του ἐκρατήθη παρὰ τῆς ἀπιτροπῆς τοῦ Δονανάδων εἰς τὸ 11ον μίλλιον, διότι εἴλην 11 μοιρῶν, μέρος δὲ τοῦ φορτίου του ἔπεισεν εἰς τὴν θάλασσαν. Τὸ σκάφος προσορμισθέν εἰς Σουλινᾶ τακτοποιεῖ τὴν φόρτωσίν του, ένα ισορροπηθῆ.

(Δεκ. 9)

«Μιχαλάκης», Επιθεωρηθὲν εἰς Πιζιάδα ἐλάτε πιστοποιητικά: κατὰ ποιαπλοτὸς καὶ ἀνεγέρθεται διὰ Βέρ. Ἀμερικῆν. Τὸ πλοῖον τοῦτο εἶχε προσχράξει πρὸ τῆς ξερωδών ἐλαφρῶς εἰς τὸ Κέρτε.

(Δεκ. 11—12)

«Ανθεμίας». Προσήρχεται ἐντὸς τοῦ λιμένος τῆς Βρατλας κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς φορτώσεως του. Τὸ πλοῖον εἴχε παραλάβει ἀρκετὸν τημῆς φορτίου, διὰ τὴν ἀνελκυσίαν του εἰργάσθησαν συντόνως δύο ναυγραμμοτικά, χωρὶς δύμας νὰ ἐπιτύχουν. Κατόπιν τούτου διὰ τὴν πραγματοποίησην τῆς ἀνελκυσίας κατέστη ἀνάγκη τημητικῆς ἐκφορτώσεως πρὸς ἐλάφρυνσην τοῦ πλοίου.

(Δεκ. 10)

«Ζαννῆς Λ. Καρπάνης» Τὸ πλοῖον τοῦτο κατευθυνόμενον ἐξ 'Αμβούργου διὰ Τάιν ἐξώκειλεν εἰς τὰς ἀμφότερες ὑφάλους Goodwin, λόγῳ τῆς ὁμήλης. Αμέσως τὸ σκάφος ἐξέπειμψε τὸ S.O.S., έσπεισε δὲ εἰς δονθεῖσαν τοῦ ρυμουλκοῦ Lady Brassey». Ή παλίρροια ἡτο εὔνοική—εὐτυχῶς καὶ δοθεῖσα ταύτης ἡδυνάθη τὸ πλοῖον νὰ ἀνέλκυσθῃ, χωρὶς νὰ παρέμβῃ τὸ ρυμουλκόν καὶ νὰ φάσῃ εἰς Τάιν.

(Δεκ. 10)

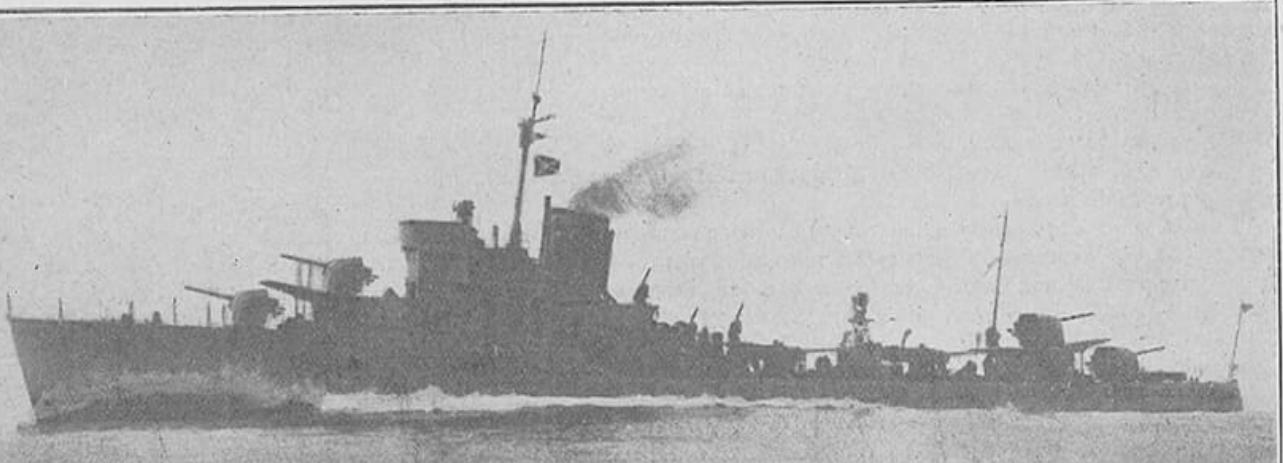
ΑΠΟ ΤΑ ΝΕΑ ΠΟΛΕΜΙΚΑ

NAYTIKON ΓΡΑΦΕΙΟΝ
N. Π. ΕΥΣΤΑΘΙΟΥ
ΠΑΡΑΛΙΑ—ΚΑΛΑΜΩΝ

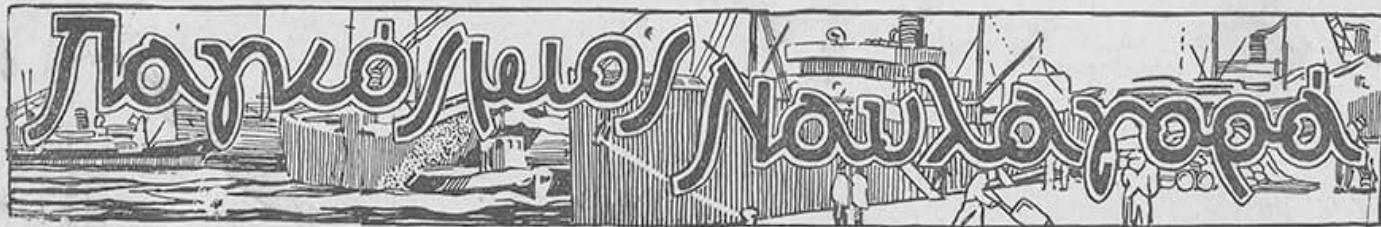
Πρωτορεύσεις, Ναυλώσεις, Φορτοεκφορτώσεις,
Υδρεύσεις, Ανθρακεύσεις

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ—ΕΥΣΤΑΘΙΟΥ

ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ 1-88



Τὸ νέον ἀντιτορπιλλικὸν μακς «Ναύαρχος Κουντουριώτης» ἐκτελοῦν τὰς δοκιμὰς ταχύτητος. Ἀνέπτυξεν ηδη ταχύτητα 41 μίλλιων, ἐλπίζεται δὲ κατὰ τὰς τελειωτικὰς δοκιμὰς γὰρ φάσῃ τὰ 41,5 μίλλια.



ΧΑΛΑΡΑ Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ ΜΕ ΜΙΚΡΑΝ ΑΝΑΤΙΜΗΣΙΝ ΤΟΥ ΠΛΕΙΤ

Η διεθνής ναυλαγορά κατά το διαρρεύσαν δεκαπενθήμερον υπήρξεν απόνος και χαλαρά. Μικρόν τι έδιαφέρον έξεδηλώθη είς τινας περιφερίεις και αι τιμών των ναυλών έσημείωσαν δελτίωσιν τινα, έναντι των κατωτάτων δρίων των τελευταίων ήμερων του Νοεμβρίου.

Ούδεμία είστε: διαφαίνεται έλπις συντόμου άνανήψεως έχ της κακοδαιμονίας. Το διεθνές έμπόριον πιεζόμενον έκ των νομιματικῶν διαταραχῶν, της αδεβούστητος της αύριον, της αζητήσικής των προσόντων και τού οπερπροστατευτισμού των διαφόρων χωρῶν, κινεῖται έντος στενωτάτων δρίων, η δὲ Ναυτιλία αμεσον τὸν ἀντίκτυπον αἰσθάνεται ἐκ τῆς χαώδους ταύτης καταστάσεως.

Η μετὰ τὴν πτῶσιν τῆς Αγγλικῆς λίρας ἐπιθετή περιορισμῶν εἰς τὰς εἰσαγωγὰς, ἔχειροτέρευσεν εἴτι περισσότερον τὴν θέσιν τῆς ναυτιλίας, ὡστε νὰ διερωτᾶται τις, ἀν τὸ ἔρχόμενον 1932 θὰ είνε πράγματι τὸ ἔτος τῆς ἀπαλλαγῆς τῆς οἰκουμένης ἐκ τῶν δεινῶν τῆς ἀγενούμενον κρίσεως η τῆς δριστικῆς καταρρεύσεως τοῦ παγκοσμίου οἰκονομικοῦ οἰκοδομήματος.

Η κατὰ διαφόρους τοιμεῖς κίνησις τῆς ναυλαγορᾶς είχεν ώς κάτωθι:

ΡΙΒΕΡ—ΠΛΕΙΤ

Μολονότι η ἀπροσδόκητος πτῶσις τῶν ναυλών κατὰ τὴν τελευταίαν ἔθεμαδά του Νοεμβρίου ἀνεκόπη εὐτυχῶς τὴν 30ην τοῦ ιδίου μηνὸς και ἥρχισεν ἔκτοτε σταθερῶς δελτιούμενη κάπως, ἐν τούτοις πολλοὶ πλοιοκτῆται ἐπροτίμησαν γὰρ στείλουν τὰ πλοῖα τῶν ἔμφορτα γαιανθράκων εἰς Καναρίους μὲ 7 σελ., εἰς Ρίο μὲ 8 σελ., καὶ εἰς κάτω λιμένας Plate μὲ 9 σελ. ἐν τῇ προσδοκίᾳ δὲ, η ναυλαγορὰ τῆς Αργεντινῆς θὰ δελτιωθῇ ἐν τῷ μεταξύ, εἰς δὲ μόνον ἔλλην ἐναύλωσεν ἐκ Plate πρὸς 12 σελλίγια, μετρίας χωρητικότητος ἀπέπλοιον μάλιστα, ἀλλ' ἔτοιμον.

Η προσδοκίᾳ δὲν διεψεύσθη, διότι τὸ ἐπίπεδον τῶν ναυλών ἀνήρχετο κατὰ δόλικληρον σελλίγιον η καὶ περισσότερον καθ' ίμέραν, μέχρι τῆς 4ης Δεκεμβρίου, δὲν ἔσταιμάτησεν εἰς καλύτερον σημείον. Τὰ ἐν Plate δμως ἔτοιμα πλοῖα δὲν θὰ ἐπωφεληθοῦν τόσον, δούν τὰ δι' Ιανουάριον.

Οἱ ναύλοι ἐκυμάνοντο εἰς τὰ 14)6 δι' ἔτοιμα πλοῖα γενικῶς, 17)- διὰ τὸ πρώτον ίμισυ καὶ 17)6 διὰ τὸ τελευταῖον ίμισυ τοῦ Ιανουάριου, διὰ μεγάλα πλοῖα ἐκ λιμένων ἄνω του Rosario δι' Ήνωμ. Βασίλειον η Ήπειρωτικὴν Εύρωπην.

Πάντως η ἔλλειψις ζητήσεως χωρητικότητος διὰ μεταφορὰν σιτηρῶν ητο ἀκδηλος.

Ἐλαχίστη πρόδος σημειώθηται εἰς τὴν ζητήσιν, ἀλλ' η ἀγορὰ είναι σταθερὰ καὶ δὲν ἀποκλείεται αἰσθητὴ δελτίωσις διὰ τὸν Ιανουάριον καὶ Φεβρουάριον.

Ὕπερ τὸ ίμισυ ἐκατομύριον τόνων ἐναύλωθησαν διὰ Δεκέμβριον, ἀλλὰ λαμδικούμενον ὑπ' ὅφει τοῦ δγκον χωρητικότητος ὃ ὅποιος χρειάζεται εἰς τὰς μεταφορὰς Ιανουάριου καὶ Φεβρουαρίου ὑπὸ τὰς συνήθεις συνθήκας, σταθερῶς δύναται τις ν' ἀναμείνη δελτίωσιν.

Η παρούσα ἐσοδεῖα, κατ' ἀνακοίνωσιν τοῦ Αργεντινοῦ Υπουργείου τῆς Γεωργίας, θὰ φύσῃ τὰ 5.950.000 τόνους, έναντι 6.422.000 τόνων πραγματοποιηθέντων κατὰ τὴν προηγουμένην τοιαύτην.

Ἄτυχῶς η ἐπελθούσα ἀνατίμησις τοῦ Αργεντινοῦ πέσος καὶ η ἀστάθεια τῆς λίρας καὶ ἀντιστοίχως πρὸς αὐτὴν τῶν ἀλλων ξένων νομιμάτων, ἐπέδρασεν ἐπὶ τῶν ναυλώσεων καὶ κατέστησεν ἀτολμον τὴν ἀγοράν.

Η παρουσία ἐξ ἀλλου διαθεσίμου χωρητικότητος ἐν Αργεντινῇ,

εἰς δγκον σημαντικὸν, δφείλεται κατάμερος εἰς τὴν ἐκκίνησιν μεγάλου ἀριθμοῦ ἀγγλικῶν πλοίων παραπλισμένων, μὲ τὴν πεποιθησιν σχεδὸν, δτι ἐκ τῆς ἀνάδου εἰς τὴν ἀρχὴν τῆς «Εθνικῆς» κυβερνήσεως η γενικὴ κατάστασις θὰ ἐθελτούστο. Οἱ Αγγλοι ἐφοπλισταὶ διεψεύσθησαν εἰς τοῦτο καὶ δὲν είναι ἀπίθανον νὰ παροπλίσουν καὶ πάλι τὰ πλοῖα των, ἐπιστρέψοντα.

Ἐλληνικὰ πλοῖα ἀναύλωτα εἰνε 4 η δὲν εύτιχῶς καὶ δυνάμεθα νὰ εἰπωμεν δτι οἱ ἐφοπλισταὶ μας ἐφάνησαν ἀκρως προσεκτικοὶ ἐν προσεμένῳ.

Τὸ μᾶλλον εὐχάριστον ἐνδεικτικὸν τῆς ζωηρότητος τοῦ Ηλέιτ, εἰνε ἡ ἔκαρπωθείσα πληροφορία δτι η Γαλλία κατήργησε τὸν εἰσαγωγικὸν δασμὸν ἐπὶ τοῦ δραβοσίτου Αργεντινῆς.

B. ΑΜΕΡΙΚΗ.

Ἀπρεξία σημεικὴ ἐπεκράτησεν ώς πρὸς τὴν ναυλαγορὰν αὐτὴν, ίδιως ἐκ Μόντρεαλ. Διὰ Μεσόγειον ἀπὸ Σορὲλ ἐκλείσθη ἀτμόπλοιον πρὸς 12 σεντς τὰς 100 λίθρας, ηδη δημιος η ἐποχὴ τοῦ Αγ. Ακρεπτίου ἔφθασεν εἰς τὸ τέρμα τῆς.

Ἀπὸ Νόρθερν Ράντες (Northern Range) ἐναύλωθη ἀπρὸς δολ. 2.35 διὰ Σάντος Βραζιλίας, φόρισας Ιανουάριον.

Δι' Αγγλίαν ἐγένετο ναύλωσις 2)4 1)2 τὸ κουώρτερ καὶ 9. σεντς διὰ Βορδού Αμερικογον.

Ἀπὸ Κόλπου δι' Αμερικανο—Ρόττερνταμ 10 σεντς, Αμερικογον—Βρέμην 11 σεντς.

ΔΥΤΙΚΑΙ ΙΝΔΙΑΙ

Η Κούδη προσέφερε σημαντικῶς καλλιτέρους ναύλους καὶ ἐπέδειξε σταθερότητα μέ βάσιν 15)6, πληρωθέντα δι' οἰανδήποτε χωρητικότητα καὶ 16)6 διὰ μικράν, δι' Αγγλίαν η Κόντινεντ.

ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ

Η Ναυλαγορὰ τοῦ τομέως τούτου ὑπήρξεν ἐνθαρρυντικὴ δι' ἀμφοτέρας τὰς πλευράς του. Ναύλωσεις δι' δλευρα καὶ στον ἐκ Βανκούμερο (Vancouver) διὰ Σαγγάρην διεκυμάνθησαν γύρω τῶν δολ. 2.85 δι' Ιανουάριον. Μολαταῦτα 10 σεντς δλιγάτερον ἔγιναν δεκτὰ διὰ φορτώσεις Φεβρουαρίου, ἐνῷ ἀντιθέτως δὲ ἀνώτατος ναύλος τῶν 27)9 ἐπληρώθη εἰς πλοῖον μεγάλης χωρητικότητος δι' Ελλάδα. Δι' Αγγλίαν καὶ Ήπειρωτικὴν Εύρωπην ἐλάχιστα ναύλωσεις ἐγένοντο ἐπὶ κατωτέρων ἐπιπέδων.

ΧΙΛΗ.

Η ναυλαγορὰ τῶν γιτράτων ἐπλήρωσε 22 σελ. ἔως 22)6 διὰ Κόντινεντ, δὲν ἔζητησεν δημιος χωρητικότητα σημαντικήν.

ΠΕΡΟΥ

Ναύλωσεις ζυχάρεων ἐκ Περού ἐκλεισαν δλίγαι, πρὸς 22)6 τὸν Ιανουάριον καὶ 22)—Φεβρουαρίον.

ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ.

Η Αύστραλιανή ναυλαγορά ἐπηρεασμένη ἐκ τῆς πτωχῆς ζητήσεως η δρούσια ἐπεκράτησεν ἐν Αργεντινῇ, δὲν προσεφέρθη, ειμὴ δι' δλιγάτης ναύλωσεις, διακυμανθείσας μεταξὺ 29 καὶ 29)6 διὰ Φεβρουαρίου—Μάρτιου ἐκ Δυτικῶν λιμένων. Αἱ πρὸς τὴν Κίναν ναύλωσεις ησαν ἐπίσης εἰς μικροτέραν κλίμακα η πρότερον ἐν τούτοις ἐπληρώθησαν 18)6 διὰ Σαγγάρην, φορτώσεις Ιανουάριου—Φεβρουαρίου. Ναύλωσις χώρου διὰ μεταφορὰν κυάμων ἐκ Βλαδιβοστόκ εἰς Η.Ε. ἐγένετο εἰς τὰ 27)6 ἔως 28)6 σελ., η δρυζα δὲ ἐπλήρωσεν ἐκ Βούρμας (Burma) δι' Όλλανδίαν 26)3, ἀμφότερα Φεβρουαρίου.

ΔΟΥΝΑΒΙΣ.

Ο τομέας οὗτος ητο λίαν περιωρισμένος, λόγῳ τῶν κακοτικῶν συνθηκῶν, αἱ δὲ φορτώσεις μεταφέρονται εἰς τοὺς παραχλασσίους λιμένας συντόμως, ἐκ φόδου πήξεως τοῦ παταροῦ. Ἐπληρώθησαν

μόνον 11)6 έως 11)9 δι: "Ηπειρωτικήν Εύρωπην ἐκ Κωνστάντζης.
ΜΑΥΡΗ ΘΑΛΑΣΣΑ.

"Απραξία ἐπεκράτησεν εἰς τὴν ναυλαγοράν ταύτην.

BRISTOL CHANNEL.

"Η μετωμένη ζήτησις γκαιαθράκων ἡ ὅποια ἀντανακλᾶ ἐπὶ τῆς ναυλαγορᾶς ταύτης δραυ μὲ τὴν μεγάλην προστροφὴν χωρητικότητος, ἐτήρησε τοὺς νάυλους εἰς τὸ χαμηλὸν ἐπίπεδον τῶν 7 διὰ Καναρίους, 8) διὰ Rio de Janeiro, 9) διὰ Βουένος Ἀύρες, 8)7 1)2 διὰ Μεντεβίδος. Διὰδυτικὴν Ἰταλίαν ἐπληρώθησαν 5)9 έως 6)1 (ἀναλόγως χωρητικότητος). Διὰ Βενετίαν πέριξ τῶν 7)3, δι: "Οράν 6)9 καὶ δι: "Αλεξανδρείαν 6)6.

"Εἳς ἄλλους εἰς καλύτερον ἐπίπεδον ἑστάθησαν οἱ γκαλοι διὰ Βόρειον Γαλλίαν, μεταξὺ 3)3 καὶ 4)6 (ἀναλόγως χωρητικότητος) διὰ Βισκαϊκὸν 4 έως 4)6 καὶ διὰ Λισσαβώνα 7 έως 7)3.

ΤΥΝΕ.

"Δι: Ἐλβε ἐπληρώθησαν 3)4 έως 3)6 πλοῖα μετρίας χωρητικότητος, 3)9 διὰ Ρουέν καὶ 3)3 έως 3)4 διὰ Ρόττερδαμ, εἰς πλοῖα μικρότερα.

ΒΑΤΙΚΗ.

"Δι: Ἀγγλίαν ἐπληρώθη 37)6 κατὰ στάγταρτ γύρω τῶν 1500 δι: ἔτοιμα πλοῖα.

Αἱ κυριώτεραι ναυλώσεις Ἐλληνικῶν ἀπ εἶναι αἱ κάτωθι:

—Ἐκ τοῦ Δουναβέως

"Ναυάρχος ἐκ Κωνστάντζης, Βάρνης ἡ Μπουργκάς 6500 τ. οἰτηρῶν δι: "Αμέρερσον—Ρόττερνταμ 11)3, "Αμέρερσον—Αμβούργον 11)9, Δεκ. 5—15. "Δραγῶν" ἐκ Κωνστάντζης, Βάρνης ἡ Μπουργκάς 5800 τ. οἰτηρῶν δι: "Αμέρερσον—Ρόττερνταμ 11)3—, "Αμέρερσον—Αμβούργον 11)6, ά.φ.

"Καλλιόπη" ἐκ Κωνστάντζης, Βάρνης ἡ Μπουργκάς 7800 τ. γεννημάτων δι: "Αμέρερσον—Αμβούργον 11)3, "Αμέρερσον ἡ Ρόττερνταμ 10)9, Δεκ. 10—25. (τρία συνεχῆ ταξείδια)

—Ἐκ λιμένων Ἀγγλίας (Διὰ φορτία γκαιαθράκων)

"Φωτεινὴ Καρράρα" ἐκ Τάιν 6700 τ. δι: "Γένοβαν 5)10 1)2 ἀ.φ. "Ακρόπολις" ἐκ Κάρδιψ 6500 τ. δι: "Πίον Ἰανέλπρον 8)— ἀ.φ. "Άντ. Γ. Λεμδός" ἐκ Κάρδιψ 7000 τ. διὰ Βενετίαν 7)—, Δεκ. 10. "Ποσειδών" ἐκ Κάρδιψ 5700 τ. δι: "Πόρτ Σατδ" 6)6. Δεκ. 11.

—Ἐκ λιμένων Μαύρης Θαλασσῆς

"Άντ. Βροντίσης" ἐκ Μαριανουπόλεως 5500 τ. γκαιαθράκων Ἰταλίαν 9)3, ἀ.φ.

—Ἐκ παντοίων ἄλλων λιμένων

"Θεόδωρος" ἐκ Σερίφου 8500 τ. μεταλλεύματος διὰ Ρόττερνταμ, Βλακαρντίγκενην ἡ Poortershaven 7)— Δεκ. 5—20.

"Άγια Παρασκευὴ" ἐκ Σφάξ 2000 τ. φορτίου διὰ Πόρτ Ντε Μπουών φράγμα Γαλλ. 27.50, Δεκ.

"Dalveen" Ἀγγλικόν, ἐκ Βρυξελλών 7200 τ. οἴτου δι: "Ελλάδα βάσις 27)9, Ιαν. 1—15.

ΠΕΙΡΑΤΙΚΗ ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Χαλαρά, διπος ἡ τοῦ προγγοιμένου 1διθυμέρου ἡ Πειραική ναυλαγορά, ἀλλὰ διεπομένη πάντοτε ἀπὸ τὸ πνεῦμα τῆς ἀβεβαιότητος καὶ τῆς περιορισμένης ἐργασίας, διεκυμάνθη κατὰ τὸ διαρρεῦσαν δεκαπενθύμερον, ὡς ἀκολούθως, κατὰ τομεῖς ἀγορῶν καὶ εἰδῆ φορτίων:

ΜΑΥΡΗ ΘΑΛΑΣΣΑ

Οὐδεμία ναυλώσεις ἐκλείσθη ἐνταῦθῳ διὰ φόρτωσιν γεννημάτων ἐκ Μ. Θαλάσσης διὰ Κόντινεντ, ἐναυλώθησαν δὲ μόνον τρία ἀτμόπλοια δι: "Ελλάδα, ὡς ἔέης : «Ματθαίος» πρὸς 9)6, καὶ «Θησεὺς» πρὸς 8)— μὲ δψίδιον ἔως 4 λιμένας ἐκφορτώσεως καὶ μὲ 6 πέννας ἔξτρα δι: ἔκκαστον ἐπὶ πλέον λιμένα. Όμοιως τὸ ἀπ «Θέμις» ἐκ Θεοδόσιας διὰ Πειραιά (μύλους Ἀγ. Γεωργίου) πρὸς δρ. 13)5 κατὰ τόννον. Ἐπὶ τοῦ παρόντος οὐδεμία πρόβλεψις δύναται: νὰ γίνῃ διὰ τὴν πορείαν τῶν Ρωσικῶν ἐξαγωγῶν γεννημάτων διὰ Κόντινεντ. Πιστεύεται: δημος δι: ἐπίκειται: μία σχετική κίνησις ἐπὶ φορτίων σίτου δι: "Ελλάδα.

ΓΑΙΑΝΩΡΑΚΕΣ

Αἱ διὰ Διμερίου καὶ ἀρχὰς Ἰανουαρίου διπάρχουσαι δικτυαγίαι ἐκ Μαριανουπόλεως δι: "Ιταλίαν δὲν ἐκλείσθησαν εἰσέτι, καθότι οἱ ναυλωταὶ ἐπιμένουν εἰςτὴν φόρτωσιν ἐξ Ἀζοφικῆς. Τὸ κλεισθὲν εἰς τὰ 9)3 ἀπ «Άντ. Βροντίσης», διὰ τρία συνεχῆ ταξείδια,

θὲ φορτώση κατὰ πᾶσαν πιθανότητα διὰ τὸ 1ον καὶ 2ον ταξείδιόν του, ἐκ Θεοδόσιας. Τὸ ἀπ «Ἀρτεμισία» ἐκλείσθη δι: 7100 τ. γκαιαθράκων ἐκ Θεοδόσιας διὰ Πειραιᾶ εἰς τὰ σελ. 5)4 1)2, καντσέλλο 25 Δεκ. Διὰ τὸ β' 1διθυμέρον τοῦ Διμερίου μία διπάρχουσα δικτυαγή ἐπ 5.500—6000 τ. γκαιαθράκων ἀνθρακίτου ἀπό Μαροπολίου διὰ Ρουέν καὶ Ἀμβέρσαν ἐκλείσθη μὲ φόρτωσιν ἐκ Νικολάεφ ἡ Θεοδόσιας εἰς τὰ σελ. 11)6 ἐναὶ λιμένα καὶ 12)6 δύο λιμένας.

ΞΙΛΕΙΑ

"Ἐκλείσθησαν διὰ φορτώσεις Δεκεμβρίου τὰ ἀπ «Τάκης» (πλήρες φορτίον οἰκοδομησ. ἔκλεισης) ἐκ Βατούμ διὰ Δέρναν, Βεγγάζην, Τρίπολιν, Ποντζάλλο σελ. 11)9, «Πόπη» 3350 κ.μ. ἐκ Νοσορωσίσκης διὰ Μεσσήνην-Τσιδιταΐκην 10)— ἀμφοτέρους τοὺς λιμένας, φόμπ-παλάγκο, τέλη Δεκεμβρίου. «Παρθενών» 4500 κ.μ. ἐκ Χερσονήσου δι: "Αλεξανδρείαν 7)— «Κατίνα» ἐκ Χερσονήσου διὰ Βενετίαν, πλήρες φορτίον ἐξ ὧν 1300 κ.μ. τηλεγραφικῶν στόλων καὶ τὸ ὑπόλοιπον προινισμένη ἔκλειση πρὸς 11)4, Δεκ. Τιπάρχουν ἐπίσης καὶ ἄλλαι δικτυαγίαι Νοσορωσίσκης δι: "Αλεξανδρείαν καὶ Ἰταλίαν, δὲν ἐγγώσθη δημος, μέχρι τῆς στιγμῆς, ἐὰν ἐκλείσθη καὶ ἄλλο ἀτμόπλοιον. "Ολαὶ αἱ ναυλώσεις νοοῦνται f.o.b. καὶ μὲ τοὺς συγήνεις δρουσ τῶν Ρώττων.

ΜΕΤΑΛΛΕΙΓΜΑΤΑ—ΖΑΧΑΡΕΙΣ

Οὐδεμία ναυλώσεις ἐγγώσθη ἐκ Πότι ἡ Νικολάεφ διὰ μεταλλεύματα. "Οσον ἀφορᾷ τὰς Ρωσικὰς ἐξαγωγῆς ἔκχάρετος, ἐναυλώθη τὸ ἀτμόπλοιον «Χοῆστος Ζ.» ἐξ Οδησσοῦ δι: "Νικολάεφ δι: 4 λιμένας Ἐλλάδος πρὸς σελ. 10)6 δάσις εἰναὶ λιμένα καὶ μὲ 6 πέννας ἔξτρα δι: ἔκκαστον πρόσθετον λιμένα ἐκφορτώσιας.

ΑΓΟΡΑ ΔΟΥΝΑΒΕΩΣ

Διὰ μεταφορᾶς γεννημάτων ἐκ τῆς ἀγορᾶς τῷ Δουναβέως οὐδεμία ναυλώσεις ἐκλείσθη κατὰ τὰς τελευταίας ταύτας ἡμέρας, τὰ δὲ ὑπὸ φόρτωσιν εὑρισκόμενα σκάφη καθυστεροῦν, λόγῳ τῆς συνεχιζομένης κακοκαιρίας. Μικρόν τι ἐγδιαφέρον ἐξεδηλώθη, ἀπράκτως δημος, διὰ φορτία Μεσογείου μέ δάσιον 11)6 κατὰ τόννον d.w. Ἐκ Κωνστάντζης, Βάρνης, ἡ Μπουργκάς διπάρχουν δικτυαγή διὰ Κόντινεντ, οἱ δὲ προσφερόμενοι γκαλοι φθάνουν τὰ σελ. 11)3, έως 11)6, full terms.

Η ΤΕΛΕΥΤΑΙΑ ΕΙΚΩΝ ΤΩΝ ΝΑΥΛΩΝ

Αἱ ληφθεῖσαι τελευταῖαι: ἐκ Λονδίνου τηλεγραφικαὶ πληροφορίαι: ἀναφέρονται: κυρίως εἰς τὴν κατάστασιν τῆς ἀγορᾶς τοῦ Πλέιτ, ἡ ὅποια γεννικῶς παρέχει σημεῖα παγίας δελτιώσεως. Οὕτω ἀπὸ τῶν σελ. 12)6 εἰς ἡ κατήλθοντος οἱ ἐκ Μπουένος "Άύρες δι: "Αγγλίαν—Κόντινεντ γκαλοι καὶ ἀνάλογον ἔκπτωσιν καὶ ἐκ τῶν ἀναλόγων τῷ ποταμῷ, ηρχούσαν ἡμέρα τῇ ἡμέρᾳ δελτιώσεων, τὸ λήγον 1διθυμέρον τοὺς εὑρίσκει ἀπὸ μὲν τοῦ Μπουένος "Άύρες εἰς τὰ σελ. 14)6, ἀπὸ δὲ τοῦ Σὲν Λορέντζο εἰς τὰ 16)6 έως 17)6 ἀναλόγως μεγέθους καὶ χωρητικότητος.

"Ελληνικὰ σκάφη δὲν ἐναυλώθησαν τὴν τελευταίαν ἔδοσιδα δὲν Πλέιτ, πρὸς τοὺς λιμένας τοῦ ὅποιους κατηγορύθησαν μόνον τὰ πλοῖα, διτίνα εἰχον ἀνελημμένην πορχέωσιν, συγεπείρη προναυλώσεως. Οἱ πλοιοκτήται πάντων τηροῦν ἐφεκτικότητα καὶ αἱ ναυλώσεις μετὰ δυσχερείας κλείσονται. Πάντως ἡ ἀγορὰ ὑψώθη κατὰ 3)— ἐντὸς 10 ἡμερῶν. Προδιέψεις διὰ τὴν ἀγορὰν ταύτην δὲν εἰναι δυνατοί, δικτυαγή δὲ δι: ἐργασίαν διλέγονται διπάρχουν εἰς τὸ χρηματιστήριον τοῦ Baltic.

"Τὴν προσοχὴν πολλῶν πλοιοκτητῶν προσείλκουσεν ἐσχάτως καὶ ἡ ἀγορὰ τῆς Πειραιᾶς, αἱ ἐκ τῆς ὅποιας ἐξαγωγῆς ἔκχάρετος συνεχίζονται μετὰ τινος ζωηρότητος, λόγῳ τῆς διαθέσεως μεγάλων ποσοτήτων εἰς τὴν ἀγορὰν τῆς Εὐρώπης. "Εναυλώθησαν ἐκεῖθεν ἀρκετὰ πλοῖα, μεταξὺ τῶν δρούσιων καὶ τὸ "Ελληνικὸν ἀπ «Γεώργιος» τοῦ κ. Λιθανοῦ. Αἱ κρατοῦσαι τιμαὶ τῶν ἐκ Πειραιῶν στρέφονται: γύρω τῆς δάσεως τῶν 22)— δι: "Αγγλίαν—Κόντινεντ, ἐναὶ λιμένα.

"Ἡ ἀγορὰ τῆς Ναυτικής Ναυλώσεως δι: ἐξαγωγῆς γκαιαθράκων, σημεῖοι καπτοιαν ἐλαφράν δελτιώσεων, αἱ δὲ τῶν λιμένων τῆς φορτώσεως ἀπέκτησαν σχετικὴν ζωηρότητα, χωρὶς δημος καὶ αἱ τιμαὶ τῶν γκαλων γὰ διπάρχουσιν ἀνάλογον ἐπιδροσιν. Παρακαλέσουν, διθεν, χαλκοὶ πάντοτε καὶ κυμαίνονται γύρω τῶν κάτωθι: δάσεων:

Διάλιμενας της Δυτ. Ιταλίας 6) —, Ηεροπλάνο 6) δύο 7) —, Βρεζέλιαν 8) 3, Αδριατική 7) δύο 7) 3, Μπουένος Αύρες 9) 3, Βλλαν Κονστιτούσιον ή Ροζέρο 9) 6, Άλεξανδρειαν και Πόρτ Σατέδ 6) 6.

Αἱ αὐταὶ περίπου τυχαὶ κροτοῦν καὶ διὰ τὰς ἐκ Δάντσιγκ φορτώσεις γαλανθάρων, δύο θείαν καὶ ἐνκυλώθη ἔγχτι μόριον 6500-6900 τ. διὰ Στρατῶν: 8) 1) 2 δύψιλον φορτώσεως ἀπὸ Στέττιν σελλ. 8) 4 1) 2. Δεκεμβρίου 15-31.

Αἱ σημειώσεισκα: τελευταῖς γυναλώσεις ἀτμοπλοίων εἶναι αἱ ἀκόλουθοι.

«Γεώργιος» ἐκ Περσούδικας 6500 τ. ζαχάρεως (100) πλέον η ἔλαττον) δι: Αγγλίαν σελ. 22), δύψιλον Μασσαλίαν 23), τέλη Δεκεμβρίου.

«Πελαγία» ἐκ Θεσγίκης καὶ Λαυρίου 5000 τ. μεταλλεύματος δι: Αμβέρσαν σελ. 7) — f.i.o.

«Φανερωμένη» ἐκ Κύπρου 6500 τ. χρυσούπιων 100) δι: διά Λογδίγον καὶ Λήθ λ. στ. 3.500 κατ' ἀποκοπήν.

«Φωφός Μακρή» ἐκ Μερσίνης (πρόσθιτα) δι: δύο Ηεροπλάνο 65.000 ἐν σλιφ, φόρτωσις 16 Δεκεμβρίου.

ΝΕΑ ΡΩΣΣΙΚΑ ΣΥΜΒΟΛΑΙΑ

ΠΑΡΟΧΗΣ ΒΟΗΘΕΙΑΣ ΕΙΣ ΤΑ ΠΛΟΙΑ

Υπὸ τοῦ Ἐμπορικοῦ Ἐπιμελητηρίου τῆς Μόσχας ἐθεσπίσθη ἐσχάτως νέος τύπος συμβολαίων παροχῆς βοηθείας εἰς προσαρδέαντα πλοῖα. Τὰ νέα ταῦτα Ρωσσικά «συμβόλαια ἀνέλκυσσεως», ἐκτυπωθέντα ἡδη Γραμματίστη καὶ Αγγλιστή, βασίζονται ἐπὶ τοῦ γνωστοῦ Ἀγγλικοῦ ὅρου «no cure no pay», εἰς τὰ 14 ἄρθρα τοῦ δοιού καθορίζονται σαφῶς τὰ δικαιώματα καὶ αἱ ὑποχρεώσεις τῶν συμβαλλομένων, εἰδικῶς δὲ τῶν ναυαγοστῶν καὶ τοῦ δύτου ἀφ' ἐνός καὶ τοῦ πλοιάρχου τοῦ ὑπὸ ἀνέλκυσσιν πλοίου ἀφ' ἑτέρου. Αξιολογώτερον σημεῖον τῶν συμβολαίων τούτων ἀποτελεῖ εἰς ὅρος, κατὰ τὸν διοίον τὸ ποσόν τῆς ἀμοιβῆς καὶ πᾶσα ἑτέρας φύσεως ἀναφυομένη διαφορά, παραπέμπονται πρὸς ἐπίλυσιν εἰς τὴν διαιτητικὴν ἐπιτροπὴν τοῦ Ἐμπορικοῦ Ἐπιμελητηρίου τῆς Μόσχας.

ΠΡΟΣΚΡΟΥΟΥΝ ΕΙΣ ΔΥΣΧΕΡΕΙΑΣ

ΑΙ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΡΩΣΣΙΑΝ

Αἱ ἐν Ρωσίᾳ γυναπηγήσεις πλοίων συντελοῦνται: μετὰ πολλῆς δραδύτητος, ἥτις οὐδόλως δικαιολογεῖ τὰς ἐκάστοτε ἐκ Μόσχας ἀνακοινώσεις περὶ γυναπηγικοῦ δργασμοῦ. Ἐφέτος, εἶναι: ζήτημα ἄν θά καταρθωθῇ ἡ ὑπὸ τῶν Σοβιετικῶν γυναπηγείων ἀποπεράτωσις σκαφῶν συνολικῆς χωρητικότητος μείζονος τῶν 40.000 τ.γκρδς.

Ἐπὶ Δένιγραδ τελοῦν ὑπὸ γυναπηγῆσι 30 ἀτμοκίνητα ἀλιευτικὰ, ἀτιγα εὑρίσκονται: εἰσέτι ήμιτελῆ, μολονότι ἡ κατασκευὴ τῶν ἥρχ. σεν ἀπὸ ἐνός καὶ πλέον ἑτούς. Διὰ γὰ δυνηθοῦν τὰ Σοβιέτ νὰ πραγματοποιήσουν τὸ γνωστὸν γυναπηγικόν των πρόγραμμα, ἔχουν ἀνάγκην γ' ἀποκτήσουν πρότερον γυναπηγεῖα σοβχρωτέρας δυναμικότητος, ἐκ τῶν δύοιων τοιδέλαχιστον ἔν γὰ εἶναι: οἵας ἐκτάσεως καὶ τὸ γυναπηγεῖον τοῦ Ρωσσικοῦ Ναυαρχείου.

Συγχρόνως παρίσταται ἀνάγκη ἰδρυσεως καὶ νέου ἀρτίου Ναυπηγείου εἰς τὴν Μάργη Θάλασσαν.

ΔΡΑΜΑΤΙΚΟΝ ΝΑΥΑΓΙΟΝ ΜΕΓΑΛΟΥ ΙΤΑΛΙΚΟΥ ΡΥΜΟΥΛΚΟΥ

Χθεσιναὶ τηλεγραφικὰ πληροφορίαι ἐκ Ρώμης ἀναφέρουν, ὅτι τόσον εἰς τὴν Ἀδριατικὴν θάλασσαν, δσον καὶ εἰς τὴν Μεσόγειον ἐπικρατεῖ ἔξαιρετικὴ κακοκαιοία. Τό Ιταλικὸν ρυμούλκον ἀνοικτῆς θαλάσσης, «Θησεύς», ἀρ' οὐ ἐπὶ πολλὰς ὥρας ἐπάλιαις πρὸς τὰ κύματα, κατεπούτισθη πλησίον τῆς νήσου Ταβολάρα. Εἰς βοηθείαν τοῦ εἰχον σπεύσει ἀρκετὰ ἀτμοπλοία καὶ ἐν Ἰταλικὸν καταδρομικόν, δύορ καὶ ἔφθασε πρῶτον εἰς τὸν τόπον τοῦ ναυαγίου περισυλλέξαν τοὺς ἐπιζώντας ναυαγούς. Ἀπὸ τὸ πλήρωμα τοῦ βυθισθέντος σκάφους ἐπνίγησαν, δυστυχῶς, ἀρκετοὶ ἄνδρες.

ΠΕΝΘ

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΕΩΡΓ. ΛΥΡΑΣ

Εἰς τὴν ἀκμὴν ἔτι τῆς δράσεώς του ἀπέθανε καὶ ἐνηδεύθη εἰς Πειραιᾶ τὴν 3ην τρ. μηνὸς ὁ ἐξ Οινούσων ἐφοπλιστὴς Νικόλαος Γεωργ. Λύρας, 55ετης μόλις, ἴδιοκτῆτης τοῦ φορτηγοῦ «Μαριγώ Λ.» καὶ εἰς ἐκ τῶν καλλιτέρων Ἑλλήνων πλοιάρχων, διακονούμενος διὰ τὸς πολλαπλὰς αὐτοῦ ἀρετὰς καὶ διὰ τὴν ἔξτιφετικὴν ψυχικὴν του καλωσόνην.

Ο Νικόλαος Λύρας ἦτο, ως οι περισσότεροι τῶν ἐφοπλιστῶν μας, δημιούργημα τῆς ἴδιας αὐτοῦ ἔργασίας. Εἰς τὸ ναυτιλιακὸν ἐπάγγελμα εἰχεν ἐπιδοθῆ παιδιόθεν, ἔχοματισε δὲ κυνηγήντης πολλῶν ιστιοφόρων, ἀποκτήσας ἐν τέλει ἰδιον στόλον, μεταξὺ τοῦ ὅποιον ἴδιατέρων ὅλως κατείχον θέσιν τὰ ώραια τριμίστια «Θέμις» «Βασιλείος», «Εὐγένια» καὶ ἄλλα.

Οταν δ' ὁ ἀτμὸς κατήργησε τὸ ιστίον, ἐκ τῶν πρώτων ὁ Νικ. Λύρας ἐπλούτισε τὴν Ἑλληνικὴν ναυτιλίαν μὲ ἀτμοκίνητα σκάφη. Αρχικῶς ἀπέκτησε τὸ φορτηγὸν «Κασσιανή», ἀκολούθως τὰ φορτηγὰ «Μάρθα», καὶ «Ηπειρος», ἐσχάτως δ' είχε τὸ φορτηγὸν «Μαριγώ Λ.».

Ο θάνατός του ἀπέτελες μίαν ἀπώλειαν διὰ τὴν ναυτικὴν οἰκογένειαν καὶ ἴδιαιτέρως διὰ τὴν Χιακὴν τοιαύτην. Τὰ «Ναυτικὰ Χρονικά», συλλυποῦνται θερμῶς τοὺς οἰκείους του.

ΜΕΛΕΤΑΤΑΙ Η ΕΘΝΙΚΟΠΟΙΗΣΙΣ

ΤΟΥ ΤΟΥΡΚΙΚΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΣΤΟΛΟΥ

Πληροφορίαι: ληφθεῖσαι: ἐκ Κων) πόλεως ἀναφέρουν, ὅτι ἡ κυβέρνησις τῆς Ἀγκύρας μελετᾷ τὴν ἔθνος ποποίησιν τοῦ Ἐμπορικοῦ στόλου κατὰ τὸ ὑπόδειγμα τῶν Ρωσσικῶν Σοβιέτ, ἀτιγα, ως γνωστόν, ἔχουν κρατικοποιήσει τὴν ναυτιλίαν των.

Πρὸς τοῦτο, ἐὰν τελικῶς ἀποφασισθῇ τὸ μέτρον, θὰ ἀνατεθῇ εἰς τὴν ἡδη ἡμικρατικὴν ἀτμοπλοΐαν «Σελιρ-Σεφέν» γνὰ γοράσῃ ἀπαντά τὰ εἰς χειρας: Οθωμανῶν ἐφοπλιστῶν ὑπάρχοντα ἀτμοπλοία, ἀναλαμβάνουσα σύτῳ τὴν ἐνιαίαν διαχείρισιν, ὅπο τὸν ἀμεσον Κυβερνητικὸν ἔλεγχον, δῶλων τῶν ὑπὸ Τουρκικὴν σηματαγήσαται ἀτμοπλοίων.

ΠΡΟΣ ΑΓΟΡΑΝ ΚΑΙΝΟΥΡΓΟΥΣ ΦΟΡΤΗΓΟΥ

Ἐκ Δονδίγου μᾶς πληροφοροῦν, ὅτι οἱ κ.κ. υἱοί Επαρι. Ἐμπειρίου, οὔτενες πρὸ μηνὸς ἡγρόρχου τὸ ἀτμόπλοιον «Benton» (ἡδη «Ἐπαμεινῶνδας Κ. Ἐμπειρίος») 7700 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1927, διαπραγματεύονται: τὴν ἀγορὰν καὶ δευτέρου φορτηγοῦ ναυπηγήσεως 1930, ἀγτὶ τιμῆς κυμαιγομένης μεταξὺ 50-55 χλ. λιρῶν.

“THE DANUBE MARKET & SHIPPING REPORT,”

ΤΟ ΜΟΝΟΝ ΕΝ ΡΟΥΜΑΝΙΑ ΗΜΕΡΗΣΙΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΔΕΛΤΙΟΝ

ἐκδιδόμενον ἐν Γαλαζίῳ παρὰ τῶν κ. κ.

I. ΣΝΕΛΛ καὶ Γ. ΛΥΚΙΑΡΔΟΠΟΥΛΟΥ

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



ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυπ.	Τόννοι γκρδς	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΕΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
"Αβυδος	Σπ. και Ν. Αλεξαρδίου	73	1157	ἀνεχ. Θεσσαλίη 30 Νοεμ. διά Pertusola
"Άγιοι Βίκτωρες	Μ. Καρούση	95	1550	ἐν πλήρῃ έκ Βρατλας διά Ρέτζο—Μάλταν 14 Δεκεμ.
"Άγιος Γεώργιος	Ν. Νικολάου	11	4248	ἀνεχ. Houston (B. Αμερ.) 28 Νοεμ. διά Έλλαδαν
"Άγιος Γεώργιος	Α. Γ. Βλασσοπούλου	12	3283	εἰς Κωνσταντινούπολην 14 Δεκ. ὑπό φόρτ. διά Κόντινεντ
"Άγιος Γεράσιμος	Στ. «Ιονία» Α.Ε.	98	3224	ἔφθ. Πειραιά 29 Οκτ. Παρέμενε:
"Άγιος Ιωάννης	Στ. «Ατλαντικός»	06	5699	ἔφθ. Δουνγκέρην 3 Δεκ.
"Άγια Μαρίνα	Στ. «Κάσσος»	12	4151	παραμένει εἰς Πειραιά ἀπό 18 Νοεμ.
"Άγιος Παρασκευή	Χρ. Βλάσση	89	2041	ἐν πλήρῃ έκ Λαυρίου διά Αφρικήν 7 Δεκ.
"Άγιος Μάρκος	Α.Ι. και Δ.Γ. Μαργαρώνη	10	5165	ἀνεχ. Μ.π. "Άρρες 1 Δεκ. διά Αγγλίαν—Κόντινεντ
"Άγιος Μάρκος	Γ. Τριλίδη	19	4514	ἔφθ. Κάρδιφ 9 Δεκ.
"Άγιος Νικόλαος	Φράγκους και Λιθανού	06	4363	εἰς Μάντζεστερ ἀπό 18 Νοεμ. Επισκευή
"Άγιος Σπυρίδων	Γ. Δακοπούρος κλπ.	01	3779	ἔφθ. Αμβούργον 4 Δεκ.
"Άγιος Σπυρίδων	Πο. Κοτσιά και Σία	91	1537	ἀργεῖ εἰς Πάλερμο 14 Δεκ. Μὲ ζημιάς
"Άγγελική	Γ. Γεωργαντή	99	3231	εἰς Γαλάτα: 3 Δεκ. φορτ. διά Αλγερίου—Οράν
"Άγγελος Α.	Ε. Σκαρδέλη	04	3667	ἐκφορτώνει εἰς Πειραιά 14 Δεκ.
"Άγγελης Καυπίτης	Δ. Η. Καυπίτη	06	3016	ἀνεχ. Ιμριγχαν 5 Δεκ. διά Σαδόννων
"Άδαμ. Ι. Πειθῆς	Α.Π. Πειθή	08	4537	ἔφθ. Ρόττερνταρ 26 Νοεμ.
"Άδαμ. Κοραής	Κακαρούκα κλπ.	84	1324	εἰς Πειραιά 14 Δεκ. Εκφορτώνει:
"Άδελφοτης	I. N. Γουλανδρή	08	3882	ἀνεχ. Σάν Νικολά: 7 Δεκ. διά Λάζ Πάλμας
"Άθανάσιος	N. Λουκαρδοπούλου	07	4295	ἐκφορτώνει εἰς Αμβούργον 10 Δεκ.
"Άθηνα ex Athenic	Ηλ. Αγγελή	06	4078	εἰς Tees 14 Δεκ. Εκπλευστριάζεται σήμερον
"Άιμιλιος	Στεριώτη και Σία	98	3297	εἰς πλόκος Στρατονίου—Αδριατικής
"Άιολος	N. I. Λύρα κλπ.	02	3051	εὐηλθε Κλιν 3 Δεκ. διά Αμβέρσαν
"Άκροπολις	Βασ. Μπρούσκου	13	4342	ἀνεχ. Κάρδιφ 5 Δεκ. διά Ρίον Ιανέτρον
"Άλεξος	N. Κωττάκη	06	4395	ἔφθ. Τεργέστην 29 Νοεμ.
"Άλεξάνδρα	H. Νεγραπόντε	99	4028	ὑπό φόρτ. εἰς Σαμφρόντα 6 Δεκ.
"Άλκυών	Κ. Ε. Λ. Λεμού	95	2701	ἐν πλήρῃ έκ Α.βέρναν διά Ρωσίαν Δεκ. 4
"Άλμα	Παπαδημητρίου	90	1814	ἀνεχ. Πειραιά 10 Δεκ. διά Άλεξάνδρειαν
"Άναστασία	I. Γ. Λιθανού	05	2883	εἰς Μαρ)πολίν 1 Δεκ.
"Άναστασίς	K. Φύχα	07	4853	ἔφθ. Λονδίνον 4 Δεκ.
"Άναστ. Πετρούτης	K. A. Πετρούτη	99	3025	εὐηλθε Κ)πολίν 12 Δεκ. διά Δανιαν
"Άναστ. Πατέρας	A. Πατέρα	14	3382	εὐηλθε Γιεράλταρ 6 Δεκ. διά Ρουέν
"Άνθεμις	A. K. Πιτέλλου	05	2716	εἰς Βρατλαν 8 Δεκ. φορτώνει διά Νεάπολιν—Γένοβαν
"Άννα	N. Λουκαρδοπούλου	19	5173	ἀνεχ. Μπουένος "Άρρες 3 Δεκ. διά Αδονμουθ
"Άννα Βούλγαρη	Xαρ. Θ. Βούλγαρη	12	4603	ἔφθ. Αμβούργον 12 Δεκ.
"Άννα Βασιλάκη	K. N. Βασιλάκη	04	3045	εὐηλθε Πειραιά 6 Δεκ. διά Λονδίνον
"Άννα Μαζαράκη	Δ. Μαζαράκη	13	5411	ἔφθ. Μπ. "Άρρες 4 Δεκ.
"Άννούλα	G. Ταϊτέλη	08	5555	ἀνεχ. Λάζ Ηλάτην 24 Νοεμ. διά Αγγλίαν—Κόντινεντ
"Άνθηπη Ν. Μιχάλου	M. Μιχάλου	05	3298	ἔφθ. Βράμην 4 Δεκ.
"Άντωνιος	A. Γεωργαντή	83	1187	ἀργεῖ Πειραιά 14 Δεκ.
"Άντωνης	S. και II. Λεμού	04	2679	εἰς Γαλάτα: 5 Δεκ. φορτ. διά Σέττεταν—Μασσαλίαν
"Άντωνιος Βροντίσης	I. Βροντίση	04	2690	ἐκφορτώνει εἰς Γένοβαν 13 Δεκ.
"Άντωνης Γ. Λεμός	S. και II. Λεμού	11	4410	ἔφθ. Αμβέρσαν 29 Νοεμ.
"Άντωνης Γεωργαντής	Γ. Γεωργαντή	15	3557	ἔφθ. Πειραιά 9 Δεκ. Εκφορτώνει:
"Άντωνιος Δ. Κυδωνιεὺς	A. Κυδωνιέως	07	3920	ἔφθ. Ροζάριο 2 Δεκ.
"Άντωνιος Σταθάτος	A. Σταθάτος	20	3836	ἀνεχ. Ροζάριο 2 Δεκ. διά Τενερίφφαν
"Άντζουλέττα	'Αντ. Γιαννουλάτου	07	2693	ἔφθ. Αλεξάνδρειαν 9 Δεκ.
"Άποικια	Z. Βαλμᾶ	05	3607	ἀνεχ. Ροζάριο 21 Νοεμ. διά Λάζ Πάλμας
"Άριάδηνη	I. Νικηφόρου κλπ.	05	4319	ἀνεχ. Νιούπορτ 28 Νοεμ. διά Μπ. "Άρρες
"Άριάδηνη Παντελή	Στ. «Μαρμαρά»	10	4445	ἔφθ. Κάρδιφ 22 Νοεμ. Παρέμενε 8 Δεκ.
"Άριστ. Λ. Γουλανδρής	E. Γουλανδρή	05	3470	διήλθε Κ)λιν 7 Δεκ. διά Ρωσίαν
"Άρτεμις Πήγτα	Πήγτα	06	1433	ἀνεχ. Όθησσον 10 Δεκ. διά Σαβέννων
"Άρτεμις	Δ. Φαλαγκά	01	3587	εἰς Βενετίαν 4 Δεκ. ὑπό εκφόρτωσιν
"Άρτεμισία	H. Μακρή	06	4343	εἰς Πειραιά 14 Δεκ. Εναυλώθη ἐκ Θεοδόσιας
"Άρχαγγελος	Δ. Λιθανού	17	4349	ἀνεχ. Μπ. "Άρρες 4 Δεκ. διά Ystad
"Άσημίνα Μπάικα	H. Μπάικα	95	1495	εἰς Βρατλαν 8 Δεκ. φορτ. διά Κέρκυραν—Ραδέννων
"Άσια	Όλι:διά	92	2893	ἐν πλήρῃ Κύπρου διά Μπουργκάς Δεκ. 1
"Άσπασια	I. Γαλάκη	14	4211	διήλθε Φαρον. Νορόνχα 25 Νοεμ. διά Μπ. "Άρρες
"Άσπασια Νομικού	M. Νομικού	99	846	εἰς πλόκος Ρουμανίας—Ρωσίας—Ελλαδος
"Άστηρ	Σταυρολόπατή κλπ.	96	1350	ἐκφορτώνει εἰς Χοδέτζδαν Δεκ. 6
"Άτλαντικός	'Ατλαντικός. Α.Ε.	19	5600	εἰς "Αμετερνταρ 7 Δεκ.
"Άτλας	'Ατλαντικός. Α.Ε.	07	3815	ἔφθ. Μπερντιάνον 30 Νοεμ. έφόρτ. 10 Δεκ.
"Άφροδεσσα	'Αδ. Κιρτάτα	05	2485	φορτώνει Μαρ)πολίν Δεκ. 2
Βάντα	Θ. Επιφανειάδη	03	4190	ἀνεχ. Αμβούργον 3 Δεκ. διά Τάιν
Βασ. Α. Πολέμης	Γκ. Γκούμα	07	3429	ἔφθ. Μπουένος "Άρρες: Ρόδης 6 Δεκ.
Βασ. Δεστούνης	Δ. Δεστούνη	97	3146	διήλθε Γιεράλταρ 5 Δεκ. διά Λονδίνον
Βασ. Παντελής	Δ. Παντελή	07	5045	ἔφθ. Σάντος 2 Δεκ.
Βέλλα Μ. Διακάκη	M. Διακάκη	99	3457	ἀργεῖ Σύρον 12 Δεκ.
Βενιζέλος	Δ. Σιφναίου	10	1005	εἰς πλόκος Σέττετας—Κατακώλου
Βιργινία Μαυρολέων	M. E. Διακάκη	04	3569	ἐκφρ. Ρουέν 10 Δεκ. (Είτε εἰς Γάνδην)

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος Ναυπ.	Τόν. Γκρός	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΕΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Βιργινία Σ.	Ζ. Σαμιθέρση	05	3885	διήλθε Λάζ Πάλμας 8 Δεκ. δι' Ἀγκύνη
Βόλγας	Παπαδημητρίου	92	2505	φορτώνει εἰς Νοβορωσίσκην 6 Νοεμ.
Βύρων	Έθνικής	14	9272	ἀργεῖ Πειραιά 14 Δεκ.
Γαλούνης	Α. Μπίση	94	2154	ἀνεχ. Μπλάσι 1 Δεκ., Λάζιαντ 6 διά Παλέρμιο
Γαρδελάκι	Ε. Θεοφιλάτου	88	2282	εἰς Γαλάται: 3 Δεκ. (διά Νίκαιαν)
Γεώργιος	άδ. Αιθανού	14	3336	ἀνεχ. Κάρδιφ 26 Νοεμ. διά Περουβίων
Γεώργιος ex Barletta	'Εμμ. Βαρδάρα και Σια	98	1227	εἰς πλόας Πειραιώς—Κύπρου—Πόρτ Σαρή
Γεώργιος Γ.	Δ. Δάμπτωση	18	4289	διήλθε (Cerrito) (N. "Αμερ.") 1 Δεκ. δι' Ἀγγλίαν
Γεώργιος Π.	Θ. Ἐπιφρένιαδη	03	4052	ἀργεῖ Πειραιά 14 Δεκ.
Γεώργιος I. Γουλανδρής	Ν. και Γ. Σιμούρα	96	2187	ἀνεχ. Ἀλεξανδρείαν 9 Δεκ. διά Ρωσίαν
Γεώργιος Κυριακίδης	Ν. Γ. Κυριακίδη	11	4201	ἔφθ. Μπάρρο 9 Δεκ.
Γεώργιος Κ. Σαλιάρης	Γ. Κ. Σκλαρή	01	3514	ἀνεχ. Γαλάται: 6 Δεκ. διά Βάζερ (Γερμανίας)
Γεώργιος Μάντακας	Β. Γ. Μάντακα	21	3246	διήλθε Κ)λιν 1 Δεκ. διά Δουβλίνον
Γεώργιος Μ. Επιειδίκος	Σ. Εμπειρίκου	21	5728	ἔφθ. Μπουένος "Άρες Ρόδης 29 Νοεμ.
Γεώργιος Μ. Λιβανός	άδ. Αιθανού	28	3831	διήλθε Πλαναράν 6 Δεκ. δι' Εύρωπην
Γεώργιος Νικολάου	Ν. Νικολάου και Σια	30	4108	ἔφθ. Πειραιά 11 Δεκ. και ἀνεχ. 13 διά Κωνστάντζιαν
Γεώργιος Παλαιούρασσας	Γ. Παλαιούρασσα	00	1043	διήλθε Κ)λιν 11 Δεκ. διά Πόρτο Εμπίντοκλε ("Ιταλ.)
Γεώργιος Πήττας	άδ. Γ. Πήττα	98	3110	διήλθε Κ)λιν 8 Δεκ. διά Γένοβην
Γιάννης	Γ. Ανδρέου υ.λ.π.	05	4391	διήλθε Κ)λιν 11 Δεκ. διά Ρωσίαν
Γιαν. Γούναρης	Γ. Ζ. Γούναρη	01	2238	ἐκφροτώνει εἰς Θεσσαλίαν 6 Δεκ.
Γουλανδρής	Δικούλη και Δάμπτωση	03	3849	ἀνεχ. Μπουένος "Άρες 11 Δεκ. διά Λάζ Πάλμας
Γρηγόριος Κ.	Π. Καλλιμανούσηου	90	2538	εἰς Βρετανίαν 5 Δεκ. φορτ. διά Μασσαλίαν—Σάτταν
Δαναδός	Π. και Γ.Κ. Λεμός	06	4419	διήλθε Tor bay (Αγγ.) 12 Νοεμ. διά Σάντα Φέ
Δάρμας	άδ. Ηγέτη	83	1595	ἀνεχ. Χερσώνα 6 Δεκ. διά Τσιταβέκιαν
Δάφνη	Γ. Λυκιαρδόπουλου	10	2810	ἔφθ. Κοπεγχάγην 6 Δεκ.
Δελφίν	Λώ και Ἀνδρεάδη	06	3816	ἔφθ. Βρετανίαν 30 Νοεμ. φορτώνει
Δέσποινα	Κοζάκ και Γεωργιαλή	09	4461	διήλθε Κ)λιν 29 Νοεμ. διά Β. Αμερικήν
Δέσποινα Γλύπτη	Γ. Γλύπτη	01	3313	ἔφθ. Βίλλαν Κονστατούσιον 1 Δεκ.
Δημήτριος ex Taranto	'Εμμ. Βαρδάρα και Σια	98	1014	εἰς πλόας Ειδούναδιν 10 Δεκ.
Δημήτρης	Σ. και Π. Λεμού	05	3338	έκφρ. εἰς Σπέτσιαν 12 Δεκ.
Δημ. Γ. Θεομιώτης	Α. Μ. Τατάη	03	4271	ἀνεχ. Πειραιά 9 Δεκ. διά Ρουμανίαν
Δημ. Δ. Δανιόλος	Σ. και Κ. Δανιόλο	06	3824	ἔφθ. Κωνστάντζιαν 2 Δεκ. Φορτώνει
Δημ. Μ. Διακάκης	Μ. Δ. Διακάκη	01	5872	ἔφθ. Ροζάριο 5 Δεκ. διά Λάζ Πάλμας
Δημ. Ν. Βογιατζήδης	Ν. Δ. Βογιατζήδη	08	3444	εἰς Ροζάριο 1 Δεκ.
Δημ. Ν. Βούλγαρης	Ν. Δ. Βούλγαρη	02	3975	εἰς Μαριανούπολιν 4 Δεκ. υπό φόρτωσιν
Δημ. Ν. Ράλλιας	Ν. Δ. Ράλλια	99	3534	ἔφθ. Λήθ 6 Δεκ.
Δημ. Παντελῆς	άδ. Παντελῆς	20	4291	διήλθε Κ)λιν 9 Δεκ. διά Σαδόνναν
Δημ. Χανδρής	I. Δ. Χανδρή	98	3346	ἐκφροτώνει εἰς Δούναβιν 10 Δεκ.
Δημοκρατία	Γ. Πειριδόλαρη	00	3769	α. Ε. Βικίνεν (Σκανδιν.) 10 Δεκ.
Διαμάντω	άδ. Τσατσόμιουρου	03	2281	διήλθε Κωνιού πολιν 1 Δεκ. διά Τσιταβέκιαν
Διονύσιος	Ε. Α. Καραβία	03	2018	εἰς Θεσσαλίαν 1 Δεκ.
Διον. Σταθάτος	Δ. Α. Σταθάτου	19	5450	ἐν πλό έκ Πλέιτ διά Κόντινεντ 14 Δεκ.
Δίορφος	Βασ. Πατέρα και Σια	06	2795	εἰς Βρετανίαν 8 Δεκ. φορτ. διά Ρότερνταμ
Διώνη	Γ. Φ. Ανδρεάδη	06	4227	ἔφθ. Ρότερνταμ 5 Δεκ.
Δραγών	I. Δ. Κορκαδείλου	04	3582	ἀνεχ. Κέρτες 7 Δεκ. διά Φάλμουθ
Δύο Φίλοι	Ραπτάκη και Ρούσσου	03	3547	ἔφθ. Πειραιά 5 Δεκ.
Εβη ex Νικόλαος Α.	Ν. Γ. Αιθανού	01	3652	ἀργεῖ Πειραιά 14 Δεκ.
Εδίσων	'Εθνικής	96	II.103	εις μεταφ. πετρ. ἐκ Κωνστάντζης εἰς Β. Γαλλίαν
Ειρήνη, (τάνκερ)	Α. Καλλιγά υ.λ.	09	4009	ἔφθ. Μπουένος "Άρες Ρόδης 1 Δεκ.
Ειρήνη Κυριακίδου	Ν. Γ. Κυριακίδη	22	3781	ἀνεχ. Νιούπορτ 19 Νοεμ. διά Μπ. "Άρες
Ειρήνη N. Ράλλια	Ν. Δ. Ράλλια	08	3860	ἔφθ. Όραν 10 Δεκ.
Ειρ. Σ. Εμπειρίκου	Στ. Ἐμπειρίκου	27	4164	ἔφθ. Αλεξανδρείαν 8 Δεκ.
Ἐλέγκω Α. Κυδωνιέως	Π. Κυδωνιέως	02	4162	ἀνεχ. Μπ. "Άρες 1 Δεκ. διά Κόντινεντ
Ἐλένη	Α. Καλλινίκου	18	5655	υπό φόρτωσιν εἰς Ρουμανίαν 14 Δεκ.
Ἐλένη	Δ. Λώς	01	1882	εἰς Μαριανούπολιν 13 Δεκ. υπό φόρτωσιν
Ἐλένη Γ. Εμπειρίκου	Στ. Ἐμπειρίκου	05	3919	εἰς Χίον 14 Δεκ. Υπό κατάσχεσιν
Ἐλευθ. K. Βενιζέλος	έτ. «Χίος» Α.Ε.	98	4572	ἔφθ. Χούλλα 28 Νοεμ. Εκφροτώνει
Ἐλισάβετ	άδ. Μαζαράκη	22	3553	ἔφθ. Χούλλα 28 Νοεμ. Εκφροτώνει
Ἐλισάβετ B. ex Κατίνα	N. Κ. Βασιλάκη	04	4619	ύπο φόρτ. εἰς Ροζάριο 4 Δεκ.
Ἐλλην	Στ. Ἐμπειρίκου	13	4557	διήλθε Γιβραλτάρ 3 Δεκ. εἰς Μασσαλίαν 6 Δεκ.
Ἐλένη	Κα Σταυρούδη	03	4391	ἀνεχ. Κάρδιφ 2 Δεκ., Γιβραλτάρ 8 διά Σαδόνναν
Ἐλένη Γ. Εμπειρίκου	'Ανδρέου και Ἀγγελή	03	4371	φορτώνει εἰς Νοβορωσίσκην 12 Δεκ.
Ἐλευθ. K. Βενιζέλος	Γιολ. Ἐπ. Εμπειρίκου	27	4385	εἰς Αιγαίον 5 Δεκ. είσιτος
Ἐλισάβετ	Ν. Τσατσόμιουρου	05	2715	ἔφθ. Χούλλα 28 Νοεμ. Εκφροτώνει
Ἐλλην	E. Βασιλίκου	06	3594	ύπο φόρτ. εἰς Ροζάριο 4 Δεκ.
Ἐμμ. Σταυρούδης	Δ. Μ. Διακάκη	03	2876	διήλθε Γιβραλτάρ 3 Δεκ. εἰς Μασσαλίαν 6 Δεκ.
Ἐνωσις	έτ. Κ. Τόγια	97	3022	ἀργεῖ Σεπτέμβριον 1 Δεκ. Μέζημίας ἐκ προσαράξεως
Ἐπαμ. Κ. Εμπειρίκος	Γ. Νεόφυτου	06	4432	ἔφθ. Χούλλα 28 Νοεμ. Εκφροτώνει
Ἐρηνούλα	Μ. Βαλμάρ	98	3543	ήπειρος Χούλλα 28 Νοεμ. Εκφροτώνει
Ἐρμούπολις	Μαρή Ἐμπειρίκου	22	4792	διήλθε Αγρίδιον 6 Δεκ. δι' Ἀμέρεραν
Ἐνάγγ. M. Διακάκη	Γ. N. Ἐμπειρίκου	98	3470	ἀνεχ. Πειραιάς 3 Δεκ. διά Θεσσαλίαν, υπό φόρτ. 14 Δεκ.
Ἐνάγγελία Τόγια	άδ. Αιθανού	15	3687	εἰς Ρένι (Ρουμαν.) 10 Δεκ. φορτ. διά Βάζερ (Γερμ.)
Ἐνάγγ. Νεόφυτος	Γ. Νεόφυτου	06	4432	εἰς Βρετανίαν 15 Δεκ. υπό φόρτ. διά Χούλλα
Ἐνανδρος	M. Βαλμάρ	98	3543	διήλθε Αγρίδιον 6 Δεκ. δι' Ἀμέρεραν
Ἐνβοϊκός	Γ. Ν. Ἐμπειρίκου	22	4792	ἀνεχ. Πειραιάς 3 Δεκ. διά Θεσσαλίαν, υπό φόρτ. 14 Δεκ.
Ἐνγένεα Καμπάνη	άδ. Λιθανού	15	3687	ἀνεχ. Ιμπίκου (Αργ.) 1 Δεκ. δι' Ἀμέταρνταμ
Ἐνύενία	B. και I. Κουτσούκου	03	3276	διήλθε Κ)λιν 3 Δεκ. δι' Ἀμβέρσαν
Ἐνύ. Μ. Γουλανδρή	Θ. Μολωνά	01	5148	διήλθε Γιβραλτάρ 4 Δεκ. διά Βρετανίαν
Ἐνύ. Μυλωνά	Στ. Ἐμπειρίκου	20	4862	ἔφθ. Αμεταρνταμ 1 Δεκ.
Ἐνύ. Σ. Εμπειρίκου	Γ. Βεργωτή	13	5123	ἀνεχ. Τάιν 24 Νοεμ. διά Μπ. "Άρες
Ἐντυχία	Γερ. Βεργωτή	09	2993	ἔφθ. Σουσάκ 26 Νοεμ. Εκφροτώνει
Ἐντ. Βεργωτή	άδ. Γούναρη	07	4407	ἔφθ. Ροζάριο 1 Δεκ.
Ζάννες Γούναρης	κληρον. Α. Καμπάνη	20	5298	ἀνεχ. Αμερικανογ 5 Δεκ. διά Τάϊν
Ζαννής Λ. Καμπάνης	Γ. Δυκιαρδούσηου	06	4645	ἀργεῖ εἰς τὸν ποταμὸν τοῦ Βάζερ (Γερμ.) ἡπ̄ 30 Νοεμ.

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	"Ετος ναυπ.	Τόν. Γρεός	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΕΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Ζηνοβία	έτ. «Μιχαλινού»	06	2947	διήλθε Κ)λιν 1 Δεκ. και Γιδραλτάρ 9 Σεπτέμβριος
Ηλίας Γ. Κουλουκουντής	έτ. «Ατλαντικός»	11	4861	διήλθε Λάζι Πάλμας 4 Δεκ. διά Κόρυκ. Μετωνομ. «Αργεντίνα»
Ηρών	Χρ. Γ. Σορόφτου και Σία	06	1516	έν πλήρη έτος Αθριστικής διά Σουλινά, Δεκ. 13
Θάσος	Πατριωτικής	19	1565	έφθ. Kenitra (Αφρικής) 2 Δεκ.
Θεμιστοκλής	Έθνικής	07	5956	άργει εις Αμπελάκι από έτοδν
Θεόδωρος	Α. Καλλινίκου	99	5660	έφθ. Όρσαν 27 Νοεμ. και άνεχ. 2 Δεκ. διά Ιθάκην
Θεμώνη	«Κάσσος» Α.Ε.	29	3875	έφθ. Νοεμβριανή 30 Νοεμ. Έκφορτώνει φορτώνει εις Ησπερίδαν 10 Δεκ. διά Εύρωπην
Θεοφανώ ex Harpalion	άδελφ. Αιθανού	17	4210	έκφορτώνει εις Καλάμιας 10 Δεκ.
Θέτις	Ε. Χατζηλίκια	30	4123	εις Οδησσόν 5 Δεκ. υπό φόρτωσιν
Θέτις ex Ιω. Λύρας	Ιω. Γ. Λύρα	19	2120	έφθ. Πειραιά 5 Δεκ. και άνεχ. 14 διά Ρωσίαν
Θησέας	Μ. Κουλουκουντή	99	3768	άργει Ησπερίδα 14 Δεκ.
Θοάκη	Πατριωτικής	17	982	έφθ. Λαγκάνιον 7 Δεκ.
Θρασύβουλος	Α. Βογιατζήδη	12	3693	
Ιάκωβος	Γ. Αγγελίδη	01	2107	εις Δούναβιν 13 Δεκ. υπό φόρτωσιν
Ιθάκη	Σ. Βλασσοπούλου	11	4083	διήλθε Γιδραλτάρ 6 Δεκ. διά Αθονμούθ
Ιθακος	Γ. Δρακούλη	06	4070	διήλθε Κονιόπολιν 3 Δεκ. διά Λουδίουν
Ιουλία	Η. Χατζηλίκια	08	3742	διήλθε Κλιν 30 Νοεμ. διά Ρόττερνταμ
Ισιδόρα	Γ. Ν. Κονδύλη	00	3899	διήλθε Γιδραλτάρ 25 Νοεμ. διά Βοστόνην
Ισίδη. Κοντογιάνης	Στιλ. Κοντογιάννης	18	365	εις ταξιδίων Πειραιώς—Κονσταντινής
Ισμήνη	Στεριώτη και Σία	90	2399	εις πλός Στρατωνίου—Αθριστικής φορτώνει εις Ρωσίαν 14 Δεκ.
Ιωάννης	Δ. Δάμπαση	09	3667	
Ιω. Βάττης	Θεοφ. Βάτη	12	4418	ανεχ. Πέρτ Τάλμποτ 5 Δεκ. διά Ησπεριανού
Ιω. Ε. Γιανναγάς	έτ. «Κάσσος» Α.Ε.	07	4646	διήλθε Κλιν 7 Δεκ. διά Γιδραλτάρ
Ιω. Καρδαράς	άδελφ. Καρρά	17	3527	διήλθε Λάζι Πάλμας 4 Δεκ. διά Ρόττερνταμ
Ιω. Κορκόδειλος	Π. Κορκόδειλου	05	4071	έφθ. 'Αλεξάνδρειαν' 7 Δεκ.
Ιω. Μ. Εμπειρίκος	Στ. Εμπειρίκου	24	3734	έν πλήρη έτος Ηλέτ διά Κόντινεντ, Δεκ. 14
Ιω. Νομικός	Α. Νομικού	99	610	εις πλός Κυντζής—Πειραιώς έφθ. 14 Δεκ.
Ιω. Π. Γουλανδρής	άδ. Γουλανδρή	10	3750	εις Βίλλαν Κονσταντίουσιον 1 Δεκ.
Ιω Φράγκος	Μάρκ. Φράγκου	02	3142	άνεχ. Ροζάριο 18 Νοεμ. διά Χάδρην
Κ. Κυπριάνης	Γ. Κυπριάνη	07	4291	έφθ. Μοντεβίδεο 1 Δεκ.
Κ. Λύρας	Π. Λύρα	02	3091	εις Βρατλαν 6 Δεκ. υπό φόρτ. διά Λουδίουν
Κ. Χατζηπατέρας	Κ. Χατζηπατέρα	09	4344	άνεχ. Σάν Νικολάς 2 Δεκ. διά Αγγλίαν—Κόντινεντ
Καθαρά	Γ. Καραδία	91	2661	άργει Πειραιάς από 4 Ιαν. 1931
Καλαφάτης	Κ. Καλαφάτη	17	4213	εις Βρατλαν 13 Δεκ. φορτώνει διά Αμερίκαν
Καλλιόπη	Δ. Πατέρα	10	4948	εις Ραβένναν 4 Δεκ. υπό έκφορτωσιν
Καλουόδω	Γ. Ασημομίτη	04	4921	άνεχ. Νικολάΐδειρ 2 Δεκ. διά Αγγλίαν—Κόντινεντ
Καλυνόβ. Βεργωτή	Γερ. Βεργωτή	18	5686	έφθ. Μπ. 'Αύρες 4 Δεκ.
Κατετάν Στρατής	Δ. Κουμπή	06	3547	διήλθε Πειραιά 9 Δεκ. διά Φάλμουθ
Καρδάμυλα	άδελφ. Μέλη	05	3563	εις Δούναβιν 14 Δεκ. φορτ. διά Κόντινεντ
Κάρολος	Δ. Λογοθέτη	00	3308	έφθ. Βρέμην 10 Δεκ.
Κάδος	έτ. «Κάσσος» Α.Ε.	07	4875	έφθ. Σύρον 29 Νοεμ.
Κάτε	Ν. Λυκαρδοπούλου	18	5197	έφθ. Μπουένος "Άύρες Ρόδης 2 Δεκ.
Κάτερίνα	Φ. Πανάδη	98	3089	άργει εις Αργοστόλι 14 Δεκ.
Κάτερίνα, (τάνκερ)	Γ. Μ. Κουλουκουντή κ.λ.π.	00	3147	έφθ. Μπάρρου 6 Δεκ.
Κατίγκω	I. Γαλάνη	87	2495	εις πλός Κονσταντινής—Αιγαίου (πετρέλαια)
Κατίνα ex Δέσποι	Κ. Χατζηπατέρα	96	2578	έν πλήρη έτος Βρατλαν 12 Δεκ.
Κέιπ Κόρσο	N. Δ. Μαυριδόγλου	99	1819	έκφορτώνει εις Βηρυτόν 12 Δεκ.
Κίμωλος	'Αθ. Κουλούρα και Κ. Ξένου	05	3890	έφθ. Πειραιά 5 Δεκ. έκφορτώνει
Κλεάνθης	Παπαδημητρίου	89	2455	έκρι εις Γένοβαν 10 Δεκ.
Κλεοπάτρα	Δ. Βογιατζήδη	11	4153	έφθ. Πειραιά 7 Δεκ.
Κοριδιάννα	άδ. Μάντακα	07	3900	εις Βρατλαν 6 Δεκ. φορτώνει διά Λίθερπουλ
Κωνστ. Κουτσοδόντης	Α. Μπεκατώρου	99	5170	άργει εις Αμερίκαν από 3 Νοεμ.
Κώστας	Α. Κ. Κουτσοδόντη	04	4160	έν πλήρη έτος Δουνάβεως διά Ρόττερνταμ., διήλθε Κλιν 8 Δεκ.
Κωσταντή	Π. Σταυρουλοπούλου κ.λ.π.	96	1346	εις Ράνι (Ρουμ.) 9 φορτ. διά Μάλταν
Κωστής	άδ. Πατέρα	13	4316	έφθ. Χούλλα 21 Νοεμ. παραμένει
Λέανδρος	Κ. Λεμού και Σία	05	2426	έφθ. Οράν 28 Νοεμ. έκφορτώνει
Λουκία, τάνκ	Γιών Χατζηπατέρα	01	3298	εις Βρατλαν 8 Δεκ. φορτ. διά Αμερίκαν
	I. Μαυρή και Σία	10	2143	εις μεταφ. πετρ. Εουμανίας εις Αιγαίου
Μαίηντ οφ Σάμος	A. Κουλούθρου	01	1190	έφθ. Κατάνην 5 Δεκ.
Μαίην N.	Δημ. Πατέρα	09	4330	έφθ. Αρντόρεσσαν (Αγγλ.) 6 Δεκ., και Κάρδιφ 9 Δεκ.
Μαϊώτις	A. Συνοδίνου	88	1709	έφθ. Πειραιά 5 Δεκ.
Μάκης	E. K. Βλασσοπούλου	06	3546	διήλθε Κλιν 1 Δεκ. διά Αμερίκαν
Μαργαρίτα	Γεωργιαδή και Σοφιανού	89	2187	έφθ. Κλιν 29 Νοεμ. και Θνίχην 3 Δεκ.
Μαρκάκης	E. Μάρκου	04	4229	εις Βόλον έκφορτ. σίτον
Μαριάννα ex Ιάσων	Πλάτ. Βελόνια και Σία	90	1083	έφθ. Πειραιά 1 Δεκ. και άνεχ. 14 διά Θήρων
Μαρία	Σ. Βλασσοπούλου	07	4225	διήλθε Μαλέκαν 29 Νοεμ. και Γιδραλτάρ 9 Δεκ. διά Φάλμουθ
Μαρία	K. Λεμού	01	3090	έν πλήρη έτος Δουνάβεως διά Ρόττερνταμ., διήλθε Κλιν 8 Δεκ.
Μαρία	Σ. Περή κ.λ.π.	00	1216	φορτώνει εις Θεσσαλίαν 1 Δεκ.
Μαρία M. Διακάκη	M. Διακάκη	10	4362	όποιο έκφορτωσεν εις Βοστώνην 12 Δεκ.
Μαρία N. Ρούσσου	K. Κ. Βενιζέλου	09	3729	έν πλήρη έτος Δουνάβεως διά Κόντινεντ 13 Δεκ.
Μαρία Νομικού	Λουκής Νομικός	99	1165	εις πλός Πειραιώς — Δουνάβεως
Μαρία Π. Ευλά	M. Καρρά	02	3254	έφθ. Σαλαμίνα 6 Δεκ. έκφορτώνει
Μαρία Σταθάτου	Δ. Σταθάτου	19	5229	έφθ. Μπλάνη 30 Νοεμ.
Μαριώ Λ.	N. Λύρα	02	4146	άργει Πειραιά από 25 Νοεμ.
Μαριέττα	N. Εύσταθίου	06	4660	έφθ. Σύντερλαντ 8 Δεκ.
Μαριέττα Νομικού	H. Νομικού	82	1834	έφθ. Πειραιά 11 Δεκ.
Μαριόγκα	άδ. Πρωτού	12	4236	έφθ. Ροζάριο 2 Δεκ.
Μαριόγκα. Θερμιώτη	άδελφον Κιρτάτα	04	4784	διήλθε Γιδραλτάρ 10 Δεκ. διά Κόντινεντ

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος Ναυπ.	Τέν. Γιρός	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΕΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Μαριόγκα I. Γουλανδρή	άδ. Γουλανδρή	05	3904	εἰς Μαρζ) πολιν ὑπό φόρτωσιν 10 Δεκ.
Μαριογκούλλα	Π. Γουλανδρή καὶ Σιά	01	3540	ἀναχ. Κίσλον 10 Δεκ. διὰ δάντσιγκ
Μαρουκώ Πατέρα	Δ. Πατέρα	17	4269	εἰς Ροζάριο 10 Δεκ.
Μαρούλια	άδ. Πρωτού	12	4307	ἀναχ. Μπάρρου 27 Νοεμ. διὰ Ροζάριο
Μαρούσιώ	Ν. Μ. Ηλάγκου	02	4152	φορτώνει εἰς Νοσορωσίσκην 10 Δεκ.
Μαρούσιων Κουλούθου	Α. Μ. Κοντούσηρο	07	3556	εἰς Γαλάται: 10 Δεκ. ὑπό φόρτ. διὰ Γιβραλτάρ (δικτ.)
Μαρουκιώ Β. Πολέμη	Α. Β. Ιωλέμη	06	3732	φορτ. εἰς Νοσορωσίσκην 8 Δεκ.
Μασσαλιώτις	Θ. Λιαρούστου	99	4076	ἄργει Σπέτσας 14 Δεκ.
Μαστραντέρας	Μαστραντέρα καὶ Σιμωνίδη	01	3281	ἀναχ. Σιέρρα Λεόνες (Άν. "Αφρικής") 25 Νοεμ. διὰ Μπ. "Αύρες
Ματθαίος	Π. Μ. Λόδης	04	2434	ἀναχ. Πειραιάς 9 Δεκ. διὰ Ρωσίαν
Ματρόννα	Ν. Βογιατζίδη	02	2846	ἀναχ. Γένοβην 4 Δεκ. διὰ Μ. Θάλασσαν
Μεμάς	Α. Βεργατή	00	4359	έκφραστώνει εἰς Δούναβην 14 Δεκ.
Μέντωρ	Γ. Δρακούλη	02	3050	διῆλθε Γιβραλτάρ 6 Δεκ. δι' Αμβέρσαν
Μερόπη	Κ. Καλαφάτη	11	4181	εἰς Ρίζερ Πλέιτ 12 Δεκ. ὑπό φόρτωσιν
Μεσαθούρι	Α. Κεράνη	98	3550	ἀναχωρεῖ εἰς Πειραιώς 15—16 Δεκ. διὰ Ρωσίαν
Μηνάς	Έμρη καὶ Γερογιάννη	01	3004	έκφραστ. εἰς Βενετίαν 14 Δεκ.
Μίνα Ε. Τρικόγλου	'Ελενθ. Τρικόγλου	15	4273	ἔφθ. Μπάρρου 8 Δεκ.
Μιχαήλ	Δ. Μ. Λογοθέτη	05	3049	διῆλθε Νίτον 7 Δεκ. δι' Αδσοχον (Δκνίας)
Μιχαήλ Ε. Γιανναγάς	Ν. Μ. Γιανναγά	01	3319	εἰς Γένοβην 4 Δεκ. ὑπό έκφραστων
Μιχαήλ Λ.	Ι. Λιδανοῦ	13	4160	διῆλθε Φαρ. Νορόνχα 26 Νοεμ. διὰ Κόντινεντ
Μιχαήλ Λ. Έμπειροκός	Στ. Έμπειροκού	18	5202	εἰς Όρδαν μὲς ζημιας ἐκ προσαρδέεσσες
Μιχαήλ Ν.	Ίσαβ. Νικολάου	06	4618	ἀναχ. Ρόττερνταμ 5 Δεκ. διὰ Νεσπόλιν
Μιχαήλ Ν. Μαρής	Ν. Μαρή	99	3926	ἐν πλῷ ἐκ Βενετίας διὰ Μ. Θάλασσαν 6 Δεκ.
Μιχαλάκης	Ν. Εὐσταθίου καὶ Σιά	04	3146	ἔφθ. Πειραιάς 11 καὶ ἀναχ. 12 Δεκ. διὰ Βόρ. Αμερικήν
Μιχάλης Πουτούς	Π. Μ. Πουτούς	00	3672	εἰς Βρατλίν 6 Δεκ. ὑπό φόρτ. διὰ Ρόττερνταμ
Μιχαλίδης Ξυλάς	άδ. Σούλα	06	3828	ἄργει εἰς Τεργέστην ἀπό 13 Νοεμ.
Μίμης Χ ανδρής	Ι. Δ. Χανδρή	92	1630	διῆλθε Ζουγκουρόδακαν 12 Δεκ. διὰ Μάλτου
Μονάρχης	Γ. Χρουσάκη	94	3457	έπωλήθη εἰς Ιταλίας πρὸς διάλυσιν ἔφθ. Μπόνιν 4 Δεκ.
Μονίτωρ	Σ. Φαρκούχη	06	3704	ἀναχ. Ἀλεξανδρειαν 1 Δεκ. διὰ Λονδίνου
Μωρηᾶς	Σ. Φαρκούχη	02	3734	ἔφθ. Δάντσιγκ 2 Δεκ.
Ναγός	άδ. Λιδανοῦ	10	4111	έκφραστώνει εἰς Γένοβην 4 Δεκ.
Ναύαρχος Γ. Σαχτούρης	Π. Σαχτούρη	02	1953	έκφραστ. εἰς Δυτ. Ιταλίαν 14 Δεκ.
Νάρκισσος	Γ. Ν. Σταθάτου	06	4313	ἔφθ. Ροζάριο 2 Δεκ.
Ναυτίλος	Δ. Ι. Γουλανδρή	04	3531	εἰς Ρωσίαν ὑπό φόρτωσιν 1 Δεκ.
Νέα Τύχη	Στ. καὶ Δημ. Φαφαλιού	12	3451	φορτώνει εἰς Ροζάριο 2 Δεκ.
Νεράδα	Μ. Χρουσάκη	03	2759	εἰς Βορδώ 12 Δεκ.
Νεμέα	Γερ. Σταθάτου	19	5101	εἰς Νιούπορτ ὑπό παραλαβὴν 14 Δεκ.
Νήτον	Α. Ι. Καλλινίκου	05	4274	ἔφθ. Αμβέρσαν 4 Δεκ.
Νηρεὺς	Έμμ. Χατζηλία	13	6694	εἰς Μπάρχαν Μπλάχκαν ἀπό 19 Νοεμ.
Νήριτος	Γ. Δρακούλη	07	3854	εἰς Βρατλίν 10 Δεκ. ὑπό φόρτ. διὰ Λονδίνου—Αγθ.
Νίκη	Α. Βογιατζίδη	17	958	ἀναμένεται Πειραιᾶ ἐπ Ρουμανίας
Νικοκλής	Ν. Γ. Μορκίτη	21	3576	ἐν πλῷ ἐπ Αμβέρσης διὰ Δούναβην 14 Δεκ.
Νίκος	Α. Γρυπαίου	14	3892	ἀνεχ. Μπάρρου 1 Δεκ. διὰ Βίλλαν Κονοτόπουσον
Νίκος Βαλμάδης	Σ. Ν. Βαλμάδη	01	3920	ἔφθ. Αμβέρσαν 7 Δεκ.
Νίκος Μάρκου	Ε. Μάρκου	12	4235	ἀνεχ. Ροζάριο 1 Δεκ. διὰ Λάζ Πάλλας.
Νικόλαος	Ν. Δ. Βούλγαρη	01	3634	ἔφθ. Μπ. "Αύρες 12 Δεκ.
Νικόλαος	άδ. Ηήττα	80	1302	ἀνεχ. Γαλάται: 1? Δεκ. διὰ Πειραιᾶ
Νικόλαος 'Αθανασούλης	κληρο. 'Αθανασούλη	01	3572	ἄργει εἰς Αμπελάκη: ἀπό ἐδῶ
Νικ. Γ. Κουλουκούνης	έτ. 'Ατλαντικός	17	3201	εἰς Σάντι Φέ 14 Δεκ.
Νικόλαος Νομικός	Λ. Νομικός	99	625	ἔφθ. Πειραιᾶ 11 Δεκ.
Νικόλαος	Β. Σ. Ρωσούλμου	10	4510	ἔφθ. Ρόττερνταμ 7 Δεκ.
Νικόλαος "Αγγελος	Ίω. Αγγέλου	12	4351	ἔφθ. Λάζ Ηάλμας 30 Νοεμ. Εκφραστώνει:
Νικόλαος Πατέρος	Ν. Πατέρα	06	3435	εἰς Δούναβην ὑπό φόρτωσιν 10 Δεκ.
Νύμφη ex Inikum	Ν. Λυκιαρδοπούλου	21	4501	ἀνεχ. Μπ. "Αύρες 4 Δεκ. διὰ Τενερίφφων
Οινούσιος	Ν. Πατέρα καὶ σιάν	04	5801	ἔφθ. Κάρδιφ 10 Δεκ.
Π. Μαργαρώνης	Δημ. Μαργαρώνης	13	4979	φορτώνει εἰς Ροζάριο 4 Δεκ.
Παναγής	Ν. Λυκιαρδοπούλου	20	5187	ἔφθ. Λγθ 4 Δεκ.
Παναγής Βαλλιάνος	Α. Σ. Βαλλιάνου	04	2980	ἔφθ. Σύρον 20 Νοεμ. Παραμένει:
Παναγής Χαδούλης	I. Η. Χαδούλη	07	3821	ἔφθ. Κάρδιφ 4 Δεκ. καὶ ἀναχ. 8 Δεκ. διὰ Λάζ Πλάταν
Πανορμίτης	I. Λυγίζου καὶ π.	05	4327	ἔφθ. Μπουένος "Αυρες Ρόδης 8 Δεκ.
Παντελής	άδ. Παντελή	91	2411	εἰς K)λιν ἐπεικενάζει ζημιας 2 Δεκ. (διὰ Μπάρι)
Παντιάς ex Louis L.D.	Ίσιδ. Μαργαρώνη	12	5149	φορτώνει εἰς Σάντι Λορέντζο 5 Δεκ.
Παπαλέως	Γ. Α. Γεωργιαλή	10	3748	ἔφθ. Μοντεδίσο 4 Δεκ.
Παρθενών	άδ. Πειθή	08	3189	εἰς Σαδόνναν 1 Δεκ.
Πάρδος	Κρητικοῦ	94	951	ἄργει εἰς Βαλέντιαν ἀπό 26 Ίουλ.
Πελαγία	Στολ. Καστάνου	05	3157	ἀναχ. Πειραιᾶ 11, ἔφθ. Θυνίκην 12 Δεκ.
Περράκης Λ. Καμπάνης	κληρο. Α. Καμπάνη	10	3584	ἔφθ. Χούλι 30 Νοεμ. Εκφραστώνει
Περσέν	έτ. "Ατλαντικός" A.E.	06	4852	διῆλθεν "Αγ. Βικέντιον 8 Δεκ. διὰ Πειραιᾶ
Πεταλιοί	Μαρή "Εμπειρού	17	5126	ἔφθ. Ρόττερνταμ 4 Δεκ.
Πετρολίνα (τάνκερ)	T. Κυριλλού	10	579	εἰς πλάσις Κυρηνῆς—Συρίας (πετρέλαια)
Πετρόβη	Ίω. Γαλάνη καὶ Σιά	03	4634	εἰς "Αριστερνταμ ὑπό ἐπισκ. 7 Δεκ.
Πέτρος Νομικός	Π. Νομικό	93	2522	διῆλθε Κλιν 28 Νοεμ. δι' Αμβέρσαν
Πηλεύς	Ε. Χατζηλία	28	4695	ἔφθ. Κάρδιφ 8 Δεκ.
Πλαταιαί	Γ. Γρέγορ	97	3039	ἄργει Σύρον 14 Δεκ.
Πολέμης	Κ. Α. Πολέμη	09	1457	ἐν πλῷ ἐπ Βρατλίας διὰ Πειραιᾶ 14 Δεκ.
Πόλη	έτ. «Κάσσος» A.E.	97	2861	εἰς Τρίπολιν (Συρίας) 8 Δεκ.
Πολύκτωρ	Γ. Δρακούλη	14	4077	διῆλθε Γιβραλτάρ 6 Δεκ. διὰ Βρατλίαν
Πολύμνια	Ε. Μιχαλιτσάνου	07	4937	έκφραστώνει εἰς Τεργέστην 7 Δεκ.
Πόντος	νιοι Γράτσου	12	4013	διῆλθε Γιβραλτάρ 6 Δεκ. διὰ Ρόττερνταμ
Πόπη	Μιχ. Βερνίκου	96	1594	ἔφθ. Ραζένναν 4 Δεκ.
Ποσειδών	Κυρ. Βενιζέλου	09	3895	ἔφθ. Αμβέρσαν 3 Δεκ.
Πρίσινας	έτ. «Κάσσος» A.E.	07	3823	ἔφθ. Σύρον 5 Δεκ.
Προφήτης Ήλιας	Ε. Ξενίδης καὶ Σιά	79	1169	ἔφθ. Γαλάται: 11 Δεκ.
Πρωτεύς	έτ. «Ατλαντικός» A.E.	06	4081	ἔφθ. Μπ. "Αύρες 24 Νοεμ. φορτώνει:
Πρώτως	Γ. Ν. Λουλούδη	03	1171	εἰς Γαλάται: 8 Δεκ. φορτ. διὰ Πειραιᾶ—Βόλον

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος Ναυπ.	Τόν. Γκρόδς	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΕΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Πυθέας	I. Γαλάνη	02	3028	εφθ. Σατήν Ναζαρία 4 Δεκ.
Ρίτα	Γ. Πλανά	01	2495	άργει 'Αργοστόλι: 4 Δεκ.
Ρίτα Χανδρή	I. Δ. Χανδρή	90	1217	διηλθεις Ζουγκούλας 12 Δεκ διά Bougie ('Αργονής)
Ρόκος	«Βεργωτής» Α.Ε.	18	6430	άνεχ. Μπ. "Αρρες 8 Δεκ. δι' 'Αμοτερόχρη
Ρόκος Βεργωτής	Γερ. Βεργωτή	19	5637	άνεχ. Λάζ Πλάταν 18 Νοεμ. δι' 'Αγγλίαν—Κόντινεντ
Σαπφώ εκ Ίω. Πατέρας	γιάνη N. Πατέρης	07	3871	εφθ. Ροζάριο 25 Νοεμ. φορτώνει
Σαρωνικός	Μαρή 'Εμπειρίκου	12	3548	διηλθεις Γιβραλτάρ 2 Δεκ. διά Ρόττερνταρι
Σόκομπελ. (τάνκερ)	έτ. «Σόκομπελ»	30	1654	εις πλός 'Ελλάδος—Ρούμιντες (πιτρίλαξια)
Σοφία Θεοδωροπούλου	II. Θεοδωροπούλου	99	1518	εφθ. Μάλταν 9 Δεκ.
Σούνιον	Μαρή 'Εμπειρίκου	19	3054	άνεχ. Αιθερόπουλ 5 Δεκ. διά Ρούμιντες
Στάρος Φαφαλίδης	Σ. και Δ. Φαφαλίδης	06	3990	άνεχ. Τάλιν 2 Δεκ. δι' 'Οράνι
Στάθης Α.	άδ. 'Αποστολοπούλου	81	987	εις Γαλάτα: 10 Δεκ. υπό φέρτ. διά Πατριά—Πάτρας
Στέφανος Κωστοκένης	E. Κουλουκουντή	11	5409	εφθ. Γιουντίνεν 6 Δεκ.
Στρατής	M. Κυδωνιάδης	05	3893	έκφροτ. εις Δανίαν 7 Δεκ.
Στυλιανή	άδ. Πετρή	93	1823	υπό φέρτωσιν εις Χαροκόπια 14 Δεκ.
Στυλιανός	Η. Σ. 'Αντώπια	04	3561	άργει Πειραιάς από 26 Ιουλ.
Στυλιανός Κουτσοδόντης	A. K. Κουτσοδόντη	05	3076	διηλθεις Γιβραλτάρ 9 Δεκ. δι' 'Αμβέρσαν
Τάκης	Η. Σ. 'Αντώπια	04	1698	διηλθεις Γιβραλτάρ 8 Δεκ. διά Χαλκίδης
Ταξιάρχης εκ Greycalby	άδελφ. Λεμού	13	4221	διηλθεις Φερρ. Νορδίνχα 30 Νοεμ. διά Μπ. "Αύρες
Τερέζα Κοντογάνην	Σταλ. Κοντογάνη	89	761	εις πλός 'Ελλάδος Δουνάδεως
Τηνδύς	I. Φ. 'Ανθρακάδη	00	3606	εις Κονστάντζαν 3 Δεκ. φορτ. διά Βέλιρ (Γερμαν.)
Τηλέμαχος	Γ. Δρακούλη	11	3562	εις Γαλάτα: 12 Δεκ. φορτ. δι' 'Αμβέρσαν
Τίμιος Σταυρός	B. Λιβανού	02	3564	διηλθεις Κ)λιν 2 Δεκ. διά Ρούμιν
Τό - Κύμα	A. Κωνσταντινίδη	05	3721	άνεχ. Κάρδιφ 7 Δεκ. δι' 'Αλεξανδρείαν
Τοίανα	Γ. Λεμού και M. Γεωργιαλή	00	4358	εφθ. Ρίον Ιανέντρον 30 Νοεμ.
Τρίτων	νιοί Γ. Γρέτσου	14	4211	υπό φέρτωσιν εις Ηλέτι 1 Δεκ.
Τσιροπινάς	K. A. Τσιροπινάκη Ριοτ	14	3895	διηλθεις Κ)λιν 30 Νοεμ. δι' 'Αμβέρσαν
Τώνης Χανδρής	I. Δ. Χανδρή	04	2689	φορτώνει εις Τούλταν (Ρουμαν.) 12 Δεκ. διά Ρόττερνταρι
"Υδρα	Γκ. Κουλούρια	00	3513	εις Πειραιάς από 21 Νοεμ.
"Υδραίος	A. Κουλούρια και K. Σάνου	02	4176	εις Πειραιάς 13 Δεκ. έκφροτώνει
Φαέθων	άδ. Λιβανού	13	4168	εφθ. Ρόττερνταρι 11 Δεκ.
Φαίδων	II. 'Αλεξάτου και Σία	89	1882	εις Ρόδον 2 Δεκ.
Φανερωμένη	Α. Βλαχάκη	08	3501	άνεχ. Μπάρ: 12 Δεκ. διά Σύρον—Κύπρον
Φιλομήλα	Σ. Κατιπάδη	98	3175	εφθ. Μασσαλίαν 6 Δεκ.
Φλοιόβος	K. A. Βογιατζέγλου	81	746	άργει εις Πειραιάς 14 Δεκ.
Φλωρεντία Σ.	Φλωρεντ. Σιδερίδου	97	2024	εις Βρατλαν 6 Δεκ. φορτώνει διά Μασσαλίαν
Φραγκούλα B. Γουλανδρή	άδ. Γουλανδρή	18	5304	άνεχ. Μπουένος "Αύρες 29 Νοεμ. διά Λάς Πάλμας
Φρέντην εκ Hartington	K. A. Καλαράτη	07	4013	εις Βρατλαν 13 Δεκ. φορτώνει δι' 'Αγγλίαν
Φωτεινή Καρρά	άδ. Καρρά	08	4396	άνεχ. Τάλιν 6 Δεκ. διά Γένοβαν
Φώτης	N. Λυκιαρδοπούλου	12	3507	άνεχ. Τάλιν 8 Δεκ. δι' 'Αλεξανδρείαν
Φωφώ Μακρή	Η. Μακρή	03	1013	έκφροτώνει εις Βηρυτόν 12 Δεκ.
Χαδιώτης	έτ. «Κάσσος» Α.Ε.	29	4386	διηλθεις Φερρ. Νορδίνχα 4 Δεκ. διά Μπ. "Αύρες
Χαρδάλαμπος	'Αντ. Γιαννουλάτου	01	4389	διηλθεις Γιβραλτάρ 6 Δεκ. διά Κόντινεντ
Χαρδάλαμπος Π.	Π. I. Πατέρας και Σία	07	4362	εφθ. 'Αμβέρσαν 1 Δεκ.
Χέλατρος	έτ. «Κάσσος» Α.Ε.	14	3189	εφθ. Νικολάϊεφ Ρόδης 6 Δεκ.
Χίος	Σ. Περρή κ.λ.π.	88	1356	εις Γαλάτα: 10 Δεκ. φορτ. δι' 'Ελλάδα
Χλόη	N. Λυκιαρδοπούλου	99	5730	διηλθεις Τενερίφχαν 8 Δεκ. διά Ρόττερνταρι
Χρηστος Z. εκ Ίδις	N. Ζεβέτσουλαν	00	1105	εις Ρωσίκην υπό φέρτωσιν 13 Δεκ.
Χριστίνα	Λ. Βογιατζέδη και Σία	98	3438	εφθ. Μπαρντάνον 30 Νοεμ. φορτώνει:
Χριστόφορος	έτ. «Χίος» Α.Ε.	10	4103	εις Φάλμουθ 14 Δεκ. Πρόδες πώλησιν
Χρυσάνθη	άδ. Πατέρας	00	3217	εφθ. Τρίπολιν 11 Δεκ.
Χρυσάνθη Σταυρούδη	I. Σταυρούδη	90	2223	φορτώνει εις Κύπρον 10 Δεκ.
Χρυσή	Η. I. Γουλανδρή	13	5367	άνεχ. Μπ. "Αύρες 2 Δεκ. διά Λάς Πάλμας
Ψαρά	K. A. Καλαράτη	03	2907	άνεχ. Αβρούμουθ 13 Δεκ. διά Πόρτ Τάλμποτ
Ωκεανία	M. Καρβαλη	07	4843	άνεχ. Σίδνεϋ (Καναδά) 2 Δεκ. δι' 'Ελλάδα
Ωκεανίς	I. Γαζιμούτη	96	3471	διηλθεις Γιβραλτάρ 9 Δεκ. διά Ρουέν
Ωρίων	έτ. Χίος» Α.Ε.	96	3256	άργει Πειραιάς 11 Δεκ. υπό κατάσχεσιν
Ωρωπός	«Μαρή 'Εμπειρίκου	13	3175	εφθ. Πειραιάς 9 Δεκ.

(Τής θεωρίτ. θυγατρ. των «Ναυτικ. Χρονικών» και εις το «Λόδης Λιστ»).

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΒΕΡΝΙΚΟΣ

ΝΑΥΑΓΟΣΩΣΤΙΚΑ - ΡΥΜΟΥΛΚΑ
ΟΙΚΟΣ ΙΔΡΥΘΕΙΣ ΕΝ ΚΩΠΟΛΕΙ 1889

Ρυμουλκή κατάλληλα διὰ παντὸς εἰδούς Ρυμουλκήσεις

Είδικὰ ταχύπλοα σκάφη δι' έκδομάς.

ΔΙΕΥΘ. ΝΕΓΑΡΩΝ ΒΑΤΤΗ ΑΟΝ ΠΑΤΩΜΑ 11-12 ΠΕΙΡ.
ΤΗΛΕΦ. ΓΡΑΦΕΙΟΥ 40-176, ΤΗΛ. ΟΙΚΙΑΣ 6-42.

ΝΑΥΑΓΟΣΩΣΤΙΚΑΙ ΕΡΓΑΣΙΑΙ

ΡΥΜΟΥΛΚΗΣΕΙΣ ΑΝΟΙΚΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ
S.S. "ΜΙΜΗΣ,"

Τὸ μεγαλ.ίτερον καὶ ίσχυρότερον Ἑλληνικὸν ναυάγοστικὸν.

Ἐφωδιασμένον μὲ τὰ τελειότερα ναυαγοσωστικὰ μηχανήματα. Ἀντίλαι 4.00 τόννων καθ' ὄραν.

ΟΙΚΟΣ ΣΤΡΙΓΚΟΥ Α.Ε.

ΛΕΩΦ. Β. ΜΕΡΑΡΧΙΑΣ
ΤΗΛ. 40-134