

NAYTIKA XRONIKA



1η Φεβρουαρίου 1932

Αρ. Φύλλου 27

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ Β! ΑΡΙΘ. 27. = ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ = ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, 1 ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΥ 1932

ΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΑΓΟΣΩΣΤΙΚΑ

Η ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΩΝ ΑΠΟ ΤΟΝ ΞΕΝΟΝ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΝ

Μέχρι πρό δλίγων δεκάδων ήταν η ναυαγοσωστική έπιχειρησίς υπήρξεν ή είδικότης τῶν Σκανδιναύων. Ή έξήγησες είναι εύκολος, διότι και τὰ ναυάγια και αἱ προσαράξεις ήσαν συχνά εἰς τὰς πρὸς τὴν Δανίαν και Νορβηγίαν ἀκτὰς τῆς Βορείου Θαλάσσης, εἰς τὸ στεγὸν τοῦ Σούνδου και τὴν Βαλτικήν, ὅπου ή ναυσιπλοῖα πολλὰς παρείχε τότε δυσκολίας και κινδύνους.

Ἡ ἀπασχόλησις δήθεν, τῶν Σκανδιναύων εἰς τὰς ἔργασίας ἀνελκυσμοῦ και διασώσεως πλοίων, δρειλομένη εἰς τὸν ἀνωτέρῳ λόγῳ, είχε γεννήσην τὴν ἐντύπωσιν, διὰ ἐπρόκειτο περὶ εἰδικότητος ἀπαιτούσης πειραγμοῦ και γνώσεις ἔξαιρετικάς, προσόντα ἀτινα ἐκέντηγτο ἐν τῇ πράξει οἱ Σκανδιναύοι ἔχασφαλίζοντες τοιουτορόπως υπὲρ ἔκυπων τὸ προνόμιον τοῦτο.

Μὲ τὴν ἔκτασιν δημοσίας, ἢν σὺν τῷ χρόνῳ ἔλαβον αἱ ναυτικαὶ ἔργασίαι κατὰ τὴν τελευταῖαν πεγτηκονταετίαν, οἱ Γερμανοί και οἱ Ὀλλανδοί δὲν ἀφῆκαν ἀνεκμετάλλευτον τὸ ἔδαφος τῆς ναυαγοσωστικῆς ἔργασίας και κατεσκεύασαν και αὐτοὶ εἰδικὰ πλοῖα ἐφωδιασμένα μὲ δλα τὰ μέσα, ἀτινα ἐν τῷ μεταξὺ εἰχον εἰσιχθῆ και ἐφαρμοσθῆ.

Οἱ Ἀγγλοί: ἡκολούθησαν τοὺς τελευταῖοὺς και εἶναι γνωστὸς ὁ συναγωνισμός, ὃ ἐποίος μέχρι τῆς πρὸ τοῦ πολέμου ἐποχῆς, ἐκράτει μεταξὺ τῶν συμπραττόντων ἐν τῇ Μεσογείῳ Σκανδιναύων και Γερμανῶν, μὲ τὴν Ἀγγλικὴν ναυαγοσωστικὴν ἔπιχειρησιγ τοῦ Γκρέκον εἰς τὰ Στενὰ και τὴν Μαύρην Θάλασσαν.

Τὸ πληρώματα τοῦ Γκρέκον, τὰ ὅποια δλίγον κατ' δλίγον ἀπετελοῦντο ἐξ Ἑλλήνων και τὰ κατώτερα πληρώματα τῶν ἡγωμένων Βορείων, ἀπετέλεσαν τὰ φυτώρια τῶν πρώτων Ἑλληνικῶν πλοίων, τῶν ἀσχοληθέντων εἰς τὰς ναυαγοσωστικὰς ἔργασίας.

Τὸ Ἑλληνικὸν δικαίον, ἀκράτητον—διὰ τὸν μάλιστα πρόκειται περὶ θαλάσσης—ἐρρίφθη εἰς τὸν ἀθεούσιας ἀποδοτικότητος κλάδον τοῦτον τῆς ναυτιλίας και κατελήξαμεν σήμερον ἀπὸ τῶν Ἀδελφῶν Α. Ἐμπειρίου, διὰ τοῦ «Ἀτλας» εἰς τὸν πλουτισμὸν τοῦ Ἑλληνικοῦ Ἐμπορικοῦ Στόλου διὰ τῶν «Μίμης», «Ἄγιος Νικόλαος», «Ἄγιος Γεώργιος» και ἀλλων μικροτέρων, νὰ ἔχωμεν ἔνα συγκρότημα πλοίων εἰδικῶν, δυναμένων ν' ἀναλάβουν οἰανδήποτε ἔργασίαν.

Τὸ «Ναυτικὰ Χρονικά» εἰς τὸ τελευταῖον τῶν τεῦχος ἀναφέρουν τὰ ἐπιτευχθέντα υπὲρ τῆς Ἑλληνικῆς Σημαίας και ἴστορούν μερικά ἐκ τῶν δυσκολωτέρων ναυαγίων. Εἰς τὰς σημειώσεις εἰς τὸ περασμένον φύλλον μακς ἔργασίας παραλείφθη ὥλαγχος η ἀναληγθεῖσα υπὲρ τοῦ «Μίμης» ἀγέλκυσις τοῦ Ἰταλικοῦ τοῦ Λόδδη Τριεστίνο «Campidoglio» τὸ ὄποιον εἰχεν ἐγκαταληφθῆ ἀπὸ τὰ Ἀγγλικά και Τουρκικά Ναυαγοσωστικά τῆς Μαύ-

ρης Θαλάσσης.

Τὸ «Μίμης», ἐργασθὲν ἐπὶ εἰκοσακήμερον ἔναντι σημαντικῶν δυσχερειῶν, εἴχεν ἐπιτύχη τὸ φρέσκιμον διλογον τῶν ἀνοικτῶν μερῶν τοῦ πλοίου και ή ἀνέλκυσις θάλασσας τῆς ζήτημας 2—3 ἡμερῶν, ἐὰν μη η χρονισθεῖσα, όμοιο μὲ μίαν ἔξαιρετική θαλασσοταραχήν τῶν ἀρχῶν. Απορίλιου κατέστρεψε ἐξ ἀλοκήρου τὰ θραλλα τοῦ πλοίου και τὴν συντελεσθεῖσαν ἔως τότε ἔργασίαν. Κατόπιν τούτου ὁ «Μίμης» περιωρίσθη εἰς τὴν διάσωσιν τοῦ φορτίου.

Ἐν πλήρεις γνώσεις τῶν περιστάσεων, δυνάμεθα, νὰ εἰπωμεν διὰ τὰς Ἑλληνικὰ ναυαγοσωστικὰ και εἰδικῶς τὸ κατὰ τὸ σχετικὸν πιστοποιητικὸν τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας (ἐπιθεώρησις ἐμπορικῶν πλοίων) ἴσχυρότερον. «Μίμης», ἐφωδιασμένον μὲ τελείου τύπου ναυαγοσωστικὰ μηχανήματα και τεχνικὰ μέσα, δύναται μὲ τὸ ἔξηστηκότερον και ἀφωτιωμένον προσωπικόν του γὰρ ἐπιτύχουν και εἰς τὴν δυσκολωτέραν ἔργασίαν.

Ἡ ἔργασία τοῦ ναυαγοσωστοῦ εἶναι τραχεῖα και ἐπικίνδυνος, διότι καλεῖται συνήθως εἰς δυήθειαν, διὰν η θάλασσα εἶναι δύγκωδης και μακριάται η χρονισθεῖσα. Εἶναι δυοχρεωμένος ἀπὸ τὸν ἀδικτήτην τοῦ μέχρι τοῦ τελευταίου ἀγδρὸς τοῦ πληρώματος, δλοι, νὰ θυσιάζουν περιουσίαν και ζωὴν, διὰ νὰ σπεύσουν και προλάβουν ἐκεῖ δόψιν, ψυχὴ καὶ δυναμένουν. Καὶ εἶναι γνωστὸν μετὰ πόσης ὑπεργραφνείας οἱ ναυαγοσωσταί τοῦ Ἀτλαντικοῦ και τῆς Βορείου Θαλάσσης φέρουν ἐπὶ τοῦ στήθους των τὰ εἰδικὰ μετάλλια.

Ποιά δημοσία υπῆρξε η ἀναγνώρισις διὰ τὸν τιμῶντας τὴν Ἑλληνικὴν σημαίαν ἀφρνεῖς τούτους ἔργάτας; Ἐξητάσθη μήπως και ἀπὸ ἀπόψεως Ἐθνικῆς Οἰκονομίας τὸ τί προσφέρουν και τὸ τι κάπιληται, ἐνισχυόμενοι, οἱ Ἐλληνες ναυαγοσωσταί, νὰ προσφέρουν;

Ἡ Τουρκία ἐμονοπόλησε υπὲρ τῆς σημαίας τῆς τὴν ναυαγοσωστικὴν ἔργασίαν και δχι μόνον τοῦτο, ἀλλὰ ἐπέτρεψε τὴν ἀσκησίν της εἰς μίαν μόνην ἑταίρειαν.

Θά ητο πολὺ νὰ ἔχει κανεὶς τοιούτον τι ὑπὲρ τὴν Κρατικὴν ἀντίληψιν, ἀλλὰ η ἰδέα, η ριψήσις δπως ἐνωθοῦν αἱ υπάρχουσαι ηδη και δργανωμέναι τρεῖς ναυαγοσωστικαὶ ἐπιχειρήσεις εἰς τὰς ὁργανισμὸν τῆς συμμετοχῆς τοῦ Κράτους εἰς τὰ κέρδη, δὲν μᾶς εὐρίσκεις ἀντιθέτους.

“Εως δουτού δημοσίας ἐπιτευχθῆ η λύσις αὕτη, ἐπιβάλλεται δπως λειτουργήσῃ ὁ Νόμος περὶ ἀκτοπλοίας, ὃ ὁποῖος προστατεύει τὴν Ἑλληνικὴν Σημαίαν, εἰς τρόπον ὥστε νὰ μη ἐπιτέρεπται η ἀσκησίς ναυαγοσωστικῶν ἔργασιών, παρὰ μόνον εἰς τὰ υπὲρ Ἑλληνικὴν σημαίαν πλοῖα.

Οἱ ηθικοί και διλοικοί λόγοι τῆς τοιαύτης πολιτικῆς ἔξηγήθη-

σαν υπό των «Ναυτικών Χρονικών» εἰς τὸ φύλλον τῆς 15ης 'Ιανουαρίου καὶ σήμερον δὲν ἔχει γὰρ προστεθῆ, παρ' ὅτι ἀποτελεῖ ἡ ἐπὶ πλέον ἀγορὴ τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν Ἑλληνικῶν ἀκτῶν υπὸ τῶν ξένων, πραγματικὸν ἀδίκημα στρεφόμενον κατ' αὐτοῦ τοῦ Κράτους καὶ αὐτῆς ταύτης τῆς ἰδίας του οἰκονομικῆς ὑποστάσεως.

"Οταν ἐδέχθημεν διὰ τῆς τελευταίας ἐμπορικῆς συμβάσεως μὲ τὴν Ἰταλίαν τὸν ἀποκλεισμὸν τῶν Ἑλληνικῶν πλοίων ἀπὸ τὴν Σποργαλίαν, τὴν ἀπὸ δεκάδων ἑταῖρων γγωρίμον εἰς τοὺς Ὑδραιούς, Αλγινήτας καὶ Ἐρμιονεῖς, διτανά ἀπεκλεισθῆμεν ἀπὸ τὴν ἀσκησιν τῆς ἐργασίας τῶν μεταφορῶν εἰς τὰ Τουρκικὰ παράλια, τὰ δόπια δὲν ἐγγόριζαν ἀπὸ αἰώνων παρὰ τοὺς Ἑλληνας μόνον ναυτίλους, δὲν εἶναι ἔγκλημα τὸ ναυαγοσώσθει τῶν ξένων εἰς τὸ Salvage:

"Ἐφ' δοσον, δεδικίως, ὁ Ἑλληνικὸς Στόλος δὲν εἶχε προικισθῆ μὲ κατάλληλα πλοῖα, τὸ πρᾶγμα εἶχε ἐξήγησην, ἀλλ' ἡ υπὸ τὰς παρούσας συνθήκας παράτασις τῆς καταστάσεως εἶναι αὐτόχρημα φανιρισμὸς καὶ νοοτροπία τους «δὲν βαρυέσσαι», ἀξία πάσης καταρίσεως.

"Ἐφθάσαμεν δῆμος εἰς τὴν ἐποχὴν τοῦ συμμαχεμοῦ, καθ' ἥν καὶ κάθε δδολὸς διαρρέων εἰς τὴν ξένην καὶ εἰς ξένους, πρέπει νὰ λογιαρίζεται. Εὑρισκόμεθα πρὸς ἐπιδόσεων τῆς ἰδιωτικῆς πρωτοβουλίας τιμητικῶν, καὶ ἐρωτῶμεν: Ποτοῦ εἴναι οἱ λόγοι ποῦ δὲν ἐξύπνησαν τοὺς ἀρμοδίους γὰρ κάμουν τὸ καθῆκον των;

Μαζὶ δῆμος μὲ τὴν κρατικὴν ἀντίληψην χρειάζεται: νὰ ἐγκολποθῇ τὴν ἰδέαν καὶ οἱ ἐφοπλιστικοὶ κύκλοι δίδοντες τὰς ἐργασίας εἰς τὰ Ἑλληνικὰ Ναυαγοσωστικά ἐν περιπτώσει: ἀτυχημάτων τῶν πλοίων των.

"Ἐγράψαμεν ἐν προκειμένῳ ἀρκετὰ διὰ τὴν ὑπόθεσιν τοῦ «Μηνά» καὶ δὲν θὰ ἐπανηρχόμεθα ἐπὶ τῆς ζητήματος μὴ ἀπαιτούντος οὐδεμίαν υπόθεσιν καὶ παραίνεσιν, ἐὰν δὲν εἰχαμεν νέον κροῦσμα διὰ τὸ ἀπότολμα «Βάντα». Καίτοι ἀμα τῇ προσαράξει τοῦ ἀτμοπλοίου τούτου, ὡς γγωρίζομεν, προσεφέρθησαν εἰς τοὺς ἰδιοκτήτας αἱ ὑπηρεσίαι δύο—τριῶν Ἑλληνικῶν ναυαγοσωστικῶν καὶ παρεσχέθη ἡ υπόδεσις της χρησιμοποίησεως των, ἐν τούτοις διὰ λόγους ἀγνώστους τὸ συμβόλαιον ἐκλείσθη μὲ πλοῖον ξένης σημαίας.

* * *

"Ἀποφεύγομεν κάθε χαρακτηρισμόν.

ΤΟ ΦΛΕΓΟΝ ΖΗΤΗΜΑ ΤΩΝ ΝΑΥΑΓΟΣΩΣΤΙΚΩΝ

Εἰς ἄμεσον πιστωσιν τοῦ ἀρθροῦ μας περὶ τῆς ἀνάγκης, δημος ἀποκρυπθώσιν ἐκ τῶν Ἑλληνικῶν παραλίων τὰ ξένα ναυαγοφωτικά, ἔρχεται ἡ ἀκόλουθος ἐπιστολὴ τοῦ πλοιάρχου τοῦ ναυαγοσωστικοῦ «Ἄγιος Γεώργιος» τοῦ κ. Ν. Βερνίκου:

Κύριε Διευθυντά,

«Σᾶς εὐχαριστοῦμεν θερμῶς διὰ τὰ γραφέντα εἰς τὰ προσφιλῆ «Ναυτικά Χρονικά» περὶ τῆς δράσεως τῶν ξένων ναυαγοσωστῶν ἐν «Ἑλλάδι», καθὼς καὶ διὰ τὰς καταβαλλομένας προσπαθίες σας πρὸς ηποτήρων τῶν Ἑλληνικῶν ναυαγοσωστικῶν, ἀτινα τελούν όπο τὸν ἀκρατον καὶ βίαιον ξενικὸν ἀντιγωνισμόν, χωρὶς ποτὲ ἡ κυβερνησίας γ' ἀσχοληθῆ μὲ τὸ ζῆτημά των, ἐν ἀνάθεσι πρὸς ἄλλα Κράτη καὶ πρὸς αὐτὴν ἐτὶ τὴν Τουρκίαν, ἀτινα ἔξεδοισαν ἐκ τῶν υδάτων των τοὺς ξένους καὶ παραλλήλως πρὸς τὴν ἀκτοπλοίαν, δημοσιάσαν διὰ τὴν ἀθηναγοράν κατὰ τὰς ναυαγοσωστικάς ἐργασίας.

»Ἐπ' εὐχαρίστηκαν σκόπιμον νὰ σᾶς ἀναρρέω ἐπικαίρως ἐπεισόδια τινὰ λαδόντα χώραν κατὰ τὴν ἀνέλκυσιν τοῦ προσαράξετος εἰς τὸ Καραϊπούρον φορτηγοῦ «Θησέα». Τὴν Σήνη Ιανουαρίου πληροφορηθέντες τὴν προσάρξην, ἀπεπλέσαμεν ἐπειρωτήσαμεν τὴν Βηρυττοῦ τὴν ὥραν τὰ δύο ναυαγοσωστικά «Ἄγιος Γεώργιος» καὶ «Μίμης» διὰ Θεσσαλίην, ἐνῷ τὸ διανυκόν «Viking» ἀπέπλευσεν ἐπειρωτήσαμεν τὴν Βηρυττοῦ μιαν ώραν δραστύτερον ἥμον.

»Τὸ «Viking» εἶχε καταπλεύσει εἰς τὴν Βηρυττοῦ τὴν Ιαν. ἐκ Κλειδων, δημος εἰχεν εἰκονικῶς ὑψώσει Τουρκικὴν σημαίαν, ἵνα δυνηθῇ καὶ ἐργασθῆ ἐν Τουρκίᾳ. Η κυβερνησίας δῆμος τῆς Ἀγίουρους ἐγκαίρως ἀποκαλύψασα τὴν ἀλήθειαν, ἀπηγόρευσε εἰς τὸ ναυαγοσωστικὸν τοῦτο πᾶσαν ἐργασίαν εἰς τὰ Τουρκικὰ παράλια καὶ οὕτω τὸ ἡγάκικας νὰ καταφύγῃ εἰς τὰ Τουρκικὰ παράλια καὶ οὕτω τὸ ἡγάκικας νὰ συναγωνίζεται τὰ Ἑλληνικὰ παράλια τοῦ Ηρεμού.

»Μετὰ τὴν μικρὰν ταύτην, ἀλλ' ἀποκριτήτον παρένθεσι, ἐπανεοχόμερον εἰς τὸ θέμα μας. Τὴν 11ην πρωΐνην τῆς Ιανουαρίου τὸ υπὸ τὴν πλοιάρχιαν μου ναυαγοσωστικού «Ἄγιος Γεώργιος» φθάσαν εἰς τὸ Κα-

ραμπουρνοῦ ἐπλεύρισε παρὰ τὸν «Θησέα». Ο δ'. μηχανικός μου ἀνήλθεν ἐπὶ τοῦ φορτηγοῦ καὶ ἀνέλαβεν νὰ ἐπικαίρωσῃ τὸν ὄλαβηντα καὶ ἀργοῦντα σταθμὸν ἀσύρματον τοῦ πλοίου, ἐνῷ ὁ δύτης μου δυθομετρήσας ἐξεπόνησε τακτικὸν σχεδιάγραμμα τῶν διαθέσεων τῆς ιδίας τοῦ Ασφαλείας.

»Τὴν 3 45' μ.μ. κατέπλευσαν τὸ Ἑλληνικὸν ναυαγοσωστικὸν «Μίμης» καὶ εὐθὺς κατέλιπαν τὸ «Viking», παρ' ὅλον δέ τὸ πλεονέκτημα μου διὰ καταφθάσασ πρῶτος καὶ διὰ παρέσον μικρὰς τινὰς ὑπηρεσίες, εὐθὺς ἀλλὰ τῷ παταπλοὶ μου, ἡ εργασία—τὴν ὑποστήριξε: τρίτην, θὰ ἐξίστησε εἰς τοὺς Δανοὺς ναυαγοσώσθετος. Τοῦτο ἀπειράθη, λόγω τῶν πρωκληθέντων ζητημάτων καὶ τῶν ἀναφύντων ἐπεισόδιων, ἀτινα κατέληξαν εἰς διαπληγμάτων, κατὰ τὴν διάρκειαν τῶν διποίων ἐξεδιώκη τὸν Δανόν πλοιάρχον ἐκ τοῦ «Θησέως» καὶ ἀνεδέχθην τὴν ἀνέλκυσιν τοῦ πλοίου ἐν συνεργασίᾳ μὲ τὸ ναυαγοσωστικόν «Μίμης».

»Η Κυβέρνησις ἔχει ὑποχρέωσιν γὰρ θίσην ἐναντίον τῶν διεργασίων τῶν ναυαγοσωστικῶν ἐξ Ελλάδος εἰς τὰς Αλλαγές τε, ἔργον Εθνικῶν, διότι θὰ ἀποφέρῃ αἰσθήτη ὑφελήματα, θὰ σημάνῃ τὴν εἰσροήν εἰς τὴν Χώραν τοῦ ηθῆ φυγαδεωμένου συναλλάγματος, θὰ παράσχῃ ἐργασίαν εἰς τοὺς ναυτιλούμενους μας καὶ θὰ δειτιώσησιν τὰς ηδη ὑπάρχοντα ναυαγοσωστικά μας μέσον.

»Βεβαίως, θὰ σᾶς είναι ίσως γνωστόν, διὰ τοῦ ξεναγοσωστικοῦ Οἰκοῦ: οὐδέποτεν αἰτια εἰς τοὺς ημετέρους προτάσεις συνεργασίας. «Άλλ' αἱ προτάσεις των αἰτια, ἔαν ἔγινοτο παρεπεμπαῖς: θὰ ηγαπον τοὺς Ἑλληνικοὺς ναυαγοσωστικούς Οἰκοὺς εἰς μίαν πολὺρην ὑποδούλωσιν. «Ἡδη καταδίλλονται νέας προσπεθεῖσας, δημος μᾶς ὑπορρέωσουν εἰς τὴν ἀποδούλην τῶν προτάσεων των, δι' ὃ καὶ σπεύδουν πναντοῦ, ἀναλαμβάνοντες πᾶσαν ἐργασίαν εἰς τιμάς κυριολεκτικῶν ἐκευτελεστικάς, ἵνα ἐπιφέρουν τὴν οἰκονομικὴν ήμερων ἐξαντλήσουν. Δι' αὐτῶν ἀκριβῶς τὸν λόγον ἔφεραν εἰς τὴν Ἑλλάδα δύο ναυαγοσωστικά.

»Τὸν Κυβερνητικὸν πρέπει νὰ ἐπιληφθῇ ἀμέσως τοῦ τόπου της ζητήματος, διότι ἐν ἐναντίοι περιπτώσει, τὰ ἐπεισόδια καὶ αἱ ἐπικινδυνοὶ προστριβαῖ πιθανόν νὰ ἐκτραχυνθοῦν εἰς σερχαρτέρας διαιτήσεις, αἰτιας θὰ ἀναγκάσουν τοὺς «Ἑλληνας ναυαγοσωστας τὰς μεταχειρίσθειον διποίων διποίων μέσον.

»Τὸ τελευταῖον ἐπεισόδιον μου μὲ τὸν Δανὸν πλοιάρχον ἐπὶ τὸν «Θησέα» ἐνέγκατο πολὺ βαθύτερων σημασίαιν καὶ προσωπικῶν σημασίαιν, διότι ἐπεισόδιον εἶναι διποίων διποίων λαθούσας. Αρκεῖ νὰ σημειωθῇ, διότι δὲν ἀντηλλάγησαν καὶ τὸν θάλασσαν μόνον καὶ γρονθοκοπήματα, ἀλλ' εἰς μίαν στιγμὴν εὑρέθησαν εἰς τὴν θάλασσαν ἐν πλήρει ἐνδυμασίᾳ μὲ γοῦναν καὶ ὑπόδηματα, δημος εἰς μίαν στιγμὴν εὑρέθησαν εἰς τὴν θάλασσαν ἐν δροδράντων, δημος περιπέτεια ἐκείνην θὰ μοῦ ἀστοχήσει τὴν ζωὴν, ἔτον δεινούς ἐγκαίρως νὰ μὲ ἀνασύρῃ ἡ λέμδος τοῦ ναυαγοσωστικοῦ μου.

Μιθ' ὑπολήψεως

Π. TZANNETATOS

Πλοιάρχος «Ἄγ. Γεώργιος»

Ο ΣΥΡΙΑΚΟΣ ΛΙΜΗΝ ΤΗΣ ΤΡΙΠΟΛΕΩΣ ΒΑΣΙΣ ΕΞΑΓΩΓΗΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΩΝ

Η προβλεπομένη ἀνάπτυξις τοῦ λιμένος τῆς Τριπολεώς προώρισται νὰ δημιουργήσῃ τὴν πόλιν ταύτην τῆς Βορ. Συρίας τέρμα μιᾶς κεντρικῆς ἀρτηρίας διοχετεύσεως τῶν πετρελαίων τῆς Μοσσούλης πρὸς τὴν Μεσόγειον καὶ νὰ τὴν καταστήσῃ βάσιν τῶν σιδηροδρομικῶν συγκοινωνιῶν τῆς Μεσοποταμίας πρὸς τὴν Ανατολίαν. Ηδη κατασκευάζεται δαπάναις τοῦ Γαλλικοῦ Κράτους δερολιμὴν μεγάλων διαστάσεων προοριζόμενος νὰ συμπληρώσῃ τὰς ἀνάγκας τῆς Βηρυττοῦ, η-τις, δις ἀπεδείχθη, δὲν ἐπαρκεῖ διὰ τὴν κίνησιν τῶν ἀεροπορικῶν συγκοινωνιῶν Μασσαλίας—Ἐγγὺς καὶ «Άπω Ανατολῆς».

Αἱ διαστάσεις τῆς νέας ταύτης δερολογικῆς βάσεως ἀποδεικνύουν πόσην ἰδαιτέρων σημασίαν ἀποδίδει η Γαλλία εἰς τὸν λιμένα τῆς Τριπολεώς. Τὸ ἐκπονηθὲν σχέδιον προβλέπει τὴν κατασκευὴν ἐνδὸς κυματοδραμάτου 1000 μέτρων μῆκους, διτοις θὰ δημιουργήσῃ μίαν θαλασσίαν ἐπιφάνειαν ἐκτάσεως 1300 τ. μ. πλήρως προστατευόμενην ἀπὸ τὰς καιρικὰς συνθήκας. Επίσης ἐπὶ ἐκτάσεως 70.000 τ. μ. θ' ἀνεγερθῶσι τὰ ἀναγκαιούντα οἰκοδομήματα, τελωνειακὰ ἀποθήκαι, ὑπόστεγα, γενοδοχεῖα· γραφεῖα διοικήσεως κλπ.

Η σημερινὴ ναυτιλιακὴ κίνησις τῆς Τριπολεώς είνει ἀσήμαντος, μόλις φθάνουσα τοὺς 100.000 τόννους ἐτησίμης, ή ἐγκατάστασις δύμων τοῦ προλιμένος καὶ τῆς κεντρικῆς ἀρτηρίας διοχετεύσεως μέχρις αὐτῆς, τῶν πετρελαίων τῆς Μοσσούλης, θὰ προσδώσῃ—κατὰ τὸν Γαλλικούς ιπολογισμούς—μίαν ἐτησίαν κίνησιν ἀνώ τῶν 2.000.000 τόννων. Τοιουτούποτε δὲ λιμὴν τῆς Τριπολεώς θὰ καταστῇ εἰς ἐκ τῶν σημαντικωτέρων λιμένων τῆς Ανατολικῆς Μεσογείου.

Η ΘΕΣΙΣ ΚΑΙ ΑΙ ΔΥΣΧΕΡΕΙΑΙ
ΤΗΣ ΓΑΛΛΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΤΑ ΤΟ 1931

TOY K. JACQUES MARCHEGAY

Γεν. Διευθυντοῦ τῆς Ἐνώσεως τῶν Γάλλων Ἐφοπλιστῶν

Κατά τό περιελθόν τούτος ή Έμπορική Ναυτιλία τής Γαλλίας άγνωστη πώποισε συνθήκης πολὺ δυσμενεστέρας έκεινών του 1930, όχι μόνον έξι χρονιμής τής έκδηλωθείσης έντόνου καί συνεχούς έκπτωσεως τής Πληγκοσμίου Ναυλαχρόας, ητις έπετεινε τὴν έκτασιν τῆς διαρείας οίκονομικῆς κρίσεως, ίδιαιτέρως αισθητής εἰς τὴν Γαλλίαν, ἀλλὰ καὶ διότι ή Γαλλική βιομηχανία καὶ τὸ έμποριον ὑπέστησε δοκιμασίαν πολὺ μεγαλυτέραν ή κατά τὸ προηγούμενον τούτον. Τὰ κέρδη τῶν βιομηχανικῶν ἐπιχειρήσεων ἐμειώθησαν εἰς τὸ ἔλαχιστον δυνατὸν δριον, η ἀνεργία ηγένηθη σπουδαῖνων καὶ καὶ ἡμπορικαὶ συναλλαγαὶ ἐδύσχεραν θῆσαν ἔτι μᾶλλον. Ὅπο τὰς ἀντιέσους αὐτὰς συνθήκας, δ' Έμπορικὸς στόλος τῆς Γαλλίας εὑρέθη ὑποχρεωμένος γ' ἀντεπεξέλθη μόνος, ἀδύνηθος καὶ στηριζόμενος ἐπὶ τῶν ίδιων αὐτοῦ ἀποκλειστικῶν μέσων, εἰς μίαν κατάστασιν ήσκιστα εὐχάριστον καὶ περικλείουσαν μυρίους ἀνὰ πέσουν στιγμὴν κινδύνους.

Σήμερον αἱ Γαλλικοὶ ἀτμοπλοῖκοι ἔταιροι δύγανται νὰ συγχρῶσιν ἑκυτάς διὰ τὴν πολιτικὴν των τῆς ναυπηγήσεως νεοτεύκτων σκαφών, πολιτικὴν τὴν ὅποιαν τόσον ἐπιτυχῶς ἐφήρμοσαν ἀπὸ πολλῶν ἔτην καὶ χρόνις εἰς τὴν ὅποιαν παρέτξεν κατὰ τὴν παροῦσαν κρίσιν ἔνα κακινουργὲς καὶ οἰκονομικὸν τοννάζ. Αἱ Γαλλικοὶ ἀτμοπλοῖκοι ὅρμωμενα ἀπὸ τὴν πεποθήσιν, διτὶ ἡ πτώσις τῶν ναύλων, ἡ ἀρχικῶς ἐκδηλωθεῖσα ἀπὸ τοῦ 1922, ὥφειλετο εἰς τὴν πληθωρικοτητα τοῦ ὑπάρχοντος τοννάζ, ὑπερβαίνοντος κατὰ πολὺ τὰς ἀνάγκας τοῦ διεθνούς ἐμπορίου, κατέληξαν εἰς τὴν γώμην, διτὶ πᾶσας αὖθησις τῆς Γαλλικῆς χωρητικότητος θάντης καὶ τὰς δυσχερείας τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῆς. Διὸ δὲ καὶ προσεπάθησαν νὰ φέρουν τὸ Γαλλικὸν τοννάζ ἀπὸ ἀπόφεως δγκού, εἰς κάποιαν ἀνάλογικὴν ἀρμονίαν μὲ τὸν κύκλον τῶν Γαλλικῶν ὑπερθαλασσίων μεταφορῶν.

Η δύναμις του έμπορικου στόλου της Γαλλίας άνήρχετο την 1ην Ιανουαρίου 1931 εις 3.558.000 τόννους γκρός, μέχρι δε της 1ης Νοεμβρίου είχε προστεθή μία νέα δύναμις 155.000 τόννων γκρός προερχομένη άπο γκυπηγγίσεις πλοίων 96.000 τ. και άπο νέας άγοράς 59.000 τόννων. Παραλλήλως δώμας έσημειώθη κατά τὸ αὐτὸ χρονικὸ διάστημα καὶ μία μείωσις κατά 90.000 τόννους ἐκ πωλήσεως Γαλλικῶν πλοίων εις ἀλλοδαπούς καὶ συνεπείᾳ γυαναγίων, εἰς τρόπον ὅστε ἡ καθηρά προσθήκη περιωρίσθη εις 65.000 τόννους. Μέχρι τέλους του ἔτους ἐπῆλθον καὶ τινες ἄλλαι ἀκόμη μεταβολαί, ἡ δὲ 1η Ιανουαρίου 1932 εὑρε τὴν Γαλλικὴν Ναυτιλίαν μὲ δύναμιν κυματινομένη γύρω τῶν 3.600.000 τ. γκρός.

Δέον νά σημειωθῇ, δτι μία ἑτησία αύξησις κατά 65.000 τόνους, ήτοι: 1.9 ορά ἐπί του συνολικοῦ τονιά, ἀνταποκρίνεται πλήρως πρὸς τὴν καγονικῶν ἐπερχομένην ἔκτασιν τῶν ἀναγκῶν τοῦ Γαλλικοῦ ἐμπορίου. Δεδομένου μάλιστα, δτι: πρέπει ἐντὸς μιᾶς εἰκοσατείας νά ἐπέρχεται πλήρης ἀνανέωσις τοῦ τονιά, ἀντιστοιχεῖ διὰ τὴν Γαλλικὴν χωρητικότητα ποσοστὸν ἐτησίων ναυπηγήσεων γύρω τῶν 175.000 τόνων. Κατὰ τὸ 1928 αἱ Γαλλικαὶ ἔταιραι περήγγειλαν εἰς τὰ ναυπηγεῖα τῆς Χώρας πλοῖα 117.000 τόνων, ἐνῷ κατὰ τὸ 1930 ἡρκέσθησαν μόνον εἰς 40.000 τόνους. Κατὰ τὸ α'. Ζητηγον τοῦ 1931 τὰ Γαλλικὰ ναυπηγεῖα ἔλαβον περαγγείλιξ διὰ δύο ἐπιβατικὰ ἀτμόπλοια συνολικοῦ ἑκτοπέσματος 68.000 τόνων, εἰς τὰ ἐπόμενα δύμισ τρίμηνα τὸ ὄποικυπνητοὺς τονιά διεισθῶντα 13.000 τόνους.

Ἐὰν λάβῃ κανεὶς ὑπ' ὄψιν του, ὅτι ἡ Γαλλικὴ Ναυπηγικὴ διομηχαία διαθέτει 85 ναυπηγικάς ἐσχάρας καὶ είναι εἰς θέσιν γὰρ ναυπηγή κατ' ἓτος 400.000 τ., δύναται νὰ σχηματίσῃ μίαν ιδέαν τῆς δυναμικότητός της. Διεκριθεῖτος τοῦ 1931 αἱ Γαλλικαὶ ἀπομολοῖαι παρέλαβον ἐκ τῶν ναυπηγείων καὶ ἔθεσαν εἰς ὑπηρεσίαν ἀριθμὸν τινὰ νεοτεύκτων ταχυδρομικῶν σκαφῶν διά τε τὴν ἐπιβατικὴν συγκοινωνίαν, δοσον καὶ διὰ τὰς ἀνάγκας τῶν μικτῶν γραμμῶν. Μεταξὺ τῶν πλοίων τούτων τὰ ἀξιολογώτερα ησάν τὸ «L' Atlantique» 40.945 τ. γκρόδς, τὸ «Colombie»

12.600 τ., τὸ «Felix Roussel» 16.753 τ., τὸ «Jean Laborde» 11.414 τ. κλπ., καθὼς ἐπίσης καὶ τρία τάνκερς 9.200 τόννων ἔχαστον.

‘Η προσθήκη του «L’ Atlantique» είς τὴν ἐκτέλεσιν τῆς πρὸς τὴν Βραζιλίαν καὶ τὴν Ἀργεντινὴν γραμμῆς, προσέδωκεν ἔνα ιδιαιτέρον ἐνδιαφέρον διὰ τὰς Νοτιοαμερικανικὰς συγκοινωνίας καὶ ἀπετέλεσε μίαν ἔντονον ἐκδήλωσιν τῆς Γαλλικῆς ναυπηγικῆς ἵκανότητος ἀφ’ ἑνὸς, δύον καὶ τῆς ζωτικότητος ἀφ’ ἑτέρου τῶν Γαλλικῶν ἀτμοπλοΐων. ‘Η ἐπὶ τοῦ πλοίου τούτου καινοτομία, διπλαῖς οἱ θάλαμοι τῶν ἐπιβατῶν τοποθετηθεῖσθαι μετροτέρωθεν μᾶξες κεντρικῆς «λεωφόρου» τοῦ πλοίου, μήκους 137 μέτρων, ἀποδεικνύει—προσθέτως—πόσην πρωτοτυπίαν φιλοτεχνεῖ καὶ πόσην ἔντυπωσιακὴν μεγαλοπρέπειαν ἔγκλειει: ή Γαλλικὴ δημιουργία εἰς τὰς γεωτέρας αὐτῆς ἐφαρμογάς.

*
 'Η κρίσις δὲν έπέδρασε μόνον ἐπὶ τῆς Ναυτιλίας τῶν tramps σκαφῶν, ἀλλὰ καὶ ἐπὶ τῆς ἐπιβατηγοῦ καὶ τῆς φορτηγοῦ τῶν liners, αἵτινες ἔξυπηρετοῦν τακτικάς γραμμάς.⁵ Εν συγκρίσει πρὸς τὸν δύκον τῶν ἀργούντων πλοιών τῶν ἀλλων Χωρῶν, εἶναι δύσκολον γάρ προσδιορίσῃ κανεὶς τὸν βεθμὸν τῆς ἐργασίας τῶν Γαλλικῶν σκαφῶν. Βεβαίως δὲ Γαλλικὸς Ἐμπορικὸς στόλος βασίζεται ἀνέκαθεν εἰς τὴν ἀνανέωσιν τοῦ πεπαλαιωμένου τονιζόντος του, τοῦ μηδὲ ἀνταποκρινομένου πρὸς τὰς σημερινὰς ἀπαιτήσεις τῆς ἐργασίας.⁶ Οπωσδήποτε παραμένει πάντοτε τὸ γεγονός, διτὶ δὲ παροῦσα κατάστασις τῆς Γαλλικῆς Ναυπηγικῆς βιομηχανίας δὲν είναι ίκανοποιητική, τοσούτῳ μᾶλλον, καθόδου αὕτη δὲν δύναται γὰρ διπολογίζην καὶ ἐπὶ παραγγελίων ἐκ τῆς ἀλλοδαπῆς λόγῳ τοῦ ἀσκουμένου ἔξωθεν δειγοτάτου ἀνταγωνισμοῦ.

‘Η ἐπαύξησις τῆς ἀργύρουσης Γαλλίης χωρητικότητος κατά τὸ 1931 διπλαζεῖ τὸ παντερώς μεγάλη, ὡς ἐμφαίνεται ἐκ τοῦ κατετέρῳ πίγακος:

Χρονικόν διάστημα	Πλοϊα	χωρητικότης
15 Οκτωβρίου 1930	πλοϊα	66 τ. γκρός
15 Ιανουαρίου 1931	»	99 »
15 Απριλίου 1931	»	141 »
15 Ιουλίου 1931	»	182 »
15 Οκτωβρίου 1931	»	191 »

Κατὰ τὰ προγενέστερα ἔτη αἱ Γαλλικαὶ ἀτμοπλοῖαι εἶχον συγχράφοιντα σκάφη, ἀλλ᾽ ἀπὸ τῆς 16ῆς Ιουλίου π.ε. ἡ παρωπλισμένη χωρητικότης ἐφθισε τὰ 16 οἱ τοῦ συγοιλικοῦ Γαλλικοῦ τονών, ἵνοι εἰς ποσοστὸν ἀνάλογον πρὸς τὸ παγκοσμίως ἀργοῦν. Ἐίνε ἀληθές, διὰ ἀλλα: Εὑρωπαῖκαὶ ἀτμοπλοῖαι ἐθίγησαν διερύτερον, παραμένει δῆμος πάντοτε ἀκέραιον τὸ γεγονός, ἐξ ίσου ἐνδιαφέρον δλας τὰς Ναυτιλίας, διὰ τὴν συντελουμένη πανταχοῦ διακροή τῶν κεφαλιών, δημιουργοῦντα ἡμέραν περὶ ἡμέραν μεγαλυτέρας ζημίας, ἐμποδίζει ἀρκούντως τὴν ἐκδήλωσιν μᾶς πυκνήσεως τῶν συγκοινωνιῶν διὰ τὸ ἐγγὺς μέλλον. Κατὰ φυσικὴν δὲ συνέπειαν, αἱ Γαλλικαὶ ἀτμοπλοῖαι είνε ὑποχρεωμένα: νὰ ἐξεύρουν τὸν τρόπον καὶ τὰ μέσα περιορισμοῦ τῶν διπλαγῶν των πρὸς ἐπιτυχίαν ἀπαραιτήτων οἰκονομιῶν.

Δυστυχώς, ή έφαρμοσθείσα υπό της Γαλλίας κατά το 1931 έμπορική πολιτική, παραπλησία της των άλλων Χωρών, δημιούργησε λίγιαν έπαχθής διά την ναυτιλιακήν έργασίαν. Ή καθόλου θέσις της Έθνικής της χώρκς Οίκονομίας, πολλῷ δὲ μᾶλλον ή κατάστασις της διοικηχνίας της και τοῦ έμπορίου τῶν εἰδῶν πολυτελείας, ηγάγκασεν τὴν Γαλλίαν νὰ δημιουργήσῃ διά τὴν παραγωγήν της μίαν ἐσωτερικήν ἀγοράν καταναλώσεως. Ή ροπή τοῦ προστατευτισμοῦ ἔξεδηλώθη τότε εἰς εὑρεῖαν αλίμακα. Ωρισμένης τιμαὶ τῆς λιανικῆς πωλήσεως ἐν Γαλλίᾳ ἔφθασαν εἰς ἐπίπεδον πολὺ ἀνώτερον ἀπὸ τὸν μέσον ὄρον τῶν τιμῶν τῶν ιδίων εἰδῶν εἰς ἄλλας ἀνταγωνιστρίας της Χώρας, τοῦτο δὲ συγνέτελεσεν εἰς

Η ΑΝΕΡΓΙΑ ΤΩΝ ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΩΝ ΚΑΙ Ο „ΟΙΚΟΣ ΤΟΥ ΝΑΥΤΟΥ“

ΑΡΘΡΟΝ ΤΟΥ Κ. ΔΑΝΑΛΗ

Δεν πρόκειται για άναπτυξιανή τηγανώμην μου ώς πρός τὴν χρησιμότητα του «Οίκου του Ναύτου» καὶ τὴν ἀνάγκην ἵνα μὴ τῆς ἰδρύσεως ἐνδειχθεῖτον θεσμοῦ, ἵνα μὴ ἀντικρύσω τὰς γνωστὰς στατιστικὰς μὲ τὴν σωρείαν τῶν ἀριθμῶν καὶ διὰ νὰ ἀποφύγω μακαρίου πικρὰ πειρά μᾶς ἔχει διδάξει. Λαμβάνω διεν, ώς δεδομένον, τὸν λειτουργοῦντα ἐν Πειραιεῖ «Οίκον του Ναύτου» καὶ θέλω γὰ πιστεύω, ὅτι τὸ ἰδρυμα τούτο ἔρχεται ἀριστούσιον πρὸς τοὺς ἐν Πειραιεῖ εὑρίσκομένους ἀνέργους ναυτεργάτας, στεγάζει ἔξι αὐτῶν δύσους πληροῦν τὰς προϋποθέσεις τῶν περὶ λειτουργίας του διατάξεων του Κανονισμοῦ, χωρηγεῖ εἰς αὐτοὺς ἀντὶ ἐλαχίστης ἀμοιβῆς ἀρτον καὶ τροφὴν, παρέχει δὲ φάρμακα καὶ ιατρικὴν ἀριστούσιον. Πρὶν δύμας προχωρήσω, δὲν νομίζω δρόθινον νὰ παρασιωπήσω τὰς προϋποθέσεις, αἵτινες ἀπαιτοῦνται διὰ νὰ γίνῃ τις δεκτὸς εἰς τὸν «Οίκον του Ναύτου».

Ἐφ' δεον δοκιμαστέοντας ἀποτελεῖ ἔνα ἰδρυμα ἀλληλοδομηθητικὸν καὶ φιλαυθωρωπικὸν διὰ τοὺς ἀνέργους ναυτεργάτας, φρονῶ, ὅτι ἀρκεῖ καὶ μόνον ἡ προϋπόθεσις νὰ είναι τις ναυτεργάτης καὶ ἀνεργος διὰ νὰ ἔχῃ τὸ δικαίωμα νὰ καταφύγῃ ἐκεῖ καὶ νὰ ζητήσῃ τροφὴν, στέγην καὶ περιθαλψίαν. Θὰ μου προταχθῇ δεσμός, ὅτι παρομοία ἐλεύθερία θὰ μετέτρεψε τὸν «Οίκον του Ναύτου» εἰς ἀσύλον δικαιοδοσίαν καὶ πολὺ ταχέως θὰ τὸν ἔχηταις οἰκονομικῶς.

Ἐπὶ τοῦ Ισχυρισμοῦ δύμας αὐτοῦ ἔγκειται ἀκριθῶς ἡ μεγάλη ἀλλήλεια, τὴν ὁποίαν ποτὲ δὲν ἤγνωσαν οἱ ἀρμόδιοι, διότι ποτὲ δὲν ἦθελησαν νὰ γνωρίσουν τὸ προσωπικὸν τῆς Ναυτιλίας, δηλαδὴ τὸ ἐμψυχον αὐτῆς ὄλικον. Οὐαὶ τοῖς περιορισμοῖς τοῦ Κανονισμοῦ! Εἴ τοι τὸν περιορισμόν τοῦ Κανονισμοῦ θέλεις εἶναι ὑπερήφανος καὶ φιλότιμος, ἔλαν δὲ δὲν πιεσθῇ ὑπὸ τῆς ἐσχάτης ἀνάγκης ποτὲ δὲν ἀποφασίζει νὰ καταφύγῃ εἰς τὸν «Οίκον του Ναύτου». Μόνον διανομὴν ἐνώπιον μιᾶς στυγνῆς ἐνδείας θὰ στέρῃ νὰ ζητήσῃ περιθαλψίαν. Ἀλλὰ τότε..... ἀλλοίμονος ἔλαν δὲν πληροῖ τὰς προϋποθέσεις, δεὶς ἀπαιτεῖ δοκιμαστέοντας τὸν ίδρυματος. Οὐ ατυχῆς ναυτεργάτης θὰ πεινάσῃ.

Μήπως δύμας εἴναι δέσμοι, διότι καὶ μὲ τοὺς περιορισμοὺς τοῦ εἰρημένου κανονισμοῦ κατορθοῦνται ἡ παροχὴ περιθάλψεως εἰς τοὺς μᾶλλον ἀναξιοπαθοῦντας; Οὐδεὶς δύναται νὰ μὲ πείσῃ περὶ τούτου. Εὖτοι πάλιν ἐδημιούργησαν εἰς Ναυτεργάτην κάθε έγκα ἀναζητοῦντα τόχην, τότε δὲν είναι καὶ δίκαιον νὰ μοχθοῦν αἱ μέλισσαι διὰ τοὺς κηφήγας. Μόνον οἱ πραγματικοὶ ναυτεργάταις πρέπει νὰ ἀπολαύσωσι συνδρομῆς τινές, διανομῆς, λόγῳ τῆς κρίσεως στεροῦνται τῆς διοισυνηργητικῆς των ἐργασίας.

Δύναται δύμας, εὐλόγως, νὰ ἔρωτήσῃ τις: Ποῦ είναι ἡ Ναυτιλίη Ἑλλάς; Εδρίσκεται, ἀρά γε, αὕτη μόνον εἰς τὸν Πειραιά, ωστε νὰ ἀγριούνται τὰ λοιπὰ ναυτιλιακά κέντρα τῆς Χώρας; Οὐδεὶς ἀμφισβήτη, διότι ἡ Ἑθνικὴ μας ναυτιλιακὴ θάσις είναι δοκιμαστέοντας τὸν Πειραιά καὶ διὰ τοῦτο εἰς τὸν Πειραιά καταφεύγουν πλειστοί ἐκ τῶν ναυτικῶν μας ἐπαρχῶν πρὸς εὔρεσιν ἐργασίας ἢ ἀπολυόμενοι, παραμένουν εἰς τὸν Πειραιά ἐπιδιώκοντες νὰ ἐπιτύχουν μίαν γένιαν ἐργασίαν, διότι δὲν ἔχουν ίκανας ἀποταμιεύσεις, ἐπιτρέποντάς εἰς αὐτοὺς μίαν ἐκουσίαν ἐπὶ τις διάστηματα ἀνεργίαν εἰς τὴν ίδιαιτέρων των πατρίδα.

Τιπάρχουν δύμας καὶ ἀλλα: ναυτικοὶ ἐπαρχίαι, ὡς λ.χ. ἡ Κεφαλληνία, ἡ Ἀνδρος, ἡ Χίος, ἡ Σύρος, τὸ Ἰαλαξεῖδον, ὅπου δὲ πληθυσμός των, κατ' ἔξοχὴν ναυτικός, ἔχει τόσου ἀνεπτυγμένον τὸ αἰσθημα τῆς οἰκογενείας, ώστε μόλις εὔρεθῇ ἀνευ ἐργασίας καὶ δὲν ἐλπίζει εἰς ἀμεσον εὔρεσιν ἀλλης, σπεύδει εἰς τὴν ἑστίαν του, νὰ διέλθῃ τὸν χρόνον τῆς ἀργίας του πλησίον τῆς οἰκογενείας του, μοιραζόμενος μετ' αὐτῆς τὰ ἀγαθά τῶν κόπων του, ἐφ' δεον διέστανται τὰ μέτα τῆς συμμεριζόμενος δλων ἐκείνων τῶν δεινῶν ἀτινά ἀπορρέουν ἀπὸ τὴν, λόγῳ τῆς κρίσεως, στέροισιν τῆς ἐργασίας του. Λύτοι δὲ είναι οἱ κυριώτεροι, ἀλλὰ καὶ οἱ περισσότεροι: ναυτικοὶ μας καὶ αὐτοὺς πρωτίστως ἐπιβάλλεται νὰ συνδράμη καὶ ἐνισχύσῃ την κρίσιν, ἡ κρίσιν, ἡ Πολιτεία καὶ οἱ ἐργαζόμενοι συνάδελφοί των.

Ἐκεῖνος, ποὺ ποτὲ δὲν ἐδοκίμασε τὴν στέρησιν, δὲν είναι εἰς θέσιν γὰ τὴν βαθμομετρήση, δὲν δύναται νὰ ψυχολογήσῃ καὶ γὰ διακρίνῃ τὸν καρτερικῶν καὶ ὑπερηφάνως στερούμενον, ἀπὸ τὸν τολμηρῶς ἐκδηλοῦντα τὴν στέρησιν του. Συναντᾶ κανεὶς εἰς τὴν κοινωνίαν οἰκογενείας στερουμένας καὶ αὐτοῦ ἀκόμη τοῦ ἀρτου, χωρὶς διμος νὰ ἐκδηλοῦνται, ὑπεικουσαὶ σιωπηρῶς εἰς ἔνεγνη ἐγωισμὸν ἥτις μίαν ἔχειταις καὶ θέλησιαν. Εἰς τὴν σκληράν δὲ αὐτὴν θέσιν, εὑρίσκονται δλοιοί οἱ νοικουρευμένοι, ἀλλ' ἀνεργοί ναυτεργάται μας.

Στεροῦνται, καὶ ἔξι ὑπερηφανείας ἀποφεύγουν νὰ τὸ ἐκδηλώσουν. Κρύπτουν διαθεῖ τὸν πόνον τους, δπως πολὺ εὐφυῶς χαρακτηρίζεις τοῦτο ἡ λαϊκὴ ψυχολογία. Αὐτοὺς, λοιπόν, τοὺς ναυτικοὺς μας δὲν πρέπει νὰ τοὺς ἀγνοήσῃ τὸ Κράτος, δπερ κρατεῖ εἰς χειρας τὸ ἡγία τοῦ «Οίκου του Ναύτου», τοῦ ἀλληλοδομηθητικοῦ τούτου καὶ ὑψηλοτέρου προσορισμοῦ ἰδρύματος. Ἐχεις καθηκον τὸ Κράτος γὰ τὴν ἰδρύση παραρτήματα τοῦ «Οίκου του Ναύτου» εἰς τὰς κυριωτέρας καὶ πολυπληθεστέρας ναυτικὰς ἐπαρχίας καὶ συγχρόνως γὰ ἀρρη τὸν περιορισμοῦ τοῦ Κανονισμοῦ. Εάν ἀποδειχθῇ, διότι τὸ ἰδρυμα δὲν ἀντέχεις οἰκονομικῶς, τότε νὰ τόχη ἀμέσως τῆς ὄλικῆς συνδρομῆς τοῦ Δημοσίου Ταμείου, ἡς είναι δὲ ἀπολύτως δέσμοιοι οἱ ἀμρόδιοι, διότι δὲν θὰ δυσκαστείσῃ δι' αὐτὸς η λοιπὴ κοινωνία, ἀλλὰ θὰ ἐπικροτήσῃ τὸ μέτρον, διότι δὲν πεισθῇ, διότι ἐκ τοῦ διδοῦσι τῆς πρόκειται νὰ χορηγηθῇ περιθαλψίας εἰς τοὺς φιλοτίμους ἐργάτες τῶν θαλασσινῶν ἔργων κατὰ τὰς ἡμέρας τῆς ἀκουσίας ἀνεργίας καὶ πτωχείας των.

Ο πολὺς Ναυτεργατικὸς κόσμος τῶν Ναυτικῶν ἐπαρχιῶν ὑπηρετῶν ἐπὶ φορτηγῶν ἀτμοπλοίων καθ' ἔλην τὴν σταδιοδρομίαν του, ἀποστέλλει ἀγελλιπῶς τὸ προΐόν των κόπων του ἐκ τοῦ ἔξωτερος καὶ θέρμανσιν εἰς τὴν Ἐλλάδα καὶ διαχύνει τὸ χρυσίον του πρὸς τὸ Εθνικὸν Ταμείον, ἀπὸ διοίον καὶ δικαιούσται σήμερον, διότι δὲν ἔστερησε τοῦ ἀρτου του, νὰ ἀναζητήσῃ ἔνα ποσοστό τι βοηθείας, ὡς ἔγκονον ἀπόδοσιγν...

Ολίγη καλὴ θέλησις χρειάζεται ἀπὸ μέρους τῆς Πολιτείας διὰ γ' ἀνακουφισθήσης οἰκογενείας τοῦ ναύτου, ποὺ εἰς τὰς στιγμὰς τῆς δυστυχίας του κατέφυγε εἰς τὸ νησί του, πλησίον τῶν τεκνῶν του, χωρὶς γὰ δύναται νὰ ἔχεισφαλίσῃ εἰς αὐτὰ οὔτε ψωμί καὶ θέρμανσιν ἥτις φάρμακα.

Αὐτὰ τὰ δίλιγα είχαν γὰ εἶπω, ἐλπίζω δὲ, διότι θέλουν εὐμενῶς ἀκουσθήση παρὰ τῶν ἀρμόδιων καὶ διότι θὰ ληφθῇ ἡ προσήκουσα μέριμνα ὑπὲρ τῶν εὐγενικῶν ναυτεργατικῶν πληθυσμῶν τῶν ἐπαρχιῶν, οἵτινες ἐχορήγησαν εἰς τὸ Κράτος πᾶν διότι θέλουν ήθησιαν καὶ σήμερον οἱ περισσότεροι ἔχουν ἀποσυρθήσης εἰς μίαν σκοτεινή γνωσίαν τοῦ οίκου των, περιστοιχίζομενοι: ἀπὸ τὴν δυστυχίαν, ἀλλὰ καὶ ἐγκαρπούντες.

Κ. ΔΑΝΑΛΗΣ

Η ΙΤΑΛΙΑ ΕΠΙΧΟΡΗΓΕΙ ΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΚΑΙ ΕΝΙΣΧΥΕΙ ΤΗΝ ΔΙΑΛΥΣΙΝ ΤΩΝ ΠΑΛΑΙΩΝ

Ως ἀνεργάψυκτον καὶ εἰς τὸ προηγούμενυν τεῦχος μας, ἥτις ταλικὴ κυβερνήσις, συνεχίζουσα τὴν συστηματικὴν αὐτῆς πρεσπάθειαν διὰ τὴν ἐνίσχυσιν τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας της, διέθεσε διὰ τὸ 1932 ποσὸν 70.000.000 λιρετῶν, ἵτοι ἐνδεικνύει τὸν ἀποτομισμό τοῦ Ἀγγλικῶν λιρῶν μὲ τὴν τρέχουσαν τιμὴν τοῦ συναλλάγματος, ἵνα χρησιμεύσῃ εἰς ἐπιχορηγήσεις ὑπὲρ τῶν φορτηγῶν ἀποκειμένων σκαφῶν της. Τὸ μέτρον τοῦτο δημιουργεῖ ἀνησυχίαν εἰς τοὺς ιδιοκτήτας φορτηγῶν πλοίων τῶν ἀλλων σημαντικῶν, διότι ἐγδέχεται νὰ ἐπιφέρῃ αὐξησιαν τοῦ ἀνταγωνισμοῦ καὶ ἔκπτωσιν τῶν τιμῶν τῶν γκυλών διώρισμένους τομεῖς τῆς διεθνοῦς ναυλαγορᾶς.

Ολοιοί οἱ ιδιοκτήται φορτηγῶν σκαφῶν ἀντιμετωπίζουν, ὑπὸ τὰς παρούσας δυσμενεῖς συνθήκας, ἀνυπερβλήτους πολλάκις δυσχερείας εἰς τὴν ἐργασίαν των καὶ μετὰ μεγάλης δυσκολίας κα-

τορθύνουν για καλύπτουν τὰ ἔξοδά των. "Ηδη, μὲ τὴν Ἰταλίκὴν ἀπόφρασιν, τὰ φορτηγά τῆς Χώρας ταύτης θὰ τεθοῦν εἰς πλεονεκτικὴν θέσιν ἐνκυτικούς τῶν ἀλλων σηματῶν, ἐφ' θύσου θὰ λαμβάνουν ἀξίαν λόγου ἐπιχορήγησιν δι' ἑκαστον δικυνόμενον μῆλον προκύπτων καὶ θὰ δύνανται οὕτω για ἐργάζοντας ἐπικερδῶς καὶ μὲ χαμηλοτέρους ἀκόμη γκύλους ἀπὸ τὰ σημερινά των χαλαρὰ ἐπιπέδων.

Τόσο σχετικόν Διάταγμα έδημοσιεύθη εἰς τὴν «Ἐπίσημον Ἰταλίκην Ἐφημερίδα» τὴν 13ην Ἰανουαρίου, καθορίζεται δὲ δι’ αὐτοῦ λεπτομερῶς ὁ τρόπος, καθορίζεται δὲ διατίθενται αἱ ἀποφάσισιςθείεσαι ἐπιχορήγησεις. Αὗται θὰ ὑπολογίζωνται συμφώνως μὲ τὴν χωρητικότητα καὶ τὴν ἥλικιαν τῶν φορτηγῶν καὶ τὴν παρὸν αὐτῶν διανυσμένην ἀπόστασιν. Πλοῖα ἄνω τῶν 1500 τ. γκρός θὰ ἐπιχορηγοῦνται διά ταξῆδια 18.000 μιλίων, πλοῖα 1500—2500 τ. μέχρι 30.000 μιλίων καὶ πλοῖα ἄνω τῶν 2500 τόνιων μέχρι 40.000 μιλίων. Οἱ καθορισμένα τῶν ἀποστάσεων ἔγενετο, προφνγῶς, πρὸς πρόσληψιν καταχρήσεως. Πρὸς ἑτῶν παρόμοιον μέτρον εἰχε θεσπισθῆ καὶ ὅποι τῆς Γαλλικῆς κυβερνήσεως, παρετηρήθη δὲ τότε, ὅτι οἱ Γάλλοι πλοιοκτήται ἐπέστρεψον κανάλ τὰ σκάφη των ἀπὸ μακρινὰ ταξεῖδια ἀπλῶς καὶ μόνον διὰ νὰ κερδίσωσι τὴν ἐπιχορήγησιν. Δέον ἐνταῦθα νὰ σημειωθῇ, ὅτι καὶ τὸ Ἰταλικὸν Νομοσχέδιον ὅριζει, ὅτι ἡ ἐπιχορήγησις θὰ δίδεται μόνον εἰς τὰ σκάφη ἐκείνα τὰ ἀπασχολούμενα ἀποκλειστικῶς εἰς μιταφορὰς φορτίων, δὲν ἀποστρηνίζει δημοσί, ἐλαν ἐξαιροῦνται τὰ ταξεῖδια τῶν κενῶν φορτηγῶν.

Διὰ γάρ σχηματίσηγ κανεὶς μίαν πληρεστέραν ἰδέαν τῆς προνοιακῆς θέσεως τῶν Ἰταλικῶν φορτηγῶν παραθέτουμεν μερικὰ παραδείγματα. Ἡ ἐπιχορήγησις δι'¹ ἔνα φορτηγὸν 5000 τ. γκρός θά είνει λιόρεττα 6.40 δι'² ἕκαστον μίλιον, ἐὰν δὲ τὸ σκάφος κύριό ἔξυπτλήσῃ ἐν πλῷ τὸ δρίον τῶν 40.000 μιλ. (αἱ μεταξὺ Ἰταλικῶν λιμένων ἀποστάσεις ὅπουλογίζονται εἰς τὰ 2/3 τῶν πραγματικῶν) θά λάθη δι'³ ἐν ἔτος 256.060 λιόρεττας, ἢ τοι μὲ τὴν σημειερινὴν τιμὴν τοῦ συναλλάγματος λ.στ. 3765 περίπου. Ἐπερον φορτηγὸν 3.000 τ. γκρός θά λαμβάνῃ λιόρεττας 5.40 κατά μίλιον καὶ φορτηγὸν 2.000 τόννων λιόρεττας 4.37 1/2, ὅπότε ἐὰν διανύσῃ τὸ ἑτήσιον δρίον τῶν 30.000 μιλίων θά λάθη δι'⁴ ἐπιχορήγησιν 131. 250 λιόρεττας, ἢ τοι λίρας Ἀγγλίας 2.000 περίπου. Τῆς ἐπιχορηγήσεως ταύτης δικαιούνται εἰς τὸ δρίον τὰ φορτηγὰ τὰ ἔχοντα ἡλικίαν ἐνδεικόντα καὶ κάτω, τὰ δὲ μεγαλυτέρας ἡλικίας θὰ λαμβάνουν ποσά ἀναλόγως μειωμένα ἐπὶ τῇ βάσει καθωρισμένης κλίμακος. Οὕτω φορτηγὸν ἡλικίας 17 ἑτῶν θὰ λαμβάνῃ τὰ 82 0/0 τοῦ ἀνωτάτου δρίου.

Οἱ Ἰταλίκοι κύνλοι παρέχουσι τὴν ἐξήγησιν, διὰ τοῦτο ερωθεῖσον ἐπιχορήγησις τῶν φορτηγῶν πλοίων ἀποβλέπει νὰ καλύψῃ τὰς ζημιάς, ἀτινας δρισταντας: οἱ ίδιοι κατητας των ἀπὸ τὴν διατήρησιν ὑπὸ τῆς Ἰταλίκας τῆς χρυσῆς ισοτιμίας καὶ προσθέτουν, διὰ τοῦ Σμιθρίου ἐκπτωσις τῆς στερλίνας ἐπέφερε μείωσιν τῶν εἰσπράξεων τῶν Ἰταλῶν ἐφοπλιστῶν ἀπὸ 20 ἔως 30 σο). Υπάρχει δημος εἰς τὰς κρίσεις αὐτὰς καὶ μία ἀντίθετος ἀποφυγις διότι καὶ τῶν κρατῶν ἀκόμη, ποῦ εἶναι ἐκπειρένον τὸ νόμιμον τῶν οἱ ἐφοπλισταὶ ἀντιμετωπίζουν τὰ ἔξοδα τῶν πλοίων των ἐπὶ χρυσῆς καὶ αὐτοὶ έκσεως εἰς τοὺς ξένους λιμένας, ἐλάχιστα δὲ εἶναι τὰ δρέπη των, ἀναγόμενα μόνον εἰς τὴν μισθοδοσίαν τῶν πληρωμάτων.

Είς τὴν Ἰταλίαν σήμερον εὑρίσκουνται: ἐν παροπλισμῷ πλοιά 700.000 τόνων, μελονότι δὲ μερικά ἔξ αὐτῶν εἰναι ἀχρηστά, ὅπλαρχουν ὅμως καὶ ἑκεῖνα, ἀτίνα μὲ τὴν ἐνίσχυσιν τῆς ἐπιχορηγήσεως θὰ δυνηθούν γὰρ τεθῆσιν ἐκ νέου εἰς τὴν ἐνέργειαν. Διὰ τοῦ Ἰταλικοῦ αὐτοῦ Νόμου λαβιδάνεται πρόνοια καὶ διὰ τὴν ἀνανέωσιν τοῦ παλαιοῦ τονιάζει, διότι: πλοΐα ἡλικίας ἀνω τῶν 12 ἑπόν, ἀγροτικάζουσαν δὲ ἀπὸ 1ης Ἰκνουρχίου καὶ ἐντεῦθεν δὲν οὐδὲ δύνανται: ν' ἀπολαμβάνωσι τοῦ εὐεργετήματος τῶν ἐπιχορηγήσεων. Διὰ γὰρ ἐνικερρυθμάσιν δ' ἀφ' ἑτέρων οἱ πλοιοκτήται πρός διάλυσιν τῶν παλαιῶν σκαρφῶν των, θεταὶ γένεται ἀμυνὴ 25 λιμετῶν, ἥτοι: 7 σελλαγίων, δι' ἕκκατον δικλινώμενην τὸν γούνον.

**ΣΥΣΣΩΜΑΤΟΥΝΤΑΙ ΕΙΣ ΟΜΙΛΟΥΣ
ΚΑΙ ΤΑ ΙΤΑΛΙΚΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ**

Ἡ ἔλλειψις ἐπαρκοῦς ἐργασίας, ἵναντις νὰ συντηρήσῃ τὰ ὑπάρχοντα εἰς τὴν Ἰταλίαν πολυάριθμα γεωπηγεῖα καὶ αἱ αὐτο-

νόμεναι καθ' ήμέραν δυσχέρειαι εἰς τὴν ναυπηγικὴν βιομηχανίαν τῆς χώρας ταύτης, ὀδήγησαν τὸ ὑπουργεῖον τῆς Συγκοινωνίας εἰς τὴν ἀπόφασιν συγχωνεύσεως τούτων εἰς διλιγαρθίθμους Ισχυροὺς δραγανισμούς, δυναμένους νὰ ἀντιμετωπίσουν τελεσφόρως τὴν κοίσιν.

Ούτω δὲ δογανισμὸς τοῦ «Cantieri Riuniti dell'Adriatico» ἀποτελεῖ συγχώνευσιν τῶν ναυπηγείων τοῦ Monfalcone, τοῦ «Stabilimento Tecnico» καὶ τοῦ «San Marco» ἐξαρτῶνται δὲ ἀπὸ αὐτῶν τὰ ναυπηγεῖα Giudecca τῆς Βενετίας καὶ τὸ ναυπηγεῖον τοῦ San Roco πλησίου τῆς Τεργέστης, ὅπερ καὶ θὰ περιορισθῇ ἀποκλειστικῶς εἰς ἐπισκευὰς πλοίων. Πέντε ἄλλα μικρὰ ναυπηγεῖα τῆς Ἀδριατικῆς ὑγροπετεύνησαν.

Ἐτερον δύμιλον ἀποτελεῖ ἡ ἑταίρια «Odero, Terni, Orlando» ήτις συνεκέντωσεν εἰς κείσας της τὰ ναυπηγεῖα Sestri, τὰ ναυπηγεῖα Muggiano καὶ τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Λιβόνο. Ἐνας τοίτος δύμιλος, ὁ τοῦ Credito Italiano συνεκέντωσε τὰ ναυπηγεῖα Ansaldo, Tosi καὶ Partenopei τῆς Νεαπόλεως καὶ Quarnaro τοῦ Φιούμε. Ὁσον ἀφορᾷ τὰ ναυπηγεῖα «Cantieri Riuniti» τοῦ Παλέρμου καὶ τῆς Ἀγκώνος καὶ τὰ «Cantieri dell' Tirreno», ἔξαρτῶνται καὶ ταῦτα ἐκ τοῦ ἀνωτέρῳ συγκροτήματος.

Πλὴν τούτων, υπάρχουν εἰσέτι τὰ ναυπηγεῖα Breda καὶ ἄλλα δύο, τῶν δροίων προβλέπεται ταχεῖα ἡ συγχώνευσις μὲ τὰ προαναφερθέντα τοία κύρια ναυπηγικά συγκροτήματα.

Φόρος ἐπὶ τῆς εἰσαγωγῆς γαιανθρώπων

‘Η Ἰταλικὴ κυβέρνησις ἐφήμερον ἀπό τινος φόρου εἰσαγωγῆς ἐπὶ τῶν γαιανθράκων, κυριακοῦν δε μένον ἀπὸ μίας ἔως 2 1)2 λαρετῶν κατὰ τόννον.’ Εκ τοῦ μέτρου τούτου προεβλήθη μία εὐλογος ἀνηγυσία μεταξὺ τῶν ἄνδρων πολεμών ἐφοπλιστικῶν κύκλων τῶν ἔνων Κρατῶν, όν τὰ πόλεις ἀπόσχοιονται: τακτικῶς εἰς μεταφορὰς γαιανθράκων εἰς Ἰταλίαν, μήπως εἰς τοῦ ἐφαρμοσθέντος φόρου διαταραχῆ ἀνέδεχομένως εἰς τὸ μέλλον ἡ ἐργασία των. Φοβοῦνται, δηλαδή, οἱ ἔνοι: ἐφοπλισταί, μη τυχόν ἡ Ἰταλικὴ κυβέρνησις ἐν τῷ προστατευτικῇ μεριμνᾷ της ὑπὲρ τῆς Ἐθνικῆς της Ναυτιλίας, ἀπαλλάξῃ τοῦ ἐν λόγῳ φόρου τα δι’ Ἰταλικῶν σκαφῶν κομιζόμενων φορούσια, διτε διρρήτων πλήγησι θέλει κτενεγχθῆ εἰς τὰ ἔννα πόλεις. Δέοντον να ὑμειώθῃ, διτε ἡ Ἰταλία, χώρα ἑτερημάνη γαιανθράκωρυξεν, εἰσάγει τακτ’ ἔτος αεροπλάνων πορείης γαιανθράκων, ιδίᾳ ἐξ Ἀγγλίας, ἡ ἐκ τῆς πολιας εἰσαγωγὴ κατά τὸ 1930 Ὑπέθεμαν εἰς τὰ 6 ἔκατον... τ. τ. τὸ ποσὸν δέοντο τρόπο τῆς κρίσεως ἡτο: πλέον νῆσημάν. ‘Η φορτηγὸς Ἐλληνικὴ Nx. αὐταῖς ἀναλαμψάντες ἔνα σοβεράν κατ’ ἔτος ποσοστὸν ἀργάσας εἰς τῶν Ἰταλικῶν εἰσαγωγῶν γαιανθράκων, ἔναν θ’ οἱ ἀνωτέρω διατυπώμενοι φέρονται ληγεύουσιν, τότε καὶ ἡ ναυτιλία μας θέλει αὐτονθῆ τὸν ἀντίκτυπον.

Η ΕΝΙΣΧΥΣΙΣ ΤΗΣ "C.G.T.,,
ΠΡΟΣΚΡΟΥΕΙ ΕΙΣ ΔΥΣΧΕΡΕΙΑΣ

Ἡ ἐπὶ τῶν Οἰκονομικῶν ἐπιτροπῆς τῆς Γαλλικῆς Γερουσίας ἀπέρριψε τὸ φυγισθὲν ὑπὸ τῆς Γαλλικῆς δουλῆς Νομοσχέδιον διὰ τὴν παροχὴν οἰκονομικῆς ἀρωγῆς ἀπὸ μέρους τοῦ Κράτους εἰς τὴν Γαλλικὴν ἀτμοπολίαν «Cie Generale Transatlantique». Τὸ ἀπορριφθέν Νομοσχέδιον προέβλεπε, ὃς ἀνεγράψαμεν, τὴν παροχὴν Κρατικῆς ἐγγυήσεως διὰ τὴν σύγκαινην ὑπὸ τῆς ἐνδιαφερούσινης ἀτμοπολίας δικαιόου μέχρι ποσοῦ 300.000.000 φράγκων, ἕναντι πρώτης ὑποθήκης τοῦ στόλου καὶ τῆς ἀκινήτου αὐτῆς πεισούσιας.

“Η ἐπιτροπὴ τῆς Γερουσίας ἤκθη εἰς τὴν ἀπόφασιν, ὅπως τὴν ὡρὸν μένων προσωρινῶν οἰκονομικῶν διευκολύνεσσιν, ἀποτρέψῃ πᾶσαν παροχὴν ἐνισχύσεως γενικωτέρας μορφῆς εἰς τὴν C.G.T. τροπεῖνει δὲ τὴν ἰδρυαν δραγανισμοῦ, εἰς δὲ νὰ ἀνατεθῇ τὸ ἔργον τῆς Κρατικῆς ἐποπτείας, διὰ τὴν πραγματοποίησιν ἑνὸς εὐρυτέρου προγράμματος ἐνισχύσεως καὶ προστασίας τοῦ συνόλου τῆς ψαλικῆς ἐμπορικῆς γνωτιλίας.

"Οσον ἀφορᾷ εἰδικώτερον τὴν ὑποστήριξιν τῆς C.G.T., τὸ πεῖραν αὐτῆς Νομοσχέδιον θὰ κατατηῇ δυνατόν νὰ ἐφαρμοσθῇ εἰς αὐτώτωρον χρόνον καὶ δή, δταν ἡ θέσις τῆς ἐταιρείας ταύτης θήτω νέαν δυσχερής, ἀποκαταταθῆ ἐπὶ ὅγιῶν δάσεων καὶ συγχρόνως διευκρινισθῇ τὸ ζήτημα τῶν εὐθυνῶν. Τπὸ τὸ πνεῦμα τοῦτο κατέτηθε καὶ ἐπερώτησις μέλλουσα νὰ ὑποδηλωθῇ εἰς τὴν δουλήν καὶ πὶ τῆς δούλας ή ἐπιτροπῆ θὰ ἀναμεινῃ συντόμως ν' ἀκούσῃ τὴν πάντησιν τοῦ ὑπουργοῦ τῆς Εὐπροσικῆς Νομιμίας.

Ἐν τέλει δέον νὰ σημειωθῇ, ὅτι ή ἐνίσχυσις ἔζητείτο, κυρίως πόδης C.G.T. διὰ νὰ δυνηθῇ αὐτῇ καὶ ἀποπερατώσῃ τὴν γαυγήγησιν του «σούπερ Πλ.-ντέ-Φράնς» τῶν 70.000 τόνων. Αἱ οργασίαι ἐπὶ τοῦ κελοσσοῦ τούτου μετὰ τὴν τροπήν ḥην ἔλαχε ἡ ἀπότισης τῆς ἀρωγῆς, θὰ συνεχισθοῦν μόνον ἐὰν τελικῶς παρασχεθῇ ἡ Κοριτσικὴ Βούθησις.

ΤΟ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΝ ΤΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ

ΣΕΙΡΑ ΦΙΔΙΚΩΝ ΑΡΘΡΩΝ ΤΟΥ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ Κ. ΦΑΦΟΥΤΑΚΗ

"Ιδωμεν ηδη ποία είναι, έγαντι τῶν προεκτείνετων δεδομένων, ή κλητικῆς διαθημολογίας τῶν ἀξιωματικῶν εἰς τὸ ιδικόν μας Ναυτικόν.

Αυτούς καὶ εἰς τὸ σημεῖον αὐτό, δπως καὶ εἰς τόσα ἀλλα
ὅ ἐπικρατῶν τραγέλαφος μαρτυρεῖ τὴν κρατικὴν ἀκηδίαν, τὴν
ἐγκληματικὴν ἀδιαφορίαν τὴν δποίαν ἐπέδειξαν οἱ πατὰ καιροὺς
δῆθεν «ἄρμόδιοι» καὶ οἱ «ἐνδιαφερόμενοι», καθὼς μαρτυρεῖ καὶ
τὴν παντελῆ ἔλλειψιν σοβαρότητος τῶν περισσοτέρων περὶ τοῦ γενο-
τικοῦ προσωπικοῦ διατάξεων.

Τὰ τῆς βαθμολογίας τῶν ἀξιωματικῶν θά ἔξετάσω ἐδῶ κεχωρισμένως δι' ἔκκστον κλάδου, ἵνα δυγιθῷ καὶ καταδεῖξω σφέστερον, ποῦ δὲ τραγέλαφος τῶν σφαλμάτων καὶ τῶν ἐλλείψεων, δι ποτὸς ἐκυριάρχησε τῆς συγκροτήσεως τοῦ ἀνωτέρου προσωπικοῦ καὶ εἰς τὸν δόποιον διφέλεται ἡ στρεβλὴ περὶ τῆς ἀπαίτουμένης ἐπαγγελματικῆς καταρτίσεως, περὶ ἀρμοδιότητος καὶ περὶ ἱεραρχίας ἀντίληψις, ἡ ἀσυναισθήτως διαμορφωθεῖσα ἔκπαλαι, ἐπικρατοῦσα δὲ καὶ σήμερον ἔτι, πρὸς ηθικὴν καὶ οὐσιαστικὴν ζημίαν τοῦ Ναυτικοῦ.

Θὰ προσπαθήσω ἐν συγχείᾳ γ^η ἀναλύσω τὰ ἑωτερικώτερα ἀπετελέσματα τῆς οἰκτρᾶς ταύτης ἀκαταστασίας—τὰ δόποια Ἰωας δέν εἰναι εὑρύτερον γνωστά εἰς τὴν κεντρικὴν διοίκησιν καὶ εἰς τὸ πολὺ κοινὸν τῶν ἔξωθεν πρὸς τὸ Ναυτικὸν σχετικούμενων—καὶ θὰ καταλήξω εἰς τὴν ὑπόδειξιν τῶν πρὸς διάλυσιν τῆς ἀναρχίας ταύτης ἐνδεικνυομένων μέτρων, αὐστηρῶς καθολικῆς διαθηκογίας τῶν ἀξιωματικῶν. Θὰ πράξω τοῦτο δχι: ἐξ ἀντιγραφῆς τῶν ἀλλαχοῦ κρατούντων, ἀλλ᾽ ἐκ διαθητέρας καὶ ἀκριβεστέρας αὐτοφώτου γράψεως τῶν παρ^ρ ἡμῶν ὑπαγορευομένων δελτιώσεων, ἀναχωρῶν ἐκ τῆς ἀρχῆς, καθ^θ ἦν, πρὸς παγίωσιν θεμελιώδους δραγμούς ἀριστούντας ἐν τῷ Ναυτικῷ μας, ἀπαντεῖται ἵνα ὑπάρχουν τόσοι ἀκριβῶς διαθηκοὶ ἀξιωματικῶν εἰς ἕκκατον κλάδου, δςα: ἀκριβῶς εἰναι αἱ ἐκ τῆς συγχρόνου ἑωτερικῆς συγκροτήσεως τῶν ἐμπορικῶν πλοίων προσῶν ἀνεξαιρέτως τῶν χωρητικοτήτων, καθ^θ διμοιζόμορφον διειθητάξιν δημιουργημέναι θέσεις τοῦ ἴδιου κλάδου καὶ κατὰ τὴν ἀκριβή πόσης ἀλλήλας ἀντιστοιχίαν των.

‘Ως ἐάν μή ἦρχει δύμως ή Ἰαπωνοτραγῳδία αὐτὴ, οἱ ἀπὸ τοῦ 1912 ἐκ τῶν προσαρτηθεισῶν Νέων Χωρῶν καταγόμενοι καὶ δυ-
νηθέντες γ' ἀποδεῖξουν (ἀσχετον πᾶς) ὅτι ἐκυβέρνησαν πλοίον οἰ-
ονδήποτε, ἔλιυθον τὸ περίφημον «εὐεργετικὸν διπλωματικὸν»
δυνάμει τοῦ ὁπίοιου ἐπετράπη εἰς αὐτοὺς νὰ διοικοῦν ίστοι-
φόροι, ἀργότερον δὲ (τοῦ κακίστου προγηγουμένου τετελεσμένου
πλέον) νὰ ὑπηρετοῦν ὡς ψιφιστάμενοι (Βοι, Γοι κ.ο.κ.) ἀξιωματι-
κοί, ἐν τέλει δὲ καὶ ὡς προστάμενοι: (Αο:) ἀξιωματικοί ἐπὶ ἀ-
κτοπλοσύνιων ἀτμοπλοίων.

¹ Άλλα καὶ τάυτης, τῆς ἀνευ προσγρούμενου εἰς πολιτισμένον κράτος καταστρεπτικῆς διὰ τὸ Ναυτικὸν εὐεργεσίας πρὸς τοὺς ἀνθρώπους αὐτοὺς, ἐγένετο καὶ ἔξαστοι οὐθεὶς νὰ γίνεται μεγίστη κατάχρησις δ'² ἔξαπατήσεως τῶν Ἀρχῶν, φύλασσα μέχρι τῆς γνωτολογίας τοιούτων «εὐεργετικῶν» εἰς θέσιν Α' ἀξιωματικοῦ ἀκόμη ἐπὶ ωκεανοπόδων πλοίων.

Μετά δωδεκαετίαν τέλος, από της 1ης Ιανουαρίου 1924, λογισμενή ή εις τρεις διαιρόμενος τάξεις διαιρέσις τοῦ ἔως τότε ἑγιείου «διπλώματος πλοιάρχου», μόνον ὅμως διὰ τούς ἀπό της χρονολογίας ταύτης καὶ ἐφεζῆς βαθμολογουμένους.

Καίτοι δις ἔκτοτε τροποποιηθείσα, ή διάβρεσις αὕτη ἔχει γῦνας ἐξῆγες:

) «Δέ πλωμα πλοιάρχου ἵστιοφόρων».

6) «Δίπλωμα ἀξιωματικού καταστρώματος» παρέχον εἰς τὸν κάτοχον τὸ δικαιώμα γὰρ ὑπηρετῆ ὡς ἀξιωματικὸς ἐν γένει (Αος, Βος, κ.ο.κ.) ἐπὶ οἰουδήποτε πλοίου, μετὰ τὴν ἔκτελεσιν δὲ 18μήνου ὑπηρεσίας ὡς τοιούτου καὶ τὸ δικαιώμα τῆς διοικήσεως πλοίου μέχρι 300 τόννων ὅλης χωρητικότητος (Gross Tonnage).

γ) «Διπλωματικού πλοιάρχου άτυποπλοίων» απονεμόμενον εἰς τον κάτοχον του προηγουμένου διπλώματος μετά διετή υπηρεσίαν και παρέχον τό δικαιώματα τής ως άξιωματικού ἐν γένει υπηρεσίας ἐπί οιουδήποτε πλοίου και τό δικαιώματα τής διοκτησεως πλοίων μέχρι: 2000 τόνων έλικης χωρητικότητος.

δ) «Διπλωματικούς πλοιάρχους ωκεανοπλοΐας» άπονεμόμενον εις τὸν κάτοχον τοῦ προγραμμένου διπλώματος μετὰ 12μηνον ὑπηρεσίαν πλοιάρχου πλοίων μέχρι 2000 τόνων, ώς καὶ εἰς τὸν κάτοχον «διπλώματος ἀξιωματικοῦ καταστρώματος» μετὰ 3ετῆ διπλεσίαν ἀξιωματικοῦ ἐν γένει ἐπὶ πλοίων ἄνω τῶν 2000 τ., παρέμονεν δὲ τὸ διαιρέμα τῆς διαιρέσεως, οἷον δύπτοτε πλοίου.

παρεγον σε το σικιώμα της οικογένεως θιασούστε πλησί.
 Έχει τα πλοιά είχον διαιρεθεί εις τάξ τρεις ώς άνω κατηγορίες χωρητικότητας, (τούτεστι μέχρι 300 τόννων, ήπια 300 μέχρι 2000, και υπέρ τους 2000), τα δέ τρία ταῦτα διπλώματα είχαν άρμοδιότητα άνδριογον (ήτοι το μὲν «άξιωματικού καταστρώματος» ώς πλοιάρχου, πρώτου άξιωματικού και δευτέρου άξιωματικού ἀντιτοπίγως, το δέ «πλοιάρχου ἀτμοπλοίων» ώς πλοιάρχου ἐπὶ τῶν μέχρι 2000 τόννων και ώς πρώτου άξιωματικού ἐπὶ τῶν υπέρ τους 2000 τόννων, πλοιών και τέλος το τοῦ «πλοιάρχου ωκεανοπλοίων» ώς πλοιάρχου ἐπὶ τῶν τελευταίων τούτων πλοιών). Θα γηδυνάμην γά εἰπω, δτι η διαβάθμισις αὕτη ήτον ἀπλῶς ἀτελῆς, μελονότι δὲν θὰ ήργοσύμην δτι θὰ είχεν ἀνάγκην ριζικής διορθώσεως.

‘Η ὑπερχρήσις δημως «διακεκριμέσσεως» διδούσης τὸ δικαιώματα εἰς τὸν τὸ πρώτου ὡς ἀξιωματικὸν δικαιολογούμενον δύναμιον, ν' ἀνηλαρμάνη τὰς εὐθύνας πρώτου ἀξιωματικοῦ ἐπὶ οἵουδήποτε ὠκεντούρου ή ποντοπόρου πλοίου, νὰ ὑπερπηδᾷ τὸ ἀμέσως ἐπόμενον διπλωματικῆντι καὶ μετὰ τριετῆ μόδις θαλάσσιον ὑπηρεσίαν νὰ καταλαμβάνῃ τὸν ἄνωτατον δικαιολόγον καὶ τὸ ἄνωτατον δρισού προσαγωγῆς, ἀποδεικνύεις καταφενῶς ὅτι η ἴδεα τῆς τοιωτῆς δικαιολογίσεως είναι πορῳδὸν ἀγκύτου ἐγκεφάλου

Αλλοίμονον εἰς τὸ Ναυτικὸν ἐὰν ή κατάστασις αὕτη ἔχο-
λουθήσῃ ἐπὶ μακρὸν ὑπάρχουσα. Θὰ κυταλαμβάνουν θέσεις ἀνω-
τέρας τῶν δυνάμεων των νεαρώτατος: ἀξιωματικοί, ἐστεργμένοι:
εἰσέτι ἐπαγγελματικῆς πείρας, θὰ προσάγωνται εἰς τὸν ἀνώτατον
δικτύον ἐντὸς τετραετίας κατὰ μέσον δρον καὶ θὰ ὑπερπληρωθεῖται
ὅ δικτύος οὗτος διαρκῶς, θὰ ὑπάρχουν δηλαδή, ἐπὶ 1000 ναυτι-

λων ἀξιωματικῶν, 200 «ἀξιωματικοὶ καταστρώματος», 100 «πλοίαρχοι ἀποπλοίων» καὶ 700 «πλοίαρχοι ὡκεανοπλοῖας»!

Καὶ ἡ δευτέρᾳ αὕτη πλάνη θὰ εἰναῑ χείρων τῆς πρώτης, τὴν ὅποιαν ὑποτίθεται: διὰ ἐπρόκειτο νὰ διορθώσῃ.

Τοιουτοτρόπως ἡ διαδάθμισις τῶν ἀπὸ τοῦ 1924 καὶ ἐντεῦθεν διπλωματούχων παρέμεινεν «ἀπόστραφα» καὶ μόνον.

Ὦς ἐδὲ μὴ ἥρκει τοῦτο δμως, οἱ πρὸ τοῦ 1924 (τοῦτοσιν οἱ μεταξὺ τῶν ἑτῶν 1882 καὶ 1924 ἀποκτήσαντες τὸ «δίπλωμα πλοιάρχου») γαντίλοι: ἀξιωματικοὶ, εἰς οὐδεμίαν διαβάθμισιν κατωρθώθη νὰ ὑποδῆλησοῦν ἔως τώρα, οἱ δὲ δίπλωμά των ἀφωμοιώθη εὐθὺς ἐξ ἀρχῆς πρὸς τὸ «δίπλωμα πλοιάρχου ὡκεανοπλοῖας».

Εἰς προτηγήθεν κεφάλαιον (1) ἔγραψα ὅτι «τὸ δικαίωμα τοῦ διαιροῦν ἐλέγχου τοῦ γαντίλου ὑπὸ τῆς Πολιτείας εἰναῑ ἀμείωτον διότι ἡ Πολιτεία, ἐν τῇ κρίσει τῆς περὶ τῆς δοκιμασίας τοῦ γαντίλου (τοῦ γαντίλου ἀξιωματικοῦ ἐν προκειμένῳ) ἔχει θεσπίσει τὴν ὑπὸ τούτου ἀπόδειξιν ὡρισμένων προσόντων καὶ ἐφοδίων ἀτιγα, κατὰ τὴν ἴδιαν αὐτῆς κρίσιν, ἀπαρτίζουν τὴν ἐπαγγελματικὴν του κατάρτισιν τὴν ἀνταποκριγομένην εἰς ὡρισμένην τινὰ ἐποχὴν διὲκαστον βαθύμῳ καὶ κλάδον εἰδικήτερον, ἐν τῇ ἐνασκήσει τῆς διοικήσεως ἡ πάσης ἀλλης ὑπηρεσίας πλοίου ὡρισμένης χωρητικότητος καὶ ἐντεῦθεν ἐκτάσεως πλάσων, ἐπομένως δὲ ἐκτάσεως ἐπαγγελματικῆς ἐπιδόσεως ἐν τῇ ἀντιμετωπίσει: ἀναλόγων ὑποχρεώσεων, δικαιωμάτων καὶ εὐθυνῶν».

Ἐφ' ὅσου λοιπὸν ὁ δρισμὸς οὗτος ἥθελε κριθῆ ὀρθός—περὶ τοῦ ἐναντίου δὲν ὑπάρχει κίνδυνος ἀφοῦ ἀπορρέει ἐκ τῆς λογικῆς τὴν ὅποιαν διδάσκει ὁ νόμος—ἡ βαθμολογικὴ ταξινόμησις τῶν φύροδην—μήδην τεταγμένων σήμερον γαντίλων ἀξιωματικῶν ἥθελεν εἰναῑ ἐξ ίσου ὀρθή καὶ γόμψιος.

Ἄρκει νὰ λεχθῇ ὅτι ἐν τῇ πραγματικότητι, οἱ 2165 ἀξιωματικοὶ οὗτοι (2) ἀντιπροσωπεύουν....ἰσάριθμα ἵσως ἐπίπεδα ἐπαγγελματικῆς ἰκανότητος, ἀφοῦ οὐδαμισύ συμπίπτει ὀμοιόμορφος καὶ ταῦτοχρονος προέλευσις, κατάταξις, ἐκπαιδευσίς δοκιμασία καὶ βαθμολογία, δύο ἔστω ἀξιωματικῶν, ὅπως θὰ συνέβαινεν εἰς Ναυτικὸν μὲν γαντίλον κλάδον κανονικῶς ἀρχῆγον συγκεκροτημένον ἐξ ἀξιωματικῶν ἀποφοίτων Ναυτικῆς Σχολῆς, προελθόντων ἐξ ἰστόμων σχολείων, ταῦτοχρόνων ταχθέντων, ὅμοιος ἐκπαιδεύσθεντων εἰς τὰ ἴδια ἀκριβῶς θέματα, ὅμοιος δοκιμασθέντων καὶ βαθμολογηθέντων. Ἀπ' ἐγκατίας, ἐλλείψει τοιωτῆς ὀμοιόμορφου προελεύσεως ὑπάρχουν ἐν τῷ γαντίλῳ κλάδῳ, μεταξὺ τῶν ἀπὸ τοῦ 1882 μέχρι τοῦ 1924 κτησιμέγων τὸ «δίπλωμα πλοιάρχου» συγκεκριμένων, τινὲς μὲν ἀπόφοιτοι τοῦ....δημοστικοῦ σχολείου, ἄλλοι τοῦ ἐλληνικοῦ καὶ ἄλλοι τοῦ φρούτου: στηρίου· τινὲς ταχθέντες ὡς γαντόπαιδες, ἄλλοι ὡς βοηθοὶ θαλαμηπόλοι καὶ ἄλλοι ὡς παραμάχειροι· τινὲς ἀποστηθίσαντες τὸ διδάχτιον τοῦ μακαρίτου Τσουκαλᾶ, ἄλλοι οὐδὲν διδαχθέντες καὶ ἄλλοι μὴ γνωρίζοντες ν' ἀγαγώνουν τινὲς ὑποστάντες τὰς διὰ τοὺς σημειεύοντας γκυαλήρους ἰστιοφόρων ἐξετάσεις, ἄλλοι τὰς διὰ τοὺς σημειεύοντας κυδερνήτας καὶ ἄλλοι τὰς διὰ τοὺς σημειεύοντας πλοιάρχους ἰστιοφόρων.

Ἄλλοι ὑπάρχουν ἐκτὸς τούτων καὶ δρισμένοι ἄλλοι, ἐλάχιστοι ἀτυχῶς, οἱ ὅποιοι δὲν «κατήγοροι» γαντίκοι, εἰμὴ ἀφοῦ ἐφρόντισαν νὰ σπουδάσουν τὴν γέωναν των, τὴν ἰστορίαν των, τὴν γεωγραφίαν, τὰ μαθηματικά, τὴν γαντίλιαν καὶ τοὺς ὑπολογισμούς τῆς, τὴν κοσμογραφίαν, τὸ γαντίκον δίκαιον, τὴν κυδερνήτην, στοιχεώδη γκυαλήραν καὶ μηχανικήν, τὴν ἀγγλικήν γλώσσαν καὶ πάντα τις συνθέτει τὴν μόρφωσιν τοῦ γαντίλου, μελετοῦν πάντοτε καὶ παρακολουθοῦν διαρκῶς τὰ θέματα τοῦ κλάδου των. Μολυτάτα πάντες ἀδιακρίτως, μορφωμένοι, ἡμιμαθεῖταις καὶ ἀμαθεῖταις, ἵκανοι, μέτροι: καὶ ἀνίκανοι ἔλαβον τὸ ἴδιον, τὸ μοναδικὸν τότε «δίπλωμα πλοιάρχου», εἰναῑ συνεπῶς τεταγμένοι εἰς τὸν ἴδιον βαθύμον καὶ κατ' ἀνάγκην «συνάδελφοι» μεταξὺ των!

Περὶ τῆς βαθμολογίας τούτων ἀκριβῶς πρόκειται ἐνταῦθα.

Τοπεστηρίχθη ἀλλοτε ἡ ἀποφίξις καθ' ἥν θὰ ἐθεωρεῖτο ἵσως ἀντιουνταγματικὸν πραξικόπημα ἡ διαδάθμισις των, μολονότι οὐδεὶς θὰ ἐτόλμηκεν ἀρνηθῆ τὴν ὀρθότητα τοῦ ἀνωτέρω προταχθέντος δρισμοῦ, οὐδὲ τὸ γεγονός, διότι ἡ Πολιτεία, παλαιότερον ἴδιως, ἀπογέμωσα τὸ «δίπλωμα πλοιάρχου» εἰς τοὺς ἀνθρώπους τούτους μετὰ τὴν ὅλως ἐπιπολακίαν ἡ ἀστείαν δοκιμασίαν μάλιστα εἰς ἥν ὑπεβάλλοντο, εἰχε πρὸ διφθαλμῶν τὸ γεγονός διότι ἡ κατὰ μέσον δ-

ρον ἀρμοδιότης των δὲν θὰ ἐξικνεῖτο πέραν τῶν φορτηγῶν πλοίων 2—5 χιλιάδων τόννων φορτίου (1000—3000 τόν. διλαχής χωρητικότητος) τὰ ὅποια συνέθετον τὸ σύνολον σχεδὸν τοῦ ἐμπορικοῦ στόλου μας καὶ τὰ ὅποια διετίθεντο εἰς τὴν ποντοπλοΐαν σχεδὸν ἐξ ὀλοκλήρου.

Ἄλλα μήπως δὲν εἰναῑ ἔτι ἀντισυνταγματικότερον τὸ γεγονός, διότι ἡ Πολιτεία, ἐν γνώσει τῶν ἔκτοτε ἐπελθουσῶν μεταβολῶν ἐν τῇ συνθέσει τοῦ ἐμπορικοῦ στόλου καταρτισμοῦ τῶν γαντίλων ἀξιωματικῶν (διὰ τὴν δοκιμασίαν τῶν ὅποιων ἡ ἴδια αὕτη Πολιτεία ἐθέσπισεν ἐσχάτως ἀσυγκρίτως εὐρυτέρου περιεχομένου διατάξεις καὶ εἰς βαθύμοις μάλιστα κατωτέρους τοῦ «δίπλωμα πλοιάρχου»), ἐπέτρεψε τὴν ἐξομοίωσιν τοῦ κτηθέντος διπλώματος ἐκείνου πρὸς τὸ «δίπλωμα πλοιάρχου ὡκεανοπλοῖας» καὶ ἀνεγνώρισε σιωπηρῶς εἰς τοὺς κατόχους του τὸ δικαίωμα τῆς κυδερνήσεως τῶν συγχρόνων μεγάλων πλοίων τῶν 6, 7, 8, 9 καὶ 10 χιλιάδων τόννων φορτίου, γενικῶς δηλαδὴ ἄνω τῶν 3000, ἀκόμη δὲ καὶ ἄνω τῶν 5000 τόν.

Τοπεστηρίχθη ἐπίσης, διότι θὰ ἡτο παράλογον νὰ ὑποδῆλησοῦν εἰς τὴν ἐν νέου δοκιμασίαν ἐφ' ὧν συγκεκριμένων θεμάτων ἐξητάσθησαν ἡδη εἰς τὸ παρελθόν πρὸς ἀπόκτησιν τοῦ «δίπλωμα πλοιάρχου» οἱ ἄνθρωποι οὗτοι.

Δὲν θὰ ἡτο διμως περισσότερον παράλογον νὰ μὴ ἔχουν διόλου ἐξετασθῆ ποτὲ οἱ κατόχοι τοῦ ἀμαρτωλοῦ ἐκείνου διπλώματος, εἰς ἀνεπτερα πρόσθιτα πρόσθιτα θέματα ἐξετάζονται σήμερον οἱ ἀποκτῶντες τὸ «δίπλωμα πλοιάρχου ὡκεανοπλοῖας», πρὸς τὸ διπολον ἐν τούτοις ἐκείνοις ἔχουν τὴν ἀξιωσιν νὰ ἔξομοιούται: τὸ ἴδιον τῶν:

Οἱ διατειγόμενοι, διότι εἰναῑ ἵκανοι «νὰ κάνουν τὴν δουλειά των», νὰ διεξάγουν δηλαδὴ τὰ καθήκοντά των προσηκόντων καὶ ἐπιχώριος, νὰ συγκεντρών τούτεσι: τ' ἀπαραιτήται πρὸς τούτο ἐφόδια καὶ προσόντα, δέν ἔχουν νὰ τὸ ἀπόδειξουν.

Προσωπικῶν είμαι εἰς θέσιν νὰ γνωρίζω, διότι διλίγοι: εἰναῑ ἐκείνοις οἱ ὅποιοι θὰ ἡδύνητο ν' ἀποδείξουν διότι εἰναῑ δηντως ἰκανοί, θεωρεῖται διμως ἀντισυνταγματικόν.

Τὸ νὰ παραμείνουν ώς «πλοιάρχοι ὡκεανοπλοῖας» πάντες ἀδιακρίτως θεωρεῖται μὲν συνταγματικόν, εἰναῑ διμως ἀδικον διλίγουνται ἐκείνους οἵτινες θ' ἀπεδεικνύοντο ἵκανοι κατόπιν δοκιμασίας καὶ ἀποδείξουν: κατὰ συνέπειαν ἀγήθικον.

Τὸ νὰ χαρακτηρίσθων διμως ώς «πλοιάρχοι ὡκεανοπλοῖας» πάντες συλλήδην οἱ κατόχοι τοῦ πρὸ τοῦ 1924 μοναδικοῦ «δίπλωμα πλοιάρχου» εἰς δια τό θέματα δὲν ἔχουν ἐξετασθῆ, εἰναῑ μὲν ἡδικόν, θεωρεῖται διμως ἀντισυνταγματικόν.

Τὸ νὰ παραμείνουν ώς «πλοιάρχοι ὡκεανοπλοῖας» πάντες ἀδιακρίτως θεωρεῖται μὲν συνταγματικόν, εἰναῑ διμως ἀδικον διλίγουνται ἐκείνους οἵτινες θ' ἀποδείξουν ἰκανότητα ἀνωτέραν ἐκείνης ἡ ὅποια ἀπαιτεῖται διὰ τὸ «δίπλωμα πλοιάρχου ὡκεανοπλοῖας», ἀποτελεῖ μέτρον πολλαπλῆς σκοπούτητος καὶ ὀφελεῖταις.

Πρώτον, διότι θὰ ἱκανοποιήσῃ τοὺς φοδουμένους τὴν δοκιμασίαν κατόχους τοῦ «δίπλωμα πλοιάρχου», τοὺς ἀντικρούσαντας αὐτὴν ώς ἀντισυνταγματικήν.....

Δεύτερον, διότι θὰ παράσχῃ εἰς πάντας ἀνεξιρέτως τοὺς κατόχους τοῦ διπλώματος ἐκείνου ώς καὶ τοῦ διπλώματος «πλοιάρχου ὡκεανοπλοῖας» ἐν τῷ παρόντι καὶ ἐν τῷ μέλλοντι, τὸ ηδικότερον μέσον τῆς ἀποικήσεως τῶν μὲν μέχρι 5000 τόννων διλαχής χωρητικότητος (Gross Tonnage) πλοίων εἰς τοὺς κατόχους τοῦ «δίπλωμα πλοιάρχου ὡκεανοπλοῖας», τῶν δὲ ὑπὲρ τοὺς 5000 εἰς τοὺς κατόχους τοῦ «ἀγωτέρου διπλώματος».

Τρίτον, διότι θὰ ἐπιτύχῃ τὴν διαθητικήν εἰς πάντας ἀνεξιρέτως τοὺς κατόχους τοῦ διπλώματος ἐκείνου ώς καὶ τοῦ διπλώματος «πλοιάρχου ὡκεανοπλοῖας» ἐν τῷ παρόντι καὶ ἐν τῷ μέλλοντι, τὸ ηδικότερον μέσον τῆς ἀποικήσεως τῶν μὲν μέχρι 5000 τόννων διλαχής χωρητικότητος (Gross Tonnage) πλοίων εἰς τοὺς κατόχους τοῦ «δίπλωμα πλοιάρχου ὡκεανοπλοῖας», τῶν δὲ ὑπὲρ τοὺς 5000 εἰς τοὺς κατόχους τοῦ «ἀγωτέρου διπλώματος».

(1) «Ναυτικά Χρονικά», τεῦχος 19ον.

(2) Απογραφή 31ης Δεκεμβρίου 1931.

ΜΙΑ ΕΙΚΩΝ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΚΡΙΣΕΩΣ

Η ΕΚΠΤΩΣΙΣ ΤΩΝ ΠΑΓΚΟΣΜΙΩΝ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΝ

Η ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΗ ΤΟΥ Δ'. ΤΡΙΜΗΝΟΥ 1931

Αι υπό τούς «Λόδη Ρετζίστερ» δημοσιευθείσαι στατιστικαὶ τῶν παγκοσμίων ναυπηγήσεων κατά τὸ δ' τρίμηνον τοῦ 1931, σημειών μίαν ἔτι: βαθύτεραν ἐκπτωσιν τῆς ναυπηγικῆς διοικητικής. Εἰδικῶς, τὸ ἐν 'Αγγλίᾳ δέπο ναυπηγήσεων τονάν εἶναι λίση, εἰς ποσὸν τόνων, πρὸς τὸ κατὰ τὸ 1887 ναυπηγούμενον. Οὕτω τὰ κατὰ τὸ δ'. θρηνον π.ε. τὰ ἐν 'Αγγλίᾳ ναυπηγούμενα πλοῖα ἀνέρχονται εἰς 400.505 τόν. γκρός, δέσον διμως να σημειωθῇ, ὅτι ἐκ τῆς χωρητικότητος ταύτης ἀνεστάλη ἡ ναυπηγήσεις πλοίων 153.680 τόνων, οὕτω δὲ ἡ χωρητικότης, ἐφ' ἡς συνεχίζεται ἡ ἔργασια στρέφεται γύρω τῷ 250.000 τόνων.

Ἡ αναλογία τῶν ἐν 'Αγγλίᾳ ναυπηγήσεων ἀνέρχεται εἰς 28.1(2) ο).ο εἴναι τῆς υπὸ ναυπηγήσεων ἀνὰ τὸν κόσμον χωρητικότητος.

Αἱ εἰς τὸ λοιπὸ Κράτη ναυπηγήσεις ἐμειώθησαν ἔναντι τοῦ γ'. τριμήνου τοῦ αὐτοῦ ἔτους κατὰ 110.000 τόνων γκρός. Εἶναι δὲ ἀξιοσημείωτον, ὅτι καὶ εἰς τὸ Κράτη ἐκεῖνα διπον κάποια ζωηρὰ ναυπηγικὴ κίνησις ἐσημειώθη εἰς τὰς ἀρχὰς τοῦ 1931, ἥρχισεν ἡδη ἀντη καταπίπτοντος, μὲ προσέλθεις ἡ κίστα ἦθαρπυντικάς διὰ τὸ τρέχον ἔτος, ἐφ' ὃσον ἡ ναυτιλία ἥθελεν ἔξακολουθήσῃ διαβιδύσας υπὸ τῆς αὐτῆς κρίσιμον κατάστασιν.

Τὰ ναυπηγούμενα καθ' δόλον τὸν κόσμον ἀτμόπλοια καὶ μότορισπες καθὼς καὶ μεγάλα ιστιοφόρα ἀνήρχοντο κατὰ τὴν 31ην Δεκεμβρίου ὡς ἔξης:

Χώραι	Άτμοπλοια	Μότορισπες	Ιστιοφόρα
'Αγγλία—'Ιρλανδία	81 τ. 309.970	13 τ. 85.855	4 τ. 680
Λοιποὶ Χώραι	73 > 461.581	105 > 540.228	5 > 1.481
Σύνολον	154 > 771.551	118 > 630.083	9 > 2.161

Ἡ τοῦ έναντιού ημέρηντος 281 σκάφη 1.403.795 τόνων γκρός.

Τὰ ναυπηγούμενα ἐν 'Αγγλίᾳ καὶ 'Ιρλανδίᾳ 98 πλοῖα 400.505 τόνων κατανέμονται εἰς τὰς κατωτέρως ἑνίκατητας:

'Αγγλικά—'Ιρλανδικά	57 τ. 284.390	Μεξικοῦ	2 τ. 3.456
'Αγγλικανὸν ἀποικιῶν	7 > 37.235	Νορβηγία	10 > 8.309
Βελγικά	1 > 800	Σερβίκια	1 > 2.450
Γαλλικά	5 > 16.470	'Αγγλικοῦ σημ.	15 > 47.395

Κατὰ τὸ αὐτὸν τρίμηνον αἱ ναυπηγήσεις εἰς τὰ ὑπόλοιπα Κράτη, πλὴν τῆς 'Αγγλίας καὶ 'Ιρλανδίας, κατανέμονται ὡς κατωτέρω:

Χώραι	άτμοπλοια	Μότορισπες	Σύνολον
'Αγγλ. Ἀποικία	3 τ. 2.450	— τ. —	4 τ. 3.101
Βέλγιον	— > —	3 > 1.810	3 > 1.810
Βραζιλία	1 > 125	— > —	1 > 125
Δάντοιγκ	2 > 1.950	— > —	2 > 1.950
Δανία	4 > 4.500	8 > 47.300	12 > 51.800
Γαλλία	8 > 104.950	6 > 58.890	17 > 164.440
Γερμανία	4 > 2.095	12 > 101.656	17 > 103.981
'Ολλανδία	3 > 435	23 > 67.431	26 > 67.866
'Ιταλία	9 > 100.887	6 > 77.400	15 > 178.287
'Ισπανία	4 > 24.580	13 > 28.700	17 > 53.280
Αιθουσανία	— > —	2 > 950	2 > 950
Νορβηγία	10 > 8.025	5 > 7.760	15 > 15.785
Πορτογαλία	1 > 982	1 > 355	2 > 1.337
'Ισπανία	1 > 252	9 > 54.989	10 > 55.241
Σουηδία	4 > 5.830	14 > 89.550	18 > 95.380
'Ηνωμ. Πολιτ.	18 > 204.400	3 > 3.437	21 > 207.837
Οὐραγούνα	1 > 150	— > —	1 > 150
Σύνολον	73 > 461.581	105 > 540.228	183 > 1.003.290

Εἰς τὸ σύνολον τῶν εἰς τὰς 'Αγγλικάς 'Αποικίας ναυπηγήσεων παραλημνάνται 1 ιστιοφόρον 651 τόνων, εἰς τὰς Γαλλικάς ναυπηγήσεις 3 ιστιοφόρα 600 τόνων καὶ εἰς τὰς Γερμανικάς ναυπηγήσεις 1 ιστιοφόρον 230 τόνων. Συνεπός εἰς τὸν δικιόν αὐτοῦ τὸν ναυπηγήσεων ἔχοντα περιληφθῆ καὶ τὰ ὡς ἄνω 5 ιστιοφόρα 1481 τόνων.

Δὲν ἀναφέρεται ἐᾶς ἀλλοι εἰς τὰς ἀνωτέρω παγκοσμίους ναυπηγήσεις ἡ Σοδειτική Ρωσία, καθ' ὃτι ἀλλείσιν σαφεῖς καὶ θετικαὶ ἐκ τῆς Χώρας ταύτης πληροφορίει.

ΑΙ ΚΑΤΑ ΚΡΑΤΗ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

Συμφώνως πρὸς τοὺς ἀνωτέρω αὐτοῦτοὺς, εἴθε μετὰ τὴν 'Αγγλίᾳ ἔρχονται εἰς ναυπηγήσεις αἱ 'Ηνωμ. Πολιτεῖαι: μὲ 207.837 τόνων, ἔναντι 261.364 τ. τοῦ γ'. τριμήνου καὶ 301.489 τ. τοῦ δ'. τριμήνου. 'Η 'Ιταλία ἔτις κατὰ τὸ γ'. τριμήνον κατεῖχε τὴν τετάρτην θέσιν μὲ 159.147 τόνων, ἔτης ἔρχεται εὐθός μετὰ τὰς 'Ην. Πολιτεῖαις μὲ 178.287 τ., ἐνφ' ἡ Γαλλία, ἔτης ἔρχεται τρίτη μὲ 169.720 τόνων εἰς τὴν ἔγδην τόνων.

'Η Γερμανία, ἔτις τὸν Σεπτέμβριον κατεῖχε τὴν ἕκτην θέσιν μὲ 113.468 τόνων ἔρχεται ἔτης πέμπτη μὲ 103.981 τόνων, ἡ Σουηδία ἀπὸ τὴν πέμπτην θέσιν μὲ 121.080 τόνων μετέπειτα εἰς τὴν ἔκτην θέσιν μὲ 95.380 τόνων. 'Η 'Ολλανδία κρατεῖ τὴν Τρίτη θέσιν μὲ 67.866 τόνων ἔναντι 95.216 τοῦ γ'. τριμήνου, ἡ Δανία διμως, ἔτις ἐσημειωθῆ εἰς τὴν ἔγδην

θέσιν μὲ 69.160 τόνων, κατέπειτα ἡδη εἰς τὴν δεκάτην μὲ 51.800 τ. 'Η 'Ισπανία ἀπὸ τῆς ἑννάτης θέσισι μὲ 53.889 τόνων, μετέστη εἰς τὴν ὅγδην μὲ 52.241 τόνων, ἡ 'Ιαπωνία καταλαμβάνει τὴν ἑννάτην θέσιν μὲ 53.280 τόνων ἔναντι 32.620 καὶ τέλος ἡ Νορβηγία παρέμεινε εἰς τὴν ἑγδεκάτην θέσιν, ἀλλὰ μὲ μειωμένην χωρητικότητα, ἀπὸ 25.440 εἰς 15.785 τόνων.

Κατὰ ταῦτα αἱ Χώραι εἰς τὰς δημοσίες γράψηθεσαι αἱ ναυπηγήσεις εἰναι 'Η 'Ιαπωνία κατὰ 19.000 τόνων, ἡ 'Ιταλία κατὰ 21.000 τόνων καὶ ἡ 'Ισπανία κατὰ 2000 τόνων. Εἰς δέλας τὰς ἀειλλας χώρας αἱ ναυπηγήσεις τοῦ δ'. τριμήνου ἐμειώθησαν ἔναντι τοῦ γ'. τριμήνου, ἡ δὲ μείωσις αὕτη ἔφθασε διὰ τὸ 'Ηνωμ. Πολιτεῖαις εἰς 24.000 τόνων, διὰ τὴν 'Ολλανδίαν εἰς 28.000 τ., διὰ τὴν Σουηδίαν εἰς 26.000 τ., διὰ τὴν Δανίαν εἰς 17.000 τόνων, διὰ τὴν Γερμανίαν εἰς 10.000 τ., διὰ τὴν Γαλλίαν εἰς 5.000 τ., καὶ διὰ τὴν Νορβηγίαν εἰς 10.000 τόνων.

Εἰς ἀκόμη ἔνδιαφέροντας γάρ ομιλεῖσθαι, ὅτι ἐνθη κατὰ τὸ δ'. τριμήνον εἰς 'Ιταλίαν καὶ 'Ιαπωνίαν ἔρχονται νέας ναυπηγήσεις διὰ πλοία 71.000 τόνων εἰς δέλα τὰς κατακείμενας καὶ ναυπηγήσεις μόλις ἔφθασαν εἰς τὸ ποσόν τῶν 50.000 τόνων γκρός.

ΑΙ ΑΓΓΛΙΚΑΙ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

"Οσον ἀφορεῖ τὰς 'Αγγλικὰς ναυπηγήσεις, αἱ κατὰ τὸ δεύτερον ἔξαμηνον τοῦ π. π. τριών δοθεῖσαι παραγγελίαι φορτηγῶν σκαφῶν ἀνέρχονται εἰς 103.349 τόνων γκρός, ἡ χωρητικότης δὲ αὕτη ἔρχεται ναυπηγούμενή κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ δ'. τριμήνου καὶ κατανέμεται ὡς ἔξης: Εἰς τὰ ναυπηγήσεις τοῦ Χάρτελεπουλ 6 ἀτμόπλοια 26.350 τ. γκρός ἔναντι 5400 τ. τοῦ γ'. τριμήνου, εἰς Γερμανίαν καὶ Γλασκώβην 14 ἀτμόπλοια 69.600 τόνων ἔναντι 11 τόνων 51.350 καὶ εἰς τὸ Λήγ 4 τ. 10.451 ἔναντι 3 τόνων 6390.

Ὄτι πρὸς τὰ μεγάλα σκάφη σημειώθησι, ἡ ἀναστολὴ τῆς ναυπηγήσεως τοῦ «Κιουνάρτερ Νο 531» τῶν 73.000 τόνων καὶ ἡ ουπιλήρωσις τοῦ "Georgic," καὶ τοῦ "Strathaird," "Η κενωθεῖσα ναυπηγικὴ ἑσχάρα τοῦ "Monarch of Bermuda," κατελήφθη ἀπὸ τὴν ἑναρξίν τῆς ναυπηγήσεως τοῦ ἀδελφοῦ αὐτοῦ σκάφους "Queen of Bermuda," ἐπειστρόθη δὲ ἡ κατακείμενη εἰς τὰ Ἀιθαγόρειαν ναυπηγεῖται τοῦ ὑπερωκεντίου "Καρχηδόνη" τῆς Πενίνουσαλκρ.

Τελοῦν ἀκόμη διὰ ταῦτας κατακείμενή ἐν 'Αγγλίᾳ τὸ μὲν γ'. τριμήνον κατὰ 120.000 τόνων, τὸ δὲ δ'. τριμήνον κατὰ 57.000 τ. ἀκόμη, ἐνφ' ἡ μείωσις δὲ δλας τὰς λοιπὰς χώρας ἔφθασε μόνον τοῦ 100.000 τόνων. "Ηδη τὰς λοιπὰς Κράτης ἔχουν ὑπὸ κατακείμενην τάνκερας 285.000 τόνων, τοῦτο δ'. ἔγγειται: ἐκ τῆς δραδύτητος τῶν ναυπηγήσεων εἰς τὰς χώρας ταύτας, καθὼς καὶ εἰς τὸ διελαβόν τὰς παρχαγείας τῶν ἀργότερον. Διὰ τὰς χώρας ἔτης ναυπηγήσεως τάνκερος ἔνεχε ιδιαίτεραν σπουδαίαν στολήν, τοῦτο δὲ γίνεται φανέρων ἀπὸ τὴν ουργήσιν τοῦ ποσοστοῦ, διπερ ἀναλογεῖ εἰς 16.3 ο).ο διὰ τὰς 'Αγγλικάς ναυπηγήσεις, ἐνφ' διὰ τὰς Σουηδικάς εἰναι 87.4 ο),ο, διὰ τὰς 'Ισπανικάς 71 ο),ο; διὰ τὰς Γερμανικάς 70 ο),ο, διὰ τὰς Δανικάς 47.3 ο)ο καὶ διὰ τὰς 'Ολλανδικάς 36.3 ο)ο. Λόγῳ τῆς σπουδαίας μειώσεως τῆς ναυπηγήσεως τάνκερος ἐν 'Αγγλίᾳ, ἐμειώθη φυσικῶς δὲ αὐτὴν καὶ τὸ ποσοστόν τῶν μότορισπεων εἰς 22.12 ο)ο, ἐνφ' διὰ τὰς ἀλλα κράτη εἰναι 51 ο)ο τὰς διλης ναυπηγούμενης χωρητικότητος.

Αἱ παροδοῖς ναυπηγήσεις τάνκερος ἔχουν ἀναλυτικότερον εἰς ἀριθμὸν σκαφῶν καὶ τονάκις κατὰ Χώρας, ὡς δὲ ἀκόλουθος πίναξ:

Χώραι	ἀρ. πλ. T. γκρός	Χώραι	ἀρ. πλ. T. γκρός
Σουηδία	12 83.400	'Ολλανδία	3 24.550
Γερμανία	6 72.400	Δανία	3 24.535
'Αγγλία·'Ιρλ.	10 65.441	Νορβηγία	1 6.360
'Ισπανία	6 39.200	'Ην. Πολιτεῖαις	1 1.534
'Ιταλία	3 33.900	Σύνολον	45 351.320

"Ἐκ τῶν ἀνωτέρω τάνκερων μόνον 4 τ. γκρός 18.531 εἰναι ἀτμοκίνητα, πάντα δὲ τὰ λοιπά εἰναι μότορισπες.

ΝΕΑΙ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΚΑΘΕΔΛΥΣΕΙΣ

Οἱ κατωτέρω πίνακες παρέχουν μίαν εἰκόνα τοῦ ἀριθμοῦ τῶν πλοίων, τῶν δημοσίων ἔρχεται ἡ ναυπηγήσεις κατὰ τὸ δ'. τριμήνον τοῦ 1931 καὶ τῶν πλοίων, ἀτινα καθειλεύθησαν κατὰ τὴν αὐτὴν χρονικὴν περίοδον. Συγχρόνως γίνεται ιδιαίτερα μνεῖα διὰ τὰς ἀτμόπλοιας καὶ τὰ μότορισπες. "Οσον ἀφορεῖ τὰ ιστιοφόρα τρία μόνον τοιαῦτα 420 τ. ἐνδι περιλαμβάνονται εἰς τὸν αὐτοῦ τὸν ἐν 'Αγγλίᾳ ἀρξαμένων ναυπηγήσεων:

Έναρξις ναυπηγήσεων									
Χώραι	Ατμόπλοια			Μότορσπιρ			Σύνολον		
Αγγλ.-Ιρλαν.	30	τ.	103.349	4	τ.	1.015	37	τ.	104.784
Αγγλ. αποικίαι	1	>	550	—	>	—	1	>	550
Βέλγιον	—	>	—	—	>	—	—	>	—
Δάντσουγκ	2	>	1.920	—	>	—	2	>	1.920
Δανία	3	>	4.150	2	>	5.600	5	>	9.750
Γαλλία	1	>	2.800	1	>	220	2	>	3.020
Γερμανία	—	>	—	1	>	180	1	>	180
Ολλανδία	2	>	200	7	>	8.854	9	>	9.054
Ιταλία	—	>	—	2	>	32.300	2	>	32.300
Ιαπωνία	3	>	18.200	12	>	20.440	15	>	38.640
Νορβηγία	—	>	—	3	>	1.100	3	>	1.100
Πορτογαλία	1	>	982	—	>	—	1	>	982
Ισπανία	1	>	252	—	>	—	1	>	252
Σουηδία	—	>	—	3	>	12.550	3	>	12.550
Ην. Πολιτείαι	2	>	10.400	—	>	—	2	>	10.400
Ούραγουάνη	—	>	—	—	>	—	—	>	—
Σύνολον	46	>	142.803	35	>	82.259	84	>	225.482

Κατά τ' ἀνωτέρω, ἐν 'Αγγλίᾳ καὶ Ἰρλανδίᾳ ἐτέθησαν υπὸ νομοποίησης διαφορούντος τοῦ δ'. τριμήνου πλοιά 104.781 τόννων, ητοι μὲν αὐξηθεῖσας 66.109 τόννων ἔναντι τῆς 30ῆς Συμβρίου. 'Ἐν τούτοις οἱ γῆγενέμενοι οὕτω ἀριθμοὶ εἰς τὴν πραγματικότητα πολὺ κατώτεροι: έάν συγχρθεῖσσα πρᾶξη τούς τριμηνιαίους ἀριθμούς τῶν τελευταῖνον ἐτῶν. Οὕτω μέχρι τοῦ Μαρτίου 1930 ἐ μέσος δρός τῆς μητροπολίτικης ἐνάρξεως νέων νομοποίησεων ἡ νήρηστη εἰς 154.000 τόννους καὶ ἀνω, ἐνθὲ καθ' ὀλόκληρον τοῦ 1931 αἱ ἐνάρξεις ἔργωνται ἵσαν πειραιών: κατὰ 200.000 τόννους ἔναντι τοῦ 1930

"Αφ' έτερου κατά τὸ δ'. τριμήνους καθελκύσθησαν ἐν Ἀγγλίᾳ πλοῖα 70.707 τόνων, ητοί κατά 10.000 τ. ἐπὶ ἔλλειτον τῆς καθελκυσθείσης χωρητικότητος τοῦ γ'. τριμήνου.

ΜΕΓΕΘΗ ΠΑΟΙΩΝ ΚΑΙ ΜΗΧΑΝΑΙ

Τά ναυπηγούμενα 281 πλοία είναι 154 άτιμόπλοια 771.551 τόννων γκρός, 118 μότερσπις 630.083 τόννων και 9 ιστιοφόρα 2161 τόννων. Κατά μεγέθη τα ακάρια ταῦτα (πλήν τῶν ιστιοφόρων) καταχέουνται ως ~~εξαρτήσεις~~.

Tόννοι	άτμοπλοια	μότορσπιρ
Μέχρι 2000 τόν.	γκρές	83
από 2 — 6000	>	44
> 6 — 10000	>	12
> 10—20000	>	6
> 20—30000	>	3
> 30—40000	>	2
Συνολικά τόνων 40 χιλ. τ. γκρές	4	—
	154	118

Κατά τό αιώνα τριήμηνον κατασκευάσθησαν η ἑποπτήθησαν ἐπί πλοίων 329 ναυτικαὶ μηχαναὶ συνολικῆς δυνάμεως 1.613.665 ἵππων. Ἐξ αἰώνων αἱ 181 δυνάμεως 513.425 ἵππων ἦσαν πετρελαιομηχαναὶ ἑσωτερικῆς καύσεως αἱ δὲ λοιπαὶ 148 δυνάμεως 1.100.240 ἵππων ἦσαν ἀτμομηχαναὶ, ἐκ τῶν δημοτῶν πάλιν αἱ 111 δυνάμεως 148.180 ἵππων ἦσαν παλιγνυρομηχαναὶ, αἱ δὲ λοιπαὶ 37 δυνάμεως 952.060 ἵππων ἦσαν στροβίλοισιδεῖς καὶ ἔκανε τούτων εἰς μέσον δρόν δυνάμεως 25.750 ἵππους. Ἀφ' ἕτερου οὐ πιποδύναμις τῶν παλιγνυρομηχανῶν μηχανῶν εἶναι κατὰ 9.115οι κατατέρα, ἀπὸ τὴν συνολικὴν δύναμιν τῶν ὑπὸ κατασκευὴν ἀνὰ τὴν ὄψιν λιοντάριον ἀτμομηχανῶν.

Η ΔΙΑΚΥΜΑΝΣΙΣ ΤΟΥ TONNAZ KATA TO 1931

Η γενικότερά ανασκόπησης των άριθμων του «Λόδζ Ρέτζιστερ» των αναφερομένων είς τὴν αἰχμούσιων του Παγκοσμίου τοννάζ κατά τὸ 1931 μᾶς παρέχει ἀξιόλογα συμπεράσματα και θετικά δεδομένα, εἰς τὰ δροῦα δύναται νὰ διαστήῃ μία ἐμπράγματος ἐπλιπρόσωπης ἀναδίσωσις τῆς ναυτιλιακῆς ἔργωσις. Κατά τὸ λόγον ἔτος ἐναυτηγήθησαν πλοῖα κατά τις πεισσότερα τῶν 2.000.000 τόνων γκρός, τό ποσόν δὲ αὐτὸ—πλὴν δύο ἑξαρίσσεων—ἀποτελεῖ κατώτατον ὅριον ἐτησίας ναυπηγηκῆς παραγωγῆς ἀπὸ τὸ 1910 καὶ κατά 1.300 000 τ. κατώτερον ἀπὸ τὸ ὅπο ναυπήγησιν τοννάζ τοῦ ἔτους 1913. Οἱ κατωτέρω ἄριθμοι δεικνύουν τὴν ἐτησίαν παραγωγῆς τῶν προπολεμικῶν ἔκεινων ἐπῶν, καθ' ἀλιτευτικῆς ἀπερίθησης τὰς τοῦ 1931:

*Έτη	Τόννοι	*Έτη	Τόννοι	*Έτη	Τόννοι
1899	2.121.738	1903	2.145.631	1911	2.650.140
1900	2.304.163	1905	2.514.992	1912	2.901.769
1901	2.607.539	1906	2.919.763	1913	3.332.882
1902	2.502.753	1907	2.778.088	1914	2.852.753

Είναι πρόδηλον, ότι ή σύγκρισις των αριθμών των ναυπηγήσεων μάς δηληγεί εἰς εὐχάριστα συμπεράσματα διότι μέλλον της ναυτιλίας, αι οι γενικότεραι άθροισις των διαλύσεων και η απωλεία μάς έμφανται σαν άξιοσημαίωτον ρεκόρ της διαγραφέσις ήταν των μητρώων του Αέρος χωρητικότητος. Μεταπολεμικάς αι περισσότεροι διαχρησι μπλοίων έσημησαν το 1924, δηπότε 440.404 τόννοι γκρός απωλέσθησαν εἰς ναυάγια και έγκαταλείψεις και 1.174.258 τόννοι διελύθησαν. Κατά το 1931 ή διαγραφέσια έκ διαλύσεων χωρητικότης ήπειρωνται το 1.000.000 τ. γκρός και έπιπλευται να έγγιζε, αν μη και να έπερθη, το ρεκόρ διαγραφών τού 1924. Ήαν δεχθώμενοι, διτη και αι απωλείαι πλοίων κατά το 1931 κυμαίνονται γύρω των 300.000 τόννων, τότε ή έκ ναυπηγήσεων ακέησις τού Ηαγκο-σμίου τοννάς περιορίζεται μόνον εἰς 500.000 τ. γκρός.

"Αλλά και ο χρηματός ούτος δεν αποδίδει πιστώς την άλγειαν ώς πρός τη φορτηγά σκάφη, διότι ο ριμόδος και τό τοννάς τουτων κατά το 1931 εμπιστοσύνην έχανε τον 1930, διότι η πλειονότητα των κατά το παρελθόν έτος ναυπηγήσεων άφεωρ πλειστά επιβιβάζει και τάνκερες. 'Αφ' έτερον κατά τέλι 16 προ τού πλέοντος και γερά τον 1914 έτη, η παγκόσμιας χωρητικότητας ηγήθησε κατά 21.475.702 τ. γραρός, ήτοι 77.77 σο, άνελγοιαν ακταναμορφών εις έτησιον ποσοστόν 4.86. σο). Κατά τη έτερη 16 έτη από τον 1914 μέχρι τον 1930 η αξησιος ήτο σχεδόν ή ίδια, φθάσασα τους 21.041.488 τ. γραρός, άλλα με μέσον δρον 42.86 σο) και έτησιον ποσοστόν αξησιος 2.68 σο.

"Η σύγκρισις απτη θεωρήτικών, των νά στερήται σημασίας. Από την πραγματικότητος δύναμης μάς μάς όπων καλύπτει, διτι ένθη προπολεμικώς το 1913 το σύνολον του Παχυκούμιου τοννάς είργαζετο Ικανοποιητικώς, σήμερον παραμένουν ένθη δργία πλοίων πάνω των 10.000.000 τόνων, το δ' ένθη κινήσεις τοννάς έργαζεται μέτρια ζημιάν, έφ' δυον τά λάινερς ταξιδεύοντα με τημάχων φορτίου, τά δέ φορτηγά λαμβάνοντα μικρών ναυάλους ή κατευθύνοντα κανένα είς τους λιμένας τής φορτώσεως. Τά δεδομένα ταῦτα και ή σύγκρισις των προπολεμικών άριθμων με τής σημερινής θάσιας τής Ναυτιλίας μάς ζηγούν είς τό μυστρόπλασμα, διτι η κρίσις των θαλασσών μεταφρούν δέν προέρχεται: άπο πληθωρικότητα τοννάς, αλλά μάλλον άπο την ολίγεψιν ποσοτιών.

Γεννάται δέ τό ἐργάτωμα, ἔχων εἰς μίαν ἀναθίσιον τὸν ἑπτόροιν θά δυνηθῇ ἡ ὑπάρχουσα χωρητικότης νὰ καλύψῃ τὴν προσφοράν ἐργασίας. Σήμερον τό ἑπτόροιν διατασθεῖ ἐν μαρκαμῷ, ἐλλείψεις ἀγοραστικῆς ικανότητος καὶ ἐμπιστοσύνης. "Οταν δύνω αἱ συνθῆκαι θελτανθεῖσην, μίαδρός θὰ προσφύγεισι καὶ τότε θὰ αποδειχθεῖ πατονομώνδη ἡ ἀνεπάρκεια τῆς σημειώνης χωρητικότητος ἢ ὅποια είναι μὲν γηδημάνειν ἔναντι τῆς προπολεμικῆς ἄλλ' ἐν ἡσσοῖς μοιρά πρός τὴν ἕκτασιν τοῦ ἑπτοροῦ.

Ο ΠΡΩΤΟΣ ΤΟΜΟΣ ΤΩΝ

"NAYTIKON XPONIKON..

Ἐπιθυμοῦντες, ὅπως διευκολύνωμεν τοὺς κ.κ. Συνδρομητὰς καὶ Ἀναγνώστας τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» διὰ τὴν διαφύλαξιν, χάριν τῆς βιβλιοθήκης των, τῶν ἐκδοθέντων τευχῶν τοῦ παρελθόντος ἔτους, ἀναλαμβάνομεν τὴν βιβλιοδέτησιν αὐτῶν, εἰς ὡραῖον καὶ στερεώτατον τόμον, μὲ καλλιτεχνικὸν ἐπίχρυσον, χρώματος κυανοῦ, κάλυμμα ἄντι Δοας. 70.

Ο Α' τόμος τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» 24 τεύχη. Σελ. 768. μία πιστὴ εἰκὼν τῆς παγκοσμίου ναυτιλιακῆς κινήσεως καὶ ἴδιαιτέρως τῆς Ἑλληνικῆς τοιαύτης, πολύτιμον ἀπόκτημα διὰ κάθε βιβλιοθήκην, μὲν πολυτελέστατον δέσιμον στοιχίζει Δρ. 200, πλέον τῶν ταχυδοοικιῶν.

ΤΟ ΙΣΤΙΟΝ ΕΞΑΚΟΛΟΥΘΕΙ ΝΑ ΣΥΓΚΙΝΗ

ΕΠΙΒΑΤΑΙ ΕΙΣ ΤΑ ΜΕΓΑΛΑ ΙΣΤΙΟΦΟΡΑ

«Η ΩΡΕΣ ΠΕΡΝΟΥΣΑΝ ΣΑΝ ΩΡΑΙΟ ΟΝΕΙΡΟ»

‘Η ἴστιοπλοῖα δὲν πάνε: γὰ προσφέρη εἰς τοὺς ἐνθουσιῶδεις θυμικοτάς της τίς βαθύτερες ἔκεινες συγκινήσεις, ποῦ δύνανται νὰ αἰσθανθοῦν οἱ ρωμαντικοὶ, οἱ εὐρίσκοντες τόσα μυστικὰ θέλγητρα στὸ ταξεῖδι: ἀνὰ τοὺς μεγάλους ὠκεανοὺς μὲ τὸ παλαιόκαδ αὐτὸ μέσο τῆς ναυαπλοῖας. Οἱ λάτραι τοῦ πανιοῦ ζοῦν μέσα εἰς ἔνα θεῖο ὅνειρο, κατέχονται ἀπὸ μιὰ ἔκστασι, ὅταν τὸ ἴστιοφόρον κυλάει ἥρεμα στὸ πέλαγος καὶ σχίζει: μὲν ἔνα λικνιστικὸ νανούρισμα τὸ κῦμα. Ἡ γοητεία αὐτὴ γίνεται πειδ ἔκδηλη τώρα, εἰς τὴν ἐποχὴν τῶν πλωτῶν γιγάντων καὶ τῆς ταχύτητος, μᾶς προξενεῖ δὲ ἐντυπωσιακὴ αἰσθησι: τὸ γεγονός, ὅτι εὐρίσκονται ἀκόμη ψυχὲς, ποῦ λαχταροῦν, γιὰ ἔνα ταξεῖδι μὲ ἴστιοφόρο. ‘Ο ἀνθρώπος, παρ’ ὅλη τὴν δρμητικὴ πορεία του πρὸς κάθε πρόσδον καὶ διὰ κάθε τι τὸ γέον δὲν πάνει συχνὰ νὰ στρέψῃ τὰ μάτια τῆς ψυχῆς του στὰ παληὰ καὶ νὰ νοσταλγῇ κάθε λησμονημένη ἀπόλαυσι.

Δὲν πρέπει συνεπῶς νὰ μᾶς ἐκπλήξῃ διατὶ ὁ περιφημος Θαλασσοπόδιος καὶ κάτοχος τῶν τελευταίων ἔναπομεινάντων ἐν τῷ Κόσμῳ μεγάλων ἴστιοφόρων, ὁ Φιγαλαῦδος ἐφωποιεῖσθαις Γουσταύος "Ἐριξῶν, εἶχε πρὸ καιροῦ ἐφωτηθῆ, ἐὰν εἰς τὰ πλοῖα του ἥδυναντο νὰ γίνωσι: δεκτοὶ ἐπιβάται κατὰ τὰς μεγάλας διαδρομὰς τῶν πενταϊστίων ἀπὸ τὴν Αὔστραλιαν καὶ τὸν Εἰρηνικὸν πρὸς τὴν Εὐρώπην. Οἱ ἐν Λονδίνῳ ἀντιπρόσωποι τοῦ τελευταίου αὐτοῦ «καραβούροφ» κ. κ. «H. Clarkson & Son, Ltd» ἀπήγνησαν, διτὶ πράγματι εἰς τὰ ἴστιοφόρα τοῦ κ. "Ἐριξῶν ὑπέροχουν πάντοτε μερικοὶ διαθέσιμοι: θάλασσαι: ἀναμένοντες νὰ φιλοξενήσουν τοὺς ρωμανικοὺς διαβάτας τῶν μεγάλων πόντων!... Κατόπιν τῆς διαβεβηκόσεως αὐτῆς παρουσιάσθησαν 19 ἐπιβάται, οἵτινες καὶ κατέλαβον ἀναλόγους θέσεις, κατανεμηθέντες εἰς τὰ ἴστιοφόρα, «Χουγκούμδη», «Ἀρχιμπάλντ Ρουσέλ», «Ἐρζόγκιν Σεστλί», «Πόλυναπ», «Γκρέις Χάρουαρ», «Ολίθεμπενκ», «Μέλιμπουρν» καὶ «Βάκιγκ».

"Ἐκ τῶν ἐπιθετῶν αὐτῶν οἱ πέντε ἔταξῖδευσαν ἀπὸ τῆς Κοπεγχάγης εἰς τὴν Νότιον Ἀφρικήν, δύο ἀλλοι: ἐκ Κοπεγχάγης εἰς τὴν Αὐστραλίαν, δύο ἔξι δὲ καὶ μία κυρίᾳ ἔταξῖδευσαν ἀπὸ Σουηδίας εἰς τὴν Αὐστραλίαν μετ' ἐπιστροφῆς, εἰς ἕτερος ἀπὸ τὸ Βαγκούσθερ εἰς τὴν Νοτ. Ἀφρικήν, εἰς ἐκ Βαλτικῆς εἰς Αὐστραλίαν, δύο ἀπὸ Λά—Γκουνάρχες εἰς Μαρίεγχαμ καὶ ἔξι ἀπὸ τῆς Ἀγγλίας εἰς Μαρίεγχαμ. Οἱ θαρραλέοι, ἀλλὰ καὶ διομονητικοὶ ἐπιβάται ἔμειναν καταχροντευμένοι ἀπὸ τὸ ταξίδιόν των καὶ ἐκδηλώνουν διακαή τὴν ἐπιθυμίαν νὰ ἐπαναλάβωσι αὐτό. Δύο μάλιστα ἔξι αὐτῶν ἀπέστειλαν πρός τὸν Ἐριξόν ἐπιστολάς περιγράφοντες τὰς ἐνθουσιώδεις ἐντυπώσεις των. Ἀπὸ τὰς ἐπιστολὰς αὐτάς, αἱ δόποικι ἐδημοσιεύθησαν πρὸς ήμερον, παραλαμβάνομεν τὰς πλέον ἐδικαψερούσας περικοπάς:

«Μόλις ηδη—γράφει ο εις—έφθασα ἐνταῦθα ἀπὸ τὴν Νότιον Αφρικήν. Ἀφῆκα τὸ παγκοσμίου φήμης λατιοφόρον σας «Herjogin Cecilie» εἰς τὸ λιμένα Beira. Ἐλυπήθη, διότι ἐτελείωσε τόσον γρήγορα τὸ ταξίδιον καὶ ἐπιθυμῶ τὰ μέγιστα γὰ σᾶς διαβιβάσω τὰς ἔγκαρδίους εὐχαριστίας μου, διότι μου ἐπετρέψατε τὴν ἐπιβίβασιν καὶ τοιούτοτρόπως μου ἔχαριστε μερικάς ἀπὸ τὰς τεπυγούσας καὶ ἀλημανάτους σπινθῆς τῆς Λαδίς μου.

» Ήσθινθην ὑπερβολικὴ στενοχωρίαν, διότι ἡγαγκασμένος ὡς ἐγκατατείψω τὸ σκάφος εἰς Beira, δέν ἡδυνήθην γὰ συνεχίσω τὴν ἀπόλαυσιν τοῦ μέχρις Αὐστραλίας πλοῦ καὶ νὰ ζήσω κατόπιν τάς συγκινητικὰς στιγμὰς τῆς ἐπιστροφῆς διὰ τοῦ ίδιου πλοίου εἰς τὴν Εὐρώπην, ὅταν τὸ πειρικάλλες «Henjogin» θὰ γὺλάκωνε τὸ κῦμα ἀγωνιζόμενον γὰ φθάσῃ τὸ ταχύτερον, μέσω τοῦ ἀκρωτηρίου Χόρων, εἰς τὴν Ἀγγλίαν, διὰ νὰ κερδίσῃ τὸ κύπελλον τῆς τεχνήτης.

»Είμαι πεπεισμένος διὰ τὴν αἰσίαν ἔκδοσιν καὶ τοῦ ὑπολοίπου ταξιδίου, σπεύδω δὲ γὰρ σᾶς διαβεβαιώσω καὶ πάλιν, ὅτι πολὺ θὰ ἐπιθυμούσῃ γὰρ τύχω τῆς ἀδείας, ὅπως ταξιδεύσω μίαν

ἀκόμη φοράν μὲ τὸ κοινῷδν ἵστιοφόρον».

‘Η δευτέρη επίστολή του ἀλλοι ταξιδιώτου, οπότε τὸ αὐτὸ πνεῦμα γραμμένη ἀνέφερε: «Σᾶς εὐχαριστῶ πολὺ διὰ τὴν πρόθυμον κακλωσύην σας καὶ διὰ τὴν θερμήν φιλοξενίαν, ἵνα ἔτυχον ἐπὶ τοῦ ιστιοφόρου σας *«Archibald Russell»*. Δύναμις: γάρ σᾶς εἴπω, διότι ἀλλως τε καὶ τὸ πιστεύω, διτε οὕτε ἑνὸς λεπτοῦ λύπη γη ἐλαφρὰν στενοχωρίαν δὲν ησθάνυην κατὰ τὸ πολυήμερον ταξιδιόν μου καὶ ἔνα μάχιον πόθον διατηρῶ, νὰ ἐπιστρέψω μὲ τὸ ίδιο σκάφος εἰς τὴν Κοπεγγάνην.

»Τώρα, ποῦ σές γράψω, εύρισκομαι: ἐπὶ ἀτμοπλοίου τοπικῆς γραμμῆς, πούλ μεγαλύτερον τοῦ ωρίου ήστιοφόρου σας καὶ «ἀπορῶ πῶς ἀποφασίζουν γὰρ ναυπηγοῦν ἀκόμη ἀτμόπλοια!» Τὴν πυρελθούσαν νύκτα δὲν ἐκλείσαμε μάτι, ἐταλαντεύομεθα οἱ ταλαιπωροὶ ἐπιβάται: ἐπάνω εἰς τὰς στενὰς κλίνας μας, καὶ τὸ ἀτμόπλοιον ἐκυλίστο, σᾶν ἔνα πιγνίδι, ἐπάνω στὰ κύματα, ἀπὸ τὰ ὄποια ἐκτυπάτο καὶ ὑπέφερε.

»Πόσον, κατά τὰς φοβερὰς ἐκείνας στιγμὰς ἀνεπόλησα τὸ Ιστιοφόρον «Russell». Ἐπὶ τοῦ ἀτμοπλοίου ἡ ὥρες μοῦ φαινοῦται μακραὶ καὶ ἡ ἡμέρες ἀτελείωτοι, ἐνῷ ἐπὶ τοῦ Ιστιοφόρου σας ἡ ὥρες πετοῦσαν καὶ ἡ ἡμέρες περγοῦσαν τόσον εὔκολα. Δυστυχῶς, κάθε ἀπόλυτος, κάθε εὐτυχία, ἔχουν εἰς τόν μάταιον κόσμον μας ἔνα σύντομον τέλος. «Ἐτα·, χωρὶς καν νὰ τὸ ἐγγόνισσα, ἀτελείωσε ἔνα πρωὶ τὸ ταξίδι μου μὲ τὸ Ιστιοφόρον καὶ τὸ δρακιὸ ὄνειρο, ποῦ ἤρχισα νὰ βλέπω στὴν Κοπεγχάγη διεκδιπτι μόλις τὸ πλοϊον σας ἔρριψε τὴν ἀγκυρά του στὴν «Αφρική».

"Οπως δέληπ γκνειες τόσος διπήρξε τοῦ δευτέρου ἐπιστολογράφου ό ἐνθουσιασμὸς γιὰ τὸ ταξίδι μὲ Ιστιοφόρον, ώστε δὲν ἔδιστασε νὰ διατυπώσῃ καὶ τὴν ἀπορίαν του, πῶς εὑρίσκονται, δηλαδή, ἄνθρωποι ἐπιμέγοντες νὰ κατακευάζουν ἀκόμη ἀτμόπλοια....!!

Ο ΕΦΕΤΕΙΝΟΣ ΑΓΩΝ ΙΣΤΙΟΦΟΡΩΝ

Ο ἐφετεινὸς ἀγῶνας ταχύτητος τῶν ἑμιφόρτων ἐξ Αὐστραλίας ἴστιοφόρων διὰ τὴν Ἡπειρωτικὴν Εὔρωπην, ἥρχισεν ἥδη καὶ παρακολουθεῖται μετὰ πολλοῦ ἐνδιαφέροντος ἀπὸ τὴν διεθνῆ οἰκογένειαν τῶν ναυτιλλομένων. Εἰς τὸν ἀγώνα μετέχουν 14 ἴστιοφόρα τοῦ Φιγλανδοῦ πλοιάρχου Γουστζύου "Εριξόν", προσετέθησαν δύως ἐφέτος καὶ τρία ἀλλα, τὰ «Abraham Rydberg», «Pamir» καὶ «Parnia», ἐξ ὧν τὸ τελευταῖον 5200 τόνυγα d. w. θεωρεῖται ὡς τὸ μεγαλύτερον ἀπὸ τὰ ὄπαρχοντα ἐν τῷ Κόσμῳ ἴστιοφόρο.

Ἐγχρῆς τοῦ ἀγῶνος ἐγένετο τὴν 12ην Ἰανουαρίου μὲ τὸν ἀπόπλουν ἐκ Wallarooow τοῦ ἴστιοφόρου «Abraham Rydberg». Δεύτερον ἴστιοφόρον ἦτο τὸ «Killoran», διπερ συμπληρώσαν τὴν φόρτωσίν του ἀπέπλευσεν ἐκ Port Augusta τὴν 21 Ἰανουαρίου δ. Εὐρώπην. Πρῶτοι λιμένες εἰς τοὺς ὅποιους θὰ καταπλεύσουν τὰ διαγωνιζόμενα ἴστιοφόρα κατὰ τὴν διφίξιν των εἰς τὰ Εὐρωπαϊκά οὗτα θὰ είνε τὸ Φάλμουθ ἢ τὸ Κουνταύουν, διότι εἴτε καὶ θὰ λάβουν διαταγές διὰ τὴν προσορισμὸν τοῦ φορτίου των. Κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη τὸ ρεκόρ, διπερ ἐσημειώθη διὰ τὸ διάπλουν τῆς ἀποστάσεως Αὔστραλίας—Αγγλίας, ἦτοι 6.000 μιλίων περίπου, ἦτοι 83 ἡμέραι. Άλι ἀναχωρήσεις τῶν κυριωτέρων ἴστιοφόρων ωρίσθησαν ὡς ἔτης :

«Αρχιθ. Ροῦσσελ»	τ. γκρός	2357	ναυπ.	Οδ. Ιανουαρ.	30
«Πόγκαπ»	»	2342	»	Οδ. Φεβρουαρ.	2
«Μέλιμπουργ»	»	2691	»	92	»
«Πάρκα»	»	3084	»	02	»
«Πακίρ»	»	3020	»	05	»
«Κ. Β. Πέντερσεν»	»	2142	»	91	»
«Φάδελλ»	»	1334	»	95	Μαρτίου
«Ολίζεμπενκ»	»	2795	»	92	»
«Χαροκόπειον»	»	2378	»	97	»



ΑΙ ΣΚΑΝΔΙΝΑΥ·Ι·ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΙ

Αύξησις τοννάς και ποιοτική βελτίωσης

Έν τών δημοσιευθέντων πινάκων του Νορβηγικού «Βέριτας» έπι της θέσεως της ναυτιλίας των Σκανδινανίκων Χωρών, κατά την Ιην Ιανουαρίου, άποσπόμεν τούς κάτωθι χρακτηριστικούς άριθμους, καταδεικνύοντας την άνάπτυξην ιδίᾳ της Νορβηγικής ναυτιλίας, τόσον από ποσοτικής, όσον και ποιοτικής άποψεως. Η Νορβηγικά σήμερον κατέχει το μεγαλύτερον ποσοστόν νευτέρων και συγχρονισμένων σκαφών.

Εις τὸ τέλος τοῦ 1931 ἐτέλουν ὑπὸ κατασκευὴν 9 ἀτμόπλοια 6310 τ. γκρός, 6 μότοροις 14.230 τόννων και ἕνα ἔβλινον 120 τ., ητοὶ ἐν ὅλῳ 16 πλοια 20.660 τ. γκρός. Κατὰ τὴν ίδιαν ποδὲ ἐνὸς ἔτους ἐποχὴν ἐναυπηγούντο πλοια 24.163 τ. καὶ εἰχον κλεισθή παραγγελίαι διέτερους 9073 τ. Αφ' ἐτέρου, τὴν Ιην Ιανουαρίου 1932, παρὸ τὴν Παγκόσμιων κρίσιν, ἐναυπηγούντο εἰς διάφορα ἔνα Κάρτη διὰ λογαριασμὸν Νορβηγῶν ἐφοπλιστῶν πλοια 127.000 τ., ἐνῷ τὴν Ιην Ιανουαρίου 1931 ἐναυπηγούντο 436.000 τ. και κατὰ τὸ 1930 ἐναυπηγούντο 704.000 τόννων. Οι ἀριθμοὶ οὗτοι εἰνε δηλωτικοὶ τοῦ ὄγκου τοῦ νέου τοννᾶ, δῆπερ εἰς διετὲς διάστημα προσετέθη εἰς τὸν ἐμπορικὸν στόλον τῆς Νορβηγίας.

— Εἰς τὴν Σουηδίαν ναυπηγούνται 3 ἀτμόπλοια 4520 τόννων γκρός και 11 μότοροις 74.350 τ., ητοὶ ἐν ὅλῳ 14 σκάφη 78.170 τόννων, εἰς δὲ τὸ ἔξωτερον κατασκεύαζονται διὰ λασμὸν Σουηδῶν ἀγοραστῶν 6 μότοροις 39.000 τ. ἐναντι 108.456 τ. πρὸ ἔτους και 236.500 τ. πρὸ διετίας, ἐνῷ τὰ ναυπηγούμενα πέρουσ κατὰ τὴν ίδιαν ταῦτην ἐποχὴν πλοια 172.442 τ. γκρός.

— Εἰς προσθήκας καινούργους τοννᾶς δὲν ὑστερεῖ και ὁ Δανικὸς ἐμπορικὸς στόλος. Τὴν Ιην Ιανουαρίου τὸ. ἐ. κατασκευάζοντο 4 ἀπ' 4390 τ. γκρός, 2 ἔβλινα μότοροις 310 τόννων και 7 χαλύβδινα μότοροις 38.110 τ., ητοὶ ἐν ὅλῳ 13 σκάφη 42.810 τόννων ἐν συγκρισὶ πρὸς πλοια 92.975 τ. ἀπίστα ἐναυπηγούντο πρὸ ἔτους. Τὰ εἰς Δανικὰ ναυπηγεία παραγγελθέντα σκάφη, τῶν ὅποιων ὅμως δὲν ἥρχισεν ἀκόμη ή κατασκευὴ εἶνε ἐν ἀτμόπλοιον 1450 τ. και ἕνα μότοροις 4700 τ., ἐναντι 46.360 τ. πέρυσι και 107.550 τ. πρὸ διετίας.

ΤΑ ΝΟΡΒΗΓΙΚΑ ΜΟΤΟΡΣΙΠΣ

Διαρκοῦντος τοῦ 1931 ὁ Νορβηγικὸς στόλος ηγέηθη κατὰ 43 πλοια συνολικῆς χωρητικότητος 354.000 τ. γκρός. Εξ αὐτῶν ἡσαν μότοροις τὰ 38, χωρητικότητος 292.000 τ., ἀπ' 63.000 τόννων προσετέθησαν εἰς τὸν ἀτμοκίνητον στόλον και 46.000 τ. ἀφεωρῶν προσθήκας εἰς τὰ φαλαινοθηρια. Κατόπιν τῶν προσθήκων τούτων ὁ Νορβηγικὸς στόλος ἀπηρτίζετο τὴν Ιην Ιανουαρίου τὸ. ἐ. ἀπὸ 1583 ἀτμόπλοια 2.432.381 τόννων, 334 μότοροις 1.661.721 τόννων, 72 βοηθητικὰ πλοια 13.458 τ. και ἀπὸ 12 ιστιοφόρων 3584 τ., ητοὶ εἰχε συνολικὴν δύναμιν 1.201 πλοιον και 4.111.144 τόννων.

Εἶναι ἀξιοσημείωτον, ὅτι τὰ τάνκερς περιλαμβάνουν τὸ 113 περίπου τοῦ Νορβηγικοῦ τοννᾶς, διότι ὑπάρχουν 192 τοιαῦτα χωρητικότητος 1.253.207, ἀντιπροσωπεύονταί την ἀκριβεία τὰ 30.5 οἷο τῆς ὅλης δυνάμεως. Έκ τῶν τάνκερς τὸ 59, τόννων 318.989, εἶνε ἀτμοκίνητα και τὰ ὑπόλοιπα 133, τόννων 934.109 εἶνε μότοροις. Έκ τῶν ἀτμοκίνητων τάνκερ 29, τόννων γκρός 152.656 ἔχουν μίαν ἡλικίαν 10 ἐνω 15 ἑταῖς, ἐνῷ ἐκ τῶν μότορος - τάνκερς τὰ 116, χωρητικότητος 840.440 τόννων εἶνε ἡλικίας μικροτέρας τῶν πέντε ἑταῖς.

Τὰ ὑπόλοιπα σκάφη τῆς Νορβηγίας, ἀτμόπλοια και μότοροις συμπεριλαμβανομένων και τῶν τάνκερς ἀνέρχονται εἰς 1449 ἀπ' τόννων 2.094.739 και δημοποιητα 174 τ. γκρός 719.291. Έκ τῶν ἀτμοπλοίων τούτων 350 τ. 750.777 ἔχουν ἡλικίαν 10 ἐνω 15 ἑταῖς 409 τ. 459.557 εἶναι ἡλικίας 25 ἑταῖς και ἄνω. Έκ τῶν μότοροις 79 τ. 355.587 ἔχουν ἡλικίαν κάτω τῶν 5 ἑταῖς και 66 τ. 285.821 ἔχουν ἡλικίαν 5 ἐνω 10 ἑταῖς.

Κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος ἐνεργάφησαν εἰς τὸν Νορβηγικὸν Νηογνώμονα 78 πλοια 402.000 τ. Εξ αὐτῶν 13.000 τόννων ἐναυπηγήθησαν εἰς Νορβηγίαν, 356.000 τ. εἰς τὸ ἔξωτερον και 33.000 τ. ἀφεωρῶν πλοια ἀγορασθέντα εἰς τῆς ἀλλοδαπῆς.

ΣΟΥΗΔΙΑ, ΔΑΝΙΑ ΚΑΙ ΦΙΝΑΝΔΙΑ

Ο Σουηδικὸς ἐμπορικὸς στόλος ἀπηρτίζετο τὴν Ιην Ιανουαρίου 1931 ἀπὸ 1442 πλοια χωρητικότητος 1.705.997 τ., ἐκ τῶν ὅποιων τὰ 1058 χωρητικότητος 1.414.636 τόννων ἡσαν ἀτμόπλοια και τὰ 107 τ. 509.441 ἡσαν μότοροις. Εκ τῆς ὅλης χωρητικότητος τῶν ἀτμοπλοίων, σκάφη 646.314 τ. ἡσαν ἡλικίας ἄνω τῶν 20 ἑταῖς, ἐνῷ μότοροις 244.048 τόννων ἡσαν ἡλικίας κάτω τῶν 5 ἑταῖς. Διαρκοῦντος τοῦ 1932 ὁ Σουηδικὸς στόλος ηγέηθη κατὰ 63.000 τόννων, ἐνεργάφησαν δὲ εἰς τὸν Νορβηγικὸν Νηογνώμονα πλοια 22.000 τόννων, ναυπηγη-

θέντα ἐν τῷ ἔξωτερον, 16.000 τόννων ἀγορασθέντα εἰς τῆς ἀλλοδαπῆς και 45.000 τόννων ναυπηγηθέντα εἰς Σουηδία.

— Ο Δανικὸς ἐμπορικὸς στόλος ἀπηρτίζετο τὴν Ιην Ιανουαρίου τρ. ἑτους ἀπὸ 755 πλοια 1.184.154 τόννων γκρός, ἐκ τῶν ὅποιων 524 τόννων 733.829 εἶναι ἀτμόπλοια και 94 τόννων 414.196 εἶναι μότοροις. Ή καθαρὰ αὔξησις κατὰ τὸ 1931 ἀνήλθεν εἰς 19 πλοια 61.000 τ. γκρός. Καθ' ἡλικίαν ὁ ἀνώτερον στόλος περιλαμβάνει ἀπὸ 223.161 τ. ἄνω τῶν 25 ἑταῖς και μότοροις 210.793 τόννων κάτω τῶν 5 ἑταῖς. Κατὰ τὸ 1931 ἐνεργάφησαν 77.000 τόννων, ἐξ ὧν πλοια 67.000 τόννων είχον ναυπηγηθῆ ἐν Δανίᾳ, 2500 τόννων ἐν τῷ ἔξωτερον και πλοια 7700 τόννων είχον αὔγορασθη ἐκ τῆς ἀλλοδαπῆς.

— Τέλος ὁ Φινλανδικὸς στόλος ηγέηθη πέρουσ κατὰ 20.000 τόννους και περιελάμβανε κατὰ τὴν Ιην Ιανουαρίου 357 πλοια 330.180 τόννων γκρός, ἐκ τῶν ὅποιων τὰ 229 τόννων 246.267 εἶναι ἀτμόπλοια, 9 τόννων 9315 εἶναι μότοροις και 97 τόννων 65.561 εἶναι ιστιοφόρα. Έκ τῶν ιστιοφόρων τὰ 21 εἶναι ἄνω τῶν 100 τόννων γκρός ἐκαστον και ἀντιπροσωπεύονταν ὁμού χωρητικότητα 41.841 τόννων.

— Ο στόλος τῆς Ισλανδίας ἡλιττωθή ἀπὸ 29.252 εἰς 27.784 τόννους, ἐκ τούτων δὲ μόνον 720 τόννων ἀντιπροσωπεύονταν τὰ ἀτμόπλοια, πάντες δ' οἱ λοιποι τόννων ἀναφέρονται εἰς ιστιοφόρα.

Ός πρὸς τὰ ἀξιολόγητα Σκανδινανίκη ναυτικὰ κέντρα, ταῦτα εἶναι τὸ Όσλο μὲ νηολογημένα πλοια 1.332.740 τόννων γκρός, τὸ Μπέργκεν μὲ 792.370 τόννους, τὸ Τόναμπεργκ μὲ 524.981 τόννους, τὸ Γκόττεμποργκ μὲ 672.066 τόννους, η Στοκχόλμη μὲ 480.812 τόννους και η Κοπεγχάγη μὲ 794.852 τόννους.

ΜΕΓ. ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

ΤΗΣ μείωσις τῶν μισθολογίων

Μετὰ τὴν γενομένην ἐκπτωσιν τῆς μισθοδοσίας τῶν ἀξιωματικῶν καταστρόματος και τὸν μηχανικῶν τοῦ Βρετανικοῦ Ε. Ν., ὑπεβλήθη ἀπὸ μέρους τῶν ἐφοπλιστικῶν ὀργανώσεων αἰτησις πρὸς τὸ "National Maritime Board", δι' ἡς ζητεῖται ἡ ἐπέτασις τῆς μειώσεως και εἰς τὰς μισθοδοσίας τῶν ναυτοθερματῶν και λοιπῶν μελῶν τῶν κατωτέρων πληρωμάτων. Η ζητουμένη μείωσις εἶναι 30) — σελλίνει διὰ τους ναυτας και θερματιστοὺς τοὺς ναυτολογούμενους δάσεις μηγιαίας μισθοδοσίας και(10) — δάσεις τῆς ερδουμαδίκιας μισθοδοσίας. Ανάλογος θεώριας ζητεῖται και διὰ τὰ ήμερομίσθια μισθοδοσίας. Ανάλογος θεώριας ζητεῖται διὰ τὰς διατηρούμενα πελάγωματαν περιπλέστει διὰ την πληρωμάτων, προβλέπεται διὰ πεισμῆς και διὰ την δροποτοίης τῶν δρων ἀποζημιώσεως διὰ τὰς ὑπερωρίας.

Πρὸς ἀντιμετώπισιν τῆς ἀνεργίας

Μίαν χρακτηριστικὴν ἐκδήλωσιν τῆς ἀξιωματικῆς κρίσεως και τῆς ἀνεργίας τῶν πληρωμάτων, ητις μαστίζει τὴν Αγγλικὴν ναυτιλίαν ἀπετέλει: και τὸ πρὸ τῶν πληρωμῶν σημειώνεις γεγονός εἰς τὸν λιμένα τοῦ Αιδερπούλου. Τὸ μότορος "Lassel", τῆς έταιρίας "Lambert & Holt", 7500 τ., ἀπέπλευσεν ἀπὸ τὸν ἀνωτέρω λιμένα μὲ πληρωματικῶν μόνον ἀπὸ ἀξιωματικοὺς δι' σλας τὰς ὑπηρεσίας καταστρόματος και μηχανῆς. Εἰς τὸ μέτρον τοῦ προέδρη η ἀναφερούμενη ἀτμοστόλια, διὰ νὰ κρατήσῃ εἰς τὴν ὑπηρεσίαν τῆς πολυτίμους αὐτῆς συνεργάτας, οίτινες θὰ εἴησαν νὰ πληρωθοῦσι, λόγω τοῦ παροπλισμοῦ τῶν σκαφῶν ἐπὶ τῶν δροποτοίων. Ηδη διανυσμάτισος ούτος θὰ ἐπιτέσθῃ εἰς μὲν τὴν ἔταιραν νὰ κρατήσῃ τὸ ἀνώτερον προσωπικὸν τοῦ στόλου της, εἰς δὲ τοὺς ἀξιωματικούς της νὰ κερδίσουν διποδήποτε τὰ πρός τὸ ζῆν. Η ἀνωτέρω περίπτωσις δὲν εἴναι η πρώτη σημειωθείσα εἰς Αγγλικὰ σκάφη.

Ο ΛΙΜΗΝ ΤΟΥ ΑΜΒΟΥΡΓΟΥ

Τὸ Ευρωπαϊκὸν Επιμελητήριον τοῦ Αμβούργου ἐξέδωκε πρὸ διλέγων ημερῶν τὴν ἐτησίαν αὐτοῦ ἐκθεσίαν εἰπὶ τῶν πεπραγμένων και τῆς ομηρευτῆς θέσεως τοῦ λιμένος τοῦ Αμβούργου. Απὸ τὴν ἀνακοίνωσιν ταῦτην ἀποσκευαστούσι τόπους ἐπηρέασεν η κρίσις τὸ σύνολον τῆς καταστροφῆς τοῦ μεγαλού τούτου λιμενικοῦ κέντρου τῆς Πεπλετήρης Εύρωπης. Εκεῖνο, δημοποιεῖ μίαν ιδιαίτερην θύλακά τοῦ πεπραγμένων, είναι η παράταξις τοῦ ἀργούντος τοννᾶ. Η εἰς τὸν ούτον τούτων τούτων 4 οὐρανούς διανείται τὸν πρώτους μηγικός, ἐνῷ η μείωσις τῆς μεμονωμένης κινήσεως κατὰ τὸ αὐτό χρονικόν διατήγεται ἀνήλθε διὰ μὲν τὴν εἰσαγωγὴν εἰς 9.20 πλοια 554.921 τόννων γκρός.

Τὰ λιμενεργατικά ημερομίσθια έμπιπταισαν ἀπὸ Ιην Μαρτίου 1931, και οὐσίας ἐπίσης και τὰ δικαιώματα τῶν προκυπαρισθών. Τὸ ὀλάχιστον δικαιώματα τῶν τελευταίων τούτων, δημοποιεῖται 0.50 τοῦ μάρκου κατὰ δέμα και ἐθιστεῖται ἀρκετά διπλα τὰ εἰς δέματα δημοποιεύματα, ηλαττώθη εἰς 0.20 τοῦ μάρκου, τὰ δὲ ημερομίσθια, ἀτικαν και προηγουμένων είχον ἐκπεσθεῖ εἰς 9.20 μάρκα ημερομίσθιαν ἀπὸ τὴν 2ας Νοεμβρίου εἰς 8.30 μάρκα. Διὰ νὰ λαδῇ τις μίαν ἀμυδράν ιδέαν τῆς ναυτιλίας κρίσεως τοῦ Αμβούργου, ἀρκει νὰ λεχθῇ, διτι τὸ ἀργούντον τοννᾶ εἰς τὸν λιμένα τοῦτον ἀνήρχετο τὴν Ιην Νοεμβρίου π. Ε. εἰς πλοια 554.921 τόννων γκρός.

ΕΝΑ ΚΟΜΜΑΤΙ ΞΗΡΑΣ ΣΤΟΝ ΑΠΕΡΑΝΤΟ ΠΟΝΤΟ

ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΝΗΣΟΝ ΤΟΥ ΤΡΙΣΤΑΝ

Είς μίαν ἀπόμερην ἄκραν τοῦ Νοτίου Ἀτλαντικοῦ, πέραν κάθε γραμμῆς τῶν πλειών, ἀνάμεσαν εἰς τὸ ἀχανὲς πέλαγος, ποικίλλει τὴν μορφήν τοῦ οὐράνου καὶ θαλάσσης ἔνα μικροσκοπικὸν κομμάτι Ἑραῖς, ποιὸν τόσου προκλητικὰ προβάλλει εἰς τὸν δίριζοντα ἀπὸ τὰ βόρεια τῶν νερῶν. Ἔνα κομματάκι Ἑραῖς ἀγκαλιασμένο μὲν πόθῳ ἀπὸ τὸ πικράλυμαρο κύμα, φωτεινὸν στίς ἀνταύγειες τοῦ ήλιου καὶ σὰν φάντασμα τοῦ ωκεανοῦ, ὅταν ἔχειν προδίδεται ἡ ὑπαρξία του μέσαν ἀπὸ τοὺς πέπλους τῆς πυκνῆς διμήχλης. Τὸ τιποτένιον αὐτὸν εἰς ἔκτασιν κομμάτι τῷ, γῆς, εἶναι τὸ περίφημο νησάκι Τριστάν-Ντά-Κούνα, τελούν ὅπο τὴν Ἀγγλικὴν κυριαρχίαν καὶ ἐποικισμένο ἀπὸ μερικᾶς δεκάδας ἀγθρωπίνων φυχῶν.

Τὸν νησάκιον αὐτὸν δέχεται μίκην φοράν τὸ χρόνο τὴν ἐπίσκεψιν ἑνὸς Ἀγγλικοῦ πλοίου, πολεμικοῦ η̄ ἐμπορικοῦ, ὅπερ ἔκτελει ἐκάστοτε τὴν εἰδίκην ἀποστολὴν νά κομίσῃ τρόφιμα, φάρμακα καὶ λοιπά ἐφόδια εἰς τοὺς ἔργωντας κατοίκους τῆς κατατάξεως τῆς μικρᾶς αὐτῆς Ἀγγλικῆς παροικίας. Ἐρέτος οὗ ἡ ἐπίσκεψις ἔγένετο τὴν 7ην Ἰανουαρίου μὲ τὸ Ἀγγλικὸν καταδρομικὸν «Καρλάϊλ», ἐπειχύνθη δὲ ἀπὸ μερικῶν φύμας, αἱ δοπῖαι μετ' ἐπιμονῆς ἐτόνιζον, ὅτι οἱ κάτοικοι τῆς νησίδος ὑποφέρουν ἐκ τῆς πείνης καὶ ἀποθυήσκουν, ὅτι πλακίουν ἐναντίον τῆς ἀφθονίας τῶν μυῶν, ὅτι κατατρύχονται ἀπὸ ἐπιδημικᾶς νόσους καὶ στεροῦνται: Ιατροῦ καὶ φραγμάκων κ.λ.π. Αἱ φῆμαι αὐταῖς, ἀδρόστοι καὶ φυγταστικαῖς, ὅπως ἐκ τῶν διστέρων ἀπεδείχθησαν, συνέτειναν εἰς τὴν ἐπιτάχυνσιν τῆς ἀποστολῆς βοηθημάτων καὶ εἰς τὴν μεγάλην ἐπιτυχίαν τοῦ ἐνεργηθέντος ἐν Ἀγγλίᾳ ἐράνου, τὸ προσόν του δοπίου ἀπεστάλη διὰ πλοίου τῆς γραμμῆς εἰς Κέππα Τάουν καὶ ἐκεῖθεν μετεφορτώθη ἐπὶ τοῦ καταδρομικοῦ «Καρλάϊλ». Μεταξὺ τῶν δώρων περιελαμβάνοντο 80 ζεῦγη κῶπαι, ἀποτελούσαι εἰςφοράν τοῦ βραστού τοῦ τῆς Ἀγγλίας διὰ τὰς σχεδίας καὶ τὰ σκάφηντα τῶν ἀλιέων τῆς νησίδος, ποσότης βιοτύρου καὶ μαργερικὰ σκεύη ἐκ μέρους τῆς βιοσιλίσσης καὶ ἐπιχρήτρων τρόφιμα, ἐνδύματα καὶ φάρμακα ἐκ μέρους τῶν φιλανθρώπων τῆς Ἀγγλικῆς κοινωνίας. Ἐπειδὴ δὲ κατὰ τὰ προηγούμενα ἔτη οἱ κάτοικοι ἐθεδαίσουν, ὅτι ὑπέφερον ἀπὸ τὴν σωρείαν τῶν μυῶν, ἀπεστάλησαν ἐρέτος εἰς αὐτοὺς ἐκατὸν μυοπαχίδες καὶ ἵκανη ποσότης ἐντομοκτόνων.

Τοῦ «Καρλάτη» ἐπένθησαν καὶ δύο ἐπίσημοι, δ. κ. P. Schnell εἰς ὅν διφείλεται: ἡ πρωτοδουλία τοῦ ἑράνου, ὡς ἀντιπρόσωπος τοῦ ὑπουργείου τῆς Δημοσίας Ἐκπαιδεύσεως τοῦ Κράτους τῆς Νοτ. Ἀφρικῆς καὶ ὁ ἐπίσκοπος Watts, ὃνδε τὰς εὐλογίας τοῦ δόποιου τελοῦνται γῆσι: τῆς Ἀγίας Ἐλένης, τῆς Ἀναλήψεως καὶ τοῦ Τριστάν Ντά Κούνα.

“Οταν τό «Κερλάϊλ» έφθισε πρὸ τῆς νήσου ἐπεκράτει: σφοδρο-
τάτη κακοκαιρία, ητοις καθίστα ἀδύνατον τὴν ἐπικοινωνίαν μετὰ
τῆς ξηρᾶς. Ή ἀποδίδοσις ήτο προβληματική, ἐλλείψεις καταλλή-
λου ἀποδάθρας, οἱ δὲ ἐπὶ τοῦ καταδρομικοῦ ήσθάνθησαν μίαν πι-
κράν ἀπογοήτευσιν καὶ θλῖψιν, δταν ἐρευνῶντες μὲ τὰ τηλεσκόπια
οὐδαμοῦ ἡδυνήθησαν γὰ ἀνακαλύψουν ἵχην ζωῆς!!! Ήσκαν λοιπόν
ἀληθεῖς αἱ φῆμικι: καὶ ή μικρὰ παροικία εἰλέγει ἔξοντωθῇ ἀπὸ τὸν
λιμὸν καὶ τὰς νόσους; Τίποτε ἀπὸ τὰς θλιβερὰς αὐτὰς σκέψεις.
Οἱ κάτοικοι εἰλέγοντες καταφύγει εἰς τὰς ἀθεάτους κρύπτας τῶν καὶ
δταν ή μανία τῶν στοιχείων τῆς φύσεως ἐκόπτει συνεκεντρώθη-
σαν εἰς τὴν παραλίαν καὶ ἔχαιρετοσαν μὲ ἔγθουσιασμὸν τοὺς ἀπρο-
σδοκήτους ἐπισκέπτες.

Αἱ πρῶται ἀτμάκατοι τοῦ καταδρομικοῦ, σύρουσαι λέμβους γεμάτης ἀπὸ τὰ στελλόμενα δῶρα προσήγγισαν εἰς τὴν ἀκτὴν ἐν μέσῳ ἑνὸς εἰλικρινοῦς ἐνθουσιασμοῦ τῶν κατοίκων ἀμοιβαίως δὲ καὶ τῶν ἐπισκεπτῶν. Πρῶτος ἀπεβιβάσθη ὁ ἐπίσκοπος Watts καὶ μετ' αὐτοῦ οἱ ἐπὶ τούτῳ σταλέντες λατροί, καθὼς καὶ οἱ ἀξιωματικοὶ τοῦ καταδρομικοῦ, οἱ δόποι καὶ ἔχαιρέτισαν τὴν διαγομελή κοινωνίαν ἀπὸ μέρους τοῦ λοιποῦ Κόσμου!.

Τό «Καρλάϊλ» διειδίθασε διά τον άσυρμάτου του τάξ πρώτας έντυπώσεις τῶν ἀποθέσικοτέρων. Εἰς αὐτὰς ἀναφέρεται ὅτι ἡ μονήρης ζωῆς τοῦ πληγμασοῦ δὲν είνε, οὐκ παρίστατο ἀπὸ τὰς φήμας. Τούχαντίον ἀρθρονοῦσαν ἔκει τὰ προβότα τῆς ἀλείας, ἐνῷ καὶ ἡ παραγωγὴ τῶν γεωμήλων ἦτο ἴκανοποιητική. «Ολοι οἱ κάτοικοι είλον ὅγια κράσιν καὶ ἑξεδήλουν χαρὰν διὰ τὴν ἐρημικὴν μέν, ἀλλὰ εὐτυχίσμενην ζωὴν των. Αἱ προμήθειαι των ἡσαν ἐπαρκεῖς, τὰ ἔνδυματά των διετηροῦντο καλῶς καὶ αἱ ἡμέραι των διήρχοντο μέσα εἰς μίαν ζηλευτὴν οἰκογενειακὴν ἀρμονίαν καὶ γαλήνην, ὅταν δ' ὁ κυβερνήτης τοῦ «Καρλάϊλ» ἥρωτησε μῆπως θέλει κανεὶς νὰ ἐπιστρέψῃ εἰς τὴν Εὐρώπην, οὐδεὶς εὑρέθη ἐπιθυμῶν γὰ ἐγκαταλείψῃ τὴν νησίδα. Οἱ ὑγιεινολόγοι ἔξητασαν δῆλους γενικῶς τοὺς κατοίκους, κανεὶς δμως δὲν ἔπισχε, αἱ δὲ προμήθειαι τῶν φαρμάκων τοῖς ἐδόθησαν προληπτικῶς. Οἱ ἐπιτῆς ἡσιδός μῆσαν δλίγοι καὶ εὐκόλως ἔζοντάνονται: ὑπὸ τῶν κατοίκων, ὡς πρὸς τὴν πληγὴν δὲ τῶν ἐντόμων διεπιστώθη, ὅτι οὕτε ἵχνος τοιούτων διπήρε.

‘Η ἐφετεινὴ ἐπίσκεψις τοῦ «Καρλάϊλ», πλὴν τοῦ φιλχνθρωπικοῦ σκοποῦ της, εἰχε νὰ ἔκπληρώσῃ δύο ἀκόμη ἀποστολές. Ἀνετέθη, δηλαδή, εἰς ἓνα συνεργείον ἀσυρματιστῶν νὰ στήσῃ ἐπὶ τῆς νησίδος ἕνα φορητὸν σταθμὸν. ἀπὸ τὴν λειτουργίαν τοῦ δύοποιου καὶ διεπιστώθη, δι: δλοι οἱ ἀσύρματοι τοῦ Κόσμου γῆγεναντο εὐκρινῶς νὰ ἀκουσθῶσιν εἰς Τριστάν Ντά Κούνα, χρίνεται δὲ σκόπιμος ἡ ἐπ’ αὐτῆς ἐγκατάστασις ραδιογραφικοῦ μετεωρολογικοῦ σταθμοῦ.

Η έτερη άποστολή για το θλιβερά. Έπρόκειτο όπως τάς αφγγήσεις τών κατοίκων της νησίδος να έπιχυθη ίσως φώς εἰς τάς τελευταίκς στιγμάς του Δακνικού πεντατέστιου «Copenhagen» διπέρ είχεν άπολεσθη αύτανδρον πρό πολλούς. Τὸ «Κοπεγχάγκευ» είχεν άγνωστης: έξι Αύστραλίας μὲ 6000 τόννους σίτου διά τὴν Δανίαν, ἐπέβανον δάντος καὶ 80 περίου Δαγοὺ δόκιμοι δι' ἐκπαιδευτικὸν ταξίδιον. Τὸ πεντατέστιον σκάφος είχε προσεγγίσει εἰς τὴν νῆσον, μετὰ δὲ τὸν ἐκεῖθεν ἀπόπλουν δὲν ἔδωσε πλέον ἔχην ζωῆς. Οἱ κάτοικοι της νησίδος οὐδὲν ἐγώριζον περὶ τῆς δρακτικῆς τύχης του τελευταίου ἐπισκέπτου των, εἰς δὲ τὰς ἀκτάς των ποτὲ δὲν ἔκειράσθησαν συντριμματα τοῦ «Κοπεγχάγκευ».

Καὶ δέλιγα τινὰ ἀκόμη περὶ τῆς ἴστορίας τῆς νησίδος. Αὕτη ἀγήκει εἰς τὸ ἡφαιστειογενὲς σύμπλεγμα τὸ ἀνακαλυφθὲν κατά τὸ 1506 ὅπε τῶν Πορτογάλων θαλασσοπόρων, κατεκτήθη δὲ ὅπε τῶν "Αγγλών τὸ 1816. Γεωγραφικῶς εὑρίσκεται εἰς πλάτης 37.6 N. καὶ μῆκος 12.1 Δ. Οἱ πρῶτοι κάτοικοι ἐγκατεστάθησαν ἐπ' αὐτῆς τὸ 1821. Εἰς τὰ 1903 ἦσαν 76 καὶ ἥδη είνε 180 ἐν ὅλῳ.

ΗΝΩΜ. ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ

Tεράστια ferry—boats

Εις τὸ Τσέστερ τῶν Ἕνωμένων Πολιτειῶν πρόκειται: νὰ ναυπηγήθουν τεράτων “ferry-boats,” διὰ λογαριασμὸν τῶν Seatrail Lines. Ταῦτα θὰ δύνανται: νὰ μεταφέρουν συριόδος ἀπὸ 100 μεγάλα σιδηροδρομικά ἔγγονα, προσρίζονται δὲ διὰ τὴν ὑπηρεσίαν Νέας Ὁρλεάνης καὶ Χαδάννας. Τὰ ἐν λόγῳ “ferry boats,” θὰ είναι ἕτοιμα πρὸς ὑπηρεσίαν τὸν προσεχῆ Σεπτέμβριον. Δέον νὰ ομηρωθῇ, σχετικῶς, διὰ ἀπὸ τὰ ὑπόρχοντα σήμαιρον, ἵνα μόνον δύνανται νὰ μεταφέρῃ 95 ἔγγονα, πάντα δὲ τὰ λοιπὰ είναι κατὰ πολὺ μικρότερα.

ΓΙΟΥΓΚΟΣΛΑΥ·Ι·Α

Συγγραφέας αποπλοϊών

Μεταξύ τῶν τριῶν μεγαλυτέρων Γιουγκοσλαβικῶν ἀπομολοῖδῶν, τῆς «Γιατράνικα», τῆς «Ντούμπροβάσκα» καὶ τῆς «Μπόκα» θηρίουσαν διεξαγόμεναι: διαπραγματεύσεις πρὸς συγχώνευσιν. Αἱ ἀπομολοῖδαι αὗται ἐκτελοῦσι: τὰς συγκοινωνίας τῶν κατὰ μῆκος τῶν Δαλματικῶν παραλίων λιμένων, λαμβάνουσαι δὲ καὶ ἀναλόγους παρὰ τοῦ Κράτους ἐπιχορηγήσαις. Ἀπό τὴν πλειεύσην ταύτης συγχώνευσιν θὰ προσέλθῃ μία ἀνάκουφιστικὴ μείωσις τῶν ἔδρων διοικήσων τῶν τριῶν ἑταριῶν καὶ ἐπωφελέστερος διακανονισθῆσθαι τῶν δυοπαλαιόνων τριῶν.

ΑΙ ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ ΤΩΝ ΣΟΒΙΕΤ
ΔΙΑ ΤΟ ΠΕΝΤΑΕΤΕΣ ΣΧΕΔΙΟΝ

Τὸ κεντρικὸν ἑκτελεστικὸν κομιτάτον τῶν Σοδίέτ, τὸ ἐπιφορτισμένον μὲ τὴν ἐπίβλεψιν καὶ πραγματοποίησιν τοῦ πεντακετοῦ σχεδίου, συγήθεν εἰς ἐπικνειλημμένας γενικῆς συγεδρίας αἵτινας ἀπὸ 22ας μέχρι 28ης π.μ. Δεκεμβρίου καὶ καθώρισε τὰς προσδέψεις του διὰ τὸ ἔτος 1932, ὅπερ χρίνεται ὑπὸ τῶν Ρωσικῶν κύκλων, ὡς τὸ ἀποτελεσματικὸν ἔτος ἐπιτεύξεως τῆς ἐκδιομηχανοποίησεως, ἐψ' ὅσον μάλιστα τὸ πεντακετές σχέδιον περιωρίσθη γὰρ ἑκτελεσθῇ ἔντος τετοκτίσεως.

Ἐπὶ τῶν διατυπωθείσων προδιλέψεων ἐγένοντο ώριμέναι: ἀνακοινώσεις ἐκ Μόσχας, ἀπὸ τὰς δύοις καὶ ἀποσπῦμεν τὰ μᾶλλον χαρακτηριστικάτερα σημεῖα. Τὰ Σοβιέτ πιστεύουν, διτὶ κατὰ τὸ ἔτος τοῦτο ἡ παραγωγὴ τῆς Κρατικῆς των βιομηχανίας, καθὼς καὶ ἡ παραγωγὴ τῶν πρώτων ὄλων τῶν ἐπεξεργαζομένων ἐν τῇ Χώρᾳ, διφείλει νὰ αὐξηθῇ κατὰ μέσον δρον 40 ο), προδιλέπεται δὲ ὄλική ἐνίσχυσις διὰ μὲν τὴν βιομηχανίαν τοῦ γιανθρακος κατὰ 810 ἑκατομ. ρουβλίων, διὰ δὲ τὴν σιδηρουργίαν κατὰ 1800 ἑκατομμύρια. Ἀφ' ἑτέρου τὸ σύνολον τῆς παραγωγῆς κεντρικῆς ἐνεργείας κινητηρίου δυνάμεως ὑπολογίζεται νὰ φέσῃ τὰ 5.6 ἑκατομ. κιλοδάτ. Ἰδι κεντρικὸν ἐκτελεστικὸν κομιτάτον προσαναγγέλλει μίαν αὔξησιν 22 ο) γεγενώς ἔναγει τοῦ 1931 καὶ παραλλήλως ταύτης μείωσιν κατὰ 7 ο) τοῦ κόστους τῆς παραγωγῆς

Τα μέχρι σήμερον διατεθέντα κεφάλαια διὰ τὸ σύνολον τῆς Σοβιετικῆς διοικητικής θά ψήφουν τόπον 10.7 δισεκ. ρουβλίων έναντι 8.2 του 1931, ὁ δὲ ἀριθμὸς τῶν ἐργατῶν ἀπὸ ०.४ ἔκατον. ἐλπίζεται νὰ φθάσῃ διὰ τὴν μεγάλην διοικητικήν εἰς 6.2. "Οσον ἀφορᾷ τὴν γεωργίαν, οἱ προβλεπόμενοι ἀριθμοὶ διὰ τὴν ἑαρινὴν σποράν ἀνέρχονται εἰς κακλίεργήσιμον ἐπιφάνειαν 102 ἔκατομ. ἔκταρίων ἔναντι 97.4 ἔκατομ. του 1931. Ή αὐξησις τῆς σπορᾶς θὰ ἀφορᾷ κυρίως τὸ λίγον, τὸν βάσισκα καὶ τὰ τεῦτλα. Διά τὰς χειμερινὰς σποράς προβλέπεται ἔκτασις 42 ἔκατ. ἔκταρίων ἔναντι 39.2 του π. ἔτους. Προβλέπεται ἀκόμη νὰ καταβληθῇ μία ἔξαιρετική προσπάθεια διὰ τὴν ἐνίσχυσιν τῆς μηχανικῆς καλλιεργείας.

Κατά τὰς αὐτὰς πάντοτε, Ρωσικής προελεύσεως, ἀνακοινώσεις ἡ ἔθνική παραγγαγή τῆς Χώρας δρεῖται γὰ πλουτίσθη ἐφέτος μὲ τραπέτῳ δυνάμεως 1.000.000 ὑπαίθρου καὶ μὲ γεωργικὴ ἐργαλεῖα ἀξίας 900 ἑκατομ. ρουβλίων. Συγχρόνως προβλέπεται ἡ ἕδρας 1700 γένων σταθμών τραπέτων καὶ γεωργικῶν μηχανών καὶ ἡ διάθεσις ποσοῦ 3330 ἑκατομμ. ρουβλίων διὰ τὴν θελτιώσιν τῆς σιδηροδρομίας, θαλασσίας καὶ ἐγκεφρίου συγκοινωνίας.

Τά σιδηροδρομικά ήμεροι μήσης: Η θα κυρίως έχει θερινό χαρακτήρα, αλλά το πρώτο μέρος της περιόδου είναι πολύ λιγότερο θερινό. Το πρώτο μέρος της περιόδου είναι πολύ λιγότερο θερινό.

Ο ΣΟVIΕΤΙΚΟΣ ΕΜΠΟΡΙΚΟΣ ΣΤΟΛΟΣ

³Αγαφορικῶς, μὲ τὸ Ρωσσικόν ἐμπόριον καὶ τὴν σημερινὴν θέσιν εἰς τονῦχό καὶ εἰς ἕκανθητα τοῦ Σοβιετικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου, πληροφορία: Ρωσσικῆς πηγῆς θεοφίου, δι: τὸ συγκοινώνιον ποσὸν τῶν μέσω Ρωσσικῶν λιμένων διεκχωρισθέντων ἐμπορευμάτων κατὰ τὸ περιθύδιον ἔτος ἀνηλθεν εἰς 70.000.000. τόννους ἔγινεν: 44.500.000 τέγνων τοῦ 1930, δόποτε ἡ μεταπολεμικὴ τοῦ ἔτους τούτου ἐμπορική κίνησις ἦτο ἵση ἀκριβῶς πρὸς τὴν προπολεμικὴν τοῦ ἔτους 1913. ⁴Απὸ τὴν ἐμπορικὴν κίνησιν τοῦ 1931 δὲ Σοβιετικὸς ἐμπορικὸς στόλος ἀνέλαβε τὰ 58 οἱ τῶν μεταφορῶν, ἔναντι ἀναλογίας 49 οἱ διὰ τὸ ἔτος 1930.

Ο ἐπίτροπος ἐπὶ τῆς Ναυτιλίας καὶ οἱ περὶ αὐτὸν θύμοντες
κύριοι: κακτεχθέλλουν μεγάλας προσποθείας καὶ ιδιαιτέρων δλως
προσσχήην, διὰ τὴν ἐπίλυσιν τοῦ προβλήματος τῶν θαλασσίων συγ-
καταιγιών, πρόκειται: δὲ νὰ διατεθοῦν σεβοστὰ χρηματικὰ ποσά

διὰ τὴν ναυπήγησιν ποτκιμοπλοίων καὶ σκαφῶν θαλάσσης, καθώς καὶ διὰ τὴν ἀγρέων μεγάλου τονύκτι ἐκ Μεγ. Βρετανγίας, Γερμανίας, Ἰταλίας καὶ λοιπῶν χωρῶν.

Θά διατεθοῦν ἀκόμη ἵκανά ποσά διὰ τὴν ὁργάνωσιν τῶν ποταμίων κέντρων τῆς Χώρας καὶ διὰ τὸν ἐφοδιασμὸν τῶν Ρωσικῶν λιμένων μὲ σύγχρονα μηχανικὰ μέσα. Ως πρὸς τὰς Σοβιετικὰς υκυπηγήσεις, ἐπενταλμούνται καὶ πάλιν ἐκ Μόσχας ἡ πληροφορία, καθ' ἥν εἰς τὰς ἑσχάρας τῶν υκυπηγείων τῆς τελούγ σήμερον διπλανούσην πλοῖα 500.000 τόννων.

Δέον γάρ σημειωθῆ τέλος, διτί δὲ Σοδειτικός ἐμπορικός στόλος, διτίς τὸ 1929 ἡρίθμει: 284 πλοιαὶ 495.000 τ. γκρός, περιελάμβανεν εἰς τὸ τέλος τοῦ 1931 περὶ τὰ 317 πλοιαὶ χωρητικότητος 600.000 τ. γκρός.

**ΜΕΛΕΤΑΤΑΙ Η ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΔΙΩΡΥΓΟΣ
ΑΠΟ ΚΑΣΠΙΑΣ ΕΙΣ ΜΑΥΡΗΝ ΘΑΛΑΣΣΑΝ**

Κατά τινας πληροφορίας, ή Τουρκική κυβέρνησις, δταγ πρὸ
καιρού ἐπεσκέψθη τὴν Ἀγκυραν δ Ρῶσσον ἐπίτροπον Λιτόνγωφ,
ἔλλαξ παρ' αὐτοῦ ώριμένας προτάσεις ἐκ μέρους τῶν Σοδί:ετ δ:ά
τὴν κατακτησεῦντὸν διώρυγος ἔνοισθης τὴν Θάλασσαν τοῦ Ἀράλ μὲ τὴν
Κασπίαν καὶ ἐτέρης τοιαύτης ἔνοισθης τὴν Κασπίαν μὲ τὴν Μαύ-
ρην Θάλασσαν.

“Η ἀποδοχὴ ἀπὸ μέρους τῆς Τουρκίας τοῦ σχεδίου τούτου κρίνεται ως ἀναγκαῖα, διότι ἡ Τουρκία διὰ τῶν Δαρδανελλίων κρατεῖ τὴν θύραν τῆς Μαύρης Θαλάσσης, ἣντα δὲ τῆς Τουρκικῆς συμμετοχῆς αἱ δύο ὑπὸ μελέτην διώρυγες οὐδεμίαν θὰ ἀπέφερον πρακτικὴν χρησιμότητα διὰ τὰς συγκοινωνιακὰς ἀνάγκας τῆς Εδρώπεις.

³Ἐάν τὸ ἀνωτέρῳ σχέδιον ἐπρχυματοποιείτο, τὰ ἐμπιστεύματα, καὶ προερχόμενα ἐκ Περσίας καὶ Κεντρώχις Ἀσίας, θὰ ἤδυναντο ἢ μετακέρθωνται εἰς τὴν Εὐρώπην θαλασσίως, μέσῳ τῶν δύο σούτων ὁ:ωούγων.

ΣΟΒΙΕΤΙΚΗ ΡΩΣΣΙΑ

Παοαγγελία 50 τάυχεος

Κατόπιν μακροχρονίων διεπραγματεύσασθν ηπήλιθε συμφωνία μεταξύ τῆς Σο-
σιετικής Κυβερνήσεως και τῶν Ἰσπανικῶν ναυπηγείων τῆς Καρθαγένης διὰ
ήν κατασκευής 50 τάνκερ. Η συμφωνία πληγείστηκε, ἀρχικῶς εἰς Μόδχας,
παραπομμάθη και ἐξ Ἰσπανίας. Ή πληρωμὴ τῆς δέξιας τάνκων ναυπηγηθησούμε-
νων τάνκερ θὰ γίνη χρειαστούση παραδόσεως Ρωσικῶν πετρελαϊκών.

Σχετικώς, ο δημαρχος της Καρθαγένης άνηγγειλεν, ότι τό συμβόλαιον ήταν εν λόγῳ παραγγελιαν υπογραφέν, έκυρωθή ηδη και υπό τού θυρωρίου των Ναυτικών.

·Ανοοù πότοοσιπ—τάνκσο

‘Η προσπάθεια δύμας τῶν Σοδίεων πρὸς ἀπόκτησιν καιγουργῶν πλοίων εἰν στρατεῖα ἔνος ἐσθ. Αἱ κατὰ τόπους Ρωσσικαὶ ἀποστολαὶ προβάθισσουν γενιένος εἰς Διαπραγματεύσεις καὶ δὲν παραλείπουν καυμάτων εἴκαστρα, ὅμοια, δέσποια τῶν δρῶν τῆς Μόσχας, πλουτίσουν τὴν Σοδιεστικήν Ναυτιλίαν διὰ δύο μονάδων.

“Ηδη άνηγγέλθη, δια ήγοράσθη ήπο τῶν Σοδίατ τὸ Δανικόν μότοροσπει—άνκερ “**Bente Maersk**, ναυπηγήθην τὸ 1931. Τὸ σκάφος τοῦτο ἀμπά τὴν αὐθαλέωσε του ἐξετάσεων ἀποτυχεῖς δοκιμάς καὶ ἔκπτω τοπράσινες δεμέσιοι εἰς τὸ ‘Ουτάν. ‘Η πώλησίς του δὲν ἔγγνωσθη ἀντὶ ποιάς τιμῆς ἐκλείθη, ἀνεκδούνθη δὲ μόνον, τὸ 20 οροῦ θα πληρωθεῖν τοῖς μετρητοῖς, τὸ δὲ πόλοις πον εἰς ἑτησίας λογίσθεσαι.

Τό "Bente Maersk", είναι τόννων γκρός 6185, νέατ 3640, φορτίου 10.00 τόννων, περιλαμβάνει δύο πρώτα τιμων μάλις ήμερων διπλή τιμή Σοβιετικών μετομισθίων "Batumsky Soviet,,.

ΠΑΡΑΚΛΗΣΙΣ

“Οσοι ἐκ τῶν κ.κ. Συνδρομητῶν δὲν ἔχουσιν εἰσέτι ἀποστείλῃ τὴν ἑτησίαν αὐτῶν συνδρομὴν, παρακαλοῦνται, δῆπος ἐμβάσωσιν αὐτὴν πρὸς τὴν Διεύθυνσιν τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» Λεωφόρος Σωκράτους 35 Πειραιᾶ.

Ἡ συνδρομὴ διὰ μὲν τὸ Ἑσωτερικὸν εἶνε δραχ-
μαι 150, διὰ δὲ τὸ ἔξωτερικὸν μία Λίρα Ἀγγλίας.

(*Ex τῆς Διευθύνσεως*)

ΤΑ ΑΡΓΟΥΝΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΜΑΣ ΕΙΣ ΤΟ ΤΕΛΟΣ ΤΟΥ Δ'. 3ΜΗΝΟΥ

Την 1ην Ιανουαρίου ενδέθησαν άργοντα εις διαφόρους Ελληνικούς λιμένας, καθώς και εις λιμένας τοῦ Εξωτερικοῦ 33 Ελληνικά φορτηγά συνολικῆς χωρητικότητος 101.351 τ. γκρός. Τὰ πλοῖα ταῦτα έλκον παροπλισθή ἐλλείψει ἔργασίας ἢ δ' ἐπισκευάς εἰς τοὺς κατωτέρω λιμένας.

'Εσωτερικοῦ

Εἰς Πειραιᾶ	12 τ.	31.063	Εἰς Παλέρμο	1 τ.	1537
» Σύρον	8 »	28.432	» Tees	1 »	4078
» Αργοστόλι	4 »	11.593	» Αμστερνταμ	1 »	5600
» Χίον	3 »	8.851	» Ρόττερνταμ	1 »	5170
» Σπέτσας	1 »	4.076	» Βαλέντσιαν	1 »	951
» Α)π	28 »	84.015	» Α)π	5 »	17.336

Εἰς λιμένας τοῦ Εξωτερικοῦ παρέμενον ἀκόμη ἐν ἀργίᾳ καὶ τὰ φορτηγά «Χριστόφορος», «Ζαχαριόζα» καὶ «Ερμούπολις», ἄτινα ὅμως διεγόραφήσαν τῆς ναυτιλίας μας ὡς πωληθέντα, τὸ μὲν πρῶτον εἰς Αἴγαλον, τὰ δὲ δύο ἀλλα πρὸς διάλυσιν. Τὰ τοία ταῦτα ἀ)π ἦσαν 12.348 τ. γκρός.

Η παροπλισμένη Ελληνικὴ χωρητικότης παρουσιάζετο ὡς κατωτέρω κατὰ τὴν λῆξιν ἑκάστου τριμήνου τοῦ π. ε.

α' τοίμηνον	ἀ)π	124	τ. γκρός	379.900
β' τοίμηνον	»	97	»	300.133
γ' τοίμηνον	»	26	»	75.933
δ' τοίμηνον	»	33	»	101.351

Κατὰ ταῦτα, τὸ ἀργοῦν τοννᾶς τοῦ δ' τριμήνου εἶνε ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ α' τοίμηνον μειωμένον κατὰ 91 πλοῖα 278.549 τ. γκρός, ἔναντι τοῦ β' τριμήνου, ἥλαττομένου κατὰ 64 πλοῖα 198.782 τ. γκρός, ἔναντι δὲ τοῦ γ' τριμήνου ἐμφανίζει μίαν αὔξησιν κατὰ 7 πλοῖα 25.418 τόννων.

ΤΟ TONNAZ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΜΑΣ ΕΣΗΜΕΙΩΣΣΕ NEAN ΑΥΞΗΣΙΝ

Η δύναμις τῆς Ναυτιλίας μας, ήτις τὴν 31ην Δεκεμβρίου 1930 ἀνήρετο εἰς 569 πλοῖα 1.413.000 τ. γκρός καὶ τὴν 31ην Δεκεμβρίου εἰς 569 πλοῖα 1.460.094 τ. γκρός, ἐσημείωσε κατὰ τὸν παρελθόντα μῆνα Ιανουάριον ἀρκετάς μεταβολάς μὲ τελικὸν ἀποτέλεσμα τὴν προσθήκην εἰς τὴν ὑπάρχουσαν δύναμιν ἐνὸς πλοίου καὶ 10.254 τ. Αἱ αὐξομειώσεις ἔχουν ἀναλυτικῶς:

'Εγγραφαὶ

«Μαίανδρος»	τ.	5.672	«Χριστόφορος»	τ.	4.109
«Ηλ. Γ. Κουλουν.»	τ.	6.698	«Μαριέττα Νομικ.»	τ.	1.834
«Ιδομενές»	τ.	3.791	«Ερμούπολις»	τ.	3.594
«Loyal Briton»	τ.	4.305	«Ζαχαριόζα»	τ.	4.645
«Cedar Branch»	τ.	3.554	«Γεώρ. Παλαιοκ.»	τ.	1.043
«Devonbrae»	τ.	1.459	»	»	»
»	»	»	»	»	»
» Α)π	6	τ. 25.479	» Α)π	5	τ. 15.225
			Προσθήκη	ἀ)π	1 τ. 10.257

Μὲ τὴν προσθήκην τῆς ἐπὶ πλέον διαφορᾶς, ἡ δύναμις τῆς Επιτορικῆς μας Ναυτιλίας παρουσιάζεται σήμερον ἀριθμοῦσα 570 πλοῖα 1.470.348 τ. γκρός.

Σημ. «Ναυτ. Χρονικόν». Εἰς τὴν δύναμιν τῆς 31ης Δεκεμβρίου 1931 περιελήφθησαν ἀλλα διαγραφαὶ τῶν ἀ)π «Γεώργιος Μ.» καὶ «Μονάρχης», καθὼς καὶ ἀλλα ἔγγραφαὶ τῶν ἀργοσθέντων τὸν Διμβού, ἀλλα νηολογηθέντων τὸν Ιανουάριον ἀ)π «Βαλιάνος», «Ἐπαμ. Κ. Εμπειρίκος», «Ζέψυρος», «Κονίστρα», «Κατίνα», «Κουλούρας—Ξένος», «Νεμέα», «Νικόλ. Φιλίνης» καὶ «Πετροῦ».

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

ΜΕΤΑΓΡΑΦΑΙ—ΑΓΟΡΑΤΩΛΗΣΙΑΙ—ΚΙΝΗΣΙΣ ΝΗΟΛΟΓΙΩΝ

*Ἐπωλήμη ὁ «Χριστόφορος»

Εἰς τὸ Λονδίνον καὶ ἐν τῷ Χρηματιστηρίῳ Baltic ἔλαβε χώραν ἡ διάδημος προσωπούς ἐκποίησις, μέσω τῶν γραφτῶν Kellock, τοῦ φορτηγοῦ «Χριστόφορος» (ex «Cape Transport»). Η δοθεῖσα πρώτη προσφ-

ρά ἡ τοῦ λ.σ. 2500, αἰξηθεῖσα ἀλληλοισαδόχως μέχρι τοῦ ποσοῦ τῶν λ.σ. 5250, εἰς ἣν τιμὴν καὶ κατεκυρώθη τὸ πλοῖον ἐπ' ὑδάτην τῆς ἑταῖρίας «Kaye, Son and Co Ltd.», τοῦ Λονδίνου. Ο 'Χριστόφορος' θα παραδοθῇ εἰς Φάλμουθ, εἰχεν ἀγορασθῆ παρὰ τῆς Χιούκης ἀτμοπλοΐας τὸν Ιανουάριον 1930 ἀντὶ τιμῆς 27.750 λιρῶν καὶ εἶνε σκάφος 4109 τ. γκρός, 7370 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσως 1910, μὲ ταχύτητα 8 1/2 μιλῶν καὶ κατανάλωσιν 25 τ. γατανθράγων τὸ 24ωρον.

Παραλαβὴ νεοαγορασθέντος

Εἰς τὸ Dartmouth παρελήφθη τὸ νεοαγορασθέν παρὰ τοῦ κ. 'Ερν. Όλιβιέ 'Αγγλικὸν φορτηγὸν «Prashur», ὑφασμά τὴν Ελληνικὴν σημαίαν, μετωνομασθή τὸ «Ιδομενέν» καὶ ἔλαβε προσωρινὰ ναυτιλιακὰ ἔγγραφα, νηολογήθη εἰς τὸ Προξενικὸν λιμαναρχεῖον τοῦ Λονδίνου μὲ αἰτησιν μεταγραφῆς εἰς τὰ νηολόγια Χανίων. Τὸ ἀ)π «Ιδομενέν» εἶναι τόννων γκρός 3791, φορτίου 5559 τόννων, ἐναντιγήγηθη τὸ 1907, ἔχει σερβέο τοῦ 1932, ὅταν δὲ εἶναι ἐμφορτον ἔχει: βούλα 22. 2 1/2 ποσῶν.

Δύο φορτηγὰ πρὸς διάλυσιν

Τὸ φορτηγὸν «Ερμούπολις» (ex «Zimorodock,,) τ. γκρός 3594, φορτίου 6000 τόννων καὶ ναυπηγήσως 1906, ἀνήκειν δὲ εἰς τὸν κ. E. N. Βασιλικὸν τῆς Σύρου καὶ παραμένον ἀπό ἀρκετῶν μηνῶν εἰς τὸ Φερρόλ, συνεπειαὶ ἐκτεταμένων ζημιῶν τῶν ὑψηλῶν του ἐκ προσχράξεως, ἐπωλήθη εἰς τὸ Οίκον D. Vicente Canalmor, τοῦ Φερρόλ καὶ θά διαλυθῇ εἰς τὴν Ισπανίαν.

— 'Επιοῖς τὸ φορτηγὸν «Ζαχαριόζα» (ex «Duendes,,) τ. γκρός 4645, φορτίου 7180 τόννων καὶ ναυπηγήσως 1906 μὲ σερβέο No2 τοῦ 1928 ἀνήκειν δὲ εἰς τὸν κ. G. Z. Λυκιαρόπουλον, τοῦ Αργοστολίου καὶ παραμένον ἐν ἀργίᾳ ἀπό τινων μηνῶν εἰς Μπρασιρχάδεν, ἐπωλήθη εἰς Γερμανίους πρὸς διάλυσιν ἀντὶ τιμῆς 2900 λιρῶν! Τὸ πλοῖον τοῦτο εἶχεν ἀγορασθῆ τὸν Νοέμβριον τοῦ 1927 ἀντὶ τιμῆς 11.750 λιρῶν.

Σερβέο Ελληνικῶν ἀτμοπλοίων

Εἰς τὰ ὅπ' ἀρ.θ. 11, 12 καὶ 13 συμπληρωματικὰ φυλλάδια τοῦ Λόιδο Ρέτζιστερ ἀναφέρεται, ὅτι κατὰ τὸ τελευταῖον τριμήνον τοῦ π. ἡ. ἐξετάλεσσον γενικῶν σερβέων τὰ φορτηγά μας: «Αγιος Γεώργιος» (Νικολάου) εἰς Νικοκαστορ., «Ανάστασις» εἰς Γενόβαν, «Βερα. Α. Πολέμης» εἰς Μπρεκενχιέντ «Γεώργιος Γ.» εἰς Μπάρρο, «Γαλάνης» εἰς Μπλάζο. «Δελφί» εἰς Χούλλα, «Δημ. Γ. Θερμιώτης» εἰς Τάιν.

«Ειρ. Κυριακίδου» εἰς Μπάρρο, «Εύτ. Βεργωτή» εἰς Πειραιά, «Ειρ. Ν Ράλλα» εἰς Μάντζεστερ, «Εγγ. Μολωνά» εἰς Πειραιά, «Εμμ. Σταυρούδης» εἰς Αμερίσων, «Εύτυχις» εἰς Ρότερνταμ, «Κέπιν Κόρσο» εἰς Χούλλα, «Κάτια» εἰς Πειραιά, «Καλύπη Βεργωτή» εἰς Ρότερνταμ, «Κάσσος» εἰς Αμεριτρανταμ, «Κλεανθής», «Κ. Λύρας», «Μαρ. Κουλούθεου», «Μαρία Ι. Συλλ.», «Μιχ. Ε. Γιανναγάς», «Πολόντωρ», «Τό Κύμα», «Χρυσάνθη» καὶ «Ψαρά».

«Νικόλαος» (Βούλγαρη) εἰς Μπάρρο, «Νικ. Γ. Κουλουκουντής» εἰς Χούλλα, «Πανορμίτης» εἰς Τάιν, «Χριστίνα» εἰς Σουάν, «Χαδιώτης» εἰς τὸ Κάρδια καὶ «Ταξιάρχης» εἰς τὸ Μπλάζο.

Μερικαὶ ἐπισκευαὶ

Κατὰ τὸ αὐτὸν, ὡς ἀνω χρονικῶν διάστηματος εἶστελέσσον μερικὴν ἐπιθεώρησιν καὶ ὑπότηταν διαφόρους ἐπισκευαὶς τὰ ἀ)π: «Αφρόδεσσα», «Αιμίλιος», «Αντ. Γ. Λαμπές», «Αγ. Γεώργιος» (3283), «Αναστ. Πετρούτσης», «Ενωσις», «Ζάνες Πούναρης», «Θησαύρος», «Ιω. Κορσόδειλος», «Κ. Κιοσάκης», «Κλεανθής», «Κ. Λύρας», «Μαρ. Κουλούθεου», «Μαρία Ι. Συλλ.», «Μιχ. Ε. Γιανναγάς», «Πολόντωρ», «Τό Κύμα», «Χρυσάνθη» καὶ «Ψαρά».

Ἐγγραφαὶ εἰς τὸ Ρέτζιστερ

Εἰς τὰ προσωπαρθέντα τρια τεύχη τοῦ «Λόιδο Ρέτζιστερ», ἀναγράφονται: τὰ κάτωθι: «Ελληνικὰ φορτηγά;

— «Ἐπαμ. Κ. Εμπειρίκος» (ex «Benton,,) τ. γκρός 4385 (τοῦ 1927) τοῦ κ. K. E. Εμπειρίκου, «Ἀνδρος».

— «Φοεφανός» (ex «Harpalion,,) τ. γκρός 4240 (τοῦ 1917) τῶν κ. κ. ἀδελφῶν Λευτοῦ, Χίου.

— «Κατίνα» (ex «Δέσποινα») τ. γκρός 1819 (τοῦ 1899) τοῦ κ. N. Δ. Μαυριδόγλου, Πειραιώς, Χίου.

— «Μαριόνη» (ex «Grelstone,,) τ. γκρός 4236 (τοῦ 1912) τῶν κ. κ. ἀδελφῶν Πτωτού, Χίου.

— «Νεμέα» (ex «Silarus,,) τ. γκρός 5101 (τοῦ 1919) τοῦ κ. Γ. N. Σταθάτου, Ιθάκη.

— «Νικόλαος Γ. Κουλουκουντής» (ex «Maid of Sparta,,) τ. γκρός 3201 (τοῦ 1917) τῆς ἑταῖρίας «Ατλαντικός» A.E., Σύρου.

— «Ρόκος» (ex «Banbury Castle,,) τ. γκρός 4781 (τοῦ 1918) τοῦ κ. Γ. Βεργωτή, Αργοστολί.

— «Κονίστρα» (ex «Lamington,,) τ. γκρός 3539 (τοῦ 1907) τοῦ κ. Θωμᾶς Ἐπιφανειάδη, Σύρου.

— «Νικόλαος Φιλίνης» (ex «Glenaster,,) τ. γκρός 3111 (τοῦ 1904)

τοῦ κ. Μιχάλη Φιλίνη (Πιεραιώς). Καὶ

— «Πετρόβη» (ex «Queen Maeve,,) τάνκερ, τ. γκρός 4634 (τοῦ 1903)

τοῦ κ. Ιω. Γαλάνη καὶ Σικ, Πιεραιώς.

Διαγραφαὶ φορτηγῶν

Διεγράφησαν ἐκ τῆς δυνάμεως τῆς Ναυτιλίας μας τὰ φορτηγά: «Χριστόφορος» τ. 4100, ἐκ τῶν νηολογίων Πιεραιώς, ὡς πωληθὲν εἰς Αγγλον. «Μαριέττα Νομικού» τ. 1834, ἐκ τῶν νηολογίων Πιεραιώς. «Αγγλον. Φιλίνης» τ. 1834, ἐκ τῶν νηολογίων Πιεραιώς. «Μονάρχης» τ. 3457, ἐκ τῶν νηολογίων Σίου, ὡς πωληθὲν εἰς Ιταλούς πρὸς διάλυσιν. «Γεώργιος Μ.» τ. 4254, ἐκ τῶν νηολογίων Σύρου, ὡς ναυαγήσαν. «Μονάρχης» τ. 3457, ἐκ τῶν νηολογίων Σίου, ὡς πωληθὲν εἰς Ιταλούς πρὸς διάλυσιν. «Ερμούπολις» τ. 3594,

έκ τῶν νησολογίων Σύρου, ως πωληθὲν εἰς Ἰσπανοῖς πρὸς διάλυσιν. «Ζαχαριόζα» τ. 4615, έκ τῶν νησολογίων Αργοστολίου, ως πωληθὲν εἰς Γερμανοῖς πρὸς διάλυσιν. Και «Γεώργ. Παλαιοκρασᾶς» τ. 1043, έκ τῶν νησολογίων Ανδρεού, ως προσαράξαν εἰς τὰ Δαρδανέλλαια, διόπου καὶ ήμεσοῦ θεσθενή έγκαταλειφθὲν εἰς τὰς ἀσφαλείας.

Ἐξετάσεις πλοιάρχων

Απὸ τῆς πρωτίας τῆς 27ης Ἰανουαρίου ηρχίσαν ἐν Ἀθηναῖς αἱ ἔξετάσεις τῶν ὑποψήφιων πρὸς διάλυτην διπλώματος πλοιάρχου ἀφ' ἐνός, καθὼς καὶ ἔξεταματικῶν καταστρώματος. Τὰ ἀποταλέματα τῶν ἐπιτυχόντων θὰ ἐκδοθῶσι περὶ τὰ μέσα τοῦ ἀρχεμένου μηνὸς. Τὴν ἔξεταστακήν ἐπιτροπὴν ἀπαρτίζουν οἱ πλοιάρχοι τοῦ Π.Ν. κ.κ. Βούλγαρης καὶ Χατζῆδημητρίου, διά τοῦ πλοιάρχου κ. λογοθέτης καὶ διά πλωτάρχης κ. Ρεθίδης.

Ἡ «Μαριογκούλλα» ἐγκατελείφθη

Τὸ προσαράξαν εἰς τὰ Δανικὰ παράλια καὶ ἀνελκυσθὲν βραδύτερον φορτηγὸν «Μαριογκούλλα» ἐπιθεωρηθὲν εἰς τὴν Κοπεγχάγην εὐρέθη φέρον ἐκτεταμένας ἡμίας, διὰ τὴν ἐπισκευὴν τῶν διόπιν θὰ ἀπατηθῇ διπλῶν ὑπερβαίνουσα κατὰ τὰς 10.000 λίρας. Κατόπιν τούτου τὸ σκάφος ἐγκαταλείπεται ἀπὸ τοὺς ιδιοκτήτας του εἰς τὰς Λασφαλείας. Ἡ «Μαριογκούλλα» είναι 3540 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσωσε 1901.

Παραλαβὴ νεογορασμέντων

Εἰς τὸ Σαουθάμπτον παρελήφθη τὸ νεοαγορασθὲν παρὰ τοῦ Οίκου Κουλουκούντη Ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Bampton Castle» τ. γκρός 6698 καὶ ναυπηγήσωσε 1920, μετονομασθὲν «Ατλαντίς». Ἡ μετονομασία τοῦ σκάφους τούτου εἰς «Ηλίας Γ. Κουλουκούντης» ἐμπαιτιώθη, διότι τὸ ὑπάρχον «Ηλίας Γ. Κουλουκούντης» τ. γκρός 4862 καὶ ναυπηγήσωσε 1911 δὲν μετωνομάσθη «Ἀργεντίνα», ὡς τίχες προηγουμένων ἀναγγελθῆ.

— Παρελήφθησον ἐπίσης καὶ τὰ ἀγόρασθέντα ὑπὸ τοῦ Οίκου Λευκοῦ δύο φορτηγά. Εἰς μὲν τὸ Κάρδιον τὸ ἀπὸ «Devonbrae» τ. γκρός 1459 καὶ ναυπηγήσωσε 1909 μετονομασθὲν «Μαίρη», εἰς δὲ τὴν Ἀμέρικαν τὸ ἀπὸ «Loyal Briton», τ. γκρός 4305 καὶ ναυπηγήσωσε 1915 μετονομασθὲν «Πάνος». Ἀμφότερα, καθὼς καὶ τὸ «Μαίανδρος», (ex «Villastan.»), τ. γκρός 5672 καὶ ναυπηγήσωσε 1914, θὰ νησολογηθοῦν εἰς Χίον.

Σύντομα ναυτικὰ νέα

Τὸ ἀπὸ «Νικόλ. Φιλίνη», τ. γκρός 3111 καὶ ναυπηγήσωσε 1904, τοῦ κ. Μικέ Φιλίνη, μετεγράψῃ ἐκ Λονδίνου εἰς Περισσό.

ΤΟΥΡΚΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Ἡ ναυαγοσωστικὴ ὑπηρεσία

Ἡ κυβερνητὶς τῆς Ἀγκυρᾶς, ἀφοῦ ἐπέτυχε διὰ τῆς συνθήκης τῆς Αωζάνης νὰ διαταραθῇ ὑπὲρ τῆς Ἐθνικῆς τῆς σημαίας τῶν ναυαγοσωστικῶν ἐργασιῶν εἰς τὰ Τουρκικὰ παράλια, ἔκρινε ηδὴ σκόπιμον νὰ κρατικοποιήσῃ τὴν ὑπάρχουσαν ὑπηρεσίαν καὶ νὰ τὴν δραγμώσῃ ἐπὶ τὸ ἀριθμόν του. Τὸ σχετικόν Νομοσχέδιον ἐκπονήθην ηδὴ πρόκειται νὰ ὑποδηληθῇ εἰς τὴν Μεγ. Ἐθνουσυνέλευσιν τῆς Ἀγκυρᾶς ἐντὸς τοῦ Φεδρουαρίου. Διὰ αὐτοῦ προβλέπεται σύν τοῖς ἀλλοιοῖς, ἡ ἐνίσχυσις τῶν ναυαγοσωστικῶν σταθμῶν τοῦ Βοσπόρου καὶ τῶν Δαρδανελλῶν καὶ ἡ ἀγορὰ νέων ναυαγοσωστικῶν σκαφῶν, διατίθεμάν τοῦ πρότερον τοῦ ὑπάρχοντος ἐκ τῶν εἰσπραττομένων τελῶν καφαλίου ἐξ 600.000 λ.ρων.

Ἡ γραμμὴ Θεσινίκης—Κ)πόλεως

Μεταξὺ τῶν ναυτιλιακῶν παραγόντων τῆς Χώρας ἀντηλλάγματαν ἐσχάτωσε περὶ τῆς δυνατότητος τῆς ἐγκαταστάσεως μιᾶς τακτικῆς συγκοινωνιακῆς γραμμῆς μεταξὺ Κων/πόλεως καὶ Θεσινίκης. Ἐπὶ τοῦ ἀντικειμένου τούτου ἐνέπειτο εἰδικὴ ἔρευνα, ἀπὸ τὴν διόπιν διεπιστόθη, διότι η καθοέρωσις τῆς γραμμῆς ταῦτης θὰ ἀπέδειν ἀρκετὰ ἐπωφελής, διότι η Σερβία Σεφαλὴν ἐξεδήλωσε κατὰ ἀρχὴν τὴν ἐπιθυμίαν της, διόπου προσθῇ αὐτῇ τὴν πραγματοποίησίν της.

Καὶ μία κατάχοησις μπώνικες

Εἰς τὰς ἀνθρακεύσεις τῶν πλοίων τῆς Σερβίας Σεφαλὴν ἀπεκαλύψθησαν καταχρήσεις, ἀπελύθησαν δὲ τρεῖς ὑπάλληλοι: τῆς ἑταίριας καὶ διὰ μηχανικὸς τοῦ ἀτμοπλοίου «İzmir». Ἡ ἀναδάλυψις ἐγένετο ἐκ τοῦ γεγονότος, διότι ἐνῷ τὰ ἀτμόπλοια τῆς Σερβίας Σεφαλὴν ἐφωδιάζοντο εἰς τὴν Κων/πόλεων μὲ τὴν ἀναγκαιότατην ποσότητα γαυμήρων, πολλάκις αὐτῇ δὲν ἐπήρκει διὰ τὴν ἐκτέλεσιν τοῦ ταξιδίου των, προσφάτως μάλιστα τὸ ἀπὸ «İzmir», ὑπερχεωθῆντας ἡ ἀνθρακεύση εἰς Πειραιά.

ΙΑΠΩΝΙΑ

Ἡ βιομηχανία τῆς ἀλιείας

Ἡ μεγίστη ἐκτασίς τῶν Ιαπωνικῶν παραλίων, ἄτινα διήκονυν ἀπὸ τῶν Βορείων θαλασσῶν μέχρι τῶν ὑδάτων τοῦ Τροπικοῦ, ἡ ἐπιδεξιότητας τῶν Ιαπωνίων ἀλιέων καὶ διὰ τὴν ἐπιστημονικῶν μεθόδων ἀναγνήσεις τῶν προϊόντων τῆς θαλάσσης, ιδιαιτέρως δὲ ἡ ταχεία αὐξήσις τῶν θηλεοικήτων πλοιών, ἐπέτρεψεν εἰς τὴν Ιαπωνίαν νὰ καθέξῃ τὸ σκηντρό εἰς τὴν πλουτόφορον θιομηχανίαν τῆς ἀλιείας. Κατὰ τὸ 1929 η ἀλιεία ἐν Μεγ. Βρεττανίᾳ ἀπέδωκε προϊόντα 1.500.000 τόννων, ἐνῷ εἰς τὴν Ιαπωνίαν ὑπερέβη τὰ

3.000.000 τόννων, χωρὶς καὶ νὰ ἔχῃ φθάση εἰς τὸ ἀπόλυτον σημεῖον τῆς ἡ ἀπόδοσίς ἐκάστου τοῦ Ιαπωνικοῦ ἀλιευτικοῦ.

Ἡ παραγωγὴ αὗτη, καταβάλλεται σύντονος προσπάθειας, διόπου αὐτήν θὲν πλέον διὰ τῆς εἰρητέρας πρὸς τοῦτο γρηγοριούσιες τῶν μοτέρ Νετζέλ, οἱ δὲ πολιτικοὶ καὶ βιομηχανικοὶ κύκλοι τῆς Ιαπωνίας παρέχουν πάσαν αὐτῶν τὴν ἀρωγὴν πρὸς ἐπιτυχίαν τοῦ ἀπιδιωκούντος σκοπού. Διὰ τὴν ἀλιείαν χρησιμοποιοῦνται εἰς τὴν Ιαπωνίαν δύο διάφοροι τύποι σκαφῶν, ἡτοι πλοία ἀνοικτῆς θαλάσσης καὶ πλοία ἀκτῶν. Διὰ τὰ πρώτα, τὸ πεδίον τῆς ἀλιείας είναι ἐκτεταμένον δριζόμενον, διόπου τὰς νήσους Bonin μέχρι τῆς Φορμόλης καὶ ἀπὸ τοῦ Κινεζικοῦ πελάγους μέχρι τῶν Notoian θαλασσῶν εἰς μεγίστην ἀκτίνα καὶ μὲ παραγωγὴν ἐπτάκις ηγεμονίην ἀπὸ τὴν πρὸ εἰκοσατεταγμένης.

Αἱ μεγάλαις δημόσιες ἀποστάσεις ἀπὸ τὰ κέντρα τῆς κατεργασίας μέχρι τῶν περιοχῶν τῆς ἀλιείας, ἀποτελοῦσι φυγεῖς καὶ σκάψη μεγαλύτερης κατέτοις καὶ ἀναλόγου ταχύτητος. Τὰ δηγελόπλοια τὰ ναυπηγούμενα εἰς τὴν Ιαπωνίαν εἰδικῶς διὰ τὴν ἀλιείαν ἔχουν συνήθως ἕνα μέγεθος 41—44 μέτρων μήκους καὶ 7 πλάτους, ἡ δὲ χωρητικότητας των κυμαίνεται: γύρω τῶν 312 τ. γκρός καὶ 160 φορτίου. Τὰ τάκης τῆς καυσίμου δῆλης των δύνανται: νὰ περιλάβουν 77 ἑως 124 τ., ἡ δύναμις τῶν μηχανῶν των ποικιλίες: ἀπὸ 550 ἑως 750 ἐππων, ἡ ταχύτης των στρέφεται: μεταξὺ 11 ἑως 13 μέλιτων καὶ ἡ ἀκτίς ἐνεργείας των φύλων: ἀπὸ 7000 μέχρι 11.300 μέλιτων.

POYMANIA

Ἡ κίνησις τοῦ Δουνάβεως κατὰ τὸν μῆνα Δ)μβριον

Ἡ ναυτιλιακὴ κίνησις τῶν λιμένων τοῦ Δουνάβεως κατὰ τὸν μῆνα Δεκέμβριον ἀνήλθεν εἰς 91 σκάψη 152.642 τόννων νέτ., ἐναντίον 156.162 τόννων τοῦ Δεκέμβριου 1930. Ἡ Ἐλληνικὴ σημαία κατέχει τὴν πρώτην θέσην πλάτους τοῦ μεγαλογίαν 43.77 σ.ο. ἐπὶ τοῦ συνόλου τῆς κινήσεως, ἐναντίον 21.14 σ.ο. τοῦ Δεκέμβριου 1930. Ἀναλυτικάτερον ἡ κίνησις αὐτῆς κατανέμεται: μεταξὺ τῶν κατώθι: σηματιῶν ἐν συγκρίσει: καὶ μὲ τὸν Δεκέμβριον τοῦ 1930.

Σηματίαι	1931		1930		ἀναλ.	
	Πλοΐα	τ. νέτ	ἀναλογ.	πλοΐα	τ. νέτ	
Ελληνικὴ	44	66.808	43.77	21	33.008	21.14
Ιταλικὴ	13	27.091	17.75	18	36.914	23.64
Νορβηγικὴ	6	11.751	7.70	7	11.230	7.19
Ρουμανικὴ	6	11.425	7.49	8	13.933	8.92
Σερβικὴ	4	8.454	5.54	1	1.217	0.78
Αίγαληπακὴ	4	7.792	5.10	5	8.976	5.75
Αγγλικὴ	5	5.233	3.43	10	16.300	10.44
Γερμανικὴ	2	4.630	3.03	5	9.019	5.77
Δανικὴ	3	4.492	2.94	3	6.021	3.85
Ούγγρικὴ	1	2.342	1.53	—	—	—
Ολλανδικὴ	2	1.956	1.28	3	4.728	2.74
Γαλλικὴ	1	668	0.44	2	5.492	3.52
Φινλανδικὴ	—	—	—	2	4.090	2.62
Σουηδικὴ	—	—	—	1	2.664	1.71
Τουρκικὴ	—	—	—	2	2.626	1.68
Πολωνικὴ	—	—	—	1	394	0.25
Σύνολον	91	152.642	100.—	89	156.162	100.—

Ἡ ἐξαγωγικὴ κίνησις

Κατὰ τὸν αὐτὸν μῆνα Δ)μβριον ἡ ἐκ τῶν λιμένων τοῦ Δουνάβεως ἐξαγωγικὴ κίνησις ἀνήλθεν εἰς 272.949 τόννους οιτηρῶν, 3645 τ. γεν. φορτίου καὶ 5182 βαγ. ξυλείας. Τὰ ποσά ταῦτα ἐξεγένεταν διὰ τῶν κατώθι: πρακτορίων:

Πρακτορεῖα	ἀπ.	Τ. νέτ	Σύτος, τ.	Γενικὰ τ. ξυλ. βαγ.
Joint Agency	15	31.805	72.643	—
Gattorno S. A.	15	28.489	51.821	115
Άγρ. Ι. Δρακούλη	11	20.072	42.299	571
Watson & Youell	4	11.455	23.980	—
Bunge S.A.	4	8.406	21.137	—
II. Νικουρέζου	5	7.693	1.998	34
Εξεινος. A.E.	7	4.754	8.236	224
G. Besi, Ltd	2	4.630	—	2604
Franc. Barta	3	4.570	7.411	—
A. Παπαδάκη	5	4.380	7.011	300
Serv. Mar. Romān	3	4.080	1.757	21
Cie Continentala	2	3.706	8.069	—
I. Νούρικ	3	3.590	4.639	252
A. Τριεστίνο	2	3.200	4.283	—
A. Ντρέϋφους καὶ Σια	2	3.098	8.102	—
Ευδέλ. A. E.	1	2.429	—	356
Δέσλεφ. Groedel	1	2.324	4.930	—
Γ. Δ. Παπρικίου	2	1.260	1.715	104
Η. Τατριάδου	2	1.208	770	169
Ε. Λουκάλλη	1	786	1.050	67
Γ. Ζ. Τροιζάνου	1	707	1.098	53
Σύνολον	91	152.642	272.949	3.645
				5.182

(«The Danube Market and Shipping Report»)

"NAYTIKA XPONIKA,"

**ΔΕΚΑΤΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ
EN ΤΤΕΙΡΑΙΕΙ**

ΓΡΑΦΕΙΑ.
ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΑ | ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΣΩΚΡΑΤΟΥΣ 35 ΤΗΛΕΦ. 40.658

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: "XRONIKA,,

ΟΡΟΙ ΕΤΗΣΙΑΣ ΣΥΝΔΡΟΜΗΣ

ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ ΔΡΧ. 150. ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ ΛΙΡΑ ΑΓΓΑΙΑΣ 1.

ΔΙ' ΑΓΓΕΛΙΑΣ Κ.Λ.Π. ΚΑΤΑ ΣΥΜΦΩΝΙΑ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΣ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Θ. ΚΑΦΦΕΤΖΟΠΟΥΛΟΣ

"NAFTIKA CHRONIKA..

A REVIEW OF SHIPPING & COMMERCE

PIRAEUS, GREECE

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΩΝ

Ἡ Φασιστικὴ Ἰταλία, ἀκολουθοῦσα καὶ αὐτὴ τὸ παράδειγμα τῶν Βορείων ναυτικῶν Κρατῶν, λαμβάνει σύντονα καὶ φιλικὰ μέτρα—
Η ΑΝΑΝΕΩΣΙΣ τὰ ὄπεῖα καὶ ἀνανεώσεις

ΤΩΝ ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΜΑΣ μεν εἰς ἄλλην σελίδα
καὶ τὴν προστασίαν τοῦ Ἰταλικοῦ φορτυνοῦ απόλου

Είνε γνωστόν, ότι ή 'Ιταλία συμμετέχει κατά σημαντικὸν ποσοστὸν εἰς τὸ παγκόσμιον πεπαλαιωμένον τοννάς τῶν φορτηγῶν οκαφῶν, ή Κυβερνησὶς ὅμως τοῦ κ. Μουσσόλινι, ὡς ἀποδεικνύουν τὰ λαμβανόμενα παρ' αὐτῆς μέτρα, ἀρκετὰ ἐγκαίρως ἀνεγνώσιεν, ὅτι ὁφείλει νὰ σπεύσῃ εἰς τὴν ἑκατούρδισιν τοῦ 'Ιταλικοῦ πλωτοῦ ὑλικοῦ, ἐκπληροῦσα οὕτω τὴν ἀπαραίτητον προϋπόθεσιν διὰ τὴν ἀνάπτυξιν καὶ προαγωγὴν τῆς ἐμπορικῆς της ναυτιλίας.

Τὰ λαμβανόμενα ὑπὸ τῆς Ἰταλικῆς Κυβερνήσεως μέτρα ἀποδεικνύουν, ὅτι τὸ ζῆτημα τῶν παλαιῶν πλοιών, τὸ προκαλοῦν τόσας συζητήσεις μεταξὺ τῶν διεθνῶν ναυτιλιακῶν κύκλων, βαίνει ὑπὸ τὴν πίεσιν τῶν πραγμάτων, πρὸς τὴν λύσιν του, ἀφοῦ τὸ ἔν μετὰ τὸ ἄλλο τὰ ναυτικὰ κράτη, τὰ κατέχοντα πεπαλαιωμένον πλωτὸν ὑλικὸν, ἔστω καὶ εἰς ποσοστὰ μὴ δυσανάλογα πρὸς τὴν ὅλην χωρητικότητα τοῦ ἐμπορικοῦ των στόλου, προβαίνουν εἰς τὴν ὄπωσδήποτε ἐκκαθάρισιν αὐτοῖς.

Διὰ τὴν Ἑλληνικὴν ναυτιλίαν, τὴν κατέχουσαν, ἀ-
τυχῶς, τὴν ἀνωτάτην βαθμίδα εἰς παλαιὰ σκάφη, ἡ
σύντονος διεύθνης προσπάθεια τῆς ἀνανεώσεως τῶν ἐμ-
πορικῶν στόλων δημιουργεῖ σημαντικὸν πρόβλημα τὸ
ὅποιον, πολὺ φοβούμεθα, ὅτι οἱ ἀρμόδιοι δὲν ἀντιμε-
τωπίζουν σοβαρῶς.

Διερωτώμεθα ἐπὶ πλέον, ποίαν στάσιν θὰ τηρήσουν οἱ Ἀγγλοι ἀσφαλισταὶ ἔναντι τῶν ύπο ξένην τημαίων πεπαλαιωμένων πλοίων, ὅταν καὶ ἡ Ἀγγλία μετὰ τὰς ἀθρόας διαλύσεις καὶ πωλήσεις εἰς τοὺς ἄλλοδαπούς ἐκκαθαρίσῃ τόν ἐμπορικὸν στόλον της ἀπὸ τὸν φόρτον τοῦ παλαιοσιδήρου.

Καὶ τὸ πρόβλημα αὐτὸν, τὸ ὅποῖον μοιραίως θὰ ἔχῃ προσεχῶς ν' ἀντιμετωπίσῃ ἡ ἐλληνικὴ ναυτιλία, ἀπέδεικνει πόσον ἐπιτακτική ἐμφανίζεται ἡ ἀνάγκη νὰ παρακολουθήσῃ καὶ αὐτὴ τὴν διεύθυντι κίνησιν τῆς ἑκκαθαρίσεως. Κράτος καὶ ἐφοπλισταὶ ὁφείλουν ἀποφασιστικὰ ν' ἀντιμετωπίσουν τὴν πραγματικότητα. Μοιρολατοικὰς σκέψεις, βασιζομένας εἰς τὸ ὅτι ἡ ἐθνικὴ ναυτιλία καὶ στηρεον ἀκόμη, παρὰ τὴν τραχεῖαν παγκόσμιον κρίσιν, ανείται ἡ εἰς τὸ ὅτι καὶ ἄλλα ναυτικὰ κράτη ἔχουν πεταλαιωμένα πλοῖα, ὥστε νὰ παρέλκῃ ἡ μετὰ σπουδῆς ταρχήμιν ληψις μέτρων, κατασταλτικῶν τῆς δῆθεν ναυτιλικῆς μας δραστηριότητος, δὲν συγχωροῦνται. Διότι ἔλλι

σήμερον ἡ ἀδάμαστος θεληματικότης τοῦ ἔλληνος ναυτίλου ἐπιτρέπει εἰς τὴν ναυτιλίαν μας νὰ κινήται ἀκόμη εἰς τὸν διεθνῆ στίβον, δὲν θὰ είνε τοῦτο ἀρχετόν αὐριον, διὰ νὰ ἀντιπαλαίσῃ ἡ ναυτιλία μας πρὸς τὰς ἀνανεούμενας ἔξινας σημαίας, μὲ τὰ ταχύπλοα οἰκονομικὰ καὶ συγχρονισμένα σκάφη των. Διότι ἀκόμη τὸ παράδειγμα τῆς Ἰταλίας, ἀπὸ τὸ ὅποιον λαμβάνομεν ἀφοριμὴν διὰ νὰ ἐπανέλθωμεν εἰς τὸ μεγάλο πρόβλημα τῆς ναυτιλίας μας, ἀποδεικνύει πόσον μακρὰν τῆς πραγματικότητος εὐρύσκονται ἑκεῖνοι, οἱ ὅποιοι μοιρολατρικῶς σκεπτόμενοι, ἐπιμένουν ν' ἀγνοοῦν ὅ, τι γύρω των γίνεται.

"Εγκυροι πληροφοριαι ειναι Κωνιπόλεως δημοσιευθείσαι εις τόν ήμερήσιον Τύπον, άναψέρουν ότι η «Σείρι Σεφαΐν» κρίνουσα ώς συμφέροντα μήλα μετά έμμετραν την

Η ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ
ΚΑΙ ΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ
ΤΟΥ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ

εις τὸν ἄναγνωρίζωμεν καὶ διακρίνεται μὲν λόγους μόνον, οὐτὶ ἡ Θεσσαλονίκη ἀποτελεῖ ὅχι ἀπλῶς τὸν λιμένα τοῦ ἔξαγωγικοῦ ἐμπορίου τῆς Βορείου Ἑλλάδος, ἀλλὰ φυσιολογικῶς καὶ ἔκεινου ὀλοκλήρου τῆς Μακεδονίας.

Πέραν δύως τῶν λόγων, εἰς καμμιὰν πρακτικὴν ἐνέργειαν δὲν προβαίνομεν διὰ ν' ἀποδεῖξουμεν., διὰ πιστεύομεν εἰς ὅ, τι διατηρεῖτο μεν. Οὗτα ὁ λιμὴν τῆς Θεσσαλονίκης διὰ τὰς μετά τοῦ ἔχωτερικοῦ λαδασίας συγκοινωνίας ἔξαπλουνθεὶ ν' ἀγορῆσαι, ἀν καὶ είναι ἀπόλυτος ἄνγκη ὅπως ὁ δεύτερος λιμὴν τῆς χώρας μας ἔχῃ πυκνήν καὶ τακτικὴν πρὸς τὸ ἔχωτερικὸν ἐπίκοινωνιαν, ἀνευ τῆς οποίας είνει ἀδύνατος τάσσα ἀνάπτυξις τοῦ διαμετακομιστικοῦ του ἐμπορίου καὶ τῆς προνοιαύοντος θέσεως, τὴν ὅποιαν κατέχει διὰ τὴν Βαλκανικὴν κίνησιν. Ἡ προσδοτὴ τὴν Θεσσαλονίκην ἐπέκτασις τῶν δρομολογίων τῶν Ἑλληνικῶν ἔχωτερικῶν γραμμῶν δὲν πιστεύομεν νὰ παρουσιάσῃ μεγάλην δυσχέ-
ειαν.

"Ἄς ἐλπίσωμεν, διὶ ἔστω καὶ ἀργὰ, ἀφοῦ δὲν ἐδώσαμεν ἡμεῖς τὸ παράδειγμα, θὰ ἀκολουθήσωμεν, ώς συνήθως, τὸ παράδειγμα τῶν Ιταλῶν καὶ τῶν Τούσκων.

Εις τὴν Χώραν μας ἀτυχῶς ἐσυνηθίσαμεν νὰ βλέπωμεν τὰ ζωτικά ζητήματα υπὸ τὸ πρᾶσμα τοῦ κομματικοῦ παράγοντος. Εἰς κάθε θεοφυσόμενον θέμα προβάλλεται ὁ κομματικὸς ὑπολογισμὸς, δοτικοὶ ποτὲ δὲ δύναται ν' ἀποτελέσῃ ὁρθὸν κριτήριον διὰ τὰς σκέψεις τῶν ἄνθρωπῶν.

παράδειγμα ἀπὸ τὸ ξῆτημα τῆς μεθοδοῦ σίεως τῶν πλοίων τῆς Ακτοπλοΐας εἰς τὸν λιμένα Ἀλῶν. Ἐνα μέτρῳ τάξεως καὶ εὐπρεπεῖς, ποὺ ἀπῆλλαξε τὸν ἐπιβάτην τοῦ πρώτου Ἑλληνικοῦ λιμένος τῶν αλαιπωριῶν τῆς διὰ λέμβου ἐπιβιβάσεως καὶ ἀποβιβάσεως ἔξελισσει καὶ τούτῳ εἰς ὑπόθεσιν ἐν τέλει κομματικήν. Επικεντρώνται Δημαρχοί καὶ ἔκλογοι εἰς Πειραιά καὶ ὁ ἀνταγωνισμὸς τῶν διαφόρων κομματικῶν παραγόντων δὲν ἀφήκε καὶ τὴν θέσιν τῶν ἀμποτλῶν ἀκόμη θικτὸν. Ωριμένοι μικροβιοτέχναι καὶ ἑταγγελματίαι μιᾶς πλευρᾶς τῆς περιοδίας Τζελέπη ζημιούνται. Ψήφοι ἄρχετο. Οἱ μὲν παρουσάνται ὑπερασπισταὶ τῶν δικαίων των, οἱ δὲ, καὶ μεταξὺ αὐτῶν καὶ οἱ. Πρόδεδρος τοῦ Ο. Λ. Π. καὶ Δημαρχος Πειραιώς, ὑπολογίζοντες εἰς τὴν τυχὸν ἀπώλειαν τῶν ψήφων αὐτῶν, δὲν τολμοῦν νὰ διακηρύξουν μίαν πασιφανή ἀλήθειαν. "Οτι οὐδέποτε ὁ Λιμὴν Πειραιῶς ἐγόρισε παρομοίαν τάξιν εἰς τὴν ἐπιβίβασιν καὶ ἀποβίβασιν τῶν χλιδῶν ἐπιβατῶν τῆς Ακτοπλοΐας, οἷαν ἐκ τῆς μεθοδοῦ σίεως τῶν πλοίων εἰς τὸν λιμένα τῶν Ἀλῶν.

Ἐάν παρ' ἐλπίδα, οὐ κομματικὸς ὑπολογισμὸς ἐπιτύχῃ, τὸ πρᾶγμα
αν πιθανὸν, δὲν θὰ ἔχουμε εἰμὴν νὰ συνληπτυθῶμεν τοὺς ἀρμόδιους
ἢ πρῶτον ὅτι δὲν τὸν κ. Πρόεδρον τῆς Κυβερνήσεως, διστις λέγε-
ται, διτὶ συνεφώνησε εἰς τὴν ἐπαναμεθόδωμασιν τῶν πλοίων εἰς τὴν
ακτὴν Τζελέπη.

ΝΕΑΙ ΑΓΟΡΑΙ ΦΟΡΤΗΓΩΝ
ΠΑΡ' ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ

Αι ἀγοραὶ φορτηγῶν ἀτμοπλοίων παρ' Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν συνεχίζονται, κατὰ δὲ τὸ διαρρέουσαν 15θῆμερον ἐπραγματοποιήθησαν καὶ αἱ ἀκόλουθοι :

«Cedar Branch» ήγοράσθη αντί τιμής 3.500 λιρών. Τό πλοίον τούτο άνηκεν εις τὸν στόλον τῆς πτωχευνάσσης Ἀγγλικῆς ἀποικίας «Nautilus», ἐναυπηγήθη τὸ 1910, φέρει δύο καταστρώματα καὶ ἔχει κλάσιον British Corporation. Είναι τόννων γιαδὸς 3554, νέτ 2222 και φροτίου 6.000 τόννων, ὅταν παραληφθῇ δὲ κατόπιν ἐπιθεωρήσεως εἰς Μίλφορδν Χάβεν. Κατεσκευάσθη εἰς τὰ ναυπηγεῖα «Bartram and Sons», τοῦ Σούντερλαντον, αἱ δὲ μηχαναὶ του εἰς τὰ μηχανουργεῖα τοῦ Όμουν «Dickinson and Co».

Αἱ διαστάσεις τοῦ εἰναι μήκους 390.5 ποδῶν, πλάτους 51 π. καὶ ὕψους 21.3 ποδῶν. Αἱ υπογείαι τοῦ εἰναι τοικύλινδροι διαστάσεων 28'.

47'' καὶ 78'' μὲ διαδρομὴν ἐμβόλου 51'' ιντσῶν καὶ μὲ δύναμιν 434
ὄνομ. ἵππων. Ἀγορευτὴς του εἶνε ὁ κ. Ἄγγ. Λούξης.

«Devonbrae» Αγγλικόν, ήγοράσθη ἀντί τιμῆς κατά τι κατωτέρας τῶν 3000 λιεών. Τὸ φορτηγὸν τοῦτο ἔχει παρὰ τῷ Αγγλικῷ Λόνδον κλάσιν 100A1 καὶ σερβὲū τοῦ 1930. Εἶναι τόννων γκρὸς 1459, νῆτ 880, φορτίου 2230 τόννων, διαθέτει δὲ χώρον διὰ φορτίου εἰς χύμα 106.000 π.π., διὰ μπάνκερες χώρον 6.963 κυβ. ποδῶν, χρηματοποιεῖ ἔδμα ὑδατος 215 τόννων καὶ ὅταν εἴνει μέμφορτον ἔχει βύθισμα 16.10 ποδῶν. Κατεσκευάσθη τὸ 1909 (Νοέμβριον) εἰς τὰ ναυπηγεῖα τοῦ «Blyth Shipbuilding Co», αἱ δὲ μηχαναὶ του εἰς τὸν Olxov «North Eastern Marine Co» τοῦ Νιούκαστλ.

"Εχει διαστάσεις μήκους 245 ποδών, πλάτους 36.7 π. και ύψους 16 ποδών, αι δὲ μηχαναί του, δυνάμεως 181 όνομ. Ἱππων, είνε τρικλινίδοι, διαστάσεων 19'', 31'' και 51'' με διαδρομήν έμβολου 36' ίντσων. Φέρει ἐν κατάστρωμα και είνε ἔφωδιασμένον με ἐνα λέβητα πιέσεως 180 λιθρών και ἔτερον βοηθητικὸν τοιούτον πιέσεως 90 λιθρών κατά τετραγωνικὴν ίντσαν. Τὸ πλοίον τοῦτο ἡγοράσθη παρὰ τον κ. Λιβανού.

«Intombi» Αγγλικόν, ήγοράσθη παρὰ τὸν κ. Μαρκή Εμπειρίκον, καὶ παραλαβένται ἐντὸς τῶν ἡμερῶν εἰς Preston, ὅπου καὶ παραμένει ἀπὸ 1 1/2 ἔτους ἐν ἀγρίᾳ. Θὰ μετονομασθῇ «Μαλιακός» καὶ θὰ νηολογηθῇ εἰς τὴν Ἀνδρον. Τό σκάφος τούτο είνε τ. γκρός 3903, νὲτ 2505, φορτίου 6500 τόννων, κλάσεως 100 A 1 παρὰ τῷ Αγγλικῷ Λόνδῃ, ἐναυπηγηθῇ δὲ τὸ 1912 (Ιούλιον) ἀπὸ τὰ ἐν Γλασικῷ ναυπηγείᾳ τῶν κ. κ. «W. Hamilton and Co» καὶ ἔχει σερβέῳ No 1 τοῦ 1929. Τὸ ἔμφροτον βύθισμά του είνε 24.3 ποδῶν, ἔχει δὲ ὑδατος χρησιμοποιεῖ 908 τόννους.

Αἱ διαστάσεις τοῦ εἰναι μήκους 365 ποδῶν, πλάτους 47 καὶ ὑψοφόρων 27 ποδῶν, μὲ δύο καταστρώματα καὶ μὲ μηχανὰς κατασκευῆς «Dunsmuir and Jackson», δυνάμεως 364 ὄνοι. Ιππῶν καὶ τριαντίνδροντος μὲ διαστάσεις 22°, 37° καὶ 62° ἵντσων καὶ μὲ διάδρομην ἐμβόλου 48° ἵντσων. Εἰναι τέλος ἐφωδιασμένον μὲ τρεῖς λέβιθας πιέσεων 215 λιβρῶν κατὰ τετραγωνικὴν ἵντσαν. Τιμὴ ἀγορᾶς λ.στ. 4.250.

“Slotlaan,” Όλλανδικὸν, ἡγοράσθη παρὰ τοῦ κ. Κ. Λεμοῦ ἀντί τιμῆς 9.000 λιρῶν. Τὸ φορτηγὸν τούτο εἶνε τ. γκρδς 3511, νέτ 2156 τόννων καὶ φορτίου 6275 τ. μὲ ἐμφορτὸν βύνθισια 21.9 ποδῶν, κατεσκευάσθη δὲ τὸ 1916 ὑπὸ τοῦ Οἰκου “Rotterdam Drydock Co.,” Ἐχει διαστάσεις 359.2 ποδῶν μῆκος, 49.9 πλάτους καὶ 22.1 ποδῶν διαγώνιον βάθος κύτους, φέρει ἐπίστεγον 24 ποδῶν, μεσόστεγον 214 ποδῶν καὶ πρόστεγον 34 ποδῶν καὶ ἔν κατάστρωμα. Αἱ μηχαναὶ τοῦ εἰναι τριπλῆς ἑκτονώσεως κατασκευασθεῖσαι εἰς τὰ μηχανουργεῖα τῶν ναυπηγῶν, ἀναπτύνσσον δ' αὗται δύναμιν 301 ἵππων, οἱ δὲ κυλινδροὶ τῶν ἔχουν δύναμαν 25'' 41'' καὶ 67'' λιτῶν μὲ διαδρομὴν ἐμβόλου 45'' ἴντσῶν. Φέρει τέλος δύο λέβητας τεχνητοῦ ἔλκυσμον καὶ πιέσεως 180 λιβρῶν κατὰ τετραγωνικὴν ἴντσαν, ἔχει δὲ κλάσιν *Veneritas*.

"Bratton Castle," Αγγλικὸν ἡγοράσμη παρ'. Ελλήνων ἀντί τιμῆς 7250 λιρῶν. Τὸ πλοῖον τούτο ἔχει παρὰ τῷ Ἀγγλικῷ Λόιδδ κλάσιν 100 Al καὶ σερβέωΝ 2 τοῦ 1929. Εἶναι τ. γκρὸς 6696, νέτ 4154 καὶ φορτίου 10.500 τ., ἐναυπηγήθη δὲ εἰς τὸ Νοῦκαστλ παρὰ τὴν ναυπηγείων Armstrong Witworth, τὸ 1920 [Μάιον]. Αἱ διαστάσεις του είναι μήκους 412.2 ποδῶν, πλάτους 55.8 π., διαγωνίου βάθους τῶν κυτῶν 34.4 π., μὲν ἐν κατάστρωμα καὶ «σέλτερ-ντέκ» καὶ μὲ ἔμφορτον βύθισμα 28.1 ποδῶν. "Ανωθεὶ τοῦ κύτους No 1 φέρει καὶ δεύτερον κατάστρωμα. Εργα οὐδάτος χρησιμοποιεῖ 2867 τ., αἱ δὲ πηγαναὶ του, κατασκευεῖ North Eastern Marine, καὶ δυνάμεως 177 ἵππων εἰναι τρικύλινδροι, διαστάσεων 27", 44" καὶ 73" μὲ διαδρομὴν ἐμβούλου 48" ἵντσῶν. Φέρει τέλος τρεῖς λέβητας πιέσεως 180 λιβρῶν κατὰ τετραγωνικὴν ἵντσαν.

Τὸ φροτηγὸν τοῦτο ἡγοράσθη, κατὰ νεωτέραν ἐκ Λονδίνου τληγοφορίαν μας παρὰ τοῦ κ. Ἐμμ. Η. Κουλουκούνη, μετὰ δὲ τὴν διανοίξειν τοῦ «εἰλέγετε τεκέ» ὑπὸ αποκήτηση χωρικότητα 9.200 τ. καὶ βύθισμα 25.6 ποδῶν. Θὰ νηολογηθῇ εἰς τὸν Σύνοον.

«Dailwen» Άγγλικόν, ήγοράσθη παρά τού κ. κ. Σπύρου Πολέμη, μέσω τού γραφείου τών κ. κ. ἀδελφῶν Γουλανδρή, ἀντί τιμῆς λ. στ. 500. Τὸ σάλαρος τούτο ἔχει παρά τῷ Λοῦδ κλάσιν 100 Al., εἶνε τ. ρυρὸς 4427, νὲτ 2750 τ. καὶ φορτίου 7500 τ. Διαθέτει χῶρον διὰ σροτία εἰς χύμα 408.000 κ. π. καὶ διὰ δέμιατα 391.000 κ. π. Κατεσκευασθή το 1910 (Μάρτιον) εἰς Σούντερλαντ καὶ ἔχει σερβέν No 1 τού 928. Τὸ ἐμφόρτον βύθισμά του εἶνε 23.1 ποδῶν.

Φέρει ἐν κατάστρωμα, ἔχει διαστάσεις μήκους 375 π., πλάτους 52 αἱ ὑψοῦ 25,5, χρησιμοποιεῖ ἔχμα ὕδατος 1434, ἔχει μηχανὰς τρικυ-
νίδρους 25 1/2'', 42'' καὶ 71'' μὲδιαδρομὴν ἐμβόλου 48'' ἵντσών, δύ-
αμην 404 ὄνομ. ἐπιπλον καὶ φέρει τρεῖς λέβητας πιέσεως 180 λιθρῶν
απὸ τετραγωνικῆς ἵντσας.

μομφήν τὴν ὁποίαν τῷ ἐπέρρηψι εἰς προγεύμανον ἀρθρον μου ἐν σχέσει με τὴν πρὸς τοὺς ναυτικούς ομηρευφοράν του, καθ' ὃν χρέον προβλέπεται τῆς Α.Δ.Μ., ἐὰν διολογήσω διά τὴν παρούσην, διό τι γετοχγησ αἰς ἀπόδεσιν τῶν ἐνθυμῶν, βασιζόμενος ἐπὶ ἀδιανιστῶν πληροφοριῶν.

Περακαλώ τὸν κ. Τσακάκην νὰ πιστεύσῃ, διτὶ οὐδὲν προσωπικὸν ἐλλήσιον ὑπηγόρουσα τὰς σχετικὰς μὲ αὐτὸν ἔκφράσεις μοῦ. Εν τῷ ἀναπτύξει τοῦ θέματός μου δὲν φθίσαται νὰ παραλείψω τὰς εἰς τῶν ναυτικῶν, ίδιως τῶν ἀπολιτικῶν, καταπιεσίες τῆς Α.Δ.Μ., καθέστω φρονθ, διτὶ καὶ αὐταῖς σύν ταῖς λοιπαῖς ιστοικαὶς ἀναλγήσεις, ἐπληγέν την ἔων τότε ἐπίζηλον ναυτικὴν ἥμιν οὐδὲν. Καὶ ἂς μοὶ ἐπιτραπῇ νὰ υποστηρίξω, διτὶ ὃ ναυτικές ἐπιχειρησιαὶς τῆς πολεμικῆς ἀποχής ήτο δεσμικαὶ οἰλογγημένος ἐπιδιώκων ἀσύνθητος κέρδος, ἐφόσον φυσικός αἱ ἀπειδιώσεις του δέν ἐγρήγορτο τῶν δρίσων τῶν κειμένων νόμων καὶ τῆς λογικῆς, δεδομένου, διτὶ διέταστεν ἔξιρεταις ὑπερβολικοὺς ποιὸς πρός ἀνάληψην τῆς ἐπιχειρήσεως του, πολλάκις χρεωμένος ἀρρύτατα πρός τοῦτο, καὶ ουνεπόθες φτειλά νὰ ἐπιτύχῃ ὡς τάχιστα τὴν ἀπόδεσην τῆς ἀσυνήθους ὑπερτιμήσεως τοῦ πλοίου του, ἀλλὰς ἐκινδύνευε νὰ ἴη την ἁξίαν αὐτοῦ ρργδαίως κατατρέψουσαν καὶ τὴν διέκινην του οἰκονομικὴν καταστροφὴν ἀμέσως ἐπικαλούσθεντο. Γνωρίζω πεπτωτικοὺς καθ' ἄς η Α.Δ.Μ., ἵστω τὰ δράμαν αὐτῆς ληγγάνεσσαν τὸ ιερό τοῦ δικαιώματα νομιμοφρόνων πολιτῶν καὶ ἡρύγησαν νὰ δεχθῶσιν αὐτοὺς εἰς ἀκρόσιες καὶ οὐδέποτε τρόπου δυναμένου, διτὶ ἀπαλλαγῆς ἀπὸ ἀπρόστου ἐπιτάξεως ν' ἀποτρέψῃ τὴν καταστροφὴν αὐτῶν, χωρὶς τὸ παράπλιν να δυσχεράνῃ τὸ ἔργον τῶν μεταφορῶν. Θεωρεῖ δὲ κ. Τσακάκης, διτὶ εἰναιὲνδυνόμων η Α.Δ.Μ. διὰ τὴν ἀποκαλούμενοκαν καταστροφὴν τῶν ἐπιχειρησιακῶν τούτων; Θεωρεῖ, διτὶ ἡ νόμιμος προσπάθεια τῶν τελευταίων διποιῶν ἀπαλλαγῶν τὸν ἀπό τους κρατικοὺς δυναχεῖς σημαντίνες ἐπιτίθεταιν εὐκόλου πλουτισμοῦ ἐκ τῆς ἐπαρχῆς μετά τῶν κρατικῶν ὑπηρεσιῶν; Θεωρεῖ τὴν προσπάθειαν ταῦτην ἀντιπτωτικωτέραν καὶ ἀνηθυκωτέραν ἀπὸ τὰς παραχθέσους πειτήσεις διποιήμων προσωπῶν διὰ παγκόλας ἀπό την μισθωτούς, λόγῳ φυγικῆς οὖδην η λόγῳ καθυστερουμένων διμοιεῖσθαι, καθ' ὃν χρόνον διετέλουν εἰς τὸ εἰωτερικόν;

Σύγχρονος Ἀμερικανός ασφάλειας θεωρούνται ως πολιτική αὐτοῦ πεποιθητικοί, εἰτα τὸ κράτος ὑπέρχει διὰ τὸν ἀνθρώπον καὶ σχιζεῖ ὁ ἀνθρώπος διὰ τὸ κράτος Πιστεύον, διτὶ οὐ πουδαίοτερά αποστολή τοῦ κράτους είναι νὰ προστατεύῃ τὰ ἄτομα καὶ νὰ τὰ ὑπεροχθῷ διπλῶς ἐξελίχθωσι εἰς ὅμημορπικές προσωπικότητας. Είναι δὲ ὑπερέπης τοῦ ἄτομου καὶ σχιζεῖ ὁ δυνάστης οὐ.

Ἐάν αἱ κρατικαὶ μηδὲν πηγεσίσκαι ἐνεπνέοντο ἐκ τῆς τοιαύτης ἀρχῆς, ἀφαλῆς δὲν θὰ μηρίζουν ἀσφερμή παραπόνων ἔναντιν τῆς Ἀνωτάτης· Διευθύνοσα Μεταφορῶν. Ἐκφράζω καὶ αὐτὸς τὴν λύπην μου εἰς τὸν κ. Τσακάλην διότι ἀδίκων τὸν θύτην ὡς ὑπεύθυνον, ἐν φιλίᾳ ἐν τῷ πρόσθινα ἐπεπολὺ ἀτοῦ αὐγενῶν παρεχόμενα ἐξηγήσας, ὡς καὶ διαβεβαίως αἰτινες τῷ μεταξύ μου ἀδέσθητον ὑπὸ ἐγκρίτων πλοιαρίων διατελεσάντων ἐν τοις πράγμασιν, ἀποκαθιστώσας τὴν ἀλήθειαν.

Λευδένον τη^η 23η Ιανουαρίου 1932

N. B. M.

Η ΓΡΑΜΜΗ ΠΕΙΡΑΙΩΣ-ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΣ

Αξιότιμε κ. Διευθυντά,

Είμαι τακτικός άναγνώστης των «Ναυτικών Χρονικών» και μετά πολλού ένδιαφέροντος και ξήλου παρακολούθω την κίνησην της Ναυτιλίας μας, καθώς και τάς προσπάθειές του υμετέρου επιφανούς περιοδικού, πρός περιφρόνησιν και άνορθωσιν αυτής, διά της μελετημένης ύποδειξεως των έκαστοτε ένδεικνυσμένων μέτρων. Δι' ὅλα τὰ φλέγοντα ναυτιλιακά ζητήματα ἔχοντας ηδη γραφεῖ πολλά, δυστυχώδης ούμως ούδεμιά γνώμη διεπιπλόθη μέχρι τῆς στιγμῆς παρα' Αἰγαπειώτον «Ελλήνος δ.'». Ἐνα φλέγον ζητήμα, ολον είνε ή ἐπιβατηγός γραμμή 'Αλεξανδρείας—Πειραιώς.

Ἡ γραμμὴ αὗτη, ἔξυπηρετονυμένη ἀνέκαθεν ἀπὸ μικρά, παλαιὰ καὶ κυρίως εἰπεῖν ἀκατάλληλα Ἑλληνικὰ σκάφη, ἔξακολονθεῖ καὶ σήμερον παραχρέουσα ὑπὸ τὰς αὐτάς, ἀν̄ μὴ καὶ χειροτερέως συνθῆκε, ἐνῷ χρόνῳ τὴν ίδιαν γραμμὴν κομούντην συγχρονισμένα ἀτμόπλοια στηματών, ἀνήκοντα μάλιστα εἰς Κράτην μὴ δυνάμενα κάνων νὲ συγχριθῶσι πρός τὴν ναυτιλομένην Ἑλλάδα. Ἐναντὶ τῶν πολυτελῶν αὐτῶν, ταχυπλόων καὶ μεγάλων ἔνων θαλαμηγῶν, ἡ Ἑλλάς, ἣ τις ὕψειλεν εἰς τὴν γραμμὴν τῆς Ἀλεξανδρείας νὰ κρατῇ τὴν πρώτην θέσιν, παρατάσσει ἀτμόπλοια ἀρχαιολογικῆς ἀξίας, μικροῦ τοννάς καὶ βασικῶν πτυχῶν.

Ἐπὸ τοιούτους ὄφους, ἀποβαίνοντες μάταιαι αἱ παρεχόμεναι ὑπὸ τῶν πρακτόρων εὐκολίαι εἰς τοὺς ταξιδιώτας, ἡ δὲ καλὴ τροφή, ἡ προθυμία καὶ αἱ περιποίησις ἀπὸ μέσους τοῦ πληρώματος δὲν κατορθῶνται νὰ διασφαλίσουν τὸ ἐπιβατικὸν ρεῦμα ὑπὲρ τῶν ἡμετέρων πλοίων. Ή ἐλλειψὶς ἀνταξίων διὰ τὴν γραμμὴν ταύτην Ἑλληνικῶν πλοίων διοχετεύει τὴν ἐργασίαν εἰς τας ἔξαντα σημαίας, αἵτινες ἐργάζονται οὕτω εἰς βάρος μας καὶ εἰς παρασύνην ἀπὸ τὸ εἰς ἡμᾶς ἀναλογούν σημαντικώτερον ποσοστὸν τῆς ἐντεύθεν κινήσεως.

Ἡ γραμμὴ Ἀλεξανδρείας—Πειραιῶς καὶ χωρὶς καμπίαν ἀκόμη Κρατικὴν ἐπιχορήγησον—ἄν καὶ δὲν διάκειμαι συμπαθῶς πρὸς τὴν ἀπάνθειαν τοῦ Κράτους—δύναται καλλιστα νὰ ἔχει φρεγτήν ἀρτίως καὶ ἐπικεφδῶς ἀπὸ καλὰ καὶ μεγάλα ἐπιβατικά σκάφη, διότι παρέχει ἄρθρον ἐργασίαν διὰ μεταφορᾶς ἐμπορευμάτων, καὶ διότι κατὰ τὸν θερινὸν ίδια μῆνας—τὸ ταξιδιωτικὸν κύμα οὐδὲλως εἰνεῖν εὐκαταφοροντον· Δια τὸν συγκοινωνίαν αὐτὴν χρειάζονται σκάφη ἑψάμιλλα τὸν *s/s* «Πατρίς ΙΙ.»—τοῦ μοναδικοῦ μας αὐτοῦ θαλαμηγού, ὅπερ, δυστυχώς,



Εις ἀπάντησιν τῆς εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχός μας δημοσιευθέσ-
σης ἐπιστολῆς τοῦ κ. Τσακάλη, ἐλάβομεν καὶ δημοσιεύομεν τὴν κά-
τωθι ἐπιστολὴν τοῦ κ. N. B. M.

Φίλτατε γ., Διευθυντή,

³ Ελπίζω, δις: δικαίωση. Ταυτίζεται με την αγάπην της θεοτόκου.

έπισκεπτεται την Αλεξανδρειαν κατά πολύ άραια χρονικά διαστήματα — ισως δε και κάποιας πλέον ταχύπλουσ. Η έμφανισης και μόνον υπό της ναυτιλίας μας συγχρονισμένων σκαφών, όταν έχη να έλπιζη βασιμως εις την διάσημην έντευθεν υποστηριζειν της Εδενικής μας σημαίας παρά τε των έπιβατων, οσον και παρά τού έμπορικου κόσμου.

"Αντη ήτο δυνατή η διάθεσης τεσσάρων πλοίων όμοιων της «Πατρίδος ΙΙ.», η γραμμή Πειραιώς—Αλεξανδρειας, λιαν καιροφόρως θά ηδύνατο να έπεκταθη πρός δύο σημαντικάς κατευθύνσεις, πρός τας δύο παντελώς ή τόσον πλημμελώς αντιπροσωπεύεται σημερον ή σημαία μας. Ήδυμάθεια, δηλοντί, να ίδρυσωμεν δύο γραμμάς Αλεξανδρειας—Πειραιώς—Βρινδησίου—Τεργέστης και Αλεξανδρειας—Πειραιώς—Γένοβας—Μασσαλίας.

Αι γραμμαί ανται άφ' ένδος μὲν θὰ δώσουν μίαν ζωὴν εις τὸν Πειραιά, τὸν διοίον θὰ συνδέσουν μὲ τὰ μεγάλα ναυτιλιακά και έμπορικά κέντρα τῶν σοβαρτέων Μεσογειακών Κρατών, άφ' έτερου δε, θὰ συμβάλουν σπουδαίως εις τὴν πρός τὰς κατευθύνσεις ταύτας έξυπηρέτησιν τῶν υπαρχουσῶν ἀνάγκων τῆς Αιγύπτου.

Έαν λάβωμεν ύπ' οψιν μας τὸ εὐθηνὸν τῶν Ελληνικῶν εἰσιτηρίων (τὸ άντιτιμὸν τῆς α'. θέσεως μας μόλις ἐπαρκεῖ διὰ τὴν β'. θέσεων) και τὸ έκδηλούμενον κατὰ τὰ τελευταὶ έτη ζωηρὸν φιλελληνικὸν ρεύμα εἰς τὸ έξιτερον διὰ τῆς προτιμήσεως τῶν πλοίων μας, ἀναμφισβήτητος παρουσιάζοντες, ἀντίξια σκάφη και τακτικὸν δίκτυον συγκοινωνιῶν, θὰ προσελκύσουμεν πολλοὺς ξένους ταξιδιώτας. Εἰναι δὲ γνωστὸν εἰς δόλους τοὺς ἐν Αιγύπτῳ Ελληνικοὺς και ξένους ναυτικοὺς κύκλους ποίον συναγωνισμὸν ήκησαν πρὸς τὰ ξένα πλοῖα τὰ ήμετερα «Πατρίδης ΙΙ.», «Ανδρος», «Ιργάνεια» και «Ασπισία», τὰ έκτελοντα τὴν γραμμὴν Αλεξανδρειας—Πειραιώς—Μασσαλίας και τὰ ίκανοποιητικὰ κέρδη, ἀτινα έκαρποθησαν.

"Οι, τι ἀκριβῶς συνέβη μὲ τὴν ἀνάτεων γραμμὴν, τοῦτ' αὐτό, φρονῶ, οὗτοι θὰ συμβῇ και μὲ μίαν ἔγκαινιασθοσμόνενην γραμμὴν Αλεξανδρειας—Πειραιώς—Βρινδησίου—Τεργέστης, άφ' οσον τὰ Ιταλικὰ πλοῖα διατροφοῦν υπερδύκους ναύλους. Συγχρόνως, πλὴν τῶν ἐπιβατῶν και τὰ μεταφερόμενα ἐμπορεύματα ἐκ τῶν δύο τούτων Ιταλικῶν λιμένων εἰς Πειραιά και Αἴγυπτον θὰ ἀποτελοῦν ίκανοὺς πόρους. Παραλλήλως θὰ ἀποκτήσουμεν και μητερίς ἐνα τακτικὸν ἔβδομα διάδον δομοιλόγιον μὲ τὸν Πειραιά και 150μερον μὲ τὰς προμηθείσας δύο κατευθύνσεις, πρός αρτίαν οὐτῷ έξυπηρέτησιν τῶν ἐμπορικῶν μας συμφερόντων και ἐπ' ὥφελεια πάντοτε τῆς Ελληνικῆς σημαίας, ἐστω και ἀντιπαρασταθοῦν εἰς ταύτην οἱ μεγαλοπρεπεῖς πλωτοὶ κολοσσοί τῶν ἀντιπάλων μας.

Πάντως τὰ Ελληνικὰ δρομολόγια πρέπει νὰ τὰ διέπῃ η τάξις, η ἀκριβῆς ἀναχρόνησις, η πιστὴ ἐπέτειος τοῦ τακτικοῦ δρομολογίου των, η καθαριότης, η περιποίησις και η καλὴ τροφή, οσον ἀφορᾶ τὸ ταξιδιωτικὸν κοινόν. Διὰ τὰς ἐμπορικὰς ἐξ ἄλλου μεταφορὰς ἔξυπανούται η προσεγκτικὴ φόρτωσις τῶν ἐμπορευμάτων και ἀποσκευῶν, η ἀσφαλῆς μεταφορᾶς των και η παραδόσις των χωρὶς ἀλλοιώσεις και ἐλλείψεις. Εἰς τοῦτο δύειλον ουσιώδες νὰ προσέξουν οἱ ἀρμόδιοι, διότι ἀποτελεῖ ζητηματα λεπτὸν και περικλειεῖ ίσως τὸ ἀπαντόν τῆς ἐπιτυχίας διὰ τὴν προτίμησιν μας.

Ἐνταῦθα θὰ μοι ἐπιτρέπῃ μία παρένθεσις: Πολλοὶ ομογενεῖς εἰσάγουν τὰ ἐξ Ελλάδος ἐμπορεύματά των μὲ τὰ Ρουμανικὰ και Τουρκικὰ ἀτμόπλοια, ἀποκλειστικῶς και μόνον, διότι η φόρτωσις και ἐκφόρτωσις ἀπὸ τῶν σκαφῶν τούτων διεξάγεται μετά τῆς μεγαλοτέρας δυνατῆς προσοχῆς και ἐπιμελείας και ὑπὸ τὴν ἐντατικὴν ἐπιβλεψιν τῶν ἀντιπάλων ἀξιωματικῶν τῶν πλοίων.

Ως πρὸς τὴν δυνατότητα τῆς ἀποκτήσεως τῶν τεσσάρων συγχρονισμένων ἐπιβατων πλοίων, ἔχω τὴν γνώμην, ἵνα μὲ εἶπω τὴν πεποιθησιν, οὗτοι διὰ καταλλήλου ἐνεργείας τῶν ἀρχοδίων θὰ προσεκαλεῖται τὸ ἐνδιαφέρον πολλῶν Ελλήλων κεφαλαιούχων τῆς Αιγύπτου, οἵτινες προθύμως θὰ ἐποποθέτουν τὰ χρήματά των εἰς παρομοίαν ἐφοπλιστικὴν ἔργωσίαν, ἀπὸ τοῦ νὰ έχουν αὐτὰ ἀδρανῆ η νὰ τὰ σπαταλῶσιν εἰς ασκόπονται και ματαίως ἐπιχειρήσεις.

Δύο ἄλλαι ἀκόμη γραμμαί, ζωτικὸν ἐνδιαφέροντος διὰ τὸν Ελληνισμόν, έξυπηρετοῦσι πρὸς τοὺς ἄλλους και τὰ Εθνικὰ συμφέροντα, ἀποφέρουσι δὲ συνάμα ίκανοποιητικὰ ὄφελη, εἰναι αἱ γραμμαί Αλεξανδρειας—Κύπρου και Αλεξανδρειας—Δωδεκανήσων—Θεονίκης η Κωνικούς. Και η μὲν πρώτη γραμμὴ έξυπηρετεῖται σήμερον παρὰ ξένων πλοίων, ἀτινα μάλιστα ἐπιχορηγούνταται και η θησαυρίζουν εἰς βάρος τῆς ήμετέρας Ναυτιλίας, η δὲ δευτέρα γραμμὴ έξυπηρετεῖται μόνον κατὰ τὸ θέρος ἀπὸ παλαιά, τὰ κείσιτα Ελληνικὰ σκάφη, ἔναντι τῶν ωραιῶν σκαφῶν τῆς Ιταλικῆς Ναυτιλίας.

"Ἄσ τε εὐχήθωμεν δύως τώρα, ὅτε ἐψηφίσθη τὸ περὶ ἐπιβατηγοῦ Ναυτιλίας Νομοσχέδιον, οὗτοι οἱ ιδιόντες τὰς τύχας τοῦ κλάδου τούτου τῆς Ναυτιλίας μας θὰ μεριμνήσουν, ώστε η Ελληνικὴ σημαία νὰ ἀντιπροσωπεύῃ τὸν λοιπὸν ἐπαξίων πρὸς ὅλας τὰς κατευθύνσεις, διότι τὸ συμφέρον τῆς τὸ καλεῖ.

Αλεξανδρεια 20 Ιανουαρίου

Μετὰ τιμῆς
Π.Β.

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ

Αἱ κυριώτεραι ἀγοραπωλησίαι πλοίων κατὰ τὸ διαρρεῦσαν 150ήμερον εἰναι αἱ ἀκόλουθοι :

«Latchmere» Αγγλικόν, τ. γκρός 3733, φορτίου 6445 τόννων και ναυπηγήσεως 1911 μὲ σερβέεν No 1 τοῦ 1927 ἐπωλήθη εἰς τὴν

Ἀγγλοουγγρικὴν ἀτμοπλοίων «Barta», τῆς Τεργέστης και μετωνομάσθη «Puszta». Τὸ πλοῖον τούτο εὑρίσκεται ἐν ἀργίᾳ εἰς Τάιν ἀπὸ τὸν Ιανουαρίου 1930, εἰχε δὲ συμφωνήθη πρὸς πώλησιν τὸν Φεβρουαρίου 1931 ἀντὶ τιμῆς 9.250 λιρῶν. Τὸ αὐτὸ πλάφος εἰχε πώλησιν 10.25 κατὰ τὸν Φεβρουαρίου τοῦ 1924 ἀντὶ τιμῆς 25.000 λιρῶν, τὸν Αὔγουστον τοῦ 1921 ἐν δημοπρασίᾳ ἐν Λονδίνῳ ἀντὶ 35.000 λιρῶν και τὸν Φεβρουαρίου τοῦ 1920 ἀντὶ τιμῆς λιρῶν 150.000.

Δέκα φορτηγὰ Αμερικανικά, ἐπωλήθησαν ἀπὸ τὴν «United States Shipping Board» εἰς τὴν «America—France Line» ἀντὶ τιμῆς 900.000 δολαρίων, ητο πρὸς δολάρια 10.25 κατὰ τὸν φορτίου τούτων κυμαίνεται ἀπὸ 5.000 έως 6200 τόννους και η χωρητικότητα προτίου ἀπὸ 7825 ἕως 9789 τόννους. Συνολικῶς τὰ δέκα εἰναι 56.472 τ. γκρός και 87.739 φορτίου, ἔχουν δὲ ναυπηγήθη ἐν τὸ 1918, ἐπτὰ τὸ 1919 και δύο τὸ 1920.

«Noorderdijk» Ολλανδικόν, τ. γκρός 8384, φορτίου 12.699 τόννων, ταχύτητος 12 μιλῶν, διασθένει και θέσεις δι' 20 ἐπιβάτας, ἐπωλήθη εἰς Ιταλοὺς πρὸς ἐκμάττελευσιν, ἀντὶ τιμῆς γένος τῶν 12.000 λιρῶν. Τὸ πλάφος τούτο διατηρεῖται εἰς ἀρίστην κατάστασιν και ἔχει ναυπηγήθη τὸ 1913.

«Baron Glenconner» Αγγλικόν, 2999 τ. γκρός, 5000 τ. φορτίου περίπου και ναυπηγήσεως 1923, ηγοράσθη παρ' Αμερικανῶν ἀντὶ τιμῆς 7.500 δολαρίων.

«Doros» Ολλανδικόν, 1487 τ. γκρός, 2000 τ. φορτίου και ναυπηγήσεως 1920 ἐπωλήθη εἰς ἐφοπλιστὰς τῆς Βομβάνης ἀντὶ λ. στ. 8.500 και μετωνομάσθη «Haideri». Ετερον ἀδελφὸν αντού σκάφος, τὸ ἄπ «Ilos» εἰχε ποληθῆ πρὸς μηνὸς εἰς Ιταλοὺς ἀντὶ 7.500 λιρῶν.

«Pentaech» Αγγλικόν, τ. γκρός 2475, φορτίου 4600 τ. και ναυπηγήσεως τοῦ 1919, μὲ σερβέεν 12, ηγοράσθη παρ' έφοπλιστῶν τοῦ Κάρδιτρ ἀντὶ τιμῆς κυμαίνομένης μεταξὺ 16—17.000 λιρῶν.

«Shabonee» Αμερικανικόν, 5167 τ. γκρός, 8000 τ. φορτίου και ναυπηγήσεως 1913 ηγοράσθη ὑπὸ Κινέζων ἀντὶ 25.000 δολαρίων.

«Ulrika» Νορβηγικόν, 1439 τ. γκρός, 2000 τ. φορτίου και ναυπηγήσεως 1895 ηγοράσθη παρ' Ιταλῶν ἀντὶ τιμῆς 1000 λιρῶν, πρὸς περιπτέρων ἐκμάττελευσιν.

«Jan Breydel» Βελγικὸν κυβερνητικὸν, τ. 1767, φορτίου, 2600 τ. και ναυπηγήσεως 1909 ἐπωλήθη ἐν δημοπρασίᾳ εἰς ἐφοπλιστὰς τῆς Τύνιδος ἀντὶ τιμῆς 320.000 Γαλλικῶν φράγκων.

«Eos» Ολλανδικόν, 1486 τ. γκρός φορτίου 2300 τ. και ναυπηγήσεως 1920 ηγοράσθη παρ' Ιταλῶν ἀντὶ 9000 λιρῶν.

«Abington» μικρὸν Αγγλικὸν φορτηγὸν ἀπότοποιας, 411 τ. γκρός 470 τ. φορτίου και ναυπηγήσεως 1921 ἐπωλήθη ἀντὶ 6.000 λιρῶν.

«Baron Renfrew» Αγγλικόν, 1597 τ. γκρός, φορτίου 2500 τ. και ναυπηγήσεως 1910 ἐπωλήθη εἰς Κινέζους ἐφοπλιστὰς ἀντὶ 12.600 λιρῶν, ὑπὸ τὸν δρόν νὰ παραδοθῇ εἰς τὴν Κίναν.

«Lyntonown» Αγγλικόν, 2050 τ. γκρός, 3200 τ. φορτίου και ναυπηγήσεως 1903 ηγοράσθη παρ' ἐφοπλιστῶν τῆς Φινλανδίας ἀντὶ 2.900 λερῶν.

«Ochilbrae» Αγγλ. 1492 τ. γκρός, 2300 τ. φορτίου και ναυπηγήσεως 1919, ηγοράσθη παρ' ἐφοπλιστῶν τοῦ Κάρδιτρ ἀντὶ 5500 λιρῶν.

«Rama» Αμερικανικόν, 1577 τ. γκρός, φορτίου 2100 τόννων και ναυπηγήσεως 1905, ἐπωλήθη εἰς ἐφοπλιστῶν τῆς Νικαράγουας ἀντὶ 7100 δολαρίων.

«François» Αγγλ. 1905, ηγοράσθη παρ' ἐφοπλιστῶν τοῦ Κάρδιτρ ἀντὶ 2.700 λιρῶν.

«Grelhead» Αγγλικόν, τ. γκρός 4724, φορτίου 7560 τ. και ναυπηγήσεως 1915, μὲ σερβέεν No 3 τοῦ 1928, ηγοράσθη παρ' ἐφοπλιστῶν τοῦ Κάρδιτρ ἀντὶ τιμῆς 6500 λιρῶν.

ΠΩΛΗΣΕΙΣ ΠΛΟΙΩΝ ΠΡΟΣ ΔΙΑΛΥΣΙΝ

Κατὰ τὸ διαρρεῦσαν 150ήμερον ἐπωλήθησαν πρὸς διάλυσιν τὰ ἀκόλουθα ἀτμόπλοια:

Όνομα πλοίου	Τ. γκρός	Ναυπ.	Τιμὴ λ.στ.	Διαλυται
Vauhan Αγγλικόν	10.600	12	8.500	Αγγλοι
(1) Toluma Noob.	7.041	07	—	Αμερικαν.
(2) Santa Maria Ιταλ.	3.938	00	—	Ιταλοὶ
Caloric Αγγλ.	942	95	1.000	Αγγλοι
Ερμούπολις Ελλην.	3.594	06	—	Ισπανοὶ
(3) Tjikamprek Ολλ.	6.354	13	—	Ιάπωνες
Zachariός Ελλην.	4.645	06	2.900	Γερμανοὶ
Caronia Αγγλ.	19.782	05	20.000	Αγγλοι
Onitsa.	3.921	10	2.600	»
(4) Tjikamprek Ολλ.	6.354	13	—	Ιάπωνες
Anth. Groves Αμερ.	605	93	400	Αμερικ.

(1) Αντὶ τιμῆς 10.000 δολαρίων.

(2) Αντὶ 175.000 λιρῶντων.

(3) Αντὶ τιμῆς 74.500 γένεν.

(4) Αντὶ τιμῆς 74.500 γένεν και ὑπὸ τὸν δρόν νὰ παραδοθῇ εἰς τὴν Ιαπωνίαν.

ΠΩΛΟΥΝΤΑΙ εἰς Τιμὴν εύκαιριας τὸ κόττερον «ΗΓΚΛΕΤ», πλήρες ἐν ἀρίστῃ καταστάσει.

Ἐπίσης ἡλεκτροφορησαντὴ μετ' ἀτμομηχανῆς, 170 ίπ.

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ: Δ. ΓΙΑΝΝΑΚΟΠΟΥΛΟΣ & ΣΙΑ

ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΟΥ 12 ΠΕΙΡΑΙΕΣ
ΤΗΛΕΦ. 40.294

Ο ΠΠΕΙΡΑΤΙΚΟΣ ΛΙΜΗΝ ΚΑΤΑ ΤΟ 1931

ΑΙΣΘΗΤΟΣ Ο ΑΝΤΙΚΤΥΠΟΣ ΤΗΣ ΚΡΙΣΕΩΣ

Η ναυτιλιακή κίνησις του Πειραιϊκού λιμένος κατά το 1931 ανήλθεν εις 7290 άτμοπλοια και μότορσιπς, χωρητικότητος 6.643.163 τόννων νέτ και 5525 ιστιοφόρων 180.688 τόννων. Η κίνησις αὗτη συγκρινομένη πρὸς τὴν τοῦ 1930 παρουσιάζει μείωσιν κατά 500 πλοϊκῶν 134.238 τόννων και κατά 560 ιστιοφόρων, ὡς δημος ή χωρητικότης εἰναι ἐλαχφόρων πως ηδημένη κατά 2107 τόννους. Η ἀνωτέρω κίνησις κατανέμεται εἰς καταπλοὺς ἐκ τοῦ ἐσωτερικοῦ 5115 άτμοπλοιών και μότορσιπς 2.388.131 τόννων και ἐκ τοῦ ἔξωτερικοῦ 2175 πλοίων 4.255.032 τ. νέτ. Τὰ καταπλεύσαντα 7290 άτμοπλοια και μότορσιπς κατανέμονται μεταξὺ τῶν κάτωθι σημαῖῶν:

Σημαῖαι	ά)π	T. νέτ	Σημαῖαι	ά)π	T. νέτ
Ἐλληνικὰ	5461	2.813.451	Σοδο-ετικὰ	54	83.598
Ἴταλικὰ	682	1.517.255	Ἰαπωνικὰ	17	74.485
Ἄγγλικὰ	230	460.629	Βουλγαρικὰ	55	50.369
Γαλλικὰ	139	418.334	Σουηδικὰ	40	48.378
Τουρκικὰ	133	343.394	Οδηγγρικὰ	5	10.921
Γερμανικὰ	123	228.620	Βελγικὰ	3	5.404
Ἀμερικανικὰ	47	137.208	Αλγυπτικὰ	5	3.779
Σερβικὰ	74	131.866	Δανικὰ	2	2.439
Ρουμανικὰ	96	120.671	Ἰσπανικὰ	1	1.976
Όλλανδικὰ	57	99.282	Πολωνικὰ	2	734
Νορβηγικὰ	63	90.210	Ἀργεντινῆς	1	160
Σύνολον καταπλευσάντων πλοίων		7290	6.643.163		
Κατά τὸ 1930 κατέπλευσαν		7790	6.777.401		
Διαφορὰ		—500 —134.238			

Κατὰ ταῦτα τὴν πρώτην θέσιν κατέχει πάντοτε ἡ Ἐλληνικὴ σημαία, ταῦτην δὲ ἀκολουθεῖ ἡ Ἰταλικὴ, ἥτις μεταξὺ τῶν ξένων σημαῖῶν ἔρχεται πρώτη ὑπερτεροῦσα τὴν ἐπομένην ταῦτης Ἀγγλικὴν σημαίαν κατά 1.057.626 τόννους νέτ. Ἡ Ἀγγλικὴ σημαία κατέχει τὴν δευτέρην θέσιν μεταξὺ τῶν ξένων σημαῖῶν μέ τοννάς 460.629, ἐνῷ τὸ 1930 κατέχει τὴν δευτέραν και τότε θέσιν ἀλλὰ μὲ 840.858 τ. νέτ. Τὴν τρίτην θέσιν τὴν διατηρεῖ σταθερῶς ἀπὸ τῶν ἡ Γαλλικὴ σημαία μὲ τοννάς ὑποκείμενον εἰς ἐλαχφάς κατ' ἕτος αὐξομειώσεις. Ἡ Γερμανικὴ σημαία, ἥτις τὸ 1930 κατεῖχε τὴν τετάρτην θέσιν μετέπειτα κατὰ τὸ 1931 εἰς τὴν πέμπτην, ἡ δὲ Τουρκικὴ σημαία ἀπὸ τὴν 8ην θέσιν μετεπήδησεν εἰς τὴν τετάρτην, ὑποσκελίσασα δηλαδὴ και αὐτὴν τὴν Γερμανικὴν. Τὴν 6ην θέσιν κατέχουν αἱ Ἕνωμέναι· Πολιτεῖαι, τὴν ἐβδόμην ἡ Γιουγκοσλαβία και τὴν διδόνην ἡ Ρουμανία. Κατὰ τὸ 1930 ἡ μὲν Ρουμανικὴ σημαία είχε τὴν 6ην θέσιν, ἡ δὲ Γιουγκοσλαβικὴ τὴν 12ην.

Ο ἀκόλουθος συγκριτικὸς πίναξ παρέχει μίαν σφρή εἰκόνα τῆς ναυτιλιακῆς κινήσεως τοῦ Πειραιῶς και τῆς προσδευτικῆς αὐξήσεως τῆς ἀπὸ τοῦ 1915 μέχρι σήμερον:

Άτμοπλοια		Ιστιοφόρα		
Έτος	Άριθμοι	Τόννοι	Άριθμοι	Τόννοι
1915	3827	2.430.680	3777	126.850
1916	2658	1.288.426	5131	152.530
1917	923	330.081	6817	139.659
1918	1801	721.162	11670	231.299
1919	3436	1.946.785	8005	214.814
1920	4720	2.878.857	6309	171.380
1921	5431	3.547.689	4796	165.441
1922	5878	4.312.821	5833	158.636
1923	6079	4.119.510	7064	186.169
1924	7142	4.651.121	7761	190.957
1925	9107	5.525.960	8141	211.813
1926	8273	5.945.341	6236	194.387
1927	8195	5.991.885	7302	213.182
1928	8132	6.379.836	6424	180.531
1929	7975	6.545.917	5828	163.212
1930	7790	6.777.401	6085	178.581
1931	7290	6.643.163	5525	180.688

Χαρακτηριστικὸν ἐπίσης τῆς ναυτιλιακῆς ταῦτης κινήσεως είναι ἡ αὔξησις τοῦ μέσου δροῦ τῆς χωρητικότητος τῶν καταπλευσάντων σκαφῶν. Οὕτω διά τὸ 1931 ὁ μέσος δρός ἐκάστου πλοίου ἦτο 911 τόννοι νέτ, ἐνῷ τὸ 1930 ἦτο 870 τόννοι και τὸ 1929 833 τόννοι.

Ως πρὸς τὴν ἐμπορικὴν κίνησιν τοῦ Πειραιϊκοῦ λιμένος, ἀνήλθεν αὕτη κατὰ τὸ λῆξιν ἔτος εἰς 2.589.456 τόννους ἐμπορευμάτων, ἔναντι 2.776.864 τόννων τοῦ 1930, ἦτο δηλαδὴ μειωμένη πέρυς κατὰ 187.408 τόννους, ἥτοι κατὰ 6.77 ο.ο. Ἀναλυτικώτερον ἡ ἐμπορικὴ αὕτη κίνησις κατανέμεται ὡς ἔχεις ἐν συγκρίσει και πρὸς τὸ 1930 :

	1931	1930
Εἰσαγωγὴ ἐμπορευμάτων	τ. 1.858.133	1.928.910
Ἐξαγωγὴ διαφόρων προϊόντων μας	» 309.624	339.745
Ἐμπορικὰ ἔξωτ. πρὸς μετρωσιν	» 46.386	42.655
Ἐμπορικὰ ἔξωτ. πρὸς »	» 36.531	25.415
Ἐμπορεύμ. ἐκ τῆς διαμετακομίσεως	» 22.372	55.529
Κίνησις σφραγίων (ὑπόλ. εἰς τόν.)	» 36.410	34.609
Μεταφ. εἰδῶν πρὸς χρήσιν πλοίων	» 280.000	350.000
Σύνολοικὴ κίνησις: Τόνοιο:	2.589.456	2.776.875

Ἡ ἀνωτέρω ἐμπορικὴ κίνησις ἐμφανίζει διὰ τὰ κυριώτερα προϊόντα τῆς εἰσαγωγῆς και τῆς ἐξαγωγῆς τὴν ἀκόλουθον εἰκόνα:

Εἶδη	1931	1930	Διαφορὰ
Σίτος	τ. 353.028	340.244	+
Λοιπὸν δημητριακὰ	» 27.823	38.986	—
Ἐλαιαὶ κλπ.	» 41.254	46.771	—
Γαλάνθρακες	» 557.502	681.366	—
Ὀρυκτέλαια	» 143.485	120.029	+
Τσιμέντα	» 26.863	38.705	—
Μέταλλα κλπ.	» 87.188	84.083	+
Λιπάσματα	» 32.168	34.573	—
Ζαχάρεις	» 26.294	21.427	+
Λοιπὰ προϊόντα	» 542.528	522.726	+
Σύνολον	» 1.858.133	1.928.910	—
Ζώκ. κεφαλαὶ	» 736.133	681.182	+

Ἄφ' ἔτέρου τὰ κυριώτερα εἰδη τῆς ἐξαγωγῆς διὰ τε τὸ ἐσωτερικόν και τὸ ἔξωτερικόν εἰχον τὰς ἀκόλουθους διακυμάνσεις ἔναντι τοῦ 1930:

Εἶδη	1931	1930	Διαφορὰ
Οίνος—οίνοπνεύμ.	τ. 7.430	12.398	—
Γαλάνθρακες	» 21.214	33.228	—
Τσιμέντα	» 21.020	24.959	—
Λιπάσματα	» 46.327	46.009	+
Ἀλεύρα	» 60.623	57.774	+
Δρασικά	» 7.983	11.501	—
Λοιπὰ ἐμπορεύματα	» 145.027	153.877	—
Σύνολον, τόνοιο:	309.624	339.746	—
Ζώκ. κεφαλαὶ:	55.505	73.934	—

ΘΕΟΔ. Π. ΚΡΕΜΜΥΔΑΣ

ΔΙΚΗΓΟΡΟΣ

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

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΔΙΚΑΣΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ**ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΥΣΑΙ ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΔΙΚΑΙ**

— ΔΙΕΝΕΞΙΣ ΕΠΙ ΝΑΥΛΟΣΥΜΦΩΝΟΥ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΑΣ ΔΑΠΑΝΑΣ ΤΩΝ ΕΡΓΑΤΙΚΩΝ ΒΑΡΟΓΑΚΩΝ.

Εις τὸ Ἐφετείον τῆς Ἀγγλικῆς πρωτευούσης συνεζητήθη τὴν 22αν Ἰανουαρίου κατ' ἔφεσιν ἀγώγῃ τῆς «National Steamship Company, Ltd» τοῦ Λογδίνου, ἐναντίον τῆς Sociedad Anónima de Exportación (Louis Dreyfus & Co, Ltd) ἀφορῶσα διένεξιν ἐπὶ ναυλοσυμφώνου, διὰ τὴν ὅποιαν ὑπῆρχε καὶ διαιτητικὴ ἀπόφασις τοῦ κ. James Dickinson. Η διένεξις ἀνεφύη ἐκ τῆς χρησιμοποιήσεως διντισέρηδων, πρὸς φόρτωσιν τοῦ ἡπ.) «Harberton» εἰς τοὺς Νοτιοαμερικανικοὺς λιμένας Σάντα Φὲ καὶ Ντιαμάντ τοῦ ποταμοῦ Περάνα.

Ο συνήγορος τῆς ἐναγούσης ἀπόφασις sir Robert Aske ἀγέπτυξεν ἐνώπιον τοῦ λόρδου δικαστοῦ, δι: ἡ διένεξις προήλθεν ἐκ τῆς § 18 τοῦ ναυλοσυμφώνου καὶ ἔδει νὰ διαιπιστωθῇ, ἐὰν καὶ κατὰ πόσον οἱ ναυλωταὶ ἀδικαιοῦντο νὰ χρεώσουν τὰ ἔξοδα τῶν διντισέρηδων, τοὺς ὅποιους προσέλαβον ἐκ τῆς Ἑγγρᾶς εἰς τὸν λογαριασμὸν τοῦ πλοίου, ἐφ' ὅσον τὸ ναυλοσύμφωνο προέβλεπεν, δι: οἱ ναυλωταὶ οὐτοὶ ἥθελον παραχωρήσεις εἰς τὸ πλοῖον στοιχαδρούς διὰ τὴν φόρτωσιν, ἐπὶ ὠρισμένη τιμῇ. Η § 18 ελέγει οὕτω : «Οἱ ναυλωταὶ θὰ προμηθεύσουν στοιχαδρούς διὰ τὴν φόρτωσιν πρὸς 0,25 χρυσᾶς κατ' Ἀγγλικὸν τόνυγον».

Συμφώνως πρὸς τοὺς κακονισμοὺς τῶν ἐργατικῶν σωματείων τῶν ἀνωτέρω λιμένων τῆς φορτώσεως, δὲν ἐπιτρέπεται εἰς τὰ πληρώματα τῶν πλοίων νὰ ἐργασθῶσιν εἰς τὰ διντισά, διὰ τὰ ὅποια τὸ ἀρμόδιον προσωπικὸν θὰ προσληφθῇ ἐκ τῶν ἐπιτοπίων ἐργατῶν. Ἔν αὐτοῦ φεύγει περιπτώσει, δῆλος οἱ ἐπὶ τοῦ καταστρώματος ἀργάται ὑποχρεοῦνται νὰ ἀποσυρθοῦν. Τὸ ἡπ.) «Harberton» δὲν ὄφειλε, κατὰ ταῦτα, νὰ παραχωρήσῃ προσωπικόν, οἱ δὲ ναυλωταὶ ήσαν οἱ μόγοι ἀρμόδιοι νὰ κανονίσσουν μετὰ τῶν στοιχαδρῶν τὰ τῆς φορτώσεως τοῦ πλοίου. Οἱ στοιχαδροὶ διέθεσαν τοὺς διντισέρηδες, τοὺς ὅποιους καὶ ἐπλήρωσαν οἱ ναυλωταὶ, οἱ δόποι οἱ πάλι γέγονται νὰ χρεώσουν εἰς τὸ πλοῖον τὸν σχετικὸν λογαριασμὸν ἀνερχόμενον εἰς λ. στ. 11.1.6.

Ο συνήγορος τῆς ἐναγούσης ἔταιρίς του πέμψαν, δι: κατὰ τὸ ναυλοσύμφωνο τὰ ἐν λόγῳ ἔξοδα ἀδέρφων ἐξ δλοκήρου τοὺς ναυλωτάς, ἀνέφερε παρομοίας περιπτώσεις τῶν ὑποθέσεων Leopold Walford (Λογδίνου) Stuart κατὰ Nixon Bruce (1901) καὶ ἀνέγνωσε τὴν ἀπόφασιν τοῦ διαιτητοῦ. Εἰς αὐτὴν ἀνεψέρετο, δι: οἱ πλοιοκτῆται ἥροοῦντο τὴν πληρωμὴν τῶν διντισέρηδων βασιζόμενοι εἰς τὰς § 17 καὶ 18 τοῦ ναυλοσυμφώνου, δι: ὡν καθωρίζεται, δι: ἀπασαὶ ἡ ἐργασία τῆς φορτώσεως θὰ ἐξετελεῖται διπλάνως τῶν ναυλωτῶν. Ο διαιτητὴς συνεχίζειν ἀπεφύλινετο, δι: οἱ ναυλωταὶ εἰχον τὸ δικαίωμα νὰ χρεώσουν τὸ ἀτμόπλοιον μὲ τὸ ποσὸν τῶν 25 χρυσῶν ἐκατοστῶν κατ' Ἀγγλικὸν τόνυγον καὶ τίποτε ἀλλο. Η μέθοδος τῆς φορτώσεως ἀφεωρά τοὺς ναυλωτάς, τὸ δὲ ἀναφερόμενον εἰς τὴν § 18 ἔξοδον προωρίζετο πρὸς κάλυψιν πάσης ὑποχρεώσεως τοῦ πλοίου.

Οἱ ναυλωταὶ προέτειχαν, δι: ἐπεκράτεις συνήθεια, ητις παρεῖχεν εἰς αὐτοὺς τὸ δικαίωμα νὰ πληρώνουν τὰ ἔξοδα τῶν διντισέρηδων καὶ νὰ τὰ χρεώσουν κατόπιν εἰς τοὺς πλοιοκτῆτας, δι: δὲ τὸ δικαίωμα τῶν 25 χρ. ἐκατοστῶν δὲν ἀπετέλει: ἔξοδα πρὸς φόρτωσιν τοῦ πλοίου, ἀλλ' ἔξοδα διὰ τὴν πρόβλεψιν προσλήψεως ἐργατῶν στοιχαδρῶν. Ο τύπος τοῦ ἐφ' οὐ διένεξις ναυλοσυμφώνου ήτο ἐν χρήσει ἀπὸ διετίας περίπου, κατὰ τὴν χρονικήν δ' αὐτὴν διάρκειαν οἱ πλοιοκτῆται ἀλλοτε ἀπεδέχοντο καὶ ἀλλοτε ἀπέρριπτον τὸ ἐν λόγῳ ἔξοδον.

Ἐνώπιον τοῦ Ἐφετείου, δι: συνήγορος τῶν ναυλωτῶν, ἀναπτύσσων τὰς ἀπόψεις τούτων ἀνέφερεν, δι: τὸ ἀπαντόν τῆς δικιφοράς γενειται εἰς τὸ σημεῖον: «Ησαν τὰ ἔξοδα τῶν διντισέρηδων εἰς δάρος τῶν ναυλωτῶν ἡ τοῦ πλοίου: Ή ἐργασία τῶν ἐργατῶν αὐτῶν ἡτο γὰ θέσουν εἰς λειτουργίαν τὰ δικούλα διὰ γὰ φέρουν τὸ φορτίον ἐπὶ τοῦ πλοίου καὶ δοηθεία τῶν στοιχαδρῶν νὰ τὸ τοποθετήσουν ἐν τάξει. Η πρόσληψίς των ἡτο ὑποχρέωσις τοῦ πλοίου, τὴν ἀπόψιν δ' αὐτὴν ἐνισχύει αὐτὸ τοῦτο τὸ ναυλοσύμφωνον, διπερ δὲν ἀποσαρηγίζει, ἀν οἱ ναυλωταὶ ὑποχρεοῦνται νὰ χορηγήσουν εἰς τὸ

πλοῖον, διπάνκις των, προτιμοτέρων διὰ τὰ δικούλα. Τὸ ναυλοσύμφωνο προέδλεπε μόνον ἐργάτας διὰ τὴν καλὴν στοιχασίαν τοῦ φορτίου.

Ο δικιστὴς Mackinnon ἀκούσας τὰς ἀπόψεις τῶν διαιδίκων μερῶν ἔξεδωκε τὴν ἀπόφασίν του μὲ τὸ ἀκόλουθον σκεπτικὸν: «Αν καὶ τὸ ποσὸν τῆς δικιφορᾶς ταύτης εἶναι ἀσήμαντον, ἀνερχόμενον μόλις εἰς λίρας στερλίνης 11.1.6, ἐν τούτοις ἡ ἀναφεύσια διένεξις ἐγένετο σπουδαιότητα, διότι συχνὰ θὰ ἐγείρωνται παρόμοιαι ἀμφισβήτησίες. Αἱ πλέον οὐσιώδεις παράγραφοι τοῦ ναυλοσυμφώνου εἶναι αἱ 17 καὶ 18. Η § 17 ἀναφέρει «ὅτι τὸ φορτίον θὰ μεταφερθῇ καὶ θὰ παραληφθῇ ἐκ τῆς πλευρᾶς τοῦ πλοίου μὲ κίνδυνον καὶ ἔξοδα τῶν ναυλωτῶν». Δέον γὰ σημειώθῃ, δι: δὲν ὑπῆρχεν εἰς τὸ ναυλοσύμφωνον ἡ συνήθης πρόσθλεψις, καθ' ὃν οἱ πλοιοκτῆται ἥθελον ἐπιτρέψει τὴν χρήσιν τῶν δικούλων τοῦ πλοίου ἢ ἀλλο τι πρὸς τὸν σκοπὸν τῆς φορτώσεως. Τοῦτο ὅμως ἔξυπακούετο. Τὸ πλοίον παρεχώρησεν ἀτμὸν διὰ τὰ δικούλα, ἀπηγόρωσε τὸν μηχανικὸν του καὶ ἀριθμόν τινας θερμοκατών καὶ συνεπῶς μέρος τῶν ἔξοδων φορτώσεως καὶ στοιχασίας τοῦ φορτίου ἐπειδόμενον τοὺς πλοιοκτῆτας.

«Εἰς λιμένας, ἔνθα δὲν ὑπάρχουν ὀργανωμένα λιμενεργατικὰ σωματεῖα, εἶναι πρόδηλον ἀφ' ἔκυπτου, δι: δύνανται τὰ μέλη τοῦ πληρώματος ἐνδέος πλοίου νὰ ἐργασθῶσιν εἰς τὰ δικούλα, ἡ δὲ πρόπροσθετος αὔτη ἐργασία εἶναι ἐκτὸς τοῦ λαμποῦ τῶν λοιπῶν ἔξοδων τῆς φορτώσεως. Εἰς δύος ὅμως λιμένας ὑπῆρχον εἰδικότητες σωματείων, οἱ διντισέρηδες προσελαμβάνοντο παρὰ τοῦ ἐργολάθου τῶν στοιχαδρῶν. Ο διαιτητὴς ἔκρινεν δι: ἡ πρόσληψις διντισέρηδων ἐγένετο κατ' ἐπιθυμίαν τοῦ πλοιάρχου. Εἰς τοὺς λιμένας τῆς προκειμένης φορτώσεως οὐδεμία ἀνωμαλία ἐπὶ τῆς ἐργατικῆς ταύτης πλευρᾶς ἐπεκράτει, δὲ ἐργασία ἐρρυθμίζετο κανονικῶς ἀπὸ τὰς κρατούσας ἐκεῖ συνθήκας.

«Οι διντισέρηδες προσελαμβάνοντο ὑπὸ τῶν ναυλωτῶν κατ' αὐτογόντοντο ἐπιθυμίαν τοῦ πλοιάρχου, ὑποχρεωμένου εἰς τὴν πιστήν ἐκτέλεσίν του ναυλοσυμφώνου. Η ἐτυμηγορία τοῦ διαιτητοῦ ήτο, δι: δικαία καὶ ἐπικυροῦται, δπως τὰς ἔξοδα τῶν διντισέρηδων καὶ τῆς παρούσης δίκης δικύου τοὺς ναυλωτάς».

— **ΑΠΟΡΡΙΨΙΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΩΣ ΣΤΑΛΙΩΝ ΔΙΓ ΗΜΕΡΑΡΓΙΑΣ ΕΝ ΛΕΝΙΓΓΡΑΔ.**

Τὸ Νορβηγικὸν ἀτμόπλοιον «Hosanger» ναυλωθὲν ὑπὸ τῶν Σοδιέτ πρὸς μεταφορὰν ξυλείας εἰς τὴν Ἀγγλίαν, ἔφθασεν εἰς τὸν λιμένα τοῦ Λένιγγραδ καὶ ἐτέθη ὑπὸ φόρτωσιν κατὰ τὰς ἡμέρας ἀκριβῶς τῶν Χριστουγέννων. Οἱ Ράσσοι λιμενεργάται δὲν εἰργάσθησαν κατὰ τὰς ἑορτασίμους αὐτὰς ἡμέρας, τὸ δὲ σκάφος καθυστέρησε.

Συνεπείᾳ τούτου, δ Νορβηγὸς πλοιάρχος, στηριζόμενος ἐπὶ τῶν δρῶν τοῦ ναυλοσυμφώνου του, ἀπῆγεται τὸν πληρωμὴν «κόντρα-σταλλιών» διὰ τὸν ἀπολεσθέντα φόρτωσιν τοῦ πλοίου του πρὸς συμπλήρωσιν τῆς φορτώσεως. Τὴν ἀπαίτησίν του δ Νορβηγὸς πλοιάρχος ὑπεστήριξεν, ὡς βάσιμον, δάσει τῶν Σοδιέτικῶν Νόμων, οἵτινες ἔχουν καταργήσει διλασίαν τοῦ πλοιάρχου, περιλαμβανομένων καὶ τῶν Χριστουγέννων.

Τὰ Ἀγγλικὰ δικαστήρια, πρὸ τῶν ὅποιων ἡχθη ἡ ὑπόθεσις αὔτη, ἀπέρριψαν τὴν ἀπαίτησίν του δ Νορβηγοῦ πλοιάρχου, καθ' ὃν οἱ παραστάντες ἀντιπρόσωποι τῶν Σοδιέτ εἶδαν ἀδήλωσαν, δι: ἀνεξαρτήτως τῶν Σοδιέτικῶν Νόμων, δ Ρωσικὸς Λαδὸς ἔωρτας πράγματι τὰ Χριστούγεννα, οἱ δὲ λιμενεργάται τοῦ Λένιγγραδ δὲν εἰργάσθησαν.

«Ἐπομένως κατ' ἀνάγκην καὶ παρὰ τῶν Νόμων, αἱ ἡμέραι τῶν Χριστουγέννων ἀπέδησαν ἡμέραι ἀργίας.

ΠΡΟΣΤΙΜΟΝ ΕΙΣ ΕΛΛΗΝΑΣ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥΣ ΔΙΑ ΚΑΚΗΝ ΣΤΟΙΒΑΣΙΑΝ ΣΙΤΟΦΟΡΤΙΩΝ

Εἰς τὸ ἐν Λογδίνῳ Πτεισματοδικεῖον τῆς περιφερείας West Ham εἰσήχθη εἰς δίκην δ «Ἐλλην πλοιάρχος τοῦ ἡπ.) «Καπετάν

ΩΔΑΣΣΙΑ | ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

ΑΙ ΔΡΑΜΑΤΙΚΑΙ ΤΡΙΚΥΜΙΑΙ ΕΙΣ ΤΑΣ ΕΛΛΗΝΙΚΑΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ

Τὸ δεύτερον 15θήμερον τοῦ Ιανουαρίου διέρρευσε μέσω μιᾶς συνεχούς τρικυμίας, πρωτοφανούς βιαιότητος, ητὶς συνετάραξε τὰς Ἑλληνικὰς Θαλάσσας, ιδίᾳ τὸ Κρητικὸν καὶ τὸ Αιγαῖον πέλαγος καὶ ἐπέφερε διὰ τινας ήμέρας μίαν πλήρη διακοπὴν τῶν θαλασσιών συγκοινωνιῶν. Τὸ εὑρεθέντα ἐν πλῷ σκάφη, κτυπώμενα ἀπὸ τὴν τρικυμίαν καὶ ἀγωνιῶντα μέσα εἰς τὴν μακριομένην χιονοθύελλαν ἔσπευδον νὰ καταψύγουν εἰς ὑπηρέμους λιμενίσκους καὶ δρομούς, ἵνα ἀποφύγουν προφανῆ καὶ ἀμεσον κίνδυνον. Ἡ ναυτικὴ κοινωνία τοῦ Πειραιῶς, στερουμένη, κατὰ τὰς πρώτας ήμέρας, εἰδήσεων ἀπὸ πλειστα σκάφη, διῆλθε στιγμάς ἀγωνιῶδους ἀναμονῆς. Δυστυχῶς, δὲν ἀπεφεύχθη ἡ ἀναγγελία μιᾶς δλοκλήρου σεριάς ναυσιθλαβείων.

Τὸ ἀκτοπλοικὸν ἀπὸ «Ἀγία Ζώνη» μέ φορτίον διαφόρων ἐμπορευμάτων καὶ σφραγίων, καταληφθὲν ἀπὸ τὴν τρικυμίαν εἰς τὸ μεταξὺ Τήγου καὶ Σύρου στενόν, ὑπέστη θλάβην τῶν αὐλῶν τοῦ λέθητος του καὶ ἀπέμεινεν ἀκυρέργητον καὶ φερόμενον ἔρματον τῶν κυμάτων πρὸς τοὺς δράχους, ἐφ' ὃν καὶ μοιραίως θὰ συνετρίβετο. Ἡ ἐπισκευὴ τῆς ζημίας του ἦτο ἀδύνατος, παρ' ὅλην δὲ τὴν θαρραλέαν προσπάθειαν τοῦ πληρωμάτος ἡ διάσωσις τοῦ σκάφους ἦτο προδληματική, ἀνευ τῆς ἀμέσου πάροχῆς δοηθείας.

Κατὰ τὴν κρισιμώτεραν στιγμὴν ἐφάνη διαπλέον τὸ στενὸν καὶ κλυδωνίζομενον μέσα εἰς τὴν ἀληθῆ ἐκείνην κόλασιν τῶν νερῶν, τὸ ἀτμόπλοιον «Τύπεροχή», διπερ ἀντιληφθὲν τὰ ἀπέλπιδα σήματα τῆς «Ἀγίας Ζώνης» ἔσπευσε μὲ προφανῆ κίνδυνον πλη-

Στρατῆς», κατηγορούμενος ἐπὶ παραβάσει τῶν περὶ στοιχείας διατάξεων τοῦ Board of Trade. Τὸ φορτηγόν μας τοῦτο ἐκόμισεν εἰς τὴν Ἀγγλίαν φορτίον σίτου καὶ κριθῆς εἰς χῦμα. Ἡ φόρτωσις ἐγένετο εἰς Μπερτιάνσκ καὶ Νοδορωσίσκην, τὸ δὲ πλοίον κατέπλευσεν εἰς τὸ Σκούθιμπτον πρὸς ἐκφόρτωσιν τὴν 25ην Δεκεμβρίου.

“Οταν ἐξεφόρτωσε τμῆμα τὸ τοῦ φορτίου του, ἀπεκλιύθη, διὰ δὲν ὑπῆρχον εἰς τὰ κύτη του τὰ κατάλληλα ξύλινα διαχωρίσματα, τόσον ἀπαράτητα πρὸς ἀποφυγὴν μετακινήσεως τοῦ εἰς χῦμα φορτίου. Πλὴν τῆς παραβάσεως ταύτης, κατηγορήθη ὁ πλοίαρχος, διὰ ἐπέτρεψε τὴν φόρτωσιν σίτου εἰς χῦμα καὶ εἰς τὸν μεταξὺ τῶν δύο κατάστρωμάτων χῶρον (λόγω—μπροτίζ).

Ο «Καπετάν Στρατῆς», μετὰ τὴν προσέγγισιν εἰς τὸ Σκούθιμπτον κατέπλευσεν εἰς τὸ Λογδίνον, διόπειτεν ἀναγκαιούντα ὄλικα, διόπειτεν προστατεύσῃ τὸ φορτίον μὲ διαχωρίσματα καὶ ἐκτελέσῃ οὕτω πιστῶς τὰς περὶ στοιχείας διατάξεις τοῦ Ἀγγλικοῦ Νόμου.

Ο «Ἐλλην πλοίαρχος ἀπολογούμενος ἐτόνισεν, διὰ παρ' ὅλην τὴν προσπάθειάν του δὲν ἥδυνήθη νὰ προμηθευθῇ ἐν Ρωσίᾳ ξυλείᾳ ἀλπ. ἀναγκαιούντα ὄλικα, διόπειτεν προστατεύσῃ τὸ φορτίον μὲ διαχωρίσματα καὶ ἐκτελέσῃ οὕτω πιστῶς τὰς περὶ στοιχείας διατάξεις τοῦ Ἀγγλικοῦ Νόμου.

Ο «Ἀγγλος δικαστής John Moggow, ἐκδίδων τὴν ἀπόφασίν του, εἶπεν διὰ εἰς προηγουμένας παρομοίας περιπτώσεις ἐπέβαλε μικρὸν πρόστιμον, ἐπειδὴ δημως ἡ παράδοσις αὕτη συνεχίζεται ἐκταθεῖσα ἐσχάτως καὶ δημιουργοῦσα μίαν κατάστασιν ἐπικίνδυνον διὰ τὴν ναυτιλίαν, ἀναγκαῖεται νὰ ἐπιβάλῃ εἰς τὸν πλοίαρχον πρόστιμον 100 λιρῶν καὶ πληρωμὴν τῶν ἐξόδων τῆς δίκης, ἀνερχομένων εἰς ἑτέρας 25 λίρας.

—Διὰ παρομοίαν παράβασιν ἐπεδήλωτο πρόστιμον 100 λιρῶν καὶ πληρωμὴ τῶν ἑξ 25 λιρῶν ἐξόδων τῆς δίκης καὶ εἰς τὸν «Ἐλλην πλοίαρχον τοῦ φορτηγοῦ ἀτμοπλοιού «Εὐκανθόρος» διὸ τοῦ Πταισματοδικείου τοῦ Χούλλ. Τὸ φορτηγόν μας τοῦτο ἐφθασεν εἰς τὸν ἀγωτέρω Αγγλικὸν λιμένα μὲ φορτίον σιτηρῶν εἰς χῦμα, παραληφθὲν ἐν Μαύρης Θαλάσσης, δὲ στοιχεία καὶ πλημμελῆς, οὐδέλως προστατευομένη ἀπὸ ξύλινα διαχωρίσματα.

σίον τοῦ ἀκινθεργήτου σκάφους καὶ μετὰ πολύωρον ἀγωνιῶδη καὶ ἥρωεκήν προσπάθειαν κατάρθωσε γὰρ προσδέση τὴν «Ἀγίαν Ζώνην» καὶ νὰ τὴν ρυμουλκήσῃς τὸν ὑπήρχεμον δρμοντίσιρα, διόπειτεν ἔξηκολούθεις νὰ τὴν συγκρατῆ διὰ τῶν προσδεδεμένων πρυμνησίων. Ἄλλος δὲ τρικυμίας ἔξηκολούθεις ἔντονος καὶ πᾶσα ἀπόπειρα διὰ τὴν συνέχισιν τῆς πρὸς Πειραιὰ ἢ Σύρον ρυμουλκήσεως τῆς «Ἀγίας Ζώνης» ἦτο ἐπικίνδυνος διὰ τὰ δύο σκάφη καὶ προδληματική.

Οὗτο παρέμειναν ἐπὶ διήμερον εἰς ὑπήρχεμόν τι σημεῖον τῆς ἐρημούνησου καὶ είτε, ἀφοῦ ἡ μακία τῆς τρικυμίας ἐμετριάσθη, ἢ «Ἀγία Ζώνη» ἐρρυμουλκήθη εἰς Σύρον, τῇ δοηθείᾳ δύο ἀτμοπλοίων τῆς «Τύπεροχής» καὶ «Αρκαδίας».

Γενικῶς αἱ καθυστερήσεις τῶν πλοίων, ἐπιβατικῶν καὶ φορτηγῶν, Ἐλληνικῶν καὶ ἔξων, ἡσαν πλεισταί. Εἰς τὴν Σκίσθον είχον καταφύγει δικτύων μεγάλων ἀτμόπλοια, εἰς Μοῦδρον εἴκοσι, εἰς Κάρυστον ἐνένει, εἰς Κέαν, Μήλον, Βάτικα καὶ ἀλλαχοῦ πάντοπλα ἀλλα. Τὸ Ολλανδικὸν «Helenā» ἀγρούμενον ἐπὶ σειράν ἡμέρων καὶ ματαίων ἀναζητούμενον κατέφθιγε τέλος εἰς τὴν Κάρυστον διασωθέν. Ἐπίσης τὸ μικρὸν φορτηγόν «Πέτρος», μὲ σιτοφορτίον ἐπόδισεν εἰς τὴν Ἀνάδυσσον με ἀρκετάς ζημίας εἰς τὸ κατάστρωμά του. Τὸ Ιταλικὸν ρυμουλκὸν ἀνοικτοῦ πελάγους «Pluto» κατέφυγεν εἰς Πειραιά, ἀφ' ὃν ἐπειλημμένως διέτρεξ τὸν ἔσχατον κίνδυνον ἀνατροπῆς καὶ αὐτάνθρου καταποντισμοῦ του.

Τὸ ρυμουλκὸν «Σκηνύών», ρυμουλκοῦν ἔνα σλέπι πλήρες πορεσλάνης καὶ ἀποπλεύσαν ἐκ Θήρας διὰ Πειραιᾶ ἡγγοεῖτο ἐπὶ δέκα συνεχεῖς ἡμέρας καὶ τέλος ἀνευρέθη ἀποκεκλεισμένον εἰς ἐρημικήν θέσιν παρὰ τὸ Ἐπισκοπικὸν Νάξου. Τὸ δὲ «Martis» Ἀγγλικὸν ἐφθασεν εἰς τὴν Κατάνην μὲ ζημίας, διὰ δέσποτη εἰς τὸ Αιγαῖον ἐκ τῆς τρικυμίας.

Τὸ ἀτμόπλοιον «Στυλιανδρός», ἀπολέσαν εἰς τὴν Κάρυστον μίαν τῶν ἀγκυρῶν του καὶ ἀδυνατοῦν γὰρ συγκρατηθῆ εἰς τὸ ἐκεῖ ἀγκυροδόλιόν του, ἀπέλυσεν ἐν σπουδῇ καὶ κατέπλευσεν εἰς τὸν δρμόν του Νέου Φιλήρου. Ἐπίσης τὸ φορτηγόν «Αντώνης Γεωργαντῆς» ἀποπλεύσαν, ἐκ Πειραιῶς διὰ τὴν Ρωσίαν, ἐπόδισεν εἰς τὴν Τήγον, διόπειτεν δημως ἀπολέσαν ἀμφοτέρους τὰς ἀγκύρας καὶ καγδυγεῦσον γὰρ παρασυρθῆ καὶ ἔξοειδή ἐπὶ τὴν ὁροχώδους ἀκτῆς, ἡνοίχηθη ἐν σπουδῇ εἰς τὸ πέλαγος καὶ ἐπανέπλευσεν εἰς τὸν Πειραικὸν λιμένα.

Τὸ δέπο «Ἀγγλικὴν σημαίαν φορτηγόν «Κολχίς» (εκ «Θέμις») ἐκφορτών εἰς τὸν λιμένα τοῦ Ηρακλείου, παρεσύρθη εἰς τὰ ἐκεῖ ἀδυνατή καὶ προσήρχεται, συνεπείχ θραύσεως τῶν πρυμνησίων του ἐκ τῆς ὄρμητικότητος του ἀνέμου.

Δραματικὴ ἦτο ἡ περιπέτεια τοῦ ἀτμοπλοίου «Βάντα» τοῦ κ. Θ. Ἐπιφανείαδη. Τὸ σκάφος τοῦτο κατευθυνόμενον κενὸν ἐκ Βαρκελώνης εἰς τὴν Ρωσίαν πρὸς φόρτωσιν καὶ καταληφθὲν ὑπὸ τῆς χιονοθύελλης ἀνέκοψε τὸν περιττέρω πλοῦσ του καὶ ἐπόδισεν εἰς τὸν δρμόν της Καρύστου. Ἀλλὰ καὶ ἐκεῖ, τόσον τὸ «Βάντα», δύον καὶ τὰ ἀλλα καταφύγοντα σκάφη, ἐδοκιμάζοντο ἀπὸ τὴν τρικυμίαν, τοῦ δὲ «Βάντα» ἀπωλέσθη κοπεῖσαν μία ἀγκυρα, διμοῦ μὲ ἐπτά κλειδιά ἀλύστεως. Συγεπείχ τούτου, τὸ σκάφος παρασυρθὲν ἐξώκειλεν εἰς τὴν ἀκτήν.

Κατὰ τὴν προτέραν, λόγῳ τοῦ φηλαρητοῦ σκάφους, τοῦ ὀρμητικοῦ ἀνέμου, τοῦ σάλου ἐκ τῶν κυμάτων τοῦ μακριομένου πόντου καὶ τῆς ἀγριότητος τῆς χιονοθύελλης, δὲν ἦτο εὔκολον γὰρ καθορισθῆ ἡ ἀκριβῆς θέσις τοῦ πλοίου καὶ ὁ ἀμεσος ἡ μὴ κίνδυνος τῆς ἀσφαλείας του. Τὸ πλήρωμα τῆς «Βάντας» διῆλθε στιγμάς ἀγωνίας καὶ φρίκης, δὲν νεκρῆς ἡλικίας ξυλουργός τοῦ πλοίου Ἀγαστ. Στάμου, καταληφθεὶς ὑπὸ τρόμου εἰχε ἔνα τέλος τραγικόν. Ο ἀτυχῆς παραφρονήσας περιήρχετο ἀλλόφρων τὸ κατάστρωμα καὶ πρὶν κανεῖς δυγιηθῇ γὰρ τὸν συγκρατήσῃ, διεσκέλεισε τὸ σιδηρούν κυρκλίδωμα καὶ ριψθεὶς εἰς τὰ κύματα, ἐπνίγη.

Διὰ τὴν ἀγέλκυσιν τῆς «Βάντας» ἀπεστάλη τὴν ἐπομένην ἐκ

γανά.

Την 21ην Ιαν. δι «Πρίονας» έρρυμουλκήθη εις Τσανάκ, διὰ προσωρινάς έπισκεψίας, κρατεῖ δὲ σκέψις, διποτός τὸ ἀδιλαδές φορτίον του πωληθῆ ἐπιτοπίον διὰ δημοπρασίας.

(Ιαν. 12-23). «Φωτεινή Καρδά». Κατέπλευσεν εἰς Κωνζπόλιν ἐκ Χίου, δὲ πλοιαρχος ἀνέφερεν, διτὸ σκάφος προσφρούσαν ἐπὶ τῆς προκυμαίας τῆς Χίου κατὰ τὸ ἔκειθε ἀπόλουν, ὑπέστη ζημιάς τινας εἰς τὴν πρώταν. Πράγματι δὲ γενομένη ἐπιθεώρησις διεπίστωσεν εἰς τὸ φόρτικ διαφόρους ζημιάς καὶ λύγισμα ἀλλαφέν τοῦ ποδοστάμου τῆς πρώτας. Εἰς τὴν δεξιὰν πλευράν 2 ἀλάσματα δέσον νὰ ἀνανεωθῶν καὶ 2 νὰ ἐπισκευασθῶν, εἰς δὲ τὴν ἀριστεράν πλευράν χρήζουν ἐπισκεψίς 4 ἀλάσματα. Τὸ πλοῖον δέν κάμψει νερά, δὲ ἐπιθεωρητής δύμας συνέστησε προληπτικῶς τοιμαντάρισμα. (Ιαν. 15).

«Μίμης Χανδρής». Μετὰ μίαν ἀλαφρὰν προσάρξιν, ἀνέλκυσθεν ἀνευρυθμίας, κατέπλευσεν εἰς τὴν Βεγγάζην.

(Ιαν. 15) «Ελισάβετ Β.» Έρχεμενον ἐκ Πλέιτ ἐπόδισεν εἰς "Αγ. Βικέντιον πρὸς ἐπισκεψήν ζημιῶν εἰς τὸ λεβητοπάσιόν του. Οἱ ἐπιθεωρητής εὑρεν εἰς τὸν ἀριστερὸν λέβηταν ράγισμα μιᾶς θνητος. Η ζημιά αὕτη ἐπισκευασθῆν καὶ τὸ σκάφος λαβόν πιστοποιητικόν ναυσιπλοίος ἀνευρυθμεῖ διὰ Βαλέντιαν.

(Ιαν. 16) «Μαρία» (3090) Κατευθυνόμενον ἐκ Δουνάβεως εἰς τὴν Μασσαλίαν μὲ φορτίον γεννημάτων καὶ ξυλείας προσφέρουσαν ἀλαφρῶς ἐπὶ τοῦ διυθοῦ παρὰ τὸ Γενίκιον τοῦ Βοσπόρου, θυγάτης δὲ ἀκούσθως ἐκ Κ) πόλεως χωρίς νὰ προσεγγίσῃ. Οταν τὸ πλοῖον ἔφθασεν εἰς τὸν Μασσαλίαν δὲ πλοιαρχος αὕτου ἀδέλκωσεν γενικήν ἀλαφρίαν, λόγῳ καὶ τῆς προργομένης προσφράξεως τοῦ πλοίου εἰς τὴν δουνάβιν καὶ ἀγέντης συνεισφοράν τοῦ φορτίου 150ο.

(Ιαν. 16-21) «Πετρολίνα» : Κατέπλευσεν εἰς Ἀλεξανδρέτταν ἐκ Κωνσταντζῆς μὲ φορτίον κεροζίνης καὶ πετρελαίου. Κατὰ τὸν πλοῦν τοῦ τὸ σκάφος συνήντησε αφροδροτάτην τρικυμίαν εἰς τὴν Μαύρην θάλασσαν, δὲ πλοιαρχος δὲ νὰ διασώσῃ τὸ πλοῖον του διέταξε καὶ ἐφέτηθεν ἐκ τοῦ καταστρώματος εἰς τὴν θάλασσαν 15 βαρέλια πετρελαίου.

«Μιχαήλ Ν. Μαρῆς» : Ἐπόδισεν εἰς Ρόττερνταμ δι' ἐπισκεψάς ζημιῶν του ἐκ τῆς τρικυμίας. Κατὰ τὸν κατάλουν του εἰς τὸ Ρόττερνταμ τὸ πλοῖον συνεκρύσθη καὶ μὲ τὸ Ιταλικὸν α) π «Αννίνα» ίπεσταν ζημιάς εἰς τινὰ ἀλάσματα τῆς πρώτας του καὶ εἰς τὸ δαροῦλκον τῆς Αγκύρας.

(Ιαν. 23) «Νίκος Μάρκου» : Κατὰ τηλῆμα ἐκ Κοπεγχάγης τὸ φορτηγόν μας τοῦτο πλήρες φορτίον ἀργεντινῶν προϊόντων, κατευθυνόμενον ἐκ Ροζάριο εἰς Ααβενράα τῆς Δανίας, μέσω Μπέργκεν προσήρχεν ἐπὶ ἀμμώδους θαλάσσου εἰς Wedelsborg Point περὶ τὴν θέσην Little Belt καὶ πλησίον τοῦ Assens.

Τὸ σκάφος δὲν ἦνυνθη νὰ ἀνέλκυσθη μόνον του, ἀγέντης δὲ δοήθειν ναυαγοσωστικοῦ, διπερ καὶ κατέπλευσεν ὑπογράφων διὰ τὴν ἀνέλκυσιν σημεδαίον *"no cure no pay"*. Τὰ κύτη τοῦ πλοίου εἶναι στεγανά καὶ οὐδαμοῦ τῶν ὄφαλων σημειώνεται διαρροή. Η προσάρξις δρείλεται εἰς τὴν πονήνη δημιάληγην.

Εἰς τὸν τόπον τοῦ ἀτυχήματος ἔφθασκον δὲ ἀντιπρόσωπος τοῦ Λόδη καὶ δὲν διανιψ πράκτωρ τοῦ πλοίου, ή δὲ ἐπικρατοῦσας γαλήνη συμβάλλει εἰς τὴν πρόσοδον τῶν ἔργων την ἀνέλκυσιν. Κατὰ τὴν πρώτην ἥμέραν ἔξεφοτόθησαν ἐτοῦ πλοίου 500 τόνοις ἀρχεστοῖ.

(Ιαν. 21-21) «Νίκος Μάρκου» ἐν συνεχείᾳ ἀνεκοινώθη, διτὸ 710 τ. ἀλάτος εὐρισκομένων εἰς τὰ κύτη τοῦ πλοίου κατεστράφησαν, τὸ ἐξ οἰνων διωτας τημάτη τοῦ φορτίου του φαίνεται ἀδιλαδές. Τὸ πλοῖον μετά ἐπίμονον προσπάθειαν τοῦ ναυαγοσωστικοῦ *"Sigyn"* ἀνείλκυσθη τὴν 25ην Ιανουαρίου κατέπιν ἐκφροτώσεων 1150 τ. φορτίου, ἔπλευσε δὲ εἰς Ααβενράα. Αἱ ζημιές του εἶναι ἀλαφροί.

(Ιαν. 24-26) «Χαράλαμπος» Κατὰ τὴν ἐν Θυνίκη ἐκφρότωσιν τοῦ ἐξ "Εμπειρίας γαιανθρακοφορτίου του, θύραύθη δὲ πρωταίος ιστός τοῦ πλοίου.

(Ιαν. 27) «Μαρουσιώδη» Εφθασεν εἰς Μπρίστολ ἐκ Ρωσίας, διπερ εἶχε ἀπολέσει μίαν τῶν ἀγκυρῶν του.

Η ΔΙΩΡΥΞ ΤΟΥ ΣΟΥΕΖ ΚΑΤΑ ΤΟ 1931

Η συγολικὴ κίνησις τῆς διώρυγος τοῦ Σουεζ κατὰ τὸ διαρρεοῦσαν ἔτος παρουσίασεν ἀξιόλογον μείωσιν τοῦ τε διελθόντος τονιάδας καὶ τῶν φορτίων, μὲ ἀμείσον τὴν ἐπιδρασιν καὶ ἐπὶ τοῦ ποσοῦ τῶν εἰσπραχθέντων διοδίων. Η παρατηρηθεῖσα μείωσις, ἀπόρροια τῆς συνεχείᾳομένης Παγκοσμίου οἰκονομικῆς κρίσεως ἐκτίθεται: μὲ χαρακτηριστικούς ἀριθμούς εἰς τὸ τελευταῖον δελτίον τῆς Επικρίας τῆς Διώρυγος. Κατὰ τὴν δημοσιευμένην ἀνακοίνωσιν διηγήθον τὸ 1931 ἐκ τῆς διώρυγος 5366 πλοῖα 30.028.119 τόννων νέτ, ἐπὶ ἔλαττον δηλαδή τοῦ 1930 κατὰ 395 πλοῖα 1.640.640 τόννων, μὲ ποσοστὸν μειώσεως 6.8 ο) διὰ τὸν ἀριθμὸν τῶν πλοίων καὶ 5.2 ο) διὰ τὸ τονιάδα.

Η προκύψασα ἐπὶ ἔλαττον διαφορὴ προέρχεται: ἀποκλειστικῶς ἀπὸ τὴν μείωσιν διελεύσεως τῶν ἐμφόρων πλοίων, διότι αἱ διελεύσεις τῶν κενῶν παρουσιάζουν αὔξησιν. Οὕτω τὰ ἐμφόρα πλοῖα ησαν χωρητικότητος 26.858.798 τ. νέτ μὲ μείωσιν ἔναντι τοῦ 1930 κατὰ 1.980.670 τόννων, τὰ δὲ κενὰ ἀντεπροσώπευον χωρητικότητας 3.169.321 τόννων, ητοι ησαν ἐπὶ πλέον κατὰ 340.030 τ. νέτ ἔναντι τοῦ 1930, μὲ ποσοστὸν 10.6 ο) ἐπὶ τῶν συγκριών διελεύσεων. Η μείωσις τῆς κινήσεως ἦτο μεγαλυτέρα κατὰ τὸ 6%. Βμηγον, τοῦ 1931 ἐν συγκρίσει μὲ τὸ α' ἔξαμηνον

δὲ δ' Ἀπρίλιος ἦτο δὲ μόνος μὴ γένεσιν, ἔναντι τοῦ ἀντιστοίχου μηνὸς τοῦ 1930. Οἱ κατωτέρω πίνακες δεικνύουν τὴν κατὰ μῆνα διελθοῦσαν χωρητικότητα τόννων νέτ ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ 1930:

Μήνες	1930	1931	Μείωσις
Ιανουάριος	2.943.917	2.803.107	-140.810
Φεβρουάριος	2.593.769	2.413.785	-179.984
Μάρτιος	2.822.681	2.688.761	-133.920
Απρίλιος	2.734.238	2.795.211	+ 60.973
Μάΐος	2.683.422	2.601.280	-82.142
Ιούνιος	2.433.950	2.390.174	-43.776
Ιούλιος	2.646.553	2.411.916	-234.637
Αύγουστος	2.581.219	2.231.927	-349.292
Σεπτεμβρίος	2.393.972	2.253.607	-140.365
Οκτώβριος	2.663.146	2.543.018	-120.128
Νοέμβριος	2.572.583	2.412.319	-160.264
Δεκεμβρίος	2.599.309	2.483.014	-116.295
Σύνολον:	31.668.759	30.028.119	-1.640.640

ΤΟ NEON ΜΟΤΟΡΣΙΠ ΥΠΕΡΩΚΕΑΝΙΟΝ

"GEORGES PHILIPPAR,, ΤΗΣ ΜΕΣΣΑΖΕΡΗ

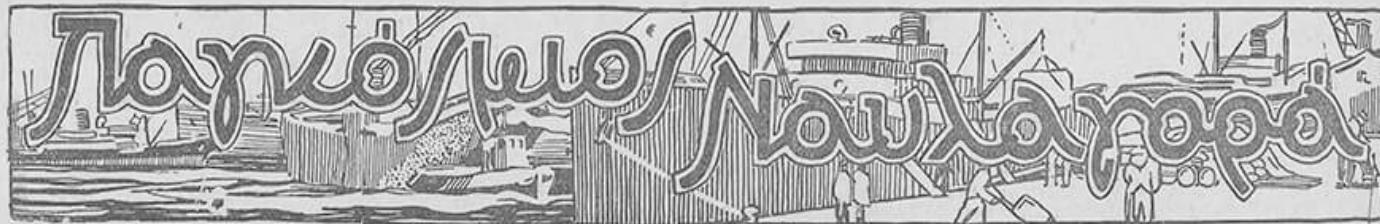
Τὴν 20ην Ιανουαρίου παρεδόθη ἐκ τῶν ναυπηγείων τοῦ Σαλίν Νεζαρί εἰς τὴν Γαλλικὴν ἀποικίαν «Μεσσαζερή-Μαριτίμ» τὸ πέμπτον κατὰ σειράν ἐκ τῶν ναυπηγηθέντων διὰ λογαριασμὸν τῆς μότορσπις, τὸ «Georges Philippas», προοριζόμενον διὰ τὴν γραμμὴν Μασσαλίας-Απω Ανατολής. Τὸ σκάφος τοῦτο ἔχει διαστάσεις μήκους 172.30 μέτρων, πλάτους 20.80 μ. καὶ ἐκτόπισμα 20.942 τ. γκρός, δύναται δὲ νὰ περιλάβῃ 1076 ἐπιβάτας, ἔξι ὅρη 193 α' θέσεως, 131 δ' θέσεως, 102 γ' καὶ 650 καταστρώματος.

Τὸ μυθώδης πολυτέλεια τῶν διαμερισμάτων του, ἡ διαρύτιμος ἐπίπλωσις αὐτῶν, ἀλλὰ καὶ ἡ ταχύτης του νέου σκάφους, ἀποτελοῦν δεδομένα οὐχὶ ἀσχετικά πρὸς τὴν ἀντιμετώπισιν τῆς ἐντεινομένης διαρκῆς Ιταλικῆς δραστηριότητος πρὸς τὴν "Απω Ανατολήν". Τὸ Γαλλία, διὰ τῆς σειρᾶς τῶν ἐν λόγῳ πλοίων, τείνει νὰ διατηρήσῃ τὴν κυρίαρχον ἐπιφρούδην καὶ θέσεις τῆς σημαίας της εἰς τὰ μακρινὰ θύσατα τῆς Ινδοκίνας, τῆς Κίνας καὶ τῆς Ιαπωνίας.

Τὸ «Georges Philippas» προβλέπεται ν' ἀναπτύξῃ μίαν ταχύτητα 17 1/2 μιλίων, ἡ δὲ ναυπηγήσις του διηρήξει σύμφωνος πρὸς τὰς διατάξεις τῆς διεύθυνσης συμβάσεως τοῦ Λονδίνου τοῦ 1929 περὶ ἀσφαλείας ἐν τῇ Αλάζανῃ. Φέρεται τέσσαρα καταστρώματα, εἶναι δὲ τὸ δλονίσιον σκάφος διηγομένον εἰς 9 στεγανὰ δικμερίσματα, διτίνα τὸ διασφαλίζουν ἐπαρκῶς ἀπὸ τοὺς ἐνδεχομένους κινδύνους εἰκόνας τοῦ προσαράξεων.

Εἶναι ἐφωδιασμένον μὲ δύο 10κύλινδρων μοτέρ, τύπου Sulzer, ἔκκαστον τῶν διποίων ἔχει: δύναμιν 5000 Ίππων. Ταῦτα κατεσκευάσθησαν εἰς τὰ μηχανουργεῖα τοῦ Σαλίν Ντενύ, λόγῳ δὲ τοῦ διτὸ τὸ πλοῖον προορίζεται νὰ ταξιδεύσῃ εἰς τὴν "Απω Ανατολήν", ἔνθα διηγήθη ἔχει παχὺ στρώμα 110ς, ἡ φύξις τὸν μηχανῶν του γίνεται διὰ γλυκός θύσατος. Φέρεται ἐπίσης 5 ἡλεκτρογενετήρας τῶν 400 Κωνκαστόν, οἵτινες παρέχουν τὸ ἀναγκαῖον ρεῦμα διὰ τὴν κίνησην δλων τῶν βοηθητικῶν μηχανημάτων τοῦ σκάφους. Οἱ ἡλεκτρισμός ἀποτελεῖ καὶ διὰ τὸ «Georges Philippas» εὐρυτάτην ἐφαρμογήν, διότι χρησιμοποιεῖται δὲ δλαχτὸς τὰς μέχρις αὐτῶν ἀκόμη τῶν μηχανημάτων τοῦ μαχαιρίερειου καὶ τῶν κλιθρών διὰ τὴν παραγωγὴν ἀρτου.

Εἶναι ἀκόμη ἐφωδιασμένον τὸ πλοῖον μὲ γυρωστικοπλάκες πυξίδων, ἥχοδοιςτακά μηχανήματα καὶ γενικῶς μὲ δλαχτὸς τὰς τελευταῖας ἐφευρέσεις τῆς ἐπιστήμης καὶ τῆς μηχανικῆς, αἴτινες συντελούν εἰς τὴν διευκόλυνσιν, τὴν ἀπλούστευσιν καὶ ἀσφαλείαν τῆς ναυσιπλοίας. Αἱ δύο τέλοις καπνοδόχοι του εἶναι ἐντελῶς ἰδιότυποι, τετράγωνοι, διπερ αἱ τινῶν μηγιάνην εἰχε φιλοξενηθῆ καὶ εἰς τὰ Πειραιάκα διατάχει.



ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ ΤΩΝ ΝΑΥΛΩΝ ΣΤΑΘΕΡΑ ΖΩΗΡΟΤΗΣ ΕΚ ΤΟΥ ΠΛΕΙΤ

Μὲ μικρὰς διακυμάνσεις καὶ μὲ τὴν συγήθη ζήτησιν χωρητικότητος ἀπὸ τὰ τρία κέντρα ἔξαγωγῆς σιτηρῶν (Άργεντινή, Μαύρη Θάλασσα, Αὐστραλία) διέρρευσε τὸ δεκαπενθήμερον τῆς ναυλαγορᾶς.

Ἡ ἐν συνόλῳ μαρασμώδης κατάστασις τῶν θαλασσίων μεταφορῶν κατὰ οὐδὲν μετεβλήθη. Κενὸς τὰ πλοῖα κατευθύνονται: πρὸς τοὺς λιμένας τῆς φορτώσεως, ἀθρόα ἡ προσφερομένη χωρητικότης, χαλκρὰ ἡ ζήτησις γεννημάτων ἐκ τῶν χωρῶν καταναλώσεως. Η μόνη ἀγορά, ητὶς διετήρησε τὴν σταθερὰν ζωηρότητα αὐτῆς, εἰνεὶ ἡ Ἀγορά του Πλέιτ. Ἐξακολουθεῖ νὰ δίδῃ μίαν καλήν ἐργασίαν εἰς τὴν φορτηγὸν ναυτιλίαν, χωρὶς δημοσίους οὐδεμίους ὑψώσιν τῶν τιμῶν τῶν ναυλῶν. Ἐφ' ὅσον τὰ λοιπὰ ἔξαγωγικὰ κέντρα παραμένουν ἐν πλήρει: ἀπραξίᾳ, παρ' ὅλην τὴν ἐκ Πλέιτ ἀπορρόφησιν χωρητικότητος, δὲν δυνάμεθα νὰ ἐλπίζωμεν εἰς θελτίωσιν τῶν ναυλῶν.

Ἡ κατὰ διαφόρους τομεῖς κίνησις τῆς ναυλαγορᾶς ἔχει ὡς κάτωθι:

ΠΛΕΙΤ. Ἡ Ἀργεντινή ναυλαγορὰ ἀνέλαβεν διπλωσόδηποτε κατὰ τὴν παρελθοῦσαν ἑδδομάρχην κατὰ 6 πέν. γενεκῶς, διὰ ἔλας τὰς φορτώσεις. Ἔτοιμα πλοῖα δὲν ἐπροτιμήθησαν μὲ ἀνώτερον ναυλῶν, ὡς ἥλπιζετο, δέσις δημοσίων ναυλώσεων ὑπῆρχεν τὰ σελ. 19)—ἔως 19)6, διὰ μετρίας καὶ μικρᾶς χωρητικότητας καὶ ἀπὸ 17)9—ἔως 18)6 διὰ μιγάλων πλοίων, ἐξ ἄνω λιμένων διὰ Η.Β. ἢ Η.Ε.

Διὰ φορτώσεις Φεδρ., ἐπληρώθησαν ἀπὸ 18 σελ. 6 πέν., διὰ Μάρτιου δὲ ἀπὸ 17 σελ. 6 πέν. ἔως 18 σελ. Διὰ ἀπωτέρας φορτώσεις αἱ τιμαὶ δὲν δύνανται νὰ δελτιωθοῦν, λόγῳ τῶν κενῶν ἀτμοπλοίων, διτιγα ἔξακολουθοῖσιν προσφέρομενα ἀθρόως.

Μεγάλα πλοῖα ἐγκυλωθήσαν ἐκ Μπάχ. Μπλάγκας διὰ Η.Β. ἢ Η.Ε ἀπὸ 16 σελ. 6 πέν. ἔως 17 καὶ 17)9, μὲ πραγματοποιήσεις ὡς ἥλπιζετο 9000 τ. φορτίου διὰ Αμερικήν—Ρόττερνταμ, 17 σελ., φόρτωσις Φεδρουαρίου.

Τὸ σύνολον τῆς κλεισθείσης χωρητικότητος ἔξι Ἀργεντινῆς κατὰ τὸ 20ήμερον Ἱαν. ἔρθησε τὰ 96 πλοῖα, φορτίου 648.600 ἐν συγκρίσει πρὸς 67 πλοῖα, φορτίου 436.900 τοῦ ιδίου 20ήμερου παρελθόντος ἔτους.

BOP. ΑΜΕΡΙΚΗ—ΚΟΓΒΑ. Ἡ Βόρ. Αμερικὴ ἐν ἀπραξίᾳ. Αἱ τιμαὶ διὰ φορτώσεις γεννημάτων ὁνομαστικοί. Ἀπὸ Κόλπου Μεξικοῦ προσφέρονται φορτώσεις τινὲς μὲ ποιάν τινα σταθερότητα τιμῶν. Ἡ ἀγορὰ τῆς Κούδης στάσιμος. Ἀπὸ Σάν Λορέγκο σημειούνται τῆς τελευταίας ἡμέρας ἀρχικαὶ ναυλώσεις εἰς τὰ σελ. 13)6 διὰ Ἀγγλίαν—Κόδυτιγεντ.

ΜΑΓΡΗ ΘΑΛΑΣΣΑ. Οἱ ἐκ Μαύρης Θαλάσσης φορτωταὶ ἐπιδεικνύουν χαρακτηριστικὴν προτίμησιν πρὸς γανύλωσεις Ἰταλικῶν πλοίων ἐν Γενούῃ. Τὰ πλοῖα ταῦτα φαίνονται ἵκανοποιημένα μὲ ναύλους 10 σελ. 10)12 πέν. ἔως 11 σελ. 1 1)2 πέν. διὰ φορτώσεις Ἱαν. καὶ Ἱαν.—Φεδρ., διὰ Η.Β. ἢ Η.Ε. Ἐκφράζεται ἐν τούτοις γράμμῃ, καθ' ἥν τὸ μέγιστον μέρος τῶν πλοίων τούτων θὰ ἐκφορτώσῃ εἰς Ἰταλικοὺς λιμένας μὲ ἀνάλογον, ἐκπτωσιν ναύλου, λόγῳ τῶν ἀθρόων ἀγορῶν Σοδιετικοῦ σίτου ἐν Ἰταλίᾳ.

Τὸ πλάνο τῶν τομέων τοῦτον τὸ κλεισθείσιν τῆς χωρητικότητος κατὰ τὸ 20ήμερον, 32 πλοῖα 202.750 τ. φορτίου, ὑπῆρχεν ἀνώτερον τοῦ ἀντιστοίχου παρελθόντος ἔτους ἔξι 29 πλοίων 170.

400 τ. φορτίου.

Γενικῶς ἡ ἀγορὰ αὕτη παραμένει σταθερὰ.

ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ. Μέ σταθερὸν τόνον σημειούνται καὶ ἡ ἀγορὰ αὕτη, χωρὶς δημοσίων ζωηρότητα καὶ μὲ μικρὰν ζήτησιν φορτώσεων διὰ Εὐρώπην.

Οἱ φορτωταὶ ἐπλήρωσαν ἐπὶ σταθερὰς δέσιες 29 σελ. ἐκ Νοτίων λιμένων διὰ Η.Β. ἢ Η.Ε. φορτώσεις Ἱαν., καὶ Φεδρ., ἐσχάτως δὲ ἐγδιεφέρθησαν ἴδιαιτέρως διὰ πλοῖα καταλλήλου χωρητικότητος, πληρώσαντες 17 σελ. 6 π. διὰ Σαγγάρη, φορτώσεις Φεδρουαρίου καὶ Μάρτιου—Ἀπριλίου ἐκ Νοτ. λιμένων καὶ 14 σελ. 3 πέν. ἔως 14 σελ. 6 πέν. διὰ σίτου εἰς χρυμά ἐκ Σίδνευ.

ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ. Οἱ τομεὺς οὗτος ὑπῆρχεν διλιγώτερον εὐνοϊκός διὰ τοὺς πλοιοκτήτας ἐξ αἰτίας τῆς ἀθρόας προσφορᾶς διὰ αθεσίμου χωρητικότητος ἐν τῇ Ἀπωλ. Ἀγατολῆ. Πλοίον μετρίας χωρητικότητος ἐπληρώθη πρὸς 26 σελ. διὰ Η.Ε., φορτώσεις Ἱανουαρίου ἐκ Βλαδιβοστόκου, φορτίον κυάμιον. Ἐξ ἄλλου διὰ ναυλώσεις χώρων, τμηματικὰ φορτία, πληρώνονται σταθερῶς 27 σελ. ἔως 27 σελ. καὶ 6 πέν.

Τὰ νιτράτα Χιλής ἐν πλήρει: ἀπραξίᾳ.

ΙΝΔΙΚΟΣ. Αἱ Ἰγδίαι σημειούνται ἀπραξίαν, διφειλομένην κυρίως εἰς τὴν ἀνώμαλον πολιτικὴν κατάστασιν διὰ τὴν εὑρίσκεται ἡ χώρα αὕτη.

Ἐκ Μπούρμας πληρώνονται γύρω τῶν 26 σελ. 3 πεν. διὰ Η.Ε. φόρτωσεις Ἱανουαρίου καὶ γύρω τῶν 26 σελ. 6 πεν. διὰ Γδύνιαν φόρτωσεις Φεδρουαρίου—Μάρτιου.

ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΕΣ Η.Ε. Ποιά τις θελτίωσις ζητήσεως χωρητικότητος ἐσημειώθη εἰς τὰς ἐξ Ἡπειρωτικῆς Εὐρώπης μεταφορᾶς γιανθράκων, πρὸς δυτικούς λιμένας Ἰταλίας κυρίως. Ἐξ Μπρέμεν πληρώνονται 5 σελ. 9 πέν. διὰ ἀτμόπλοιον 6500 τόν. φορτίου, ἐκ Δάντσιγκ δὲ ἐκανυλωθήσαν τρία πλοῖα τῆς ιδίας περίου χωρητικότητος πρὸς 7)1 ἔως 7)4 1)2. Ἐξ ἄλλου ἐκ Ρόττερνταμ ἐπληρώθησαν 6 σελ. 9 πέν. διὰ ἀτμόπλοιον 4000 τ. φορτίου, διὰ Σικελίαν.

BRISTOL CHANNEL. Αἱ ἐκ Μπρίστολ Τσάνγκελ ναυλώσεις διὰ μεταφορὰν γιανθράκων δὲν εἰνε διόλου ἰκανοποιητικαὶ, μολονδιὰ σίκονομικῶς συνδυάζονται πρὸς ἐπιστροφάς ἐκ τοῦ Εξωτερικοῦ.

Πρὸς Νότιον Αμερικὴν ἐπραγματοποιήθησαν ναυλώσεις γύρω τῶν 8 σελ. διὰ Περγαμπούκον ἢ Ρίου Ιανέρου, διὰ Βίλλαν Κονστιτούσιον (4700—5200 τ.) 9)6 φόρτ. Φεδρ.

Πρὸς Μεσόγειον, μεταξύ 6 σελ. 4 1)2 πεν. καὶ 6 σελ. 6 πεν. διὰ Πόρτο Σατήδ., 6 σελ. διὰ Γένοβην καὶ 7 σελ. διὰ Βενετίκην.

Διὰ Βορδό, ἀτμόπλοιον 2500 τ. φορτίου, 4 σελ. 6 πέν. Διὰ Λασσιδώνα, 2000 τ. φορτ. 7 σελ., ά.φ. Διὰ Κάδεξ ἢ π. 2800 τ. φορτίου, 6 σελ. 10 1)2 πέν.

TYNE & WEAR Ἐναγκή σημαντικῆς προσφορᾶς χωρητικότητος, δι τομεὺς οὗτος ἐσημείωσε ναύλους ὅχι ἰκανοποιητικούς. Ἀπὸ Τάνη ἐπληρώθησαν 4 σελ. 3. π. ἀτμόπλοιον 1500 τόν. φορτίου διὰ Καέν, καὶ 6 σελ. 7 1)2 πέν. ἀτμόπλοιον 6.200 τόν. φορτίου διὰ Τσιθιταβέκιαν.

Ἀπὸ Ντάντστον δ σελ. 9 πέν. εἰς ἀτμόπλοιον 8.500 τόν. φορτίου καὶ δ σελ. 7 1)2 πέν. εἰς ἀτμόπλοιον 9.400 τόν. φορτίου αὐτούτερα διὰ Πόρτο Φεράγιο (Δυτ. Ἰταλία) διὰ Πειραιῶν 5000 5500 τόν. 6) 7 1)2 πέν.

Ἐκ Βῆρο, 7 σελ. 9 πέν. εἰς ἀτμόπλοιον 1.900 τόν. φορτίου διὰ Ἀλγέριον καὶ 6 σελ. 3 πέν. εἰς ἄλλο 6.800 τόν. φορτίου διὰ Γένουσαν.

ΤΑ ΝΑΥΛΩΘΕΝΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ

Αἱ κυριώτεραι γνωλώσεις Ἐλληνικῶν ἀπ εἰναι αἱ κάτωθι:

—Ἐκ Ρίβερ Πλέϊτ (Διὰ φορτία γεννημάτων)

«Παναγῆς» ἐκ Μπάχιας Μπλάγκας 7000 τ. δι: Ἀγγλίαν—Κόντινεντ 16)9, ὁψιόν Ἀμβέρσαν—Ρόττερνταμ 16)3, Φεβρ. 1—15.

«Ἀγιος Μάρκος» (Καρχίδια) ἐκ Μπάχιας Μπλάγκας 6500 τ. δι: Ἀγγλίαν, Βορδώ, Ἀμβέρσογον 16)6, Ἀμβέρσαν—Ρόττερνταμ 16)—, ὁψιόν Μεσόγειον 17)9, Φεβρ. 10—25.

«Πηλεύδη» ἐκ Σάν Λορέντζο 7200 τ. διὰ Λονδίνου, Χεύλλ, Αιδερπούλ, Μπίρκενιντην ἢ Ἀδριανού 17)0, ἐὰν πλήρες φορτίον 1)3 ὀλιγότερον, Ἰαν. 25—Φεβρ. 5.

«Αριάδνη Παντελῆ» ἐκ Σάν Λορέντζο 6000 τ. διὰ Μασσαλίαν, Γένοβαν, Νεάπολιν, Λιθόρνο 19)6, ὁψιόν Ἀδριατικήν 20)6, Ἰαν. 20—30.

«Εὐγενία Σ.» Ἐμπειρίουνος ἐκ Μπουένος "Αὔρες 7400 τ. διὰ Λονδίνου, Χούλλ, Λιθόρνο, Μπίρκενιντην, Κάρδιφ, Μπάρου ἢ Ἀδριανού 17)—, ὁψιόν Ἀμβέρσαν—Ρόττερνταμ 16)6, ἐὰν Μασσαλίαν, Γένοβαν, Λιθόρνο, Νεάπολιν 1)— ἔξτρα, ὁψιόν λοιπὸν Μεσόγειον 1)6 ἔξτρα, Φεβρ. 1—15.

«Νίκος» ἐκ Σάντα Φέ ἢ Νικαράντη 6200 τ. δι: Ἀμβέρσαν—Ρόττερνταμ 19)3, ὁψιόν Ἀριστερντού 19)6, ἀ.φ.

..... «Εμπειρίκος» ἐκ Μπάχιας Μπλάγκας 6500 τ. δι: Ἀμβέρσαν ἢ Χάρην—Ἀμβέρσογον 17)—, Ἀμβέρσαν—Ρόττερνταμ 16)6, Φεβρ. 18—29.

«Γεώργ. Κυριακίδης» ἐκ Σάντα Φέ 6000 τ. δι: Ἀμβέρσαν—Ρόττερνταμ—Ἀριστερντού 19)—, Φεβρ. 5—20.

«Καλαφάτης» ἐκ Σάν Λορέντζο 5700 τ. διὰ Μπέργκεν—Athens [57 π.] σελ. 20]— φόρτωσις 10—25 Φεβρ.

«Νεμέα» (εκ "Silarus"), ἐκ Σάν Λορέντζο 6900 τ. διὰ Μεσόγειον 19)—, μὲ πλήρεις ὁψιόν Μεσόγειον 19)6, ἐὰν Ἀδριατικήν 20)6, Φεβρ. 6.

«Μίνα Ε. Τρικόλου» ἐκ Σάν Λορέντζο 6800 τ. διὰ Μεσόγειον 19)—, ὁψιόν Ἀδριατικήν 20)6, καντάσλλο 8 Φεβρ.

—Ἐξ Ἀγγλίας καὶ Κόντινεντ (διὰ γαλιάθρων)

«Νέα Τύχη» ἐκ Ρόττερνταμ 5500 τ. διὰ Γένοβαν 6)— ἀ.φ.

«Πελαγία» ἐξ "Εμδεν 5000 τ. διὰ Θεσσαλίην 6)6, ἀ.φ.

«Θεόδωρος» ἐκ Δάντσιγκ 8000 τ. διὰ Δυτ. Ιταλίαν 7)0 3)4, Ἰαν. 25.

«Δραγών» ἐκ Τάιν 5000 τ. διὰ Πειραιᾶς ἢ Σύρου 6)9, ἐὰν ἀμφοτέρους τοὺς λιμένας 7)3, Ἰαν.

«Devonbrae» Ἀγγλ. (ἀγορασθέν παρὰ τοῦ κ. N. Λιθανοῦ) ἐκ Κάρδιφ 2000 τ. διὰ Χαλκίδα 9)—, ἀ.φ.

«Φραγκούλα B. Γουλανδρή» ἐκ Τάιν 7500 τ. δι: Ὁράν 6)9, Ἰαν. 15—20.

Φορτηγὸν Ἐλληνικὸν ἐκ Χούλλ 4800 τ. διὰ Χάιφαν 7)3 Ἰαν. 18.

«Γουλανδρής» ἐκ Κάρδιφ 5500 τ. δι: Ὁράν 6)4 1)2 ἀ.φ.

«Χρυσή» ἐκ Τάιν 6500 τ. διὰ Πάνοβαν 6)— ἀ. φ.

«Μαρ. I. Γουλανδρή» ἐκ Κάρδιφ 5800 τ. διὰ Γένοβαν 6)— ἀ. φ.

«Ναυτίλος» ἐξ Ουαλλίας 5500 τ. διὰ Πειραιᾶς 6)4 1)2 ἀ.φ.

«Ἐπαν. K. Εμπειρίκος» ἐξ Ουαλλίας διὰ Σάντος 8)6, ἀ. φ.

«Γεώργιος Γ.» ἐξ Ουαλλίας 6000 τ. διὰ Περιμπούκον ἢ Ριον Ἰανέρων 8)6.

«Ἀγγελος Α.» ἐκ Δάντσιγκ 5700 τ. διὰ Γένοβαν, Σαδόνναν, Σπέτζιαν ἢ Λιθόρνο σελ. 7)3 ἐὰν λιμένας καὶ 7)7 1)2 ἐὰν δύο λιμένας, φόρτ. 25 Ἰαν. ἔως 5 Φεβρ.

«Γαλούνης» ἐκ Σούντερλαντ 2800 τ. διὰ Τοστιαδένιαν 8)— ἀ.φ.

«Ιθακος» ἐκ Κάρδιφ 5900 τ. διὰ Γένοβαν 6)— Ἰαν. 23.

—Ἐκ Βορείου Ἀμερικῆς

«Μαρία M. Διακάκη» ἐκ Κόλπου Μεξικοῦ 24.000 κυνόμετρας σίτου δι: Ἐλλάδα 2)9 τὸ κουράτερ, Ἰαν. 25—Φεβρ. 5.

«Ισιδώρα» ἐκ Κόλπου Μεξικοῦ 6200 τ. σιτηρῶν δι: Ἐλλάδα 2)9 τὸ κουράτερ, Φεβρ. 1—15.

—Ἐκ λιμένων Μαύρης Θαλάσσης

«Στρατής» ἐκ Μ. Θαλάσσης 6100 τ. σιτηρῶν δι: Ἀγγλίαν—Κόντινεντ 11)—Ιαν. Ἐπίσης ἐναυλώθησαν δροῖσις καὶ τὰ φορτηγά: «Ἀδελφότης» 6000 τ. 11)—, «Ἀθανάσιος» 6100 τ. σελ. 11)6, «Κονίστορα» (εκ "Lamington,") 5000 τ. 11)7 1)2 ἀπόντων Ινδοναζίου, Καὶ «Ιωάννης» 5500 τ. 11)1 1)2 μὲ πλήρεις ὁψιόν, φόρτ. 5—25 Φεβρ., καὶ «Νέα Τύχη» 5800 τ. μὲ τὴν ἴδιαν τιμὴν τοῦ ἀ.) «Ιωάννης» ἀλλὰ μὲ φόρτωσις 10—25 Φεβρ.

«Ἀντ. Γεωργαντῆς» ἐκ Χερσονός 6800 κ. μ. ἔνδειξες διὰ τρεις λιμένας Ἰταλίας 10)— f.o.b., σύτο—παλάκιο.

—Ἐκ τοῦ Δουνάβεως

«Ἀλκαῶν» ἐκ Δουνάδεως 3000 τ. σιτηρῶν διὰ τρεις λιμένας Σικελίας ἢ Δυτ. Ιταλίας 13)6 d.w. ἀρχάς Φεβρ.

«Ἀγιος Βίκτωρες» ἐκ Κωνσταντίνης 2000 τ. ἀριθμούσιου διὰ δύο λιμένας Σικελίας λ.στ. 1450 κατ: ἀπόκοπήν, ἀ.φ.

«Πρωτός» ἐκ Κωνσταντίνης 1650 τ. διὰ δύο λιμένας: «Ἐλλάδας 10)—νέτ, ἐὰν δύο λιμένας: Ἀδριατικῆς ἢ Σικελίας 11)6, ὁψιόν φορτώσεως εκ Σουλινᾶ 1)— ἔξτρα καὶ ἐὰν δύο λιμένας 2)—ἔξτρα, ἀ.φ.

«Μαρία» ἐκ Κωνσταντίνης 1700 τ. γεννημάτων δι: Ἐλλάδα 9)6 νέτ, Ιτανούσιον.

«Danubian», Ἀγγλικόν, ἐκ Δουνάδεως 4500 τ. σιτηρῶν διὰ τρεις λιμένας Ἐλλάδας 11)—νέτ, ἐὰν τρεις λιμένας: Ἀδριατικῆς 12)6, ὁψιόν τρεις λιμένας Σικελίας ἢ Δυτ. Ιταλίας 13)— ἀ.φ.

«Sveti Duje», Σερβικόν, ἐκ Κωνσταντίνης 5200 τ. γεννημάτων διὰ Βορδώ—Ἀμβέρσογον 12)6, ὁψιόν ἀπό Σουλινᾶ 14)6, Ἰαν.

Η ΤΕΛΕΥΤΑΙΑ ΕΙΚΩΝ ΤΩΝ ΝΑΥΛΩΝ

Αἱ ληφθεῖσαι ἐκ Λογδίνου τελευταῖς: τηλεγραφικαὶ πληροφορίαι παρέχουν σταθερὸν πάντοτε καὶ μὲ τῷ ημέρᾳ κινησιῶν διὰ φορτώσεις τὴν ἀγοράν τοῦ Ρίθερ Πλέϊτ. Αἱ φορτώσεις μέχρις 25ης Φεβρουαρίου ἔχουν ἔξασφαλισθή μὲ τιμᾶς δι: ἀτμόπλοιος 8000 τ. 10 o) εἰς τὰ σελλ. 18)— ἐκ Σάν Λορέντζο δι: Ἀγγλίαν—Κόντινεντ καὶ δι: δι: ἀπ 6000 τ. 10 o) εἰς τὰ σελλ. 18)3. Μία ἵκανη χωρητικότης σκαφῶν διετέθη ἀπὸ τὴν ἀγοράν τοῦ Πλέϊτ, θετικαὶ δέ κρατοῦνται προσθέψεις, δι: δι: ἡ ζήτησις τονιάζει θετικαὶ διὰ φόρτωσιν 10 Μαρτίου. Δυστυχώς παρὰ τὴν ζήτησιν καὶ τὴν ἐμφράζομένην ἐργασίαν, δι: σπουδὴ τῶν πλοιοκτητῶν, δι: πως ἔξασφαλίσουν μίαν φόρτωσιν, κρατεῖ τὰς τιμὰς τῶν ναύλων εἰς χαλαρά ἐπίπεδα καὶ ἐμποδίζει τὴν ἀνάλογον ἀνατίμησίν των. Ἐκ τοῦ Πλέϊτ ἐκλείσθησαν τὰ ἀκόλουθα σκάφη:

«'Αννοῦλα» ἐκ Μπάχιας Μπλάγκας 7000 τ. δι: Ἀγγλίαν—Κόντινεντ, 16)9, ἐὰν Ἀμβέρσαν—Ρόττερνταμ 16)3, καντάσλλο 10 Μαρτίου. «Μαίρη N.» ἐν Σάντα Φέ 6000 τ. δι: Ἀγγλίαν Κόντινεντ 19)6, ἐὰν Ἀμβέρσαν—Ρόττερνταμ 19)3, Φεβρ. δ. «Πόντος» ἐκ Μπουένος "Αὔρες 6400 τ. δι: Γένοβαν, Νεάπολιν, Λιθόρνο 18)3, μὲ 6 πέννας ἔξτρα δι: ἐκαστον ἐπὶ πλέον λιμένα μέχρις τριῶν, Φεβρ. 5—18. «Ἐπαμ. K. Εμπειρίκος» ἐκ Μπ. Μπλάγκας 6500 τ. δι: Ἀγγλίαν—Κόντινεντ 17). Φ)ρον.

Ἐκ Κόλπου Μεξικοῦ παρετηρήθη ποιά τις ἐργασίαι ἐπὶ σιτηρῶν δι: Ἐλλάδα, πλὴν δὲ τῶν ἀ)π «Μαρία M. Διακάκη» καὶ «Ισιδώρα» ἐκλείσθη καὶ τὸ ἀ)π «Κουλούρας—Ξένοις» ἐκ Γκάλβεστων 6.500 τ. 10 o) δι: Ἐλλάδα 13 σὲντες τὰς 100 λίθρας, ἔνα λιμένα, φόρτ. ἀρχάς Φ)ρον.

Ἡ Ἀγγλικὴ γαλιανθρακοχορδὴ εἰς τὴν ἴδιαν σκεδὸν κατάστασιν, μὲ περιωρισμένην ἐργασίαν καὶ μὲ χαλαρὰς τὰς τιμὰς τῶν ναύλων εἰς τὰ κάτωθι ἐπίπεδα: Δι: Γένοβαν 6[—, Πόρτ Σατέ 6)3, Ἀλεξάνδρειαν 6)4 1)2, Ἀδριατική 7)—, Πειραιᾶ 6)6, Βραζίλιαν 8)—, Μπουένος "Αὔρες 6) Λε Πάτταν 8)9, Ροζάριο 9)6. Ἐναυλώθησαν τὰ ἀ)π: «Τηλέμαχος» ἐκ Τάιν 5500 τ. δι: Δι: Πειραιᾶ 6)7 1)2, Φεβρ. 4—15. «Ἀριστ. Λ. Γουλανδρῆς» ἐκ Κάρδιφ 5500 τ. δι: Γένοβαν 6)— ἀ.φ. «Π. Μαργαρώνης» ἐξ Ουαλλίας 6500 τ. δι: Δυτ. Ιταλίαν 6)1 1)2 ἀ.φ. «Μαρ. Κουλούρθου» ἐκ Νάρτελεπου 5600 τ. δι: Σαθόνγαν 6)3 ἀ.φ. «Μαρούσιων» ἐξ Ουαλλίας 5500 τ. δι: Δι: Σαθόνγαν 6)3 ἀ.φ. «Δημ. N. Ράλλιας» ἐκ Τάιν 5500 τ. δι: Πόρτ Σάξ 6)6 ἀ.φ. «Δημ. Ν. Ράλλιας» ἐκ Τάιν 5500 τ. δι: Πόρτ Σάξ 6)6 τὸ ἀ)π. «Ελένη Γ. Εμπειρίου» 5500 τ. δι: Πειραιᾶ 4)9, f.i.o. Δι: ξυλεῖσιν ἐκλείσθησαν ὑπὸ τῶν Σοβιέτ δύο ἀκόμη ἀ)π «Εύγ. M. Γουλανδρῆς» ἀπὸ Σκούρτζα Μπαΐν 5500 κ. μ. δι: Σαλέργο, Νεάπολιν, Σαθόνγαν 11)10 1)2 τὸ κ.μ. fob & Stowed. Καὶ «Ἀστεμίς Πήγτα» ἐκ Νέοβρωσίσκης 3000 κ. μ. δι: Καζαμπλάγκαν 12)—, ἰδίους δρους.

Δι: Ρουμανικὰ γεννημάτα σημειοῦται ποιά τις κίνησις ἐξ Κωνστάντζης, προβλέπεται δὲ κυρίως, δι: θετικαὶ σημειώσεις μικρῶν σκαφῶν δι: Ἐλλάδα. Τὸ ἀ)π «Νικοκλῆς» ἐναυλώθη ἐκ Κγνέζης 6000 τ. 10 o) δι: Ἀμβέρσαν—Ἀμβέρσογον 11)—, Ἀμβέρσαν—Ρόττερνταμ 10)6, ὁψιόν Weser 11)3 Φ)ρον. «Ἐγκυλώθησαν ἐπίσης ἐκ Κγνέζης σ:τηρά δι: ἔνα λιμένης Ελλάδος τὸ ἀ)π «Προφήτης Ηλίας» 8)9, «Νικόλαος» 8)6 καὶ «Δάρμας» 8)6. «Ἐπίσης τὸ ἀ)π «Ἀντώνης» 4000 τ. δι: ἔνα λιμένα Μεσογείου 11)6, δύο λιμένας 12)— δύψιλον φορτώσεως ἀπὸ Σουλινᾶ 13)6, ἀ.φ. Καὶ «Moriak» (Πατριωτικής) ἐκ Δουνάδεως 1500 τ. γεννημάτα δι: Ἐλλάδα 12)6 νέτ, ἀ.φ. «Επώο. I. Γουλανδρῆς» 3000 τ. σελ. 10)—δι: Σαθόνγαν.

Ἐκ τῆς Κύπρου ἐναυλώθη δι: μεταλλεύματα τὸ ἀ)π «Γεώρ. I. Γουλανδρῆς» 3000 τ. σελ. 10)—δι: Σαθόνγαν.

ΠΕΙΡΑΪΚΗ ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

"Η γενική εἰκόνη της γκυλαχεράς μας κατά το διαφέροντα 150-μερον διηπέτει από χρηστηριστικήν ζωηρότητα διὰ φορτώσεις ἐκ Μαύρης Θαλάσσης, μὲ τὴν εὐθίων μάλιστα πρόβλεψιν, διὰ ή ἐκείθεν παρεχομένη ἔργασία θά συνεχισθή καὶ κατὰ τὸν ἀρξαμένον μῆνα. Ἐπίσης καὶ ὁ Δούναβις παρουσίασε κίνησίν τινα από Κωνσταντζής, ἀπερρόφησε δὲ ἵκανον ἀριθμὸν μικρῶν σκαφῶν διὰ μεταφοράς γεννημάτων εἰς Ἑλλάδα. Ἡ ἀγορά τῆς Μ. Θαλάσσης διεκμάνθη καὶ εἶδη φορτών, ὡς ἀκολούθως:

Γεννήματα: Καθὼς προεβλέπετο ή κίνησίς διὰ γκυλώσεις σκαφῶν μὲ φόρτωσιν τέλους Ἰανουαρίου καὶ πρώτου 150ημέρου Φεβρουαρίου ὑπῆρξε ζωηρά. Οἱ πληρωθέντες γκυλοί γεννημάτων διὰ τέλη Ἰανουαρίου ἐφίστανται τοῦ ὅρου τῶν 11)9 διὰ πλοιά χωρητικότητος 5000 τόνων 10 ορού πλέον ἢ ἐλαττον. Η ζήτησίς σκαφῶν συνεχίζεται, ἀλλ' οἱ γκυλωταί—λόγῳ τῶν πολλῶν καὶ αἰσθητῶν καθυστερήσεων ἐξ ἀρχηρίων τῶν τελευταίων σφροδοτάτων τρικυμίων—δὲν ἀποφασίζουν εἰσέτι νὰ κλείσουν καὶ ἀλλα πλοιά. Κατὰ τὸ 150ημέρον ἐξησφαλίσθησαν ὑπὸ τῶν Σοδιέτων τριμπλοῖα συνολικῆς χωρητικότητος 80.000 τόνων καὶ πλέον, διὰ δὲ τὰς πραγματοποιηθείσας τιμᾶς τῶν γκυλών ἐτηρήθη καὶ πάλιν ἡ συγκήθης τακτική τῆς μυστικότητος. Πάντως διὰ τὸν Φρεούριον κρατεῖ ἡ πρόβλεψις, διὰ: θά υπάρχῃ ζήτησις ἀτμοπλοίων.

Συλεία: Διὰ μεταφοράς Ρωσικῆς ἔυλειας ἐν γκυλώσθη, ὡς ἐν ἄλλῃ στήλῃ γράφομεν, τὸ ἀ)π «Ἀντώνης Γεωργαντῆς» διὰ 3 λιμένας Ἰταλίας καὶ μὲ 25 ἡμέρας φορτεκρήτων. Ἐπίσης ἐγκυλώθη καὶ τὸ ἀ)π «Εὐγενία Μ. Γουλανδρή» μὲ ὅριον φορτεκροτώσεως 30 ἡμέρων. Υπάρχουν εἰσέτι διαταγής ἐκ Νοθρωτούσκης Χερσόνος 3950 κ.μ. διὰ Σπέτζεν καὶ Σκόπιαν καὶ περὶ τὰ 750 στάνταρ «Egyptian Balks» διὰ Λαζαρίδρειαν, ακθώς καὶ διάφοροι ἀλλαὶ μικροδιαταγή. Τὸ ἀ)π «Πυθέας» ἔκλεισε διὰ 4400 τ. διαφόρων ποιοτήτων ἔυλειας ἐξ Οδησσοῦ διὰ Ντρούντεχτ καὶ Ρότερεταμ 14)—fob and stowed κατὰ τίνας.

Γαιάνθρωπος: Ἀτμόπλοιον 6000 τ. ἔκλεισθη διὰ μεταφοράν γκυλωθράκων ἐκ Μαριανούπλεως διὰ Ἰταλίαν 10)9 μὲ ἀναλόγους δύο διὰ Ελλάδος καὶ Τουρκίας. Ἐπίσης ἔκλεισθη τὸ ἀ)π «Χορσάνθη» ἐκ Μαριανούπλεως 5500 τ. 10 ορού διὰ Ἰταλίαν 9)9 δύο διὰ Πειραιά 8)3, Σμύρνη 8)3, Κωνιόπολις 7)3, ἀνευ σόττο—παλάγκο.

Πίσσα: Διὰ φόρτωσιν τέλους Φεβρουαρίου ὑπάρχει μία διαταγὴ περὶ τῶν 5000 τ. πίσσης ἐκ Μαριανούπλεως διὰ Σέτταν καὶ ἑτέρων διὰ 2.000 τ. εἰς δικρέλια ἀπὸ Βατοῦμ διὰ Σκίν Λουΐ (Ροδονοῦ)—Ἀλγερίου καὶ Βορδώ.

Μεταλλεύματα: Ἐκλεισθησαν ἐκ Πόλης ἡ Νικολάεφ διὰ Κόντυγεντ καὶ διὰ Μεσδήγειον πολλὰ ἀτμόπλοια, οἱ γκυλοί δημος δέν ἀνεκτικόθησαν.

Ο ΘΑΝΑΤΟΣ ΤΟΥ A. YARROW

Ο ΒΕΤΕΡΑΝΟΣ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΜΗΧΑΝΩΝ

Εἰς γῆρας βαθὺν καὶ ἀφ' οὗ πρό τονος ἐώρατας τὴν 90ήν ἐπέτειον τῶν γενεθλίων του, ἀπέθανε τὴν 24ην Ἰανουαρίου εἰς τὸ Λονδίνον ὁ παγκοσμίου φήμης ναυπηγὸς sir Alfred Yarrow, παλαιμάχος τῆς Αγγλικῆς Βιομηχανίας καὶ «πατέρος του τορπιλοβόλων πλοίων». Τὸ δόνομά του συνδέεται ἀσφρότατος μὲ τὴν πρόδοδον καὶ τελειοπόνησιν ὠρισμένων τύπων σκαφῶν καὶ ἰδιαιτέρως τῶν τορπιλικῶν, τῶν ἀτμοκινήτων τροχοφόρων τῆς πρώιμης καὶ τῶν διά άβαθη ὑδατού ἀτμοπλοίων. Προσήγαγεν ἐπίσης καὶ τὸ σύστημα τῶν ὑδραυλικῶν λεβήτων.

Ο Alfred Yarrow ἐγεννήθη τὴν 13ην Ἰανουαρίου 1842 εἰς τὸ Λονδίνον, εἰς τὸν ὄποιον τὸ Πανεπιστήμιον καὶ ἐστούδιασε. Εἰς ἥλικαν 15 1/2 ἑταν προσελήφθη δόκιμος εἰς ἓν ἔργοστάσιον κατασκευῆς ναυτικῶν μηχανῶν, ὅπου καὶ διεκδίθη διὰ τὴν ὁξύτητα τῆς ἀντιλήφεως του καὶ διὰ τὸ ἀνησυχον καὶ ἐρευνητικόν του πνεῦμα. Ἐφενοεν εἰς τὴν ἥλικιαν ἐκείνην διαφόρους μηχανισμούς καὶ ἔφασε μέχρι τοῦ νῦν συνδέση τὰς κατοικίας τῶν φίλων του διὰ τηλεγραφικού σύρματος.

Εἰς ἥλικιαν 21 ἑταν ἀνέλαβε τὴν δῆσιν μηχανουργείου κατασκευῆς γεωργικῶν ἔργων καὶ δύο ἡταν βραδύτερον ἴδιου μηχανουργείου ὑπὸ τὸν τίτλον «Yarrow & Hedley». Τὸ 1876 ὁ Αλφρέδος Γιάροω ἐναυπήγησε τὸ πρώτον ποταμόπλοιον «Ilala», ὅπερ ἐχρηματοποιήθη διὰ πλοᾶς εἰς τὴν Αφρικανικήν λίμνην Nyassa καὶ μὲ προορισμὸν τὴν δίωξιν καὶ καταστολὴν τῆς δουλευπορίας.

Η ναυπηγησίας τοῦ πρώτου τορπιλικού τῶν ναυπηγείων Γιάροω ἐπραγματοποιήθη διὰ λησμόν τῆς Αργεντινῆς, μεταξὺ δὲ τῶν ἑταν

1877—79 ἑλαβον ταῦτα ἐκ διαφόρων Κρατῶν πλείστας παραγγελίας παρομοίων ταχυπλόων μικρῶν πολεμικῶν. Τὰ σκάφη ταῦτα είχον ἀρχικῶς ταχύτητα 22 μιλίων, ἀλλὰ τὸ 1892 ὁ Οίκος Γιάροω ἐναυτήσησε τὸ πρώτον Αγγλικόν ἀντιτορπιλικόν μὲ τὴν ζηλευτὴν τότε ταχύτητα τῶν 27.3 μιλίων, ἐφωδιασμένον δὲ μὲ υδραυλικῶν λέβητας τῆς ἐφευρεσεως Γιάροω.

Ἄπο ἐπιτυχίας εἰς ἐπιτυχίαν προβαίνων, ἐφισταν εἰς τὰ 30 μίλια, ταχύτητα ἣν είχε τὸ πατασκευασθὲν παρά αὐτοῦ Ρωσικὸν πολεμικὸν «Sokol». Τὸ ρεκόρ τοῦ πατερορίφθη συντόμως παρὰ τοῦ ἴδιου μὲ τὴν ναυπηγησίαν τοιῶν Αγγλικῶν ἀνιχνευτικῶν ταχύτητος 35 μιλίων. Εν τῷ μεταξὺ ὑδρούσε τὸ 1906 καὶ δεύτερον ναυπηγείον εἰς τὸν ποταμὸν Κλάύδιον, διόπου πατεσκευασθῆ καὶ τὸ πολεμικὸν «Tyrian» τὸ ταχύτερον πρὸ τοῦ μεγάλου πολέμου ἀνιχνευτικόν, ἀναπένσσον ταχύτητα 40 μιλίων.

Μία ἄλλη ἐπιτυχία τοῦ διασήμου τούτου ἀνδρός ήτο ἡ τελειοποίησης τῶν λεβήτων Yarrow τὸν ὄποιων κατώθωσε νὰ ὑψώσῃ πίεσιν μέχρι 575 λιθρῶν κατὰ τετραγωνικὴν ἴντσαν. Τῇ βοηθείᾳ ὑπερθρηματήρων οἱ λέβητες οὐντοάντευστον ἀπὸν θερμότητος 750. Τοιούτοιον σύστημα εὑρίσκεται σήμερον ἐν λειτουργίᾳ ἐπὶ τοῦ Αγγλικού ταχυδρομικοῦ ἀπέργοιος E».

Ο Γιάροω τὸ 1916 ὑνομάσθη βαρονέτος, τὸ δὲ 1922 ἐγένετο μέλος τῆς «Αγγλικῆς Βιομηχανίας ἑταῖροίσας» πρὸς ἣν καὶ κατέλιπεν ἡδη 100.000 λίρας πρὸς ἐμψύχωσιν καὶ βοήθειαν τῶν πλέον διακερομένων σπουδαστῶν. Ἐπίσης κατέλιπε καὶ 20.000 λίρας πρὸς βελτίωσιν τῆς Εθνικῆς δεξαμενῆς δοκιμῶν πλοίων εἰς Teddington, ἣντις φέρει τὸν τίτλον «Alfred Yarrow Tank».

ΤΟ ΠΡΩΤΟΝ ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΝ

ΥΠΟ ΚΥΠΡΙΑΚΗΝ ΣΗΜΑΙΑΝ

Οζ μᾶς πληροφοροῦει ἐκ Λάρινακος δ. κ. Ο. Ενδριβιάδης, ἐνηρογήθη ἐκεῖ τὸ πρώτον ὑπὸ τοῦ Κυπριακὴν σημαίαν ἀπιόπλοιον ἀγορασθὲν ὑπὸ τῆς έταιροίσας «Tobacco Ltd» («Τοβόδος εἰνε ὄρος τῆς Κύπρου»). Τὸ σκάφος τοῦτο είνε τὸ Αγγλικὸν ἀπέργος 5197, φορτίον 8900 τ. καὶ ναυπηγήσεως 1929, μετονομασθὲν δὲ «Εναγόρας» ἀνεπέτασσε τὴν Κυπριακὴν σημαίαν (Αγγλικὴν φέρονταν ἐν κύκλῳ τοὺς δύο λέοντας Ριζάρδου τοῦ Λεοντούμου) καὶ ἐναυλώθη διὰ μεταφορὰν ζακλάρεως ἐξ Ιάβας εἰς Αγγλίαν.

Η ΑΝΑΝΕΩΣΙΣ ΤΩΝ ΠΑΛΑΙΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Ο γενικὸς διευθυντὴς τῶν γκυωτῶν Αγγλικῶν ναυπηγείων «Cammel Laird & Co» κ. Johnson εἰς μίαν τελευταίαν διμήνιαν του περὶ τῆς ναυπηγικῆς δυσπραγίας, ἐτόνισεν ἴδιατέρως τὸ γεγονός, διτὶ τὸ τέταρτον τοῦ παγκοσμίου τονυάζος ἀποτελεῖται ἀπὸ πλοῖα ἡλικίας ἀνω τῶν 20 ἑταν, ἐκ τούτου δὲ ἐξηγείται καὶ ἡ μηχανωδῆς κατάστασις τῆς ναυπηγικῆς διοικησίας. Έκ τῶν στατιστικῶν τοῦ «Λόνδον Ρετζίστερ» προκύπτει, διτὶ ἐκ τῆς διαρχούσης παγκοσμίου χωρητικότητος 17 ορού είνε πλοῖα ἡλικίας ἄνω τῶν 25 ἑταν καὶ 25 ορού πλοῖα ἄνω τῶν 20 ἑταν. Η πρώτη κατηγορία περιλαμβάνει 3220 σκάρη 6.124. 543 τ. γκρός καὶ ἡ δευτέρη 8820 σκάρη 11.664.698 τόνων γκρός. Καὶ δ. κ. Johnson κατέληγε: Τὰ πλοῖα ταῦτα ειδύδεις ὡς αἱ ναυτιλιακοὶ ἔργασίαι: ἀγαλάδωσι: ποιάν τινα ζωηρότητα, θά συνεργοῦσιν κατὰ ἔνα μέγιστον αὐτῶν ποιοστόν.

ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

ΑΓΟΡΑΤΩΛΗΣΙΑΙ

A. ΛΟΥΖΗΣ

23, ST. MARY AXE,
LONDON E.C. 3.

ΔΑΝΕΙΑ

ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

A. LUSI

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ ΕΝ ΕΛΛΑΣΙ

B. ΒΕΡΝΙΚΟΣ

27, ΜΕΓΑΡΟΝ ΚΑΡΑΤΤΑΝΟΥ
ΑΘΗΝΑΙ

ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ

ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΕΙΣ



ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυτ.	Γόννοι γκρός	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΕΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
"Αβυδος	Σπ. και Ν. Αλαρούζου	73	1157	διήλθε Κων(πολ.) 21 Ιαν. δι: Ελλαδα εις Χίον 20 Ιαν. Εναυλώθη
"Άγιοι Βίκτωρες	Μ. Καρούση	95	1550	άργει Πειραιάς από 30 Δεκ.
"Άγιος Γεώργιος	Ν. Νικολάου	11	4218	άνεγ. Τάβι 22 Ιαν. δι: Αγκάνα
"Άγιος Γεώργιος	Α. Γ. Βλασσοπούλου	12	3283	άργει Πειραιάς από 29 Οκτ.
"Άγιος Γερασίμιος	έτ. «Ιονία» Α.Ε.	98	3224	άργεις εις Bruges από 11 Δεκ.
"Άγιος Ιωάννης	έτ. «Ατλαντικός»	06	5699	έφθ. Βάρναν 25 Δεκ. παρέμενε 20 Ιαν.
"Άγια Μαρίνα	έτ. «Κάσσος»	12	4151	άνεγ. Μασσαλίαν 19 Ιαν. δι: Ζοργκούλδακ
"Άγια Παρασκευή	Χρ. Βλάση	89	2041	άνεγ. Βενετίαν 18 Ιαν. δι: Μπάχιαν Μπλάγκαν
"Άγιος Μάρκος	Α.Ι. και Δ.Γ. Μαργαρώνη	10	5165	άνεγ. Βενετίαν 18 Ιαν. έπο. Πειραιάς 22
"Άγιος Νικόλαος	Γ. Τριλίβα	19	4514	έφθ. Μάρ. Νιέλ Πλάτα 18 Ιαν.
"Άγιος Σπυρίδων	Φράγκου και Λ:δανού	06	4363	έφθ. Πειραιάς 7 Ιαν. Παραμένει
"Άγιος Σπυρίδων	Γ. Δακοντρός κλπ.	01	3779	άργεις Παλέρμον από 27 Οκτ. με ζημίας
"Άγγελικη	Ίω. Κοτζιά και Σία	91	1537	έφθ. Αλγέριον 16 Ιαν.
"Άγγελος Λ.	Γ. Γεωργαντή	99	3231	έφθ. Δάντσιγκ 24 Ιαν.
"Άγγελης Καμπίτσης	Ε. Σκαρβέλη	04	3667	άργεις Αργοστόλι από 6 Ιαν.
Άδαμ. Ι. Πειθῆς	Δ. Π. Καμπίτση	06	3016	έφθ. Δάλ. Πλάταν 22 Ιαν.
Άδαμ. Κοραής	ΑΘ. Πειθή	08	4537	εις Χίον από 21 Δεκ.
Άδελφότης	Κακαρούσα κλπ.	84	1824	άνεγ. Αγκάνων 21 Ιαν. δι: Τεργέστην
Άθανάσιος	I. N. Γουλανδρή	08	3882	άνεγ. Άλγαστεν 20 Ιαν., Κλίν 29 δι: Ρωσίαν
"Άθηνα ex Athenic	N. Λυκιαρδούσου	07	4295	έφθ. Χούλι 21 Ιαν. ρυμουλκούμενον
Άιμπλιος	A. Λουζη	06	4078	έφθ. Πειραιάς 12 Ιαν.
Άιολος	Στεριώτη και Σία	98	3297	άνεγ. Κάρδια 19 Ιαν., Γιερσαλήμ 25 δι: Πειραιάς
Άκροπολις	N. I. Λύρα κλ.π.	02	3051	άνεγ. Λάζ Πλάταν 24 Ιαν. δι: Μασσαλίαν
Άλεξος	Βασ. Μπρούσου	13	4312	διήλθε Κλίν 21 Ιαν. δι: Νοσορωσίκην
Άλεξανδρα	N. Κωττάκη	06	4395	έφθ. Αμερίσων 13 Ιαν. με ζημίας λίθητος
Άλκυών	II. Νεγρεπόντη	99	4028	άνεγ. Γένοβαν 19 Ιαν., Κατάνων 22 δι: Μαρ(πολ.)ν
Άλμα	Κα. E. A. Λεμού	95	2701	διπό φόρτ. εις Ρουμανίαν 31 Ιαν.
Άναστασία	Παπαδημητρίου	90	1814	έφθ. Ηνωφάρ 20 Ιαν. και ανεγ. 26 δι: Μπάρι
Άναστασις	I. Γ. Λαζανόδ	05	2883	άνεγ. Ταχαράντι (Α. Αφρ.) 14 Ιαν. δι: Νόρφολκ
Άναστ. Πετρούτσης	K. Φύχα	07	4853	έφθ. Δάντσιγκ 22 Ιαν. και ανεγ. 27 δι: Βενετίαν
Άναστ. Πατέρας	K. A. Πετρούτση	99	3025	άνεγ. Ρουέν 23 Ιαν. δι: Πέιναρθ 26
Άνθημις	Δ. Πατέρα	14	3382	έφθ. Γένοβαν 30 Ιαν.
Άννα	'ΑΘ. Ήλιοπούλου	05	2716	άνεγ. Κάρδια 23 Ιαν. δι: Βενετίαν
Άννα Βούλγαρη	N. Λυκιαρδούσου	19	5173	έφθ. Μπουένος "Αιρες 20 Ιαν. και Ρούμπιο 23
Άννα Βασιλάκη	Χαρ. Θ. Βούλγαρη	12	4603	έφθ. Κάρδια 19 Ιαν.
Άννα Μαξαράκη	K. N. Βασιλάκη	04	3045	άνεγ. Πλέι 3 Ιαν. δι: Τενερίφρου
Άννούλα	άδ. Μαξαράκη	13	5411	άνεγ. Τάνι 18 Ιαν. Γιερσαλήμ 25 δι: Όρζν
Άνθιπη Ν. Μιγάλου	Γ. Ταϊτσάλη	08	5555	έφθ. Πειραιάς 11 Ιαν. Παραμένει
Άντωνιος	έτ. Μυχάλου	05	3298	άνεγ. Πειραιάς 16 Ιαν. δι: Νοσορωσίκην
Άντωνης	A. Γεωργαντή	83	1187	άνεγ. Μασσαλίαν 18 Ιαν. δι: Σύρου
Άντωνιος Βροντίσης	Σ. και Π. Λεμού	04	2679	άνεγ. Βενετίαν 21 Ιαν. δι: Κων(πολ.)ν
Άντωνης Γ. Λεμός	I. Βροντίση	04	2690	έφθ. Βενετίαν 5 Ιαν. και ανεγ. 23 δι: Χίον
Άντωνης Γεωργαντής	Σ. και Π. Λεμού	11	4410	άνεγ. Πειραιάς 22 Ιαν. έπανεπλ. 27 και ανεγ. 30 δι: Ρωσίαν
Άντωνιος Δ. Κυδωνιεύς	Γ. Γεωργαντή	15	3557	διήλθε Όρζν 24 Ιαν. δι: Μασσαλίαν
Άντωνιος Σταθάτος	Δ. Κυδωνιέως	07	3920	άνεγ. Μπάρρο 18 Ιαν. δι: Σάντον Φέ
Άντζουλέττα	Δ. Σταθάτος	20	3836	άργεις Πειραιάς 31 Ιαν.
Άποιμια	'ΑΝΤ. Γιαννισούλατου	07	2693	έφθ. Δάντσιγκ 28 Ιαν. φορτώνει
Άριάδηνη	Z. Βαλιάδη	05	3607	άνεγ. Μπάχιαν Μπλάγκαν 18 Ιαν. δι: Λάζ Πλάταν
Άριάδηνη Παντελή	I. Νικηφόρου κλπ.	05	4319	άνεγ. Λάζ Πλάταν 5 Ιαν. δι: Μπ. "Αιρες
Άριστ. Λ. Γουλανδρής	έτ. «Μαρμαρά»	10	4445	έφθ. Ρουέν 25 Ιαν. έκφροτώνει
Άρτεμις Πήττα	E. Γουλανδρή	05	3470	διήλθε Σύρου 19 Ιαν. έφθ. Ραδίνναν 23 μέσω Τεργέστης
Άρτεμις	Πήττα	06	1433	άνεγ. Σουντερλαντ 24 Ιαν. δι: Αλγέριον
Άρτεμις	Δ. Φαλαγκά	01	3587	άργεις Πειραιάς 31 Ιαν.
Άρτεμισία	II. Μακρή	06	4343	άνεγ. Vejle 23 Ιαν. δι: Aabenraa (Δανικ.)
Άρχαγγελος	άδ. Λιδανού	17	4349	έκφροτ. εις Πρέσβειαν 28 Ιαν.
Άσημίνα Μπάικα	II. Μπάικα	95	1495	έφθ. Μπάρρο 18 Ιαν.
Άσια	Όλιβιά	92	2893	διήλθε Φερν. Νορδίγχα 18 Ιαν. δι: Λονδίνου
Άσπασια	I. Γαλάκη	14	4211	άνεγ. Αμμόχωστον 18 Ιαν. δι: Κυττάναν
Άσπασια Νομικού	M. Νομικού	99	846	έφθ. Πειραιάς 16 Ιαν.
Άστηρ	Σταφυλοπάτη κλ.π.	96	1350	έφθ. Μπλάτη 19 Ιαν.
Άτλαντις	έτ. 'Ατλαντικός	20	6698	άνεγ. Τάνι 11 Ιαν. δι: Νεκότεσα
Άτλαντικός	'Ατλαντικός. Α.Ε.	19	5600	διήλθε Ντόδερ 23 Ιαν. δι: Γάνδην
Άτλας	'Ατλαντικός. Α.Ε.	07	3815	έφθ. Βάρναν 9 Ιαν.
Άφροδεσσα	Δ. Κιράτα	05	2485	εις Μίλφορν Χάδεν 20 Ιαν.
Βαλλιάνος	A. Λουζη	06	4734	έφθ. Πειραιάς 30 Ιαν. μετά προσάρ. εις Κάρυστον
Βάντα	Θ. Επιφανεσάδη	03	4190	διήλθε Αγ. Βικέντιον 17 Ιαν. δι: Tralee (Αγγλ.)
Βασ. Α. Πολέμης	Γκ. Γκούμα	07	3429	έφθ. Σύρου 18 Ιαν.
Βασ. Δεστούνης	άδ. Δεστούνη	97	3146	άνεγ. Μπούένος "Αιρες 20 Ιαν. δι: Αγ. Βικέντιον
Βασ. Παντελής	άδ. Παντελή	07	5045	άργεις Σύρου από 14 Μαρτ. 1931
Βέλλα Μ. Διακάκη	M. Διακάκη	99	3457	εις πλόκος Ελλαδος—Ρομανίας
Βενιζέλος	άδ. Σιφναίος	10	1005	διήλθεν Όρζν 21 Ιαν. δι: Ταχαράντι (Αγ. Αφρ.)
Βιργινία Μαυρολέων	M. E. Διακάκη	04	3569	

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος Ναυπ.	Τόν. Γκρός	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΕΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Βιργινία Σ.	Ζ. Σκυρούχη	05	3885	έφθ. Σύρον 17 Ιαν. και άνεχ. 26 διά Τσιδιαζέκιαν
Βόλγας	Παπαχαντημέτριου	92	2505	έφθ. Ηειριάδη 29 Ιαν.
Βύρων	'Εθνικής	14	9272	άργει Ηειριάδη 31 Ιαν.
Γαλούνης	Α. Μπιστη	91	2151	έφθ. Σούντερλαντ 21 Ιαν. και άνεχ. 26 διά Τσιδιαζέκιαν
Γαρδελάκη	Ε. Θεοφάνης	88	2282	άνεχ. Μασσαλίαν 16 Ιαν. διά Κ. πολίν
Γεώργιος	άδ. Λιβανού	14	3536	διήλθεν 'Αζέρας 24 Ιαν. διά Λιθερπούλ
Γεώργιος Γ.	Δ. Δάμπαση	18	4289	έφθ. Μπάρρο 23 Ιαν.
Γεώργιος Π.	Θ. Επιφανιδέη	03	4052	άργει εἰς Αμπελάκη: από έτων
Γεώργιος Ι. Γουλανδρής	Ν. και Ρ. Σιμουράκη	96	2187	έφθ. 'Αλεξανδρειαν 20 Ιαν.
Γεώργ. Κυριακίδης	Ν. Κ. Κυριακίδη	11	4201	έφθ. Σάντος 21 Ιαν.
Γεώργ. Κ. Σαλιάρης	Γ. Κ. Σαλιάρη	01	3514	άνεχ. Νοσκοστλ 23 Ιαν. διά Νεάπολιν
Γεώργ. Μάντακας	Β. Γ. Μάντακας	21	3246	έφθ. Γένοβαν 20 Ιαν.
Γεώργ. Μ. Εμπειρίκος	Σ. Γ. Εμπειρίκος	21	5728	διήλθεν Λάζ Πάλμας 25 Ιαν. δι' 'Αμβέρσαν
Γεώργ. Μ. Λιβανούς	άδ. Λιβανού	28	3831	άνεχ. Κάρδιφ 19 Ιαν. διά Πλέιτ
Γεώργ. Νικολάου	Ν. Νικολάου και Σιά	30	4108	διήλθεν Γέρσελτάρ 25 Ιαν. δι' 'Αμβέργον
Γεώργ. Πήττας	άδ. Γ. Πήττα	98	3110	άνεχ. Χίον 29 Ιαν. διά Ρωσσίαν
Γιάννης	Γ. Ανδρέσος κ.λ.π.	05	4391	έφθ. Ρότερνταμ 24 Ιαν.
Γιαν. Γούναρης	Γ. Ζ. Γούναρη	01	2238	εἰς Λιμνην 26 Ιαν. ίπο φόρτωσιν
Γουλανδρής	Διαπούλη και Δάμπαση	03	3819	έφθ. 'Αμβέρσαν 19 Ιαν. και Κάρδιφ 30
Γρηγόριος Κ.	Π. Καλλιμανοπούλου	90	2538	έφθ. Μασσαλίαν 22 Ιαν.
Δαναδός	Π. και Γ.Κ. Λεμός	06	4419	έν πλήρ. από Πλέιτ διά Κόντινεντ 30 Ιαν.
Δάρμας	άδ. Ηγήττα	83	1595	εἰς Ηειριάδη 31 Ιαν., έναυλόθη
Δάρφη	Γ. Λουκιαρδοπούλου	10	2810	έφθ. 'Αλεξανδρειαν 19 Ιαν.
Δελφίν	Άδ. και Ανδρεσίδη	06	3816	έφθ. Κάρδιφ 21 Ιαν.
Δέσποινα	Κοορά και Γεωργιλή	09	4461	έφθ. Πόρτλαντ (Β. 'Αμερ.) 2 Ιαν.
Δέσποινα Γλύπτη	Γ. Γλύπτη	04	3313	άνεχ. Σάν Νικολάς 5 Ιαν. διά Ντακάρ
Δημήτρης	Σ. και Π. Λεμού	05	3338	έφθ. Χούλλ 20 Ιαν. και άνεχ. 22 δι' 'Αλεξανδρειαν
Δημ. Γ. Θεομιώτης	Α. Μ. Τστάκη	06	4271	άνεχ. Ροζάριο 27 Ιαν. διά Λάζ Πάλμας, διαταγής
Δημ. Α. Δανιόλος	Σ. και Κ. Δανιόλο	06	3824	έφθ. Κάρδιφ 22 Ιαν.
Δημ. Μ. Διακάνης	Μ. Δ. Διακάνη	01	5872	έφθ. Μπάρρο 15 Ιαν.
Δημ. Ν. Βογιατζίδης	Ν. Δ. Βογιατζίδη	08	3444	έφθ. Ηειριάδη 29 Ιαν., και άνεχ. 31 διά Ρωσσίαν
Δημ. Ν. Βούλγαρης	Ν. Δ. Βούλγαρη	02	3975	έφθ. Μπέλφαστ 21 Ιαν.
Δημ. Ν. Ράλλιας	Ν. Δ. Ράλλια	99	3534	έφθ. Λονδίνον 5 Ιαν. Παραμένει:
Δημ. Παντελής	άδ. Ηντελή	20	4291	άνεχ. Μπάρρο 3 Ιαν. διά Ροζάριο
Δημ. Χανδρής	Ι. Δ. Χανδρή	98	3346	όποιο έκφραστον εἰς Κωνύπολιν 30 Ιαν.
Δημοκρατία	Γ. Ηεριδολάρη	00	3769	άνεχ. Τάιν 19 Ιαν. δι' 'Αλεξανδρειαν
Διαμάντο	άδ. Τσατόμορον	03	2281	έφθ. Ηειριάδη 8 Ιαν. Παραμένει:
Διονύσιος	Ε. Α. Καραβία	03	2018	άνεχ. έκ Καλαμών 27 Ιαν.
Διον. Σταθάτος	Δ. Α. Σταθάτο	19	5450	άνεχ. Άλ. Πλάταν 9 Ιαν. διά Δουγκέρχην
Διρφυς	Βρ. Πατέρα και Σιά	06	2795	έφθ. Μασσαλίαν 20 Ιαν.
Διώνη	Γ. Φ. Ανδρεάδη	06	4227	διήλθεν 'Ορέν 18 Ιαν. διά Βενετίαν
Δραγών	Ι. Δ. Κορκοδελή	04	3582	άνεχ. Τάιν 23 Ιαν. διά Ηειριάδη
Δύο Φύλοι	Ραπτάκη και Ρούσσου	03	3547	άνεχ. "Εμβεν 11 Ιαν. δι' 'Αλεξανδρειαν
"Εβη εκ Νικόλαος Α.	Ν. Γ. Λιβανού	01	3652	έφθ. Ηειριάδη 9 Ιαν., και άνεχ. 31 διά Ρωσσίαν
"Εδισων	"Εθνικής	96	1103	άργει Ηειριάδη 31 Ιαν.
Ειρήνη, (τάνκερ)	Α. Καλλιγένης	09	4009	έφθ. "Αζόνιουρ 5 Ιαν. παραμένει:
Ειρήνη Κυριακίδην	Ν. Γ. Κυριακίδη	22	3781	άνεχ. Ροζάριο 19 Ιαν. διά Λάζ Πάλμας
Ειρήνη Ν. Ράλλια	Ν. Δ. Ράλλια	08	3860	άνεχ. Σάν Νικολάς 15 Ιαν. δι' "Αγ. Βικέντιον.
Ειρ. Σ. Εμπειρίκου	Στ. Εμπειρίκου	27	4164	έφθ. Ηειριάδη 30 Ιαν.
"Ελέγκω Ε. Κυδωνιέως	Η. Κυδωνιέως	02	4162	έφθ. Χούλλ 26 Ιαν.
"Ελένη	Α. Καλλινίκου	18	5655	άνεχ. Τάιν 19 Ιαν. διά Μπ. "Αυρες
"Ελένη Γ. Εμπειρίκουν	Δ. Λόδης	01	1882	εἰς πλάση Ρωσσίας—Τιτλίας
"Ελευθ. Κ. Βενιζέλος	Στ. Εμπειρίκου	05	3919	έφθ. Ηειριάδη 13 Ιαν., και άνεχ. 31 διά Ρωσσίαν
"Ελισάβετ	έτ. <Χίος> Α.Ε.	98	4572	άργει Χίον από 27 Μαρτ. 1931
"Ελισάβετ Β. εκ Κατίνα	άδ. Μαζαράκη	22	3553	έφθ. Νοβορωσίκην 17 Ιαν. φορτώνει:
"Ελλην	Ν. Κ. Βασιλάκη	01	4649	διήλθεν Γέρσελτάρ 24 Ιαν. διά Βαλέντσιαν
"Ελένη Γ. Εμπειρίκουν	Στ. Εμπειρίκου	13	4557	άνεχ. Κένταν 24 Ιαν. δι' 'Αγγλίαν
"Ελευθ. Κ. Βενιζέλος	Κα Σταυρούδη	03	4391	άργει Σύρον από 27 Δεκ.
"Ενωσις	'Ανδρέου και Αγγελή	03	4371	έφθ. Ρότερνταμ 25 Ιαν.
"Επα. Κ. Εμπειρίκου	Γιος Επ. Εμπειρίκου	27	4385	άνεχ. Μπάρρο 8 Ιαν. διά Σάντος
"Ερηνούλα	Ν. Ραπτόδουμον	05	2715	όποιο φόρτωσιν εἰς Ταΐγανιον 20 Ιαν.
Εναγγ. Μ. Διακάνη	Ε. Βασιλικού	06	3594	έπωλήθη εἰς Ισπανίας πρός διάλυσιν
Εναγγελία Τόγια	Δ. Μ. Διακάνη	03	2876	έφθ. Μασσαλίαν 12 Ιαν.
Ενάγγ. Νεόφυτος	έτ. Κ. Τόγια	97	3022	έφθ. Ηειριάδη 17 Ιαν., παραμένει:
Εενδόδος	Γ. Νεοφύτου	06	4432	έφθ. Βρέμην 16 Ιαν.
Εύβοϊκός	Μ. Βαλμᾶ	98	3543	άνεχ. Νιούκαστλ 26 Ιαν. διά Πόσ. Σατέ
Εύγενα Καμπάνη	Μαργή Εμπειρίκου	22	4792	άνεχ. Θινάκην 20 Ιαν. διά Σμύρνην
Εύγενα Τόγια	Γ. Ν. Εμπειρίκου	98	3470	άνεχ. Ηειριάδη 17 Ιαν. διά Ρωσσίαν
Εύγ. Νεόφυτος	άδ. Λιβανού	15	3687	άνεχ. Φλόσιγκ 24 Ιαν. διά Κάρδιφ
Εύγ. Μ. Γουλανδρή	Β. και Ι. Κουτσούκο	03	3276	άνεχ. Τάιν 13 Ιαν., Γέρσελτάρ 23 διά Σίγρη
Εύγ. Μυλωνά	Θ. Μυλωνά	01	5148	άργει Σύρον από 12 Δεκ.
Εύγ. Σ. Εμπειρίκου	Στ. Εμπειρίκου	20	4862	έφθ. Μπούνος "Αυρες 21 Ιαν.
Εύτυχία	Γ. Βεργωτή	13	5123	άνεχ. Λάζ Πλάταν 9 Ιαν. δι' 'Αμβέρσαν
Εύτ. Βεργωτή	Γρ. Βεργωτή	09	2993	άργει Αργοστόλι: από 24 Δεκ.
Ζάννες Γούναρης	άδ. Γούναρη	07	4407	διήλθεν Λάζ Πάλμας 20 Ιαν. διά Φάλμουθ
Ζαννής Α. Καμπάνης	κληρον. Α. Καμπάνη	20	5298	διήλθεν Κ. πολίν 20 Ιαν. διά Ρωσσίαν
Ζαγαριότα	Γ. Λουκιασοπούλου	06	4645	έπωλήθη εἰς Γερμανίας πρός διάλυσιν
Ζέφυρος	Α. Λούζη	09	4796	εἰς Μίλφορντ Χάδεν 26 Ιαν.
Ζηνοβία	έτ. «Μηχαλινού»	06	2947	άνεχ. Σούντερλαντ 10 Ιαν. διά Ηειριάδη, έφθ. 28
"Ηλίας Γ. Κουλουκουντής	έτ. «Ατλαντικός»	11	4861	διήλθεν Λάζ Πάλμας 15 Ιαν. διά Μπάχιαν Μπλάγκαν

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος Ναυπ.	Τόν. Γκρός	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΕΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
"Ηρων	Χρ. Γ. Σορόθου και Σία	06	1516	σιηλούς Κώνου) πολὺ 20 'Ιαν. διά Βάρναν ἔφθ. 31
Θάσος	Πατριωτικής	19	1565	διηλούς Πειραιᾶ 23 'Ιαν. διά Σαβένναν
Θεμιτοκλῆς	'Εθνικής	07	5956	ἀργεῖ' Αμπελάκης ἀπό ἐτῶν
Θεόδωρος	Α. Καλλινίκου	99	5660	ἔφθ. Στέττιν 22 'Ιαν.
Θεμώνη	«Κάσσος» Α.Ε.	29	3875	χνεχ. «Οδησσός» 13 'Ιαν. Γιεραλ. 22, Λάζιεντ 26 διά Φάλμουρο
Θεοφάνη ex Harpalion	Ἄδελφ. Λ. Βανοῦ	17	4210	ἔφθ. Μασσαλίταιν 19 'Ιαν.
Θέτις	Ε. Χατζηλία	30	4123	εἰς Κινέζαν 25 'Ιαν. ὑπὸ φόρτ. διά Ρόττερνταμ
Θέτις ex Ιω. Λύρας	Ίω. Γ. Λύρα	19	2120	ἔφθ. Πειραιᾶ 3 'Ιαν. Παραμένει
Θησέας	Μ. Κουλουκούντη	99	3768	ἔφθ. Θυνίκην 15 'Ιαν. ἐκφορτώνει
Θράκη	Πατριωτικής	17	982	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπό 17 Δεκ. 1930
Θρασύβουλος	Α. Βογιατζής	12	3693	ἔφθ. Νοβρωποσίκην 24 'Ιαν.
Ίάκωβος	Γ. Αγγελίδη	01	2107	ἔφθ. Πειραιᾶ 23 'Ιαν. ἐπισκευή
Ίδομενεύς	Έρν. Όλ. διέ	07	3791	εἰς Ντάρτμουρ ('Αγγλίας) 25 'Ιαν.
Ίδηκη	Σ. Βλασσοπούλου	11	4083	ἔφθ. Μπάχιαν Μπλάγκαν 21 'Ιαν.
Ίδηκος	Γ. Δρακούλη	06	4070	ἀνεχ. Λούδιν 24 'Ιαν. διά Μπάρρου ἔφθ. 26
Ίοντλια	Π. Χατζηλία	08	3742	ἐκφορτώνει εἰς Μπ. "Αυρες" 31
Ίσιδώρα	Γ. Ν. Κονδόλη	00	3899	ἀνεχ. Χάρπτον Ρόδη 21 'Ιαν. διά Γιαλιβεστον—Ελλάδα
Ίσιδ. Κοντογιάννης	Στιλ. Κοντογιάννης	18	365	εἰς Κρήτην 20 'Ιαν.
Ίσιμηνη	Στεριώτης και Σία	90	2399	ἔφθ. Θηνίκην 11 'Ιαν. και Μάλταν 26
Ίωάννης	Δ. Αδαμπαση	09	3667	ἔφθ. Σέτταν, 15 'Ιαν.
Ίω. Βάττης	Θεοφ. Βάτη	12	4418	εἰς Μπάχιαν Μπλάγκαν 23 'Ιαν.
Ίω. Ε. Γιανναγάς	έτ. «Κάσσος» Α.Ε.	07	4646	ἀνεχ. Τάιν 2 'Ιαν., Φ. Νορόνγκα 22 διά Μπ. "Αυρες"
Ίω. Καροάς	άδελ. Καρρά	17	3527	ἔφθ. Λάς Πάλμας 11 'Ιαν. και ανεχ. 25 διά Πλέιτ
Ίω. Κορούδειλος	Π. Κορούδειλος	05	4071	ἀργεῖ Σύρου ἀπό 25 Δεκ.
Ίω. Μ. Εμπειρίκος	Στ. Εμπειρίκου	24	3734	ἔφθ. Τεργισην 17, Βενετίαν 20 και Ραδένναν 26
Ίω. Νομικός	Α. Νομικοῦ	99	640	εἰς ταξιδίαν Πατριωτικής
Ίω. Π. Γουλανδρής	άδ. Γουλανδρή	10	3750	διηλούς Φ. Νορόνγκα 19 'Ιαν. διά Λάς Πάλμας
Ίω. Φράγκος	Μάρκ. Φράγκου	02	3442	ἀνεχ. Μπάρρου 23 'Ιαν. διά Καζαμπλάκαν
Κ. Κτιστάκης	Γ. Κτιστάκη	07	4291	ἀνεχ. Μπ. "Αυρες" 13 'Ιαν. διά Λάς Πάλμας
Κ. Λύρας	Π. Λύρα	02	3091	ἔφθ. Τάιν 20 'Ιαν. και ἀνεχ. 23 διά Πειραιᾶ
Κ. Χατζηπατέρας	Κ. Χατζηπατέρα	09	4344	ἀνεχ. Κάρδιαν 19 'Ιαν. διά Γένοβαν, ἔφθ. 29
Καθαρὰ	Γ. Καραβία	91	2661	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπό 4 'Ιαν. 1931
Καλαφάτης	Κ. Καλαφάτη	17	4213	ἀνεχ. Τάιν 12 'Ιαν. διά Ρίθερ Πλέιτ
Καλλιόπη	Δ. Πατέρα	10	4948	ἀνεχ. Μπουργκάς 16 'Ιαν. διά Αμέρισαν
Καλούνδω	Γ. Ασημούμιτη	04	4921	διηλούς Λάς Πάλμας 14 'Ιαν. διά Πλέιτ
Καλυνφό Βεργωτή	Γερ. Βεργωτή	18	5686	ἀνεχ. Μπ. "Αυρες" 6 'Ιαν. διά Κόντινεντ
Καπετάν Στρατής	Δ. Κουμπτή	06	3517	ἔφθ. Τάιν 20 'Ιαν.
Καρδάμυλα	άδελ. Μέλη	05	3563	διηλούς Κλήν. 21 'Ιαν. διά Βέζερ (Γερμανία)
Κάρολος	Δ. Λογοθέτη	00	3308	ἔφθ. 'Αλεξανδρειαν 19 'Ιαν.
Κάσσος	έτ. «Κάσσος» Α.Ε.	07	4875	ἔφθ. Νεκότσα (Άργεντ.) 18 'Ιαν.
Κάτε	Ν. Λυκιαρδοπούλου	18	5197	ἔφθ. "Αμδέρσαν" 25 'Ιαν.
Κάτε	Φ. Πανᾶ	98	3089	ἀργεῖ Αργοστόλι: ἀπό 27 Ιουν. 1931
Κατερίνα	Γ. Μ. Κουλουκούντη κ.λ.π.	00	3147	ἀνεχ. Κήλιν 19 'Ιαν. διά Νοβρωποσίκην, ἔφθ. 23 φορτώνει
Κατερίνα, (τάνκερ)	I. Γαλάνη	87	2495	διηλούς Κλήν. 19 'Ιαν. διά Νοβρωποσίκην, ἔφθ. 23 φορτώνει
Κατίγκω	Κ. Χατζηπατέρα	96	2578	ἔφθ. Τύνιδα 12 'Ιαν. και Σφάδε 21
Κατίνα ex Δέσπω	N. Δ. Μαυριδόγλου	99	1819	ἐκφορτώνει εἰς Βενετίαν 30 'Ιαν.
Κατίνα	Ν.ικ. Δ. Βούλγαρη	12	4567	ἀνάχ. Μπάρρου 13 'Ιαν., Μαδέρας 21 διά Πλέιτ
Κέττη Κόρσο	Άθ. Κουλούρα και Κ. Ξένου	05	3890	ἀνάχ. Νηρωασίκην 20 'Ιαν. Κωντήλιν 22 διά Αγγλίαν—Κόντινεντ
Κίμωλος	Παπαδημητρίου	89	2455	διηλούς Κλήν. 20 'Ιαν. διά Νεάπολιν
Κλεάνθης	Δ. Βογιατζής	11	4153	ἔφθ. Νικολάιφ 19 'Ιαν. φορτώνει
Κλεοπάτρα	άδ. Μάντακα	07	3900	ἀνεχ. Μπάρρου 15 'Ιαν. διά Αλεξανδρειαν
Κονίστρα	Θωμάς 'Επιφανειάδη	07	3539	ἔφθ. Πειραιᾶ 20 'Ιαν. και ἀνεχ. 28 διά Ρωσίαν
Κορινάνα	Α. Μπακατόρου	99	5170	ἀργεῖ Αιματερντάκις ἀπό 3 Νοεμ. 1931
Κουλούρας—Ξένος	Άθ. Κουλούρα· Κυρ. Ξένου	15	4914	ἀνεχ. Κάρδια 16 'Ιαν. διά Γκάλιεστον
Κωνοτ. Κουτσοδόντης	Α. Κ. Κουτσοδόντη	04	4160	ἀνεχ. Τάιν 10 'Ιαν., Γιεραλτάρη 19 διά Σαβένναν ἔφθ. 23
Κόστας	Π. Σταυρούλοπούλου και Σία	96	1346	ἔφθ. Κωνστάντζαν 19 'Ιαν. φορτώνει:
Κωσταντή	άδ. Πατέρα	13	4316	ἔφθ. Μπ. "Αυρες" 15 'Ιαν.
Κωστής	Κ. Λεμού και Σία	05	2426	ἔφθ. Πάτρας 21 'Ιαν. ἐκφορτώνει:
Λέανδρος	Γιώθ. Χατζηπατέρα	01	3298	ἀνεχ. Πάναρη 22 'Ιαν., Γιεραλτάρη 28 διά Βηρυττόν
Λουκία, τάνκ	I. Μαυρή και Σία	10	2143	εἰς πλάκας Κωνιγκης—Αιγύπτου [πετρέλαια]
Μαϊανδρος	Ίω. Λιθανοῦ	14	5672	εἰς Κάρδια φ ἀπό 5 'Ιαν. ὑπὸ ἐπισκευήν
Μαΐηντ όφ Σάμος	Α. Κουλούρης	01	1190	ἀνεχ. Κωνστάντζαν 21 'Ιαν. διά Βόλον, ἔφθασε
Μαΐην N.	Δημ. Πατέρα	09	4330	ἔφθ. Μπουργκάς Αυρες Ρόδη 22 'Ιαν.
Μαϊώτις	Α. Συνοδηνοῦ	88	1709	ἀνεχ. Πειραιᾶ 29 'Ιαν. διά Ρωσίαν
Μάκης	Ε. Κ. Βλασσοπούλου	06	3546	ἔφθ. Αλεξανδρειαν 24 'Ιαν.
Μαλαΐκος	Μαρή Εμπειρίκου	12	3903	εἰς Λιθερούλη 24 'Ιαν. ὑπὸ παραλαβήν
Μαργαρίτα	Γεωργιάδην και Σοφιανοῦ	89	2187	ἔφθ. Λιθερούλης 21 'Ιαν.
Μαράκης	E. Μάρκου	04	4229	ἀνεχ. Σύρου 16 'Ιαν. και Νικολάιφ 24 διά Φάλμουρο
Μαράννα ex Ιάσων	Πλάτ. Βελόνια και Σία	90	1083	ἔφθ. Σουλινά 14 'Ιαν. και ανεχ. 19 διά Βόλεν
Μαρία	Σ. Βλασσοπούλου	07	4225	διηλούς Μαδέρας 4 'Ιαν. διά Μάρη Ντέλ Πλάτα
Μαρία	Κ. Λεμού	01	3090	ἔφθ. Μασσαλίαν 22 'Ιαν.
Μαρία	Σ. Περή κ.λ.π.	00	1216	ἀνεχ. Πειραιᾶ 28 'Ιαν. διά Αγγιον—Πάτρας—Πρέβεζαν
Μαρία M. Διακάκη	Μ. Διακάκη	10	4362	ἀνεχ. Νόρφολ 22 'Ιαν. διά Γκάλιεστον—Ελλάδα
Μαρία N. Ρούσσου	Κυρ. Βενιζέλου	09	3729	ἔφθ. Σουλινά 19 'Ιαν.
Μαρία Νομικοῦ	Λουκᾶς Νομικοῦ	99	1165	ἔφθ. Θυνίκην 20 'Ιαν.
Μαρία Π. Συλλᾶ	M. Καρρά	02	3254	ἔφθ. Σπέτζιαν 20 'Ιαν.
Μαρία Σταθάτου	Δ. Σταθάτου	19	5229	ἔφθ. Πειραιᾶ 12 'Ιαν. Παραμένει
Μαρίγια Λ.	N. Λύρα	02	4146	ἔφθ. Πειραιᾶ ἀπό 25 Νοεμ. 1931 και ἀνεχ. 31 'Ιαν. διά Ρωσίαν
Μαρούέττα	M. Εύσταθιου	06	4660	ἔφθ. Νεκότσα (Άργεντ.) 22 'Ιαν.
Μαρούέττα Νομικοῦ	Π. Νομικοῦ	82	1834	Ἐπολήθη εἰς Ιταλούς πρός διάλυσιν
Μαριόγκα	άδ. Πρωτού	12	4236	διηλούς Αγ. Βικέντιον 18 'Ιαν. διά Αιματερντάμ
Μαριόγκα Δ. Θερμιώτη	άδελφων Κιρτάτα	04	4784	ἔφθ. Αλεξανδρειαν 28 'Ιαν.
Μαριόγκα I. Γουλανδρή	άδ. Γουλανδρή	05	3904	ἀνεχ. Μπάρρου 28 'Ιαν. διά Λιθόρνο
Μαριόγκουλα	Π. Γουλανδρή και Σία	01	3540	εἰς Κοπεγχάγην με σοβαράς ζημίας 30 'Ιαν.

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος Ναυπ. Γιρός	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΕΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Μαρουκώ Πατέρα	Δ. Πατέρα	17	4269
Μαρούλα	Δ. Πρωτού	12	4307
Μαρούσιώ	Ν. Μ. Πιάγκου	02	4152
Μαρούσιώ Κουλούθρου	Α. Μ. Κουλούθρου	07	3556
Μαρούλιώ Β. Πολέμη	Α. Β. Πολέμη	06	3732
Μασσαλιώτις	Θ. Λιαρούσου	99	4076
Μαστραντρέας	Μαστραντρέα και Σιμεωνίδη	01	3281
Ματθαίος	Η. Μ. Λός	04	2434
Ματρόννα	Ν. Βογιατζή	02	2846
Μεμές	Α. Βεργωτή	00	4359
Μέντιω	Γ. Δρακούλη	02	3050
Μερόπη	Κ. Καλαφάτη	11	4181
Μεσαθούρι	Α. Κεράνη	98	3550
Μηνάς	'Εμίρη και Γεραγιάννη	01	3004
Μίνα Ε. Τρικόγλου	'Ελευθ. Τρικόγλου	15	4273
Μιχαήλ	Δ. Μ. Λογοθέτη	05	3049
Μιχαήλ Ε. Γιανναγάς	Ν. Μ. Γιανναγάς	01	3319
Μιχαήλ Α.	Ι. Λιδικού	13	4160
Μιχαήλ Α. Έμπειρηκος	Στ. Έμπειρηκος	18	5202
Μιχαήλ Ν.	Ισαβ. Νικολάου	06	4618
Μιχαήλ Ν. Μαρῆς	Ν. Μαρῆ	99	3926
Μιχαλάκης	Ν. Ευσταθίου και Σία	04	3146
Μιχάλης Ποντούς	Η. Μ. Ποντούς	00	3672
Μιχαλίος Ξυλάς	Δ. Ξυλά	06	3828
Μίμης Χανδρῆς	Ι. Δ. Χανδρῆ	92	1630
Μονάρχης	Γ. Χρουσάκη	94	3457
Μονίτωρ	Σ. Φαρκούχ	06	3704
Μωρηάς	Σ. Φαρκούχ	02	3734
Ναγός	Δ. Λιβανοῦ	10	4111
Ναύαρχος Γ. Σαχτούρης	Π. Σαχτούρη	02	1953
Νάρκισσος	Γ. Ν. Στεφάτου	06	4313
Ναυτίλος	Δ. Ι. Γουλανδρή	04	3531
Νέα Τόχη	Στ. και Δημ. Φαφαλού	12	3451
Νεράϊδα	Μ. Χρουσάκη	03	2759
Νεμέα	Γ.Ν. Σταθάτου	19	5101
Νήσιον	Α. Ι. Καλλινίκου	05	4274
Νηρεύς	'Εμμ. Χατζηλία	13	6694
Νηριτος	Γ. Δρακούλη	07	3854
Νίκη	Α. Βογιατζή	17	958
Νικοκλής	Ν. Γ. Μαρατήη	21	3576
Νίκος	Α. Γρυπαίου	14	3892
Νίκος Βαλμάδης	Σ. Ν. Βαλμάδη	01	3920
Νίκος Μάρκου	Ε. Μάρκου	12	4235
Νικόλαος	Ν. Δ. Βούλγαρη	01	3634
Νικόλαος	Δ. Ηττά	80	1302
Νικόλαος 'Αθανασούλης	Χληρ. 'Αθανασούλης	01	3572
Νικ. Γ. Κουλουκούντης	έτ. 'Ατλαντικός	17	3201
Νικόλαος Νομικός	Α. Νομικού	99	625
Νικόλαος Φιλίνης	Μικέ Φιλίνη	04	3111
Νικόλαος	Β. Σ. Ρωσολύμου	10	4540
Νικόλαος 'Αγγελος	'Ιω. 'Αγγέλου	12	4351
Νικόλαος Πατέρας	Ν. Πατέρα	06	3435
Νύμφη ex Inkum	Ν. Λυκιαρδοπούλου	21	4504
Οινούσιος	Ν. Πατέρα και ιδιών	04	5804
Π. Μαργαρώνης	Δημ. Μαργαρώνης	13	4979
Παναγής	Ν. Λυκιαρδοπούλου	20	5187
Παναγής Βαλλιάνος	Α. Σ. Βαλλιάνου	04	2980
Παναγής Μ. Χαδούλης	Ι. Η. Χαδούλη	07	3821
Πανορμίτης	Ι. Λυγίζου κλπ.	05	4327
Παντελής	Δ. Παντελή	91	2411
Παντιάς ex Louis L.D.	Ιστ. Δ. Μαργαρώνη	12	5149
Παπαλευτός	Γ. Α. Γεωργιλή	10	3748
Παρθενών	Δ. Πετσή	08	3189
Πάρος	Κρητικού	94	951
Πελαγία	Στυλ. Καστάνου	05	3157
Περράκης Λ. Καμπάνης	κληρ. Λ. Καμπάνη	10	3584
Περσένης	έτ. <'Ατλαντικός> Α.Ε.	06	4852
Πεταλοί	Μαρή Εμπειρίκου	17	5126
Πετρολίνα (τάνκερ)	Τ. Κυριλλου	10	579
Πετρόβι	'Ιω. Γαλάνη και Σία	03	4634
Πέτρος Νομικός	Η. Νομικού	93	2522
Πηλεύς	Ε. Χατζηλία	28	4695
Πλαταιάι	Γ. Γρέτου	97	3039
Πολέμης	Κ. Α. Πολέμη	09	1457
Πόλη	έτ. <'Κάσσος> Α.Ε.	97	2861
Πολύκτωρ	Γ. Δρακούλη	14	4077
Πολύμνα	Ε. Μιχαλιτσιάνου	07	4937
Πόντος	νιοι Γ. Γράτσου	12	4013
Πόπη	Μ.χ. Βεργίκου	96	1594
Ποσειδών	Κυρ. Βενιζέλου	09	3895
Πρίονας	έτ. <'Κάσσος> Α.Ε.	07	3823
Προφήτης 'Ηλίας	Ε. Σενίδης και Σία	79	1169
Πρωτεύς	έτ. <'Ατλαντικός> Α.Ε.	06	4081
Πρώτος	Γ. Ν. Λουλούδη	03	1171
			σιγ. Ρουμανίαν 27 Ιαν. υπό φόρτωση
			σιγ. Τσιτσιπάνη 18 Ιαν. και Περια: 30 ανεχ. Νοδοφούσιαν 24 Ιαν. διά Φάλμου
			σιγ. Τσιτσιπάνη 31 Ιαν. με ζημιας έπ. προσαράξεως
			σιγ. Καντζάνη 2 Φεβρ. διά Καντζάνη
			σιγ. Ρουμανίαν 27 Ιαν υπό φόρτωση

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυπ.	Τόν. Γκρός	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΕΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Πυθέας	Ι. Γαλάζη	02	3028	Έφθ. Χάρης 17 Ιαν. έκφραστός:
Πίτα	Γ. Πανᾶς	01	2495	άργει εἰς 'Αργεσέλι: ἀπό 30 Αύγ. 1931
Πίτα Χανδρή	Ι. Δ. Χανδρή	90	1217	ὑπό φόρτωσιν 30 Ιαν. εἰς Βατούμη
Ρόκος	«Βεργωτής» Α.Ε.	18	6430	Έφθ. Ροττερντάμ 10 Ιαν.
Ρόκος Βεργωτής	Γερ. Βεργωτή	19	5637	άργει 'Αμβρετάνη ἀπό 20 Δεκεμ.
Σαπφώ ex Ίω. Πατέρας	υἱὸν Ν. Πατέρα	07	3874	Έφθ. 'Αγκόνη 30 Ιαν.
Σαρωνικός	Μαρή 'Εμπειρίκου	12	3548	έκρ. εἰς Πλάτι 31 Ιαν.
Σόκοπτελ. (πάνκερ)	έτ. «Σόκοπτελ»	30	1654	εἰς πλόκος Ρωσσίας—Γαλλίας (πιτρέλαια)
Σοφία Θεοδωροπούλου	Π. Θεοδωροπούλου	99	1518	άνεχ. 'Αλεξάνδρειαν 21 Ιαν. διὰ Γιάζφην
Σούνιον	Μαρή 'Εμπειρίκου	19	3054	άνεχ. Πειραιά 22 Ιαν. διὰ Ρουμανίαν
Στάμος Φαφαλιός	Σ. καὶ Δ. Φαφαλιός	06	3990	Έφθ. Μπουένος 'Αρρες 14 Ιαν.
Στάμης Α.	ἀδ. 'Αποστολοπούλου	81	987	άργει Πειραιάς ἀπό 24 Δεκ.
Στέφανος Κωστομένης	Ε. Κουλουκουντῆ	11	5409	Έφθ. Νεκότσα ('Αργεντ.) 23 Ιαν.
Στρατής	Μ. Κυδωνίας	05	3893	διήθες Γιέραλτάρ 18 Ιαν. διὰ Τεργέστην
Στυλιανή	ἀδ. Ηλείη	93	1828	άργει 'Αλεξάνδρειαν ἀπό 27 Δεκ.
Στυλιανός	Π. Σ. 'Αντόππα	04	3564	ἐν πλήθ. Ηειραϊώς διὰ Ρωσσίαν Ιαν. 30
Στυλιανός Κουτσοδόντης	Α. Κ. Κουτσοδόντη	05	3076	Έφθ. Σαρόνναν 21 Ιαν. καὶ ανεχ. 23 διὰ Σόρον
Τάκης	Π. Σ. 'Αντόππα	04	1698	εἰς πλόκος Ρωσσίας—'Ελλάδας
Τεξιαρχης ex Grelcaldy	ἀδελφ. Λεμοῦ	13	4221	διῆλθε Λάζ. Πάλμας 25 Ιαν. διὰ Χαϊλ.
Τερέζα Κοντογιάννη	Στολ. Κοντογιάννη	89	761	Έφθ. Θεονίκην 20 Ιαν.
Τηνής	Γ. Φ. 'Αγρεάδη	00	3606	άνεχ. 'Εμπειραν 12 Ιαν. Γιέραλτάρ 23 διὰ Θεονίκην
Τηλέμαχος	Γ. Δρακούλη	11	3562	Έφθ. 'Αρμούδηγον 22 Ιαν.
Τίμιος Σταυρός	Β. Λιβανοῦ	02	3564	άνεχ. Μπάρρων 13 Ιαν. διὰ Ροζάριο
Τό - Κύμα	Α. Κωνσταντινίδη	05	3721	άργει 'Αλεξάνδρειαν ἀπό 22 Δεκ.
Τοίσινα	Γ. Λεμοῦ καὶ Μ. Γεωργιλῆ	00	4358	άνεχ. Μ. 'Αυρες 6 Ιαν. διὰ Λάζ. Πάλμας
Τοίτων	οῖοι Γ. Γράτσου	14	4211	διῆλθε Μπάρρων (Βρεζίλ.) 16 Ιαν. διὰ Τενερίφην
Τουροπινάς	Κ. Α. Τουροπινάκη ή ιοι	14	3895	άνεχ. Τάν 9 Ιαν. "Αγ. Βικέντιον 23 διὰ Ηλείτ.
Τόνης Χανδρής	Ι. Δ. Χανδρή	04	2689	Έφθ. Ρόττερνταμ 24 Ιαν. έκφραστός:
Υδρα	Γκ. Κουλούρα	00	3513	Έφθ. Ηειραϊώς 13 Ιαν. Παραμένει:
Υδραίος	Α. Κουλούρα καὶ Κ. Ξένου	02	4476	άνεχ. Βατούμη 14 Ιαν. διὰ 'Ελλάδας (εἰς Σιγρ.)
Φαέθων	ἀδ. Λιβανοῦ	13	4168	άνεχ. Μπάρρων 6 Ιαν. διὰ Χαϊλίνναν.
Φαιδών	Π. 'Αλεξάδειον καὶ Σία	89	1882	Έφθ. Ηειραϊώς 26 Ιαν. καὶ ανεχ. 31 Κέρκυραν
Φανερωμένη	Λ. Βλαχάκη	08	3501	άνεχ. Σόρον 16 Ιαν. Γιέραλτάρ 25 διὰ Λονδίνον
Φιλομήλα	Σ. Καταπόδη	98	3175	εἰς Κονσταντίνειαν 30 Ιαν. άργει:
Φλοίσβος	Κ. Α. Βογιατζίδηλον	81	746	άργει Ηειραϊώς ἀπό ἐτον
Φλωρεντία Σ.	Φλωρεντία	97	2024	Έφθ. Μασσαλίαν 20 Ιαν.
Φραγκούλα Β. Γουλανδρή	ἀδ. Γουλανδρή	18	5304	άνεχ. Νιούκαστλ 23 Ιαν. διὰ 'Οσάν.
Φρέντ ον Hartington	Κ. Δ. Καλαφάτη	07	4013	Έφθ. Λονδίνον 25 Ιαν.
Φωτεινή Καρρά	ἀδ. Καρρά	08	4396	άνεχ. Νικολάιεβ 21 Ιαν. Κων)λιν 24 διὰ Βοστώνην
Φώτης	Ν. Λυκιαρδοπούλου	12	3507	Έφθ. Νορφερστάκην 11 Ιαν. φορτίονει:
Φωφώ Μακρή	Π. Μακρή	03	1013	Έφθ. Ηειραϊώς 30 Ιαν. μὲ ζημίας.
Χαδιώτης	έτ. «Κάσσος» Α.Ε.	29	4386	διῆλθε Λάζ. Πάλμας 22 Ιαν. διὰ 'Αγγλ.—Κόντινεντ
Χαρούλαμπος	'Αντ. Γιαννουλάτου	01	4389	Έφθ. Θεονίκην 11 Ιαν. Πλούτενα 30.
Χαράλαμπος Π.	Π. Ι. Πατέρα καὶ Σία	07	4362	Έφθ. Τάν 11 Ιαν. Παραμένει:
Χέλατρος	έτ. «Κάσσος» Α.Ε.	14	3489	Έφθ. Γλαυκόδην 23 Ιαν.
Χίος	Σ. Ηερή κ.λ.π.	88	1356	άργει Χίον 31 Ιαν.
Χλόη	Ν. Λυκιαρδοπούλου	99	5730	άνεχ. Μπάρρων 22 Ιαν. διὰ Σάντος
Χρήστος Ζ. ex Ίρις	Ν. Ζωϊοπούλου	00	1106	Έφθ. Κινέζων 22 Ιαν. φορτ. διὰ 'Ελλάδας
Χριστίνα	Λ. Βογιατζίδη καὶ Σία	98	3438	Έφθ. Ηειραϊώς 16 καὶ ανεχ. 18 Ιαν. διὰ Ρωσσίαν
Χριστόφορος	έτ. «Χίος» Α.Ε.	10	4109	Έπωλήσθη ἐν δημοπρασίᾳ εἰς 'Αγγλον.
Χρουσάνθη	ἀδ. Πατέρα	00	3217	έφθ. Χίον 2 Ιαν. Ηειράμενα 30
Χρουσάνθη Σταυρούδη	Ι. Σταυρούδη	90	2223	άνεχ. Σουάνη 16 Ιαν. Γιέραλτάρ 23 διὰ Τάραντα
Χρουσή	Π. Ι. Γουλανδρή	13	5367	άνεχ. Χάρτιλεπον 22 Ιαν. Γιέραλτάρ 29 διὰ Λιθόρνο
Ψαρά	Κ. Δ. Καλαφάτη	03	2907	Έφθ. Νοδορωσίσκην 22 Ιαν.
Ωκεανία	Μ. Καριέλα	07	4843	Έφθ. Χαλκίδη 20 Ιαν. έκρ. σίτων
Ωκεανίς	Ι. Ταχιμντζή	96	3471	Έφθ. Μπάρρων 19 Ιαν.
Ωρίων	έτ. Χίος» Α.Ε.	96	3256	άργει Ηειραϊώς ἀπό 5 Ιαν. 1931
Ωρωπός	«Μαρή 'Εμπειρίκου	13	3475	άνεχ. Κων)ντάνη 21 Ιαν. διὰ Θεονίκην, Στολίδια, Βόλον,

(Τῇς ίδιας ώρας, τῶν «Ναυτ. Χρονικών» καὶ ἐκ τῶν «Αξεσ Λιστ»

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΒΕΡΝΙΚΟΣ

ΝΑΥΑΓΟΣΩΣΤΙΚΑ - ΡΥΜΟΥΛΚΑ
ΟΙΚΟΣ ΙΔΡΥΘΕΙΣ ΕΝ ΚΥΠΟΛΕΙ 1889

Ρεμούλκα κατάλληλα διὰ παντὸς εἴδους Ρυμουλκήσεις

Ειδικὰ ταχύπλοα σκάφη δι' έκδοσιμάς.

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

ΝΑΥΑΓΟΣΩΣΤΙΚΑΙ ΕΡΓΑΣΙΑΙ

ΡΥΜΟΥΛΚΗΣΕΙΣ ΑΝΟΙΚΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ

S.S. "MIMΗΣ,"

Τὸ μεγαλύτερον καὶ ἴσχυρότερον 'Ελληνικὸν ναυαγοσωστικὸν.

*Εργαδιασμένον μὲ τὰ τελειότερα ναυαγοσωστικὰ μηχανήματα. Αντίλα 4.000 τόννων καθ' ώραν.

ΟΙΚΟΣ ΣΤΡΙΓΚΟΥ Α.Ε.

ΛΕΩΦ. Β. ΜΕΡΑΡΧΙΑΣ
ΤΗΛ. 40-134