

NAYTIKA XPONIKA



15η Αυγούστου 1932

Αρ. Φύλλου 40

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ Β! ΑΡΙΘ. 40. = ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ = ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, 15 ΑΥΓΟΥΣΤΟΥ 1932

ΚΟΜΜΑΤΑ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Η ΑΝΑΓΚΗ ΕΝΙΑΙΑΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ

Αἱ στήλαι αὐταὶ ἡσαν καὶ θὰ μείνονταν πάντοτε αύστηρως ἔνειναι πρὸς τὴν κομματικὴν πολιτικὴν. Άπηχοῦσαι ἐν τούτοις τὰς σκέψεις καὶ τὰς γνώμας μιᾶς πολυπληθοῦς παραγωγικῆς τάξεως, ή ὅποια ἐφ' ὅσον ὑπάρχει Ἑλλὰς, δὲν πρόκειται νὰ ἐκλείψῃ, νομίζουν ὑποχρέωσίν των αἱ στήλαι αὐταὶ, τῶρα ὅτε εἰσήλθεν ἡ χώρα εἰς τὴν προσεκλογικὴν περίοδον καὶ πρόκειται μετὰ τεσσαράκοντα ἀκριβῶς ἡμέρας νὰ διενεργηθοῦν αἱ ἐκλογαὶ, ν' ἀπευθυνθοῦν πρὸς τοὺς κ.κ. Αρχηγούς τῶν πολιτικῶν Κομμάτων, διὰ νὰ ὑπομνήσουν εἰς αὐτοὺς τὴν ὑπαρξίαν τοῦ ναυτιλιακοῦ παράγοντος.

Αἱ ύποδείξεις μας καὶ ἔγκαιρως διατυποῦνται καὶ τὴν θέλησιν ὀλοκλήρου τοῦ ναυτιλιακοῦ μας κόσμου ἐκφράζουν. "Ἄς ἀναγνωσθοῦν μὲ προσοχὴν ἀπὸ τοὺς κ.κ. πολιτικοὺς ἀρχηγοὺς, οἱ ὅποιοι θὰ πεισθοῦν, ὅτι ἐκεῖνο τὸ ὅποιον δὲν ἡμπορεῖ ν' ἀμφισβητηθῇ εἶνε ὅτι καὶ δίκαιαι καὶ εὐλογοὶ εἶνε.

"Ἔχει ἀπὸ ὅλα τὰ κόμματα ἀναγνωρισθῆ καὶ κατὰ τὸν πλέον ὑπεύθυνον καὶ κατηγορηματικὸν τρόπον διακριθῆ, ὅτι δέν ἡμπορεῖ νὰ γίνεται σοβαρῶς λόγος περὶ ἔξυγιάνσεως καὶ ἀνορθώσεως τῶν οἰκονομικῶν πραγμάτων τῆς χώρας, ἐὰν δὲν βασίζεται ἡ ὅλη προσπάθεια εἰς τὴν περισυλλογὴν.

Δὲν χωρεῖ, δὲν εἶνε δυνατὸν νὰ ὑπάρξῃ, καμία ἀμφιβολία, ὅτι ἡ πανταχόδεν παρεχομένη ἐπαγγελία τῆς περισυλλογῆς θεωρεῖται ἀπὸ ἐκείνους οἱ ὅποιοι τὴν δικηρύσσουν, ὡς ἀναφερομένην περιωρισμένως μόνον εἰς τὰ δημόσια οἰκονομικά.

"Η ἀνάγκη τῆς περισυλλογῆς, ταύτοχρόνως δὲ καὶ τῆς ἀναδιοργανώσεως, εἶνε πολὺ εύρυτέρα.

Περισυλλογῆς καὶ ἀναδιοργανώσεως ἔχει ἀνάγκην ἡ ὅλη ἐθνικὴ οἰκονομία τῆς χώρας.

"Ἄλλ' ἐὰν διὰ τοὺς ἄλλους πλάδους τῆς ἐθνικῆς μας οἰκονομίας ἔχει ἐπιδειχθῆ μέριμνα, μεγάλη ἡ μικρὰ, ἀπὸ τὰς Κυβερνήσεις καὶ τὰ κόμματα, ἐκείνη ἡ ὅποια ἥγνοι ὅτι σχεδὸν ἀπὸ συστήματος εἶνε ἡ ἐμπορικὴ ναυτιλία καὶ ἡ ουβολή τῆς εἰς τὴν πλουτοπαραγωγικὴν ἀνάπτυξιν τῆς πατρίδος μας.

"Ἐχοειάσθη, ἀτυχῶς, διὰ νὰ γίνη ἀντιληπτὴ ἡ συμβολὴ ἡ αὕτη ἀπὸ μέρους καὶ αὐτῶν τῶν περὶ τὰ οἰκονομικά ἀσχολουμένων, νὰ σημειωθῇ, οἷος ἐσημειώθη ἀντίτυπος ἐκ τῆς τραγικῆς ναυτιλιακῆς κρίσεως, εἰς τὸ ἐμπορικὸν τῆς χώρας ίσος ζύγιον. Έχοειάσθη ὁ ἀμδόδος παραπλασμὸς τῶν φορτηγῶν μας εἰς τοὺς Ἑλληνικοὺς λιμέ-

νας καὶ ἡ συσσώρευσις τόσων χιλιάδων ἀνέργων ναυτεργατῶν εἰς τὸν Πειραιά, διὰ νὰ πληροφορηθοῦν Κράτος καὶ κόμματα τῆς ὑπαρξίας τῆς ναυτιλίας.

"Ἡ ἀδιαφορία ἀπὸ μέρους οἰονδήποτε Κόμματος ἐνώπιον τῆς δεινῆς ναυτιλιακῆς μας θέσεως δ' ἀπεδείκνυεν, διὰ τὸ κόμμα αὐτὸν οὔτε ἀντίληψιν ἔχει τῶν βαθύτερων αἰτίων τῆς Ἑλληνικῆς οἰκονομικῆς κρίσεως, οὔτε πιστεύει εἰς τὴν δυνατότητα τῆς πραγματοποίησεως ἐκείνων τὰ ὅποια θὰ ἐπαγγέλλεται, ἀφ' οὐ ἀπλούστατα θὰ είνε λέξεις κεναί.

Δὲν στεροῦνται τὰ κόμματα προσώπων, τὰ ὅποια κατέχουν ἀπολύτως τὸ ναυτιλιακὸν μας πρόβλημα καὶ τὰ ὅποια ἡμποροῦν νὰ διαφωτίσουν τοὺς Ἀρχηγούς, ὥστε εἰς τὰ προγράμματά των νὰ καθορίσουν σαφῆ τὴν ἔναντι τοῦ ἐμποροναυτικοῦ μας προβλήματος θέσιν των.

"Ἐχουμεν πεισθῆ ὅτι μόνον ἐφόσον ὅλα τὰ κόμματα ἀναλάβουν συγκεκριμένας καὶ οητὰς ὑποχρεώσεις διὰ τῶν μετὰ τοῦ λαοῦ ἐκλογικῶν συμβολαίων των, ὑπάρχει ἐλπὶς νὰ καθορισθῇ, ἐπὶ τέλους, ὑπὸ τῆς μελλούσης νὰ προκύψῃ ἐκ τῶν ἐκλογῶν καταστάσεως κρατικὴ ἐμποροναυτικὴ πολιτική.

"Καὶ πιστεύομεν ἀκόμη ὅτι παρὰ τὰς ἄλλας πολιτικὰς ἡ κοινωνικὰς διαφοράς, αἱ ὅποιαι χωρίζουν εἰς τὰς πατευθύνσεις των τὰ κόμματα, καμία δὲν ὑπάρχει δυσχέσια, ὥστε μετεκλογικῶς ἡ Κρατικὴ ναυτιλιακὴ πολιτικὴ γὰρ καθορισθῇ κοινή, ἐνιαία, εἰς τὰς βασικὰς τῆς γραμμάς.

"Τὸ ἐνιαίον τῆς πολιτικῆς ταύτης θὰ παρέχῃ τὴν ἐγγύησιν ὅτι θὰ είνε κατὰ πάντα ἀρτία, ὅτι ἀπαρεγκλίτως θὰ τηρηθῇ καὶ θὰ ἐφαρμοσθῇ, διότι τὰ κόμματα, τάλληλοι διαδέχομενα ἐν τῇ Ἀρχῇ, θὰ ἀμιλλῶνται διὰ τὴν πληρεστέραν καὶ ἀποτελεσματικωτέραν ἐφαρμογὴν τῆς κοινῆς αὐτῆς πολιτικῆς.

"Τὰ «Ναυτικὰ Χρονικά» δ' ἀγωνισθοῦν πρὸς τὴν κατεύθυνσιν αὐτὴν μὲ τὴν βεβαιότητα, ὅτι δὲν προσφέρουν ἀπλῶς μίαν ὑπηρεσίαν πρὸς τὸν ναυτιλιακὸν κόσμον, ἀλλ' ὅτι διεξάγοντα τὸν ἀγῶνα αὐτὸν καὶ τὴν θέλησιν ὀλοκλήρου τῆς ναυτιλλομένης Ἑλλάδος ἐφινεύονταν καὶ συμβάλλουν ἀπὸ τῆς ἴδιας τῶν σκοπιάς, εἰς τὴν κοινὴν ὅλων τῶν Ἑλλήνων προσπάθειαν, ὅπως οἱ πολιτικοὶ ταγοὶ ὀδηγήσουν τὴν χώραν πρὸς τὴν οἰκονομικὴν ἔξυγίανσιν καὶ ἀνάπτλασιν.

ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΓΝΩΡΙΜΟΝ ΑΝΑΤΟΛΗΝ

Γ'. ΑΡΘΡΟΝ ΤΟΥ Κ. Φ. ΦΙΛΙΠΠΑΚΟΠΟΥΛΟΥ

Έκτος τῆς Ρωσίας καὶ τοῦ Δουνάβεως, ἡ Ἑλληνικὴ ἀποικιακὴ δραστηριότης ἐδημιουργήσει σημαντικὰ κέντρα εἰς τὰ παράλια τῆς Ἀνατολικῆς λεκάνης τῆς Μεσογείου. Τὰ παράλια τῆς Μικρᾶς Ἀσίας διπήρευν ἡ μεγαλειτέρα ἐπιτυχία τὴν δοιάν ἐποχήν, αἰσθάνεται ἡδη τὴν ἀνάγκην ν' ἀποκτήσῃ δύον κατὰ τὸ ποτὲ ἐδημιουργησεν ἀποικιστικὴ πρόσπαθεια λασοῦ.

Ἄγνων δημιουργηθέντες πρὸ αἰώνων ἔγκατέστησαν εἰς τὰ παράλια αὐτὰ μίαν φυλὴν καταστάσαν θιαγενῆ πλέον διὰ μέσου τῆς παρελεύσεως τόσων χιλιάδων ἑτῶν καὶ συνήγωσαν μὲν κοσμοστορικῆς σημασίας ἐκπολιτιστικὰ καὶ ἴστορικὰ γεγονότα τὴν ζωὴν τῆς φυλῆς αὐτῆς. Μία τελευταία κακὴ πολιτικὴ διαχείρισις κατέστρεψε μὲσα εἰς μίαν ἐδδομάδα τὴν ἐργασίαν 2500 ἑτῶν. Εἰνε ἔνα γεγονός δὲ τὸ δοπίον ἀναμφισβήτητως δὲν δυνάμεθα νὰ ἀρνηθῶμεν διὰ διφείλεται εἰς τὴν γασιοναλιστικὴν ἐξέγερσιν τοῦ Τουρκικοῦ λαοῦ, ἀλλὰ καὶ εἰς τὰ κολοσσαῖα λάθη μας. "Ἄς μὴ ἀσχοληθῶμεν διπασδήποτε εἰς τὴν ἔξετασιν μίας πληγῆς, η δοπία ἀκόμη δὲν ἔχει ἀπολύτως ἐπουλωθῇ καὶ δὲ παρακάμψωμεν τὸ διδυνηρὸν αὐτὸν σημειον τῆς Ἑλληνικῆς Ἰστορίας, ἀρκούμενοι εἰς τὴν διαπίστωσιν τῆς ὑγιεινῆς τὴν δοπίαν ἀκολουθεῖ σήμερον διὰ τὰ ἐμπορικὰ μας συμφέροντα τὴν Ἑλληνικὴν Κυβέρνησις ἀπέναντι τῆς Τουρκικῆς Δημοκρατίας. "Η πολιτικὴ τῆς φιλικῆς προσεγγίσεως είνει ἀναμφισβήτητως ἡ μόνη, η δοπία ἐπιβάλλεται διὰ νὰ δώσῃ ἐκ νέου εἰς τοὺς Ἑλληνας ἔνα μέρος τοιλάχιστον ἔκεινων τὰ ὅποια ἔχασαν. Αἱ δύο φυλαὶ, αἱ δοπίαι συνέζησαν ἐπὶ τόσους αἰώνας, ἔχουν κοινὰ συμφέροντα εἰς τὴν οἰκονομικὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν ἐδαφῶν ποὺ ἀποτελοῦν τὴν βάσιν τῆς ζωῆς των καὶ εἰς τὰ κοινὰ συμφέροντα αὐτὰ πρέπει νὰ τὰς ἔνωνται η προσπάθεια τῆς ἀντιμετωπίσεως καὶ τοῦ ἀποκλεισμοῦ τῆς ξενικῆς διεισδύσεως. Οἱ Ἑλληνες καὶ οἱ Τούρκοι ἀλληλοσυμπληρούμενοι, ἐὰν η κοινὴ ἐμπιστοσύνη μεταξὺ τῶν ἀποκατασταθῆ ἀπολύτων, δύνανται νὰ δημιουργήσουν μίαν νέαν ἀκμὴν εἰς τὰ παράλια τῆς Μικρᾶς Ἀσίας καὶ μὲν ἀπόλυτον σεβασμὸν τῶν ἰθνακῶν δικαιωμάτων ἀμφοτέρωθεν, νὰ δώσουν μίαν νέαν ἐποιλιτιστικὴν ὥσθησιν εἰς τὴν ἀναξιοπαθοῦσαν καὶ ἀπολύτως ἀδικημένην αὐτὴν περιοχήν. "Η Ἑλληνικὴ γαυτιλία ἀπὸ μίαν τοιαύτην συνεργασίαν ἔχει μόνον νὰ κερδίσῃ τὴν θέσιν, τὴν δοπίαν σήμερον ἔχουν οἱ ξένοι, πρέπει δῆμος διὰ τὸν λόγον αὐτῶν νὰ είνει ἕκανη νὰ παράσχῃ τὰς ὑπηρεσίας τὰς δοπίας σήμερον παρέχουν οἱ ξένοι.

Καὶ Νοτιώτερον ἀκόμη, πρὸς τὰ παράλια τῆς Συρίας καὶ τῆς Αιγύπτου, διὰ τὸ ἀρχαῖον κλέος τοῦ Ἑλληνικοῦ διάματος διατηρεῖται ἀκόμη ἀσθεστον καὶ ἴσχυρὸν ἐπὶ τῶν θιαγενῶν πληγήσιμῶν, ἔκει δοπὶ η Ἑλληνικὴ νοστροπία, ἀπολύτως ἀνάλογος πρὸς τὴν θιαγενῆ τοικύτην, ἐμπνέει τὴν ἐμπιστοσύνην τὴν δοπίαν δὲν ἐμπνέει δέ ξένος, τὸ Ἑλληνικὸν στοιχεῖον πιθανὸν νὰ μὴ ὑπέστη τὴν πολιτικὴν καταστροφὴν τῆς Μ. Ἀσίας, κινδυνεύει δῆμος καθημεριώδης ἀπὸ τὸν οἰκονομικὸν συγχωνισμὸν τῶν διασταύρουμένων Εὐρωπαϊκῶν συμφερόντων. Οἱ Ἑλληνες ἔξακολουθοῦν νὰ εδρίσκωνται ἀκόμη εἰς τὰ παράλια ἔκεινα, ἀλλὰ εὐρίσκονται ἀστηματοπόλειτοι, μὴ ἀλληλοϋποστηριζόμενοι, ἐργαζόμενοι ἀνευ συνοχῆς καὶ προγράμματος ἔνιαίου, ὑφιστάμενοι, χωρὶς νὰ ἀντιληφθῶνται διατὶ ζοῦν. Δὲν ἐνέπνευσεν ἀκόμη κανεὶς εἰς τοὺς Ἑλληνας ἐμπόρους τῶν περιοχῶν αὐτῶν τὸν πραγματικὸν συντονισμὸν τῶν προσπαθειῶν, δέ δοπίος πρέπει νὰ διφίσταται σήμερον διὰ τὴν δημιουργίαν ἔκεινου ποὺ ἀποκαλεῖται ἔξωτερον ἐμπόριον. Οἱ Ἑλληνες ἔκει χρησιμοποιοῦνται πολλάκις ὡς ἀντιπρόσωποι τῶν ξένων. Τὰ ἐμπορικά τοὺς προσόντα τὰ διαθέτουν ἀντὶ μικρᾶς προμηθείας διὰ τὴν ἐξυπηρέτησιν τῶν ξένων οἰκων, τὴν ἰθνακήν τους ἐπιφρούρην καὶ τὸ φυλετικόν τους γόντρον τὸ θέτουν εἰς τὴν διάθεσιν ἀλλων λαῶν καὶ γίνονται ἀσυνείδητα δργανα ἀνθελληνικῆς ἀποικιακῆς πολιτικῆς. Καὶ δταν ἔκεινος διὰ λασὸν τῶν δοπίων ἐργάζονται πραγματοποιήσουν τὴν ἔναρξιν τῆς διεισδύσεως τὴν δοπίαν ἐπιδιώκουν, τότε δὲ Ἐλλην ἀντιπρόσωπος ἀπομακρύνεται διὰ νὰ ἀντικατασταθῇ ἀπὸ τὸν ὅμοεθνη ἀντιπρόσω-

πόν τοῦ ἐδημιουργούμενου ἐμπορικοῦ η γαυτικοῦ οἶκου. Καὶ διλόγον κατ' διλόγον, κατ' αὐτὸν τὸν τρόπον, αἱ ξέναι παροικαὶ ὡς ἀντιπρόσωποι γαυτικῶν ἡ ἐμπορικῶν οἰκων ἰδρύονται, δημιουργοῦνται καὶ αὐξάνονται: καὶ διλόγον κατ' διλόγον ἐπιτυχάνεται δὲ ἐκτοπισμὸς τοῦ Ἑλληνικοῦ στοιχείου, στερεούμενος ἀποστρέφεται δὲ τοῦ οἰκονομικῆς διαδύναμος μίας περιφερείας εἰς ἕνα δργανωμένον καὶ ἴσχυρὸν λαόν. Ὁλόγον κατ' διλόγον, μετὰ τὴν ἐμπορικὴν διείσδουσιν, θὰ ἔλθῃ καὶ η σειρὰ τῆς πολιτικῆς τοιαύτης. Ἡ Αὐτορυγχαρία κατὰ τὸν παλαιόν της σχηματισμὸν ἡδύνατο νὰ θεωρηθῇ ὡς ἐν διπόδειγμα δργανώσεων ἀποικιστικῆς διεισδύσεως εἰς τὴν Ἑγγὺς Ἀγαπολήν. Τὰ διδάγματά της καὶ τὴν δργανωσίην τῆς κατὰ τὸ πλείστον ἐνεκολπώθησαν σήμερον εἰς γειτονές μας Ἰταλοῖς καὶ εἰς περιπτών νὰ γράψωμεν περιστάτερον, διότι ὑποπίπτει εἰς τὴν ἀντιληφθεῖσαν οἰουδήποτε ἀναγνώστου τοῦ περόντος φύλλου ποιῶν κολοσσαίων ἐμπορικήν καὶ γενικήν την δργανώσεων ἀποικιστικῆς διεισδύσεως εἰς τὴν περιοχήν, ποὺ ἀνέκαθεν διπήρευε τὸ λίκνον τῆς Ἐλληνικῆς δραστηριότητος καὶ τοῦ Ἑλληνικοῦ πολιτισμοῦ.

Τὸ ποιούτους υσικά δρους ἐκτελούμενον τὸ Ἑξωτερικὸν ἐμπόριον ἀπὸ τοὺς Ἑλληνας είνει ἀναμφισβήτητως τυχοδιωκτισμὸς καὶ παρδομῆσις πρὸς δικηγρίαν. Ἀλλὰ δταν δργανωθῇ εἰς ἕνα συνδυκομῷ μὲ τὴν ἐμπορικήν γαυτικήν της Ἑλληνας. Κυβερνήσεως σοσηρῶς ἐνδιαφερθῇ νὰ ἐκμεταλλεύῃ τὸ ἔνστικτον δικιμονίου τοῦ Ἑλληνος καὶ τὴν ἐπιδράσιν τὴν ψυχολογικὴν τὴν δοπίαν ἀσκεῖ εἰς τοὺς θιαγενεῖς λαοὺς τῆς Ἑγγύς Ἀγαπολής, λόγῳ χιλιάδων ἑτῶν συμβιώσεως καὶ συγγενείας χαρακτήρες, δταν τὸ Ἑξωτερικὸν ἐμπόριον τῆς Ἑλλάδος τεθῇ κατ' αὐτὸν τὸν τρόπον ὡς δ πραγματικὸς σκοπὸς τῶν Κρατικῶν μας ἐπιδιώξεων, τότε, ἀναμφισβήτητως, δὲν είνει τυχοδιωκτισμὸς, ἀλλ' είνει ἐν σοσηρώτατον στοιχείον πλουτισμοῦ καὶ πολιτισμοῦ. Είνει η δάσις ἐπὶ τῆς δοπίας θὰ στηριχθῇ η μέλλουσα Ἑλληνικὴ ἔξελιξις.

**

Εἶναι καρός νὰ καταργήσωμεν τὸ σύστημα τοῦ ἐμπορικοῦ "Ιουδαϊσμοῦ τὸ δοπίον ἀκολουθούμενον. "Η ἔχομεν πτερίδια καὶ ἐδάφη εἰς τὰ δοπία η φυλὴ μας ἔχει μίαν μεγάλην ἴστορίαν η δὲν ἔχουμεν καὶ ἐν τοιαύτῃ περιπτώσει δὲς παύσωμεν γὰρ ὑνομαζόμενα "Ἐλληνες. "Ἐξασκοῦμεν εἰς δλῆ τὴν ἐπιφάνειαν τοῦ κόσμου ὑπὸ μορφὴν κατὰ τὸ μᾶλλον καὶ ἡττον τυχοδιωκτικὴν μίαν ἀνοργάνωτον καὶ ἀκαθορίστου ἐθνικότητος ἐμπορικὴν προσπάθειαν καὶ ἀφήγομεν τὰ ἐδάφη μας καὶ τὰς γειτονικὰς πηγὰς τόσης ἐμπορικῆς κινήσεως εἰς τὰς χειραρχίας τῶν ξένων, οἱ δοπίοις καθημερινῶς περισφέρουν τὸ ἀσφυκτικὸν ἐλεύθερον κράτος. "Η νέας Ἑλληνικὴ Ἐμπορικὴ γνωτιλία, η δοπία θὰ δημιουργηθῇ μετὰ τὴν καταστροφὴν τῆς σημερινῆς, πρέπει νὰ δρυθῇ μὲ πρόγραμμα ἐκμεταλλεύσεως τῶν γραμμῶν, αἱ δοπίαι ἔχουν ἀμεσον ἡ ἐμμεσον σχέσιν μὲ τὴν ἀνατολικήν λεκάνην τῆς Μεσογείου.

"Η λεκάνη αὐτῆς πιθανὸν νὰ μὴ είνει πλέον, βάσις τοῦ πολιτισμοῦ δοπίων ήτο πρὸ μερικῶν χιλιάδων ἑτῶν, είναι δῆμος ἔνα δργαφής, οἱ κάτοικοι τοῦ δοπίου εἰσούνται: τι περιστάτερον, κατὰ τὸν τρόπον, εἰσούνται: τι περιπτώτερον ἀπὸ τὰ συνήθη συνανθήματα τῶν Δυτικῶν καὶ δορεῖσιν λαῶν. Μέσα εἰς τὴν ψυχὴν τῶν λαῶν τῆς Ἀγαπολής Λεκάνης τῆς Μεσογείου καὶ ἡδίως τῶν Ἐλλήνων, οἱ δοπίοις ἀποτελοῦν τρόπον τινὰ τὴν ἀριστοκρατίαν τῆς περιοχῆς αὐτῆς, ὑπάρχει: η ἀνταγκάλωσις καὶ η ἔνστικτος ἐπιδράσις μιᾶς ἐποχῆς κυριολεκτικῶν ὑπερόγκου, κατὰ τὴν δοπίαν ἐδημιουργήθη ἔνας πολιτισμός, τὰς ἐπιδιώξεις τοῦ δοπίου η ἀνθρωπότης δὲν ἐφθασεν ἀκόμη.

Τοῦ γοήτεου τὸ δοπίον ἐμπνέει η ἀνταγκάλωσις αὐτὴ καὶ τῆς

ειδικής γνώσεως, της συγγενείας του χαρακτήρος πρός τάς θαγμένες φυλάς πρέπει να έπωφεληθεύει διά να έπανιδρύσωμεν εκεί, διότι πρός 2000 έτών οι πρόγονοι μας είργασθησαν και έδημούργησαν, μίαν γένου έμπορικήν έκμετάλλευσιν, συγχρονισμένη γένεσια σύμφωνα με την έξιλειν της σημερινής έποχής, άλλα πάντοτε στερεωμένην εις τὴν ἀρχικήν ιδέαν ἐπὶ τῆς δοπίας και πρός 2000 έτών οι πρόγονοι μας έστηραν θησαυρούς ή πάρχους και διλλαί δοσι ανοικταί εις τὴν ναυτιλίαν και έμπορικήν σταδιοδρομίαν τῶν άνθρωπων δὲν σημαίνει διτι πρέπει γένεις γένους ή έπιδιώσωμεν τὰς νέας αὐτάς γραμμάς, τὰς ἑντελῶς ξένας μὲ τὴν ιστορίαν και τὰ προτερήματα τοῦ Ἑλληνος και γέγκαταλείψωμεν εις τὸν ξένους έκείνας, διότι είναι ἀκόμη ζωντανή η ἐπιρροή μας.

Τὸ Ἑλληνικὸν τοννᾶ, μετατρέπομενον διάγονο κατ' ὅλιγον εἰς τοιούτον κατάλληλον διά φορτηγούς γραμμάς, δύναται θαυμάσια να ἀπασχοληθῇ εις κατεύθυνσις σχετικάς μὲ τὴν ξένης κίνησιν.

1) Δούναβις, Ἀνατολική λεκάνη τῆς Μεσογείου, Ἐλλάς, Σικελία, Ἀδριατική πιθανῶς Μεσόγειος.

2) Λιμένες Μαύρης Θαλάσσης, Ρουμανίας, Βουλγαρίας, Σμύρνης, Συρία και Ἀλεξανδρεία, Ἐλλάς, λιμένες Κόντινεντ και Ἀγγλίας.

3) Ἐλλάς, Βόρειος Αιμερική.

4) Ἰνδίαι, Περσικὸς Κόλπος, Ἐρυθραῖ Θάλασσα, Ἐλλάς, Ἀδριατική, Μεσόγειος πιθανῶς λιμένες Ἀγγλίας και Κόντινεντ.

Αἱ γενικαὶ γραμμαὶ τὰς δοπίας έθέτασμεν ἀφοροῦν φορτηγά ἀναμφισθήτως ἀπλοῖς, δυνάμεις δὲ νὰ διαβεβαῖ. ὥσωμεν τοὺς αἰωνίας δυσπίστους και διστακτικούς "Ἐλληνας ἐφοπλιστὰς, διτι η κανονική και μεθοδική τῶν ὀργάνωσις εἰς τὰς γραμμάς αὐτάς, τῶν δοπίων τὸν γενικὸν αὐθιστισμὸν έδωτακμεν ἀνωτέρω, δύναται νὰ ἀπασχολήσῃ κατ' ἔλαχίστον δροιν ἀπειλοῦσι: αἱ χωρητικότητος ἀπό 2000 μέχοι: 800) τόννων. "Η δραγάνωσις αὕτη θεοῖς, διπώς και ἀλλατε ἐπανειλημένως ἐτονισαμεν δὲν είναι ζήτημα μαζί: ήμέρας, δὲν είναι ἐργασία δομίας μὲ ἔκεινην τὴν δοπίαν ἐπιχειρούμενη σήμερον ἀγοράζουντες ἔνα ἀτμόπλοιον διά νὰ τὸ έκμεταλλευθῷμεν ἀπό τὴν πρωτείαν τῆς ἐπομένης ήμέρας.

Θί χρειαζόμενος μὲ δεκατείν τὸνταλάχιστον διετονητικής και μεθοδικής ἐργασίας, κατὰ τὴν δοπίαν οἱ ἐνδιαφερόμενοι θὰ πρέπη νὰ μὴ έχουν και μεγάλας ἀπειτήσεις κερδῶν, διὰ νὰ δραγάνωσι τὸ πλήρες ἐκείνο δίκτυον ἐπὶ τῷ δοπίῳ θὰ στηριχθῇ η γαυτιλιακή ἐκμετάλλευσις τῶν ἐν λόγῳ γραμμῶν. "Εννοοῦμεν δίκτυον ἐμπορικὸν, συγδυασμένον μὲ τὴν έξιγαγικήν πολιτικήν τῶν προδητῶν μαζί και τὴν εἰσαγωγικήν μαζί τοιαύτην, μὲ τὸ διοικητικὸν πρόγραμμα τῆς βιομηχνίας μαζί, η δοπία ηδη έχει ἀρχίσει νὰ γίνεται αἰσθητή ἐξαγωγικῶς, μὲ τὸ πρόγραμμα τῆς δραγάνωσεως τῶν διεμετακομιστικῶν εὐκολιῶν τὰς δοπίας διφείλει νὰ παρέχῃ διαμήνη τὸν Πειραιῶς και τῆς Θεσσαλίας τούλαχιστον, τῆς ἀναλόγου διαρρυθμίσεως τῶν σιδηροδρόμων και ἐν γένει: τῶν διά ξηρᾶς μεταφορῶν. Διὰ νὰ τεθῇ εἰς ἐφερμογήν αὐτὸ τὸ πρόγραμμα, χρειάζονται ἀνθρώποις εὑρυτάτης μορφώσεως μὲ Κρατικήν ήθηκήν τούλαχιστον βοήθειαν, μὲ συντονισμὸν τῆς έξωτερικής πολιτικής τοῦ Κράτους, μὲ τὴν ἀρωγήν Προξένων ἐνημέρων τῆς καταστάσεως, καταλλήλως διηγημένων ἀπό τὰς ἀνωτέρως τῶν διηγημένων και διηγημένων ἐν ἀνάγκῃ ἀπό ἐμπορικούς πράκτορας εἰδικούς.

Πιθανὸν νὰ νομίσῃ, διτι παραδοξολογῶ φανταζόμενος διτι είναι δυνατόν εις τὴν Ἑλλάδα νὰ σταθῇ γραμμὴ Ἰνδίων. "Εν τούτοις θὰ ηθελα νὰ μάθω διατι μία γειτονική ἐταιρία, ή «Σοσιετά Βενεζιάνα», ἔχουσα δριμητήριον τὴν Βενετίαν, κατώρθωσε νὰ διατηρῇ θαυμασίαν τοιαύτην φορτηγὸν γραμμὴν, η δοπία ἐπὶ πλέον εἰσάγει και τὰ διὰ τὴν Ἑλλάδα προσρίζομενα εἰδὴ τῆς Ἰνδίκης ἐξαγωγῆς. Βεβαίως, η βιομηχνική διναμικότητης τῆς Βενετίας είναι πολὺ ἀνωτέρω τῆς Ἑλληνικῆς, ἀλλὰ οἱ "Ἐλληνες έχουν μίαν διμογενή ἐμπορικήν ἐγκατάστασιν εἰς τὰς Ἰνδίας η δοπία πιθανὸν γάδιναται νὰ ἀντικαταστήσῃ τὸ Ιταλικὸν αὐτὸ προσόν. "Οπωσδήποτε μία λεπτομερεστέρα ἔξετασις τοῦ ζητήματος αὐτοῦ και διποστήριξις τῆς ίδιας μου είναι ἀδύνατος ἐκ τοῦ προχείρου ἀνευ εἰδικῆς μελέτης, τὴν δοπίαν τὰ μέσα τῆς ίδιας μου πρωτοβουλίας δὲν είναι θέσιν νὰ διεκχάγον. Χρειάζονται τούλαχιστον ἐν διόσο έτη ἐπισήμων μελέτης ἀπό πρόσωπα εἰδικά, ἀλλὰ πρόσωπα ἔχοντα πρακτικήν ἀντιληψήν τῆς καταστάσεως και ἐνθουσιασμὸν διὰ νὰ διηγημένων νὰ καταστρωθοῦν αἱ γενικαὶ γραμμαὶ ἐπὶ τῶν δοπίων διάγονον και διόσον, θεοῖς, δέον νὰ στραφῇ η ἀναδημι-

ουργικὴ προσπάθεια τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας. Πάντως βέδεια, η γραμμὴ Ἰνδίων θὰ είναι τὸ ἀνώτατον δριον μιας παρομοίας ἔξειλης.

Μία τοιαύτη κίνησις περὶ τὴν Ἑλλάδα θὰ φέρῃ ἀνυπολόγιστα δρέπη εἰς τὴν Ἑλληνικὴν κοινωνίαν ἀπὸ πάνης πλουτοπορικῶν γειτονικῆς ἀπόφεως και μέγα μέρος τῶν κερδῶν τόσον τῶν ναυλομεσιτικῶν δισον και τῶν τραπεζικῶν και τῶν ἐμπορικῶν τὰ διποιαὶ συγκεντροῦνται σήμερον ἀπὸ τοὺς Ἑλληνας ἐφοπλιστὰς εἰς τὴν ἀγοράν του Λονδίνου, θὰ μεταφερθοῦν εἰς τὴν ἀγοράν του Πειραιῶς πρός διφελος τῆς Ἐθνικῆς Οἰκονομίας. Τὸ πρόγραμμα αὐτὸ είναι τὸ μόνον ἐπὶ τοῦ δοπίου δύναται νὰ στηριχθῇ πραγματικῶς η μελλοντικὴ ἀνάπτυξις τῶν Ἐλευθέρων Ζωγράφων Πειραιῶς και Θεσσαλονίκης, και διόποια δὲν δύναται νὰ διάρρεουν ἀνευ τῆς ἀναλόγου διστηρίου εἰς τὴν Ἐθνικής μαζί Οἰκονομίας. Ο Ἑλληνικὸς ἐμπορικὸς χαρακτήρος είναι μέγα προσδόκιμος εἰς τὴν Ἐθνικής Ναυτιλίας και δηλητή η ἀναπτύξεως ταύτης τῶν ἐλευθέρων Ζωγράφων δημιουργούμενη ἐργατικὴ η ἀμπορική κίνησις θὰ είναι ἀναμφισβήτητως και αὐτή μία νέα ἐνίσχυσις τῆς Ἐθνικῆς μαζί Οἰκονομίας. Ο Ἑλληνικὸς ἐμπορικὸς χαρακτήρος είναι μέγα προσδόκιμος εἰς τὴν Ἐθνικής προσπαθείας, και διόποια αὐτή καιθεοῦντας διαποτέμενος τὸν δικαίωμα τῆς ζωής, τὸ δοπίον ἔχουν επὶ τοῦ κόσμου τούτου διόποιοι οἱ ἀνθρώποι. Δὲν έχω τὴν ἀξίωσιν διτι εἴκανα καμμιαὶ ἀνακάλυψιν. Διατυπώνω ἀπλῶς κατέτι τι τὸ δοπίον πιθανῶς πολλοὶ "Ἐλληνες ναυτικοὶ και ἀμποροὶ νὰ αἰσθάνωνται, ἀλλὰ δὲν ηθέλησαν νὰ τὸ σκεφθοῦν κακλατερον διά νὰ τὸ διατυπώσουν. "Αντιγράφω ἀπλῶς τὴν ὀργάνωσιν τῶν συναγωγωτῶν μαζί τὴν δοπίαν θέτων τὰς ξεράς μεταφέρων. Εἰς τὴν δομήν της θέσην τῶν συναγωγωτῶν δημιουργούμενης θέσης θέτων τὰς ξεράς μεταφέρων. Εἰς τὴν δομήν της θέσης τῶν συναγωγωτῶν δημιουργούμενης θέσης θέτων τὰς ξεράς μεταφέρων. Εἰς τὴν δομήν της θέσης τῶν συναγωγωτῶν δημιουργούμενης θέσης θέτων τὰς ξεράς μεταφέρων.

Δὲν έχω διστηρίως καρτούς περίπου, διόποια νομίζω διτι οἰσδήποτε, γνωρίζων περίπου, διόποια ἔγω γνωρίζω λόγω τῆς ἐπαγγελματικῆς μου ἀρμοδιότητος, τὴν κίνησιν τῶν ἐμπορευμάτων ἐντός τῶν κατεύθυνσεων τὰς δοπίας γενικῶς καθώρισα ἀνωτέρω, οἰσδήποτε διάγονον ἐπαγγελματικῶς γνωρίζων τὴν κίνησιν αὐτὴν θὰ παραδεχθῇ διτι τὸ μέγιστον μέρος ἔνδες θυγιοῦς και ἀκμαίου "Ἐλληνικοῦ τοννᾶ" δύναται ἀπολύτως νὰ ἀπορροφηθῇ εἰς τὰς σφρίκρας ἐπιρροής τὰς δοπίας διόπειξα. "Εάν θὰ παραμείνουν και ἀπλοῖς τράπτες ἐργάζομεν και εἰς μὴ γειτονικὰς αὐτῆς θαλάσσας, αὐτὸ δέδικια δὲν είναι ἔγκλημα και θὰ είναι τιμὴ διὰ τὴν Ἑλληνικήν ναυτιλίαν νὰ ἐμφανίζεται και εἰς τὰ δύδατα τῆς Νοτίου Αμερικῆς και εἰς τὰ δύδατα τῆς Αὔστραλίας και παντοῦ διόποια η ἐνεργητικότης τῆς θέσης ἐπιτρέπει, ἀλλὰ είναι πρὸ παντὸς διόποιας. "Εάν θὰ παραμείνουν και ἀπλοῖς τράπτες ἐργάζομεν και εἰς μὴ γειτονικὰς αὐτῆς θαλάσσας, αὐτὸ δέδικια δὲν είναι ἔγκλημα και θὰ είναι τιμὴ διὰ τὴν Ἑλληνικήν ναυτιλίαν νὰ ἐμφανίζεται και εἰς τὰ δύδατα τῆς Νοτίου Αμερικῆς και εἰς τὰ δύδατα τῆς Αὔστραλίας και παντοῦ διόποια η ἐνεργητικότης τῆς θέσης ἐπιτρέπει, αὐτὸ δέν είναι πρὸ παντὸς διόποιας. ΦΙΛΙΠΠΑΚΟΠΟΥΛΟΣ

POYMANIA

"Η κατ' Ιούνιον ναυτιλιακή κίνησις τοῦ Δουναβέως

"Η ναυτιλιακή κίνησις τῶν λιμένων τοῦ Δουναβέως (έξαιρεσις τοῦ Σουλίνα) ἀνήλικε κατά τὸ μῆνα Ιούνιον εἰς 39 ἀπ 68.318 τ.ν.ετ ἀνατένατος 49 πλοίων 80.113 τ. τοῦ Ιούνιου π. ἔ. "Η παρούσα ναυτιλιακή κίνησις κατανέμεται εἰς τὰς ἀκολούθους σημαίες ἐν συγκρίσει και μὲ τὴν τοῦ Ιούνιου π. έτους.

Σημαία	Πλοία	τ. ν.ετ	ἀναλ. ο.ο)	Πλοία	τ. ν.ετ	ἀναλ. ο.ο)
Ἐλληνική	12	20.254	29.64	18	23.064	28.79
Ιταλική	8	17.883	26.15	10	21.290	26.58
Αγγλική	5	10.964	16.04	6	9.427	11.77
Ρουμανική	4	5.003	7.44	3	3.864	4.82
Γερμανική	3	4.485	6.55	3	7.625	9.52
Αιγαίνιακή	3	4.325	6.33	1	1.998	2.48
Νορβηγική	1	1.927	2.82	—	—	—
Ουγγρική	1	1.344	1.93	2	4.865	6.07
Ολλανδική	1	1.173	1.70	—	—	—
Σερβική	1	960	1.40	1	2.195	2.73
Σουηδική	—	—	—	2	4.310	5.38
Γαλλική	—	—	—	2	1.091	1.36
Πολωνική	—	—	—	1	394	0.50

Σύνολον 39 68.318 100.— 49 80.113 100.—
— Κατά τὸν αὐτὸν ἄρα ἔτερον μῆνα η ἐπισημάτων ἐξαγωγὴ ἀνήλιθεν εἰς 99.004 τόνων γεννημάτων, 1890 βαγόνια ξυλείας και 829 τ. εἰδῶν τοῦ γεννημάτου.

ΑΠΟ ΤΑΣ ΠΡΟΟΔΟΥΣ ΤΗΣ ΕΠΙΣΤΗΜΗΣ

ΤΟ ΑΣΥΡΜΑΤΟΝ ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ ΕΝ ΕΛΛΑΔΙ

Η ΩΦΕΛΙΜΟΤΗΣ ΤΟΥ ΕΙΣ ΤΗΝ ΝΑΥΣΙΠΛΟΙΑΝ

Εις προηγούμενα τεύχη τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» ἐπανειλημένως είχομεν ἀναγράψει: διαφόρους πληροφορίας σχετικάς μὲ τὴν πρόδον τῆς ραδιοτηλεφωνίας, τὴν εύρυτέρων δσημέρας: ἔξαπλωσίν της καὶ τὴν τόσον ἐπιτυχῆ ἐφαρμογὴν τοῦ ἀσυρμάτου τηλεφώνου διὰ τῆς γενενγόρησιν μεταξὺ πλοίων καὶ ἔηρας. Εἰς ἀρκετά κράτη ἡ ραδιοτηλεφωνία ἀποτελεῖ σύμμερον πολύτιμον πράγματον ταχυτήτης ἐπικοινωνίας, εὐνοεῖ δὲ ἰδιαιτέρως αὕτη τὰ ἀκτοπλοϊκὰ σκάφη, τὰ ρυμουλκὰ, ἀλευτικὰ, θιλακηγά καὶ γενικῶς τὰ μικρὰ πλοῖα, ἀτινὰ δὲν δύνανται νὰ ὑποστῶσι: τὴν δικάνην ἐγκαταστάσεως εἰς αὐτὰ ἀσυρμάτου τηλεγράφου. "Αλλώς τε εἰναι καὶ προτιμωτέρα διὰ τὰς ἀνάγκας των ἡ χρησιμοποίησις τοῦ ἀσυρμάτου τηλεφώνου, διότι δὲν ἀντούσι ἔρχονται εἰς ἀμεσον ἐπικοινωνίαν μὲ τὴν ἔηραν ὅχι μόνον οἱ πλοίαρχοι μὲ τὰς διευθύνσεις τῶν ἀκτοπλοϊκῶν ἑταῖρων, ἀλλὰ καὶ πᾶς ἐπιβάτης μετὰ τῶν οἰκείων του ἡ τῶν ἐπιχειρήσεων του. "Απὸ τῆς ἀπόφεως δὲν αὐτῆς ἡ χρήσις τοῦ ἀσυρμάτου τηλεφώνου ὑπὸ τῶν ἐπιβατηγῶν ἀκτοπλοϊκῶν σκαφῶν εἶναι ἀπειρώς σκοπιμωτέρα τῆς ὑπάρξεως ἀσυρμάτου τηλεγράφου.

Πρίν ἡ δύμας προβλέψει εἰς τὴν ἐν γενικαῖς γραμμαῖς ἀνάπτυξιν τῶν προερχομένων ἐκ τῆς ἐφαρμογῆς τῆς ραδιοτηλεφωνίας ὀψελημάτων, θα δώσωμεν μίαν ἀπλῆν σκιαγραφίαν τῆς πολυτίμου αὐτῆς ἐφευρέσεως περὶ τῆς ὁποίας ἐλάχιστα γνωρίζει: τὸ πολὺ Ελληνικὸν κοινόν.

Η ΑΠΛΟΤΗΣ ΤΗΣ ΣΓΣΚΕΥΗΣ

"Η συσκευή τῆς ἀποτελεῖται ἀπὸ πομπὸν καὶ δέκτην ἀσυρμάτου τηλεφώνου καὶ εἶναι τοποθετημένη ἐντὸς κιβωτίου στερεοτάτης κατασκευῆς, μεθ' ἑνὸς μεταλλακτήρου, ἑνὸς μικροφώνου καὶ ἀκουστικοῦ. "Ο ἀπαιτούμενος χώρος διὰ τὴν ἐγκατάστασιν εἶναι ἐντελῶς ἀσήμαντος, δεδομένου, δὲν τὸ κιβωτίον ἔχει διαστάσεις 0,55Χ0,45Χ0,25 ἑκατ. τοῦ μέτρου καὶ ζυγίζει 44 κιλὰ ἐνῷ διατάξεις 30Χ20Χ25 ἑκατ. τοῦ μέτρου καὶ βάρος 17 μόνον χιλιογράμμων.

"Η συσκευὴ ἀποκτᾷ ρεῦμα ἐκ συστοιχίας συσσωρευτῶν 24 δόλτιὰ τὸν μεταλλακτήρα, ἐκ συστοιχίας 8 βόλτης διὰ τὴν πυράκτωσιν τῶν λυχνίῶν ἐκπομπῆς καὶ λήψεως καὶ ἐκ συστοιχίας 120 δόλτιὰ τὴν ὑψηλὴν τάσιν τοῦ δέκτου. Τὰ ἔξαρτήματα αὐτὰ δύνανται εὔκολως νὰ τοποθετηθοῦν εἰς οἰονδήποτε μέρος τοῦ πλοίου καὶ νὰ μετακινηθοῦν εύχερέστατα. Πάγτως διὰ τὴν ἐγκατάστασιν των προτιμάτων κατὰ κανόνα τὸ διαμέρισμα τῆς πηδαλιούχιας, διότι διαρκοῦντος τοῦ ταξιδίου ὑφίσταται ἔκει ἀγρυπνος ἡ φυλακὴ τοῦ πηδαλιούχου, εἰς τρόπον ὥστε νὰ γίνεται ἀμέσως ἀντιληπτὴ ἡ κλήσις πρὸς σύνεγγόσιν. "Η δληγούμενη συγδέεται μὲ μεγάφωνον τοποθετημένον παρὰ τὸ πηδάλιον, μόλις δὲ κληθῇ τὸ σκάφος πρὸς συγεννόρησιν καλεῖται ἀμέσως ὑπὸ τοῦ πηδαλιούχου τῆς ὑπηρεσίας δὲ πλοίαρχος, ὁ ἀξιωματικὸς τῆς φυλακῆς ἡ οἰοσδήποτε προσκαλούμενος ἐπιβάτης τοῦ πλοίου.

"Ο χειρισμὸς τοῦ ἀσυρμάτου τηλεφώνου εἶναι ἀπολούστατος καὶ δὲν ἀπαιτεῖ εἰδικὰς γνώσεις, δύνανται δὲ ὁ καθεὶς νὰ τὸ θέσῃ εἰς λειτουργίαν καθ' ὅδοιν τρόπου πρὸς τὸν δέκτην ραδιοφώνων. Τὰ μήκη κύματος τὰ χρησιμοποιούμενα ὑπὸ τῶν σταθμῶν ἀσυρμάτου τηλεφώνου περιορίζονται: εἰς κλίμακα 110 μέχρι 225 μέτρων καὶ εἶναι τοιαῦτα, ὥστε οὕτω νὰ ἐνοχλοῦνται: ἀπὸ παρεμβολὰς τοῦ ἀσυρμάτου τηλεγράφου ἡ τῶν ραδιοφωνικῶν σταθμῶν. "Ως πρὸς τὴν ἐμδέλειάν των αὕτη κυμάνεται μεταξὺ 150 ἔως 200 ναυτικῶν μιλίων, ἀρκεῖ μόνον ἡ χρησιμοποιούμενη κεραία νὰ ἔχῃ δριζόντιον μῆκος 8—10 μέτρων καὶ ψφος 6—8 μ. ἀπὸ τῆς ἐπιφανείας τῆς θαλάσσης. "Ἐν τῇ ἐφαρμογῇ ἔχουν πραγματοποιηθῆ συγδιαλέξεις καὶ εἰς πολὺ μεγαλυτέρας ἀποστάσεις, ὑπὸ συνθήκας δύμως πολὺ εὐνοϊκάς, ὡς λ.χ. δταν ὁ ἐνδιάμεσος χώρος εἶναι ἐλεύθερος εἰς ἀνοικτὸν ἔδαφος μή διακοπόμενον ἀπὸ παρενθέτη μέρειαν.

Δέον γὰ σημειώθη σχετικῶς, δὲν εἰκόνησιν γενο-

μέγων εἰς τὸ Βέλγιον καὶ τὴν Ἰσπανίαν ἀπεδείχθη, ὅτι ἡ πρακτικὴ ἀκτὶς ἐνεργεῖας ἀσυρμάτου τηλεφώνου ἐν τῇ θαλάσσῃ, ἐνῷ οὐδέποτε εἶναι κατωτέρα τῶν 200 μιλίων, δύναται νὰ φθάσῃ μέχρι: 300 καὶ πολλάκις 400 μιλίων μὲ μῆκος κύματος 170 ἔως 200 μέτρων.

Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΕΙΣ ΤΗΝ ΝΑΥΣΙΠΛΟΙΑΝ

Πολλὰ καὶ ποικίλλα εἰναι τὰ ὀφελήματα ἀπὸ τὴν χρήσιν τοῦ ἀσυρμάτου τηλεφώνου ὑπὸ τῶν πλοίων, ὀφελήματα ἀναγόμενα τόσον εἰς τὰς σφαίρας τῆς πραγματοποιήσεως ἐμπορικῶν κερδῶν εἰς τὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν πλοίων καὶ τὴν ρύθμισιν τῶν ταξιδίων τῶν, δσον καὶ ἐπὶ τοῦ ἐπιπέδου διασφαλίσεως τῆς ναυσιπλοΐας ἀπὸ παντὸς κινδύνου.

Καὶ πρῶτον ὡς πρός τὸ ἐμπορικὸν κέρδος: "Ο πλοιοκτήτης δύναται νὰ τελῇ εἰς διαρκῆ καὶ ἀμεσον ἐπικοινωνίαν μὲ τὸ σκάφος του, νὰ διαδιβάζῃ εἰς αὐτό χρησίμους δῆμηρας, νὰ τελῇ ἐν γνώσει τῶν λεπτομερειῶν τοῦ πλοίου, τῆς ἀκριβοῦς ὥρας τοῦ κατάπλου του, νὰ τὸ κατευθύνῃ εἰς λιμένα ἐγγύς τοῦ ἀποίου πλέει χωρὶς ἐντολὴν προσεγγίσεως καὶ δσον παρουσιάσθη ἐπικερδῆς ἐργασίας φορτώσεως ἐμπορεύματος ἡ παραχαλῆς ἐπιβατῶν κλπ.

"Ἄρ' ἐτέρου ὁ πλοίαρχος δύναται νὰ εἰναι ἐνήμερος δλων τῶν λεπτομερειῶν τῶν ἐμπορικῶν πράξεων, ἀς θὰ ἐνεργήσῃ τὸ πλοίον του εἰς κάθε λιμένα προσεγγίσεως, ρυθμίζει, ἐν πλῷ ἀκόμη, δλας τὰς λεπτομερείας παραχαλῆς καὶ παραδόσεως, γνωρίζει: ἐκ τῶν προτέρων τί θὰ συναντήσῃ εἰς τὸν λιμένα πρὸς τὸν ὄποιον κατευθύνεται: καὶ γενικῶς ἐπιτυχάνει: πολύτιμον ἐξοικονόμησιν χρόνου, ἀποτελεσματικήν θετικήν κεφαλλιού καὶ κειμένην ἐντὸς τοῦ πλασίου, τοῦ ἐμπορικοῦ κέρδους.

"Ως πρὸς τὴν ἀσφάλειαν τῆς ναυσιπλοΐας, εἶναι προδήλως πολύτιμο: αἱ ὑπηρεσίαι τοῦ ἀσυρμάτου τηλεφώνου, κυρίως δὲ διὰ τὰ ἀκτοπλοϊκὰ ἐπιβατικὰ πλοῖα τὰ στερούμενα ἀσυρμάτου τηλεγράφου. "Εἰς στιγμὰς σφοδροτάτης τρικυμίας ἔνα ἀτμόπλοιον ἀναγκάζεται: νὰ κατευθύγῃ εἰς ὑπήρχενον δρόμον καὶ ἔκει νὰ παραμεινῇ ἐπὶ σειρὰν ἡμερῶν πολλάκις, ἔως δτον κοπάσῃ ὁ σάλος τοῦ πελάγους. "Εκκινεῖς φαντάζεται: τὴν ἀγωνίαν ἑνὸς δλοκλήρου ἐνδιαφερομένου κόσμου διὰ τὴν τύχην αὐτοῦ τοῦ πλοίου. Αἱ φήμαις δριζόντων, ὁ πόνος καὶ ἡ ἀγωνία συνέχουν τὰς ψυχὰς καὶ ἡ παρατεινομένη σιωπή, ἐνῷ τὸ πέλαγος συνταράσσεται: ἀπὸ τὴν σφράγαν θύελλαν, δημηουργεῖ τὰς πλέον ἀνησυχητικὰς σκέψεις καὶ τροφοδοτεῖ τὰς μαλλον θλιβερὰς ἀμφιθολίας. "Η δραματικὴ αὐτὴ περίπτωσις ἐκλείπει: μὲ τὴν ὑπαρξίαν ἐν τῷ πλοίῳ τοῦ ἀσυρμάτου τηλεφώνου.

"Ἐπίσης, ἐλαφρά εἴναι πλοίον ὑποστῆ ἐν μέσῳ πελάγει: ἀπρόσποτον ζημιάν καὶ ἀπομεινὴν ἀκυβέρνητον, δὲν ἐπαφίεται: εἰς τὸ ἔλεος τοῦ Θεοῦ καὶ τῆς καλῆς τύχης, ἀλλὰ ζητεῖ καὶ λαμβάνει: ἐγκαίρως τὴν ἀπατούμενην βοήθειαν. "Ασθενεῖς ἐπισημένης ἔνας ἐπιβάτης καὶ ἐπὶ τοῦ πλοίου δὲν ὑπάρχει λατρός. "Η λῆψις κατελλήλων δημηουργεῖ διάλογον μεταξύ τοῦ πλοίου καὶ τοῦ πλοίου πελάγεων πολλάκις, ἔως πολὺ εύκολος διὰ τὴν ταχείαν ἐπικοινωνίας μὲ τὸν πλησιέστερον λιμένα. Δὲν δύναται νὰ παραχαλῇ καὶ ἡ σκοπιμότης τῆς ἀπὸ ἀστυγομικῆς χροιᾶς παρακολουθήσεως ὑπόπτων ταξιδίωτων, ὑπάρχουν δὲ πολλὰ παραδείγματα μικταίωσεως τῆς διαφυγῆς ἀπὸ τὰς χειρας τῆς διακοινώνης καταζητουμένων κακοποιῶν.

Η ΧΡΗΣΙΣ ΔΙΑ ΤΟ ΚΟΙΝΟΝ

"Η χρησιμοποίησις ἔξι ἀλλού τοῦ ἀσυρμάτου τηλεφώνου ἀπὸ τοὺς ἀποιδάτας τῶν πλοίων παρέχει: εἰς τὸν ταξιδιώτερον κόσμον πολυτίμους ὑπηρεσίας, δεδομένου, δὲν κάθε ἐπιβάτης δύναται ἀμέσως νὰ συνδεθῇ ἐκ τοῦ πλοίου μὲ τὴν οἰκίαν του ἡ μὲ τὸ γραφεῖον του. Πρὸς τοῦτο δὲν τὴν ἔηρας σταθμὸς ἀσυρμάτου τηλεφώνου συνδέεται: διὰ καταλλήλου μηχανισμοῦ μὲ τὸ τηλεφωνικὸν κέντρον τῆς πόλεως, διὰ μὲ δὲ ἐξ ἑνὸς πλοίου ζητηθῇ ἀπὸ τὸ κέντρον ἀσυρμάτου δὲ ἀριθμὸς ἑνὸς οἰουδήποτε συγδρομητοῦ, ἐπι-

τυγχάνεται: άμέσως ή έπικοινωνία γραφείου ή οίκιας καὶ πλοίου, ή δὲ συνομιλία διεξάγεται: εύκρινέστατα καὶ χωρίς καμμίαν δυσκολίαν.

Η παρακολούθησις, συνεπῶς, παρ' ἑνὸς ταξιδεύοντος χρηματιστοῦ, τραπεζίτου, ἐμπόρου, διοικητήν καὶ κάθε ἐπιχειρηματίου, τῆς ἔργασίας του, είναι ἀστραλής καὶ ταχυτάτη, δυναμένη εἰς ὠρισμένας περιπτώσεις νὰ ἐπιφέρῃ ἀδόκητα ὄφελη η νὰ προλάβῃ δριμένας καταστροφάς. Ο ταξιδιώτης πάνει νὰ είναι ἔρημος μέσος εἰς τὸ πέλαγος καὶ νὰ ζῇ μακράν τοῦ κόσμου. Χάρις εἰς τὸ ἀσύρματον τηλέφωνον εὑρίσκεται: ἐντὸς τῆς ζωῆς τῶν πόλεων, ἐντὸς τοῦ πλαστού τῶν ἐργασιῶν του, ἐντὸς αὐτῆς ταύτης τῆς οἰκογενειακῆς του στέγης.

Ἐπ' εὐκαρπίᾳ θὰ ἀναφέρωμεν χάριν τῆς πρωτοτυπίας του καὶ τὸ πῶς ρυθμίζεται: ή ἰχθυαγορά λ. χ. τῆς Ὀστάνδης η τῆς Ἀμβέρσης. Αἱ δύνεις τῶν ἀλευτικῶν ἔταιριῶν τελοῦν ἐν συνεχῇ τηλεφωνικῇ ἐπαφῇ μὲ τὴν κατανάλωσιν καὶ τὴν παραγωγήν, γνωρίζουν δὲ ἀνὰ πᾶσαν στιγμὴν τὰς ἀπορροφωμένας ἐν τῇ ἀγορᾷ ποσότητας καὶ τὰς ἀλιευομένας ὑπὸ τῶν στολίσκων των. Τοιουτόρπως ρυθμίζουν τὴν προσφορὰν καὶ ζήτησιν ἐπὶ ισοσταθμιμένου ἐμπορίου ἐπιπέδου καὶ προλαμβάνουν τὰς ζημίας των ἀπὸ τὸν ἀκαριόν κατάπλουν ἀλιευτικοῦ μὲ μεγάλας ποσότητας ἰχθύων εἰς στιγμάς, καθ' ἃς η ἀγορὰ είναι κεκορεσμένη ἀπὸ προϊόντα τῆς ἀλιεύσιας.

Η ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΕΙΣ ΤΟ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΝ

Τὸ ἀσύρματον τηλέφωνον ἔχει: ἐφαρμοσθῆ μὲ ἵκινοποιητικῶτα ἀποτελέσματα διὰ τὰς ἀγάγκας τῆς Βρεταννικῆς, τῆς Βελγικῆς καὶ τῆς Ισπανικῆς ἀκτοπλοΐας, δύναται δὲ νὰ λεχθῇ ὡς βέβητον, διὰ συντέλων θὰ υἱοθετηθῇ ἀπὸ δύο τὰ Κράτη τὰ ἔχοντα ἀναπεπταμένα παράλια καὶ πυκνὸν τὸ δίκτυον τῶν ἀκτοπλοΐκων των συγκοινωνιῶν.

Τὸ Βέλγιον ἔχει δύο δίκτυα ἀσύρματου τηλεφώνου, τὸ ἔν εἰς τὴν Ὀστάνδην καὶ τὸ ἔτερον εἰς τὴν Ἀμβέρσην, οἱ δὲ σταθμοὶ των είναι συνδεδεμένοι μὲ τὰ τηλεφωνικά κέντρα τῶν δύο αὐτῶν πόλεων. Η Ισπανία ἔχει ἐν λειτουργίᾳ ἔνα δίκτυον ἀσύρματων τηλεφώνων εἰς τὸ Κάδιξ καὶ ἔτερον εἰς τὸ Βόρειον τμῆμα τῆς χώρας μὲ παρακτίους σταθμοὺς εἰς Κορρούναν, Βίγκο καὶ Φινιστέρον, εἰς δὲ τὴν Ἀγγλίαν συμπληροῦσται: ηδη πυκνὸν δίκτυον παρακτίων σταθμῶν ἐξυπηρετήσεως ὅλων τῶν παραλίων τῆς.

Εἰς τὸ Βέλγιον ἐφαρμόζεται τὸ σύστημα τῆς πληρωμῆς κατὰ συνδιάλεξιν καὶ ἀναλόγως τῆς χρονικῆς διαρκείας τῆς. Εἰς τὴν Ισπανίαν η ὑπάρχουσα ἔταιρια «Τράνς—Ράντιο Ἐσπανιόδλ» ἔχει καθορίσει μηνιαίων συνδρομῆς κατὰ πλοίου ἀνευ περιορισμῶν συνδιαλέξεως. Εἰς τὴν Ἀγγλίαν τὸ σύστημα διαφέρει πολὺ, διότι αἱ συνδιαλέξεις μεταβιβάζονται ἀπὸ τοῦ παρακτίου σταθμοῦ εἰς τὸν παραλήπτην ἔτηρας καὶ τάναπάλιν, τηλεγραφικῶς. Δηλαδὴ η ραδιοτηλεφωνικὴ ἐπικοινωνία περιορίζεται μεταξύ σταθμοῦ καὶ πλοίου.

Η ΧΡΗΣΙΜΟΤΗΣ ΔΙΑ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Ἐκ τῶν ἀνωτέρω ἀποδεικνύεται: πόσον πολύτιμος είναι η χρησιμότης τοῦ ιλαρδού τούτου τῆς ραδιοτηλεφωνίας πολὺ δὲ συντόμως θὰ ἐπενεχθοῦν ἐπεκτάσεις καὶ δελτιώσεις καθιστῶσαι ἀπαραίτητον τὴν ἐφαρμογήν της ἐν Ἑλλάδι. "Ολα τὰ γαυτικὰ κράτη δὲν θ' ἀργήσουν νὰ ἐπωφεληθοῦν τῶν πλεονεκτημάτων τῆς ραδιοτηλεφωνίας, θήτις ἀποτελεῖ σύστημα ἀπλῆς, ταχυτάτης καὶ εὐθηνῆς ἀνταποκρίσεως, δεδομένου, διὰ αἱ διπάναι τῆς ἐγκαταστάσεως τῆς είναι ἀτραπήτως κατώτερη τῶν ἀποτομένων διὰ τὸν ἀσύρματον τηλέγραφον.

Εἰς τὴν πρόσδοτον ταύτην, φάνεται: διὰ δέν ἔμεινεν ἀσυγκίνητος καὶ η γαυτιλλομένη Ἑλλάς, χάρις εἰς τὴν πρωτόδουλον σκέψην τῆς ἐν Πειραιεῖ Διευθύνσεως τῆς Διεθνοῦς Ἐταιρίας Ασυρμάτου Τηλεγράφου.

Η Ἑλλάς, χώρα κατ' ἔξοχὴν γνωτική, πνιγμένη κυριολεκτικῶς εἰς τὸ κῦμα, μὲ ἐκτεταμένη παράλια καὶ πολυκρίθμους νήσους καὶ μὲ εύροù τὸ δίκτυον τῶν θαλασσίων συγκοινωνιῶν, ἐμφανίζει δύο τὰ δεδομένα διὰ τὴν ἐφαρμογήν τῆς ραδιοτηλεφωνίας. Απὸ τῆς σκέψεως αὐτῆς δριμώμενη η διεθνῆς ἔταιρις Ασυρμάτου, προστένειν ἀπὸ καρδοῦ τὴν ἐγκαταστάσιν δίκτυου εἰς τὰ Ἑλληνικὰ παράλια καὶ εἰς τὰ ἀκτοπλοϊκὰ ἐπιβατικά, η δὲ πρότασί της ἐγένετο δριμένως ἀποδεκτή καὶ τὰ μηχανήματα ήσαν ἔτοιμα πρὸς φόρτωσιν διὰ Πειραιᾶ, διὰ ἐπήλθον οἱ φραγμοὶ εἰς τὰς

εἰσαγωγὴς μηχανημάτων. Συνεπείζ τῶν περιορισμῶν αὐτῶν καὶ μόνον ἀνεστάλη η φόρτωσις, διότι ὡς πρὸς τὴν πληρωμὴν καὶ τὸ ἀπατούμενον συνάλλαγμα παρεκάμπτοντο αἱ δυσχέρειαι, λόγῳ τῆς παροχῆς αἰσθητῶν διευκολύνσεων καὶ μηκροχρονίων προθεσμῶν.

"Ηδη κατόπιν καταλλήλων ἐνεργειῶν πρόσκειται νὰ παρασχεθῇ ἀριθμὸς ηδεῖα εἰσαγωγῆς δύο ἐγκαταστάσεων ἀσυρμάτου τηλεφώνου, ἵνα διεξαχθοῦν αἱ προσπατούμεναι δοκιμαῖ. Η μία συσκευὴ θὰ τοποθετηθῇ ἐν τῇ ἔηρᾳ καὶ η ἑτέρη ἐπὶ πλοίου, τὰς δὲ δοκιμαστικὰς συνδιαλέξεις θὰ παρακολουθήσῃ καὶ ἐπιτροπὴ τοῦ Π. Ν., προκειμένου ἐν καιρῷ νὰ ἐφαρμοσθῇ η ραδιοτηλεφωνία καὶ εἰς τὸ στόλον. Τὰ δοκιμαστικὰ αὐτὰ πειράματα σκοπὸν ἔχουν νὰ καταποίσουν τοὺς εἰδίκοτες περὶ τῶν τοπικῶν συθηκῶν τὰς δρούσες θὰ παρουσιάσῃ η ἐν Ἑλλάδι ἐφαρμογή, δεδομένου διτι: ήμεις δὲν ἔχομεν τὰς ἀναπεπταμένας ἐπιφανείας, τὰς δρούσες παρέχει εἰς τὸ Βέλγιον καὶ τὴν Ισπανίαν δὲ πρὸ αὐτῶν πλατής ὠκεανός.

Η ΣΥΝΔΕΣΙΣ ΜΕ ΤΗΝ ΣΓΡΟΝ

Συγχρόνως ἐκ μέρους τοῦ ἐφωπλιστοῦ κ. Ρεθύμνη, ἐκφράζοντος καὶ τὰς γνώμας πολλῶν ἐτέρων πλοιοκτητῶν καὶ ἐπιφανῶν παραγόντων τοῦ ἐμπορίου, τῆς βιομηχανίας καὶ τῆς κοινωνίας τῆς Σύρου, διετυπώθη ἡ εύχη μιᾶς ταχείας συγδέσεως τῆς νήσου δι: ἀσυρμάτου τηλεφώνου, διὰ διρυθῆ εἰς Ἀθήνας η Πειραιᾶ καντρικός σταθμὸς ραδιοτηλεφωνίας. "Η ἐπικοινωνία τῆς Σύρου δι: ἀσυρμάτου τηλεφώνου μὲ τὴν πρωτεύουσαν είναι προτιμωτέρα καὶ διλογοδέπανος, ἀν κανεὶς συγκρίνῃ τὰ ἔξοδα ἔναντι τῆς κατασκευῆς ἀσυρμάτου τηλεφώνου δι: ὑποδρυχίου συγδετικοῦ καλωδίου.

"Ηδη δ. κ. Ρεθύμνης, προκαταρκτικῶς ἐνεργῶν, ἀπηγόνθησεν ἐπιστολὴν πρὸς τὴν ἐν Πειραιεῖ διεύθυνσιν τῆς Διεθνοῦς Ἐταιρίας "Ασυρμάτου" ἐρωτῶν ἀνήρ την ἐφαρμογὴν τῆς βιομηχανίας τῆς νήσου προσκρούούσης εἰς τὰς συμβάσεις τῆς Ἀγγλικῆς τηλεγραφικῆς ἔταιριας «Ηστερί» καὶ τῆς ἀναλαδούσης τὸ τηλεφωνικόν δίκτυον Ἀθηνῶν—Πειραιῶς Γερμανικῆς ἔταιρίας «Σίμενς». Παρεσχέθη ἡ ἀπάντησης, διτι: οὐδὲν κώλυμα διφίσταται. Συνεπῶς η τύχη τῆς διατυπωθείσης εὐχῆς ἐξηρτᾶται ἀπὸ τὴν εύδοσιν τῆς ἐγκαταστάσεως τοῦ κεντρικοῦ σταθμοῦ. "Οταν τοῦτο γίνη οἱ κάτοικοι τῆς Σύρου θὰ δύγανται: νὰ ἐπικοινωνῶν μὲ οἰονδήποτε συγδρομητὴν τοῦ τηλεφωνικοῦ δικτύου τῆς πρωτεύουσης καὶ τοῦ Πειραιῶς.

LIVERPOOL
REA LIMITED.
*Stevedores of Cargo
of All Kinds*
TUG OWNERS
BIRKENHEAD

ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΕΣ ΖΟΥΓΚΟΥΛΔΑΚ

ΠΟΙΟΤΗΣ ΗΓΓΥΗΜΕΝΗ

ΔΙΑΡΚΗΣ ΠΑΡΑΚΑΤΑΘΗΚΗ

Λ. ΤΕΡΓΙΑΖΟΣ

Μέγαρον Γιαννουλάτου

Τηλ. 41.113—ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΠΡΟΣ ΤΑΣ ΕΣΧΑΤΙΑΣ ΤΗΣ ΓΗΣ

ΤΟ ΜΥΣΤΗΡΙΟΝ ΤΟΥ ΑΝΤΑΡΚΤΙΚΟΥ

Η ΓΟΗΤΕΙΑ ΤΗΣ "ΛΕΥΚΗΣ ΕΡΗΜΟΥ"

Ακαταμάχητος είνε ή έλξις τού άνθρωπου πρός κάθε τι τό αγγωστον καὶ τὸ μυστηριῶδες. Διαρκῶς ἀναζητεῖ τὸ νέον, ἐπιδίδεται εἰς τὸ θαρραλέας ἔξερενησεις, εἰσχωρεῖ εἰς τὰ ἀπώτατα βάθη παρθένων δασῶν, ἀναρριχᾶται εἰς τὰς δυσπροσίτους κορυφὰς τῶν ὑψηλοτέρων δρέων τῆς Ἰνδικῆς ἐνδοχώρας, πλανᾶται εἰς ἀγνώστους θαλάσσας παρὰ τὰς ἐσχατιὰς τοῦ Κόσμου, τείνει διαρκῶς νὰ ἀποκαλύψῃ καὶ αὐτὸ τὸ μεγάλο μυστικὸν τῶν ὑγρῶν ἀβύσσων, ποὺ τόσον στοργικὰ κρύπτουν εἰς τὰ ἀπύθμενα σκοτεινά των βάθων οἱ πλατεῖς καὶ πολύβοοι ὁκεανοί. Καὶ οἱ ἀπέραντοι παγετῶντες τῶν ἀχανῶν λευκῶν ἔρημων τῶν δύο Πόλων ἔξακολουθοῦν πάντοτε νὰ ἀσκοῦν καὶ αὐτοὶ μίαν ἔντονον ἐπὶ τοῦ ἀνθρώπου γοητείαν καὶ νὰ προσελκύουν τοὺς τολμηροὺς εἰς τὴν ἀπόλαυσιν τῶν ἐπικινδύνων ὁραιοτήτων των.

"Οσοι ἐπιστρέφουν ἀπὸ τοὺς ἀγνώστους αὐτοὺς κόσμους τῆς σιωπηλῆς ζωῆς δικιλοῦν μὲ θαυμασμόν, μὲ ἔκδηλον εἰς τὰ πρόσωπά των τὴν ἔκστασιν τῶν φυσικῶν θελγήτων καὶ τῶν καλλονῶν, ποὺ ηὗταιςαν νὰ ἰδουν τὰ προνομιούχα βλέμματά των. "Ἐνας μάλιστα ἀπὸ τοὺς πλέον πιστοὺς ὑμητάς τοῦ Ἀνταρκτικοῦ δὲν διστάζει νὰ φύψῃ καὶ αὐτὴν τὴν παραβούλον ἰδέαν περὶ τῆς δυνατότητος μιᾶς προσεχοῦς ἐκμεταλλεύσεως του ἀπὸ τουριστικῆς ἀπόφεως.

"Ο σπόρος τῆς ἰδέας ὀφείλεται εἰς "Ἄγγλον ἔξερενητήν, μεταχόντα τῆς ἀποστολῆς τοῦ Σάκλετον, ὅστις ἀποκαλύπτει τὴν πρότασίν του ἀνάμεσα ἀπὸ τὰς γραμμὰς μιᾶς ποιητικῆς περιγραφῆς τῶν ἐντυπώσεών του ἐκ τοῦ Ἀνταρκτικοῦ προσφάτως δημοσιευθείσαν. Τὴν παραθέτομεν κετωτέρῳ διάκλησιν, διότι ἀποτελεῖ μίαν ζωντανὴν σελίδα τῶν ὁραιοτήτων τῆς ἐσχατιᾶς ἐκείνης τοῦ Κόσμου, πρός τὴν δούσιαν ἀνέκαθεν δνειροπόλος στρέφεται η φαντασία τῶν τολμηρῶν ἐπιστημόνων, τῶν ἐπιθυμούντων ν' ἀποκαλύψουν κατὰ τὸ δυνατὸν τὸ μεγάλο μυστικόν ποὺ περικλείει.

* *

"Ο πυκνὸς πέπλος τοῦ μυστηρίου, ποὺ καλύπτει τὸν Ἀνταρκτικόν, ἔξακολουθεῖ πάντοτε νὰ ἐλκύῃ τὸν Κόσμον. Παρὰ τὴν τραγικὴν τύχην μιᾶς πλειάδος τολμηρῶν ἔξερενητῶν, τοῦ Φραγκλίνου, τοῦ Σκώτ, τοῦ Ἀμοῦνδσεν καὶ τόσων ἀλλων, ὅπως καὶ τοῦ πρώην ἀρχηγοῦ μου Ἐργέστου Σάκλετον, τὸ δέλεαρ τῶν ἀχανῶν παγωμένων ἐκτάσεων διαιτηρεῖ ἀμειώτον τὸ γόνηρόν του. Βεβαίως, ἐκ πορτῆς ἐντυπώσεως, πολὺ δίλγα θέλγητρα φαίνεται νὰ παρέχῃ ὁ πρός τὸν Ἀνταρκτικὸν πλοῦς, αἱ δὲ ποικίλαι ταλαιπωρίαι, οἱ μόχιδοι, αἱ στρογήσεις καὶ πρὸ παντὸς οἱ κίνδυνοι είνε ἀνυπολόγιστοι. "Ἐν τούτοις ὑπάρχουν πλεῖστοι δοι ἔτοιμοι ν' ἀντιμετωπίσουν κάθε δυσκολίαν, νὰ διακυβεύσουν καὶ αὐτὴν ἀκόμη τὴν ζωὴν των, διὰ νὰ αἰσθανθοῦν τὰς συγκινήσεις τοῦ ἀπαραμίλλον αὐτοῦ ταξιδίου.

"Τὸ μυστικὸν τοῦ Ἀνταρκτικοῦ μαγνητίζει τὴν ἀνθρωπίνην ψυχὴν καὶ τὴν ἔλκει πρὸς τὰ μυστηριώδη βάθη του. Πάντοτε ὑπάρχει ἐκεὶ κάτι τι τὸ ἀγγωστον, ποὺ προκαλεῖ τὸν ἔξερενητὴν καὶ τὸν ἐπιστήμονα, ἔνα μυστικὸν πάντοτε σκοτεινόν, ἔνας ἀλυτὸς γρίφος. "Οταν σκέπτομαι τὸν Ἀνταρκτικόν, μοῦ ἔρχονται αὐθόρυμητα εἰς τὴν μνήμην αἱ λέξεις τοῦ Σάκλετον, λέξεις ποὺ τὸς ἐπρόφερε, καθὼς ἔγειρε κάποτε εἰς τὸ κιγκλίδωμα τῆς θαλαμηγοῦ του «Endurance» καὶ ἀφήκε τὰ βλέμματά του νὰ πλανηθοῦν μὲ κάποιαν στοργὴν εἰς τὰς ἀπογύμνους κυανὰς ἀκτάς :

—»Ω, Ἀνταρκτικέ, τὸ ὄνομά σου είνε αἴνιγμα!..

»Ἐκτοτε πολλαὶ ἔξερενητικαὶ ἀποστολαὶ ἐπραγματοποιήθησαν, ἄλλαι γόνιμοι καὶ ἄλλαι ἀκαρποί, ἀλλὰ τὸ μυστήριον τῆς Πολικῆς ἔρημου παρέμεινεν ἀκέδαιον πάντοτε, ἀποτελοῦν πρόκλησιν διὰ τὸν πολιτισμόν!.. "Ἡ ἀπέραντος κενότης τῶν ἀχανῶν του ἐκτάσεων ποτὲ δὲν ἔπανσε νὰ μὲ γοητεύῃ. "Οταν κανεὶς ενδιέσκεται σχεδὸν μόνος, μὲ μίαν μικρὰν διάστασιμέ-

νων συντρόφων, μακρὰν τοῦ πολύβου πλήθους, ἔξω ἀπὸ τὸ πλαίσιον τῆς βιοπάλης, ἔνος πρός τὴν ζωὴν τοῦ λοιποῦ Κόσμου, τοῦτο είνε κάτι τὸ ἄξιον λόγου.

"Υπάρχει τι τὸ ἀκαταγώνιστον γύρω ἀπὸ τοὺς μεγάλους λευκοὺς παγετῶνας, ποὺ ἀκνινοβούλονται ὑπὸ τὸ Νότιον ἥλιακὸν φῶς, εἰς τὰς ἀπεράντους καὶ προθένους ἔρημικὰς ἐκτάσεις, αἵτινες ὑφίστανται ἀφ' ὅτου ἐδημιουργήθη ὁ Κόσμος. Δὲν συγκαταλέγομαι μεταξὺ τῶν καλλιτεχνῶν, ἀλλὰ προκαλῶ καὶ τὸν πλέον θετικὸν ἀνθρωπον τὸν μείνη ἀσυγκίνητος εἰς τὸ θέαμα τῆς ἀνατολῆς καὶ τῆς δύσεως ἐνὸς Ἡλίου τοῦ Μεσονυκτίου!.. "Οταν ἴδη κανεὶς μίαν φρονὸν τὰς ἀκτίνας τοῦ ἥλιου αὐτοῦ κοπομένας ἀπὸ τὸν στέφανον τῆς ἀγλήν, ποὺ τὸν περιβάλλει, νὰ μεταμορφώνουν τοὺς ψυχοῦς παγετῶνας εἰς παμμέγιστα δρὶς φλεγομένων περιοχῶν, θὰ πανύῃ νὰ ἀμφιβάλλῃ διὰ τὰ θέλγητρα τοῦ αἰλονίου Ἀνταρκτικοῦ, θὰ μείνη σιωπηλὸς καὶ καφωμένος ἀπὸ τὸ ὑπέροχον δραμα, μεταξὺ τοῦ ταλαντευομένου βάθους ζώης καὶ δινέιρου, ἐνώπιον θεάματος, ποὺ οὔτε η φαντασία δὲν είνε δυνατὸν νὰ συλλάβῃ. "Αξίζει νὰ ενδεθῇ κανεὶς θεατὴς ἐνὸς τοιούτου θαύματος....

"Ολίγιστα γνωστός, δπως είνε, ὁ Ἀνταρκτικὸς ἔχει πολλὰ τὰ θέλγητρα ποὺ ἐπιβάλλονται εἰς τὸν ἀναζητοῦντα νέας τέρψεις. Εἶμαι πεπισμένος, διτι θὰ συζητήσω μίαν ἡμέραν αἱ πιθανότητες ἐκμεταλλεύσεως τοῦ Ἀνταρκτικοῦ ἀπὸ ἀπόφεως τερπνῆς διαμονῆς καὶ πλουτοφόρου ἐπιχειρήσεως. Κάποτε ὑπενθύμισα παρομοίαν σκέψιν εἰς γνωστὸν "Ἄγγλον ἐπιχειρηματίαν, δστις διμος ἐφάνη διστακτικός.

"Μοῦ είχεν εἰπῆ: «Τί λοιπόν; Φρονεῖς, διτι αὐτὸ τὸ ἀπόμερο, ἔρημικό, ἀπολίτιστο καὶ ἐγκαταλειμμένον ἀκόμη καὶ ἀπὸ τὸν Θεόν μέρος, μπορεῖ νὰ ἀποτελέσῃ τόπον διαμονῆς; 'Αληθινά, μὲ ἐμβάλλεις εἰς πειρασμόν...»"Επιχειρεῖ, βλέπετε, γενικὴ περὶ τοῦ Ἀνταρκτικοῦ η γνώμη, διτι είνε μία περιοχὴ ἀμεταβλήτου καὶ ἀφορήτου ψύχους, κατάλληλος μόνον διὰ τὰς πολικὰς ἀκτῶν καὶ τοὺς παράφρονας ἔξερενητάς.

"Ἡ διτιηψις αὐτὴ είνε ἐντελῶς λανθασμένη. "Οταν καποιαν ἐποχὴν ενδισκόμην μετὸ τοῦ Commander Stenhouse καὶ τεσσάρων ἀλλων ἀξιωματικῶν εἰς Νότιον πλάτος 74 μοιρῶν, ἡ θερμοκρασία ὑπὸ σκιάν ἥτο τὸ βαθμοῦς ὑπὸ τὸ μηδέν. Καὶ διμος διοικητὴς ἔκειναμε εὐχαρίστως... ἥλιολουτρο!.. Τὸ θερμόδιμον ἔκει κάτω ἡμιορεῖ νὰ ἀπατήσῃ, διότι οἱ προσδιοικοτικοὶ συντελεσταὶ τοῦ ψύχους είνε δὲ ἀνεμος καὶ δὲ γόρασια. Θὰ ἐνθυμιμῆμαι πάντοτε τὸ θέαμα τῶν ἔξ γυμνῶν ἀνδρῶν, καθημένων δικαδὸν ἐπάνω εἰς κιβώτια τροφίμων εἰς τὸ βάθος τοῦ Ἀνταρκτικοῦ μὲ πελώρια βονιὰ πάγων καὶ χιόνων πέριξ των...

"Ο Ἀνταρκτικὸς είνε γεμάτος ἀπὸ παραδοξότητας καὶ δὲν πρέπει κανεὶς νὰ ἐπιλαγῇ ἐάν καποτε ἀνεκαλύπτετο ἐν μέσῳ τῆς ψυχῆς ἀπεραντωσύνης του μία κοιλάς τῶν Τροπικῶν. "Ἡ ἴδεα νὰ διογανωθοῦν ἐκδομαὶ ἀναψυχῆς εἰς τὴν Πολικήν Γῆν, ἐγγίζει βεβαίως τὰ δοια τοῦ φανταστικοῦ. "Ἐν τούτοις είνε ἴδεα κατορθωτή, ποὺ δέν μας εἰμεθα θεόγυμνοι, δὲ ἀρέας μας ἐφαίνετο τόσον θεόμδος καὶ ἡρός, ὡστε ἐκάναμε εὐχαρίστως... ἥλιολουτρο!.. Τὸ θερμόδιμον ἔκει κάτω ἡμιορεῖ νὰ ἀπατήσῃ, διότι οἱ προσδιοικοτικοὶ συντελεσταὶ τοῦ ψύχους είνε δὲ ἀνεμος καὶ δὲ γόρασια. Θὰ δινέμημαι πάντοτε τὸ θέαμα τῶν ἔξ γυμνῶν ἀνδρῶν, καθημένων δικαδὸν ἐπάνω εἰς κιβώτια τροφίμων εἰς τὸ βάθος τοῦ Ἀνταρκτικοῦ μὲ πελώρια βονιὰ πάγων καὶ χιόνων πέριξ των...

"Ο Ἀνταρκτικὸς είνε γεμάτος ἀπὸ παραδοξότητας καὶ δὲν πρέπει κανεὶς νὰ ἐπιλαγῇ ἐάν καποτε ἀνεκαλύπτετο ἐν μέσῳ τῆς ψυχῆς ἀπεραντωσύνης του μία κοιλάς τῶν Τροπικῶν. "Ἡ ἴδεα νὰ διογανωθοῦν ἐκδομαὶ ἀναψυχῆς εἰς τὴν Πολικήν Γῆν, ἐγγίζει βεβαίως τὰ δοια τοῦ φανταστικοῦ. "Ἐν τούτοις είνε ἴδεα κατορθωτή, ποὺ δέν μας εἰμεθα θεόγυμνοις, δὲ ἀρέας μας περὶ τοῦ Ἀνταρκτικοῦ. Οἱ μελαγχολικώτεροι μηνες τοῦ Ενδρωτακοῦ χειμῶνος δὲν συκρίνονται καν πρός τὸ ὑπέροχον ἔκει κάτω θέρος καὶ τίποτε εἰς τὸν Κόσμον δὲν μοῦ προξενεῖ τὴν εὐχαρίστησιν ποὺ αἰσθάνομαι εἰς τὸν Νότιον Πόλον κατὰ τὴν θερινὴν περίοδον.

"Ο Ἀνταρκτικός είνε γεμάτος πλακός γαλανοῦ κουστάλλου, καταστίκου ἀπὸ πληθὺν μικρῶν παγώνων τοῦ ἀγγοτέρον λευκοῦ χρώματος, ποὺ σποραδικῶς ποικίλλεται ἀπὸ γαλακτώδη ἀφρόν, διατι οινούς τοῦ Ενδρωτακοῦ τοῦ ουρανού της. Τὰ πάντα σπινθηροβούλον. "Ἐδῶ είνε ἔνας καινούργιος κόσμος ψυχῆς ὁραιότητος καὶ ἐκτινθωτικοῦ φωτός, ἐνῷ η Ενδρωτή οιγεῖ κάτω ἀπὸ τὰς παγεράς της διμήλας καὶ τὸ σφραδὸν της ψυχῆς. Οὐδέποτε ἐ-

ΠΩΣ ΑΝΕΠΤΥΧΘΗΣΑΝ ΑΙ ΜΕΓΑΛΑΙ ΞΕΝΑΙ ΕΤΑΙΡΙΑΙ

H BLUE FUNNEL LINE

MIA IΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ

Μία των γνωστοτέρων άγγλικων άτμοπλοϊκών έταιριων είνε και ή Blue Funnel Line. Τὰ ἀτμόπλοιά της, μικτά κατά τὸ πλεῖστον καὶ ἐπιβατηγά, συγκατῶνται εἰς δίκαιον σχέδιον τὰς θαλάσσας, είνε δὲ εἰδιάκριτα ἀπὸ μικρᾶς ἀποστάσεως, λόγῳ τοῦ λιδορρύθμου σχήματός των καὶ τῶν κυανῶν καπνοδόχων των.

Ἡ Ἐταιρία αὕτη συνεστήθη ὑπὸ τοῦ Alfred Holt, μηχανικοῦ ἐπιθεωρητοῦ τῆς ἀτμοπλοΐκης Ἐταιρίας Lindsay. Ὁ ἀνθρώπος αὐτὸς, τοῦ ὅποιος αἱ διέψεις δὲν ἴκανοποιοῦντο ἐκ τῆς παραμονῆς του ὡς ὑπαλλήλου ξένης ἐπιχειρήσεως, συνέλαβε τὸ σχέδιον ἰδρύσεως μιᾶς ἔταιρίας ἀποκλειστικῶν ἰδικῆς του καὶ ἀνέμενε τὴν κατάλληλον εὐκαιρίαν πρὸς πραγματοποίησιν τοῦ προγράμματός του. Ἡ εὐκαιρία του ἐδόθη τὸν Ἀπρίλιον τοῦ 1852 ὅτε, διηθούμενος ὑπὸ τοῦ ἀδελφοῦ του Φιλίππου, ἡγόρασε τὸ μικρὸν ἀτμόπλοιον ἥ μᾶλλον ἀτμήλατον ἴστιοφόρον, «Dumbarton Youth».

Τὸ σκάφος τοῦτο ἦτο 287 κόρων gross, μὲ μηχανὴν ὁνομαστικῆς δυνάμεως 44 ἵππων, εἰχε δὲ ναυπηγηθῇ τὸ 1847, εἰδίκως διὰ τὴν γραμμὴν τῆς Δυτικῆς Αφρικῆς. Ὁ πρώην ἰδιοκτήτης του ἀπέθανε ὀλίγον πρὸ τῆς πωλήσεως καὶ ὁ πλοιάρχος του ἡγόρασε ποστήτη κυανοῦ χρώματος, προτιθέμενος νὰ χαράξῃ γύρω τοῦ σκάφους κυανὴν γραμμὴν εἰς ἔδειξιν πένθους διὰ τὸν θάνατον τοῦ ἰδιοκτήτου, καθὼς ἐσυγχθίζετο τότε.

Ἄλλ' ὁ Holt ἦτο ἀνθρώπος τῶν ἔργων καὶ οὐδεμίαν ἔδειξε διάθεσιν νὰ πενθῆῃ διὰ τὸν θάνατον ἀνθρώπου, τὸν ὅποιον οὐδέποτε ἐγνώρισε. Τὸ ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου ἀγορασθὲν κυανοῦ χρώμα, ἐχρησιμοποίησε πρὸς δαφῆν τῆς καπνοδόχου τοῦ πλοίου, ἥ ὅποια εἰχεν ἀπόλυτον ἀνάγκην χρωματισμοῦ καὶ ἐκ τοῦ τυχαίου τούτου γεγονότος καθιερώθη ἔκτοτε τὸ ἐν λόγῳ χρώμα εἰς τὰς καπνοδόχους τῶν πλοίων τῆς ἔταιρίας καὶ ἔξακολουθεὶ μέχρι σήμερον νὰ ἀποτελῇ τὸ ἰδιαίτερον χαρακτηριστικὸν αὐτῆς.

Τὸ «Dumbarton Youth» ἐστοίχισε 4250 λίρας. Μετὰ τὴν καταβολὴν τοῦ ποσοῦ τούτου, δὲν ἀπέμεινεν ἥ ἐλάχιστον ρευστὸν χρήματα εἰς χεῖρας τῶν ἀδελφῶν Holt, πρὸς κίνησιν τῆς ἐπιχειρήσεως των. Ἐν τούτοις, δὲν ἐδίστασαν νὰ θέσουν εἰς ἔνέργειαν τὸ ἀτμόπλοιόν των πρὸς ἐξυπηρέτησιν τῶν Ἀγγλικῶν ἀκτῶν, δοσκίς δὲ πλρουσιάζετο εὐκαιρία, ἔξαπέστελλον τοῦτο καὶ μέχρι τῆς Γαλλίας.

Ἡ ἀκεραιότης τοῦ χαρακτήρος τοῦ Holt καὶ ἥ ἐργατικότης του, ταχέως ἐπέσυρον τὴν ἐκτίμησιν τῶν φορτωτῶν τῆς ἐποχῆς του εἰς τοιοῦτον βρυθόδην, ὅπει μετὰ παρέλευσιν διετίας ἡδυνήθη οὗτος νὰ ναυπηγηθῇ τὸ ἀτμόπλοιον «Cleator» 341 κόρων εἰς τὰ ναυπηγεῖα «Cato Miller & Co» τοῦ Λίβερπουλ, ἀτινα ἡδη ἔξελιπον ἀπὸ πολλοῦ.

πεσκέφθη τὸν Νότιον Πόλον μὲ πλοῖα πολυτελῆ, παρὰ μόνον μὲ τὰ λιτὰ καὶ ἀτέριττα εξερευνητικὰ σκάφη, ἄλλα μοῦ είνε εὔκολον νὰ φαντασθῶ τὸ ὄνειρον μιᾶς ἐκδομῆς μὲ συγχρονισμένον ὑπερωκεάνιον.

»Ἡ ἀτμόσφαιρα τοῦ Ἀνταρκτικοῦ είνε ἀπολύτως διαυγῆς καὶ δύναται κανεὶς νὰ ἰδῃ τὰς κουνιφὰς τῶν πιο ὑψηλῶν ὁρέων ἀπηλλαγμένας ἀπὸ οἰσανδρήποτε ἀχλύν. Ἡ φωνὴ τῶν ἀνθρώπων ἀκούεται, διαν διμούδην, εἰς ἀπόστασιν ἡμίσεως μιλίου, ἐλέχθη δὲ ὅτι κάποτε ἡ κραυγὴ μιᾶς κυνηγετικῆς παροδιμήσεως ἡκούσθη ἐξ ἀποστάσεως ἔξη μιλίων.

»Ἐλεῖ τὸν Ἀνταρκτικὸν ὁ ἀνθρώπος ἀποκτᾷ τὴν ὄρεξιν γίγαντος, συγκρατεῖ μίαν «αἰωνίαν νεότητα» καὶ θετικῶς ὑποστηρίζω, διτο τὸ μέρος αὐτὸ ἀποτελεῖ τὴν πλέον ἰδεώδη τοποθεσίαν διὰ σανατόριον, κατὰ τὸ θέρος. Ὁ Ἀνταρκτικὸς είνε ἀγνωστὸς διὰ τοὺς πολλούς. Ἅλλ' ἔχει δυστυχῶς παρορματῆ καὶ ἀπὸ τοὺς διλίγοντας ἔξη ἡμίσεως εἰτε τὸν ἐλούσθημεν εἰς τὰς ἡδονάς του, ποὺ μὲ ἔκστασιν ἰδομεν τὸ αἰώνιον θαῦμα του καὶ ἐγνωρίσαμε τὸ φρικίασμα τοῦ παγωμένου ἀέρος του, ἀέρος ποὺ διὰ ἀνατονή του ἀποτελεῖ ὁρόφημα σαμπάνιας!....»

Ἐδύνει μετὰ τὴν ἀποπεράτωσί του, τὸ ἀτμόπλοιον τοῦτο ἐναυλώθη ἀπὸ τὴν Γαλλικὴν Κυβέργησιν καὶ ἐχρησιμοποιήθη ὡς μεταγωγικόν καθ' ὅλον τὸ διάστημα τοῦ Κριμαϊκοῦ Πολέμου. Μετὰ τὸ πέρας τοῦ πολέμου, ὁ Holt ἐσκέφθη νὰ ἐκμεταλλευθῇ τὰς μετὰ τῶν Γάλλων σχέσεις του καὶ πρὸς τοῦτο ἤρχει τακτικοὺς πλόας, μεταξὺ Ἀγγλίας καὶ τοῦ λιμένος Bordeaux, δι' ἀμφοτέρων τῶν πλοίων του. Ἐν τῷ μεταξὺ, ἀπέκτησε καὶ τρίτον πλοίον, τὸ «Saladin», διπερ ἀπέστειλε δοκιμαστικῶς εἰς τὰς Δυτικὰς Ἰγδιας.

Ἡ ἔκβασις τοῦ ταξιδίου ἐκείνου ὑπῆρξε λίαν ἴκανοποιητικὴ καὶ ὁ Holt ἡδυνήθη νὰ παραγγείλῃ εἰς τὰ ναυπηγεῖα Scotts τοῦ Greenock, τὸ ἀτμόπλοιον «Plantagenet» κάρων 69δ, διπερ διέθεσεν ἀποκλειστικῶς διὰ τὴν ἐξυπηρέτησιν τῆς γραμμῆς Δυτικῶν Ἰγδιῶν. Ἡ ναυπηγησίς τοῦ «Plantagenet» ἴκανοποιήσει τελείως τοὺς ἰδιοκτήτας καὶ συνετέλεσεν εἰς τὴν ἐδραίωσιν ἀγαθῶν σχέσεων μεταξὺ τῶν ἀδελφῶν Holt καὶ τοῦ ναυπηγεῖου Scotts, αἰτιες ἔσχον ὡς ἀποτέλεσμα τὴν ναυπηγησίν τειράς δλητης πλοίων, τὰ περισσότερα τῶν διποίων διετέθησαν εἰς τὴν γραμμὴν Δυτικῶν Ἰγδιῶν. Ἐκτοτε ἡ εὐημερία τῆς ἔταιρίας εἶται ρίας γῆξαν διαρκῶς.

Ἐν τούτοις ὁ Holt ὠνειρεύετο πάντοτε νὰ ἐγκαινιάσῃ τακτικὴν συγκοινωνίαν, μετὰ τῶν λιμένων τῆς Κίνας, δι' ἀτμόπλοιών πλήρους δυνάμεως, παρὰ τὸ γεγονός, διτο πάσαι αἱ κατὰ τὸ παρελθόν καταβληθεῖσαι προσπάθειαι πρὸς ἐπίτευξιν τοῦ σκοποῦ τούτου εἰχον ἀποτύχει. Ἡ ἀποτυχία τῶν προγγούμενων ἀποπειρῶν ὀφείλετο, κυρίως, εἰς τὴν τεραστίαν κατανάλωσιν τῶν πλοίων τῆς ἐποχῆς εἰς τὸν Ἄλιντ τοῦ Holt, ὡς μηχανικὸς, ἐσκέφθη γὰρ μελετήσῃ τὸ πρόβλημα τοῦτο. Πρὸς πειραματισμὸν, ἐχρησιμοποίησε τὸ μικρὸν ἀτμόπλοιον του «Cleator» εἰς δ, ἐν ἔτει 1863, ἐτοποθέτησε λέηθητα ὑψηλῆς πλεύσεως καὶ μηχανὴν δικίλινδρον (compound), τὴν πρώτην σχεδιασθεῖσκην διὰ μεγάλας διαδρομῆς.

Ἡ μηχανὴ ἐλειτούργησε καλῶς καὶ ὁ Holt ἀπεφάσισεν ὄριστικῶς πλέον νὰ θέσῃ εἰς ἐφαρμογὴν τὰ μεγαλεπήδολα σχέδιά του. Πρὸς τοῦτο, ἐξεχώρησε τὰς ἐργασίας τῶν Δυτικῶν Ἰγδιῶν εἰς τὸν ἀδελφόν του, δστις, δμοῦ μετὰ τοῦ W. J. Lampert, ἐδρυσεν διμόρρυθμον ἔταιρειαν ὑπὸ τὴν ἐπωνυμίαν Lampert & Holt, αὐτὸς δὲ προσωπικῶς ἀνέλαβε τὴν διεύθυνσιν τῶν γραμμῶν τῆς Κίνας.

Τὸ 1865, παρήγγειλεν εἰς τὰ ναυπηγεῖα Scotts, τρία δμοῦ διπ., τὰ «Ἀγαμέμνων», «Αἴας» καὶ «Ἀχιλλεὺς». Τὰ πλοῖα ταῦτα ἡδησαν τοῦ ἰδίου τύπου, εἰχον μῆκος 309 ποδῶν καὶ χωρητικότητα 2300 κόρων. Αἱ διαστάσεις αὐτὰς ἡδησαν πρωτοφανεῖς διὰ τὴν ἐποχὴν εἰκόνη καὶ ἐθεωρήθησαν ὡς αὐτόχρημα κολοσσιαῖαι. Τὰ ἐν λόγῳ σκάφη ἡδηναντο νὰ ἀναπτύξωσι ταχύτητα 9.51 μιλίων καθ' ὥραν μὲ ἡμερησίαν κατανάλωσιν 20 τόνων, διέθετον ἀρκετὸν χωρού διὰ φορτίου καὶ ἐμπορεύματα, ἐπιπροσθέτως δὲ καὶ διαμερίσματα διὰ τεσσαράκοντα ἐπιβάτας. Ἀρχικῶς ἔφερον καὶ πλήρη ἐξάρτησιν τετραγωνικῶν ἴστιων, δλίγον δμως κατ' ὅλην τοὺς ἀφηρέθησαν ταῦτα τελείων.

Πρῶτον συνεπληρώθη τὸ διπ. «Ἀγαμέμνων» καὶ ἀπέπλευσεν ἐκ Λίβερπουλ δι' Ἀπρίλιον τὴν 19ην 1866, διὰ τοῦ γύρου τοῦ Ἀκρωτηρίου τῆς Καλῆς Ἐλπίδος, κατέπλευσε δὲ εἰς Penang μετὰ πλοῦν διημέρα, ἡτοι δύο ἡμέρας ἀργότερον τῆς προϋπολογισθεῖσης ἡμερομηνίας. Πικρὰ τὴν ἐπιτυχίαν αὐτήν, οἱ συντηρητικοὶ γνωτοὶ καύλοι τοῦ Λίβερπουλ δὲν ἔπιασαν ἀπὸ τοῦ γάληνος διαφοράς περι τῆς ἐκβάσεως τῆς ἐπιχειρήσεως. Μερικοὶ μάλιστα προέλεγον ἀδιστάκτως, διτο ἡ δριτικὴ ἀποτυχία τῆς θὰ ἐπιχρεχετο εἰς χρονικὸν διάστημα μικρότερον τοῦ ἔτους. Εὐτυχῶς διὰ τὸ Holt, οἱ Κινέζοι ἔχαγωγεις τεῖου δέν ἡ σκυτάλη τόσον ἐπιφυλακτικοὶ καὶ τὸ διπ. «Ἀγαμέμνων» εὐκόλως ἔξειρε φορτίου, παρὰ τὸν σφοδρὸν ἀνταγωνισμὸν τῶν μεγάλων ἴστιοφόρων, ἀτινα ἀναπτύξαντα τότε εἰς τὸ μέγιστον τῆς ἀκμῆς των.

Έπηκολούθησαν καὶ ἀλλαὶ δισκολίαι, σπουδαιοτέρα τῶν διποίων ἥτο ἡ προσάραξις τοῦ «Ἀλαντος» παρὰ τὴν Σαγκάην, κατὰ τὸ πρῶτον αὐτοῦ ταξιδίου, ἐν τούτοις δμως, βαθμηδόν καὶ κατ' ὅλην τὰ ἀτμόπλοια τοῦ Holt κατώρθωσαν τελικῶς νὰ ἐπιβληθῶσι.

Τὸ μικρὸν ἀτμόπλοιον «Cleator», δπερ, ἐν τῷ μεταξύ, εἶχεν ἐπιμηκυνθῆ, ἥτο τὸ πρῶτον σκάφος τῆς ἑταῖρίας ποὺ διέπλευσε τὴν διώρυγα τοῦ Σουέζ, κατὰ τὸ Δεκέμβριον τοῦ 1869. «Ἡ συντὸμευσις τοῦ ταξιδίου διὰ τῆς διώρυγος, ωφέλησε σπουδαίως τὴν Ἐταιρίαν, ἡ δποία ἔκτοτε ἐπετύγχανε ταχτικὰς φορτώσεις εἰς δύο τῶν διονέν παρακμαζόντων ιστοφόρων, ἐπὶ πλέον δὲ ἔξησφάλισε καὶ τὴν μεταφράν μεγάλου μέρους τῶν Κινεζικῶν ταχυδρομικῶν σάκων.

Ο Holt ἡσφάλιζε μόνος του τὰ ἀτμόπλοιά του, διὰ συστήματος κύτασφαλείας ἐξοφλουμένης χρεωλυτικῶν. Τὸ σύστημα τοῦτο, μολονότι πολλάκις ἐκινδύνευσε νὰ ἀποτύχῃ, ἀπεδείχθη ἐν τέλει συμφερώτερον οὕτως ἥπητος ἀλλού. Τὸ ζήτημα τῆς ἀσφαλοῦς καὶ ταχείας μεταφράσης τῶν διποίων ἀναλαμβανομένων ἐμπορευμάτων ἀπηγόρωσης ἐπίσης μεγάλως τὴν προσοχήν του καὶ ἡ καλὴ ἡγήμητη, ἑταιρίκης ἡδρικήθη εὑθύδως οἱ διάφοροι φορτωταὶ ἀντελήθησαν, δτι τὰ ἐμπορεύματά των ἐφθανον εἰς τὸν πρὸς δύο δρον ταχέως καὶ ἀσφαλῶς.

Τὸ 1880 ἐνεκκινήσαε δικαιματικὰς ἀναχωρήσεις ἐκ Λονδίνου, ἡ ἕδεξ δμως αὐτῇ δὲν ἐτελεσφόρησε καὶ ἔκτοτε ὁ Τάμεσις ἐχρησιμοποιεῖτο μόνον ὡς τόπος ἀποδιδόσεως. Δύο ἔτη ἀργότερον, ὁ Holt εὑρέθη ἀντιμέτωπος τῆς τότε ἰδρυθείσης ἀτμοπλοΐας ἑταιρίκης «China Shippers' Mutual Steamship Co», ἐξουδετέρωσεν δμως τὸν κίνδυνον διὰ ἀμέσου δελτιώσεως τῶν ὑπηρεσιῶν του. «Ἐπιπροσθέτως ἡρχίσε ταχτικὰς ἔδομαδιαίας ἀναχωρήσεις ἀπὸ Birkenhead διὰ τοῦ Κινεζικοῦ λιμένας καὶ τὸ 1883 ἐπεξέτεινε τοὺς πλόκους του μέχρι τῆς Ιαπωνίας. Κατὰ τὸ 1891, ἐγένετο σκέψης περὶ ἐκμετάλλευσεως τῶν λιμένων τῆς Ιάπωνος. Πρός τοῦτο παρέστη ἀνάγκη, ἥπως ὡριμένα πλοῖα τῆς ἑταιρίκης ὑψώσουν τὴν «Ολλανδικήν σημαίαν, λόγῳ τῶν αὐτηρῶν προστατευτικῶν νόμων τῆς Ολλανδικῆς Κυβερνήσεως. Τὴν ἐποχὴν ἐκείνην δ στόλος τῆς ἑταιρίας ἐνισχύθη διὰ σειρᾶς τεσσάρων θυμασίων πλοίων τοῦ «Οδυσσέως», «Ιερώνυμος», «Ταντάλου» καὶ «Πύρρου». Τὰ πλοῖα ταῦτα ἦσαν τὰ πρῶτα τῆς ἑταιρίας, ἀτιναχθερούν μηχανάς τριπλῆς ἐκτονώσεως.

Τὸ 1901, ὁ Holt ἐπρότεινεν εἰς τὴν «China Mutual Company» τὴν ἔξαγοράν τῶν ἀτμοπλοΐων τῆς. Ἡ πρότασις αὐτῇ ἀπερίφθη μέν καὶ ἀρχὰς, τὸ ἐπόμενον δμως ἔτος ἐγένετο ἀποδεκτή. Τὰ 13 πλοῖα τῆς Mutual, ἐξειμήθησαν πρὸς 500.000 λίρας καὶ πρὸς πραγματοποίησιν τῆς ἀγορᾶς των, ὁ Holt μετέτρεψε τὴν ἑταιρίαν του εἰς ἀνώγυμα μὲν διοματικὸν κεφάλαιον 425.000 λιρῶν.

Ο Holt ἀπεβίωσε τὸ 1912, ἔγησεν δμως ἀρκετὰ διὰ νὰ ἴδῃ πάντα σχέδον τὰ σχέδιά του πραγματοποιούμενα. Ὁ ἀνθρωπὸς αὐτὸς ἥτο θυμακτής τῆς Ἀρχαίας Ἑλλάδος, διὰ τοῦτο δὲ, εἰς πλεῖστα τῶν ἀτμοπλοΐων του, ἐδωσεν δύομάτα ἐκ τῆς Ἀρχαίας Ἑλληνικῆς, Ιστορίας.

Κατὰ τὸ διάστημα τοῦ μεγάλου πολέμου, ἡ Βρετανικὴ Κυβερνήσις ἐπέταξεν ἄνω τῶν 40 πλοίων ἐκ τῶν 83 τῆς ἑταιρίας. Ἐκ τούτων 16 ἐβούθισθησαν ὑπὸ Γερμανικῶν ὑπορυχίων. Μετὰ τὴν λήξιν τοῦ πολέμου ἡ ἑταιρία ἔθεσεν εἰς ἐφαρμογήν εὐρύτατον πρόγραμμα γαυπηγήσεων, δπερ περιελάμβανε πολλὰς καιγοτομίας. Μία ἔξ αὐτῶν ἥτο καὶ ἡ τοποθέτησις μηχανῶν ἐσωτερικῆς καύσεως ἐπὶ τοῦ «Ταντάλου» τὸ 1920, ἐτέρα δὲ ἡ χρησιμοποίησις κυρτῶν ἐλκομάτων ἀντὶ συμπαγοῦς στείρας ἐπὶ τοῦ «Machaon». Εἰς ὡριμένα πλοῖα ἐγένετο χρήσης ὑπερθεμαγήρων, εἰς ὡν δὲ ἐγκατεστάθησαν ἀτμοστρόβιλοι ἀντὶ παλιγδρομικῶν μηχανῶν. Τελευταίως ἐγκυπηγήθη τὸ «Dolius», εἰς δ ἐχρησιμοποιήθη τὸ πρῶτον τὸ μικρὸν σύστημα κινητήρος Diesel καὶ ἀτμομηχανῆς, τύπου Scott — Still.

Εἰς τὰς τελευταίας γαυπηγήσεις τῆς ἑταιρίας συμπεριλαμβάνεται καὶ τειρά ἐπιβατηγῶν πλοίων ταχύτητος 15 μιλῶν, ἐξ ὡν τὰ δύο πρῶτα «Πάτροκλος» καὶ «Ἐκτωρ» ἦσαν ἐξαιρετικῶς ἐπιτυχῆ.

Ἡ ἐν λόγῳ ἑταιρία, πληγεῖσα καὶ αὐτῇ ὑπὸ τῆς συμμερινῆς δεινῆς γαυτιλιακῆς κρίσεως, πρώτην ἥδη φοράν ἀπὸ τῆς συστάσεως τῆς, δὲν κατώρθωσε νὰ δώσῃ μέρισμα εἰς τοὺς μετόχους τῆς,

αὶ βάσεις δμως ἐφ' ὧν ἐδράζεται, εἶγε τοσοῦτον στερεαί, ὡστε νὰ μὴ χωρῇ ἀμφιθολία διὰ ἐν τέλει. Θὰ δυνηθῇ νὰ ἐπιπλεύσῃ.

Σ. ΦΕΡΕΝΤΙΝΟΣ
Πλοιαρχος Ε. N.

Η ΧΑΪΦΦΑ ΣΟΒΑΡΟΝ ΚΕΝΤΡΟΝ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΔΙΕΞΟΔΟΥ ΤΗΣ ΠΑΛΑΙΣΤΙΝΗΣ

Αἱ ἐργασίαι διὰ τὴν ἀποπεράτωσιν τῶν λιμενικῶν ἔργων τῆς Χάϊφφας συνεχίζονται μετὰ πάσης δραστηριότητος. Ὁ νέος λιμὴν συγδεόμενος μὲ τὴν σιδηροδρομικὴν γραμμὴν τῆς Χετζάζης καὶ γειτονίαν μὲ τὰς ἐκτεταμένας περιφερείας τῶν πορτοκαλλιεών τῆς Παλαιστίνης προώρισται νὰ ἀποδῇ τὸ μοναδικὸν κέντρον τῆς πρὸς τὴν θάλασσαν ἐμπορικῆς διεξόδου τῆς ἐνδοχώρας. Τὰ ἐκτελούμενα ἥδη ἔργα, εὐρυτάτης κλίμακος, θὰ δώσουν εἰς τὴν ναυτιλίαν ἔνα ἀσφαλῆ λιμενικὸν χώρων ἔχοντα συνοδικὴν ἐπιφάνειαν ἐνδιαφέρομενούσιον καὶ πλέον τετραγ. μέτρων.

Ο κύριος κυματοθραύστης ἔχει μῆκος ἐνδιαφέρομενος καὶ ἡμίσεως μιλίου καὶ σχεδὸν ἐπερατώθη, δεδομένου διὰ τὴν δυσκολωτότα τοῦ πρὸς τὸ ἀνοικτόν πέλαγος ἀκρούσεως. Τὸ μητροπολίτην τοῦ παρελθόντος Δεκέμβριούς καὶ σήμερον δὲν ὑπολείπεται εἰμὴ ἡ κατασκευὴ τοῦ ὑπέρ τὴν θάλασσαν κρηπιδώματος, ἔχοντος ὑψὸς 13 ποδῶν. Ο δεύτερος κυματοθραύστης ἀποτελεῖ ἔργον πολὺ ἐλαφρότερον. Τὸ μῆκος του εἰναι ἡμίσεως μιλίου περίπου, διὰ τὸ μητροπολίτην παρελθόντος τοῦ παραπλεύσαντος προορίζεται διὰ τὰ μικρότερα πλοῖα καὶ τὰς φορτηγίδας, εἰς τὰ ἐπικαρπότερα δὲ σημεῖα τῆς λιμενικῆς ζώνης θὰ ἀνεγερθοῦν λιμεναποθήκαι, ὑπόστεγα, γραφεῖα κ.λ.π.

Διὰ νὰ καταστῇ δυνατός δ εἰσπλους εἰς τὸν νέον λιμένα τῆς Χάϊφφας μεγάλων πλοίων ἐκ τῶν ἐκτελούμενων σήμερον πλάκας εἰς τὴν Μεσόγειον θὰ γίνῃ ἐπὶ διδυτίνης περιοχῆς 97 στρεμμάτων ἐκδάνουσις μέχρι 37 ποδῶν καὶ ἐπὶ διδυτίνης περιοχῆς 31 ποδῶν τούλαχιστον. Αἱ ἐργασίαι τῆς ἐκδικύνσεως θὰ ἀπατηθοῦν τὴν ἀρχίρεσιν 3.000.000 καὶ πλέον τόννων ζημίου. Ιλός κ.λ.π., μέχρι δὲ τοῦ παρελθόντος Μαρτίου εἰχον μεταφερθῆ 400.000 τόννοι τοιούτου θλικοῦ εἰς τὰ πρὸς ἐπιχωμάτωσιν τημήτα.

ΑΙ ΑΓΞΟΓΣΑΙ ΕΞΑΓΩΓΑΙ ΟΠΩΡΙΚΩΝ

Τὸ ἐμπόριον τῶν διπωρῶν μεταξὺ Παλαιστίνης καὶ τῶν Βορ. Η-πειρωτικῶν λιμένων ηγήμητη τεραστίως κατὰ τὴν μεταπολεμικὴν περίοδον. Τὸ 1900 αὶ ἔξαγωγαὶ ἐσπεριδοειδῶν καὶ σταφυλῶν ἐκ Παλαιστίνης ἀνήρχεντο εἰς 325.000 κιβωτίων, ἐνῷ κατὰ τὸ 1920 ἀγηλθοῦν εἰς 920.000 διὰ νὰ φέντουν τὸ 1930 εἰς 2.500.000 κιβωτίων καὶ κατά τὴν χρονικήν περίοδον 1931-32 εἰς 3.600.000 κιβωτίων.

Ο ἔξαγωγες κιτρων κ. Ζ. A. Chelouche, διατηρῶν Οίκον εἰς τὴν Γάιαφφαν, ἐπισκεψεῖς τελευταίως τὰς Σκανδιναվικὰς χώρας ἔνδικτασεν, διὰ εἰς λίαν προσεχές μέλλον ἡ ἐκ Παλαιστίνης πρὸς τὴν ἀνωτέρω κατεύθυνσιν ἐξαγωγὴ θὰ ὑπερβῇ τὰ 4.000.000 κιβωτίων, ἐντὸς δὲ μιᾶς ἀπὸ σήμερον ἐπτακτίας θὰ τριπλασιασθῇ.

Αἱ Σκανδιναվικαὶ χώραι: ἀποτελοῦν ἀρίστας ἀγορᾶς καταναλωτέων τῶν διπωρῶν τῆς Παλαιστίνης. Σημειωτέον, διὰ τὰς μεταφράσης τῶν ἀποστελλομένων φορτίων τὰς διεγεργοῦν ἀποκλειστικῶς τὰ σκάφη τὰ ἀνήκοντα εἰς τὸν στόλον τῆς «Swedish Orient Line».

ΙΩΑΝ. ΣΒΟΡΩΝΟΣ
ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ-ΠΛΟΗΓΟΣ
ΜΥΚΟΝΟΥ - ΔΗΛΟΥ
Τηλεγραφήματα: **ΣΒΟΡΩΝΟΝ** Μύκονον

Η ΣΗΜΑΙΑ ΜΑΣ ΕΙΣ ΤΟΝ ΒΟΡ. ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΝ

Η ΕΞ ΕΛΛΑΔΟΣ ΓΡΑΜΜΗ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΑΜΕΡΙΚΗΝ

ΕΚΠΤΩΣΙΣ ΑΝΤΙ ΕΞΦΛΙΚΤΙΚΗΣ ΠΡΟΟΔΟΥ

Εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχός μας είχομεν παράσχει: μίαν ἀμυδρὸν σκιαγραφίαν περὶ τῆς ἴστορικής ἔξελίξεως καὶ τῆς ἀλληλοδιαδόχου καὶ ἐντατικῆς, διὰ μέσου ἐπτὰ δεκαετηρίδων, προόδου τῆς γραμμῆς τοῦ Βορ. Ἀτλαντικοῦ, ἀφ' ἣς τὸ ἀτμόλικτον «Sirius», πρωτιστόρος τῶν συγχρόνων πλωτῶν μεγαθηρίων, διέπλευσε πρῶτον τὸν ὄγκον καὶ μαζὲ μὲ τὰς γεργάτας εἰλίξεις ποὺ ἔφερεν ἀπὸ τὸν πελαγὸν Κόσμου εἰς τὸν γένον, ἔχάραξε μὲ τὴν αὐλίκην τῶν τρεχῶν τους τὴν πλωτὴν ὁδὸν ἐπάνω εἰς τὴν διγρὴν ἐπιφάνειαν τοῦ ἀχανοῦς πόντου.. Τὸ «Sirius» ἡκολούθησαν καὶ ἄλλα σκάφη, ἔως διου τὸ 1840 ἰδρύθη ἡ «Κιούναρ» καὶ τόσι μετ' αὐτῇ ἀλλαι ἀπὸ τὰς κρατικὰς σημερινὰς ἀτμοπλοΐας, τῶν ὅποιων οἱ ἐπιδημιοικοὶ στόλοι μὲ τοὺς ὑπεργάνους κολοσσούς ἵκανοποιοῦν τὸ Ἐθνικὸν γένη τρού τῶν Λακων καὶ καλλιεργοῦν τὸν ἀσβεστον πάθον πρὸς νέας δημιουργικὰς καταχήσεις, τὴν μίαν λαμπροτέραν τῆς ἀλληλῆς...

Καὶ αὐτὰ μὲν ὡς πρὸς τὰς γυναικείας τῶν κυριωτέρων ναυτικῶν κρατῶν καὶ μάλιστα τῆς Ἀγγλίας, τῆς Ἰερμανίας, τῶν Ἕνωμένων Πολιτειῶν καὶ τῆς Γαλλίας, τῶν ὅποιων αἱ ἀτμοπλοΐαι μετέχουν τῆς ὑπὸ ἀνασκόπησιν γραμμῆς καὶ ἀνταγωνίζονται ἀφ' ἔνες μὲν διὰ τὴν βελτίωσίν της καὶ ἀφ' ἔτερου διὰ νὰ ἔξασφαλίσῃ ἑκάστη τούτων ὑπὲρ ἔκυπτης τὰ σκηντρά τῆς ταχύτητος καὶ νὰ φιλοξενήσῃ ἐπὶ τῶν πλοίων τῆς τὸν γοντευτικὸν «Ἐπισείσιον». Ὁποῖα θαύματα ἐπετέλεσαν αἱ ξέναι ἀτμοπλοΐαι καὶ εἰς ποίαν περιπολὴν ἤχθησαν αἱ συγκοινωνίαι μεταξὺ Ἡπειρωτικῆς Εὐρώπης—Ἀγγλίας καὶ Βορ. Ἀμερικῆς, τὸ ἀνεπτύξαμεν ἀρκούντως, ὥστε νὰ μορφώσῃ κανεὶς μίαν σκφή ἰδέαν περὶ αὐτῶν.

Ὦς ἀπαραιτητον καὶ περικλείον ἰδιαίτερον ἐνδιαφέρον διὰ τὴν χώραν μίας συμπλήρωμας θὰ παραθέσωμεν σήμερον μέσα εἰς πετυχήτας γραμμὰς τὴν εἰκοσιπενταετή μόδις ἴστορίαν τῆς Ἐλληνικῆς πρὸς τὴν Βορ. Ἀμερικὴν γραμμῆς. Λυστυχῶς, ή ἀντίθεσις μεταξὺ τῶν δύο ἀνασκοπήσεων είνε τόσον ἀπογοητευτικὴ διὰ τὴν Ἐλληνικὴν προσπάθειαν, ὡστε γ' ἀποτελῇ αὕτη αὐτόχρονη μὲσοδρόμισιν ἀντὶ προόδου, εἰς ἣν στιγμὴν γύρω μίας ἐπικρατεῖ μεγαλειώδης δ' Ἰταλικὸς δργασμὸς, χαρούσιων καθ' ἡμέραν εἰς τὸ πυκνόν δίκτυον τῶν ἀρτίων συγκοινωνῶν τους συγχρονισμένα σκάφη καὶ πλωτούς γίγαντας, ἔναντι τῶν δόποιων ἡ Ἐλληνικὴ σημαία δὲν ἔχει νὰ παρατάξῃ εἰμὴ μόνον τὴν ἐγνωσμένην φιλοπατρίαν τῶν Ἐλλήνων μεταναστῶν, ποὺ μὲ στοργὴν καὶ συγκίνησιν ἔξακολουθοῦν νὰ περιβάλλουν μὲ διακριτικὴν προτίμησιν τὰ δύο ἐνοπομείναντα πτωχά, ὑπὸ τὴν Κυανόλευκον, σκάφη.

Η ΠΡΟ ΤΟΥ 1907 ΠΕΡΙΟΔΟΥ

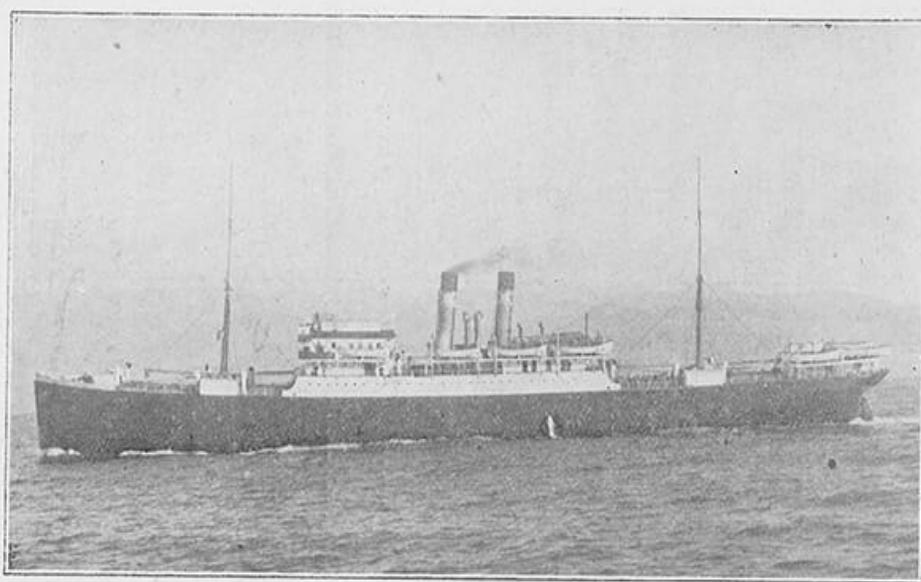
Όταν τὸ πρὸς τὰς Ἕνωμένας Πολιτείας μεταναστευτικὸν ρεύμα ἐπεξετάθη ἀπό τοὺς λαοὺς τῆς Ἀγγλίας καὶ Ἰρλανδίας, τῆς Ἡπειρωτικῆς Εὐρώπης καὶ τῆς Σκανδιναվικῆς πρὸς τοὺς λαοὺς τῶν Μεσογειακῶν κρατῶν, οἱ Οὐγγροὶ καὶ οἱ Ἰταλοὶ κατ' ἀρχὴν

καὶ εὐθὺς ἀμέσως οἱ Ἐλληνες, ἃσαν οἱ πρῶτοι, οἵτινες ἔδωκαν τὸ σύνθημα μιᾶς ἀρχικῶς δειλῆς καὶ τόσον ζωηρᾶς καὶ ἀθρόας μετέπειτα, καὶ νήσεως πρὸς τὸν νέον Κόσμον. Η Ἐλλάς, χώρα πτωχὴ εἰς πλουτοφόρους πηγάδας, μὴ ἔξαρκούσα νὰ διαθέρψῃ τὸν λιτόν πληγμόν της, ἀσφυκτιῶσσε εἰς τὰ στεγά τότε δριμὰ τῆς τὰ ἔκτεινόμενα ἀπὸ τοῦ δραχμῶνος Μαλέκι μέχρι τῆς πρὸ τοῦ Ὀλύμπου Θεσσαλικῆς κοιλάδος, διέθλεψεν ἀπὸ τεσσάρων δεκαετηρίδων τὴν ζωτικὴν ἀξίαν καὶ τὴν σκοπιμότητα τῆς μεταναστεύσεως πρὸς τὴν Νέαν Υόρκην, διαν δὲ οἱ πρῶτοι Ἐλληνες χωρικοὶ ἐπάτησαν τὸ Ἀμερικανικὸν ἔδαφος καὶ ἔζησαν δλίγονος μῆνας εἰς ἓν περιβάλλοντος ζωγρίτων ὑπέρτερου τοῦ ἀσθλιουχωρίου των ἔταντα πρῶτων δολλάρια ἔθωπεύθησαν εἰς τὰς συληράδας πολέμωνταν καὶ ἤρχισαν νὰ εἰσέρουν αὐτὰ εἰς τὴν Ἐλλάδα μαζὶ μὲ τὰς ἐγκουσιώδεις καὶ ἐντυπωτικοῦ περιεχομένου ἐπιστολάς των, ἔνας θρύλος ἤρχισε νὰ δημιουργήσει πέριξ τοῦ ὄντα μέτρου τῆς Ἀμερικῆς καὶ τοῦ ἀφθόνως ρέοντος χρονίου της...

Κάθε Ἐλληνικὴ γωνία ἐπάλλετο ἀπὸ ἐνθουσιασμὸν διὰ τὴν ἀγνωστὸν χώραν, εἰς τὴν δόποιαν ἐπέτα ἡ φυντασία κάθε πτωχοῦ ἐργάτου καὶ ἀγρότου, δημιουργοῦσα δνειρά γεμάτα εὐτυχίαν καὶ πλοῦτον. Η Ἀμερικὴ ἀπετέλεσε διὰ τὴν ἐποχὴν ἐκείνην τὸν ἐπίγειον Παράδεισον, μέσα εἰς τὴν δόποιον ἐκκλούντο οἱ θυητοὶ γὰρ ἀπολαύσουν τὰς ὡραιότητας κακούς καινούργιας ζωῆς, καταφόρτου ἀπὸ παραδοξότητας καὶ ἀπὸ εὔκολα κέρδη. Εὐνόητον λοιπὸν είνε τὸ δημιουργγήθεν ρεῦμα πρὸς τὴν μυστηριώδη, διὰ τούς ἀπολέκους καὶ ἀφελεῖς μετανάστας μας, Γῆν τῆς Ἐπαγγελίας, ἀπὸ τὴν δόποιαν ἥλπιζον νὰ ἐπανέλθουν μίαν ἡμέραν εἰς τὸ χωρίον τῶν πάρπλουτοι: διὰ γὰρ πέρασουν τὸ ὑπόλοιπον τῆς ζωῆς των μέσω εἰς μίαν εὐδαιμονία γαλήνην.

Συνέρρεον τότε αἱ πυκναὶ ἀμάδεις τῶν μεταναστῶν μίας εἰς τὸν Πειραιά καὶ εἰς τὰς Πάτρας, ὅποθεν εἰσήρχοντο εἰς τὰ πλοῖα τῆς γραμμῆς διὰ τὴν Μασσαλίαν. Τὰ παλαιὰ πλοῖα τῆς Μεσοζερῆ, τὸ «Σαγκαλιέν», τὸ «Μπραζίλ», η «Κριμπίλ» καὶ ἄλλα ποὺ προσήγγιζαν εἰς τὸν Πειραιά, παρελάμβανον εἰς κάθε ταξίδι τῶν σεβαστὸν ἀριθμὸν Ἐλλήνων μεταναστῶν διὰ τὴν Μασσαλίαν, ὅποθεν εύτοι: διὰ Χάδρης καὶ Χερσούργου διήρχοντο τὸν Ἀτλαντικὸν καὶ ἀπειβάζοντο εἰς τὴν Νέαν Υόρκην. Κατ' εὐθείαν γραμμῆς ἐξ Ἐλλάδος δέν ἐνεφνίσθη, εἰμὴ κατὰ τὸ 1901, διὰ τῆς Ἀμερικοῦ—Ἀμερικανίας κατέδουσα τὴν ἐντεύθεν ἐπικερδή ἐργασίαν διέθεσε διὰ τὰς μεταναστευτικὰς ἀνάγκας τέσσαρα σκάφη τῆς, τὰ ἀπὸ τὸ «Τένεδος», «Σέριφος», «Γεωργία» καὶ «Σικελία», ἀτινα συνεδύκοντα τὴν ὑπηρεσίαν ἐπιθετῶν μὲ τὴν μεταφορὰν διαφόρων Ἐλληνικῶν προϊόντων πρὸς ἔξαγωγήν.

Τὰ Γερμανικὰ κατὰ λάίνερς προσήγγιζαν εἰς τὸ Μαντούδι τῆς Εδούσιας πρὸς φόρτωσιν λευκολίθου καὶ ἀλλοτε εἰς τὴν Σύρου πρὸς παραλαβὴν κίτρων καὶ Ναξίκας σμύριδος, διερχόμενα δὲ ἐπ Πειραιῶς καὶ πολλάκις ἐκ Ναυπλίου καὶ Πατρών παρελάμβανον

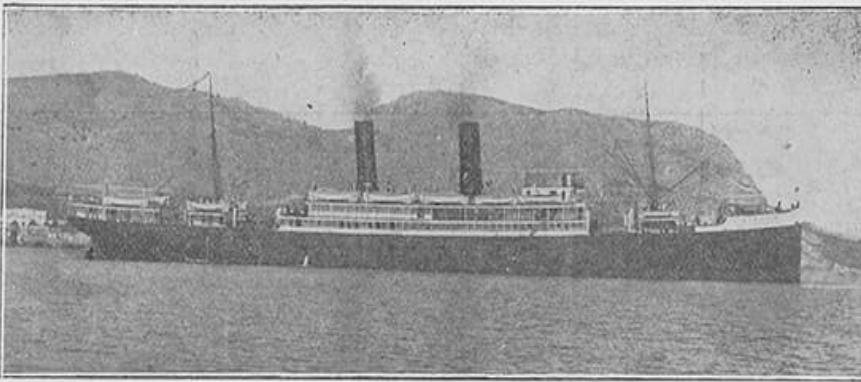


συμπληρωματικώς μάρμαρα και μίαν ή δύο και τρεῖς συχνά έκατοντάδες μεταναστών τρίτης θέσεως. Τὴν ἐποχὴν ἐκείνην προσήγαγιζαν σποραδικῶς εἰς Πειραιά και τὰ ὑπερωκεάνια τῆς «Φάδρο Λάϊν» ἀντιπροσωπεύμενα ἀπὸ τὸν πρακτορειακὸν Οἰκον Χριστοφῆ, δυτικές ἐπωφελεῖτο τῆς ζωηροτέρας κινήσεως ωρισμένων ἐποχῶν. Προεξέτειγον, δηλαδή, τὰ Γαλλικὰ σκάφη μέχρι Πειραιῶς τὴν ἐκ Μασσαλίας πρὸς τὴν Νέαν Υόρκην γραμμήν των κατ' Ὀκτώβριον καὶ τὰς παραμονάς τοῦ ἔαρος.

Τὸ μεταναστευτικὸν ρεῦμα ἐπυκυνοῦτο τότε ἀπὸ τῆς πρώτης ἐδομάδος τῆς Μεγάλης Σαρακοστῆς, δόποτε οἱ ὑποψήφιοι πολίται τοῦ Νέου Κόσμου, ἀφ' οὐ περγοῦσαν τὸ καρυκαβλί: εἰς τὸ χωρίο των, ἐτρέποντο κατόπιν πρὸς τὴν Ἀμερικὴν διὰ νὰ προλάβουν τὴν Ἀγορᾶν καὶ τὸ «ἄνοιγμα τῶν ἐργασιῶν». Ἐπίσης ζωηρὰ κίνησις πάρετηρετο καὶ κατ' Ὀκτώβριον, διέτει ἐπέσπευδον ὅλοι τὰ ταξίδιά των ἀποφεύγοντες νὰ περάσουν τὸν ὡκεανὸν κατὰ τὴν κειμερινὴν περίοδον! Τῶν δύο αὐτῶν χρονικῶν διαστημάτων ἐπωφελεῖτο ἡ «Φάδρο Λάϊν» διὰ νὰ στείλῃ τὰ πλοῖα τῆς εἰς τὴν Ἑλλάδα καὶ νὰ καρπούθῃ ἀρκετά ὀφέλη ἐκ τῆς παρουσιαζομένης ἐκτάκτου ἐργασίας. Ὡς πρὸς τὴν «Ἀμβούργο—Ἀμέρικαν» κατῆ διέκοψε τοὺς ἔξι Ἑλλάδος πλόας τῆς τὸ 1903, ἐ-ξηκολούθησαν δὲ κάπως πυκνότεραι αἱ προσεγγίσεις τῆς «Φάδρο» μὲ τὸ ὑπερωκεάνιον τῆς «Νευστρία» 5000 τόννων καὶ ἀλλα.

Τὴν ἴδιαν ἐκείνην ἐποχὴν ἦρχισε τὰς προσεγγίσεις τῆς εἰς Πάτρας καὶ ἡ «Ἀνδρέα—αμερικάνα», ἡ σημερινὴ, δηλαδή, «Κόζουλιτς» διατέσσασα κατὰ σειρὰν τὰ ἀτμόπλοιά τῆς «Τζούλια», «Ντόρα», «Ἀλίκη» καὶ «Σοφία Χάχεμπεργκ», ἀτινὰ ἀπέσυρε δραδύτερον διὰ νὰ τὰ ἀντικαταστήσῃ μὲ τὰ τόσον γνωστὰ «Μάρθα Οδάσιγκτων» (1908) καὶ «Πρόδερμος Οὐδλσων» (1912) μὲ τὰ δόποια χιλιάδες Ἑλλήνων μετεφέρθησαν εἰς τὸν Νέον Κόσμον. Τὰ πρώτα ὑπερωκεάνια τῆς «Φάδρο Λάϊν» καὶ τῆς «Ἀμβούργο—αμέρικαν» διέθετον διὰ τοὺς ἐπιβάτας τῆς τρίτης των θέσεως πρωτόγονα μέσα διαμονῆς εἰς χώρους στεγούς ἐντὸς τῶν κυτῶν των. Τὰ ταξίδια ἀπετέλουν ἀληθινὴν τραγωδίαν, οἱ δὲ πτωχοί μετανάσται ἐδοκίμαζαν τὰς πικρίας ἑνὸς μαρτυρικοῦ ταξίδιου καὶ ἡ-σθάνοντο πραγματικὴν ἀνακούφισις εἰς τὸ ἀντίκρυσμα τῆς ξηρᾶς τῆς πέραν τοῦ ὡκεανοῦ ἵπερου. Δέον δικαίως νὰ ὀμολογηθῇ, ὅτι τὰ ποδὸς, ἡ δὲ ὀλιγόσωρος παραμονὴ των διέρρεε μέσα εἰς ἔνα περιβάλλον ἀκράτου ἐνθουσιασμοῦ.

Τὸ ωραῖον ὑπερωκεάνιον «Ἀθῆναι» καταστραφὲν τὸ 1916 εἰς τὸν Ἀτλαντικὸν ὡκεανὸν, συνεπείᾳ πυρκαϊᾶς

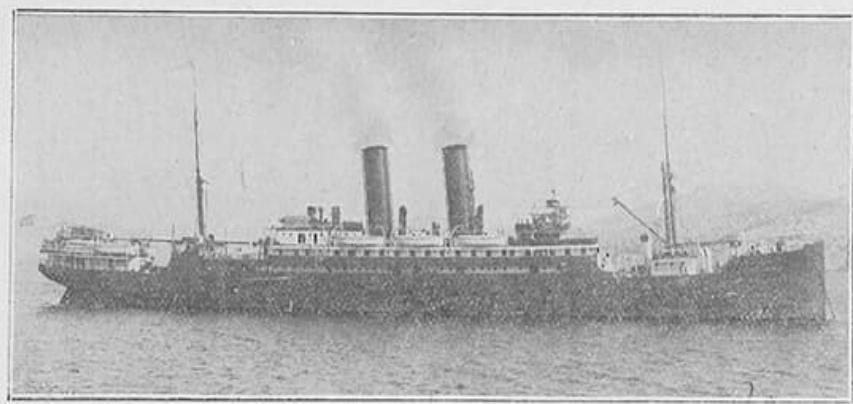


νες συγκατηθέντες κατὰ τὰ τέλη τοῦ 1905 εἰς τὸ Λονδίγον ἀγνῆ λαζανή τὰξπει τοῦ προκειμένου σκέψεις των καὶ διεπίστωσαν τὸ ἐπωφελὲς τῆς τοιαύτης ἐπιχειρήσεως, τὰ σχέδια τῆς δροσίας ἀνέλαβε νὰ πραγματοποιήσῃ ἔνας ἐκ τῶν σκαπανέων τῆς νεωτέρας ναυτιλιακῆς δημιουργίας εἰς τὴν χώραν μαζί, ὁ Δημήτριος Μωραΐτης.

Τὸ κυριώτερον ἐμπόδιον ἦτο ἡ ἔλλειψις ἐπαρκῶν κεφαλαίων. Ὁ διαιρένιος δικαίως γοῦς τοῦ Δημ. Μωραΐτην δὲν ἔδειλίασε, δὲν ἀπεγοητεύθη, δὲν ὑπεχώρησε. Κατῆλθεν οὗτος εἰς τὴν Ἑλλάδα καὶ ἐπεδόθη ἐν σπουδῇ εἰς τὴν καλλιέργειαν τῶν τολμηρῶν του σχεδίων κατορθώσας πράγματι νὰ πείσῃ πολλούς κεφαλαιούχους καὶ ἐπιφανῆ μέλη τῆς κοινωνίας τῶν Ἀθηνῶν καὶ τοῦ Πειραιῶς νὰ μετάσχουν τῆς ἐπιχειρήσεως. Πράγματι εἰσέφερον τὰ πρώτα χρήματα ὁ Θεόδ. Ρετσίνας, ὁ Καρέλας, δ. Κυριακός, δ. Ανδριτσάκης, δ. Συννεφιάδης, δ. Τζίνης, δ. Πάππος καὶ ἄλλοι: ἀπὸ τοὺς τότε οἰκονομικοὺς παράγοντας, παρηγγέλθησεν δὲ ὑμέσων ὑπὸ τοῦ Μωραΐτη εἰς τὴν Ἀγγλίαν δύο ὑπερωκεάνια, δ. «Μωραΐτης» 6045 τόνων γκρός καὶ κατόπιν τὸ κάπως μεγαλύτερον «Ἀθῆναι» 6742 τ.γκρός.

Τὸ πρῶτον καταπλεύσαν εἰς Πειραιά Ἑλληνικὸν ὑπερωκεάνιον ἦτο δ. «Μωραΐτης», δ. σημερινὸς «Θεμιστοκλῆς», δ. δεκάπλους του προεκάλεσε ρίγη ἐνθουσιασμοῦ καὶ συγκινήσεως τοῦ κόσμου, ἐνθουσιασμοῦ κορυφωθέντος, διαν μετά ἔνα ἔτος ἐνεφανίσθη εἰς τὰ Ἑλληνικὰ δύτατα καὶ τὸ δεύτερον, πολὺ ὠραίτερον καὶ καταλληλότερον τοῦ πρώτου, ὑπερωκεάνιον «Ἀθῆναι».

Τὰ δύο αὐτὰ ὑπερωκεάνια ἐξετέλουν τὴν γραμμήν Πειραιῶς—Νέας Υόρκης ἐναλλάξ κατὰ μῆγα, ἡ δὲ ἀναχώρησίς των ἐν τῷ Ἑλληνικῶν λιμένων ἀπέτελε τὸ γεγονός τῆς ἡμέρας. Κατάφορτα μεταναστῶν, σημικοτολισμένα, ἐγκατέλειπον ἀργά—ἀργά τὴν ιερατικὸν λιμένα, ἐνῷ ἡ βικρεῖται ἀρμονικὴ συρίκτρα των ἔδονες τὴν ἀτμόσφαιραν καὶ ἀπέδιδε τὸν χαρετισμὸν εἰς τὰ σειόμενα ἀπὸ τῆς προκυμαίας μανδήλια τῶν συγκεντρωμένων συγγεγενῶν, οἱ δόποιοι μαζὶ μὲ ἔνα κόμη περιέργων διαβατῶν κατευώδων τοὺς ἀπερχομένους πρὸς εὔρεσιν τύχης μετανάστας. Ἐκ Πειραιῶς κατηγορούντο εἰς Γύθειον καὶ Καλάμας, δηποὺ ἡ προσεγγίσεις των ἐπίσης ἦτο πανηγυρική. Ολόκληρος διπλήθυσμὸς ἐτέλει: ἐπι-



· Η βομβαρδισθεῖσα ἀπὸ τὸ «Χαμηδίε» ἐν Σύρῳ «Μακεδονία»

πέραν τοῦ ὡκεανοῦ ἵπερου. Δέον δικαίως νὰ ὀμολογηθῇ, ὅτι τὰ ποδὸς, ἡ δὲ ὀλιγόσωρος παραμονὴ των διέρρεε μέσα εἰς ἔνα περιβάλλον ἀκράτου ἐνθουσιασμοῦ.

Η ΕΜΦΑΝΙΣΙΣ ΤΗΣ ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟΥ

Τὸπο τὰς συνθήκας αὐτὰς καὶ τὴν αὔξουσαν δσημέραι ζωηρότητα τοῦ μεταναστευτικοῦ ρεύματος, ήτις ἐδημιουργήσεις μίαν ἔντονον καὶ παγίαν μεταξὺ Ἑλλάδος καὶ Βορ. Ἀμερικῆς κίνησιγ, ἦρχισε νὰ ἀναφαίνεται: αἰσθητὴ ἡ ἔλλειψις ἐλληνικῆς γραμμῆς μελλούσης νὰ συνδέσῃ τὴν Χώραν μὲ τὴν ἀνθούσαν καὶ πολυάνθρωπον Ἑλληνικὴν παροικίαν τοῦ νέου Κόσμου. Τὴν ἀγάγκην αὐτὴν τὴν διείδον ἐγκαιρῶς ὁ ἀείμνηστος Ἀριστοφῆς καὶ δ. Δημ. Μωραΐτης,

· Η ἐμφάνισίς των διήγειρε τὸ ἐμφυτον αἰσθητὰ τῆς ἀγάπης τοῦ Ἑλληνος πρὸς τὴν θάλασσαν καὶ ἱκανοποίει τὸ θεικὸν γόνητρον. Παρόμοια: ἐκδηλώσεις ἐπανελαμβάνοντο καὶ κατὰ τὴν ἀφίξην των εἰς τὴν Νέαν Υόρκην. Οἱ ξενητεμένοι δμογενεῖς συνέρρεον εἰς τὴν θέσιν ἔνθα ἡγκυροδόλουν τὰ Ἑλληνικὰ ὑπερωκεάνια καὶ ἄλλοι μὲν παρελάμβανον τὰς ἀποστελλομένας «γύμφας», ἄλλοι: δὲ ἐμάνθανον «διὰ ζώσης» τὰ νέα τῆς πατρίδος των ἀπὸ τοὺς ἀφικούμενους χωριανούς των. «Οταν μάλιστα αἱ τάξεις τῶν ὑπερωκεανῶν νυμφῶν» ἡσαν πυκναὶ καὶ συνεπῶς σεβαστὸς καὶ δ. ἀριθμὸς τῶν ὑποψήφιών γκαμβρῶν πρὸς τοὺς δόποιους ἐστέλλοντο «συστημέναι», ἀφοῦ εἰχε προγγηθῇ τὸ ταξίδι τῆς φωτογραφίας των καὶ εἰχεν ἔλθει: ἡ ἔγκρισις μαζὶ μὲ τὸ ἀπαραίτητον τσέκ τῶν

φερεν υπηρεσίας είς τὸν Συμμαχικὸν ἀγῶνα. Σήμερον ὑπὸ τὸ δόνομα «Βύρων» ἔξεκολουθεῖ νὰ φέρῃ ἀκόμη, μόνον αὐτὸ, τὸ μῆνυμα τῆς Μητροπόλεως πρὸς τὰ ξενητεμένα τέκνα τῆς.

Πρὸ τῆς παραλαβῆς τοῦ ὁραίου αὐτοῦ σκάφους, ή "Εθνικὴ ἀτμοπλοΐα διετήρει τὴν πρὸς τὴν Βορ. Ἀμερικὴν γραμμὴν τῆς μὲ τὰ ὑπερωκεάνια «Θεμιστοκλῆς», «Πατρίς» καὶ «Αθῆναι», ἐπειδὴ δὲ προέκυψε μία καλῇ, διαρκούντων τὸν Βελκανικῶν πολέμων καὶ εὐθὺς κατόπιν τούτων, ἐργασίᾳ, ἐπόκυνε τὸ δίκτυον τῆς διὰ τῆς ἀγορᾶς δύο παλαιοτέρων σκαφῶν εὐκαιρίας ἀτιγα ὠνόμασε «Ιωάννινα» καὶ «Θεσσαλονίκη» πρὸς τιμὴν τῶν ἀπελευθερωθείσιν τὸτε πρωτευούσιν τῆς Ἡπείρου καὶ τῆς Μακεδονίας. Τὸ πρώτον ἦτο 4191 τ. γκρός καὶ γυαπηγήσεως 1897, τὸ δὲ δεύτερον 4682 τ. γκρός καὶ γυαπηγήσεως 1890. Κυρίως τὰ δύο ταῦτα ὑπερωκεάνια ἔχρησμοποιοῦντο διὰ μεταφορᾶς ἐμπορευμάτων, διέθετον δμῶς καὶ χῶρον δι' ἀρκετοὺς ἐπιβάτες θέσεων.

Μετὰ τὴν ἀπορρόφησην τῆς «Ελληνικῆς Υπερωκεανίου» Ἀτμοπλοΐας» ή "Εθνικὴ ἔπαυσε μὲν γὰρ ἔχῃ τὸν συναγωνισμὸν ταῦτης, ἀντιμετώπισεν δμῶς τὸν συναγωνισμὸν τῶν ξένων ἐταξιριῶν, αἰτινες ἐνίσχυσαν τὰς ὑπαρχούσας ἐκ Πατρῶν γραμμὰς τῶν ή καὶ καθιέρωσαν νέας ὑπηρεσίας ἐκ Πειραιῶς. "Ηδη ἀπὸ τοῦ 1912 ή «Κόζουλιτς» ἐλέγη πλουτίσηγ τὸν στόλον τῆς μὲ τὸ μεγάλο καὶ πολυτέλεστακον ὑπερωκεάνιον «Πρόεδρος Οὐδίσων», τὸ δυστὸν προσεγγίζον εἰς τὰς Πάτρας κατέκτη συμπαθείας, λόγῳ τῶν ἀνέσεων ἀτικας παρείχε καὶ τῆς ταχύτητός του καὶ διαρκῶς ἐκέρδιζεν ἐδαφος ἔναντι τῶν Ἐλληνικῶν ὑπερωκεανίων. Σημειώτεο δμῶς, δτι τὰ ἀδικά μας ὑπερωκεάνια ὑπέστησαν διαταραχὴν εἰς τὴν γραμμὴν τῶν καὶ διερείας τὰς συνεπείας ἐκ τῆς παραποτέλειας τῶν κατὰ τὴν διάρ-

Τὸ ὑπερωκεάνιον «Εδισων», δμοῖν τύπου μὲ τὸ διαλυθὲν «Κωνσταντινούπολις». Ἀπὸ ἔτους, ἐλλείψει μεταναστευτικῆς κινήσεως, εὐρίσκεται ἐν παροπλισμῷ εἰς Πειραιά

πων έπιτάξεων και άκατανοήτων διώξεων έπεδρυσαν έπι της θέσεως της «Εθνικής Ατμοπλοΐας» και περιήγαγον τὸν στόλον της εἰς τὴν παρούσαν ποιοτικήν του ἔκπτωσιν.

Ίδιού ή πενιχρά μεταπολεμική της προσπάθεια: Τὸ 1919 ἡ γόρασε τὸ ὑπερωκεάνιον «Βασιλεὺς Ἀλέξανδρος» 15.746 τ. γκρός καὶ νυκτηγήσεως 1908, δὲν ἥδυνήθη δῆμος νὰ τὸ διατηρήσῃ ἐπὶ πολὺ, διότι ἡτο σκάφος πολυέξοδον ἔναντι τοῦ περιορισμοῦ τοῦ μεταναστευτικοῦ ρεύματος καὶ ἡγαγκάσθη νὰ τὸ παροπλίσῃ καὶ τὸ 1922 νὰ πωλήσῃ αὐτὸν εἰς μίαν Ἀμερικανικὴν ἀτμοπλοΐαν, διὰ νὰ ἀγοράσῃ ἀντ' αὐτοῦ τὸ μικρότερον ἀλλὰ καὶ παλαιότερον ἀπὸ «Κωνσταντινούπολις» 11.456 τ. καὶ ναυπηγήσεως 1896. Ταχέως δῆμος καὶ τὸ σκάφος τοῦτο ἡχεργίστεύθη, πωληθὲν κατὰ τὸ 1929 εἰς Ἰταλούς πρὸς διάλυσιν.

Τὸ 1923 ή «Ἐθνική» ἐπώλησε τὴν «Πατρίδα» εἰς Γαλλικὴν ἐταιρίαν καὶ ἀντ' αὐτῆς ἡ γόρασε τὸ 1924 τὸ «Ἐδεσῶν» 11.103 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1896. Καὶ τὸ πλοίον τοῦτο τελεῖ ἀπὸ διμήνου ἐν παροπλισμῷ εἰς τὸν Πειραιῶν λιμένα. Μία ἀκόμη ἀτυχὴ περίπτωσις, ἡτο ἡ κατὰ τὸ 1926 ἀγορά τοῦ ἀπὸ «Μωρέας» 8496 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1902. Τὸ ὑπερωκεάνιον τοῦτο ἔκτελέσαν δλίγιστα ταξιδια ἡχηρηστέύθη καὶ δμοῦ μὲ τὴν «Κωνσταντινούπολις» ἐπωλήθη τὸ 1929 εἰς Ἰταλούς Οἰκον διαλύσεων.

Σημειώταν, διότι μέχρι τὸ 1922 ή «Ἐθνική Ἀτμοπλοΐα» δὲν ἀντιμετώπισε διχρόν τὸν ξενικὸν συναγωνισμόν, ἐνῷ ἀπὸ τῆς καθηερώσεως τῶν περιορισμῶν τῆς μεταναστεύσεως καὶ ἐντεῦθεν, ἡτο ἀπὸ τὸ 1923, παραλλήλως πρὸς τὴν ἐπελθοῦσαν τεραστίαν μείωσιν τῆς κινήσεως εἰχε νὰ συναγωνισθῇ πρὸς Ισχυρούς καὶ ἐντατικῶς προοδεύσοντας ἀντιπάλους. Θά προσθέσαμεν ἐνταῦθα, διότι τὸ 1919 ή «Κιούναρ Λάϊν» ἐνεκπαίδευσε διὰ μικρὸν τὸ διάστημα μίαν μηνιαίαν γραμμὴν Πειραιῶς—Νέας Ύόρκης μὲ τὸ ὑπερωκεάνιον «Ραπονπία» καὶ δι' ἐν μόνον ταξίδιον μὲ τὸ «Caronia», ἐνῷ μέχρι τὸ 1923 ἐνεφανίσθη εἰς τὰ Πειραιὰν ὅπαξ ἡ διότι τὸ Ἀμερικανικὸν ὑπερωκεάνιον «Susquehanna» καὶ ὡς διάτονον ἀστήρο μὲ πολὺν θόρυβον καὶ μὲ τραγικὰς περιπτετείας ἐσημειώθη εἰς τὸ στερεώμα τῆς γραμμῆς Πειραιῶς—Βορ. Ἀτλαντικοῦ ή «Ἐλληνο-αμερικανική» ἀτμοπλοΐα Μπούρα μὲ τὰ πλωτά ράκη «Ἀκρόπολις» καὶ «Φιλαδέλφεια». Τὸ τελευταῖον τοῦτο μᾶλιστα κατέρριψεν εἰς τὸ μονάχιρον ταξίδιόν του τὸ ρεκόρ... βραδύτητος, διότι συνεπείᾳ ἀλλεπαλλήλων ἀδριατικῶν καὶ κινδύνων καταποντισμοῦ τοῦ Σιήγυνε τὴν ἀπόστασιν ἐν Νέας Ύόρκης εἰς Ἐλλάδα ἐντὸς 45 μόνον ἡμερῶν!...

Μόγος συναγωνιστής μὲ προσεγγίσεις εἰς Πειραιᾶ ἀπέμεινε μετὰ τὸ 1923 ή Γαλλικὴ «Φάρο Λάϊν». Ἐκ Πατρῶν δῆμος ἐσημειώσει σημαντικάς προόδους ή γραμμὴ τῆς «Κόζουλιτς», τὸ πλωτὸν ὄλικὸν τῆς ὁποίας συνεχρονίσθη ἀπολύτως καὶ προήγαγεν εἰς πολιτισμὸν τὴν γραμμὴν, ἰδίᾳ ἀπὸ τὸ 1927 καὶ ἐντεῦθεν ὅτε ἐτέθησαν παρ' αὐτῆς εἰς τὴν ὑπηρεσίαν τὰ ταχύτατα καὶ ἀφίστου πλούτου μότορσπιτς «Saturnia» καὶ «Vulcania» διαγύνοντα τὴν ἀπόστασιν ἐν Πατρῶν εἰς Νέαν Ύόρκην ἐντὸς 11 ἡμερῶν. Ὁ συναγωνισμὸς δῆμος τόσον μεταξὺ τῆς «Φάρο Λάϊν» καὶ τῆς «Κόζουλιτς» ἔναντι τῆς «Ἐθνικῆς» κατέπαυσεν, ἀφ' ὅτου ἡ κοινή—λόγω τῆς κρίσεως καὶ τῆς μειωθείσης ἐργασίας—ἀνάγκη, ἐπέβλεψεν εἰς αὐτὰς τὴν σύγκριψιν τῆς συμφωνίας καταμε-

ρισμοῦ τῆς ἐργασίας. Η «Ἐθνική» δῆμος διατηρεῖ πάντοτε, κατὰ μέγα ποσοστόν, ὅπερ ἔκανε τὴν προτίμησιν τῶν Ἑλλήνων ταξιδιωτῶν, τῶν δόπιον ἐγγωμένη εἶναι ἡ φιλοπατρία, ἀλλὰ καὶ τόσον μικρὸς πλέον ὁ ἀριθμός.

Η ΖΩΤΙΚΟΤΗΣ ΤΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ

Ἄπο τὴν ἀνασκόπησιν αὐτὴν τῆς ἔξελίξεως τῆς πρὸς τὴν Βόρ. Ἀμερικὴν Ἑλληνικῆς γραμμῆς θλιβερὸν προκύπτει τὸ συμπέρασμα, διτὶ οὐδόλως προήχθη, ἀλλὰ τούνκντίον ἔξεπεσεν αὕτη ἀπὸ τῆς λήξεως τοῦ μεγάλου πολέμου καὶ ἐντεῦθεν, ἡ δ' Ἐλλὰς ἐμεινει ἔξη καὶ ἀσυγκίνητος πρὸς τὸν γύρω τῆς πυρετώδη δργασμὸν τῆς ναυτιλιακῆς ἀναδημιουργίας. «Οταν γειτονικὰ Ἐθνικά διπλώ λ.χ. ἡ Ἱταλία μὲ τόσην θέρμην καὶ στοργὴν ἐπέδιωξεκαὶ ἐπέτυχε νὰ ἀναγάγῃ τὰς ὑπερωκεανίους γραμμάς τῆς εἰς τὰ ἀνώτερα ἐπίπεδα τοῦ πολιτισμοῦ διὰ τὴς ἀποκτήσεως συγχρονισμένων πλωτῶν κολοσσῶν, διτὶ εἰς αὐτὴν ἀκόμη τὴν χερσαίαν Γεωγκοσλαβίαν πνοὴ τονιμέγου θαλασσίου αἰσθήματος σημειεύονται, δὲ λιμὴν τοῦ Πειραιῶς συγχά ἐφιλοξένησε τὸπρωτοτόνον Γιού γ κοσλαυκὸν ὑπερωκεάνιον, δὲν ἔπιτρέπεται διὰ τὴν γαυτιλομένην Ἐλλάδα τόση καθυστέρησις.

Εἰναι ἀληθές, διτὶ ἀπὸ τὴν παροῦσαν κρίσιν ποδὲ πληγές καιρίων τὴν Ἑλληνικὴν ναυτιλίαν, δὲν ἡτο δυγκατὸν παρὰ καὶ ὁ κλάδος τῆς ὑπερωκεανίου γραμμῆς νὰ ἀποκομίσῃ ζημίας καὶ βρχὸν γὰ αἰσθανθῆ τὸν ἀντίκτυπόν της. Εἰς τὰ ἀλλα Κράτη συνέδη τὸ ίδιον, μὲ τὴν διαφορὰν μόνον, διτὶ αἱ ἑκκατονταοκτονήσεις προσήλθον ἀρωγοὶ κατὰ τὰς δυσκόλους στιγμὰς τῆς ἐθνικῆς των γαυτιλίκων, δὲ καθέρνησης τῆς Ρώμης, ἀφθονόακόμη σκορπίει τὰς ἐπιχορηγήσεις, διχι μόνον διὰ νὰ συγκρατήσῃ, ἀλλὰ καὶ διὰ νὰ ἀνυψώσῃ τὰς ἀτμοπλοΐας τῆς εἰς τὰς σημερινὰς σφαίρας τῆς ἀκμῆς καὶ τοῦ γοήτρου των, ποὺ ἐπέτρεψαν τὴν ναυπηγησιν πλωτῶν κολοσσῶν, δημος τὰ τιθέμενα κατ' αὐτὰς εἰς δημητρίαν ὑπερωκεάνια «Rex» καὶ «Conte di Savoia» 50.000 τόνων ἔκκαστον, ἀτιναθὰ ἔκτελον τὴν γραμμὴν Νεαπόλεως—Νέας Ύόρκης εἰς ἔξη μόνον ἡμέρας.

Ἡμεῖς, διτὶ κάποτε, δικά Κράτος, ἐσκέφθημεν καὶ τὴν θάλασσαν, κατηρτίσαμεν τὴν γνωστὴν μεγάλην ἐπιτροπὴν διὰ τὴν μελέτην τῶν γαυτιλιακῶν μακρινῶν προδηλημάτων. Η ἐπιτροπὴ ἀσχολήθησε καὶ μὲ τὸν κλάδον τῆς ὑπερωκεανίου γαυτιλίας μακρινῶν, διεπιστώσας τὴν ἀναγκαιότητα διατηρήσεως τῆς πρὸς τὴν Νέαν Ύόρκην γραμμῆς, δικά ἀποτελούσης τῶν συνδετικῶν κρίκων μετὰ τοῦ Ἀμερικῆς Ἐλληνισμοῦ, κατήρτισε δὲ τὰ πορίσματά της, δίσει τῶν δόπιων συνετάγη τὸ σχέδιον συμβάσεως Κράτους καὶ Ἐθνικῆς Ἀτμοπλοΐας. Παρείχετο εἰς τὴν τελευταῖαν ἡ ἀπαιτουμένη ἀρωγὴ πρὸς ἀναδιοργάνωσιν τῆς καὶ διηγολύνετο εἰς τὴν ἀπόκτησιν ἐνδὸς ἡ δύο συγχρονισμένων ὑπερωκεανίων σκαφῶν, πληρούντων τὰς σημερινὰς απαιτήσεις τοῦ ταξιδιωτικοῦ κόσμου εἰς ἄνεσιν καὶ ταχύτητα καὶ ἀν μὴ ἐφαρμίλων πρὸς τὰ ξένα, τούλαχιστον συγχρονισμένων.

Ἡ ζωτικότης τῆς γραμμῆς Πειραιῶς—Νέας Ύόρκης καὶ παρὰ τὰς δυσκόλους σημερινὰς συνθήκας τῆς κρίσεως καὶ τῶν μεταναστευτικῶν περιορισμῶν, δύναται νὰ ἔχεισφαλίσῃ ἐπαρκεῖ



ποσοστὸν ἑργασίας διὰ δύο σύγχρονα 'Ελληνικὰ ὑπερωκεάνια. Καὶ γαὶ μὲν ἡ παλαιὰ ἐτησία κινῆσις τῶν 40.000 μεταναστῶν, ἐκ μόνης τῆς Ἑλλάδος, περιωρίσθη κατὰ τὸ 1931 εἰς 6.000 καὶ κατὰ τὸ ἔτος τοῦτο βασιμώς προσβλέπεται, ὅτι θὰ καταπέσῃ εἰς τὰς 2.000, δὲν πρέπει ἡμῶν νὰ λησμονῶμεν τὰ πολύτιμα δεδομένα τῆς πείρας, διὰ, δηλαδή, τὸ μεταναστευτικὸν ρεῦμα τῶν λαῶν τῆς Βαλκανικῆς στρέφεται: φυσικῶς πρὸς τὴν Ἑλλάδα, διὰ εἰς κάθε εὐκαιρίαν διεδηλώθη ἡ προτίμησις τῶν Βουλγάρων, Σέρβων, Ἀλβανῶν, Ρουμάνων καὶ Τούρκων μεταναστῶν πρὸς τὰ 'Ελληνικὰ σκάφη, διὰ ἡ Συρία καὶ ἡ Αλγυπτος παρέχουν ἔδαφος καλλιεργήσιμον διὰ τὴν ὑπερωκεάνιον 'Ελληνικὴν γραμμήν, διὰν αὗτην εἰναι πλουτισμένη μὲν καλὸν πλωτὸν διλικόν.

Ἐλκοσιπενταετῆς πείρα μᾶς ἐδίδεξεν, διὰ ἡ 'Ελληνικὴ γραμμὴ ἀπεκόμισε σοδαρὸν ποσοστὸν ἑργασίας ἐκ μέρους τῶν γειτόνων λαῶν, διόπει εἰναι τόσον εὐφήμιμως γνωστὴ καὶ τόσην εἰς αὐτοὺς ἐμπιστούσινη παρέχει. Τὸ παράδειγμα τοῦ 1921—23 δὲ ἐπεξετάθη ἡ γραμμὴ μαζὶ μέχρι: Κ)πόλεων καὶ Κωνστάντζης ἐπικρῶς μαρτυρεῖ περὶ τούτου. Ἀλλὰ καὶ ἐκ τῆς Συρίας ἀρκετὴ προσελκύεναι μέχρι: σήμερον ἑργασία, ἥτις προώρισται νὰ αὐξηθῇ ἀπὸ τὴν ἀπόκτησιν καινουργῶν πλοίων. Σήμερον ἡ 'Εθνικὴ 'Ατμοπλόκα» μὲν μόνον τὸν «Βύρωνα» καὶ μὲ τὰ πτωχὰ μέσαν ποῦ διατίθεται, κατορθώνει νὰ διατηρῇ τὴν γραμμήν, νὰ συγκεντρώνῃ δ' ἑργασίαν ἀκόμη καὶ ἀπὸ τὴν Λισσαβώνα τῆς Πορτογαλίας, τὴν διποίαν περιέλαβε τελευταῖς εἰς τὰς προσεγγίσεις τῆς.

Ἡ ἀπόκτησις πλωτοῦ διλικοῦ ἵκανοποιοῦντος τὸν μεταναστευτικὸν κόσμον θὰ σημάγῃ διὰ τὴν Ἑλληνικὴν γραμμὴν τὴν ἀνατολὴν εὐτυχεστέρων ἡμερῶν. 'Εχομεν δὲ πέρι ἡμῶν δλκς τὰς εὐοιώνους προϋποθέσεις καὶ πρὸ παντὸς ἀπολαύσουμεν τῆς γενικῆς ἀναγνωρίσεως διὰ τὴν δεδοκιμασμένην πρὸς τὴν θάλασσαν πείραν μας. Οἱ γείτονες λαοὶ τὸ πιστεύουν αὐτὸν καὶ ἔντονον διατηροῦν τὸ αἰσθημα τῆς προτιμήσεως τοῦ 'Ελληνικοῦ πλαίσιου. Εἰναι διηγεί γενός, διὰ ἡ ἀπόκτησις σκαφῶν θὰ σημάνῃ αὔξησιν τοῦ ποσοστοῦ τῆς 'Ελληνικῆς συμμετοχῆς εἰς τὴν ἐκ τῆς 'Ανατολικῆς λεκάνης τῆς Μεσογείου κίνησιν πρὸς τὸν Βόρ. 'Ατλαντικόν.

ΠΩΣ ΤΡΟΠΟΠΟΙΟΥΝΤΑΙ ΟΙ ΠΛΟΕΣ ΤΩΝ ΙΤΑΛΙΚΩΝ ΥΠΕΡΩΚΕΑΝΙΩΝ

Ο κορυφαῖος Ἰταλικὸς ἀτμοπλοϊκὸς δργανισμὸς «Italia», τὸν διποίον—διὰ γνωστὸν—ἀπαρτίζουν οἱ ἡνωμένοι ἐμπορικοὶ στόλοι: τῶν ἑταῖρων «Κόζουλιτς», «Ἄρεδ Σαμπάσουντο» καὶ «Ναβίγκαζίονε Τζενεράλε Ιταλιάνα», ἀνήγγειλεν ἐπισήμως, διὰ ὃ νέος αὐτοῦ πλωτὸς κολοσσὸς «Rex», διτες συμπληροῦται: εἰς τὰ ναυπηγεῖα Ἀνσάλντο, θὰ ἀναχωρήσῃ ἐκ Γένοβος πρὸς ἐκτέλεσιν τοῦ παρθενικοῦ διὰ τὴν Νέαν Τύρκην ταξιδίου του τὴν 27ην προσεχοῦς μηνὸς Σεπτεμβρίου. Τὸ ἀδελφὸν αὐτοῦ σκάφος «Conte di Savoia», οὐτιγος διὰ ναυπηγήσις συγκείζεται: εἰς τὰ ναυπηγεῖα Riuniti τοῦ Σκὸν Μάρκο καὶ τὸ σποῖον ἔχει: ἐφοδιασθῇ μὲ τὸ μηχάνημα εὐσταθείσας τῆς ἐφευρέσεως Sperry, θὰ ἐκτελέσῃ τὸ πρώτον του διὰ τὴν N. Τύρκην ταξιδίου τὴν 8ην Νοεμβρίου.

Ἡ Ἰταλικὴ ναυτιλία διὰ τῶν δύο αὐτῶν καὶ τῆς ἐπικειμένης προσθήκης τοῦ μότορού «Neptunia» ηδέηθη ἐντὸς τῶν τριῶν τελευταίων μηνῶν κατὰ 180.000 τόνους. Τὸ γεγονός αὐτὸν πιστοποιεῖ τὴν ναυτιλιακὴν ζωηρότητα τῆς χώρας ταύτης.

Ἡ ἐμφάνισις τῶν δύο κολοσσῶν τῶν 50.000 τ. γκρός εἰς τὴν ταχεῖαν γραμμὴν Γένοβος—Νέας Τύρκης, ἐπέβαλον εἰς τὴν «Italia» τὴν τροποποίησιν τῶν δρομολογίων τῆς καὶ τὴν σκοπιμωτέρων καὶ πλέον πρακτικὴν ἐναρμόνισιν τούτων. Καθ' ἀλέχθη, αἱ ἀποφασισθεῖσαι τροποποίησις εἶναι αἱ ἀκόλουθοι:

1). Η ταχεῖα γραμμὴ Γένοβος—Νικαίας—Γιρβαλτάρ—Νέας Τύρκης μὲ προσεγγίσεις κατὰ τὴν τὴν ἐπιτροφὴν εἰς Γένοβαν καὶ Νεάπολιν, ἐξυπηρετουμένη διὰ τοῦ «Rex» καὶ τοῦ «Conte di Savoia», θὰ ἀπκτῆ—ἀφαιρούμενον τοῦ χρόνου τῶν προσεγγίσεων—έξη περίπου ἡμέρας πραγματικῆς ναυσιπλοΐας. Αἱ ἀναχωρήσεις καὶ ἀφίξεις τῶν δύο αὐτῶν διερωκεανίων καθωρίσθησαν τοιουτότροπως, ὡστε νὰ ἀποτελοῦν τὴν συντομωτέραν πρόκτων τῶν ἐκ τῆς Ἐγγύδης καὶ Ἀπωλεῖας ταξιδίων τῶν λάγηντων τοῦ «Άρεδ Τριεστίνο». Θὰ εἰναι, δηλαδή, δυνατὸν εἰς ἔνα ἐπιβάτην ἀναχωροῦντα ἐκ Βομβάρης νὰ φθάνῃ μέσω Νεαπόλεων ἡ Γένοβης εἰς τὴν Νέαν Τύρκην ἐντὸς 17 ἡμερῶν καὶ εἰς ἔνα ἐπιβάτην ἐκ K)πόλεως ἐντὸς 10 ἡμερῶν.

2]. Τουριστικὰ ταξίδια θὰ δργανοῦνται τακτικῶς ἐκ Γένοβος, Νικαίας καὶ Νεαπόλεως διὰ Νέαν Τύρκην μὲ ἐνδεχομένην προσέγγισιν εἰς τὰς Βερμούδας. Εἰς τοὺς πλόξις αὐτοὺς θὰ διατεθοῦν τὰ σκάφη «Roma», «Augustus» καὶ «Conte Grande» ἔχοντα ἐναλλακτικὰ πρὸς τὰ δύο ἔξπρες σοῦπερ - λάγνερς ἀναχωρήσεις.

3]. Η ἔξπρες γραμμὴ ἐκ Τεργέστης διὰ Σπαλάτο, Πάτρας, Νεάπολιν, Δισσαβῶν, Νέαν Τύρκην θὰ συνεχισθῇ διὰ τῶν μότορούς «Saturnia» καὶ «Vulcania» τῆς Κόζουλιτς.

Διὰ τὰς συγκοινωνίας πρὸς τὴν Νότιον Αμερικὴν θὰ διάρχουν δύο γραμματί. 'Η μία ἐκ Γένοβος διὰ Βιλλαχφράκκυν, Βιρχελώνην, Ντακάρη ή Λάζ Πάλμας, Ρίον Ιανέτρον, Σάντος, Μοντεβίδεο καὶ Μπουένος "Άρες διὰ τῶν διερωκεανίων «Duilio» καὶ «Giulio Cesare», ἡ δὲ ἐτέρα ἀγκακινιζούμενη διὰ τῶν μότορούς πες «Neptunia» καὶ «Oceania» ἀρχεται ἐκ Τεργέστης μὲ διαμέσους προσεγγίσεις εἰς Πάτρας καὶ Νεάπολιν.

ΤΑ ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ ΠΛΟΙΑ ΚΑΙ ΟΙ ΕΚ ΠΥΡΚΑΙΑΣ ΚΙΝΔΥΝΟΙ

Τοὺς ναυτιλλομένους ἐν γένει κύκλους καὶ τοὺς τεχνικοὺς τῶν ναυπηγείων ἀπησχόλησε κατὰ καιρούς τὸ πρόβλημα τοῦ «ἀδυτίστου» τῶν πλοίων, πρόβλημα τοῦ δποίου πολλάκις ἐξηγγέλθη ἡ θεωρητικὴ λύσις, χωρὶς δημοσίην καὶ νὰ ὑπέρχῃ ἡ ἐπίπειρης, ποτὲ ἐφερμασθῇ ἐν τῇ πραγματικότητῃ. 'Ηδη ἐτερον ἀγέκυψε πρόβλημα, σοδαρῶς ἀπασχολοῦν τοὺς ιδίους κύκλους. Πρόκειται περὶ μειώσεως τῶν ἐκ πυρκαϊδῶν κινδύνων, ποὺ διατρέχουν τὰ μεγάλα ἐπιβατικά λάγνερς. Αἱ τελευταῖς: συγχαὶ περιπτώσεις πυρκαϊδῶν καὶ ιδίως ἡ καταστροφὴ τοῦ «Georges Philipparr» συνετέλεσκη εἰς τὴν συγκρότησιν κοινῆς συσκέψεως πλοιοκτητῶν καὶ ναυπηγῶν πρὸς ἔρευναν ἐπὶ τοῦ ἀντικειμένου τούτου καὶ λήψιν τῶν πρακτικωτέρων μέτρων πρὸς περιστολὴν παρομοίας φύσεως μελλοντικῶν κινδύνων.

Παλαιότερον, αἱ πυρκαϊδῶν ἐπὶ ἐπιβατικῶν σκαφῶν, διαφρούτος τοῦ ταξιδίου των, ἵσαν σπάνιαι, τὰ τελευταῖα δημοσίη ἔτη διριθμός των ηδέηθη εἰς τοιούτου διαθέσιν, ὡστε νὰ θεωρήσῃται ἀναγκαῖα καὶ πλήρως δικαιολογημένη μία αὐτοτράπη προσεκτικὴ ἀναζήτηση τῶν συνηθικῶν ἀπὸ τὰς δποίας τογοῦται: δὲ ἐκ τοῦ πρὸς κίνδυνος. 'Ιδιαιτέρω δὲ θὰ εἰναι ἡ ἔρευνα σχετικῶς μὲ τὸν τρόπον τῆς ναυπηγήσεως τῶν σημερινῶν ταχυδρομικῶν σκαφῶν καὶ ἡ ἐπίτευξις δρισμένων βελτιώσεων εἰς αὐτὰ, περιορίζουσάν, κατὰ τὸ δυνατόν, τὴν ἐκ τοῦ πυρκαϊδῆς ἀπειλήν. Καὶ διὰ πρὸς μὲ τὰς περιπτώσεις ἐγκληματικῶν ἐμπρησμῶν, δὲν δύναται: νὰ γίνῃ σκέψις περὶ μέτρων προνοίας κατὰ τὴν ναυπηγήσιν, διὰ τὰς τυχαίας δημοσίευσις καθίσταται δυνατὴ ἡ λήψις ιδιαιτέρως μερίμνης, ἀφορώσης τὸ σχέδιον τῆς ἐσωτερικῆς διαχωρίσεως τοῦ πλοίου, τῆς ἐπιπλάσεως καὶ διακοσμήσεως του, τοῦ ποιοῦ τῶν χρησιμοποιουμένων διλικῶν καλπῶν.

Τὸ Board of Trade ἀναμένει μὲ ιδιαιτέρων ἐνδιαφέρον τὰ πορίσματα τῆς διεξαγομένης ἔρευνης, διατοπεῖται δὲ τὸν προσεκτικῶν ὑπερπιτροπὴν καταρτίση τὴν ἔκθεσίν της, τότε θὰ ἐπιληφθῇ τοῦτο ἀπὸ γενικωτέρας ἀπόψεως τοῦ διλού προβλήματος.

"Οσον ἀφορᾷ τὴν καταστοσφὴν τοῦ Γαλλικοῦ μότορού τοῦ «Georges Philipparr», ἡ καταρτισθεῖσα ἐξεταστικὴ ἐπιτροπὴ ὑπὸ τῆς «Μεσσαζερή Μαριτίμ» δὲν ηδυνήθη νὰ ἀγάγῃ τὰς ἔρευνας τῆς εἰς σαφὲς συμπέρασμα ἐπὶ τῶν αἰτίων τῆς ἐκρήξεως τῆς πυρκαϊδῆς, ἀφῆκε δὲ ἐλεύθερον τὸ στάδιον εἰς ποικιλίαν δηληγμάτων γνωμῶν καὶ ἀντιλήψεων. 'Η ἔκθεσις τῆς ἐπιτροπῆς ταύτης διεβιάσθη ηδη εἰς τὸν ἀρμόδιον Εἰσαγγελέα, ἐπὶ τοῦ διποίου καὶ ἐπέπεσε τὸ διάρος τῆς δικαστικῆς ἔρευνης ἐν τῇ διευκρινίσει τῆς διποίας μήπως ἡ πυρκαϊδῶν δρείτεται εἰς ἐγκληματικὴν ἐνέργειαν.

"Η ἐπιτροπὴ ἔξτησε τρεῖς πιθανάς διοθέσεις: Πρῶτον ἐάν τε προήθει ἀπὸ δραχὺν κύκλων τῶν ἡλεκτροφόρων συρμάτων, δεύτερον ἐάν δρείτεται εἰς ἔξαιρετον τι καὶ ἀπρέβλεπτον γεγονός καὶ ἐάν τέλος τὸ γεγονός αὐτὸν εἴναι ἀπόρροια μοιραίας συμπτώσεως ἢ ἐνέχει τὴν ἐκδήλωσιν ἐγκληματικῆς ἀποπείρας ἐμπρησμοῦ. Καὶ ἐπὶ τῶν τριῶν αὐτῶν κατεύθυνται: τῆς διευκρινίσεων δὲν ηδυνήθησαν τὰ μέλη τῆς ἐπιτροπῆς ν' ἀνεύρουν θετικά στοιχεῖα, ἀλλ' οὕτε καὶ ἀπλακές ἐνδείξεις. Περιωρίσθη, θετε, ἡ ἐπιτροπὴ εἰς τὴν ἀγεύρεσιν τῶν τυχαίων διευθύνσην μὲ τὴν μη ἐγκατιρούντας κατάσθεσιν

τῆς πυρκαϊᾶς.

Καὶ ἐπ' αὐτοῦ δύμας ἡ ἐπιτροπή, παρ' ὅλην τὴν λεπτολόγον ἔρευνάν της, δὲν εὑρεν εἰμὴ φράσεις ἑξυμούτας τὸ ἐνδιαφέρον διολκήρου τοῦ πληρώματος ἀπὸ τοῦ πλοιάρχου μέχρι τοῦ τελευταίου ναυτόπαιδος διὰ τὸν ζηλὸν τῶν πρὸς ἄμεσον καὶ θαρραλέαν ἀντιμετώπισιν τοῦ πυρός. Προστιθέται μάλιστα, ὅτι χάρις εἰς τὸν ἥρωντος καὶ τὴν αὐτοπάρηντον τοῦ πληρώματος συγενερατήθη ὁ πναγκός τῶν ἐπιβιτῶν καὶ ἀπεσοδήθη ἡ ἀπώλεια περισσοτέρων ἀνθρωπίνων ὑπάρξεων.

ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΥΣΑΙ ΔΙΚΑΙ

—ΕΝΑ ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΑΤΥΧΗΜΑ ΔΕΝ ΑΠΟΔΕΙΚΝΥΕΙ ΚΑΙ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΗΝ ΑΝΙΚΑΝΟΤΗΤΑ ΤΟΥ ΠΑΟΙΑΡΧΟΥ.

Πρό ήμερων ἐδημοσιεύθη εἰς τὸν Γερμανικὸν ναυτικὸν Τύπον ἡ ἐκδοθεῖσα ἀπόφασις τοῦ Ἀνωτάτου Γερμανικοῦ Ναυτικοῦ Δικαστηρίου ἐπὶ τῆς ὑποθέσεως τῆς συγκρούσεως τοῦ γερμανικοῦ ἀτμοπλοίου «Ντάλαιλφεν» καὶ τοῦ Ρωσικοῦ «Γκέρτζεν», ἐπισυμβάσης τὴν 30ην Μαρτίου 1931.

Ἐπὶ τῆς ὑποθέσεως ταύτης εἰχεν ἐκδοθῇ πρωτοκόλλος ὑπὸ τοῦ ἐν Ἀμβούργῳ Ναυτικοῦ δικαστηρίου ἀπόφασις, διὰ τῆς ὅποιας διεπιστεύτηκε, ὅτι ἡ σύγκρουσις ὠφείλετο εἰς τὸ γεγονός. ὅτι ἀμφότερα τὰ σκάφη δὲν ἦλαττωσαν ἐγκαίρως τὴν ταχύτητά των. Ἡ πρωτόδικος δύμας ἀπόφασις κατεγγύωσκεν εἰς τὸν πλοιάρχον τοῦ «Ντάλαιλφεν» ἀσύγγιωτον ἀμέλειαν καὶ ἐπὶ πλέον ὅριζεν ὅτι, ἐπειδὴ μετὰ τὴν σύρραξιν ἐγένοντο τῇ ἐντολῇ τοῦ πλοιάρχου τούτου φευδεῖς καταχωρήσεις εἰς τὸ ἡμερολόγιον τοῦ μηχανικοῦ τοῦ πλοίου, ἡ πρᾶξις αὕτη ἀποτελεῖ σοδοκρόν παράπτωμα καὶ ἐκ τῶν λόγων τούτων διέταξε τὴν ἀφύρεσιν ἀπὸ αὐτοῦ τῆς ἀδείας τοῦ πλοιαρχείου, ἀπέρριπτεν δύμας παραμοίαν πρότασιν περὶ ἀφαιρέσεως τῆς ἀδείας τῆς ἀσκήσεως τῶν καθηκόντων μηχανικοῦ, δύον ἀφορῷ τὸν ὑπόλογον μηχανικόν.

Τὴν πρωτόδικον ταύτην ἀπόφασιν ἐφεστίβαλον: 1]. ὁ καταδικαζόμενος πλοιάρχος, ζητήσας ἀναθεώρησιν τῆς ἀποφάσεως ὡς πρὸς τὴν καταδίκην του καὶ 2) ὁ Κυβερνητικὸς ἐπίτροπος, ὁ δποτος ἐξήγησε, δπως καὶ ἀπὸ τὸν μηχανικὸν ἀφαιρεθῇ ἡ ἀδεία ἀσκήσεως τοῦ ἀπαγγέλματός του.

Τὸ Ἀνώτατον Δικαστήριον ἀπεδέχθη τὰ πραγματικὰ περιστατικὰ τῆς συρράξεως ὡς ταῦτα διεπιστώθησαν ὑπὸ τοῦ πρωτοβαθμίου δικαστηρίου: Τὸ «Ντάλαιλφεν» δὲν ἐσταμάτησε τὰς μηχανάς του ὅταν ἤκουσε τὸ πρῶτον σῆμα τοῦ «Γκέρτζεν», ἀλλὰ μόλις μετὰ δύο λεπτὰ τῆς ὥρας, καὶ δὴ μετὰ τὸ δεύτερον σῆμα (τοῦ «Γκέρτζεν»). Ἐπὶ πλέον ἐξηριθώθη ὅτι τὸ «Ντάλαιλφεν» πρὸ τῆς συγκρούσεως ἔπλεε μετὰ μαγάλης ταχύτητος παρ' ὅλην τὴν πυκνὴν δύμιχλην, ἐν τέλει δὲ ὅτι ὁ πλοιάρχος τοῦ «Ντάλαιλφεν» ἐδωκεν εἰς ἀπάντησιν σῆμα πλοίου εὐρισκομένου μέγι ἐνπλῷ, ἀλλ' ὡς ἔχοντος ἐσταματημένας τὰς μηχανάς κατέπι πλέον ἀκινητούσις ἐπὶ τῶν διάταν ἐνῷ, εἰς τὴν πραγματικότητα μόνον πρὸ δύο λεπτῶν εἶχε διαταχθῆ τὸ σταμάτημα τῶν μηχανῶν καὶ συγεπώς ἦτο φυσικὸν τὸ πλοίον νὰ ἔκινετο ἀκόμη πρὸς τὰ πρόσω πλόγῳ τῆς κεκτημένης ταχύτητος.

Τὸ Ἀνώτατον Ναυτικὸν δικαστήριον παραδέχεται, ὅτι ἀν ὁ πλοιάρχος τοῦ «Ντάλαιλφεν» ἡκολούθει τοὺς ναυτικοὺς κανονισμοὺς ἡ σύγκρουσις θὰ ἀπετρέπετο ἢ τούλαχιστον τὰ ἀποτελέσματά της θὰ ἤσαν ἐλάχιστα. Δὲν συμφωνεῖ δύμας μὲ τὸν ἐκ μέρους τοῦ πρωτοβαθμίου Ναυτικοῦ δικαστηρίου γενόμενον χαρακτηρισμὸν περὶ τῆς ἐκτάσεως εὐθύνης τοῦ πλοιάρχου. Τὸ δικαστήριον Ἀμβούργου χαρακτηρίζει τούτον ὡς ὑπεύθυνον «διὲ Ἑλλειψιν τοῦ συγαισθήματος τῆς εὐθύνης», ἡ ὅποια ἐπιβαρυντικῶς ἐκδηλούται καὶ διὰ τῆς φευδοῦς ἐγγραφῆς εἰς τὸ ἡμερολόγιον τοῦ μηχανικοῦ. Τὸ Ἀνώτατον δικαστήριον θεωρεῖ ὅτι ἡ δευτέρα αὕτη πρᾶξις (ἡ φευδὴς ἐγγραφὴ) δὲν εἴναι αἰτία τῆς συγκρούσεως καὶ ἐπομένως δὲν δύναται νὰ σχετισθῇ μὲ τὴν οὐσιαστικὴν εὐθύνην τοῦ πλοιάρχου. Ἡ πρᾶξις αὕτη δύναται: νὰ χαρακτηρίσῃ τὸν πλοιάρχον ὡς στερούμενον τῶν ἡθικῶν ἰδιοτήτων τοῦ πλοιάρχου, οὐχὶ δύμας καὶ τῶν ἀπαγγέλματος. Ω; πρὸς τὴν οὐσιαστικὴν εὐθύνην τὸ Ἀνώτατον δικαστήριον λέγει: ὅτι ἡ ἐνοχὴ τοῦ πλοιάρχου διὰ τὴν σύγκρουσιν καὶ διὰ τὰς μετὰ τὴν σύγκρουσιν πράξεις του δὲν δύναται νὰ ὑπαχθῇ εἰς τὴν κατηγορίαν διὲ ἐλλειψιν τοῦ συγκα-

σθήματος τῆς εὐθύνης. Ἡ μὴ ἀκριβής τήρησις τῶν κανονισμῶν ναυσιπλοίων προέρχεται πολλάκις ἀπὸ ὑπεράγαν μέγα καὶ μὴ δεικνυτοὶ λογγισμοὶ συναίσθημα ἀσφαλείας, ἀπὸ ποιάν τινα ἀφρογειτίαν κατὰ τὸν πλοιόν, πράγματα τὰ δύοτα πηγάδουν ἐκ τοῦ γεγονότος ὅτι εἰς πλείστας περιπτώσεις οὐδὲν ἀτύχημα συνέβη μολούστι δὲν ἐτηρήθησαν οἱ δικαιοί καὶ χρόνον κατατρίβοντες ναυτικοὶ κανονισμοί.

Οὐχὶ δὲ πᾶσα παράλεψις τῶν ναυτικῶν καὶ οὐχὶ πᾶν λάθος ὡς πρὸς τὰ ληφθέντα μέτρα δύνανται νὰ θεωρηθοῦν ὡς τεκμήρια ἀλλείψεως τῶν ἀπαγγέλματος πρὸς πλοιάρχους καὶ τοῦ ναυτικοῦ μηχανικοῦ θὰ ἐτέλει: ἀενάως ὑπὸ τὴν ἀπειλὴν ἀφαιρέσεως τῆς ἀδείας τῆς ἀσκήσεως αὐτῶν.

Κατὰ ταῦτα τὸ Ἀνώτατον Ναυτικὸν δικαστήριον ἐδέχθη ὅτι δὲν δύναται νὰ στηριχθῇ λόγος ἀφαιρέσεως ἀπὸ τοῦ πλοιάρχου τοῦ «Ντάλαιλφεν» τῆς ἀδείας τῆς ἀσκήσεως τοῦ ἀπαγγέλματος του, τροποποιήσαν κατὰ τοῦτο τὴν Ηρωτόδικον ἀπόφασιν.

Τὸ Ἀνώτατον Ναυτικὸν δικαστήριον ἐξ ἀλλου δὲν ἐδέχθη τὴν πρότασιν τοῦ Ἐπιτρόπου δπως ἀφαιρεθῇ ἀπὸ τοῦ μηχανικοῦ ἡ ἀδεία τῆς ἀσκήσεως τοῦ ἀπαγγέλματος ἐπὶ τῷ λόγῳ ὅτι συνήνεσε γὰρ ταχωρηθοῦν εἰς τὸ ἡμερολόγιόν του φυσιδὴ γεγονότα. Ἐστήριξε δὲ τὸ δικαστήριον τὸ αἰτιολογικόν του εἰς τὴν αὐτὴν σκέψιν, ὅτι ἡ φυσιδὴ αὕτη ἐγγραφὴ δὲν εὑρίσκεται: ἐν γενεσιογράφῳ σχέσει πρὸς τὴν σύγκρουσιν.

ΤΟΥΡΚΙΚΑΙ ΕΝΤΥΠΩΣΕΙΣ ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΡΩΣΣΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ

Ο διευθυντής τοῦ λιμένος τῆς Κων) πόλεως Χαμδή βένης, ἐπισκεψείες τελευταίων τὴν Όδησσον καὶ μελετήσεις ἐπιτοπίων τὸν λιμένα της καὶ τὸν τεχνικὸν αὐτοῦ ἐξοπλισμὸν ἀνέφερε, ὡς κατωτέρω, τὰς ἐντυπώσεις του εἰς συνέντευξιν δεθεῖσαν παρ' αὐτοῦ εἰς ἀντιπρόσωπον τῆς Σοβιετικῆς ἐφημερίδος «Ισθέστια».

«Παρετήρησα—εἰπε—μὲ πολλὴν εὐχαρίστησιν τὴν δελτίωσιν καὶ ἀνέπτυξιν τοῦ λιμένος τῆς Όδησσος, μέλλοντος ταχέων νὰ ἐξισωθῇ πρὸς τὸν ἀρτίους Μεσογειακὸν λιμένα τῆς Μασσαλίας καὶ τῆς Γένοβης. Ήχαίτις ἐπίσης ἐντυπώσεις ἀπεκόμισα ἀπὸ τὴν ἐπίσκεψιν μου ὅτι τοῦ τάνκερ «Βατουμσκι Soviet». «Οσον ἀφορᾷ τὰς νεωτέρας μηχανικὰς ἐγκαταστάσεις διὰ τὴν μεταφορὰν τῶν πετρελαίων, ὁ λιμὴν τῆς Όδησσος ἔχει καὶ σήμερον τὴν διποροχὴν ἔννατι ἀλλων, ὡς λ. χ. ἔγχυτι τοῦ λιμένος τῆς Αμβέρσης. Τοῦτο μαρτυρεῖ, ὅτι οἱ Σοβιετικοὶ λιμένες ἐντατικῶς συμπληρώμενοι: καὶ συγχρονιζόμενοι τείνουν νὰ ὑπερτερήσωσι πολλοὺς ἀλλούς λιμένες λιμένες τῶν κεφαλαιοκρατικῶν χωρῶν».

Καὶ Δημήτρης βένης ἐξηκολούθησε γενικώτερον:

«Διαπιστώθηται μία ἐκτάκτως εὐρεῖα ἀνάπτυξις τῶν σίκονομικῶν σχέσεων μεταξὺ τῆς Κ) πόλεως καὶ τῶν Ρωσικῶν λιμένων τῆς Μαύρης Θαλάσσης. Τοῦτο ἀποδεικνύεται: πρὸς τοῖς ἀλλούς καὶ ἀπὸ τὴν σημαντικὴν εὐθύνην τῶν ἀποστελλομένων ὑπὸ τῷ Σοβιετικῷ πολιτείαν μπῶντες. Κατὰ τὴν διάρκειαν τῶν διαπραγματεύσεων εἰς τὰς ὅποιας προέβην μετὰ τῶν ἐν Όδησσῷ διαιτησόντων τῆς Σεΐτοργκφλότ», είχα τὴν εὐκαρίστην νὰ τοὺς πληροφορήσω, ὅτι εἰς περιπτώσεις ναυτικῆς διαιτησίας διὰ διαφορὰς ἀναφυομένας μεταξὺ Τουρκικῶν καὶ Σοβιετικῶν πλοίων αἱ Τουρκικαὶ ἀρχαὶ προτιμοῦν νὰ τεθοῦν ὑπὸ τὴν ἀπόφασιν τῶν δικαστηρίων τῆς Μόσχας παρὰ νὰ προσφύγουν ἐν Λονδίνῳ εἰς τὴν διαιτησίαν τοῦ Βρετανικοῦ Δέουδο.

“Maxima,”

‘Αγγλικά μηχανέλαια τοῦ Οίκου

**BARRETT, TAGANT & GOTTS LTD
ΙΔΡΥΘΕΝΤΟΣ ΤΟΥ 1871**

Μηχανέλαια θαλάσσης, κυλινδρέλαια—

Μηχανέλαια είδικὰ διὰ μηχανὰς Diesel. Semidiesel,
οίνοδηλητο τύπον—

Διαρκής παρακαταθήη ἐν Πειραιεῖ.

Γενικὸς ἀντιπρόσωπος διὲ ὅλην τὴν Ἑλλάδα:

**ΛΑΜΠΡΟΣ ΓΚΟΥΜΑΣ
ΜΕΓΑΡΟΝ ΖΕΡΒΟΥ 47 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ**

"ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ,"

ΔΕΚΑΤΕΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ
ΕΝ ΠΤΕΙΡΑΙΕΙ

ΓΡΑΦΕΙΑ.
ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΑ | ΛΕΦΦΟΡΟΣ ΣΩΚΡΑΤΟΥΣ 35 ΤΗΛΕΦ 40.658

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: "ΧΡΟΝΙΚΑ,"

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

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

"NAFTIKA CHRONIKA,"

A REVIEW OF SHIPPING & COMMERCE
PIRAEUS - GREECE

ΤΟ ΔΕΚΑΤΕΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

Ό. κ. Υπουργός των Οικονομικών, είσηγούμενος άπό τον βήματος της Βουλής το κυβερνητικό άναγκαστικό διάταγμα περὶ δραχ-

μοποιήσεως τῶν εἰς ἔνον συνάλλαγμα κατα-
•Η ΥΨΙΣΤΗ
τῶν αδικιῶν» μοποιήσεων καὶ ὀφειλῶν δὲν παρέλειψε νὰ το-
νόντης διαφόρων σχέσεων νὰ υπάρξουν καὶ περιω-
δὲν ἔλαβεν ύπ' ὄψει του». Προσέθετε δὲ ὁ κ. Βαρθαρέσσος διτὶ «εἶνε δυνατὸν αἱ ἔξαιρέσεις αὐτοὶ νὰ ἐφαρμοσθοῦν κατὰ τὸν τύπον τοῦ νόμου καὶ ἔντον τοῦ πλαισίου αὐτοῦ».

Ο κ. Υπουργός ἐν τῇ ἀγόρευσει του, πρὶν ἡ προβῆ εἰς τὴν κατη-
γορητικὴν ταῦτην διαβεβαίωσιν, ἀνέρετε καὶ συγκεκριμένην περί-
πτωσιν ἀναγομένην εἰς τὰς συναλλαγὰς τοῦ ἔξωτερικοῦ ἐμπορίου διὰ νὰ τονίσῃ διτὶ «εἴλα διεπράττετο ή ὑψίστη τὸν ἀδικιῶν» ἐάν τὸ Κρά-
τος ἀπέβλεπεν εἰς τὴν ἀνεψιάν τοῦ ἔξαιρέσεων ἐφαρμογὴν τοῦ ἀναγκαστικοῦ τῆς Κυβερνήσεως μέτρου. Χαρακτηριστικὴ περίπτωσις, οὐχὶ ἡσσονος σημασίας, δύσαν ἀφορᾷ τὴν προσγνωμένην ἀδικίαν, ἀπὸ ἔκεινην, τὴν ὄποιαν ὁ κ. Υπουργός τῶν Οικονομικῶν ἐν τῇ εἰσηγή-
σει του ἀνέφερεν, εἶνε ἡ κατωτέρω, δίγονα καιρίων τὴν ἐμπορικὴν μας ναυτιλίαν.

Εἶναι παγκοίνων γνωστὸν διτὶ ἡ ἐμπορικὴ μας ναυτιλία, ἔργαζομένη κατὰ τὸ σύνολον τῆς σχεδὸν, ἔκτος τῶν Ἑλληνικῶν χωρικῶν ὑδάτων συναλλάσσεται καὶ ὑποχρέωσιν εἰς ἔνον συναλλακτικὸν μέσον. Εἰ-
σπράττει τοὺς ναύλους καὶ καταβάλλει ὅλα τὰ ἔξοδα τῆς κινήσεως τῆς εἰς Ἀγγλικὰ λίρας, εἰς τὸ διεθνές, δηλαδή, διὰ τὴν παγκόσμιον ναυτιλίαν συναλλακτικὸν μέσον.

Ἀποβλέποντες μετ' ἐμπιστούνης πρὸς τὸ Κράτος καὶ ἀνιπλήπτο-
ρες τῆς ὑπερτάτης ἔνον σημασίας διπλῶς διατηροῦν ἐν τῇ Χώρᾳ τὰ
κεφάλαιά των οἱ Ἑλληνες πλοιοκτήται ἀντὶ νὰ καταθέτουν ταῦτα εἰς Τραπέζας ἐν τῷ ἔξωτερικῷ τὰ εἰσεκόμιζον εἰς τὴν Ἑλλάδα.

Εἶναι αὐτονότον διτὶ τὰ ναυτιλιακὰ ταῦτα κεφάλαια δὲν ἡτο δυνα-
τὸν νὰ φέρωνται εἰς δραχμάς, ἐφόσον δὲ σκοπός, τὸν ὄποιον ἔχουντον
απλαίτει συναλλαγὰς εἰς Ἀγγλικὰς λίρας.

Ο ἀναγκαστικὸς νόμος τὰ εὑρίσκει ως καταθέσεις καὶ τὰ δραχ-
μοποιεῖ.

Η διαπραττομένη «ὑψίστη ἀδικία», περὶ τῆς ὄποιας ώμίλησεν ὁ κ. Υπουργός τῶν Οικονομικῶν ἀναφερθεὶς εἰς ώμιλησην περίπτω-
σιν συναλλαγῶν ἐν τῇ διεξαγωγῇ τοῦ ἔξωτερικοῦ ἐμπορίου εἶναι πε-
ρισσότερον ἡ ἔκδηλος εἰς τὴν περίπτωσιν τῶν ναυτιλιακῶν κεφα-
λαιῶν.

Ἄλλα δὲν πρόκειται ἀπλῶς περὶ ὑψίστης ἀδικίας. Πρόκειται περὶ βαρυτάτου πλήγματος, τὸ ὄποιον καταφέρεται ἐναντίον τῆς ἐμπορικῆς μας ναυτιλίας, διότι εἰς περίοδον κρίσεως, αὐτόχρονη τραγικῆς, που ἔχει ἀνάγκην ἐνισχύσεως διὰ νὰ δυνηθῇ νὰ πλαισίω, ἀπόδεκτίζονται καὶ τὰ ἐλάχιστα μέσα, τὰ ὄποια τῆς ῥίζην ἀπομείνει καὶ τὰ ὄποια προορίζονται νὰ ἔξασφαλίσουν τὴν υπαρξίην τῆς ν΄ ἀποτέλεσμαν, τού-
λαχιστον, τὴν δριστικὴν πτώχευσιν. Θέτοντες ώμῶς πρὸς ὄφελον τῆς Κυβερνήσεως τὸ πλήγμα τὸ ὄποιον, ἐν ἀγνοίᾳ τῆς, καταφέρει ὁ ἀναγκαστικὸς νόμος, δηλούμεν νὰ πιστεύσωμεν διτὶ οἱ ἀναπληρωτῆς τοῦ κ. Υπουργού τῶν Οικονομικῶν, συνεπεῖς πρὸς τὰς ἐπιστήμονας διαβε-
βαιώσεις, τὰς ὄποιας ὁ κ. Βαρθαρέσσος παρέσχεν ἐν τῇ Βουλῇ. Ζὴ
εἰσηγηθῇ εἰς τὸ Υπουργικὸν Συμβούλιον τὴν λῆψιν ἐπανορθωτικοῦ μέτρου.

Άλλα τὸ ἀνωτέρω δὲν εἶναι τὸ μόνον πλήγμα, τὸ ὄποιον ὑπέστη ὁ ναυτικὸς μας κόσμος ἐκ τοῦ ἀναγκαστικοῦ νόμου περὶ δραχμοποιήσε-
ως τῶν εἰς συναλλαγμα καταθέσεων. Καί-

KAI TO APOMAXIKON οιν πλήγμα ὑπέστη καὶ τὸ μοναδικὸν κοι-
νωφελὲς ναυτικόν μας ἰδρυμα, τὸ Ναυτι-
κόν ἀπομακρύκον Ταμείον. Και λέγομεν
καίριον πλήγμα, διότι εἶνε τὸ δεύτερον τὸ
ὄποιον ὑψίσταται εἰς βραχυτάτην χρονικὴν περίοδον, συνεπεῖς τῶν

οίκονομικῶν μέτρων τῆς Κυβερνήσεως.

Τὸ πρώτον πλήγμα, τὸ καὶ δύσυνηρότερον, τὸ ὑπέστη μὲ τὴν ἐκ-
πτωσιν τῆς τιμῆς τῶν ἀνθεκτικῶν χρεωγράφων, λόγῳ τῆς ἀρσεως τῆς σταθεροποιήσεως τῆς δραχμῆς, μὲ ζημίαν προσεγγίζουσαν τὰ 50 ἑκα-
τομμύρια. Τὸ δεύτερον τὸ ὑψίσταται ἡδη μὲ τὴν δραχμοποίησην τῶν εἰς συναλλαγμα καταθέσεων του, αἱ ὄποιαι κατὰ τὸν ισολογισμὸν τῆς 31ης Δεκεμβρίου 1931 ἀνήρχοντο εἰς Λ.Α. 56.000.

Τὸ N.A.T. ἐπενδύσαν πρὸς μεγαλεῖτέραν τὰ κεφάλαια του, τὰ κτηθέντα ἀπὸ τὰς εἰς συναλλαγμα πολυετῶν μόχθων τῆς ναυτικῆς μας οἰκογενείας, εἰς ἔνον σημαντικά χρεωγράφα καὶ εἰς ἔνον συναλλαγμα, υ-
πῆρξε θύμα τῆς ἐμπιστούνης του εἰς τὸ Κράτος καὶ τῶν παρεχομέ-
νων ὑπὸ τῶν ιδιούντων αὐτὸν διαβεβαιώσεων.

‘Αλλ’ ἐάν διὰ τὴν περίπτωσιν τῶν ναυτιλιακῶν κεφαλαίων ὁ κ. Υπουργὸς τῶν Οικονομικῶν καὶ συντάκτης τοῦ ἀναγκαστικοῦ νόμου περὶ δραχμοποιήσεως ἡμπορεῖ νὰ προβάλῃ ἀγνοιαν, διότι δὲν ἔλαβε μέριμναν ἔξαιρέσεων, ἐντὸς τοῦ πλαισίου, πάντοτε, τοῦ νόμου, διὰ τὴν περίπτωσιν ὅμως τοῦ N.A.T. δὲν χωρεῖ καμία δικαιολογία. Ε-
πιτός ἐάν διὰ λόγους ἀσφαλείας καὶ προνοίας ἐπένδυσις ὑπὸ τῶν διοικούντων τὸ N.A.T. μέρους τῶν κεφαλαίων αὐτοῦ, πτωχῶν κεφαλαίων τοῦ ναυτικοῦ μας κόσμου, ἀπετολμάτο νὰ χαρακτηρισθῇ ὡς ἀ-
ποβλέπουσα εἰς κερδοσκοπίαν!

Τὸ λυπηρὸν εἶνε διτὶ ὁ ἀναγκαστικὸς νόμος φέρει καὶ τὴν ὑπογρα-
φὴν τοῦ κ. Υπουργοῦ τῶν Ναυτικῶν, ὁ ὄποιος καὶ ἐκ τῆς ναυτικῆς μας οἰκογενείας προέρχεται καὶ ἀντίληψην ἔχει τῆς καταστάσεως του N.A.T.

‘Ἄς ἐλπίσωμεν διτὶ ὁ κ. Βασιλειάδης, τούλαχιστον ἐκ τῶν ὑστέρων, θὰ πωτοστατήσῃ εἰς τὴν ἐπανορθωσιν τῆς μεγάλης, ἀλλὰ καὶ συν-
τριπτικῆς ἀδικίας ἡ ὄποια ἔγένετο εἰς τὸ μοναδικόν μας ναυτικὸν κοινωφελές ἰδρυμα.

‘Αποδείξεις περὶ τῆς στοργῆς καὶ τῆς συμπαθείας των πρὸς τὸν ναυτεργατικὸν μας κόσμον, τὸν ἔτερον αὐτὸν παράγοντα τῆς ἔνθικῆς μας ναυτιλίας, παρέσχον πάντοτε εἰλικρι-
κήν τὰς «Ναυτικὰ Χρονικά» ἀφ’ ἡς ἔξεδο-
θησαν.

TΩΝ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΩΝ ΚΑΤΑΜΕΡΙΣΜΟΝ Καὶ εἰς τὴν παροῦσαν δεινὴν κρίσιν, τὴν
διόπιαν παροῦσαν μετὰ τῆς ναυτιλίας, παράσχων μετὰ τῆς ναυτιλίας
μας διέρχεται ὁ ναυτεργατικὸς κόσμος, δὲν παρελεῖψαμεν τὸ καθῆκρον μας, συνηγοροῦντες ὑπὲρ τῆς ληψίως ὅλων ἔκεινων τῶν μέτρων τὰ
ὅποια θὰ ἡμίλυνον, κατὰ τὸ δυνατὸν περισσότερον, τὰς συνεπεῖς τῆς κρίσεως διὰ τοὺς πτωχοὺς ναυτιλλομένους μας.

Δὲν διακινδυνεύουμεν ἐπομένων νὰ παρεγγηθῶμεν ὥμιλοντες μετὰ παροφητικῆς, ἐπιβαλλομένης ἀλλωστε, κατὰ τὴν γνώμην μας, προ-
κειμένου περὶ τῶν κρατικῶν μέτρων προνοίας ὑπὲρ τῶν ἀνέρων ναυ-
τεργατῶν μας.

Φρονοῦμεν ἀδιστάκτως καὶ θεωροῦμεν καθῆκον μας νὰ τονίσωμεν, διότι δὲν εἶναι δυνατὸν ἀπὸ τῶν συστήματος νὰ ἐπιδιώκεται διόπι τὰ βάρη διὰ τὴν ὑπὲρ τῶν ἀνέρων πρόνοιαν καὶ περιστατικῶν ἐπιπλέοντων μο-
νομερῶν ἐπὶ τῆς ναυτιλίας καὶ μόνης ταύτης. Καὶ τὰ βάρη εἶναι μεγά-
λα καὶ ἡ θέσις της τραγικῶς δεινή, ὥστε προδήλως νὰ εἶναι ἀδύνατον ν΄ ἀνέθεη πλέον, θὰ γονάτισῃ ἀνεπανορθώτως. Τὸ Κράτος διακηρύσ-
σον διτὶ ἀσκεῖ ἐν προκειμένῳ κοινωνικὴν πολιτικήν, ἔχει ὑποχρέωσιν νὰ πάνε σκούπον ταύτην παταρχώμενον τῆς ἔνοντας τῆς «κοινωνικῆς ἀλληλεγγύης». Οφείλει νὰ συμβάλῃ θετικῶς εἰς τὴν ἐφαρμογὴν τῆς πολιτικῆς ταύτης, ἀπόλυτου δικαίας, ἡθικῆς καὶ σκοπίου.

Παρὰ πάσαν περὶ τὸν ἀντιθέτον δῆλωσιν τὸ Κράτος ἔχει εἰς τὴν διάθεσιν του τὰ ὑλικὰ μέσα διὰ νὰ ἔλθῃ συνεπίκουρον εἰς τὴν ἀνά-
ληψιν τῶν βαρών τῆς ἀρκήσεως τῆς πολιτικῆς ταύτης. Ημοροφερά καλ-
λιστα νὰ περικόψῃ δαπάνας, δὲν λέγομεν ἀδικαιολογήστους, ἀσφαλῶς δύμως ὅχι ἐπειγόντας σύντητας ἀπόλυτας ἀναγκαῖς σήμερον, δεδομένων τῶν περιστάσεων, καὶ νὰ τὰς χρηματοποίησῃ διὰ τὴν ἀπὸ κοινοῦ με-
τά τῶν ἐν τῆς ναυτιλίας ὑποχρεωτικῶν πόρων διὰ μίαν ριζικωτέραν ὑπὲρ τῶν ἀνέρων ναυτεργατῶν μας μέριμναν.

Γράφουμεν ταῦτα διότι περιῆλθεν εἰς γνῶμαν μας διτὶ ἡ Διεύθυνσις τοῦ Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ καταρτίζουσα νέον νομοθέτημα ριζικωτέρας καὶ παγιτέρας ἀντιπετωτίσεως τοῦ προβλήματος τῆς ναυτεργατικῆς ἀνεργίας πρόκειται—κατόπιν κατηγορηματικῆς προφανῶς ἀρνήσεως τῶν ιδιούντων τὸ Υπουργείον Οικονομικῶν—νὰ ἐπιβάλῃ ἐξ ὀλοκλήρου τὰ βάρη πρὸς ἔξασφαλτον τῶν ἀπατηθησομένων πόρων εἰς τὴν χειμαζομένην ναυτιλίαν μας.

Εἰς τὸν διεθνῆ ναυτικὸν τύπον ἥρχισε μία συζήτησις, ιδιαιτέρως

ΤΟΥ ΔΟΥΝΑΒΕΩΣ ένδιαφέρονσα τὴν Δούναβην πρὸς φόρτωσιν πλοΐα, ἐπικρίνεται δὲ
καιωμάτων διὰ τὰ καταπλέοντα εἰς τὸν Δού-
ναβῖν πρὸς φόρτωσιν πλοΐα, ἐπικρίνεται δὲ
τοπα-
μού, διότι εἰσπράττει δικαιώματα ἐν πόλυ-
τῳ δυσαρμονίᾳ εὐφισκώμενα πρὸς τὴν πτωχεύσην τῶν ναύλων καὶ γενι-
κῶς τὴν κρίσιν, τὴν ὄποιαν διερχεται ἡ παγκόσμιος ναυτιλία.

Η Ελληνικὴ ναυτιλία, ἡ ὄποια ἔχει ζωτικώτατα συμφέροντα εἰς τὰς φορτώσεις τοῦ Δούναβεως πρόκειται νὰ ωφεληθῇ σημαντικῶς ἐάν
η προσπάθεια διὰ τὴν μείωσην τῶν δικαιωμάτων τελεσφορήσῃ. ‘Έχει,
καὶ συνέπειαν, ὑποχρέωσιν νὰ μετάσχῃ ἐνεργῶς εἰς τὴν σχετικὴν κίνησιν καὶ να ἐνισχύσῃ ταύτην.

Τὸ λυπηρὸν εἶνε—ή προκειμένη περίπτωσις ἀποδεικνύει, τὴν ση-
μασίαν τῆς ἐλλειφεως—διτὶ ἡ Ελλὰς δὲν ἀντιποσωπεύεται εἰς τὴν Εύ-
ρωπαϊκήν ἐπιτροπὴν τοῦ ποταμοῦ, παρ’ ὅλον διτὶ ἡ ναυτιλία τῆς
ἀπὸ μακροτάτων ἐτῶν κατέχει τὴν πρώτην θέσιν εἰς τὴν κίνησιν τῶν
ἔκειθεν φορτώσεων.

Αναγνώστης μας άπο τὸ Δάντσικ, διὰ τὴν ἀντικειμενικότητα τῶν παρατηρήσεων τοῦ δούλου ἔχουμε πάντα λόγον νὰ εἰμεῖα πεπεισμένοι, μᾶς καταγγέλλει διὰ ὃ ἐκεὶ πρόξενος

Ο ΕΛΛΗΝ ΠΡΟΞΕΝΟΣ τῆς Ἑλλάδος, ξένης, σημειωτέον, ἀνθυκότητος, μετέφεται συστήματα ἐν τῇ ἀσκήσει

ΤΟΥ ΔΑΝΤΣΙΓΚ τῆς ἀποστολῆς του ἐντελῶς ἀνάρμοστα πρὸς τὸ ἄξιονα, τὸ δούλον τοῦ ἑνεπιστεύθη ἡ Ἑλληνικὴ Πολιτεία. Ἐφιστώμεν τὴν προσοχὴν τοῦ Ὑπουργείον τῶν Ἑξωτερικῶν, τὸ δούλον, νομίζουμε, ἔχει καθήκον νὰ διατάξῃ τὸν ἐν Βαρσοβίᾳ προεβεντήν νὰ ἐνεργήσῃ ἀμεσον ἔρευναν, νὰ προσθῇ δὲ εἰς τὴν ἀντικατάστασιν τοῦ κ. Προξένου, ἐφ' ὅσον καὶ ἐπισήμως διαπιστωθῶν ἡ ἀκριβεία τῶν καταγεγέλλομένων ὑπερβασιῶν του. Πρόσκειται ἀλλωστε περὶ λιμένος πολυσυχνάστον διὰ τὴν Ἑλληνικὴν ἐμπορικὴν ναυτιλίαν, ώστε νὰ μὴ ἐπιτρέπεται καμμία ἀναβολὴ εἰς τὴν ὑπουργικὴν ἐπέμβασιν.

ΝΕΑ ΑΓΟΡΑ ΦΟΡΤΗΓΟΥ ΠΑΡ' ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ

Παρ' Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν ἡγοράσθη κατὰ τὸ διαρρεῦσαν 150ήμερον τὸ ἀκόλουθον φορτηγὸν σκάφος:

«Maindy Grange» Ἀγγλικὸν, τ. γραδὸς 4810, νὲτ 3020 τ. καὶ φορτίου 8100 τ., ναυπηγήσεως 1914 (Ἰούνιον), μὲ κλάσιν παρὰ τῷ Λόδῳ 100 ΑΙ καὶ μὲ σερβέν № 3 τοῦ 1927, ἡγοράσθη παρὰ τὸν κ. κ. Ρεθύμνη καὶ Κουλουκούντη δι' ἑτέρους Ἑλληνας, σύντι τιμῆς 2.600 λιρῶν. Τὸ πλοίον τοῦτο κατεσκευάσθη εἰς τὸ ἑταῖρον ναυπηγεία τῶν κ. κ. Richardsons, Duck & Co, Ltd, ἐχει ἐμφορτον βόθισμα 24.9 ποδῶν καὶ διαθέτει χῶρον διὰ φορτίου εἰς χῦμα 421.000 κ. π., διὰ δέματα 391.000 κ. π. καὶ διὰ μπάνκερς 60.163 κυβ. ποδῶν.

Ἐχει διαστάσεις μήκους 380.2 ποδῶν, πλάτους 50.9 π. καὶ διαγωνίου βάθους κυρῶν 28 ποδῶν. Αἱ μηχαναὶ του, κατασκευῆς «Blair & Co, Ltd» τοῦ Στόκων καὶ δυνάμεως 385 ὄνομ. Ἰππων, εἰνε τρικύλινδροι, διαστάσεων 26'', 42'' καὶ 70'' ἵντσων, μὲ διαδοχοῦ ἐκβόλων 48'' ἵντσων. Φέρει δύο λέβητας πιέσεως 180 λιτρῶν καὶ ἕνα βοηθητικὸν λέβητα πιέσεως 120 λιτρῶν κατὰ τετραγωνικὴν ἵντσαν. Εργασίας χρησιμοποιεῖ 1307 τόννους.

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

ΜΕΤΑΓΡΑΦΑΙ—ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ—ΚΙΝΗΣΙΣ ΝΗΟΛΟΓΙΩΝ

Μετονομασία φορτηγοῦ

Τὸ φορτηγὸν ἀ)π «Ωρίων» τ. γραδὸς 3256 καὶ ναυπηγήσεως 1896, τῆς πρώην «Χιακῆς Ἀτμοπλεΐτης», διπερ ἡγοράσθη πρὸς περαιτέρω ἐκμετάλλευσιν παρὰ τοῦ κ. Γεωργ. Θ. Τζακιράνη καὶ Σια, μετωνομάσθη «Κλεοπάτρα Τ.».

Ἡ «Φιλομήλα» ἐπωλήθη εἰς Ἀγγλους

Τὸ ἀ)π «Φιλομήλα» (ex «Μαρίκα») τ. γραδὸς 3175 καὶ ναυπηγήσεως 1898, ἀνήκον δὲ εἰς τὸν κ. Σ. Καταπόδην καὶ ἀργοῦν εἰς τὸ Ἀμερικανὸν ἀπὸ 27ης Ιανουαρίου, ἐπωλήθη εἰς Ἀγγλους.

Παρεδόθη ὁ «Εὐάγγελος Νεόφυτος»

Τὸ πωληθὲν εἰς Γερμανούς διαιτήτας ἀντὶ 1550 λιρῶν φορτηγὸν «Εὐάγγελος Νεόφυτος» τ. γραδὸς 4433 καὶ ναυπηγήσεως 1906, παρεδόθη εἰς Μπρεμερχάδεν. Τὸ πλοίον τοῦτο εἶχε πωλήθη τὸν Ιούνιον τοῦ 1916 ἀντὶ 145.000 λιρῶν καὶ τὸν Νοεμβρίον τοῦ 1923 ἀντὶ 22.000, εἶχε δ' ἡγορασθῆ παρὰ τοῦ κ. Γ. Νεόφυτου τὸν Ιανουαρίον τοῦ 1929 ἀντὶ 19.000 λιρῶν.

Ἀπὸ τὸ «Λόϋδ Ρέτιζιστερ

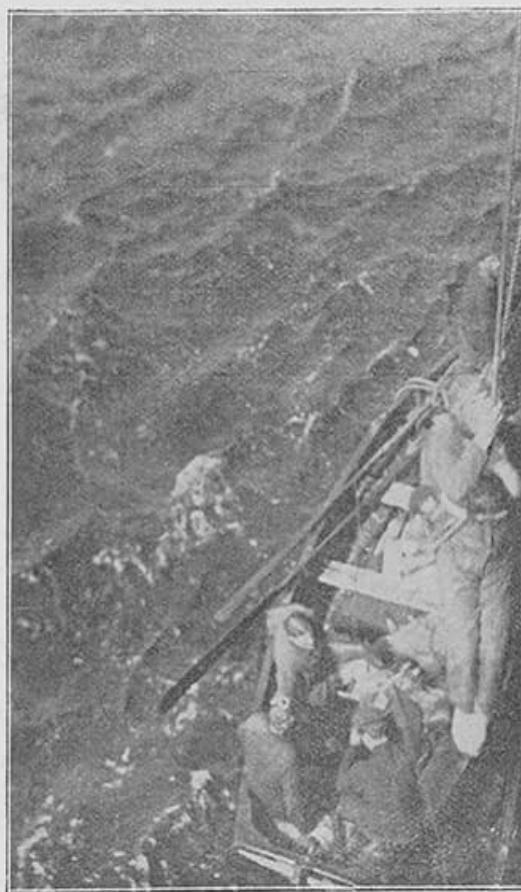
Εἰς τὸ διπλό. 2 συμπληρωματικὸν φυλλάδιον τοῦ νέου βιβλίου τοῦ «Λόϋδ Ρέτιζιστερ ἀνάφερεται, διὰ ἐξετάσεων γενικὸν σερβέν ἀπὸ 7 ἥκτ. 28 Ίουνον τὸ ἀ)π: «Πατρίς II.» εἰς Μασσαλίαν καὶ τὰ φερτηγά: «Δίσποινα» εἰς Μπάρρο, «Γεώργ. Μ. Ἐμπειρίκος» εἰς Τάιν, «Γεώργ. Μ. Λιθανός» εἰς Ρότερνταμ, «Λεωνίδας II.» εἰς Νοτιόπορο, «Μαζίνδρος» εἰς Κάρδιφ, «Μ. Λ. Ἐμπειρίκος» εἰς Μπλάδο, «Νόμφη» εἰς Μπάρρο, «Οίνοούσιος» εἰς Πειραιὰ καὶ «Σαρωνικός» εἰς τὴν Ἀμερικανὴν.

— Κατὰ τὸ αὐτό διάστημα ἐξετάσεων μερικῆς ἐπιθεωρήσεις καὶ ἐπισκεψᾶς τὸ ἀ)π: «Εδη», «Ιθακος», «Μαιούτις», «Μαρ. Α. Θερμιώτη», «Νήσιτσα», «Παντιάς», «Πατρίς II.» καὶ «Πρέπτος».

— Τὸ ἀ)π «Ποθέας» ἐπενεγγράφεται εἰς τὸ Λόϋδ, ὡς ἀνελκυσθέν, τὰ ἀ)π «Ἀρτεμίς» καὶ «Σχηφών» διαγράφονται, ὡς ναυαγήσαντα, τὸ ἀ)π «Μάρκ Βόλφ» συμπληρωμάται μὲ λιμένα νηολογήσεως τὴν Ιούλιον καὶ τὸ ἀ)π «Στεφανίδης» ἀναγράφεται μὲ ιδιοτητάν τοῦ κ. Α.Γ. Λεμού.

— Ἐνεγράφεται ἐπίσης τὸ ἀ)π «Αιγαίον» (ex «Rijswijk») τ. γκρός 1673 καὶ ναυπηγήσεως 1910, τοῦ κ. T. N. Βλασσοπούλου, μὲ συμχίλαν «Ἄγγλικὴν καὶ νηολόγησιν εἰς τὸ Λονδίνον καὶ Ἀράθουσα» (ex «Darnholm») τ. γκρός 3693 καὶ ναυπηγήσεως 1911, τοῦ κ. Νικ. Καρπούρη, μὲ σημαῖαν «Παναμαϊκὴν καὶ νηολόγησιν εἰς Παναμάν.

Η ΔΙΑΣΩΣΙΣ ΤΩΝ ΑΓΓΛΩΝ ΑΕΡΟΠΟΡΟΩΝ



Οι ναυτικοὶ ἀεροπόροι μεταφέρονται ἐκ τῆς λέμβου ἐπὶ τὸν ἀτμοπλοίον «Νίκος» προσδεδεμένοι διὰ σχοινίου, λόγω τῆς θαλασσοταραχῆς



Ἐπὶ τὸν καταστρώματος τοῦ «Νίκου». Οι πέντε διασωθέντες ἀεροπόροι μετὰ τὸ πλοιάρχον κ. Κωσταροπούλου εἰς τὸ μέσον

GUERET, LLEWELLYN & MERRETT LIMITED.

BROKERS FOR THE SALE, PURCHASE & CHARTERING OF ALL TYPES OF SHIPS.
71, ST. MARY AXE, LONDON E.C. 3

TELEGRAMS: "TEREUG LONDON.."

CODES USED: BOE, WATKINS, BENTLEY'S, SCOTTS 10TH.

ΑΙ ΠΡΟΟΔΟΙ ΤΩΝ ΜΗΧΑΝΩΝ ΠΡΟΩΣΕΩΣ

Η ΠΑΛΙΝΔΡΟΜΙΚΗ "QUADROPOD,"

ΤΑ ΕΞ ΑΥΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ

"Η διαρκής προσχρηματική μὲ τὸ περιβάλλον καποτελεῖ κανόνα δι' ὅλα τὰ ἐπίπεδα τῆς ἔργασίας. Η ἀλήθεια αὕτη διέπει καὶ τὸν κλάδον τῆς ναυτιλίας βιομηχανίας, ητίς ὑπὲρ πᾶσαν ἀλληγ ἐποχὴν, αἰσθάνεται ἡδη τὴν ἀνάγκην ν' ἀποκτήσῃ δύσον κατὰ δυνατὸν συγχρονισμένα πλοῖα, παρέχοντα τὰ μᾶλλον ἵκανοποιητικὰ ἀποτελέσματα εἰς τὸ ζήτημα τῆς οἰκονομικῆς των ἐκμεταλλεύσεως. Οἱ πλοιοκτῆται, διατηροῦντες πάντοτε τὴν ἐλπίδα μᾶς προσεχοῦς ἀναβάτων τῆς ἔργασίας των, ἀντιμετωπίζουν μὲ ἐπιμονὴν τὸ πρόσδηλημα τῆς προσχρηματικῆς των πρὸς τὰς σημεριγάδες συνθήκας τῆς ἐκπώσεως καὶ καταβλήσουν πᾶσαν προσπάθειαν, ὅπως ἐπιτύχουν αἱ σθητὴν μείωσιν διαπανῶν τῷ κινούμενῷ σκαφῷ τῶν.

"Ἄπο δὲ τὰ ἔξοδα ἑνὸς πλοίου λ.χ. λιμενικῶν τελῶν, μισθοδοσίας, καυσόμου ὑλῆς κ.λ.π., ἔκεινο ποὺ παρέχει ἔδαφος διὰ σημαντικωτέρας οἰκονομίας προέρχεται ἀπὸ τὴν καταναλογίαν

μενηγ καύσιμον. Τὸ ἄπλο «Harlesden» ἔνα ἐκ τῶν δέκα νεοτεύκτων καὶ δμοῖον τύπου φορτηγῶν, τῆς «Harrison, Ltd» ληγ. Ἐπὶ τού σημείου δὲ αὐτοῦ ἀκριβῶς ἐπέμειναν οἱ τεχνικοὶ τῶν ναυπηγείων καὶ ἐπέτυχον κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη τὰ πλέον ἀξέιδολογα ἀποτελέσματα. Συστήματα πηδαλίων, τύποι: ἔλικος καὶ σχῆματα σκάφων ἀπετέλεσαν ἀντικείμενον εἰδικῶν μηχανοχρονίων μελετῶν, οὐχ! ἀκάρπων, διότι προσέκυψαν σχετικὰ ὀψέλη καὶ οἰκονομίαι.

Τὸ ἄπλο «Harlesden» ἔνα ἐκ τῶν δέκα νεοτεύκτων καὶ δμοῖον τύπου φορτηγῶν, τῆς «Harrison, Ltd»

ματος «Quadropod», κατασκευασθείσαι εἰς τὰ μηχανογεία τῆς ἑταίριας «Central Marine Engine Works», τοῦ Οδεστ Χάρτλεπου καὶ πρώτην φοράν ἐφαρμοζόμεναι ἐπὶ φορτηγοῦ πλοίου. Αἱ μηχαναὶ αὗται ἐφράζονται ὑπὸ πίεσιν ἀτμοῦ 260 λιθρῶν, διοχετευομένου ἐκ τριῶν μεγάλων λεβήτων καὶ ὑπερθερμαϊομένου μέχρι 590 F. Ἐχει τεχνητὸν ἐλκυσμὸν συστήματος Howden μὲ ὑπερ-προθεμακνήρας ἀέρος, δλα δέ τὰ διηθητικὰ μηχανῆματα τῶν μηχανῶν είναι τοῦ ίδιου τύπου, κατασκευασμένα καὶ διαρρυθμισμένα κατὰ τρόπου ὥστε ν' ἀπαίτου διὰ τὴν λειτουργίαν τῶν τὴν χαμηλοτέραν κατανάλωσιν ἀτμοῦ.

Ἡ μηχανὴ «Quadropod» είναι τετραπλῆς ἐκτονώσεως, ἀλλὰ βελτιωμένη διὰ τῆς προσθήκης πολλῶν νέων παραγόντων, οἵτινες τείνουν νὰ ἔξασφαλίσουν τὴν κατωτάτην δυνατήν κατανάλωσιν ἀτμοῦ, ἐν συνδυασμῷ πρὸς μίαν μείζονα ἀπλότητα, ἐμπιστοσύνην εἰς τὴν λειτουργίαν τῆς καὶ μείωσιν ἐξόδων συντηρήσεως. Τὰ κυριώτερα πλεονεκτήματα ἀτιναχρητηρίζουν τὸν νέον τύπον ἐναντὶ τῶν συνήθιων μηχανῶν τετραπλῆς ἢ τριπλῆς ἐκτονώσεως, ἔγκεινται εἰς τὸ σύστημα διαγομῆς τοῦ ἀτμοῦ διὰ βαλβίδων, αἴτινες είναι τοποθετημένα ἐφ' ἑκάστου τῶν κυλίγδρων καὶ ἀντὶ τῶν συνήθων ἀτμοσυρτῶν (slide or piston valves).

Ἐν συντομίᾳ, τὸ σύστημα τῆς διαγομῆς τοῦ χρησιμοποιουμένου ἀτμοῦ διαχωρίζει: τὸν δέ τέσσαρας κυλίγδρους εἰς δύο μονάδας μὲ ἔνα ἀτμοκ. διάτονον μεταξύ των, ὃ δὲ τρόπος τῆς ἐνεργείας ἐκάστης μινύνδος είναι δμοῖος. Ο κύλιγδρος τῆς ὑψηλῆς π.έσεως καὶ διὰ πρώτου τῆς μέσης τοικύτης ἀποτελεῖ τὴν πρώτην μονάδα. Ὁ ἀτμὸς διοχετεύεται εἰς ἔκκαστον τῶν ἀκρων τοῦ κυλινδρου τῆς ὑψηλῆς π.έσεως δι' ἀτμοβλαβῆς καὶ ἀφοῦ ἐκτονωθῇ εἰς τὸν κύλιγδρον αὐτὸν ἐξέρχεται δι' ἑτέρας ἀτμοβλαβῆς. Ἀκολούθως διὰ τοῦ εἰσέρχεται κατ' εὐθείαν εἰς τὸν πρώτον κύλιγδρον τῆς μέσης π.έσεως καὶ διὰ τοῦ ἐκτελέσῃ τὸ ἐκεῖ ἔργον του διέρχεται δι' ἐνδός ἀτμοκ. διάτονου (steam receiver), ἐνῷ τὰ στριφαλα ἐγκλωπούς εἰν συνδυασμῷ μὲ τοὺς δύο κυλίγδρους, μὲ γωνιαν σφηνωσεως 180 μοιρῶν μεταξύ των.

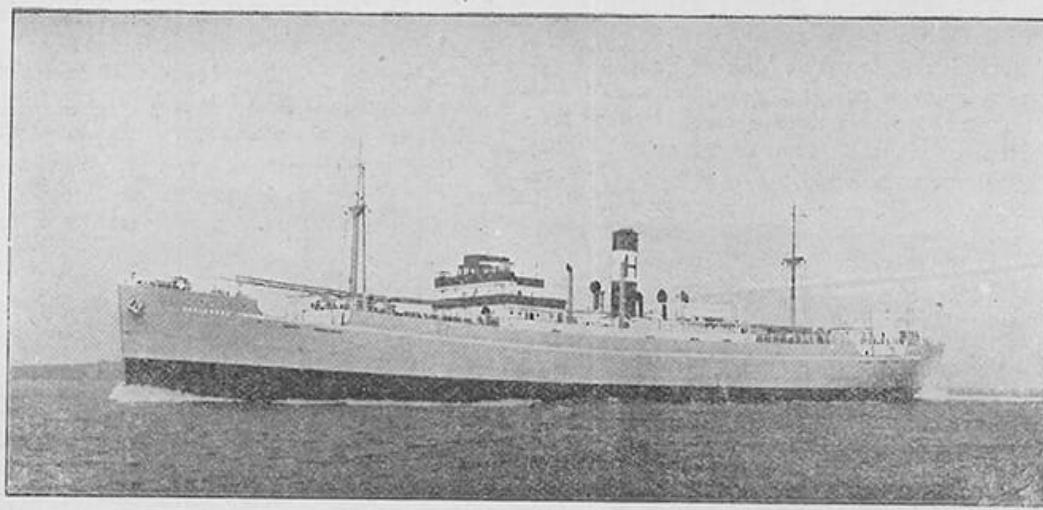
Μέχρι σήμερον ἐδημοσιεύθηκαν ἀρκεταὶ ἐκθέσεις ἐπὶ διαφόρων βελτιώσεων τῶν μηχανῶν πρώσωσεως τῶν πλοίων, ἰδίᾳ τῶν συνήθων φορτηγῶν καὶ τῶν φορτηγῶν—λάζινερς, πολλοὶ δὲ πλοιοκτῆται ἐπευσσαν ν' ἀποδεχθοῦν τὰ θετικά τερα νέα συστήματα. Βεβήκως δὲν συμφέρει σήμερον ἡ ναυπηγήσις πλοίων, ἔστω καὶ οἰκονομικῶν. Δύνανται δημοσίες οἱ πλοιοκτῆται νὰ συγχρονίσουν τὰς μηχανὰς τῶν σκαφῶν των καὶ νὰ τὰς καταστήσουν οἰκονομικῶτε-

ρας ἀντὶ μικρὰς δαπάνης. "Ολας συμπτωματικῶς κατασκευάζονται ἡδη μερικὰ φορτηγά καὶ ἐπὶ τῆς ἵκανότητος τῶν μηχανῶν των ἔχει συγκεντρωθῆ ἡ προσοχὴ δλων.

Οὕτω τὰ νέα πλοῖα τῆς ἑταίριας «Harrison» ἀτινα ἔχουν μηχανὰς κατασκευασθείσας ἀπὸ τρία διάφορα φορτηγά στάσια, καθὼς καὶ αἱ μηχαναὶ «Quadropod» αἱ τοποθετηθείσαι ἐπὶ δύο νέων φορτηγῶν ναυπηγουμένων εἰς τὸ Οδεστ Χάρτλεπου, παρακολουθοῦνται μὲ ἀμείωτον ἐγδιαφέρον.

"Ἐν ἐκ τῶν δύο καθελκυσθέντων είναι τὸ ἄπλο «Kewickall»

ἔχον δικτύοντας 421.9 μήκους 421.9 ποδῶν, πλάτους 54.9, βύθους 27. 7 μέχρι τοῦ πρώτου καὶ 36.1 ποδῶν μέχρι τοῦ ἔνων στράτελον αἱ μηχαναὶ του, αἴτινες είναι παλιγδρομικαὶ, τετρακύλινδροι, τοῦ νέου συστήματος. Ἱδιαιτέρων χαρακτηριστικὸν τοῦ ἀτμοπλοΐου τούτου ἀποτελοῦν αἱ μηχαναὶ του, αἴτινες είναι παλιγδρομικαὶ, τετρακύλινδροι,



Ο δευτερος κύλιγρος της μέσης πιέσεως και διατηρήσεως της χαρηλής σχηματίζουν τὴν δευτέραν μονάδα, λαμβάνονταν δὲ τὸν ἀτμὸν παρὰ τοῦ ἀτμοδέκτου καὶ τὸν ἔξασφαλλον εἰς τὸ φυγεῖον. Τὸ δύο στρόφαλα (cranks) καὶ τῆς μονάδος ταύτης εἶναι ἐνσφηνωμένα κατὰ γωνίαν 180 μοιρῶν μεταξὺ τῶν καὶ 90 μοιρῶν ἔναντι τῶν ἄλλων τῆς πρώτης μονάδος. Τοιουτορόπως οἱ τέσσαρες στρόφαλοι τῆς μηχανῆς εἴναι ἐνσφηνωμένοι ἀλληλοιδιαδόχως κατὰ 90 μοιρας.

ΠΑΕΩΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΤΟΥ ΝΕΟΥ ΤΡΗΠΟΥ

Τὸ νέον σύστημα λέγεται: διτετραπλῆς ἐκτονώσεως. Λ.χ. αἱ ἀπώλειαι τοῦ ἀτμοῦ αἱ ὁρθολόμεναι εἰς τὸ ἀτμοκινήτιον ἐλαττούνται, καθότι εἰς τὸν νέον τύπον χρειάζεται ἔνα καὶ μόνον. Ἐπίσης ἔξασφαλλεται μία ἔτι πλέον ὅμαλωτέρα στροφὴ τῆς μηχανῆς, δ' ὁ ἀριθμὸς τῶν ἀτμοδιαβλήδων περιορίζεται ἀναγκαστικῶς κατὰ τέσσαρες ἔναντι τῶν ἀπαιτούμενων εἰς μίαν συνήθη τετρακύλιγρον μηχανὴν μὲν ἀποτέλεσμα τῆς πραγματοίησιν οἰκονομίας εἰς ἐνέργειαν καὶ ἐπαύξησιν εἰς μηχανικὴν ἕκανότητα.

Αἱ θαλαδίδες τύπου διπλῆς ἐνεργείας (double beat) εἶναι τοποθετημέναι: εἰς τὸ δίπισθιον μέρος τῆς μηχανῆς καὶ κατὰ τρόπον ἐπιτρέποντα εἰς τοὺς κυλίνδρους νὰ εὔρισκωνται: δ' εἰς πλησιέστερον τοῦ ἀλλού, διόπτει καὶ ἐπέρχεται οἰκονομία χώρου καὶ δάρους. "Ἐναὶ ἀλλοὶ σπουδαῖον χαρκητηρίστικὸν τοῦ νέου τύπου ἔγκειται εἰς τὸ σχέδιον τῶν σωμάτων (cages), τὰ δοποὶ σχηματίζουν τὰς δάσεις τῶν ἀτμοδιαβλήδων καὶ εἶναι κατεσκευασμένα ἔξι εἰδῶν μηγκυτος χυτοσιδήρου, δυναμένου ν' ἀνθέξῃ εἰς μεγάλην θερμοκρασίαν. Τὰ σώματα αὐτὰ εἶναι τοιουτορόπως τοποθετημένα, ώ-

μέσα κανονισμοῦ τῆς πιέσεως καὶ διατηρήσεως τῆς εὐθυγραμμίας (alignment).

Η ΔΙΑΤΑΞΙΣ ΤΗΣ ΑΤΜΟΒΑΛΒΙΔΟΥ

Ἡ χρησιμοποίησις ἀτμοδιαβλήδων ἐπιτρέπει τὴν χρήσιν μιᾶς ὑπερθερμάνσεως ὑψηλοῦ διαθέματος οὕτω περιορίζει πρακτικῶς τὰς ζημίας ἐκ τῆς διαρροῆς, ήτις προέρχεται ἐκ τῶν ἀπωλεῶν τῆς ἀτμοδιαβλήδος. Ἐκ τῶν δοκιμῶν ἀπεδείχθη, ὅτι ἡ δύναμις ἡ ἀπαιτούμενη νὰ κινήσῃ τὰς διαλογίδας εἶναι πολὺ μικροτέρα ἐκείνης, ήτις ἀπαιτεῖται διὰ τοὺς κυλιγρούς ἡ ἐπιπέδους ἀτμοσύρτας.

Κυώδακες ἐφηρμοσμένοι: ἐπὶ ἀτράκτων κινοῦνται τὰς βαλδίδας, κινούμεναι διὰ συστήματος διδυντωτῶν τροχῶν δι' ἑκάστην μονάδα. Ἡ κίνησις τῶν κυλωδάκων μεταφέρεται εἰς τὰ βάκτρα τῶν βαλδίδων μέσω χαλιθδίου μοχλοῦ.

Μηχανικὴ λίπανσις προσβλέπεται διὰ τὰς ἀτμοδιαβλήδας καὶ τὰς ἐμβολὰς τῆς ὑψηλῆς πιέσεως καὶ τοὺς πορώτους μέσου κυλίνδρου, τὰ δὲ λιπαντήρια εἶναι τοποθετημένα καταλλήλως ἐπὶ τῶν στηλῶν τῆς προσφέως τῆς μηχανῆς. Τὸ μᾶλλον ἀξιοσημείωτον χαρακτηριστικὸν εἰς τὴν κίνησιν τῆς μηχανῆς ἡτο—κατὰ τὰς ἐντὸς τῆς δεξιαμενῆς γενούμενας δοκιμὰς—ἡ ἐκτάκτως ἥσυχος λειτουργία τῶν ἀτμοδιαβλήδων, ἡ ἔλλειψις θορύβου ἐπὶ τῷ δάσεών του καὶ ἡ ἔργασία τῶν κυλωδάκων.

Ἡ δυαλὴ κίνησις τῆς μηχανῆς ἡτο πολὺ ἐμφανῆς εἰς τὰς ἐκτάκτως μικρὰς ταχύτητας, διόπτει αὕτη ἐστρέφετο κανονικῶς. Μία ἔνδεξις ὑψηλῆς μηχανικῆς ἕκκνότητος ἐφρίνετο διὰ τῆς ὑψηλῆς ἐκκινήσεως τῆς μηχανῆς καὶ διὰ τὸν χρόνον, διτις ἀπητείτο πρὸς παῦσιν τῆς κινήσεως εὐθύς μετὰ τὸ κλείσιμον τοῦ ἀτμοῦ. Διὰ τὸν ἐν λόγῳ τύπον ἐλπίζεται δοκιμὰς, ὅτι ἡ κατανάλωσις παρ' αὐτοῦ καυσίμου ὅλης θὰ εἶναι μία περίπου λίθρα (142 δράμια) καλοῦ γκιάνθρακος καὶ ἔδεικτικόν ἔπειτα (i. h. p.) καὶ ωρών.

Ι Τ Α Λ Ι Α

Ο λιμὴν τῆς Γένοβας

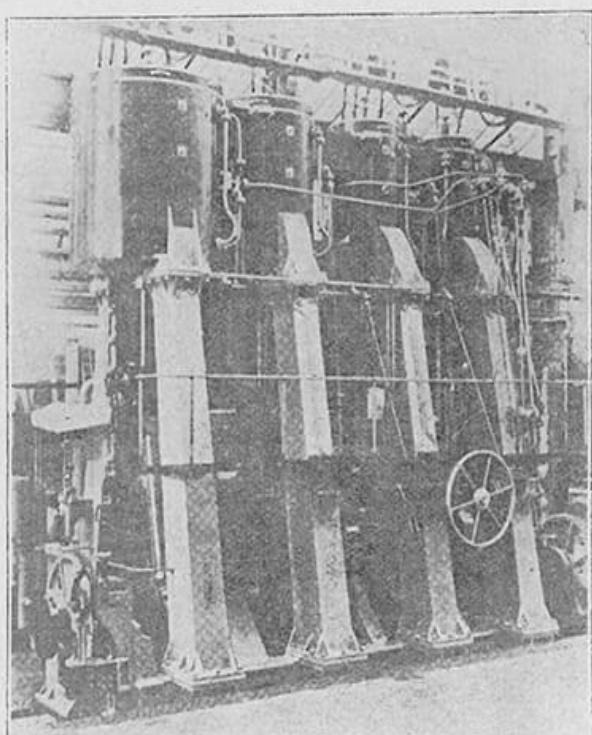
Μολονότι ἡ ναυτιλιακὴ κίνησις τοῦ λιμένος τῆς Γένοβας λόγῳ τῆς οἰκονομικῆς κρίσεως καὶ τῆς πατώσεως τῶν θαλασσιῶν μεταφορῶν βίναι: ἀπό τινος χρόνου σταθερῶς ἐλλαττούμενη, ἐν τούτοις δὲ Αἴδηνομος Λιμενικός Οργανισμός κάτιης δέν παύει ἀπὸ τοῦ νὰ μεριμνᾷ διὰ τὴν διελίτιαν τοῦ λιμένος καὶ νὰ ἐφαρμόσῃ σεβαρὰ σχέδια συμπληρωσιών καὶ ἐπεκτάσεως αὐτοῦ. Διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τῆς κινήσεως εὐθύς μετὰ τὸ κλείσιμον τοῦ ἀτμοῦ. Διὰ τὸν ἐν λόγῳ τύπον ἐλπίζεται δοκιμὰς, ὅτι ἡ κατανάλωσις παρ' αὐτοῦ καυσίμου ὅλης θὰ εἶναι μία περίπου λίθρα (142 δράμια) καλοῦ γκιάνθρακος καὶ ἔδεικτικόν ἔπειτα (i. h. p.) καὶ ωρών.

Τὰ ἐν λόγῳ κρηπιδώματα προκινεῖται ἐντὸς τοῦ θέρους νὰ ἐξοπλισθοῦν μὲ συγχρονισμένα φορτικοφορτωτικά μηχανήματα καὶ νὰ στρωθοῦν καθ' ὅλον αὐτοῦ τὸ μῆκος μὲ σιδηροδρομικὰς γραμμὰς, εἰς τρόπον ὃς τὰ διόλον συγχρέτημα πάντα ἐκτεταμένων προκυμαῖν, εἰς τὰς ὁποίες θὰ καθισταται: δυνατὴ ἡ σύγχρονης πλεύραις 31 μεγάλων φορτηγῶν σκιφῶν.

Αἱ πάντα αὐτὰ προκυμαῖν θὰ δῶνται ἐμβαδὸν 18.500 τετρ. ποδῶν, τὸ δέ διπλὸν μῆκος τῶν ἐπ' αὐτῶν σιδηροφορτωτικῶν μηχανήματα καὶ τὸ διπλοῦ δικτύου θὰ φένται τὰ 12 1/2 μίλια. Ο κυριατοθραύσον *Galliera* προσεξετάθη εἰς μῆκος 1360 καὶ πλάτον πολὺ, κατεδάνηθη δὲ πλάκα μέριμνα διὰ τὴν μή διάδρωσιν τοῦ διπλοῦ τὴν νέας τεύτης λιμενικῆς ζώνης ἔχει: μεταλλήλων στρῶσιν ήτις τὸ διεξασφαλίζει: ἀπὸ τὴν συγχρόνη φθοράν καὶ ἐνισχύει τὴν ἀντοχὴν του εἰς τὴν μηράλην καὶ βαρεόταν κίνησιν. Διανοίστεται ἡδη νέα μεταλλήλων λεωφόρος, ήτις τὸ διανεύθετον εἶναι σύνεστον τοῦ γεγύρων μὲ δύον τὸ συγχρέτημα τῶν λιμενικοποιητικῶν καὶ τῶν παντοίων ὄποιστεν, διευκολυνομένης σῦτο τῆς ἐμπορικῆς κινήσεως, ἐνῷ μία δευτέρα παρομοία γέφυρα προσθίσται νὰ ἐπιπρεπήσῃ τὴν κίνησιν τῆς δάσεως Μουσσολίνι: μὲ τὸν παλαιὸν λιμένα τῆς Φονδόξου.

"Αἱ" ἔτεροι, αἱ λιμενικαὶ ἀρχαὶ τῆς Γένοβας μεριμνοῦν πρὸς διευκόλυνσιν τοῦ πλωτού μεταφορῶν τῶν εὐθύμων ἐλλαγμῶν τῶν δύο ναυπηγουμένων πλωτῶν κολοσσῶν *Rex* καὶ *Conte di Savoia*. Οὕτω ἀγρυπνόν ἔνα τημῆτα τῆς προσβλήτος *Vecchio* διὰ νὰ διαπλανθεῖ διὰ τὸν τόπον της προσβλήτης *Andrea Doria*.

"Αἱ" γέφυρα *dei Mille* καὶ ἡ δυτικὴ αὐτῆς πλευρά θὰ ἐξακολουθήσουν ἐξυπηρετοῦσαν τὴν κοινὴν κίνησιν, ἐνῷ διάφορα ὄποιστεγα καὶ λιμεναποτέρους μεταφέρθησαν εἰς ἔτερα σημεῖα τοῦ λιμένος καὶ ἐπλουτίσθησαν μὲ συγχρονισμένας μηχανικὰς ἐγκαταστάσεις. "Ἡ προκυμαία *Calata Gadda*, ητος προορίζεται, κωρίως, διὰ τὸ ἐμπόριον τῶν κατεψυγμένων κρεπτῶν, καθώς καὶ αἱ *Pontes Assevero* καὶ *San Giorgio*, θὰ ἐνισχυθοῦν διὰ ἡλεκτροκινήτων γεφυρῶν δὲ τημῆτα τῶν ἀνθρακεύσεων, εἰς τὸ ὄποιον παρατηροῦνται: ἐνωμέναι καὶ συσσωρεύσεις κατὰ τὰς ἐποχὰς τῆς μηγάλης κινήσεως, ἐνισχύθη διὰ τοῦ ἀριποτέρου *Guian*, μέλλοντος νὰ χρησιμοποιηθῇ ὡς πλωτὴ γαλιανθρακαποθήκη.



Η παλιγρομικὴ μηχανὴ «Quadropod»

στε γὰ διαστέλλωνται: ἐλευθέρως καὶ αἱ ἐπιφάνειαι εἶναι τοιαῦται: ὅστε γὰ ἔξασφαλλοις ἐλαχίστην πτῶσιν τῆς πιέσεως. "Ἐκκατοντά σώματα εἶναι κοχλιωμένον (balteo-d) εἰς τὸ κινήτιον τῆς διαλογίας (valve chest), δηπερ ἀποτελεῖ τὸ κάλυμμα, ὅμοιο δὲ μετὰ τῆς διαλογίας, τοῦ βάκτρου καὶ τοῦ τοῦ ἐλατηρίου (spring) δύνανται ν' ἀπομονωθοῦν καὶ νὰ ἀποτελέσουν μίαν μονάδα.

"Ἐναὶ μακρὸν περιαυχένιον (sleeve) ἐκ τοῦ ἀτμοδιαβλήδου, ἐν τῇ κοιλότητι: (bore) τοῦ διπλοῦ παλιγρομούεται τὸ διάκτυον τοῦ ἀτμοδιαβλήδου προσηγραμμένον ἐφ' ἑκάστου σώματος. Τὸ διάκτυον προστρέβεται ἐντὸς της περιαυχενίου μὲ ἀρίστην ἐφαρμογήν, οὕτω δὲ μετὰ τὴν διατηρήσεων τῆς περιαυχενίου τοῦ διπλοῦ παλιγρομούεται εἰς τὸν παραποτήματος στρόφαλον τῆς μηχανῆς. "Ἐναὶ ἐλατηρίον τοποθετημένον μὲ πιέσιν χρησιμεύει εἰς τὸ νὰ ἐπαναφέρῃ τὴν βαλδίδα εἰς τὴν θέσιν τῆς, παρέχονται δὲ καὶ τὰ

Ο ΙΛΙΓΓΟΣ ΤΩΝ ΙΤΑΛΙΚΩΝ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΝ ΕΠΙΧΟΡΗΓΗΣΕΩΝ

ΔΥΣΜΕΝΕΙΣ ΚΡΙΣΕΙΣ ΤΟΥ "FAIRPLAY,,

Τὸν σπουδαιότερὸν παράγοντα ἐνισχύσεως τῆς Ἰταλικῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας ἀποτελεῖ, πάντοτε ἡ πρὸς αὐτὴν παρεξομένη Κρατικὴ Βοήθεια. Οὕτω ἀπὸ τοῦ οἰκονομικοῦ ἔτους 1925-26 μέχοι τῆς χοήσεως 1931-32 αἱ πληρωθεῖσαι εἰς τὴν Ἰταλικὴν ναυτιλίαν κυβερνητικαὶ ἐπιχορηγήσεις ἀναβιβάζονται, βάσει τῆς τρεχούσης ειμῆς τοῦ συναλλάγματος, εἰς 19.395.000 Ἀγγλικὰ λίρας περίπου, εἰς τὸ ποσὸν δ' αὐτὸ δὲν περιλαμβάνεται ἡ τελευταῖα πίστωσις ἐξ 1.000.000 λιρῶν πρὸς ἐνίσχυσιν τῶν ἴδιοτητῶν φροτηγῶν πλοίων.

Τὰ πρὸς διαφόρους ἀτμοπλοϊκὰς ἑταιρίας χορηγημένα δάνεια καὶ αἱ προκαταβολαὶ ἀνήρχοντο κατὰ τὸ 1927 εἰς 439.710. 477 λιρέττας, τημῆα δὲ τοῦ τόκου αὐτῶν ἐκ 212 οἱ ἀπετέλει Κυβερνητικὴ εἰσφοράν, ἐνῷ συγχρόνως αἱ ἑταιρίαι ἀπῆλλασσοντο καὶ τοῦ φόρου ἐπὶ τῶν κερδῶν τῆς καθαρᾶς αὐτῶν προσόδου.

Βεβαίως, οἱ ἔνοι πλοιοκτῆται—γράφει σχετικῶς τὸ Fairplay-δὲν δύνανται νὰ ἐμποδίσουν τὴν Ἰταλικὴν κυβερνητικὴν νὰ βοηθῇ τὴν ναυτιλίαν τῆς καὶ οἰον τῷπον αὐτὴ νομίζει σκοπιμώτερον, οὗτε καὶ ὅταν ἀκόμη παρέχει ποσὰ τόσον ὑπέρογκα, ὥστε νὰ ἐπιτρέπουν εἰς τοὺς Ἰταλοὺς πλοιοκτήτας τὴν ἀποδοχὴν τῶν πλέον χαμηλῶν ναύλων καὶ κυριολεκτικῶν νὰ ἀποκλείουν τῆς ἑργασίας τὰ ξένα σάφει μὲ τὴν εὐθηνὴν προσφορὰν Ἰταλικοῦ τοννάζ.

Φαίνεται δῆμος, ὅτι μερικοὶ Ἀγγλοὶ καὶ ἔνοι πλοιοκτῆται αἰσθάνονται ἡδη πίεσιν μεγαλυτέρων πάσῃς προγενεστέρας. Ἐπειδὴ δὲ αἱ ὑπὸ τῆς Ἰταλικῆς κυβερνήσεως κατὰ τὸ ἔτος τοῦτο ἐπιχορηγήσεις ἐπερβαίνουν τὴν μίαν λίραν κατὰ τόννον γκρός, δὲν πρέπει νὰ ἐκπλαγῇ κανεὶς ἔναν οἱ ἀναφερόμενοι πλοιοκτῆται προσφύγοντας εἰς τὰς κυβερνήσεις τῶν καὶ ζητήσουν νὰ τύχουν παρ' αὐτῶν μιᾶς, ὑπὸ οἰανδήποτε μορφήν, προστασίας, ἵνα ἀπετεξέθωντας πρὸ τὸν βαρόν τοῦ Κράτους ἀνταγωνισμόν. Τοιαύτην τινά ἐκδήλωσιν οἱ Ἀγγλοὶ τὴν ενδίσκουν ὡς πλήριος δικαιολογημένην.

Πρέπει νὰ σημειωθῇ, ὅτι η Ἰταλία, δὲν εἰναι ἡ μοναδικὴ χώρα, ποὺ τόσον πλουσιοπαρόχως βοηθεῖ τὴν ναυτιλίαν τῆς. Αἱ Ἡνωμ. Πολιτεῖαι καὶ η Γαλλία εἰναι ἐπίσης γενναιόδωροι πρὸς τοὺς ἑφοτίλιστας τῶν, ἐνῷ παραλήλως η Γαλλία καὶ η Ἰταλία δὲν διερύλαζαν μόνον τὸ προνόμιον τῆς ἀτμοπλοΐας ὑπὲρ τῆς ἐνθυκῆς τῶν ναυτιλίας, ἀλλὰ κατώρθωσαν νὰ διασφαλίσουν εἰς τὰ φροτηγά τῶν καὶ αὐτὰς τὰς εἰς τοὺς λιμένας τῶν μεταφορῶν γιαναμδράκων.

Κατὰ μίαν ἐνεσιν τοῦ Ἰταλοῦ γερουσιαστοῦ Frederico Ricci, παρ' ὅλην τὴν ἀρμονίαν ἐπιχορηγήσεων, αἱ Ἰταλικαὶ ἀτμοπλοῖα εἰλοῦν κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος ζημίας 115.000.000 λιρετῶν ἔναντι ζημιῶν 24 ἔκατ. κατὰ τὸ 1930 καὶ 18 ἔκατ. λιρετῶν κατὰ τὸ 1929. Αἱ Ἰταλικαὶ ἀτμοπλοῖα εἰλοῦνται κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη μὲ ζημίας, μολονότι αἱ πρὸς αὐτὰς δοθεῖσαι ἐπιχορηγήσεις ἀνήλθον κατὰ τὸ 1931 εἰς 253.000.000 λιρέττας, κατὰ τὸ 1930 εἰς 223 ἔκατ. καὶ κατὰ τὸ 1927 εἰς 194 ἔκατ. λιρέττας. Τὸ ἀτοτέλεσμα τοῦτο—καταλήγει η ἐκδεσίς—φαίνεται τελείως ἀντίθετον πρὸς τὴν γενομένην προσφάτως ἀνακοίνωσιν, ὅτι αἱ Ἰταλικαὶ ἀτμοπλοῖα «διεξήγαγον τὰς ἑργασίας τῶν μετὰ συνέσεως καὶ ὅτι διέθεσαν σεβαστὰ ποσὰ δι' ἀποσβέσεις».

ΗΝΩΜ. ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ

Ἡ ἔξοφλησις τῶν ναυτικῶν δανείων

Τοὺς Ἀμερικανικοὺς ἑφοτίλιστοὺς κύκλους ἀποχολεῖ καὶ αὐτὰς σορθρώτατα ἡ ἐντονος κυβερνητικὴ στάσις εἰς τὸ ζῆτημα τῆς ἔξοφλησις τῶν ὑπὸ τοῦ Κράτους χορηγηθεῖσαν κατὰ καιροὺς δανείων εἰς τὰς διεργασίες ἀτμοπλοϊκὰς ἑταίριας. Τὸ ζῆτημα αὐτὸς ἔφερε τὰς ἑταίρικας εἰς οἰκονομικὸν ἀδιέξεδον καὶ ἡμίγκραχος τὸν πρόσδρομον τοῦ Board of Trade νὰ εἰσηγήθῃ εἰς τὸν πρόσδρομον Χοῦδερ τὴν παραχώρησιν χρωστασίου εἰς τὰς ἀτμοπλοῖας, αἵτινες εὑρίσκονται ἐν ἀδυναμίᾳ νὰ καταβάλουν τὰς ληξιπρόθεσμος δόσεις τῶν δανείων τῶν.

Ἡ Ἀμερικανικὴ κυβερνητικὴ, δυνάμει τῶν περὶ Ναυτιλίας Νόμων τῶν ἑταῖρων 1920 καὶ 1928 εἴχε διαθέσει εἰς τοικάδα δάνεια ποσὸν μέχρι 250.

000.000 δολλαρίων, ἵνα ἐνισχύσῃ τὸ ναυπηγικὸν πρόγραμμα διαφόρων ἔταιρων. Αἱ καθυστερούμεναι ἡδη δόσεις ἀναβιβάζονται εἰς 11.155.000 δολλαρίων, διὰ τὸ ποσὸν δ' αὐτὸ δὲ πρόσδρομος τοῦ Shipping Board καὶ T. V. O-Konnor ἐξηγεῖται τὴν παραχώρησιν κρεωτασίου.

Ἐν σχέσει πρὸς τὴν ἀνωτέρω πρότασιν, τὸ περιοδικὸν «Nauticus» πληροφορεῖται διὰ δὲ πρόσδρομος Χοῦδερ ἀναμένει τὴν ὑπερβολὴν τῆς ἐκθέσεως τοῦ Γενικοῦ Πρόσδρομου τῶν Ἀμερικανικῶν δικαιοστηρίων περὶ τῶν ληξιπρόθεσμῶν γραμματίων, ἵνα λαθὴ δριτοκινῶς ἀποφάσεις περὶ τοῦ πρακτικωτοῦ τρόπου ρυθμίσεως τοῦ ζητήματος. Εν τῷ μεταξὺ δέμως, κατὰ τὰς πληρωμὴν τοῦ ιδίου περιοδικοῦ, ἐδόθησαν διαταγαὶ, σπουδαῖς πανύ πληρωμῇ ποσούς τοῦ ζητήματος. Εν τῷ μεταξὺ δέμως, κατὰ τὰς πληρωμὴν τοῦ ιδίου περιοδικοῦ, ἐδόθησαν διαταγαὶ, σπουδαῖς πανύ πληρωμῇ ποσούς τοῦ ζητήματος. Εν τῷ μεταξὺ δέμως, κατὰ τὰς πληρωμὴν τοῦ ιδίου περιοδικοῦ, ἐδόθησαν διαταγαὶ, σπουδαῖς πανύ πληρωμῇ ποσούς τοῦ ζητήματος.

Τὸ μέτρον αὐτὸ ἐπέτανε τὰς δυσγερείτερες τῶν ἀτμοπλοϊκῶν καὶ περιέπλεεν εἴτε πλέον τὴν κατάστασιν ἐν σχέσει πρὸς τὰ ταχυδρομικὰ συμβόλαια, διὰ τὸ δόπιον ἀπὸ καιροῦ τόσον ἔχει ἡμερήσεις προκαλέσεις τὴν παρέμβασιν καὶ τὸ δικαιοσύνην. Λί ένδικαστρεύεται ἀτμοπλοῖοι καὶ διαστημάτων, διὰ τὸ δόπιον ἔνος ταχυδρομικοῦ συμβόλαιον είλει ἡ διατήρησις τῆς γραμμῆς δι' ἡ συνήθη, ἡ δὲ ἀθέτησης τῆς πληρωμῆς περὶ τῶν ἀναδόχων ἑταίρων ἔτερων ὑποχρεώσεων τῶν ἀναγομένων εἰς ἐξεργάζοντας κρητηγηθεῖσαν ὑπὸ τοῦ Κράτους δανείων διὰ τὴν ἄγοράν ἡ ναυπήγησιν πλοιων, δὲν δύναται νὰ συνεπάγεται ἀκύρωσιν τῶν συμβάσεων τούτων.

Ἡ ἐκτέλεσις τῶν γραμμῶν είλει γηραφόνητη; ἐγγράφων ἀσταλίας περιεχόντων ποινικές ρήτρας δι' αμφότερων τὰ συμβολάριμνα μέση, προέλθουνται δὲ διαρίαι ἀπόδημοις εἰς διακόψιον τὰς ἐπιχορηγουμένας τακτικὰς γραμμάς των. «Οταν δημος τὸ Κράτος ἀναστέλλῃ τὰς πληρωμάς δρειπλούμνων χρημάτων διὰ ταχυδρομικά συμβόλαια, διάτι μὲ διατριβὴν δέντρων ποσεων πάρα τοῦ περιοδικοῦ της συναφέστητος παρὰ τοῦ Shipping Board, ἀποτελεῖ ἀδικίαν τὴν περιτέρων Κρατική ἀπαίτησης πρὸς συνέχιαν τῶν τακτικῶν γραμμῶν καὶ ισχὺν τῶν εἰς βάρος τῶν ἑταίρων ποινικῶν ρητρῶν.

Συμπληρωματικῶς πρέπει τὸ ἀνωτέρω ἐγγνώσθη, διὰ τὸ πρόγραμμα τῆς ἐφαρμογῆς τῆς καὶ ἀποκοπὴν πληρωμῆς τῶν ταχυδρομικῶν γραμμῶν, διὰ ποσού πατητούσην ὑπὸ τοῦ John Gordon, ἐπρεκματοποιήθη ἡδη. Η τελευταῖς ταχυδρομικὴ γραμμὴ B. Ἀμερικῆς—Γαλλίας, τὴν δόπιαν ἐξυπηρέτηται ἡ Cosmopolitan Shipping Co μετεπιβαθμή ἀπὸ τὰ παλαιὰ συμφωνητικὰ εἰς τὸ καὶ ἀποκοπὴν σχίσιον, τὸ προσδέπτον τὴν πληρωμὴν ποσὸν 9.500 δολλαρίων κατὰ ταξιδιού, διχρονούμνων τῶν ἑταίρων, μετενειδοῦσαν πολλά τὸ σκάφη τοῦ Shipping Board καὶ μὲ τὰ ἔξιδη τῶν ἑκάστοτες ἀπατευμάνων ἐπικευσίων.

Ἡ πληθυσμὸς τῶν δόπιων διελατοπομένων κυβερνητικῶν ἑταίρων ἐξερπτάται ἀπὸ τὴν κατάστασιν τῶν ισχυόντων ταχυδρομικῶν συμβολαιών εἰς τὰς παρ' αὐτῶν ἑξῆπηρτουμένας γραμμάς, τονίζεται δέ, διὰ ἡ γενομένη μέχρι σημερινού τοῦ περιστοτερούμενας σημερινούς οἰκονομίαν ἀπὸ τὰ διεκτιθέμενα κονδύλια. Παρὸ τὸ γεγονός αὐτὸ διόδιμα περιτέρω διεπάνη πρόκειται νὰ γίνη διὰ τὴν συμφωνίαν νέων ταχυδρομικῶν συμβολαιών, περὶ ἡ φημισθεῖσα ἀπὸ τὴν νέαν σύνοδον τοῦ Κογχρέσσου τὰ καταρτιζόμενα ἡδη εἰδικὰ Νομοσχέδια.

Τὸ Ἀμερικανικὸν περιοδικόν «Nauticus» ὑποδεικνύει ἐπὶ τοῦ προκειμένου, διὸ ἐπει τοῦ προκειμένου ἡ πληθυσμὸς εἰς θωτικὰς ἐπιχειρήσεις τῶν σκαφῶν δόλων τῶν ἑκτελούμνων γραμμῶν. Θά καθίστατο δυσκατή διάλυσης τοῦ Οργανισμοῦ τοῦ Shipping Board, δηλὼς καὶ θά προχρήστεται διὰ τὸν Ἀμερικανικὸν προπολεογισμὸν οἰκονομία 2.500.000 δολλαρίων ἑτησίων.

Πάντως τὸ πειθανθέτων είναι, διὰ τὸ Κογχρέσσον πρόκειται νὰ ἀναθεωρήσῃ πάλι τὸν πλέον πρωτεύοντας τὸ δόλον ναυτιλίακον πρόγραμμα τῆς χώρας, δεδομένου διὸ 20.000.000 λιρῶν, διὰ τὴν ἑτησίων, ποὺ ἀπαντούνται διὰ τῶν κυβερνητικῶν ἑποτομάνων Ἀμερικανικούς πολίτες, ίδια μάλιστα κατὰ τὴν παρούσαν ἐπιχειρήσην τῆς ἑντόνου οἰκονομικῆς κρίσεως.

Σχέδια διώρυγος εἰς τὴν Φλωρίδα

Μετρεῖν τῶν ταχηνικῶν κύκλων τῶν Ἡνωμ. Ηολιτειῶν συζητεῖται ἵνα σχέδιον διανοιεῖσθαι διώρυγος μέσω τῆς Χερσονήσου τῆς Φλωρίδος, προκειμένου δι' αὐτῆς νὰ διευκολύνηται τὸ προσδιοίκησης τῆς γενναιόδωρης οἰκονομίας της Τάμπας, Πιενσακόλας καὶ Νέας Ορλεάνης. Τὸ πρόλογονται, διὰ ἱκέτης πεταστέως τῆς διαδρομῆς τῶν πλοίων θάλειος ἐπέλθῃ μήτε ἑτησίας οἰκονομίας 5.000.000 δολλαρίων ἑτησίων. Οι αὐλακώντες τὸ σχέδιον τοῦτο ἐπλέγουν εἰς τὴν ναυτιλίαν. Οι αὐλακώντες τὸ σχέδιον τοῦτο ἐπλέγουν εἰς τὴν άρωγήν τοῦ ὑπὸ τῆς Αμερικανικῆς Κυβερνήσεως ἰδρυθέντος Οργανισμοῦ διὰ την χρηματοδότησην δανείων πρὸς κατασκευὴν τῆς ἐν λόγῳ διώρυγος ἀπατεῖται ποσὸν 35 ἑκατομμυρίων δολλαρίων.

ΓΑΛΛΙΑ

Ἡ κρατικὴ ἐνίσχυσις πρὸς τὴν C.G.T.

Ἡ Γαλλικὴ διοική διέκοψε τὴν 17ην π.μ. τὰς ἐργασίας τῆς ἀφήσασα ἑκκρεμῆ μερικὰ Νομοσχέδια οἰκονομικῆς φύσεως, μεταξὺ τῶν ὅποιων περιτελεῖται καὶ τὸ περὶ παροχής προσωρινῆς διάκινης ἀρωγῆς εἰς τὴν Κομπλεν Τζένερελ Τρενσατλαντίκην.

Οποιας είναι γνωστόν, εἴχεν ἡγεμονῆς πρὸ διεκμήνουν ὑπὸ τὴν διοικήσην τοῦ Εμπορικῆς Ναυτιλίας διὸ ἡμέρας πρὸ τῶν διακοπῶν.

Οποιας είναι γνωστόν, εἴχεν ἡγεμονῆς πρὸ διεκμήνουν ὑπὸ τὴν διοικήσην τοῦ Εμπορικῆς Ναυτιλίας διὸ ἡμέρας πρὸ τῶν διακοπῶν.

Οποιας είναι γνωστόν, εἴχεν ἡγεμονῆς πρὸ διεκμήνουν ὑπὸ τὴν διοικήσην τοῦ Εμπορικῆς Ναυτιλίας διὸ ἡμέρας πρὸ τῶν διακοπῶν.

μέχρι τέλος Ιουνίου υπό της Γαλλικής βουλής τό δριστικόν Νομοσχέδιον της Κρατικής άρωγής διά την άναυσυγράφησην τῶν οικονομικῶν τῆς έταιρεών.

"Η σημειωθείσα δραδύτης είς τὴν ὑποθήλην τοῦ Νομοσχέδιου τούτου ἀφίλεται εἰς τὴν προελθούσαν ἐκ τῶν ἐκλεγῶν τοῦ Ματού ἀνωμαλίαν καὶ τὴν μετέπειτα ἀλλαγὴν τῆς κυβερνήσεως, εἰς τρόπον ὥστε δὲ εἰς τῆς 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας νέος ὑπουργός κ. Leon Mayer μόλις περὶ τὰ μέσα Ιουλίου κατώθισε νά ἐμφανίσῃ τὸ ζῆτημα πρὸ τῆς δουλής, οὐχὶ δὲ κατὰ τρόπον δριστικόν, διότι διὰ τοῦ Νομοσχέδιου ἀπέτιστο ἀπλῶς ή ἔξουσιός της πρός συνέχεισιν τῶν προσωρινῶν πρὸ τὴν ἔταιραν προκαταβολῶν κατὰ τὴν διάρκειαν τῶν θερινῶν διακοπῶν.

"Η πρόστιος ἀπηργάζεται ἀμέσως τὴν ἐπίτροπην, ἡτοῦ δημοσίου ἔγκωμοδότης δυσμενής ὑποστηρίζεται, διτὸς δὲ διάκριτο ή ἔταιρος αὐτῆς τὴν θερινὴν περίοδον νά ἀντεπεξέλθῃ εἰς τὰς ὑποχρεώσεις τῆς κατὰ ἄνευ τῆς κυβερνήσεως βοηθείας. Τὸ Νομοσχέδιον τῆς δριστικῆς ρυθμίσεως τῆς πρὸ τὴν ἔταιρον ἐνισχύσεως θάση συνήθη ὑπὸ τῆς Γαλλικῆς δουλής εἰς τὴν κατὰ τὸ φύινόπωρον σύνοδον της.

KANADAΣ

'Η ναυσιπλοΐα εἰς τὸν "Αγ. Λαυρέντιον"

"Η σύμβασις μεταξὺ 'Ηνωμ. Πολιτειῶν καὶ Καναδᾶ, σχετικῶς μὲ τὸ ναυσιπλοῖον τοῦ ἀνωτάτου τρήματος τοῦ ποταμοῦ τοῦ 'Αγίου Λαυρεντίου, ὑπεγράφη πρὸ τῶν ημερῶν εἰς τὴν Οὐασιγκτώνα. Προβλέπεται ή ἐκδάσθυσις τῆς κοίτης τοῦ ποταμοῦ μέχρι 27 ποδῶν, διὰ τῆς δημιουργίας ἐνός ή δύο ὑδατοφρακτῶν, μέσῳ τῶν δύοιων θάσης ἀπεικονιζούσης ή χρησιμοποιήσαις καὶ τῆς εἰς τὴς πετρώσις τῶν ὑδάτων ἐνεργείας, εἰς τρόπον ὥστε νά παράγεται εἰς τοὺς ἴδρυματα τοῦ ναυτιλίου ἐκεῖ κατέρικούς ἡλεκτρικούς σταθμούς μία κινητήρας δύναμις 2,000.000 ἐππον.

Μέρος τῶν ἀνωτέρω ἔργων ἔχει ηδη ἐκτελεσθῆ ὑπὸ τῆς Καναδικῆς κυβερνήσεως, ἡτοῦ διεπλάτυνα τὴν διώρυγα Welland τὴν ἐνόσους τοὺς λιμένας Erie καὶ Ontario. 'Η διάπλανη τῆς διαπλατύνσεως ἀνήλθεν εἰς 125 ἑκατ. δισκαριών, διτὸν δὲ τὸ δύον ἔργον προβλεπόμενον ὑπὸ τῆς σεμβάσεως συμπληρωθῆ, τότε θά δύνανται τὰ μεγάλα φορτηγά τοῦ ὕδατοῦ προσχωροῦνται εἰς τὸν ποταμό τοῦ 'Αγίου Λαυρεντίου, να εἰσέρχωνται εἰς τὰς μεγάλας 'Αμερικανικὰς καὶ Καναδικὰς λίμνας φθάνοντα εἰς τὰ κέντρα τῆς φορτώσισης τῶν σιτηρῶν, ἐκ τῆς ἀπ' εὐθείας παραλαβῆς τῶν δύοιων θάσης ἀπέλθη μετώπισε τῆς τιμῆς των, διότι οὐ ἀπελλαγοῦν τῶν ὑπεράγκων σημειώνων αιθροδρομικῶν κομιστρῶν καὶ τῶν ἔξεδων μεταφορῶν.

"Ο πρόεδρος Χούδερ, ὑπογράψων τὴν ἐν λόγῳ σύμβασιν, ἔχαρκτήρισε τὰ ὑπὸ ἐκτελεσθεῖσα ἔργα ὡς ἀποτελεσματικά τὴν «μεγαλυτέρων διεύθυνσης σημασίας πρόσδοσην, δὲ δύον ποτε ἐπειταίσθησαν εἰς τὴν 'Αμερικανικήν 'Ηπειρον'. Τὰ ἔργα αὐτὰ εἰναι πρωτοριμένα νά ἀσκήσουν σοδαφόρως ἐπέδρασην ἐπὶ τῆς γεωργίας καὶ βιομηχανίας ἀκμῆς τῶν γειτονιῶν διαμερισμάτων τῶν 'Ηνωμ. Πολιτειῶν καὶ τῶν Δυτικῶν κέντρων τῆς Καναδικῆς ἐνδοχώρας. 'Αντιθέτως, οὐ ἐφοπλιστικοὶ κύκλοι διεκτυνόντων ἀμφιβολίας ὡς πρὸ τὴν σκοπιμήτητα τόσων ὑπεράγκων διαπανῶν ἔναντι μελλόντων νά προκύψουν μετρίων ὑφαλημάτων.

'Ο νέος λιμὴν τοῦ Τσωρτσίλ

Τὸ πρῶτον φορτίον ἐμπορευμάτων τὸ προορίζομενον διά τὸν νέον Καναδικὸν λιμένα Πόρτ Τσωρτσίλ ἀπεστάλη τὴν 30ην Ιουλίου ἐκ Νιούκαστλ διά τοῦ 'Αγγλικοῦ φορτηγοῦ «Pennylworth», ἀπηρτίστηκε δὲ ἀπὸ Ικανὰς ποστόντας χάρτου, σκευῶν ἐκ πορσελάνης, εἰδῶν ζαχαροπλαστικῆς, παιδικῶν παιγνίδων, προϊόντων τῆς σιδηροδρομικῆς, σιγοπνευματωδῶν ποτῶν καὶ πλούτου.

"Ο νέος λιμὴν κατευκανόθη ἀντὶ κολοσσιαίκας διαπάνης ὑπὸ τῆς Καναδικῆς Κυβερνήσεως, ἵνα διευκολυνθῇ ἡ ἀπ' εὐθείας φόρτωσις γεννημάτων ἀπὸ τὰς δυτικάς περιφέρειας τοῦ Καναδᾶ καὶ ή εἰσιγνωγή εἰς αὐτὰς τῶν Εὐρωπαϊκῶν προϊόντων ἀνευ θρησκούσεως τῆς διὰ μέσου τοῦ ποταμοῦ 'Αγίου Λαυρεντίου ναυσιπλοίας. Διὰ συστήματος διοικήσης ποταμού τοῦ Χούδερον μὲ τὸν 'Ατλαντικὸν ωκεανόν, τὰ δὲ πλοῖα κερδίζουν οὕτω ἀρκετὴν ἀπόστασιν ἐκείνης, τὴν διοίκησιν ἡ πρὸ τοὺς λιμένας τοῦ 'Αγίου Λαυρεντίου πορείαν τῶν.

ΙΑΠΩΝΙΑ

'Η πλεονάζουσα 'Ιαπωνικὴ χωρητικότης

"Η <'Ενωσις τῶν 'Ιαπώνων 'Εφοπλιστῶν> τοῦ Κόμπε, προστέτειν τὴν σύστασιν μᾶς εἰδικής ἔταιρις μὲ ἀποκλειστικὸν σκοπὸν τὸν ἔλεγχον τῆς 'Ιαπωνικῆς χωρητικότητος, ἵνα σύντοιχος εἰπειρόγεισι, διτὸς δὲ πλεονάζουσαν παλαιτική χωρητικότητας κυριαρχεῖται τὸν προσεχήν ἀνάδιοργάνων τοῦ 'Εμπορικοῦ στόλου. Η <'Ενωσις> ὑπολογίζει, διτὸς δὲ πλεονάζουσαν παλαιτική χωρητικότητας κυριαρχεῖται γύρω τῶν 750.000 τ. γκρός, ἐκεῖνης δὲ τὴν ἐπιθυμίαν, διπλαὶς δὲ εἰς τὴν διεργήσαντον τῆς παραγωγῆς τὸ ποσόν αὐτὸς τῶν ἀχρήστων σκαφῶν διὰ νά τὸ παροπλισθῆ ἡ νά τὸ διαλύσῃ καὶ συγχρόνως διὰ νά λάβῃ τὰ προσήκοντα μέτρα πρὸς παρεμπόδισιν τῆς περαιτέρω ἀγορᾶς ὑπὸ τῶν 'Ιαπώνων διελυτῶν ἔνων παλαιτικῶν πλοίων, ἀπαγορευμένης τῆς εἰσαγωγῆς τῶν διὰ τῆς Νομοθετικῆς δόσοι.

ΔΑΝΙΑ

'Τὸ παλαιότερον Δανικὸν πλοῖον

Εἰς τὸν λιμένα τοῦ Bogense ἐξετέλεσε πρὸ ημερῶν διαφόρους μικροπλοκεύματα τὸ Δανικόν Iστοφόρον «Anna» νηολογημένον εἰς τὸν λιμένα τοῦ Vejle. Τὸ πλοῖον τοῦτο ἐναυπηγήθη εἰς Marstal κατὰ τὸ ἔτος 1793 ἔχει δηλαδὴ ηλικίαν 139 ἑταῖρον καὶ διατηρεῖται ἀκόμη τόσον στερεόν, ὥστε

δύναται, διπλαὶς διεπανεῖν οἱ ἐπιθεωρήσαντες αὐτό, νά ἐργασθῇ ἐπὶ οιστρῶν ἐπὶ τὴν εἰσέτη. Η <"Αννα"> εἰς τὰ χρόνια τῆς ἀκμῆς της ἐξετάζει πλόους μεταξὺ Δανίας καὶ Ισλανδίας, τῷρα δύος ἔχει παριοτείθη εἰς μεταφοράς τοιμαντοφορτίων ἀπὸ Mariager εἰς τὸ Vejle. Η διατίθεται δὲ τὸς κατεύκνεσθη δὲν παρουσιάζει καρμίαν σοδαράν φθοράν, τοῦτο δὲ καταδειχνύεται πρόσωπον στερεό, πραγματικῶς «αιώνια» θύλικα, μετεχειρίζοντο οἱ ναυπηγοί πρὸ μετρίας καὶ ημιοσίας περὶπον ἐκπονοτασίας.

ΜΕΓ. ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

'Αι μεταφοραὶ ὀπωρικῶν ἐκ Καναδᾶ

Διὰ τοῦ ὑπερωκενίου «Empress of Britain» ἀνήκοντος εἰς τὴν Canadian Pacific μετεφέρθησαν τὰς πρώτας ημέρας τοῦ Αὐγούστου εἰς τὴν 'Αγγλίαν ἐκ Καλιμπεκ ἀρκετὰ καθώτια Καναδικῶν κερασίων ἀποτελοῦνται τὴν πρώτην ἐκείθεν ἀποστολήν. Η διατήρησις τῶν ἐγένετο διὰ νεωτέρως μεθόδου φήνεται, διτὸν δὲ ἐφεροτάτηθησαν τὰ κιθώτια καὶ ἡ νοικήθησαν, εὐρέθη τὸ περιεχόμενό των εἰς ἀριστηρήν κατάστασιν καὶ ἀπερροφήθη ἀπό τὴν ἀγοράν ἐντός διλίγων μόλις λεπτῶν τῆς δρας. Δέον νά σημειωθῇ, διτὸν δὲ ουσιευσία τῶν ἐν Καναδᾷ εἰχε γίνη ἀπό τὴν 12ην Ιουλίου.

'Η ὑγιεινὴ διαμονὴ τῶν πληρωμάτων

Η συσταθείσα ὑπὸ τῆς «Shipping Federation» ἐπιτροπὴ διὰ τὴν μελέτην τῶν δρων ὑγιεινῆς τῶν πληρωμάτων ἐπὶ τῶν φορτηγῶν ἀπομολοίων ἐδημοσίευσα πρὸ τῶν ημερῶν τὴν ἐπιτροπὴν ἐπιμένεις ιδιαίτερῶς ἐπὶ τοῦ καλλιτέρου ἀστριού καὶ φωτισμοῦ τῶν διαμερισμάτων καὶ τῆς θελιτικῆς τοῦ κυβερνήσεως τῶν θελάτων. Συνιστάται, πρὸ τοῦ συμφέροντος αὐτῆς ταύτης τῆς ναυτιλίας, ή ἐξασφάλισις τῆς ηγιεινῆς καὶ ἀνέτου διαμονῆς τῶν πληρωμάτων, ἐξετάζεται δὲ λεπτομερῶς τὸ διήτημα τῆς Κρητηνῆς τροφῆς.

ΙΤΑΛΙΑ

'Η διάσκεψις τοῦ Βορ. 'Ατλαντικοῦ'

Κατὰ τὰς μεταδοθείσας ἐκ Παρισίων πληροφορίας, ή Ναυτικὴ Διάσκεψις τοῦ Βορ. 'Ατλαντικοῦ ἀπεφάσισε κατὰ τὴν τελευταῖαν ἐν τῇ Γαλλικῇ πρωτευούσῃ σύγκλησιν της, διπλαὶς δεκατούρης μεταξὺ τῶν μεταχειρισμένων αὐτῆς ἐταιριῶν καὶ τὰς Ιταλικὰς ἀπεφάσισε τὰς περιλαμβανομένας εἰς τοὺς ἐφοπλιστικοὺς διμήνους τῆς «Italia» καὶ τοῦ «Lombard Triestino», αἵτινες ἐκτελοῦν τὰς ἐκ Τεργέστης καὶ Γένοβας τακτικῶν γρυμάτων πρὸ τὴν Νέαν Υόρκην. 'Απεφάσισθε ἐπίσης, διπλαὶς μὴ ηφαίσθειν ἀπό τὰ σημειρινά τῶν ἐπιτρόπων οι ναυλοί εἰπιθατῶν τοῦ Βορ. 'Ατλαντικοῦ.

ΒΕΛΓΙΟΝ

'Η ναυτιλιακὴ κίνησις τῆς 'Αμβέρσης

Η ναυτιλιακὴ κίνησις τοῦ λιμένος τῆς 'Αμβέρσης ἀνήλθε κατὰ τὸ παρελθόντα μηναῖον 'Ιούλιον εἰς 783 πλοῖα 1.610.515 τ. νέτ. Κατὰ τὸν 'Ιούλιον τοῦ 1931 είχον καταπλεύσει εἰς τὴν 'Αμβέρσαν 905 πλοῖα 1.916.690 τόννους.

Κατὰ τὸ διαρρεόντων ἐπτάμηνον κατέπλευσαν εἰς τὴν 'Αμβέρσαν τὰ ἀκόλουθα εἰς ἀριθμὸν σκάφη ἐν συγκρίσει καὶ πρὸ τὴν ίδιαν χρονικήν περίοδον τοῦ 1931:

	7μηνον 1932	7μηνον 1931	Διαφορὰ	
Πλοῖα	άριθ.	τ. νέτ	άριθ.	τ. νέτ
'Ατμόπλοια	4457	9.426.740	5195	11.228.097 -738 -1.801.357
Μότοροπλ.	672	1.874.663	604	1.891.210 +68 - 19.577
'Αλιευτικά	260	36.718	294	41.455 -34 - 4.737
Σύνολον	5389	11.338.121	6093	13.163.792 -704 -1.825.671

Ο μέσος δρος τοῦ μεγάθεων πλοίων κατὰ τὴν 7μηνον ναυτιλιακὴν κίνησις τῆς 'Αμβέρσης ἀνήλθεν εἰς 2057 τόννους κατὰ πλοίον ἔνεκτη μέσου δρού 2150 τ. τοῦ ίδιου χρονικοῦ διεστήματος τοῦ π. Ε.

ΟΛΛΑΝΔΙΑ

'Η μείωσις τῶν μισθολογίων

Η <"Ενωσις τῶν 'Ολλανδῶν 'Εφοπλιστῶν> ἀπηγόθησε πρὸ ημερῶν ἔγγραφον εἰς τὰς ναυταργατικὰς 'Οργανώσεις, διτὸς δὲ εἴηται τὴν ἐπὶ ἔλαττον αὐτοῖς τοῦ Ολλανδοῦ πλοιούτατης τὴν δικαιολογίαν, ώς πηγάδουσαν ἀπό τὴν ἀνάγκην μειώσεως τῶν δαπανῶν ἐκμεταλλεύσασαν τῶν 'Ολλανδικῶν σκαφῶν, ἵνα δυνηθοῦν ταῦτα καὶ ἀνταγωνισθῶσι πρός τὰ ξένα ἐργασίασ. πρὸς τὰ ξένα ἐπὶ τοῦ διεύθυνσις τοῦ Ολλανδοῦ πλοιού, ἀλλὰ νά παράσχῃ ἐργασίαν εἰς τὰς τάξεις τῶν ἀνέργων καὶ νά ωφελήσῃ πάντας τοὺς διποδήποτε ἀποζήντας ἀπό τὴν ναυτιλίαν.

Διά τῆς ἀνακοινώσεως ταύτης ἐπειρεῖται πλέον ἡ ισχύουσα συμφωνία τῆς 16ης Αὔγουστου π. Ε. Εἴδη πλοίων οἱ 'Ολλανδοὶ ναυταργάται ἀποκρούουν πλοῖαν νέαν μείωσιν τῶν μισθολογίων τῶν προτάσσοντες, διτὸν δὲ πρότερης καριερού τοικάδε 10 οἰο σιά τοὺς ἔξι μεταχωτικούς καὶ 9 οἰο σιά διά τοὺς ναυτάς, ἔκαν δὲ δεκθεῖν καὶ τὴν προτεινομένην, τότε δὲ ἀλλάτων καὶ νά ωφελήσῃ πάντας τοὺς διποδήποτε ἀποζήντας πλοίους.

ΩΔΑΣΣΙΑ ΔΙΤΥΧΗΜΑΤΑ

ΑΙ ΚΑΤΑ ΤΟ ΕΞΑΜΗΝΟΝ ΑΠΩΛΕΙΑΙ ΤΗΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Αι διλαικιά απώλεια: της Παγκοσμίου Ναυτιλίας κατά τό α'. Βυρηνον τού διαρρέωντος έτους άνηλθον εἰς 63 πλοία 166.602 τ. γκρός έναντι περισσών κατά τό αύτό χρονικόν διάστημα απώλειῶν 61 πλοίον 144.972 τ. γκρός. Αι έφεταιναι απώλεια: κατανέμονται εἰς τάς κατωτέρω 16 οημίκια.

Σημαία	Πλοία	τ. γκρός	Σημαία	Πλοία	τ. γκρός
Ιταλική	11	38.548	Νορβηγική	3	3.595
Αγγλική	15	35.307	Δανική	1	2.940
Γαλλική	3	21.146	Κινεζική	1	1.646
Έλληνική	6	20.183	Έσθονική	1	1.333
Ην. Πολετείων	10	17.829	Γερμανική	1	1.104
Ισπανική	3	10.362	Ιταλική	1	734
Λεττονική	2	5.710	Χλιδής	1	605
Σουηδική	3	5.015	Ολλανδική	1	545

Σύνολον απώλειων κατά τό α'. βυρηνον:

63 166.602

Αι κατά τό αύτό χρονικόν διάστημα αδικρία: πλοίων (γενικώς διλαικιά και μερικών) άνηλθον εἰς 2583 έναντι 3072 τού α' βυρηνον τού 1931, έναντι 3713 τού 1930 και 4122 τού 1929. Τό ως ξι. ω απώλεια: έπειτα από την Έλληνικά φοτηγά ήσαν τάς από «Μηνά», «Κ. Χατζηπαπάραξ», «Ιημ. Παπατζήλη», «Μαριάννη», «Σπυρώ» και «Αρτεμίς». Ήσσοις: κατά τό α' βυρηνον είχαν απώλεια 1 μόνον. Έλληνικά πλοίον 2419 τ. γκρός.

Αι ζημιές κατανέμονται ως έξι: Ζημιές εκ τρικυμίας 194, ναυάγια και έγκαταλείψιες 12, προσκράξιες 593, συγκρούσεις 653, πυρκαϊζη και έκρηξης 153, εἰς ξηρούν 2, θλάση: μηχανών, ζεστούς και πηδαλίου 372 και έκ διαρρόων αλλων αιτιών 599.

Συμφώνως πρός τούς τελευταίους στατιστικούς πίνακας τοῦ «Λόνδ Ρέτζιστερ» αι διπώλειαι άτμοπλοίων και μότορσιπς έκ ναυαγίων και διαλύσεων άνηλθον κατά τό παρελθόν έτος εἰς 1.335.708 τ. γκρός έναντι 1.232.521 τ. τού 1930, 1.438.665 τ. τού 1929, 1.217.075 τού 1928 και 852.398 τ. τού 1927. Έάν διφαιρεθούν αι διαλύσεις, αι διλαικιά έκ ναυαγίων διπώλειαι πλοίων κατά τό 1931 άνηλθον εἰς 317.534 τόννους γκρός άναλογούσαι εἰς ποσοστόν 0.48 ορού έπι της έπαρχουσης παγκοσμίου χωρητικότητος. Η άναλογία αυτή άποδεικνύει μείωσιν έναντι τοῦ ποσοστοῦ 0.60 ορού διά τό 1930 και 0.61 ορού διά τό 1929 καθώς έπισης και έναντι τοῦ μέσου προπολεμικού δρου τοῦ 1 ορού.

Τό «Fairplay» σχολιάζον τοὺς άνωτέρω διαιτημούς και την κατά σημαίας κατανομήν των, γράφει δι, ένω η Μεγάλη Βρετανία έχει τό κατώτατον ποσοστόν διπώλειων, ήτοι 0.17 ορού έπι της ναυτιλίας της, η Έλλας ήτο τόσον άτυχης, ώστε η συμμετοχή της εἰς τάς διπώλειας έδειξε τό άνωτάτον δρού με ποσοστόν 3.50 ορού έπι της χωρητικότητος της έναντι 2.03 ορού διά τό 1930 και 3.01 ορού διά τό 1929. Η Αγγλική ναυτιλία είχε κατά τό 1930 άναλογιαν διπώλειων 0.49 ορού και κατά τό 1929 0.56 ορού.

Και τό «Fairplay» συνεχίζει: «Πρέπει, άναμφιβόλως, νά παραχειμή μία έγγησις ως πρός την περίπτωσιν της Έλλαδος, διατι αυτή νά κατέχη τόσω ίψηλην βαθμίδα εἰς τάς διπώλειας. Ισως, τούτο νά προέρχεται έκ τού δι, κατά μέσον δρού τά πλοία της είνε παλαιότερα κάθε διλαικής χώρας, δόπτε, έάν ούτως έχη, θά είνε πλέον καιρός νά λάβῃ αυτή τά κατάλληλα πρός θεραπείαν μέτρα. Υπάρχουν σήμερον πολλοί Έλληνες φορτηγοί, τών διπώλειων οι στόλοι είνε λίαν έπικερδεῖς διά τούς δισφαλιστές, διλλ' έδαν δί κίνδυνος της διλαικής διπώλειας ένως Αγγλικού φορτηγού διμοπλοίου ίπολογίζεται εἰς 20! — τούς ορού διά τάς Έλληνικά φορτηγά κατ' άναλογιαν τών διπώλειων των έν συγκρίσει πρός την συνολικήν Έλληνικήν χωρητικότητα πρέπει νά είνε 3.12 ορού (μόνον δι' διλαικήν διπώλειαν), πρόγραμμα τό δροίον καθιστά πολὺ δαπανηράν τήν ζεφάλισίν των και σχεδὸν άδυνα-

τον, έάν προστεθῶσι πρός κάλυψιν και διοι οι διλαικοί, έκτος της διλαικής διπώλειας, κίνδυνοι».

ΜΕΤΑΛΛΙΑ ΕΙΣ ΑΓΓΛΟΥΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥΣ ΔΙΑ ΤΗΝ ΔΙΑΣΩΣΙΝ ΕΛΛΗΝΩΝ ΝΑΥΑΓΩΝ

Διειδόσθησαν εἰς τό Board of Trade τά υπό τής Ελληνικής κυρινήσεως διπώλεια: άργυρα μετάλλια διεισ πρός τόν πλοιαρχον, τόν άποπλοιαρχον, τόν άνθραχον και έπιτα ναύτας καταστρώματος τού Βρετανικού ίπερωντος «Αντιβασιλέως τών ίνδιων», διά την πολύτιμον συμβολήν ίπερωντος τόν πληρωμάτος τού άποτος Θεόδ. Βούλγαρης» έγκαταλειψθήσαν εἰς τό Βισκαϊκόν κόλπον τήν 31ην Δεκεμβρίου 1930, κατά την διάχειαν αριθμοτάτης τρικούμια.

Τό Αγγλικού ίπερωντος, μόλις έδέχθη τό S.O.S. ήλλαξε πορείαν και έσπεισ πρός τό κινδυνεύον 100 μίλια μικρόν Ελληνικόν φορτηγού. Ο Θεόδ. Βούλγαρης» έκαμψε νερά και είχε μεγάλην κλίσην πρός παράλληλην τόν πληρωμάτος. Ο Αγγλος πλοιαρχος έστρεψεν ίπηγματος τό σκάφος του έχουσε διά μιάς αντίλας ελαῖον εἰς την θάλασσαν διά νά καταπραμνή τά κώματα και κατεδίβασε μίαν λέμβον, της διπώλας έπειθησαν δι' πλοιαρχος, δικυλήρης και έπιτα ναύταις.

Η λέμβος ήτο άδυνατην νά προσεγγίση τόν Θεόδ. Βούλγαρης» διότι: έκινδυνευσε νά συντριβή υπό τόν κυμάτων ἐπί της πλευρᾶς τόν φορτηγού. Καταρρίψθη διμως νά συνδεθῇ διά σχοινίου και νά παραλάβῃ 10 Ελληνικά ναυαγίους κατόπιν πολύωρου άγωνάθων προσπαθείας. Τό άπολοιον πλήρωμα τού Ελληνικού φορτηγού έκ 12 άνδρων κατώρθωσε νά τίψη μίαν λέμβον εἰς την θάλασσαν και δι' αυτής νά διεκπεραιώθῃ ἐπί τόν Αγγλικού ίπερωντος.

ΔΙΤΥΧΗΜΑΤΑ ΕΙΣ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΛΟΙΑ

Κατά τό ληξαν 15θήμερον έσημειώθησαν τά άκολουθα διτυχήματα εἰς Ελληνικά άτμοπλοια:

«Εύτυχια». Κατά τηλεγράφημα εκ Παλέρμου, δι δύτης έπιθεωρήσες τά ίπερωλα τόποιον και προσέθη εἰς τάς άναγκαιούσας έπισκευας. Η διαρροή τών κυτών συγκρατείται υπό τόν άντλιαν τόποιον, κατόπιν διέ συμφωνίας πλοιαρχος και έπιθεωρητος τού Λόδηδη πρόκειται νά έπιθεωρητῇ τό πλοίον. Οι ναυαγούστασαι, είδεποιηθήσαν, έπαινον τάς άνηρεσίας των ἀπό τής 28ης Ιουλίου.

Η έπιθεωρησίας έγένετο πράγματι, άλλα λόγω της άνευρεθείσης σοβαράς ζημιάς εἰς τό ποδόσταμαν τής πρύμνης δι αντιπρόσωπος τού Λόδηδη ήρηγθη νά χορηγήση εἰς τό πλοίον πιστοποιητικόν ναυσιπλοίας πρός συνέχειαν τού δια Βενετίαν ταξίδιου του. Καταβάλλονται προσπάθειαι, διπως συνδυασθῇ ή αναχώρησις με συνοδείαν ρυμουλκού.

Συμπληρωματικός διτηλεγραφήθη, δι τό σκάφος έδεξημενίσθη ίμφορτον τής 10ην Αύγουστου πούδε λεπτομερεστέραν έπιθεωρησίαν τών ίπερωλων τού και έπιτελεσταν έπισκευα.

«Αργεντίνα». Καταπλέων έκ Γκαλιθεστων εἰς Καλάμας προσέκρουσαν έλαφρον ἐπί τόδη ίπερωλα παραθυρίστασαι προσήρχεται δι' διλαικούς. Ο πλοιαρχος προσέλαβε διτης, διστις έπιθεωρητος δι αντιπρόσωπος τού πλοίου εύρε ταύτα αδιλαθή. Άκολούθωσε είδοποιηθή δι αντιπρόσωπος τού Λόδηδη, διστις κατόπιν διδηγήσων έκ Πατρών έπειληθή τής έπιθεωρήσεως τού πλοίου. Ο πλοιαρχος προσέθη εἰς δηλωσίας διδηγήσεων και έγκητησεν έγγυησιν, καθέτης οι παραληπτοι τόφωνται τήν άδιλην.

«Ναΐάς». Κατευθυνόμενον έκ Κάρδαρο εἰς Μπουένος Αυρες μέ φορτίον γαλανθράκων, είδοποιησε δια τόδη άσυρματον του, δι τό συνεπεία τής πυλανής διμήλης έξωκατελάν έγγυης τόδη άσυρματον Santa Maria. Η θέσης τής προσχράξεως ήτο έκτεθειμένη και δι καρρός μετατρέπεται εἰς τρικυμίαθη, πράγμα πού ίνδικκας τόν πλοιαρχον νά έκπεμψη τό σήμα κινδύνου S.O.S. και νά ζητήση τήν άμεσων παροχήν θρηθείσας. Τό ρυμουλκόν τής λιμενικής διρής τού Μπουένος Αυρες έπεισ πούδε τόπου, έν τῷ μεταξού διμως δι' Ναΐάς» άνελκησθη δια τόδη ίδιων αύτης μέσων. Διαρροή τών κυτών ίδιωμα παρετηρήθη. Επίσης τά τάκης τών σεντινών ήσαν στεγανά. Τό σκάφος συνεχίσαν τόν πλοιούν του έφθασεν εἰς τό Μπουένος Αυρες, εἰς τόν προλιμάνων τόδου διποιον και παραμένει.

Όλιγας ήμερας δραδύτερον τό σκάφος έπλευσεν εἰς Βίλλαν Κονστατίου, δι προσέθησεν νά έπικορτησην τόδη τόδη τούς καντρικούς οιδηροδρόμους τής Αργεντίνης προσοριζόμενον γαλανθρακοφορτίον του. Ενδέχεται νά έπιθεωρητῇ εἰς Ροζάριο. (Άργ. 1-8)

«Στυλ. Κουτσοδόντης». Κατέπλευσεν εἰς τήν Θυνίκην και ήρχησε τήν

έκφραστων του. Αι έκ προσκράξεως ζημία του είχον άπισκευασθή προσωρινώς εἰς τό Γιβραλτάρ.

"Ισιδώρα". Τό φορτηγόν μαζί τούτο, κατευθυνόμενον έκ Δάντοις εἰς τόν Μεσαράν με γκιανθρακοφορτίον εισήλθων εἰς τόν λιμένα τού Παλέρμο με προκατέν εἰς τό δέ χρόνο. Ι και 3 κύτη του. Τό πόρ προσκράξεως προσήλθεν ἀπό τόν οπισθαντινόν τόν γκιανθρακών προκαλέσασαν τήν άναφλεξίν των. "Αμα τήν έκθλησε τόν πυρός δ πλοιαρχεός διηγήμανε τό σκάφος του εἰς τό Παλέρμο, έκκλεσε δ' θάμέσως τόν έπιθετηρήν τού Λόρδο. "Επειδή αι άντακις τού πλοίου δέν ήσχαν έπικρατείς διά τήν περιστολήν και κατέσθεσιν τού πυρός ειλήφη τό ναυπηγονοτούς "Cyclops" και άνελας έργασίν υπογράψκυν συμβάλλοντας τόπον Λόρδο.

Τό γκιανθρακοφορτίον τής "Ισιδώρας" περιελάμβανε 6153 τόννους, ή δέ πυρκαΐας ή έκδηλωσίσας εἰς τά κύτη 1 και 3 ήτο αφορδή και ώφιλετο εἰς αύτόματον άναφλεξίν. Οι Ιταλοί ναυαγοσθόται κατέκλυσαν δι' ούτας τά δύο φλεγόμενα κύτη, άφ' ού προηγουμένως προσήραξεν, χάριν άσφαλειας, τό σκάφος εἰς άμμωδή άκτην. Μετά τήν κατάλυσιν τών κυτῶν ή πυρκαΐας κατεστάλη, ηρχοις διά τό έργον τής άντλησισας τών θάλατών. Ιδιαίτέρως προσχήγη κατεβλήθη διά τήν άσφαλτειαν ἀπό τού πυρός τού φορτίου τών άλλων κυτῶν, διότι έπιστοποιήθη, διότι και εἰς αύτά ούπηρχε κύνθινος άνεφλεξίσως, συνεπεία ούπερθεμάνσιως.

Τό έκ 3150 τόννων γκιανθρακοφορτίον τών κυτῶν 1 και 3 προωρίζετο διά τό Παλέρμο, τό δέ ούπολοτον διά τόν Μεσαράν. "Έδαβην ή πίνακας τών ήλεκτρων εἰς τό διαχώριον τού μηχανοστασίου. Ή έδαβην του προσήλθεν έκ τής διαρροής, ήτις προσέκυψεν ἀπό τόν θραύσιν ανυδετικών τίνων ήλων τών ήλεκτρων κατά τήν στιγμήν τής προσκράξεως. Δύο ήμέρες μετά τήν κατάλυσιν τής πυρκαΐας ή περιτηρηθείσας θέρμανσις εἰς τό φορτίον τών λοιπῶν κυτῶν ήπειρώρχεισε. Έκ τού Νο 3 έξειρθοτημήσαν 300 τόννοι εἰς φορτηγήδας, ίνα δημιουργηθεῖσαν καλλιέργεια συνθήκαις θερισμού τού κύτους τούτους και άποκριθεῖσαν νέας ηγετής έκδηλωσις τού πυρός.

"Η έργασία τής έδεινταλήσωσε τών ήδατων ἀπό τά τάνκς τού δέματος και ἀπό τά κατακλυσμάτων κύτη διεξήγαγεται διά τών ήδων τού πλοίου άντλιων, άνελκυσθέν δέ τούτο έλαβε θέσιν ἀντέρ τού λιμένος τού Παλέρμου. Ο έπιθετηρής τού Λόρδο θά χορηγήσῃ εἰς τό πλοίον πιστοποιητικόν νυνισπλοίης πρός συνέχισιν τού τεχνίτου τού εἰς Μεσαράν, άφοι ποθεν έκφρωθε διά διά τό Παλέρμου προσοργήσαντον τημῆα τού φορτίου. Έκ συνεχείσις άναγρέπτει, διτέ διεκρύσσουσα τής έκφρωσεως, παρετηρήθη τήν δημ. Αύγουστου μία νέα θερινή θέρμανσις εἰς τό φορτίον τού "deep-tank", έναν δέ παραστη άναγκη, θά κατακλυσθεί τούτο ένα σπουδή. (Άργ. 1-8)

"Κλεάνθης". Εδεξιμονίθη εἰς μόνιμον Αγγλικήν δεξιμενήν πρός έκτατέσιν έκτατεμένων έπισκευών διαφόρων έβδαμμάτων έλασμάτων τού εἰς άμφοτέρας τάς παραίδεις τής πρύμνης του. "Επίσης θά θεστή και διαφόρους άλλας γενικής έπισκευάς. (Άργ. 6)

"Πολύμνιον". Ένθη ήλλασσεν άγκυροδέλλιον εἰς τήν Βενετίαν συνεκρούσθη με τό άλιευτικόν "Berenice", διπερ ήτο ήγκυροδελημένον. Αμφότερα τά πλοία ούπεστησαν ζημίας. (Άργ. 7)

"Λουκία" (Τάνκερ). Δεξιμενίσθην εἰς τήν Κωνιόπολιν έπιθετηρή. Μερικά έβδαμμάν έλασμάτα τών ήδων τού θά έπισκευασθούν, ἀν δ' έξ αύτῶν ρηγισμένον θά ήλεκτροσυγκολλήθη. Έσωτρεικός παρετηρήθησαν μερικαί ζημίες εἰς τούς νομείς και άντινομείς τών έξωτερικών έλασμάτων, τινές τών ήποιων έχουν καμφεύ.

"Θεοφανίδης" και "Βαλλιάνος". Αναχωρήσαντα τά σκάρη ταῦτα έκ Ρότζερο, έμφορτα, ποσούρηξαν άμφοτέρα κατά τήν καθοδέν των έκ τού ποταρού, εἰς τό δέδον χλιδύμερον και παραμένουν άναμμένοντα τήν παλίρροιαν διά νά άνελκυσθούν. (Άργ. 10)

ΤΑ ΣΟΒΙΕΤΙΚΑ ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ

ΚΑΙ Η ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Κατά τήν τελευτικήν συγεδρίξισιν τού ἐν Λογδίνω Ρωσσο—δρεπανικού Εμπορικού Έπιμελητηρίου, διευθυντής τής "Ασφαλιστικής έταιρίας Μαύρης Θελάσσης και Βαλτικής" κ. Π. Α. Ρωμανώφ όπιστηλλων τήν έκθεσίν του άνεκοντας μεταξύ άλλων διτές: «Πλοίων δέν τήν Σοβιετικήν σημαίαν ἀπέδωκαν συνεχῶς τά ζριστα τών άποτελεσμάτων ως πρός τήν άσφαλη διεκπεραίωσιν τών πυρών ήτων άγκυρης έχεις ήνταλθείς ή» Ασφαλιστική έταιρος Μαύρης Θελάσσης και Βαλτικής». Συγεπώς φχίνεται: ούπως δύστολον νά έννοησῃ κκενείς πώς ήδην ήθησαν τήν Σοβιετικά πλοία νά άποκτήσωσι τέσσεραν ήπολγάψιν παρά τήν "Λόρδο", άφοι δέν ενρίσκουνται εἰς ικαριμίαν μετ' αύτού ήπολγάψη.

Κατά μίαν άλλην προάγραφου τής έκθέσεως τού κ. Ρωμανώφ «μετά τά Σοβιετικά πλοία έρχονται τά Βρετανικά, τά Γερμανικά και τά Νορβηγικά, μερικοί δὲ Ελληνες και Ιταλοί πλοιοκτήται έδωσκυν πολὺ δυσάρεστα άποτελέσματα».

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ ΠΛΟΙΩΝ

Αι κυριώτεραι άγοραπωλησίαι πλοίων κατά τό διαρρεούσαν 150ήμερον είναι αι άκινουθοι:

"Apsleyhall". Αγγλικόν τ. γκρός 5334, φορτίον 8750 τόννων και ναυπηγήσεως 1918 με σερβέν Νο 3 τού 1931, έπωλήθη εἰς Καναδικήν άτμοπλοιαν ἀντί 12.000 λιρών και μετωνομάσθη "Ezra". Τό σκάφος τούτο είλε πωλήθη τόν Ιουνίου τού 1922 ἀντί 67.500 λιρών και τόν Δεκέμβριου τού 1924 ἀντί τιμής 53.500 λιρών.

"Sitra". Αγγλικόν, τ. γκρός 3393, φορτίον 6130 τόννων και ναυπηγήσεως 1910 με σερβέν Νο 1 τού 1928, ήγοράσθη ἀπό τήν "Γαλλο—αφρικανικήν άτμοπλοιαν ἀντί 2.750 λιρών και μετωνομάσθη "Lida". Τό πλοίον τούτο ούποιον μεταβολή τόν Ιουνίου τού 1922 ἀντί 67.500 λιρών και τόν Σεπτέμβριου τού 1924 ἀντί τιμής 53.500 λιρών.

"Belgica" και "Ganda". Βελγικά ἀδελφά πλοία, 2393 τ. γκρός έκαστον, ναυπηγήσεως 1910 με σερβέν Νο 1 τού 1928, ήγοράσθη ἀπό τήν "Γαλλο—αφρικανικήν άτμοπλοιαν ἀντί 2.750 λιρών και μετωνομάσθη "Lida". Τό πλοίον τούτο ούποιον μεταβολή τόν Ιουνίου τού 1922 ἀντί τιμής 53.500 λιρών.

"Holmewood". Αγγλικόν, τ. γκρός 2244, φορτίον 3620 τ. και ναυπηγήσεως 1921, ήγοράσθη ὑπό Καναδών ἀντί 6000 λιρών.

"Kingarth". Αγγλικόν, τ. γκρός 4874, φορτίον 8055 τ. και ναυπηγήσεως 1912, με σερβέν Νο 1 τού 1928, ήγοράσθη παρ' Ιταλών ἀντί 2.300 λιρών. Τό πλοίον είλε πωλήθη τόν Ιανουάριου τού 1928 ἀντί 30.000 λιρών.

"Tynepouth". Αγγλικόν, τ. γκρός 4469, φορτίον 7674 τ. και ναυπηγήσεως 1929 ἀντί δαπάνης 76.000 λιρών, έπωλήθη ἡδη ἀντί 34.500 λιρών, ητοι με μειώσιν 60 ούο ἀπό τό κόστος του.

"Africana". Ιταλικόν, 2200 τ. φορτίον και ναυπηγήσεως 1927 έπωλήθη εἰς Ινδούς λ.στ. 11.000 με παράδοσην εἰς Αδριατικήν. Ετερον παρόμοιον πλοίον, τό Βελγικόν "Peter Benoit" 2200 τ. φορτίον και ναυπηγήσεως 1902, ήγοράσθη ὑπό Γερμανών ἀντί 1.400 λιρών.

ΠΩΛΗΣΕΙΣ ΠΛΟΙΩΝ ΠΡΟΣ ΔΙΑΛΥΣΙΝ

Κατά τό διαρρεούσαν 150ήμερον έπωλήθησαν πρός διάλυσιν τά άκινουθα άτμοπλοια:

Όνομα πλοίου	Τ. γκρός	Ναυπ.	Τιμή λ.στ.	Διαλυταί
1) Kronborg, Δανικ.	3525	99	1.040	Δανοί
2) Susa, Ιταλ.	9481	03	—	Ιταλοί
Aris, Ιταλ.	4427	10	1.800	Ιταλοί
Jomsborg, Δαν.	1902	96	—	Δανοί
Ban-Fo-Soon, Κινεζ.	451	95	—	Κινέζοι
Highland Rover, Αγγλ.	7490	10	2.500	Αγγλοί
Kurland, Δαν.	706	94	—	Δανοί
3) Ethelwolf, Αγγλ.	4317	06	1.650	Ιταλοί
4) Everita, Λεττον.	3829	90	1.600	»

1) Άντι τιμής 19.250 Δανικών κορωνών (λίραι Αγγλίας 1040) ητο πρός 6) — κατά τόν τούν γκρός. 2) Τό φορτηγόν τούτο είναι τ. φορτίον 11.670 και έπωλήθη πρός διάλυσιν ἀντί τιμής 275.000 λιρώνταν. Τόν Ιανουάριον τού 1923 είλεν άγορασθη ἀντί τιμής 30.000 λιρών. 3). Ίπο τόν δρον νά παραδοθείσεις Τάιν. 4). Τόν Φεβρουάριον τού 1928 είλεν άγορασθη ἀντί 7.000 λιρών.

S. SGITCOVICH & Co., INCORPORATED

GALVESTON, HOUSTON,
TEXAS CITY, BEAUMONT
PORT ARTHUR AND DALLAS

ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ, ΕΡΓΟΛΑΒΟΙ
ΦΟΡΤΕΚΦΟΡΤΩΣΕΩΣ ΣΙΤΗΡΩΝ Κ.Λ.Π.

ΟΙΚΟΣ ΙΔΡΥΘΕΙΣ ΤΟΥ 1907

ΜΕΛΗ:

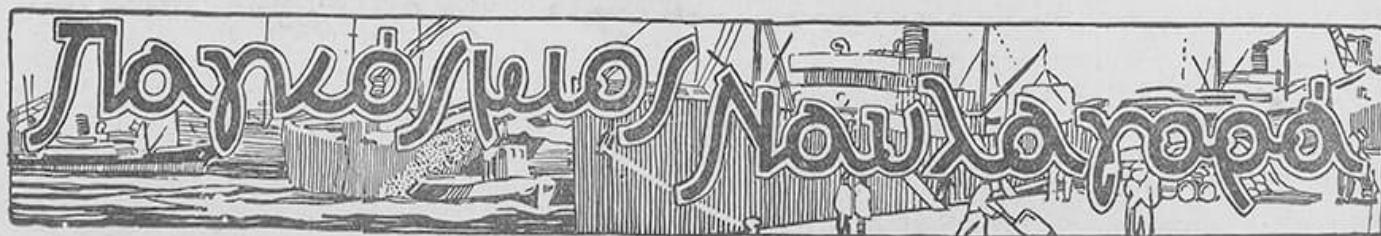
ΧΡΗΜΑΤΙΣΤΗΡΟΥ ΠΡΟΪΟΝΤΩΝ ΝΕΑΣ ΥΟΡΚΗΣ
ΧΡΗΜΑΤΙΣΤΗΡΙΟΥ ΒΑΜΒΑΚΟΥ ΝΤΑΛΛΑΣ
ΧΡΗΜΑΤΙΣΤΗΡΙΟΥ ΒΑΜΒΑΚΟΥ ΧΟΥΣΤΟΝ
ΧΡΗΜΑΤΙΣΤΗΡΙΟΥ ΒΑΜΒΑΚΟΥ ΓΚΑΛΒΕΣΤΟΝ

ΠΑΡΕΧΕΤΑΙ ΠΑΣΑ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑ

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΕΝ ΑΓΓΛΙΑΙ

JAMES A. McLAREN & Co.

5/6 BURY COURT,
ST. MARY AXE, LONDON E.C. 3.



ΤΟ ΔΕΚΑΠΤΕΝΘΗΜΕΡΟΝ ΤΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΝΑΥΛΑΓΟΡΑΣ

Η κίνησις της διεθνούς ναυλαγοράς κατά τη διαρρευσαν 15-θήμερον ούδέν το ξεισημείωτων ένεψάνισε. Η άθρωπη προσφερούμενη χωρητικότης δέν δύναται να άπορροφηθῇ ήπο την μικράν ζήτησιν, ητος περιωρίσθη εἰς τὴν κάλυψιν τῶν ἀμέσων ἀναγκῶν τῶν διχρίων Εὐρωπαϊκῶν Χωρῶν εἰς γεννημάτων. Πρὸ δὲ τὴν ἐμφάνισιν εἰς τὴν ἀγορὰν τοῦ Ρωσικοῦ παράγοντος καὶ μιᾶς ζωροτέρας ἐκ Δουνάβεως ζητήσεως, αἱ τιμαὶ τῶν ναυλών ἐκινήθησαν εἰς τὰ αὐτὰ χρημάτα ἐπίπεδα τοῦ παρελθόντος 150θημέρου.

Καὶ εἶναι μὲν ἀληθές, διτοιαὶ τις ἀναγκήματις τῶν σιτηρῶν καὶ τῶν ἄλλων πρώτων ὑλῶν δημιουργεῖ ἀλπίδες ἀναλόγου δελτιώσεως τῶν δρων τῆς ἔργασίς τῆς ναυτιλίας, αἱ ὥραι δημιουργίας ἀναπτύξεως δέν φαίνονται πραγματοποιούμεναι εἰς τὰς σημειωνὰς τιμᾶς τῶν ναυλών. Ἐξαίρεσιν τῆς τοιαύτης στατικούτητος τῶν ναυλών ἀπετέλεσεν δὲ Ἀπωλετολή, δους, λόγῳ τῆς ἐλλείψεως ἀμέσου δικτείου χωρητικότητος ή νυκταγοράς ἐκινήθη ἐπὶ ἀρκετὰ δελτιώματων ἐπίπεδων, εἰς σημειῶν ὅστε οἱ ἔκειθεν φορτωταὶ ναυλών πολλάκις ἔξαρτεις δυσχερείας διὰ τὴν κάλυψιν τῶν ἀναγκῶν των. Ἐγενέθησαν καὶ η σταθερότης τῶν τιμῶν τῶν ἀγορῶν τῆς Ἀνταλολής. Ἀτυχῶς πρὸς τοὺς μακρύνοντας αὐτοὺς τομεῖς η Ἐλληνικὴ ναυτιλία εἶναι ἐντελῶς ξένη.

Τὸ πλέιτ ἔγκολούθησε μίαν διμαλήν ζήτησιν χωρητικότητος μὲν ἐνδιαφέρον καὶ διὰ τὰς φορτώσεις Σεπτεμβρίου, χωρὶς δημιουργίαν δελτίωσιν τῶν ναυλών. Ἀρκετὰ ἀτμόπλοια εἰλείσθησαν διὰ φορτώσεις Αδγούστου, εἰς 500.000 δὲ τόννους περίπου, ὑπολογίζεται η διαθέσιμος διὰ Αὐγούστουν χωρητικότης. Οἱ Δουνάβεις καὶ η Μάρη Θάλασσα δὲν ἐπέδειξαν ἀκόμη τὴν τόσον ζωράν κίνησιν τῶν προηγουμένων ἑτῶν κατὰ τὴν ίδιαν ἐποχήν. Θάλητο πράγματι τὸ μόνον ἀνακουφιστικὸν σημεῖον διὰ τὰ ἀργούντα φορτηγά μας.

Η κατ' ἀγορὰς κίνησις τῶν ναυλών εἶχεν ως κάτωθι:

Πλέιτ.—Συνεχίζεται η ἔκειθεν φυσικὴ ζήτησις χωρητικότητος, ἔκτεινομένη καὶ μέχρι Σεπτεμβρίου μὲ τὰς ίδιας πάντοτε τιμᾶς, εἰς τὰς δημιουργίας δὲ τόσου χρόνου η ἀγορὰ αὔτη ἔχει καθηλωθῆ. Ἀπὸ Σάνη Λαρέντζο αἱ τιμαὶ ἐκμετάγοντο εἰς τὰ 13)3 ἑως 14)3 ἀναλόγως μεγέθους πλοίου, θέσεως καὶ λιμένων ἐκφορτώσεως. Ἀπὸ Ροζάριο διὰ Μεσόγειον ἐπληρώθησαν 14)4 1)2, φόρτωσις Σεπτεμβρίου, ἀπὸ δὲ τῆς Μπάχας Μπλάγκας διὰ φόρτωσιν διὰ 15 Αὐγούστου ἐπληρώθησαν 14)— κατ' εὐθείαν Γένοβην καὶ διὰ ἀτμόπλοιον 7400 τόννων, 10 ο.ρ. "Αγ. η σημειουμένη σταθερότης τῶν τιμῶν τῶν γεννημάτων ἔξακολουθήσῃ, αἱ προδιέψεις μικρᾶς τινος δελτιώσεως τοῦ Πλέιτ δὲν δύναται νὰ καθηλώσῃ τὸ μέσον τοῦ πλοίου, η θεωρηθοῦν ἀδικιαὶ οἰλόγητοι, ἀν καὶ τὰ κενὰ καὶ ἀναύλωτα πλοία θὰ συνεχίσουν τὸν ὑποτιμητικὸν τῶν ρόλων.

Βορ. Ἀμερικὴ—Καναδᾶς.—Ἐκ τῶν λιμένων τῆς Βορ. Ἀμερικῆς ἔργασία ἀσήμαντος. Τὸ Μόντρεαλ σταθερότερον διὰ ἀμέσους φορτώσεις, ἀλπίζεται δέ, διτοιαὶ κατὰ Σεπτεμβρίου ἐπίσης μία καλὴ κατάστασις ἔκειθεν θάλη παρουσιασθῆ, ἔξαρτωμένη δημιουργίᾳ τῆς πορείας τῆς ἀγορᾶς τῶν γεννημάτων. Διὰ Αμερικανῶν η Ρόττερνταμ οἱ ναυλοὶ ἔκμετάντο εἰς τὰ 5 1)2 σάντες τὰς 100 λιθράς διὰ Αμβούργον 6 1)2 καὶ διὰ ὥρισμένους λιμένας τῆς Μεσογείου 8 1)2, φόρτωσις ἀμεσος.

Οἱ ἔκ Κούδης ναυλοὶ χαλαρότεροι. Εἰς τὰ 12)9, ἐκείσθησαν ἀτμόπλοια διὰ Ἀγγλίαν—Κόντινεντ. Ο Βορ. Εἰρηνικὸς ἐσημείωσεν ἐνδιαφέροντα τι καὶ λόγῳ τῆς σταθερότητος τῆς ἀγορᾶς: "Απωλετολής αἱ τιμαὶ τῶν ναυλών ἐμφανίζονται κατὰς δελτιώσεις, διὰ φόρτωσιν Οκτωβρίου σκάφος μεγάλης χωρητικότητος ἐκλείσθη εἰς τὰ 21)3 διὰ Ἀγγλίαν—Κόντινεντ.

Ανθοραλία.—Οἱ ἔκειθεν ναυλωταὶ ἔξακολουθοῦν διατη-

ροῦντες ζωηρὸν τὸ ἐνδιαφέροντα εἰς ζήτησιν τοννάς. Αἱ τιμαὶ ἔξακολουθοῦν τὴν σταθεράν καλλιτέρευσίν των, πλοίον δὲ μέσης χωρητικότητος ἐπέτυχε ναύλον 24)3 διὰ Μεσόγειον—Ἀγγλίαν—Κόντινεντ. Η αὐτὴ βελτιωμένη κατάστασις χαρακτηρίζει τὴν δληγή ἀγορὰν τῆς Ἀπωλετολής.

Δούναβις—Μαύρη Θάλασσα:—"Απὸ τῆς δημιουργίας τοῦ Δουνάβεως ζηρχοτείνεται κανονιμένη ζωηρότερον. Αἱ τιμαὶ στρέφονται γύρω τῶν 13)6 ἑως 14)3 εἰς τὰς δημιουργίας καὶ ἐκείσθησαν πολλὰ ἀτμόπλοια, ἀναλόγως χωρητικότητος, θέσεως καὶ λιμένων ἔκφορτώσεως, ἀπὸ Αμβούργου.

"Η Μάρη Θάλασσα ζησούχος, μὲ σποραδικὰς ναυλώσεις καὶ μὲ τιμές μέχρι σελ. 9)6 (σιτηρὰ) διὰ Κόντινεντ, φόρτωσιν Σεπτεμβρίου.

ΤΑ ΝΑΥΛΩΘΕΝΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ

Αἱ κυριώτεραι ναυλώσεις Ἐλληνικῶν διὰ περισσοτέρων αἱ κάτωθι:

—**Ἐπι Ρίβερ Πλέιτ** (διὰ φορτία γεννημάτων)

—**Ιω. Π. Γουλανδρῆς** ἐκ Σάνη Λαρέντζο 5400 τ. διὰ Δανίαν 15)9, διφόρον Μπέργκεν—**Ahus** 16)3, Αὐγούστου 1—10.

—**Τούινα** ἐκ Σάνη Λαρέντζο 6000 τ. διὰ Βορδώ—**Αμερικανῶν** 15), ἐκ Αμερικανῶν η Ρόττερνταμ 14)6, Αὔγ. 1—10.

—**Γέρουντας** ἐκ Σάνη Λαρέντζο 6500 τ. διὰ Αμερικανῶν η Ρόττερνταμ 13)—διμεσος φόρτωσις.

—**Μαίανδρος** ἐκ Μάρη Ντέλλ Πλάτα 7500 τ. διὰ Αμερικανῶν η Ρόττερνταμ 13)6, ἐπόντος η Λά Πλάτανη η Μπάχιαν Μπλάγκαν 9 πάντες δεκτά διφόρον διὰ Λονδίνον 14)—δ. φ.

—**Εξ Ἀγγλίας η Κόντινεντ** (διὰ γαλανθρακας)

—**Ιω. Μ. Εμπειρίκος** ἐκ Νοτ. Ούκλλιας 5500 τ. διὰ Ροζάριο 11)—διμ. φόρτωσις.

—**Παν. Μ. Χαδούλης** ἐκ Τάιν 6500 τ. διὰ Σάντος 8)6 δ. φ.

—**Ἐκ τοῦ Δουναβίωσ**

—**Μαρία Νομικοῦ** ἐκ Δουνάβεως 110 έκαγ. ἔκλεισας διὰ Μπόναν καὶ Φλαπιτζίλ λ.στ. 7.15.0 κατὰ δαγκώνιαν, δ. φ.

—**Νήσιον** ἐκ Δουνάβεως 6600 τ. σ. τηρῶν διὰ Βορδώ—**Αμβούργον** 13)4 1)2, Αὔγ. 1αν 13)10 1)2, διφόρον Δανίαν 15)1 1)2 ἐπάλληλα λιμένα, φόρτωσις 20 Λ.γ.—10 Σ)μέριον.

—**Δαναδάς** ἐκ Δουνάβεως 5000 τ. γεννημάτων διὰ Κόντινεντ 10)3, φούλ—τέρμες, Αὐγούστου.

—**Ἐκ λιμένων Μαύρης Θαλάσσης**

—**Wearbridge** Ἀγγλίαν, ἐκ Μαύρης Θαλάσσης 6200 τ. σίτου δι. Αγγλίαν—Κόντινεντ 9)6, μὲ διφόρον Μεσογείου—**Αδριατικῆς** καὶ Ελλάδος, καθηλωταὶ καὶ μὲ διφόρον φορτώσεως ἐπάλληλος, Αὐγούστου 8—20.

—**Garvelpark** (Πατραϊκῆς) ἐκ Βατοῦμ 1000 τ. πίσσης εἰς δαρέλια διὰ Φιλιππίλη 14)6, δ. φ.

—**Κουλούρας—Ξένος** ἐκ Μαύρης Θαλάσσης 8000 τ. σίτου δι. ἐπάλληλος 5)9, συνήθεις δρους Ζερονόκ.

—**Κατίγκω** ἐκ Μαριανουσπόλεως 4100 τ. γαλανθράκων δι. Ιταλίαν συνήθεις δρους, δ. φ.

—**Αρτεμίς Πήττα** ἐκ Μαριανουσπόλεως 2000 τ. γαλανθράκων δι. Βενετίας 8)9, συνήθεις δρους, δ. φ.

—**Πόλια** ἐκ Χερσώνος 5800 κυρ. μπάλκες ἔκλεισας δι. Αλεξανδρείαν 5)1 1)2 φόρμη—παλλάγο, συνήθεις δρους, δ. φ.

—**Schawarzeesee** Γερμαν., ἐκ Μαύρης Θαλάσσης 6200 τ. σίτου δι. Αγγλίαν—Κόντινεντ 9)4 1)2, μὲ διφόρον Μεσογείου, Αδριατικῆς καὶ Ελλάδος, φόρτωσις, 10—20 Αὐγούστου.

—**Worwarts** Γερμαν., ἐκ Μ. Θαλάσσης (μὲ διφόρον φορτώσεως καὶ ἐπάλληλος, Αδριατικῆς) 6000 τ. σίτου δι. Αγγλίαν—Κόντινεντ 9)4 1)2, μὲ διφόρον Μεσογείου, Αδριατικῆς καὶ Ελλάδος 15—25 Αὐγούστου.

—**Ἐκ παντοίων ἄλλων ἀγορῶν**

—**Ατμόπλοιον** (Ρεθύμνη—Κουλούρουστη) ἐκ Κούδης 6500 τ. δι. Λονδίνον—Χούλλ—**Αθεναιού** 14)—, διφόρον Ατνδένον καὶ Ρόττερνταμ 15)—διμεσος φόρτωσις.

—**Αττικόδε** ἐκ Χάρπτων Ρέδες 5500 τ. γαλανθράκων διά Ρίον Ιανέτρου δολ. 1.80, ἐπάν Σάντος, δολ. 2, φόρτ. Αὐγούστου.

ΠΕΙΡΑΤΙΚΗ ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Ο Δούναβις και η Μαύρη Θάλασσα ήρχισαν να παρέχουν ποιάν τινα έργασίαν εις τὴν ναυτιλίαν κατόπιν τῆς ἐπαναλήψεως τῶν ἔξαγωγῶν γεννημάτων. Αἱ τιμᾶι διμώς παραμένουν πάντοτε χαλαροί. Κατ' εἰδη φορτίων η ἀγορὰ τῆς Μ. Θαλάσσης ἐμφαγίζεται: ὡς ἔξης:

Γεννήματα.—Η ζήτησις πλοίων ἐσυνεχίσθη καθ' ἀπαν τὸ 150ήμερον, πολλὰ δὲ σκάφη ἐκλείσθησαν ἐκ Λογδίου και Γένοβης εἰς τιμᾶς γύρω τῶν σελ. 9)3 ἔως 9)6 και διὰ φορτώσεις Σμύριου—Οκτωβρίου. Οἱ ναυλωταὶ ἡδυγύθησαν γὰρ ἔξαστασιν χωρητικότητα διὰ φορτώσεις μέχρι Δεκεμβρίου εἰς τὰ 9)9, τὸ γεγονός δ' αὐτὸν πολὺ ἀπογοητευτικὸν διὰ τοὺς Ἑλληνας ἐφοπλιστάς μηδινούμενος νὰ συναγωνισθῶσι μὲ τὰς κρατούσας τιμᾶς τούς Ἰταλούς και Ἀγγλους πλοιοκτήτας.

Τελευταίως παρετηρήθη, διὰ ἐκλείσθησαν και τινα Γερμανικὰ και Σουηδικὰ πλοία διὰ μεταφορὰς γεννημάτων εἰς τὰ 9)4 1)2, μὲ φόρτωσιν Σμύριου. Εἶναι φανερόν, διὰ οἱ Ρῶσσοι δὲν συναντοῦν, πρὸς τὸ παρόν, δυσκολίαν διὰ τὴν ἔξεύρεσιν τοῦ ἀναγκαιούντος αὐτοῖς τοννᾶς παρὰ τὰς ἔξευτελιστικὰς τιμᾶς ποὺ προσφέρουν, θὰ ἀγκυκασθῶν διμώς νὰ πληρώσουν κατπάς ὁψηλοτέρους ναύλους, διὰν τονιθῇ η ἡδη ἀρξαμένη ζήτησις συκριῶν ἐκ Δουνάβεως και Κωνστάντζης.

Μολονότι εἰς τὰ ναυλωθέντα ὑπὸ τῶν Ρώσων διὰ Κόντινεντ ἀτμόπλοια δὲν συμπεριλαμβάνεται κανένα Ἑλληνικόν, ἐν τούτοις πληροφορούμεθα, διὰ προσεφέρθησαν Ἑλληνικὰ σκάφη εἰς τὴν τιμὴν τῶν 9)6, δὲν ἐκλείσθησαν διμώς. Τοῦτο ἐπιβεβιώνει τὰ εἰς τὸ προγενέστερον τεῦχος μας γραφέντα, διὰ οἱ Ρῶσσοι προσπαθοῦν νὰ ἔχαντλήσουν τὸ διαθέσιμον Ἀγγλικὸν και Ἰταλικὸν τονάζεις, καθὼς και πάσης ἀλληγενεῖτος, τὸ εὑρισκόμενον εἰς τὴν Μεσόγειον, και συγιστάμενον ἀπὸ καινούργη πλοία, ἵνα ἔχουν μικρότερα ἀσφαλιστρα ἐπὶ τῶν ἔξαγομένων φορτίων.

Μόνον δι' 20.000. τ. Ρωσικοῦ σίτου ἀγορασθέντας παρ' Ἑλλήνων ἐκλείσθησαν Ἑλληνικὰ σκάφη, ὡς ἔξης: «Πολέμης» σελ. 7)—«Μαιώτις» 7)—«Φαίδων» 6)9, «Κουλούρας Σένος» 5)9, και «Στρατῆς» 6)—, ἀπαντα μὲ φόρτωσιν Αὐγούστου.

Γαιάνθρωπες: Διὰ φορτώσεις Αὐγούστου και Σμύριου παρουσιάσθησαν ἀρχεταὶ διαταγαὶ ἀπὸ Μπεργιάνα, Μαργαλιν., Θεοδόσιαν και Νικολάειφ δι' Ἰταλίαν και Ρουέν. Ἐκλείσθησαν διὰ τὴν διαταγὴν 15—25 Αὔγ. 5000—5500 τ. τὸ ἀπὸ «Μέντωρ» 7)6, διὰ τὴν διαταγὴν 10—20 Σμύριου 5—5 1)2 χιλ. τ. τὸ ἀπὸ «Αιμίλιος» 7)4 1)2. Διὰ 15—25 Αὔγ. 5800—6000 τ. διὰ Ρουέν τὸ ἀπὸ «Ἀντ. Γεωργαντῆς» (καντσέλλος 29 Αὐγούστου) εἰς τὰ σελ. 9)6 μὲ 1000 τ. ἐκφρότωσιν 1)—. Ἐπίσης διὰ πάρχου δι' Ἀγκώνα 3500 τ. (Αὔγ. 25) και προσεφέρθη ἀπὸ εἰς τὰ σελ. 8)1 1)2, ἀλλ' οἱ ναυλωταὶ πληρώνουν 7)9. Όμοιως και διὰ τὴν διαταγὴν 3800—4000 τ. (Αὔγ. 25—5 Σεπτ.) διὰ Σπέτζειαν 7)9. Διὰ φόρτωσιν 28 Αὔγ. ἔως 8 Σεπτεμβρίου ὑπάρχει διαταγὴ 3800—4000 τ. ἀνθρακίτου διὰ Ρόττερνταμ—Αμστερνταμ, πληρώνεται δὲ ναύλος 10)6, διστις διμώς δὲν προσελκύει τοὺς Ἑλληνας πλοιοκτήτας Δι' ἑτέραν διαταγὴν 3800—4000 τ. (20—30 Αὔγ.) διὰ Τάραντα και Μπάρι προσφέρεται ναύλος 7)9. Ἀλλιτινές διαταγαὶ διὰ φορτώσεις Αὐγούστου—Σμύριου ἐκλείσθησαν παρ' Ἰταλικῷ ἀτμοπλοίων εἰς τὰ 7)3 συναγωνιζομένων σύτῳ τὰ Ἑλληνικά, ἀτινα προσεφέροντο εἰς τὰ 7)6.

Συλεία.—Η διὰ Καζαμπλάγκαν και Κεντραν διαταγὴ ἐκαλύφθη παρὰ Γαλλικοῦ ἀτμοπλοίου. Μέχρι τῆς στιγμῆς παρουσιάσθησαν 1300—1500 κ. μ. τηλεγραφικῶν στύλων διὰ Μασσαλίαν ἐν συνδυασμῷ μὲ 1000 τ. μαγγανέζας ἐκ Πότι: διὰ Μασσαλίαν.

Τσιμέντα.—Ἐκ Νοβορωσίσκης διὰ Καβάλλαν ὑπάρχει διαταγὴ 1600 τ. μὲ φόρτωσιν 20—30 Αὐγούστου, προσφέρεται δὲ ναύλος 6)—f.i.o.

Μαγγανέζα.—Ἐκ Πότι διὰ Μασσαλίαν ὑπάρχουν 1000τ., οἵτινες θὰ συγδυασθῶν, ὡς ἄνω γράφομεν, μὲ τὴν διαταγὴν τηλεγραφικῶν στύλων.

ΔΟΥΝΑΒΙΣ.—Ἀπὸ τὸν τομέα αὐτὸν τῆς ναυλαγορᾶς και διὰ φορτώσεις τέλους Αὐγούστου—Σεπτεμβρίου παρετηρήθη ζωηρὰ τις ζήτησις ἐκ μέρους τῶν Οἰκων Ντρέψφους, Bungee, Continental, δι' ἀπὸ 6500 τ. 10 o/o Αμδέρσαν—Αμδούργον, ἐπληγ-

ρώθησαν δὲ τιμὴ μέχρι 14)3. Μερικὰ πλοῖα 6000 τ. ἐπέτυχον κατ' εύθειαν Αμδέρσαν—Ρόττερνταμ τιμὴν 13)9 (διαρέα γεννήματα).

Ἄλγη τῶν ἐπικρατουσῶν εἰς τὰς παραδουναβίσιους περιφερεῖς και τιναν συνθηκῶν, παρετηρήθη ποιά τις καθυστέρησις εἰς τὰ κατεβάσματα γεννημάτων ἐκ τῆς ἐνδοχώρας εἰς τὰ παραποτάμια κέντρα φορτώσεως. Πάντως διὰ τὸν Σμύριον ἀναμένεται πλήρης ζωτικότης τῆς ναυλαγορᾶς διότι προσβλέπεται καλλιτέρευσις τῶν ναύλων ἐν συνδυασμῷ και πρὸς τὴν κίνησιν τῶν ἐκ Νοτίου Ρωσίας ἔξαγωγῶν.

Η ΤΕΛΕΥΤΑΙΑ ΕΙΚΩΝ ΤΩΝ ΝΑΥΛΩΝ

Αἱ τελευταῖαι ἐκ Λογδίου τηλεγραφικαὶ πληροφορίαι πιστοποιοῦν τὴν ιδίαν κατάστασιν εἰς τὴν Παγκόσμιον ναυλαγοράν, χαρακτηρίζομένη ἀπὸ συγήθους διμαλάτητος φορτώσεις ἐκ τοῦ Πλέιτ, ἀπὸ περιωρισμένην ἐργασίαν εἰς τὰς ἔξαγωγὰς Ἀγγλικῶν γαιανθράκων και ἀπὸ πλήρη ἀπραξίαν εἰς τὰς ἐκ Κόλπου Μεξικοῦ φορτώσεις γεννημάτων. Ἐκ τῆς Μαύρης Θαλάσσης συνεχίζεται ἡ ζήτησις τοννᾶς, βάσεις τῶν δρων τῶν Σοβιέτ, ἀπὸ δὲ τὸν Δούναβιν προσφέρεται ἐργασία εἰς τὰ σελ. 14)—ἔως 14)3 ἀναλόγως μεγέθους πλοίου, μὲ 3)—ἐπὶ ἔλαττον ἐκνή η φόρτωσις γίνη ἐκ Κωνστάντζης—Βάρνης η Μπουργκάς, διὰ Κόντινεντ.

Αἱ ἐκ τοῦ Πλέιτ τιμαὶ στρέφονται πέριξ τῶν σελ. 14)6, μεγάλα πλοῖα, ἀπὸ Σάν Λορέντζο δι' Ἀγγλίαν—Κόντινεντ, φόρτωσιν Σεπτεμβρίου. (Οσού ἀφορᾷ τὰς τιμᾶς τῶν ἐξ Ἀγγλίας ναύλων αὐταὶ στρέφονται πέριξ τῶν ἀκολούθων ἐπιπέδων: Δι' Ἀλεξάνδρειαν 7)—, Μασσαλίαν 7)1 1)2, Γένοβαν 6)3, Ηεραπία: 6)9 Χαλκίδα 7)6, Ἀγκώνα 8)—, Σάντα Φε 6000 τ. 10 o/o διὰ Ροζάριο 10)6).

Ἐκ τῶν διαφόρων τομέων ἐκλείσθησαν τὰ φορτηγά:

Ἐκ τοῦ Πλέιτ.—«Νεμέα» ἐκ Σάν Λορέντζο 7000 τ. δι' Αμδέρσαν—Ρόττερνταμ 13)6, Αὔγ. 17—31. «Χέλατρος» ἀπὸ ἄνω λιμένας ποταμοῦ 6000 τ. δι' Αμστερνταμ 13)6, ἀ.φ. «Ἀναστ. Πατέρας» ἐκ Σάν Λορέντζο δ200 τ. δι' Ἀγγλίαν η Χάδρη—Αμδούργον 14)9, ἐὰν δύο λιμένας Βορ. Ισπανίας 15)9 Αὔγ. 10—25. Καὶ «Δέσποινα» ἐκ Σάντα Φε 6000 τ. 10 o/o διὰ Μπέργκεν Ράντζ 16)6 ἀ.φ.

«Εισήγη Κυριακίδου» ἐκ Σάν Λορέντζο 5500 τ. δι' Ἀγγλίαν—Χάδρη—Αμδούργον 15)—ἀ.φ.

Ἐκ τοῦ Δουνάβεως: «Στάθης Α.» (πλήρες φορτίον ξυλείας) διὰ δύο λιμένας Ἐλλάδος λ. στ. 5.15.0 κατὰ βαχόνιον, ἀ.φ. «Δαναΐδης» ἐκ Κωνστάντζης 5500 τ. σιτηρῶν διὰ Κόντινεντ 10)3 ἀ.φ. «Νέα Τύχη» ἐκ Δουνάβεως 5500 τ. διὰ Κόντινεντ 14)—Αὔγ.

Ἐκ Μαύρης Θαλάσσης: «Κατίγκω» ἐκ Μαργαλιν. πόλεως 4. 100 τ. γαιανθρ. δι' Ἰταλίαν 8)3, Αὔγ.

Ἐξ Ἀγγλίας—Κόντινεντ (γαιανθράκας) «Ἐπαμ. Κ. Επιπειρίονος» ἐξ Οὐαλίας 5500 τ. διὰ Ροζάριο 10)9. «Εύαγρος» Κυπριακόν, ἐκ Ρόττερνταμ 7500 τ. διὰ Ρίον Ιανέρην 8)—«Φραγκ. Β. Γουλανδρή» ἐκ Κάρδιφ 7200 τ. διὰ Μπουνέος Αὔρες 9)—«Κλεοπάτρα» ἐξ Εμδεν 6000 τ. διὰ Χαλκίδα 7)6. Καὶ δύο ἀπὸ Λιβανοῦ ἐκ Κάρδιφ, τὸ ἐν 5000 τ. διὰ Βίλλαν Κονστιτούσιον 10)—καὶ τὸ ἄλλο 5500 τ. διὰ Ροζάριο 10)6, ἀ.φ.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΒΕΡΝΙΚΟΣ

ΝΑΥΑΓΟΣΩΣΤΙΚΑ - ΡΥΜΟΥΛΚΑ

ΟΙΚΟΣ ΙΑΡΥΘΕΙΣ ΕΝ ΚΠΟΛΕΙ ΤΩ 1886

Ρυμουλκὰ κατάλληλα διὰ παντὸς εἰδούς Ρυμουλκήσεις

Εἰδίκατα ταχύπλοα σκάφη δι' ἐκδομάς.

ΔΙΕΥΘ. ΜΕΓΑΡΟΝ ΒΑΘΗ ΑΟΝ ΠΑΤΩΜΑ 11-12 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
ΤΗΛΕΦ. ΓΡΑΦΕΙΟΥ 40-127, ΤΗΛ. ΟΙΚΙΑΣ 40-176

Ο ΝΑΥΛΟΤΙΜΑΡΙΘΜΟΣ ΤΟΥ ΙΟΥΛΙΟΥ

Η νέα σημαντική ἔκπτωσις τῆς ναυλαγορᾶς εἰς δόλους τοὺς θαλασσίους τομεῖς καὶ ἡ ἀμεσος ἐπίδρασις τῆς ἐπὶ τοῦ ἀργοῦντος τογύλιδος δύχος τοῦ ὄποιου σοδοχρῶς γῆξήθη κατὰ τὸ παρελθόντα μῆνα τοῦ Ιούλιον·ώς πιστοποιοῦν καὶ αἱ σχετικαὶ στατιστικαὶ τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου τοῦ Λογδίνου·ἀπεικονίζεται ἐν διῃ τῇ διαρροῇ τῆς εἰς τὸν καταρτισθέντα ναυλοτιμάριθμον τοῦ «Λόδος Λίστ» διὰ τὸν Ιούλιον. Κατῆλθεν οὖτος εἰς τὰ 62.11 οἱ δύο στάχτες πτῶσιν 3.4 οἱ ἔναντι τοῦ Ιούνιου καὶ σημειώσας τὴν κατωτάτην διαθυμίδα ἀπὸ τοῦ 1923 καὶ ἐντεῦθεν. Πέρυσιν ὁ ναυλοτιμάριθμος τοῦ Ιούλιον ἦτο 67.31 οἱ, τὸν δὲ Ιούλιον τοῦ 1930 ἦτο 70.99 οἱ. Οἱ κατωτέρω πίνακες δεικνύει τὸν ναυλοτιμάριθμον τοῦ Ιούλιον κατὰ τὴν θελαστίσους τομεῖς καὶ τὸ ποσοστὸν τῆς μειώσεως του ἔναντι τοῦ Ιούνιου:

Θαλάσσιοι τομεῖς	Τιμάρ.	Διαφορ. οἱ
Εὐρώπη	66.56	-2.05
Βόρειος Αμερικὴ	56.22	-6.55
Νότιος Αμερικὴ	61.99	-2.21
Αν. Ινδίας—Αφρικὴ	72.37	-1.99
Ειρηνικὸς—Ανταρκτικὴ	53.42	-4.91
Σύνολον :	62.11	-3.41

ΕΜΕΙΩΘΗΣΑΝ ΤΑ ΛΙΜΕΝΙΚΑ ΤΙΜΟΛΟΓΙΑ ΤΟΥ ΡΟΤΤΕΡΝΤΑΜ

Ἡ πρὸς καιρὸν ὑποβληθεῖσα πρότασις περὶ μειώσεως τῶν λιμενικῶν τελῶν τοῦ Ρόττερνταμ, ἐγένετο πρὸς ἡμερῶν δεκτῇ ὑπὸ τοῦ Δημοτικοῦ συμβουλίου τῆς πόλεως ταύτης, εἰς τὴν ἀρμοδιότητα τοῦ ὄποιου ὑπάγεται καὶ δικῆναι. Κατὰ τὴν γενομένην φυσιοφορίαν ἡ προτάσεις μειώσις ἐνεκρίθη δι' 25 φήμων ἔναντι 14, αἵτινες ἀνήκουν εἰς τοὺς ἀντιπροσώπους τῶν κεκηρυγμένων ἔναντίον τοῦ μέτρου σοσιαλιστῶν καὶ κομμουνιστῶν.

Διὰ τῆς ἐπιτευχθεῖσης μειώσεως παρέχονται καὶ πάλιν εἰς τὸν λιμένα τοῦ Ρόττερνταμ τὰ μέσα, δπως ἀναλάβῃ ἀποτελεσματικὸν συναγωνισμὸν πρὸς τοὺς γειτονικοὺς λιμένας, οἵτινες εἶχον ἀπορροφήσει σοβαρὸν τμῆμα τῆς ναυτιλιακῆς αὐτοῦ λινῆσεως, ἐλπίζεται δὲ βασιμῶς, ὅτι πολλὰ μεγάλα liners ἀπὸ τὰ προσεγγίζοντα ἡδη εἰς τὸ Schiedam καὶ εἰς διάφορα ἄλλα ἀγκυροβόλια κατὰ μῆκος τῆς νέας διώρυγος τοῦ New Waterway.

Ἐκ τῆς οὕτω δημιουργούμενης ἀναβίωσεως τῆς λιμενικῆς κινήσεως τοῦ Ρόττερνταμ θὰ εὐεργετηθοῦν κυρίως οἱ λιμενεργάται, δεδομένου, ὅτι θὰ προσέλκυσθῇ ἀφθονος ἐργασία ἐκ Βλασφετίγεν, Schi-

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

Τὸ μεγαλείτερον καὶ ἴσχυρότερον Ἐλληνικὸν ναυαγωστικὸν.

*Ἐφωδιασμένον μὲ τὰ τελειότερα ναυαγωστικὰ μηχανήματα. Αντίλια 4.000 τόννων καθ' ὅραν.

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

ΛΟΥΚΑΣ ΜΑΤΣΑΣ & ΥΙΟΙ

ΝΑΥΑΓΟΣΩΣΤΙΚΑΙ—ΡΥΜΟΥΛΚΗΣΤΙΚΑΙ ΕΡΓΑΣΙΑΙ

*Ανάληψις πάσης φύσεως ναυαγιαιρέσεων καὶ ωμουλκήσεων.

ΤΗΛΕΓΡ. ΔΙΕΥΘ. ΛΟΥΚΑΣ ΜΑΤΣΑΣ ΓΡΑΦΕΙΑ—Όμηρον 1
Τηλ. ημέρ. καὶ νυκτὸς 40 738

edam κ.λ.π.

Τὸ ισχύον σήμερον τιμολόγιον εἰς Ρόττερνταμ ἐπιβαρύνει τὰ ἐμπορεύματα κατὰ 5.4 σάντες τὸ γκρός κυβικὸν μέτρον. Συμφώνως πρὸς τοὺς νέους κανονισμούς, αἱ τιμαὶ καθορίζονται ἡδη ὡς ἔξης:

- 1). Τοια σάντες κατὰ κυβικὸν μέτρον γκρός, πλέον 5 σάντες κατὰ μετρικὸν τόννον φορτωνούμενον ἡ ἐκφορτωνούμενον ἐμπορεύματος.
- 2). Δύο σάντες κατὰ κυβικὸν μέτρον γκρός, πλέον 3 σάντες κατὰ μετρικὸν τόννον φορτεκφορτωνούμενον ἐμπορεύματος.

Οἱ δορού οὗτοι εἰνεὶ οἱ πλέον ἀπωφελεῖς διὰ τὰ ἀτιμόλοια, ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν ὅτι τὰ λιμενικὰ δικαιώματα ἐπ' ούδενι λόγῳ θὰ ὑπερβοῦν τὰ 4.5 σάντες κατὰ γκρός κυβικὸν μέτρον.

Τὰ ἐνεργοῦντα κανονικὴν ἐργασίαν μετὰ τὸν λιμένος τοῦ Ρόττερνταμ πλοῖα, τὰ προσεγγίζοντα ἄπτες πρὸς φόρτωσιν καὶ ἄπτες πρὸς ἐκφόρτωσιν κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ αὐτοῦ ταξίδιον τον, θὰ ἀπολαμβάνουν καὶ ἐτέρας ἐπιπροσθέτου ἐκπτώσεως 25 οἱ διὰ τὴν τελευταῖαν προσέγγισιν των.

*Ἀπὸ τὰς καθιερωθεῖσας ἐκπτώσεις θὰ ὠφεληθοῦν δῆλα τὰ σκάφη, ταχιδρομικὰ καὶ φορτηγά, περιστότερον ὅμως ὠφελοῦνται προδήλως τὰ μεγάλα ἐπιβιτικά πλοῖα, τὰ ὀπίσια προσεγγίζοντα φέροντα μικρὰν ποσότητα φορτίου, ιδίᾳ δὲ ὑπὸ τὴν σημερινὴν κρίσιν. Πρόσχειρον παράδειγμα: Ἀτιμόλοιον 6.000 τ. γκρός διαθέτον χώρον διὰ φορτίον 16.980 κυβικῶν μέτρων γκρός, πληρώνει ἡδη 5.4 σάντες κατὰ κ.μ. ήτοι 916.92 φιορίνια, εἴτε εἰνεὶ πλήρες φορτίον εἴτε κομίζει μέρος τοιούτου. Ἐάν ἐκφορτώσῃ 2000 τόννους—πλείστα δὲ ἐκ τῶν προσεγγίζοντων λάΐνεος θὰ ἵσαν πολλὰ τυχηρά, ἐάν ἐκόμιζον τόσην ποσεγγίτη—θὰ πληρωσῷ 3 σάντες κατὰ κυρ. μ. γκρός, ήτοι 59.40 φιορίνια πλέον πέντε σάντες κατὰ μετρικὸν τόννον (ἄλλα 100 φιορίνια), δηλαδὴ σύνολον 69.50 φιορίνια. Προσκύπειον θὲν δένεται πιθανόν.

*Ἐλέχθη, ὅτι εἰνεὶ ἐπόμενον νὰ ἐφαρμοσθῇ καὶ ἐκ μέρους τοῦ λιμένος τοῦ Αυστρενταμ, ἔναντι τῆς προκλήσεως αὐτῆς, σημαντικέσσας μείσωσις τῶν ἑκεὶ λιμενικῶν τιμολογίων, γεγονός, δεξερὸν θὰ ἀντικάτη τὴν δημοτικὴν ἀγχήν τοῦ Ρίσεργενται νὰ θεσπίσῃ καὶ νέαν ἐκπτώσιν. Τούτο ὅμως δὲν θεωρεῖται πιθανόν.

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ ΠΛΟΙΩΝ

Τὸ Ἀγγλικὸν ἄπτοπο «Headcliffe» τ. γκρός 3654 καὶ ναυπηγήσεως 1915 ἡγεράσθη παρὰ τῶν κ.μ. Ρεθύμνη καὶ Κουλουκούνη, δι' ἐτέρους Ἐλληνας ἐφοπλιστάς. Ὅποτε τῶν λίδιων ἐπωλήθη τὸ φορτηγὸν «Περσένες» 4802 τ. γκρός εἰς Ἰταλίας πρὸς διάλυσιν ἀντὶ τιμῆς 2400 λ.ρών.

ΕΠΑΜ. Μ. ΧΑΡΑΛΑΜΠΗΣ

ΠΡΑΚΤΩΡ - ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ
ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΝ - ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΩΝ - ΕΜΠΟΡ. ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ

ΕΝ ΑΙΓΑΙΟ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: ΧΑΡΑΛΑΜΠΗΝ-ΑΙΓΑΙΟΝ

ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ

A. ΛΟΥΖΗΣ

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

ΔΑΝΕΙΑ TELEGR ANSELLUSI, TEL. AVENUE 4098 ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

A. LUSI

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ ΕΝ ΕΛΛΑΣΙ

Β. ΒΕΡΝΙΚΟΣ

27, ΜΕΓΑΡΟΝ ΚΑΡΑΤΤΑΝΟΥ
ΑΘΗΝΑΙ

ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ

ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΕΙΣ



ΟΝΟΜΑ ΠΑΙΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυτ.	Τόννοι γκρός	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΕΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Άβυδος	Ν. Αλαφούζου και Σία	73	1154	αργειτε Πειραιάς από 27 Ιουν.
Άγαμέμνων	«Μιχαλινός» Α.Ε	19	2120	εις Βατώνι 3 Αύγ. διά πόρτωσιν
Άγιοι Βίκτωρες	Μ. Καρούση	95	1550	αργειτε Χίον από 8 Απρ.
Άγιος Γεωργίος	Ν. Νικολάου	11	4248	αργειτε Πειραιάς από 27 Ιουν.
Άγιος Γεωργίος	Α. Γ. Βλασσοπούλου	12	3283	αργειτε Πειραιάς από 4 Μαρτ.
Άγιος Γεράσιμος	έτ. «Ιωνία» Α.Ε.	98	3224	αργειτε Πειραιάς από 29 Οκτ. π. ε.
Άγιος Ιωάννης	έτ. «Ατλαντικός»	06	5699	αργειτε Bruges από 11 Δεκ. π. ε.
Άγιος Βαρθαρέα	Λ. Δογοθήτη—Μ. Φακή	13	4572	αργειτε Πειραιάς από 8 Μαΐου.
Άγια Μαρίνα	έτ. «Κάσσος»	12	4151	ανεχ. Γκάλδεστων 1 Αύγ. διά Πενσακόλαν—Ελλαδα
Άγια Παρασκευή	Χρ. Βλάση	89	2041	ανεχ. Μασσαλίων 2 Αύγ. διά Λαύρων κ.λ.π.
Άγιος Μάρκος	Α.Ι. και Δ.Γ. Μαργαρώνη	10	5165	αργειτε Πειραιάς από 23 Μαΐου
Άγιος Μάρκος	Γ. Τριλίβια	19	4514	αργειτε Πειραιάς από 7 Ιαν.
Άγιος Νικόλαος	Φράγκου και Λιδιανού	06	4363	έφθ. Μαλτονάτο 7 Αύγ.
Άγιος Σπυρίδων	Γ. Δακούντρος κλπ.	01	3779	αργειτε Αμπελάκι από 7 Ιαν.
Άγγελική	Γ. Γεωργαντή	99	3231	Σ.ηλήθ. Γιεραλτάρ 5 Αύγ. διά Κιάρφαν φθάνει 16Αύγ.
Άγγελος Α.	Ε. Σκαρδέλη	04	3667	διό πορτωσιν εις Λάριμναν 10 Αύγ.
Άγγελης Καμπίτσης	Δ. Π. Καμπίτη	06	3016	αργειτε Αργοστόλι από 6 Ιαν.
Άδαμ. Γεωργαντής	άδελφ. Γρεωργαντή	16	3814	έφθ. Μαριπολίν 30 Ιουλ. και Σαββάνην 12 Αύγ.
Άδαμ. Ι. Πειθώ	«Θ. Πειθή	08	4537	ανεχ. Λένινγραδ 3 Αύγ., έκφορτ. εις Χάρτλεπουλ 14
Άδαμ. Κοραής	Κακαρούσα κλπ.	84	1324	έφθ. Χίον 24 Ιουλ.
Άδελφότης	I. N. Γουλανδρή	08	3882	ανεχ. Τάνι 27 Ιουλ., Γιεραλτάρ 5 Αύγ. διά 'Αλεξάνδρειαν
Άθανάσιος	N. Λυκιαρδοπούλου	07	4295	αργειτε Αργοστόλι από 19 Ιουν.
Άγιαστον (σημ. 'Αγγλική)	Κουρούκλης (τήνη Βρατλας)	10	1673	(ΚΙλ: 26 Άλεξ.)
Άιμιλιος	Στεριώτη και Σία	98	3297	έφθ. Ζουγκουλδάν 27 Ιουλ.
Άλνος	A. Λουζή	10	3554	εις Κων)πολιν από 24 Ιουλ.
Άλιολος	N. I. Λύρα κ.λ.π.	02	3051	εις Πειραιάς από 11 Ιουλ.
Άκροπολις	Βασ. Μπρούσου	13	4342	αργειτε Μασσαλίων από 25 Φεβρ.
Άλεξης	N. Κωττάκη	06	4395	ανεχ. Αμπέρσχαν 27 Ιουλ. διά Πειραιάς, έφθ. 1Αύγ., αργειτε
Άλεξάνδρα	Π. Νεγρεπόντε	99	4028	έφθ. Σύρου από 21 Φεβρ.
Άλκυών	Κα. E. Λ. Λεμού	95	2701	αργειτε Χίον από 26 Ιουν.
Άλμα	Παπαδημητρίου	90	1814	αργειτε Πειραιάς από 17 Φεβρ.
Άναστασία	I. Γ. Λιδιανού	05	2883	έφθ. Καλαί 29 Ιουλ. και διήλθε Ρόττερνταμ 4 Αύγ. διά Βίμποργκ
Άναστασίς	K. Ψύχη	07	4853	έφθ. Ρόττερνταμ 26 Ιουλ. και Τάνι 5 Αύγ.
Άναστ. Πετρούτσης	K. A. Πετρούτση	99	3025	έφθ. Χερανίνα 30 Ιουλ. Παραμένει φορτώνον
Άναστ. Πατέρας	Δ. Πατέρα	14	3382	εις Βιλλαν Κονστιτούσιον από 10 Ιουλ.
Άννα	N. Λυκιαρδοπούλου	19	5173	έφθ. Helvoet 26 Ιουλ. 'Αργειτε
Άννα Βούλγαρη	Χαρ. Θ. Βούλγαρη	12	4603	αργειτε Πειραιάς από 2 Μαΐου
Άννα Βασιλάκη	K. N. Βασιλάκη	04	3045	διήλθε Λάδσεντ 5 Αύγ. διέ 'Αρχαγγέλου διά 'Αλεξάνδρειαν
Άννα Μαζαράκη	άδ. Μαζαράκη	13	5411	έφθ. Ρόττερνταμ 23 Ιουλ. διά Λήθ
Άννουλα	Γ. Τσιτσέλη	08	5555	ανεχ. Μπάρρω 29 Ιουλ., Γιεραλτάρ 4 Αύγ. διά 'Αλεξάνδρειαν, έφθ. 13
Άνθιμπη Ν. Μιχάλου	έτ. Μ. Μιχάλου	05	3298	αργειτε Πειραιάς από 25 Ιουν.
Άντωνιος	A. Γεωργαντή	83	1187	αργειτε Πειραιάς από 25 Ιουλ.
Άντωνης	Σ. και Η. Λεμού	04	2679	αργειτε Πειραιάς από 12 Ιουν. με ζημίας έκ προσαράξεως
Άντωνης Βροντίσης	I. Βροντίση	04	2690	αργειτε Πειραιάς από 29 Μαΐου
Άντωνης Γ. Λεμός	Σ. και Η. Λεμού	11	4410	διήλθε Μοντεβίδεο 23 Ιουλ. διά Λήθ
Άντωνης Γεωργαντής	Γ. Γεωργαντή	15	3557	ανεχ. Μπάρρω 29 Ιουλ., Γιεραλτάρ 4 Αύγ. διά 'Αλεξάνδρειαν, έφθ. 10
Άντωνιος Δ. Κυδωνιέων	Δ. Κυδωνιέων	07	3920	αργειτε Πειραιάς από 15 Ιουν.
Άντωνιος Σταθάτος	έτ. Δ. Α. Σταθάτου	20	3836	ανεχ. Βρέμην 27 Ιουλ. διά Μπάρρω, έφθ. 1 Αύγ.
Άντουληττα	'Αντ. Γιαννουλάτου	07	2693	ανεχ. Πειραιάς 5 Αύγ. διά Μαρ(πολιν), έφθ. 10
Άποικια	Z. Βαλμά	05	3607	αργειτε Πειραιάς από 4 Ιουλίου
Άργεντίνα	'Αντ. Ρούσσου	11	4861	εις Καλάμπας από 23 Ιουλ.
Άρεθουσα (σημ. Παναρά)	Nik. Καμπούρη	11	3693	έφθ. Βαλτιμόρην 2 Αύγ.
Άριάδηνη	I. Νικηφόρου κλπ.	05	4319	φθάνει Μοντεβίδεο 12-15 Αύγ.
Άριάδην Παντελή	έτ. «Μαρμαρά»	10	4445	ανεχ. Μπάνγκ 22 Ιουλ. διά Καλάμπας, έφθ. 26 Ιουλ.
Άριστ. Λ. Γουλανδρής	E. Γουλανδρή	05	3470	διήλθε St Michael's 8 Αύγ. διά Πειραιάς
Άρτεμις Πήγτα	Πήγτα	06	1433	αργειτε Χίον από 15 Μαΐου
Άρτεμισία	H. Μακρή	06	4343	αργειτε Πειραιάς από 5 Ιουν.
Άρχαγγελος	άδ. Λιδιανού	17	4349	διήλθε "Αγ. Βικάντιον 25 Ιουλ. διά Μπ. "Αυρες
Άρχον	K. Λεμού	16	3511	εις Σαντα Φέ από 18 Ιουλ.
Άσημίνα Μπάικα	Π. Μπάικα	95	1495	έφθ. Πειραιάς 29 Ιουλ. Παραμένει
Άσια	Όλιβιέ	92	2893	αργειτε Ήρακλειον από 15 Ιουν.
Άσπασια	I. Γαλάκη	14	4211	αργειτε Χίον από 30 Ιουν.
Άσπασια Νομικού	M. Νομικού	99	846	εις πλόκου μιτζέν λιμένων Ελλαδος
Άστηρ	Σταφυλοπάτη κ.λ.π.	96	1350	έφθ. Βόλον 1 Αύγ.
Άτλαντις	'Ατλαντικός Α.Ε.	20	6698	ανεχ. Μπουένος Αυρες 28 Ιουλ. διά Χούλλ
Άτλαντικός	'Ατλαντικός Α.Ε.	19	5600	αργειτε Bruges από 30 Ιουλ.
Άτλας	'Ατλαντικός Α.Ε.	07	3815	αργειτε Κέαν από 7 Ιουν.
Άττικος	A. Λουζή	06	4078	έν πλόκ έκ Τσάρλεστον διά Χάμπτον Ρόθς, έφθ. 8 Αύγ.
Άφροδεσσα	'Αδ. Κιρτάτα	05	2485	αργειτε Σύρου από 9 Ιουν.
Βαλλιάνος	A. Λουζή	08	4734	ανεχ. Ροζάριο 4 Αύγ. διά Λάς Πάλμας
Βάντα	Θ. Επιφανειάδη	03	4190	αργειτε Πειραιάς από 10 Μαΐου

ΟΝΟΜΑ ΠΑΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	"Έτος Ναυπ.	Τόν. Γκρός	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΕΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Βασ. Α. Πολέμης	Γκ. Γκούμα	07	3429	άργει Πόρτο Χέλι από 28 Μαΐου
Βασ. Δροσούνης	άδ. Δεστούνη	97	3146	άργει "Αργοστόλι: από 30 Αύγ.
Βασ. Παντελής	άδ. Παντελή	07	5045	πνευμάτων εἰς Αμβέρσαν από 18 Ιουλ.
Βέλλα Μ. Διακάκη	Μ. Διακάκη	99	3457	άργει Σύρον από 14 Μαρτ. 1931
Βενιζέλος	άδ. Σιφναίου	10	1005	εἰς πλόκος Πειραιᾶς—Σέπτεμν
Βιολαντώ Ν. Γουλανδρή	άδ. Γουλανδρή	19	3598	άργει Πειραιᾶς από 24 Ιουν.
Βιργινία Μαυρολέων	Μ. Διακάκη	04	3569	άργει Σύρον από 29 Ιουν.
Βιργινία Σ.	Z. Σαμοθράκη	05	3885	άργει Σύρον από 25 Ιουν.
Βόλγας	Παπαδημητρίου	92	2505	εἰς Μαρ.) πολιν 1 Αύγ. υπό φόρτωσιν
Βύρων	'Εθνικής	14	9272	άνεχ. Πειραιᾶς 6 Αύγ. διὰ N. Υόρκην
Γαλούνης	A. Μπίστη	94	2154	άργει Πειραιᾶς από 18 Φεβρ.
Γαρδελάκη	E. Θεοφίλιτσου	88	2282	άργει Πάτρας από 12 Ιουν.
Γέροντας	K. Καρράς καὶ A. Λεμοῦ	13	4355	άνεχ. Σὺν Νικολάς 6 Αύγ. διὰ Λάζ Πάλμας
Γεώργιος	άδ. Λιβανοῦ	14	3536	άνεχ. Μπάγιαν Μπλάγκαν 23 Ιουλ. διὰ Λάζ Πάλμας
Γεώργιος Γ.	Α. Δάμπαση	18	4289	Έφθ. Αμβέρσαν 1 Αύγ.
Γεώργιος Π.	Θ. Επιφυγειάδη	03	4052	άργει Πειραιᾶς από 27 Οκτ. 1930
Γεώργ. I. Γουλανδρῆς	N. καὶ Γ. Σίμπουρα	96	2187	Έφθ. Μασσάζια 7 Αύγ.
Γεώργ. Κυριακίδης	N. Γ. Κυριακίδη	11	4201	φθάνει: δουνγκέρκην 13—18 Αύγ.
Γεώργ. Κ. Σαλιάρης	G. K. Σαλιάρη	01	3514	άργει Χίον από 17 Φεβρ.
Γεώργ. Μάντακας	B. G. Μάντακα	21	3246	άνεχ. Θνήτην 30 Ιουλ. δι' Αμβέρσαν
Γεώργ. Μ. Εμπειρίκος	S. Γ. Εμπειρίκου	21	5728	Έφθ. Ρότζάριο 29 Ιουλ.
Γεώργ. Μ. Λιβανοῦ	άδ. Λιβανοῦ	28	3831	Έφθ. Πόρτλαντ 28 Ιουλ.: Γιουνίτεν 30 καὶ Κάρδιφ 7 Αύγ.
Γεώργ. Νικολάου	N. Νικολάου καὶ Σία	30	4108	Έφθ. Ηπέριας 21 Ιουλ.,
Γεώργ. Πήγτας	άδ. Γ. Πήγτα	98	3110	άργει Αλεξάνδρειαν 31 Ιουλ. καὶ άνεχ. 10 Αύγ. διὰ Χίον
Γιάννης	G. Ανδρέσου κ.λ.π.	05	4391	άργει Πειραιᾶς από 24 Ιουλ.
Γιαν. Γούναρης	G. Z. Γούναρη	01	2238	υπό φόρτωσιν εἰς Χερσόνα 1 Αύγ.
Γουλανδρῆς	Διαπούλη καὶ Δάμπαση	03	3849	άργει Σύρον από 24 Μαΐου
Γρηγορίος Κ.	H. Καλλιμανοπούλου	90	2538	εἰς Πειραιᾶς από 19 Ιουλ.
Δαναδός	H. καὶ Γ. K. Λεμοῦ	06	4419	άνεχ. Πειραιᾶς 14 Αύγ. διὰ Κυντζαν
Δάρμας	άδ. Πήγτα	83	1595	άργει Χίον από 20 Φεβρ.
Δάφνη	G. Λυκιαρδοπούλου	10	2810	άργει Σύρον από 2 Ιουν.
Δελφίν	Άδ. καὶ Ανδρεάδη	06	3816	άνεχ. Μαρ.) πολιν 7 Αύγ. δι' Αλ.) νδρειαν
Δέσποινα	Κοσμᾶς καὶ Γεωργίλη	09	4461	εἰς Σάντα Φέ από 17 Ιουλ. Εναυλώθη
Δέσποινα Γλύπτη	G. Γλύπτη	04	3313	άργει Πειραιᾶς από 9 Μαρτ.
Δημήτρης	S. καὶ H. Λεμοῦ	05	3338	αργει Οινούσας από 27 Μαΐου
Δημ. Γ. Θεομιώτης	A. M. Τατάκη	06	4271	αργει Πειραιᾶς από 15 Ιουν.
Δημ. Λ. Δανιόλος	S. καὶ K. Δανιόλου	06	3824	αργει Πειραιᾶς από 10 Ιουν.
Δημ. N. Βογιατζίδης	N. Δ. Βογιατζίδη	08	3444	διήλθε Μαδέρας 30 Ιουλ. διὰ Μπ. "Αύρες
Δημ. N. Βούλγαρης	N. Δ. Βούλγαρη	02	3975	άργει Σύρον από 24 Ιουλ.
Δημ. N. Ράλλιας	N. Δ. Ράλλια	99	3534	Έφθ. Σύρον 24 Ιουλ. αργει
Δημ. Χανδρῆς	I. Δ. Χανδρῆ	98	3346	έφθ. Γένοβαν 5 Αύγ. καὶ άνεχ. 13 διὰ Μαρ.) πολιν
Δημοκρατία	I. Περιδολάρη	00	3769	άργει Πειραιᾶς από 18 Μαρτ.
Διαιμάντω	άδ. Ταστούμοριου	03	2281	αργει Πειραιᾶς από 3 Μαρτ.
Διονύσιος	E. A. Καρδιά	03	2018	αργει Πειραιᾶς από 26 Ιουλ.
Διον. Σταθάτος	Εταιρ. A. Σταθάτου	19	5450	άνεχ. Άλ. Πλάταν 2 Αύγ. διὰ Τενερίφφαν
Διρφυς	Bασ. Πατέρα καὶ Σία	06	2795	εἰς Κων.) πολιν από 10 Ιουλ.
Διώνη	G. Φ. Ανδρεάδη	06	4227	άνεχ. Μπραμπραχάδεν 4 Αύγ. δι' Εμδεν
Δραγών	I. Δ. Κορκοδείλου	04	3582	αργει Πειραιᾶς από 17 Φεβρ.
Δύο Φίλοι	Ραπτάκη καὶ Ρούσσου	03	3547	αργει Πειραιᾶς από 19 Φεβρ.
"Εβη	N. Γ. Λιβανοῦ	01	3652	άνεχ. Πειραιᾶς 10 Αύγ. διὰ Μαρ.) λιν
"Εδσων	"Εθνικής	96	II.103	άργει Πειραιᾶς από 25 Οκτ. 1931
Ειρήνη, (τάνκερ)	A. Καλλιγά κλπ.	09	4009	αργει Ρόττερνταμ από 23 Απρ.
Ειρήνη Κυριακίδου	N. Γ. Κυριακίδη	22	3781	Έφθ. Βάλλαν Κονοτίτούσιον 27 Ιουλ.
Ειρήνη N. Ράλλια	N. Δ. Ράλλια	08	3860	εἰς Σάρπινας από 16 Ιουλ.
Ειρ. S. Εμπειρίκου	Στ. Εμπειρίκου	27	4164	άργει Πειραιᾶς από 28 Ιουλ.
"Ελέγκω Α. Κυδωνιέως	H. Κυδωνιέως	02	4162	αργει Γένοβαν από 3 Ιουν.
"Ελένη	A. Καλλινίκου	18	5655	άνεχ. Μπ. "Αύρες 24 Ιουλ. διὰ Τενερίφφαν
"Ελένη Γ. Εμπειρίκου	A. Δ. Λώς	01	1882	αργει Χίον από 1 Μαΐου
"Ελένη Β. Βενιζέλος	H. Γ. Εμπειρίκου	05	3919	εἰς Πατραιάς από 22 Ιουλ.
"Ελένη Κ. Βενιζέλος	έτ. «Χίος» A. E.	98	4572	αργει Χίον από 27 Φεβρ.
"Ελισάβετ	άδ. Μαζαράκη	22	3553	αργει Πειραιᾶς από 9 Μαρτ.
"Ελισάβετ B.	N. K. Βασιλάκη	04	4649	άργει Πειραιᾶς από 7 Ιουλ.
"Ελλην	Στ. Εμπειρίκου	13	4557	έφθ. Μπουένος "Αύρες 5 Αύγ.
"Επιμ. Σταυρούνδης	K. Σταυρούνδη	03	4391	αργει Σύρον από 27 Δεκ. π. ἔ.
"Επαμ. K. Εμπειρίκου	Γιοι. Επ. Εμπειρίκου	27	4385	έφθ. Κάρδιφ 31 Ιουλ.
"Ερηνη	N. Ταστούμοριου	05	2715	άργει Σύρον από 8 Ιουν.
"Ερηνη Γ. Εμπειρίκου	K. Ταστούμορι	20	683	εἰς πλόκος Έλλαδος—Αδριατικῆς—Κύπρου
"Ερηνη Κ. Βενιζέλος	Δ. M. Διακάκη	06	2876	αργει Πατραιάς από 12 Ιαν.
"Εστερός	έτ. K. Τόγια	97	3022	αργει Πατραιάς από 25 Ιουλ.
Εναγγ. Μ. Διακάκη	«Τρόδος» Ltd	28	5197	αργει Ρόττερνταμ 6 Αύγ. διὰ Ρίον Ιανέρου
Εναγγελία Τόγια	M. Βαλμᾶ	98	3543	αργει Σύρον από 27 Μαΐου
Εναγόδας (σημ. Κυπριακή)	Μαρή Εμπειρίκου	22	4792	Έφθ. Πατραιά 4 Αύγ. εἰς Αμβέρσης διὰ Βραζιλίαν
Ενανδρος	Γ. N. Εμπειρίκου	98	3470	άργει Πειραιᾶς από 19 Απρ.
Εύβοϊκος	άδ. Λιβανοῦ	15	3687	έφθ. Tralee (Αγγλίας) 3 Αύγ.
Εύγενα Καμπάνη	B. καὶ I. Κουτσούκο	03	3276	αργει Πειραιᾶς από 8 Ιουνίου
Εύγενία	Θ. Μυλωνᾶ	01	5148	αργει Σύρον από 12 Δεκ. π. ἔ.
Εύγ. M. Γουλανδρή	Στ. Εμπειρίκου	20	4862	άργει Πειραιᾶς από 4 Ιουν.
Εύγ. Μυλωνᾶ	άδ. Γουλανδρή	18	4411	άργει Πειραιᾶς από 8 Μαΐου
Εύγ. Σ. Εμπειρίκου	Γ. Βεργωτή	13	5123	εἰς Παλέρμο από 23 Ιουλ. Επισκευάζει ζημιάς
Εύναλλα	Γ. Βεργωτή	09	2993	άργει Αργοστόλι από 12 Δεκ. π. ἔ.
Εύτυχια	Γερ. Βεργωτή	07	4407	έφθ. Ρίο Γκράντας 31 Ιουλ.
Εύτ. Βεργωτή	κληρον. Λ. Καμπάνη	20	5298	άργει Πειραιᾶς από 28 Ιουν.

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	*Έτος Ναυπ.	Τόν. Γκρές	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΕΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Ζέφυρος Ζηνοβία	Α. Λουζη έτ. «Μιχαλινού»	09 06	4796 2947	ἀργεῖ Ἀργοστόλι από 29 Μαΐου ἀνεχ. Πειραιά 5 Αύγ. διὰ Μαρπολίν, ἔφθ. 10.
*Ηρων	Χρ. Γ. Σορώτου καὶ Σία	06	1516	ἀργεῖ Σπέτσας από 23 Ιουν.
Θάσος Θεμιστοκλῆς Θέμις (σημ. 'Αγγλική) Θεμόνη Θεοφανώ Θεομήτωρ Θεοσκέπαστη Θέτις Θησεύς Θηράκη Θρασύβουλος	Πατριωτικής 'Εθνικής ελλήνων ιδιοκτητῶν «Κάσσος» Α.Ε. ἀδελφ. Λιδωνού Μ.χ. Σπ. Πολέμης Β. Μαύρου-Σ. Μενδρινού Ε. Χατζηλία Μ. Κουλουκουντῆ Πατριωτικής Α. Βογιατζή	19 07 88 29 17 10 11 30 99 17 12	1565 5956 2173 3875 4240 4427 3728 4123 3768 982 3693	ἀργεῖ Πειραιᾶς από 31 Ιουλ. ἀργεῖ Ἀμπελάκι από ἑταῖ εἰς Μαρπολίν 1 Αύγ. ὑπὸ φόρτωσιν. ἔφθ. Σύρον 28 Ιουλ. ἀργεῖ. ἀνεχ. Ροζάριο 5 Αύγ. διὰ Λας Πάλμας ἀργεῖ Πειραιᾶς από 15 Μαΐου ἀργεῖ Πειραιᾶς από 2 Ιουλ. ἀργεῖ Πειραιᾶς από 7 Ιουλ. ἀργεῖ Σύρον ἀπό 24 Φεβρ. ἀργεῖ Πειραιᾶς από 17 Δεκ. 1930 ἀργεῖ Ἀμπελάκι από 3 Μαΐου
*Ι.Ν. Βλασσόπολ (Σ.Ρουμ.) Ιάκωβος Ιθάκη Ιθακος Ιονία Ισιδώρα Ισίδη Κοντογιάννης Ισημήνη Ιωάννης Ιω. Βάττης Ιω. Ε. Γιανναγάς Ιω. Καροάς Ιω. Κορδούβειλος Ιω. Μ. Εμπειρίκος Ιω. Νομικός Ιω. Π. Γουλανδρής Ιω. Φράγκος	Βλασσόπολούς Γ. 'Αγγελίδη Σ. Βλασσόπολου Γ. Δρακούλη Π. Χατζηλία Γ. Ν. Κονδύλη Στυλ. Κοντογιάννης Στεριώτη καὶ Σία Δ. Δάμπαση Θεοφ. Βάτη έτ. «Κάσσος» Α.Ε. ἀδελ. Καρρά Π. Κορκοδειλού Στ. Εμπειρίκου Α. Νομικοῦ Δ. Γουλανδρή Μάρκ. Φράγκου	11 01 11 06 08 00 18 90 09 12 07 17 05 24 99 10 02	3610 2107 4083 4070 3742 3899 365 2399 3667 4418 4646 3527 4071 3734 640 3750 3442	ἔφθ. Πειραιᾶς 30 Ιουλ. καὶ ἀνεχ. 8 Αύγ. διὰ Ρουμανίαν ἀργεῖ Κολοκούθιάν (Χίου) από 13 Ιουν. ἀργεῖ Ιθάκην ἀπό 27 Απρ. διῆλθε Γιδραλτάρ 4 Αύγ. διὰ Θεσσαλίην—Δούναβιν ἀργεῖ Σύρον από 30 Ιουν. ἔφθ. Παλέρμο 4 Αύγ. μὲν πυρκαϊάν εἰς ταξιδία Κυντζής—Ἐλλάδος ἔφθ. Πειραιᾶς 9 Αύγ. ἐκ Τεργέστης ἀργεῖ Σύρον ἀπό 14 Μαΐου διῆλθεν Αγ. Βικέντιον 30 Ιουλ. διὰ Ρίον Ιανέρον εἰς Μομφαλόνεα 8 Αύγ. ὑπὸ ἐκφόρτωσιν εἰς Χανιά ἀπό 14 Ιουλ. ἀργεῖ Σύρον ἀπό 15 Δεκ. π.δ. ἔφθ. Κέρδης 30 Ιουλ. καὶ ἀνεχ. 5 Αύγ. διὰ Ροζάριο εἰς πλόας Μίλτας—Πειραιῶς, ἔφθ. 10 Αύγ. ἔφθ. Ροζάριο 3 Αύγ. ἀνεχ. Ροζάριο 19 Ιουλ. δι' 'Αγγλίαν—Κόντινεντ
Κ. Κτιστάκης Κ. Λύρας Καθαρά Καλαφάτης Καλλιόπη Καλλιόπη Λίτις (Σ.Αγγλ.) Καλουδώ Καλυψώ Βεργωτή Καπετάν Στρατής Καρδάμυλα Κάρολος Κάσσος Κάτε Κάτε Κατερίνα Κατερίνα, (τάνκερ) Κατίγκω Κατίνα Κατίνα Κατίνα Κέπι Κόρσο Κίμωλος Κλεάνθης Κλεοπάτρα Κονίστρα Κοριννά Κουλούρας—Ξένος Κωνσταντίνος Η. Κωνστ. Κουτσοδόντης Κώστας Κωσταντή	Γ. Κτιστάκη Π. Λύρα Γ. Καραβία Κ. Καλαφάτη Δ. Πατέρα Ἄρτες Γ. Ασημομίτη Γερ. Βεργωτή Δ. Κουμπῆ ἀδελ. Μέλη Δ. Λογοθέτη Κάσσος έτ. «Κάσσος» Α.Ε. Ν. Λυκαρδοπούλου Φ. Πανά Γ. Μ. Κουλουκουντῆ κ.λ.π. Ι. Γαλάνη Κ. Χατζηπατέρα Ν. Δ. Μαυριδόγλου Νικ. Δ. Βούλγαρη Άθ. Κουλούρας καὶ Κ. Ξένου Παπαδημητρίου Δ. Βογιατζή ἀδ. Μάντακα Θωμᾶς 'Επιφανειάδη Α. Μπεκατώρου Άθ. Κουλούρας-Κυρ. Ξένου 'Ηλ. καὶ Άθ. 'Ηλιοπούλου Α. Κ. Κουτσοδόντη Π. Σταυρουλοπούλουκαι Σία ἀδ. Πατέρα	07 02 91 17 10 87 04 18 06 05 00 07 98 00 07 87 96 99 12 05 89 11 07 07 99 99 15 05 04 96 13	4291 3091 2661 4213 4948 1032 4921 5686 3547 3563 3308 4875 5197 3089 3147 2495 2578 1819 4567 3890 2455 4153 3900 3539 5170 4914 2716 4160 1346 4316	διῆλθε Γιδραλτάρ 2 Αύγ. δι' "Εμδεν, ἔφθ. 11 ἀργεῖ Πειραιᾶς από 20 Απρ. ἀργεῖ Πειραιᾶς από 4 Ιαν. 1931 ἀνεχ. Πειραιᾶς 5 Αύγ. ἔφθ. Κυντζάν 9 ἀργεῖ Ολούσσας ἀπό 8 Ιουν. εἰς Γκάλατας 5 Αύγ. ὑπὸ φόρτ. δι' Ιταλίαν ἀργεῖ Γένοβαν από 29 Μαρτ. ἀργεῖ Ρότεπερταν από 11 Φεβρ. ἀργεῖ Πειραιᾶς από 22 Μαρτ. ἀργεῖ Σύρον ἀπό 1 Ιουλ. ἀργεῖ Σύρον ἀπό 21 Ιουλ. ἔφθ. Βίλλαν Κονστιτούσιον 30 Ιουλ. ἀργεῖ Θεσσαλίην από 2 Μαρτ. ἀργεῖ 'Αργοστόλι από 27 Ιουνίου 1931 ἀνεχ. Μασσαλίαν 4 Αύγ. Γιδραλτάρ 7 διὰ Ραμπάτ εἰς μεταχρονία Κυντζής—Αιγαίου (πετρέλαια) ἀνεχ. Πειραιᾶς 14 Αύγ. διὰ Μαρπολίν ἔφθ. Μαρπολίν 23 Ιουλ. καὶ Κλινί 9 Αύγ. ἐκφ. ἀργεῖ Θυίκην από 20 Ιουλ. διῆλθε Γιδραλτάρ 28 Ιουλ. διὰ Γκάλβεστων ἀργεῖ Πειραιᾶς από 15 Φεβρ. ἐκτελεῖ ἐπισκευάς εἰς Κάρδης 10 Αύγ. ἐν πλῷ ἐκ Αναυλού διὰ Γιδραλτάρ 14 Αύγ. ἀνεχ. Αιδηρόν 3 Αύγ. διὰ Βενετίαν ἐν πλῷ ἐκ Μπάχ. Μπλάγκας ἀπό 13 Ιουλ. διὰ Γένοβαν ἀργεῖ Πειραιᾶς από 21 Ιουν. 'Εναυλάθη ἀργεῖ Πειραιᾶς από 17 Ιουν. ἀργεῖ Βενετίαν από 2 Μαΐου ἀργεῖ Θυίκην από 19 Ιουν. ἀνεχ. Νιούπορτ 5 Αύγ. δι' 'Αλεξάνδρειαν
Λακωνικός Λεωνίδας ΙΙ. Λεωνίδας Ζ. Καμπάνης Λέανδρος Λουκία, τάνκ	Μαρή 'Εμπειρίκου 'Ανδρ. Δεστάρχη κλήρου. Λ. Καμπάνη Ιιών Χατζηπατέρα Ι. Μαυρή καὶ Σία	14 19 17 01 10	3803 5246 4274 3298 2143	ἀνεχ. 'Αμπέρσαν 6 Αύγ. διὰ Πειραιᾶς ἐπισκευαστεῖ εἰς Νιούπορτ 8 Αύγ. ἔφθ. Ipswich ('Αγγλία) 5 Αύγ. ἀργεῖ Πειραιᾶς από 26 Απρ. Ζημιάτ. Πιθανόν total loss εἰς πλόας Κυντζής—Βατούμ—Αιγαίου (πετρέλαια)
Μαίανδρος Μαίηντ οφ Σάμος Μαίρη Μαίρη Ν. Μαϊώτις Μάκης Μαλιακός Μάξ Βόλφ Μαργαρίτα Μαρτής (σημ. 'Αγγλική) Μαρία Μαρία Μαρία	'Ιω. Λ. θανατού Α. Κουλούρου Ν. Γ. Λ. θανατού Δημη. Πατέρα Α. Συνοδηνού Ε. Κ. Βλασσοπούλου Μαρή 'Εμπειρίκου Πορτόλου Γεωργιάδη καὶ Σοφιανού 'Ελλήνων ιδιοκτητῶν Σ. Βλασσοπούλου Κ. Λαμού Σ. Περή κ.λ.π.	14 01 09 09 88 06 12 17 89 94 07 01 00	4309 1190 1459 4330 1709 3546 3903 6694 2187 2483 4225 3090 1216	ἔφθ. Μάρ Ντέλ Πλάτα 5 Αύγ. εἰς πλόας Πελοποννήσου—Σέττας (εἰς Καλάμας 10 Αύγ.) ἔφθ. Πειραιᾶς 30 Ιουλ. διῆλθε Λάδεσντ 5 Αύγ. διὰ Μπέλφαστ, ἔφθ. 8 ἐκφορτώνει εἰς Βενετίαν 10 Αύγ. ἀργεῖ Πειραιᾶς από 14 Απρ. διῆλθε Γιδραλτάρ 7 Αύγ. διὰ Σαντ Ναζαρέ ἔφθ. Nykobing 28 Ιουλ. ἔφθ. Πειραιᾶς 30 Ιουν. 'Εναυλάθη ἐκ Δουνάβεως εἰς Γκάλατας 5 Αύγ. (φορτ. διὰ Νεάπολιν) παραμένει Βενετίαν ἀπό 23 Ιουλ.

ΟΝΟΜΑ ΠΑΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	"Ετος ναυπ.	Τόν. Γκρός	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΕΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Μαρία Μ. Διακάκη	Μ. Διακάκη	10	4362	ἀργεῖ Σύρον ἀπό 25 Απρ.
Μαρία Ν. Ρούσου	Κυρ. Βενιζέλου	09	3729	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπό 28 Φεβρ.
Μαρία Νομικοῦ	Λουκή Νομικοῦ	99	1165	εἰς Γαλάται: 5 Αύγ. (φορτ. διὰ Φιλιππίλλα)
Μαρία Π. Ξυλά	Μ. Καρρά	02	3254	ἀργεῖ Χίον ἀπό 2 Φεβρ.
Μαρία Σταθάτου	έταιρ. Δ. Α. Σταθάτου	19	5229	ἔφθ. Limerick ('Αγγλ.) 2 Αύγ.
Μαριώ Λ.	Ν. Λύρα	02	4146	χρησὶ Πειραιᾶ ἀπό 30 Απρ.
Μαριέττα	Ν. Εύσταθίου	06	4660	ἔφθ. Νεκότοσα 31 Ιουλ.
Μαριόγκα	Ἄδ. Πρωτού	12	4236	ανεχ. Μπάχαν 6 Αύγ. διὰ Μπ. "Αυρες
Μαριόγκα Δ. Θερμιώτη	ἄδειαν Κιρτάτα	04	4784	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπό 23 Μαΐου
Μαριόγκα Ι. Γουλανδρῆ	ἄδ. Γουλανδρῆ	05	3904	ανεχ. Βίλλαν Κονστιτούσιον 21 Ιουλ. δι' "Αγ. Βικέντιον
Μαριώνκη Πατέρα	Δ. Πατέρα	17	4269	εἰς Ρόδαριο 1 Αύγ. ὥπο φόρτωσιν
Μαρούλα	Ἄδ. Πρωτού	12	4307	ανεχ. "Αρχοντος 3 Αύγ. διὰ Σούντερλαντ, ἔφθ. 6
Μαρουσιώ	Ν. Μ. Πιάγκου	02	4152	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπό 26 Μαΐου
Μαρουσιώ Κουλούθου	Α. Μ. Κουλούθου	07	3556	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπό 20 Μαΐου
Μασσαλιώτις	Δ. Κωνσταντοπούλου	99	4076	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπό 15 Μαΐου
Μαστραντρέας	Μαστραντρέα καὶ Συμεωνίδη	01	3281	ἔφθ. Μπαρλέτταν 24 Ιουλ., Μπάρι 30 καὶ Πειραιᾶ 7 Αύγ.
Ματθαίος	Π. Μ. Λάρης	04	2434	ἔφθ. Χίον 18 Ιουλ.
Ματρόνα	Ν. Βογιατζήδη	02	2846	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπό 30 Απρ.
Μεμάς	Α. Βεργοντή	00	4359	ἀργεῖ Βενετίαν ἀπό 11 Ιουν.
Μέντωρ	Γ. Δρακούλη	02	3050	ἔφθ. Σαββόναν 2 Αύγ. καὶ ανεχ. 4 διὰ Κλήρου
Μερόπη	Κ. Καλαφάτη	11	4181	ανεχ. Πειραιᾶ 5 Αύγ. διὰ Κντζαν, ἔφθ. 9
Μεσαθούρι	Δ. Κεράνη	98	3550	έκφρ. Ρίον Ιανέτρου Αύγ. 10
Μίνα Ε. Τρικόγλου	'Ελευθ. Τρικόγλου	15	4273	ἀργεῖ Σύρον ἀπό 13 Ιουν.
Μιχαήλ	Δ. Λ. Λογοθέτη	05	3049	ἀργεῖ Σύρον από 18 Μαρτίου
Μιχαήλ Ε. Γιανναγάς	Ν. Μ. Γιανναγάς	01	3319	ἐν πλαφ ἐκ Ντιαμάντ 17 Απρ. διὰ Κόντινεντ
Μιχαήλ Λ.	I. Λιβανοῦ	13	4160	ἔφθ. Μπουένος "Αυρες Ρόδες 1 Αύγ. καὶ Ρόδαριο 7
Μιχαήλ Λ. Εμπειρίκος	Στ. 'Εμπειρίκου	18	5202	ἀργεῖ Αμπελάκι ἀπό 11 Απρ.
Μιχαήλ Ν.	Ίσαβ. Νικολάου	06	4618	ανεχ. Πειραιᾶ 29 Ιουλ., Γιεραλτάρ 29 Ιουλ. διὰ Μπ. "Αυρες
Μιχαλάκης	N. Εύσταθίου καὶ Σία	04	3146	έκφρ. Ρίον Ιανέτρου Αύγ. 10
Μιχαλίδης Ξυλάς	Ἄδ. Ξυλάς	06	3828	ανεχ. Όρδην 28 Ιουλ., Γιεραλτάρ 30 διὰ Μπ. "Αυρες
Μιμης Χανδρῆς	I. Δ. Χανδρῆ	92	1630	ὅπο φόρτωσιν εἰς Χερσόνα 10 Αύγ.
Μονίτωρ	Σ. Φαρκούχ	06	3690	ανεχ. Gdynia 28 Ιουλ., Γιεραλτάρ 8 διὰ Μπόναν
Μωρηάς	Σ. Φαρκούχ	02	3734	ανεχ. Μπόναν 28 Ιουλ., Γιεραλτάρ 8 Αύγ. διὰ Δάντσιγκ
Ναγός	Ἄδ. Λιβανοῦ	10	4111	έν πλαφ ἐκ Μοντεβίδεο ἀπό 17 Ιουλ. διὰ Κόντινεντ
Ναϊάς	'Αναστ. Καλλινίκου	13	3868	ἔφθ. Βίλλαν Κονστιτούσιον 1 Αύγ.
Ναύαρχος Γ. Σαχτούρης	Π. Σαχτούρη	02	1953	αργεῖ Πόρον ἀπό 14 Ιουλ.
Νάρκισσος	Γ. Ν. Σταθάτου	06	4313	διῆλθε Τενερίφφαν 6 Αύγ. δι' "Αλαμποργκ
Ναυτίλος	Δ. I. Γουλανδρῆ	04	3531	αργεῖ Πειραιᾶ ἀπό 11 Φεβρ.
Νέα Τύχη	Στ. καὶ Δημ. Φαφαλίος	12	3451	αργεῖ Χίον ἀπό 21 Ιουλ. Ἐναυλώθη
Νεράϊδα	Μ. Χρουσάκη	03	2759	διῆλθε Λάξ Πάλμη 5 29 Ιουλ. διὰ Βορδώ
Νεμέα	Γ.Ν. Σταθάτου	19	5101	ἔφθ. Μπ. "Αυρες Ρόδες 31 Ιουλ.
Νήσιον	A. I. Καλλινίκου	05	4274	διῆλθε Αλεξάνδρειαν 31 Ιουλ. καὶ Βηρυττόν 6 Αύγ. Είτα Δούναδιν
Νηρεύς	'Εμρ. Χατζηλία	13	6694	αργεῖ Ρέττερνταμ ἀπό 2 Ιουλ.
Νηρότος	Γ. Δρακούλη	07	3854	διῆλθε Πειραιᾶ 1 Αύγ. διὰ Νάντην—Ρέττερνταμ
Νίκη	Δ. Βογιατζήδη	17	958	αργεῖ Πειραιᾶ ἀπό 10 Ιουλ.
Νικοκλής	N. Γ. Μωραΐτη	21	3576	ἔφθ. Αλεξάνδρειαν 14 Ιουλ. διὰ Βορδώ
Νίκος	A. Γρυπαίου	14	3892	αργεῖ Πειραιᾶ 14 Ιουλ. 'Εφέρτ. 6 Αύγ. διὰ Πλέιτ
Νίκος Βαλμάδης	Σ. Β. Βαλμάδη	01	3920	αργεῖ Σύρον ἀπό 9 Μαΐου
Νίκος Μάρκου	E. Μάρκου	12	4235	εἰς Ρόδαριο 1 Αύγ. διὰ Λάξ Πάλμας
Νικόλαος	N. Δ. Βούλγαρη	01	3634	αργεῖ Σύρον από 18 Μαρτ.
Νικόλαος (σημ. 'Αγγλική)	Ἄδ. Πήττα	80	1302	ανεχ. Γαλάται 11 Αύγ. διὰ Καλάμας—Πειραιᾶ
Νικόλαος Αθανασούλης	κληρ. Αθανασούλη	01	3572	ἀργεῖ Αμπελάκι ἀπό ἐτεν
Νικ. Γ. Κουλουκούντης	έτ. Αττλαντικός	17	3201	ανεχ. Ρόδαριο 5 Αύγ. διὰ Λάξ Πάλμας
Νικόλαος Νομικός	Δ. Νομικοῦ	99	625	εἰς πλόντες Πειραιῶς—Μάλτας—Ζουγκουλδάκι
Νικόλαος Φιλίνης	Μική Φιλίνη	04	3111	ανεχ. Τεργέστην 25 Ιουλ. διὰ Πειραιᾶ
Νικόλαος	B. S. Ρωσολύμου	10	4540	αργεῖ Ντόρντρεχτ ἀπό 20 Ιουλ.
Νικόλαος Αγγελος	'Ιω. Αγγέλου	12	4351	διῆλθε Νίτον 24 Ιουλ. διὰ Μπ. "Αυρες
Νικόλαος Πατέρας	N. Πατέρα	06	3435	αργεῖ Οινούσας από 2 Μαρτ.
Νύμφη	N. Λυκιαρδοπούλου	21	4504	ἔφθ. Ρόδαριο 29 Ιουλ.
Οίνούσιος	N. Πατέρα καὶ υἱῶν	04	5804	ἀργεῖ Οίνούσας από 10 Ιουν.
Π. Μαργαρώνης	Δημ. Μαργαρώνη	13	4979	αργεῖ Αργοστόλι από 2 Ιουλ.
Παναγής	N. Λυκιαρδοπούλου	20	5187	εἰς "Αμπερνταμ ἀπό 17 Ιουλ.
Παναγής Βαλλιάνος	A. S. Βαλλιάνου	04	2980	αργεῖ Σύρον από 20 Νοεμ. π. ἔ.
Παναγής Μ. Χαδούλης	I. II. Χαδούλη	07	3821	ἔφθ. Κάλιμαρ 4 Αύγ. καὶ ανεχ. 6 διὰ Νιούκαστλ ἔφθ.
Πανορμίτης	I. Λυγίζου κλπ.	05	4327	ἔφθ. Ρόττερνταμ 4 Αύγ.
Πάνος	I. Λιβανοῦ	15	4305	εἰς Τύρον ἀπό 14 Ιουλ.
Παντελής	Ἄδ. Παντελῆ	91	2411	αργεῖ Πειραιᾶ από 23 Δεκ. π. ἔ.
Παντελής	K. Λαριοῦ	11	3845	ανεχ. Ντούμπροβνικ 1 Αύγ. διὰ Ταϊγάνιον
Παντιάς	'Ισαβ. Μαργαρώνη	12	5149	ανεχ. Νεκότοσα 28 Ιουλ. διὰ Λονδίνου
Παπαλεμός	G. A. Γεωργιλή	10	3748	φθάνει Μπουένος "Αυρες 13—16 Αύγ.
Παρθενών	Ἄδ. Πεθερῆ	08	3189	ἔφθ. Μαρ. πολιν. 7 Αύγ.
Πελαγία	Στυλ. Καστάνου	05	3157	αργεῖ Χαλκίδα από 27 Απρ.
Περράκης Λ. Καμπάνης	κληρ. Λ. Καμπάνη	10	3584	αργεῖ Πειραιᾶ από 17 Ιουλ.
Περσεύς	έτ. Αττλαντικός Α.Ε.	06	4852	ἔφθ. Βενετίαν 28 Ιουλ. καὶ Ραδένναν 8 Αύγ.
Πεταλοί	Μαρή Εμπειρίκου	17	5126	αργεῖ Σύρον από 30 Απρ.
Πετρολίνα (τάνκερ)	T. Κυριλλου	10	579	εἰς πλόντες Κντζής—Αιγαίου (πετρέλαια)
Πετρόλιν (τάνκερ)	'Ιω. Γαλάνη καὶ Σία	03	4634	εἰς Σαίν Λουτ (Ροδανοῦ) ἀπό 20 Ιουλ.
Πέτρος Νομικός	H. Νομικοῦ	93	2522	ανεχ. Πειραιᾶ 8 Αύγ. διὰ Στρατωνί—Αδριατικήν
Πηλεύς	E. Χατζηλία	28	4695	ἀργεῖ Ρέττερνταμ ἀπό 19 Ιουλ.
Πλαταιαί	G. Γρέγου	97	3039	αργεῖ Σύρον από 4 Αύγ. 1931
Πολέμης	I. Δ. Παλαιοκρασσᾶ	09	1457	ανεχ. Πειραιᾶ 10 Αύγ. διὰ Ρωσσίαν
Πόλι	A. 'Αλεξάντου-Μ. Ρεδιάδη	97	2861	ἔφθ. Ραδένναν 2 Αύγ.

ΟΝΟΜΑ ΠΑΙΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	"Έτος Ναυπ. Γκρός	Τέων. Γκρός	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΕΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Πολύτωρ	Γ. Δρακούλη	14	4077	Έφθ. Βραζίλιαν 4 Αύγ. (διά Ρόττερνταμ)
Πολύνια	Ε. Μαχλιτσιάνου	07	4937	αργετ Βενετίαν από 30 Μαΐου
Πόντος	υιοί Γ. Γράτσου	12	4013	άνεχ. Δάντσιγκ 30 Ιουλ. Λαζαντ 5 Αύγ. διά Βενετίαν
Πόπη	Μήχ. Βερνίκου	96	1594	ειδήλιο Κήλιν 28 Ιουλ. διά Ηλέκιν
Ποσειδών	Κυρ. Βενιζέλου	09	3895	αργετ Πειραιά από 18 Ιουν.
Προφήτης Ἡλίας	Ε. Ξενιός και Σία	79	1169	αργετ Πειραιά από 2 Μαρτ.
Πρωτεὺς	έτ. «Ατλαντικός» Α.Ε.	20	6696	άνεχ. Μπουνένος "Αύρας 30 Αύγ. διά Αμερίκαν
Πρωτός	Γ. Ν. Λουλούδη	03	1171	αργετ Πειραιά από 24 Ιουν.
Πυθέας	I. Γαλάκη	02	3028	αργετ Θήρασόν από 27 Μαρτίου μέσα σε διάρκεια ημερών
Ρίτα	Γ. Πανᾶ	01	2495	διηγήθε Κ) πολιν 30 Ιουλ. διά Κατάνην, έφθ. 3 Αύγ.
Ρίτα Χανδρή	I. Δ. Χανδρή	90	1217	ανεχ. Μαρ(ρ) πολιν 12 Αύγ. διά Πειραιά
Ρόκος	«Βεργωτής» Α.Ε.	18	6430	διηγήθε Μαδέρας 5 Αύγ. διά Κόντινεντ
Ρόκος Βεργωτής	Γερ. Βεργωτή	19	5637	αργετ Ρόττερνταμ από 24 Απρ.
Σαρωνικός	Μαρή "Εμπειρίκου	12	3548	διηγήθε Κ) πολιν 8 Αύγ. διά Αμερίκαν
Σόκομπελ. (τάνκερ)	έτ. «Σόκομπελ»	30	1654	εις πλός Κ) ντεζές—Μεσογείου [πατρέλασια]
Σορία Θεοδωροπούλου	Π. Θεοδωροπούλου	99	1518	αργετ Πειραιά από 30 Απρ.
Σούνιον	Μαρή "Εμπειρίκου	19	3054	εις Πειραιά από 26 Ιουλ.
Στάμος Φαφαλίδης	Σ. και Δ. Φαφαλίδη	06	3990	έφθ. Ρίον Ιανέλιρον 5 Αύγ.
Στάθης Α.	άδ. Αποστολοπούλου	81	987	ανεχ. Πειραιά 14 Αύγ. διά δούναδιν
Στέφανος Κωστομένης	Ε. Κουλουκουντή	11	5409	φθάνει Μπουνένος "Αύρας 14—15 Αύγ.
Στεφανίδης	Μήχ. Λεμού	06	4081	έφθ. Πειραιά 2 Αύγ. έκ Γκάλιθεστον, μέσα στον
Στρατής	Μ. Κυδωνιάνες	05	3893	ανεχ. Πειραιά 10 Αύγ. διά Ρωσίαν
Στυλιανή	άδ. Πε.Θή	93	1828	αργετ Αλεξανδρείαν από 2 Ιουν.
Στυλιανός	Π. Βεντούρα	04	3564	έφθ. Σάρπην 1 Αύγ.
Στυλιανός Κουτσοδόντης	Α. Κ. Κουτσοδόντη	05	3076	έφθ. Θεσγίνικην 20 Ιουλ.
Σωκράτης Όνασης	'Αριστ. Όναση	21	5192	εις Μόντρεαλ 1 Αύγ., αργετ
Τάκης	Π. Σ. 'Αντώπη	04	1698	έφθ. Γένοβαν 3 Αύγ.
Ταξιάρχης	άδελφ. Λεμού	13	4221	διηγήθε Τανερίφρων 23 Ιουλ. διά Σαντικ Κρούζ, έφθ. 7 Αύγ.
Τερέζα Κοντογιάννη	Στυλ. Κοντογιάννη	89	761	αργετ Πειραιά από 2 Ιουν.
Τηθύνς	Γ. Φ. 'Ανθρεάδη	00	3606	αργετ Θεσγίνην από 3 Φεβρ.
Τηλεμαχος	Γ. Δρακούλη	11	3562	έφθ. Νίκαιαν 6 Αύγ. (Είτε διά δούναδιν)
Τίμιος Σταυρός	Β. Λιβανού	02	3564	έφθ. Άλεξανδρείαν 2 Αύγ.
Τό - Κύμα	Α. Κονσταντινίδη	05	3721	αργετ Άλεξανδρείαν από 22 Δεκ. π.ε.
Τρίαντα	Γ. Λεμού και Μ. Γεωργιλή	00	4358	εις Λά Πλάταν από 25 Ιουλ.
Τρίτων	υιοί Γ. Γράτσου	14	4211	διηγήθε Πειραιά 1 Αύγ. διά Αμερίκαν
Τσιροπινάς	Κ. Α. Τσιροπινάκη Υσι:	14	3895	έφθ. Ρόττερνταμ 30 Ιουλ.
Τώνης Χανδρής	I. Δ. Χανδρή	04	2689	έφθ. Μαρ(ρ) πολιν 30 Ιουλ. και Τεργέστην 13 Αύγ.
Υδρα	Γκ. Κουλούρα	00	3513	εις Πειραιά από 15 Ιουλ.
Υδραίος	Α. Κουλούρα και Κ. Ξένου	02	4476	εις Γαλάτα: 4 Αύγ. (φορτ. διά Ραλλίαν)
Φαέθων	άδ. Λιβανού	13	4168	διηγήθε Ρίον Ιανέλιρον 23 Ιουλ. διά Γένοβαν
Φαίδων	Π. Άλεξάτου και Σία	89	1882	ανεχ. Παλέρμο 1 Αύγ. διά Αλγέριον
Φανερωμένη	Α. Βλαχάκη	08	3501	έφθ. Πειραιά 29 Ιουλ. παραμένει
Φλωρεντία Σ.	Φλωρεντ. Σιδερίδου	97	2024	έφθ. Girgenti (Ιταλ.) 25 Ιουλ.
Φραγκούλα Β. Γουλανδρή	άδ. Γουλανδρή	18	5304	έφθ. Μπάρρου 4 Αύγ.
Φρέδη	Κ. Δ. Καλακάτη	07	4043	έφθ. Κ) ντεζέν 27 Ιουλ. και άνεχ. 11 Αύγ. διά Αμερίκαν
Φωτεινή Καρρά	άδ. Καρρά	08	4396	αργετ Πειραιά από 30 Μαΐου
Φότης	Ν. Λυκιαρδοπούλου	12	3507	ανεχ. Κάρδιας 5 Αύγ. διά Zarate (Πλάτη)
Φωφώ Μαροή	I. Σ. Στρυμπούλακη	03	1013	έφθ. Κ) πολιν 3 Αύγ. και δούναδιν 6, φορτώνει
Χαδιώτης	έτ. «Κάσσος» Α.Ε.	29	4386	έφθ. Κρήτην 11 Αύγ. έκ Πειραιώς
Χαράλαμπος	'Αντ. Γιαννουλάτου	01	4389	έφθ. Πειραιά 2 Αύγ. Παραμένει
Χέλατρος	έτ. «Κάσσος» Α.Ε.	14	3489	εις Μπ. "Αύρας 12 Αύγ.
Χίος	Σ. Περρή κ.λ.π.	88	1356	άργετ Χίον από 21 Ιουν.
Χρήστος Ζ.	N. Ζωτοπούλου	00	1106	εις πλός Σέττιας—Κατακόλου
Χριστίνα	Α. Βογιατζήδη και Σία	98	3438	αργετ Πειραιά από 28 Απρ.
Χρυσάνθη	άδ. Πατέρα	00	3217	έφθ. Θεσγίνην 25 Ιουλ. και Πειραιά 5 Αύγ.
Χρυσάνθη Σταυρούδη	I. Σταυρούδη	90	2223	αργετ Βενετίαν από 28 Απρ.
Χρυσή	Π. I. Γουλανδρή	13	5367	διηγήθε Λάς Πάλμας 10 Αύγ. διά Αμερίκαν
Ψαρά	Κ. Δ. Καλακάτη	03	2907	διηγήθε Γιεραλτίκε 7 Αύγ. έκ Σφάξ διά Riemie
Ωκεανία	M. Καρβέλαη	07	4843	άργετ Πειραιά από 8 Ιουν.
Ωκεανίς	I. Ταχιμαντζή	96	3471	άργετ Χίον από 20 Φεβρ.
Ωρίων	Τσαμικιράνη και Σία	96	3256	άργετ Πειραιά από 5 Ιουν. 1931. Μετωνομ. «ΚΛΕΟΠΑΤΡΑ Τ.»
Ωρωπός	Μαρή "Εμπειρίκου	13	3475	έφθ. Άλεξανδρείαν 31 Ιουλ.

(Της ιδιαιτέρας ώπηρ. των «Ναυτ. Χρονικών» και έκ του «Λόγιος Λιστ»)