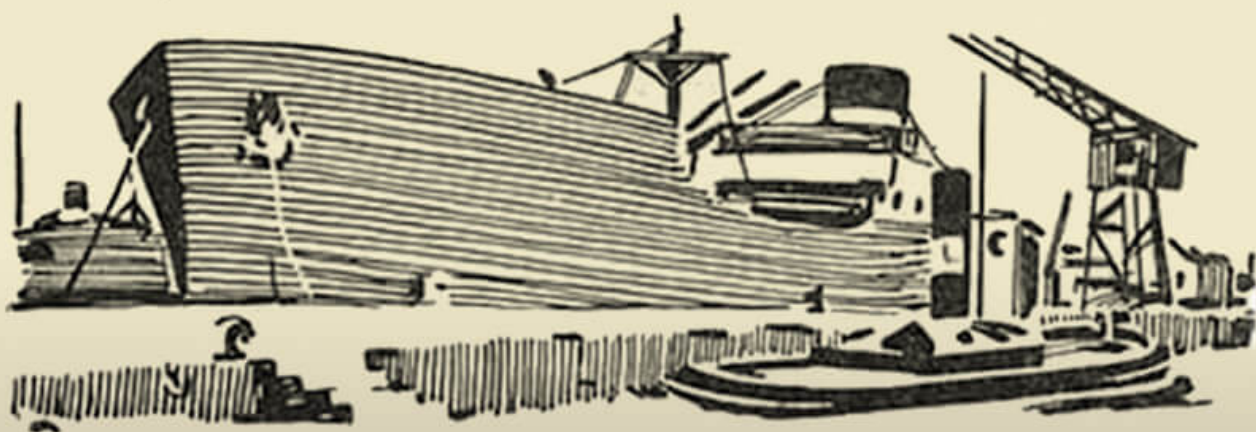


ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



1η Αυγούστου 1940

Αρ. Φύλλου 231

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ Ι'. ΑΡΙΘ. 231

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, 1 ΑΥΓΟΥΣΤΟΥ 1940

ΠΡΟΣ ΤΟΝ ΠΑΡΟΠΛΙΣΜΟΝ;

Του κ. Γ. ΧΡ. ΛΑΙΜΟΥ

Πάντοτε αί φλόγες τῶν πολέμων θέτουν εἰς κατάστασιν θρασυμοῦ τὸν λέθητα τοῦ ναυλοτιμαρίου. Κατ' ἐξαιρέσιν ὅμως ὁ σημερινὸς πόλεμος, ἰδίως ἀφότου εἰσῆλθεν εἰς τὴν κεραυνοβόλως ἐνεργητικὴν φάσιν του, ὁμοῦ μὲ τὰς πέραν πάσης πείρας καὶ πάσης φαντασίας ἐκπλήξεις του, μᾶς ἔδωσε καὶ τὴν ἐκπλήξιν αὐτήν. Νὰ ἴδωμεν δηλαδὴ τὸν ναυλοτιμαρίσιον εἰς ψῶξιν.

Ὁ ναυτικός ἀποκλεισμός τῆς Ἠπειρωτικῆς Εὐρώπης ὑπὸ τῆς Ἀγγλίας καὶ ἡ ἀπὸ ἀέρος καὶ θαλάσσης πείσιμων γερμανικὴ προσπάθεια πρὸς ἀνταποκλεισμοῦ τῆς Ἀγγλίας, εἶνε ἡ νάρκη ἐπὶ τῆς ὁποίας συνεκρούθησαν καὶ κατεποντίσθησαν αἱ προσδοκίαι περὶ ζωηρᾶς ἐμποροναυτικῆς κινήσεως ὑψηλῶς ἀμειβομένης.

Ὅλαι περίπου αἱ ναυλαγοραὶ εἶνε διάσπαρτοι σήμερον ἀπὸ ὑφάλους σοβαρῶν θετικῶν ζημιῶν. Εἰς ἐλαχίστας περιπτώσεις ἀνακαλύπτονται διαυλοὶ διὰ μέσου τῶν ὁποίων ὁ οἰκονομικός πλοῦς καταλήγει εἰς ἐξίσωσιν ἐσόδων καὶ ἐξόδων. Ὑπὸ τοιαύτας συνθήκας εἶνε εὐλογος πᾶσα ἀνησυχία διὰ τὸ μέλλον. Διότι ἀτυχῶς δὲν δυνάμεθα νὰ χαρακτηρίσωμεν ὡς πλοῦσιον τὸν ἀπολογομένον τῆς φορητοῦ μας Ναυτιλίας, ἀπὸ τῆς ἐκρήξεως τοῦ πολέμου, ὅτε οἱ ναῦλοι ἀπέκτησαν ἐνεργητικὴν ἐπιφάνειαν, μέχρι σήμερον, ὅποτε κατεκλύθη αὐτὴ ὑπὸ τοῦ κύματος δυσδοσάκτων δαπανῶν καὶ ὑπέστη ὀξείδωσις λόγω τῆς καταρρεύσεως τῆς ζητήσεως πλοίων καὶ τῶν τιμῶν τῶν ναύλων.

Ὡς εἶνε γνωστὸν ἡ κήρυξις τοῦ πολέμου εὖρε σημαντικὸν ποσοστὸν τῆς ἑλληνικῆς χωρητικότητος δεσμευμένον πρὸς ἐκτέλεσιν προπολεμικῶν ναυλοσυμφωνῶν. Τὰ ταξίδια ταῦτα ἐπερατώθησαν μετὰ ἕνα ἢ δύο μῆνας ἀπὸ τῆς ἐνάρξεως τῶν ἐχθροπραξιῶν καὶ ἔφεραν σημαντικὰς ζημίας, δεδομένου ὅτι εἰς τὰς περισσοτέρας περιπτώσεις ὁλόκληρος ὁ ναῦλος διετέθη πρὸς πληρωμὴν ἀσφαλιστῶν κατὰ τῶν κινδύνων πολέμου. Ἐν συνεχείᾳ, ἡ πορεία τῶν ναύλων πρὸς ἀνατίμησιν, ἐπεβραδύνθη αἰσθητῶς καὶ ἡμποδιστὴν ἀποτελεσματικῶς, δι' ἐντόνου κρατικῶν παρεμβατισμοῦ τῶν κυριαρχουσῶν τῆς θαλάσσης ἐμπολέμων δυνάμεων. Συνεπεία τούτου αἱ γενόμεναι ἐντὸς τοῦ πρώτου πολεμικοῦ τριμήνου ναυλώσεις ἦσαν περιορισμένης ἀποδοτικότητος. Μόνον περὶ τὸ τέλος τοῦ δευτέρου τριμήνου συνωμολογήθησαν ναυλώσεις ὑπολογισίμου ἀποδόσεως, ἀλλὰ καὶ ἐδῶ ἀτυχῶς τὸ ἀποτέλεσμα εἶνε πτωχόν. Πρῶτον διότι ἐπωφελήθησαν τούτων περιορισμένοι ἀριθμοὶ ἀτμοπλοίων, δεδομένου ὅτι ὀδοῦνται ἐκ τῶν πομποπλοίων φορητῶν ἐτέλουν ὑπὸ χρονοναυλοῦσιν μὲ ναῦλον κατὰ 35% κατώτερον τοῦ τῆς ἐλευθέρως ἀγοράς. Καὶ δεύτερον ἐπειδὴ πολλά ἐκ τῶν ναυλωθέντων ἀτμοπλοίων δὲν ἐπληρώθησαν τὸν συμφωνηθέντα ναῦλον ἢ ἀπώλεσαν σημαντικὸν μέρος αὐτοῦ, συνεπεία τῆς καταρρεύσεως τῆς ὀλλανδικῆς, βελγικῆς καὶ γαλλικῆς ἀντιστάσεως.

Ἐπὶ παραδείγματι: Ἀτμόπλοιον ναυλωθέν ἀπὸ Πλέιτ διὰ μεταφορὰν σιτηρῶν εἰς Ἀμβέρσαν, ἐπὶ ναύῳ 32 δολαρίων κατὰ τὸν ὄρον, ἐπληρώθη ἐκφορτώσαν εἰς Ἀγγλίαν, μετὰ σημαντικὴν χρονοτριβὴν, μόνον 15 δολάρια κατὰ τόννον. Ἄλλο πάλιν ἀτμόπλοιον δὲν εἰσέπραξεν ἐκ τοῦ ναύλου τοῦ ποσόν 65.000 δολαρίων, διότι οἱ ἐν Ἀμβέρσῃ παραληπτὰ τοῦ φορτίου, μετὰ τὴν γερμανικὴν εἰσβολήν, ἔξηρανίσθησαν. Ἄλλο ἀτμόπλοιον εἶνε ἀπὸ διμήνου ἐμφορτον, διότι ἀφίχθην εἰς τὸν λιμένα ἐκφορτώσεως, διετάχθη νὰ ἀποπλεύσῃ καὶ ἀναμένη κάπου μήπως ἀνακαλυφθοῦν οἱ παραλήπται. Ἐν τῷ μεταξύ δὲν εἰσπράχθη ἐκ τοῦ ναύλου οὐδεμίαν πένα. Ἐπληρώθησαν ὅμως διὰ τὸ ἐν λόγω ταξίδιον τρεῖς φορές ἀσφάλιστρα πολεμικῶν κινδύνων. Ὑπὸ παραπλοῖους συνθήκας εἶνε ἀκίνητοποιημένα ἀρκετὰ ἐκ τῶν φορητῶν μας, ἀλλὰ κενὰ καὶ ἄλλα ἐμφορτα εἰς διαφόρους ἐμπολέμους καὶ οὐδετέρους λιμένας.

Ἀπὸ ὅσα ἐκθέτομεν ἀνωτέρω καταδεικνύεται ὅτι ἡ ἑλληνικὴ φορητὸς Ναυτιλία ἐβελτίωσε μετρίως τὴν οἰκονομικὴν τῆς θέσιν κατὰ τὸν πόλεμον. Ἡ βελτίωσις αὕτη ἀνεκούφισεν ἀπλῶς, χωρὶς ὅμως νὰ τονωθῇ ἡ δυναμικότης, ἥτις θὰ ἐπέτρεπεν ἐν καιρῷ τὴν ἀναγκάσιον τοῦ πλωτοῦ ὕλικου, ὡς εἶχεν εὐλόγως ἐλπισθῆ. Πολὺ δὲ φοβούμεθα μήπως καὶ ἡ πραγματοποιηθεῖσα βελτίωσις δειχθῇ ὅτι πομφόλυξ ἦτο καὶ διερράγη. Ἡ διαρκῶς ὑψου-

μένη στήλη τῶν δαπανῶν κινήσεως καὶ συντηρήσεως τῶν πλοίων, δὲν ἰσοφαρίζεται σήμερον ἀπὸ τὸ ἔσοδον τοῦ ναύλου. Ἀναγκαστικὸς λοιπὸν θὰ γίνῃ προσφυγὴ εἰς τὰ τυχόν ὑπάρχοντα ἀποθέματα. Εἶνε δὲ τὸσον μεγάλο τὸ προκείμενον ἔλλειμμα, ὥστε ἐάν τις παραστῇ ἀνάγκη καλύψεως του ἐκ τῶν διαθέσιμων ἀποθεμάτων ταῦτα θὰ μείνου... ἀνάμνησις μόνον παλιᾶ.

Ἄς πάρωμεν ἕνα παράδειγμα. Οἱ ναῦλοι καρβούνων ἀπὸ Ἀγγλίαν εἰς Μπούενος Ἀῦρες εἶνε 38) — σελλίνια. Ὁ δὲ ναῦλος ἐπιστροφῆς 100 σελλίνια δι' Ἴρλανδίαν. Ποῖον εἶνε τὸ ἀποτέλεσμα ἐνὸς τοιούτου κυκλικοῦ ταξιδίου δι' ἀτμόπλοιον 7000 τόννων; Μὲ θέσιν ὅτι τὰ ἀσφάλιστρα κινδύνων πολέμου εἶνε σήμερον διὰ τὸ ταξίδιον ἐξόδου 20% καὶ ἄλλα τόσα διὰ τὸ ταξίδιον ἐπιστροφῆς καὶ ὅτι τὸ πλοῖον καὶ ὁ ναῦλος θὰ ἀσφαλισθῶσι διὰ ποσόν £ 125.000 ὡς αἱ σημεριναὶ περιπτώσεις ἐπιβάλλον, θὰ ἀπαιτηθῇ μόνον δι' ἀσφάλιστρα τὸ ποσόν τῶν £ 45.000, ἀφοῦ ἐκπέσωμεν τὴν ἐπιστροφὴν τοῦ 10 % ὑπὲρ τοῦ πλοιοκτήτου. Νομίζω, ὅτι εἶνε περιττὸν νὰ προχωρήσωμεν ἐφόσον καὶ οἱ δύο ναῦλοι τοῦ κυκλικοῦ ταξιδίου, μόλις συμποσούνται, ἐλεύθεροι προμηθειῶν εἰς £ 40.000. Δηλαδὴ, χωρὶς νὰ ὑπολογίσωμεν μισθοτροφοδοσίαν 120 ἡμερῶν, ὅσα εἶνε ἡ πιθανὴ διάρκεια τοῦ ταξιδίου, ἀναλογίαν ἀσφαλιστῶν κινδύνων θαλάσσης, εἰσφορὰς εἰς τὰς μικρασφαλείας, καύσιμον, ὑλικά μηχανῆς καὶ καταστρώματος, ἔξοδα λιμένων φορτώσεως καὶ ἐκφορτώσεως, ἀσφάλιστρα πληρωμάτων, θλέπομεν μίαν θετικὴν ζημίαν £ 5000. Συμπεράσματι: Ἀπὸ τὸ ταξίδιον αὐτό, διὰ τὸ ὅποῖον διακινδυνεύει ἡ ζωὴ τριᾶκοντα ἑλληνῶν ναυτεργατῶν καὶ ἕνα σκάφος τοῦ ἐθνικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου, θὰ προκύψῃ μία ζημία θετικὴ ὑπερβαίνουσα τὰς £ 15.000. Τί πρέπει λοιπὸν νὰ γίνῃ; Ἡ περιγραφή τῶν συμπτωμάτων μίᾳ νόσου δὲν ἔχει τὰς δυσκολίας τοῦ καθορισμοῦ καὶ τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ θεραπευτικοῦ ἔργου. Διὰ τοῦτο, ἐνῶ μὲ εὐκολίαν ἐξεθέσαμεν τὴν συμπτωματολογίαν τῆς νόσου, συναντῶμεν δυσκολίας μέχρις ἀμηχανίας νὰ ὑποδείξωμεν φάρμακα. Ἐνα τρόπος ὑπάρχει διὰ νὰ καταλήγουν τὰ ταξίδια σήμερον εἰς ἐνεργητικὸν ἀποτέλεσμα. Ἡ μὴ ἀσφάλισις κατὰ κινδύνων πολέμου ἢ ἡ σημαντικὴ ἐλάττωσις τῶν ἀσφαλιστέων ἀξιών. Ἀλλὰ τὸ μὲν πρῶτον περίπου ἰσοδυναμεῖ μετὰ τὴν λογικὴν τοῦ ἐπιζήσαντος ὅτι δὲν θὰ ἐκπυρσοκροτήσῃ τὸ ἐστραμμένον πρὸς τὸ στήθος του περιστρεφόν ὅταν θὰ σῦρη τις τὴν ἀκανθάλην. Τὸ δὲ δεύτερον εἶνε ἕνας κακὸς συνδυασμὸς διὰ τοῦ ὁποίου ἐκθέτομεν εἰς κίνδυνον τὸ πολὺ ἵνα ἐξασφαλισόμεν τὸ ὀλίγον. Ἀντίκειται λοιπὸν πρὸς τὸ πνεῦμα τῆς ὀρθῆς σκέψεως ἢ μὴ ἀσφάλισις ἢ ἡ ὑπασφάλισις. Ὡς ἐκ τούτου, μεταξύ τοῦ θασίμου κινδύνου σοβαρᾶς θετικῆς ζημίας καὶ τοῦ κακοῦ τοῦ παροπλισμοῦ, προτιμότερον εἶνε τὸ δεύτερον ὅχι μόνον διότι εἶνε τὸ μὴ χεῖρον, ἀλλὰ καὶ δι' ἄλλους λόγους.

Διὰ τοῦ παροπλισμοῦ ὑποδοθεῖται ἡ πιθανότης βελτιώσεως τῆς ναυλαγοράς. Ἐάν αὐτὸ ἐγένετο μεμονωμένως παρ' ἡμῶν ὑπὸ εἰρηνικὰς περιστάσεις, οὐδεμίαν ἐπίδρασιν θὰ ἤσκει ἐπὶ τῆς κινήσεως τῶν ναύλων. Λόγω τοῦ πληθωρισμοῦ τῆς χωρητικότητος εὐκόλως θὰ ἐπληροῦτο τὸ ἴδιον μας κενὸν παρ' ἄλλον. Σήμερον ὅμως τὰ πράγματα διαφέρουν. Σημαντικὸν ποσοστὸν τῆς διεθνούς φορητοῦ ναυτιλίας τελεῖ ὑπὸ ἀναγκαστικὴν ἀκίνητοποίησιν, γεγονός ὅπερ ἐπιτείνει τὴν μεταφορικὴν ἀξίαν τοῦ ἐλλειμνοῦ φορητοῦ. Συνεπῶς ὁ πρόσκαιρος παροπλισμὸς αὐτοῦ θὰ ἐπροκάλεῖ αἰσθητὴν στενότητα μεταφορικῶν μέσων μετὰ ἀναπόφευκτον ἐπακόλουθον τὴν ἀνοδὸν τῶν ναύλων. Ἐκτός ὅμως ὅτι ἐνδεχομένως τῆς ἀνατιμήσεως τῶν ναύλων, ὁ παροπλισμὸς ἔχει ὑπὲρ αὐτοῦ καὶ τὸν ὑπολογισμὸν τῆς διαφυλάξεως τοῦ πλοίου, μίᾳ ἀξίας ἴσως θεσπιωτέρας ἀπὸ τὴν ἀναγκαστικὴν νομισματικὴν ἐπένδυσιν, τὴν ὁποίαν ἐπιφέρει ἢ λόγω ἀπωλείας αὐτοῦ ἀσφαλιστικῆ ἀποζημίωσις.

Κατὰ τὰς θεωρίας τοῦ Βερολίνου, εἰμεθα ἠναγκασμένοι νὰ δεχθῶμεν ὅτι οἱ γνωστοὶ Θεοὶ τοῦ Ὀλύμπου τῆς παγκοσμίου οἰκονομίας ψυχοραγοῦν καὶ νέου τοιοῦτο γεννῶνται. Ὁ νέος Ζεὺς τοῦ οἰκονομικοῦ Δωδεκαθέου θὰ εἶνε, λέγουσιν, ἡ ἐμπιστοσύνη καὶ ἡ ἐργασία. Εἰς τὰ ὄμματα τῆς θεωρίας

ταύτης, ὁ χρυσὸς φαίνεται ὡς κάτι χειρότερον ἀπὸ ὅ, τι ἐφαί-
νετο εἰς τὰ ἄλλα τῶν αἰμοδιψῶν Ἰακωβίνων, ὁ Λουδοβί-
κος 16ος. Ἀνεγνώσατε τὰς δηλώσεις τοῦ Ἐπιπροέδρου τῆς Ἐθνι-
κῆς Οἰκονομίας τοῦ Ράιχ Δρος Φούνκ. Εἶπε νὰ συγκεντρωθῇ ὁ
χρυσὸς τοῦ κόσμου εἰς μίαν ἕνωση καὶ κατόπιν νὰ τὴν καταπον-
τίσωμεν. Εἶνε ἀληθὲς βέβαια ὅτι ἀπὸ τὸ ἄλλο μέρος τὸ Λονδίνο
πιστεύει εἰς τοὺς παλαιούς Θεοὺς καὶ δὲν ἔχει ἀκόμη κριθῆ, ἐάν
τὸ ξίφος τῆς δυνάμεως θὰ ἐπιβάλῃ εἰς τὸν κόσμον νὰ ὑθῆσῃ εἰς
τοὺς θαυμούς τοῦ Βερολίνου ἢ τοῦ Λονδίνου. Ὅ, τι δῆποτε ὅμως
καὶ ἂν συμβῆ αἱ νομισματικαὶ ἀξίαι θὰ διέλθουν ἀπὸ στάδιον δο-
κιμασίας. Ἐάν ὁ πόλεμος συνεχισθῇ, ἡ χρηματοδότησις του θὰ
προσλάβῃ τεραστίαν διαστάσιν, καὶ ἴσως εἰς τὸ τέλος γίνῃ ἐ-
σκεμμένως κάμψις τοῦ νομίσματος πρὸς ἐλάττωσιν τοῦ φόρου
τῆς θραεῖας πολεμικῆς χρεώσεως. Ἡ ἀβεβαιότης λοιπὸν τοῦ μέλ-
λοντος συνηγορεῖ μᾶλλον ὑπὲρ τῆς διαφυλάξεως τῶν παραγω-
γικῶν τοῦ πλοῦτου ὀργάνων παρὰ ὑπὲρ τοῦ νομισματικοῦ πλοῦτου.

Ἡ πολιτικὴ τοῦ παροπλισμοῦ συμβάλλει πρὸς τοῦτο καὶ μο-
λονότι θὰ ἐκρησσοῦμεθα ὑπὲρ τῆς υἰοθετήσεως τῆς, ἐάν ἡ κί-
νησις τῶν πλοίων ἦτο προσδοκός, τὴν εὐρίσκουσαν ἐπιβεβλη-
μένην ἐφόσον διὰ τῆς κινήσεως ἀποδιδόμεθα εἰς τὸν θάσιμον κιν-
δυνον θαυράτων θητικῶν ζῴων. Ἡ σκέψις ὅμως τῆς διαφυλά-
ξεως δικαιολογεῖται καὶ ἐξ ἄλλου ὑπολογισμοῦ. Μετὰ τὸν τερ-
ματισμὸν τοῦ πολέμου, ἐλπίζεται μία περίοδος εὐφορίας διὰ τὸν
ἐμποροναυτικὸν κλάδον, συνέπεια τῆς ὁποίας θὰ εἶνε ἡ κρά-
τησις τῶν ναυτικῶν ἀξιῶν εἰς ὑψηλὰ ἐπίπεδα τιμῶν. Ἡ κατὰ
τὴν ἐποχὴν ἐκείνην ρευστοποίησις θὰ εἶνε συμφερότερη, διότι θὰ
λάθῃ χώραν εἰς χρόνον, καθ' ἣν κατὰ πᾶσαν πιθανότητα, ἡ κυ-
κλοφορία τῶν κεφαλαίων θὰ διενεργηθῇ ἀνεμπόδιως, ἡ δὲ
διακομὴ τῶν νομισματικῶν ἀξιῶν, θὰ ἔξῃ ἤδη ὑποστῆ τὸν
ἐκ τοῦ πολέμου ἀντίκτυπον καὶ τὸ περιθώριον τῶν διακυμάνσε-
ων διὰ τὴν αἰτίαν ταύτην θὰ εἶνε στενωτέρον. Ὑπὸ τῆς αὐτῆς
συνθήκας ἡ κατοχὴ ρευστῶν κεφαλαίων, ἀποβαίνει εἰς κατὰ-
στασιν ἀσφαλῆ καὶ δυναμικὴν. Τὸν παροπλισμὸν ὅμως, ὑπὲρ τοῦ
ὁποίου, ὑπὸ τὰς σημερινὰς περιστάσεις ἐξεφράσαμεν προτίμησιν,
δὲν τὸν ἐννοοῦμεν ὀσοῦν καὶ ἀνοργάνων καὶ ζήτημα
τῆς ἀτομικῆς ἐκάστου διαθέσεως. Διὰ τὸν ἀποδῶση πρέπει νὰ τὸν
ὀργανώσωμεν, ὥστε νὰ ἐμφανισθῇ ὡς πολιτικὴ τοῦ ἑλληνικοῦ ἐ-
φοπλισμοῦ. Τὰ ἑλληνικὰ γραφεῖα τοῦ Λονδίνου, λόγω ἐιδικῶν
συνθηκῶν, δὲν εἶνε δυνατόν νὰ λάθουν πρωτοβουλίαν ἐπὶ τούτου.
Ἐδῶ ὅμως ἡ Ἐφοπλιστικὴ Ἐνωσις ἡμπορεῖ νὰ ἐνεργήσῃ, φέρουσα
τὸ θέμα πρὸς συζήτησιν. Ὁ παροπλισμὸς δὲ ἀποφασιστικῶς
δὲν ἀπαραίτητος νὰ συσχετισθῇ μετὰ κατὰ τὰ ὄρια ναύλων, ἵνα
διὰ τούτου ἐπιταχυνθῇ ἡ προσδοκωμένη καλύτερησις αὐτῶν. Ἐ-
πίσης δὲν νὰ ἐπιζητηθῇ ἡ ρύθμισις τοῦ μισθολογίου οὕτως ὥστε,
ἐν περιπτώσει παροπλισμοῦ ἀσχετῶς ἐάν ἐξέπνευσεν ἡ μὴ ἢ
προθεσμία τῆς συμβάσεως ναυτολογίας, νὰ καταβάλληται μόν-
ον ὁ ὀργανικὸς μισθός, ὅταν ὁ παροπλισμὸς λαμβάνῃ χώραν
εἰς λιμένας τῆς ἀλλοδαπῆς.

Χωρὶς πολλὴν μελέτην, ἐρρίψαμεν προχειρῶς μίαν ἰδέαν.
Πιθανὸς ὀρθὴν ἢ ἐσφαλμένην. Εἰς τὴν σημερινὴν ἐποχὴν, περισ-
σότερον ἀπὸ κάθε ἄλλην φοράν, ἡ πρόγνωσις τοῦ μέλλοντος καὶ
εἰδικῶς εἰς τὸν κύκλον τῆς οἰκονομικῆς ζωῆς, ὅσον καὶ ἂν ἐπι-
τυχῶς χρησιμοποιοῦνται αἱ ὑπηρεσίαι φαντασίας καὶ πείρας,
εἶνε φιλολογικὸν κατασκευάσμα ἀσπμάντου πρακτικῆς ἀξίας.
Ἀποτελεῖ ὅμως ἀδυναμίαν καὶ ἀνάγκην τοῦ ἀνθρώπου ἢ ἀναζη-
τησις τοῦ μέλλοντος, ὅσον ἀποτελεῖ ἀδυναμίαν καὶ ἐλάττωμα αὐ-
τοῦ ἢ λήθη τοῦ παρελθόντος. Μὲ ὅσα ἐξεθέσαμεν δὲν ἐδόξαμεν
φῶς. Ἀπλῶς ἐπεδιώξαμεν νὰ δώσωμεν ἀφορμὴν εἰς συζητήσεις
καὶ σκέψεις, μήπως ἐκ τοῦ συντονισμοῦ αὐτῶν ἀναλάμψῃ τὸ φῶς
καὶ καθοδηγηθῶσιν ἐξ αὐτοῦ τὰ θήματά μας.

Γ. Γ. ΠΡΩΤΗΣ ΧΡ. ΛΑΙΜΟΣ

Τὸ δεκαεπενδήμερον

Εἰς τὴν Βόρειον Ἀμερικὴν

Ἐπιστολὴ ἐκλεκτοῦ συνεργάτου τῶν στηλῶν αὐτῶν, ληφθεῖ-
σα πρὸ ὀλίγων ἡμερῶν ἐκ Νέας Ὑόρκης, μᾶς παρέχει ἐνδιαφε-
ρούσας πληροφορίες διὰ τὴν ἐκεῖ κρατούσαν κατάστασιν ἀπὸ
ναυτικῆς πλευρᾶς, ἰδιαιτέρως δὲ διὰ τὴν θέσιν τῆς ἑλληνικῆς
ναυτίας.

Τὸ θέμα εἶνε λίαν ἐπίκαιρον. Ἡχολήθημεν ἐπ' αὐτοῦ εἰς τὸ
προηγούμενον τευχὸς μας. Ὁ φίλος ἐπιστολογράφος μᾶς κατατο-
πίζει ἐπὶ ὀρισμένων λεπτομερειῶν, ἀμέσως ἀναφερομένων εἰς ὅ-
σα σχετικῶς ἐγράψαμεν διὰ τὰς δυνατότητας ἐγκαθιδρύσεως θε-
τικωτέρων θάσεων ἐργασίας τοῦ ἑλληνικοῦ πλοίου εἰς τὸ Δυτικὸν
Ἡμισφαίριον.

Ἐμεταξὺ τῶν σκοπῶν τοῦ εἰς Ν. Ὑόρκην ταξιδίου μου —
γράφει ὁ συνεργάτης μας — ἦτο νὰ γνωρισθῶ μετὰ τὴν ἐδῶ ἀσφα-
λιστικὴν ἀγοράν, διὰ νὰ ἐξακριβώσω τὸ δυνατόν τῆς διενεργεί-
ας ἀσφαλίσεων παρ' αὐτῆ ὑπὸ ἀσφαλεστέρους καὶ συμφερωτέ-
ρους ὁρους διὰ τὴν Ναυτιλίαν μας. Συνήντησα τοὺς διευθυντὰς
δύο ἐκ τῶν μεγαλύτερων μεσιτασφαλιστικῶν ὀργανισμῶν τῆς
Νέας Ὑόρκης. Ἐνεθαρρύνθη εἰς τοῦτο διότι ἐξηκρίθωσα, ὅτι
τὰ Lloyd's τοῦ Λονδίνου εἶχον μεταφέρει προπολεμικῶς 50 ἑκατ.
δολλάρια, ἵνα διεξάγουν ἐνταῦθα ἀσφαλίσεις εἰς ἀμερικανικὸν
νόμισμα. Ὑπελόγιζα εἰς τὸ δυνατόν τῶν ἀσφαλίσεων εἰς τὰ Lloyd's
μὲ νόμισμα τὸ δολλάριον καὶ ὑπὸ τὴν προστασίαν τοῦ ἀγγλικοῦ

νόμου. Ὅταν ὅμως ἐπροχώρησα εἰς τὰς διαπραγματεύσεις, διε-
πίστωσα ὅτι διὰ τὴν συναμν τοιοῦτων ἀσφαλειῶν οἱ ἐνταῦθα με-
σῆται δὲν εὐρίσκονται εἰς ἀπευθείας ἐπαφὴν μετὰ τὰ Lloyd's, ἀλλὰ
μέσω τῶν ἐν Λονδίνο συναδέλφων των. Οἱ τελευταῖοι ἰσχυρίσθησαν
εἰς τὰ ἑλληνικά πλοία εἶνε ἰδιοκτῶν πελάται καὶ συνεπῶς οἱ
Ἀμερικανοὶ συναδέλφοι των δὲν προσφέρουν νέαν τιμὰ ἐργασίαν
διὰ τὰ δικαιούται ἀμοιβῆς. Ἐπιπροσθέτως δὲ ὑποβέτω ὅτι οἱ
Ἀμερικανοὶ μεσίται παρεκλήθησαν νὰ ἀφίσουν εἰς τὸ περιθώριον
τῆς δραστηριότητος των τὴν ἑλληνικὴν ναυτιλίαν.

Ἐοὐχ ἦττον, ἐπέμεινα νὰ πληροφορηθῶ τί προσφέρει ἡ ἐπι-
τόπιος ἀσφαλιστικὴ ἀγορὰ δι' ἀσφαλίσεις σκαφῶν. Εὑρον πράγ-
ματι, ὅτι ἐνῶ δὲν παρέχει αὐτῆ πλήρη καὶ ἀσφαλῆ τὰ ἐγγύγια
τῆς κατοχυρώσεως τῶν ἐφοπλιστικῶν συμφερόντων, ἐνῶ δὲν κέ-
κρηται προκειμένου περὶ θαλασσοασφαλειῶν τὴν ἀγγλικὴν ὀργά-
νωσιν καὶ τὴν νόμου προστασίαν τῶν ἀσφαλιζομένων συμφερόν-
των, ζητεῖ ἀσφάλιστρα κατὰ τὴν ἀκριβέστερα τῆς ἀγορᾶς τοῦ Λον-
δίνου. Τέλος, οἱ ἀσφαλισταὶ δὲν ἐπιστρέφουν τὰ ποσοστὰ πὺ ἀ-
ποδίδουν εἰς ἐκάστην ἀσφάλισιν οἱ Ἀγγλοὶ συναδέλφοι των, ἀλλὰ
μόνον 10—12½% διὰ τοὺς θαλασσίους κινδύνους. Οὕτως οἱ μεσῆ-
ται, οἵτινες κρατοῦν διὰ τὸν ἑαυτῶν τῶν 5%, ἐπὶ μὲν τῶν θαλασ-
σίων κινδύνων ἐπιστρέφουν μόνον 5—7½% εἰς τοὺς πλοιοκτῆτας,
ἐπὶ δὲ τῶν ἀσφαλίσεων διὰ κινδύνους πολέμου δὲν ἐπιστρέφουν τί-
ποτε. Ὑπὸ τῆς αὐτῆς συνθήκας δὲν εἶνε δυνατόν ἢ ἀμερικανικὴ ἀ-
γορὰ νὰ συναγωνισθῇ τὴν ἀγγλικὴν ἀσφαλιστικὴν ἐργασίαν. Ἀ-
γορὰ δ' ἥτις στερεῖται ἀνταγωνιστικῆς ἱκανότητος, θὰ χωλαίη
καὶ εἰς τὰς ἄλλας τῆς ἐπιπέδους.

Ἡ τροπὴ, τὴν ὁποίαν ἔλαβον τὰ πράγματα, ἀποτρέπει ἐπὶ
τοῦ παρόντος τὰς ἀγοραπωλησίας πλοίων, ἐνῶ καὶ ἡ ναυλαγο-
ρὰ ὕφίσταται τὸσον ἀποτόμως μεταπτώσεις, ὥστε προβληματικὴ
ν' ἀποβαίη ἢ θέσις τῶν οὐδετέρων σκαφῶν. Ὅσον ἀφορᾷ τὴν
διενέργειαν τῶν ναυλώσεων, τὰ ἐν Λονδίνο ναυτικὰ γραφεῖα συν-
ενοοῦνται μετὰ τοὺς ἐκεῖ πράκτορας τῶν ἐνταῦθα Ἀμερικανῶν
ναυλομεσιτῶν, δυσκολεύονται δὲ πολὺ νὰ πύσουν διαπραγμα-
τευόμενα ἐκεῖ, ἀφίνοντα τὴν πρωτοβουλίαν τῶν ναυλώσεων ἐν-
ταῦθα, παρ' ὅλον ὅτι εἰς πλείστας περιπτώσεις τοῦτο θὰ ἦτο πρὸς
τὸ συμφέρον τῶν πλοίων των. Χρηματιστήριον ναύλων, ὡς εἶνε τὸ
Ballie τοῦ Λονδίνου, δὲν ὑφίσταται ἐδῶ. Ὁ καθεὺν ναυλομεσίτης ἔ-
χει τοὺς φίλους του ναυλωτὰς ἢ φορτωτὰς, ὅπως ἔχει καὶ τοὺς
πελάτας του πλοιοκτῆτας. Συνδυάζει οὕτω τὰς ναυλώσεις μετὰ
ἀπωτέρας κάπως παρακολοῦσθαι διὰ τὴν ἐξωτερικὴν ἐπιπέδου τῆς
ναυλαγορᾶς. Συμβαίνει συχνὰ νὰ κλείωνται ναυλώσεις μετὰ τιμὰς
αἰσθητῶς ἀνωτέρας ἢ αἰσθητῶς κατωτέρας τοῦ κρατοῦντος εἰς
τὴν ἀγορὰν ἐπιπέδου, ἐπειδὴ δὲ ἡμεῖς οἱ Ἕλληνες ἐφοπλι-
σταὶ ἔχομεν ἀρκετὴν πείραν εἰς αὐτὰ τὰ ζητήματα, θὰ ἡ-
δυναμέθα νὰ ἐπιτύχωμεν ἐπιτοπίως καλύτερα ἀποτελέσματα, ἀπὸ
ὅ, τι ἐπιτύχων οἱ ἐν Λονδίνο ἀντιπρόσωποι τῶν ἐνταῦθα ναυ-
λομεσιτῶν.

Ἀλόγου δὲ γενομένου περὶ τῶν εἰς Ἀμερικὴν προσφυγόν-
των Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν, δέον νὰ ὁμολογηθῇ ὅτι συνετέλεσαν
καὶ συντελοῦν εἰς τὴν δημιουργίαν καλοῦ ὄνοματος διὰ τὴν Ναυ-
τιλίαν μας, πρῶτον μὲν διὰ τῆς ἀνεπιλήπτου κοινωνικῆς των πα-
ραστάσεως καὶ συμπεριφορᾶς καὶ τοῦ συμπαθοῦς χαρακτήρος
των, δεύτερον δὲ διὰ τοῦ εὐθέως καὶ θητικοῦ τρόπου διὰ τοῦ ὁ-
ποίου διευθύνουν τὰς ἐργασίας των. Θὰ ἐνθυμηθῆτε ὅτι ἀπὸ τοῦ
τέλους τοῦ παρελθόντος πολέμου μέχρι τοῦ τέλους τοῦ 1939 οἱ
Ἀμερικανοὶ ναυλωτὰι μᾶς ἀπέφευγον. Τώρα δὲ μᾶς ἀποφεύ-
γουν, μᾶς θεωροῦν ὅμως κατὰ τὴν εὐθηνότερον ἐμπόρευμα, διὰ
τὸ ὅποῖον, ἂν ἡμποροῦν, προσπαθοῦν νὰ πληρώσωμεν κατώτερον
ναῦλον.

Ἐὼς δικαιολογία διὰ τὴν τοιαύτην ὑποτίμησιν τῶν ὑπηρεσι-
ῶν τοῦ ἑλληνικοῦ πλοίου προβάλλοντα τὸ παρήλικον αὐτοῦ καὶ
ἐν μέρει αἰ ἀταξία τῶν πληρωμάτων μας. Αἱ ἀταξίαι αὗται πε-
ριωρίσθησαν εὐτυχῶς κατὰ πολὺ τελευταίως. Πιθανὸν νὰ συνετέ-
λεον εἰς τοῦτο καὶ ἡ ἐνταῦθα παρουσία τῶν ἐφοπλιστῶν, ἀλλὰ
κυρίως διότι τὸ Ὑπουργεῖον τῆς Ναυτιλίας ἐχειρίσθη τὸ ζήτη-
μα ἐπιδεξιῶς καὶ ἔδωκεν ἐλαστικότητα ἐνεργείας εἰς τοὺς ἐν Ἀ-
μερικῇ ἀπεσταλμένους του, οἵτινες ἐνεργοῦσι μετὰ σαφῆ ἐπίγνωνσιν
τῆς πραγματικότητος.

BRISTOL

AVONMOUTH - PORTISHEAD - SHARPNESS

R. & J. H. REA, LTD.

28, Baldwin Street, BRISTOL

Τηλεγραφήματα: IGNEUS-Bristol

Ἰδιοκτῆται ρυμουλκῶν

Προμηθευταὶ μῶνκερς

Γαϊανθράκων & Πετρελαίου

KENTRIKA ΓΡΑΦΕΙΑ:

CORY BUILDINGS, Fenchurch St. — LONDON E.C. 3

Ἐν συνεταρισμῶ μετὰ τοὺς κ.κ.

W^m CORY & SON, LTD

‘Από τής ‘Ιταλικής σκοπιᾶς

‘Ο «ἀπομάχος» ἐπιστολογράφος τοῦ προηγουμένου τεύχους μας ἐτόνιζε, σπληνίζοντας εἰς τὴν μακραιώνα ναυτικὴν παράδοσιν τοῦ Ἑλλήνου, εἰς τὴν ἐπαγγελματικὴν του εἰδίκευσιν καὶ τὴν ἐξ αὐτῆς τῆς γεωγραφικῆς μας θέσεως δημιουργημένη ἀνάγκην, ὅτι ὑπὸ οἰκονομικῶν προβλημάτων θὰ ζήσωμεν εἰς τὴν θάλασσαν.

‘Ιδοὺ ὅτι τὰς αὐτὰς περίπτου ἀντιλήψεις ἐρχεται νὰ διατυπώσῃ προκειμένου περὶ τῆς ἰταλικῆς φορτηγῆς ναυτιλίας, διακεκριμένου Ἰταλὸς καθηγητῆς, βαθῶς μελετητῆς τῶν ἐμποροναυτικῶν πραγμάτων, ὁ κ. Αὐγουστός Ἀγκάτσι, κατὰ πρόσφατον διάλεξιν του εἰς τὴν Γένοσάν με θέμα: «Ἡ φορτηγὸς ναυτιλία εἰς τὴν σύγχρονον ἰταλικὴν ἐμποροναυτικὴν πολιτικὴν καὶ ἡ συμβολὴ τῆς εἰς τὸ πρόβλημα τῆς ἐθνικῆς αὐταρκείας».

‘Ο χώρος τοῦ παρόντος τεύχους δὲν μᾶς ἐπιτρέπει νὰ παραθέσωμεν ὁλόκληρον τὴν ἐνδιαφέρουσαν διάλεξιν τοῦ Ἰταλοῦ καθηγητοῦ, ἀπηχούσαν τὰς ἀπόψεις τῶν ἰθύνοντων τὰ πρόγματα τῆς ἰταλικῆς ναυτιλίας κύκλων. Θὰ τὸ πράξωμεν εἰς τὸ ἐπόμενον τεύχος. Πρόκειται περὶ μιᾶς σειρᾶς διαλέξεων με διακεκριμένους ὁμιλητάς, τὰς ὁποίας ὠργάνωσε τὸ φασιστικὸν συνδικάτων τῶν ἐμπορικῶν ἐπιχειρήσεων τῆς περιφερείας τῆς Γένοσας, χάριν τῶν τελειοφοίτων τῶν ἐκεῖ ἐμπορικῶν ἰνστιτούτων, με θέματα θίγοντα τὴν ναυτικὴν, λιμενικὴν καὶ ἐμπορικὴν οἰκονομίαν τοῦ μεγάλου ἰταλικοῦ λιμένος.

Εἰς τὸ τέλος λοιπὸν τῆς διαλέξεώς του ὁ κ. Ἀγκάτσι λέγει τὰ ἑξῆς, προκειμένου περὶ τῆς ναυτιλίας τῶν «τράμπς»: «Ἄλλ’ ἢ ἀποστολὴ τῆς ναυτιλίας μας δὲν περιορίζεται μόνον εἰς τὸν ὑποβασμὸν τῆς ἀξίας τῶν εἰσαγομένων προϊόντων καὶ εἰς τὴν ἐνίσχυσιν τοῦ ὄγκου τῶν ἐξαγωγῶν μας (Πώλησις τσιφ καὶ ἀγορὰ φόμπ). Ἔχει καὶ μίαν ἄλλην ἀποστολὴν ὅχι ὀλιγώτερον ἀξιοσημείωτον, ὅχι ὀλιγώτερον ἀναγκαίαν. Αὐτὴ καθ’ ἑαυτὴν ἡ ναυτιλία θεωρεῖται διὰ τὴν οἰκονομίαν μιᾶς χώρας ὡς ἐξαγωγή ὑπηρεσιῶν καὶ οἱ παρ’ αὐτῆς εἰσπραττόμενοι ναῦλοι ἀποτελοῦν ἕνα ἐκ τῶν ἀδήλων παραγόντων, οἵτινες περιορίζουν εἰς τὸ ἰσοζύγιον τῶν ἐξωτερικῶν πληρωμῶν τὴν ὑφισταμένην ἀνισοσκελίαν. Αὐτὴ ἀκριβῶς ἡ ἀποστολὴ τῆς ἐξαγωγῆς ὑπὸ τύπον ὑπηρεσιῶν πρὸς τὰς ξένας χώρας εἶνε τὸ ἰδιαιτέρον χαρακτηριστικὸν γνώρισμα τῆς φορτηγῆς ναυτιλίας τῶν «τράμπς» σκαφῶν.

Ἐν εἶνε ἐξ ἄλλου ὀρθὴ ἡ παρά τινων διατυπωθεῖσα ἀντιλήψις, ὅτι τὰ «τράμπς» προῦριστα νὰ ἐκλείψουν σὺν τῷ χρόνῳ ἀφοῦ ὅλα τὰ ἔθνη προσπαθοῦν νὰ δημιουργήσουν ναυτιλίαν με πλοία γραμμῆς. Ὑπάρχουν καὶ θὰ ὑπάρχουν πάντοτε ἔθνη, τὰ ὁποία κέκηνται καὶ θὰ κέκηνται χωρητικότητά σημαντικῶς ἀνωτέρων τῶν ἰδίων αὐτῶν μεταφορικῶν ἀναγκῶν. Οἱ λαοὶ αὐτῶν ἀπὸ παραδόσεως θαλασσοπόροι θὰ προσφέρουν τὰς ναυτικὰς τῶν ὑπηρεσιᾶς, θὰ μεταφέρουν δηλαδὴ ἐμπορεύματα καὶ πρώτας ἰδίαι ὕλας διὰ λογαριασμὸν ἄλλων ἐθνῶν.

Οἱ ναυοἰδοὶ αὐτοὶ λαοὶ ἐνασκούν καὶ θὰ δύνανται νὰ ἐνασκήσουν καὶ εἰς τὸ μέλλον τὸ ἔργον τοῦ θαλασσοῦ μεταφορῶς, διότι κέκηνται ὅλας τὰς ἰκανότητας, ὕλικὰς καὶ ἠθικὰς, τὰς ἀναγκαίας διὰ νὰ νικήσουν εἰς τὸν ἀγῶνα, ὅστις σφοδρότερος ἀποβαίνει ἀπὸ ἡμέρας εἰς ἡμέραν, πλέον ἀπεγνωσμένος διεξάγεται εἰς τὰς θαλάσσας.

Ἡ Ἰταλία κέκηνται εἰς μεγαλύτερον βαθμὸν κάθε ἄλλου ἔθνους τὰς ὕλικὰς αὐτὰς καὶ ἠθικὰς ἰκανότητας, τὰς προωρισμένους νὰ παράσχουν τὴν νίκην εἰς τὴν μάχην. Παρὰ τὴν ἔλλειψιν σιδήρου καὶ γαιάνθρακος, παρὰ τὸ γεγονὸς ὅτι αἱ πρώται ὅλα κρατοῦνται δεσμευμένα ἀπὸ ἄλλα Κράτη, παρὰ τὴν ἔλλειψιν κεφαλαίων, παρὰ τὴν μόλις φθάουσαν τὸν ἕνα αἰῶνα ἐθνικὴν τῆς ζωῆς, ὡς ἐνιαίου Κράτους, ἡ Ἰταλία διαθέτει ἐν ἀφθονίᾳ τὸ βασικὸν στοιχεῖον τῆς ἐπιτυχίας, τὸν παράγοντα τοῦ ἐμπύχου ὕλικου. Διαθέτει ἐφοπλιστάς, ἰθύνουσαν δηλαδὴ τάξιν εἰς τὴν ναυτιλίαν, πρὸ παντός δὲ πληρώματα.

Εἰς καμμίαν ἄλλην βιομηχανίαν, ὅπως εἰς τὴν ναυτικὴν, ὁ ἀνθρώπινος παράγων διαδραματίζει τὸσον πρωτεύοντα, ἀπόλυτον, ἀποφασιστικὸν ρόλον. Ὅταν μία χώρα διαθέτῃ αὐτάς τῆς ψυχοσυνθέσεως τῶν ἰδικῶν μας πληρωμάτων καὶ εἰς αὐτοὺς κατορθώσωμεν τελικῶς νὰ ἐμπιστευθῶμεν ὄργανα καθ’ ὅλα συγχρονισμένα διὰ τὴν ἐνάσκησιν τῆς ἀποστολῆς των, ὅπως εἶνε τὰ νεώτατα δηζελοκίνητα φορτηγά, πού ἀθρόως τῶρα καθελκύονται με τὴν θέλησιν τοῦ Ντούοτε ἀπὸ τὰς ἐσχάρας τῶν ἰταλικῶν ναυπηγῶν, δὲν ἢμπορεῖ καμμία ἀμφισβολία νὰ χωρήσῃ περὶ τοῦ

ἀποτελέσματος τῆς μάχης. Θὰ νικήσωμεν εἰς τὴν θάλασσαν».

Τὶ ἄλλο ὁ «ἀπομάχος» ἐπιστολογράφος μας ἐτόνιζε, παρὰ τὸ γεγονὸς ὅτι διὰ τὴν δημιουργίαν ἐμπορικοῦ ναυτικοῦ χρειάζεται πρὸ παντός ἡ παράδοσις καὶ ἡ εἰδίκευσις καὶ ὅτι οἱ ἐκ φύσεως ναυτικοὶ λαοὶ θὰ ζήσουν ὀπωσδήποτε εἰς τὴν θάλασσαν;

‘Απὸ τῆς Γερμανικῆς σκοπιᾶς

‘Ο κ. J. Essberger, ἐκπρόσωπος τοῦ Κράτους παρὰ τῆ Γερμανικῆς ναυτιλίας, εἰς προσφάτους δηλώσεις του σχετικὰς με τὴν ἐμποροναυτικὴν πολιτικὴν τοῦ Ράιχ, τονίζει ἰδιαιτέρως τὸ γεγονός ὅτι ὁ γερμανικὸς ἐφοπλισμὸς δὲν ἐπεζήτησε ποτὲ νὰ ἐπιβάλλῃ νόμῳ τὴν προτίμησιν τοῦ ἐθνικοῦ πλοίου εἰς τὴν μεταφορικὴν κίνησιν τῆς Γερμανίας. Πιθανὸν λόγῳ τῶν συναλλαγματικῶν δυσχερειῶν, οἱ Γερμανοὶ φορτωταὶ νὰ μὴ προσέφευγον πάντοτε εἰς τὰς ὑπηρεσίας τῶν ξένων σημαίων, χωρὶς ὅμως νὰ ὑποχρεωθοῦν διὰ τινος νόμου (Navigation Act) εἰς τὴν διάκρισιν τοῦ ἐθνικοῦ πλοίου, διάκρισιν τὴν ὅποιαν ὀπωσδήποτε ἀπέκρουσαν οἱ ἰθύνοντες τὰ τῆς γερμανικῆς ναυτιλίας.

Ἡ τοιαύτη μὴ ὑποχρεωτικὴ διὰ τοὺς φορτωτὰς προτίμησις τῆς ἐθνικῆς ναυτιλίας — προσέθηκεν ὁ κ. Essberger — δὲν ἢμπορεῖ θεαθῆαι νὰ χαρακτηρισθῆ ὡς διάκρισις κατὰ τῶν ξένων σημαίων. Σεβαστὴ ξένη χωρητικότης συμμετεῖχε πρὸ τοῦ πολέμου ἐν ἐλευθέρῳ συναγωνισμῷ εἰς τὰς γερμανικὰς μεταφορὰς. Ξένα τακτικά γραμμαὶ προσήγγισαν πυκνὰ εἰς τοὺς λιμένας τοῦ Ράιχ καὶ «τράμπς» ὑπὸ ξένας σημαίας ἐξεύρισκον ἐπιφέλη ἀπασχόλησιν εἰς μεταφορὰς διὰ γερμανικῶν λογαριασμῶν. Σιδηρομεταλλεύματα, φωσφάτα καὶ πυρίται μετεφέροντο ἐκ τῆς Μεσογείου διὰ γιουγκοσλαβικῶν, ἰταλικῶν καὶ ἑλληνικῶν φορτηγῶν, σόγια ἐξ Ἄπω Ἀνατολῆς δι’ ἰαπωνικῶν κλπ. Ἐξ ἄλλου ὅμως τὰ γερμανικὰ σκάφη μετεῖχον τῶν φορτώσεων διὰ λογαριασμῶν ξένων χωρῶν.

Ἡ κατανομὴ αὐτῆς τῆς μεταφορικῆς κινήσεως εἶνε τὸ κύριον γνώρισμα τῆς διεθνούς μορφῆς, τὴν ὁποίαν ἔχει ἡ παγκόσμιος ναυτιλία. Μία ἰσχυρὰ καὶ ἐπὶ ὑγιῶν θάσεων ἀναπτυσσομένη ναυτικὴ βιομηχανία δὲν ἢμπορεῖ ἄλλως νὰ ἐπιτελέσῃ τὴν ἀποστολὴν τῆς παρὰ διὰ τῆς πλήρους ἐλευθερίας εἰς τὴν ἀπασχόλησιν τῆς ἐπὶ διεθνούς ἐπιπέδου. Κάθε δὲ περιορισμὸς ἢ διάκρισις εἰς τὰς ἐθνικὰς ἐκάστης ναυτιλίας μεταφορὰς, θὰ ἐπιφέρῃ αὐτομάτως καὶ τὸν περιορισμὸν εἰς τὰς δυνατὸτητας ἀναπτύξεως τῆς ναυτιλίας αὐτῆς. Ἡ μόνη προϋπόθεσις, ἣτις ἐτέθη ἀνέκαθεν ὑπὸ τῶν Γερμανῶν ἐφοπλιστῶν ἦτο ἡ ἰσοτιμία μεταχειρίσεως εἰς τὸν ἐλευθέρῳ ἀνταγωνισμῶν με τὰς ἄλλας σημαίας.

Ἄν ἐπεκράτου μεταπολεμικῶς αἱ ἀνωτέρω ἀπόψεις περὶ τῆς ἀποστολῆς καὶ τοῦ διεθνούς χαρακτήρος τῆς ναυτιλίας, ἀν δηλαδὴ ἡ ἐμποροναυτικὴ ἀνάπτυξις εἰς τὰς διαφόρους χώρας ἐστηρίχτο εἰς τὰς ἰκανότητας ἐκάστου λαοῦ νὰ κατισχύσῃ εἰς τὰ θαλάσσια ἔργα ἐν ἐλευθέρῳ ἀνταγωνισμῷ, μακρὰν κάθε προστατευτισμοῦ ἢ κρατικῆς παρεμβάσεως, ὁμολογοῦμεν ὅτι ἄλλοιον θὰ διεγέρτο τὸ μέλλον τῆς παγκοσμίου ναυτικῆς βιομηχανίας, ἰδιαιτέρως δὲ τῆς ἰδικῆς μας. Καμμία δυσωῖνος πρόβλεψις περὶ τῆς καλῆς σταδιοδρομίας τῆς θὰ ἐδικαιολογεῖτο. Τούναντιον μάλιστα με τὴν προώθησιν, ἣτις θὰ δοθῇ μετὰ τὸν πόλεμον εἰς τὴν παραγωγὴν, θὰ πρέπει κανεὶς νὰ περιμένη θετικωτέραν τὴν πρόδον τοῦ ἑλληνικοῦ πλοίου.

Μετὰ τὸν πόλεμον

Ἐλάθωμεν καὶ δημοσιεύωμεν εὐχαρίστως τὴν κάτωθι ἐπιστολὴν:

Φίλε κ. Διευθυντά,

Ἀνέγνωσα εἰς τὸ προηγουμένον τεύχος σας τὴν ἐπιστολὴν τοῦ «Ἀπομάχου» ἐπιστολογράφου, ὑπὸ τὸν τίτλον «Θὰ ζήσωμεν εἰς τὴν θάλασσαν».

Σεβόμενος τὰς ἀπόψεις τοῦ γνωστοῦ ἀπομάχου συναδέλφου μου συμφωνῶ πληρέστατα με αὐτάς. Θὰ ζήσωμεν εἰς τὴν θάλασσαν.

‘Ο Ἕλλην ἐκ φύσεως καὶ παραδόσεως εἶνε ὅχι μόνον ναυτικὸς, ἀλλὰ καὶ καλὸς ἐπιχειρηματίας εἰς τὰ θαλάσσια ἔργα. Μᾶς τὸ ἀποδεικνύουν τὰ γεγονότα: Ὅταν πρὸ πεντηκονταετίας κατέρρευσεν ἡ ἰστιοφόρος ναυτιλία, ἀντελήφθησαν οἱ τότε ναυτιλλόμενοι ὅτι θὰ τὴν διεδέχτο ἡ ἀτμήρης καὶ ἐπεδόθησαν εἰς αὐτὴν με ὅλον τὸν ζῆλον, ὁ ὁποῖος διακρίνει τοὺς ναυτικούς μας. Διὰ τῆς ἀτομικῆς των πρωτοβουλίας καὶ με τὰ πενιχρὰ οἰκονομικά

CODES:

Lombard,
New Boe,
Bentley's

ORIENTAL SHIPPING BROKERS

SHIPBROKERS, SHIPOWNER & SHIPPING AGENTS

GLEN LINE BUILDING, 2 PEKING ROAD.

SHANGHAI, CHINA.

Cables:

«ORSHIP»

(Shanghai)

AGENCIES:

LONDON,
MANILA,
HONGKONG,
KOBE.

«Ναυτικὸν Γραφεῖον, ἰδιαιτέρως συνεργαζόμενον μετὰ τῶν κυριωτέρων Ἰαπωνικῶν καὶ Κινεζικῶν ναυτικῶν Οἰκῶν»

MNG. DIRECTORS:

LEONTI PODPAKH

CAPT. J. G. SCARL

(J.C. Scarlatides)

μέσα, που διέθετον, εδμηιούργησαν εντός ολίγων ετών ένα αξιόλογο πυρήνα της ατιμήρους ναυτιλίας μας, άποκτησαντες εις μέγαν αριθμόν δια την εποχήν εκείνην άτμόπλοια και έκτείναντες ολίγον κατ' ολίγον τούς πλόας των εις θλας τας θαλάσσας και τούς ώκεανούς.

Σήμερον είνε γνωστόν, ότι ή ελληνική φορτηγός ναυτιλία διαθέτει λίαν σημαντικόν αριθμόν άτμοπλοίων, τό πλείστον όμως τών όπριον είνε μεγάλης ήλικίας (τό ποσοστόν κυμαίνεται περί τό 60% ίσως και πλέον). Εις αυτόν μάλιστα τόν λόγον όφείλεται κυρίως και ή έκάστοτε έκδηλουμένη αντίδρασις έκ μέρους τών ξένων φορτωτών και τών ασφαλείων, αντίδρασις ύπερβαίνουσα πολλάκις τά όρια της καλής πίστωσης.

Παρά τας αισιοδόξους προβλέψεις διά τό μέλλον, θά είνε φυσικώς αδύνατον, όπόταν θ' άρχίσουν έντατικαί αι μεταφοραί του έλευθέρου πλέον έμπορίου να συναγωνισθώμεν τας ξένας σημαίας με τό ολικόν τό όποίον διαθέτει σήμερον ή Ναυτιλία μας εις ποιότητα σκαφών.

'Απόλυτος κατ' έμέ ανάγκη να έκποιηθούν τά πλοία τά έχοντα ήλικίαν άνω τών 25 ετών, έφόσον φυσικά ύπάρχουν άγορασταί. Αί τιμαί που θά άπολαύσουν οί πλοιοκτηταί των θά είνε πάντως άνώτεροι τών προπολεμικών. Με τό προϊόν δε της πωλήσεως θά άντικατασταθούν έν καιρω τά πωλούμενα παρήλικα διά νεότερα ή και νεοαναπηγύον συγχρονισμένα. Μόνον ούτω θά ήμπορέση ή 'Ελληνική Ναυτιλία ν' άντεπεξέλλη εις τόν άναγωνισμόν.

Κατά την παρούσαν πολεμικήν περίοδον όφειλομεν πρό παντός να είμεθα συντηρητικοί και έν έπιφυλακή παρακολουθούντες τας περιστάσεις. Πρέπει να διαθλέψωμεν την κατάλληλον στιγμήν διά τας νέας άγοράς και τούτο ίνα μη έπαναληφθί τό μέγα σφάλμα του πρώτου Εύρωπαϊκού πολέμου και διη κατά τό 1919-1920, όποτε έξηναγκάσθησαν οί έφοπλισταί και ήγόρασαν «παληοκάραθα» εις τιμάς έξωφρενικάς. Τότε ή Ναυτιλία άπήλαυσε τών κερδών του μακρού έκείνου πολέμου και διέθεσεν ακαίρω εις άγοράς πλοίων, κατά τούς μετριωτέρους ύπολογισμούς περί τά 13.500.000 χρυσών λιρών. Τό ογκώδες αυτό κεφάλαιον έπέλθουσης της ναυτιλιακής κρίσεως, σχεδόν άπωλέσθη, διότι αι άξιαί των πλοίων έξεμηνειώθησαν.

Εις τόν σημερινόν όμως πόλεμον δέν ύπάρχουν άνάλογα κέρδη και πολύ φοβούμαι ότι ή Ναυτιλία μας μετά την λήξιν του πολέμου θά εύρεθί και πάλιν πρό άδιεξόδου με τά παλαιά της σκάφη, μη διαθέτουσα τά μέσα να τά άντικαταστήση διά νεώτερον.

Προβλέπω, άν και τό άπέυχομαι, ότι θραδύτερον κρίσις μεγάλη θά έκσπάση εις την Ναυτιλίαν μας. Θά ίδωμεν τά πλοία μας άπρακτούντα και πάλιν εις διαφόρους λιμένας. 'Από τούδε έπιβάλλεται να λάθωμεν τά μέτρα μας διά την πρόληψιν της όχι και τόσον άπιθάνου μεταπολεμικής κρίσεως.

'Η κρίσις αυτή δέν θά είνε παγκόσμιος. Κρίσιν σοβαράν προβλέπω διά την 'Ελληνικήν Ναυτιλίαν.

'Αθήναι 25 'Ιουλίου 1940

Μετά τιμής
ΓΚΙΚΑΣ ΚΟΥΛΟΥΡΑΣ

Τά πολεμικά έπίδοματα

Δημοσιεύομεν κατωτέρω τό κείμενον της ύπογραφείσης νέας συλλογικής συμβάσεως διά τά πολεμικά έπίδοματα της φορτηγού Ναυτιλίας. Ούσιαστικώς, πλην έλαχίστων παραλλαγών, όσον άφορῶ τά έπίδοματα κατά την φόρτωσιν ή εκφόρτωσιν εις λιμένας της έπικινδύνου ζώνης, πρόκειται περί παρατάσεως της άρχικής συμβάσεως του 'Ιανουαρίου τρ. έτους.

'Εν τῷ μεταξύ διεάγονται διαπραγματεύσεις διά τό σθεσάρον ζήτημα της παρατάσεως τών συμβάσεων ναυτολογίας, έφόσον, λόγω της πολεμικής καταστάσεως, είνε αδύνατος ή παλιννόστησις τών άπολυομένων πληρωμάτων.

Τό κείμενον της νέας συμβάσεως έχει ως εξής:

ΣΥΛΛΟΓΙΚΗ ΣΥΜΒΑΣΙΣ

'Εν 'Αθήναις σήμερον την 12ην 'Ιουλίου 1940 ήμεραν Παρασκευήν οί κάτωθι ύπογεγραμμένοι, άφ' ενός μὲν οί Α. Ν. Νομικός και Μηνάς Διακίης, έμπροσθούντες νομίμως έν προκειμένω την ένταυθα έδρευούσαν άνεγνωρισμένην επαγγελματικήν όργανοσιν «'Ενωσις 'Ελλήνων 'Εφοπλιστών» έξουσιοδοτημένοι προς τούτο δυνάμει της σχετικής άποφάσεως του Α. Σ. της όργανώσεως ταύτης, ως ή ύπ' αριθ. 15375 από 12 'Ιουλίου έ. έ. δήλωσις αυτής.

'Αφ' έτέρου δε οί: Μιχ. 'Αμπουσελάμ, Πρόεδρος της άνεγνωρισμένης και έν Πειραιεί έδρευούσης 'Επαγγελματικής 'Οργανώσεως «Πανελλήνιος 'Επαγγελματική 'Ενωσις Πλοιάρχων Ε. Ν.»; 'Αθ. Παπαναστασάπουλος Πρόεδρος της άνεγνωρισμένης και έν Πειραιεί έδρευούσης 'Επαγγελματικής 'Οργανώσεως «Σύνδεσμος Ραδιοηλεγραφητών Ε. Ν.» νομίμως έκαστος έκπροσωπών έν προκειμένω την ως άνω όργάνωσιν, ής προϊσταται και ό Γεώργ. Κοντάκος Γενικός Γραμματεύς της άνεγνωρισμένης και έν Πειραιεί έδρευούσης 'Οργανώσεως «Πανελλήνιος Ναυτική 'Ομοσπονδία» νομίμως έκπροσωπών έν προκειμένω ταύτην:

Συνελθόντες συνωμολογήσαμεν όμοφώνως τά κάτωθι: 'Εχοντες ύπ' όψιν την από 28ης 'Ιουλίου 1940 συλλογικήν σύμβασιν μεταξύ της «'Ενωσεως 'Ελλήνων 'Εφοπλιστών» άφ' ενός και άφ' έτέρου τών ως άνω κατονομαζομένων 'Επαγγελματικών 'Οργανώσεων Ναυτεργατών, δι' ής και διά τούς έν αυτήν αναφερομένους λόγους: α') παρετάθη μέχρι της 20ης 'Ιουλίου έ. έ. ή ισχύς τών έν τη άνω συλλογική συμβάσει αναφερομένων παλαιότερων τοιούτων περί του τρόπου ύπολογισμού τών πο-

λεμικών έπίδομάτων διά τούς εργάτας θαλάσσης τούς άνήκοντας εις τας έν αύταις αναφερομένας επαγγελματικές Ναυτικές 'Οργανώσεις και ύπηρετούντας επί φορτηγών πλοίων χωρητικότητας ολικής άνω τών 500 τόρων και διά τό χρονικόν διάστημα από 1ης 'Ιανουαρίου μέχρι 30 'Ιουνίου 1940 και περί τών καταβληθησομένων ένεκα της αιτίας ταύτης χρηματικών ποσών.

β') Περιελήφθη εις την υπό τών αύτων ως άνω συλλογικών συμβάσεων καθοριζομένην έπικινδύνου ζώνην ή 'Ερυθρά Θάλασσα και ή Μεσόγειος Θάλασσα υπό καθορισθέντας περιορισμούς.

Συμφωνούντες ότι συνεχίζεται ένεκα τών αύτων ως και μέχρι σήμερον αίτιον ή επηρεάζουσα και την κίνησιν της ελληνικής φορτηγού ναυτιλίας άσταθής κατάστασις, όσον άφορῶ τας διεθνείς μεταφοράς. Διαπιστούντες ότι τελευταίως κατέστησαν σοβαρότεροι οί κίνδυνοι διά τά πλοία τά παραμένοντα εις ώρισμένους λιμένας τών έμπολέμων κρατών κειμένους έντός της άνεγνωρισμένης έπικινδύνου ζώνης του 'Ατλαντικού και της Βορείου Θαλάσσης. 'Αποβλέποντες εις την έξασφάλισιν δια την έθνικήν φορτηγόν Ναυτιλίαν, ναυτεργάτας και πλοία, οικονομικών όρων εργασίας, έναρμονισμένον όσον τό δυνατόν περισσότερον προς τας σημειούμενας σήμερον δι' αυτήν συνθήκας.

1. Δεχόμεθα άνεπιφύλακτος την παράτασιν μέχρι της 31ης Αύγουστου έ. έ. της ισχύος της ως άνω από 28 'Ιουνίου έ. έ. συλλογικής συμβάσεως καθῶς και τών έν αυτήν μνημονευομένων άλλων παλαιότερων τοιούτων καθ' άπάσας αύτων τας διατάξεις, πλην έκείνων, αίτινες διά της παρούσης τροποποιούνται και την εφαρμογήν αύτων διά τό χρονικόν τούτο διάστημα καθ' όν τρόπον εφηρμοσθήσαν αύτα μέχρι σήμερον.

2. ΣΥΜΦΩΝΟΥΜΕΝ:

α') Να καταβάλλεται τό καθορισμένον διά τας ήμέρας πλοῦ έν τη έπικινδύνου ζώνη ειδικόν πολεμικόν έπίδομα και δι' έκάστην έκ τών πέντε πρώτων ήμερών από του κατάπλου τών περι όν ή παρούσα σύμβασις φορτηγών εις λιμένας τών έμπολέμων κρατών κειμένων έντός της έπικινδύνου ζώνης του 'Ατλαντικού και της Βορείου Θαλάσσης, συμπεριλαμβανομένων και τών υπό γερμανικήν κατοχήν λιμένων ξένων κρατών, τό ήμισυ δε του ειδικού τούτου έπίδοματος δι' έκάστην ήμεραν παραμονής έν τῷ αυτῷ λιμένι πέραν τών πέντε ήμερών ούχι όμως διά περισσότερας τών είκοσι (20), μετά την παρέλευσιν τών όποίων δέν καταβάλλεται ειδικόν πολεμικόν έπίδομα άνεξαρτήτως του χρόνου καθ' όν έν συνεχείᾳ ήθελε διαρκέσει ή παραμονή του πλοίου εις ένα εκ τών ως άνω λιμένων.

Εις περίπτωσην, καθ' ήν ή εκφόρτωσις ή ή φόρτωσις τών πλοίων έπιδάλλεται να πραγματοποιηθί εις περισσότερους του ενός εκ τών ως άνω λιμένων τό καταβληθησομένον ειδικόν πολεμικόν έπίδομα επ' ουδενί λόγω επιτρέπεται να ύπερβή δι' άπαντας τούς λιμένας συνολικής εκφορτώσεως ή φορτώσεως τό ως άνω καθοριζόμενον. Αί παρεμβάλλομεναι ήμεραί πλοῦ από λιμένος εκφορτώσεως ή φορτώσεως εις έτερον τοιούτον προς ολικήν εκφόρτωσιν ή φόρτωσιν δέν ύπολογίζονται εις τά ως άνω αναφερόμενα χρονικά διαστήματα τών πέντε και είκοσιν ήμερών.

'Εν περιπτώσει καθ' ήν μετά την ολικήν εκφόρτωσιν εις ένα ή περισσότερους εκ τών ως άνω λιμένων, τό πλοίον καταπλέει εις έτερον λιμένα της άνωτερας κατηγορίας διά νέαν φόρτωσιν ή ύπολογισμός του ως άνω καθοριζόμενου πολεμικού έπίδοματος άρχίζει εκ νέου και από της ήμερας κατάπλου εις τόν νέον τούτον λιμένα φορτώσεως. Δέν καταβάλλεται τό ως άνω ειδικόν πολεμικόν έπίδομα τών 5 και 20 ήμερών δις διά φόρτωσιν και εκφόρτωσιν του αυτου τξξιδίου.

β') Να καταβάλλεται τό ήμισυ του καθορισμένου διά τας ήμέρας πλοῦ έν τη έπικινδύνου ζώνη ειδικού πολεμικού έπίδοματος δι' έκάστην ήμεραν παραμονής τών πλοίων εις οιονδήποτε άλλον λιμένα τών άνωτερου λιμένα, έναντιόν του όποίου και κατά την έν αυτῷ παραμονήν του πλοίου ήθελε σημειωθί δρασις διά πολεμικών όπλων ή μέσων (βομβαρδισμός, τορπιλλισμός κλπ.). Τό ειδικόν τούτο πολεμικόν έπίδομα ύπολογίζεται και καταβάλλεται από της ήμερας καθ' ήν έσημειώθη ή ως άνω πολεμική δρασις μέχρι του απόπλου του πλοίου.

3. Εις περιπτώσιν άπαγορεύσεως ή έμποδίσεως του απόπλου πλοίου τινός εις λιμένας του έξωτερικού ένεκα αίτιων αναγομένων εις την έν Εύρώπη έμπόλεμον κατάστασιν, ένθ' έχει λήξει ή συμβάσις ναυτολογίσεως του πληρώματος και δέν είνε δυνατή ή παλιννόστησις αυτου:

Συμφωνούμεν όπως καταβάλλεται εις τό πληρωμα ό βασικός μόνον μισθός του ισχύοντος μισθολογίου από της λήξεως της συμβάσεως ναυτολογίας, έφόσον αυτή έλαβε χώραν μετά την εκφόρτωσιν ή από της περατώσεως αυτής, έφ' όσον ή συμβάσις ναυτολογίσεως έληξε πρό ταύτης και μέχρι της ήμερας καθ' ήν θά καταστή δυνατή ή παλιννόστησις.

'Η ισχύς της παρούσης άρχεται από της 21ης 'Ιουλίου έ. έ. και λήγει την 31ην Αύγουστου έ. έ. καθ' ό χρονικόν διάστημα παύει ισχύουσα οιαδήποτε άλλη διάταξις προγενεστέρας συμβάσεως άντικειμένη εις την παρούσαν.

ΟΙ ΣΥΜΒΑΛΛΟΜΕΝΟΙ

Liverpool

REA LIMITED.

Stevedores of Cargo — of All Kinds—

TUG OWNER

BIRKENHEAD

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ ΤΟΥ ΚΑΤΑ ΘΑΛΑΣΣΑΝ ΠΟΛΕΜΟΥ

ΕΝΤΟΝΟΙ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΑΙ ΕΠΙΘΕΣΙΣ

Κατά τὸ διαρρέον αὐτὸ 15ῆήμερον τοῦ Ἰουλίου δὲν ἐσημειώθησαν ἐντυπωσιακὰ πολεμικὰ γεγονότα. Ἡ παγκόσμιος προσοχὴ στρέφεται κατὰ τὴν παρούσαν στιγμὴν πρὸς τὴν ἀναμενόμενην γερμανικὴν ἐπιθετικὴν ἐνεργεσίαν ἐναντίον τῶν βρετανικῶν νήσων, ἐκ τοῦ ἀποτελέσματος τῆς ὁποίας θὰ ἐξαρτηθῇ ἡ ἐνδεχομένη ὁ τερματισμὸς τῆς Εὐρωπαϊκῆς συρράξεως. Ἐν τῇ μεταξὺ συνεχίζονται αἱ ἀμφοτέρωθεν προσπάθειαι. Ἡ Μεγ. Βρετανία ἐπιχειρεῖ νὰ ἐκκαθαρίσῃ τὴν Μεσόγειον καὶ ν' ἀποκαταστήσῃ τὰς διαταραχθεῖσας συγκοινωνίας τῆς, ἐνῶ παρὰλλήλως ἐνισχύει τὸν ἔλεγχον ἐπὶ τῶν ἰσπανικῶν εἰσαγωγῶν, ἵνα ματαιώσῃ κάθε διαφυγὴν πολεμικοῦ λαθροεμπορίου πρὸς τὴν γερμανοκρατομένην Γαλίαν καὶ λαμβάνει σειρὰν ὄλην μέτρον διὰ τὴν ἀποτελεσματικὴν ἀντιμετώπισιν τῆς γερμανικῆς ἐπιθέσεως. Ἡ Γερμανία ἀπ' ἑτέρου ἐπιχειρεῖ νὰ περισφίξῃ τὸν ἀποκλεισμόν τῶν ἀγγλικῶν νήσων καὶ πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν ἐνέτεινε τὴν ὑποβρυχιακὴν δρασίαν, ἐπέκρινε τὰς ἐπιθέσεις τορπιλλοκατόνων κατὰ τῆς ναυσιπλοίας νηπιλίας καὶ ἐξαστέλῃσθε σφοδρῶτάτας ἐναερίους ἐπιδρομὰς ἐναντίον τῶν ἀγγλικῶν παραλίων καὶ ἰδιῶν κατὰ τῶν νηοπομπῶν. Συγχρόνως, ἀγνωστον γερμανικὸν πολεμικὸν ἢ ἐξοπλισμένον βοηθητικὸν εἰδρῶμον ἐπεδόθη εἰς ἐπιδρομικὸν πόλεμον κατὰ τῶν ἀγγλικῶν οὐραφῶν εἰς τὸν Ἀτλαντικὸν ὠκεανόν.

Οἱ κίνδυνοι τῆς ναυσιπλοίας

Ἐνδιαφέρουσα ὑπῆρξαν αἱ κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ 15ῆήμερου γινόμεναι ἀνακινώσεις, σχετικῶς μὲ τοὺς ἐκασταχοῦ κινδύνους τῆς ναυσιπλοίας. Οὕτως, αἱ ρομανικαὶ ἀρχαὶ ἦσαν κάθε ἀπαγορεύσειν τῆς ναυσιπλοίας εἰς τὰ ρομανικὰ παραλία κατόπιν τῆς ἀφαιρέσεως τῶν ναρκῶν ἀπὸ τὰς περιοχὰς τῆς Κωνσταντινῆς καὶ τῶν ἐκβολῶν τοῦ Δουνάβεως. Ἡ ἰταλικὴ ἐξ ἄλλου κυβερνήσεως ἀνεκίνησεν ὅτι ὅλα τὰ ἐμπορικὰ πλοία τὰ κατευθυνόμενα εἰς συμμαχικὰς λιμένας θὰ ταξιδεύουν ἐπὶ ἰδιῶν τῶν εὐθύνῃ καὶ κινδύνῳ ἐντὸς ὁρίων 30 μιλ. ἀπὸ τῶν συμμαχικῶν ἀκτῶν. Εἰς ἀπάντησιν τὸ βρετανικὸν Ναυαρχεῖον ἐφήρμοσε παρόμοιον μέτρον διὰ τὴν ναυσιπλοίαν εἰς τὰ ἰταλικά παραλία. Εἰς ἑτέραν ἀγγλικὴν ἀνακινώσιν ἀνεφέρθη ἡ ἐγκρίσις νέας ζώνης ναρκῶν ἐπὶ μήκους 50 μιλίων ἀπὸ Νταγκερβάν μέχρι Βέξφορντ. Εἰς τὴν ἀγγλικὴν ἀκτὴν ἡ ζώνη τῶν ναρκῶν καλύπτει 35 μίλια μεταξὺ τοῦ κόλπου Μπαντεμίμλ καὶ τοῦ Νισὸ Κήν. Εἰς τὸ κέντρον τοῦ στενοῦ Σαιν Τζώρτζ ἡ ζώνη εὐρύνεται συνεχίζομένη παρὰλλήλως μέχρι τῶν ἰρλανδικῶν χωρικῶν ὕδατων. Τὰ κατευθυνόμενα ἐκ Φάλμουθ εἰς Μπριστόλ σκάφη ἔκαστον μέχρι τοῦδε τὸν γῆρον τῆς Ἰρλανδίας διὰ νὰ φθάσῃν εἰς τὸν προορισμὸν τῶν, ἀποφεύγοντα τοὺς κινδύνους ἐνὸς ταξιδίου διὰ τῆς Μάγχης. Τελευταίως ὅμως διὰ γενικωτέρους λόγους αἱ ἰσχυρῶς προστατευόμεναι ἀγγλικαὶ νηοπομπαὶ διαπλέουν καὶ πάλιν τὸ στενὸν τῆς Μάγχης, παρὰ τοὺς ὑφισταμένους μεγαλυτέρας κινδύνους. Κατὰ τῶν νηοπομπῶν αὐτῶν ἐστράφησαν αἱ τελευταῖαι ἐπιθετικαὶ ἐνέργειαι τῆς γερμανικῆς ἀεροπορίας.

Περὶ τῶν μέσων μὲ τὰ ὁποία διεξάγει ἡδη ἡ Γερμανία τὸν κατὰ θάλασσαν ἀγῶνα διεβιάσθησαν αἱ ἀκόλουθοι πληροφορίες. Ὁ ἀριθμὸς τῶν ὑποβρυχίων φαίνεται, ὅτι ἠῤῥῆθη, ἐνῶ ἡ δράσις τῶν διευκολύνεται ἀπὸ τὴν ἐγκατάστασιν βάσεων ἀνεφοδιασμῶν εἰς τὰς ἀκτὰς τῆς Βορείου Γαλλίας. Τὰ περισσότερα τῶν ἐν δράσει γερμανικῶν ὑποβρυχίων εἶνε μικρῆς χωρητικότητος καὶ περιορισμένης ἐνεργείας. Πάντως, ὑποβρύχια μὲ εὐρύτεραν ἀκτὴν δράσεως ἐνεφανίσθησαν ἐν νέου εἰς τὸν Ἀτλαντικόν, τορπιλλοκατόνα μεταξὺ ἄλλων καὶ τὸ φορητὸν «Ἀδάμαστος», ἀνοικτὰ τοῦ Λὰς Πάλμας. Ἡ φήμη περὶ τελεοποιήσεως τῶν ὑποβρυχίων, ὅστε νὰ ἐξασφαλίσῃται ὁ ἀθρόμβος αὐτῶν πλοῦς ὑπὸ τὴν θάλασσαν, θεωρεῖται ὡς ἐκρηγῆσασα ἀπὸ τὴν γερμανικὴν προπαγάνδαν καὶ ἀποσκοποῦσα νὰ ὑπονομήσῃ τὴν πίστιν τῶν ναυτιλλομένων εἰς τὴν ἀποτελεσματικότητά τῆς διώξεως τῶν ὑποβρυχίων. Ὅσον ἀφορᾷ τὰς ἐναερίους ἐπιδρομὰς διεξάγονται αὐτὰ ἀπὸ ἀεροσκάφη καθέτου ἐφορμῆσεως προστατευόμενα ἀπὸ σιμὴν καταδιοικτικῶν καὶ ἀπὸ ἀεροπλάνα τύπου «Ἀράντο 196». Τὰ τελευταῖα ταῦτα ἐνεφανίσθησαν τὸ πρῶτον κατὰ τὴν νορβηγικὴν ἐκστρατείαν, εἶνε δὲ ἐλαφρὰ, εὐέλικτα καὶ ταχύτατα καὶ χρησιμοποιοῦνται διὰ τὴν ἀνίχνευσιν τῶν νηοπομπῶν καὶ δι' ἐπιθέσεις καθ' ἀλειυτικῶν, ἐλαφρῶν πολεμικῶν καὶ ὑποβρυχίων. Ἐχρησιμοποιοῦνται ἐξ ἄλλου συχνότερον ὑπὸ τῶν Γερμανῶν αἱ τορπιλλοκατοὶ καὶ ἐπανελήθη ὁ ἐπιδρομικὸς

πόλεμος εἰς τὸν Ἀτλαντικόν. Οἱ ναυαγοὶ τῶν βυθισθέντων ἀγγλικῶν φορητῶν «King John» καὶ «Davisian» ἀνέφεραν, ὅτι ἐπιδρομικὸν σκάφος ἔχει μεταμορφωθῆ ἐξωτερικῶς εἰς ἐμπορικὸν πλοῖον καὶ ἀποκαλύπτει αἰφνιδίως τὰ τηλεβόλα του, ὅταν πλησιάσῃ τὴν λείαν του. Εἶνε χωρητικότητος 10.000 τόννων, ταχύτητος γύρω τῶν 20 μιλίων καὶ ἔχει πλήρωμα 300 καὶ πλέον ἀνδρῶν. Ἡ πρώτη ἐμφάνισις τῶν ἐσημειωθῆ ἑκατοντάδας τινὰς μιλίων ἀνοικτὰ τῶν Δυτικῶν Ἰνδιῶν.

Αἱ ἐπιθέσεις κατὰ νηοπομπῶν

Ὅσον ἀφορᾷ τὰς ἐναερίους ἐπιδρομὰς ἐναντίον νηοπομπῶν εἰς τὰς ἀγγλικὰς ἀκτὰς καὶ κυρίως εἰς τὴν Μάγχην, Ἀμερικανὸς δημοσιογράφος περιγράφει μίαν ἐξ αὐτῶν εἰς ἀνταπόκρυσιν τὸν πρὸς τοὺς «Τάϊμς» τῆς Νέας Ὑόρκης». Τὰ «Στοιχάζα» — γράφει — ἐπετέθησαν αἰφνιδιαστικῶς ἀπὸ μεγάλου ἤθρους καὶ κατήρχοντο μὲ ἰλιγγιώδη ταχύτητα ὑπὲρ τῶν πλοίων ἐξαπολύοντα τὰς βόμβας. Τὰ σκάφη τῆς νηοπομπῆς ἀνέπτυξαν ὄλην αὐτῶν τὴν ταχύτητα καὶ ἠρῶσαν τὴν παράταξιν τῶν, ὅστε νὰ μὴ παρονοιάζον συγκεντρωμένον στόχον. Τρία ἐκ τῶν πλοίων, πληγνέντα ὑπὸ τῶν γερμανικῶν βομβῶν κατεβυθίσθησαν ταχέως. Ὁ Ἀμερικανὸς δημοσιογράφος ἐκφράζει τὴν γνώμην, ὅτι κατὰ τὰς τελευταῖας δέκα πέντε ἡμέρας τοῦ Ἰουλίου αἱ ἀπώλειαι τῆς ἀγγλικῆς ναυτιλίας ἦσαν πολὺν μεγαλυτέρας, παρ' ὅσον ἀνεφέρθη εἰς τὰς ἐπίσημους ἀνακινώσεις. Γερμανικὰ ἀπ' ἑτέρου πληροφορία ἐτόνιζαν, ὅτι κυβερνήται ὑποβρυχίων, ἐκ τῶν ἐπανεληθέντων εἰς τὰς βάσεις τῶν πρὸς ἀνεφοδιασμὸν, ἀνέφερον ὅτι τὰ ταξίδια μεμονωμένων πλοίων πρὸς τὰς ἀγγλικὰς νήσους ἤρρισαν νὰ σπανίζον. Κατόπιν τούτου τὰ ὑποβρύχια ἐπέθεταν κατὰ τῶν νηοπομπῶν, εἰς τὸν ὁποῖον τὰς τάξεις ἀναζητοῦν ἡδη τὴν λείαν τῶν. Κατὰ τὸ πρακτορεῖον «Γρανδσέαν» ἡ βύθισις ἐντὸς τριῶν ἡμερῶν οὐραφῶν 200.000 τόννων ἐνέχει ἰδιάζουσαν σημασίαν, ὡς ἀποδεικνύουσα, ὅτι οἱ σύμμαχοι ὑφίστανται τελευταίως μεγαλυτέρας ἀπολείας ἢ κατὰ τὴν ἔντασιν τοῦ ὑποβρυχιακοῦ ἀγῶνος τοῦ προηγουμένου πολέμου.

Ἡ ναυσιπλοία εἰς τὴν Μεσόγειον

Ὡς πρὸς τὴν Μεσόγειον ἡ ἐν αὐτῇ ναυσιπλοία τῶν Ἀγγλικῶν οὐραφῶν ἐπανεληθῆκε, μεγάλη δὲ νηοπομπὴ προερχομένη ἐκ τῆς Δυτικῆς Μεσογείου, ὡς ἀνεκίνησε τὸ Ἀγγλικὸν Ναυαρχεῖον, κατέπλενε πρὸ ἐβδόμῃ εἰς τὸν λιμένα τῆς Ἀλεξανδρείας. Ἐπικολούθησαν καὶ ἄλλοι κατὰλοι, ὁ δὲ λιμὴν τῆς Ἀλεξανδρείας ἠνοίχθη εἰς τὴν οὐδέτεραν ναυσιπλοίαν καὶ ὁρισμένα ἐξ αὐτῶν τοπικαὶ συγκοινωνία ἀποκατεστάθησαν. Ἐτέρα ἀγγλικὴ ἀνακινώσις ἔκαστε μνηστὴν περὶ τῆς Ἐρυθρᾶς Θαλάσσης. Τὰ ἐκεῖ δρῶντα ἰταλικά ὑποβρύχια ἀνέφερον, ὅτι ἠχρηστεύθησαν καὶ ὅτι αἱ ἀγγλικαὶ συγκοινωνία Λιγύπτου — Ἀγγλίας διὰ τοῦ γύρου τῆς Ἀφρικῆς δὲν ὑπόκεινται πλέον εἰς κίνδυνον καὶ διεξάγονται ὁμαλῶς. Βυθισεῖς ἐμπορικῶν πλοίων εἰς τὰ μεσογειακά ὕδατα ὀλίγοιτα ἀνηγγέλθησαν. Τὰ ἰταλικά ἀνακινωθέντα ἀνέφερον τὴν ἐγκατάλειψιν ἐνὸς μεγάλου δεξαμενοπλοίου τὴν 17ην Ἰουλίου εἰς τὴν Ἀνατ. Μεσόγειον, τὴν βύθισιν τὴν 18ην Ἰουλίου ἐνὸς σκάφους 15.000 τόννων εἰς τὰ ἀνοικτὰ τῆς Μάλτας καὶ τὴν ἐγκατάλειψιν τὴν 20ην Ἰουλίου ἐνὸς φορητοῦ μεταξὺ Σικελίας καὶ Βορ. Ἀφρικῆς. Ἐγνώσθη ἐπίσης καὶ ἡ παρ' ἀεροπλάνων βύθισις εἰς τὸ Ἴονιον τοῦ φιλανδικοῦ φορητοῦ «Witig». Ἀπὸ τῆς ἀγγλικῆς πλευρᾶς ἀνεκινώθη, ὅτι ἐν δεξαμενοπλοίων καὶ τρία ἢ τέσσαρα ἰταλικά ἐμπορικὰ πλοία ὑπέστησαν ζημίας καὶ ἐνδεχομένως κατεστράφησαν κατὰ τὸν βομβαρδισμόν τῆς βάσεως τοῦ Τυμρούκ.

Τὰ βυθισθέντα ὑποβρύχια

Ζωηρὰ ἐπίσης ὑπῆρξεν ἡ δράσις εἰς τὴν Μεσόγειον, ὅπου ἔλαβον χώραν ἀρκετὰι συγκρούσεις. Οἱ Ἰταλοὶ ἀνήγγειλαν τὸν τορπιλλισμόν τοῦ ἀγγλικοῦ ἀντιτορπιλλικοῦ «Μπρέτζεν» 1360 τόννων, ἀνοικτὰ τῆς Ἀλεξανδρείας.

EMM. P. YANNOULATOS & CO.

Established in China in 1907

Shipowners, Agents, Brokers for Chartering & Insurance. Far Eastern Merchants, Bunkering Contractors.

M.M. Building, SHANGHAI

General Managers :

CHINA HELLENIC LINES, Limited.
(Registered under the Companies Ordinances, Hongkong.) SHANGHAI

COMPAGNIE GÉNÉRALE DE COMMERCE DE NAVIGATION ET DE TRANSPORTS D'EXTREME ORIENT, S.R.L.—SHANGHAI

AGENCIES THROUGHOUT THE FAR EAST.

Telephone 84198)2. 5 Lines
P.O.Box No. 1846

Cables: «YANNOULATOS»

ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ ΘΑΛΑΣΣΗΣ ΠΟΛΕΜΟΥ

ΕΠΙ ΣΩΜΑΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ, ΝΑΥΛΩΝ ΚΑΙ ΦΟΡΤΙΩΝ

Υπό τούς καλλιτέρους δυνατούς όρους

ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ

ΥΙΟΙ Κ. ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΙΔΟΥ

ΑΘΗΝΑΙ, ΚΟΡΑΗ 3α

Τηλέφωνα: 30-681, 30-682, 30-683

«BOREN» σουηδικόν φορτηγόν, 4528 τόννων γκρως (του 1921): Έτορπλιίσθη υπό γερμανικόν ύποβρυχίον πλησίον των Όρκαδών νήσων. Πέντε άνδρες εκ του πληρώματός του έξηφανίσθησαν. Οι ύπόλοιποι περισηνέλεγθησαν αποθιβασθέντες εις άγγλικόν λιμένα.

«CRESTFLOWER» άγγλικόν άλιευτικόν, 367 τόννων γκρως (του 1930): Έχρησιμοποίητο ως ναρκαλιευτικόν υπό του Άγγλικού Ναυαρχείου, έδυσθισθη δε εις την Μάγνην βλήθην διά βομβών από γερμανικά αεροπλάνα.

«ΦΡΟΣΟΥΛΑ» παναμαϊκόν φορτηγόν, 1282 τόννων γκρως (του 1903): Κατεβυσθισθη άνοικτά του Φινιστέρον βομβαρδισθην από γερμανικά αεροπλάνα. Λεπτομερείας παραθέτομεν εις την οικείαν στήλην των «Ατυχημάτων εις έλληνικά φορτηγά».

«WIIRI» φινλανδικόν φορτηγόν, 3525 τόννων γκρως (του 1912): Άποπλευσαν εκ Νοτίου Ουάλλιας με φορτίον 5400 τόννων γαιανθράκων διά Πειραιά και διελθόν την Μεσοήναν, έδυσθισθη εις το Ίόνιον πέλαγος, κατόπιν βομβαρδισμοϋ από ιταλικά αεροπλάνα. Το πληρώμα του διεσώθη. Η δούσις έλαβε χώραν την πρωίαν της 17ης Ιουλίου.

«LANCASTRIA» άγγλικόν ύπερωκεάνιον, 16.243 τόννων γκρως (του 1922): Την 24ην Ιουλίου άπεκαλύφθη υπό του Βρεταννικου Ναυαρχείου, ότι το εν λόγω ύπερωκεάνιον κατεβυσθισθη το άπόγευμα της 17ης Ιουνίου, πλησίον του Σαιν Ναζαίρ, κατόπιν σφοδρου βομβαρδισμοϋ από γερμανικά αεροπλάνα. Η δούσις του «LANCASTRIA», λόγω του μεγάλου αριθμοϋ των θυμάτων, θεωρείται ως το μεγαλύτερον θαλάσσιον δυστύχημα του παρόντος πολέμου. Έπέθανον του σκάφους 5300 άτομα, μεταξύ των οποίων κατελέγοντο πλείστα γυναικόπαιδα, προκειμένου να εγκαταλείψουν το γαλλικόν έδαφος και να εγκαταστασθούν εις την Άγγλιαν. Το ύπερωκεάνιον έδομαρδισθη και επανάληψιν εις διάστημα έπτά ωρών, άλλ' άνεπιτυχώς. Την 4ην άπογευματινήν έβλήθη αλληλοδιαδόχως από βόμβας εις τα άνοικτά του Σαιν Ναζαίρ και έδυσθισθη, ενώ ταυτοχρόνως εκάιετο. Εις τρεις χιλιάδας ύπολογίζονται οι φονευθέντες ή πνιγνέντες εκ των έπιβατών, ενώ εκ των διασωθέντων οι πλείστοι ήσαν τραυματίαι.

«ADOLPH SCHMIT» γερμανικόν φορτηγόν, 3980 τόννων γκρως (του 1938): Καθ' ά άνεκαινήθη υπό του Άγγλικου Ναυαρχείου, το γερμανικόν τουτο πλοίον καταλέγεται μεταξύ των βυθισθέντων υπό του άγγλικου στόλου κατά την διάρκειαν των έπιχειρήσεων του Νόρβιχ.

«WILHELM HAICHTMAN» γερμανικόν δεξαμενόπλοιον, 5396 τ. γκρως, (του 1939): Καί το σκάφος τουτο, κατά την ίδίαν ως άνω ανακοίνωσιν έδυσθισθη παρ' άγγλικών πολεμικών κατá την διάρκειαν των εν Νορβηγία πολεμικών έπιχειρήσεων.


«CAMPINA» άγγλικόν άλιευτικόν, 289 τ. γκρως (του 1913): Κατεβυσθισθη εις τás άγγλικás ακτás προσκορυσσάν επί νάρκης. Τρεις μόνον άνδρες εκ του πληρώματός του διεσώθησαν. Ο κυβερνήτης και δέκα ναύται επίνγησαν.

«CAISTENS» άμερικανικόν άκτοπλοϊκόν, 1105 τόννων γκρως (του 1918): Ταξιδεύον εις τα κινεζικά ύδατα έδομαρδισθη υπό των Κινέζων έθους του Νιγκ - Πό και έδυσθισθη. Άνδρες τινές εκ των έπιβαινόντων έφρονεύθησαν.

«ALFA» δανικόν φορτηγόν, 2175 τόννων γκρως (του 1909): Έτορπλιίσθη υπό γερμανικου ύποβρυχίου εις τα παράλια της Βορείου Ιαπωνίας. Το εν λόγω σκάφος μετέφερον εξ Άφρικής εις Άγγλιαν φορτίον βανανών. Το εξ 21 άνδρων πληρώμα του παραληφθην από έτερον πλοίον άτεβιδύσθη εις Άγιον Σεβαστιανόν.

«MEKNES» γαλλικόν μικτόν σκάφος της C.G.T. 6127 τόν. γκρως (του 1914): Άποπλευσαν εξ άγγλικου λιμένος διά Βόρειον Γαλλιαν με 1300 Γάλλους αξιωματικούς, στρατιώτας και ναύτας επανερχομένους εις την πατρίδα των έτορπλιίσθη υπό γερμανικής τορπλλακίδου εις την Μάγνην και έδυσθισθη εντός πέντε λεπτών της ώρας. Το σκάφος έταξίδευε με άνημμένα φώτα και έφερε φωτισμένην την εις άμφοτέρας

THE KOPPERS COAL CO
 ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ ΟΡΥΧΕΙΩΝ
 Έτησία παραγωγή 13.000.000 τόννων



Τηλεγραφική διεύθυνσις:
 "ELPINCOAL,"

ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΑΙ ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΩΝ
 εις Ν. Ύόρκην, Φιλαδέλφειαν, Βαλτιμόρην,
 Νόρφολκ, Νιούπορτ Νιούς.
 KOPPERS POCAHONTAS
 KOPPERS NEW RIVER
 KOPPERS INDIAN CREEK
 KOPPERS SLOPE

Πράκτορες: H. FLETCHER, Coal Exports & Agency, Ltd.
 112)113, Fenchurch St. LONDON E.C. 3
 Τηλ. Διεύθ. COLABOTE, FEN. LONDON Τηλ. ROYAL 4140

τάς πλευράς του ζωγραφισμένην γαλλικην σημαίαν. Έκ των έπιβαινόντων επίνγησαν περί τούς τριακοσίους, ενώ εκ των 1000 διασωθέντων 120 αξιωματικοί και 41 στρατιώται και ναύται ήσαν τραυματισμένοι και μετεφέρθησαν εις άγγλικά νοσοκομεία. Ο πρώτος λόχος του Ναυαρχείου κ. Άλεξάντερ αναγγέλλων την άπόλειαν εις την Βουλήν των Κοινοτήτων προσέθηκεν, ότι ή γαλλική κυβέρνησις ειχεν έγκαιρώς ειδοποιηθή διά το ταξίδιον του «MEKNES». Οι Γερμανοί εξ άλλου άντέταξαν τόν ισχυρισμόν, ότι ήγγόνον τα της παλινοστήσεως και ειχον μόνον ύπ' όψην το γεγονός, ότι από της 23ης Ιουλίου θα έδει να έθεωροϋντο ως έχθρικά, άπαντα τα ταξιδεύοντα υπό τόν άγγλικόν έλεγχον γαλλικά έμπορικá πλοία.

«KINGSTON» άγγλικόν άλιευτικόν, 467 τόννων γκρως (του 1937): Κατεβυσθισθη πλησίον των άγγλικών ακτών από γερμανικά αεροπλάνα. Περί της τύχης του πληρώματός του δεν μετεδόθησαν πληροφορία.

«RODINO» άγγλικόν άλιευτικόν, 230 τόννων γκρως (του 1913): Έδομαρδισθη υπό γερμανικόν αεροπλάνων και έδυσθισθη, με άπόλειαν άνδρων τινων εκ του πληρώματός του.

«GALENA» άγγλικόν άλιευτικόν, 320 τόννων γκρως (του 1927): Καί το σκάφος τουτο έδυσθισθη παρ' αεροπλάνων. Περί του πληρώματός του δεν ύπάρχον πληροφορία.

«NAJADEN» δανικόν φορτηγόν, 1963 τόννων γκρως (του 1906): Κατεβυσθισθη πρό καιροϋ, άλλ' ή σχετική ανακοίνωσις έγένητο πρό ήμερών.

«FENNIA» φινλανδικόν φορτηγόν, 1197 τόννων γκρως (του 1897): Εις φινλανδικήν ανακοίνωσιν περί των άπολειών της φινλανδικής ναυτιλίας εκ πολεμικών κινδύνων αναφέρεται και το εν λόγω σκάφος.

«CAPELLA» φινλανδικόν φορτηγόν, 1102 τόννων γκρως (του 1888): Κατά την ίδίαν ανακοίνωσιν, και το σκάφος τουτο άπωλέσθη κατá την διάρκειαν της ρωσσοφινλανδικής συρράξεως.

«ΝΑΥΤΙΛΙΟΣ» Έλληνικόν φορτηγόν, 3531 τόννων γκρως (του 1904): Έτορπλιίσθη εις τόν Άτλαντικόν. Ίδε λεπτομερείας εις την οικείαν στήλην.

«TEMPLE YARD» άγγλικόν φορτηγόν, 5205 τόννων γκρως (του 1937): Καθ' όν χρόνον διέπλεε τόν Νότιον Άτλαντικόν με φορτίον γαιανθράκων έσημειώθη επί αυτού πορκαία, συνεπεία εκρήξεων εις τα πορκαία κήτη του. Το πη έλαβε μεγάλας διαστάσεις, το δε πλοίον πλεύσαν προς το Μοντεβιδεο εγκατελειφθη εις τás εκεί ακτás φλεγόμενον.

«SAMBRE» άγγλικόν φορτηγόν, 5206 τόννων γκρως (του 1919): Κατεβυθισθόμενον εις Δυτικήν Άγγλιαν εν νηοπομπή κατεβυσθισθη υπό γερμανικου ύποβρυχίου. Οι περισσότεροι εκ των άνδρων του πληρώματος του διεσώθησαν.

«ERMIONH» Έλληνικόν φορτηγόν, 440 τόννων γκρως (του 1902): Κατεβυσθισθη παρ' άγγλικου πολεμικου πλησίον του Σουνίου. Λεπτομερείας παραθέτομεν εις την οικείαν στήλην των «Έλληνικά φορτηγά».

«FLEMING» άγγλικόν άλιευτικόν, 356 τόννων γκρως (του 1929): Κατά την διάρκειαν μιας αεροπορικής γερμανικής επιδρομής εις τás άγγλικás ακτás έβλήθη το εν λόγω σκάφος υπό βόμβας και έδυσθισθη, εκ δε του πληρώματός του άπωλέσθησαν πέντε άνδρες.

Τά Άγγλικά ύφαλοχρώματα
"CAMREX,"

Χρησιμοποιούνται ήδη εκτός άλλων Έθνικοτήτων και παρά πλείστον Έλλήνων έφοπλιστών άποκτήσαντα εκ των άρίστων άποτελεσμάτων την συνεχή αύξησιν πελατείας.

Δι' όλα γενικώς τά Tanks & Bilges μεταχειρισθήτε τά πεφημισμένα

"CAMREX,, NON-OXIDIZING-PAINT

Είνε μοναδικά διά την διατήρησιν των έλασμάτων εις άρίστην κατάστασιν επί πολλά έτη.

ΧΡΩΜΑΤΑ και ΒΕΡΝΙΚΙΑ ΠΑΝΤΟΣ ΕΙΔΟΥΣ

Άποθηκαι χρωμάτων εις τούς κυριωτέρους εν τω έξωτερικώ λιμένας συμπεριλαμβανομένου ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Άντιπρόσωπος Γ.Δ.ΟΙΚΟΝΟΜΙΔΗΣ
 Harrowby Street, CARDIFF

Ίδιαίτερα δ)νσις: 208, Cathedral Rd.-CARDIFF
 Τηλ)ματα: "CAMREX,, - Cardiff ή Sunderland

ΣΥΓΧΡΟΝΑ ΑΛΙΕΥΤΙΚΑ ΠΛΟΙΑ

Του κ. ΚΩΣΤΑ ΚΟΜΠΗ

Είς προηγούμενον σημειώμά μου υπό τὸν τίτλον «Ἀλιεῖς καὶ Ἀλιευτικὸς Στόλος» ἀνέφερα ἐν συντομίᾳ τὴν θετικὴν συμβολὴν τῶν ἀλιεῶν καὶ τῶν πλοίων των, εἰς τὴν ἄμυναν μιᾶς Χώρας, κατὰ τοὺς παρελθόντας πολέμους καὶ κατὰ τὸν παρόντα, ἐτόνισα δὲ ὅτι τὰ σύγχρονα ἀλιευτικὰ πλοία ἐν καιρῷ εἰρήνης χρησιμοποιοῦνται διὰ τὴν τροφοδότησιν τῶν λαῶν εἰς ἰχθεῖς καὶ ἐν καιρῷ πολέμου ἀνεκτιμήτους προσφέρουν ὑπηρεσίας εἰς τὴν πολεμικὴν προσπάθειαν.

Θὰ ἦτο ὁμως παράλειψις, εἰς τὴν γενικὴν ἀνασκόπησιν τῶν ἀλλοδιαδόχων γεγονότων, δὲν ἐγένετο ποῖα τις ἀναδρομὴ εἰς τὸ παρελθὸν καὶ δὲν ἀνεφέροντο ἐν συντομίᾳ τὰ τῆς ἐξέλιξος τοῦ ἀλιευτικοῦ πλοίου διὰ μέσον τῶν αἰώνων. Δὲν εἶνε ἴσως ὑπερβολὴ νὰ εἶπω ὅτι ἀπὸ παλαιωτάτων χρόνων διὰ τὴν κατάκτησιν τῆς θαλάσσης οἱ ἀλιεῖς καὶ τὰ πενήχρα τῶν πλοίαρια ἐμφανίζονται πρωτοστατοῦντες διὰ τὴν προσπάθειαν αὐτὴν τοῦ ἀνθρώπου εἰς ὅλας τὰς ἐποχάς. Ἀπὸ τὰς μακρινὰς νησίδας τοῦ Εἰρηρικοῦ, τὴν Ἰαπωνίαν, τὰ παράλια τῆς Κίνας, τῶν Ἰνδιῶν, τῆς Μαλαισίας, μέχρι τῆς Μεσογείου καὶ τῶν Βορείων Χωρῶν, ἢ πρῶτῃ κίνησις εἰς τὴν θάλασσαν ὀφείλεται ἀσφαλῶς εἰς τοὺς ἀλιεῖς. Εἰς τὴν χώραν μας ἐπίσης πρὸ 3.000 ἐτῶν, πολὺ πρὶν κατασκευασθῶν αἱ ὀλιγάδες καὶ αἱ ἄκατοι, οἱ πρῶτοι, ποὺ κατέγιναν μὲ τὴν θάλασσαν, ἦσαν οἱ ἀλιεῖς.

Ὅλοι λοιπὸν οἱ λαοί, πρὶν ἀποκτήσουν πλοία καὶ ἐξαπολυθῶν εἰς τὴν ἐπιφανείαν τῆς θαλάσσης, ἤλιενον μὲ μονόξυλα, μὲ κορμοὺς δένδρων καταλλήλους ἐσκαμμένους, καὶ μὲ διάφορα ἄλλα περίεργα πλοίαρια, τὰ ὅποια ἀπὸ τὴν τζόνκιαν τοῦ Κινέζου, μέχρι τῆς πρόγας τῶν Ἰνδιῶν, δὲν ξεχωρίζει τίποτε ἄλλο ἐκτὸς ἀπὸ τὰ ἐπιτόπια σχήματά των. Ἐπὶ πολλὰς ἑκατονταετηρίδας διὰ τὴν ἀλιεῖαν ἐχρησιμοποιήθησαν τὰ ἱστιοφόρα, πλὴν ἢ ἄτακτος εἰς ἰχθεῖς ἀπόδοσις των, λόγω τῶν καιρικῶν συνθηκῶν, δὲν ἐνεθάρρυνε τοὺς διαφορῶς λαοὺς νὰ ἐπιδοθῶν μὲ μεγαλύτεραν δραστηριότητα εἰς τὴν βιομηχανίαν τῆς ἀλιείας. Μόνον αἱ χώραι αἱ περιβρεχόμεναι ἀπὸ θάλασσαν ἐτροφοδοτοῦντο μὲ ἰχθεῖς, εἰς δὲ τὸ ἐσωτερικὸν ἠγνοεῖτο τὸ ψάρι μέχρι πρὸ ὀλίγων δεκαετηρίδων ἀόκη.

Ἡ σκοτεινὴ περίοδος τοῦ Μεσαίου αἰῶνος δὲν παρουσιάζει οὐδεμίαν δρασίαν περὶ τὴν ἀλιεῖαν, τὸ μόνον δὲ ἀξιόλογον εἶνε ὅτι οἱ ἀλιεῖς ἀπετέλουν τὰ πληρώματα τῶν μεγάλων θαλασσοπορικῶν ἐξορμήσεων ὡς ἐπίσης καὶ τῶν πειρατικῶν πλοίων. Αἱ καταβάλλαι τοῦ Κολόμβου, τοῦ Μαγγελάνου καὶ τοῦ Βάσκο - Δεγάμα δὲν θὰ ἐξέκινον ἀπὸ τὴν Ἰβηρικὴν χερσόνησον, εἰδὲν δὲν συνεληροῦντο τὰ πληρώματά των ὡς ἐπὶ τὸ πλείστον ἐξ ἀλιεῶν. Ἐπίσης τὰ πληρώματα τῶν πειρατικῶν βρικήων τῶν Σουκκούφ, Λεβασώφ, Μπλουὶν καὶ Δρέϊκ ἀπετελοῦντο ὡς ἐπὶ τὸ πλείστον ἀπὸ τοὺς ψαράδες τῆς Βορείου Θαλάσσης. Τὴν ἐποχὴν ἐκείνην τὸ ψάρι ἠγνοεῖτο εἰς τὸ ἐσωτερικὸν τῆς Εὐρώπης καὶ ἐθεωρεῖτο ὡς εἶδος πολυτελείας.

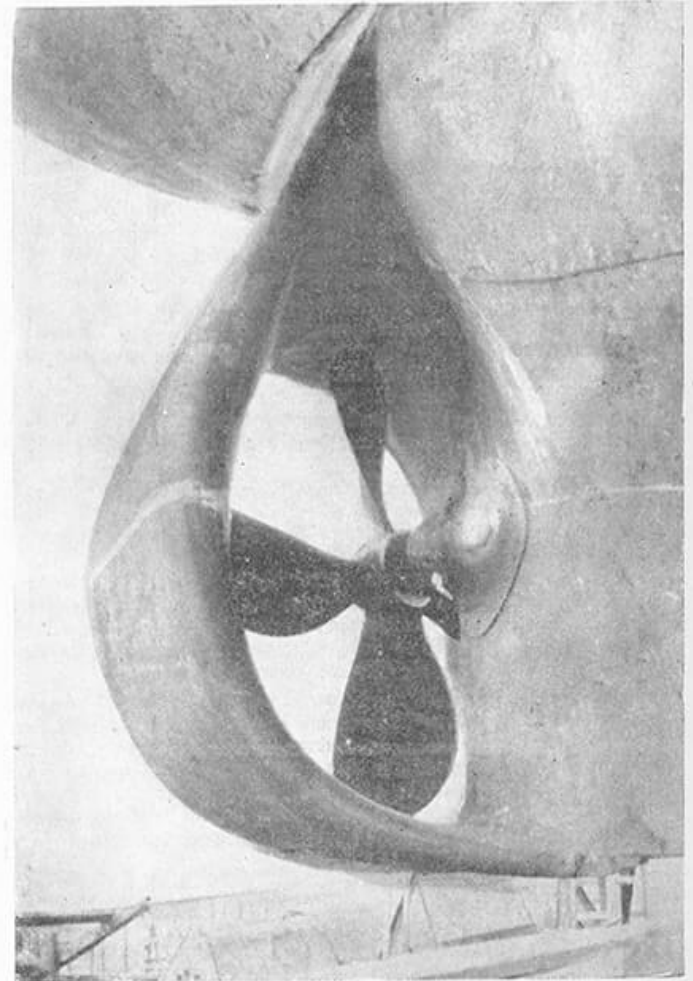
Πρὸ ὀλίγων δεκαετηρίδων, ὅταν ἐνεφανίσθη ἡ ἀτμομηχανὴ ὡς μέσον προσέως τῶν πλοίων, πολλοὶ ἐφοπισταὶ ἐξώπλιον ἀλιευτικὰ πλοία μὲ ἀτμομηχανάς, καὶ ἀπὸ τότε παρατηρεῖται μία ἐξαιρετικὴ κίνησις περὶ τὴν ἀλιεῖαν. Οἱ πρῶτοι ἀλιευτικοὶ στολισμοὶ δι' ὑπερπόντιους ἐξορμήσεις, ἐνεφανίσθησαν εἰς τὴν Γαλλίαν καὶ τὴν Ἀγγλίαν κατὰ τὸ 1885. Σὺν τῷ χρόνῳ οἱ ἀλιεῖς ἐνθαρρύνονται ἀπὸ τὴν ὀλιγὴν ἀξάνουσαν ἀπόδοσιν τῶν πλοίων των, προσεπάθησαν νὰ τελειοποιήσουν τὰς ἐπ' αὐτῶν ἐγκαταστάσεις καὶ ἐπεμελήθησαν νὰ ἐξέδρουν πλουσιωτέρας ἀλιευτικὰς περιοχάς, διὰ νὰ εὐρύνουν οὕτω τὸ πεδίον τῆς δράσεώς των. Κατὰ τὰς ἀρχὰς τοῦ 20οῦ αἰῶνος, ἡ ἀλιεῖα εὐρίσκειται ἐν πλήρει δρασεί, αἱ περισσότεραι δὲ ναυτικαὶ χώραι συνεκρότησαν σημαντικοὺς στόλους καὶ ὀργάνωσαν τὴν εἰς ἰχθεῖς τροφοδότησιν τοῦ ἐσωτερικοῦ τῆς χώρας των.

Ἡ ἐμφάνισις τῆς πετρελαιομηχανῆς ἔδωσε νέαν ζωὴν εἰς τὴν βιομηχανίαν τῆς ἀλιείας, καὶ ἀπὸ τοῦ 1920 καὶ ἐντεύθεν παρατηρεῖται μία ἐντατικὴ κίνησις περὶ τὴν βιομηχανίαν ταύτην. Τὰ ἀτμοκίνητα ἀλιευτικὰ ἤρχισαν νὰ παραχωροῦν τὴν θέσιν των εἰς τὰ πετρελαιοκίνητα τοιαῦτα, ἢ δὲ ἐξαιρετικῶς ἀποτελεσματικὴν χρησιμοποίησιν τῶν πλοιαρίων τούτων κατὰ τὸν μεγάλον πόλεμον 1914—1918, παρῶνθε τοὺς ναυπηγὸς νὰ μελετήσουν ὅλους ἰδιαιτέρως τύπον ἀλιευτικῶν πλοίων, μὲ τὸν διπλοῦν σκοπὸν νὰ δύνανται νὰ χρησιμοποιηθῶν ταῦτα, ὄχι μόνον ἐν καιρῷ εἰρήνης διὰ τὴν ἀλιεῖαν, ἀλλὰ καὶ ἐν καιρῷ πολέμου διὰ σκοποὺς πολεμικοῦς. Τὰ παραδείγματα, τὰ ὅποια ἀνέφερα εἰς προηγούμενον σημειώμά μου, εἶνε ἀρκετὰ διὰ νὰ μὴ εἶνε ἀνάγκη νὰ ἐπεκταθῶ περισσότερον ἐπὶ τοῦ αὐτοῦ θέματος.

Τὸ δυσκολότερον τῶν πρὸς ἐπίλυσιν προβλημάτων ἦτο τὸ ζήτημα τῆς ταχύτητος, ζήτημα ἐξαιρετικὰ σπουδαῖον δι' ἕνα ἀλιευτικὸν πλοῖον, τοῦ ὅποιο τὸ βάρος καὶ αἱ πρὸς τοῦτο ἀναλογιστὰ γραμμὰ ἦσαν αὐστηρῶς καθωρισμένα. Ἐπρεπε δηλαδὴ νὰ βελτιωθῆ ἡ ταχύτης τοῦ πλοίου, χωρὶς τοῦτο νὰ ἀπολέσῃ τὰς ναυτικὰς διὰ τὸ ἔργον τῆς ἀλιείας ἰδιότητάς του. Ὑστερα ἀπὸ πολλὰς μελέτας καὶ ἐξαντλητικὰς δοκιμὰς, οἱ πλέον τολμηροὶ ναυπηγοὶ παρουσίασαν ἀλιευτικὸν πλοῖον μὲ μεγάλην τα-

χύτητα, ἐν σχέσει πρὸς τὸ μήκος του, τὸ βάρος του, καὶ τὰς ἄλλας τοῦ ναυπηγικὰς γραμμὰς. Τὰ χαρακτηριστικὰ πλεονεκτήματα τοῦ πλοίου τούτου συνοψίζονται εἰς τὴν «οἰκονομικὴν ταχύτητα» ἀφ' ἐνὸς καὶ τὴν «ἐλξί ν τ ο ὕ δικτύου» ἀφ' ἑτέρου. «Vitesse économique et Traction du chalut».

Διὰ νὰ κρίνῃ κανεῖς τὸν διανοθέντα δρόμον πρὸς τὴν ἐξέλιξιν τῶν ναυπηγήσεων καὶ συγκρίνῃ τὴν διαφορὰν τῆς ἐπιτευχθείσης ταχύτητος, πρέπει νὰ κρίνῃ μὴ μὰ ματιὰ εἰς τὰς πρὸ δεκαετίας ναυπηγήσεις, αἵτινες ἐθεωροῦντο τότε θαῦμα τελειότητος καὶ ἦσαν δὴθεν ἀνεπέρβλητοι. Ἡ ταχύτης τῶν ἀλιευτικῶν ἀπὸ ἐννέα μίλια τότε, ἔφθασε τὰ 13½ σημερινόν. Ἐπετύχονεν δηλαδὴ τὴν ἀπόλυτον οἰκονομικὴν ταχύτητα, διὰ πλοίαρια τοιοῦτον μήκους καὶ βάρους. Εἶνε ὁμως ἐνδεχόμενον καὶ πάλιν ἡ ταχύτης αὐτὴ νὰ ἀξήθη. Αἱ τελευταῖαι ναυπηγήσεις ἐν Γερμανίᾳ, αἵτινες τηροῦνται μυστικά, φαίνεται ὅτι παρουσιάζουν μεγαλύτεραν ἐπιπόδοσιν εἰς ταχύτητα, προκειμένου περὶ ἀλιευτικῶν τοῦ αὐτοῦ μήκους καὶ βάρους, χωρὶς βεβαίως τὸ πλοῖον νὰ ἀπολέσῃ τὰ ναυτικά του πλεονεκτήματα καὶ τὰς δυνατότητας οἰκονομικῆς ἐπιμεταλλείσεως. Διὰ τὴν προώθησιν τῶν πλοίων τούτων χρησιμοποιεῖται πετρελαιομηχανὴ (Diesel E-



Ἐφαρμογὴ τοῦ δακτυλίου KORT.

lectrique), μὲ προσαρμογὴν τῆς ἕλικος ἀπ' εὐθείας εἰς ἠλεκτρικὸν κινήτηρα.

Ἡ αὐξήσις τῆς ταχύτητος ἐπετεύχθη διὰ τῆς τορνεύσεως καὶ ἐκλεπίνσεως τῶν γραμμῶν τοῦ σκάφους. Ἡ ἐπιτυχία αὕτη εἶνε τοσοῦτον μάλλον ἀξιοσημείωτος, καθ' ὅσον ἡ ὡς ἄνω μετατροπὴ δυσκόλως συνειδέετο μὲ τὴν διατήρησιν ταυτοχρόνως καὶ τῶν ἄλλων ναυτικῶν πλεονεκτημάτων τοῦ πλοίου, ἄνευ τῶν ὁποίων καὶ τὸ πλέον ταχύτων ἀλιευτικὸν, εἶνε ἕνα ἄνευ ἀξίας ἐργαλεῖον εἰς τὰ χέρια τοῦ ἀλιεῶς. Πράγματι, τὸρνευσις καὶ ἐκλεπτινισμοὶ τῶν ναυπηγικῶν γραμμῶν τοῦ σκάφους, συνεπάγεται ὄχι μόνον ἐλάττωσιν τῆς εὐσταθείας του κατὰ τὸν πλῆθος, ἀλλὰ καὶ μείωσιν τοῦ κέντρου τοῦ βάρους του κατὰ τὴν ἀλιεῖαν, ὅπταν εἶνε ὑποχρεωμένον νὰ ἐλκῃ σημαντικὸν βάρος τοῦ δικτύου ἀπὸ τοὺς μεγάλους βυθούς. Ἐνας Ἀγγλος ναυπηγὸς μὴ τηρήσας τοὺς ὡς ἄνω ὀρους ἀσθηρῶς, κατεσκεύασεν ἕνα ἀλιευτικὸν μὲ μεγαλύτεραν ταχύτητα, πλὴν τοῦτο ἀνεστράφη εἰς τὰς δοκιμὰς ἀλιείας καὶ ἠγματοῖσθη τὸ ἐν αὐτῷ πλῆρωμα ἐντὸς τοῦ κύτους.

Σκόπιμον εἶνε ἐπιμένειν νὰ τονισθῇ ἰδιαιτέρως ἡ σπουδαίως τῆς ἐπιλύσεως τοῦ προβλήματος τῆς ταχύτητος, καὶ τῆς διατηρήσεως συνάμα τῶν ἄλλων ναυτικῶν πλεονεκτημάτων τοῦ πλοίου. Τὸ ψαράδιον, δὲν εἶνε πλέον ἐκεῖνο τὸ χονδρὸν, τὸ βαρὺ καὶ δυσκίνητον πλοῖον ποὺ ἐσυνήθισαμε νὰ βλέπομεν, ἀλλὰ ἕνα συγχρονισμένον σκάφος μὲ ὀραίας γραμ-

MARMARAS

WHOLESALE PRODUCE DEALER SHIPPING AGENTS

ΙΑΚ. ΜΑΡΜΑΡΑΣ

ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ - ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ

BALTIMORE M.D.

Phone: University, 8679

1531 Carswell Str.

μάς, τὸ ὁποῖον μακρόθεν δίδει τὴν ἐντύπωσιν πολεμικοῦ πλοίου τοῦ ἐλαφροῦ στόλου. Ἡ πρῶτα ἐκχειλίζουσα ἐλαφρὸς ἄνω ἀπὸ τὴν ἰσάλον γραμμὴν, ἡ πρόμηνη καλοκαθισμένη, τὸ κοίλωμα τοῦ καταστρώματος πλέον σημειωτῶν, ἐπιτυχῆς συνδυασμὸς μήκους καὶ πλάτους, ἀκριβῆς ὑπολογισμὸς εὐσταθείας καὶ βάρους. Μὲ δὴ αὐτὰ τὰ προτερήματα συγκριτικῶς, τὰ σύγχρονα ἄλιευτικὰ πλοία δύνανται νὰ ἀναχθῶν εἰς τὸ πέλαιος μὲ ἰσωνδιότητα καρῶν, καθ’ ἣν στιγμὴν ἄλλα μεγάλα πλοία, φορητὰ καὶ ἐπιβατηγά, ἀναγκάζονται νὰ ἐπιστρέφωσιν εἰς τοὺς λιμένας.

Ἀφοῦ ἐπελύθη τὸσον ἐπιτυχῶς τὸ πρόβλημα τῆς ταχύτητος ἔπρεπε νὰ ἐξετασθῆ ἡ δευτέρα ἀποστολὴ τῶν ἄλιευτικῶν, ἡ ὁποία ἔγκειται εἰς τὸ τράδημα τῶν δικτύων ἀπὸ τοῦς μεγάλους βυθοῦς τῶν ἄλιευτικῶν περιοχῶν. Εἰς τὸ σημεῖον τοῦτο δύο μέθοδοι ἐπεκράτησαν: Πρῶτον προσεπάθησαν μὲ κάθε τρόπον νὰ ἐξέδωσιν μηχανήματα διὰ τὴν μείωσιν τῶν στροφῶν τῶν πετρελαιομηχανῶν. (Reducteur). Ἡ μηχανὴ Δηξελ χρησιμοποιουμένη εἰς τὴν Ἀλιάν, στρέφεται συνήθως μὲ 300 στροφὰς τὸ λεπτόν. Ἐὰν ἐπρόκειτο νὰ αὐξηθῆ ὁ ἀριθμὸς τῶν στροφῶν τούτων, θὰ προεκαίετο ἡ ταχὺτα φθορὰ τῶν μηχανῶν. Ἐὰν πάλιν ἐπρόκειτο νὰ μειωθῆ ὁ ἀριθμὸς τῶν στροφῶν, θὰ ἤγαγε τοὺς μηχανισμοὺς εἰς τὴν μελέτην καὶ κατασκευὴν κινητήρων πολὺ βαρέων καὶ ἐπιμενῶν πολὺ ἀκριβῶν. Ἡ χρησιμοποίησις μηχανήματος μειοῦντος τὰς στροφὰς, ἀπλοποίησε τὸ πρόβλημα λίαν ἐπιτυχῶς. Ἡ αὐτὴ δύναμις ἢ μεταδιδόμενη εἰς τὴν ἔλικα μὲ 300 στροφὰς, παράγει ἔλξιν εἰς τὴν ρομβοειδίαν, κατωτέραν ἐκείνης ποῦ ἔχομεν μὲ τὰς 110 στροφὰς τῆς ἀτμομηχανῆς. Ἐπρεπε λοιπὸν νὰ ἐλαττωθῆ μηχανικῶς ὁ ἀριθμὸς τῶν στροφῶν τῆς πετρελαιομηχανῆς, ὁ μεταδιδόμενος εἰς τὴν ἔλικα. Π.χ. τὰ παλαιὰ ἄλιευτικά, τὰ ὁποῖα ἦσαν ἐφοδιασμένα μὲ ἀτμομηχανὴν 160 ἵππων, καὶ μὲ ἀπόδοσιν 375 στροφῶν ἀνὰ κάθε λεπτόν, μετέδιδον δύναμιν ἔλξεως περὶ τὰ 2.000 χιλιόγραμμα. Ἐνα σύγχρονον ἄλιευτικὸν μὲ πετρελαιομηχανὴν Δηξελ 300 ἵππων μὲ 375 ἔλξης στροφὰς, ἐφοδιασμένον ὅμως μὲ μειωτῆρα στροφῶν ἔχει δύναμιν ἔλξεως τοῦ δικτύου ἄνω τῶν 4.000 χιλιόγραμμων, διότι αἱ στροφαὶ τῆς ἔλικος ἐμειώθησαν εἰς 225. Τὸν παρελθόντα Σεπτέμβριον, ὀλίγας ἡμέρας πρὸ τῆς ἐκρήξεως τοῦ πολέμου, ἔνα συγχρονισμένον ἄλιευτικὸν τοῦ ἰχθυολομῆτος Διέπτης, τὸ «TATIANA», ἐφοδιασμένον μὲ πετρελαιομηχανὴν Δηξελ τῶν 400 ἵππων μὲ 300 στροφὰς, χρησιμοποιήσαν εἰς τὰς δοκιμὰς τὸν μειωτῆρα στροφῶν ὑπεβίβασε τὰς στροφὰς τῆς ἔλικος εἰς 125, ὅποτε καὶ παρετηρήθη ὅτι ἡ δύναμις ἔλξεως τοῦ δικτύου ἀνήλθεν εἰς 5.850 χιλιόγραμμα, πρᾶγμα λίαν σημαντικὸν διὰ τὴν ἄλιεαν.

Ἡ δευτέρα σχολή, διὰ τὴν ἐπίλυσιν τοῦ προβλήματος τῆς ἰσχυροτέρας ἔλξεως τῶν δικτύων, εἶνε ἡ ἐφαρμογὴ τῆς μεθόδου Kort (βλέπε σχέδιον), τὸ ὁποῖον ὑποδεικνύει εἰς τί συνίσταται ἡ τελειοποίησις αὐτῆ. Μία κατασκευὴ ἀπὸ λαμαρίναν περιβάλλει τὴν ἔλικα, διὰ νὰ παρουσιάσῃ οὕτω τὴν ἐλαχίστην ἀντίστασιν ὅταν τὸ πλοῖον προχωρῆ. Πλατύστομος εἰς τὰ ἔμπροσθ ὁ δακτύλιος Kort, δημιουργεῖ ὅταν τὸ πλοῖον ρομβοειδῆ τὸ δίκτυον μίαν, οὕτως εἰπεῖν, ἀπομύξιναν, ἢ ὁποία αὐξάνει τὴν ἔλξιν, ἥτις πρᾶγματι καθίσταται κατὰ 30—40 ο) ἀνωτέρα τῆς συνήθους. Τὸ πλεονέκτημα τοῦ δακτυλίου τούτου εἶνε ὅτι αὐξάνει τὴν ἔλξιν, χωρὶς νὰ εἶνε ἀνάγκη νὰ χρησιμοποιηθῆ μηχανικὸν τὴν ὄργανον, ὅπερ στοιχίζει, καὶ πρέπει πάντως νὰ τὸ ἐπιβλέπη κανεῖς. Ἐπιπροσθέτως, ἐλαττώνει τὸν διατοχισμὸν τοῦ πλοίου, ἀπαράλλακτα ὅπως τὰ πτερύγια τὰ τοποθετούμενα εἰς τὰ πλάγια τῶν πλοίων μὲ διπλὰς ἔλικας, καθιστοῦν τὸν πλοῦν εἰχερότερον εἰς τὴν κακοκαιρίαν. Ἡ ἐπίδρασις τοῦ συστήματος Kort εἶνε ἀποτελεσματικωτέρα ἐφαρμοζομένη εἰς πλοῖον ὅπου ὑπάρχει ἤδη ἐγκατεστημένον μηχανήμα μειώσεως στροφῶν, ἀφοῦ ἡ δύναμις ἔλξεως, αὐξηθεῖσα ἤδη διὰ τοῦ ἐν λόγω μηχανήματος, δύναται νὰ αὐξηθῆ περισσότερο διὰ τῆς ἐπιδράσεως τοῦ δακτυλίου Kort περὶ τὸ πεδίου τῆς δράσεως τῆς ἔλικος.

Εἰς τὸ Βέλγιον ἐναυπηγῆθη πρὸ ἔτους τὸ πετρελαιοκίνητον ἄλιευτικὸν «RUBENS», τοῦ ὁποῖου παραθέτομεν σχετικὸν σχεδιάγραμμα. Τοῦ

το ἔχει πρῶτον Γιούγκεβιτς καὶ εἶνε ἐφοδιασμένον μὲ πετρελαιομηχανὴν Σουλτσερ 700 ἵππων. Εἰς τὸ πλοῖον τοῦτο ἐφηρμοσθῆ ἐπίσης τὸ σύστημα Kort μὲ μεγάλην ἐπιτυχίαν, ὡς ἐπίσης καὶ ἐπὶ τῆς μηχανῆς ἐτοποθετήθη μειωτῆρ τῶν στροφῶν. Αἱ ἐγκαταστάσεις ἰχθυοκαθάρσεως ψυγείων εἶνε τελειόταται, αἱ δὲ ψυκτικαὶ μηχαναὶ λειτουργοῦν δι’ ἀμμωνίας. Τὸ βαροῦλκόν του εἶνε ἠλεκτροκίνητον μὲ ἀνεξάρτητον σύστημα κινήσεως 120 ἵππων. Δύνανται νὰ ἐναποθηκεύσῃ πετρέλαιον περὶ τὰς 90.000 λίτρων, οὕτως ὥστε ἡ ἀκτὴ δράσεώς του εἶνε μεγάλη. Χαρακτηριστικώτατον παράδειγμα τῆς ἐξαιρετικῆς ἐπιτυχίας τοῦ πλοίου τούτου εἶνε ἡ πλοσία ἀπόδοσις τῆς πρώτης του ἄλιευτικῆς ἐξορμήσεως παρὰ τὰς νήσους Λοφότεν τῆς Νορβηγίας, ὅπου ἐπραγματοποίησεν ἄλιεμα ἀξίας ὑπὲρ τὰς 200.000 βελγικῶν φράγκων.

Διὰ τὴν ἄλιεαν μεγάλην σημασίαν ἐνέχει τὸ βαροῦλκον, ἄνευ δὲ τῆς τακτικῆς λειτουργίας του εἶνε ἀδύνατος ἢ ἀπὸ τὸν βυθὸν ἔλξιν τῶν δικτύων, ποῦ πολλάκις ὑγρίζων 2—3.000 χιλιόγραμμα. Συνήθως τὰ βαροῦλκα λειτουργοῦν εἰς μὲν τὰ ἀτμοκίνητα ἄλιευτικά, δι’ ἰδιαίτερον ἀτμοκίνητον βαροῦλκον, εἰς δὲ τὰ πετρελαιοκίνητα ἄλιευτικά, τοῦτο κινεῖται δι’ ἰμάντος ἀπ’ εὐθείας ἀπὸ τὸ βολάν τῆς μηχανῆς, ἢ δι’ ἀεριομυλῶν. Σήμερον διὰ τὰ μεγάλα ἄλιευτικὰ χρησιμοποιεῖται τὸ ἠλεκτροκίνητον βαροῦλκον μὲ ἀνεξάρτητον μηχανὴν κινήσεως 120 ἵππων.

Ἰδιαίτερα προσοχὴ ἐδόθη ἐπίσης εἰς τὴν διαρρυθμίσιν καὶ κατασκευὴν τῶν ἰχθυοκαθάρσεων - ψυγείων, ἐπὶ τῶν πλοίων. Τὰ τοιχομάτα καὶ τὸ ἄνω μέρος τῶν θαλάμων τούτων, εἶνε ἀπομονωμένα μὲ ὑλικόν, κακὸν ἀγωγὸν θερμότητος, ἄσμοιον, καὶ μὴ διατηροῦν ὑγρασίαν. Κατὰ προτίμησιν χρησιμοποιεῖται ἐγκατάστασις διὰ πεπεσμένον φελλοῦ, μὲ ἐλαφρὰν ἀνάμειξιν τοιμέντου. Εἰς τὰς οὕτω διαρρυθμισμένας ἀποθήκας, πρέπει νὰ ὑπάρχῃ σταθερὰ θερμοκρασία εἰς τὸ μηδέν, ἢ τέσσαρας βαθμοὺς κατὰ τὸ μηδέν, ἥτις καὶ ἐπιτυγχάνεται διὰ τεχνητὸν πάγου ἐκεῖ ὅπου δὲν ὑπάρχουν ψυκτικαὶ ἐγκαταστάσεις, ἢ ὅταν ὑπάρχουν τοιαῦτα, διὰ διοχετεύσεως ἐντὸς τῶν σωλήνων τῶν ψυκτικῶν μηχανῶν, οὐσίαν ὅπως ἡ ἀμμωνία, τὸ χλωρίον μεθῆλης κλπ.

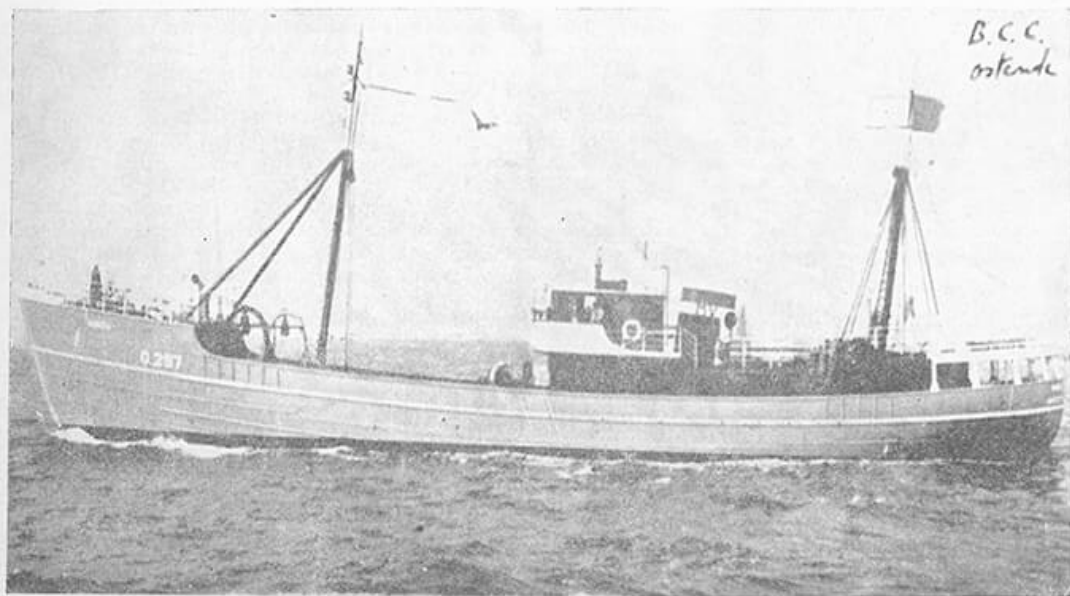
Συνωδὰ μὲ τὰς ὡς ἄνω τελειοποιήσεις, κατεβλήθη μεγάλη προσπάθεια πρὸς βελτίωσιν τῶν συνθηκῶν διαβιώσεως τῶν πληρωμάτων. Θάλαμοι θερμαινόμενοι ἀπ’ εὐθείας ἀπὸ τὰ καυσάκια τῆς μηχανῆς, ἐφοδιασμένοι μὲ νιπτήρας καὶ θερμὸν ὕδωρ, ἀπλῶς φωτισμένοι ἀντικατέστησαν τὰ ἀνθυγιεινὰ διαμερίσματα, ὅπου ἐπίνυοντο οἱ ἄλιεῖς ἀπὸ τῆς ἔλειψιν ἀερισμοῦ καὶ ἀπευφλοῦντο ἀπὸ τὰς ἀναθυμιάσεις τῶν καπνῶν τῆς μηχανῆς καὶ τῆς κουζίνας.

Εἰς τὴν γέφυραν αἱ ἐγκαταστάσεις εἶνε τελειόταται. Εἶνε δὲ συνθηκοτάτων νὰ εἰρὶσκονται καὶ ἐπὶ τοῦ μικροτέρου ἀκόμη ἄλιευτικοῦ, ἀσύρματος τηλεγράφου, ἀσύρματος τηλεφώνου, ραδιοφωνομέτρον, βολίδες Τόμσον καὶ Βάλκερ διὰ τὰς βυθομετρήσεις, μηχανήματα ΑΣΤΙΚ διὰ τὰς βυθομετρήσεις διὰ τοῦ ἤχου καὶ πλείστα ὅσα ἄλλα ἐπιστημονικὰ ἐργαλεῖα. Εἰς τὰ μεγάλα ἄλιευτικά αἱ ἐγκαταστάσεις αὐταὶ εἶνε τόσοσ πληρεῖς, ὥστε δὲν ὑπολείπονται ἀπὸ τὰς παρεμφερεῖς τῶν πολεμικῶν πλοίων.

Διὰ τὴν μεγάλην ἀκτὴν δράσεως τῶν ἄλιευτικῶν, κατασκευάζονται ἀποθήκαι διὰ καύσιμον ἔλαιον 90—100.000 λίτρων, οὕτως ὥστε ἕνα τοιοῦτον πλοῖον εἶνε ἱκανὸν νὰ μείνῃ ἐπὶ πολλὰς ἑβδομάδας μακρὰν τῶν βάρσεων του, χωρὶς νὰ ἔχῃ ἀνάγκη ἀνεφοδιασμοῦ εἰς πετρέλαιον, δεδομένου ὅτι τοῦτο εἶνε ἀδύνατον νὰ ἐπιτευχθῆ ἐπὶ ἴσης χωρητικότητος ἀτμοκίνητου πλοίου, λόγω ἐλλείψεως χώρου πρὸς ἐναποθήκευσιν ἰκανῆς ποσότητος ἄνθρακος. Ἐπειδὴ αἱ περισσότερα ἐξορμήσεις ἄλιευτικῶν γίνονται εἰς τὰς βορείους χώρας καὶ τὰς παγωμένας θαλάσσοις, τὰ περισσότερα πλοία εἶνε ἐφοδιασμένα μὲ ἰδιαίτερας σωληνώσεις ἐπὶ τοῦ καταστρώματος, εἰς ἃς διοχετεύεται ζεῖον ὕδωρ ἢ ἀτμὸς διὰ νὰ διαλύῃ τοὺς πάγους ἐπὶ τῶν διαφόρων ἐργαλείων, μηχανημάτων καὶ ἐξαρτημάτων τοῦ πλοίου. Ἐπίσης, τὰ πλέον συγχρονισμένα ἄλιευτικὰ πλοία, τὰ ὁποῖα προορίζονται διὰ τὰς ὑπερπόντιους ἐξορμήσεις, εἶνε ἐφοδιασμένα μὲ ἐγκαταστάσεις παραγωγῆς ὑποπροϊόντων ἄλιεας, ἰχθυοελαίου, ἰχθυολευροῦ, λιπασμάτων καὶ πολλῶν ἄλλων προϊόντων.

Ὅσον ἀφορᾷ τὰς ναυπηγικὰς γραμμὰς ἀκολουθοῦνται συνήθως δύο σχολαί. Ἡ πρώτη εἶνε τὸ σχῆμα Μάγιερ τοῦ ὁποῖου αἱ γραμμαὶ ὑπενθιμίζον τὰ παρ’ ἡμῶν ναυπηγούμενα ξύλινα ἰστιοφόρα, τύπου ΠΕΡΑΜΑ. Φαίνεται ὅμως ὅτι αἱ γραμμαὶ Μάγιερ δὲν θὰ ἐπικρατήσωσιν. Ἡ δευτέρα σχολὴ εἶνε αἱ γραμμαὶ Γιούγκεβιτς, αἱ ὁποῖαι λίαν ἐπιτυχῶς ἐφηρμοσθησαν μέχρι τοῦδε εἰς τὰ ἄλιευτικὰ πλοία. Ἡ πρῶτα Γιούγκεβιτς ἐκχειλίζει πρὸς τὸ ἄνω μέρος βαθμηδὸν ἀπὸ τὴν ἰσάλον γραμμὴν, ἢ κλίσις τοῦ καταστρώματος εἶνε ἀκριβῶς ἐμφανῆς, ἢ δὲ πρόμηνη καλῶς καθισμένη. (Βλέπε σχέδια).

Παρόμοια ἄλιευτικὰ πλοία ἀθρόως ἐναυπηγοῦντο εἰς τὴν Γαλλίαν, Ὁλλανδίαν καὶ Δα-



Τὸ δηξελοκίνητον βελγικὸν «RUBENS», ἕνα ἐκ τῶν πλέον συγχρονισμένων ἄλιευτικῶν.

νιαν, ναυπηγήσεις αίντες ανέκοπσαν πρὸς τὸ παρόν. Ἐν ἀντιθέσει εἰς τὴν Γερμανίαν, Ἀγγλίαν καὶ Ἰσπανίαν, ὅπου αἱ ναυπηγήσεις ἀλιευτικῶν πλοίων ἐξακολουθοῦν περὶ τοῦ ἴδιου, ἰδίαι δὲ εἰς τὴν Γερμανίαν.

Ἀλλὰ καὶ εἰς τὴν Μεσόγειον ὁ ὄργανισμὸς ναυπηγήσεων δὲν ὕστερεῖ. Εἰς τὴν Ἰταλίαν π.χ. κατόπιν τῶν τελευταίων ἐπιτυχῶν ἐξορμήσεων τῶν ἀλιευτικῶν πλοίων, πρὸς τὰς πλουσιὰς περιοχὰς τῆς Βορείου Ἀφρικῆς πρὸς τὸν Ἀτλαντικόν, τῶν Καναρίων νήσων καὶ τοῦ Βορείου Ἀτλαντικοῦ οἱ διάφοροι ἐφοπλιστὰὶ ἀλιείας ἐπεδόθησαν μὲ ζῆλον εἰς τὴν κατασκευὴν πλοίων τοῦ προαναφερθέντος τύπου. Τὴν 24ην Φεβρουαρίου τρέχοντος ἔτους καθεικύνθη τὸ τελευταῖον πλοῖον τοῦ κόσμου διὰ τὴν ἀλιείαν βακαλάου εἰς τὴν Νέαν Γῆν. Ἐπίσης τὴν 10ην Ἀπριλίου τρέχ. ἔτους καθεικύνθη καὶ ἕτερον πλοῖον τοῦ αὐτοῦ ἀκριβῶς τύπου καὶ διὰ τὴν ἰδιαν ἑταιρίαν. Ταῦτα ὀνομάζονται «GENEPESCA I» — «GENEPESCA II» καὶ ἐναυπηγήθησαν ὑπὸ τῶν Ναυπηγείων τῆς Τυρρένης. Παραθέτομεν σχεδιάγραμμα τῶν πλοίων τούτων, τῶν ὁποίων τὰ χαρακτηριστικά εἶνε τὰ ἑξῆς: Μήκος ἐξωτερικῶν μέτρα 77.50, μήκος μεταξὺ καθέ-

Ἀτυχήματα εἰς Ἑλληνικὰ πλοῖα

Ἀπὸ τῆς 14ης Ἰουλίου καὶ ἐντέθεν ἐγγόσθησαν αἱ ἀκόλουθοι ἀπώλεια ἑλληνικῶν φορτηγῶν ἐκ παντοίων πολεμικῶν κινδύνων:

«ΕΥΔΟΣΙΑ» (τῶν κ.κ. Ἀνδρονίκου καὶ Στεφανοπούλου), 2018 τ. γρῶς (τοῦ 1903): Ἀποκλείσθη τὴν 10ην Ἰουλίου ἐκ Σόντερλαντ διὰ Πειραιᾶ μὲ φορτίον 3300 τόνων γαιανθράκων, ἐτορπλίσθη τὴν ἐπομένην ὑπὸ γερμανικοῦ ὑποβρυχίου καὶ ἐβυθίσθη. Ἐκ τῶν ἀνδρῶν τοῦ πληρώματος ἀπολέσθη ὁ θερμαστής Παναγῆς Ἀντίπας. Ὁ πλοίαρχος κ. Ἰσιδ. Σκουρλέτος καὶ τὸ ὑπόλοιπον πλῆρωμα ἐξ 21 ἀνδρῶν ἀπεβίβασθησαν εἰς Σονάνς, ὁπόθεν μὲ πρώτην εὐκαιρίαν θὰ ἐπιστρέψουν εἰς Ἑλλάδα.

«ΜΑΡΗ ΧΑΝΑΡΗ» (τῆς ἑταιρίας «Χανδρῆ»), 5840 τόνων γρῶς (τοῦ 1918): Προερχόμενον ἐξ Ἄνω Ἀνατολῆς καὶ Βαγκούδερ κατέπλευσεν εἰς Φάλμουθ, ἔνθα ἐξεφάρτωσε τὸ ἐκ γενικῶν εἰδῶν φορτίον του καὶ κατόπιν ἐδεξαμενίσθη πρὸς καθαρισμὸν καὶ μικροεπισκευάς. Τὴν νύκτα τῆς 13ης Ἰουλίου καὶ καθ' ὃν χρόνον τὸ πλοῖον παρέμενε εἰς τὴν δεξαμενὴν ἐβλήθη ἀπὸ βόμβαν γερμανικοῦ ἀεροπλάνου ὑποστάν σοβαρὰς ζημίας. Ἐκ τῆς ἐκρήξεως προεκλήθη πυρκαϊά, τὸ δὲ πλοῖον, τῆ βοήθεια τῶν ρυμουλκῶν, ἐξῆλθεν ἀπὸ τὰς δεξαμενὰς περπολούμενον καὶ ἐβυθίσθη βραδύτερον. Ὁ πλοίαρχος κ. Ἰω. Φαράκλιας καὶ ὁλόκληρον τὸ πλῆρωμα διεσώθησαν, διότι εὐθὺς ὡς ἐσημάνθη συναγεμῶς μετέβησαν εἰς καταφύγια.

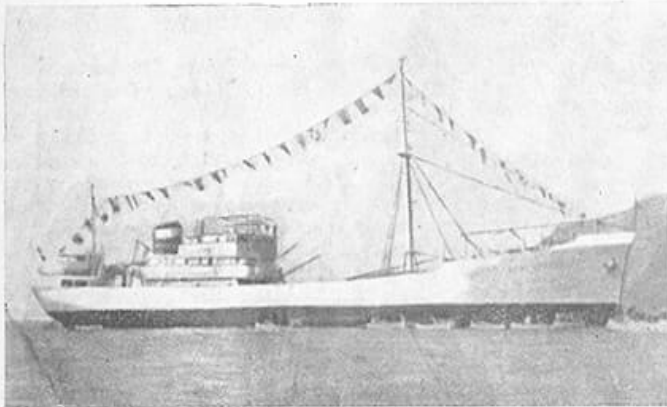
«ΙΑ» (τοῦ κ. Π. Χατζηλία), 4860 τόνων γρῶς (τοῦ 1917): Κατευθυνόμενον ἐξ Ἀργεντινῆς εἰς Ἰρλανδίαν μὲ φορτίον γεννημάτων ἐτορπλίσθη ὑπὸ γερμανικοῦ ὑποβρυχίου εἰς τὰ ἀνοικτὰ τοῦ ἀκρωτηρίου Φινιστέρον τὴν 15ην Ἰουλίου. Ἐκ τοῦ πληρώματος ἀπολέσθησαν τρεῖς ἄνδρες, ἦτοι ὁ γ' μηχανικός, ὁ ἀρχιθερμαστής καὶ ὁ μάγειρος. Ὁ πλοίαρχος κ. Φώκιος καὶ οἱ ὑπόλοιποι ἄνδρες τοῦ πληρώματος διεσώθησαν ἀποβιβασθέντες εἰς ἰσπανικὸν λιμένα.

«ΦΡΟΣΟΥΛΑ» (ὑπὸ σημαίαν Παναγῆ, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταιρίαν «Φοινῆ»), 1282 τόνων γρῶς (τοῦ 1903): Ἐβομβαρδίσθη ἀπὸ γερμανικὰ ἀεροπλάνα καὶ κατεβυθίσθη 200 μίλια μακρὰν τοῦ Φινιστέρου. Τὸ ἐν λόγω σκάφος εἶχεν ἀποπλεύσει ἐκ Βαρελόνης μὲ φορτίον ποτάσης διὰ Γλασκώδην, προσηγγισε δὲ εἰς τὴν Λισσαβώνα, ὅπου καὶ παρέμεινε περὶ τὰς 12 ἡμέρας. Ἐκ Λισσαβώνας ἀπέπλευσε τὴν 10ην Ἰουλίου, κατεβυθίσθη δὲ τὴν 15ην. Κατὰ πληροφορίας μεταδοθείσας τὴν 23ην Ἰουλίου ὑπὸ τοῦ ραδιοφωνικοῦ σταθμοῦ τοῦ Λονδίνου τὸ ἐν λόγω σκάφος ἐβομβαρδίσθη ἄνευ προειδοποιήσεως καὶ ἐγκατελείφθη βυθίζομενον. Τὸ ἐξ 20 ἀνδρῶν πλῆρωμά του, μεταξὺ τῶν ὁποίων κατελέγοντο 12 Ἕλληνες ναυτιλλόμενοι, ἐπέβη δύο λέμβους. Τὴν μίαν ἐκατέρωθεν ὁ πλοίαρχος Μάρκος Σουλᾶς καὶ τὴν δευτέραν ὁ Πορτογάλος ὑποπλοίαρχος. Τῆς πρώτης λέμβου ἀγνοεῖται εἰσέτι ἡ τύχη. Ἡ δευτέρα λέμβος μὲ τινες ἐπιζῶντας ἐπ' αὐτῆς ἀνερέθη τὴν 19ην Ἰουλίου παρὰ τὰς ἀγγλικὰς ἀκτᾶς. Ἀπὸ ἐκ τῶν ἐπιζῶντων ἦσαν Ἕλληνες, εἰσῆχθησαν δὲ εἰς νοσοκομεῖον.

«ΝΑΥΤΙΑΟΣ» (τοῦ κ. Δημ. Γουλιανδρῆ), 3531 τόνων γρῶς (τοῦ 1904): Κατευθυνόμενον ἐξ Ἀργεντινῆς εἰς Δουβλίον μὲ φορτίον γεννημάτων καὶ διεθλὸν ἀπὸ Λάζ Πάλλας πρὸ εἰσοσημέρου, δὲν παρέσχε ἔκτοτε σημεῖα ζωῆς καὶ ἐξεφράζοντο φόβοι περὶ αὐτᾶνδρον ἀπολείας του. Βραδύτερον ἐλήφθησαν τηλεγραφικαὶ πληροφορίες ἐκ Μασσαλίας περὶ ἀφίξεως ἐκεῖ τὴν 24ην Ἰουλίου 13 ναυαγῶν τοῦ «Ναυτίου» καὶ τὴν 28ην Ἰουλίου τῶν ὑπολοίπων 15 ναυαγῶν. Κατὰ τηλεγραφικὴν ἀναφοράν τοῦ πλοίαρχου κ. Δ. Πολέμη πρὸς τὸν ἐν Ἀθήναις πλοιοκτήτην, γερμανικὴ τορπλίλατος ἢ ἐνδεχομένως γερμανικὸν ὑποβρυχίουν διέταξε τὸ σκάφος τὴν 9ην νυκτερινὴν τῆς 15ης Ἰουλίου ν' ἀνακόμῃ τὸν πλοῖον του καὶ τὸ πλῆρωμα νὰ ἐπιβιβασθῆ τῶν λέμβων ἐντὸς προθεσμίας 15' λεπτῶν τῆς ὥρας. Εὐθὺς ὡς τὸ πλῆρωμα εἰσῆλθεν εἰς τὰς λέμβους καὶ ἀπεμακρύνθη, ἐρριφθησαν κατὰ τοῦ φορτηγοῦ ἐβδομηκόντα βολαί, αἱτινες καὶ προεκάλεσαν τὴν βύθισίν του. Οἱ ναυαγοὶ ἀπεβίβασθησαν εἰς τὴν νηίδα Οὐζᾶν καὶ ἐκείθεν εἰς Βόρειον Γαλλίαν, ὁπόθεν ἐφθασαν εἰς τὴν Μασσαλίαν. Ὁ 6' πλοίαρχος Ποντικός τραυματίσθη κατὰ τὴν ἐγκατάλειψιν τοῦ σκάφους μετεφέρθη εἰς γαλλικὸν νοσοκομεῖον, ὅπου καὶ ἀπέβισε.

«ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΔΕΣΤΟΥΝΗΣ» (τῶν κ.κ. Παν. καὶ Β. Πανά), 3299 τόνων γρῶς (τοῦ 1912): Ἐξ Ἀργεντινῆς μὲ γεννημάτα δι' Ἰρλανδίαν ἐτορπλίσθη τὴν 12ην Ἰουλίου εἰς τὸν Ἀτλαντικὸν ὠκεανόν, μετὰ προηγουμένην εἰδοποίησιν πρὸς τὸ πλῆρωμα, ὅπως ἐπιβῆ τῶν λέμβων. Ἄπαντες οἱ ἄνδρες τοῦ πληρώματος διεσώθησαν εἰς ἰσπανικὸν λιμένα, ὁπόθεν ἐφθασαν ἠδὲ εἰς Μασσαλίαν.

«ΘΕΤΙΣ Α.» (τοῦ κ. Γ. Ἀνδρεάδη), 4111 τόνων γρῶς (τοῦ 1910): Καὶ τὸ σκάφος αὐτὸ κατευθυνόμενον ἐκ Πλίτ εἰς Ἀντικὴν Ἀγγλίαν μὲ φορτίον γεννημάτων ἐτορπλίσθη εἰς τὰ παράλια τῆς Ἰρλανδίας τὴν 14ην Ἰουλίου. Ἐκ τοῦ πληρώματός του ἐπίνησαν 5 Ἕλληνες καὶ 4 ἄλλοδαποί. Οἱ ὑπόλοιποι 20 ἀπεβίβασθησαν εἰς ἀγγλικὸν λιμένα.



Τὸ ἰταλικὸν ἀλιευτικὸν «GENEPESCA I»

των 72.60, πλάτος 12.20, ὕψος ἀπὸ τὴν τρύπδα ἕως τὸ κατάστρωμα 6.50. Χωρητικότης 1.500 τόννοι. Δύναμις μηχανῆς 1.200 ἵπποι. Ταχύτης 13 κόμβοι.

Ὅταν ἐπανειλημμένως ἀπὸ τῶν στηλῶν τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» ὑπεστήριξα τὴν ἐπιτακτικὴν ἀνάγκην συγκροτήσεως ἀλιευτικοῦ στόλου εἰς τὴν χώραν μας, πολλοὶ κῆλοι μὲ κάποιαν δόσιν περσοχόλου εἰρωνίας ἐσχολίασαν τὰ γραφόμενά μου, ἰσχυρίζόμενοι ὅτι δὲν ὑπάρχει ἔδαφος δράσεως διὰ παρόμοια πλοῖα εἰς τὴν Ἑλλάδα, ὅς νὰ ἐπρόκειτο νὰ χρησιμοποιηθοῦν ταῦτα εἰς τὰ Φάληρα, πέριξ τῆς Σαλαμίνος ἢ τῶν νήσων μας. Αἱ ἀδρόαι ναυπηγήσεις παρομοίων ἀλιευτικῶν πλοίων εἰς ὅλην τὴν λεκάνην τῆς Μεσογείου, ἔρχονται νὰ μὲ δικαιώσουν καὶ δὲν εἶνε μακρὰν ἡ ἡμέρα καθ' ἣν θέλοντας καὶ μὴ, θὰ προσαρμοσθῶμεν καὶ ἡμεῖς εἰς τὴν πραγματικότητα, ἀφοῦ καὶ ἡ γείτον μας Νοτιοσλαβία συνεκρότησεν ἀλιευτικὸν στόλον μὲ συγχρονισμένα πλοῖα (ὁ λιμὴν τοῦ Σπαλάτου καὶ τινες ἄλλοι ἀριθμοὶν ἤδη περὶ τὰς 24 μονάδας).

Εἶνε λοιπὸν γεγονός ἀναμφισβήτητον ὅτι ἡ ὀργάνωσις τῆς ἀλιείας εἰς μίαν χώραν καὶ ἡ εἰς ἱγθεῖς ἀπόδοσις, δὲν ὀφείλονται ἀποκλειστικῶς εἰς τὴν μελέτην τῶν θαλάσσιων, εἰς τὴν κατάρτισιν ἱχθυολογικῶν χωρῶν, εἰς τὴν ἀπογραφὴν τῶν ἀλιείων, εἰς τὴν δίωξιν τῶν διὰ δυνάμειδος ἀλιευόντων, ἀλλὰ κυρίως εἰς τὴν συστηματικὴν ὀργάνωσιν ἀλιευτικοῦ στόλου, συγχρονισμένου, ἄνευ τοῦ ὁποίου οὔτε ἀλιεῖα δύναται νὰ ὑπάρξῃ, οὔτε εἶνε δυνατόν νὰ φαντασθῆ κανεὶς ἀφθονίαν ἱχθύων εἰς τὴν ἀγοράν.

Ὅπως εἰς τὴν ἀεροπορίαν χρειάζονται σύγχρονα ἀεροπλάνα, ὅπως εἰς τὴν ναυτιλίαν χρειάζονται συγχρονισμένα πλοῖα, οὕτω καὶ εἰς τὴν ἀλιείαν χρειάζονται ἀπολύτως ἀλιευτικὰ πλοῖα τῶν προαναφερθέντων τύπων καὶ ἀλιεῖς ἐξησχημένοι διὰ νὰ τὰ χρησιμοποιήσουν.

Αἱ κατευθύνσεις μας ἐπομένως πρέπει νὰ ἀποσκοποῦν εἰς τὴν βελτίωσιν τῆς βιομηχανίας τῆς ἀλιείας, διὰ τοῦ προανατολισμοῦ μας πρὸς τοὺς τεχνικοὺς ἐκείνους τομεῖς δράσεως, τοὺς ὁποίους ἄλλοι προηγημένοι λαοὶ ἐξέλεξαν. Ὁ ἀλιευτικὸς στόλος ὑπεδείχθη ἄλλως τε ὅτι ἔχει διττὴν τὴν ἀποστολήν, ἐν καιρῷ εἰρήνης τροφοδοτεῖ ἀνελλιπῶς τοὺς λαοὺς εἰς ἱγθεῖς καὶ ἐν πολέμῳ συμβάλλει ἀποτελεσματικῶς εἰς τὴν ἄμυναν μᾶς χώρας.

ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΜΠΗΣ

Established 1892

RAMSES St. 18

D. J. PAPADIMITRIOU

Telegr.: DIORYX

P.O.B. 55

(Directors D. J. PAPADIMITRIOU—JOHN D. PAPADIMITRIOU)

Telephone: 2174

PORT-SAID

SUEZ

Steamship Agents

Brokers for Chartering

Forwarding Agents

“ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ,,

Δεκαπενθήμερος έμποροναυτική επίθεώρησης
ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ

ΓΡΑΦΕΙΑ: Λεωφ. Βασ. Κωνσταντίνου 27α—Τηλ. 40658
ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΑ: Τηλεγραφήματα: «ΧΡΟΝΙΚΑ»

ΟΡΟΙ ΕΤΗΣΙΑΣ ΣΥΝΔΡΟΜΗΣ

Έσωτερικού Δοχ. 250 Έξωτερικού Λίρα Άγγλιας 1.50

Δι' ΑΓΓΕΛΙΑΣ κλπ. ΚΑΤΑ ΣΥΜΦΩΝΙΑΝ
Οικονομικός Διευθυντής Θ. ΚΑΦΕΤΖΟΠΟΥΛΟΣ

“ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ,,

A review of shipping
PIRAEUS-Greece

For advertisements and general enquiries
write or telephone our U.K. Representative:

A. E. SHEPPARD Bevis Marks House, Bevis Marks,
LONDON E.C. 3 Telephone: No Avenue 2600

‘Από την κίνηση της Ναυτιλίας μας

Μία έφοπλιστική δωρεά

Υπό του ραδιοφωνικού σταθμού του Λονδίνου μετεδόθη πρό ήμερών ή πληροφορία, ότι τό εκεί γραφείον της «Ένώσεως Έλλήνων έφοπλιστών» διέθεσεν υπέρ του Άγγλικού Έρμηθου Στανφού τό ποσόν των 3300 λιρών διά την προμήθειαν φορητού άκτινολογικού συσκευίου.

Οι έφοπλισται Μεσογειακών πλοίων

Η πρώτη διοίκηση της νεοιδρύτου «Ένώσεως Έφοπλιστών Μεσογειακών άτμοπλοίων» άπετελέσθη έκ τών κ.κ. Α. Νομικού προέδρου, Θ. Έπαφεινάδη αντιπροέδρου, Φ. Φιλίππακοπούλου γεν. γραμματέως, Ε. Νομικού ταμιά και Ι. Παράσχου, Α. Σιγάλα και Α. Κάλαρη συμβούλων. Η νέα «Ένωσις» έδρασει εις Πειραιά, τά δε γραφεία της έγκατεστάθησαν προσωρινώς εις τό μέγαρον Σπυράκη.

Τό ύπερωκεάνιον «Νέα Έλλάς»

Την 19ην Ιουλίου άπέπλευσεν εκ Νέας Υόρκης διά Λισαβόνα, όπου και κατέπλευσε, τό ύπερωκεάνιον «ΝΕΑ ΕΛΛΑΣ» με 50 έπιβάτας και 300 τ. έμπορευμάτων. Έκ Λισαβόνας έπρόκειτο ν' άποπλεύσθι την 30ην ή 31ην Ιουλίου με 300 περίπου έπιβάτας και 600 τ. έμπορευμάτων διά Νέαν Υόρκην.

Οι ναυαγοί του «Αδαμάστου»

Την έσπέραν της 23ης Ιουλίου άνευσιώθη υπό Άγγλικού ραδιοφωνικού σταθμού, ότι ολοκλήρον τό πλήρωμα του τορπιλισθέντος πρό τριών εβδομάδων εις τόν Άτλαντικόν όκεανόν φορητού «ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ» διεσώθη από άγγλικών σκάφος και άπεβιάσθη εις Κέιπ Τάουν.

Άπονομή μεταλλίου

Διά Β. Α. άπενεμήθη εις τόν πλοίαρχον του Ισπανικού έμπορικού ναυτικού δόν Iguain Caruno τό μετάλλιον ναυτικής άξίας, διότι ως κυβερνήτης του άτμοκινήτου άλειτουργικού «ΜΑΝΙΝ» έσπευσεν εις βοήθειαν, διέσωσε και περιέθαλψε τό πλήρωμα του πρό μηνών τορπιλισθέντος παρά τό Φινιστέρον έλληνικού φορητού «ΕΛΛΗΝ».

Ο Άσφαλιστικός Οργανισμός

Δι' άποφάσεως του κ. ύφυπουργού της Έμπορικής Ναυτιλίας έθεωρήθη ως «σφόδρα πιθανή» ή εκ πολεμικών κινδύνων άπόλεια του από μηνών άγνοουμένου φορητού «Π. ΜΑΡΓΑΡΩΝΗΣ». Κατόπιν τούτου χορηγείται ποσόν 50.000 δραχμών, ως προκαταβολή της άσφαλιστικής άποζημιώσεως, εις εκάστην σύζυγον ή τέκνα τών θεωρουμένων ως άπολεσθέντων μελών του πληρώματος.

— Πληροφορημένα σχετικώς, ότι αί μέχρι της 23ης Ιουλίου ύποχρεώσεις του «Άσφαλιστικού Οργανισμού» κατά κινδύνων Πολέμου άνήχοντο εις τό ποσόν των 62.000.000 δραχμών.

Οι έξερχόμενοι άκτοπλοϊκοί

Η άρμοδια ύπηρεσία του Ύφυπουργείου Έμπορικής Ναυτιλίας δι-

ετάχθη νά προβή εις την σύνταξιν τών πινάκων τών έξερχομένων πλεοναζόντων — ύπερηλίκων άκτοπλοϊκών εργατών θαλάσσης. Παράλληλως πρόκειται νά καταρτισθί και πίναξ τών δικαιωμάτων ενός εκάστου τών έξερχομένων, επί τη βάσει τών εύεργετημάτων του νόμου 2373.

Διαιτησία διά τά πολεμικά έπιδόματα

Η «Μόνιμος Άνωτέρα Διοικητική Έπιτροπή» συνεδρίασα εν Άθήναις την 18ην Ιουλίου, προκειμένου ν' άποφανθί επί συλλογικής διαφοράς μεταξύ «Ένώσεως Έλλήνων Έφοπλιστών» και «Πανελληνίου Ένώσεως Μηχανικών, του Ε. Ν.», σχετικής με τά πολεμικά έπιδόματα επί φορητών πλοίων όλικής χωρητικότητας άνωτέρας τών 500 κόρων, έκρινε κατά πλειοψηφίαν, ότι ή παρούσα κατάστασις δέν δικαιολογεί την αύξησιν του γενικού πολεμικού έπιδόματος, ούδέ του ειδικού τούτου, διά τάς ήμέρας παραμονής εις όρισμένους λιμένας. Οι δύο παρά τη «Διαιτητική Έπιτροπή» αντιπρόσωποι της «Έθνικής Συνομοσπονδίας τών Έργατών» ύπεστήριξαν την γνώμη, όπως δοθί αύξησις κατά 20 ο)ο του γενικού πολεμικού έπιδόματος, ήτοι από 80 εις 100 ο)ο και όπως τό ειδικόν πολεμικόν έπίδομα καταβάλληται επί 15 ήμέρας από του κατάπλου εις λιμένας όρισμένης κατηγορίας διά την εκφόρτωσιν και δι' ίσην περίοδον διά την νέαν φόρτωσιν του πλοίου. Τό εν λόγω αίτημα άφέρα την περίοδον 21ης Ιουλίου μέχρι 31ης Αύγουστου έ. έ. Η «Διαιτητική Έπιτροπή» άπεφάνθη επί τών άνωτέρω, ότι ή από 12ης Ιουλίου 1940 συλλογική σύμβασις πρέπει νά ισχύσθι καθ' όλας αύτης τάς διατάξεις διά τό αυτό χρονικόν διάστημα και διά τούς μηχανικούς τών φορητών πλοίων όλικής χωρητικότητας άνωτέρας τών 500 κόρων.

Η διοίκηση της Κ.Α.Α.Σ.

Εις τό ύπ' αριθ. 220 φύλλον της «Έφημερίδος της Κυβερνήσεως» έδημοσιεύθη Β. Α., δι' ου καθορίζεται ό τρόπος έκλογής του δωδεκαμελούς συμβουλίου της Κ. Α. Α. Σ. και τών Ισαριθμών αναπληρωματικών μελών. Αί εκλογαί προκηρύσσονται δι' ύπουργικής άποφάσεως δέκα πέντε τουλάχιστον ήμέρας πρό της όρισθησομένης χρονολογίας διενεργείας των και διεξάγονται μερίμνη και έποπτεία εκλογικής έπιτροπής προεδρευομένης από τόν Διευθυντή της Ύπηρεσίας Έποπτείας και Έλέγχου Άκτοπλοϊκών Συγκοινωνιών, από ένα πρωτόδικην Πειραιώς και από ένα έφοπλιστήν. Καθ' όλην την διάρκειαν της εκλογής παρίσταται άπαρατήτως ό παρά τη Κ.Α.Α.Σ. ύπουργικός Έπίτροπος. Τό εκλογικόν δικαίωμα των μετεχουσών της Κ. Α. Α. Σ. άτμοπλοϊκών έπιχειρήσεων όρίσθη ως έξής: Αί κατέχουσι ποσοστόν συμμετοχής εις έπιβατηγά άτμόπλοια της Κ. Α. Α. Σ. άνωτερον τών 10 ο)ο του συνόλου της εκτιμηθείσης αξίας του ύπαγομένου εις αύτην έπιβατηγού στόλου, δικαιούνται νά εκλέξουν ανά δύο τακτικά μέλη εκάστη και ανά δύο αναπληρωματικά κατ' άνωτατον όριον. Αί κατέχουσι ποσοστόν άνωτερον τών 2.5 ο)ο ανά έν τακτικόν και έν αναπληρωματικόν μέλος, αί δε κατέχουσι ποσοστόν ίσον ή κατώτερον τών 2.5 ο)ο δικαιούνται νά εκλέξουν τά ύπόλοιπα μέλη μέχρι της συμπληρώσεως του αριθμού τών δώδεκα. Ένοστάσεις κατά της εκλογής δικαιούται νά ύποβάλη πός ένδιαφερόμενος, εντός τριμήρου άναρτητικής προθεσμίας, ένόπιον του κ. ύφυπουργού της Έμπορικής Ναυτιλίας, όστις και άποφασίεται επί' αυτών τελεσιδικώς.

Τό ύφυπουργείον Έμπορικής Ναυτιλίας

Εις τό ύπ' αριθ. 216 φύλλον της «Έφημερίδος της Κυβερνήσεως» έδημοσιεύθη τό Β. Α. περί νέας ύποδιαφάσεως της κεντρικής ύπηρεσίας του ύφυπουργείου Έμπορικής Ναυτιλίας. Προβλέπεται δι' αυτου ή σύστασις δύο νέων διευθύνσεων, εις τρόπον όποτε έφεξής ή διοίκησης του ύφυπουργείου θά περιλαμβάνη τάς ακόλουθους έξ διευθύνσεις: α') Διοικήσεως. β') Ναυτιλίας, γ') Ναυτικής Έργασίας και εκπαδεύσεως. δ') Προνοίας Έργατών Θαλάσσης. ε') Ναυτικής Άστυνομίας. Καί στ') Μελετών και στατιστικής. Διά του Διατάγματος καθορίζεται ή ύποδιαίρεσις εκάστης διευθύνσεως, τμήματος και γραφείου.

Η νέα «Διεύθυνσις Ναυτικής Άστυνομίας» περιλαμβάνει γραφείον άστυνομίας λιμένων και άκτών, γραφείον έπιτηρήσεως τών θαλασσίων συνόρων και πλοίων, γραφείον παθητικής άραμίνης, γραφείον παρακολούθησεως, γραφείον τεχνικής όργανώσεως τών λιμένων, γραφείον οικονομικής όργανώσεως τών λιμένων και γραφείον εκμεταλλεύσεως τών λιμένων.

Έξ άλλου ή τέτρα «Διεύθυνσις Ναυτικής Έργασίας και Εκπαδεύσεως» περιλαμβάνει τμήμα ναυτικής έργασίας, τμήμα ναυτικής εκπαδεύσεως, τμήμα πειθαρχικόν και τμήμα πλοηγικής ύπηρεσίας. Εις τό τμήμα ναυτικής έργασίας ύπάγονται τά γραφεία έπιθεωρήσεως ναυτικής έργασίας, ύγιεινής τών εργατών θαλάσσης και κατανομής της ναυτικής έργασίας.

Telegrams:
«GENICOLAOU»
LONDON

GEORGE NICOLAOU LTD.

SHIPBROKERS
Bevis Marks House, Bevis Marks
LONDON E.C. 3

Telephone:
AVENUE 4941

Δάνεια

Ναυπηγήσεις

Άγοραπωλησίαι

Άσφάλεια

Ναυλώσεις

Άνθρακείεις

«GENICOLAOU»
Piraeus

Άντιπρόσωποι έν ΕΛΛΑΔΙ:
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΥ (ΕΛΛΑΣ) Α.Ε.
Μέγαρον Ήλεκτρ. Σταθμού (2ος όροφος 2-22)-ΠΕΙΡΑΙΑ

Τηλ. 42-633

Αί διατάξεις περί διπλωμάτων και πτυχίων

Ἐδμοσειυθὴ εἰς τὴν «Ἐφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως» Β. Δ., διὰ τοῦ ὁποῦ καθορίζεται, ὅτι εἰς τὰ ἐξεταστέα μαθήματα πρὸς ἀπόκτησιν διπλώματος ραδιοτηλεγραφητοῦ α' τάξεως, καὶ προσωρινῶν διπλωμάτων ραδιοτηλεγραφητοῦ β' τάξεως, προστίθενται ἐφεξῆς καὶ τὰ ἀγγλικά. Ἡ ἐξέτασις θὰ εἶνε γραπτὴ καὶ προφορικὴ, συνισταμένη εἰς τὴν εὐρεθὴ ἀνάγνωσιν, γραφὴν καὶ ἐρμηνείαν 20 στίχων ἀγγλικῶν κειμένου ναυτικῆς καὶ ἐμπορικῆς φύσεως, περιέχοντος — κατὰ τὴ δυνατότητα — τεχνικοὺς ὄρους ἢ ὀνομασίας ἀναγομένους εἰς τὸν ἀσφραγισμὸν.

Ἐπίσης εἰς τὴν τρίτην ὁμάδα τοῦ πίνακος τῶν ἐξεταστέων μαθημάτων πρὸς ἀπόκτησιν διπλώματος πλοίαρχου α' τάξεως προστίθεται καὶ τὸ περὶ «σημάτων» μάθημα, τοῦ ὁποῦ ἐξεταστέα θέματα ὁρίζονται τὰ διὰ τοῦς πλοίαρχου β' τάξεως προβλεπόμενα. Εἰς τὸ ἀναλυτικὸν πρόγραμμα τῶν ἐξεταστέων θεμάτων τοῦ μαθήματος «σημάτων» τῶν ὑποψηφίων πλοίαρχου πάσης τάξεως, προστίθεται, ὡς 16ον θέμα, ὁ «Κανονισμὸς συννενοήσεως συνοδῶν - νηοπιπῶν». Ἡ εἰς τὸ αὐτὸ θέμα καθοριζομένη ταχύτης σημάδεως καὶ λήψεως σημάτων καθ' οἰονδήποτε τρόπον παρὰ τῶν ὑποψηφίων πλοίαρχου πάσης τάξεως ὁρίζεται εἰς 20 λέξεις κατὰ λεπτόν.

Διὰ τοῦ νέου Διατάγματος ὁρίζεται περαιτέρω, ὅτι ἡ προξενικὴ ἀρχὴ πρὸς τὴν ὁποίαν ὑποβάλλεται αἴτησις πρὸς ἀπόκτησιν διπλώματος ἀνεξετάστων, ὁρίζει δύο ἰδιώτας ἰατρούς, ἐξ ὧν ὁ εἰς δέον ἀπαραιτήτως νὰ κέχηται εἰδικὴν ἐπιστημονικὴν κατάρτισιν ὡσον ἀφορᾷ τὰ ὄργανα τῆς ὁράσεως, οἱ ὁποῖοι — δαπάναις τοῦ αἰτούντος ὁράγοντα θαλάσσης — ἐξετάζουν τὴν σωματικὴν καὶ πνευματικὴν αὐτοῦ ἰκανότητα, κατὰ τὰς ἐκάστοτε ἰσχυρούσας σχετικὰς διατάξεις καὶ θεβαιώνουν ὑπευθύνως τὴν σχετικὴν γνομάτευσιν τῶν ἐνόπιον τῆς προξενικῆς ἀρχῆς, συντασσόμενον πρὸς τοῦτο εἰδικῶν πρακτικῶν.

Ὅρίζεται ἐν συνεχείᾳ, ὅτι τὰ πτυχία ἀρχιθεωματοῦ, λιπαντοῦ καὶ τροφοδότου, ὡς καὶ αἱ ἀδείαι ναύτου, ξυλογοῦ καὶ θεωματοῦ, ἐκδίδονται ὑπὸ τῶν λιμενικῶν ἀρχῶν, τῶν ὁποῦν προοίταται λιμενικὸς ἀξιωματικὸς, μετὰ προηγουμένην ἔγκρισιν τοῦ ὑφυπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας.

Τὰ πτυχία ἀρχιμαγειροῦ καὶ ἀρχιθαλαμηπόλου α' καὶ β' τάξεως, ὡς καὶ αἱ ἀδείαι μαγειροῦ καὶ θαλαμηπόλου πάσης τάξεως, ἐκδίδονται ὑπὸ τοῦ ὑφυπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας.

Ὅρίζεται ἐν συνεχείᾳ, ὅτι τὰ μέλη τῶν ἐξεταστικῶν ἐπιτροπῶν καὶ οἱ εἰδικοί ἐξετασταὶ εἰς οὐδεμίαν δέον νὰ εὐρίσκονται σχέσιν μετὰ τὰς ἀνεγνωρισμένας ἢ μὴ ἰδιοτικὰς σχολὰς, εἰς τὰς ὁποίας ἐκπαιδεύονται ὑποψήφιοι πρὸς ἀπόκτησιν διπλώματος ἢ πτυχίου ναυτικῆς ἰκανότητος.

Τὰ δι' ἐκάστην κατηγορίαν καὶ τὰξιν διπλωμάτων ἢ πτυχίων καταβαλλόμενα ἐξετάστρα ὁρίζονται ὡς ἐξῆς: Διὰ πτυχίον κυβερνήτου β' τάξεως, κυβερνήτου ρημοικῶν καὶ κυβερνήτου ἰδιοτικῶν θαλαμηγῶν 100 δρχ. Διὰ πτυχίον ναυκλήρου καὶ κυβερνήτου α' τάξεως 250 δρχ. Διὰ διπλωμα πλοίαρχου ἰσιοφόρου 500 δρχ. Διὰ διπλωμα πλοίαρχου γ' τάξεως 750 δρχ., β' τάξεως 850 δρχ. καὶ α' τάξεως 1000 δρχ. Διὰ διπλωμα ἀτμομηχανικοῦ καὶ μηχανικοῦ μηχανῶν ἐσωτερικῆς καύσεως, γ' τάξεως 750 δρχ., β' τάξεως 850 δρχ. καὶ α' τάξεως 1000 δρχ. Διὰ πτυχίον μηχανοδηγοῦ β' τάξεως δρχ. 150 καὶ α' τάξεως δρχ. 250. Διὰ διπλωμα οἰκονομικοῦ β' τάξεως 500 δρχ. καὶ α' τάξεως δρχ. 750. Διὰ προσωρινῶν διπλωμάτων ραδιοτηλεγραφητοῦ β' τάξεως δρχ. 500. Διὰ διπλωμα ραδιοτηλεγραφητοῦ β' τάξεως δρχ. 600 καὶ α' τάξεως δρχ. 750.

Διὰ τοῦ ἰδίου Β. Δ. χορηγείται νέα προθεσμία μέχρι τῆς 31ης Δεκεμβρίου ἔ. ἔ. πρὸς ἀντικατάστασιν τῶν πρὸ τῆς 1ης Ἰανουαρίου 1930 ἐκδοθέντων διπλωμάτων, πτυχίων καὶ ἀδειῶν ναυτικῆς ἰκανότητος ἐν τῷ Ἐμπορικῷ Ναυτικῷ διὰ τοιοῦτον νέου τύπου.

Τέλος ὁρίζεται, ὅτι μεταξὺ τῶν ἐμίσεων ἑλληνικῶν προξενικῶν ἀρχῶν περιλαμβάνεται καὶ ὁ ἀμισθος πρόξενος Σαγκάης.

Παρελήφθη τὸ «Μαριέττα Ε.»

Τὸ νεότευκτον φορτηγὸν «MARIETTA E.» τοῦ κ. Ν. Εὐσταθίου, χωρητικότητος 5500 τόννων γαρὸς καὶ φορτίου 10.000 τόννων, συμπληρωθὲν εἰς τὴν ναυπηγία «Wm HAMILTON & Co, Ltd», τῆς Γλασκώβης, ἐξετέλεσεν ἐκεῖ πρὸ ἑβδομάδος καὶ μετὰ πᾶσαν ἐπιτυχίαν τὰς γενικάς αὐτοῦ δοκιμὰς. Ἀκολούθως τὸ σκάφος παρελήφθη καὶ ἤδη ἀπέπλευσεν εἰς Ἀγγλίαν ἐκτελοῦν τὸ παρθενικὸν του ταξίδιον.

Σύντομοι ναυτικαὶ εἰδήσεις

Τὸ στέλε «Θεδδλ I.» 300 τόννων, ἐπωλήθη ἀπὸ τὴν ἑλληνικὴν ἐταιρίαν πετρελαίων «Θεδδλ» εἰς τὴν Ἡλεκτρικὴν ἐταιρίαν Ἀθηνῶν—Πειραιῶς ἀντὶ 2.750.000 δραχμῶν.

Διὰ κοινῆς ἀποφάσεως τῶν ὑφυπουργείων Ναυτιλίας καὶ Τουρισμοῦ, τὰ ἐκτελοῦντα τὴν γραμμὴν Ἀργολικοῦ ἐπιβατηγὰ πλοία «Ἄγ. Γεώργιος» 193 τόννων, τοῦ κ. Χ. Καβουνίδου, «Μάννας» 237 τ. τοῦ κ. Κ. Γεωργιάδου καὶ «Μοσχάνθη» 311 τ. τοῦ κ. Α. Τόγια, ἐξακατηρησθήσαν ὡς τουριστικὰ καὶ μετωνομάσθησαν τὸ πρῶτον «Ναυτίλος», τὸ δεύτερον «ΑΥΡΑ» καὶ τὸ τρίτον «ΑΙΓΙΝΑ».

Βιβλιογραφία

Σ. ΒΟΡΕΙΟΥ: Τὸ Ἑλληνικὸ Ἐμπορικὸ Ναυτικὸ κατὰ τὸν 18ον αἰῶνα. Ἀθήνα 1940.

Ὁ ὀπωδιόηποτε ἐνδιαφερόμενος διὰ τὴν ἱστορίαν τοῦ Ἐμπορικοῦ μας Ναυτικοῦ — ἱστορίαν ἀρρήκτως συνδεομένην μετὰ τὴν Ἐθνεγεροσίαν — εἰς τὴν μονογραφίαν αὐτὴν τοῦ κ. Σ. Βορείου θὰ ἀνεύρη πολὺτιμον ὕλικον περὶ τῶν συνθηκῶν, ὅφ' ἅς τὸ πρῶτον ἔκαμε τὴν ἐμφάνισιν τοῦ Ἑλληνικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου ἢ μάλλον αἱ πρῶται ἑλληνικαὶ ναυτιλιακαὶ ἐπιχειρήσεις.

Ὁ συγγραφεὺς διαμείνας ἐπὶ τετραετίαν εἰς Παρισίους εἶχε τὴν εὐτυχίαν ἐμπνευσθῆναι νὰ μελετήσῃ εἰς τὰ «Γαλλικὰ Ἐθνικὰ Ἀρχεῖα» τοὺς διαφόρους φακέλους τῆς «Προξενικῆς ἀλληλογραφίας», θάσει δὲ τῶν ἐκθέσεων τῶν κατὰ τόπους Γάλλων προξένων καὶ ἄλλων σχετικῶν ἐπισήμων ἐγγράφων συνεκέντρωσεν ἀγνωστον ἱστορικὸν ὕλικον ἐπὶ τῆς καθόλου δράσεως τῶν Ἑλλήνων κατὰ τὸν 18ον αἰῶνα.

Μέρος τοῦ ὕλικου αὐτοῦ, ἀναφερόμενον εἰς τὴν ἑλληνικὴν ἐμποροναυτικὴν δραστηριότητα, ἔρχεται τώρα εἰς τὴν δημοσιότητα διὰ τοῦ βιβλίου τοῦ κ. Σ. Βορείου. Ἡ θαλασσινὴ δράσις τοῦ Ἑλληνικοῦ ὄργανωμένη πλέον εἰς ἐπιχειρήσιν, κατὰ τὸν 18ον αἰῶνα τὸ πρῶτον ἀναφαίνεται, ἐκτεινομένη καθ' ὅλην τὴν Μεσόγειον. Αἱ ἐκθέσεις τῶν Γάλλων προξένων, τὰ σχετικά τῶν γαλλικῶν ὑπουργείων ἐγγράφα καὶ αἱ στατιστικαὶ τῆς κινήσεως τῶν διαφόρων λιμένων διαπιστώνουν ὅχι μόνον τὴν ἐμφάνισιν αὐτὴν, ἀλλὰ καὶ τὰς ἀνησυχίας ποὺ προεκάλεσεν αὐτὴ εἰς τὴν τότε κρατοῦσαν τοῦ μεσογείου ἐμπορίου Γαλλίαν διὰ τὴν ἀνταγωνιστικὴν ἰκανότητα τοῦ ἑλληνικοῦ πλοίου.

Τὸ βιβλίον διαιρεῖται εἰς τρία μέρη. Τὸ πρῶτον ἀναφέρεται εἰς τὴν ἱστορικὴν ἀνάπτυξιν τοῦ θέματος. Ὁ συγγραφεὺς καταδεικνύει πῶς ἀπὸ τὸν δέξιν ἀγγλογαλλικὸν ἀνταγωνισμὸν εἰς τὴν Ἀνατολικὴν Μεσόγειον ἐδημιουργήθη καὶ ἀνεπτύχθη τὸ ἑλληνικὸν πλοῖον. Εἰς τὸ δεύτερον μέρος παρατίθενται ἐν μεταφράσει διάφορα σχετικά ἐγγράφα, διευκρινίζοντα πλεῖστα ὅσα σημεῖα τοῦ θέματος καὶ εἰς τὸ τρίτον μέρος περιέχονται ἐξαιρετικῶς ἐνδιαφερόουσαι στατιστικαὶ τῆς κινήσεως διαφόρων λιμένων καὶ τῆς ἀναλογουσῆς εἰς ἐκάστην σημαίαν συμμετοχῆς. Ἀναφέρονται π. χ. τὸ πρῶτον εἰς τὴν κίνησιν τοῦ λιμένος Χαλίων τῶν ἐτῶν 1784 καὶ 1785 τὰ ὑδραϊκὰ σκάφη. Καθ' ὅλον τὸ ἔτος 1784 προσήγγισαν εἰς τὸν λιμένα τῶν Χαλίων ἕξ ὑδραϊκὰ σκάφη μετὰ πληρωμα 110 ἀνδρῶν καὶ φορτίον 530 τόννων. Σχετικῶς δὲ μετὰ τὰ ὑδραϊκὰ ταῦτα πλοῖα ὁ ἐκεῖ Γάλλος πρόξενος ἀναφέρει τὰ ἐξῆς:

«Αὐτοῦ τοῦ εἶδους τὰ πλοῖα καταστρέφουν ἀπολύτως τὴν ἀκτοπλοίαν μας. Ἐκτός τοῦ ὅτι εἶνε πολυάριθμα, ἔχουν τὴν εὐκολίαν νὰ παίρουν «πατέντα» ἀπὸ τὴ Μάλτα ἔναντι 60 πιάστρων καὶ νὰ ταξιδεύουν χωρὶς κίνδυνον ἀπὸ μέρους τῶν κουρσάρων τῆς θρησκείας μας. Αὐτὸ τὰ σηκώνει πολὺ στὴν ἐκτίμησιν τῶν ἐντοπίων».

Ἡ πλέον ὁμως ἐνδιαφερόουσα στατιστικὴ ἀποδεικνύουσα τὴν ἐπικράτησιν τοῦ ἑλληνικοῦ στοιχείου εἰς τὴν μεσογειακὴν κίνησιν εἶνε ἡ σχετικὴ μετὰ τὴν ναυτιλιακὴν κίνησιν τοῦ λιμένος Ἀλεξανδρείας κατὰ τὸ 1782. Τὰ καταπλεῦσαντα τουρκικὰ καὶ ἑλληνικὰ σκάφη — ἀναφέρονται μαζί, κατὰ τὸ πλεῖστον ὁμως εἶνε ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας — ἀνέρχονται εἰς 373, ἔναντι συνόλου 527 δι' ὅλας τὰς σημαίας, μετὰ πληρωμα 6423 ἀνδρῶν καὶ μετὰ ἀξίαν κομισθέντος φορτίου 6 ἑκατομμυρίων φράγκων. Παρέλασεν δ' ἐκείθεν φορτίον ἀξίας 12 περίπου ἑκατομμυρίων φράγκων. Αὐτοὶ καὶ μόνον οἱ ἀριθμοὶ καταδεικνύουν τὸν ὄγκον τῶν ἐμπορικῶν συμφερόντων τὰ ὁποῖα τὸ ἑλληνικὸν στοιχεῖον ἐν τῇ Μεσογείῳ διεχειρίζετο.

Τότε πλοῖον καὶ φορτίον ἦσαν ἀπολύτως συναφασμένα. Ὁ παραθοκορῆς (captain - patron) ἐφόρτωνε συχνὰ τὰς λ)σμον του ἐμπορεύματα καὶ ἀντήλλασεν αὐτὰ μετὰ ἄλλα. Ἐντεῦθεν καὶ τὰ μεγάλα ἑλληνικὰ κέρδη ποὺ τόσον λυσιτελεῶς ὑπὲρ τοῦ ἑθνικοῦ ἀγῶνος μεταγενεστέρως ἐχρησιμοποίησαν.

Τὸ βιβλίον τοῦ κ. Βορείου ἀποτελεῖ μίαν ἐξαιρετικὴν συμβολὴν εἰς τὴν γνώσιν μιᾶς ἀπὸ τὰς πλέον σκοτεινὰς περιόδους τῆς ἱστορίας τοῦ Ἐμπορικοῦ μας Ναυτικοῦ. Ἡ μελέτη του δὲν πρέπει νὰ περιορισθῇ εἰς τὸν στενὸν κύκλον τῶν ἐνδιαφερομένων διὰ τὴν ἱστορίαν, ἀλλ' ἀξίζει νὰ τύχῃ καθεὶ προσοχῆς καὶ ἀπὸ αὐτοῦς τοὺς ἐπαγγελλομένους τὰ θαλάσσια ἔργα. Πρέπει αὐτοὶ κυρίως νὰ γνωρίζουν τὴν ἱστορίαν καὶ τὰς συνθήκας, ὅφ' ἅς ἤρχισεν δημιουργοῦμενον τὸ Ἐμπορικὸν μας Ναυτικόν. Ἡ ἱστορία πάντοτε διδάσκει καὶ ἡ μελέτη τῆς χρήσιμα συμπεράσματα ἀποδίδει.

THE CARGO BOAT DESPATCH CO. LTD.

(Founded 1866)

COLOMBO - CEYLON

Manager Directors
H. P. COSMAS
J. COSMAS
E. BODTKER
E. B. CREASY

General Wharfingers, Stevedores
Coal Contractors, Water Suppliers
Shipping, Clearing & Transport Agents

P. O. Box 178

Cables:
DESPATCHCO.

Τὰ φορτηγά μας ἀνά τὴν Ὑδρόγειον

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Ἔτος ναυπ.	Τόν. γκρ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
'Αγ ὕλιανη	Θ. Ἐπιφανειάδη	11	1656	ἀργεί εἰς Πειραιᾶ
'Αγος Γεώργιος	υἱὸς Δ. Πανταλέοντος	11	4248	φορτώνει εἰς Βόρ. Ἀμερικὴν
'Αγιος Γεώργιος	Α. Γ. Βλασσόπουλου	12	3283	ἀργεί Πειραιᾶ ἀπὸ 16 Ἰουν.
'Αγιος Γεώργιος IV	Ζωγραφιά Νικολάου κλπ.	38	4847	φορτώνει εἰς Δυτ. Ἀφρικὴν
'Αγία Βαρβάρα	Φρ. Σιγάλα καὶ Σία	04	2433	εἰς λιμένα Ἐυρώπης (δι' Ἑλλάδα)
'Αγία Εἰρήνη	'Ηλία Πατέρα	09	4330	εἰς Λισσαβὼνα (διαταγᾶς)
'Αγία Θαλασσινή	Α. Κεράνη	11	3808	εἰς λιμένα Ἐυρώπης
'Αγία Μαρίνα	ἐτ. «Κάσος»	12	4151	ἐν πλῶ διὰ Βόρ. Ἀμερικὴν
'Αγιοι Βίκτωρες	υἱὸν Ν. Ι. Πατέρα	19	4344	εἰς Βόρ. Ἀμερικὴν
'Αγιος Βλάσιος	'Ιω. Δ. Χανδρῆ	18	3061	εἰς λιμένα Ἐυρώπης (δι' Ἑλλάδα)
'Αγιος Μάρκος	Γ. Τριλίδα	19	4514	εἰς Πορτογαλίαν (διαταγᾶς)
'Αγιος Νικόλαος	Εὐαγγ. Νομικοῦ	99	1106	εἰς πλόας ἐν Ἑλλάδι
'Αγιος Νικόλαος	ἀδ. Χατζηπατέρα	15	3687	εἰς ταξίδιον Ἀφρικῆς
'Αγιος Σπυρίδων	Γεώργ. Δ. Χαλκιά	05	3338	εἰς ταξίδιον Ἐυρώπης
'Αγκυρα	ἐτ. «Ἑλληνική» Α.Ε.	23	2447	φορτώνει εἰς Βόρ. Ἀμερικὴν
'Αδάμας	ἐτ. «Ἀδάμας» Α.Ε.	18	4144	ἐν πλῶ δι' Ἐυρώπην
'Αδελφότης	Μυχ. Καρρά	17	5838	ἐν πλῶ ἐξ Αἰγύπτου δι' Ἰαπωνίαν
'Αδελφοὶ Χανδρῆ	'Ιω. Δ. Χανδρῆ	19	6176	παραμένει εἰς Ντακάο
'Αθηνα Λιθανοῦ	«Θεοφανὸς» Α.Ε.	36	4824	εἰς λιμένας Ἰαπωνίας
'Αθῆναι	«Ἑλληνική» Α.Ε.	10	2897	ἐν πλῶ διὰ Βόρ. Ἀμερικὴν
'Αίας	ἀδ. Πατέρα	15	4729	εἰς λιμένα Βορ. Ἀφρικῆς
'Αιγαί	Γ. καὶ Α. Φώκια καὶ Σία	96	1406	εἰς λιμένα Μεσογείου
'Αιγαίον	Ἐτ. «Αἰγαίον» Α.Ε.	19	5285	φορτώνει εἰς Νότ. Ἀφρικὴν
'Αιγυῖς	ἀδ. Πατέρα	20	4538	εἰς λιμένα Μεσογείου
'Αικατερίνη	ἀδ. Γεωργαντῆ	13	4929	ἐν πλῶ δι' Ἐυρώπην
'Αικατερίνη Τ.	Θ. Α. Τεργιάζου	17	2560	εἰς ταξίδιον Ἐυρώπης
'Αικατ. Κουμαντάρου	«Αἰκατερίνη» Α.Ε.	17	7777	εἰς λιμένα Ἐυρώπης
'Αἶνος	ἐτ. «Ζέφυρος» Α.Ε.	10	3554	εἰς ταξίδιον ἐξ Ἀφρικῆς
'Αἶς Γιώργης	υἱὸς Γ. Σιγάλα	08	2098	ἀργεί Πειραιᾶ ἀπὸ 25 Ἰουνίου
'Αλεξάνδρα	Κ. Καρρά καὶ υἱοῦ	13	4355	παραμένει εἰς Βόρ. Ἀφρικὴν
'Αλεξάνδρος	Μ. Α. Ταχμιντζή	06	4343	ἐν Νοτ. Ἀφρικῆς δι' Ἐυρώπην
'Αλιάκμων	«Θεοφανὸς» Α.Ε.	13	4521	εἰς λιμένα Ἐυρώπης
'Αλική	Ν. Γ. Λιθανοῦ	17	5140	παραμένει εἰς Ντακάο
'Αλφειὸς	«Θεοφανὸς» Α.Ε.	20	5116	ἐν πλῶ δι' Ἰαπωνίαν
'Αναστασία	Π. Πρωτοπατά	05	2883	εἰς λιμένα Ἐυρώπης
'Αναστ. Πατέρας	Δ. Πατέρα	14	3382	εἰς ταξίδιον Ἀφρικῆς
'Ανδρέας	«Ἰόνιον» Α.Ε.	19	6566	φορτώνει Καναδᾶν
'Αννα	Ν. Λυκαρδοπούλου	19	5173	εἰς λιμένας Ἰαπωνίας
'Αννα Βούλγαρη	Χαρ. Θ. Βούλγαρη	12	4603	ἐπιστρέφει ἐξ Ἀργεντινῆς
'Αννα Ν. Γουλανδρῆ	ἀδ. Γουλανδρῆ	21	4358	δηλῶθε Κέιπ Τάουν (διαταγᾶς)
'Αννα Μαζαράκη	ἀδ. Μαζαράκη	13	5411	φορτώνει εἰς Καναδᾶν
'Αννα Σταθάτου	ἐτ. Σταθάτου	18	5685	ἀνεχ. Πειραιᾶ 30 Ἰουλ. διὰ Τουρκίαν
'Αννα Τ.	Θ. Α. Τεργιάζου	06	2728	εἰς ταξίδιον Ἐυρώπης
'Ανθίπη Ν. Μιχάλου	Κ. Μιχάλου	05	3298	εἰς λιμένα Ἐυρώπης
'Αντίσα	'Ιω. Λιθανοῦ	18	4324	εἰς ταξίδιον Βορ. Ἀμερικῆς
'Αντίκλεια	Παν. Τζανετάτου	92	951	εἰς πλόας ἐν Ἑλλάδι
'Αντώνης	Σ. καὶ Π. Λαμποῦ	15	3729	εἰς Λισσαβὼνα (διαταγᾶς)
'Αντώνιος	Α. Γεωργαντῆ	83	1187	ἔφθ. Πειραιᾶ 19 Ἰουλ.
'Αντώνιος Χανδρῆς	Βιομ. — Ἐφ. «Χανδρῆς»	18	5866	ἐν πλῶ δι' Ἐυρώπην
'Ανω Βαθῦ	Ι. Δ. Τσοῦνια	82	1524	εἰς πλόας ἐν Κίνα
'Αξιὸς	«Θεοφανὸς» Α.Ε.	19	5289	ἐν πλῶ δι' Ἰαπωνίαν
'Αργολικὸς	Μαρη Ἐμπειρικοῦ	21	4786	εἰς ταξίδιον Ἰνδιῶν
'Αργώ	Εὐγ. Εὐγενίδη	20	1995	εἰς ταξίδιον Ἐυρώπης
'Αρκαδία	«Ἀτλαντὶς» Α.Ε.	66—21	853	παραμένει εἰς Πειραιᾶ
'Αρμάθια	ἀδ. Γιανναγὰ καὶ Σία	19	4683	ἐπιστρέφει ἐξ Ἄνω Ἀνατολῆς
'Αρτεμις Πήττα	ἀδ. Πήττα	06	1433	ἔφθ. Πειραιᾶ 27 Ἰουλ.
'Αρχάγγελος	«Θεοφανὸς» Α.Ε.	17	5692	ἐν πλῶ διὰ Βόρ. Ἀμερικὴν
'Αρχων	Ρωμ. Γιαδικάρογλου	22	1364	ἀργεί Πειραιᾶ ἀπὸ 8 Ἰαν.
'Ασημίνα Μπάικα	Π. Μπάικα	95	1344	ἀργεί Πειραιᾶ ἀπὸ 25 Ἰουν.
'Ασίμη	'Ασ. Ἐ. Καραβία	05	722	ἀνεχ. Πειραιᾶ 27 Ἰουλ. διὰ Βουλγαρίαν
'Ασπασία	Ι. Γαλάκη	14	4211	εἰς ταξίδιον Β. Ἀμερικῆς
'Ασπασία Νομικοῦ	«Θηραϊκή» Α.Ε.	38	4857	εἰς ταξίδιον Ἐυρώπης
'Αστήρ	Θεμ. Σταφυλοπάτη	96	1350	ἀργεί Πειραιᾶ ἀπὸ 25 Ἰουν.
'Ατλαντικὸς	ἐτ. «Ἀτλαντικὸς» Α.Ε.	19	5446	ἐν πλῶ διὰ Νότ. Ἀμερικὴν
'Ατλας (τάνκερ)	«Τρανσπετρόλ» Α.Ε.	09	4009	παραμένει εἰς Ἄδεν
Αὔρα	Ι. Χαδοῦλη — Μ. Στινᾶ	12	4652	εἰς λιμένα Ἐυρώπης
'Αφρόεσσα	ἀδ. Κιρτάτα	05	2529	παραμένει εἰς Ντακάο
Βαλεντίνη	'Ιω. Σκαρλατιδῆ	09	4713	εἰς πλόας ἐν τῇ Ἄνω Ἀνατολῇ
Βαρβάρα	'Αθ. Ζωῖοπούλου	10	1354	εἰς λιμένα Μεσογείου
Βασ. Α. Πολέμης	'Ιω. Γκούμα	07	3429	εἰς λιμένα Ἰαπωνίας
Βέλιον	«Ἑλληνική Α.Ε.»	19	2844	παραμένει εἰς Ἀμβέρσαν
Βικτωρία	Ν. Ἀπόδου—Χ. Πατέρα	14	4202	εἰς ταξίδιον Ἐυρώπης
Βικτωρία	Δ. Α. Νικολαΐδη	19	6085	ἐπιστρέφει ἐξ Ἀργεντινῆς
Βιργινία	'Αντ. Παπαδάκη	17	2313	εἰς λιμένα Ἑλλάδος
Βιργινία Σ.	Ζ. Σαμοθράκη	05	4017	εἰς ταξίδιον Ἀφρικῆς
Βόρις	«Ἐμπορ.-Ἐφοπλιστική» Α.Ε.	17	5166	εἰς λιμένα Ἐυρώπης
Γ. Σ. Λιθανοῦ	«Λιθανοῦ» Α.Ε.	37	4855	φορτώνει εἰς Αὐστραλίαν
Γεράσιμος Βεργωτῆς	Ρ. καὶ Π. Βεργωτῆ	20	6343	εἰς ταξίδιον Ἀφρικῆς
Γεώργιος Γ.	Δ. Δάμπαση	18	4289	ἀνεχ. ἐξ Ἐυρώπης (διαταγᾶς)
Γεώργιος Π.	Θ. Ἐπιφανειάδη	03	4052	εἰς ταξίδια Ἐυρώπης — Ἀφρικῆς
Γεώργ. Ι. Γουλανδρῆς	ἀδ. Γουλανδρῆ	13	4345	ἐξ Ἀργεντινῆς δι' Ἐυρώπην
Γεώργ. Α. Δρακούλης	κλῆρ. Γ. Δρακούλη	12	1556	ἀργεί Πειραιᾶ ἀπὸ 13 Ἰουλ.

Γεώργ. Μ. Λιθανός	«Λιθανός» Α. Ε.	38	5482	εις λιμένας Νοτ. Ἀφρική
Γεώργ. Μ. Ἐμπειρικός	Σ. Γ. Ἐμπειρικού	21	5728	ἐν πλῶδιά Βόρ. Ἀμερικὴν
Γεώργιος Ποταμιάνος	«Ἡπειρωτικὴ, Α.Ε.»	13	4044	εις Βόρ. Ἀμερικὴν
Γεώργος	Γ. Βλάσσης	02	667	ἀργεὶ εἰς Πειραιᾶ
Γιάννης	Γ. Ἀνδρέου κλπ.	05	4391	παραμένει εἰς Μαδαγασκάρην
Γρανικός	«Γρανικός» Α. Ε.	16	3689	εις ταξίδιον Ἰνδιῶν
Γρηγόριος Κ. Π	Π. Καλλιμανοπούλου	19	2546	ἐν πλῶδιά Βόρ. Ἀμερικὴν
Δαμασκηνή	Παν. Ἀγγελάτου	03	1196	ἀργεὶ Πειραιᾶ ἀπὸ 8 Ἰουν.
Δάναπρις	ἀδελφ. Σηνοδινού	14	2113	ἀργεὶ Πειραιᾶ ἀπὸ τριμήνου
Δάρμας	ἀδ. Πήττα	83	1595	ἀργεὶ Πειραιᾶ ἀπὸ 14 Ἰουν.
Δελφίν	Λῶ καὶ Ἀνδρεάδη	06	3816	εις λιμένα Εὐρώπης
Δέσποινα	ἐτ. Μιχαλινού	06	3016	εις λιμένα Εὐρώπης
Δημ. Γ. Θερμιώτης	Α. Μ. Τατάκη	06	4271	ἀνεχ. ἐξ Εὐρώπης (διαταγὰς)
Δημ. Ἰγγλέσης	νῶν Δ. Ἰγγλέση	18	5275	εις λιμένα Εὐρώπης
Δημ. Νομικός	Λουκά Νομικοῦ	03	1171	ἔφθ. Πειραιᾶ 30 Ἰουλ.
Δημ. Χανδρῆς	Ἰω. Χανδρῆ	10	4643	ἐπιστρέφει ἐκ Βαγκούβεο
Διαμαντῆς	Διαμ. Πατέρα	19	5438	εις λιμένα Ἀργεντινῆς
Διον. Σταθάτος	ἐτ. Δ. Α. Σταθάτου	19	5168	κατευθύνεται εἰς Πλέιτ
Δίρφους	ἀδ. Πατέρα	17	4240	εις λιμένα Εὐρώπης
Διώνη	Γ. Φ. Ἀνδρεάδη	06	4181	ἐκφορτώνει εἰς Λισαβώνα
Δωρίς	Ἥλ. Χατζηλία	17	4604	ἐν πλῶ ἐξ Ἀργεντινῆς δι' Εὐρώπην
Ἐθὴ Λιθανοῦ	Ν. Λιθανοῦ	37	4839	ἐν πλῶ ἐξ Ἰνδιῶν διὰ Κέιπ
Ἐθρος	Ἰω. Γ. Λιθανοῦ	18	5283	ἔφθ. Πειραιᾶ 13 Ἰουλ.
Εἰρήνη Κυριακίδου	Ν. Γ. Κυριακίδη	22	3781	ἐν πλῶ δι' Ἀργεντινὴν
Εἰρήνη Σ. Ἐμπειρικού	Στ. Ἐμπειρικού	27	4164	ἐκφορτώνει εἰς Νότ. Ἀμερικὴν
Ἐλένη	Γ. Ἐμπειρικού	03	1426	ἀργεὶ Πειραιᾶ ἀπὸ ἔτους
Ἐλένη	Α. Καλλινίκου	18	5655	ἐπιστρέφει ἐξ Ἰαπωνίας
Ἐλένη Κουλουκουντῆ	ἀδελφ. Κουλουκουντῆ	38	5548	παραμένει εἰς Μαδέρας (διαταγὰς)
Ἐλίτσα	Ἄντ. Παπαδάκη	19	1986	παραμένει εἰς Ντακάο
Ἐλισάβετ	ἀδ. Μαζαράκη	22	3553	ἐν πλῶ διὰ Καναδῶν
Ἐλληνικ Σίτυ	Ἐμμ. Γιαννουλάτου	17	2486	εις πλώας ἐν Κίνα
Ἐλληνικ Τρέιντερ	Ἐμμ. Γιαννουλάτου	07	2052	εις πλώας ἐν Κίνα
Ἐλλάς	ἐτ. «Ἑλληνικὴ» Α.Ε.	16	2081	φορτώνει εἰς Ἰνδίας
Ἑλληνικό	Θ. Παπαδημητρίου	04	3059	εις ταξίδιον Εὐρώπης
Ἐλπὶς	Α. Πρίντζη	19	1492	ἐπιστρέφει ἐξ Ἄδεν
Ἐμμου	Ἄνδρ. Βεργωτῆ	14	3895	ἀνεχ. ἐξ Ἀφρική (διαταγὰς)
Ἐμπειρικός Νικόλαος	Γ. Ν. Ἐμπειρικού	18	3798	εις λιμένα Εὐρώπης
Ἐπαμ. Κ. Ἐμπειρικός	νῶν Ἐπ. Ἐμπειρικού	27	4385	ἐν πλῶ διὰ Βόρ. Ἀμερικὴν
Ἐρατώ	Ι. Σκαρλατίδη	18	5904	εις πλώας ἐν τῇ Ἄπω Ἀνατολῇ
Εὐανθία	Ἰω. Π. Γουλανδρῆ	15	3551	εις Βόρ. Ἀμερικὴν
Εὐβοϊκός	Μαρῆ Ἐμπειρικού	22	4792	ἀργεὶ εἰς λιμένα Εὐρώπης
Εὐγενία Καμπάνη	Γ. Ν. Ἐμπειρικού	98	3470	εις λιμένα Εὐρώπης
Εὐγ. Σ. Ἐμπειρικού	Στ. Ἐμπειρικού	20	4882	ἐν πλῶ διὰ Βρετ. Κολομβίαν
Εὐγενία Λιθανοῦ	«Θεοφανῶ» Α.Ε.	36	4839	ἐν πλῶ δι' Ἰαπωνίαν
Εὐγενία Χανδρῆ	Ἰω. Χανδρῆ	20	5317	διήλθε Κέιπ Τάουν (διαταγὰς)
Εὐηνος	«Λιθανός» Α. Ε.	19	5627	ἐν πλῶ δι' Ἰαπωνίαν
Εὐθαλία	ἀδ. Γουλανδρῆ	18	3553	εις Μαδαγασκάρην (διαταγὰς)
Εὐθαλία Μαρῆ	Ν. Μαρῆ	19	4196	ἔφθ. Πειραιᾶ 25 Ἰουλ.
Εὐπλοία	Γιώργη Λαμποῦ	11	3862	ἐν πλῶ διὰ Νότ. Ἀμερικὴν
Ζάννες Γούναρης	ἀδελφοὶ Γούναρη	07	4407	ἐκ Καναδᾶ δι' Εὐρώπην
Ζαννῆς Α. Καμπάνης	κλῆρ. Α. Καμπάνη	20	5317	εις Βόρ. Ἀμερικὴν
Ζεὺς	Ἥλ. Χατζηλία	20	5961	εις ταξίδιον Εὐρώπης
Ζέφυρος	ἐτ. «Ζέφυρος» Α. Ε.	09	4796	παραμένει εἰς γαλιζόν λιμένα
Ἥλ. Γ. Κουλουκουντῆς	ἀδ. Κουλουκουντῆ	38	5548	εις λιμένας Ἰαπωνίας
Ἡρων	Δημ. Ν. Κουφός	06	1516	εις λιμένας Ἰαπωνίας
Θάλεια	Ἥλια Ευλαῖ	17	5875	ἐν πλῶ διὰ Βόρ. Ἀμερικὴν
Θάσος	Θ. Α. Τεργιάζου	19	1565	ἀργεὶ Πειραιᾶ ἀπὸ 14 Ἰουν.
Θεδδλ 2	Θωμά Ν. Ἐπαφεινάδη	10	657	ἔφθ. Κωνσταντῆν 29 Ἰουλ.
Θεμώνη	ἐτ. «Κάσος» Α. Ε.	38	5717	διήλθε Κέιπ διὰ Βόρ. Ἀμερικὴν
Θεοδώρα (τάνκερ)	Παπᾶς καὶ Σία	17	1054	ἔφθ. Κωνσταντῆν 26 Ἰουλ.
Θεόδωρος Κουμάνταρος	«Ταυγέτη» Α.Ε.	17	5709	εις λιμένα Εὐρώπης
Θεόδωρος Τ.	Θ. Α. Τεργιάζου	12	3409	ἐν πλῶ δι' Εὐρώπην
Θεομήτωρ	νῶν Σπύρου Πολέμη	10	4427	ἐπιστρέφει ἐξ Ἀργεντινῆς
Θεοσκέπαστη	Β. Μαύρου — Σ. Μενδρινού	11	3726	εις Ἀτλαντικὸν ἐν πλῶ
Θεοφανῶ Λιθανοῦ	«Θεοφανῶ» Α. Ε.	37	4815	φορτώνει εἰς Χιλῆν
Θερμαϊκός	Μαρῆ Ἐμπειρικού	23	4518	παραμένει εἰς Ἀμβέρσαν
Θέτις	Π. Χατζηλία	30	4123	εις Μαδέρας (διαταγὰς)
Θηρασία Νομικοῦ	Εὐαγγ. Νομικοῦ	88	1356	ἔφθ. Μπουργκὰς 22 Ἰουλ.
Θράκη	Θ. Α. Τεργιάζου	17	982	ἀργεὶ Πειραιᾶ ἀπὸ 7 Ἰουλ.
Ἰάκωθος	Γ. Ἀγγελίδη	01	2107	φορτώνει Λισαβώνα (διὰ Πειραιᾶ)
Ἰγὸρ	Α. Ἀναστασίου	07	2693	παραμένει εἰς Ντακάο
Ἰθακος	Γ. Δρακούλη	06	3916	ἀργεὶ εἰς Ἀμβέρσαν
Ἰκάριον	«Αἰγαῖον» Α.Ε.	12	4013	ἐξ Ἀφρική δι' Εὐρώπην
Ἰλισσός	«Θεοφανῶ» Α.Ε.	15	4724	ἐν πλῶ διὰ Βόρ. Ἀμερικὴν
Ἰουλία	Ἥλ. Χατζηλία	14	4352	εις λιμένα Εὐρώπης
Ἰρις	Ἰω. Παλαιοκρασοῦ	11	1881	εις λιμένας Βορ. Ἀφρική
Ἰωάννα	Ἐλ. Βελλιώτη	01	1192	ἀργεὶ Πειραιᾶ ἀπὸ 12 Ἰουν.
Ἰωάννης	Δ. Δάμπαση	09	3667	φορτώνει εἰς Ἀφρικήν
Ἰω. Μ. Ἐμπειρικός	Στ. Ἐμπειρικού	24	3734	εις λιμένα Βορ. Ἀφρική
Ἰω. Νομικός	Α. Νομικοῦ	99	640	ἔφθ. Πειραιᾶ 26 Ἰουλ.
Ἰω. Π. Γουλανδρῆς	ἀδ. Γουλανδρῆ	10	3750	εις Γιβραλτάρ (διαταγὰς)
Ἰω. Φαφαλιός	Α. Φαφαλιού	19	5670	εις Βόρ. Ἀμερικὴν
Ἰω. Φράγκος	Μάρκ. Φράγκον	12	3442	ἐν πλῶ διὰ Καναδῶν
Ἰω. Χανδρῆς	Ἰω. Δ. Χανδρῆ	20	6094	ἀργεὶ εἰς Ἀμβέρσαν
Καδιῶ	νῶι Γ. Σιγάλα	11	1430	εις λιμένα Ἀντ. Μεσογείου
Καθαριώτισσα	νῶι Γεωργ. Καραβία	13	1877	εις λιμένα Μεσογείου

Καλαφάτης	Κ. Καλαφάτης	17	4443	έπιστρέφει εξ 'Αργεντινής
Καλλιόπη	Δ. Πατέρα	10	4948	παρμένει εις Ντακάο
Καλλιόπη Σ.	Ίω. Σταύρου και Σία	18	5152	εις λιμένα Βορ. 'Αμερικης
Καλυψώ Βεργωτή	«'Επ'άνησος» Α. Ε.	18	5686	φορτώνει εις Καναδάν
Καπετάν Στρατής	Ξενός — Κομπής και Σία	06	3574	εις λιμένα Πορτογαλίας
Καραβάδος	Γ. Σταματελάτου	13	2325	εις πλώας εν Κίνα
Καρράς	Κ. Καρρά και Υίου	18	5234	εις ταξίδιον εξ 'Αφρικης
Κασσάνδρα Λουλούδη	αδ. Γουλανδρή	19	5106	εν πλώ εξ 'Αυστραλίας δι' 'Ελλάδα
Κάσος	έτ. «Κάσος» Α.Ε.	39	5235	εις Μαδέρας (διαταγάς)
Κάστωρ	έτ. Γράτσου	21	5497	φορτώνει εις Μερσίαν
Κάτε	Ν. Λυκαρδοπούλου	18	5197	εις ταξίδιον 'Απο 'Ανατολης
Κατερίνα (τάνκερ)	έτ. «Τρανσπετρλό» Α. Ε.	87	2495	φορτώνει εις Κωνσταντιζαν
Κατίνα Π.	Γ. Παπαγιαννάκη	00	1206	εφθ. Πειραιά 24 'Ιουλ.
Κατίκω Χατζηπατέρα	υιών Κ. Χατζηπατέρα	13	3661	αργεί Πειραιά από 8 'Ιουλ.
Κέιπ Κόρσο	'Αθ. Κουλούρα και Κ. Ξένου	05	3890	παρμένει εις Ντακάο
Κεχρεά	Θ. 'Επιφανειάδη	12	1968	αργεί εις Πειραιά
Κλεάνθης	«Πίνδος» Α.Ε.	11	4153	έπιστρέφει εξ 'Αφρικης
Κολχίς	αδ. Συνοδινού	09	2219	εις λιμένα Εύρωπης
Κουδύλης	Γ. Κουδύλη	14	4439	εις Νότ. 'Αφρικην
Κονίστρα	Θωμά 'Επιφανειάδη	07	3530	εφθ. Πειραιά 27 'Ιουλ.
Κορινθιακός	Μαρή 'Εμπειρικού	10	3562	αργεί εις λιμένα Εύρωπης
Κόρθιον	αδ. Σίμπουρα	09	2116	εις λιμένα 'Αφρικης
Κουλούρας — Ξένος	'Αθ. Κουλούρα—Κυρ. Ξένου	15	4914	εν πλώ δι' 'Ιαπωνίαν
Κουμουνδούρος	Υιοί 'Επ. 'Εμπειρικού	25	3598	εν πλώ διά Βόρ. 'Αμερικην
Κύθηρα	Πολυγο. Κατρώη	02	1070	εις πλώας εν 'Ελλάδι
Κύμα	'Απ. Πεζά	11	3959	παρμένει εις λιμένα Εύρωπης
Κυρά - Παναγιά II	'Αντ. Χάλαρη	99	1012	εις λιμένα Πειραιώς
Κυριακή	έτ. «Πουτούς» Α.Ε.	12	5528	εις ταξίδιον 'Ινδιών
Κυριακούλα	Α. και Δ. Λαμού	18	4340	εν πλώ δι' Εύρωπην
Κωνσταντίνος Η.	'Ηλ. και 'Αθ. 'Ηλιοπούλου	05	2527	εις λιμένα Εύρωπης
Κωνσταντ. Λουλούδης	αδ. Γουλανδρή	22	4697	φορτώνει εις Β. 'Αμερικην
Λακωνικός	Μαρή 'Εμπειρικού	14	3803	εις ταξίδιον Βορ. 'Αμερικης
Λειθαβά	Γ. Μ. Σταματελάτου	03	1667	εις πλώας εν Κίνα
Λένα	Ίω. Μυλωνά	14	1735	αργεί πλέον του έτους εις Βαρκελώνη
Λεόντιος Τεργιάζος	Θ. Α. Τεργιάζου	11	4479	παρμένει εις Βορδό
Λέρος	Δ. Μοσχονά — Ι. Φασόλη	99	846	εις πλώας εν 'Ελλάδι
Λεωνίδας	Θρ. Βογιατζίδη	28	4573	εις λιμένα Πορτογαλίας
Λεωνίδας Μ.	Χατζηπατέρα — Μιχάλου	29	4573	εις ταξίδιον 'Αμερικης
Λεωνίδας Ζ. Καμπάνης	κληρον. Α. Καμπάνη	17	4274	εις Βόρειον 'Αμερικην
Λεωνίδας Μ. Βαλμάς	Μιχ. Βαλμά	14	2080	εις Δυτ. 'Αφρικην
Λεωνίδας Ν. Κουδύλης	υιών Α. Κουδύλη	12	3923	εξ 'Αργεντινής δι' Εύρωπην
Λιλή	Χαρ. Πατέρα	20	5719	έπιστρέφει εξ Ειρηνηκού
Λύρας	Π. και Μ. Λύρα	18	5685	εις ταξίδιον Εύρωπης
Μαϊάνδρος	Ίω. Γ. Λιβανού	19	4581	φορτώνει εις 'Ινδίας
Μαίηνη όφ Σάμος	υιοί Π. Δ. Γουλανδρή	01	1190	αργεί εις Μασσαλίαν
Μαίρη Δευτεραίου	Βασ. Δευτεραίου	03	1383	εις λιμένα Μεσογείου
Μαίρη Λιβανού	έτ. αδελφών Λιβανού	38	4771	εις 'Απο 'Ανατολήν
Μαιώτις	Α. Συνοδινού	88	1709	ανάμενεται εις Πειραιά εκ Λισσαβώνος
Μαλιακός	Μαρή 'Εμπειρικού	12	3903	εις ταξίδιον 'Ινδιών
Μαννούλα	υιοί Γεωργ. Καραβία	20	1965	εις λιμένα Μεσογείου
Μαραθών	Α. Λούξη κλπ.	19	7926	εις ταξίδιον Β. 'Αμερικης
Μαργαρίτα	Στεφ. Α. Σοφιανού	89	2187	εις Κωνσταντιζαν από 28 'Ιουν.
Μαργαρίτα Χανδρή	'Ιω. Χανδρή	20	5401	εν πλώ δι' Εύρωπην
Μαρία Α.	Κ. Η. Λαμού	12	4707	εις ταξίδιον 'Αφρικης
Μαρία Νομικού	Λουκά Νομικού	99	1165	εις πλώας εν 'Ελλάδι
Μαρία Σταθάτου	Γ. Ν. Σταθάτου	22	6303	εις ταξίδιον Καναδά
Μαριέτ Νομικού	'Εμμ. Καραβία	19	5241	κρατείται εις 'Αμφοδρον
Μαρίκα Προποπαπά	Π. Προποπαπά	15	4447	εν πλώ δι' 'Αμερικην
Μαριόγκα	Ίω. Νικηφόρου	12	4236	εις λιμένας Καναδά
Μαριόγκα Δ. Θερμιώτη	αδελφών Κιτάτα	04	4784	εις λιμένα Εύρωπης
Μάριος	Μιχ. Καραγεώργη	06	602	εις πλώας εν 'Ελλάδι
Μαρουκά Πατέρα	Δ. Πατέρα	17	4269	εν πλώ διά Βόρ. 'Αμερικην
Μαρουσιώ Λογοθέτη	αδελ. Γουλανδρή	13	4669	παρμένει εις Μαδαγασκάρην
Μάρησσα	Ν. Ευσταθίου	19	5476	εις Γιβραλτάρ (διαταγάς)
Μάρω Υ.	αδ. Γιαννουλάτου	24	3838	εις πλώας εν τη 'Απο 'Ανατολήν
Μάστερ 'Ηλ. Κουλουκουντής	αδ. Κουλουκουντή	38	5548	εις Μαδέρας (διαταγάς)
Ματρώνα	Ν. Βογιατζίδη	02	2846	εις ταξίδιον 'Αφρικης
Μεμάς	'Ανδρ. Βεργωτή	00	4359	εν πλώ δι' Εύρωπην
Μεμάς	Μαρ. Κουρούκλη	12	1735	παρμένει εις Ντακάο
Μέντωρ	Γ. Δρακούλη	02	3050	εις ταξίδιον Εύρωπης
Μερόπη	'Ανδρ. Παπά	11	4181	παρμένει εις Λισσαβώνα
Μεσσαριά Νομικού	έτ. «Π. Νομικός» Α. Ε.	95	985	εφθ. Πειραιά 17 'Ιουλ.
Μιμόζα	«'Εμπορ.-'Εφοπλιστική» Α.Ε.	05	3071	έπιστρέφει εξ 'Αμερικης
Μίνα Α. Καμπάνη	κληρον. Α. Καμπάνη	20	5227	εις Βόρειον 'Αμερικην
Μιχαήλ Λιβανός	«Θεοφανός» Α.Ε.	38	4774	εις ταξίδιον 'Ιαπωνίας
Μιχαήλ Α. 'Εμπειρικός	Στ. 'Εμπειρικού	18	5202	εις λιμένα Εύρωπης
Μιχαήλ Ι. Γουλανδρής	κληρον. Μ. Γουλανδρή	21	6669	εις ταξίδιον Βορ. 'Αμερικης
Μιχάλης	Α. Φατοση	19	5685	εις Αάς Πάλλμας (διαταγάς)
Μιχαλιός	αδ. Ζυλά	08	3742	εις λιμένα Εύρωπης
Μόσχα Δ. Κυδωνιέως	Δημ. Α. Κυδωνιέως	15	3874	εις λιμένα Εύρωπης
Μόσχα Α. Γουλανδρή	αδ. Γουλανδρή	18	5199	εν πλώ διά Β. 'Αμερικην
Ναντίν	«'Εμπορ.-'Εφοπλιστική» Α.Ε.	04	3582	εις ταξίδιον 'Αφρικης
Νέα 'Ελλάς	αδ. Γουλανδρή	22	16991	εις Λισσαβώνα 30 'Ιουλ. (διά Ν. 'Υόρκ.)
Νέλλυ	έτ. «'Ωκεανός» Α.Ε.	13	4826	φορτώνει εις Καναδάν
Νεμέα	Γ. Ν. Σταθάτου	19	5101	εις ταξίδιον Β. 'Αμερικης
Νέστος	«Θεοφανός» Α. Ε.	19	5764	εις λιμένα Εύρωπης
Νηρέυς	'Ηλ. Χατζηλία	37	5205	εις Γιβραλτάρ (διαταγάς)

Νήριτος	Γ. Δρακούλη	07	3854	εις λιμένα Ευρώπης, έπισκευή
Νικόκλης	Ν. Γ. Μωραΐτη	21	3576	έξ 'Αργεντινής δι' Ευρώπην
Νίκος Τ.	Έλενθ. Τρικόγλου	19	5175	εις ταξίδιον Β. 'Αμερικης
Νικ. Γ. Κουλουκουνης	έτ. 'Ατλαντικός	17	3201	εις Πόρτ Σαΐδ (διαταγάς)
Νικόλαος Δ. Α.	Ν. Λυκιαροπούλου	39	5486	έκ Βορ. 'Αμερικης διά Ν. 'Αφρικην
Νικόλαος Μιχαλός	Κ. Μιχάλου	13	4342	εις λιμένα Ευρώπης
Νικόλαος Νομικός	Α. Νομοκού	99	625	εις πλώας έν 'Ελλάδι
Νικ. Πιάγκος	Μιχ. Πιάγκου	12	4499	έπιστρέφει έκ Βορ. 'Αμερικης
Νικόλαος Φιλίνης	Μιζέ Φιλίνη	04	3111	εις λιμένα Βορ. 'Αφρικης
Νικόλας	Β. Σ. Ρωσολύμου	10	4540	έν πλώ διά Β. 'Αμερικην
Νικόλας 'Αγγελος	'Ιω. 'Αγγέλου	12	4351	έκ Μεσογειου διά Καναδάν
Νικόλαος Πατέρας	'Ηλ. και Κ. Πατέρας	10	4362	εις ταξίδιον έκ Δυτ. 'Αφρικης
Νικολάου Βιργινία	Γ. Νικολάου	20	6868	έν πλώ δι' Ευρώπην
Νικολάου Γεώργιος	Γ. Νικολάου	30	4108	έξ 'Ινδιών δι' 'Αμερικην
Νικολάου Ζωγραφιά	Γ. Νικολάου	13	7156	εις ταξίδιον Β. 'Αμερικης
Νικολάου Μαρία (τάνκερ)	Γ. Νικολάου	27	5525	έν πλώ έξ Ειρηνικού
Νικολάου Ούρανια	Γ. Νικολάου	22	6397	έν πλώ δι' 'Ινδίας
Νίτσα	άδ. Γιανναγά	15	4732	έπιστρέφει έκ Καναδά
Νύμφη	Ν. Λυκιαροπούλου	21	4504	έν πλώ διά Νότ. 'Αφρικην
'Οδυσσεύς	Παν. Α. Γιαννουλάτου	13	4577	έν πλώ διά Σαγκάην
'Ολα 'Επ. 'Εμπειρικού	υιών 'Επ. 'Εμπειρικού	22	4677	παραμένει εις Βαρκελώνη
'Ολλανδία	«'Ελληνική, Α. Ε.»	11	1759	παραμένει εις Πειραιά
'Ολυμπος	Κουλούθρου — 'Εμπειρικού	18	5249	εις Βόρ. 'Αμερικην
'Ομόνοια	Ξενιού—'Αδ. Χριστοφοριδου	08	3699	κρατείται εις 'Αμβούργον
'Ορος 'Αθως	Ρεθύμνη — Κουλουκουνη	13	3578	εις Μαδέρας, έπισκευή (διά Πλέιτ)
'Ορος Αίγνα	έτ. «'Ατλαντικός» Α. Ε.	29	4230	εις Μαδέρας (διαταγάς)
'Ορος 'Ελικών	«Τράμπ, Κο»	18	5525	εις Μαδέρας (διαταγάς)
'Ορος 'Ιθώμη	Ρεθύμνη — Κουλουκουνη	14	4191	παραμένει εις Νταζάρ
'Ορος Κάσιον	Ρεθύμνη — Κουλουκουνη	18	7914	εις λιμένα Ευρώπης
'Ορος Κιθαιρών	«Τράμπ, Κο»	12	3876	εις λιμένα Ευρώπης
'Ορος Κυλλήνη	έτ. «'Ατρεύς» Α. Ε.	17	3703	εις λιμένα Ευρώπης
'Ορος Λυκαθηττός	«'Ατλαντικός» Α. Ε.	17	4292	εις Μαδέρας (διαταγάς)
'Ορος Μυκάλη	Κ. Γεωργιλη και Σία	07	3556	παραμένει εις 'Αλγεσίραν
'Ορος 'Ολυμπος	Ρεθύμνη — Κουλουκουνη	20	6692	εις λιμένας 'Ιαπωνίας
'Ορος Πάρνης	έτ. «Θησεύς» Α. Ε.	17	4371	παραμένει Μαδέρας (διαταγάς)
'Ορος Πέρα	Κοσμέτου — Κουλουκουνη	18	5208	έν πλώ δι' Ευρώπην
'Ορος Πήλιον	έτ. «Θησεύς» Α. Ε.	17	5655	φορτώνει εις Χάλφαξ
'Ορος Πίνδος	Ρεθύμνη — Κουλουκουνη	20	5729	εις Μαδέρας (διαταγάς)
'Ορος Πρίονας	Ρεθύμνη — Κουλουκουνη	10	3986	παραμένει εις Νταζάρ
'Ορος Ροδόπη	έτ. «'Ωκεανός» Α. Ε.	19	5182	έν πλώ δι' Ευρώπην
'Ορος Ταύγετος	έτ. «'Ατρεύς» Α. Ε.	21	3286	εις λιμένα Ευρώπης (διαταγάς)
'Ορος Ταύρος	«'Ατλαντικός» Α. Ε.	20	6696	εις Μαδέρας (διαταγάς)
'Ορος Χελμός	«'Ατλαντικός» Α. Ε.	23	6481	εις λιμένα Ευρώπης
Παγασητικός	Μαρη 'Εμπειρικού	14	3942	εις Β. Α. 'Αφρικην
Παγκρατίων	Δημ. Ν. Κουφός	20	2171	άργει από δημήνου εις Σπέτσας
Παναγής	Ν. Λυκιαροπούλου	20	5187	εις Σιέρα Λέονε
Παναγής	Ι. Α. Τσούνια	94	2744	εις πλώας έν Κίνα
Παναγιώτης	Εύαγγ. Νομοκού	01	3575	έμφορτον εις Πειραιά (διαταγάς)
Παντελής	Κ. Λαμου και Ι. Ποντικού	11	3845	εις λιμένα Ευρώπης
Παντιάς	έτ. «'Ωκεανός» Α. Ε.	12	4981	έπιστρέφει έκ Βορ. 'Αμερικης
Παπαλεμός	Γ. Α. Γεωργιλη	10	3748	εις ταξίδιον 'Αργεντινής
Παρθενών	άδ. Πειθή	08	3189	έκ Νοτ. 'Αφρικης δι' Ευρώπην
Πάτρα	έτ. «'Ελληνική» Α. Ε.	09	1977	έφθ. Νοβορωσίαν 29 'Ιουλ.
Περσεύς	Α. 'Ανδροέτου	18	5172	διήλθε Πειραιά 17 'Ιουλ. έκ Δουνάβεως
Πεταλιοί	Μαρη 'Εμπειρικού	17	6565	εις Βόρ. 'Αμερικην
Πετρόιλ (τάνκερ)	έτ. «Τρανσπετρόιλ»	03	4634	εις Πόρτ Σαΐδ (διαταγάς)
Πετράκης Νομικός (τάνκερ)	Μ. και Ε. Νομοκού	14	7020	άνεχ. Πειραιά 22 'Ιουλ. (διαταγάς)
Πέτρος Ι. Γουλανδρης	άδ. Γουλανδρη	23	4693	έκφορτώνει εις 'Ιαπωνίαν
Πήγασος	Γ. Ν. Δουλούδη	20	5762	φορτώνει εις 'Ινδίας
Πηλεύς	Ε. Χατζηλία	28	4695	έπιστρέφει έξ 'Απω 'Ανατολής
Πίνδος	έτ. «Πίνδος» Α. Ε.	08	4360	έν πλώ έξ 'Αργεντινής δι' Ευρώπην
Πιπίνα	Γ. Μ. Σταματελάτου	04	2650	εις πλώας έν Κίνα
Πλειάδες	άδελφ. Πρωίου	18	4620	έπιστρέφει έκ Νοτ. 'Αφρικης
Πόνετ Γιουντιθ	έτ. «Θησεύς» Α. Ε.	18	4810	κατεψώνεται εις Κόλπον Μεξικού
Πόνετ Κλήαρ	Α. Παπαδάκη	20	4839	έν πλώ δι' Ευρώπην
Πολέμης	Ι. Α. Παλαικορασσά	09	1457	παραμένει εις Νταζάρ
Πολύκτωρ	Γ. Δρακούλη	14	4077	εις λιμένα 'Αφρικης
Πόπη	Μιχ. Βερονίκου	96	1594	άργει Πειραιά από 16 'Ιουν.
Πόπη Σ.	Υίοι Γ. Σιγάλα	03	2083	άργει Πειραιά από δημήνου
Ποσειδών	άδ. Πήττα	09	3840	εις λιμένα Ευρώπης
Ρήνος	Μιχ. Α. 'Εμπειρικού	19	4649	ΕΛΛΕΙΨΙΣ ΕΙΔΗΣΕΩΝ
Ρόκος	«'Ιόνιον» Α. Ε.	18	6429	έν πλώ δι' Ευρώπην
Ρόκος Βεργωτής	«'Επτάνησος» Α. Ε.	19	5637	εις ταξίδιον Καναδά
Ρούλα	Μιχ. Καραγεώργη	99	1044	έφθ. Κων)πολι 20 'Ιουλ.
Σαλαμινία	Κ. Πετρούτση — Γ. Τάνες	01	3634	εις λιμένα Βορ. 'Ιαπωνίας
Σάν Γκαμπριέλ	έτ. «Θησεύς» Α. Ε.	20	4943	εις Βόρειον 'Αμερικην
Σαντορίνη	Α. Γ. Χάλαρη	84	708	έφθ. Μυτιλήνην 29 'Ιουλ.
Σαρωνικός	Μαρη 'Εμπειρικού	12	3548	εις ταξίδιον 'Ινδιών
Σίφνος	Θεμ. Σταφυλοπάτη	17	2290	εις λιμένα Μεσογειου
Σουλιώτης	«Ναυτίλος» Α. Ε.	17	4300	εις λιμένα Ευρώπης (δι' 'Ελλάδα)
Σουσάνα	Ν. Παπαδάτου-Α. Τσαβλίση	04	932	έφθ. Πειραιά 13 'Ιουλ.
Σπάρτη	Γ. Σταματελάτου	22	1202	εις πλώας έν Κίνα
Σπυρίδων	Παν. Καρά	17	3527	παραμένει εις 'Στάβαγκερ
Σπύρος	«'Αιγαίον» Α. Ε.	18	6629	παραμένει εις Β. 'Ιαπωνίαν
Σταμ. Γ. 'Εμπειρικός	έτ. «Σ. Γ. 'Εμπειρικού»	36	3931	έν πλώ διά Νότ. 'Αφρικην
Στάμος	Δ. Φαφαλιού	14	3801	εις λιμένας Δυτ. 'Αφρικης
Σταυρός	«Κάσος» Α. Ε.	25	4853	έν πλώ διά Βόρ. 'Αμερικην

Στέφανος	Σ. Θεοφανίδη	18	653	εις ταξίδια εν Ἑλλάδι
Στρυμών	«Λιβανός» Α. Ε.	19	5250	εν πλώ δι' Ἰνδίας
Στυλιανή	ἀδ. Πήττα — Κ. Σκριβάνου	96	3256	ἀργεὶ Πειραιᾶ ἀπὸ 20 Ἰουν.
Στυλιανός Χανδρῆς	Ἰω. Δ. Χανδρῆ	19	6059	εις ταξίδιον Εἰρηνικοῦ
Τάναϊς	ἀδελφ. Συνοδινού	07	1545	εις λιμένα Μεσογείου
Ταξιάρχης	ἀδελφ. Λαμποῦ	13	4221	φορτώνει εἰς Ν. Ὑόρκην
Τασία	Καθ. Σιγάλα	04	3034	εν πλώ διὰ Νέαν Ὑόρκην
Τάσις	«Μιρτφόν» Α. Ε.	13	4706	παρμένει εἰς Νταζάρ
Ταυγέτος	Κουλούθρου — Ἐμπειρικού	18	5687	διήλθε Κέιπ Τάουν ἐξ Ἰνδιῶν
Τέτη	υἱοὶ Γ. Σιγάλα	03	2747	εν πλώ διὰ Νέαν Ὑόρκην
Τέτη Νομικοῦ	Λουκά Νομικοῦ	02	1882	ἔφθ. Κέρκυραν 29 Ἰουλ.
Τηλέμαχος	Γ. Δρακούλη	11	3658	φορτώνει εἰς Ἀργεντινὴν
Τουρκία	ἐτ. «Ἑλληνική», Α. Ε.	09	1911	εν πλώ διὰ Βόρ. Ἀμερικὴν
Ἵδραϊός	Α. Κουλούρα καὶ Κ. Ξένου	02	4476	ἐκ Βορ. Ἀμερικῆς δι' Ἑλλάδα
Ἵδροῦσα	Π. Χριστοπούλου	22	2038	ἀργεὶ Πειραιᾶ ἀπὸ 3 Ἰουλ.
Ἵπανις	ἀδ. Συνοδινού	09	1459	ἀργεὶ Πειραιᾶ ἀπὸ μέσων Ἰουν.
Φανερωμένη	Νικ. Θ. Βούλγαρη	08	3404	εις λιμένα Εὐρώπης
Φλώρα Νομικοῦ	Λουκά Νομικοῦ	21	1783	εις πλώ εἰς Ἑλλάδι
Φρέδ	Κ. Δ. Καλαφάτη	07	4043	εν πλώ ἐξ Ἰνδιῶν δι' Εὐρώπην
Χαδιώτης	ἐτ. «Κάσος» Α.Ε.	29	4386	εις Μαδέρας (διαταγᾶς)
Χέλατρος	ἐτ. «Κάσος» Α. Ε.	14	3489	εις ταξίδιον Ἀτλαντικοῦ
Χίος	«Λιβανός» Α. Ε.	39	5650	κατευθύνεται εἰς Νότ. Ἀφρικὴν
Χλόη	Ν. Λυκαρδοπούλου	28	4641	εν πλώ διὰ Βόρ. Ἀφρικὴν
Χρῆστος Μαρκέτος	«Μαρκέτος» Α. Ε.	19	5209	εν πλώ διὰ Βόρ. Ἀμερικὴν
Ἵριών	Πολ. Λύρα — Α. Λούζη.	09	4798	ἐπιστρέφει ἐξ Ἀργεντινῆς
Ἵρωπός	Μαρῆ Ἐμπειρικού	13	4474	εις ταξίδιον Βορ. Ἀμερικῆς
Ἵλκυών (Παναμ.)	Ἰω. Π. Γουλανδρῆ	17	3530	φορτώνει εἰς Καναδᾶν
Ἵλμπα (Παναμ.)	ἐτ. «Ἵλμπα»	08	3444	εν πλώ διὰ Β. Ἀμερικὴν
Ἵμαρυλλίς (Παναμ.)	«Ἵμαρυλλίς» Α.Ε.	18	4328	εις λιμένα Μεσογείου
Ἵνδρέας (Παναμ.)	Παναμαϊκῆς ἑταιρίας	17	5317	εις λιμένα Εὐρώπης
Ἵννα Μάρκου (Παναμ.)	Ε. Βιντιάδη κλπ.	19	2486	ἐπιστρέφει ἐξ Ἐρυθρᾶς Θαλάσσης
Ἵουρόρα (Παναμ.)	ἐτ. «Πέερν»	13	4584	εν πλώ διὰ Βόρ. Ἀμερικὴν
Βάρκο (Παναμ.)	Αὐγερινού — Ἀπέργη	96	1437	εις λιμένα Μεσογείου
Γιολάντα (Παναμ.) Τ.	ἐτ. «Πριμέρας» Παναμᾶ.	13	4680	ΕΛΛΕΙΨΙΣ ΕΙΔΗΣΕΩΝ
Δώρα (Παναμ.)	Κ. Ἀτιγίδη	98	584	ἀργεὶ εἰς Ἀμβέρσαν
Ἵστερο (Παναμ.)	«Ἵσθμείας» Α. Ε.	20	4743	εις ταξίδιον Ἀφρικῆς
Ἵλλενάο (Παναμ.)	ἐτ. «Κολόν»	19	5291	ἐκ Βορ. Ἀμερικῆς δι' Εὐρώπην
Κάρμαρ (Παναμ.)	Α. Ε. «Κάρμαρ»	19	5226	εις λιμένα Ἰαπωνίας
Κουλέμπρα (Παναμ.)	ἐτ. «Πορτοπέλλο»	19	5260	ἀργεὶ εἰς Ἀμβέρσαν
Λόινα (Παναμ.) Τ.	ἐτ. «Ἀτλάντικα»	16	5505	εις ταξίδιον Εἰρηνικοῦ
Μαρία (Παναμ.)	ἐτ. «Πριμέρας» Παναμᾶ	28	4919	εις ταξίδια Δυτ. Ἀφρικῆς
Μαρτῆς (Ἀγγλ.)	Γ. Μ. Κουλουκουντή	94	2483	εις λιμένα Μεσογείου
Μιραμάρε (Παναμ.)	ἐτ. «Μιραφλόρες»	19	5731	ἐξ Εὐρώπης διὰ Βόρ. Ἀμερικὴν
Μιραφλόρες (Παναμ.)	ἐτ. «Μιραφλόρες»	19	5764	εις λιμένας Ἡνωμ. Πολιτειῶν
Μπόνα (Γαλλ.)	Σ. Φαρκούχ	98	3462	εις λιμένα Εὐρώπης
Μυριάμ (Παναμ.) Τ.	«Ἵσθμείας» Α. Ε.	21	7012	εν πλώ διὰ Καλιφόρναν
Ἵρος Ὄθους (Παναμ.)	Μ. Μάρκου	19	6527	εν πλώ ἐξ Ἀφρικῆς δι' Εὐρώπην
Ὀυρανία (Παναμ.)	ἐτ. «Ἀτλάντικα»	02	1953	εις Ἀνατολικὴν Μεσόγειον
Πάναμ (Παν.—τάνκερ)	«Ἵσθμείας» Α. Ε.	25	7277	εις Ἴπω Ἀνατολὴν
Πηνελόπη (Παναμ.)	ἐτ. «Πόλαρ»	19	4799	εις Βόρ. Ἀμερικὴν
Ρίο Γκράντε (Παναμ.)	ἐτ. «Παναμέζα»	19	5696	εις Λισσαβόνα
Σαντιάγο (Παναμ.)	ἐτ. «Σαντιάγο»	08	3860	εις Βόρ. Ἀμερικὴν
Σίγκνερ (Παναμ.)	Ἰω. Π. Γουλανδρῆ	17	5531	φορτώνει εἰς Καναδᾶν
Τουίρα (Παναμ.)	ἐτ. «Τουίρα»	12	4393	εις λιμένα Πορτογαλίας
Φαϊαξ (Παναμ.)	ἐτ. «Πόλαρ»	15	7188	εν πλώ δι' Εὐρώπην
Χάιφα Τρέιντερ (Παλαιστ.)	Βασ. Ι. Σαποβάρου	03	3075	εις λιμένα Εὐρώπης

Τὰ ναυλωθέντα φορτηγά μας

— Ἐκ τοῦ Πλέϊτ (διὰ γεννήματα)

«ΓΑΙΣΣΟΣ» ἐκ λιμένων Ἀργεντινῆς 6500 τ. γεννημάτων δι' ἕνα λιμένα Εὐρώπης, Αὐγουστον.

«ΕΙΡΗΝΗ ΚΥΡΙΑΚΙΔΟΥ» ἀπὸ Σάν Λορέντζο 5500 τ. γεννημάτων δι' Εὐρώπην, με πλήρη ὀψιόν, Αὐγουστον.

— Ἐκ τῆς Μεσογείου

«ΚΑΣΤΩΡ» ἀπὸ ἕνα Τουρκικὸν λιμένα Μικρᾶς Ἀσίας 9000 τ. ἄλατος διὰ Βόρειον Ἀμερικὴν ἄ. φ.

«ΔΔΕΑΦΟΤΗΣ» ἐκ Πόρτ Σαϊδ 8000 τ. ἄλατος διὰ δύο ἢ τρεῖς λιμένας Ἰαπωνίας, ἄ. φ.

— Ἐξ Ἀγγλίας-Κόντινεντ (διὰ γαιάνθρακας)

«ΑΓΙΟΣ ΒΑΣΙΛΙΟΣ» ἐκ Νοτίου Οὐαλλίας 5500 τ. γαιανθράκων διὰ Πειραιᾶ, ἄ. φ.

«ΣΟΥΛΙΩΤΗΣ» ἐκ Νοτίου Οὐαλλίας 7500 τ. γαιανθράκων δι' ἕνα λιμένα Ἑλλάδος, ἄ. φ.

— Ἐξ Ἰνδιῶν-Ἰπὼ Ἀνατολῆς

«ΕΒΗ ΛΙΒΑΝΟΥ» ἐξ Ἰνδιῶν 8000 τ. φορτίου δι' ἕνα λιμένα Βορ.

Ἀμερικῆς, Αὐγουστον.

«ΜΑΙΑΝΑΡΟΣ» ἐξ Ἰνδιῶν 7800 τ. φορτίου δι' Εὐρώπην, ἄ. φ.

— Ἐκ παντοίων ἄλλων ἀγορῶν

«ΧΛΟΗ» ἐκ Δυτικῆς Ἀφρικῆς 8000 τ. μεταλλευμάτων δι' Ἰαπωνίαν, ἄ. φ.

«ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ» ἐκ Κούβας 6000 τ. ζαχάρεως δι' Εὐρώπην, ἄ. φ.

«ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ» ἐκ Χιλῆς 8000 τ. νιράτων δι' Εὐρώπην, ἄ. φ.

«ΕΥΓΕΝΙΑ Σ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΥ» ἐκ Βρετανικῆς Κολομβίας 8000 τ. γενικῶν εἰδῶν δι' ἕνα λιμένα Εὐρώπης, ἄ. φ.

«ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ» ἐκ Βορ. Ἀμερικῆς 7500 τ. φορτίου δι' Εὐρώπην, ἄμμος φάρτωσις.

«ΥΔΡΑΙΟΣ» ἐκ Χάμπτον ρόδς 6500 τ. γαιανθράκων διὰ Πειραιᾶ, ἄμμος φάρτωσις.

«ΤΑΣΙΑ» ἐκ Νέας Ὑόρκης 4600 τ. ζαχάρεως διὰ Πειραιᾶ, Αὐγουστον.

«ΜΑΙΩΤΙΣ» ἐκ Λισσαβώνας 600 τ. καφέδων διὰ Πειραιᾶ, ἄ. φ.

«ΤΕΤΗ» ἐκ Νέας Ὑόρκης 4000 τ. ζαχάρεως διὰ Πειραιᾶ, Αὐγουστον.

«ΝΙΚΟΛΑΣ — ΑΓΓΕΛΟΣ» ἀπὸ Νιουφουντλαντ 7500 τ. γεννημάτων δι' Εὐρώπην, με πλήρη ὀψιόν, Αὐγουστον.