

NAYTIKA XPONIKA



15η Μαρτίου 1932

Αρ. Φύλλου 30

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΔΕΚΑΤΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ Β! ΑΡΙΘ. 30. = ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ = ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, 15 ΜΑΡΤΙΟΥ 1932

ΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ ΚΑΙ Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Αἱ συζητήσεις περὶ τῆς ἐμπορικῆς μας ναυτιλίας, αἱ όποιαι διεξήχθησαν τελευταίως εἰς τὰ Νομοθετικά Σώματα ἐξ ἀφορμῆς τῆς ψηφίσεως τῶν γνωστῶν κρατικῶν μέτρων, ἐπέτερεψαν νὰ διαπιστωθῇ κάτι, τὸ δόποιον, καὶ ἡμᾶς, εἶναι λίαν σημαντικόν. Οτι δόλοκληρος ὁ πολιτικὸς κόσμος ἔχει σαφῆ ἀντίληψιν τοῦ ἔξαιρετικοῦ ρόλου τὸν δόποιον ἡ ναυτιλία μας ἔπαιξε καὶ πρόκειται νὰ ἔχῃ εἰς τὴν ἀνάπτυξιν καὶ προαγωγὴν τῆς ἐδυνικῆς οἰκονομίας τῆς χώρας. Οτι ἔχει παρεξηγηθῆ, εἶναι ἡ δυναμικότης τῆς ναυτιλίας μας, διότι μόνη της, χωρὶς τὴν κρατικὴν ἐπικουρίαν καὶ ἐνίσχυσιν, διατηρήσῃ τὴν δέσιν της, ὡς πλουτοφόρου διὰ τὴν χώραν πηγῆς.

Κατὰ τὴν μακρὰν σταδιοδρομίαν της ἡ ναυτιλία μας οὐδέποτε εἶχεν ἐπικαλεσθῆ τὴν κρατικὴν ὑπὲρ αὐτῆς ἀντίληψιν, ὥστε εἰς τὸν πολιτικόν κόσμον νὰ δημιουργηθῇ ἡ σφαλερὰ ἐντύπωσις, διότι ὁ πλουτοπαραγωγὸς αὐτὸς κλάδος ἔξελιχθεὶς, ως λαμπρὰ ἔξειλίχθη, νὰ ἔχῃ τὴν δύναμιν μόνος του ν' ἀνταπεξέλθῃ καὶ εἰς τὴν παροῦσαν κρίσιν καὶ νὰ συνεχισῃ τὴν σταδιοδρομίαν του χωρὶς νὰ ἔχῃ τὴν ἀνάγκην οἰασδήποτε ἐπικουρίας. Άλλά ἡ σφαλερά, ως πρὸς τὴν δυναμικότητα τῆς ναυτιλίας μας, ἐντύπωσις αὐτὴ δὲν περιωρίσθη μόνον μεταξὺ τοῦ πολιτικοῦ κόσμου. Αἱ αὐτὰ ἀντίληψεις ἐπεκράτουν μέχρι τοῦδε καὶ μεταξὺ τῶν οἰκονομικῶν παραγόντων τοῦ τόπου.

Εἶνε πασίγνωστον ὅτι τὸ Ἑλληνικὸν κεφάλαιον, προδύμως ὑποστηρίξαν τὴν ἀνάπτυξιν παντὸς ἄλλου παραγωγικοῦ κλάδου, μόνον τὴν ναυτιλίαν ἡγνόησε μέχρι τοῦδε. Ἐπιμελῆς καὶ δικαία ἔξετασις τῶν αἰτίων τοῦ φαινομένου αὐτοῦ ἐπιβάλλει νὰ ὁμολογηθῇ, διότι ὁ ἐφοπλιστικὸς κόσμος, ἵσως ὑπερτιμῶν καὶ ὁ ἴδιος τὴν δυναμικότητά του, προέκρινε μέχρι τοῦδε νὰ κινήται καὶ ἐργάζηται ἐντὸς πλαισίου στενῶς ἀποκλειστικοῦ, μακρὰν συνεγγασίας μὲ τὸ Κράτος καὶ τὸ Ἑλληνικὸν κεφάλαιον.

Ἡ πρωτοφανῆς κρίσις, τὴν δόποιαν μαζὶ μὲ τὴν παγκόσμιον ναυτιλίαν ἀντιμετωπίζει καὶ ἡ Ἑλληνικὴ, εἶχεν ὡς συνέπειαν τὴν μεταβολὴν, κατὰ πρῶτον τῶν ἀντίληψεων τῶν πλοιοκτητῶν μας καὶ τὴν διάλυσιν κατὰ δεύτερον, τῆς σφαλερᾶς ἐντυπώσεως τοῦ πολιτικοῦ κόσμου, διότι ἀφορᾷ τὴν ἀντοχὴν τῆς ἐμπορικῆς μας ναυτιλίας, ἡ τις παλαίει ἀπελπινὰ ἀγῶνα κατὰ τοῦ προστατευτισμοῦ τῶν λοιπῶν Ναυτικῶν σημαιῶν.

Τὸ ἰδιαιτέρως ἐλπιδοφόρον διὰ τὸ μέλλον τῆς ναυτι-

λίας μας εἶναι, ὅτι ἄλλοιαι τῶν μέχρι τοῦδε ἀντιλήψεων, ὡς πρὸς τὰς θαλασσίας ἐπιχειρήσεις, ἥρχισαν νὰ ἐπικρατοῦν καὶ μεταξὺ τοῦ τραπεζιτικοῦ μας κόσμου. Εὑροσκόμενα εἰς τὴν εὐχάριστον δέσιν νὰ ἀναγγείλωμεν, ὅτι θὰ εἴναι προσεχεστάτη ἡ ἀπαρχὴ ἐμπράκτου ἐκδηλώσεως τῆς μεταβολῆς αὐτῆς τῶν ἀντιλήψεων τοῦ Ἑλληνικοῦ κεφαλαίου καὶ συγκεκριμένως τῆς Ἐθνικῆς Τραπέζης.

Τὸ πρῶτον πιστωτικὸν ἴδουμα τῆς Χώρας μας, εἰς τὸ δόποιον κατὰ κύριον λόγον ὁφείλεται ἡ ἀνάπτυξις τῶν πλουτοπαραγωγῶν πηγῶν αὐτῆς, στρέφεται ἡδη ἀποφασιστικῶς καὶ πρὸς τὴν θάλασσαν, τὴν ἀστείευτον αὐτὴν πλούτον καὶ ἴσχυος διὰ τὴν Ἑλλάδα. Τὰ εὐεργετικὰ ἀποτελέσματα, τὰ δόποια εἴχε διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τῶν ἄλλων παραγωγικῶν κλάδων ἡ ἐκδήλωσις τοῦ ὑπὲρ τῆς προαγωγῆς των ἐνδιαφέροντος τῆς Ἐθνικῆς Τραπέζης, καθιστοῦν περιττὴν τὴν ἔξαρσιν τῆς ἔξαιρετικῆς σημασίας τὴν δόποιαν θὰ ἔχῃ ἡ συμβολὴ τῆς εἰς τὴν ὑπὲρ τῆς ναυτιλιακῆς ἀναδημιουργίας προσπάθειαν.

Ἄλλὰ τὸ ἐγχειρῆμα, τὸ δόποιον ἀναλαμβάνει ἡ Ἐθνικὴ Τράπεζα, ἐπεκτείνουσα καὶ πρὸς τὴν ναυτιλίαν τὴν δημιουργικὴν δρᾶσιν τῆς, προσλαμβάνει ἔτι μᾶλλον μείζονα σπουδαιότητα, ἐάν ληφθῇ ὑπ' ὅψιν, ὅτι θὰ μετάσχῃ εἰς αὐτὸν καὶ ὁ Ἀγγλικὸς τραπεζιτικὸς οίκος τοῦ κ. Χάμπρο.

Ο Ἀγγλος τραπεζίτης, ὁ δόποιος, λόγῳ τῶν ἰδιαιτέρων σχέσεών του μὲ τὴν Ἑλλάδα, ἔχει μετὰ προσοχῆς μελετήσει τὴν κατάστασιν τῆς ἐδυνικῆς της οἰκονομίας καὶ ἔχει περισσότερον, ἵσως, καὶ ἀπὸ ἡμᾶς τοὺς ἴδιους, ἐμβαθύνει εἰς τὸ ζῆτημα τῆς ἀναπτύξεως τῶν πόρων αὐτῆς, ἀποδίδει εἰς τὴν ἐμπορικήν μας ναυτιλίαν ὅλην ἐκείνην τὴν ἔξαιρετικὴν σημασίαν τὴν δόποιαν ἐκ τῶν πραγμάτων κατέχει. Τὴν ἀνάγκην ὅπως, ἐπικουρία καὶ ἐνισχύσει τοῦ Κράτους, ἀναπτυχθῆ ἡ ναυτιλία ἔχει, ώς ἀσφαλῶς δυνάμενα νὰ γνωρίζωμεν, πρὸ πολλοῦ ἡδη τονίσει πρὸς τὴν Κυβέρνησιν καὶ τὴν Ἐθνικὴν Τράπεζαν ὁ κ. Χάμπρο.

Μὴ περιοριζόμενος δῶμας μόνον εἰς συστάσεις ὁ Ἀγγλος τραπεζίτης θέτει εἰς πραγματοποίησιν τὰς ἀποψίεις του, δεχόμενος νὰ συμμετάσχῃ εἰς τὴν προσπάθειαν τὴν δόποιαν, κατὰ τ' ἀνωτέρω, ἀναλαμβάνει ἡ Ἐθνικὴ Τράπεζα, τὸ πρῶτον ἡδη στρεφομένη πρὸς τὴν θάλασσαν.

Έχομεν πάντα λόγον, νὰ έλπιζωμεν εἰς δια προηγουμένων έτονίσαμεν, διτή τὴν ἀπαρχὴν τῆς ἐκδηλώσεως τοῦ εὐεργετικοῦ ἐνδιαφέροντος τῆς Ἐθνικῆς Τραπέζης διὰ τὰ πράγματα τῆς ναυτιλίας μας, θὰ ἔπακολουθησῃ ή ἀνάπτυξης τῆς δράσεως αὐτῆς πρὸς τὴν ὁργάνωσιν τῆς ναυτικῆς πίστεως.

ΤΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΝ ΖΗΤΗΜΑ ΠΡΟ ΤΗΣ ΒΟΥΛΗΣ & ΓΕΡΟΥΣΙΑΣ

Η ΚΥΡΩΣΙΣ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΕΩΣ ΔΙΑ ΤΗΝ ΥΠΕΡΩΚΕΑΝΙΟΝ

ΤΑ ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΤΗΣ ΕΠΙΨΗΦΙΣΕΩΣ

Κατὰ τὸ παρελθὸν δεκαπενθήμερον σημαντικαὶ καὶ πάλιν, ἐπὶ τῶν ἐνδιαφέροντων τὴν ἐμπορικὴν μας ναυτίλιαν ἔντημάτων, διεξήχθησαν συζητήσεις εἰς τὴν Βουλὴν καὶ τὴν Γερουσίαν, ἔξ αφορμῆς τῆς ψηφίσεως τῶν νομοσχεδίων περὶ κυρώσεως τῆς συμβάσεως διὰ τὴν ἑκτέλεσιν τῆς ὑπερωκεανείου μετὰ τῆς Β. Ἀμερικῆς γραμμῆς καὶ περὶ ἀναπτύξεως τῆς ναυτηρικῆς βιομηχανίας ἐν Ἑλλάδi.

Περὶ τῆς συζητήσεως κατὰ τὴν εἰς α' ἀνάγνωσιν ψήφισιν τοῦ κυρωτικοῦ νομοσχεδίου τῆς συμβάσεως μετὰ τῆς Ἐθνικῆς Ἀτμοπλοίας ἐγράψαμεν εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχος.

Ἡ διεξαχθεῖσα συζητήσις πρὸς ψήφισιν εἰς β' ἀνάγνωσιν τοῦ νομοσχεδίου ἔδωκεν ἀφορμὴν νὰ διαπιστωθῇ, διτή κατὰ βάσιν, πρὸς τὴν ὑπογραφὴν τῆς συμβάσεως, ἡσαν σύμφωνοι οἱ Ἀρχηγοὶ ὅλων τῶν κομμάτων, τῶν παρατηρησέων των ἐντοπισθεισῶν ἐπὶ λεπτομερειακῶν κατὰ τὸ μᾶλλον ἡ ἡττον διατάξεων τῆς συμβάσεως.

"Ο, τι ὅμως ὑπῆρξε περισσότερον ούσιαστικὸν, ἢτο διὰ ἀπὸ σημαίνοντα μέλη τοῦ Κοινοβουλίου ἐτονίσθη καὶ πάλιν ἡ ἐπιτακτικὴ ἀνάγκη, ὅπως ἡ κυβερνητικὴ μέριμνα ἐπεκταθῇ, διὸν τὸ δυνατὸν ταχύτερον καὶ ὑπὲρ τοῦ μεγάλου κλάδου τῆς ἐμπορικῆς μας ναυτιλίας, τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας, διὰ τῆς ἰδρυσεως, πρὸ παντὸς, τῆς Ἑλληνικῆς ναυτικῆς πίστεως.

Ο. κ. Ὑπουργὸς τῶν Ναυτικῶν, ἐξ ὄνδρατος τῆς Κυβερνήσεως, ἀνεγνώσισε τὴν ἀνάγκην ταύτην καὶ ἀπὸ τοῦ ἐπισήμου βήματος τῆς Βουλῆς.

Θὰ εἴμεθα βεβαίως ἐκτὸς τῆς πραγματικότητος, ἐὰν διετυπώναμεν ἐλπίδας συμπληρώσεως τῶν ὑπὲρ τῆς ἐμπορικῆς μας ναυτιλίας νομοθετικῶν μέτρων κατὰ τὴν παρούσαν περίοδον τῆς Βουλῆς. Ἐκεῖνο ὅμως τὸ ὄποιον εἶναι παρόντος, εἶναι διὰ τὰ κόμματα ἔχονταν ἀντίληφτη πόσον παρίσταται ἐπιβεβλημένον, πόσον αὐτὸ τὸ συμφέρον τῆς Χώρας ὑπαγορεύει, τὴν πρατικὴν ἀντίληψιν ὑπὲρ τῆς ναυτιλίας μας.

Εἴμεθα βέβαιοι, διτή προκειμένου οἱ ο. κ. Ἀρχηγοὶ τῶν Κομμάτων μεθαύριον νὰ ζητήσουν τὴν ψήφον τῆς πολυπληθοῦς μάζης τῶν ναυτιλλομένων μας δ' ἀναλάβουν οιφεῖς καὶ πατηγορηματικάς ὑποχρεώσεις ἔναντι αὐτῶν, διὰ τὴν ἐφαρμογὴν ἐνδέ πλήρους ἐμποροναυτικοῦ προγράμματος.

**

Ἡ Κυβερνησίς, κατόπιν τῶν τροπολογιῶν, τὰς δόπιας εἰχεν εἰσηγήσθη εἰς τὴν σύμβασιν ἡ ἐπὶ τῶν Ναυτικῶν κοινοβουλευτικὴ Ἐπιτροπὴ συνυπέργαψε μετὰ τῆς Ἐθνικῆς Ἀτμοπλοίας τὴν 27ην Φεβρουαρίου τὸ κάτωθι παράτημα τῆς συμβάσεως :

Π Α Ρ Α Τ Η Μ Α

τῆς ὑπογραφέσης τὴν 7ην Ιανουαρίου 1932 μεταξὺ τοῦ Ἑλληνικοῦ Δημοσίου καὶ τῆς Ἐθνικῆς Ἀτμοπλοίας τῆς Ἑλλάδος Συμβάσεως «περὶ τακτικῆς καὶ κανονικῆς ἐκτελέσεως τῆς γραμμῆς Ἑλληνικῶν λιμένων—Βορείου Ἀμερικῆς»:

Τὸ Ἑλληνικὸν Δημόσιον καὶ ἡ Ἐθνικὴ Ἀτμοπλοία τῆς Ἑλλάδος συ-

Τὴν ἀνάγκην διποστευεσθῆ ἡ ὁργάνωσις τῆς Ναυτικῆς Πίστεως τονίζουμεν καὶ πάλιν. Θά ἡτο τὴν ἀληθείαν, ἀνεπανόρθωτον ἀτύχημα, ἀνὴ Ναυτιλία μας δὲν καθίστατο δυνατὸν νὰ ἐπωφεληθῇ τῶν ἔξαιρετικῶν συνθηκῶν, λόγω τῆς ἐκπτώσεως τῶν τιμῶν τῶν πλοίων πρὸς ἀνακαίνισιν τοῦ πλωτοῦ τῆς ύλης.

ΤΑ ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΤΗΣ ΕΠΙΨΗΦΙΣΕΩΣ

νεφώνησαν ἀπὸ κοινοῦ διποστευεσθῆς τὰς κάτωθι τροποποιήσεις εἰς τὴν ὑπογραφέσην μεταξὺ αὐτῶν τὴν 7 Ιανουαρίου 1932 Σύμβασιν περὶ τακτικῆς καὶ κανονικῆς ἐκτελέσεως τῆς γραμμῆς Ἑλληνικῶν λιμένων—Βορείου Ἀμερικῆς.

Τροποποίησις πρώτη

Ἡ δευτέρα παράγραφος τοῦ ἀρθρου 3 τῆς συμβάσεως τροποποιεῖται: ὡς ἔχει:

Ἐν παριπτώσει ναυπηγήσεως, τὸ πλοίον τοῦ δέον νὰ ἔχῃ χωρητικότητα διλαχήν τοιλάχιστον 14.000 τόννων καὶ ταχύτητα δουκιμῶν 19—20 μιλῶν.

Τροποποίησις δευτέρα

Ἡ τελευταία παράγραφος τοῦ ἀρθρου 3 τῆς Συμβάσεως ἀντικαθίσταται: ὡς ἔχει:

Ἐίς ἀμφοτέρας τὰς ἀνω παριπτώσεις τὰ σχεδιαγράμματα τοῦ πλοίου δέον προηγουμένως νὰ ὑποβληθοῦν ὑπὸ τὴν Ἑγκρίσιν τοῦ Ὑπουργοῦ τῶν Ναυτικῶν, δικαιουμένου νὰ ἐπιβάλῃ διατερευόσας τροποποιήσεις καὶ προσθήκαις ἐξασφαλιζούσας ἐκτὸς τῶν ἀλλων καὶ τὰς ναυτικάς ἐν γένει ἰδιότητας τοῦ πλοίου, μὴ προκλούσας διμος οὐσιώδης αἰδησιν τῆς τιμῆς ναυπηγήσεως ἡ ἀγορᾶς.

Τροποποίησις τρίτη

Εἰς τὸ ἀρθρον 4 τῆς Συμβάσεως προστίθεται τρίτη παράγραφος, ἔχουσα σύμβολο:

Ἐννοεῖται, διτή τῆς Ἑγκρίσεως τῶν δρων τοῦ δικαιούν δέον νὰ προηγηθῇ ἡ Ἑγκρίσις τῶν σχεδίων τοῦ πλοίου παρὰ τοῦ Ὑπουργού τῶν Ναυτικῶν.

Τροποποίησις τετάρτη

Εἰς τὴν πρώτην παράγραφον τοῦ ἀρθρου 5 καὶ μετά τὴν λέξιν «ἰκανότητα» προστίθεται ἡ φράσις «εἰστη τὴν ἐκπλήρωσιν, ἐννοεῖται, τῶν ἐκ τοῦ δικαιούν διμοσίων χρεωγράφων θά είναι κατάτερος τοῦ 6 ο).

Ἐγένετο εἰς διπλῶν πρωτότυπον ἐν Ἀθηναῖς τῇ εἰκοστῇ ἁδιδόμην Φεβρουαρίου τοῦ χιλιοτοῦ ἐννεκκοσιοτοῦ τρικοστοῦ δευτέρου ἑτούς.

Ο! Ὑπουργο!

Ἐπὶ τῶν Οἰκονομικῶν

Φ.ΖΑΪΜΗΣ

Ἐπὶ τῶν Ναυτικῶν

Π. Α. ΑΡΓΥΡΟΠΟΥΛΟΣ

Ο Διευθύντης τῆς Ἐθνικῆς Ἀτμοπλοίας

Δ. ΘΕΟΧΑΡΗΣ

Ο Διευθύνων Σύμβουλος τῆς Εθν. Ἀτμοπλοίας τῆς Ἑλλάδος

Α. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ

Κατὰ τὴν εἰς β' ἀνάγνωσιν ψήφον τῆς Βουλῆς τοῦ νομοσχεδίου ἡ Κυβερνησίς ἀπεδέχθη καὶ νέας τροπολογίας. Ταύτας ο. κ. Ὑπουργὸς κατέστησε γνωστὰς πρὸς τὴν Ἐθνικὴν ἀτμοπλοίαν, καλῶν αὐτῶν νὰ τὰς ἀποδέχθῃ.

Εἰς ἀπάντησιν ἡ Ἐθνικὴ Ἀτμοπλοία προέβη εἰς τὴν κάτωθι ἔγγραφον δῆλωσιν:

Δ Η Λ Ω Σ Ι Σ

τῆς Ἐθνικῆς Ἀτμοπλοίας τῆς Ἑλλάδος, ἐκπροσωπουμένης ὑπὸ τῶν Α. Δημητρίου Θ. Θεοχάρη Διευθύντος αὐτῆς καὶ ο. κ. Ἀγριδέου Λ. Εμπειρίκου Διευθύνοντος Σύμβουλου.

Ἡ Ἐθνικὴ Ἀτμοπλοία τῆς Ἑλλάδος λαδοῦσα γνῶσιν τῶν προστεθέντων παρὰ τῆς Βουλῆς εἰς τὸ σχέδιον Νόμου τὸ κυροῦ τὴν μεταξὺ τοῦ Ὑπουργοῦ Δημοσίου καὶ αὐτῆς ὑπογραφέσην τὴν 7ην Ιανουαρίου 1932 Σύμβασιν περὶ τακτικῆς καὶ κανονικῆς ἐκτελέσεως τῆς γραμμῆς Ἑλληνικῶν λιμένων—Βορείου Ἀμερικῆς:

Δ Η Λ Ω Σ Ι Σ

Ἡ ἔννοια τῆς 1ης παραγρ. τοῦ ἀρθρου 4 τῆς Συμβάσεως είναι, διτή η

Ο κ. Π. Ρεδιάδης λέγει ότι: τὸ Νομοσχέδιον ἔδει νὰ εἰσαγθῇ παρὰ τοῦ κ. Γ'πουργοῦ τῆς Ἐθνικῆς Οἰκονομίας καὶ ὅχι παρὰ τοῦ κ. Γ'πουργοῦ τῶν Ναυτικῶν, τὰ δέ ἀντικείμενα περὶ ὧν προνοεῖ τὸ Νομοσχέδιον δὲν εἶναι ἀπὸ τὰς ὑποδείξεις τῆς μεγάλης Ἐπιτροπῆς τῆς Ναυτιλίας, ἀλλὰ εἶναι μέτρα τῆς πρωτοδουλίας τοῦ κ. Γ'πουργοῦ τῶν Ναυτικῶν. Τὸ δὲ ἀναμροδίως συνετάχθη τὸ Νομοσχέδιον ἔξαγεται: ἐκ τοῦ δὲ: ἡ ἐπιχορήγησις δρίζεται ἐφ' ἀπαξί, ἐνῷ αὐτῇ ἐπρεπε νὰ εἶναι ἀγάλλογος τῶν ἑκάστοτε τιμῶν. Ως πρὸς τὴν δρίζομένην χωρητικότητα τῶν πλοίων ἔχω νὰ παρατηρήσω δὲ: αὐτῆς εἶναι μικρὰ καὶ μὲ τοιαύτα πλοῖα θὰ δυσχεραχθοῦν τὰ ταξίδια καὶ πρέπει συνεπῶς νὰ αὐξηθῇ ἡ χωρητικότης τούλαχιστον εἰς 500 τόνους. Περιτέρω παρατηροῦμεν, δὲ: χαρογεῖται καὶ ἐγγύησις τοῦ Κράτους μέχρις 1.000.000 ὑπὲρ τοῦ ναυπηγείου Λαυρίου, διὸ δὲ καὶ οἱ σιδηροδιοικήσανοι Πειραιῶν διαμαρτυρούται. Η διοικητικὰ αὐτῆς ἀντίτιμης εἶναι τὸ τόπηρισμα τοῦ Λαυρίου, διότι πρότιμος οὐδὲν τοῦτο οὐδὲν εἶναι, καὶ ἐκλείσθη ἔξω τοῦ λιμένος Πειραιῶν. Τώρα κάμνομεν ἐνισχύσεις εἰς ἄλλα Ναυπηγεῖα, ἐνῷ τὰ ἐν Πειραιεῖ ναυπηγεῖα καθημεριγῶς κλείσιν, διότι καμπίαν ἐνίσχυσιν δὲν κάμνομεν εἰς αὐτὰ, οὔτε ἀπαλλαγὰς τῶν πρώτων ὑλῶν τοὺς δίδομεν, οὔτε κατὰ τοὺς δημιούρους συναγωνισμούς τὰ προτιμῶμεν. Κατὰ τοὺς ὑπολογισμούς τῶν σιδηροδιοικήσανοι τοῦ Πειραιῶς περὶ τὰ 500 πλοῖα ἥδυνκτο νὰ προσελκυσθοῦν διὸ ἐπισκευάς εἰς Πειραιά, ὅπότε τὸ γῆμα τῆς δυπλήνης θὰ ἔμενεν εἰς γηραιότερα εἰς τὸν τόπον. "Ηδη τὸ μέτρον ποὺ λαμβάνομεν τῆς δημιουργίας ἔνδον συνεργείου εἰς τὸ Λαύριον θὰ γίνηται πρόξενος κακοῦ, ἀφοῦ ὑπάρχει παλικιδυκὴ ἀρτιον τοισῦτον ἐν Σύρῳ. Οἱ σιδηροδιοικήσανοι, συνεχίζει, ζητοῦν προστασίαν συνισταμένην εἰς τὴν χορήγησιν 200 μέτρων γηπέδου ἐντὸς τοῦ λιμένος τοῦ Πειραιῶς, ἀπαλλαγὰς ἀπὸ φύρων καὶ δημιουργίαν διπηρεσίας ἐργολάθων καὶ ὅχι μεσαζόντων, διότι εἶναι σήμερον. Θὰ ηθελα, ἐπιλέγει, ἐφ' ὅσον ἔμμενε: ἡ Κυβέρνησις εἰς τὰς ἀντιλήψεις της νὰ δώσῃ τότε τὴν ἐγγύησιν καὶ εἰς ἄλλας ἐπιχειρήσεις. Ἀντιθέτως δίδεται νὰ ἐντύπωσις δὲτι διαπολειτικὸς σκοπὸς τοῦ μέτρου εἶναι νὰ ἔξυπηρτέστατης μόνον τοῦ Λαυρίου.

I. Κούνδουρος. Τὸ Νομοσχέδιον δίδει ἐπιχορήγησιν εἰς τὰ ἐπιβατηγά πλοῖα, ἐνῷ σκόπιμον θὰ ἦτο νὰ προστατεύεται: ἡ σιδηροδιοικήσανα καὶ συνιστῶν νὰ δώσωμεν τὴν ἐπιχορήγησιν εἰς τὰ ἐργοστάσια ποὺ κατασκευάζουν τὰ πλοῖα.

Π. Αργυρόπουλος. ("Γ'πουργὸς τῶν Ναυτικῶν"). Προνοοῦμεν νὰ δίδωμεν 300 δραχ. κατὰ τόνον εἰς τὴν Ελλάδα.

Π. Ρεδιάδης. Ἐπιχορηγοῦντας δηλαδὴ τὰ πλοῖα τὰ ὄποια κατασκευάζονται εἰς τὴν Ελλάδα.

Π. Αργυρόπουλος. ("Γ'πουργὸς τῶν Ναυτικῶν"). Ἐπιχορηγεῖται ὁ πλοιοκτήτης.

I. Κούνδουρος. "Εδει νὰ εἶναι ἀμεσωτέρω ἡ ἐνίσχυσις τοῦ ἐργοστασίου. Ἔν πάση περιπτώσει τούτης, ἐφιστῶ τὴν προσοχὴν τῆς Κυβερνήσεως, διότι προστατεύει ἐταιρίαν δριγιάζουσαν εἰς δύορος τοῦ λαοῦ καὶ θὰ ἦτο ὅρθιον κ. Γ'πουργός, νὰ μὴ λαμβάνετε ὅπ' ὅψιν κατὰ τὴν διατίμησιν τῶν γάλων τὰ παρουσιαζόμενα πολυτελὴ ἔξοδα τῆς ἐταιρίας.

Π. Ρεδιάδης. "Ἐγώ, τούτης: διαμαρτύρομαι διὰ τὴν ἀδικίαν ποὺ γίνεται εἰς τὴν βιομηχανίαν Πειραιῶν ἡτοις ἐνῷ φύτευει καὶ ζητεῖ ἐνίσχυσιν, ἡμεῖς φτιάνομεν καὶ ἀλλο ἔνα ναυπηγεῖον εἰς τὸ Λαύριον.

Π. Αργυρόπουλος. ("Γ'πουργὸς τῶν Ναυτικῶν"). Τὸ νομοσχέδιον αὐτὸς εἰχε σκοπὸν νὰ προτρέψῃ τοὺς πλοιοκτήτας νὰ παραγγέλλουν μικρὰ πλοῖα εἰς τὴν Ελλάδα μετά τὴν διὰ νόμου ἀχρήστευσιν τῶν παλαιῶν πλοίων. Ἐπίτηδες ἔθεσαμεν χωρητικότητα 200 τόνων, διότι μὲ τὰς δυνάμεις ποὺ ἔχομεν, δὲν ἔμπορει νὰ γίνουν μεγαλύτερων πλοΐα κοι ἀρχίζομεν οὕτω μίαν πολιτικὴν προστασίας τῶν ἐγχωρίων ναυπηγείων. Η ἐπιχορήγησις καταβάλλεται κατὰ τόνον, ἐπι δριμούμην προθεσμίαν, μετά τὴν λήξιν τῆς δροίας, θὰ σκεφθῇ τὸ Κράτος ἀν πρέπει νὰ τὴν ἔξακολουθήσῃ. Είναι προφανές, διότι τὸ μέτρον ποὺ λαμβάνομεν, ἀποτελεῖ ἔνα πρακτικὸν δῆμα πρός ἐνίσχυσιν τῶν ναυπηγείων. Ἐπιχορηγοῦμεν τοὺς πλοιοκτήτας καὶ ὅχι τὰ ναυπηγεῖα, διότι κατ' αὐτὸν τὸ τρόπον ἐνθαρρύνεται ὁ πλοιοκτήτης νὰ κατασκευάσῃ τὰ πλοῖον του εἰς τὴν Ελλάδα.

Γ. Στράτος. Νὰ προσελκύσωμεν θέλομεν.

Π. Αργυρόπουλος. ("Γ'πουργὸς τῶν Ναυτικῶν"). Μάλιστα. Ἐκείνον ποὺ θὰ κάμη τὴν παραγγελίαν. Ως πρὸς τὰς διαμαρτυρίας διὰ τὸ Λαύριον, ἔχω νὰ ὑπομνήσω διότι τὸ ναυπηγεῖον ἔκει-

νο ἐναυπήγησε δύο μικρὰ πλοῖα διὰ τὴν καταδίωξιν τοῦ λαθρεμπόριου, τὰ ἐνκυπήγησε δὲ ἐπιτυχῶς. Τὸ ναυπηγεῖον αὐτὸ διὰ γὰ συμπληρώση τὰς ἐγκαταστάσεις του ἐζήτησε μίαν ἐγγύησιν καὶ διεπιστώθη διότι μὲ δραπάνη 1.000.000 δύναται: νὰ τὰς συμπληρώσῃ καὶ ἡ Κυβέρνησις ἐθεώρησεν διότι τοῦτο εἶναι μία ὑποστήριξις ποὺ ἐπρεπε νὰ γίνη.

Τὸ Λαύριον πάσχει, συνεχίζει: διότι Γ'πουργὸς, καὶ ἐπρεπε γὰ δύστωμεν ἐργασίαν εἰς ὅλης δεκάδας ἐργατῶν, τοῦτο ὅμως δὲν σημαίνει διότι τὸ μέτρον μικρὰ στρέφεται ἐναντίον ἀλλων κέντρων καὶ διότι ἡ ἐγγύησις δύναται: νὰ φέρῃ εἰς ἀδυνατίαν μεγάλα διοικητικά κέντρα, διότι οἱ Πειραιεῖς Ζητοῦμεν γὰ διοστηριχθῆ ἔνα μικρὸν ναυπηγεῖον, τὸ δροῖον ἀπέδειξε τελευταίως διότι ἔμπορει νὰ κάμη μίαν καλὴν ἐργασίαν. Θὰ παρακαλέσω τὴν Βουλὴν γὰ φηφίσῃ τὸ νομοσχέδιον, διότι πιστεύω διότι πρόκειται: περὶ μιᾶς πρωτοδουλίας, ἡ δροῖος ἔμπορει εἰς τὸ μέλλον γὰ ἔχῃ λαμπρὰ ἀποτέλεσμα.

Ο κ. Γ. Βασιλειάδης παρακαλεῖ νὰ διοστηριχθῇ τὸ α' ς πόρον, πότε θὰ δρχεται: νὴ καταδίωλή τῆς διοσημιώσεως καὶ πότε θὰ λήγῃ.

Π. Ράλλης. Δὲν ἀντιτιθέμεθα κατὰ τῆς δύσεως τοῦ νομοσχέδιου. Βέβαια εἶνε δρόθιον γὰ διοστηριχθῇ καὶ ἡ σιδηροδιοικήσανα καὶ τὰ ναυπηγεῖα. Θὰ δύστωμεν διὰ τῆς κατασκευῆς πλοίων ἐν Ελλάδι: ἐργασίαν εἰς πλείστας ἐργατικάς χεῖρας. Διαφωνοῦμεν δημος πρὸς τὸ ἀρθρον τοῦ νομοσχέδιου διὸ: οὐ διδεται: ἐγγύησις ἐκ μέρους τοῦ Κράτους πρὸς σύγκινον δικαιούσι τῆς έταιρείας Λαυρίου διὰ τὴν ἐπέκτασιν τῶν ἐγκαταστάσεων της. Τοῦτο ἀποτελεῖ μίαν προτίμησιν τῆς Κυβερνήσεως: πρὸς δριμούμην διοικητικῶν.

Π. Αργυρόπουλος. ("Γ'πουργὸς τῶν Ναυτικῶν"). Καθόλου. Διδούμεν μίαν ἐγγύησιν εἰς τὴν Εταιρίαν Λαυρίου, η δροῖος ἐσχάτως κατασκευάσεις δύο πλοΐα καταδιωκτικὰ καὶ εὔρομεν διότι αἱ ἐγκαταστάσεις πρέπει γὰ τελειοποιήσουμεν.

Π. Ράλλης. Αχριθῶς τοῦτο ἀποτελεῖ ἐγγύησιν, διότι: ἐνισχύεται διοικητικήσανάς ἐπὶ διάρθρη ἀλλων.

Π. Αργυρόπουλος. ("Γ'πουργὸς τῶν Ναυτικῶν") "Οχι: ἐπὶ ζημίας ἀλλων.

Π. Ρεδιάδης. Τοῦ Τζών κατεσκεύασε δύο μεγάλα καράβια.

Π. Ράλλης. "Αν τὰ ἐργοστάσια Λαυρίου κατεσκεύασαν ἐσχάτως δύο πλοιάρια, τὰ γεώρια τῆς Σύρου ἀπὸ ἐτῶν ἐξυπηρέτησαν τὴν Ελλάδα καὶ κατὰ τὸν πόλεμον προσέσφεραν σπουδαίως διηγερσίας. Εἰς τὰ γεώρια τῆς Σύρου κατεσκευάσμεν μεγάλα πλοΐα διὸ: η 'Αθηρά' καὶ ἄλλα. Πρέπει λοιπὸν ἐπ παραλλήλου γὰ ἐνισχύσωμεν καὶ αὐτὰ καὶ νὰ δύστωμεν καὶ εἰς αὐτὰ τὴν ἐγγύησιν τοῦ Κράτους διὰ τὴν τελειοποίησίν των.

Π. Αργυρόπουλος. Δὲν ἦτο σωτὴρν γὰ ἀφίσωμεν αὐτὴν τὴν μικρὰν διοικητικὴν γὰ σταματήσῃ. "Ἐπρεπε γὰ δύστωμεν τὴν ἐγγύησιν διὰ νὰ δύστωμεν καὶ ἐργασίαν εἰς τοὺς πολίτας τοῦ Λαυρίου, διότι τὰ μεταλλεία επικυρώνεται τὰς ἐργασίας των.

Ε. Βενιζέλος (Πρωθυπουργός). Λόγω τῆς ἐξαιρετικῆς ἀνεργίας ἐν Λαυρίῳ ἐκρίναμεν διότι ἐπρεπε γὰ ἐνισχύσωμεν τὰ ναυπηγεῖα.

Π. Ρεδιάδης. Μὰ καὶ εἰς τὸν Πειραιά ἔκλεισαν τὰ ἐργοστάσια.

Π. Αργυρόπουλος. ("Γ'πουργὸς τῶν Ναυτικῶν"). Θὰ ἐπεθύμουμεν γὰ δάλω μίαν διάταξιν γενικωτέραν προστατεύσουμεν δὲλ τὰ ναυπηγεῖα. Καὶ ἡ πρώτη διατύπωσις τοῦ νομοσχέδιου αὐτὴν ἦτο, ἀλλὰ δισυγάδελφος μου Γ'πουργὸς τῶν Οἰκονομικῶν μου παρετήρησεν, διότι δὲν δυνάμεθα σήμερον γὰ ἀγαλάβωμεν τοιαύτας διορθωσίες. Ή διτηρεσία κάθε ἀλλο παρὰ διδιατέρων ἀγάπην ἔδειξε διὸ: ἔνα ναυπηγεῖον.

Π. Ράλλης. Καὶ ἐν Σύρῳ διπάρχει ἀνεργία καὶ πολλοὶ ἐργάται: στεροῦνται τοῦ ἀρτου. Εξ ἀλλο πρὸ καροῦ διελύθησαν τὰ πλοΐα καὶ αὐτὰ εἰς τὸ Λαύριον, πράγμα τὸ δροῖον δὲν ἦτο δρόθιον οὔτε δίκαιον.

Ε. Βενιζέλος (Πρωθυπουργός). Είναι γνωστὸν διότι τὰ μεταλλεία Λαυρίου, λόγω τῆς μεγάλης πτώσεως τῶν τιμῶν τῶν μεταλλευμάτων, ἐσταμάτησαν τὰς ἐργασίας των καὶ διστυχία ἔκει εἶναι μεγάλη.

Π. Ράλλης. Θὰ ἦτο δυνατὸν γὰ γίνη μία τροποποίησις εἰς τὸ νομοσχέδιον, ὃστε νὰ ἔμπορῃ γὰ διοστηριχθῇ καὶ διὸ: ἀλλα ναυπηγεῖα, κατόπιν ἀποφάσεως τοῦ Γ'πουργού Συμβουλίου μέχρι: δύο ἐκατομμυρίων δραχμῶν.

(Ἡ συγένεια εἰς τὴν Τηγν σελίδα)

ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ ΚΑΙ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΟΣ ΣΥΝΑΓΩΝΙΣΜΟΣ

ΤΟΥ Κ. ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΥ Γ. ΠΟΤΑΜΙΑΝΟΥ

‘Η ἀπὸ τίνος χρόνου ὑπὸ τῆς Κυθερνήσεως τηρουμένη πολιτικὴ εἰς τὴν παροχὴν συγγαλλάγματος, ή φειδῶ μεθ’ ἣς τοῦτο χορηγεῖται ἡ μᾶλλον ἐπὶ τὸ ἀκριβέστερον, ἡ μὴ παροχὴ τοιούτου ἀκόμη καὶ δι’ ἀνάγκας ἀνεγγωρισμένη ἐπειγούσης φύσεως καὶ πλήρως δεδικαιολογημένης, ἡ προσπάθεια μὲν ἀλλακ λέξεις, δπως διὰ παντὸς τρόπου, ἀνεξαρτήτως θυσιῶν, συγχρατηθῇ ἡ δραχμὴ εἰς τὴν τιμὴν τῆς τελευταίας σταθεροποίησεώς της, ἀποδεικνύουσιν δποίαν σημασίαν προσδίδουσιν οἱ ίθυνοντες κύκλοι εἰς τὴν διατήρησιν τῆς ἀξίας τῆς δραχμῆς, συγχρόνως δὲ δποίαν ἐνέχει σημασίαν καὶ σοδαρέτητα ἐπὶ τῆς δλῆς οἰκονομικῆς καταστάσεως ἡ ἐκ νέου ἐγκατάλειψις ταύτης ἀπὸ τὴν δάσιν τῆς σταθεροποίησεως καὶ ἡ ἀφεσίς αὐτῆς εἰς τὴν δάσιν τῆς προσφορᾶς καὶ τῆς ηγετήσεως.

Τάπάρχουσιν ἀσφαλῶς οἱ ἔχοντες ἀντίθετον γγῷμην εἰς αὐτό, οἱ θεωροῦντες τὸν νόμον τῆς πρασφορᾶς καὶ τῆς ζητήσεως, ὡς τὸ καλύτερον καὶ ἀσφαλέστερον μέσον καθοδηγήσεως πρὸς πάσαν ἐνέργειαν τείνουσκαν εἰς τὴν ἀντιμετώπισιν τῆς δημιουργῆθείσης καταστάσεως, τὰ δὲ ἐπίχειρηματα τῶν τοιαῦτα φρονούμενων δὲν είνε τεύκταφρόνητα. Πρόκειται δημως, ὡς ἀντιληφθεῖνόμεθα, περὶ θλως προσωριγῶν μέτρων καὶ εἰνε γεγονός, διτι τόσον ή Κυδέργησις, καθὼς καὶ σύμπας δ ἀντιπολιτεύμενος ταύτην κόσμος ἐδέχθησαν καὶ ἔθεσκαν ἀπὸ κοινοῦ, ὡς προϋπόθεσιν, τὴν διατήρησιν τῆς δόξεως τοῦ νομίσματος μης, η δὲ κοινωνία μετὰ προθυμίας κατὰ τὸ πλειστον, καθὼς καὶ δ ἐμπορικός κόσμος ἀπεδέχθησαν τὰς θυσίας καὶ τὰς δυσχερείας τὰς προκυψάσαις ἐκ τῆς ἐφερμογῆς τῶν γνωστῶν περιοριστικῶν καὶ κατὰ πολὺ καταθλιπτικῶν θιάτο ἐμπόριον καὶ τοὺς πολίτας μέτρων.

Κατά πόσου τὰ μέτρα ταῦτα τελικῶς θὰ διδηγήσωσιν εἰς τόν ἐπιδιωκόμενον σκοπὸν είναι παράτολμον γάλ εἴπη τις σήμερον, ἐφδοσον τοῦτο ἔξαρτάται ἐκ τῶν καθημερινῶν μεταβαλλομένων συνθηκῶν καὶ τὰς ἀπὸ ήμέρας εἰς ήμέραν νέας ἀποκαλύψεις τῶν ἀρμοδιῶν, τῶν τόσουν ἀργά ἀντιληφθέντων ἢ μᾶλλον εὑρεθέντων εἰς τὴν ἀνάγκην γάλ μᾶς ἀποκαλύψωσι τὴν κατάστασιν. Πάντως ἡ πραγματοποίησις ἡ μη τῆς οἰκονομικῆς ἐνισχύσεως καὶ τῶν διευκολύνσεων τῶν ἀναμενομένων ἐκ τοῦ ἔξιτεροικοῦ θὲ κατευθύνωσι τὴν δλην τηρηθεσμένην πολιτειάν, ἐξ ης ἡ διατήρησις ἡ μη τῆς σταθεροποιημένης δραχμῆς θὲ ἔχη ἀσφαλῶς πρωτεύοντα ρόλον.

Δέγι είνε τοῦ παρόντος ἡ προσπάθεια νὰ περιγράψωμεν τὸ μέγεθος τῆς εὐθύνης ἐκείνων, οἵτινες μᾶς ἀφῆσαν νὰ θεωρῶμεν ἔκυτοὺς μέχρι τῆς τελευταίας στιγμῆς εὐηγερούντας οἰκονομικῶς, διέγνω μᾶς ἀφυπνίσωσιν ἀποτόμως καὶ μᾶς ἀναγγείλωσι: τὴν χρεωκοπίαν μας.

"Εχοντες δέ τον έπειτα περιορισμόν της εισαγωγής, μὲν θλάβην μάλιστα αἰσθητήν, τῶν ἑσόδων τοῦ προύπολογίαμού μας, πρὸ τοῦ ἀπειλητικωτάτου ὅντως καὶ δυσμενοῦς διὰ τὴν χώραν μας ἐμπορικού *Ισοζυγίου*, τοῦ κακταστάτος δυσμενεστέρου ἐκ τῆς παγκοσμίου οἰκονομικῆς κρίσεως καὶ ἀποτόμου μειώσεως τῶν ἀδήλων εἰς χρῆμα εἰσαγωγῶν, ἐπενεργόμεθα ἀπὸ τῶν στηλῶν τούτων νὰ τονίσωμεν ὅπως καὶ ἄλλοτε ἐπρέξαμεν, τὴν ἀνάγκην τακτοποιήσεως καὶ ρυθμίσεως τῶν ἀκτοπλοϊκῶν συγκοινωνιῶν καὶ καθορισμοῦ τῶν δρομολογίων τῶν πλοίων κατὰ τρόπον ἀνταποκρινόμενον πρὸς τὰς πραγματικὰς ἀνάγκας τῆς συγκοινωνίας καὶ τὰ γενικότερα τοῦ τόπου συμφέροντα. Νομίζομεν, δεῖ οὕτω πράττοντες, ἔχουν πηγρετοῦμεν μίαν ἀρκούντως σοδεχράν πλευράν καὶ τοῦ θλου ζητήματος τοῦ ἐμπορικοῦ ήμισθού *Ισοζυγίου*.

Τυγχάνει: ἀναντίρρητον, διτὶ ὁ τρόπος διεξαγωγῆς τῶν θηλασίων συγκοινωνιῶν τῶν ἀκτῶν καὶ τῶν νήσων μης γίνεται κατὰ τρόπον σπάταλον καὶ ἀντιοκονομικόν. Κατὰ χιλιόδας λιρῶν ἀφεῖδως ἐπιβικρύνεται τὸ ἐμπορικὸν τοῦ τόπου ἵσοιςγίρον ἐκ τῆς κακῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν δικαφόρων γραμμιῶν, διτὶ τῶν πολλαπλῶν συναγαχωρήσεων καὶ τοῦ ἀθεμίτου ἐπακολουθισμού τος μεταξύ τῶν πλοίων συγκρινομένων. "Οτικγ αἰτήσεις γοργηγής εώς 500 καὶ 1000

φράγκων υπέρ ασθενούντων εν τῇ ἀλλοδαπῇ ἀπορρίπτονται, ὅταν σπουδασταὶ τοῦ ἔξωτερικοῦ ἀναγκάζονται νὰ διακόψωσι τὰς σπουδὰς ἐκ τῆς ἐλλείψεως χορηγήσεως εἰς αὐτοὺς μικροῦ ποσοστοῦ συναλλάγματος, ὅταν ἑγδεχομένως αὔριον καὶ γ' ἀποθηγήσκωμεν, λόγῳ ἀδυναμίας τοῦ φαρμακοποιοῦ νὰ ἐκτελέσῃ τὴν συνταχήγη τοῦ ἱατροῦ μας, διότι δὲν ἐδόθη εἰς αὐτὸν ἐν καιρῷ τὸ μέσον γ' ἀγοράσῃ καὶ μεταφέρῃ ἐκ τῆς ἀλλοδαπῆς τὸ εἶδος τοῦ ἐμπορίου του πρὸς πλήρωσιν τῆς συλλογῆς τοῦ φαρμακείου του, εἰνε, εὑρίσκομεν, ἀποκαρδιῶται·κὸν νὰ σπαταλῶνται ὑπὸ τὰς συνθήκας ταύτης καὶ περιστάσεις, εἰς τὸν βωμὸν τοῦ ἀνταγωνισμοῦ καὶ τῇ ἀλληλοεξοντώσεως, δεκάδες χιλίαδιων λιρῶν μηνιαίως εἰς ἐνίσχυσιν τῶν ἐκ τοῦ ἔξωτερικοῦ εἰσαγωγῶν μας, εἰς προμηθείας καυσίμου ὅλης καὶ ἀλλων ὅλης, ἀνωφελῶς διαπνομένων πρὸς ἔξακολούθησιν ἐνδεῖ ἀγώνος ἐπιθλαβοῦς διὰ τὴν κοινωνίαν, ἐπιθλαβοῦς διὰ τὴν οἰκονομίαν τῆς Χώρας μας, δλεθρίου διὰ τὴν πρόσδοτον τῆς Ναυτιλίας. Ἐκ πρώτης ὁψεως οἱ ἐκτὸς τῶν πραγμάτων εὑρίσκομενοι: θὰ σκεψθῶσιν πιθανῶς, ὅτι ἡ διαμάχη αὕτη ὁφελεῖ τὴν κοινωνίαν, ὃς εὐνοοῦσα τὸν ἐπιθετικὸν κόσμον νὰ ταξιδεύῃ μὲ ναύλους ἔξευτελοςτικούς καὶ συνεπῶς διὰ πληρωμῆς κάτω τῶν λογικῶν περιθωρίων. Τὸ ἐπιχειρηματικότητα, ἐλαχίστη συμβρίξει: νὰ είνε τὴν διφέλεια τῶν ἐπιθετῶν, ὅταν ληφθῇ ὁπ' ὄψιν, ὅτι κατὰ τὸ πλεῖστον, δισυγχωνισμὸς δὲν ὁφίσταται ἐπὶ τοῦ ἐπιπέδου τῶν ναύλων, ἀλλὰ κυρίως ἐπὶ τῶν διαπνοῶν καὶ γήσεως τῶν σκαφῶν. Λαμβανομένων δ' ὁπ' ὄψιν καὶ δλων τῶν ἀλλων συνεπειῶν τὰς ψηφίας ἐπιχειρεῖ: διάθεμιτος μεταξὺ τῶν πλοίων ἀνταγωνισμὸς, ἐξαν πολογίσωμεν τοὺς κιγδύνους τῶν συναγωγῶν μένων εἰς ταχύτητα πλοίων καὶ συνεπῶς τῶν ἐπιθετικῶν εἰς αὐτὰ, τὴν παρεμπόδισιν τῆς ποιοτικῆς δελτιώσεως αὐτῶν, τὸν μαρασμὸν καὶ τὴν ἀποσύνθεσιν προϊόντος τοῦ χρόνου τῶν συναφῶν ἐπιχειρήσεων, τὴν ἀνυπαρξίαν παντὸς φορολογικοῦ ὑπὲρ τοῦ κράτους ἐσόδου ἐπὶ κερδῶν, (τοιαῦτα δὲν είνε γνωστά εἰς τὰς ἀκτοπλοΐας ἐπιχειρήσεις), καὶ τέλος τὴν ἀσκοπού διακροτὴν ἔξωτερικοῦ συναλλάγματος ἀσφαλῶς δυνάμεθα μετὰ πεποιθήσεως νὰ φθάσωμεν εἰς τὸ συμπέρασμα, ὅτι δισυγχωνισμὸς ἐν τῇ Ἀκτοπλοΐᾳ είνε ἀσύμφορος καὶ ἐπιθλαβής, τόσον εἰς τὴν κοινωνίαν, δσον καὶ εἰς τὸ κράτος καὶ τὴν γαυτελίαν καὶ γενικώτερον εἰς τὴν δλην οἰκονομίαν τῆς χώρας ἡμῶν. Ἀκριβῶς δὲ οἱ λόγοι οὗτοι: διηρέχενται ἡ αἵτια τῆς ψηφίσεως ὑπὸ τῆς Βουλῆς τοῦ τελευταίου νόμου «περὶ προστασίας τῆς ἐπιθετικοῦ Ναυτιλίας» τοῦ νόμου 5304 καὶ ἡ ἐπακολουθήσασα τὸν νόμον τοῦτον ἔκαρξις ἀχρηστεύσεως τῶν πλέον παλαιῶν σκαφῶν.

"Αλλὰ νὰ μὴ αὐταπατώμεθα. Ή ἀχρήστευσις τῶν παλαιῶν σικαφῶν καὶ δικόη μη προχωρήσῃ αὕτη κατ'" Οκτώβριον περισσότερον, δὲν πρόκειται νά φέρη εἰς πέρας τὸν σκοπὸν καὶ τὰς βλέψεις τοῦ προμνησθέντος νομοθετήματος. Διότι τὰ πλοια τὰ ἀκτοπλοϊκά είνε εἰσέτι πολλὰ, διότι ἀλλα, ἀκινητοποιοῦντα μέχρι σήμερον, ἐγύρωρυθμέντων τῶν πλοιοκτητῶν των ἐκ τῆς ἀχρήστευσεως θά ἔκκινγήσωτι; διὰ νά συνεχισθῇ ἡ αὐτὴ ὥσ καὶ πρότερον κατάστασις, ὁ αὐτὸς ἐπιβλαβής ἀνταγωνιστός. Εἰμεθα δὲ καὶ σήμερον τῆς αὐτῆς θλιβερᾶς καταστάσεως θεαταῖ, ὅπδ συνήκκας δὲ δυσμενεστέρας ἢ πρότερον, λόγῳ τῆς πενθομοιλογουμένης ἐμπορικῆς τοῦ τόπου δυσπραγίας καὶ ἐλλείψεως ἐπαρκῶν μεταφορῶν καὶ τῆς ἐπιβολῆς τῆς προσθέτου ἐπὶ τῶν εἰσπράξεων φορολογίας ὑπὲρ τῶν ἀχρήστευσιμένων σκαφῶν.

“Η διάταξις τοῦ νεκροῦ εἰσέτι νόμου «περὶ προστασίας τῆς ἐπιβατηγοῦ ναυτιλίας» ή ἀφορῶσα τὸν διακανονισμὸν τῶν δρομολογίων καὶ τὴν τήρησιν ἑνὸς ἔνικαίου ναυλολογίου, δὲν πρέπει γὰρ παραμείνῃ εἰσέτι ἀνεύ ἐφαρμογῆς. Η Διεύθυνσις τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ ἔχει πάντα λόγον, ἀλλὰ καὶ καθῆκον εἶναι αὐτῆς, ἐν τῇ μεριμνῇ τῆς πρὸς ἐφαρμογὴν κειμένων νόμων καὶ διατάξεων τῆς ἀρμοδιότητός της, γὰρ μὴ παραμείνῃ ἀπαθῆς πρὸ τῆς ὑφισταμένης καταστάσεως. Λόγοι κοινωνικοί καὶ οἰκονομικοί τὸ ἐπιβάλλονται. Εἶναι κατεύθυντος γὰρ συστηματικούς καὶ ὑψηλοὺς διακρότους

κλάδους της έθνικής μας οίκονομίας. "Ας έπιτελέσωμεν έστω καὶ ἄργα διὰ τὴν ἡμελήσαμεν μέχρι σήμερον νὰ πρέψωμεν. Δὲν εἰμεθα ἀπαισόδοξοι, οὔτε νομίζομεν διὰ οὐδὲν ἐπετελέσθη. Θεωρούμεν θυμῷ διὰ αἱ περιστάσεις μᾶς ἐπιβάλλουσι: ὅπως μὴ ἔξακολουθήσωμεν ἀμελοῦντες νὰ συντελέσωμεν ἐπὶ ζητήματος ἀξίου ίδιαιτέρας μερίμνης καὶ προσοχῆς.

Τὴν ἀνάγκην ταύτην ἡμελήσαμεν νὰ τονίσωμεν διὰ τοῦ παρόντος, διότι τὴν αἰσθηνόμεθαν ως ἀμέσως πρώσκειμενοι πρὸς δοκιμασίαν ἀνεπτύξαμεν ἐπὶ τῶν θαλασσίων ἀκτοπλοϊκῶν συγκοινωνιῶν.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ Γ. ΠΟΤΑΜΙΑΝΟΣ

ΤΟ ΥΠΑΡΧΟΝ ΤΟΝΝΑΖ ΠΛΟΙΩΝ “ΑΝΩΤΕΡΑΣ ΠΟΙΟΤΗΤΟΣ,,

Ο γνωστὸς Γερμανὸς στατιστικὸς Sven Helander, δοτις ἀπὸ πενταετίας καταρτίζει τακτικῶν καὶ ἔτος ἑνδιαφέρουσαν συγκριτικὴν στατιστικὴν τῆς ἀξίας τοῦ Ἐμπορικοῦ στόλου τῶν κυριωτέρων ναυτικῶν Κρατῶν, ἰδημοσίενος προσφάτως τὴν μελέτην τον διὰ τὸ 1931. Ο συγγραφεὺς δὲν ἀναφέρεται εἰς ὅλοκληρον τὸ Παγκόσμιον τοννάζ, ἀλλ᾽ ἔχεται μόνον τὴν ὑπάρχουσαν χωρητικότητα πλοίων «ἀνωτέρας ποιότητος» ἀπὸ ἀπόφεως δύοκον, ἥλικίας καὶ ταχύτητος ἀκολουθῶν τὰς κατωτέρω τοεῖς κατηγορίας σκαφῶν:

α). Πλοῖα 5—10 χιλ. τ. γκρός, ταχύτητος 12 τούλαίστον μιλίων καὶ ἥλικίας ὡς 10—25 ἑτῶν. β). Πλοῖα 10—15 χιλ. τ. γκρός, ταχύτητος 15 τούλαίστον μιλίων καὶ ἥλικίας 5—10 ἑτῶν. Καὶ γ). Πλοῖα ἄνω τῶν 15 χιλ. τ. γκρός, ταχύτητος 18 τούλαίστον μιλίων καὶ ἥλικίας μέχρι 5 τὸ πολὺ ἑτῶν. Τὸ βάσει τῶν τοιῶν αὐτῶν κατηγοριῶν, ὑπάρχον τὴν 30ὴν Τούνιον 1931 παγκόσμιον τοννάζ ἔχει ως κατωτέρω, ἐν συγκρίσει μὲ τὸ σύνολον τῆς Παγκοσμίου χωρητικότητος κατὰ τὴν ἴδιαν ἡμερομηνίαν: (Οἱ ἀριθμοὶ εἰς ἑκατομμύρια τόννων γκρός).

Παγκόσμιον.	Πλοῖα «ἀνωτέρας ποιότητος»	E T H	τοννάζ	α'. κατ.	β'. κατ.	γ'. κατ.
1914	49.090		9.394	1.487	0.327	
1920	57.314		8.881	1.057	0.093	
1925	64.641		12.130	1.754	0.395	
1930	69.608		14.754	3.096	0.621	
1931	70.131		15.337	3.342	0.764	

Ἐὰν συγκρίνῃ τις τὸ προπολεμικὸν ἔτος 1914 μὲ τὸ 1931 παρατηρεῖ, διότι τὸ Παγκόσμιον τοννάζ ἡνήκη τὴν 42.9 ο), ἐνῷ τοῦνταί τὸν ἡ ἀναλογία τῆς αὐξήσεως τῶν «ἀνωτέρας ποιότητος πλοίων» εἶνε κατὰ πολὺ ὑπερτέρα, φθάνουσα διὰ τὴν πούτην κατηγορίαν εἰς ποσοστὸν 63.3 ο), διὰ τὴν δευτέραν κατηγορίαν εἰς 182.9 ο) καὶ διὰ τὴν τρίτην κατηγορίαν εἰς 133.6 ο).

Ἐκ τῶν στατιστικῶν του τούτων διὰ Γερμανὸς καθηγητῆς ἀποδεικνύει, διότι ἡ βαρεῖα κρίσις ἡ ἀπὸ 12μήνου πλήσσουσα τὰς θαλασσίους μεταφορὰς δὲν δέρεται ἀπολειτικῶς καὶ μόνον εἰς τὴν αὐξήσιν τοῦ ἐν ὑπηρεσίᾳ τοννάζ, ἀλλὰ καὶ εἰς πολλαπλοὺς ἄλλους παράγοντας, ἵκανος συμβάλλοντας εἰς τὴν αὐξήσιν τῆς ἀποδοτικότητος ἐκάστης μεταφορικῆς μονάδος.

Οἱ παράγοντες αὗτοὶ εἶνε ἡ μεγαλυτέρα ταχύτης τῶν σημειῶν πλοίων, ἡ αὐξήσις τοῦ ὀφελίου χώρου διὰ τῆς παραδοχῆς ἀριτιωτέρων συστημάτων προώσεως καὶ ἀτιμοποίησεως μὲ μηχανήματα καταλαμβάνοντα ἐλάσσονα χῶρον, καὶ ἡ τελειοποίησης τῶν ἑκασταχοῦ λιμενικῶν μηχανημάτων, ἐξ ἣς ἐπέρχεται ἡ ταχυτέρα περιίστασις τῶν φορτεφορτώσεων.

Ἡ ἀνάπτυξις αὕτη, ἀπόρροια τοῦ φυσικοῦ Νόμου τῆς προσδοσίου, ἐπεταχύνθη ἀπὸ τὸ ἐπικρατήσαν πνεῦμα τοῦ προστατευτισμοῦ, εἰς τὸν διπότον μετὰ ζέσεως ἐπεδόθησαν μεταπολεμικῶς τὰ διάφορα κράτη, ἵνα ἐνισχύσουν τὰς Ἐθνικάς των ναυτιλίας.

ΑΠΟΚΡΟΥΕΤΑΙ Η ΠΡΟΤΑΘΕΙΣΑ ΕΙΣ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΑΣ ΚΡΑΤΙΚΗ ΑΡΩΓΗ

Τὸ ζήτημα τῆς παροχῆς οίκονομικῆς ἐνισχύσεως ὑπὸ τοῦ Κράτους εἰς τὸν Γερμανὸν ἐφοπλιστὰς κατόχους φορτηγῶν πλοίων, περὶ τοῦ διπότου ἐπανειλημμένως ἀνέγραψεν τὰ «Ναυτικὰ

Χρονικὰ» εἰς προγενέστερα τεύχη των, ἀπέληξεν εἰς τὴν κυβερνητικὴν πρότασιν χορηγήσεως ὑπὸ δρους ποσοῦ 4.000.000 χρ. μάρκων διὰ τὴν διάλυσιν φορτηγῶν σκαφῶν παλαιοτέρας ἥλικίας καὶ συγοικῆς χωρητικότητος 100.000 τόννων γκρός.

Αἱ κυβερνητικαὶ προτάσεις ἀπετέλεσαν τὸ ἀγτικείμενον μακρῶν συζητήσεων μεταξὺ τῶν ἑνδιαφερομένων ἐφοπλιστικῶν κύκλων, οἱ διόποιοι ἐμόρφωσαν τὴν γνώμην, διότι διὰ τοῦ προτεινούμενου συστήματος τῆς διαλύσεως θὰ ὀφεληθῶμεν μόνον, δοσοὶ κατέχουν παλαιὰ πλοῖα, ὁ ἀρχικὸς δὲ σκοπὸς τῆς παρὰ τῶν πλοιοκτητῶν αἰτιθείσης κρατικῆς ἀρωγῆς παραγκωνίζεται.

Οἱ Γερμανοὶ ἐφοπλισταὶ ἐπιδιώκουν ἀνακούφισιν ἀπὸ τῶν μεγάλων ὀφρῶν των, τῶν κακιγοιργῶν ἀτμοπλοίων των, ἐπειδύμουν δὲ νὰ τύχουν μιᾶς ὀλικῆς ἐνισχύσεως διὰ γ' ἀγτιμετωπίσουν τὰς ἐπειγόντας ὑποχρεώσεις των καὶ μὴ ἔδουν τὰ πλοῖα των περιερχόμενα εἰς ξένας σημαίας πρὸς ἔξοφλησιν τῶν εἰς ἀλλοδαπούς καὶ εἰς συνάλλαγμα ἐνυποθήκων δανείσιν των. Οἱ σημερινοὶ χαλαροὶ νυῦλοι τοῖς ἀποφέρουσιν ζημίας, τὰ δὲ περιθώρια τῆς οἰκογενικῆς ἀντοχῆς πολλῶν ἐπιχειρήσεων ἐξηγειτήθησαν πρὸ πολλοῦ.

Διὰ τοῦ Κρατικοῦ σχεδίου ἐπιδιογείται ἀπλῶς ἡ ἀνανέωσις τοῦ παλαιοῦ πλωτοῦ ὀλικοῦ, ἐνῷ τὸ ὑπάρχον καινουργές τοιούτουν καὶ τελοῦν ὑπὸ οἰκονομικὴν δυσπραγίαν, δὲν λαμδάνει οὐδὲ τὴν ἀλλαγὴν περίδικη τῆς προσφερομένης ἐπιχορηγήσεως. Ή ἀντιδροῦσι τῶν τελευταίων αὐτῶν πλοιοκτητῶν εἰς τὴν αἰσθητή καὶ πιστεύεται, διότι τὸ προταθέν κυβερνητικόν σχέδιον εἶναι κακταδικημένον εἰς ἀποτυχίαν.

ΣΥΝΕΧΩΝΕΥΘΗΣΑΝ ΚΑΙ ΑΙ ΜΙΚΡΑΙ ΙΤΑΛΙΚΑΙ ΑΤΜΟΠΛΟΙΚΑΙ ΕΤΑΙΡΙΑΙ

Τὸ ἐφαρμοζόμενον ἐν Ἰταλίᾳ πρόγραμμα συγχωνεύσεως τῶν κυριωτέρων ἀτμοπλοίων εἰς δραχανισμοὺς ἰσχυρούς, δυγαμένους γ' ἀγτιμετωπίσουν ἀποτελεσματικώτερον, ἐν τῇ ἐνώσει των, τὰς σημερινὰς δυσχερεῖς συνήθηκες τῆς γκαυτιλιακῆς ἐργασίας, δὲν περιστήθη μόνον εἰς τοὺς δύο διμίλους «Italia» καὶ «Lloyd Triestino» καὶ εἰς τὴν ἐπακολουθήσαν συγχώνευσιν δευτερευούσων τιγών ἀτμοπλοίων ὑπὸ τὸν τίτλον «Tigreria», ἀλλ' ἐπιξετάθη καὶ εἰς αὐτὰς ἔτη τὰς μικρὰς ἀτμοπλοίας.

Ἡδη ἀναγγέλλεται ἡ ὀδύσσεις τετάρτου διμίλου, τῆς «Compania Adriatica», ἀπὸ τὰς ἀτμοπλοίας «San Marco» Costiera, «Nautica» καὶ ἀλλας μικροτέρας, αἴτινες ἀπερραφήθησαν ἀπὸ τὴν πρώτην καὶ οὐτω προήλθε μία νέα μεγάλη ἀτμοπλοία ἐπικρίσια, ἡ «Adriatica», διαβέτουσα κεφάλαια 600 ἑκατομμυρίων φράγκων καὶ ἔχουσα στόλον ἀπὸ μίαν τριακοντάδα σκαφῶν ποικίλλης χωρητικότητος. Τὰ σκάφη τοῦ νέου διμίλου ἐκτελοῦν πλόκους εἰς τὴν Ἀδριατικήν, μερικὰ θυμῶς ἐξ αὐτῶν, δημος λ.χ. τὰ τῆς ἑταίριας «San Marco» ἐκτείνουν τὰς γραμμὰς των μέχρι τοῦ Αλγαίου.

Η ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑ ΕΙΣ ΤΟΝ ΚΑΝΑΔΑΝ

Τὸ ἀνοιγμα τοῦ Καναδικοῦ ποταμοῦ τοῦ Ἀγίου Λαυρεντίου διὰ τὴν ἐλευθέρων ἐν αὐτῷ ναυσιπλόδιαν, προβλέπεται ἐφέτος ταχύτερον, διότι ὁ χειμὼν δὲν ὑπῆρχε βαρός, αἱ δὲ ἀπό τίνος χρόνου κρατοῦσαι εὐνοϊκαὶ καιροίκαι συντελοῦν εἰς τὴν τῆξιν τῶν πάγων. Υπὸ τὴν βάσιμον αὐτὴν ἐλπίδα, ἡ ἀτμοπλοΐας «Canadian Pacific» ὡρίσει διὰ τὴν 1ην Ἀπριλίου τὸν ἀπόπλουν ἐκ Λίβερπούλ τοῦ ὑπερωκεανίου τῆς «Montcalm» διὰ Καμπτεκ καὶ Μόντρεαλ, ἀντὶ τῶν λιμένων Χάλιφαξ καὶ Σαΐν Τζάν, εἰς οὓς τεματίζονται τὰ χειμερινὰ δρομολόγια.

Τὸ φορτηγὸν «Beaverburn» τῆς ἴδιας ἑταίριας πρόκειται γ' ἀποπλεύση ἐκ Λονδίνου, μέσω Αμβέρσης, τὴν 30ὴν τρ. μηνὸς Μαρτίου κατευθυνόμενον καὶ αὐτὸς εἰς Μόντρεαλ. Αἱ δύο αὗται ἀναχωρήσεις εἶνε κατὰ 15 θυμέρας ἐνωρίτεραι τῶν συνήθων καὶ πιστεύεται, διὰ διάφετος, λόγῳ τοῦ μεγαλυτέρου χρονικοῦ διαστήματος τῆς ἐλευθεροπλοΐας εἰς τοὺς δύο τούτους λιμένας θὰ προκύψῃ μία ζωηροτέρα ἐκείθεν ἐργασία διά τε τοὺς ἔξαγωγεις γεννημάτων κλπ. Καναδικῶν προϊόντων, δοσοὶ καὶ διὰ τὴν ναυτιλίαν.

Πέρισσον, ως γνωστὸν, τὸ ἀνοιγμα τῆς ναυσιπλοΐας τοῦ Ἀγίου Λαυρεντίου είχεν ἐγκαινιασθῆ ἀπὸ τὸ καταπλεύσαν πρῶτον εἰς τὸν ποταμὸν Ἐλληνικὸν φορτηγόν «Εὐγενία Σ. Εμπειρίου».

ΤΑ ΜΗΧΑΝΟΚΙΝΗΤΑ ΙΣΤΙΟΦΟΡΑ ΚΑΙ Ο ΔΙΕΘΝΗΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΠΡΟΣ ΑΠΟΦΥΓΗΝ ΣΥΓΚΡΟΥΣΕΩΝ

ΤΟΥ Κ. ΓΕΩΡΓ. Ν. ΜΩΡΑΪΤΙΝΗ Δικηγόρου και Πλοιάρχου Ε.Ν.

Ο κατά τὰ τελευταῖς ἔτη ἐφοδιασμός τῶν ιστιοφόρων διὰ δενζινομηχανῶν ἡ πετρελαιομηχανῶν ἐπέφερεν οὐσιώδεις ἀλλοιώσεις τῶν ὑποχρεώσεων τῶν κυβερνῶντων τεῦται, ἐν σχέσει πρὸς τὸν Διεθνῆ κανονισμὸν πρὸς ἀποφυγὴν συγκρούσεων. Δυστυχῶς οἱ κυβερνήται ἡ πλοίαρχοι τῶν ὁρῶντερών ιστιοφόρων δὲν ἐφόρτισκαν ἐγκαίρως νὰ ἐκμάθωσι τὰς νέας αὐτῶν ὑποχρεώσεις καὶ νὰ ἐφοδιάσωσι τὰ πλοῖα αὐτῶν διὰ τῶν ἀπαραίτητων συμπληρωμάτων φανῶν, σειρήνων, κωδώνων κλπ.

Ἡ ἀγνοια ἡ ἡ ἐδιαφορίας παράλειψις τῶν κυβερνῶντων τὰ μηχανοκίνητα ιστιοφόρα, ἵνα συμμορφοῦνται ἐπακριβῶς πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ Διεθνοῦς Κανονισμοῦ, καθιστᾶ πολὺ δύσκολον καὶ ἐπικινδυνόν τὴν γαυσιπλοῖν, ἵδια εἰς μέρη συχναζόμενα ὑπὸ τοιούτων πλοίων, πολλάκις δὲ ἐγένετο καὶ αἵτια σοβαρῶν δυστυχημάτων. "Ἐνεκ τούτου θὲ ἐκύθεστο κατωτέρω διὰ δλίγων τὰς ὑποχρεώσεις τῶν ιστιοφόρων, ἐφ' ὅσον ταῦτα κινούμενα διὰ μηχανῆς δυνάμεως θεωροῦνται πλέον ἀτμόπλοια.

Κατὰ τὰ ἐν τῇ εἰσαγωγῇ τοῦ Διεθνοῦς Κανονισμοῦ, ισχύει, ὅτι «πᾶν πλοῖον κινούμενον διὰ μηχανῆς χρησιμοποιοῦν ἡ μὴ ιστία θεωρεῖται ἀτμόπλοιον». Ἐπομένως, αἱ ἀτμάκται, αἱ βενζινάκται, τὰ πλοῖα τὰ κινούμενα διὰ μηχανῆς ἡ λειτεργή μηχανῆς αὐτῶν, ἔστω καὶ ἐλὺ ἔχουσι τὰ ιστία ἀναπεπταμένα, θεωροῦνται ἀτμόπλοια. "Οταν λοιπὸν τὰ ὡς ἀνωτέρω πλοῖα θεωροῦνται ἀτμόπλοια, εὑρίσκομενα ἐν πλῷ, πρέπει πάντοτε νὰ ἐφερμόζωσι τούς καγόνας τοῦ Διεθνοῦς Κανονισμοῦ, οἱ δποῖοι εἰναι ὑποχρεωτικοὶ διὰ τὰ ἀτμόπλοια.

Καὶ δοσον ἀφορᾶ τὰ φῶτα, τὰ προμηγθέντα πλοῖα πρέπει νὰ συμμορφοῦνται ὅχι πρὸς τὰ ἄρθρα 5 καὶ 10, ἀλλὰ πρὸς τὰ ἄρθρα 2, 7 καὶ 10 τοῦ Διεθνοῦς Κανονισμοῦ.

Κατὰ τὸ ἄρθρον 2, πᾶν ἀτμόπλοιον εὑρίσκομενον ἐν πλῷ πρέπει νὰ ἔχῃ: α) "Ἐγκα ἐφίστιον λευκὸν φανὸν δρατὸν ἐξ ἀποστάσεως πέντε μιλίων, β) ἔνα πράσινον φανὸν εἰς τὴν δεξιὰν πλευρὰν δρατὸν ἐξ ἀποστάσεως δύο μιλίων καὶ γ) ἔνα ἐρυθρόν φανὸν εἰς τὴν ἀριστερὰν πλευρὰν δρατὸν ἐξ ἀποστάσεως δύο μιλίων.

Κατὰ τὸ ἄρθρον 7, δλα τὰ ἀτμόπλοια τὰ μικρότερα τῶν τεσσαράκοντα κόρων διλεικῆς χωρητικότητος, εὑρίσκομενα ἐν πλῷ πρέπει νὰ ἔχωσι: α) ἔνα λευκὸν φανὸν εἰς τὸ ἐμπρόσθιον μέρος τοῦ πλοίου καὶ εἰς ὕψος ἵσον μὲ ἐννέα πόδας δρατὸν δὲ ἐξ ἀποστάσεως δύο τοῦλάχιστον μιλίων, β) εἴτε ἔνα πράσινον φανὸν εἰς τὴν δεξιὰν πλευρὰν καὶ ἔνα ἐρυθρὸν τοιούτον εἰς τὴν ἀριστερὰν πλευρὰν, δρατὸς ἐξ ἀποστάσεως ἐνδέ μιλίου τοῦλάχιστον, εἴτε ἔνα φανόδυο, διποῖον νὰ δεικνύῃ κατὰ τὸ ἥμισυ πράσινον καὶ κατὰ τὸ ἔτερον ἥμισυ ἐρυθρὸν φῶς, δοσις δέον νὰ εὑρίσκεται κάτωθι τοῦ λευκοῦ φανοῦ καὶ εἰς ἀπόστασιν ἵση μὲ τρεῖς πόδας.

Κατὰ τὸ ἄρθρον 10, πᾶν πλοῖον καταφθανόμενον παρ' ἑτέρου δέον νὰ δεικνύῃ ἐκ τῆς πρύμνης λευκὸν φῶς, εἴτε σταθερὸν εἴτε μὲ ἀναλαμπάς, τὸ δποῖον νὰ εἰναι δρατὸν ἐξ ἀποστάσεως ἐνδέ μιλίου τοῦλάχιστον.

Κατὰ τὸ ἄρθρον 15, πᾶν ἀτμόπλοιον ἡ οἰοδήποτε πλοῖον θεωρούμενον κατὰ τὸν Διεθνῆ Κανονισμὸν ἀτμόπλοιον, πρέπει νὰ εἰναι ἐφοδιασμένον διὰ μιᾶς σφυρίκτρας ἡ σειρήνης λειτουργού-

(Συνέχεια ἐκ τῆς 4ης σελίδος)

Ε. Βενιζέλος (Πρωθυπουργός). Προτιμῶ νὰ ἔρχωται εἰς τὴν Βουλὴν αὐτὰ τὰ πράγματα, μηδὲνέτε ἔξουσιος δότησιν τῆς Ἐκτελεστικῆς ἔξουσίας. Βεβαίως κατ' ἀρχὴν εἰμεθα σύμφωνοι. Κάθε περίστασιν θὲ τὴν κρίγωμεν κατὰ τὴν ἐσωτερικὴν τῆς ἀξίαν.

Π. Ράλλης. "Η ἀπάντησις τοῦ κ. Πρωθυπουργοῦ μὲ ἴκανοποιεῖ. Θὲ μοὶ ἐπιτραπῇ διμως καὶ πάλιν νὰ τούσιω, διτι, εἰναι ἀγάκη γ νὰ προστατευθοῦν καὶ αἱ ἀλλαὶ ἐπαρχίαι καὶ μάλιστα ἡ Σύρος ἡ δποῖα ἔχει πρώτη τὸ δικαιώματα.

Γίνεται κατόπιν δεκτὸν τὸ γομοσχέδιον εἰς 6' συζήτησιν, ὃς ἐτροπολογήθη, ἀναβληθείσης τῆς ἐπιψηφίσεως τοῦ συνόλου.

σης δι' ἀτμοῦ, πεπιεσμένου ἀέρος ἡ ἀλλως πῶς μηχανικῶς, διὸ ἐνδές ισχυροῦ ἡχητικοῦ κέρατος ἐμίχλης, λειτουργοῦντος μηχανικῶς καὶ ἐνδές ισχυροῦ κώδωνος. Ἡ σφυρίκτρα ἡ σειρήνη καὶ δικαιόπιτες πρέπει νὰ εἰναι τοποθετημένοι οὕτως ὡστε ὁ ἥχος αὐτῶν νὰ μὴ διακόπτεται ὑπὸ οὐδενὸς ἐμποδίου καὶ νὰ ἀκούνται μὲ γαλήνην εἰς ἀπόστασιν δύο μιλίων τοῦλάχιστον.

"Ἐπειπτώσει διμήχλης, χιόνου, σκότους τὰ ἀτμόπλοια δέον διὰ τῆς σφυρίκτρας ἡ σειρήνης αὐτῶν νὰ κάμωσι τὰ κάτωθι ἡχητικά σήματα:

α) "Οταν κινοῦνται ἔνα ἥχον παρατεταμένον ἀνὰ δύο πρῶτα λεπτὰ τῆς ὥρας, β) δταν εὑρίσκωνται ἐν πλῷ, ἀλλὰ δὲν κινοῦνται, δύο ἥχους παρατεταμένους μὲ διακοπὴν ἐνδές δευτερολέπτου ἀνὰ δύο πρῶτα λεπτὰ τῆς ὥρας, γ) δταν ρυμουλκῶσιν, ἡ εὑρίσκομενα ἐν πλῷ, δὲν δύνανται νὰ ἀπομακρυθῶσιν ἐκ τῆς πορείας ἑτέρου πλοίου, τὸ δόποιον τὰ πλησιάζει, εἴτε διότι εἰναι ἀκυρέργητα εἴτε διότι δὲν δύνανται νὰ χειρίσωσιν, τρεῖς συνεχεῖς ἥχους, δηλαδὴ ἔνα παρατεταμένον καὶ δύο δραχεῖς ἀνὰ δύο πρῶτα λεπτὰ τῆς ὥρας, καὶ δ) δταν εὑρίσκωνται ἡγκυροβολημένα δέον νὰ κρούνωσι τὸν κώδωνα αὐτῶν ἐπὶ πέντε δευτερόλεπτα ἀνὰ πᾶν πρῶτον λεπτόν τῆς ὥρας.

Καὶ τέλος, δοσον ἀφορᾶ τὸν χειρισμὸν τῶν περὶ δύο πρόκειται πλοίων δέον νὰ ἐφαρμόζωνται ὅχι τὰ ἄρθρα 17 καὶ 26, ἀλλὰ τὰ ἄρθρα 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25 καὶ 28 κατὰ τὰ δύο πλοῖα, δταν δύο πλοῖα εὑρίσκωνται πλησιάζοντας ἀλλήλων καὶ τὸ ἔντοντων διερίσεις ἡ ἔχει τὸ δικαιώματα νὰ ἀλλάξῃ πορείαν, πρέπει νὰ σημάνῃ εἴτε διὰ τῆς σφυρίκτρας εἴτε διὰ τῆς σειρήνης αὐτοῦ τὴν ἀλλαγὴν τῆς πορείας του, διὰ δένδες δραχέων σφυριγμάτων δταν ἔρχεται δεξιά, διὰ δύο δραχέων σφυριγμάτων δταν ἔρχεται δριστερά καὶ διὰ τριῶν δραχέων σφυριγμάτων δταν ἔρχεται διέξη.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ Ν. ΜΩΡΑΪΤΙΝΗ
Δικηγόρος καὶ Πλοιάρχος Ε.Ν.

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

ΜΕΤΑΓΡΑΦΑΙ—ΑΓΟΡΑΤΩΛΗΣΙΑΙ—ΚΙΝΗΣΙΣ ΝΗΟΛΟΓΙΩΝ

Η ἀναγγελία ναναγίων

"Η δυνος τοῦ 'Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ δι' ἐγκυκλίου τῆς πρὸς ἀπάσας τὰς λιμενικὰς ἀρχὰς καὶ τὰς Ηρεβενικὰς τοιαύτας παραγγέλλεις, δπως τηλεγραφῶσιν ἀμέσως εἰς τὴν ἐν λόγῳ Διεύθυνσιν τὰ τυχόν σημειώματα εἰς τὴν περιφέρειαν των νυσάγια 'Ελληνικῶν πλοίων ἡ σημαντικὰς ἀδραίσις των.

Ἐπωλήθη ἡ «Μαρία Ι. Μ»

Τὸ μικρὸν ἀτμόπλοιον «Μαρία Ι. Μ.» (ex «Αριάδνη») τ. γκρέδ 385 καὶ ναυπηγήσων 1878 ἐπωλήθη εἰς ἀρσολιστάς τῆς Ἀλεξανδρείας, δύωσε δὲ τὴν Αιγαίουπακήν σημικάν. Τὴν μεταβολὴν ταῦτην ἀνέγραψε καὶ τὸ ὑπ. ἀριθ. 17 συμπληρωματικῶν φυλλάδιον τοῦ «Λόδδη Ρέτζιστερ».

Ἐγγραφαί εἰς τὸ «Λόδδη Ρέτζιστερ»

"Ἐνεγράφησαν εἰς τὸ Λόδδη Ρέτζιστερ τὰ φορτηγά μας: «Μαρία ex «Devonbrae» τ. γκρέδ 1459 καὶ ναυπηγήσων 1909, τοῦ κ. Ν.Ι.Γ. Λιθανοῦ, Πειραιῶς. «Μαλιάκη» ex «Intombi» τ. γκρέδ 3903 καὶ ναυπηγήσων 1912, τοῦ κ. Μαρί Α. Εμπειρίου, Λυδρος. Καὶ «Πάνος» ex «Loyal Briton» τ. γκρέδ 4305 καὶ ναυπηγήσων 1915 τοῦ κ. Π. Πρωτοπαπ. Υδρα.

Ἐπισκευαὶ πλοίων ἐν Ἀγγλίᾳ

Κατὰ τὸ τελευταῖον 150ήμερον ἔξετέλεσαν ἐπισκευὰς ἐν Ἀγγλίᾳ τὰ φορτηγά μας «Ελλήν» εἰς Τάιν, «Καπετάν Στρατῆς» εἰς Τάιν, «Αττικός» εἰς Χούλλ καὶ «Βιολαντός Ν. Γουλανδρή» εἰς τὴν Νότιον Οὐαλλίαν.

Παραλαβαὶ ἀτμοπλοίων

Εἰς τὸ Χούλλ παρελήφθη κατόπιν ἐπισκευῆς καὶ ἐπιθεωρήσεως τὸ ἀγοραζόμενον παρὰ τοῦ κ. Α. Λούην φορτηγόν «Αθηνά» (ex «Athenic») τ. γκρέδ 4078 καὶ ναυπηγήσων 1906 καὶ μετωνομάσθη «Αττικός».

— «Επισης εἰς τὸ Ρότερνταμ παρελήφθη τὸ ἀγοραζόμενον παρὰ τοῦ κ. Κ.

Λεμονίδι 5600 λιμένων 'Αγγλικόν φορτηγόν «Glenbridge» τ. γκρές 3845 και ναυπηγήσεως 1911, μετονομασθέν «Παντελῆς».

Πρόδες τιμὴν ἐνὸς ἡρωϊκοῦ πλοιαρίου

Τὸ φορτηγὸν «Bratton Castle» τ. γκρές 6696 καὶ ναυπηγήσεως 1920, ὅπερ ἡγοράσθη παρὰ τῆς ἑταῖρίας «Ἀτλαντικὸς», παραληφθὲν εἰς τὸ Λονδίνον μετωνομάσθη «Πρωτεὺς» τ. γκρές 4081 καὶ ναυπηγήσεως 1906, ἀνήκον εἰς τὴν ίδιαν ἑταῖρίαν μετωνομάσθη «Στεφανίαν» πρὸς τιμὴν τοῦ ἡρωϊκοῦ πλοιαρίου τοῦ καταποντισθέντος φορτηγοῦ «Γεώργιος Μ.», ἀειμνήστου Στεφανίου Λύρα.

'Ανακαταμετρήσεις

Τὸ ἔσχάτως ἀγορασθὲν παρὰ τοῦ κ. Λιβανοῦ φορτηγὸν «Μαίανδρος» (ex «Willaston») τ. γκρές 5672, ἀνακαταμετρηθὲν κατόπιν τῆς ἐπισκευῆς καὶ τῆς διαρρυθμίσεως τοῦ εἰρθῆ τέννων γκρές 4309.

Προσωρινὰ ναυτιλιακὰ ἔγγραφα

Τὰ νεωτερὰ ἀγορασθέντα παρ' Ἐλλήνων ἐψηπλωτῶν ἐξ φορτηγῶν ἀτμόπλοιων ἐνηλογήθησαν προσωρινῶς ἐν Λονδίνῳ μὲν αἰτησιν μεταγραφῆς, ώς ἔξι: «Ἄττικός» τ. γκρές 4078 τοῦ κ. Α. Λουΐζ, εἰς Ἀργοστόλην, «Βιολαντόν Ν. Γουλανδρῆ» τ. γκρές 3598 τοῦ κ. Γουλανδρῆ, εἰς «Ανδρον. «Εὔθαλία» τ. γκρές 4411 τοῦ κ. Κωνστ. Κουμαρίου, εἰς «Ανδρον. «Δακτυνιδές» τ. γκρές 3803 τοῦ κ. Μαρθ. Α. Ἐμπειρίου, εἰς «Ανδρον. «Παντελῆς» τ. γκρές 3845, τοῦ κ. Κ. Λεμονίδης, εἰς Χίον, Καὶ «Πρωτεὺς» τ. γκρές 6696, τῆς ἑταῖρίας «Ἀτλαντικός» Λ.Ε., εἰς Σύρον.

Σερβεῖο φορτηγῶν

Καθ' ἄναγράφεται εἰς τὸ ὑπ' ἀριθ. 17 συμπληρωματικὸν τεύχος τοῦ «Λόιδη Ρέτζιστερ» (28 Ιανουαρίου ἔως 11 Φεβρουαρίου) ἐξετάλεσσαν κατὰ τὸ χρονικὸν τοῦτο διάστημα γενικόν σερβέν τὰ Ἑλληνικὰ φορτηγά: «Ἀναστ. Πατέρας» εἰς Ἀμβέρσαν, «Ἀτλαντικός» εἰς Ἀμερικανα, «Βιογενία Σ.» εἰς τὸ Ἀμβούργον, «Κατερίνα» εἰς Κωνσταντίνον, «Μιχαήλ Λ.» εἰς Γριλμπρων καὶ τοῦ Κ. Βαλμάνδης εἰς τὴν Γένοβαν. Κατὰ τὸ αὐτὸ διάστημα ἐξετάλεσσαν μερικάς ἐπιθεωρήσεις καθ' ὑπόδειξην τοῦ Λόιδη, τὰ φορτηγά «Εὐγένια Καμπάνη», «Εοπερός», «Οινούσιος», «Τάκης», «Φλωρεντία Σ.» καὶ «Ωρωπός».

Ἐγκαταλείψεις ἀτμοπλοίων

Ἐγκατελείψθησαν εἰς τὰς ἀσφαλείας καὶ διαγράφονται τῆς δυνάμεως τοῦ Ἐμπορικοῦ μας στόλου τὰ φορτηγά «Μαριογούσκλα» τ. γκρές 3540 καὶ «Μηνᾶς» τ. γκρές 3004, ἀμφότερα δὲ ναυπηγήσεως 1901.

Ἄρκεται διαγραφαὶ φορτηγῶν

Ἐπεκριθών ἡ διαγράφη τῶν κατωτέρω ἀτμοπλοίων μας:

— «Ζαχαριόδα» τ. γκρές 4615 πωληθέντος πρὸς διάλυσιν, «Ερμούπολις» τ. γκρές 3594 πωληθέντος πρὸς διάλυσιν, «Μονάρχης» τ. γκρές 3457 πωληθέντος πρὸς διάλυσιν, «Ἀγιος Νικόλαος» τ. γκρές 323 ναυπηγήσαντος εἰς Κρήτην καὶ «Νικόλαος Κανελλόπουλος» τ. γκρές 341 βιοτελέστος παρὰ τὴν νησίδαν «Άγιος Ευστράτιος».

— «Ἐπίσης διεγράφθησαν ἐκ τῶν νησιογίων Πειραιῶς ἡ γολέττα «Ἀγιος Ανδρέας» τ. 92, ἀποτελούσαν, «Θεμιστοκλῆς» λόβερ τ. 49, διαλύθην καὶ τὸ ποτηρόπλοιον «Πλαρνασόδης» τ. 400 μεταγραφέν εἰς Βρατλαν.

Δύο νηδολογήσεις εἰς Πειραιά

Ἐνεγράφησαν εἰς τὰ Νηδολόγια Πειραιῶς κατόπιν διαταγῆς τῆς Διεύθυνσεως τοῦ Ε.Ν., τὸ φορτηγόν «Μαίρη» τ. γκρές 1458, τοῦ κ. Ν. Γ. Λιθανοῦ καὶ τὸ ἀπεβατικόν ἀτμόπλοιον «Ιόνιον» τ. γκρές 1461, τῆς «Ακτοπλοίας τῆς Ἐλλάδος» Λ.Ε.

Ἡ δημοπρασία τοῦ «Δημ. Μ. Διακάνη»

Σήμερον 16ην Μαρτίου οκτά ώραν 3 μ.μ. διεξάγεται εἰς τὸ Λονδίνειον Χρηματιστήριον τοῦ Baltic, κατόπιν δικαστικῆς ἀποφάσεως καὶ μέσῳ τοῦ γραφείου Kellocks, ἡ διὰ δημοπρασίας πώλησις τοῦ κατασχεθέντος φορτηγοῦ «Δημήτριος Μ. Διακάνη» εἰς ἑξέφληγαν ἐνοποίησκου δανείου ἐκ λ.σ. 6942.15.5. Τὸ σκάφος τοῦτο είναι τ. γκρές 5872, φορτίου 8770 τέννων καὶ ναυπηγήσεως 1901. Ηχράδοσις εἰς τὸ Μπάρο.

Κατασχέσεις ἀτμοπλοίων

Ἐκσινοποιήθησαν εἰς τὰ νηδολόγια Πειραιῶς αἱ ἀκόλουθοι κατασχέσεις ἀτμοπλοίων: «Θέτις» τ. γκρές 2190 διὰ λίρας στ. 6858.3.6. «Πρόδρομος» (πετρελαιοκίνητον) τ. 18 διὰ λίρας 310. «Βικτωρία Α.» τ. 225 διὰ δρ. 14.480. «Αργώ» τ. 51 διὰ δρ. 20.160 καὶ «Νικόλαος Κ.» τ. 503 διὰ δρ. 301.316 καὶ ἑτέρων διὰ δρ. 50.000.

Ἐγγραφαὶ καὶ ἄρτεις ὑποθηκῶν

Ἐπὶ τοῦ πετρελαιοκίνητον «Κάρο Ντόρος» τ. 21 ἐνεγράφη εἰς τὰ Νηδολόγια Πειραιῶς ὑποθήκη διὰ δρ. 250.000.

— «Ηρθη ἡ ἐπὶ τοῦ ἀτμοπλοίου «Δάφνη» τ. 282 ὑποθήκη ἐκ λ.σ. 350. — «Ἐπὶ τοῦ ἀπό τοῦ Αύλιξ» τ. 147 ἐνεγράφη ὑποθήκη διὰ δρ. 140.000.

Μεταβολὰ κυριότητος

Τὸ ἀπό τοῦ «Αύλιξ» τ. 117 ἐπωλήθη ἀπό τοὺς ἀδειοφόρους Ζερδοῦ εἰς τὸν κ.

Χαρίλ. Σπαθάρην ἀντὶ δρ. 340.000.

— Τοῦ ἀπό τοῦ «Φωκίης» τ. γκρές 250, ἐπωλήθησαν τὰ 18 οἰστρα πάντα τοῦ θερ. Λύτρων εἰς τοὺς κατέδειρους Κ. Ασημακοπούλου ἀντὶ δρ. 100.000.

— Τοῦ ἀπό τοῦ «Φωφόρη Μακρῆ» τ. γκρές 1195 ἐπωλήθησαν τὰ 51 οἰστρα πάντα τοῦ κ. Ν. Π. Μακρῆν εἰς τὸν κ. Ι. Σ. Στρυμπουλάκην (τῆς Σερβίου) ἀντὶ 700.000 δρ.

— Εἰς τὸ «Λόιδη Ρέτζιστερ» ἀνεγράφησαν τὰ φορτηγά «Ελένη Γ. Εμπειρίου» ὑπὸ ιδιοκτησίαν τοῦ κ. Μ. Γ. Εμπειρίου καὶ «Στυλιανὸς» ὑπὸ ιδιοκτησίαν τοῦ κ. Π. Βεντούρα.

Τὸ νέον φορτηγὸν «Αγία Βαρθαρία»

Κατόπιν ἐπιθεωρήσεως παρελήφθη εἰς Fowey τῆς Ἀγγλίας τὸ ἀγορασθὲν παρὰ τῶν κ. κ. Λ. Λογεθάτη καὶ Μ. Φανῆ Ἀγγλικὸν φορτηγόν «Electrician» τ. γκρές 4572 καὶ φορτίου 7800 τ., μετονομασθὲν «Αγ. Βαρθαρία». Θά νηδολογήθη εἰς τὴν Ανδρον.

Ἡ πώλησις τοῦ «Γέρω—Καρρᾶ»

Τὸ κομισθέν «Fairplay» ἀναγράφει, διτὶ τὸ ἐγκαταλείψθεν πρὸ τῶν παρὰ τῶν ἀδειοφόρων Καρρᾶ εἰς τὰς Ἀγγλικὰς ἀσφαλεῖας φορτηγόν «Γέρω—Καρρᾶ», τ. γκρές 1454, φορτίου 7700 τ. καὶ ναυπηγήσεως 1911 μεσηρέσιο Νο 1 τοῦ 1929, ἐπωλήθη, ὡς ἔστι καὶ εὑρίσκεται ἐν Χίλιῃ, συνεπίση τῶν ἐκ προσαράξεως ζημιῶν τοῦ, εἰς τὴν Ἀνδρονον Ἐμπορικὴν ἑταῖρον «Μπράουν καὶ Μπλάνχαρτ», τοῦ Βαλπαράσου. Τὸ πλοῖον ἐτέθη ηδη ὑπὸ σημικίαν Χίλιαν.

Μόνιμοι δεξαμεναὶ Πειραιῶς

Τὸν Φεβρουάριον εἰσιγέλθον εἰς τὰς Μονίμους Δεξαμενὰς Πειραιῶς διτὶ ἐπισκευάς ἡ καθεύρωσιν τὰ φορτηγά «Ανθεμίς», «Ιόραλος», «Μαρουλίδος Β. Πολέμη», «Πέτρος Νομικός», «Βάντα», «Πόπη» καὶ «Αρτεμίς Πήγα», τὸ Ἀγγλικόν «Themis», τὸ Ἰταλικόν «Calitheia», τὸ ὑπερισχετικὸν «Βόρων», καὶ τὰ ἐπιβατικὰ ἀπό «Φωκίων», «Πόπη» «Φρίντων».

— Τὸ α'. 15 θερινὸν τοῦ Μαρτίου εἰσιγέλθον τὰ ἐπιβατικὰ «Πατρίς Η» καὶ «Φωκίς», διτὶ ἐπιθεωρήσην δὲ καὶ ἐπισκευάς τὸ Ἀγγλικόν φορτηγόν «Isleworth».

— Ήδη ὑπέδειλον αἰτήσεις πρὸς δεξαμενούσιον τὰ ἐπιβατικά «Ανδρος», «Ἀττική», «Μαίρη Μ.» καὶ «Τάσος» καὶ τὰ φορτηγά ἀτμόπλοια «Ρίτα», «Ανθίπη Ν. Μαζάλου», «Τόνης Χανδρῆς», «Αγγελική», «Τηλέμαχος» καὶ «Αγιος Γεώργιος».

Η ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΚΙΝΗΣΙΣ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ ΚΑΤΑ ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΝ

Τὸ ποῦ Ο.Λ.Π. ἐγένετο η στατιστικὴ διὰ τὴν ναυτιλιακὴν καὶ ἀποκριὴν κίνησιν τοῦ Πειραιῶς κατὰ τὸν παρελθόντα μῆνα Φεβρουαρίου. Οὗτον κατέπλευσαν 480 ἀτμόπλοια καὶ μότοροις 484.819 τέννων νέτ καὶ 393 ιστιοφόρα 13.348 τόννων. Η κίνησις αὕτη ἐν συγκρίσει μὲ τὴν ἀντίστοιχον περιοδονή ήτο διατεταμένη κατὰ 22.477 τόννων νέτ, διὰ δὲ τὰ ιστιοφόρα ήτο γῆγημένη κατὰ 75 σκάφη καὶ 4010 τόννους. Τὰ καταπλεύσαντα 460 ἀτμόπλοια καὶ μότοροις κατενέμονται εἰς τὰς ἀκολούθους 16 σημιταῖς:

Σημιταῖς	Πλοῖα	T.νέτ	Σημιταῖς	Πλοῖα	T.νέτ
Ἐλληνικὰ	319	157.020	Γερμανικὰ	7	10.155
Ίταλικὰ	57	122.671	Σερβικά	6	8.981
Ἀγγλικὰ	20	60.483	Σοβιεστικά	4	5.212
Ρωμαϊκά	12	41.537	Οὐγγρικά	2	4.649
Τουρκικά	8	24.930	Νορβηγικά	3	3.092
Ολλανδικά	4	18.678	Βουλγαρικά	3	3.062
Ρουμανικά	10	12.543	Σουηδικά	1	1.002
Αμερικανικά	3	10.387	Αιγανοπικά	1	1.17

Ἐκ τῶν καταπλεύσαντων 393 ιστιοφόρων μόνον τὰ 5 ήσαν ξένα, ἥτοι 3 Ιταλικά τ. 167, ἐν Σερβίαιον 160 τ. καὶ ἐν Ρουμανίαιον 22 τόννων. Τὰ λοιπά 388 τόννων 12.999 ήσαν Ελληνικά.

Κατὰ τὸν αὐτὸν μῆνα ήσαν ἡ εἰσαγωγὴ ἀνήλθεν εἰς 106.551 τ. ἐμπορευμάτων καὶ εἰς 58.196 κεφαλὰς ζώων, ἡτο δηλαδή ἐν συγκρίσει πρὸς τὸν ἀντίστοιχον μῆνα τοῦ π. θ. μετωπάνθησεν κατὰ 16.515 τ. ἐμπορευμάτων καὶ γῆγημένη κατὰ 17.104 κεφαλὰς ζώων. Η εἰσαγωγὴ ἀνήλθεν εἰς 22.853 τ. ἐμπορευμάτων καὶ 2287 κεφαλὰς ζώων, ἡτο δὲ αὕτη γῆγημένη ἔναντι τῆς περιουσίας κατὰ 4286 τ. ἐμπορευμάτων καὶ κατὰ 390 κεφαλὰς ζώων.

Τὰ κυριώτερα εἰδῆ εἰσαγωγῆς καὶ ἑξαγωγῆς ήσαν τὰ ἀκόλουθα ἐν συγκρίσει μὲ τὴν κίνησιν εἰσιστούσων, ἢν ἐνεφάνισαν ἔναντι τοῦ Φεβρουαρίου 1931.

Εἰσαγωγὴ

Εἰδη	Τόννοι	Διαφ.	Εἰδη	Τόννοι	Διαφ.
Γαλάνθρακες	23.979	-13.061	Ἀλευρο	5.007	+
Σίτος	14.535	-10.013	Χηρ. λιπ.	3.489	+2.231
Άραβδοιτος	7.777	+	Νάφθη κ.λ.π.	462	-
Συλάνθρακες	4.817	+	Ταριμάτα	767	-
Κακοί ζλαιά	10.042	+	Γαιανόθρακες	1.647	-
Μέταλλα	5.161	+	Ορυκτάκια	2.256	-

Τὸ δικαιοτελεστικὸν ἐμπόριον περιουσίας κίνησιν 34.909 τ. ἐμπορευμάτων, ἥτοι αἴθησεν κατὰ 2650 τ. ἐνεφάνισε τὸν περιουσιονός Φεβρουαρίου. Η κίνησις αὕτη κατανέμεται ὡς ἔξης :

— Εμπορεύματα ἐκ διαμεταχομίσεως τόννοι: 1.493

— Μεταφορτωθέντα ἀπό πλοῖον εἰς πλοῖον τόννοι: 5.917

— Τιλικά πρὸς κρήσιν τῶν πλοίων τόννοι: 26.499

ΤΟ ΣΥΝΕΔΡΙΟΝ ΒΕΝΕΤΙΑΣ ΚΑΙ Ο ΛΙΜΗΝ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΤΟΥ Κ. Ι. ΛΙΜΠΡΙΤΗ Διευθυντού Τεχνικῶν Ὅπηρεσιῶν τοῦ Ο.Α.Π.

Ἐπὶ τῇ ἐνάρξει τῆς λειτουργίας τῆς Ἐλευθέριας Ζώνης τοῦ λιμένος Πειραιῶς, (25 Φεβρουαρίου ἡ..), λίκιν χρήσιμον εἶναι νὰ γνωσθόσι παρ' ἥμιν καὶ εἰς εὐρύτερον κύκλον τὰ συμπερισμάτα τοῦ Διεισθοῦ Συνεδρίου τῆς Ναυτιλίας (Βενετία, Σεπτέμβριος 1931) ἐπὶ τῆς Διοικήσεως τῶν Ἐμπορικῶν λιμένων, τῆς διοργανώσεως τῶν διαφόρων ὑπηρεσιῶν κατασκευῆς, συντηρήσεως καὶ ἔκμεταλλεύσεως αὐτῶν, τῶν ἐλευθέρων λιμένων καὶ Ζωνῶν κλπ. ἵνα δύσει τούτων καὶ ἐν καιρῷ ἐπενεγθόσιν αἱ δέουσι τροποποιήσεις καὶ εἰς τὰ τοῦ λιμένος Πειραιῶς, ἐφ' ὅσον ἐκ τῆς πείρας ἥθελεν ἀποδειχθῆ, διτὶ ταῦτα εἰσὶν ἐπιδεκτικὰ δελτιώσεων, συμφώνως καὶ μὲ τὴν ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ κτηθεῖσαν μακροχρόνιον πεῖραν.

Ἐν πρώτοις εἰς τὸ Συνέδριον ἀγενοιγάθησαν γενικά τιγα ἐπὶ τῶν λιμενικῶν ἔκμεταλλεύσεων εἰς διαφόρους χώρας:

α) Οἱ Γερμανικοὶ λιμένες δὲν εἰσὶν αὐτάρκεις καὶ δέον γὰρ ὑποστηρίζωνται ὑπὸ τοῦ Κράτους εἰς τὸν συγχωνισμόν των μὲ τοὺς ξένους λιμένας. Πρωτίστως φορολογίαι ἐπιθεράγνουσαι τὸν τοπικὸν πληθυσμὸν δύνανται γὰρ καλύψωσι τὰ ἔλλειμματα. Ἰδού δημοσίους διστίς δέν θὰ ἡτο εὐπρόσδεκτος ὑπὸ ἀπάντων τῶν Δήμων τῶν Γαλλικῶν λιμένων. Μεταπολεμικῶς ἐν Γερμανίᾳ ἐδημιουργήθη ἔν εἰδος λιμενικῶν συνδικάτων, πρὸς μείωσιν τοῦ συγχωνισμοῦ μεταξὺ γειτονικῶν λιμένων καὶ παρεμπόδισιν ἔξαφνισμοῦ τιγα ἐξ αὐτῶν.

β) Ὑπὸ πολλῶν ἀγορητῶν ὑπεστηρίχθη ἡ ἀνάγκη συγκεντρώσεως τῆς διαχειρίσεως ἐν ἑκάστῳ λιμένι πρὸς ἀποφυγὴν τοῦ διασκορπισμοῦ τῶν ἐνεργειῶν μεταξὺ τῶν ἐνδιαφερομένων ὑπηρεσιῶν.

γ) Αἱ ποικίλαις κατηγορίαι συμφερόγυτων δέον γ' ἀγτιπροσωπεύονται χωρὶς νὰ λησμονῆται τὸ γενικὸν συμφέρον, τὸ δόποιον συχνὰ παραμελήται: καὶ τὸ δόποιον δημοσίου νὰ διατηρῇ τὴν πρωτεύουσαν θέσιν. Τοιαύτη εἶναι ἡ ἔνοια τῆς τελικῆς προτάσεως τοῦ δευτέρου τμήματος, ήτις τείνει εἰς τὸ γὰρ διατηρήσῃ, ἐν αὐτοῦμῷ δργανισμῷ, πρωτεύουσαν θέσιν διὰ τὸ Κράτος καὶ πρὸ πάντων δικαιούμενον τὸν εὐρέων συμμετέχη διὰ τῆς οἰκονομικῆς ἀρωγῆς του εἰς τὴν δημιουργίαν καὶ ἀνάπτυξιν ἐνδέ λιμένος.

δ) Τονίζεται ἡ ἀπίστεις ἡ ἐπίκλησις εἰς τὸν Δῆμον, σιδηροδρομικάς ἑταῖρίας, ἐμπορικούς συλλόγους (collectivités) κλπ., οἰτινες δργανισμοὶ ἐπωφελοῦνται τῆς δραστηριότητος ἐνδέ λιμένος, μὲ τὸν σκοπὸν διποσισμοῦ εἰς τὴν χρηματοδότησιν τῶν ἐργῶν ἀναπτύξεως, εἰς τρόπον δικαιούμενον τὸν ὑπόψιν, ἀφ' ἐνδέ μὲν τὸ κέρδος τὸ δόποιον σύντοι ἀπολαμβάνονταν ἐκ τῆς προδόσου τοῦ λιμενικοῦ δργανισμοῦ, ἀφ' ἐτέρου δὲ, ἡ μὴ ἐπιβάρυνσις τῆς Ναυτιλίας μὲ δυσδάστακτη ἕάρη.

ε) Εἰς τὸν Ἰταλικὸν λιμένας καὶ ἐπὶ φασιστικοῦ καθεστῶτος, οἱ χρησιμοὶ καὶ αὐταὶ αἱ ἐργατικαὶ τάξεις, ὡς πρὸς τὰς χρηματικὰς ἀπολαυάς των, εἰσὶν ἴκανον ποιημένοι: ἐκ τῶν ληφθέντων μέτρων, ἀτινα ἀφορῶσι: τὴν μείωσιν τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἐργατῶν καὶ τῶν ἐκφορτωτικῶν ἐπιχειρήσεων, τὴν ἐπιλογὴν τῶν ἐργατῶν, τὴν πειθαρχίαν καὶ τὴν ἀπόδοσιν αὐτῶν, τὰ τιμολόγια χειρισμοῦ τῶν ἐμπορευμάτων, ἀτινα ἀπετέλεσαν τὸ ἀντικείμενον ἐπακριδῶν κανονισμῶν. Εὑρυτάτη δικαιοδοσία ἐχορηγήθη εἰς τὸ Γραφεῖον ἐργασίας ἑκάστου λιμένος καὶ τὰ πολυάριθμα συνδικάτα ἐμειώθησαν εἰς τὸ ἐλάχιστον (Genie Civil).

Καὶ ἥδη παραθέτομεν πλήρεις τὰς παρατηρήσεις καὶ προτάσεις τοῦ Τμήματος τοῦ Συνεδρίου.

1) Τὸ σύστημα Διοικήσεως τῶν ἐμπορικῶν λιμένων διαφέρει ὡς μόνον κατὰ χώρας, ἀλλὰ καὶ πλειστάκις καὶ μεταξὺ λιμένων τῆς αὐτῆς χώρας.

2) Μεταξὺ τῶν διαφόρων τρόπων κατατάξεως τῶν συστημάτων Διοικήσεως τῶν λιμένων δὲ ἀκόλουθος φαίνεται ὁ μᾶλλον ἴκανον.

α.) Διοικήσις διὸ ἀγτιπροσώπου τοῦ Κράτους.

β) Διοικήσις ἀνατιθεμένη εἰς τιπικὰ Νομικὰ πρόσωπα, Νομούς, Ἐπαρχίας, Κοινότητας, Ἐμπορικὰ Ἐπιμελητήρια (collectivités publiques locales).

γ.) Διοικήσις διὸ ἀντονόμων Ὀργανισμῶν.

δ.) Διοικήσις διὸ ἰδιωτικῶν ἐπιχειρήσεων.

3) Καὶ εἰς περίπτωσιν καθ' ἥν διοικήσις τοῦ λιμένος ἔχει ἀνατεθῆ ἐν μόνον πρόσωπον, καλὸν εἶναι γὰρ καθίστανται παρ' αὐτῷ συμβούλια τὰ διποια δύνανται γὰρ ἔχωσι καὶ μόνον συμβουλευτικὴ γνώμην.

4) Ἐν πάσῃ περιπτώσει εἰς μεγάλον λιμένα καλῶς ὠργανωμένον δέον γὰρ δύστανται αἱ ἔξης ὑπηρεσίαι.

α.) Ἐκμεταλλεύσεως (ἐν συμμαργοῦ μὲ τὰ μέσα ἀποκομίσεως ἐκ τοῦ λιμένος) καὶ ὑπηρεσίαι ἐμπορικαῖ.

β.) Ἀστυνομικαὶ καὶ ναυτικῶν κανονισμῶν (περιλαμβανομένου τοῦ ἐλέγχου τῆς ὑπηρεσίας τῶν πλοιηγῶν καὶ ρυμουλκῶν).

γ.) Τεχνικαὶ διὰ τὴν κατασκευὴν, συντήρησιν καὶ λειτουργίαν τῶν ἐργῶν τοῦ λιμένος καὶ τοῦ ἐξοπλισμοῦ.

δ.) Ναυτιλιακῶν σημάνσεων (καὶ πελάζουσαν γαῦν σημείοις δείκνυμι).

ε.) Συνήθως ἀστυνομίας ἐπιβλέψεως ἀτόμων καὶ ἐμπορευμάτων.

ζ.) Υγειονομικῆς ἀστυνομίας.

η.) Κανονισμοῦ ἐλέγχου ἐργασίας.

θ.) Διαχειριστικαῖ.

5) Τὰ καθήκοντα ἀτινα ἀφορῶσι τὴν δημοσίαν δύναμιν δέον γὰρ ἐνασκῶνται μόνον ὑπὸ ἀρχῶν ὑπαγομένων εἰς τὸ Κράτος ἢ ὑπὸ Δημοσίου δργανισμοῦ. Αἱ λοιπαὶ ὑπηρεσίαι δύνανται: ὑπὸ ἰδιωτικῶν ἀκανονισμῶν γὰρ ἐνασκῶνται: ὑπὸ ἐπιχειρήσεων.

6) Τὸ σύστημα Διοικήσεως ποικίλεις πρωτίστως:

α) μὲ τὸν καθορισμὸν τοῦ πραγματικῶν ἰδιοκτήτου τοῦ λιμένος;

β) ἐκ τῆς σχέσεως μεταξὺ ἑσδῶν καὶ δαπανῶν.

γ) ἐκ τοῦ εἰδους καὶ τῆς ἐκτάσεως τῆς ἐμπορικῆς κινήσεως.

7) Εἰς τὸν μεγάλους λιμένας εἶναι εὐχαταίον ὅπως ἀγτιπροσωπεύονται ἀπασιαὶ αἱ κατηγορίαι συμφερόγυτων, μέ ἐπικρατοῦσαν δημοσίας θέσιν εἰς τὴν ἀγτιπροσώπευσιν τῶν γενικῶν τοιούτων.

8) "Οταν ἡ ὑπηρεσία κατασκευῶν καὶ συντήρησεων τοῦ λιμένος ἀφ' ἐνδέ καὶ ἡ ὑπηρεσία ἔκμεταλλεύσεως ἀφ' ἐτέρου, ἔχουσιν ἀνατεθῆ εἰς διάφορα δργανα, ταῦτα δέον γὰρ ἐργάζωνται ὑπὸ τὴν κοινὴν ἔζουσαν τοῦ προϊσταμένου τῆς Διοικήσεως τοῦ λιμένος καὶ γὰρ συνδεδεμένα διὲνικίων βλέψεων καὶ συνεχοῦς συνεργασίας εἰς τρόπον ὥστε, σκάφη, ἐπιβάται, ἐμπορεύματα γὰρ τυγχάνωσι τῶν μεγαλειτέρων εὐκολιῶν ἐν τῷ ναυτικῷ δργανισμῷ.

9) Πρὸς τοῦτο δέον γὰρ ληφθῶσιν ὑπὸψιν αἱ εἰς τὰς παραγράφους 7,8,9 τῆς γενικῆς ἔκμεταλλεύσεως ἐκτιθέμεναι ἀπέψεις διὰ τὴν ἐκπόνησιν τῶν προγραμμάτων διετούσας τοῦ λιμένος διατηρήσεων καὶ τοῦ λιμένος ἀναπτύξεως τῶν ἀρχαρχῶν ἀπὸ εὐθείας ἢ διὲ ἐκχωρήσεων καὶ ἐν τέλει διὰ τὰ βιοτικὰ ἀποτελέσματα διτινα δέον γὰρ παράσχῃ ἢ ἀπὸ εὐθείας ἢ διὲ ἐκχωρήσεως ἔκμεταλλεύσεως.

10) Διὰ τὴν καλὴν δργανωσιν τῆς ἐργασίας δέον γὰρ ἐπιδιωχθῆ ἡ μόρφωσις καταταλλήλων ἐργατῶν ἐντὸς τῶν δρίων τῶν ἀναγκῶν. Εἴνε χρήσιμον γὰρ καθορισθῆ κανονισμὸς ἐργασίας, λαμβανομένων ὑπὸψιν ἀπάντων τῶν ἀντιμετώπων συμφερόγυτων, μέ ἐπικλησιν κατὰ τὸ δυνατόν, πρὸς συνεργασίαν τῶν ἐνδιαφερομένων ἐπαγγελματικῶν συνεταρισμῶν ἐργατῶν καὶ ἐργοδοτῶν.

11) Μεγάλαι διπάναι εἰσὶν συνεχῶς ἀναγκαῖαι διὰ τὴν συντήρησιν, ἔκμεταλλεύσεων καὶ δελτίωσιν τῶν μεγάλων λιμένων. Ἀρμόζει γὰρ συμμετέχουν εἰς τὴν χρηματοδότησιν τούτων διῃ: μόνον οἱ χρησιμοὶ: ἀλλὰ καὶ τὸ Κράτος καὶ οἱ διάφοροι: δργανοίσμοι, οἱ διόποιοι: ἐνδιαφέρονται: διὰ τὴν ἀναπτυξιν τοῦ ἐμπορίου ἢ ἐπωφελοῦνται ταῦτης. Δέον πρωτίστως γὰρ ἀποφευχθῆ διπών δ φόρος τῶν ἐπιβαρύνσεων τῶν ἐπιβαλλομένων εἰς τὰ σκάφη, τοὺς ἐπιβάτας καὶ ἐμπορεύματα ὑπερβαίνῃ τὰ ἀνεκτὰ δρία.

12) Ἡ δρυσις ἐλευθέρου λιμένος εἶναι χρήσιμος, μόνον ἐκεῖ, διηπολεῖται τὸν εὐθείαν ἐργαγάνωσις μεγάλων ἀγορῶν ζένων ἐμπορευμάτων, ἀτινα κατόπιν θὰ διανεμθῶσιν εἰς ἄλλους λιμένας ἢ ἡ δρυσις: διοικητικῶν, ὃν τὰ προΐσταντα προσορίζονται διὰ τὴν ἐξαγωγήν. Εἰς ἀμφοτέρους τὰς περιπτώσεις αἱ κυβεργήσεις δέον γὰρ

λαμβάνωσιν ὅλα τὰ κατάλληλα μέτρα ὅπως παρεμποδίσωσι: δυσάρεστον συναγωνισμὸν μέ τας διομήχανίας τῆς ἐνδοχώρας.

13) Αἱ ἐλεύθεραι· Ζωγκι·, ὅπως καὶ οἱ ἐλεύθεροι λιμένες, ἀνταποκρίγονται· εἰς τὰς ὡς ἄνω καθορισθείσας ἐμπορικάς λειτουργίας καὶ πλεονεκτήματα.

14) Τὰ πλεονεκτήματα τῶν ἐλευθέρων ἀποθηκῶν δικαιεταχομίσεως καὶ ἀποθηκεύσεως εἰσὶν πλέον περιωρισμένα τῶν ἐλευθέρων Ζωνῶν. Αἱ ἔγκαττα στάσεις αὗται, διὸ καὶ χρησιμοποιήσις εἴτε πλέον πολύπλοκος καὶ διπλαγόρδ, δύνανται ἐν τούτοις γὰ δικαιολογηθῆσι, λόγῳ εἰδους καὶ ἐλάσσονος σγυμνοίας τοῦ ἔξυπηρετηθησμένου ἐμπορίου.

15) Παραπέμπει εἰς τὴν γενεικήν ἔκθεσιν ἐπὶ τῷ πλεονεκτημάτῳ τῶν ἑλευθέρων λαμένων, ζωνῶν καὶ ἀποθηκῶν ὡς καὶ τῷ ἐπὶ διστάχων δρών τῆς ἕδρου τετραγωνίας αὐτῶν.

Πρότασις.—Αφ' ἑτέρου τὸ τμῆμα λαμβάνον ὅπερ δψιν, δι: ή δι² αὐτονόμου δργανισμοῦ διοίκησις λιμένος ἀγήκοντος εἰς τὸ Κράτος δύναται: νὰ είνει ικανοποιητική, λόγω τῆς δικτίας ἐπιρροής, ην τὸ σύντημα τοῦτο παρέχει εἰς τὰ συμφέροντα τῆς περιφερείας καὶ τὰ τοπικὰ τοικαῖτα, ἀλλ' δι: καὶ τὸ Κράτος δέον νὰ μὴ ἐπιτρέψῃ γὰ μειωθῇ ή ίδια αὐτοῦ πρωτοβουλία, λαμβάνομένου ὅπερ δψιν τοῦ ρόλου του, δις ἀντιπροσώπου τοῦ γενικοῦ συμφέροντος καὶ τῆς σπουδαιότητος τῆς συμμετοχῆς του εἰς τὴν δημιουργίαν καὶ ἀνέπτυξιν τοῦ λιμένος, ἐκφράζει τὴν ἀκόλουθην πρότασιν:

"Οταν τό Κράτος είνε έδικτης ήνδες λιμένος δέον νὰ διατηρήσῃ ἐπαρκή ἐπιρροήν ἐπὶ τοῦ ὄργανοισμοῦ τοῦ ἐπιφορτισμένου μὲ τὴν διαχείρισιν τοῦ λιμένος καὶ νὰ διαθέτῃ ἐν αὐτῇ ἀρκούντως εὑρεῖκαν ἀντιπροσώπευσιν. Αὕτη εἰδικῶς δέον νὰ είνε σημαντικωτέρα, διατά τὸ Κράτος ἀφθόνως συγεισφέρει εἰς τὰς δικτύας συντηρήσεων καὶ θελτιώσεων.

¹ Εν τέλει λαμβάνον διπέρην, διτι μόνον τὸ γενικὸν συμφέρον καὶ τὸ συμφέρον ἀντοῦ τούτου τοῦ λιμένος εἰσὶν οἱ δόδηγοι διὰ τὴν κατασκευὴν, δελτίωσιν καὶ ἐκμετάλλευσιν ἐνδὲ λιμένος, τὸ τμῆμα ἐκφράζει: τὴν πρότασιν δπως αἱ ἀποφάσεις αἱ δποιαι: ἐνδιαφέρουσι: τὸν λιμένα μη ἐπηρεάζωνται: ἐξ ἀπόψεων ἀσχέτων καὶ ἀκαταλλήλων. (considerations étrangères et indues).

Τοιούτος είνε δέ ιεθής δεκαπεντάλογος ἐπὶ τοῦ τρόπου ἐκμεταλλεύσεως τῶν μεγάλων λιμένων ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ, ἢ δέ ἐκ τῆς μακροχρονίου λειτουργίας τούτων προσκηθεῖσα πειρα, ὡς ἀνωτέρῳ γράφομεν, θὲ καθοδηγήσῃ καὶ ἡμᾶς διά τὴν πλήρωσιν τῶν μικρῶν ἢ μεγάλων κενῶν διτιν δρόνος θὲ ἀποκαλύψῃ ἐπὶ τῆς λειτουργίας τοῦ ἀρτισυστάτου δργανισμοῦ τοῦ λιμένος Πειραιώς.

"Ηδη διώκας δύναται τις γάλ έξετάση κατὰ πόσον ὁ δργανισμός οὗτος εἰς τέλος γενικάς του γραμμάτων εὑρίσκεται: ἐντὸς τοῦ πλαισίου τοῦ καθορισθέντος διὰ τῆς διεισθυντὸς πείρως

Α'. ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ. — «Ο δργανωμέδος τοῦ λιμένος ἀντλεῖ ἐκ τῶν ἴδιων αὐτοῦ προσδόμων (τέλη καὶ δικαιώματα ἐπὶ τῆς εἰσαγωγῆς) ἄνευ οὐδεμιᾶς ἔξωθεν ἀρωγῆς καὶ τούναντίον μάλιστα ὑφ-
σταται ἀρχαιεῖς.

α) Ἐκ τοῦ Δημοσίου λαμβάνει μηδέν. Καὶ διως τροφοδοτεῖ κατ' ἔτος τὸ Ναυτικὸν Ἀπομαχικὸν Ταμείον μὲ 2.500.000 δρχ. καὶ τὸ Ταμείον "Αρτου" μὲ 12.500.000, ἀτινα ποσὰ θὰ ἐπήρχουν διὰ τὴν τοκοχεωλυτικὴν ἔξυπηρέτησιν δυναίσου 160 ἑκατ. δι' ὃν θὰ συνετελείτο τούλαχιστον ἡ διαρρύθμισις τῆς Νοτίας πλευρᾶς τοῦ λιμένος ἀπό τὴν Τζελέπη μέχρι Παλαιοῦ Τελωνείου ἢ καὶ ἡ συμπλήρωσις τῆς Βορειοδυτικῆς πλευρᾶς τοῦ λιμένος ἀπό Βασιλειάδου μέγος Ἡλεκτρικοῦ Σταθμοῦ.

6) Επιβορύνεται με τάξ Φαρμάκων έγκυτωσάσεις του λιμένος και κατέβαλεν άποζημίωσιν δρχ. 2.200.000 διά τὴν ἐκ τῆς ζώγης του λιμένος άποικάρουντας της Φροικής Βάσεως.

γ) Ἐκ τῶν σιδηροδρομικῶν ὁργανισμῶν δχ: μόνον οὐδὲν λαμβάνει, ἐνώ ή μὲν Ε.Η.Σ. (Ηλεκτρικός) ἀριθμόνως τροφοδοτοῦνται ἐκ τοῦ ἐμπορίου τῆς πόλεως (λιμένος) καὶ τῆς ἐπιβατικῆς κινήσεως (λικένος), οἱ δὲ Σ.Ε.Κ. καὶ Σ.Π.Α.Π. θὰ ἔχουνται λευθῆσι: δεκάδα χιλιομέτρων ἐπὶ τῶν λιμενικῶν ἐγκαταστάσεων, ἀλλὰ τούναντίον, οἱ ὁργανισμοί οὗτοι ἀξιούσι: καὶ διαριτήγη τὴν συμμετοχὴν τοῦ Ο.Δ.Π. εἰς τὰς δικτύας ἐγκαταστάσεων ἡς οὗτοι: ἄπορες στηνής θὰ ἔμενται ταῦτα:

παπούων: στικώς θα εμπειτάλλειευθώσι.

δ) Έκ του Δήμου, όχι μόνον ο δργανώσιμος ούδεν λαμβάνει: κλλ. ούφισταν: και κι διαιριμένων λόγω της άξιώσεως λ.χ. νά κατα-
σάλη εις τούτον ἀποζημίωσην διὰ τὴν διαπλάτυνσιν τῆς δόσου
Πλούτωνος. Ή γάλλαδεν ο Ο.Δ.Π., τῆς κενταρικωτέρος δηλαδή

δόσοι της πόλεως (λέγομεν πόλεως) Πειραιώς, ητις παρακειμένη τῷ λιμένι: ένωντες δύο παχυμέγιστα τμήματα της πόλεως καὶ ἡ ὀπίθεσις αὕτη ἐκφρεμεῖ ἐνώπιον τῶν δικαστηρίων.

⁸Ἐπί πλέον δὲ Ὁρχανισμένος τοῦ λιμένος, λόγῳ ἐλλείψεως ὑπονόμων (ἔργον δημιουρικόν), ὑφίσταται τὰς δαπάνας, ἀνευ συμμετοχῆς τοῦ Δήμου, διὰ τὰς βυθοκορήσεις τῶν προσχώσεων, αἰτινες λ.χ. καθ' ὅλην τὴν ἔκτισιν τοῦ λιμένος Ἀλῶν ἀνήλθον εἰς ἐν καὶ οὕτις μέτρον ἐν διαστήματι δύο ἑταῖρων.

ε) Κατέβαλε 3 έκατ. διὰ τὴν ἀπομάκρυνσιν ἐκ τῆς ζώνης τοῦ λιμένος προσφυγικῶν οἰκημάτων καὶ ἔτερα περίπου 3 έκατ. διὰ τὴν ἀπαλλοτρίωσιν γηπέδων καιμένων εἰς ἀπόστασιν 11 μέτρων (!) ἀπὸ τῆς λιμενικῆς ἀποθήκης καὶ τὸ δοιακήν Ἡ' Αεροπορικὴν Ἀμμυντικὴν ἐξεποίησεν εἰς τρίτους.

Β'. ΔΙΟΙΚΗΣΙΣ.— Διὰ τοῦ ἀρτισυστάτου δργανισμοῦ ἐπει τεύχθη ἡ ἐν:αἱ διοικήσις τοῦ λιμένος καὶ πρὸς συντονισμόν ἐδη μιουργήθη ἡ Γενικὴ Διεύθυνσις, ὡς σύνδεσμος μεταξὺ τῶν ὑπηρεσιῶν τῆς Ἐλευθέρας Ζώνης καὶ τῶν Κεντρικῶν Γραφείων, διὰ τὰ ἔκτδες τῆς Ἐλευθέρας Ζώνης (Ἄρθρ. 8). Πάντως αἱ κατὰ τὸ ἄρθρον 4 τῶν προτάσεων, ὑπηρεσίαι ἀποτελοῦσι τὴν βάσιν τῆς διοικήσεως καὶ εἰς τὰς λεπτομερεῖς καὶ ἀναλόγως τῶν τοπικῶν συνθηκῶν θὰ ἔξελιχθωσιν ὡς λ.χ. ὡς πρὸς τὴν ἰδρυσιν καὶ ὑπηρεσίας συνδέσμου σιδηροδρομικῶν χειρισμῶν ἐντὸς τῆς Ζώνης τοῦ λιμένος, λόγῳ τῆς εἰδικῆς περιπτώσεως συνυπάρξεως τῶν τριῶν δργανισμῶν Σ.Ε.Κ.—Σ.Π.Α.Π.—Ε.Η.Σ.

Γ'. ΕΡΓΑΣΙΑ. Ἐπὶ τοῦ κεφαλιώδους τούτου θέματος, ὅπερ ἀπετέλει ἀνέκαθεν τὴν Ἀχίλλειον πτέρων τοῦ λιμένος ἐδόθη λῃστὶς ἥτις ἐν μέραι τούτης ἔτυχεν ἐφαρμογῆς, δέον δὲ αὐτῇ νὰ ἀλογήηρωθῇ ἐπὶ τῇ ἐπικειμένῃ ἐνάρξει: λειτουργίας τῶν Στατοθηκῶν καὶ τῶν γερανογεφυρῶν ἐκφροτάσσεως γκα:αυθράκων (διὰ τὰ δύο εἰδῆ τόννοις περίπου 1 ἑκ., ἐπὶ διλειχῆς κινήσεως 1.9 ἑκ.).¹⁰ Η 10η σύστασις τοῦ Συνεδρίου περὶ μορφώσεως καὶ διαθέσεως καταλλήλων ἐργατῶν ἐντὸς τῶν δρίών τῶν πραγματικῶν ἀναγκῶν τῆς ἐκμεταλλεύσεως είνει κεφαλιώδους σημασίας ἀσφαλῶς δέ καὶ κατ' ἀγάκην θ^ο ἀποτελέση τὴν βασικὴν μέριμναν τῆς διοικήσεως τοῦ λιμένος, ἐκ ταύτης δὲ θὰ προσκύψῃ καὶ ἡ ἐλάφρυνσις τοῦ ὄργανισμοῦ ἐκ τοῦ δυσβαστάκτου φόρτου τῶν ἀκαταλλήλων καὶ ὑπεραριθμών ἐργατῶν.

Δ'. ΒΕΛΤΙΩΣΙΣ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΟΥ.— Αὕτη ἔχει ταπεινή πολιτική σημασία, καθώς αποκλειεῖ τις επιβάτες ἐκ τῆς ἔξτρατης πολιτικής της Ελλάδος, καὶ διαμορφώσεως τῶν οἰκουμενικῶν συνθηκῶν τοῦ ὄργανισμοῦ. Διὰ τὴν δικαιίαν κατανομήν τῶν δικαιωμάτων, η 11η σύστασις τοῦ Συνεδρίου είναι ἀξέιδια πάσης προσοχῆς: διότι δηλαδὴ οὔτε ὁρθὸν οὔτε δίκαιον είναι γὰρ ὑπάρχωσι προνομίωσης· χορηγοὶ οὐδὲν θέλουσι, οὐδὲν λαμένος εἰς δέρματα ἀλλων τοιούτων, ἐφόσον μάλιστα αἱ ἐπὶ τούτων ἐπιβολαῖς ἔσθισκαν τὰ δαιμαντίγαλα.

Ε'. ΕΚΠΡΟΣΩΠΕΥΣΙΣ. Αὕτη ἐπραγματοποιήθη καὶ πολὺ εὐρέως διά τε διάφορα πανεύρυτα καὶ διά τὸ Καράτο

Ἐρεψαν διὰ τὰ σταύρῳ δομικέροντα καὶ οὐα τὸ Κράνος.
Ὦς πρὸς τοῦτο ὅμως, διὰ τὸ ἐπὶ τοῦ γεγίκου συμφέροντος
ἔνδιαχφέρον του καὶ οὐχί, κατὰ τὰς ἀπόψεις τοῦ Συνεδρίου καὶ διὰ
τὴν συμμετοχήν του εἰ: τὰς διαπάνας προσχωγῆς τοῦ λιμένος, ἐξ
οὗ ὅμως πεντάλγες ἀντεῖ παραδίδονται.

Αλλά άνωτέρω γενικαί παρατηρήσεις, αλλιγες προκύπτουν ἐκ τῆς συγχρίσεως τῶν παρόντων πρὸς τὰ συμπεράσματα τοῦ ΔιεθνοῦΣ Συνεδρίου τῆς Βενετίας ἀποδεικνύουσιν, διτὶ εἰς μερικὰ κεφάλαια ἔργωνταις καὶ ίδιως τὸ Οἰκονομικὸν εὑρισκόμεθα ἐκτὸς τοῦ καθορισθέντος πλαισίου. Ως πρὸς τὴν προσχρομογήν εἰς αὐτὸν καὶ διὰ νὰ μὴ ἀφιστάμεθα τῆς πραγματικότητος, δέον γά τοισιώμενοι διτὶ αὕτη δὲν εἶναι ἐφικτὴ ἀμέσως καὶ μάλιστα ὑπὸ τὰς σημειριγάς συνήθηκαν. Πάντως τὰ συμπεράσματα τοῦ Συνεδρίου οὐ φίσιον: χρήσιμα ως κατευθύνσεις πρὸς ἡς δέον γά τείνῃ ὁ Ὀργανισμὸς τοῦ λιμένος, πρὸ πάντων ως πρὸς τὸ οἰκονομικὸν μέρος, καθόσσον δὲν εἶναι δυνατὸν ὅργανοισι μοι τινες ἐπειρον γά ἐκπροσωπῶνται: εἰς τὸν ὅργανοισι μοι πρὸς ἔλεγχον καὶ διαφώτισιν, μὲν μοναδικὸν σκοπὸν γά προσπορθῶνται: σημαντικὰ διφέλη, ἀλλὰ καὶ διὰ νὰ συμψεθέωσι τῶν ὄχρων ἀτινα σήμερον ἐπιβεβρύνονται ἀποκλειστικῶς τὸ ἐμπόριον καὶ τὸν κυνηγίζειν.

Πότε καὶ οἱ πότες θὰ ἐπιτευχθῶσι ταῦτα; Διὰ τοῦ χρόνου καὶ εἰς καταλληλότεράς περιστάσεις, ἀρκεῖ μόνον ἡ ἀρχὴ αὗτη νὰ γίνη ἀποδεκτὴ καὶ παρήγειν. Ἐν τῷ μεταξύ, δεῖχθίως, ὁ Ὁργανι-
σμὸς τοῦ λιμένος θὰ συνεχίσῃ τὸν δυσχερῆ ἀγώνα διὰ τῶν ἴδιων
του πόρων, ὃς καὶ μέγιστος ἔπονται.

ΑΙ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ “ΠΕΡΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΗΣ ΖΩΗΣ
ΕΝ ΘΑΛΑΣΣΗ, ΚΑΙ ΤΗΣ ΝΑΥΣΙΠΛΟΓΑΣ,

ΤΟΥ Κ. Β. ΦΡΑΓΚΟΥΛΗ ΝΑΥΠΗΓΟΥ Π.Ν.

(Συνέχεια ἐκ τοῦ προηγουμένου)

‘Η πλευστότης πρέπει συνεπώς για διατηρήσας και διατηρήσας να ταχυλισθάσι γύρω από τον σκάφος και διατηρήσας να τον προσδιορίσμενον μήκους του χώρου του πλοίου διατηρήσεις δύναται να ταχυλισθή, διπέρ έκλιθη και μήκος κατακλύσεως (floatable length).’ Ο υπολογισμός καθηρών ναυπηγικού και μόνο γενικά φέροντος, γίνεται αναλόγως της χρησιμοποίησεως του χώρου, εφ' έσσον το κατακλύσμον υδωρ διέν πληροί διάδοχην τὸν χώρον ἀλλὰ μόνον τὸ ἐλεύθερον αὐτοῦ μέρος, μετά τὴν ἀφαίρεσιν τῶν μονιμών ή προσωρινῶν ἐντός αὐτοῦ ἀντικειμένων, οίον προκειμένου περὶ μηχανοστασίου μετά τὴν ἀφαίρεσιν του υπὸ τῆς μηχανῆς, ψυγείου, μηχανημάτων κ.λ.π. καταλαμβανομένου χώρου. Ο υπολειπόμενος χώρος θυποτελεῖ ποσοστὸν μόνον τοῦ διου Χώρου, κληθὲν ποσοστὸν κατακλύσεως ή διαχωρητής, διπέρ υπολογίζεται: ἐπὶ τῇ δέσμῃ ίδιατέρου τύπου διὰ διαφόρους χώρας. Ως γενικαὶ τιμαὶ ισχυρού πρότερον και ισχυρούσιν και σήμερον μὲ διλγας παραλλαγάς αἱ ἔξης: α) Κύτη μὲ φορτίον, γαληνοθρακαποθήκαι, ἀποθήκαι, διάκινη, φρεάτται ἀλλεσων κ.λ.π. (60 ο). β) Διαμερίσματα ἐπιβιτῶν και πληρώματος 95 ο) και γ) Μηχανοστάσιον 80 ο) διὰ παλινδρομικήν και 85 ο) διὰ μηχανήν ἑσωτερικῆς καύσεως. ‘Οταν δηλ. κατακλύσεται κύτος μὲ φορτίον υπολογίζεται: δι: τὰ 60 ο) περίπου τοῦ κατακλυσμούνου χώρου καταλαμβάνε: τὸ υδωρ, ἐνῷ τὰ διπλόι περὶ 40 ο) καταλαμβάνε: τὸ φορτίον.’ Επὶ τῇ δέσμῃ: τοῦ μήκους κατακλύσεως, τῆς διαχωρητήτος και ἐνὸς συντελεστοῦ διαιρετότητος καλούμενου, και ἔχοντος σχέσιν μὲ τὸ ἐάν τὸ πλοίον προωρίζεται: προσστέρερον διὰ μεταφορὰν ἐπιβιτῶν η φορτίου, προσδιορίζεται τὸ ἐπιτρεπόμενον μήκος ἑκάστου χώρου. Είναι προφανές δι: τὸ μέγιστον ἐπιτρεπόμενον μήκος ἑνὸς χώρου δὲν πρέπει να είναι μεγαλύτερο τοῦ ήμίσεως τοῦ μήκους κατακλύσεως.

Διὰ τὴν διατήρησιν τῆς πλευστότητος, λαμβάνεται κατά τὸν ὑπολογισμὸν δι: τὸ πλοίον πρέπει, ἀφοῦ κατακλυσθῶσιν καὶ τὰ δύο διαμερίσματα νὰ πλέγη ἐπὶ μιᾶς Ισάλου (εἰς ἓν βύθισμα), ἢ δοιάς εὐρίσκεται: 3 δικτύλους κάτωθεν τοῦ καταστρώματος τῶν στεγχνῶν, ὅπως καλεῖται τὸ κατάστρωμα ἐκείνο μέχρι τοῦ διποίου πρέπει: ἀπαραίτητως νὰ φθάνωσιν ἔλα τὰ στεγανὰ διαφράγματα τοῦ σκάφους, καὶ τὸ διπόιον ἀνακλόγως τοῦ τόπου καὶ τοῦ μεγέθους τοῦ πλοίου, δὲν είνε πάντοτε καὶ τὸ ἀνώτατον ἢ καὶ τὸ κύριον κατάστρωμα τοῦ πλοίου. Τὸ ἀναρρηθὲν βύθισμα, τὸ μέχρι τῆς γραμμῆς τῶν 3 δικτύλων κάτωθεν τοῦ καταστρώματος, ἢ-τις ἐκλήθη καὶ γραμμὴ ὁρίου ἀσφαλείας,, είνε κατὰ ταῦτα τὸ μέγιστον βύθισμα ὅπερ είνε δυνατὸν ποτὲ νὰ ἔχῃ τὸ πλοίον καὶ δρίζε: τοιουτότρόπως ποιῶν τημῆμα τοῦ σκάφους είνε δυνατὸν νὰ λογισθῇ καὶ ἐν διαρροῇ, ὡς ὑφαλκ.

Τὸ δύσιμα τοῦτο διαφέρει: διδάσκων τοῦ ἀλλως γνωστοῦ
ώς μεγίστου ἐμφόρου διύλισματος, τοῦ προσδιοριζομένου
ἐπὶ τῇ δάσει τῶν διατάξεων περὶ προσδιορισμῶν τοῦ θύρους τῶν
ἔχαλων καὶ ἐνδεικνυμένου διὰ τοῦ γνωστοῦ εἰς τὴν πλευρὰν κα-
κήλου ἀσφαλείας καὶ τῶν ἐνδεικτικῶν του γραμμῶν, ἀναλόγως τῆς
ἐποχῆς καὶ τῆς περιοπῆς τοῦ πλόος καὶ ἡ γραμμὴ δρίου ἀσφα-
λείας πρέπει ἀπαραίτητως νὰ εὑρίσκεται ἀγνωθεν τοῦ ἐμφόρου
τούτου διύλισματος.

Αγεξαρτήτως δημοσίου του πλοίου και διπολογισθησαν μένουν μάγκους κατακλύσεως, έκκαστον πλοίον πρέπει γὰ εἰνε ἐψωδιασμένον μὲ τά τέσσαρα ἀκόλουθα στεγανά διαφράγματα, τὰ διπολὰ εἰναι α) Τὸ στεγανόν συγκρούσεως, εἰς ἀπόστασιν δ ὥστε κατ' ἐλάχιστον τοῦ δῆλου μάγκους τοῦ πλοίου. β) τὰ δύο στεγανά τοῦ μηχανοστασίου (*), ήτοι ἐν πρώτοθεν αὐτοῦ (πρώτοθεν τοῦ λεδητοστασίου προκειμένου περὶ ἀτμοπλοίου) και ἐν πρύμνηθεν αὐτοῦ και γιττὸ στεγανούν τοῦ στυπεζοθλίπτου. Επως καλεῖται τὸ στεγανό

νὸν τὸ πρὸ τοῦ ἀφτερ-πίκνου διὰ τοῦ δόποίου διέρχεται στεγανῶς διαστρεψέντος (τὸ χωνί) τῆς ἔλικος. Η δίοδος τοῦ στωρέως διὰ τοῦ στεγανοῦ τούτου, εἰνεὶ δμοίως στέγανη καὶ ἐντὸς τοῦ χώρου τῆς σήραγγος (τουνελεῖοῦ) ἡ δόποια ἐπιβάλλεται δμοίως καὶ ἀπαραιτήτως διὰ τὴν ἀσφάλειαν τοῦ πλοίου. Ἀντὶ τῆς σήραγγος ὑπὸ τὴν γνωστὴν τῆς μορφὴν εἰνεὶ δυνατὸν νὰ προβλέπεται καὶ οικοδήποτε ἄλλης μορφῆς στεγανῶς χώρος διὰ τὴν δίοδον τῆς ἀτράκτου τῆς μηχανῆς. Τὸ μέγεθος πάντως τοῦ χώρου πρέπει νὰ εἰνεὶ τοσοῦτον, ὅστε εἰς περίπτωσιν διαρροϊς τοῦ στυπεισθλίπτου τοῦ στωρέως (τῆς σκληράμαστρας) καὶ κατακλύσεως τούτου, τὸ πλοίον νὰ μὴν διθίζεται μέχρι τῆς γραμμῆς τοῦ δρίου ἀσφαλείας.

Διὰ τὴν ἀσφάλειαν τοῦ πλοίου, ὃπο τὴν ἔννοιαν τῆς ἐσωτερικῆς διαρροθήσεως, πρεβλέπονται καὶ τὰ διπύθμενα, τῶν δύοιν τὸ πόδι τῆς ἀπόψεως ταύτης ὁ σκοπὸς είνει νὰ προστατευθῇ τὸ ἐσωτερικὸν τοῦ πλοίου εἰς περίπτωσιν προσαράξεως καὶ ρήγματος ή διαρροής τοῦ πυθμένος. Δεδομένου, δὲ, ἡ προσάραξις ἀφορᾷ κυρίως τὸ πρωραῖον μέρος τοῦ σκάφους, τὰ διπύθμενα ἐπιβάλλονται εἰς πλοῖα μὲν ἀπὸ 61 ἔως 76 μέτρων μῆκους (200—249 πόδες), διὰ τὸν χώρον μεταξὺ τοῦ πρωραίου στεγανοῦ τοῦ μηχανοστασίου μέχρι τοῦ στεγανοῦ συγκρούσεως (πρὸ τοῦ φρεατίου—πίκης), εἰς πλοῖα ἀπὸ 76 μέχρι 100 μέτρων (249—330 πόδες), διὰ τὸν χώρον πρώραθεν καὶ πρύμνηθεν τοῦ μηχανοστασίου καὶ εἰς μακρύτερη πλοΐα δι' ὅλον τὸ μῆκος μεταξὺ τοῦ στεγανοῦ συγκρούσεως καὶ τοῦ στεγανοῦ τοῦ στυπειοθλίπτου (ἀπὸ τὸ φρέατον—πίκης ἕως τὸ ἀφτερό—πίκη).

Διὰ τῆς στεγανῆς ως ἀγωτέρω ὑποδιαιρέσεως τοῦ χώρου τοῦ κάτωθεν τῆς γραμμῆς τοῦ δρίου ἀσφαλείας η καλύτερον τοῦ κάτωθεν τοῦ καταστρώματος τῶν στεγανῶν, ἐπιτυγχάνεται πᾶσα δυνατή ἀσφάλεια τῶν διάλυων τοῦ πλοίου.

Διὰ τὴν κατάσκευήν, ἀντοχήν καὶ δοκιμήγη καὶ π. τῶν στεγανῶν καὶ τῶν διπυθμένων, δίδονται ὑπὸ τῆς διεθνοῦς συμβάσεως ἀρχετοί κανόνες, μή διαφέροντες τῶν μέχρι τούδε ισχυόντων. Οἱ ἐπὶ τῶν κανόνων τούτων, γενικωτέρου ἐνδιαφέροντος εἰνε, οἱ ἀπαγορεύοντες τό ἀνοιγμά θυρῶν, ἀνθρώποις θυρίδων ἢ διπῶν εἰς τὰ στεγανὰ διαφράγματα ἀνεξελέγκτως καὶ ἀνεγνώσεως τῶν διατάξεων. Ἰδίος διὰ τὸ στεγανὸν συγκρούσεως, ἐπιτρέπεται κάτωθευτῆς προμηνύσθείσης γραμμῆς τό ἀνοιγμά μιᾶς καὶ μόνης διὰ τὴν δίοδον τοῦ σωλήνος πληρώσεως καὶ ἐκκενώσεως τῆς δειξαμενῆς πρωραίκας ζυγοσταθμίσεως (τοῦ φόρ—πίκ). Διὰ τὰ λοιπὰ στεγανὰ ἐπιτρέπεται ἡ δίοδος (πάντως στεγανή) σωλήνων, ὅσον τὸ δυνατόν ὀλιγωτέρων, ἀλλ᾽ ἀπαγορεύεται τὸ ἀνοιγμά θυρῶν, ἀνθρώποις θυρίδων ἢ ἀνοιγμάτων πρὸς δίοδον, δταν τὰ στεγανὰ ταῦτα χωρίζουσιν κύτος ἀπὸ κύτους ἢ γαλανθράκαποθήκην ἀπὸ γαλανθράκαποθήκης ἢ κύτους καὶ π. Δι᾽ ὅλους τούς ἀλλούς χώρους προβλέπεται στεγανὸν κλείσιμον τῶν ἀνοιγομένων θυρῶν καὶ ἀνθρώποις θυρίδων, ὃς καὶ ἡ τήρησις ὧρισμένων πρὸς τοῦτο διατάξεων.

Ίδιαίτεραι τέλος διατάξεις ισχύουν διὰ τὸ ἀνοιγμα δπῶν, κυρίως παραφωτίδων (φιγ:στρίνια) εἰς τὸ ἔξωτερικὸν περίθλημα καὶ κάτωθεν τῆς γραμμῆς τοῦ δρίου ἀσφαλείας, δρίζουσι δι: ἐπιτρέπεται ὁ ἐφοδιασμὸς τοῦ πλοίου διὰ τοιούτων διαρκῶν κεκλεισμένων ἢ τὸ πολὺ κατέπι: ἔγκρισεως τοῦ πλοιάρχου ἀνοιγομένων καὶ δταν αὐτοὶ εὑρίσκονται εἰς ἀρκετόν (δριζόμενον) υψος. Στεγανὸν δμοίως προβλέπεται ἐν θαλάσσῃ καὶ τὸ κλείσιμον ὅλων τῶν εἰς τὸ ἔξωτερικὸν περίθλημα θυρῶν καὶ θυρίδων, ώς αἱ διὰ τὴν ἐπιβίσσους τῶν ἐπιθητῶν, ἀνθράκευσιν κλπ. Διά τὰ ἀνοιγμάτα εἰς τὰ ἔξαλι καὶ τὰ καταστρώματα (παραφωτίδας, ἀναφωτίδας, στόμια κλπ.) προβλέπεται τέλος δμοίως στεγανὴ κατασκευὴ, ώστε ἡ τυχὸν ἐπερχομένη θάλασσα γὰ μὴ δύναται γὰ κατακλύσῃ τὸ σκάφος ἐκ τῶν ἄνω.

"Ολα; αἱ ἀνωτέρω ἐν συντομίᾳ ἔκτειθεσίαι: διατάξεις, αἰτίες
ώς καὶ ἐν τῇ εἰσαγωγῇ ἀνεφέρθη. Ισχυον ἐν πολλοῖς καὶ πρότε-
ρον, μεριμνῶσιν περὶ τῆς διατηρήσεως κατὰ τὸ δυνατὸν τῆς ἀ-

(*) Έννοείται όμοιως και τό λεβηθαστάσιον μετά τών πλευρικῶν θεᾶς πλευρῶν.

σφαλείας του πλοίου, από στατικής ούτως είπειν ἀπόψεως. Ήμερη της έφαρμογής αυτών η μάλλον περί της προσαρμογής είς αυτάς των διατάξεων αλτίνες δέον γά διέπωσι κατά τὴν ἡμετέραν γνώμην τὰ πλοῖα τῆς ἡμετέρας σημαίας, θέλει γίνει δραδύτερον ἰδιαίτερος λόγος.

Συν.) "Ελεγχος τῆς εὐσταθείας του πλοίου.

Ίδιαίτερον ἄρθρον του δευτέρου μέρους τῆς συμβάσεως, περὶ ἀσφαλείας τῆς ζωῆς ἐν θαλάσσῃ, ἀναφέρει: ρητῶς, διτις ἡ εὐστάθεια του πλοίου δέον γά ἐλέγχεται: πρὸς ἔξαγωγὴν συμπεριουσάτων διὰ τὴν διαγωγὴν του πλοίου ἐν θαλάσσῃ καὶ νὰ ἐφοδιάζεται: ἡ κυρέρησις του πλοίου διὰ στοιχείων (σχεδίων, πινάκων, διαγραμμάτων κλπ.), χρησίμων διὰ τὸν ἐν θαλάσσῃ ἀσφαλῆ χειρισμὸν του πλοίου.

Ἡ ἀνωτέρω διάταξις, τὸ πρῶτον γοῦν ἐφαρμοζομένη, παρέχει ἐν εἰσέτι ἔχεγγυον ἀσφαλείας διὰ τὴν ζωὴν τῶν ἐπιβατῶν, δεδομένου διτις καὶ ἡ εὐστάθεια ἀποτελεῖ ἵσως τὸν ζωτικότερον πάντων τῶν παραγόντων τῆς ἀσφαλείας του πλοίου. Πλεισταν καυάργα πλοίων, τόσῳ ἐπιβατηγῷ, δύον καὶ φορτηγῶν καὶ δὴ ἐκ τῶν τραχικωτέρων, διφέλονται ἐξ ἔλλειψιν ἡ ἀπώλειαν τῆς εὐστάθειας του πλοίου. Μὲ τὸν δρόμον «εὐστάθεια» ἐννοεῖται: γενικῶς ἡ ἴδιότης τὴν δοπίαν ἔχει: ἡ πρέπει γά ἔχη τὸ πλοίον, ὃς ἐπιπλέον κατασκεύασμα γά ἀνθίσταται εἰς τὸ γά κλινή καὶ ἀφοῦ κλινῇ γά ἔχη τὴν ἱκανότητα γά ἐπανέρχεται εἰς τὴν ἀρχικὴν του θέσιν. Ἡ ἔκτιμησις τούτου δὲν είναι καὶ τόσον εὔκολος εἰς τὴν κοινήν ἀντίληψιν καὶ πολλάκις συγχέεται τὸ ζήτημα τῆς εὐστάθειας του πλοίου μὲ τὸν τρόπον καθ' ὃν τοῦτο διατοιχίζει (ποντίζεται) ὅχι μόνον ὑπὸ τῶν ξένων πρὸς τὴν θάλασσαν, ἀλλὰ καὶ ὅπ' αὐτῆς τῆς ὑπηρεσίας του πλοίου. Διὰ τὴν ἐπακριβῆ ἐκτίμησιν τῶν ἰδιοτήτων τῆς εὐστάθειας, μελετωμένης εἰς δλαχ τῆς τὰς λεπτομερείας ὑπὸ τῆς ἐπιστήμης καὶ διὰ τῆς ἐρεύνης καὶ του ὑπολογισμοῦ καὶ διὰ του πειράματος, είναι δυνατὸν γά δοθεῖσιν ἀπλὰ στοιχεῖα μὴ παρουσιάζοντα δυσκολίαν καὶ εἰς τὸν γνωτικόν. Οἱ ἰδιοι δέ μορφωμένοι γνωτικοὶ τῶν ξένων χωρῶν είναι εἰς πρωτοστατήσαντες εἰς τὴν ἀποποψιν, ὅπως τὰ στοιχεῖα τῆς εὐστάθειας του πλοίου μὴ παραμένωσι κατῆμα τῶν γνωπηγείων ἡ τῶν γραφείων τῶν ἐφοπλιστῶν, ἀλλὰ παραδίδονται: ὑπὸ ἀπλουστέραν καὶ εὐχρηστον φυσικὰ μορφὴν καὶ εἰς τὴν ὑπηρεσίαν του πλοίου.

Ἐπὶ τῇ δικαιείᾳ τῶν στοιχείων τούτων είναι δυνατὸν εἰς τὸν κυberγόντα τὸ σκάφος γά γνωρίζῃ ἐκ τῶν προτέρων, ἐὰν καὶ κατὰ πόσον, τὸ πλοίον θὰ κλίνῃ, ἀναλόγως του παρουσιασθησμού αὶ ἡ ἀλτίου, ὃς καὶ ἐὰν μέχρι ποίου δρίου δύγκνται γά κλινῇ ὑπὸ διαφόρους καταστάσεις φορτώσεως (δι' ὥρασμένα δυθίσματα), ὃς καὶ διὰ διαφόρους τρόπους φορτώσεως. Πρὸ παντὸς δέ ἐὰν τὸ ἀναμενόμενον τοῦτο δρόμον τῆς κινήσεως είναι ἐπικινδυνόν ἡ ὅχι διὰ τὸ πλοίον. Οὕτω διευκολύνεται: ἀρ' ἐνδεῖς ὁ πλοίαρχος καὶ δὲν ἐκτίθεται εἰς ἐπικινδύνους δοκιμᾶς ἡ ἀσφάλεια του πλοίου, ἐνῷ ἀρ' ἐτέρου, διὰ τῆς διατάξεως ταύτης, παρέχεται εἰς τὴν ἀρμοδίαν ἀρχὴν ἐν ἐπὶ πλέον μέσον ἐλέγχου.

Ἀνέκαθεν καὶ πρὸ τῆς ισχύος τῆς διατάξεως, ἐξεπονεῖτο δεσμῶν καὶ ἐκπονεῖται εἰσέτη μελέτη εὐστάθειας δι' ἔκκαστον πλοίον καὶ ἐξήγονται καὶ ἐξάγονται: συμπεράσματα οὐ μόνον ἐπὶ τῶν ἀνωτέρω περιπτώσεων, ἀλλὰ καὶ ἐπὶ πολλῶν ἀλλων, ὃς καὶ ἐπὶ τῶν ἰδιοτήτων του πλοίου ἐν θαλασσοταραχῇ. Διὰ τῆς θεσπιζομένης διμως σήμερον διατάξεως, ἡ εὐθύνη καὶ ἡ ἀκρίβεια τῶν ὑπολογισμῶν δὲν ἐπαρίστεται εἰς τὴν εὐσυνειδησίαν του κατασκευαστοῦ ἡ τοῦ ἐφοπλιστοῦ (τῶν τεχνικῶν του συμβούλων), ἀλλὰ ἐλέγχειται καὶ ὑπὸ τῆς ἀρμοδίας ἀρχῆς, ἐνῷ συγχρόνως καθίσταται: ἐν μέρεις ὑπεύθυνος καὶ ἡ ὑπηρεσία του πλοίου διὰ τὴν τήρησιν μερικῶν στοιχειώδων καγόνων σκοπούνιων τὴν ἐξισφάλισιν τῆς εὐστάθειας.

Ἐξιτην λεπτομερῆ ἐξέτασιν τῶν στοιχείων καὶ τῶν καγόνων τούτων δὲν ὑπεισερχόμεθα ἐντκυθή, ἐξαίροντες μόνον τὸ γεγονός, διτις ἡ παρ' ἡμίν Διοις Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ ἐμερίμνησεν ἀρκούντως κατὰ τὸν καταρτισμὸν τῶν ἐκπιδευτικῶν προγραμμάτων τῶν ὑποψηφίων Πλοιάρχων καὶ Ἀξιωματικῶν, ὅπως ούτοι ἐφοδιάζωνται δι' ἀρκετῶν γνώσεων τῶν στοιχείων τούτων, τόσου χρησιμωτάτων διὰ τὴν πρᾶξιν.

B. ΦΡΑΓΚΟΥΛΗΣ
Ναυπηγός

(Ἡ συνέχεια εἰς τὸ ἐπόμενον)

Η ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΤΩΝ ΞΕΝΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΕΙΣ ΤΟ ΒΡΕΤΑΝΝΙΚΟΝ ΕΜΠΟΡΙΟΝ

Τὸ Λονδίνειον ναυτικόν περιοδικὸν «Fairplay» ἀφιεροῖ εἰς τὸ τελευταῖον τεῦχος του ἐνδιαφέρουσαν μελέτην περὶ τοῦ ποσοστοῦ συμμετοχῆς τῶν ὑπὸ ἔνεσα σημαίας ἀτιμοπλοίων εἰς τὰς μεταφορὰς τοῦ Ἀγγλικοῦ ἐμπορίου. «Ἐντύπωσιν—γράφει— προξενεῖ ἡ σημαντικὴ ἀξίησις τῆς ἀναλογίας τῶν Ἑλληνικῶν, Ἰταλικῶν καὶ Νορβηγικῶν σκαφῶν, ἀτινα ἀναλαμβάνουν παντοίας μεταφορὰς τοῦ παγκοσμίου ἐμπορίου, αὐξησίς σημειουμένη καὶ δ' αὐτὰ ἀκόμη τὰ προοριζόμεναδιά τὴν Ἀγγλίαν φορτία.

»Τὰ τοιά ταῦτα Ἐδινηνήσιον μεταπολεμικῶς τὴν χωρικότητα τῶν ἐμπορικῶν στόλων των, ὑπὲρ πᾶσαν ἀναλογίαν ποδῆς τὰς ἐμπορικὰς αὐτῶν ἀνάγκας καὶ συνεπῶς συναγωνίζονται τοὺς Ἀγγλούς πλοιοκτήτας εἰς τὸν στίβον τῶν διεθνῶν μεταφορῶν κατὰ τὸδόπον ἀποτελεσματικὸν, διότι εἰς τινὰς περιπτώσεις, λόγῳ τῶν μικροτέρων ἔξόδων των, ἐξασφαλίζουν περιθώρια ἐπιτρέποντα νὰ δεχθοῦν καραβοτέρους ναύλους.

»Ἐσχάτως ἡ Ἰταλικὴ κυβερνητικὶς διὰ τοῦ ψηφισθέντος Νομοσχεδίου τῆς περὶ ἐπιχορηγήσεως τῶν σκαφῶν τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας της, ἡγαγε τοὺς ἐφοπλιστὰς της εἰς προνομιούχον θέσιν ἔναντι τῶν ἀλλοδαπῶν ἀνταγωνιστῶν των. Ἡ διδούμενη ἐπιχορηγησὶς ισοδυναμεῖ ποδὸς 2)—ἔως 3)— σελλίνια προσθέτου ναύλου κατὰ τόννον, γεγονὸς προδήλου σημασίας, ἐφ' ὃσον οἱ Ἰταλοί πλοιοκτῆται θὰ δύνανται νὰ ἐκμεταλλεύνωνται ἐπικερδῶς τὸ σκάφη των, δεχόμενοι συγχρόνως καὶ τὰς πλέον χαλαρέρας τιμὰς ναύλων, τὰς δποιας οἱ Ἀγγλοί πλοιοκτῆται θὰ διπορίποντον, ὃς πάντα ἐπιζημιούσι.

»Ως ποδὸς τὴν συμμετοχὴν τῶν ξένων σημαιῶν εἰς τὸ Ἀγγλικὸν ἐμπόριον, αἱ στατιστικαὶ τῶν εἰς Ἀγγλίαν εἰσαγωγῶν παρέχουν τὴν ἀκόλουθον εἰκόνα. Κατὰ τοὺς τρεῖς πρώτους μῆτας τοῦ 1931 εἰσήχθησαν εἰς Ἀγγλίαν ἐξ Ἀργεντινῆς 195.100 τόννοι σίτου, 921.250 τ. ἀραβοσίτου καὶ 39.950 τ. βρώμης, διὰ δὲ τὴν μεταφορὰν των ἐναυλώθησαν 170 ἀτιμόπλοια. Ἐξ αὐτῶν 72.94 οἱ ήσαν Ἀγγλικά, 9.41 οἱ Ἐλληνικά, 7.06 οἱ Γιουγκοσλαβικά καὶ 4.12 οἱ Νορβηγικά. Ἀφ' ἐτέρου ἐκ τῶν πλοίων, ἀτινα μὲ Ἀργεντινὰ φορτία ἐφθασαν εἰς Κόντινεντ καὶ Βαλτικὴν ἢ εἰς τοὺς λιμένας τῆς Μεσογείου κατὰ τὸ αὐτό χρονικὸν διάστημα, ήσαν 45.38 οἱ Ἀγγλικά, 16.81 οἱ Ἐλληνικά, 8.82 οἱ Νορβηγικά καὶ 5.89 οἱ Γιουγκοσλαβικά.

»Ἐκ Ρωσίας (Βορείου καὶ Νοτίου) κατὰ τὸ τελευταῖον τοίμηνον τοῦ π. ἔτους εἰσήχθησαν εἰς τὴν Ἀγγλίαν 567.950 τ. σίτου. Τὰ ποσὰ ταῦτα μετεφέρθησαν κατὰ τὸ ἀκόλουθον ποσοστὸν σημαιῶν: Τὸν Ὁκτώβριον δι' Ἀγγλικῶν σκαφῶν τὰ 47.12 οἱ, δι' Ἰταλικῶν τὰ 31.05 οἱ καὶ δι' Ἐλληνικῶν τὰ 16.09 οἱ. Τὸν Νοέμβριον αἱ ἀναλογίαι ήσαν 28.9 οἱ διὰ τὰ Ἀγγλικά, 42.02 οἱ διὰ τὰ Ἰταλικά καὶ 20.2 οἱ διὰ τὰ Ἐλληνικά, τὸ δὲ Λεκέμβριον διὰ μὲν τὰ Ἀγγλικά ἡ ἀναλογία κατέπεσεν εἰς τὰ 14.02 οἱ, διὰ τὰ Ἐλληνικά παρέμεινε σχεδόν ἡ ίδια, ήτοι 19.4 οἱ, διὰ δὲ τὰ Ἰταλικά ηγένηθη σπουδαίως φθάσασα εἰς τὰ 62.8 οἱ.

»Αἱ ἐκ Ρωσίας φορτώσεις γεννημάτων ἀπὸ 1ης ἔως 15ης Ιανουαρίου τοῦ δι. ἔ. ἀνήλθον εἰς 22 φορτία 155.000 τόννων, τὰ δὲ φορτωθέντα πλοῖα ήσαν 5 Ἐλληνικά, 4 Ἀγγλικά, 1 Νορβηγικόν καὶ 12 Ἰταλικά. Ἐκ τοῦ Δουνάβεως ἐφορτώθησαν κατὰ τὸ τελευταῖον τοίμηνον τοῦ 1931 γεννήματα 953.007 τόννων, ἐξ ὧν 176.837 τόννοι τροφοδότον διὰ τὴν Μεγάλην Βρεταννίαν. Τὰς μεταφορὰς ταύτας ἐνήργησαν 22 μόνον Ἀγγλικά ἀτιμόπλοια, ἔναντι 96 Ἐλληνικῶν, 39 Ἰταλικῶν, 13 Νορβηγικῶν καὶ 12 Γιουγκοσλαβικῶν.

»Κατὰ τὸ αὐτὸν τοίμηνον ἀπέπλευσαν ἐκ τῶν λιμένων τοῦ Μπρίστολ Τσάννελ διὰ τὴν Νότιον Ἀμερικὴν 89 πλοῖα. Ἐκ τούτων 63.17 οἱ ήσαν Ἀγγλικά, ἐνῷ ἐκ τῶν 230 σκαφῶν χωρητικότητος 1.063.608 τόννων φορτίου, ἀτινα κατὰ τὸ αὐτὸν διάστημα κατηγορίας ἐκ τῶν λιμένων τοῦ Μπρίστολ Τσάννελ εἰς τὴν Μεσογείον, μόνον τὰ 25.22 οἱ ήσαν Ἀγγλικά, 16.96 οἱ ήσαν Ἰταλικά, 12.17 οἱ Ἐλληνικά καὶ 7.83 οἱ Νορβηγικά.

»Ἐις τὰς ἔξαγωγὰς τέλος Ρωσικῆς ἐκλείας, μολονότι τὰ 75 οἱ τῶν φορτίων προωθοῦσσον διὰ τὴν Ἀγγλίαν, τὰ Ἀγγλικά πλοῖα ἀνέλαβον μόνον τὰ 26.66 οἱ τῶν μεταφορῶν, ἐνῷ η Νορβηγικὴ σημαία μετέφερε τὰ 33.33 οἱ.»

ΔΙΚΑΣΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΥΣΑΙ ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΔΙΚΑΙ

— ΑΠΑΙΤΗΣΙΣ ΗΜΕΡΑΓΙΩΝ ΚΑΙ ΕΞΟΔΩΝ ΜΕΙΩΣΕΩΣ ΤΩΝ ΗΜΕΡΑΓΙΩΝ.

Ένωπιον τῶν Ἀγγλικῶν δικαστηρίων ἥχθη πρό τινος καὶ ἔξεδικάσθη ἐν Λογδίνῳ εἰς σειρὰν συνεδριάσεων ἐγδιαφέρουσαν ὑπόθεσις, ἀφορώσα ἀπαίτησιν ναύλου καὶ ὑπερημεριῶν, περὶ ὧν προέβλεπε τὸ ναυλοσύμφωνον.

Ἐνάγουσα: Ἡ ἑταιρία Leeds Shipping Co, Ltd.

Ἐναγομένη: Ἡ ἑταιρία Duncan Fox & Co Ltd.

Ἡ ἀπαίτησις ἀφεώρα λ. στ. 428.4.11 δι^o ὑπερσταλίκς (demurage) λ. στ. 46.2.2 δι^o ὑπόλοιπον ναύλου καὶ λ. στ. 123.5.1 δι^o ἔξοδα τοῦ ἀτμοπλοίου, προελθόντα ἀπὸ τὴν ἐλάττωσιν τῶν ὑπερσταλίων. Ἡ ἀγωγὴ τῆς ἑταιρίας Leeds χρονολογεῖται ἀπὸ διετίας καὶ πλέον, στηρίζεται δὲ ἐπὶ γαυλοσύμφωνού ὑπογράφεντος τὴν 21ην Δεκεμβρίου 1929.

Ἡ ὑπόθεσις ἔχει ὡς ἔχη: Κατὰ τὸ γαυλοσύμφωνον, ἔδει τὸ φορτηγὸν τῆς ἐναγόντης ἑταιρίας «Bradavon» τ. γκρδς 5204, νά πλεύσῃ εἰς τὴν Νότιον Αὐστραλίαν πρὸς φόρτωσιν ἀπὸ τοὺς ἐγκαγομένους γαυλωτὰς πλήρους φορτίου γεννημάτων, μεθ’ δὲ νὰ κατεύθυνθῇ εἰς Callao πρὸς ἐκφόρτωσιν.

Ο πληρωτέος γαυλός ὠρίζετο ὑπὸ τοῦ γαυλοσύμφωνού εἰς σελ. 25)— κατὰ τόννον δάρων, διαπιστούμενον διαρκούσῃς τῆς παραδόσεως τοῦ φορτίου, διὰ δὲ τὴν ἐκφόρτωσιν ἐτίθετο κατώτατον δριον 450 τόννων ἡμερησίως, καὶ ροῦ ἐπιτρέποντος καὶ ἔκαιρουμένων τῶν μὴ ἐργασίμων ἡμερῶν, δηλαδὴ τῶν Κυριακῶν καὶ τῶν ἑορτῶν. Ὁ χρόνος τῆς ἐκφόρτωσεως θὰ ἦρχε· τὸν ὑπολογιζόμενος 24 ὥρας μετὰ τὸν κατάπλοιον τοῦ «Bradavon» εἰς τὸν λιμένα τοῦ Callao καὶ ἀκριβῶς ἀπὸ τὴν στιγμῆς τῆς ἐλεύθεροκοινωνίας τοῦ πλοίου, εἴτε τοῦτο εὑρίσκετο εἰς θέσιν ἐκφόρτωσεως, εἴτε μή. Ἐφ’ δον η καθυστέρησις τῆς ἐκφόρτωσεως θὰ προήρχετο ἀπὸ τοὺς γαυλωτάς, ὑπερχρεοῦντο οὗτοι γὰ ταταβάλουν ἐν Λογδίνῳ εἰς τὴν πλοιοκτήτριαν ἑταίριαν τοῦ s/s «Bradavon» ἡμεραργίας ἐκ 3 πεννῶν κατὰ τόννων γκρδς δι^o ἐκάστην συμπληρουμένην ἡμέραν καὶ ἀναλογίαν (pro rata) διὰ τημῆμα ἡμέρας. Οἱ ἐγάγοντες πλοιοκτήται η οἱ ἀντιπροσωπεύοντες αὐτοὺς πράκτορες ἐδικαιοῦντο ἀπολύτως γὰ ἐγέρουν ἀπαίτησιν ἐπὶ τοῦ φορτίου, προκειμένου γὰ ἔξασφαλίσουν τὴν πληρωμὴν τοῦ γαυλού καὶ τῶν ἡμεραρχιῶν.

Πράγματι, τὸ εἰρημένον ἀτμόπλοιον ἐφόρτωσεν εἰς τὴν Νότ. Αὐστραλίαν ἐγκαίρως καὶ ἔφισεν εἰς τὸ Callao τῆς Ιερουσαλήμας πρὸς ἐκφόρτωσιν τοῦ ἐκ 5.000 τόννων σιτοφορτίου του, χωρὶς καρμίαν ἐπιβράδυνσιν. Οἱ ἐγάγοντες, διὰν συνεπληρώθη ἡ ἐν Αὐστραλίᾳ φόρτωσις, ἐξέδωκαν φορτωτικὴν ὑπὸ ἡμερομηνίαν 9 Ἰανουαρίου 1930, περιέλαθον δὲ εἰς αὐτὴν τοὺς δρους τοῦ συμβολαίου τῆς γαυλώσεως. Εἰς τὸ Callao κατέπλευσε τὸ «Bradavon» τὴν πρῶτην τῆς Ιησοῦ Μαρτίου καὶ δλίγον πρὸ τῆς 1ης μετεπικεσμβρινῆς ὥρας τῆς 1dίας ἡμέρας ἡτούμον πρὸς ἐκφόρτωσιν. Τούτο καὶ ἀνήγγειλεν δι πλοιαρχος εἰς τοὺς παραλήπτας, ἥρξατο δὲ ἡ μέτρησις τοῦ χρόνου τῆς ἐκφόρτωσεως μετὰ δὲ 24ωρον, δηλαδὴ ἀπὸ τῆς 1ης μ. μεσημβρινῆς ὥρας τῆς 2ας Μαρτίου.

Ἡ ἐκφόρτωσις δμως δὲν ἐπερατώθη ἐντὸς τῆς τακτῆς ὑπὸ τοῦ γαυλοσύμφωνού προθεμαίας, ἥτοι πρὸ τῆς 5ης μ. μ. τῆς 24ης Μαρτίου 1930, ἀλλ’ ἐσυνεχίσθη καὶ πέραν ταῦτης, δόποτε πλέον ἦρχε· τὸν ἡμέραργία, συμποιωθεῖσι: τελικῶς εἰς 6 ἡμέρας καὶ 14 ὥρας. Οἱ πλοιοκτήται ἐδικαιοῦντο δύεν νὰ λάδουν λ. στ. 65. 1.0 ἡμερησίως καὶ δὲ δλήγη τὴν καθυστέρησιν λίρας στ. 428.4.11. Οταν δι πλοιαρχος ἐπεισθῇ, δι τη ἐκφόρτωσις θὰ ἐδράδυνε πολὺ, ἐπλήρωσε διὰ τὴν συντόμευσιν τῆς ὑπερωρίας εἰς τοὺς ἐργάτας (over time) διὰ πέντε ἡμέρας, ἥτοι τὴν 18, 20, 21, 22 καὶ 24 Μαρτίου, δι πανήγκας πρὸς τοῦτο λ. στ. 123.5.1 διὰ γὰ μειώση τὰς ἡμεραργίας καὶ συνεπῶς ὁφελήση πως τοὺς ἐγκαγομένους παραλήπτας τοῦ φορτίου. Εἰς τὸ δικαστήριον οἱ ἐγάγοντες ὑπεστήριξαν τὰ ἀνωτέρω, ὡς ἀπορρέεντα ἐκ τοῦ γαυλοσύμφωνού καὶ συγχρόνως ἔζητησαν καὶ τὴν πληρωμὴν καθυστερούμενου ὑπολοίπου τοῦ γαυλού ἐκ λιρῶν στ. 46.2.2.

Ὡς πρὸς τὴν τελευταῖαν ταύτην ἀπαίτησιν, οἱ ἐναγόμενοι ἡρήνθησαν νὰ τὴν ἀποδεχθοῦν, ὑποστηρίξαντες, δι τη ἐνήργον εἰς τὸ Callao καὶ ὡς πράκτορες τοῦ ἀτμοπλοίου, ὑπεδήλησαν δὲ εἰς ἔξοδα τοῦ ποσοῦ, διὰ τὰ δποια ἐκράτησαν τὸ ἀγωτέρω ποσὸν ἐκ τοῦ γαυλού, ἀφοῦ πρῶτον ὑπέβαλον λογαριασμὸν μὲ τὰ δικαιολογητικά. Κατὰ τὸν ἰσχυρισμὸν τῶν ἐναγομένων τὸ ποσὸν τῶν λ. στ. 46.2.2. προήρχετο ἀπὸ τὰς ὑπερωρίας τῶν ἐργατῶν, πρωτοβουλίᾳ τοῦ πλοιάρχου. Τὴν ἀποψίην των ταύτην ἐστήριξαν εἰς τὴν ἐπικρατοῦσαν συνήθειαν εἰς τὸν λιμένα τοῦ Callao, καθ’ ἥν τὰ ἔκτακτα ἔξοδα διὰ τὰ γαυλομένα πλοῖα διαρύνονται τὸν λαμπτήρα τοῦ σκάφους. Πρέπεται διὰ τὴν διαπλάνην τὸν σκάφος εἰς ἐναγόντες, διότι δὲν ἥθελησαν νὰ χρησιμοποιήσουν εὐθύνες ἐξ ἀρχῆς ἐπαρκεῖς ἐργάτας μὲ τὴν κεκαγονισμένην ἀμοιβήν.

Περιτέρω ὑπεστήριξαν, δι τη ἡ φορτωτικὴ ἡτο ὑποκειμένη εἰς τὸν κανόνα τοῦ διεπομένους ἀπὸ τὸν Νόμον τῆς Αὐστραλιανῆς θαλασσίας μεταφορᾶς, τοῦ ἑτού 1924, συνεπῶς ἡ ἀπώλεια ἡ ἡ ζημία τῶν ἐναγόντων δὲν προήρχετο ἐκ σφάλματος ἡ ἀμελείας τῶν ἐναγομένων ἡ τῶν παραλήπτων τοῦ φορτίου, ὥστε νὰ δικαιοῦνται οἱ ἐγάγοντες· εἰς ἀποζημίωσιν.

Εἰς τὸν ἀγωτέρω τὸν ἰσχυρισμὸν, δι συνήγορος τῶν ἐναγόντων ἀπήγησεν, δι οἱ πελάται τοῦ ἐπλήρωσαν εἰς τὸ Callao τὰ κεκαγονισμένα ἐργατικὰ ἡμερομίσθια, συμφώνως πρὸς τοὺς πίνακας τῶν ἐργατικῶν σωματείων. Πλάκη τούτου γενομένη ἀναγκαστικῶς διαπάνη ἔδει νὰ διαρύνῃ τοὺς γαυλωτάς.

Ο δικαστής Mackinnon ἀκούσας μετὰ προσοχῆς τὰς ἀμφοτέρωθεν ἐκτεθεῖσας ἀπώλειες, εἶπε τὰ ἀκόλουθα: Πράγματι ἀπὸ τὴν ἀποδεικτικὴν διαδικασίαν προέκυψεν, δι τὸ πληρωθέν ποσὸν δὲν ἀφεώρων ὑπερωρίαν, ἀλλὰ ὑπερβολικὸν ἡμερομίσθιον καταβλήθην εἰς τοὺς ἐργάτας τοῦ λιμένος Callao διὰ γὰ ἐργασθῶν ἐντατικῶς, συγεπῶς δὲν διέπει τὸν λόγον διατί τὸ πληρωθέν ποσὸν νὰ καταλογισθῇ εἰς τὸν δάρος τῶν γαυλωτῶν.

Ο συνήγορος τῶν ἐναγομένων μετὰ τὴν ἀγωτέρω δῆλωσιν τοῦ «Ἀγγλου δικαστοῦ ὑπέδειξεν, δι τὸ κεφαλαιῶδες ζήτημα ἡτο νὰ ἔχειριθωθῇ κατὰ πόσον ἐσφαλεῖ τὸ ἀτμόπλοιον, διότι δὲν ἔλαβεν ἐγκαίρως τὰ ἐνδεικυνόμενα μέτρα πρὸς ταχυτέραν περαίωσιν τῆς ἐκφόρτωσεως. Ἐδώ—εἶπε—δι τη ἐγένετο δραδύτερον, ἐγένετο εὐθύνες ἐξ ἀρχῆς, τότε οὐδὲ ἔλαχίστη θὰ πρέσκυπτε καθυστέρησις εἰς τὴν ἐκφόρτωσιν τοῦ «Bradavon».

Τ ἀγωτέρω ἔξετέθησαν εἰς τὸ δικαστήριον κατὰ τὴν πρώτην ἡμέραν τῆς δίκης. Τὴν ἐπομένην, οἱ ἐναγόμενοι συνεχίζοντες τὴν ἀνάπτυξιν τῶν ἐπιχειρημάτων των ἰσχυρίσθησαν, δι οἱ ἐγάγοντες αὐτοὺς πλοιοκτήται ὑπερχρεοῦντο νὰ τοις παραδίδωσι, συμφώνως πρὸς τὸ γαυλοσύμφωνον, 450 τόνους φορτίου ἡμερησίως, πράγματι ὅπερ οὐδέποτε συνέθη, διότι τὸ πλοίον ποτὲ δὲν ἥδυνθη γὰ ἐκφόρτωση περισσοτέρους τῶν 300 τόνων ἀνὰ πλαστανή ἐργάσιμον ἡμέραν. Ο πλοιαρχος καὶ οἱ πλοιοκτήται, διὰ της ἐφαρμοσθεῖσας τακτικῆς των, ἡμπόδισαν τοὺς παραλήπτας νὰ φροντίσουν, ὥστε νὰ ἐπιταχυνθῇ ἡ ἐκφόρτωσις.

Εἰς ταῦτα δι συνήγορος τῶν ἐναγόντων ἀντέταξεν, δι οἱ πλοιοκτήται ἐπρεχαν πάντα δι τη ἡδύνατο καὶ πάντα δι πέρρεεν ἐκ τοῦ διοτύπου Αὐστραλιανοῦ γαυλοσύμφωνου, συγεπῶς ἐνήργησαν κατὰ τὴν ἀντιληψίν των συμφώνως πρὸς τὸν καλλίτερον τρόπον. Η ἀκολούθησε τακτικὴ των ἐτέλειες ἐν ἀρμονίᾳ πρὸς τὰς ἰσχυρίσθησας «συγνθείσας» τῆς ἐργασίας ἐν τῷ λιμένι τοῦ Callao, ἐφ’ δισον δι προσληφθεῖσας ἐργάτας εἰργάζοντο κατὰ τὰς ὑπὸ αὐτῶν καθωρισμένας συνθήκας οἱ πλοιοκτήται παρίστανται: ὡς ἐκτελέσαντες πλήρως τὰς ἔναντι τῶν παραλήπτων ὑποχρεώσεις των.

Μετὰ τὴν ἀνάπτυξιν τῶν ἐκκτέρωθεν ἀπόψεων τῶν διαδίκων μερῶν δι δικαστής Mackinnon ἔξεδωκε τὴν ἀπόφασίν του, ἀφ’ ὅλης της τακτικαίως τὴν ὑπόθεσιν μὲ τὸ ἀκόλουθον σκεπτικόν:

Ο λιμὴν τοῦ Callao—εἶπε—τελεῖ ὑπὸ μίαν περίεργον ἐμφάνισιν τῶν συνημβούν τῆς ἐργασίας. Αἱ ἰσχύουσαι μέθοδοι φαίνεται γ’ ἀποτελοῦν διὰ τοὺς ἐργάτας ἔνα παράδεισον, χάρις εἰς τὸν διποίον προσπαθοῦν οὐτοὶ νὰ κερδίσουν περισσότερα χρήματα μὲ δσον τὸ διηγατὸν δι λιγωτέρων ἐργασίαν. Ἀπεδείχθη ἐκ

τῆς ὅλης δικογραφίας, δι: εἰς ὅμιλος ἐργατῶν τοῦ Callao, διτανάκλαδή μίαν λιμενικατικὴν ἐργασίαν διαιρεῖται εἰς δύο τμῆματα ἐναλλήξ ἐργάζόμενα. Οἱ ἡμίσεις ἐργάζονται, ἐνῷ οἱ λοιποὶ καθήμενοι γύρωθεν ἀναπαύονται: καπνίζοντες, ἔως ὅτου ἔλθῃ ἡ σειρά των.

Ἡ μεταξὺ τῶν δύο τούτων τμημάτων ἀλλαγὴ τῆς ἐργασίας δὲν ἔγινετο κατὰ τακτὰ διαστήματα, ἀλλ' εἰς οἰκδήποτε ὥραν, γεγονός, ὅπερ καθίστα συμβατικὴν πλέον τὴν ἕννοιαν τοῦ χρόνου καὶ περιώριζεν οὐσιωδῶς τὴν ἀπόδοσιν τῆς ἐργασίας των. Τὰ δύο αὐτὰ ἐγκαλασσόμενα ἐργατικά συνεργεῖαν ἀπεδείχθη κατὰ κανόνα δι: δὲν ἡδύναντο νὰ ἐκφορτώσουν πέραν τῶν 80 τόννων σίτου ἡμερησίως ἐξ ἑκάστου κύτους. Τὸ πλοίον εἶχε τέσσαρα κύτη, διπό τὰς προεκτικές οἱ ἐργάται δὲν ἡδύναντο νὰ ἐκφορτώσουν εἰμὴ 320 τόννους τὴν ἡμέραν κατὰ ἀνάτατον δριον, ἔως τὸ γαυλοσύμφωνον ρητῶς καθώριζε τὴν ἡμερησίαν ἐκφόρτωσιν εἰς 450 τόννους, κατροῦ ἐπιτρέποντος.

Τὸ s/s «Bradavon» κατέπλευσεν εἰς Callao τὸ Σάββατον 1ην Μαρτίου καὶ παρέσχε τὴν εἰδοποίησιν τῶν 24 ὥρων διὰ τὴν ἔναρξιν τῆς ἐκφορτώσεως. Ἡ ἐπομένη ἡτο Κυριακή, ἡ δὲ Δευτέρα καὶ Τρίτη (3 καὶ 4 Μαρτίου) ἦσαν ἡμέραι ἑορτάσιμοι. Ἡ ἐκφόρτωσις ἤρχετο τὴν πρωΐαν τῆς Τετάρτης δης Μαρτίου διεξήγετο διμος μὲ προφανή δραδύτητα, ἥτις τὴν 17ην Μαρτίου ἐκορυφώθη μέχρι: σημείου ἀπελπιστικοῦ.

Πρὸ τῆς κατατάσσεως ταῦτης ὁ πλοίαρχος τοῦ «Bradavon» προήλθεν εἰς συμφωνίαν μὲ τοὺς ἐργάτας νὰ πληρωσῇ εἰς αὐτοὺς ἡμερομίσθιον (6)— σελλινίων ἡμερησίως ἀντὶ 3)—, ὥστε νὰ συντομεύῃ ἡ ἐκφόρτωσις καὶ ἀποφυγθῇ ἡ ἀπειλουμένη σειρά ἡμεραρχίων. Ἡ συμφωνία αὕτη τοῦ πλοιάρχου ἀπῆγεται διαπάνηγ λ. στ. 123, ἐνῷ ἐὰν ἡ ἐκφόρτωσις ἔσυνεχίζετο δις καὶ πρότερον, τότε πλήγη τῶν ἡμεραρχίων 6 ἡμέρων καὶ 14 ὥρων, δὲ εἶχεν ἡδη πραγματοποιήσει τὸ πλοίον, θὰ προέκυπτον καὶ ἀλλα: δύο ἀκόμη, τούλαχιστον, ἡμέρα: βραδύτητος, δι' ἀς θὰ ἐπεδεχθύνοτο οἱ γαυλωταὶ μὲ διπάνην ἑτέρων ἡμεραρχίων ἐκ λ.στ. 130.2.0.

Συνεχίζων δικαστής λόρδος Mackinnon προσέθηκεν, δι: τὸ γαυλοσύμφωνον ἡτο «τύπου τακτῆς ἐκφορτώσεως», πρᾶγμα διπέρ σημαίγει: δι: οἱ γαυλωταὶ ἡγγυῶντο νὰ περιτωθῇ ἡ ἐκφόρτωτικὴ ἐργασία ἐντός τοῦ δριζομένου χρονικοῦ διαστήματος. Διὰ πάσαν παράδειγμα ἐπειδηρύνοντο μὲ τὸν δρον τῆς πληρωμῆς ἡμεραρχίων, ἐκτὸς ἐὰν διδοῖς ἡ καθυστέρησις θὰ προήρχετο ἀπὸ μέρους τῶν πλοιοκτητῶν καὶ δισυνεπειλας τούτων πρὸς τινας τῶν ὑποχρεώσεών των.

Κατὰ ταῦτα καὶ διάσει: δισων στοιχείων προέκυψαν ἐκ τῆς διαδικασίας, διλόρδος δικαστής ἀπεφάνηθη, δι: οἱ ἐνάγοντες ἐδικασθήσαντο νὰ εἰσπράξουν τὰς ἡμεραρχίας τῶν 6 ἡμερῶν καὶ 14 ὥρων, καθὼς καὶ τὰ ἔξοδα, εἰς δὲ πεδιλήθησαν πρὸς μείωσιν τῶν ἀπειλουμένων περιτέρω ἡμεραρχίων. Ἐδικασθήσαντο ἀκόμη νὰ εἰσπράξουν καὶ τὸ ἐκ 46 λιρῶν καθυστερούμενον ὑπόλοιπον τοῦ γαύλου, διότι ἡ κατάκρατησις του ἀπὸ τούς γαυλωτὰς ὠφειλετο εἰς λογαριασμούς μὴ ἐπεκρῶς παρ' αὐτῶν δικαιολογηθέντως. Ἔν τέλει: δικαστής ἀπεφάνηθη ὑπὲρ τῶν ἐγκαγόντων συγοιλικῶν, δεχθεὶς καὶ τὰς τρεῖς ἀπιτήσεις καὶ δικαίξεις τὴν πληρωμὴν εἰς αὐτοὺς ὑπὲρ τῶν ἐγκαγόμενων ποσοῦ λιρῶν στερειών 578.12.2.

ΔΟΚΙΜΑΙ ΔΙΑΣΩΣΕΩΣ ΧΡΥΣΟΥ ΕΚ ΝΑΥΑΓΙΟΥ ΜΕ ΝΕΟΥ ΤΥΠΟΥ ΚΑΤΑΔΥΤΙΚΑΣ ΜΗΧΑΝΑΣ

Κατὰ πληροφορίας ἐκ Νέας Ύόρκης, διπλοίαρχος H. L. Bowdoin πρόσειται: νὰ ἐπιχειρήσῃ τὸν προσεχῆ Ἀπρίλιον τὴν ἀνέλκυσιν τοῦ ἀπολεσθέντος θησαυροῦ τοῦ διπλοίου «Merida», διμισθέντος τὸν Μάιον τοῦ 1911 εἰς τὰς ἀκτὰς τῆς Βρετανίας. Ὁ χρυσός, τὸ διπλον ἔφερε τὸ πλοίον τούτο, ἀνήρχετο εἰς 4.000.000 χρυσᾶς Μεξικινικᾶς δολάριας καὶ εἰς πολλὰ κασμήματα καὶ τιμαλφή, πολυτίμους λίθους κ.λ.π. Διειπλά τὰς ταμίας τοῦ σκάφους εἶχε τοποθετήσει ἐντὸς τοῦ χρηματοκιβωτίου του.

Αἱ ἐργασίαι δικαστήσεως τοῦ θησαυροῦ θὰ ἐκτελεσθοῦν ἀπὸ τὸ σκάφον γαυλοσωστικὸν «Salvor», μὲ ἐμπείρους δύτες καὶ μὲ καταδυτικὰς συσκευάς, νέου τύπου, ἐφευρεθέντας διπό τοῦ πλοιάρχου Bowdoin, χρηματοποιουμένας διὰ πρώτην φοράν καὶ προκατασμένας—ώς λέγεται—μὲ πολλὰ προτερήματα. Σχετικῶς ἡ ἐφημερίς «Tākis» τῆς Νέας Ύόρκης πρέσβει: τὰς ἀκολούθους πληροφορίας.

Τὸ καταδυτικὸν σκάφυνθρον τῆς ἐφευρέσεως Bowdoin, διάρους 1400 λι:ρῶν, δύναται νὰ κατέληθη ταχύτατα εἰς τὸν βυθὸν καὶ ἀνέλθῃ ἐπίσης ταχέως, ἐφ' δισον θὰ διπάρχῃ πρὸ τοῦτο ισχυρὰ ἀνελκυστικὴ μηχανή, φέρει εἰς τοὺς «δύμους» τοῦ ισχυρούς προβολεῖς, εἰνε ἐλαστικόν, διπό διπάρχουν εἰς αὐτὸς κλειδώσεις, τὸ δίλον δὲ σχῆμα του προσεγγίζει μὲ ὅμοιωμα μηχανικοῦ ἀνθρώπου (robot).

Ἔσχυραι ἀρπάγαι, δίκηην ὀνύχων, εἰνε ἐφηρμοσμένα: στερεῶς εἰς ἑκάστην «χειρά» τοῦ σκαφάνδρου, κινούμεναι ἐσωτερικῶς, διπος ἐπίσης ἐκ τοῦ ἐσωτερικοῦ δι: ἐλαφρῶν καὶ εὐχρήστων μηχανισμῶν κινούνται οἱ δραχίονες καὶ τὰ σκέλη τοῦ σκαφάνδρου. Οἱ ἀνάδοχοι τῆς ἐν λόγῳ ἐπιχειρήσεως, έσχυροιζονται, δι: διδύτυπος αὔτη καταδυτικὴ συσκευὴ εἰνε ἴκανη γὰρ ἐργασθῇ εἰς μεγάλα διάθη.

Ἐπιτυχεῖς δοκιμαὶ ἐγένοντο ἡδη εἰς διάθη 200 ποδῶν. Εἰς μίαν μάλιστα κατάδυσίν του αὐτὸς οὗτος δι: ἐφευρέτης Bowdoin, γενομένην ἔξωθι τοῦ λιμένος Νιού Λόντον, τῆς Πολιτείας Κονέκτικου, ἡδυγήθη νὰ φύσῃ εἰς διάθη 210 ποδῶν, εἰργάσθη δὲ εὐχερῶς εἰς τὸν βυθὸν ἐπὶ μίαν καὶ ἡμίσειαν ὥραν ἀποστείλας εἰς τὴν ἐπιφάνειαν διὰ καλάθου διδικτέρου τύπου, ἀρκετοὺς λίθους.

Κατὰ τὴν προσπάθειαν πρὸς διάσωσιν τοῦ χρυσοῦ τοῦ διπλοίου «Merida», θὰ καταδιβασθῇ εἰς τὸν βυθὸν καὶ ἔνα διδόρυθμον τάνη, ἵνα χρηματεύσῃ παρατηρητήριον καὶ συνεργασθῇ μετὰ τοῦ δύτου. Αἱ ἀπὸ τοῦ τάνη παρατηρησίες: θὰ μεταδίωνται: τηλεφωνικῶς εἰς τὸ γαυλοσωστικὸν καὶ ἐκείθεν διὰ τοῦ δίδιου τρόπου εἰς τὸν ἀντότοπον δύτην, διτις καὶ θὰ κατατοπίζεται ταχέως καὶ ἀσφαλῶς περὶ τῆς ἀκριθοῦς θέσεως τοῦ διπλού διάσωσιν ἀντικειμένου.

Διὰ τὴν ἀνεύρεσιν τοῦ γυαλίου τοῦ διπλοίου «Merida» θὰ χρηματοποιήσῃ διπλοίαρχος Bowdoin ἡλεκτρικὸν ἡχόμετρον, ἐπὶ δὲ διληπή ἐπιχειρησίας στεφθῇ τελικῶς διπό ἐπιτυχίας, τότε τὸ γαυλοσωστικὸν «Salvor» θὰ διατεθῇ συστηματικῶς εἰς ἀγέλκυσιν τῶν θησαυρῶν διαφόρων γυαλίων σμένων ἀτμοπλοίων.

ΑΡΧΟΝΤΑΙ ΤΩΝ ΕΡΓΑΣΙΩΝ ΤΩΝ ΤΑ ΓΙΟΥΓΚΟΣΛΑΒΙΚΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ

Κατ' ἐπανάληψιν τὰς «Ναυτικὰ Χρονικὰ» εἰχον ἀναγράψει τὰς διαπραγματεύσεις καὶ τὴν ἐπελθούσαν κατόπιν συμφωνίαν διὰ τὴν ἀναδιοργάνωσιν τῶν κατὰ μῆκος τῆς Δαλματικῆς ἀκτῆς Γιουγκοσλαβίκων γαυπηγειῶν, τῇ ἀρωγῇ ἔνων κεφαλαίων καὶ κατὰ τρόπον ἐξασφαλίζοντα διὰ τὴν Γιουγκοσλαβίαν τὰς ἐπισκευὰς τῶν ἐμπορικῶν καὶ πολεμικῶν της σκαφῶν ἐν τῇ Χώρᾳ καὶ τὴν γαυπηγήσιν τῶν ἀγακατιούντων ἐκάστοτε διὰ τὰς Δαλματικὰς συγκοινωνίας ἀκτοπλοϊκῶν ἀτμοπλοίων.

Ἡδη, αἱ ἐκ Βελγικοῦ γεώτεροι πληροφορίαι: ἀναφέρουν, δι: η διρυθεῖσαν «Γιουγκοσλαβικὴ ἑταῖρία ἐπισκευῶν καὶ γαυπηγήσεως πλοίων» εἰς τὸ Σπαλάτον μὲ τὴν συμμετοχὴν τοῦ Γαλλικοῦ Ναυπηγικοῦ Οίκου «Ateliers et Chantiers de la Loire», ἔλαβεν διπό τὴν κατοχήν τῆς τὰς γαυπηγικὰς ἐγκαταστάσειςς «Μαρζιάν» καὶ «Πιούγκ», ἥρχεσε δὲ τὰς ἐργασίας τῆς διὰ τὴν κατασκευὴν τῶν ἀπαιτουμένων νέων ἐγκαταστάσεών της, ἀλιτινες δὲν ἀγεγέρονται παρὰ τὰ παλαιά γαυπηγεῖα, τὰ κείμενα εἰς τὸν κεντρικὸν λιμένα τῆς πόλεως, ἀλλὰ δορείων τούτου καὶ ἐντὸς τῆς λιμενικῆς περιοχῆς τῆς διοικητικῆς ζώνης, διπο καὶ ἐξηγοράσθη ἔκτας εἰς 30.000 τετρ. μέτρων.

Τὸ νέα ἑταῖρία προστατεύεται: ἀπὸ ἀρκετὰ εὐεργετικά προνόμια: ἀτελοῦς εἰσαγωγῆς διλικῶν, φορολογικῶν ἀπαλλαγῶν κ.λ.π., τυγχάνουσα δὲ καὶ τοῦ δικαιωμάτος τῆς option εἰς τὴν συμμετοχὴν τῶν γειτονικῶν ἀπαιτούοντων, ἔχει: ἀπὸ τοῦδε ἐξηγράψιμένον τὸ στάδιον μιᾶς ἐπικερδοῦς ἐργασίας καὶ μιᾶς δικαιολογηθέντως προγραμμῆς τῆς. Πρὸς τὸ παρόν κατασκευάζονται δύο γαυπηγεῖας πλάτους 170 μέτρων καὶ πλάτους 70, ἐλπίζεται: δὲ νὰ τεθούσιν ἀμφότεραι εἰς λειτουργίαν περὶ τὰ τέλη τοῦ προσεχοῦς Ιουνίου.

Οἱ Βελγικοὶ γύριδες τύποις, σχολιαζόντων τὰς της εὐτυχοῦς ταῦτης γαλλο-γιουγκοσλαβικῆς συνεργασίας, ἔχαστε τὴν οἰκονομικὴν εὐρωπαϊκὴν τῆς νέας ἐπιχειρήσεως καὶ τονίζει, δι: ἐκτοπίζεται πλέον ἡ Ιταλικὴ γαυπηγικὴ διοικητικὴ συνεργασίας δὲν Γιουγκοσλαβικὴ ἀποκτεῖ τὰ μέσα τῆς κατασκευῆς ἐντὸς τῶν δρίων τῆς Χώρας τῶν μικρῶν πολεμικῶν της σκαφῶν καὶ τῶν ἐμπορικῶν της ἀτμοπλοίων, παύουσα σύτια τὰς εἰς τὸ ἐξωτερικόν παραγγελίας καὶ ἀγοράς.

ΑΝΑΜΝΗΣΕΙΣ ΑΠΟ ΤΑ ΒΑΘΗ ΕΝΟΣ ΑΙΩΝΟΣ

Ο ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ ΤΩΝ ΣΟΥΠΕΡ-ΛΑΪΝΕΡΣ ΔΙΑΠΛΕΕΙ ΤΟΝ ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΝ !!.

ΤΟ ΙΣΤΟΡΙΚΟΝ ΤΑΞΙΔΙΟΝ ΤΟΥ «SIRIUS»

Παραδέτομεν κατωτέρω τὰς λεπτομερείας ἐνδεικούνται ταξιδίον. Πρόσκειται περὶ τοῦ πρώτου διάπλου τοῦ Ατλαντικοῦ ωκεανοῦ ἀπὸ ἀτμόπλοιον, ἡ ἄφεις τοῦ ὅποιον εἰς τὸν λιμένα τῆς N. Υόρκης προεκάλεσε κατὰ τὸ 1838 φρεγήρη ἐνθουσιασμόν καὶ ἔχαιρετοι ὡς ιστορικὸς σταθμὸς εἰς τὴν ἔξελιξιν τῶν συγκοινωνιῶν μεταξὺ τοῦ Παλαιοῦ καὶ τοῦ Νέου Κόσμου. Τὸ μικρὸν ἀτμόπλοιον "Sirius", 412 μόλις τόννων, διήνυσε τὸ διάστημα ἐντὸς 18 ἡμερονυκτῶν, εὐθὺς δὲ μετ' αὐτὸ τὸ ἀπὸ "Great Western", 2000 τόννων, συνέταμε τὴν ἀπόστασιν εἰς 15 μόνον ἡμέρας.

"Ἐκτοτε ἐκατὸν περίποι ἐπέρασαν χρόνια, δημιουργικὰ ἀξιολόγων προόδων. Αἱ παλαιαὶ συνθῆκαι τῶν πλωτῶν μέσων ἐξειλίχθησαν, σὺν τῷ παρόδῳ τοῦ χρόνου, εἰς τοὺς σημερινούς κολοσσοὺς τῶν 50 καὶ 60.000 τόννων καὶ ὁ διάπλους τοῦ Ατλαντικοῦ ἀπὸ 18, ἐμειώθη ἐις 4 μόνον ἡμέρας, μὲ πρόδηλον τὴν τάσιν πρὸς μίαν νέαν αὐτῆσιν τῆς ταχύτητος.

"Ἐπὶ τῶν ἡμερῶν μας, δῆμος, νέος παράγων προσετέθη εἰς τὰς συγκοινωνίας. Τὸ ἀεροπλάνον. Καὶ ὅπως κατὰ τὸ 1838 οἱ πολῖται τῆς Νέας Υόρκης, ἔξαλλοι ἀπὸ ἐνθουσιασμὸν ἔχαιρέτισαν τὸν κατάπλουν εἰς τὸν λιμένα τῶν τοῦ μικροῦ τροχοφόρου ἀτμόπλοιου, οὐτω καὶ ἡ Ἐνρώπη δονουμένη ἀπὸ ἓνα παρόμιον παλμὸν ἐνθουσιασμοῦ καὶ συγκινήσεως ὑπερέχη τὸν Λίντμπεργκ, διανοτοῦς ἐντὸς ὀλίγων ὡρῶν διέσχισε μὲ τὸ ἀεροπλάνον τοῦ τὸν Ατλαντικὸν καὶ ἐκόμισε γοργάς εἰδῆσις ἀπὸ τὸν Νέον Κόσμον εἰς τὴν Γηραιάν Εὐρώπην.

Τὸ 1838 ἐσημείωσε σταθμὸν εἰς τὴν ιστορίαν τῆς ἀτμῆρους νυκτιλίξ, διδοῦ κατὰ τὴν διάρκειάν του διηγούγησκεν εὐρύτεροι διδοῦ ὅτι τὴν διάρκειάν την ἔχαράχθη εἰς τὸν ωκεανὸν ἡ πρώτη αὐλαῖς ἀτμοπλοίους ἐνώσαντος τοὺς δύο Κόσμους, τοὺς κειμένους εἰς τὰ δύο τέρματα τοῦ Ἀτλαντικοῦ. Τὸν Ἀπρίλιον του 1838 εἰσέπλευν εἰς τὸν λιμένα τῆς Νέας Υόρκης τὸ πρῶτον ἀτμόπλοιον, μὲ ἐπιβάτης καὶ ταχυδρομεῖον ἐκ τῆς Εὐρώπης. Ο πρωτοπόρος αὐτός τῶν σημερινῶν ὑπερωκεανίων κολοσσῶν, ὁ πρωτοταράχεας διὰ τῶν πτερύγων τῶν τροχῶν τοῦ τὴν ὑγράν ὀδὸν ἀπὸ τὴν γηραιάν ἡμέραν ἡμέραν Ἡπείρου πρὸς τὸν Νέον Κόσμον, ἡτο τὸ ἀτμόπλοιον "Sirius", ἀγῆκον εἰς τὴν St. George Steam Packet Co, τὴν ἐδρέουσαν εἰς τὸ Κόρη καὶ ναυλωθὲν παρ' αὐτῆς εἰς τὴν British and American Steam Navigation Co, εἰς ἀντικαταστασιν ἑτέρου ἀτμόπλοιου, πρωτοισμένου ἀρχικῶς διὰ τὸ ταξίδιον τοῦ Ἀτλαντικοῦ ωκεανοῦ.

Ἡ ἀποστολὴ ἐπιβατηγοῦ ἀτμόπλοιου διὰ μέσου τοῦ Ἀτλαντικοῦ ἀπετέλει ἐπὶ πολὺν χρόνον τὸ φλέγον τζήτημα μεταξὺ τῶν νυκτικῶν κύκλων τῆς ἐποχῆς ἐκείνης. Η British and American Steam Navigation Co, ὡς καὶ τὸ δημόσιο τῆς δεικνύει, ἰδρύθη πρὸς τὸν σκοπὸν ἀκριβῶς αὐτὸν κατέπεγραψεν ἀμέσως συμβόλαιον μετὰ τοῦ Ναυπηγικοῦ Οίκου τῶν Curling & Young τοῦ Blackwall, διὰ τὴν κατασκευὴν ἀτμόπλοιου 2000 τόννων εἰς τὸ διπότον θάδειτο τὸ δημόσιο "British Queen". Σχεδὸν ταῦτα χρόνων μὲ τὴν ἀνωτέρω ἐταιρίαν ἰδρύθη εἰς τὸ Μπρίστολ καὶ ἡ Great Western Steam Navigation Co, τῆς δόποις οἱ διευθυνταὶ ἀπέδησαν καὶ αὐτοὶ εἰς τὸν ίδιον σκοπόν, τὴν ἐκμετάλλευσιν τῆς διὰ τοῦ Ἀτλαντικοῦ συγκοινωνίας Εὐρώπης καὶ Ἀμερικῆς. Τὸ διὰ τὴν ἐταιρίαν ταύτην παραγγελθὲν ἀτμόπλοιον οὐ ὄντως ἀπέβαλεν "Great Western".

Οὖς τότε ἀγεπτύθη ἀνταγωνισμὸς μεταξὺ τῶν δύο τούτων ἀτμοπλοίων, ἀμιλλομένων ποία πρώτη γὰρ ἐκτελέσῃ τὸ ταξίδιον. Η τιμὴ ἐπεφυλάσσετο εἰς τὸ "British Queen", οὐτιγος ἡ γυναικής, ἀρξαμένη προτήτερον, προύχωρεις ἀρχούντως τῆς τοῦ "Great Western", διε ἐπήλθεν ἔνας ἐγένετος ἀπρόσποτον γεγονός καθυστερῆσαν τὴν ἀποπεράτωσιν του. Ἐχρεωτόπησε, δηλαδὴ, ἡ ἐταιρία, ἢτις εἶχεν ἀγαλάβει τὴν κατασκευὴν τῶν μηχανῶν του καὶ τοιουτοράπως ἀφέθη ἐλεύθερον τὸ στάδιον εἰς τὸ ἀπὸ "Great Western".

Ἡ British & American Co, ίστατο πλέον ἐπὶ ξυροῦ ἀκμῆς καὶ ἡ πτώχευσις τῆς ἐθεωρεῖτο ἐπικειμένη καὶ ἀναπότρεπτος, ὅπόταν εἰς ἐκ τῶν διευθυντῶν τῆς, ὡς James Beale, κατοικος τοῦ Κόρη, εὑρισκόμενος τὴν ἐποχὴν εἰς τὸ Λονδίνον, ἐπενέθη, ὡς ἀπὸ μηχανῆς Θεός καὶ ἔσωσε τὴν κατάστασιν. Συντκειδεύων οὗτος μετ' ἀλλων ἐνδιαφερομένων διὰ τὴν ὑπόθεσιν, συνεζήτηε ἐπὶ τῆς καταστάσεως τῆς ἐταιρίας καὶ τοῦ δημιουργηθέντος ἀδιεξόδου τῆς, εἰς δὲ τὸν συνομιλητῶν του ἐξεφράσετο μὲ πολλὴν ἀπαισιοδίαν φρονῶν, διε ἡ ἐταιρία τοῦ Μπρίστολ οὐ ἐξήρχετο νικήτρια εἰς τὸν ἀναληφθέντα ἀνταγωνισμόν.

Ο Beale ἀντέκρουσε τὸν συγομιλητήν του, οὐτιγος δὲ συγε-

μερίζετο τοὺς φόδους, ἀντιθέτως δέ ἐπίστευεν, διε ἡτο δυνατὸν ὅτι αὐτὸν ἐταιρία νὰ ἔχασφαλίσῃ τὴν τελικὴν ἐπιτυχίαν. Πρὸς μεγάλην μάλιστα ἔκπληξιν τῶν παρισταμένων προέβη καὶ εἰς τὴν δήλωσιν, διε ὑπῆρχεν ἀκόμη χρόνος πρὸς θεραπείαν τῆς καταστάσεως καὶ ὑπεροχὴν τῆς Great Western Co. Ἐξηγούμενος προσέθεσεν, διε ἔλαν δεδούτως ἔξουσιοδοτεῖτο, ἡδύκατο νὰ εὕρη πλοῖον κατάλληλον ν ἀντικαταστήσῃ τὸ "British Queen", καθὼς ἐπίσης καὶ πλοίαρχον ἴκανὸν καὶ ἐμπειρον, διε παῖσαν ἀσφάλειαν ὀδηγήσῃ τὸ πλοῖον εἰς τὴν Ἀμερικήν.

Καὶ πραγματικῶς ἡ ἐπακολουθήσασα ἔξουσιοδότησις καὶ ἐπιτυχής ἔκβασις τῶν ἐνεργειῶν τοῦ Beale ἀπέδειξαν, διε αἱ ἐπαγγελίαι του δὲν ἀπετέλουν συγκίνειας καυχησιολογίας. Ἐντὸς μικροῦ χρονικοῦ διαστήματος ἐναυλώνετο διὰ τὸν ἐπιδιωκόμενον σκοπὸν τὸ ἀτμόπλοιον "Sirius", τῆς ἐταιρίας St. George Steam Packet Co, δὲ κατάλληλος πλοίαρχος ἔξευρεθη ἐν τῷ προσώπῳ τοῦ Richard Roberts, ὑποπλοιάρχου τοῦ B. N., ἔχοντος ἀποσυρθῆ ἐκ τῆς ὑπηρεσίας καὶ πλοίαρχεύοντος ἐνδε ἀπτοπλοίου σκάρρους.

Τὸ ναυλωθέν ἀτμόπλοιον "Sirius" ἡτο ἡλικίας ἐνδε μόλις ἔτους, ἀλλὰ μ.χρόνια εἰς τὸ μέγεθος, ἔχον τὸ τέταρτον μόλις τῆς χωρητικότητος τοῦ ἡμιτελοῦς ἐπὶ τῆς ναυπηγικῆς ἐσχάρας "British Queen" καὶ τοῦ ὑπὸ κατασκευὴν "Great Western". Κατὰ τὰ ἐπίσημα διδοῦται καταγραφῆς τῶν πλοίων, ἡτο χωρητικότητος 412 τόννων, μήκους 178 ποδῶν καὶ ἔφερε πλήρωμα 38 ἀγρῶν. Τὸ ἀκροστόλιον του παρίστα κύρια κρατοῦντα μεταξὺ τῶν τεσσάρων ποδῶν του ἀστέρων, τὸν συμβολίζοντα τὸ ὄνομα τοῦ πλοίου.

Τὸ "Sirius" ἐγκατέλειψε τὰς προκυμαίας τοῦ Λονδίνου τὴν 28ην Μαρτίου 1838 καὶ πλοίαρχούμενον ὑπὸ τοῦ Roberts κατηγορύθη εἰς τὸ Κόρη, διον ἔφθασε τὴν 30ην ἡδίου μηνὸς καὶ ἐπλεύρισε διὰ τὴν παραλαβὴν ἐπιβατῶν εἰς τὴν προκυμαίαν τοῦ Passage, ἀπέχουσαν ἐπτὰ μίλια ἀπὸ τῆς πόλεως τοῦ Κόρη. Τὴν 3ην Απρίλιον κατέπλευσε εἰς τὸ Passage τὸ ἀπὸ "Ocean" ἔτερον σκάφος τῆς ἐταιρίας St. George Packet Co, προερχόμενον ἐκ Λίθερπουλ καὶ φέρον ἐπιβάτους καὶ ταχυδρομεῖον δι τὸ Ἀμερικήν. Τὴν ἐπομένην 4ην Ἀπρίλιον καὶ περὶ τὴν 10ην πρωΐην ὥραν τὸ "Sirius" εἶχεν ἡδη παραλάβει τοὺς ταχυδρομικοὺς σάκκους καὶ 40 ἐπιβάτες, ἔξι ὡν ἔνδεκα γυναῖκες, δὲ πλοίαρχος Roberts ἀνήγγειλε τὴν ἐπικειμένην ἀπαραίν διε ἐνδε κανονιούσοις σμοῦ.

Ο ἀπόλοινς ἀπετέλεσε γεγονός ίστορικόν.

Ο πληγθυσμὸς τοῦ Κόρη καὶ τῶν γειτονικῶν περιοχῶν ἐτέλει εἰς συναγερμό, ἐνγὰ δὲ τὸ ἀτμόπλοιον κατήρχετο τὸν ποταμὸν διὰ γὰρ ἔξελθη εἰς τὴν ἀνοικτὴν θάλασσαν καὶ ἀποδύθη εἰς τὸ ὑπερωκεανόν του, χιλιάδες λασον εἰχον συγκεντρωθῆ εἰς ἀμφοτέρας τὰς ὅχθας καὶ ἐγκαταράγαζον ἐνθουσιασμόν. "Ολα τὰ πλοῖα ήσαν σημαιοστόλιστα πανηγυρικῶν, τὰ δὲ πληρωματά των παρατεταμένα ἐπὶ τῶν καταστρωμάτων καὶ ἐπὶ τῶν κεραϊδῶν των ἔχαιρετων τὴν πρὸ αὐτῶν διάθεσιν τοῦ ἀπὸ "Sirius". "Αλλα

πλήθη κόσμου συγκεντρωμένα εἰς τὰς ἐκβολὰς τοῦ ποταμοῦ κατεύδωσαν τὸ πλοῖον μὲν ἐνθουσιασμὸν καὶ τὸ παρηκολούθησαν, ἔως δου ἐξηφανίσθη εἰς τὰ δάση τοῦ δρίζοντος, εἰς τὰ δρατὰ δάση τοῦ δυμιχλώδους Ἀτλαντικοῦ.

Τέσσαρας ἡμέρας βραδύτερον, τὴν 8ην Ἀπριλίου, τὸ ἀτμόπλοιον «Great Western», οὐτινος μὲν πᾶσαν σπουδὴν εἶχεν ἀποπερατωθῆναι γεννήσις, ἀπέπλεε καὶ αὐτὸν ἐκ Μπρίστολος διὰ τὸ παρθενικὸν τοῦ πρὸς τὴν Νέαν Υόρκην ταξίδιον. Οἱ γεννικοὶ κύκλοι τῆς Ἀγγλίας καὶ ἡ ἀτμοπλοΐα, εἰς ἣν ἀνήκει, ἐξέφραζεν τὴν πιθανότητα, διὰ τὸ ἀτμόπλοιον τοῦτο θὰ κατέφθανε τὸ «Sirius» καὶ θὰ κατέπλεε πρῶτον εἰς τὴν Νέαν Υόρκην. διότι ἦτο σκάφος νεότευκτον, μεγαλύτερον, μείζονος ἀντοχῆς καὶ μὲ μεγαλυτέρων δύναμιν μηχανῶν, προσόντα, ἀτινα τὸ καθίσταν πολὺ ὑπέρτερον τοῦ ἀντιπάλου ἀτμοπλοίου. Διὸ ἀλλοι εὗτοις τοὺς λόγους, ὃ συναγωνισμὸς τῶν δύο τούτων ἀτμοπλοίων εἰχεν εὐλόγως διεγέρει τὴν περιέργειαν καὶ τὸ ἐνδιαφέρον τόσον εἰς τὴν Εὐρώπην, δσον καὶ εἰς τὴν Ἀμερικήν.

Εἰς τὴν Νέαν Υόρκην, μάλιστα, τὸ ταξίδιον τῶν δύο ἀτμόπλοιων ἀπέτελε: τὸ κύριον θέμα τῆς γεννικῆς συζητήσεως, πολὺς δὲ κόσμος συνέρρεε καθ' ἐκάστην εἰς τὴν πόλιν ταύτην ἐξ ὅλων τῶν σημείων τῶν Ἡνωμ. Πολιτειῶν, διὰ νὰ παραστῇ καὶ παρακολουθήσῃ τὸν κατάπλουν τῶν. Τὸ γεννικὸν ἐνδιαφέρον ηὔξανεν ἀπὸ ἡμέρας εἰς ἡμέραν καὶ τὴν 15ην Ἀπριλίου εἴχε πλέον κορυφωθῆναι, κύματα δὲ κόσμου κατήρχοντο εἰς τὴν παραλίαν Battery καὶ μὲ ἀπληστα τὰ βλέμματα παρετήρουν τὴν εἰσόδον τοῦ λιμένος καὶ διηρεύνων τὸ πέλαγος.

Ἐπτὰ ὀλόκληροι ἡμέραι ἀγνοιας διέρρευσαν, δτε τὴν ἑσπέραν τῆς 22ας Ἀπριλίου μία ἐλαφρά τολύπη καπνοῦ ἐπεφάγη εἰς τὰ δάση τῆς θαλάσσης καὶ ἔστιξε τὸν καθαρὸν δρίζοντα. Δὲν ἀπέμενεν ἀμφιβολία. Ἠρχετο ἐν ἀπὸ τὸ συναγωνιζόμενα δύο ἀτμόπλοια. Ἐξαλλος ἐνθουσιασμὸς κατέλαβε τότε τὰ ἀναμένοντα πλήθη, τὰ δποια κατέτρωγον διὰ τῶν ὄφθαλμῶν τὸ πέλαγος. Σιγά—σιγά ἡ σιλουέττα τοῦ πλοίου διεγράφη. εὐκρινῶς καὶ τὸ μικρὸν τροχοφόρον ἐπρόβαλε διανοιγον τὸν ταραχώδη δρόμον τοῦ πρὸς τὸν λιμένα.

*Ητο τὸ «Sirius».

Παρ' ὅλην τὴν ἐγαντιότητα τοῦ πνέοντος σφοδροῦ ἀνέμου καὶ παρὰ τὴν ἀνταρσίαν τῶν πλείστων ἀνδρῶν τοῦ πληρώματός του, οἵτινες δὲν ἐφετάζοντο, δτι θὰ ἐπανέβλεπον πλέον ἔηραν, ὁ πλοίαρχος Roberts ὠδήγησε τὸ σκάφος του ἀσφαλῶς διὰ μέσου τοῦ μεγάλου πόντου. Καὶ τὴν 10ην γυντεριγήν ἡγκυροβόλει ἔναντι τῆς προκυμαίας Battery.

Ταχύπτερος ἡ φήμη τοῦ κατάπλου διεδόθη γοργῶς εἰς ὄλόκληρον τὴν πόλιν, ὁ δὲ ἐνθουσιασμὸς ἐφθασεν εἰς τὸ ζευθῆ τὴν πρωῖαν τῆς ἐπομένης, ὅταν ἐγνώσθη, δτι κατέπλευσεν εἰς τὸν λιμένα τῆς Νέας Υόρκης καὶ τὸ δεύτερον ἀτμόπλοιον, τὸ «Great Western». Ἄν καὶ τὸ πλοῖον τοῦτο διέπλευσε ταχύτερον τὸν Ἀτλαντικόν, ἐν τούτοις ἡ τιμὴ ἀπεδόθη ἐξ ὄλοκλήρου εἰς τὸ «Sirius», ὁ πλοίαρχος τοῦ δποιού ἡτο ὁ ἥρως του ἱστορικοῦ γεγονότος τῆς ἡμέρας ἐκείνης. Ἡ ἐδήλωσις τῶν αἰτημάτων τοῦ Ἀμερικανικοῦ λαοῦ δύναται νὰ κριθῇ ἀπὸ τὸ ἀκόλουθον χρονικὸν τοῦ «Κήρυκος τῆς Νέας Υόρκης»:

«Sirius»... «Sirius»... «Sirius»!... Τίποτε ἀλλο δέν συζητεῖται πλέον εἰς τὴν Νέαν Υόρκην, παρὰ μόνον τὸ γεγονός τοῦ κατάπλου τοῦ σjs «Sirius». Καὶ δικαίως, διότι εἶνε τὸ πρῶτον ἀτμόπλοιον ποὺ ἐφθασεν ἐδῶ ἐξ Εὐρώπης καὶ τοῦτο ἀκριβῶς τὸ κατέστησεν ἐνδοξόν. Ὁ Κάπταιν Roberts εἶγε δὲ πρῶτος ἀνθρώπος, ποὺ ὠδήγησεν ἀτμοκίνητον πλοῖον διαπλεύσαν τὸν Ἀτλαντικόν καὶ φθάσαν ἀπὸ τῆς Εὐρώπης εἰς τὴν Ἀμερικήν.

Οἱ κάτοικοι τῆς Νέας Υόρκης ἐπανηγύρισαν τὸ ἱστορικόν γεγονός κατὰ τὸν ἐμπρέποντα τρόπον. Τὴν Τετάρτην 24ην Ἀπριλίου ὁ δημάρχος μετὰ τοῦ δημοτικοῦ συμβουλίου ἐπεσκέψθησαν ἐπισήμως τὸ «Sirius» καὶ μετ' ἀλλων προσωπικοτήτων τῆς πόλεως παρεκάθησαν εἰς γεῦμα δοθὲν ἐπὶ τοῦ πλοίου. Κατὰ τὴν διάρκειάν του ἡγέρθησαν προπόσεις πλήρεις φιλοφρονήσεων καὶ ἐγκουιδωδῶν ἐκφράσεων διὰ τὸν πλοίαρχον Roberts, ὁ δὲ δημάρχος πάρεδρος Hoxie προσφωνῶν κατὰ τὸν ἐδεσκάιωσεν «ὅτι διήνοιξε νέννην εὑρεῖται λεωφόρον εἰς τὴν πρόσδοτον τῆς ἀνθρωπότητος».

Μεγαλύτεραι τιμαὶ ἀνέμενον τὸν τολμηρὸν πλοίαρχον κατὰ τὴν ἐπιστροφήν του εἰς τὸ Κόρκ. Οἱ κάτοικοι τῷ ἐδώρησαν, διὰ

κοινῆς εἰσφορᾶς ἀγορασθεῖσαν, μίαν θαυμασίαν ἐπιτραπέζιον σκευήν, ὠνομάσθη ἐπίτιμος δημότης τῆς πόλεως, ἡ δὲ γενέτειρα του τῷ προσέφερεν ἔνα μεγάλον ἀργυροῦ δίσκον. Τὸ ἀτμόπλοιον «Sirius» ἐξετέλεσεν ἔνα ἀκόμη ταξίδιον εἰς τὴν Νέαν Υόρκην ὑπὸ ἀλλον πλοίαρχον, μετὰ δὲ τὴν ἐπιστροφήν του ἐπανέλαβε τὸ σύγνοθες αὐτοῦ ἀκτοπλοϊκὸν δρομολόγιον μεταξύ τοῦ Ἰρλανδικοῦ λιμένος τοῦ Κόρκ καὶ τῶν Ἀγγλικῶν τοιούτων. Τὸ τέλος του ὑπῆρξε μελαγχολικόν. Μίαν γύνατο τοῦ Ιανουαρίου 1847, κατευθύνμενον πρὸς τὸ Κόρκ καὶ καλυπτόμενον ἀπὸ πυκνὸν πέπλου ὁμιχλῆς, ἐξέκλιψε τῆς πορείας του καὶ ἐξώκειλεν ἐπὶ τῶν δραχωδῶν ἀκτῶν τοῦ Ballycotton συντριβένι.

Τραγικωτέρα μοίρα ἐπεφύλασσετο διὰ τὸν πλοίαρχον Roberts, εὑρόντα δραματικὸν θάνατον εἰς τὸν τρικυμιώδη Ἀτλαντικόν. Μετὰ τό τοῦ «Sirius» ἀνέλαβεν σύτος διαδοχικῶς τὴν πλοίαρχον τῶν δύο τότε μεγαλυτέρων ἀτμοπλοίων, τοῦ «British Queen» καὶ τοῦ «President». Τὸ τελευταῖον τοῦτο ἀτμόπλοιον ὑπῆρξε πολὺ ἀτυχές. Κατὰ τὸ παρθενικὸν του ταξίδιον ἐφθασεν αἰσίως εἰς τὴν Νέαν Υόρκην, ἀλλὰ κατὰ τὴν ἐπιστροφήν του εἰς τὴν Εὐρώπην ἐπέπρωτο νὰ κοιμηθῇ αἰώνια εἰς τὰ σκοτεινὰ δάση τοῦ ωκενοῦ. Κατεποντίσθη συμπάρκουραν εἰς τὸν θάνατον καὶ ἀπαντας τούς ἐπιβάτας του, 136 ἐν ὅλῳ ψυχάς!..

Ἀναφορικῶς μὲ τὸ δραματικὸν αὐτὸν ναυάγιον, διατοπικὸς χρονογράφος τῆς ἐποχῆς ἐκείνης ἀναφέρει καὶ μίαν ἀξίαν νὰ μηνημονεύῃ λεπτομέρειαν, χαρακτηριστικὴν τῆς δεισιδαιμονίας τῶν ναυτιλογμάνων, ἀλλὰ καὶ τῶν οἰκογενειῶν των. Είχον ἀρκετοὶ πλέον παρέλθει, ἀφ' ἡς ἡμέρας τὸ ἀτμόπλοιον «President» δὲν εἴχε δώσει ἵχην ζωῆς καὶ θεωρηθῇ ὑπὸ τὸ Λδοῦδ ὡς «ἀπολεσμένη», ἡ δὲ σύζυγος τοῦ πλοίαρχου Roberts ἐπέμενε νὰ πιστεύῃ, δτι ὁ σύζυγός της δὲν ἐπιγίγη. Τπεστήριζε μὲ πεποίησιν δτι ζηγ καὶ ἔτρεφε τὴν ἐλπίδα, δτι ὁ προσφιλῆς ναυαγὸς θὰ εἴχε περισσωθῇ εἰς μακρυνόν λιμένα, δρόθεν μὲ πρώτην εὐκαιρίαν θὰ ἐπέστρεψεν εἰς τὴν Ἀγγλίαν σῶος καὶ ἀδλαβῆς.

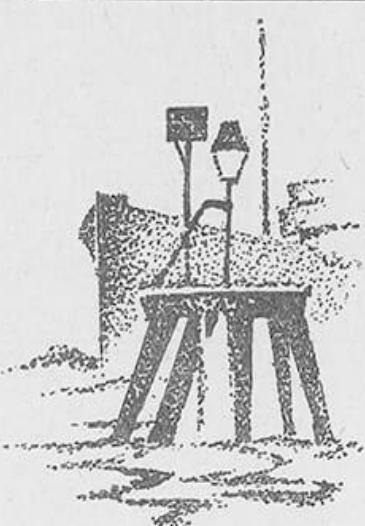
Μία τοιαύτη περίπτωσις δτο τὸ δραματικὸν αὐτὸν ναυάγιον, διατοπικὸν ἐποχῆς ἐκείνην σπάνιον γεγονός, δεδομένου πόσον δτο ἀτελές τὸ συγκοινωνιακὸν δίκτυον της δεισιδαιμονίας τῶν ναυτιλογμάνων, ἀλλὰ καὶ τῶν οἰκογενειῶν των. Είχον ἀρκετοὶ πλέον παρέλθει, δτι ὁ σύζυγος τοῦ πλοίαρχου Roberts ἐκάθιτο μόνη εἰς ἔνα δωμάτιον τῆς οἰκίας της, εἰς τὸ δποίον δτο ἀνηρτημένην ἡ εἰκὼν τοῦ συζύγου της. Αἴργης, δτι εἰκὼν ἐξέφυγε τῆς θέσεώς της καὶ κατέπεσε μετὰ πατάγου εἰς τὸ δάπεδον.

Οἰ οἰωνὸς δτο κακὸς καὶ ἐσήμαινεν, δτι ὁ πλοίαρχος δὲν ἐρίσκετο πλέον εἰς τὴν ζωήν. Αμέσως δη κυρία Roberts περιεβλήθη πέντημον περιβολήν καὶ ἐθρήνησε τὴν ἀπώλειαν τοῦ συζύγου της. Μερίμνη τῆς χήρας Roberts ἀνηγέρθη εἰς τὸ Κοιμητήριον τοῦ Passage καλλιτεχνικὸν καὶ ιδιάζοντος τύπου μνημείον, μέχαραγμένην ἐπὶ τοῦ λευκοῦ μαρμάρου τὴν ἀκόλουθον ἀφιέρωσιν:

«Ἡ στήλη αὕτη ἀνηγέρθη εἰς τὸ νεκροταφεῖον τῆς γενετεῖρας αὐτοῦ πόλεως, εἰς μνήμην τῶν ἀρετῶν καὶ τοῦ προώρου θαυμάτου τοῦ Richard Roberts ὁπολιάρχου τοῦ B.N. ὑπὸ τὴν πλοίαρχον τοῦ δποίου τὸ πρῶτον ἀτμόπλοιον «Sirius» διέπλευσε τὸν Ἀτλαντικόν».

(Ἐκ τοῦ Ἀγγλικοῦ)

**



"ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ,,

ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ
EN ΠΕΙΡΑΙΕΙ

ΓΡΑΦΕΙΑ, ΛΕΟΦΟΡΟΣ ΣΩΚΡΑΤΟΥΣ 35 ΤΗΛΕΦ. 40.658
ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΑ ΤΗΛΕΦΟΡΟΥΜΑΤΑ "ΧΡΟΝΙΚΑ,,

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

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

"NAFTIKA CHRONIKA,,

A REVIEW OF SHIPPING & COMMERCE
PIRAEUS - GREECE

'Ανεξαρτήτως τού ἀν καὶ κατὰ πόσον σκόπιμον είνε ν' ἀποκλείσω μὲν δόλοκληρον τὸ Βόρειον Τμῆμα τοῦ λιμένος διὰ τῆς Ἐλευθέρας Ζώνης, ἐνέξαρτήτως τῶν μὲ καὶ ποιαν δόσιν προεκλογικῆς προπαγάνδας γενομένων ἔγκαινώντων καὶ τῆς ἐλλείφεως τού προκαθωρισμένου προγράμματος ἐπὶ τοῦ λυττεστέρον τού τρόπου τῆς λειτουργίας αὐτῆς εἴη μεντα ὑποχρεωμένοι να λατονίσωμεν καὶ πάλιν πρός τὰς ιδύνοντας τὰς τύχας τοῦ λιμένος, διὰ τὴν παραβλέποντες πάσαν ὑπηρεσιακήν αὐτίληψιν, νὰ ἐπιτέμεψουν τὴν ἔγκαινάστασιν τού μηχανονγέων ἐντὸς τοῦ περιβόλου τῆς Ἐλευθέρας Ζώνης, παρέχοντες εἰς αὐτάπασα διοικητικήν διευκόλυνσιν διὰ τὸ δημιουργικόν αὐτῶν ἔργων. Ας ἀντιληφθῶμεν ἐπὶ τέλους τὴν χρησιμότητα τῆς Πειραικῆς οιδηροβιομηχανίας διὰ τὴν καθόλου Ἐθνικήν Οἰκονομίαν καὶ εἰδικῶς διὰ τὸν φύινοντα Πειραιά. Πρόκειται περὶ βιομηχανίας, ποὺ περικλεῖται ἐν ἑαυτῇ ὅλα τὰ σπέρματα διὰ μίαν κολυτέραν αὐριον, ἀξίας πάσης ὑποστηρίξεως διὰ τὴν ἀπρόσκοπτον πρόσδον τῆς.



Η ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΙΣ ΤΩΝ ΦΟΙΤΗΓΩΝ ΜΑΣ ΕΝ ΤΗ ΞΕΝΗ

Μία προφανής ἀδικία διαπραττομένη ἀπὸ μέρους τοῦ Κράτους εἰς βάρος τῶν πλοιοκτητῶν μικρῶν ἀτμοπλοίων καὶ ιστιοφόρων, περιήλθεν εἰς γνῶσιν μας. Πρόκειται

“ΜΕΣΑΖΟΝΤΕΣ,, περὶ τῆς χρησιμοποίησεως «μεσαζόντων» διὰ τὰς ἀκάστοτε ναυ-

καφαρούντες σημαντικὸν ποσοστὸν ἐκ τοῦ ναυάλου τοῦ Δημοσίου σκα-

φών, πρὸς μεταφράσαν ὑπίκου διὰ τὸ στράτευμα, πετρελαίων καὶ ἄλατος τοῦ Μονοπώλιου, σιτηρῶν, χαροπίσεν ἀπλ. εἰδῶν. Οἱ «μεσαζόντες» αὐτοὶ, ἀπωφελούμενοι τῆς σημερινῆς κρίσεως, κερδοσκοποῦν εἰς βάρος τοῦ πλοιοκτητοῦ, ὅχι μόνον διὰ τῆς μειώσεως τοῦ ισχύοντος ναυλολογίου, ἀλλὰ πολλάκις παρακαρούντες σημαντικὸν ποσοστὸν ἐκ τοῦ ναύλου τοῦ καταβαλλομένου ὑπὸ τοῦ ναυλωτοῦ, δηλαδὴ ὑπὸ τοῦ Δημοσίου εἰς τὴν προκειμένην περίπτωσιν.

Ἐναντίον τοῦ ἀπόποιον αὐτοῦ διεμαρτυρήθησαν οἱ πλοιοκτῆται μέσῳ τῆς Πανελλήνιον «Ἐνώσεως Ιστιοφόρων καὶ μικρῶν ἀτμοπλοίων, τοῖς παρεοχέθησαν δὲ λόγοι κολακευτικοί, χωρὶς ὅμως καὶ νὰ ληφθῇ κανέναν μέτρον ἰκανοποιοῦν τὰς ἀπόψεις τον. Θὰ ἥθελομεν ὅσεν νὰ ἐπληρωφορούμεθα, ἐὰν ὃδε συνεχισθῇ ἐπὶ πολὺ ἀκόμη ἡ ἀδικία αὕτη καὶ ἐὰν ὃδε ἐπιμένῃ τὸ ἐπίσημον Κράτος νὰ ἀφαιρῇ διὰ παρομοίας μεθόδουν ἓνα τιμῆμα ἀπαλαύν—τόσων γλίσχων ἄλλως τε—ἀπὸ πτωχοὺς βιοπαλαιστάς, οἷοι είνε οἱ ιδιοκτῆται μικρῶν ιστιοφόρων πλοίων.

Μίαν πρότασιν νόμου ἀξίαν πάσης συμπαθείας ἀπὸ μέρους τῆς Βουλῆς ὑπέβαλον πρὸς ἡμέρων οἱ βουλευταὶ τῶν Ναυτικῶν περιφερειῶν. Διὰ τῆς προτάσεως ταῦτης, τροποποιουμένων τῶν σχετικῶν πατατάξεων περὶ κατατά-

φάρων, θὰ ἡτο δυνατὸν ἀριθμός τις ἐκ τῶν ἀργούντων πλοιάρχων, μηχανικῶν καὶ ἔργατων θαλάσσης τοῦ Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ, νὰ κατατάσσωνται εἰς τὴν ὑπηρεσίαν τῶν φάρων, περιοριζούμενης τῆς ἀποκλειστικῆς κατατάξεως τούτων ἐκ τῶν τάξεων τῶν ὑπαξιωματικῶν τοῦ Π. Ναυτικοῦ, ὡς ἡδη συμβάνει.

Ἡ μέχρι τοῦδε κρατικὴ μέριμνα ὑπὲρ τῆς τόσον ἀναξιοπαθούσης τάξεως τῶν ναυτιλλομένων μας, τάξεως καὶ ἔξοχὴν συντηρητικῆς καὶ ἀξιοπρεπούς ἐν τῇ δυστυχίᾳ ποὺ μαστίζει αὐτὴν, λόγῳ τῆς ὁδύτητος τῆς ναυτιλιακῆς κρίσεως, ὑπῆρξε πράγματος σκιώδες. Θὰ ἡτο, τῇ ἀλληθείᾳ, δικιον νὰ καταταξιάρχων τὰς θέσεις τῶν ἐτιστῶν καὶ φυλάκων τῶν φάρων κατὰ τρόπον προνομιούχον καὶ μέροις ἐσχάτου γήρατος, οἱ τόσον ἔχοντες ἔξτασις μετατρέπει τὰ πρός τὰ ζῆν, διὰ τῶν ἐπαρκῶν συντάξεων τοῦ Δημοσίου, Μετοχικοῦ καὶ Απομαχικοῦ, ἀπόστρατοι ναυαξιωματικοὶ τοῦ Π.Ν. καὶ οἱ στερούμενοι τῶν πάντων ἀνεργοὶ ναυτιλλομένοι νὰ περιέχωνται ἐν ἀπογνώσει τὴν αἰμασάν τοῦ λιμένος Πειραιώς, εἰς ἀνάζητησιν μιᾶς οἰασδήποτε ἔργασίας διὰ τὸν ἀρτον τῶν οἰκογενειῶν των.

Νομοθετικὰ σώματα καὶ Κυβέρνησις ὄφειλον ἀσμένως καὶ ὅμοιόμως ν' ἀποδεχθοῦν τὸ προτεινόμενον δίκαιον μέτρον.

Τὰ πρώτα κρούσματα τῆς στενοκεφάλου ὑπηρεσιακῆς ἀντιλήψεως εἰς τὴν λειτουργίαν τῆς Ἐλευθέρας Ζώνης ηχισαν ἐκδηλούμενα. Τὸ ζήτημα τῆς παραχωρήσεως ωρισμένου χόρου Η ΣΙΔΗΡΟΒΙΟΜΗ- εἰς τὸν λιμενικὸν περίβολον καὶ τημήτας τι- ΧΑΝΙΑ ΚΑΙ Η ΕΛΕΥ- νος κρητ. ώματος διὰ τὴν ἐγκατάστασιν τῶν ΘΕΡΑ ΖΩΝΗ. πρωταρχικῶν παραγόντα τῆς ἀναπτύξεως ἐνὸς συγχρονισμένου λιμένος, προσφορούντες εἰς τὴν στρεβλήν ἀντιλήψιν τῶν ιδύνοντων τὰ τῆς Ἐλ. Ζώνης. Κατ' αὐτοὺς δὲν ὑπάρχει διασθέσιμος χόρος!

Σχετικῶς μὲ τὴν πρακτόρευσιν τῶν φορτηγῶν μας εἰς τὸν ἔνονυς λιμένας καὶ εἰδικῶς, προκειμένον περὶ τῶν ἀτμοπλοίων τοῦ κ. Κ. Βενιζέλου, ἐλάβομεν καὶ δημοσιεύμενεν εὐχαρίστως τὴν κάτων ἐπιστολὴν. Ό κ. Βακιρτζῆς προβαίνει διὰ ταῦτης εἰς τὴν ἐπανόρθωσιν τῶν ὄσων ἑγάρφωσαν ἐν τῷ ἐπιστολῷ τοῦ «Ἐλληνος τοῦ Ἐξωτερικοῦ διὰ τὰ φορτηγά τοῦ κ. Κ. Βενιζέλου, τονίζει δὲ, τούναντίον, ὅτι ὁ ἐπιφανῆς πλοιοκτήτης αὐτῶν ἐμφορεῖται ὑπὸ τῶν ιδίων πεποιθήσεων ως αὗται διετυπώθησαν ὑπὸ τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν», δύον ἀφορᾷ τὴν θέσην τῶν ἐν τῇ ξένην Ἐλλήνων πρακτόρων καὶ τῶν πρὸς αὐτοὺς ὑποχρεωτούντων πλοιοκτητῶν. Ἀναγνωρίζεται, δύος ἔξαλλον, ἐν τῇ ἐπιστολῇ, ὅτι ἐκ λάθους τοῦ Αγγλον διαχειριστού τοῦ ἀπὸ «Ποσειδών» ἐπρακτορεύθη τούτο κατὰ τὴν τελευταίαν εἰς Ἀμβούργον ἐκφόρτωσίν του εἰς τὸν ἔνονυς πράτησα.

Τὰ «Ναυτικὰ Χρονικά» χάρισον ιδιαίτερως, διότι ἀνακινήσαντα τὸ ζήτημα τῶν ἐν τῇ ξένην Ἐλλήνων πρακτόρων, βλέποντες μεθ' ίκανοποίησεως ἀναγνωριζούμενην τὴν ἀνάγκην, δύος μὴ διαφεύγην Ἐλληνικῶν χρήματος εἰς ξένα θυλάκια, διανάλιστα δι' αὐτοῦ πρόκειται νὰ στηριζωμεν τὴν προσπάθειαν ὁμογενῶν πρεσβυταρίων προστασίας τῶν συμφερόντων μας εἰς τὸν ἔνονυς λιμένας.

Ἡ ἐπιστολὴ τοῦ κ. Βακιρτζῆς ἔχει ως ἔξης:

‘Αξιότιμε Κύριε Διευθυντά,

Εἰς τὸ τεύχος τῆς Ι. Μαρτίου τοῦ ἔγκριτον ‘Υμῶν περιοδικοῦ, τοῦ ὅπιον τὸν ἀγώνα υπὲρ τῆς Ἐλληνικῆς Ναυτιλίας μετ' ιδιαίτερας ικανοποίησεως δῆλοι παρακολουθούμενεν, δημοσιεύεται ἀνώνυμος ἐπιστολὴ, ἀναφερούμενη εἰς τὴν ἐπιστολὴν πρακτόρευσιν τῶν Ἐλληνικῶν ἀτμοπλοίων, καὶ ἐκφράζουσαν δυσφορίαν διὰ τὴν εἰς τὸν Ελλήνων πλοιοκτητῶν.

Καὶ δύον μὲν ἀφορᾶ τὸ γενικόν πνεύμα τῆς ἐπιστολῆς, οὐδεὶς νοίζω δύναται νὰ μὴ πλειοδήτησῃ ὅτι ἐνδείκνυται, ιδίως κατὰ τὰς παρούσας κρισίμους στιγμάς, ἡ τῶνως τῆς στενῆς ἐκείνης ἀλλήλεγγηνός, ἢν τῇ φυλῇ μαζὶ πάντοτε ἐπεδείχατο, ἡ συγκέντρωσις τῶν Ἐλληνικῶν ἔργατων εἰς Ελληνικὰ καὶ μόνον κείφας, ἡ προτίμησις τῶν ὁμοθυνῶν ἐν τῷ ἐσωτερικῷ καὶ τῷ κατάφορεινεσσας πρακτορεύσεως.

Καὶ δύον μὲν ἀφορᾶ τὸ γενικόν πνεύμα τῆς ἐπιστολῆς, οὐδεὶς νοίζω δύναται νὰ μὴ πλειοδήτησῃ ὅτι ἐνδείκνυται, ιδίως κατὰ τὰς παρούσας κρισίμους στιγμάς, ἡ τῶνως τῆς στενῆς ἐκείνης ἀλλήλεγγηνός, ἢν τὸν πόνον τούτου τοῦ ζητήματος δημόσιον τοῦ Ελληνικοῦ Ναυτιλίου προστατεύεται, οὐδεὶς νοίζω δύναται νὰ μὴ πλειοδήτησῃ ὅτι ἐπιστολῆς της ιδιαίτερης έργασίας πρακτορεύσεως.

Οἱ ἀνωνυμογάρφοις ὄμως ἡθέλησαν νὰ ἐπεκταθῇ καὶ εἰς λεπτομερεῖς, τῶν δόπιων τὸ βάσιμον δὲν ἔλαβεν ἐν τούτοις τὸν κόπον τὰ ἔξαριθμάσι, θὰ μοὶ ἐπιτραπῇ δὲ νὰ εἴπω, ὅτι τὸ παράδειγμα τοῦ ἀπ. «ΠΟΣΕΙΔΩΝ» διότε ἀνέφερε, καὶ τὸ δόνομα τοῦ κ. Κ. Βενιζέλου ούτινος ἔκαμε χρήσιν κατὰ τοιούτον τρόπον, ἀποδεικνύει τὴν ἐλαφρότητα μετὰ τὴν δόπιας εἰδισμένοις οἱ σύγχρονοι Ἐλληνες νὰ ἐπιλαμβανόμενοι προσώπων καὶ πραγμάτων, ἀκόμη καὶ εἰς ζητήματα φύσεως καθαρῶς ἀπορέουσι τὴν ἀποτίμησικής.

Ἐπιτραπήτω μοι εἰς ἔπανόρθωσιν, νὰ παρέξω τὴν πληροφορίαν

ὅτι τόσον τὸ «ΠΟΣΕΙΔΩΝ», δύον καὶ τὸ «ΜΑΡΙΑ Ν. ΡΟΥΣΣΟΥ» ἀντιπροσωπεύονται ἐν τὴν λειτουργίαν ἐν τῷ Αμβούργῳ, ἀπό τριετίας σχεδὸν παρὰ τοῦ οἴκου «Ηλίας Πανταζόπουλος» μονίμως, κατὰ λάθος δὲ μόνον, τοῦ ἐν Αγγλίᾳ πράκτορος, δι' ὅπερ παρετηρήθη οὗτος, ἀντεπροσωπεύθη τὸ πλοῖον πατὰ τὴν τελευταίαν ἐκφόρτωσιν παρὰ ἄλλον οἴκον.

Τὸ «Μαρία Ν. Ρούσσου» ἀντιπροσωπεύθη κατὰ τὴν πρόσφατον

ΝΕΑΙ ΑΓΟΡΑΙ ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΠΑΡ' ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ

Έγνωσθησαν αἱ κάτωθι νέαι ἀγοραὶ φορτηγῶν ἀτμοπλοίων παρ' Ελλήνων ἐφοπλιστῶν κατὰ τὸ διαρρεῦσαν δεκαπεντήμερον:

«Electrician» Ἀγγλικὸν, ἀντὶ τιμῆς 3875 λιρῶν παρὰ τῶν κ. κ. Λεων. Λογοθέτη καὶ Μιχ. Φακῆ, τῆς Ἀνδρου. Τὸ σκάφος τούτο εἶνε τ. γκρός 4572, νέτ 2884 τ., φορτίου 7800 τόννων, μὲ ἐμφορτον βενθίσμα 23.11 ποδῶν, ἔχει παρὰ τῷ Ἀγγλικῷ Λόνδη κλάσιν 100 Al καὶ ἐναυπηγήθη τὸ 1913 (500 μῆνα) εἰς τὴν Γλασκώην παρὰ τῶν ναυπηγείων Russel & Co καὶ ἀνάπτυσσεν ταχύτητα 10 μιλίων μὲ κατανάλωσιν 25 τόννων γαιανθράκων τὸ 24ωρον.

Αἱ διαστάσεις τοῦ εἰναι μήκους 385 ποδῶν, πλάτους 52 καὶ διαγωνίου βάθους κυρῶν 26.5 π., μὲ πρόστεγον 34, μεσόστεγον 111 καὶ ἐπίστεγον 45 ποδῶν. Αἱ μηχαναὶ του, κατασκευῆς G. Kincaid & Co, τοῦ Γρενοκ., δυνάμεως 361 ὄντας πατικῶν ἵππων, εἴνε τοικύλινδροι, διαστάσεως 25'', 41'', καὶ 68'' μὲ διαδρομὴν ἐμβόλου 48'' ἵντσῶν. Φέρει τρεῖς λέβιτας πλέσεως 180 λιβρῶν κατὰ τετραγωνικὴν ἵντσαν καὶ χρησιμοποιεῖ ἔδρα ὅδατος 1932 τόννων. Θὰ πιραληφθῇ εἰς Preston καὶ θὰ νηολογηθῇ εἰς τὴν Ἀνδρον.

«Fulton» Δανικὸν, ἡγοράσθη παρ' Ἑλλήνων ἀντὶ τιμῆς 10.000 Δανικῶν κορωνῶν, ἦτοι 590 λιρῶν, καὶ θὰ παραληφθῇ εἰς τὴν Κοπεγχάγην. Είνε μικρὸν σιδηρον ἀτμόπλοιον, τ. γκρός 749, νέτ 450 καὶ φορτίου 900 τόννων διαθέτον κῶδον διὰ φορτίου εἰς χώμα 45.000 κ.π., διὰ δέματα 42.000 κ.π. καὶ διὰ μπόνκερς 5400 κ.π., ἐναυπηγήθη δὲ τὸ 1886 (1200 μῆνα) εἰς τὸ Νιούκστολ καὶ ἔχει κλάσιν Verityn.

«Ehei» διαστάσεις μήκους 189.5 ποδῶν πλάτους 27.6 π., καὶ διαγωνίου βάθους κυρῶν 18.1 ποδῶν, φέρει ἐν κατάστρωμα μηχανάς διπλοκινήτους (Compound) μὲ κυλίνδρους 25 1/2'' καὶ 48'' καὶ διαδρομὴν ἐμβόλου 33'' ἵντσῶν. Η δύναμις τῶν μηχανῶν τοῦ εἰναι 110 ὄνοι. ἵππων καὶ ἔχει ἀναλεβήτωσιν τὸ 1889.

«Bally» Ὀλλανδικὸν, ἡγοράσθη παρ' Ἑλλήνων ἀντὶ τιμῆς 13.000 λιρῶν. Τὸ ἐν λόγῳ σκάφος εἶναι 6694 τ. γκρός, 4206 νέτ καὶ 9805 τ. φορτίου. Διὰ φορτίου εἰς χώμα διαθέτει κῶδον 479.000 κ.π. καὶ δέμα 437.000 κ.π. ἐναυπηγήθη τὸ 1917 εἰς Ρόττερνταμ, ἔχει κλάσιν Veritas, μηχανάς τρικυλίνδρους διαστάσεων 28'', 46'' καὶ 77'' μὲ διαδρομὴν ἐμβόλου 54'' ἵντσῶν, δυνάμεως 436 ἵππων, αἱ δὲ διαστάσεις τοῦ εἰναι 420 ποδῶν μήκους, 54.7 πλάτους καὶ 33.5 διαγωνίου βάθους κυρῶν. Θὰ παραληφθῇ εἰς τὸ «Austere».

Τὰ Ἀγγλικὰ ἀπὸ «Maindy Court», καὶ «Maindy Manor», ἐπωλήθησαν ἀντὶ 17.250 λιρῶν ὁδοῦ καὶ τὸ ἀπὸ «Orator», ἀντὶ 3900 λιρῶν. Τὰ δύο πρώτα πλοῖα τὰ διεπραγματεύοντο «Ἑλλήνες, εἰς τὸ τηλίκαιον διωρεῖται, διὰ τὴν ἡγοράσθησαν τελικῶς παρ' Ἀγγλικὸν τὸν Κάρδιφ. Τὰ δύο πρώτα σκάφη εἶναι ἀδελφά ναυπηγήθεντα τὸ 1917, τ. γκρός 3792 ἱππων, φορτίου 7150 τ. καὶ μὲ κῶδον διὰ χώμα φορτίου 417.000 κ.π., διὰ δέματα 390.000 κ.π., μὲ δύναμις μηχανῶν 351 ὄνοι. Ἱππων καὶ ἐμφορτον βένθισμα 23.7 ποδῶν. Τὸ «Orator» εἶναι ναυπηγήσως 1912, τ. γκρός 4622, φορτίου 8.000 τ., μὲ βένθισμα 23.11 ποδῶν καὶ δύναμις μηχανῶν 381 ὄνοι. Ἱππων.

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ ΠΛΟΙΩΝ

Αἱ κυριώτεραι ἀγοραπωλησίαι πλοίων κατὰ τὸ διαρρεῦσαν 15θήμερον εἶναι αἱ ἀκόλουθαι :

«Lady Ailsa» Ἀγγλικὸν, τ. γκρός 120 καὶ ναυπηγήσως 1924 ἐπωλήθη εἰς Γάλλους ἀντὶ 4.500 λιρῶν.

«Fricka» Γερμανικὸν, τ. γκρός 2527, φορτίου 3500 τ. καὶ ναυπηγήσως 1894, ἐπωλήθη εἰς Σουηδούς ἐφοπλιστάς ἀντὶ 35.000 χρ. μάρκων. Τὸ πλοίον τούτο εἶχε πωλήθη τὸν παρελθόντα Ιούλιον ἀντὶ τιμῆς 45.000 χρυσῶν μάρκων.

«Waypark» Ἀγγλικὸν, τ. γκρός 1543, φορτίου 2394 τ. καὶ ναυπηγήσως 1918 μὲ σερβέū No 3 τοῦ 1930, ἐπωλήθη ἀντὶ 5750 λιρῶν. Τὸ αὐτό σκάφος εἶχεν ἀγορασθῇ τὸν Φεβρουάριον τοῦ 1927 ἀντὶ 16.000 λιρῶν.

«Wayfield» Ἀγγλικὸν, τ. γκρός 1177, φορτίου 1810 τ. καὶ ναυπηγήσως 1920 μὲ σερβέū No 2 τοῦ 1928, ἐπωλήθη εἰς Ιταλοὺς ἀντὶ 5000 λιρῶν. Κατὰ Μάρτιον τοῦ 1923 εἶχε πωλήθη τὸ πλοίον τοῦτο ἀντὶ 21.500 λιρῶν.

«Curonia» Λεττονικὸν 824 τ. γκρός, 1025 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσως 1918 μὲ σερβέū No 2 τοῦ 1929 καὶ ἀναλεβήτωσιν τοῦ 1920, ἡγοράσθη παρ' Ἀλεπάνων ἀντὶ 3550 λιρῶν. Τὸν «Octowho» τοῦ 1930 εἶχε πωλήθη τὸ φορτηγὸν τούτο ἀντὶ 3250 λιρῶν.

«Lutterworth» Ἀγγλικὸν ἐπιβατικὸν, μὲ δύο καταστρώματα, τ. γκρός 1007, φορτίου 945 τ. καὶ μὲ θέσεις διὰ 34 ἴτεμάτας, ναυπηγήθη τὸ 1891 καὶ μὲ σερβέū No 1 τοῦ 1929 καὶ ἀναλεβήτωσιν τοῦ 1912, ταχύτητα διὰ 13 μιλίων μὲ κατανάλωσιν 28.8 τ. γαιανθράκων καὶ «Staveley» ἀδελφὸν τούτου πλοίον καὶ τῆς ίδιας ναυπηγήσως, ταχύτητος, θέσεων, φορτίου κ.λ.π. καρακηριστικῶν, ἀλλὰ μὲ κατανάλωσιν 30 τ. γαιανθράκων τὸ 24ωρον, ἐπωλήθησαν εἰς Ιρλανδικὴν ἐπαργίαν ἀντὶ 5000 λιρῶν ὁδοῦ.

«Remenham» Ἀγγλικὸν, τ. γκρός 3155, φορτίου 5500 τ. καὶ ναυπηγήσως 1903, ἐπωλήθη εἰς Εσθονούς ἐφοπλιστάς ἀντὶ 5.000 λιρῶν. Τὸ N.μέριον τοῦ 1926 εἶχε πωλήθη ἀντὶ λιρῶν 18.500.

«Valentine» Λεττονικὸν φορτηγὸν, 1947 τ. γκρός, 3500 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσως 1918, καθὼς καὶ τὸ ἀδελφὸν αὐτοῦ σκάφος «Vera» ἐπωλήθησαν εἰς τὴν Γερμανικὴν ἀτμοπλοΐαν Σίεμερς τοῦ Αμβούργου ἀντὶ 8500 λιρῶν καὶ τὰ δύο.

«Glaciére» καὶ «Réfrigérant» ἀδελφὰ Γαλλικὰ φορτηγὰ, ἐκαστὸν 3421 τ. γκρός καὶ 5600 τ. φορτίου, ναυπηγήθεντα δὲ τὸ 1918 μετεβιβάσθησαν εἰς Ἀγγλους πλοιοκτήτας, συνεπειά ἐνυποθήκου δανείου 12.000 λιρῶν.

«Amund» Νορβηγικὸν, τ. γκρός 999 φορτίου 1450 τ. καὶ ναυπηγήσως 1907, ἐπωλήθη ἐν δημοπρασίᾳ ἀντὶ τιμῆς 50.000 νορβηγικῶν κορωνῶν.

«Th. Stauning» Δανικὸν μότορισπ, τ. γκρός 360 καὶ ναυπηγήσως 1931 ἡγοράσθη ἀντὶ 8.000 λιρῶν ύπο τῆς Δανικῆς κυβερνήσεως εἰς ἔξοφλησιν ἐνυποθήκου δανείου.

«Union» Νορβηγικὸν, 593 τ. γκρός, 800 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσως 1893, ἐπωλήθη ἐν δημοπρασίᾳ ἀντὶ 25.000 κορωνῶν.

«Parktown» Ἀγγλικὸν, τ. γκρός 3790, φορτίου 6100 τ. καὶ ναυπηγήσως 1905, ἐπωλήθη ἀντὶ 4300 λιρῶν.

«Timberham» Ἀγγλικὸν, τ. γκρός 1546, φορτίου 2640 τ. καὶ ναυπηγήσως 1924 μὲ σερβέū No 1 τοῦ 1928, ἡγοράσθη παρ' Ἀγγλον ἀντὶ λιρῶν 8.000.

«Baynain» Ἀγγλικὸν, 659 τ. γκρός, 700 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσως 1912 μὲ σερβέū No 1 τοῦ 1929, ἐπωλήθη εἰς Κινέζους ἀντὶ 5.800 λιρῶν.

«Rønnes» Νορβηγικὸν, 2193 τ. γκρός 3560 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσως 1920 ἐπωλήθη ἀντὶ 275.000 κορωνῶν. Τὸ αὐτὸ σκάφος εἶχε πωλήθη τὸ περισσινό Μάιον ἀντὶ 850.000 Νορβηγικῶν κορωνῶν.

«Euros» Νορβηγικὸν, τ. γκρός 3384, φορτίου 5600 τ. καὶ ναυπηγήσως 1898 μὲ ἀναλεβήτωσιν τοῦ 1921 καὶ σερβέū No 2 τοῦ 1931 ἐπειτέντη πρὸς πώλησιν διὰ δημοπρασίας ἀπεισόδημη, διότι μία προσφορὰ ἐν 35.375 Νορβηγικῶν κορωνῶν πρὸς ἀγοράν του ἐκρίθη ἀσύμφορη.

«Baron Glenconner» Ἀγγλικὸν, τ. γκρός 2999, φορτίου 5260 τ. καὶ ναυπηγήσως 1923, ἡγοράσθη παρ' Ἀμερικανῶν ἐφοπλιστῶν ἀντὶ λιρῶν 6.500.

«Aldert Kasimir» Φινλανδικὸν 1089 τ. γκρός φορτίου 1800 τ. καὶ ναυπηγήσως 1892, ἐπωλήθη εἰς Ἀγγλους ἐφοπλιστάς ἀντὶ τιμῆς 2.000 λιρῶν.

«Franklin» Ἀμερικανικόν, 663 τ. γκρός, 900 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσως 1876, ἐπωλήθη πρὸς περιπτέρω τέκμετάλλευσιν, ἀντὶ 1500 δολαρίων.

«Queenswood» Ἀγγλικόν, τ. γκρός 4537, φορτίου 7600 τ. καὶ ναυπηγήσως 1925 ἐπωλήθη ἀπὸ ἐφοπλιστάς τοῦ Μίδδλέσεμπρο εἰς Ισπανίας ἀντὶ τιμῆς 20.000 λιρῶν.

«Wynburn» Ἀγγλικόν, τ. γκρός 3509, φορτίου 6000 τ. περίπου καὶ ναυπηγήσως 1917, ἐπωλήθη ἀπὸ ἐφοπλιστάς τοῦ Λονδίνου εἰς ἐφοπλιστάς τῆς Γλασκώης ἀντὶ τιμῆς 9.500 δολαρίων.

ΠΩΛΗΣΕΙΣ ΠΛΟΙΩΝ ΠΡΟΣ ΔΙΑΛΥΣΙΝ

Κατὰ τὸ διαρρεῦσαν 15θήμερον ἐπωλήθησαν πρὸς διάλυσιν τὰ ἀκόλουθα ἀτμόπλοια:

Όνομα πλοίου	Τ. γκρός	Ναυπ.	Τιμὴ λ.στ.	Διαλυταὶ
1) Amazone Γαλλ.	6019	96	—	Γάλλοι
2) Lotus, Γαλλ.	6822	93	—	»
3) Pearl Shell, Ἀγγλ.	5834	16	7.100	Ιάπωνες
Sagatind, Νορβ.	1698	11	—	Νορβηγοὶ
Pasquale Romano, Ἰταλ.	3200	96	2.100	Ιταλοί
Elisa Campanella, »	4970	99	2.800	Ιταλοί
4) Angoulême, Γαλλ.	2431	18	—	Ολλανδοί
5) Giuseppe, Ἰταλ.	1580	79	—	Ιταλοί
6) U. Vivaldi, Ἰταλ.	4401	04	—	Ιταλοί
Borneo, Ολλανδ.	6548	16	5.000	Ολλανδοί
Nitro, Ἰταλ.	4990	01	3.000	Ιταλοί
7) Venezia L., Ἰταλ.	7749	01	10.000	Ιάπωνες
Gauthiod, Σουηδ.	717	73	—	Σουηδοί
8) Pellegra, Ἰταλ.	3653	98	2.100	Ιταλοί
D. B. Pro Arte, Γερμ.	1527	17	1.200	Γερμανοί
Drente, Ολλανδ.	1257	08	1.000	Ολλανδοί
Perkins, Λεττον.	485	95	—	Γερμανοί
Fedora, Ἰταλ.	3435	03	2.000	Ιταλοί
Curco, Ἰταλ.	4436	99	—	Ιταλοί

1) Ἀντὶ 510.000 Γραλ. φρ. 2) Ἀντὶ τιμῆς 600.000 φρ. 3) Μέ παράστωσι εἰς τὴν Ιαπωνίαν. 4) Ἀντὶ 75.000 φιορινών. 5) Ἀντὶ τιμῆς 110.000 λιρωτών. 6) Ἀντὶ τιμῆς 140.000 λιρωτών. 7) Ὡπό τὸν δρόν νὰ προχθῇ εἰς τὴν Ιαπωνίαν.

8) Τὸ πλοίο, τοῦτο εἶχε πωλήθη τὸν Ιούλιον τοῦ 1920 ἀντὶ 90.000 λιρῶν, τὸν Διμήτριον τοῦ 1921 ἀντὶ 15.000 λιρῶν, τὸν Φρεγού τοῦ 1921 ἀντὶ 11.000 λιρῶν, τὸν Φρεγού τοῦ 1923 ἀντὶ 7250 λιρῶν καὶ τὸν Μάιον τοῦ 1927 κατάπλιν ἐπισκευῆς καὶ γενικοῦ σερβίου ἀντὶ τιμῆς 10.000 λιρῶν.

9) Ἀντὶ τιμῆς 150.000 λιρωτών.



ΗΝΩΜ. ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ

Τὰ δύο νέα λάινερς τῶν 30.000 τόννων

Τὴν παρελθοῦσαν ἑβδομάδαν ἔθημοσιεύθη μία ἀγκούινωσις τῆς ἀτμοπλοΐας "United States Lines", ἀφορώσα τὴν πρόσδον τῶν ἐργασιῶν εἰς τὰ ὑπὸ ναυπήγησιν δύο νέα λάινερς τῶν 30.000 τ. γκρός ἔκαστον, διάτινα κατακούεινται εἰς λογαριασμὸν τῆς μνημονίους ἑταῖριας καὶ προσρίζονται διὰ ἑπτηπράσιν τῆς ταχιστῆς γραμμῆς N. "Γόρχης—Ἐδρώπολις".

Τὸ ἐν ἐν τῶν δύο λάινερσι, τὸ "Manhattan", καθελκυσθὲν ὡς γνωστὸν ἀπὸ τῆς ὅης Διμερίου εἰς τὸ Camden, ἀπίστεται νὰ τεθῇ ἐν ὑπηρεσίᾳ ἀπὸ τοῦ προσεχοῦ θέρους, ὁπός δύον αἱ ἐργασίαι τῆς ἀποπερατώσεως του ηθελον συνεχίσῃ συμφώνος πρὸς τὸ προδιαγεγραμμένον πρόγραμμα.

Τὸ "Manhattan", ἔχει ἡδη συμπληρωθῆν κατὰ 75 οὐρ. Αἱ κύριαι μηχαναὶ τῆς προσώσεως, καθὼς καὶ δύλα τὰ δοηθητικὰ τὸ μηχανῆματα ἔχουν διοληγητικῶν ἐγκαταστατῆ, οἱ στρόβιλοι τῆς ὑφηλῆς πιέσεων ἀποθήθησαν, δέν ἀπομένουν δὲ πλέον περά συμπληρωματικαὶ τινες ἐργασίαι ὡς λ.χ. ἡ στήσις τῶν ἴστων καὶ καπνοδόχων, ἡ ἐγκατάστασις διαφόρων ἔξαρτημάτων τοῦ καταστρώματος, ἡ τοποθέτησις τῶν σωσσιδίων λέμβων, καρωματισμοὶ κ.λ.π. λεπτομερεῖακαὶ ἐργασίαι.

"Οσον ἀφορᾷ τὸ δεύτερον ἀδελφόν τοῦ "Manhattan", λάινερ, ὅπερ είσαι γνωστόν μὲ τὸν ἀριθμόν <406> ἔχει κατὰ 87 οὐρ. κατακούεινται τὸ ἐκ κάλυψος σκάφος. Η ἡμερομηνία τῆς καθελκύσεως του δέν καθωρίσθη ἀκόμη.

Ἡ ἀργοῦσα χωρητικότης

Εἰς τὸ Κογκρέσον τῶν Ἡνωμ. Πολιτειῶν ἀνεκοινώθη ὅπὸ τῆς ἀρμοδίαις ἐπὶ τῆς ναυτιλίας ὑπηρεσίας, διὰ τὸ ἀργοῦν τὴν Ἰηνίανορπίου Ἀμερικανικὸν τοννάριον περιλαμβάνει 592 πλοιαὶ συνολικῆς, ὡς ἔγγιστα, χωρητικότητος 3.000.000 τόνων. Ἐκ τῶν παρωπλισμένων αὐτῶν σκαρφῶν τὰ 227, χωρητικότητος 1.365.000 τ., ἀνήκουν εἰς τὸν στόλον τοῦ Shipping Board, τὰ δὲ ὑπόλοιπα εἰς ἰδιώτας ἀφοπλιστὰς ἡ ἑταῖρια. Ἐκ τῶν πλοιῶν τῆς δευτέρας ταύτης κατηγορίας ἡσαν παρωπλισμένα εἰς τοὺς λιμένας τοῦ Ειρηνικοῦ 55, χωρητικότητος 218.000 τ., εἰς δὲ τοὺς λιμένας τοῦ Ατλαντικοῦ καὶ τοῦ Μεξικανικοῦ κόλπου 310, χωρητικότητος 1.387.000 τόνων.

Ο λιμὴν τῆς Νέας Υόρκης

Ἡ ναυτιλιακὴ κίνησις τοῦ λιμένος τῆς Νέας Υόρκης ἀνήλθε κατὰ τὸ 1931 εἰς 28.870.000 τ. νέτ., παρουσίασε δηλαδὴ μείωσιν ἔναντι τῆς κίνησεως τοῦ προγενεστέρου ἔτους κατὰ 2.281.000 τ. νέτ. Κατὰ τρίμηνην ἡ κίνησις τοῦ λιμένος τῆς Νέας Υόρκης διὰ τὴν τελευταίαν τριετίαν δείκνυται ἀπὸ τὸν ἀκόλουθον πίνακα εἰς χιλιάδας τ. νέτ. καὶ μὲ τὴν διαφορὰν τοῦ 1931 ἔναντι τοῦ 1930:

Τοίμηνα	1929	1930	1931	Διαφ. ἔναντι 1930
α'. τρίμηνον	7.238	7.472	6.942	— 530.000
β'. τρίμηνον	7.928	8.128	7.719	— 409.000
γ'. τρίμηνον	8.015	8.312	7.592	— 720.000
δ'. τρίμηνον	7.309	7.239	6.617	— 622.000
Σύνολον	30.490	31.151	28.870	— 2.281.000

Ἡ κίνησις τοῦ 1931 κατανέμεται εἰς τὰς κατωτέρω σημαίας (κατὰ χιλιάδας τόνων νέτ.) καὶ ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ 1930:

Σημαία	T. νέτ	Διαφορά	Σημαία	T. νέτ	Διαφορά	
Ἀμερικανικὴ	9.312	— 849.000	Ἴταλικὴ	1.342	— 40.000	
Ἄγγλικὴ	9.109	— 1.194.000	Γαλλικὴ	1.179	— 41.000	
Γερμανικὴ	2.547	+	121.000	Όλλανδικὴ	1.069	— 281.000
Νορβηγικὴ	1.315	— 88.000	Δοι. ο. σημαία	2.997	+	91.000

ΙΤΑΛΙΑ

Σηραγγὲς ὑπὸ τὸν πορθμὸν τῆς Μεσσήνης

Κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ Εἰρηνικοῦ πολέμου εἶχε ριψοῦ ἡ ἵδεια τῆς κατακούεινται σήραγγος ὑπὸ τὸν πορθμὸν τῆς Μεσσήνης. Εκτοτε ἡ ἵδεια αὐτὴ δέν προσήχθη οὐσιαστικῆς μέχρι ἐχαστῶν, διὰ ἀνηγγέλθη, διὰ ἐκπονεῖται ὑπὸ τῶν εἰδικῶν σχετικῆς μελέτης. Τὸ μῆκος τῆς σήραγγος 0.6 είναι 15 χιλιομέτρων, τὸ δὲ διὰ τὴν κατακούεινται τῆς ἀπάτομων ἔξοδος ὑπολογίζονται γύρω τοῦ ποσοῦ τῶν 400.000.000 λίτρων.

Ἐκεῖς τῷρα ἡ διαπόρθμευσις διὰ τὸν στονοῦ τῆς Μεσσήνης ἐνεργεῖται ἀπὸ ταχύπλοος ferry-boats ἀνήκονται εἰς τὴν ὑπηρεσίαν τῶν Κρατικῶν Ἰταλικῶν οἰνηρηδρόμων. Η ὑπὸ μελέτην σήραγγες ἔχει περιμετρίαν ἀξίαν ἀπὸ ἀπόφευκες ὑποδρομῆς σπουδαιότητος, εἰς περίπτωσιν δρμῶν πολέμου 0.6 είναι πολύτιμος διὰ τὴν Ἰταλίαν. Πάντως, τίκνος τὸ βέβαιον δέν είναι μέχρι τῆς στιγμῆς, λέγεται μόνον, διὰ ἐὰν τελικῶς ἀποφασισθῇ ἡ κατακούεινται τῆς θάλασσης Μεσσήνης.

ΓΙΟΥΓΚΟΣΛΑΥΓΙΑ

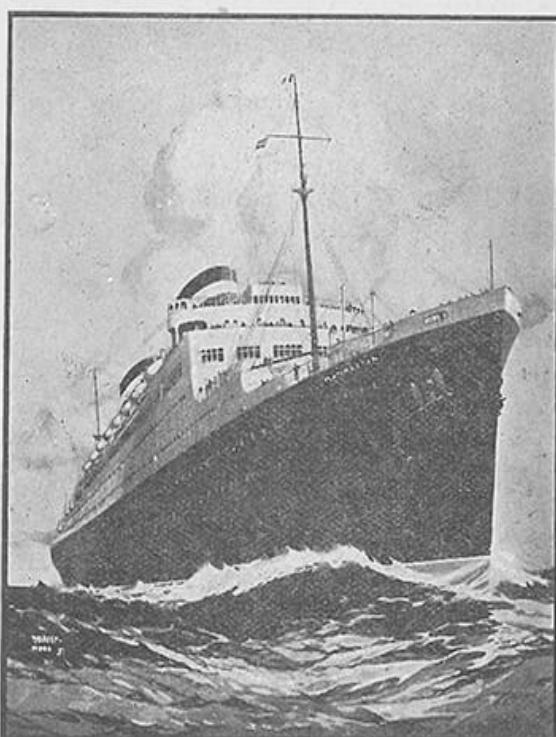
Ἄγορὰ φορτηγοῦ ἀτμοπλοίου

Παρὰ Γιουγκοσλαվίκης ἀτμοπλοίους τοῦ Σοδοκα ἡγοράσθη τὸ Ἰταλικὸν φορτηγόν ἀτμόπλοιον "Edoardo", (ex "Gianni,), τ. γκρός 2559, φορτίου 4000 τ. καὶ νυπηγήσεως 1896 ἐν Σούντερλαντ. Τὸ σκάφος τοῦτο ἔχει δύο καταστρώματα, κλάσιν Veritas, μηχανῆς τετρακυλινδρους Συνάψισ 266 δονρ. ἐππων καὶ διαστάσεις 325 ποδῶν μῆκος, 43 πλάτων καὶ 22 π. διαχωρίου διάθεσις κυτῶν. Παραληφθὲν πρὸ ἡμερῶν ἀτέθη ὑπὸ Σερβικὴν σημαίαν, μετωνομάσθη "Carmen", καὶ διετέθη διὰ τὴν τακτικὴν φορτηγὸν γραμμὴν μεταξὺ Σοδοκα καὶ λιμένου Ισπανίας.

ΤΑ ΝΕΑ ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΑ ΥΠΕΡΩΚΕΑΝΙΑ



Τὸ «Manhattan» 30.000 τ. γκρός, κατὰ τὴν καθέλκυσίν του.



Πῶς θὰ ἐμφανισθῇ μετὰ τὴν ἀποπεράτωσί του

ΓΑΛΛΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

'Η γραμμή Μασσαλίας—Αιγύπτου

Η άτμοπλοιά Μασσαλίας, κατόπιν της πωλήσεως πρός διάλυσιν τῶν δύο πλακιοτέρων σκαφών της «Αμαζών» και «Λοτύς», προέβη εἰς τὴν ναύλωσιν τῶν γνωστῶν οπερωκενίων «Patria», καὶ «Providence», τῆς Φάρο Λάζη καὶ τὸ Σιένθεσαν ἡδη ἀπὸ τῶν ἀρχῶν Μαρτίου εἰς τὴν ἐντοπήστων τῆς ἑδημαριάτικης γραμμῆς Μασσαλίας—Βηρυτοῦ—Πειραιῶς. Η δὲ τοὺς ιδίους τούτους λιμένας ὑφιστάμενη μέχρι τοῦδε γραμμὴ ὑπὸ τῆς Φάρο Λάζη διεκόπη μέχρι νεωτέρως ἀποφάσεως.

Δολία πτώχευσις Γαλλικῆς ἀτμοπλοΐας

Τύπο τοῦ Εφετείου τῶν Παρισίων ἔξεδόη πρὸ τῶν ἡμερῶν ἡ ἀπόφασις διὰ τὴν πτωχευσιν της Γαλλικῆς ἀτμοπλοΐας «Afréteurs Reunis». Η πτωχευσις ἔξηκριθεῖ, διτὸς ὅτι δολία, τὸ δ' Εφετείου κατεδίκασε τὸν γενικὸν διητῆ τῆς ἀναφερούμενῆς ἀτμοπλοΐας, Jean Stern, εἰς τριτῆ φυλάκισιν καὶ πρόστιμον 3.000 φράγκων καὶ τὸν διευθύνοντα σύμβουλον M. Balandras εἰς φυλάκισιν 1 1/2 ἑτούς καὶ πρόστιμον 3.000 φρ. Αἱ ποιναὶ αὗται ἔκριθησαν ὑπὸ τοῦ Αρείου Πάγου. Τρίτη ἀλλα ἀκόμη μέλη τοῦ διοικητικοῦ συμβουλίου κατεδικάσθησαν εἰς φυλάκισιν τριτῶν ἥσως ἔξι μηνῶν, θὲτούσης ὅμως δι' αὐτούς τὸ ἐκ Νόμου παρεχόμενον δικαίωμα τῆς ἀναστολῆς.

ΙΤΑΛΙΑ

Η σύνθεσις τοῦ Ἰταλικοῦ Ἐμπορικοῦ στόλου

Παρὰ τὴν κρατούμενην ἀρετὴν ναυτιλιακῆς κρίσιον, η Ἰταλικὴ Ἐμπορικὴ ναυτιλία ἀνανεώθη, ἡ δὲ ὑποστηθεῖσα τελευταία στατιστικὴ ἐμφανίζει τὴν σύνθετην τῶν Ἰταλικῶν πλοίων ἀπὸ ἀπόφεως ἡλικίᾳ ἀρκετά βελτιωμένην. Τὰ κάτω τῶν 5 ἑτῶν σκάφη ἀνέρχονται εἰς 400.000 τ. γκρός. Τὰ ἀπὸ 5—10 ἑτῶν εἰς 550.000 τόνους. Απὸ 10—15 ἑτῶν εἰς 758.000 τ. Απὸ 15—20 ἑτῶν εἰς 300.000 τ. Απὸ 20—25 ἑτῶν εἰς 301.000 τ. καὶ τὰ ἄνω τῶν 25 ἑτῶν εἰς 982.000 τόνους.

Σημειώσασθε, διτὸς ἀπὸ τίνος παρατηρεῖται μία τάξις τοῦ Ἰταλικοῦ ἀποπλοϊσμοῦ ὅπως ἀπαλλαγὴ, κατὰ ἓνα μέγα ποσοστόν, τοῦ εἰς χειραρχίας του πεπαλαιωμένου τοντού. Δὲν παρέρχεται ἔδημος, καθ' ἣν νὰ μήν ἀναγγελθῇ ἡ πόλης της Ἰταλικῶν πλοίων πρὸς διάλυσιν, τὸ δ' ἀρτί της φυγισθέντος Νομοσχέδιον, περὶ παροχῆς ἐπιχορηγήσεως εἰς τὰ διαλυμένα παλαιά πλοία, θέλει διευκολύνει τὰ μέγιστα τὴν ποιοτικὴν ἀνανέωσιν τῆς Ἰταλικῆς χωρητικότητος.

ΣΟΒΙΕΤΙΚΗ ΡΩΣΣΙΑ

Καταδίκη ναυτικῶν εἰς θάνατον ἐπὶ στάσει

Μία ἐνδιαφέρουσα δίκη, τοῦ πληρώματος τοῦ Ρωσικοῦ ἀτμοπλοίου «Terret», κατηγορούμενου ἐπὶ στάσει, διεξήχθη πρὸ ἡμερῶν ἑνῶν τῶν δικηστηρίων τῆς Μόσχας. Αἱ ἐπιδηλήθεσαι ποιναὶ εἰναιε χρακτηριστικαὶ τοῦ τρόπου, καθ' ὃ ἐφαρμόζονται τὰ δέρματα τοῦ μπολεσβίκιον εἰς αὐτὴν ταῦτην τὴν πατρίδην του.

Ο πρώτος καὶ δευτέρος μηχανικός, κηρυχθέντες ἔνοχοι ἀμελείας τοῦ καθήκοντός των, κατεδικάσθησαν εἰς τὴν ποινὴν τοῦ θανάτου, δ. πλοιαρχος εἰς δεκάτην καταναγκαστικῆς ἔργων καὶ δ'. πλοιαρχος εἰς παντεπειτεῖν.

Δέον νὰ σημειωθῇ, διτὸς λεπτομέρειαν τῆς δίκης ταῦτης δὲν ἀνεκοινώθησαν, η κινητηρότης δημοσίων τῶν ἐπιβληθείσιων ποινῶν εἰναιε συγένεια τῶν μέτρων, διτινα ἔλαβον πρὸ τίνος τῆς Σοβιέτης καὶ περὶ ὧν ἀνέγραφον τὰ «Ναυτικά Χρονικά», μέτρα τείνοντα νὰ διασφαλίσουν καὶ παγίδασιν τὴν χαλαράν πειθαρχίαν τῶν πληρωμάτων, ἐξ ἣν τόσα θαλάσσια ἀποχήματα ἐπῆλθον εἰς τὴν Σοβιετικὴν ἐμπορικὴν ναυτιλίαν.

Ἐπιβραδύνονται αἱ ἐπισκευαὶ τῶν πλοίων

Τὰς ἀρμοδίας Σοβιετικᾶς ὑπηρεσίας ἀποσχολεῖ ἀπὸ τίνος τὸ ζῆτημα τῆς παρατηρουμένης δραδύτητος εἰς τὴν διεξαγωγὴν τῶν ἐπισκευῶν τῶν Ρωσικῶν ἐμπορικῶν πλοίων ἀπὸ τὰ ναυτικῆς τῆς Μεύρης Θαλάσσης, προκειται δὲ νὰ μελετηθοῦν κατ' αὐτὰς τὰ ἐνδεικνύμενα μέτρα πρὸς ἐνίσχυσιν τοῦ ἀποσχολουμένου τεχνικοῦ προσωπικοῦ καὶ ἀρτιωτέρων κατάρτισιν τῶν μηχανικῶν μέσων, εἰς τρόπον ὥστε νὰ παύσῃ τὸ σημερινὸν ἀποκον καὶ νὰ προληφθοῦν αἱ περιπτώσεις τῆς Επιζήμιας καθυστερήσεως τῶν σκαφῶν τοῦ Σοβιετικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου.

Σήμερον δὲ τὰ ναυπηγεῖα τῆς Μαύρης Θαλάσσης εὑρίσκονται ἐν ἀδυναμίᾳ νὰ περιτώσουν τὰς ἀναλαμβανομένας ἐπισκευάς ἑνῶς τῆς κανονικῆς προθεσμίας, πολλὰ δὲ σκάφη παρεδόθησαν μὲταργοπότερον ἐνός μηνὸς καὶ πλέον. Εἰς ἐνίσχυσιν τῶν ἀνωτέρων ἀναγέρονται καὶ ὥριμονται χρακτηριστικαὶ περιπτώσεις. Οὕτω τὸ ἀτμόπλοιον «Volgo-bon», ἐπεκενάσθη εἰς τὸ ναυτικόν Marty μὲ ἐπιρράδυντα 15 ἡμέρων. Τὸ ἀτμόπλοιον τῆς γραμμῆς Οδησσοῦ—Πειραιῶς—Αιγύπτου «Ignatii Sergeff», ἐπέθη ὑπὸ ἐπισκευὴν τὴν 1ην Νοεμβρίου π.ξ. μὲ τὴν ἐντολὴν νὰ είναι ἔτοιμον πρὸς παράδοσιν τὴν 1ην Ἰανουαρίου. Παρῆλθεν δημοσίᾳ ἐνας ὀδόκλητος μήνη ἔκτοτε καὶ μένον τὸ 6ο ὥρον τῶν ἐπισκευῶν ἔχουν ἀποτελεῖθη.

Τὸ ἀτμόπλοιον «Grosny», διπερ ἐπέθη ὑπὸ ἐπισκευὴν τὴν 1ην Σεπτεμβρίου 1930 μὲ τὴν ὑποχρέωσιν νὰ παραδοθῇ μετὰ ἐν ἑτοῖς, ήτοι τὴν 1ην Σεπτεμβρίου 1931 δὲν ἡτοῖμον οὖτε κατὰ τὴν 1ην Φεβρουαρίου 1932. Σημειώσαν ἀκόμη, διτὸς καὶ τὸ παραδίδομενα κατόπιν της ἐπισκευῆς πλοία ἔχουν πολλάκις τόσος ἀλλαγῆσις, ὥστε μετὰ ἐνα δύο ταξιδίων ἐπικαποτέλλονται εἰς τὰ ναυπηγεῖα πρὸς ἐπισκευὴν. Παρόμιον τὸ συνέδη καὶ μέτο ἀπὸ διετίας περίπου ἐπισκευαζόμενον ἀπὸ π. «Grosny».

Πολλὰ πλοῖα ἀναστέλλονται τὰ δρομολόγια τῶν προκειμένου νὰ ἐπισκευ-

ασθῶσιν, ἀναμένουν διοικήσουν μῆνας οατράν εἰς τὰ ναυπηγεῖα. Μεταξὺ ἀλλων ἀναφέρεται καὶ τὸ οπερωκενίον «Transbalt., 11.139 τόνων γκρός, διπερ ἐπέθη ἐν ἀργικαὶ περὶ τὰ τέλη Αἰγαίου καὶ μόλις τὴν 7ην Νοεμβρίου κατωρθώθη ν ἀρχιση ἡ ἐπισκευή του.

Η ναυσιπλοΐα εἰς τὴν Κασπίαν Θάλασσαν

Περὶ τὰ μέσα τοῦ Ἀπριλίου ὑπολογίζεται νὰ καταστῇ δυνατὴ ἡ ἐπανάληψις τῆς ναυσιπλοΐας εἰς τὴν Κασπίαν Θάλασσαν, ἀπὸ τοῦ Ἀστραχάν. Πρὸ τοῦτο τὰ Σοβιετικὰ πλοῖα τοῦ στόλου τῆς Κασπίας ἐπισκευάζονται πυρετωδῶς εἰς τὰ ναυτικῆς τοῦ Μπακοῦ καὶ τοῦ Ἀστραχάν, διστὸς δὲ ἔχουν ἀποκλεισθῆ υπὸ τῶν πάγων ἔγγυς τῶν λιμένων ἐπισκευάζονται εἰς ἀσημεῖα εὐρίσκονται. Αντιθέτως πρὸς τὴν Μαύρην Θάλασσαν, τὰ ναυπηγεῖα τῆς Κασπίας ἐπιδικύονται μίαν ἀσυνθήτη δραστηριότητα, μὲ λίαν ἀπιτυχῆ ἀποτέλεσματα. Απόδειξις, διτὸς αἱ ἐπισκευαὶ τῶν εἰς Ἀστραχάν πλοίων διὰ τὰς δοποὺς εἰλην ὑπολογίσθη, διτὸς θὰ ἀποτελέστη χρονικόν διάστημα 3668 ἔργασματων ὥρων, συνεπληρώθησαν ἐντός 1790 ὥρων μόνον.

Πλὴν τῶν ἐπισκευῶν τῶν πλοίων, τὰ Σοβιέτη ἀνακαινίζουν καὶ τοὺς λιμένας τῆς Κασπίας Θαλάσσης. Εἰς Μπακοῦ ἐπισκευάζονται τὰ κρηπιδώματα καὶ ουμπληρώνυται ἐκδιάθησεις, καθιστώνται δυνατὸν τὸν εἰπλοίν καὶ τὴν πλεύριστην τάκνερας ἐκποτίσματος 8000 τόνων. Επὶ κεφαλῆς τῶν συνεργίων ἐπισκευῆς τῶν λιμένων είναι ὁ τοπικός ἀπιτρόπος Τζάνου. Η Κασπία συγκεντρώνει κατ' ἄτος σοβαράν μεταφορικὴν ἐργασίαν, τὰ 60 οἰο τῆς δοπούς ἀφοροῦν ἐμπορεύματα διὰ διαμετακόμισιν. Η ἔκτασις τῆς ἐφετεινῆς ἐργασίας ἀναμένεται ικανοποιητική, χωρίς δημοσία καὶ νὰ δύναται νὰ προυπολογισθῇ, διτὸς αἱ συγκοινωνιακοὶ ὁργανισμοὶ θαλάσσης, σιδηροδρόμων καὶ ποταμοπόλεων δὲν δικλείσουν εἰσάτι συμβόλαια καθορίζοντα τὰς ὑπὸ μεταφοράν ποστήτας εἰς τὴν Ντερντρέχη, οὗφος τῆς Ρουμανικῆς σημαίας καὶ μετωνόμασθη «Verbomilia,,

POYMANIA

- Καὶ ἄλλη ἀγορὰ πλοίου

Πλὴν τοῦ ἀγορασθέντος πρὸ διαμήνου Ἀγγλικοῦ φορτηγοῦ «Leafield., τ. γράφης 2539 καὶ ναυπηγήσεως 1905, διπερ μετωνόμασθη «Mirupanu,, ἡγοράσθη ἡδη παρὰ Ρουμάνων ἐφοπλιστῶν καὶ τὸ Ἰταλικὸν φορτηγόν «Danubio,, τ. γράφης 3275, φορτίου 5300 τ. καὶ ναυπηγήσεως 1907, μὲ σερβῖον No 2 τοῦ 1929 καὶ κλάσι 100 A1 παρὰ τῷ Ἀγγλικῷ Λόδον. Τὸ πλοίον τοῦτο διαθέτει καὶ χρών 298.000 κ. π. διὰ φορτία εἰς δέματα καὶ 11.700 κ. π. διὰ μπονκερά. «Εγεις μηχανάς τρικυλινδρούς δυνάμεως 292 ὀνομαστικῶν πτώσων, δύο λεδητάς πτέσεως 180 λιτρῶν καὶ ἵνα βοηθητικόν, χρησιμοποιεῖ δὲ ἔρημον διάστημα 1012 τόνους. Τὸ ἐμφορτών δύθισμα του είναι 20.10” ποδῶν. Τὸ ἀγορασθεῖν φορτηγόν παρελήφθη εἰς Ντερντρέχη, οὗφος τῆς Ρουμανικῆς σημαίας καὶ μετωνόμασθη «Verbomilia,,

ΤΟΥΡΚΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

· Εμειώθησαν τὰ ναυαγοσωστικά τέλη

· Αρμοδίων ἀνεκοινώθη, διτὸς ἡ διεθητής ἐπιτροπὴ τῶν Στενῶν καταρτίζει τὴν ἐκθησίαν τῆς έκθησιν πρὸς τὴν Κοινωνίαν τῶν Εθνῶν. Παραλλήλως ἐγγένωθη, διτὸς ἡ κυβερνήσεις τῆς Ἀγκυράς, ἔχουσα ὑπὸ δύον παλαιστέρων σύστασιν τῆς ἐπιτροπῆς ἀπεράσιστης δριστικός τὴν μείσων κατὰ 43 οἰο τῶν εἰσπραττομένων ναυαγοσωστικῶν τελῶν ἀπὸ τὰ διερχόμενα τὰ Στενά τῶν Δαρδανελλίων καὶ τοῦ Βοσπόρου σκάρη. Η μείσων αὗτη ἐνδιαφέρει διειστέρως τὴν Ἐλληνικὴν φορτηγὸν ναυτικίλαν, ηδις θ' ἀπαλλαγὴ σοβαροῦ ποσοστοῦ τῶν διληπτῶν της, δεδουμένου διτὸς πολιαρθρίμα τῆς Ελληνικῆς ἀτμόπλοιας διέρχονται κατὰ μήνα τὰ Στενά.

· Ο λιμὴν τῆς Σμύρνης

Κατὰ τὴν ἐκθησίαν ἐπισημονούνται στατιστικὴν ἡ ἐτησία κίνησις τοῦ λιμένος τῆς Σμύρνης ἀνήλθε κατὰ τὸ 1931 εἰς 1300 πλοῖα 1.752.000 τόνων. Εἰς τὴν ναυτιλίαν ταῦτην κίνησιν τὴν πρώτην θέσιν κατέχει ἡ Τουρκικὴ σημαία μὲ 560.000 τόνους καὶ τὴν 2ην η Ἰταλικὴ μὲ 350.000 τόνους.

ΠΑΡΑΚΛΗΣΙΣ

“Οσοι ἔκ τῶν κ.κ. Συνδρομητῶν δὲν ἔχουσιν εἰσέτι ἀποστείλη τὴν ἐτησίαν αὐτῶν συνδρομὴν, παρακαλοῦνται, διπερ ἐμβάσωσιν αὐτὴν πρὸς τὴν Διεύθυνσιν τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» Λεωφόρος Σωκράτους 35 Πειραιᾶ.

· Η συνδρομὴ διὰ μὲν τὸ Εσωτερικὸν είναι δραχμαὶ 150, διὰ δὲ τὸ Εξωτερικὸν μία Λίρα Αγγλίας.

(Ἐκ τῆς Διευθύνσεως)



ΑΡΚΕΤΑ ΝΑΥΑΓΙΑ ΞΕΝΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΑΝΑ ΤΑΣ ΔΙΑΦΟΡΟΥΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ

Το πρώτον 15θήμερον του Μαρτίου έσημειωθησαν άνα τάς διαφόρους θαλάσσας άρκετά ναύαγια ξένων άποικοιών, έκ τῶν όποιων τὰ κυριότερα είναι τὰ ἀκόλουθα: Τὸ Ἰσπανικὸν φορτηγὸν "Eusebia del Valle" τ. γκρός 4197 καὶ ναυπηγήσεως 1894, ἔραδιοτηλεγράφησεν, δι τοῦ εὐρίσκεται ἐν κινδύνῳ 50 μίλια μακρὰν τοῦ Οὔξαν καὶ εἰς θέσιν πλάτους 47—65 Β. καὶ 6—17 Δ., συνεπείᾳ ἀκατασχέτου εἰσροῆς ὑδάτων εἰς τὰ κάτη του. Εἰς βοήθειάν του ἔξπλευσαν ἀμέσως ναυαγοσωστικά ἐκ Βρέστης.

Παρὰ τὸ κινδυνεύον φορτηγὸν ἔφθασε πρώτον τὸ Ἀγγλικὸν μότορον "Tuscan Star", ὅπερ καὶ εὑρε τὸ Ἰσπανικὸν πλοῖον εἰς κατάστασιν βυθίσεως. Οὐλίγον ἀργότερον κατέπλευσε καὶ τὸ Γαλλικὸν "St Abroise", ὅπερ καὶ πρέπει τὸ Ἰσπανικὸν πλήρωμα, ἐνῷ χρόνῳ τὸ "Eusebia del Valle", ἥηρχε πλέον νὰ καταποντίζεται. Μίαν ὥραν βραδύτερον ἡ βύθισις εἶχε συντελεσθῇ καὶ ἡ ἐπιφάνεια τοῦ Ἀτλαντικοῦ εἰς πλάτους 47—55 Β. καὶ μῆκος 6—13 Δ. ἐπληρώθη ἀπὸ συντριμματα τοῦ ναυαγίου.

ΕΓΚΑΤΑΛΕΙΨΙΣ ΔΑΝΙΚΟΥ

Τὸ Δανικὸν φορτηγὸν "Aggesund", κατευθυνόμενον μὲν γενικῶν φορτίον ἐκ Γκραντζενμάρονθ εἰς Βοστώνην ἀπέστειλε τὸ σῆμα κινδύνου S.O.S. ἐκ θέσεως μῆκος 52—40 Β. καὶ πλάτους 41—30 Δ. περὶ τὰ 400 μίλια Ἀνατολικῶν τῶν ἀκτῶν τῆς Νέας Γῆς. Ἐπεκράτει εἰς τὸν Ἀτλαντικὸν ὡκεανὸν ἔξαιρετικὴ κακοκαιρία, τὸ δέ σπεισαν εἰς βοήθειαν ἀπόμπολον "American Merchant", ἔραδιοτηλεγράφησε: «Ἐφδάσαμεν παρὰ τὸ βυθιζόμενον "Aggesund", Ἐπικρατεῖ σφοδρὰ τρικυμία. Προσπαθούμεν νὰ διασώσωμεν τὸ πλήρωμα, πολὺ φοβούμεθα δύμας, δι τὸ δὲν θὰ τὸ κατορθώσωμεν. Θύμανει εἰς βοήθειαν καὶ τὸ Ἀγγλικὸν s/s "Vardulia". Τὸ Δανικὸν πλήρωμα ἔγκαταλείπει τὸ πλοῖον του».

Μερικάς δύος βραδύτερον μετεβιβάσθη ἐκ τοῦ ἀπὸ "Vardulia", τὸ ἀκόλουθον ραδιόφρα: «Κατόπιν ἀγωνιώδους προσπαθείας μας καὶ τῇ βοηθείᾳ τοῦ καταφάσαντος Σουηδικοῦ μότορον "Blankaholm", κατορθώσαμεν νὰ διασώσωμεν ἀπαντας τοὺς Δανοὺς ναυαγοὺς, τοὺς δοπίους καὶ παρέλαβεν ἐν τέλει τὸ κατευθυνόμενον εἰς Γκόττεμπουργκ Σουηδικόν. Τὸ ἔγκαταλειψθὲν Δανικὸν "Aggesund", ἔβυθισθη. Τὸ ναυαγήσαν φορτηγὸν ἦτο τ. γκρός 2940 καὶ ναυπηγήσεως 1892.

Η ΠΕΡΙΠΕΤΕΙΑ ΤΟΥ "ΤΑΜΑΗΟ ΜΑΡΟΥ".

Τὰς τελευταίας ἡμέρας τοῦ Δεκεμβρίου εἶχεν ἔγκαταλειψθῆνεις τὸν Εἰρηνικὸν ὡκεανὸν τὸ Ἰσπανικὸν ἀπόμπολον "Tamaeho Maru", τ. γκρός 6786 καὶ ναυπηγήσεως 1920, κατευθυνόμενον ἐκ Πόρτλαντ μὲ 10.500 τ. ἀλεύρων, σίτου καὶ ἔντειας εἰς τὴν Σαχάνην. Τὸ ἔγκαταλειψθὲν πλοῖον δὲν κατεποντίσθη, ἀλλ' ἔξηκολούθει ἐπὶ πολλὰς ἐβδομάδας νὰ ἐπιτέλῃ, δὲν είνει γνωστὸν, ἐάν ἔβυθισθη ἡ ὅχη.

Τὴν 10ην Φεβρουαρίου τὸ Ἰσπανικὸν ἀπὸ "Sidiyuka Maru", διέκρινε τὸ "Tamaeho Maru", ἔρημον καὶ ἀκύβερνον εἰς τὸν Εἰρηνικὸν, ἔκπιξ αὐτὸν ἐναὶ πλήρῃ κύκλῳ ἀπό παστάσεως 3) τοῦ μηλίου, ἔσφριξε τοῖς χωρὶς φυσικά νὰ τύχῃ ἀπαντήσεως καὶ ἔξηκολούθησε τὸν πλοῦν του, διότι ἡτο ἀδύνατον νὰ ἐπιχειρήσῃ τὴν γυμούλησίν του. Εἰς τὰ καταστρώματα τοῦ "Tamaeho Maru", ὑπῆρχον ἀκόμη τιμῆτα τοῦ ἐκ ἔντειας φορτίου του καὶ δύο ναυαγοσωστικαὶ λέμβοι. Τέσσαρες ἀλλαὶ ελειπον.

Τὸ βύθισμά του ὑπελογίσθη, δι τὸ δύο πόδας ἄνωθι τῆς ισάλου γραμμῆς, τίποτε δὲ δὲν ἐδείκνυνε, ὡς ἐπικείμενον τὸν καταποντισμὸν του. Τὸ ἔρημον πληρωμάτος ἀπόμπολον παριστύρεται ἀπὸ τὰ ρεύματα καὶ διαφορῶς μεταβάλλει θέσιν, ἐπειδὴ δὲ τὴν γύντα δὲν φοτιζεται, ἀποτελεῖ σοβαρὸν κίνδυνον διὰ τὴν ναυσιπλοῖαν, δεδομένου, δι τοῦ εἰκάστοτε θέσεις του κείναιτο ἐπὶ τῆς γραμμῆς τῶν πλοίων.

ΣΓΝΕΚΡΟΓΣΘΗ Ο"ΓΕΡΟ - ΚΑΡΡΑΣ"

Εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχός μας εἴχομεν ἀναφέρει δι' ὀλίγων, δι τὸ Χιλιανὸν ἀπὸ "Antarctic" προσκρούσαν ἐπὶ τοῦ ναυαγίου του φορτηγού μας "Γέρω - Καρρᾶς" ἔβυθισθη. Συμπληρωματικαὶ ἐκ Λονδίνου πληρωφορίαι ἀναφέρουν τὰ ἀκόλουθα: Τὸ ἀρτὸν "Γέρω - Καρρᾶς" μετὰ τὴν προσάραξεν καὶ ἀνέλκυσίν του ἦτο ἡγυροφοβλημένον εἰς Magallanes τῆς Χιλῆς, ἔρημον πληρωμάτος καὶ ἔγκαταλειψμένον εἰς τὰς ἀσφαλείας. Πρὸ 20ημέρου καὶ κατὰ τὴν διάρκειαν μιᾶς τρικυμίας ἀπεκόπησαν αἱ ἀγκυραὶ του καὶ τὸ σκάφος παρεσύρετο ἀκυβέρνητον εἰς τὸ ἀνοικτὸν πέλαγος.

Εἰδοποιηθῆ ἀμέσως ὁ Πολεμικὸς ναυσταθμός τοῦ Σαντιάγο, διστις

καὶ ἀπέστειλε πρὸς σωτηρίαν τοῦ "Γέρω - Καρρᾶς" τὸ ἀπόμπολον "Antarctic". Τὰ δύο πλοῖα διὰ συνεκρούσθησαν 10 μίλια Δυτικῶς τοῦ Magallanas, τὸ δὲ "Antarctic" υποστάντα βαρείας ζημίας ἔξπειρε τὸ S.O.S. καὶ ἥρχε νὰ βυθίζεται. Εἰς βοήθειαν ἔπλευσε τὸ ἀπόμπολον ἀιεντικὸν "Cabrales", μόλις δυνηθὲν νὰ διασώσῃ τοὺς ναυαγοὺς τοῦ "Antarctic", ο. Ο "Γέρω - Καρρᾶς" δὲν κατορθώθη νὰ προσδεθῇ καὶ ἔξακολούθει νὰ περιπλανᾶται ἀνά τὸ ἀνοικτὸν πέλαγος τῆς Χιλῆς.

ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΕΙΣ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΛΟΙΑ

Κατὰ τὸ λῆξην 15θήμερον ἐσημειώθησαν τὰ ἀκόλουθα ἀτυχήματα εἰς Ἑλληνικά ἀπόμπολικα:

«Μαρουλιά B. Πολέμηρ. Κατέποντας τῆς προσκράξεως του εἰς τὰ Βάτια καὶ ἐρρυμούληκθή, ὡς γνωστόν, εἰς Πειραιά. Ή γενομένη ἐπιθεώρησις διεπίστωσε σειράν ζημιῶν εἰς τὰ ουραλούς τοῦ πλοίου καὶ εἰς διάφορα ἀλλακτικά αὐτοῦ. Παρίσταται ἀνάγκη νὰ ἀνανεωθοῦν ἀλάσματα, νομίσει, ἀντινομίες, διαχωρίσματα, γονίαι, ἔνωσεις κλπ. δλικοῦ βάρους 37 τόννων. Επίσης πρέπει νὰ ἔσχαθωσι πρὸς ἐπιστρέψιμον καὶ ἀνανεωτοποιήσιμον ἔστρατον ἀλάσματα βάρους 34 τόννων, νὰ ἔσχαθωσι δὲ καὶ νομίσεις βάρους 9 τόννων.

«Ἀπικείταις: ἐπιπροσθέτως γενικός καθαρισμός τοῦ ἔσωτρεικοῦ τοῦ σκάφους καὶ χρωματισμός, ἀνακαίνισις δλων τῶν ἐκ τοῦ ἔντειας διαφραγμάτων καὶ καλλιφτούμενον τῶν καταστρωμάτων, τοῦ προστέγου καὶ τοῦ ἐπιστέγου, ἐπισκευὴ τοῦ μηχανήματος τῆς ἀγκύρας καὶ τριῶν εκρούλων τοῦ πλοίου, ἀντικατάστασις τῶν δύο ἀγκύρων του καὶ 270 ὄργηνων ἀλύσσεσσιν, ἀνανέωσις τῶν σχοινίων καὶ σφραγίσματος σχοινίων, ἀνοιγμα καὶ ἐπισκευὴ τῶν τε καρίων καὶ τῶν δομοθετικῶν μηχανῶν τοῦ πλοίου, ὡς ἐπίσης καὶ τῶν λεβήτων, ἀνοιγμα τοῦ ἀλογού κλπ.

Διὰ τὰς ἀνωτέρας ἐπισκευαζόμενες δύο πλοίους εἰντός τῶν μονίμων δεξαμενῶν.

(Φεβρ. 27—Μαρτ. 2)

«Μιγαλιάς Ευλάς». Κατευθυνόμενον ἔμφορτον εἰς Λίβερπορου προστήρεται εἰς τὸ ποταμὸν Mersey καὶ εἰς μικρὰν ἀπόστασιν ἐκ τοῦ Brunswick Dock. Τὸ σκάφος ἀνέλκυσθεν μόνον του καὶ χωρίς νὰ ἔχῃ ζημίας, οὗτος διαρροήν, ἔφθασεν εἰς Λίβερπορου πρὸς ἐκφόρτωσιν, μεθ' ὅ διατευθυνθήτως τὸ πλοίον τοῦ Κάρδιτρ πρὸς δεξαμενισμόν.

(Φεβρ. 26—29)

«Εὐάγγελος Νομικού». Επεσκεύαστος προχειρίως εἰς Κωνικού πολιορκία, τὰς ἐπισκραβεῖσσαν ζημίες του, μεθ' ὅ ἀνεψιώρησε διὰ Βόλου, ρυμουλκούμενον ἀπὸ τὸ ἀρτὸν "Ασποκία Νομικού".

(Φεβρ. 27)

«Πιθαέα». Περικρένει προσηργαμένον ἔγγυς τῆς Σεβαστούπολεως, αἱ δύο πλοῖα ἀνέλκυσθεν τοῦ ἔρημος, αἵτινες εἴχον διακοπὴ ἐκ τῆς κακοκριτικῆς, ἐπικνελήθησαν τὴν 26ην Φεβρουαρίου. Κατὰ τηλούμα τοῦ πλοιάρχου ἡ διάσωσις τῶν σκάφους εἶναι δύσκολος, ἀν μὴ καὶ ἀδύνατος, οὐδὲ ἀποτίθηση δὲ πλοίων προσπαθεῖσας καὶ ἀρκετὸν χρονίου διάστημα, διότι κατὰ τὴν τελευταῖαν τρικυμίαν τὸ πλοίον ἐκτυπάθη ἀπὸ μεγάλα κύματα καὶ ἀποτίθηση περισσότερων πρὸς τὴν ἔηραν, ὑποστάν καὶ νέκαν σειράν ζημιῶν. Όλα τὰ τάνκας διαρρέουν. Εἰς τὰς Λογδινείας ἀντασφαλεῖσας ἀπὸ 50 ἀνεγράφη μὲ 60 οἱ γκινέας.

Νεωτέρα πληγοφορία ἀναφέρει, δι της ἀκτάστασις τοῦ πλοίου ἐχειρότερευσε, τὰ δὲ Σοδιέταις ἀπεράσισταιν νὰ προστείλουν ισχυρότερον ναυαγούσωστικόν.

(Μαρτ. 1—12)

«Κωστής». Καὶ τὸ φορτηγόν μας τοῦτο ἔξακολούθει νὰ παραμένει προσηργαμένον καὶ εἰς κατάστασιν ημιδυθίσεως πλησίου τοῦ Κέρτη. Αἱ ζημιὲς του καθίστανται διαρκεῖς καὶ μεγαλύτεραι, λόγῳ τῆς νέας τρικυμίας, ητὶς ἔσερραγή την 24ην π. μερός. Τίσσαρκς ήμέρας δραδύτερον ἐν Ρωσικήν γαλλικούσσωστικοῦ ἀπαντεράθη νὰ προσειργγίσῃ τὸ ναυάγιον, ἀλλὰ δὲν ἔχουμενη νὰ τὸ ἀπέτυχη, ἀφ' ἐνός μὲν λόγῳ τῆς κακοκριτικῆς καὶ ἀφ' ἔτερου, συνεπείᾳ τοῦ ἀδαμάνθου τῶν ὀλάτων.

Κατὰ σεμπληγωματικὴν ἀνακοίνωσιν, τὰ δύοταν ἔντος τοῦ πλοίου ἔχουν φύσισει ἄνω τῶν καρίων τῶν λεβήτων, τὰ δὲ σκάφος ἔχει κατέλιπεν 19 μοιρῶν πρὸς τὴν δέταν τῶν αὐτῶν πλευρῶν. Εἴκ Μόσχας δὲν ἐλήφθη εἰςπάτητης ἡ ἀπλάνησης διὰ τὸ ποσόν τῶν ζητηθησούμενων στάστρων, πάντως διὰ πολλούς λόγων, δι τοῦ ποσόν θά εἴναι μέγα. Τινὲς τοῦ πλοιάρχους ἐπικνελήθησαν ἀπὸ τοῦ πλοίου, δὲ πλοιάρχος ἐπανέλκει τοῦ πλοίου τὴν γνώμην του, δι της θάσης τοῦ "Κωστῆ" εἰνε τόσου δισεχερής, ὥστε πλάτης ἀπλήσεως νὰ θεωρήται ἀδύνατος.

Καὶ τὸ φορτηγόν μας τοῦτο ἀπὸ 50 ἀνεγράφη εἰς τὰς Λονδινείας ἀντασφαλεῖσας μὲ 60 οἱ γκινέας.

«Η θάσης ἀπέβη ηδη δισεχερεστάτη, αἱ ζημιὲς του καθ' ἔκστην αὐξάνονται, ἐνδέχεται δὲ συντόμως νὰ ἔγκαταλειψθῇ ἀπὸ τοὺς ναυαγούσωστας.

(Μαρτ. 1—12)

«Αλέανδρος». Οπος εἰχομεν συντόμως ἀναγράψει εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχος μας, τὸ σκάφος μας τοῦτο, κατευθυνόμενον κανόνη εἰς θεοδόσιαν

κρός φροτωσιν, προσήρχεν εἰς τὴν Τάνεδον, ἀλλ' ἡδυνήθη νὰ ἀνελκυσθῇ ἀλλὰ τὸ διηγείσας καὶ διαπολούμενος τὸν πλοῦν του. Ἡ προσάρχεις του ἐπέλθει, λόγω τῆς πυκνῆς διμήλης, εἰς τὴν γῆσιδα Γάιδαρος τοῦ φάρου τῆς Τανέδου. Τὸ πλοῖον ὑπέστη ζημίας τινὰς εἰς τὰ διφάλα τοῦ φρότου καὶ κατέπλευσεν εἰς Κονιόπολιν.

Εἰς τὸν λιμένα αὐτὸν ἐπιβεβρήθη ἀπὸ τὸν ἀντιπρόσωπον τοῦ Λόδου, δι-στηγειών μικρὰς ρωγμάτων εἰς τὰ διφάλα τοῦ φρότου, πληρωθέντος ὅθατῶν ἐκ τῆς διαρροῆς. Δευτέρα ἐπιθερμήσις, γεννομένη ὑπὸ δύτου, διεπίστωσε τὴν θαρρᾶν διερρηγμένων ἔλασμάτων, τὴν ἀπόλειαν πολλῶν ἥλων καὶ θραύσιν τοῦ ποδοστάμου τῆς πρώτης. Κατόπιν τούτου ὁ ἐπιβεβρήθης συνέστησε νὰ δεξιμανθῇ τὸ πλοῖον διὰ τὰς ἐπισκευαῖς.

Κατὰ νεωτέραν πληρωφορίαν, τὸ ἄριτον «Λέανδρος» κατέπιν συμφωνίας τῶν ιδιοκτητῶν του καὶ τοῦ ἀντιπροσώπου τοῦ Λόδου, ἐδεξιμανθῇ εἰς τὴν Κονιόπολιν διὰ προσωρινάς ἐπισκευαῖς καὶ θέλει ἐπισκευασθῆναι διάστικῶν εἰς Ηπειριά, μετά τὴν ἐκ Ρωσίας ἐπάνοδόν του. (Μαρτ. 4)

«Ἀντωνῆς Γεωργαντῆς». Φορτάσαν εἰς Χερσόνα διὰ Κατάνην παρχεμένα εἰς τὴν Οδησσόν, λόγῳ τῶν πάλιων. (Μαρτ. 2)

«Ιωάννης Καρράς». Κατὰ πληρωφορίας τοῦ ἐν Κοντούφιο, ἀντιπροσώπου τοῦ Λόδου, τὸ φορτηγόν «Ιωάννης Καρράς» κατὰ τὸν κατάπλουν του εἰς τὸν ἀνωτέρω λιμένα ἀπώλεσε μίκην τῶν ἀγκυρῶν του μετά 30 δρ. ω.δ. ἀλλάζεσσων. (Μαρτ. 2)

«Εὐθύλια ex «Marken». Ἀποπλέον ἐκ Ρέττερντεμ δι': "Ἄσογμονο" πρὸς φρότων ο.τηρῶν διὰ Ηπειριάς ἀπώλεσεν εἰς τὸν ἑκατὸν παταρίων τὴν δεξιάν αἰτιῶν ἀγκυρῶν μετ' ἀρκετῆς ἀλλάζεσσων. Ἀμφότερα ἀνευρέθησαν ὑπὸ δυτῶν καὶ ἐπειδὴς. (Μαρτ. 2)

«Κωστεντήνη». Κατὰ τὸν ἀπέλευτον του ἐκ Μπούνεος "Αὔρες προσήκαξεν ἀλλαρρῆς τὸ πλοῖον, χωρὶς δημιούργησεν εἰς τὸν ἑκατὸν παταρίων τὴν δεξιάν αἰτιῶν ἀπώλεσεν τοῦ φρότου καὶ ἐπικολούθησε τὸν πλοῦν του. Πρωτήτερον ἐπιβεβρήθη καὶ ἐπέχει πιστοποιητικὸν ναυτικόλογος διὰ ταξίδιον μέχρι τοῦ λιμένος τοῦ προσριμοῦ του. (Μαρτ. 4)

«Στυλιανὸς Κουτσοδόντης». Πλήρες φορτίου Ρωσικῶν γεννημάτων διὰ λικέναν, προσήρχεν εἰς τὰ Δαρδανέλλια, δημος ἀνεγράφουσεν εἰς τὸ προγόνοιμον τοῦ τεθύνον μαργάρη. Ἐν συνεχείᾳ, διειδέσθησαν ἀλληλοιδιαδέχων αἱ ἀπόλουσι: εἰδήσεις: Τὸ προστραγμένον φορτηγόν ἔχει δύσθισμα πρόφρας 18.6 ποδῶν καὶ πρόμηνης 20.6 ποδῶν. Τὰ τάνκες αὐτοῦ είναι στεγανά. Τὸ σπεύσκυν ἐπὶ τὸπον πρὸς παροχήν βοηθείας Τουρκικὸν ναυαγοσωστικὸν "Adalet," ἔσκαψε τὸν βυθὸν πέριξ τοῦ πλοίου καὶ διήγονεν αἰλακά, ἐρρίφησεν δὲ εἰς τὴν ἔηραν δύο ἀγκυραῖς, οὐαὶ διασφαλίσθη δὲ θέσις τοῦ σκάφους ἐκ τοῦ αἰλαδωνισμοῦ.

Μετά τὴν προκαταρκτικὴν ταύτην ἐργασίαν τὸ "Adalet," προσέδεσε τὸ φορτηγόν ἐκ τῆς πρύμνης καὶ προσεπάθησε νὰ τὸ σύρῃ πρὸς τὰ σπιθενά δογματίκαι καὶ τῶν λειτουργουμένων μηχανῶν τοῦ προστραγμένου σκάφους. Ἡ αἰπεπτεραίσιτη ἀπέβη ἀκαρπός, μολονότι μετεκνήθη ἐλαφρώς τὸ πλοῖον. Ἐν τῷ μεταξύ δημος, ἥρχεις νὰ πάνε σφρόδρες ἄνεμος καὶ προσμηνύετο κακοκατίρα μετά θαλασσοταρκαγής.

Δύο ἡμέρας βραδύτερον καὶ ὑπὸ εὐνοϊκὰς καιρικὰς συνθήκας κατεβλήθη νέα προσπάθεια ἀνελκυσθεως, χωρὶς νὰ ἐκφορτωθῇ μέρος τοῦ φορτίου, οὐαὶ προσεπούσθιν μεγάλαις διπάναι. Ἡ περὶ τὸ πλοῖον ἔσκαψη τοῦ δυνοῦ διευνεγίθη καὶ διάφοροι ἀλλὰ μέτρα ἀλήφησαν, ἀλλὰ χωρὶς κανέναν εὐχάριστον τελεκόν ἀπότελεσμα. Ἡ κατάστασις παρέμεινεν ἀμετάβλητης μέχρι τῆς 1ης Μαρτίου, ὅτε καὶ ἀπεφασίσθη ἡ ἀλλάφυρυσις τοῦ πλοίου δι': ἐκφορτώσωσεν 900 τόννων ἐκ τοῦ φορτίου του ἀπὸ τὸ κρές-μπανκαρ καὶ ἀπὸ τὸ κάπυ τοῦ Νο. 2. Οἱ δύται: διεπιστωσαν, διὰ τὸ πλοῖον ἐπεκάθησαν επὶ λασπόδους δινοῦ καὶ διὰ τὸ μῆκος.

Μετά τὴν ἀνωτέρω ἀπόφασιν, ἥρξατο ἡ τρυματικὴ ἐκφόρτωσις τοῦ φορτηγοῦ, σύτινος τὸ ἐκφορτωνόμενον φορτίον ἐνακτείθησε εἰς τὰ κάτι τοῦ ναυαγοσωστικοῦ "Adalet.". Ἡ ἐκφόρτωσις ἦτο δυσχερής, διότι συχνὰ διεκόπτετο ἀπὸ τῷ ἐνσημάνουσαν ἐπικαρπάνοις σφρόδρανος θυσιούσιων. Πλάτωσε, μετά τὴν ἐκφόρτωσιν 600 τόννων ἀνειλκυσθήσατο τὸ πλοῖον καὶ ἐπλευσεν εἰς τὸ Τούνακ, δημος θάλασσας ἀπό την ηγεμονίαν της Κονιόπολης. (Μαρτ. 7)

«Δημ. Ν. Βογατζίδης». Εφήκασεν εἰς Ηπειριά τὴν 6ην Μαρτίου ἐκ Ρωσίας μὲ πλήρης φορτίου ἀλιευπλακούντων καὶ σικάλεων. Τὸ σιάρος είχεν διπάτησην εἰς Οδησσόν ζημίας ἐν τῶν πάγων, διέρρεεν ἀλαρρός τὸ ὑπὸ ἀριθ. 1 κάπυ του καὶ είχε μικράν πρὸς τὰ ἀριστερά κλίσιν. Εἰς Ηπειριά ἐπειδηρήθη καὶ μετά προχειρίσεων ἐπισκευαῖς απέπλευσε διὰ Φάλαιρο. (Μαρτ. 12)

«Ρίτα Χανδρή». Μέ φορτίον δενζίνης καὶ πετραλαίων ἐκ Βατούμι δι': Εργοθάν θάλασσαν ἐδίσκειται παρὰ τὸ ἀντωτήριον τῆς Μπάφρας ἔγγυς τῆς Σαρμόντος. Εἰς βοήθειαν τοῦ διπάτησε τὸ Τουρκικόν ναυαγοσωστικὸν "Adalet," δημος μετά σύντονον προσπάθειαν, τὸ ἀνελκυσθεως. Τὸ πρόβατον τῆς «Ρίτας Χανδρή» ὑπέστη ζημίας καὶ ἡ ἔλιξ ἐθραύσθη. (Μαρτ. 5-11)

ΚΑΙ ΠΑΛΙΝ ΕΠΙ ΤΑΠΗΤΟΣ
ΤΑ ΡΩΣΣΙΚΑ "ΤΑΪΜ-ΤΣΑΡΤΕΡ,,

Εἰς τὸ "Ελσιγκμπορ" συνεκροτήθη καὶ αὐτὰς τὸ ἐπίσησιν συνέδριον τοῦ δημίου τῶν Σουηδῶν ἐφοπλιστῶν, τῶν ἐχόντων φορτηγά σκάφη. Τὸ συνέδριον μεταξύ τῶν ἀλλων θεμάτων τοῦ ἀπηγολάκητης τοῦ Λόδου

ως τῆς Βαλτικῆς, δύον καὶ Διεθνοῦς Ναυτικῆς τοιαύτης, δύος καὶ οἱ Σουηδοὶ πλοιοκτῆται προσέλθουν εἰς μίαν γενικωτέραν συμφωνίαν μετὰ τῶν ἐφοπλιστῶν τῶν ἀλλων Κρατῶν, τείνουσαν εἰς τὴν ἀπόρροψιν τῶν Ρωσικῶν προτάσεων διὰ χρονοναυλώσεις ἐπὶ πιστώσει καὶ πληρωμὴν τοῦ ἐνοικίου τῶν πλοίων των κατὰ δύσεις. Οἱ Σουηδοὶ ἐφοπλισταὶ διάκεινται συμπαθῶς πρὸς τὴν ἀποφύγην ταύτην, ἀπέφυγον δύως νὰ λάβουν τελικάς ἀποφάσεις, ἵνα πρωτίτερον βεβαιωθοῦν, διὰ τὸν παραπάνω ἀπορροφώντες τῶν «τάϊμ-τσαρτερ» δὲν πρόκειται ν' ἀποκρισούνται εἰς βάρος των δρέπλη οἱ ξένοι συναγωνισταί των.

Ο ΝΑΥΛΟΤΙΜΑΡΙΘΜΟΣ ΤΟΥ ΜΗΝΟΣ ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΥ

Μετὸ τὴν κατὰ τρεῖς διλοκήρους μονάδας πτῶσιν τοῦ ναυλοτιμού θμού τοῦ μηνὸς Ἰανουαρίου, ἐπεκράτησε ποιά τις σταθερότερα κατάστασις κατὰ τὸν Φεβρουαρίον, διὰ τὸν διοτονον ταυλοτιμαριθμὸς ἐσημειώθη ὑπὸ τοῦ «Λόδιδ Λίστ» εἰς τὰ 69.78 ο.ρ., μὲ μικράν, δηλαδή, μείωσιν, διλγωτέραν τῆς μιᾶς μονάδος, ἔναντι τοῦ Ἰανουαρίου, ἀλλὰ κατὰ δύο μονάδας χαμηλοτέραν ἔναντι τοῦ Φεβρουαρίου π.ε. Ἡ ναυλαγορδὸς διαφορούντος τοῦ Φεβρουαρίου παρουσίασε σταθερὸν μορφὴν εἰς δύον τοὺς θαλασσούς τομεῖς, πλὴν τῆς "Απωλ. Αμερικής, οἱ διὰ τὴν διοτάνον ναῦλοι εἰλικρινοί τοῦ Ιανουαρίου, εἰλικρινοί τοῦ Φεβρουαρίου, διὰ τὴν διοτάνον ναῦλον τοῦ Ιανουαρίου, εἰλικρινοί τοῦ Φεβρουαρίου π.ε. Ἡ διακύμανσις τοῦ ναυλοτιμαριθμού τοῦ Φεβρουαρίου τοῦ 1929 ἦτο 96.40 ο.ροκαὶ τοῦ 1930 72.40 ο.ρ.

Τομεῖς ἀγοραῶν	Τιμὴ	Διαφ.
Εὐρωπ.	70.51	-0.52
Βρ. Αμερική	62.84	+0.90
Νότ. Αμερική	72.09	+0.40
Αν. Ινδίαι-Αφρική	74.81	-3.87
Ελλην.-Αντιρραλία	68.64	-0.61
Σύνολον	69.78	-0.84

Τὸ τιμάριθμος τοῦ Φεβρουαρίου 1929 ἦτο 96.40 ο.ροκαὶ τοῦ 1930 72.40 ο.ρ. Τὴν ναυτιλιακὴν ἐργασίαν τοῦ π. μ. Φεβρουαρίου, μολονότι σταθερωτέρας μορφῆς καὶ ἀπηλλαγμένης ἀποτόμων αὐξομιώσεων διῆπε περίποτο τὸ αὐτὸν γενικὸν πνεῦμα, δπερ ἐπεκράτει καὶ κατὰ τὸν Ιανουαρίον. Ο δύκος τῆς ἐργασίας διά τὰ ταξίδια ἐπιστροφῆς—πλὴν τῶν γεννημάτων—ήτο πενιχρὸς εἰς μίαν μάλιστα στιγμὴν καὶ δι' αὐτὰ τὰ γεννημάτα περιωρίσθη ἡ γενικὴ προσοχὴ τῶν πλοιοκτητῶν εἰς μόνην τὴν ἀγορὰν Πλεῖτ, εἰς ήν συνεκεντρώθη μεγάλη χωρητικότης πλοίων. Κατὰ τὰ τέλη τοῦ μηνὸς ἐσημειώθη ποιά τις ζωηρότης εἰς τὰς φορτώσεις Αντιρραλιανοῦ σίτου, μολονότι ή οἰκονομικὴ κρίσις καὶ δι' περιορισμὸς τῶν πιστώσεων ἀποτελοῦν περιοριστικοὺς πάντοτε παράγοντας καὶ κρατοῦν τὴν ἐμπορικὴν κίνησιν καὶ τὰς μεταφορὰς εἰς χαλαρότητα.

ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

ΑΓΟΡΑΤΩΛΗΣΙΑΙ

A. ΛΟΥΖΗΣ

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

ΔΑΝΕΙΑ

TELEGR. ANGELLUSI, TEL. AVENUE 4098 ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

A. LUSI

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ ΕΝ ΕΛΛΑΣΙ

B. ΒΕΡΝΙΚΟΣ

27, ΜΕΓΑΡΟΝ ΚΑΡΑΤΤΑΝΟΥ
ΑΘΗΝΑΙ

ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ

ΑΝΩΡΑΚΕΥΣΕΙΣ

ΝΕΟΙ ΚΥΒΕΡΝΗΤΑΙ ΚΑΙ ΝΑΥΚΛΗΡΟΙ

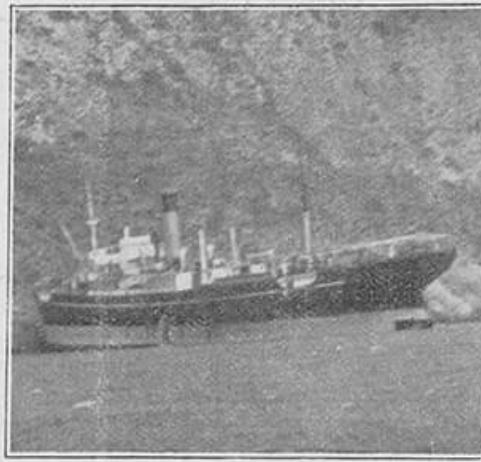
Κατά τὰς ἑσχάτως διεξαχθείσας ἑξετάσεις ἐνώπιον τῆς ἀρμόδιας ἐπιτροπῆς τῆς Δ)νσεως τοῦ Ε.Ν. ἔλαβον διπλώματα:

Κυβερνήτου Ιστιοφόρων: Οἱ κ.κ. Πρ. Βαφείδης, Στ. Κοσμέτος, Φώτ. Κούτης, Γ. Νικολάου, Χαρ. Όρφανός, Άδαμ. Πούπαλος, Ἰω. Φραγκάκης καὶ Σωτ. Φραγκάκης. Καὶ:

Ναυκλήρου ἀτμοπλοίων: Οἱ κ.κ. Ἐμμ. Ἀναπλιώτης, Δημ. Βαφίδης, Εντ. Μαρούδης, Ἀντ. Κουτσοφίος, Γεώρ. Μπιτούνης, Δημ. Ξυνός, Γεώργ. Φράγκος, Δημ. Φακῆς, Λουκᾶς καὶ Ἰω. Χαδᾶς.

ΝΑΥΛΟΙ ΕΠΙ ΠΙΣΤΩΣΕΙ...

‘Η Κιούναρ Λάιν κατόπιν συμφωνίας της μετὰ μιᾶς Ἀμερικανικῆς ἀτμοπλοΐας, καιήστισεν εἰδικὴν ὑπηρεσίαν διὰ ταξείδια ἐπιβατῶν μὲ εἰσιτήριον ἐπὶ... πιστώσει! Εἰς τὸ μέτρον τοῦτο προέβη, ἵνα ἐνισχύῃ τὴν κατὰ πολὺ χαλαρωθεῖσαν, ἵνῳ γε τῆς οἰκονομικῆς δυσπραγίας, ἐπιβατικὴν κίνησιν μεταξὺ Αμερικῆς καὶ Εὐρώπης. Χάρις εἰς τὸ σύστημα τῆς Κιούναρ Λάιν ἔκαστος ἐπιβάτης θὰ πληρώνῃ τὸ εἰσιτήριόν του 25 οδού τοῖς μετρητοῖς, τὸ δὲ ὑπόλοιπον θὰ τὸ ἔξοφλη μὲ μηγιαίας δόσεις 10 οδού.



Η ΑΝΕΛΚΥΣΙΣ ΚΑΙ ΕΠΙΣΚΕΥΗ ΤΟΥ "ISLEWORTH,,

Τέ Αγγλικὸν φορτηγὸν ἀτμόπλοιον «Isleworth», τόννων γκρὸς 4919 καὶ ναυπηγήσεως 1928, περὶ τοῦ δόπον εἰχομεν ἀναγράψει καὶ εἰς τὰ δύο προγενέστερα τεύχη μαζ., ἀγελκυσθὲν ἐκ τοῦ ἀκρωτηρίου Μαλέκας ὑπὸ τοῦ ναυαγοσωστικοῦ «Μίμης» τοῦ κ. Στρίγκου καὶ ἐπισκευασθὲν προσωριγῶς εἰς τὰ Βάτικα, κατέπλευσεν εἰς Ηερακία τὴν 2αν Μαρτίου, συνοδευόμενον ὑπὸ τοῦ ἐν λόγῳ γαυμαγοσωστικοῦ.

Τὸ σκάφος εἰσῆλθεν εἰς τὰς Μογίμους Δεξαμενάς, δῆπον ἐπειργορήθη παρὰ τοῦ ἐνταῦθα ἀντιπροσώπου τοῦ «Λέσδ Ρέτζιστερ» καὶ ὑπὸ τῶν ἐκ Λονδίνου ἐπὶ τούτῳ ἀφιχθέντων μηχανικῶν, ἀνετέθη δὲ ἡ προσωρινὴ ἐπισκευὴ τῶν ζημιῶν του εἰς τὸ μηχανουργεῖον τῶν κ.κ. ἀδελφῶν Πουτοῦ, διπερ ἀνέλαβε νὰ ἐκτελέσῃ τὴν ἐργασίαν ἐντὸς ἐπτὰ μόνον ημερῶν. Πράγματι ἀφγρέθησαν διλοχερῶς τὰ κατεστραμμένα ἐλάσματα τῶν ἀμφοτέρων τῆς πρώτης πλευρῶν καὶ τὸ ποδόσταμον, ἀντικαταστάθεντα προσωρινῶς κατὰ τρόπον ἐπιτρέποντα εἰς τὸ σκάφος νὰ πλεύσῃ εἰς Ρωσίαν καὶ ἐκεῖθεν ἐπιστρέψῃ ἔμφορτον εἰς τὴν Ἀγγλίαν.

Ἐκ τῶν παρατηθεμένων ἀνωτέρω φωτογραφιῶν καταφαίνεται, ὅτι τὸ «Isleworth», πλέον ἀλοταχῶς καὶ εἰς ἐσφαλμένου ὑπολογισμοῦ, προσέκρουσε καὶ ἐσφηνώθη ἐπὶ τῶν δράχων τοῦ Μαλέα. Πλεισταὶ ἐλάσματά του ὑπεχωρησαν διαρραγέντα, τὸ ποδόσταμον ἐκόπη καὶ τὸ φρόπικ ὑπέστη διρυτάτας ζημιάς.

Διὰ γὰρ ἀποτυπωθῆ ἐκ τῆς ἐπὶ τῶν δράχων ἐμπλοκῆς του καὶ ἀγελκυσθῆ, παρέστη ἀνάγκη νὰ ἀντιναχθοῦν οἱ δράχοι, «μιγαρ-

σθέντες» διηγεία τῶν ἀεροθλιπτικῶν μηχανημάτων τοῦ ναυαγοσωστικοῦ «Μίμης» διὰ δυναμίτιδος καὶ νὰ κοπούν πολλὰ ἐλάσματα δι' ὁξυγόνου.

Ἡ ἐργασία αὕτη, λόγῳ τῆς κακουκιρίας, διεξήχθη ὑπὸ τὰς δυσμενεστέρας τῶν συνθηκῶν, δροχὴν καὶ θύελλαν, δικαίως δὲ οἱ ἀσφαλιστικοὶ κύκλοι τοῦ Λονδίνου, ἔξεφρασαν τὴν ἴκανοτοποίησιν των διὰ τὸ ἐπιτευχθὲν ἔργον ὑπὸ τοῦ Ἑλληνικοῦ ναυαγοσωστικοῦ «Μίμης» πλοιαρχούμενου ὑπὸ τοῦ κ. Ἰω. Πρωτοπαπᾶ.

Χαρακτηριστικὸν ἐπίσης γεγονός ἀποτελεῖ ἡ ταχύτης, μεθ' ἡς ἔφεραν εἰς πέραν τὴν ἐπίπονον ἐργασίαν τῆς προσωρινῆς ἐπισκευῆς τόσων ἐκτεταμένων ζημιῶν, τὰ μηχανουργεῖα τῶν κ.κ. ἀδελφῶν Πουτοῦ. Αἱ δριστικαὶ ἐπισκευαὶ θὲ ἐκτελεσθῶσιν εἰς τὴν Ἀγγλίαν, συνεπείδη ἐπιθυμίας τῶν Ἀγγλῶν πλοιοκτητῶν, διπος ἀνακυρωφίσουν τὰ ἀδρανοῦντα νυπηγεῖα τῆς χώρας των καὶ παράσχουν ἐργασίαν εἰς ἀρκετοὺς Ἀγγλους ἐργάτας. Πάντως, ἡ ταχύτης τῶν 7 ημερῶν διὰ τὰς προσωριγῶς ἐπισκευάς τιμᾷ τὰ ἐργοστάσια Πουτοῦ καὶ ἀντανακλᾷ εὐφήμιας ἐπὶ τοῦ συγόλου τῆς Ηερακίας μηχανουργίας.

Τὸ γεγονός τοῦτο ἐξετιμήθη δεόντως παρὰ τοῦ ἐνταῦθα ἐπιθεωρητοῦ τοῦ Λέσδ, δστις καὶ ἐξέφρασε τὴν εὐχρέστειάν του εἰς τὸν ἀδελφὸν Πουτοῦ. Τὸ «Isleworth» ἐξῆλθε τῶν Μογίμων δεκαμενῶν Ηερακίων χθὲς 14ην Μαρτίου, μὲ πλήρη ἴκανοτητα διπος συνεχίσῃ τὸν περιπτέρω πλοῦν του.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΒΕΡΝΙΚΟΣ

ΝΑΥΑΓΟΣΩΣΤΙΚΑ - ΡΥΜΟΥΛΚΑ
ΟΙΚΟΣ ΙΔΡΥΘΕΙΣ ΕΝ ΚΥΠΟΛΕΙ 1889

Ρεμουλκὶ κατάλληλα διὰ παντὸς εἴδους Ρυμουλκήσεις
Εἰδικὰ ταχύπλου σκάφη δι' ἐκδρομάς.

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

ΝΑΥΑΓΟΣΩΣΤΙΚΑΙ ΕΡΓΑΣΙΑΙ

ΡΥΜΟΥΛΚΗΣΕΙΣ ΑΝΟΙΚΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ
S.S. "ΜΙΜΗΣ,,

Τὸ μεγαλείτερον καὶ ἰσχυρότερον Ἑλληνικὸν ναυαγοσωστικὸν.

*Εφοδιασμένον μὲ τὰ τελειότερα ναυαγοσωστικά μηχανήματα. Αντίλαι 4.000 τόννων καθ' ὄραν.

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



Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ ΤΟΥ 15ΟΗΜΕΡΟΥ ΣΤΑΘΕΡΑ ΖΩΗΡΟΤΗΣ ΤΟΥ ΠΛΕΙΤ

Η θέσης της διεθνούς ναυλαγοράς και κατά το διαρρεύσαν δεκαπεντήμερον την αυτήν μόνιμον πλέον κατάστασιν ένεφαντισεν.

Πλήγη της συνεχιζόμενης ζωηράς έκπλειτης ζητήσεως χωρητικότητος, ούδεμίκια γενικωτέρα τοιαύτη εκδηλούσται η άναμενεται, δυναμένη να έπιφέρει ποιάν τινα άνατιμησιν τῶν τιμῶν τῶν ναύλων και ἀπασχόλησιν τοῦ πληθωρικοῦ τοννάκι και πρὸς ἄλλας κατευθύνεις. Η δλη κίνησης περιωρίσθη εἰς τὰς ἀπατήσεις τῆς διάσημου ἀνάγκης και ιδίᾳ τῶν δημητριακῶν. Βασίμως δὲ προβλέπεται: δτι: η ἀγορά τῶν γεννημάτων ἀμείωτον θέλει προκαλέσει τὸ ἐνδιαφέρον τῆς ναυλαγορᾶς και κατά τούς ἐπομένους μῆνας.

Ηδη τὸ Πλέιτ ἔξακολουθεῖ νὰ κρατῇ τὸν κυρίαρχον τόνον, ἀλλός δὲ ἔξακολουθεῖ η ναύλωσις πλοίων, χωρὶς ὅμως και αἱ τιμαὶ νὰ δεικνύουν, πέραν μιᾶς χαρακτηριστικῆς σταθερότητος οὐδεμίαν βελτίωσιν.

Η μαρασμώδης ἀτυχῶς κατάστασις τῶν Ρωσικῶν φορτώσεων, ήτις φαίνεται δτι θέλει συνεχισθῆ και μέχρι τῆς ἐποχῆς τῆς νέας ἁσσείας, προεκάλεσε και πάλι τὸν παροπλισμὸν πολλῶν φορτηγῶν μας εἰς τὸν λιμένα Πειραιῶς, Σύρου και Χίου.

Ποιά τις ζωηρότης σημειούσται έκ Ρουμανίας, ἐλπίζεται δὲ μὲ τὸ ἀνοιγμα τοῦ Δουνάβεως, θετικωτέραν ἐκείθεν νὰ ἔχωμεν τὴν ζήτησιν τονάκι.

Αἱ λοιπαὶ ἀγοραὶ, πλὴν τῆς Αδστραλίας, ήτις μὲ ἀνατίμησιν τιμῶν και μὲ σταθερὰν ζήτησιν χωρητικότητος ἔξακολουθεῖ τὴν ἔξαγωγήν τῶν σιτηρῶν της, ὅπο τὸν αὐτὸν τόνον τῆς ἀπραξίας και τῆς ἀλλειψεως ἐνδιαφέροντος ἐκινήθησαν.

Αἱ κατὰ διαφόρους τομεῖς σημειωθεῖσαι: τιμαὶ τῶν ναύλων ἔχουν ὡς κάτωθι:

ΠΛΕΙΤ. Μὲ τὰς συγήθεις διακυμάνσεις εἰς τὴν ζήτησιν, ἀλλὰ πάντως μὲ ζωηρότατον τὸν τόνον, η ἀγορά τοῦ Πλέιτ ἔξακολουθεῖ ἀπορροφῶσα σοβαρὸν ἀριθμὸν πλοίων. Η ἀνατίμησις τῆς Ἀγγλικῆς λίρας ἐδημιούργησε ποιάν τινα ἀνάπτυχαν τῶν ἀθρώων ναύλωσεων, αἱ τιμαὶ ὅμως διετηρήθησαν σταθεραί, κατὰ δὲ τὰς τελευταῖς ἡμέρας τῆς ἐβδομάδος η ζήτησις ἐνετάθη. Εἰς μίαν μόνον ἡμέραν (τὴν ίην τοῦ μηνὸς) ἐνκυλώθησαν σκάφη 70.000 περίποτ τόνων. Αἱ τιμαὶ διεκυμάνθησαν ὅποιαν σελ. 18)6 μέχρι: 19)6, ἀναλόγως λιμένων φορτώσεως και ἐκφορτώσεως δι: Ἀγγλίαν—Κόντινεντ, μὲ φόρτωσιν τέλη Μαρτίου και μέσαν Ἀπριλίου.

Παρὰ τὴν ζωηρότητα ταύτην, αἱ τιμαὶ τῶν ναύλων δι: ἀπωτέρας ἡμερομηνίας οὐδαμῶς προβλέπεται νὰ βελτιωθοῦν, λόγῳ τῆς ὑπερόγκου εἰς ἀριθμὸν κινήσεως πλοίων κενῶν πρὸς τοὺς λιμένας τῆς Ἀργεντινῆς.

ΒΟΡΕΙΟΣ ΑΜΕΡΙΚΗ, ΚΑΝΑΔΑΣ, ΚΟΥΒΑ. Η ἀγορά τῆς Βορ. Αμερικῆς ήσυχος. Αἱ τιμαὶ τῶν Αμερικανικῶν σιτηρῶν κρατοῦνται ἀκόμη ὑψηλότεραι, ἐν συγκρίσει πρὸς τὰς τῶν ἀλλων ἀγορῶν, μὴ ἐπιτρέπουσαι τὰς ἐκείθεν δι: Εὐρώπην φορτώσεις.

Ο Καναδᾶς, μὲ τὸ προβλεπόμενον ἀνοιγμα τοῦ Ἀγίου Λαυρεντίου δεικνύει ἐνδιαφέρον τι διὰ φορτώσεις γεννημάτων δι: Η πειραική Εὐρώπην. Αἱ ζωηχάρεις Κούδης σταθεραι και μὲ ποιάν τινα ἀνατίμησιν τῶν τιμῶν, λόγῳ τῆς ἀλλειψεως ἀμέσου χωρητικότητος διὰ Μαρτίου. Οι ναύλοι ἐφθασαν μέχρι και σελ. 16)6, ἐπάν Σὰν Δομήνικο σελ. 15)6.

ΑΓΣΤΡΑΛΙΑ. Οι φορτωταὶ Αδστραλιανῶν γεννημάτων ἔξηκολούθησαν τὴν ναύλωσιν μιᾶς μεγάλης χωρητικότητος πλοίων. Έκ τῆς τοιαύτης ζητήσεως αἱ τιμαὶ τῶν ναύλων ἐκινήθησαν εἰς ὑψηλότερα ἐπίπεδα, ιδίᾳ διὰ φορτώσεις Μαρτίου. Η ζωηρότης μὲ μικρὰ τινα ἀναστολὴν σύγχρονη, ἔξηκολούθησε και διὰ

φορτώσεις Ἀπριλίου εἰς τὰς τιμὰς, ἀπὸ Βικτώριαν δι: Ἀγγλίαν—Κόντινεντ τῶν 30)— σελ. ἐπάν Αδριατικήν 31)3 φορτ. 15—30 Ἀπριλίου.

Αἱ λοιπαὶ ἀγοραὶ τῆς Ἀνατολῆς ήσυχοι και ἐν ἀπραξίᾳ, πλὴν ἐλαχίστων ναυλώσεων διὰ γαιανθράκας ἐκ Καλκούτας διὰ Ραγκούν μὲ γαύλον μέχρι 4 ρουπίων. Οι κύριοι Μαντζουρίας ἐλάχιστον ἐγδιαφέρον παρουσίασαν διὰ τὰ φορτηγὰ σκάφη. Μικρὸν μότοροπιτ ἐγναύλωθη εἰς τὰ σελ. 25)9 ἀπὸ Βλαδιβοστόκ διὰ Βορδώ—Αμβούργον. Μικραὶ δὲ ποσότητες φορτώνονται ἐκάστοτε ἐπὶ τῶν πλοίων τῆς γραμμῆς.

ΜΑΥΡΗ ΘΑΛΑΣΣΑ. Χαρακτηριστικὸς δὲ ἐντεῦθεν περιορισμὸς τῶν φορτώσεων διὰ γεννήματα. Ἐλαχίστη δὲ σημειούσται ἐργασία διὰ φορτώσεις ξυλειας, μεταλλευμάτων και γαιανθράκων. Αἱ τιμαὶ παραμένουν αἱ αὐταὶ. Οὐδεμία δεέξειθεν προβλέπεται εἰς τὸ ἀμέσως προσεχές μέλλον ζωηρότερα ζήτησις.

Ο Δούναβης προβλέπεται μὲ μίαν καλὴν ἐργασίαν εἰς γεννήματα. Μὲ τὸ ἀνοιγμα τῆς ἐποχῆς θέλει ἀπασχολήσει μίαν χωρητικότητα ἀρκετά σημαντικήν. Ηδη αἱ φορτώσεις ἀραβοσίτου ἐκ Κωνστάντζης συνεχίζονται δι: Ἑλλάδα, Αδριατική και Κόντινεντ. Αἱ τιμαὶ δι: Ἑλλάδα, σελ. 8)6 ἔως 9)—, διὰ Μεσόγειον 9)6 ἔως 10—, ἀναλόγως λιμένος ἐκφορτώσεως.

ΝΑΥΛΟΙ ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΩΝ. Απὸ Ν. Ουαλλίαν δι: Αλεξάνδρειαν σελ. 7)— Διὰ Γένοβαν 6)10)12. Διὰ Μπουένος "Αυρες σελ. 9)— Απὸ Σούντερλαντ διὰ Τεργέστην σελ. 7)6.

ΤΑ ΝΑΥΛΩΘΕΝΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ

Αἱ κυριότεραι ναυλώσεις Ἐλληνικῶν δὲ περιτταὶ εἰναι αἱ κάτωθι:

—Ἐκ Ρίβερ Πλέιτ (διὰ φορτία γεννημάτων)

«Εἰρήνη Κυριακίδους ἐκ Σάν Λορέντζο 5300 τ. δι: Ἀγγλίαν—Κόντινεντ 19)3, φόρτωσις 1—15 Ἀπριλίου.

«Ζέψυρος» ἐκ Μπουένος "Αυρες, Μπάχιας Μπλάγκας η Μάρ-Νιάλ-Πλάτας 6300 τ. διὰ Μεσόγειον ἐνα λιμένα 19)—, δύο λιμένας 19)6, φόρτωσις 21 Μαρτίου.

«Π. Μαργαρώνης» ἐκ Μπάχιας Μπλάγκας 7000 τ. δι: Ἀγγλίαν η Βορδώ—Αμβούργον 17)3, δύο λιμένας Κόντινεντ 19)—, ἐπάν Αμβέρσου—Ρόττερνταμ 18)6, σφίδιον Μεσόγειον 1)6 ἔξτρα, Ἀπριλίου 1—15.

«Γεώργιος Γ.» ἀπὸ Νεκότσα 7000 τ. δι: Αμβέρσου—Ρόττερνταμ 18)—τέλη Μαρτίου.

«Ελέγκω Α. Κυδωνιέως» ἐκ Μπουένος "Αυρες 6400 τ. δι: Ἀγγλίαν—Χάρημα—Αμβούργον 17)—, Αμβέρσων η Ρόττερνταμ 16)6, σφίδιον Μασσαλίαν, Γένοβαν, Νεάπολιν, η Λιδέρον 18)6 καντοσέλλο 31 Μαρτίου.

—Ἐκ λιμένων Μαύρης Θαλάσσης

«Τώνης Χανδρήσ» ἐκ Μαριανουπόλεως 5000 τ. γαιανθράκων δ: Ιταλίαν 8)3, συγήθεις δρους, φόρτωσις τέλη Μαρτίου—ἀρχαὶς Ἀπριλίου.

«Δημ. Χανδρής» ἐκ Μαριανουπόλεως 5000 τ. γαιανθράκων δ: Ιταλίαν 8)3, συγήθεις δρους, φόρτωσις τέλη Μαρτίου—ἀρχαὶς Ἀπριλίου.

—Ἐκ τοῦ Δουνάβεως

«Αναστ. Πατέρας» ἐκ Δουνάβεως 5300 τ. γεννημάτων δ: Αμβέρσων—Ρόττερνταμ 14)—, δύο λιμένας 14)6, Μαρτίου 25.

«Ειρήνη Σ. Εμπειρίκου» ἐκ Κωνστάντζης, Βάρνης η Μπουργκάς 7000 τ. δι: Αμβέρσου—Ρόττερνταμ 11)—, ἐπάν Αμβέρσου—Αμβούργον 11)6, Μαρτίου 5—15.

«Διώνη» ἐκ Δουνάβεως 6300 τ. δι: Αμβέρσου—Ρόττερνταμ 14)—, σφίδιον Βορδώ—Αμβούργον 14)6, Ἀπριλίου.

«Αλκυόν» ἐκ Δουνάβεως 3900 τ. δι: Μεσόγειον 12)6 νέτ, δύο λιμένας 13)—, τρεις λιμένας 13)3, Ἀπριλίου.

«Τουσσίκα» ἐκ Κωνστάντζης 3000 τ. δι: Βόλον—Θεσσαλονίκην 8)—νέτ, δύμος φόρτωσις.

«Μιχαήλ» ἐκ Δουνάβεως 4000 τ. δι: Αμβέρσων Ρόττερνταμ 14)6, Βορδώ—Αμβούργον 15)—, σφίδιον Δανίαν 17)— φόρτωσις 10—31 Μαρτίου.

—Ἐξ Αγγλίας η Κόντινεντ (διὰ γαιανθράκων)

«Παν. Μ. Χαδούλης» ἐκ Κάρδιφ 6200 τ. δι: Μπουένος "Αυρες 9)—, φόρτωσις 10 Μαρτίου.

"Penolver," Αγγλικόν, ἐκ Κάρδιψ 5500 τ. διά Πειραιά 6)10 1)2, ἀ.φ.
"Μιχ. N. Μαρτίης" ἐκ Δάντισαγ 5500 τ. διά Δυτ. Ιταλίαν 7)— ἀ.φ.
"Κλεάνθης" ἐξ Ούπλλιτς 5500 τ. διά Ρίθερ Πλέιτ 9)— ἀ.φ.

—'Εκ Παντοίων ἄλλων ἀγορῶν

«Φωτεινή Καρρά» ἐκ Κόλπου Μεζίκος 6200 τ. στον δι' "Ελλαδάς σελλ. 3)6 τὸ κουμάρτερ, φόρτωσις 15—31 Μαρτίου.

Η ΤΕΛΕΥΤΑΙΑ ΕΙΚΩΝ ΤΩΝ ΝΑΥΛΩΝ

Ἄλλη Λονδίνου ληγφεῖσαι: τελευταῖς: τηλεγραφικαὶ πληρωφορίαι ἀναφέρουν, διὰ ἡ ἀγορὰ τοῦ Ρίθερ Πλέιτ μετὰ μίαν προσωρινὴν περίοδον χαλαρότητος κατὰ τὴν πρώτην ἔβδομάδα τοῦ Μαρτίου, εἰσῆλθε ἀκτόπιν εἰς ἐπίπεδον σταθερότερον καὶ ἥδη ἡ ἀγορὰ αὕτη συγκεντρώνει πάλιν τὸ γεικὸν ἐνδιαφέροντας γύρω τῶν σελλ. 19)6 ἐκ Σάνη Λορέντζο δι' "Αγγλίαν—Κόντινεντ μὲ φόρτωσιν 5° Απριλίου καὶ διὰ πλοϊκῶν χωρητικότητος 5500 τόνυγον. Διὰ σκάφη 7100 τ. 10ο)ο καὶ μὲ φόρτωσιν 30° Απριλίου ἐκ Μπάχιας Μπλάγκας προσφέρονται σελ. 17)—δι' "Αγγλίαν—Κόντινεντ καὶ 18)— ἐὰν ὅψιδον Μεσσαλίαν, Γένοβαν, Λιθόρον, ἢ Νέαπολιν. Άλλη τιμᾶς δείκνυνται: ἀναλυτικότερον καὶ ἀπὸ τὰς ἀκολούθους ἀντιπροσωπευτικὰς ναυλώσεις:

ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ: "Ατμόπλοιον" Ἐλληνικόν, ἐκ Μπουένος "Αὔρες 6300 τ. δι' "Αγγλίαν—Κόντινεντ 17)6, "Απριλίου 10.—"Ζάννες Γούναρης" ἐξ "Αγωνιμένων τοῦ Πλέιτ 6000 τ. διὰ Δανίαν 19)6, μὲ 6 πέννας ἔξτρα δι' ἔκαστον ἐπὶ πλέον λιμένα μέχρι τεσσάρων, ὁψιδὸν Μεσσόγειον σελ. 19)—, φόρτωσις 11—25° Απριλίου. "Αποίκια" ἐκ Σάνη Λορέντζο 6000 τόνυγον 10 ο)ο δι' "Αγγλίαν—Κόντινεντ 19)—, ὁψιδὸν Μεσσόγειον 19)6, "Απριλίου 1—15.

«Τρίαινα» ἀπὸ Νεκότσεων ἢ Μπ. Μπλάγκαν 6000 τ. δι' "Αγγλίαν—Κόντινεντ 18)—"Απριλίου 1—15. Καὶ "Πολύμνια" ἐκ Μπουένος "Αὔρες 6800 τ. δι' "Αδριατικήν 19)6, Μαρτ. 24.

"Η Βόρ. Αμερικὴ ἀπρακτεῖ διὰ γεννήματα, ἐσημειώθησαν ἔμμας πολλαὶ φορτώσεις καὶ ζήτησις ἔξακολουθητικὴ τοννᾶς ἐκ Κούνας (Ζαχάρεις) δι' "Αγγλίαν—Κόντινεντ εἰς τὰ σελ. 16)6 καὶ ἐκ Σάνη Ντομίγκο εἰς τὰ 15)—. Ζωηρότης ἐπίσης ἐπεκράτησε καὶ διὰ φορτώσεις φασολίων ἐξ "Απω Ανατολῆς διὰ Μεσσόγειον—Κόντινεντ μὲ τιμᾶς ναύλων γύρω τῶν σελ. 24)6.

Ἄλι μεταφοραι "Αγγλικῶν γαιαυθράκων εἰς περιωρισμένην καὶ πάλιγ κλίμακα, ἀλλὰ δὲ τιμᾶς τῶν ἐξ "Αγγλίκων ναύλων, αἴτινες τελευταῖς εἰχον κάπως δελτιωθῆ, περιέπεσαν εἰς νέαν χαλαρότητα καὶ ἀπώλεσαν 6 περίπου πέννας. Σήμερεν οἱ ναύλοι οὐτοὶ κυριανοῦνται γύρω τῶν σελ. 6)9 διὰ Δυτ. Ιταλίαν, 7)— "Αλεξάνδρειαν, 6)10 1)2 διὰ Πειραιά, 7)6 δι' "Αδριατικήν. Διὰ Νότιον Αμερικὴν ἀμετάβλητοι.

ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ: "Γιαν. Γούναρης" ἐκ Κάρδιψ 3500 τ. γαιαυθράκων διὰ Θεσγινίκην 7)6, ἀ.φ.

"Η Μαύρη Θάλασσα διατελεῖ ἐν πλήρει ἀπραξίᾳ, ἡ δὲ ναυσιπλοΐα εἰς τὸν περισσοτέρους Σοβιετικὸν λιμένας εἶναι δυσχερής, συνεπείᾳ τῶν πάγων. Τοῦ ἀπὸ "Κάρολος" παραχθέντες ἀπὸ ἑγδὸν μηνὸς ἀποκεκλεισμένον εἰς Γενῆ—Καλὴ (ἐγγὺς τοῦ Κέρτες), διὰ "Μιμῆς Χανδρῆς" δροίων εἰς Χερσόνηα, διὰ "Γεώργ. Ηγήττας" εἰς Μαριανούπολιν, διὰ "Αριστ. Λ. Γουλανδρῆς" καὶ διὰ "Σοφία Θεοδωροπούλου" 10 μίλια ἔξωθι τῆς Οδησσοῦ ἀπὸ δέκα καὶ πλέον ἡμέραν. Τὸ ἀπὸ "Αγιος Γεώργιος" ἀναμένεται ἀπὸ 20ημέρου εἰς τὴν ράδαν τῆς Οδησσοῦ διὰ Νικολάεφ.

"Ο Δούναβις σημειοῖ ζήτησιν τοννᾶς εἰς τὰ σελ. 14)9 ἔως 15)10 διὰ Κόντινεντ, πρῶτον ἀνοιγμά ποταμοῦ, 14)3—14)6 ἐὰν "Αμβέρσαν—Ρόττερνταμ. Ή Κωνστάντζα σταθερὰ εἰς τὰ σελ. 11)6, εἰς τὴν τιμὴν δὲ ταύτην ἐναυλώθη τελευταῖς τὸ Ιταλικὸν φορτηγὸν "Spartivento".

Ναυλώσεις: "Μαίονη" ἐκ Κωνστάντζης 2000 τ. διὰ Βόλον 8)6 ἀ.φ. "Πρωτος" ἐκ Κωνστάντζης 1600 τ. διὰ Θεσγινήν 8)6 ἀ.φ., ὁψιδὸν Αγκώνα—Ραβένναν 11)6 φόρμη, ἀ.φ. Καὶ "Κώστας" ἐκ Κωνστάντζης 135 διχ. ξυλείας διὰ Νέαπολιν—Καστελλαμάρε—Σαλέρνο λ.στ. 7.15.0 ἀ.φ.

"Εξ ἄλλων ἀγορῶν ἐναυλώθη τὸ ἀπὸ "Ρίτα Χανδρῆ" ἐκ Κοσσέρ (Ερυθρὰς Θάλασσης) 2500 τ. μεταλλεύματος δι' ἔνα λιμένα "Αδριατικῆς" 14)— "Απριλίου.

ΤΕΙΡΑΪΚΗ ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Ἡ γενικὴ εἰκὼν τῆς Πειραιᾶς ναυλαγορᾶς ὑπῆρξεν ἀτονος, ὀλόκληρον δὲ τὸ 15ημέρον διέρρευσε μὲ ἀπραξίαν. Άλλη ναυλώσεις διὰ φορτώσεις ἐκ Δουνάβεως ὑπῆρξεν περιωρισμέναι, η δὲ ζητησίς διὰ φορτώσεις ἐκ Μ. Θαλάσσης χαλαρά, οὐχὶ τόσον ἐκ τοῦ ἀποκλεισμοῦ τῶν Ρωσικῶν λιμένων ἐκ τῶν πάγων, δον ἐκ τῆς ἐλλείψεως ἐτοίμων φορτίων.

ΔΙΑ ΓΕΝΝΗΜΑΤΑ: "Η ἀγορὰ τῆς Μ. Θαλάσσης, ἀπρακτος. Οἱ Ρώσοι, οἵτινες εἰχον σταματήσει τὰς ναυλώσεις Ἐλληνικῶν φορτηγῶν, ἐπανῆλθον ἀπὸ τὴν 2ας Μαρτίου εἰς τὴν ἀγορὰν, κανονισθεῖσης προσωρινῶς τῆς διαπορᾶς διὰ τὸ συνάλλαγμα. Ναύλωσις οὐδεμία ἐγένετο.

ΔΙΑ ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΑΣ ὑπῆρχον πέντε περίπου διαταγαί, διὰ ποσότητα 4 ἔως 5 χιλ. τόννων ἑκάστη, μὲ φόρτωσιν Μαρτίου—"Απριλίου, ἐκλείσθησαν δὲ τὰ ἀπὸ "Τόνης Χανδρῆς" καὶ "Δημ. Χανδρῆς", ὃς ἐν ἄλλῃ στήλῃ γράφωμεν. Διὰ τὰς ὑπολοίπους διαταγὰς δὲν ἐνδιεφέρομησαν ἀλλὰ ἀτμόπλοια, λόγῳ τῶν προσφερομένων χαλαρῶν τιμῶν τῶν σελ. 8)3.—

ΔΙΑ ΞΥΛΕΙΑΝ ὑπῆρχον διάφοροι διαταγαί ἐκ Χερσῶνος καὶ "Οδησσοῦ δι' Ιταλίαν, οὐδεμία δύμως μέχρι τῆς στιγμῆς ἐκλείσθη. "Υπῆρχον ἀκόμη περὶ τὰ 4000 κ.μ. ξυλείας ἐκ Νοβοροσίσκης δι' "Αλεξάνδρειαν, ἀλλὰ καὶ ἡ διαταγὴ αὗτη παραμένει εἰσέτι ἀνοικτή.

ΔΙΑ ΜΕΤΑΛΛΕΥΜΑΤΑ ὑπῆρχον ἀρκούδησται διαταγαὶ μὲ φορτώσεις ἐκ Πότι διὰ Κόντινεντ, λόγῳ τῶν προσφερομένων δύμως χαμηλῶν τιμῶν, οἱ πλοιούστηται οὐδόλως δι' αὐτὰς ἐνδιεφέρομησαν

ΔΙΑ ΦΟΡΤΙΟΝ ΠΙΣΣΗΣ ὑπῆρχε μία διαταγὴ 6500 τόνων, μὲ φόρτωσιν τέλους Μαρτίου ἐκ Μαριανούπολεως διὰ Σέτταν, προσφερόμεθ δὲ διὰ τὴν ἀνάληψιν τῆς ἀτμόπλοιον εἰς τὰ σελ. 10)—, ἀλλ' οἱ ναυλωταὶ δὲν ἀπήντησαν μέχρι τῆς στιγμῆς. Η ἑτέρα ὑπάρχουσα ἀπὸ τοῦ προγενεστέρου 15ημέρου διαταγὴ διὰ 3000 τ. πίσσης εἰς βαρέλια ἐκ Βατούμι δι' "Αλγερίου-Βορδώ-Ρουνέν ἐκλείσθη εἰς τὰ σελ. 16)6 παρὰ τοῦ Ιταλικοῦ φορτηγοῦ "Achille".

ΙΤΑΛΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Τό ἀργοῦν τοννᾶς

Κατὰ τὴν τελευταῖς ἐκδοθεῖσαν στατιστικήν, ἡ ἀργοῦσα Ιταλικὴ χωρητικότης ἀνήρχετο τὴν 1ην Φεβρουαρίου εἰς 521 πλοια 797.677 τόννων γκρός. Εξ αὐτῶν 289 πλοια τόννων 571.038 εἰχον παροπλισθῆ ἐλλείψει φραγμάτων, 116 πλοια 188.786 τόννων, συγκεπίᾳ ἐπισκευῆς καὶ ἔτερη 116 πλοια 37.823 τ. γκρός διὰ διαφόρους ἀλλούς λόγους. Δέον νὰ σημειωθῇ, διὰ κατ' αὐτὰς μία σοδαρὰ χωρητικότης Ιταλικῶν πλοιῶν ἐπωλήθη πρὸς διάλυσιν, ἐνῷ ἐπίσης ἀρκεταὶ ἀλλαὶ πωλήσεις σκαφῶν ἐγένοντο εἰς ἀλλοδαπούς πρὸς ἐκμετάλλευσιν.

Τό εἰσαγωγὴ γαιαυθράκων

Κατὰ τὸ 1931 εἰσήχθησαν εἰς τὴν Ιταλίαν 9.614.624 τόννοι γαιαυθράκων ἔναντι: 10.523.869 τόννων τοῦ προγενεστέρου ἔτους 1930. Εἰς τὴν εἰσαγωγὴν ταύτην κίνησιν ἀντεπροσωπεύετο ἡ "Αγγλία μὲ τὸ μεγαλύτερον ποσοστόν, ἡτοι μὲ 5.205.534 τόννους.

Οἱ Πολωνικοὶ γαιαυθράκες ἀντεπροσωπεύοντο μὲ 495.608 τόννους καὶ οἱ Γερμανικοὶ μὲ 1.468.106 τ. (λογαριασμὸς ἐπαγγελμάτων) καὶ 1.354.345 τόννους εἰσαχθέντας ἀπὸ τὸ ἐλεύθερον ἐμπόριον. Η συμμετοχὴ τῶν Ρωσικῶν γαιαυθράκων ἀνήλθεν εἰς 370.467 τόννους.

Τό «Ναυτικὴ Πίστις»

Τὸ Ιταλικὸν Ίνστιτούτον τῆς "Ναυτικῆς Πίστεως" ἐξέδωκεν ἑσχάτως εἰς δημοσίαν ἐγγραφήν ὁμολογίας 150.000.000 λιρετῶν μὲ τόκον 6)1)2 οἰο καὶ τιμὴν ἐκδόσεως 480 λιρέττας, ἀνὰ ὁμολογίαν τοῦ 500 λιρετῶν.

ΟΙ ΙΤΑΛΙΚΟΙ ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΟΙ ΔΑΣΜΟΙ

Εἰς τὴν Βουλήν τῶν Κοινοτήτων ἐπηρωτήθη πρὸς ἡμερῶν διὰ Αγγλος υπουργὸς τοῦ Εμπορίου κ. Runciman ἐν σχέσει μὲ τοὺς

επιθληθέντας προσφάτως είσαγωγικούς δασμούς εις τούς Ιταλικούς λιμένας και ίδια έπει τόν διὰ ξένων συκφάν έκφρωτων ομένων διαφόρων έμπορευμάτων και γκανθίθρακων. Ο "Αγγλος" δουλευτής ήθέλησε να μάθη έλαν έγένετο σχετικόν διάβρωμα πρός τήν Ιταλικήν Κυβερνήσυν. Ο Υπουργός κ. Runciman ἀπήντησεν, δια έπεστησεν ἀρμοδίως τήν προσοχήν τῆς Ιταλικής Κυβερνήσεως έπει τοῦ ἀνωτέρου μέτρου, χωρίς δμως μέχρι τῆς στιγμῆς γάλλη οὐδεμίαν ἀπάντησιν.

Η ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ ΚΡΑΤΙΚΟΠΟΙΗΣΕΩΣ ΤΟΥ ΤΟΥΡΚΙΚΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΣΤΟΛΟΥ

Ἐκ Κωνσταντινουπόλεως ἀγγέλλεται, δια ή κρατοῦσα ἀφ' ἑνὸς ναυτιλιακή κρίσις και δια συναγωνισμὸς ἐξ ἄλλου, διατις ἀνεπύχη μεταξύ τῶν διαφόρων Τουρκικῶν ἀτμοπλοϊκῶν ἔταιρῶν, ἀνημιούργησαν τήν ἀνάγκην μιᾶς ὀπωδόηποτε μεταξύ τῶν συνεγνόησεως. Αἱ πρώται διεισχθεῖσαι διαπραγματεύσεις διὰ τήν συγχώνευσιν τῶν ἐν λόγῳ ἀτμοπλοϊῶν εἰς ἓνταν ὀργανισμὸν ἀπέτυχον, συνεπείᾳ ἀντιθέσεως τῶν συμφέροντων τοῖν.

Ἐπενέδη δμως κατὰ τήν στιγμὴν ταύτην τὸ Κράτος, μὲ τὸν σκοπόν, δια πολιορκήσῃ μονοπάλιον εἰς τὰς θαλασσίους μεταφορὰς και ἰδρύσῃ ἔνα Όργανον τείνοντα εἰς τήν συγχώνευσιν δλων τῶν ἀτμοπλοϊκῶν ἐπιχειρήσεων ὑπὸ τήν αἰγίδα τοῦ Κράτους. Τὸ σχέδιον τοῦτο τὸ ἀπεδέχθησκεν μέχρι τῆς στιγμῆς ή Σεΐρι Σεφαΐν, ἡ ἔταιρεία τοῦ λιμένος Κλεως και μερικαὶ ἄλλαι ἀιωτικαὶ ἐπιχειρήσεις.

Κατόπιν τούτου, ἡ κυβερνήσις τῆς Αγκύρας διέταξε τήν ἔναρξιν ἀπογραφῆς τῶν μονάδων τοῦ Τουρκικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου. Ἐκ τῶν συκφάν αὐτῶν τὰ μὲν ἀκατάλληλα θέλουσιν ἀχρηστεύθη ἀποζημιούμενα, τὰ δὲ διπλώματα θ' ἀποτελέσουν τὸν στόλον τῆς γένες ἔταιρείας, κατόπιν προηγουμένης ἐκτιμήσεως τῆς ἀξίας τῶν.

Ἡ Τουρκικὴ κυβερνήσις ἀντιμετωπίζει ἐπὶ τοῦ προκειμένου δύο λύσεις διὰ τήν ὑπὸ ἰδρυτιν ἀτμοπλοϊκήν ἔταιρίαν. Ἡ πρώτη ἔγκειται εἰς τὸ γα καταστῇ αὕτη ἰδιοκτήτρια τῶν συκφάν, καταβάλλουσα τήν ἀξίαν τῶν εἰς τοὺς ἰδιοκτήτας τῶν, πρᾶγμα δμως, δια τὸ ἀπατήση τήν ἀγγραφὴν σοδερᾶς πιστώσεως εἰς τὸν Κρατικὸν προϋπολογισμόν. Ἡ δευτέρα λύσις ἔγκειται εἰς τήν ἰδρυσιν Ἀγνώμου Ἐταιρίας, εἰς τήν δποίαν οἱ ἰδιοκτήται τῶν εἰσφερομένων πλοίων διαναλάδουν τὰς ἀναλογούστας εἰς αὐτοῦς μετοχάς. Εἰς τήν Ἀγνώμον ταύτην ἔταιρίαν, ὑπολογίζεται δια τὸ Κράτος θὰ ἔχῃ τήν πλειοψηφίαν, λόγῳ τῆς συμμετοχῆς τοῦ διὰ τῶν κεφαλιών τῆς Σεΐρι Σεφαΐν και τῆς ἔταιρίας τοῦ λιμένος Κλεως,

Ἐπιτροπὴ ἀτμοπλοϊκῶν μετέδη ἡδη εἰς τήν Αγκύραν, δια ποσούς συζητήσῃ διὰ τήν ἔξεύρεσιν τοῦ προσφορωτέρου τρόπου. Πρὸς τήν ἐπιτροπὴν ταύτην ἐδηλώθη κατηγορηματικῶς ἡ ἀπόφασις τῆς Κυβερνήσεως διὰ τήν ἰδρυσιν τῆς ἔταιρίας, πλεῖστοι δμως ἀφοπλισταὶ ἐδήλωσαν, δια δὲν αἰσθάνονται τήν ἀνάγκην ὑπὸ παλλαγῶσι τοῦ στόλου τῶν διὰ τῆς συμμετοχῆς τῶν εἰς τήν νέχυ ἔταιρίαν, ἀφ' δσον ἐκ τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν πλοίων τῶν, δὲν δὲν ἀποκομίζωσι κέρδη, τούλαχιστον δὲν ζημιούνται.

Η ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ Ο ΞΕΝΙΚΟΣ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ

Κατὰ πληροφορίας ἐκ Νέας Ύόρκης, δὲν Βασιγκτῶν πρεσβευτῆς Αγγλίας ἐπέδωκεν εἰς τήν Αμερικανικὴν κυβερνήσιν ἔγγραφο διαμαρτυρίαν διὰ τὸ ὑπὸ φήμης τελοῦν εἰς τὸ Κογκρέσον Νομοσχέδιον, τὸ προβλέπον τήν ἀπαγόρευσιν τῶν ἐκδρομῶν διαρκείας πέντε ἑβδομάδων, τῶν διαργανούμενών ὑπὸ τῶν ξένων περιφρενίων ἐκ τῶν λιμένων τῶν Ηνωμ. Πολιτεῶν. Ἡ θεσπιζομένη ἀπαγόρευσις ἀποσκοπεῖ να ἐμποδίσῃ τὸν ὑπὸ τῶν ξένων πλοίων συναγωγισμὸν εἰς τήν γραμμὴν τῶν Αντιλλῶν.

Ἀφ' ἑτέρου, αἱ Αμερικανικαὶ ἀτμοπλοῖαι ἡγειρόν τελευταίως διηκόνησιν τῶν Αγγλικῶν ἔταιριῶν, διότι αἱ τελευταῖαι αὐταὶ δργανώσουν τουριστικὰς ἐκδρομὰς εἰς τὸ ἀγορικὸν πέλαγος, χωρὶς καμπίαν προσέγγισιν. Αἱ ἐκδρομαὶ αὗται ἐπετύγχανον ἀπολύτως, διότι εἰς τὰ ξένα ἀτμοπλοῖα χορηγεῖται οἶνος και λικέρ εἰς τιμᾶς συγήθεις, πρᾶγμα, δια ἀπαγορεύεται εἰς τὰ ὑπὸ Αμερικανικὴν σημαίαν σκάφη.

Οἱ Αμερικανοὶ ἐφοπλισταὶ ισχυρίσθησαν εἰς τὸ δικαστήριον, δια τὰ ξένα ὑπερωκεάνια παραβιάζουν διὰ τῶν ἐν λόγῳ ταξιδίων τῶν τὸ προνόμιον τῆς ἀκτοπλοΐας, διότι οἱ ἐπιβάται τῶν ἀποβιβαζούνται και πάλι εἰς Αμερικανικοῦ λιμένος, ἀποβιβαζούνται και πάλι εἰς τῆς Υόρκης οἰκισμούς. Τὸ δικαστήριον τῆς Νέας Ύόρκης ἀπέρριψε τήν ἀγωγὴν μὲ τὸ αἰτιολογικὸν, διότι ἐπρόκειτο περὶ ἐπιστροφῆς εἰς τὸν αὐτὸν λιμένα. Οἱ ἐπιβάται παραλαμβανόμενοι ἐκ Νέας Ύόρκης ἐξήρχοντο εἰς τὸν Ατλαντικὸν και ἐπέστρεψαν εἰς τὴν Νέαν Ύόρκην, συγεπώς τὰ σκάφη ὧν ἐπέδωκαν, δέν ἐνήργουν ἀκτοπλοῖαν ἐν τῇ ἐνοίᾳ τοῦ Νόμου.

"Οσον ἀφορᾷ τήν πρὸς Χαβάναν και Κούδην γραμμὴν, τὸ Shipping Board ἐφίσχε μέχρι τοῦ σημείου νὰ διαθέσῃ εἰδικὸν πλοίον εἰς τήν ὑπερεσίαν ταύτην μὲ ὑποβιβασμένας τὰς τιμᾶς τῶν εἰσιτηρίων, ἵνα διὰ τοῦ τρόπου αὐτοῦ ἀναγκάσῃ τὰ ὑπὸ ξένας σημαίας πλοία νὰ ἀποσυρθοῦν. Η προσπάθεια αὕτη τοῦ Shipping Board ἀπέτυχε και οὕτω προεκλήθη, κατόπιν ἐνεργειῶν τῶν ἐνδιαφερομένων κύκλων, τὸ προαναφερθέν Νομοσχέδιον.

Ἐις τήν ἐπιδοθεῖσαν Βρετανικὴν διαμαρτυρίαν τονίζεται, διότι ἡ ἔκτασις τοῦ προνομίου τῆς Αμερικανικῆς ἀκτοπλοΐας μέχρι τῶν Αντιλλῶν νήσων, ἀποτελεῖ ἀδικίαν και θὰ γένητο νὰ προκαλέσῃ τὰς διαμαρτυρίας πλείστων ναυτικῶν δυνάμεων και νὰ χαρακτηρισθῇ, ὃς παραδίσιος ὑπὸ τῶν Ηνωμένων Πολιτειῶν τῶν ὑπαρχουσῶν διεθνῶν συνθηκῶν περὶ ἐλευθερίας τῆς ναυσιπλοΐας.

Η ΓΕΡΜΑΝΙΑ ΠΕΡΙΩΡΙΣΕ

ΤΗΝ ΕΙΣΑΓΩΓΗΝ ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΩΝ

Τὸ Γερμανικὸν Ράιχ προέδη ἐσχάτως εἰς τήν λήψιν ἐνὸς μέτρου, διπερ προβλέπεται, διότι θὰ συντείνῃ εἰς τήν ἐνίσχυσιν τῆς ἡδη ὑφισταμένης κρίσεως τῶν μικρῶν, ἰδίᾳ, φορτηγῶν ἀτμοπλοίων, τῶν ἐκτελούντων μεταφορικοὺς πλόκους εἰς τήν Βόρειον Θάλασσαν. Ἀπεφασίσθη, δηλαδή, δπω, αἱ εἰσχωγανοὶ Αγγλικοῦ γαιάνθρακος εἰς τήν Γερμανίαν μειωθοῦν κατὰ τὸ 1/3 τοῦ ἡδη δγκού τῶν. Η μείωσις αὕτη πρόκειται νὰ ἐπιβληθῇ διθμιαίως κατὰ ποσοστὸν 50.000 τόννων καθ' ἑκατονταν μῆνα. Εδούς δις ἡ ἀγωγή πρόθεις τῆς Γερμανικῆς κυβερνήσεως ἐγένετο γνωστή, δὲν Βερολίνῳ πρεσβευτὴς τῆς Αγγλίας πρέσβης εἰς τὰς διατάλληλα διαδήματα, δια παταίωσῃ τήν ἐφερμογήν τοῦ μέτρου, φρίνεται δμως, διότι ἡ ἐπέμβασις αὕτη εἰνε κατεδικασμένη ἐκ τῶν προτέρων εἰς ἀποτυχίαν.

Η ΚΡΑΤΙΚΗ ΕΝΙΣΧΥΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΓΑΛΛΙΚΗΝ ΥΠΕΡΩΚΕΑΝΙΟΝ

Ἐις τήν Γαλλικὴν «Εφημερίδα» τῆς Κυβερνήσεως, ἐδημοσιεύθη πρὸ ημερῶν δ Νόμος δ ἀφορῶν τήν πρὸς τήν «Κομπανί Τζενεράλ Τρανσιτλαντικά» παρχωρηθεῖσαν προσωρινὴν Κρατικὴν ἀρωγήν, δια παραδίσιος εἰς τήν Αγγλίας πρέσβης εἰς τὰς διατάλληλα διαδήματα, δια παταίωσῃ τήν ἐφερμογήν τοῦ μέτρου, φρίνεται δμως, διότι ἡ ἐπέμβασις αὕτη εἰνε κατεδικασμένη ἐκ τῶν προτέρων γραμμῶν της.

Ο Νόμος οὗτος ἀποτελούμενος ἐξ ἐγδεδούσιος μόνου ἀρθρου, ἔχει ὡς ἔξις: «Ο ὑπουργὸς τῶν Οἰκονομικῶν ἐξουσιοδοτεῖται νὰ θέσῃ εἰς τήν διάθεσιν τοῦ ὑπουργοῦ τῶν Δημοσίων Εργών και τῆς Εμπορικῆς Ναυτιλίας εἰς δάρδος τοῦ Κρατικοῦ Θησαυροφυλακοῦ, οκτακόριας πλοΐας πράγματα ποσὸν ὑπὸ μαρφῆς ἀγγυημένων προκαταθέλων, διὰ μίαν ἐξάμηνον περὶ οδον ἀρχομένην ἀπὸ 1ης Ιανουαρίου 1932, πρὸς ἐκσαράλισιν τῆς λειτουργίας και ἐκμεταλλεύσεως τῶν γραμμῶν τῆς C.G.T.»

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

Ἐπίσης ἡλεκτρομηχανὴ μετ' ἀτμομηχανῆς, 170 ίπ.

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ: Δ. ΓΙΑΝΝΑΚΟΠΟΥΛΟΣ & ΣΙΑ
ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΟΥ 12 ΠΕΙΡΑΙΕΥ
ΤΗΛΕΦ. 40,294



ΟΝΟΜΑ ΠΑΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυπ.	Τόννοι γκρός	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΕΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Άβυδος	Σπ. και Ν. Αλαφούζου	73	1157	εἰς πλάσις Κωνσταντίνης—'Ελλάδος εἰς Πειραιά 14 Μαρτ.
Άγιοι Βίκτωρες	Μ. Καρούση	95	1550	ἀνεχ. Παλέρμο 5 Μαρτ. ἔφθ. Κατάνη 6
Άγιος Γεώργιος	Ν. Νικολάου	11	4248	εἰς Μαρικινούπολιν 8 Μαρτ.
Άγιος Γεώργιος	Α. Γ. Βλασσοπούλου	12	3283	ἔφθ. Πειραιά 5 Μαρτ. ἐκ Ραβένας
Άγιος Γεράσιμος	έτ. <'Ιονίας Α.Ε.	98	3224	ἀργεῖ Πειραιά 14 Μαρτ.
Άγιος Ιωάννης	έτ. <'Ατλαντικός>	06	5699	ἀργεῖ εἰς Bruges 10 Μαρτ.
Άγιος Βαρθαρά	Α. Λογεθάτη—Μ. Φακῆ	13	4572	παραλήφθη εἰς Preston 14 Μαρτ.
Άγια Μαρίνα	έτ. <'Κάσσος>	12	4151	ἀνεχ. Τάνι 1 Μαρτ., Λάδοντ 4 διά Μπουένος "Αυρες
Άγια Παρασκευή	Χρ. Βλάσση	89	2041	ἔφθ. Πειραιά 12 Μαρτ. ἐκ Κ)γένης και ἀνεχ. 14 διά Θυνην
Άγιος Μάρκος	Α.Ι. και Δ.Γ. Μαργαρώνη	10	5165	ἀνεχ. Μπάχιαν Μπλάγκαν 6 Μαρτ. διά Βορδώ
Άγιος Μάρκος	Γ. Τριλίβα	19	4514	ἀργεῖ Πειραιά 14 Μαρτ.
Άγιος Νικόλαος	Φράγκου και Λιθανού	06	4363	διήλθε Μαδέρας 2 Μαρτ. και Ντούτζενες 9 διά Ρόττερνταμ
Άγιος Σπυρίδων	Γ. Δικούστρος κλπ.	01	3779	ἀργεῖ εἰς Αμπελάκι 14 Μαρτ.
Άγιος Σπυρίδων	Ιω. Κοτζιάς και Σία	91	1537	ἀργεῖ εἰς Παλέρμον 14 Μαρτ.
Άγγελική	Γ. Γεωργαντή	99	3231	ἀργεῖ Πειραιά 14 Μαρτίου
Άγγελος Λ.	Ε. Σκαρβέλη	04	3667	ἔφθ. Λιθόρων 26 Φεβρ. ἐκφορτώνει
Άγγελης Καυπίτης	Α. Π. Καυπίτη	06	3016	ἀργεῖ εἰς Αργοστόλι 14 Μαρτ.
Άδαμ. Ι. Πειθής	ΑΘ. Πειθή	08	4537	ἔφθ. Λιθόρων 4 Μαρτ. και Μεσσήνην 10
Άδαμ. Κοραής	Κακαρούκα κλπ.	84	1324	εἰς Γαλάτας 6 μέσφ των πάγων 14 Μαρτίου
Άδελφότης	Ι. Ν. Πουλανδρή	08	3882	διήλθε Κων(πολιν) 29 Φεβρ. διά Φάλμουθ
Άθανάσιος	Ν. Λυκιαρδοπούλου	07	4295	διήλθε Κων(πολιν) 27 Φεβρ. και Γιβραλτάρ 8 Μαρτ. διά Φάλμουθ
Άιμιλιος	Στεριώτη και Σία	98	3297	ἀργεῖ Πειραιά 14. Μαρτ.
Άιολος	Ν. Ι. Λύρα κλπ.	02	3051	ἀργεῖ Πειραιά 14 Μαρτ.
Άκροπολις	Βασ. Μπρούσου	13	4342	ἔφθ. Μασσαλίαν 25 Φεβρ. ἐκφορτώνει
Άλεξος	Ν. Κωττάχη	06	4395	διήλθε Ρόττερνταμ 4 Μαρτ. διά Φρειδρισχάδεν ἔφθ. 7
Άλεξανδρα	Π. Νευρεπόντε	99	4028	ἀργεῖ Σύρον 14 Μαρτ. μὲ ζημίας ἐκ πυρκαϊᾶς
Άλκυών	Κα. Ε. Λ. Λεμού	95	2701	χαναμένει Σουλινά τῇξιν πάγων, ίνα προχωρ. εἰς Γαλάτας Μαρτ. 10
Άλμα	Παπαδημητρίου	90	1814	εἰς Πειραιά 14 Μαρτ.
Άναστασία	Ι. Γ. Λιθανού	05	2883	ἔφθ. Λιθόρων 25 Φεβρ. φορτώνει
Άναστασίς	Κ. Ψύχα	07	4853	ἀνεχ. Πενακόλαν 29 Φεβρ. διά Πόρτο Χέλι, ἔφθ. 5 Μαρτ. ἀργεῖ
Άναστ. Πετρούτσης	Κ. Α. Πετρούτη	99	3025	διήλθε Κων(πολιν) 27 Φεβρ. διά Πόρτο Χέλι, ἔφθ. 5 Μαρτ. ἀργεῖ
Άναστ. Πατέρας	Δ. Πατέρα	14	3382	Κ)λιν 12 Μαρτ. 'Εναυλώθη ἐκ Δουνάβεως
Άνθεμις	ΑΘ. Ήλιοπούλου	05	2716	εἰς Σουλινά ἀπό 11 Φεβρ.
Άννα	Ν. Λυκιαρδοπούλου	19	5173	ἀνεχ. Αλγέριον 1 Μαρτ., Γιβραλτάρ 4 διά Πλέιτ
Άννα Βούλγαρη	Χαρ. Θ. Βούλγαρη	12	4603	εἰς Λάζ Πάλμας 12 Μαρτ. ἀναμ. διαταγάς
Άννα Βασιλάκη	Κ. Ν. Βασιλάκη	04	3045	ἔφθ. Πειραιά 28 Φεβρ. παρακμένει
Άννα Μαζαράκη	Δ. Μαζαράκη	13	5411	ἀνεχ. Κάρδιφ. 23 Φεβρ. διά Ρ. 'Ιανέτρον
Άννούλα	Γ. Τοιτσάλη	08	5555	ἔφθ. Μπάχιαν Μπλάγκαν 26 Φεβρ.
Άνδριτη Ν. Μιχάλου	Δ. Μιχάλου	05	3298	ἀργεῖ Πειραιά 14 Μαρτ.
Άντωνιος	Α. Γεωργαντή	83	1187	ἀργεῖ Πειραιά 14 Μαρτ.
Άντωνης	Σ. και Π. Λεμού	04	2679	ἀργεῖ εἰς Κωνσταντίναν 13 Μαρτ.
Άντωνιος Βροντίσης	I. Βροντίση	04	2690	ἔφθ. 'Αγκάνα 3 Μαρτ.
Άντωνης Γ. Λεμός	Σ. και Π. Λεμού	11	4410	ἀνεχ. Βάρναν7 Μαρτίου, Κ)λιν 8 διά 'Αμερέρσαν
Άντωνης Γεωργαντής	Γ. Γεωργαντή	15	3557	ἔφθ. Σάντα Βανέρα (Ιταλ.) 10 Μαρτ.
Άντωνης Δ. Κυδωνίευς	Δ. Κυδωνίέως	07	3920	εἰς 'Οδησσόν 8 Μαρτ. (Πάγοι)
Άντωνης Σ. Σταθάτου	έτ. Δ. Α. Σταθάτου	20	3836	ὑπό φόρτ. εἰς Πλέιτ 5 Μαρτ.
Άντζουλέττα	'Αντ. Γιαννουλάτου	07	2693	ἀργεῖ εἰς Πειραιά 14 Μαρτ.
Άποκια	Z. Βαλμά	05	3607	διήλθεν 'Οράν 7 Μαρτ. και Γιβραλτάρ 9 διά Πλέιτ
Άριάδηνη	I. Νικηφόρου κλπ.	05	4319	ἔφθ. διά Παλλίς 24 Φεβρ. και Λιθερπούλ 5 Μαρτ.
Άριάδηνη Παντελή	έτ. 'Μαρμαρά'	10	4445	διήλθε Γιβραλτάρ 3 Μαρτ. και 'Οράν 5 διά Βενετίαν
Άριστ. Α. Γουλανδρής	E. Γουλανδρή	05	3470	κανόν 10 μήνα πρό 'Οδησσού, μέσφ πάγων Μαρτ. 12
Άρτεμις Πήγητα	Ηήγητα	06	1433	ἔφθ. Καζαμπλάγκαν 7 Μαρτ.
Άρτεμις	Δ. Φαλαγκά	01	3587	διήλθεν 'Αλγέριον 6 Φεβρ. διά Ροζάριο, ἔφθ. 7 Μαρτ.
Άρτεμισία	Η. Μακρή	06	4343	ἀργεῖ Πειραιά 14 Μαρτ.
Άρχαγγελος	Δ. Λιθανού	17	4349	διήλθε 'Αζόρις 25 Φεβρ. διά Μολλέντο (Ειρηνικού)
Άρχων	Κ. Λεμού	16	3511	ἀνεχ. Τάνι 23 Φεβρ. Λάζ Πάλμας 2 Μαρτ. διά Σάντα Φέ
Άσημίνα Μπάικα	Η. Μπάικα	95	1495	εἰς πλάσι Κ)γένης—'Ελλάδος
Άσια	'Ολι:δις	92	2893	ἀνεχ. Χανιά 2 Μαρτ. διά Κύπρον
Άσπασία	I. Γαλάκη	14	4211	ἀνεχ. Τάνι 25 Φεβρ. διά Μπουένος "Αυρες
Άσπασία Νομικού	M. Νομικού	99	846	διήλθε Πειραιά 8 Μαρτ. διά 'Ιταλίαν
Άστη	Σταφυλοπάτη κ.λ.π.	96	1350	εἰς Κ)γένης 20 Φεβρ.
Άτλαντις	έτ. 'Ατλαντικός	20	6698	ἔφθ. Μάρ Ντάλ Πλάτα 2 Μαρτ.
Άτλαντικός	'Ατλαντικός. Α.Ε.	19	5600	ἀνεχ. Νεκότσα 5 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
Άτλας	'Ατλαντικός. Α.Ε.	07	3815	διήλθε Μαδέρας 17 Μαρτ. διά Νεκότσα
Άττικος ex Athenic	A. Λούη	06	4078	ἀνεχ. Χούλ 29 Φεβρ., Νίτον 2 Μαρτ. διά Μπουένος "Αυρες
Άφροδησσα	'Αδ. Κιρτάτα	05	2485	ἀργεῖ Σύρον 10 Μαρτ.
Βαλλιάνος	A. Λούη	06	4734	ἔφθ. Λά Πλάταν 4 Μαρτ.
Βάντα	Θ. Επιφανειάδη	03	4190	εἰς Πειραιά 14 Μαρτ.
Βασ. A. Πολέμης	Γκ. Γκούμα	07	3429	ἀνεχ. Κάρδιφ 20 Φεβρ. διά Ροζάριο
Βασ. Δεστούνης	Δ. Δεστούνη	97	3146	εἰς Πειραιά 14 Μαρτ. 'Εναυλώθη ἐκ Δουνάβεως
Βασ. Παντελής	Δ. Παντελή	07	5045	ἔφθ. 'Αμπερτρινα 28 Φεβρ.
Βέλλα M. Διακάκη	M. Διακάκη	99	3457	ἀργεῖ Σύρον 14 Μαρτ.
Βενιζέλος	Δ. Σιφραίου	10	1005	ἀργεῖ Πειραιά 14 Μαρτ.

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος Ναυπ.	Τόν. Γκρές	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΕΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Βιολαντώ Ν. Γουλανδρή	άδ. Γουλανδρή	19	3598	άνεχ. Πένταρθ 1 Μαρτ., Μαζέρας 7 διά Βίλλαν Κονστατούσιον
Βιργινία Μαυρολέων	Μ. Ε. Διακάκη	01	3569	άνεχ. Ταχοφύτης ('Αφρική) 9 Φεβρ. διά Βιλτιμόρην
Βιργινία Σ.	Z. Σαμοθράκη	05	3885	Έφθ. Κατάνην 21 Φεβρ. και άνεχ. 3 Μαρτ. διά Κωνιάτιν
Βόλγας	Παπαδημητρίου	92	2505	Έφθ. Πειραιά 29 Φεβρ. παραμένει
Βύρων	'Εθνικής	14	9272	άνεχ. Πειραιά 11 Μαρτ. διά Γιάφφην—Βηρυττόν
Γαλούνης	A. Μπίστη	94	2154	άργει Πειραιά 14 Μαρτ.
Γαρδελάκης	Ε. Θεοφίλατου	88	2282	εἰς Βραζιλίαν λόγω τῶν πάγων Μαρτ. 10
Γεώργιος	άδ. Λιβανοῦ	14	3536	διήλθες Corvo 2 Μαρτ. διά Χαβάνναν (Κούβα)
Γεώργιος Γ.	Δ. Δάμπαση	18	4289	Έφθ. Νεκάτσα 4 Μαρτ.
Γεώργιος Π.	Θ. Επικυνειάδη	03	4052	άργει Πειραιά από πολλῶν μηνῶν
Γεώργ. I. Γουλανδρῆς	N. και Γ. Σίμπουρα	96	2187	άνεχ. Σαδόνναν 1 Μαρτ. διά Πειραιᾶς, έφθ. 8
Γεώργ. Κυριακίδης	N. Γ. Κυριακίδη	11	4201	άνεχ. Ροδάκιο 18 Φεβρ. διά Βορδώ
Γεώργ. Κ. Σαλιάρης	Γ. Κ. Σαλιάρη	01	3514	άργει Χίον 14 Μαρτ.
Γεώργ. Μάντακας	B. Γ. Μάντακα	21	3246	διήλθες Γερμαλάτρα 7 Μαρτ. διά Φάλμουθ
Γεώργ. Μ. Εμπειρίκος	Σ. Γ. Εμπειρίκου	21	5728	άνεχ. Τάνι 16 Φεβρ. διά Ηλέιτ
Γεώργ. Μ. Λιβανός	άδ. Λιβανοῦ	28	3831	άνεχ. Βίλλαν Κονστατούσιον 5 Μαρτ. διά Λάς Πάλμας
Γεώργ. Νικολάου	N. Νικολάου και Σία	30	4108	διήλθες Μαζέρας 17 Φεβρ. διά Μπ. "Αυρες
Γεώργ. Πήγετας	άδ. Γ. Πήγετα	98	3110	εἰς Μαρπολίουν ἐν μέσῳ τῶν πάγων
Γιάννης	Γ. Ανδρέου κλ.π.	05	4391	Έφθ. Σύρου 28 Φεβρ. άργει
Γιαν. Γούναρης	G. Ζ. Γούναρη	01	2238	έφθ. Γκάρστον ('Αγγλίας) 4 Μαρτ.
Γουλανδρῆς	Δαπαύλη και Δάμπαση	03	3849	έφθ. Σύρου 3 Μαρτ. άργει
Γρηγόριος Κ.	Π. Καλλιμανοπούλου	90	2538	άργει Πειραιά 14 Μαρτ.
Δαναδός	P. και Γ.Κ. Λαμός	06	4419	έφθ. Λήθ 20 Φεβρ. 'Επισκευάστηκε
Δάρμας	άδ. Ηγέτη	83	1595	άργει Χίον 14 Μαρτ.
Δάφνη	Γ. Λουκαρδοπούλου	10	2810	εἰς Νοδορωματικήν 10 Μαρτ. λόγω πάγων
Δελφίν	Αδ. και Ανδρεάδη	06	3816	άργει Χίον 14 Μαρτ.
Δέσποινα	Κορσά και Γεωργιλή	09	4461	διήλθες Πειραιαπόδιον 29 Φεβρ. διά Σάντος, έφθ. 7 Μαρτ.
Δέσποινα Γλόπτη	Γ. Γλόπτη	04	3313	άνεχ. Βενετίαν 2 Μαρτ. διά Τεργέστην και Πειραιά διόπου έφθ. 9
Δημήτρης	Σ. και Η. Λαμού	05	3338	έφθ. Οινούσας 24 Φεβρ. άργει 13 Μαρτ.
Δημη. Γ. Θεομιώτης	A. M. Τατάκη	06	4271	έφθ. Λήθ 3 Μαρτ.
Δημη. Λ. Δανιόλος	Σ. και Κ. Δανιόλου	06	3824	έφθ. Μπουργκάς 29 Φεβρ.
Δημη. Μ. Διακάκης	M. Δ. Διακάκη	01	5872	πωλεῖται σήμερον 15 Μαρτ. ἐν Λονδίνῳ διὰ δημοπρασίας
Δημη. Ν. Βογιατζήδης	N. Δ. Βογιατζήδη	08	3444	έφθ. Πειραιά 6 Μαρτ. και άνεχ. 12 διά Φάλμουθ
Δημη. Ν. Βούλγαρης	N. Δ. Βούλγαρη	02	3975	έκφραστόνται εἰς Καλάμας 12 Μαρτ.
Δημη. Ν. Ράλλιας	N. Δ. Ράλλια	99	3534	έφθ. Κάρδιφ 25 Φεβρ. και άνεχ. 2 Μαρτ. Γερμαλάτρα 8 διά Πειραιᾶς
Δημη. Παντελής	άδ. Παντελῆ	20	4291	άνεχ. Σάν Νικολάς 28 Φεβρ. διά "Αγ. Βικέντιον
Δημη. Χανδρής	I. Δ. Χανδρή	98	3346	έφθ. Μαρπολίουλιν 12 Μαρτ.
Δημοκρατία	Γ. Περιθελάρη	00	3769	άργει 'Αλεξινδρειαν 5 Μαρτ.
Διαμάντω	άδ. Τακτοδόμοιρου	03	2281	έφθ. Πειραιά 3 Μαρτ. ἐκ Νοβορωματικής
Διονύσιος	E. A. Καραβία	03	2018	έφθ. Πειραιά 18 Φεβρ. παραμένει
Διον. Σταθάτος	έταιρ.Δ. Α. Σταθάτου	19	5450	έφθ. Κάρδιφ 24 Φεβρ. και άνεχ. 5 Μαρτ. διά Μπάχιαν Μπλάγκαν
Δίρφυς	Βασ. Πατέρας και Σία	06	2795	έφθ. Μαριανούπολιν 11 Μαρτ. (διά Μασσαλίαν)
Διώνη	Γ. Ανδρεάδη	06	4227	εἰς Πειραιά 10 Μαρτ. 'Εναυλώθη ἐκ Δουνάβεως
Δραγάνη	I. Δ. Κορκοδεΐλου	04	3582	άργει Πειραιά 14 Μαρτ.
Δύο Φίλοι	Ραπτάκη και Ρούσσου	03	3517	εἰς Πειραιά υπό ἐπισκευήν 14 Μαρτ.
"Εβη	N. Γ. Λιβανοῦ	01	3652	έφθ. Μαριανούπολιν 11 Μαρτ.
"Εδισων	'Εθνικής	96	11.103	άργει Πειραιά 14 Μαρτ.
Ειρήνη, (τάνκερ)	Δ. Καλλιγά κλπ.	09	4009	'Επισκευαστείται εἰς τό "Αδσογκούθ 14 Μαρτ.
Ειρήνη Κυριακίδου	N. Γ. Κυριακίδη	22	3781	έφθ. Χούλι 26 Φεβρ.
Ειρήνη Ν. Ράλλια	N. Δ. Ράλλια	08	3860	έφθ. Βαλέντιαν 24 Φεβρ. και Βαρκελώνην 4 Μαρτ.
Ειρ. Σ. Εμπειρίκου	Στ. 'Εμπειρίκου	27	4164	άνεχ. Πειραιά 5 Μαρτ. έφθ. Κυντζαν 8
'Ελέγκω Α. Κυδωνιέως	Π. Κυδωνιέως	02	4162	διήλθες Γερμαλάτρα 19 Φεβρ. διά Ηλέιτ
'Ελένη	A. Καλλινίκου	18	5655	άνεχ. Λάς Ηλέιταν 1 Μαρτ. διά Τενερίφαν
'Ελένη	Δ. Λώδης	01	1882	άργει Πειραιά 14 Μαρτ.
'Ελένη Γ. Εμπειρίκου	II. Γ. Εμπειρίκου	05	3919	εἰς Πειραιά 14 Μαρτ.
'Ελευν. Κ. Βενιζέλος	έταιρ. Α.Ε.	98	4572	άργει Χίον 14 Μαρτ.
'Ελισάβετ	άδ. Μαζαράκη	22	3553	άνεχ. Κάρδιφ 25 Φεβρ. διά Πειραιᾶς, έφθ. 8 Μαρτ.
'Ελισάβετ Β.	N. K. Βασιλάκη	04	4649	έφθ. Κλιν 21 Φεβρ. και άνεχ. 28 διά Νηρωματικήν
"Ελλην	Στ. 'Εμπειρίκου	13	4557	άνεχ. Τάνι 26 Φεβρ. διά Μπουένος "Αυρες
'Εμμ. Σταυρούδης	Κα Σταυρούδη	03	4391	άργει Σύρου 12 Μαρτ.
"Ενωσις	'Ανδρέους και Αγγελή	03	4371	έφθ. Πόρτ Σατή 1 Μαρτ. και άνεχ. 9 διά Σύρου
'Επαμ. Κ. Εμπειρίκου	Υιοί Επ. 'Εμπειρίκου	27	4385	έφθ. Κλιν 23 Φεβρ. Κλιν 25 διά Τόνιδα
'Εργονύλα	N. Τακτοδόμοιρου	05	2715	έφθ. Λιβερπούλ 28 Φεβρ.
Εναγγ. Μ. Διακάκη	Δ. Μ. Διακάκη	06	2876	άργει Μασσαλίαν 14 Μαρτ.
Εναγγελία Τόγια	έτ. Κ. Τόγια	97	3022	εἰς Θεσσαλίαν 12 Μαρτ. πρὸς φόρτωσιν
Ενάγγ. Νεόφυτος	Γ. Νεόφυτος	06	4432	άργει εἰς Βρέμην 14 Μαρτ.
Ευανδρούς	M. Βαλμᾶς	98	3543	εἰς Όθησσός υπό φόρτωσιν 5 Μαρτ.
Εύβοϊκδς	Μορή 'Εμπειρίκου	22	4792	άνεχ. Κυντζαν 23 Φεβρ. Κλιν 25 διά Τόνιδα
Εὐγένεια Καμπάνη	Γ. N. 'Εμπειρίκου	98	3470	εἰς Μαριανούπολιν 5 Μαρτ. (λόγω πάγων)
Εὐγένια	άδ. Λιβανοῦ	15	3687	έφθ. Βίλλαν Κονστατούσιον 2 Μαρτ.
Εύγ. Μ. Γουλανδρή	B. και I. Κουτσούκου	03	3276	ὑπό φόρτωσιν εἰς Σκούρτες Μπαίη (Μ.Θ.) 10 Μαρτ.
Εύγ. Μ. Μιλωνᾶ	Θ. Μυλωνᾶ	01	5148	άργει Σύρου 13 Μαρτ.
Εύγ. Σ. Εμπειρίκου	Στ. 'Εμπειρίκου	20	4862	άνεχ. Μπ. "Αυρες 20 Φεβρ. διά Λάς Πάλμας
Εύθαλια	άδ. Γουλανδρή	18	4411	έφθ. Μπρίστολ 4 Μαρτ. φορτώνει διά Ελλάδα
Εύτυχια	Γ. Βεργωτή	13	5123	άνεχ. 'Αμπέρσον 25 Φεβρ. διά Μπ. "Αυρες
Εύτ. Βεργωτή	Γερ. Βεργωτή	09	2993	άργει 'Αργοστόλι 14 Μαρτ.
Ζάννες Γούναρης	άδ. Γούναρη	07	4407	άνεχ. Μπάρρου 29 Φεβρ. διά Μπ. "Αυρες
Ζαννής Λ. Καμπάνης	κληρον. Λ. Καμπάνη	20	5298	άνεχ. Τάνι 24 Φεβρ. διά Μπάχιαν Μπλάγκαν
Ζέφυρος	A. Λούζη	09	4796	άνεχ. Καρδιφ 16 Φεβρ. διά Ηλέιτ
Ζηνοβία	έτ. Μιχαλινού	06	2947	έφθ. Πειραιά 7 Μαρτ. ἐκ Θεσσαλίας
'Ηλίας Γ. Κουλουκουντής	έτ. «Ατλαντικός»	11	4861	άνεχ. Μπ. Μπλάγκαν 14 Φεβρ. Λάς Πάλμας 8 Μαρτ. διά Μπρίντιζ
"Ηερων	Χρ. Γ. Σερώτου και Σία	06	1516	έφθ. Σερώτου 14 Φεβρ. Λάς Πάλμας 8 Μαρτ. διά Μπρίντιζ
Θάσος	Πατριωτικής	19	1565	έφθ. Πειραιά 21 Φεβρ. παραμένει

ΟΝΟΜΑ ΠΑΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος Ναυπ.	Τόν. Γκρές	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΕΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Θεμιστοκλής	Εθνικής	07	5956	άργει Αμπελάκι από έτών
Θεόδωρος	Α. Καλλινίκου	99	5660	έφθ. Τσιδιταβάκιαν 24 Φεβρ.
Θεμώνη	«Κάσσος» Α.Ε.	29	3875	έφθ. Νεκότσα 6 Μαρτ.
Θεοφανώ	άδελφ. Λιθανού	17	4240	έφθ. Νεκότσα 24 Φεβρ.
Θεομήτωρ	Σπύρ. Πολέμης	10	4427	άνελ. Μπάρρο 24 Φεβρ. διά Γκάλιθεστων
Θέτις	Ε. Χατζηγιάτα	30	4123	άνελ. Ρόττερνταμ 18 Φεβρ. διά Μπ. "Άρες
Θέτις	Ιω. Γ. Λύρα	19	2120	άργει Πειραιά 14 Μαρτ.
Θησεύς	Μ. Κουλουκουντή	99	3768	άργει Σύρου 14 Μαρτ.
Θράκη	Πατρωτικής	17	982	άργει Πειραιά από έτών
Θρασύβουλος	Α. Βογιατζής	12	3693	διήλθε Ντούτσενς 4 Μαρτ. διά Νορδηγίαν
Ιάκωβος	Γ. Αγγελίδη	01	2107	άργει Πειραιά 14 Μαρτ.
Ιδομενεὺς	Έρν. Όλιδιε	07	3791	εἰς Ντάρτμουθ 14 Μαρτ.
Ιθάκη	Σ. Βλασσοπούλου	11	4083	άνελ. Όράνι 29 Φεβρ. διά Βενετίαν
Ιθακος	Γ. Δρακούλη	06	4070	έφθ. Πειραιά 9 Μαρτ. εἰς Σαδόννας
Ιονία	Π. Χατζηγιάτα	08	3742	άνελ. Ροζάριο 14 Φεβρ. διά Τενερίφαν
Ισιδώρα	Γ. Ν. Κονδύλη	00	3899	έφθ. Πειραιά 13 Μαρτ.
Ισίδ. Κοντογιάννης	Στυλ. Κοντογιάννης	18	365	εἰς πλάκας "Ελλάδος—Ρουμανίας
Ισημήνη	Στεριώτη καὶ Σία	90	2399	άργει Πειραιά 14 Μαρτ.
Ισιάννης	Δ. Δάμπαση	09	3667	άνελ. "Οδησσόν 4 Μαρτ. δι' Αγγλίαν—Κόντινεντ
Ιω. Βάτης	Θεοφ. Βάτη	12	4418	διήλθε Ντακάρ 29 Φεβρ. δι' Αμβοργον
Ιω. Ε. Γιανναγάς	έτ. «Κάσσος» Α.Ε.	07	4646	άνελ. Ροζάριο 18 Φεβρ. καὶ Περναμπούκον 4 Μαρτ. δι' Αμστερνταρ
Ιω. Καρράς	άδελ. Καρρά	17	3527	άνελ. Ιμπίκου 1 Μαρτ. καὶ Μοντεβίδεο 2 διά Κόντινεντ
Ιω. Κορκόδειλος	Π. Κορκόδειλος	05	4071	άργει Σύρου 14 Μαρτ.
Ιω. Μ. Εμπειρίκος	Στ. Εμπειρίκου	24	3734	διήλθε Πειραιά 12 Μαρτ. διά Φάλμουθ
Ιω. Νομικός	Α. Νομικός	99	640	άνελ. Πειραιά 12 Μαρτ. διά Κρήτην
Ιω. Π. Γουλανδρῆς	άδ. Γουλανδρῆ	10	3750	άνελ. Μπάρρο 4 Μαρτ. διά Σάντα Φέ
Ιω. Φράγκος	Μάρκ. Φράγκου	02	3442	έφθ. Κοντασφίου (Ούρουγουαγής) 27 Φεβρ.
Κ. Κτιστάκης	Γ. Κτιστάκη	07	4291	έφθ. Βενετίαν 26 Φεβρ.
Κ. Λύρας	Π. Λύρα	02	3091	έφθ. Κων)πολίν 25 Φεβρ.
Κ. Χατζηπατέρας	Κ. Χατζηπατέρα	09	4344	έφθ. Νοδορωσίσχην 11 Μαρτ.
Καθαρά	Γ. Καραβία	91	2661	άργει Πειραιά 14 Μαρτ.
Καλαφάτης	Κ. Καλαφάτη	17	4213	άνελ. Ροζάριο 29 Φεβρ. διά Λάς Πάλμας
Καλλιόπη	Δ. Πατέρα	10	4948	έφθ. Περναμπούκον 8 Μαρτ.
Καλουνδώ	Γ. Ασημορίτη	04	4921	άνελ. Μάρ. Ντάλ Πλάτα 26 Φεβρ. διά Λάς Πάλμας
Καλυψώ Βεργωτή	Γερ. Βεργωτή	18	5686	έφθ. Κων)πολίν 25 Φεβρ.
Καπετάν Στρατῆς	Δ. Κουμπή	06	3547	άνελ. Τάτι 21 Φεβρ. Γιβραλτάρ 4 Μαρτ. διά Ταξιταβάκιαν
Καρδάμινα	άδελ. Μέλη	05	3563	άνελ. Τάτι 22 Φεβρ. διά Μπουένος "Άρες
Κάρολος	Δ. Λογοθέτη	00	3308	εἰς Γενή Καλέ (Κέρτη) ἐν μέσῳ πάγων 12 Μαρτ.
Κάσσος	έτ. «Κάσσος» Α.Ε.	07	4875	διήλθε "Αλγέριον 4 Μαρτ. διά Καλλιάρι 6 έφθ. 6
Κάτε	Ν. Λυκιαρδοπούλου	18	5197	έφθ. Θεσ)νίκην 2 Μαρτ.
Κάτε	Φ. Πανᾶ	98	3089	άργει Αργοστόλι 14 Μαρτ.
Κατερίνα	Γ. Μ. Κουλουκουντή κ.λ.π.	00	3147	έφθ. Ραθένναν 27 Φεβρ.
Κατερίνα, (τάνχερ)	I. Γαλάνη	87	2495	ἐν πλ. τείμπουτι διά Ρουμανίαν, Μαρτ. 10
Κατίνω	Κ. Χατζηπατέρα	96	2578	άργει Χίον 14 Μαρτ.
Κατίνα	N. Δ. Μυριδόγλου	99	1819	έφθ. Πειραιά 14 Μαρτ.
Κατίνα	Νικ. Δ. Βούλγαρη	12	4567	άνελ. Λα Πλάταν 8 Μαρτ. διά Λάς Πάλμας
Κέικ Κόρσο	"Αθ. Κουλούρα καὶ Κ. Ξένου	05	3890	άνελ. "Εμδεν 27 Φεβρ., Γιβραλτάρ 6 Μαρτ. διά Θ)νίκην
Κίμωλος	Παπαδημητρίου	89	2455	έφθ. Πειραιά 15 Φεβρ. ἀργει
Κλεάνθης	Α. Βογιατζής	11	4153	άνελ. Μπάρρο 3 Μαρτ. διά Μπουένος "Άρες
Κλεοπάτρα	άδ. Μάντακα	07	3900	ὑπό φόρ. εἰς Νοδορωσίσχην 12 Μαρτ.
Κονίστρα	Θωμάς Επιφυνειάδη	07	3539	διήλθε Κ)λιν 1 Μαρτ. διά Φάλμουθ
Κοριάννα	Α. Μπεκατώρου	99	5170	έφθ. εἰς Μπάχαν Μπλάγκαν 8 Μαρτ.
Κουλούρας—Ξένος	"Αθ. Κουλούρα-Κυρ. Ξένου	15	4914	έφθ. Πειραιά 14 Μαρτ.
Κωντ. Κοντοδόντης	Α. Κουτσοδόντη	04	4160	διήλθε Κ)πολίν 6 Μαρτ. διά Φάλμουθ
Κώστας	Π. Σταυρουλοπούλουκαι Σία	96	1346	εἰς Κ)γιτζάν 12 Μαρτ. υπό φόρ. ξυλείας
Κώσταντη	άδ. Πατέρα	13	4316	διήλθε Λάς Πάλμας 2 Μαρτ. δι' Αθονμούθ, 6 έφθ. 10
Κώστης	Κ. Λεμοῦ καὶ Σία	05	2426	προσηγραμμένον ἔγγυς τού Κέρτης
Λακωνικός	Μαρή Εμπειρίκοθ	14	3803	άνελ. Λίθερουπούλ 3 Μαρτ. δι' Αιθέρσαν, 6 έφθ. 5
Λέανδρος	Υἱών Χατζηπατέρα	01	3298	έφθ. Κων)πολίν 29 Φεβρ. καὶ Θεοδόσιαν 9 Μαρτ.
Λουκία, τάνκ	I. Μαυρή καὶ Σία	10	2143	εἰς ταξιδιώκ Κ)γιτζής—Αιγάποτου (πετρέλαια)
Μαίανδρος	Ίω. Λιθανοῦ	14	4309	άνελ. Μοντεβίδεο 7 Μαρτ. διά Μάρ. Ντάλ Πλάτα 6 έφθ. 8
Μαίνητ δι' Σάμος	Α. Κουλούθου	01	1190	εἰς Πρέβεζαν 4 Μαρτ.
Μαίρη	Σ. Λέσχου	09	1459	έπις Βάλον 4 Μαρτίου καὶ Πειραιά 14
Μαίρη N.	Δημη. Πατέρα	09	4330	άνελ. Σάντα Φέ 24 Φεβρ. δι' Αγγλίαν—Κόντινεντ
Μαϊώτις	Α. Συνοδιτοῦ	88	1709	εἰς Πειραιά 14 Μαρτ.
Μάκης	Ε. Κ. Βλασσοπούλου	06	3546	ὑπό φόρτωσιν εἰς Ρωσίαν 8 Μαρτ.
Μαλιακός	Μαρή Εμπειρίκου	12	3903	άνελ. Πειραιά 2 Μαρτ. 6 έφθ. Θ)νίκην 3
Μαργαρίτα	Γεωργιάδη καὶ Σοφιανοῦ	89	2187	εἰς πλάκας Ρουμανίας—Ελλάδος
Μαρούκης	E. Μάρκου	04	4229	έφθ. Αμστερνταμ 24 Φεβρ.
Μαριάννα	Πλάτ. Βελόνια καὶ Σία	90	1083	εἰς Κ)γιτζάν υπό φόρτωσιν 8 Μαρτ.
Μαρία	Σ. Βλασσοπούλου	07	4225	διήλθε Λάς Πάλμας 7 Μαρτ. διά Κόντινεντ
Μαρία	Κ. Λεμοῦ	01	3090	άργει εἰς Μασσαλίαν 14 Μαρτ.
Μαρία	Σ. Περή κ.λ.π.	00	1216	έφθ. Σπαλάτων 12 Μαρτ.
Μαρία M. Διακάκη	M. Διακάκη	10	4362	διήλθε Γιβραλτάρ 2 Μαρτ. δι' Ελλάδα
Μαρία N. Ρούσσου	Κυρ. Βενιζέλου	09	3729	έφθ. Πειραιά 28 Φεβρ. ἀργει 14 Μαρτ.
Μαρία Νομικού	Λουκᾶς Νομικός	99	1163	εἰς πλάκας Ρουμανίας—Ελλάδος
Μαρία Π. Ξενά	M. Καρρά	02	3254	άργει Σίον 14 Μαρτ.
Μαρία Σταθάτου	έπις Α. Σταθάτου	19	5229	διήλθε Κ)πολίν 7 Μαρτ. διά Γιβραλτάρ
Μαριώ Λ.	N. Λύρα	02	4146	διήλθε Γιβραλτάρ 6 Μαρτ. διά Κόντινεντ
Μαριέττα	N. Εύσταθίου	06	4660	διήλθε Λάς Πάλμας 2 Μαρτ. δι' Αιθέρσαν 6 έφθ. 10
Μαριόγκα	άδ. Πρωτού	12	4236	διήλθε Μαδέρας 25 Φεβρ. διά Ροζάριο
ΜαριόγκαΔ. Θερμιώτη	άδελφων Κιρτάτα	04	4784	άνελ. Νοδορωσίσχην 10 Μαρτ. διά Φάλμουθ
Μαριόγκα I. Γουλανδρῆ	άδ. Γουλανδρῆ	05	3904	έφθ. Πειραιά 26 Φεβρ. Αργει 14 Μαρτ.

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	"Έτος Ναυπ.	Τόν. Γκρές	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΕΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Μαρουάκ Πατέρα	Δ. Πατέρα	17	4269	διήλθε Μαζέρας 2 Μαρτ. διά Μοντεβίδεο
Μαρούλα	άδ. Πρωτού	12	4307	έφθ. Δουβλίνον 4 Μαρτ.
Μαρουσιώ	Ν. Μ. Πιάγκου	02	4152	έφθ. Αλεξάνδρειαν 3 Μαρτ.
Μαρουσιώ Κουλούθρου	Α. Μ. Κουλούθρου	07	3556	εἰς Νοδορωσίσην 1 Μαρτ. (πάγοι)
Μαρουλίδ Β. Πολέμη	Α. Β. Πολέμη	06	3732	εἰς Πειραιάν υπό έπισκεψήν 14 Μαρτ.
Μασσαλιώτις	Θ. Λιαρούτσου	99	4076	άργει Σπάτας 14 Μαρτ.
Μαστραντρέας	Μαστραντρέα και Σιμεωνίδην	01	3281	άνεχ. Καρδίφ 27 Φεβρ., Λάς Πάλμας 7 Μαρτ. διά Σάντα Φέ
Ματθίας	Π. Μ. Λάδης	04	2134	άργει Πειραιά 14 Μαρτ.
Ματρόνα	Ν. Βογιατζήδη	02	2846	άνεχ. Δάντσιγκ 1 Μαρτ. Ούζαν 6 διά Τσιτσιβέκιαν
Μεμάς	Α. Βεργωτή	00	4359	άνεχ. Γένοβαν 1 Μαρτ. διά Νεάπολιν, έφθ. 3
Μέντωρ	Γ. Δρακούλη	02	3050	υπό φόρτωσην εἰς Όζηρσόν 5 Μαρτ.
Μερόπη	Κ. Καλαφάτη	11	4181	έφθ. "Ελαιγκυμποργκ 27 Φεβρ. και Gdynia 9 Μαρτ.
Μεσαθύρι	Α. Κεράνη	98	3550	άνεχ. Norresundby 8 Μαρτ. διά Δάντσιγκ
Μίνα Ε. Τρικόγλου	'Ελευθ. Τρικόγλου	15	4273	διήλθε Φ. Νορένχα 1 Μαρτ. διά Μεσόγειον
Μιχαήλ	Δ. Μ. Λογοθέτη	05	3049	εἰς Σουλινάν 10 Μαρτ. άναμενει τότε πάγων
Μιχαήλ Ε. Γιανναγάς	Ν. Μ. Γιανναγάς	01	3319	έφθ. Ραδένναν 27 Φεβρ. έκφορτώνει
Μιχαήλ Λ.	I. Λιβανοῦ	13	4160	έφθ. Chicama (Περούβιας) 3 Μαρτ.
Μιχαήλ Λ. Έμπειρον	Στ. Έμπειρον	18	5202	έκτελεις έπισκεψήν εἰς Μπλάνθ 10 Μαρτ.
Μιχαήλ Ν.	Ισαβ. Νικολάου	06	4618	άνεχ. Ρόττερνταμ 5 Μαρτ. διά Μαύρου, έφθ. 9
Μιχαήλ Ν. Μαρῆς	Ν. Μαρῆ	99	3926	άνεχ. Δάντσιγκ 4 Μαρτ. Ντόβερ 9 διά Τεργέστην
Μιχαλάκης	Ν. Εύσταθίου και Σιά	04	3146	άνεχ. Πενσακόλαν 11 Φεβρ. διά Ρίον Ιανέςρον
Μιχαλής Πουτούνς	Π. Μ. Πουτούνς	00	3672	έφθ. Σύρον 24 Φεβρ. παραμένει
Μιχαλίδης Ξυλᾶς	άδ. Ξυλᾶ	06	3828	έφθ. Λιβερπούλ 24 Φεβρ. Είτε εἰς Κάρδιφ
Μίμης Χ ανδρῆς	I. Δ. Χανδρῆ	92	1630	άποκελευτισμένον εἰς Χερσάνη υπό τότε πάγων
Μονάρχης	Γ. Χρουσάκη	94	3457	διαλύεται εἰς τή Γένοβαν
Μονίτωρ	Σ. Φαρκούχη	06	3701	άνεχ. Μελίλλαν 26 Φεβρ. διά Δάντσιγκ, διήλθε Ούζαν 4 Μαρτ.
Μωρηᾶς	Σ. Φαρκούχη	02	3734	άνεχ. Ρόττερνταμ 3 Μαρτ. διά Gdynia έφθ. 7
Ναγδή	άδ. Λιβανοῦ	10	4111	έφθ. Μοντεβίδεο 7 Μαρτ.
Ναύαρχος Γ. Σαχτούρης	Π. Σαχτούρη	02	1953	έφθ. Πειραιά 5 Μαρτ. εἰς Νεαπόλεως
Νάρκισσος	Γ. Ν. Σταθάτου	06	4313	έφθ. Μπάχιαν Μπλάγκχαν 19 Φεβρ.
Ναυτίλος	Δ. Γουλανδρή	04	3531	άργει Πειραιά 14 Μαρτ.
Νέα Τύχη	Στ. και Δημ. Φαφαλίου	12	3451	εἰς Νόρωσίσην υπό 11 Φεβρ. (πάγοι)
Νερόπιδα	Μ. Χρουσάκη	03	2759	έφθ. Κ) πολίν 23 Φεβρ. έκφορτώνει
Νεμέα	Γ.Ν. Σταθάτου	19	5101	άνεχ. Μπ. "Αυρες 19 Φεβρ. διά Αγγλίαν—Κόντινγεν
Νήσιον	Α. Ι. Καλλινίκου	05	4274	άνεχ. Λάς Πάλαταν 25 Φεβρ. διά Μασσαλίαν
Νηρεύς	'Ερμ. Χατζηλία	13	6694	έφθ. Μπάχιαν Μπλάγκχαν 20 Φεβρ.
Νήριτος	Γ. Δρακούλη	07	3854	άνεχ. Άλεξανδρειαν 2 Μαρτ. διά Λονδίνον
Νίκη	Α. Βογιατζήδη	17	958	εἰς πλάσιος Έλλαδος—Ρωσίας
Νικοκλής	Ν. Γ. Μωραΐτη	21	3576	διήλθε Γερμανιτάρη 4 Μαρτ. διά Αμέρισαν
Νίκος	Α. Γρυπού	14	3892	διήλθε Σύρον 2 Μαρτ. διά Γερμανιτάρη
Νίκος Βαλμάδης	Σ. Ν. Βαλμάδη	01	3920	άνεχ. Μπλάνθ 25 Φεβρ. διά Νεαρότεσκ
Νίκος Μάρκου	Ε. Μάρκου	12	4235	έφθ. Άλεξανδρειαν 4 Μαρτ.
Νικόλαος	Ν. Δ. Βούλγαρη	01	3634	άργει Χίον 14 Μαρτ.
Νικόλαος	άδ. Ηγέτη	80	1302	άργει Αιγαίλακι υπό έτῶν
Νικόλαος Αθανασούλης	άληρη. Αθανασούλη	01	3572	άνεχ. Γένοβαν 6 Μαρτίου διά Μπ. "Αυρες
Νικ. Γ. Κουλουκουντής	έτ. Ατλαντικός	17	3201	άνεχ. Ηγέτη 11 Μαρτ. διά Δικιλή
Νικόλαος Νομικός	Δ. Νομικός	99	625	άνεχ. Γλασκώθην 4 Μαρτ. διά Γένοβαν
Νικόλαος Φιλίνης	Μικέ Φιλίνη	04	3111	διήθε Τενερίφφαν 1 Μαρτ. διά Κέρκη έφθ. 10
Νικόλαος	B. Σ. Ρωσολύμου	10	4540	άνεχ. Αμεριδόργον 6 Μαρτ., έφθ. Ρόττερνταμ 7
Νικόλαος Αγγελος	'Ιω. Αγγέλου	12	4351	άργει Οινόσες 14 Μαρτ.
Νικόλαος Πατέρας	Ν. Πατέρα	06	3435	διήλθε Φ. Νορένχα 3 Μαρτ. διά Μπουένος "Αυρες
Νύμφη	Ν. Λυκιαρδοπούλου	21	4504	εἰς Πειραιά εκτελεί ασφέν 14 Μαρτ.
Οινόντιος	Ν. Πατέρα και οιών	04	5804	άνεχ. Γένοβαν 3 Μαρτ. και Όρεα 7 διά Πλέιτ
Π. Μαργαρώνης	Δημ. Μαργαρώνης	13	4979	διήλθε Οινόσες 14 Μαρτ.
Παναγής	N. Λυκιαρδοπούλου	20	5187	άνεχ. Σύρον 14 Μαρτ.
Παναγής Βαλλιάνος	A. Σ. Βαλλιάνου	04	2980	άργει Σύρον 14 Μαρτ.
Παναγής Μ. Χαδούλης	I. Η. Χαδούλη	07	3821	διήλθεν "Αγ. Βικέντιον 21 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ, έφθ. 12
Πανομητης	I. Λυγίζους άλπ.	05	4327	έφθ. Ροζάριο 7 Μαρτ.
Πάνος	Ι. Λιβανοῦ	15	4305	διήλθε Μαζέρας 29 Φεβρ. διά Ρίον Ιανέςρον
Παντελής	άδ. Παντελή	91	2411	άργει Αιγαίλακι 14 Μαρτ.
Παντελής	Κ. Λευσδ	11	3845	εἰς Ρόττερνταμ υπό παραλαβήν Μαρτ. 8
Παντιάς	'Ισιδ. Μαργαρώνη	12	5149	έφθ. Μπάχιαν Μπλάγκχαν 4 Μαρτ.
Παπαλεμπός	Γ. Α. Γεωργιλή	10	3748	έφθ. Λονδίνον 27 Φεβρ. και άνεχ. 4 Μαρτ. διά Νιούπορτ, έφθ. 7
Παρθενών	άδ. Πειθή	08	3189	άργει Αιγαίλακιαν Μαρτ. 8
Πάρος	Κρητικοῦ	94	951	άργει εἰς Βαλέντιναν 14 Μαρτ.
Πελαγία	Στύλ. Καστάνου	05	3157	εἰς Χαλκίδα υπό έκφορτωσην Μαρτ. 5
Περράκης Λ. Καμπάνης	άληρη. Λ. Καμπάνη	10	3584	έφθ. Βρέμην 26 Φεβρ. και άνεχ. 2 Μαρτ. διά Κάρδιφ, έφθ. 6
Περσένης	έτ. «Ατλαντικός» A.E.	06	4852	εἰς Ρόττερνταμ 2-5 Μαρτ. και Τάιν 6, άνεχ. 8 διά Πλέιτ
Πεταλοί	Μαρῆ. Εμπειρίκου	17	5126	διήλθε Λάς Πάλμας 3 Μαρτ. διά Κόντινγεν
Πετρούλινα (τάνκερ)	T. Κυριλλου	10	579	εἰς Κονγκούπολιν 10 Μαρτ. υπό έπισκεψήν
Πετρούλη	'Ιω. Γαλάνη και Σιά	03	4634	έκτελεις έπισκεψήν εἰς Ρόττερνταμ, Μαρτ. 10
Πέτρος Νομικός	Π. Νομικοῦ	93	2522	άνεχ. Κατάνην 3 Μαρτ. διά Πλέτρας
Πηλεύς	E. Χατζηλία	28	4695	έφθ. Νεαρότεσκ 6 Φεβρ. φορτώνει
Πλαταίαι	Γ. Γρέγου	97	3039	άργει Σύρον 14 Μαρτ.
Πολέμης	K. Α. Πολέμη	09	1457	έφθ. Ναυπλίον 23 Φεβρ. και Κατάκωλον 1 Μαρτ.
Πόλι	έτ. «Κάσσος» A.E.	97	2861	άργει Σύρον 14 Μαρτ.
Πολύπτωρ	Γ. Δρακούλη	14	4077	διήλθε Γερμανιτάρη 5 Μαρτ. διά Σούσαν
Πολύμνια	E. Μιχαλίτσανου	07	4937	διήλθεν "Αγ. Βικέντιον 3 Μαρτ. διά Μπ. "Αυρες
Πόντος	υιοί Γ. Γράτσου	12	4013	άνεχ. Μι. "Αυρες 28 Φεβρ. διά Λάς Πάλμας
Πόπη	M.χ. Βερνίκου	96	1594	άνεχ. Πειραιά 11 Μαρτ. διά Κονγκούζαν
Ποσειδών	Κυρ. Βενιζέλου	09	3895	έφθ. Σουάν 24 Φεβρ. και άνεχ. 3 Μαρτ. Γερμανιτάρη 9 διά Ντεριντζέ
Πρίονας	έτ. «Κάσσος» A.E.	07	3823	έφθ. Αμεριδόργον 20 Φεβρ. Παραμένει
Προφήτης Ηλίας	E. Εσνίδης και Σιά	79	1169	άργει Πειραιά 14 Μαρτ.
Πρωτεύς	έτ. «Ατλαντικός» A.E.	20	6696	άνεχ. Μπάρρο 25 Φεβρ. διά Μπ. Μπλάγκχαν
Πρώτος	G. N. Λουλούδη	03	1171	εἰς πλάσιος Κυντζης—Ελλάδος

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	"Ετος ναυπ.	Τόν. Γκρός	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΕΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Πυθέας	I. Γαλάκη	02	3028	προσηργαμένον έγγυς τῆς Εύπατόριας
Ρίτα	Γ. Πανᾶς	01	2495	εἰς Πειραιά 14 Μαρτ. πρός δεξιμενισμόν
Ρίτα Χανδρή	I. Δ. Χανδρή	90	1217	έφθ. Κωνιτόπολιν 12 Μαρτ.
Ρόκος	«Βεργωτής» Α.Ε.	18	6430	έφθ. Μπουένος "Αὔρες 5 Μαρτ.
Ρόκος Βεργωτής	Γερ. Βεργωτή	19	5637	άργει εἰς Αμέρισαν 14 Μαρτ.
Σαπφώ	νιώθ. N. Πατέρη	07	3874	άργει εἰς Χίον 13 Μαρτ.
Σαρωνικός	Μαρή 'Εμπειρίκου	12	3548	άνεχ. Βίλλαν Κονστιτούσιον 13 Φεβρ. διὰ Λάζαρηας
Σόκομπελ. (τάνκερ)	έτ. «Σόκομπελ»	30	1654	εἰς πλόας Κ)ντζής—Γαλλίας (πετρέλαια)
Σοφία Θεοδωροπούλου	Π. Θεοδωροπούλου	99	1518	άνεχ. Θυνίκην 26 Φεβρ. ηδη πρό Όδησσος ἐντὸς πάγων
Σούνιον	Μαρή 'Εμπειρίκου	19	3054	άνεχ. Κ)ντζήαν 2 Μαρτ. "Ανδρον 6 διὰ Σούσα
Στάμος Φαφαλίος	Σ. καὶ Δ. Φαφαλίοι	06	3990	διῆλθεν 'Οράν 2 Μαρτ. διὰ Κατάνην
Στάθης Α.	άδ. 'Αποστολοπούλου	81	987	άργει εἰς Αμπελάκι 14 Μαρτ.
Στέφανος Κωστομένης	E. Κουλουκουντή	11	5409	άνεχ. Μπάγιαν Μπλάγκαν 24 Φεβρ. διὰ Μασσαλίαν
Στεφανίδης εκ Πρωτεὺς	έτ. «Ατλαντικός»	06	4081	διῆλθε Μαδέρας 26 Φεβρ. διὰ Σάντα Φά
Στρατής	Μ. Κυδωνιάτης	05	3893	εἰς Θεοδόσιαν 1 Μαρτ. φορτώνει:
Στυλιανή	άδ. Ηε:θή	93	1828	άργει εἰς Αλεξανδρείαν 10 Μαρτ.
Στυλιανός	Π. Βεντούρα	04	3564	εἰς Πειραιά 14 Μαρτ.
Στυλιανός Κουτσοδόνης	A. K. Κουτσοδόνη	05	3076	έφθ. Πειραιά 12 παρέμενε 14. (διὰ Δανίαν)
Τάκης	Π. Σ. 'Αντώπια	04	1698	διῆλθε Λαύριον 27 Φεβρ. διὰ Γένοβαν
Ταξιάρχης	άδελφ. Λεμοῦ	13	4221	άνεχ. Χούλλα 18 Φεβρ. διὰ Μπ. "Αὔρες
Τερέζα Κοντογιάννη	Στολ. Κοντογιάννη	89	764	εἰς Βραζιλίαν λόγῳ τῶν πάγων 10 Μαρτ.
Τηνύς	Γ. Φ. 'Ανδρεάδη	00	3606	οπός ἐκφόρτωσιν εἰς Θυνίκην 1 Μαρτ.
Τηλέμαχος	Γ. Δρακούλη	11	3562	έφθ. Πειραιά 2 Μαρτ. ἐκ Κάρδιφ
Τίμιος Σταυρός	Β. Λιθανεύ	02	3564	έφθ. Ροζάριο 19 Φεβρ. είτε Σάντα Φά, φορτώνει
Τό· Κύμα	Α. Κωνσταντινίδη	05	3721	άργει εἰς Αλεξανδρείαν 14 Μαρτ.
Τρίαινα	Γ. Λεμοῦ καὶ M. Γεωργιανή	00	4358	άνεχ. Κάρδιφ 2 Μαρτ. διὰ Ρίον Ιανέτρον
Τρίτων	οῖοι Γ. Γράτσου	14	4211	έφθ. Λαύριον 1 Μαρτ.
Τσιροπινάς	K. A. Τσιροπινάκη Μιοτ	14	3895	άνεχ. Ντιαμάντ 29 Φεβρ. διὰ Λάζ. Πάλμας
Τόνης Χανδρής	I. Δ. Χανδρή	04	2689	άνεχ. Μεσσήναν 27 Φεβρ. διὰ Πειραιᾶ, έφθ. 5 Μαρτ.
Υδρα	Γκ. Κουλούρα	00	3513	άνεχ. Θεοδόσιαν 3 Μαρτ. διὰ Πειραιᾶ, έφθ. 8
Υδραίος	A. Κουλούρα καὶ K. Ξένου	02	4476	έφθ. Νοβορωσίσκην 2 Μαρτ.
Φαέθων	άδ. Λιθανεύ	13	4168	διῆλθε Salaverry 25 Φεβρ. διὰ Περούδιαν
Φαίδων	Π. 'Αλεξάτου καὶ Σία	89	1882	άνεχ. Κ)ντζήν 2 Μαρτ. διὰ Πρέσεζαν.
Φανερωμένη	Λ. Βλαχάκη	08	3501	έφθ. Σουντερλαντ 29 Φεβρ.
Φιλομήλα	Σ. Καταπόδη	98	3175	εἰς Γαλάτας λόγῳ τῶν πάγων 10 Μαρτ.
Φλοισβίος	K. A. Βογιατζήγλου	81	746	άργει εἰς Πειραιᾶ διόποτε
Φλωρεντία Σ.	Φλωρεντ. Σιδερίδου	97	2024	έφθ. Συρακούσας 24 Φεβρ.
Φραγκούλα B. Γουλανδρή	άδ. Γουλανδρή	18	5304	έφθ. Μπ. "Αὔρες 27 Φεβρ. ἐκφορτώνει:
Φρέδη	Κ. Δ. Καλαφάτη	07	4043	άνεχ. Μπάρρο 2 Μαρτ. καὶ Μαδέρας 8 διὰ Μπ. "Αὔρες
Φωτεινή Καρρά	άδ. Καρρά	08	4396	διῆλθε Βερμούδας 26 Φεβρ. διὰ Βοστώνην
Φώτης	N. Λυκιαρδοπούλου	12	3507	έφθ. Κοπεγχάγην 1 Μαρτ.
Φωφώ Μακρή	I. Σ. Στρυμούπουλάκη	03	1013	άργει Πειραιᾶ 14 Μαρτ.
Χαδιώτης	έτ. «Κάσσος» Α.Ε.	29	4386	άνεχ. Νούπορτ 26 Φεβρ., Μαδέρας 4 Μαρ. διὰ Μπ. "Αὔρες
Χαράλαμπος	'Αντ. Γιαννουλάτου	01	4389	έφθ. Πειραιᾶ 2 Μαρτ. ἐκ Θεοδόσιας
Χαράλαμπος Π.	Π. I. Πατέρα καὶ Σία	07	4362	διῆλθε Γιβραλτάρ 27 Φεβρ. διὰ Ρίθρο Πλέιτ
Χέλατρος	έτ. «Κάσσος» Α.Ε.	14	3489	έφθ. Μοντεβίδεο 27 Φεβρ.
Χίος	Σ. Περῆ Κ.λ.π.	88	1356	άνεχ. Πειραιᾶ 9 Μαρτ. έφθ. Κ)ντζήαν 13
Χλόη	N. Λυκιαρδοπούλου	99	5730	άνεχ. Σάντος 2 Μαρτ. διὰ Μπ. Μπλάγκαν
Χερήστος Z. ex Ιοις	N. Ζωϊοπούλου	00	1106	έφθ. Πειραιᾶ 27 Φεβρ. καὶ Κ)ντζήαν 7 Μαρτ.
Χριστίνα	Α. Βογιατζήδη καὶ Σία	98	3438	διῆλθε Κωνιτόπολιν 29 Φεβρ. διὰ Φάλμουθ
Χρυσάνθη	άδ. Πατέρα	00	3217	έφθ. Μαρινούπολιν 11 Μαρτ.
Χρυσάνθη Σταυρούδη	I. Σταυρούδη	90	2223	έφθ. Θυνίκην 20 Φεβρ. καὶ Λαύριον 28
Χρυσή	Π. I. Γουλανδρή	13	5367	διῆλθε Φ. Νορόνχα 2 Μαρτ. διὰ Μπουένος "Αὔρες
Ψαρά	K. Δ. Καλαφάτη	03	2907	άνεχ. Trondheim 11 Μαρτ. δι' "Οσλο
Όκεανία	M. Καρίθαλη	07	4843	εἰς Πειραιᾶ 13 Μαρτ. οπός ἐκφόρτωσιν
Όκεανίς	I. Ταχιμινή	96	3471	άργει Χίον 14 Μαρτ.
Όριων	έτ. Χίος» Α.Ε.	96	3256	άργει Πειραιᾶ 14 Μαρτ.
Όρωπός	Μαρή 'Εμπειρίκου	13	3475	άνεχ. Αμέρισαν 2 Μαρτ. Γιβραλτάρ 9 διὰ Κωνστάντζαν

(Τῆς ίδιας ώρας, τῶν «Ναυτ. Χρονικῶν» καὶ ἐκ τοῦ «Λόδες Λιστ»