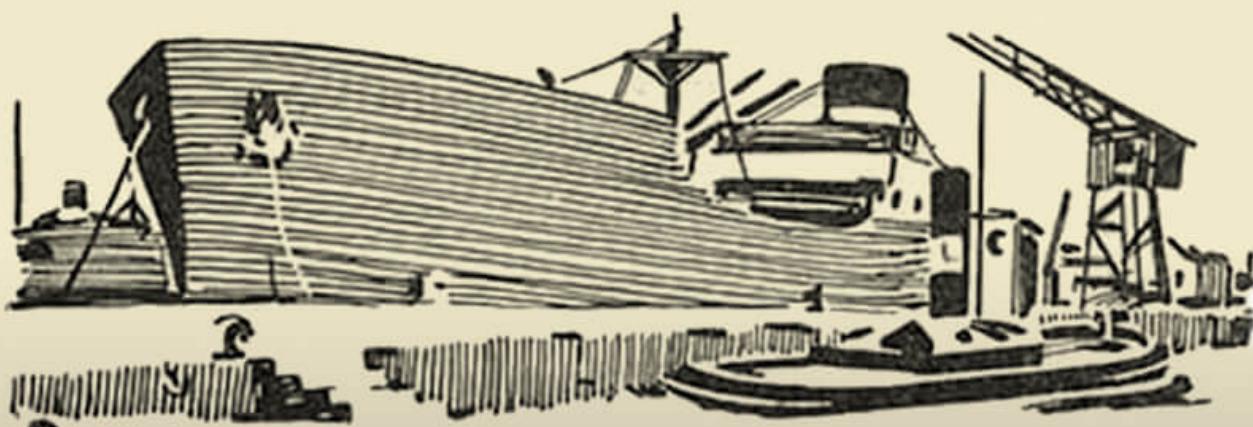


NAYTIKA XRONIKA



1η Απριλίου 1932

Αρ. Φύλλου 31

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ Β! ΑΡΙΘ. 31. = ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ = ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, 1 ΑΠΡΙΛΙΟΥ 1932

Η ΦΟΡΤΗΓΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΜΑΣ ΚΑΙ ΤΟ ΕΜΠΟΡΙΚΟΝ ΙΣΟΖΥΓΙΟΝ

ΑΡΘΡΟΝ ΤΟΥ Κ. Φ. ΦΙΛΙΠΠΑΚΟΠΟΥΛΟΥ

Από δύο ή τριάντα μηνών, αφότου ή έπιζείνωσις τής οίκονομικής καταστάσεως τής Ελλάδος έφερεν έπι τάπητος τὸ πρόβλημα τοῦ ἀνισοσκελοῦς Εμπορικοῦ Ισοζυγίου, δλοιοί οἱ δυνάμειοι νὰ ἔχουν γνώμην ἐπόνισαν διὰ διαφέρων μέσων καὶ ίδιως διὰ μιᾶς σειρᾶς μελετῶν δημοσιευθείσων εἰς τὴν «Ἐργασίαν», τὴν ἀνάγκην τῆς ἐνισχύσεως τῆς Ελληνικῆς ἔξαγωγῆς. Κανεῖς δύμας δὲν ἐθεωρήσε καλόν νὰ μνημονεύσῃ μεταξὺ τῆς ἔξαγωγῆς αὐτῆς καὶ τὴν Εμπορικήν μας ναυτιλίαν. Μόνον δ. κ. Νικόλαος Κανελλόπουλος ἔκαψε λόγον περὶ αὐτῆς καὶ αὐτὸς ἀπὸ ἀπόφεως ὑποδοθήσεως τῆς διοικητικῆς μας ἔξαγωγῆς. Η ἀποφίς του εἶναι ἀπολύτως δρθή, ἀλλὰ δέν εἶναι ή μόνη ἀποφίς του ρόλου τὸν δρποῖον παίζει ή Ναυτιλία εἰς τὸ Εμπορικὸν Ισοζυγίον μιᾶς χώρας καὶ ίδιως τῆς ίδιας μας. Πισθάνθην τὴν ἀνάγκην νὰ τονίσω τὴν παράλειψιν αὐτήν εἰς μίαν ἐπιστολὴν, τὴν δρποῖαν ή Διεύθυνσις τῆς «Ἐργασίας» εἰχε τὴν καλωσόγην νὰ δημοσιεύῃ εἰς τὸ φύλλον τῆς τῆς 12ης τρέχοντος καὶ θέλω σήμερον νὰ ἐπωφεληθῶ τῆς φιλοξενίας τῶν Ναυτικῶν Χρονικῶν, τοῦ εἰδικωτέρου τούτου δήματος, διὰ νὰ ἐπιγναλάθω τὰ παράπονά μου.

Συμβαίνει τέλος πάντων εἰς τὴν Ελλάδα κατί τι ἔξαιρετικῶς καταπληκτικὸν. Οἱ Ελληνες ἐφοπλίσται ἀγνοοῦν τὸ Κράτος καὶ τὸ Κράτος ἀγνοεῖ αὐτούς. Δὲν μὲ ἄνδικόφερει τίς ἐδημιούργησε τὴν καταστασιν κατήρη, οὕτω ἔχω σκοπὸν ν' ἀνατρέξω εἰς ιστορικὰ γεγονότα καὶ νὰ ζητήσω εὑθύνας. Περιορίζομαι εἰς τὴν διαπίστωσιν τῆς ὑφισταμένης καταστάσεως. Πρωθυπουργοί, Υπουργοί, Διευθυνταί Υπουργείων, Τραπεζίται, Βιομήχανοι καὶ λοιποὶ παράγοντες τῆς Οίκονομικῆς καὶ Πολιτικῆς ζωῆς μας δὲν γνωρίζουν τί εἶναι ή Ελληνικὴ Ναυτιλία, ποῖαι αἱ ἀνάγκαι τῆς καὶ ή πλουτοπαραγωγικὴ σημασία τῆς, ποῖοι οἱ ἀπότεροι οίκονομοι καὶ Εθνικοὶ σκοποὶ οἱ δρποῖοι δύνανται νὰ ἐπιτευχθῶν δι' αὐτῆς. Ἀλλὰ ή δημοσίεια ἔκεινη ή δρποῖα δλως ἔξαιρετικῶς εἶναι δυθομένη εἰς τὴν παχυλὴν αὐτὴν ἀγνοικιαν εἶναι ή Διεύθυνσις τοῦ Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ καὶ τὸ Υπουργεῖον τῶν Ναυτικῶν, δηλαδὴ αἱ δύο ἀρμόδιαι Κρατικαι δημοσίειαι. Θέλω νὰ ἐρωτήσω: Τί ἐπράξαν αἱ δημοσίειαι αὐταὶ διὰ νὰ δικριτίσουν τὸν κόσμον περὶ τοῦ τί σημασίαν ἔχει η Ελληνικὴ φορτηγὸς Ναυτιλία; Τὴν στιγμὴν καθ' ἣν ἐν ἀρτιστατον Υπουργείον, τὸ Υπουργεῖον τῆς Λεροπορίας, δημιουργεῖ μίαν ἔκθεσιν Αεροπορικὴν πρὸς ἐκλατησιαν τῆς σχετικῆς ίδέας, ποῦ εἶναι αἱ ἔργασιαι αἱ σχετικαι μὲ τὴν ἐκλατησιαν τῆς Ναυτικῆς ίδέας παρ' ἡμῖν; Κράτος καυχώ-

μενον, δτι εἶναι Ναυτικὸν καὶ Εμπορικὸν ἐξ ἐνστίκτου, ἀγνοεῖ στοιχειώδη ζητήματα ἀποτελοῦντα τὸ Α καὶ τὸ Ω τῆς οίκονομικῆς μορφώσεως καθε λαοῦ καὶ ή πρώτη ἐντύπωσις τοῦ πολλοῦ κόσμου εἰς τὸ ἀκούσμα τῆς λέξεως Εμπορικὸν Ναυτικὸν εἶναι τὰ σκάφη τῆς Ακτοπλοΐας, τὰ ὅποια ἀντικρύζομεν συνήθως ἡγκυροβολημένα εἰς Πειραιά. Ο κόσμος δὲν ἔχει ἀδικον, ἐφ' δσον αὐτὸ διέπει, αὐτὸ γνωρίζει. Ἀλλὰ οἱ ἀρμόδιοι: Καὶ μαζὶ μὲ τὰς Κρατικὰς δημοσίειας δὲν θὰ ἐπρεπε καγείς νὰ λησμονήσῃ νὰ ἀναφέρῃ τὴν ἀσυγχώρητον ἀμέλειαν καὶ μιᾶς ἀλλης δργανώσεως, ιδιωτικῆς αὐτῆς, τῆς Ἐνώπιεως τῶν Ελλήνων ἐφοπλιστῶν.

Δὲν ὑπάρχουν μελέται, δχι μόνον συστηματικαὶ, ἀλλὰ ἐστο καὶ ἀσυγχωτοποιητοι: περὶ τῆς ιστορίας τῆς Εμπορικῆς Ναυτιλίας, περὶ τῆς ὀργανώσεως τοῦ ἑπταρικοῦ ἐμπατρίου τῆς Ελλάδος, περὶ τῶν ἐκδηλώτεων τοῦ ἀποικιστικοῦ τῆς Πινεύματος, περὶ τῆς συγχρόνου ἔξελιξεως τῆς Εμπορικῆς Ναυτιλίας ἀπὸ ἀπόφεως Μηχανικῆς, Ναυπηγικῆς καὶ Οίκονομικῆς δργανώσεως καὶ αὐτὴ δὲ η Ακαδημία τῶν Αθηνῶν καὶ οἱ ἀληθέται τῆς ἀσχολούνται μὲ δλα τὰ ἀλλα, γηγενικὰ, γεωργικὰ, μεταλλευτικὰ καὶ διοικητικὰ τὰς Ελλάδος, ἐκτός ἀπὸ τὴν Εμπορικὴν Ναυτιλίαν ή δοποὶ παραμένει terra incognita διὰ τὸ Ναυτικὸν Ελληνικὸν Κράτος. Ή ἔκδοσις τοῦ πυρόντος περιοδικοῦ, ἀποτελοῦντος τὴν μοναδικήν μας Ναυτικὴν Φιλολογίαν δρείλεται καὶ αὐτὴ εἰς μίαν εὐγενὴ ἀτομικὴν πρωτοδουλίαν καὶ δχι εἰς ὅθησιν Κρατικῆς καὶ ιδιωτικῆς ἀρμόδιας δργανώσεως. Απὸ κακοῦ εἰς κακὸν μόνον, διαβήζομεν εἰς τὰς Ἐφημερίδας, δτι η Ελληνικὴ σημακία ἔρχεται πρώτη εἰς τὸν Δούναβιν καὶ εἰς ἀρκετὰ καλήν θέσιν εἰς τὴν κίνησιν τῶν Δαρδανελλίων καὶ μένομεν εὐχαριστημένοι, δτι δικλάδος αὐτὸς αὐτομάτως ἀνθεῖ, ἀνευ κανενός κόπου καὶ καμμίας φροντίδος. Αλλοίμονον, πόσον η κοινὴ γνώμη εἶναι μακρά τῆς πραγματικότητος.

Η παντελής κύτη ἔλλειψις συναισθήσεως τῆς Ναυτικῆς μας δημοσίειας, συνετέλεσεν ώστε κατὰ τὰς τελευταίας συζητήσεις περὶ τῶν μέσων πρὸς δελτίωσιν τοῦ Εμπορικοῦ μας Ισοζυγίου νὰ ἀγνοηθῇ δ παράγων δ Ναυτικός. Τὸ τι δύναται δ παράγων αὐτὸς νὰ συνεισφέρῃ εἰς τὴν δελτίωσιν τοῦ Εμπορικοῦ μας Ισοζυγίου δὲν δύναμεν δυστυχῶς νὰ ἀποδεῖξω δι. Ελληνικῶν ἀριθμῶν διότι δὲν ἔχω καμμίαν σοδαράν συγκριτικὴν μελέτην δια μίαν τούλαχιστον δεκατείαν. Θὰ παραθέσω δμας τὸ Εμπορικὸν Ισοζυγίον τῆς Νορβηγίας, Κράτους ενρισκομένου εἰς ἀνάλογον ἀπὸ πλουτοπαραγωγικῆς ἀπόφεως θέσιν μὲ τὴν Ελλάδα καὶ τὸ δρποῖον κατὰ τὸ έτος 1929, τοῦ δρποῖου τοὺς ἀριθμοὺς θὰ ἀναφέρω κα-

τωτέρω, ήρθιμει 3 έκατ. περίπου τόννους, ητοι τὸ διπλάσιον του σημεριγούν έμπορικού μας Ναυτικού.

Έξοδα	Είσαγωγαι:	1.066	έκατοι.	κορδναι
"Έξοδα Ναυτιλίας εἰς τὸ Ἐξωτερικὸν	210	>	>	
"Έξοδα ἀλιείας εἰς τὸ Ἐξωτερικὸν	20	>	>	
Διάφορα, τόκοι κλπ.	100	>	>	
Τόκοι: ζωνέων	94	>	>	
	1.490			
"Έσοδα	'Εξαγωγαι'	752	έκατοι.	κορδναι
Πρόσσοδοι: Ναυτιλίας ἔξωτερικοῦ	415	>	>	
Πρόσσοδοι: ἀλιείας ἐκ πωλήσ. κατ' αὐτὴν εἰς τὸ ἔξωτερικόν ἀλιείου ὄντος	85	>	>	
Περιηγισμός	27	>	>	
Διάφορα κέρδη διαμετακομιστικοῦ ἐμπορίου	66	>	>	
Πρόσσοδοι: κεφαλαίων	122	>	>	
	1.467			

"Ας σημειωθῇ, ητοι κατὰ μίαν ἀλληγ στατιστικήν ἐκ τῶν 660.000 ἑνηλίκων ἀνδρῶν του πληθυσμοῦ τῆς Νορβηγίας τὸ 17 οἱ δῆλοι 112.000 ζούν ἐκ τῆς Ναυτιλίας ως πληρώματα, ἀσχέτως τῶν ἀστικῶν πληθυσμῶν, οἱ δῆποιοι ἐργάζονται εἰς ἐργοστάτες κινουμένας διὰ τὴν Ναυτιλίαν η διὰ αὐτῆς.

Κατ' αὐτὸν τὸν τρόπον εἰναι φυνερόν πῶς τὸ ἐκ 300 έκατ. κορωνῶν ἔλειψιμα τοῦ Ἐμπορικοῦ Ἰσοζυγίου τῆς Χώρας αὐτῆς καλύπτεται κατὰ τὰ 200 ἔκατομμάρια ἀπὸ τὰς προσόδους τῆς Ναυτιλίας καὶ κατὰ τὰ 66 ἔκατομμάρια ἀπὸ τὰ κέρδη του διαμετακομιστικοῦ Ἐμπορίου, τὸ δῆποιον εἰναι καὶ αὐτὸν τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας δημιουργηματα. Μόνον δὲ τὰ 30 λοιπά ἔκατομμάρια καλύπτονται ἀπὸ τὴν κατ' εὐθείαν ἐξαγωγὴν του μουρουνελάιου καὶ τοὺς τόκους.

"Αν λάθαμει νόποιοι δῆποια μας τὰ ἀνωτέρω, εὑρίσκομεν οἵτις η Ἐλλάς, η δῆποια δὲν διαθέτει πιθανῶς τὴν δργάνωσιν του Νορβηγικοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ, διαθέτει δῆμας οἰκονομικωτέραν σύγθεσιν πληρωμάτων, δύναται γὰρ εὑρίσκεται εἰς τὸ κατ' ἀναλογίαν ἰδιον ἐπίπεδον.

"Η Ἐλληνικὴ Ἐμπορικὴ Φορτηγὸς Ναυτιλία δὲν ἔχει ἀνάγκην ἐπιχορηγήσεων, δῆποια καὶ η Νορβηγικὴ δὲν ἀπολαμβάνει τοιούτων. "Εχει δῆμας ἀνάγκην δῆλης τῆς ἀλληλη δργάνωσεως τὴν δῆποιαν διαθέτει η Νορβηγικὴ διὰ γὰρ προαχθῆ καὶ γὰρ ζήσῃ, καθισταμένη τότε πραγματικῶς Ἐλληνικὴ, ἐφ' δῆσον θὰ ξῆγη μὲ τὴν Ἐλληνικὴν γῆν πραγματικὸς δεσμοὺς συμφέροντος. Διάτοι σήμερον φέρει τὴν Ἐλληνικὴν σημαίαν μόνον λόγῳ ἀτομικῆς πρωτοβουλίας η συμπαθείας τῶν ἐφοπλιστῶν τῆς. Θεωρῶ περριττὸν γὰρ ἐπαναλάδω ἐδῶ ποία πρέπει γὰρ εἰναι η δργάνωσις αὐτῆς. Τὰ ἐγράψαμεν τελευταίως κατὰ κόρον. Σπεύδω μαλλον γὰρ ἐλθω εἰς τὴν συμπλήρωσιν του θέματος τῆς δελτιώσεως του Ἐμπορικοῦ Ἰσοζυγίου τὸ δῆποιον μὲ ἀπασχολει εἰς τὴν παροῦσάν μου μελέτην.

"Η Ἐλληνικὴ Ἐμπορικὴ Ναυτιλία, ἀσχέτως πρὸς τὰς καθηράς της προσόδους, καταλλήλως ωργανωμένη δύναται γὰρ ὑποδοθῆση:

1ον) Τὴν βιομηχανικὴν καὶ γεωργικὴν ἐξαγωγὴν, ως πολὺ δῆλως δ. κ. N. Κανελλόπουλος εἰς τὴν «Ἐργασίαν» ἀνέφερεν, η δῆποια δὲν αὐτῆς εὑρίσκεται εἰς τὴν διάθεσιν τῶν ζωνών σημαιῶν, ἐγδιαφερομένων φυσικὰ πρῶτον διὰ τὴν ἴδιαν των γεωργίων καὶ διομηχανίαν.

2) Τὴν δημιουργίαν του τόσου σπουδαίου διὰ τὴν Ἐλλάδα διαμετακομιστικοῦ καὶ ἔξωτερικοῦ Ἐμπορίου.

"Οσον ἀφορᾷ τὸ διαμετακομιστικὸν ἐμπόριον, ἔχομεν γὰρ ἀναφέρωμεν τὴν τελευταίαν Κρατικὴν πρωστάθειαν διὰ τῆς δημιουργίας ἐλευθέρων ζωνῶν, ἐν θεσσαλονίκη ἀρχικῶς καὶ ἐν Πειραιεῖ τελευταίως. Ἀλλὰ πῶς θὰ λειτουργήσουν καὶ θὰ προσδέσουν αἱ ἐλεύθεραι Ζῶναι καροις τὴν προστασίαν καὶ προώθησιν τακτικῶν φορτηγῶν καὶ ταχυδρομικῶν γραμμῶν; Ιδού δην θέμα τὸ δῆποιον δέν ηκουσα καθόδου νὰ θίξῃ κανεὶς εἰς τὰς ἕστατικὰς προσφωνήσεις καὶ ἀντιφωνήσεις του Ηειραιῶν εἰς τὰ τελευταία ἐγκαίγια. Ο λιμὴν τῆς Τεργέστης, τὸν δῆποιον συνηθίζομεν γὰρ λαμβάνωμεν ως παράδειγμα ἐν Ἐλλάδι, ἔζησε καὶ ζῆγη παρὰ τὸν πολιτικὸν τεμαχισμὸν τὸν δῆποιον ὑπέστη η ἐνδοχώρα ην ἐξυπηρετεῖ, λόγῳ τῆς ὑπάρξεως τῶν γραμμῶν του Λόδου Τριεστίνο καὶ τῆς Κόζουλιτς, αἱ δῆποια προσελκύουν πρὸς τὰ ἐκεῖ τὴν κίνησιν ἐπιβατῶν καὶ ἐμπορευμάτων, ἀφήνουσι εἰς τὴν δργάνωσιν τῆς Ἐλευθέρας Ζώνης γὰρ πράξη τὰ ὑπόλοιπα. Λόγῳ τῆς πλήρους

συγκοινωνίας η δῆποια ὑπάρχει ἀπὸ Τεργέστης μὲ δλους τοὺς λιμένας τῆς Μικρᾶς Ασίας καὶ τοῦ Πόντου, συγκεντροῦνται ἐκεῖ αἱ δεύτεραι ποιότητες τῆς καπνοπαραγωγῆς τῶν περιφερειῶν αὐτῶν καὶ κατεργάζονται ἀπὸ τὴν Ἀμερικαν Τόμπακο Κόμπανν, φορτωνόμεναι ἐκεῖθεν πάλιν μὲ Ιταλικὰ ἀτμόπλοια διῆς Ἀμερικῆς. Καὶ ἀν υποθέσωμεν, δητὶ παραχωροῦμεν εἰς τὴν ἐν λόγῳ ἐταιρείαν δλα τὰ πλεονεκτήματα ποὺ ἀπαιτοῦνται διὰ γὰρ τὴν πείσωμεν γὰρ μεταφέρη τὴν ἔδραν της, τῆς κατεργασίας, εἰς Πειραιᾶ, δηπού πάντως τὸ κλίμα ὑπερέχει καὶ ἀν υποθέσωμεν δητὶ αὐτῇ δέχεται, μὲ τὶς ἀτμόπλοια θά τῆς μεταφέρωμεν τὰ καπνά της ἀπὸ τὸν διαφόρους ἐξαγωγικοὺς λιμένας τῆς Τουρκίας; Θά δεχθοῦν οἱ Ιταλοὶ καὶ οἱ Γάλλοι νὰ υποστηρίξουν μὲ τὰς ἴδιας των γραμμάτων τὴν ἀνάπτυξιν τοῦ λιμένος Πειραιῶς ἐναντίον τῶν ἴδιων των λιμένων; Ἐκτὸς ἀν χασιζόμεθα εἰς τοὺς Τούρκους γὰρ ἀναλάδουν τὴν ἐξυπηρέτησιν τοῦ λιμένος μας.

Μία κατάλληλος διαρρύθμισις τῶν ναυλῶν η τῶν δρομολογίων τῶν ζένων γραμμῶν εἰναι ίκανη γὰρ ζημιώσῃ σοβαρώτατα τὴν ἴδιαν μης ἔξελλειξιν, ἐφ' δησον αὐτῇ δὲν υποστηρίζεται ἀπὸ ἀξιολόγους Ἐλληνικὰς γραμμάτες. Η Γιουγκοσλαβίκη Ἐλευθέρη ζωνη Θεσσαλονίκης, ἀποτελοῦσα δέσιν ἐξαγωγῆς Γιουγκοσλαβίκων μεταλλευμάτων εἰς Βόρειον Εύρωπην υποστηρίζει συστηματικῶς τὰς φορτώσεις μὲ Γιουγκοσλαβίκην σημαίαν καὶ θάττον γὰρ δράδιον θὰ διώμεν τὰ μεταλλεύματα αὐτὰ γὰρ ἀποτελοῦν τὴν δάσιγ γραμμῆς φορτηγοῦ, η δῆποια θὰ ζητήσῃ γὰρ λάδη μέρος τῶν εἰς Βόρειον Εύρωπην ἐξαγωγῶν τῶν Ἐλληνικῶν Καπνῶν καὶ τῆς σταφίδος εἰσπράττουσα αὐτῇ τὴν ἀναλογίαν της τοῦ ναυλοῦ εἰς συγάλλαγμα, ἐνῷ δημειεῖ θὰ δημιουρηθεῖ ἐδῶ περὶ τῆς δελτιώσεως του Ἐμπορικοῦ μας Ισοζυγίου, ἀγνοοῦντες τὴν Ναυτιλίαν μας. Οι ναυλοὶ τῶν Ἐλληνικῶν μόνον Σταφίδων τῶν ἐξαγομένων εἰς τὸ Ἐξωτερικὸν πρέπει γὰρ υπολογίσθων εἰς λ. στ. 125.000 ἐτησίως καὶ τῶν Ἐλληνικῶν Καπνῶν εἰς λ. στ. 165.000. Δηλαδὴ σύνολον λ. στ. 290.000, ποσὰ τὰ δῆποια θὰ ηρχοντο εἰς δελτίωσιν του Ἐμπορικοῦ μας Ισοζυγίου, ἀν πρὸ δέσκα εἰσπράττουσαν εἰς τὴν καταπτώσην της ιδιότητος της Ναυτιλίας ἀνοίγει.

Τι δὲ γὰρ εἰπωμεν πλέον διὰ τὸ Ἐξωτερικὸν ἐμπόριον, τὸ μηδόλως ἐρχόμενον εἰς ἐπαφήν μὲ τὴν γεννέτειρα γῆν, τὸ δῆποιον θὰ ηδύναται οὕτω γὰρ συστηματοποιηθῆ καὶ γὰρ ἀναπτυχθῆ εἰς τὰ διάφορα ἐπίκαιαρ σημεῖα τῆς Ἀνατολικῆς Λεκάνης τῆς Μεσογείου δησού ἀκόμη δηστατεῖται καὶ δρᾶ τὸ στοιχεῖον τὸ Ἐλληνικόν; Τι γὰρ εἰπωμεν διὰ τὴν κίνησιν τοῦ πλούτου καὶ τῶν κεφαλαίων, η δῆποια ἀπὸ τὸν κλάδον αὐτὸν τὸν ἀκραιφνή Ἐλληνικὸν ηδύνατο γὰρ προσκύψη; Προτιμῶ γὰρ μηδεὶς πορτού τοῦ σιημείου αὐτοῦ, διότι δημιούρην περὶ τοῦ βάθους τῆς καταπτώσεως εἰς τὸ δῆποιον εὐρισκόμεθα, κινδυνεύει γὰρ χάσιο πιθανῶς τὸν σοδρὸν τὸν τῆς παρούσης μελέτης καὶ γὰρ θεωρηθεῖ δημιουργεῖτο μὲ ζένα ἐμπορεύματα, ἔχομεν γάρ μέσω τῶν Ἐλληνικῶν λιμένων, ἀν τὸ διαμετακωμιστικὸν μας ἐμπόριον ἀνεπτύσσετο διὰ τῶν δῆδων αὐτῶν, τὰς δῆποιας μόνον η ἐμπορικὴ Ναυτιλία ανοίγει. Τι δὲ γὰρ εἰπωμεν πλέον διὰ τὸ Ἐξωτερικὸν ἐμπόριον, τὸ μηδόλως ἐρχόμενον εἰς ἐπαφήν μὲ τὴν γεννέτειρα γῆν, τὸ δῆποιον θὰ ηδύναται οὕτω γὰρ συστηματοποιηθῆται τὸ βάθος τῆς καταπτώσεως εἰς τὸ δῆποιον εὐρισκόμεθα, κινδυνεύει γὰρ μέσω τῶν ζημιών της παρούσης τοῦ Ιαπωνίας. Η Εταιρεία αὐτῇ θὰ ἀποτελεσθῇ ἀπὸ δλα τὰς Ιαπωνικάς ἐφοπλιστικάς Τεταρτείας καὶ θὰ ἐπιχορηγηθῇ ἀπὸ τὴν Κυδέρηντος ποὺ τὴν ἐκπροσωπειαν δηδηλωθεῖσαν σοδράς ἔνδειξεις δητὶ αἰσθάνονται τὴν ὑπάρχειν καὶ τὴν ἀνάγκην τῆς υπάρχειν τῆς Ἐμπορικῆς μας Ναυτιλίας. Ο κ. Καργόμι, δηρέδρος τῆς Νίππον Ιαπωνίας Καίσαρ προτείνει εἰς τὴν Ιαπωνικὴν Κυδέρηντος τὴν δηδηλωθεῖσαν εἰδηκής ἐταιρείας διὰ τὴν δηλούσιν τοῦ 1.000.000 τόνων ἐκ τῶν 4.000.000 ποὺ ἀποτελοῦν τὴν Ἐμπορικὴν Ναυτιλίαν τῆς Ιαπωνίας. Η Εταιρεία αὐτῇ θὰ ἀποτελεσθῇ ἀπὸ δλα τὰς Ιαπωνικάς ἐφοπλιστικάς Τεταρτείας καὶ θὰ ἐπιχορηγηθῇ ἀπὸ τὴν Κυδέρηντος ποὺ τὴν ἐκπροσωπειαν δηδηλωθεῖσαν σοδράς ἔνδειξεις δητὶ αἰσθάνονται τὴν ὑπάρχειν καὶ τὴν ἀνάγκην τῆς υπάρχειν τῆς Εμπορικῆς μας Ναυτιλίας. Ο κ. Καργόμι, δηρέδρος τῆς Νίππον Ιαπωνίας Καίσαρ προτείνει εἰς τὴν Ιαπωνικὴν Κυδέρηντος τὴν δηδηλωθεῖσαν εἰδηκής ἐταιρείας διὰ τὴν δηλούσιν τοῦ 1.000.000 τόνων ἐκ τῶν 4.000.000 ποὺ ἀποτελοῦν τὴν Ἐμπορικὴν Ναυτιλίαν τῆς Ιαπωνίας. Η Εταιρεία αὐτῇ θὰ ἀποτελεσθῇ ἀπὸ δλα τὰς Ιαπωνικάς Τεταρτείας καὶ θὰ ἐπιχορηγηθῇ ἀπὸ τὴν Κυδέρηντος ποὺ τὴν ἐκπροσωπειαν δηδηλωθεῖσαν σοδράς δητὶ αἰσθάνονται τὴν δηδηλωθεῖσαν σοδράς οἰκονομικά καὶ ἀπησχολημένη εἰναι μὲ τὰ γνωστά ζητήματα τῆς Απωλογίας ἀλλὰ ἐπιλαμβάνεται πάντοτε καὶ τῶν ἀλλων ζητημάτων τῆς γώρας της τῶν δῆποιων γνωρίζει τὴν σοδράρτητα (Η συνέχεια εἰς τὴν 4ην σελίδα)

Ο ΝΟΜΟΣ ΠΕΡΙ ΣΥΝΘΕΣΕΩΣ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ
ΚΑΙ Η ΠΕΡΙΕΡΓΟΣ ΑΥΤΟΥ ΕΦΑΡΜΟΓΗ

ΤΟΥ Κ. Γ. Λ. ΔΑΝΙΟΛΟΥ ΔΙΚΗΓΟΡΟΥ

Τὰ περὶ συνθέσεως Πληρωμάτων Ἐμπορικῶν Πλοίων ἐρρύθμισε παρ' ἡμῖν ὁ Νόμος ὅ231, εἰς ἑκτέλεσιν τοῦ ὅποιου δὲ Υπουργὸς τῶν Ναυτικῶν ἔκοινοποίησε πρό τινος εἰς τὰς Προξενικὰς καὶ Λιμενικὰς Ἀρχὰς τὴν ὅπ' ἀριθ. 59 μόνιμον ἐγκύρωλιον.

Θά δηδύνατο τις θεβαίως νὰ εἰπῃ, διτὶ ἡ ἐγκυρότερη αὐτῆς ἀφορῶσα ἑσωτερικὴ τῆς Ὑπηρεσίας ζητήματα, δὲν θὰ δητὸ πρέπον νὰ γίνη δημοσίᾳ ἀντικείμενον ἐπιχρίσεως. Ἐπειδὴ δημοσία διὰ τὰς Λιμενικὰς καὶ Προξενικὰς Ἀρχὰς εἶναι κακὸν δημοσιούλιον, διὰ τοῦ δημοσίου στρεθελῆν καὶ ἐσφαλμένην ἀντίληψιν λαριζάνουσιν αὐταῖς τοῦ Νόμου καὶ τῶν καθηκόντων αὐτῶν, ἔγενετο δὲ αὐτὰ καταπιέσεως πολλῶν ἐφοπλιστῶν, θεωρούμενος διτὶ δὲν θὰ δητὸ δικαιοποιὸν νὰ σχολιάσωμεν αὐτήν, ἵνα διαφωτισθῶσιν οἱ ἐνδιαφερόμενοι καὶ προστατεύσωσιν ἑκυτούς, ἐὰν εἰς τὸ μέλλον ἡ ἀνάγκη γίνεται τὸ καλέσει.

Τό αρθρον 3 του Νόμου δρίζει δι: απαγγειρεύεται ο απόπλους πλοίων, άτινος δὲν ξέρουσι πλήρη τὴν υπὸ του Νόμου κεκανονισμένην σύνθεσιν πληρώματος. Τό εὐθὺς ἐπόμενον δύμας ἀρθρον 4 του αὐτού Νόμου καθιερών μίαν εὐρείαν ἔξαρτεσιν, ἀνευ τῆς δόπιας ἀλλως τε ο κανών του ἀρθρου 3 οὐκ ἀπετέλει παραλογισμόν. Ἐξετάζει τὴν ἔξαρτεσιν περίπτωτιν ἀδνονικίκης πρὸς ἄμεσον συμπλήρωσιν τῆς συνθέσεως ἐν λιμένι: τῆς ἡμεδαπῆς ή ἀλλοδαπῆς καὶ δρίζει δι: «εἰς λιμένα...διοι ἐλλείψει: προσφερομένων πρὸς ναυτολόγησιν Ἑλλήνων Ἐργατῶν δὲν καθίσταται δυνατὴ ή ἄμεσος συμπλήρωσις τῆς συνθέσεως του πληρώματος, δύναται νὰ ἐπιτραπῇ ὁ απόπλους του πλοίου, ἐφ' ὅτῳ οὐδένα διατρέχει κίνδυνον ή ἀσφάλεια του πλοῦ», εἰδοποιουμένου του Οίκου του Ναύτου, ἵγαντος τούς ἐλλείποντας εἰς τὸν προσεχῆ λιμένα.

Τὸ πρῶτον πρᾶγμα, διὸ τὸ ὁποῖον θὰ ἡδύνετο νὰ φέξῃ τις τὴν ἐγκύκλιον, εἰναῑ δτ: θέτει μετὰ περισσῆς ἐμφάσεως τὸν κανόναν τοῦ ἀρθρου 3, τὴν ἀπαγορεύσεως δηλαδὴ τοῦ ἀπόπλου ἀνευ πλήρους συνθέσεως, ἀξιούσας τὴν αὐτηγάν τοῦ πραγματικήν, καὶ ἐπιδεικνύει ἀγνοιαν τῆς ζωηρᾶς ἔξιρέσεως τοῦ ἀρθρου 4, ήτις, καθ' ἡμᾶς, δὲν δύναται νὰ σημαίνῃ ἀλλο τι, εἰμὴ δτι, ἐν περιπτώσει ἀδυναμίας πρός ἀμεσον συμπλήρωσιν τῆς συνθέσεως, διφείλει νὰ ἐπιτρέψῃ τὸν ἀπόπλου τοῦ πλοίου η ἀρχή, ἀν πεισθῇ μετὰ προηγουμένην ἐξέτασιν ἐν ἑκάστῃ περιπτώσει, δτι δὲν διατρέγει κιγδυνον η ἀσφάλεια τοῦ πλοιου.

Κρίνουσαν δημάρχοις ἐπὶ τῆς ἀσφαλείας τοῦ πλοῦ ή Ἀρχὴ καὶ ἐπιτρέπουσα κατὰ τὰς περιστάσεις καὶ κατὰ τὴν κρίσιν τῆς τὸν ἀπόδημον τοῦ πλοίου, δὲν ποιεῖται αὐθιαρέτως χρήσιν ἀνεξέλεγκτου καὶ ἀπολύτου δικαιώματος, ἀλλ᾽ ἀσκεῖ ἔξουσίαν, η δημοσία πρέπει νὰ είναι λελογισμένη καὶ νὰ δικαιέται εἰς τὴν ὁρθὴν κρίσιν καὶ ἐκτίμησιν περὶ τῆς ἀσφαλείας τοῦ πλοῦ, κρίσιν καὶ ἐκτίμησιν, ητίς ἀναμφιβολίως θὰ ήδυντο νὰ διπλαθητῇ εἰς τὴν κρίσιν τοῦ Δικαιστηρίου, διότι δὲν είναι δυνατὸν τὰ συμφέροντα τῶν πολιτῶν νὰ ἔξαρτωνται μόνον ἀπὸ τὴν καλὴν προσίρεσιν καὶ τὰς ψυχολογικὰς διατάξεις τῆς στιγμῆς τῶν δργάνων τοῦ Κράτους, οὕτε ἀπὸ τὴν οἰκειότητα ἑρμηνείαν, τὴν διποίαν δίδει εἰς τούς κειμένους Νόμους ή Διοίκησις. Ἐπὶ παραδείγματι, ὅρθως θὰ εἴπετε προστρέψυγε εἰς τὰ Δικαιστήρια καὶ λέγω ἡ πατέρων μάρτυρας δὲ φροπλιστής τοῦ δημάρχου εἰς τὴν λιμένα, λύγιστης ἐνευρεθῆνε εἰς μηχανικούς.

έλαν τὸ ἀτιμόποιον ἐπέρθειτο νά ἔκτελέσῃ ταξιδίον μέχρις ἄλλου λιμένος ἀφισταμένου τοῦ πρώτου κατὰ 80 μίλια. Εἰς τοιαύτην περίπτωσιν οὐδένυν κίγανυν θὰ διέτρεχεν ἡ ἀσφάλεια τοῦ πλοοῦ, ἢ ἐπέέχειγον τοῦ πλοού δύο μηχανικοὶ μόνον ἀντὶ τριῶν.

Ἡ ἐγκύλιος δῆμος τοῦ Ὑπουργοῦ ἐθεώρησε πάντα ταῦτα ἐπουσιώδη καὶ χωροῦσα τολμηρῶς ἐπὶ τὸν σκοπόν αὐτῆς παραγγέλλει· τὰ ἔξης περίεργα εἰς τὰς Λιμενικὰς Ἀρχὰς· Νὰ ἀρνήσθε τὸν ἀπόπλουν εἰς πᾶν πλοῖον μὴ ἔχον τὴν κεκκυνογισμένην σύνθεσιν. Νὰ ἀρνήσθε, χωρὶς νὰ ἐρευνήσητε ποσῶς ἂν ή ἀσφάλεια τοῦ πλοῦ καὶ δυνεύη καὶ δταν δὲν καθίσταται δυνατή ή ἀμεσος συμπλήρωσις τῆς συνθέσεως ἐν τῷ λιμένι· σας. Νὰ ἐπιχειρήσητε τὴν συμπλήρωσιν ἀπὸ τὰ πλησίον ναυτεργκτικὰ κέντρα, ἀλλὰ καὶ ἐν ἀποτομήσι καὶ πάλιν γὰρ ἀρνήσθε. Νὰ φροντίσετε κατόπιν τὴν συμπλήρωσιν διὰ τοῦ Οίκου τοῦ Ναύτου, ἀλλὰ γὰρ ἀρνήσθε τὸν ἀπόπλουν, ἀκόμη καὶ ἐν περιπτώσει καθ' ἣν ή προσπάθειά σας αὐτῇ ἦθελε ναυαγήσει· καὶ ἐν τέλει ἀφοῦ ἐξαντλήσετε πάσχει προσπάθειαν, ἀδιαφοροῦντες διὰ τὸν χρόνον, τὸν δποῖον τὸ ἀτμόπλοιον χάγει, νὰ μὴ ἐπιτρέψητε τὸν ἀπόπλουν, ἀλλὰ νὰ κρατήσητε αὐτὸν, ὃς ἀλλοτε ὁ Κυναίγειρος ἐκράτησε μὲ τοὺς δδόντας του τὴν Περσικὴν ναῦν καὶ νὰ τηλεγραφήσῃτε, δικάννις τοῦ πλοιοκτήτου, εἰς τὴν Διεύθυνσιν· Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ, ἡ δποία μόνη δύναται νὰ γγωρίζῃ, ἀν πρέπη νά ἀναχωρήσῃ ἐπὶ τέλους τὸ πλοῖον, γὰρ ἀπολιθωθῇ ἐν τῷ λιμένι· διὰ νὰ παρακμείνῃ δεῖγμος εἰς τοὺς κιῶνας τῆς θυμακτῆς στρογγῆς, μὲ τὴν δποῖαν τὸ Ἐλληνικὸν Κράτος περιβάλλει τὴν Ναυτιλίαν του!

Είπομεν ἀνωτέρω, έτι ή ἐγκύλιος θέτει τὸν κανόνα του Νόμου καὶ ἀγνοεῖ τὴν ἔξαρσιν. Θά εἰμεθα ἵσως ἀκριβέστεροι ἀνάποδης πρώτης στιγμῆς ἐλέγομεν, έτι ή ἐγκύλιος κατατρώγει καὶ τὴν ἔξαρσιν καὶ τὸν κανόνα καὶ τὸν Νόμον δλόκηρον, διότι ἀσχέτως πρὸς τὴν παρερμηνείαν τοῦ Νόμου, διόποιος ἀπαγρεύεις τὸν ἀπόπλουν, μόνον ἐφ' ὅσον εἴγε δυνατή ή ἀμεσος συμπλήρωσις τῆς συγθέσεως, η διατρέχει κίνδυνον ή ἀτράπαια τοῦ πλοῦ, ή ἐγκύλιος ἀποδίχιεις αὐθικρέτος καὶ ἐπὶ ἄλλου σημείου, ἐπὶ τοῦ τις δηλαδὴ εἴγε δικράνιος νὰ κρίνῃ περὶ τῆς ἀσφαλείας τοῦ πλοῦ.

Τὴν ἀρμοδιότητα ταύτην ἡ ἐγχύκλιος ἀξιοὶ μυνιπωλιακῶς διὰ τὴν Διεύθυνσιν Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ (τὸ Κέντρον), ἐνῷ ἐκ τοῦ Νόμου ἀνήκει εἰς τὰς ἐπὶ τόπου Λιμενικὰς Ἀρχάς. Εἰς τὸ συμπέρασμα τούτῳ ἀγετάτι τις ἐκ τῆς τελευταίας παραγράφου τοῦ ἀρθρου 4 τοῦ Νόμου 5231, ἐν τῇ δόποιᾳ ἀναφέρεται ὅτι ἡ «χορηγοῦσα τὴν ἄδειαν Ἀρχὴν ἐγγράψει αὐτὴν ἐν τῷ ἡμερολογίῳ τοῦ πλοίου», ὅταν δὲ ὁ Νόμος ὅμιλει ἐν προκειμένῳ περὶ Ἀρχῆς ἀναμφιθόλως ἔχει διπλόφερε τὴν ἐπιτόπιον, διότι ἡμεῖς τούλαχιστον δὲν γνωρίζομεν νὰ ἀποστέλλωνται καθ' ἕκαστον ταξιδίον τὰ ἡμερολόγια εἰς τὴν Γύπουργὸν ή τὸν Διεύθυντὴν Ἐμποροῦ Ναυτικοῦ, ἵνα ἐνεργῶσιν διπρεσικάς ἐγγραφάς. Ἐχουσι: βεβκίως ἀμφότεροι ἄλλας αρκεωτέορες ἀσχολίας.

Η ἐπιτόπιος δῆμος Ἀρχῇ δὲν ἔχει δοτήγη παρά τοῦ Υπουργοῦ τὴν ἔξουσίαν ταύτην, διὰ νὰ δύναται οἱ Ὑπουργὸς ἐκ προαιτίου νὰ τὴν ἀφαιρέσῃ, ἀλλ᾽ ἔχει αὐτὴν δεδομένην ἐκ τοῦ Νόμου καὶ διαιτητικήν, διὸ ποτίος πειθάρχειν εἰς τὴν ἑγκύρωσιν, ἀντὶ νὰ διαιτητικήν αὐτὴν οἰκεῖθεν, καταναλίσκει χρόνον ἐπὶ ζημίᾳ τοῦ ἀτυποπλοίου εἰς ἀναζητήσεις ναυτεργατῶν ἐκτὸς τοῦ λιμένος του καὶ εἰς ἀνταλλαγὴν τηλεγραφημάτων μετὰ τῆς Διευθύνσεως Ε.Ν., διαπάνω τοῦ πλαισιοτήτου, καθίσταται, νομίζουμεν καὶ πρεσβυτικῶν διεύθυνσος εἰς ἀνόρθωσιν πάσης ζημίας τὴν δύοις ὅρισταται ἐντεῦθεν ὁ πλαισιοτήτης. Οἱ Διαιτητικὲς διαιτητικὲς είναι δεσμοί της Υπάλληλος τοῦ Υπουργείου Ναυτικῶν, ὡς Διαιτητικῆς δῆμος, εἰναι Δημοσίεις Ἀρχῇ ἔγους ιδίων δικαιιοδοσίων, ἐκ τῆς διοίκησης ἀπορρέουσιν ιδίᾳ καθήκοντα, ἀρχ καὶ ιδίων: εὐθύνηι καὶ δὲν δύναται: νὰ κτενευαθῇ αὐτῶν διὰ μᾶς ἑγκυρώσιου. Θὰ ἤτο τὸ αὐτὸ διότι ἐν τῷ Υπουργείῳ Οἰκονομικῶν ἀπήτει, πάνω τῷ διαδικτυωταῖς πρὸς διάγνωσιν, πέπει: καὶ φρερολογοῦ καὶ διπλήσεις, ἐπὶ τῶν δύοιων ἔχουσιν ἀρμοδιότητα οἱ Ἐφόροι, η τὸ Υπουργείου Δικαιοσύνης

ΙΣΠΑΝΙΑ**Διὰ τὴν προσαγωγὴν τῆς Ναυτιλίας**

‘Η Σημειορατική κυβέρνησις τῆς Ισπανίας ἔστρεψεν ἀπό τινες τὴν προσοχὴν τῆς καὶ πρὸς τὴν ἀναδιοργάνωσιν τῆς Εθνικῆς Εμπορικῆς Ναυτιλίας ητος μέχρι τοῦτο ὑπῆγετο εἰς τὴν ἀρμοδιότητα τοῦ διοικητοῦ τῶν Στρατιωτικῶν, γεγονός, διόπειτε τὴν ἀνάπτυξιν τῆς ημέρας τὴν διετίων καὶ τὸν συγχρονισμὸν τῆς ναυτιλιακῆς Νομοθεσίας, ἐδυσχέραιεν δὲ τὴν διαδικασίαν τῆς καὶ τὴν θετικὴν διευηγράτησιν τῶν σημερινῶν τῆς δια τῆς δικαιούσαν.

‘Η Σημειορατική κυβέρνησις διεύθυνε τῆς Ναυτιλίας ἔχει περιθληθῆ μὲν καθαρῷ πολιτικῇ χρονίαν καὶ συγκεντρώνει ὑπὸ τὴν ἀρμοδιότητα τῆς διοικητοῦ τῆς Εμπορικῆς Ναυτιλίας ζητήματα καὶ τὰ πρὸς ταῦτην συναφῆ, ητος πλογγίαν, ναυπηγικὴν διοργάνων, προσαγωγὴν καὶ διοικητοῦ λαμένων πλογγίαν.

Τὰ παράλια διηγέρθησαν εἰς νυκτικοὺς τομεῖς ὑπὸ τὴν διοίκησιν ἐνός πλοιάρχου, ἀδρεύοντος εἰς τὸν κυριότερον λιμένα τῆς περιοχῆς του καὶ ἔχοντος εἰς τὰ τοπικά κέντρα ὑποστηρόποιος. Εκάστη περιοχὴ θὰ ἔχῃ καὶ τὸν ουμδούλιον ἐπιθεωρήσεως τῶν σκαφῶν καὶ τῶν μηχανῶν των, ἀπαρτίζουσεν ἀπὸ μηχανικοῦς καὶ ναυπηγούς.

Πρόσκειται ἐπίσης νόσιστοι ἀπιτροπῆς πρὸς ἀναθεώρησιν τῆς Ναυτιλίας Νομοθεσίας τῆς Χώρας καὶ καθιέρωσιν αὐτηροτέρων διατάξεων εἰς τὰς περιπτώσεις ναυτικάτης, ἀμυλείας, ναυαγίου καὶ συγκρούσεων. Μία ίδιαιτέρα καταστομά προβλέπεται καὶ διὰ τὰς ζητήματα τῆς πειθαρχίας τῶν πληρωμάτων, ἀτίνα θὰ ἐνδικάσωνται τοῦ λοιποῦ εἰς τὰ πολιτικὰ δικαιοτήτια μὲν τὸ δικαιώματα τῆς ἀντιπροσωπεύσεως ἀμφοτέρων τῶν ἀδικουμένων μερῶν καὶ τοῦ εὐέργειτατος Χρηματοποιήσεως διῶν τῶν ἐνδίκων μέσων, πράγμα διόπειτε δὲν ισχύει διὰ τὰς ἀνεκκλήσιους ἀποφάσεις τῶν στρατιωτικῶν δικαιοτήτων.

ΑΛΒΑΝΙΑ**Λιμενικὰ ἔργα εἰς τὸ Δυοράχιον**

‘Η Αλβανική κυβέρνησις ἀπετάσισε τὴν κατακευὴν εἰς τὸ Δυοράχιον λιμενικὸν ἔγκταστασεων δυναμίνων νὰ ἐπιτρέψωσι καὶ εἰς πλοῖα μεγάλης χωρητικότητος τὴν ἀσφαλή προσέγγισιν καὶ παραμονὴν ἐντὸς τοῦ λιμένος. Αἱ σχετικαὶ ἔργασίαι, ἀρχόμεναι καὶ αἴτιας, ἀνετέθησαν εἰς Ἰταλικὸν τεχνικὸν Οίκον τῆς Τεργεστῆς.

(Συνέχεια ἐκ τῆς 2ας σελίδος)

καὶ τὴν ἐπείγουσαν ἀνάγκην. Δὲν θὰ ζητήσωμεν σήμερον ἡμεῖς ἀπὸ τὴν Ἐλληνικὴν Κυβέρνησιν νὰ πρᾶξῃ τὸ αὐτὸς διόπειτε; ή ἀναλογία τοῦ παλαιοῦ Ἐλληνικοῦ τονυάκ τὸ διόπειτον θέλει ἀνανέωσιν ἀποτελεῖ σχεδὸν τὸ σύνολον. Υποθέτω διόπειτο: δὲν θὰ ὑπερβιάνουν τὰς 100-150.000 τόνους τὰ σχετικῶς νέα σκάφη του. Η Ἐλληνικὴ Κυβέρνησις, ἀπειδὴ δὲν ὑπῆρχε κανεὶς ἀπὸ τοὺς δυναμένους νὰ ἀναλάδουν τὴν ἀντιπροσώπευσιν τῆς Ἐλληνικῆς Ναυτιλίας λόγῳ τῆς θέσεώς των καὶ διόποιος μόνος του, ὡς διόποιος τῆς Νίππον Γιούσει Καϊσά, τῆς μεγαλειτέρας Ἰαπωνικῆς Ἐφοπλιστικῆς Ἐταιρείας. Θὰ προέτεινεν τὰ ἐπιδαλλόμενα μέτρα, κατήρτισε μίαν ἐπιτροπὴν διὰ τὴν μελέτην τῶν ναυτιλιακῶν ζητημάτων. Η ἐπιτροπὴ κατέτησε πρὸς κακοῦ τὴν μελέτην τῆς, ή διόπειτε δὲν πάρα πολὺ ἐπηργάσθη δὲν εἰνε, κατὰ τὴν γνώμην μου, πλήρης εἰς τὰ ἀφορῶντα τὴν φορτηγὸν νυκτίλικαν, χωρὶς νὰ πταίσουν πιθανώτατα πρὸς τοῦτο τὰ Κυβερνητικά της μέλη. Αἱ διόποιες τῆς ἐπιτροπῆς διὰ τὴν ἐπιδαλλόμενην ναυτιλίαν, Ἐσωτερικὴν καὶ Ἐξωτερικὴν εὑρίσκονται εἰς δόδον πραγματοποιήσεως, ἀλλὰ αἱ διὰ τὴν φορτηγὸν τοικατηγόν, ἔστω καὶ ἀτελεῖς δὲν θίγησαν ἀκόμη. Ἐπραγματοποιήθη ἡδη ἐνα σχέδιον σχετικῆς ἐκκαθαρίσεως τῆς Ἀκτοπλοΐας διὰ τῆς διαλύσεως ἀρκετῶν ἐν τῶν σκαφῶν τῆς, ἀλλὰ τὸ ζῆτημα τῶν φορτηγῶν παλαιῶν σκαφῶν παραμένει τεράστιον. Αγεύ τῆς λύσεώς του ή φορτηγός μας Ναυτιλία δὲν θὰ διηγήθῃ νὰ ἐκπληρώσῃ τοὺς ἔθνικούς προσρισμούς τῆς, οὔτε τὸ Ἐλληνικὸν ισοζύγιον τῆς χώρας, οὔτε τὸ ἐξαγωγικὸν καὶ ἔξωτερικόν τῆς ἐμπόριον νὰ θετικωθῇ. Εθεώρησεν ἄρχαγε ή ἐπιτροπὴ διόπειτε μέσα τῆς στοιχεία τὰ διόποια εἰνε ἵκανα μόνο των νὰ δράσουν πρὸς τὴν διεύθυνσιν αὐτῆς: Είναι αὐτό, ἀν ἐγένετο, κρίσις ὑπερβολικὴ αἰσιόδοξης. Τὴν ὑπαρξίαν τοιούτων στοιχείων δὲν θέλω νὰ ἀρνηθῶ ἀπολύτως, ἀλλὰ χρειάζονται καὶ αὐτὰ τόνωσιν διὰ νὰ δράσουν καὶ νὰ ἐπιθληθοῦν, ἀλλως θὰ παρασυρθοῦν ἀπὸ τὴν γενικήν κατάστασιν καὶ αἴτια καὶ ἡμεῖς θὰ ἔχασολούσθωμεν νὰ παριστάμεθα εἰς τὸ σημερινόν, δλίγον κωμικόν, ἀς μισ ἐπιτραπῆ ή λέξις, θέαμα νὰ συζητήσεις σοβαρῶς καὶ ή ἐλαχίστη πλουτοπαραγωγικὴ πηγὴ τῆς χώρας καὶ ὁ τρόπος τῆς ἀναπτύξεως τῆς καὶ νὰ παραλείπεται ή Ἐλληνικὴ Ναυτιλία. Αλλὰ τότε τούλαχιστον, τοῦτο θὰ γίνεται πιθανός δικαίως, διόπειτε τότε ίσως ή Ἐλληνικὴ Ἐμπορικὴ Ναυτιλία δὲν θὰ ὑπάρχῃ πλέον.

ΦΙΛΙΠΠΟΣ Η. ΦΙΛΙΠΠΑΚΟΠΟΥΛΟΣ

Γ. Λ. ΔΑΝΙΟΛΟΣ
Δικηγόρος

ΘΕΟΔ. Π. ΚΡΕΜΜΥΔΑΣ

ΔΙΚΗΓΟΡΟΣ

ΜΕΓ. ΚΙΟΥΝΑΡ Όδος ΕΜΜ. ΡΕΠΟΥΛΗ 2

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛ. 40-607

ΤΑ ΔΕΔΟΜΕΝΑ ΤΟΥ ΣΥΝΕΔΡΙΟΥ ΒΕΝΕΤΙΑΣ

Ο ΛΙΜΗΝ ΠΕΙΡΑΙΩΣ, ΑΙ ΑΝΑΓΚΑΙ ΚΑΙ ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ ΤΟΥ

ΤΟΥ Κ. Ι. ΛΙΜΠΡΙΤΗ Διευθυντού Τεχνικών Υπηρεσιών του Ο.Λ.Π.

(Συνέχεια ἐκ τοῦ προηγούμενοῦ)

Εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχος τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» διετοπάσχαμεν τὰ συμπεράσματα τοῦ διεθνοῦ Συνεδρίου τῆς Βενετίας τοῦ 1931 διὰ τὴν εἰς αὐτὰ καὶ κατὰ τὸ δυνατόν προσαρμογὴν τῶν τοῦ λιμένος Πειραιῶς. Εἰδικώτερον ἔτονός μας τὰ σημαντικώτερα τῶν θεμάτων, ἐφ' ὃν θὰ ἔχῃ νὰ ἀσχοληθῇ δὲ Ὁργανισμὸς τοῦ λιμένος.

α) Ἐπὶ τῶν διαρῶν εἰς ἀ ἐνδεχομένως δέον νὰ συμμεθέξωσιν ὅχι μόνον τὸ ἐμπόριον καὶ ἡ ναυτιλία ἀλλὰ πάντες οἱ χρησιούχοι καὶ οἱ διπλωδήποτε θρησκευμένοι ἐκ τῆς πραγματικῆς τοῦ λιμένος, ἢτοι τὸ Κράτος, οἱ Δῆμοι, οἱ σιδηροδρομικοὶ ὁργανισμοὶ αἱ ιδιωτικαὶ ἐπιχειρήσεις κλπ.

β) Ἐπὶ τῆς μεριμνῆς διὰ τὴν διάθεσιν καταλλήλων ἐργατῶν ἐντὸς τῶν δρίων τῶν πραγματικῶν ἀναγκῶν τοῦ λιμένος. Διὰ τῶν ἀνωτέρω, τίθεται πρὸς ἐπίλυσιν συμματικὸν οἰκονομικὸν πρόβλημα, διὸ εἰσὶν ἀπαραίτητα στοιχεῖα τιγά.

1) Τὴν 23ην Φεβρουαρίου 1924 διὰ τῆς ἑργολαβικῆς ὁμάδος Hersent ἐγένετο ἔναρξις κατασκευῆς τῶν ἔργων διαρρυθμίσεως· ἡδη συνεπληρώθη ἡ κατασκευὴ κρηπιδωμάτων μήκους 2756 μ. ἀπὸ ναυπηγείων Βασιλείαδου μέχρι τῆς βίζης τῆς προδιλήτος Τζελέπη (Λεμενάδικη) εἰς δύθη 10 μέχρις 8 μ. μὲ εἴκοσι θέσεις πλοίων ἐν παρβαλῆ καὶ τέσσαρες θέσεις πλοίων ἐν ἀναμονῇ πρυμηγίσιως, ἡ κατὰ 80 μ. ἐπέκτασις τοῦ Μώλου Θεμιστοκλέους, ἡ μέχρι δύθους 10 μ. ἐκσταφὴ τοῦ Κεντρικοῦ λιμένος, μέχρι δὲ τέλους Μαΐου ἐξ. ἀποπερατωῦται ἡ κατασκευὴ τοῦ κυρτοθραύστου τοῦ δρμοῦ Ἀγίου Γεωργίου μήκους περίπου 520 μ.

Διὰ τὴν ἑργολαβίαν ταύτην, διαδειγματικής δργανώσεως καὶ μὲ ισχυρὰ μηχανικὰ μέσα, διετέθησαν μέχρι Μαρτίου ἐξ. Δρ. 298.380.700.— καὶ θὰ διατεθῶσι διὰ ἐπιστροφὴν κρατήσεων, μέρισμα ἐπὶ οἰκονομιῶν καὶ περιώσιν τῶν ἔργων Ἀγίου Γεωργίου περὶ τά Δρ. 50.000.000.—

348.000.000.—

Κατὰ τὴν αὐτὴν ἀπὸ 1924 περίοδον καὶ διὰ τὴν αὐτὴν ζώνην τοῦ λιμένος ἀνελήφθησαν διὰ τοῦ τέως Λιμενικοῦ Ταμείου αἱ ὡς ἔπειται ὑποχρεώσεις ἐκτελέσεως ἔργων, διτινα συμπληροῦνται μέχρι τέλους 1933.

2) 21 Ἡλεκτρικοὶ γερανοὶ, δυνάμεως 2T καὶ 5T, ἑργοστασίων Simmeringer 17, Bιό 2, Demag 1, Man 1, μετὰ τῶν τροχῶν διεικῆς ἀξίας Δρ. 23.580.000.—

3) Δύο Γερανογέφυραι· ἐκφορτώσεως γαλανθράκων τῶν ἑργοστασίων Cantieri Riuniti dell' Adriatico μετὰ τῶν τροχῶν ἀξίας . . Δρ. 21.560.000.—

4) Σιταποθήκη χωρητικότητος 20.000 τ. ἑργολαβίας N. Γαβριλλᾶ, Hartmann Siemens ἀξίας Δρ. 37.160.000.—

5) Πέντε λιμενικοὶ ἀποθήκαιοι χωρητικότητος 50.945 τ. (κεκαλυμμένου χώρου) μετὰ φωτισμοῦ, ὑδρεύσεως, ἀνελκυστήρων, ὑπογόμων, πυροσδεστικῶν ἐγκαταστάσεων δλ. ἀξίας Δρ. 55.000.000.—

6) Διάφορα μικρὰ ἔργα περίπου. Δρ. 3.000.000.—

Ολικὸν Δρ. 488.000.000.—

“Ητοι διὰ τὴν περίοδον 1924—1933 κατ' ἔτος διετέθησαν διὰ τὰ νέα ἔργα δρ. περίπου 54.000.000.—

7) Ηλικήν διμοίσια τὰ τὴν συμπλήρωσιν τῆς ζώνης ταύτης τοῦ λιμένος ἀπὸ ναυπηγείων Βασιλείαδου μέχρι προδιλήτος Τζελέπη, ἢτοι διὰ κατασκευὴς ἀποθήκην (λιμενικῶν καὶ ἀποταμιεύσεως), διοστρωμάτων, ὑπογόμων ἐγκατάστασις σιδηροδρομικῶν τροχῶν, γερανῶν, ὑδρεύσεως, ἥλεκτροφωτισμὸν, ἀπαλλοτριώσεις κλπ. θὰ ἀπαιτηθῇ ἔτερα διπλάνη δραχμῶν περίπου. 300.000.000.—

καὶ οὕτω τὸ σύγολον τῆς διπλάνης διὰ τὴν κατασκευὴν τῶν κρηπιδωμάτων μήκους 2756 μ. μὲ πλήρη τὸν ἔξοπλισμὸν ἔσται: . . Δρ. 788.000.000.—

Τὸ μῆκος τοῦτο τῶν κρηπιδωμάτων, ἔστω καὶ ἡμιτελές, ἀς δεσθθῷμεν, διὰ ἀνταποκρίνεται πρὸς τὴν σημερινήν ἐμπορικήν κίνησιν καὶ διὰ διατάξεως τῶν αὐτῶν πλάνων ρυθμίδων ἐκτελέσεως καὶ τῶν κατὰ κονδύλων 7 ἔργων θὰ ἔχωμεν ἐπάρκειαν καὶ μέχρι τοῦ ἔτους 1939. Ἀπὸ τῆς χρονολογίας διμοίσιας ταύτης δέον νὰ προθλέψωμεν ἀνεπάρκειαν τῶν ἔργων λόγῳ προβλεπομένης αὐξῆσεως κατὰ 3 o) τῆς ἐμπορικῆς κινήσεως, ἢτοι ἀπὸ τοῦ 1939 καὶ ἐτὸς εἰκοσιπενταετίας (1964) θὰ ἀνέλθῃ εἰς 6.280.000 τ. δάσεις τῆς σημερινῆς τοιαύτης ἔχει 3.000.000 τ. Ινα μὴ εὑρεθῇ ἐλιμήνεις οἰκανοπέδειας εἰς τὴν εἰρηνικήν εἰσιτηρίαν τοῦ 1924, δέον ἀπερχιτήτως ἀπὸ τῆς χρονολογίας ταύτης (1939) νὰ συνεχισθῶσι τὰ ἔργα διαρρυθμίσεως διὰ διατάξεως περίπου 6400 μ. ἀντὶ διπλάνης δρ. 490.000.000.—

Εἰς τὴν διπλάνην ταύτην τῶν κυρίων λιμενικῶν κατάστασιν πρὸς τοῦ 1924, δέον ἀπερχιτήτως ἀπὸ τῆς χρονολογίας ταύτης (1939) νὰ συνεχισθῶσι τὰ ἔργα διαρρυθμίσεως διὰ διατάξεως περίπου 6400 μ. ἀντὶ διπλάνης δρ. 490.000.000.—

Ολικὸν » 690.000.000.— μὲ τὴν κατὰ ἔτος ἀναλογίαν περίπου » 28.000.000.—

Οὕτω δὲ Ὁργανισμὸς τοῦ λιμένος διὰ τὴν περίοδον 1933—1964 δέον νὰ διατέθῃ κανέτεος τὰ ἀνωτέρω ποσά, κατὰ τὴν διπλάνητος ἀναλογίαν ἢ διὰ διμοίρων τῶν κατανομὴν τῶν διπλάνων 300 ἔκατ. + 690 ἔκ. = 990 ἔκ.: 31 ἔτη = 32.000.000. Εἰς τὴν διπλάνην ταύτην δέον νὰ προσθίσωμεν:

α) διὰ τὴν συντήρησιν καὶ ἀγικατάστασιν τῶν ἔργων ἀνωδομῆς, ἵτοι κτιρίων, μηχανημάτων, διδοστρωσίας κλπ. ἐπὶ ἀξίας 570 ἀκατομυρίων πρὸς 3 o). Δρ. 17.000.000.—

β) Διὰ τὴν ἐπιθέψιν ἔργων ἐπὶ τῶν ἀνωτέρω ποσῶν πρὸς 4 o). Δρ. 2.000.000.—

Ολικὸν . . . Δρ. 51.000.000.—

Διὰ τὴν συντήρησιν καὶ ἀγικατάστασιν τῶν ἔργων ἀνωδομῆς, ἵτοι κτιρίων, μηχανημάτων, διδοστρωσίας κλπ. ἐπὶ ἀξίας 570 ἀκατομυρίων πρὸς 3 o). Δρ. 17.000.000.—

β) Διὰ τὴν ἐπιθέψιν ἔργων ἐπὶ τῶν ἀνωτέρω ποσῶν πρὸς 4 o). Δρ. 2.000.000.—

Ολικὸν . . . Δρ. 51.000.000.—

Διὰ τὴν πραγματοποίησεως τοιούτου προγράμματος μέχρι τοῦ ἔτους 1964 θὰ ἔχῃ συμπληρωθῇ ἡ πλήρης διαρρυθμίσης τοῦ λιμένος, μὲ μῆκος κρηπιδωμάτων 2756 + 640 = 9156 μ. ἀντὶ διλικῆς διπλάνης 788 + 690 ἔκ. = 1478 ἔκατ. πρὸς εἰσιτηρέτησιν ἐμποροκινήσεως 6.280.000 τόνων.

“Ἄς ἔξετάσωμεν καὶ τὴν δευτέραν κεφαλαιώδη σύστασιν τοῦ Συνεδρίου περὶ «Διατάξεως τῶν καταλλήλων ἐργατῶν ἐντὸς τῶν δρίων τῶν πραγματικῶν ἀναγκῶν».

“Η σημερινή κατ' εἰδος ἐργασίας δύναμις τῶν ἐργατῶν τοῦ λιμένος εἶναι ἡ ἔξις:

Γαλανθράκων 757

Δημητριακῶν 302

Κομισταὶ, ἀποσκευῶν, ιχθύων, διπλωμάτων, ιστιοφόρων,

καυσοξύλων, ξυλανθράκων, ξυλείας καὶ ἐν γένει λιμένος 2091

Ολικὸν 3150

Αἱ διὰ τοῦτος κανονικοὶ εἰσιτηρίαι: ἀμοιβαὶ διὰ τριακοσίων δρ. ἡμέρας σὺν 11 o) διὰ ἀποζημιώσεις ἀτυχημάτων, Ταμείου Προνοίας, φάρμακα, νοσηλείαν ἀνέρχονται: εἰς τὸ ποσόν τῶν δρ. 111.947.000.

“Η ἀνωτέρω δύναμις τῶν ἐργατῶν, λόγῳ ἐγκρέεως εἰσιτηρογίας κατὰ τὸ 1933 τῶν μηχανικῶν μέσων ἐκφορτώσεως γαλανθράκων, δημητριακῶν καὶ τῆς ἡδη λειτουργίας 21 γερανῶν ἐπὶ τῶν εἰδῶν τοῦ γενικοῦ ἐμπορίου δέον πάντων νὰ μειωθῇ, καὶ τὴν μείωσιν ταύτην λ.χ. διὰ τὰ δημητριακὰ ἀκτιμῶμεν ὡς ἔξις:

“Η χωρητικότης τῆς σιταποθήκης ἔσται 20.000 τ. Η δυναμικότης ἀπορροφητήρων 300 τ. ἀνὰ δρ. καρ. Τὸ πρὸς ἐκφόρτωσιν ποστίον 6000 τ. μὲ ταῦτα δρόγραφα λειτουργίαν τεσσάρων ἀπορροφητήρων. Η κανονική ἐκφόρτωσις δέον νὰ συντελεσθῇ διὰ δύο δικτατώρων ἐργασίας ἀνὰ εἰκοσιτετράρων καὶ σύνολον 20 ὠρῶν ἐκφορτώσεως μὲ κατάληψιν τοῦ κρηπιδωμάτος ἐπὶ δύο μόδον ἡμέρας

άντι τῶν σημερινῶν δώδεκα μέχρι δεκκτεσσάρων.

Η ἐργασία αὕτη, ἐκτός τῶν εἰδικῶν τεχνιτῶν τῆς Σιταποθήκης, ἀνὰ εἰκοσιτετράωρον, θ' ἀπαιτήσῃ 80 ἐργάτας, διὰ τούς ἀποροφητήρας, τὴν συγκέντρωσιν σίτου εἰς τὰ δύο κύτη, τὴν ἐντὸς τῆς Σιταποθήκης ἔνσάκκωσιν, τύγισιν, μεταφορὰν, ραψήν κλπ. Διὰ τούς σύντοτο προγράμματος ἐργασίας μὲν μέγα τὸ περιθώριον ἐργατῶν, ἐφόσον ή ἐκ τῆς Σιταποθήκης ἀποκόμισις δὲν θὰ συντελεσθῇ ισοχρόνως μὲ τὴν ἐκ πλοίου ἐκφόρτωσιν καὶ δέν θὰ ἐνεργήσῃ πάντοτε ἔνσάκκωσις, πραγματοποιεῖται ἀχρήστευσις 222 ἐργατῶν καὶ τὸ διὰ σιτοφορτία κρηπίδωμα ἔσται ἐλεύθερον δι' ἐκφόρτωσιν διὰ φορτηγίδων ἄλλων εἰδῶν ἐπι-

$$\frac{360.000 \text{ τ.}}{300 \text{ ήμ.}} \times 1.5 \text{ ήμ.} = 210 \text{ ἐργασίμους ήμέρας.}$$

Ἐκ τῆς ἀναλογίου ἐπὶ τῶν λοιπῶν κατηγοριῶν ἐρεύνης κατ' ἐκτίμησιν δεδομένων, προκύπτει ὅτι ή ἐν τῷ συγνόῳ ἀχρήστευσις θὰ ἀνέλθῃ εἰς 872 περίπου ἐργάτας, διότε ή μὲν διὰ τῶν ἀπομένωντα ἀριθμόν 2278 διπάνη ἔσται Δρχ. 80.053.000., καὶ ή ἐπιτευχθησομένη οἰκονομία 31.894.000.

Εἶναι ἀναμφισβήτητον ὅτι δι' Ὀργανισμὸς, μὴ δυνάμενος νὰ ὑφίσταται ἐτησίως τὴν φθορὰν τῶν 32 ἔκατ. Θὰ εὑρεθῇ εἰς τὴν ἀγάρκην νὰ διλοχηρώσῃ τὴν ἐκκενθάρισιν τῶν ἐργατῶν δι' ἀπομακρύνσεως τῶν ὑπερχριθμῶν καὶ γὰ καταβάλῃ αὐτοῖς τὴν ἀγάλογον ἐφ' ἀπεξ ἀποζημίωσιν, ἥτις δέ τοις ἔγγιστα ἔσται 872 X 40 χιλιάδας δραχμῶν = 35 ἑκατομμύρια.

Ἡ διὰ τῆς προόδου δελτιώσεως τοῦ λιμένος αὔξησις τοῦ διὰ μηχανημάτων χειρισμοῦ τῶν ἐμπορευμάτων θὰ ἀπαιτήσῃ συνεχῆ τὴν ἀχρήστευσιν καὶ ἀλλων ἐργατῶν, πλὴν ὅμως ἐὰν δικαῖη τὸ 1933 ἀπομένων ἀριθμός δὲν αὔξηση διὰ προσθήκης νέων χειρῶν, η ἀχρήστευσις αὕτη θὰ συντελεσθῇ φυσιολογικῶς διὰ τῆς ἐκ τοῦ χρόνου φθορᾶς.

Μέχρι σημερον πολλαὶ μελέται κατηρτίσθησαν καὶ πολὺς ἐγένετο λόγος περὶ τοῦ καταλληλοτέρου σχεδίου διαρροθμίσεως τοῦ λιμένος, ἐν τέλει θὰ καταρτισθῇ ἀσφαλῶς τὸ ἀρτιώτατον τῶν σχεδίων, ἀλλὰ τὸ σχέδιον τοῦτο δὲν δύναται νὰ τεθῇ ἐν ὀραίῳ πλαισίῳ πρὸς ἀπόδοσην, ἀλλὰ πρὸς ἐκτέλεσιν καὶ αὕτη θὰ προσκόψῃ, ἐὰν μὴ ἀπὸ τοῦδε καταρτισθῇ πλῆρες τὸ πρόγραμμα χρηματοδοτήσεως τοῦ ἐργού. Τοῦτο δὲ εἶναι καὶ τὸ πραγματικὸν πρόβλημα τοῦ λιμένος Πειραιῶς.

Ως ἀνωτέρω προβλέπομεν, ως δὲ πάντες καὶ εὐχόμεθα, μία κανονικὴ αὔξησις τῶν πόλεων Ἀθηνῶν καὶ Πειραιῶν καὶ ἔνδεχομένως αὔξησις τῆς διαμετακομιστικῆς κινήσεως, λόγῳ τῆς προσφάτως ἰδρυθείσης Ἐλευθέρας Ζώνης. Θὰ ἀπαιτήσωσι τὴν ἀνευ διακοπῆς συγένειαν τῶν ἐργῶν διαρροθμίσεως, βάσεις οἰουδήποτε σχεδίου, τὴν συντήρησιν τῶν διφορτισμάτων, τὴν ἀντικατάστασιν τῶν φθειρομένων μηχανημάτων, η δὲ διὰ ταῦτα διπάνη θὰ ἀνέλθῃ ἐτησίως εἰς δρχ. 51.000.000, καὶ εἰς αὐτὴν δέον νὰ προσθέσωμεν τὴν δι' ἐργατικὰς χειρας διπάνην δρχ. 80.000.000. Ολικὸν = 131.000.000. Ποσὸν διπέρ αποτελεῖ τὴν βάσιν τοῦ προϋπολογισμοῦ τοῦ λιμένος. Δὲν προτιθέμεθα ἐνταῦθα νὰ καταρτίσωμεν λεπτομερὴ προϋπολογισμόν, ἀπλῶς ὅμως μνημονεύομεν ὅτι εἰς τὸ ἀνωτέρω ποσὸν δέον νὰ προστεθῶσι σημαντικὰ διὰ Γενικὰ Ἑξάδα Διοκήσεως, προσωπικοῦ, ἐπιθέλεψεως ἐργασίας, χειρισμοῦ μηχανημάτων, διὰ καθαριότητα, φωτισμού, ἐξυπηρέτησης συναφίστων διαγείων κλπ., καὶ πάντα τὰ οὐκ διλίγχ, δέον νὰ καλυφθῶσι διὰ τῶν ταχικῶν πόρων τοῦ Ὀργανισμοῦ, ἐκ ποσοστῶν ἐπὶ τῶν τελωνειακῶν εἰσπράξεων διὰ τῶν καταλλήλων τιμολογίων χειρισμοῦ ἐμπορευμάτων, διὰ μηχανημάτων, διὰ τῶν ἀποθηκευτικῶν δικαιωμάτων κ.λ.π. καὶ διὰ λέγει τὸ Συνέδριον, ἐντὸς τῶν δρίων ἀντοχῆς τοῦ ἐμπορίου καὶ τῆς ναυτιλίας.

Εἰδικότερον ὅμως η ἀμέσως προσεχῆς χρήσις δέον νὰ προσβλέψῃ ἐκτακτον διπάνην 85 ἔκατ. διὰ τὴν ἀποπληρωμήν τῆς ἐργολαβίας Ἔρσαν καὶ τὴν ἀχρήστευσιν 872 ἐργατῶν λιμένος. Τὸ τεθὲν οἰκονομικὸν πρόβλημα εἶναι ἐξόχως πολύπλοκον καὶ ἐκ τῆς ἐξουσιοτεχνίας τοῦ ἐργατῶν νὰ προκύψῃ, ὅτι μὲ τοὺς ταχικοὺς πόρους καὶ μὲ οἰονδήποτε συνδυασμὸν τιμολογίων κ.λ.π. θὰ εἶναι ἀδύνατον δι προϋπολογισμός νὰ μὴ εὑρεθῇ πρὸ ταχικοῦ ἐλλείμματος, διπέρ τότε θὰ εἶναι ἀπαραίτητον νὰ καλυφθῇ διὰ τῆς ἀρωγῆς τῶν διπωσδήποτε ὀφελουμένων ἐκ τοῦ λιμένος.

Τὰ ἀνωτέρω, γνωστὰ εἰς τὸ στενὸν κύκλον τοῦ Ὀργανισμοῦ τοῦ λιμένος, διστις ηδη ἐπελήφθη τῆς μελέτης τῶν οἰκονομικῶν ισορροπήσεων, καλὸν εἶναι νὰ γνωσθῶσι καὶ εἰς τὸν εὐρύτερον κύκλον τῆς γνωτιλίας, τῶν ἐμπορευμάτων καὶ τρίτων καὶ τοῦτο,

ἴνα μὴ αὐταρέσκως ἐπικαπανώμεθα εἰς τὰ συγτελεσθέντα ἔργα, ἀξιόλογα πρόγματι, ἀλλὰ τὸ δρόπιον δέν εἰναι πυρὰ η ἀπαρχὴ τῆς μετατροπῆς τοῦ μέχρι σημερον ἀγκυροθόλου Πειραιῶς εἰς σύγχρονον λιμένα, ἀλλὰ καὶ διότι κατὰ τὴν ἐν λόγῳ λεπτομερῆ ἔρευναν καλὸν εἶναι ἐκάστη κατηγορία χρησιμώχων νὰ μὴ ἐπιδιώκῃ τὴν μεγίστην ὑπὲρ αὐτῆς ἐκ τῶν συγτελουμένων ἐργῶν ὀφέλειαν εἰς δάρος ἐτέρων κατηγοριῶν, ἀλλὰ νὰ ἀποδεχθῇ δικαίων τὴν κατανομὴν τῶν δικράνων ἐντὸς τοῦ περιθώριου τῆς ἀντοχῆς.

Ἐν τέλει, ως πρὸς τὰς μέχρι σημερον διαθέσεις τῶν τρίτων ἀπέναντι τοῦ Ὀργανισμοῦ Λιμένος ἀρκεῖ ἐν μόνον παράδειγμα, τὸ κατωτέρω :

Ἡ διαρροθμίσις τῆς Βορειοδυτικῆς πλευρᾶς τοῦ λιμένος Ἀλων, προορίζομένη διὰ τὴν ἐξυπηρέτησιν τοῦ Γενικοῦ Ἐμπορίου μὲ τρεῖς ἀποθήκας καὶ θέσεις ἀτμοπλοίων, ἀπαιτεῖ τὴν ἀπομάκρυνσιν τοῦ ἐπιβατικοῦ Σταθμοῦ τῶν Σ.Ε.Κ. Μετὰ μακρὰν συνεργασίαν τῶν ἀντιπροσώπων τῶν τριῶν σιδηροδρομικῶν δργανισμῶν, τοῦ Δήμου καὶ τοῦ Ο.Λ.Π. ἀπεφασίσθη καὶ ἐνεκρίθη διὸ τοῦ Υπουργείου η ἀνέγερσις γένους εὐπρεποῦς ἐπιβατικοῦ καὶ ἐμπορικοῦ Σταθμοῦ εἰς κεντρικὴν θέσιν τῆς πόλεως. Η κεντρικὴ αὕτη θέσις εὑρέθη, πλὴν η ἐκτέλεσις προσέκοψε φυσικὰ εἰς τὸ οἰκονομικὸν μέρος. Ἀλλὰ καὶ η λύσις τάχιστα εὑρέθη καὶ διετυπώθη ἀρμοδίως ὡς ἔξης : «Δεδομένου δι' αὐτῆς κατόπιν τῆς ἀπὸ 29 Σεπτεμβρίου 1931 συσκέψεως μετὰ τῶν Σ.Ε.Κ. καὶ λοιπῶν, ἀπεφασίσθη η μεταφορὰ τοῦ Σταθμοῦ Σ.Ε.Κ. ἐκτὸς τῆς λιμενικῆς χερσαίας Ζώνης, εἰς ην κατόπιν τοῦ δημοσίευθεντος Διατάγματος περιέρχονται καὶ αἱ διάφοροι ἐγκαταστάσεις τοῦ Σταθμοῦ Πειραιῶς, φρονοῦμεν ὅτι ἐπιβάλλεται νὰ καταβάλητε ἐγκαίρως εἰς τὴν Γενικὴν Διεύθυνσιν τῶν Σ.Ε.Κ. τὰ μέσα διπος ἐγκαταστήσεων εἰς κατάλληλον μέρος τὸν νέον ἐμπορικὸν καὶ ἐπιβατικὸν Σταθμὸν Πειραιῶς».

«Ἄλλ' η σύστασις αὕτη ἀναλύεται ως ἔξης :

α) η ἀξία τοῦ σημερινοῦ ἐπιβατικοῦ Σταθμοῦ Σ.Ε.Κ. εἰναι μηδαμινή.

β) η ἀξία τῶν γένων τροχιῶν τοῦ λιμένος, διπάναις τοῦ Ὀργανισμοῦ Λιμένος γενησομένη, ἔσται πολλαπλασία τῶν παραδομένων τοιούτων.

Καὶ εἰς ἀντιστάθμισμα τῶν τοιούτων (!) παραχωρήσεων (:) (δε θὰ ἐκμεταλλευθῶσιν οἱ Σ.Ε.Κ.) τὶ ζητεῖται ἀπὸ τὸν Ὀργανισμὸν Λιμένος : Νὰ διεγέρῃ ἀπὲρ τὸν τούλαχιστον δεκάδων ἐκκατομμυρίων τὸν νέον Σταθμὸν, ἐπιβατικὸν καὶ ἐμπορικὸν τῆς πόλεως Πειραιῶς. Καὶ ἐν τῷ μεταξὺ οὗτε ἀπομακρύνεται δι Σταθμὸς τῶν Σ.Ε.Κ. καὶ οὗτε θὰ γίνη η ἐκμετάλλευσις τριῶν θέσεων ἀτμοπλοίων. Πόσον εὑρισκόμεθα ἐκτὸς τοῦ πλαισίου τοῦ Συνεδρίου τῆς Βενετίας !

I. ΛΙΜΠΡΙΤΗΣ



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

ΤΟΥ Κ. Β. ΦΡΑΓΚΟΥΛΗ ΝΑΥΠΗΓΟΥ Π.Ν.

(Συνέχεια ἐκ τοῦ προηγούμενου)

Ἐκτὸς τῶν ἡδη εἰς τὰ προηγούμενα ἐκτεθέντων μέτρων, τῆς στεγανῆς ὑποδιαιρέσεως τοῦ σκάφους, τῶν διατάξεων περὶ ἀνοιγμάτων εἰς τὰ ὑφαλα καὶ ἔξαλα τοῦ πλοίου καὶ τοῦ ἐλέγχου εὐσταθείας, ἀτινα τηρούμενα ἀποτελοῦσι: τὸ ἐχέγγυον, σύτως εἰπεῖν, τῆς διατηρήσεως τῆς ἀσφαλείας ἔναντι: τῶν ἔξωτερικῶν κινδύνων, ἀπεσπίσθησαν καὶ μέτρα προφυλακτικά ἢ πρειδόποιητικά ἔναντι: τῶν κινδύνων τούτων, ὡς καὶ μέτρα διασώσεως τῆς ζωῆς τῶν ἐπιβιγνότων καὶ εἰ δυνατὸν καὶ τοῦ σκάφους, εἰς περίπτωσιν καθ' ἥν, παρ' ὅλα τὰ προηγούμενα, ἢ ἀσφάλεια θάθρισκετο εἰς ἕσχατον κίνδυνον ἢ θά ἔχαντο τελείως.

Εἰς τὴν πρώτην κατηγορίαν δέον νὰ ὑπαχθῶσιν: α) αἱ διεθνεῖς διατάξεις τῆς ἀσφαλείας τῆς θαλασσοπολίας, αἱ ἀφορῶσαι κυρίως τοὺς κανονισμοὺς, ἀποστολῆς καὶ λήψεως μετεωρολογικῶν δελτίων, τοὺς περὶ σημάτων κινδύνου, ὄμιχλης, ναυαγίων, ναυτιπλοίων εἰς παγωμένας θαλάσσας ὡς καὶ τοὺς περὶ ἀποψυγῆς συγκρούσεων ἀλπ., ὃν ἡ λεπτομερής ἔκθεσις ἐκφεύγει τῶν δρίων τοῦ παρόντος καὶ αἰτινές οὐδεμίαν αἰσθητήν μεταβολὴν ὑπέστησαν ἔναντι: τῶν νῦν ἡδη ἰσχυουσῶν καὶ β) αἱ διατάξεις, περὶ ἐγκαταστάσεως ἀσυρμάτου, πρὸς ἔξι πηρέτησιν ὅλων τῶν ἀνωτέρω, παρὰ τοὺς ἀλλούς γνωστοὺς σκοπούς, δι' οὓς ὁ δισύρματος προρίζεται.

Ἐγκατάστασις ἀσυρμάτου. Συμφώνω τῇ διεθνεῖ συμβάσῃ εἰς ἐγκατάστασιν ἀσυρμάτου ὑποχρεοῦνται: ἀπαντα γενικῶς τὰ πλοῖα τὰ ἐκτελοῦντα πλόκας ἔξωτερικοῦ (ἐκτὸς τῶν χωρικῶν ὑδάτων), ἔξαιρέσεις: τῶν φορτηγῶν μεγέθους 1600 κόρων ἀκεχαρίστου χωρητικότητος (Brutto) καὶ κάτω. Ως φορτηγόν ἔνγοειται: σκάφας τὸ ὄπιον δὲν εἶναι ἐπιβιτηγόν (δὲν μεταφέρει 12 ἐπιβάτες καὶ ἀνω, ὡς ἡ ἀρχὴ ἐξετέθη).

"Ολα λοιπὸν τὰ λοιπὰ καὶ μεγαλύτερα τούτου πλοῖα δέον νὰ είναι ἀφορᾶσμένα μὲ ἐγκατάστασιν ἀσυρμάτου (*). Διὰ φορτηγὸν 2000 κόρων διακής χωρητικότητος καὶ κάτω, δύναται: ἡ ἀνὰ Κράτος ἀρμοδίᾳ ἀρχὴ νὰ ἀναδέλη τὴν ἰσχὺν τῆς ἐν λόγῳ διατάξεως ἐπὶ πεντετείχαν ἀπὸ τῆς ἰσχύος τῆς συμβάσεως.

"Ἐκ τῆς διατάξεως διμως ταύτης δύναται: νὰ ἔξαιρεθῶσιν καὶ πάλι:

ιον) Πλοῖα παντὸς μεγέθους καὶ πάσης κατηγορίας, διὰ τὰ δηποτὰ κατὰ τὴν γράμμην τῆς ἀνὰ κράτος ἀρμοδίας ἀρχῆς, ἡ ἐγκατάστασις ἀσυρμάτου δὲν θεωρεῖται ἀναγκαῖα δι' ὠρισμένην περιοχὴν πλοῦ καὶ ὠρισμένας συνήθηκας ταξιδίου.

Σα) Ἐπιβιτηγὰ πλοῖα, τὰ δηποτὰ, α) δέν ἀπομικρύνονται: κατὰ τὸν πλοῦ πέραν τῶν 20 μιλίων ἀπὸ τῆς πλησιεστέρας ἀκτῆς ἡ δὲν διανύουσιν δάστημα μεγαλύτερον τῶν 200 μιλίων ἐν ἀνοικτῇ θαλάσσῃ μεταξὺ δύο διαδόχων λιμένων καὶ δυο) ἐκτελοῦσιν πλόκας εἰς ρητῶς ὄριζομένας γραμμάς. Τοι: αὐταὶ ὄριζονται αἱ γραμμαὶ: μεταξὺ Νορβηγίας καὶ Κάτω Χωρῶν μὲ ἀρκετὴν περιοχὴν εἰς τὴν Βαλτικὴν θάλασσαν (πλὴν τῶν Σοδεικῶν ἀκτῶν) πολλαὶ ἔξωευρωπακαὶ γραμμαὶ, διμοίως ἡ γραμμὴ ἀπὸ Καζαπλάγκας (Μαρόκου) μέχρι: Ὄραν ("Άλγερον") καὶ τῶν ἐνδικρέσων λιμένων.

Βη) Φορτηγὰ πλοῖα, παντὸς μεγέθους τὰ δηποτὰ κατὰ τὴν διάρκειαν τῶν ταξιδίων τῶν δὲν ἀπομικρύνονται πέραν τῶν 150 μιλίων ἀπὸ τῆς πλησιεστέρας ἀκτῆς, διμοίως ρυμουλκὰ καὶ ὑπέρχοντα ἴστιοφόρα, πλοῖα ἀπλῆς κατασκευῆς, ὡς καὶ ἐν γένει πλοῖα μή ἐκτελοῦντα συνήθως πλόκας ἔξωτερικοῦ, τὰ δηποτὰ διμως δινατὸν ὑπὸ ἔξαιρετακὰς συνήθηκας νὰ ὑποχρεωθῶσιν νὰ ἐκτελέσωσιν ἔνα καὶ μόνον τοισῦτο πλόκο.

(*) "Ἔτερον ἀρθρὸν ὅριζεται εἰς 100 ναυτικὰ μίλια (τοῦλάχιστον) τὴν ισχὺν ἀπομικρῆς τοῦ πομποῦ τῆς ἐγκαταστάσεως. Σειρὰ ἔτερων ἀρθρῶν κανονίζεται τὰ τῆς ἀκροσεως, φυλακῆς καὶ τεγχικῶν λεπτομερειῶν τῆς ἐγκαταστάσεως.

Σωσσίβια μέσα: Εἰς τὰς διατάξεις περὶ σωσσίβιων μέσων, καὶ σωσσίβιων λέμβων, σωσσίβιων σχεδιῶν, σωσσίβιων ζωνῶν καὶ τὸ μέγεθος τῶν σωσσίβιων λέμβων, καὶ ὁ ἀριθμὸς τῶν σωσσίβιων ζωνῶν διὰ πλοῖα διαφόρων κατηγοριῶν καὶ διαφόρους μήκους, διμοίως διάριθμος τῶν ἐπωτίδων (καπονιῶν) διὰ τὴν ἀνακρέμασιν τῶν λέμβων, ὁ τρόπος τῆς ἐκθέσεως τούτων ἐπὶ τῶν καταστρωμάτων ὡς καὶ λεπτομέρεια διὰ τὴν ἀνακρέμασιν καὶ καθέλκυσιν αὐτῶν. Αἱ διατάξεις αὗται, ἐνδικρέσουσαι: ἐν λεπτομερείαις ἀποκλειστικῶς τὴν διὰ τὴν τήρησιν τῷ διατάξεων ἐντελμένην ἀρχὴν, σκοποῦσι τὸν ἐφοδιασμὸν τοῦ πλοίου δι' ίκανῶν μέσων πρὸς διάσωσιν ἔλων τῶν ἐπιθικῶν τῶν πλοίου εἰπεῖν: διὸ ἔκαστον τῶν δηποτῶν ὑπολογίζεται ὡς δάρδος, τὸ δάρδος τῶν 70 χιλιογράμμων (ἴσην καὶ μὲ τὸ δάρδος δύο κάτω τῶν 12 ἑτδινῶν) καὶ διὸ ἔκαστον τῶν δηποτῶν προσδέπεται: χῶρος σωσσίβιου λέμβου 9 ή 10 κυβικοὶ πόδες (ἀναλόγως τοῦ τύπου τῆς λέμβου). Ιδιαίτεραι: τέλος διατάξεις ἐντελμένης τὴν κατασκευὴν καὶ καταμέτρησιν ἔλων τῶν σωσσίβιων λέμβων (μεταξὺ τῶν δηποτῶν διὸ ὠρισμένον μέγεθος τοῦ πλοίου προσδέπονται: καὶ μηχανογίνητοι τοι: αὐταὶ: ἡ πλοιάρια), ὡς καὶ τῶν σωσσίβιων ζωνῶν καὶ τῶν κοινῶν σωσσίβιων. Αἱ λεπτομέρειαι: αὗται: ἐνδικρέσουσαι τὸν κατασκευαστάς, δύνανται: καὶ νὰ τροποποιηθῶσιν ἀνάκρατος καὶ ἐγκριθῶσιν μονομερῶς, ἐὰν παρουσιάζουσιν δελτίωσιν τῶν ἡδη ἐν χρήσει μεθόδων.

Μέσα ἐναντίον τῆς πυρκαϊδῆς. Καὶ διὰ τὴν περίπτωσιν ταύτην περιελήφθησαν εἰσέτι διατάξεις περὶ ἀναζητήσεως καὶ κατασθέσεως τῆς πυρκαϊδῆς ἐν τῷ πλοίῳ καὶ δίδονται κανόνες, ὡς πρὸς τὸν ἀριθμὸν καὶ τὴν τοποθέτησιν τῶν πυρκαϊδῶν τοῦ πλοίου ἀντλιῶν, τῶν σωληγνώσεων, τῶν σημαντήρων εἰδοποιήσεως πυρκαϊδῶν τῶν ἔξιδων κινδύνου, τῆς δοκιμῆς τῶν ἀντλιῶν καὶ τῶν ἐξαρτημάτων ἡ ἀλλων συσκευῶν κατασθέσεως αὐτῆς.

* * *

Ο ἐλεγχος τῶν μέχρι τούτο ὑπόζομένης ἀρχῆς ἡ καὶ ίδιωτικοῦ ὀργανισμοῦ ἡ προσώπων εἰδικῶν πρὸς τοῦτο ἐντεταλμένων, τῆς εὐθύνης παραμενούσῃς διμως πάντοτε εἰς τὸ κράτος. διὸ ὅλα τὰ πλοῖα τὰ δηποτὰ ἀφορᾶ ἡ σύμβασις καὶ τὰ δηποτὰ ἔχουσιν γηλογηθῆ ὑπὸ τὴν σημάνταν τὸν κράτους.

Ἡ ἐν λόγῳ ἀρχὴ ἐκδίδει: τὰ οἰκεῖα πιστοποιητικὰ (ἀσφαλείας, ἀσυρμάτου ἀλπ.) καὶ πιστοποιεῖ προσέτι: δλας τὰς δύο τῆς συμβάσεως προθλεπομένης ἡ ἐπιτρεπομένης ἔξαιρέσεις καὶ προσθίνει: εἰς τὰς ἀναγκαῖας καὶ διὸ ὠρισμένον χρόνον ἐπιθεωρήσεις.

Αὕται: εἰναι ἐν συντομίᾳ αἱ σπουδαιότεραι: διατάξεις τῆς διεθνοῦς συμβάσεως περὶ ἀσφαλείας τῆς ζωῆς ἐν θαλάσσῃ, τῆς δηποτῆς ἡ ἐφαρμογὴ δὲν ἐνδικρέσει δερμάτων εἰς τὸ σύνολον τὴν Ἑλληνικὴν Ναυτιλίαν. Η προσχρηματή τῆς εἰς τὰς συνήθηκας ταύτης θέλει μᾶς ἀπασχολήσῃ εἰς ίδιαιτερον μεταγενέστερον ἀρθρον, ἀφοῦ ἔξετασθη καὶ ἡ διεθνῆς σύμβασις περὶ προσδιορισμοῦ τοῦ διφούς τῶν ἔξιδων καὶ ἐν συνδυσμῷ καὶ μὲ ταύτην.

B. ΦΡΑΓΚΟΥΛΗΣ
Ναυπηγός

Η ΑΓΓΛΙΑ ΚΑΙ Η ΣΟΥΗΔΙΑ ΕΚΥΡΩΣΑΝ ΤΗΝ ΣΥΜΒΑΣΙΝ «ΓΡΑΜΜΗΣ ΦΟΡΤΩΣΕΩΣ»

Τὸ «Λόνδον Ρέζιστερ» ἐδημοσίευσε τὴν 22αν π. μ. Μαρτίου ἑκαίνωσιν σχετικὴν μὲ τὴν κυρωθεῖσαν ὑπὸ τῆς Ἀγγλίας σύνβασην περὶ «ἀσφαλείας τῆς ζωῆς ἐν τῇ θαλάσσῃ καὶ γραμμῆς φορτωσεως τῶν πλοίων». Η σύμβασις αὕτη, μετὰ τὴν ἐγκρισίν της ἀπὸ τὰς δύο Ἀγγλικὰς βουλὰς, ἐπενορθώθη ἡδη καὶ παρὰ τοῦ Βασιλέως, τὸ δὲ δεύτερον μέρος της, τὸ ἀφορῶν περὶ τῆς ἐπιθεωρήσεως καὶ τοῦ κυνονισμοῦ τῆς γραμμῆς φορτωσεως τῶν πλοίων, πρόκειται νὰ τεθῇ

άμεσως έντισχνι. Οι καταστατικοί κανόνες και διατάξεις της συμβάσεως θά δημοσιεύθουν συντόμως υπό τον *Board of Trade*.

"Αμα την έφαρμογή της συμβάσεως, είς ούδεν πλοίον νησολογημένον έντισχνι έχει συμμορφωθή πρός τας διατάξεις της συμβάσεως και δὲν έχει έφοδιασθή μὲ τὸ κατάλληλον πιστοποιητικόν, ή διὰ τὴν ἀπότισην τοῦ ὄποιον προθεσμία πρόκειται νὰ δοισθῇ μέχρι τῆς 1ης Νοεμβρίου.

"Η σύμβασις θὰ έφαρμοζηται διὰ δῆλα τὰ ἀπόπλεοντα ἐξ Ἀγγλίας διὰ τὸ ἔξωτερικὸν πλοίο τὰ ἔχοντα χωριτάξητα ἀνώ τῶν 150 τόνων, διὰ δὲ τὸν ἔγκριτικον Νόμου περιελήφθησαν καὶ τὰ κάτω τῶν 150 τόνων Ἀγγλικά ἀκτοπλοϊκά τὰ προσεγγίζοντα καὶ εἰς ἔξωτερον λιμένας. Απαλάσσονται μόνον τὰ διὰ τοῦ Νόμου τοῦ 1906 ἔξαιρούμενα πλοῖα.

Κατόπιν τῆς έφαρμογῆς της συμβάσεως υπὸ τῆς Ἀγγλίας, ἐπεκύρωσαν ταῦτην καὶ τὰ δύο Νομοθετικά σώματα τῆς Σουηδίας, εἰς τρόπον ὅπει τὰ διὰ τὴν ισχὺν τῆς εἰς τὴν Σουηδικὴν Ναυτιλίαν δὲν ἀπομένει εἰμὶ ή ἐγκριτικής υπὸ τοῦ Βασιλέως.

Εἰς τὴν πρὸς τὰς Βουλὰς εἰσηγητικήν της ἔκθεσιν ή ἀρμοδία ἐπιτροπῆς ἀνέφερεν, διὰ μὲ τὴν προσχώρησιν τῆς Μεγ. Βρεταννίας εἰς τὴν σύμβασιν ἔξειτε καὶ τὸ τελευταῖον ἔδαφος τῶν Σουηδικῶν ἀμφιβολῶν καὶ ἐπιφύλαξεν. "Η γενικὴ έφαρμογή τῆς συμβάσεως—προσετίθετο εἰς τὴν ἔκθεσιν—δὲν προσωριταῖ μόνον νὰ ἐνισχύσῃ τὴν ἀσφάλειαν τῆς ζωῆς ἐν τῇ θαλάσσῃ, ἀλλὰ καὶ θὰ παγιοποιήσῃ τὴν ὑπαρξίαν συνηπικῶν ισότητος διὰ τὸν μεταξὺ τῶν ναυτικῶν κρατῶν ἀνταγωνισμὸν ἐπὶ τοῦ ἐπιπέδου τῶν ὑπερβαλλασσίων μεταφορῶν.

Διὰ τὰς ἔξοδα εἰς τὰ δοτούματα τὰ υποβληθένταν οἱ πλοιοκτήται ἐκ τῆς έφαρμογῆς τῆς συμβάσεως, ἔτοντετο εἰς τὴν ἔκθεσιν, διὰ δῆλον πολλαπλάσια τὰ ὠφέληματα, ίδια μάλιστα κατὰ τὰς σημερινὰς δυσκολίους διὰ τὴν ναυτιλίαν περιστάσεις, διότι θὰ ἐκλειφούν προτίστως οἱ δοιοὶ τοῦ ἀνίσου ἀνταγωνισμοῦ. "Η σύμβασις θὰ ἐπεκταθῇ καὶ ἐν τὰς Βαλτικής ἐγαόμενα Σουηδικά πλοῖα, διὰ τὰ δοτούματα ὃς ἐν τὰς Βαλτικής ἐγαόμενα Σουηδικά πλοῖα, διὰ τὰ δοτούματα ὃς προσκληθῇ ἰδιαίτερον Νομοσχέδιον. Χαρακτηριστικὸν ἐν τέλει ὑπῆρξε τὸ γεγονός, διὰ ή ἔκθεσις αὐτὴ ἐψήφισθη ἀπὸ τὰς δύο Σουηδικὰς βουλὰς ἀσυζητηταί.

ΑΙ ΠΡΟΟΔΟΙ ΤΗΣ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΘΑΛΑΣΣΑΝ ΤΟΥ ΚΑΡΑ

Κατὰ τὴν τελευταίαν ἐπίσημον Σοβιετικὴν ἔκθεσιν, ή διὰ τῶν ποιαμῶν Ονί καὶ Yenisek, μέσω τῆς θαλάσσης τοῦ Καρα, ἐμπορικὴ κίνησις τῆς Σιβηρίας αὐξάνει σὺν τῷ χρόνῳ καὶ καθίσταται ἀσφαλεστέρα. Κατόπιν μακρᾶς καὶ ἐπιπόνου προπαραγνευστικῆς ἐργασίας τῶν ἔκαστοτε δργανουμένων ἐπιστημονικῶν ἀποστολῶν ἐργαματοποιήθησαν σημαντικαὶ πρόσδοι εἰς τὴν ναυτιλίαν, ἐχαράχθη δὲ δῆδος θεωρουμένη σήμερον ὡς ἀσφαλῆς καὶ ἐτοίμη νὰ διεξαγάγῃ μία συστηματικὴν ἀνάπτυξιν τῶν πρὸς τὴν θαλάσσαν τοῦ Καρα ταξιδίων.

Τὸ 1921 πέντε μόνον πλοῖα κατώρθωσαν νὰ τὴν διαπλεύσουν κομίσαντα εἰς τοὺς μακρούντες λιμένας τῆς Σιβηρίας 3400 τόννους ἐμπορευμάτων καὶ παραλαβόντα ἐκεῖθεν φροτίον 4877 τόννων. "Ἐξη ἐπει τὸ 1922 διὰ τῆς θαλάσσης τοῦ Καρα εἰσαγωγὴ ἐμπορευμάτων εἰς τὴν Σιβηρίαν ἀνήλθεν εἰς 13.314 τόννους καὶ ἡ ἐκεῖθεν διὰ τῆς Ιδίας δῆδος ἐξαγωγὴ εἰς 11.114 τόννους, διὰ νὰ αὐξηθῇ εὐθὺς τὸ ἐπόμενον ἔτος η μὲν ἐξαγωγὴ εἰς 17.107 τόννους, η δὲ εἰσαγωγὴ νὰ διακυμανθῇ γύρω τῶν 12.270 τόννων.

Διὰ τὴς έφαρμογῆς τῆς μεδόδου τῶν μεγάλων νησοπομπῶν ἀπὸ τοῦ ἔτους 1929 ἡ ἐξημήνη ή ἐμπορικὴ αὐτὴ κίνησις εἰς 75.000 τόννους, φθάσασα κατὰ τὸ 1930 εἰς 195.000 τόννους. "Η αὐξηθεῖσα ἐμπιστοσύνη διὰ τὴν ἀσφάλειαν τῆς πλωτῆς ταύτης δῆδος δέν ἐκδηλώνεται μόνον ἀπὸ τὴν πολλαπλασιασθεῖσαν κίνησιν τῶν εἰσαγωγῶν καὶ ἐξαγωγῶν, ἀλλ' ἐμφαίνεται καὶ ἀπό τὴν συντελεσθεῖσαν σημαντικὴν πτῶσιν τῶν ἀσφαλίστρων, ἀτινα ἀπὸ δὲ τὸ παρελθόν ἔτος.

Παραλλήλως ἐσυνεχίσθησαν καὶ κατὰ τὸ 1931 αἱ προσπάθειαι τῶν ἀρμοδίων Σοβιετικῶν ἀρχῶν, δῆπος ἐπιτύχουν καὶ νέαν ἀσφαλῆς περιώσιν τοῦ κόστους τῶν μεταφορῶν, πρὸς τοῦτο δέ συντελεσθεῖσαν τὴν προσοζὴν τῶν εἰς δύο σημεῖα: Εἰς τὸν περιορισμὸν τῆς ὑπηρεσίας τῶν παγιοδαυστῶν, ήτις εἶνε ἀρκετὰ δαπανηρὸν καὶ εἰς τὴν ἐπιτάχυνσιν τοῦ ταξιδίου, δόπτε μέλει προκύψει σοβαρὴ οἰκονομία.

Πρός τὸν σποτὸν αὐτὸν, ἀντὶ τῶν δύο παγιοδαυστικῶν «Lenin» καὶ «Malegin», ἀτινα εἰσαγόμενα κατὰ τὸ 1930, ἐργοσημοποιήθη κατὰ τὸ 1931 ἐν μόνον, ἀλλ' ἵσχυροτερον, τὸ παγιοδαυστικὸν «Rosanow», κατέστη δὲ δυνατὴ καὶ η συντό-

μενος τοῦ διου ταξιδίου εἰς 66 ημέρας. Πλοῖα χωρητικότητος ἔως 6000 τόννων ἡδυνήθησαν νὰ φθάσουν μέχρι τῆς Igarca, τοῦ νέου, δηλαδή, λιμένος, τοῦ ιδρυθέντος εἰς τὰς ἐκβολὰς τοῦ ποταμοῦ Yenisek.

ΤΑΚΤΙΚΗ ΛΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΓΡΑΜΜΗ ΕΥΡΩΠΗΣ—ΝΟΤΙΟΥ ΑΜΕΡΙΚΗΣ

"Εγα γεγονός κεφαλαιώδους σημασίας διὰ τὴν ἴστορίαν τῶν ἐγκερίων συγκοινωνῶν θὰ ἀποτελέσῃ ή σειρά τῶν τακτικῶν ὑπερωκεανῶν ταξιδίων τοῦ πηδαλιού χουμένου «Κόμης Ζέππελιν». Τὸ ἀερόπλοιον τοῦτο ἀνεχώρησε τὴν 21ην Μαρτίου ἐκ Φρειδριχάφεν διὰ Περναμπούκον. Η ἐναέριος αὕτη γραμμὴ θὰ διατηρηθῇ ἀνὰ 150ήμερον μέχρι τοῦ Μαΐου, ἀπὸ δὲ τοῦ Αὔγουστου μέχρι τοῦ Νοεμβρίου θὰ ἔκτελεσθῶν ἔξι ἀκόμη ταξιδία.

"Ο «Κόμης Ζέππελιν» διαπέντε: τὴν ἔξι 8000 χλιομέτρων ἀπόστασιν ἔξι Εύρωπης εἰς Βραζιλίαν ἐντὸς τριῶν ἡμερῶν. Εἰς τὸ Περναμπούκον ὠργανώθη ἡδη εἰδικὴ ἀεροπορικὴ ὑπηρεσία, ήτις ἀμφι ἡδη ἀφίξει τοῦ πηδαλιού χουμένου θὰ παραλημβάνῃ καὶ θὰ μετεκφέρῃ ταχύτατα τὸ ταχυδρομεῖον καὶ τοὺς ἐπιβάτες πρὸς δῆλα τὰ κέντρα τῆς Νοτίου Αμερικῆς.

Διὰ τὴν νέας ταύτης ἀεροπορικῆς γραμμῆς, ἔνγκ ταξιδίου ἀπὸ τῆς Εύρωπης εἰς τὴν Νότ. Αμερικὴν, μετ' ἐπιστροφῆς, θὰ ἔκτεληται ἐντὸς δκών ἡμερῶν ἡ ἐντὸς τριῶν ἔδειμάδων, διὰ τὴν περίπτωσιν καθ' ἥν δὲ πειθάτης θὰ ἐπιθυμηθῇ νὰ παραμείνῃ 15 ἡμέρας πρὸς ἐπισκεψίν τῆς Νοτ. Αμερικῆς ἡ τῆς Εύρωπης.

Δέον νὰ προστεθῇ, διὰ τὸ Γερμανικὸν πηδαλιού χουμένου ἔχει διαπέντε μέχρι σήμερον 350.000 χιλιομέτρων χωρίς ποτὲ νὰ ὑποστῇ οὐδὲ τὸ παραμικρὸν ἀτύχημα.

Τὸ ἐκ δούδινου ταχυδρομείου τὸ ἀποστελλόμενον διὰ τοῦ «Κόμητος Ζέππελιν» θὰ κομίζεται εἰς τὸ Ρίον Ιανέριον ἐντὸς ἔξι ἡμερῶν, εἰς δὲ τὴν Αργεντινὴν καὶ τὰ λοιπὰ Νοτιαμερικανικά κέντρα ἐντὸς 8 ἡμερῶν. Αἱ προσεχεῖς ἐκ τῆς Αγγλικῆς πρωτεύουσης παραλαβὴ τὸρισθῆσαν διὰ τὴν 2αν, 16ην καὶ 30ην Ἀπριλίου. Τὰς ἔξι Αγγλικὰς τέλη τὸρισθῆσαν δι' ἐντυπωτικῶν δειγμάτων δέκατον δέκατον 1)3 σύγγιας 10 πέννων, δι' ἐπιστολάς εἰς δελτήρια σελ. 3)6 διὰ τὸ αὐτὸ δέκατον, προκειμένου διὰ τὴν Βραζιλίαν. Διὰ τὴν Αργεντινὴν, Χιλῆν, Βολιβίαν, Οὐρουγουάκην καὶ τὰ τέλη τὸρισθῆσαν εἰς σελ. 1]— δι' αἱ πρώτην κατηγορίαν καὶ 4]— διὰ τὴν δευτέρην.

Κατὰ τὴν ἀγκαλίωσιν τῶν Γερμανικῶν ταχυδρομείων τὸ ἀερόπλοιον θὰ ἔκτελη καὶ ὑπηρεσίαν μεταφορᾶς ἐμπορευμάτων εἰς Νότ. Αμερικὴν καὶ τὰνάπαλιν. Οἱ κανονισθέντες γαλοί δὲν εἰναι καὶ τὸσον ὑψηλοὶ ἐν σχέσει πρὸς τοὺς ισχυόντας ἐντὸς τῆς Εύρωπης γαλούς τῶν ἀεροπορικῶν γραμμῶν. Οὕτω τὸρισθῆσαν διὰ τὰς μέχρι Περναμπούκον μεταφορᾶς 8 μάρκα τὸ κιλόν, διὰ δὲ τὰς πέραν τοῦ Περναμπούκον 1.25 μ. ἐπὶ πλέον διὰ Μπάχαν Μπλάγκαν καὶ 10 μ. διὰ Μπουένος Αὔρες. Φορτωτικὲς οὐκ ἔκδιδονται: κατ' εὐθείαν ἀπὸ τὸ Φρειδριχάφεν.

N. & D. ΚΟΡΔΙΟΛΗΣ

ΕΡΓΟΛΑΒΟΙ ΦΟΡΤΟΕΚΦΟΡΤΩΣΕΩΝ

&
ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ ΦΟΡΤΗΓΙΔΑΩΝ

ΧΑΡΙΛΑΟΥ ΤΡΙΚΟΥΠΗ 8.

ΤΗΛΕΦ. 40-567

ΤΗΛΕΓΡ. ΔΙΕΥΘ. "ΝΙΔΙΚΟΡΔ.-ΠΕΙΡΑΙΑ

ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΓΡΑΦΕΙΟΝ Ν. Π. ΕΥΣΤΑΘΙΟΥ ΠΑΡΑΛΙΑ-ΚΑΛΑΜΩΝ

Πρακτορεύσεις, Ναυλώσεις, Φορτοεκφορτώσεις,
Υδρεύσεις, Ανθρακεύσεις

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ—ΕΥΣΤΑΘΙΟΥ

ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ 1-88

Ο ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΣ ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΤΙΣΜΟΣ

Η ΑΓΓΛΙΚΗ ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ

ΙΣΤΟΡΙΚΑ ΔΕΔΟΜΕΝΑ, ΠΑΝΤΟΤΕ ΕΠΙΚΑΙΡΑ

Έκ του Ιταλικού Ναυτικού περιοδικού "Marina Italiana", παραλαμβάνομεν τὴν κάτωθι ἐμπεριστατωμένη μελέτην τοῦ καθηγητοῦ Εππ. Gazzo ἐπὶ τῆς ἐμποροναυτικῆς πολιτικῆς καὶ τοῦ ναυτιλιακοῦ προστατευτισμοῦ, τοῦ κατὰ καιρὸς ἔφαμασθέντος ὑπὸ τῶν μεγάλων ναυτικῶν Κρατῶν καὶ τῆς ιστορικῆς ἔξελίξεως αὐτοῦ. Πρόκειται περὶ μελέτης ἔξαιρετοῦ ὅλως ἐνδιαφέροντος διὰ πάντας τὰς διωδήποτε ἀσχολουμένους μὲ τὰ ναυτιλιακὰ πράματα, ὡφελίου δὲ εἰς γνώσιν στοιχείων ιστορικῶν μέν, ἀλλὰ πάντοτε ἐπικάριων, κατὰ τὴν παροῦσαν μάλιστα ἐποχὴν τῆς ὁδυτάτης κρίσεως. Τὰ Κράτη ἀρχίζουν πάλιν νὰ στρέφονται ἀκάθεκτα πρὸς τὸν προστατευτισμόν. Δὲν παρῆλθεν, ἀλλως τε, πολὺς χρόνος ἀκόμη, ἀφ' ὃντος τὸ γνωστὸν Ἀγγλικὸν περιοδικὸν "Fairplay", ἐγκύρως διεργηνεύον τὰς γνώμας τῶν ναυτιλιακῶν κύκλων τῆς Μεγ. Βρεταννίας, ἥνοικε τὰς στήλας του εἰς μίαν ἔρευναν ἐπὶ τῆς ἀνάγκης, διποτεῖς η Βρεταννικὴ σημαία διαφυλάξῃ δὲ ἑαυτὴν τὸ δικαίωμα τοῦ Ἀκτοπλοϊκοῦ καὶ ὑπερθαλασσίου ἐμπορίου μεταξὺ

'Αποικιῶν καὶ Μητροπόλεως.

Ο περίφημος περὶ «Ναυτιλίας Νόμος», διστις ἔλαθε τὸ δυομάριον ἐκ τοῦ Κρόμβελλ, ἀλλ' ὅστις ἐν τῇ πραγματικότητι ἐδημοσίευθη πρὸ τῆς ἀναδείξεως τούτου ὡς «λόρδου Προστάτου τῆς Ἀγγλίας», χρονολογεῖται ἀπὸ τοῦ ἔτους 1651 καὶ ἰσχυσεν ἔκτοτε μὲ διαφόρους κατὰ καιρὸς τροποποιήσεις μέχρι τοῦ ἡμίσεως τοῦ 1900 αἰώνος. Ο Νόμος ἀντὸς τοῦ Κρόμβελλ, ἀλλ' καὶ ἀπὸ πολλοῦ πλέον χρόνου ἔπαυσε νὰ ἰσχύῃ, θεωρεῖται ἐν τούτοις ὡς ἡ βάσις τοῦ προστατευτικοῦ ἐμποροναυτικοῦ συστήματος, ὅχι μόνον λόγῳ τῆς ἐπιρροῆς, ἥν ἡσκησεν ἐπὶ τῆς Νομοθεσίας ὅλων τῶν Ναυτιλιακῶν Κρατῶν τοῦ Κόσμου, ἀλλὰ καὶ λόγῳ τῆς δεξείας πάλης τῆς ἀναπτυχθείσης μεταξὺ τῶν ὑποστηρικτῶν τῆς ἰσχύος του καὶ τῶν ἐπιδιωκόντων τὴν κατάργησίν του.

Κατά τινας, ὁ Νόμος τοῦ Κρόμβελλ ἐστήριξε τὴν μεγαλειώδη ἐμποροναυτικὴν ἀνάπτυξιν τῆς Ἀγγλίας, ἐνῷ κατ' ἄλλους, ἡ ἐπὶ τῶν θαλασσῶν ἐπικράτησις τῆς Βρεταννικῆς αὐτοκρατορίας δὲν ἀνεπτύχθη, εἰμὴ μόνον διὰ τῆς παραδοχῆς τῶν ἀρχῶν τοῦ ἐλευθέρου ἐμπορίου. Τὸν 17ον αἰώνα ἡ ναυτικὴ δύναμις τῆς Ὀλλανδίας εἶχε λάβει τοισύτην ἔκτασιν (1) καὶ ἡ δρᾶσις τῆς εἶχε καταστῆ τόσον ἐπικίνδυνος διὰ τὰ συμφέροντα τῶν ἀλλων Κρατῶν, ὥστε ἐκρίθη ἐπάναγκες ἀπὸ μέρους τῆς Ἀγγλίας νὰ διαφυλάξῃ τὴν ἐμποροναυτικὴν τῆς κίνησιν μὲ τὰς ἀποικίας τῆς Βρ. Ἀμερικῆς διὰ τὴν ίδιαν αὐτῆς σημαῖαν.

Κατὰ τὸ 1650 οἱ Ἀγγλοι ἐφοπλιστοῦ, διὰ νὰ δειτιώσουν τὸ ἐμπόριον των καὶ νὰ ἔξαστραλίσουν μίαν ἐπικερδῆ ἀπασχόλησιν τῶν πλοίων καὶ τῶν κεφαλαίων των, ἐπέτυχον τὴν ψήφισιν παρὰ τῆς Βουλῆς τῶν Κοινοτήτων Νόμου, δούος ἀπηγγρούετο εἰς τὰ ἔξινα πλοῖα τὸ ἐμπόριον μὲ τὰς Ἀγγλικὰς ἀποικίας τῆς Βρ. Ἀμερικῆς, ἀνευ εἰδικῆς πρὸς τοῦτο ἀδείας. Ο Νόμος οὗτος ταχύτατα ἐπεξετάθη εἰς εὑρυτέραν ἀπτίνα καὶ τὴν 9ην Ὁκτωβρίου 1651 κατηρτίσθη Δ:ἀταγμα καθορίζον, διὰ οὐδὲν ἐμπόρευμα ἢ πρώτη ὅλη ἡδύνατο νὰ εἰσαχθῇ ἐκ τῆς Ἀσίας, τῆς Ἀφρικῆς καὶ τῆς Ἀμερικῆς εἰς τὴν Ἀγγλίαν ἢ εἰς τὰς ἀποικίας της, ἐὰν δὲν μετεφέρετο διὸ Ἀγγλικῶν πλοίων κατακευασθέντων ἐν Ἀγγλίᾳ καὶ ἀνηκόντων εἰς Ἀγγλούς, μὲ πληρώματα δὲ τολλάχιστον κατὰ τὰ 3/4 ἀπαρτιζόμενα ἀπὸ Ἀγγλούς ὑπηκόους. Σημειωτέον, διὰ κατὰ τὸν χρόνον ἐκείνον δὲ Βρεταννικὸς Ἐμπορικὸς στόλος δὲν ἔχειται νὰ διασφαλίσῃ τὸ ναυτικὸν ἐμπόριον τῆς Χώρας, γεγονός ὅπερ ἐπετάχυνε τὴν ἀνάπτυξίν του καὶ τὸ ἀθρόον τῶν ναυπηγήσεων ἐν Ἀγγλίᾳ.

Ὑπὸ τὴν δικαιολογίαν Καρόλου τοῦ Β'. ὁ Νόμος τοῦ Κρόμβελλ διετυπώθη κατὰ τρόπον πλέον λεπτομερῆ καὶ σαφῆ. Ο ψηφισθεὶς τὸ 1660 νέος νόμος περιελάμβανε πέντε κατηγορίας πλόων καὶ θαλασσίων μεταφορῶν, ὡν τὸ προνόμιον ἔχεισαν διὰ τὴν Ἀγγλικὴν σημαῖαν. Αἱ κατηγορίαι αὗται ἦσαν: 1). Ἀκτοπλοῖα: Τὸ δικαίωμα αὐτῆς διεφυλάσσετο κατ' ἀπόλυτον λόγον εἰς τὰ Ἐθνικὰ πλοῖα. 2). Ἀλιεία: Εἰς ὅλα τὰ προϊόντα τῆς ξένης ἀλιείας τὰ πραγματοιούμενα δηλαδὴ ὑπὸ ξένων σκαφῶν ἐπεδάλλετο διπλοῦς εἰσαγωγικός δασμός. 3). Ἀποικία: Ἡ κίνησις μεταξὺ

(1) Τὴν ναυτικὴν ισχὺν τῆς Ὀλλανδίας ἀνεγνώριζε καὶ δ. Κολμπέρ, διστις ἔγραψε πρὸς τὸν Ἀλλανδία πρεσβευτὴν τῆς Γαλλίας Ντὲ Πομπόνα: «Τὸ ναυτικὸν ἐμπόριον ὅλου τοῦ Κόσμου διενεργεῖται: μὲ 20.000 πλοῖα περίου, ἐκ τῶν ὅπιστων 16.000 πλοῖον ἀνήκουν εἰς τὴν Ὀλλανδίαν καὶ μόνον 600 εἰς Γαλλίαν».

Μητροπόλεως καὶ Ἀποικιῶν, ώς καὶ μεταξὺ τῶν Ἀποικιῶν ἐξηγεῖται ἀποκλειστικῶν διὰ τὰ Ἀγγλικὰ πλοῖα, παρεχωροῦντο διὰ καιρῶν μεταξύ μεταξύ αὐτοῖς ἀμοιβαίστητος εἰς τὰ πλοῖα τῶν Ἀποικιῶν. 4). Ἐμπόριον μετὰ τῶν Εὐρωπαϊκῶν Κρατῶν: Ἡ κίνησις αὗτης δημιεῖται στενῶς νὰ στρέφεται: γύρω ἀπὸ τὴν Ἀγγλικὴν σημαῖαν καὶ τὴν σημαῖαν τῆς Δυνάμεως μὲ τὴν ὅποιαν διενηγεῖτο τὸ ἐμπόριον, ἀποκλεισμένης οἰασδήποτε τρίτης τοιαύτης. Λ.χ. εἰς τὰς μεταξὺ Ἀγγλίας καὶ Γαλλίας μεταφοράς ἔδει νὰ ἀπασχολοῦνται ἐπ' ἀμοιβαίστητης Ἀγγλικὰ καὶ Γαλλικὰ μόνον πλοῖα. Καθωρίζοντο μόνον ἔξαρσεις ἐπὶ ώριμων ἐμπορευμάτων, διὰ τὴν μεταφοράν των ὅπιστων παρέμενεν ἐλεύθερον τὸ στάδιον ἐργασίας εἰς δλα τὰ πλοῖα. Καὶ 5). Τὸ ἐμπόριον μὲ τὰς λοιπὰς Ἡπείρους: : Καὶ ἐκ τῶν θαλασσίων τούτων τομέων ἀπεκλείετο πᾶσα ξένη σημαῖα, ἐφ' δυον ἀλλως τε αἱ Ἀσιατικαί, Ἀφρικανικαὶ καὶ ἡ Αμερικανικαὶ τότε Χῶραι δὲν ἦσαν εἰς θέσιν νὰ ἀντιδράσουν εἰς τὸ μέτρον τοῦτο. Ἡ Τουρκία ἔξωμοιώθη πρὸς τὰ ἔξωμα πατέοντας τὴν Κράτη.

Ἄλλαι διατάξεις τοῦ ίδιου Νόμου καθώριζον, διὰ ἐμπορεύματα προερχόμενα ἐκ χωρῶν πέραν τῆς Εὐρώπης δὲν ἡδύνατο νὰ εἰσαχθοῦν εἰς τὴν Ἀγγλίαν, εἰμὴ μόνον διὸ Ἀγγλικῶν πλοίων, εστω καὶ ἐὰν μετεφορτώνοτο ἐξ Εὐρώπης. Τῆς ἀπαγορεύσεως ταύτης ἀπηλάσσοντο μόνον, δισκούμενα μεταφερόμενα εἰς Εὐρώπην ἐξ Ἀσίας, Ἀφρικῆς ἢ Αμερικῆς, ὑφίσταντο εἰς τινὰ χώραν τῆς Εὐρώπης διομηχανικὴν κατεργασίαν.

Ἡ διατάξεις αὗτη ἀπετέλεσε τὸ καίριον πλῆγμα εἰς τὸ σύστημα τῶν δικαιωμάτων στικῶν λιμένων, ἐκ τοῦ ὅποιου ἔξηρτάσθη τότε ἡ ἐμποροναυτικὴ εὐημερία τῆς Ὀλλανδίας. Καθωρίζετο ἐξ ἀλλού διτ: ἔνα πλοῖον ἀνεγνωρίζετο ὡς Ἀγγλικόν, μόνον ἐὰν ἐναυπηγήθη τὸν Ἀγγλία, ἀνῆκεν εἰς Ἀγγλούς, ἡτο νησογηγημένον εἰς Ἀγγλικὸν λιμένα καὶ ἐὰν ἐπὶ πλοιαρχὸς αὐτοῦ καὶ τούλαχιστον τὰ 3/4 τοῦ πληρώματός του ἀπηρτίζοντο ἀπὸ Ἀγγλούς. Προκειμένου μάλιστα διὰ τὰ πλοῖα τῆς ἀκτοπλοΐας διόλκηρον τὸ πλήρωμά των δημιεῖται νὰ εἰνε Ἀγγλική ἐθνικότητος.

Μετὰ τὸν ἀνωτέρω νόμου ἐλάχισται πλέον ἀπέμειναν εἰς τὰ ξένα πλοῖα πιθανότητες συμμετοχῆς των εἰς τὸ Ἀγγλικὸν ναυτιλίαν ἐμπόριον. Ἄλλη καὶ αἱ πιθανότητες αὗται πειραρίσθησαν ἀκόμη πειραστέρον ἀπὸ ἔτερον Νόμου ἰσχύταντα ἀπὸ τοῦ ἔτους 1662, διὰ τοῦ ὅποιου προεβλέπετο, διὰ ἐμπορεύματα κομιζόμενα εἰς τὴν Ἀγγλίαν διὰ ξένων πλοίων ὑπεδάλλοντο, διὸ δλας τὰς πειραπώσεις, εἰς πρόσθετον δασμὸν, φθάνοντα συνήθως εἰς τὸ διπλάσιον. Ἀπὸ τὴν ισχύος τοῦ νόμου τούτου, ἡτο ἀναμφισθῆτος πλέον ἡ ταχεία αὔξησις τοῦ Ἀγγλικοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ, οὐτινος ἡ χωρητικότης τὸ 1663 ἀνήρχετο εἰς 95.266 τόννους, διὰ νὰ ἀνέλθῃ μετὰ 50 ἔτη εἰς 244.000 τόννους καὶ νὰ φθάσῃ ἐπὶ τῆς Βασιλείας Γεωργίου τοῦ Γ'. κατὰ τὸ 1760 εἰς 609.798 τόννους καὶ κατὰ τὸ 1787 εἰς 1.101.711 τόννους.

Θὰ ιδωμεν, ἐν συνεχείᾳ, πῶς δὲν ἀφῆκεν ἀδιάφορον τὴν Γαλλίαν ἡ ἀνάπτυξις τοῦ Ἀγγλικοῦ ἐμπορ. ναυτιλίου καθὼς καὶ ποια μέτρα ἔλαβεν αὕτη διὰ νὰ προστατεύσῃ τὴν ναυτιλίαν τῆς καὶ ἐμποδίσῃ τὴν εἰς τὰς μακρινὰς ιδίας θαλάσσας—Ἀγγλικὴν ἐμπορίην διείσδυσιν.

Η ΑΓΓΛΟ-ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΗ ΠΑΛΗ

Βοηθουμένη ἡ μὴ ἐκ τοῦ Νόμου τούτου περὶ ναυτιλίας ἡ

⁷Αγγλική γαυτιλία, άλλος όπωσδήποτε εύνοουμένη άπολύτως από τὴν εὐρυτάτην ἔκτασιν του Βρεταννικοῦ Ἀποικιακοῦ Κράτους, ἥρχισεν ἀναπτυσσομένη μεγαλειώδῶς μεταξὺ τῶν ἑτῶν 1650 καὶ του τέλους τεῦ 18ου αἰώνος. Τὸ ἀποικιακὸν σύστημα ἐπερ υἱοθέτησεν ἡ Γαλλία πρὸς τὸν σκοπὸν νὰ προσβάλῃ καὶ καταστρέψῃ τὴν διοικηγίαν καὶ τὸ ἐμπόριον τῆς Ἀγγλίας συνέτειγεν τὸ δύναντίον εἰς τὴν ἔτι περιτέρῳ ἀνάπτυξιν τῆς Βρεταννικῆς γαυτιλίας. "Οσον περισσοτέρας δυσχερείας συνήγεται ἡ Ἀγγλία εἰς τὰς Εδρωπαίκας ἀγοράς, ἐπὶ τοσοῦτον ἡγαγκάζετο νὰ στρέψηται πρὸς τὰς μακρυνάς χώρας πρὸς ἔξεύρεσιν καταγαλωτῶν τῶν προσόντων της καὶ ἀνάπτυξιν του ὑπερθλακασίου ἐμπορίου της.

Διαν άξιόλογος ωστήρξαν αἱ ἐμπορογυκτικαὶ σχέσεις μεταξὺ Ἀγγλίας καὶ Βρ. Ἀμερικῆς, χώρας πλουσίας εἰς πρώτας θέλαις καὶ εἰς εὐρυτάτην κλίμακαν παραγωγοῦ ἀποκινηθῶν προΐόντων. Ἡ ταχεῖα δύναμις οἰκονομικὴ ἀνάπτυξις τῶν Ἀποίκων τῆς Βρ. Ἀμερικῆς δὲν συνεδιέβαζετο μὲν τὸν δρόν τῆς πολιτικῆς των ὑποτελείας καὶ τὸ 1782 ὑπεχρεώθη ἡ Ἀγγλία νὰ ἀναγνωρίσῃ τὴν ἀνεξαρτησίαν τῶν Ἕνωμ. Πολιτειῶν. Τὸ νεοπαγὴς Ἐθνος δέν ἀπέλειψε τῆς φροντίδος διὰ τὴν δημιουργίαν ἐνδεικτικοῦ λογαριασμοῦ του στόλου, ἔχοντος εἰς τὴν διάθεσίν του θαυμακόσιους φυσικοὺς λιμένας καὶ εύνοοιμένου διὰ τὴν ἀνάπτυξιν του καὶ τὴν ζωηρότητα τῶν ναυπηγήσεων ἀπὸ τὴν ἀρίστης ποιότητος ξυλείαν καὶ ἀπὸ τὴν ἀφθονίαν δλων τῶν πρώτων δλων, ἀτινακες περιελάχισταν δὲ θητικές πλούτους τῆς Χώρας.

‘Η προσπάθεια αυτή της Β.’Αμερικής ωφειλε να δόδηγγήσῃ τηνχώρων ταύτην εἰς βαθμὸν ναυτιλιακῆς ἀκμῆς ἐπισκιάζοντα τὴν Μ.Βρετανγίαν, ἀκμῆς γῆται ὅμως ὑπῆρχεν ἐλαχίστης διαρκείας. Έν τῷ μεταξὺ ἀπὸ τοῦ τέλους τοῦ 18ου αἰώνος μέχρι καὶ τῶν πρώτων δεκάδων τοῦ 19ου, ἡ Ἀγγλία διπερχεώθη γὰ εἰσέλθη εἰς τὴν δόδην τῶν παραχωρήσεων, συνάπτουσα συμβάσεις καὶ παραχωροῦσα δικαιώματα εἰς τὰ Βορειοαμερικανικά ἐμπορεύματα καὶ πλοια.

‘Η Μεγάλη Βρεταννία, στηριζομένη ἐπὶ τοῦ Νόμου τοῦ φηφισθέντος τὸ 1822, διὸ οὐ ἐπαρχίετο εἰς τὴν κυβέρνησιν τὸ δικαίωμα νὰ συνάπτῃ συμβόλους μὲ διάφορα Κράτη, παρέσχε διὰ τοῦ Διατάγματος τῆς δῆμης Νοεμβρίου 1830 εἰς τὰ Ἀμερικανικὰ πλοῖα τὸ δικαίωμα νὰ μετακέρδωσι κατ’ εὐθείαν ἐκ τῶν Ἡνωμ. Πολιτειῶν εἰς τὰ Βρεταννικὰ κτήσεις κάθε προὶὸν καὶ νὰ ἔχηγκ- γουν ἔκειθεν ἐμπορεύματα πρὸς οἰονδήποτε ξένον λιμένυ.

Τύπο τούς ὄρους αὐτούς τῆς ἀμισθίαίσητος ἀπεδεικνύετο πώς
ἔνα Κράτος κατοχυρωμένον μὲ τὰ ὑψηλότερα προστατευτικά τεί-
χη, ἡγαγκάζετο εἰς δεδομένην στιγμὴν νὰ ὑποχωρήσῃ, ἔναντι
τῆς οἰκονομικῆς ἐπιθέσεως κρατῶν εὑνοούμενων διὰ τοῦ συνα-
σπισμοῦ, τὸ δὲ ζήτημα διὰ τὴν Ἀγγλίαν ἔτεινε τοῦ λοιποῦ μᾶλλον
πρός τὴν διεύρυνσιν τῶν παραχωρήσεων, παρὰ τόν περιορισμόν,
ώς ἀποδεικνύεται ἐκ τῶν ἀγορεύσεων ἐν τῇ Βουλῇ τῶν Κοινοτή-
των τοῦ Γλάζτστωνος, ἀγορεύσεων ποὺ κατωτέρω ἀγχόφοροι μεν.

Σημαντικώτατον στοιχείον τής τότε μεταστροφής ἀπέτελεσαν και αἱ γένει οἰκογονικαὶ θεωρίαι, αἵτινες, ἐν Ἀγγλίᾳ ιδίως μετὰ τὴν ἀνάπτυξιν τῶν Φυσιοκρατῶν ἐν Γαλλίᾳ, ἡρχισαν σταθεροποιοῦσσαι, δογματίζει καὶ τῶν ἀγάρευσεων τῶν Adam Smith, D. Ricardo, Malthus καὶ Stuart Mill, τὴν ἀρχὴν τοῦ ἐλευθέρου ἐμπορίου.

ΤΟ ΤΕΛΟΣ ΤΟΥ ΠΕΡΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΝΟΜΟΥ

Τὸ πρῶτον κτύπημα ἔγαντίον τοῦ περὶ Ναυτιλίας Νόμου, δύναται τις νὰ εἰπῃ, προήλθεν ἀπὸ τὰς πρὸς τὴν Β. Αμερικὴν γενομένας παραχωρήσεις (2) κατὰ τὸ ἔτος 1815. Ὁλίγον ἀργότερον ἡ Ρωσία ἔζητε ὑπὲρ ἐαυτῆς παρόμοια εὐεργετήματα ἐκείνων ἀτινα ἐπέτυχον αἱ Ἡνωμέναι· Πολιτεῖαι· Κατά τὸ 1823 δ Huskisson, κατόπιν ἐντόνου προσπαθείας, ἐπέτυχε τὴν ἐπιψήφισιν Νόμου παρέχοντος εἰς τὸ Στέμμα τὰ δικαιώματα νά αἱρη τοὺς εἰς τὰ ἔνα πλοῖα ἐπιβαλλομένους δικαιούς εἰς τοὺς Ἀγγλικούς λιμένας καὶ νὰ παρέχῃ εἰς αὐτά, ὑπὸ τὸν ἔρον τῆς ἀμοιβαιότητος ἔξοδοιώσιν πρὸς τὰ Ἄγγλικα.

“Η Ἀγγλικὴ κυβέρνησις, ἔχουσα ηδη τὸ δικαίωμα νὰ συνάπτῃ συμβάσεις, ἔφθασε μέχρι τοῦ σημείου, ὃτε ν' ἀποδεχθῇ τὴν πλήρη ἄρσην τοῦ Νόμου περὶ Ναυαπλίος ἐναντὶ τῆς Ρωσίας, Πρωσίας, Σουηδίας, Δανίας, Γαλλίας καὶ τῶν Νοτιοαμερικανι-

καν Δημοκρατιῶν. Λειτοργήθη δμως, ως ἀρχή, δ ἀποκλεισμός παντὸς τρίτου ἀπὸ τὴν κίνησιν μεταξὺ ἐνδέ εἴκαστου τῶν Εὐρωπαϊκῶν κρατῶν καὶ τῆς Ἀγγλίας, ἀλλὰ παραλλήλως καθωρίσθησαν ως ἀποτελούντες τρίμικ ἐνδέ κράτους καὶ λιμένες ἔξω τῶν δρίων αὐτοῦ. Τοιουτοτρόπως ἡ Ἀγγλο-Αὐστριακὴ σύμβασις τοῦ 1838 προέβλεπεν, ὅτι Αὐστριακὰ πλοῖα προερχόμενα ἐκ λιμένων τοῦ Δουνάβεως ἡδύναντο νὰ θεωροῦνται ἐν Ἀγγλίᾳ, ως προερχόμενα ἔξ Αὐστριακῶν λιμένων.

“Η σύμβασις τοῦ 1841 μὲ τὰ Κρήτη τῆς Τελωνειακῆς ἐνώσεως τῆς Βορ. Γερμανίας ἀφῆκεν ἐλεύθερα τὰ στόμια τῶν ποταμῶν Μόζα, ‘Ελβα καὶ Βέζερ, τὰ δὲ σκάφη του Zollverein ἐγένοντο ἀνευ περιορισμῶν δεκτά εἰς τοὺς Ἀγγλικοὺς λιμένας καὶ τὰς κτήσεις. Κατὰ τὸ 1843, διὰ μᾶς συμβάσεως μὲ τὴν Ρωσίαν τὰ πλοια ταύτης, δος κατέπλεον ἐκ τῶν στομάτων τῶν ποταμῶν τῶν διαρρέοντων εἰς τὴν Ρωσίαν, ἕστω καὶ ἣν ἔχεν γόντο εἰς τὴν θάλασσαν, μέσῳ ἀλλων χωρῶν, θεωροῦντο ὡς καταπλέοντα ἐν Ἀγγλίᾳ κατ’ εὐθεῖαν ἐκ Ρωσσικῶν λιμένων καὶ μὲ Ρωσσικὰ προϊόντα.

Παραλήγως και δια: αἱ λοιπαὶ σημαῖαι ἀπέκτησαν τὸ δικαίωμα νὰ κινοῦνται ἐλευθέρως εἰς τὰς Ἀγγλικὰς ἀποικίας, προσεγγίζουσαι μόνον εἰς τοὺς ἐπονοματεύντας «ἐλευθέρους λιμένας». Μετάξυ Γαλλίας και Ἀγγλίας ὑπεγράφετο τὸ 1826 συμφωνία ἐπὶ τῶν αὐτῶν βάσεων, αἵτινες διέκρινον τὸ Γαλλο-Ἀμερικανικὸν σύμφωνον τοῦ 1822. Οἱ Πήλη κατὰ τὸ 1842 ἐνεκανίσασε τὴν μνημειώδη σειρὰν τῶν τελωνειακῶν μεταρρυθμίσεων, αἱ διοικιαὶ ἀντιπροσωπεύουσιν, δροῦ μὲ τὴν κατάργησιν τῶν περιοριστικῶν Νόμων ἐπὶ τῶν δημητριακῶν, τὸ δικρύτερον κτύπημα τὸ ἐπεγεγένεν εἰς τὸ διμπορογαυτικὸν προστατευτισμόν.

"Αξία ένδιαφέροντος είνε και ή κατά τό 1843. διεξαχθείσα
έρευνα, η οποία συνέτεινε κατά πολὺ εἰς τὴν κίνησιν ἐναντίον τῶν
προστατευτικῶν τῆς Ναυτιλίας Νόμων. Διετάχθησαν, δηλαδή, κα-
τόπιν ἔγκυρά τους Φόρεψιν "Οφρίς, οι κατά τόπους πρόξενοι:
τῆς Ἀγγλίας νὰ ἔξακριθσούν τὰ τῆς διαγωγῆς και τοῦ χα-
ρακτήρος τῶν "Αγγλων πλοιάρχων και ναυτῶν εἰς τοὺς ξένους
λιμένας, εἰδίκως δέ, δσον ἀφρότι τὴν ἀνικανότητα τῶν πλοιάρχων
εἰς τὴν διακυβέρνησιν τῶν σκαφῶν των και τὴν πειθαρχικήν διοικη-
σιν τῶν πληρωμάτων των, ἀνικανότητα προερχομένην εἴτε ἐκ
τῆς ἐλλειπούς γνώσεως τῆς ναυτικῆς πρακτικῆς και τῆς ναυσ-
πλοῖας, εἴτε ἐξ ἐλλείψεως του ἐπιβαλλομένου ἡθικοῦ κύρους και
τῆς σοδοκούτητός των.

Απόρροια της έρευνης ταύτης τῶν "Αγγλων προξένων δημόσιων ή ιδρυσίς του «Board of Commercial Marine», ἐπιφορτισθέντος για ἐποπτεύη καὶ παραχολουθή τὰ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας. Κατὰ Φεβρουάριον τοῦ 1847 ὁ J. Ricardo ἔγινε τέλος καὶ ἐπετύχακε τὸν καταρτισμὸν ἐπιτροπῆς διὰ τὴν μελέτην τῶν διεπόντων τὴν Ναυτιλίαν Νόμου.

«Οπως δικαιολογήσουν τινές τὸν ἐπίδειχθέντα προστατευτικόν εἰς τὴν Ναυτιλίαν, ἐπεκαλέσθησαν τὰ ἐν τῷ ἔργῳ «Wealth of Nations» ἀναφερόμενα ὑπὸ τοῦ Adam Smith: ...Μοῦ φάνεται, ὅτι δύο είνει αἱ περιπτώσεις, κατὰ τὰς ἥποις τὸ γενικὸν συμφέρον ἐπιβάλλει τοὺς δικαιούς διὰ μίαν ξένην διοικηχαίναν πρὸς προστασίαν μᾶς ἐγχωρίου τοικύντης. Καὶ ἡ πρώτη είνει, διατὸν ἔν εἰδος διοικηχαίας ἀποτελεῖ ἀνάγκην διὰ τὴν ἄμυναν τοῦ «Εθνους. Φέρ» εἰπεῖν, ἡ ἄμυνα τῆς Μεγάλης Βρετανίας ἔχει προτείνει τὰ μέγιστα ἀπὸ τὸν ἀριθμὸν τῶν ναυτῶν καὶ τῶν πλοίων της. Ο περὶ Ναυτιλίας Νόμος ἐπιδιώκει, διποτεῖς εἰς τὰ Ἀγγλικὰ ταῦτα πλοῖα διαφυλαχθῆ τὸ μονοπώλιον τῶν ἐμπορικῶν μεταφορῶν τῆς Χώρας, τόσον, δι' ἀπολύτως ἀπαγορευτικῶν διατάξεων, εἰς περιπτώσεις τινὰς, δισον καὶ διὰ δικαιούτων δικαιοδόν, εἰς ἄλλας, ἐπὶ τῶν γαυτοῦ λαϊδῶν τῶν λοιπῶν κρατῶν».

Ο νόμος εἰς τὸν ὄποιον δὲ Σμίθ ἀναφέρεται, δὲν ἔτεινεγ—ώς καὶ ἐκεῖνος ἀνεγγόρωιζε—εἰς τὴν ἀνάπτυξιν τοῦ ἔξωτερικοῦ Βρεταννικοῦ ἐμπορίου ἐπίστευεν δημος, διότι «defence was of more importance, than opulence», δι: ὁ Νόμος περὶ Ναυτιλίας ἦτο δ σοφώτερος μεταξὺ τῆς Θλῆς Νομοθεσίας τῆς Χώρας.

Ο J. L. Ricardo, έξ άλλου κατά το 1847, θέτων τό πρόδηλημα ἐπί τού σίκονομικού οδιστατικών ἐδάφους, ἐτόνιζεν, διτί ὁ καλύτερος τρόπος διὰ τὴν ἐνθύρρυνσιν τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ ἦτο ἡ ἀπελευθέρωσις τοῦ ἐμπορίου τῆς Χώρας ἀπὸ παντὸς περιορισμοῦ καὶ διτί τὸ ἐμπόριον συνυφασμένον μὲ τὴν θαλασσίαν ἐπιχείρησιν καὶ κύριος παράγων τῆς γκυτιλίας, θά ἐπέφερεν ἐν τῇ ἀναπτύξει του καὶ τὴν εὐημερίαν καὶ πρόσδοtu τοῦ Ἐμπορικοῦ

(2) Ήρθε τών κτηπυγμάτων πού ἐπέφερον τὴν κατάρρευσιν τοῦ Νόμου
δύον νὰ σηματίσθη, διτούς του 1650 και ἐνταῦθεν ἀπηγνέχθησαν 144 ἐν ὅλῳ
τροποποιήσεις ἐπ' αὐτοῦ, ἐν τέλει δὲ διὰ τῆς 145ης ἡκουσιόθη.

Ναυτικού. Αποτελεῖ δ' ἀλήθειαν τὸ γεγονός, ὅτι ὁ περὶ Ναυτίλιας Νόμος, ἐὰν παρέσχε πλεονεκτήματά τινα εἰς τὴν Βρεταννικὴν σημαίαν, ταῦτα ἡσαν μικροτέρας σημασίας ἔναντι τῶν ζημιῶν, πού ὑπέστησαν τὸ Ἀγγλικὸν ἐμπόριον καὶ ἡ διοικητικὴ.

Οἱ ἐφοπλισταὶ, οἵτινες, διαρκούσῃς τῆς προκληθείσης ὑπὸ τοῦ Ricardo ἐξεγέρσεως, περιωρίσθησαν εἰς τὸ νὰ καταδεῖξουν τὴν δικράτητα τῶν ζημιῶν, ἃς θὰ δρίσταντο καὶ ἐν τούτοις παρὰ τὴν τροποποίησιν τοῦ Νόμου, εἰδούς γὰρ καλλιτερέσσουν αἱ ἐργασίαι των, ὡς ἀπεδείχθη ἀπὸ τὸν Lindsey εἰς τὴν Ἰστορίαν του ἐπὶ τοῦ E.N.

Τὸ Νομοσχέδιον τὸ ὑποδηληθὲν τὸ 1848 πρὸς τροποποίησιν τῶν ἐν ἴσχυί Nόμων καὶ ἐνίσχυσιν τῆς Ἀγγλικῆς ναυτιλίας, ἀπετέλεσεν ἔνα συμβ. δικράτη, δι' οὗ ἡ Βρεταννικὴ ἀκτοπλοΐα καὶ ἐκείνη τῶν Ἀποικιῶν, διεψυλάσσοντο εἰς τὰ Ἀγγλικὰ πλοῖα, παρεχωρεῖτο δὲ εἰς τὴν Κυδέρνησιν τὸ δικαίωμα τῆς ἐφαρμογῆς ἀντιποίων ἔναντι τῶν ξένων, οἵτινες θὰ ἥροντο τὴν παραχώρησιν τοῦ δρου τῆς ἀμυνικότητος. Οἱ λόρδοις John Russel ἐδίδε τοιουτορόπως τὰ τελειταῖα κυπήματα εἰς τὸ ἑρείπιον ὅπερ ἐξηκολούθει γὰρ ὄνομάζεται: «Νόμος περὶ Ναυτιλίας».

Κατὰ τὸ 1854 καὶ αὐτὴ ἡ διαφύλαξις τοῦ προνομίου τῆς ἀκτοπλοΐας κατηγράφη. Τὸ θεταντὸν τοῦτο μέτρον ἦτο ἀπόρροια τῶν δσων κατὰ τὴν προηγηθεῖσαν συζήτησιν τοῦ Νομοσχέδιου, κυρωθέντος τὴν 26η Αὐγούστου 1849, ἐλέχθησαν εἰς τὴν Βουλὴν τῶν Κοινοτήων διὸ τοῦ Γλάδστωνος, διτις ἔδωκε νέαν κατεύθυνσιν εἰς τὸ ζήτημα εἰπὼν, ὅτι ἡ Ἀμερικὴ ἐπιθυμοῦσα γὰρ ἀφυλάξῃ τὴν ἀκτοπλοΐαν της, ἢτο διεπειμένη δύναμις γὰρ παραχωρήσῃ ἐλευθερίαν εἰς τὴν μετὰ τοῦ ἔξωτερους ναυτοπλοΐαν.

»Ἄς παραχωρήσωμεν—ἔλεγε—τὸ προνόμιον τῆς ἀκτοπλοΐας εἰς αὐτὴν, διότι τότε θὰ ἔχωμεν τὸ δικαίωμα—ἐν τῷ πνεύματι τῆς ἰστότητος—γὰρ ζητήσωμεν τὴν ἀδειαν τοῦ ἀκτοπλοΐας εἰς τὰ Ἀμερικανικὰ παράλια, ἐνῷ τούτωντον, ἀνὰ ἀφήσωμεν ἐλευθέρων τὴν ἀποικιακὴν γκυστιπλοΐαν, ἔξαιρουμενῆς τῆς ἀκτοπλοΐας, τότε θὰ παραχωρήσωμεν τὸ πιλοταμότερον δύρον, διὰ γὰρ πραγήσωμεν ἡμεῖς τὸ εὐτελέστερον. Καὶ δέν θὰ δυνηθῶμεν γὰρ εἰπώμεν πρὸς τὴν Ἀμερικὴν: Παραχωρήσατε εἰς ἡμᾶς τὸ δόλον, ἀφ' οὗ τὸ αὐτὸν ἐπράξαμεν καὶ ἡμεῖς».

Οἱ Γλάδστωνοι εὐρίσκονται ἐν ἀπολύτῳ δικαίῳ, ἀλλ' ἡ Ἀγγλικὴ κυβέρνησις ἐγνώριζε καλῶς, ὅτι οἱ Ἀμερικανοὶ οὐδόλως ἐσκεπτοντο γὰρ παραχωρήσουν τὸ δικαίωμα τῆς ἀκτοπλοΐας (τούτωντον διεφύλαξαν τὸ προνόμιον τοῦτο καὶ μετὰ τὸ 1854), προνόμιον συσχροτάτης σημασίας, ἀνύπολογίσης κανεῖς, διότι τότε ἡ ἀκτοπλοΐα διεξήγετο κατὰ μῆκος διλων τῶν Ἀμερικανικῶν παραλίων τοῦ Ἀτλαντικοῦ καὶ τοῦ Ειρηνικοῦ, διὰ τοῦ κόκκου τοῦ ἀκρωτηρίου Χόρου.

Οὕτω κατὰ τὸ 1854 παρεχωρεῖτο τὸ προνόμιον τῆς ἀκτοπλοΐας εἰς τὰ Ἀγγλικὰ παράλια εἰς διλα τὰ ξένα κράτη. Ἐν τούτοις, συμφώνως πρὸς τὴν ἐρμηνείαν τὴν δούσταν παρὰ τοῦ Culoch εἰς τὸ «Custom Consolidation Act» τοῦ 1853, ἡ κυδέρησις τῆς Ἀγγλίας ἡδύνατο δι' ὑπουργικῆς ἀποφάσεως γὰρ ἀποκλείει τοῦ μετεχόντος Ἡνωμ. Βασιλείου καὶ τῶν Βρεταννικῶν κτήσεων μεταφορικοῦ ἐμπορίου τὰ πλοῖα τῆς Χώρας ἔκεινης, γῆτις δὲν θὰ παρεχώρει τὴν ἀμυνικότητα.

Ἡ Ἀγγλία, μετὰ τὴν κατάργησιν τοῦ προνομίου τῆς ἀκτοπλοΐας, εἰσῆλθε πλέον εἰς τὸ πλήρες σύστημα τοῦ ἐλευθέρου ἐμπορίου μέδια τὰ πλεονεκτήματα, ποὺ ἐκέντητο ἡ σημαία της, λόγω τοῦ μεγάλου ἀριθμοῦ τῶν φορτηγῶν πλοίων της, ἀτινα προστίγγιζον εἰς διλους τοὺς λιμένας τοῦ Κόσμου, τῶν εὐνόηκῶν συνθηκῶν τῆς γκυστιπλοΐας τῆς διοικητικῆς καὶ τῆς θυμικούς δργκωνώσεως τοῦ ἐφοπλισμοῦ καὶ τοῦ ἐμπορίου της, καθ' ὅλον τὸ ἀπέραντον ἀποκακοῦ αὐτῆς κράτος.

Παρ' ὅλα ταῦτα δμως, εἰσήχθησαν εἰς τὴν Ἀγγλικὴν Νομοθεσίαν διατάξεις ἐγγυώμεναι προνόμια τινα εἰς τὴν Βρεταννικὴν ναυτιλίαν. Οὕτω τὸ Pilotage Bill τοῦ 1897 ἀπέλλασσε τούς ἐμποροπλοιάρχους τούς ἐφωδιασμένους διὰ διπλώματος πλοιογοῦ (παραχωρημένου μόνον εἰς Ἀγγλούς) τῆς ὑποχρεώσεως γὰρ προσλαμβάνουν πιλότον εἰς τὸν ποταμὸν Τάμεσιν.

Ο Νόμος δὲ ἀφορῶν τὰ φαρικὰ δικαιώματα, ψηφισθεῖς τὴν 12ην Αὐγούστου 1898 ἀπήλασσε τῆς πληρωμῆς τοιούτων τὰ πλοῖα, ἀτινα εἰς ἔν τοις κατέπλεον δεκάκις εἰς τὸν αὐτὸν Ἀγγλικὸν λιμέναν καὶ ἔφερον ἐπ' αὐτῶν καθιωτισμένον ἀριθμὸν δοκίμων. Τῶν προνομίων τούτων, δεδούτις, μόνον τὰ Ἀγγλικὰ πλοῖα ἀ-

πήλασον.

Ἐξ ἀλλου καὶ πρὸ τῆς Γαλλίας ἀκόμη, εἰσήχθη εἰς τὴν Ἀγγλίαν τὸ σύστημα τῶν ταχυδρομικῶν συμβολαίων. Κατὰ τὸ 1839 ἰδρύετο ἡ «Royal West India Mail Steam Packet Company» διὰ τὴν ἐξυπηρέτησιν τῆς μεταξὺ Ἀγγλίας, Ἀντιλλῶν καὶ Κεντρικῆς Αμερικῆς, δραδύτερον δὲ καὶ τῆς Βραζιλίας, ταχυδρομικῆς συγκοινωνίας. Κατὰ τὸ 1840 ἡ «Cunard Line» ἀνέλαμβανε τὴν μεταξὺ Λιβύης καὶ Βρεταννικῆς ταχυδρομικήν δημορφίαν, λαμβάνουσα ἐτησίαν ἐπιχορήγησιν δός.000 λιρῶν καὶ κατὰ τὸ 1851 ἡ «P. & O.» ἤρχεται τὴν διὰ τοῦ Γιβραλτάρ δημορφίαν.

Αἱ παρεχόμεναι ἐπιχορηγήσεις διεκρίθησαν κατόπιν, μεταξύ των, ἀναλόγως τοῦ χαρακτήρος ἐκάστης, εἰς ἐπιχορηγήσεις ταχυδρομικῆς σημασίας καὶ στρατιωτικῆς. Αἱ τελευταῖαι ἐχορηγοῦντο παρὰ τοῦ Ἀγγλικοῦ Ναυαρχείου πρὸς τοὺς πλοιοκτήτας, ἀναλαμβάνοντας τὴν ὑποχρέωσιν νὰ μὴ πωλῶσι τὰ σκάφη των. Παρείχετο ἐπίσης εἰς τὴν κυδέρησιν τὸ δικαίωμα νὰ τὰ ἐπιτάσσῃ. Ἐπρόκειτο περὶ σκαφῶν, προκαθωρισμένων ίδιας των, χρησίμων εἰς τὸ Ναυαρχεῖον. Τὸ πήροχον ἀκόμη καὶ δύο συμβάσεις καθαρῶς ἐμπορικῆς χροῖται. Ή μία ἀφεύρω τὴν ἀνά 150ήμερον συγκοινωνίαν πρὸς μεταφοράν τῶν μπαναγῶν τῆς Νήσου Jamaika εἰς Μπρίστολ καὶ ἡ ἄλλη τὴν γραμμὴν Καναδᾶ—Ἀντιλλῶν.

(Η συνέχεια ἀφορῶσα τὴν σύγχρονον ἐποχὴν εἰς τὸ ἐπόμενον)

Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ ΕΙΣ ΤΟΥΣ ΞΕΝΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ

ΑΜΒΕΡΣΑ: Η ναυτιλιακὴ κίνησις τοῦ λιμένος τῆς Ἀμέρερσης ἀνήλθε κατὰ τὸ 1931 εἰς 10.559 ἀττικούς καὶ μότοροπες συνολικῆς χωρητικῆτος τοῦ 22.388.342 τόννων νέτ., μὲ μείωσιν ἔναντι τοῦ 1930 κατὰ 443 πλοῖα καὶ 1.077.110 τόννων τ. νέτ. Η κίνησις αὐτὴν κατανέμεται μεταξὺ 27 σηματῶν, ἐκ τῶν διποίων τὴν πρώτην θέσιν κατέχει ἡ Ἀγγλία, τὴν δευτέρην ἡ Γερμανικὴ καὶ τὴν τρίτην ἡ Ολλανδικὴ, ἔπονται δὲ κατά σειράν αἱ σηματαὶ Παλλίας, Βελγίου, Νορβηγίας, Σουηδίας, Ἡνωμ. Πολιτειῶν, Δανίας καὶ Ιταλίας. Τὴν 11ην θέσιν κατέχει ἡ Ἐλληνικὴ σημαία, ἔπειτα δὲ ταῦτα ἡ Ιταλία.

Τὸ 1930 ἡ Ἐλληνικὴ σημαία κατέχει τὴν 12ην θέσιν μὲ 102 σκάφη 306.283 τ. νέτ., ἐνῷ κατὰ τὸ λήξαν ἔτος κατέλαβε τὴν 11ην θέσιν μὲ 106 πλοῖα 336.395 τόννων. Αἱ σηματαὶ, τῶν διποίων τὸ καταπλεύσαν εἰς Ἀμέρερσην τονῶν ἐσημείωσαν αὖθις τὸ 1931, ἐν συγκρίσει μὲ τὸ 1930 είναι αἱ ἀκόλουθοι:

Σηματαὶ Αὔξ. εἰς τ.	Σηματαὶ Αὔξ.εἰς τ.	Σηματαὶ Αὔξ. εἰς τ.
Γιουγκοσ. 136.912	Ἐλληνικὴ 30.112	Ἐσθονίας 5.500
Τσεπωνική 91.921	Δάντσικη 16.265	Λεττονίας 4.103
Περτογαλ. 71.173	Βραζιλίας 14.964	Πολονίας 3.118
Τσεπωνική 56.577	Ρουμανίκης 8.220	Αιγύπτου 2.527
Παναμά 44.658	Οθγγαρίκης 6.382	Νορβηγίας 2.485

Τὸ τονῶν διλων τῶν ὑπολοίπων σηματῶν ἐσημείωσαν μείωσιν. Χαρακτηριστικὴ είναι ἡ διετίωσις τῆς θέσεως τῆς Γιουγκοσλαβίας σηματαῖς εἰς τὸν λιμένα τῆς Ἀμέρερσης. Αὕτη απὸ τὴν 19ης θέσεως, ἡν κατέχει τὸ 1930 μὲ κατάπλοιον 13 πλοίων 40.446 τ. νέτ., κατέλαβε κατὰ τὸ 1931 τὴν 15ην θέσιν μὲ κατάπλοιον 50 πλοίων 177.358 τ. νέτ. Η Ρουμανικὴ σημαία κατάτασσεται εἰς τὴν 23ην θέσιν μὲ 4 πλοῖα καὶ 11.223 τόννους.

BAPNA: Η λιμενικὴ κίνησις τῆς Βάρης κατέχει τὸ 1931 εἰς 507 πλοῖα 851.940 τόννων νέτ., μὲ μείωσιν νέτ. ἔναντι τοῦ 1930 κατὰ 20 πλοῖα, αὖθις δημως τῆς χωρητικότητος κατὰ 7167 τόννους. Η Ἐλληνικὴ σημαία κατέλαβεν εἰς τὴν ἀνωτέρω κίνησην τὴν 1ην θέσιν μὲ 19 πλοῖα 34.505 τόννων. Αἱ κυριώτεραι σηματαὶ ἐνεφάνισαν τὴν ἀκόλουθον σειράν:

Σηματαὶ ἀπ'	T. νέτ	Σηματαὶ ἀπ'	T. νέτ
Ιαπωνία 175	360.860	Ολλανδική 31	55.069
Γερμανική 54	93.380	Παλλική 26	50.640
Ἀγγλική 52	84.925	Ἐλληνική 19	34.506
Βουλγαρική 97	84.162	Σουηδική 27	31.505

Ἐπειτα: Η Νορβηγικὴ σημαία εἰς τὴν ἔναντην θέσιν μὲ 11 πλοῖα 17.887 τόννων νέτ. καὶ διάφοροι ἄλλαι σηματαὶ μὲ πολὺ κατωτέρων χωρητικότητα.

Δ. Γ. ΠΑΠΑΜΙΧΑΛΟΠΟΥΛΟΣ

ΔΙΚΗΓΟΡΟΣ

ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ-ΜΕΓΑΡΟΝ ΒΑΤΗ

ΤΑ ΝΕΩΤΕΡΑ ΔΕΔΟΜΕΝΑ ΤΗΣ ΜΗΧΑΝΟΥΡΓΙΚΗΣ

ΠΡΟΣ ΤΟ "ΤΕΛΕΙΟΝ ΠΛΟΙΟΝ,,

Η ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΔΙΑΦΟΡΟΥ ΤΥΠΟΥ ΜΗΧΑΝΩΝ

«Εφ' όσον οι Ωκεανοί χωρίζουν τὰς Ἡπείρους, θὰ ὑπάρχῃ καὶ ἡ ἀνάγκη τῆς Ναυτιλίας διὰ τὰς μεταφορὰς τοῦ διεθνοῦς ἐμπορίου».

Sir Frederick Lewis

Τὸ πλήν παροῦσαν παγκόσμιον οἰκονομικὴν δυσπραγίαν, ήτις ἔδημησύργησε, πρὸς τοὺς ἀλλοὺς καὶ μίαν ἀνευ προηγουμένου ναυτιλιακὴν ἔκπτωσιν, εἶναι εὐνόητον νὰ στρέψωνται: αἱ σκέψεις καὶ αἱ προσπάθειαι τῶν πλοιοκτητῶν καὶ τῶν τεχνικῶν αὐτῶν συμβούλων πρὸς τὴν μελέτην τύπων οἰκονομικῶν σκαφῶν, προσωρισμένων γ' ἀντικαταστήσωσιν εἰς ἐνα προσεχὲς μέλλον τὰ διάρκοντα παλαιότερα πλοῖα καὶ νὰ διαγράψωσι τὴν πρὸς τὰς νέας ναυπηγήσεις κατεύθυνσιν τοῦ ἐφοπλιστικοῦ κεφαλαίου, εὐθὺς ὡς ἥθελεν ἡ παροῦσα κατάστασις ἐμφαγίσει θετικὰ σημεῖα δελτιώσεως.

Σήμερον, δεδούμενος, δέν είναι δυνατόν νὰ προείπῃ τις πότε θὰ ἐπιστῇ ἡ κατάλληλος στιγμὴ πρὸς ναυπηγήσεις, διότι διανύμενη τὴν πλέον σκοτεινὴν καὶ ἀσφῆ καμπή τῆς οἰκονομικῆς περιπετείας, καμπήν μὴ παρέχουσαν ἔδραφος εἰς καμμίνην πρόσδεψιν καὶ δι' αὐτὸν ἔτι τὸ ἐγγὺς μέλλον καὶ μὴ ἐπιτρέπουσαν νὰ ἀρυθμεύει πορίσματα ἀπὸ τὸ παρελθόν διὰ νὰ διασιωμενοί μίαν πιθανήν δυνατότητα περὶ τῆς πορείας τῆς αὔριον.

Ἡ ναυτιλία ἀπετέλει: ἀνέκαθεν μίαν εὐπαθῆ βιομηχαγίαν, διποκειμένην εὐκόλως εἰς ζωηρότητα καὶ εἰς ἔκπτωσιν, ἢ δὲ ναυπηγικὴν διομηχαγίαν, ἀναπόσπαστον τμῆμα ταύτης, τὴν ἡκολούθειαν πιστῶς εἰς τὰς ἔκαστα τοῦ φάσεις τῆς. Τὸ φυινόμενον τοῦτο τῶν συγκρατημένων τυχῶν ἔσχεν ἀτυχῆ, ἐπ' ἀμφοτέρων τῶν διομηχανιῶν, ἀποτελέσματα.

Θὰ ἀνατέλουν δῆμος καὶ ἡμέρα: καλλίτεραι, ὅπότε πλέον θέλεις καταστῇ πρόδηλος ἡ ἀνάγκη νέων πλοίων. Κύκλοι τινὲς ὑποστροφίζουν, διτὶ πρέπει νὰ ἀποφευχθοῦν αἱ νέαι ναυπηγήσεις, μέχρις δου προρροφηθῆ διὰ τῆς ἔργασίας ἡ ὑπάρχουσα σήμερον ἐν παροπλισμῷ χωρητικότης. Ἡ ἀποφίξις αὕτη δὲν είναι ἡ ὁρίθη καὶ κανεὶς δὲν πρέπει νὰ πιστεύῃ, διτὶ ἡ ἀγκάθιας τῆς ναυτιλίας ἔγκειται εἰς τὴν σταθερὰν μόνον ὑπαρξίαν μειωμένου καὶ ἀνεπαρκοῦς δύκου τονγάζ, εἰς τρόπον ὥστε ἡ ἔκαστα τῆς ζητησίας χωρητικότητος νὰ καλύπτεται μετὰ δυσχερείας, ἀλλείψει: διαθεσίμων σκαφῶν.

Πρέπει ἀφ' ἔτερου νὰ διπολογισθῇ, διτὶ τὸ μεγαλύτερον ποσόστον τοῦ ἐγγύτα τονγάζ είναι ἀχρηστὸν διὰ περαιτέρω ἔκμετάλλευσιν, οὐχὶ μόνον λόγῳ τῆς μεγάλης ἡλικίας, ἀλλὰ καὶ διότι δὲν δύνανται τὰ παλαιὰ πλοῖα νὰ συναγωνισθῶσι πρὸς τὰ καινούργη οἰκονομικὰ φορτηγά. «Οσοι δὲν συνδέονται: στεγῶς μὲ τὴν ναυτικήν μηχανουργίαν, δὲν είναι εἰς θέσιν νὰ κατανοήσουν διαδύτερον πόσον μεγάλαι: πρόσδοι: συνετελέσθησαν κατὰ τὰ τελευταῖα ταῦτα ἔτη εἰς τὰς μηχανάς καὶ τὰ σχέδια τῶν πλοίων

ΤΑ «ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΠΛΟΙΑ»

Τὰ κατασκευαζόμενα σήμερον σκάφη, οἰουδήποτε τόπου καὶ ἀν είναι, ἐφωδιασμένα δι' ἀτμομηχανῶν εἰτε διὰ κινητήρων Ντζελ, είναι ἀπείρως καταλληλότερα διὰ τὰς σημερινὰς περιστάσεις καὶ πολὺ οἰκονομικῶτερα ἀπὸ τὰ ἀδελφὰ αὐτῶν πλοῖα τὰ ἔχοντα δεκατητὶ μόλις ἡλικίαν. Τὸ σύγχρονον οἰκονομικὸν πλοῖον καταλείπει ἀπὸ τὴν ἔκμετάλλευσιν τοῦ ἔνα περιθώριον λογικοῦ κέρδους ἐκεῖ διπού ἐν παλαιότερον φορτηγὸν μόνον ζημιάν δύνανται: νὰ ἀποφέρῃ. Πλὴν δὲ αὐτοῦ τοῦ διασικοῦ εὐεργετήματος, πρέπει νὰ σημειωθῇ ἀκόμη, διτὶ τὸ σημερινὸν χαμηλὸν κοστὸν τῶν ναυπηγήσεων ἀποτελεῖ μοναδικὴν εὐκαιρίαν διὰ τὴν ἀπόκτησιν καινούργων σκαφῶν.

Ἡ εὐκαιρία αὐτὴ θὰ συνεχισθῇ ἐπὶ τινὰ ἀκόμα ἔτη, πρέπει δῆμος ἔνας προβλεπτικὸς πλοιοκτήτης νὰ ἀποκτήσῃ ἐγκαίρως τὰ καταλλήλα πλοῖα, ὥστε μὲ τὴν πρώτην δελτίωσιν τῶν ναυλῶν νὰ εύρεθῇ ἔτοιμος, διπος καρπωθῇ τὰ διόφλεγμα μιᾶς ἐπικερδοῦς ἔργασίας. Ἐφοπλιστής πωλήσας μὲ κεφαλαῖαδην ἡμίαν τὸ παλαιὸν φορτηγόν του καὶ καταθέσας νέον κεφαλαῖον γάλησην, θὰ είναι εἰς θέσιν

διὰ τοῦ καινούργος πλοίου του νὰ ἔχῃ μίαν μετρίαν ἀπόδοσιν ἐπὶ τε τοῦ νέου, δῆμον καὶ ἐπὶ τοῦ θυσιασθέντος κεφαλαῖου του, ἐνῷ ἐὰν διετήρει διὰ τὴν καταστήσην τοῦ τὸ πλανίδιον φορτηγὸν δὲν θὰ ἥδην καταστήσει τὸ ἀρχικὸν αὐτοῦ κεφαλαῖον γάλησην.

Ἡ ἀνωτέρω ἀποψίς, μολονότι ἀκριβέστερη, εἰς τούτοις παρέχει: τὸ δριόν τῆς δυνατότητος μέχρι τοῦ διπού διαφορὰ τῆς οἰκονομικῆς ἀποδόσεως μεταξὺ τῶν νέων καὶ τῶν παλαιῶν φορτηγῶν, προερχομένη ἀπὸ τὸ ἐπιτευχθὲν κατώτατον ἀποτέλεσμαν εἰς τὴν κατανάλωσιν καυσίμου ὅλης.

Η ΜΕΙΩΣΙΣ ΤΗΣ ΚΑΡΓΙΜΟΥ ΓΛΒΣ

«Οχι: πρὸ πολλῶν ἑτῶν ἡ κατανάλωσις 1.5 λίθρων γιαίνθρακος κατὰ ἐνδεικτικὸν 1 πτών (I.H.P.) καὶ ὥραν ἔθεωρετο ὡς κανονικὴ καὶ ἐπιτυχής δι' εἰα μετρίου μεγέθους φορτηγὸν πλοίου. Σήμερον ἐπετεύχῃ ἡ κατανάλωσις μιᾶς λίθρας κατὰ ἐνδ. 1 πτῶν, ἐπῆλθε δηλαδὴ οἰκονομία 33.3 ορ.». «Ο, τι δ' ἀφορᾷ καὶ ἐφαρμόζεται: ἐπὶ τοῦ φορτηγοῦ πλοίου, τὸ αὐτὸν καὶ ἐν μείζονι, μᾶλιστα, κλίμακι, ἐπιτυχάνεται: ἐπὶ τοῦ ταχυδρομικοῦ πλοίου, ἐπὶ τοῦ φορτηγοῦ λάζιερ καὶ ἐπὶ τοῦ τάνκερ.

Αἱ πρόσδοι: τῆς ναυτικῆς μηχανουργίας, ἵδια δῆμον ἀφορᾷ τὰς ἀτμομηχανὰς, αἱ πραγματοποιηθεῖσαι εἰς τόσου δραχμὴν σχετικῶς χρονικὸν διάστημα, δρεῖλονται: εἰς δύο λόγους. Πρῶτον εἰς τὸ διτὶ πᾶσα ἀνάπτυξις εἰχειν ἀνακαρπῆ τὴν διάρκειαν τοῦ μεγάλου πολέμου, ἀντὶ δὲ νὰ ἔσει: γιθῇ φυσιολογικῶς ἀπὸ τοῦ 1913 μέχρι τοῦ 1931, ἐπῆλθεν ἀθρόως καὶ ἀλλεπαλλήλως ἀπὸ τοῦ 1924 καὶ ἐγενέθεν. Καὶ δεύτερον εἰς τὴν ἐμφάνισιν τῆς μηχανῆς Ντζελ, ἷτις μὲ τὴν περιωρισμένην κατανάλωσιν καὶ τὴν μεγάλην ἴκανοτητά τῆς ζηρχίσεως ταχέως γάλησης τὰς διάφορας καὶ νὰ ἔκτοπιζῃ τὴν ἀτμομηχανήν, γεγονός, διπερ παρέσχει λαβὴν εἰς τὴν ἀτμομηχανήν νὰ ἀμυνθῇ καὶ νὰ χωρήσῃ πρὸς τὴν τελειοποίησιν τῆς.

Λαβὴν εἰς τὴν πρόσδοιν παρέσχειν ἀκόμη καὶ ἡ ἔκπτωσις τῆς ναυτιλιακῆς ἔργασίας, ἷτις παρεκίνησε τούς πλοιοκτήτας γ' ἀναζητήσουν ἐπιμόνως πρὸς πᾶσαν κατεύθυνσιν δλας τὰς δυνατάς οἰκονομίας καὶ νὰ παράσχουν οὕτω τὸν τόγον εἰς τὴν ὑποδάλισιν τῶν προσπαθειῶν τῆς ναυτικῆς μηχανουργίας. Αἱ τόσου ἐπιθυμηταὶ πρόσδοι: συνετελέσθησαν καὶ ἥδη ἐναπόκειται εἰς τοὺς πλοιοκτήτας τὰς μεταξύ τοῦ παραπομποῦ τὰς δέσμευτας διόφλεγμα.

ΑΤΜΟΜΗΧΑΝΗ Η ΝΤΖΕΛ

Μὲ τὴν πάροδον τοῦ χρόνου, δὲ πλανίδιος ἐκεῖνος καὶ καπως πικρὸς ἀνταγωνισμὸς μεταξὺ τῶν ἐνθυσιωδῶν ὑποστηρικτῶν τῆς ἀτμομηχανῆς ή τῆς μηχανῆς Ντζελ, ἀρχικές εἰπιτυχῶς γάλησης τὰς δυνατότητας τῆς ιδιαίτερης ταχύτητος τῶν τόγων μηχανῶν εἰς τὴν καταστήσην τῶν διπού πλοίων μηχανῶν καὶ ἀναγνωρίζεται: ἡ σφαίρα τῶν ἐπιθροῶν των. Συνεπὸς δὲ της ιδιαίτερης μεταξύ των ἀνταγωνισμὸς μεταξύ τῶν προτεινόντων τῆς ζηρχίσεως ταχέως γάλησης μηχανουργίας. Αἱ τόσου ἐπιθυμηταὶ πρόσδοι: συνετελέσθησαν καὶ ἥδη ἐναπόκειται εἰς τοὺς πλοιοκτήτας τὰς μεταξύ τοῦ παραπομποῦ τὰς δέσμευτας διόφλεγμα.

Ἡ παλαιὰ καὶ ἀξία πάσης ἐμπιστούμηνης, ἀπλῇ παλινδρομικὴ ἀτμομηχανή παραμένει: ὡς ἡ γενιγκῶς εὐγενούμενη διὰ τὴν προώθησιν τῶν καυταρῶν φορτηγῶν πλοίων. Οἱ «Ἀγγλοι» μᾶλιστα πλοιοκτήται τὴν προτεινόν, Ιωαὶ διότι δὲ γιαίνθραξ ἀποτελεῖ τὸ ἐθνικὸν προΐδον τῆς Ἀγγλίας.

Ἐνδείκνυται: δῆμος, δπως τὰ στοιχεῖα καύσεως τοῦ ἀκατεργάτου γιαίνθρακος πατασκευασθῶσι: εἰς προΐδον δυνάμενον τὰ τροφοδοτητὴς τοῦ καυταρίους μετὰ τῆς ἡλικίας, μεθ' δῆμης γίγεται καὶ διὰ τὸ πετρέλαιον. Ή διὰ τῶν ἐργατικῶν χειρῶν τροφοδοτητῆς, μεθ' διῶν τῶν πακκολούθων αὐτὴν ἀνωμαλίων, πρέπει νὰ ἐκλείψῃ ἀπὸ τὴν πρακτικὴν ἐφαρμογήν, δπως γίγεται τοῦτο εἰς τοὺς ἐν τῇ ἡγεμονίᾳ δυναμικούς σταθμούς (power station), τοὺς μὴ χρησιμοποιούντας πετρέλαιον.

Περικλείου πολὺ πρακτικὸν πνεῦμα καὶ προτάσεις χρησιμοποιήσεως ἐπὶ τῷ ἀτμοπλοίῳ τοῦ κοινοποιημένου γαιάνθρακος, μετὰ αὐτομάτων κλιθάρων, ἢ διαφορὰ διμῶς μεταξὺ ἐφαρμογῆς εἰς ναυτικὰς ἀπομονωμένας καὶ ἐγκαταστάσεις ξηρᾶς ἀποιτεῖ ἀλλοτονούσιτηματαῖς διὰ τὴν θάλασσαν, διὸ δὲ καὶ καταδικάζεται ἡ ἐπούληση τῆς προόδου ταύτης εἰς τὰς ναυτικὰς ἀγάγκας.

Ὑποδειχνύεται: ἔξι ἀλλοῦ ἡ τόσον ἐπιτυχῆς ἐφαρμογὴ τῆς μηχανῆς Ντῆζελ διὰ τὴν προώθησιν τῶν πλοίων, ὅποι τῶν Σκανδιναϊκῶν ναυτιλιῶν, αἵτινες κινοῦσι τὰ σκάφη των ἀρκετὰ ἐπικερδῶν καὶ διὰ τὰς παρούσας ἀκόμη περιστάσεις τῶν χαμηλῶν ναύλων. Οἱ Σκανδιναϊκοὶ τρέφουν, τῇ ἀλληλεξίᾳ, ἔξι: ρετικήν προτίμησιν καὶ σταθερὰν πίστιν εἰς τὴν Ντῆζελ, πρέπει διμῶς νὰ ἔξετασθῇ τὸ εἰδός τῶν θαλασσίων μεταφορῶν, τὰς ὄποιας ἔξυπηρετούν τὰ Σκανδιναϊκὰ μέτροις:

Εἶναι γεγονός, διτὶ ἀπασχολοῦνται: μᾶλλον μὲν πηγεσίαν φορτηγῶν λάινερς, παρὰ μὲ τὸν ῥόλον τῶν πνυταχοῦ παρόντων φορτηγῶν, τῶν δεχομένων φορτία εἰς χῦμα καὶ ἡγακασμένων νὰ διευθύνωνται ἑκάστοτε εἰς οἰκιανὸν ἀγορὰν ὑπάρχει ἔργοσία.

ΑΙ ΜΗΧΑΝΑΙ ΤΩΝ «ΛΑΪΝΕΡΣ»

«Ως πρὸς τὰ φορτηγὰ «λάινερς», εἶναι διθενὸς προνομιούχος: αἱ μηχανῆς Ντῆζελ, παρέχουσαι εἰς αὐτὰ σειρὰν ὅλην πλεονεκτημάτων. Αἱ ἔξυπηρετούμεναι γραμματίκαι τῶν, περιλαμβάνουν ἔκτεταμένον δίκτυον μηχαρῶν ἀγὰ τὸν Κόσμον θαλασσίων ὅδων διηγουσῶν ἀπὸ τῆς Εὐρώπης μέχρι τῆς Αὐστραλίας καὶ τῆς «Ἀπωλετῆς», πολλάκις δὲ κάθε ταξιδίον τῶν φορτηγῶν αὐτῶν λάινερς διαρκεῖ ἐπὶ ἓν διὰ διάλληρον ἔτος. Εἰς τὰ δρεμολόγιά των κανονίζονται κατὰ τὸ δυνατόν καὶ αἱ προσεγγίσεις των εἰς λιμένας, ὅπου δὲ ἀταξίμων ἐλασίων ἀνεψοδικούς των εἶναι εὐθηγός. Τοῦτο πραγματοποιεῖται: εὐκόλως, τὰ δὲ ἐκ τῶν εὐθηγῶν μπωνερὲς ἐπιτυγχανόμενα νόποι τῶν πλοίων τοιχητῶν δρέλην εἶναι πρόδηλα. Οἱ ἰδιοκτήτης φορτηγοῦ λάινερ μὲν μηχανῆς Ντῆζελ δὲν φοβεῖται: ἐπιπροσθέτως τῶν συναγωνούσι τῶν ἀτμοπλοίων τῶν κινούμενων διὰ στροβιλούσιν μηχανῶν μὲν διρκυλωτούς λέδητας.

«Οσογένερα τὴν πρόσωσιν τῶν μεγάλων ταχυδρομικῶν λάινερων, συμπίπτουν γενικῶς αἱ γνῶμαι, διτὶ αἱ δὲ αὐτὰ καταλλήλοις μηχαναι εἶναι αἱ στροβιλούσιες μὲν διρκυλωτούς λέδητας, παρέχονταις ἀτμὸν ψηλῆς πιέσεως τῇ βιοηθείᾳ διπερθερμαντήρων. Εἶναι ἀληθές, διτὶ εἰς τὰ σχέδια τῶν νέων Αμερικανικῶν λάινερς τῶν 50.000 τόννων, ἀτινα εὐρίσκονται: διὰ μελέτην, προσδέπονται μηχαναι στροβιλούσιες ἢ στροβιλο—ηλεκτρικά, τὸ δὲ Γαλλικὸν συνέπερ «Ιλ—Ντέ—Φράνς» τῶν 70.000 τόννων πρόκειται νὰ ἐφοδιασθῇ μὲν κ. γητηρίους δυνάμεις ηλεκτρικάς.

Κατὰ πόσου διμῶς τὰ προτερήματα τῶν στροβιλοηλεκτρικῶν μηχανῶν εἶναι πραγματικῶς τὰ καταλληλότερα διὰ τὴν διπερθερμαντήρων στροβιλούσιν τοῦ Βορ. Ατλαντικοῦ, τοῦτο δὲν εἶναι ἀκόμη δεδικιμένον, αἱ δὲ μηχανῆς Ντῆζελ δὲν εἶναι δυνατὸν γὰρ ἀποκλεισθεῖν ἀκόμη, διὸν ἀφορᾷ τὴν ἐγκατάστασίν των ἐπὶ τῶν μεγάλων αὐτῶν λάινερς.

ΤΟ «ΔΙΕΘΝΕΣ» ΤΑΧΥΔΡΟΜΙΚΟΝ

Τὸ πάρχει ἀκόμη καὶ μία ἀλληλογος κατηγορία πλοίων μεταξὺ φορτηγῶν λάινερς καὶ ταχυδρομικῶν γραμμῆς. Συμφώνως πρὸς τὸν πίνακα τοῦ «Δόσδ Ρέτζιστερ» ἐτέλουν ἐν διπερθερμαντήρων παρελθόντα Ιούνιον 185 πλοίων τόννων γκρὸς 2.591.000, ἀτινα ἀνέπτυσσον ταχύτητα μεταξὺ 17 ἔως καὶ 21 μιλίων καὶ διδύναντο γὰρ μηχανῶν περισσότερον σεβαστὴν πιέσητη ταχύτητα φορτίων καὶ ἀξιόλογον ἀριθμὸν ἐπικετῶν. Ηρόκειται περὶ τοῦ τύπου τῶν «διαμέσων ταχυδρομικῶν» πλοίων (φορτηγο—ποστάλ), ἐμφραντιζούμενων εἰς διεύθυνσίς τῶν θαλασσίων διδών. Τὸ σύστημα τῶν μηχανῶν προώτεως τῶν πλοίων τούτων δὲν εἶναι διμοίστυπον, ἀλλ᾽ ἐξαρτᾶται: ἀπὸ τὸν προσαριθμόν, διὸ δὲν ἔνα ἔκκαστον ἐξ αὐτῶν ἐναυπηγήθη. Δύναται μόνον μετὰ πεποιθήσεως γὰρ λεχθῆ, διτὶ διὰ τὰ συστήματα καὶ αἱ ἑκάστοτε μηχανουργικαὶ πρόσδοι εἰπὲ τῶν «διαμέσων ταχυδρομικῶν» πλοίων ἐδοκιμάσθησαν καὶ ἀκολούθως ἐφηρμόσθησαν εἰς εὐρύτερον κύκλον ἐπὶ τῶν ταχυπλόιων ἐπιβατικῶν λάινερς καὶ ἔτι τινα καὶ ἐπὶ τῶν φορτηγῶν.

«Διάμεσα ταχυδρομικά» δὲν ἐναυπηγήθησαν γεωτὶ εἰς ἵκανην ἀριθμόν, διὸ δὲ καὶ διμέσος δρος ἡλεκτρικάς τῶν ὑπαρχόντων ἐν διπερθερμαντήρων πρόποντος. Διὰ τὸν λόγον αὐτὸν δικιμώνεις ἀλλιτεῖται: διτὶ εὐθὺς ὡς αἱ συνθῆκαι τοῦ διεύθυνσης ἐμπορίου ἀποκατασταθούν εἰς διεύθυνσης ἀπίπεδα, θὰ προκύψῃ σοδαρά

ἔργασία εἰς τὰ ναυπηγεῖα καὶ τὰ μηχανουργεῖα διὰ τὴν κατασκευὴν τοῦ τοῦ ἐν λόγῳ τόπου. Ως πρὸς τὸ προτιμήσιον σύστημα τῶν μηχανῶν των, θὰ ἐξαρτηθῇ τοῦτο ἀναλόγως τοῦ προορισμοῦ καὶ τοῦ θαλασσίου τομέως, εἰς δὲν πρόκειται γὰρ πασχοληθῆναι ἐκκαστον τῶν πλοίων τούτων, ἀτινα ἔχουν ἀποκληθῆ «διεύθυνη».

Η ΕΛΛΕΙΨΙΣ ΣΑΦΩΝ ΑΝΤΙΔΗΠΕΩΝ

«Αποτελεῖ ἀπογεγενευτικὴν ἀλήθειαν τὸ γεγονός, διτὶ εἰς πλεισταὶ σχέσεις περιπτώσεις διηγημάτων καὶ δικαστικῶν μηχανουργές, δηλαδὴ οἱ ὑπεύθυνοι σχεδιασταὶ καὶ κατασκευασταὶ, οἱ αὐτόχρημα ἐμψυχωταὶ ἔνδος πλοίου, πολὺ διλίγας πληροφορίας λαμβάνουν μετὰ τὴν παρέδοσιν τοῦ εἰς τούς ἴδιοκτήτας τοῦ.

Τὰ ἀποτελέσματα τῶν δοκιμῶν παρέχουν βεβαίως ἀριθμὸν τινα δεδομένων, ἀλλ᾽ οὐ διαπίστωσις τῆς εὐρυτέρας κατασκευαστικής τούτης τῶν ἐν διπερθερμαντήρων πρότελεσμάτων ἐνός πλοίου. Εἶναι λ.χ. κατωρθοῦστο τὸ συγκέντρωσις «σαφῶν δεδομένων» ἀπὸ τὴν διπερθερμαντήρων 185 «διαμέσων ταχυδρομικῶν σκαφῶν», τὸ διφελος τῆς ναυτικῆς μηχανουργίας ἀπὸ τὴν ἀκριβή ἀνάλυσίν των ἐπὶ τοῦ τεχνικοῦ—επιστημονικοῦ ἐπιπέδου θὰ ήτο μέγχ καὶ θὰ μᾶς παρεῖχε πορίσματα πολυτιμότερα καὶ θετικότερα ἐκείνων, ἀτινα συνηθίζουν νὰ παρουσιάζουν γὰρ καὶ φυτάζονται καποτε οἱ ἴδιοκτήται των.

Εἶναι ἀναντίρρητος γὰρ ἐπιτακτικὴ ἀνάγκη μᾶς στενωτέρας συγερασίας καὶ ἀνταλλαγῆς γνωμῶν μεταξὺ τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ ἐκείνων, οἵτινες ναυπηγοῦν τὰ σκάφη καὶ ἐγκαθιστῶσι τὰς παρ' αὐτῶν κατασκευασθεῖσας μηχανῆς. Κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη οἱ ναυτικοὶ μηχανικοὶ ἐχώρησαν δύσοντας πρότερον ἐπὶ τοῦ παράγοντος τῶν θεωρητικῶν μελετῶν καὶ ἐρευνῶν, εἶναι δὲ πλέον ὕριμον τὸ ἔδαφος διὰ ἐφαρμογῆς τῶν θεωριῶν των ἐν τῇ πράξει.

Ο ΑΓΩΝ ΔΙΑ ΤΟΥΣ ΛΕΒΗΤΑΣ

«Οσον ἀφορᾶ τοὺς λέδητας, δὲν ἀποτελεῖ διπερθολήν νὰ εἴπῃ τις, διτὶ διωτικός (Scotch Boiler) ἐστήματε τὸν ἀπλούστευσιν εἰς τὴν διὰ τῶν ἀτμομηχανῶν πρόσωσιν τῶν πλοίων. Οἱ διρκυλωτὸς ἔξι ἀλλοῦ λέδης ηδύνατο διὰ δρομέας προσέποιθες: πορειασμένας νὰ ἀποδῇ σήμερον εἰς στροβίς τούπος δεδοκιμασμένου λέδητος ἐφ' διλῶν τῶν πλοίων. Οἱ λέδης διμῶς αὐτὸς εἰλένεν ἐν τῇ ἐξελίξει τοῦ ἔνα τροπικῶν στάδιον ἀνακοπῆς—διότι τῇ χρήση ἀπὸ τριακοντατίκαις ἐν τῷ Αγγλίᾳ εἰς πολιτικὸν διητημά—καὶ μόνον πρὸ διλίγων ἐτῶν συνεζητήθη σοδαρῶς γὰρ ἐπὶ τῶν ἐμπορικῶν πλοίων τέχνης τοῦ.

Ἐὰν τὸ μέλλον ἔγκειται: εἰς τὴν διηγήσην πίεσιν, εἰς τὸν διπερθερμαντήρων ἀτμόν, μὲ κονιοποιημένον γαιάνθρακα καὶ αὐτομάτους κλιθάρων, μὲ ἐλάττωσιν τοῦ χώρου τοῦ μηχανοστασίου, ὅστε νὰ ἐπέλθῃ αὔξησις τοῦ διατάξιον διαθεσίμου χώρου καὶ μὲ τὴν ἐκμετάλλευσιν διλῶν τῶν νέων ἐφευρέσεων, αἵτινες συμβάλλουν εἰς τὴν ἐξοικονόμησιν καυσίμου ςληγ, τότε διρκυλωτὸς λέδης θὰ πρεπεῖ γὰρ ἀντικαταστήσῃ τὸν Σκωτικόν.

Τὴν προσοχὴν τῶν τεχνικῶν προσέλκυσκεν καὶ τὰ ἴδιατερα προτερήματα, ἀτινα ἐμφανίζει: ἔνας ἔκκαστος χωριστὰ τούπος λέδητων, μερικοὶ δὲ ναυτικοὶ μηχανουργοὶ τῇ χρήσην εἰς τὴν σκέψιν, ἐὰν καὶ κατὰ πόσον θὰ ἡτο κατωρθωτὸν γὰρ συνδυασθεῖν τὰ ἴδιατερα προσόντα εἰς ἔνα νέον τύπον λέδητος, ριζικῶς διάφορον παντὸς διπάρχοντος.

Πρὸς ἐπιτυχίαν τοιαύτης προσποθείας θὰ ἀντιμετωπισθοῦν σοδαροὶ διυχέρειαι, λαμβάνοντας διμῶς ὅπεραν δψιν τῶν τελευταίων μηχανῶν πρόσδοι τῆς μηχανουργίας, ἐνδέχεται νὰ φύξωμεν τελικῶς εἰς τὴν ἐπιτυχίαν τοῦ ιδεώδους αὐτοῦ λέδητος.

Διὰ τὰ ἀτμοκίνητα πλοία, τὸ λεθητοστάσιον ἀποτελεῖ τὴν καρδίαν των. Ἐκεῖ παρατηροῦνται αἱ μεγαλύτεραι ἀπώλειαι: κατὰ τὴν πεποιθηρόληγὴν τῆς θερμικῆς διυγμάτων τῆς καυσίμου ςληγ εἰς κινητήριον δύναμιν (ἔξικρουμένων, ίσως, τῶν ἀπωλεῖων ἐκ τῶν ἐλίκων, οἵτινες τελοῦν διπὸ τὴν ἀρμοδιότητα τῶν ναυτικῶν ἀρχητῶν μᾶλλον, παρὰ τῶν ναυτικῶν μηχανικῶν) καὶ ἐκεῖ στρέφεται: γὰρ προσοχὴ τῶν τεχνικῶν πρὸς ἐπίτευξιν βελτιώσεως τῆς ικανότητος τοῦ πλοίου.

Πρὸς τὴν κατεύθυνσιν ταύτην πολλὰ ἐπραγματοποιήθησαν κατὰ τὰ δύο τελευταῖα ἔτη, ἀλλ᾽ ἀκόμη δὲν ἐσημειώθη τὸ προσδοκώμενον τέρμα. Διὰ τὸ νὰ ἀποκτήσωμεν τὸ «τέλειον πλοίον» εἰνες ἐπάνωρεις γὰρ χωρίσῃ γὰρ διπάρχουσα πειρα πρὸς νέας κατεύθυνσεις, πρὸς νέας δελτιώσεις τοῦ λεθητοστάσιου καὶ τῶν ἐν αὐτῷ.

ΤΟ ΑΡΓΟΥΝ ΤΟΝΝΑΖ ΑΧΡΗΣΤΟΝ;

Είς συπλήρωσιν της άγωτέρω μελέτης, τήν δύοις παραχρημάδανομενέ ἐκ του «Shipping World», περὶ τῶν ἀπασχολούντων σήμερον τὸν ἔφορον προδηλημάτων καὶ τῆς ἐπιτευχθείσης κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη πρόσδου τῆς ναυπηγικῆς διοικητικῆς καὶ τῆς ναυτικῆς μηχανουργίας, παραθέτομεν ἐνδικτρούσας ἐπίσης περικοπὰς ἀρθρου τοῦ Ἀγγλικοῦ περιοδικοῦ «Motorship» περὶ τῆς τύχης τῆς ἐν παροπλισμῷ χωρητικότητος, τῆς προσεχοῦς ἀναβιώσεως τῆς Ναυτιλίας καὶ συνεπῶς τῆς Ναυπηγικῆς.

«Ἡ Ἐμπορικὴ Ναυτιλία τῆς Μεγάλης Βρετανίας—γράφει τὸ «Motorship»—ὅπερανε: καπως τὰ 20.000.000 τόνων γκρός, ἐκ τῶν δύοις πλοια 1.800.000 τόνων ἀρχοντικούς ἀνω τῶν 25 ἑτῶν καὶ πλοια 3.700.000 τ. ἔχουν ἥλικαν 20 ἔως 25 ἑτῶν. Τὰ πλοῖα ταῦτα καὶ ὅπλα τὰς πλέον ὄμικλας περιστάσεις θὰ ἡδύναντο νὰ θεωρηθῶσιν ὡς πεπαλκιωμένα καὶ ἀκταλληλα πρὸς ἐργασίαν, τολμῷ δὲ μᾶλλον σήμερον, δύοτε ἡ ἀλματικὴ πρόσδους εἰς τὴν κατασκευὴν τῶν κινητηρίων μηχανῶν, ἐδημιουργησ νέας διλοισ συνθήκας διὰ τὴν γκρίζαν καὶ τὴν ἐπιλούσιας μὲ ἀσυναγώνιστα οἰκονομικὰ σκάφη.

«Ἐγα πλοίον ἥλικας 20 ἑτῶν θεωρεῖται σήμερον τόσον παλιόν, δοσον ἔθεωρετο κατὰ τὸ 1912 ἔγα πλοίον ἥλικας 30 ἑτῶν, ἡ δὲ Παγκόδιμος Ναυτιλία κατέχει ἡδη δύκον χωρητικότητος 20.000.000 τόνων γκρός ἀπὸ πλοῖα τόσον μεγάλης ἥλικας, ἐκ τῶν δύοις οὐτε ἔν δὲν δύναται: γὰ συγκριθῇ ἀπὸ οἰκονομικῆς ἀπόφεως πρὸς τὸ σύγχρονον μέτορσι: π. Τὸ παλαιὸν τοννᾶς ὑπερβαίνει κατὰ πολὺ τὸ παραπλεύμενον τοιούτον καὶ πρέπει: γ' ἀγαμένη τὶς μετὰ πεποιθήσεως, δι: εἰς διάστημας διλγῶν ἑτῶν θὰ παραστῇ ἀνάγκη γ' ἀνινεωθῇ μὲ χωρητικότητης πλοια 20.000.000 τόνων.

«Ἡ παραμικρὰ καμπή δελτιώσεως τῶν σημερινῶν δρων τῆς ἐργασίας τῶν πλοίων, θὰ σημάνῃ ἀναμφισβόλως τὴν ἔναρξην ἀθρόων ναυπηγήσεων καὶ τὴν ἐγκατάλειψιν τῆς περαιτέρου ἐκμεταλλεύσεως τῶν παλαιῶν, ἀκταλλήλων καὶ πολυδαπάνων φορτηγῶν, τὰ δύοια καὶ ἐχανόμενη ἔχουν διοληγρωτικῶς ἀποσβέσει: τὴν ἀξίαν τῶν καὶ πάλιν θὰ ἀποδεχίνουν παθητικὸν δέρος διὰ τοὺς κατόχους καὶ ἀνίκηγα νὰ καταλείψουν περιθώριόν τι κέρδους, συμφωνῶς πρὸς τὸν ἀκόλουθον ὑπολογισμόν:

«Ἐνα κατιγουργὲς μότορσι: 9000 τόνων φορτίου καὶ ταχύτητος 14 1)2 μ.λίων κατοίκει: 130.000 λίρας, τεξιδεῦον δὲ συνήθως εἰς μακρυνῆς ἀποστάσεις ἔχει λογαριασμὸν καυσίμου ὅλης 65 λιρῶν τὸ 24ωρον, ἡτοι λ.σ. 16.000 ἔτησίως. Τὸ ἀπαιτούμενον ποσὸν τῆς ἔτησίκας αὐτοῦ ἀποστάσεως είνε 6.500 λίραι, ἡτοι τὸ ἡμισο τοῦ περιστατῆς τῆς οἰκονομίας ἀπὸ τὸν λισμὸν καταγνωλωσεως καυσίμου ὅλης, ἡτοι τὸ ἐπετυχάνετο ἐν συγκρίσει: πρὸς ἔν παλαιὸν ἀτμόπλοιον ἥλικας 20 ἑτῶν, ἐργαζόμενον ὅπλα τὰς αὐτὰς συνθήκας καὶ μὲ πεθανότητα πλοίων 70 οροῦ ἐπὶ τῶν μεμακρυσμένων θαλασσίων ὅδων. Οὕτω διὰ τῆς ναυπηγήσεως ἐνδές γένουν πλοίου, ἀντὶ τῆς ἐκμεταλλεύσεως ἐνδές παλαιού, θὰ ἔσοικονομήσῃ δι πλοιοκτήτης του χιλιάδας λιρῶν ἔτησίως, διτον λάθη δύο” δψιγ τὴν διαφορὰν τῶν ἀκόλουθων διλγῶν.

«Βεδχίως τὰ ἀσφάλιστρα τοῦ νεοτεύκτου πλοίου θὰ είγε περιστέρε, ὑπάρχουν διμῶς τόσαι δλλα: οἰκονομίαι, δι’ ὃν θὰ καθίστατο δυνατὴ ἡ κάλυψις τῆς διαφορᾶς, ἀρκεῖ μόνον νὰ ληγθῇ δύο” δψιγ, δι: ἀτμόπλοιον ἥλικας 20 ἑτῶν δὲν είγε εἰς θέσιν γὰ ἐκτελέσῃ τὸ ἔργον τοῦ συγχρόνου φορτηγοῦ—μότορσι: πλάνηρε τῶν 14 1)2 μ.λίων. Ή πλειονότητης τῶν παλαιῶν φορτηγῶν είνε δραδυλήντα, οἱ δὲ φορτωτὰ στρέφονται διοικητικὸν πρὸς τὰ σκάφη τῆς μείζονος ταχύτητος. Ἐφοπλισταὶ μὴ δικαίθεοντες τακιαῖτα πλοῖα, σχι: μόνον προώρισται νὰ χάτσουν τὴν ἐργασίαν των, ἀλλὰ καὶ τὸ ἀπατηλὸν σημεριγνύν των γόντρων.

«Τὸ ἔγγυς μᾶλλον ἐπιφύλαξεις δοκιμάσιας πικρωτέρας καὶ περικλεῖει περίσσον ἐντονωτέρας κρίσεως διὰ τοὺς κατόχους παλαιῶν φορτηγῶν πλοίων.

«Ως πρὸς τὴν ναυπηγικὴν κρίσιν, είνε γεγονός, δι: κατὰ τὰ ἔτη 1931 καὶ 1932 δὲν θὰ ναυπηγηθοῦν ἐν Ἀγγλίᾳ φορτηγὰ πλοια περισσοτέρας χωρητικότητος τῶν 150.000 τόνων γκρός, τὸ ποσὸν δ’ αὐτὸν είνε κατώτερον ἀπὸ τὸ 1)10 τῶν ναυπηγήσεων τῶν διμαλῶν χρόνων.

«Τίποτε δὲν δεικνύει, δι: ἡ σημεριγνή ἔκπτωσις διαφέρει: θεμελιώδης ἀπὸ τινας ἐκ τῶν διοικητικῶν κρίσεων τοῦ παρελθόντος ὡς λ.χ. τῆς τοῦ ἔτους 1879, ἐκτὸς ἐχανόμενον ὑπολογίσωμεν τὴν

σημερινὴν πτωχείαν, δι πότοκον τῶν διαπανῶν τοῦ μεγάλου πολέμου.

«Ὕπηρξαν διμῶς καὶ εἰς τὸ παρελθόν περιπτώσεις διπανηρῶν πολέμων καὶ πολλαὶ ἐπηκολούθησαν, κρίσεις μετὰ τὰς διποίας εἰς ληστὰς ἀνέκτων τὴν πρόσδου καὶ τὴν εἰς ἀνώτατον διοικητικὸν εὐημερίαν των. Θὰ εἰνε, διθεν παράλογον νὰ ἀμφιβάλλῃ κανείς, δι: καὶ τὴν φοράν αὐτὴν ἡ ιστορία δὲν θὰ ἔπινειλάθη ἔκπτωτη.

«Οταν δὲ ἀρχίσῃνα σημειοῦται ἡ δελτίωσις, τότε οἱ πλοιοκτῆται θὰ ὑπολογίσουν τὴν ἀξίαν τοῦ γεγονότος, δι: ἐκ τῶν ἀργούντων φορτηγῶν πλοιῶν κατὰ τὴν περίσδου τῆς κρίσεως, μόνον ἔνα ποσοστὸν 2 οροῦ ἀφέωρα μότορσιπε... Δι: θὸλους αὐτὸύς τοὺς λόγους καὶ οἱ ναυπηγοὶ τοῦ τύπου τοιούτου πλοιῶν καὶ οἱ κατασκευασταὶ τῶν μηχανῶν διαβλέπουν ταχεῖται τὴν ἐπάνοδον εἰς μίαν ζωηροτάτην ἐργασίαν γαυπηγήσεων».

HNOM. ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ

‘Η γραμμὴ τοῦ Βορ. Ἀτλαντικοῦ

“Οπως προεβλέπετο, ἡ «United States Lines» δὲν πρόσκειται ἀφέτος νὰ μεταχει ἐις εἰρητέραν κλίμακα, δι πὼς ἀλλοτε, εἰς τὴν ἐπιβατικὴν κίνησιν τῆς γραμμῆς Βορ. Ἀτλαντικοῦ. Τὰ δρομολόγια τῆς θὰ ἀλλοιωθῇ κατὰ τρόπον τείνονται εἰς τὴν καταπάυσιν τοῦ γνωστοῦ διεύθατον ἀνταγωνισμοῦ πρὸς τὰ σκάφη τῆς «Κούδιναρ Λάιν», τῆς «Οιάλιτ Στάρ» καὶ τῆς «Κομπανίας Τζενεράλ Τρανσαλαντίν». Τὸ ἀντίθετο δὲ ἀνταγωνισμός τῶν Αμερικανῶν θὰ στραφῇ ἀφέτος μᾶλλον πρὸς τὰ Γερμανικὰ ὑπερωκεάνια «Μπρέμεν» καὶ «Εουρόπα».

Ο πλωτὸς κολοσσός «Λεβιάθαν», παρωπλισμένος ἀπὸ τοῦ παρελθόντος Νοεμβρίου, θὰ ἀναλάθῃ διπρεσοῖς τὰς πρώτας ἡμέρας τοῦ Μαΐου, κατὰ δὲ τὸ πρό την Εἰρητήν δρομολόγιον τοῦ θὰ προσεγγίζῃ εἰς Πλάσμουθ καὶ Χερσοδόρογον, ἀντὶ τῆς Χάρρης, ὡς μέχρι τοῦδε καὶ εἰστῶν θὰ κατευθύνεται εἰς τὴν Βρέμην ἀντὶ τοῦ «Αμβούργου, λόγῳ τοῦ ἀδιθοῦς τῶν διεύθατῶν τοπαριοῦ Ελβετ. Κατὰ τὴν ἐπιστροφὴν δὲ «Λεβιάθαν» θὰ προσεγγίζῃ τὰς Σαουθάμπτον καὶ οὐχὶ εἰς τὸ Πλάσμουθ.

Τὰ δύο νέα Αμερικανικὰ ὑπερωκεάνια τῶν 30.000 τόνων γκρός, ἐν τῶν διποίων ὀνομασθεῖσαν τὰς πρώτας ἡμέρας τοῦ Μαΐου, κατὰ δὲ τὸ πρό την θεομολόγιον, μέ μόνην τὴν διαφοράν, δι: θὰ ἔχουν τέσμα τοῦ ταξιδίου τῶν τὸ λιμέναν τοῦ «Αμβούργου, εἰς τὸν δόπον θὰ ἔσχαλοισθῆσον προσεγγίζονται καὶ τὰ ὑπερωκεάνια «Πρόσεδρος Ρούζβελτ» καὶ «Πρόεδρος Χούμερ».

Χάριν τῆς ιστορίας ἀναφέρομεν, δι: εἰς τὰ δημοσιευμένα ἐν Ἀμερικῇ δρομολόγια ὑπὸ τῆς «United States Lines» τιτλοφοροῦνται τὸ μέν «Manhattan», ὡς θεομολόγιον τῆς Μαριούθ, τὸ μέντον τὸν πρό την θεομολόγιον, μέ μόνην τὴν διαφοράν, δι: θὰ ἔχουν τέσμα τῆς Αμερικανικῆς Ναυτιλίας περιστελλόνται τὴν Ιγν. Ιανουαρίου τρ. ἔτ. 1730 ἀτμόπλοια καὶ μότορσιπε συνολικῆς χωρητικότητος 9.460.775 τόνων γκρός. Εἳς αὐτῶν 592 πλοια 3.030.591 τ. (ἡτοι 32 οροῦ) ἐτέλουν ἐν παροπλού. Τὰ εἰς διεύθυντα ἀνήκοντα Αμερικανικά ὑπερωκεάνια πλοῖα αὐτέργονται εἰς 1365 σκάφη 7.316.120 τ., εἰρητήντον δὲ ἀντὶ τῶν 645.530 τόνων. Εἴ τὰν 365 κυδερνητικῶν πλοιῶν 2.144.655 τ. γκρός, εἰχον παροπλισθῇ κατὰ τὴν Ιγν. Ιανουαρίου πλοια γωρητικότητος 1.385.061 τόνων.

Ἐκ τῶν ἐν διπρεσοῖς σκαφῶν, τὰ 780 χωρητικότητος 4.097.613 τ. γκρός (ἡτοι 43.3 οροῦ) ἐπὶ τοῦ ἀνήκοντος εἰς διεύθυντας τοννᾶς ἀπηγολακεῖτο εἰς τὴν ἀποκτούσαν τὴν εἰς μεταφοράς ἐν τῷ ἀλλοσαπῆ. Ετερα 358 πλοια 2.332.541 τ. ἀπηγολακεῖτο εἰς μεταφοράς τοῦ διεύθυντος ὑπερωκεάνιας διοικητικοῦ οἰκοδομοῦ τοῦ Ην. Πολιτειῶν περιλαμβάνει 58 ἀπιδικά ὑπερωκεάνια τονν.520 τ., 278 φορτηγά 1.570.509 τ. καὶ 22 τάναρες 153.512 τόνων, ἐργαζόμενα εἰς τὰς διεύθυντες μεταφοράς. Τὰ πλοια αὐτὰ—ἔξιαρθροις 125 φορτηγῶν χωρητικότητος 732.058 τ.—ἐτέλουν τὸ τὴν κυριότητα διεύθυντα φορτηλοτέστων.

Οι ἀνωτέρω ἀριθμοὶ είνε κατὰ τοῦτο ἐνδιαφέροντες, διότι παρέχουν τὸ μέτρον τῆς συμμετοχῆς τῆς Αμερικανικῆς Ναυτιλίας εἰς τὰ Παγκοσμίους μεταφοράς. Τὸ παρ. αὐτὸν διατίθεται τὸ διεύθυντος διοικητικοῦ οἰκοδομοῦ τοῦ Ην. Πολιτειῶν περιλαμβάνει 58 ἀπιδικά ὑπερωκεάνια τονν.520 τ., 278 φορτηγά 1.570.509 τ. καὶ 22 τάναρες 153.512 τόνων, ἐργαζόμενα εἰς τὰς διεύθυντες μεταφοράς. Τὰ πλοια αὐτὰ—ἔξιαρθροις 125 φορτηγῶν χωρητικότητος 732.058 τ.—ἐτέλουν τὸ τὴν κυριότητα διεύθυντα φορτηλοτέστων.

Οι ἀνωτέρω ἀριθμοὶ είνε κατὰ τοῦτο ἐνδιαφέροντες, διότι παρέχουν τὸ μέτρον τῆς συμμετοχῆς τῆς Αμερικανικῆς Ναυτιλίας εἰς τὰ Παγκοσμίους μεταφοράς. Τὸ παρ. αὐτὸν διατίθεται τὸ διεύθυντος διοικητικοῦ οἰκοδομοῦ τοῦ Ην. Πολιτειῶν περιλαμβάνει 58 ἀπιδικά ὑπερωκεάνια τονν.520 τ., 278 φορτηγά 1.570.509 τ. καὶ 22 τάναρες 153.512 τόνων, ἐργαζόμενα εἰς τὰς διεύθυντες μεταφοράς. Τὰ πλοια αὐτὰ—ἔξιαρθροις 125 φορτηγῶν χωρητικότητος 732.058 τ.—ἐτέλουν τὸ τὴν κυριότητα διεύθυντα φορτηλοτέστων.

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

‘Επίσης ἡλεκτρομηχανὴ μετ’ ἀτμομηχανῆς, 170 ἵπ.

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ: Δ. ΓΙΑΝΝΑΚΟΠΟΥΛΟΣ & ΣΙΑ
ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΟΥ 12 ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
ΤΗΛΕΦ. 40.294

ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΚΑΤΑΚΤΗΣΙΝ ΤΩΝ ΩΚΕΑΝΩΝ

ΤΟ "CONTE DI SAVOIA" ΚΑΙ Ο "ΚΥΑΝΟΥΣ ΕΠΙΣΕΙΩΝ,,

ΜΙΑ ΙΣΤΟΡΙΑ ΑΔΙΑΛΕΙΠΤΟΥ ΠΡΟΟΔΟΥ

Περὶ τοῦ νέου πλωτοῦ Ἰταλικοῦ κολοσσοῦ «Conte di Savoia» ἐπανειλημμένως ἔχουν ἀναγράψει τὰ «Ναυτικὰ Χρονικά» παλλὰς πληροφορίας, σχετικὰς μὲ τὸ σχῆμα τοῦ σκάφους, τὴν ἐσωτερικὴν τοῦ διαρρύθμισιν, τὸ συγκρότημα τῶν μηχανῶν του καὶ τὸν προβλεπόμενον πλοῦτον τῆς ἐπιπλώσεως καὶ διακοσμήσεως του. Σήμερον θὰ παραθέσωμεν καὶ ἄλλα τινὰ χαρακτηριστικὰ στοιχεῖα τοῦ νέου ὑπερωκεανίου.

"Η καθέλκυσίς του ἐγένετο, δταν ἡ ναυπηγήσεις τοῦ πλοίου εἶχε πολὺ προχωρήσει.. Ἐκ τῶν ἔνδεκα καταστρωμάτων του είχον συμπληρωθῆνε τὰ ἐννέα, ἐνῷ συγχρόγως καὶ τὸ δέκατον εὑρίσκετο ἐν τῷ περιτούσθι, οἱ λέθηταις του, τὰ δύο συμπλέγματα τῶν γεννετήρων Diesel, οἱ δύο στροβιλο-γεννετήρες, αἱ τέσσαρες ἐλικές καὶ οἱ ἀξονές των, είχον ήδη τοποθετηθῆνε δταν ἀκόμη τὸ κολοσσιαῖον σκάφος εὑρίσκετο ἐπὶ τῆς ναυπηγήσεως ἐσχάρας. Καὶ αὐτῇ ἔτι ἡ ἐπίπλωσις τῶν καμπινῶν εἰς τὰ τρία κατώτερα καταστρώματα καὶ εἰς τὰ διαμερίσματα τοῦ πληρώματος εἶχε συμπληρωθῆνε ἐν τῇ ἔηρᾳ, εἰς τρόπον ὥστε ἡ πλήρης ἀποπεράτωσίς καὶ περάδυσίς του πλοίου δὲν πρόκειται νὰ δραδύῃ ἐπὶ πολλό. Βρειμαὶ ὑπολογίζεται, δτι τὸ «Conte di Savoia» θὰ τεθῇ ἐν ὑπηρεσίᾳ ἐντὸς τοῦ προσεχοῦς θέρους.

Τὸ διλικὸν δάρος τοῦ πλοίου κατὰ τὴν ἡμέραν τῆς καθελκύσεως του ἀνήρχετο εἰς 20.000 τόννους, ἡτοί 18.700 τόννους διὰ τὸ σκάφος καὶ 1300 τόννους διὰ τὸ λίνον τῆς καθελκύσεως. Τὸ ἀνωτέρῳ δάρος ἀποτελεῖ τὸ μέγιστον καθελκυσθὲν μέχρι σήμερον περὶ Ἰταλικοῦ ναυπηγείου. Ρεκόρ ἐπίσης ἐσημείωσε καὶ ἡ ταχύτης τῆς ναυπηγήσεως τοῦ «Conte di Savoia», δεδομένου, δτι δὲν συνεπληρώθη ἔτος, ἀφ' ἡς τὸ πρῶτον ἐτέθη ἡ τρόπις του μέχρι τῆς ἡμέρας τῆς καθελκύσεως του. Μέχρι τοῦδε τὸ παγκόσμιον ρεκόρ ταχύτητος ναυπηγήσεως σκαφῶν χωρητικότητος 50.000 τόννων γκρές, ἡτο κατὰ δύο μῆνας ἀνωτέρον καὶ εἶχε πραγματοποιηθῆνε ἀπὸ τὰ Γερμανικὰ ναυπηγεῖα κατὰ τὴν κατασκευὴν τῶν κολοσσῶν «Bremen» καὶ «Europa».

Εἰς τὸν ἐπισκέπτην προξενεῖ ἐντύπωσιν ὁ ρυθμὸς καὶ ἡ ταχύτης, ἡτοι διέπει τὰ ναυπηγεῖα τῆς Τεργέστης εἰς τὴν ἐπὶ τοῦ «Conte di Savoia» ἐργασίαν των.

ΜΙΑ ΣΚΙΑΓΡΑΦΙΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

Τὸ δόλον σκάφος διαιρεῖται εἰς 10 στεγανὰ διαχωρισμάτα, τὰ δὲ διπλούμενά του εἰς ἔτερα 58 μικροτέρα. Αἱ δεξαμεναὶ του διὰ τὰ καύσιμα ἔλατα καὶ διὰ τὸ πόσιμον ὅδωρο ἔχουν τοποθετηθῆνε ἀνωθεν τῶν τάνκς τοῦ ἔρματος, συμποσοῦνται δὲ εἰς 48 ἐν δλω. Αἱ δεξαμεναὶ τῶν καυσίμων ἔλατων δύνανται νὰ περιλάβουν 7.000 τόννους, τὰ δὲ τάνκς τῶν λιπαντικῶν ἔλατων 84 τόννους καὶ ἡ δεξαμενὴ τοῦ ποσίμου ὅδατος 3600 τόννους. Αἱ ἀποθήκαι· τῶν τροφίμων ἔχουν χωρητικότητα 70.670 κυβ.καν. ποδῶν, τὰ δὲ ποσκευῶν τῶν ἐπιδιατῶν 56.500 κ.π. καὶ τὰ δωμάτια διὰ τὸν ρουχοσίμον τοῦ πλοίου 35.330 κυβ. ποδῶν. Υπάρχει ἀκόμη ἐπὶ τοῦ πλοίου καὶ γκαράζ δυνάμενον νὰ περιλάβῃ 30 αὐτοκίνητα.

Τὰ σχέδια, δόσεις τῶν ὁποίων κατεσκευάσθη τὸ σκάφος καὶ αἱ ἔλικές του, ἐξεπονήθησαν κατόπιν μακρῶν μελετῶν τῶν τεχνικῶν, ἐνεκριθῆσαν δὲ μετὰ ἐπιστημένης δοκιμᾶς ἐνδεικτικοῦ προτύπου τοῦ πλοίου εἰς τὰς εἰδικὰς δεξαμενὰς δοκιμῶν, τῆς Βιέννης καὶ τοῦ Ἀμβούργου ἀρχικῶν καὶ τῆς ἰδρυθείσης τοιαύτης εἰς τὴν Ρώμην, δραδύτερον. Χαρκτηριστικὰ τοῦ σχῆματος τοῦ σκάφους ἀποτελοῦν τὸ ἐπικλινές τῆς πρώρας, τὸ βιολβούδες τῶν μετωπικῶν πλευρῶν ταύτης καὶ ἡ πρύμνη καταδρομικοῦ. Ήτοι δίδει εἰς τὸ σκάφος μεγαλύτερον μῆκος τῆς ἴσαλου γραμμῆς συντελεῖ εἰς τὴν ταχύτηταν καὶ διευκολύνει τοὺς ἐντὸς τῶν λιπένων ἐλιγμούς.

Τὰ ὑπερκείμενα τοῦ κυρίου σκάφους καταστρώματα ἔχουν εὖ θυγαμηθῆνε κατὰ τρόπον μὴ παρουσιάζοντα προεσχάς, ἵνα οὕτω προλαμβάνεται ἡ δημιουργία ἀντιστάσεως εἰς τὸν ἀέρα καὶ μὴ ὑποβιβάζεται ἐξ αὐτῆς ἡ ταχύτης τοῦ πλοίου. Αἱ δύο καπνοδό-

χοὶ του, χρηματίαι καὶ ἐπικλινεῖς, ἔχουν σχῆμα ἐλλειπτικὸν καὶ εἰναι τοποθετημέναι οὐχὶ ἀκριβῶς εἰς τὸ μέσον, ἀλλὰ μᾶλλον πρὸς τὴν πρώραν. Τοῦτο παρέχει κακοποιούντα χάριν εἰς τὴν δληγήν έμφανισιν τοῦ πλοίου, ἀφήνει δὲ συγχρόγως εὐρύτερον χώρον πρὸς τὰ δπισθενεῖς, κατάλληλον διὰ τὸν στίθισμα τῷ ἀθλητικῷ παιδιῶν τῶν ἐπιβατῶν.

Ὄς πρὸς τὸν στροβίλους τῶν κυρίων μηχανῶν τοῦ πλοίου, θὰ ἀναπτύσσουν μεγίστην δύναμιν 120.000 ίππων (S.H.P.), ἐπάστη δὲ τῶν τεσσάρων ἐλίκων του θὰ κινήσῃ: ἀπὸ ἀνεξάρτητον σύμπλεγμα ἀτιστροβίλων, λαμπτικόντων ἀτμόν ἀπὸ δέκα υδραυλικῶν λέβητας ὑψηλῆς πιέσεως, τόπου Yarrow. Υπάρχουν ἀκόμη καὶ ἔτεροι τρεῖς κυλιούμενοι λέβητες ὑψηλῆς πιέσεως διὰ τὴν παροχὴν ἀτμοῦ εἰς τὰς διαφόρους βοηθητικὰς τοῦ πλοίου μηχανάς.

Τὸ «Conte di Savoia» ἔχει μέσουν δύθισμα σκάφους 30.6 ποδῶν, ἀλλιζεται δὲ δικούμενος, δτι θὰ ἀναπτύξῃ μίαν κανονικὴν ταχύτηταν ὑπηρεσίας 27 μιλῶν τὴν ὥραν.

ΤΟ ΜΗΧΑΝΗΜΑ ΕΙΓΣΤΑΘΕΙΑΣ

Ἐπὶ τοῦ «Conte di Savoia» ἐγκαθίσταται, διὸ γνωστόν, καὶ γυροσκοπικὴ συσκευὴ εὐσταθείας (Sperry Gyro - Stabiliser), διὰ τὴν ἔξασφάλισιν τῆς εὐσταθείας τοῦ πλοίου καὶ τὴν ἀπαλλαγὴν ἀπὸ τοῦ δικρόνου κλυδωνισμοῦ. Ή ἐφαρμογὴ τοῦ συστήματος Sperry ἐπὶ τούσσον διγκάδους ἐπιβατικοῦ πλοίου γίνεται διὰ πρώτην φοράν, τὸ γεγονός διὸ αὐτὸν προκαλεῖ δλως ἰδιαίτερον ἐνδιαφέρον μεταξὺ τῶν τεχνικῶν, δσον καὶ τῶν ναυτιλομένων κύκλων.

Περὶ τοῦ γυροσκοπίου Sperry ἔχουν δημοσιευθῆ πολλαὶ περιγραφαὶ εἰς τὸν ξένον ναυτικὸν τύπον, καθίδις ἐπίσης καὶ εἰς τὰ «Ναυτικὰ Χρονικά», ἔξεδθη δὲ τελευταίως καὶ εἰδικὸν διδίλλον ὑπὸ τὸν τίτλον: «Τὸ πλοίον ποὺ δὲν κλυδωνίζεται», παρέχον σειράν δληγη πληροφοριῶν περὶ τῆς λειτουργίας τοῦ συστήματος καὶ περὶ τῶν προβλέψεων τῆς ἐφαρμογῆς του ἐπὶ τῶν μεγάλων ὑπερωκενίων.

Οἱ Ἀγγλικοὶ τεχνικοὶ κύκλοι δείκνυνται: εἰσέτι διστακτικοί, διὸ πρὸς τὴν σκοπιμότητα τῶν ἐν λόγῳ μηχανημάτων εὐσταθείας καὶ δὲν προεξοφλοῦν τὴν μελλοντικὴν παραδοχήν του ἐπὶ τῶν μεγάλων λάτινερ. Τὰς ἀπόφεις των αὐτάς της στηρίζουν εἰς δύο τινά. Πρῶτον εἰς τὰς ὑπερόγκους διπάνας ἐγκαταστάσεως τοῦ συστήματος Sperry καὶ δεύτερον εἰς τὸ διὸ οἱ ἀρχιτέκτονες ναυπηγοὶ δὲν φαίνονται ἐνθουσιασμένοι διὰ τὴν ἐφαρμογήν του καὶ διερωτῶνται, ἀνεὶ τὸ μηχανῆμα τοῦτο ἐπάναγκες διὸ ἔνα δγκάδες ὑπερωκενίων ἡ ἀποτελεῖ ἀπλῶς μίαν πολυτέλειαν κατάλληλον πρὸς διαφήμισιν. Φρογούν μόνον, δτι ἐνδέχεται τὸ σύστημα Sperry εἰς τὰς ἀτμοπλοίας, νὰ ἐφαρμοσθῇ δὲς ἔνα ισχυρὸν μέσον προσελκυστικὸν εἰς τὰ σκάφη των περισσότερου ταξιδιωτικοῦ κόσμου.

Τὸ ἐπὶ τοῦ «Conte di Savoia» ἐγκατασταθέντα σύστημα Sperry διὰ τὴν εὐστάθειαν τοῦ πλοίου, περιλαμβάνει: τρία μηχανικά γυροσκόπια μὲ τροχούς, ἔκαστος τῶν ὅποιων ἔχει δάρος 100 τόνων καὶ λειτουργεῖ αὐτομάτως μὲ τὸ ἐλάχιστον σημείον ἐνάρξεως κλυδωνισμοῦ τοῦ πλοίου. Κατὰ τὰς στιγμὰς τῆς σφραγίστερης τρικυμίας, οἱ τροχοὶ τείνουν γὰρ συγκρατήσουν τὸ σκάφος εἰς τὴν κατακόρυφον θέσιν του καὶ περιορίζουν τὴν ἐκ τοῦ κλυδωνισμοῦ κλίσιν του εἰς τρεῖς σχεδόν μοίρας, δηλαδή κλίσιν ἀνεπάσθητον διὰ τοὺς ἐπιβάτας. Τὸ διλικὸν δάρος τοῦ μηχανήματος ἀνέρχεται εἰς 600 τόνους, μέντον λιγοτέρων κατά τις ἀνωτέρων τοῦ 1 οοῦ ἐπὶ τῆς χωρητικότητος τοῦ «Conte di Savoia», κατεσκευάσθη δὲ ἐξ ὀλοκλήρου εἰς τὰς Ἀγγλικὰ ἐργοστάσια «Vickers - Armstrongs» τοῦ Barrow.

ΤΑ ΗΛΕΚΤΡΙΚΑ ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΑ

Τὰ ἐγκατασταθέντα ἐπὶ τοῦ «Conte di Savoia» ἡλεκτρικά μηχανήματα κατεσκευάσθησαν παρὰ τοῦ Ἀγγλικοῦ Οίκου Metropolitan Vickers Electrical Company, ἀποτελοῦν δὲ ἔνα τεράστιον συγκρότημα ἡλεκτρογεννητήρων, πρώτην φοράν τοποθε-

τουμένων εἰς τόσην εύρειαν κλίμακα όπι πλοίου κινουμένου διάτημα στροβίλων. Τό δύο συγκρότημα περιλαμβάνει: έξι διμίλιους κυρίων γεγενετήρων και δύο έπικουρικών, διεικής δυνάμεως 5300 Κ.ώ., δυναμένων για παράγουν ήλεκτρικόν ρεῦμα ίκανόν για φωτίση μίαν πόλιν έχουσαν πληγθυσμόν ἄνω τῶν 200.000 κατοίκων.

Όλα σχεδόν τὰ βοηθητικὰ μηχανήματα τοῦ πλοίου λειτουργοῦν διάτημα στροφής, ως λ.χ. τὰ μηχανήματα τοῦ καταστρώματος, τὰ μηχανήματα τοῦ συστήματος φωτισμοῦ, άσρισμοῦ, θερμάνσεως κ.λ.π. καὶ μόνον βοηθητικὰ τινὰ μηχανήματα σχετιζόμενα πρὸς τὰς κυρίως μηχανήματα τοῦ πλοίου κινούνται διάτημος. Δέον για σημειώθη ἀκόμη, διτε τὸ μηχάνημα εὐσταθείας Sperry ἀπαιτεῖ 12 μοτέρ, τὸ δέ σύγολον τῶν ἐπὶ τοῦ πλοίου ἔγκυτα σταθέντων ήλεκτρικῶν κινητήρων ὑπερβαίνει τοὺς πεντακοσίους.

Η ΓΡΑΜΜΗ ΤΟΥ ΒΟΡ. ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΥ

Ἡ προσεχῆς ἔναρξις τῶν πλόων τῶν δύο Ἰταλικῶν πλωτῶν κολοσσῶν «Rex» καὶ «Conte di Savoia» τῶν 50.000 τ. γκρός καὶ τοῦ Ἀμερικανικοῦ «Manhattan» τῶν 30.000 τόννων, παραλλήλως πρὸς τὴν γοργήν πρόσδον τῆς ἐργασίας διὰ τὴν ἀπορράτωσιν τοῦ Γαλλικοῦ συνπερ «Iλ-Ντέ-Φράνς» τῶν 70.000 τόννων καὶ τὴν τόχην τοῦ νέου «Κιονύγαρτερ», σύτινος ἀπὸ τοῦ Δεκεμβρίου ἀνεστάλη ἡ ναυπήγησις, κρατοῦν ζωηρὸν τὸ ἐνδιαφέρον τοῦ διεθνοῦς κόσμου τῶν γκυτιλλομένων. Ἡ γραμμὴ τοῦ Βορ. Ἀτλαντικοῦ καὶ τὸ γόγοτρον τοῦ «Κυκνοῦ Ἐπισείοντος» προκαλοῦν ἐκ νέου τὴν προσοχὴν τῆς κοινῆς γνώμης τοῦ Παλαιοῦ καὶ τοῦ Νέου Κόσμου καὶ παρέχουν λαβὴν εἰς προβλέψεις καὶ ἴστορικὲς ἀγκυροπήσεις τῶν προσδόνων εἰς ταχύτητα καὶ μέγεθος πλοίων, ἀφ' οὗ ἡμέρας διέπλευσε τὸν ὥκεινον τὸ πρῶτον ἀτμοκίνητον σκάφος, τὸ ἴστορικὸν «Sirius» τῶν 534 τόννων.

Τὸ 1840, ὁ Σάμουελ Κιούναρ ίδρυσε τὴν διμόνιον ἀτμοπλοΐαν, ηὗταις καὶ καθιέρωσε τὴν τακτικὴν ταχυδρομικὴν καὶ ἐπιβατικὴν ὑπηρεσίαν μεταξὺ Εὐρώπης καὶ Ἕνωμένων Πολιτειῶν—ἐκτελούμενην διάτημαν γιγάντων τροχοφόρων χρησιμοποιούντων καὶ τὰ ἴστια των, διτε τὸ ἐπέτρεπον αἱ ευνοϊκαὶ κατιρικαὶ συνθῆκαι. Ἡ μέση ταχύτης τῶν ταξιδίων ἀνήρχετο εἰς 8 3/7 μιλίων καθ' ὥραν.

Δέκα ἔτη δραδύτερον, διτε ἰδρύθη ἡ «Inman Line», εἰχε ἐφαρμοσθῆ ἡ διά μιᾶς ἔλικος κινητήριος ἀτμομηχανή, ἀλλ' η Κιούναρ ἀποστέργουσα τὸν γεωτερισμόν, ἐξηγολούθησεν ἐπὶ τινὰ ἀκόμη ἔτη, μετὰ τὸ 1850, νὰ διατηρῇ εἰς τὴν γραμμὴν τοῦ Βορ. Ἀτλαντικοῦ τὸ σύστημα τῶν τροχοφόρων πλοίων τῆς. «Οσον ἀφορᾷ τὸ μέγεθος τῶν σκαφῶν, ηὗταις ἀπὸ τὸ 1865 ἀπὸ 2000 εἰς 4000 τόνους, ἔφθασε δὲ καὶ ἡ ταχύτης των εἰς τὰ 13 μιλία.

Ἐν συνεχείᾳ, μεταξὺ τῶν ἑταῖρων 1865 καὶ 1880 ἐνεφανίσθη εἰς τὸν Ἀτλαντικὸν τὸ πρῶτον ἀτμόπλοιον μέχρι την γραμμὴν τῶν 5000 τόννων καὶ μέτα ταχύτητας ὑπερβαίνουσαν τὰ 14 μιλία. «Ηρχίσεις κατέπιν ἀναπτυσσόμενος ἔνας ἔντονος συναγωνισμός, τὸν διποίον προσεκάλει καὶ ἐνίσχυεν ἡ ίδρυσης καὶ ἄλλων ἀτμοπλοΐῶν καὶ ἡ δογμέρων ἐπέκτασις τοῦ ἐμπορίου, ηὗταις ἀπήτει πλοία μεγαλύτερα καὶ ταχύτερα.

Ἐν τῷ μεταξὺ ἡ παλαιὰ ἑταῖρία «Guion Line» εἶχε κερδίσει τὸ ρεκόρ τοῦ ταχυτέρου διάπλου τοῦ Ἀτλαντικοῦ διὰ τῶν ἀτμοπλοίων τῆς «Arizona» καὶ «Alaska», τὸ διετήρησε δὲ μέχρι τὸ 1885, ὅτε τὸ ἀνεκτησεν ἡ Κιούναρ διὰ τῶν ἀτμοπλοίων τῆς «Umbria» καὶ «Etruria» ἀτιγα, καίτοι ἐκιγούντο μὲ μίαν ἔλικα, ἥδουνθησαν για τὸν ἀναπτυξόν την ἐπίζηλον διὰ τὴν ἐποχήν των ταχύτητων 19 μιλίων.

Ἡ χρονικὴ περίοδος τῶν ἑταῖρων 1887 ἕως 1899 θὰ μείνῃ ἴστορικὴ διὰ τὰ ταξιδία τοῦ Ἀτλαντικοῦ, διότι κατὰ τὴν ἐγένετο παγίων ἀποδεκτὸν καὶ ἐφηρμόσθη γενικῶς παρ' ὅλων τῶν ἑταῖρων τὸ «διπλοεικονίγητον» ἀτμόπλοιον. Αἱ ἀτμοπλοίαι: «White Star Line» καὶ «Inman Line» ἔθεσαν ἐν ὑπηρεσίᾳ τὰ ὑπερωκενιά των «Teutonic» καὶ «Majestic» ἡ πρώτη καὶ «City of New York» καὶ «City of Paris» ἡ ἕτερη, ἔχοντα χωρητικότητα ἄνω τῶν 10.000 τόννων ἔκυστον καὶ ταχύτητα 20 μιλίων.

Τὰ τέσσερα κατὰ σκάφη ἦσαν κατὰ τὴν ἐποχήν των τὰ μέγιστα καὶ ταχύτερα ἀτμόπλοια τοῦ Κόσμου.

Τὸ ρεκόρ τῆς ταχύτητος περιήρχετο ἀπὸ πλοίου εἰς πλοίον, σκάφη μεγαλύτερη κατεσκευάζοντο ὑπὸ τὴν πίεσιν τοῦ δευτέρου ἀγκυρωνισμοῦ, κατὰ δὲ τὸ 1894 τὸ ρεκόρ τῆς ταχύτητος ἀνεκτήθη καὶ πάλιν ἀπὸ τὴν Κιούναρ, χάρις εἰς τὸ ἀτμόπλοιον «Luca-

νία», χωρητικότητος ἄνω τῶν 12.000 τόννων καὶ ταχύτητος 22 μιλίων.

ΟΙ ΓΕΡΜΑΝΟΙ ΔΙΑΤΟΝΟΣ «ΕΠΙΣΕΙΟΝΤΑ»

Ἄπο τοῦ 1890 καὶ ἐντεῦθεν μετέσχον εἰς τὸν συναγωνισμὸν τοῦ Βορείου Ἀτλαντικοῦ καὶ οἱ Γερμανοί, οἱ ὅποιοι, χάρις εἰς τὰς συνεχεῖς γνωπηγὰκὲς προσδόους των, ἐπέτυχον ἀπὸ τοῦ 1897 νὰ ἀγοράσουν ἀπὸ τὸν «Αγγλος τὸ ρεκόρ τῆς ταχύτητος καὶ ν' ἀνηκεπτάσουν τὸν «Κυκνοῦ Ἐπισείοντα» εἰς σκάφη 14.000 καὶ 17.000 τ. Τὸ ρεκόρ ταχύτητος τὸ ἐκράτησαν ἔκποτε αἱ Γερμανοί ἀπομπολοῖσαν μέχρι τοῦ ἔτους 1906, διτε ἡ Κιούναρ Λάτιν ἐχρίστησεν εἰς τὸν ταξιδιώτακόν κόσμον τὴν ταχύπλοιον «Μαυριτάνια».

Καὶ ὁ συναγωνισμὸς συνεχίζεται μὲ αὐξησούν πάντοτε δέσμητητα. Οἱ «Ἀγγλοι» ἐπέτυχον πολλὰς προσδόους εἰς τὸ μέγεθος καὶ τὰς ἀνεσιστὰς τῶν σκαφῶν των, δὲν καταστρώσαν διμως γιαύξησουν τὴν ταχύτητά των. Τὸ 1911 ἐνεφυνίσθη τὸ «Olympic» τῆς Οδάξτ Στέκ Λάτιν, σκάφος 46.000 τόννων γκρός, ικολούθησε δὲ τὸ «Aquitania» τῆς Κιούναρ μὲ τὴν ίδιαν χωρητικότητα. Ἀμφότερα ἦσαν τὰ μέγιστα τῆς ἐποχῆς των, η δὲ ταχύτης των ἦτο ἀνωτέρα τῶν 22 μιλίων, χωρὶς διμως νὰ φύλην τὴν της «Μαυριτάνιας», δι πρυμναῖος ἵστος τῆς διποίας ἐξηγολαύθει: νὰ φιλοξενῇ μὲ ὑπερηφάνειαν τὸν «Κυκνοῦ Ἐπισείοντα».

Κατὰ τὰς παραμονὰς τοῦ μεγάλου πολέμου, οἱ Γερμανοί ἐπέθησαν κατὰ πόδας τῶν «Ἀγγλων» συναγωνιστῶν διὰ τῆς κατασκευῆς δύο πλοίων 56.000 καὶ 59.000 τόννων (τῶν σημεριγῶν «Majestic» καὶ «Leviathan»), ἀτιγα ἦσαν ταχύτερα τοῦ «Ολυμπίου» καὶ τῆς «Ακουετάνιας» χωρὶς τὰ δυνηθεῖσαν για καταρρίψουν καὶ τὸ ρεκόρ τῆς «Μαυριτάνιας».

Εἰς τὸ σημεῖον αὐτὸν ἐπῆλθεν ὁ πόλεμος διὰ νὰ ἀνακόψῃ καθε ταυτηγικὴν προσπάθειαν καὶ νὰ κατασιγάσῃ πάντα συναγωνισμόν. «Άλλος» η μεταπολεμικὴ περίοδος ἐπανέφερε τὴν παλαιὰν εὐγενὴ ἀμιλλαν, ηὗταις καὶ ἐδημιουργήσε πολλὰς μεταβολὰς καὶ ἀνέτρεψε τὰς παλαιοτέρας συνθῆκας. Τὸ «Bremen» καὶ τὸ «Europa», σκάφη 45.000 τόννων, ἀνέπτυξαν τὴν ζηλευτὴν ταχύτητα τῶν 27 μιλίων καὶ εύθυνος ἀμα τῇ ἐμφανίσει των ἀφήρεσαν τὸν «Ἐπισείοντα» ἀπὸ τὰς Ἀγγλικὰς χεῖρας, ἀφ' οὗ ὅτδεσσον φιλοστρογενεῖς τὸν «Μαυριτάνια» ἐπὶ εἰκοσιτρίκα συναπτὰ ἔτη.

Τὸ θελγητρόν του, τόσου ἱκανοποιοῦ τὸν Ἐθνικὰ γόνητρα τῶν ἀμιλλομένων Κρατῶν, συνεκίνησεν ἡδη καὶ τὴν Γαλλίαν, η δὲ «Τζενερέλλ Τρανσιτανίκ», ἐπλιζει: διὰ τοῦ ὑπὸ γαυπήγησιν δι περιωκενίου τῆς τῶν 70.000 τόννων νὰ χαρίσῃ εἰς τὴν Χώρων τῆς τὴν τιμὴν τοῦ «Κυκνοῦ Ἐπισείοντος». Τὸ σούπερ «Iλ-Ντέ-Φράνς», λέγεται, έτι: θ' ἀναπτυξή ταχύτητα γύρω τῶν 30 μιλίων.

«Η οἰκονομικὴ κατάρρευσις τοῦ Κόσμου, ἔσχεν ἀμεσον τὴν ἐπιδροὴν τῆς καὶ ἐπὶ τῶν γραμμῶν τοῦ Βορ. Ἀτλαντικοῦ, τὰς διποίας ἐπλιζει κατιρίως. Παρὰ τὸ γεγονός αὐτὸν διάθητης ἀντηγνωνισμὸς είνε τόσον δέξιος, ὥστε καμπία ἀπὸ τὰς ἐνδιαφερομένας ἀτιγαίς δὲν ἐσκέψη για τὸ παρεκκλίνη τοῦ παλαιοῦ ρόλου τῆς καὶ ἐγκριμούση τὸ πρόγραμμα τῆς μὲ τὰς σημεριγάνας συνθῆκας.

Πρέπει: ἀκόμη νὰ προστεθῇ, διτε: ὁ ταξιδιώτας κόσμος προσελκύεται ἀπὸ τὴν μεγάλην ταχύτητα, καθοδες καὶ τὸ δι: ἀκρούν εἰς μίαν ἑταῖρον διόπλιστον σκάφη ταχύτητος 30 μιλίων διὰ νὰ ἔξαστησουν μίαν τακτικὴν ἐδομακιδιαίαν γραμμὴν Εὐρώπης—Νέας Υόρκης. Σήμερον, μὲ τὴν ταχύτητα τῶν 24 μιλίων διατίθενται: διὰ τὴν ίδιαν γραμμὴν τρία πλοία. Συνεπῶς η ἐκ τῆς κοινῆσεως τῆς ταχύτητος μείωσις τῶν διατιθεμένων σκαφῶν εἰς δύο, προώρισται νὰ ἔχεσθηση μίαν ἀξιόλογον οἰκονομίαν εἰς τὰς ἀτμοπλοΐας τῶν γραμμῶν τοῦ Βορείου Ἀτλαντικοῦ.

ΠΑΡΑΚΛΗΣΙΣ

«Οσοι ἐκ τῶν π.κ. Συνδρομητῶν δὲν ἔχουσιν εἰσέτι ἀποστελλεῖ τὴν ἐτησίαν αὐτῶν συνδρομὴν, παρακαλοῦνται, ὅπως ἐμβάσωσιν αὐτὴν τὴν Διεύθυνσιν τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» Λεωφόρος Σωκράτους 35 Πειραιᾶ.

«Ἡ συνδρομὴ διὰ μὲν τὸ «Εσωτερικὸν» εἶνε δραχμαὶ 150, διὰ δὲ τὸ «Εξωτερικὸν» μία Λίρα Αγγλίας.

(Ἐκ τῆς Διεύθυνσεως)

"ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ,"

ΔΕΚΑΤΕΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ
ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ

ΓΡΑΦΕΙΑ. ΛΕΟΦΟΡΟΣ ΣΩΚΡΑΤΟΥΣ 35 ΤΗΛΕΦ. 40.658
ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΑ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: "ΧΡΟΝΙΚΑ,"

ΟΡΟΙ ΕΤΗΣΙΑΣ ΣΥΝΔΡΟΜΗΣ
ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ ΔΡΧ. 150.

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

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

ΤΟ ΔΕΚΑΤΕΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

Η άπόφασις της Κυβερνήσεως, όπως διά λόγους οικονομίας, συμπιέζει τα τρία πολεμικά ύπουργεια είς ένα πολεμικὸν τοιούτον Η ΕΠΙΒΑΛΛΟΜΕΝΗ ΛΥΣΙΣ Ἐθνικῆς Ἀμύνης, ἀπόφασις ή όποια ἀπὸ πολλοῦ χρόνου θὰ ἔπειται νὰ είχε ληφθῆ, ὅχι μόνον λόγῳ οικονομικῶν ἀναγκῶν, ἀλλὰ καὶ διὰ τὸν συντονισμὸν τῆς ὁργανώσεως τῶν πολεμικῶν δυνάμεων τῆς Χώρας, δημιουργεῖ ζήτημα ἀμεσώτατα ἐνδιαφέρον τὴν Ἐμπορικὴν Ναυτιλίαν μας. Πρόκειται περὶ τῆς θέσεως τῆς Διευθύνσεως τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ, ὑπαγομένης ἡδη εἰς τὸ Ὑπουργεῖον τῶν Ναυτικῶν.

Εἶναι τόσον ἐμφανῶς οιφῆς η ἀποστολὴ τοῦ νέου Ὑπουργείου τῆς Ἐθνικῆς Ἀμύνης, ὥστε νὰ μὴ δικαιολογήται καμμία ἀμφιβολία, διὰ οὐδὲ σκέψις καν δύναται νὰ ὑπάρξῃ περὶ ὑπαγωγῆς τῆς Διευθύνσεως τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ, ἐνὸς κλάδου καθαρῶς πλούτοπαραγωγικοῦ, εἰς τὴν δικαιοδοσίαν ἐνὸς ὑπουργείου ἀποκλειστικῶν πολεμικῶν. Ἐπιβάλλεται κατὰ συνέπειαν ὅπως η Κυβερνήσις, ἐπιλαμβανομένη τῆς εὐκαιρίας, διαρρυθμίσῃ κατὰ τρόπον οὗτον ἀλλὰ καὶ δριστικὸν, τὰ τῆς Διευθύνσεως τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ. Ὑπαγωγὴ ταύτης εἰς τὸ Ὑπουργεῖον τῆς Ἐθνικῆς Οἰκονομίας θ' ἀπέβαινεν ἀλλήλως καταστρεπτικὴ διὰ τὴν ναυτιλίαν μας καὶ θὰ ὑπενόμενε τὴν ἐπιδιωκομένην ἀρμονίαν σχέσεων, μεταξὺ τῶν δύο παραγόντων της, πλοιοπτητῶν καὶ πληρωμάτων, λαμβανομένων ὑπὲρ ὅψει τῶν ὑπερδεόντως φιλοστασικῶν, τῶν αὐτόχρονα σοσιαλιστικῶν, κατευθύνσεων τῶν ιδιονόμων τὰς συναφεῖς ὑπηρεσίας τοῦ Ὑπουργείου τούτου.

Μόνη ἐνδεικνυομένη, καθ' ἡμᾶς, λύσις εἶναι νὰ δοθῇ εἰς τὴν Διεύθυνσιν τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ αὐθυπαρεξία, νὰ ὁργανωθῇ αὕτη εἰς ὑψηλούργειον, τιθεμένου ἐπὶ κεφαλῆς τῆς πολιτικοῦ προσώπου, ἀπ' εὐθείας ὑπέχοντος εὐθύνην ἔναντι τῆς Ἐθνικῆς ἀντιπροσωπείας, ἔναντι τοῦ λαοῦ.

Οὕτω, κωδικὸν καμμίαν πρόσθετον ἐπιβάρυνσιν τοῦ προϋπολογισμοῦ, θὰ καταστῇ δυνατὸν ἡ σπουδαιοτάτη αὐτὴ κρατικὴ ὑπηρεσία νὰ ἐπιτελέσῃ τὴν σημαντικὴν ἀποστολὴν τῆς, τιθεμένου τέρματος εἰς τὸ σημερινὸν καθεστῶς τῆς ἀδρανείας καὶ τῆς τελματώσεως τῶν ναυτιλιακῶν μας ζητημάτων. Ἐπὶ τοῦ ζωτικωτάτου τούτου ζητήματος ἐπιψυχλασσόμενα νὰ ἐπανέλθωμεν διεξοδικῶτερον.

Αυτούμενα εἰλικρινῶς διότι εὐδιορύζεται εἰς τὴν δυσάρεστον ἀνάκην νὰ διαψεύσωμεν ἑαυτούς, διαπιστώσαντας εἰς προηγούμενα Η ΣΥΜΒΑΣΙΣ ΔΙΑ ΤΗΝ

ΥΠΕΡΩΚΕΑΝΙΟΝ τοῦ πολιτικοῦ μας κόσμου καὶ εἰς τὸν οἰκονομικοῦς παράγοντας τοῦ τόπου.

Δύο τελευταῖα περιστατικὰ ἥλθον ἀτυχῶς ν' ἀποδεῖσον καὶ πάλιν διὰ τὴν ζηγνούσα τούλαστον—τῆς ἐμπορικῆς μας ναυτιλίας καὶ τῆς συμβολῆς τῆς εἰς τὴν παραγωγὴν ζωὴν τῆς Χώρας γραφτηρίεις τὰς ἀντιλήψεις μιᾶς μερίδος τοῦ πολιτικοῦ κόσμου καὶ τῶν οἰκονομικῶν παραγόντων.

Τὸ ἐν τῶν περιστατικῶν αὐτῶν, πολὺ εὐγλωττον καὶ ἐνδεικτικὸν, εἰναι η ἔξελιξις τὴν διόπιν ἐλασθενεῖ ἡ ἐν τῷ Φερούσα καὶ τῇ Βούλη συζήτησις περὶ τὸ νομοσχέδιον τῆς κυρώσεως τῆς συμβάσεως διὰ τὴν ὑπερωκεάνιον γραμμῆν.

Πολιτευόμενοι παλαιοί, ἀλλὰ καὶ σοβαροί, ἡσκήσαν πολιτικὴν ἀποκαλύπτως «τορπιλιστικήν» τῆς κυρώσεως τῆς συμβάσεως ἐπικαλούμενοι κατὰ τρόπον, ἐμφανῶς δημαρχικὸν, τὴν ἀνάγκην διόπιν χρησιμεύονταν νέα διάπλαζον τὸν Δημόσιον. Οἱ ἴδιοι ἐν τούτοις πολιτευόμενοι ἦν ἐποπλιλίζον τὴν σύμβασιν μὲ τὴν αἰτιολογίαν διὰ δὲν ἡμιοροῦν νὰ παράσχουν τὴν κυρωτικὴν ψῆφον τῶν διὰ τὴν παραχώρησιν πρὸς τὴν Ἐθνικὴν Ἀποπλοίαν μιᾶς ἐπηρίσσεις ἐπιχορηγήσεως, ἐψήφιζον καὶ ἀφένον διὰ τῆς οιωπῆς τῶν ἀδιαμαρτυρήσας νὰ φημίζωνται νομοσχέδια συνεπαγόμενα πολὺ μεγαλυτέρας, ἀλλὰ καὶ κάθε ἀλλοιαστικής μερίδος τῆς συμβάσεως διά τὴν πολιτευόμενον γραμμῆν.

Μόνον η ἄγνοια τῶν ἐπιζημιῶν συνεπειῶν τὰς διόπιν διὰ τὴν ἐθνικὴν οἰκονομίαν τῆς χώρας διὰ διακοπὴ τῆς μετά τῆς Ἀμερικῆς ἐπικοινωνίας μας διὲλληνικῶν σκαφών δικαιολογεῖ τὴν ἐλαφρὰ ἀντὶ τὴν στάσιν ὡρισμένων πολιτευόμενων.

Τὸ ἄλλο γραφτηριοτικὸν γεγονός εἶναι διὰ τὴν διεξαγομένην συζήτησιν περὶ τὸ ζητημα τῆς βελτιώσεως τοῦ ἐμπορικοῦ μας ισοζυγίου, ἐνῷ προτείνονται πάσης φύσεως λύσεις, ἐφαρμόσιμοι καὶ ἀνεφάρμοστοι, ἀγορεῖται ἀπολύτως διὰ ἐμπορικὴ ναυτιλία. Ποία εἶναι η συμβολὴ τῆς καὶ τῆς ΕΘΝΙΚΟΝ ΕΙΣΟΔΗΜΑ

δύναται νὰ συνεισφέρῃ εἰς τὴν βελτιώσεων τοῦ ἐμπορικοῦ μας ισοζυγίου ἀποτελούν θέματα ἀγνωστα εἰς τὴν συζήτησιν αὐτὴν, τὴν διόπιν δικαίων ἀνακάρας ἀποτελούντης κανεὶς διερωτάται, ἀν ἀφορᾷ τὴν ναυτικὴν Ἐλλάδα διὰ τὴν γείτονά μας τὴν Βουλγαρίαν. Τὸ μέτρον τῆς ἀγνοίας αὐτῆς τὸ ἐδωκε προσωπικοτῆς διὰ διόπιν διάπλαζον τὸν παρακαλούντης τὸν δύο μεγάλων τραπεζιτικῶν ἰδρυμάτων τῆς χώρας παραμονῆς της, διερωτάται τὴν ἀγνοοῦ, ὡς κ. Άλεξ. Διομήδης, γραφτηρίσας ὡς «ἀσύλληπτον» (!) τὴν ἐπὶ τῆς ναυτιλίας εἰσόφορά εἰς τὸ ἐμπορικὸν μας ισοζυγίον καὶ περιορισθεῖς κατόπιν τούτου νὰ προσδιορίσῃ μόνον τὸ διὰ τὰ μισθολόγια τῶν πληρωμάτων εἰσαγόμενον ἐτήσιως συνάλλαγμα ποσοῦ 700.000 λιρῶν.



Η ΕΛΕΥΘΕΡΑ ΖΩΗ ΚΑΙ Η ΣΙΔΗΡΟΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ

Φίλε Κύριε Διευθυντά,

Αἱ δύο μονὶδιότητες, η τοῦ Σιδηροβιομηχάνων καὶ η τοῦ Ἐπιτρόπου ἐν τῇ Ἐλευθέρᾳ Ζώνῃ, μὲ προτρέπονταν νὰ σᾶς γράψω τὰ κατωτέρω, ἀναφερόμενος εἰς τὸ σημείωμά σας: «Ἡ Σιδηροβιομηχανία καὶ ἡ Ἐλευθέρα Ζώνη» τοῦ προηγούμενον σας φύλλου.

Οφείλομεν νὰ μολογήσωμεν διὰ τὴν ζητημάτων της, η Ἐλευθέρα Ζώνη κάθε ἀλλο στενοκέφαλον ἀντιληφτην ἐπέδειξεν.

Ἀπόδειξε περὶ τούτου, διὰ εἰς τὸ διάταγμα τῆς 22ας Φεβρουαρίου ἐ. ε. «Περὶ Ἐλευθέρας Ζώνης Πειραιῶς» καὶ εἰς τὸ 2ον ἀρρενον αὐτοῦ, εἰδικῶς προέβλεψεν διὰ τὴν ἐγκατάστασιν ἐντὸς τῆς περιοχῆς αὐτῆς εργοστασίων διὰ μικρῶν ἐπισκευῶν πλοίων. Δευτέρα δὲ ἀπόδειξε, ἡ σπουδὴ τῆς Ἐπιτροπῆς Ἐλευθ. Ζώνης, διὼς μεταξὺ τῶν ποτῶν ζητημάτων ὃν ἐπελήφθη, ἀμα τὴν συγκροτήσει, τῆς ἡτο καὶ ἡ συζήτησις ἐπὶ τοῦ ζητημάτος τῶν ἐργοστασίων, κατὰ τὴν διόπιν διερωτάται τὴν ζητημάτων της, η «Ἐνωσὶς Σιδηροβιομηχάνων», ητὶς διετύπωσε τὰς γνώμας της. Επ' αὐτῶν ἡ ὑπηρεσία τῆς Ε.Ζ.Π. μοδὸν μετά τῆς ἀριθμίας τοιαύτης τοῦ Ο.Π.Λ. μελετῶν τὴν ἐξενδεσιν τοῦ καταληλοτέρου χώρου διὰ τὴν τοιαύτην ἐγκατάστασιν ἐργοστασίων.

Οστε ἐκ τῶν ἀνώτερων φαίνεται, διὰ η Ἐλευθέρα Ζώνη πλήρως κατανοεῖ τὴν εὐρείαν σκοπιμότητα ἡ ἔνεχει η ὑπαρξίας συγχρονισμένης βιομηχανίας ἐπισκευῶν πλοίων ἐντὸς τοῦ λιμένος, καὶ διαπνέεται ἀπὸ τὰς καλλίδιες εἰνοικάς διαθέσεις ὑπὲρ ἀντῆς. Άλλα τοῦτο δὲν προϋποθέτει βεβαίως διὰ πρέπει καὶ οἱ ἐνδιαφερόμενοι διὰ τὴν τοιαύτην ἐγκατάστασιν Σιδηροβιομηχάνων νὰ ζητῶσι τὰ ἀδύνατα. Διότι ἡ ἐγκατάστασις ἐντὸς τοῦ στενοῦ χώρου τῆς Ζώνης τριάκοντα σχεδὸν ἐργοστασίων, δίκην παραγωγῆς, διὸν δὲν εἶναι οὔτε συγχρονισμὸς λιμένος, οὔτε ανάπτυξις τῆς πομπηγανίας ἐπισκευῶν πλοίων.

Ἡ Ζώνη δὲ δύνατον ἵσως νὰ ἐγκρίνῃ τὴν ἐγκατάστασιν 4 η 5 ἐργοστασίων μικροεπισκευῶν πλοίων, μὲνά μηχανικὰ μέσα, πληρούντων τὰς ἀπαιτήσεις τῆς νεωτέρας τέχνης, παρ' ὃν θὰ καταστῆ δυνατή ἡ ταχυτέρα, ἀριτιωτέρα τεχνικῶς καὶ οἰκονομικῶς ἐκτέλεσις

τῶν ἐπισκευῶν, δόποτε θὰ ἐπιτευχθῇ προσέλκυσις τῶν ἐπισκευῶν εἰς τὸν λιμένα μας.

Εἰς ἑτοχὴν ποὺ νὴ κρίσις ἀναγκάζει εἰς συγχωνεύσεις μεγάλους βιομηχανικούς καὶ ναυτιλιακούς δραγανισμούς (ώς ἐν 'Ιταλίᾳ π.χ.), φρονούμενος ὅτι σοβαρῶς θὰ ἔσται νὰ σκεφθοῦν καὶ οἱ Σιδηροβιομήχανοι ὅτι ἐπιβάλλεται νὰ ἀκολουθήσουν τὸ τοιοῦτον παράδειγμα.

Οὕτω, ἀντὶ τῶν ἡδη διεκδικούντων δικαιώματα ἐγκαταστάσεως ἐντὸς τοῦ λιμένος 30 ἀσθενεικῶν καὶ μηχανικῶν ἀτελεστάτων ἐγοστασίων ἐπισκευῶν πλοίων, όταν προέλθουν τέσσαρες η πέντε ισχυροί καὶ ζωτικοί δραγανισμοί, δυνάμενοι καὶ τὸν λιμένα νὰ ἀναδειχθοῦν ὡς κέντρον ἐπισκευῶν ἐν τῇ 'Ανατολικῇ λεκάνῃ τῆς Μεσογείου, καὶ τὴν βιομηχανίαν αὐτὴν τὴν τόσον ιστορικήν, τὴν τόσον ἄλλοτε ἀκάμασαν, νὰ προσαγάγουν, ἐπ' ἀγάθῳ τῆς πόλεως καὶ γενικώτερον τῆς 'Εθνικῆς Οικονομίας.

Ἐνχαριστῶν, Κύριε Διευθυντά, διὰ τὴν φιλοξενίαν τῆς παρούσης μου.

Πειραιεὺς 26 Μαρτίου 1932

Διατελώ μετὰ πάσης τιμῆς
ΣΤΥΛ. ΚΟΝΤΟΓΙΑΝΝΗΣ
Σιδηροβιομήχανος

"ΜΕΣΑΖΟΝΤΕΣ,, ΕΙΣ ΚΡΑΤΙΚΑΣ ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Κύριε Διευθυντά,

Εἰς τὸ τεῦχος ἀριθ. 30, τῆς 15ης Μαρτίου ἐ.ξ. σελίδα 17 ἐδημοσιεύθη ἄρθρον μεμφόμενον τῶν δημοσίων ὑπηρεσιῶν, «διδίτι κατὰ τὰς ναυλώσεις χρησιμοποιοῦντας πρός ζημιάν τῶν πλοιοκτητῶν» ζητεῖται δι' ἐν τέλει νὰ πληροφορηθῆται ἐάν «θὰ συνεχισθῇ ἐπὶ πολὺ ἡ ἀδικία αὐτή».

Καθήκοντος ἡμῶν θεωρούμενον ἐπομένως νὰ σᾶς πληροφορηθῶμεν, ὅτι εἰς τὰς ναυλώσεις, διὰ τὸν ἀνήργητον ή ἡμετέραν ὑπηρεσίαν ἀπεκλείσθησαν τελείως οἱ μεσάζοντες, ἐδέχθημεν δὲ μόνον πλοιοκτήτας ή ἀντριόσπους αὐτῶν δεόντως ἔξουσιον διορθωτήμενος.

Ἐργολάβους οὔτινες ζητοῦν νὰ ἀναλάβουν μεταφοράς ποσοτήτων διαφόρων εἰδῶν Δημοσίου μὲ τὸν σκοπὸν νὰ μεταβιβάσουν ὑπερόπου μέρος ή ὅλον τοῦ φορτίου τῆς ἑγολαβίας των εἰς πλοιοκτήτας στρεφούντες αὐτὸν σημαντικοῦ μέρους τοῦ ναύλου, ἀρνούμενα κατ' ἀρχήν νὰ δεχθῶμεν.

Τοῦτο ἔχομεν καταστήσει γνωστὸν εἰς τὸν ναυτικὸν κόσμον διὰ τοιχολόγησεων, ὡς καὶ δι' ἀνακοινώσεων εἰς τὰ προεδρεῖα τῶν Ναυτικῶν συλλόγων, ἐτηρήσαμεν δέ ἀπαρεγκλίτως καὶ εἰς τὰς ναυλώσεις 65 μικρῶν ἀτμοπλοίων καὶ Ιστιοφόρων, μὲ τὰ ὅποια μετεφέρομεν τὰ χαρούπια Δημοσίου.

Οσον αφορᾷ τοὺς ναύλους, οὗτοι διέριζονται ὑπὸ πενταμελοῦς 'Εκτιμητῆς 'Επιτροπῆς.

Πληροφορούμενά ἐν τούτοις παρὰ πλοιοκτητῶν, ὅτι ὑπηρεσίαι ἄλλαι μὴ ναυτικαί, προβαίνουν εἰς ναυλώσεις ἀκολουθούσαι σύστημα ἰδίου.

Μετὰ τιμῆς
Ο τηματάρχης Ν. 'Επιτάξεων καὶ Ναυλώσεων
Γ. ΓΕΩΡΓΑΚΟΠΟΥΛΟΣ
Ἐπιλιμνεύοντος Β'.

Σημ. «Ναυτικῶν Χρονικῶν». Δημοσιεύμενον εὐχαριστῶς τὴν ἐπιστολὴν τοῦ κ. Γ. Γεωργακοπούλου, ἀρκούμενον: εἰς διὰ ἀναφέρονται εἰς τὴν τελευταῖς παράγραφον αὐτῆς ἀπειδεικνυτικά τῶν πληροφοριῶν μας περὶ «μεσαζόντων» εἰς τὰς Κρατικὰς ναυλώσεις. Πράγματι δὲν πρόκειται περὶ Ναυτικῶν Υπηρεσιῶν, ἔχομεν κάθε λόγον νὰ τὸ πιστεύωμεν, ἀλλὰ δὲν πάσουν ἐκ τούτου νὰ ὑπάρχουν ἀλλαὶ Κρατικαὶ ὁργανώσεις, ἐνεργοῦσας τὰς μεταφοράς των διὰ τρίτων. Συγκεκριμένως καταγγέλλομεν εἰς τὸν κ. Γεωργούργον τῶν Οἰκονομικῶν, τὰ διὰ τεκτίνονται: εἰς βάρος πτωχῶν βιοπλακιστῶν, τῶν κυβερνητῶν μικρῶν Ιστιοφόρων, ποὺ μεταφέρουν τὸ ἀλας τοῦ Δημοσίου. Πίπτουν οὖτοι: Θύματα κακοθεστάτης ἔκμεταλλεύσων ἀπὸ μέρους προνομιούχων τινῶν, ἐκπρωτούντων τὴν ἑταῖραν Μονοπολίου. Οἱ κύριοι οὖτοι, ἐπωφελούμενοι τῆς διευτάχης κρίσισεως ητοις μαστίζει τὴν Ιστιοφόρων ναυλῶν, ἀναγκάζουν τοὺς κυβερνήτας τῶν Ιστιοφόρων εἰς τὴν ἀποδοχὴν ναύλων αὐτόχρημα ἔξετελειστικῶν, χωρὶς ἐκ τούτου τὸ Δημόσιον τολάχιστον νὰ ἐπωφελήσαι, ἀφοῦ τὰς διαυφοράς καρποῦνται οἱ τρίτοι, ἐργαζόμενοι δι' ἤδιον λογαριασμῶν, ὡς ἐργολάδοι τοῦ Δημοσίου.

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

ΜΕΤΑΓΡΑΦΑΙ—ΑΓΟΡΑΤΩΛΗΣΙΑΙ—ΚΙΝΗΣΙΣ ΝΗΟΛΟΓΙΩΝ

'Η πώλησις τοῦ 'Δημ. Μ. Διακάνης'

Τὴν 15ην π.μ. Μαρτίου ἔχετείθη πρός πώλησιν διὰ δημοπρασίας μέσω τῶν Kellock's καὶ κατέπιν ἀποφάσεως τοῦ δικαστηρίου, τὴν ἐπιστολὴν τῶν ἐνσποθήκων δανειστῶν, τὸ φορτηγόν «Δημήτριος Μ. Διακάνης», τ. γκρός 5872, φορτίου 8600 τόννων καὶ ναυπηγήσεως 1901 μὲ σερβέον Νο 3 τοῦ 1927. Η προσφερθεῖσα τιμὴ ἐκ 2.500 λιρῶν ἔκριθη ἀσύμφορης καὶ τὸ σκάφος ἀποσύρθη ἐκ τῆς δημοπρασίας. Έν συνεχείᾳ τὸ φορτηγόν τοῦτο ἐπωλήθη δι' ιδιαίτερους συμφωνίας εἰς 'Ιταλίους προς διάλυσιν ἀντὶ τιμῆς κατά τι ἀνωτέρας, ἵτοι: πρός οελ. 8/9 ἔως 9.

Καὶ ὁ «Πρίονας» πρός διάλυσιν

Ἐπωλήθη ἐπίσης πρός διάλυσιν τὸ φορτηγόν «Πρίονας» τῆς ἀτμοπλοΐας ἔταιρίσιας «Κάσσος», τῶν κ. κ. Πνευματικοῦ, Ρεθύμνη καὶ Γανναγᾶ,

μέσω τοῦ ἐν Λονδίνῳ γραφείου τῶν κ. κ. Ρεθύμνη καὶ Κουλουλουντῆς, ἀντὶ τιμῆς 2185 λιρῶν εἰς τὴν ἑταῖρίαν «Douglas & Ramsay», τῆς Γλασούδης, εἰς τὸν λιμένα τῆς ὁποίας καὶ παρεδόθη τὸ πλοῖον. Ο «Πρίονας» (ex "Skipton Castle,") είναι τόννων γκρός 3823, φορτίου 6350 τόννων καὶ ναυπηγήσεως 1907, μὲ σερβέον Νο 2 τοῦ 1929 καὶ ἀναλεθῆται τοῦ 1926. Παρὰ τῆς ἀτμοπλοΐας «Κάσσος» είχεν ἀγορασθῆ τὸν Μάρτιον τοῦ 1928 ἀντὶ τιμῆς 16.500 λιρῶν.

Παραλαβὴ νεοαγορασθέντος

Εἰς τὸν λιμένα τοῦ Svedborg παρελήφθη τὸ ἀγορασθέν παρ' 'Ελλήνων ἀντὶ τιμῆς 10.000 κωρωνῶν δανικῶν ἀτμοπλοίους «Fulton», τόννων γκρός 749, φορτίου 900 τόννων καὶ ναυπηγήσεως 1876 μὲ αναλεθῆται τοῦ 1889, μετωνομάσθη δὲ «Λίτα». Ήδη φορτώνει εἰς τὸ δάντσιγκ θι:

Μεταγραφαὶ ἀτμοπλοίων

Ἐνηρολογήθησαν ποσωρινῶς εἰς τὸ Λονδίνον τὰ νεοαγορασθέντα φορτηγά «Εύθαλία» καὶ «Αγία Βαρβάρα», πρόκειται δ' ἀμφότερα νὰ μεταγραφθοῦν εἰς τὰ νηολόγια «Λιθρό».

Διαγραφαὶ φορτηγῶν

Παρεσχέθη ἡ ἀδειαὶ διαχραφῆς ἐκ τῶν νηολογίων τῆς Σύρου τῶν ἐσχάτων πωληθέντων πρὸς διάλυσιν δύο φορτηγῶν μας «Πρίονας» καὶ «Δημ. Μ. Διακάνης». Ἐπίσης διετάχθη ἡ διαχραφὴ ἐκ τῶν νηολογίων «Ανδρου» καὶ τοῦ τοῦ ἐγκαταλειψθέντος εἰς τὰς Ἀγγλικὰς ἀσφαλείας φορτηγοῦ «Μαριογκούλα».

Ἐπισκεναὶ φορτηγῶν

Ἐξετέλεσαν κατὰ τὸ τελευταῖον 150ῆμερον ἐπισκευάς ἐν 'Αγγλιᾳ τὰ φορτηγά μας «Δαναός» εἰς τὸ Λιθ., «Μιχαλίδης Συλᾶς» εἰς τὸ Λιθαρπούλ., «Παπαλαύμος» εἰς τὸ Κάρδιφ, «Εργονόλα» εἰς τὸ Κάρδιφ καὶ «Δημ. Γ. Θερμιώτης» εἰς τὸ Λιθ.

Ἐγγραφαὶ εἰς τὸ «Λόϋδ Ρέτζιστερ»

Εἰς τὸ ὄπ. 18 συμπληρωματικὸν φιλλάδιον τοῦ «Λόϋδ Ρέτζιστερ» ἐνεγράφησαν τὰ ἀκόλουθα: «Ελληνικὰ φορτηγὰ ἀτμόπλοια:

— «Ατλαντικός» (ex "Bampton Castle,") τ. γκρός 6698 καὶ ναυπηγήσεως 1920, τῆς ἀτμοπλοίας «Ατλαντικός» Α.Ε., τῆς Σύρου.

— «Βαλλιόνας» (ex "Hazel Branch,") τ. γκρός 4734 καὶ ναυπηγήσεως 1906, τοῦ κ. Α. Λούη, «Αργοστόλ.». Καὶ:

— «Ζέφυρος» (ex "Cherry Branch,") τ. γκρός 4796 καὶ ναυπηγήσεως 1909, τοῦ κ. Α. Λούη, «Αργοστόλ.».

ΑΙ ΑΠΩΛΕΙΑΙ ΠΛΟΙΩΝ

ΚΑΤΑ ΜΗΝΑ ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΝ

Κατηρητήσθη καὶ ἐδημοσιεύθη ἐν Λονδίνῳ τὴν 22αν Μαρτίου ἡ στατιστικὴ τοῦ «Λόϋδ» διὰ τὰς ἀπωλείας καὶ ἀβαρίας πλοίων κατὰ τὸν μῆνα Ιανουαρίου. Αἱ ὀλικαὶ ἀπωλείαι τῆς παγκοσμίου ναυτιλίας ἀνῆλθον εἰς 12 πλοία τόννων γκρός 23.598, ἔναντι 8 πλοίων 21.440 τόννων ἀπολεσθέντων τὸν Ιανουαρίον 1931 καὶ 12 πλοίων τ. γκρός 33.498 ἀπολεσθέντων τὸν Ιανουαρίον τοῦ 1930. Αἱ ἀνωτέρω ἀπωλείαι κατανέμονται εἰς τὰς κάτωθι σημαίας:

Αγγλικά	3 τ.	γκρός 1.996	Νοοβηγηκά	1 τ.	γκρός 1.699
Αμερικαν.	2 "	2.406	Σουηδικά	1 "	1.179
Έλληνικά	1 "	3.004	Λεττονικά	1 "	3.183
Ιαπωνικά	2 "	8.798	Εσθονικά	1 "	1.333

Σύνολον ὀλικῶν ἀπωλειῶν Ιανουαρίου 12 "

» 23.598

Τὸ ναυαγῆσαν Ελληνικὸν ἀτμόπλοιον ἦτο τὸ φορτηγὸν «Μηνᾶς».

Αἱ κατὰ τὸ αὐτὸν μῆνα Ιανουαρίου σημειωθεῖσαι συνολικαὶ ἀβαρίαι εἰς πλοῖα ἀνῆλθον εἰς 652, ἔναντι 642 τοῦ Ιανουαρίου 1931, ἔναντι 904 τοῦ Ιανουαρίου 1930 καὶ 806 τοῦ 1929. Αἱ ἐφετειναὶ ἀβαρίαι κατανέμονται εἰς τὰς κατωτέρω αἰτίας:

Συνεπεία ζημιῶν ἐκ τῆς τρικυμίας	60
Νανάγμια καὶ ἐγκαταλεύφεις	—
Συνεπεία προσαράξεων	118
Ζημιαὶ προξενηθεῖσαι ἐκ συγκρούσεων	142
Πυρκαϊαὶ καὶ ἐκρήξεις	26
Εἰς ἄγνοιαν (ἀντανδροὶ ἀπωλεῖαι)	1
Βλάβαι μηχανῶν, ἀξονος καὶ πηδαλίου	77
Ἐκ διαφόρων ἀλλων αἰτιῶν	132
Σύνολον ἀβαριῶν Ιανουαρίου:	556

ΤΑ ΑΡΓΟΥΝΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΜΑΣ ΕΙΣ ΤΟ ΤΕΛΟΣ ΤΟΥ Α'. ΤΡΙΜΗΝΟΥ

Η ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΗ ΤΩΝ «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»

Εις τό τέλος τοῦ α'. Ζεμήνου τοῦ τρ. έτους τό δάργον τοννάς τῆς φορτηγού ναυτιλίας μας ἀνήλθεν εἰς 92 πλοία 292.781 τόννων γκρός, ἥση δηλαδὴ ηρέμηνον ἔναντι τοῦ δ'. τριμήνου π. έτους κατὰ 59 πλοία καὶ 191.430 τ. γκρός, μειωμένον δὲ ἔναντι τοῦ α'. τριμήνου τοῦ 1931 κατὰ 32 πλοία 87.119 τόννων γκρός.

Πάροις, κατὰ τὴν ιδίαν χρονικὴν περίοδον τοῦ πρώτου τριμήνου, τὰ ἀργούντα φορτηγά μας ἀνήλθοντο εἰς 121 τ. γκρός 379.000, ἐφ' ἕφτεστος ἡ εκ τοῦ αργούντος τοννάς κριτές ἐκπλησσούσαις κακῶν ἡπιωτέρα, σύχι μόνον διέτι: ἡ παρωπλιασμένη χηρητικότης είναι μικρότερη κατὰ 32 πλοία 87.119 τόννων, ἀλλὰ διέτι: ἔνας ἀριθμός τῷ, ἐν ἀργίᾳ σκερόν μας ἔχει ἡδη ναυλωθῆ καὶ διὰ να ἐπανέλθῃ εἰς τὴν ὄπρεσιν δὲν ἀναμένει, παρὰ μόνον τὸ πρώτον ἐκ δουνάθεως ἀγγελμα, διεῖ ἡ τῆξις τῶν πάγων συντελεῖται καὶ ἡ ἐν τῷ ποταμῷ ναυπλιοτούς ἐλευθερούται παντὸς ἀμποδίου.

Τὸ ἀργόν της ἡδη «Ελληνικὸν τοννάς παριληφθάνει εἰς μὲν τοὺς λιμένας τοῦ Ε' Επωτερικοῦ 73 πλοία 223.522 τ. γκρός, εἰς δὲ τοὺς λιμένας τοῦ Ε' Επωτερικοῦ 19 πλοία 69.259 τόννων γκρός. Κατὰ λιμένας ἡ ἀργία κατανέμεται ὡς κατωτέρῳ:

Παρατείνεις	44	τ.	124.434	Άργοστολίς	3	τ.	9.098
Σύρος	13	>	48.140	Σπέτσαι	1	>	4.076
Χίος	11	>	34.749	Χάλι	1	>	3.025
				Σύνολον			
				ἀργούντων	73	τ.	223.522
				Άργοστολίας πλοίων μας εἰς τὸ ἔπιτερον:	19	>	69.259
				Παρωπλιασμένον τοννάς μας:	92	>	292.781

Απὸ ἀπόψεως ἡδικίας τὰ ἀνωτέρω ἀργούντων φορτηγά μας κατατάσσονται κατὰ τὴν μεγίστην πλειονότητα εἰς πλοία ναυπηγήσεως κατὰ τοῦ 1909, κατὰ μεγάθη δὲ εἰς πλοία 3—1.000 τ. γκρός: Ο ἀκόλουθος πίναξ δείκνυει ἀναλυτικότερον τὰς ἡδικίας καὶ τὰ μεγάθη τῶν παρωπλιασμένων σκαφῶν μας:

Ηδικία		Μέγεθος	
Nαυπήγησις	'Α)π	T. γκρός	'Αριθ. ἀ)π
1920—1930	—	—	"Ανω τῶν 5000 τ. γκρός
1919—1915	6	20.020	"Από 4—4999 >
1914—1910	1	4.342	"Από 3—3999 >
1909—1905	25	88.877	"Από 2—2999 >
1904—1900	24	86.552	"Από 1—1999 >
1900 καὶ πέραν	36	92.990	Κάτω τῶν 1000 >
			4
Σύνολον	92	292.781	Σύνολον πλοίων:
			92

Ἡ ἀργία τῶν ἀνωτέρω 92 φορτηγῶν μας δὲν προέρχεται ἀποκλειστικῶς καὶ μόνον ἀπὸ ἡλείφιν ἔργασίας, ἀλλὰ καὶ ἀπὸ ἄλλας αἰτίας, ὡς λ.χ. σερβές, ἐπικευάς, κατασχέσεις κ.λ.π., διόπειτε δὲ ἀκόλουθος πίναξ:

Συνεπεία ἀργούντων	ἀργόν	ἀ)π	9	τ. γκρός	29.135
Συνεπεία ἀποικωνής		>	8	>	24.990
Ἄργοφ ἀκταλέσσεως σερβέων		>	6	>	24.045
Ἄργοφ ζημιῶν ἐξ ἀτυχημάτων		>	3	>	9.297
			26	>	87.467
Συνεπεία ἡλείφων ναυλών:	'Α)π	66			205.314
Σύνολον ἀργούντων πλοίων:		92			292.781

Ο χρόνος τῆς παραμονῆς ἐν ἀργίᾳ τῆς χωρητικότητος ταύτης ποικίλεις διμολύτερος ὅμως σύκος ἐτέλην ἐν ἀργίᾳ κατὰ Φεβρουαρίου καὶ Ιανουαρίου. Αναλυτικότερον δὲ χρόνος ἀργίας δείκνυται ὡς ἔξι:

Χρόνος ἀργίας τοῦ τοννάς μας		Μέγεθος	
'Από τοῦ μηνὸς Μαρτίου	τρ. ἔ. ἀ)π	9	τ. γκρός
'Από τοῦ μηνὸς Φεβρίου	>	35	>
'Από τοῦ μηνὸς Ιαν.	>	21	>
'Από τοῦ μηνὸς Διαμερίου	π. ἔ.	10	>
'Από τοῦ μηνὸς Νοεμβρίου	>	2	>
'Από τοῦ μηνὸς Σεπτεμβρίου	>	2	>
'Από τοῦ μηνὸν ἔως ἔτους	>	4	>
'Ανω τὸ ἔνας ἔτους	>	9	>
			22.402
Σύνολον ἀργούντος τοννάς ἀ)π:		92	>
			292.781

Κατὰ τὸ 1931 ἡ ἀργήσκα κατὰ τριμήνον χωρητικότης μας είχεν ως ἔξι:

α'. τριμήνον	124	τ.	379.900	γ'. τριμήνον	26	τ.	75.938
β'. τριμήνον	97	>	300.133	δ'. τριμήνον	33	>	101.351

ΝΕΑ ΑΓΟΡΑΙ ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΠΑΡ' ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ

Παρ' Ελλήνων ἐφωπλιστῶν ἡγοράζει οὐταν κατὰ τὸ διαρρεοῦσαν 150θέμερον τὰ ἀκόλουθα φορτηγά σκάφη:

«Maindy Grange» Αγγλικόν, ἡγοράσθη πιραὶ τῶν κ.κ. Κωνσταντίνου Καρρά καὶ Ανδρ. Λεμούν ἀντὶ τιμῆς 8.000 λιρῶν. Τὸ φορτηγὸν τοῦτο είναι τ. γκρός 4914, νέτ 3020, φορτίου 8100 τόννων, ἔχει παρὰ τῷ γκρόποδινον 48'' ίντσων καὶ ἀναπτύσσειν δύναμιν 385 ὄνομ. ἵππων. Φέρει τέλος 3 λέβητας πιέσεως 180 λιβρῶν καὶ ἔνε βοηθητικὸν τοιούτον πιέσεως 120 λιβρῶν κατὰ τετραγωνικήν ἵντσαν.

Τοῦ 1927, ἐμφορτον βύθισμα 24.9'' ποδῶν καὶ διαθέτει χῶρον διὰ φορτία εἰς χώμα 421.000 κ.π., διὰ δέματα 391.000 κ.π., καὶ διὰ μπόνικες 60.165 κυβ. ποδῶν.

Φέρει ἐν κατάστρωμα καὶ ἔχει διαστάσεις μήκους 380.2 ποδῶν, πλάτους 50.9 ποδῶν καὶ διαγωνίου βάθους 28 ποδῶν 28 ποδῶν. Ερμα ὅδος χορηματοιοι 1407 τόννων. Αἱ μηχαναὶ του, κατασκευῆς «Blair & Co, Ltd» είναι τρικύλινδροι, διαστάσεων 26'', 42'' καὶ 70'' μὲ διαδρομὴν ἐμβόλου 48'' ίντσων καὶ ἀναπτύσσειν δύναμιν 385 ὄνομ. ἵππων. Φέρει τέλος 3 λέβητας πιέσεως 180 λιβρῶν καὶ ἔνε βοηθητικὸν τοιούτον πιέσεως 120 λιβρῶν κατὰ τετραγωνικήν ἵντσαν.

«Matador» Αγγλικόν, ἡγοράσθη παρὰ τοῦ κ. Μάντακα. Τὸ πλοῖον τούτο είναι τ. γκρός 4761, νέτ 2950 τόννων καὶ φορτίου 8.000 τ. Εχει παρὰ τῷ γκρόποδινον 100 A1, ἐναυπηγήθη τὸ 1912 (Ιανουάριον) καὶ ἔχει σερβέο No 1 τοῦ 1929.

Αἱ διαστάσεις του είναι μήκος 395.7 ποδῶν, πλάτος 51.5 ποδῶν καὶ διαγωνίου βάθους 26.7 ποδῶν μὲ διμφορτον βύθισμα 24 ποδῶν. Ερμα ὅδος χορηματοιοι 1394 τόννων, πέρας δὲ δύο καταστρώματα.

Αἱ μηχαναὶ του, κατασκευῆς «G. Clark & Son» είναι τριπλῆς ἑπτονώσεως μὲ κυλίνδρους διαστάσεων 25 1/2'', 42'' καὶ 69'' καὶ διαδρομὴν ἐμβόλου 48'' ίντσων, ἀναπτύσσειν δὲ δύναμιν 428 ὄνομ. ἵππων. Φέρει δύο λέβητας (μὲ 12 κυλίνδρους) πιέσεως 180 λιβρῶν καὶ ἔνα βοηθητικὸν πιέσεως 180 λιβρῶν κατὰ τετραγωνικήν ἵντσαν.

«Littleton» Αγγλικόν, ἡγοράσθη ἀντὶ τιμῆς 11.000 λιρῶν παρὰ τῶν κληρονόμων Λεων. Ζ. Καμπάνη. Τὸ πλοῖον τούτο ἔχει παρὰ τῷ γκρόποδινον 100 A1, ἐναυπηγήθη τὸ 1917 (Μάϊον) καὶ ἔχει σερβέο No 3 τοῦ 1929. Είναι τόννων γκρός 4274, νέτ 2671, φορτίου 1380 τόννων, μὲ διμφορτον βύθισμα 22.7 ποδῶν, διαθέτει δέ χῶρον διὰ φορτία εἰς χώμα 448.000 κ.π., διὰ δέματα 426.000 κ.π. καὶ διὰ μπόνικες 13.320 κ.π. Ερμα ὅδος χορηματοιοι 1380 τόννων.

Αἱ διαστάσεις του είναι μήκος 390 π., πλάτος 53.3 καὶ διαγωνίου βάθους 23.5 ποδῶν, μὲ πρόστεγον μήκους 35 π., μεσόπτεγον 244 π. καὶ ἐπίστεγον 40 ποδῶν. Φέρει ἐν κατάστρωμα (λόγια-μπρίτες) καὶ ἔχει μηχανὰς «Richardson Westgarth», δυνάμεως 475 ὄνομ. ἵππων, τρικύλινδρους, διαστάσεων 27'', 45'', 74'' μὲ διαδρομὴν ἐμβόλου 48'' ίντσων. Φέρει τρεῖς λέβητας πιέσεως 180 λιβρῶν κατὰ τετραγωνικήν ἵντσαν, κατεσκευάσθη δὲ εἰς τὰ ναυπηγεῖα W. Pickersgill.

Τὸ «Littleton» παραλαμβανόμενον είναι τὸ Χάρτικεπον, θὰ ὄνομασθῇ «Λεωνίδας Z. Καμπάνης», καὶ θὰ νηολογηθῇ εἰς τὴν Ανδρον.

Τὸ «Littleton», είναι ἀδελφὸν πλοίου τοῦ ἀ)π «Θεοφανᾶ» (ex «Harpalion») ὅπερ ἡγοράσθη τὸν παρελθόντα N)μβριον παρὰ τοῦ κ. Λιβανοῦ ἀντὶ τιμῆς 14.250 λιρῶν, καθὼς ἐπίσης καὶ τοῦ φορτηγοῦ «Μαρουκό Πατέρα».

«Portvale» Αγγλικόν, ἡγοράσθη παρὰ τῶν κ.κ. ἀδελφῶν Γεωργαντῆ, παραλαμβανόμενον δὲ κατ' αὐτὰς εἰς τὸ Southend θὰ μετονομασθῇ «Άδαμ. Γεωργαντῆ». Τὸ σκάφος τοῦτο ἔχει παρὰ τῷ Αγγλικῷ Λόδδι κυλάσιν 100 A1, κατεσκευάσθη εἰς τὸ Σούντερλαντ τὸ 1916 (Νοέμβριον) ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα «G. Blumer & Co.», είναι τόννων γκρός 3814, νέτ 2816, φορτίου 5950 τόννων καὶ διαθέτει χῶρον διὰ φορτίου εἰς χώμα 321.000 κ.π., διὰ δέματα 297.000 κ.π. καὶ διὰ μπόνικες 9530 κυβ. ποδῶν. Φέρει δύο λέβητας πιέσεως 180 λιβρῶν καὶ ἔχει διμφορτον βύθισμα 21.5'' ποδῶν καὶ χορηματοιοι 1109 τόννων.

Αἱ διαστάσεις του είναι μήκος 348.5 ποδῶν, πλάτος 48.7 ποδῶν καὶ διαγωνίου βάθους 23.3 ποδῶν. Αἱ μηχαναὶ του κατασκευῆς «G. Dickinson & Sons», τοῦ Σούντερλαντ, ἀναπτύσσειν δύναμιν 315 ὄνομ. ἵππων. ἕππων καὶ είναι τρικύλινδροι, διαστάσεων 24'', 40'' καὶ 65'' μὲ διαδρομὴν ἐμβόλου 42'' ίντσων. Φέρει δύο λέβητας πιέσεως 180 λιβρῶν καὶ ἔνα βοηθητικὸν τοιούτον πιέσεως 120 λιβρῶν κατὰ τετραγωνικήν ἵντσαν.



Τὸ νεοαγορασθὲν φορτηγὸν «Κουλούρας—Ξένος» (ex «Wyndyke») τ. γκρός 4914 καὶ ναυπηγήσεως 1915, πλευροισμένον παρὰ τὰ κρηπίδωματα τῆς Ελευθέρας Ζώνης τοῦ Πειραιώκου λιμένος, προκειμένου νὰ ἐκφορτώσῃ σιτηρά.

ΠΩΛΗΣΕΙΣ ΠΛΟΙΩΝ ΠΡΟΣ ΔΙΑΛΥΣΙΝ

Κατά το διαρρεύσαν 15θήμερον έπωλήθησαν πρός διάλυσιν τὰ ἀκόλουθα ἀτόπλοια:

Όνομα πλοίου	Τ. γκρδς	Ναυπ.	Τιμὴ λ.στ.	Διαλυταὶ
Carmania, Ἀγγλ.	19.566	05	21.000	"Αγγλοι"
1) Thorgerd, Νορβ.	2.471	16	1.650	Νορβηγοι
Africa, Πορτογ.	5.491	05	4.500	"Ισπανοί"
2) Santa Maria, Ἰταλ.	3.932	00	—	"Ιταλοί"
Kiukiang, Κίνες.	1.985	98	1.250	Κινέζοι
Πιόνιας Ἑλλην.	3.823	07	2.135	"Αγγλοι"
(3) Benlomond, Ἀγγλ.	4.887	11	6.750	Κινέζοι
Δημ. Μ. Διακάνης, Ἑλλην.	5872	01	—	"Ιταλοί"

1) Ἐντὶ τιμῆς 20.000 Νορβηγικῶν κορωνῶν, ἡτοι λιρῶν 1650. 2) Ἐντὶ τιμῆς 175.000 λιρωτῶν. 3) ὑπὸ τὸν δρόν τῆς παραδόσεως εἰς τὴν Σαγγάνην.

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ ΠΛΟΙΩΝ

Αἱ κυριώτεραι ἀγοραπωλησίαι πλοίων κατὰ τὸ διαρρεύσαν 15θήμερον εἶναι αἱ ἀκόλουθοι :

«Polmanter» Ἀγγλικὸν τ. γκρδς 700, φορτίου 1000 τ. καὶ ναυπηγήσεως 1921 μὲ σερβέν No 1 τοῦ 1928, ἐπωλήθη εἰς Ἀγγλοὺς ἀντὶ λιρῶν 4.500. Τὸ αὐτὸν πλοῖον εἶχε πωληθῆ κατὰ Μάρτιον τοῦ 1923 ἀντὶ τιμῆς 12.500 λιρῶν.

«Caldy Light» Ἀγγλικὸν τ. γκρδς 3869, φορτίου 6650 τ. καὶ ναυπηγήσεως 1911 μὲ σερβέν No 1 τοῦ 1928, ἐπωλήθη εἰς Ὀλλανδοὺς ἀντὶ 5.000 λιρῶν. Οἱ νεοὶ ἀγορασταὶ τὸν εἰχον πωλήσει πρὸ τοῦ τοῦ φορτηγὸν τῶν «Slotlaan» εἰς Ἑλληνας ἐφοπλιστὰς ἀντὶ τιμῆς 9.000 λιρῶν.

«Juliet» Ἀγγλικὸν, τ. γκρδς 4323, φορτίου 7650 τ. καὶ ναυπηγήσεως 1929, ἐπωλήθη εἰς Ἀγγλοὺς ἀντὶ τιμῆς λιρῶν 34.500.

«Liesel Halm» Γερμανικὸν, τ. γκρδς 960, φορτίου 1460 τ. καὶ ναυπηγήσεως 1921 μὲ σερβέν No 2 τοῦ 1932, ἡγοράσθη παρὰ Σουηδῶν ἀντὶ τιμῆς 4.850 λιρῶν.

«Oaxana» Καναδικὸν, τ. γκρδς 1494 τ., φορτίου 2100 τ. καὶ ναυπηγήσεως 1918 ἐπωλήθη εἰς Ἀμερικανὸς ἀντὶ 5500 δολαρίων.

«Orator» Ἀγγλικὸν, 4622 τ. γκρδς, 7680 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1912 μὲ σερβέν No 3 τοῦ 1925, ἐπωλήθη εἰς Κινέζους ἀντὶ 3850 λιρῶν. Τὸν περυσινὸν Αὔγουστον τὸ ἀνωτέρῳ πλοίον, δημού μετὰ τῶν φορτηγῶν «Electrician» 7700 τ. φορτίου (τοῦ 1913) καὶ «Author» καὶ «Statesman» 9220 τ. ἐκάποτο (τοῦ 1914) εἰχον ἀγορασθῆ ἀντὶ τιμῆς 41.500 λιρῶν ὅμοι. Τὸ «Electrician» (ἡδη Ἀγία Βαρβάρα) ἡγοράσθη πρὸ μηνὸς παρ'. Ἑλλήνων ἀντὶ 3.900 λιρῶν, τὸ δέ «Orator» εἶχε πωληθῆ τὸ 1916 ἀντὶ τιμῆς 163.000 λιρῶν.

«Maindy Court» καὶ «Maindy Manor» Ἀγγλικὰ ἀδελφὰ πλοῖα 3792 τ. γκρδς ἔκαστον, 7150 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1917, ἐπωλήθησαν ἀπὸ τὴν ἑταῖριν Llewellyn εἰς τὴν απομολίαν Fancott τοῦ Καρδιοῦ, ἀντὶ τιμῆς 17.250 λιρῶν καὶ τὰ δύο. Οἱ στόλος τῆς ἀπομολίας Llewellyn εἰχεν ἀγορασθῆ παρ' αὐτῆς ἐν δημοπρασίᾳ τὸν Δεκέμβριον τοῦ 1921 ἀντὶ τιμῆς 290.000 λιρῶν, ἡτοι λ. στ. 6.19.6 κατὰ τὸν φορτίου. Ἐπρόκειτο περὶ 8 φορτηγῶν 24.548 τ. γκρδς καὶ 41.561 τ. φορτίου. Τὰ δύο ἡδη πωληθέντα φορτηγά ἡγοράσθησαν ἀντὶ τιμῆς λ. στ. 1.4.1 κατὰ τὸν φορτίου.

«Wynburn» Ἀγγλικὸν τ. γκρδς 3509, φορτίου 6025 τ. καὶ ναυπηγήσεως 1917, μὲ σερβέν No 3 τοῦ 1930 ἐπωλήθη εἰς ἐφοπλιστὰς τῆς Γλασκωβῆς ἀντὶ τιμῆς 9350 λιρῶν. Τὸ φορτηγὸν τούτο ὅμοι μὲ τὰ ἄπ «Cardiff Hall» τ. γκρδς 3994 καὶ ναυπηγήσεως 1912 καὶ «Rounton» τ. γκρδς 2640 καὶ ναυπηγήσεως 1894 εἰχον ἀγορασθῆ τὸν Οκτώβριον τοῦ 1924 ἀντὶ τιμῆς 78.000 λιρῶν.

«Bellis» Σουηδικὸν, τ. γκρδς 575 καὶ ναυπηγήσεως 1900, βεβαρυμένον δὲ μὲ ἐνυπόθηκον δάνειον ἐκ 32.000 κορωνῶν, ἐπωλήθη ἐν δημοπρασίᾳ ἀντὶ τιμῆς 7.000 κορωνῶν μόνον.

«Uskside» Ἀγγλικόν, τὸν φορτίου γκρδς 2488, φορτίου 4160 τόννων καὶ ναυπηγήσεως 1917 ἡγοράσθη παρὰ Σουηδῶν ἐφοπλιστῶν ἀντὶ τιμῆς 9.000 λιρῶν.

«Balcraig» Ἀγγλικόν, τ. γκρδς 4419, φορτίου 7260 τόννων καὶ ναυπηγήσεως 1905 μὲ σερβέν No 2 τοῦ 1930, ἐπωλήθη εἰς Ἰταλοὺς ἐφοπλιστὰς ἀντὶ τιμῆς 3850 λιρῶν.

«Queenswood» Ἀγγλικόν, τὸν φορτίου γκρδς 4537, φορτίου 7430 τόννων καὶ ναυπηγήσεως 1925 μὲ σερβέν No 1 τοῦ 1928, ἐπωλήθη εἰς Ἰσπανοὺς ἀντὶ τιμῆς 20.000 λιρῶν, ἡτοι πρός λ. στ. 2.13.10 κατὰ τὸν φορτίου.

«Anam» Ἀγγλικόν μότορ-τάνκ, τ. γκρδς 493, φορτίου 750 τ. καὶ ναυπηγήσεως 1915, ἐπωλήθη εἰς Ἰταλοὺς ἀντὶ 5.000 λιρῶν.

«Kirktown», Ἀγγλικόν, τ. γκρδς 2386, φορτίου 4200 τ. καὶ ναυπηγήσεως 1902, ἐπωλήθη εἰς Φινλανδοὺς ἀντὶ 3000 λιρῶν. Τὸ αὐτὸν πλοῖον εἶχε πωληθῆ τὸν παρελθόντα Δεκέμβριον ἀντὶ λιρῶν 2.750.

Ο ΛΙΜΗΝ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ ΚΑΤΑ ΤΟ 1931

Ἡ καταρτισθεῖσα ἐπίσημης στατιστικὴ τῆς ναυτιλιακῆς κινήσεως εἰς τὸν λιμένα τῆς Θεσσαλονίκης κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος 1931 ἐμφανίζει κα-

τόπλους 1596 ἀτμοπλοίων καὶ μότοροις 1.524.415 τ. νέτ, μὲ διαφορὰν ἐπὶ ἔλαττον ἔναντι τοῦ 1930 κατὰ 17 πλοία καὶ κατὰ 91.706 τόννων νέτ. Ἐκ τῶν ἀνωτέρω σκαφῶν 1161 ἔξαφράσιαν ἐμπορεύματα εἰς τὴν Ἑλληνικὴν ἔλευσέραν ζάνην καὶ 976 παρέλαπον ἔξ αὐτῆς φορτία. Κατὰ σημαίας ἢ ναυτιλιακῆς κινήσεως τοῦ π.ξ. κατανέμεται ὡς ἔξης:

Σημαία	Πλοία	Τ. νέτ	Σημαία	Πλοία	Τ. νέτ
Ἐλληνικὴ	1010	497.912	Ιταλικὴ	2	8.487
Ιταλικὴ	118	319.670	Ρουμανικὴ	10	8.412
Ἀγγλικὴ	105	199.815	Βαλγαρικὴ	2	6.721
Ήνωμ. Πολ.	50	165.541	Αἰγαίου πειραιῶν	2	4.417
Γερμανικὴ	52	82.036	Τουρκικὴ	6	3.799
Ολλανδικὴ	40	59.068	Δακτικὴ	2	2.080
Γιουγκοσλ.	39	50.898	Βουλγαρικὴ	3	1.685
Σοδιετικὴ	33	49.795	Γαλλικὴ	5	1.508
Νορβηγικὴ	29	38.679	Πολωνικὴ	2	734
Σουηδικὴ	16	23.127	Σύνολον	1596	1.524.415

Ἡ ἐμπορικὴ κινήσεως τῆς Ἐλ. Ζώνης Θεσσαλονίκης παρουσίας μείωσεν κατὰ 99.117 τόννων ἐμπορεύμάτων ἔναντι τοῦ 1930, ὡς δεικνύεται: κατανέμεται ὁ ἀκόλουθος πίναξ:

	1930	1931	Διαφορὰ
Εἰσαγωγὴ τόννων:	485.747	443.299	-42.448
Έξαγωγὴ τόννων:	87.819	31.120	-56.699
Σύνολον κινήσεως:	573.566	474.419	-99.147

Η ΚΙΝΗΣΙΣ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΟΣ ΠΑΤΡΩΝ

Ἡ διὰ τὸ 1931 στατιστικὴ τῆς ναυτιλιακῆς κινήσεως τοῦ λιμένος τῶν Πατρῶν ἀναδιέβει τοὺς κατάπλους πλοίων εἰς 2689 τόννων νέτ 1.789.420 μὲ μείωσην ἔναντι τοῦ 1930 κατὰ 148 πλοία καὶ 175.169 τόννων. Οἱ ἐκ τοῦ ἔξωτερων κατέπλοιοι ἀνήλθον εἰς 575 πλοία 1.159.339 τ. νέτ καὶ οἱ ἐκ τοῦ ἔσωτερων μείωσην εἰς 2114 πλοία 630.081 τόννων νέτ, παρουσιάζοντας οἱ μὲν τοῦ ἔξωτερων μείωσην 51 ἀτμοπλοίων 57.754 τόννων, οἱ δὲ τοῦ ἔσωτερων μείωσην 374 πλοίων 117.415 τόννων. Ἡ κινήσεως τῶν ξένων σημαίων εἰς τὸν Πατραϊκὸν λιμένα κατανέμεται ὡς ἔξης:

Σημαία	Πλοία	Τ. νέτ	Σημαία	Πλοία	Τ. νέτ
Ιταλικὴ	178	663.805	Σουηδικὴ	7	10.785
Ἀγγλικὴ	109	146.762	Ιταλικὴ	1	4.227
Γιουγκοσλ.	99	70.301	Τουρκικὴ	1	1.489
Γερμανικὴ	44	53.961	Δακτικὴ	1	1.115
Νορβηγικὴ	42	45.608	Πολωνικὴ	1	1.074
Ολλανδικὴ	31	40.336	Γαλλικὴ	1	276
Ήνωμ. Πολ.	4	12.299	Τόνιδος	1	72

Ἴστιοφόρα κατέπλευσαν εἰς τὰς Πάτρας 2306, τόννων 61.533, ἡτοι τέλεον τοῦ 1930 κατὰ 415 σκάφη καὶ 7.586 τόννων. Ἐξ αὐτῶν 2192, τόννων 56.799 ἡσαν Ἑλληνικά καὶ 114 τόννων 7731 ἡσαν ξένα. Ἡ εἰσαγωγὴ ἐμπορεύμάτων ἀνήλθεν εἰς 177.092 τόννους, ἕως ὡς 115.227 τ. διοπτεύσεων καὶ 61.865 τ. ἔλευσερ. Ἡ εἰσαγωγὴ ἀντη τῆς ἡτοι ἀνωτέρω τῆς περιουσῆς κατὰ 2.854 τόννους. Ἡ ἐξαγωγὴ ἀνήλθεν εἰς 89.206 τόννους μὲ συνολικὴν μείωσην 7.877 τόννων. Ἡ διὰ τὸ ἔσωτερων εἴσαγωγὴ ἀνήλθεν εἰς 47.724 τόννους, παρουσιάσας ἔναντι τοῦ 1930 μείωσην 9952 τόννων, ἡ δὲ διὰ τὸ ἔσωτερων ἐξαγωγὴ ἔφθασεν εἰς τὰς 41.482 τ., μὲ αὐξησην 2075 τ. ἔναντι τοῦ προγενεστέρου ἔτους.

ΤΟΥΡΚΙΑ

Ἡ κινήσεως τῶν Στενῶν κατὰ Φεβρουάριον

Αἱ διελεύσεις πλοίων ἐκ Κων) πόλεων ἀνήλθον κατὰ τὸν μήνα Φεβρουάριον εἰς 638 σκάφη 1.408.513 τόννων νέτ. Ἐξ αὐτῶν εἰσήλθον ἐκ τῶν Δαρδανελλίων (σταθμὸς Τσανάκ) 351 πλοία 771.691 τόννων καὶ ἐκ τῶν στενῶν τοῦ Βοσπόρου (σταθμὸς Καβδεκίων) 284 πλοία 636.822 τόννων νέτ. Ἡ κινήσεως αὐτης κατανέμεται εἰς τὰς ἀκολούθους εἰκόσιας καὶ μίαν σημαίας:

Σημαία	άπ	Τ. νέτ	Σημαία	άπ	Τ. νέτ
Ιταλικὴ	137	367.257	Σουηδικὴ	12	26.543
Ἀγγλικὴ	85	219.073	Αμερικανικὴ	5	16.619
Ἐλληνικὴ	138	210.928	Δακτικὴ	4	10.932
Νορβηγικὴ	40	166.917	Οδγρικὴ	4	8.954
Γαλλικὴ	30	88.254	Αἰγαίου πειραιῶν	4	7.773
Τουρκικὴ	63	67.655	Φινλανδικὴ	3	7.335
Σοδιετικὴ	23	42.731	Βουλγαρικὴ	7	6.421
Ρουμανικὴ	29	42.057	Σερβικὴ	3	6.155
Γερμανικὴ	28	39.191	Παναμᾶ	2	4.134
Ολλανδικὴ	15	35.983	Δακτιογικὴ	1	3.921
Βαλγαρικὴ	7	30.630	Σύνολον	638	1.408.513

Ἡ Ἑλληνικὴ σημαία κατέχει τὴν πρώτην θέσιν εἰς τὸν ἀριθμὸν τῶν διελεύσεων πλοίων, μὲ ἐπὶ πλέον διαφορὰν ἐνός σκάφους ἀπό τὴν Ιταλικὴν σημαίαν, εἰς τὸ τοννάριον δμως κατέχει τὴν τρίτην θέσιν. Δέοντος νά σηματωθῇ, διὰ τὸ διελθόντα Ελληνικὸν τοννάριον εἰς προτὸν ἀπειστικῶν σκαφῶν, τάνκερος καὶ φορτηγικῶν διεπορευεῖν. Εἰναι δέοντος γεγονός, διὰ τὸ Ελληνικά φορτηγά κατέχουν τὴν πρώτην θέσιν, εἰναι συγκρίσει πρὸς τὰ φορτηγά κατέχουν τὴν πρώτην θέσιν.

ΔΙΚΑΣΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΥΣΑΙ ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΔΙΚΑΙ

— Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΙΣ ΠΛΗΡΟΜΗΣ «ΒΙΝΤΣΙΕΡΗΔΩΝ» ΔΙΑ ΤΗΝ ΦΟΡΤΩΣΙΝ ΕΙΣ ΠΑΕ·Γ·Τ

Τὸ Ἐφετεῖον τοῦ Λονδίνου ἀπαρτιζόμενον ἐκ τῶν λόρδων δικαστῶν Serutton, Lawrence καὶ Greer ἔξεδωκε τὴν 22αν Μαρτίου τὴν ἀπόφασίν του διὰ τὴν τόσον ἐνδιαφέρουσαν καὶ γενικωτέρας χροῖας ὑπόθεσιν τὴν ἀναφυεῖσαν μεταξὺ τῆς ἀτμοπλοϊκῆς ἑταιρίας «National Steamship Company Ltd», τοῦ Λονδίνου, ἰδιοκτητοῖς τοῦ ἀπαρτιζόμενον ἀποτελέσματος τοῦ «Herberton» καὶ τῆς ἑταιρίας «Sociedad Anónima Commercial de Exportación e Importación» (Louis Dreyfus & Co Ltd) τῆς Ἀργεντινῆς, ἐξ ἀφορμῆς διενέξεως διὰ τὴν ἀφάρεσιν λ. στ. 11.1.3 ἐκ τοῦ ποσοῦ τοῦ ναύλου, πρὸς πληρωμὴν τῶν βιντσιέρηδων εἰς τὸν λιμένας Σάντα Φὲ καὶ Νιαμάντ, ἐνθα ἐφόρτωσε τὸ «Herberton». Τὸ δικαστήριον διὰ τῆς ἀποφάσεώς του, ἐδέχθη τὴν ἔφεσιν τῶν πλοιοκτητῶν κατὰ τῆς ἐτιμηγορίας τοῦ δικαστοῦ Mackinnon, ἀποφανθέντος, «ὅτι δὲν δύνανται νὰ ἀπαιτήσωσι τὸ ἐν λόγῳ ποσόν».

Ἐνώπιον τοῦ Ἐφετείου οἱ πλοιοκτῆται ἴσχυροίσθησαν, ὅτι ἡ ὑπηρεσία τῶν ἐργατῶν διὰ τὴν κίνησιν τῶν βαρούλκων τοῦ πλοίου περιελαμβάνεται εἰς τὰς ὑποχρεώσεις τῶν ναυλωτῶν, συμφώνως τῷ 18ον ἄρρενον τοῦ ναυλοσυμφώνου, τὸ δὲ πλοίον ὑπερχεούτον μόνον νὰ καταβάλῃ διὰ τὴν ὑπηρεσίαν ταύτην 25 χρυσᾶ σὲντς κατὰ τόννον φορτίου.

Οἱ προεδρεύων λόρδος Serutton ἀγαγγέλλων τὴν ἀπόφασιν τοῦ Δικαστηρίου ἀνέφερε τὰ ἀκόλουθα: Τὰ διάδικα μέρη φθάσαντα καὶ μέχρι τοῦ Ἐφετείου δὲν ἐρίζουν ἀποκλειστικῶς καὶ μόνον διὰ τὸ εὐτελὲς ποσὸν τῶν λιρῶν 11.1.3., ἀλλ' ἐπὶ μιᾶς οντισιδεστέρας βάσεως, ἡτὶς ἀναλόγως τῆς κρίσεως τοῦ δικαστηρίου πρόκειται ν' ἀποτελέσῃ «προηγούμενον» δι' ὅλας τὰς συναφεῖς ὑποθέσεις τοῦ μέλλοντος. Ή προκειμένη διαφορὰ προέκυψεν ἀπὸ ἓνα καθωρισμένον τύπον ναυλοσυμφώνου, ἐνδέχεται δὲ νὰ ἀναφύεται παρομοίᾳ ἐριξεις κάθε περίπτωσιν κρήσεως τοῦ περὶ οὐ πρόκειται τύπου ναυλοσυμφώνου, γενομένου ἀποδεκτοῦ μεταξὺ τολλῶν πλοιοκτητῶν καὶ μιᾶς ἐνώσεως ἰδιοκτητῶν φορτίου. Ή ἐριξ ἀφορᾷ τὸ σημεῖον τοῦ προσωπικοῦ τῶν βαρούλκων καὶ εἰδικῶς, ποῖος πρέπει νὰ πληρώσῃ τοὺς ἐργάτας αὐτούς, διὰ πλοιοκτήτης ή διὰ ναυλωτής; Ή διαφορὰ δέν ἐλλήνη μεταξὺ τῶν ἐνδιαφερομένων, οἵτινες καὶ ἐνεπιστεύθησαν τὴν ὑπόθεσίν των εἰς τὴν κρίσιν τοῦ δικαστηρίου.

Τὸ ἀπαρτιζόμενον ἀπό τὸ Πλέιτ τὰ σιτηρά φορτώνονται εἰς χῦμα ἢ εἰς σάκκους. Εἰς τὴν πρότην περίπτωσιν γίνεται κρήσις κλειστῶν ἀγωγῶν (shuts) ἢ σωλήνων δόποτε τὸ φορτίον ἀπαιτεῖ εἰς τὰ κύτη «βιντσιέρησιν» (trimming). Εἰς τὴν δευτέραν περίπτωσιν τὸ εἰς σάκκους φορτίον ἀπαιτεῖ εἰς τὰ κύτη στοιβασίαν (stowage) καὶ μεταφέρεται μέχρι τῶν πλευρῶν τοῦ ἀτμοπλοίου, δόποτε τοποθετεῖται εἰς τὰ κύτη, βοηθείᾳ τῶν βαρούλκων τοῦ σκάφους. Ή φόρτωσις θὰ ἥτο δυνατὴ καὶ διὰ μεταφορᾶς τῶν σάκκων παρ' ἐργατῶν, ἀλλ' ἡ μέθοδος αὗτη ἀποφεύγεται, ὡς μὴ πρακτική. Οἱ ἐργάται στοιβασίας εἰς τὸν λιμένας τοῦ Πλέιτ ὑποστηρίζουν τοὺς ἐργάτας τῶν βαρούλκων (βιντσιέρηδες) καὶ ἀρνοῦνται νὰ ἐργασθοῦν, διατάσσοντας τὰ σκάφη κρησιμοποιοῦν εἰς τὰ βαρούλκα ἀνδρας τοῦ πληρώματος των. Τὴν τακτικὴν των αὐτήν δικαιολογοῦν ἀληθοφανῶς καὶ μὲ τὸ ἐπιχείρημα, ὅτι τὸ προσωπικὸν τῶν βαρούλκων, διατάσσοντας τὰ σκάφη κρησιμοποιοῦν εἰς τὰ βαρούλκα ἀνδρας τοῦ πληρώματος των. Τὴν τακτικὴν των αὐτήν δικαιολογοῦν ἀληθοφανῶς καὶ μὲ τὸ ἐπιχείρημα, ὅτι τὸ προσωπικὸν τῶν βαρούλκων, διατάσσοντας τὰ σκάφη κρησιμοποιοῦν εἰς τὰ βαρούλκα ἀνδρας τοῦ πληρώματος των.

Οἱ πλοιάρχοι, ἐπειδὴ δὲν είχον προσληφθῆ ὡς «βιντσιέρηδες» κατόπιν ἔξοντοσιδοτήσεώς του, διεμαρτυρήθη διὰ τὴν πληρωμήν των ἀπὸ μέρους τοῦ πλοίου. Τότε οἱ ναυλωταὶ ἐπλήρωσαν αὐτοὺς τὸν ἀλόγῳ ἐργάτας, ἀφήσεσαν δὲ ἀνάλογον ποσόν, ἥτοι λίρας 11.1.3., ἀπὸ τὸν λογαριασμὸν τοῦ ναύλου. Οἱ πλοιοκτῆται ἀρνηθέντες νὰ τὸ ἀποδεχθοῦν ἔχητησαν ἐπιστροφὴν

τοῦ ποσοῦ, προέκυψε δὲ ἡ ἐριξ διὰ τὴν δοπίαν ὁ δικαστής Mackinnon ἀπεφάνη, ὑπὲρ τῶν ναυλωτῶν.

Διὰ τὸν ἄρρενον 2 τοῦ ναυλοσυμφώνου ὑποχρεοῦνται οἱ ναυλωταί, δπως φορτώσουν πλήρως καὶ ἀφίως τὸ συμπεφωνημένον φορτίον. Διὰ τὸν ἄρρενον 17 προβλέπεται σαφῶς ὁ τρόπος τῆς φορτώσεως. Μεταφέρεται, δηλαδή, τὸ φορτίον μέχρι τῆς πλευρᾶς τοῦ πλοίου, ὑπὲρ εὐθύνης καὶ δι' ἔξδων τῶν ναυλωτῶν, συνεπῶς τὸ πλοίον θὰ παρελάμβανε ἀπὸ τὴν θέσιν ταύτην τὸ φορτίον, ἥ εἰς τὰ κύτη ἐναπόθεσις τοῦ δικαστοῦ, καθὼς καὶ ἡ στοιβασία θὰ ἐτέλουν ὑπὲρ εὐθύνης καὶ δαπάναις τοῦ πλοιοκτήτου. Τὸ ἀντὸν ἄρρενον δὲν κάμψει καμπίαν ἰδιαιτέραν μνείαν, ἀλλ' τὸ φορτίον πρέπει νὰ φορτωθῇ μὲ βαρούλκα ἢ σωλήνας, οἰκοθεν δύμως νοεῖται, διὰ τὰ εἰς σάκκους γεννήματα εἴτε ταῦτα φορτωθῶσι ἐκ τῆς Ἑηρᾶς διὰ γερανῶν, εἴτε διὰ τῶν βαρούλκων τοῦ πλοίου δρεῖται πάντοτε ὁ πλοίαρχος νὰ πληρώσῃ τὸν λιμὸν τῶν ἐργατῶν καὶ τοῦ προσωπικοῦ λειτουργίας τῶν μηχανημάτων.

Τὸ ἐπόμενον ἄρρενον 18, τὸ καὶ προκαλέσαν τὴν παροῦσαν διαφοράν, περιέχει τὰς ἀκολούθους φράσεις: «Οἱ ναυλωταὶ ὑποχρεοῦνται νὰ χορηγήσωσιν εἰς τὸ πλοίον τὸ κατάλληλον προσωπικὸν διὰ τὴν καλὴν τοῦ φορτίου στοιβασίαν, τὸ δὲ πλοίον βαρούνεται μὲ τὰ ἔσοδα τῆς πληρωμῆς, ἥτοι 25 χρυσᾶ σὲντς κατὰ Ἀγγλικὸν τόννον φορτίου». Ή παράγραφος αὕτη δὲν σημαίνει ἄλλο τι, εἰμι διὰ ὁ πλοιοκτήτης ἔχει καθωρισμένα τὰ εἰς αὐτὸν ἀναλογοῦντα ἔσοδα τῆς φορτώσεως. Αφ' ἐτέρου οἱ ναυλωταὶ προτάσσουν, διὰ ἀνέλαφον νὰ χορηγήσουν ἀποκλειστικῶς ἐργάτας διὰ τὴν στοιβασίαν καὶ οὐχὶ διὰ τὰ βαρούλκα, οἱ δὲ πλοιοκτῆται ἀντικρούοντες ταῦτα ὑποστηρίζουν, διὰ οἱ ναυλωταὶ συνεφόνταν νὰ χορηγήσουν ἐργάτας διὰ τὴν φόρτωσιν, πρώτη φάσις τῆς δικαστοῦ φορτίου. Ή παράγραφος αὕτη δὲν σημαίνει ἄλλο τι, εἰμι διὰ ὁ πλοιοκτήτης ἔχει καθωρισμένα τὰ εἰς αὐτὸν ἀναλογοῦντα ἔσοδα τῆς φορτώσεως. Αφ' ἐτέρου οἱ ναυλωταὶ προτάσσουν, διὰ ἀνέλαφον νὰ χορηγήσουν ἀποκλειστικῶς ἐργάτας διὰ τὴν στοιβασίαν καὶ οὐχὶ διὰ τὰ βαρούλκα, οἱ δὲ πλοιοκτῆται ἀντικρούοντες ταῦτα ὑποστηρίζουν, διὰ οἱ ναυλωταὶ συνεφόνταν νὰ χορηγήσουν ἐργάτας διὰ τὴν φόρτωσιν, πρώτη φάσις τῆς δικαστοῦ φορτίου. Ή παράγραφος αὕτη δὲν σημαίνει ἄλλο τι, εἰμι διὰ τὰ εἰς αὐτὸν ἀνέλαφον ταῦτα ὑποστηρίζουν, διὰ τὰ εἰς αὐτὸν ἀνέλαφον ταῦτα στοιβασίαν.

Κατὰ τὴν γνώμην τοῦ δικαστοῦ ὁ πλοίαρχος τοῦ «Herberton» εἶχε τὴν διάθεσιν νὰ προσλάβῃ προσωπικὸν βαρούλκων ἐκ τῆς Ἑηρᾶς, ἐπειδὴ δύμως δὲν ὑπῆρχε τοιαύτη συνήθεια εἰς τοὺς ἀναρεούμενας δύνα λιμένας, δὲν ἔχει δηλώσεις σχετικὴν ἐπιθυμίαν. Ή πρωτόδικος ἀπόφασις τοῦ δικαστοῦ Mackinnon δὲν ἀναπτύνει τοὺς λόγους, δι' οὓς ἡ κρίσις του ἐβάρωντε τοὺς πλοιοκτήτας, φαίνεται δύμως, διὰ ἐβάσισε ταύτην ἐπὶ τῆς διαδέσσεως τοῦ πλοιαρχοῦ, δπως προσλάβῃ «στοιβαδόρους καὶ βιντσιέρηδες», πρόγμα δπερ καὶ προεκάλεσε τὴν ἀφαίρεσιν τῶν σχετικῶν ἔσδων ἐκ τοῦ λιμοῦ τοῦ ναύλου.

Η ἐπιθυμία δύμως τοῦ πλοιαρχοῦ διὰ τὴν χορήγησιν προσωπικοῦ ἐκ τῆς Ἑηρᾶς, ἐσκόπει κυρίως δπως ἡ ὑπηρεσία τῶν βαρούλκων λειτουργήσῃ ἀπὸ δύμοιογενεῖς στοιχεῖον πρὸς εὐκολίαν τῶν ἐργατῶν στοιβασίας, δὲν δύναται δὲ ἡ ἐπιθυμία εἰς τὰς σκάφους τοῦ ἀνελάμβανε τὸ πλοίον τὴν ὑποχρέωσιν νὰ πληρώσῃ καὶ τὸν ἐργάτας «βιντσιέρηδες». Τοιαῦται ὑποχρέωσεις ἔδει νὰ περιελαμβάνοντο σαφῶς εἰς τὸ ναυλοσύμφωνον, ή δὲ πρωτόδικος ἀπόφασις ἐδημιούργησεν ἔναν εἰδός ναυλοσυμφώνου διὰ τοὺς διαδίκους μὲ τὰς δοθεῖσας ἐργασίες καὶ τὰς γενομένας σκέψεις, ἀντί, διὰ προτερε, νὰ περιορισθῇ εἰς τὴν πιστὴν ἀνάλυσιν τῶν ἐννοιῶν, ὃν ἔκαμνον κρήσιν οἱ διάδικοι διὰ τῶν ἐν τῷ ναυλοσυμφώνῳ φράσεών των.

Η ἀνύφωσί τῶν σάκκων τοῦ φορτίου ἀπὸ τὴν πλευρὰν πλοίου καὶ ἡ καταβίβασί των εἰς τὰ κύτη ἀποτελεῖ μέρος τῆς φορτώσεως τῆς ἀρμοδιότητος τῶν στοιβαδόρων, διὰ τὴν πληρωμὴν τῶν διποίων εἶχε τὸν πλοίαρχον τὸ ποσὸν τῶν 25 χρυσῶν σὲντς κατὰ τόννον φορτίου. Ή αὖ, δην, οἱ ναυλωταὶ δὲν ἔχοργησαν προσωπικὸν ἔναντι τῆς ἀνωτέρω ἀμοιβῆς, σημαίνει διὰ δὲν ἔχει πληρωμασταν μίαν ἀνειλημμένην ὑποχρέωσί των.

Τὸ ναυλοσύμφωνον ἔξ ἄλλου δὲν περιελαμβανε τὸν συνήθη σφρ, διὰ δηλαδή τὸ πλοίον κρηγηετ τὰ βαρούλκα τοῦ διὰ τὴν φόρτωσιν. Ή λόρδος δικαστής Serutton ἐτόνισεν ἐν συνεχείᾳ

ὅτι τὸ νὰ χρηγημῇ ἀτμὸς εἰς τὰ μηχανήματα τῆς φορτώσεως ἀπέξει πολὺ ἀπὸ τοῦ νὰ νοηθῇ, ὅτι τοῦτο σημαίνει υποχρέωσιν τοῦ πλοίου νὰ μετάσχῃ τῶν ἔξόδων τῆς φορτώσεως. Ἡ ἐδογασία ἀνυψώσεως καὶ εἴτα καταβιβάσεως τοῦ φορτίου εἰς τὰ κύτη, τὰ ἔξοδα τῶν ἐργατῶν καὶ η ἐποπτεία τῆς φορτώσεως βαρύνουν, κατὰ τὸ ναυλοσύμφωνον, τοὺς ναυλωτάς, η δὲ ἔφεσις τῶν ἐναγόντων ἐφορπλιστῶν γίνεται ἀποδεκτή.

Ο δικαστής λόρδος Lawrence συνεμερίσθη την άνωτέρω γνώμην και έτονισεν, ότι τὸ ἐπίμαχον ἄρθρον 18 ἔσήμαινε: 1). "Οτι οἱ ναυλωταὶ ὑπεξοεῦντο ὅχι νὰ προμηθεύσουν ἀπλῶς τὸ προσωπικὸν τῆς φροτώσεως, ἀλλὰ νὰ τὸ συμφωνήσουν καὶ νὰ τὸ τληρώσουν. 2). "Οι ή ὑποχρέωσις τῶν στοιβαδόων ἵτο νὰ φροτώσουν τὰ γεννήματα, εἰς δὲ τὸ ἔργον τῆς φροτώσεως περιελαμβάνετο ἡ ὅλη ἀρτία ἔργασία ἀπὸ τῆς ἀνυψώσεως τῶν σάκκων μέχρι τῆς στοιβασίας των εἰς τὰ κύτη. Καὶ 3)." Οτι τὸ πλοϊον ὑπεξοεῦτο νὰ πληρώσῃ διὰ τὴν φρότωσιν 25 χρυσᾶ σέντς κατὰ τόννον.

Κατὰ ταῦτα, τὸ πλοῖον ἀνέλαβε νὰ παραλάβῃ τὸ φορτίον μὲν ἔξοδα 25 σὲντς διὰ τὴν φόρτωσιν, οἱ ναυλωταὶ ἀνέλαβον δι’ ἴδιας σὺντῶν μερίμνης καὶ εὐθύνης νὰ τὸ φορτώσουν ἀντὶ 25 σὲντς καὶ ἀνευ οὐδεμιᾶς ἄλλης ἀπαιτήσεως των. Τὸ ναυλοσύμφωνον δὲν περιελάμβανε κανένα δρον περὶ ἐργατῶν διὰ τὰ βαροῦλκα, καὶ γενικῶς δὲν ὑπῆρχεν ἐν αὐτῷ τίποτε, ἐξ οὐδὲν δύνατο νὰ ὑπονοηθῇ ὑποχρέωσις πληρωμῆς βιντσιέρηδων ὑπὸ τοῦ πλοίου.

Τὸν νὰ παραχωρήσῃ ὁ πλοίαρχος τὰ βαροῦλκα τοῦ σκάφους τον διὰ τὴν φόρτωσιν εἶνε μία πρᾶξις συνήθης, ἔστω καὶ ἀν δὲν ἀναφέρεται οριτῶς εἰς τὸ ναυλοσυμφωνον· τὸ νὰ ἀζηῇ τις ὅμιος ἐξ αὐτοῦ εἰς τὸ συμπέρασμα, διτοι οἱ πλοιοκτῆται διὰ τῶν τοιούτου τύπου ναυλοσυμφώνων ἀναλαμβάνουν σιωπηρῶς τὴν εὐθύνην νὰ πληρώσουν τὰ ἔξοδα τῶν προσλαμβανομένων ἐκ τῆς ζηρᾶς βιντσιέρηδων, δὲν εἶνε λογικόν, ἢ δ' ἐκδοθεῖσα πρωτόδικο; ἀπόφασις ἡ δικαιοῦσα ἐπὶ τοῦ ἀντικειμένου τούτου τοὺς ναυλωτὰς εἶνε ἀστήρικτος.

Ο τρίτος δικαστής λόρδος Greer έπειρθότησε τὰς ἀντιληφθεὶς τῶν δύο συναδέλφων του καὶ ἐτόνισεν, διτι τόσον δικαστής δὲκδώσας τὴν πρώτην ἀπόφασιν, δπως καὶ διαιτητής παρέσχον οὐχὶ τὴν πρέπουσαν ἐμηνείαν εἰς τὸ ἄρδον 18. Ἡ φόρτωσις ἀποτελεῖ μίαν συνηνιμένην προσπάθειαν πλοιοκήτου καὶ γαν- λωτῶν, οὐδεὶς δὲκ τῶν δύο δύναναι μόνος του νὰ τὴν περαιώσῃ. "Εκαστος καταβάλλει προσπάθειαν κατὰ ποσοστὸν τῆς ἀρμοδιό- τητός του καὶ δ εἰς τείνει νὰ διευκολύνῃ τὸ ἔργον τοῦ ἑτέρου. "Ἐνα φροτίον ἀπαιτεῖ χρῆσιν βαρούλκων, ἔνα ἄλλο δμως δὲν ἀπαιτεῖ. Πάντως η χρησιμοποίησις των ἀποτελεῖ μίαν λεπτομέ- ορειαν τοῦ ἔργου τῆς φροτώσεως.

Τὸ ἄρθρον 18 τοῦ ὑπὸ κρίσιν ναυλοσυμφώνου ἐνέχει τὴν ἔννοιαν, διτὶ οἱ ναυλωταὶ μέσῳ τῶν στοιβαδόρων θὰ ἔξετέλουν τὸ ἔργον τῆς φροτώσεως, χρησιμοποιοῦντες ἡ μὴ τὰ βαρούնτα τοῦ πλοίουν, ἀντὶ ἀμοιβῆς 25 χουσῶν σὲντς κατὰ τόννον. Τὰ τῆς χρησιμοποιήσεως ἔργατῶν βαρούնτων ἐκ τῆς Ἑρᾶς, ἔδει νὰ ἀποτελέσουν προβλεψιν τῶν ναυλωτῶν.

Ἐν διορθωνίᾳ, δημε, οἱ τρεῖς; δικασταὶ ἐδέχθησαν τὴν ἔφεσιν τῶν πλοιοκτητῶν.

— ΑΙ ΑΝΑΙΤΗΣΕΙΣ ΚΑΤΑ ΤΟΥ ΦΟΡΤΗΓΟΥ ΜΑΣ
«ATHENIC»

Ἐγώπιον τοῦ Ἀγγλου δικαστοῦ λόρδου Langton ὑπεβλήθησαν τὴν 14ην Μαρτίου καὶ ἐξεδικάσθησαν καὶ αἰτήσεις διαφόρων ἀπαιτητῶν ἐπὶ τοῦ Ἑλληνικοῦ φορτηγοῦ «Athenic» (ἡδη «Αττικὸς»), διὰ τὸν καθορισμὸν τῆς προτεραιότητος τῆς ἀπαιτήσεως των ἐπὶ τοῦ προϊόντος τῆς ἐν δημοπρασίᾳ ἐκποιήσεως τοῦ σκάφους. Αἱ ἀπαιτήσεις αὗται είναι αἱ ἀκόλουθοι:

³ Έκ μέρους τοῦ πληρώματος διὰ μισθοδοσίας μετά τῶν τόκων καὶ ἔξδων λίραι 993.19.2. ⁴ Έκ μέρους τοῦ πλοιάρχου λίραι 549.11.4. Τῶν ἐνυποθήκων δικαιειστῶν λ.στ. 773.19.5. Τῆς ἑταρίας ἐπισκευῶν «Smiths Dock» λίραι 975.8.7. ⁵ Έκ μέρους τῶν πρωτόρων δι᾽ ἔξδων τῶν λίραι 561.9. Καὶ ἀπειτησίς συνόλου δικαιστικῶν ἔξδων διὰ τὰς ἐπκειμενικές τοῦ πλοίου τούτου δικαστικῶν λίραι 209.3.9, ηὗτοι σύγχρονοι ἀπειτησεων ἐκ λ. στ. 3561.4.0.

Ο δικαστής λόρδος Langton, έκδίδων τὴν ἀπόφασίν του καθώρισε τὰς προτεραιότητας τῶν πληρωμῶν, προσέθηκε γε μαζί,

ὅτι πολὺ λυπεῖται, διότι τὸ εἰς χειρας του δικαιοστηρίου ὑπάρχον ποσὸν ἐκ λ. στ. 3413.13.5 δὲν θὰ ἔξαρχέσῃ διὰ τὴν ὀλοκληρωτικήν ἔξοφλησιν τῶν δικαιούχων.

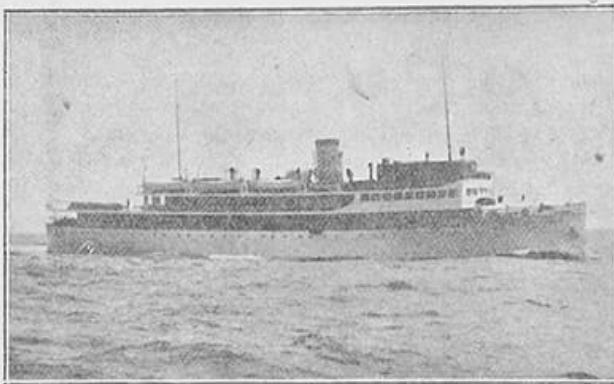
Ἡ καθορισθεῖσα σειρὰ τῶν πληρωμῶν ἔχει ὡς ἔξης: 1) Τὰ δικαιαστικά ἔξοδα. 2) Ὁ λογαριασμὸς τῶν ἔξόδων δημοπραξίας. 3) Τὰ ἔξοδα τῆς ἐπισκευῆς. 4) Οἱ μισθοὶ τοῦ πληρώματος. 5) Ἡ ἀπαίτησις τοῦ πλοιάρχου. Καὶ 6) Αἱ ἀπαίτησεις τῶν ἐνυποθήκων δικαιειστῶν. Βάσει τῆς σειρᾶς ταύτης διετάχθη ἡ πληρωμή.

ΓΙΟΥΓΚΟΣΛΑΪΑ

Νέον ἐπιβατικὸν ἀτμόπλοιον

"Η ναυπηγγίσις τοῦ νέου Γιουνκούσλαντικοῦ ταχυδρομικοῦ ἀτμοπλοίου
 "Kralj Alexander I., ὥπε τῶν Σκωτικῶν ναυπηγγίσιων "Lithgows,
 Ltd., τῆς Γλασκώβης, ἐπερτάθων πρὸ ἡμερῶν, τὸ δὲ σκάφος μετὰ ἑπ-
 τυχεὶς δοκιμὰς ἔγκαττάλειψε τὴν Ἀγγλικὰ θάλατα καὶ κατεύθυνται ἡδη στὶς
 Dubrovnik, ὅπως παραθόῃ εἰς τὴν "Dubrovacka Parobrodsk
 Plovidba, διὰ λογαριασμὸν τῆς ὁποίας κατεσκευάσθη.

Τό νεστευκτόν τούτο Γιουγκοσλαβικόν ἀπέρπλειον ἔχει διαστάσεις 282 ποδῶν μήκους καὶ 42 πλάτους, ἀνέπτυξε δὲ ταχύτητα 18 1/2 μιλῶν, η- τοι κάπους ἀνωτέραν τῆς προβλεπομένης ἀπό τὰ συμβόλαια τῆς νκυπηγή-



οσώς του. Τό "Kralj Alexander I., ἔχει πλούσιον φωτισμόν καὶ πολυτελῆ ἐπίπλωσιν καὶ διακόσμησιν, θεωρεῖται δὲ ἡνακτόντα αγάντων τοῦ βασιλικοῦ Ναυτικοῦ τῆς Γαύρουνασλαβίας.

Δέδων ἀκόρινθος νόμοις την περιοχή της Πελοποννήσου.

Δέδων ἀκόρινθος νόμοις την περιοχή της Πελοποννήσου.

Ai Κοατικαι ἐπιχορηγήσεις

"Η άποικολογή έσταιρία "Jadranska", ηπειρήσης πρό τυνος, διτι θα διακόψῃ τὴν υπηρεσίαν τῶν ἐπιχορηγούμενών γραμμῶν της κατά μῆκος τῶν Δαλματικῶν παραλίων, ἐὰν δὲν ἴθελι εἰσπράξῃ ἀπὸ τὴν κυβέρνησην τοῦ Βελιγραδίου, τάς καθυστερουμένας ἐπιχορηγήσεις. Κατόπιν τῆς ἀπειλῆς ταύτης η "Jadranska", ἀπέντε νά λάβῃ 10,000,000 δηγαρίων ἔναντι τῶν ὄφελοισίνων αὐτῆς ποσών.

ΒΕΛΓΙΟΝ

Ματαιούται ή ἔδρυσις «Ναυτικῆς Πίστεως»

Τό από καιρού κατατεισθέν ἐν Βαλγίῳ σχέδιον διὰ τὴν ίδρυσιν Ναυτικῆς Πίστεως οὐδέλλως προήχθη, φαίνεται: δ' ἔτι τελικῶς θά ματαιωθῇ, συνεπάλει τῆς κατ' αὐτὸν σοβαρές ἀντιμέτρους. Αἱ ἀπόφεις τοῦ θέρους φερομένων Βαλγίων, ως πρός τὴν εκπομπήν της Ναυτικῆς Πίστεως διεστανταὶ οὐκιώδει. Οἱ μὲν τονίζουσιν τὴν ἀνάγκην μᾶς διπολεδήποτε ἐνισχύσεως τῆς Ναυτιλίας, δχι: μόνον διὰ ν' ἀντιμετωπίσῃ αὕτη τὰς παρούσας δυοχερειῶν συνθήκας, ἀλλὰ καὶ διότι τὸ Βαλγίκιον Ἐθνος πρέπει μετά στοργῆς να διατηρήσῃ τὸν Ἑμπειρικὸν του στόλον, ἀποτελοῦντα πυγῆν πλούτου διὰ τὸν Ἐθνικὸν Οἰκονομίαν τῆς Χώρας καὶ παραχρόντα πολυτίμους ὑπηρεσίας κατά τὸν πόλεμον.

Δέν πρόκειται—λέγουν—ή ίδρυσις τοῦ Ἰνστιτούτου τῆς Ναυτικῆς Πι-
στωσης γάλ οποιάδηλγε εἰς θυσίας τὸν Κρατικὸν προϋπολογισμόν, διότι ἔναντι
τῶν χαρηγγηθεομένων δανείων θὰ ένεγκριφεῖ τὸ Δημόσιον πρώτην οποιθήκην
ἐπὶ τῶν πόλισιν, ἐνῷ συγχρόνων ἡ βελγικὴ Ναυτιλία θὰ ἔχειτο ποσοτι-
κῶς καὶ θὰ ἐδίλταισθε ποιοτικῶς, ὅπει καὶ τὸ Ἐθνικὸν γόνητρον θὰ ἔτο-
νετο, ἀλλὰ καὶ νέας ἀγοραί θὰ δημιουργούντο διὰ τὴν διορμηχανίαν τοῦ
τόπου.

Οι αντίθετοι πρόδη της ιδέαν της «Ναυτικής Ηπείρως» υποστηρίζουν ότι η Ναυτιλία, λόγω της φύσεώς της, άποτελεί βιομηχανία, ήτις πρέπει να έστεκει αυτοταλής και μεκράν παντός δεσμού με τό Κράτος. Ήποτε, τών αριθμών γνωμάριν κατέχουνται και οι θύμοντες την Βελγικήν «Εθνικήν Τράπεζην, δεδουλεύοντας δ' ίδια η Τράπεζα αυτή θά έχοργηται τα Ιδρυτικά κεφάλαια, διαφορούνται ανέπαρθλητοι δισοχέρειαι: διποτες τό σχέδιον περὶ «Ναυτικής Βελγικής Ηπείρως» άγνη εἰς κίσιμον πέραν.

ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΕΙΣ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΛΟΙΑ

Κατά τὸ ληξιν 150ήμερον ἐσημειώθησαν τὰ ἀκόλουθα ἀτυχήματα εἰς Ἑλληνικά ἀτμόπλοια:

«Γεωργίος I. Γουλανδρῆς». Τροπτάν ζημιάς τινάς ἔκ τῶν πάγων ἐν Ρωσίᾳ, ἐπιθεωρήθη εἰς Πειραιά περὶ τοῦ ἑντεπρόσωπου τοῦ Λόδη, δέσποι καὶ συνέστησε τὰς διοίσες ἀποκευάς. Αἱ ζημιὲς ἦσαν ἐλαφρές. (Μαρτ. 1.)

«Μιχαλάκης». (Ιστιοφόρος) Μὲ φορτίον 150 τόννων σίτου, ἡφαστούμενον δὲ ἐν Ἀθήναις περὶ τῶν π.κ. Μουσαρήρη καὶ Πολιτη, ἔβωκελεν εἰς τὸν κόλπον Καλλονῆς θέση Μυτιλήνης. (Μαρτ. 11—17)

«Μονάρχης». Εὐρισκόμενον ὑπὸ διάλυσιν εἰς τὴν Σαξίννην συνεκρυψθῇ κατὰ τὸν διάρκειαν μᾶς τρικυμίας μετ' ἄλλων ὑπὸ διάλυσιον σκαρφῶν, ἀποτελεῖ δὲ ὑπέστησαν ζημιές. (Μαρτ. 15.)

«Κωστῆς». Ἐξακολουθεῖ νὰ παρχείνῃ προσγραμμάτων καὶ εἰς καταστασίαν ἡμιδυνισμού εἰς τὰ Ρωσικά παράλια, ἔγγὺς τοῦ Κέστρου. Οἱ πράκτορες τοῦ αὐτοπλοίου τούτου ἐπιτελείρηψαν, διὰ κατὰ τὴν τελευταῖαν τρικυμίαν ἡ θέσις τοῦ «Κωστῆς» ἀπέδη περισσότερον κρίσιμος. Εἰς τὴν ὑφαλού τοῦ προσετέθησαν καὶ νέα ρήγματα, οἱ δὲ σωλήνες τῶν λεβήτων καὶ τοῦ ἐππεριού διερράγησαν ἐκ τοῦ φύχους. Ἡ ἀνέλκυσις τοῦ σκάφους δύναται νὰ συντελεσθῇ μόνον διὰ ἐκσκαφῆς τοῦ βυθοῦ καὶ διανοίξεως βαθείας αἴλουρος ή αἰπατήθη διωρὶς πρὸς τὸν κοπιάδην καὶ διπλανήρα ἔργασια δικρικίας δύο μηδῶν καὶ μὲ τὴν προπόθεσιν νὰ ἐπικρατήσῃ συνεγής καλούκαρις.

Κατὰ νεωτέραν πληροφορίαν αἱ ἀρμόδιαι Σοδιετικαὶ ἀρχαὶ παρέσχον διαταγάς, διωτις ἐπιστροφής ἡ ἔργασις τῆς ἀνέλκυσεως, δέσις συμβολαίου τοῦ πολεμού. (Μαρτ. 16—20)

«Δημοκρατία». Ἐπιθεωρήθηνε εἰς τὴν Ἀλεξανδρείαν ἐλαύη πιστοποιητικὸν ναυπιλοτικὸν καὶ ἀνεγέρθησε διὰ Πειραιῶν. (Μαρτ. 16)

«Κατερίνα» (3117). Κατέπλυσεν εἰς Κωνούπολιν κανόνι ἐκ Ραβέννας μὲ ζημιές εἰς τὰ μηχανάς του. Αἱ δριστικαὶ ἐπισκευαὶ ἀπετελέσθησαν εἰς τὴν Κωνούπολιν. (Μαρτ. 16)

«Φωτεινὴ Καρδᾶ». Προερχόμενον ἐκ τῶν Ρωσικῶν λιμένων τῆς Μαύρης Θαλάσσης κατέπλυσεν εἰς τὴν Βοστώνην μὲ ζημιάς εἰς τὰ ἔξαρτήματα τοῦ καταστρώματος του ἐκ τῆς σφοδρᾶς τρικυμίας, τὴν διοίσαν συνήτησεν εἰς τὸν Ἀτλαντικὸν Ωκεανόν. Τημῆκα τῶν τροφίμων τοῦ πλοίου παρεσύθη δύο τῶν διάτων. (Μαρτ. 17)

«Πίτα Χανδρῆ». Ἀνελκυσθὲν μετὰ τὴν προσάραξην του εἰς Μπάρφαν ἐργομενικήθη εἰς τὴν Σαμψούντα, σπου διοποθετήθη ἐπὶ τοῦ πλοίου νέον προσωρινὸν πηδάλιον. Ἀκολούθως ἡ «Πίτα Χανδρῆ» ἀνεγέρθησε διὰ Κωνούπολιν ρυμούλωσμάν ἀπὸ τὸ Τουρκικὸν ναυαγοσωστικὸν «Adalet». Κατὰ τὸν πλοῦν τὰ δύο πλοῖα καταληφθέντα δύο τρικυμίες ἐπόδισαν εἰς τὴν Συνάπην, μεθ' ὃ ἐσυνέχθησαν τὸν πλοῦν των.

Εἰς τὴν Κωνούπολιν ἐγένετο δύο διάτων ἐπιτεώρησις τοῦ ποδοστάμου τῆς πρύμνης, ἵνα κριθῇ ἡ διατάσση τῶν ἐπισκευῶν καὶ ἐπιτιμηθῇ τὸ κόστος των. Τὸ φορτίον τοῦ πλοίου δὲν ἐδλαβη. Κατόπιν τῆς ἐπιθεωρήσεως ἀπεφοιτούθη ἡ ἐκφόρτωσις εἰς ἀποθήκην Ἕγρας 400 τόννων φορτίου, ἵνα τὸ πλοῖον δυνηθῇ καὶ δεξαμενισθῇ διὰ προσωρινὰς ἐπισκευὰς ποδοστάμου καὶ πηδαλίου καὶ ἵνα αντικατασταθῇ ἡ βλαβεῖσα ἥλιξ διὰ τῆς ἐφεδρικῆς τοιωτικῆς, τῆς ὑπαρχούσης ἐν τῷ πλοϊῳ. Μετὰ τὰς ἐπισκευὰς θεδοῦται εἰς τὸ πλοῖον πιστοποιητικὸν ναυπιλοτικό.

«Σευλιανὸς Κουτσοδόντηρ». Μετὰ τὴν εἰς Δαρδανέλια προσάραξην του προσήγγισεν εἰς Πειραιά, διωτις παρέμεινεν ἀρκτὰς ήμέρας, κατὰ τὸ διάστημα τῶν διοίσων ἐπεικείους ζημιάς τοῦ βρυχούλου τῆς ἀγκύρας τοῦ καὶ τοῦ μηχανήματος του πηδαλίου του. (Μαρτ. 17—21)

«Πυθαέας». Παραμένει ἐν προσάρξεις καὶ μὲ σεσχράζεις ζημιές πλησίον, τῆς Εὐπατορίας. Αἱ δύο τὴν ἀνέλκυσιν τοῦ ναυαγοσωστικοῦ ἔργουσι, αἰτίαν εἰχεν διακοπή, λόγω τῆς τρικυμίας καὶ τῶν πάγων, ἐπενελήφθησαν εἰς δύο ὡς ἀδελτώθη ὁ καρός, διεξαγόμενης ἡ ημέρας, διὰ τὴν παρεχούσης ἐν τῷ πλοϊῳ. Μετὰ τὰς ἐπισκευὰς θεδοῦται εἰς τὸ πλοϊον πλήρωμα πλήγων. (Μαρτ. 18—22)

«Σευλιανὸς Κουτσοδόντηρ». Μετὰ τὴν εἰς Δαρδανέλια προσάραξην του προσήγγισεν εἰς Πειραιά, διωτις παρέμεινεν ἀρκτὰς ήμέρας, κατὰ τὸ διάστημα τῶν διοίσων ἐπεικείους ζημιάς τοῦ βρυχούλου τῆς ἀγκύρας τοῦ καὶ τοῦ μηχανήματος του πηδαλίου του. (Μαρτ. 17—21)

«Πυθαέας». Παραμένει ἐν προσάρξεις καὶ μὲ σεσχράζεις ζημιές πλησίον, τῆς Εὐπατορίας. Αἱ δύο τὴν ἀνέλκυσιν τοῦ ναυαγοσωστικοῦ ἔργουσι, αἰτίαν εἰχεν διακοπή, λόγω τῆς τρικυμίας καὶ τῶν πάγων, ἐπενελήφθησαν εἰς δύο ὡς ἀδελτώθη ὁ καρός, διεξαγόμενης ἡ ημέρας, διὰ τὴν παρεχούσης ἐν τῷ πλοϊῳ. Μετὰ τὰς ἐπισκευὰς θεδοῦται εἰς τὸ πλοϊον πλήρωμα πλήγων. (Μαρτ. 18—22)

«Νίκη». (τ. γράς 958 καὶ ναυπηγήσεων 1917) Αποπλεῦσην ἐκ Καλκού μὲν προσήγγισεν εἰς Κωνούπολιν, διωτις καὶ ἡντράκεισε συνεχίσκων κατόπιν τὸν πλοῦν του, κανένα φορτίον, διὰ τὴν Όδησσον. Η ναυπιλοτος δύος εἰς τὰ Ρωσικά παράλια, λόγω τῆς πηγέως τῶν διάτων, ητο διασχερής, τὸ διὰ τὸν «Νίκη» εὑρίσκεται τὸν θέσιν Μαρτίου 15 μίλια Νοτίως τῆς Όδησσος εἰς θάλασσαν πλήρωμα πλήγων.

Βρεχότερον ἐτηλεγραφήθη, διὰ τὸ σκάρος παρεσύθητο δύο τῶν πάγων φθάσκων διὰ τὴν θέσιν Datsia ήγκυροδέλλησαν εἰς πλάτος 45—5 B. καὶ μῆκος 30—2 A. Τὸ πλοῖον εύρισκετο ἐν διανυκτίᾳ νὰ προχωρήσῃ, διότι τῷ εἰχον ἀπομεινεῖ 4 μόνον τόννοι γιανθράκων. Η θέσις τοῦ ἀγκυροδέλλησος του ήτο ἐπικινδυνός, παρὰ δὲ τὰ ἐπανειλημένα τηλεγραφήματα εἰς τὴν Μόσχαν καὶ τὴν Όδησσον διὰ τὴν ἀποστολὴν θερηθείσας, οὐδεμία ἀπάντησης ἔδει.

Ἐν συνεχείᾳ, κατὰ τὰς ἀπομένας ήμέρας, διειδέσθησαν διηγήσις ἐπιθεωρήσεων εἰς τὴν Λευκάδην, περὶ τοῦ πλοίου Βούδακι εἰς θέσιν πλάτους 45—5 B. καὶ μῆκος 20—20 A. Ρομπούλον πρόκειται νὰ ἐπιτελείσῃ ημέρας εἰς τὴν Σαρδηνίαν 3 μίλιαν ἔχον τὴν Όδησσον, ητο διὰ τὸν λαρυγγό την ιατροθεραπείαν. (Μαρτ. 19—23)

«Ειρήνη Σ. Εμπειρίου». Συνεκρύσθη ἐλαφρώς εἰς Κωνοτάπιαν μὲ τὸ φορτηγόν «Τρίτον», διπερ καὶ ὑπέστη μικρούσματος. (Μαρτ. 19)

«Πετρολίνα». Εφύγειν εἰς Κωνούπολιν ἐξ Ἀλεξανδρείας καὶ ἐδεξαμενίσθη εἰς τὴν Στάνην πρὸς ἐπιθεώρησην τῶν ἐκ τῆς προσάρξεως ζημιῶν

του. Τρία ἀλάσπατα τῆς ἀριστερᾶς πλευρᾶς του εὑρέθησαν δεσμολημένα, μία πτέρυξ τῆς ἔλικος του θραυσμένη καὶ ζημιὰς τινές εἰς τὸ πηδάλιον. (Μαρτ. 20)

«Γαρδελάκη»—«Τερέζα Κοντογιάννη». Ἐντός τῶν πάγων εἰς τὸν λαβαράς τὰς δυνατάς προφυλάξεις διὰ τὴν ἀσφάλειαν τῶν σκαφῶν των κατά τὴν τῆξιν τῶν πάγων. Τὴν 19ην Μαρτίου ἀνεκοινώθη, διὰ εἰς τὸ ἀπό τὸν τηλεσκόπην ζημιάν της προσάρξης τῶν σκαφῶν της κατά τὴν τῆξιν τῶν πάγων. (Μαρτ. 22)

«Λέανδρος». Τὸ φορτηγόν τοῦ πλοίου κατευθύνομον ἐκ Θεσσαλίας εἰς Πειραιά μὲ διάδοτο διάργατον τὴν αὔγην τῆς 22ης Μαρτίου λόγῳ τῆς κρατούσας πυκνοτάτης διέχλησε 15 μίλια μακράν τῆς εἰσόδου τοῦ Βοσπόρου, ἐπὶ τῆς Ανατολικῆς διχήλης τῆς Μαύρης Θαλάσσης καὶ εἰς ἀμφιδέρη διφαλον. Τὸ σκάφος ἀμάρτια τὴν προσάρξην διὰ τὴν έπιπλον τοῦ πλοίου τοῦ Λέανδρου, καὶ «Alemdar», καὶ «Alemdar», ἐπὶ διὰ τὸ πρῶτον ὑπέργαφον συμβόλαιον τὸπου Λέανδρου.

Οἱ Τούρκοι ναυαγοσώματα ἐρρίψαν εἰς τὴν ἀκτὴν ἀγκύρας διὰ νὰ ἀσφαλίσουν τὴν θέσιν τοῦ πλοίου ἀπὸ τοῦ κλιδωνισμοῦ εἰς περιπτώσεις κακοκαιρίας. Τὴν ἐπομένην ἐπεκράτησην θαλασσοταραχὴν παρεμποδίσασα τὰς ἐργασίας, διγένετο δὲ σκάψις, διποτανία, διποτανίας της προσάρξης τοῦ πλοίου τοῦ Λέανδρου. Μάλισταν, διὰ νὰ ἀλλαγείνη δὲ τὸ πλοίον καὶ διευκολύνηται τὸ πλοίον τοῦ Λέανδρου.

Ἐν συνεχείᾳ, ἐτηλεγραφήθη ἀπὸ τὸ πρῶτον ὑπέργαφον συμβόλαιον τὸπου Λέανδρου, διὰ τὸν πρῶτον ὑπέργαφον συμβόλαιον τὸπου Λέανδρου. Οἱ Τούρκοι ναυαγοσώματα πρόκειται νὰ ναυλώσουν εἰς σκάφος διὰ τὴν μεταφοράν τοῦ φορτίου. Λόγῳ της κακοκαιρίας, ἀπωλέσθη μίλια ἀγκύρων τοῦ πλοίου τοῦ Λέανδρου, διὰ νὰ διατηρηθῇ διαφορά διὰ τὸ πλοίον τοῦ Λέανδρου. Τὸ πλοίον ησαφαλίσθη διὰ νέας διαφοράς τοῦ πλοίου τοῦ Λέανδρου, λόγω διμούς της θαλασσοταραχῆς τὰ κύματα θραύσονται ἐπὶ τὸ πλοίον διερχόμενα ἀνωμένων τοῦ κατατρώματος.

Πάντως, λόγῳ τοῦ ἀμμώδους βυθοῦ, ἡ θέσις τοῦ «Λεάνδρου» δὲν διατρέχει διὰ μέρον κινδύνον, μόλις δὲ τὴν τελευτικὴν στενοχωρίαν τοῦ Κράτους, μὴ δυγαμένου γὰρ ἐλθεῖ ἀρωγὸν πρὸς αὐτήν. Αὐτῷ τῶν 400 σκαφῶν 1.200.000 τόννων εὑρίσκονται σήμερον παρωπλισμένα εἰς τοὺς Γερμανικοὺς καὶ ζέγονται λιμένας ἀντιπροσωπεύοντα τὰ 30 οἰκονόμοι τοῦ διοικούντος Γερμανικού τοντού.

Αἱ τελευταῖς πληροφορίες διαναφέρουν, διπερ διαναφέρουν, διὰ νέα τρικυμία σημειωθαίται, θέτουσαν εἰς τὴν άντερηθήσην εἰς τὴν έπιπλον τοῦ πλοίου. Τὸ πλοίον τοῦ Λέανδρου, λόγω διμούς της θαλασσοταραχῆς τὰ κύματα θραύσονται διὰ τὴν ζημιάν 1917—32.

Οἱ ἐφοπλισταὶ τῶν φορτηγῶν εἰς μάτηη ἀπευθύνονται πρὸς τὸ Κράτος ζητοῦντες δογματίαν, εἰνῷ ἀφ' ἑτέρου ἡ ἔνωσις τοῦ «Hapag-Lloyd» εἰδε τὰς εἰσπράξεις μειουμένας κατὰ 20 οἰκονόμους τοῦ 1931. Η «Χάπαγκ» χάνει 1.000.000 φράγκων μηνιαίως ἀπὸ τὴν ἐκπτωσιν τῆς λίρας, προσδιέπεται δὲ διὰ μετὰ πολλοῦ κόπου θά διυγήθῃ νὰ καλύψῃ τὰς διαπλάκας τῆς ἐκμεταλλεύσεως διὰ τὴν χρήσην 1931—32.

«Οσον ἀφορᾷ τὸ Βορειογερμανικὸν Λόδη, χάρις εἰς τὰ ταχύτατα ὑπερωκεάνιά του «Bremen» καὶ «Europa» θὰ διυγήθῃ γὰρ καλύψῃ πλήγη τῶν εξέδων ἐκμεταλλεύσεως καὶ ἔνα μέρος τῶν ἐξώτερικῶν του δανείσων.

Εἰς τὴν ἀνεπάρκειαν τῶν εἰσπράξεων προστετέθησαν διὰ τὰς δύο τεκτονικὰς μεγάλας Γερμανικὰς ἀποκηπλοῖς καὶ καὶ λήγουσα: τὴν ληγὴν «Απριλίου σοδοράκη» διπερ διαναφέρεται τὸ πλοίον τοῦ Χούδερ, διπερ διερίστεις νὰ παρέσχῃ εἰς τὴν Γερμανίκην μίχην προσωρινὴν οἰκονομικὴν ἀνακούφισιν, ἀπετέλεσε μίχην τῶν ἀφορμῶν, αἰτίας συγέτειναν εἰς τὴν ἐπιδείγνωσιν τῆς οἰκονομικῆς θέσεως τῶν δύο τεκτονικῶν.

Πρόγκατι κατὰ τὸ 1930 διασολογισμός των ἐκλείσθη της οἰκονομικῆς θάρης εἰς τὰς Αμερικανικὰς ἀποζημιώσεις, αἰτίας εἰς ἐμετρήθησαν εἰς κατὰ τὸ διοίσο. «Άλλο» αἱ πληρωμαὶ καύται: ἐτροφδιετήθησαν ἀπὸ τὸ κεφάλαιον τῶν Γερμανικῶν ἐπανορθώσεων πρὸς τὰς Ηνωμένης Πολιτείας καὶ τὸ χρεωτάσιον Χούδερ, διὰ τὴς ἀναστολῆς τῶν πληρωμῶν τῶν πολεμικῶν ἐπανορθώσεων ἐπὶ ἐν τοῖς ἀγέστειλεν αὐτομάτων καὶ τὴν καταδολή τῶν κποζημιών πρὸς τὰς Γερμανικὰς ἀποτίρικες.

Τὰ δρειλόδεμα ποσὰ διανέρχονται διὰ τὸ Βορειογερμανικὸν Λόδη εἰς 70.000.000 μάρκων καὶ διὰ τὴν Χάπαγκ εἰς 100.000 000 δὲν πρόκειται δὲ νὰ καταβληθῶσι πρὸς τὴς ἐπαναλημένης τῶν διαπραγματεύσεων μεταξὺ Ηγωμένων Πολιτεῶν καὶ Γερμανίκων

επι τοῦ ζητήματος τῶν ἐπανορθώσεων, δηλαδὴ οὐχὶ ἐνωρίτερον τοῦ προσεχοῦς Ιουλίου.

Αἱ καταβολαὶ ἄλλως τε αὗται ἔχουσιν ἥδη προεξοφληθῆν πόδα τῶν ἑνδιαφερομένων δύο ἀτμοπλοῖῶν καὶ ἡ πληρωμὴ τῶν δραχυπροθέσμων τούτων πιστώσεων ἐκίνησε τὴν προσοχὴν τοῦ Ράχη. Τὴν 1ην Ἀπριλίου (σήμερον) διφελεῖ: νὰ πληρώσῃ τὸ Βορειογερμανικὸν Λόδυ εἰς τὰς Ὀλλανδικὰς Τραπέζας τὸ ποσὸν τῶν 19 ἑκατομ. μάρκων ἔγαντι δανείου εἰς ἑγγύησιν τοῦ ὅποιου τὸ Λόδυ ἔχει καταθέσει: τὰς ἀποτελούσας τὴν πλειοψηφίαν τῆς «Hamburg-Sud» μετοχάς, εἰς τρόπον ὥστε, ἡ μὴ πληρωμὴ ἔγκλειει: τὸν κίνδυνον, ὅπως ἡ πλειοψηφία αὐτῇ περιέλθῃ εἰς ἔνας χειραρχίας. Διαδίδεται: μάλιστα, διὰ ἔνας δημιούρος Γάλλων κεφαλαιούχων θὰ ἐνδιαφερθῇ διὰ τὴν ὑπόθεσιν ταύτην, μολονότι παραλλήλως ἐδειχθῆσθαι διὰ τὴν Γερμανικὴ κυβερνησίας θὰ πράξῃ τὸ πᾶν διὰ νὰ ἀποσοδήσῃ μίαν τοιαύτην ἐπέμβασιν.

Ἡ «Χάπαγκ» ἔξ ἀλλου διφελεῖ: νὰ πληρώσῃ τὴν 1ην Ἀπριλίου 90.000.000 μάρκων, εἰς Γερμανικὰς δημοσιεύσεις τῆς Τραπέζας, ὅπδος δὲ συνήκασι αἱ Τράπεζαι αὗται: θὰ διηγούλυνο τὴν ἀνανέωσιν τῶν πιστώσεων της. Ἡδη δημοσιεύσεις τῆς Τραπέζας αἱ πιστώσεις τὴν καταβολὴν τοῦ μεγαλυτέρου μέρους τοῦ διφελομένου ποσοῦ. Τέλος ἡ ἔνωσις «Χάπαγκ—Λόδυ» εδρίσκεται: ἐν προφανῇ ἀδυναμίᾳ ν' ἀντιμετωπίσῃ τὰς δαπάνας τῆς ἐκμεταλλεύσεως τοῦ στόλου της, ἐξ οὐ καὶ ἡγιανάσθη εἰς τὴν ὑποβολὴν αἰτήσεως εἰς τὸ Ράχηταγκ διὰ τὴν πυροχήν οἰκονομικῆς ἀρωγῆς.

Πράγματι τὸ Ράχη ἔξετίμησε δεόντως τὰς ἔξαιρετικὰς δυσχερεῖς τῶν δύο ἀτμοπλοϊκῶν ἑταῖρῶν καὶ κατόπιν διαπραγματεύσεων μὲ τὰς ἑνδιαφερομένας Τραπέζας προσῆλθεν εἰς συμφωνίαν διὰ τὴν χορήγησιν παρ' αὐτῶν δανείου 77.000.000 χρ. μάρκων (5.060.000 λιρῶν) ἔξ ὧν τὰ 70.000.000 μάρκα (λίραι 4.600.000) θὰ δοθοῦν εἰς τὰς δύο ἀτμοπλοῖας καὶ 7.000.000 μάρκα (460.000 λίραι) εἰς τοὺς τελοῦντας ὑπὸ οἰκονομικῆν δυσπραγίαν ἰδιοκτήτας φορτηγῶν πλοίων.

Τὸ ἀνωτέρω δάνειον θὰ τελῇ ὑπὸ τὴν ἑγγύησιν τῆς Γερμανικῆς κυβερνήσεως, περιελήφθη δὲ ὅρος διὰ οὐ οἱ παλαιοὶ πιστω-

ταὶ τῶν δύο ἀτμοπλοῖων ὑποχρεοῦνται: γάλιχοι οὐχὶ παράτεσιν τῶν πιστώσεων τοῦ μέχρι τῆς 28ης Φεβρουαρίου 1933, μειώσωσι δὲ τοὺς τόκους τῶν. Αἱ ἀτμοπλοῖαι ἀφ' ἑτέρου, θὰ μειώσωσι τὰ κεφάλαιά των διὰ ἀνταλλαγῆς τριῶν γέων μετοχῶν πρός δέκα. Τὰ πρός ἀλλοδαποὺς χρέα τῶν δύο ἑταῖρων παραμένουν ὑπὸ τὰς διφισταμένας συμφωνίας, τὸ δὲ νέον δάνειον θὰ δοθῇ ἀπό τὰς διωτικὰς Τραπέζας μὲ τὸν τρέχοντα ἐν τῇ ἀγορᾷ προεξοφλητικὸν τόκον.

Ἐν συνεχείᾳ, διὰ γενικὸς Γερμανικὸς τόπος ἀναφέρει: καὶ πολλὰς ἄλλας λεπτομερείας τῆς συμφωνίας, Οὕτω κατάτη τὸ «Weser Zeitung» διαπορεύεται τῆς Συγκοινωνίας Hert Trevisanus ἐτόνισε τὸν προσωπικὸν χαρακτήρα τῆς παρασχεθεῖσης ἀρωγῆς, τόσον ἀναγκαῖας διὰ αὐτῆν ταύτην συνηρίσειν τῶν δύο μεγάλων Γερμανικῶν ἀτμοπλοϊκῶν συγκροτημάτων. Τὰ 70.000.000 μάρκων θὰ καταδίγθονται εὐθὺς ὡς οἱ πιστωταὶ τῶν παράσχωσι τὴν ἐτησίαν παράτασιν τῶν πιστώσεων, αἱ δὲ ἑταῖρικοι ἐφαρμόσωσι τὴν πολιτικὴν τῆς rationalisation εἰς τὰς ἐργασίας των.

Πράγματι οἱ πιστωταὶ ἐχορήγησαν τὴν παράτασιν τῶν ληξιπροθέσμων πιστώσεων τῶν ἀνερχομένων εἰς 140.000.000 μάρκων, ἐμείωσαν δὲ καὶ τὸν τόκον, διστις εἰς τίνας περιπτώσεις ήτο ἀρκετά ὑψηλὸς φθάνων μέχρις 60ο. Αἱ πρὸς τοὺς ξένους πιστώσεις ἔχουσι 67.000.000 μάρκων περιελήφθησαν καὶ αὗται εἰς τὴν συμφωνίαν τῆς ἐτησίας παρατάσεως. Τὰ κεφάλαια τῶν δύο ἑταῖρων ὑποδιδόνονται εἰς 48.000.000 μ. διὰ ἑκάστην, ηδὲ ἐκ τούτης προκύπτουσα ωφέλεια θὰ ἐπιτρέψῃ εἰς τὰς διευθύνσεις των νὰ ἀναλάβουν τημῆτα τῶν ἀποθεματικῶν καὶ διὰ αὐτοῦ νὰ ἐπιτύχουν ισοζύγιον τῶν λιμενών, νὰ καλύψωσι τὰς ζημίας καὶ νὰ προνοήσωσι: διὰ τὰς ἀποσθέσεις αἴτινες ή ἀπορροφήσουν περὶ τὰ 180 ἑκατομ. μάρκων διὰ τὸ «Βορειογερμανικὸν Λόδυ» καὶ 185 ἑκατομ. διὰ τὴν «Χάπαγκ», ἀφ' οὗ ἐννοεῖται: πρῶτον ἐξασφαλισθῆναν 10 οἱ τοῦ κεφαλαίου, ως τακτικὸν ἀποθεματικόν, ητοι 24 ἑκατομ. μάρκων διὰ ἑκάστην ἑταῖριαν. Παραλλήλως ἐφαρμόζονται καὶ αὐστηραὶ οἰκονομίαι, αἴτινες μέχρι τῆς στιγμῆς ἐφικτανείς εἰς τὸ ποσὸν τῶν 45 ἑκατομ. μάρκων.

ΕΝΑ ΜΕΓΑΛΕΙΩΔΕΣ ΕΡΓΟΝ ΕΝ ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ

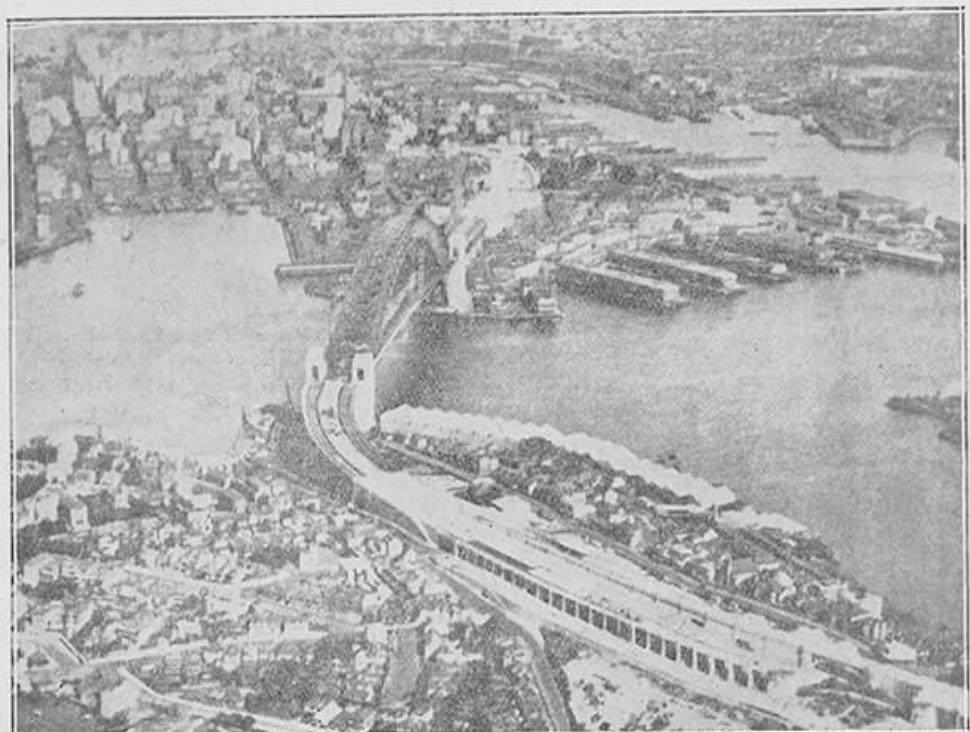
Η ΥΠΕΡΑΝΩ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΟΣ ΣΙΔΝΕΥ ΓΕΦΥΡΑ

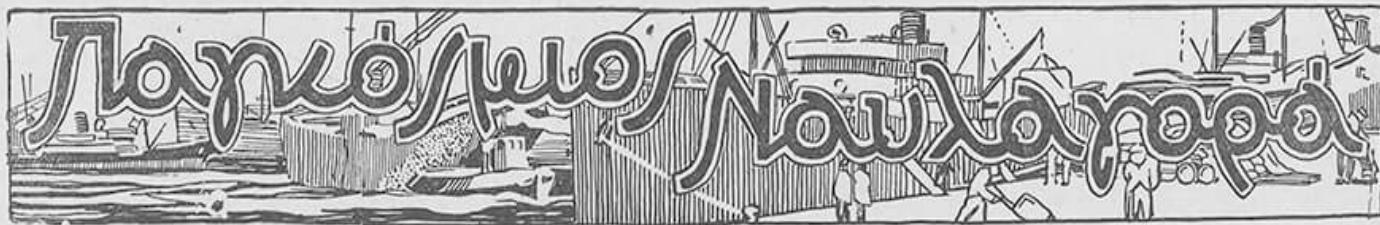
Εἰς τὴν μεγαλούπολιν τῆς Αύστραλιας Σίδνευ ἐτελέσθησαν πρότυνος, μέσω συρροής χιλιάδων κατοίκων, τὰ ἔγκαινα τῆς κρεμαστῆς ὑπεράνω τοῦ λιμένος γεφύρας, ἡτις ἀπότελε, ὁμολογουμένως, ἔνα ἀπὸ τὰ σπουδαιότερα σύγχρονα κατορθώματα τῆς μηχανουργίας. Η γεφύρα αὐτη, ἀπαραμίλλον ἐπιβλητικότητος κατεσκευάσθη ἐντὸς ἐπταετίας καὶ ἐκόστισε τὸ σεβαστὸν ποσὸν τῶν 9.000.000 λιρῶν. Συγκρα-

τους. Τὸ μέγιστον τοῦ τόξου της, ἀπὸ τῆς ἐπιφανείας τῆς θαλάσσης είναι 172 ποδῶν ἐν πληρωφορίᾳ, δύνανται δὲ νὰ διέρχωνται κάτωθέν της τὰ μεγαλύτερα ὑπεράνω τοῦ Κόσμου. Τὸ πόλις τοῦ Σίδνευ χωρίζεται ἀπό τὴν θάλασσαν, τὴν εἰσωροῦσαν εἰς εὐρὺν κόλπον, εἰς δύο τημῆτα πάνενταί ἀλλήλων κείμενα. Τὸ βόρειον τημῆτα συγκεντρώνει, κυρίως, τὰς κατοικίας, τὸ δὲ Νότιον τημῆτα τὴν ἐπιπομπὴν καὶ βιομηχανικὴν ζωὴν. Η ἡμερησία κίνησις τοῦ πληθυσμοῦ μετατίθεται διὰ τῶν δύο τούτων τημάτων ἐφεύραντας εἰς τὰ 100.000 ἄτομα καὶ διεξήγετο μέχρι τοῦδε διὰ ferry-boats. Ηδη δὲ πληθυσμὸς θὰ χρησιμοποιῇ τὴν γέφυραν, ἐφ' οὓς ὑπάρχουν τέσσαρες σιδηροδρομικαὶ γραμμαὶ, εὐρυτάτη διάδοση διὰ τοὺς πεζοὺς καὶ λεωφόρος διὰ τὴν δίοδον ἐξαπλῶν σειρῶν βαρέων αὐτοκινήτων. Διὰ νὰ σχηματίσῃ κανεὶς μίαν ἀμυδρὰν ἴδεαν περὶ τὴν ἐπιβλητικότητος τοῦ μεγαλειώδους τοῦ τοῦ ἔργου, ἀρκεῖ νὰ λεχθῇ, ὅτι τὸ πλάτος τῆς γεφύρας είναι διπλάσιον τοῦ πτεραμοῦ Ταμέσεως, εἰς δὲ σημείον εὑρίσκεται ἡ London bridge. Εάν η ὑψηλοτάτη κορυφὴ τοῦ θόλου τοῦ Λονδίνειου ναοῦ τοῦ Ἅγιου Παύλου συγκριθῇ πρὸς τὸ ὑψός τοῦ τόξου τῆς γεφύρας, είναι γαληνότερα κατά 75 πόδας, ὁ δύκος δὲ καὶ τὸ ὑψός τῶν δύο πύργων τῆς γεφύρας ἐπερβαίνει τὸν τοῦ περιφήμου «Μνημείου» τῆς Βρεταννικῆς μητρόπολεως.

Τὴν χρηματοδότησιν τοῦ ἔργου είλεν ανάλαβε η Αύστραλιανὴ κυβέρνησις, ἡ οποία θά καλύψῃ σύν τῷ χρόνῳ τὰς δαπάνας τῆς ἀπὸ τὴν εἰσπράξειν τῶν ἐπιβλητικῶν διοδίων, δριστικῶν κατά τι μικροτέρων ἀπὸ τὴν τημὴν τῶν εἰσιτηρίων τῶν καταργηθέντων ferry-boats. Η ἔγκαινασθείσαι γέφυρα είναι μία ἀπὸ τὰς πρώτας τοῦ Κόσμου, πάντως δημοσιεύσις μέγεθος ὑστερεῖ τῆς περιφήμου γεφύρας τοῦ Μπρούκλιν καὶ τῆς ἐπὶ τοῦ Χούδσωνος νέας τοιαύτης.

τείται ἀπὸ ἔνα μόνον τεράστιον τέξεν, βασιζόμενον εἰς δύο, ἐπὶ τῶν ἑκατέρωθεν ὄχθων, ὑψηλοτάτων πύργων καὶ ἔχει ἐπίπεδον διαβάσεως 1650 ποδῶν μήκους (500 περίπου μέτρων) καὶ 160 ποδῶν πλά-





ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ ΤΗΣ ΝΑΥΛΑΓΟΡΑΣ

ΔΟΝΔΙΝΟΝ, 24 Μαρτίου. (Ίδιαιτέρα ανταπόκρισις. «Ν. Χρ.»)

Καὶ κατὰ τὸ διαρρεῦσαν 15θήμερον ἡ προσοχὴ τῶν πλοιοκτητῶν ἑστράφη πρὸς τὴν ἀγορὰν τοῦ Πλέιτ, ἡ ὁπία, κυρίως, παρέχει κατὰ τὴν ἐποχὴν ταύτην ἔργασίαν εἰς μεγάλην χωρητικότητα σκαφῶν. Τὰς πρώτας πέντε ἡμέρας τοῦ 6^η 15θημέρου τοῦ Μαρτίου ἡ ἀγορὰ αὐτῇ εἶχε παρουσιάσει: ἕψιν πολὺ ἐνθαρρυντικὴν, ἥλπιζετο δὲ διὰ τοῦ ἀπερρόφα σημαγτικὸν τοννᾶς διὰ φορτώσεις τέλους Μαρτίου—Απριλίου καὶ εἰς σταθερὰ ἐπίπεδα τιμῶν τῶν ναύλων. Αποχώρησεις αἱ ληφθεῖσαι κατὰ τὰς ἀκολούθους ἡμέρας εἰς Λονδίνον εἰδῆσεις εἴς Ἀργεντινῆς περὶ τῆς ἐπὶ τὰ χείρω τροπῆς τῆς καιρικῆς καταστάσεως, ἡ συνήθης, λόγῳ τῶν ἑορτῶν τοῦ Πάσχα, σημειουμένη ἀνακοπὴ τῶν ἔργασιῶν καὶ ἡ ἀνώμαλος κατάστασις τῶν ἀγορῶν τῶν σιτηρῶν μετά τὰς τελευταῖς πρὸ τοῦ Πάσχα ἡμέρας, ἀνέκοψαν ἀπότομως τὴν ζήτησιν χωρητικότητος, μὲν ἐπιδρασιν μᾶλιστα ἀντανακλαστικὴν καὶ ἐπὶ τῶν ναύλων μεταφορᾶς Ἀγγλικῶν γαιανθράκων. Οὕτω διὰ Δ. Ἰταλίαν αἱ τιμαὶ ἐσημειοῦντο διὰ τινας ἡμέρας εἰς τὰ σελ. 7)—ὑπεχώρησαν δὲ ἀκολούθως ἀνθυμητὸν μέχρι καὶ τῶν σελ. 6)3-6)6. Ἡ ἐπελθοῦσα χαλλάρωσις τοῦ Πλέιτ θὰ ὀφελήσῃ μὲν πιθανῶς τὰ σκάφη μὲν καντσέλλῳ Ἀπριλίου καὶ τῶν διποίων ἡ χωρητικότης ὑπολογίζεται εἰς 624.000 τόννους φορτίου, θὰ ἐπιδράσῃ δῆμως δυσμενῶς ἐπὶ τῶν πλοίων Μαρτίου. Ὑπολογίζεται δὲ: 10-12 τούτων ἡγαγκάσθησαν νὰ ἀργήσουν, πρὸς ἐπιτυχίαν εὐνοϊκῶτέρας ναυλώσεως διὰ τὰς ἀρχὰς Ἀπριλίου. Καὶ διὰ τὴν ἡμερομηνίαν δῆμως ταύτην οὐδεμίᾳ ἔργασία ὑπῆρχε κατὰ τὰς τελευταῖς ἡμέρας, κυρίως διὰ σκάφη μεγάλης χωρητικότητος. Ἐν ληφθῇ ὅπερ ὅψιν ἔτι διὰ φόρτωσιν Ἀπριλίου ἔχουσι ναυλωθῆ μόνον 456.000 τόννοι καὶ ὅτι τὰ πρὸς τὸ Πλέιτ μὲ καντσέλλῳ Ἀπριλίου κατευθυνόμενα πλοῖα εἰναι περίπου 624.000 τόννοι, ἔχομεν σύνολον 1.080.000 τόννων σκάφη, δυνάμενα εὐκόλως νὰ ἀπορροφηθοῦν, ἐφ' ὅσον ἡ ἐσοδεία τοῦ ἀραβοσίτου δέν ἦθελε παρεμποδισθῆ ἀπὸ κακοκαρίας τῆς τελευταῖς στιγμῆς.

Πλέιτ: Τὰς πρώτας δὲ ἡμέρας τοῦ παρόντος δεκαπενθημέρου ἐγένοντο ἀρκεταὶ ναυλώσεις (26 πλοῖα 182.000 τόννων περίπου) διὰ Μάρτιου—Απρίλιον καὶ εἰς ναύλους ἀρκετὰ σταθερούς, μολονότι κατὰ τις ὑποδεεστέρους ἑκείνους, οἵτινες ἐπιληρώθησαν κατὰ τὸ παρελθὸν δεκαπενθημέρον. Πάντως ἐπιληρώθησαν ἀπὸ Σάν Λορεντζό (not above) 18)6—18)9 διὰ 6000τ. 10 σο., 19)3 διὰ 5500 τ. 10σο διετούς. Ἀγγλίαν—Κόντ., καὶ 19)3—19)6 διὰ Μεσόγειον μὲ 20)3 διετούς. Ἀδριατικὴν. Αἱ σποραδικαὶ δῆμοι ναυλώσεις τῶν τελευταῖων ἡμερῶν ὅχι μόνον ἐκλείσθησαν εἰς μικροτέρους γάλους (17)6—17)9) Ἀγγλίαν—Κόντ. ἀλλὰ εἰς ἐπίμετρον, πολλὰ πλοῖα μεγάλης χωρητικότητος ἡγαγκάσθησαν νὰ δεχθοῦν ἐλλειπὲς φορτίου, λόγῳ τῆς παντελοῦς ἐλλειψεως φορτίων συμπληρώσεως ἀπὸ Μπουένος Ἀύρες. Τὰ μεγάλα πλοῖα Ἀπριλίου κατὰ πᾶσαν πιθανότητα, θὰ συγαντήσουν τὴν ἴδιαν δυσκολίαν, μόνον δὲ διετούς ἑκείνης τὰ ὄποια ἔχουν μεγάλον κυβισμὸν θὰ εἶναι εὔκολος ἡ συμπλήρωσις ἀπὸ Μπουένος Ἀύρες.

Άγοραί Β. Αμερικῆς-Κούβας: Μολονότι ὑπολογίζεται ὅτι ἐφέτος τὸ Μοντρέαλ θὰ ἀνοιξεγγένωρίτερον, ὡς τούτοις ἔργασίας ἀκόμη δὲν ἦρχισαν. Ἡ Βόρειος Αμερική ἡγαγύλωσε μερικά πλοῖα διὰ τὴν μεταφορὰν σιτηρῶν διὰ Βραζιλίαν πρὸς 13)—13)6. Ηρόκειται περὶ τοῦ συμβολαίου τὸ ὄποιον ἐκλείσθη ἐπὶ τῇ βάσει ἀνταλλαγῆς καφέδων Βραζιλίας ἔναντι σίτου Ἕγιον Μέρους Πολιτείων, ἀλλὰ τόσον διετούς τὴν ἔργασίαν, ὅσον καὶ διὰ τὰς ναυλώσεις Κούβας, αἴτιας ἡ σύναρθρησης τοῦ Κούβας τὸν 14)9—15)3 τὰ Ελληνικὰ πλοῖα δὲν προτιμῶνται, λόγῳ τῶν μεγάλων ἀσφαλίστρων. Ἀπὸ Κόλπου διετούς Ελλάδα ἡγαγκάσθησαν τὸ ἀπὸ

«Tynnebridge» πρὸς 3)6 καὶ τὸ ἀπὸ «Δημήτριος Θερμιώτης» πρὸς 3)11, ἀλλὰ τοῦ τελευταίου ὁ ναῦλος κατὰ τὰς πληροφορίας μας, εἰναι πληρωτέος ἐν Ἑλλάδι εἰς δραχμάς, ἑκτὸς 6000 Δολ. τὰ ὅποια θάμετρηθοῦν εἰς τὸν λιμένα φορτώσεως. Ἀπὸ Βανκούβερ ναυλώσεις δὲν ἐγένοντο. Μόνον 2—3 πλοῖα ἐδέχθησαν φόρτωσιν on berth.

Ἐδῶ ἐπάλθησην ἡ εἰδῆσις περὶ τῆς προσεχοῦς ἔξαγωγῆς ὅλων τῶν ἀποθεμάτων σιτηρῶν καὶ δάμβακος ὑπὸ τοῦ Farm Board προβλέπεται μία καλὴ ἔργασία διὰ τὴν ναυτιλίαν ἐκ Βορ. Αμερικῆς.

Η Αύστραλία ἐπίσης ἡδονὴ ἀπρακτος σχεδόν, αἱ διλίγαι δὲ ναυλώσεις αἱ ὅποιαι ἐκλείσθησαν, ἐγένοντο εἰς μικροτέρους ναύλους ἐν συγκρίσει μὲ τὴν προηγουμένην δεκαπενθημέριαν, ὡς π.χ. West Australia 27)9.

Ο Δούναβις: ἐγκύρως μερικὰ πλοῖα γύρω τῶν 14)9 καὶ 15)—ἀλλὰ οἱ Ρωσικοὶ λιμένες Μαύρης θαλάσσης ὅχι μόνον θασιν ἀπρακτοι, ἀλλὰ καὶ δὲν δεικνύουν πιθανότητας συντόμου ἔωροτήτος. Πρὸς ἡμερῶν ἐγένετο μία ναύλωσις διὰ τὴν μεταφοράν ἀδιαθέτων ρωσικῶν σιτηρῶν ἀπὸ Αδριανάουθ διετούς Ελλάδα, ἡδη δὲ ζητεῖται καὶ ἐτερον πλοῖοι μὲ ἀμεσον φόρτωσιν. Προσφέρονται διετούς ἀπὸ Αδριανάουθ διετούς Ελλάδα.

Οι λιμένες Βαλτικῆς ἥρχισαν νὰ ζητοῦν πλοῖα διετούς Αλεξανδρείαν πρὸς 48)—ἀπὸ Βίλποργκ, ὑπάρχει δὲ καὶ μία ἔργασία 1600 στ. ἀπὸ Σουηδίαν διὰ Πειραιᾶ—Βόλον—Σμύρνη—Θεσσαλονίκην διὰ τὴν ὄποιαν προσφέρουν 48)9 διετούς δύο λιμένας ἡγαγκάσθησες.

Γαλιάνθωσεις: Ἐγένοντο ἀρκεταὶ ναυλώσεις διὰ Νότ. Αμερικῆς εἰς τοὺς σταθεροποιηθέντας ναύλους 8)—διὰ Βραζιλίαν, 8)6 Μοντεβίδεο, 9)—Μπουένος Αύρες καὶ 9)6 Ροζάριο, εἰς τὸ μέλλον ὅμως θαλαγῆς γενεράτων φορτώσεις καὶ ἀπὸ Ρότερνταμ, κατόπιν τοῦ συμβολαίου 75000 τόννων, τὸ ὄποιον ἐκλείσθη μὲ τὴν Γερμανίαν, ἔναντι ἀνταλλαγῆς καφέδων Βραζιλίας. Οἱ ναῦλοι διὰ τὴν Μεσόγειον ὑπεγώρησαν καπως, κατόπιν τῆς καταστάσεως τῆς ἀγορᾶς τοῦ Πλέιτ, ἐγένετο δὲ ναυλώσεις πρὸς 6)6—6)3 Δυτικὴν Ιταλίαν, 7)3—7)6 διετούς Αδριατικὴν, Civita Vecchia 7)—, Πειραιᾶ 7)—Αλεξανδρείαν 7).

Τάιμ Τσάρτερο: Μολονότι οἱ Ρώσοι δὲν ἔρχονται ναυλώσεις διὰ Νότ. Αμερικῆς εἰς τοὺς σταθεροποιηθέντας ναύλους 8)—διὰ Βραζιλίαν, 8)6 Μοντεβίδεο, 9)—Μπουένος Αύρες καὶ 9)6 Ροζάριο, εἰς τὸ μέλλον ὅμως θαλαγῆς γενεράτων φορτώσεις καὶ ἀπὸ Ρότερνταμ, κατόπιν τοῦ συμβολαίου 75000 τόννων, τὸ ὄποιον ἐκλείσθη μὲ τὴν Γερμανίαν, ἔναντι ἀνταλλαγῆς καφέδων Βραζιλίας. Οἱ ναῦλοι διὰ τὴν Μεσόγειον ὑπεγώρησαν καπως, κατόπιν τῆς καταστάσεως τῆς ἀγορᾶς τοῦ Πλέιτ, ἐγένετο δὲ ναυλώσεις πρὸς 6)6—6)3 Δυτικὴν Ιταλίαν, 7)3—7)6 διετούς Αδριατικὴν, Civita Vecchia 7)—, Πειραιᾶ 7)—Αλεξανδρείαν 7).

Τάιμ Τσάρτερο : Μολονότι οἱ Ρώσοι δὲν ἔρχονται ναυλώσεις διὰ Νότ. Αμερικῆς εἰς τοὺς σταθεροποιηθέντας ναύλους 8)—διὰ Βραζιλίαν, 8)6 Μοντεβίδεο, 9)—Μπουένος Αύρες καὶ 9)6 Ροζάριο, εἰς τὸ μέλλον ὅμως θαλαγῆς γενεράτων φορτώσεις καὶ ἀπὸ Ρότερνταμ, κατόπιν τοῦ συμβολαίου 75000 τόννων, τὸ ὄποιον ἐκλείσθη μὲ τὴν Γερμανίαν, ἔναντι ἀνταλλαγῆς καφέδων Βραζιλίας. Οἱ ναῦλοι διὰ τὴν Μεσόγειον ὑπεγώρησαν καπως, κατόπιν τῆς καταστάσεως τῆς ἀγορᾶς τοῦ Πλέιτ, ἐγένετο δὲ ναυλώσεις πρὸς 6)6—6)3 Δυτικὴν Ιταλίαν, 7)3—7)6 διετούς Αδριατικὴν, Civita Vecchia 7)—, Πειραιᾶ 7)—Αλεξανδρείαν 7).

ΤΑ ΝΑΥΛΩΘΕΝΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ

Αἱ κυριώτεραι ναυλώσεις Ελληνικῶν ἀπὸ εἰναι αἱ κάτωθι:

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

«Αννα» ἐκ Μπάχιας Μπλάγκας 7000 τ. διετούς Αγγλίαν η Βορδώ—Αμερικήν (ἔξαιρεσι: Ρουέν, Νάντης, Galway, Sligo καὶ Tralee) σελ. 18)—Αμερικάνη η Ρότερνταμ 17)6, δύο λιμένας Κόντινεντ 19)6, δύο λιμένες Μεσόγειον (σύχι Ανταλλακτών Δυτ. Ιταλίας) 19)3 ἐνα λιμένα, 19)9 δύο καὶ 20)3 τρεταί λιμένες, Απριλίου 4.

«Απόινα» ἐκ Σάν Λορέντζο 5900 τ. Μεσόγειον 19)6, δύον Αγγλίαν—Κόντινεντ 19)9—Απρ. 1—15.

«Άδαμ. Ι. Πειρίθης» ἐκ Σάν Λορέντζο 6000 τ. διὰ Σκανδιναվιαν 20)1—Απριλίου—Μάιου.

«Αιμπόλιον» (Ρεθ.—Κουλ.) ἐκ Σάν Λορέντζο 5200 τ. διετούς Αγγλίαν—Κόντινεντ 19)6, ὁπόιο Μασσαλίαν, Γένοβαν, Νεάπολιν η Λιθόρνο 20)1—δύο λιμένες, ἐνν Αδριατικήν 21)1—, Μαρτίου 21—31.

«Ναγδός» ἐκ κάτω λιμένων τοῦ Πλέιτ 6200 τ. διετούς Αμερικάνη—Ρότερνταμ 17)9, Μαρτίου.

«Αιμπόλιον» (Ρεθ.—Κουλ.) ἐκ Μπάχιας Μπλάγκας η Μπουένος Αύρες 6700 τ. διετούς Μπέργκεν—Στοκχόλμην 19)6 μὲ 9 πέντε εἴτρα διετούς

έπι πλέον λιμένα, μέχρι τριάντα, 'Απρ. 5—15,

«Περρ. Λ. Καμπάνης» έκαν Σάντα Λορέντζο 5500 τ. διά 'Αγγλίαν—Κόντινης ή ένα λιμένα Βορ. (Ισπανία 19)—, όψιόν Μεσόγειον 20)3, έκαν 'Αδριατικήν 21)—, 'Απρίλιον 20—30.

«Ρόκος» έκαν Μπουάνες "Αυρες η Λά Πλάτας 8200 τ. διά 'Αμερικήν—'Αμερικανών Ράντζ 17), 'Αμερικήν ή Ρόττερνταμ 16)6, όψιόν Μασσαλίαν, Γένοβαν, Νεάπολιν ή Λιθέρνο 18—, φόρτωσις 15—26 Μαρτίου.

«Ζάννες Γούναρης» έκαν Σάντα Λορέντζο 6000 τ. διά Δυνίτων 19)6, όψιόν Μεσόγειον 19)—, 'Απρίλιον 11—25.

«Φέδης» έκαν Σάντα Λορέντζο 6000 τ. διά Μασσαλίαν, Γένοβαν, Νεάπολιν ή Λιθέρνο 19)— ένα λιμένα, 19)6 δύο, ένα Μεσόγειον (διά 'Ανατολικώτερον Δυτ. Ιταλίας σελ. 19)3 ένα λιμένα, 19)9 δύο, όψιόν 'Αδριατικήν 20)3 δύο, ένα λιμένα, 'Απρ. 1—15.

«Δέδεπονιαν» έκαν Ροζάριο 6200 τ. διά 'Αμερικήν λιμένας της 'Αγγλίας 18)3, Μαρτ. 20—30.

«Καλλιόπη» έκαν Σάντα Λορέντζο 6500 τ. διά Μασσαλίαν, Γένοβαν, Νεάπολιν ή Λιθέρνο 19)— ένα λιμένα, 19)6 δύο, 19)9 τρεις λιμένας, ένα Μεσόγειον 19)3 ένα λιμένα, 19)9 δύο, 20)3 τρεις, όψιόν 'Αδριατικήν 20)3 ένα, 20)9 δύο, 21)3 τρεις, φόρτωσις 25 Μαρτ.—9 'Απρίλιον.

«Αττικός» έκαν Σάντα Λορέντζο 5800 τ. διά 'Αμερικήν ή Ρόττερνταμ 17)— καντάσλο 9 'Απρίλιον.

«Βασίλ. Α. Πολέμης» έκαν Σάντα Λορέντζο 5200 τ. διά Μασσαλίαν, Γένοβαν, Νεάπολιν ή Λιθέρνο 19)— ένα λιμένα, 19)6 δύο, 19)9 τρεις, ένα Μεσόγειον 19)6 ένα λιμένα, 19)9 δύο, 20)3 τρεις, όψιόν 'Αδριατικήν 20)6 ένα, 21)3 δύο, 21)6 τρεις, 'Απρίλιον 1—12.

—'Εκ λιμένων Μαύρης Θαλάσσης

«Μαριόγκα Ι. Γουλανδρή» έκαν Μαριανουπόλεως 5500 τ. διά Σέτταν 9)6, ά.φ.

«Κ. Κτιστάκης» έκαν Πότι 6000 τ. μεταλλεύματος διά Κόντινεντ 10)3, Μαρτίου.

—'Εκ του Δουνάβεως

«Δημήτρης» έκαν Δουνάβεως 4500 τ. σιτηράνθινον διά Μεσόγειον 11)6 ένα λιμένα, μέτρη 6 πάντας στοιβακτικά, ά.φ.

—'Εκ Βορείου Αμερικής

«Tyhebridge,, 'Αγγλικόν, έκαν Κόλπου Μεξικού 30.000 κουάρτερς είτον διά 'Ελλάδα σελ. 3)6 τό κουμότερη, μέτρη πάντας έξτρα διά έκαστον έπι πλέον λιμένα, μέχρι τεσσάρων, φόρτωσις 10—25 'Απρίλιον.

—'Εξ Αγγλίας ή Κόντινεντ (διά γαλάνθρακας)

«Γεώργ. Μάντακας» έκαν Τάνι 5300 τ. διά Πειραιά σελ. 7)— καντάσλο 'Απρίλιον 3.

«Φώτης» έκαν Κάρδιφ 5000 τ. διά Βίλλαν Κονσταντίνου 9)—, όψιόν Ροζάριο 9)6, 'Απρίλιον 4.

«Έλενη» έκαν Κάρδιφ 7300 τ. διά Σάντος 8)—, 'Απρ. 7—20.
«Νικολής» έκαν Τάνι 6000 τ. διά 'Αλεξανδρείαν 7)3, ά.φ.

«Άγια Βαρβάρα» έκαν Κάρδιφ 7000 τ. διά Σαλαμίνα 6)10 1)2, ά.φ.

—'Εκ παντοίων άλλων λιμένων

«Μαρουσιώ» έκαν Γκάλιεστων 5500 τ. είτον διά Πειραιά 14) 1)4 σάντες κατά 100 λίτρας. Μαρτ.—'Απρίλιον.

«Δημ. Γ. Θεοφιλής» έκαν Γκάλιεστων 6500 τ. είτον διά Πειραιά σελ. 3)11 τό κουμότερη, 'Απρίλιον.

«Μαίνητ όφ Σάμος» έκαν Κύπρου 2000 τ. μεταλλεύματος διά Μασσαλίαν 80 φρ., ά.φ.

ΠΕΙΡΑΤΙΚΗ ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Καθ' ζητησίαν τό 150ήμερον έπειρατήσεις μετρίας ζήτησις τοννάς έκαν τών Ρωσικών λιμένων, έσημειώθη δέ κατά μία ναύλωσις διά μεταφοράν Ρωσικού σίτου είς 'Ελλάδας έξ 'Αγγλίας ή πάρα παραμένουσκαν ήδιάθετον είς 'Ασσυρίαν ή ποσότηταν. Κατ' είδη φορτίων ή ναύλαγορά διεκμάθη διαλυτικώτερον, ώς άκολούθως;

Γεννήματα: Κατά τό γ'. 10ήμερον τού Μαρτίου έναυλώθη άτμπολοιον 6500 τ. 10 ο)ο έκαν δύο λιμένων τού Μπρίστολ Τσάννελ διά δύο έως τρεις λιμένας 'Ελλάδος πρός σελ. 7)7 f.i.o., δάσιν ένα λιμένα έκφρατώσεως κατά 6 πάνυκας έξτρα διά έκκαστον ήπι πλέον λιμένα. Τό φορτίον τούτο Ρωσικού σίτου είναι τό δεύτερον εισαγόμενον είς 'Ελλάδας έξ 'Αγγλίας, δέ ναυλος συνεφωνήθη για πληρωθή έν Λονδίνων.

'Εκ Μαύρης Θαλάσσης έναυλώθησαν δύο 'Ελληγικά φορτηγά διά Κόντινεντ με full options κατά δάσιν σελ. 10)6, προβλέπεται δέ δια Ρώσσοι θά χρειασθούν κατά άλλων άτμπολοια πρός μεταφοράν γεννημάτων. 'Ηδη μάλιστα διαπραγματεύονται τήν ναύλωσιν σκαφών δ-7000 τόνων.

Γαιάνθρακες: Τά Σοβιέτ έκάλυψαν πρός τό παρόν τάς διαπροχώσας διαταγάς των διά φορτώσεις 'Απρίλιον. 'Ατυχώς μερικοί πλοιοκτήται δέν έκρατησαν τάς τιμάς τάς προσφερθέσας

παρ' άλλων, οὕτω δέ έναυλώθησαν ένα δ)π 5000 τ. πρός 8)4 1)2, έτερον 4500 τ. πρός 8)9 κατά τρίτον 4250 τ. (maximum) πρός 8)10 1)2 με 1 σελ. διά έκφρατωτικά. 'Απαντα μὲ φόρτωσιν έκ Μαρ] πόλεως διά 'Ιταλίαν κατά τό τελευταίον μὲ καντάσλο 20-30 'Απρίλιον.

'Υπάρχει ηδη μία διαταγή διά δ)π 5000 τ. 50)ο έκ Μαριανουπόλεως διά 'Ιταλίαν, 6—7 συνεχή ταξιδίων κατά μὲ πρώτην φόρτωσιν 1—15 Μαΐου, προσφέρεται δέ ήποτε τών ναύλωσιν τιμή 8)4 1)2 με 1 σελ. διά έκφρατωτικά. Οι πλοιοκτήται είμιστον σε τά 8)9. 'Ελπίζεται διά έκ παρουσιασθούν συντόμως διαταγαί κατά διά τό Νόρδερν Ρέντζ, μολονότι ούδεν τό θετικόν δύναται γάλεχθη έπι τό παρόντος.

Συλεία: Παρουσιάσθησαν κατά τήν διάρκειαν τού 150ήμερον διαταγαί τινες φορτίων ξυλείας έκ Χερσώνος διά 'Ιταλίαν, έκλεισθησαν δέ ζλαι παρά μεγάλων άτμπολοιών, διτινα κατά έχθησαν ναύλους πολύ χαμηλωτέρους έκείνων, τούς διπλούς έπραγματοποίησαν τά δύο τελευταίων κλεισθήσαντα κατά έκ Κ)πόλεις εύρεθηντα άτμπολοια λόγω τής πήξεως τού Δουνάδεως. Διά τάς μεταφοράς ξυλείας έναυλώθησαν τά δ)π: «Δελφίν» 4600 κ. μ. ξυλείας οικοδομηθέμουν κατά 2220 κ. μ. pulwood σελ. 7)3 κατά κ. μ. με 25 ήμέρας φορτεκφράτωσεως, ένα 28 ήμέρας 7)5, φόρτωσις έκ Χερσώνος διά έκ Νεάπολιν. «Ωκεανία» 7800 κ. μ. έκ Χερσώνος διά 4 λιμένας Δ. 'Ιταλίας κατά Σικελίας 8)3)3]4. «Βάντα» έκ Χερσώνος 7000 κ. μ. (Egyptian bolts) διά 'Αλεξανδρείαν 6)3. 'Υπάρχουν έπίσης έκ Χερσώνος διά Βενετίαν 2000 κ. μ. τηλεγρ. στύλων κατά έκ Ν)ρωσίσκης διά 2 λιμένας Δ. 'Ιταλίας 4000 κ. μ. οίκοδ. ξυλείας με προσφέρομενον γαύλον 8)6. 'Επίσης έξ Οδησσού 3400 τ. διαφόρων είδων ξυλείας διά τρεις λιμένας Κόντινεντ με προσφέρομενον γαύλον 14)— δάσιν. Αι τελευταίαι αύται διαταγαί άφοροι φορτώσεις 'Απρίλιον.

Μεταλλεύματα: 'Εναυλώθη δ)π 7000 τ. έκ Πότι διά Κόντινεντ με δρους Νικολάεφ, άντι 10)3 διαφόρουν δέ κατά άλλαι διαταγαί διά Κόντινεντ κατά B. 'Αμερικήν, ητοι μία έκ Πότι 5100 τ. διά Δουγκέρην κατά Μπρίκεγχαντ κατά έτέρα 4300 τ. διά Γκόττεμπουργκ, 'Απρίλιον.

Δούναβις: Παρετηρήθη ποιά τις ζήτησις σκαφῶν διά 'Αδριατικήν, Μεσόγειον κατά λιμένας Βορ. 'Αφρικής, καθώδης έπίσης κατά διά Κόντινεντ κατά Δανίαν. Οι διά ζλαις τάς διευθύνσεις ταύτας προσφέρομενον γαύλοι δέν προκαλοῦν τό ένδιαφέρον, άναμενεται δέ νά έπειλη θελτικότης τής μετά τήν τήξιν τών πάγων κατά ένανδυσμόφ μετά τής έκ Ρωσικών λιμένων ζητησεως άτμπολοιών.

Η ΤΕΛΕΥΤΑΙΑ ΕΙΚΩΝ ΤΩΝ ΝΑΥΛΩΝ

Αι περί τής πορείας τής Πλαγκοσμίου ναύλαγορᾶς ληγφθείσαι έκ Λονδίνου νεώτεραι τηλεγραφίκαι πληροφορίαι άναφέρουν, διτο πρό τού Πάσχα κλείσιμον τού Πλέιτ κατέλιπε ναύλους χαλαρούς κυμαινομένους είς τά σελ. 17)— δάσιν Κόντινεντ, 18)3 Αγγλίαν, 19)3 Μεσόγειον κατά 20)3 έξι δψιδών 'Αδριατικήν. Οι γαύλωται ήσαν άρκετα έπιφυλακτικοί κατά δέν διεκύβευσον τήν έκαστα ζητησίαν χωρητικότητος, έπι τή πρόσφει ένδεχομένων άπροπτων, άτινα πιθανώς γά ένεφανίζε τό άνοιγμα, τής άγορᾶς μετά τήν πεντήμερον, λόγω τών έστρων άργιαν. Τήν αύτήν συντηρητικότητα έπεδείκνυται οι πλοιοκτήται, έλπιζοντες είς άναβίσιν τής έκ Πλέιτ ζωηρότητος.

Τά χθεινά έκ Λονδίνου τηλματα άναφέρουν, διτο ή άγορά ήγοιξε μέτρη 17)— διά συνήθη πλοιά κατά 16)6 διά σκάφη μεγάλης χωρητικότητος, σημειώσται δέ ζητησεως τοννάς ζωρίς ήμως κατά δάσιν ζητησθεί καμπύλα ήποτε τού παρόντος γαύλωσις κατά τρόπων έμπρυζοντας άντι προστωπευτικώτερον τό πραγματικό έπιπεδον τών γαύλων, οίτινες κατά άπειρινα είς τάς άγωτέρω διογκωστικά τιμάς, πλέον τών γωνιών διαφορών διά τήν συνήθη κλίμακα τών δψιδών. Αι προβλέψεις παρέχουν τήν έλπιδη άνατιμησεως τών γαύλων.

Αι τιμάι διά μεταφοράς 'Αγγλικών γαλανθράκων ήμετάθλητοι, ητοι διά Πειραιάς 6)10 1)2 έως 7)—, 'Αλεξανδρείαν 7)— έως 7)3, Δυτ. 'Ιταλίαν 6)6 έως 6)9, Σάντος ή Ρίον Ιανέρον 8)— κατά Ροζάριο 9)6.

Ποιάν τινα ζήτησιν τοννάς παρουσίασε κατά έκ Κόλπος Μεξι-

κού, ίδια διάφορώσεις σιτηρών διά Ελλάδα. Μέχρι της στιγμής έκλεισθησαν πέντε σκάφη διά μεταφοράν 30.000 τόνων, είς τιμής ποικιλούσας μεταξύ σελ. 3)6 έως 3)11 τὸ κουδρτερὴ ἡ 14) 1)4 σύντετας τὰς 100 λίθρας. Τὰ γαυλιώθεντα ἀτμόπλοια είναι τὰ: «Φωτεινὴ Καρρᾶ», «Μαρουσιά», «Δημ. Γ. Θερμιώτης», καὶ «Tynnebridge» κλεισθεντα τὰς πρώτας γήμερας τοῦ 15θημέρου καὶ τὸ Αγγλικὸν «Bradesk» γαυλιώθεν προσφάτως.

Η ἀγορὰ Μαύρης Θαλάσσης ἥχησε παρέχουσα σημεῖα ἐνάρξεως τῶν ἔχιγχων σιτηρῶν, ἐναυλώθησαν δὲ πρὸς τοῦτο, ὃς κατωτέρω γράφωμεν, τὰ φορτηγά «Γιάννης» καὶ «Μεσσηνίος». Ο Δούναβης, λόγῳ δελτιώσεως τοῦ καιροῦ, ἐλευθεροῦται συντόμως ἐκ τῶν πάγων, ἐντὸς δὲ τῶν γημέρων ἐλπίζεται νότιος αἱ ἐκ τῶν λιμένων τοῦ ποταμοῦ φορτώσεις. Αἱ δυναστικὴ τιμὴ τῶν σελ. 14)9 διὰ Κόντινεντ καὶ 16)9 Δανίαν υψοῦνται, τὸ δὲ Αγγλικὸν ἀπ «Tynemouth» ἔκλεισε χρήση 7000 τ. διὰ Βορδὼ—Αμβρούσιον σελ. 15)—μὲς φόρτωσιν 25 Απρ.-10 Μαΐου.

Αἱ ἐκ τῶν διαφόρων τομέων τῆς γαυλικορᾶς τελευταῖαι γαυλώσεις Ελληνικῶν φορτηγῶν ἡ ξένιον διά Ελλάδα είναι αἱ ἀκόλουθοι:

Ἐκ Μαύρης Θαλάσσης: «Μεσσηνίος» 5000 τ. σίτου διὰ Κόντινεντ 10)6, Απρίλιου 15—25. «Στυλιανὸς» ἐκ Μαρπόλεως καὶ Εὐπατόριας 6000 τ. ἀλλατος διὰ Ρόττερντεμ—Αμβρούσιον—Κοπεγχάγην 12)—f.i.o. Απρίλιον. Καὶ «Γιάννης» 6200 τ. σίτου διὰ Κόντινεντ 10)6, Απρίλιον 5—15.

Ἐκ Δουνάβεως: «Γιαν. Γούναρης» 3500 τ. γεννημάτων διὰ Κόντινεντ 15)—φόρτωσις Απρίλιον.

Ἐξ Αγγλίας: «Αννα Βούλγαρη» διά Αδριανούπολη 7000 τ. Ρωσικοῦ σίτου διά Ελλάδα 7)7 f.i.o. ἐν λιμένων, Απρ. 1—10.

Ἐξ ἄλλων ἀγορῶν: «Bradesk» Αγγλ. ἐκ Κόλπου Μεξικοῦ 4700 τ. σίτου διά Ελλάδα 3)9 τὸ κουδρτερὴ Απρ. 10—25. Καὶ «Μαργαρίτα» ἐκ Θήρως 3000 τ. πορτελάνης διὰ Κυταγν 36 δρ. κατά τόννον. ἀ.φ.

ΝΟΡΒΗΓΙΑ

Τὸ ἀργοῦν τοννᾶς

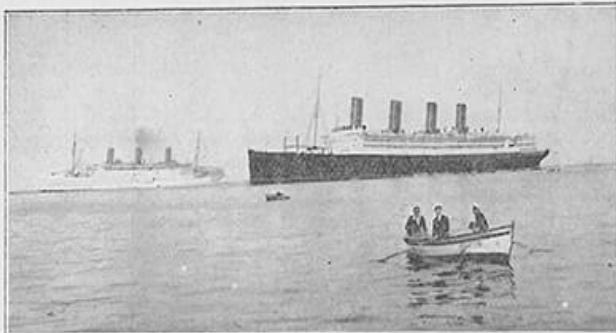
Κατὰ τὴν νεωτέραν στατιστικὴν τῆς ἐνόσσως τῶν Νορβηγῶν ἐφοπλιστῶν ἀντισκονταὶ τὴν 1ην Μαρτίου παρωπλισμένα 363Νορβηγικὰ σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητος 1.606.390 τόν. φορτίου, μὴ συμπεριλαμβανομένων τῶν φαλανισθηριῶν, αἰνια πάντα εἰναι δεμένα, σύτε τῶν φορτηγῶν τῶν τελούντων ὑπὸ ἐπισκευὴν ἡ ὑπὸ νηολόγησιν. Τὸ ἀργοῦν Νορβηγικὸν τοννᾶς ὑδρίθη διαφοροῦντος τοῦ Φεδρουσαρίου κατὰ 40 σκάφη 150.000 τόνων φορτίου, δὲ δηγος δὲ τελών σήμερον ἐν ἀργίᾳ ἀποτελεῖ ρεκόρ ἀνευ προγραμμένου.

Ἡ ἐπὶ τοῦ παροτιλαιμοῦ πλοίων αεδαστῆς χωρητικότητος κατὰ τὸ πρελόθον ἔτος 1931 προσκύνας μείωσις τῶν ἀκαθαρίστων εἰσπράξεων ἐκ ναύλων τοῦ Νορβηγικοῦ ἀμποτικοῦ στόλου, ἀναδιδάσκεται εἰς 80.000.000 κορωνῶν. Κατὰ ἓν πρόχειρον ὑπολογισμὸν τοῦ Κεντρικοῦ γραφείου Στατιστικῆς, τὸ σύνολον τῶν εἰσπραχθέντων ὑπὸ τῶν Νορβηγῶν ἐφοπλιστῶν ἀκαθαρίστων ναύλων κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος ἀνήλθεν εἰς 370.000.000 κορωνῶν, ἐνῷ κατὰ τὸ 1930 εἰχον πραγματοποιηθῇ εἰσπράξεις 411.500.000 κορωνῶν. Η μείωσις είναι δια μεγαλύτερα τῆς ὡς ἀνω ὑπολογιζομένης, ἐάν ληφθῇ ὅπ' δύπτινη γενομένη αὐξήσει τοῦ Νορβηγικοῦ τοννᾶς κατὰ τὸ 1931

ΝΕΑ ΑΓΟΡΑ ΚΑΙΝΟΥΡΓΟΥΣ ΦΟΡΤΗΓΟΥ

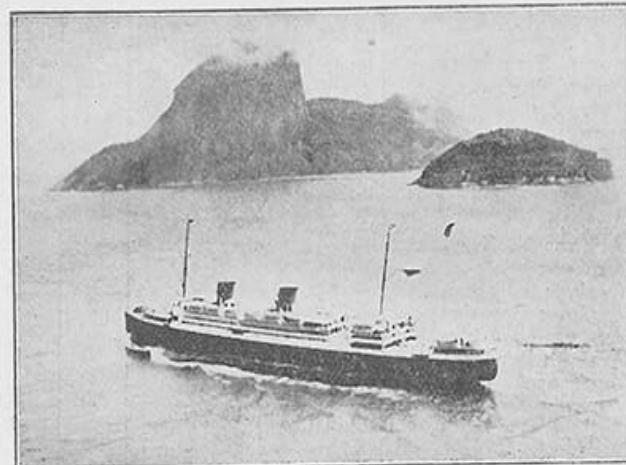
Χθεσινὸν ἐκ Λονδίνου τηλεγράφημα ἀναφέρει, ὅτι παρὰ τοῦ κ. Αριστ. Ὁνάση ἡγοράσθη ξένην φορτηγὸν ἀτμόπλοιον χωρητικότητος γύρω τῶν 10.000 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως γεωτέρας, τοῦ 1923. Αὐτοῦς εἰς τὸ τηλεγράφημα δὲν ἀναφέρεται τὸ ὄνομα τοῦ ἀγορασθέντος ἀτμόπλοιού καὶ ἡ τιμὴ τῆς ἀγορᾶς του. Συμπλὴ ρωμαϊκῶς μόνον μᾶς πληροφοροῦν, ὅτι τὸ ἀγόρασθὲν φορτηγὸν, παραλαμβανόμενον ἐντὸς τοῦ Απριλίου, θὰ τεθῇ ὑπὸ Ελληνικὴν σημαίαν καὶ νηολογούνενον εἰς Πειραιά θὰ μετονομασθῇ «Σωκράτης Ὁνάσης».

Η ΣΥΝΑΝΤΗΣΙΣ ΔΥΟ ΚΟΛΟΣΣΩΝ



Τὴν 21ην Μαρτίου τὰ μεγάλα Ἀγγλικὰ ὑπερωκεάνια «Aquitania» τ. γκρός 45.647 καὶ «Empress of Australia» τ. γκρός 21.833 ἐκτελοῦντα περιηγητικὸν πλόας, εὐρίσκοντο ἡγκυροβολημένα, ώς ἡ ἀνωτέρω φωτογραφία μας δεικνύει, εἰς τὸν προλιμένα τοῦ Πόρτ Σαιδ. Η ἑταῖρία τῆς διώρυγος τοῦ Σουεζ ἔξετέλεσε τελευταῖας συμπληρωματικὰ τινὰ ἔργα εἰς τὴν εἰσόδον τοῦ λιμένος τοῦ Πόρτ Σαιδ ἀσφαλίζοντα τὴν ἀγκυροβολίαν τῶν μεγάλων πλοίων. Ετ τοῦ λόγου τούτου καὶ συνεπείᾳ τῶν μειωμένων λιμενικῶν τελῶν, τὰ φέροντα περιηγητὰς πρός ἐπίσκεψιν τοῦ Καΐρου καὶ τῆς Ἀνω Αιγύπτου ὑπερωκεάνια προτιμοῦν νὰ σταθμεύσουν εἰς Πόρτ Σαιδ παρὰ εἰς τὴν Ἀλεξανδρειαν.

[Φωτογραφία τοῦ κ. Νικ. Γ. Λαζαρίδη]



Τὸ ὑπερωκεάνιον «Alcantara», τῆς «Ρούαγιαλ Μαίηλ» ἀναχωροῦν ἐκ τοῦ λιμένος τοῦ Ρίου Ιανείδον, παραπλέει τὴν γραφικὴν ἀκτὴν τοῦ Sugarloaf.

ΤΑ ΤΕΛΗ ΤΗΣ ΔΙΩΡΥΓΟΣ ΚΙΕΛΟΥ

Καθ' ἡ μᾶς πληροφοροῦ τὸ ἐν Κιέλῳ γραφεῖον τῶν ναυτικῶν πρατηρῶν κ. κ. Sartori & Berger, καταργεῖται ἀπὸ Ιησ. Απριλίου ἡ χειμερινὴ ἐπιβάρυνσις μὲ πρόσθετα τέλη τῶν διοδῶν καὶ τῶν πλοηγῶν τῆς διώρυγος Κιέλου. Τὰ πρόσθετα ταῦτα τέλη ἡσάντος 10 οὐρῶν διὰ τὰ διόδια, 15 οὐρῶν διὰ τὰ πλοηγικὰ καὶ 25 οὐρῶν διὰ τὰ πλοηγικὰ τοῦ ποταμοῦ «Ελβα». Η ἐκπτώσις αὐτῆς θὰ φθάσῃ μεταξὺ 12—15 οὐρῶν ἐφ' δύων τῶν ἐξόδων τῆς διώρυγος καὶ θὰ ισχύσῃ μέχρι τῆς 30ης Σεπτεμβρίου.

ΤΥΠΟΓΡΑΦΙΚΗ ΠΑΡΑΛΕΙΨΙΣ

Εἰς τὴν δημοσιεύθεσαν εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχός μας ἐπιστολὴν τοῦ κ. Κονδύλη, παρεισέφρουσε τυπογραφικὴ παραλειψις ἀλλούσσα τὸ νόμιμα μιᾶς φράσεως. Οὕτω ἀντὶ «Κατὰ συνέπειαν πώς είναι δυνατὸν ἔνας πορφωμένος πλοίαρχος νὰ ἀποκλείεται, ἐφ' ὅσον ἔχει τὰ προσόντα, δέον νὰ προστεθῇ ἡ λέξις «το οι αῦτα» προσόντα,

ΝΑΥΤΗΓΗΣΕΙΣ

ΑΓΟΡΑΠΟΛΗΣΙΑΙ

Α. ΛΟΥΖΗΣ

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

ΔΑΝΕΙΑ

TELEGR. ANGELLUSI, TEL. AVENUE 4098 ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

A. LUSI

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ ΕΝ ΕΛΛΑΣΙ

Β. ΒΕΡΝΙΚΟΣ

27, ΜΕΓΑΡΟΝ ΚΑΡΑΤΤΑΝΟΥ
ΑΘΗΝΑΙ

ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ

ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΕΙΣ



ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυπ.	Τόνοι υγρός	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΕΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
"Αβυδος	Σπ. και Ν. Αλαφουζου	73	1157	διήλθε Κ) πολιν 23 Μαρτ. έφθ. Πειραιά 25
"Αγιοι Βίκτωρες	Μ. Καρούση	95	1550	άνεχ. Κατάνην 15 Μαρτ. διά Σάμου
"Αγιος Γεώργιος	Ν. Νικολάου	11	4248	υπό φόρτωσιν εἰς Μαριανούπολιν 20 Μαρτ.
"Αγιος Γεώργιος	Α. Γ. Βλασσοπούλου	12	3283	έφθ. Πειραιά 4 Μαρτ. Παραμένει:
"Αγιος Γεράσιμος	έτ. <Ιωνία> Α.Ε.	98	3224	όργει Πειραιά 31 Μαρτ.
"Αγιος Ιωάννης	έτ. <Ατλαντικός>	06	5699	άργει εἰς Bruges 30 Μαρτ.
"Αγία Βαρθόρα	Δ. Λογοθέτη—Μ. Φακή	13	4572	άνεχ. Μπρίστολ 28 Μαρτ. διά Κάρδιφ
"Αγία Μαρίνα	έτ. <Κάσσος>	12	4151	διήλθε Φερνάντο Νορόνχα 18 Μαρτ. διά Μπ. "Αύρες
"Αγία Παρασκευή	Χρ. Βλάσσου	89	2041	έφθ. Θεσσαλίην 16 Μαρτ.
"Αγιος Μάρκος	Α.Ι. και Δ.Γ. Μαργαρώνη	10	5165	άνεχ. Μπάχιαν Μπλάγκαν 6 Μαρτ. διά Βορδώ
"Αγιος Μάρκος	Γ. Τριλίβα	19	4514	άργει Πειραιά 31 Μαρτ.
"Αγιος Νικόλαος	Φράγκου και Διβανού	06	4363	έφθ. Τάιν 20 Μαρτ. και άνεχ. 22 διά Μπ. "Αύρες
"Αγιος Σπυρίδων	Γ. Δακούτρος κλπ.	01	3779	άργει Αμπελάκι 31 Μαρτ.
"Αγιος Σπυρίδων	Ιω. Κοτζιά και Σία	91	1537	άργει Παλέρμο 31 Μαρτ. συνεπειάς ζημιών
"Αγγελική	Γ. Γεωργαντή	99	3231	άργει Πειραιά 31 Μαρτ.
"Αγγελος Λ.	Ε. Σκαρδέλη	04	3667	έφθ. Οδησσόν 20 Μαρτ.
"Αγγελης Καμπίτσης	Δ. Η. Καμπίτη	06	3016	άργει Αργοστόλι 31 Μαρτ.
"Άδαμ. Ι. Πειθῆς	'Αθ. Πειθή	08	4537	έφθ. Κατάνην 17 Μαρτίου
"Άδαμ. Κοραής	Κακαρούκα κλπ.	84	1324	άργει εἰς Δούναβιν ἐν μέσῳ τῶν πάγων 28 Μαρτ.
"Άδελφοτης	I. N. Γουλανδρή	08	3882	έφθ. Αμδούργον 21 Μαρτ.
"Άθανάσιος	N. Λυκιαρδοπούλου	07	4295	διήλθε Ρόττερνταμ 17 Μαρτ., εἰς Esbjerg (Δανίας) 22
"Άιμιλιος	Στεριώτη και Σία	98	3297	άργει Πειραιά 31 Μαρτ.
"Άιολος	N. I. Λύρα κλπ.	02	3051	άργει Πειραιά 31 Μαρτ.
"Άκροπολις	Βασ. Μπρούσκου	13	4342	άργει Μασσαλίαν 25 Μαρτ.
"Άλλεκος	Ν. Κωττάκη	06	4395	έφθ. "Αλεμποργκ (Δανίας) 16 Μαρτ.
"Άλεξάνδρα	Π. Νεγρεπόντα	99	4028	άργει Σύρου 31 Μαρτ.
"Άλκινδων	Κα. Ε. Α. Λαρού	95	2701	άνεμπειν εἰς Σουλινά τῆξιν τῶν πάγων 26 Μαρτ.
"Άλμα	Παπαδημητρίου	90	1814	άργει Πειραιά 31 Μαρτ.
"Άναστασία	I. Γ. Λιβανού	05	2883	υπό φόρτωσιν εἰς Λαύριον 20 Μαρτ.
"Άναστασίς	Κ. Ψύχα	07	4853	διήλθε Γιδραλάτηρ 20 Μαρτ., έκφορτ. Κέρκυραν 30
"Άναστ. Πετρούτσης	Κ. Α. Πετρούτη	99	3025	άργει Πόρτο Χέλι 31 Μαρτ.
"Άναστ. Πατέρας	Δ. Πατέρα	14	3382	έφθ. Κήπολιν 13 Φεβρ. Παρέμενε 24 Μαρτ.
"Άνθεμις	'Αθ. Ήλιοπούλου	05	2716	έφθ. Κωνσταντίνου 15 Μαρτ. και Κ)λιν 26
"Άννα	N. Λυκιαρδοπούλου	19	5173	διήλθε Φ. Νορόνχα 17 Μαρτ. διά Μπάχιαν Μπλάγκαν
"Άννα Βούλγαρη	Χαρ. Θ. Βούλγαρη	12	4603	έφθ. "Αβονμουθ 20 Μαρτ.
"Άννα Βασιλάκη	Κ. Ν. Βασιλάκη	04	3045	άργει Πειραιά 31 Μαρτ.
"Άννα Μαζαράκη	άλ. Μαζαράκη	13	5411	έφθ. Ρίον Ιανέριον 18 Μαρτ.
"Άννοντα	Γ. Τοιταέλη	08	5555	άνεχ. Μπάχιαν Μπλάγκαν 15 Μαρτ. διά Βορδώ
"Άνθιτη Ν. Μιχάλου	έτ. Μιχάλου	05	3298	άργει Πειραιά 31 Μαρτ.
"Άντώνιος	A. Γεωργαντή	83	1187	διήλθε Κων(ο)πολιν 24 Μαρτ. διά Μεσόγειον
"Άντώνης	Σ. και Π. Λαρού	04	2679	διήλθε Κων(ο)πολιν 26 Μαρτ. ἐν Θεσσαλίαις δι' Ιταλίαν
"Άντώνιος Βροντήσης	I. Βροντίση	04	2690	διήλθε Γιδραλάτηρ 20 Μαρτ. δι' Αρδέρσαν
"Άντώνης Γ. Λεμδός	Σ. και Π. Λαρού	11	4410	άνεχ. Σάντα Βενέρα (Ιταλ.) 21—22 Μαρτ.
"Άντώνης Γεωργαντής	Γ. Γεωργαντή	15	3557	έφθ. Οδησσόν 28 Φεβρ. παρέμενε 20 Μαρτ.
"Άντώνιος Δ. Κυδωνιεὺς	Δ. Κυδωνιέως	07	3920	άνεχ. Σάντα Φέ 9 Μαρτ. διά Τενερίφαν.
"Άντώνιος Σταθάτος	έτ. Δ. Α. Σταθάτου	20	3836	άργει Πειραιά 31 Μαρτ.
"Άντζουλέττα	'Αντ. Γιαννουλάτου	07	2693	έφθ. Πάροι 18 Μαρτ.
"Άποικια	Z. Βαλμᾶ	05	3607	άνεχ. Πόρτο Φερραρίο 2 Μαρτ. διά Μπ. "Αύρες
"Άριάδην	I. Νικηφόρου κλπ.	05	4319	άνεχ. Μπάρρι 18 Μαρτ. διά Λάζ Πάλμας
"Άριάδην Παντελή	έτ. «Μαρμαρά»	10	4445	έφθ. Βενετίαν 12 Μαρτ. Παρέμενε 20
"Άριστ. Λ. Γουλανδρής	E. Γουλανδρή	05	3470	έφθ. Νικολάεψ 18 Μαρτ. φορτώνει:
"Άρτεμις Πήττα	Ηήττα	06	1433	άνεχ. Καζαμπλάγκαν 11 Μαρτ. Όρχαν 10 διά Πειραιά, έφθ. άργει:
"Άρτεμις	Δ. Φαλαγκά	01	3587	άνεχ. Ροζάριο 16 Μαρτ. διά Λάζ Πάλμας
"Άρτεμισια	Π. Μαχρή	06	4343	άργει Πειραιά 31 Μαρτ.
"Άρχαγγελος	άδ. Λιβανού	17	4349	έφθ. Callao (N. Άμερ. Ειρηνικοῦ) 19 Μαρτ.
"Άρχων	K. Λαρού	16	3511	διήλθε Φ. Νορόνχα 11 Μαρτ. διά Σάντα Φέ
"Άσημίνα Μπάικα	Π. Μπάικα	95	1495	έφθ. Θνίκην 12 Μαρτ. και Καθάλλαν 17
"Άσια	'Ολιβιές	92	2893	εἰς Κύπρον 18 Μαρτ. υπό φόρτωσιν
"Άσπασια	I. Γαλάκη	14	4211	ἐν πλω ἐκ Τάιν διά Μπ. "Αύρες, Μαρτ. 25
"Άσπασια Νομικού	M. Νομικού	99	846	άνεχ. Κατάνην 16 Μαρτ., ἡδη εἰς Πάτρας 30
"Άστηη	Σταφυλοπάτη κλπ.	96	1350	έφθ. Τεργέστην 15 Μαρτ. και άνεχ. 17 διά Πειραιά, έφθ. 22
"Άτλαντις	'Ατλαντικός Α.Ε.	20	6698	έφθ. Μάρ Ντέλ Πλάτα 2 Μαρτ.
"Άτλαντικός	'Ατλαντικός Α.Ε.	19	5600	άνεχ. Νεκότσεα 5 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
"Άτλας	'Ατλαντικός Α.Ε.	07	3815	έφθ. Νεκότσεα 12 Μαρτ.
"Άττικος ex Athenic	A. Λουζη	06	4078	άνεχ. Χούλι 29 Φεβρ. διά Μπ. "Αύρες, ἐν πλω 25 Μαρτ.
"Άφροδεσσα	'Αδ. Κιρτάτα	05	2485	διήλθε Κ)λιν 25 Μαρτ. δι' Εξεισινον
Βαλλιάνος	A. Λουζη	06	4734	έφθ. Α. Πλάταν 4 Μαρτ.
Βάντα	Θ. Επιφανειάδη	03	4190	άνεχ. Πειραιά 23 Μαρτ. διά Ρωσίαν
Βασ. Α. Πολέμης	Iκ. Γκούμα	07	3429	διήλθε Φ. Νορόνχα 10 Μαρτ. διά Ροζάριο
Βασ. Δεστούνης	άδ. Δαστούνη	97	3146	άνεχ. Πειραιά 24 Μαρτ. διά δούναδιν

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος Ναυτ.	Τέν. Γκρός	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΕΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Βασ. Παντελής	άδ. Παντελή	07	5045	ἀνεχ. Μπάρρου 19 Μαρτ. διά Περναμπούκον
Βέλλα Μ. Διακάκη	Μ. Διακάκη	99	3457	ἀργετές Σύρου 31 Μαρτ.
Βενιζέλος	άδ. Σιφναίου	10	1005	εἰς πλόας Κατακώλου—Σάττας, ἔφθ. 18 Μαρτ.
Βιολαντώ Ν. Γουλανδρή	άδ. Γουλανδρή	19	3598	διήλθε Φ. Νορόνχα 18 Μαρτ. διά Βίλλαν Κονστατίουσιον
Βιργινία Μαυρολέων	Μ. Ε. Διακάκη	04	3569	ἀνεχ. Βαλτιμόρου 19 Μαρτ. ἔφθ. Χάμπτον Ρέρς 20
Βιργινία Σ.	Ζ. Σαμοθράκη	05	3885	διήλθε Κλήνι 18 Μαρτ. διά Νοθορωσίσκην
Βόλγας	Παπαδημητρίου	92	2505	ἀργετές Πειραιά 31 Μαρτ.
Βύρων	'Εθνικής	14	9272	ἀνεχ. Πειραιά 19 Μαρτ. διά Ν. Γόρκην
Γαλούνης	Α. Μπίστη	94	2154	ἀργετές Πειραιᾶς 31 Μαρτ.
Γαρδελάκη	Ε. Θεοφιλάτου	88	2282	εἰς Βρετανίαν ἐντός τῶν πάγων 26 Μαρτ.
Γεώργιος	άδ. Λιβανοῦ	14	3536	διήλθε Corvo ('Ατλαντικοῦ) 2 Μαρτ. διά Χαδάνναν
Γεώργιος Γ.	Δ. Δάμπταση	18	4289	ἀνεχ. Νεκότεσα 19 Μαρτ. διά 'Αμβέρσαν—Ρόττερνταμ
Γεώργιος Π.	Θ. Επιφανείς/άδη	03	4052	ἀργετές Πειραιᾶς 31 Μαρτ.
Γεώργιος Ι. Γουλανδρής	Ν. καὶ Γ. Σιμούρα	96	2187	ἀργετές εἰς Πειραιᾶς 31 Μαρτ.
Γεώργιος Κυριακίδης	Ν. Γ. Κυριακίδη	11	4201	διήλθε Μαδέρας 20 Μαρτ. διά Βορδώ
Γεώργιος Κ. Σαλιάρης	Γ. Κ. Σαλιάρη	01	3514	ἀργετές Χίου 31 Μαρτ.
Γεώργιος Μάντακας	Β. Γ. Μάντακα	21	3246	ἔφθ. 'Αμβούργον 15 Μαρτ.
Γεώργιος Μ. Εμπειρίκου	Σ. Γ. 'Εμπειρίκου	21	5728	ἔφθ. Μπάχιαν Μπλάγκαν 13 Μαρτ.
Γεώργιος Μ. Λιβανοῦ	άδ. Λιβανοῦ	28	3831	ἀνεχ. Κονστατ. 5 Μαρτ. καὶ Ρ. Ιανείρον 12 διά Λάς Πάλμας
Γεώργιος Νικολάου	Ν. Νικολάου καὶ Σία	30	4108	ἀνεχ. Σάντα Φε 19 Μαρτ. διά 'Αγ. Βικέντιον
Γεώργιος Πήττας	άδ. Γ. Πήττα	98	3110	διήλθε Κλήνι 19 Μαρτ. διά Τεργέστην, ἔφθ. 26
Γιάννης	Γ. Ανδρέου κ.λ.π.	05	4391	ἀργετές εἰς Σύρον 31 Μαρτ. ἐναυλώθη
Γιαν. Γούναρης	Γ. Ζ. Γούναρη	01	2238	διήλθε Γιβραλτάρ 21 Μαρτ. ἔφθ. Θυίκην 29
Γουλανδρής	Διαπούλη καὶ Δάμπταση	03	3849	ἀργετές Σύρον 31 Μαρτ.
Γρηγορίος Κ.	Η. Καλλιμανοπούλου	90	2538	ἀργετές Πειραιᾶς 31 Μαρτ.
Δαναδές	Η. καὶ Γ. Κ. Λεμός	06	4419	ἀνεχ. Σούντερλαντ 22 Μαρτ. διά Γένοβαν
Δάρμας	άδ. Πήττα	83	1595	ἀργετές Χίου 31 Μαρτ.
Δάρφη	Γ. Λουκιαρδόπουλου	10	2810	ἀνεχ. Νήρωσισκην 9 Μαρτ., Κλήνι 12 διά Δανίαν
Δελφίν	Άω καὶ Ανδρεάδη	06	3816	ἀνεχ. Χίου 24, Κων/λήν 26 Μαρτ. διά Χερσόνα
Δέσποινα	Κοσμᾶς καὶ Γεωργίλη	09	4461	ἀνεχ. Σάντος 21 Μαρτ. διά Ροζάριο
Δέσποινα Γλύπτη	Γ. Γλύπτη	04	3313	ἀργετές Πειραιᾶς 31 Μαρτ.
Δημήτριος	Σ. καὶ Π. Λεμοῦ	05	3338	διήλθε Κων/πολίτων 26 Μαρτ. διά Δούναβιν
Δημ. Γ. Θεομιώτης	Α. Μ. Τατάκη	06	4271	ἀνεχ. Λήθη 16]Μαρτ. διά Γκάλιεστιν
Δημ. Λ. Δανιόλος	Σ. καὶ Κ. Δανιόλου	06	3824	ἔφθ. Βάρβαν 19 Μαρτ.
Δημ. Μ. Διακάκη	Μ. Δ. Διακάκη	01	5872	Ἐπωλήθη εἰς Ιταλούς πρὸς διάλυσιν
Δημ. Ν. Βογιατζίδης	Ν. Δ. Βογιατζίδη	08	3444	διήλθε Ταγγέρην 21 Μαρτ. διά Φάλμουθ
Δημ. Ν. Βούλγαρης	Ν. Δ. Βούλγαρη	02	3975	ἔφθ. Καλάμας 12 Μαρτ.
Δημ. Ν. Ράλλιας	Ν. Δ. Ράλλια	99	3534	ἔφθ. Πειραιᾶ 16 Μαρτ. καὶ Θυίκην 21
Δημ. Παντελῆς	άδ. Παντελῆ	20	4291	διήλθεν 'Αγ. Βικέντιον 21 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
Δημ. Χανδρής	I. Δ. Χανδρή	98	3346	ἀνεχ. Κέρτης 29 Μαρτ. διά Γένοβαν
Δημοκρατία	Γ. Περιθολάρη	00	3769	ἔφθ. Πειραιᾶς 18 Μαρτ. ἐξ 'Αλεξανδρείας
Διαμάντω	άδ. Τσατσόμοριου	03	2281	ἔφθ. Πειραιᾶς 3 Μαρτ. ἐν Ρωσίᾳς
Διονύσιος	Ε. Α. Καρβίδια	03	2018	ἀνεχ. Πειραιᾶς 24 Μαρτ. διά Ρουμανίαν
Διον. Σταθάτος	έταρ. Δ. Α. Σταθάτου	19	5450	ἀνεχ. Κάρδιφ 5 Μαρτ. διά Μπάχιαν Μπλάγκαν
Δίσφυς	Βασ. Πατέρα καὶ Σία	06	2795	ἔφθ. Μαρ/πολίτων 12 Μαρτ. φορτώνει
Διώνη	Γ. Φ. Ανδρεάδη	06	4227	ἀργετές Πειραιᾶς 31 Μαρτ.
Δραγών	I. Δ. Κορκοδείλου	04	3582	ἀργετές Πειραιᾶς 31 Μαρτ.
Δύο Φίλοι	Ραπτάνη καὶ Ρούσσου	03	3547	εἰς Πειραιᾶς ὑπὸ ἐπισκευὴν, Μαρτ. 31
"Εβη	N. Γ. Λιβανοῦ	01	3652	ἔφθ. Πειραιᾶς 29 Μαρτ.
"Εδισων	'Εθνικής	96	1103	ἀργετές Πειραιᾶς 31 Μαρτ.
Ειρήνη, (τάκηερ)	Α. Καλλιγά κλπ.	09	4009	εἰς "Αβονιουθ 25 Μαρτ. Υπὸ ἐπισκευὴν
Ειρήνη Κυριακίδου	N. Γ. Κυριακίδη	22	3781	ανεχ. Χούλλ 5 Μαρτ. διά Ρίδερ Πλέστ
Ειρήνη Ν. Ράλλια	N. Δ. Ράλλια	08	3860	διήλθε Κων/πολίτων 21 Μαρτ. Υπὸ Νοθορωσίσκην
Ειρ. Σ. Εμπειρίκου	Στ. Εμπειρίκου	27	4164	διήλθε Κ/πολίτων 26]Μαρτ. διά Κόντινεντ
Ελέγκω Α. Κυδωνιέως	Π. Κυδωνιέως	02	4162	ἔφθ. Μπουένος "Αυρος 15 Μαρτ.
Ελένη	Α. Καλλινίκου	18	5655	ἀνεχ. Λά Πλάταν 1 Μαρτ. διά Τενερίφφαν
Ελένη	Δ. Λόδης	01	1882	ἀργετές Πειραιᾶς 31 Μαρτ.
Ελένη Γ. Εμπειρίκου	H. Γ. Εμπειρίκου	05	3919	ἀργετές Πειραιᾶς 31 Μαρτ.
Ελευθ. Κ. Βενιζέλος	έτ. «Χίσας Α.Ε.	98	4572	ἀργετές Χίου 31 Μαρτ.
Ελισάβετ	άδ. Μαζαράκη	22	3553	ἀργετές Πειραιᾶς 31 Μαρτ.
Ελισάβετ Β.	N. K. Βασιλάκη	04	4649	εἰς Νοθορωσίσκην 20 Μαρτ. φορτώνει
Ελλην	Στ. Εμπειρίκου	13	4557	ἐν πλῷ ἐξ Τάιν 21 Πλέστ, Μαρτ. 25
Εμμ. Σταυρούδης	Κε Σταυρούδη	03	4391	ἀργετές Σύρου 30 Μαρτ.
Ενωσις	Ανδρέους καὶ Αγγελή	03	4371	ἀργετές Σύρου 31 Μαρτ.
Επαμ. Κ. Εμπειρίκου	Γιοι. Επ. Εμπειρίκου	27	4385	ἀνεχ. Μπάχιαν Μπλάγκαν 7 Μαρτ. διά Λάς Πάλμας
Εργησύλα	N. Τσατσόμοριου	05	2715	ἔφθ. Πέναρθ 21 Μαρτ.
Εναγγ. Μ. Διακάκη	Δ. Μ. Διακάκη	06	2876	ἀργετές Μασσαλίαν 30 Μαρτ.
Εναγγελία Τόγια	έτ. Κ. Τόγια	97	3022	ἔφθ. Τεργέστην 14 Μαρτ. καὶ ἀνεχ. 25, Καφηρέα 29 διά Ρωσίᾳν
Ενάγγ. Νεόφυτος	Γ. Νεόφυτος	06	4432	ἀργετές Βρέμην 20 Μαρτ.
Ενανδρος	M. Βαλκάρη	98	3543	διήλθε Κ/πολίτων 21 Μαρτ. καὶ Πειραιᾶς 23 διά Γάνδην
Εύβοικός	Μαρή Εμπειρίκου	22	4792	ἀνεχ. Σούσσας 13 Μαρτ. διά Τόνιδα, ἔφθ. 15
Εύγενενα Καρπάνη	G. N. Εμπειρίκου	98	3470	ἔφθ. Πειραιᾶς 25 Μαρτ. ἐκφορτώνει
Εύγενία	άδ. Λιβανοῦ	15	3687	ἔφθ. Βίλλαν Κονστατίουσιον 2 Μαρτ.
Εύγ. Μ. Γουλανδρή	B. καὶ I. Κουτσάκου	03	3276	ἔφθ. Σαλέρνο 29]Μαρτ. ἐκφορτώνει
Εύγ. Μυλωνᾶ	Θ. Μυλωνᾶ	01	5148	ἀργετές Σύρου 31 Μαρτ.
Εύγ. Σ. Εμπειρίκου	Στ. Εμπειρίκου	20	4862	ἔφθ. Χούλλ 23 Μαρτ.
Εύθαλια	άδ. Γουλανδρή	18	4411	ἀνεχ. "Αβονιουθ 16 Μαρτ., ἔφθ. Καλάμας 29
Εύτυχία	Γ. Βεργωτή	13	5123	ἐν πλῷ ἐξ 'Αμερίστας διά Πλέστ, Μαρτ. 25
Εύτ. Βεργωτή	Γερ. Βεργωτή	09	2993	ἀργετές εἰς 'Αργοστάλι 31 Μαρτ.
Ζάννες Γούναρης	άδ. Γούναρη	07	4407	ἀνεχ. Μπάρρου 29 Φεβρ. διά Ροζάριο
Ζαννής Λ. Καμπάνης	κληρον. Λ. Καμπάνη	20	5298	ἔφθ. Νεκότεσα 21 Μαρτ.

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	"Ετος Ναυπ.	Τόν. Γκρός	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΕΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Ζέφυρος Ζηνοβία	Α. Λουζη έτ: «Μιχαλινού»	09 06	4796 2947	εφθ. Μπ. "Αύρας Ρέδς 12 Μαρτ. εφθ. Πειραιά 7 Μαρτ. Παραμένει.
Ηλίας Γ. Κουλουκουντής Ηρώων	έτ: «Άτλαντικός» Χρ. Γ. Σορώτου και Σίκ	11 06	4861 1516	εφθ. Βεργίσιον 17 Μαρτ. άνεχ. Βάρυναν 18 Μαρτ. διά Τεργίστην, εφθ. 25
Θάσος Θεμιστοκλῆς Θεόδωρος Θεούληνη Θεοφανώ Θεομήτωρ Θέτις Θέτις Θησεύς Θράκη Θρασύβουλος	Πατριώτικής Έθνικής Α. Καλλινίκου «Κάσσος» Α.Ε. άδελφ. Λιθανού Μιχ. Σπ. Πολέμης Ε. Χατζηλία Ίω. Γ. Λύρα Μ. Κουλουκουντή Πατριώτικής Α. Βογιατζής	19 07 99 29 17 10 30 19 99 17 12	1565 5956 5660 3875 4240 4427 4123 2120 3768 982 3693	άνεχ. Πειραιά 18 Μαρτ. διά Κωνσταντζαν, εφθ. 22 άργει Άμπελάκι από έτων διήλθε Γιβραλτάρ 18 Μαρτ. διά Μπ. "Αύρας εφθ. Νεκότσα 6 Μαρτ. διήλθε Ηερναμπούνον 22 Μαρτ. διά Λάς Πάλμας εφθ. Πενσακόλαν, εφόρτ. και άνεχ. 29 Μαρτ. διά Πειραιά εφθ. Μοντεβίδεο 13 Μαρτ. άργει Πειραιά 31 Μαρτ. άργει Σύρον 31 Μαρτ. άργει Πειραιά 31 Μαρτ. εφθ. Skien (Νορβηγ.) 15 Μαρτ.
Ιάκωβος Ιδουμενεύς Ιθάκη Ιθακος Ιονία Ισδώρα Ισίδ. Κοντογιάννης Ισμήνη Ιωάννης Ιω. Βάτης Ιω. Ε. Γιανναγάς Ιω. Καρδάς Ιω. Κορκόδειλος Ιω. Μ. Έμπειρικος Ιω. Νομικός Ιω. Π. Γουλανδρής Ιω. Φράγκος	Γ. Αγγελίδη Έργ. Όλισιά Σ. Βλασσοπούλου Γ. Δρακούλη Π. Χατζηλία Γ. Ν. Κονδήλη Στυλ. Κοντογιάννης Στεριώτη και Σίκ Δ. Δάμπτας Θεοφ. Βάτη έτ: «Κάσσος» Α.Ε. άδελ. Καρρά Π. Κορκόδειλος Στ. Έμπειρικος Λ. Νομικοῦ άδ. Γουλανδρή Μάρκ. Φράγκου	01 07 11 06 08 00 18 90 09 12 07 17 05 24 99 10 02	2107 3791 4083 4070 3742 3899 365 2399 3667 4418 4646 3527 4071 3734 640 3750 3442	άργει εἰς Πειραιά 31 Μαρτ. φορτ. εἰς Αμερίσσαν Μαρτ. 15. Σημαία Αγγλική εφθ. Βενετίαν 8 Μαρτ. παρέμενε 20 εφθ. Πειραιά 10 Μαρτ. Επισκευάζεται εφθ. Αιθέρπουλ 21 Μαρτ. άνεχ. Πειραιά 30 Μαρτ. διά Κατάκωλον εἰς Χαλκίδα 15 Μαρτ. άνεχ. Πειραιά 24 Μαρτ. διά Ρουμανίαν διήλθε Γιβραλτάρ 20 Μαρτ. διά Brake (Γερμανίας) εφθ. Τάιν 20 Μαρτ. διήλθε Λάς Πάλμας 17 Μαρτ. δι' "Αμοτερντάρη διήλθε Φ.Νορόνχα 15 Μαρτ. δι' "Αμοτερντάρη άργει Σύρον 31 Μαρτ. διήλθε Γιβραλτάρ 20 Μαρτ. διά Ρόττερνταρ εἰς πλάσια μεταξύ Ελληνικῶν λιμένων διήλθε Φ. Νορόνχα 24 Μαρτ. διά Σάντα Φέ άνεχ. Κοντοσέφιον (Ούραγουσάνης) 8 Μαρτ. δι' "Αμοτερντάρη
Κ. Κτιστάκης Κ. Λύρας Κ. Χατζηπατέρας Καθαρά Καλαφάτης Καλλιόπη Καλουδώ Καλυψώ Βεργωτή Καπετάν Στρατής Καρδάμυλα Κάρολος Κάσσος Κάτε Κάτε Κατερίνα Κατερίνα, (τάνκερ) Κατίγκω Κατίνα Κατίνα Κέιπ Κόρσο Κίμωλος Κλειάνθης Κλεοπάτρα Κονίστρα Κοριάννα Κοντούρας—Ξένος Κωνστ. Κουτσοδόντης Κώστας Κωσταντή ^η Κωστής	Γ. Κτιστάκη Π. Λύρα Κ. Χατζηπατέρα Γ. Καραδίσια Κ. Καλαφάτη Δ. Πατέρα Γ. Ασημούρη Γερ. Βεργωτή Δ. Κουμπά Δ. άδελ. Μέλη Δ. Λογοθέτη έτ: «Κάσσος» Α.Ε. Ν. Λυκιαρδόπούλου Φ. Πανά Γ. Μ. Κουλουκουντή κ.λ.π. Ι. Γαλάνη Κ. Χατζηπατέρα Ν. Δ. Μκυρδόγλου Ν.κ. Δ. Βούλγαρη Αθ. Κουλόρα και Κ. Ξένου Παπαζημπέτσιον Λ. Βογιατζής άδ. Μάντακα Θωμᾶς Επιφανειάδη Α. Μπεκατώρου Αθ. Κουλόρα-Κυρ. Ξένου Α. Κ. Κουτσοδόντη Π. Σταυρουλοπούλου και Σίκ άδ. Πατέρα Κ. Λεμού και Σίκ	07 02 09 91 17 10 04 18 06 05 00 87 96 1819 12 05 05 07 18 12 05 15 07 07 99 15 89 11 07 07 99 15 15 09 15 04 96 13 13 05	4291 3091 4344 2661 4213 4948 4921 5686 3547 3563 3308 4875 5197 3089 3147 2495 2578 1819 4567 3890 2455 4153 3900 3539 5170 4914 4160 1346 4316 2426	εφθ. Βενετία 26 Φεβρ. Παρέμενε 20 Μαρτ άργει εἰς Κων)πολιν 30 Μαρτ. διήλθε Κ)λιν 28 Μαρτ. διά Γένοβαν άργει Πειραιά 31 Μαρτ. διήλθεν Αγ. Βικτόριον 22 Μαρτ. διά Λάς Πάλμας άνεχ. Περναμπούνοιν 19 Μαρτ. διά Μπ. "Αύρας διήλθε Λάς Πάλμας 20 Μαρτ. διά Γένοβαν άργει Ρόττερνταρ 20 Μαρτ. άνεχ. Ταϊτιανέκιν 17 Μαρτ. διά Πειραιά, εφθ. 22 άνεχ. Ταϊτιανέκιν 8 Μαρτ. διά Πλέιτ, έν πλή 22 Μαρτ. όπο φόρτωσιν εἰς Μαρ)πολιν 20 Μαρτ. άνεχ. Νεάπολιν 15 Μαρτ. εφθ. Γένοβαν 16 εφθ. Θεσ)νικην 2 Μαρτ. έκφορτώνει άργει εἰς Αργοστόλ: 31 Μαρτ. εφθ. Κων)πολιν 15 Μαρτ. Επισκευάζεται εφθ. Σουέζ 18 Μαρτ. διά Κωνστάντζαν εφθ. Σουλινέ 27 Μαρτ. άργει Πειραιά 31 Μαρτ. άνεχ. Λά Πλάταν 8 Μαρτ. διά Αγγλίαν εφθ. Θεσ)νικην 13 Μαρτ. έκφορτώνει άργει Πειραιά 31 Μαρτ. άνεχ. Μπάρου 3 Μαρτ. Μαδέρας 9 διά Πλέιτ διήλθε Κων)πολιν 19 Μαρτ. και Πειραιά 22 διά Φάλμουρ εφθ. Ρόττερνταρ 18 Μαρτ. άνεχ. Μπάχιαν Μπλάχιν 12 Μαρτ. διά Τενερίφφαν εφθ. Πειραιά 16 Μαρτ., έκφορτώνει διήλθε Γιβραλτάρ 18 Μαρτ. διά Αιθέρπουλ, εφθ. 24 διήλθε Κ)λιν 20 Μαρτ. διά Νεάπολιν εφθ. Κάρδιφ 22 Μαρτ. προσηργαμένον πλησίον τού Κέρτες 31 Μαρτ.
Λακωνικός Λεωνίδας Z. Καμπάνης Λίτα ex Fulton Λέανδρος Λουκία, τάνκ	Μαρή Έμπειρικού κληρον. Λ. Καμπάνη 76 01 1. Μαυρή και Σίκ	14 17 76 01 10	3803 4274 749 3298 2143	εφθ. Αμερίσσαν 5 Μαρτ. φορτ. εἰς Χάρτλεπουλ οπό παραλαβήν 31 Μαρτ. όπο φόρτωσιν εἰς Δάντσιγκ 20 Μαρτ. διά Πειραιά άνεχ. Θεοδόσιαν 19 Μαρτ. διά Πειραιά, έξωκειλε Βόσπορον 22 εἰς πλάσια Ρουμανίας - Αιγύπτου (Πετρέλαια)
Μαίανδρος Μαίηντ οφ Σάμος Μαίηνη Μαίην N. Μαιώτις Μάκης Μαλιακός Μαργαρίτα Μαρκάκης Μαριάννα Μαρία	'Ιω. Λιθανού Α. Κουλούθρου Σ. Λιθανού Δημη. Πατέρα Α. Συνδικού Ε. Κ. Βλασσοπούλου Μαρή Έμπειρικού Γεωργιαδή και Σοφιανός Ε. Μάρκου Πλάτ. Βελόνια και Σίκ Σ. Βλασσοπούλου	14 01 09 09 88 06 12 89 04 90 07	4309 1190 1459 4330 1709 3546 3903 2187 1229 1083 4225	εφθ. Μάρ Ντέλ Πλάτα 8 Μαρτ. άνεχ. Πειραιά 24 Μαρτ. διά Κρήτην εφθ. Κ)ντζαν 13 Μαρτ. και Κ)λιν 25 δι' Ελλάδα διήλθε Λάς Πάλμας 21 Μαρτ. δι' "Αμοτερντάρη διήλθε Κ)πολιν 24 Μαρτ. διά Ρουμανίαν εφθ. Κωνστάντζαν 18 Μαρτ. άνεχ. Χαλκίδα 29 Μαρτ., εφθ. Θήραν 30 άνεχ. Τάιν 11 Μαρτ. διά Πλέιτ εφθ. Θεσ)νικην 18 Μαρτ. Είτε εἰς Βόλον εφθ. Λιθέρνο 16 Μαρτ.

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος Ναυπ.	Τέν. Γκρές	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΕΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Μαρία	Κ. Λεμού	01	3090	ἀργεῖται Μαρσαλίαν 20 Μαρτ.
Μαρία	Σ. Περῆ κ.λ.π.	00	1216	εἰς Ζουγκουλδάκια 30 Μαρτ. φορτώνει διά Δούναδιν
Μαρία Μ. Διακάκη	Μ. Διακάκη	01	4362	ἀνεχ. Κέρκυραν 18 Μαρτ. διά Πλάτρας - Σύρον, ἔφθ. — λογοτεί
Μαρία Ν. Ρούσσου	Κυρ. Βενιζέλου	09	3729	ἀργεῖται Πειραιᾶ 31 Μαρτ.
Μαρία Νομικοῦ	Λουκᾶς Νομικοῦ	99	1165	ἀνεχ. Πειραιᾶ 29 Μαρτ. διά Κωνσταντίναν
Μαρία Π. Ξυλά	Μ. Καρράς	02	3251	ἀργεῖται Χίον 30 Μαρτ.
Μαρία Σταύρου	έπιαρ. Δ. Α. Σταύρου	19	5229	διήλθει Γιβραλτάρ 18 Μαρτ., Νίσιον 23 διά Δουνκάρκην
Μαριώλ Λ.	Ν. Λύρα	02	4146	ἀνεχ. Βουλγάρων 18 Μαρτ. ἔφθ. Μπάρρου 20
Μαριέττα	Ν. Εισταθήου	06	4660	ἔφθ. Τάιν 21 Μαρτ. καὶ ἀνεχ. 23 διά Πλάτιτ
Μαριόγκα	Δδ. Πρωΐου	12	4236	ἔφθ. Μπουένος "Αυρεσ" Ρόδος 20 Μαρτ.
Μαριόγκα Δ. Θερμιώτη	άδειλφων Κιρτάτα	04	4784	διήλθει Αλγερίου 25 Μαρτ. διά Φάλμουθ
Μαριόγκα Ι. Γουλανδρή	άδ. Γουλανδρή	05	3901	ἀνεχ. Πειραιᾶ 30 Μαρτ. διά Μαρ. πολιν.
Μαρούνια Πατέρα	Δ. Πατέρα	17	4269	διήλθει Φ. Νορδίγκα 13 διά Μοντεβίδεο
Μαρούλα	άδ. Πρωΐου	12	4307	ἔφθ. Ν. ουπορτ 19 Μαρτ.
Μαρουσιώ	Ν. Μ. Πιάζκου	02	4152	διήλθει Οράν 24 Μαρτ. διά Γκιλβεστον
Μαρουσιώ Κουλούθρου	Α. Μ. Κουλούθρου	07	3556	διήλθει Γιβραλτάρ 22 Μαρτ. διά Φάλμουθ
Μαρούνια Β. Πολέμη	Α. Β. Πολέμη	06	3732	ἀργεῖται Πειραιᾶ 31 Μαρτ.
Μασσαλιώτις	Θ. Λιαρούτσου	99	4076	ἀργεῖται Σπάτας 31 Μαρτ.
Μαστραντρέας	Μαστραντρέας καὶ Συμεωνίδη	01	3281	διήλθει Λάς Πλάτηας 7 Μαρτ. διά Σάντα Φέ
Ματθαίος	Π. Μ. Λάς	04	2434	ἀργεῖται Πειραιᾶ 31 Μαρτ.
Ματρόννα	Ν. Βογιατζίδη	02	2846	ἔφθ. Ταϊμιταρβίκιαν 15 Μαρτ.
Μεμάς	Α. Βεργατή	00	4359	διήλθει Οράν 14 Μαρτ. διά Μοντεβίδεο
Μέντωρ	Γ. Δρακούλη	02	3050	διήλθει Κ. πολιν. 14 Μαρτ. διά Σαρδίνιαν καὶ Σπέτζιαν
Μερόπη	Κ. Καλαφάτη	11	4181	ἔφθ. Cdynia (Πολων.) 9 Μαρτ. φορτώνει:
Μεσαθούρι	Α. Κεράνη	98	3550	ἀνεχ. Δάντισκην 16 Μαρτ. διά Μπανιόλι:
Μίνα Ε. Τρικόγλου	'Ελευθ. Τρικόγλου	15	4273	διήλθει Γιβραλτάρ 17 Μαρτ. διά Μιλάτοο
Μιχαήλ	Δ. Μ. Λογοθέτη	05	3049	ἔφθ. Σουλινά 10 Μαρτ. Αναμένει τήξιν πάγων
Μιχαήλ Ε. Γιανναγάς	Ν. Μ. Γιανναγάς	01	3319	ἔφθ. Σύρον 18 Μαρτ. ἐκ Ραζέννας
Μιχαήλ Λ.	I. Λιθανοῦ	13	4160	ἔφθ. Παναμάν 20 Μαρτ.
Μιχαήλ Λ. Εμπειρίκος	Στ. Εμπειρίκου	18	5202	ἐκτελεῖται επισκευής εἰς Μπλάνθ 26 Μαρτ.
Μιχαήλ Ν.	'Ισαβ. Νικολάου	06	4618	διήλθει Γιβραλτάρ 18 Μαρτ. δι' Αλεξάνδρειαν, ἔφθ. 24
Μιχαήλ Ν. Μαρῆς	Ν. Μαρῆ	99	3926	διήλθει Γιβραλτάρ 18 Μαρτ. διά Τεργέστην
Μιχαλάκης	Ν. Εισταθήου καὶ Σία	04	3146	ἀνεχ. Ρίον Ιανέριον 18 Μαρτ. διά Πλάτιτ
Μιχάλης Πουτούδης	Π. Μ. Πουτούδης	00	3672	ἀργεῖται Σύρον 31 Μαρτ.
Μιχαλίδης Ξυλάς	άδ. Ξυλά	06	3828	ἀνεχ. Κάρδια 22 Μαρτ. διά Μπουένος "Αυρες"
Μίμης Χ ανδρής	I. Δ. Χανδρή	92	1630	διήλθει Κ. πολιν. 14 Μαρτ. διά Νεάπολιν 29
Μονίτωρ	Σ. Φαρκούχη	06	3704	ἀνεχ. Δάντισκην 20 Μαρτ. δι' Οράν
Μωρητάς	Σ. Φαρκούχη	02	3734	ἀνεχ. Cdynia (Πολων.) 15 Μαρτ. Ουζάν 21 διά Μπόναν
Ναγός	άδ. Λιθανοῦ	10	4111	ἔφθ. Μοντεβίδεο 7 Μαρτ.
Ναύαρχος Γ. Σαχτούρης	Π. Σαχτούρη	02	1953	ἔφθ. Κωνσταντίναν 18 Μαρτ. καὶ Θυνίην 29
Νάρκισσος	Γ. Ν. Σταύρου	06	4313	ἀνεχ. Μπάχιαν Μπλάγκαν 15 Μαρτ. διά Μασσαλίαν
Ναυτίλος	Δ. Ι. Γουλανδρή	04	3531	ἀργεῖται Πειραιᾶ 31 Μαρτ.
Νέα Τύχη	Στ. καὶ Δημ. Φαραλίος	12	3451	διήλθει Γιβραλτάρ 17 Μαρτ. διά Βέζερ, ἔφθ. 26
Νεράϊδα	Μ. Χρονιάκην	03	2759	ἔφθ. Κ. πολιν. 23 Φεβρ. Παρέμπεια 26 Μαρτ.
Νεμέα	Γ.Ν. Σταύρου	19	5101	διήλθει Γιβραλτάρ 16 Μαρτ. διά Μασσαλίαν
Νήσιον	Α. Ι. Καλλινίκου	05	4274	ἔφθ. Μασσαλίαν 20 Μαρτ.
Νηρέας	'Εμμ. Χατζηλάς	13	6694	ἀνεχ. Μπάχιαν Μπλάγκαν 10 Μαρτ. δι' Αγ. Βικέντιον
Νήριτος	Γ. Δρακούλη	07	3854	ἔφθ. Λογιδίνον 20 Μαρτ.
Νίκη	Α. Βογιατζίδη	17	958	εἰς Budaki (Ρουμ. θάσα) 22 Μαρτ. ἀνέμη. ρυμουλκόν δι' Οδηγούσαν
Νικολής	N. Γ. Μωραΐτη	21	3576	ἀνεχ. Αμβρόσου 18 Μαρτ., ἔφθ. Τάιν 20 δι' Αλεξάνδρειαν
Νίκος	Α. Γρυπαίου	14	3892	ἔφθ. Κάρδηφ 22 Μαρτ.
Νίκος Βαλμάδης	Σ. Ν. Βαλμάδη	01	3920	ἀνεχ. Μπάχιαν Μπλάγκαν 20 Μαρτ.
Νίκος Μάρκου	E. Μάρκου	12	4235	ἀνεχ. Αλεξάνδρειαν 16 Μαρτ. διά Πειραιᾶ ἢ Σύρον
Νικδάλας	N. Δ. Βούλγαρη	01	3634	ἀργεῖται Χίον 31 Μαρτ.
Νικδάλας Αθανασούλης	άδ. Πήγητι	80	1302	ἀργεῖται Αμπελάκι από ἑταῖν
Νικ. Γ. Κουλουκουντής	κληρ. Αθανασούλη	01	3572	διήλθει Γιβραλτάρ 30 Μαρτ. διά Νεάπολιν 25 Μαρτ.
Νικόλαος Νομικός	έτ. Ατταντικός	17	3201	ἀνεχ. Αλεξάνδρειαν 16 Μαρτ. διά Πειραιᾶ ἢ Σύρον
Νικόλαος Φιλίνης	Δ. Νομικοῦ	99	625	ἀργεῖται Αμπελάκι από ἑταῖν
Νικόλαος Φιλίνης	Μικη Φιλίνη	04	3111	ἔφθ. Μάλταν 22 Μαρτ.
Νικόλαος Αγγελος	B. Σ. Ρωσολόμου	10	4540	ἔφθ. Γένοβαν 15 Μαρτ. Ηδη ναυλοχεῖται Πειραιᾶ ἀπὸ 31 Μαρτ.
Νικόλαος Πατέρας	'Ισ. Αγγέλου	12	4351	ἔφθ. Κόρη 9 Μαρτ. ἐκκροτώνει
Νύμφη	N. Πατέρα	06	3435	ἀνεχ. Οινούσιας 20 Μαρτ.
Οινούσιος	N. Λυκιαρδοπούλου	21	4504	ἔφθ. Μπάχιαν Μπλάγκαν 16 Μαρτ.
P. Μαργαρώνης	N. Πατέρα καὶ ιδίων	04	5804	ἀργεῖται Πειραιᾶ 31 Μαρτ.
Παναγής	Δημ. Μαργαρώνη	13	4979	διήλθει Γιβραλτάρ 9 Μαρτ. διά Μπ. "Αυρες
Παναγής Βαλλιάνος	N. Λυκιαρδοπούλου	20	5187	ἔφθ. Σανι Ναζαρί 19 Μαρτ.
Παναγής Μ. Χαδούλης	A. Σ. Βαλλιάνου	04	2980	ἀργεῖται Σύρον 30 Μαρτ.
Πανοφρίτης	I. Η. Χαδούλη	07	3821	ἔφθ. Ρότερντημ. 10 Μαρτ., Παρέμπεια 20
Πάνος	I. Λυγίζου καὶ π.	05	4327	ἔφθ. Ροζάριο 7 Μαρτ.
Παντελής	I. Λιθανοῦ	15	4305	ἔφθ. Σάντος 19 Μαρτ.
Παντελής	άδ. Παντελή	91	2411	ἀργεῖται Πειραιᾶ 31 Μαρτ.
Παντιάς	K. Λεμού	11	3845	ἀνεχ. Ρότερντημ 19 Μαρτ., ἔφθ. Κάρδηφ 22
Παπατίας	'Ισ. Μαργαρώνη	12	5149	ἔφθ. Μπάχιαν Μπλάγκαν 4 Μαρτ.
Παπαλεόδης	G. A. Γεωργιλή	10	3748	ἀνεχ. Μπάρρου 22 Μαρτ. διά Ροζάριο
Παρθενών	άδ. Πειθή	08	3189	ἀργεῖται Αλεξάνδρειαν 30 Μαρτ.
Πάρος	K. Κρητικοῦ	94	951	ἀργεῖται Βαλέντισαν ἡπὸ μηνῶν
Πελαγία	Στολ. Καστάνου	05	3157	ἀνεχ. Χαλκίδα 17 Μαρτ. ἔφθ. Θεοδόσιαν, φορτώνει 30
Περράκης Λ. Καμπάνης	κληρ. Α. Καμπάνη	10	3581	ἀνεχ. Κάρδηφ 11 Μαρτ. διά Μπουένος "Αυρες
Περσείδης	έτ. <Ατταντικός> A.E.	06	4852	ἀνεχ. Τάιν 8 Μαρτ., Μαδέρας 16 διά Πλάτιτ
Πεταλού	Μαρή Εμπειρίκου	17	5126	ἔφθ. Μπρεμερχάζεν 14 Μαρτ. Ηδη ἐν πλῷ δι' Αδριατικήν
Πετρολίνα (τάνκερ)	T. Καρβίλος	10	579	εἰς Κ. πολιν. 25 Μαρτ. ὑπὸ επισκευὴν
Πετρόηλ	'Ισ. Γαλάνη καὶ Σία	03	4634	ἀνεχ. Ρότερντημ 16 Μαρτ. διά Νέαν Γέρρην
Πέτρος Νομικός	Π. Νομικοῦ	93	2522	ἔφθ. Ναυαρίνον 11 Μαρτ. Εἰς Κόρινθον 30

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	"Έτος ναυπ.	Τόν. Γκρός	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΕΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Πηλεύς	Ε. Χατζηλία	28	4695	άνεχ. Νεκότοσα 7 Μαρτ. διά Τενερίφφαν
Πλαταιαί	Γ. Γράγος	97	3039	άργει Σύρον 31 Μαρτ.
Πολέμης	Κ. Α. Πολέμη	09	1457	εἰς ταξίδια Πειραιώς—Θήρας (πορσελάνη)
Πόλι	έτ. «Κάσσος» Α.Ε.	97	2861	άργει Σύρον 31 Μαρτ.
Πολύντωρ	Γ. Δρακούλη	14	4077	έφθ. Σουσάκ 13 Μαρτ. έκφορτώνει
Πολύνυμια	Ε. Μιχαλίτσιανου	07	4937	έφθ. Μπάχιαν Μπλάγκαν 20 Μαρτ.
Πόντος	οιοι Γ. Γράτσου	12	4013	άνεχ. Άργεις 28 Φεβρ. διά Κόντινεντ
Πόλη	Μ.χ. Βερνίκου	96	1594	έφθ. Κωνσταντίνου 15 Μαρτίου φορτώνει
Ποσειδών	Κορ. Βενιζέλου	09	3895	έφθ. Ντέριντζ (Τουρκίας) 18 Μαρτ.
Πρίονας	έτ. «Κάσσος» Α.Ε.	07	3823	έφθ. Γλασκώθην 20 Μαρτ. Διαλύεται
Προφήτης Ηλίας	Ε. Σενίδης και Σία	79	1169	άργει Πειραιά 31 Μαρτ.
Πρωτεύς	έτ. «Ατλαντικός» Α.Ε.	20	6696	διήλθε Φ. Νορόνχα 12 Μαρτ. διά Μπάχιαν Μπλάγκαν
Πρώτος	Γ. Ν. Λουλούδη	03	1171	άνεχ. Κ)ντζάν 16 Μαρτ. διά Θ)νίκην, έφθ. 20
Πυθέας	I. Γαλάκη	02	3028	προσηπραγμένον έγγυς τῆς Εύπαταρίας, Μαρτ. 31
Ρίτα	Γ. Πανᾶ	01	2495	άργει Πειραιά 31 Μαρτ.
Ρίτα Χανδρή	I. Δ. Χανδρή	90	1217	έφθ. Κ)πολίν 21 Μαρτ. Επισκευάζεται
Ρόκος	«Βεργωτής» Α.Ε.	18	6430	έφθ. Μπουένος Αυρες 5 Μαρτ
Ρόκος Βεργωτής	Γερ. Βεργωτή	19	5637	άργει Αμέρισκαν 20 Μαρτ.
Σαπφώ	μιδν Ν. Πατέρα	07	3874	άργει Χίον 31 Μαρτ.
Σαρωνικός	Μαρή Έμπειρηκου	12	3548	έφθ. Καρθαγένην 14 Μαρτ. έκφορτώνει
Σόκομπελ. (τάνκερ)	έτ. «Σόκομπελ»	30	1654	εἰς πλόσια Ρουμανίας—Λά Ντουδέλλα (πετρέλαια)
Σορίφια Θεοδωροπούλου	Π. Θεοδωροπούλου	99	1518	έφθ. Θ)νίκην 24 Μαρτ. έκ Ρωσίας
Σούνιον	Μαρή Έμπειρηκου	19	3054	εἰς Σούδαν και Σφάξ 15—25 Μαρτ.
Στάμος Φαφαλίδης	Σ. και Δ. Φαφαλίδη	06	3990	έφθ. Μασσήναν 15 Μαρτ.
Στάθης Α.	άδ. Αποστολοπούλου	81	987	άργει Πειραιά 31 Μαρτ.
Στέφανος Κωστομένης	Ε. Κουλουκουντή	11	5409	διήλθε Λάζ Πάλμας 21 Μαρτ. διά Μασσαλίαν
Στεφανίδης εκ Πρωτεύς	Μ.χ. Λευού	06	4081	έφθ. Σάντα Φέ 21 Μαρτ.
Στρατής	Μ. Κυδωνιάς	05	3893	διήλθε Κωνυλ.γ 14 Μαρτ., Γιαραλτάρ 24 διά Φάλμουθ
Στυλιανή	άδ. Πειθή	93	1828	άργει εἰς Αλεξάνδρειαν 30 Μαρτ.
Στυλιανός	Π. Βαντούρα	04	3564	έφθ. Αλεξάνδρειαν 18 Μαρτ. έκφορτώνει
Στυλιανός Κουτσοδόντης	Α. Κ. Κουτσοδόντη	05	3076	άνεχ. Πειραιά 21 Μαρτ. διά Δανίαν
Τάκης	Π. Σ. Αντύππα	04	1698	έφθ. Τρίπολιν 12 Μαρτ. έκφορτώνει
Ταξιάρχης	άδελφ. Λευού	13	4221	έφθ. Μπουένος Αυρες 19 Μαρτ.
Τερέζα Κοντογιάννη	Στυλ. Κοντογιάννη	89	761	άργει εἰς Δούναβην, ἐντός τῶν πάγων, Μαρτ. 28
Τηνύς	Γ. Φ. Αγρεσάδη	00	3606	άργει εἰς Θεσ)νίκην 31 Μαρτ.
Τηλέμαχος	Γ. Δρακούλη	11	3562	άνεχ. Πειραιά 16 Μαρτ. διά Κ)ντζάν, έφθ. 19
Τίμιος Σταυρός	Β. Λιθανού	02	3564	έφθ. Σάντα Φέ 11 Μαρτ.
Τό - Κύμα	Α. Κωνσταντινίδη	05	3721	άργει Αλεξάνδρειαν 31 Μαρτ.
Τρίαντα	Γ. Λευού και Μ. Γεωργιλη	00	4358	άνεχ. Κάρδιτφ 2 Μαρτ. διά Ρίον Ιανέτρον
Τρίτων	οιοι Γ. Γράτσου	14	4211	διήλθε Κωνυλ.πολιν 24 Μαρτ. διά Κόντινεντ
Τσιροποιίας	Κ. Α. Τσιροποιίας γιοι	14	3895	άνεχ. Ντιαμάντ (Ν. Αμερ.) 29 Φεβρ. διά Λάζ Πάλμας
Τώνης Χανδρής	I. Δ. Χανδρή	04	2689	έφθ. Νικολάϊφ 27 Μαρτ.
Υδρα	Γκ. Κουλούρα	00	3513	έκφορτώνει Πειραιά 31 Μαρτ.
Υδραίος	Α. Κουλούρα και Κ. Ξένου	02	4476	διήλθε Πειραιά 31 Μαρτ. διά Λονδίνο, και Μέμελ
Φαέθων	άδ. Λιθανού	13	4168	διήλθε Colon 10 Μαρτ. διά Αζόρας (διαταγής)
Φαιόδων	Π. Αλεξάντου και Σία	89	1882	έφθ. Πρέβεζαν 18 Μαρτ.
Φανερωμένη	Α. Βλαχάκη	08	3501	διήλθε Μαδέρας 18 Μαρτ. διά Ροζάριο
Φιλομήλα	Σ. Καταπόδη	98	3175	εἰς Γαλάταις ἐντός τῶν πάγων 26 Μαρτ.
Φλοιόβης	Κ. Α. Βογιατζήγλου	81	746	άργει Πειραιά 31 Μαρτ.
Φλωρεντία Σ.	Φλωρεντ. Σιδερίδου	97	2024	έφθ. Κ)λιν 15 Μαρτ. έκ Παλέρμου
Φραγκούλα Β. Γουλανδρή	άδ. Γουλανδρή	18	5304	διήλθε Φ. Νορόνχα 26 Μαρτ. διά Λάζ Πάλμας
Φρέδη	Κ. Δ. Καλαφάτη	07	4013	άνεχ. Κάρδιτφ 2 Μαρτ., Μαδέρας 8 διά Μπ. "Αυρες
Φωτεινή Καρρά	άδ. Καρρά	08	4396	έφθ. Βοστόνηγ 5 Μαρτ. μὲ ζημίας ἐκ τῆς τρικυμίας
Φώτης	Ν. Λυκιαρδοπούλου	12	3507	έφθ. Esbjerg (Δανίας) 18 Μαρτ.
Φωφώ Μακρή	I. Σ. Στρυμπουλάκη	03	1013	άργει Πειραιά 31 Μαρτ.
Χαδιώτης	έτ. «Κάσσος» Α.Ε.	29	4386	διήλθε Μαδέρας 4 Μαρτ. διά Μπ. "Αυρες
Χαρούλαμπος	'Αντ. Γιαννουλάτου	01	4389	άνεχ. Πειραιά 18 Μαρτ., Κ)λιν 20 διά Θεοδόσιαν έφθ. 22
Χαρούλαμπος Π.	Π. I. Πατέρα και Σία	07	4362	διήλθε Φ. Νορόνχα 11 Μαρτ. διά Νεκότοσα
Χέλλατρος	έτ. «Κάσσος» Α.Ε.	14	3489	έφθ. Μπουένος "Αυρες 14 Μαρτ.
Χίος	Σ. Περρή κ.λ.π.	88	1356	έφθ. Κωνσταντίνου 12 Μαρτ. και Θ)νίκην 28
Χλόη	Ν. Λυκιαρδοπούλου	99	5730	άνεχ. Σάντος 2 Μαρτ., έφθ. Μπάχιαν Μπλάγκαν 9
Χρήστος Ζ. ex Ιοις	N. Ζωϊστούλου	00	1106	έφθ. Βόλον 15 Μαρτ.
Χριστίνα	Α. Βογιατζήδη και Σία	98	3438	έφθ. Αμδούργον 24 ή 25 Μαρτ.
Χρυσάνθη	άδ. Πατέρα	00	3217	άνεχ. Μαρ)πολιν 20 Μαρτ. διά Τσιτιταδέκιαν
Χρυσάνθη Σταυρούδη	I. Σταυρούδη	90	2223	άνεχ. Λαύριον 5 Μαρτ., εἰς Μασσαλίαν 15 υπό έκφορτωσιν
Χρυσή	Π. I. Γουλανδρή	13	5367	έφθ. Μπουένος "Αυρες 13 Μαρτ. φορτώνει
Ψαρά	Κ. Δ. Καλαφάτη	03	2907	έκφορτώνει εἰς Νορδηγίαν 17 Μαρτ.
Ψαρία	M. Καριβαλη	07	4843	άνεχ. Πειραιά 17 Μαρτ., Κρήτην 23, Κ)λιν 26 διά Ρωσίαν
Ψαρεανία	I. Ταχιμιντζή	96	3471	άργει Χίον 31 Μαρτ.
Ψαρεανίς	έτ. Χίος» Α.Ε.	96	3256	άργει Πειραιά 31 Μαρτ.
Ψαρίων	Μαρή Έμπειρηκου	13	3475	έφθ. Πειραιά 16 Μαρτ. και Κ)ντζάν 26