

NAYTIKA XRONIKA



15η Απριλίου 1932

Αρ. Φύλλου 32

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ Β! ΑΡΙΘ. 32. = ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ = ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, 15 ΑΤΤΡΙΛΙΟΥ 1932

Η ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ ΤΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ

ΕΥΚΑΙΡΙΑ ΔΙΑ ΤΗΝ ΡΥΘΜΙΣΙΝ ΤΩΝ ΚΑΤ' ΑΥΤΗΝ

Η απόφασις της Κυβερνήσεως, όπως διά λόγους οικονομίας στη μπινέη τα τρία πολεμικά ύπουλα γείται είς έναν Υπουργείον Εθνικής Αμύνης, άκολουθούσα το παραδειγματικά άλλων Κρατών, ισχυρών, από την παραστήσης πολεμικάς δυνάμεις, τάς όποιας διαθέτουν, προσέφυγον είς τὴν λῆψην ὀνομάσιου μέτρου, είναι όριστη. Καὶ τὴν σχετικὴν ἔξοισιοδότησιν ἐξήτησε καὶ ἐλαβε παρὰ τῶν νομοθετικῶν εὐθυγράμμων καὶ εἰς τὴν συγκρότησιν εἰδικῆς ἐπιτροπῆς ὑπὸ τῆς προεδρίας τοῦ ἀντιστρατήγου κ. Θεοφάνειον προέβη, διὰ τὴν μελέτην τῶν λεπτομερειῶν τῆς συμπτύξεως τῶν τριῶν ύπουλων.

Ἐτονίσαμεν ἡδη, διὰ τὴν ἐν προκειμένῳ απόφασις τῆς Κυβερνήσεως ἀμεσώτατα ἐνδιαφέρομεν τὴν ἐμπορικήν μας ναυτιλίαν, διότι ἡ θέσις τοῦ ἐπὶ κεφαλῆς αὐτῆς πρατικοῦ ὁργανισμοῦ, τῆς Διευθύνσεως τοῦ ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ, ὑπαγομένης μέχρι τοῦδε εἰς τὸ Υπουργείον τῶν Ναυτικῶν, μὲ τὴν ὑπὸ ἐκτέλεσιν σύμπτυξιν τῶν τριῶν ύπουλων, μένει ἀκαθόριστος, ἀφοῦ οὕτε νὰ διανοη ἡδη κανεὶς εἰναι δικαιολογημένον, διὰ τὰ ἐκράτει καὶ πρὸς στιγμὴν ἔστω, σκέψις νὰ υπαχθῇ ὑπὸ τὸ νέον Υπουργείον τῆς Εθνικῆς Αμύνης. Εἶναι τόσον ἐξώφυλλον ὥστε περιττεύει καὶ νὰ τὸ ἐπαναλάβωμεν καν, διὰ τὴν διεύθυνσις ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ, φυτοξωδούς ἡδη ὑπὸ τὸ Υπουργείον τῶν Ναυτικῶν, ἐὰν τυχὸν ἡθελεν υπαχθῇ εἰς τὸ Υπουργείον Εθνικῆς Αμύνης, θὰ κατεδικάζετο εἰς πλήρη ἀνυπαρξίαν. Ἡ αποστολὴ τῆς Διευθύνσεως ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ οὐδεμίᾳ ἔχει σχέσιν μὲ τὴν αποστολὴν τοῦ νέου ύπουλογείου, ἡ τυχὸν δὲ ὑπὸ τὴν δικαιοδοσίαν τούτου υπαγωγὴ τῆς δὲν ἡ απετέλει μόνον ἀξιοθήητον ἐκδήλωσιν τοῦ νεοελληνικοῦ «σανφασονισμοῦ», ἀλλὰ καὶ αὐτόχρονα ἐγκληματικὴν στάσιν πρὸς ἄλλον τῆς Εθνικῆς οἰκονομίας τῆς Χώρας, ὁ όποιος ἐδικαιοῦτο καὶ δικαιοῦται καλλιτέρας μεταχειρίσεως ἀπὸ μέρους τοῦ Κράτους πρὸς τὸ συμφέρον αὐτοῦ τοῦ ἰδίου τοῦ τόπου.

Θέλομεν νὰ πιστεύσωμεν, διὰ τὴν σημερινὴν Κυβερνήσεις, ἡ όποια ἐπέδειξεν ἀξιέπαινον, ἀληθῶς, ἐνδιαφέρον ὑπὲρ τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας καὶ τῶν ἀναγκῶν τῆς, θὰ θεωρήσῃ τὴν ἐν τῆς συμπτύξεως τῶν πολεμικῶν ύπουλων παρεχομένην εὐκαιρίαν ὡς μοναδικὴν, διὰ νὰ ωθ-

μίση τὰ τῆς Διευθύνσεως τοῦ ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ κατὰ τρόπον οιζικὸν καὶ ὀρθόν.

Ἀποκλειομένης, διὸς λόγους ἐξενέσαμεν, τῆς ὑπαγωγῆς ταύτης ὑπὸ τὸ Υπουργείον τῆς Εθνικῆς Αμύνης, ποία θὰ ἡτο ἡ ἐπιβαλλομένη οὐθμίσις;

Εἶναι σιώπημον νὰ υπομνήσωμεν, πρὸς ἀναπτύξωμεν τὰς ἀπόφεις μας, τί γίνεται εἰς ἄλλα ναυτικὰ πράτη. Αναφέρομεν παραδειγματικῶς τὴν Ἀγγλίαν, Γαλλίαν καὶ Ἰταλίαν.

Εἰς τὴν κρατικὴν δαλασσοκράτειραν ἡ κρατικὴ ὑπηρεσία τοῦ ἐμπορικοῦ ναυτικοῦ δὲν ὑπάγεται εἰς τὸ Ναυαρχεῖον. Ως αὐτοτελὴς ὑπηρεσία ὑπάγεται εἰς τὴν ἀρμοδιότητα τοῦ Υπουργείου τοῦ ἐμπορίου. Εἰς τὴν Γαλλίαν ἡ διεύθυνσις τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας ἔξαρταται ἐπὶ τοῦ Υπουργείου Δημοσίων Ἐργων καὶ εἰς τὴν Ἰταλίαν ὑπάγεται εἰς τὴν δικαιοδοσίαν τοῦ Υπουργείου Συγκοινωνίας.

Καδ' ήμας, η Ἑλληνικὴ διεύθυνσις τοῦ ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ διατηροῦσα τὴν αὐτοτέλειαν τῆς καὶ ἀναδιογονούμενη, είναι ἐνδεδειγμένον νὰ υπαχθῇ ὑπὸ τὸ Υπουργείον τῆς Συγκοινωνίας, τιθεμένου ἐπὶ κεφαλῆς τῆς ὑφυπουργοῦ, μέλους τῆς Κυβερνήσεως.

Ὑπάρχουν, εύτυχῶς, εἰς τὸν πολιτικὸν κόσμον, ἀνεξαρτήτως κομματικῶν παρατάξεων, πρόσωπα τῶν ὅποιων εἰναι ἐγγωσμένη καὶ ἡ ἀγάπη πρὸς τὴν ναυτιλίαν καὶ ἡ βαθεῖα ἀντίληψις τὴν ὅποιαν ἔχουν διὰ τὰ ζητήματα αὐτῆς. Τὸ γεγονός αὐτὸν διασφαλίζει, διὰ τὴν ἀπόστοτε ἐπὶ κεφαλῆς τῆς διεύθυνσεως ἐμπορικοῦ ναυτικοῦ θὰ ὑπάρχουν υφυπουργοὶ δυνάμενοι μὲ τὸν ζῆλόν των, τὴν ἐπίγνωσιν τῆς μεγάλης ἀποστολῆς τῆς ναυτιλίας μας καὶ πρὸ παντὸς τὴν εὐδύτητα τῆς ἀντιλήψεως τοῦ «πολιτικοῦ» νὰ δώσουν νέαν πνοὴν ὅχι μόνον εἰς τὴν ὑπηρεσίαν, ἀλλὰ καὶ εἰς τὸ ἔργον τῆς πρωτοβουλίας τῶν Ἑλλήνων ναυτιλλούμενων.

Ἡ διεύθυνσις ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ, ἔχουσα ἐπὶ κεφαλῆς τῆς πολιτικόν, μέλος τῆς Κυβερνήσεως, δοσίλογον ἀπὸ εὑθείας ἔναντι τοῦ λαοῦ, καὶ παρ' αὐτῷ ἐν γνωμοδοτικὸν συμβούλιον μὲ πλήρη συγκρότησιν ἀπὸ τὰ ἀρμόδια πρόσωπα μ' ἐπιστημονικὴν καὶ τεχνικὴν κατάρτισιν, δὲν χωρεῖ καμμία ἀμφιβολία διὰ τὸ ὄρθη τοῦ

τὸ ψυχος τῆς μεγάλης, πρόσωπα, ἀποστολῆς της, θὰ είνει εἰς θέσιν καὶ ν' ἀντιλαμβάνεται καὶ ν' ἀντιμετωπίζῃ ἐγκαίρως τὰ τεράστια σύγχρονα ναυτιλιακὰ προβλήματα. Νὰ διαγράψῃ καὶ ἐφαρμόσῃ μίαν ἀρτίαν καὶ παγίαν κρατικὴν ἐμποροναυτικὴν πολιτικὴν. Νὰ κατευθύνῃ τὸν ναυτιλίους μας. Ν' ἀποβῇ ὁ συνεκτικὸς δεσμὸς μεταξὺ Κράτους καὶ ναυτιλιακῶν παραγόντων, τερματίζομένης τῆς μέχρι τοῦδε ἐκπατέρωθεν ἀγνοίας καὶ ἀδιαφορίας, ἐνῷ τὰ συμφέροντα είναι κοινά, ἀφοῦ η εὐτυχία τῆς ναυτιλίας ἀποτελεῖ εὐτυχίαν καὶ διὰ τὸ Κράτος.

Τὸ μόνον ἐπιχείρημα, τὸ δόπιον θὰ ἡδύνατο νὰ προβληθῇ διὰ ν' ἀντιταχθῇ η ἀρνησίς πρὸς τὸν πλούτον τῶν ἀπόψεων μας, είναι αἱ στενόχωροι οἰκονομικαὶ συνθῆκαι τὰς ὅποιας διέρχεται τὸ Κράτος, μὴ ἐπιτρέποντα πρόσθετον ἐπιβάρυνσιν, ἔστω καὶ παραμικράν, ποὺ ἐνδεχομένως θὰ συνεπήγετο η ἀναδιοργάνωσις τῆς Διευθύνσεως Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ. Τὸ ἐπιχείρημα είναι ἀστήρικτον, διότι, καθ' ήμας, η ἀναδιοργάνωσις ὅχι μόνον δὲν πρόκειται νὰ δημιουργήσῃ ἐπιβάρυνσιν, ἀλλὰ τούναντίον θὰ ἐπιτευχθῇ διὰ αὐτῆς η περισυλλογή. Ἀρκεῖ ν' ἀναφέρωμεν προχείρως τὴν γινομένην σήμερον πρόγραμματι σπατάλην εἰς τὴν ἑξαγωγὴν συναλλάγματος μὲ τὸν Λιμενάρχα, τὸν ὄποιον διατηροῦμεν εἰς διαφόρους λιμένας τοῦ ἑξωτερικοῦ, διὰ ν' ἀσκοῦν ἀπλῶς τὴν ἐποπτείαν τῶν ναυτολογίων καὶ τῆς συνθέσεως τῶν πληρωμάτων, ἐποπτείαν, τὴν ὄποιαν ἐπιτυχῶς ἡσκουν παλαιότερον αἱ προξενικαὶ μας ἀρχαῖ.

Τὸ ἥδικον καὶ ὄλικὸν κέρδος ἔκ τῆς ἀνασυγκροτήσεως τῆς Διευθύνσεως Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ ἐπὶ τῶν ἀνωτέρω βάσεων θὰ είναι μέγα. Διότι είναι αἱ ναυμαχιστήτης η ἐπίδρασις τὴν ὄποιαν δ' ἀσκήσῃ διὰ τὴν τελεσφόρησιν τῆς προσπαθείας, διτιας καὶ η ἐμπορικὴ ναυτιλία, μαζὶ μὲ τὸν ἄλλους παραγωγικοὺς πλάδους τῆς χώρας, καλῶς διοικουμένη, δυνηθῆ νὰ συμβάλῃ μὲ τὸ μεγιστον τῆς παραγωγῆς ἀποδόσεως τῆς εἰς τὰς δυσκόλους στιγμάς, ποὺ διέρχεται η οἰκονομικὴ ὑπόστασις τῆς Χώρας.

ΑΠΟΚΛΕΙΟΝΤΑΙ ΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΜΑΣ ΑΠΟ ΤΑΣ ΦΟΡΤΩΣΕΙΣ ΔΙ' ΙΤΑΛΙΑΝ

ΔΙΑ ΤΟΝ κ. ΜΙΧΑΛΑΚΟΠΟΥΛΟΝ

Μόνον τὴν κατάπληξιν δύναται νὰ προκαλέσῃ η κάτωθι ἐπιστολὴ τοῦ κ. Φιλιππακοπούλου. Διὰ τοῦ ἀποκλεισμοῦ τῶν φορτηγῶν μας ἀπὸ τὰς φορτώσεις ἐκ Δουνάβεως δι' Ιταλίαν κταφέρεται καὶ νέον καίριον πλῆγμα κατὰ τῆς θέσεως τῆς Ἑλληνικῆς σημαίας ἐν τῇ Μεσογείῳ. Παριστάμενα πρὸς θλιβεροῦ αποχώρησης συνεγόνες ἔκτοποιοῦ. Καθ' ήμας, οὐδεμία ἀμφιβολία, διὰ τοῦ πρόσκειται περὶ σχεδίου προδιαγεγραμμένουν. Η σταθερά ὑπεροχὴ τῆς Ἑλληνικῆς ναυτιλίας εἰς τὴν Μαύρην Θάλασσαν καὶ τὸν Ρουμανικὸν λιμένας παρηκολοῦντο μὲ ἀνήσυχον ἀπὸ τυνός βλέμμα. Καὶ διτανής δεχόμεθα τὸν ἀνταγωνισμὸν τῶν Ιταλικῶν πλοίων τῆς γραμμῆς ἐντὸς τῶν χωρικῶν ὑδάτων τῆς χώρας μας, διτανής διὰ τὴν ἀτακτικὴν σημαίαν ἔρχεται εἰς σειρὰν ἀμέσως μετὰ τὴν ἰδικήν μας εἰς δόλους τοὺς λιμένας καὶ δόμους ἀκόμη, τῆς Ἐλλάδος, διτανής ἐκατομμύνια ναύλων εἰσπράττονται εἰς ἔσον συνάλλαγμα ἀπὸ μέρους τῶν Ιταλικῶν ἀτμοπλοΐῶν, ἀπὸ Ἐλληνικοὺς ναύλους, θὰ ἡτο, τῇ ἀληθεῖ, μωρῶν ἀπὸ μέρους μας νὰ δεχθῶμεν ἀδιαμαστορήτως τὸ μέτον τοῦ ἀποκλεισμοῦ τῶν ὀλίγων Ἐλληνικῶν φορτηγῶν ἀπὸ τὸν Ιταλικὸν λιμένας.

Πρὸς τὸν κ. Μιχαλακόπουλον, θερμὸν παραστάτην τὸν δικαίων τῆς Ναυτιλίας μας, ἀπευθύνομεν τὴν ἐπιστολὴν τοῦ κ. Φιλιππακοπούλου, βέβαιοι δύτες, διτιας θέλει προλάβει τὸ νέον κατὰ τῆς δεινοπαθούσης ναυτιλίας μας κτύπημα.

Κύριε Διευθυντά,

Πληροφοροῦμαι, διτιας τελευταίως οἱ Ιταλοὶ ἀγορασταὶ γεννημάτων ἀπὸ Ρουμανίαν ἀποκλείονται εἰς τὰς ἐντολάς των ναυλώσεως τὰ Ἑλληνικὰ ἀτμόπλοια, δεχόμενοι οἰανδήποτε ἄλλην σημαίαν.

Βλέπετε διτιας κατ' αὐτὸν τὸν τρόπον τὸ πρόγραμμα τοῦ ἐκτοπισμοῦ τῆς Ἐλληνικῆς Σημαίας ἀπὸ τὴν Μεσογειον συμπληροῦνται καὶ ἀφοῦ ηδη ἐξετοπίσθημεν ἀπολύτως ἀπὸ τὰς γραμμὰς, ηρχισεν ὁ πόλεμος καὶ κατὰ τῆς τράμπης ναυτιλίας.

Δὲν θὰ κατηγορήσω τοὺς Ιταλοὺς φορτωτάς, ἐφ' ὅσον πράττουν πολὺ ὁρῶς ἔξυπηρτούντες τὰ συμφέροντα τοῦ κράτους των, θὰ ἡθελα ὅμως νὰ πληροφορηθῶ, δὲν ὑπάρχει κανεὶς ἀριόδιος ὁ ὅποιος νὰ ἐπιληφθῇ τῆς προστασίας αὐτῆς τῶν συμφερόντων τῶν μικρῶν Ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν, τῶν ἐνδιαφερομένων λόγῳ, τῆς χωρητικότητος τῶν ἀτμοπλοίων των, μᾶλλον διὰ τὴν Μεσογειον;

Δὲν θέλω νὰ ἐπεκτείνω τὸ ζήτημα περισσότερον, διότι ἀλλωστε αἱ ὄπωψεις μου ἐπὶ τῶν σημείων τὰ ὅποια δίγει η παρούσα ἐξετέθησαν ἐπανειλημμένως ἀπὸ τῶν σημείων σας καὶ ὑπονέτω νὰ είναι γνωσταί.

Πειραιεὺς 12 Απριλίου 1932.

Διατελῶ μετὰ τιμῆς
Φ. ΦΙΛΙΠΠΑΚΟΠΟΥΛΟΣ

ΕΨΗΦΙΣΘΗ ΤΕΛΙΚΩΣ Η ΣΥΜΒΑΣΙΣ ΔΙΑ ΤΗΝ ΥΠΕΡΩΚΕΑΝΙΟΝ

Κατὰ τὴν συνεδρίασιν τῆς Βουλῆς τῆς 8ης τρέχοντος ἐψηφίσθη τὴν τελικῶς, ὡς ἐτροποποιήθη ὑπὸ τῆς Γερουσίας, ὁ νόμος περὶ κυρώσεως τῆς συμβάσεως Δημοσίου καὶ Ἐθνικῆς Ἀτμοπλοίων. (*) Αἱ ἐπενεγχεῖσαι: ὑπὸ τῆς Γερουσίας τροπολογίαι: εἰς τὴν σύμβασιν είναι αἱ ἔξης:

α) Ο κατὰ τὸ ἐδάφιον δι' τοῦ ἀρθρου 8 τῆς διὰ τοῦ παρόντος νόμου κυρουμένης συμβάσεως διορίζομενος παρὰ τῇ Ἐπιτροπῇ Κυβερνητικός Ἐπιτρόπος δέον νὰ είναι δημόσιος λειτουργὸς οἰδεμίαν ἀποχηρίστων λαμβάνων.

Τὸ ὑπουργικὸν συμβούλιον δύναται: ν' ἀντικαθιστᾷ ἐκάστοτε τὸν τε Κυβερνητικὸν Ἐπιτρόπον καὶ τὰ παρ' αὐτοῦ δριζόμενα μέλη τοῦ Διοικητικοῦ Συμβούλου τῆς Ἐπιτροπῆς.

β) Η ἐννοια τῆς ίης § τοῦ ἀρθρου 4 τῆς συμβάσεως είναι διτιας διότι τοῦ Δημοσίου παρέχεται μόνον διὰ τὴν ναυπηγησιν η τὴν ἀγορὰν ἐνδεξηδὸν πλοίον διὰ τὴν γραμμὴν Ἐλλάδος—Αμερικῆς, η δὲ ἡλικία τῶν ἀγορασθεισμένων πλοίων δέον νὰ είναι μικρότερά τῶν δέκα ἑτοῦ.

γ) Η ἐννοια τῆς ίης 5 τοῦ ἀρθρου 5 τῆς συμβάσεως είναι διτιας τὸ ποσὸν τῆς ἐπιχειρηγήσεως μειούμενα κατὰ τὰ ποσά τὰ ὄποια θίβει τοὺς τυχόν καταβάλλει τὸ Κράτος εἰς ἐκπλήρωσιν τῆς ἐγγυήσεως, ην χορηγεῖ δυνάμεις τοῦ ἀρθρου 4 ἑδ. 1 τῆς παρούσης συμβάσεως.

Ἐπίσης διτιας ἡ ἀληθής ἐννοια τῆς δημητράφου τοῦ ίδιου ἀρθρου είναι διτιας δξει της κτήσεως τοῦ ὑφισταμένου πλωτοῦ διλικοῦ τῆς Ἐπιτροπῆς, ητος θέλει: ἀποσβεστή ἀπὸ τῆς ἐνάρξεως ἐμφραγμῆς τῆς Συμβάσεως, είναι διτιας ἀναγραφομένη ἐν τῷ ἴσολογοιμῷ τῆς Επιτροπῆς τῆς 31ης Δεκεμβρίου 1930.

δ) Η ἐπιτροπή δικαιεῖται: νὰ τροποποιήσῃ τὸ κατά τὸ ἀρθρον 9 § 2 τῆς συμβάσεως δρομολόγου μόνον τῇ ἐγκρίσει τοῦ ὑπουργοῦ τῶν Ναυτικῶν.

ε) Εἰς τὸ ἀρθρον 4 τῆς συμβάσεως προστίθεται: 4η § ἔχουσα οὐτοῦ: «Οι οἰκονομικοὶ δροὶ τῆς ἀγορᾶς δέον νὰ ἐγκριθοῦν παρὰ τῶν ὑπουργείων Οἰκονομικῶν καὶ Ναυτικῶν.

ζ) Ήρο πάσης διανομῆς μερίσματος ἀπαντεῖται: ἔγκρισις τοῦ ισολογιομοῦ καὶ ὑπὸ τὸν ὑπουργὸν Οἰκονομικῶν καὶ Ναυτικῶν ἐπὶ τῇ δέσμειας ἐκθέσεως τοῦ Κυβερνητικοῦ Ἐπιτρόπου.

η) Εἰς τὸ ἀρθρον 13 τῆς Συμβάσεως προστίθεται: παράγραφος 3 ἔχουσα οὐτοῦ:

Ἐπίσης δύναται: διτιας ὑπουργός τῶν Ναυτικῶν νὰ ὑποχρεώσῃ τὴν Ἐπιτροπήν διατηρητὴ ἡσαφαλισμένα πάντα τὰ ἐν κινήσει ἐνυπόθηκαν διότε τοῦ Δημοσίου πλοίου αὐτῆς δι' ἀλλούς ποσῶν πρὸς τὴν ἀξίαν ἐκάστου πλοίου.

η) Εἰς τὸ τέλος τῆς δευτέρης παραγράφου τοῦ ἀρθρου 19 τῆς Συμβάσεως προστίθεται αἱ λέξεις: «καὶ διὰ νόμου κύρωσιν».

η) Η Σύμβασις τίθεται εἰς ισχὺ διὰ Προεδρικοῦ διατάγματος.

Τὸ Προεδρικὸν Διάταγμα διὰ τοῦ διποίου τίθεται: ἐν ίσχυ η σύμβασις, καταρτισθεῖ καὶ ὑπογραφέν διότε τῶν Ναυτικῶν, δημοσιεύεται εἰς τὴν «Ἐφημερίδη τῆς Κυβερνηγήσεως».

(*) Η σύμβασις διλόκληρος ἐδημοσιεύεται εἰς τὸ ίη. 28 τεῦχος τῶν Ναυτικῶν Χρονικῶν.

Δ. Γ. ΠΑΠΑΜΙΧΑΛΟΠΟΥΛΟΣ

ΔΙΚΗΓΟΡΟΣ

ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ·ΜΕΓΑΡΟΝ ΒΑΘΗ

ΤΑ ΦΛΕΓΟΝΤΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ

ΜΕΛΕΤΗΤΕΑ ΚΑΙ Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑΤΙΚΩΣ

ΤΟΥ Κ. Γ. ΛΑΙΜΟΥ

Η Έλλας είναι η χώρα των αἰσιοδόξων πιστωχῶν.

Μία πλουσία φλέβη αἰσιοδόξιας, διεκαλαδούμενη εἰς τὸ ὄπεδον τῆς φυλετικῆς μας ἰδεοσυγκρασίας, συμβάλλει ἀφθόνως, εἰς πυκνήν βλάστησιν ἐπιπολαιότητος καὶ προχειρολογίας, ἐπὶ τοῦ τομέως τῆς οἰκονομικῆς καὶ δημοσιονομικῆς μας τακτικῆς.

Καὶ ὡς ἀτομα καὶ ὡς κράτος, εἰς τὴν οἰκονομικήν μας πλευραῖς, τιμονεύομεν μὲ δὲ λιγατέρους ὑπολογισμούς.

Ἀνοιγόμεθα εἰς τὸ πέλαγος πολλῶν ἐπιδιώξεων, χωρὶς προηγουμένων νὰ ἔξετάσωμεν ποιὸν εἰναι τὸ οἰκονομικὸν μας σκάφος, ή ἀντοχή του, δὲ φοδιασμός του καὶ η ἐν γένει του κατάστασις.

Τοὺς πιθανοὺς κινδύνους τῶν πελαγοδρομῶν μας, τὸ εἶδος των καὶ τὰς συνεπείας των, σπανιώτατα τοὺς βλέπομεν καὶ ἐὰν κατ' ἔξαρσειν τοὺς ἴδωμεν, ἀρεσκόμεθα γὰ τοὺς ὑπολογίζωμεν, ὡς σιερούμενους σημασίας. Ο μόνος ὑπολογισμός, διτις ἔξυφαλγεται κατά τρόπον ἐκτάκτως περίεργον, εἰναι ὁ ἀφορῶν τὰ ἐλπιζόμενα κέρδη.

Μὲ μαθηματικὰς πρᾶξεις, εἰς τοὺς ἀριθμοὺς τῶν δοιῶν παρεμβάλλονται: ή εὔνοια τῆς τύχης, ή χάρις τοῦ Ἀγίου τῆς προτιμήσεως μας, ή ὑποστήριξις τῶν φίλων καὶ ἄλλα δμοίας ρωμαντικῆς ὑφῆς δεδομένα, φθάνομεν εἰς ἔξαγόμενα, τὰ δοιὰ μας πείθουν διὰ ἀρχιζόμενην τὴν πορείαν τῆς εὐτυχίας, ἀδιάφορον ἐὰν εἰς τὸ τέλος μελετᾶται: σειράρδης ή τελευταίως ἐκλατέκευθεῖσα «πορεία τῆς πείνης».

Μέ βάσιν τὸ προχειρολόγον καὶ ἐπιπόλαιον πνεῦμα, τὴν ἐπιβλαβή ταῦτην συγέπειαν τῆς ἐμφύτου μας αἰσιοδόξιας, ἐπαίχθησαν καὶ παιζονται: ἐπὶ τῆς οἰκονομικῆς σκηνῆς πολλαὶ ἵλαροτραγῳδίαι.

Διότι ἡ προχειρολογία ματκιώνει τὴν βαθυτέραν διείσδυσιν εἰς τὰ ἐκάστοτε θέματα, ἀρκούμενη μόνον εἰς τὴν ἐπιφανειακήν ψηλάρχησιν, διὰ τῆς δοιάς καὶ μόνης θεωρεῖται: ὡς ἔξαντληθεῖσα πᾶσαν ἀνάγκην περικτέρω σκέψεως καὶ ἐρεύνης. Ή λεωφόρος δμως τῆς αἰσιοδοξίας μας, ἀργὰ η γρήγορα κύπεται ἀπὸ τὸ φράγμα τῆς ἀποτυχίας, πρὸ τοῦ δοιού ἐνῷ θὰ ἀνέμενε κανεῖς νὰ ἐγερθῶσιν τύψεις διὰ τυχὸν γενόμενα σφάλματα, ἀκούεται η στερεότυπος καὶ θλιβερὰ, ὡς ἀποδεικνύουσα τὸ ἀμετανόητὸν μας ἔξηγησις, διὰ «ὅλα ηλθεν στραβά καὶ ἀνάποδα».

Εἰς τοὺς συλλογισμούς τούτους μοιράσθω προσκρούει κανεὶς, ἔχων ὅπ' δψιν του τὴν ὑφισταμένην δημοσιονομικὴν κατάστασιν τῆς χώρας μας.

Χωρὶς γὰ διαμφισθητήθη ἡ καλὴ πίστις καὶ η ἔντονος προσάθεια τῶν ἀρμοδίων, ἀς δμολογηθῇ μετ' εἰλικρινείας, διὰ καὶ δ πράγματων τῆς αἰσιοδοξίας οὐσιωδῶς ἐδάρυνεν ἐπὶ τῆς δυσαρέστου τροπῆς τῶν πραγμάτων. Ἀλλὰ τὸ ἐπειδόθυ παχύν, προσβάλλει: σήμερον τὴν ἀπαίτησιν τῆς καταπολεμήσεως του. Πιθανὸν νὰ προκύψουν ὀψελήματα ἐξ αὐτοῦ διὰ νὰ ἀποδειχθῇ διὰ οὐδὲν κακὸν ἀμοιρεῖ καλοῦ. Ο ἀνοιγόμενος ἀγών, μας δίδει: τὴν εὐκαιρίαν καὶ τὴν ὑποχρέωσιν νὰ μελετήσωμεν καὶ γνωρίσωμεν, ἀπὸ θεμελίου μέχρι στέγης τὰ καθ' ομάς. Καὶ διὰ πρώτη πληρωφορία, γνωστὴ μὲν πάντοτε, ἀλλ' οὐδέποτε σειράρδης ὑπολογισμοῖς, εἰναι η ἀνομολόγησις τῆς ἐλαττωματικῆς εὐτακτείας τοῦ οἰκονομικοῦ μας σκάφους, λόγῳ τῆς ἀνεπαρκείας τοῦ συναλλαγματικοῦ του ἕρματος, συνεπείᾳ τῆς παθητικότητος τοῦ ἐμπορικοῦ μας ἴσοις.

Εἰς τὴν φιλόξενον ταῦτην στήλην δὲν θὰ ἀσχοληθῶμεν, οὕτω ἀλλως τε δυνάμεθα, μὲ τὸ κολοσσαῖον συναλλαγματικόν μας, πρόθλημα. Θὰ ἐπιδιώξωμεν νὰ κάμωμεν ἀπλῶς μερικοὺς ὑπανιγμούς ἐν σχέσει: μὲ τὴν συμβολὴν τῆς ἐμπορικῆς μας Ναυτιλίας εἰς τὰς συναλλαγματικὰς ἀνάγκας τῆς χώρας. Καὶ κατὰ πρώτον ἀς πληρωφορηθῇ δ τόπος μας καὶ οἱ πράττοντες τὰ καὶ θὰ: ἔχομεν ἐμπορικὴν Ναυτιλίαν. Θλιβερὰ, ἀλλὰ δικαία η ὑπόμνησις αὐτῆς. Εἰς τὸν Τόπον μας, δημούσθη πᾶλι: ὁ χρησμὸς περὶ τῆς σωτηρίας δυνάμεως τῶν «ξυλίνων τειχῶν». Εἰς τὸν Γόπον μας τὸν δοιούν ἀ-

νέστησεν ἡ πιοή τῆς ἐλευθερίας, κολπωθεῖσα τὸ πρώτον εἰς τὰ πνηκά του ἐμπορικοῦ στόλου τὸν Νησιωτὸν τοῦ 21. Εἰς τὸν Τόπον μας, τὸν δοιούν περιθρέχει ἀφθόνως η θάλασσα, συμβαίνει τὸ ἀπίστευτον γὰ ἀγνοήται: η ἔθνος τοῦ ικανομάκη ξέπλετο τὸν ναυτιλιακὸν παράγοντος.

Οὐδεὶς ἐκ τῶν Δημοσίων ἀνδρῶν τῆς Χώρας, πρὶν η τώρα, ἀνέλαβε νὰ μελετήσῃ συστηματικῶς τὸν ναυτιλιακὸν μας κλάδον, ὡς πρὸς τὰς ἀνάγκας του καὶ τὴν σημασίαν του. Ἐκτὸς ἀδαθῶν τινῶν γενικῶν ἐκφράσεων περὶ τῆς Ἐθν. Ναυτιλίας, οὐδεὶς οὐδέποτε ἐπειδίωξε, γὰ τὴν γνωρίσην δικτύων τοῦ πατριαρχείου τὴν ἀποτελεσματικότεραν ἔξυπηρέτησιν τῶν συμφερόντων αὐτῆς καὶ τὴν ἐν γένει τῆς προαγωγῆν.

Αὐτὴ ἀκόμη η Διεύθυνσις τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ, ἀντὶ νὰ δύνηται θύησιν πρὸς τοῦτο, συντελοῦσα δηλαδὴ εἰς τὴν μελέτην καὶ συζήτησιν τῶν ἐμποροναυτικῶν μας ζητημάτων, ἀπὸ τῆς οἰκονομικῆς των πλευρᾶς, δικτυάται εἰς σύνταξιν νόμων καὶ διαταγμάτων, σχετικῶν μὲ τὸ ἐδεσματικότερον καὶ τὴν σύνθεσιν τῶν πληρωμάτων καὶ μὲ ἄλλα μικροπράγματα, τὰ δοιά πάντα βεβαίως εἰναι ἔξεταστα, ἀλλ' οὐχὶ κατὰ τρόπον κύριον καὶ ἀποκλειστικόν.

Δὲν ἔχομεν ἀτυχῶς στατιστικὰς ἐμφανιγύσας τὰ εἰσέροντα ἐκ τῆς Ναυτιλίας ποσὰ συναλλαγμάτων. Θὰ πρέπει δὲ νὰ δμολογηθῇ διὰ η ἔκκριθως: τῶν ποιῶν τούτων εἰναι καὶ δύσκολος, κκόσσον τὸ ναυτιλιακὸν συναλλαγμάτων ἔχει θέσιν μαλλον μεταξύ τῶν ἀδήλων πόρων, ἐκ τῶν δοιῶν δοιηθεῖται η χώρα πρὸς κάλυψιν σοδοροῦ μέρους τοῦ ἐμπορικοῦ τῆς ἐλεύθερητος.

Δύναται: δημας γὰ λεχθῇ, διὰ θὲ ἐμβάζωνται εἰς τὴν χώραν, ἐκ μισθῶν τῶν πληρωμάτων, διέρεται τὸν ἐκκατομμύριον Λιρῶν Ἀγγλίας, ἐὰν δεχθῶμεν ὡς μέσον δρον μηνιαίας μισθοδοσίας ἐκάστου ἀτυπολοίου Δ.Α. 200 καὶ διὰ έκ τῶν 675 μονάδων τοῦ ἐμπορικοῦ μας στόλου καὶ ουδὲνται τὰ 500 δέκα μόνον μηνιας ἐτησίως. Πλὴν δημας τῶν ἐκ μισθῶν ἐμβασμάτων, η Ναυτιλία συνεισφέρει εἰς τὰς συναλλαγματικὰς ἀνάγκας τῆς χώρας καὶ μικρότερα ἄλλα ποσά, ὡς εἰναι τὰ ἐμβάσματα εἰς τοὺς ἴδιοκτήτας, τὰ ἀφορῶντα τοῦτον τὴν συντήρησιν τῶν οἰκογενειῶν των, πληρωμήν διαφόρων φόρων καὶ τελῶν, ὡς καὶ ἔξοφλησιν λογαριασμῶν διὰ δικτύων επισκευῶν καὶ τροφίμων, γενομένας εἰς λιμένας τοῦ Κράτους. Τὰ ποσὰ βεβαίως ταῦτα μὲ τὴν σήμερον διφταχμένην μαρασμώδη κατάστασιν τῆς χυλαγορᾶς, δὲν ἀριθμοῦνται ἀτυχῶς εἰς πολλὰς ἐκκατοντάδες χιλιαδῶν λιρῶν, εἰναι δημας ἀξια μηνείας. Ἀλλὰ πρὸς δροῦν ἐκτίμησιν τῆς συναλλαγματικῆς ἀποδόσεως τοῦ Ναυτικοῦ μας, δὲν πρέπει νὰ χρησιμεύσῃ διὰ δημας η διαγνομένης ἀθλία καὶ καχεκτική περίοδος τῶν ναυτιλιακῶν ἐργασιῶν, ητις ἔξισμεν νὰ μὴ συνεχισθῇ πέραν τοῦ πρωσεχοῦ φινιοπώρου, ἀλλ' ἐκείνη ητις θὲ δημάρχη, μετὰ μίαν μετρίαν ἀπλῶς ἀνατίμησιν τῶν γαύλων.

Εἰς μελέτην ἔχόμενης σοδράν καὶ διαφωτιστικήν, δημοσιεύθεισαν ὑπὸ τοῦ κ. Ἀντ. Μπερνάρη εἰς τὸν «Οἰκονομολόγον» Αθηνῶν 26ης Μαρτίου, περὶ τῆς παθητικότητος τοῦ ἐμπορικοῦ Ισοζηγίου, ἀναφέρεται διὰ τὰ δημάρχη ἐλλείμματα τῶν ἑταῖρων 1919 καὶ 1920, ἐκκαλύψθεισαν κατὰ μέγα μέρος ἐκ τῶν πραγματοποιηθέντων τότε κερδῶν τῆς Ναυτιλίας. Δὲν ἀναφέρω τοῦτο διὰ δημάρχη τῆς Ναυτιλίας. Εἰναι ἀναφέρω τοῦτο διὰ δημάρχη τῆς Απλῶς Ζητῶ η ἔξαρω τὴν ἀλήθειαν περὶ τοῦ δημάρχη τῆς αἰσιοδοτέρας συναλλαγματικῆς ἀποδόσεως τοῦ ἐμπορικοῦ μας Ναυτικοῦ.

Εἰναι κατὰ συνέπειαν ἐπιβεβλημένον, δημος μὲ τὰ μελετώμενα μέτρα πρὸς μείωσιν τοῦ ἐμπορικοῦ ἐλλείμματος, νὰ ἔξετασθῇ ίδιαιτέρως καὶ η Ναυτιλία. Καὶ μέτρα μὲν ριζικά, τείνοντα νὰ αὐξήσουν τὸ ἐκ τῆς Ναυτιλίας συναλλαγμάτων, ὡς ἐπὶ παραδείγματι θὲ διὰ τῆς ιδρύσεως Ναυτασφαλείας ἔξοικονόμησις δημάρχη μηδὲν τοῦ ποσοῦ τῶν πληρωματικῶν εἰς τὴν ἀλοδοπήτην ἀσφαλίστρων η αἰ διὰ κρατικῶν ἐπιχορηγηγήσεων ἀγοραῖ νέων σκαφῶν πλειότερον ἐκμεταλλευσίμων, μετρα δικρύτητος τοῦ καύτης, δὲν εἰναι βεβαίως σοδράν γὰ συζητηθοῦν, λόγῳ τοῦ δημάρχου τῶν συγυφα-

σημένων μὲ αὐτὰ δυσκολιῶν. Δυνατὸν δῆμως καὶ εὔκολον εἶναι νὰ ἐπιδιωχθῇ καὶ ἐπιτευχθῇ ἡ πολύπλευρος ὁρόφεια, ἢτις θὰ προσκυπτεῖ ἐκ τῆς διευκολύνσεως τῆς διενεργείας τῶν ἐπισκευῶν καὶ σερβέων τῶν ἀποπλοίων μας εἰς Ἑλληνικὸν λιμένας.

Θὰ ἐπετυγχάνετο δὲ τοῦτο ἀπολύτως, ἐὰν ἡ Εθνικὴ ἡ ἡ Τράπεζα τῆς Ἑλλάδος, τῇ ἑγγύησει τοῦ Κράτους, ἀπεφάσιζεν νὰ ἀναπτύξουν ναυτιλίας ακόντιμη τμῆμα, τὸ δόποιον γὰρ παρεῖχε βραχυπροθέσμους πιστώσεις, τριψήνους καὶ ἔξαιρήνους, πρὸς Ἐφετεῖστάς. Προϋπόθεσις δῆμως τῶν πιστωτικῶν τούτων εὐχερεῖων νὰ τεθῇ, ἡ κάλυψις μέρους τῆς δαπάνης διὰ γενομένας ἐπισκευᾶς καὶ Σερβέων τῶν πλοίων των ἐν Ἑλλάδι, ἡ ἡ παρ' αὐτῶν ἀγορά τροφίμων, ὄλικῶν καὶ ἄλλων τινῶν δαπανῶν, συγκριθεὶς μὲ τὴν ἑξῆς Ἑλλάδος ἐκκίνησιν τοῦ πλοίου.

Ἐχω τὴν πεποίθησιν, διτοιούτον μέτρον, ἐνῷ θὰ ἀνεκούφιζεν αἰσθητῶς τὸν ἐφοπλιστήν, ἐνῷ δὲν θὰ ἔξεθετε τὴν διανείστριαν Τράπεζαν εἰς κινδυνὸν ἀπολείας τῶν χρημάτων της, θὰ συνετέλει εἰς ἐμβόσματα συναλλάγματος, κατ' ἐλάχιστον δροῦ ἑξ 150.000 Διρῶν πρὸς ἐξόφλησιν τῶν εἰς δραχμὰς συναφθέντων δανείων. Παραλείπω γάρ μνημονεύσω τὴν κολοσσιαίαν σημασίαν ποὺ θὰ ἐνείχε διὰ τὴν Βιομηχανίαν μας ἐν γένει, τὸ ἐμπόριον, τὴν κίνησιν τῶν λιμένων τοιοῦτον μέτρον. Διανείσθμενος ἐν Ἑλλάδι δὲ ἐφοπλιστής δραχμὰς ἐπὶ τόκῳ 6 ο) καὶ ἐξοφλῶν αὐτὰς δὲ ἀντιστοίχου ποσοῦ συναλλάγματος, ἀνακουφίζεται: ταμείακῶς, μὴ καταπονῶν τὸν ἀρκετὰ κοπιάζοντα χρηματοδότην του καὶ δοηθεῖ ἐν ὑπολογισμῷ μέτρῳ τὴν κύρων του ποικιλοτρόπων.

"Ἄραγε ἡ Διεύθυνσις Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ, δύναται νὰ υιοθετήσῃ τοιαύτην σκέψιν προδαίνουσα εἰς κατάστρωσιν σχεδίου ἐφαρμογῆς αὐτῆς;

"Ἔχομεν ἐπίσης τὴν γνώμην, διτοιούτον μέτρον, ἐνῷ οἱ ἀριθμοίοι καὶ κυρίως ἡ διεύθυνσις Ἐμπ. Ναυτικοῦ, εἶναι ἀνάγκη γὰρ ἐξετάσουν κατὰ πόσον ἐνδείκνυται νὰ διαφωτίσουν τούς μελετῶντας τὸ συναλλαγματικόν μας πρόδηλημα, περὶ τῆς τηρητέκης στάσεώς των, εἰς τὰς προσβαλλομένας αἰτήσεις Ἐφοπλιστῶν περὶ ἀναλήψεως τῶν εἰς συνάλλαγμα ἐν Ἑλλάδι καταθέσεών των πρὸς ἀγοράν ἀτμόπλοιού.

"Ως ἀνωτέρω ἀναφέρομεν τὸ φορτηγὸν ἀτμόπλοιον, στέλλει συνάλλαγμα εἰς τὴν Χώραν, δὲλγον σήμερον, πολὺ ἵσως αὔριον.

Κατὰ συνέπειαν, ἀντὶ γάρ παραλύσης ἡ παραγωγικότης τῶν κεφαλαίων τούτων εἰς τὰ δεσμὰ μιᾶς τραπεζιτικῆς καταθέσεως, δεσμὰ ἀστόχως δικαιολογούμενα, ἐν τῇ εἰδίκῃ ταύτῃ περιπτώσει, ως προστατευτικὰ τοῦ Ἐθν. Νομίσματος, δὲν εἶναι ἀπειρωτας συμφερώτερον γὰρ ἐπενδυθεῖσιν εἰς ἀποπλοίας Ἐπιχειρήσεις, πρὸς ἀπόλαυσιν τῶν ἑξ αὐτῶν προκυπτουσῶν ἀγαθῶν;

Καὶ δὲν εἶναι αὖξησις τοῦ Ἐθνικοῦ πλούτου, ἡ πραγματοποίησις σήμερον μιᾶς ἀγορᾶς ἀποπλοίου, νεωτέρου τὴν ἡλικίαν, ἀγωντέρης ἐκμεταλλευσιμότητος, ἀντὶ τιμῆς χαμηλῆς, διπερ διὰ τοὺς λόγους τούτους, ὑπόσχεται μεγαλυτέραν συναλλαγματικὴν ἀπόδοσιν; Διότι καὶ δὲλγάτερα ἀσφάλιστρα θὰ πληρώνῃ, καὶ μὲ μικροτέρης ἀποδέσεις θὰ διαρύνεται, καὶ μεγαλύτερον περιθώριον κερδῶν θὰ ἐπραγματοποίει καὶ εἰς αὐτόματον ὑπερτίμησιν θὰ διπέκειτο, ἐὰν αἱ ἔργασιαι θὰ ἐκαλυπτέρευον.

Μὲ δοσ ἐν γένικότητι ἐξεθέσαμεν, ἐπεδιώξαμεν γὰρ τονίσωμεν, διτοιούτον μέτρον, εἰς τὴν Ναυτιλίαν εἶναι πλήν τῶν ἀλλων, σημαντικώτατος συναλλαγματικὸς παράγων.

Περιελθόντες εἰς τὴν ἀνάγκην γὰρ ἐρευνήσωμεν τὸν οίκον μας, ἀς στρέψωμεν τὸ βλέμμα μας καὶ πρὸς τὸ ναυτιλίακὸν διαμέρισμα. "Ἄς θελήσωμεν γὰρ μάθωμεν πῶς ἔχει τοῦτο σήμερον καὶ πῶς εἶναι δυνατόν γὰρ διαμορφωθῆ, ἐὰν ζητήσωμεν γὰρ τὸ στηρίξωμεν καὶ γὰρ τὸ ἐξωραΐσωμεν.

"Ἄξιζε: τὸν κόπον. Πολλαὶ ἔθνικαι ἀνάγκαι, ἐξυπηρετοῦνται δὲ αὐτοῦ.

ΓΙΩΡΓΗΣ ΧΡ. ΛΑΙΜΟΣ
Δικηγόρος

Η ΣΗΜΕΡΙΝΗ ΔΥΝΑΜΙΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Η ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΗ ΤΩΝ «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»

Τὴν 31ην Δεκεμβρίου π. ἔ. ἡ ἐμπορικὴ μας ναυτιλία περιελάμβανε εἰς τὴν δύναμίν της 569 ἀτμόπλοια 1.460.094 τόνων γκρός, συμφώνως πρὸς τὴν ἰδιαίτερα στατιστικὴν τὴν καταρτισθεῖσαν ὑπὸ τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν». Εἰς τὴν ἀνωτέρω δύναμιν εἴχον ὑπολογισθῆ τὰ φορτηγά «Ἀττικός», «Βαλλιάνος», «Ἐπαρ. Κ. Εμπειρίκος», «Ζέφυρος», «Κατίνα», «Κούλούρας - Ξένος», «Νεμέα», «Νικ. Φλίνης» καὶ «Πετρόλη», διτινα εἰχον ἀγορασθῆ τὸν Διμήριον, ἀλλὰ ἐνηλογιγήθησαν τὸν Ιανουάριον τρ. ἔ. εἰχον δὲ ἀπαλειφθῆ τῆς ἀνωτέρω δυνάμεως τὰ φορτηγά «Γεωργίος Μ.» ναυαγήσαν καὶ «Μονάρχης» πωληθὲν πρὸς διάλυσιν.

Κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ ληξαντος τριμήνου ἡγοράσθησαν ἐκ τῆς ἀλλοδαπῆς προστεθέντα εἰς τὴν δύναμιν τῆς ναυτιλίας τὰ κατωτέρω 17 ἀτμόπλοια:

Αἱ προσθήκαι τοῦ ληξαντος τριμήνου

"Ατλαντίς	τ. γκρός	6698	Λίτα	τ. γκρός	749
"Αρχων	»	3511	Μαίανδρος	»	4309
"Αγία Βαρβάρα	»	3895	Μαίρη	»	1459
"Άδημ. Γεωργαντῆς	»	3814	Μαλιάκης	»	3903
Βιολαντ.Ν.Γουλανδρῆ	»	3598	Μάξις Βόλφ	»	6694
Εύθαλία	»	4411	Παντελῆς	»	3845
Θεομήτωρ	»	4427	Πάνος	»	4305
Λακωνικής	»	3803	Πρωτεύς	»	6696
Λεων. Ζ. Καμπάνης	»	4274	Σύνολον ἀπ' 17	»	70.491

Πλὴν τῶν ἀνωτέρω 17 νέων πλοίων μας τελοῦν ὑπὸ παραλαβὴν καὶ τὰ ἀκόλουθα τέσσαρα φορτηγά:

"Σωκράτης" Οικόσης	τόννων γκρός	5.492
"Maindy Grange"	»	4.810
"Matador" (1)	»	4.761
"Cedar Branchie"	»	3.554
"Α)" π 4	»	18.617

Συνεπῶς γάρ σημειώθησαν ἐνίσχυσις περιλαμβάνει:

Nέκς ἐγγραφάς	17 φορτηγῶν	70.491 τόννων γκρός
"Υπὸ παραλαβῆν"	4 φορτηγά	18.617 »
Σύνολον	21 φορτηγά	89.108 »

"Αφ' ἑτέρου κατὰ τὸ αὐτὸν χρονικὸν διάστημα διεγράφησαν ἐκ τῆς δυνάμεως τῆς ναυτιλίας μας τὰ ἀκόλουθα πλοῖα:

Αἱ διαγραφαὶ τοῦ ληξαντος τριμήνου

"Αγ. Σπυρίδων" (2) τ.γκρ. 1537	Μαριέττα Νομικοῦ τ.γκρ.	1834		
Γ. Παλαιοκρασίδης	1043	Μηνῆς	»	3004
Δημ. Μ. Διακάνης	5872	Μαριογκούλη	»	3540
"Ερμούπολις"	3594	Ν.κ. Κανελλόπουλος	»	341
Ζαχαριός	4645	Πρίονης	»	3823
Κωστής (3)	2426	Χριστόφορος	»	4109
Σύνολον τῶν διαγραφέντων ἀτμοπλοίων:	12 τ.γκρός	(4) 35.768		

Κατὰ ταῦτα ἔχομεν τὰς ἀκολούθους διακυμάνσεις τοῦ τριμήνου:

"Εγγραφαῖς" ἀτμόπλοια	21 τ. γκρός	89.108	
Διαγραφαῖς:	12	»	35.768
Καθερδ. προσθήκη	9	»	53.340
Τπάρχουσα δύναμις	569	»	1.460.094
Σημερινὴ δύναμις	578	»	1.513.434

"Η δύναμις αὗτη ἀποτελεῖ ρεκόρ, διότι διὰ πρώτην φορὰν ἡ Ἑλληνικὴ ναυτιλία ἐμφανίζεται ἀριθμούσα ἀνω τοῦ ἑνὸς καὶ ἡμίσεως ἑκατομμυρίου τόνων γκρός δύναμιν.

1) Τὸ ἀπ' «Matador» κατὰ νεωτέρων πληροφορίαν ἀπερρίφθη.
 2) Τὸ ἀπ' «Αγ. Σπυρίδων» τ. 1537 ἐγκατείσθη εἰς τὰς ἀσφαλείας.
 3) Τὸ ἀπ' «Κωστής» ἐγκατείσθη ἀπὸ τὸ πλήρωμά του, ἡ δὲ ἀνέλκυσης του εἶναι προβληματική. Πάντως ἐγκαταλείπεται εἰς τὰς ἀσφαλείας.
 4) Εἰς τὰς διαγραφὰς τοῦ τριμήνου δὲ πειστήθη ἀρρυμούσα κατὰ τὸν Όσησόδον, διότι θερμῇ ἡ περιπτώση τούχη τοῦ πλοίου. Φέρεται διωτικὸν σειράνιον σειράρων ζημιῶν καὶ κατὰ πάσον πιθανότητα θάλασσας ἐγκαταλείφθη καὶ αὐτὸς εἰς τὰς ἀσφαλείας.

ΘΕΟΔ. Π. ΚΡΕΜΜΥΔΑΣ

ΔΙΚΗΓΟΡΟΣ

ΜΕΓ. ΚΙΟΥΝΑΡ 'Οδός ΕΜΜ. ΡΕΠΟΥΛΗ 2

ΤΗΛ. 40-607

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

Η ΕΝ ΕΛΛΑΔΙ ΑΝΑΠΤΥΞΙΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΗΓΙΚΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ

"ΠΡΟΙΞ ΟΡΦΑΝΙΑΣ.."

Είς τὸ κυκλοφορῆσαν τελευταῖον τεῦχος τῆς «Ἐπιθεωρήσεως τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ» δημοσιεύεται βαρουσήμαντον σχέδιον Νόμου : Τὸ περὶ «Ἐπιχορηγήσεως ἐπιβατηγῶν πλοίων ναυπηγούμενων ἐν Ἑλλάδι». Τοῦ σχεδίου τούτου προτάσσεται εἰσηγητικὴ ἔκθεσις τοῦ ὑπουρογοῦ, εἰς ἣν ἀναλύεται διὰ μακρῶν ἡ σημασία του καὶ καθορίζονται τὰ διφέλη, αὐτὰ βασίμως προσδοκῶνται ἐκ τῆς ἐπιτυχίας τοῦ μέτρου.

Ἡ ἐν προκειμένῳ πρόδνοια τοῦ Κράτους συνίσταται : 1) Εἰς ἐπιχορηγήσιν 300 δρ., ἐτήσιως κατὰ τόννον γκρός διὰ πλοῖα χωρητικότητος 200 τόννων καὶ ταχύτητος 12 μιλίων τοῦλάξιστον, διαρκείας δὲ πενταετοῦ. 2) Εἰς τὴν δὲ ἐγγυήσεως τοῦ Κράτους ἐνίσχυσιν τοῦ ναυπηγείου Λαυρίου πρὸς σύναψιν δανείου 1.000.000 δρ., πρὸς συμπλήρωσιν καὶ ἐπέκτασιν τῶν ἐγκαταστάσεων ἀντοῦ.

Διὰ τῶν ἀνωτέρω μέσων ἀναμένεται ἀνευθυμιάστως ν' ἀποδειχθῇ, ἢν θὰ κατορθωθῇ, ὅπως τὰ Ἑλληνικὰ Ναυπηγεῖα ἀχθῶσιν εἰς θέσιν ἐντὸς πέντε ἵκανων νὰ συναγωνισθῶσι τὰ ἔνα, ἄνευ περαιτέρω Κρατικῆς ἀγωγῆς. (Εἰσηγητ. ἔκθεσις σελὶς 148 «Ἐπιθεωρ. Ε.Ν.»)

Ὑπάρχει, λοιπον, ὡς βλέπει δὲ ἀναγνώστης εἰς τὴν φαιδράν αὐτὴν προσπάθειαν καὶ κάποιο διοίωμα «Πενταετοῦ Σχεδίου», διὰ τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ διοίων προνοεῖ ἐνθραδῶς καὶ πάλιν ἡ εἰσηγητικὴ ἔκθεσις τῆς Δ)σεως Ναυτιλίας. Εἰς τὰ πέντε, λοιπόν, χρόνια τῆς ναυπηγικῆς μας ἀναδημιουργίας, ποὺ περιμένει ἐναγωνίως δὲ τόπος, θὰ δαπανήσῃ τὸ Κράτος κατὰ μὲν τὸ πρῶτον ἔτος..... μηδέν, διότι τὰ δύο πλοῖα, τῶν διοίων προβλέπεται νὰ ναυπηγήσις, θὰ είναι ἀκόμη ὑπὸ κατασκευῆς. Τὸ δεύτερον ἔτος θὰ δαπανήσῃ δὲ ἐπιχορηγήσιν δύο πλοίων τῶν 300 τόννων 200.000 δρ., τὸ τρίτον ἔτος 400.000 δρ., τὸ τέταρτον 800.000, τὸ δὲ πέμπτον καὶ τελευταῖον ἔτος τοῦ μεγαλοφυοῦς σχεδίου 1.600.000 δρ.

Τοιουτορόπτως τὸ δοῦνον ἔτος θὰ ἔχωμεν ναυπηγημένα ἐν Ἑλλάδι 8 πλοῖα, ἐνῷ τὰ ποσά τῶν ἐπιχορηγήσεων θὰ φθάνουν μόνον τὰ 4.000.000 δρ., πεφύλαμβανούμενον καὶ τοῦ πρὸς τὸ ναυπηγείον Λαυρίου δανείον. Τὸ σύντημα τῆς ἐμμέσου ἐπιχορηγήσεως θὰ συντελέσῃ—κατὰ τὴν κόρισιν τοῦ ὑπουργείου—ὅπως ἐνθαρρυνθοῦν οἱ Ἑλληνες ἐφοπλισταί, οἱ διοίων χρειάζονται ἐπιβατικὰ πλοῖα, νὰ προτιμήσουν τὴν ναυπηγήσιν τοιούτων ἐν Ἑλλάδι, διατηροῦνται τὸν ὑπὲρ τῶν, ὅτι η ἐπὶ ἔλαττον διαφορὰ τιμῆς μεταξὺ Ἑλληνικοῦ καὶ ἔνονον ναυπηγείου θὰ καλύπτεται, ἀφ' ἐνός μὲν, ἀπὸ τὴν ἔξοικονόμησιν τῶν ἔξόδων παρακολουθήσεως καὶ ἐπιτηρήσεως τῶν ἐργασιῶν, καθὼς καὶ τῶν ἔξόδων τοῦ ταξιδίου τοῦ πλοίου ἐκ τοῦ ἐξωτερικοῦ εἰς τὴν Ἑλλάδα, ἀφ' ἐτέρου δέ, ἀπὸ τὴν ἐπιχορηγήσιν, ἥν θὰ παρέχῃ τὸ Κράτος πρὸς τὸ ἐν Ἑλλάδι ναυπηγημένον πλοῖον.

Τὰ ἐπιχειρήματα δύμως αὐτὰ εἶναι—προφανῶς—ἐστερημένα σοβαρότητος, λαμβανούμενον ὑπὲρ τῶν, ὅτι αἱ ἀναφερόμεναι οἰκονομίαι εἶναι ἐντελῶς ἀσήμαντοι, ἐν σχέσει μὲ τὸ κόστος ναυπηγήσεως πλοίου ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ. Τὸ πρόσχον ζήτημα εἶναι τὸ τῆς οἰκονομικῆς δυναμικότητος τοῦ ἀναδόχου κατασκευῶν Ναυπηγείου, δὲ τεχνικὸς ἐφοδιασμὸς τοῦ διοίων εἶναι ἀστείον νὰ δυοποτίζεται, ὅτι εἶναι δυνατὸν νὰ ἐπιτευχθῇ μὲ δανειακὴν ἐνίσχυσιν 2.000 λιρῶν.

Δὲν εἶναι δύμως μόνον ἡ ἀτέλεια τοῦ τεχνικοῦ ἐφοδιασμοῦ τὸ ἀσθενὲς σημείον τοῦ ζητήματος, ἀλλὰ καὶ ἡ ἀνάγκη τῆς, ὑπὸ δρισμένους δρους, παροχῆς χρεωλυτικῶν εὐκολιῶν πρὸς τοὺς παραγγέλλοντας νέα πλοῖα ἐφοπλιστάς, ἵνα οὕτω ἐνισχυθῇ τὸ παράδειγμα τῶν ἐν Ἑλλάδι ναυπηγήσεων. Τοῦτο διὰ γίνη, προϋποθέτει οἰκονομικὸν δραγματισμὸν εὑρωστον καὶ ἀρχῆν ἐμπνέοντα πίστιν πρόσδουν καὶ ενδοκιμήσεως.

Ἡ πρόθεσις δύμως θετικῆς δημιουργίας τοιαύτης ἐθνικῆς βιομηχανίας φαίνεται καὶ ἀντιτερόφως ἀνάλογος πρὸς τὰ παρεχόμενα γλισσόρτατα μέσα ἐπιτυχίας τοῦ ἀναληφθέντος ἔργου. Τὸ Κράτος—λέγει ἐν τῇ ἔκθεσι του δ. κ. ὑπουργὸς τῶν Ναυ-

τικῶν—διφεύλει νὰ ἐπιδείξῃ τὸ ἐνδιαφέρον του διὰ παντὸς τρόπου καὶ νὰ ἔλθῃ ἀρωγὸν εἰς τὰς προσπαθείας τῶν Ἑλλήνων ἐπιχειρηματιῶν πρὸς ἐπέκτασιν τῶν ναυπηγικῶν ἐργασιῶν. Διότι αἱ προσπάθειαι αὐταὶ τείνουν εἰς τὸ γενικότερον καλὸν, διότι παρέχουν ἴκανη ἐργασίαν εἰς τοὺς ἐργάτας, πλούτιζουν τοὺς λιμένας μὲ ναυπηγικὰς ἐγκαταστάσεις καὶ μὲ μέσα τῶν διποίων στρεοῦνται καὶ ἀφίνουν εἰς τὸν τόπον τὸ χρῆμα ποὺ δαπανᾶται εἰς τὸ ἐξωτερικὸν δὲ ἀγορὰς καὶ ἐπισκευὰς πλοίων.

Οἱ λόγοι δύμως, δισοδήποτε εὐφραδεῖς καὶ ἄν είναι, ἀποτελοῦν σκιὰν μόνον τῶν ἔργων. Διὰ νὰ φθάσουν δὲ εἰς τὸ σημεῖον σοβαρότητος προσταθείας, τοιαύτης ἐθνικῆς σημασίας, ἀπατεῖται σοβαρὰ προεργασία, συντονισμὸς προσπαθειῶν καὶ συνεργασία σημαντικῶν κεφαλαίων ἐκ μέρους τῶν ἐπιπρόσωπων· τῶν τὴν ναυπηγικὴν βιομηχανίαν.

Τὸ Κράτος διαμέτεται δεκάδας ἐκαπομυρίων ἐτησίως δὲ ἐπιχορηγήσεις ἀεροπορικῶν ἐταιρειῶν, ἀμφιβόλου κοινωνικῆς διφεύλειας, μόνον δὲ μία παραγγελία ἀιμοτελωνίδων εἰς ἔνα ναυπηγεία ἐστούχισεν ὑπὲρ τὰ 10 ἑκατομ. δρ. "Αν ἦδη—ἔστω καὶ ἀργά—μελήσῃ νὰ ἐνδιαφερθῇ ἐνεργῶς διὰ τὴν πρόδοντον ἔργων ἐθνικῆς παραγωγῆς, διὸ είναι ἡ Ναυπηγικὴ Βιομηχανία, διφεύλει νὰ μελετήσῃ καὶ δοάσῃ μὲ μέθοδον, σύστημα, θέλησιν καὶ ἐνισχύσης δετικῶν διὰ τῶν ἀναγκαίων χρηματικῶν μέσων τὰς ἐν Ἑλλάδι ναυπηγήσεις.

Ἄλλως, τὰ ἀδωρα-δῶρα τοῦ ὑποβιηθέντος σχεδίου Νόμου ἐπέχουν θέσιν δραφανικῆς προικίδης, ἐπιφυλασσομένης εἰς καζεκτικὸν βρέφος, ποὺ ἀσφαλῶς θὰ ἀποθάνῃ πρὸ τῆς ἐνηλικιώσεως του.

Διότι, αὐτὴν ἡ τύχη ἐπιφυλάσσεται διὰ τοῦ Νομοσχεδίου περὶ «ἐπιχορηγήσεων ἐπιβατηγῶν πλοίων», ποὺ ἄν δὲν καταστῇ δυνατὸν νὰ ναυπηγηθοῦν εἰς τὸν ἀλῶνα, γινομένης τυχὸν μιᾶς ενοιώνου ἀρχῆς, δὲν θὰ ὑπερβοῦν τὸν ἀριθμὸν τῆς μονάδος, ὑφ' οὗ δρους τὸ κράτος θέλει νὰ ἔλθῃ ἀρωγὸν τῶν ἐγκωνίων ναυπηγήσεων δὲ διλύγον ταλλήρων.

Άλλα τὸν ὁρεῖται ν' ἀποκτήσωμεν, διποὺς πρὸ 40 ἑτῶν, μίαν διδελφὴν τῆς «Ἀθηνᾶς» τῶν Νεωρείων Σύρου, ἀφ' οὗ είναι βέβαιον, διότι θ' ἀπομείνῃ, δπως δὲ παροιμιακὸς Κούκος ποὺ δὲν μπορεῖ μόνος νὰ φέρῃ τὴν ἀνοίξιν. "Αντὶ τῆς ἐπαναλήψεως τοῦ ἀνωφελοῦς πυροτεχνήματος μιᾶς ναυπηγήσεως, θὰ ἐπρεπε μᾶλλον οἱ εἰσηγηταὶ τοῦ σοφοῦ νομοσχεδίου νὰ ζητήσουν καὶ πληροφορηθοῦν ἀπὸ τὴν γειτονικὴν Ἰταλίαν, ἵτις ὑπῆρχεν ἄλλοτε, δπως ήμεῖς, Κράτος πιωζόν, πῶς ἀνέπτυξε τὰς μεγάλας βιομηχανίας της.

Θὰ ἡδύναντο νὰ πληροφορηθοῦν τότε, διότι κατὰ τὴν αὐτὴν ἐποχὴν τῆς κατασκευῆς παρὸν τῆς «Ἀθηνᾶς», εἰς τὸ Μονταλέσιον, ποὺ καθελκύει σήμερον ὑπερωκεανίους κολοσσούς, κατεσκευάζοντο τότε εἰς τὰς ναυπηγικὰς τοῦ ἐσχάρας μόνον νάβες καὶ πλοῖα ιστιοφορίας. "Άλλ' ἐκεῖ τὸ Κράτος δοῦ, ἐπαγρυπνεῖ, δραγανώνει, ἐργάζεται.

**

ΛΟΥΚΑΣ ΜΑΤΣΑΣ & ΥΙΟΙ

ΝΑΥΑΓΟΣΩΣΤΙΚΑΙ ΡΥΜΟΥΛΚΗΣΤΙΚΑΙ ΕΡΓΑΣΙΑΙ

"Ανάληψις πάσης φύσεως ναυαγιαιφέσεων καὶ ρυμουλκήσεων.

ΤΗΛΕΓΡ. ΔΙΕΥΘ. ΛΟΥΚΑΣ ΜΑΤΣΑΣ ΓΡΑΦΕΙΑ—Ομήρου 1
Τηλ. ήμέρ. καὶ νυκτὸς 40 738

ΣΟΒΙΕΤΙΚΗ ΡΩΣΣΙΑ

Τάς κατωτέρω πληροφορίας παραλαμβάνουμεν ἐκ Ρωσσικῶν ἑφημερίδων καὶ περιοδικῶν, δημοσιεύμενον δ' αὐτάς μετὰ ποιάς τυνος ἐπιφυλάξεως, δεδομένου τοῦ δυσχεροῦς τῆς ἔξαριθμοσεως αὐτῶν.

Αἱ θαλάσσαι μεταφοραὶ

"Η ἐπὶ τῶν θαλασσῶν μεταφορῶν ὑπηρεσία τῆς Σοβιετικῆς Ρωσσίας κατήρτισε τὴν ἔκθεσίν της παρόντος τὰς προβλέψεις τῆς ἐπὶ τῆς μεταφορικῆς κινήσεως διὰ τὸ 1932. Τὰ κυριώτερα σημεῖα τῆς ἔκθεσος ταῦτης εἰναι τὸ ἀναφερόμενα εἰς τὴν μεταφορὴν κίνησος τοῦ Σοβιετικοῦ ἐμπορίου, διὰ τὸ δόπιον αἱ προβλέψεις μεταφορῶν ἐμπορευμάτων καὶ προϊόντων ἀναπόδεινοτε εἰς 21.6 ἑκτόμηρα τόννων, αἱ δὲ φορτεκφορτώσεις εἰς 68 ἑκτόμ. τόννων, διὸ δηλουσὶ γενικοὺς τοῦ Σοβιετικοῦ λιμένας. Εἰς τὰς ἀνωτέρας θαλασσὰς μεταφορᾶς, τὰ Σοβιετικά καταβάλλουν προσποθεῖς, διπλῶς διεφυλάξουν δύοντας μεγαλύτερον ποσοστὸν διὰ τὸν ἐμπορικὸν τῶν στόλων, ἀντὶ τοῦ ἀναγνωρίζεται, ὡς ἀμφιβολοῦν διὰ τὸ προσεχές, τὸνδέλαστον, μέλλον.

"Ἐν τῷ ἔκθεσι, τονίζεται ιδιαιτέρως τὸ ζῆτημα τοῦ μηχανικοῦ ἐξοπλισμοῦ τῶν διεκόφρων Ρωσσικῶν λιμένων καὶ ἀναφέρεται συγκριτικῶς ἡ δυναμικότης ἑκάστου. Οὕτω δὲ λιμήν λ.χ. τοῦ Λένινγραδ ὑπολείπεται κατὰ πολὺ τῶν λιμένων τῆς Μαύρης Θαλάσσης εἰς δυναμικότητα φορτεκφορτώσεων. Η Νοβορωσίκη, τοῦ Βετούνου καὶ τοῦ Ταΐγάνιου μερικῶνται ικανότητα ἔργωνταις 35—50 οροῦ ἀνωτέρων τῆς τοῦ Λένινγραδ, διότι εἰς τοὺς λιμένας αὐτούς ἐφαρμόζονται ἀρτιώτερα ἔργατικα συστήματα, ὡς λ.χ. καλλιτέρα κατανομὴ τῆς ἔργατικῆς δυνάμεως καὶ πληρωμὴ ἀναλόγως τῆς παραγομένης ἔργωνταις κλπ., διότι τοῦτοι μεταφέρουν τὰς φορτεκφορτώσεις συγχρονισμένων μηχανικῶν μέσων.

Ἐλει βέβαιον, προσθέτει δὴ ἔκθεσις, διὰ τὸ σύνολον τῶν Ρωσσικῶν λιμένων δύναται νὰ ἐπαρκέσῃ διὰ μίαν ἑτησίαν ἐμπορικὴν κίνησον 95 ἔως 97 ἑκατομμυρίων τόννων καὶ μὲ ἐλπίδας αὐξῆσις κατὰ τὸ τρέχον ἔτος. "Αν συνεπός διὸ" ἔρετος κύριος τῆς ἔργωνται τῶν λιμένων ωρίσθη εἰς 68 ἑκτόμ. τόννων, τοῦτο θεωρεῖται διότι τοῦ προτον τῆς σκέψεως, διπλῶς ἐπιτυχθῇ μὲς ἀρμονικὴ καὶ ηὔρεμος διεξιγνώμη τῶν μεταφορῶν. Πρός τοῦτο τονίζεται, διὰ δὲ λιμενεργατικὴ ἔργωνται θάρρος ὁρισμοῖς εἰς τὰς φορτεκφορτώσεις τοῦ μηχανικοῦ μέσων.

Τὸ ἔλλειπτὲς συγκοινωνιακὸν δίκτυον

Εἰς τὰς ἀνωτέρας ἀπορρίστες ἥχθησαν τὰ Σοβιετικά μετὰ τὸ 1909 συνέδρον τοῦ κόμιστα, ἔνωπον τῶν δόπιον δὲ στάλιν κατέκρινεν μὲ δριμείας φράσεις τὴν παρατηρηθεῖσαν δραδύτην εἰς τὴν ἀπίλυσιν διῶν τῶν προβλημάτων τῆς Σοβιετικῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας. Κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος τίποτε τὸ συδικόν ἀπὸ τῆς ἀπόφεως ταύτης δὲν συνετελέσθη, αἱ δὲ ὑπερόγκως αὐξηθεῖσαι ἀνάγκαι τῶν μεταφορῶν δὲν καλύπτονται εὐχερῶς ἀπὸ τὰ διατιθέμενα μεταφορῶν μέσα.

Μετὰ τὸ συνέδριον κατεβλήθη ἐντετακτὴ προσποθεῖα, διπλῶς αἱ θαλάσσαι καὶ αἱ διὰ τῶν ποταμῶν συγκοινωνίαι ἀρθρώνται εἰς τὸ ἔπειδον ἀκεντοῦ, εἰς δὲ τὰς τάσσουν αἱ ἀνάγκαι τῆς Ἐθνικῆς τῆς Χώρας οἰκονομίας. Εἰς τὸ ἔγκριθέν ἀπὸ τὸ συνέδριον διάγγελμα τῶν Ἑπιτρόπων τοῦ Λαζαρ ἀνεψφέροντο καὶ οἱ λόγοι διὸ" οὐδὲ ἐπερχόνται διὰ τὴν ἀστέτωσιν καὶ ἐξηγίνονται τῶν μεταφορῶν. Οἱ λόγοι οὗτοι κατανέμονται εἰς τὴν ἀλλειψίν συστήματος πρός ἐπωφελῆ ἐκμετάλλευσιν τοῦ πλουτοφόρου αὐλάδον τῆς Ναυτιλίας, εἰς τὴν ὑπὸ περιωρισμένην κλίμακην ἐφαρμογῆν τῶν συγχρονισμένων μεθόδων εἰς τοὺς λιμένας, εἰς τὸν ἀλαττομακινὸν χειρισμὸν τῶν ὑπαρχόντων μηχανημάτων φορτεκφορτώσεως, εἰς τὴν ἀσκούμενην ἐπὶ τῶν μεταφορῶν ἐν γένει ἀκταλλήγοντας ἀποπτατικῶν, εἰς τὴν παθητικὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν ἐμπορικῶν πλοίων, λόγῳ τοῦ ὑπερβολικοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἀτυχημάτων των, συνεπείᾳ τῆς ἡλιττωμάνης πειθαρχίας τῶν πληρωμάτων των, εἰς τὴν πλημμελῆ ἔκτελεσιν τῶν ἀποκενωθέντων.

Δὲν ἐπεκράτησεν ἀπίστως συμβολὴ εἰς τὰ κέντρα τῶν μεταφορῶν καὶ τῶν φορτεκφορτώσεων πράγματα ποιοῦσι συχνὰ ἀλλειψίν φορτίων καὶ ἀναγκαστικὴν ἀργίαν τῶν σκαφῶν, ἡ δὲ μηχανουργία καὶ ναυπηγία καὶ οἰκονομία δὲν ηὔθησαν εἰς τὸ δόπιο; τῆς ἀποστολῆς των, διότι ν' ἀποδέσθων τὰ ἐπὶ τῶν προσδοκώμενα ἀποτελέσματα καὶ νὰ συμβάλλουν εἰς τὴν ἀναδιοργάνωσιν καὶ συμπλήρωσιν τῶν τεχνικῶν διάσεων τῶν λιμενικῶν συγκροτημάτων. "Η προσήκουσις κατέληγε μὲ τὴν προτροπήν, διότι ἀπειτευχθῇ πάσῃ θυσίᾳ δὴ δελτίωσις τῆς ποταμοπόλεως, ἡ συμπλήρωσις τῶν λιμένων καὶ ἡ σταύρωση συνεργασίας τῶν συγκοινωνῶν ἔγραψε καὶ θαλάσσης μὲ προτίμησιν τῶν θαλασσῶν μέσων, διότις διὰ μίαν μεταφορὰν ἀνέκυπτε τὸ δίλημμα περὶ τῆς προτιμήσεως ὁδοῦ.

Παρακλήσως συνιστάτο δὲ κινητοποίησις τῶν ἔργωνται μεταφορῶν, διὰ τὴν πραγμάτων τοῦ ἀπειδικωμένου σκοποῦ καὶ ἡ κατανομὴ τῶν σκαφῶν τοῦ Σοβιετικοῦ Ἐμπορικοῦ στόλου εἰς κατηγορίας καταλληλότητος μεταφορᾶς φορτίων, εἰς τρόπον ώστε νὰ καθίσταται δυνατὴ ἡ χρησιμοποίησις ἑκάστου πλοίου, ἐφ' ως ἐτάχθη.

Τὸ νέον πενταετὲς σχέδιον τῆς Ναυτιλίας

"Ηδη καταρτίζεται διὸ τὴν κυδερνήσεως τῆς Μόσχας ἵνα νέον πενταετές σχέδιον διὰ τὴν Ναυτιλίαν, αἱ γενικαὶ γραμμαὶ τοῦ δόπιου περιλαμβάνουν:

1). Ἀποπεράτωσιν δὲν τῶν σχετικῶν πρὸς τὴν ναυτιλίαν καὶ τοὺς λιμένας δρόγων, περὶ δὲν προέβλεπτο τὸ πρῶτον πενταετὲς σχέδιον καὶ τὰ δόπια παραμένουν μέχρι σήμερον ἡμίτελη.

2). Ἐκ τῶν γενικωτάρας χροιάς μέτρων, ἀτινα θά καθορίζῃ τὸ νέον γενικὸν πενταετὲς σχέδιον, νὰ ἔκτελονται κατὰ προτίμησιν καὶ μὲ μείζονα ἔντασιν δσα εἰναι σχετικὰ μὲ τὴν ἀνάπτυξιν τῆς Ναυτιλίας. 3). Η ναυτιλία θὰ ἔκτελῃ κατὰ κανόνα διὰς τὰς μεταφορὰς ἐμπορευμάτων μεταξὺ τῶν παραλίων πόλεων καὶ τῶν νέων παρκτίων διοικητικῶν κέντρων.

4). Ἐπίσης ἡ Ναυτιλία ὑποχρεοῦται νὰ ἔκτελῃ τὴν μεταφορὰν ἐπιδιατῶν καὶ νὰ ἔχει πρητεῖη καὶ ἐνισχύῃ τὸν προλεταριακὸν τουρισμὸν. 5). Αἱ κοτεῖ δὲν τῶν πλωτῶν ποταμῶν, μέσην τῶν δόπιων διεσάγονται συγκοινωνίαι, νὰ ἔκπαθονται δσοὶ μετρφωτες. 6). Ἐκτέλεσις δὲν τῶν προβλεπομένων δρόγων διὰ τὸν θαλασσινὸν καὶ παραποταμίους λιμένας καὶ ἔξοπλισμός αὐτῶν διὸ ἀρτίων μηχανικῶν μέσων.

7). Προσπάθεια πρὸς ταχυτέραι τὸν προπεράτωσιν τῶν ἔκστοτε ναυπηγήσεων ἐμπορικῶν σκαφῶν καὶ ποταμοπολεών. Καὶ 8). Δημιουργία νέων μεγάλων ναυπηγείων.

Μεταξὺ τῶν ὑπὸ μελέτην νέων γραμμῶν περιλαμβάνεται καὶ ἡ ἐγκαίνιας τοιωτῆς διὰ τὸν ποταμὸν Βόλγα εἰς Πετρούπολιν, διὰ τῆς διανοίξεως πλωτῆς ποταμίας διὸδον διάθους τριῶν μέτρων. Διὰ τὰς μελλοντικὰς ἀφ' ἔτερου ναυπηγήσεως πρόκειται νὰ χρησιμοποιηθῶν διειγόντερον πότισμον ἢ κατὰ τὸ παρελθόν. Οὕτω προβλέπονται 18 τύποι σκαφῶν διὰ τὸ περιθαλάσσιον ἐμπόριον καὶ τὰς μακρυνάς συγκοινωνίας, 7 τύποι διὰ τὰ ποταμόπλοια καὶ 9 τύποι διὰ τὸ δίκτυον τῆς ἑσωτερικῆς ἀποκλοπῆς. Τὰ προσωπικά τῶν ναυπηγείων θὰ αὐξηθοῦν ἀπὸ 82.000, εἰς ἄριστον 110.000 κατὰ τὸ τέλος τῆς πενταετίας τοῦ νέου σχεδίου.

Οἱ λιμένες τῆς Μαύρης Θαλάσσης

Κατὰ τὸ ἔτος τοῦτο τὰ Σοβιετικά δὲν φεύγονται διαπανθόν διποτῶν προσδώσουν πορφῆν πλειστερῶν συγχρονισμένην εἰς τοὺς ἡν Μαύρη Θαλάσση λιμένες τοῦν. Πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτῶν ἀναγγέλλεται, διὰ δὲ λιμήν τῆς Νοβορωσίας πρόκειται, διὰ δὲ λιμήν τῆς Λένινγραδ μὲ νέας μηχανικὰς ἐγκαταστάσεις διὰ τὴν φόρτωσιν τῶν τοιωτῶν καὶ πρὸς διευκόλυνσιν τῆς ἀνθρακεύσεως τῶν πλοίων. Κπίσης θὰ αὐξηθοῦν τὰ μηχανικὰ μέσα καὶ εἰς τὸν λιμένα θεοδοσίας καὶ οἴδησον. Παρακλήσως λαμβάνονται μέτρα ἀναλόγου προσδόσου καὶ διὰ τὰς κάντες φορτώσεων τῆς Ἀζοφικῆς καὶ τῶν παραποταμίων λιμένων εἰς τὰ δικαιρίωμά τους τοῦ Ντόν καὶ τὸ Βόλγα.

Οἱ λιμένες τοῦ Μούρμανσκ

"Η συμπλήρωσις τῶν ἔργων τοῦ ὑπερθρονίου τούτου λιμενικοῦ κέντρου τῆς Σοβιετικῆς Ρωσσίας ἐπερχεται. "Ηδη μάλιστα περιθέματαν εἰς τὴν Μαύρη Θαλάσση λιμένας τοῦ Μούρμανσκ, διὰ δέσον ἀφορεῖ τὴν ἐγκαίνιαν καὶ μὲ παρακλήσων ἐνισχύει τὴν λιμενίαν. Συγχρόνως ἀπερχομένη τὴν οἴδησον προσεχεῖται εἰς τὸν λιμένα τοῦ Μούρμανσκ καὶ κατ' αὐτὴν τὴν οἴδησον. Παρακλήσως λαμβάνονται μέτρα ἀναλόγου προσδόσου καὶ διὰ τὰς κατακλήσους διεύθυνσιν περισσότερον, διὰ δέσον ἀφορεῖ τὴν διοικητικήν της Ευλείας τὴν οἰδησον περισσότερον καὶ τῶν παραποταμίων λιμένων διὰ τὴν κατακλήσην μηχανικῶν βενζινοπλοίων. "Οσον ἀφορεῖ τὴν διοικητικήν της Ευλείας προσδόσην διὰ δέσον εἰδικήν περισσότερον μέτρα διασφαλίζονται τὰς δικαιοδότητας της Ευλείας.

Τὰ Ρωσικὰ ναυπηγεῖα

Εἰς τὸν ὑπερθρονίου τοῦ Λαζαρ, μετὰ τὴν συμπλήρωσιν τῶν πλουτοφρωτῶν πηγῶν τῆς ἀνδρούχωρας τοῦ Μούρμανσκ, διὰ δέσον ἀφορεῖ τὴν ἐγκαίνιαν καὶ τὰς παρακλήσων ἐνισχύει τὴν λιμενίαν. Συγχρόνως ἀπερχομένη τὴν οἴδησον προσεχεῖται εἰς τὸν λιμένα τοῦ Μούρμανσκ καὶ τὴν οἴδησον Μαύρης Θαλάσσης Μαρτί. Εἰς τὴν οἰδησον Μαρτί ἀπέμειναν καὶ τελειώθηκαν ἀνέλαδον τὴν ἀποκενήσην, ἐκτελέσθησαν κατὰ τὴν ἔργωνται καὶ ταχέως. Οἱ διὰ τὴν ἀποκενήσην τοῦ μότορος "Crimea" ἀπαρχολημένας ἔργαται θάλασσον χρηματικὰ δραματικά, δὲ διὸ ποτέρος Μολοτόφ οὐνεχάρη τὰ ναυπηγεῖα.

Μότοροπιτ διὰ τὴν Κεντρικήν Ασίαν

Τὸ πρότον Σοβιετικόν μότοροπιτ «Soviet Kirghijia», τὸ κατασκευασθέν διὰ τὰς συγκοινωνιακὰς ἀνάγκας τῆς Κεντρικῆς Ασίας, καθελκύσθη ἀπὸ τὰ ἔκτειντα ναυτηργεῖα καὶ πρόκειται νὰ διευπηρετήσῃ τὸ δίκτυον τῆς Θαλάσσης τοῦ Αράλ. Η τοπική ἀπερτοτάτη Μεταφορῶν τῆς Κεντρικῆς Ρωσσίας ἀπεφάσισε νὰ ναυπηγήσῃ ἴκανὸν στόλον διὰ τὴν θαλασσαν τοῦ Αράλ, ἐν συνδυασμῷ μετὰ τῆς διὰ τὸν ποταμὸν συγκοινωνίας, ἐλασθὲ διεύθυνσιν ποταμῶν απὸ τὸ Σοβιετ 8.900.000 ρουβλίων. Αἱ σηματικώτεροι κοποίαι εἰς τὰς δόπιας προσκυρίες δηλαδίστησαν τὸν σχεδίου τούτου ἔγκεινται εἰς τὴν ἀνταπόκρισιν τῶν διεκτικεύματων ἔκπτημάτων καὶ εἰς ἔλλειψιν ἐπαρκῶν διλασθῶν καὶ οἰδήρου, καθώς καὶ ἐμφύκου διατηρητικῶν μηχανικῶν καὶ ναυπηγῶν.

Οἱ Βόρειοι λιμένες

"Ἄγγελλεται, διὰ τὰς λιμενικὰς ἔργα τοῦ Αρχαγγέλου Ονέγα καὶ Πετρού πραγματοποιήσαντας κατὰ τὸ μεγαλύτερον αὐτῶν τημῆμα καὶ ίδη πρόκειται νὰ δοθῶσιν εἰς τὴν ἐκμετάλλευσιν αἱ προκυμαῖαι διὰ τὴν πότωσιν την έργαται καθίσταται δυνατόν τὸ πλεύρωμα καὶ μεγάλων σκαφῶν τῆς ναυτιλίους ἀνοικτῆς θαλάσσης. Κατὰ τὸ ἔτος τοῦτο νέα σειρά δρόγων εἰς τὸν θαλασσινὸν πρόκειται νὰ διεκτείνεται νὰ ἔκτεινεται.

ΠΩΣ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΦΟΡΤΩΝΩΝΤΑΙ ΤΑ ΔΙ' ΑΓΓΛΙΑΝ ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ

ΤΟΥ Κ. ΝΙΚ. Β. ΜΕΤΑΞΑ

Την 17ην παρελθόντος Φεβρουαρίου έχεδικάζετο ἐν Bristol ή 19η περίπτωσις ἀντικαγονικῶν φορτωμένου ἀτμοπλοίου, καταπλεύσαντος κατὰ τεῦς τελευταίους τούτους μῆνας εἰς Βρετανικὸν λιμένα μὲ σιτοφορτίον προερχόμενον ἐκ τοῦ Εὐξείγου. Ἐπρόκειτο περὶ τοῦ Ἰταλικοῦ φορτηγοῦ «Adelia», τὸ ἐποίον ἐν τέλει κατεδικάσθη εἰς πρόστιμον λ.στ. 100, ἐπιπλέον δὲ εἰς τὰ ἔξιδα τῆς δίκης, ἀνελθόντα εἰς δεκαπέντε γρινέας.

Μολονότι μεταξὺ τῶν προστιμούθετων ἀτμοπλοίων ἡ ἀναλογία τῶν ἑλληνικῶν δὲν εἰναι μικρά, ὑπάρχουσι παρ' ἥμινοι οἱ κηρύττοτες, δητὶ εἰναι συμφερώτερον εἰς ἔν ἀτμόπλοιον γὰρ ὑποστῆ καὶ τὸ διαρύτερον ἔτι πρόστιμον, ἐπερ ἤμοιο μετὰ τῶν δικαστικῶν διαπλωγῶν δὲν δύναται νὰ ὑπερβῇ αἰσθητῶς τὰς λ.στ. 126.5.0, παρὰ γὰρ ὑποδηληθῇ εἰς τὴν διαπάνην προμηθείας σάκκων καὶ σάκιδων, οἵαν συνεπάγονται αἱ ισχύουσαι ἐν Ἀγγλίᾳ διατάξεις. Ἀλλ' εἰναι ὅφιλαμφοφανῆς ἡ πλάνη τῆς τοιαύτης ἀπέφεως. Ἀνεξαρτήτως τῆς ἀποτελεσματικωτέρας προστασίας τῆς ζωῆς τοῦ πληρώματος, ἀνεξαρτήτως τοῦ περιορισμοῦ τῶν ἐπιζημιῶν καθυστερήσεων καὶ ἀδιαριθμῶν κατὰ τὸν πλοῦν, ἀνεξαρτήτως τῆς ἐνδείξεως τοῦ στοιχείωδος σεβασμοῦ πρὸς τοὺς νόμους τοῦ κράτους, ἐπου τὸ πλοῖον φιλοξενεῖται καὶ ἀπὸ ἀυτοῦ ἀκόμη τοῦ στενωτέρου οἰκονομικοῦ ὑπολογισμοῦ ἔξεταζομένη, ἡ τήρησις τῶν κεκκαγονισμένων εἰναι συμφερωτέρα. Καὶ ίδοι διατί:

Ἐπὶ πάντων σχεδὸν τῶν ἀτμοπλοίων ὑπάρχει συνήθως ποσότης τις σάκιδων καὶ σάκκων ἀλλὰ καὶ τὰ σπάνια ἐκεῖνα φορτηγά, ἀτινα παντελῶς στερεύνται τοισύτων, ἀπαρατήτως προμηθεύονται ἔστω καὶ μικρὰν ποσότητα, ὅσάκις πρόκειται γὰρ μεταφέρωσι σιτοφορτίον, ἐφόσφι φυσικὰ οἱ διοικοῦτες αὐτὰ ἔχουσι τὴν καλὴν θέλησιν καὶ τὴν ἐμπειρίαν γὰρ ταξιδεύσιν ὅμαλῷς. Ἐπομένως, ἡ συμπλήρωσις τῆς προμηθείας μέχρι τῆς ποσότητος τὴν ὁποίαν ἀπαιτεῖ ἡ συμμόρφωσις πρὸς τοὺς Ἀγγλικοὺς κανονισμοὺς δὲν δύναται νὰ στοιχίσῃ πλέον τῶν λ.στ. 126.5.0, ἐκτὸς ἵσως εἰς τὰ πολὺ μεγάλα ἀτμόπλοια. Ἀλλως τε, δὲν εἰναι δρθὸν γὰρ καταλογισθῆ ὀλόληρος ἡ διαπάνη τῆς συμπληρώσεως εἰς τὸ ὅπο ἐκτέλεσιν ταξιδίου, ἐφόσον ἡ ίδια προμηθεία δύναται μειραίως νὰ χρησιμοποιηθῇ καὶ εἰς μελοντικὰ ταξίδια.

Καὶ ταῦτα μὲν ἐφόσον ἡ βάσις τοῦ προστίμου παραμένει εἰσέτι μικρά. Οὐδέλως δμως ἀποκλείεται νὰ ἀνατραπῇ αὕτη, κατὰ τὰς δηλώσεις εἰς τὰς ὁποίας προέθησαν δὲ τοῦ Καταστήσης καὶ ὁ ἀντιπρόσωπος τοῦ Board of Trade, διαρκούσης τῆς τελευταίως ἐκδικασθεῖσης περιπτώσεως ἑλληνικοῦ ἀτμοπλοίου, καὶ ἡνὶ προεδοποίησαν, δητὶ ἐάν ἔξαιρολοι οὐθῆσῃ ἡ περιφρογητικὴ ἀδιαφορία τῶν ἀλλοδαπῶν πλοιάρχων πρὸς τοὺς Ἀγγλικοὺς κανονισμούς, καὶ παραβάσεις αὐτῶν θὰ πάνουσιν νὰ ἔξετάζωνται ὅπο τῶν Ηλλημελεισδικείων, ὡς ἐγένετο μέχρι τοῦδε καὶ θὰ ὑπαχθῶσιν εἰς τὴν ἀμεσον ἀρμοδιότητα ἀνωτέρων Δικαστηρίων, κακτημένων τὸ δικαίωμα διπλαίσιον. Κατόπιν δὲ καὶ τῆς κατηγορηματικῆς ἀργήσεως τῶν μικροσταφλαῖσικῶν Σωμάτων ἵνα ἀποζημιωθοῦν τοὺς οὕτω προστιμωμένους πλοιοσκτήτας, δύναται νὰ ἀπομείνῃ πλέον ἀμφιβολία τις ὡς πρὸς τὴν ἀκολουθητέχνη τακτικήν :

Χάριν τῶν ἐπιθυμούντων γὰρ τηρήσωσι τοὺς ἐν λόγῳ κανονισμούς καὶ μὴ τυχόντας νὰ λάθωσι σαφῆ γνῶσιν αὐτῶν, ἐκτίθενται περιληπτικῶς αἱ κατωτέρω δόηγια.

Α'. ΜΕΤΑΦΟΡΑΙ ΣΙΤΟΦΟΡΤΙΩΝ

Παρατήρησις. Δεδομένου, δητὶ αἱ Ἐν Ήνωμέναις Πολιτείαις καὶ ἐν Καναδᾷ φορτώσεις σιτηρῶν δέπονται ὑπὸ τοπικῶν κανονισμῶν ἐπαρκῶς προστατευτικῶν, αἱ Ἐν Ἀγγλίᾳ ισχύουσαι διατάξεις προβλέπουσιν ἀποκλειστικῶς διὰ τὰ ἀτμόπλοια τὰ προερχόμενα μὲ σιτοφορτίον ἐξ Ἀζοφικῆς, ἡ ἐκ Δουνάβεως, ἡ ἐκ Μαύρης Θαλάσσης, ἡ ἐκ Μεσογείου.

1. Ἀτμόπλοιοι μεθ' ἔνδος μόνου Καταστρώματος (Μονοκούβερτα).—Ἡ μεταφορὰ πλήρους φορτίου σιτηρῶν εἰς σάκ-

κους δὲν ὑπάγεται εἰς σύδενα περιορισμὸν, ἐπαφιεμένη εἰς τὰς συγγένεις προβλέψεις τῆς στοιχατικῆς τέχνης. Ἀλλ' ἐπίσης ἐπιτρέπεται καὶ ἡ μεταφορὰ σιτηρῶν εἰς χῦμα, ἐντὸς ὅλων τῶν κυτῶν, δὲν τὸν ἔργον εἰπεῖται ἀφ' ἄλλοις διαφοράσιων στεγανῶν διαφραγμάτων, (μπουλμέδων ἀπὸ μουράδας εἰς μουράδαν), ἀφ' ἑτέρου δὲ ἔκαστον κύτος διχοτομήσθαι κατὰ μῆκος, διὰ κατασκευῆς διαμήκων χωρισμάτων ἔκτεινεις μένων ἀπὸ τοῦ καταστρώματος ἔως τὸ ἑσωτρόπιο. Τὰ διαμήκη ταῦτα χωρισμάτα συγήθως κατασκευάζονται ἡ συμπληροῦνται μὲ κινητὰ μαδέρια (shifting boards) καλῶς πουντελαρισμένα, καὶ ὅλην δμως τὴν ἔκτασίν των ἀπὸ τὸ κατάστρωμα ἔως τὸ ἑσωτρόπιο δὲν πρέπει γάρ ἀφίγουν κενὰ ἀναμεταξὺ τῶν ζυγῶν (καμαριών, beams).

Ἐπίσης πρέπει, εἴτε γὰρ κατασκευάζωνται εἰς δλα τὰ κύτη κουτιά (feeders) περιέχοντα σύχιοι διλιγότερον ἀπὸ 2 οἱ τῆς ποσότητος τοῦ ἀποθηκευμένου ἐντὸς ἔκαστου κύτους φορτίου, εἴτε ἀλλως (έὰν δηλαδὴ δὲν κατασκευασθούν κουτιά) τὰ 25 οἱ τοῦ ἀποθηκευμένου εἰς ἔκαστον κύτος φορτίου γὰρ τίθενται ἐντὸς σάκκων, οἵτινες θά στρώνωνται ἐπὶ καταλλήλου διαπέδου σχηματίζομένου ἀναθευτῶν εἰς χῦμα σιτηρῶν, ἀφ' οὗ προγγομένως τὸ ἑπτέδου αὐτῶν ισπειδωθῇ.

2. Ἀτμόπλοιοι μετά διό ἡ πλειόναν Καταστρώματος.—Εἰς τὰ διαποτέρωματα (κουραδόρους) ἐπιτρέπεται μὲν ἡμεταφορὰ οἰωνήποτε σιτηρῶν, εἴτε ταῦτα εἰναι εἰς σάκκους, ἀπαγορεύεται δμως ἡ εἰς χῦμα μεταφορὰ σιτηρῶν ἀλλων, πλὴν βρώμης, κριθῆς καὶ βαμβακοσπέρου. Ἀλλὰ καὶ τούτων ἡ εἰς χῦμα μεταφορὰ ἐντὸς τῶν κουραδόρων εἰναι ἐπιτετραμμένη δὲν μόνον τὸν δρόμον, δητὶ ἔκαστον διαιμέρισμα θὰ χωρίζηται ἀπὸ τοῦ ἀλλού διῆγαστιν στεγανῶν διαφραγμάτων (μπουλμέδων τοῦ κουραδόρου ἐξεικονισμένων ἀπὸ μουράδας εἰς μουράδαν), διης ἐπίσης ἔκαστον διαιμέρισμα θὰ διχοτομήσθαι, χωριζόμενον κατὰ τὸ μῆκος του διὰ διαιμήκους διαφράγματος, ἔκτεινομένου ἀπὸ καταστρώματος εἰς κατάστρωμα καὶ μὴ ἀφίνοντος κενὰ ἀναμεταξὺ τῶν ζυγῶν (καμαριών, beams).

Εἰναι ἐπίσης ἀπαραίτητον νὰ κατασκευάζωνται ἀπὸ τὸ ἄνω κατάστρωμα μέχρι τῆς ἀρχῆς τοῦ κάτω κύτους κουτιά (feeders) περιέχοντα σύχιοι διλιγότερον ἀπὸ 2 οἱ, εἴτε περισσότερον ἀπὸ 6 οἱ τῆς ποσότητος φορτίου τῆς ἀποθηκευμένης ἐντὸς τοῦ κάτω κύτους. Σκοπὸς τῶν κυτῶν τούτων εἰναι ἡ τροφοδότησί τῶν κενῶν του κάτω κύτους.

Ἐπιπροσθέτως ἐπιβάλλεται ἡ κατασκευὴ κουτιῶν (feeders) ἀπὸ τοῦ ἄνωθεν καταστρώματος καὶ δηγούντων εἰς τὸν κουραδόρον, σκοπὸς τῶν ὁποίων εἰναι ἡ τροφοδότησί τοῦ ἀντιστοίχου διαιμέρισματος τοῦ κουραδόρου. Τὰ feeders ἔκαστου διαιμέρισματος δὲν πρέπει νὰ περιέχωσιν διλιγότερον τὸν 2 οἱ τῆς ποσότητος φορτίου τῆς ἀποθηκευμένης ἐντὸς τοῦ διαιμέρισματος τούτου.

“Η ἀλλως (ὅσάκις τὸ σιτοφορτίον κουραδόρου καὶ κάτω κύτους ἀνήκουσιν εἰς τὴν ίδιαν μερίδα):

Δέοντος νὰ μὴ τοποθετηθῶσιν αἱ πουκαπόρται: ἐπὶ τῶν κουδουσίων τοῦ κουραδόρου καὶ νὰ ἀνοιχθῶσιν ἐπαρκῇ στόμια εἰς τὰς πτέρυγας τοῦ καταστρώματος (trimming hatches). Ἀλλὰ τότε, χάριν τῆς τροφοδοτήσεως τοῦ κουραδόρου ἐπιβάλλεται ἡ κατασκευὴ καὶ ἐπαρκῶν κουτιῶν (feeders) εἰς τὸ ἄνω κατάστρωμα. Καὶ ἐπειδὴ τὸ σιτοφορτίον τοῦ κουραδόρου, διὰ μέσου τοῦ ἄνω κουδουσίου τοῦ κουραδόρου καὶ διὰ μέσου τῶν trimming hatches διοχετεύεται εἰς τὸ κατώτερον κύτος, εἰναι κατονόγοτον, δητὶ τὰ feeders ταῦτα πρέπει γὰρ περιέχωσι τοὺς λάχιστον 2 οἱ τῆς ποσότητος φορτίου τῆς ἀποθηκευμένης ἐντὸς δλων τῶν διαιμέρισμάτων ἀτικα τροφοδοτοῦσι, δηλαδὴ τοῦ τε κύτους καὶ τοῦ κουραδόρου.

Γενικαὶ Διατάξεις.—Τὰ κουτιά (feeders) εἰς πάσας τὰς περιπτώσεις πρέπει νὰ κατασκευάζωνται στερεὰ καὶ νὰ διαχωρί-

ζωνται με διαμήκη σανιδώματα (shifting boards).

Πάν κύτος ή διαμέρισμα μη τροφοδοτούμενο από κουτί (feeder) πρέπει να έχῃ τούλαχιστον τά 25 ορού του εν αυτῷ αποθηκευμένου σε τοφορτίου έντος σάκκων στρωνομένων έπι καταλλήλου δαπέδου, τιθεμένου άνωθεν τῶν εἰς χῦμα σιτηρῶν, ἀφ' ου προηγουμένως ταῦτα λοιπεδωθῆσι. Εἴτε δ' εἰς χῦμα είνε τὸ φορτίου, εἴτε τὰ 25 ορού αυτοῦ έχουσι: τεθῇ εἰς σάκκους, τόσῳ εἰς τὰ κάτω κύτη, διφρ καὶ εἰς τοὺς κουραδόρους, τὰ διαμήκη διαχωρίσματα είνε οποχρεωτικά.

Κατὰ τὴν φόρτωσιν, τὰ σιτηρά ἀπαραιτήτως θὰ στερεώνωνται καὶ θὰ χαπιάρωνται μετά πάσης οπομονῆς, προσσχής καὶ ἐπιμελείας, συμφώνως πρὸς τὰς οποδεῖξις τῆς στοιχειώτης τέχνης.

Ἡ οπερφόρτωσις αὐστηρῶς ἀπαγορεύεται.

Β'. ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΞΥΛΕΙΑΣ ΕΠΙ ΤΟΥ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ.

1. Οὐδεὶς περιορισμός, σχετικῶς, ἀφορᾷ ἀτμόπλοια προσεγγίζοντα εἰς Βρεταννικὸν λιμένα, λόγῳ κακοκαιρίας ή χάριν ἐπισκευῆς ή διοίσοντος ἄλλον λόγον ἐντὸς διὰ παράδοσιν φορτίου.

2. Κατὰ τὴν θερινὴν περίοδον (16 Ἀπριλίου μέχρι 31 Ὁκτωβρίου) ἡ τοποθέτησις φορτίου ἐπὶ τοῦ καταστρώματος ἐπεφίσται: εἰς τὴν διάκρισιν καὶ τὴν γαυτικὴν ἐκτίμησιν τοῦ πλοιάρχου καὶ εἰς τὰς οπαγορεύσεις τῆς στοιχειώτης τέχνης.

3. Κατὰ τὴν χειμεριγνή περίοδον, ἥτις δρίζεται: ἀπὸ τῶν κατάπλουν εἰς Βρεταννικὸν λιμένα μεταξὺ τῆς 31ης Ὁκτωβρίου καὶ 16ης Ἀπριλίου ἔκστου ἔτους, τιθεται: οἱ ἀκόλουθοι: περιορισμοί:

α') Ελαφρὰ Ξυλεία. (I) Ἐκάστου μεταφερομένου ἐπὶ τοῦ καταστρώματος τεμαχίου, διγχος δὲν ἐπιτρέπεται γὰρ οπερθείνη τοὺς 15 κυβ. πόδας.

(II) "Οπου οπάρχωσιν οπερκατασκευάσματα κλειστῶν χώρων, π. χ. πρόστεγα, μεσόστεγα, ἐπίστεγα κ.τ.λ. τὸ θύρος τοῦ φορτίου καταστρώματος (χαδράλε) δὲν ἐπιτρέπεται γὰρ οπερθείνη τοὺς τρεῖς πόδας ἀνωθεν τῶν κλειστῶν τούτων χώρων.

(III) "Οπου δὲν οπάρχωσι κλειστοί χώροι, λαμβάνεται: ἢ τὸ θύρος τοῦ κιγκλιδώματος ἢ παραπέτου τοῦ ἐπάνω καταστρώματος, ἢ τὸ 1/4 τοῦ ἐσωτερικοῦ πλάτους τοῦ πλοίου, ἢ τὸ μέτρον ἐπτὰ ποδῶν, τὸ μικρότερον δὲ τῶν τριῶν τούτων μέτρων δρίζεται τὸ θύρος μέχρι: τοῦ διποίου ἐπιτρέπεται γὰρ φθάσῃ διχαλάλες.

(IV) "Οπου οπάρχωσι: κλειστοί χώροι: ἐπιτρέπεται γὰρ πληρωθείν εὐτο: ἔως ἐπάγω μὲν ξυλεῖαν.

6). Βαρεῖα Ξυλεία. (I) Ἡ φόρτωσις βαρείας κατὰ τὸν χειμῶνα ἐπιτρέπεται: ἐπὶ τοῦ καταστρώματος μόνον τῶν σιδηρῶν ἢ χαλυδίγων ἀτμόπλοιών καὶ ἐντὸς τῶν κεκαλυμμένων αὐτῶν χώρων, ἥτοι: προστέγων, μεσοστέγων, ἐπίστεγων, οποστρωμάτων κτλ., καὶ δὴ διαμερισμάτων ἀποτελούντων μόνιμον παράρτημα τοῦ πλοίου καὶ ἔξικονυμένων ἀπὸ τῆς μιᾶς μιοράδας μέχρι: τῆς ἀλλής. "Οχ! δὲ μόνον τὰ ἔξωτερικά ἐλάσματα τῶν πλευρῶν τῶν διαμερισμάτων τούτων πρέπει: γὰρ εἰνε συνεχῆ καθ' ὅλην τὴν ἐκτασίν των, ἀπὸ καταστρώματος εἰς κατάστρωμα, ἀλλὰ καὶ οἱ πρὸς πρώρην καὶ πρόμνην μπουλμέδες αὐτῶν γὰρ εἰνε σιδηροὶ ἢ χαλύβδινοι.

(II) Ἡ στοιχεία ἐντὸς τῶν ἀνω περιγραφένων κλειστῶν χώρων δὲν ἐπιτρέπεται γὰρ γίγνεται τὸ παραβλάπτοντα τὴν εὐστάθειαν τοῦ πλοίου ἢ τὴν ἐν γένει: ἵκανητην αὐτοῦ πρὸς ἐκτέλεσιν τοῦ οπὸ μελέτην ταξιδίου. Πρέπει δὲ ἡ ξυλεία γὰρ στερεωθῆ κατὰ τρόπου ἀποκλείοντα τὴν μετατόπισιν αὐτῆς ἀπὸ τῆς μιᾶς πλευρᾶς εἰς τὴν ἀλλήν.

Γενικαὶ Διατάξεις. (I) Ἐπὶ πάσης περιπτώσεως φορτίων μεταφερομένων ἐπὶ ἀνοικτοῦ χώρου τοῦ καταστρώματος, χάριν προφυλάξεως τοῦ πληρώματος ἐπιβάλλεται: ἡ κατασκευὴ προσκαίρων κιγκλιδωμάτων ἢ παραπέτων ἐκτενομένων εἰς θύρας οὐχὶ μικρότερον τῶν 4 ποδῶν οπεράνω τοῦ ἐπιπέδου τοῦ φορτίου.

(II). Οἱ στόλοι (τὰ δρθάρια) τῶν τοιούτων κιγκλιδωμάτων πρέπει γὰρ εἰνε ἰσχυρὰ καὶ γὰρ μηδὲ πρέχωσιν ἀλλήλων περισσότερον τῶν 4 ποδῶν. Τὸ δὲ κάτω μέρος τῶν στόλων πρέπει γὰρ στηρίζεται: ἐπὶ τοῦ καταστρώματος τοῦ πλοίου;

(III). Καὶ δὲν τὸ μῆκος τοῦ φορτίου καταστρώματος πρέπει γὰρ προσκρήτων: ἐπὶ τῶν δρθῶν τούτων στόλων δοκοί, ἢ μαδέρια ἢ χειραγωγοὶ ἐκ σχοινίου ἢ ἔξι ἀλύσιως, μηδὲ ἀπέχοντες δ' ἀλλήλων πλέον τῶν 12 λιτρῶν. Ἐχει χρησιμοποιηθῆσι: σχοινία ἢ ἀλύσιες ταῦτα πρέπει γὰρ εἰνε τετράμενα καὶ προσδεδεμένα ἐφ' ἑκάστου στόλου.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ Β. ΜΕΤΑΞΑΣ
Πλοιάρχος Ε.Ν.

Η ΕΣΟΔΕΙΑ ΤΗΣ ΑΡΓΕΝΤΙΝΗΣ ΚΑΙ ΑΙ ΦΟΡΤΩΣΕΙΣ ΤΟΥ Α'. ΔΙΜΗΝΟΥ

"Η δημοσιευθεῖσα δευτέρᾳ ἔκθεσις τοῦ οπουργείου Γεωργίας τῆς Ἀργεντινῆς περὶ τῶν προδιλέψεων διὰ τὴν νέαν ἐσοδείαν τῶν γεννημάτων, δεικνύεται: ποιάν τιγα αὐξησιν ἔγκειται τῶν ἀριθμῶν τῆς δημοσιευθεῖσης κατὰ Δεκεμβρίου πρώτης ἐκθέσεως. Μολονότι: ἡ σπαρείσα ἔκτασις εἶνε κατατέρα κατὰ 19 ορού ἐκείνης τοῦ 1930—31, ἐν τούτοις ἡ ηδηξημένη κατὰ ἐκτάριον ἀπόδοσις ἐδημιούργησε δι: ἐφέτος μίαν ἴκανον ποιητικὴν ἐσοδείαν εἰς δηκον καὶ ἀρίστην εἰς ποιότητα, ἴδια, μάλιστα, δοσον ἀφορᾷ τὴν περιφέρειαν τοῦ Μπουένος "Αύρες.

Τὸ σύνολον τῆς ἐφετεινῆς ἐσοδείας εἰς τόννους καὶ κατ' εἰδος γεννημάτων, ἐν συγκρίσει δὲ πρὸς τὰ ποσά τῆς πρώτης ἐκθέσεως τοῦ Δεκεμβρίου, προδιλέπεται κατὰ τὸν ἀκόλουθο πίνακα:

Σίτος	Λινόσπορος	Βρώμη
α'. ἔκθεσις:	5.050.000	2.100.000
β'. ἔκθεσις:	6.148.000	2.170.000
Κριθὴ	Σίκαλις	Καναβούρι
α'. ἔκθεσις:	410.000	230.000
β'. ἔκθεσις:	481.000	247.500

"Ο μέσος δρος τῶν ἐσοδείων τοῦ σίτου κατὰ τὴν τελευταίαν πενταετίαν ἀνήρχετο εἰς 6.888.161 τόννους ἐτησίως καὶ τοῦ λινοσπόρου εἰς 1.880.613 τόννους. Συνεπῶς ἡ ἐφετεινὴ ἐσοδεία διὰ μὲν τὸ σίτον ἐμφανίζεται ἐλαφρῶς μειωμένη, διὰ δὲ τὸν λινοσπόρον ὀπερθείνουσα κατά τι τὸν μέσον δρον.

Ἡ Ελληνικὴ σημαία εἰς τὴν β'. θέσιν

"Ως πρὸς τὴν γαυτιλιακὴν κίνησιν δὲν τῶν λιμένων τῆς Ἀργεντινῆς, ἀνήλθεν αὕτη κατὰ τὸν παρελθόντα Φεβρουάριον εἰς 272 πλοία χωρητικότητος 935.937 τόννων νέτ, μὲ αὐξησιν ἔγκειται τοῦ Φεβρουαρίου π.ξ. κατὰ 51 πλοία καὶ 136.219 τόννους. Η γαυτιλιακὴ κίνησις τῶν δύο μηνῶν δροῦσ, Ιανουαρίου καὶ Φεβρουαρίου, ἀνήλθεν εἰς 537 πλοία χωρητικότητος 1.852.799 τόννων νέτ καὶ ἡτο ἡ αὕτη εἰς τονάκι μὲ τὸ ἀντίστοιχον τοῦ 1931, διετείλευσαν 514 πλοία χωρητικότητος 1.853.165 τόννων.

Εἰς τοὺς κατάπλους τοῦ διμήνου τρ. ἔ. κατέχει τὴν πρώτην θέσιν ἡ Ἀγγλίκη σημαία μὲ 263 πλοία 921.821 τ., τὴν δευτέραν θέσιν ἡ Ελληνικὴ σημαία μὲ 44 πλοία 122.038 τόννων, τὴν τρίτην ἡ Νορβηγικὴ μὲ 37 πλοία 110.297 τ., τὴν τετάρτην ἡ Ιταλικὴ μὲ 21 πλοία 95.820 τόννων, τὴν πέμπτην ἡ Γερμανικὴ μὲ 16 πλοία 79.847 τ., ἐπετει: ἡ τῶν Ήγαρ. Πολιτειῶν μὲ 18 πλοία 70.291 τ. καὶ ἀκολουθούν διάφοροι: ἀλλα: σημαῖαι.

Αἱ φορτώσεις γεννημάτων ἐξ δὲν τῶν Ἀργεντινῶν λιμένων κατὰ τὸ αὐτὸ διμήνον ἀνήλθον εἰς τὰ ἀκόλουθα ποσά, ἐν συγκρίσει: καὶ πρὸς τὴν ἴδιαν χρονικὴν περίοδον τοῦ 1931.

1932	1931
Σίτος (τόννοι: τῶν 1000 κιλῶν)	890.000
Αραβόσιτος	986.030
Λινόσπορος	445.907
Βρώμη	207.825

POYMANIA

Αἱ φορτώσεις πετρελαίων

Αἱ διὰ τὸ λιμένος Κωνσταντίνης ἐξαγωγαὶ διῆλισμένων πετρελαίων ἐσοδείαν κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος μίαν ἀπότομον αὐξησιν, ἴδια μάλιστα δοσον ἀφορᾷ τὴν θεονίην, τὴν κεροζίνην καὶ τὸ φωτιστικὸν πετρελαίον. "Η ἐξαγωγικὴ αὕτη κίνησις δείκνυται: ἀπὸ τὸν ἀκόλουθον συγκριτικὸν πίνακα:

1930	1931
Ἐξαγωγὴ θεονίης τόννοι:	682.328
> κεροζίνης >	761.422
> φωτ. πετρελ. >	456.834
> ἀκαθ. πετρελ. >	1.031.281
> λιπαντ. θεοίων >	47.398

Τὸ μεγαλύτερον τῶν ἀνωτέρω ἐξαγωγῶν ποσοστήτων, ήτο: 730.738 τόννοι προσφέζεται διὰ τὴν Ἀγγλίαν, ήτο δὲ κατὰ 50 ορού θεονίην. Δευτέρως ἔρχεται: ἡ Γαλλία μὲ εἰσαγωγῆς 531.743 τόννων, ἐξ ὧν ἡ ἡμίσια ποσοστὸς ήτο θεονίην, ἀκόλουθον δὲ κατὰ σειράν εἰσαγωγῆς αἱ ἀγοραὶ Ιταλίας, Λιγύπτου, Ισπανίας, Βελγίου, Γερμανίας, Ελλάδος, Συρίας, Παλαιστίνης καὶ Ολλανδίας.

Κατὰ τὸ 1931 ἐξαγωγαὶ ἐπισημαντοῦνται: 50.000 τόν. motor-fuel (εἶλαιον διὰ μοτέρ) εἰς τὰς Ήγαρ. Πολιτείας. Εκτός τῶν ἀνωτέρων ποσοστῶν 609.222 τόννοι πετρελαίων ἐφορτώθησαν ἐν Κωνσταντίνης διὰ τὴν Κεντρικὴν Εύρωπην μέσῳ τοῦ ποταμοῦ Δουνάβεως.

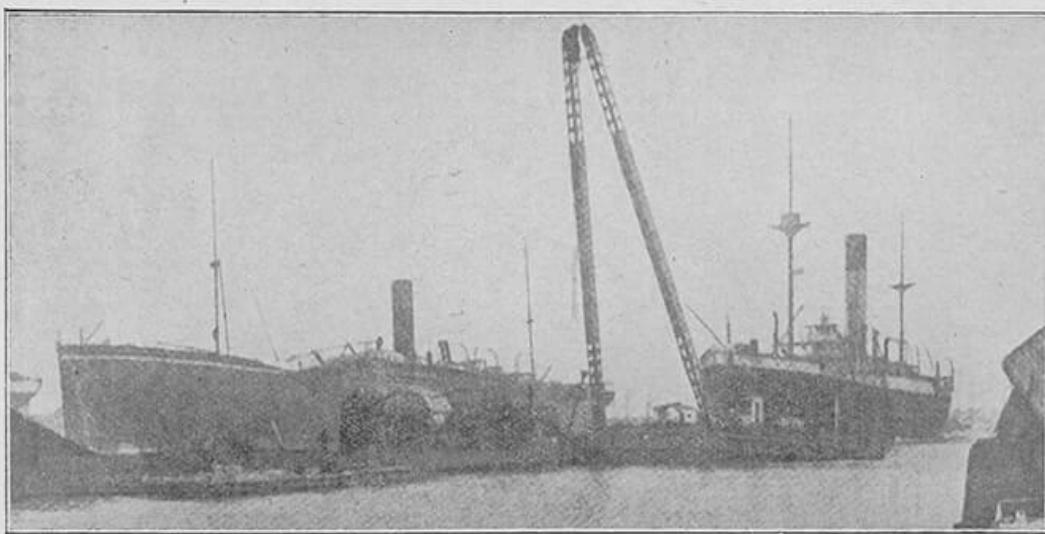
ΠΡΟΣ ΜΙΑΝ ΙΣΟΡΡΟΠΟΝ ΚΑΤΑΣΤΑΣΙΝ

Η ΑΘΡΟΑ ΔΙΑΛΥΣΙΣ ΤΩΝ ΠΑΛΑΙΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Η ΜΕΙΩΣΙΣ ΤΗΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΟΣ

Τὸ διτὶ ἡ Παγκόσμιος Ἐμπορικὴ Ναυτιλία διέρχεται: δὸς διετίας καὶ πλέον μίαν περίοδον δεξιάτης κρίσεως, παρομοίαν τῆς δοπίας εἰς ἔκτασιν καὶ εἰς καταστρεπτικὰ ἀποτέλεσματα δέν ἐγνώρισεν, ἵστις, εἰς τὸ παρελθόν, δὲν ἀποτελεῖ— βιβαίως— κατὶ τι τὸ νέον. Τὰ αἰτια τὰ προκαλέσαντα τὴν παρούσαν δυσπραγίαν εἰναι ἐπίσης γνωστά, ἀναγόμενα εἰς μίαν διάκληρην σφείαν δυσμενῶν συνθηκῶν. Η ἑξέλιξις τῆς ναυπηγικῆς θεομηχανίας, ήτις διαρκῶς παρουσιάζει μεγαλύτερα, ταχύτερα καὶ οἰκονομικώτερα φορτηγά σκάφη, οἱ ἔκασταχεῦ Κρατικαὶ ἐπιχειρησίεις πρὸς ἐνίσχυσιν τῶν ἔθνηκων ναυτιλιῶν, ή ταχυτέρα διεκπεραϊσίαις τῶν φορτηκοφορτώσεων εἰς τοὺς τεχνικῶς ἀρτίους σημερινούς λιμένας καὶ ἡ πληθυρικότης τοῦ διάφραγμος τονᾶς ἔναντι τῶν μειωθεισῶν θαλασσίων μεταφορῶν, διμερῶς μετὰ τῆς πτωχείας τῶν σημερινῶν ναύλων, ἵδοις οἱ διασικώτεροι παράγοντες, οἱ οιντελούντες εἰς τὸν παρόντα μαρασμὸν τῆς θεομηχανίας τῆς θαλάσσης.

Τὸ πό τὴν πίεσιν τῆς ἀναπεδράστου ἀλάγης τὰ φερτηγά τῶν ἀλευθέρων πλόων καὶ τὰφορτηγά τῆς γραμμῆς παροπλίζονται εἰς τὸν κατὰ Χώρας λιμένας καὶ δημιουργούν ἔνα δύκον διαθεσίμου χωρητικότητος, ἔτιμον νὰ ριφθῇ εἰς τὴν ἀγορὰν, εὐθὺς ὡς διαφανῇ εὐσίωνος εὐκαιρία καὶ ποτελούντα διαρκῆ ἐφιάλτην διὰ τὴν κινουμένην σήμερον ναυτιλίαν, τὴν



Τὰ ὑπερωκεάνεια «Jason» καὶ «Khiva» γυμνὰ πλέον τῶν διαφόρων ἔξαρτημάτων τῶν εἰς Kobe, ἔτιμα νὰ δεχθοῦν τὴν σφραγίαν τοῦ διαλυτοῦ.

ὅποιαν κρατεῖ εἰς τὰ ἐπίπεδα τῶν χαμηλῶν ναύλων, μακρὰν τῆς δημιουργίας περιθωρίων κέρδους καὶ πρωρισμένην νὰ ἐργάζηται πρὸς κάλυψιν τῶν δικτυῶν τοῦ ταξιδίου.

Πρὸς διέξοδον ἀπὸ τῆς κρίσεως διετυπώθησαν πλεῖσται γνῶμαι, ἔξεπονήθησαν σχέδια καὶ ἐπηκολούθησαν εὑρεῖαι καὶ συνεχίζομεναι εἰσέτι συζητήσεις μεταξὺ τῶν παραγόντων τῆς πλησίου ναυτιλίας, χωρὶς δύνας κανένα θετικὸν μέχρι σήμερον ἀποτέλεσμα καὶ χωρὶς νὰ ἐξευρεθῇ λόσις γενικωτέρας σκοπιμότητος, δυναμένη νὰ γίνῃ δεκτὴ ἀπὸ εὐρύτερον κύκλου ἐνδιαφερομένων πλοιοκτητῶν καὶ ἕκανῃ νὰ πραῦνῃ ἐν τοῖς μέτροι τὰς δυσχερείας, πρὸς τὰς δοπίας ἀγωνίζεται τὸ ναυτικὸν κεφάλαιον.

Ο.τι δύναται νὰ προέλθῃ ἀπὸ μίαν διεθνῆ συμφωνίαν, δύσον ἀφορᾶ τὴν τύχην τῆς παρωπλισμένης καὶ παλαιοτέρας ἥλικινας χωρητικότητος, πραγματοποιεῖται ἡδη φυσικῶς ἀπὸ τὴν ζωηρότητα, που ἀπὸ διετίας προσέλαθον αἱ διαλύσεις πλοίων, παραλλήλως πρὸς τὴν παρατηρούμενην συντηρητικότηταν εἰς νέας ναυπηγήσεις, ἰδίᾳ φορτηγῶν σκαφῶν. Τὸ πλεονᾶσθον παλαιὸν τονᾶς λαμβάνει, ἀθρώτερον καθὼς ἡμέραν, τὴν ἀγρουσκή πρὸς τὴν σφύραν τοῦ διαλυτοῦ, ἀπὸ τὰ καίρια κτυπήματα τῆς δοπίας ἐλπίζεται νὰ ἀναπτηθῇ εἰς ἔνα προσεχὲς μέλλον ἡ ἐπιδιωκομένη δελτίωσις τῆς σημερινῆς ναυτιλιακῆς δυσπραγίας.

Πρὸς τὴν ἴσορροπον ταύτην κατάστασιν προσφορᾶς καὶ ζητήσεως χωρητικότητος δυνάμεικα πλέον διασίμως νὰ ὑπολογίζωμεν. Εἶναι γεγονός, διτὶ σήμερον ἐπὶ 10 πωλήσεων πλοίων, τὰ 5 προσρίζονται πρὸς διάλυσιν. Τὸ τρέχον ἔτος ὑπολογίζεται νὰ σημειώσῃ τὸν μέγιστον ἀριθμὸν διαλυθέντων σκαφῶν. Προβλέπεται, διτὶ

ἔνα πασσοτὸν πρεσεγγίζειν τὸ 3 c) ο τῆς παγκοσμίου χωρητικότητος θέλει διαγραφῆ ἀπὸ τὰ μητρικὰ τῆς διεθνῆς ναυτιλίας, λόγῳ διαλύσεως, ναυαγίων καὶ λοιπῶν ἀπωλειῶν. Εἶναι χαρακτηριστικὴ ἡ τάσις τῶν μεγάλων Ναυτικῶν Κρατῶν διὰ τὴν διποδήποτε ἀπαλλαγὴν τοῦ ἐμπορικοῦ τῶν στόλου ἐκ τοῦ πεπαλαιώμενοῦ πλωτοῦ διλίκου κατὰ τὸ ἀγώταν δυνατὸν ποσσότον.

Δημιουργόν πρὸς τοῦτο ἀμοιβάδες διαλύσεων, φορολογικάς ἀπαλλαγῆς καὶ διευκολύνσιν καθὶ οἰονδή ποτε τρόπου τὴν τοιωτὴν ἐκκαθάρισιν. Καὶ ἡ ἐκκαθάρισις αὕτη ἐξικεῖται μέχρι τῆς διαλύσεως πλοίων, ποὺ ὅπδαλας περιστάσεις θὰ ἐθεωροῦντο ἴκανα καὶ ἐκμεταλλεύσιμα ἐπὶ πολὺν ἀκόμη χρόνον. Αἱ πρόσδοι διημένης τῆς ναυπηγικῆς καὶ τῆς μηχανουργίας, ἡ δημιουργία νέου τύπου πλοίων φορτηγῶν καὶ «λάγνερ», ταχυτέρων, οἰκονομικῶτέρων, δημιουργόν τὴν ἀναπόδραστον ἀνάγκην τῆς ἀπαλλαγῆς ἀπὸ πλοία ποὺ κρίνονται ως ἀνίκανα νὰ ἀντιπαλαίσουν πρὸς τὸν διενύμενον ἀνταγωνισμὸν, διτὶς μακρὰν τοῦ γὰ μειωθῆ μὲ τὴν ἐπάνοδον μιᾶς διμιλωτέρος καὶ ἀφθονω τέρας ἐργασίας εἰς τὸ διπερθαλάσσιον ἐμπόριον, μᾶλλον θέλει: ἔγαθος ἔτι περισσότερον.

Μοναδικὴν, Ἱσαῖς, ἔξαίρεσιν ἔναντι ὅλης αὐτῆς τῆς σπουδῆς, ἔναντι τοῦ δργασμοῦ πρὸς ἀναδιοργάνωσιν τῶν ναυτιλιῶν των, ἀποτελεῖ ἡ «Ναυτικὴ» Ἑλλάς. Η Χώρα αὕτη, ἡ ὅποια ἔχει ἐ-

νώσει τὴν εὐτυχίαν τῆς μὲ τὸ κῦμα, ποὺ ἀντλεῖ ἀπὸ τὴν θάλασσαν μέγα μέρος τοῦ πλούτου τῆς Ἐθνικῆς της Οἰκονομίας, ἀφήνει τὴν ναυτιλίαν τῆς μόνην νὰ ἀντιπαλαίσῃ κατὰ τῶν ἀντιξῶν συνθηκῶν, ἐπαφέται διαρκῶς τὰς τύχας τῆς εἰς τὴν ἰδιωτικὴν πρωτοβουλίαν καὶ ἀδρανεῖ ἀσυγκίνητος πρὸ τῆς ἐργασίας τῶν ξένων Κυβερνήσεων καὶ πρὸ τῆς ἀναμενομένης βαρυτέρας ἰδικῆς μας καταπτώσεως. Ποὺ εἶναι ἡ Ἑλληνικὴ Ναυτικὴ Πίστις καὶ πότε τὸ Κράτος ἐσκέφθη νὰ ὑποκινήσῃ καὶ ἐνισχύσῃ, βάσει συστήματος καὶ συφοῦς προγράμματος, τὴν ἀνάγκην τῆς ἐκκαθάρισεως τοῦ ἐμπορικοῦ μας στόλου καὶ τῆς ποιοτικῆς αὐτοῦ δελτιώσεως; Ο περιορισμὸς τῆς ἥλικίας τῶν ἀγοραζομένων πλοίων εἶναι ἀγνωστος. "Οταν δὲ οἱ ξένοι ἀνταγωνισταὶ μας παρακενάσουν ναυτιλίας συγχρονισμένας, τότε ποιῶν διλίκον θὰ παρατάξῃ ἡ Ἑλλάς καὶ πῶς θὰ ἀντιμετωπίσῃ ἡ ναυτιλία μας τὰς ἀγυπερβλήτους δυσχερείας πρὸ τῶν δοπίων θὰ εὑρεθῇ;

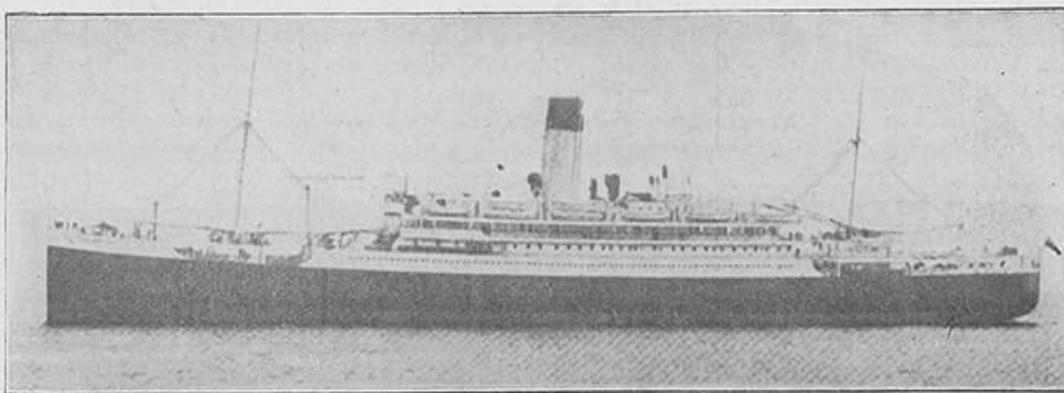
ΠΩΣ ΕΡΓΑΖΟΝΤΑΙ ΟΙ ΞΕΝΟΙ

"Ἄς ἐπανέλθωμεν δύναται εἰς τὸ θέμα μας. "Ἐκδηλος εἶναι ἡ ἐπικρατοῦσα πανταχοῦ τάσις πρὸς διαλύσειν τῶν παλαιῶν πλοίων. Εἰς τὴν Μεγάλην Βρετανίαν μία μεγάλη πλειονότης τῶν ἐφοπλιστῶν ἀσκεῖ πολεμικὴν κατὰ πάσις πωλήσεως παλαιοτέρας ἥλικίας. Ἀγγλικῶν φορτηγῶν εἰς ἀλλοδαπούς πρὸς ἐκμετάλλευσιν, ὑποστηρίζει δὲ ἐκθύμως τὴν ἐφαρμογὴν ἐνδὸς εὐρέος προγράμματος διαλύσεως. Διὸ τοῦ τρόπου αὐτοῦ, τούτου οἱ Ἀγγλοι, θὰ ἀποφύγουν τὸν ἀποτελεσματικὸν εἰς δάρος των ἀνταγωνισμὸν ὀρισμένων ξένων σηματιῶν, ἐνῷ συγχρόνως θὰ ἐπιτύχουν μίαν συντομωτέραν

καὶ πλήρη ἑξυγίανσιν τοῦ Ἐμπορικοῦ στόλου των ἀπὸ τοῦ παθητικοῦ τοννάκι, τοῦ ἐπισωρεύοντος, διὰ τῆς ἀναγκαστικῆς ἀργίας του, διαρκῶς καὶ νέκας ζημίας.

Ἐδώ ἡ πεποιθησίς αὗτη τῶν "Ἀγγλῶν πλοιοκτητῶν δέν ἐπεκράτησε μέχρι σήμερον ἀπολύτως, τοῦτο ὅφελεται εἰς τὴν ἔκπτωσιν ἀφ' ἑνὸς τῆς τιμῆς τῶν πρὸς διάλυσιν σκαψῶν καὶ ἀφ' ἑτέρου, εἰς τὴν προσπάθειαν πολλῶν ἐνυποθήκων δανειστῶν Ἀγγλικῶν πλοίων, διὰ τῆς πωλήσεώς των εἰς ἀλλοδαποὺς πρὸς ἐκμετάλλευσιν, ἐξασφαλίσουν μεγαλύτερον ποσοστὸν ἐπὶ τῶν δανείων των.

"Ηδη ἐκτὸς τῶν" Ἀγγλῶν πλοιοκτητῶν, ἀγγέλλεται ἐκ Λογδίου, διὰ τοῦ καὶ πολλοὶ ἀσφαλίσται ἐκδηλώσουν ἀπροκαλύπτως τὴν ἐπιθυμίαν διπλῶς ἐκπογῆθη σχέδιον ἀφορόδυ



Τὸ "Vauban" τ. 10.660 ναυπηγήσεως τοῦ 1912 τῆς «Lampert & Holt Ltd» διπλὸ πρὸς μηνός ἐπωλήθη πρὸς διάλυσιν ἄντι 8.500 λιρῶν εἰς "Ἀγγλους διεκλυτάς. Ἡ πώλησις σκάρος μόλις είναι σαετοῦ εἶναι ἀρκετὰ χαρακτηριστικὴ τῆς τάξεως πρὸς ἐκκαθάρισιν.

τὸν ὑποχρεωτικὸν παροπλισμὸν καὶ τὴν διάλυσιν τῶν παλαιῶν πλοίων. Οἱ "Ἀγγλοὶ ἀσφαλίσται προθύμως σήμερον θὰ ἐδέχοντο γὰρ ἐνισχύσουν τὴν τάξιν πρὸς ἀθρωτέραν διάλυσιν, διότι φρογούν, διὰ μία προσδευτικὴ ἐκκαθάρισις τοῦ ἐργαζομένου ἥδη παλαιοῦ πλωτοῦ διλικοῦ, πλὴν τῶν ἀλλων ὀφελημάτων τῆς, θὰ συντελέσῃ καὶ εἰς τὴν σημαντικὴν μείωσιν τῶν ἀσφαλίστων.

Σήμερον, λέγουν, ὁ σχηματικὸς τῶν πληρωμούμενών ποσῶν ὑπὸ τῶν ἀσφαλίστων διὰ ζημίας, ἀφορᾶ, κυρίως, τὰ πεπαλαιωμένα σκάψῃ. Εἰς τὴν ἐνισχύσιν τῶν διαλύσεων θὰ ἥδυναντο οἱ ἀσφαλίσται νὰ ἔλθουν ἀριστοὶ διὰ τῆς κυθερώσεως κλίμακος ἀσφαλίστων ἀναλόγων πρὸς τοὺς ἐκ τῆς ἥλικιας ἐκάστου πλοίου προθετομένους καὶ γένους. Οἱ αὐτοὶ κύκλοι διπλασιάζουν ὡς ἀπόπον τὴν «διατήρησιν τῆς μείζονος ἀσφαλισμένης ἀξίας τῶν πλοίων ἐπ' ἀστριστοῦ χρόνου, ἐφ' ὅσον εἶναι γεγονός, διὰ τὴν πάροδον τῶν ἑτῶν ἡ πραγματικὴ ἀξία τῶν πλοίων διαρκῶς σμικρύγεται».

Καὶ ἔτι περιπτέρω: Βεβχιοῦν οἱ ἀσφαλίσται, διὰ ἔγκυτη τῆς καταστάσεως ταύτης «ἄλεσσον τοὺς ὄφθαλμούς των» καὶ ἐξακολουθοῦν νὰ πληρωνούν ζημίας ἐπὶ παλαιῶν πλοίων, δάσεις μιᾶς φανταστικῆς ἀξίας τούτων καὶ ἔγκυτης ἔνδει ἀνεπαρκοῦς ἀσφαλίστου. Φέρουν μάλιστα καὶ ὡς παράδειγμα γωπὸν γεγονός, καὶ ὅ μία Ἀγγλικὴ ἀσφαλίστικὴ ἑταῖρα ἐπλήρωσε 220.000 κορωνῶν διὰ τὴν ἀπόλειαν παλαιοῦ ἀπομολίου, σύτινος ή διάλυσις θὰ ἔπειτε γὰρ εἴχε συντελεσθῆ πρὸ 15ετίας καὶ τοῦ διπλοῦ ή σημερινῆ ἀξία ἐν τῇ ἐλευθέρᾳ ἀγορᾷ οὐδὲλως ἥδυναντο γὰρ ὑπερβῇ τὰς 50.000 κορωνῶν.

ΕΙΣ ΤΑ ΛΟΙΠΑ ΚΡΑΤΗ

"Οσον ἀφορᾶ τὰς Ἕνωμ. Πολιτείας, εἶναι γνωστὴ ἡ ἐπιθυμία πρὸς ἀπαλλαγὴν των ἀπὸ τοῦ τοννάκι τοῦ ἀποκτηθέντος κατὰ τὸν πόλεμον. Τὰ «πλοῖα τῆς εὐκαιρίας», ὡς ἔχουν ἐπονομασθῆ τὰ πολεμικῆς κατασκευῆς τοιαῦτα, ἔχουν ἥδη τεθῆ ἀπὸ ἑτῶν κατὰ τὸ μεγαλύτερον κύτων ποσοστὸν εἰς παροπλισμὸν, ἡ δὲ τμηματικὴ διάλυσις τῶν συνεχίζεται μετὰ πολλῆς ζωηρότητος.

Ως πρὸς τὰ Ἐδρωπατικὰ Κράτη καὶ τούτων αἱ Ναυτιλίαι ἐφαρμόζουν εἰς εὑρεῖαν κλίμακα τὰς διαλύσεις τῶν ἀχρήστων πλοίων. Ἡ Ὀλλανδία μάλιστα ἔφθασε γὰρ πωλήσης ὡς παλαιῶν διλικοῦ καὶ μίαν σειρὰν σκαψῶν τῆς ἀρτίως διατηρουμένων καὶ μὲ ἥλικιαν γαυπηγήσεως τὸ 1916. Ἡ Γερμανικὴ κυβέρνησις προκειμένου νὰ ἐνισχύσῃ τὴν ναυτιλίαν τῆς, ὑπέβαλεν ἥδη προτάσεις ἀφορώσας τὴν παροχὴν σημαντικῶν πιστώσεων διὰ τὴν διευκόλυνσιν τῆς διαλύσεως παλαιῶν πλοίων 100.000 τόννων καὶ ἀναγενώσεων τῶν διὰ καινούργων. Εἰς τὴν Γαλλίαν ἐπίσης τὸ ζήτημα τῆς διαλύσεως ἐξειλίσσεται: φυσιολογικῶς, καθ' ὑμέραν δὲ ἀναγγέλλονται πωλήσεις γνωστῶν μονάδων τοῦ ἐμπορικοῦ τῆς στόλου εἰς τὰ ἐργοστάσια τῆς διαλύσεως.

Ἐκεῖ δημος διότι ἐδόθη εὐρυτέρα σημασία εἰς τὸ μέτρον τῆς διαλύσεως εἶναι ἡ Ἰταλία. Ἡ κυβέρνησις τῆς Ρώμης, ἐφαρμόζουσα διλόχληρον πρόγραμμα προστασίας καὶ ἀναδιοργανώσεως τῆς Ναυτιλίας τῆς, δὲν ἥρκεσθη μόνον εἰς τὴν ὀργάνωσιν τῶν ναυπηγίων τῆς, εἰς τὴν κρατικώσιν τῶν ἀπομολίών, τῆς διὰ τῆς συσσωματώσεώς των εἰς ἴσχυρούς ὀργανισμούς, εἰς τὴν καθιέρωσιν σημαντικῶν κατ' ἔτος ἐπιχορηγήσεων πρὸς τε τὴν ἐπιβατικὴν καὶ τὴν φορτηγὴν ναυτιλίαν τῆς, εἰς τὴν χορήγησιν δαγείων καὶ παντοίων ἀλλων μέτρων καὶ φυρολογικῶν διευκολύνσεων, ἀλλ'

ἔστρεψε τὴν προσοχὴ τῆς καὶ ἐπὶ τῆς ποιοτικῆς διελτιώσεως, θεσπίσασα παροχὴν 25 λιρετῶν διὰ πάντα διαλυμένον τόννον πλακιού. Ἰταλικοῦ ἀτμοπλοίου.

Τοιούτοις πρόποις τὸ ἔργον τῆς ἀναγενέσεως εἰς τὸν Ἱταλικὸν πλοίων πρὸς τὴν πλακιάν παρέχεται σημαντικά. Ἄποδ τῆς ἡμέρας τῆς δημοσιεύσεως τοῦ νόμου «περὶ διαλύσεως τῶν παλαιῶν πλοίων» δὲν πυρέρχεται ἔδομας χωρίς νὰ ἀναγγελθοῦν δύο η τρεῖς πωλήσεις Ἰταλικῶν πλοίων πρὸς διάλυσιν.

ΑΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΙΑΠΩΝΙΑΝ

Τελευταίως, συμφώνως πρὸς τὰς ἀναγγεχρείσκες ὑπὸ τοῦ Ἰαπωνικοῦ τύπου πληροφορίας, ὁ κ. Kagami, πρόεδρος τῆς «Nippon Yusen Kaisha» προέτεινε τὴν ἐκκαθάρισιν τῶν παλαιῶν ἱππωνικοῦ τοννάκι ὑπὸ τὴν ἐποπτείαν τῆς Κυθερώσεως. Δύναται—κατὰ τὴν γνώμην του—νὰ ἰδρυθῇ μία ἐταιρία διαλύσεων, τῇ συμμετοχῇ διῶν τῶν ἐφιπλιστικῶν ὀργανώσεων τῆς Χώρας, νὰ ἐπιχορηγήθῃ δὲ ἀντη μὲ 10 γιὲν κατὰ τόννον διαλυμένου πλοίου. Διὰ τῆς ἐπιχορηγήσεως αὐτῆς καὶ ὅμοι μὲ τὸ ἐκ τῆς πωλήσεως τοῦ διλικοῦ προϊόντος, θὰ δύνανται οἱ πλοιοκτῆται νὰ πραγματοποιοῦν 20 γιὲν κατὰ τόννον, δόποτε θὰ εἶναι εἰς θέσιν νὰ βελτιώσουν ποιοτικῶς τὸ τοννάκι των.

Τοπολογίζεται, διὰ διὰ φάση τῆς Ιαπωνικής Ναυτιλίας εἰς τὸ ἐπίπεδον τοῦ διεύθυνσις συνχριώσιμού, πρέπει νὰ ἀπαλλαγῇ τοῦ δάρους παλαιῶν πλοίων τῆς χωρητικότητος 1.000.000 τόννων γκρός ἐν συνόλῳ. Ἡ ἀνωτέρω πρότασις ἀποτελεῖ ἀντικείμενον σοδοχρᾶς μελέτης, πρόκειται δὲ νὰ ἐκπονηθῇ καὶ σχέδιον διαλύσεως παρ' ἐπιτροπῆς, εἰς τὴν δραστήρα τοῦ διαλύσεως πλοίου τῆς «Nippon Yusen Kaisha» καὶ ἀντιπρόσωπος τῆς «Osaka Shosen Kaisha», τῆς «K.K.K.» τῆς «Mitsui» καὶ «Yamashita Kaisha» καθὼς καὶ τῶν λοιπῶν μικροτέρων Ἰαπωνικῶν ἀτμοπλοίων.

Η ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΤΩΝ ΔΙΑΛΥΣΕΩΝ ΕΙΣ ΤΗΝ ΙΑΠΩΝΙΑΝ

Καὶ προκειμένου διὰ τὴν μακρυνὴν Ἰαπωνίαν πρέπει νὰ ἀναφέρωμεν, διὰ ἀντιτέτως πρὸς τὴν Εὐρώπην, διότι η διομηχανία τῶν διαλύσεων πλοίων εἶναι παλαιά, εἰς τὴν Χώραν ταῦτην τῆς "Απωλετοῦ" ἀριθμοῦ εἰς τὴν μακρυνὴν δέκα μόλις ἑτῶν. Κατὰ τὸ δραχύν αὐτὸν χρονικὸν διάστημα ἡ βιομηχανία τῶν διαλύσεων ἔξηπλωθη ἐν τῷ Ιαπωνίᾳ εἰς ἐπίζηλον δικθυνόν, ωστε σήμερον γ' ἀποτελῇ μίαν ἀπὸ τὰς πλέον ἀνθηράδες διομηχανίας τῆς. Δὲν εἶναι δημος διάποτες συγχρονισμένη, ἐλλειψεῖ δρτίων τεχνικῶν μέσων, δι' ὃ καὶ παρέχει ἐργασίαν εἰς μέγαν ἀριθμὸν ἐργατῶν. Τὰ Ἰαπωνικὰ ἐργοστάσια μετὰ θέρμης ἀποδυθέντα εἰς τὴν γεοφανῆ διὰ τὴν Χώραν των διαλύσεων, ἔχαντας μετασχηματικῶν γεωφανῶν μεθόδους.

Ως πρὸς τὰς ἐφαρμογῆς ἀναφέρονται τὰ ἔξης χαρακτηριστικά. "Οταν τὸ πλοίον ἀπογυμνωθῇ τῶν ἔξης χαρακτημάτων του καὶ ἀπομείνη σκελετός, τίθεται ἐν προσαράξει: εἰς ἀβαθή καὶ λασπώδη βυθόν, διότι καὶ ἀποπερ-

τούται: ή διάλυσις. Κυρίως ή διάλυσις είναι έπειπονος, διότι διεξάγεται από τάξ χειρας των έργατων, μεταγχρόνια στα μηχανικά μέσα, διότι και συχνά είναι τα θυντηρόρα πάντα μηχανικά των έργατων και τεχνιτών.

Έκ του προϊόντος της διαλύσεως τα 60 ορούς τούλαχιστον του



Μία σκηνή ἐπί τοῦ καταστρόματος τοῦ «Jason». Τάπωνες ἀγορασταὶ ἐπιθεωροῦντες διάφορα πρόσωπα πώλησιν μικροεξαρτήματα.

δικοῦ κατεργάζονται ἐκ νέου και πωλοῦνται: εἰς τὴν ἑγχώριον ἀγορὰν ως «νέον μέταλλον». «Κατεργασία τοῦ «γένου μετάλλου» εἰς ράβδους διὰ τὰς σιδηροπαγεῖς κατασκευές, τροχοὺς κ.λ.π. διεξάγεται εἰς μικρὰ χυτήρια, ἔγκαττεστημένα παρὰ τὰς δύχθες τῶν ποταμῶν και ἔγγυς τῶν διαλυμένων πλοίων, ἵνα ἀποφευχθῶσι τὰ ἐκ τῶν μεταφορῶν ἔξοδα.

Ο.τι ἀπομένει ἀπὸ τῆς πρώτην ἐπιμελῆ περισυλλογῆν και κατεργασίαν θεωρεῖται παλαιοσίδηρος και πωλεῖται εἰς τὰ μεγάλα χυτήρια τοῦ Κόμπε και τῆς Όζάκκας πρός κατασκευὴν χάλυβος.

Η ΗΛΕΚΤΡΟΣΥΓΚΟΛΗΣΙΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΝΑΥΠΗΓΗΣΙΝ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Ο. κ. N. M. Hunter, ἐκ τῶν ἴδιοκτητῶν τοῦ Ναυπηγικοῦ Οίκου «Swan, Hunter & Wigham Richardson, Co., Ltd» ἀσχολούμενος εἰς ἀρθρίδιόν του δημοσιεύμενον ὑπὸ τοῦ Λογδινείου «Shipping World» περὶ τῶν τελευταίων σημαντικῶν πρόδων τῆς ναυπηγικῆς, σημειώνει: διότι ἐνρισκόμεθα εἰς ἐποχὴν τείνουσαν γὰρ ἐπιφέρει μίαν πλήρη ἀναστάτωσιν εἰς τὰς σημερινὰς ἐν χρήσει: μεθόδους κατασκευῆς ἔνδεις πλοίου.

Η ἐφαρμογὴ—λέγει—τοῦ τελειοποιηθέντος συστήματος τῆς ηλεκτροσυγκολήσεως τῶν ἐλασμάτων, πρόκειται: πολὺ συντόμως γὰρ ἐκτοπίσῃ τὴν μέθοδον τῆς καρφώσεως, διότι συγκεντρώνει: θετικῶς ταύτην πλεονεκτήματα, εἰναις ἀπείρως πρακτικῶς και συγχρόνως καθιστᾶ στερεωτέρα τὰ ἔξωτερικά τοιχώματα ἔνδεις σκάφους. Η ναυπηγησίς ἔνδεις πλοίου διὸ ηλεκτροσυγκολήσεως τῶν ἐλασμάτων του, ἐπαρκῶς δοκιμασθεῖσα εἰς πολλὰς περιπτώσεις κινδύνου του ἐν λόγῳ πλοίου, ἀπέδωκεν ἔξοχως ἱκανοποιητικά ἀποτελέσματα.

Τὰ ἐλάσματα διὰ τῆς ηλεκτροσυγκολήσεως δημιουργοῦν ἔνα συμπλεγές σκάφος, ἀνθιστάμενον περισσότερον εἰς τοὺς κινδύνους ἐν συγκρούσεων και προσκράξεων. Πλοίον κατασκευασθὲν διὰ

τῆς μεθόδου ταύτης και προσκροῦσαν εἰς τι τῶν ταξιδίων του ἐπὶ θράχων δὲν ὑπέστη ρήγμα εἰς τὰ ουφαλά του, ἐνῷ ἂν ἐπρόκειτο περὶ πλοίου μὲ καρφωμένα ἐλάσματα αἱ ζημιές του ἐν τῆς σφραγίδας προσκρούσεως θά γίνεται και πιθανὸν γὰρ ἐπέφερον και τὴν δύναμιν. Τὰ διὸ ηλεκτροσυγκολήσεως ηγωμένα ἐλάσματα ἀντέστησαν εἰς τὴν σφραγίδα τῆς προσκρούσεως και δὲν διερράγησαν, ἀλλὰ ἀπλῶς ἐλαγχίσθησαν πρός τὰ ἕσω, χωρὶς οὐδὲ η πκραμικὰ διακροτὸν τῶν κυτῶν γὰρ σημειωθῆ.

Εἰς τὴν Ἀγγλίαν ὑπάρχουν ἡδη γνωστηγεῖται προτιθέμενα γὰρ οποδάλουν προτάσεις μὲ εὐθηγότερας τιμᾶς διὰ τὴν κατασκευὴν πλοίων μὲ ηλεκτροσυγκολήσιν τῶν ἐλασμάτων των. Αἱ ἐπὶ τῆς μεθόδου ταύτης συντελεσθεῖσαι: πρόδοι: εἰναις τόσου ἀλματικαὶ, ὅστε γὰρ ἀποτελῇ δῆλος οὐτοπίαν, ἀλλὰ οὐτε καὶ διερράγησαν, διότι τοιούτον σκάφος θά είναι στερεώτερον και κατὰ 12—20 ορούς ἐλαφρότερον ἑτέρου ἴδιων διαστάσεων, κατασκευασθέντος διὰ καρφώσεως τῶν ἐλασμάτων του.

ΠΟΙΑ ΤΑ ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ

Ο. κ. N. M. Hunter ἀπαριθμεῖ εἰς τὸ ἀρθρίδιόν του και τὰ «πρόδηλα», ως δεδομένη, πλεονεκτήματα τῆς γένες μεθόδου, προκειμένης τῆς γνωστηγεῖται χαλυβδίνων σκαφῶν. Πρῶτον, τὰ πλοία ταύτα συνδυάζουν τὰ προσόντα μείζονος ἀντοχῆς και μειωμένου δάρεος των. Δεύτερον, δὲν ὑπόκεινται εἰς κινδύνους διαρροῆς τῶν θράχων των, κινδύνους τόσου συχνούς εἰς τὰ ἄλλα πλοία, τῶν δποίων τὰ ἐλάσματα φέρουν ἀνυκριθμήσας δπάς, ἀνοιγομένας διὰ τὴν καρφωσίν των. Αἱ δπαὶ αὗται φράσσονται φυσικά, ἀπὸ τοὺς συγδετικοὺς ἥλους, ἀρκεῖ δμας και η ἐλαφρὰ χαλάρωσις τούτων διὰ νὰ προέλθῃ διακροτό.

Και τρίτον διὰ τῆς ἀποφυγῆς τῆς διανάξεως (καλαφατίσματος) ἐνισχύεται: η στερεότης τῆς καρφωμένης παρυφῆς τοῦ ἐλασμάτων και ἀποφεύγεται: η ἀναστήκωσις τῆς ἀκρας αὐτοῦ, ἀμεσος συνέπεια τῆς δποίας είναι η δημιουργία μιᾶς κοίλης ἐπιφανείας κατὰ τὴν συνέγωσιν τῶν δύο ἐλασμάτων και συνεπῶς η μείωσις τῆς συγκρήσης των, ητίς μειώνει και τὴν στερεότητά των.

Δέοντας ἀκόμη γὰρ σημειωθῆ, διότι μὲ τὴν ηλεκτροσυγκολήσιν τῶν ἐλασμάτων δὲν θά ἐλαττωθῇ τὸ δάρος τοῦ πλοίου ἐκ τῆς περιφερίσματος μόνον χρησιμοποιήσεως τῶν συγδετικῶν ἥλων τῶν ἐλασμάτων, τῶν παρυφῶν αὐτῶν, τῶν κεφαλῶν τῶν ἥλων αλπ., ἀλλὰ και ἐκ τῆς ἀπλουστεύσεως τῶν διαφόρων βάσεων τῶν μηχανῶν του, διότι θά καταστῇ δυνατόν γ' ἀντικατασταθῆσαι: τὰ διαφέρεα ἐκείνα χυτοσιδηρά τμήματα, διὰ χαλυβδίνων, διτινα διὰ τῆς ηλεκτροσυγκολήσεως θὰ ἀποδινούν σταθερά και ἀκλόνητα ἐν συγκρίσει πρός τὰ χρησιμοποιούμενα ἡδη δύσμορφα και χονδροειδῆ χυτοσιδηρά τοιαυτά.

Η ΕΙΔΙΚΟΤΗΣ ΤΩΝ ΤΕΧΝΙΤΩΝ

Αἱ ἀνωτέρω πρόσδοι: τῆς ηλεκτροσυγκολήσεως τῶν ἐλασμάτων και τὸ διὰ τὴν μέθοδον ταύτην ἐπιδειχθὲν ἐνδιαφέροντα γνωστηγεῖται ως ἡδη εἰνόητον τὴν προσοχὴν τῶν θράχων τῶν παρυφῶν αὐτῶν, προεκαλεσκούση—ώς ητο εἰνόητον τὴν προσοχὴν τῶν ἐργατικῶν σωματείων. Οὕτω ἐξεδηλώθη προθυμία πρός μόρφωσιν ἰδιαιτέρων τεχνιτῶν εἰδικευμένων εἰς τὴν ηλεκτροσυγκολήσην. «Ἐνωσίς τῶν Λεβητοποιῶν συγέστησε πρός τὴν ἐν Γλασκώδῃ σοχολή τῆς γὰρ καταρτίσην χωρίστον τμῆμα διὰ τὸν γένον κλάδον τῆς γνωστηγεῖται χιονοχαγίας.

Τὸ γεγοόδε αὐτὸν ἐπέσυρε τὰς ἐπικρίσεις τῶν συγκριθεῖσαν κλάδων, οἵτινες ἀντέτεκαν, διότι η σπουδὴ τῆς γένες μεθόδου δὲν πρέπει γὰρ περιορισθῆ: εἰς τοὺς καρφωτὰς και διαγάκτας λεβήτων, ἀλλὰ και ἐν ἐπεκταθῇ και εἰς της τεχνιτικὲς ἐργοστασίων, οὕτως διὰ τῆς τάξης τῶν ηλεκτροσυγκολήτων γὰρ μὴ είναι ἀριθμιτικῶς περιωρισμένη, διότε η ἀθρόας ζήτησις προσκρούσουσα εἰς τὴν ἐλλειψιν ἐπαρκῶν τεχνιτῶν θὰ δημιουργήσῃ μίαν προνομιακὴν διὰ αὐτοὺς θέσιν μὲ ἀμεσον ἀποτέλεσμα τὴν καθυστέρησιν μιᾶς ἐργασίας και τὴν πληρωμὴν ἡμημένων ἡμερομισθίων.

POYMANIA

ΤΗ ΚΙΝΗΣΙΣ ΤΟΥ ΔΟΥΝΑΒΕΩΣ ΚΑΤΑ ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΝ

Εἰς τοὺς λιμένας τοῦ Δουνάβεως κατέπλευσαν τὸν Φεβρουαρίου 4 μόνον ἀπόλοις 6159 τόνων νέτ., ητο τρία Ελληνικά 5610 τ. και τ. 1 'Αγγλικά 519 τόνων, ἔναντι: 18 πλοίων 29.716 τόνων τοῦ Φεβρουαρίου π. ξ. «Η μείωσις δρεστεῖται εἰς τὴν κατὰ Φρίτσον πήγεν τοῦ Δουνάβεως.

Κατὰ τὸν αὐτὸν μῆνα ἐξεχθησαν μόνον 5615 τ. οιτηρῶν, ητο: 1368 τ. δι 'Ελλάδα, 1793 τ. δι 'Ιταλίαν και 2484 τ. δικ Βόρειον 'Αφρικήν.

Η ΠΡΟΟΔΟΣ ΤΗΣ ΜΗΧΑΝΗΣ ΝΤΗΖΕΛ

ΛΑΜΠΡΟΝ ΔΙΑΓΡΑΦΕΤΑΙ ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ ΑΥΤΗΣ

Την 16η Μαρτίου συνήλθεν εις Λονδίνον τὸ τακτικὸν ἑτήσιον συνέδριον τῶν "Αγγλων ναυπηγῶν. Κατὰ τὰς ὀλίγας ἡμέρας τοῦ συνεδρίου τούτου ἀναπτύσσονται ἀπὸ μέρους τῶν ἐπιφανεστέρων ἐπρόσωπων τῶν διαφόρων κλάδων τῆς ναυπηγικῆς καὶ μηχανικῆς αἱ διάφοροι ἐπιτελεσθεῖσι πρόσδοι καὶ τὰ ἐπιτευχθέντα ἀποτελέσματα ἐκ τῶν νεωτέρων ἐφαρμογῶν, τόσον εἰς τὴν μηχανικὴν πρόσωσιν τῶν πλοίων, ὅσον καὶ εἰς τὰ σχέδια τῆς κατασκευῆς αὐτῶν.

Εἰς σειρὰν ἄρθρων θὰ προσπαθήσωμεν νὰ δώσωμεν χάριν τῶν κ. κ. Ἀναγνωστῶν τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» μίαν σαφῆ περίληψιν τῶν μᾶλλον ἐνδιαφερόντων θεμάτων, εἰς γλώσσαν ἀπλῆν, ποὺ συνεζητήθησαν κατὰ τὸ συνέδριον τούτο. Τὴν δημοσίευσιν ἀρχίζουμεν ἀπὸ τὴν πρόσδοιν τῆς μηχανῆς Ντηζελ, μὲ τὴν ἐν περιλήψι φενομένην ὀμιλίαν τοῦ "Άγγλου μηχανικοῦ κ. A. C. HARDY.

Τέσσαρα εἶναι τὰ ἐν χρήσει σήμερον κυριώτερα συστήματα μηχανῶν διὰ τὴν πρόσωσιν τῶν πλοίων. Ή ἀπλῆ, συνήθους τύπου παλιγδρομικὴ μηχανὴ, χρησιμοποιούμενη εἰς εὑρεῖαν κλίμακα ἐπὶ φορτηγῶν μὴ ἔχόντων ἀνάγκην μείζονος ταχύτητος, τὰ δὲ τρία πλέον συγχρονισμένα συστήματα εἶναι οἱ ἀτμοστρόβιλοι (τουρμπίνες), ἡ μηχανὴ Ντηζελ καὶ ὁ ηλεκτρισμὸς, ἐν συνδυασμῷ μὲ ἀτμοστροβίλους ἢ μὲ Ντηζελ.

"Η τελειοτέρα ἐξ ἀτμοστροβίλων μηχανὴ ηχθῇ εἰς τοιοῦτον σημείον πρόσδοι, ώστε γὰρ λειτουργῇ μὲ κατανάλωσιν καυσίμου ὅλης κατωτέρων τοῦ 0.6 τῆς λίδρας καθ' ἵππον ἀξονος (shaft horse power) καὶ ὥραν δι' ὅλας τὰς ἀνάγκας τοῦ πλοίου. Οἱ ηλεκτρισμός, ὡς κινητήριος δύναμις εἰς τὴν ναυτιλίαν, χρησιμοποιεῖται σήμερον ἐπὶ στροβίλοις, κατὰ τὸ πλείστον, μηχανῶν, συνολικῆς δυνάμεως 1.000.000 ἵππων καὶ πλέον. Ἀπομένει ἐκ τῶν ἀνωτέρω συστημάτων, ἡ μηχανὴ Ντηζελ, διὰ τὴν θέσιν τῆς ὁποίας ἐν τῇ Ναυτιλίᾳ δύναται γάρ λειτηθῆν τοῦτο μόνον: "Οτι ἀπὸ μᾶς εἰκοσιετίκαις, διε ἐνεφανίσθη, ἔφθασε σήμερον νὰ ἐφρημοσθῇ ἐπὶ πλοίων συνολικῆς χωρητικότητος 7.500.000 τόνων γκρός.

Τὸ πρώτον ἐφημέρισθη ἡ μηχανὴ Ντηζελ κατὰ τὸ 1911 ἐπὶ τοῦ μικροῦ τάνκερ «Vulcanus» καὶ εὐθὺς μετὰ ἔν ἔτος ἐπὶ τοῦ «Selandia». Τὰ δύο αὐτὰ μότορες πέντε ήσαν οἱ πρωτόποροι τῆς Ντηζελ καὶ ἡ ἐμφάνισί των εἰς τὰς θαλάσσας ἐσήμανε τὴν ἀπαρχὴν μᾶς νέας ἐποχῆς διὰ τὰς θαλασσίους μεταφοράς. Οἱ κ. A. C. Hardy δηλῶν ἐνώπιον τῶν συγκληθέντος προσφάτως ἐν Λονδίνῳ συνεδρίου τῶν ναυτικῶν ἀρχιτεκτόνων, ἀνέπτυξε τὴν ἐξέλιξιν τῆς μηχανῆς Ντηζελ ἀπὸ τῆς ἐμφανίσεως τῆς μέχρι σήμερον καὶ ουγχρόνως ἐξέθηκε τὰς προβλέψεις του διὰ τὸ μέλλον τῆς.

"Ἐφ' ὅσον ἡ Ναυπηγικὴ διοικητικία—εἰπεν δὲ ἐπιφανῆς "Άγγλος διμιλητῆς—διέρχεται μίαν ἐποχὴν ἐντόνου καταπτώσεως, λόγῳ τῆς γενικωτέρας μορφῆς τῆς οἰκονομικῆς κρίσεως τοῦ Κόσμου, "εἰνε εὐθετος ἡ στιγμὴ πρὸς μελέτην τῶν μεγάλων προσδόων, αἵτινες ἐσημειώθησαν εἰς τὸ σχέδιον τῶν πλοίων καὶ σκοπιμος ἡ ἔρευνα τῶν τεχνικῶν, πρὸς ἀναζήτησιν καὶ ἐπίτευξιν νέων διαρκῶν πλεονεκτημάτων διὰ τὰ πλοία.

Οἱ πλοιοκτῆται ζητοῦν τὰ περισσότερον οἰκονομικὰ πλοία, ἡ δὲ διαθετικὰ ἐξέλιξις τῆς ναυπηγικῆς καὶ τῆς μηχανουργίας ἐπέτυχε γάρ δημιουργήσῃ διὰ τὴν μηχανὴν Ντηζελ τὰς μεγαλυτέρας ἀρετάς. Τὸ διῆργκος τοῦ τοννάρι τῶν δημεροπλοίων μαρτυρεῖ πόσον ὑπερτέρα εἴνε ἡ μηχανὴ Ντηζελ, ιδίᾳ μᾶλιστα εἰς ὥρισμένους τύπους πλοίων, ἡ δὲ προτίμησίς τῆς εἴνε ἀδιαφορούμενης ἐπὶ τοῦ οἰκονομικοῦ ἐπιπέδου τῆς ἐκμεταλλεύσεως.

Πρέπει, πάντως, γὰρ διμολογηθῇ, διτε δοσον ἀφορᾷ τὴν ἐκλογὴν παρ' ἑνὸς πλοιοκτήτου τοῦ συστήματος τῶν μηχανῶν διὰ τὸ πλοίον του, ίδιᾳ μᾶλιστα δταν τίθεται τὸ διλημμα τῆς Ντηζελ, σπουδαίον ρόλον παίζει ἡ φυσιολογία. Συνέδη, δηλαδή, μερικοὶ πεπειραμένοι πλοιοκτῆται γὰρ ἀποκρύψουν τὰ μότορες, διότι τὰ ἐδοκίμασαν κατὰ τὰ πρώτα στάδια τῆς ἐξελίξεως τῆς μηχανῆς ἐσωτερικῆς καύσεως. Ή ἐκλογὴ των ἔθεωρηθή τότε ἀτυχής, ἐκ προκαταλήψεως δὲ μέχρι σήμερον παραμένουν πολέμιοι τῶν δημεροπλοίων. Οἱ λογαριασμοὶ τῶν ἐπισκευῶν καὶ αἱ ἀντιλήψεις τῶν ἀρχιμηχανικῶν δὲν ἀποτελοῦν στοιχεῖα πείθοντα τοὺς ἐν λόγῳ πλοιοκτήτας νὰ ἐπαγαλάδωσι τὸ πείραμά των, μέ σύγχρονον καὶ τελειοποιημένην μηχανὴν Ντηζελ, δόπτε θὰ ἦγοντο εἰς ἀλλοιαὶ συμπεράσματα.

"Ἔνα μότορες, εδρισκόμενον μεταξὺ στόλου ἀτμοκινήτων

πλοίων τῆς ίδιας ἐταιρίας καὶ ἐφωδιασμένον μέ πλήρωμα μηχανῆς κεκηρυγμένον ὑπέρ τοῦ ἀτμοῦ, σπανίως δύναται γ' ἀποδώσῃ ἐπιτυχῶς. Ἄφ' ἑτέρου, στόλος ἀπὸ μότορες πέποδηδει ἀριστα ἀποτελέσματα, ἀγνώτερα ἵσως τῶν συνήθων, δταν πάντα τὰ σκάφη ἔχουν τὸν ίδιον τύπον μηχανῆς, κατεσκευασμένον δὲ εἰς τὰ αὐτὰ ἔργαστα. Παρίσταται: ἐπίσης ἀνάγκη ἐπιλέκτου προσωπικοῦ, ἡ περία καὶ ἴκανότητας τοῦ δόποιου νὰ ἔχασφαλίζῃ τὴν ὀμιλήν ἔργασιαν.

ΤΑ ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΤΙΚΑ ΜΟΤΟΡΟΣΙΠΣ

Διὰ γὰρ λάδη κανεὶς μίαν σκφη ἰδέαν περὶ τῆς σημερινῆς θέσεως τῶν μότορες εἰν τῇ Παγκοσμίῳ Ναυτιλίᾳ, πρέπει γὰρ ἀριστη πορίσματα ἀπὸ τὰς ἐπισήμους στατιστικὰς τῶν διαφόρων ὑπευθύνων ναυτιλιακῶν δραγμούσιων. Κατὰ προτίμησιν, ἀξίζει γ' ἀρχίσης ὁ μελετητής ἀπὸ τὰς ναυτικὰς ἐκείνας Χώρας, αἱ δποιαὶ ἀρχήθεν ἐνεκολπώθησαν τὴν μηχανὴν Ντηζελ καὶ προήγαγον τὸν εἰς μότορες στόλον των, ὃστε νὰ κατέχῃ σύντος ἕνα σόδερωταν ποσοστὸν τοῦ σημερινοῦ τοννάρου των. Αἱ Χώραι: αὐταὶ εἰνε κατὰ πρώτον λόγον τὰ Σκανδιναυτικά Κράτη, ἡ Οὐλανδία καὶ ἡ Δανία καὶ εὐθὺς κατόπιν ἡ Ἀγγλία, ἡ Γερμανία, ἡ Ιταλία, ἡ Ισπανία καὶ ἡ Ιστρανία.

Αἱ Σκανδιναυτικαὶ Χώραι περιελήφθησαν εἰς τὴν γενομένην μελέτην ἐνιαίως, διότι τὸ μεγαλύτερον τῶν στόλων τῶν ἀπαρτίζεται ἀπὸ μότορες ἔχοντα δμοιόμορφον τύπον μηχανῶν Ντηζελ. Η Ἀγγλικὴ ναυτιλία κατείχε κατὰ τὰ τέλη τοῦ 1931 τὸ μεγαλύτερον γκρός τοννάρι εἰς δημεροπλοία, ἐν συκρίσει πρὸς τὰς λοιπὰς ναυτιλίας κεχωρισμένων, ἔναντι δμως συλλήβδην τῶν Σκανδιναυτικῶν ναυτιλιῶν ἔρχεται: εἰς δευτέραν μοίραν.

Ἐκ τῶν 493 Σκανδιναυτικῶν μότορες πτῶν τελούντων ἐν δημοσίᾳ, τὰ 311 ἀνήκουν εἰς Νορβηγούς ίδιοκτητας, ἔνχυτι 98 Σουηδικῶν καὶ 84 Δανικῶν. Ἐκ τῶν 311 Νορβηγικῶν τὰ 122 εἰνε τάνκερς, δλα δὲ τὰ λοιπὰ φορτηγά, ἐργαζόμενα εἰς τὰς παντοίας μεταφοράς τοῦ ὑπερθελαστικοῦ ἐμπορίου. Τὰ Σουηδικὰ μότορες πτῶνται κατὰ τὸ μεγαλύτερον αὐτῶν ποσοστὸν κατατάσσονται εἰς τὴν κατηγορίαν τῶν φορτηγῶν λάγνερς, τούτο ἀυτὸ δὲ παρατηρεῖται καὶ διὰ τὸν δημεροκίνητον Δανικὸν στόλον.

Η "Ανατολική" "Ασιατικὴ ἐταιρία" διατηρεῖ μέγαν στόλον μότορες ἐκτελούντων τὰς ἐξ Ἀπειρωτικῆς Εὐρώπης πρὸς τὴν Απωλοτήτην τοῦ πρώτου μότορος πτῶντος τοῦ Σελανία" διέπλευσε τὸν ὄκεανον κατὰ τὸ 1912 καὶ ἔκποτε μέχρι σημερον ἐξακολουθεῖ ἀνελλιπῶς ἐξυπηρετοῦν τὸ μεταξὺ Κοπεγχάγης καὶ Ἰνδοκίνας ἐμπόριον. Πολλὰ μικροτέρου τοννάρι Δανικὰ μότορες διατίθεται καὶ διὰ τὰς μεταφοράς τῆς Βορ. Θαλάσσης, βαθυμηδὸν δὲ οἱ Δανοὶ πλοιοκτῆται ἀντικαθιστῶσι τὰ ἀτμοκινήτα τὰς μεταφοράς τῶν σκάφη διὰ δημεροπλοίων.

Η ἔκτασις, ἢν ἔλαβον τὰ μότορες εἰς τὰς Σκανδιναυτικὰς ναυτιλίας, δέοντο γ' ἀποδοθῆ καὶ ἔν τινι μέτρῳ εἰς τὸ γεγονός, διτε αἱ τρεῖς αὐταὶ Χώραι: δὲν ἔχουν ίδιαν παραγωγὴν καυσίμων ὑλῶν, ὃστε οἱ πλοιοκτῆται δὲν δεσμεύονται ἀπὸ τὴν Εθνικὴν αὐτῶν Οἰκονομίαν, προκειμένου γὰρ ἐκλέξουν μεταξὺ γαιάνθρακος ἢ πετρελαῖου. Καὶ τὰ δύο εἰδῆ τὰ εἰσάγουν ἐκ τῆς ἀλλοδαπῆς καὶ συνεπῶς ἡ προέχουσα σκέψις των εἰνε μᾶλλον ποιά ἐκ τῶν δύο κατηγοριῶν καυσίμου ὅλης εἰνε δι' αὐτοὺς ἡ συμφερωτέρα.

ΤΑ ΜΟΤΟΡΟΣΙΠΣ ΤΩΝ ΛΟΙΠΩΝ ΚΡΑΤΩΝ

"Ο εἰς μότορες (ἐπιβατηγῶν καὶ μη) Ἀγγλικός ἐμπορικὸς

στόλος υπερβαίνει εις δύκον τὸν τῆς Σκανδιναυΐας, ἀλλὰ τὸ ποστόν τῶν Ἀγγλικῶν φορτηγῶν μότορσιπες εἰναις ἀσήμαντον ἔγκυτι τοῦ δύκου τῶν Σκανδιναυΐκῶν κρατῶν. Πρέπει ἐν τούτοις γὰ σημειώθῃ, διτὶ καὶ ἐν Ἀγγλίᾳ ἐναυπηγήθησαν πρὸ τοὺς ἀνω τῶν 12 φορτηγῶν μότορσιπες, μὲ μηχανᾶς Ἀγγλικῆς κατασκευῆς. Τῶν δημειευόπλοιων αὐτῶν καὶ γὰ ναυπηγήσεις καὶ ἡ ἐκμετάλλευσις γὰ σαν ικανοποιητικαῖ.

Ἡ Γερμανικὴ ναυτιλία ἔχει ἐν ὑπηρεσίᾳ 161 μότορσιπες συνολικῆς χωρητικότητος 547.116 τόννων γκρός. Εἰς τὸν ἀριθμὸν αὐτὸν περιλαμβάνονται πλειστα λάινερς, ἀνήκοντα εἰς τὰς ἑταῖρικας «Ἀμερικαὶ—Ἀμερικαὶ» καὶ «Βορειογερμανικὸν Λόδον», ἔχοντα τόπον σκάφους καὶ μηχανᾶς λίγην ἐπιτυχῶν συστημάτων, ἀναμφισβήτητας ἐπωφελῶν διὰ τὰ μεγάλα ταχυδρομοῖκα ὑπερωκέανικα.

Ἡ Ὁλλανδικὴ ναυτιλία κατέχει εἰς ἀριθμὸν σκαφῶν καὶ τοννᾶς περισσότερα δημειευόπλοια ἀπὸ τὴν Γερμανικὴν, ἀνήκουν δὲ ταῦτα εἰς τὸ «Ἄρεδ τοῦ Ρόπτερντεμ» κατὰ τὸ πλεῖστον καὶ ἐκτελοῦν τὰς πρὸς τὴν Ἰάδαν συγκοινωνίας.

Εἰς τὴν Ἰταλικὴν ναυτιλίαν διάριθμὸς τῶν μότορσιπες εἰναις, σχετικῶς, περιωρισμένης κλίμακος. Πρόκειται δημος περὶ σκαφῶν ἔχοντων μεγάλην χωρητικότητα. Τοῦτο αὐτὸν συμβαίνει καὶ εἰς τὴν Ἰτανικὴν Ναυτιλίαν. Τὰ ταχυδρομοῖκα σκάφη τῶν γραμμῶν τοῦ Εἰρηνικοῦ, τὰ ἀνήκοντα εἰς τὴν «Νίππον Γιούσεν Καΐσα» ἔχουν χωρητικότητα 17.000 τ. γκρός, ἐνῷ γὰ Ἰταλία κατέχει καὶ μότορσιπες 24.000 τ. γκρός, ὡς εἶναι γὰ «Σατούργια» καὶ γὰ «Βουλκάνια».

Ἡ εἰς δημειευόπλοια Ἰσπανικὴ χωρητικότητας εἰς τοννους γκρός, εἶναι πολὺ μεγαλυτέρα ἐν συγκρίσει πρὸς τὸν ὄπλον ἀριθμὸν Ἰσπανικῶν πλοίων. Τὰ Ἰσπανικὰ δημειευόπλοια—ἐκτὸς τῶν τάγκερς—κατεσκευάσθησαν ἐντὸς τῆς χώρας καὶ ἐξυπηρετοῦν κυρίως τὰς ἀκτοπλοϊκὰς συγκοινωνίας καὶ τὰς τῶν Βαλεαρίδων γῆσαν.

ΤΑ ΓΙΟ ΝΑΥΠΗΓΗΣΙΝ ΜΟΤΟΡΣΙΠΣ

Ἐκ τῆς μελέτης ἀφ' ἑτέρου τῶν ἐκάστοτε τριμηνιαίων στατιστικῶν τοῦ «Λόδον Ρέτζιστερ» περὶ τοῦ ὑπὸ ναυπηγήσιν τοννᾶς εἰς δλα τὰ Κρήτη, ἀποδεικνύεται γὰ διαθεματία τάσις πρὸς αὔξησιν τῆς κατασκευῆς δημειευόπλοιων καὶ ἐν αὐτῇ ταῦτη τὴν Ἀγγλίαν. Ἀπὸ τοῦ 1925 καὶ ἐντεῦθεν αἱ ναυπηγήσεις μότορσιπες ἡδησθησαν κατὰ 50 οἰο, τὸ δὲ ποσοστὸν αὐτὸν κατέπεσεν εἰς 25 οἰο, μόνον διὰ τὸ δὲ 3μῆνον τοῦ 1931, ὅποτε δημος καὶ γὰ δλη ὑπὸ ναυπηγήσιν χωρητικότης γῆτο τεραστίως μειωμένη, λόγῳ τῆς κρίσεως.

Ρεκόρδ εἰς τὰς ναυπηγήσεις μότορσιπες ἐσημείωσε πρὸ β' τρίμηνον τοῦ 1930, ὅποτε γὰ ἀναλογία τῶν μὲ μηχανᾶς Ντηζελ πλοίων εἶχε φθάσει τὰ 149.2 οἰο ἔναντι τῶν ἀκτοπλοϊών. Τὸ γηδημένον αὐτὸν ποσοστὸν γῆτο ἀπόρροια τῆς πυρετώδους ἐν Ἀγγλίᾳ ναυπηγήσεως τάγκερς διὰ λογαριασμὸν Σκανδιναυΐαν ἐφοπλιστῶν καὶ τῆς ἀλιρόκας ναυπηγήσεως μότορσιπες πρὸ τὰ Σουηδικὰ, Νορβηγίκη καὶ Δανικὰ ναυπηγεῖα. Ἀπὸ τῆς χρονολογίας ταῦτης μέχρι σήμερον ἐπῆλθε, θεσμίως, μία σημαντικὴ πτῶσις εἰς τὰς ναυπηγήσεις δημειευόπλοιων, γὰ ἀναλογία δημος τῆς μειωσεως γῆτο παράλληλος πρὸς τὴν ἀνακοπὴν τῆς κατασκευῆς καὶ ἀτμοκινήτων πλοίων.

Ἡ σύγκρισις τοῦ Παγκοσμίου τοννᾶς ἐδείχνει μέχρι τοῦ Ιουνίου 1927 μίαν ἔκδηλον ὑπεροχὴν τῶν μότορσιπες, ἔκτοτε δημος γὰ ὑπεροχὴ αὐτῇ ἀμφισβήτεται πότε ὑπὲρ τῶν μότορσιπες κακίποτε ὑπὲρ τῶν ἀτμοκινήτων πλοίων. Εἶναι δὲ τοῦτο πολὺ φυσικόν, ἀν ἀναλογίσθη κανεῖς τὰς ἀντικείμενους συνθήκας πρὸς τὰς δημοσίας ἀντιπαλαίες σήμερον γὰ Ὑψηλοὶς καὶ αἴτινες εἰχον σοβρόν τὸν ἀντίκτυπόν των καὶ ἐπὶ τῆς ἐκπτώσεως τῆς ναυπηγήσεως διομηχανίας.

Μία ἀπότομος πτῶσις τῆς κατασκευῆς μηχανῶν Ντηζελ παρετηρήθη μετεῦν τῶν ἑτῶν 1925—26 εἰς τὴν Γερμανίαν, τὴν Σουηδίαν καὶ τὴν Δανίαν, εἰς δὲ τὴν Γερμανικὴν ναυτιλίαν μέχρι τοῦ παρελθόντος Ιουνίου δὲ ἀριθμὸς τῶν ἀτμοπλοϊών γῆτο μεγαλύτερος τῶν δημειευόπλοιων. Ως πρὸς τὴν Ἰσπανίαν, Ἰτανικήν, Ὁλλανδίαν καὶ Ἰταλίαν γὰ κατασκευὴ μότορσιπες μέχρι τέλους τοῦ 1931 γῆτο ἀνωτέρα αἰσθητῶς τῆς τῶν ἀτμοπλοϊών, ἀλλ' εἰς τὴν τελευταίαν ταῦτην χώραν, ἀπὸ ἀπόψεως χωρητικότητος τῶν ναυπηγήσεων, ἐκλειστὸς τὸ ἔτος μὲ διαρεῖται τὴν πλάστιγγας ὑπὲρ τοῦ ἀτμοῦ, ἐξ ἀφορμῆς τῆς κατασκευῆς τῶν μεγάλων ἐπιθετικῶν ἀκτοπλοϊών «Rex» καὶ «Conte di Savoia» 50.000 τ. γκρός ἔκάστου. Ἡ αὔξησις τῶν ἀτμοκινήτων πλοίων ἐν Ἀγγλίᾳ ἥρχισε γὰ σημειώθη.

ἀπὸ τοῦ 1929, παρέμενε δημος ζωηρωτάτη πάντοτε γὰ προτίμησις εἰς τὰς ναυπηγήσεις δημειευόπλοιων τῆς κατηγορίας τῶν μικρῶν χωρητικοτήτων.

Εἰς τὴν Ἰτανικὴν παρετηρήθη τὸ 1929 ἀπότομος αὔξησις εἰς τὰς ναυπηγήσεις μότορσιπες δρειλογμένη κυρίως εἰς τὸ πρόγραμμα τῆς «Νίππον Γιούσεν Καΐσα». Ἡδη δημος δὲ πρὸ συνθήματος, σημειοῦται εἰς δλον τὸν Κόσμον μείωσις τῷ ναυπηγήσεων, ἀδιακρίτως τόπου καὶ συστημάτων προώσεων.

Πάντως τὸ μότορσιπε πέπεράτησε πλέον, διὰ τὰς ἑκατοποιητικὰς τύπους πλοίων, διὰ τὰς ὑπερθετικὰς συστημάτων μεταφοράς, τὸ γεγονός δὲ αὐτὸν δικαιοιογεῖ τὰς σκέψεις περὶ προβλέψεων διὰ τὴν μελλούτειχην αὐτοῦ ἐξέλιξιν. Τὸ μότορσιπε κατέλαβε μίαν ἀκλόνητον θέσιν, ίδια διὰ τὰ μεγάλα λάινερς, μάλιστα δὲ εἰς διαθέματα διάφορης καὶ ἐφαρμογῆς τῶν νεωτέρων συστημάτων, διὰ τὴν ταχύτητα πάντων τῶν ἔχοντων γῆτον μείωσις τῶν δέκατα ἀτμοκινήτων ὑπερωκεανῶν τῶν.

Μέχρι πρὸ δύο ἀκόμη ἑτῶν, ίσως καὶ διλιγότερον, γὰ ταχύτης τῶν μεγάλων ἀτμοκινήτων λάινερς δὲν ἔθεωρείτο ἐπαρκής ἔναντι τῶν ταχυπλόων μότορσιπες. Ἡ πρόσδοτα δημος τῶν ἀτμομηχανῶν μὲ τὰς ἐπιτευχθείσας ὑψηλᾶς πιέσεις, ἐν συνδυασμῷ καὶ πρὸς τὴν αἰσθητήν οἰκονομίαν ἐν τῆς ἀποδοχῆς τῶν καυσίμων ἐλαίων εἰς τοὺς λέβητας, ἐπέδρασεν εὐνόην δέπτη τῶν ἀτμοκινήτων σκαφῶν.

Ἐν τῷ μεταξύ ἐνεφανίσθη καὶ τὸ στροβιλογεντρικὸν πλοίον. Ἄγ καὶ τὸ κόστος τοῦ τύπου τούτου εἶναι μέγα, γὰ δὲ παρ' αὐτοῦ κατανάλωσις καυσίμου ὅλης σοδαρά, ἐν τούτοις ἐπέδρασεν ἐπὶ τῶν τάγκερων πλοίων καὶ τῶν μότορσιπες, ἀφ' ἐνδέ μὲν λόγῳ προτιμήσεως τῶν ἐπιθετῶν πρὸς πᾶν τὸ καινοφανές, ἀφ' ἐτέρου δὲ διὰ τὴν ἑκατοποιητικήν του ταχύτητα, ἀλλὰ καὶ λόγῳ τῶν μηχανικῶν του διατάξεων, αἴτινες παρέχουν πολλὰ πλεονεκτήματα διὰ τὰ μεταφερόμενα ἐμπορεύματα.

Εἰς τὴν κατηγορίαν τῶν τάγκερων γὰ Ντηζελ, δύναται τις γὰ εἰπη, διὰ κυριολεκτικῶν ἐξετόπισε τὴν ἀτμομηχανήν, πλὴν ἐλαχίστων ἔξαιρέσεων ἀφορασῶν ἀτμοκίνητα τάγκερες, ἀτιγα χρησιμοποιούσην, δημος καυσίμου ὅλην των, τὸ ἀκάθαρτον πετρέλαιον. Διὰ τὴν πρόσωσιν τῶν τάγκερων διίστονται ἀρδην αἱ γυῶμαι τῶν Σκανδιναυΐων καὶ τῶν Ἀγγλῶν ἐφοπλιστῶν καὶ τεχνικῶν. Οἱ πρῶτοι ἐπιμένουν, διὰ γῆτον μηχανῆς Ντηζελ ἀποτελεῖ τὸν ἰδεώδη τύπον διὰ τὰ τάγκερες, ἐνῷ οἱ Ὑψηλοὶ φρονοῦν, διὰ τὸ δέχον κατανάλωσιν γχιάνθρωπος ἀτμοκίνητον τάγκερ εἶναι, ἀπὸ ἐμπορικῆς ἀπόψεως, συμφερότερον.

Ἐκ τῶν στατιστικῶν τοῦ «Λόδον Ρέτζιστερ» ἐξάγεται ἀκόμη τὸ συμπέρασμα, διὰ κατὰ τὰ τελευταῖα ταῦτα ἔτη ἐπικρατεῖ τάσις χρησιμοποιητικῶν τῶν μηχανῶν Ντηζελ, μὲ ἐπίτευξιν ὑψηλοτέρων πιέσεων, εἰς τὰ σκάφη τὰ ἔχοντα χωρητικότητα 4000 τόννων καὶ κάτω. Ἀποτέλεσμα τῆς τάσεως αὐτῆς ὑπῆρξεν γῆ ἰδρυσις μεγάλου ἀριθμοῦ νέων ἐργοστασίων, διὰ τὴν κατασκευὴν τῶν εἰδίκων, πλέον, τύπων μηχανῶν Ντηζελ, γὰ καταλληλότης τῶν δοπίων διὰ τὰ μικρὰ πλοία, τὰ μικτὰ ἀκτοπλοϊκά, τὰ ἀλιευτικὰ καὶ τὰ ρυμουλκά, ἀπέδην φυγερά. Διὰ τὰς μηχανᾶς δημος αὐτὰς ἀπαιτοῦνται μηχανικοὶ ικανοί ἀλλως, τὰ πλεονεκτήματα, ἀτιγα παρέχουν εἰς τὰ πλοία, κινδυνεύουν γὰ μειωθοῦν, ἀν μὴ καὶ νὰ ἀπολεσθοῦν δολοτέρως.

ΟΙ ΤΥΠΟΙ ΤΩΝ ΜΗΧΑΝΩΝ ΝΤΗΖΕΛ

Τὸ κυριώτερον θέμα τὸ ἀπασχολοῦν σήμερον τοὺς τεχνικοὺς κυκλούς, ἐκτὸς τοῦ σχεδίου τῶν σκάφους καὶ τῆς ἐκρητήσεώς του, εἶναι γὰ ἐκλιγή τοῦ προτιμητέου τύπου μηχανῆς Ντηζελ δημος πρὸς τὴν οἰκονομικήν της κατανάλωσιν καὶ τὸν ἀριθμὸν τῶν ἐλίκων εἰς οὓς διαγέμεται γῆ δλη δύναμις. Αἱ μηχαναι Ντηζελ δύναται γὰ κατανεμηθῶσιν εἰς τὰς ἀκολούθους κατηγορίας, δοσον ἀφορᾶ τὰς ἔχοντας δύναμιν 1600—2000 λππων δυναμοφρένων (b.h.p.). Πρῶτον: Εἰς τὰς διχρόνους ἀπλῆς ἐνεργείας. Δευτέρον: Εἰς τὰς τετραχρόνους ἀπλῆς ἐνεργείας (διὰ διαδίδων ἐγχύσεως ἀέρος γῆ μὴ). Τρίτον: Εἰς τὰς τετραχρόνους ἀπλῆς ἐνεργείας (trunk) χωρὶς ἔγχυσιν ἀέρος, ἀλλὰ μὲ συγενή ὑπερφόρτωσιν. Καὶ τέταρτον: Εἰς τὰς τετραχρόνους μὲ σύστημα ἀντικαμένου ἐμβόλου (opposed piston).

Ποιοὶ ἔκ τῶν τεχνικῶν δύναται γὰ συμδουλεύση ἔνα πλοιοκήτην, διὰ γὰ προτιμήση οἰανδήποτε ἐκ τῶν τεσσάρων τούτων κατηγοριῶν, εἰς τὴν πρώτων μεγαλοπλοϊών. Καὶ ποία κατηγορία Ντηζελ εἶναι γὰ καταλληλοτέρα διῆκαστον εἰδί-

κού προσορισμού μότορων; Σήμερον οι τύποι της Ντζέλ όρχισαν ν' αποτελούν το άγιον κείμενο ευρέων μελετών, προκειμένου για προσαρμοσθεί στα πιστώτερα είς τὸν προσορισμόν των, χρήζει δὲ ή προσπάθεια αὕτη για ίδιον μόδην θήσεις στάδιον πειραματισμών καὶ ν' ἀκούσθειν ἐπ' αὐτῆς περισσότερον: γνωμικοί πρός διαφώτισιν καὶ κατατόπισιν τῶν τεχνικῶν κύκλων.

Τὸ ζήτημα, ἀφ' ἑτέρου, τῶν ἑλίκων συγκεντρώνεις ἐπ' ἐσχάτων ἀμείωτον τὴν προσορίζην τῶν ἐνδιαφερομένων, λόγῳ τῆς γνωμηγήσεως δύο μεγάλων ταχυδρομικῶν μότορων πειραματισμῶν μὲν + ἔλικας, ητοι τοῦ Ἰταλικοῦ «Victoria» καὶ τοῦ Βρετανικοῦ μότορων πειραματισμῶν τοῦ πρώτου μέγα ἐπιβατικὸν μότορων πειραματισμῶν «Aorangi» ἐφωδιάσθη μὲ 4 ἔλικας, διότι κατέστη ἀδύνατον γὰρ κατανεμηθῆ ν μεγάλη ἵπποδύναμις τῶν μηχανῶν του εἰς δύο μότορούς ἔλικας. Αἱ μηχαναὶ του ἡσαν δίχρονοι, ἀπλῆς ἐνεργείας (two cycle, single acting), ἐνῷ εἰς τὰ προσαναφερθέντα δύο μότορων πειραματισμούς κατενεμήθη μὲν εἰς τέσσαρας ἔλικας, δύναται δύμως γὰρ συγκεντρωθῆ καὶ εἰς δύο, εὐκόλως καὶ διμαλῶς.

Μετὰ τὸ «Aorangi», ἐπετεύχθη ἡ συγκέντρωσις μεγάλων δυνάμεων ἐπὶ διπλῶν ἑλίκων, ἐφηρμόσθη δ' ἡ μέθοδος αὕτη τὸ 1925 ἐπὶ τοῦ Σουηδικοῦ «Gripsholm», διὰ γὰρ συμπληρωθῆ τεχνικῶς κατὰ τὸ τρέχον ἔτος ἐπὶ τοῦ Ἀγγλικοῦ «Georgic». Μετὰ τὴν ἐπελθοῦσαν ἀπλούστευσιν, ἡ χρῆσις τῶν 4 ἑλίκων γίνεται μόνον εἰς εἰδίκας περιπτώσεις, ὡς λ.χ. ἐπὶ τοῦ «Bermuda», διότι ἀπῆτον τοῦτο ἀνάγκηι τοῦ βυθίσματος τοῦ πλοίου.

Αἱ πρόσδοιοι τῶν γεωτέρων πολυυστρόφων μηχανῶν μετὰ διαλιθίων ἐγχύσεως ἀέρος ἡ μῆ καὶ «λακμαρεῖδην» (airless injection fast, trunk, engines) καὶ ἡ τελειοποίησις τῆς διχρόνου μηχανῆς ἀπλῆς ἐνεργείας, δηλαγίξην ἐκ νέου τὸ στάδιον ἐφαρμογῆς τῶν τεσσάρων ἑλίκων, διότι ἐπειρετέονται τότε, δπως διὰ τοὺς ἐπιβάτες προσοριζόμενος χώρος διατίθεται ἀποκλειστικῶς εἰς τὰ καταστρώματα. Εἰς τὴν περιπτώσιν αὕτην ἔδει γὰρ ἀλλατωθῆ τὸ ὑψός του διὰ τὰς μηχανᾶς, χώρους, πρᾶξην διπέρ προεκάλεσε τὴν κατασκευὴν χαμηλοτέρων εἰς ὑψός μηχανῶν.

Οἱ ιδεώδης δύμως συνδυασμὸς ἐπιστοποιήθη, διότι ἔγκειται εἰς τὸν μηχανισμὸν ἐλαττώσεως τῶν στροφῶν τῶν μηχανῶν (gearing). Τοῦ συνδυασμοῦ τούτου ἐγένετο χρῆσις ἐπὶ ἐπτὰ Γερμανικῶν μότορων—λάγνερος, διὰ δὲ μέχρι σήμερον, καθίτοι ἐπὶ πολλὰ ἐπηρεσίους ἐν πηροστάσι, δὲν ὑπετέρην οὐδεμίαν ἀνωμαλίαν ἢ διλήθην. Ἐπὶ πλοίοι μὲ 4 ἔλικας καὶ δυνάμεως μηχανῆς 16.000 ἵππων, αἱ μηχαναὶ του ἔχουν δύναμις 2951 τόννων, δυνάμεων γὰρ μειωθῆ μέχρι 2340 τ., διὰ τὴς ἐφαρμογῆς τοῦ μηχανισμοῦ gear-ring, δύναμις 690 τόννων.

Τὸ τελευταῖον τοῦτο σύστημα, λόγῳ τοῦ μικροῦ ὑψοῦς διπέρ ἀποιτεῖ, εἰναι πρόσφορον διὰ φορτηγὰ πλοία, διότι ἐπειρέπει εἰς τὰ δύο ποστρώματα (tweenendecks) γὰρ κατασκευασθῶσιν ὑψηλότερα. Κατὰ πόσον ἐπὶ τῶν φορτηγῶν μότορων πειραματεροί μηχαναὶ τῆς μιᾶς ἡ τῶν δύο ἑλίκων, δὲν κατέστη ἀκόμη δυνατὴ ἡ συμφωνία τῶν γνωμάτων. Ή Ἀγγλικὴ ἀποφίησις ἐκδηλωθεῖται ἀπὸ τὰς ἀτμοπλοίας «Furness Withy» καὶ «Alfred Holt, Co», ἐπάχθη ὑπὲρ τῶν διπλοεικονιγήτων.

Εἰς τὰς μηχανὰς Ντζέλ, τὰς ἔχοντας δύναμιν κάτω τῶν 1600—2000 ἵππων, ἐφαρμόζεται ἀλλος τύπος, ἐλαφρώς διάφορος, ητοι διχρόνος—ἀπλῆς ἐνεργείας ἡ τετράχρονος ἀνευ διαλιθίων ἐγχύσεως ἀέρος. Οἱ λοιποὶ τῆς κατηγορίας ταύτης τούτοι εἰναι πολυσύνθετοι. "Ηδη, όρχισε γὰρ γίνεται χρῆσις τοῦ ἀνωτέρω ἀπλουστευμένου τούτου καὶ εἰς τὰ θαλαμηγά, τοῦτο δὲ δικαιοίγει εὐρὺ στάδιον ἐργασίας εἰς τοὺς κατασκευαστὰς τῶν ἐν λόγῳ μηχανῶν. Διὰ τὰ θαλαμηγὰ προτιμάται ἐπίσης καὶ ἡ ἐφαρμογὴ τοῦ ἡλεκτρισμοῦ εἰς τὴν πρόσωσίν των, διότι ἀποφεύγεται, κατὰ τὸ δυνατόν, ὁ κραδασμὸς τοῦ σκάφους.

ΑΙ ΔΙΑ ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ ΠΡΟΒΛΕΠΕΙΣ

Σχετικῶς μὲ τὰς κρατούσας θετικὰς προβλέψεις διὰ τὴν ἐξέλιξιν τῶν μότορων πειραματισμῶν, τούτης τοῦτοι εἰπεῖν: διά τὸν ἡδη καθωρισμένων γενικῶν γραμμῶν δεδομένου, διότι ἡ πρόσδοιος τῶν διχρόγων καὶ τετραχρόγων Ντζέλ ἔχει ἡδη φύλασσει εἰς τὸ σημεῖον, ὅπουτε γὰρ διαβλέπεται ἡ καταλληλότης ἐκάστου τούτου διὰ τὸν κατ' εἰδίκότητα προσορισμὸν τῶν μότορων. Ο τύπος μάλιστα τῆς τετραχρόγου μηχανῆς διὰ τῆς διαφορούς πιέσεως καὶ ἀνευ διαλιθίων ἐγχύσεως ἀέρος, ἔθετι ὥθη σπουδαίως καὶ ἀποτελεῖ ἡδη τὸν οἰκονομικότερον καὶ μᾶλλον

διαδεδομένον ἐν τῇ γνωμικῇ, διότι ἀποδίδει καὶ ἐν περιθώριον ἐμπορικοῦ κέρδους.

Καὶ δύναται τις νὰ δεδικιάσῃ, διότι ὅταν προσεχθεὶς θετικώσιν αἱ συνθῆκαι τοῦ ὑπερθαλασσίου ἐμπορίου, τὸ μέλλον τῆς μηχανῆς Ντζέλ διαγράφεται λαμπτρόν. Ο Εἰρηνικὸς ὄκεανὸς καὶ διαδικασίας Ντζέλ, θὰ ἀποτελέσουν εὐρέων πεδίων δράσεως εἰς τὰ μότορων πειραματισμῶν, δὲ ηδη περὶ αὐτοῦ πεισθήσῃ. Ως πρὸς τοὺς γνωμηγόνες μότορων πειραματισμῶν τοὺς οποίους οὐδέποτε διάρκειαν οὐδέποτε πειραματισμούς έχει: ηδη περὶ αὐτοῦ πεισθήσῃ. Όπως συνδυάσουν τὰ ἐν χρήσει ευστήματα, διὰ νὰ ἐπιτύχουν δύναται τὸ δυνατόν ἐπωφελέστερα ἀποτελέσματα.

ΝΕΑ ΙΑΠΩΝΙΚΑ ΜΟΤΟΡΣΙΠΣ

Ἡ «Kokusai Kisen Kaisha», μία ἐκ τῶν κυριωτέρων Ιαπωνικῶν ἀτμοπλοϊκῶν ἔταιρῶν παρήγγειλε κατ' αὐτὰς εἰς τὰ Ιαπωνικὰ Ναυπηγεῖα διὰ μικτὰ μότορων πειραματισμῶν τοὺς φορτίους καθόληγα διὰ μεταφορὰν 9000 τόννων φορτίου ἔκαστον, καθὼς καὶ ἀριθμοῦ τινὸς ἐπιβατῶν. Η ταχύτης των δρίζεται εἰς 19 μίλια. αἱ δὲ μηχαναὶ των μὲν ἐνὸς θὰ εἰναι Ντζέλ συστήματος Σοσλάτζερ καὶ δύναμεως 7600 ἵππων b.g.p.. τοῦ δὲ ἑτέρου θὰ εἰναι τοῦ Γερμανικοῦ τύπου M.A.N. Τὰ δύο νέα Ιαπωνικὰ μότορων προσορίζονται, διπλῶς μετὰ τριῶν ἀλλων ἐξυπηρετήσουν τὴν μηχανικὴν συγκοινωνίαν Ιαπωνίας—Ηγαμ. Πολιτειῶν, θὰ εἰναι δὲ ἀνωτέρα παντὸς ἀλλού. ἀκόμη καὶ αὐτοῦ τοῦ περιφέρμου μότορων πειραματισμῶν «Kirishima Maru».

ΑΙ ΕΤΑΙΡΙΑΙ ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΑΠΕΚΟΜΙΣΑΝ ΣΟΒΑΡΑΣ ΖΗΜΙΑΣ

Εἰς τὸ τελευταῖον τεῦχος τοῦ Λαγοδιγείου γνωμικοῦ περιοδικοῦ «Fairplay» δημοσιεύεται πίνακας περιέχων τὰ ἀποτελέσματα ἐκ τῆς τελευταῖον τοῦτος ἐκμεταλλεύσεως τῶν φορτηγῶν στόλων ἔνδεκα Ἀγγλικῶν ἀτμοπλοϊκῶν. Τὸ συμπέροχυμα εἰναι ἀπογοητευτικόν, διότι ἐμφανίζει: μὲ εὐγλώττους ἀριθμοῦς πόσον πακτητικὴ ὑπῆρχεν ἡ ἐργασία τοῦ φορτηγοῦ ἀτμοπλοίου καὶ πόσον καταστρεπτικὰ προσήλθον ἀποτελέσματα διὰ τοὺς κατόχους των.

Αἱ περιλαμβανόμεναι εἰς τὸν πίνακα ἔνδεκα ἀτμοπλοίαι εἰχον κατατεθείμενα κεφάλαια 3.611.708 λιρῶν καὶ ἡσαν ἰδιοκτήται 111 φορτηγῶν σκαφῶν συνολικῆς χωρητικότητος 534.287 τόννων γκρός, ἀναγεγραμμένων ἐν τοῖς διδίλοις των μὲ ἐκτιμηθεῖσαν ἀξίαν 6.294.277 λιρῶν στερλιγῶν.

Τὸ ἐκ τῆς ἐκμεταλλεύσεως δῶλων αὐτῶν τῶν φορτηγῶν κατὰ τὸ 1931 προκύψαν καθαρὸν κέρδος ἀνηλθε μόλις εἰς τὰς 33.680 λιρῶν, χωρὶς νὰ ἀφιερωθοῦν τὰ ἔξοδα γραφείων τῶν ἐταιριῶν, εἰς δὲ ἀνήκον, διότε πλέον τὸ ἀνωτέρω ποσὸν θὰ ἐξηταθεῖτο. Η κανονικὴ ἀπόδημεσις τῶν 111 αὐτῶν πλοίων ἀπῆται ποσὸν 377.699 λιρῶν, διότε δὲ ταύτης προέκυψεν ἀπὸ τὴν ἐκμετάλλευσίν των ζημιά ἐκ λιρῶν 344.000. Εἰς τὸ ποσὸν αὐτὸν ἀποσθέσεων αἴτιες—ἐλλειψεις κερδῶν—ἐδάρυνεν τὸ κεφάλαιον, δέον νὰ προστεθῇ δ τόκος δισων διανείων συνήθησαν παρὰ τῶν ἀτμοπλοϊκῶν, καθὼς καὶ ἡ ζημιά ἐκ τῆς ἐκπτώσεως τῆς ἐν τῇ ἡγορᾷ ἀξίας τῶν πλοίων των, δεδομένου, διότι ἡ ἐκπτωσις τῆς ἀξίας τῶν πλοίων κατὰ τὰ δύο τελευταῖα ἔτη ἡτο τεραστία.

"Οταν ἀναλογισθῇ κανεὶς, διότι πρὸ δικαιείας παρηγγέλλοντο φορτηγὰ πλοία πρὸ λ. σ. 9 κατὰ τόννον φορτίου καὶ διότι σήμερον τὰ δύο αὐτὰ καὶ σχεδὸν καινουργῆ σκάφη δὲν δύνανται νὰ πωληθοῦν εἰς τιμὴν μεγαλυτέρων τῶν λιρῶν 2.10.0 κατὰ τόννον, δύναται νὰ ἔχῃ μίαν ἀμυδρὰν δέσμην περὶ τοῦ ὅγκου τῶν ζημιῶν, αἴτιες ἐπήλθον εἰς τὸ γνωμικὸν κεφάλαιον.

Μία μερὶς Ἀγγλων ἐφοπλιστῶν διότι προστηρίζει τὴν γνωμήν διότι, ἐὰν τὰ γνωμηγόμενα σήμερον οἰκονομικὰ φορτηγὰ ἀτμοπλοία τῶν 9.100 τόννων ἀποδόσιους ταχύτητα 9 μιλίων μὲ κατανάλωσιν 16 μόνον τόννων γκανθιθράκων τὸ 24ωρον, τότε καὶ αὐτὰ τὰ πλοία τὰ ἀριθμοῦντα ἡλικίαν πέντε ἡ ἔξι μόλις ἐτῶν θὰ θεωρηθοῦσιν ώς ἀχρηστα.

"Ἐν τοιαύτῃ περιπτώσει: αἱ ζημιαὶ εἰς τὰ κεφάλαια τῶν ἀτμοπλοϊκῶν θὰ εἰναι κολοσσαῖαι, διότι δὲ πλοία διαρύνονται: διὰ σοδαρῶν ἐνυποθήκων διανείων δύνανται νὰ θεωρηθῶσιν ώς ἀπολεθεύοντα.

Ο ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΣ ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΤΙΣΜΟΣ

Η ΑΓΓΛΙΚΗ ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ

ΙΣΤΟΡΙΚΑ ΔΕΔΟΜΕΝΑ, ΠΑΝΤΟΤΕ ΕΠΙΚΑΙΡΑ

(Συνέχεια ἐκ τοῦ προηγουμένου)

Κατά το 1910, η Ἀγγλία επλήρωσεν ἑτησίως εἰς τὰς διαφόρους Ἀγγλικὰς ἀποπλοῖς διὰ τὴν μεταφορὰν τοῦ ταχυδρομείου πιὸ σὺν 32.000.000 λιρῶν. Σημειωτέον ὅμως, διτὶ σημαντικὸν ποσοστὸν τῆς διπλάνης ταύτης ἐπανήρχετο εἰς τὸ δημιούργιον ταιμείον ἐκ τῶν πληρωμῶν, εἰς δὲ ὑπερχερσούτῳ τὰ διέφορα ἄλλα Κράτη, διτινά ἔχρησιμοποίουν διὰ τὰς ἀνάγκας τῆς ταχυδρομικῆς αὐτῶν διπλωσίας τὰ ἐπιχρησγούμενα Βρεταννικὰ ἀποπλοῖα. Οὕτω διὰ τὴν «P.&O.» η δοκιμήσεις τῶν Ἰνδῶν καὶ Ἀποικιῶν κατέβαλεν ἑτησίως 167.000 λιρῶν, τὰ δὲ λοιπὰ Κράτη 15 φράγκα κατὰ κιλὸν μεταφερομένου ταχυδρομείου.

Ἐν τῷ μεταξύ, ἔλαβε χώραν γεγονός ἐξαιρετικῆς σημασίας διὰ τὴν ἴστοριαν τῶν πρὸς τὰς ἀτμοπλοΐκὰς ἑταῖρας ἐπιχορηγήσεων καὶ τὴν ἀνάπτυξιν τοῦ διεθνοῦς ναυτιλιακοῦ ἀνταγωνισμοῦ, ή ξυρρέεις τῆς πάλης διὰ τὴν κατάκτησιν τοῦ «Κυανοῦ» Ἐπίσειντος μεταξύ Ἀγγλων, Ὁλλανδών, Γερμανῶν καὶ Βορειοευρετικῶν. Κατὰ τὸ 1902 ἐσημειώθη ἡ «μαργκανοπόλησις»—διὸ ἐπωνυμάσθη—τῆς Οδύσσεις Στάρ Λάνι καὶ ἡ συμφωνία τοῦ τράστ Μόργκαν (1) μετ' ἄλλων ἀκόμη ἀτμοπλοΐῶν, συμφωνία, δι' ἣς ἀπεκλείετο ἡ «Κιούναρ», ήτις καὶ ἡναγκάσθη πλέον ύπ' ἀναλάβη τὸν ἀγώνα.

Τὴν Κιονυναρ ὑπεστήριξεν εἰς τὸν ἀντικωνιγμόν της ἡ Βρεταννικὴ κυβέρνησις (ῆδης σημειωτέον παρεχώρει ἐπιχορηγήσεις εἰς Ἀγγλικὰ μὲν πλοῖα, ἀνήκοντα δημοσίᾳ ἐν τῇ οὐδίᾳ μετά τὴν «Μοργκανοπόλησιν» εἰς Ἀμερικανοὺς κεφαλαιούχους), ἔκλεισε δὲ μετ' αὐτῆς τὴν 30ην Ἰουλίου 1903 σύμβασιν, διὰ τῆς ὁποίας παρεχωρεῖτο εἰς τὴν Κιονυναρ δάνειον 2.600.000 λιρῶν μὲ τόκον 2.75 ορού πρός τὸν σκοπὸν ναυπηγήσεως δύο μεγάλων ὑπερωκεανίων, ἀναπτυσσόντων ταχύτητα ἀνωτέραν δλων τῶν ἐν ὑπηρεσίᾳ ὑπαρχόντων ταχυδρομικῶν σκαφῶν. Τὰ δύο αὐτὰ πλοῖα ἦσαν τὰ περιήγημα κατατάσσαντα «Λουζιτάνια» καὶ «Μαυριτάνια», ἀτινα καὶ ἐλάμδηνον, ἀφ' ἣς ἐτέθησαν ἐν ὑπηρεσίᾳ, μίαν ἐτησίαν Κρατικὴν ἐπιχορηγήσαι 75.000 λιρῶν ἔκκαστον.

"Εγνατί: τής οίκονομικής τάυτης ένισχύσεως, ή Κιούναρ ύπερχρεώθη δπως ἀποκλείση πάσχαν συμμετοχήν ξένου κεφαλαίου εἰς τὴν κυριότητα τῶν μετοχῶν τῆς καὶ συνεπῶς πάσχαν συμμετοχήν ἀλλοδαποῦ εἰς τὸ συμβούλιόν της ή εἰς τὴν διεύθυνσιν τῆς ἑταϊρίας, εἰς τὰ σκάφη τῆς ὁποίας ἔδει, κατὰ κκνόνα, τὸ ἀνώτερον προσωπικὸν γ' ἀποτελῆται κατ' ἀποκλειστικότητα ἀπὸ Βρετανγοὺς ὑπηκόους. Διὰ τῆς ίδιας συμβάσεως τὸ Κράτος ἐπεφύλαξε τὸ δικαιώμα τοῦ ἀνωτέρου ἐλέγχου ἐπὶ τῶν ὑποθέσεων τῆς ἑταϊρίας. Ὑπεχρεοῦτο δικόμη η Κιούναρ νὰ μη πωλῇ τὰ ἔχοντα ταχύτητα ἀνω τῶν 17 μιλίων σκάφη της, ἀνευ προτ-

(1) Είναι λίαν ένδιαιρέσουσα και διδακτική, θα ήθυνετο διά νά προτελέσου θύμικα ιδιαιτέρας μελέτης, η περίπτωσις της «**Combine Morgan**»—ώς έπιπονομάζθη τότε—διά της έποιας οι νέοι πολιτικοί χωρίστηκαν τον Αγγλικανό πλοιού παρεμβηγούμενα, εἰς τρόπουν μάτια σκάφη ανήκοντα οικοστικών εἰς την **Morgan**, Αμερικανόν υπήκοον, παρέμενον υπό Αγγλικήν σημαίαν (και Βελγικήν). Τα πλοιά του «υπνωτικού **Morgan**» υπό Αγγλικήν σημαίαν ανήκονταν συνομαστικώς εἰς τὰς κάτωθι έπιπλα:

Αριθ. πλοίων	Χωρητικότης
48	283.383
9	23.993
3	18.186
12	106.710
4	26.465
28	266.824
10	70.803
<u>114</u>	<u>816.464</u>

"The International Marine Co της N. Γεροσής, έπισκυμας δργάνωσις της "Combine Morgan", κατέτην έν τη πραγματικότητα τάς μετοχές των "Αγγλικών έπαιρων, αί δόποι είχον ύπό τόν έλεγχον ωτιδών και τας άλλας άπειροις και ούτων ή κυριότερης δηλητής της άνω χωρητικότητος περισσότερο εἰς την δργάνωσιν του **Morgan**.

γουμένης ἀδείας τῆς Ἀγγλικῆς κυβερνήσεως, ηὗτις πάλιν ἀπήλαυνε τοῦ δικαιώματος νὰ διαθέτῃ κατά διούλησιν τὸν στόλον τῆς ἔταξιοῖς εἰς περίπτωσιν ἐπιτακτικῆς Ἐθνικῆς ἀνάγκης.

Τὴν σύμβοσιν ταῦτην ἡκολούθησεν ἡ κατ^α Απρίλιον τοῦ 1903 σύστασις μιᾶς ἐπιτροπῆς ἐπιφορτισθείσας παρὰ τοῦ Πρετανικοῦ Ναυπριχείου, διποις ἀγνοεωρήσῃ τὰς δάκτεις, ἐφ' ὧν παρεχωροῦντο ἐπιχορηγήσεις εἰς τὰς Ἀγγλικάς ἀτμόπλοιας διὰ τὴν πάρ^α αὐτῶν συντήρησιν «εὑδρόμων τοῦ ἐμπορικοῦ στόλου» καὶ διποις συγχρόνως προτείνῃ τίνι τρόπῳ καὶ ἀντὶ ποίες δικτύης θὲτο ἐφικτὸν νὰ ἔξασφαλισθοῦν ἀτμόπλοια διὰκρινόμενα διά τὰ ἀκόλουθα χρηστηριστικά των : α). Νὰ κατέχουν τὴν μεγαλυτέραν ταχύτητα μὲ τὴν εὐρυτέραν ἀκτίνα δράσεως. Τιθεμένης δις ἀρχῆς διτὶ οὐδεμίᾳ ἐπιχορηγήσεις ἥδυνατο νὰ παραχωρῇῃ εἰς σκάψη, ταχύτητος κατωτέρχς τῶν 20 μ.λιών. β). Νὰ ἔχουν τὸν κατάλληλον ἐξοπλισμὸν διὰ τηλεοδόξα τῶν 4.7 δακτύλων. γ). Νὰ κέντηγ-ται μηχάνημα πηγδαλιουχίας ὅποι τὴν γραμμὴν πλέυτεως. Καὶ δ). Ἐφ' ἣς στιγμῆς ἐπιχορηγοῦνται, νὰ μηδὲ δύνανται τὰ σκάψη ταῦτα γ^ρ, ἀλλάζουν σημαῖαν ἄγειν ἐγκοίσεως τοῦ Ναυπριχείου.

"Η ἐπιτροπή, μετά ἐμπειριστωμένην μελέτην, κατέλγησεν εἰς τὸ πόρισμα, διτὶ πλοίον μὲ ταχύτητα 20 μιλίων καὶ ἄνω, ἵκανδε δὲ νὰ διατηρήσῃ τὴν ταχύτητα ταύτην διὰ μίαν σημαντικὴν ἀκτίνα 3000 μιλίων περίου, ὥφειλε νά είνει μεγάλης χωρητικότητος, καὶ φυσικὰ μεγάλου μήκους καὶ δυθίσματος, πρᾶγμα δπερ παρουσίας τοῦτο τὸ μειονέκτημα: διτὶ καθίστα ἀδύνατον τὴν διά του Σουέζ δίοδον. Πρὸς δικασφάλισιν εἰς τὴν ἰδιαιτήτριαν ἔταιρον ἀπὸ τῶν Κηφιών, ἀτινας ἐν καιρῷ εἰρήνης θὰ διφέστατο ἐκ τῆς ἐκμεταλλεύσεως τόσων μεγάλων καὶ ταχέων πλοίων, προύτεινο οὐ πό τῆς Ἐπιτροπῆς γά παραπεχθῇ ἢ ἐγγύησις τοῦ Ναυαρχείου διὰ τὰ κεφάλαια τῆς γανυπηγήσεως, καθισταμένης οὕτω δυνατῆς εἰς τὸν ἐφωπλαστὴν, τῆς ἑξερήσεως τῶν οἰκονομικῶν μέσων πρὸς 3—5 αρ., ἡ τῆς χορηγήσεως εἰς αὐτοὺς ἐκ μέρους τοῦ Ναυαρχείου ἐνδε ἐφ' ἀπαξ ποσοῦ, ἀναλόγων τοῦ πρότου κόστους τῆς γανυπηγήσεως ἢ τέλος καὶ μᾶς ἐτήσιας ἐπιχορηγήσεως δι' ὥριαμένην χρονικὴν περίοδον. Βάσει ἐτήσιας ἐπιχορηγήσεως ἐξετιμάτο, ως κατωτέρω, ἡ τιμὴ τῆς πρότης γανυπηγήσεως πλοίου ἔχοντος ταχύτητα 20—26 μιλίων, καθὼς καὶ τὸ ἀναγκαιούν ποσό διὰ τὴν ταξιάρχην ἐπιγραφήν των εἰς λίστας στεοδίγας:

Γαύρηται σίγι μήνα Τωνδή μαντρα Λύμαντος πρωταράς Έργα έτυχος

20	350,000	19,000	9,000
21	400,000	22,000	19,500
22	470,000	25,500	40,500
23	575,000	30,000	67,500
24	850,000	40,000	110,500
25	1,000,000	52,000	149,000
26	1,250,000	68,000	204,000

Οι άριθμοι ούτοι δὲν διέφερον κατά πολὺ τῶν πρὸς τὴν «Κί-
σσανη» καὶ τὴν «Οὐάτη Στάρ Λάϊν» παρεχομένων ἐπιχορηγήσεων
διὰ τὰ ταχύτατα σκάψη των. «Οσον ἀφορᾷ τὸ πρόβλημα τῆς ἀπο-
κτήσεως ταχέων πλοίων, εἶναι ἐδιαφέρον νὰ γνωσθῇ τὶ ἔγραφεν
ὁ κυθηριακὸς Biles, μέλος τῆς ἀνωνεμούσης. «Τὰ ταχέα ταχυ-
δρομικὰ πλοῖα καθίστανται: ἐκμεταλλεύσιμα μαζὶ μέ ἔνα μεγά-
λον στόλον σκαρφῶν μικροτέρας ταχύτητος, μὲ καταρρεύες τὸ ἐμπο-
ρικὸν συμφέρον δι? Ἐλόχληρον τὸν στόλον, ἔστω καὶ ἂν αὐτὰ καθ'
ἐκατά δυνατῶν νὰ είνει παθητικῆς ἀποδόσεως, διόπτε κατ' ἀκολου-
θίαν ἀνακύπτει ἡ ἀνάγκη πρὸς ἔκσαφάλισιν τοῦ παρὰ τοῦ Ναυ-
αρχείου αἰτουμένου τοιωτού τύπου πλοίων, ὅπως εἰς δλας τὰς
μελλοντικὰς ταχυδρομικὰς συμβάσεις (10ετούς ισχύος) τεθῆ πε-
οιορισμός, καθ' ὃν ἀριθμός τις τῶν πλοίων τῆς συμβαλλομένης ἑ-
ταιρίας δρεῖται νὰ πληροῖ τοὺς δρους τοῦ Ναυαρχείου, τόσον ὡς
πρὸς τὴν ταχύτητα, δοσον καὶ εἰς τὰ ἄλλα οὐσιώδη στοιχεῖα.

"Όλα δέ τα ἀνωτέρω ἔξετεθησαν, εἰναι ἀρκετά διδύ μὲν καταδειχθῆ πόσον η σταθερὰ ἀποχολήσις τῆς Ἀγγλίας εἰς τὴν προσπάθειαν ἀναπτύξεως τῆς Ἐμπορικῆς τῆς Ναυτιλίας, ὑπῆρξε—κατὰ κυρίαρχου λόγου—πολιτικῆς καὶ στοιχιωτικῆς φύσεως.

Τούτο, ἀλλως τε, ἡτο καὶ φυσικὴ συνέπεια τῶν εἰδικῶν γεωγραφικῶν καὶ οἰκονομικῶν συνθηκῶν τῆς Βρεταννικῆς αὐτοκρατορίας.

Ἡ τοιαύτη δὲ προσπάθεια ἀπηχεῖται πλήρως ἀπό ὅσα κατὰ καριούς ἐγράφησαν εἰς διάφορα Ἀγγλικὰ περιοδικά τεχνικά καὶ οἰκονομικά καὶ ἀποκαλύπτεται τὸ πνεῦμα τοῦ προστατευτισμοῦ, διπερ ἐκυριάρχει παρὰ τοῖς Ἀγγλοῖς διὰ τὴν ναυτιλίαν τῶν.

Ἄλλος ἄξεπονέλθωμεν ἐπὶ τῶν διαδοχικῶν μέτρων τὰ ὄποια σὺν τῇ ἑξελίξει τῆς ἀναπτύξεως τοῦ Ἀγγλικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου, ἔλαβεν ἡ Ἀγγλικὴ Κυβερνήσεις. Σημειώτεον, ὅτι αἱ Κρατικαὶ ἐπιχορηγήσεις περιωρίζοντο μόνον εἰς τὸν κύκλον τῶν ταχυδρομικῶν συμβάσεων.

"Αν κατέ τὸ 1910, αἱ συμβάσεις τῶν ταχυδρομικῶν ἐπιχορηγήσεων τῆς Ἀγγλίας ἀνήρχοντο εἰς τὸν ἀρχῆ τοῦ παρόντος μηνικονούμενον ἀριθμὸν, μετὰ τὸν πόλεμον δύμας παρουσιάσθησαν μειωμέναις εἰς τὰς λ.σ. 648.061 (οἰκονομικὸν ἔτος 1923—24), κατανεμηθεῖσαι κυρίως μεταξὺ τῆς «P.&O.» (λίραι 252.500) διὰ τὰς γραμμὰς Ἰνδίων, Κίνας καὶ Αὐστραλίας, τῆς «Κιούναρ» (λίραι 57.845) καὶ τῆς «Οδάνι Στέρ Λάν» (λίραι 66.616) διὰ τὴν γραμμὴν τοῦ Βορ. Ἀτλαντικοῦ, τῆς «African Navigation» καὶ τῆς «British Africa» (λίραι 15.352) διὰ τὰς πρὸς τὴν Ἀφρικὴν γραμμὰς καὶ τῶν «Southern Railways» (70.000 λίραι), «Midland & Scottish Railways» (89.850 λίραι) καὶ «Union Castle» (5.070 λίραι) διὰ τὴν προσέγγισιν τῶν σκαφῶν των εἰς τὰς νήσους τῆς Ἀγίας Ελένης καὶ τῆς Ἀναστάσεως.

"Οπως προκανεψέρχουμεν, δικυρίαρχος χαρκεῖτο τῶν συμβάσεων ἑστηρίζετο ἐπὶ τῆς μεταφορᾶς τῶν ταχυδρομείων, μολονότι εἰνε εὔκαλυγον γά διεπιστώσῃ κανεῖς, ὅτι αἱ θεσπισθεῖσαι ἐπιχορηγήσεις κατεβάλλοντο καὶ ὅταν ἀκόμη δέν ωφίστηκεν ἐν τῇ πραγματικότητι ταχυδρομικὴ μεταφορά. Διετηρεῖτο τοιούτορό πως μίκη μεμονούμενον ὑπὸ τοῦ Κράτους δικαὶη προστασία τῆς Ἀγγλικῆς ναυτιλίας, ἐνισχυομένη καὶ διὰ ἀλλων διευκολύνσεων εἰς τὰ λιμενικὰ καὶ διάφορα ἀλλα τιμολόγια, τὰ φρικὰ δικαίωματα κ.λ.π.

Κατὰ τὸ 1921 ἐδημοτεύθη δό Νόμος τῶν «Trade Facilities» διὰ τῶν δροσίου παρείχετο ἡ ἐγγύησις εἰς τὰ συγκρόμενα δάνεια πρὸς μείσων τῆς ἀνεργίας. Τὸ μέγιστον, τῶν ἐπὶ τῇ δέσει τοῦ Νόμου τούτου, ἡγγυημένων πιστῶν ἀνήλθε τὴν 31ην Δεκεμβρίου 1926 εἰς 70 ἑκατομμύρια λίραις, ἐκ τῶν δροσίων τὸ διὰ τὴν γυπηγεικὴν διομηχαίνων ἀνελογίων πιστωτὸν ἔφθισε τὰ 20.000.000 στερλινῶν. Ἀνάλογος Νόμος, δό «Loan Guarantee Act», ἐψηφίσθη εἰς τὴν Ἰεραρχίαν, ἀλλ' αἱ «Trade Facilities» διεκόπησαν τὴν 31ην Μαρτίου 1927 ἐν Ἀγγλίᾳ, ἐνῷ τούτην τὴν εἰς τὴν Ἰεραρχίαν παρετείνοντο μέχρι τῆς 31ης Μαρτίου 1929, μὲ ἡγγυημένη ποσὰ 11.12 ἑκατ. λ.ρῶν. Μετὰ δὲ τὴν ἡμερομηνίαν ταύτην παρεχωρήθη καὶ νέα παράτασις μέχρι τοῦ τρέχοντος ἔτους, προδέποντα παραλλήλως καὶ τὴν μέχρι 14 ἑκατ. λ.ρῶν κατέχει τοῦ ἡγγυημένου ὑπὸ τοῦ Κράτους συγκομικοῦ ποσοῦ.

Κατὰ τὸν μέτρον τούτου ἐπετέθησαν αἱ Γάλλοι ναυπηγοί, παραπονούμενοι, ὅτι χάρις εἰς αὐτὸν τὸν προστατευτισμόν, πολλαὶ παραγγελίαι: Γάλλων ἐφοπλιστῶν ἐξησφαλίσθησαν ἀπὸ τὰ Ἰεραρχία καναπηγεῖα.

Διὰ τὴν ταχυδρομικὴν ὑπηρεσίαν μὲ τὴν Βόρ. Ἀμερικὴν ὑπέργραψε τὴν 27ην Ιουνίου 1928 δ. Γενικὸς Διευθυντής τῶν Ἀγγλικῶν ταχυδρομείων συμβάσεις μὲ τὴν «Κιούναρ» καὶ μὲ τὴν «Oceanic Steam Nav. Co.». Ἀμφότεραι: ἡσαν πενταετοῦς διαρκείας καὶ μὲ ἑτησίαν ἐπιχορηγήσιν 100.000 λίρῶν, κυματιούμενην δύμας ἀγαλδώγας τῆς ταχυδρομικῆς κινήσεως.

Σήμερον καὶ ἡ Βρεταννικὴ ἐμπορικὴ Ναυτιλία διφίσταται διαριτάτες τὰς συνεπείας ἀπὸ τὴν οἰκονομικὴν δυσπραγίαν καὶ τὴν ἔκπτωσιν τοῦ ἐμπορίου. Ἡ ἀργεσσα χωρητικότης εἰνε μεγάλη, μία δὲ πλήρης ἀπρεξία κυριαρχεῖ εἰς τὰ Ἀγγλικὰ ναυπηγεῖα, διτίνα σημειωτέον, εἰργάζοντο κατὰ 50 σ.ο. ἀπὸ τὰς παραγγελίας τῶν ἀλλοδαπῶν ἐφοπλιστῶν.

Οπωτεδήποτε, τελειώδης ἡ γνώμη, ὅτι δέον δοῖοι: οἱ οἰκονομικοὶ παράγοντες τῆς Ἀγγλικῆς οἰκονομίας γ' ἀφεθοῦν ἐλεύθεροι: εἰς τὴν φυσιολογικὴν αὐτῶν ἐξέλιξιν καὶ σταδιοδρομίαν ἔχει μέχρι τῆς στιγμῆς ἐπικρατήσει. Πρὸ διλίγου ἀκόμη δ. κ. Συδόντεν, εἰς ἐπερώτησιν τοῦ διοικητοῦ κ. W. Ayles ἐδήλωσεν, ὅτι μόνον εἰς 25 χλιδάδας στερλινῶν ἀγγήλθον διὰ τὸ οἰκονομικὸν ἔτος 1930, αἱ πρὸς τὴν ναυτιλίαν ἐπιχορηγήσεις.

Μόνον διὰ τὸ γιγαντιαίον ὑπὸ ναυπήγησιν γένον «Κιούνάργυτερ»

τὸ Board of Trade περιωρίσθη γ' ἀναλάδη διὰ λαμδὸν τῆς Ἀγγλικῆς Κυβερνήσεως τὴν ἀσφάλειαν τοῦ σκάφους δι' ἐκεῖνο τὸ ποσὸν (2 ἑκατομ. λ.ρῶν), ὅπερ δέν ἦδυντο ἡ ἀσφαλιστικὴ ἀγορά τοῦ Λονδίνου νὰ καλύψῃ.

Ἐσχάτως διάφορα σχέδια προύταθησαν πρὸς τὸν σκοπὸν τοῦ περιορισμοῦ τοῦ τμήματος ἐκεῖνου τοῦ ἐμπορικοῦ στόλου, παρωχημένης ἡλικίας, πρὸς ἀναζωπύρωσιν τῆς ναυπηγικῆς ἐργασίας.

Τὸ Ναυτικὸν δύμας Ἐπιμελητήριον τοῦ Λονδίνου ἐπενέβη καὶ ἐχαρακτήρισεν ὡς ἀνοήτους τὰς τοιαύτας προσάσεις, πρὸ τοῦ δέ μόλις μηνῶν τὸ Board of Trade, ἐπιληφθέν τοῦ ζητήματος, ἀπεφάνη, ὅτι ἡ πρωτοβουλία διὰ τὴν ἀχρήστευσιν τῶν παλαιῶν πλοίων θὰ ὥφειλε νὰ ἀφεθῇ εἰς τούς πλοιοκτήτας καὶ ὅτι ἀκόμη καὶ ἐὰν δλαῖ αἱ ἐφοπλιστικαὶ ἐπιχειρήσεις τοῦ Κόσμου ηθελον προέλθει εἰς συμφωνίαν μειώσεως τοῦ παλαιοῦ αὐτῶν τονάζ, οὐδὲν δύσκολος, ἀν μὴ καὶ ἀδύνατος, ἡ ἐφαρμογὴ τοιούτου μέτρου.

Εἰς τὸν πλοιοκτήτην πρέπει: γ' ἀφεθῇ πλήρης ἐλευθερία διαθέσεως τῶν σκαφῶν του. Μετὰ τὴν οὕτω καθορισθεῖσαν ἀρχήν, αἱ συζητήσεις στρέφονται: ἡδη ἐπὶ τῆς δυνατότητος τῆς «λογικοποιήσεως» τῶν ναυπηγείων πρὸς τὸ σημεῖον δ' αὐτὸν ἐπετελέσθη ἀπὸ τοῖς ἴκανης πρόσδοσος. Πάντως πρόκειται: περὶ προσπαθειῶν τῆς ιδιωτικῆς διομηχαίνας, δπως ἀντιμετωπίσῃ τὰς δημιουργηθεῖσας γέκες συνήθηκες, τὸ δὲ γεγονός, ὅτι ὁ Βρεταννικὸς ἐφοπλισμὸς ἡδησεις κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη τὴν χωρητικότητά του κατὰ ποσοστὸν πολὺ μικρότερον τῶν ἀλλων σηματιών, τείνει γὰ διαπιστώσῃ, ὅτι καλλιον παντὸς ἀλλοῦ ὁ Ἀγγλος πλοιοκτήτης ἐπιτζητεῖ τὸ περιορισμὸν τῶν ἐκ τοῦ παροπλισμοῦ τῶν σκαφῶν του ἀπωλειῶν, χωρὶς νὰ προστέχῃ εἰς τὴν Κρατικὴν ἐπικουρίαν.

(Ἐκ τοῦ Ἰταλικοῦ)

EM. GAZZO

ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗ ΕΥΡΩΠΗ

Η κίνησις τῶν τοιῶν λιμένων

Σημαντικὴ ἡτο ἡ κατὰ τὸ λῆξεν τρίμηνον μείσων τῆς ναυτιλιακῆς κινήσεως τῶν τριῶν μεγάλων λιμένων τῆς Ηπειρωτικῆς Εύρωπης, Ἀμερικῆς, Ρόττερνταμ καὶ Ἀμβούργου, ἐναντὶ τῆς ἀντίστοιχου περιουσίης γρονθῆς περίδοσος. Ο κατωτέρω πίναξ δεικνύει: ἀναλυτικῶς τὸν ἐπελθόνταν μείσων κατὰ λιμένας τὸν μῆνα Μάρτιον, ώς καὶ διὰ τρίμηνον.

Ἀμβέρσα

Μάρτ. 1932	π. 751	τ. 1.310.106	ἀ.)π.	759	τ. 1.150.319	ἀ.)π.	1570	τ. 1.538.083										
Μάρτ. 1931	π. 931	τ. 1.685.674	ἀ.)π.	912	τ. 1.504.234	ἀ.)π.	1674	τ. 1.770.138										
Διαφορά	ἀ.)π.	180	τ. -345.568	>	153	τ. -353.915	>	-104	τ. -232.055									
α' Μην. 1932	π. 2355	τ. 4.153.886	π. 2324	τ. 3.380.563	π. 4408	τ. 4.565.917	π. 3' Μην. 1931	π. 2552	τ. 4.654.081									
α' Μην. 1931	π. 2552	τ. 4.654.081	π. 2660	τ. 4.284.840	π. 4583	τ. 5.037.986	διαφορά	ἀ.)π.	197	τ. -500.195	>	336	>	904.277	>	-175	>	-472.069

Η διὰ τὸ Ρήγον κίνησις ἐμειώθη

Ἡ παγκόσμιος οἰκονομικὴ κρίσις, ὡς ἀλλως τε καὶ ἀναμένετο, δὲν ἀφήνει ἀδικτον καὶ τὴν διὰ τὸ Ρήγον κίνησιν, ἡ μείσων τῆς δροσίας ὑπῆρχεν ἀρκετά αἰσθητή τὸ 1930, ἐξενθέσα κατὰ πολὺ τὸ 1931. Πλήρεις στατιστικαὶ δὲν ὑπάρχουν ἀκόμη, ἀλλ' ἐκ τῶν γνωσθέντων στοιχείων, ἀτίνα συνεκόντρωσεν ἡ κεντρικὴ ἐπὶ τῆς ναυσιπλοΐας τοῦ Ρήγου ἐπιτροπή, προκύπτει: διὰ τὴν ἡμερησικὴν διάταξην ὅπων τῶν παραρρηνίων λιμένων, ἀνελθόσα τὸ 1927 εἰς 133.5 ἑκατ. τόννων, τὸ 1928 εἰς 124.3 ἑκατ. τ., τὸ 1929 εἰς 132 ἑκατ. τ. καὶ τὸ 1930 εἰς 123.6 ἑκατ. τ., οὐδὲν μεμνούμενον διὰ τὸ λῆξεν τούς μειωμένην εἰς τὸ ποσὸν τῶν 100 ἑκατ. τόννων.

ΙΤΑΛΙΑ

Αἱ πρὸς τὴν Ναυτιλίαν ἐπιχορηγήσεις

Τὸ σύνολον τῶν προβλεπομένων διὰ τὸ ἀρξάμενον οἰκονομικὸν ἔτος 1932—33 ἐπιχορηγήσεων τοῦ Ἰταλικοῦ Κράτους πρὸς τὴν Ναυτιλίαν τῆς Χώρας θὰ ἀνέλθῃ σε 336.268.500 λιρέτας, ήτοι: θὰ εἰναι ἀνάτορον τοῦ δι' ἐπιχορηγήσεων διατεθέντος πέριοδου ποσοῦ κατὰ 50.000.000 λιρέτων.

Ο λιμὴν τῆς Γένοβας

Ἡ δι' ἐπιχορηγήσεων καὶ παντοῖας ἀλληλες μορφῆς μέτρων ὑποστήσεις τῆς Ἰταλικῆς εμπορικῆς ναυτιλίας καὶ ἡ διασφάλισης ὑπέρ των αὐτῆς δοσῶν τοῦ ποσού περιορισμού τοῦ ιπποκάρηγος τοιαύτης τῆς Χώρας, ἀπέδωσεν ἀξιόλογα ἀποτελέσματα, ἀν κρίνη τις ἀπὸ τὰς σχετικὰς στατιστικὰς ἐνδος ἐκ τῶν κυριωτάτων Ἰταλικῶν λιμένων, τοῦ τῆς Γένοβας.

Καὶ ἡ μὲν κίνησις ἀπέδωσεν σχεδόν ἐξ διολήγρου ἐξηγοραλίσθη ἀπὸ τὴν Ἰταλικήν σημαίαν. Ως πρὸς τὰ ἐμπορεύματα, τὸ Ἰταλικὸν ποσοστόν ἦτο ὑπερδιπλάσιον ἐναντὶ δόλων διαφοράς τῆς Γένοβας 1.178.801 τόννοι: ἐμπορευμάτων περὶ τῆς Γένοβας 2.538.723 τόννοι: παρ' Ἰταλικῶν. Οι ἀριθμοὶ αὐτοὶ διὰ τὸ 1930 ἤσαν 3.369.700 τόννοι: διὰ τὰ ἔνα πλοῖα καὶ 2.870.925 τόννοι διὰ τὰ Ἰταλικά.

"ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ,,

ΔΕΚΑΤΕΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ
ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ

ΓΡΑΦΕΙΑ ΛΕΟΦΟΡΟΣ ΣΩΚΡΑΤΟΥΣ 35 ΤΗΛΕΦ. 40.658
ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΑ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: "ΧΡΟΝΙΚΑ,,

ΟΡΟΙ ΕΤΗΣΙΑΣ ΣΥΝΔΡΟΜΗΣ

ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ ΔΡΧ. 150. ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ ΛΙΡΑ ΑΓΓΛΙΑΣ 1.

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

"NAFTIKA CHRONIKA,,

A REVIEW OF SHIPPING & COMMERCE

PIRAEUS - GREECE

ΤΟ ΔΕΚΑΤΕΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

Μαρτίου και διαφωτιστική ύπηρξεν, ή, πρωτοβουλία του Τεχνικού Επιμελητηρίου, δραγανωθείσα διάλεξις τού είδικώς ύπο της Κυβερνήσεως μετακληθέντος Ιταλού λιμένου.

Η ΔΙΑΛΕΞΙΣ ΤΟΥ κ. ΓΚΑΛΛΙ λιμενολόγου κ. Γκάλλι περὶ τού λιμένος Πειραιώς. Υπὸ τὸ πρόσιμα τῆς ἐπιστῆμης καὶ τῆς μακροχορού πείσας ὁ σοφὸς καθηγητὴς τῶν ναυτικῶν κατασκευῶν ἐν τῷ Πολυτεχνεῖο τῆς Ρώμης ἀνέπικεν ἐν πλάτει τὰ καταστάτον τόσον πολύπλοκον ζῆτημα τοῦ πρώτου Ελληνικοῦ λιμένος, ἀνέταπε τὰ κατὰ καιροὺς ἐκπονηθέντα σχέδια, εἰδικῶν τε καὶ ἔραστεχνῶν, χωρὶς νὰ ἀμφισβητηῇ καὶ τούτων τὴν συμβολὴν διὰ τὴν ἐκπόνησιν τοῦ ὄριστικοῦ σχεδίου διαρρυθμίσεως, ἐθεοεν Ἀ' Escart, ὡς χαρακτηριστικῶς εἶπε, τὰ κατ' αὐτὸν ἀντιοικονομικὰ καὶ τεχνικῶν μη προσαρμοζόμενα εἰς τὰς ἀνάγκας τοῦ λιμένος σχέδια καὶ ἐτόνισεν ἐν τέλει ὅτι η μόνη μελέτη τῆς δόπιας ἐνηργείας τὴν χάραξιν καὶ τὴν τεχνικοοικονομικὴν βάσιν εἶνε η τῆς παλαιᾶς Λιμενικῆς Ἐπιτροπείας.

Ἐν τέλει, παρουσίασε πρὸ τοῦ πυκνοῦ ἐκ τεχνικῶν ἀκροατηρίου τὸ ίδιον τοῦ ὄριστικον σχέδιον τῆς διαρρυθμίσεως τοῦ λιμένος, σχέδιον πράγματι βαθύτατα μελετημένον, συντηρητικῶτατον ἐν τῇ δόῃ τοῦ διατάξει, μαρκάν πάσης ἐπαναστατικῆς γραμμῆς, ητὶς διακρίνει τὸ πλεῖστον τῶν προηγούμενων σχεδίων.

Ἡ συζήτησις, βέβαια, ἐπὶ τῶν τεχνικῶν λεπτομερειῶν δὲν ἐπεξετάνη, ἵνα οὖμες ἐν τῆς ὅλης μαρκᾶς ὄμιλίας τοῦ σοφοῦ ἐπιστήμονος ἐξάγεται, καθ' ἡμάς. Πόσον ἡ προχειρολογία καὶ τὸ ἀνεύθυνον τῶν συζητήσεων ἐβλαψε καιρίως καὶ παρηπόδισε τὴν πρόσδοτον τῆς τελικῆς διαρρυθμίσεως τοῦ λιμένος Πειραιώς. Ο κ. Γκάλλι, οητῶς τονίζει ἐν τῇ ἐκδέσει τοῦ, ὅτι τὰ μέχρι σήμερον ἐκτελεσθέντα ἔργα τῆς Βορείου πλευρᾶς ἀριτώτατα ἐξετελέσθησαν, βάσει ὀλῶν τῶν ἐπιστημονικῶν δεδομένων καὶ τῶν ἀπαίτησεων τοῦ λιμένος. Εἰς τὴν χάραξιν μάλιστα τοῦ σχεδίου τοῦ προβάνει, στηριζόμενος ἐν πολλοῖς, εἰς τὸ προηγούμενον τῆς Λιμενικῆς Ἐπιτροπείας. Καὶ οὖμες, ἀπὸ διετίας τὰ ἔργα ἀνεστάλησαν. Εὐκαιρία μοναδικὰ διὰ τὴν ἐξεύρεσιν τῶν ἀναγκαίων οἰκονομικῶν μέσων πρὸς συνέχισιν καὶ συμπλήρωσιν αὐτῶν ἀπωλεσθησαν. Τότε ὁ δανεισμὸς εἰς τὴν ἀγορὰν τοῦ Λονδίνου ἦτο εὐκολός, τὰ ἔργα θὰ είχον προχωρήσει καὶ ὁ πλήρης ἐξοπλισμὸς τῆς Βορείου πλευρᾶς θὰ είχεν ἀποτελεσθῆ. Σήμερον ἔχομεν τὰ σχέδια καὶ δὲν ὑπάρχουν τὰ χρήματα. Ὁ λιμὴν παρέμεινεν ἡμιτελῆς καὶ εἶνε ἀδηλὸν ἂν θὰ δυνηθῷεν, ὑπὸ τὴν παροῦσαν κατάστασιν, νὰ ἐξεύρωμεν τὰ μέσα διὰ τὴν πλήρη διαρρύθμισίν τοῦ. Ιδού τὸ ἀποτέλεσμα τῶν μεμψιμοιρῶν σοζήτησεων τόσων ἐτῶν: ὁ λιμὴν Πειραιῶς ὁ συγκεντρών τὸν παλμὸν τῆς ἐμποροβιομηχανικῆς Ἐλλάδος παρέμεινεν ἡμιτελῆς.

Πρὸς τὰ πληρώματα τῶν ἐκκαθαρισθέντων ἀκτοπλοϊκῶν σκαφῶν προσγίγνεται μία κατάφωρος ἀδίκια τὴν δοτίαν, θέλουμεν νὰ ἐλπίζωμεν,

ΕΠΙ ΜΙΑΣ ὅτι ἡ Διοίκησις τοῦ Ταμείου ἐκκαθαρίσεως θὰ ἐπιλύσῃ κατὰ τὸδόπον ικανοποιοῦντα πτωχοὺς βιοπλαστάς, στερηθέντας μάλιστα τοῦ βιοποιστικοῦ των ἀπογεγέλωτος. Προσκείται περὶ τοῦ ποσοῦ τῆς ἀποζημιώσεως, ιδίᾳ τῶν ἀξιωματικῶν, διὰ τοὺς ὅποιους τὸ Συμβούλιον τοῦ Τ.Ε.Ε.Σ. ἀρνεῖται ν' ἀναγνωρίσῃ τοὺς εἰς τὸ ναυτολόγιον τοῦ σκάφους ἀναγραφομένους μισθούς, μὲ τὴν δικαιολογίαν ὅτι ὁ μισθός, φέρεται εἰπεῖν τῶν 5000 δραχμῶν διὰ τὸν α'. πλοίουσιν, δὲν εἶνε ὁ συνήθης τῶν ἀκτοπλοϊκῶν σκαφῶν.

Ἀνεξαρτήτως τοῦ ἀν τὸ γράμμα καὶ τὸ πνεῦμα τοῦ νόμου 5304 δύναται νὰ δικαιολογήσῃ τοιαύτην ἐμηνείαν, θὰ ἡτο, τῇ ἀλλητείᾳ, ἀκατανόητον νὰ στερηθοῦν ἀνθρώποι, μηδένα ἄλλον ἔχοντες πόρον ζωῆς ὑπὸ τὴν σημερινὴν ναυτιλιακὴν κοίσιν καὶ διὰ τῆς ἐκκαθαρίσεως τῶν πλοίων ἐφ' ὧν εἰργάζοντο, τῆς ἐργασίας των καὶ τῆς πλήρους ὀποζημιώσεως, ποὺ ἀποδεδειγμένως ἐκ τῶν ναυτολογίων δικαιούνται νὰ λάβουν.

Δὲν εἶνε ἡ πρώτη φορά. Περιπέτεια ποὺ συχνὰ ἐπαναλαμβάνεται καὶ ὅμως η Ἑλληνικὴ μοιραία τῆς ΔΙΩΡΥΓΕΣ ΤΗΣ ΚΟΡΙΝΘΟΥ δὲν μᾶς ἐπέτρεψε νὰ τὴν ἀποφύγουμεν εἰς τὸ μέλλον. Πρόκειται περὶ τῶν τοιχωμάτων τῆς Διώρυγος Κορίνθου. Δὲν παρέσχεται χρόνος, χωρὶς γὰρ σταματήσῃ ἡ διάντης συγκοινωνία ἐπὶ 1 ή 2 μῆνας. Τὰ ὑπέρ την διώρυγα χώματα καταπίπουν εἰς τὸν στενὸν δίαυλον καὶ ἀποφράσσουν αὐτὸν.

"Ἄν υπόλογίσῃ τις τὰς βαρυτάτας ζημίας ποὺ ἐπιφέρει εἰς τὸν συγκοινωνιακὸν ωμούν τῆς χώρας, τὴν ἡθικὴν μείωσιν ἔναντι τῶν ξένων, ἀφοῦ ἐμφανιζόμενα διὰ ἀδύνατούμεν νὰ συντηρηθῶμεν ἔνα τεχνικὸν ἔργον ἀπλούστατης μορφῆς καὶ τὰς δαπάνας, ἃς υφίσταται ἡ ἐπαριστὴς ἀφ' ἐνός, διὰ τὰς ἐκάποτε ἐκβαθύνεις καὶ αἱ ἀτμοπλοῖκαι ἐπαριστὴς ἀφ' ἐτέσσον, διὰ τὰς καθυστερήσεις καὶ τὰ διὰ τοῦ Μαλέα ταξιδία, θὰ φύσῃ εἰς τὸ συμπέρασμα, διὰ προτιμώτερον θὰ ἡτο νά ἔξενερθῇ διποδήποτε, εφ' ἀπαξ, τὸ ἀναγκαῖον ποσὸν διὰ τὴν προμήθειαν ἐνός ἐκσκαφέως καὶ τῶν λοιπῶν ἔξαρτημάτων τῆς διώρυγος ἐκ τῶν ὑπερθέρων. Πληροφορούμενα σχετικάς διάντης διάντης ἔχει τοιαύτην προμήθειαν τῶν καταλήγων ἐργαλείων. Ήδη ὅμως ὁ Ισθμὸς καὶ πάλιν κατέρρευσεν. Ιδωμεν εἰς τὸ μέλλον!..

ΝΕΑΙ ΑΓΟΡΑΙ ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΠΑΡ' ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ

Παρ' Ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν ἡγοράσθησαν κατὰ τὸ διαρρεῦσαν 150θέμερον τὰ ἀκόλουθα φορτηγὰ σκάφη:

«Gonzenheim» Γερμανικόν, ἡγοράσθη διὰ πελάτην τοῦ κ. Σταθάτου ἀντὶ τιμῆς 11.000 λιρῶν. Τὸ σκάφος τούτο εἶνε τόννων γκρόδες 4251, νέτ 2642, φορτίου 8938 τόννων καὶ ναυπηγίσεως 1914. Διὰ φορτίου εἰς χύμα διαθέτει χώρον 481.000 κυβ. ποδῶν, διὰ δέματα 444.000 κυβ. ποδῶν καὶ διὰ μπώνκες 25.290 κ. ποδῶν. Κατεσκευάσθη ἐπὸ τὸν ἔντονον τοῦ Σύντερλαντ ναυπηγίων καὶ μηχανονηγείων W. Doxford, ἔχει δὲ διαστάσεις μήκους 388.4 ποδῶν, πλάτους, 51.9 π. καὶ διαγωνίου βάθους κυπρῶν 23.5 ποδῶν καὶ φέρει μηχανάς τρικυλίνδρους 25'', 42 1/2'' καὶ 70'' μὲ διαδρομὴν ἐμβόλου 48 ίντσῶν, αἰτινες ἀναπτύσσουν δύναμιν 339 ονόμ. ίππων.

«Matador» : Συνεφωνήθη, ὡς γνωστόν, πρὸς ἀγορὰν παρὰ τοῦ κ. Μάντακος ἀντὶ τιμῆς 4650 λιρῶν. Κατὰ τὴν γενομένην ὥμοιον ἐπιθεωρούμενον τούτου, ἐγκατελεῖφθη.

«Canadian Victor» : Εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχος ἀνεγράφαμεν διὰ ο. κ. Αριστ. Ωνάστης ἡγόρασεν ἐν φορτηγών, διότε θὰ μετανομασθῇ «Σωκράτης Ωνάσης». Συμπληρωματικῶς μᾶς ἀνεκοινώθησαν τὰ ἀκόλουθα: «Ο κ. Αρ. Ωνάσης συνεφώνησε τὴν ἀγορὰν οὐχὶ ἐνός, ἀλλὰ δύν Καναδικῶν νυθερητικῶν φορτηγῶν, τύπου «B. Standart», ἀλλὰ τιμῆς 11.000 λιρῶν (;) ἔκαστον καὶ ὑπὸ τὸν δόρον τῆς ἐπιθεωρήσεως πέντε ἀδελφῶν σκαφῶν, τῆς σειρᾶς «Canadian Victor», ἔξω ὃντας ἐκλέκη δύο.

Τὰ σκάφη ταῦτα εἶναι τ. γκρόδες 5454 ἔως 5492, φορτίου 8300-8400 τ. ἔκαστον, διαθέτουν χώρον διὰ φορτίου εἰς χύμα 424.000 κ.π. διὰ δέματα 387.000 κ.π. καὶ διὰ μπώνκες 24.757 κ.π., ἔχοντες ἐμφορτούν βάθυτα 25.5 ποδῶν, χρησιμοποιοῦντες ἔξι μῆδας τοῦ 1297 τόννους, ἔχοντες δὲ παρὰ τῷ Ἀγγλικῷ Λόδω κλάσιν 100A1 καὶ κατασκευὴν 1920 καὶ 1921 εἰς τὰ ναυπηγεῖα «Canadian Vickers Ltd».

Φέρουν δύο χαλύβδινα καταστρώματα μὲ διαστάσεις μήκους 400 ποδῶν, πλάτους 52.4 καὶ διαγωνίου βάθους κυπρῶν 28.5 ποδῶν, μὲ ποδοστέγον 51 ποδῶν, μεσοστέγον 120 π., καὶ ἐπίστεγον 50 ποδῶν. Αἱ μηχαναὶ των, ιδίας κατασκευῆς, εἶναι τρικυλίνδροι, 27'', 44'' καὶ 73'' μὲ διαδρομὴν ἐμβόλου 45'' ίντσῶν καὶ δύναμιν 520 ίππων. Εἶναι ἐφωδιασμένα μὲ τρεῖς λέβητας πιέσεως 180 λιβρῶν κατὰ τετραγωνικὴν ἓντσαν μὲ 9 καρμίνους, ἐπιφάνειαν ἑσχάρας 198 τ.π., θεματιονέντην ἐπιφάνειαν 7.800 τ.π. καὶ τεχνιτὸν ἐλκυσμὸν F.D. Η παραλαβὴ των θὰ γίνη εἰς Μόντρεαλ, Χάλιφαξ η Καΐμπεκ.

ΑΓΓΛΙΚΑ ΣΧΟΛΙΑ ΔΙΑ ΤΑΣ ΑΘΡΟΑΣ

ΑΓΟΡΑΣ ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΠΑΡ' ΕΛΛΗΝΩΝ

Τὸ Λονδίνειον ναυτικὸν περιοδικὸν «Syren», ἀσχολούμενον μὲ τὰς ἀρδόας ἀγορὰς φορτηγῶν, σχολίαζε ἔτερον ἐπὶ τοῦ ίδιου θέματος ἀρθρίδοιν. Αγγλικῆς ἐφημερίδος, ἔχοντος ως ἔξης: «Οι Ἑλλήνες πλοιοκήται ἔξακολουθοῦν ἀγοράζοντες παλαιά Ἀγγλικά φορτηγά, πρὸ τινῶν δὲ ἡμερών εἰς «Ἐλλην, πρώτην ἐφοπλιστής, ἐλεγεν, ὅτι σπεύπεται ν' ἀγοράσῃ ἐναὶ η δύο φορτηγὰ καὶ νὰ τὰ ἐργασθῇ, ἀσφαλίζων αὐτὰ μερικῶς η καὶ μόνον διὰ κινδύνους συγκρούσεως καὶ ὀλικῆς ἀπωλείας».

»Κατ' αὐτὸν τὸν τρόπον, ως διετείνετο, θὰ ἡδύνατο νὰ εἰλεῖ τὴν τύχην νὰ ἀποκομίσῃ κέρδος τι ἐκ τῆς ἐκμεταλλεύσεως των η πάντως ν' ἀσχοληθῇ εἰς ἐπιγείρουσιν ἐν τῇ ὅποιᾳ ο κίνδυνος ἀπωλείας τῶν ζημιάτων τοῦ δὲν εἰλεῖ μέγας, ως συμβαίνη εἰς διαφόρους ἄλλας ἐπιχειρήσεις ξηρᾶς».

Τὰ ἀντώτερα ἐπιχειρήσαται σχολίαζονται ἀπὸ τὸ «Syren» ως ἔξης: «Προφανῶς ὁ «Ἐλλην οὐτος ἐφοπλιστής ἔξαρτη τὸ κέρδος ἐκ τῆς ἐκμεταλλεύσεως ἐνός η δύο ἀγοράζομένων παρὰ αὐτοὺς πλοίων ἀπὸ τὸν τρόπον τῆς ἀσφαλίσεως. Διὰ τὴν κάλυψιν ὅλων τῶν κινδύνων

θὰ έδαπάνα έτησίως ἔνα ποσὸν 3000 λιρών περίπου κατὰ πλοίον, ἐνῷ δὲ διλιγόν μόνον ἀπλέιαν καὶ σύγκρουσιν ἡ δαπάνη του αὐτῆς δὲ περιορίζεται διὰ κάθε πλοίου γύρω τῶν 800 λιρών έτησίως. Εἰς περίπτωσιν σοβαροῦ ἀβαριῶν, διὰ τὰς ὁποίας τὸ πλοίον του θὰ ἥτο ακάλυπτον, δὲν θὰ τὸ ἐπεσκεύαζεν, ἀλλὰ τὸ ἐπλέιει πρὸς διάλυσιν.

»Η μέθοδος αὐτὴ τοῦ «Ελλήνος ἑφοπλιστοῦ δὲν είνε καινοφανής, ἐφαρμόζεται δὲ καὶ παρ' ἄλλων «Ελλήνων πλοιοκτητῶν, οἱ όποιοι ἡγράσαντο πολλὰ πλοῖα πλαισιέρας ναυπηγήσεως, εἰς τιμᾶς ἀλαφώρων ὑψηλοτέρως ἀπὸ τὰς κρατοῦσας διὰ τὰς πρὸς διάλυσιν πωλήσεις. «Τὸ τοιαύτας συνθήκας τὸ πρόβλημα διὰ τὴν πλοιοκτήτην είνε ἐπὶ πόσον χρόνον θὰ δυνηθῇ νὰ ἐκμεταλλευθῇ τὰ πλοῖα ταῦτα.

»Ἐνας σοβαρός Ἀγγλικὸς ἑφοπλιστικὸς Οίκος, κάτοχος στόλου ἀνά τῶν 20 συνήθων φορτηγῶν ἀτμοπλοίων, ὑπολογίζει ὅτι ἡ πραγματικὴ σημειωνὴ ἀξία τοῦ πλωτοῦ ὑλικοῦ του είνε κατωτέρα κατὰ 1.000.000 λιρών ἀπὸ τὰ ποσὰ τὰ ἀναγεγραμμένα ἐν τοῖς βιβλίοις του. Τούτο σημαίνει, ὅτι κεφάλαιον 1.000.000 λιρών ἀπωλέσθη τελικῶς, δεδομένου, ὅτι καὶ ἔαν τὰ ἐν λόγῳ ἀτμοπλοία πωλήσισιν είνε ζητημα, ἔαν τὸ ἐκ πωλήσεως των προϊόντων θὰ ἐκάλυπτε τὰς ἔντοκους διμολογίας τῆς ἑταῖριας.

»Παρὰ ταῦτα, ὑπάρχουν σήμερον πρόσωπα πιστεύοντα εἰς τὴν δυνατότητα ἐπιτεύξεως κερδῶν ἀπὸ τὴν ἐκμετάλλευσιν ἐνὸς φορτηγοῦ καὶ ὑπὸ τὰς σημειωνὰς ἔτι συνθήκας τῆς ναυτιλιακῆς ἐκπτώσεως. Τὰ πρόσωπα αὐτὰ είνε «Ελλήνες ἑφοπλισταί, οἵτινες καὶ συνεχίζουν τὰς ἀγορὰς πλοίων».



ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΑΙ ΑΣΥΝΕΤΕΙΑΙ

Παρὰ τοῦ Πλοιάρχου τοῦ φορτηγοῦ «Ωκεανία» κ. Ι. Μ. Καρίβαλη ἐλάβομεν τὴν ἀκόλουθην ἐπιστολήν, ἀρκετὰ δηλωτικὴν τῶν στρεβλῶν ἀντιλήφεων, ποὺ ἐπικρατοῦν ἀτυχῶς ἀκόμη, εἰς εὐάριθμον μερίδα τῶν Κρατικῶν ὑπαλλήλων μας, περὶ τῶν ὑποχρεώσεων αὐτῶν πρὸς τὴν δεινοπαθοῦσαν Ναυτιλίαν μας.

Κύριε Διευθυντά,

«Ἀπὸ τῆς ἑκδόσεως τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» μὲν ἐνδιαφέρον καὶ ἐκτίμησιν παραχαλούσθω τοὺς ὑπὲρ τοῦ «Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ ἀγώνας σας, εἷμα δὲ βέβαιος ὅτι θέλετε φίλο ενήση εἰς τὸ προσεχές τεῦχος τὰ κάτωθι, προκειμένου μάλιστα περὶ ὑποθέσεως σχετιζόμενης μὲ ναυτικὰ συμφέροντα, τὸ δόπιο δὲν πρέπει νὰ διέρχονται ἀπαρατήρητα καὶ δὲ σημερον, πων ὁ «Ἐμπορικὸς στόλος τῆς πατρίδος μας ἔξαιρετικῶς μαστίζεται ὑπὸ τῆς παγκοσμίου κρίσεως.

Ἐφόδωσα σιτηρά ἐκ τῶν λιμένων Νοβορωσίσκης καὶ Νικολάεφ προοριζόμενα διὰ τοὺς λιμένας Θεσσαλονίκης, Πειραιῶς καὶ Σούδας (Κερτῆς). Εἰς τὸς λιμένας Θεσσαλονίκης καὶ Πειραιῶς τὸ φορτίον μου ἔφεροντετο εἰς τὰς φορτηγίδας καὶ ἐπὶ τῆς προκυμαίας, μὴ ζυγιζόμενον ἐν τῷ ἀτμοπλοΐῳ, ἀλλὰ παραλαμβανόμενον ἀπὸ τὸν ἀντιπρόσωπον τῶν φορτωτῶν, οἱ όποιοι μὴ παραδίδοντες ἀμέσως τὸ φορτίον εἰς τὸν παραλίτητας (λόγῳ δυσκολιῶν τοῦ συναλλάγματος), χωρὶς νὰ ζυγίζουν ὑπελόγιζαν τὴν διὰ κάθε λιμένα προοριζόμενην ποσότητα, ἐν σχέσει μὲ τὰς φορτωτικάς.

Οι ἐν Πειραιεῖ ἀντιπρόσωποι τῶν φορτωτῶν, κακῶς ὑπολογίσαντες τὴν ἐν Πειραιεῖ ἐφερτωθεῖσαν ποσότητα, ἔξετιμσαν ὅτι τὸ ἐν τῷ πλοίῳ ὑπόλοιπον φορτίου διὰ Σούδαν ἦτο 1000 τ., ἐφ' ὃ καὶ ὁ ἐν Πειραιεῖ πράκτωρ τοῦ ἀτμοπλοίου μοὶ ἔχορήγησεν ἀπόσπασμα τελωνειακοῦ δηλωτικοῦ διὰ 1000 τ. διπέρο καὶ παρέδωσα εἰς Σούδαν μετὰ τῶν λοιπῶν Ναυτιλιακῶν μον ἔγγράφων, ὡς συνήθως.

Κατὰ τὴν ἀπόρετάσιν τῆς ἐκφορτώσεως εἰς Σούδαν παρουσιάσθη ἔλλειμπα φορτίου ὡς ἔγιστα 114 τόννων. Οἱ ζυγιστὴς τοῦ Τελωνείου Χανίων ἐτίλεψάν τοῦτο εἰς τὴν Διεύθυνσιν τοῦ Τελωνείου καὶ ὁ Τελώνης ἔδωσε διαταγὴν εἰς τὸν «Ὑποτελώνην Σούδας» νὰ γίνη ἔρευνα ἐπὶ τοῦ ἀτμοπλοίου. Πληροφορηθεὶς τοῦτο, διὰ νὰ καθυστερῶ τὸ ἀτμοπλοίον, παρεκάλεσα τὸν «Ὑποτελώνην καὶ Τελωνειακὸν ἐλεγκτὴν νὰ ἐπιθύων ἀμέσως τὸν ἀτμοπλοίον καὶ νὰ ἐκτελέσουν τὴν ἔρευναν. Μετὰ αὐτὸν ἐπέβην καὶ ἔγω καὶ ἔδωσα διαταγὰς εἰς τὸν «Ὑποτελώνα» καὶ Ναύλαρχον τοῦ σκάφους νὰ ἀνοιχθοῦν ὅλα τὰ διαμερίσματα τοῦ σκάφους καὶ νὰ διευκολύνονται ὅπερ καὶ ἔνεντο. Τὸ ἀπότελεσμα τῆς ἔρευνῆς ἥτο ἀντίθετον πρὸς τὰς ὑπονοίας τοῦ Τελώνου Χανίων.

Κατόπιν τούτου τὴν 23ην Μαρτίου ἔζητησα τὰ ναυτιλιακὰ μον ἔγγραφα ἀπὸ τὸν «Ὑποτελώνην διὰ τὸν ἀποκλεύση τὸ σκάφος μου, ἀλλὰ οὗτος ἡρήνθη, ὡς ἔχων τοιαύτην διαταγὴν τοῦ Τελώνου Χανίων, ὅλως ἀναιτίως πλέον. «Υπεχερώθην λοιπὸν νὰ μεταβῶ ἐκ Σούδας εἰς Χανιά, ὅπου καὶ διεμαρτυρήθην εἰς τὸν Τελώνην διὰ τὴν ἀδικαιολόγητον καθυστερήσην τοῦ πλοίου μου. Οὕτως, ἀντὶ νὰ ὅμολογήσῃ τὴν πλάνην του καὶ νὰ διατάξῃ τὰ δέοντα, ἔξεωργίσθη, συνέταξε πρωτόκολλον καὶ ἔζητησε τὴν ἔγγραφον ἀπολογίαν μου, διότι....διεμαρτυρήθην, ἐπιβραδύνας οὕτω ἐτι περισσότερον τὸν ἀπόπλουν τῆς «Ωκεανίας». Επιπροσθέτως ἡσίωσε καὶ ἔγγυητικὴν ἐπιστολὴν τοῦ πράκτορος, διὰ νὰ ἐπιτρέψῃ τὸν ἀπόπλουν.

ορος, διὰ νὰ ἐπιτρέψῃ τὸν ἀπόπλουν.

«Ολα αὐτὰ ἔχετελέσθησαν συμφώνως πρὸς τὰς ἐπιθυμίας τοῦ κ. Τελώνου. Καὶ ἡδη ἔρωτα: Δὲν ἡδύνατο ἡ διαδικασία αὐτὴ νὰ γίνη ἀπὸ τὸν «Ὑποτελώνην Σούδας, ὃστε νὰ ἀποστοθῇ ἡ καθυστερήσης, ἐξ ἡδη τὸ σκάφος ἀπώλεια πολύτιμον διὰ τὸν καθηκόν του, ὃστα τὸ πλοίον μου ἐνέρθη παρὰ τῶν ἐλεγκτῶν του κενὸν φορτίου ἐντελῶς;

»Δυστυχώς Κρατικοὶ τινες ὑπάλληλοι, ἀν καὶ καλῶς γνωρίζουν τὰ τε καθηκόντα των, ὃντας καὶ τὴν μαστίζουσαν τὴν Ναυτιλίαν μας δεινήν κρίσιν, ἐννοοῦν συχνά νὰ παρεμβάλλουν ἀνευ λόγου προσκόμπατα εἰς τὸ ἔργον της καὶ νὰ ἀπομονώγουν ἐπίζημίους καθυστερήσεις, ἀντὶ πιντοιτρόπως νὰ διευκολύνουν αὐτήν, ἀγνοούντες ἵσως ὅτι «Ο ΧΡΟΝΟΣ ΕΙΝΕ ΧΡΗΜΑ»!!

Χερσόν 29 Μαρτίου 1932

Μετὰ τιμῆς

I. M. ΚΑΡΙΒΑΛΗΣ
Πλοίαρχος τῆς «Ωκεανίας»

ΟΙ ΕΝ ΤΗΙ ΞΕΝΗΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΜΑΣ

Κύριε Διευθυντά,

«Ἄπο τοῦ 1922 ίδρυσα «Ελλήνικὸν ναυτικὸν γραφεῖον εἰς τὴν Βενετίαν καὶ ἐνθέρευος ἔκτοτε καὶ μέγις σήμαρον ὑπεστηρίχθην παρὰ τῶν «Ελλήνικῶν ἑφοπλιστικῶν γραφείων τοῦ Λονδίνου καὶ παρὰ τῶν ἀλλαχοῦ δρομεγένων ἑφοπλιστικῶν, ὃν τὰ σκάφη κατὰ τὴν Βενετία προσέγγισαν των ἀνατίθεντας ὅπερ τὴν ἀντιπρόσωπευσιν μου διὰ τὴν ὑπεστηρίξειν καὶ περιφρύσησιν τῶν συμφρόνων των. Εἶναι ἀλλως τὰ γνωστάν, πόσον προθύμως τὸ γραφεῖον μου κατέσβαλε καὶ καταβάλλει πάσχον δυνατήν προσπάθειαν διὰ νὰ ἀπομηγνηθῇ ἡρήνη τὰς αἴτιες ἀποτέλεσματα τῶν Ελλήνικῶν πλοίων εἰς τὴν Βενετίαν Ναυτιλίας.

»Ἐπειδὴ τὰς «Ναυτικὰ Χρονικὰ» μέ τίσον ἔκδηλον ἐνδιαφέρον ἀνεκίνησαν τὸ δέητημα τῶν ἐν τῷ ξένῃ «Ελλήνων πρακτόρων, ἐπιθυμώ νὰ σάς τοντον καὶ ἔγω, διὰ τὸν τελευταῖον καιρὸν συμβαίνει καὶ εἰς τὴν Βενετίαν, διὰ τοῦ πατέρων στοιχείους ἀλλοίς λιμένας τοῦ ἔξωτερικοῦ. «Ελλήνικὰ φορτηγά καταπλέσσοντας ἔδη, διατίθενται εἰς ξένους πράκτορας, τοὺς καὶ παραλίπτας πολλάκις τοῦ φορτίου, πράγμα διπερ φρονώ, διὰ μᾶλλον λιμένων ἀναθέτουν τὴν πρακτόρευσιν «Ελλήνικῶν πλοίων εἰς ξένους ἐν Βενετίᾳ πράκτορας, χωρὶς νὰ ὑπολογισθῇ διὰ ὑπάρχον «Ελλήνικά γραφεῖα δυνάμενα πράκτορας, χωρὶς νὰ ὑπολογισθῇ διὰ εἰς τὸν πράκτορα τοῦ πλοίου. Πλήρως διπούς τὸν Ναυτικὰ Γραφεῖα ἀλλοίων λιμένων ἀναθέτουν τὴν πρακτόρευσιν τὰ συμφέροντα τῶν σκαφῶν μας.

Θέλομει διὰ τὸ φυσικόν μοντέρνον αὐτὸν καὶ θέλομει διὰ εἰς τὸ πλέλλον θέλει: ἐπιδειχθῆται προσπάθεια αὐτὸν μέρους τοῦ ἑφοπλιστικοῦ μας κόσμου εἰς ἐνίσχυσιν τὸν ἐν τῷ ξένῃ «Ελλήνων πρακτόρων, ἀλλὰ καὶ πλειστέρα μεταξὺ τῶν τελευταίων ήμένων ἀλληλεγγύη.

Bενετία 24 Μαρτίου 1932

Μετὰ πάσης τιμῆς
Γ. Π. ΒΟΓΙΑΤΖΟΓΛΟΥ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

ΜΕΤΑΓΡΑΦΑΙ—ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ—ΚΙΝΗΣΙΣ ΝΗΟΛΟΓΙΩΝ

Παραλαβαῖν φορτηγῶν

Τὸ ἀγροκράθεν παρὰ τοῦ κ. Πορτόλου Όλλανδε: κάθεν φορτηγόν «Bali» τὸν γράφεις 6694, φορτίου 9805 τόννων καὶ ναυπηγήσεως 1917 παραληγθὲν εἰς τὸ Ρότσερταν μετωνομάσθη «Μάξ Βόλφ».

—Κατόπιν διεξαγνισμοῦ παρελήφθη ἐν Λονδίνῳ καὶ τὸ φορτηγόν «Άδαμ. Γεωργαντής» (ex «Portvale») τ. γράφεις 3814, φορτίου 5950 τόννων καὶ ναυπηγήσεως 1916 μὲ σοσεύς No 3 τοῦ 1927. Τὸ σκάφος τοῦτο ἡγοράσθη ἂντι 7750 λιρῶν, εἰς δὲ πολλήθη τὸν Αἴγυστον τοῦ 1923 ἀντὶ τιμῆς 39.500 λιρῶν.

Σεοβέν καὶ ἐπισκευαῖ φορτηγῶν

«Ἐξετάζομεν οερδέω τὰ φορτηγά: «Αττικός» εἰς τὸ Χούλλ, «Γιαν. Γούναρχης» εἰς Πειραιᾶ, «Δημ. Ν. Βούλγαρης» εἰς Ρότσερταν, «Μαλιάκος» εἰς Λίθερπούλ, «Ζέφυρος» εἰς Κάρδιφ, «Μαρσουσώ» εἰς Μπάρρο, «Μαστρουτέρας» εἰς Κάρδιφ, «Ναγός» εἰς Τάιν, «Πολύκτωρ», εἰς Μπλάθ καὶ «Πόλη» εἰς Πειραιᾶ.

—«Ἐξετάζομεν μερικὰς ἐπισκευαῖς τὰ φορτηγά «Αντώνης Γεωργαντής», «Αποίκια», «Καπετάν Στρατής», «Καλλιόπη», «Μιχαλάκης», «Μιχαλάς», «Νεράϊδα», «Νικόλας Πατέρας» καὶ «Χαράλαμπος ΙΙ».

Νηολόγια Πειραιῶς

—«Ἐνεγράφησαν οποθήκαι εἰπὶ τῶν πετραλαιοκινήτων «Αγιος Ιωάννης» διὰ δολλάρια 2017, ηρθη δὲ ἡ ἐπὶ τῆς οκούνας «Αρχιψήδης» τ. 140 οποθήκη ἐκ δραχμῶν 172.500.

—Κατόπιν διεταγής τῆς Διοίσεως Ε.Ν. διεγράφησαν ἐκ τῶν νηολογίων Πειραιῶς τὰ ναυαγγήσαντα πρὸ μηδῶν φορτηγά «Εἰγενία Χανδρή» τ. γράφεις 5107 καὶ «Ομηρος» τ. γράφεις 1366.

Μεταγραφαῖ εἰκόνα Λονδίνου

Μετεγράφησαν ἐκ Λονδίνου εἰς τὰ νηολογία Χίου τὸ ἀπὸ «Παντελῆς» (ex «Glenbridge») τ. γράφεις 3815 καὶ ναυπηγήσεως 1911, τοῦ κ. Λεωφ., εἰς τὰ τῆς «Ανδρών τὸ ἀπὸ» «Βιολαντ Ν. Γουλανδρή» (ex «Walcheren») τ. γράφεις 3598 καὶ ναυπηγήσεως 1919, τῶν κ. κ. αδ. Γουλανδρή καὶ εἰς τὰ τοῦ «Αργοστολίου τὸ ἀπὸ» «Αττικός» (ex «Athenic») τ. γράφεις 4078 καὶ ναυπηγήσεως 1906, τοῦ κ. Α. Λούζη.

ΤΑ ΔΙΕΘΝΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΖΗΤΗΜΑΤΑ

Η ΝΕΑ “ΓΡΑΜΜΗ ΦΟΡΤΩΣΕΩΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ.

Τὸ σχέδιον νόμου διὰ τὴν ἐπικυρώσιν ὑπὸ τῆς Ἀγγλίας τῆς διεθνοῦς συμβάσεως περὶ τῆς «γραμμῆς φορτώσεως τῶν πλοίων καὶ ἀσφαλείας τῆς ζωῆς ἐν τῇ θαλάσσῃ», μετὰ τὴν εἰς τρίτην ἀνάγνωσιν ἐπιψήφισίν του ὑπὸ τῆς Βουλῆς τῶν Λόρδων κατὰ Νοέμβριον τοῦ 1931, ἐπανήλθεν εἰς τὴν Βουλὴν τῶν Κοινοτήτων καὶ ἐγένερθη ἐν τέλει παρ' αὐτῆς τὴν 26 Φεβρουαρίου ἐξ. Ὡδη τὸ Board of Trade κατήρτισε τὰ ἔκτειντικὰ διατάγματα διὰ τῶν δροίων τίθενται ἐν ἴσχυΐ ἀπὸ τοῦ Νοεμβρίου τρέχοντος ἔτους διὰ τὴν Ἀγγλικὴν σημαίαν οἱ σχετικοὶ κανόνες. Ἐπισφραγίζονται οὕτω εἰκοσατετεῖς προστάθειαι: διὰ τὴν καθιέρωσιν καὶ παγίωσιν ἐνδεὶς συστήματος ὑπολογισμοῦ τῆς γραμμῆς φορτώσεως δι² βλας τὰς Ναυτιλίας, ἀντὶ τῶν μέχρι τοῦδε ἐφαρμοζομένων διαφόρων μεθόδων.

‘Η πρωτοθουλία τῆς προσπαθείας ἀνηκεῖ εἰς τὴν Ἀγγλίαν, ἀνδὲ ἐμεσολάβησε ἔνα τόσον μακρὸν χρονικὸν διάστημα διὰ τὴν ἐπίτευξιν τῆς τελικῆς συμφωνίας, τοῦτο δὲν ὠφείλετο εἰς τὴν συνάρδαν διαφορὰν τῶν ἑκατοντάχοις ισχυόντων συστημάτων, ἀλλ᾽ εἰς τὴν ἐπιμονὴν πολλῶν χωρῶν, ἀργούμενων γὰρ ἀπομακρυγθῶσιν ἐκ τῶν δεδομένων τῆς πείρας των. Τοῦτο ἀπέτελεσε καὶ τὸ κυριώτερον ἐμπόδιον, ἵνας διου ἡ καταστάσις ἐμφανῆς πλέον ἀγάγῃ τῆς ὑπάρξεως ὁμοιομόρφων κανόνων, ἕπεισε τὰ διάφορα Κράτη γὰρ ἐγκριμούσιουν τὰς σκέψεις των καὶ γὰρ ἐπιτύχουν τελικῶς τὸ ἔνιατον σχέδιον ὑπόλογος: σμοῦ τῆς γραμμῆς φορτώσεως.

³Ἐπ' εὐκαρίστης ἐφαρμογῆς τῆς συμβάσεως ταύτης ὑπὸ τῆς Αγγλίας, διεξήχθη μακρὰ συζήτησις πρὸ τινῶν ἡμερῶν εἰς τὸ Ναυτικὸν Ἐπιμελητηρίον τοῦ Λονδίνου, πρὸς τὰ μέλη τοῦ δρόπου ὁ κ. W. Watt, τοῦ «Λόσδ Ρέτζιστερ» ἀνέγνωσε τοὺς κανόνας καὶ ἀνέλυσε τὰς γενικὰς γραμμὰς τῆς συμβάσεως, ἐκταθείς μάλιστα καὶ ἐπὶ τοῦ ἴστορικοῦ τῆς.

‘Η κύρωσις—είπεν δ. κ. Watt—διὰ Νόμου τῆς διεθνοῦς συμβάσεως περὶ «ἀσφαλείας ἐν τῇ θαλάσσῃ καὶ γραμμῆς φορτώσεως τῶν πλοίων», σημειοῖ ἔνα χρυσοῦν ιωδίλατον εἰς τὴν ἴστορίαν τοῦ ἱγητήματος τοῦ freeboard, δεδουμένου ὅτι πρὸ 50 ἑτάδων οἱ καταρτισθέντες διπλὸι ἀπλουστέρων καὶ πλέον θετικὴν μορφὴν. Ἀφ’ ἑτέρου, 60 ἡδη ἔτη ἔχουν παρέλθει, ἀφ’ ὅτου οἱ πλοιοκτήται καὶ γενικῶς οἱ γαυτιλλόμενοι διήρχοντο ἐποχὴν ἀνησυχίας καὶ γευρικότητος ἐξ ἀφορμῆς τῆς γραμμῆς φορτώσεως Πλίμσολ (Plimsoll Mark). Οἱ ἐρεθισμές αὐτὸς ἤχρισαν ἀναγκαιόμενος τὸ 1870 καὶ ἔξικολούθησαν μέχρι τοῦ 1876, ὅτε ἐψηφίσθη ὁ τότε περὶ Ἐμπρικῆς Ναυτιλίας Νόμος.

Ο Plimsoll άπογονοτεύθηκες από τὴν γενικήν ἑξέγερσιν τοῦ ναυτικοῦ κόσμου κατὰ τοῦ σχεδίου του περὶ γραμμῆς φορτώσεως ἑξέδωκε τὸ 1873 καὶ διέλιξεν ὑπὸ τὸν τίτλον: «Οἱ ναῦται μαχεῖσθαι»¹, δι’ οὐ ἐπειτίθετο μετὰ παρρησίας κατὰ τῶν Βρετανῶν πλοιοκτητῶν. Τὸ 1875 εἰσήχθη εἰς τὴν Ἀγγλικήν δουλήν σχετικὸν Νομοσχέδιον, ἀλλὰ συνήντησε τόσην διαικίνη ἀντίδροξιν, ὅπει τὴν κυβέρνησις ἡγανγκάσθη ἐν σπουδῇ νὰ τὸ ἀποσύρῃ, ἐπηκολούθησε δὲ διάταξις τοῦ 1876, διὰ τοῦ ὅποιου οἱ πλοιοκτῆται ὑπεχρεοῦντο νὰ σημειοῦν ἐμφωνᾶς ἔνα κυκλικὸν δισκον τεμνόμενον ὑπὸ δρίζογκτον γραμμῆς, ἐπὶ τῶν πλευρῶν τῶν σκαφῶν των. Τὸ σῆμα κατέδεικνε μέχρι ποίου βαθμοῦ ἥσχε δικτεθειμένοις οἱ πλοιοκτῆται νὰ φορτώνουν τὰ πλοῖα των, ἀφεώρα δ’ ἀρχὴν θεσπισθεῖσαν ὑπὸ τοῦ Plimsoll, ἢτις καὶ εἶνε μέχρι σήμερον γνωστὴ εἰς τὸν ναυτιλόμενον κόσμον.

ΑΙ ΠΡΩΤΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ ΦΟΡΤΟΣΕΩΣ

Πρέπει: άκομη νὰ προστεθῇ, ότι κατά τὸ 1873 εἰσήχθη εἰς τὴν ναυτιλίαν καὶ διέσειδε τόπος πλοιών, ἔχοντων διπλοῦ τὸ κατάστρωμα μέχρι τῆς γεφύρας (Awning deck type), τὴν ἐποχὴν δὲ ἐκείνην διηγογνώμων «Λόγδ Ρέτζιστερ» ἥρχισε νὰ σημειοῖ παρὰ τὴν ὁριζόντιον γραμμὴν τοῦ δίσκου φορτώσεως τὰ ἀρχικὰ στοιχεῖα L. R. Τὸ γεγονός αὐτὸς ἀπετέλεσε τὴν ἀπαρχὴν ἀναγνωρίσεως τῆς γραμμῆς φορτώσεως, ὡς οὐ μετὰ τριετίαν ἐ-

ΤΟ ΙΣΤΟΡΙΚΟΝ ΚΑΙ Η ΕΝ ΑΓΓΛΙΑ: ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΗΣ

Ψηφίσθη καὶ ὁ Νόμος.

Τὸν Ἰούλιον τοῦ 1882 οἱ πίνακες γραμμῆς φορτώσεως τοῦ Benjamin Martell ἐγένοντο ἀπόδεκτοι ὑπὸ τοῦ «Λόδου Ρέτζιστερ», χρησιμοποιήθεντες ἔκτοτε ὡς δάσις τῶν ἐκάστοτε ἐμφυγιζομένων νέων κανόνων. Διὰ τῶν πιγάκων τοῦ Martell ἐπεζητεῖτο μεγαλύτερος ἐπίπλους (buoyancy) πρὸς παροχὴν ἐπαρκοῦς ὑψωτικῆς δυνάμεως καὶ ὥρισμένου ὕψους τοῦ καταστρώματος ἀπὸ τῆς ἐπιφυγείς τῆς θαλάσσης, χάριν ἀσφαλείας, τοῦ γαυσιπλούσυτος σκάφους.

Τότε έπομενον ἔτος 1883 συγεστήθη παρὰ τοῦ Board of Trade ἐπιτροπὴν πρὸς συμπλήρωσιν τῶν κανόνων, ὑπέδειλε δὲ αὐτῇ τὸ πόρισμά τῆς κατὰ τὸν Ἰανουάριον τοῦ 1886. Διὸ ἀντοῦ, πλὴν τινῶν ἐλαχρῶν τροποποιήσεων, ἐγένοντο δεκτοὶ ἀνεπιφύλακτως εἰ παρὰ τοῦ Martell καταρτισθέντες πίνακες. Αἱ συστάσεις τῆς ἐπιτροπῆς ἐκείνης εἰχον δημοσιευθῆ εἰς τεῦχος ὑπὸ τὸν τίτλον: «Οδηγίαι πρὸς τοὺς Ἐπιθεωρητάς», ἀλλ᾽ οὐ ἐπὶ τῶν πλευρῶν τοῦ πλοίου χάραξις τοῦ δίσκου γραμμῆς φορτώσεως δένη ἢ τὸ ὑποχρεωτικὴν μέχρι τοῦ 1890. Τροποποιήσεις ἐπὶ τῶν κανόνων αὐτῶν ἐγένοντο ἀρκεταῖς κατὰ καιρούς, ιδίως δέ τὸ 1906 πρὸς ἀντιμετώπισιν τῶν ἀναγκῶν, αἵτινες προηλθον ἀπὸ τὴν αὔξησιν τῶν διαστάσεων καὶ τὴν δελτίωσιν τοῦ τύπου τῶν πλοίων. Ηλάγτως οὐ δύσις τῶν κανόνων παρέμενεν οὐκτῆ.

И КАТАСТРОФИ ТОГ «ТИТАНИКОГ»

"Όταν κατά τό 1912 έπηλθεν ή δραματική άπωλεια εις τὸν Ατλαντικὸν ωκεανὸν τοῦ οπερωκεανίου "Titanic" κατά τὸ πρώτον αὐτοῦ τεξέδιον, συνεστήθη ἐπιτροπὴ πρὸς μελέτην τοῦ ζητημάτος τῆς «γροζιμῆς φορτώσεως καὶ ἀσφαλείας τῆς ζωῆς ἐν τῇ θαλάσσῃ» ἀπὸ γενικωτέρχες πλευρᾶς καὶ πρὸς τὸν σκοπὸν διειθνοῦς συμφωνίας. Ἐπὶ τέσσαροι περίπου ἔτη ἡ ἐπιτροπὴ ἔστρεψε πρὸς δλα σχεδὸν τὰ Κράτη τὴν προσπάθειάν της, ἐν τέλει ὃ δὲ ἐδημοσίευσε τὸ 1916 τὴν ἔκθεσίν της. Τότε δύμα τέκνυτορχεῖ: ἡ προσοχὴ τῶν λκῶν πρὸς τὸν μέγαν πόλεμον, συνεπῶς ἡ δημοσίευσί τῆς ἔκθεσεως ὑπῆρξεν Ἀκαδημαϊκὴ καὶ τὸ δλον ζήτημα οὐδέλας προήχθη μέχρι τοῦ 1920.

Η έκθεσις του 1916 λγει σύμπλοκας: τό δέργον τής παρελθούσας δεκαετίας, περιείχε τά πεπραγμένα τῶν ἐκάστοτε συγχαληθέντων συμβιωτών καὶ διασκέψεων καὶ προχωροῦσα εἰς τὰς ὑποδειξεῖς της διέγραφε τὸ ἐκπνογθέν περὶ τῆς Ἐπιτροπῆς πλακίστων τῶν δρων καὶ συνθηκῶν εἰς πλὴν δ.τ. ἀφεώρω τὴν ἔργασίαν τῶν πλοιών, τοῦ ἀνοιγμάτος τῶν καταστρωμάτων των καὶ τὴν λειτουργίαν καὶ πρακτικότητα τῶν ἐξερτημάτων των. "Ολαι αἱ συστάσεις τῆς Ἐπιτροπῆς ἡσαν οὐσιώδεις καὶ ἐγένοντο κατὰ τὸ πλείστουν ἀπόδεκται διὰ τοῦ Ἀγγλικοῦ Νόμου τοῦ 1932. Ἐξαρτεῖν μόνον ἀπετέλεσαν ώρισμένα: περιπτώσεις δι' ἐπιβαλλομένας ἐκ τῆς πελαργού τροποποιήσεις. Πάντως διὰ πλείστη τῶν συνήθων τύπων τὸ σύστημα ὑπολογιζομένη τῆς γραμμῆς φρετώσεως ἐλαχτρώς πως δικράνει τῆς παλαιᾶς βίσεως.

Η διεθνής σύμβολος, άπόρροια της δύοις υπηρξεν δι τελευταίος Αγγλικός Νόμος, πεγράφη εκ μέρους τριάκοντα Κρατών τὴν δην Ιουλίου 1930, ἔκτοτε δὲ πωλλεὶ Κυδερνήσεις ἐξεδήλωσαν τὴν ἐπιθυμίαν να ἐφαρμόσουν αὐτὴν κατόπιν Νομοθετικῆς κυρώσεως. Εἰς τὴν Ἀγγλίαν ἐπρόκειτο να γίνηται ἔναρξις τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ νέου Νόμου τὴν 1ην Ἀπριλίου τοῦ ἔτος, λόγω διμας πολιτικῶν τιγων ἀνωμαλιῶν ἐπειδαῦνθη ἡ ἐπικυρώσις καὶ ἡ δημόσιη θήμαρχη ισχύος του ἡ 1η Νοεμβρίου. Σημειώτεον, διτι καθοίτεται σαφῶς, διτι τὰ πλοιαὶ ὧν ἡ τρόπις ἐτέθη πρὸ τῆς 1ης Ιουλίου 1932 θὰ θεωρηθοῦν ὡς «ὑπάρχοντα», ἐκείνα δὲ ὧν ἡ τρόπις θὰ τεθῇ μετὰ τὴν 1ην Ιουλίου δονομάζονται: «νέα πλοια».

ΠΕΡΙΩΡΙΣΜΕΝΗ Η ΕΦΑΡΜΟΓΗ

Ἡ σύμβασις πρόκειται· νχ ἐφαρμοσθῇ ἐπὶ ὀρισμένων κατηγοριῶν σκαφῶν. Οὕτω πλοίοις ταξιδεύοντα εἰς τὸ ἔξωτερον καὶ οἱ οὖντα χωρητικότητα ἀνω τῶν 150 τόννων ὑπόκεινται εἰς τοὺς

ΟΔΗΓΙΑΙ ΠΡΟΣ ΤΟΥΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΤΑΣ

κανόνας περὶ «άσφαλειας καὶ γραμμῆς φορτώσεως», ἐνῷ πλοῖα ταξιδεύοντα εἰς τὸ ἔξωτερικὸν καὶ σύντα κάτω τῶν 150 τόννων γκρές, καθὼς καὶ τὰ ἀσχολούμενα εἰς τὴν ἐν Ἀγγλίᾳ ἀκτοπλοΐαν, ἔχαιροῦνται. Κάθε δημος χώρα εἶναι ἐλευθέρα, δπως εἰσαγάγῃ τὰς διατάξεις ταύτας καὶ εἰς τὰ σκάφη τῆς ἀκτοπλοΐας τῆς ἡ εἰς τὰ κάτω τῶν 150 τόννων, εἰς ἔξωτερούς δημος πλόκας ἑργαζόμενα, ἐφ' ὅσους ἥπελος κρίνεται τοῦτο ἀναγκαῖον.

Ο νέος Ἀγγλικὸς Νόμος ἔξουσιοδοτεῖ τὸ Board of Trade δημος ἐφαρμόσῃ τὴν διεθνῆ ταύτην σύμβασιν ἐφ' ὅλων τῶν πλοίων, καθ' οἷον τρόπον ὁρίσθη καὶ διὰ τὸ Ἀγγλικὰ πλοῖα, δὲν θὰ γίνεται δὲ καμία διάκρισις, ὡς πρὸς τὸ μέγεθος ἡ τὴν ὑπηρεσίαν τοῦ πλοίου. Ἐπομένως εἴτε ἔνα πλοῖον εὑρίσκεται εἰς τὴν Χώραν του εἴτε εἰς τὸ ἔξωτερικόν, οἱ κανόνες θὰ ἐφαρμόζωνται δημοιορφως καὶ μόνον τὸ χορηγούμενον πιστοποιητικὸν θὰ διαφέρῃ. Δηλαδὴ πιστοποιητικὸν τοῦ διεθνοῦ τύπου θὰ διδωνται εἰς τὰ πλοῖα, ὡς ἡ ἐθνικότης μετέσχε τῆς διασκέψεως, ητίς κατήρτισε τὴν σύμβασιν. Ἀγγλικὰ δὲ πιστοποιητικὰ θὰ διδωνται εἰς ὅλα τὰ λοιπά πλοῖα. Πάντως καὶ αἱ δύο περιπτώσεις οὐδόλως θὰ διαφέρουν ὡς πρὸς τοὺς κανόνας, οἵτινες εἶναι οἱ ίδιοι.

Ἡ χρονικὴ διάρκεια τοῦ χορηγούμενου πιστοποιητικοῦ θὰ είναι πενταετής, ἀλλ' ὅπο τὸν διετούν δροῦ τοῦ δεξιμενισμοῦ, διὰ δηλαδὴ τὸ πλοῖον θὰ ὑφίσταται προτήτερον γενικὴν ἐπιθετικὴν ἐντός μονίμου δεξικεινῆς. Ἐλήφθη ἀκόμη πρόνοια καὶ διὰ τὴν χορηγησιν πιστοποιητικὸν γραμμῆς φορτώσεως περιωρισμένης χρονικῆς ισχύος, δόποτε τὰ πλοῖα ἀπαλλάσσονται τοῦ δρου τῆς γενικῆς ἐπιθεωρήσεως ἐν μονίμῳ δεξιμενῃ. Τὰ πιστοποιητικὰ αὐτὰ δημος ἐν οὐδεμιᾷ περιπτώσει θὰ ισχύουν πέραν τῆς λήξεως τοῦ «ἔτους τῆς χάριτος» διὰ τὴν θεωρήσιν τῆς κλάσεως τοῦ πλοίου. Καὶ διὰ τὰς δύο κατηγορίας, ἡ ἀνανέωσις τοῦ πιστοποιητικοῦ ἀμαρτιᾶς τῇ λήξει του, θὰ στοιχίζῃ εἰς τοὺς πλοιοκτήτας 1—5 λίρας.

ΜΙΑ ΣΚΙΑΓΡΑΦΙΑ ΤΩΝ ΝΕΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ

Κατὰ τὴν σύνταξιν τῶν ἐν ισχύ ηδη τιθεμένων νέων κανόνων κατεβλήθη ἰδιαιτέρα προσπάθεια, δημος οὗτοι ἀπλουστευθεῖσιν κατὰ τρόπον συμβαλλοντα εἰς τὴν εὐχρηστὸν ἐφαρμογὴν των, πράγματι δὲ προδένησεν ἐκπλῆξιν ἢ ἀντικατάστασις τῶν παλαιῶν πολυσελίδων καὶ περιπλόκων πινάκων ἀπὸ ἔνα μικρὸν καὶ εὐληπτον. Εἰς τὸ παλαιὸν σύστημα ἡ γραμμὴ φορτώσεως ὑπελαγχίζετο ἀπὸ τὸ βάθος τοῦ πλοίου ἐν συγδυασμῷ πρὸς τὸν συντελεστὴν τῆς χωρητικότητος, ἐνῷ εἰς τοὺς νέους κανόνας ἐλήφθη ὡς δάσις τὸ μῆκος τοῦ πλοίου καὶ ὁ συντελεστὴς τοῦ ὄγκου. Πρέπει δημος ία σημειωθῆ, διὰ τὸ παλαιὸν καὶ τὸ νέον σύστημα ἐλαφρῶς διαφέρουν ὡς πρὸς τὸ ἀποτέλεσμα καὶ μόνον ἀπὸ ἀπόψεως πρακτικότητος οἱ νέοι κανόνες εἶναι προγομισθοῦ.

Εἰς τοὺς παλαιούς κανόνας ἡ γραμμὴ φορτώσεως ὑπέκειτο εἰς ἀλλοιώσεις πολυαριθμοῦ, προερχομένας ἀπὸ τὸν τύπον ἐκάστου σκάφους, τὴν καμπυλότητα αὐτοῦ, τὸ μῆκος τῶν ὑπερκειμένων καταστρωμάτων του καὶ ἀπὸ ἀρκετοὺς ἀλλούς παράγοντας. Αἱ ἀλλοιώσεις αὐταὶ δὲν ἀποτρέπονται καὶ ἀπὸ τοὺς νέους κανόνας, ὥστε τὸ πρόδληγμα τοῦ ἀκριβοῦς ὑπολογισμοῦ τῆς γραμμῆς φορτώσεως μολονότι ἡ πλουστεύθη, ἐν τούτοις δὲν ἐλύθη. Διὰ τὰ φορτηγά τοῦ συγήθους τύπου ἡ διαφορὰ τῆς γραμμῆς μεταξὺ τῶν δύο συστημάτων εἶναι ἐλαφρά, ἀν μὴ καὶ ἀσύμμαχος.

Αἱ διὰ τῶν νέων κανόνων θεσπισθεῖσαι κυριώτεραι μεταβολὴ καὶ ἀφορῶσι τὰς διατάξεις τὰς σχετικὰς μὲ τὰ ἀνοίγματα τοῦ καταστρώματος καὶ τῶν πλευρῶν τοῦ πλοίου καὶ τῆς προστασίας των πρὸς ἀντιμετώπισιν ἐπικινδύνων ἐκάστοτε συνθήκων διὰ τὴν ἀσφάλειαν τοῦ πλοίου. Εἰς τὴν προσπάθειάν των οἱ νέοι αὐτοὶ κανόνες ἐπιτυγχάνουν ἀπολύτως τὸν σκοπόν των. Η ἐπικρατοῦσα διχογνωμία ὡς πρὸς τὴν ἀποτελεσματικότητα τῶν ἐν χρήσει: μέσων διὰ τὴν κάλυψιν τῶν εὐθίκτων μερῶν τοῦ πλοίου, λ.χ. τοῦ ἀνοίγματος τῶν κοιτῶν του καὶ τῶν εἰσόδων τοῦ μηχανοστασίου, αἱρεται ἡδη, τὰ δὲ κακούρουμενα μέτρα, δὲν πρόκειται γὰρ κριθῆσαι δυσμενῶς, ὡς ὑπεράγονα αὐτηρά, δεδομένου διὰ ἀπὸ ἐπών τὰς ἀπεδέχθη ἡ πείρα καὶ τὰ ἐφαρμόζουν ἡδη πολλοὶ Νησιωτικοί.

Λογικαὶ θεωροῦνται καὶ αἱ τροπολογίαι αἱ ἐπεγγειθεῖσαι διὰ τὰ ἀδιάδροχα καλύψεως τῶν στομάτων τῶν κυτῶν καὶ διὰ τὸ δέσιμον των. Αἱ διατάξεις ἀσφαλίζουν τὰ κύτη ἐκθέτουν δημος εἰς κίνδυνον τὸ πλήρωμα, διόπειτα εἰς τὴν ἑργασίαν τῆς ἀσφαλείας. Η περιπτωσίς αὕτη, μὴ ἀναγομένη εἰς τὴν ἀριθμούσητα τῶν γκρέων, ἐπαφίεται εἰς τὴν φρόνησιν τῶν πλοιάρχων.

Τὸ Board of Trade ἐπηρόθυνεν ἀγκυλυτικὰς διδρίγικς πρὸς τοὺς ἐπιθεωρητάς, διὰ τὸν ἐντέλλονται, δημος ἐν τῇ παρ' αὐτῶν ἐφαρμογῇ τοῦ νέου Νόμου ἐπιδεικνύσσει λογικὴν σκέψιν καὶ πρακτικὸν πνεῦμα, χαρακτηριστικὸν εὐμενοῦς προδιαθέσεως καὶ ἐπιεικίας. Λέγεται, διὰ τοῦ πλοιοκτήτα: δέν θὰ σπεύσουν νὰ συμμορφωθοῦν πρὸς τοὺς νέους κανόνας πρὸς τὴν 1ης Νοεμβρίου, δέν πλέον ἡ ἐφαρμογὴ των εἶναι ὑποχρεωτική. Τοῦτο, κατὰ τὸν καθ' αὐτὸν διηγήσθη, συνιστᾶ δὲ εἰς τοὺς ἐνδιαφερομένους τὸν ἐφοδιάσταν ἀπὸ τοῦδε τὰ πλοῖα των μὲ πιστοποιητικὸν γραμμῆς φορτώσεως καὶ νὰ προσκριμόζουν τὰς φορτώσεις των δύοτε τοῦ διαθέματος.

Περικτέρω διὰ Watt. Watt ἡρχολόγη ἐπὶ τοῦ ζητήματος τῆς στερεότητος τῶν σκάφων, οὔτινος καὶ ἔτιξεν ἐνα σοβαρώτατον ογκεῖον. Αἱ μέχρι τοῦδε σχετικαὶ διατάξεις ἐθασίζονται ἐπὶ τὸν κανόνην Martell τοῦ 1885, διὰ Martell ἐστήριξεν αὐτὰς εἰς τὰ στοιχεῖα, ἀτινα περιειχεῖ δὲ Νησιωτικών τοῦ Λόρδου κατὰ τὸ ἔτος ἐκείνο. Οπως εἶναι δημος πρόδηλον, ἀπὸ τοῦ 1885 μέχρι σήμερον, ἀρχιτεκτονικὴ εἰς τὴν Ναυπηγικὴν διοικητικὴν ἐκπαίδευσιν τοῦ πρόσδειον, συνεπῶς οἱ κανόνες Martell δύνανται νὰ θεωρηθοῦν σήμερον, φέρονται διὰ τοῦ Ναυπηγικούν διοικητικῶν ἀλματικὴν πρόσδειον, συνεπῶς οἱ κανόνες Martell δύνανται νὰ θεωρηθοῦν σήμερον, φέρονται διὰ τοῦ Ναυπηγικούν διοικητικῶν ἀλματικὴν πρόσδειον.

Βεβαίως ἡ σύμβασις τῆς γραμμῆς φορτώσεως δὲν ἐδέχθη ἀπολύτως διὰ τὴν στερεότητα τῶν σκάφων τὸν τύπον Martell, μολονότι ἐφήρμοσεν αὐτὸν ἀνευ σχεδὸν τροποποιήσεως, εἰς τὴν περίπτωσιν τῶν ἀκαλύπτων πλοίων «unclosed ships». Διὰ τὰ κλειστὰ πλοῖα (closed) ἐγένετο ἀποδεκτὸς δὲ τύπος ἐκείνος, διτις κρίνεται δ τελείστερος παρ' ἐκάστης ἐκ τῶν ὑποχρουσῶν ἐπικριτῶν Νησιωτικούς. Λόγου χάριν, ἔγκ πλοῖον ἔχον κλάσιν 100ΑΙ εἰς τὸ Λόρδον θὰ δικαιούσται τοῦ ἐλαχίστου δρίου τῆς γραμμῆς (freeboard) τοῦ παρεχομένου ὑπὸ τὸν κανονισμὸν τῆς συμβάσεως.

Οσον ἀφορᾶ τὰ πλοῖα, ἀτινα μεταφέρουν ξυλεῖαν ἐπὶ τοῦ καταστρώματος των, διὰ Watt. ἐτόνισεν διὰ τοῦ περισσότερον: Εὐρωπαϊκὴ Χώραι ἐπέτρεπον τὰς τοῦ καταστρώματος μεγαλύτερον βύθισμα τῶν πλοίων. Τοιούτον τι δὲν ἐπέτρεψε ποτὲ εἰς τὴν Ἀγγλίαν. Ηδη δημος παρέχεται εὐκολία τις διὰ παρομοίας φορτώσεις, ἀλλ' εἰδικῶς μόνον διὰ τὰ πλοῖα, ὡς τὰ καταστρώματα εἶναι τύπου well deckers.

Διὰ τὰ τάνκερς ἐγένετο δεκτή ἡ δικαιούτερα, καππως, φόρτωσίς των, διότι ὑπεστηριχθῆται τοῦ διαστήματος τῶν σκάφων τὸν τύπον Νησιωτικῆς Εὐρώπης. Η διθεῖσα δημος ἀδεια ἀφορᾶ τὰ τάνκερς τὰ μεταφέροντα τὸ διγρόν φορτίον των εἰς χῦμα καὶ ἔχοντα εἰς τὰ κύτη των στεγανὰς ὑποδικιρέσεις. Εἰς τὰ μεγάλης χωρητικότητος τάνκερς ἡ ἀδεια διὰ μεγαλυτέρας φορτώσεις ἐκτείνεται μέχρι ποσοστοῦ 15 ἕως 16 ο.ρ. Τὸ αὐτὸν δύναται νὰ ισχύσῃ καὶ διὰ σκάφη παραπληγίου τύπου πρὸς τὰ τάνκερς, ἐὰν καὶ ταῦτα ἔχουσι τὰς στεγανὰς ὑποδικιρέσεις τῶν κυτῶν των.

ΑΙ ΖΗΜΙΑΙ ΤΗΣ "ΚΙΟΥΝΑΡ ΛΑΪΝ,,

Ἡ ζημείσις τοῦ Δ. Συμβουλίου τῆς ιαγώνιης Ἀγγλικῆς ἀποτολίκης ἐταίριας «Κιούναρ» διὰ τοῦ μέχρι τῆς 31ης Δεκεμβρίου π.δ. περιαγμένα, ἀναφέρει διὰ τοῦ μέχρι τοῦ 1931 κέρδον ἐλιών στερεών 396.508.8.11, μετὰ τὴν ἀφάροισιν δημος τῶν ποσῶν διὰ τὰς ἀποσβέσεις, τόκους δανείων καὶ πλ. ὑποχρεώσεις τῆς ἐταίρειας, προκοπτει ζημία ἐκ λ. στ. 553.204 5.1, ητις καὶ ἐκαλύφθη κατὰ τὸ πλείστον ἐκ τῶν ἀποθεματικῶν κεφαλαίων.

Τὸ ἐκ 35.000 λιοντὸν ἀποθεματικὸν τῆς Κιούναρ ἐνισχυθὲν τὸ 1930 ἐκ λ. στ. 221.367.5.8 ἀνήλθεν εἰς 561.367.5.8 διὰ τὸ 1931, ὅποτε δημος ἐπέλθουν αἱ ζημίαι τῶν 553.204.5.1 ἡ ἐκ τοῦ πλ. ἀποθεματικῶν καὶ λαύρων τῶν δημος ἀφήκεν ἔνα ὑπόλοιπον ἐκ λ. στ. 8.163.0.7 διὰ τὴν εἰς νέον μεταφορὰν τοῦ 1932.

ΙΤΑΛΙΑ

ΟΙ ΛΙΜΕΝΕΣ ΤΕΡΓΕΩΣΤΗΣ καὶ ΒΕΝΕΤΙΑΣ

Ἡ ἐμπορικὴ κίνησις τοῦ λιμένος τῆς Τεργεωστῆς ἐστιμείσσει κατὰ τὸν πρεβελόντα μῆνα Μαρτίου ἐλαφρά τινα αῦξησιν εἰς τὴν εἰσαγωγὴν, έκανὴν δημος μείωσιν εἰς τὴν ἔξαγωγὴν. Οὕτω τὰς ἐκφορτωθέντας εμπρεστάτα τὰ ἀνηλθεῖσαν εἰς 2.702.719 κουντάλια ἔμαντι: 2.648.712 τοῦ Μαρτίου 1931, τὰ δὲ φορτωθέντας ἐθασαν τὰ 853.813 κουντάλια ἔμαντι: 999.011 ἀντιστοιχῶν περισσοτέαν.

Ἡ κίνησις τῆς Βενετίας κατὰ Μαρτίου παρουσιάσεις ἔμαντι: τῆς περισσότερης μείωσιν 11.41 ο.ρ., ἐφθασε, δηλαδὴ, εἰς αὐτὴν τὸ σύνολον τῆς ἐμπορικῆς κινήσεως εἰς 179.516 τόννους, μὲ ἐλάττωσιν κατὰ 30.229 τόννους.

ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΥΣΑΙ ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΔΙΚΑΙ

— ΑΜΦΙΣΒΗΤΗΣΙΣ ΕΠΙ ΝΑΥΛΟΣΥΓΜΦΩΝΟΥ ΣΥΝΑΦΘΕΝΤΟΣ ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΩΣ

Είς τὰ Ἀμερικανικὰ δικαστήρια ἥχθη τελευταίως μία πρωτότυπος ὑπόθεσις ἐπὶ διαφορᾶς προελθόντης ἐκ ναυλοσυμφώνου κλεισθέντος τηλεφωνικῶς. Ἐνάγουσα ἡ τοῦ Ἰππωνικῆ ἀτμοπλοΐας «Toyo Kisen Kaisha» ἰδιοκτήτρια τοῦ ἀπὸ «Tokuguo Maru» καὶ ἐναγόμενος ὁ Οίκος «W. R. Grace & Co», φορτωτῆς νιτράτων ἐπὶ τοῦ δικυφερούμενού ἀτμοπλοΐου. Τὸ ναυλοσύμφωνο συνέκειτο ἀπὸ ἐπιστολὴν βεβαιοῦσαν τηλεφωνικὴν συγδιάλεξιν τῶν ἐνδιαφερούμενών μερῶν, καθὼς ἦν ἐκλείσθη τὸ ἀτμοπλοῖον μὲν ναῦλον 7 δολλαρίων κατὰ τόννον μικτοῦ βάρους (gross weight), πληρωτέον εἰς «Ἄγιον Φραγκίσκον». Ἡ φόρτωσις θὰ ἔγινετο εἰς ἔνα λιμένα τῆς Χιλῆς καὶ ἡ ἐκφόρτωσις εἰς Χονγκούλον, ὃ δὲ ναῦλος θὰ κατεβάλλετο, ἀμα τῇ ἀναγγελίᾳ εἰς «Ἄγιον Φραγκίσκον» ἐκ τοῦ λιμένος τῆς ἐκφορτώσεως τῶν δορῶν τοῦ παραδοθέντος φορτίου.

Οἱ φορτωταὶ εἰχον δώσεις εἰς τοὺς πράκτοράς των τὰς ἀκολούθους δῆμαριας: «Κατὰ τὴν σύγταξιν τῶν φορτωτικῶν παρακαλοῦμεν, διπος μὴ ἀναφέρητε εἰς αὐτὰς τὴν τιμὴν τοῦ ναύλου, ἀλλ᾽ εἰς τὴν σχετικὴν θέσιν τῆς πληρωμῆς νὰ σημειώσητε: «Ναῦλος ὡς συνεφωνίθη, μὲ ἔντυπο δὲ γράμματα». Εἰς τὴν ἰδίαν δημαρχίαν τηλεφωνικήν, τὴν οὕτω συνταχθεῖσαν ἀνεφέρετο ἐντύπως καὶ ὅτι: ὃ ρηθεὶς ναῦλος θὰ θεωρηθῇ ὡς κερδηθεὶς εἴτε ἀπολεσθῇ τὸ πλοῖον ἡ δημαρχία».

Κατὰ μοιράκια σύμπτωσιν τὸ ἀπὸ «Tokuguo Maru», μετὰ τὴν φόρτωσιν εἰς Χιλῆν καὶ ἐνῷ κατεβαθύνετο εἰς Χονγκούλον πρὸς ἐκφόρτωσιν, κατεστράψη ἐκ πυρκαϊδῶν, οἱ δὲ πλοιοκτῆται του ἡξίωσαν νὰ πληρωθῶσι τὸν ναῦλον. Ἡγέρθη ἐκ τούτου διαφορὰ φύλασσα μέχρι τῶν δικαστηρίων, ἀτινα κατὰ τὴν πρωτόδικον ἀπόφασίν των ἀπέρριψαν τὴν ἀγωγήν, οἱ δὲ πλοιοκτῆται προέθησαν εἰς ἔφεσιν.

Κατὰ τὴν πρὸ δημορῶν ἐκδίκασιν τῆς ἔφεσεως, ὁ Ἀμερικανὸς δικαστὴς Sautele ἡσχολήθη ἐπὶ τοῦ ἡξίωσην: Κατὰ πόσον ἡ δημαρχία προφορικὴ συμφωνία τῆς ναυλώσεως, ἡ δὲ ἐπιστολῆς ἐπιθεβαίωσις τῆς καὶ αἱ ἐν περιθωρίῳ τῶν φορτωτικῶν σημειώσεις, ἡδύναντο νὰ συντελέσουν εἰς ἀπόρριψιν τῆς ἀπαίτησεως τῶν πλοιοκτητῶν καὶ κατὰ πόσον δὲ ἔντυπος δρος περὶ πληρωμῆς τοῦ ναύλου, ἔστω καὶ ἀν ἀπολεσθῇ τὸ πλοῖον, ἔδιδεν εἰς τοὺς πλοιοκτῆτας τὸ δικαίωμα τῆς εἰσπράξεως. Τὸ ἀνωτέρω δημαρχὸν ἦρχοντο εἰς ἀντίφασην μὲ τὸν συμφωνήθεντα δρον, καθὼς ὃ δὲ ναῦλος θὰ ἐπληρώνετο, ἀφ' οὗ πρῶτον ἐδίδετο δεδικίωσις παραδόσεως τοῦ φορτίου, μᾶλιστα δὲ καὶ πιστοποίησις τοῦ μικτοῦ αὐτοῦ δόρους.

Τὰ ἀσαφῆ ταῦτα σημεῖα τῆς τε ἐπιστολῆς καὶ τῆς φορτωτικῆς, εἶπεν ὁ Ἀμερικανὸς δικαστής, εἰνε ὑπὲρ τῶν φορτωτῶν, ἐκτὸς μόνον—πρᾶγμα ἀδύνατο—ἐὰν οἱ συμβαλλόμενοι ἐπειθύμουν διὰ τῆς φορτωτικῆς ὑπὸ ἀκυρώσουν τὴν προφορικήν των συμφωνίαν καὶ νὰ ἀτονίσουν τὴν ἴσχυν τῆς ἐπιθεβαίωσις τῆς ἐπιστολῆς. Τὸ συμπέρασμα αὐτὸν εἶνε ἀπαράδεκτον καὶ κατὰ συνέπειαν ἀπορριπτέα ἡ ἔφεσις τῶν πλοιοκτητῶν.

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ ΠΛΟΙΩΝ

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

«Caldy Light» Ἀγγλικόν, τόννων γκρός 3869, φορτίου 6660 τ. καὶ ναυπηγήσεως 1911 μὲ σερβέν No 2 τοῦ 1928 ἐπωλήθη ἀντὶ 5.000 λιρῶν εἰς Ὁλλανδούς. Τὸ πλοῖον τοῦτο είχε πωληθῆ τὸν Ιούνιον τοῦ 1916 ἀντὶ 130.000 λιρῶν καὶ τὸν Μάρτιον τοῦ 1922 ἀντὶ 33.500 λιρῶν.

«Kirktown» Ἀγγλικόν, τ. γκρός 2386, φορτίου 4000 τ. καὶ ναυπηγήσεως 1902 ἐπωλήθη εἰς Φινλανδούς ἀντὶ 3000 λιρῶν. Τὸ πλοῖον τοῦτο είχε πωληθῆ τὸν παρελθόντα Δημβρίον ἀντὶ 2750 λιρῶν. Είχεν ἐπίσης πωληθῆ τὸ Φεβρουάριον τοῦ 1918 ἀντὶ 63.000 λιρῶν καὶ τὸν Νοέμβριον τοῦ 1918 ἀντὶ 68.500 λιρῶν.

«Uskside» Ἀγγλικόν, 2488 τ. γκρός, 4160 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1917 ἡγοράσθη παρὰ Σουηδῶν ἀντὶ 9.000 λιρῶν, είχε δὲ πωληθῆ τὸν Ιούνιον τοῦ 1921 ἀντὶ 41.500 λιρῶν.

«David Lloyd George» Ἀγγλικόν, τόννων γκρός 4107, φορτίου 7535 τόννων καὶ ναυπηγήσεως 1917 μὲ σερβέν No 3 τοῦ 1930 ἡγοράσθη παρὰ «Αγγλον ἀντὶ 10.000 λιρῶν. «H. H. Asquith» Ἀγγλικόν,

τ. γκρός 4226, φορτίου 8475 τόννων, καὶ ναυπηγήσεως 1920 μὲ σερβέν No 2 τοῦ 1929, ἐπωλήθη εἰς «Ἀγγλον ἀντὶ τιμῆς 21.500 λιρῶν περίπου. Τὸ δύο ταῦτα πλοῖα είχον πωληθῆ τὸ 1917–1920 ἀντὶ τιμῆς 368.000 λιρῶν, ἡδη δὲ ἡσαν ἡσφαλισμένα ἀντὶ τιμῆς 35.000 λιρῶν.

«Cymric Queen» Ἀγγλικόν, 3847 τ. γκρός, 6596 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1912 μὲ σερβέν No 1 τοῦ 1930 ἡγοράσθη παρὰ «Ἀγγλον ἀντὶ 5.000 λιρῶν. Τὸ πλοῖον τοῦτο είχε πωληθῆ τὸν Ιανουάριον τοῦ 1920 ἀντὶ 185.000 λιρῶν.

«Fiumana» Ἰταλικόν τόννων γκρός 3666, φορτίου 5800 τόννων καὶ ναυπηγήσεως 1911, ἡγοράσθη παρὰ ἑτέρας Ἰταλικῆς ἑταρίας ἀντὶ 4.200 λιρῶν.

«Ashmore» Νορβηγικὸν μότορσπι - τάνκερ, τόννων γκρός 6126, φορτίου 11.000 τόννων καὶ ναυπηγήσεως 1931, ἐπωλήθη ἀντὶ τιμῆς κυριανομένης γύρω τῶν 140.000 λιρῶν. Οἱ ἀγορασταὶ τοῦ εἰνε «Ἀγγλοι».

«Ceres» Γερμανικόν, τ. γκρός 2455, φορτίου 4000 τ. καὶ ναυπηγήσεως 1922 ἐπωλήθη εἰς Δανούς ἀντὶ 7500 λιρῶν.

«Mons» Νορβηγικόν, τόννων γκρός 791, φορτίου 1000 τόννων καὶ ναυπηγήσεως 1912, ἐπωλήθη ἀντὶ 1600 λιρῶν.

«Esho» Δαντσικόν, τ. γκρός 925, φορτίου 1250 τόννων καὶ ναυπηγήσεως 1883, μὲ σερβέν No 1 τοῦ 1911 καὶ ἀναλεβήτωσιν τοῦ 1900, ἐπωλήθη εἰς ἄλλοδαποὺς πρὸς ἑκατόταλλευσιν ἀντὶ τιμῆς 1.200 λιρῶν.

ΠΩΛΗΣΕΙΣ ΠΛΟΙΩΝ ΠΡΟΣ ΔΙΑΛΥΣΙΝ

Αἱ πρὸς διάλυσιν πλοίων κατὰ τὸ λῆξαν α'. τρίμηνον τοῦ τρ. ξ. ἔξηκολούθησαν ἀθρόαι, καίτοι αἱ κρατήσασαι τιμαὶ ἡσαν ἀρκετά καμπαλαῖ. Ἐπωλήθησαν ἐν ὅλῳ 50 πλοίᾳ τ. γκρός 251.338 περίπου, ἐναντὶ 31 πλοίων 130.707 τ. πωληθέντων κατὰ τὸ ἀντίστοιχον περισσινόν χρονικὸν διάστημα. Εἰς τὰ ἀνωτέρω ποσὸ δὲν περιλαμβάνοντα τὸ πωληθέντα πρὸς διάλυσιν Ἀμερικανικὰ πλοῖα. Αἱ πρὸς διάλυσιν πωλήσεις τοῦ τριμήνου ἀναλογοῦν πρὸς δέτησιν 1.005.352 τ. γκρός.

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

Όνομα πλοίου	Τ. γκρός	Ναυπ.	Τιμὴ λ.στ.	Διαλυταὶ
1) Oostkerk, Ὁλλανδ.	8049	14	11.300	Ιάπωνες
2) Evergunar, Λεττον.	3183	99	2.100	Νορβηγοί
Tuskar Light, Ἀγγλ.	3842	06	2.600	Ἀγγλοι
3) Albino, Ἰταλ.	3877	00	—	Ἰταλοί
Bellanoch, Ἰταλ.	2650	89	1.900	»
Norma, Δανού.	2151	18	1.500	Δανού
Bellenden, Ἰταλ.	2650	87	1.900	Ἰταλοί

1). Ὑπὸ τὸν δρον νὰ παραδοθῇ εἰς «Οζάκαν ἢ Γιοκαχάμαν τὸν προσεχὴ Ιούνιον ἢ Ιούλιον. 2) Είχε πωληθῆ τὸν Ιούνιον τοῦ 1929 ἀντὶ 12.000 λιρῶν. 3). Ἄντι τιμῆς 160.000 φράγκων Γαλλικῶν, κατόπιν δημοπρασίας ἐνεργηθείσης ἐν Μασσαλίᾳ.

Η ΕΛΕΥΘΕΡΑ ΖΩΝΗ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

«Ἡ στατιστικὴ ὑπηρεσία τῆς Ἑλληνικῆς ἐλευθέρας ζώνης Θεσσαλονίκης κατήρτισε τὸν πίνακας τῆς ἐμπορικῆς κινήσεως τῆς ζώνης διὰ τὸ λῆξαν οἰκονομικὸν ἔτος. Ἐξ αὐτῶν συνάγεται, ὅτι ἡ κίνησις τῆς ληξάσης χρήσεως ὑπῆρξεν ἡ μικροτέρα ἀπὸ τῆς ἐνάρξεως τῆς λειτουργίας τῆς ζώνης. Ἡ εἰσαγωγὴ ἐμειώθη εἰς 443.299 τόνους καὶ 20.337 κυβ. μέτρων ἔναγατι 20.337 κυβ. μέτρων ἔναγατι 30.596 κ.μ. τοῦ 1930 καὶ 587.578 τόνους καὶ 42.507 κ.μ. τοῦ 1929. Ἡ μείωσις ἡτοῖτε μεγαλυτέρα εἰς τὴν έξαγωγὴν, φθάσασιν εἰς 31.120 τόνους, ἔναντι 87.821 τοῦ 1930 καὶ 103.131 τ. τοῦ 1929, ἀποδίδεται δὲ σύχι μόνον εἰς τὴν ἔντονην οἰκονομικὴν κρίσιν, ἀλλὰ καὶ ἐν τοις μέτρων εἰς τὴν συναγωγικὸν τῆς Σερβίκης ἐλευθέρας ζώνης. Ἡ τελευταία αὖτη ἀφήρεσεν ἀπὸ τῆς Ἑλληνικῆς μεταλλεύματα 25–30.000 τόνων, ἔκλεισαν τοῦ 1930 τόννων, ἔκλεισαν τοῦ 1929 τόννων, καὶ λοιπά εἰδῶν 900 περίπου τόννων, ἀτιγα πρὸ τῆς λειτουργίας τῆς διήρχοντο διὰ τῆς ήμετέρας ἐλευθέρας ζώνης.

«Ἡ κυριωτέρα ζώμας αἵτια τῆς μειώσεως ἔγκειται εἰς τὴν οἰκονομικὴν κρίσιν. Εἰς τὴν εἰσαγωγὴν ἡ μείωσις ἀφορᾷ τὴν κρήτην, τὰ ἀλευρά, σπόρια, σίκαλι, γεώμηλα, βάμβακα, ἔλαια, ουφάσματα κ.λ.π. Αὕτης εἰσαγωγῆς παρετηρήθη μόνον εἰς τὸν σίτον καὶ εἰς τὴν ζάχαρην. Πρέπει γὰρ σημειώθη παραλλήλως, ὃς πρὸς τὴν εἰσαγωγὴν, ὅτι μόνον ἡ σιδηροδρομικὴ ἐμειώθη εἰς εὐρεῖαν κλίμακα, οὐχὶ δὲ καὶ ἡ διὰ θαλάσσης. Οὕτω ἡ διὰ θαλάσσης εἰσαγωγὴ ἐφθάσεν εἰς 419.016 τόνους ἔναγατι 425.421 τόνους τοῦ 1930, ἐνῷ ἡ διὰ τῶν σιδηροδρόμων ἀνηλθεν εἰς 25.285 τόνους ἔναγατι 60.326 τοῦ ἔτους 1930. Ἡ μείωσις τῶν διὰ ηγρᾶς εἰσαγωγῶν ἀποδίδεται ἐν μέρει εἰς τὸν συναγωγικὸν τῆς

Σερβικής ζώνης και εἰς τὸν συναγωνισμὸν τοῦ Κεντρικοῦ σιδηροδρομικοῦ Σταθμοῦ, δύο—λόγῳ παρερμηγείας τῆς ἐμπορικῆς Ἐλληνικού γκρεμού σταυρού τῆς συμβίσεως—ἐκρατήθησαν 17.030 τόνοιο ἐμπορευμάτων καὶ ἑδίως ζυλείας.

Ἐν τούτοις, ὡς πρὸς τὴν ἑξαγωγήν, τὸ διαμετακομιστικὸν ἐμπόριον τῆς Ἐλληνικῆς ἐλευθέρας ζώνης ἀνήλθεν εἰς 8.04 οὐρανοῖς 8.87 οὐρανοῖς τοῦ ἔτους 1930. Ἡ διὰ τοῦ λιμένος τῆς Θεσσαλονίκης διαμετακόμισις, λόγῳ τῆς σοβχρᾶς, ἑξαγωγῆς τῆς Σερβικῆς ζώνης, ἀνήλθεν ἐπὶ τῆς διακήσης καὶ νήσεως εἰς 26.7 οὐρανοῖς, δηλαδὴ ποσοστὸν οὐδέποτε σημειώθηκεν ἀπὸ τῆς ὑπάρχεως τοῦ λιμένος καὶ ἀποδεικνύον, διτ: ἡ Θεσσαλονίκη ἑξελίσσεται εἰς σοβχρῶν κέντρον διαμετακομιστικοῦ ἐμπορίου. Ἡ κίνησις αὕτη προβλέπεται νὰ αὔξηθῃ, ἐάν κατασκευασθοῦν τὰ νέα λιμενικά ἔργα καὶ δειτιαθοῦν οἱ δροὶ τῶν φορτεκφορτώσων.

Χαρακτηριστικὴ ἀκόμη εἶναι καὶ ἡ παρατηρηθεῖσα αὔξησις τῆς ἑξαγωγῆς εἰς τὴν Ἀλβανίαν, ἥτις ἔφθασε τοὺς 5554 τόνους ἔναντι 3694 τοῦ ἔτους 1930, αὔξησης δηλαδὴ κατὰ 65 οὐρανοῖς. Ἡ κίνησις αὕτη δρομοῦ ἐλπίζεται γὰρ τονωθῇ ἀπὸ μελετωμένη ἰδρυσιν εἰς τὴν Φλώριναν ἀποθηκῶν διαμετακομίσεως.

Σχετικῶς μὲ τὴν μείωσιν τῶν ἑργασιῶν τῆς Ἐλληνικῆς ἐλευθέρας ζώνης, ὁ πρόεδρος ταύτης κ. Στ. Γρηγοριάδης ἔδήλωσεν, διτ: εἶναι μὲν σημαντικὴ, ἀλλὰ πρέπει ν' ἀποδοθῇ εἰς τὴν μεταζύουσαν τὴν ἐμπορχοράνη δεῖται οἰκονομικὴν κρίσιν. Ἡ Ἐπιτροπεία τῆς Ζώνης ἐπιδιώκει τὴν πραγματοποίησιν μεγάλων οἰκονομιῶν, ὥστε κατὰ τὸ ἀρξάμενον οἰκονομικὸν ἔτος ὁ προϋπολογισμὸς τῆς δὲν θὰ ισοτελεῖθῇ ἀπλῶς, ἀλλὰ θὰ παρουσιάσῃ καὶ περίσσευμα.

Ἡ Ἐπιτροπεία ἐξ ἄλλου, διαπραγματεύεται τὴν ἐντὸς τῆς Ζώνης ἐγκατάστασιν διαφόρων διωσίμων διοικητικῶν, ὥστε θετικῶς νὰ προβλέπεται, διτ: διὰ τῆς τονώσεως τῶν γένων ἑργασιῶν τῆς θὰ προκύψουν δρέλη, καλύπτοντα τὰς ζημιάς ἐκ τῆς μειώσεως τῶν εἰσαγωγῶν.

Η ΜΕΙΩΣΙΣ ΤΟΥ ΤΑΞΙΔΙΩΤΙΚΟΥ ΡΕΥΜΑΤΟΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΓΡΑΜΜΗΝ ΒΟΡ. ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΥ

Ο ἐκ τῆς οἰκονομικῆς κρίσεως ἀντίκτυπος ἑξεδηλώθη ὅποδεξιάτην μαρτίου ἐπὶ τοῦ ταξιδιωτικοῦ ρεύματος τῆς γραμμῆς Βορ. Ατλαντικοῦ, μειωθέντος κατὰ τὸ 1/3 περίπου. Διαρκοῦντος τοῦ 1931 μετεφέρθησαν μεταξὺ Παλαιοῦ καὶ Νέου Κόσμου παρὰ τῶν οικαφῶν 17 ἐν δλιφήσιν διαμοπλοτῶν 685.228 ἐπιδέκται εἴναντι 1.002.333 μεταφερθέντων κατὰ τὸ 1930.

Ἡ ἐπελθόσσα μείωσις κατὰ 317.105 ἐπιδέκται ἦτοι ποσοστὸν 31.64 οὐρανοῖς ἐπὶ ἀλαττον ἔναντι τοῦ 1930, ἡτο ἀκόμη οὐδυνηροτέρα διά τὰς ὑπερωκεανίους ἐπανίσταται, ἐάν προστεθῇ καὶ τὸ γεγονός, διτ: ἐμειώθησαν συγχρόνως καὶ αἱ τιμαὶ τῶν εἰσιτηρίων.

Τὰ πρωτεῖα εἰς τὴν ἐπιβατικὴν κίνησιν κατὰ τὸ ληξινὸν ἔτος κατέλαβε τὸ «Βορειογερμανικὸν Λόδον», συνεπείᾳ τῆς ἐκδηλωθεῖσης προτιμήσεως τοῦ ταξιδιωτικοῦ κόσμου πρὸς τὰ δύο ταχύπλοα ὑπερωκεανία «Bremen» καὶ «Europa». Ἡ Γερμανικὴ αὕτη ἐπανίσταται μετέφερεν 117.671 ἐπιδέκταις, ἐνῷ ἡ Κιούναρ Λάζην, ἥτις κατετίχει τὴν πρώτην θέσιν κατὰ τὸ 1930 διὰ τῆς μεταφορᾶς 171.393 ἐπιδέκτων, μετέφερε πέρυσι 105.297 ἐπιδέκταις μόνον, ἐθύμουσα σύτω εἰς τὴν δευτέραν θέσιν.

Ἐννοεῖται, διτ: ὅλαι καὶ ἀτμοπλοῖς, μηδ' αὐτοῦ τοῦ «Βορειογερμανικοῦ Λόδου» ἐξαιρουμένου, εἶδον μειουμένην τὴν διά τῶν οικαφῶν των αἱ γηραῖς κατὰ τὸ 1931, τὸ δὲ ποσοστὸν τῆς μειώσεως ἐποικιλλε κατ' ἀτμοπλοῖς, φθάσαν διὰ τὴν «American Transport Line» μέχρι τοῦ 48.86 οὐρανοῖς. «Ἄξιον ἀκόμη νὰ σημειώθῃ εἰναι τοῦτο: Ὅτι αἱ τέσσαρες ἀτμοπλοῖς: «Βορειογερμανικὸν Λόδον», «Κιούναρ», «Ούζιτ Στέρε» καὶ «Κενάντιαν Πεζίφικ» μετέφερον τὸ μήκος τοῦ δλού χρόματος τὴν ἐπιδέκτων. Τὸ ὑπόλοιπον κατενεμήθη εἰς τὰς ἑπτάρες 13 ἀτμοπλοῖς. Μεταξὺ αὐτῶν κατελέγεται καὶ ἡ Ιταλικὴ «Κόζουλιτς», τῆς δοποίας τὰ σκάφη προσεγγίζουν εἰς τὸν λιμέναν τῶν Ηπειρῶν καὶ ἥτις ἐνήργησε τὸ 1931 τὴν μεταφορὰν 7883 ἐπιδέκτων ἔναντι 7912 τοῦ προγενεστέρου ἔτους.

ΑΠΩΛΕΙΑΙ ΚΑΙ ΑΒΑΡΙΑΙ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΤΑ ΤΟΝ ΜΗΝΑ ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΝ

Κατὰ τὴν ἐκδοθείσαν στατιστικὴν τοῦ Ἀγγλικοῦ Λόδου αἱ σημειώσεις δικαιαι ἀπώλειας ἀτμοπλοίων καὶ μότοριστέων κατὰ τὸν παρελθόντα Φεβρουά-

ριον ἀνήλθον εἰς 7 σκάφη 17.304 τόννων γκρός, ἔναντι 9 πλοίων τ. γκρός 23.828 ἀπολεσθέντων κατὰ τὸν περισσόν τοῦ Φεβρουάριον καὶ 11 πλοίων τ. γκρός 33.425 ἀπολεσθέντων τὸν Φεβρουάριον τοῦ 1930. Αἱ ἀπώλειαι τοῦ ἀπετελεσθέντος Φεβρουάριον κατανέμονται εἰς τὰς ἀκολούθους σημαίας:

Σημαία	Πλοία	Τ. γκρός	Σημαία	Πλοία	Τ. γκρός
Ἀγγλική	2	2.647	Ἰταλονική	2	8.282
Δανική	1	2.940	Χιλική	1	605
Γαλλική	1	2.830	Σύνολον	7	17.304

Ἡ Ἐλληνικὴ Ναυτιλία δὲν είχεν ἀπώλειας κατὰ τὸν ἀπετελεσθέντον Φεβρουάριον, ἐνῷ πέρισσα είχον ἀπολεσθεῖσθαι 2 Ἐλληνικά, τ. γκρός 9504 καὶ τὸν Φεβρουάριον τοῦ 1930 ἐν τ. γκρός 2419.

Αἱ κατὰ τὸν αὐτὸν μῆνα σημειώθεισαι δικαιαι ἀπώλειαι καὶ μερικαὶ ἀδερφαὶ πλοίων τῆς παγκοσμίου Ναυτιλίας ἀνήλθον εἰς 461 ἔναντι 590 τοῦ Φεβρουάριον 1931, ἔναντι 728 τοῦ 1930 καὶ 767 τοῦ 1929. Αἱ ἀπώλειαι ἀδερφαὶ ἀναφέρονται εἰς τὰς ἀκολούθους αἰτίας:

Ἐκ ζημιῶν συνεπεική τραυματίας	46
Ναυάγια καὶ ἀγκαταλείψεις	2
Προσαράξεις καὶ προσκρούσεις	100
Συνεπεική συγκρούσεων	128
Πυρκαϊαὶ καὶ ἀκρίξεις	21
Ζημιαὶ μηχανῶν, δάκονος καὶ πηδαλίου	65
Συνεπεική διαφόρων ἀλλων αἰτίων	99
Σύνολον ἀδερφῶν Φεβρουαρίου	461

ΕΝΝΕΑ ΤΑΞΙΔΙΑ ΜΕ ΠΕΡΙΗΓΗΤΑΣ ΤΟΥ ΣΕΡΒΙΚΟΥ «ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΜΑΡΙΑ,,

Τὸ γνωστὸν πολυτελές Γιουγκοσλαβικὸν ύπερωκεάνιον «Kraljica Marija» ἐκποίησματος 17.500 τ., ὃ ἐκτελέσθη ἐφέτος κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς τουριστικῆς περιόδου ἔννεα συνεχῆ ταξίδια μὲ περιηγητάς, ἔχον ὡς λιμένα ἀφετητὰς τὴν Βενετίαν, ὅποθεν ὃ προσεγγίζει εἰς τὸν κυριωτέρους λιμένας τῆς Δαλματίας διὰ νὰ ἐπισκεψθῇ κατόπιν ἀλληλοιδιαδόχως τὴν Κέρκυραν, Ἰθάκην, Ἰτέαν, Κατάκωλον, Πύλον, Καλάμας, Νάυπλιον, Ἡράκλειον, Αἴγιναν, Πειραιᾶ καὶ Κοντούλιν.

Τὴν παρελθόνταν ἔβδομάδα τὸ «Kraljica Marija» ἐτερημάτισε τὸ πρώτον αὐτοῦ ταξίδιον, μὲ 260 περιηγητάς ἐκ Λονδίνου, μεταξὺ τῶν δοιών κατελέγετο ὁ μητροπολίτης Θυατείρων κ. Γερμανός καὶ ὁ κ. Τζών Σταυρόβης οἰκογενειακῶν. Εἰς Πειραιά τὸ σκάφος παρέμεινε τρεῖς ἡμέρας, κατὰ τὸ διάστημα τῶν δοτίων οἱ περιηγηταὶ ἐπεικέφυθον τὰς ἀρχαιότητας τῶν Ἀθηνῶν καὶ τινῶν ἐπαρχῶν. «Ηδὲ ἐκτελεῖται τὸ β. ταξίδιον μὲ ἡμέραν κατάπλου τοῦ Πειραιᾶ τὴν 18η τοῦ μ. καὶ αναχώρησιν τὴν 20ήν. Τὴν πρακτόρευσί τοῦ εἰς Πειραιά ἔχει ἀναλάβει ὁ γνωστὸς ναυτικὸς Οἰκος τῶν κ. κ. Γκερεχταχάμμερ καὶ Σπάσιτα.

ΕΙΣΗΛΘΩΝ ΕΙΣ ΤΑΣ ΑΜΕΡΙΚ. ΛΙΜΝΑΣ ΧΩΡΙΣΜΕΝΟΝ ΕΙΣ ΔΥΟ ΤΜΗΜΑΤΑ

«Ἐνα δεῖγμα τῆς προσδότου διὰ τὴν ἐκ ζηλυδίος κατασκευὴν πλοίων ἀποτελεῖ ἡ πρόσφρατος ἐν Ἀγγλίᾳ γνωπήγησις τοῦ ἀτμοπλοίου «Benledi», φέροντος δύο καταστρώματα καὶ προοριζόμενου διὰ τὴν ὑπηρεσίαν τῶν μεγάλων Ἀμερικανικῶν λιμνῶν. Αἱ διαστάσεις τοῦ σκάφους τούτου εἰναι: μῆκος μεταξὺ τῶν καθέτων 379 ποδῶν, πλάτους 44 καὶ μῆκους 27 ποδῶν.

Ἐπειδὴ δημως σκάφος μὲ τὰς ἀνωτέρω διαστάσεις καὶ προοριζόμενον διὰ τὰς Ἀμερικανικὰς λίμνας δὲν δύναται νὰ εἰσέλθῃ εἰς αὐτὰς μέσω τῆς μοναδικῆς διόδου, ἡνὶς ἀποτελεῖ ἡ διώρυξ Welland, ἵκανη νὰ ἐκσαφαλίσῃ τὸν διάπλουν εἰς σκάφη μῆκους μέχρι 253 ποδῶν καὶ πλάτους 43.4 κατ' ἀνώτατον δροῖον, παρέστη ἀνάγκη διπλῶς τὸ «Benledi» ἀποπλεύσῃ ἐξ Ἀγγλίας ἡμέρας τελέσεως.

«Τοτε, δηλαδὴ, τεχνικῶς διηγρημένον εἰς δύο τμήματα, ἀτινα συγενούμενα ἀπετέλουν ἔνα ἀτμόπλοιον ἴκανον νὰ διαπλεύσῃ τὸν ὄκεανόν. Τὸ ἔνα τμῆμα του ἡτο ἴκανον νὰ διέλθῃ τὴν διώρυγα Welland, φέρον μάλιστα εἰς τὰ κάτυτα του, ὡς φορτίον, τὸ ὑπέροχον τμῆμα τοῦ πλοίου λελυμένον εἰς τεμάχια.

«Οταν τὸ «Benledi», διαπλεύσαν τὸν Ατλαντικόν, ἐφθασε πρὸ τῆς διώρυγος, ἐτμήθη ὑπὸ τῶν τεχνικῶν εἰς δύο καὶ τὸ εἰς κατάστασιν πλεύσεως τμῆμα φέρον, ὡς φορτίον, τὸ διώροιπον τμῆμα διήλθε τὴν διώρυγα καὶ εἰσῆλθεν εἰς τὰς μεγάλας λίμνας. «Ἐκεὶ ἐδεξαμενίσθη ἀμέσως, προσετέθησαν τὰ λελυμένα διάμεσα τμῆματά του καὶ συνεπληρώθη εἰς τὰς ἀρχικὰς αὐτοῦ διαστάσεις τῶν 379 ποδῶν μήκους καὶ 44.3 πλάτους. Κατὰ τὴν τόσον εὐφυά διεσδόν του ἐκ τῆς διώρυγος τοῦ Welland, τὸ «Benledi» είχε μήκος 235 ποδῶν!..

ΚΑΛΑΣΣΙΑ ΔΤΥΧΙΜΑΤΑ

ΕΓΚΑΤΕΛΕΙΠΤΕΑΙ ΤΟ ΕΞΟΚΕΙΛΑΝ
ΥΠΕΡΩΚΕΑΝΙΟΝ "PROVIDENCE,,

Τό προσφράξεν εἰς τὴν Ἰμβρον Γαλλικὸν ὑπερωκεάνιον «Providence» τόννων γκρδς 11.996 και ναυπηγήσεως 1920, παραχθέντες ἐνσφηνωμένον ἐπὶ βράχων, ή δέ ἀνέλκυσίς του κρίνεται προσβληματική. Ήπειρά τὸ πλοίον ἔργαζόνται 4 Τουρκικὰ ναυαγο-σωτηρικά, προσβιόντα εἰς ἐκδραχῆσμὸν διὰ δυναμιτίδος. Ἡ ἔργατος ὅμως κύτη θὲ ἀποτελήσῃ ἀρκετούς μῆνας, ἵνα ἀχθῇ εἰς πέρας, ή δέ ἀποπλοῖς Fabre ἀντιμετωπίζει τὸ ἐνδεχόμενον ἐγκαταλείψεως τοῦ σκάφους, ἀξιας 1.000.000 λι-ρῶν. Ἡδη τὸ θύμισυ τοῦ πληρώματος ἀνεχώρησεν ἐξ Ἰμβρου διὰ Γαλλίαν μὲ τὸ ἀπὸ Sphinx. Εἰς τὰς Λογδ:νείους ἀντασφα-λείας ἀναγράφεται μὲ 400)ο γκνέας.

ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΕΙΣ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΛΟΙΑ

Κατὰ τὸ ληξεν 150ήμερον ἐσημειώθησαν τὰ ἀκόλουθα ἀτυχή ματων εἰς Ἑλληνικά ἀτμόπολις:

«Νίκη». "Όπως άναγράφομεν εἰς τό προηγούμενον τεῦχος μας παρέμενεν ήγκυροδιολγημένον εἰς **Budaki** τῶν Ρουμανικῶν δύάτων και ἐν ἀδυναμίᾳ να κινηθῇ, συνεπειτα ἐλεέψεως καυσίμου θληγ. Κατά νεωτέρας πληροφορίας τό ρυμουλκόν «Αθηγά», ἀναχωρήσαν ἐκ Σουλινά κατώθισε περὰ τὰς θυσιάρεις καρικάς συνήγκας και τὴν ἀπό Βορρᾶ τρικυμίαν, νόθιον μέχοι τῆς «Νίκης», τὴν ὅποιαν και ἐφωδίασε διὰ τροφῶν και πλευρῶν. Κατόπιν τούτου η «Νίκη» ηδυνήθη νά πλεύσῃ ὑπό Ιδεον ἀτμούς μέγους τοῦ λιμάνου τῆς Όδησσας.

περὶ τοῦ λέπινον τῆς οὐσίου. (Μαρτ. 30)
«Εὐαγόρας» (Κυριακῶν). Κατεύθυνόμενον ἐκ Βαταβίας εἰς Φάλμουρ
(Σαταγάς) κατέπλευσεν εἰς τὴν Μάλταν, ὅπου καὶ ἀπεβίβασε τὸν ἄσω-
νυντα δ'. μηχανικὸν τοῦ πλοίου. (Μαρτ. 30)

«Πίτα Χανδρών». Ή έκσερπτωσις ένός τημῆματος του φορτίου έπειθερά
δύνηθη, λόγω της κακοκαιρίας, τό δέ σκάφος έδεσθαι μενίσθη τὴν 30ην
Μαρτίου, σπιώντας έπιθεωρηγθῆ καὶ ἐκτελέση τὰς ἀπαραίτητους ἀποκευάς
(Μαρτίου 30η).

«Βάντα». Αι άλιστες και ἄγκυραι του, αἰτινες είχον ἀπολεσθή κατά τὴν προσάραξην τοῦ σκάφους εἰς Κάρυστον ἐνεσύρθησαν και παρελθήθησαν ἐκ νέου ὑπὸ τῆς «Βάντας» εἰς Πειραιά. Ἐν τῷ μεταξὺ αἱ ὑποδικύθεισαι ἐπισκεψαντι τοῦ πλοίου ἐστελέσθησαν εἰς Πειραιά και τῷ ἔχοργηγήθη πιστοποιητικόν γνωστιπολογίαν.

«Δημ. N. Βογιατζίδης». Κατέπλευσεν εἰς «Αμβούργον, ἔνθα ὁ πλοιαρχὸς ἀνέφερεν εἰς τὰς ἐκεῖ λιμενικὰς ἄρχας, ὅτι κατὰ τὸν πλοϊσμὸν τὸ σκάφος ἀπόλεσε εἰς τὸ Brunsbuttelkoog μίκην τῶν ἀγκυρῶν του μετ' ἀλύσιων δύο δρυγιών, ἐνῷ χρόνῳ ἡτοί ἡγκυροβολημένον, λόγῳ τῆς διμεχλῆς. Ή αὐτὸς εἰσέβαλεν ἀγκυρὰ καὶ ἀλισσούς διεσώθη ἀπὸ τὸ Γερμανικὸν ρυμουλκὸν «Fairplay XIV».

«Πυθέασο». Προσηργημένον ἀπό καιρού πλησίον τῆς Εἰπατούσας. Κατά τὰς νωτιέρας πληροφορίας ἔφθασεν εἰς τὸν τόπον τῆς προσαράξεως ἥντα Ισχυρότερον Ρωσικὸν ναυαγοσωστικὸν, ὅπερ καὶ κατώρθωσε—δογμοῦντος καὶ τοῦ καλοῦ καιροῦ—νάντιλκον τὸν «Πυθέαν» καὶ νά τὸν ρυμουλκήσῃ εἰς τὴν «Οδηγούσαν». Κατὰ τὴν γενομένην προσωρινὴν ἐπιτίθεσην εὑρέθησαν ἔτεταμέναι ζῆμια: καθ' ἀλον τὸ σκάφος. «Ἐπίσης, πλὴν τῶν ἐκ τῆς προσαράξεως προξενηθεισῶν ζῆμιῶν, ἐλλάδησαν ασθενῶς κατὰ τὴν στιγμὴν τῆς ἀνελκύσεως τὰ ὄφαλα τοῦ πλοίου, τὸ πηγάδιόν του καὶ τὸ ποδόστεφρον.

τῆς πρύμνης. Ἐν συνεχείᾳ, ματεδόθη, δι: κατά τὰς ἀκολούθους ἡμέρας δι-
πλήσιας ἐξέχεινανταί οἱ Οὐρανοφασι. (Απριλ. 1)
«Δελφίνῳ». Κατέβαντον μάνευον ἐκ Χίου, κανόν, διὰ τὴν Χερσονήσου, κατέ-
πλευσαν εἰς Κωνυμόπολιν, ἔνθα δὲ πολιορκοῦσες τους ἄνθεσσος εἰς τὰς ἀνώντας ἦτ-

πεισμένοι εἰς Κωνσταντίνη, ενώσα στο πλευρό του χανεφάρης εἰς την αρχή, δι-
στά τὸν πλεύν του κατέψυγας, λόγῳ τῆς τρικύμιας, εἰς ὑπέγειον δρόμον
ἔχεις Τενέδου. Κατὰ τὸν ἐν τῷ δρόμῳ εἰσπολὺν του συνεκρούθη μέ τοι Του-
κικὸν δενζινόπλοιον «Aslan». Τὸ ἀπὸ «Δελφίν» ἐπίθεωρηθὲν ὑπὸ τοῦ ἀν-
τιπροσώπου τοῦ Λεῦδη εὑρέθη ἔχον ἄλληρά τινας ζημίας εἰς τινας ἀλλαζό-
μενας τῆς ισάλου γραμμῆς περὶ τὸ κύτος № 2, «Ἐγένοντο προσωρινὴ ἐπι-
κινευαὶ καὶ τὸ συκόφαντον ἔλλειπε πιστοποιητικὸν ναυπιλοτικὸν ἀναχωρῆσαν. Τὸ
Τουρκικὸν δενζινόπλοιον «Aslan» ἦτο ἡγκυροβολημένον κατὰ τὴν στιγμὴν
ὅτε ουγκρούσασθαι, ὑπέστη δὲ πλευτές ζημίας. Το ποδόστακτον τῆς πρώτας
ου σθρούσθη, ἀπωλέσθη δὲ ἡ μία τῶν ἀγκυρῶν του με πέντε κλειδιά ἀ-
ποστοτοῦ.

«Αέανδρος». Τά της προσχράζειν του ἐπὶ τῆς 'Ασκατικῆς ἀκτῆς εἰς ἡνὶ εἰσεδων τοῦ Βοσπόρου, ἀντγράψμεν εἰς τὸ προγγούμενον ταῦχος μικρὸν συνεχείᾳ μετεβιβάσθησαν αἱ ἀκόλουθοι πληροφορίαι περὶ τῆς Θέσσαλου

τού πλοίου. Συνεπέι τών ἐπικρατησάντων σφοδρῶν ἀνέμων καὶ τῆς τριχυμίας, τὸ οὐαφός ἐσύρθη περισσέτερον πρέξ τὴν Ἔγραν, κατ' ἀναφοράν δὲ τὸ νυναγοσωτικόν «Ἄ—Βαλέτ» ἐθράψθησαν αἱ ἀλύσεις αἱ προσεδημέναί εἰς τὴν Ἔγραν, σκοπός τῶν δυοῖ�ον ότον νὰ κρατοῦν τὸ οὐαφός εἰς σταθεράν θέσιν πρός ἀποφυγήν ἐπικινδύνου κλυδωνισμοῦ. Οἱ νυναγοσωται ἀπεφάνθησαν, διτὶ πρέπει: νὰ ἐκφορτωθοῦν 1700 τόννοι: γιατινθράκων πρές διεκδύναντις τῆς ἀνάλκυστος.

Μετά τήν θραύσιν τῶν ἀλέσεων ὁ **«Λέανδρος»** ἔγησφαλισθη ἐκ νέου ὅπο τῶν ναυαγοσωστῶν διὰ τῆς τοποθετήσεως εἰς τὴν Ἕπραν δύο ἀγύρων. Λόγῳ τῆς κακοκαιρίας καὶ δέστη τὰ κύματα ὑπερεπήδων τὸ πλοῖον τὸ περισσότερον πλήγμα ἡγαγκάσθη νά ἀποβιβασθη εἰς τὴν Ἕπραν, ὅποιεν παραλγήθην ἀπό τὰ ναυαγοσωστικά μετεφερθῆνε εἰς Κονίουπολιν. Ἔπι τοῦ **«Λέανδρου»** ἐγκατεστάθησαν ἄνδρες τινὲς τῶν ναυαγοσωστικῶν καὶ εἰς μηχανικός τοῦ **«Αλ—Βαλέττ»**, δηποτε διατηρητὴ ἀτμόν διὰ τὸ ἔργον τῆς ἐκφορτώσεως τῶν γαιανθράκων. Ἐν τῷ μεταξὺ καιρός ἐδέλτιώθη, θρησκασθεὶς δὲ οἱ ναυαγοσωσταὶ νά ρίπτουν εἰς τὴν θάλασσαν τὸ φορτίον. Εἰς τὰς μηχανὰς καὶ εἰς τὸ λεζαντόστασιον ισημειώθη διαρροή, ητίς δημιώς συγκρατεῖται ὅπο τῶν αντιλόγων.

Τὴν ἑσπέριν τῆς 29ης Μαρτίου είχον ριφθῆ σεις τὴν θάλασσαν 450 τ. γιατινθράκων, διεκόπη δὲ ἡ περαιτέρω ἐργασία, διότι ἐπεκράτησε ΒΑ. τρικυμία μετά πτώσεως πυκνῆς χιόνου. Τὸ ναυαγοσωστικόν κατέφυγεν εἰς ὄπιγμενον θέσιν, ἐπὶ δὲ τοῦ *Λεάνδρου* παρέμειναν ὁ «Ἐλλην πλοιαρχος καὶ ἔξ ἀνδρες τοῦ πληρώματος, καθὼς ἐπίστης δ ἀπολοίαρχος τοῦ «Δά-Βαλέττ» μὲν μέρος τοῦ πληρώματος τοῦ ναυαγοσωστικοῦ.

Μετά μίαν ήμέραν δὲ κακόρος ἔβαλτιώθη, τὸ δὲ «Ἄδε-Βαλέττ» ἐπιστρέψαν εὗρεν, οὐτὶ δὲ «Λέανδρος» εἶχεν ὑποστή ἐκ τῆς τρικυμίας μεγάλας ζημίας. «Ολα τὰ καλύμματα τῶν κυτῶν του ὑπερώγησαν, τὰ δὲ ὑπέρ τὸ κατάστρωμα διαιρέσθατα συνετρίβησαν καὶ ἀρκετά ἀντικείμενα καὶ ἔκαρπά ματα παρεστρήθησαν ἀπό τὰ κύματα. Ταῦθα εἰσέρρεον ἀπό τὰ στοῖχα τῶν κυτῶν σις τὰ κύτη κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς θαλασσοταραχῆς, παρεστή δὲ ἀνάγκη να σθεσθοῦν τὰ πύρι τῶν λεβήτων, διότι τὰῦθα εἰσάθουν σις τὰ λεβητοστάσιον ἐκ τῆς πρώρας διὰ τοῦ τούνελ.

"Ωδετα ωπάρχουν εἰς οὐδὲ τὰ κυτή καὶ τὸ σκάφος δεικνύει σημεῖα λυγίσματος πρός τὴν δεξιὰν πλευράν καὶ παρὰ τὴν γέφυραν. Ἐπίσης ἀνεσκάθη τὸ κατάστρωμα τοῦ ἄνω τοῦ κύπεου Νο 3. Εἰδένεις, ὡς ἔκσπαζεν ἡ τρικυμία, ἐπρόσεκτο ν' ἀντληθείον τὰ θέλατα τοῦ λεβητοστασίου διὰ τὴν αναφθόδιον ἐκ νέου αἱ πυραὶ τῶν λεβητῶν καὶ παρασχεθῆ ἀπόμενα διὰ τὴν κινητὰν τῶν διαρρούλκων πρέσσαν συνέχισταν τῆς ἔκφροτόσωσεως. Συμπληρωματικῶς ἀνεκοινώθη τὴν ἐσπέραν τῆς 31ης π. μηνὸς, διτὶ δὲ λέσχη τοῦ ἱππαρίου ἡρησταθέμη καὶ διτὶ ἐθρύσυθησαν αἱ ἀλύσιες τοῦ πηδαλίου, ὅπερ καὶ λειτουργεῖ διὰ τῶν καχερῶν μέρων. Ἔντος τῶν κυτῶν τοῦ μηχανοστασίου, τοῦ λεβητοστασίου καὶ τοῦ διαμερισμάτος τῶν πομπέωντος τὰ θέλατα ἔχουν φθάσει εἰς δὲ ἐπίπεδον καὶ ή ἐπιφάνεια τῆς θαλάσσαις.

Τὴν δεκατέτην ἀπορίαν ἐπεκράτει, σχετικῶς, καλός καιρός, παρὰ τὸν ἑλλήσ-
φρον ἀπὸ Βορρᾶ χυματισμόν. Ἀπὸ τῆς νυκτὸς εἰχόν τοποθετηθῆναι τοῦ τοῦ
πλεiou ἀντλίαι, προκειμένου νὰ καταβληθῇ προσπάθεια, διπως καταστούν
στεγανά τὸ μηχανοστάσιον καὶ τὸ λεβητοστάσιον διὰ νὰ ἀναφθοῦν αἱ πυραὶ
καὶ παραχθῇ ἀτμὸς διὰ τὴν ἐπικαλλήψην τῆς ἐκφροτῶσας. Πράγματι κα-
τέπιν ἔξαρθρος δοκιμαστικὸς ἕργοσασις ἀντλήσεων κατήθον τὰν τῷ μηχα-
νοστάσιον ὑπάτα ἐννέα πόδας, εἰς τὴν αὐτὴν δὲ στάθμην ὑπειδίθησαν καὶ
τὰ ὑδατα δλων τῶν ἄλλων διαμερισμάτων. Προφανῶς ὑπῆρχε ρήγμα τι
εἰς τὰ θυλαῖα τῆς δεξιᾶς πλευρᾶς. Νέκι ἀντλίαι ἐτοποθετηθῆσαν ἐπὶ τοῦ
αὐλαρχοῦ, ἀπλίκετα; δέ νὰ καταστῇ δυνατόν καὶ τὸ ρίψιο φόρτιον εἰς
τὴν θαλασσαν παρ' ἐργατῶν, μέχρις διου παραχθῇ ἀτμὸς διὰ τὴν κίνησον
τῶν βαρούλκων.

Τὴν Ζηγὸν Ἀπριλίου κατέστη σταγανὸν δῆκι μόνον τὸ λεθητοστάσιον καὶ ὁ μηχανοστάσιον, ἀλλὰ καὶ δῆκι τὰ κύτη τοῦ πλοίου ὃ δὲ διαρροῇ συνεπειταί ἀπὸ μίαν καὶ μόνην ἀντιλίπαιν διαμέτρου 6 ἵντοσιν. Αἱ πυρὶ τῶν εἰδήσιων ἡμάρθρων καὶ ἡ παροχγωγὴ ἀπειδὲ ἐπικαλέψηθε. Τὰ δραροῦλκα τα- τῆναι εἰς λειτουργίαν ἀπέτιχον νὰ ριψθῇ ἐντὸς τῆς ιδίας ἡμέρας εἰς τὴν ἀλλασσον ἐκ τριμῶν κυτῶν πασσότες 250 τόννων γατικοράξιον. Μάχη ἀπομένην ἀδραία ἐσυντρίβη, τὸ δὲ ριψθέν ἀπὸ τῆς προσαρθράξιον μέχρι τῆς ἄνευ Ἀπριλίου πασσὸν γατικοράξιον εἰς τὴν θάλασσαν ἀνήλθεν εἰς 1800 τόννους.

Τό ναυαγοσωστικόν «Λά Βλέττ» διήγονται αὐλακώ εἰς τὸν περὶ τὸ λοιον βυθὸν, μία δὲ ἀπόπειρα ἀνελκύσσων ἀπέτυχε, μολονότι τὸ πλοῖον φάνη ἐλαφρῶς κινηθέν. Επεινεκίθη τότε ἡ ἄκροφρωτας ἑτέρων 600 τόνων, δόπτε τὸ σκάφος μετακινήθη 50 ὅργανος ἀπὸ τῆς ἀρχικῆς θέσης τῆς ποσαρδεζής του. Μερικαὶ ὑπάλοι: ἐμποδίζουσες τὸ ἔργον τῆς ἀνελκύσσεως υπακούοντα.

Την έπομενη τόσα χρόνια και έργων μου λκάθη σίς Μπουγιών
-Ντερά τοῦ "Ανω Βοσπόρου, δύον και θα ἐπιθεωρήθη προχειρῶς παρὰ τοῦ
ντυπροσώπου τοῦ Λόδδος. Τάχυτη του είναι στεγανά, η δὲ διαρροή ἀλαφρά
ὑγκρατούμενή και αὐτή διὰ περιοδικῆς ἀντλήσεως. Μικροί ζημιές υπάρχουν
εις τοὺς λέθητας. Δύτης ἐπιθεωρεῖ τὰ ὑψηλά. 'Εκ τοῦ φορτίου του ἔρρι-
θησαν εἰς τὴν θάλασσαν 3500 τ. γιατινθράκων περίπου. Τό πλέον φέρον υπό-
οιπον ἐκ 2500 τ. Θα εἰσάλῃ σε δεξιμενάς τῆς Κ) πόλεως, ἀλπίζεται δ' οτι,

ΕΠΕΤΕΥΧΘΗ Η ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΑ ΜΕΧΡΙ ΤΟΥΔΕ ΡΥΜΟΥΛΚΗΣΙΣ

Περί τὰ τέλη τοῦ παρελθόντος Δεκεμβρίου κατέπλευσεν, ώς γγωτὸν, εἰς Wellington, τῆς Νέας Ζηλανδίας, ρυμουλκηθεῖσα ἐξ Ἀγγλίας, ἡ διὰ τὰς ἀνάγκας τοῦ λιμένος τούτου γαυπηγγήθεισα πλωτὴ δεξαμενὴ τῶν 17.500 τόνων. Ή παρατίθεμένη εἰκὼν ἐλήφθη κατὰ τὸν κατάπλουν τῆς δεξαμενῆς εἰς Οὐέλλιγκτων. Τὰ Ὀλλανδίκα ρυμουλκαὶ τὰ ἐνεργήσαντα τὴν ρυμουλκησίν της «Zwarte Zee» καὶ «Witte Zee» διογθούμενα καὶ ἀπὸ τὸ ρυμουλκὸν τοῦ Διμενικοῦ Ὀργανισμοῦ τοῦ Νεοζηνιλανδικοῦ λιμένος «Troia» ἐλίσσονται διὰ νὰ τοποθετήσουν ἀσφαλῶς τὴν δεξαμενὴν κατὰ μῆκος τῆς ἐπὶ τούτῳ κατασκευασθεῖσης προσβλήτος, ἐνισχυμένης διὰ σδημοπαγοῦς τοιχώματος. Ή δεξαμενὴ θὰ συγκρατήται διὰ τεσσάρων ζευγμάτων προσδέσεως, ἀτ-

να κατεσκευάσθησαν ἐν Ἀγγλίᾳ, θὰ ἐπιτρέπουν δ' εἰς αὐτὴν ἐλευθέραν τὴν κίνησίν της κατὰ τὴν ἀμπώτιδα καὶ τὴν πλαίρροιαν. Δύο ἐκ τῶν ζευγμάτων θὰ χρησιμοποιοῦνται καὶ ὡς εἰσόδοι εἰς τὴν δεξαμενὴν, ἵτις διὰ μείζονα ἀσφάλειαν θὰ συγκρατήται ἀπὸ διαρείας ἀλύσσεις καὶ σύρματα προσδεδεμένα εἰς εὐμεγέθεις ἀγκυράς, ποντισμένας ἐντὸς μονίμων σδημοπαγῶν θεμελίων ἐν τῷ βυθῷ.

Μετὰ τὴν τοποθέτησιν τῆς δεξαμενῆς εἰς τὸ ἀσφαλές αὐτῆς ἀγκυροδόλιον, τὰ ἐνεργήσαντα τὴν μεταφοράν της Ὀλλανδίκα ρυμουλκὰ ἀνεγκυρίσαντα ἐπιστρέφοντα εἰς Εύρωπην, τὸ δ' ἐξ αὐ-

ματὰ προσωρινάς ἐπισκευάς, θὰ δυνήθῃ νὰ ἔμπαλουθῇσῃ τὸν διὰ Πειραιᾶ πλοῦν του. (Άπρ. 12)

«Μάξ Βόλφ» εκ «Bali» (τοῦ κ. Πόρτολου). Ἀναχωροῦν ἔκ Ρόττερντηρι καὶ ἀπὸ οὐρανούσκευτων εἰς Schiedam, ἀπώλεσεν μίαν τὸν ἀγκυρῶν του μετ' ἀρκετῆς ἀλύσσεως. Ανεσύρθησαν δύμως ἐγκαίρως καὶ τὸ πλοῖον ἐγκολούθησαν τὸν διὰ Βραχλαν πλοῦν του. (Άπριλίου 6)

«Αγία Μαρίνα». Προσέκρουσεν εἰς τὴν προκυμαῖαν τοῦ λιμένος Μάρη Ντέλ. Πλάτια ὑποτάν ζημίας εἰς τὴν πρώτην του. Θὰ ἐπιθεωρηθῇ. (Άπρ. 6)

«Αντώνιος Βροντίσηρος». Ἐνθ' ἥλασσαν ἀγκυροδόλιον ἐντὸς τοῦ λιμένος τῆς Σαρδηνίας προσήραξεν εἰς ἀσκῆθ θέσιν. Διὰ νὰ ἐπιτευχθῇ ἡ ἀνέλκυσίς του, ἀκροφτώντας.

Τὸ σκάφος ἀνέλκυσθη, ἀφ' οὐ ἔξεφορτῶθη εἰς φορτηγίδας ἀρκετὸν τηγ- μα τοῦ γαιανθρακοφορτίου του. (Άπρ. 9)

«Κωστήρης»: Παραμένει προσηργαμένον παρὰ τὸ Κέρτος. Αἱ ἔργασίς πρὸς ἀνέλκυσίν του συνεχίζονται, ἀκροποιούμενοι μέχρι τῆς στιγμῆς. (Άπρ. 13)

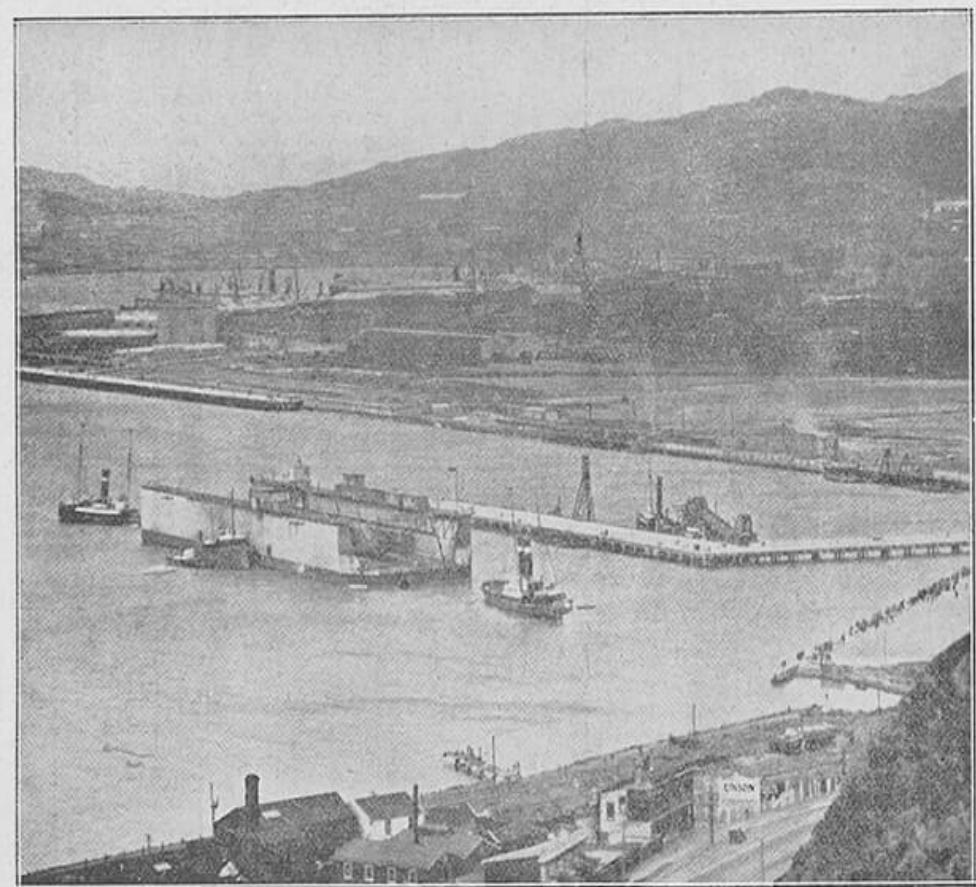
N. & D. ΚΟΡΔΙΟΛΗΣ

ΕΡΓΟΛΑΒΟΙ ΦΟΡΤΟΕΚΦΟΡΤΩΣΕΩΝ
&
ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ ΦΟΡΤΗΓΙΔΩΝ

ΧΑΡΙΛΑΟΥ ΤΡΙΚΟΥΠΗ 8.

ΤΗΛΕΦ. 40-567

ΤΗΛΕΓΡ. ΔΙΕΥΘ. «ΝΙΔΙΚΟΡΔ..-ΠΕΙΡΑΙΑ



τῶν «Zwarte Zee» κατέπλευσε πρὸ τιγων ἡμερῶν εἰς τὴν ἐν Maasltuis τῆς Ὀλλανδίας βάσιν του. Τὰ ρυμουλκὰ τοῦ Οίκου «Smit, Co» διαπλέουν ταχτικῶς τὴν Υδρόγειον ἀναλαμβάνοντα

παντοῖας ρυμουλκήσεις ἀπὸ τῶν ἀπλουστέρων μέχρι τῶν δυσκολωτάτων. Πλωταὶ δεξαμεναὶ διαρούλκα, γερανοὶ, παλαιά θωρηκτὰ πρὸς διάλυσιν, ἀκόμη καὶ διάληκτα πλωτὰ ἐργοτάσια ρυμουλκοῦνται ταχτικῶς ἀπὸ τὸ ἔνα ἡμισφαίριον εἰς τὸ ἄλλο. Ήδη τὸ ρυμουλκὸν «Indus» τ. γκρδ. 440 καὶ ναυπηγήσεως 1920 ἀνήκον εἰς τὴν ἰδίαν ἑταιρίαν ρυμουλκεὶ ἐκ Ρόττερνταμ εἰς τὴν Θεσγίκην τὴν νέαν διυθούρον «ΑΞΙόδ». Οἱ Ἀγγλοὶ ἀσφαλισταὶ ἔχοντες ἀποκρυσταλλώσεις τὴν ἐμπιστοσύνην των πρὸς τὰ ρυμουλκὰ ταῦτα, δείχνυνται πολὺ ἐ-

πιεικεῖς εἰς τὰ ἀσφαλιστρα τῶν ἀναλαμβανομένων ρυμουλκήσεων. Ο πλοίαρχος τοῦ «Zwarte Zee» ἐρωτηθεὶς κατὰ τὴν ἐπάνοδόν του περὶ τοῦ μακροῦ τοξείδιου του τῶν 13.750 μιλῶν ἀπήγητης μὲ τὴν χαρακτηριστικὴν στωικότητα τῶν Ὀλλανδῶν: «Κατὰ τὴν μετάβασιν, ἔσον καὶ κατὰ τὴν ἐπιστροφήν μας οὐδὲν τὸ ἔξαιρετικὸν μᾶς συνέβη». Αν δημος ἡ ρυμουλκήσις τῆς πλωτῆς δεξαμενῆς διεξήχθη μὲ τόσην δύμαλότητα καὶ ἐνίσχυσε τὴν ἥδη καὶ φήμην τοῦ οίκου Smit, δὲν συνέδη δύμας τὸ αὐτὸν καὶ μὲ τὸ οἰκονομικὸν μέρος τῆς ἀναληφθείσης ἐπιχειρήσεως, ἵτις κατέλειπε ζημίαν, διότι διαρκούσσης τῆς ρυμουλκήσεως ἐπῆλθεν ἡ ἄρσις τῆς ιστοιμίας τοῦ χρυσοῦ ἐν Ἀγγλίᾳ καὶ ἡ ἔκπτωσις τῆς στερλίνας.

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

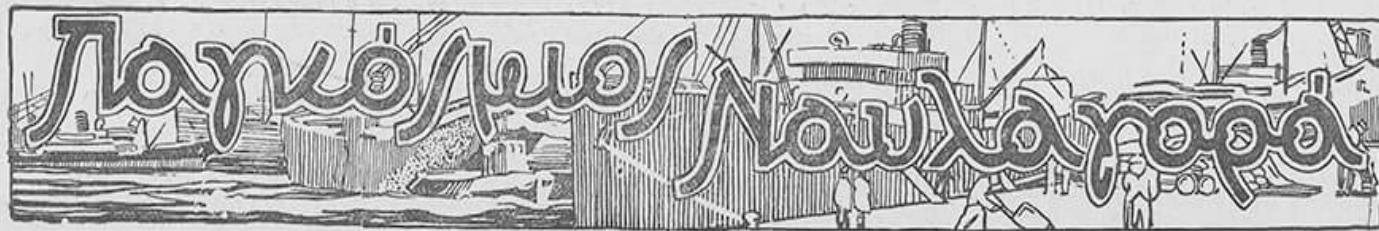
Τὸ μεγαλείτερον καὶ λιχνούτερον Ἑλληνικὸν ναυαγωστικὸν.

Ἐφωδιασμένον μὲ τὰ τελειότερα ναυαγοσωστικὰ μηχανήματα. Αντλία 4.000 τόννων καθ' ὅραν.

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

**ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΓΡΑΦΕΙΟΝ
Ν. Π. ΕΥΣΤΑΘΙΟΥ
ΠΑΡΑΛΙΑ-ΚΑΛΑΜΩΝ**

Πρακτορεύσεις, Ναυλώσεις, Φορτοεκφορτώσεις,
'Υδρεύσεις, 'Ανθρακεύσεις
ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ—ΕΥΣΤΑΘΙΟΥ ΤΗΛΕΦΟΝΟΝ 1-88



ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ ΤΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΝΑΥΛΑΓΟΡΑΣ

ΛΟΝΔΙΝΟΝ, 9 Απριλίου. (Ιδιαιτέρω όντα πόκρισις). — Λαρνακόμενον υπ' ὅψιν τοῦ γεγονότος, οὗτοι ή ἀγορὰ τοῦ Πλέιτ ἀποτελεῖ, σύτως εἰπεῖν, τὸ βαρόμετρον τῆς παγκοσμίου ναυλαχγορᾶς, εἰνε φυσικὸν, οὗτοι ή χαλαρότης, ήτις ἐπεκράτησε κατὰ τὰς τελευταῖς ημέρας τοῦ παρελθόντος δεκαπενθήμερου, καὶ ήτις ἔξακολουθεῖ γὰρ ἐπίδρασιν ἐπὶ τῶν γκύλων δὲλων τῶν ἄλλων ἀγορῶν, κατατίνες, ἐάν ἔξαρσέ σεις τὸ Μοντρέαλ καὶ τὴν Βόρειον Ἀμερικήν, ἐκρατήθησαν εἰς μᾶλλον χαμηλὰ ἐπίπεδα. Νομίζουμεν διώκοντες, οὗτοι ή κατάστασις ἐν γένει δὲν εἶναι τόσον κρίσιμος, διότον προροσιάζεται γενικῶς, διότι οὔτε τὸ καθ' ὅδον διὰ τὸ Πλέιτ τοννᾶς εἰνε τόσον μέγχι, οὔτε καὶ σι εἰδήσεις περὶ τῆς συγκομιδῆς καὶ τῆς ποιότητος τοῦ ἀραβοσίτου εἰνε τόσον ἀποθερρυντικαῖ. "Αλλως τε, δὲν πρέπει γάρ λησμονῆται, οὗτοι ή κατέναντι τὸ δόποιον ἐπέφερε τὴν παροῦσαν χαλαρότητα εἰνε αἱ κακοκοιρίαι, αἱ δόποιαι ἐπεκράτησαν εἰς τὴν Ἀργεντινὴν κατὰ τὰς τελευταῖς ημέρας τοῦ Μαρτίου, καὶ αἱ δόποιαι θὰ καθυστερήσουν καταποταῖς τὴν συγκομιδήν. Μόλις, διώκοντες, ἐπιβεβιασθῆται ή πληρωφορία, ήτοις ἀπὸ ημερῶν ψιθυρίζεται, οὗτοι ζημίαι δὲν ἐπῆλθον, τούλαχιστον οσδραχί, καὶ διότι ή πρὸς ἔξαγωγήν ποσότης θὰ ἀνέλθῃ εἰς 7.000.000 τόννους, ή ἀγορά, ἀγαμφιδόλως, θὰ ἀναλάβῃ ἡμέσως, μὲ τὴν συγήθη ἐπίδρασιν ἐπὶ δὲλων τῶν ἄλλων ἀγορῶν.

ΠΛΕΙΤ: "Ο Απρίλιος ηρχεῖσε μὲ πολὺ ἐνθαρρυντικὰς ἐνδείξεις, ἀλλὰ δυστυχῶς ή ζητησίες, ήτις ἐπεκράτησε κατὰ τὴν πρώτην ημέραν (δῆποτε ἐνκαλώθησαν 10 πλοῖα 71.500 τόννων δι') Απρίλιον καὶ ἔτερα τρία 21.000 τόννων διὰ Μάιον) δέν ἐκράτηθη ἐπὶ πολὺ καὶ συνεπδίσιο ναῦλοι: Σημειώνειν εἰς μᾶλλον χαμηλὰ ἐπίπεδα καὶ περιεστράψησαν πέριξ τῶν 16)9 ἔως 17)9 διὰ πλοῖα 6000—6500, 10 σ. ἀπὸ San Lorenzo δι', Αγγλίαν—Κόντινευτ, 19)—"Αδριατικήν, 18)—μέχρι 18)6 Μεσόγειον καὶ 19)—19)3 Σκανδιναվιαν, διὰ διὰ φρότωσις: Απρίλιον μὲ τὰς ἀναλόγους αὐξομειώσεις διὰ τὰ μεγαλείτερα ή τὰ μικρότερα πλοῖα. Σχεδόν διαι τοι ναυλώσεις, ἐκτὸς διαιγίστων ἔξαρσέων, ἐγένοντο διὰ φρότωσιν ἀπὸ Σὸν Λορέντζο (ποτο αὐτοῦ) ή Ροζάριο, τὰ πλοῖα δὲ τὰ διαι τοι εἰνε ὑποχρεωμένης νὰ συμπληρώνουν εἰς Μπουένος—"Αὔρες ηρχακάθησαν νὰ δεχθοῦν 2)6 διαιγίστερον ναῦλον, εἴναι τοῦ κανονικοῦ 1)3, διότι φρότιν ἀπὸ Μπουένος "Αὔρες δὲν ὑπῆρχον σχεδόν διάλοι. Διὰ φρότωσιν Ματού οἱ γκύλοι δὲν ήσαν καλλιτεροί, μολονότι αἱ προβλέψεις, γενικῶς εἰνε πλέον ἐνθαρρυντικαῖ, μὲ τὴν πρώτην δὲ ζητησίαν δὲν ἀποκλείεται: γὰρ ἔχωμεν σταθερούς ναῦλους. "Αλλως τε μὲ τοὺς γκύλους γκατανθράκων διὰ Νότιον Αμερικήν, παραμένοντας εἰς τὰ σημερινὰ ἐπίπεδα, οἱ γκύλωται θὰ εὑρεθῶσιν εἰς τὴν ἀνάγκην γὰρ προσφέρουν καλλιτέρους ναῦλους ἐπὶ στροφῆς διὰ γὰρ ἐνθαρρύσουν τοὺς πλοιοκτήτας γὰρ «κινήσουν» διὰ τὸ Πλέιτ.

Τὸ καθ' ὅδον τοννᾶς τὸ δόποιον δύναται: γὰρ δύση καντσέλλο μέχρι 10 Ματού ἀγέρχεται: εἰς 432.000 τόννους μόνον (70 πλοῖα περίπου). Εὖν δὲ ληφθῇ ὑπ' ὅδι: διὰ φρότωσιν Απρίλιον ἐνκαλώθησαν περίπου 814.000 τόννους καὶ διὰ Μάιον μόνον 97.000 τόννους, εἰνε φυνερδὸν οὗτοι μιὰ σύντομος καλλιτέρευσις τῶν γκύλων δὲν ἀποκλείεται.

Άγοραὶ Αμερικῆς καὶ Κούβας: Τὸ Μοντρέαλ ἔδειξεν μιὰν χαρακτηριστικὴν σταθερότητα, μολονότι δὲ ηγούει πρὸς 8 cents βάσιν Αμβέρσαν—Ρόττερνταμ ἐπλήρωσε κατόπιν μέχρι 9 cents δι' Απρίλιον, 8)12 Μάιον, καὶ μέχρι 10)12 cents διὰ Γαλλικούς λιμένας. Ενκαλώθησαν ἐν συνόλῳ 11 πλοῖα 64.500 τόννους.

Απὸ Κόλπου ἐνκαλώθησαν 8 πλοῖα 45.000 τόννους μὲ γκύ-

λους περίπου 9 σάντες: Αμβέρσαν—Ρόττερνταμ, 10)12 Γερμανίαν, ἐνῷ οἱ λιμένες Ατλαντικοῦ τῆς Βορείου Αμερικῆς ἀπερρόφησαν 5 πλοῖα περίπου 28.000 τόννου δι': Ηπειρωτικὴν Εὐρώπην—Αγγλίαν, ποδὸς 10 σάντες Γαλλικούς λιμένας καὶ 2)3 τὸ κουδρτερ δι': Αγγλίαν. Οἱ ναῦλοι Κούβας καὶ Σὸν Δομίγκο ἐκρατήθησαν πέριξ τῶν 15)15—15)6 ἀπὸ Κούβαν καὶ 15)6-16)—ἀπὸ Σὸν Δομίγκο. Επίσης ἐγένετο καὶ μία ναῦλωσις διὰ Βραζιλίαν ἀπὸ Χάμπτον Ρόδες πρὸς 2.20 Δολ.

Αύστραλία καὶ Απωλεταὶ: Ναῦλωσεις ἐγένοντο εἰς πολὺ περιωρισμένην κλίμακα ἐπὶ τῇ δάσει 27)6—28)—South Australia, 26)6—27)—West Australia, 26)6 Vladivostok, διὰ διὰ Μεσόγειον (Αγγλίαν) Ηπειρωτικὴν Εὐρώπην, ἐνῷ ή Μπούρμα ἐναύλωσεν ἔνα πλοῖον δι': Ηπειρωτικὴν Εὐρώπην πρὸς 26).

Ο Δούναβις: "Ἐν ἀπραξίᾳ τὰς πρώτας ημέρας, ηρχεῖσεν ἐπιδεικνύντων τελευταίως ποιάν τινα ζήτησιν τοννᾶς εἰς τὰ σελ. 14)6 διὰ Κόντινευτ.

Καὶ οἱ Λιμένες τῆς Μαύρης Θαλάσσης ἐναύλωσαν μερικὰ πλοῖα διὰ Κόντινευτ πρὸς 11)—διὰ γενήματα, καθὼς καὶ διὰ Αμερικήν πρὸς 2.85 Δολ. Σχετικῶς μὲ γκύλωσεις ἀπὸ Ρωσικοὺς λιμένας ἐπικρατεῖ ή ἐντύπωσις, οὗτοι ή καθ' δλον τὸν χειμῶνα ἐπικρατήσασα ἀνὰ τὴν Ρωσίαν καλοκαιρία δὲν ἐδοήθησε διόλου τὴν παραγωγὴν τῶν σιτηρῶν, αἱ προβλέψεις δὲ, ἐπὶ τῇ δάσει τῶν ἀνω δεδομένων, εἴναι διότι ή ἐφετεινὴ ἔξαγωγὴ θὰ διστρέψῃ πολὺ ἐν συγκρίσει μὲ τὴν ἔξαγωγὴν τῶν προηγουμένων ἑτοῦ.

Γαιάνθρακες: Διὰ Νότιον Αμερικὴν ἐγένοντο ἀρκεταὶ ναῦλωσεις, τόσον ἀπὸ Αγγλίαν, έσον καὶ ἀπὸ Ρόττερνταμ, χωρὶς δημοκαρμίαν ἀλλαγὴν εἰς τοὺς γκύλους, οἵτινες εἴναι, ἀπὸ καιροῦ, 8)—διὰ Βραζιλίαν, 8)6 διὰ Montevideo, 9)—Μπούρεος Αὔρες καὶ 9)3 Ροζάριο. Διὰ Δυτ. Ιταλίαν περιεστράψησαν πέριξ τῶν 6)—6)3, δι' Αδριατικὴν 7)3—7)6 καὶ Αλεξανδρείαν 6)9—7)—

Τάιμ Τσάρτερ: Κατόπιν τῶν 12 πλοῖων τὰ δόποια ἐναύλωσαν οἱ Ρώσοι πρὸς ημερῶν, ἔκλεισαν καὶ ἔτερα δύο τῶν 5.000 τ. (1922) πρὸς 3)5 1)2, διατείνονται δὲ διότι εἴναι: ηδη διατείμενοι: νὰ γκύλωσουν καὶ Ελληνικὰ πλοῖα, ἀλλὰ κατασκευῆς 1915 καὶ πέραν, χωρητικότητος δὲ οὐχὶ ἀγωτέρας τῶν 5000 τόννων, μὲ παράδοσιν ἐνταῦθα 15)31 Μαΐου.

ΤΑ ΡΩΣΙΚΑ "ΤΑΪΜ-ΤΣΑΡΤΕΡ,,

"Ἐκ Λονδίνου μᾶς πληροφοροῦν, διότι αἱ ἐν πάσῃ μυστικότητι διεξαγόμεναι ἀπό τινος ζόρον διαπραγματεύσεις μεταξὺ τῆς ἑκατονταετοῦ Ρωσικῆς ἀντιπροσωπείας καὶ ἐφοπλιστῶν διὰ τὰς ἐφετεινὰς χρονοναλώσεις πλοῖων («τάιμ—τσάρτερ») πρὸς μεταφορὰν ξυλειας, κατέληξαν εἰς τὴν ναῦλωσιν μέχρι τούδε υπὸ τῶν Σοβιέτ 12 ἀτμοπλοίων, χωρητικότητος 2500 μέχρι 5070 τόννων δ. w. καὶ ναυπηγήσεως 1911 ἕως 1930. "Ἐκ τῶν πλοῖων αὐτῶν 9 είναι Αγγλικά 34.435 τ. φροτίου καὶ ναυπηγήσεως 1913—1930, ἐν Νορβηγικὸν 4100 τόννων (τοῦ 1921), ἐν Γερμανικὸν 2500 τ. (τοῦ 1911) καὶ ἐν Εσθονικὸν 3275 τ. (τοῦ 1919).

Μολονότι ὅλη σχεδόν τη ἀνωτέρω σκάφη ἐκλείσθησαν μὲ εἰδικοὺς δροὺς, οἵτινες δὲν ἀνεκοινώθησαν, ἐν τούτοις καταλλήλως ἐγγνώσθη, διότι ή πληρωθεῖσα οὐ πό τῶν Ρώσων τιμὴ κυμαίνεται μεταξὺ σελ. 3)4 1)2 διὰ τὸ ἀτμόπλοιον τῶν 5070 τ. d. w. καὶ σελ. 5)1 1)2 διὰ τὰ σκάφη τῶν 2500 τόννων. "Η διάρκεια τῶν ἀνωτέρων τάιμ—τσάρτερ είναι 4—5 μηνῶν, μὲ ἔναρξιν παραδόσεως τῶν πλοῖων εἰς τοὺς ναῦλωτὰς ἀπὸ τῆς 15ης Μαΐου καὶ ἑκεῖθεν. Προστίθεται ἀκόμη, διότι οἱ πλοιοκτῆται ἐδέχθησαν διὰ τὸν τρόπον τῆς πληρωμῆς ἀπαντας τοὺς Ρώσωνικοὺς δροὺς.

"Ηδη συνεχίζονται αἱ διαπραγματεύσεις διὰ τὴν ἔξαυστηλιον καὶ ἀλλων σκαφῶν, δὲν ὑπάρχει δὲ καμμία ἀμφιβολία, διότι οἱ Ρώσοι θὰ κατορθώσουν καὶ ἐφέτος, δύνασι καὶ πέρυσι, νὰ καλύψουν ὅλας αὐτῶν τὰς ἀνάγκας, χωρὶς νὰ πεισθῶν ἀπὸ τὰς γνωστὰς ἐφοπλιστικὰς ἀποφάσεις καὶ τὴν ὑπογραφεῖσαν μεταξὺ τῶν συμφωνίαν περὶ ἀπορρίφεως τῶν Ρώσωνικῶν δροῶν.

Πρός τὸ παρόν, ἡ ἐν Λονδίνῳ Ρωσικὴ ἀντιπροσωπεία δῆλοι, διὰ στερεῖται ὁδηγιῶν ἐκ Μόσχας διὰ τὴν ναύλωσιν «τάϊμ—τσάρτερο» καὶ 'Βλληνικῶν ἀποτυπώσιον. Ἀλλὰ τε τὰ μεγέθη καὶ αἱ ἡλικίαι τῶν πλοίων, ἀπίστα προτιμοῦν τὰ Σοβιέτ, ἢ τοι 3000—4000 τόννων φορτίου καὶ ναυπηγήσεως μέχρι 15 ἑτῶν, δὲν ὑπάρχουν εἰμὴ κατὰ ἐν ἀσήμαντον ποσοστὸν εἰς τὴν Ἑλληνικὴν σημαῖαν.

Πάντως δὲν ἀποκλείεται νὰ ναυλώσουν ἀργότερον καὶ μεγαλύτερα πλοῖα μέχρις 6200 τόννων φορτίου ἢ νὰ δεχθῶν καὶ πλοῖα ἡλικίας ἀνωτέρας τῶν 15 ἑτῶν, ὅποτε ἐνδέχεται νὰ κλείσουν καὶ μερικά 'Ἑλληνικὰ φορτηγά, μολονότι εἶναι γεγονός, διὰ ἔφετος τὰ Σοβιέτ ὃς χρειασθῶν μικρότερον ἀριθμὸν σκαφῶν ἐν συγκρίσει πρὸς τὰ προηγούμενα ἔτη.

ΤΑ ΝΑΥΛΩΘΕΝΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ

Αἱ κυριώτεραι ναυλώσεις 'Ἑλληνικῶν ἀπὸ εἰναι αἱ κάτωθι:

—Ἐκ Ρίβερ Πλέετ (διὰ φορτία γεννημάτων)

«Αννα Μαζαράκηρ ἀπὸ Νεάπολην καὶ Μπάχιαν Μπλάγκην 8200 τ. διὰ 'Αμβέρσαν—Ρόττερνταμ 16)— 'Απρίλιον 1—10.

«Ατρόπολιον (Ρεθ.—Κούλ.) ἐκ Σάντα Λορέντζο 5200 τ. διὰ 'Αδριατικὴν 19)6 ἵνα λιμένα, 20)— δύο, 20)6 τρεῖς λιμένας, 'Απρίλιον 10—21.

«Ἐντυχία» ἐκ Σάντα Λορέντζο 8200 τ. διὰ 'Αμβέρσαν—'Αμβέρσηγον—Ρόττερνταμ (ἔξιπρόστεις Βέλγων) σελ. 16), 'Αμβέρσαν ἢ Ρόττερνταμ 16)— δύο, 18)3 τρεῖς λιμένας, 'Απρ. 1—11.

«Μεμάρη» ἐκ Σάντα Λορέντζο 5800 τ. διὰ 'Αδριατικὴν ἢ Δανίαν 19)— ἵνα λιμένα, 19)6 δύο, 20)— τρεῖς λιμένας, ἵνα Μασσαλίαν, Γένοβαν, Νεάπολιν ἢ Λιβύρνο 18)6 δέλευθερον φορτωτικῶν, 'Απρ. 11—20.

«Μαρουκή Πατέραν» ἐκ Σάντα Φέ 6200 τ. διὰ Χάρδην—'Αμπαρνταμ 17)9, ὀψίων φορτώσεως ἀπὸ Σάντα Λορέντζο 16)6, 'Απρ. 6—15.

«Ατρόπολιον (Ρεθ.—Κούλ.) ἐκ Σάντα Λορέντζο 6000 τ. διὰ Δανίαν 19)— ἵνα λιμένα, 19)6 δύο, 20)— τρεῖς λιμένας, Μάτο 1—20.

«Κλεανθῆς» ἐκ Σάντα Λορέντζο 6000 τ. διὰ Μπέργκην—Στοκχόλμην (ἔξιπρόστεις Δανίας) 19)— δύο λιμένας 19)9, τρεῖς λιμένας 20)6, 'Απρ. 11—20.

«Διον. Σταντάτος» ἐκ Σάντα Λορέντζο 6800 τ. διὰ Μασσαλίαν, Γένοβαν, Νεάπολιν ἢ Λιβύρνο 17)6 ἵνα λιμένα, 18)— δύο λιμένας, 18)6 τρεῖς λιμένας, ὀψίων Μασσάγειον (οὐχ! Ανατολικώτερον Δυτικῆς Ιταλίας σελ. 18)— ἵνα λιμένα, 18)6 δύο, 19)— τρεῖς λιμένας ὀψίων φορτώσεως ἐκ Μπάχιας Μπλάγκης δεσμού 16)6, 'Απρ. 12—23.

«Ατρόπολιον (Ρεθ.—Κούλ.) ἐκ Σάντα Λορέντζο 4800 τ. διὰ 'Αδριατικὴν δέσμων ἵνα λιμένα ἐκφορτώσεως 19)3, 'Απρ. 6—15.

«Μαριόγκα» ἐκ Σάντα Λορέντζο 6300 τ. διὰ Μασσαλίαν, Γένοβαν, Νεάπολιν ἢ Λιβύρνο σελ. 18)— ἵνα λιμένα, 18)6 δύο, 19)— τρεῖς λιμένας φόρτωσις 'Απρίλιον.

—Ἐκ λιμένων Μαύρης Θαλάσσης

«Ποσειδών» ἐκ Μαύρης Θαλάσσης 5800 τ. σιτηρῶν διὰ Κόντινεντ 10)6 'Απρ. 15—30.

«Ἀλίας Γ. Κουλουκουντῆς» ἐκ Νικολάΐεφ 8500 τ. μεταλλεύματος διὰ Βαλτικήρη δολ. 2.80, 'Απρ. 15—25.

«Μαργαρίτα» ἐκ Μαριανουπόλεως 3600 τ. γιανιάθρων διὰ Βρατλαν 4)9 f.i.o., 'Απρίλιον.

«Μιχ. Ν. Μαρής» ἐκ Μαύρης Θαλάσσης 5500 τ. σιτηρῶν διὰ Κόντινεντ 10)6 φούλ—όψιόν, συνήθεις δρους 'Απρίλιον.

«Ἐλένη» ἐκ Χερσόνος (πλήρης φορτίον ξυλείας) διὰ Κατάνην καὶ Βενετίαν λ. σ. 1700, Iumpsum, fob, συνήθεις δρους, 'Απρίλιον.

«Μαρία» ἐκ Μαύρης Θαλάσσης 7200 τ. μεταλλεύματος διὰ ἵνα λιμένα Χάρδης—'Αμβέρσηγον Ράντες καὶ Γκόττερμπουργκ 10)6 ἵνα λιμένα, 11)3 δύο λιμένας, f.i.o., 'Απρ. 15.

—Ἐκ τοῦ Δουνάβεως

«Αφρόδισσα» ἐκ λιμένων τοῦ Δουνάβεως 4000 τ. γεννημάτων διὰ Μεσόγειον, δέσμων ἵνα λιμένα 13)6, 'Απρίλιον.

«Ισμήνη» ἐκ Δουνάβεως 3700 τ. γεννημάτων διὰ 'Αδριατικὴν τρεῖς λιμένας 12)— νέτ, f.o.w.

«Πολέμης» ἐκ Δουνάβεως 2500 τ. σιτηρῶν διὰ 'Ελλάδα 10)3, ὀψίων 'Αδριατικὴν 12)— 'Απρίλιον.

«Ἀρτεμίς Πήγτα» ἐκ Δουνάβεως 2200 τ. σιτηρῶν διὰ δύο λιμένας 'Αδριατικὴν 12)6 fob, διὰ φόρτωσις.

«Τουσσίκα» ἐκ Δουνάβεως 3000 τ. γεννημάτων διὰ τρεῖς λιμένας 'Αδριατικὴν 12)— νέτ, δ. φ.

«Θάσος» ἐκ Δουνάβεως 2400 τ. σιτηρῶν διὰ τρεῖς λιμένας 'Αδριατικὴν 12)6, νέτ, δ. φ.

— Ρωσικὰ Τάϊμ—τσάρτερο (διὰ ξυλείαν)

«Ατρόπολιον 'Ἑλληνικὸν 2500 τόννων φορτίου (ναυπηγήσεως 1911) ἐκ ναυλωθῇ διὰ συνεχῆ ταξίδια Βαλτικῆς—Βορ. Θαλάσσης (ξυλείαν) πρὸς σελ. 5)1) 1), 'Ούνιον.

—Ἐξ 'Αγγλίας ἢ Κόντινεντ (διὰ γιανιάθρων)

«Κλεοπάτρα» ἀπὸ Gdynia (Πολωνίας) 6000 τ. διὰ Τεργέστην 9)— 'Απρίλιον.

«Ερηνοῦλα» ἀπὸ ἵνα λιμένα Νοτ. Ουαλλίας 5500 τ. διὰ 'Αλεξάνδρειαν 7)—, δ. φ.

«Ιω. Μ. Εμπειρίκος» ἐξ Ουαλλίας 6000 τ. διὰ Βίλλαν Κονστιτούσιον 9)—, ὀψίων Ροζάριο 9)6, 'Απρίλιον.

«Αδελφότης» ἐκ Τάνη 5600 τ. διὰ Γένοβαν 6)6, δ. φ.

«Χριστίνα» ἐκ Νισύχιας 5300 τ. διὰ 'Ορχην 7)— 'Απρίλ. 1—10.

«Παναγῆς» ἐκ Κάρδιφ 7000 τ. διὰ Ρίον 'Ιανέρων ἢ Σάντος 8)—, 'Απρίλιον 11.

«Ιωάννης» ἐκ Δάντσιγκ 5800 τ. διὰ Βενετίαν, Τεργέστην ἢ 'Αγκόνα, ἵνα λιμένα 8)9, δ. φ.

«Μαρουσιώ Κουλούθου» ἐκ Ντάντσιον 5500 τ. διὰ Πόρτ Σαΐδ 8)—, δι. φ. φόρτωσις.

Η ΤΕΛΕΥΤΑΙΑ ΕΙΚΩΝ ΤΩΝ ΝΑΥΛΩΝ

«Η παγκόμιες ναυλαγερά, ήτις παρέμενε κατὰ τὰς πρώτας ημέρας τοῦ 'Απριλίου ἐν χαλαρότητι, ἔδειξεν ἀπὸ προχθὲς σταθερά σημεῖα δελτιώσεως, ἰδίᾳ διὰ μικρὰ ἀτμόπλοια ἐκ Πλέετ καὶ διὰ φορτώσεις σιτηρῶν ἐκ Βαγκούσερ, Κόλπου Μεξικοῦ καὶ Μόντρεαλλ. 'Η Μαύρη Θάλασσα πρέχει μίαν μετρίαν ἐργασίαν, εἰς τιμᾶς ὅμως σύχι ικανοποιητικάς, δὲ δὲ Δούναβης, παρὰ τὴν ἐκδηλουμένην μερικήν ἀπραξίαν, βασίμως ἐλπίζεται διὰ συντόμως θὰ ἀπορροφήσῃ ἀρκετήν χωρητικότητα. 'Εκ Μαύρης Θαλάσσης ἐκλείσθησαν καὶ τὰ κατωτέρω φορτηγά:

«Δημ. Ν. Ράλλιας» καὶ «Ισιδώρας» 5200 καὶ 5800 τ. σιτηρῶν διὰ 'Αγγλίαν—Κόντινεντ 10)6 δύσιν, full options, μὲ φόρτωσιν 15—25 'Απρίλιον. Καὶ «Ανθεμίς» ἐκ Τουάφ—Νοσορωσίσκης (ξυλείαν) διὰ Τσιτιτσέκιαν καὶ Σαδόνιαν 8)1)2 δ. φ.

Ο Δούναβης ἥρειος, ὑπάρχει δὲ ἐκείθεν διαταγὴ διὰ 5000 τ. σιτηρῶν 10 ορού διὰ 'Αμβέρσαν—'Αμβέρσηγον 14)6, ὀψίων 'Αμβέρσαν—Ρόττερνταμ 14)— φόρτωσιν 'Απρίλιον—Μάτου. 'Εναυλώθησαν ἐκ Δουνάβεως καὶ τὰ ἄλλα π.: «Νικόλαιος» (Πήγτα) σιτοφορτίον διὰ 'Ανατ. 'Ελλάδας δῦ Γαλλ. φρ. κατὰ τόνγον. Καὶ «Ηρωι» 2100 τ. διὰ δύο λιμένας Σικελίας 12)9 νέτ. δ. φ.

Οι ναυλοὶ διὰ 'Αγγλικοὺς γιανιάθρων ὑπέστησαν διατάξεις: διατάξεις διὰ σκάφη μικρὰς χωρητικότητος καὶ ἔτοιμα πρὸς φόρτωσιν, ἀτιναὶ καὶ σπανίζουν, ἐνῷ ἀπ' ἐναυτίας αἱ τιμαὶ διὰ σκάφη χωρητικότητος 7000 τ. 10 οροῦ εἰναι χαλαρότεροι, κυριατόμεναι εἰς τὰ σελ. 17)— διὰ φορτώσεις 15—30 'Απρ. καὶ 17)3 διὰ φορτώσεις 1—15 Μαΐου. Άλι διὰ μικρὰ σκάφη δελτιωμέναι τιμαὶ δεικνύνται: ἀπὸ τὰς κατωτέρω τιμᾶς: διὰ Δυτ. Ιταλία 6)—, Πόρτ Σαΐδ 6)9, 'Αλεξάνδρειαν 6)10 1)2, Πειραιά 6)9, 'Αδριατικὴν 7)—, Βραζιλίαν καὶ Πλέετ ἀμετάθλητοι. 'Εναυλώθησαν τὰ ἄλλα π.: «Μαριόγκα Δ. Θεομιώτη» ἐκ Σόνδερλαντ 7000 τ. διὰ Βενετίαν 7)1 1)2 δ. φ. φ. Καὶ «Εύανδρος» ἐκ Μεθήλ 5000 τ. διὰ Πόρτ Σαΐδ 7)— φόρτωσις 20—30 'Απρίλιον.

Οι ἐκ Πλέετ ναυλοὶ ἐσημένωσαν χθὲς ἀρκετήν δελτιωμένην περιορίσθησαν διὰ σκάφη μικρὰς χωρητικότητος καὶ ἔτοιμα πρὸς φόρτωσιν, ἀτιναὶ σπανίζουν, ἐνῷ ἀπ' ἐναυτίας αἱ τιμαὶ διὰ σκάφη χωρητικότητος 7000 τ. 10 οροῦ εἰναι χαλαρότεροι, κυριατόμεναι εἰς τὰ σελ. 17)— διὰ φορτώσεις 1—15 Μαΐου. Άλι διὰ μικρὰ σκάφη δελτιωμέναι τιμαὶ δεικνύνται: ἀπὸ τὰς κατωτέρω τιμᾶς: διὰ Κόντινεντ 10)6, 'Απρίλιον 15)1 1)4 σέντς τὰς 100 λίθρας, μὲ φόρτωσιν 'Απρίλιον διὰ τὸ πρώτον καὶ Μαΐου διὰ τὸ δεύτερον. 'Ηδη ὑπάρχουν ἐκ Κόλπου Μεξικοῦ δύο ἀκόμη διαταγὴ διὰ 'Ελλάδας (σιτηρές) διὰ ἀτμόπλοια 7000 τ. 10 οροῦ μὲ προσφερομένας τιμᾶς σελ. 3)6 τὸ κουντρέρ. 'Εκ τῆς ίδιας ἀγορᾶς αἱ κρατοῦσαι διὰ Κόντινεντ τιμαὶ εἰναι 9 σέντς τὰς 100 λίθρας διὰ 'Αμβέρσαν—Ρόττερνταμ καὶ 10 σέντς διὰ Βρέμην—'Αμβέρσηγον.

Τὸ Μόντρεαλ δίδει τιμᾶς 8 σέντς διὰ 'Αμβέρσαν—Ρόττερνταμ καὶ 9 σέντς διὰ Βρέμην—'Αμβέρσηγον, ἐνεφανισθή δὲ χθὲς ἐκείθεν καὶ μία διαταγὴ 7500 τ. σιτηρῶν διὰ 'Αλεξάνδρειαν μὲ τιμὴν 14 σέντς καὶ φόρτωσιν 'Απρίλιον. 'Ο Ελρηγικὸς ἐν σχετικῇ κινήσει μὲ ἀρκετάς φορτώσεις ἐκ Βαγκούσερ, δόπιθεν ἐκλείσθη καὶ τὸ φορτηγὸν «Αρχάγγελος» 6800 τ. διὰ 'Αγγλίαν—Κόντινεντ σελ. 22)3, φόρτωσιν 1—14 Μαΐου.

Ἐκλείσθησαν καὶ αἱ ἀκόλουθοι ναυλώσεις: «Κέπι Κόρσο»

πρὸς μεταφορὰν ἐκ Πειραιῶς καὶ Θεσμούχης εἰς Βατοῦμ 1500
Ἀρμενίων δρ. 200.000. Καὶ «Φωφά Μακρῆ» ἐκ Θεσμούχης
1150 τ. ἀραβοσίτου διὰ Κόπρωνα 150.000 δρ.

ΠΕΙΡΑΤΙΚΗ ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Ποιά τις κίνησις ἐπεκράτησε κατὰ τὸ διαχρονικὸν 1500
διὰ τὰς ἐκ Μαρύης Θαλάσσης φορτώσεις, ἀρκετὰ δὲ πλοῖα ἔκλεισθησαν διὰ μεταφορὰς γεννημάτων, γκιάνθρωπος, ξυλείας καὶ μεταλλευμάτων. Καὶ εἰδος φορτίων ἡ ἄγορὴ ἐνεφάνισε τὴν ἀκόλουθον διακύμανσιν.

Ρωσικὰ Γεννήματα: Ἐνυκλούθησαν ἐνταῦθη καὶ ἀλλαχοῦ ἀτμόπλοια συνολικῆς χωρητικότητος 90.000 τόννων, περίπου, ἀλλὰ μὲ τὴν πεντεχρὸν τιμὴν νκάλου τῷ σελ. 10)3 full options. Ἀπρίλιον. Η ζήτησις ἐξακινθωθεῖ εἰσίτι, ὥπερ μαρφῆ δῆθεν περιωρισμένη, δὲν ἔκλεισθη δὲ κανένα μικρὸν ἀτμόπλοιον διὰ μεταφορὰν σιτηρῶν εἰς Ἑλλάδα.

Συλεία: Ἄπλοχουν αἱ ἀκόλουθαι: διαταγὴ διὰ φορτώσεις Ματίου ἐκ λιμένων τῆς Μαρύης Θαλάσσης: 3000 κ.μ. διὰ Κόρινθον, Κορίνθιον Ἀδριατικῆς καὶ Κεζαμπλάγκαν, εὑρίσκονται δὲ ὑπὸ προσφορᾶν διάφορα ἀτμόπλοια τῆς χωρητικότητος ταῦτης. 1200 τόννοι ξυλείας δρυδῶν καὶ 3000 κ.μ. ξυλείας κοινῆς διὰ Σαρδηνίαν, μὲ προσφορὰν ἀτμόπλοιου διὰ μὲν τὴν ξυλείαν δρυδῶν εἰς τὰ σελ. 10)—κατὰ τόννον, διὰ δὲ τὰ 3000 κ.μ. εἰς τὰ σελ. 8)6 κατὰ κυρ. μέτρον μὲ φόρτωσιν ἐξ Ὁδησσοῦ καὶ Νοσορωσίσκης. Η παρουσιασθεῖσα διαταγὴ τῶν 4900 κ.μ. ἐκ Νοσορωσίσκης καὶ Τυαρψε διὰ Τσιδιανέαν καὶ Σαρδηνίαν ἔκλεισθη εἰς τὴν ἔξευτελιστικὴν καὶ ἀσυλικών: στον τιμὴν τῶν σελ. 8)1)2, μὲ δύο λιμένας ἔκφορτώσεως.

Γαιάνθρωπες: Δὲν ἔγνωσθη ἀκόμη, ἡ ἄποδος τοῦ παραθόντος 1500 μεταφορῶν διαταγὴ τῶν 6—7 συνεχῶν ταξιδίων ἐκ Μαριανούπολεως διὰ Ιταλίαν ἔκλεισθη. Μέχρι τῆς στιγμῆς οὐδεμίᾳ ἀλληλοδιαταγὴ παρουσιάσθη, πλὴν μιᾶς διὰ 2600 τόννους ἐκ Μαριανούπολεως διὰ Ελευσίνα, ήτις καὶ ἔκλεισθη ἀπὸ τὸ φορτηγὸν «Μαιώτις» εἰς τὰ σελ. 5)8 f.i.o.

Μεταλλεύματα: Ὅπερχει μία διαταγὴ 5000 τόννων ἐκ Πότι διὰ Μπουκάνου μὲ φόρτωσιν γ'. 10ημέρου Ἀπριλίου, προσφέρονται δέ τρία ἀτμόπλοια εἰς τὰ σελ. 12)—ἕως 12)3. Οι νυκτοῦται ἀντιπροσέφερον σελ. 11)6, οἱ πλοιοκτῆται δύμως ἐμμένουν εἰς τὰς τιμάς των καὶ μὲ δρους οὐχὶ Πότι, ἀλλὰ Νικολάεφ. Τὴν ἐμμένουν τῶν οἱ πλοιοκτῆται στηρίζουν εἰς τὸ διατητικόν προσρισμοῦ, δηλαδή, τὸ Μπουκάνου, ὑπόκειται εἰς παλιρροιαν καὶ μεγάλην ρεστίαν, ὡς ἐκ τούτου δὲ τὰ σκάφη διαγκάζονται, πλὴν τῶν ίδιων τῶν σχοινίων, γὰρ ἐνοικιάζουν τοικυτα καὶ ἐκ τῆς ξηρᾶς διὰ τὴν ἀστραφὴν πρόσθεσίν των. Ἐκ Πότι, Τυαρψε καὶ Ὁδησσοῦ ἔχεται τὸ ἀτμόπλοιον 6500 τόννων, μὲ διπλὰ καταστρώματα, διὰ Κόγυνεντ—Λονδίνου καὶ Γκρίτεμπουργκ, προσεφέρετο δὲ γυδος καὶ ἀποκοπὴν. Η διαταγὴ αὕτη δέν ἔγνωσθη ἡ ἔκλεισθη εἰσέστη. Επίσης ὑπῆρχε καὶ ἑτέρα διαταγὴ ἐκ 4 λιμένων Μαρύης Θαλάσσης διὰ σκάφος 7.000 τ., μὲ προσρισμὸν τὸ Ρίδερ Πλέϊτ.

Δούναβις: Ἐκ τοῦ τομέως τούτου τῆς νυκτοῦτης σχετική τις ζήτησις παρουσιάσθη καὶ ἐπραγματοποιήθησαν νυκτώσεις ἀτμόπλοιων εἰς τὰ σελ. 14)9 βέσιν Κόγυνεντ. Ζητεῖται ἡδη ἀτμόπλοιον 4500 τόννων διὰ τρίας λιμένας Δανίας μὲ προσφερόμενον γυδον σελ. 16)6 ἐν ταῖς λιμένες, μὲ 6 πέννυχες ἔξτροχ διὰ ἔκκαστον πρόσθετον λιμένα ἔκφορτώσεως.

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΣΧΕΔΙΟΝ ΜΕΙΩΣΕΩΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΚΡΙΣΕΩΣ

Εἰς τὸ τελευταῖον τεῦχος τοῦ τὸ Λονδίνειον ναυτικὸν περιοδικόν «Fairplay» ἀσχολούμενον μὲ τὴν δυνατότητα δημιουργίας εὐνοϊκωτέρων συνθηκῶν διὰ τὴν ἔκμετάλλευσιν τῶν φορτηγῶν πλοίων καὶ τὴν ἐπίτευξιν μιᾶς γενικωτέρας συμφωνίας, τὴν συγκράτησιν τῶν ναυλῶν εἰς ικανοποιητικότερα ἐπίπεδα, παραβέτει ἀπὸ τῶν στηλῶν τοῦ ἐπιτοποιῆτον «Ελληνος πλοιοκτήτου τοῦ Λονδίνου δημοσιευθεῖσαν πρὸ καιροῦ εἰς τὰ «Ναυτικά Χρονικά» καὶ ἀναπτύσσοντος ἐπὶ τοῦ προκειμένου ἴδιου σχέδιου διὰ τοῦ ὅποιον θέλει καταστῆ δυνατὴ ἡ ὑποχώρησις, ἐν μέτρῳ, τῶν σημειώνων δυσμενῶν συνθηκῶν καὶ ἡ καπιταλισμὸς περιεργῆς περιατέω ἔκμετάλλευσις τῶν φορτηγῶν πλοίων.

ΚΩΝ. Γ. ΣΑΛΙΑΡΗΣ

Πλήρης εἰσέτι μιᾶς σφυζούσης δράσεως, εἰς ἡλικίαν 50 ἑτῶν ἀπέθανε τὴν 9ην Ἀπριλίου ἐν Χίῳ, ἐπὶ τοῦ ἀτμοπλοίου τοῦ πατρός του, τοῦ ὅποιον καὶ ἡτο πλοίαρχος, διὰ Κωνσταντίνος Γεωργ. Σαλιάρης.

Γόνος τῆς γνωστῆς μεγάλης Χιασῆς ναυτικῆς οἰκογενείας, κύριος ἐν τῇ ουσιαστικῇ ἐννοίᾳ τῆς λεξεως, μὲ σπανίαν μόρφωσιν, ἀνεπιληπτὸν ἥθος καὶ ἀδαμάντινον χαρακτῆρα, ἀπετέλει πράγματι μίαν ἔξαιρετικὴν φυσιογνωμίαν τῆς ναυτιλούμενῆς Ἑλλάδος καὶ ιδιαιτέρως τῆς Χίου. Μετὰ πολυτεῖς σπουδῶν εἰς Γαλλίαν καὶ Ἀγγλίαν, λόγῳ τῶν ὅποιων τὰ ἡδύνατο κάλλιστα νὰ κατευθύνῃ τὴν δράσιν του πρὸς οἰονδήποτε ἄλλο ἐπάγγελμα καροφόρως, ἐστράφη, ἀκολουθῶν τὰς πολυτεῖς πραδούσες τῆς οἰκογενείας του, πρὸς τὴν θάλασσαν, τὴν τόσον ἐλκύουσαν τὴν ψυχὴν του «Ἑλληνος», ώς τὸ εὐφύτευρον πεδίον τῶν εὐγενῶν ἐπιδιώκειών του.

Προσβληθεὶς ἀπὸ βαρύτατον κρουόλγημα, κατὰ μίαν θυελλώδη νύκτα εἰς τὸν λιμένα τῆς Χίου, ἐν τῷ προσπαθείᾳ, διὰς διασφαλίσῃ τὸ πλοίον του ἀπὸ παντὸς κινδύνου, ἐπεπρωτο τὸ ἀποθάνησην τὴν πλάσματος τοῦ πατέρα του παραγόντος θάλασσαν μὲ τὴν ὅποιαν παιδιόθεν ἐγαλούχημη.

Τὰ «Ναυτικά Χρονικά» ἀπενθύνουν τὰ ἐγκάρδια συλλυπητήρια των πρὸς τὸν πολὺν Πατέρα ἐνός τόσον εὐγενοῦς τέκνου καὶ τὴν λοιπὴν βαρυπενθύσαν οἰκογενειάν του.

ΣΥΓΧΩΝΕΥΟΝΤΑΙ ΚΑΙ ΤΡΕΙΣ ΓΙΟΥΓΚΟΣΛΑΪΚΑΙ ΚΑΙ ΑΤΜΟΠΛΟΙΑΙ

Κατὰ πληροφορίας ἐκ Τεργέστης αἱ τρεῖς μεγάλαι Γιουγκοσλαϊκαὶ ἀτμοπλοῖσι: «Γιαντράνσκα», «Ντουμπροβάνσκα» καὶ «Μπόκα» ἀκολουθοῦσαι τὸ παράδειγμα τῶν Ιταλικῶν ἑταῖρων, ἦρχισαν μεταξύ των διαπραγματεύσεις πρὸς συγχώνευσιν εἰς ἕνα Ὁργανισμόν, διστις καὶ θὰ ἀγαλάβῃ τὴν ἐκτέλεσιν δλων τῶν ἐπιχορηγουμένων γραμμῶν, καθὼς καὶ τὰς ἀκτοπλοΐας συγκοινωνίας.

ΕΝ ΤΟΥΡΚΙΑ ΜΕΛΕΤΑΤΑΙ Η ΙΔΡΥΣΙΣ ΦΟΡΤΗΓΟΥ ΓΡΑΜΜΗΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ-ΚΟΝΤΙΝΕΝΤ

Ἐκ Κωνιόπλεως μᾶς πληροφοροῦν, διτὶ τὸ ἔκει Ἐμπορικὸν Επιμελητήριον μελετᾷ τὰς παρὰ τῶν ἐφοπλιστῶν Kalkavan—Zadeler ὑποδηληθεῖσκες προτάσεις περὶ ἰδρύσεως τακτικῆς φορτηγοῦ γραμμῶν διὰ Τουρκικῶν liners μεταξὺ Ηπειρωτικῆς Εὐρώπης καὶ λιμένων τῆς Ανατολῆς.

Τὸ Ἐμπορικὸν Επιμελητήριον, προκειμένου ἀποκρυσταλλώση ἀποφοιεῖς καὶ νὰ προδῇ εἰς σχετικὴν εἰσήγησιν παρὰ τὴν Κύδερνησι τῆς Αγκύρας ἔχεται τὴν ἡδη τὰς γνώμας καὶ διαφόρων ἀλλων Τούρκων ἐφοπλιστῶν.

Η ΚΙΝΗΣΙΣ ΤΩΝ ΔΑΡΔΑΝΕΛΛΙΩΝ ΚΑΤΑ ΤΟ 1931

Κατὰ τὰς δημοσιευθεῖσας στατιστικὰς τῆς κινήσεως τῶν Δαρδανελλίων κατὰ τὸ 1931 διῆλθον ἐν δλω τὰ Στεγά πλοῖα 19.198.346 τόννων, ἔναντι 17.864.753 τόννων τοῦ 1930, 12.767.012 τ. τοῦ 1929 καὶ 9.218.371 τ. κατὰ τὸ 1928. Πρώτη ἔρχεται ἡ Ιταλικὴ σημαῖα μὲ 5.016.973 τ., δευτέρα ἡ Ἀγγλικὴ μὲ 3.684.000 τ. καὶ τρίτη ἡ Ελληνικὴ μὲ 3.381.000 τ., ἔπογτα: δὲ ἡ Νορβηγικὴ καὶ ἡ Γαλλική.

ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

ΑΓΟΡΑΤΩΛΗΣΙΑΙ

A. ΛΟΥΖΗΣ

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

ΔΑΝΕΙΑ

ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

A. LUSI

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ ΕΝ ΕΛΛΑΣΙ

B. ΒΕΡΝΙΚΟΣ

27, ΜΕΓΑΡΟΝ ΚΑΡΑΤΑΝΟΥ
ΑΘΗΝΑΙ

ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ

ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΕΙΣ



ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυπ.	Τόννοι γκρδς	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΕΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
"Αβυδος	Σπ. και Ν. Αλαχούζου	73	1157	εἰς πλόας Ελλάδος—Τουρκίας
"Αγιοι Βίττωρες	Μ. Καρούση	95	1550	Έφθ. Σάμου 6 'Απρ.
"Αγιος Γεώργιος	Ν. Νικολάου	11	4248	Σιγλήθε Κων(πολις) 2 'Απρ. διά Φάληρο (διαταγής)
"Αγιος Γεώργιος	Α. Γ. Βλασιοπούλου	12	3283	άστι Πειραιάς ἀπό 4 Μαρτ.
"Αγιος Γεράσιμος	έτ. «Ιωνία» Α.Ε.	98	3224	ήργει Πειραιάς ἀπό 29 'Οκτ. π. ε.
"Αγιος Ιωάννης	έτ. «Ατλαντικός»	06	5699	ήργει Bruges ἀπό 11 Δεκ. π. ε.
"Αγία Βαρβάρα	Δ. Λογοθέτη—Μ. Φακῆ	13	4572	άνεχ. Κάρδιτσα 8 'Απρ. διά Σαλαμίνα
"Αγία Μαρίνα	έτ. «Κάσσος»	12	4151	Έφθ. Μάρ. Ντάλ Πλάτη 28 Μαρτ. φορτώνει
"Αγία Παρασκευή	Χρ. Βλάση	89	2041	εἰς πλόας Τουρκίας—Ακυρίου—Μασσαλίας
"Αγιος Μάρκος	Α.Ι. και Δ.Γ. Μαργαρένη	10	5165	διήλθε Λάς Πάλμας 2 'Απρ. διά Βορδώ
"Αγιος Νικόλαος	Γ. Τριλίβα	19	4514	ήργει Πειραιάς ἀπό 7 'Ιαν.
"Αγιος Σπυρίδων	Φράγκου και Λιθανού	06	4363	άνεχ. Τάιν 22 Μαρτ. διά Μπογιάννης "Λυρίς
"Αγγελική	Γ. Δακουτρές κλπ.	01	3779	ήργει Αριπελάκι από 7 'Ιαν.
"Αγγελος Λ.	Γ. Γεωργαντή	99	3231	ήργει Πειραιάς ἀπό 15 Φεβρ.
"Αγγελής Καμπίτσης	Ε. Σκαρβέλη	04	3667	όπο φόρτωσεν εἰς Οδησσόν 2 'Απρ.
"Άδαμ. Γεωργαντής	Δ. Π. Καμπίτη	06	3016	ήργει Αργοστόλι από 6 'Ιαν.
"Άδαμ. Ι. Πειθής	Άδελφ. Γρεγγαντή	16	3814	άνεχ. Ιονίδενον 6 'Απρ. διά Σουνίας, έφθ. 9
"Άδαμ. Κοραής	'Αθ. Πειθή	08	4537	διήλθε Ταγγάρην 31 Μαρτ. διά Πλάτη
"Άδελφότης	Κακαρούκα κλπ.	84	1324	εἰς Γαλάτας 4 'Απρ.
"Άθανάσιος	I. N. Γουλανδρή	08	3882	άνεχ. Τάιν 1 'Απρ. διά Γένοβαν
"Άιμιλιος	N. Λυκιαρδοπούλου	07	4295	Έφθ. Δάντισιν 25 Μαρτ. φορτώνει
"Άιολος	Στεριώτη και Σία	98	3297	ήργει Πειραιάς ἀπό 12 'Ιαν.
"Άκροπολις	N. I. Λύρα κλπ.	02	3051	ήργει Πειραιάς ἀπό 2 Φεβρ.
"Άλεξος	Βασ. Μπρούσου	13	4342	ήργει Μασσαλίαν από 25 Φεβρ.
"Άλεξάνδρα	N. Κωττάκη	06	4395	άνεχ. Τάιν 4 'Απρ. διά Μπ. "Αιρίς"
"Άλκυων	II. Νεγρεπόντα	99	4028	ήργει Σύρους από 21 Φεβρ.
"Άλμα	Κα Ε. Δ. Λεμού	95	2701	Έφθ. Γαλάτας 2 'Απρ.
"Άναστασία	Παπαδημητρίου	90	1814	ήργει Πειραιάς ἀπό 17 Φεβρ.
"Άναστασης	I. Γ. Αιδανού	05	2883	εἰς Λαύριον από 25 Φεβρ.
"Άναστασης	Κ. Ψύχα	07	4853	άνεχ. Πειραιάς 8 'Απρ., έφθ. Καλάμας 9
"Άναστ. Πετρούτσης	Κ. Α. Πετρούτη	99	3025	ήργει Πόρτο Χέλι από 2 Μαρτ.
"Άναστ. Πατέρας	Δ. Πατέρα	14	3382	Έφθ. Βρατλαν 1 'Απρ. Φορτώνει
"Άνθεμις	'Αθ. Ηλιοπούλου	05	2716	Έφθ. Στυλίτη 9 'Απρ. και άνεχ. 14 διά Ρωσίαν
"Άννα	N. Λυκιαρδοπούλου	19	5173	Έφθ. Μπάχιαν Μπλάγκαν 29 Μαρτ.
"Άννα Βούλγαρη	Χαρ. Θ. Βούλγαρη	12	4603	άνεχ. "Άδονισου 6 'Απρ. διά Portishead—Ελλάδα
"Άννα Βασιλάκη	K. N. Βασιλάκη	04	3045	ήργει Πειραιάς ἀπό 28 Φεβρ.
"Άννα Μαζαράκη	άλ. Μαζαράκη	13	5411	Έφθ. Νεκότεσα 2 'Απρ.
"Άννουλα	Γ. Τσιτσέλη	08	5555	διήλθεν "Αγ. Βικέντιον 7 'Απρ. διά Βορδώ
"Άνδιππη Ν. Μιχάλου	έτ. Μιχάλου	05	3298	ήργει Πειραιάς ἀπό 11 'Ιαν.
"Άντονιος	A. Γεωργαντή	83	1187	ήργει Πειραιάς ἀπό 21 Φεβρ.
"Άντωνης	Σ. και II. Λεμού	04	2679	Έφθ. Χάιφφαν 30 Μαρτ. έκφορτώνει
"Άντωνιος Βροντίσης	I. Βροντίση	04	2690	Έφθ. Σεβόνιαν 3 'Απρ.
"Άντωνης Γ. Λεμός	Σ. και II. Λεμού	11	4410	άνεχ. Αμβέρσαν 4 'Απρ. διά Ρουέν, έφθ. 8
"Άντωνης Γεωργαντής	Γ. Γεωργαντή	15	3557	άνεχ. Σάντα Βενέρας 2 'Απρ. διά Πειραιάς
"Άντωνιος Δ. Κυδωνιεὺς	Δ. Κυδωνιεὺς	07	3920	διήλθεν "Άνδρον 3 'Απρ. διά Κόντινεντ
"Άντωνιος Σταύρατος	έτ. Δ. Α. Σταύρατου	20	3836	διήλθε Πέραλτάρ 7 'Απρ. διά Δ. Ιταλίαν
"Άντζουλέπτα	'Αντ. Γιαννουλάτου	07	2693	ήργει Πειραιάς ἀπό 27 Δεκ. π. ε.
"Άποικια	Z. Βαλμᾶ	05	3607	Έφθ. Ροζάριο 5 'Απρ.
"Άριάδηνη	I. Νικηφόρου κλπ.	05	4319	Έφθ. Τενερίφφαν 26 Μαρτ. έκφορτώνει
"Άριάδηνη Παντελή	έτ. «Μαρμαρά»	10	4445	Έφθ. Ραβένναν 24 Μαρτ.
"Άριστ. Λ. Γουλανδρής	E. Γουλανδρή	05	3470	άνεχ. Νικολάεφ 11 'Απρ. διά Βοστώνην
"Άρτεμις	Πήγιτσα	06	1433	Έφθ. Βρατλαν 13 'Απρ.
"Άρτεμις	Δ. Φαλαγκά	01	3587	έπλο έκ Ροζάριο από 10 Μαρτ. διά Εύρωπην
"Άρτεμισιά	II. Μακρή	06	4343	ήργει Πειραιάς ἀπό 5 'Ιαν.
"Άρχαγγελος	άδ. Αιδανού	17	4349	άνεχ. Callao (Περούδ.) 2 'Απρ. διά Μολλέντο—Βαγκούθερ
"Άρχοντος	K. Λεμού	16	3511	άνεχ. Σάντα Φέ 5 'Απρ. διά Λάς Πάλμας
"Άστρια	II. Μπάκια	95	1495	άνεχ. Πειραιάς 6 'Απρ. διά Καλάμας έφθ. 7
"Άστρασία	'Ολιβέ	92	2893	εἰς Κύπρον από 6 Μαρτ.
"Άστρασία Νομικού	I. Γαλάκη	14	4211	άνεχ. Μπουένος "Αυρίς 6 'Απρ. διά Λάς Πάλμας
"Άστρη	M. Νομικού	99	846	έφθ. Κόρινθον 13 'Απρ.
"Άτλαντης	Στακυλοπάτη κ.λ.π.	96	1350	ήργει Πειραιάς ἀπό 22 Μαρτ.
"Άτλαντης	'Ατλαντικόδα.Ε.	20	6698	εἰς Πλάτι 1 'Απρ.
"Άτλαντικός	'Ατλαντικόδα.Ε.	19	5600	έφθ. Ρόττερνταμ 10 'Απρ.
"Άτλας	'Ατλαντικός. Α.Ε.	07	3815	άνεχ. Νεκότεσα 24 Μαρτ. διά Όραν
"Άττικος ex Athenic	A. Λούζη	06	4078	έφθ. Ροζάριο 5 'Απρ.
"Άφροδεσσα	'Αδ. Κιρτάτα	05	2485	εἰς Δούναβιν 6 'Απρ. οπό φόρτωσεν
"Βαλλιάνος	A. Λούζη	06	4731	άνεχ. Λά Πλάτην 23 Μαρτ. διά Αγγλίαν—Κόντινεντ
"Βάντα	Θ. Επιφανειάδη	03	4190	άνεχ. έκ Χερσόνεσος σήμερον 15 'Απρ. διά Αλεξάνδρειαν
"Βασ. A. Πολέμης	Γκ. Γκούμα	07	3429	άνεχ. Ροζάριο 6 'Απρ. διά Ντεκάρη
"Βασ. Δεστούνης	άδ. Δεστούνη	97	3146	έφθ. Δούναβιν 31 Μαρτ. φορτώνει 8 'Απρ.

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΑΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος Ναυπ.	Τόν. Γκρός	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΕΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Βασ. Παντελής	άδ. Παντελή	07	5045	άνεχ. Μπάρροι 19 Μαρτ. διά Περναμπούκον
Βέλλα Μ. Διακάκη	Μ. Διακάκη	99	3457	άργει Σύρον ἀπό 14 Μαρτ. 1931
Βενιζέλος	άδ. Σιφναίου	10	1005	εἰς πλόξες Σέπτεμβρης—Κατακώλου
Βιολαντώ Ν. Γουλανδρή	άδ. Γουλανδρή	19	3598	ἔφθ. Βιλλαν Κονσταντινούπολην 30 Μαρτ.
Βιογινία Μαυρολέων	Μ. Ε. Διακάκη	04	3569	άνεχ. Νέαν Ύόρκην 1 'Απρ. διά Rochefort (Β. Γαλλ.)
Βιογινία Σ.	Ζ. Σκυροθάρη	05	3885	ἔφθ. Νοσορωσίαν 21 Μαρτ. Παρίσιον 6 'Απρ. φορτώνει
Βόλγας	Παπαδημητρίου	92	2505	άργει Πειραιά ἀπό 29 'Ιαν.
Βύρων	Έθνικής	14	9272	ἔφθ. Ν. Ύόρκην 3 'Απρ. καὶ ἀνεχ. 7 διά Πειραιᾶ
Γαλούνης	Α. Μπίστη	94	2154	άργει Πειραιᾶ ἀπό 18 Φεβρ.
Γαρδελάκη	Ε. Θεοφίλου	88	2282	εἰς Βασιλίαν 4 'Απρ.
Γεώργιος	άδ. Λιβανοῦ	14	3536	ἔφθ. Chicama 1 'Απρ. (φορτ. ζαχάρεις Περουβίας)
Γεώργιος Γ.	Δ. Δάμπαση	18	4289	ἐν πλῷ ἐκ Πλέιτ δι' Αμερίκαν—Ρόττερνταμ 10 'Απρ.
Γεώργιος Π.	Θ. Επιφανειάδη	03	4052	άργει Πειραιᾶ ἀπό 27 Οκτ. 1930
Γεώργ. Ι. Γουλανδρής	Ν. καὶ Γ. Σίμπουρα	96	2187	άργει Πειραιᾶ ἀπό 8 Μαρτ. ἐπισκεψύη
Γεώργ. Κυριακίδης	Ν. Γ. Κυριακίδη	11	4201	ἔφθ. Βορδώ 28 Μαρτ. παρέμενε 2 'Απρ.
Γεώργ. Κ. Σαλιάρης	Γ. Κ. Σαλιάρη	01	3514	άργει Χίον ἀπό 17 Φεβρ.
Γεώργ. Μάντακας	Β. Γ. Μάντακα	21	3246	άνεχ. Τάιν 6 'Απρ. διά Πειραιᾶ
Γεώργ. Μ. Εμπειρίκου	Σ. Γ. Εμπειρίκου	21	5728	ἐν πλῷ ἐκ Πλέιτ διά Κόντινεντ 12 'Απρ.
Γεώργ. Μ. Λιβανοῦ	άδ. Λιβανοῦ	28	3831	διήλθε Μαδέρας 31 Μαρτ. διά "Αματερνταμ, ἔφ. 10
Γεώργ. Νικολάου	Ν. Νικολάου καὶ Σία	30	4108	διήλθε Ρίον Ιανέτρον 27 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
Γεώργ. Πήττας	άδ. Γ. Πήττα	98	3110	ἔφθ. Χίον 13 'Απρ.
Γιάννης	Γ. Ανδρέου κ.λ.π.	05	4391	άνεχ. Σύρον 3 'Απρ. ἔφθ. Νοσορωσίαν 7
Γιαν. Γούναρης	Γ. Ζ. Γούναρη	01	2238	ἔφθ. Θιλίκην 1 'Απρ.
Γουλανδρής	Δακπούλη καὶ Δάμπαση	03	3849	άργει Σύρον ἀπό 3 Μαρτ.
Γρηγόριος Κ.	Η. Καλλιφινούπολου	90	2538	άνεχ. Πειραιᾶ 9 'Απρ. διά Μαρανούπολιν
Δαναδός	Η. καὶ Γ. Κ. Λαρός	06	4419	ἔφθ. Γένοβην 2 'Απρ. καὶ Πειραιᾶ 12
Δάρμας	άδ. Ηγέτη	83	1595	άργει Χίον ἀπό 20 Φεβρ.
Δάφνη	Γ. Λυκιαρδοπούλου	10	2810	ἔφθ. Svendborg 2 'Απρ.
Δελφίν	Λώ καὶ Ανδρεάδη	06	3816	ἔφθ. Χερσόνησον 30 Μαρτ. φορτώνει
Δέσποινα	Κοσμά καὶ Γεωργίλη	09	4461	ἔφθ. Ροζάριο 29 Μαρτ.
Δέσποινα Γλύπτη	Γ. Γλύπτη	01	3313	άργει Πειραιᾶ ἀπό 9 Μαρτ.
Δημήτρης	Σ. καὶ Π. Λαροῦ	05	3338	ἔφθ. Ισμαήλη (Δούναβιν) 2 'Απρ.
Δημ. Γ. Θεομιώτης	Α. Μ. Τατάκη	06	4271	ἔφθ. Γκάλβεσταν 11 'Απρ. καὶ ἀνεχ. 13 δι' Ελλάδαν
Δημ. Λ. Δανιόλος	Σ. καὶ Κ. Δανιόλου	06	3824	ἀνεχ. Βάρναν 26 Μαρτ. Κ.λιν 29 δι' Αμερίκαν
Δημ. Ν. Βογιατζίδης	Ν. Δ. Βογιατζίδη	08	3444	ἔφθ. Αμβούργον 29 Μαρτ.
Δημ. Ν. Βούλγαρης	Ν. Δ. Βούλγαρη	02	3975	άργει Σύρον ἀπό 20 Μαρτ.
Δημ. Ν. Ράλλιας	Ν. Δ. Ράλλιας	99	3534	ἔφθ. Θιλίκην 24 Μαρτ. ἐκφορτώνει
Δημ. Παντελῆς	άδ. Παντελῆ	20	4291	ἔφθ. Ρόττερνταμ 4 'Απρ.
Δημ. Χανδρῆς	Ι. Δ. Χανδρῆ	98	3346	ἔφθ. Κυπρίνον 1 'Απρ. ἐκ Γένοβας
Δημοκρατία	Γ. Περιθολάρη	00	3769	άργει Πειραιᾶ ἀπό 18 Μαρτ.
Διαμάντω	άδ. Τσατσόπουρου	03	2281	άργει Πειραιᾶ ἀπό 3 Μαρτ.
Διονύσιος	Ε. Α. Καραβία	03	2018	ἔφθ. Βρετανίαν 2 'Απρ.
Διον. Σταθάτος	Έπικρ. Δ. Α. Σταθάτου	19	5450	ἔφθ. Μαζίχιαν Μπλάχιαν 4 'Απρ.
Διρφνες	Βασ. Πατέρα καὶ Σία	06	2795	διήλθε Μεσσήναν 3 'Απρ. διά Σάτταν
Διώνη	Γ. Φ. Ανδρεάδη	06	4227	ἀνεχ. Πειραιᾶ 11 'Απρ. διά Ρουμανίαν
Δραγών	Ι. Δ. Κορκοδείλου	04	3582	άργει Σύρον ἀπό 17 Φεβρ.
Δύο Φίλοι	Ραπτάκη καὶ Ρούσσου	03	3547	άργει Πειραιᾶ ἀπό 19 Φεβρ.
"Εβη	N. Γ. Λιβανοῦ	01	3652	ἔφθ. Πειραιᾶ 29 Μαρτ. ἐκφορτώνει
"Εδισων	Έθνικής	96	II.103	άργει Πειραιᾶ ἀπό 25 'Οκτ. π.δ.
Ειρήνη, (τάνκερ)	Α. Καλλιγά κλπ.	09	4009	άργει "Αζονγιούθ ἀπό 5 'Ιαν.
Ειρήνη Κυριακίδου	Ν. Γ. Κυριακίδη	22	3781	διήλθεν Οδέζαν 21 Μαρτ. διά Ρίβερ Πλέιτ
Ειρήνη Ν. Ράλλια	Ν. Δ. Ράλλια	08	3860	φορτώνει εἰς Ν.γωσίσιην 4 'Απρ.
Ειρ. Σ. Εμπειρίκου	Στ. Εμπειρίκου	27	4164	διήλθε Ταχγέρην 4 'Απρ. δι' Αμβούργον
Ελέγκω Α. Κυδωνιέως	Η. Κυδωνιέως	02	4162	εἰς Μπουένος "Αϊρες 9 'Απρ. ὑπὸ φόρτωσιν
Ελένη	Α. Καλλινίκου	18	5655	ἔφθ. Ρόττερνταμ 6 'Απρ.
Ελένη	Δ. Λώς	01	1882	ἀνεχ. Πειραιᾶ 10 'Απρ. διά Χερσόνα
Ελένη Γ. Εμπειρίκου	Η. Γ. Εμπειρίκου	05	3919	άργει Πειραιᾶ ἀπό 18 Φεβρ.
Ελευθ. Κ. Βενιζέλος	έπ. «Χίος» Α.Ε.	98	4572	ἀργει Χίον ἀπό 27 Μαρτ. 1931
Ελισάβετ	άδ. Μαζαράκη	22	3553	άργει Πειραιᾶ ἀπό 9 Μαρτ.
Ελισάβετ Β.	Ν. Κ. Βαριλάκη	04	4649	διήλθε Κυπρίνον 29 Μαρτ. διά Φάλμουθ (σιαταγάς)
Ελλήνη	Στ. Εμπειρίκου	13	4557	ἔφθ. Κονταέφιον 21 Μαρτ. φορτώνει 2 'Απρ.
Εμμ. Σταυρούδης	Κα Σταυρούδην	03	4391	άργει Σύρον ἀπό 27 Δεκ. π.δ.
Ενοοΐς	Άνδρεσον καὶ Αγγελή	03	4371	άργει Σύρον ἀπό 11 Μαρτ.
Επαμ. Κ. Εμπειρίκους	Γοι. Έπ. Εμπειρίκου	27	4385	διήλθε Γιβραλτάρ 7 'Απρ. διά Δυτ. Ιταλίαν
Εφονιύλα	Ν. Τσατσόμορου	05	2715	ἀνεχ. Πέναρθ. 23 Μαρτ., ἔφθ. Αλεξανδρείαν 6 'Απρ.
Εσπερος	Κ. Τσαρούνη καὶ Μίλω	20	683	άργει Πειραιᾶ ἀπό 1ης Νοεμ. π. δ.
Εύαγγ. Μ. Διακάκη	Δ. Μ. Διακάκη	06	2876	άργει Μασσαλίαν ἀπό 12 'Ιαν.
Εύαγγελια Τόγια	έπ. Κ. Τόγια	97	3022	ὑπὸ φόρτωσιν εἰς Ρωσίαν 13 'Απρ.
Εύάγγ. Νεόφυτος	Γ. Νεοφύτου	06	4432	άργει Βρέμην ἀπό 16 'Ιαν.
Εύανδρος	Μ. Βαλμᾶ	98	3543	ἔφθ. Γάνδην 9 'Απρ.
Εύβοϊκος	Μαρή Εμπειρίκου	22	4792	άνεχ. Ταϊμιταβέκιαν 1 'Απρ. ἔφθ. Δούναβιν 8
Εύγενεια Καμπάνη	Γ. Ν. Εμπειρίκου	98	3470	ἀνεχ. Πειραιᾶ 4 'Απρ., Κλιν 7 διά Ρωσίαν
Εύγ. Μ. Γουλανδρή	άδ. Λιβανοῦ	15	3687	ἀνεχ. Πλέστ 20 Μαρτ. διά Βορδώ
Εύγ. Μ. Σταυρούδη	Β. καὶ Ι. Κουτσάκου	03	3276	ἔφθ. Σαδόνιαν 9 'Απρ.
Εύγ. Σ. Εμπειρίκου	Θ. Μυλωνᾶ	01	5148	άργει Σύρον ἀπό 12 Δεκ. π.δ.
Εύναδης	Στ. Εμπειρίκου	20	4862	ἀνεχ. Χούλι 8 'Απρ. διά Key West (Β. Αμερ.)
Εύνη	άδ. Γουλανδρή	18	4111	ἔφθ. Πειραιᾶ 3 'Απρ. ἐκφορτώνει
Εύνη	Γ. Βεργωτή	13	5123	ἔφθ. Ροζάριο 25 Μαρτ.
Εύτ. Βεργωτή	Γερ. Βεργωτή	09	2993	άργει 'Αργοστόλι: ἀπό 14 Δεκ. π.δ.
Ζάννες Γούναρης	άδ. Γούναρη	07	4407	ἔφθ. Ροζάριο 3 'Απρ.
Ζαννής Α. Καμπάνης	Χληρον. Α. Καμπάνη	20	5298	ἔφθ. Νεκότσει 21 Μαρτ. φορτώνει

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	"Έτος Ναυπ.	Τόν. Γκρός	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΕΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Ζέφυρος Ζηνοβία	Α. Λουζή έτ «Μεχαλιγού»	09 06	4796 2947	άνεχ. Μπ. "Άρες 3 'Απριλίου διά Λάς Πάλμας άργει Πειραιά από 7 Μαρτ.
'Ηλίας Γ. Κουλουκουντής 'Ηρων	έτ. «'Ατλαντικός» Χρ. Γ. Σερώτου και Σία	11 06	4861 1516	άνεχ. Βρινδήσιον 1 'Απρ. διά Βενετίαν, έφθ. 2 άνεχώρησε Τεργέστην 5 'Απρ. διά Βρατλαν
Θάσος Θεμιστοκλῆς Θεόδωρος Θεμών Θεοφανώ Θεομήτωρ Θέτις Θέτις Θησεύς Θράκη Θρασύβουλος	Πατριωτικής Έθνικής Α. Καλλινίκου «Κάσσος» Α.Ε. άδελφ. Αιδανού Μιχ. Σπ. Πολέμης Ε. Χατζηλία Τσ. Γ. Λύρα Μ. Κουλουκουντή Πατριωτικής Α. Βογιατζή	19 07 99 29 17 1 30 19 99 17 12	1565 5956 5660 3875 4210 4427 4123 2120 3768 982 3693	έφθ. Γαλάται 4 'Απρ. φορτώνει άργει εἰς 'Αμπελάκι από έτον διηλθε Καζαμπλάγκαν 19 Μαρτ. διά Μπ. "Άρες άνεχ. Νεσότασα 31 Μαρτ. διά Λάς Πάλμας διηλθε Λάς Πάλμας 5 'Απρ. δι' Ονέγκλιτα άνεχ. Γκάλαντστων 26 και Πενσακόλαν 29 διά Πειραιά άνεχ. Μοντεζίλεον 5 'Απρ. διά Ντιέππην άργει Σύρου από 24 Φεβρ. άργει Πειραιά από 17 Δεκ. 1930 άνεχ. Δάντισην 31 Μαρτ. διά Σαδόννα,
'Ιάκωβος 'Ιάνη 'Ιθακος 'Ιουλία 'Ισιδώρα 'Ισιδ. Κοντογιάννης 'Ισιδήνη 'Ισιάνης 'Ιω. Βάττης 'Ιω. Ε. Γιανναγάς 'Ιω. Καρράς 'Ιω. Κορκόδειλος 'Ιω. Μ. Εμπειρίκος 'Ιω. Νομικός 'Ιω. Π. Γουλανδρής 'Ιω. Φράγκος	Γ. 'Αγγελίδη Σ. Βλασσοπούλου Γ. Δρακούλη Π. Χατζηλία Γ. Ν. Κονδύλη Στυλ. Κοντογιάννης Στεριώτη και Σία Δ. Δάμπαση Θεοφ. Βάτη έτ. «Κάσσος» Α.Ε. άδελφ. Καρρά Π. Κορκόδειλος Στ. Εμπειρίκου Α. Νομικού άδελφ. Γουλανδρής Μάρκ. Φράγκου	01 11 06 08 00 18 90 09 12 07 17 05 24 99 10 02	2107 4083 4070 3742 3899 365 2399 3667 4418 4646 3527 4071 3734 640 3750 3442	άργει Πειραιά από 23 'Ιαν. φορτώνει εἰς Μαρξ νούπολιν 12 Μαρτ. άργει Πειραιά από 10 Μαρτ. Επισκευή άνεχ. Λιθεστούλ 31 Μαρτ. διά Μπουένος "Άρες έφθ. Κατάκωλον 31 Μαρτ. έκφορτώνει εἰς πλόας 'Ελληνικῶν λιμένων έφθ. Δούναβιν 1 'Απρ. φορτώνει: έφθ. Gdynia (Πολωνίας) 3 'Απρ. διηλθε Λάς Πάλμας 2 'Απρ. διά Πλέιτ άνεχ. Τάιν 8 'Απρ. διά Πλέιτ έφθ. "Αμστερτάμ 10 'Απρ. άργει Σύρου από 25 Δεκ. π.ε. έφθ. Κάρδιφ 5 'Απρ. εἰς πλόας μεταξύ 'Ελληνικῶν λιμένων έφθ. Σάντα Φέ 9 'Απρ. φθάνει εἰς "Αμστερτάμ 10—15 'Απρ.
K. Κτιστάκης K. Λύρας K. Χατζηπατέρας Καθαρά Καλαφάτης Καλλιόπη Καλουδώ Καλυψώ Βεργωτή Κατετάν Στρατής Καρδάμυλα Κάρολος Κάσος Κάτε Κάτε Κατερίνα Κατερίνα, (τάνκερ) Κατίγκω Κατίνα Κατίνα Κέιπ Κόρσο Κίμωλος Κλεάνθης Κλεοπάτρα ¹ Κονίσταρ Κοριάννα Κουλούρας—Ξένος Κωντ. Κουτσοδόντης Κώστας Κωσταντή ¹ Κώστης	Γ. Κτιστάκη Π. Λύρα Κ. Χατζηπατέρα Γ. Καραβία Κ. Καλαφάτη Δ. Πατέρα Γ. 'Ασημούτη Γερ. Βεργωτή Δ. Κουμπή άδελφ. Μέλη Δ. Λογοθέτη έτ. «Κάσσος» Α.Ε. Ν. Δουκαρδοπούλου Φ. Πανάδ Γ. Μ. Κουλουκουντή κ.λ.π. I. Γαλάνη Κ. Χατζηπατέρα N. Λ. Μαριαδέγλου Ν.κ. Δ. Βούλγαρη 'Αθ. Κουλούρα και Κ. Ξένου Παπαδημητρίου Α. Βογιατζήδη άδελφ. Μάντακα Θωμᾶς 'Επιφυνείάδη Α. Μπακατώρου 'Αθ. Κουλούρα και Κ. Ξένου Α. Κ. Κουτσοδόντη Π. Σταυρούλοπούλου και Σία άδελφ. Πατέρα Κ. Λεμού και Σία	07 02 09 91 17 10 04 18 06 05 00 07 18 98 00 87 96 1819 12 05 89 11 07 07 99 15 04 96 13 05	4291 3091 4344 2661 4213 4948 4921 5686 3517 3563 3308 4875 5197 3089 3147 2495 2578 1819 4567 3890 2455 4153 3900 3539 5170 4914 4160 1346 4316 2426	άνεχ. Βενετίαν 2 'Απρ. Κ)λιν 9 διά Πότι εἰς Μαρξ πολιν διό φόρτωσιν 9 'Απρ. έφθ. Βενετίαν 4 'Απρ. και άνεχ. 9 διά Γένοβαν, φθάνει 15 άργει Πειραιά από 4 'Ιαν. 1931 διηλθεν "Ιουνιγκαμ 7 'Απρ. δι' Όσλο έφθ. Ροζάριο 1 'Απρ. έφθ. Γένοβαν 29 Μαρτ. άργει Ρότερνταμ από 11 Φεβρ. άργει Πειραιά από 22 Μαρτ. έφθ. Βίλλαν Κοντοτεούσιον 26 Μαρτ. διηλθεν "Ανδρον 3 'Απρ. διά Κόντινεντ άνεχ. Γένοβαν 25 Μαρτ., Γιβραλτάρ 1 'Απρ. διά Πλέιτ άργει εἰς Θύνικην από 2 Μαρτ. άργει εἰς 'Αργοστόλι από 27 Ιουν. 1931 διό φόρτωσιν εἰς Δούναβιν 10 'Απρ. έφθ. K. πολιν 29 Μαρτ. φορτώνει εἰς Δούναβιν 14 'Απρ. άργει Πειραιά από 8 Φεβρ. άργει Πειραιά από 8 Φεβρ. άργει Λάς Πάλμας 5 'Απρ. δι' Αθονμουθ έφθ. Πειραιά 14 'Απρ. έκ θεσινίκης άργει Πειραιά από 15 Φεβρ. έφθ. Βίλλαν Κοντοτεούσιον 5 'Απρ. διηλθεν Πόρτλαντ (Αγγλίας) 8 'Απρ. διά Μπέργκεν άνεχ. Ρότερνταμ 28 Μαρτ. έφθ. Τάιν 23 και ανεχ. 9'Απρ. διά Λαύριον διηλθεν Τενερίφφων 7 'Απρ. διά Κόντινεντ έκφορτώνει εἰς Πειραιά 14 'Απρ. παρέμενε Λιβερπούλ 6 'Απρ. άνεχ. Καστελλαμάρα 2 'Απρ. διά Σαλέρνο έφθ. Μπάρρο 8 'Απρ. προσηργαμένον εἰς Κέρτες από 6 Φεβρ.
Λακωνικός Λεωνίδας Z. Καμπάνης Λίτα ex Fulton Λέανδρος Λουκία, τάνκ	Μαρή 'Εμπειρίκου κληρον. Λ. Καμπάνη 76 Γιών Χατζηπατέρα I. Μαυρή και Σία	14 17 09 01 10	3803 4274 749 3298 2143	παρέμενεν εἰς 'Αμπέρσαν 5 'Απρ. εἰς Καρτήτην 1 'Απρ. άνεχ. Δάντισην 2 'Απριλίου διά Κατάνηγ—Πειραιά εἰς Κωνικού πολιν μὲ ζημιάς 14 'Απρ. Θά δεξαμενισθή εἰς πλόας K)ντζες—Αιγύπτου (πετρέλαια)
Μαίανδρος Μαίνητ δφ Σάμος Μαίηνη Μαίην N. Μαϊδίτις Μάρκη Μαλιακός Μάλξ Βόλφ ex Bali Μαργαρίτα Μαρκάκης Μαριάννα Μαρία	'Ιω. Λιδικού Α. Κουλούρου Σ. Λιθανού Δημ. Πατέρα Α. Συνοδιού Ε. Κ. Βλασσοπούλου Μαρή 'Εμπειρίκου Πορτόλου Γεωργιάδη και Σοφιανού Ε. Μάρκου Πλάτ. Βελόνια και Σία Σ. Βλασσοπούλου	14 01 09 09 88 06 12 17 89 04 90 07	4309 1190 1459 4330 1709 3546 3903 6694 2187 4229 1083 4225	φορτώνει εἰς Πλέιτ 1 'Απρ. εἰς Κρήτην 1 'Απρ. άνεχ. Βόλον 30 Μαρτ. Κ)λιν 1 'Απρ. φορτ. Ν)σισκην 6 έφθ. Αμστερτάμ 31 Μαρτ. όπωρεις εἰς Ρωσίαν 1 'Απρ. έφθ. Σαδδονάν 1 'Απρ. άνεχ. Κ)ντζεα 1 'Απρ. Κ)λιν 3 δι' 'Αμπέρσαν άνεχ. Ρότερνταμ 5 'Απριλίου διά Βρατλαν διηλθεν Κωνικού πολιν 5 'Απρ. διά Ρουμανίαν φθάνει Μπ. "Άρες 12—16 'Απρ. άνεχ. Πειραιά 4 'Απρ. διά Ρωσίαν άνεχ. Αιθέρον 28 Μαρτ. διά Σίγρο—Ρωσίαν

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος Ναυπ.	Τόν. Γκρές	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΕΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Μαρία	Κ. Λαμού	01	3090	άργει Μασσαλίαν ἀπό 21 Ιαν.
Μαρία	Σ. Περή κ.λ.π.	00	1216	εἰς Δούναβην 1 Απρ.
Μαρία Μ. Διακάκη	Μ. Διακάκη	01	4362	ἔφθ. Πάτρας 1 Απρ. εἰτα Σύρου
Μαρία Ν. Ρούσσου	Κυρ. Βενιζέλου	09	3729	άργει Πειραιᾶς ἀπό 28 Φεβρ.
Μαρία Νομικού	Λουκά Νομικού	99	1165	ἔφθ. Πειραιᾶς 11 Απρ. ἐκ Ρουμυνίας
Μαρία Π. Ξυλά	Μ. Καρρά	02	3254	άργει Χίον ἀπό 2 Φεβρ.
Μαρία Σταθάτου	έπιαρ. Δ. Α. Σταθάτου	19	5229	ἔφθ. Ρόττερνταμ 4 Απρ.
Μαριών Λ.	Ν. Λύρα	02	4146	ἀνεχ. Μπάρρων 26 Μαρτ., Γιβραλτάρ 4 Απρ. διὰ Βεντίκων
Μαριέττα	Ν. Εύσταθίου	06	4660	ἀνεχ. Τάιν 23 Μαρ. διὰ Μπ. "Αυρες
Μαριόγκα	άδ. Πρωτού	12	4236	ἔφθ. Βίλλαν Κονστιτούσιουν 28 Μαρτ.
Μαριόγκα Δ. Θεοφιλή	άδελφων Κιρτάτα	04	4784	ἔφθ. "Αρμεσίργον 8 Απρ. καὶ ἀνεχ. 12 διὰ Σούντερλαντ
Μαριόγκα I. Γουλανδρή	άδ. Γουλανδρή	05	3904	ἔφθ. Μαριανούπολιν 5 Απρ.
Μαρούνη Πατέρα	Δ. Πατέρα	17	4269	ἔφθ. Μοντεβίδεο 24 Μαρτ.
Μαρούλα	άδ. Πρωτού	12	4307	ἀνεχ. Νιούπορ 8 Απρ. διὰ Ροζάριο
Μαρούσιώ	Ν. Μ. Πιάγκου	02	4152	διῆλθε Γιβραλτάρ 26 Μαρτ. διὰ Αιγαρικήν
Μαρούσιώ Κουλούνθρου	Α. Μ. Κουλούθρου	07	3556	ἔφθ. "Αρμεσίργον 31 Μαρτ. Είτα Τάιν—Πόρτ Σατέ
Μαρούλιώ Β. Πολέμη	Α. Β. Πολέμη	06	3732	άργει Πειραιᾶς ἀπό 6 Φεβρ.
Μασσαλιώτις	Θ. Λιαρούτσου	99	4076	άργει εἰς Πόρτο Χέλ: ἀπό ἔτους
Μαστραντρέας	Μαστραντρέα καὶ Σωμανίδη	01	3281	ἔφθ. Σάντα Φέ 1 Απρ.
Ματθαίος	Π. Μ. Άθης	04	2434	άργει Πειραιᾶς ἀπό 28 Μαρτ.
Ματρόννα	Ν. Βογιατζήδη	02	2846	ἔφθ. Πειραιᾶς 4 Απρ.
Μεμάς	Α. Βεργωτή	00	4359	ἐν πλήρῃ διὰ Μοντεβίδεο 5 Απρ.
Μέντνω	Γ. Δρακούλη	02	3050	ἔκφραστόν τοις Λιθανέρον 13
Μερόπη	Κ. Καλαφάτη	11	4181	ἀνεχ. Gdynia 24 Μαρτ., Γιβραλτάρ 5 Απρ. διὰ Γένοβην
Μεσαθούρι	Α. Κεράνη	98	3550	διῆλθε Κων)λιν 12 Απρ. διὰ Νοβ)σίσκην
Μίνα Ε. Τρικόγλου	'Ελευθ. Τρικόγλου	15	4273	ἔφθ. Μασσήνας 3 Απρ.
Μιχαήλ	Δ. Μ. Λογοθέτη	05	3049	φορτώνται εἰς Δούναβην 1 Απρ. 5
Μιχαήλ Ε. Γιανναγάς	Ν. Μ. Γιανναγάς	01	3319	άργει Σύρουν ἀπό 18 Μαρτ.
Μιχαήλ Λ.	I. Λιβανοῦ	13	4160	διῆλθε Πλαναρέων 21 Μαρτ. διὰ Λιθαρπούλ
Μιχαήλ Λ. Εμπειρίκος	Στ. Εμπειρίκου	18	5202	ἀνεχ. Μπλάθ 24 Μαρτ. διὰ Μπ. "Αυρες
Μιχαήλ Ν.	Ίσαβ. Νικολάου	06	4618	ἔφθ. Αιμπελάκι 11 Απρ. ἀργεῖ
Μιχαήλ Ν. Μαρής	Ν. Μαρή	99	3926	ἔφθ. Τεργέστην 27 Μαρτ. ἔκφραστόν τοις
Μιχαήλης	Ν. Εύσταθίου καὶ Σιά	04	3146	ανεχ. Ροζάριο 6 Απρ. διὰ Λάζ Πιλίμας
Μιχάλης Πουτούς	II. Μ. Πουτούς	00	3672	άργει Σύρουν ἀπό 24 Φεβρ.
Μιχαήλης Ξυλάς	άδ. Ξυλά	06	3828	διῆλθεν "Αγ. Βικέντιουν 3 Απρ. διὰ Μπ. "Αυρες
Μίμης Χανδρής	I. Δ. Χανδρή	92	1630	ἔφθ. Πιεραιᾶς 9 Απρ.
Μονίτωρ	Σ. Φαρκούχη	06	3690	ἔφθ. Αλγερίουν 4 Απρ.
Μωρηάς	Σ. Φαρκούχη	02	3734	ἔφθ. Μπόνιαν 29 Μαρτ. ἔκφραστόν τοις
Ναγός	άδ. Λιβανοῦ	10	4111	ἀνεχ. Ροζάριο 2 Απρ. διὰ Μαδέρχη
Ναύαρχος Γ. Σαχτούρης	Π. Σαχτούρη	02	1953	ἀνεχ. Πιεραιᾶς 9 Απρ., ἔφθ. Θ)νίκην 10
Νάρκισσος	Γ. Ν. Σταθάτου	06	4313	φθάνει Μασσαλίαν 14—16 Απρ.
Ναυτίλος	Δ. Ι. Γουλανδρή	04	3531	άργει Πιεραιᾶς ἀπό 11 Φεβρ.
Νέα Τύχη	Στ. καὶ Δημ. Φαφαλίου	12	3451	ἔφθ. Βράτην 30 Μαρτ. καὶ Μπάρρων 3 Απρ.
Νεράϊδα	Μ. Χρουσάκη	03	2759	άργει Κων)πολιν ἀπό 23 Φεβρ.
Νερέα	Γ.Ν. Σταθάτου	19	5101	ἀνεχ. Μασσαλίαν 24 Μαρτ. Γιβραλτάρ 30 διὰ Ηλέιτ
Νήτον	A. I. Καλλινίκου	05	4274	ἀνεχ. Μασσαλίαν 2 Απρ., Ταγγίρην 5 διὰ Ηλέιτ
Νηρεὺς	'Εμρ. Χατζηλία	13	6694	ἔφθ. "Αδσονρούθ 11 Απρ.
Νήριτος	Γ. Δρακούλη	07	3854	ἀνεχ. Τάιν 6 Απρ. διὰ Τσιβιταδέκιαν
Νίκη	Α. Βογιατζήδη	17	958	διῆλθε Κων)λιν 7 Απρ. διὰ Ελλάδα
Νικοκλής	N. Γ. Μωραΐτη	21	3576	ἀνεχ. Τάιν 2 Απρ. διὰ Αλεξανδρείαν
Νίκος	A. Γρυπαίου	14	3892	ἀνεχ. Κάρδιθ 1 Απρ. διὰ Βίλλαν Κονστιτούσιουν
Νίκος Βαλμάδης	Σ. Ν. Βαλμάδη	01	3920	ἀνεχ. Σύντερλαντ 2 Απρ. διὰ Αγκόνα
Νίκος Μάρκου	E. Μάρκου	12	4235	ἔφθ. Νεκότσεα 23 Μαρτ.
Νικόλαος	N. Δ. Βούλγαρη	01	3634	άργει Σύρουν ἀπό 18 Μαρτ.
Νικόλαος	άδ. Ηπήτα	80	1302	ἀνεχ. Χίον 14 Απρ. διὰ Ρουμανίαν
Νικόλαος Αθανασούλης	κληρο. Αθανασούλη	01	3572	άργει εἰς Αιμπελάκι ἀπό ἔτους
Νικ. Γ. Κουλουκουντής	έτ. Ατλαντικός	17	3201	ἔφθ. Μπουένος Αυρες Ρόδη 7 Απρ.
Νικόλαος Νομικός	Α. Νομικού	99	625	ἀνεχ. Πιεραιᾶς 11 Απρ. διὰ Θήρην
Νικόλαος Φιλίνης	Μική Φιλίνη	04	3111	άργει Πιεραιᾶς 14 Απρ.
Νικόλαος	B. Ρωσολύμου	10	4540	ἔφθ. Μπάρρων 30 Μαρτ. καὶ ανεχ. 8 Απρ. διὰ Σάντος
Νικόλαος Αγγελος	'Ιω. Αγγέλου	12	4351	ἀνεχ. Μπάρρων 19 Μαρτ. διὰ Ροζάριο
Νικόλαος Πατέρας	N. Πατέρα	06	3435	άργει Οινόδουσας ἀπό 2 Μαρτ.
Νύμφη	N. Λυκιαρδοπούλου	21	4504	ὑπό φόρτωσιν εἰς Ηλέιτ 1 Απρ.
Οίνουσιος	N. Πατέρα καὶ οιδην	04	5804	άργει Πιεραιᾶς ἀπό 20 Ιαν.
Π. Μαργαρώνης	Δημ. Μαργαρώνη	13	4979	ἔφθ. Μπουένος Αυρες 4 Απρ.
Παναγής	N. Λυκιαρδοπούλου	20	5187	παρέμενεν εἰς Σανιν Ναζαρίο 2 Απρ.
Παναγής Βαλλιάνος	A. Β. Βαλλιάνου	04	2980	άργει Σύρουν από 20 Νοεμ. π. ἔ.
Παναγής Μ. Χαδούλης	I. Η. Χαδούλη	07	3821	ανεχ. Σύντερλαντ 6 Απρ. διὰ Μοντεβίδεο
Πανορμίτης	I. Λυγίζου κλπ.	05	4327	ανεχ. Ροζάριο 6 Απρ. διὰ Λάζ Πιλίμας (διαταχής)
Πάνος	I. Λιβανοῦ	15	4305	ανεχ. Σάντος 4 Απρ. διὰ Μπουένος Αυρες
Παντελῆς	άδ. Παντελῆ	91	2411	άργει Πιεραιᾶς από 23 Δεκ. π. ἔ.
Παντελής	K. Λεμού	11	3845	ανεχ. Κάρδιτσα 1 Απρ., Γιβραλτάρ 6 διὰ Χάλφαν
Παντιάς	Ίσιδ. Μαργαρώνη	12	5149	ανεχ. Μπάρρων Μπλάχκαν 25 Μαρτ. διὰ Λάζ Πιλίμας
Παπαλευμός	G. A. Γεωργιλή	10	3748	αργεῖται Βαλέντειαν από 21 Ιαν.
Παρθενών	άδ. Πειθῆ	08	3189	ἔφθ. Βενετίαν 10 Απρ. ἔκφραστόν τοις
Πάρος	Κρητικοῦ	94	951	φθάνει εἰς Μπ. "Αυρες 10—13 Απρ.
Πελαγία	Στούλ. Καστάνου	05	3157	διῆλθε Μαδέρας 16 Μαρτ. διὰ Μπουένος "Αυρες
Περράκης Λ. Καμπάνης	κληρο. Λ. Καμπάνη	10	3584	ανεχ. Μπρεμερχάρδεν 31 Μαρτ. Γιβραλτάρ 8 Απρ. διὰ Σερβίαν
Περσένης	έτ. Ατλαντικός Α. E.	06	4852	άργει Τέργιστην 5 Απρ.
Πεταλίοι	Μαρή Εμπειρίκου	17	5126	ἔφθ. Τεργίστην 12 Απρ.
Πετρούλινα (τάνκερ)	T. Κυρίλλου	10	579	φθάνει εἰς Μπ. "Αυρες 10—13 Απρ.
Πετρούλη (τάνκερ)	'Ιω. Γαλάνη καὶ Σιά	03	4634	διῆλθε Κ)λιν από 1 Μαρτ. ἐπισκευή
Πέτρος Νομικός	Π. Νομικού	93	2522	ἔφθ. Τεργίστην 12 Απρ.

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	"Ετος ναυπ.	Τόν. Γκρός	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΕΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Πηλεύς	Ε. Χατζηγιάννης	28	4695	Έφθ. Ρόττερνταμ 7 'Απρ.
Πλαταιαί	Γ. Γρέγου	97	3039	άργει Σύρον ἀπό 4 Αύγ. 1931
Πολέμης	Κ. Α. Πολέμη	09	1457	άνεχ. Πατριαῖ 4 'Απρ. διὰ Ρωσίαν
Πόλι	έτ. «Κάσσος» Α.Ε.	97	2861	άργει Σύρον ἀπό 4 'Ιαν.
Πολύκτωρ	Γ. Δρακούλη	14	4077	άνεχ. Σουσάκ 26 Μαρτ., έφθ. Δεύτερην 2 'Απρ.
Πολύμνια	Ε. Μιχαλιτσάνου	07	4937	ὑπό φόρτωσιν εἰς Πλάτη 1 'Απρ.
Πόντος	υιοι Γ. Γράτσου	12	4013	Έφθ. Λιβύρον 5 'Απρ.
Πότη	Μιχ. Βερνίκου	96	1594	άνεχ. Καντζαν 26 Μαρτ. έφθ. Πρέβεζαν 2 'Απρ.
Ποσειδών	Κυρ. Βανιάδη	09	3895	άνεχ. Κύλιν 6 'Απρ. διὰ Νοζορωσίαν
Προφήτης Ηλίας	Ε. Σενίδης καὶ Σίκης	79	1169	άργει Πατριαῖ ἀπό 2 Μαρτ.
Πρωτεὺς	έτ. «Ατλαντικός» Α.Ε.	20	6696	έφθ. Μπάλκιαν Μπλάγκαν 23 Μαρτ.
Πρώτιος	Γ. Ν. Λουσούδη	03	1171	άνεχ. Θυνίκην 29 Μαρτ., έφθ. Σουλινᾶ 2 'Απρ.
Πυθέας	I. Γαλάκη	02	3028	άνελκυσθεν έφθ. Οδησσόν. Παραμένει 14 'Απρ.
Ρίτα	Γ. Παναϊτ.	01	2495	άργει Πατριαῖ ἀπό 7 Μαρτ.
Ρίτα Χανδρή	I. Δ. Χανδρή	90	1217	εἰς Κύλιν 8 'Απρ. "Επικενή" (διὰ Χονέζιαν)
Ρόκος	«Βεργωτής» Α.Ε.	18	6430	άνεχ. Μπ. "Άηρες 24 Μαρτ. διὰ Λέκα Πάλμικες
Ρόκος Βεργωτής	Γερ. Βεργωτής	19	5637	άργει Αμβρόσιον ἀπό 30 Δεκ. π. έτ.
Σαπφώ	υιόνων Ν. Παπατέρχη	07	3874	άργει Οίνούσσας ἀπό 24 Φεβρ.
Σαρωνικός	Μαρή Έμπειρονος	12	3548	άνεχ. Βερκελώνην 25 Μαρτ. έφθ. Δεύτερην 6 'Απρ.
Σόκοπλε. (άνκερ)	έτ. «Σόκομπλε»	30	1654	έφθ. Μασσαλίαν ο 'Απρ.
Σοφία Θεοδωροπούλου	Η. Θεοδωροπούλου	99	1518	διῆλθε Κ)πολιν 9 'Απριλ. ἐκ Θεσσαλίης δι' Εύβοιαν
Σούνιον	Μαρή Έμπειρονος	19	3054	εἰς Φλαμπίλι 30 Μαρτ. καὶ Άγριερον 3 'Απρ.
Στάμιος Φαφαλίδης	Σ. καὶ Δ. Φαφαλίδη	06	3990	άνεχ. Μεσσήνηαν 27 Μαρτ. έφθ. Χίον 30
Στάθης Α.	ἀδ. Αποστολοπούλου	81	987	άνεχ. Πατριαῖ 9 'Απρ. διὰ Ρουμανίαν
Στέφανος Κωστομένης	Ε. Κουλουκούνητη	11	5409	έφθ. Μασσαλίαν 30 Μαρτ.
Στεφανίδης εκ Πρωτεὺς	Μιχ. Λεμούδη	06	4081	έφθ. Σάντα Φέ 21 Μαρτ. Παρόμενε 1 'Απρ.
Στρατής	Μ. Κούδωνέως	05	3893	έφθ. Άλεξανδρειαν 5 'Απρ. (Δανία)
Στυλιανή	ἀδ. Πετρή	93	1828	άργει Αλεξανδρειαν ἀπό 27 Δεκ. π. έτ.
Στυλιανός	Η. Βαντούρη	04	3564	έφθ. Πατριαῖ 4 'Απρ. καὶ ἀνεχ. 9 διὰ Ρωσίαν
Στυλιανός Κουτσοδόντης	Α. Κ. Κουτσοδόντη	05	3076	διῆλθε Γιεραλτάρ 31 Μαρτ. δι' "Αλεμπρόκη—Κοπαγχάγην
Σωκράτης Ωνάσης	Αριστ. Ωνάση	21	5192	εἰς Μόντρεαλ ὑπό επιτεώρησιν πρὸς παραλαβὴν
Τάκης	Η. Σ. "Αγτόπη	04	1698	έφθ. Πατριαῖ 1 'Απρ. ἐκ Βεγγαζής
Ταξιάρχης	Ἄδελφ. Λεμούδη	13	4221	έφθ. Μπ. "Άηρες 19 Μαρτ. έφόρτ. 2 'Απρ.
Τερέζα Κοντογιάννη	Στούλ. Κοντογιάννη	89	761	εἰς Βρεττάνην 2 'Απρ.
Τηθύς	Γ. Φ. "Ανδρεάδη	00	3606	αργει Θεσσαλονίκην ἀπό 3 Φεβρ.
Τηλέμαχος	Γ. Δρακούλη	11	3562	έφθ. Πατριαῖ 14 'Απρ. ἐκ Κωνσταντίνης
Τίμιος Σταυρός	Β. Διεκνοῦ	02	3564	ανεχ. Σάντα Φέ 2 'Απρ. διὰ Γένοβαν
Τό - Κύμα	Α. Κωνσταντινίδη	05	3721	αργει Αλεξανδρειαν ἀπό 22 Δεκ.
Τριάνα	Γ. Λεμούδη καὶ Μ. Γεωργιλῆ	00	4358	έφθ. Νεκότεσι 6 'Απρ.
Τρίτων	υιοι Γ. Γράτσου	14	4211	διῆλθε Χαλκίδη 26 Μαρτ., Νίτον 5 'Απρ. δι' Αμβούργον
Τριφοπινάς	Κ. Α. Ταϊροπινάκη Υιοι	14	3895	έφθ. Ρόττερνταμ 4 'Απρ.
Τώνης Χανδρής	I. Δ. Χανδρή	04	2689	εἰς Νικολάδια 2 'Απρ. ὑπό φόρτωσιν
Υδρα	Η. Κουλούρα	00	3513	ανεχ. Πατριαῖ 10 'Απρ. διὰ Ρωσίαν
Υδραίος	Α. Κουλούρα καὶ Κ. Ξένου	02	4476	διῆλθε Γιεραλτάρ 7 'Απρ. διὰ Λονδίνου καὶ Μέμελ
Φαέθων	ἀδ. Λιδουνοῦ	13	4168	διῆλθε Φαγιάλ ("Αζορῶν) 30 Μαρτ. διὰ Αίγαρπου
Φαιώνιον	Η. Αλεξάτου καὶ Σίκης	89	1882	έφθ. Κονσταντίνην 1 'Απρ. φορτόνει
Φανερωμένη	Λ. Βλαχάκη	08	3501	διῆλθε Φ. Νορούχα 30 Μαρτ. διὰ Ροζάριο
Φιλομήτα	Σ. Καταπόδη	98	3175	εἰς Γαλάταιον 2 'Απρ.
Φλοιόβης	Κ. Α. Βογιατζόγλου	81	746	αργει Πατριαῖ από ἐτῶν
Φλωρεντία Σ.	Φλωρεντ. Σδερίδου	97	2024	έφθ. Σούλιαν 27 Μαρτ.
Φραγκούλα Β. Γουλανδρῆ	ἀδ. Γουλανδρῆ	18	5304	διῆλθε Λάζα Πάλμας 7 Μαρτ. διὰ Αίγαρπου
Φρέδη	Κ. Δ. Καλαφάτη	07	4013	έφθ. Ροζάριο 1 'Απρ.
Φωτεινή Καρρά	ἀδ. Καρρά	08	4396	έφθ. Γκάλερεστων 5 'Απρ. φορτόνει
Φώτης	N. Λουκαρδοπούλου	12	3507	ανεχ. Κάρδιφ 7 'Απρ. διὰ Ροζάριο
Φωφός Μαρρή	I. Σ. Στραμπούλη	03	1013	ανεχ. Πατριαῖ 12 'Απρ. διὰ Θεσσαλονίκην, έφθ. 13
Χαδιώτης	έτ. «Κάσσος» Α.Ε.	29	4386	έφθ. Μπ. "Άηρες 27 Μαρτ. καὶ ανεχ. 1 'Απρ. διὰ Ροζάριο
Χαράλαμπος	Άντ. Γ. ανανουλάτου	01	4389	έφθ. Πατριαῖ 9 'Απριλ. ἐκ Θεσσαλίας
Χαράλαμπος Π.	Η. Ι. Παπέρα καὶ Σίκης	07	4362	έφθ. Νεκότεσι 22 Μαρτ.
Χέλατρος	έτ. «Κάσσος» Α.Ε.	14	3189	ανεχ. Μπ. "Άηρες 24 Μαρτ. διὰ Μασσαλίαν
Χίος	Σ. Περρή κ.λ.π.	88	1356	εἰς Θεσσαλονίκην 1 'Απρ.
Χλόη	N. Λουκαρδοπούλου	99	5730	ανεχ. Μπάλκιαν Μπλάγκαν 3 'Απρ. διὰ Δουγκάρχην
Χρήστος Ζ.	N. Ζωϊόπούλου	00	1106	εἰς πλόιο Ελλάδος—Δουνάβεως
Χριστίνα	Α. Βογιατζήδη καὶ Σίκης	98	3438	έφθ. Σούντερλαντ 2 'Απρ. δι' Αμβούργου
Χρυσάνθη	ἀδ. Πατέρα	00	3217	έφθ. Τσειταβάνιαν 30 Μαρτ.
Χρυσάνθη Σταυρούδη	I. Σταυρούδη	90	2223	ανεχ. Μασσαλίαν 30 Μαρτ., έφθ. Πατριαῖ 6 'Απρ.
Χρυσή	II. I. Γουλανδρῆ	13	5367	ανεχ. Μπ. "Άηρες 31 Μαρτ. διὰ Μασσαλίαν
Ψαρά	Κ. Δ. Καλαφάτη	03	2907	ανεχ. Δάντοιαγκ 5 'Απρ. διὰ Βαστιτίαν
Ψκεανία	M. Καριέζαλη	07	4813	εἰς Χαρούνα δ 'Απρ. ὑπό φόρτωσιν
Ψκεανίς	I. Ταχμινέζη	96	3471	αργει Χίον από 20 Φεβρ.
Ψρίων	έτ. Χίος» Α.Ε.	96	3256	αργει Πατριαῖ ἀπό 5 Ιουν. 1931
Ψρωπός	Μαρή Έμπειρονος	13	3475	έφθ. Βρεττάνη 2 'Απρ.

(Της ίδιας θανάτου, τῷ Ναυτ. Χρονικῶν καὶ ἐκ τοῦ «Λέονδος Λιστ»)