

# NAYTIKA XPONIKA



1η Μαΐου 1932

Αρ. Φύλλου 33

# ΝΑΥΤΙΚΑ

# ΧΡΟΝΙΚΑ

ΔΕΚΑΤΕΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ Β! ΑΡΙΘ. 33. = ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ = ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, 1 ΜΑΪΟΥ 1392

## ΜΕΤ' ΟΛΙΓΟΝ ΘΑ ΕΙΝΕ ΑΡΓΑ

Κρούομεν καὶ πάλιν τὸν κώδωνα τοῦ κινδύνου. Κινδύνους ἀμεσωτάτου, ὁ ὅποῖος ἐὰν δὲν προληφθῇ ἔγκαιρως θὰ στοιχίσῃ εἰς τὴν ἐμπορικήν μας ναυτιλίαν μίαν ἀπώλειαν, ὅχι ἀπλῶς ἀνεπανόρθωτον, ἀλλὰ συντριπτικήν διὰ τὴν ὅλην τῆς ὑπόστασιν.

Κινδυνεύει ν' ἀφανισθῇ ἡ ἐμποροναυτική μας σημαία καὶ ἀπὸ τὴν Μαύρην Θάλασσαν, πρὸς τὴν ὅποιαν δεσμοὺς πολυχρόνιοι, καὶ πολύμοχθοι ἀγάνες τὴν συνδέουν. Οἱ Ἰταλικὸς ἀνταγωνισμός, ὁ ὅποῖος εὔρε τὴν ἐπιβατηγὸν ναυτιλίαν μας εἰς τὴν ἀνατολικὴν λεκάνην τῆς Μεσογείου ἐν τῇ περιόδῳ τῆς καταπτώσεώς της καὶ ἐπετάχυνε τὴν ὄλοσχερῇ ἐξ αὐτῆς ἐκτόπισιν τῆς, προχωρεῖ πλέον ἀκάθετος πρὸς τὴν κατάκτησιν καὶ τῆς Μαύρης Θαλάσσης.

Ἡ ἐκτεταμένη εἰς αὐτὴν δρᾶσις τῆς φορτηγοῦ ἡμῶν ναυτιλίας, μας είχεν ἀπομείνει ἡ ὑστάτη ἐλπίς, ἡ μοναδικὴ παρηγορία, μετὰ τὴν ἐκτόπισιν τῆς ἐπιβατηγοῦ τοιαύτης ἐκ τῆς Μεσογείου.

Αἱ στατιστικαὶ πληροφορίαι περὶ τῆς κινήσεως τῶν ἐκ τῆς Μαύρης Θαλάσσης προελεύσεων κατὰ τὸ τελευταῖον ἔξαμηνον δίδουν σαφῆ τὴν εἰκόνα τῆς ἀλλατικῆς προόδου τῆς Ἰταλικῆς σημαίας, εἰς βάρος τῶν ἄλλων σημαιῶν, εἰς τὰς ὅποιας περιλαμβάνεται καὶ ἡ Ἑλληνικὴ.

Τὸν Ὁκτώβριον τοῦ 1931 ἡ Ἰταλικὴ ναυτιλία κατεῖχε τὰ 31.03 οὐ τῆς κινήσεως τῶν φορτώσεων ἐν τῇ Μ. Θαλάσσῃ (Ρωσικοὶ λιμένες). Τὸν Νοέμβριον ἡ ἀναλογία ἀνῆλθεν εἰς 42.02 οὐ, διὰ νὰ διπλασιασθῇ τὸν Δεκέμβριον, φθάσασα εἰς τὰ 62.80 οὐ!

Μὲ τὴν ἴδιαν καταπληκτικὴν, ἀληθῶς, πρὸοδον ἔξελισσεται καὶ κατὰ τὸ 1932 ἡ ἀνάπτυξις τῆς κινήσεως τῆς Ἰταλικῆς σημαίας. Ἀπόδειξις αἱ τελευταῖαι στατιστικαὶ πληροφορίαι περὶ τῆς κινήσεως τῶν φορτώσεων γεννημάτων ἐκ τῶν Ρωσικῶν λιμένων τῆς Μαύρης Θαλάσσης κατὰ τὸ β'. δεκαπενθήμερον τοῦ Μαρτίου. Ἐπὶ 21 φορτωθέντων πλοίων, συνολικῆς χωρητικότητος 150.395 τόννων, τὰ 14 ἥσαν Ἰταλικὰ, τὰ 5 Ἀγγλικὰ καὶ τὰ 2 μόλις Ἑλληνικὰ.

Αὐτοὶ οἱ Ἀγγλοὶ ἥρχισαν ν' ἀνησυχοῦν ἀπὸ τὴν ἐκτόπισιν τῆς σημαίας των. Εἶνε χρακτηριστικαὶ αἱ κρίσεις τῶν ναυτικῶν των περιοδικῶν.

«Οἱ μόνοι τρόποι διὰ τὴν κατάπαυσιν τοῦ ἀνταγωνισμοῦ αὐτοῦ εἰς βάρος τῆς ναυτιλίας μας, γράφουν, εἶνε ἡ ἐπιβολὴ φόρου ἐνὸς σελλινίου κατὰ κουφωτεο-

ἐπὶ τῶν γεννημάτων τῶν μεταφερομένων εἰς Ἀγγλίαν δι' οἰουδήποτε πλοίου, μὴ φέροντος τὴν Ἀγγλικὴν σημαίαν. Οὕτω μόνον θὰ ἔξασφαλισθῇ ἐργασία εἰς τὰ Βρετανικά πλοῖα καὶ θὰ ἔνισχυσθοῦν οἱ Ἀγγλοὶ πλοιοκῆται, οἱ ὅποιοι εὑρισκόμενοι εἰς δυσχερεστάτην κατάστασιν, ἀναγκάζονται νὰ πωλοῦν τὰ σκάφη των εἰς τοὺς ἔνονυξ».

Καὶ μόναι αἱ συστάσεις αὐταὶ εἶναι ἵκαναι διὰ νὰ δικαιολογήσουν τὰς πλέον ἀπαισιοδόξους προβλέψεις διὰ τὴν τύχην τῆς φορτηγοῦ μας ναυτιλίας εἰς τὸν ἐντεινόμενον μεταξὺ τῶν μεγάλων, τῶν ὀργανωμένων ναυτικῶν Δυνάμεων, ναυτιλιακὸν ἀνταγωνισμόν.

\* \* \*

Συστηματικὴ καὶ μεθοδικὴ ἡ Ἰταλικὴ προσπάθεια πρὸς κατάκτησιν τῆς ἀνατολικῆς Μεσογείου καὶ τῆς Μαύρης Θαλάσσης, ἐλίσσεται ἐπὶ σχεδίου σαφῶς προδιαγεγόρμένου, διὰ τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ ὅποιου ἡ Κυβερνητικὴ τῆς Ρώμης ἀφειδῶς παρέχει τὴν οἰκονομικὴν βοήθειαν καὶ ὑποστήριξιν πρὸς τὴν ἐμπορικὴν ναυτιλίαν τῆς.

«Ἡτο προφανὲς, ὅτι διὰ νὰ δυνηθῇ ἡ Ἰταλικὴ φορτηγὸς ναυτιλία νὰ εὐρύνῃ τὸν κύκλον τῆς δράσεώς της ἐν τῇ Μαύρῃ Θαλάσσῃ ἐπρεπε νὰ καταστῇ ἵκανη, ὅπως δέχεται εὐθῆνο τέρους ναύλους τῶν ἔνων σημαιῶν.

Μὲ τὴν δικαιολογίαν τῆς ἐκπτώσεως τῆς ἀγγλικῆς λίρας ἐθέσπισε τὰ «πρόεμα» (ἀμοιβάς), τὰ ὅποια ποικίλλουν ἀπὸ 1)8 σελλίνια μέχρι 2)2 κατὰ τόννον δι' ἐκαστον «κυκλικὸν» ταξείδιον ἰταλικοῦ φορτηγοῦ, ἢτοι μεταφορᾶς γαιανθράκων ἐξ Ουάλλιας εἰς τοὺς ἰταλικοὺς λιμένας καὶ ἐπιστροφῆς εἰς Ἀγγλίαν μὲν φορτία γεννημάτων ἐκ Μαύρης Θαλάσσης. Ἰδοὺ τώρα καὶ ὁ ἀντίκτυπος τοῦ συναγωνισμοῦ αὐτοῦ εἰς τοὺς ναύλους, εἰς βάρος τῆς ἐλληνικῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας: «Οταν ὁ Πειραιεὺς, π.χ., προσφέρει 8)3 σελλίνια, ἡ Γένοβα δέχεται 8)—. «Οταν τὸ ἐλληνικὸν φορτηγὸν δέχεται 10)6 σελλ. διὰ Κόντινεντ, τὸ ἰταλικὸν φθάνει τὰ 10)3!»

Οἱ Ἑλληνες πλοιοκῆται, μὴ ἀπολαύοντες κυβερνητικῶν ἐπιχορηγήσεων, στερούμενοι καὶ τῆς παραμικρᾶς κομικῆς ὑποστηρίξεως, εἶνε ἀδύνατον νὰ ἀνταπεξέλθουν εἰς τὸν ἄνισον ἀγώνα.

«Ἡδη ἡ Ἰταλικὴ προσπάθεια μετὰ τὴν ἐπιτυχίαν της εἰς τὰς φορτώσεις τῶν Ρωσικῶν λιμένων τῆς Μαύρης Θαλάσσης, στρέφεται καὶ πρὸς τὸν Δούναβιν. Τὰ φορτηγά μας, λόγω τῶν ἐλληνικῶν γραφείων τοῦ Δουνάβεως, ἐπετύγχανον νὰ κυριαρχοῦν πάντοτε εἰς τὰς ἐκεῖ

φορτώσεις. Ή έκτόπισίς των ήτο δυσχερής. Άλλα και ή ιταλική προσπάθεια πρός έπιβολήν έξελίσσεται μὲ μεθοδικότητα. Οι Ιταλοί φορτωταί ηξίωσαν άπολύτως τὸν άποκλεισμὸν τῆς ἑλληνικῆς σημαίας διὰ τὰς φορτώσεις, τὰς προορίζομένας διὰ τὴν Ιταλίαν. Οὕτω ἐγένετο τὸ πρῶτον βῆμα διὰ τὴν ἔκτόπισιν τῆς σημαίας μας και ἐκ τοῦ Δουνάβεως, διότι ἐπὶ σειρὰν μακρῶν δεκαετηρίων κυριαρχεῖ.

\* \*

' Άλλα, πρὸιν ἡ τερματίσωμεν τὸ παρὸν εἰνε σκόπιμον νὰ ἔπαναφέρωμεν και πάλιν ἑνώπιον κυβερνώντων και ἀρμόδιων τὴν ψλιβερὸν εἰκόνα τὸν ὄλοσχεροῦς ἀφανισμοῦ τῆς ἐπιβατηγοῦ ναυτιλίας μας ἐκ τῆς Μεσογείου, αἱ ἐν τῇ ὅποιᾳ γραμμαὶ μὲ ἀφετηρίαν και κέντρον ἐνεργείας τὸν Πειραιᾶ, ἵσαν ἀλλοτε φορεῖς πλούτου διὰ τὴν χώραν μας, μέσον ἑπεκτάσεως και ἀναπτύξεως τῆς ἐμπορικῆς και βιομηχανικῆς μας δραστηριότητος.

Θ' ἀναφέρωμεν συγκεκριμένα περιστατικὰ· τὰ ὅποια ώρισμένας οἱ ἀρμόδιοι ή ἀγνοοῦν ἡ ἑὰν τὰ γνωρίζουν τὰ παραβλέπονταν ἐν τῇ μακριότητι τῶν, ώς ἀνάξια προσοχῆς—διὰ νὰ καταδεῖξωμεν ποια μέσα μεταχειρίζονται οἱ γείτονές μας, οἱ Ιταλοί, εἰς τὴν ἐργάδη και σύντονον προσπάθειὰν τῶν πρός ἐπιβολὴν τῆς ἐμποροναυτῆς σημαίας τῶν.

Καὶ τὰ περιστατικὰ ταῦτα εἰνε τὰ ἔξῆς:

' Η γραμμὴ Πειραιῶς—Δωδεκανήσων ἔξετελεῖτο, ώς γνωστόν, ὑπὸ τῶν ἑλληνικῶν ἀκτοπλοϊκῶν ἕταιρειῶν διὰ δύο ἐβδομαδιαίων ἀναχωρήσεων. Δεδομένης τῆς ἑλληνικότητος τῶν ὑπὸ τὴν Ιταλικὴν κατοχὴν νήσων, οἱ κάτοικοι και διὰ λόγους ἐθνικούς, προετίμων νὰ ταξιδεύονται μὲ τὰ ἑλληνικὰ ἀτμόπλοια. Η Ιταλικὴ Κυβέρνησις ἀπὸ τοῦ 1926 ἀπηγόρευσεν εἰς αὐτὰ τὴν ἀκτοπλοῖαν ἐντὸς τοῦ συγκροτήματος τῶν νήσων. Συνέπεια: ή ἐκ Πειραιῶς εἰς Δωδεκανήσους ἀναχωρησις περιωρίσθη εἰς μίαν καθ' ἐβδομάδα. Άλλα και αὐτὴν οἱ Ιταλοὶ ἔθελον μὲ κάθε τρόπον νὰ τὴν ματαιώσουν. Δι' ἐφαρμογῆς ἀπαγορευτικῶν μέτρων δὲν ἦτο, φυσικά, δυνατὸν νὰ ἐπιτύχουν τὴν ὄλοσχεροῦ κατάργησιν τῆς γραμμῆς. Ἐδημιούργησαν νέαν γραμμὴν Πειραιῶς—Δωδεκανήσων, παρὰ τὰς ὑπαρχούσας τοιαύτας ἐξ Ιταλίας, δι' εἰδικῶς ἐκ Βενετίας μεταφερθέντος ἀκτοπλοϊκοῦ σκάφους τοῦ «Stamperia» («Αστυπαλαία»), τὸ ὅποιον ἐπιχορηγούμενον και δικαιούμενον νὰ προσεγγίζῃ εἰς ὅλας τὰς νήσους, καθιστᾶ προβληματικὴν πλέον τὴν συνέχισιν τοῦ δρομολογίου του εἰς τὸ μοναδικὸν ἑλληνικὸν ἀτμόπλοιον τὸ ἔκτελον τὴν μετὰ τῶν Δωδεκανήσων συγκοινωνίαν, ἐφ' ὃσον ἡ ἐλάχιστη ἐκ Πειραιῶς ἐργασία θὰ διαιριστά.

"Ετερον χαρακτηριστικόν γεγονός: Η 'Αττικὴ' πρὸ τοῦ ἔξετέλεσεν ἑκτάπτως ταξίδιον μέχοι Τεργέστης, πρὸς παραλαβὴν ἐκδομέων διὰ Παλαιστίνην. Οἱ κύκλοι τοῦ «Λόῳδ Τριεστίνο» ἀνησυχήσαντες ἐκ τῆς ἐμφανίσεως Ἐλληνικοῦ ἐπιβατηγοῦ εἰς Τεργέστην, ἔθεσαν εἰς κίνησιν τὰς λιμενικὰς ἀρχὰς, αἱ ὅποιαι ἄνευ ἀποχώντος λόγου, παρενέβαλον εἰς τὸν πλοίασθον τῆς «Αττικῆς» πᾶσαν δυνατὴν δυσχέρειαν, μὲ τὴν αἴτιολογίαν τῆς ἐκπληρώσεως τῶν πλέον παραλόγων και πολυτοκιλλῶν διατυπώσεων. Καὶ παρ' ὅλα ταῦτα, ὅταν τὸ σκάφος ἦτο ἔτοιμον πρὸς ἀπόπλουν, αἱ λιμενικαὶ ἀρχαὶ διὰ νὰ παρατίνουν ἐπὶ πλέον τὴν καθυστέρησιν ἔζητησαν νὰ..... ἐπικυρωθῆ τὸ πιστοποιητικὸν τοῦ ἀσυμάτου τοῦ πλοίου παρὰ τοῦ ἑλληνος ἐν τῇ πόλει Προξένου!

Τρίτον περιστατικόν. Πρὸ μηνὸς τὸ ἀτμόπλοιον «Η-ρα Μ.» ἔξετέλεσεν ἑκτάπτως και αὐτὸ ταξίδιον εἰς Νεάπολιν πρὸς παραλαβὴν (Ἐλβετῶν περιηγητῶν) κατερχομένων εἰς Ἐλλάδα. Αἱ ιταλικαὶ λιμενικαὶ ἀρχαὶ, παρὰ πᾶσαν ἀμοιβαίστητα, δὲν ἔθεωρησαν ώς ἐπαρκὲς τὸ πρωτόκολλον ἐπιθεωρήσεως τοῦ σκάφους ὑπὸ τῆς ἑλληνικῆς ὑπηρεσίας. Διὰ νὰ παρεμβάλλουν δυσχερείας και ἐπιβραδύνουν τὸν ἀπόπλουν, ἔφασαν νὰ προβοῦν εἰς ἐπιθεωρήσιν και αὐτῶν ἀκόμη τῶν λεβήτων τοῦ σκάφους!

Καὶ ἐνῷ ήμεις παρέχομεν πᾶσαν διευκόλυνσιν πρὸς τὰ Ιταλικὰ ἀτμόπλοια, τὰ ὅποια ὀλοὲν πυκνοῦνται εἰς τὰ χωρικά μας ὄντα, ἐπιβάλλεται εἰς τὰ ίδικά μας ἐπιβατηγὰ πλοῖα, ὅπως ὑποχρεωτικῶς, ἐφ' ὃσον προσεγγίζουν εἰς ιταλικὸν λιμένα, ἔχουν πιστοποιητικὸν ἐπιθεωρήσεως τοῦ Ιταλικοῦ Νηογνώμονος!

\* \*

Πιστεύομεν, ὅτι κατεδείξαμεν ἀπολύτως πόσον βάσιμοι εἰνε αἱ ἀνησυχίαι μας διὰ τὸ μέλλον, τὸ προσεχέστατον, τῆς ἐμπορικῆς μας ναυτιλίας.

Ραγδαίως ἐκτοπίζεται ἀπὸ τὰς γνωρίμους θαλάσσας, εἰς τὰς ὅποιας ἱνδρώθη και ἐπεβλήθη. Τὰ ὄρια τῆς δράσεως τῆς περιορίζονται ὄσημέραι άνησυχητικῶς.

' Ο κίνδυνος τοῦ ὄλοσχεροῦς ἀφανισμοῦ τῆς εἰνε πλέον προφανῆς.

Διὰ νὰ σωθῆ ἀπαιτεῖται ή ἀνάληψις ἀμέσως — πρὸ παντὸς ἀμέσως — γενναίας, όμοθνου, συντονισμένης προσπαθείας, ὅλων τῶν ἐνδιαφερομένων, Κράτους και πλοιοκτητῶν. Πᾶσα μοιρολατρικὴ ἀναβολὴ θὰ εἰνε καταστρεπτική. Μετ' ὄλιγον ἵσως θὰ εἰνε πολὺ ἀργά. Τὸ ἀνεπανόρθωταν θὰ ἔχῃ συντελεσθῆται. Τὰ ἐμπορικά μας σκάφη, τὰ ὅποια ὑπερηφάνως ἐπὶ αἰώνας περιέφερον τὰς σημαίας μας εἰς τοὺς ὡκεανοὺς και τὰς θαλάσσας θὰ εἰνε κατά ἐκατοντάδας παρωπλισμένα εἰς τοὺς λιμένας μας και αἱ χιλιάδες τῶν πτωχῶν ναυτεργατῶν θὰ πολιορκοῦν τὸν «Οἶκον τοῦ Ναύτου», ζητοῦντες τὸν μέλανα ἄρτον διὰ τὰς οἰκογενείας τῶν.

## Η ΚΙΝΗΣΙΣ ΤΩΝ ΓΕΙΤΟΝΩΝ ΜΑΣ

### ΣΕΡΒΙΑ

#### Άγορὰ φορτηγοῦ ἀτμοπλοίου

Περὰ τῆς Σερβικῆς ἑταρίκης «Atlantska Plovidba D. D.» τοῦ Σουζάκ, ἡγοράσθη ἀντὶ τηρῆς 9.375 λιμῶν τὸ Αγγλικόν φορτηγόν «Brynumor» τ. γκρές 1258, φορτίου 7300 τ. και ναυπηγήσεως 1913, μὲ κλάσιν πυρὰ τὸ Λέσχη 100 ΑΙ και σερβέη No 1 τοῦ 1929. Αἱ διαστάσεις τοῦ σκάφους τούτου εἰνε: Μήκος 370.9 ποδῶν, πλάτος 51.4, διαγώνιος έλθος κυπριεύς 25.1 και ἐμφορτού βαθύσιμη 23.10.1)2 ποδῶν. "Εξμα θέατος χοησιοποιεῖται 1404 τοῦντος.

Φέρει ἐν κατάστρωμα και «σύλτερ—ντέκα», μὲ πρόσταγον μήκους 32 ποδῶν, μεσόσταγον 233 π. και ἐπίσταγον 29 ποδῶν. Αἱ μηχαναὶ τοῦ, δυνάμεως 331 ἵππων, εἰνε τρικύλινδροι, διαστάσεων 28'', 30'' και 65'' μὲ εἰκαρομήν ἐμδόλου 45'' ιντούων, φέρει δέ δύο λέδητας πιέσων 200 λιμῶν και ἔνα βοηθητικὸν τοισύπον πιέσων 120 λιμῶν κατὰ τετραγωνικὴν ιντούσην.

Καὶ δευτέρα ἀγορὰ νεοτεύκτου φορτηγοῦ

"Πληγάσθη ἐπίσης πρὸ τοῦν μήλις θαρρῶν πυρὰ Γιουγκοσλαβικῆς ἀτμοπλοΐας ἀντὶ τηρῆς 40.000 λιμῶν και τὸ Αγγλικόν φορτηγόν «Lady Plymouth» τόνων γκρές 4732 και ναυπηγήσεως 1930. Τὸ σκάφος τοῦτο εἰνε 8520 τόνων φορτίου και διαθέτει χρόνον διά φορτίας εἰς χρήματα 505.000 κρ. ποδῶν, διὰ δύπτης 471.000 κ.π. και διὰ πυρῶν 20.529 κ.π., έχει δέ ἐμφορτού βαθύσιμη 24.6 ποδῶν.

Φέρει ἐν κατάστρωμα και «σύλτερ—ντέκα», έχει διαστάσεις μήκους 400.8 ποδῶν, πλάτος 61.2 π. και διαγώνιος βαθύσιμη 25 ποδῶν, γραμμαὶ μετροποιεῖται ἕμμη 1506 τόνωνος, έχει μηχαναὶ δυνάμεως 459 ὄνους, ιππων, τρικύλινδρους, δικύλασεων 20'', 43'' και 71'' μὲ εἰκαρομήν ἐμδόλου 48'' ιντούων και φέρει τρεις λέδητας πιέσων 180 λιμῶν κατὰ τετραγωνικὴν ιντούσην.

### ΙΤΑΛΙΑ

#### Αἱ πρὸς τὴν ναυτιλίαν ἐπιχορηγήσεις

Πρὸ τινῶν θαρρῶν, κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς ἐν τῇ Ιταλικῇ Γερουσίᾳ της Ζητήσεως περὶ τῶν ἐπιχορηγήσεων πρὸς τὰς Ιταλικὰς ἀτμόπλοιας, ἐγραμμαὶ της Ciaccotti ἀδέψαρας φόδους διὰ τὴν ἐξ αὐτῶν σοφεράν ἐπιέργωνται τοῦ προσπολογισμοῦ. Οὐ πουργές τῆς Συγκοινωνίας και Cianno δημαπέντε τῷ δέκαριστον, δηταὶ κατὰ τὸ 1922 κατεδάλετο ὑπὸ τοῦ Ιταλικοῦ Δημοσίου διὰ τὰς ἀμέσως ἡ ἐμμέσως ἐπιχορηγησμένας γραμμαὶ ποσὸν 317.000.000 λιμ.ποδῶν, ένθη σήμερον πληγρωνάται ποσὸν 203 ίκατ. λιμ.ποδῶν, ἢτοι: κατὰ 54 ίκατ. λιμ.ποδῶν διλιγόντερον.

Σημειώσαντος—προσθήκην δ. κ. Cianno—δηταὶ κατὰ τὸ 1922 αἱ ἐπιχορηγήσεων γραμμαὶ συνιστάνται εἰς διαδρομήν 4.300.000 μιλῶν, ένθη σήμερον οὐ περιβαλλούν τὰ 7 ίκατα, μιλῶν. Τότε τὰς ἐπιχορηγήσεων πλεῖα ἀνήγορονται εἰς 162 τόνων γκρές 370.000, σήμερον δέ εἰνε 221, τ. γκρές 774.000 και τέλος, ένθη κατὰ τὸ 1924 δέ μέσος δρος ἡ λιμιτα τῶν τότε πλοίων ἢτο 24 ίκατ., σήμερον εἰνε μόνον 12 ίκατ. και 4 μηνῶν.

Η ΑΝΑΜΟΡΦΩΣΙΣ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΤΙΚΟΥ ΛΙΜΕΝΟΣ

ΤΟ ΟΡΙΣΤΙΚΟΝ ΣΧΕΔΙΟΝ ΤΟΥ κ. ΓΚΑΛΛΙ

ΔΑΠΤΑΝΗ Ι ΕΚΑΤΟΜ. ΔΡ. ΔΥΝΑΜΙΚΟΤΗΣ 6 ΕΚ. ΤΟΝΝΩΝ

Τοπό τον Ηταλού λιμενολόγου, ακαθηγητοῦ τῶν νυκτοῖν πατρα-  
σκευῶν παρὰ τῷ Πολυτεχνείῳ τῆς Ρώμης κ. Cagli, μετακληθέν  
τος—δέ για τὸν παρὸν τῆς καθερνήσεως δύως ἐπισκεψθῆται τὸν  
κυριωτέρους λιμένας τῆς Χώρας καὶ καταρτίσῃ τὸ σχέδιο τῆς  
καταλληλοτέρας διαρρυθμίσεως των ἀναλόγων τῶν ἴδιατερων  
συνθηκῶν καὶ τῆς ἀποστολῆς ἔνδε εἰκάστου τὴν λιμένων τούτων,  
ἔξεπονγήθη τὸ σχέδιον τὸ ἀφορὸν τὸν Πειραϊκὸν λιμένον. Ο σαρδὲ  
λιμενολόγος ἐπεισέφθη πολλάκις τὸν λιμένα μας καὶ ἐμελέτησεν  
ἐπιποτίῳ τὴν κληρονομίαν του, τὰς ἀνάγκας του, τὰς φυσικὰς αὐτοῦ  
ἀρετὰς, καθὼς καὶ τὰ μειονεκτήματά του, τὰς ἔκαστος καταβλῆ-  
θείσας προσπελείας πρὸς συγχρονισμὸν του καὶ τὰ ἐκτελεσθέντα  
ἔργα, συγδύσκας δὲ τὸ πόρισμα τῆς ἔρεύνης του ταύτης πρὸς τὴν  
ἀποστολὴν τοῦ Πειραϊκοῦ λιμένος καὶ τὴν μελλοντικὴν αὐτοῦ ἐ-  
ξέλιξιν, ἀπετύπωτε τὰς πολυτίμους γνώμικας καὶ τελικὰς αὐτοῦ συμ-  
περαίνωντας εἰς ἑνὸν ἀρτίον σχέδιον, οὗ προετοίης προχρηματοποίησις  
τοῦ δοπίου θά προσδώσῃ εἰς τὸν λιμένα τοῦ Πειραϊκοῦ τὴν μαρφήν  
ἔνδε λιμένος ἀνταξίου τῆς Χώρας, ἀπὸ πάσης ἀπόφεως συγχρονι-  
σμένους καὶ δυναμένους νὰ ἔχουν προηρέτησην πλήρως καὶ ἀνέτας τὴν  
διὰ τοῦ διοχετευομένην κίνησιν μεγάλου τιμῆματος τῆς ἐμπορο-  
νυκτηκῆς καὶ διοικητικῆς ζώης τοῦ Τόπου.

Τὸ σχέδιον αὐτὸν, οὐτινος τὸ λεπτομερὲς διάγραμμα ἐπισυνά-  
πτομενον εἰς τὸ παρὸν τεῦχος μας, ἀνέπτυξεν ἀναλυτικῶτερα δ. κ.  
Cagli εἰς τὴν ἐπί τούτῳ ὁργάνωσισι τὴν Την Απρίλιον διάλε-  
ξιν του παρὸν τοῦ Τεχνικοῦ Ἐπιμελητηρίου Ἀθηνῶν, προρουσίᾳ  
μελῶν τῆς Κυδερνήσεως, τῷ γῆτῷ τοῦ Όργανον Λιμένος, τῷ  
Ἐλλήνων τεχνικῷ καὶ πωλητῶν παραχρότων ἔνδιαφρομένων  
διὰ τὸ λιμένα καὶ τὸ μέλλον του.

Τὰ «Ναυτικὰ Χρονικά», προκειμένου νὰ παράσχουν εἰς τοὺς  
ἀναγνώστας των μίαν θετικὴν καὶ παρῇ εἰκόναν τὸ σχέδιον τοῦ  
κ. Cagli, ἀπηγόνθησαν εἰς τὸν διευθυντή των Τεχνικῶν ὑπηρε-  
σιῶν τοῦ Ο.Δ.Π. κ. I. Λαμπρότην, διστις εἰχε τὴν ακλωσύνην νὰ  
μᾶς εἴπη τὰ ἀκόλουθα, εἰς ἐπεξήγησιν τὸν γενικὸν γραμμῶν  
τοῦ σχέδιου.

«Ο καθηγητής κ. Cagli, ἀφ' οὐ προκρίνει τὴν ἀξίαν καὶ τὴν  
σκοπιμότητα τῶν μέχρι τοῦδε ἐκτελεσθέντων ἔργων τῆς πρώτης  
σειρᾶς, τῶν ἐξικούσιμῶν ἀπὸ τὸν νυκτηγείων Βασιλειάδου μέ-  
χρι τοῦ σημείου Κ. (Λεμονάδικα), διαγράφει τὰ παρ' αὐτοῦ προ-  
βλεπόμενα ἔργα τοῦ ὄποιος τιμῆματος τοῦ λιμένος πρὸς συμ-  
πλήρωσιν τῆς διαρρυθμίσεως του.

Τὰ ἔργα ταῦτα ἀφερῶσι: α) Τὴν Ν.Α. πλευρὰν τοῦ λιμένος,  
ἀπὸ τοῦ σημείου μένου ἐπὶ τοῦ σχέδιου ὑπὸ στοιχείου Κ. (Λεμονάδικα)  
τῆς λεκάνης Ἅλων μέχρι τοῦ ἐσωτερικοῦ κυματοθραύστου  
τοῦ Θεμ.: στοκλέους, εἰς τὸ ἀκρον τοῦ δοπίου λειτουργεῖ ἥδη δ  
σταθμὸς ἀγκυροθεσίας. Καὶ β) Τὴν ἀκτὴν ἀπὸ τὸν νυκτηγείων Βασιλειάδου  
(σημείον Α.) μέχρι τῆς Δραπετσώνας.

Ἐλεῖ τὴν ἐπὶ τοῦ σχέδιου μακροσκελῆ εἰσηγητικὴν ἔκθεσίν  
του δ. κ. Cagli ἔρευνθελεπομέρως: τὴν ἐμπροσθὴν κίνησιν τοῦ  
Πειραιῶς καὶ ἀναπτύξεις τὰς παρατηρήσεις του ἐφ' δύο τῶν  
σχεδίων, ἀτινχ εἰχον ἐκπονηθῆται μέχρι σήμερον διὰ τὴν διαρρύ-  
θμίσιν τοῦ Πειραικοῦ λιμένος. Ἀπαντα ταῦτα τὰ ἀπορρίπτει,  
ἄλλα μὲν λόγῳ τῆς τεχνικῆς ἀτελείας καὶ ἀνεπαρκείας των εἰς  
τὴν ἐπίτευξιν τῆς μεγίστης ἀποδόσεως τῆς λεκάνης τοῦ λιμένος  
καὶ ἄλλα λόγῳ τῶν ἐξαιρετικῶν καὶ ἀδικοιλογήτως ὑπερόγκων  
δυπλανῶν τῆς ἐκτελέσεως των.

Διὰ τὸν ἵδιον του σχέδιου δ. κ. Cagli φρογεῖ, διτὶ ἐντὸς  
λογικοῦ ὅρίου διαπνων, ἐπιτυγχάνεται η πλήρης ἐκμετάλλευσις  
τῶν τριῶν λιμενικῶν λεκανῶν πρὸς ἔχουν προηρέτησην τῆς ἀκτοπλοίας  
καὶ τῆς διαρρυθμίσεως 6.000.000 τ. ἐμπορευμάτων ἐ-  
τησίων.

Διὰ τὴν χάραξιν τῶν ὑπὸ αὐτοῦ προτεινομένων ἔργων δ. κ.  
Cagli ἔλκεσθεν ὑπὸ διφῆν του τὴν διαιρέρρωσιν τοῦ λιμένος, τὴν ἔν-  
ταξιν τῆς ἐν αὐτῷ γυκτιλακής κινήσεως, τὰς σημερινὰς καὶ τὰς  
μελλοντικὰς ἀνάγκας του, καὶ τὰ ἥδη ἐκτελεσθέντα ἔργα, διάσει-

δ' δύο τῶν αὐτῶν, κατήρτισε τὴν μελέτην του καὶ διαγράφει τὰς γε-  
νικὰς γραμμὰς τοῦ προγράμματός του.

1) ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΖΩΝΗΝ ΤΩΝ ΕΚΤΕΛΕΣΘΕΝΤΩΝ ΕΡΓΩΝ

α) Εὑρίσκει τὸ κερηπίδωμα τὸ σημειούμενον ἐν τῷ σχεδίῳ μὲ  
τὰ στοιχεῖα Α. καὶ Β., ὡς ἐπικρέτη, προσωρινῶς, διὰ τὴν ἐκφόρ-  
των τῶν γαιανθράκων καὶ τῶν οἰκοδομησίμων διών.

β) Τὴν πλευρὰν Γ. καὶ Δ. θεωρεῖ ὡς τὴν καταλληλοτέραν θέ-  
σιν διὰ τὴν ἐκφόρτωσιν τῶν δημητριακῶν παρπάν, ἐκεὶ δὲ τοπο-  
θετεῖ καὶ τὰ μέλλοντα νὰ ἀνεγερθῶσιν silos. Ή πλευρὰ αὕτη δύ-  
ναται γάρ χρησιμέση καὶ δι' ἐκφόρτωσιν εἰδῶν μηδὲ ποικιλμένων  
εἰς ἀλλοίωσιν ἐν τῇ ὑπερόγκωφ, καθόδη δρόμον δὲν θὰ πάρῃ ἐν  
τῷ λιμένῃ ἀτμόπλοιον πρὸς ἐκφόρτωσιν σιτηρῶν.

γ) Τὴν ὑπὸ τὰ στοιχεῖα Δ. καὶ Ε. πλευρὰν ἀφιερώνει διὰ τὴν  
πρωμανοδέτησιν τῶν ἐν αναμονῇ τελούντων σκαφῶν.  
Καὶ δ) Τὰ τιμήματα τῶν κρηπιδώματων Ε.Ζ.Η.Θ.Ι. τὰ προσ-  
ρίζει: διὰ τὴν κίνησιν τῶν εἰδῶν γενικοῦ ἐμπορίου.

2) ΤΑ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΑ ΝΕΑ ΕΡΓΑ

Καὶ αὐτὰ μὲν, δοσον ἀφορᾷ τὴν χορηγητικὴν τῶν ἥδη ἐκ-  
τελεσθέντων ἔργων, τὴν ἀρχικὴν χάραξιν τῶν δοπίων ἀποδέγεται:  
ἀκεράιως. Ω; πρὸς τὰ νέα ἔργα διὰ τὴν διαμόρφωσιν τῆς ζώης  
τῆς Ν.Α. πλευρᾶς τοῦ λιμένος, δ. κ. Cagli ὑποδεικνύει:

α) Τὴν συγκέντρωσιν τῆς ἀκτοπλοίκης κινήσεως καὶ τῆς τοῦ  
Σκαρωνικοῦ εἰς τὸ κέντρον τῆς πόλεως καὶ δοσον τὸ δυνατὸν ἐγγύ-  
τερον πρὸς τὸ σταθμὸν τοῦ Ἡλεκτρικοῦ.

β) Τὴν ἀνέγερσιν ἐπιβατικοῦ ἐπιβατικού σταθμοῦ (Gare Maritime)  
πλησίου τῆς εισόδου τῆς κεντρικῆς λεκάνης τοῦ λι-  
μένος διὰ τὰς ταχυδρομικὰς ἀνάγκας τῶν γραμμῶν ἐξωτερικοῦ.

γ) Τὴν ἀπομάκρυνσιν τῶν δύο ἐσωτερικῶν λεκανῶν καὶ τοποθέτησιν  
αὐτῶν πλησίου μέν τῆς ἐμπορικῆς ζώης τῆς πόλεως, ἀλλ' οὐχ:  
μεκράν ἀπὸ τὴν εισόδου τῆς κεντρικῆς λεκάνης καὶ εἰς θέσιν ἐ-  
παρκῶν ἡσαφλασμένην ἐν τῷ ἀπὸ Βορρᾶ καὶ Νότου ἀνέμων.

Καὶ δ) Ἐπὶ τῇ προσόψει μιᾶς μελλοντικῆς ἀναπτυξεως τῆς  
ἐμπορικῆς κινήσεως, προτείνει δ. κ. Cagli, τὴν ἔδραν τοῦ νέων  
συγκροτημάτων διὰ τὰς ἀνάγκας τοῦ γενικοῦ ἐμπορίου κατὰ μῆ-  
κος τῆς ἀκτῆς Ἅλκημων καὶ τοῦ Πειραιτέρου τοῦ προλιμένος, τὴν  
τοποθέτησιν ἐπὶ τοῦ λιμενοδρομίους Θεμιστοκλέους εἰδικῶν ἐγ-  
καταστάσεων διὰ τὰς διάρκειας τῶν εἰδῶν τῆς Δραπετσών.

Καὶ ε) Ἐπὶ τῇ προσόψει μιᾶς μελλοντικῆς κινήσεως τῆς  
ἐμπορικῆς κινήσεως, προτείνει δ. κ. Cagli, τὴν ἔδραν τοῦ νέων  
συγκροτημάτων διὰ τὰς ἀνάγκας τοῦ γενικοῦ ἐμπορίου τοῦ προλιμένος, τὴν  
τοποθέτησιν ἐπὶ τοῦ λιμενοδρομίους Θεμιστοκλέους εἰδικῶν  
γεγονότων διὰ τὰς διάρκειας τῶν εἰδῶν τῆς Δραπετσών.

\* \*

Τὴν ἀναλυτικωτέρα ἐπεξήγησιν τῶν προτεινομένων ὑπὸ τοῦ δ.  
Cagli ἔργων πρὸς διαμόρφωσιν τοῦ λιμένος, μᾶς παρέχει: τὴν ἀ-  
κτοπλοίαν εἰκόναν, ἀπὸ τοῦ σημείου Κ. καὶ ἐγενέθηεν. Ή πλευρὰ  
ΙΚ τῆς ἀκτῆς Πλούτωνος, μήκος 181 μέτρων προσορίζεται διὰ τὰς  
ἀπομόλοιας τὰς ἐκτελοῦστα γραμμὰς Σαρων.κοῦ καὶ διὰ τὰ μικρὰ  
ἀκτοπλοίαν τὰς ἐκτελοῦστα γραμμὰς Σαρων.κοῦ, διὰ τὰς διάρκειας  
τῆς σταθμοῦς ἀγκυροθεσίας τοῦ γενικοῦ θεμιστοκλέους προβλήτος ΓΙΙ, συμπεριλαμβανομένης,  
τοποθετούνται 27—30 ἀκτοπλοίας σκάφη ἐν παραδοσίᾳ.

γ) Ή διάροθο. Γ.Π προβλήτης θά είνει καταλληλος διὰ τὸ  
πλεύρισμα τριῶν ταχυδρομικῶν ἀπομόλοιων ἐξωτερικοῦ, ἐπ' αὐτῆς  
δὲ τοποθετεῖται: καὶ δ ἀνεγερθησόμενος ἐπιθαλάσσιος ἐπιβατι-  
κός σταθμός (Gare Maritime), δι] ο μεγάλος τοῦ κωφοῦ λιμένος,  
μεταξὺ τῆς προβλήτος ΓΙΙ καὶ τῆς ἀκτῆς Ἅλκημων, ἔχων ἀνά-  
πτυγμα κρηπιδώματων 442 μέτρων, καθιεροῦται διὰ τὰς ἀνάγκας  
τῆς ιστιοπλοΐας.

ε) Εἰς τὰς ἀκτᾶς Ἅλκημων καὶ Πειραιτέρου προβλέπονται: ἐπτά







ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΟΥ ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΟΣ ΠΑΡ' ΉΜΙΝ

# Η ΑΝΑΓΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΕΩΣ ΤΩΝ ΛΥΓΝΙΤΩΡΥΧΕΙΩΝ

ΔΙΑ ΤΟΝ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΝ ΤΗΣ ΕΙΣΑΓΩΓΗΣ

**"Video mellora proboque deteriora sequor"**

Τήν έποχήν, καθ' ἥρ τὸ κλινικὸν θερμόμετρον τῆς Ἑλληνικῆς δρυχηλῆς σημειεύει: ἀνησύχους ἐνδείξεις ἀτονίας τοῦ Νομισματικοῦ συστήματος, αἱ σιερέότυποι συνταγαὶ τῶν ἡρωϊκῶν φαρμάκων ἀνεδημοσιεύθησαν καὶ πάλιν ἀπὸ τῶν στηλῶν τοῦ Τύπου ὑπὸ τὸν προσιώνιον τύπον δηλώσεων τῶν ἀγρυπνούντων παρὰ τὸ προσερχόμενον τῆς δημόσιας θεραπόντων ἴστρων.

Τήν φοράν αὐτὴν τὸ σύστημα θεραπείας παρουσιάζεται: μᾶλλον περίπλοκον, ἀν δὲ εἰς τὸ κατατεθὲν ἐν τῇ Βουλῇ σχέδιον Νόμου δὲν περιελμένοντο αἱ γνωσταὶ ποιναὶ καὶ κυρώσεις, ἀσφαλῶς οὐδὲνέστε τις, διτὶς ἡ τήρησίς του ἀφέθη «εἰς τὸν πατριωτισμὸν τῶν Ἑλλήνων».

Συγκεκριμένως. Ἐν φατὶς τὸν ἀρθραῖς καὶ 6 καθορίζουν τὸν τρόπον τῆς συγκεντρώσεως τοῦ συναλλάγματος τοῦ ἔξαγωγικοῦ Ἐμπορίου ὑπὸ τῶν τῆς Τραπέζης τῆς Ἑλλάδος, ὁ καθορισμὸς τῶν ὅρων διαθέσεων αὐτοῦ καλύπτεται: ὑπὸ πυκνὸν νέφος ἀφελῶν τύπων νομιμοφανείας, ποὺς ἀφίνουν δρθάνοικτον τήν πύλην τῶν καταχρήσεων.

Ἀναγιγνώσκομεν λοιπὸν κεχρήστες εἰς τὸν ἀρθρον, περὶ πωλήσεως συναλλάγματος καὶ ἔνων Τραπεζικῶν Γραμματίων ὑπὸ τῶν ἐν ἀρθρῷ 2 ὁριζόμενων Τραπεζῶν εἰς τήν πελατεῖαν αὐτῶν «ἐφ' ὅσον ἡ ζήτησις σκοπεῖ πρόγραμματι τήν ἐξυπηρέτησίν τινος τῶν κατωτέρω δριζόμενων ἀναγκῶν».

α) Τῶν ἀναγκῶν τοῦ Δημοσίου καὶ τῶν Δημοσίων Ἰδρυμάτων καὶ Ἐπιχειρήσεων.

β) Τῶν πραγματικῶν καὶ ἔξηκριβωμένων ἀναγκῶν εἰσαγωγῆς γενικοῦ ἐμπορίου, ἐφ' ὅσον κατὰ τὰς ἑκάστοτε ισχυούσας διατάξεις ἐπιτρέπεται: ἡ εἰσαγωγή.

Παρακολουθήσωμεν δημος καὶ τὸ μηχανικὸν σύστημα, καθ' ὃ λειτουργεῖ ἡ Χρυσοφόρος Κάννουλα.

Ἀναγγέλσατε.

Ἡ χορήγησις συναλλάγματος γίνεται: 1) Ἐπὶ τῇ προσαγωγῇ τῆς φορτωτικῆς καὶ πιστοποιητικοῦ τῆς Τελωνειακῆς ἀρχῆς, διτὶς εἰσῆλθε τὸ ἐμπόρευμα. 2) Ἐπὶ προσαγωγῇ τῶν πιστοποιητικῶν τῆς ἀγορᾶς καὶ τῶν ὅλων τῆς πληρωμῆς ἐγγράφων καὶ ὑπευθύνου ἐγγράφου δηλώσεως τοῦ εἰσαγωγέως, διτὶς θέλει: πιστοποιήσῃ διὰ πιστοποιητικῶν καὶ ἀποδείξεων τῶν Τελωνειακῶν ἀρχῶν τήν εἰσαγωγὴν ἐντός μηνὸς ἀπὸ τῆς παροχῆς τοῦ συναλλάγματος.

Ομοίως ἐπιτρέπεται: ἡ χορηγία συναλλάγματος κατὰ τὸ αὐτὸν Νομοσχέδιον πρὸς ἔξδιφλησιν ἀποδειγμένων ἀναγκῶν ὀφειλῶν εἰς συνάλλαγμα πρὸς τὴν ἀλλοδαπήν, ἐφ' ὅσον αὐταὶ ἀπορρέουν ἐξ ἐμπορικῶν συναλλαγῶν καὶ συγκοινωγήσαν μετὰ τήν ἐναρξίν τῆς ισχύος τοῦ Νόμου..... Ἐπὶ πάσης ἀλλης οἰκονομικῆς ἀνάγκης περὶ ἡς ἡθελεν ὄρισην ἀπόφασις τῶν ὑπουργῶν Οἰκονομικῶν καὶ Ἐθνικῆς Οἰκονομίας.

Καὶ ὁ μὲν Νόμος ἔχει πολλές πόρτες καὶ παραθύρια, ὃς ἐγνοεῖ πᾶς ἀφελῆς ἀναγκώστης.

Ἄλλ' ὁ κύριος Πρόεδρος τῆς Κυβερνήσεως διαισθανθεῖς εἰς τήν τελευταίαν προγραμματικήν του ἀγόρευσιν τήν ἀνάγκην γὰρ ἀποσυργήσης πρὸ τῆς Κοινῆς Γνώμης τὸ οἰσθετηθὲν σύστημα προστασίας τοῦ Νομισματος, ὑπεσχέθη τήν ταχυτάτην δημοσίευσιν πίγακος περιορισμοῦ εἰσαγωγῆς, συμφώνως πρὸς τὰς ὑποδείξεις τῶν Ἐμπορικῶν Ἐπιμελητηρίων.

Ἐκ τῆς ἐφαρμογῆς δὲ τοῦ πίγακος τούτου ἐδήλωσεν, διτὶς προχρηματοποιεῖται ἐλάττωσις τῆς περυσινῆς εἰσαγωγῆς 7 ἑκατομ. λιρῶν..

7 ἑκατομμύρια λιρῶν!!

Ἐνας ἄνθρωπος τοῦ λκοῦ διαδίκων τὴν πρωΐην ἐφημερίδα του εἰς ἔνα τράπεζα τοῦ Πειραιῶς, ὅρθρου ἐκθέος, δὲν ἐκρατήθη, ἀφ' οὐ ἐξεστόμισε τρίς τὸν ἱλιγγιώδη ἀριθμὸν, ἀπὸ τὸ θυμόσσοφον συμπέρασμα ποὺς ἐψήθασε, ὡς ἀδίκαστον κῦμα στὰ λαϊκὰ χειλη.

—Πάλι χαρούπι θά φαμε...

Πόσῳ δεῖχε δίκαιον ὁ ἄνθρωπος τοῦ λαοῦ, ἀπέδειξεν ὁ ίδιος

δικαστής. Πρωθυπουργὸς τοῦ Κράτους, ιστορῶν τὰς ἐπαλλήλους διαψεύσεις τῶν προγνωστικῶν τῆς ἀσκηθείσης εἰς τὸ ἐγγύτατον παρελθόν Νομισματικῆς Πολιτικῆς.

Α') Ως πρὸς τὸ ἀποτελέσματα τῆς διασκέψεως τῶν Ἐπανορθώσεων καὶ τὴν ἐντεύθη ἐπικουρίαν πρὸς συνέχισιν τῶν παραγωγικῶν ἔργων.

Β') Τὴν ἐπὶ πιστώσεις ἀγοράν σίτου, ποὺ εἰς τὸ τέλος κατήγεται, διπλαῖς, ὅπως ὁ ὅμφατης τῆς ἀλεποῦς τοῦ Αἰσώπου, διέτι οἱ πιστωταὶ τῶν στομάχων μας, μᾶς ἔδιδον θερεσὲ σίτου κατάλληλον μόνον πρὸς καῦσιν.

Τὸ συνάλλαγμα τοῦ σίτου ἐπομένως, θά κρατήσῃ καὶ κατὰ τὴν τρέχουσαν χρήσιν τὸν ὑπερήφανον θρόνον τοῦ παρελθόντος ἔτους εἰς τὸ Τέμενος τοῦ Ἐμπορικοῦ Ἰσοζυγίου.

Πλησίον δημώς τοῦ σίτου δὲν κατέχει ἐλάσσονος σημασίας θέσιν εἰς τὸ ἐμπορικὸν ιστζύγιον ὁ γαιάνθραξ, ἡ πληθωρικὴ κατανάλωσις τοῦ ὅποιου ἀπορροφᾷ μεγάλα ποσὰ συναλλάγματος κατέστος.

Τὸ πρόβλημα τοῦ γαιάνθρακος ἐν τούτοις δὲν παρουσιάζει τὰς αὐτὰς ἀναλογίας ρυθμίσεως μὲ τὸ τῆς διατροφῆς τοῦ πληθυσμοῦ. Τὰ κοιτάσματα τῶν Ἐλληνικῶν λιγνιτῶν προσέφερον καὶ ἀλλοτε, εἰς συνθήκας κρισίμους εἰς τὰς Ἑλληνικὰς βιομηχανίας, καύσιμους ὅλην, ποὺς ἡδυγήθη ἐν θαυμαστῷ μέτρῳ ν' ἀναπληρώσῃ τὸ προϊόν τῆς ξένης παραγωγῆς.

Ἐλεῖ δὲ ἐνδιαφέροντος γὰρ ὑπομησθῆ, διτὶς τὴν ἔκτακτον ἵκανοποιητικὴν συμβολὴν τῶν Ἐλληνικῶν λιγνιτῶν εἰς τὰς βιομηχανικὰς χρήσεις, διεπιστώσεις κατὰ τὴν τελευταίαν ἐπίσκεψίν του εἰς Birmingham καὶ καύτος δικαστής. Πρωθυπουργός.

Ἡδη εἰνεὶς εὐρέως γνωστὸν, διτὶς ὁ ἐγχώριες γαιάνθραξ χρησιμοποιεῖται οὐ μόνον εἰς ἐπαρχιακὰς βιομηχανίας, ὅλλα γαὶ εἰς πλοιαὶ ἐκτείνοντα καὶ πέραν τῶν Ἐλληνικῶν ὑδάτων τεὺς πλόας αὐτῶν.

Διὰ τὰ πλοῖα τῶν ἐσωτερικῶν συγκοινωνιῶν είνε ἐκτὸς ἀμφιβολίας, διτὶς καύσιμος Ἐλληνικῶν γαιανθράκων παρουσιάζει μειονεκτήματα διλως ἀσύμματα, κυριώτερον δὲ τούτων είνε τῶν συχνοτέρων ἀνθρακεύσεων ἡ τῆς αὐξήσεως τοῦ χώρου τῶν γαιανθράκων παπούθηκον.

Ο μετριώτερος ὑπολογισμὸς ἀγαλώσεως καύσιμου ὅλης διὰ τὰς ἐσωτερικὰς θαλασσίας συγκοινωνίας, μὲ μέσον ἀριθμὸν τῶν ἐν κινήσει πλοίων 40, ἐργασίαν 8 μηνῶν καὶ ἡμερησίαν ἀγάλωσιν 815 τ., διέσει κατώτερον δρον ἐτησίας ἐξαγωγῆς συναλλάγματος 216 χιλ. λιρῶν.

Ἐκ τοῦ ἀριθμοῦ τούτου εἰνεὶς εὐχερές γὰρ συναγάγῃ τις ἐκ τῶν στοιχείων κινήσεως τῶν κυριωτέρων βιομηχανιῶν, τὸν συντελεστὴν τῆς συνολικῆς ἀγαλώσεως γαιανθράκων ξένης παραγωγῆς διὰ βιομηχανικῆς χρήσεις.

Διὰ τὴν φορτηγὴν Ναυτιλίαν οὐδεὶς ἀρνεῖται, διτὶς συντρέχουσις ἀλλοιος προτιμήσεως τοῦ ξένου γαιανθρακος, ὑπὸ λαγκικούς περιορισμούς ἐφοδιασμούς ἐν μικρῷ ποσοστῷ διτὶς Ἐλληνικῶν γαιανθράκων.

Ἡ λελογισμένη δημος ἔχει ἀριθμὸν τῶν ἐφαρμογῶν καὶ ὑπερωκενών πλοίων τῆς ὑποχρεωτικῆς ἀγαλώσεως Ἐλληνικῶν γαιανθράκων, παχράν τοῦ γὰρ ἀποτελῆ προνομιακήν παραχώρησιν, ἀνταποκρίνεται πλήρως εἰς τὴν ἐννοιαν τῆς «θεμετῆς ἀνάγκης» τοῦ ὑπὸ φήμησιν Νόμου.

Ἐν φατὶς ἀντιθέτως συμβαίνει μὲ τὰς χερσαίας βιομηχανίας καὶ ἀκτοπλοϊκὰς συγκοινωνίας εἰς δικαστής Ἐλληνικῶν γαιανθράκων δέοντα γὰρ θεσπισμή τὸ ταχύτερον.

Ἡ προστασία τῆς Ἐλληνικῆς παραγωγῆς τοῦ γαιανθρακος, δὲν θά ἐπιτευχθῇ βεβαιώς διὰ τοῦ «πίγακος κατὰ κατηγορίας εἰδῶν» ποὺς θὰ ἀνακοινωθῇ κατ' αὐτὰς.

Ἐλεῖ γνωστὸν, διτὶς ἡ μέθυδος τοῦ «ἀπαγορεύεται» είνε καλὴ διατυπομικὰς διατάξεις καὶ κανονισμοὺς στρατώγων, δὲν λύει δημος οἰκονομικὰ προβλήματα, ἀτιγ' ἀπατούσι μεθοδοῖς καὶ μελετημένη μέτρα.

Τοιαυτα δὲ μέτρα ἀπαιτούνται: διὰ τὴν προστασίαν τῶν Ἑλληνικῶν γαιανθράκων, ἀποτελούντων τὸ δασικὸν ἔρεσμα καὶ γήσεως πάσης βιομηχανίας.

N<sup>o</sup> ἀναζητήσωμεν παράδειγμα ἐκτός τῆς Ναυτιλίας;

Ίδου μία Ἑλληνικὴ Βιομηχανία, ἡ τῶν Τσιμέντων, παράγουσα ὄλικόν, ἢ παραγωγὴ τοῦ ὅποιου ἀντλεῖ τὴν πρώτην ὄλην ἐκ τῶν ξένων ἀνθρακωρυχείων.

Ἄλλα δὲν είναι μόνον τὰ τσιμέντα, ἀλλὰ πλήθος ἀλλων διομηχανίων ποὺ στηρίζουν τὸ ἔνα σκέλος τῆς δράσεώς των εἰς τὰς ξένας ἀγοράς τοῦ γαιανθρακοῦ. Ἐν Ἀγγλίᾳ τὸ σύστημα «Buy British» προσέλαβε χαρακτήρα ἀληθοῦσα σταυροφορίας ὑπὲρ τῆς Ἑλληνικῆς παραγωγῆς. Καὶ ἐκινήθη ἐκεῖ τὸ Κράτος, ἡ Ἐπιστήμη καὶ σύσσωμοι αἱ θύμουσαι παραγωγικαὶ τάξεις εἰς τὸν ἀγῶνα τῆς ἀναλόσεως Ἐθνικῶν Προϊόντων.

Ἡ νυπηγικὴ διομηχανία ἔμεινεν ἀσυγκίνητος εἰς τὰς προσδούσις τῆς χρήσεως τοῦ ἀκαθάρτου πετρελαίου καὶ τῶν μηχανῶν ἀσωτερικῆς καύσεως, ἐστρεψε δὲ κυρίως τὴν ἐπιστημονικήν τῆς δραστηριότηταν πρὸς δελτίωσιν τῆς ἀποδόσεως τοῦ γαιανθρακοῦ εἰς πάσαν θαλασσίαν καὶ χερσαίαν διομηχανίαν. Ίδου παράδειγμα διὰ τοὺς φωνασκούντας ν ἀγοράζωμεν Ἑλληνικὰ προϊόντα. Τὸ παρελθόν ἥδη πολλὰ μᾶς ἔδιδαξε.

Σήμερον διάρχει κατάστασις ἀνάγκης ἐπιβάλλουσα ρυθμίσεις ριζικάς, τὴν πρωτοβουλίαν τῶν ὅποιων ὑπέχουν πάντοτε αἱ Κυβερνήσεις.

Ἐν προκειμένῳ δὲ είναι σαφὲς τὸ καθῆκον τῆς Κυβερνήσεως τοῦ γαῖανθρακοῦ, εἰς τὴν αἴμορραγίαν τῆς πληγῆς τοῦ ξένου γαιανθρακοῦ.

Ἡ ταχυτέρα καθιέρωσις Νομικοῦ καταναγκασμοῦ εἰς τὴν χρήσιν τῶν Ἑλληνικῶν γαιανθράκων, θ<sup>ρ</sup> ἀπετέλει μέγα δῆμον ὑγιοῦς προσχριστῆς τῆς νομισματικῆς πολιτικῆς πρὸς τὰς διομηχανίκας ἀνάγκας.

Πέραν δὲ τούτου, θ<sup>ρ</sup> ὑπηρέτει τὸ Ἐθνικὸν συμφέρον δημιουργίας διωτίμων παραγωγικῶν κέντρων, ὡς τ' ἀνθρακωρυχεία τῆς Ἑλλάδος, ἐξ ὧν θ<sup>ρ</sup> ἥδυναντο γὰρ εὔρουν πόρουν ζωῆς χιλιάδες Ἑλλήνων ἔργατον.

Τότε μόνον τὸ ν ἀγοράζωμεν Ἑλληνικὰ προϊόντα θ<sup>ρ</sup> ἀρχίσῃ γὰρ γίνεται: ζωτικὸν γράμμα, φωτφορίζοντος βραβίμους ἐλπίδας περισταλογῆς καὶ ἀσωτερικῆς εὐημερίας.

#### Γ. ΟΥΝΚΑΙ'

### Η ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΩΝ ΕΙΣ ΕΛΛΑΔΑ ΚΑΤΑ ΤΟ 1931

Κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος ἡ εἰσαγθείσα εἰς Ἑλλάδα ποσότης γαιανθράκων ἀνήλθεν εἰς 777.850 τόνους, ἣτο δηλαδὴ μειωμένη κατὰ 49.407 τόνους ἔγινε: τοῦ 1930, ὅποτε ἡ εἰσαγωγὴ εἶχε φθάσει εἰς τὰς 827.257 τόνους. Εἰς τὴν περιστηγὴν εἰσαγωγὴν πρώτη ἥλθε καὶ πάλιν ἡ Ἀγγλία μὲ 371.850 τόνους, ἔγινε: δομως 517.914 τ. τοῦ 1930 καὶ δευτέρα ἡ Ρωσία μὲ 276.469 τόνους ἔγινε: 209.072 τ. τοῦ 1930.

Ἡ εἰσαγωγὴ εἰς Ἑλλάδα Τουρκικῶν γαιανθράκων ἀνήλθεν εἰς 64.640 τόνους, ἔγινε: 72.228 τ. τοῦ 1930, ἡ δὲ ἡ Ἑρμανίας εἰσαγωγὴ ἥδη ἔγινε: 62.955 τόνους ἔγινε: 27.066 τ. τοῦ προγενεστέρου ἔτους 1930. Κατ' Ιανουάριον το. ἔτους εἰσήθησαν εἰς Ἑλλάδα αἱ ἀκόλουθοι ποσότητες γαιανθράκων:

Ἐξ Ἀγγλίας 33.673 τ. Ἐκ Τουρκίας 5.893 τ.

Ἐκ Ρωσίας 22.498 τ. Ἐκ Γερμανίας 2.891 τ.

Σημειωτέον, ὅτι ἡ Ρωσία παραμένει, ὀπωδήποτε, ὁ σημερινός ἀνταγωνιστὴς τοῦ Ἀγγλικοῦ γαιανθρακοῦ εἰς τὴν Ἑλληνικὴν ἀγοράν, μὲ κίνδυνον δὲ ἀντὸν ἔτι: περιτέρω αὐξήσεως τῶν εἰσαγομένων Ρωσικῶν γαιανθράκων.

### ΡΟΥΜΑΝΙΑ

#### Ἡ κατὰ Μάρτιον ναυτιλιακὴ κίνησις

Εἰς τὸν λιμένας τοῦ Δούναβεως (ἔξαιρουσιν τῶν ἑκ. Σουλινά διελεύσων) κατέπλευσαν κατὰ τὸν μῆνα Μάρτιον, λόγῳ τῶν δυσχερεῖῶν τῆς ναυτιλίας ἐπὶ τῆς πήγεως τοῦ ποταμοῦ, τρία μόνον ἀτμόπλοια τ. νέτ 5922. Εἴς αὐτὸν ἐν τόννων νέτ 2342, ἡ τὸ Οὐγγρικὸν, ἐν τόννων 1946 ἡ τὸ Ἑλληνικὸν καὶ ἐν τόννων 1631 ἡ τὸ Ἀγγλικόν. Κατὰ τὸν περιστὸν Μάρτιον είχον καταπλεύσει 18 ἀτμόπλοια τ. νέτ 29.716, ἡ δὲ Ἑλληνικὴ σημαῖα ἀντεπροσωπεύετο μὲ 4 πλοῖα 5027 τόννων.

### ΓΑΛΛΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

#### Τροποποίησις τοῦ Νόμου περὶ «Ναυτικῆς Πίστεως»

Εἰς τὴν ἐπίσημον Γαλλικὴν «Εφημερίδην τῆς Κυβερνήσεως» ἐθημοσεύθη τὸν 12ην Απριλίου δὲ ὑπὸ τῷ δύο Γαλλικῶν Νομοθετικῶν σωμάτων φημισθεῖς τὴν 9ην π. μ. Νόμος, διὸ οὐ ἐπέρχονται συμπληρώσεις τινὲς καὶ διαρρυθμίσεις τοῦ ἀρχικοῦ Νόμου περὶ «Ναυτικῆς Πίστεως». Πρόκειται: εἰδικῶς περὶ δύο οὐσιωδῶν τροποποιήσεων, διὸ διά τῆς μίας αὐξάνεται ἡ παραχωρουμένη ὑπὸ τοῦ Κράτους διαφορὰ τόκου εἰς τοὺς δανειζόμενους ἐκ τοῦ «Credit Foncier» ἐφοπλιστὰς διὰ τὴν υπηργησίαν πλοίων. Καθορίζεται δὲ συγχρόνως, διὸ δανειάνται νὰ παραχωρθοῦν δάνεια καὶ εἰς ἀλιευτικὰ πλοῖα πρὸς ἐγκατάστασιν εἰς αὐτὰ μηχανῶν προώσεως, καθὼς ἐπισημανοῦνται καὶ συνεπαστίαν τῶν προϊόντων τῆς ἀλιείας καὶ τῶν ἀλιεύοντων πλοίων.

Διὰ τῆς δυνάμεως τροποποιήσεως προβλέπεται: διτὶ κατὰ τὴν περιόδον τῆς ἀστυνομίας τῆς τιμῆς τῶν ἑνίων νομισμάτων, διέ τοι δυνατόν νὰ προέλθουν τιμαὶ κατακευδῶν πλοίων εἰς τὰ δάνεια υπηργησίας, κατώτερα: τοῦ κόστους αὐτῶν ἐν Γαλλίᾳ, χορηγοῦνται πρὸς τοὺς ἐνδιαφερομένους ἐφοπλιστὰς δάνεια, διὰ τὴν υπηργησίαν συχεφάν, ὑπερβαίνοντα τὸ καθορίζομένον διὰ τοῦ ἀρχικοῦ Νόμου ποσοστὸν τῷ 85 σοὶ ἐπὶ τῇ ἀξίᾳ τοῦ πλοίου καὶ δυνάμενα ἦδη νὰ φύσουν καὶ μέρια 100 σοὶ μετὰ σύμφωνον γνώμην τῆς ἐπὶ τούτῳ λειτουργούσης ἐπιτροπῆς τῆς ἐπιφορτισμένης μὲ τὴν ἔγκρισιν τῶν παραχωρουμένων πρὸς τὴν υπηργησίαν δανειών.

#### Αἱ ναυτιλιακαὶ ἐπιχορηγήσεις κατὰ τὸ 1932

Τὸ οποργεῖον τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας εἰς μίαν τελευταίαν ἀνακοίνων τοῦ διαναφέρεται, διτὶ εἰς τὸν νέον Γαλλικὸν προϋπολογισμὸν τῆς χρήσεως 1932-33 ἐνεγράφη κονδύλιον 431.009.000 φράγκων, ὅπερ διὰ διατεθῆ διε τὸ προγράμματος πρὸς τὴν Γαλλικὴν ἐμπορικὴν ναυτιλίαν καὶ πρὸς ἐνίσχυσιν τῆς Ναυπηγικῆς τῆς διομηχανίας. Αἱ ἐκ τοῦ ἀνωτέρου ποσοῦ κυριώτεραι ἐπιχορηγήσεις είναι αἱ ἔξι: διὰ τὴν γραμμὴν Κορσικῆς, τὴν διπλαίαν ἐκτελεῖται «Φρασιέ» 10.000.000 φράγκων. Διὰ τὰς γραμμὰς Απωτολής, Ανταρτίας, Ανατ. Αφρικῆς καὶ Ανατ. Μεσογείου, αἱ τινας ἀκτέλονται τὸ ἐφοπλιστικὸν συγκρότημα τῆς «Μεσαζερ» 107.500.000 φρ. Διὰ τὴν γραμμὴν Νέας Ύσπρης καὶ Αντιλλῶν νήσων, ἐπιπρητεύεται ἀπό τὴν «Κορπανί Τζενεράλ Τρανσατλαντική» 16.902.000 φρ. Διὰ τὴν γραμμὴν Βεζαΐλίας καὶ Πλέισ 60.000.000 φρ. καὶ διὰ τὴν γραμμὴν Δυτ. Ινδιῶν καὶ Κεντρώως Αμερικῆς 19.000.000 φρ. Τὰς δύο τελευταίας ταύτας γραμμάς ἀκτέλονται τοῦ Νέτου αἱ συνεργαζόμεναι μὲ τὴν «Chargeurs Reunis»

### ΑΛΒΑΝΙΑ

#### Τὰ λιμενικὰ ἔργα τοῦ Δυοραχίου

Τὰ ἀπὸ καιροῦ ἀρξάμενα ἔργα πρὸς διαμόρφωσιν τοῦ λιμένος τοῦ Δυοραχίου ἀγγέλλεται, διτὶ ἐντὸς τοῦ διαφόρους ἔτους πρόκειται ν ἀποπεραθοῦν. Τὰ ἐν λόγῳ ἔργα ἀπαρτίζονται: ἀπὸ δύο μεγάλους κυματοθύρων ταχοντας δίλικον μῆκος 2600 μέτρων καὶ περικλείοντας τοῦ διατίνην ἐπιφάνειαν 80 ἀκταρίων, ἡσαλοὶ σιμένην ἀπάρχομεν ἀπὸ τὴν κακοκοιτίαν. Εντός τοῦ σύτου δημιουργηθεῖται λιμένος κατακευάζθη μιὰς προκυρτικῆς 500 μέτρων μῆκος, καθὼς καὶ ἐπέρχεται εἰς 30.000.000 λιράττας. Δέσιν νὰ σημειωθῇ ἀκόμη, διτὶ εὑρίσκεται ὑπὸ δύο πατακευῶν καὶ μία σιδηροδρομικὴ γραμμὴ κανονικοῦ πλάτους καὶ διὰ χιλιομέτρων μῆκος, προσριζόμενη νὰ ἐνώσῃ τὸ ἐπίνειον τῆς χώρας μὲ τὴν Ηπειρεύουσαν τῆς Αλβανίας Τίραννα.

### ΔΙΚΗΓΟΡΙΚΟΝ ΓΡΑΦΕΙΟΝ

#### Κ. Β. ΣΠΗΑΙΟΠΟΥΛΟΥ & Γ. Ν. ΑΙΓΙΑΛΕΙΔΟΥ

ΜΕΓΑΡΟΝ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΤΡΑΠΕΖΗΣ  
ΟΜΗΡΟΥ 16 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦΟΝΟΝ 40-326

Ναυτικαὶ, Ἐμπορικαὶ, Κληρονομικαὶ,  
καὶ Φορολογικαὶ Ὅποθέσεις.

### Δ. Γ. ΠΑΠΑΜΙΧΑΛΟΠΟΥΛΟΣ

#### ΔΙΚΗΓΟΡΟΣ

ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ-ΜΕΓΑΡΟΝ ΒΑΤΗ











## ΔΙΚΑΣΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

# ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΥΣΑΙ ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΔΙΚΑΙ

— ΔΙΑΦΟΡΑ ΕΙΠΙ ΝΑΥΛΟΣΥΜΦΩΝΟΓ «DANCON» ΔΙΑ  
ΤΜΗΜΑ ΦΟΡΤΙΟΥ

Ένδιαφέρουσα υπόθεσίς, προελθούσα από διάφορον έρμηγειαν ναυλοσυμφώνου, έξεδικάσθη πρό τινων ήμερων εἰς τὰ δικαστήρια του Λονδίνου και ἐνώπιον του "Αγγλου δικαστοῦ Mackinnon. Ένάγοντας ἑταῖρις ήταν η "Joint Danube and Black Sea Shipping Agencies" τῆς Βρετανίας και ἐναγόμενη ή Σουηδική ἀτμοπλοϊκή ἑταῖρις *"Rederiaktiebolaget Iris"*, τῆς Στοχχόλμης. Οἱ ἐνάγοντες ἔζιωσκεν ἐπικαρδίωσιν (rectification) τοῦ ναυλοσυμφώνου διὰ τὸ ἄποινον της *"Orion"* τῶν ἐναγόμενων, οἵτινες ἀφ' ἐτέρου γηγειράνται ανταπαίτησιν, ἀξιούστες τὴν πληρωμὴν διπολοὶ που ναύλου και διαφόρων ἀλλων ἔξιδων, εἰς ἀ διπελήθησκεν και τὰ δοποῖα, κατὰ τὸ ναυλοσύμφωνον, ἔδει νὰ δικρύνουν τοὺς ἐνάγοντας ναυλωτὰς.

Οἱ ἐνάγοντες ὑπεστήριξαν ώς ἔξης τὴν ἀποφίν των: Τὴν 27ην Μαΐου 1931 συνεψώνησαν τὴν ναύλωσιν τοῦ φορτηγοῦ *«Orion»* πρὸς μεταφορὰν τημάκτος φορτίου 3000 τόνων, 10 οἰ πλέον ἢ ἔλαττον, ἐκ λιμένων τοῦ Δουνάβεως διὰ τοὺς λιμένας τῆς Ἐγγλίας και ἀλλαχοῦ, συμφώνως πρὸς τοὺς δρους και τὰς διατάξεις τοῦ ναυλοσύμφωνου *«Dancon»* τύπου berth. Εἰς τὸ ναυλοσύμφωνον ὅμως αὐτὸν προσηγράψθη εἰς ἐπιπρόσθετος και προαιρετικός δρος, προφορικῆς συμφωνήθεις ἐν ἀρχῇ και ἐγγράφως ἐπικυρωθεὶς τὴν ἐπομένην, μεταξὺ τῶν κ. κ. T. B. Mc Nabb ἐκ μέρους τῶν ἐναγόντων και Hake τοῦ Οίκου *"Galbraith, Pembroke & Co, Ltd."* κατ' ἐντολὴν τῶν ἐναγόμενών των.

Κατὰ τὸν πρόσθετον αὐτὸν δρον *«οἱ ναυλωταὶ (δηλαδὴ οἱ ἡδη ἐνάγοντες)* εἴχον τὸ δικαίωμα τῆς option νὰ φορτώσουν τὴν καθωρισμένην ποσότητα φορτίου βάσει τοῦ τόνου νεκροῦ βάρους (on the deadweight) μὲ ναύλου ηδημένου κατὰ 3)—

δόποτε τὸ ἀρθρον 3 τοῦ ναυλοσύμφωνου θὰ μετεβάλλετο ἀνελέγως. Τὴν ἐπομένην τῆς συμφωνίας, ἦτοι τὴν 28ην Μαΐου, ὑπεγράψη ἐν Λονδίνῳ τὸ ναυλοσύμφωνον, χωρὶς ὅμως και νὰ διορθωθῇ ἢ § 3, ἥτις περιελάμβανε τὰ ἀκόλουθα:

«Συνεψωνήθη προσέτι, ὅτι οἱ ναυλωταὶ θὰ ἔχουν ὑπὲρ ἑαυτῶν τὴν δύναμιν φορτώσεως ἔνδος πλήρους και τελείου φορτίου ξυλείας ή γεγυημάτων και ξυλείας ἢ και οἰουδήποτε ἀλλού νομίμου φορτίου (συμπεριλαμβανομένου και φορτίου ἐπὶ τοῦ καταστρώματος μὲ κίνδυνον εἰς δάρος τοῦ ναυλωτοῦ) βάσει τοῦ τόνου νεκροῦ βάρους. Ἐν τοιαύτῃ περιπτώσει οἱ ναυλωταὶ ὑποχρεούνται νὰ καταβάλουν ναύλου ηδημένου κατὰ 3 πέννας τὸν τόνον βάρους (εἰς τόνον 2240 λίδρων) και νὰ φορτώσουν ὀδόλκηγρους τὴν εἰς τόνους d. w. χωρητικότητα τοῦ πλοίου. Πάντα τὰ ἔκτακτα ἔσοδα τῆς φορτώσεως, στοιχείας και ἐκφορτώσεως, δσα θὰ προέκυπτον ἐπὶ πλέον τοῦ ποσοῦ τοῦ ἀπαιτουμένου δι' ἓνα πλήρες φορτίου σίτου ἢ ἀριθμούτου, θὰ καταβάλλωνται παρό τῶν ναυλωτῶν.

Κατὰ τὴν φόρτωσιν τοῦ ἀτμοπλοίου οἱ ναυλωταὶ προετιμῆσαν τὴν δάσιν τοῦ d.w., ἐφόρτωσιν δὲ διλιγώτερον ποσόν τῶν 3300 τόνων φορτίου νεκροῦ δάρων. Οἱ ἐνάγομενοι προέταξαν, ὅτι ἀδικαίωνται γ' ἀποτικήσεων πληρωμῆν τυχόντων μέχρι τοῦ ποσοῦ τῶν 4620 τόνων, δσα δηλαδὴ ἦτο ἢ εἰς τόνους d.w. χωρητικής τοῦ πλοίου των, οἱ δ' ἐνάγοντες ὑποβαλλόντες ἀνταπικτηκήν δηλώσιν, ισχυρίσθησαν, ὅτι δὲν ὑπερεούντο νὰ φορτώσουν πέραν τῶν 3300 τόνων, περίπου και ἐπέμειναν νὰ διορθωθῇ τὸ ναυλοσύμφωνον κατὰ τὸν πρόσθετον δρον τῆς προφορικῆς συμφωνίας, περὶ ής εἰχεν ὑπογραφῇ ἐγγράφως ὑπόμνησις.

Οἱ πλοιοκτήται, ἀργούμενοι, τὴν ὑπερξέιν τοῦ προσθέτου δρού, τοῦ συμφωνήθετος μεταξὺ τῶν πρακτόρων τῶν δύο συμβαλλομένων μερῶν, ἔζιωσκεν νὰ ἔκτελεσθῇ τὸ ναυλοσύμφωνον κατὰ τὴν πιστὴν ἔρμηγειν τῶν ἀντῷ περιεχομένων διατάξεων, μεταξὺ τῶν διποιῶν, φυσικά, ἵτο και ἡ ἐπίμαχος § 3, ἡ μὴ διορθωθεῖσα. Οἱ πλοιοκτήται ἥρνηθησαν ἀκόμη και τὸ δὲτοι οἱ ναυλωταὶ προετιμήσαν νὰ φορτώσουν ἐπὶ τῇ δάσι τοῦ δρού d.w. Ἡ χωρητικότης τοῦ πλοίου μαζ—εἰπω—εἰχε 4620 τόνους, κατὰ δὲ τὴν § 3 ἔδει νὰ πληρωθῇ διὰ τόσου ποσοῦ δὲ 13)9 σελληγήνων κατὰ τόνους

ναῦλος διὰ τὴν μεταφορὰν τοῦ φορτίου ἐκ Δουνάβεως εἰς 4 λιμένας τῆς Ἀδριατικῆς.

Κατὰ ταῦτα οἱ ἐναγόμενοι ἀπῆγησαν τὴν πληρωμὴν ὑπολογίου ναύλου λ.σ. 628 και μετὰ τὴν ἀφάρεσιν ὀρθισμένων τινῶν ἔξιδων βαρυγύρων τὸ πλοίον, ὑπολογίου ναύλου ἀπικητηθοῦ ἐκ λ.σ. 310.10.7, δμοῦ μὲ τινας ἡμεραργίας. Τὸ s/s *«Orion»* εἰχε διαταχθῇ ἀπὸ τοὺς ναυλωτὰς νὰ φορτώσῃ εἰς τὴν Βρετανίαν, ὅπου καὶ ἐφθασε τὴν 30ην Μαΐου 1931 και παρέσχεν ἀμέσως ἐγγράφων εἰδοποίησιν, δτ: ἦτοι εἰπομένων γ' ἀρχήσῃ τὴν παραλαβὴν τοῦ φορτίου πρὸ τῆς δημητρίου δροῦ. Συμφώνως πρὸς τὸ ναυλοσύμφωνητικόν, διχόνος τῆς φορτώσεως θὰ ἥρχε μετρούμενος ἀπὸ τῆς 2ας *'Iουγίου'*.

Οἱ ναυλωταὶ, κατὰ τοὺς πλοιοκτήτας, ἐφόρτωσαν 689 τ. γεννημάτων και 240 δραχ. ξυλείας εἰς χρονικὸν διάστημα οὐχ! 15 και 3)4 ἡμέρων, δημος ὁριζότο, ἀλλὰ κατὰ 7 1)4 ἡμέρας ἀργότερον. Συνεπῶς οἱ πλοιοκτήται ἐδικούσητο νὰ πληρωθῶν ἡμεραργίας 7 1)2 ἡμέρων, ἥτοι ποσὸν λ. σ. 208.16.0.

Οἱ ναυλωταὶ ἀφ' ἐτέρου ὀμολόγησαν, δτ: τὸ κρατηθὲν παρ' αὐτῶν ἐκ τοῦ ναύλου ποσὸν λ. σ. 67.10.0 δι' ἐπιτάχυνσιν τῆς φορτώσεως (dispatch money) ἦτο ὑπερβολικόν, δὲν ἔδειχθησαν δημος δτ: ὑφειλον νὰ πληρώσουν διάφορα ἔσοδα περιεχόμενα εἰς τὴν ἀνταπαίτησιν τῶν πλοιοκτητῶν. Διὰ τὰς ἡμεραργίας ἴσχυρίσησαν, δτ: τὸ σκάφος δὲν ἐφόρτωσε 240, ἀλλὰ 174 περίπου βαγόνια ξυλείας ἐντὸς χρονικοῦ διαστήματος 10 1)2 ἡμέρων, δὲν ἔπερπε δὲ οἱ πλοιοκτήται νὰ μετρῶσιν ώς ἡμέρας ἐργασίας, δικες ἡμέρας διάφοροι περιπτώσεις τὰς ἐδημούρουν εἰς ἔξαιρετάς.

Ο συνήγορος των ἐναγόντων ναυλωτῶν, διοστηρίζων τὴν διποιφίν του ἐπόνεσεν, δτ: δταγ τὸ ναυλοσύμφωνον τοῦ τύπου *«Dancon»* ὑπεγράψῃ ἐν Λονδίνῳ, δὲν περιελήφθη λόγω ἀδλεψίας δ πρόσθετος συμφωνήθεις δρος δ τροποποιών τὴν § 3. Οὕτω οἱ ναυλωταὶ προέδησαν εἰς τὴν φορτώσιν ὑπὸ τὴν ἐπύπωσιν, δτ: διπεραρεούσητο δι' ἐν φορτίον 3000 τ. 10 οἰ πλέον ἢ ἔλαττον, ἐφόρτωσαν δὲ 2400 τ. d. w. γεννημάτων και ξυλείας, ἀλλ' ἀναγνωρίζοντες τὸ καθήκον των ἐδειχθῆσουν ναύλου 3300 τόνων. Όταν ἐλήφθη εἰς Βρετανίαν ἐκ Λονδίνου τὸ ἀντίγραφον τοῦ ναυλοσύμφωνού, οἱ ναυλωταὶ ἀντελήφθησαν τὴν ἔξ ἀδλεψίας τῶν πρακτόρων τοῦ Λονδίνου περιάλεψιν τῆς διορθώσεως τῆς § 3, ἀλλ' ἰτο πλέον ἀργά, ἀφ' ἐνὸς μὲν διότι εἰχεν ἡδη φορτωθῇ ἔνα τιμῆμα ἐπὶ τοῦ διποιον *«Orion»*, ἀλλὰ και διότι δὲν ἔπιστευσαν ποτέ, δτ: οἱ πλοιοκτήται: θὰ ἥροντο τὴν ὑπερξέιν τοῦ προσθέτου δρού.

Ο δικαστής Mackinnon, ἀκούσας τὰ ἀγωτέρω, εἰπεν δτ: ή ἐφαρμογή τοῦ ναυλοσύμφωνού τοῦ τύπου *«Dancon»* εἰχε περίπλοκος διὰ τὴν περίπτωσιν, καθ' ἦν θὰ ισχύσῃ οὐχ! διὰ πλήρες, ἀλλὰ διὰ τιμῆμα φορτίου.

Κατὰ τὴν δευτέραν διάκασμον τῆς διποιφών την ταύτης, δ συγήγορος τῶν πλοιοκτητῶν ἐδέεψα τὴν ἔκπληξην του, πῶς οἱ ἐναγόντες ναυλωταὶ κατεχόρησαν εἰς τὸ συμβόλαιον των φράσεις, τὰς δημοκρατεῖσθαι συνεχίσαν κατὰ τὴν διαπραγμάτευσιν τοῦ ναυλοσύμφωνού και εἰς δὲ τὸ ἀπέδωκεν ἔρμηγειν τῶν δημούρων διατάξεων, τὴν ἔξειδωσιν τὰς καταταλλήλους λέξεις, δημος ἐκφράσουν δι' αὐτῶν τὰς ἀπόψεις των.

Ο "Αγγλος δικαστής, πρίν ή ἐκδώσῃ τὴν ἀπόφθεσίν του, ἐπόνειεν, δτ: εἰνε ίκανοποιημένος, διότι οἱ συμφωνήσαντες τὸν ναύλον δύο ἐν Λονδίνῳ πράκτορες τῶν διαδίκων μερῶν, τῷ δημολόγησαν τὴν ὑπερξέιν τοῦ φορτίου δροῦ τοῦ τροποποιούμενος τῆς § 3 και ἀπεδέχθησαν, δτ: πρωτίστως συνεφώνησαν διὰ μεταφοράν μέρους φορτίον 3300 τόνων μὲ τὴν συγήθη αίρεσιν διὰ τὸ βάρος, δάσι τοῦ πλοίου 3000 τόνων και εἰπομένων διὰ τὸ τιμῆμα τῶν 4620 τ. d. w. διλεικής χωρητικότητος τοῦ *s.s Orion*.

Ἐκδίδων είτε τὴν ἀπόφθεσίν του ο Mackinnon ἐπόνεσεν, δτ: ή παρούσας διόπθετος εἰμαρνίζει: μίαν κατακριτικής δυσχερείας περίπτωσιν, διότι ναυλοσύμφωνον καινῆς χρήσεως και ἐντυπών, προκειμένου νὰ τροποποιηθῇ εἰς ἔνα διθρόν του, δὲν καταρθώθῃ γα δρισθῇ και γα νοηθῇ σαφῶς παρὰ τῶν

συμβαλλομένων, πώς θα έφηρμόζετο. Οι πράκτορες τῶν διαδίκων συνεφώνησαν διὰ μέρος φορτίου 3.000 τ. 10 σο πλέον ἡ ἔλαττον καὶ οὐχὶ διὰ πλήρες φορτίου.

Διορθωτικούς του συμβολαίου παρὰ τοῦ δικαστηρίου, ὅπως ἐξήγητον οἱ ἐνάγοντες, ἥτο δισκολος, ἀναγνωρίζεται: διμως, διτι εἰχον ούτοι: ὑπὲρ ἔκυπτον τὸ δίκαιον καὶ ὑπερχερεῦτο να φορτώσουν μόνον 3300 τόννους. Λόγῳ τῆς ἐντελῶς ἴδιαιτέρας φύσεως, ἐξ ἣς πρόκειφεν ἡ ἀνωμαλία, διὰ λόρδος δικαστῆς ἀπεφάνθη, διτι δεν ἔπερπε τὰ δικαστικὰ ἔξοδα νὰ δικρύουν τοὺς πλοιοκτήτας.

Ἐπι τῆς ἀνταποτίσεως τῶν ἐναγομένων, δι Mackinnon ἀπεφάνθη, διτι ἐδικαιοῦντο ούτοι: νὰ λάθουν ἡδημένον πως ναυλον, διότι τὸ παραληγθὲν παρὰ τοῦ σις «Ορίον» φορτίου δὲν ἀπηρτίζετο ἀπὸ 689 τ.σιτου καὶ 240 διχ. ξυλείας—δις ἰσχυρίσθησαν οἱ πλοιοκτήται:—, ἀλλ' οὔτε πάλιν ἥτο, δις πρὸς τὴν ξυλείαν, 174 διχ.νια, ὅπως προέταξαν οἱ ναυλωταί. Ἐπρόκειτο περὶ 200 διχονίων ξυλείας, διμοῦ δὲ μετὰ τῶν σιτηρῶν τὸ διλικὸν δάρος τοῦ παραληγθέντος φορτίου ἀνήρχετο εἰς 3500 τ. d. w. Ἐδει, διθεν, οἱ ναυλωταί νὰ πληρώσουν τὸν γαύλον 200 ἐπὶ πλέον τόννων φορτίου. Ως πρὸς τὴν ἀπαίτησιν ἡμεραρχίων, δι "Αγγλος δικαστῆς ἀπεφάνθη, διτι οἱ πλοιοκτήται: ἐδικαιοῦντο νὰ εἰσπράξουν ποσοστὸν τι τοῦ παρ' αὐτῶν αἰτουμένου ποσοῦ, διότι: ἡ περίδος τῶν 712 ἡμερῶν ἀργίας τοῦ πλοίου των δὲν ἀπεδείχθη παρ' αὐτῶν ἐπαρκῶς.

#### — ΑΠΑΙΤΗΣΙΣ ΔΙΓ ΕΠΙΤΑΧΥΝΣΙΝ ΧΡΟΝΟΥ ΦΟΡΤΩΣΕΩΣ.

Καὶ ἀλλη ἐνδιαφέρουσα ὑπόθεσις ἔξεδικάσθη κατ' αὐτὰς ἐνώπιον τῶν Ἀγγλικῶν δικαστηρίων καὶ παρὰ τοῦ δικαστοῦ Mackinnon ἀφορῶσα τὴν γενομένην ὑπὸ τῆς ἐταιρίας «Hain Steamship, Co» ἔφεσιν κατὰ τῆς διαιτητικῆς ἀποφάσεως τοῦ sir Robert Aske, εὐνοούσης τὴν ἀντίδικὸν τῆς ἐταιρίαν «Louis Dreyfus, Cia», ἥτις εἶχε ναυλώσει τὴν 24ην Ὁκτωβρίου 1928 τὸ φορτηγὸν τῶν ἐφεσιδιλλόντων «Tregantle», μὲ τόπου ναυλοσυμφώνου τῶν τοῦ «Chamber of Shipping River Plate charter Party, 1914».

Ἡ ἐπὶ τῆς ἀναφυείσης διαφορᾶς διαιτητικὴ ἀπόφασις ἀνέφερεν διτι: κατὰ τὴν § 13 τοῦ ναυλοσυμφώνου καθωρίζετο, διτι τὸ ἀτμόπλοιον θὰ παρελάμβανε 225 τόννων σιτηρῶν ἑκάστην τρεχουμένην ἡμέραν μέχρι: συμπληρώσεως 3000 τόννων, διότε ἔδει νὰ φορτώῃ 400 τόννους ἡμερησίως δι: διηγη ἐπὶ πλέον ποσότητα ἡδύνατο νὰ φορτωθῇ. Ἐξηροῦντο τῆς ἐργασίας αἱ Κυριακαὶ καὶ ἔορται. Εἰς περίπτωσιν καθιστερήσεως θὰ ἐπληρώνοντο «κόντρασταλία». Ἡ § 17 προέβλεπεν, διτι ἡ πληρωμὴ «Dispatch money» (ταχυτέρας φορτώσεως) ἀπὸ τοὺς πλοιοκτήτας πρὸς τοὺς ναυλωτὰς θὰ ἀνήρχετο εἰς 10 λίρας ἡμερησίως δι: ἀτμόπλοια μέχρι: 4000 τ. χωρητικότος, συμφώνως πρὸς τὸ ἀναγραφόμενον ἐν τῇ φορτωτικῇ φορτίου δάρους καὶ εἰς λίρας 15 ἡμερησίως δι: ἀτμόπλοια ἄνω τῶν 4000 τ. φορτίου. Ἐπι τῆς προκειμένης περιπτώσεως εἶχον ὅρισθη αἱ 15 λίραις ἡμερησίως, διότι: τὸ ναυλωθὲν πλοίον θὰ παρελάμβανε φορτίου ἀνώτερον τῶν 4000 τόννων δάρους.

Τὸ ἀ)π «Tregantle» φθάσαν εἰς τὸ Σάντα Λορέντζο, παρέσχε τὴν 17ην Νοεμβρίου 1928 ἔγγραφον εἰδοποίησιν πρὸς τοὺς ναυλωτὰς, διτι ἥτο ἔτοιμον πρὸς φόρτωσιν, πράγματι: δὲ φορτώσαν 7062 τόννους σιτηρῶν ἀπέπλευσε διὰ τὸ προορισμὸν του τὴν 4ην Δεκεμβρίου 1928. Ἡ διαφωνία μεταξὺ τῶν συμβαλλομένων μερῶν πρόκειψεν ἐκ τῆς ἀπαιτήσεως τῶν πλοιοκτητῶν, ὅπως πληρωθοῦν λ. στ. 30, αἱτινες ἐκρατήθησαν ἀπὸ τὸν λαμπόν τοῦ πλοίου παρὰ τῶν ναυλωτῶν, δις «dispatch money» δύο ἡμερῶν. Αἱ ἡμέραι, ἐφ' ὧν ἐστηρίχθη ἡ διαφωνίας ἡσαν ἡ 19η Νοεμβρίου καὶ ἡ 6η Δεκεμβρίου. Κατὰ τοὺς ναυλωτὰς αἱ δύο αὐταὶ ἡμέραι: ἡσαν ἔορτάσιμοι ἐντὸς τῆς ἐννοίας τῶν § 13 καὶ 16 τοῦ ναυλοσυμφώνου, δι: δὲ καὶ ἔχρεωσαν τὸ ἀτμόπλοιον μὲ 30 λίρας δι: ἐπιτάχυνσιν τῆς φορτώσεως του κατὰ δύο ἡμέρας.

Παρὰ τῶν ναυλωτῶν κατηρτίσθη καὶ ὁ πίνακας τοῦ χρόνου φορτώσεως (time sheet) πρὸ τοῦ ἀπόπλου τοῦ σκάφους, ὠρίζετο δι: εἰς αὐτόν, διτι ἡ 19η Νοεμβρίου ἥτο ἔορτή καὶ ἡ 6η Δεκεμβρίου ἔργασμος ἡμέρα, δι λόρος δὲ χρόνος, τὸν ὄποιον εἶχεν ὀφεληθῆ τὸ ἀτμόπλοιον ὑπελογίζετο εἰς 13 ἡμέρας καὶ 20 ὥρας. Ὁ ἐν λόγῳ πίνακας ὑπεργράφη παρὰ τοῦ πλοιάρχου μὲ τὴν ἀκόλουθον ἐπιφύλαξιν: «Τυπογράφων ὑπὸ ἐπιφύλαξιν καὶ διαμαρτυρίαν, διότι φρονῶ, διτι ἡ 19η Νοεμβρίου ἔπερπε νὰ χαρακτηρισθῇ, δις ἡμέρα ἔργασμος καὶ οὐχὶ ὡς ἔορτή».

Μετὰ τὸν ἀπόπλουν τοῦ πλοίου οἱ ναυλωταὶ, εἰς ἐπανόρθωσιν τοῦ ἀνωτέρου πρώτου πίνακός των, κατήρτισαν δεύτερον, εἰς τὸν διπολὸν περιέλαβον καὶ τὴν 6ην Δεκεμβρίου, ὡς ἡμέραν ἀργίας οὕτως τὸ διενδιδύσαν τὰς ἡμέρας, διτινας ὀφεληθῆ τὸ σκάφος ἐξ ἐπιτάχυνσεως τῆς φορτώσεως εἰς 14 καὶ 20 ὥρας. Ὁ δεύτερος πίναξ δὲν ἔφερε τὴν ὑπογραφὴν τῶν πλοιοκτητῶν ἢ τῶν ἀντιπροσώπων του. Κατὰ ταῦτα ἡ διαφορὰ συνοψίζεται: εἰς τὸ διτι, ἐάν αἱ δύο ἀνωτέρω ἡμέραι: ἡσαν πράγματα ἔορτάσιμοι, τότε ἔδει: νὰ χρεωθοῦν ὑπὸ τῶν ναυλωτῶν μὲ 30 λίρας, ἐάν δὲ μόνον ἡ μία, τότε μὲ 15 λίρας.

Οἱ πλοιοκτηται: ισχυρίσθησαν, διτι οἱ ναυλωταὶ δὲν περιέλαβον εἰς τὸν ὑπογραφέντα παρὰ τοῦ πλοιάρχου πρῶτον πίνακα, τὴν 6ην Δεκεμβρίου ὡς ἡμέραν ἀργίας, συνεπῶς ἀπέκλεισον τὴν ἐπιτάχης ἀπαίτησίν των, ἡγειραν δὲ ταῦτην μόνον μετὰ τὸν ἀπέπλουν τοῦ πλοίου. Ἐπέμειναν περαιτέρω ἐπὶ τῆς δάσεως τῆς § 16 τοῦ ναυλοσυμφώνου, ἥτις ἀνέφερε διὰ τὸ ποσόν τοῦ «dispatch money», διτι διπάκη τοῦ χρόνου φορτώσεως καταρτίζεται: πρὸ τοῦ ἀπέπλου. Ἄρα κατὰ τὴν γνώμην των ἔδει νὰ ισχύσῃ ὁ πρῶτος πίναξ δι ποκολεῖων τὴν 6ην Δεκεμβρίου.

Οἱ διαιτητῆς ἀπεφάνθη ἐπὶ τῆς λεπτῆς ταύτης διαιφορᾶς, διτι δι πρῶτος πίναξ ὑπογραφές παρὰ τοῦ πλοιάρχου «ὑπὸ ἐπιφύλαξιν καὶ μὲ διαμαρτυρίαν» οὐδέποτε εἶχεν ἀναγνωρισθῇ μεταξὺ τῶν διαδίκων. Δὲν ἡδύνατο διθεν, νὰ καγονισθῇ, δάσεις αὐτοῦ, δι λογαριασμὸς τοῦ κερδηγθέντος χρόνου καὶ συγχρόνως τίποτε δὲν ἔκώλυεν ἐκπτερού τῶν ἐνδιαφερομένων νὰ προσθῇ εἰς τὴν διόρθωσιν οἵουδηποτε λάθους, εἰς δ θὰ ὑπέπιπτε.

Ἐκτὸς τούτου ὅμως, οἱ πλοιοκτηται: ισχυρίσθησαν διτι τόσον ἡ 19η Νοεμβρίου, δισον καὶ ἡ 6η Δεκεμβρίου δὲν ἀπετέλουν ἔορτάς ἐν τῇ ἐννοίᾳ τῶν § 13 καὶ 16 τοῦ ναυλοσυμφώνου, διότι: ἡ λέξις «ἔορτή» γοιτεῖ τὰς γενικῶς ἐν μιᾷ χώρᾳ ἔξαιρετές ἡμέρας, ὡς λ. χ. Ἐθνικὰς ἔορτάς, Θρησκευτικὰς τοιαύτας κ.λ.π., οὐχὶ δὲ καὶ τὰς τοπικής χροιας ἐπαρχιακὰς ἔορτάς.

Ἐπι τοῦ ισχυρισμοῦ τούτου τῶν πλοιοκτητῶν διαιτητῆς ἀπεφάνθη, διτι αἱ δύο ἀναφέρομεναι: ἡμέραι: δὲν ἡσαν μὲν Ἐθνικαὶ ἔορται, ἀλλὰ διὰ διατάγματος καθωρίζετο, ὡς πρὸς τὴν 19ην Νοεμβρίου, διτι ἀπετέλει μίαν ἐπισημονού ἔορτήν, εἰδικῶς διὰ τὴν ἐπαρχίαν τοῦ Μπουένος Ἀρες, εἰς ἣν περιλαμβάνεται: καὶ δι λιμὴν τοῦ Σάντα Νικολάς. Οἱ ἐργάται: στοιχείας τοῦ λιμένος τούτου ἔχοντας διὰ νὰ ἔργασθον κατὰ τὴν ἀναφερομένην ἔορτήν δι πλοϊον ἡμερομίσθιον καὶ ἐπεδή δὲν τοῖς ἔδοθη, δὲν εἰργάσθησαν.

Δέον ὅμως νὰ προστεθῇ, διτι κατὰ ἐν Διάταγμα τοῦ ὑπουργείου Οἰκονομικῶν τῆς Ἀργεντινῆς, ισχύον ἀπὸ τοῦ Σεπτεμβρίου 1923, ἡ τοπικὴ ἔορτή τῆς 19ης Νοεμβρίου δὲν τῇ ἐπαρχίᾳ τοῦ Μπουένος «Ἀρες, εἰς ἣν περιλαμβάνεται: τὰ Τελωνεῖα καὶ τὰς λοιπὰς Κρατικὰς ὑπηρεσίες τῆς περιοχῆς ταύτης καὶ φυσικὰ καὶ τοῦ λιμένος τοῦ Σάντα Νικολάς, νὰ ἀργήσωσι. Πράγματι: δέ, ὅλα τὰ κυβερνητικὰ γραφεῖα παρέμενον αγοικτά.

Οσον ἀφορᾷ τὴν 6ην Δεκεμβρίου, αὐτῇ ἔθεωρετο ὡς τοπικὴ ἔορτή εἰς τὸ Σάντα Νικολάς, καθιερώθεισα παρὰ τῆς δημοστοκῆς ἀρχῆς τῆς πόλεως ταύτης, ἐτηρήθη δὲ κατ' αὐτὴν ἡ ἀργία εἰς τε τὴν πόλιν καὶ εἰς τὸν λιμένα, μολονότι: κατὰ τὸ Διάταγμα τοῦ 1923 τὰ κυβερνητικὰ γραφεῖα παρέμειναν ἀνοικτά. Οἱ διαιτητῆς ἀπεφάνθη ἐν τέλει, διτι αἱ δύο ἡμέραι: ἀπετέλουν ἔορτάς, τοπικῆς μὲροφῆς, ἀλλὰ κατὰ τὰς διποιας ἐτηρεῖτο ἡ ἀργία, συμφώνως πρὸς ἐπικρατήσασαν συνήθειαν.

Τὴν διαιτητικὴν αὐτὴν ἀπόφασιν, δις ἥτο φυσικόν, ἀπεδέχθησαν οἱ ἐναγόμενοι ναυλωταὶ, διότι γύνεις: τὰς ἀπόλεις των. Ο συγήγορος ὅμως τῶν ἐναγόμενων πλοιοκτητῶν διεψώνησεν, δι ποστηρίζεις, διτι τὸ οὐσιώδες σημείον τῆς διαφωνίας κείται εἰς τὴν ἔρμηγειαν τῆς λέξεως «ἔορτή». Οἱ πλοιοκτηται:—εἰπε—ἐπεθύμουν νὰ εἶχον τὴν σαφὴ γνώμην τοῦ διαιτητικοῦ δικαστηρίου, διότι μεταξὺ ναυλωτῶν καὶ πλοιοκτητῶν συχνὰ ἀναφένονται διαφωνίαι: ἐπι παρομοίας περιπτώσεως. Ἡ λέξις «ἔορτή» ἔδει: νὰ διευκρινισθῇ ἀνεπιφύλαξεις τινος, ἀν περιλαμβάνῃ ἐν τῇ ἐννοίᾳ τῆς τὰς γενικὰς μόνον ἔορτάς τὰς τηρουμένας καθ' ἀπασαν τὴν Ἀργεντινήν ἡ καὶ τὰς τοπικὰς τοιαύτας. Ως πρὸς τὴν πληρωμὴν τοῦ «dispatch money», δι: ἥν τὸ ναυλοσυμφώνον προέβλεπε ρητῶς τὴν καταβολήν τῆς πρὸ τοῦ ἀπόπλου τοῦ ἀτμόπλοιου, ἀπέκλειεν ἀπὸ τοὺς ναυλωτὰς τὸ δικαιώμα, διως ἀπαιτήσουν δραδύτερον τὴν εἰσπράξιν ποσοῦ, μὴ περιληφθέντος εἰς τὸν πίνακα τοῦ χρόνου φορτώσεως (time sheet).

"Ηγέρθη, θίεν, ή ἔφεσις κατά τῆς διαιτητικῆς ἀποφάσεως.

Εἰς τὸ Ἐφετεῖον δικαστής Mackinnon μελετήσας τὸ κείμενον τῆς διαιτησίας καὶ ἀκούσας τὰς ἀμφοτέρωθεν ἀναλυτικὰς ἀπόψεις τῶν δικδίκων, ἐξέδωκε τὴν ἀκόλουθην ἀπόφασιν, μετὰ τοῦ αἰτιολογικοῦ τῆς:

«Ἐλεις ἀλλήθες—εἰπε—ὅτι τὸ γαιολοσύμφωνον προέβλεπε τὴν πληρωμὴν «dispatch money» εἰς τοὺς ναυλωτὰς πρὸ τοῦ ἀπόπλου τοῦ ἄλιπτον τοῦ Ἀγγλικοῦ λογχαριασμοῦ τοῦ πλοίου, η̄ τυχόν ἐπιφύλαξις τῶν ναυλωτῶν ἐπὶ διαφορῶν ἡγερθεῖσῶν κατά τὴν φόρτωσιν ἢ τέλος ἥ περ ἀντῶν ὑπόδειξις περὶ τῶν ἔορταίμων δύο ἡμερῶν. Κατὰ τὴν σύνταξιν τοῦ λογχαριασμοῦ τοῦ πλοίου καὶ τοῦ πίνακος τοῦ χρόνου φορτώσεως, εἶχον δόλον τὸν ἀπαιτούμενον καὶ ἤρθρον οἱ ναυλωταὶ γὰρ ὑπολογίσουν ἐπακριθῶς τὴν ἀπαιτήσιν των καὶ νὰ μὴ ὑποπέσουν, ὑπὸ τόσον δραλλᾶς συνθήκας, εἰς λάθος, ὡς πρὸς τὸ ποσόν, διπερ ἀδικαιούντο λαμβάνειν.

»Ἐλεις φχερόν, ὅτι οὐδὲν ἐμπόδιον ὑπήρχεν διὰ τὴν κανονικήγνωταξιν τοῦ λογχαριασμοῦ καὶ κανὲν οἰασδήποτε ἀλλῆς μορφῆς κύλωμα δὲν ἐδικαιολόγει τὸ λάθος τῶν ναυλωτῶν. Ὑπὸ τοιαύτας συνθήκας δὲν ἐπετρέπετο εἰς ἀντούς ἐκ τῶν ὑστέρων γὰρ ἐπιζητοῦν τὴν διόρθωσιν τῆς ἀδελεψίας των καὶ νὰ ἀπαιτοῦν τὴν πληρωμὴν τοῦ εἰς ἀντούς ὁρισμένου ἐπὶ πλέον ποσοῦ. Διὰ τὴν στάσιν των ἀντῶν καταχρίγονται.

Ως πρὸς τὴν ἀμφισβήτησιν τοῦ ἔορταίμου η̄ μὴ τῶν δύο ἐπιμάχων ἡμερῶν καὶ τοῦ κατὰ πόσον ἀνταὶ ἐτέλουν ἐντὸς τῆς ἔνοιας σχετικοῦ ἀρθρου τοῦ ναυλοσύμφωνου, εἶναι δέβησιον, ὅτι δὲν ἀπετέλουν ἔθιμος ἕτερος, ἀλλ' οὔτε καὶ κανένα ἔορτάς περιχρεδεδεγμένος δι'. διότι δὲν διέκληρον τὴν Ἀργεντινὴν δημοκρατίαν, συνεπῶς δὲν εἶχον τὴν ἔννοιαν τὴν προθλεπομένην ὑπὸ τοῦ ναυλοσύμφωνου καὶ ἔδει γὰρ θεωρηθοῦν, ὡς ἡμέρᾳ ἐργάσιμοι, πολλῷ μᾶλλον, καθόσον τὰ γραφεῖα τῶν δύο τούτων πόλεων παρέμενον ἀνοικτά καὶ κατὰ τὴν 19ην Νοεμβρίου, δύον καὶ κατὰ τὴν 6ην Δεκεμβρίου.

»Τῆς περιπτώσεως ὅμως ταύτης ὑπάρχουν καὶ αἱ ἔξαιρέσεις — προσέθηκεν δὲ Ἀγγλος δικαστής —, ὡς εἰναι λ.χ. η̄ ἔορτὴ τῆς 4ης Ιουλίου εἰς τὰς Ἡνωμ. Πολετεῖας καὶ ὡς ἐν τινὶ μέτρῳ εἶναι αἱ ἔορται τῶν Τραπεζῶν διὰ τὴν Ἀγγλίαν. Εἰς τὰς περιπτώσεις αὐτὰς, μολονότι δὲν πρόκειται περὶ ἔορτῶν γενικῶς παραδεδεγμένων καὶ ὑποχρεωτικῶν δι' ἀπασχον τὴν Χώραν, ἐν τούτοις συμβάνει γὰρ θεωρηθοῦνται, κατὰ συνήθειαν, ὡς ἡμέραι ἀργίας. Ή λέξις «ἔορτὴ»—εἰπε—περικλείει μίαν καὶ τὴν αὐτὴν ἔννοιαν, ἀσχέτως ἀλλοτε ἔφορος ἡμέραν μὴ ἐργάσιμον διὰ μίαν δόλων ληρούς χώρων καὶ ἀλλοτε μόνον δι' ἔνα τριγύρια μιᾶς Χώρας. Γενικὴ η̄ τοπικὴ η̄ «ἔορτὴ» δέοντα γὰρ είναι πάντοτε σεβαστή, ὡς ἡμέραι ἀργίας, ἔστω καὶ ἐκεὶ δύνανται γὰρ ἔξευρεθοῦν κατ' αὐτὴν μὲν πλοιούν ἡμερομίσθιον πρόθυμοι πρὸς ἔργασίαν ἐργάται.

»Η ἀπόφασις, θίεν, τοῦ διαιτητοῦ εἶναι ἰσχυρά, οἱ δὲ ναυλωταὶ δικαίως ἀπήγνωσαν «dispatch money» δύο ἡμερῶν. Τὰ ἔξοδα τῆς δίκης κατεκυρώθησαν εἰς δάρος τῶν πλοιοκτητῶν».

## Η ΚΑΘΕΛΚΥΣΙΣ ΤΟΥ "HARPALION," ΤΟ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΤΕΡΟΝ ΦΟΡΤΗΓΟΝ

Έκ τῶν ναυπηγείων «R. & W. Hawthorn Leslie & Co» τοῦ Νιούκστολ, καθεύκυνθη τὴν παρελθοῦσαν ἔβδομάδαν ἃδητον «Harpalion», τὸ πρῶτον φορτηγὸν ἐκ μιᾶς σειρᾶς ἐκ δέκα τοιούτων παραγγελθέντων ὑπὸ τοῦ Ἀγγλικοῦ ἐφοπλιστικοῦ Οίκου «G. & C. Harrison, Ltd» τοῦ Λονδίνου. Εἰς τὸ αὐτὸν ναυπηγεῖον κατασκευάζεται καὶ δεύτερον φορτηγὸν τοῦ ἰδίου τύπου, διότι πρόκειται γὰρ καθεύκυνθη συντόμως καὶ θὰ δομησθῇ «Harlesden». Έκ τῶν δύο τούτων σκαφῶν τὸ μὲν πρῶτον παραγγέλθη τὸν παρελθόντα Αὔγουστον, τὸ δὲ ἄλλο τὸν Ὀκτώβριον.

Τὸ ἄλιπτον «Harpalion» ἔχει διαστάσεις μήκους 440.6 ποδῶν, πλάτους 56.3 καὶ ὑψοῦς μέχρι τοῦ ἀνωτέρου καταστρώματος 28.9 ποδῶν. Τὸ σχέδιόν του εἶναι μὲν ἐπίστεγον, μὲν πρόμναν τύπου καταδρομικοῦ καὶ πηδάλιον νευτάτου συστήματος (balanced reaction rudder). Τὸ σκάφος διαιρεῖται εἰς ἑπτὰ στεγανὰ διαχωρίσματα μὲν κεντρικὸν τοιοῦτον, χαλύβδινον καὶ διῆκον καθ' ὅλον τὸ μῆκος τοῦ πλοίου. Εἰς τὰ κύτη του ὑπάρχουν ἔτοιμα διὰ τὴν ἐκάστοτε

τοποθέτησίν των τὰ ἔντινα διαχωρίσματα, ἀτινα χρησιμοποιοῦνται διὰ τὴν φόρτωσιν σιτηρῶν εἰς χῆμα.

Εἰναι ἀκόμη τὸ φορτηγὸν τοῦτο ἐφωδιασμένον μὲ δλα τὰ νεώτερα μηχανήματα διὰ τὴν ταχείαν διεξαγωγὴν τῶν φορτεκφορτώσεων, ἔχει δὲ 10 κεραίας (μπίγες), ὡς η̄ μία ἔχει δύναμιν ἀργεσις βάρους 10 τόννων, καθὼς καὶ πλήρης ἀριθμὸν βαρούλκων. Άλικητήριοι μηχαναί του ἵπατε τοικύλινδροι, παλινδρομικοῦ τύπου, μὲ διάμετρον κυλινδρῶν 23 1/2", 48" καὶ 68" ἱντσῶν καὶ διαδρομήν ἐμβόλου 48 ἱντσῶν. Ο ἀτμὸς θὰ χρηγηται ἐκ τοιοῦ λεβήτων πιέσεως 220 λιβρῶν κατὰ τετραγωνικὴν ἱντσαν. Έκ τῶν λεβήτων αὐτῶν οἱ δύο θὰ είναι ἐφωδιασμένοι μὲν ὑπερθεμαντῆρας.

Τὰ ἄλλα ὀκτώ ἀδελφά τοῦ s/s «Harpalion» φορτηγὰ ἔχουν παραγγελθῆ εἰς τὰ ἐν Γλασκώβῃ ναυπηγεία «Lithgows» καὶ εἰς τὰ ἐν Οὐέστ Χάρτλεπού τοιαῦτα τοῦ Οίκου «William Gray & Co», ἔκαστον δὲ τούτων ἔχει χωρητικότητα 9000 τόννων φορτίου.

Τὸ πρόγραμμα τῆς ἑταῖρίας Harrison διὰ τὰς ἀνωτέρω ἀθρόας καὶ συγχρόνως ἐκελουμένας ναυπηγήσεις δέκα νέων φορτηγῶν σκαφῶν προεκάλεσεν ἔξαιρετην ἐντύπωσιν ἐν Ἀγγλίᾳ καὶ εὐρύτατα σχόλια, δεδομένων τῶν σημερινῶν ἐκτάκτων δυσχερεῶν τῆς ναυτιλίας ἀπὸ τὴν οἰκονομικὴν καὶ ἐμπορικὴν κοίσιν, ητις μαστίζει τὸν Κόσμον καὶ ητις ἐπέδρασεν εἰς μίαν σπουδαίαν μείωσιν τῶν ὑπερθεμαλασσίων μεταφορῶν.

Έκ τῶν ναυπηγουμένων πέντε σκαφῶν εἰς Γλασκώβην καὶ τοιων εἰς Χάρτλεπού, εἶναι ἔτοιμα τὰ περισσότερα πρὸς καθέλκυσιν, θεωροῦνται δὲ τὰ φορτηγὰ ταῦτα ὡς ἀποτελοῦντα τὴν τελευταίαν λέξιν τῆς ναυπηγικῆς τέχνης, τόσον δὲ πρὸς τὰς τελειοποιήσεις τῶν μηχανῶν τῶν πρωτοφανῶν, διότι θὰ δύνανται νὰ ταξιδεύουν ἐκμεταλλεύσεως, διότι θὰ δύνανται νὰ ταξιδεύουν ἐπικεφαδῶς καὶ ὑπὸ τὰς δυσμενεστέρας συνθήκας τῶν πλέον ἔξευτειστικῶν τιμῶν τῶν ναύλων.

Ο ἐκ τῶν ἰδιοκιτῶν τῆς ἑταῖρίας κ. Charles Harrison, ἀναπτύσσων τοὺς λόγους, οἵτινες ἡγαγον τὴν ἑταῖρίαν των εἰς τὰς προκειμένας ναυπηγήσεις, εἰς ἐποχὴν πρωτοφανῶν ναυτιλιακῆς κοίσεως καὶ μὲ μέγαν τὸν ἀριθμὸν τῶν ἀργούντων, ἐλειπεῖ φορτηγίας, πλοίων, ἐτόνισε τὴν πεποίθησίν του, διότι οἱ ἐμπορικοὶ στόλοι διέφεύλουν ν' ἀνανεώσουν ἐγκαίρως τὸ πλωτὸν ὄλικόν των, ἵνα εὐρεθῶσιν τούτους την πρωτεύουσαν φορτηγού τοῦ συναγωνισμὸν τῶν σημερινῶν οἰκονομικῶν πλοίων.

Ένα μέγιστον τιμῆμα—είπεν δ. κ. Harrison—τῶν ηδη ἐν ἀργίᾳ πλοίων, δὲν θὰ δυνηθῇ ποτὲ πλέον νὰ ἐπανέλθῃ εἰς τὸν ὑπερθεμαλασσίων μεταφορῶν, ἐνῷ παραλλήλως φορτηγὰ ἔχοντα νήλιας 5—6 μόλις ἐτῶν δὲν θὰ δυνηθοῦν καὶ αὐτὰ ν' ἀντεπεξέλθουν ἐπιτυχῶς εἰς τὸν συναγωνισμὸν τῶν σημερινῶν οἰκονομικῶν πλοίων.

Ἐφ' ἔτερον δ. κ. J. T. Batey, δινήτης τῶν ναυπηγείων τοῦ Νιούκστολ, ἀπὸ τὰ ὄποια καθεύκυνθη τὸ s/s «Harpalion», ἐξῆρε τὴν ἐπὶ τοῦ οἰκονομικοῦ ἐπιπέδου τῆς ἐκμεταλλεύσεως ἀρτιότητα τῶν νεωτάτων φορτηγῶν πλοίων τοῦ ἀνανεώσμενου στόλου τῆς ἑταῖρίας Harrison καὶ προσέθεσε:

«Τὸ καθελκυσθὲν «Harpalion» εἶναι ἔνα ἀπὸ τὰ πλέον διαγόνα προτερηγό πάσης ἀλλῆς ἐφοπλιστικῆς ἑταῖρίας. Η ἐντασία τοῦ συναγωνισμοῦ καὶ η προσπάθεια πολλῶν Χωρῶν, ὅπως δι' ἀρθρόν προτερηγησεων καὶ παντόσιων εὐκολιῶν τοιούτων τοικύλινδρων φορτηγῶν πλοίων τοῦ συναγωνισμὸν τῶν σημερινῶν οἰκονομικῶν πλοίων.

ΘΕΟΔ. Π. ΚΡΕΜΜΥΔΑΣ  
ΔΙΚΗΓΟΡΟΣ  
ΜΕΓ. ΚΙΟΥΝΑΡ 'Οδδος ΕΜΜ. ΡΕΠΟΥΛΗ 2 ΤΗΛ. 40-607  
ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ









## Ο ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΣ ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΤΙΣΜΟΣ

## Η ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΤΗΣ Β. ΑΜΕΡΙΚΗΣ

## ΠΩΣ ΕΠ' ΟΛΙΓΟΝ ΚΑΤΕΚΤΗΣΕ ΤΑΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ

Είς προηγούμενον κεφάλαιον, ἀσχολούμενοι: περὶ τῆς Ἀγγλικῆς ἐμποροναυτικῆς πολιτικῆς, εἰδομεν πὼς κατὰ τὸ 1872 ἡ πολιτικὴ ἀνεξαρτησία τῆς Βορ. Ἀμερικῆς ὑπεχέρωσεν, ὅπε τὴν πίεσιν τῶν πραγμάτων, τὴν Ἀγγλίαν γ' ἀποδεχθῆ καὶ ἀναγνωρίσῃ ἐπισήμως τὴν ἐμποροναυτικὴν Ἀμερικανικὴν σημαῖαν. Διὰ τῆς ἀναγνωρίσεως τῆς ἀνεξαρτησίας τῶν Ἡνωμένων Πολιτεῶν δὲν ἀπεσπάτο μόνον ἔνας πολύτιμος λίθος ἀπὸ τὸ τότε Ἀγγλικὸν Βασιλικὸν διάδημα, ἀλλὰ καὶ διεγράφετο ἔνας ἀπειλητικὸς ἀνταγωνιστής, μὲ δῆλον τὴν μέλλουσαν κατάστασιν, ητος θὰ ἐδημιουργεῖτο περὶ τὸ τέρμα τοῦ 1800 αἰώνος.

Αἱ Ἡνωμέναι: Πολιτεῖαι διέθετον θυμαρισίους φυσικοὺς λιμένας καὶ ἀνεξάντλητον ποσότητα ξυλείας ἀπὸ τὰς ἀπεράντους δασικὰς ἐκτάσεις τῶν, ἔτεινον δὲ εἰς τὸ νὰ διευρύνουν τὴν διάδοσιν καὶ κατανάλωσιν εἰς τὰς λιπαρὰς ἀγορὰς τῶν ὑπεραφθούσαντων προϊόντων τοῦ πλουτοποραγωγοῦ ἐδάφους τῶν. Τὸ πᾶν γρὺνδε: τὴν παρ' αὐτῶν ἀναληφθεῖσαν πρωτοβουλίαν, διὰ μίαν ἐποχὴν εὐημερίας τῆς γνωπηγικῆς διοικητικῆς καὶ τῆς γνωτιλίας τῆς νεαρᾶς τότε δημοκρατίας.

Καὶ πραγματικῶς, η ἰσχυρὰ προσπάθεια τῶν Βορειομερικανῶν, διὰ τὸν θάλασσαν κατωτέρω, ἐπέτυχεν διὰ τὸ Ναυτιλία τῶν ἀναπτυχθῆ παραλλήλως πρὸς τὴν ἐμπορικὴν πρόσοδον τῆς Χώρας (ἀν καὶ η διοικητικὴ τοικύτη ηρχισεν ἀναπτυσσομένη ίδιως μετὰ τὸ δεύτερον ἥμισυ τοῦ 1900 αἰώνος) εἰς τρόπον ὡστε, 80 ἔτη μετὰ τὴν ἀνεξαρτησίαν τῶν, αἱ Ἡνωμέναι: Πολιτεῖαι: κατείχον τὸ μεγαλύτερον ποσόστερον τῆς Παγκοσμίου εἰς πλοῖα χωρητικότητος, ὑπερέχουσαι καὶ αὐτὸς ἀκόμη τοῦ Ἀγγλικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου, διὰ τὸν θέμεωρειτο ἔως τὴν ἐποχὴν ἐκείνην, ἀπόλυτος κυρίαρχος τῶν Θαλασσῶν.

Ἐνώπιον τῆς ζηλευτῆς ταύτης προόδου, ητο φυσικὸν νὰ κινηθῇ ὁ φύσιος τῶν λοιπῶν ἰσχυρῶν τότε γνωτικῶν κρατῶν τοῦ Κόσμου, ἀτανατολαὶ καὶ ἐπεζήτουν γ' ἀνακόψουν τὴν αὔξουσαν δύναμιν τοῦ Ἀμερικανικοῦ ἐμπορικοῦ Ναυτιλίου. Μετὰ μακρὰς διαπραγματεύσεις καὶ δέκαν ἀγῶνα τῶν ἀντιμαχομένων συμφερόντων, ἀεγωρίσθη τέλος εἰς τὰς Ἡνωμένες Πολιτείας, διὰ τὸ πλοῖα τῶν ἐπισκέπτωνται: τοὺς Ἀγγλικοὺς λιμένας ιστοίμας πρὸς τὰ Εὐρωπαϊκά. Ἐν συνεχείᾳ ἐγένοντο κατόπιν παραδεκταὶ καὶ διάφοροι: ἀλλαὶ ἔξαιρέσεις εἰς τὴν Ἀγγλικὴν Νομοθεσίαν, ὑπὲρ τῆς χειραρχηθεῖσης παλαιῶν ἀποικιῶν, ἔξαιρέσεις ἐξιχθεῖσαι μέχρι τῆς Ἀμερικανικῆς ἀξιώσεως, διὰ τὸν σκάφη τῆς ἐθνικῆς κατών σημαῖας ἀπαλλαγῶσι: τῆς ὑποχρεώσεως καταβολῆς τοῦ προσθέτου δοχμοῦ, τοῦ καθιερωμένου ἀπὸ τὸ δοχμολόγιον τοῦ 1652 καὶ βιρρύνοντος τὰ εἰς Ἀγγλίαν διὰ ξένων πλοίων εἰσοκομίζομενων ἐμπορεύματα, διὰ τὰ διόπτης οὕτω ἐδημιουργεῖτο εἰς διπλασιασμὸς τῶν συνήθων τελωνειακῶν δοχμῶν.

Κατὰ τὸ 1792 αἱ Ἡνωμέναι: Πολιτεῖαι, βλέπουσαι ἔκυτάς ζημιούμενες ἀπὸ τὰ Ἀγγλικὰ προστατευτικὰ μέτρα καὶ τείνουσαι νὰ ἐπιτύχουν τὸ ἀπόλυτον τῆς ἐλευθερίας τῶν θυλκασσῶν, παρεδέχοντο τὴν ἀνάγκην τῆς ἐφαρμογῆς ἀναλόγων μέτρων, διὰ τῆς ἐπιψήφισεως σχετικοῦ νόμου, ἐν τῷ διοπίῳ δύως προσετίθετο διάταξις διὰ τῆς διοίας θὰ ἡδύνητο τὰ μέτρα των τεῦτα γ' ἀναστέλλωνται, ἐφ διὸ τὸ ἐκάλετο ἔκαστοτε η ἀνάγκη. Κατὰ τὸ 1788 ὁ Ἀγγλικὸς ἐμπορικὸς στόλος ἀνήρχετο εἰς 1.101.711 τόνυνας ἔναντι 200.000 τόνυνων μόνον τῶν Ἡνωμ. Πολιτεῶν. Ἐκτοτε, ἥρετο η Ἀγγλοαμερικανικὴ πάλη διὰ τὴν κυριαρχίαν τῶν ὄκεανῶν.

Αἱ Ἡνωμ. Πολιτεῖαι, εὐνογθεῖσαι ἀπὸ τὴν Εὐρωπαϊκὴν πολιτικὴν ἀναστάτωσιν καὶ τὸν μεταξὺ τῶν κρατῶν ταύτης ἐπικρατήσαντα σφοδρὸν οἰκονομικὸν ἀνταγωνισμὸν, ἐπέτυχον σὺν τῷ χρόνῳ, νὰ ἐκδιώξουν τὰ Ἀγγλικὰ πλοῖα ἐκ τῶν Ἀμερικανικῶν λιμένων, καθ' ὃν χαρακτηριστικὸν τρόπον δειχνύουν οἱ κάτωθι ἀριθμοὶ τῶν κατάπλων Ἀγγλικῶν πλοίων εἰς τοὺς Ἀμερικ. λιμένας. (Κατὰ τὸ 1790 τὸν, 218.914, τὸ 1791 τὸν, 210.618, τὸ 1794 τὸν, 77.618, τὸ 1795 τὸν, 27.027 καὶ τὸ 1796 τὸν, 19.669).

Μεταξὺ τοῦ 1811—12 η Ἀγγλικὴ ἐμποροναυτικὴ σημαῖα είχε πλέον τελείως ἐκλείψει ἐκ τῶν λιμένων τοῦ νέου Κόσμου. Ἀπὸ τοῦ 1810—1850 αἱ ἔξαρχας μόνον ἐκ τῆς Νέας Ορλέανης ηρχήσαν ἀπὸ τὸ εἰς 30 ἑκατομμύρια λιρῶν, τὸ δὲ μεγαλύτερον ποσόστον διεκομίσθη παρ' Ἀμερικανικῶν σκαφῶν. Κατὰ τὸ 1860 τὰ Ἀμερικανικὰ πλοῖα ἔξηγανον ἐξ δλων τῶν λιμένων τῶν Ἡν. Πολιτεῶν 6.165.924 τόνυνας ἐμπορεύματα, ἔναντι 2.624.000 τόνυνων ἔξαρχόντων διὰ τῶν πλοίων δλων τῶν λιμένων σημαῖων.

Οἱ ἐμποροὶ τῆς Βοστώνης ἐπέτυχον κατὰ τὴν ίδιαν ἐκείνην χρονικὴν περίοδον νὰ διασπάσουν τὸ μονοπώλιον τῆς ἑταίριας τῶν Ἀνατολικῶν Ἰνδῶν, ἔξαποστέλλοντες δὲ εἰς Κίναν καὶ Ἰνδίας τὰ ίδιοκτηταὶ αὐτῶν «clippers» (εἰδος ἴστιοφόρου πλοίου) μετεκόμιζαν ἐκείθεν τὰ φορτία τοῦ καφέ, τοῦ τείου, τῆς ζαχάρεως κ.λ.π. ἀποικιακῶν καὶ κατόπιν μέσφ τῆς Βοστώνης, ητος ἀπέδη παγκόσμιον κέντρον τοῦ διαμετακομιστικοῦ τῶν εἰδῶν αὐτῶν ἐμπορίου, τὰ ἀπέστελλον πρὸς τοὺς λιμένας τῆς Εὐρώπης. Τὴν ἐποχὴν ἐκείνην η Γαλλία ἐπέδειλε βαρύτατα δικαιώματα ἐφ δλων τῶν ἐμπορεύματων τῶν εἰσαγομένων εἰς Γαλλίαν δι: Ἀμερικανικῶν πλοίων (1).

Διὰ τοῦ Νόμου τῆς 27ης Ἀπριλίου 1816, Νόμου διὰ τὸν ἀντέγραψε τὸν Ἀγγλικὸν τοιοῦτον εἰς προστατευτισμὸν τῆς Ἐθνικῆς σημαῖας, αἱ Ἡνωμ. Πολιτεῖαι: ηθέλησαν νὰ προασπίσουν τὴν κατακτηθεῖσαν θέσιν των εἰς τὸ διεθνὲς ὑπερθαλάσσιον ἐμπόριον. Τὸ 1830 τὸ Κογκρέσσον ἔξουσιοδέτης τὸν Πρόεδρον τῶν Ἡνωμ. Πολιτεῶν<sup>v</sup> ἀφήνη ἀνοικτὸν τοὺς Ἀμερικανικοὺς λιμένας εἰς τὰ Ἀγγλικὰ πλοῖα, ἐφ διὸ τὸ αὐτό θὰ ἔπραττε καὶ η Ἀγγλία διὰ τὴν Ἀμερικανικὴν σημαῖαν, διὸ ἀφορᾷ τὰς προσεγγίσεις εἰς τοὺς λιμένας τοῦ Βρεταννικοῦ ἀποικιακοῦ Κράτους. Θὰ ἡδύνατο ἀκόμη νὰ ἐγγυηθῇ τὴν πλήρη ἰσοτιμίαν δικαιωμάτων εἰς τὰ Ἀγγλικὰ πλοῖα, ὑπὸ τὸν ρητὸν δρον, διὰ τὸν αὐτὸν δικαιωμάτων τυγχάνουν ἐπ' ἀμοιβικότητη: καὶ τὰ Ἀμερικανικά. Εἰκοσιν ἔτη δραδύτερον, ητο: τὸ 1850, η Βρεταννικὴ γνωτιλία ηρίθμει δύναμιν ἐμπορικοῦ στόλου 3.000.000 τόνυνων περίπου, ἐνῷ η Βορειοαμερικανικὴ τοιαύτη ὑπερέβαινε τὸν ἀριθμὸν τοῦτον.

Ἀπὸ τοῦ 1846 αἱ Ἡνωμ. Πολιτεῖαι: διηγήθον μίχη περίοδον πλήρους ἐλευθερίας τοῦ ἐμπορίου, ητος διαμορφισθεῖση τὸ 1860 διὰ τῆς ἐπιβολῆς τοῦ διασμολογίου Morill. Τὸ 1860 αἱ δύο ἀνταγωνίστραι: γνωτιλίαι: ἔξισοντο εἰς δύναμιν, δὲ Hawtornē ἔγραψε τότε, δι: «ἡ Ἀμερικὴ διαμορφισθεῖται ἀπὸ τὴν Ἀγγλίαν τὰ πρωτεῖα εἰς τὴν παγκόσμιον γνωτιλίαν». Ο Buchanan ἐπιστρέψαν ἐκ τῆς ἀνά την Εὐρώπην ἀποστολῆς του, ἐδήλων δημοσίᾳ: «Οτι: τὸ Ἀμερικανικὸν ἐμπόριον καλύπτει ἥδη τοὺς δώκανούς καὶ η Ἀμερικανικὴ γνωτιλία είνε η μεγαλυτέρα τοῦ Κόσμου».

Ἐπίσης δ Alex Stephens, διμιῶν ἐγώπιον τοῦ Νομοθετικοῦ σώματος τῆς Πολιτείας τῆς Γεωργίας ἐπὶ τοῦ ίδιου θέματος, ἔλεγε: «Κατέχομεν ἔνα δγκον πλοίων, οἱ: μόνον ἀκτοπλοΐων ἀλλαὶ καὶ ὀκεανοπλούσυτων, διὰ τὸ μῆνας φέρει: εἰς τὴν πρώτην γραμμήν μετεκτὸν τῶν γνωτιλίων Κρατῶν τοῦ Κόσμου. Η Ἀγγλία δὲν θύναται ἐπὶ μηχανὸν πλέον νὰ κρατῇ τὸν τίτλον τῆς, ὡς κυριαρχοῦ τῶν θυλκασσῶν».

Πράγματι, τότε αἱ Ἡνωμ. Πολιτεῖαι: διημφισθήτουν τὴν πρώτην θέσιν εἰς τὴν κίνησιν τοῦ Παγκοσμίου ὑπερθαλασσίου ἐμπορίου πρὸς τὴν Ἀγγλικὴν σημαῖαν, ητος δικαιημῆδον ἔχανεν ἔδηφος, ἀφοῦ καὶ εἰς τοὺς ίδιους της λιμένας ἐκινδύνευε νὰ ἀπολέσῃ τὴν κυριαρχίαν θέσιν της. Εἰς τὸ σημεῖον τοῦτο η ἐμποροναυτικὴ ιστορία τοῦ Κόσμου ἀναφέρει: δύο γεγονότα, ἀτινα καὶ ἐπέπρωτο νὰ μετα-

(1) Κατὰ τὸ 1789 τὰ προστατευτικὰ μέτρα τῆς Βορ. Ἀμερικῆς περιβάλλοντα δύο πλοῖα τὴν γνωτιλίαν εἰς μίαν αἴσθησιν τῶν εἰσαγωγικῶν διασμῶν 10 εἰς τῶν ἐμπορεύματων τῶν εἰσαγομένων διὰ ξένων πλοίων καὶ δύο ἀφορᾶς τὴν γνωτιλίαν εἰς τὴν πλήρη ἀπαγόρευσιν τῆς ἀναγνωρίσεως ὡς Ἀμερικανικῶν, τῶν πλοίων ξένης κατασκευῆς.



# ΩΔΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

## Η ΠΡΟ ΤΗΣ ΣΥΡΟΥ ΠΕΡΙΠΕΤΕΙΑ ΤΟΥ ΦΟΡΤΗΓΟΥ "ΜΑΡΙΑ Μ. ΔΙΑΚΑΚΗ,,

Σοβαράν περιπτέτειαν είχε τὸ φορτηγὸν «Μαρία Μ. Διακάκη» τ. γηρὸς 4362 καὶ ναυπηγήσεως 1910, τοῦ ἴδιοκτήτου κ. Μηνᾶ Διακάκη, κατὰ τὸ τελευταῖον του ταξίδιον. Τὸ σκάφος τοῦτο ἐκφορτώσαν ύπολοιπον Ἀμερικανικοῦ σιτοφορτίου εἰς τὸν λιμένα τῶν Πατρῶν, ἀπέπλευσεν ἑκεῖθεν τὴν 18ην Ἀπριλίου κενὸν διὰ Σύρου, πρὸς παροπλισμόν. Τὴν ἐπόμενην τῆς 19ης, εὐρισκόμενον ἐγύνητα τὸν ἀκτὸν τῆς νήσου ὑπέστη βλάβην τινὰ τῆς μηχανῆς του καὶ ἀπέμεινεν ἀκυβέρδητον καὶ παρασυρόμενον πρὸς τὰς βραχῶδεις ἀκτὰς τῆς Νελλαγκαράτσιας.

Πρὸ τοῦ κινδύνου τούτου, ὁ πλοίαρχος κ. Διακάκης ἐκάλεσε διὰ τοῦ ἀσυρμάτου βοήθειαν ἀποστέλλας τὸ κάτωθι φαδόφημα: «Ἄτμοπλοιον «Μαρία Μ. Διακάκη». Εὐρισκόμεθα ἀκυβέρδητοι, παρασυρόμενοι πρὸς βραχῶδην ἀκτὴν Νελλαγκαράτσιας, Σύρου». Προσανῶς ἡ βλάβη κατέτη ὅδύνατον νὰ ἐπισκευασθῇ ἔγκαιρως καὶ τὸ ἀνιψιόντον ἀτμόπλοιον ἑξκειλεν ἐπὶ τῶν βράχων, ἐπὶ σκληροῦ, ἀλλὰ ὀμαλοῦ βυθοῦ τῆς θέσεως Πλάκα. Ἐκ τῆς προσαράξεως ὑπέστη διάφορα οὔγματα καὶ σχισμὰς ἐλασμάτων τῶν ψφάλων του, ἐξ ὧν τὸ κυριότερον εἰς τὸ φόρπικ ἐπὶ μήκους 6 μέτρων. Ἀρκετὰ ὅδατα εἰσέδυσαν εἰς τὸ πρόπτικ ἐπὶ μήκους 6 μέτρων. Ἀρκετὰ ὅδατα εἰσέδυσαν εἰς τὸ πρωραῖα καὶ πρωμναῖα κάτη τοῦ πλοίου καὶ εἰς τὸ φορτηγὸν αὐτοῦ, ποικίλλοντα εἰς ὄψις 6 ἔως 16 ποδῶν. Ἡ διαρροὴ αὕτη, ἐπέφερεν εἰς τὸ σκάφος κλίσιν 15 μοιρῶν πρὸς τὴν ἀριστερὰν πλευρὰν.

Εύθυνος μετὰ τὴν προσάρξιν ἀπεστάλη πρὸς τὸν ναυαγοσωστικὸν οἶκον τοῦ κ. Βερνίκου, ἐκ μέρους τοῦ πλοίαρχου κ. Διακάκη, ἡ κατωτέρω φαδοτηλεγραφικὴ πρόσκλησις: «ες» «Μαρία Μ. Διακάκη». Προσηράξαμεν ἐπικινδύνως ΝΑ. Νελλαγκαράτσιας. Σπεύσατε τάχιστα εἰς βοήθειαν μας». Πράγματι ἐξέπλευσεν ἐκ Πειραιῶς τὸ ναυαγοσωστικὸν «Άγιος Γεώργιος». Επίσης εὐθὺς ως ἐγνώσθη ἐκ τοῦ ἀρχικοῦ φαδοτηλεγραφημάτου τοῦ κινδύνου τοῦ πλοίου εἰχον ἐκπλεύσει ἐκ Πειραιῶς

ἔτησις: ηδη πληρωματικά μας πρὸς μόνον τὴν Ἀγγλίαν γὰρ ἀνέρχωνται εἰς 200 ἑκατομ. δολλαρίων. Τὸ αὐτὸ δύναται τις γὰρ εἰπῆ, ἐγ μικρότερα φυσικὰ κλίμακι καὶ διὰ τὴν Γερμανίαν.

Οἱ ἐμφύλιοι πόλεμοι ὑπῆρχε διὰ τὰς Ἕνωμ. Πολιτείας ἔνα ἀποχές γεγονός καὶ διὰ τὴν Ἀγγλίαν ἀντιστρόφως μία ἑξακιρτικὴ εὐκαιρία. Ἀπὸ τοῦ 1860 μέχρι τοῦ 1875 ἡ Μεγάλη Βρετανία ἐναυπήγει τὰ πολεμικὰ τῆς εἰς ἰδιωτικὰ ναυπηγεῖα πληρώνουσα τὰς τιμὰς τοῦ ἐλευθέρου ἐμπορίου. Οὕτω τὸ Κράτος ἡγόνησε τὴν ἀνάπτυξιν τῆς ναυπηγικῆς καὶ μηχανουργικῆς διοικητικῆς καὶ ἐπέτυχε τὴν δημιουργίαν τῶν θετικῶν ἑκείνων βάσεων, αἵτινες ἐπέτρεψαν εἰς τὴν Ἀγγλίαν τὴν κατασκευὴν τῶν μεγαλυτέρων καὶ ἰσχυροτέρων πολεμικῶν σκαφῶν τοῦ Κόσμου.

Οἱ ἀπότερος σκοπός της ἀπέδειπε, φυσικά, εἰς τὴν προστικασίαν ἐνὸς μελλοντικοῦ πολέμου, ἐὰν ποτὲ ἡ ἀνάγκη τὸ ἐκάλει. Ἀλλὰ τὸ σχέδιόν της ἔσχε πολὺ ἵκανοποιητικῶτερα ἀκόμη ἀποτέλεσματα τῶν ἀρχικῶν προβλεψθέντων. Τὰ πλοῖα ἑκείνα ἀτινα ἐπεσκέπτοντο ἀλληλοδιαδόχως διοικητικῶν τοῦ λιμένα τῆς Ὑδρογείου, ἐπεδείκυνον τὴν ἀριτότητα τῆς Ἀγγλικῆς διοικητικῆς καὶ ἀπετέλουν μοναδικὴν ὑπὲρ αὐτῆς προπαγάνδαν. Ἀπόδειξις, διτεῖς ἐπὶ τριάκοντα συγκατά τὴν (1860—1890) τὰ Βρετανικὰ ναυπηγεῖα ἀπηχολούντο διὰ γὰρ προμηθεύσας τὸν πολεμικὸν στόλον εἰς διὰ τὰ κράτη τοῦ Κόσμου, πλὴν τῆς Γαλλίας καὶ τῶν Ἕνωμ. Πολιτείων.

Ἐν τῇ πραγματικότητι δὲν συγέβαλε τόσον εἰς τὴν ἀνωτέρω ἔξελιξιν ἡ ἀπότερά σκέψις καὶ διὰ ἀντικειμενικὸς σκοπὸς τῶν Ἀγγλικῶν κυριερηγήσεων, διοικητικῶν, διατάξεων τῆς Ἀγγλίας στερρῶς πρὸς τὴν δόδον τῆς γεωγραφικῆς προσόδου. Αἱ διὰ ἑκείνας κατασκευαὶ πλοίων εἰς τὰς Ἕνωμ. Πολιτείας δὲν ἥσχε πλέον ἐπιδεκτικαὶ μεταγενεστέρας ἀναπτύξεως, ἐνῷ ἀντιθέτως ἡ ἐκ σιδήρου ναυπηγησίας ἐκόστιζε πάρα πολὺ περισσότερον ἐν Ἀμερικῇ ἢ διοικητικῇ ἡ διοικητική τῆς Ἀγγλίας καὶ Γερμανίας.

(Ἐκ τοῦ Ἰταλικοῦ)

(Ἡ σύγχρονος ἐποχὴ εἰς τὸ προσεχές)

καὶ τὰ ναυαγοσωστικὰ «Μίμης» καὶ «Viking».

Ἐνῷ χρόνῳ τὴν νύκτα τῆς 19ης πρὸς τὴν 20ην τὰ ἀνωτέρω τρία ναυαγοσωστικὰ ἔπλεον εἰς βοήθειαν τοῦ κινδυνεύοντος πλοίου, ἡ «Μαρία Μ. Διακάκη» ἔσχε καὶ νέαν περιπτέτειαν. Συνεπείᾳ τῆς ἐνδυναμωθεὶσας κακοκαιρίας τὸ σκάφος ἐπέπλευσε μόνον τὸν ἀνασκοπήθεν ἀπὸ τὰ κύματα, ἥρχισε δὲ παρασυρόμενον πρὸς τὸ πέλαγος. Τότε ὁ πλοίαρχος διέταξε τὴν ἀποβίβασιν τοῦ πληρώματος, διότι τὸ σκάφος διέτρεγεν ἀμέσων τὸν κινδύνον καταποντισμοῦ.

Αἱ ἀντλίαι του ἡτο ἀδύνατον νὰ συγκρατήσουν τὴν διαρροὴν. Τὰ ὑδάτα κατέκλυσαν τὰ κύτη, ἀλλὰ τὸ μηχανοστάσιον καὶ τὸ λεβητοστάσιον διεπρούντο στεγανά, τούτο δὲ καὶ συνετέλει εἰς τὴν ἐπὶ περισσότερον χρόνον συγκράτησιν τοῦ πλοίου εἰς τὴν ἐπιφάνειαν. Καθ' ἦν στιγμὴν ὁ πλοίαρχος καὶ τὸ πληρώμα ἐπρόσκειτο νὰ ἀποβιβασθοῦν, ἐπαπεστάλη ἐκ τοῦ πλοίου τὸ κατωτέρω τελευταῖον φαδοτηλεγράφημα: «Ἄτμοπλοιον «Μαρία Μ. Διακάκη». Παρασυρόμενα εἰς τὸ πέλαγος ἀκυβέρδητοι. Πλοίον εἰς κατάστασιν βυθίσεως. Πλοίαρχος καὶ πλήρωμα ἐγκαταλείπομεν πλοίον». Τὸ φαδόμα τοῦτο ἐδόθη τὴν 3ην πρωΐνην ὥραν τῆς 20ης Ἀπριλίου.

Μετὰ τὴν ἀποβίβασιν τοῦ πληρώματος, ὁ πλοίαρχος, μετὰ τριῶν ναυαγοσωστικῶν ἑπτάριων λέμβουν παρηκολούθει εἰς τὸ πέλαγος ἀπὸ ἀποστάσεως τίνος τὴν ἀγωνίαν τοῦ πλοίου, ὅπερ διέτρεψεν ἀπὸ στιγμῆς εἰς στιγμὴν τὸν ἔσχατον κινδύνον. Τὴν 4.30' ὥραν τῆς αὐγῆς, τὸ ναυαγοσωστικὸν «Άγιος Γεώργιος» συνήντησε τὸ ἐγκαταλειμμένον καὶ παρασυρόμενον φορτηγόν, τέσσαρα μίλια μακράν τῆς βύσεως Ψαθονήσης, παρέλασε δὲ ἐκ τῆς λέμβου τὸν πλοίαρχον καὶ τοὺς τρεῖς τρεῖς νάυτας.

Τὸ ναυαγοσωστικὸν ἐθεσεν ἐπὶ τοῦ πληρώματος, τὸ προσέδεσε καὶ ἤρξατο νὰ τὸ ρυμούλκην ταχέως πρὸς τὴν ἡράν, ἵνα προλάβῃ τὴν βύσιον τοῦ εἰς τὸ πέλαγος. Τούτο καὶ ἐπετεύχθη τελικῶς, τὴν δὲ 6.30' πρωΐνην ὥραν προσηράζθη τὸ σκάφος μεταξὺ ἀβαθῆ ἀμμώδη βυθὸν τῆς βύσεως Κομητὸς τῆς Σύρου. Ἐν τῷ μεταξὺ, ἀρκετὰ ὅδατα εἰσέδυσαν εἰς τὸ μηχανοστάσιον καὶ εἰς τὸ λεβητοστάσιον τοῦ πλοίου.

Μετὰ τὴν δευτέραν ταύτην προσάρξιν, ἐγένετο παρὰ δύτον τοῦ ναυαγοσωστικοῦ ἐπιθεώρησις τῶν ὑφάλων τῆς «Μαρίας Μ. Διακάκη». ἀνενρέθη δὲ σοβαρὸν ὄγμα εἰς τὸ φόρπικ καὶ ἀρκεταὶ ἀλλαὶ βλάβαι καὶ ωργαῖς ἐλασμάτων τῶν λοιπῶν ὑφάλων μερῶν τοῦ πλοίου. Ἡ προσωρινὴ ἐμφράξης τούτων λοιπῶν ἐπεργάσθη τὴν 23ην Ἀπριλίου, ὅπε τὴν ληφθήσαν ἐκ τῶν λιμένα τῆς Σύρου πρὸς γενικὴν ἐπιθεώρησιν καταγραφὴν τῶν ζημιῶν του καὶ ἐκτέλεσιν ὁριστικῶν ἐπισκευῶν. Τὸ κινδύνευσαν φορτηγόν μας είνει ἡσαφαλισμένον ἐν Ἀγγλίᾳ διὰ τὴν περίπτωσιν total loss ἀντὶ 18.000 λιρῶν.

## Η ΕΝΤΟΣ ΤΩΝ ΜΟΝΙΜΩΝ ΔΕΞΑΜΕΝΩΝ ΠΕΙΡΑΙΩΣ ΠΥΡΚΑΙΑ ΤΟΥ ΦΟΡΤΗΓΟΥ "Γ. Ι. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ,,

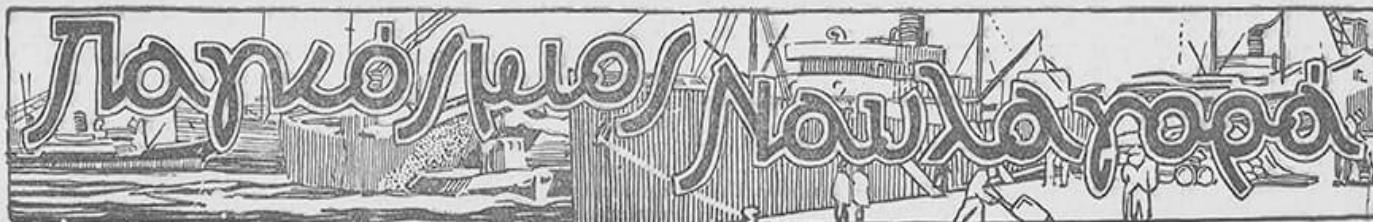
Τὴν 2αν μεταμεσονύκτιον ὥραν τῆς 19ης πρὸς τὴν 20ην Ἀπριλίου, καὶ καθ' ὃν χρόνον ἐκνιδύνευεν εἰς τὰς ἀκτὰς τῆς Σύρου τὸ φορτηγὸν «Μαρία Μ. Διακάκη» ἔξερραγή πυρκαϊά ἐπὶ τὸ φορτηγὸν «Γεώργιος Ι. Γουλανδρῆς» τῶν κ.κ. ἀδελφῶν Σίμουντα, ὅπερ εὐρίσκετο ἐντὸς τῶν Μονίμων Δεξαμενῶν Πειραιῶν πρὸς ἐπισκευὴν καὶ καθαρισμόν. Τὸ πῦρ ἀνεφάνη εἰς τὸ πρωταρικὸν καπνοῦ οἱ ναυαγοσωσταὶ ἐφθασαν μέχρι τῆς ἐστίας τοῦ πυρὸς φέροντες ειδικὰς προσωπίδας, εἰς δὲ ἐξ αὐτῶν μάλιστα ἀνευρθῆ λιπόθυμος.

Τὸ πῦρ καταπολεμήσαν συντόμως ἐνετοπίσθη εἰς τὴν ἀρχικὴν ἐστίαν του καὶ κατεψέσθη ἀμφοτέρων περὶ τὴν δην πρωΐνην ὥραν. Αἱ προξενηθεῖσαι ζημιαὶ εἰς τὸ σκάφος δὲν είνε αἴσιοι. Κατεστράφη ὅμως ἀρκετὴ ποσότης ἐκ τῶν ὑλικῶν τοῦ πλοίου.

Κατὰ τὸ λῆξαν 15θήμερον ἐσημειώθησαν τὰ ἀκόλουθα ἀτυχήματα εἰς τὴν Ἑλληνικά ἀτμόπλοια:

«Θάσος». Καθ' ἦν στιγμὴν τὸ ὑπὸ Ἀγγλικὴν σημαίαν φορτηγὸν «Κοστί» (ex «Μαραθώνα») τοῦ Οἴκου Ευδία, τῆς Ἀλεξανδρείας, ἐξετάσεις εἰς τὴν Γαλαξίου ἐλιγμόν, ὅπως ἀποπλεύσου δι': Ἀμέρεσαν καὶ Ρόττερνταμ μὲ τὸ Ελληνικὸν «Θάσος», τὸ Ἀγγλικὸν «Νοεμιγιουλάν» καὶ τὸ Γιουγκοσλαβικὸν «Μράν». Τὸ «Κοστί» ἀπόλεσαν ἀμφοτέρας αὐτοῖς τὰς ἀγκυρας προσωριμοῦ παρὰ τὴν δεξαμενήν τοῦ Γαλαξίου. Ἐλάσσατά τινα τῆς πρώμηνς τοῦ διερράγητοῦ συνέχεια εἰς τὴν 26ην σελίδα)





## ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ ΤΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΝΑΥΛΑΓΟΡΑΣ

**ΛΟΝΔΙΝΟΝ 23 Απρ.** (ιδιαιτέρα ανταπόκρισις).— Είς τὴν τελευταίαν ἀνασκόπησιν μας ἐγράφουμεν, διτι: ἡ κατάστασις τῆς ναυλαγορᾶς δὲν ἔνεφαν! ζετο τόσον κρίσιμος, δύσον ἐκρίνετο ἐκ πρώτης δύνης καὶ ἀναλόγως δέδικτα τῶν δειγμῶν ναυτιλίας καῦν περιστάσεων καὶ διτι: μία σύντομος καλλιτέρευσις τῶν ναυλών τοῦ Πλέιτ δὲν ἀπεκλείετο, ἐὰν ηθελον ληφθῇ ὑπὸ δύψιν αἱ γενέμεναι ναυλώσεις, τὸ καθ' ὅδὸν τοννᾶς καὶ αἱ προβλέψεις τῆς ἐξαγωγῆς ἀρχοσιτοῦ.

Πράγματι, ἡ ἐπελθοῦσα δελτίωσις εἶναι ἀρκετά αἰσθητή, τούλαχιστον δύσον ἀφορά τὴν ἀγορὰν τοῦ Πλέιτ, ἐὰν δὲ καὶ αἱ ἄλλαι ἀγοραὶ δὲν ἥσθανθησαν εἰστι: τὸν ἀντίκτυπον τῆς δελτίωσεως, τοῦτο διφείλεται μᾶλλον εἰς τοπικούς, παρὰ εἰς γενικοὺς λόγους. Οἱ ναῦλοι οἵτινες ἐπληρώνοντο πρὸ 15 ἡμερῶν ἀπὸ τὸ Πλέιτ δὲν ἥδυναντο νὰ ἐνθαρρύνουν τοὺς ἐφοπλιστὰς νὰ προδοῦν εἰς προναυλώσεις, ἐπειδὴ δὲ τὸ μόνον μέσον διὰ γὰρ ἀπασχολήσουν ἐπὸ διλύγον τὰ πλοῖα των, τὰ ὅπεια εἰχον ἥδη ἐκφορτώσεις ἐν Ἀγγλίᾳ ἢ εἰς τοὺς λιμένας Ἡπειρωτικῆς Εὐδρόπης, ἢτο ἔνα ταξίδιον Μεσογείου, ἀνγκαστικῶς προσεφέρθη περισσότερον τοννᾶς διὰ Μεσογείου, πέραν ἐκείνου τὸ δύποιον ἥδυνατο νὰ ἀπορροφηθῇ. Ἀποτέλεσμα διπήρεξεν διτι: οἱ ναῦλοι διὰ Δυτικήν Ἰταλίαν ὑπεχωρήσαν μέχρι 5)6. Ἐννοεῖται διτι: οἱ ναῦλοι διὰ τὴν Ἀνατολικήν Μεσογείου δὲν ὑπέστησαν τὸν ἰδιον ἀντίκτυπον, διτι: ἐκείνοι οἱ δύποιοι ἐπεδίωξαν ἐργασίαν Μεσογείου, τὸ ἐπραχτὸν μόνον καὶ μόνον διὰ νὰ ἔχασφαλίσουν μίαν προσωρινὴν ἀπασχόλησιν εἰς τὰ πλοῖα των, μέχρις διτού διευκρινίσθῃ ἡ κατάστασις τοῦ Πλέιτ, καὶ συνεπῶς ἐπεδίωξαν ἐργασίαν διὰ τὴν Δυτικήν μόνον Μεσογείου καὶ οὐχὶ καὶ πέραν αὐτῆς.

**ΠΛΕΙΤ:** Μολογότι ἡ προτίμησις τῶν ναυλωτῶν ἐστράγη κυρίως πέριξ τῶν ἀτμοπλοίων μικρὰς χωρητικότητος (500-1000 o.c.) διὰ τὰ ὅποια ἐπληρώθησαν καὶ οἱ καλλιτέροι ναῦλοι, καὶ μεγαλύτερα πλοῖα ἐπέτυχον ἀναλόγους ναῦλους, τόσον διὰ φόρτωσιν Ἀπριλίου, δύσον καὶ διὰ φόρτωσιν Μαΐου. Διὰ πλοῖα π.χ. 5500 τόνων 10 o.c) ἐπληρώθησαν κατ' ἀρχὰς 18)6 καὶ κατόπιν ἔφθασαν μέχρι 19)3 ἀπὸ Σάντα Λορέντζο δι: Ἀγγλίαιν-Κόντινεντ, 19)9 Μεσογείου, 20)3 Ἀδριατικήν, μὲ φόρτωσιν τέλος Ἀπριλίου ἢ ἀρχὰς Μαΐου. Διὰ τὸ δεύτερον δεκαπεντήμερον Μαΐου καὶ τυπαὶ ἦσαν κατὰ 3 πέννες μικρότεραι. Ἀτμόπλοια 6000 7000 τόνων, 10 o.c), ἔκλεισθησαν μέχρι 18)6-18)9 ἀπὸ Σάντα Λορέντζο δι: Ἀγγλίαιν-Κόντινεντ, 18)6 Μεσογείου, μὲ ἔκπτωσιν διὰ συμπλήρωσιν ἀπὸ Buenos-Aires 1)3 ἐπὶ τοῦ ναῦλου, ἔναντι: 2)6 τὰ ὅπεια ἔχοντον καὶ ἐπέτυχον οἱ ναυλωταὶ πρὸ ἡμερῶν. Γενικῶς δημοσιεύσης ἤ ζήτησις ἢτο διὰ φόρτωσιν ἀπὸ τοὺς ἄνω λιμένας, αἱ δόλιγαι δὲ ναυλώσεις αὐτίγενες ἔχεντο ἀπὸ Μπουένος-<sup>α</sup>Αὔρες ἡ Μ.π. Μπλάγκας ἐκλεισθησαν εἰς κατώτερα σχετικῶς ἐπίπεδα ὡς π.χ. 15)9-16)— ἀπὸ Μπουένος "Αὔρες δι: Ἀγγλίαιν-Κόντινεντ διὰ Μάρονκα" 16)6 ἀπὸ Μπάχιαν Μπλάγκαν δι: Ἀγγλίαιν Κόντινεντ διὰ Μάρον ἐπίσης. Ἀπὸ Νεκάτσα έγκαλωθησαν τρία πλοῖα (21300 τ.) διὰ φόρτωσιν Ἀπριλίου, ἐπληρώθησαν δὲ ἀπὸ 17)— μέχρι 18)— δι: Ἀμέρσον-Ρόττερνταμ ἢ ἐκλεκτοὺς λιμένας Ἀγγλίαις.

Τὸ καθ' ὅδὸν τοννᾶς τὸ δύποιον δύνυται νὰ δώσῃ καντσέλλο μέχρι 25 Μαΐου ἀνέρχεται περίπου εἰς 92 πλοῖα (632000 τόνων: φορτίου), ἔγκαλωθησαν δὲ μέχρι σήμερον 1.066.000 τόνων: διὰ φόρτωσιν Ἀπριλίου, 462.500 διὰ φόρτωσιν Μαΐου καὶ 30 χιλ. τ. περίπου δι: Ιούνιον.

**Βόρειος Αμερικὴ καὶ Κούβα:** Τὸ Μοντρέαλ ἐγκαλωσεν ἐν νέου ἀρκετά πλοῖα, οἱ ναῦλοι δημοςιεύσης ὑπεχωρήσαν ἐν συγκρίσει μὲ τὸ παρελθόν δεκαπεντήμερον καὶ περιεστράγησαν πέριξ τῶν 8 σὲντς δι: Ἀμέρσον-Ρόττερνταμ καὶ 2)— τὸ κουώτερο διὰ Μπρίστολ Τσάννελ, προβλέπεται δημοςιεύσης τόσον οἱ λιμένες Καναδᾶ, δύσον καὶ τοῦ Νόρδερν Ρέιντζ καὶ Κόλπου θὰ

δεῖξουν μεγαλειτέραν κίνησιν, διότι ἀρκετά κράτη, ὡς π.χ. ἡ Ἰταλία, Γαλλία, Ισπανία ἐχαλάρωσαν τοὺς περιορισμοὺς εἰς αγωγῆς σιτηρῶν, λόγῳ κακῆς ἐσσείας, αὐτὸ δὲ θὰ προσδώσῃ κακοῖς κίνησιν εἰς αγωγῆς, ἐκ τῆς δύοις ἀναμφιβόλως θὰ ἐπωφεληθῇ ἡ ναυτιλία, ἢ τούλαχιστον ἐκείνοι: οἱ ἐφοπλισταὶ, οἱ δύοις διαθέτουν κατάλληλα πλοῖα δι: αὐτὰς τὰς ἀγοράς. Ἐγένοντο ἐπίσης καὶ τρεῖς ναυλώσεις ἀπὸ Νόρδερν Ρέιτζ διὰ Βραζιλίαν πρὸς 2.30 Δολ., μὲ δύψιδαν ἀπὸ Κόλπου 2.40 Δολ., ἀλλὰ ἡ Κούβα δημεύει μᾶλλον χαλαρὸν τόννου εἰς τὰ 14)3 δι: Ἀγγλίαιν-Κόντινεντ, ἀφ' ἐνός μὲν λόγῳ περιωρισμένης προσφορᾶς φορτίων καὶ ἀφ' ἑτέρου λόγῳ πληθώρας προσφερομένου τοννάζ. Δι: Ἐλλάδα ἐγένετο μία μόνον ναυλώσεις ἀπὸ Κόλπου πρὸς 3)3 τὸ κουώτερο.

**Αὐστραλία καὶ Ἀπωλατολή:** Πολὺ δὲλιγαντες ναυλώσεις πέριξ τῶν 26)— ἀπὸ Δυτικήν Αὐστραλίαν καὶ 28)— ἀπὸ Νότιον Αὐστραλίαν, ἐνῷ τὸ Βλασιδοστόν ἐγκαλωσεν εἰς τὰ 25)— διὰ φόρτωσιν Μαΐου.

**Ο Δούναβις** ἐπῆρε πολὺ δὲλιγα πλοῖα εἰς χαμηλοὺς σχετικῶς ναύλους, δηλ. 14)— μέχρι 14)6, δυστυχῶς δὲ λόγῳ τοῦ μεγάλου τοννᾶς τὸ δύποιον ὑπάρχει ἐν ἀπραξίᾳ ἐν Ἐλλάδι, θὰ περάσῃ πολὺς χρόνος προτού ἀναλάβουν οἱ ναῦλοι τόσον ἀπὸ τὸν Δούναβιν, δύσον καὶ ἀπὸ τὴν Μαύρην Θάλασσαν, διότι μὲ τὴν παραμικρὰν ζήτησιν ὑπάρχει ἀμέσως πληθώρα ἑτοίμου τοννᾶς πρὸς προσφοράν.

**Γαιάνθρωπας:** Οἱ ναῦλοι διὰ Δυτικήν Ἰταλίαν ὑπεχωρήσαν μέχρι τῶν 5)6 ἀπὸ Κάρδιφ, ἀλλὰ μὲ τὴν σχετικήν καλλιτέρευσιν τοῦ Πλέιτ ἀνετιμήθησαν δὲλιγον καὶ ἥδη προσφέρονται 6)3 διὰ Δ. Ἰταλίαν, 7)3 Ἀδριατικήν, 7)— Ἀλεξανδρεῖαν.

**Διὰ Νότιον Αμερικήν,** ἐπανελήφθησαν καὶ πάλιν οἱ γωνστοὶ γυλοὶ: 9)— Μπουένος "Αὔρες καὶ 8)— Βραζιλίαν, τελευταίως δημοσιεύσης οἱ ναυλωταὶ κατώρθωσαν καὶ ἐπέτυχαν 7)9 διὰ Ρίον Ἰανέτρον. Τὸ Ρόττερνταμ ἥρχισεν ἥδη ναυλώσεις εἰς ἐκτέλεσιν τοῦ συμβολαίου τὸ δύποιον ἔκλεισεν ἡ Γερμανίας μετὰ τῶν σιδηροδράμων Βραζιλίας, ἐγκαλωθησαν δὲ πλοῖα πρὸς 9)— διὰ Ρίον Ἰανέτρον.

**Βαλτικὴ καὶ Λευκὴ θάλασσα:** Οἱ Ρῶσσοι δὲν ἐγκαλωσαν ἀλλὰ πλοῖα διὰ time—charter οὕτε δὲ καὶ φάγονται πρὸς τὸ παρὸν διατεθεμένοι: νὰ ἐπαναλάβουν διαπραγματεύσεις. Εἴκονολούθησαν μόνον τὰς διαπραγματεύσεις συμβολαίων μεταφορᾶς ἔκλεισαν, ἔκλεισαν δὲ μὲ Σκανδιναվίους καὶ Γερμανούς ἐφοπλιστὰς συμβόλαια δι: ἔξης:

**Απὸ Λένιγκραδ 35000 φόρδομας πρὸς 34)—** Οδεστ Χάρτλεπου δέσις 28000 Stand, πρὸς 41)— δέσις Λονδίνον, καὶ 2500 Stand πρὸς 40)6 δέσις Leith.

**Απὸ Λευκήν Θάλασσαν:** 8000 Φάδομας πρὸς 44)— δέσις Οδεστ Χάρτλεπου, 40000 Stand, πρὸς 52)9 δέσις London καὶ ἔτερα 15000 Stand, πρὸς 51)6 δέσις Λονδίνον διὰ διὰ φόρτωσιν Μαΐου—Νοεμβρίου. Ἐπίσης ἐγκαλωσαν καὶ περὶ τὰ 15 πλοῖα δι: ἔν μόνον ταξίδιον καὶ διὰ διαφόρους λιμένας Ἀγγλίαις—Κόντινεντ.

## ΤΑ ΝΑΥΛΩΘΕΝΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ

Αἱ κυριώτεραι ναυλώσεις Ἐλληνικῶν ἀρχῶν εἶναι αἱ κάτωθι:

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

«Μαρκάης» ἀπὸ Νεκάτσα 6000 τ. δι: ὡρισμένους λιμένας Ἀγγλίαις, Αμέρσον—Ρόττερνταμ, δέσις 17)— Απριλίου 14—20.

«Ιωάννης Π. Γουλανδρῆς» ἐκ Σάντα Φέ 5500 τ. διὰ Μπρίστολ Τοάννελ 18)9, Απριλίου 18—28.

«Κάσος» ἐκ Σάντα Λορέντζο 6000 τ. δι: ὡρισμένους λιμένας Μεσογείου 18)—Απρ. 25—29.

«Θεόδωρος» ἀπὸ Νεκάτσα 7000 τ. δι: Ἀμέρσον—Ρόττερνταμ 17)— ἀριστος φόρτωσις.

«Νεμέα» ἐκ Σάντα Φέ 6900 τ. δι: Ἀμέρσον, Ρόττερνταμ ἢ Αμστερνταμ 17)7 1)2, Απρ. 25—Μαΐου 5.









ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος Ναυπ.	Τόν. Γκρές	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΕΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Ζέφυρος Ζηνοβία	Α. Λούζη έτ. «Μιχαλινού»	09 06	4796 2947	άνεχ. Μπ. "Αὔρας 3 'Απρ. διά Λάζ Παλμας άργει Πειραιᾶς από 7 Μαρτ.
'Ηλίας Γ. Κουλουκουντής 'Ηρων	έτ. «Ατλαντικός» Χρ. Γ. Σοφώτου και Σία	11 06	4861 1516	Μετωνομάσθη «Αργεντίνα». Ήδε σελίδα 28 άνεχ. Ρένι 19 'Απρ. διά Ρέτζιο, Μεσσήνα, Μάλταν
Θάσος Θεμιστοκλῆς Θεόδωρος Θεομηνή Θεοφανώ Θεομήτωρ Θέτις Θέτις Θησέας Θράκη Θρασύβουλος	Πατριωτικής 'Εθνικής Α. Καλλινίκου «Κάσσος» Α.Ε. άδελφ. Λαζαρού Μιχ. Σπ. Πολέμης Ε. Χατζηλία Ιο. Γ. Λύρα Μ. Κουλουκουντή <sup>η</sup> Πατριωτικής Α. Βογιατζής	19 07 99 29 17 10 30 19 99 17 12	1565 5956 5660 3875 4240 4427 4123 2120 3768 982 3693	έφθ. Βρατλαν 8 'Απρ., Γαλάτας 16 και Αθλητικα 24 'Απρ. άργει εἰς 'Αμπελάκι από έτον έφθ. Νεκταρια 15 'Απρ. διήλθε Λάζ Παλμας 21 'Απρ. διά 'Αμδέρσαν διήλθε Περισταλτάρι 10 'Απρ. διά Γένοβαν, έφθ. 19 διήλθεν Όραν 23 'Απρ. διά Πειραιᾶς έφθ. 29 άνεχ. Μοντεθίσε 5 'Απρ. διά Ντιέππην άργει Πειραιᾶς από 3 Ιαν. άργει Σύρον από 24 Φεβρ. άργει Πειραιᾶς από 17 Δεκ. 1930 διήλθεν Όραν 14 'Απρ. διά Σαρδηνίαν, έφθ. 18
'Ιάκωβος 'Ιθάκη 'Ιδακος 'Ιουλία 'Ισιδώρα 'Ισιδ. Κοντογιάνης 'Ισιλήνη 'Ιωάννης 'Ιω. Βάττης 'Ιω. Ε. Γιανναγάς 'Ιω. Καρράς 'Ιω. Κορκόδειλος 'Ιω. Μ'. Εμπειρίκος 'Ιω. Νομικός 'Ιω. Π. Γουλανδρής 'Ιω. Φράγκος	Γ. 'Αγγελίδη Σ. Βλασσοπόύλου Γ. Δρακούλη Π. Χατζηλία Γ. Ν. Κονδύλη Σταλ. Κοντογιάνης Στεριώτη και Σία Α. Δάμπαση Θεοφ. Βάτη έτ. «Κάσσος» Α.Ε. άδελφ. Καρρά Π. Κορκόδειλου Στ. Εμπειρίκου Α. Νομικού άδελφ. Γουλανδρή Μάρκ. Φράγκου	01 11 06 08 00 18 90 99 09 12 07 17 05 24 99 10 02	2107 4083 4070 3742 3899 365 2399 3667 4118 4646 3527 4071 3734 640 3750 3442	έφθ. Πειραιᾶς 23 'Ιαν. και άνεχ. 22 'Απρ. διά Ρωσίαν διήλθε Κλιν 12 'Απρ. διά Βενετίαν, έφθ. 18 έφθ. Πειραιᾶς 10 Μαρτ. και άνεχ. 22 'Απρ. διά Ρουμανίαν φθάνει Μπ. "Αὔρας 1—5 Μαΐου έφθ. Σύρον 7 'Απρ. ηδη εἰς Ρωσίαν εἰς πλάσις 'Ελλάδος έφθ. Γαλάτας 2 'Απρ. (φορτώνει διά 'Αδριατικήν 21) άνεχ. Gdynia (Πολων.) 11 'Απρ. διά Τεργέστην διήλθε Cape Frio (Βραζιλία) 17 'Απρ. διά Πλέιτ άνεχ. Τάιν 8 'Απρ. διά Πλέιτ έφθ. Γιουντεν 9 'Απρ. άργει Σύρον από 25 Δεκ. π.δ. άνεχ. Κάρδιφ 12 'Απρ. διά Μπ. "Αὔρας έφθ. Μεσσήναν 17 'Απρ. έφθ. Σάντα Φέ 8 'Απρ., φορτώνει 25 'Απρ. έφθ. Groningen 12 'Απρ. και Κάρδιφ 24
Κ. Κτιστάκης Κ. Λύρας Κ. Χατζηπατέρας Κανθαράς Καλαφάτης Καλλιόπη Καλουδώ Καλυψώ Βεργωτή Κατετάν Στρατής Καρδάμυλα Κάρολος Κάσσος Κάτε Κάτε Κατερίνα Κατερίνα, (τάνκερ) Κατίγκω Κατίνα Κατίνα Κέπι Κόρσο Κίμωλος Κλεάνθης Κλεοπάτρα Κονίστρα Κοριάννα Κουλούρας—Ξένος Κωνστ. Κουτσοδόντης Κώστας Κώσταντη Κώστης	Γ. Κτιστάκη Π. Λύρα Κ. Χατζηπατέρα Γ. Καραδία Κ. Καλαφάτη Δ. Πατέρα Γ. 'Ασημούτη Γερ. Βεργωτή <sup>η</sup> Δ. Κουμπή άδελφ. Μέλη Δ. Λογοθέτη έτ. «Κάσσος» Α.Ε. Ν. Λυκαρδοπούλου Φ. Πανᾶ Γ. Μ. Κουλουκουντή κ.λ.π. Ι. Γαλάνη Κ. Χατζηπατέρα Ν. Δ. Μαυριδόγλου Νικ. Δ. Βούλγαρη Άθ. Κουλούρα και Κ. Ξένου Παταθημητρίου Δ. Βογιατζής άδελφ. Μάντακα Θωμάς 'Επικανιάδη Α. Μπεκατώρου Άθ. Κουλούρας-Κυρ. Ξένου Α. Κ. Κουτσοδόντη Π. Σταυρούλας πούλουκι Σία άδελφ. Πατέρα Κ. Λαμπού και Σία	07 02 09 91 17 10 04 18 98 00 05 00 07 18 98 00 87 96 99 12 05 89 11 07 07 07 99 15 04 96 13 05	4291 3091 4344 2661 4213 4948 4921 5686 3547 3563 3308 4875 5197 3089 3147 2495 2578 1819 4567 3890 2455 4153 3900 3539 5170 4914 4160 96 4316 2426	έφθ. Ηότι 13 'Απρ. φορτώνει άνεχ. Μαργούριοπολιν 10 'Απρ., έφθ. Βάλον 15 και Πειραιᾶς 20 έφθ. Γένοβαν 15 'Απρ. και Μασσαλίαν 23 άργει Πειραιᾶς από 4 Ιαν. 1931 έφθ. "Οαλο 11 'Απρ. "Αλαμποργκ (Δανίας) 19, "Ελασινορ 24 άνεχ. Σάνι Νικολάς 15 'Απρ. διά 'Αδριατικήν εἰς Γένοβαν 17 'Απρ. άργει Ρόττερνταμ από 11 Φεβρ. άργει Πειραιᾶς από 22 Μαρτ. ύπο ψάρωσιν εἰς Πλέιτ 15 'Απρ. διήλθε Γιβραλτάρ 12 'Απρ. διά Γιουντεν, έφθ. 20 διήλθε Γιβραλτάρ 1 'Απρ. διά Μπουένος "Αὔρας άργει Θεσνίκην από 2 Μαρτ. άργει Αργοστόλι από 27 Ιον. 1931 έφθ. Βρατλαν 8 'Απρ. (φορτ. διά 6 λιμένας από Σφάξ—Κεντρικ.) εἰς μεταφορές Κγνής—Αιγαίνου (πετρέλαια) έφθ. Γαλάτας 15 'Απρ. διά Χαϊφαν—Αλεξάνδρειαν άργει Πειραιᾶς από 8 Φεβρ. έφθ. "Αδονιμούθ 16 'Απρ. άνεχ. Πειραιᾶς 22 'Απρ. και Θεσνίκην 24 διά Βατούμ άργει Πειραιᾶς από 15 Φεβρ. έφθ. Ρεζάριο 16 'Απρ. έφθ. Ρόττερνταμ 9 'Απρ. και Μπέργκεν 14 άνεχ. Τάιν 9 'Απρ. διά Λαύριον, έφθ. 24 διήλθε Τενερίφφαν 7 'Απρ. διά 'Αμδέρσαν, έφθ. 19 άνεχ. Πειραιᾶς 15 'Απρ. διά Γιαλιβέστων έφθ. Κάρδιφ 11 'Απρ. και άνεχ. 19 διά Βενετίαν άνεχ. Πειραιᾶς 24 'Απρ. διά Ρωσίαν άνεχ. Μπαρρο 16, Μαλδέρας 22 'Απρ. διά Ρίον Ιανέντρον προσηγραμμένον εἰς Κέρτες από 6 Φεβρ.
Λακωνικός Λεωνίδας Z. Καμπάνης Λίτα ex Fulton Λέανδρος Λουκία, τάνκ	Μαρή 'Εμπειρίκου κληρον. Α. Καμπάνη Γιώτων Χατζηπατέρα Ι. Μαυρή και Σία	14 17 76 01 10	3803 4274 749 3298 2143	άνεχ. 'Αμδέρσαν 9 'Απρ. διά Κγνήαν, φθάνει 1—2 Μαΐου εἰς Χάρτεπούλ 20 'Απρ. εἰς Κατάνην 25 'Απρ. ύπο έκφρωσιν έφθ. Πειραιᾶς 26 'Απρ. εἰς πλάσις Κγνής—Αιγαίνου (πετρέλαια)
Μαίανδρος Μαίνητ δφ Σάμος Μαίρη Μαίρη N. Μαϊώτις Μάκης Μαλιακός Μάξις Βόλφ ex Bali Μαργαρίτα Μαρωτίκης Μαριάννα Μαριάννα	Ίω. Λαζαρού Α. Κουλούρου Σ. Λιβανού Δημ. Πατέρα Α. Συνοδίου Ε. Κ. Βλασσοπούλου Μαρή 'Εμπειρίκου Πορτάλου 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	εἰς Πλέιτ 10 'Απρ. έφθ. Μασσαλίαν 14 'Απρ. και Πειραιᾶς 26 διήλθε Κγνής 10 'Απρ. διά Κόρινθον—Πειραιᾶς, έφθ. 24 έφθ. Μπάρρου 15 'Απρ. διήλθε Κγνής 12 'Απρ. διά Ρωσίαν άνεχ. Σαρδηνίαν 9 'Απρ. έφθ. Πειραιᾶς 14 διήλθε Περισταλτάρι 12 'Απρ., Ντόβερ 18 διά 'Αμδέρσαν, έφθ. 20 διήλθε Ταγγέρη 14 'Απρ. διά Βρατλαν, έφθ. 22 έφθ. Κγνήαν 7 'Απρ. έφθ. Νεκάτσα 13 'Απρ. και άνεχ. 21 διά Λονδίνον άνεχ. Κγνήαν 18 'Απρ. διά Μαργούριοπολιν άνεχ. Κγνήαν 20 'Απρ. διά Γιανέτεμπουργκ, 'Απρ. 20

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος Ναυπ. Τέν. Γκρίδες	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΕΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Μαρία	Κ. Λαμού	01	3090
Μαρία	Σ. Περή κ.λ.π.	00	1216
Μαρία Μ. Διακάκη	Μ. Διακάκη	10	4362
Μαρία Ν. Ρούσσου	Κυρ. Βενιζέλου	09	3729
Μαρία Νομικού	Λουκάς Νομικού	99	1165
Μαρία Π. Ξυλά	Μ. Καρρᾶ	02	3254
Μαρία Σταθάτου	έταιρ. Δ. Α. Σταθάτου	19	5229
Μαριγώ Λ.	Ν. Λύρα	02	4146
Μαριέττα	Ν. Εύσταθίου	06	4660
Μαριόγκα	άδ. Πρωθών	12	4236
Μαριόγκα Δ. Θεοφίλη	άδελφων Κιρτάτα	04	4784
Μαριόγκα Ι. Γούλανδρη	άδ. Γουλανδρή	05	3904
Μαρουνώ Πατέρα	Δ. Πατέρα	17	4269
Μαρούλα	άδ. Πρωτού	12	4307
Μαρουσιώ	Ν. Μ. Πιάγκου	02	4152
Μαρουνώ Κουλούθρου	Α. Μ. Κουλούθρου	07	3556
Μαρουλιώ Β. Πολέμη	Α. Β. Πολέμη	06	3732
Μασσαλιώτις	Θ. Λιαρούτσου	99	4076
Μαστραντέας	Μαστραντέα και Συμβονίδη	01	3281
Ματθαίος	Π. Μ. Λόρας	04	2434
Ματρόννα	Ν. Βογιατζή	02	2846
Μεμάς	Α. Βεργατή	00	4359
Μέντωρ	Γ. Δρακούλη	02	3050
Μερόπη	Κ. Καλαφάτη	11	4181
Μεσαθύρι	Δ. Κεράνη	98	3550
Μίνα Ε. Τρικόγλου	'Ελενθ. Τρικόγλου	15	4273
Μιχαήλ	Δ. Μ. Λογοθέτη	05	3049
Μιχαήλ Ε. Γιανναγάς	Ν. Μ. Γιανναγάς	01	3319
Μιχαήλ Λ.	Ι. Διβανού	13	4160
Μιχαήλ Α. Εμπειρίκος	Στ. Εμπειρίκου	18	5202
Μιχαήλ Ν.	'Ισαβ. Νικολάου	06	4618
Μιχαήλ Ν. Μαρῆς	Ν. Μαρή	99	3926
Μιχαλάκης	Ν. Εύσταθίου και Σιά	04	3146
Μιχάλης Πουτούς	Π. Μ. Πουτούς	00	3672
Μιχαλώς Ξυλάς	άδ. Συλᾶ	06	3828
Μίμης Χανδρής	Ι. Δ. Χανδρή	92	1630
Μονίτωρ	Σ. Φαρκούχ	06	3690
Μωρητάς	Σ. Φαρκούχ	02	3734
Ναγός	άδ. Λιβανοῦ	10	4111
Νανάρχος Γ. Σαχτούρης	Π. Σαχτούρη	02	1953
Νάρκισσος	Γ. Ν. Σταθάτου	06	4313
Ναυτίλος	Δ. Ι. Γούλανδρη	04	3531
Νέα Τύχη	Στ. και Δημ. Φαφαλιού	12	3451
Νεράϊδα	Μ. Χρουσάκη	03	2759
Νεμέα	Γ.Ν. Σταθάτου	19	5101
Νήτιον	Α. Ι. Καλλινίκου	05	4274
Νηρεὺς	'Εμμ. Χατζηλίτι	13	6694
Νήτωτος	Γ. Δρακούλη	07	3854
Νίκη	Λ. Βογιατζή	17	958
Νικολής	Ν. Γ. Μεραβήτη	21	3576
Νίκος	Α. Γρυπαίου	14	3892
Νίκος Βαλμάδης	Σ. Ν. Βαλμάδη	01	3920
Νίκος Μάρκου	Ε. Μάρκου	12	4235
Νικόλαος	Ν. Δ. Βούλγαρη	01	3634
Νικόλαος	άδ. Ηγήττα	80	1302
Νικόλαος Άθανασούλης	κληρ. Άθανασούλη	01	3572
Νικ. Γ. Κουλουκουντής	έτ. Ατλαντικός	17	3201
Νικόλαος Νομικός	Δ. Νομικού	99	625
Νικόλαος Φιλίνης	Μικέ Φιλίνη	04	3111
Νικόλαος	Β. Σ. Ρωσολύμου	10	4540
Νικόλαος "Αγγελος	Ίω. Αγγελού	12	4351
Νικόλαος Πατέρας	Ν. Πατέρα	06	3435
Νύμφη	Ν. Λυκιαρδοπούλου	21	4504
Οίνούσιος	Ν. Πατέρα και υιών	04	5804
Π. Μαργαρώνης	Δημ. Μαργαρώνη	13	4979
Παναγής	Ν. Λυκιαρδοπούλου	20	5187
Παναγής Βαλλιάνος	Α. Σ. Βαλλιάνου	04	2980
Παναγής Μ. Χαδούλης	Ι. Η. Χαδούλη	07	3821
Πανορμίτης	Ι. Λυγίζους καλπ.	05	4327
Πάνος	Ι. Λιβανοῦ	15	4305
Παντελής	άδ. Παντελή	91	2411
Παντελής	Κ. Λαριού	11	3845
Παντιάς	Ίασ. Μαργαρώνη	12	5149
Παπαλεωδός	Γ. Α. Γεωργιλή	10	3748
Παρθενών	άδ. Πειθή	08	3189
Πάρος	Κρητικού	94	951
Πελαγία	Στυλ. Καστάνου	05	3157
Περράκης Λ. Καρπάνης	κληρ. Λ. Καρπάνη	10	3584
Περσένης	έτ. Ατλαντικός Α.Ε.	06	4852
Πεταλοί	Μαρή Εμπειρίκου	17	5126
Πετρολίνα (τάνκερ)	Τ. Κυριλλου	10	579
Πετρούλη (τάνκερ)	'Ιω. Γαλάνη και Σιά	03	4634
Πέτρος Νομικός	Π. Νομικού	93	2522
άργει Μασσαλίαν άπό 21 Ιαν. εἰς πλόκας Δουνάβεως—Ελλάδος έφθ. Σύρον 25 Απρ. (κατόπιν προσαράξεως 19-23) άργει Πειραιάδ. άπό 28 Φεβρ. εἰς πλόκας Πειραιώς—Τουρκίας (εράγια) άργει Χίον άπό 2 Φεβρ. άνεχ. Ρόττερνταμ 10 Απρ. διά Ρίον Ιανέρην έφθ. Βενετίαν 12 Απρ. διήλθε Φερν. Νορούνχ 13 Απρ. διά Ροζάριο, έφθ. 24 εἰς Πλάτι 15 Απρ. ωπό φόρτωσιν έφθ. Σούντερλαντ 15 Απρ. και άνεχ. 20 διά Βενετίαν άνεχ. Μαρήπολιν 25 Απρ. διά Σέτταν έφθ. Σάντα Φέ 8 Απρ. και άνεχ. 20 διά Δουγκέρην άνεχ. Νιούπορτ 8 Απρ. διά Ροζάριο έφθ. Γκάλλεστον 17 Απρ. και άνεχ. 21, Πενσικόλαν 24 διά Πειραιά άνεχ. Αρβεσργον 12 Απρ., έφθ. Τάιν 14 και άνεχ. 23 διά ΙΙ. Σάδι άργει Πειραιάδ. άπό 6 Φεβρ. με ημιάσ άργει εἰς Πόρτο Χέλι άπό έτους εἰς Σάντα Φέ 15 Απρ. φορτώνει εἰς Πειραιάδ. 28 Μαρτ. και άνεχ. 15 Απρ. διά Ρωσίαν (φορτώνει) έψει Πειραιάδ. 30 Απρ. έφθ. Ροζάριο 11 Απρ. και άνεχ. 15 διά Λάζ Πάλμας άνεχ. Σερδόννα 13 Απρ. διά Ρωσίαν έφθ. Γένοβαν 9 Απρ. και Πειραιάδ. 18 ώπο φόρτωσιν εἰς Νεδοφωσίσην 26 Απρ. έφθ. Κατάνην 9 Απρ. και Κυττάν 21 (διά Κόντινετ) άνεχ. Ισμαήλ 9 Απρ. (Κλιν) 12 διά Βέζερ άργει Σύρον άπό 18 Μαρτ. έφθ. Λιδερπούλ 14 Απρ. έφθ. Μπουένος "Αύρας Ρόδες 20 Απρ. και Ροζάριο 22 άργει Αμπελάκη άπό 11 Απρ. άνεχ. Τεργέστην 9 Απρ. και Ταγγέρων 10 διά Μπ. "Αύρας άνεχ. Αδεμουνθ 9 Απρ. και Ταρίφη 21 άνεχ. 24 διά Μπ. Αύρας διήλθε Γιβραλτάρ 15 διά Τοιτιάντεκιν, έφθ. 19 Απρ. άνεχ. Νεάπολιν 11 Απρ., Λιδόροι 18, Γένοβαν 20, Πειραιάδ. 29 διήλθε Γιβραλτάρ 9 Απρ. δι' Άλληνταν, έφθ. 18 φθάνει Βίλλαν Κονστιτούον 1-5 Μαΐου διήλθε Γιβραλτάρ 10 Απρ. δι' Αγκόνα, έφθ. 18 άνεχ. Νεκτεσαν 19 Απρ. διά Λάζ Πάλμας άργει Σύρον άπό 18 Μαρτ. έφθ. Βρατλαν 21 Απρ. και άνεχ. 27 διά Βόλον άργει εἰς Αμπελάκη από έτων. έφθ. Ορέθη 9 Απρ. και Ταγγέρων 10 διά Μπ. "Αύρας άνεχ. "Αδεμουνθ 9 Απρ. και Ταρίφη 21 άνεχ. 24 διά Μπ. Αύρας διήλθε Γιβραλτάρ 15 διά Τοιτιάντεκιν, έφθ. 19 Απρ. άνεχ. Νεάπολιν 11 Απρ., Λιδόροι 18, Γένοβαν 20, Πειραιάδ. 29 διήλθε Γιβραλτάρ 9 Απρ. δι' Άλληνταν, έφθ. 18 φθάνει Βίλλαν Κονστιτούον 1-5 Μαΐου διήλθε Γιβραλτάρ 10 Απρ. διά Αγκόνα, έφθ. 18 άνεχ. Νεκτεσαν 19 Απρ. διά Λάζ Πάλμας άργει Πειραιάδ. από 14 Απρ. άνεχ. Μπάρρη 8 Απρ. διά Σάντος έφθ. Ροζάριο 18 Απρ. άργει Οινόδεσας από 2 Μαρτ. άνεχ. Μπάχιαν Μπλάγκαν 10 Απρ. διά Βερδώ άργει Πειραιάδ. από 20 Ιαν.			



