

NAYTIKA XPONIKA



15η Μαΐου 1932

Αρ. Φύλλου 34

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ Β! ΑΡΙΘ 34. = ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ = ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, 15 ΜΑΪΟΥ 1932

ΤΟ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΝ ΤΗΣ ΕΘΝΙΚΗΣ ΑΜΥΝΗΣ ΚΑΙ Η ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

ΤΟΥ Κ. Γ. ΣΑΚΑΛΗ Βουλευτού Πειραιώς

“Η συγχώνευσις τῶν πολεμικῶν Ὑπουργείων εἰς ἑνιαῖον τοιοῦτον δὲν εἶναι ίδεα νέα. Εἰς ἓν καὶ τὸ αὐτὸν Ὑπουργείον ὑπήγοντο πρὸ τοῦ μεγάλου πολέμου ὁ στρατός καὶ ὁ στόλος εἰς τὴν Αὐστροουγγαρίαν. Εἰς ἓν καὶ τὸ αὐτὸν Ὑπουργείον ὑπήγοντο καὶ εἰς τὴν Γερμανίαν, μέχρι τῆς ἡμέρας καθ' ἣν ὁ γερμανικὸς στόλος, ὀλίγα ἔτη πρὸ τοῦ μεγάλου πολέμου, ἔλαβε τὴν γνωστὴν τεραστίαν ἀνάπτυξιν, ἀναδειχθεὶς μετὰ τὸν βρετανικὸν ὁ μεγαλήτερος στόλος τοῦ κόσμου. Μετὰ τὸν μεγάλον πόλεμον ἡ ἐν λόγῳ ίδεα ἐφηρμόσθη εἰς περισσότερα κράτη. Μεταξὺ ἄλλων τὰ δύο γείτονα Κράτη, Γιουγκοσλαβία καὶ Τουρκία, ἔχουν σήμερον ἑνιαῖον Ὑπουργείον, περιλαμβάνον τὸν στρατόν, τὸν θαλάσσιον στόλον καὶ τὸν ἐναέριον τοιοῦτον. Διότι κατίσχουσεν εἰς αὐτὰ ἡ ὁρθὴ γνωμη, διὰ τὰ διάφορα ταῦτα ὅπλα διευθύνονται εὐστοχώτερον πρὸς τὸν κοινὸν σκοπόν, διὰ τὸν ὅποιον προορίζονται, ὅταν ἡ διοίκησίς των ἐκπορεύεται εἰς ἑνὸν καὶ τοῦ αὐτοῦ κέντρον. Πολὺ δὲ περισσότερον, ἀφοῦ ἐκ τῆς συνεώσεως τῆς διοικήσεως τῶν διαφόρων αὐτῶν ὅπλων ἐπιτυγχάνονται ἀναμφισβήτητως καὶ οἰκονομίαι σπουδαῖαι. Έὰν, παρὰ πάντα ταῦτα, ἔξακολουθῇ νὰ ισχύῃ εἰς μερικὰ Κράτη τὸ σύστημα ἰδίου Ὑπουργείου διὰ τοῦ τόπου τούτων, τὸ φαινόμενον ὀφείλεται ἀπλούστατα εἰς τὴν φυσικὴν ἀντίδοσιν, τὴν ὅποιαν προκαλεῖ καὶ ἡ ὁρθοτέρα μεταβολὴ καθεστῶτος ἐπιζημίου, ἀπὸ μακροῦ ὅμως χρόνου καθιερωμένου. Διαχωρισμὸς τῆς Κεντρικῆς διοικήσεως καθ' ὅσον ἀφορᾷ τὰ τρία ὅπλα δὲν φαίνεται δικαιολογούμενος ἐκ τῶν πραγμάτων, παρὰ μόνον ὅπου τὰ ἐν λόγῳ ὅπλα προορίζονται ἔκαστον χωριστὰ καὶ διὰ σκοπούς ὀλωσιδίους ἀνεξαρτήτους μὴ ἀπαιτοῦντας δηλαδὴ συνδεδυασμένην ἐνέργειαν, καθὼς συμβαίνει εἰς τὴν μεγάλην Βρετανίαν καὶ εἰς τὰς Ἡν. Πολιτείας. Τόσον δὲ ἔχουν ἀναγνωρισθῇ σήμερον τὰ πλεονεκτήματα, στρατιωτικὰ καὶ οἰκονομικά, τὰ ὅποια παρουσιάζει ἡ συνένωσις τῶν διαφόρων πολεμικῶν ὅπλων εἰς ἓν καὶ τὸ αὐτὸν Ὑπουργείον, ώστε νὰ βλέπωμεν τὸ σύστημα τοῦτο καθιερωμένον εἰς τὴν Γαλλίαν, Κράτος πλουσιώτατον καὶ ἔχον τὸν ισχυρότερον κατὰ ἔχον τὸν στρατὸν τοῦ κόσμου, ἄλλα καὶ στόλον μόνον τοῦ Ἀγγλικοῦ, τοῦ Ἀμερικανικοῦ καὶ τοῦ Ια-

πωνικοῦ ὑπολειπόμενον, ἀεροπορικὴν δὲ δύναμιν τὴν ισχυροτέραν ἵσως ἐπίσης τοῦ κόσμου. Καὶ διὰ νὰ μὴ ἀπομείνῃ οὐδὲ ὁ ἐλάχιστος δισταγμὸς περὶ τῶν πλεονεκτημάτων τοῦ συστήματος τούτου ἔχομεν πρὸ ὁφθαλμῶν ὅ,τι σχετικῶς γίνεται κατ' αὐτὰς καὶ εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας, χώραν πλουσιωτάτην ἐπίσης καὶ ὅπου θὰ ἐδικαιολογεῖτο, καθὼς ἐλέχθη, ὁ διαχωρισμὸς τῆς κεντρικῆς διοικήσεως τῶν διαφόρων ὅπλων. Συζητούμενον τὸν παρελθόντα μῆνα τοῦ ἔκπονηθέντος προγράμματος οἰκονομιῶν ὑπὸ τοῦ προέδρου Χοῦβερ ἐνώπιον τῆς ἐπὶ τῶν οἰκονομιῶν ἐπιτροπῆς τῆς ἀμερικανικῆς βουλῆς, ἡ ἐπιτροπὴ ἀπῆλειψε μὲν τὸν ἄρδον τὸ προβλέπον τὴν ἐπὶ ἔτος ἀναστολὴν τῶν ἐργασιῶν τῆς κρατικῆς ναυτιλίας ἐπιχειρήσεως, ἐκ παραλλήλου ὅμως προσέθεσεν ἄρδον προβλέπον τὴν συγχώνευσιν, τῶν Ὑπουργείων Στρατιωτικῶν καὶ Ναυτικῶν εἰς ἑνιαῖον Ὑπουργείον Ἐδνικῆς Ἀμύνης. Βλέπομεν λοιπόν, διὰ Γαλλία καὶ Ἡνωμέναι Πολιτεῖαι, Κράτη καθὼς εἴπομεν πλουσιώτατα, πάντως πλουσιώτερα ὑποθέτομεν τῆς Ἐλλάδος, ἀποφασίζοντας τὴν ἐν λόγῳ συγχώνευσιν μολονότι αἱ κατὰ ἔχοντας καὶ δάλασσαν δυνάμεις των ἔχουν δγκον τεράστιον, χωρὶς νὰ φοβοῦνται διὰ τῆς συγχώνευσεως ταῦτης ὅπλων ἐπιζήμιαι εἰς τὴν στρατιωτικὴν ἐν γένει διοίκησιν συνέπειαι, τούναντίον πλεονεκτήματα καὶ ἀπὸ τῆς ἀπόφεως ταῦτης προσδοκῶνται.

‘Υπὸ τὴν προϋπόθεσιν ἡδη, διὰ τὸ πραγματοποιηθῆναι παρ' ἡμῖν ἡ συγχώνευσις τῶν τοιων πολεμικῶν μας Ὑπουργείων εἰς ἑνιαῖον τοιοῦτο, θὰ προκύψῃ κατ' ἀνάγκην τὸ ἐρώτημα: εἰς ποῖον ἐν τοιαύτῃ περιπτώσει Ὑπουργείον θὰ ὑπαχθῇ ἡ διοίκησίς τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας; Διότι ὑποθέτομεν, διὰ σύτε συζητήσεως θὰ πριθῇ δεκτικόν τὸ ἄν θὰ παραμείνῃ εἰς τὸ Παμπολεμικὸν Ὑπουργείον ἡ διοίκησίς τοῦ δαλασσίου ἐμπορίου.

“Οτι ἔξακολουθεῖ μέχρι σήμερον νὰ παραμένῃ ἡ υπηρεσία τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας εἰς τὸ Ὑπουργείον τοῦ Πολεμικοῦ Ναυτικοῦ ἀποτελεῖ ἀναχρονισμόν, εἰς τὸν ὅποιον ἐπιμένει μόνη ἔξι δλῶν τῶν Κρατῶν ἡ Ἐλλάς. Εἰς αὐτὴν τὴν Τουρκίαν, ὅταν πρὸ ὀλίγων ἐτῶν ἀπέφασισθη νὰ χαραχθῇ καὶ ἐμποροναυτικὴ πολιτική,

έγινε κατανοητή ή ανάγκη ν' αποσπασθῇ ἀπὸ τὸ Ὑπουργεῖον τῆς Ἐθνικῆς Ἀμύνης ἡ ἐμπορικὴ ναυτιλία καὶ νὰ ὑπαχθῇ εἰς τὸ Ὑπουργεῖον τοῦ Ἐμπορίου. "Ἐτοι ἔμεινε ὅλομόναχη ἡ Ἑλλὰς, διατηροῦσα ἐντὸς πολεμικοῦ περιβάλλοντος τὴν ὑπηρεσίαν τοῦ ὑαλασσοῦ ἐμπορίον. Εἶναι μάλιστα περίεργον ὅτι διὰ νὰ ἐπετυγχάνετο τὸ κατόρθωμα τοῦτο—καὶ ὡς γνωστὸν ἐπετεύχθη ἐπὶ τῆς δικτατορίας—ἔγινεν ἐπίκλησις τῶν ἐκ τοῦ μεγάλου πολέμου διδαγμάτων. Ἐνῷ αὐτὰ ἀκριβῶς τὰ διδάγματα ἔχοντα ὑπὸ σφεις καὶ δσα ἔως τότε Κράτη ἔξηκολούθουν συνεχίζοντα μακρὰν ἴστορικὴν παράδοσιν νὰ ὑπάγοντα τὴν ἐμπορικὴν ναυτιλίαν εἰς τὸ Ὑπουργεῖον τῶν Ναυτικῶν, καθὼς ἡ Γαλλία καὶ ἡ Ἰταλία, υπῆργαν αὐτὴν, διαρκοῦντος μάλιστα τοῦ μεγάλου πολέμου, εἰς τὸ Ὑπουργεῖον τῶν Δημοσίων ἔργων. Μέ τὴν συγχώνευσιν, λοιπὸν, τῶν τριῶν πολεμικῶν μας Ὑπουργείων θὰ δημιουργηθῇ ὅχι ζήτημα, διότι τὸ ζήτημα

φίσταται ἀπὸ ἐπτὰ ἑτῶν, ἄλλὰ ἡ εὐκαιρία τῆς διορθώσεως τοῦ βαρυτάτου σφάλματος, τῆς ἀποσπάσεως δηλαδὴ τοῦ ἐμπορικοῦ ναυτικοῦ ἐκ τοῦ πολεμικοῦ περιβάλλοντος. Ως πρὸς τὸ ἐνδεικνύμενον Ὑπουργεῖον, εἰς τὸ ὅποιον θὰ ὑπαχθῇ ἡ ἐμπορικὴ ναυτιλία, αἱ γνῶμαι διχάζονται. Οἱ μὲν θεωροῦν κατάλληλον τὸ Ὑπουργεῖον τῆς Ἐθνικῆς Οἰκονομίας, οἱ δὲ τὸ Ὑπουργεῖον τῆς Συγκονιωνίας. Καθὼς ἐγὼ φρονῶ, ἐνδεικνύεται μᾶλλον τὸ δεύτερον. Τοὺς σχετικοὺς λόγους τῆς τοιαύτης γνώμης μοῦ ἐδόθη ἡ εὐκαιρία νὰ ἀναπτύξω εἰς τὴν ἔκθεσιν, τὴν συνδέσασαν τὸ ὑποβληθὲν καὶ ψηφισθὲν τὸν Ἰανουάριον τοῦ 1915 ἀλλὰ μὴ κυρωθὲν νομοσχέδιον, διὰ τοῦ ὅποιον ἡ διοίκησις τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας μετετάσσετο ἐκ τοῦ Ὑπουργείου τῶν Ναυτικῶν εἰς τὸ ἀριστεράτον τότε Ὑπουργεῖον τῆς Συγκονιωνίας.

Γ. Ι. ΣΑΚΑΛΗΣ

Η ΕΠΙΒΑΤΗΓΟΣ ΜΑΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

ΕΠΕΤΕΥΧΘΗ Η ΣΥΝΕΝΝΟΗΣΙΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΩΝ

ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ ΑΞΙΑ ΠΑΣΗΣ ΕΞΑΡΣΕΩΣ

Γεγονός ἰστορικὸν ἀποτελεῖ ἡ ἐπιτευχθεῖσα τὰς ἡμέρας ταύτας συνεννόησις ἀλληλεγγύης καὶ συνεργασίας τῶν ἀταροπλοΐων ἀποτοπλοΐων ἀκτοπλοϊκῶν ἀταροπλοΐων. Ή μαστίζουσα τὸ ἐμπόριον καὶ τὴν διοικητικὴν κρίσις, διανεγκάριστης μεταξὺ τῶν ἀταροπλοΐων τούτων, κατὰ πάντα ὀλέθριος, ἀνταγωνισμὸς περιήρχε ταύτας εἰς τὸ μὴ περιτέρω καὶ τὰς ὁδηγίσεις εἰς συνεργασίαν, ηὗται δὲν είναι δυνατόν ἡ νὰ ἴκανον ποιήσῃ δύος πραγματικὰ ἐνδιαφέρονται διὰ τὸ Ἐμπορικὸν μας Ναυτικόν.

"Οσοι ἐγνώρισαν τὴν κατάστασιν τῶν ἀκτοπλοϊκῶν ἐπιχειρήσεων, δοιοι ἐκ τοῦ πλησίον παροχολούθησαν αὐτὴν, δοιοι ἐπεζήτησαν τὴν δελτίωσιν τῆς διαφέροντα τῆς ναυτιλίας, διὰ τὸ συμφέρον τοῦ Κράτους, διὰ τὸ συμφέρον τῆς Κοινωνίας, μὲ ίδιαιτέρων χαρὰν θὰ δεχθῶσι σήμερον τὸν ἐπιτευχθέντα συνδυασμὸν τὸν ἀποτέλεσμαν τὰς κοινωφελεῖς ταύτας ἐπιχειρήσεις ἀπὸ μίαν δεδιάκανη καταστροφὴν. Οὐδεμία τῶν ἀταροπλοϊκῶν ἀκτοπλοϊκῶν δύναται νὰ λεχθῇ σοδαρῶς, δοιοι εἰδοῦ ποτέ ἡμέρας εὐημερίας. Ο μαραχοῦδες καὶ ἡ ἀποσύνθεσις δι' ὅλας γενικῶς ὑπῆρχεν ἀνέκαθεν τὰ κύρια χαρακτηριστικὰ τῆς σταδιοδρομίας των. Διὰ πάντα γνωρίζοντα ταύτας, ἐν Ἑλλάδι ἀκτοπλοϊκὴν ἐπιχειρήσεις ἀπετέλει ἔργον καταδικασμένον εἰς τὴν καταστροφὴν, λόγῳ τοῦ ἔξευτελιστικοῦ καὶ ἀφρογος μεταξὺ τῶν ἐκάστοτε ἀταροπλοϊκῶν ἀνταγωνισμοῦ.

"Ἡ τελευταία πτῶσις τοῦ Ἐθνικοῦ νομίσματος ὑπῆρξε διὰ τὰς ἀκτοπλοϊκὰς ἐπιχειρήσεις πλήγμα θυγάτιμον. Εὑρεθεῖσαι ἐχηγτλημέναι: οἰκονομικῶς, μὲ δρειλάς εἰς συνάλλαγμα ἐπαχθεστάτας, ὑποχρεωμέναι: νὰ πληρώνωσι πρὸς τὴν ἀλλαδαπὴν τὸ πλεῖστον τῶν δαπανῶν κινήσεως τῶν πλοίων των, διπλασιασθεῖσης εἰς δραχμὰς τῆς καυσίμου ὅλης καὶ τῶν ἀλλων ὅλων, ἐξακολουθοῦντος τοῦ μεταξὺ τῶν συναγωνισμοῦ, οὐδεμία τούτων θ' ἀπέφευγεν ἀσφαλῶς τὴν χρεωκοπίαν, διὰ μὴ δι' ἐνὸς οἰουδήποτε συνδυασμοῦ ἀποσκοποῦντος τὴν περικοπὴν τῶν ἀστόχων δαπανῶν καὶ τὴν κατάπυσιν τοῦ ἀνταγωνισμοῦ, ἐπετυγχάνετο ἡ ἀναδιοργάνωσί των.

Λόγοι: εὐρυτάτης κοινωνικῆς καὶ οἰκονομικῆς πολιτικῆς ἐπέβαλλον τοῦτο. Ἀλλαχοῦ συναφεῖς ἐπιχειρήσεις, ἀπὸ πολλοῦ ἡκολούθησαν τὴν ὁδὸν παρομοίων οἰκονομικῶν συνδιασμῶν μὲ ίκανοπινητικὰ ἀποτελέσματα. Ἐν Γερμανίᾳ καὶ Γαλλίᾳ, ἐν Σουηδίᾳ, ἐν ταῖς χώραις τῆς Ν. Ἀμερικῆς καὶ εἰς αὐτὰς τὰς Ἕν. Πολιτείας, εἰς τὴν γείτονα Ἰταλίαν καὶ τὴν γείτονα Σερβίαν καὶ γενικῶς ἀπαγαπαχοῦ, ἔνθα ἡ ἐμποροναυτικὴ πολιτικὴ ἀπετέλεσεν ἀντικείμενον ἰδιαιτέρως Κρατικῆς μερίμνης, ἀπὸ πολλοῦ ἐπεδλήθησαν συνδιασμοὶ ἀποσκοποῦντες εἰς μίαν περισσότερον οἰκονομικήν καὶ ἐπιστημονικήν ἔχουσαν τὴν ὑπηρεσίαν τῶν συγκοινωνιῶν. "Ἔχοντες ὑπὸ σφεις τὰ τελευταίως καθορισθέντα δρομολόγια τῶν διαφόρων συνεργαζομένων ἡδη ἀταροπλοϊκῶν, εἰμεθα ὑποχρεωμένοι νὰ δρολογήσωμεν τὴν ίκανον ποιήσιν μας διὰ τὴν καταβάλλομένην

ἐκ μέρους τῶν ἀταροπλοϊκῶν τούτων προσπάθειαν διὰ τὴν καλυτέραν ἔξυπηρέτησιν τῶν θυλακοσίων συγκοινωνιῶν. Αἱ ἐπιχειρησίαι μεναι: ὑπὸ τοῦ Κράτους κατ' ἔτος ἀγονοι: γραμματικοὶ, μὴ μισθωθεῖσαι: ἐφέτος εἰσέτι, λόγῳ τῆς πτώσεως τοῦ Ἐθνικοῦ μας νομίσματος ἀρ' ἐνὸς καὶ τῆς ἐλλείψεως ἐπαρκοῦς πιστώσεως διὰ τὴν ἀπαιτουμένην δικάνην ἀρ' ἔτερου, ἐν συνδυασμῷ πρὸς τὴν ἀπὸ διμήνιου περίπου πτῶσιν τοῦ Ισθμοῦ Κρήτης, συνετέλεσκεν εἰς τὸν παροπλισμὸν ἀριθμοῦ τίνος σκαφῶν καὶ εἰς τὴν ἀργίαν τῶν πληρωμάτων των. Εἰναι ἀνάγκη ὅπως ἡ Κυδέρηγης μεριμνήσῃ διὰ τὴν ταχυτέραν διευθέτησιν τῶν ζητημάτων τούτων συμβάλλουσα καὶ ἐνισχύουσα διὰ τῶν μέσων τὸ ὄποια διαθέτει: τὴν ἔταιρίαν Διώρυγος διὰ τὴν ἀπόφραξιν τοῦ Ισθμοῦ, ὡς καὶ τὸ ἀρμόδιον ὑπουργείον διὰ τὴν ταχυτέραν ἔξυπηνόμησιν τῆς ἀπαιτουμένης πιστώσεως πρὸς μίσθωσιν τῶν ἀργίων γραμμῶν.

Τὰ «Ναυτικὰ Χρονικά» ἐγδιαφερόμενα πάντοτε καὶ ἐνδιαφέρομενα εἰς διὰ τὴν διεύθησιν τῶν της Ναυτιλίας, παρακολουθήσαντα καὶ παρακολουθοῦντα ἐκ τοῦ πλησίον πλαστανέκδηλωσιν αὐτῆς, δητα εἰς θέσιν γάλικηματας: κατ' ἀπόλυτον συγένδησιν καὶ μετάπεποιθήσεως τὰ ζητήματα τὰ ὄποια ἐγδιαφέρουσαν καὶ ἀπασχολοῦσαν τοὺς διαφόρους κλάδους αὐτῆς, χαριτεῖζουσι μὲ ίδιαιτέρων ίκανοποιησιν τὴν ἔπιτευχθέσαν συνεργασίαν τῶν ἀκτοπλοϊκῶν ἀταροπλοϊκῶν, δέσμαια, διὰ τὴν συνεργασίαν της θὰ περισώζῃ αὐτὰς ἀπὸ μίαν ἀσφαλῆ κατατετρωφὴν καὶ θὰ τὰς ὁδηγήσῃ εἰς ἐξέλιξιν προόδου ἐν αὐτῷ τῷ συμφέροντι τοῦ Κράτους καὶ τῆς Κοινωνίας.

ΙΤΑΛΙΑ

Η κατανομὴ τῆς ναυπηγικῆς ἐργασίας

Μεταξὺ τῶν Ἱταλικῶν ναυπηγικῶν κώλων κατακτήσασθαι καὶ νέον εὔφορος ἡ προσπάθεια τησιγίσως μᾶς ἀναλογικῆς ἐργασίας παρ' ὅλων τῶν ναυπηγείων. Λι διεξαγόμεναι: σχετικαὶ διαπραγματεύσεις διαινούν πρὸς ἓν σπουτικές τέρμα, ἀναγνωρίζεται δὲ γενικῶς ἡ ἀνάγκη τῆς ἀμοιβαίας ἀλληλεγγύης καὶ συνεννόησεις διὰ τὴν ἀναλογικήν κατανομὴν τῶν λαμβανομένων παραγγελῶν μεταξὺ τῶν διαιρόντων Ἱταλικῶν ναυπηγείων.

"Ηδη ἀναγγέλλεται, διτ: συνετέλεσκε τὸ πρῶτον σταθερὸν ὅμη πρὸς τὴν προσπάθειαν ταύτην διὰ τὴν ἐπελθόντης συμφωνίας κατανομῆς τῶν παραγγελῶν, αἵτινες πρόσεκται νὰ δοθῶσι πρὸς παραγγελμάτους διαινούν πρὸς τὰς συγχωνεύσεις τῆς Ἱταλικῆς ἀταροπλοϊκῆς. Ἐν τῷ μεταξὺ ἡ Ἱταλικὴ Κυδέρηγης ποιοῦθεν εἰς τὸν παραγγελίαν δύο καταδρομικῶν 7.000 τ. ἵκανοτον καὶ δύο ἀντιτοποιητικῶν 650 τόννων.

Νέαι ἀταροπλοϊκαὶ γραμματικαὶ

Κατὰ τὴν ἀνασύνταξιν τῶν ἐπιχειρησίων διὸ τῆς Ἱταλικῆς κυρενήσεως γραμμῶν τῷ ἐπελθόντεν διὸ τοῦ ἐφοπλιστικοῦ διμίου «Adriatica», ἰδρύθη καὶ ἥρεται ἡδη λειτουργοῦσα μία νέα τοπικὴ συγκοινωνία: κακή γραμμὴ μεταξὺ Ρόδου καὶ Πειραιῶς, πρόσκειται δὲ νὰ ἰδρυθῇ καταβύτη μεταξὺ Ρόδου—Σύμηνος—Πειραιῶς. Αἱ δύο αὕτας γραμματικαὶ συνδέσουν τοὺς ἐν Πειραιέσι καταπλόους των μὲ τὰς ἀφίξεις καὶ ἀναχωρήσεις τῶν ἐν τῆς Δυτ. Εὐρώπης πρεσβοτείων τῆς κατεύθυνσιν πλοίων. Πρόσκειται ἀκόμη νὰ ἐπενεχθῶσι ἀπὸ μέρους τοῦ «Λευκὸς Τριεστίνος» φρισμέναι διελιώσεις εἰς τὴν ταχείαν γραμμὴν Ναυπόλεως—Βηρυτοῦ.

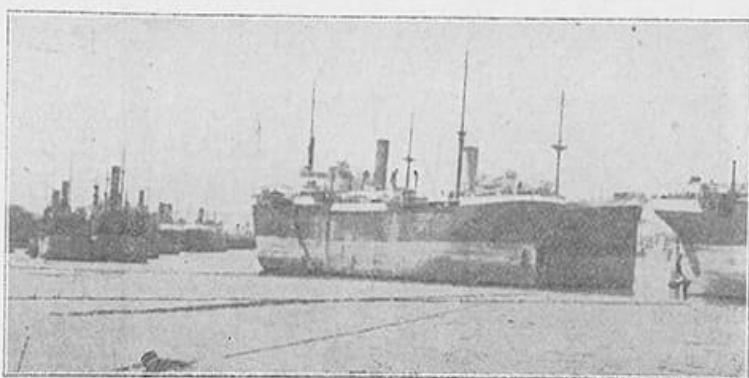
ΠΡΟΣ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΙΝ ΤΗΣ ΚΡΙΣΕΩΣ

ΓΝΩΜΑΙ, ΣΧΕΔΙΑ ΚΑΙ ΜΕΛΕΤΑΙ

ΑΙ ΣΥΖΗΤΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΚΥΚΛΩΝ

"Αφ' δους ή Παγκόσμιος οίκονομική δυσπραγία είσηλθεν εἰς δξυτέρων φάσιν καὶ περιήγης πρὸς τοὺς ἄλλους καὶ τὴν Ναυτιλίαν εἰς μίαν κατάστασιν δυσχερῆ καὶ εἰς ἕνα πραγματικὸν ἀδιέξοδον, δὲν ἔπεισαν οἱ ἐκτασιῶν ἀρμόδιοι νὰ προβάνουν εἰς μακρὰς συζητήσεις καὶ ἐρεύνας ἐπὶ τοῦ ἐπιπέδου τῆς δυνατότητος μᾶς τεχνητῆς βελτιώσεως τῶν σημεριῶν δυτικῶν συνηθισμῶν, ἵνα ἀπαλλαγῇ ἐν τινὶ σχετικῷ μέτρῳ ἡ ναυτιλίαν ἐπιχειρήσις τῶν δυσδικιστῶν βαρδῶν τῆς καὶ προέλθῃ ποιά τῆς λογικῆς ἀνακούφισις τοῦ χειμαζομένου Ναυτικοῦ κεφαλαίου. Αἱ ἔκτειναι σκέψεις καὶ τὰ ἔκπονηθέντα ἐπὶ τοῦ προκειμένου σχέδια εἰνε πάμπολλα καὶ ποικίλλα, δυνάμενα δι' ἕνα διπλωματικὸν μελετῆτην γ' ἀποτελέσουν ἐν τῷ συνόλῳ των μίαν δγκώδη, ἀλλὰ Ἀκαδημαϊκῆς ἀξίας συλλογήν.

Βεβίως, μερικαὶ ἀπὸ τῆς διατυπωθείσας γνώμας καὶ τινα ἀπὸ τὰ ἰδόντα τὸ φῶς τῆς δη μοσιότητος σχέδια, ἥδηναντο γ' ἀποτελέσουν ἀντικείμενα μείζονος προσοχῆς, μολονότι, κατὰ γενικόν κανόνα καὶ παρὰ τὴν πρακτικὴν Ἰωσὶς ἀξίαν των, ἡ ἐφαρμογή των γέτο δύσκολος, ἀν μὴ καὶ διοτελῶς ἀδύνατος. Ἐπὶ τῶν ἑκάστοτε συζητήσεων μεταξὺ τῶν διεθνῶν ναυτικῶν κύκλων, πολλάκις ἡ σχολή θησαν τὰ «Ναυτικὰ Χρονικά», παρέχοντα εἰς τὴν Ἑλληνικὴν Οἰκογένειαν τῶν Ναυτιλομένων μίαν εἰκόνα τῶν κρατουσῶν πα-



Κατὰ μάζας τὰ ἀργοῦντα φορτηγὰ πλοῖα, ἔρημα, παραμένουν ἐγκαταλεμένα μέσα εἰς τὴν ἵδην τῶν ποταμῶν τῆς Ἀγγλίας

ρὰ τοῖς ἔνοις σκέψεων καὶ τῆς κατ' ἐποχὰς δημιουργούμενης σχετικῆς κινήσεως. "Ηδη ἡ Ναυτιλίαν κρίσις, δχι μόνον συγεχίζεται, ἀλλὰ περιέστη εἰς ἕνα δέντατον σημείον, ἔγκυμονον πολλοὺς τοὺς κινδύνους εἰς μεγάλην μερίδην τῶν ναυτιλιῶν δλων τῶν Κρατῶν. Ἐπόμενον, λοιπόν, εἰνε γάλ ἐπικνέρχωνται οἱ ἐνδιαφερόμενοι κύκλοι: μέ περισσοτέρων ἐπιμονὴν καὶ θέρμην εἰς τὸ προσφιλέστερον θέμα τῶν μελετῶν καὶ τῶν σχέδιων μιᾶς γαντιλικῆς ἀναβίωσεως. Τὸ γά προσδιδειν, ἔστω καὶ εἰς μίαν σύντομον ἀναστόπησιν τῶν μέχρι τοῦδε γνωμῶν, δὲν εἰνε μόνον ἀσκοπον ἀλλὰ καὶ μάταιον, δεδομένου δι: δλαι: αἱ παλαιότεραι συζητήσεις δὲν πρόκειται ποτὲ γά ἀνασυρθοῦν ἀπὸ τὰ διάλη τῆς λήθης. Συνεπῶς θὰ περιορισθῶμεν εἰς τὰς νωπάκες συζητήσεις καὶ τὰ νέα σχέδια, ἀτινα ἐπανέφεραν ἐπὶ τάπητος τὸ δύσλυτον πρόβλημα.

Η ΓΝΩΜΗ ΤΟΥ ΛΟΝΔΙΝΕΙΟΥ «ΛΟΓΓΑ ΔΙΣΤ»

Ἡ Μεγάλη Βρετανία, κάτοχος ἑνὸς δγκώδους ἐμπορικού στόλου, ἔχουσα δὲ καὶ τὸ μεγαλύτερον ποσοστὸν τοῦ παραπλισμένου τονυάξ, εἰνε εὐόητον γά συγκεντρώνη ἀμείωτον τὸ ἐνδιαφέρον τῆς ἐπὶ τοῦ δυνατοῦ μιᾶς δελτιώσεως καὶ γά ἀπασχολήται περισσοτέρον παντὸς ἀλλου Κράτους, Ἰωσ., εἰς τὴν μελέτην τῶν διαφορῶν σχεδίων, ἔστω καὶ ἐὰν δὲν ἀνακέμνουν ποτὲ μίαν τυχὸν ἐπ' αὐτῶν συμφωνίαν γενικωτέρας μορφῆς καὶ πρακτικῆς ὀφελιμότητος. Τὸ «Lloyd's List» ἐκδηλώνων τὴν κρατούσαν ἐν Ἀγγλίᾳ ἀντίληψιν, δχι ἔχεις σχολίαζει τὴν νέαν ταύτην προσπάθειαν:

«Τὸ διαρρεῦσαν τετράμηνον τοῦ ἔτους τούτου ὑπῆρξε τὰ μέγιστα γόνιμιαν εἰς μίαν «ἀθρόαν παραχωγῆν», σχέδιων ἀποδεπόντων εἰς τὸ γά πραμνούν τὴν ἀλγεινὴν θέσιν τῆς Παγκοσμίου ναυτιλίας. "Οταν ἡ θάλασσα ἔπεισεν ἀπὸ μακροῦ ἡδη χρόνου γά παρέχῃ μίαν ἐπικερδῆ ἐργασίαν εἰς τὰ πλοῖα, εἰνε πολὺ φυσικὸν οἱ παράγοντες τῆς διομηχανίας ταύτης γ' ἀφιερώνουν τὰς μακρὰς ὥρας τῆς ἀνατολῆς των εἰς τὴν ἐπεξεργασίαν σχέδιων ἀπαλλαγῆς ἀπὸ τῆς κρίσεως. "Εως τώρα παρήλασε ἀπὸ τῶν σελίδων τοῦ

γαντικοῦ τύπου σειρὰ δλη τοιούτων σχεδίων, τὸ ἐπιδειχθὲν δμως δι' αὐτὰ δσήμαντον ἐνδιαφέρον ἀπὸ μέρους τῶν Ἀγγλων πλοιοκτητῶν, δεικνύει κάλλιον πάσης ἀλλης κρίσεως, τὸ μέτρον τῆς πρακτικῆς ἀξίας των καὶ τῆς πιθανότητος ἐφαρμογῆς των.

»Μερικὰ τῶν ἐν λόγῳ σχέδιων ὅμιλοι—κατὰ ποικίλλοντα δικτύων, καὶ τρόπων—περὶ τῆς ὀφελιμότητος τῆς καθιερώσεως ἑνὸς κεντρικοῦ ἐλέγχου τῆς ἐν κινήσει ναυτιλίας. Ποτο: δμως πλοιοκτητῶν, "Ἄγγλοι ἡ ἀλλοδαποι, θὰ ἐστεργον γ' ἀποξενωθοῦν, ἔστω καὶ κατ' ἐλάχιστον, τῶν σκαφῶν των, διὰ τῆς ἀποδοχῆς τοῦ κεντρικοῦ αὐτοῦ ἐλέγχου τῆς κινήσεως; Ὁ τελευταῖος πόλεμος ἀφήκει ἴσχυρὰς ἀναμνήσεις εἰς τὸ ζῆτημα τοῦ ἐλέγχου τῶν πλοίων καὶ κανεὶς σήμερον δὲν διάκειται: συμπαθῶς εἰς τὴν ἐπαγκυφορὰν ἀποτυχημένων πειραμάτων.

»Ἐνα μόνον σχέδιον, ποὺ—κατ' ἀρχὴν—δὲν εἰνε δυνατὸν γά κριθῆ, δχι ἀπορριπτέον, ἔχειται εἰς ἑκείγο τὸ προβλέπον μιᾶν μεθοδοῦ καὶ εὐρυτέραν διάλυσιν τῆς ὑπάρχοντος ἐπὶ πλέον, γωρητικότητος. Ἐπὶ τοῦ σχέδιου αὐτοῦ ὑφίσταται Ἰωσὶς ἡ μόνη ἐλπίς γά συμφωνίσουν οἱ πλοιοκτητῶν, ἡ μεγάλη πλειονήσης τῶν ἐπόπων πιστεύει εἰς τὴν ἀποτελεσματικότητα τοῦ μέτρου τῆς σταθερᾶς μειώσεως τοῦ Παγκοσμίου τονυάξ διὰ τῆς φυσικῆς ἁδοῦ τῆς φθορᾶς, ἐνισχυμένης καὶ ἀπὸ τὴν ζωηροτέραν κίνησιν πρὸς διάλυσιν τῶν παλαιῶν καὶ πολυδαπάνων σκαφῶν.

»Ἡ ἐκ τῆς πραγματικότητος ἀσκουμένη πίεσις εὐνοεῖ τὴν ἀνωτέρω λύσιν, τῆς δροίας ἐνδείκνυται ἡ ἐπιτάχυνσις τῆς ἐφαρμογῆς, ἀλλ' ὅπδ ἔνα ἀπαραίτητον δρον: "Ἡ ἔκτειναις γά ἀφεθῇ εἰς τὴν ἰδιωτικὴν πρωτοβουλίαν, χωρὶς γά ἐπιδιωχθῇ ἀνάμειξις καὶ ἀρωγὴ τῶν κυβερνήσεων, ἵνα μὴ τὰ ζητηθησόμενα ἀνταλλάγματα ἀτονίσωσι: τὴν προσδοκωμένην ἐκ τῶν διαλύσεων ὑφέλειαν. "Αν δὲ μάλιστα ἡ κυβερνητικὴ δούθεια τῶν διαλύσεων δοῦθη ὅπδ τὸ δρον τῆς παραγγελίας γένων σκαφῶν εἰς ἀνανέωσιν τοῦ ἀχρήστου πλωτοῦ διλεικοῦ, τότε γκι μὲν θὰ προστετευθῇ γά ναυπηγικὴ διομηχανία καὶ θὰ ἀνακουφισθῶσιν αἱ τάξεις τῶν ἀνέργων, ἀλλ' ἡ Ναυτιλία δὲν θὰ ἔξελθῃ τῶν δυσκολιῶν τῆς καὶ θὰ ἰδῃ παρκτεινομένην ἐπὶ μακρὸν ἀκόμη τὴν παροῦσαν πικρὰν δοκιμασίαν τῆς».

Η ΟΔΟΣ ΤΗΣ ΣΩΤΗΡΙΑΣ

»Ἐνα ἄλλο ἔγκυρον δργανον τῆς Ναυτιλίας, τὸ Λογδίνειον περιοδικὸν «Syren», ἀσχολούμενον ἐπὶ τοῦ ἰδίου θέματος γράφει, δτι τὰ διάφορα σχέδια περὶ «σωτηρίας τῆς ναυτιλίας» ἔχουνοισθοῦν ἐμφανιζόμενα εἰς μίαν ἀτελεύτητον σειράν. Σουηδικά, Γερμανικά, Βελγικά, Γαλλικά καὶ Ἀγγλικά σχέδια προτείνουν διεθνῆ συμφωνίαν πρὸς ἐπαναφορὰν μιᾶς ἰσορρόπου καταστάσεως μεταξύ χωρητικότητος καὶ μεταφορῶν, δμιλοῦν περὶ μέτρων ἐπιβαλλομένων ἀπὸ τὴν σκοπιμότητα διὰ τὴν γαντιλίαν ταύτης ἡ ἐκείνης τῆς σημαίας καὶ συνιστώσι: τὸν πειρορισμὸν τοῦ ἐπικρατοῦντος ἐπιζημίου συναγωνισμοῦ.

»Ως πρὸς τὰ τελευταῖον τοῦτο θέμα, τονίζεται: ἡ ὀφελιμότης τῶν συνδυασμῶν τῶν Ἰταλικῶν καὶ τῶν Γερμανικῶν ἀτμοπλοΐων, ἡ ἀναδιοργάνωσις τοῦ Ἀγγλικοῦ δμιλοῦ τῆς «Pouygiak Malila» καὶ ἡ ἀκαρπος προσπάθεια συγχωνεύσεως τῶν ἐταιριῶν «Kiosnax» καὶ «Ondit Stärk Láin». Διὰ τὴν δελτίωσιν τῶν συνηθισμῶν τῆς ἐργασίας, δσον ἀφορᾷ τὰς γραμμὰς τοῦ Ἀτλαντικοῦ, ἐπαιξαν σπουδαῖον ρόλον καὶ αἱ κυβερνητικαὶ προσπάθειαι, ἰδίᾳ τῆς ἐργανίας, τῆς Γαλλίας καὶ τῶν Ἡν. Πολιτειῶν, πλὴγ δὲ τῆς τελευταῖας

περιπτώσεως, καθ' ήγ. ή δούθεια ἔλαβε τὴν μορφήν Κρατικῆς ἐπιχορηγήσεως ή ἐμμέσου ἀρωγῆς, ὅλαι αἱ ἄλλαι ὅριστικαι η δοκιμαστικαι προσπάθειαι καὶ εἰσηγήσεις ἐστρέφοντο εἰς τὴν ἐφαρμογὴν μιᾶς ρασιοναλιζασίου, φαίνεται δέ, θτι η τάσις αὐτη, καταλλήλως ἀναπτυσσομένη, ἀποτελεῖ τὴν μόνην «ὅδον τῆς σωτηρίας».

Ἐὰν ἀποτελῇ ἀλήθειαν ὁ συλλογισμός, θτι τὸ Παγκόσμιον ἐμπόριον ἐνδέχεται νὰ τονωθῇ εἰς τὸ ἑγγὺς μέλλον κατ' ἔκτασιν δυναμένην νὰ παράσχῃ δύκον τινὰ ἵκανοποιητικῆς ἐργασίας εἰς τὴν ναυτιλίαν, τότε η ἐπιθυμήσις καὶ τῆς ρασιοναλιζασίου θὰ ἀπέδειπνε δραστικώτερα. Ἀπὸ τῆς ἀπόψεως δ' αὐτῆς είνε ἀξία μείζονος προσοχῆς. Εἰς ἐκ τῶν μᾶλλον ἀποφασιστικῶν ὑποστηρικτῶν τῆς ἀρχῆς ταύτης είνε ὁ κ. R. Dautry διητής τῶν Κρατικῶν Γαλλικῶν σιδηροδρόμων, ἀντιπρόσεδρος τῆς «Compagnie Generale Transatlantique» καὶ πρόσεδρος τῆς ἑταιρίας «Aeropostale». Κάτοχος ὁ κ. R. Dautry τῶν συνθηκῶν, αἵτινες διέπουν τὸν τρεῖς αὐτοὺς κυριωτέρους συγκοινωνιακούς κλάδους, είνε ἀναμφιβόλως ὁ ἐνδεδειγμένος νὰ κρίνῃ περὶ τοῦ μέλλοντος τῆς διοικητικής τῶν μεταφορῶν.

Οὗτος ἐδήλωσε πρὸ ἡμερῶν, θτι ὁ κόσμος τῶν Μεταφορῶν ὑποφέρει ἀπὸ πληθωρικότητα τῶν διατιθεμένων μέσων, προσέθηκε δέ, θτι η μόνη θεραπεία ἔγκειται εἰς τὴν τριλογίαν: «Μείσωσις, ἀναλογικότης, ισοτιμία». Δηλαδή: Οἱ ἐμπορικοὶ στόλοι νὰ ἐλαττωθῶσιν εἰς τοννάκι, δ' ἀναφελής συνχωνισμὸς νὰ ἔκλειψῃ, αἱ διηρεσίαι νὰ «λογικοποιηθῶσι» καὶ ἀλι μεταφοραι νὰ κατανεμηθοῦν ἐν λιστήτητι μεταξὺ τῶν ἀντιπάλων ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων, βάσει μιᾶς διεθνοῦς συμφωνίας.

Η πολιτική αὕτη τῶν θυσιῶν, υἱοθετήθη καὶ παρὰ τῆς Γαλλικῆς κυβερνήσεως, πρὸ τιγών δὲ μηνῶν ὁ τότε πρωθυπουργὸς κ. Λαζάλ, ἀφοῦ ἀνεπιτυχῶς προσεπάθησε νὰ διδγήσῃ εἰς μίαν σύμπραξιν τὰς ὑπερικενίους Γαλλικάς καὶ Γερμανικάς ἀτμοπλοΐας, κατόπιν συνηγόρησεν ὑπὲρ μιᾶς Διεθνοῦς Συνδιασκέψεως, μὲ τὸν σκοπὸν νὰ καταρτίσῃ συνθήκην ἀποδεκτὴν ἀπὸ ὅλας τὰς ἐμπορικάς ναυτιλίας τοῦ Κόσμου. Οἱ ἐφοπλίσται ὅμως τῶν κυριωτέρων ναυτικῶν Ἐθνῶν μὲ πολλὴν ἀπροθυμίαν ὑπέδειχθησαν τὰς προτάσεις ταύτας τοῦ κ. Λαζάλ, διότι καὶ σήμερον ἀκόμη μετὰ πίστεως ὑποστηρίζουν, θτι μὲ μίαν παλιρροιαν τοῦ ἐμπορίου θὰ καταστῇ δυγατῶν ἀνευ οὐδεμιᾶς κρατικῆς δομῆσις καὶ χωρὶς κανένα «διεθνὲς σχέδιον», νὰ εἴρουν μόνοι τῶν τὴν δόδον πρὸς τὴν «εὐδαιμονίαν».

«ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ Η ΚΑΤΑΣΤΡΟΦΗ»;

«Ἄφ» ἔτέρου εἰς τὸ «Fairplay» δημοσιεύεται μακροσκελῆς ἐπιστολὴ μὲ τὴν ὑπογραφὴν «Realist», εἰς τὴν δοπιάν ὁ γράφων, πραγματευόμενος τὸ θέμα τῆς ἑξόδου τῆς ναυτιλίας ἀπὸ τὴν παρούσαν κρίσιν τῆς ἀγαπτόσεως τὸ περιεχόμενον σχετικῆς ἐπιστολῆς του δημοσιεύθεσης πρὸ καιροῦ εἰς τὰς στήλας τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν»—τοῦ κυριωτέρου, ὡς γράφει, Ἑλληνικοῦ Ναυτικοῦ περιοδικοῦ—καὶ τῆς δοπιάς μίαν οὐσιώδης περιλήψις ἐφιλοξενήθη εἰς τὰς στήλας τοῦ «Fairplay» τῆς 7ης Ἀπριλίου.

Η πρὸς τὰ «Ναυτικά Χρονικά», μηγμονεύει, ἐπιστολὴ συνηγόρει ὑπὲρ μιᾶς διεθνοῦς συνεργασίας, ὡς τῆς μόνης διεξόδου τῆς διοικητικής τοῦ φορτηγοῦ πλοίου ἀπὸ τῆς παρούσας κρίσεως. Εἰς τὴν πρὸς τὸ «Fairplay» ἐπιστολήν του, δὲ ὑπὸ τὸ φεύδωνυμον «Realist» ἐπιστολογράφος ὑποδεικνύει τὴν ἀνάγκην, δπως ἀγεν ἀργοπορίας τεθοῦν κατὰ μέρος αἱ παρεξηγήσεις τοῦ παρελθόντος καὶ ἔγκαταλειφθῇ η Ἐθνικιστική προκατάληψις, ἰδίᾳ ἐν Ἀγγλίᾳ.

Καὶ προσθέτει τὰ ἔξης χαρακτηριστικά: «Ἐπὶ ἔτη τῶρα ἀγωνιζόμεθα πρὸς ἀλλήλους, ἵνα ποῖος πρῶτος ἔχασφαλίσῃ τὸν ἔχαστοτε παρουσιαζόμενον εἰς τὴν ἀγορὰν τῶν γαλλῶν 9)—ἀπὸ Μπρίστολ Τσάνγελ διὰ τὸ Μπουένος "Αὔρες η τῶν 8)— διὰ τὸ Ρίον Ἰανέρου η τὸ Σάντος. Ο ἐπ' ὀφελεῖται τῶν ναυλωτῶν συναγωνισμός μιᾶς ἀπολήγει εἰς αἰσθητάς εἰς δάρος τῆς πλοιοκτησίας ζημίας. Ή δυναμικότης μιᾶς ἔξαντλειται καὶ πολύτιμα ναυτικά κεφάλαια κερδήθεντα μὲ κόπους ἔξαντλονται. Υποθηκεύμενο τὸ μέλλον εἰς ἔνα «ἐπαναστατικὸν συγγρανισμὸν» χωρὶς κανένα θετικὸν ἀντάλλαγμα, χωρὶς καμμίαν προσδοκίαν αἰσίας ἐπιλύσεως τῶν σκληρῶν προβλημάτων μιᾶς, δοσοὶ δ' ἀπὸ τὸν ἀγῶνα αὐτὸν ἐπιζήσουν, θὰ ἀναγκασθοῦν νὰ προθῶσιν εἰς μείζονας θυσίας καὶ συνεπῶς νὰ ὑποστῶσιν διαρυτέρας ζημίας».

Περαιτέρω ὑπομιγήσκει, θτι η ἀρίστη λύσις ἔγκειται εἰς τὴν ἀναδίωσιν τοῦ ἐμπορίου, ἐπερχομένη σύμφωνα μὲ τοὺς φυσικούς

Νόμους, προσθέτει δῆμος δὲ τὸ πεῖρα τῶν τελευταίων ἐτῶν πειθεῖται, δὲ δὲν πρέπει νὰ ἐπαναπαύωμεθα ἐπ' αὐτῆς τῆς θεωρίας, διότι η ἀναδίωσις δὲν φύγεται ἐπικειμένη, «ἡμεῖς δὲ τερπόμεθα ἀναμένοντες ἐπωφελῇ ἀντίκτυπον ἀπὸ τὴν καταστροφὴν τῶν ἀντιπάλων ἐπιχειρήσεων. Ή γνώμη αὐτὴ είνε μεσαιωνικὴ καὶ πρέπει νὰ τὴν ἀποτινάξωμεν, διότι ὑπογομεύει, ἐν τῇ πραγματικότητι, τὴν δύναμιν μιᾶς. Εἶνε ἀνάγκη νὰ δύναμιν μιᾶς σφαίρας ὑγιεστέρων σκέψεων καὶ νὰ ἐναρμονίσωμεν τὴν θέσιν μιᾶς πρὸς τὰ δεδομένα τῆς πείρας καὶ ἀπὸ τὸ λογικὸν συμπέρασμα εἰς τὸ δόποιον καταλήγει τὸ σχέδιον τῆς Young Plan Advisory Committee: «Συνεργασία η Καταστροφῆ!..»

Παραβέτει κατόπιν τὴν γνώμην τοῦ δόκτορος Bruening, καθ' ην τὰ παγκόσμια συμφέροντα ἐμφανίζουν σήμερον τόσην ἀλληλεξάρτησιν, ώστε νὰ είνε ἀπολύτως ἐνδεδειγμένη η διεθνῆς συνεργασία, οὐχὶ μόνον εἰς τὰ πολιτικὰ ζητήματα, ἀλλὰ καὶ ἐπὶ τοῦ ἐπιπέδου τῆς διοικητικῆς, τοῦ ἐμπορίου καὶ τῆς ναυτιλίας. Εἰς τὴν συνεργασίαν αὐτὴν ἔγκειται, ἵσως, τὸ δραστικώτερον φάρμακον καταπολεμήσεως τῆς παρούσας κρίσεως, ητίς δὲν ἀποτελεῖ μίαν συγκήτη παροδικὴν ἔκπτωσιν, ἀλλὰ τείνει νὰ λάβῃ τὴν μορφὴν πραγματικῆς συμφορᾶς. Ή σωφροσύνη καὶ η διεθνῆς συνεργασία δύνανται μόνον γένειοις συνεργατέρων πτώχευσιν ἀπὸ τὴν δοπιάν ἀπειλούμεθα, μωράζει δὲ πεισμόγως πᾶς δοτις ἔξαντλουθείται νὰ μὴ πιστεύῃ, δὲ δὲν μετεβλήθησαν ἀρδηγοὶ ἐπὶ τῶν ἡμερῶν μιᾶς αἱ συνθήκαι τῆς Παγκοσμίου καταστάσεως.

Ἀνάγκη νὰ διεπώμεθα ἀπὸ πλέον συγχρονισμένας σκέψεις, θέτοντες κατὰ μέρος τὸν ἀτομικούσιον καὶ χωρούντες πρὸς μίαν εἰλικρινεστέραν συνεργασίαν, διεπομένην ἀπὸ τὸ πνεῦμα τῆς ρασιοναλιζασίου. Μένον μία κοινὴ προσπάθεια δύναται νὰ ἀπλοποιήσῃ τὸ ἀπασχολούν ἡμίσεων πρόβλημα.

Καὶ ὁ ἐπιστολογράφος καταλήγει: «Φρογῷ, θτι τὸ διεθνὲς Ναυτικὸν Ἐπιμελητήριον δφείλει: ν' ἀναλάβῃ τὴν πρωτοβουλίαν συγκλήσεως εἰδικῆς διασκέψεως, πρὸς μελέτην τῶν κατὰ καιρούς ἐκπογήθεντων σχεδίων, παρὰ δὲ τὰς μεγάλας δυσχερείας τὰς δποίας ἐμφανίζει η ἐπίτευξις μιᾶς γενικωτέρας συμφωνίας, πιστεύω, θτι δλοι: θὰ συναισθανθοῦν τὴν ἀνάγκην, δπως ἐπιδιωχθῇ κάποια εκτίωσις εἰς τὰς τιμὰς τῶν ναυλῶν καὶ εἰς τὰς ἀξίας τῶν πλοίων καὶ δπως μὲ τὴν ἐπικράτησιν τῆς σωφροσύνης καὶ τῆς συνεργασίας κατευθυνθῇ η Ναυτιλία εἰς τὸ ἔργον της ὑπὸ τὸν ρυθμὸν τῆς ὑγιούς πολιτικῆς. Τὸ ποιαύτας συνθήκας καὶ αἱ μᾶλλον περίπλοκοι τεχνικαὶ λεπτομέρειαι τῆς εὐπαθοῦς καὶ πολυμέρους γαντίων τῆς σχέδιον, δὲν θὰ ἐμφανίζωνται ἀνυπέρβλητοι.

»Η χρονοτριβὴ διλάπτει, διότι ἀποτελεῖ τὸν «ἀφανῆ κλέπτην» παντὸς ἐναπομείναντος ἴχνους τῆς εύρωστίας μιᾶς. Διανύομεν σήμερον τὴν καταλληλοτέραν ἐποχήν, δπως ἀποπειραθῶμεν νὰ βαδίσωμεν στερρῶν πρὸς κατὰ τὸ νέον καὶ τὸ ὀφέλιμον, διὰ γὰ ἀποκρύπωμεν τὸν ἐπὶ θύραις κίγνυον, δστις δὲν ἀπείλει μόνον τὰς ἀδυνάτους, ἀλλὰ καὶ τὰς πλέον λιχυράς ναυτιλίας. Ή οἰκονομικὴ αλμορραγία ἔχει ἐπιφέρει γενικήν τὴν ἔξαντλησιν, δὲν μᾶς ἀπομένει δὲ, παρὰ η δδὸς τῆς Τόλμης, ητίς ἀποτελεῖ συχνὰ τὸ βάθυρον μιᾶς προδόσου».

ΤΟ ΓΕΡΜΑΝΙΚΟΝ ΣΧΕΔΙΟΝ

Ἐπὶ τοῦ ἰδίου ἀντικειμένου προεκάλεσε πολὺν τὰς ἡμέρας ταύτας θύρων ἔνα σχέδιον καταρτισθὲν ὑπὸ τοῦ δηνοῦ τῆς Γερμανικῆς ἀτμοπλοΐας «H. Schulte» τοῦ Φλένγκετουργοῦ κ. D. Schumacher, λαναρχισθὲν δὲ ἀπὸ ἰδιαιτέρων ἔκδοσιν τοῦ περιοδικοῦ «Hansa» τοῦ Ἀμβρόύρου, σταλεῖσαν καὶ πρὸς τὰ «Ναυτικά Χρονικά». Ἐπειδὴ περικλείει ἀρκετὸν ἐνδιαφέροντον τὸ σχέδιον Schumacher καὶ απὸ γενικωτέρας πλευρᾶς, ἀλλὰ καὶ ἀπὸ τῆς Ἑλληνικῆς ἀπόψεως, θὰ παραβέσωμεν τὰ κεφαλαιώδη αὐτοῦ σημεῖα ἐν εὐρυτάτῃ περιλήψει, μολονότι τὸ σχέδιον αὐτὸν δὲν προώρισται νὰ κατακτήσῃ περισσότερον ἔδαφος ἀπὸ τὰ προηγούμενα. Τοιίζει μόνον ἀλγηθεῖται τιγάς, αἱ δοπιαὶ ἀξίες εἰναι γαντίες νὰ γνωσθοῦν εἰς εὐρύτερον κύκλον.

Ἐν προλόγῳ ὁ συγγραφεὺς τοῦ σχεδίου ἀναφέρει, θτι ἐπὶ 54.000.000 τ. γκρός τῆς Παγκοσμίου χωρητικότητος (ἔξαιρέσει τῶν πλοίων τῶν Ἀμερικανικῶν λιμνῶν) εὑρίσκονται σήμερον ἐν παροπλισμῷ σκάφη 12.500.000 τόνων, δλίγαι δὲν είνε αἱ ἐπιχειρήσεις ἔκειναι, αἵτινες μετὰ τὴν ἀφαίρεσην τῶν ἔξδων τῶν ἀποκομίζουν ἐκ τῆς ἐκμεταλλεύσεως τοῦ στόλου των ἀσήμακτόν τι πειθώριον κέρδους. Κυρίως αἱ ἀτμοπλοΐαι αὐται είνε μερι-

και ταχυδρομικῶν γραμμῶν, ἀλλαὶ τινές προνομιούσχοι, καθόδες καὶ αἱ ἀσχολούμεναι εἰς εἰδικὰς μεταφοράς. Οἱ πλοιοκτῆται δημῶς τῆς «ἔλευθέρας σκοπεύσεως», οἱ κατευθύνοντες τὰ φορτηγά σκάφη των, δηπου ἐκάστοτε ἐμφαγίζεται σχετικὴ ἔργασία, εὐρίσκονται εἰς δυσχερῆ θέσιν καὶ απασχολοῦνται, πώς θά δυνηθοῦν νὰ τὰ κινήσουν μέμφροτέρας ζημίας, ἀφ' θασαὶ ἀπατεῖται ἡ παραμονὴ των ἐν ἀργίᾳ.

Ἄποτελεσμα τῆς σημερινῆς κυκοδιμονίας τοῦ φορτηγοῦ πλοίου εἶναι, διὰ τεράστια κεφάλαια ἀπόστλουνται καθ' ἥμέραν. Παραλλήλως πρὸς τὰς ζημίας ἐκ τῆς ἐλλείψεως ἔργασίας προσετέθησαν καὶ ἄλλαι: ἐκ τῆς ἐκπτώσεως τῆς ἀξίας τῶν πλοίων, δεδομένου ὅτι μέγιστος ἀριθμὸς ἔξι αὐτῶν, παντὸς μεγέθους καὶ ἡλικίας, προσφέρεται πρὸς πώλησιν. "Ἄλλοτε, ὑπὸ δύμαλκς συνθήκης, ἔνα σύνηθες φορτηγὸν ἔχανε τὰ 50 οἰκονομίας του δέκα ἔτη μετὰ τὴν κυπρήγγεσίν του, ἐνῷ σήμερον σκάφος 4 ἔτῶν ἔχει χάσει τὰ 55 οἰκονομίας του καὶ σκάφος 10 ἔτῶν τὰ 70 οἰκονομίας του.

«Τὰ κεφάλαιά μας—λέγει δ. κ. Schumacher—δεξατμίζονται καὶ ἡμεῖς εἰμεθύ διάνοιαν νὰ ἀνακόψωμεν τὸν δλέθρον δρόμον των. Ἐτι: σούσηρώτεροι αἱ ἔκ τοῦ παροπλισμοῦ ζημίαι, εἶναι ἵκαναι αὐταὶ καὶ μόναι νὰ διδηγήσουν εὐθέως μίαν ἐπιχείρησιν εἰς τὴν πτώχευσιν, ἐὰν στερῆται ἐπαρκῶν ἀποθεματικῶν κεφαλαίων διὰ νὰ συγκρατηθῇ. Τὰ παραδείγματα ἐπὶ τοῦ προκειμένου εἰναι πολλά. "Ἄλλως τε, καθ' ἥμέραν αἱ Τράπεζαι, πρὸς ἔξασφάλισιν τῶν κυατοδηνείων των, δηγοῦν εἰς τὸ «σφυρὶ τοῦ δημοσίου κήρυκος» πρὸς ἀναγκαστικὴν ἀπαλλοτρίωσιν τὰ εἰς αὐτὰς ἐνυπόθηκα πλοία. Νέαι πιστώσεις ἔπαινος νὰ χορηγοῦνται: καὶ πολλὰ δεμένα πλοία δὲν δύνανται πλέον γὰρ κινηθῆναι, ἐλλείψεις ἐπαρκῶν χρημάτων διὰ τὸ σερδεῦ των, τὰ διλικά των καὶ τὰς πρώτας ἀνάγκας σκάφους καὶ πληρώματος....»

Περιτέρω ἀναφέρεται ἡ παροχὴ ἐκ μέρους τῆς Γερμανικῆς κυβερνήσεως πολυτίμου διλικῆς ἀρωγῆς πρὸς τὰς δοκιμασθείσας ἀττικοπλοίας καὶ ἔχειται: ἡ διάθεσις ποσοῦ 23 ἑκατ. μάρκων πρὸς ἐνίσχυσιν τῶν διαλύσεων ἀριθμοῦ τινὸς ἐκ τῶν παλαιῶν τερρων Γερμανικῶν σκαφῶν. Τὸ πρόγραμμα δημῶς τῆς διαλύσεως 700 ή 800 χιλ. τόννων Γερμανικῶν πλοίων δὲν δύναται, βεβαίως, νὰ ἐπιδράσῃ εὐνοϊκῶς ἐπὶ τῆς Παγκοσμίου ναυτιλίας, ἐὰν καὶ τὰ ἀλλα Κράτη δὲν ἀκινουθήσουν ἐπὶ τοῦ προκειμένου τὸ Γερμανικὸν παράδειγμα. Αἱ Κρατικαὶ ἐπιχορηγήσεις—προσθέτει—ἀπετέλεσαν τὴν κυριωτέραν ἀφορμὴν τῆς πληθωρικότητος τοῦ τονυάζ, ἡ δοπία σήμερον, ἐν συνδυασμῷ πρὸς τὴν μείωσιν τῶν ὑπερθαλασσῶν μεταφορῶν, ἐκλόνισεν αὐτὰ ταῦτα τὰ θεμέλια τῆς ηρέμου καὶ φυσικῆς γνωτιλιακῆς ἔργασίας.

Ἡ σύγκρισις τοῦ τονυάζ τοῦ 1913 καὶ τοῦ 1931 δεικνύει αὐξησιν 40 οἰκονομία, τὸ δὲ ποσοστὸν αὐξάνεται: σπουδαῖοτατα, ἐὰν καγεῖς ὑπολογίσῃ τὴν ὑπερτέραν δυναμικότητα τοῦ σημερινοῦ πλοίου, λόγῳ τῆς ηγεμονίας την τελειοποιημένου τύπου του, τοῦ ἀρτίου ἔξοπλισμοῦ τῶν λιμένων, παραχόντων οἵτινες συμβέλλουν εἰς τὴν συντόμευσιν, ἀφ' ἐνὸς τῶν ταξιδίων καὶ εἰς τὴν ἐπιτάχυνσιν ἀφ' ἑτέρου τῶν φορτεκφορτωτικῶν ἔργασιν. Διὰ νὰ χωρητικεύει πρὸς τὴν δελτίωσιν προσπατεῖται ἐκκαθάρισις τοῦ πλεονάζοντος τονυάζ καὶ οὐχὶ μοιρολυτρικὴ ἀνάχωμην ἀνέγενται τοῦ ὅγκου τῶν φορτίων. Τὸ τελευταῖον τοῦτο, δ. κ. Schumacher, δὲν τὸ θεωρεῖ οὔτε καν πιθανόν, δ.ότι φρονεῖ: α). "Οτι: δλαὶ αἱ Χώραι ηγεμονίαν την γεωργικὴν καὶ διοικητικὴν παραχωρήσανταν, εἰς τρόπον ὥστε ἡ ἀνταλλαγὴ τῶν προϊόντων των κατέρχεται καὶ συνεπῶς αἱ μεταφοραὶ μειοῦνται. Καὶ δ). "Οτι: ἐκ τῆς μεταφορᾶς πρώτων διλῶν δὲν πρέπει γὰρ προσδοκᾶται βελτίωσις, διότι καὶ εἰς τὰς δύμαλκς πιστώσεις δὲ δύκος των δὲν ἐπήρκει νὰ παράσχῃ ἔργασίαν εἰς διλαθέμενα πλοία.

ΕΙΣ ΠΑΡΟΠΛΙΣΜΟΝ ΚΑΙ ΔΙΑΛΥΣΙΝ

Κατόπιν τῶν ἀνωτέρω δ. κ. Schumacher, θεωρεῖ διὰ διατοπίαν πάντα ἀλλο σχέδιον, διμούσιον περὶ «έκουσίου περιορισμοῦ τῶν φορτίων», περὶ «συγκεντρώσεως τῶν ναυλώσεων εἰς ἔνα διεθνῆ ὄργανον», περὶ «ἀπαγορεύσεως τῶν διεθνῶν πλόων εἰς πλοία διελθόντα τὸ δριον ἡλικίας 25 ή 30 ἔτῶν» καὶ τὰ τοιαῦτα, ὑποστηρίζει δὲ ἐκθύμως τὴν συμφωνίαν τῶν διαλύσεων. Ἀναπτύσσων τὴν γνώμην του ταῦτη, συνιστᾷ τὴν δημιουργίαν τοῦ ἀπαιτουμένου κεφαλαίου δι: ἀναλογικῆς εἰσφορᾶς τῶν ἐνδιαφερομένων Κυβερνήσεων, μεθ' ὁ διαρχής διαλύσις τῶν διεθνῶν ἡλικίαν 20 ἔτῶν καὶ ἀνω σκαφῶν, χωρητικότητα δὲ 1000 ἐως 8000 τόννων

γκρός καὶ μὲ προτίμησιν τῶν ἐργαζομένων εἰς τὰς κυριωτέρας ναυλαγοράς, ἡτο: τοῦ Πλέιτ, Αύστραλίας, Βορ. Αμερικῆς, Βαλτικῆς, Μαύρης καὶ Λευκῆς Θαλάσσης, ἵνα σύτω συντομώτερο ἀνακουφισθῇ διάλλουσα νὰ ἀπομείνῃ χωρητικότης. Παρόμοιόν τι μέτρον μελετᾶται ἡδη ἀπὸ τοὺς Ιάπωνας ἐφοπλιστὰς, οἵτινες κατόπιν εἰδικῆς ἐρεύνης των ἐπείσθισαν, ὅτι διὰ γὰρ δελτιωθῇ ἡ θέσις των πρέπει νὰ ἀπαλλαγῇ διὰ τοὺς ιαπωνικοὺς πλοίους 1.000.000 τ. γκρός.

"Αναφερόμενος περιτέρω δ. κ. Schumacher περὶ τῆς συνθέσεως, ἡτο: θὰ ἐμφανίσουν οἱ ἐμπορικοὶ στόλοι μετὰ τὴν ἐφαρμογὴν τῶν ἀνωτέρω διαλύσεων, παραθέτει ἐνδιαφέροντας πίνακας τοῦ «Λαζού Ρέτζιστερ», καθ' οὓς τὰ ὑπάρχοντα ἐν τῷ Κόσμῳ πλοῖα ἡλικίας ἀνω τῶν 20 ἔτῶν ἀνέρχονται εἰς 16.077.000 τόννους, ἢ ὃν κατέχουν πλοῖα ἀνω τῶν 20 ἔτῶν, χωρητικότης 4.410.000 τ., διὰ τοῦτο 1.265.000 τ., διὰ τοῦτο 1.227.000 τ., αἱ: Ηγεν. Πολιτεῖαι: 1.181.000 τ. καὶ διὰ τὴν Ελλάδα 1.057.000 τόννους γκρός. Υπολογίζει, ἐξ ἀλλού, διὰ πρὸς ἐπιτυχίαν τοῦ σχεδίου πρέπει νὰ συμφωνήσουν τὰ 14 κυριώτερα ναυτικὰ κράτη (ἐν οἷς καὶ διὰ τὴν Ελλάδα), ἀτινα κατέχουν πλοῖα ἀνω τῶν 20 ἔτῶν, χωρητικότης 14.040.000 τόννων.

Βάσει τῶν πιγάκων αὐτῶν, κατανέμων εἰς τὸ ἰδικόν του σχέδιον δ. κ. Schumacher τὸ πρὸς διάλυσιν τονυάζ εὐρίσκει, διὰ τὴν ἐφαρμογὴν του θὰ ἀπαιτηθῇ συνολικὴ δισπάνη 500.000.000 μάρκων διὰ νὰ ἐκλείψῃ χωρητικότης 10.500.000 τ. γκρός, διὸν ἀφορᾶ τὰ 14 κυριώτερα ναυτικὰ Κράτη. "Αν προστεθοῦν καὶ τὰ ὑπόλοιπα, τότε διάλυσις αὐξάνεται κατὰ 1.600.000 τ. καὶ διὰ τὴν δισπάνη κατὰ 72 εἰσέτι ἐκατομμύρια μάρκων. Εἰς τὸν πίνακα αὐτῶν ἀναγράφεται διὰ τὴν Ελληνικὴ ναυτιλία μὲ πλοῖα ἀνω τῶν 20 ἔτῶν 307, τόννων γκρός 983.000 καὶ μὲ δισπάνη διὰ τὴν διάλυσιν των 44.420.000 μάρκων, ἡτο: διὰ 64 πλοῖα 255.000 τ. γκρός 15.300.000 μάρκων (60 μάρκα κατὰ τόννον γκρός) καὶ διὰ 243 πλοῖα 728.000 τ. 29.120.000 τ. (ἡτο: 40 μάρκα κατὰ τὸ τ. γκρός).

"Η δέσις τῶν 60 καὶ 40 μάρκων κατὰ τόννον διὰ τὰς ἀποζημιώσεις τῶν διαλυθησομένων πλοίων 20—25 ἔτῶν καὶ ἀνω τῶν 25 ἔτῶν, κρίνεται παρ' αὐτοῦ διὰ ἀπολύτως ἱκανοποιητική, ἀφοῦ σήμερον πολλοὶ ἐφοπλιστεῖ πωλοῦν τὰ πρός διάλυσιν πλοῖα των εἰς τὴν ἐξευτελεστικὴν τιμὴν τῶν 10)—"Αγγλικῶν σελλινίων, ἡτο: 8 χρυσῶν μάρκων. Τὰ ἀπαιτούμενα ποσὰ θὰ διθοῦν ἀπὸ τὰς ἐνδιαφερομένας κυβερνήσεις, αἴτινες—τρόπον τινὰ—θὰ ἀγοράσουν τὰ πλοῖα ταῦτα, διὰ γὰρ τὰ θέσουν ἀμέσως ἐν παροπλισμῷ καὶ γὰρ διαλύσουν τὸν τῷ χρόνῳ εἰς τὰ ἰδιαίτερα αὐτῶν γνηπηγεία διὰ τὴν στερούνται τοιούτων, νὰ τὰ πωλῶσι τιναὶ εἰς τὸν γκρός.

"Ἐκ τῶν διατεθησομένων Κρατικῶν πιστώσεων θὰ ἀποζημιώνεται κατὰ μείζον τι ποσοστὸν οἱ κάτοχοι ἐνδεὶς διὰ σκαφῶν, θὰ λαμβάνουν διοικητικούς διαλύσεων την τερρών, ἀτινα διποτίθεται, διὰ δυνατὸν γὰρ εἰλογάζοντο τὰ πλοῖα των, θὰ καλύπτουν τὰ ἔξοδα τῆς ἀρχίας μέχρι τῆς ἡμέρας τῆς διαλύσεως, θὰ λαμβάνουν δὲ ἱκκνή ἀποζημιώσιν καὶ τὰ ἐνκαπομένοντα ἀνευ ἔργασίας πληρώματα. Δι: δλαὶ αὐτὰ εἰναι ἐπαρκής διὰ τιμὴ τῶν 40 καὶ μόνον μάρκων κατὰ τόννον γκρός.

"Η Γερμανία λ.χ. ἔχει λύσει σχεδόν τὸ πρόβλημα αὐτὸν, διὰ τῆς χορηγηθείσης κυβερνητικῆς ἀρωγῆς τῶν 23.000.000 μάρκων, δύναται δὲ γὰρ διλογηρώσῃ τὴν προσπάθειάν της μὲ 10.500.000 μ. εἰσέτι, ἵνα ἐπιτευχθῇ διὰ προβλεπομένη διόπο τοῦ σχεδίου διάλυσις 724.254 τόννων. Τὸ ποσὸν αὐτὸν δέχεται νὰ τὸ διαθέσῃ ἀμέσως, ἐὰν τὰ μεγάλα ναυτικὰ κράτη προσχωρήσουν εἰς τὸ σχέδιον. Τοιούτεραι ἀκόμη, διὰ αἱ διάφοροι κυβερνήσεις, αἱ παρέχουσι εἰς τὰς γνωτιλίας των διγκώδεις ἐπιχορηγήσεις, δύνανται ἀπὸ τὴν διάθεσιν αὐτῶν καὶ μόνον τῶν πισῶν, νὰ ἐπιτύχουν τὴν διάλυσην των διατηρούμενων πλοίων. Οὕτω διὰ τοῦτο πρόκειται γὰρ δώσῃ ἐφέτος ἐπιχορηγήσεις 29 ἑκατ. φράγκων χρ. ἡτο: 33 ἑκατ. μάρκων, ἐνῷ μὲ 29 μόνον ἑκατομ. δύναται νὰ διαλύσῃ 191 πλοῖαὶ πλοῖα της χωρητικότητος 607.000 τόννων.

Τὸ σχέδιον Schumacher ἔμφανίζει διὰ διατηρούμενων πλοίων των 20 ἔτῶν (1), τὴν ἀναλογίαν τῶν διαλύσεων ἔναντι τοῦ ἐθνικοῦ τονυάζ (2), τὴν ἀπαιτουμένην δισπάνην (3) καὶ τὴν μετὰ τὰς διαλύσεις μέλλουσαν νὰ προκύψῃ ἀναλογίαν συμμετοχῆς ἐκάστης γνωτιλίας εἰς τὴν Παγκόσμιον δύγαμιν (4) ἐν συγκρίσει πρὸς τὴν σημερινὴν (5).

| Κράτη | 'Αριθ. ά)π | Χιλιάδες τ. γκρός | άναλο- γία τοις 0) | Διπάνη εις χιλιάδας μάρκα | Σύνθεσις Παγκ. στόλου | |
|--------------|---------------|----------------------|--------------------------|---------------------------------|--------------------------|--------------|
| | | | | | Μετά διάλ. | Προ διάλ. |
| Αγγλία | 962 | 2.960.— | 12.80 | 147.860.— | 23.24 | 34.89 |
| Ην. Πολιτ. | 249 | 822.— | 7.94 | 39.880.— | 13.33 | 15.62 |
| Βέλγιον | 52 | 157.— | 28.97 | 7.220.— | 0.50 | 0.82 |
| Βραζιλία | 86 | 274.— | 55.47 | 13.200.— | 0.24 | 0.75 |
| Δανία | 95 | 184.— | 16.24 | 8.100.— | 1.25 | 1.71 |
| Γερμανία | 231 | 723.— | 17.10 | 33.480.— | 3.61 | 6.38 |
| Γαλλία | 191 | 607.— | 17.20 | 29.160.— | 3.02 | 5.30 |
| Έλλας | 307 | 983.— | 70.37 | 44.420.— | 0.58 | 2.11 |
| Όλλανδία | 100 | 303.— | 9.74 | 16.000.— | 3.24 | 4.69 |
| Ιταλία | 314 | 1.133.— | 34.60 | 50.920.— | 2.63 | 4.74 |
| Ιαπωνία | 310 | 1.031.— | 24.11 | 45.560.— | 4.27 | 6.45 |
| Νορβηγία | 211 | 539.— | 13.27 | 25.940.— | 4.76 | 6.13 |
| Σουηδία | 272 | 508.— | 30.26 | 22.980.— | 1.32 | 2.53 |
| Ισπανία | 174 | 423.— | 34.90 | 17.780.— | 0.98 | 1.83 |
| | 3554 | 10.647.— | | 502.500.— | | |
| Λοιπαὶ Χώραι | 673 | 1.646.— | | 72.320.— | | |
| Σύνολον | 4227 | 12.293.— | | 574.820.— | | |

Ο συγγραφεὺς τοῦ σχεδίου διατυπώνει τέλος τὴν ἐλπίδα, ὅτι ἐὰν αἱ ἐνδιαφερόμεναι διὰ τὴν γκυτιλίαν τῶν κυβερνήσεις ἐπιθυμοῦν γὰρ συμβάλλουν εἰς τὴν δημιουργίαν καλλιτέρων διὰ αὐτὰς ἡμερῶν, πρέπει γὰρ στέρεσσιν εἰς τὰς ζητουμένας θυσίας. Παραδέχεται δημος, ὅτι τὸ σχέδιόν του δύναται γὰρ προσκόφη εἰς σοδαράς δυσχερείας δύσον ἀφορᾶ τὰ Κράτη ἑκεῖνα, ἀτινα μετά τὴν διάλυσιν θὰ ἔναπομείνουν μὲν ἀσύνταντον τοντάζοντας, μηδὲ καλύπτονταν οὐδὲ αὐτάς τὰς ἀνάγκας των. Ἐπερχόμενοι διάτοιχοι τῶν Δασῶν διὰ τὴν οἰκονομικήν ἀδυναμίαν πολλῶν κυβερνήσεων, δύος δογμάτων ἐπὶ τοῦ ἀντικειμένου τούτου τὰς γκυτιλίας τῶν ὅποιας τὰς σημειεριάς συνθήκουν. Ἡ τόχη, δήθεν καὶ τοῦ σχεδίου τούτου δὲν εἶναι δυνατὸν παρὰ γὰρ ἀκολουθήσῃ διὰ τὰ περισσότερα γκυτικά κράτη, τὴν τύχην διῶν τῶν προηγουμένων τοιούτων.

Εἰδικῶς διὰ τὴν Ἑλλάδα τὴν μελέτην ταύτην τοῦ κ. Schumacher δημοσιεύμενον ἀπλῶς ἐκ χρονογραφικοῦ καθήκοντος. Τὴν πολιτικὴν τῶν ἀθρόων καὶ συστηματικῶν διατάξεων πτωχοῖς ὑμεῖς καὶ διὰ τοῦ κράτος καὶ διὰ τοῦ πλοιοκτητῆται, μόνον εὑφάνταστος νοῦς δύναται γὰρ διατοιχήσῃ, ὅτι δυνάμεθα γὰρ οἰσθετήσωμεν.

ΣΕΡΒΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Ἡ ἐνίσχυσις τοῦ Ἐμπορικοῦ στόλου

Ἡ δύναμις τῆς Γιουγκοσλαβίκης Ναυτιλίας ἐπλουτίσθη κατὰ τὸ παρελθόν ἐτοῖς μὲν ἀρκετάς νέας μονάδας ἀγόρασθεισας ἢ καὶ γκυτηγήσεισας. Αἱ πάρχουσαι ατμοπλοΐαι, εἰς τὰς ὁποῖας προστέθησαν οἱ νεοτρυπεῖσαι «Πιαντρά» καὶ «Κράνερ» διέθεσαν ἀρκετά ποσά διὰ τὴν ἐνίσχυσιν τοῦ πλωτοῦ ὄλικοῦ των, αἱ δὲ ἀποτελεῖσαι «Πιαντράνσκα», «Ντούμπροδάκσκα» καὶ «Μπόκα» κατηγόρων τὰς ἐκ 50.000.000 δημητρίων, ἐν συνόλῳ, ἐπιχορηγήσεις, ἀτινας ἔλλον περὶ τοῦ Κράτους, εἰς τὴν ἀπόκτησιν 24 νέων πλοίων. Διὰ τὸν αὐτὸν σκοπὸν διετήσθησαν καὶ αἱ ἐπιχορηγήσεις τῶν ἀπολογίων «Γιουγκοσλαβίκον Λόδον» (8.500.000 δημητρίων), καὶ αἰτινες ἀπειλοῦντας τὰς συγκοινωνίας πρὸς τὴν Νέστον Ἀμερικὴν ἥ προτεινει τοῦ Ισπανίαν ἥ δευτέρα.

Ἐφέτος παρελήφθη ὅποι τῆς «Πιαντράνσκα» καὶ τὸ γκυτηγήθεν διὰ λογαριασμὸν τῆς εἰς τὰς Ἀγγλικὰ γκυτηγήσεις ἀπόμποιον «Kralj Aleksandar I.» τ. γκρός 2460. Τὸ σκάφος τοῦτο είναι τὸ μεγαλύτερον διεπίσταν τῆς Γιουγκοσλαβίκης ἀπολογίας καὶ ἔμπιπτρεται τὴν γραμμὴν μεταξὺ τῶν Σερβικῶν λαμένων καὶ τῆς Βενετίας καὶ Τεργέστης.

Ἡ ἀπόδοσις τῶν Δαλματικῶν Ναυπηγείων

Ως γνωστόν, δὲ Ἀγγλικὸς γκυτηγικὸς Οίκος Yarrow, τῆς Γλασκώδης ὅταν κατὰ τὸ 1929 ἐγένετο κάτοχος ἐνός μεγάλου ἀριθμοῦ μετοχῶν τῶν Γιουγκοσλαβίκων ἐπὶ τῆς Δαλματικῆς ἀκτῆς γκυτηγήσεων Κραλιεθίκα, προέθη εἰς τὴν ὀργάνωσιν καὶ συμπλήρωσε τῶν παλαιῶν ἐγκαταστάσεων καὶ ἐπέδειπτε ἕκτοτε εἰς συντάγματα ἐργάσιας, κυρίως δὲ ἐπικουρεύεις πλοίων. Ἡ ἀπόδοσις τῶν γκυτηγήσεων τούτων ἀνήλθε τὸ 1931 εἰς 3.160.000 δημητρίων ἐναντίον 1.400.000 δημητρίων τοῦ 1930. Ἐκ τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν δεξικερμῶν τῶν ἐν λόγῳ γκυτηγήσεων προσήλθησεν ἕσσοδον ἀνω τοῦ ἡμίσεως ἐκατομμυρίου δημητρίων. Τὰ καθαρὰ κέρδη τῆς γκυτηγήσεως ταύτης ἐπιχειρήσαν κατὰ τὸ 1931 εἰς 112.000 δημητρίων, ἐναντίον μόνον 13.000 τοῦ ἔτους 1930.

Ἡ λιμενικὴ κίνησις τοῦ Σούσακ

Τὸ Σούσακ, δὲ βορειότερος λιμὴν τῆς Γιουγκοσλαβίας, δὲ γειτνιάων μὲ τὸν λιμένα τοῦ Φιούμη, οὐτίνος πρὸ τῆς Ἰταλικῆς καταλήψεως ἀπέτελει ἀναπόσταστον τημῆτα, εἰς κατὰ τὸ 1913 γκυτιλίακην κίνησιν (μετὰ τοῦ Φιούμης) 2.100.000 τόννων. Κατὰ τὸ 1927, δέποι Γιουγκοσλαβίκην πλέον κατοχήν, εἴκε τὸ μὲν Σούσακ κίνησιν 438.000 τόννων, δὲ δὲ Ἰταλικὸς λιμὴν

τοῦ Φιούμης 782.000 τόννων. Κατὰ τὸ 1928 ἀνῆλθεν ἡ γκυτηγή κίνησις τοῦ Φιούμης εἰς 898.000 τόννους καὶ τὸ Σούσακ εἰς 634.000 τ., διὰ νὰ φέρει κατὰ τὸ 1931 διά μὲν τὸ Φιούμης εἰς 611.000 τόννους μόνον, διὰ δὲ τὸ Σούσακ εἰς τὸν 560.000 τόννους. Είναι προφανές διεν, διὰ δὲ Γιουγκοσλαβίκης οὐτος λιμῆν συντηγωνίζεται ἰσχυρῶς τὸν Ἰταλικὸν τοῦ Φιούμης. Ἄλλ' είναι, παραλλήλως, ἀξιοσημείωτον καὶ τὸ γεγονός, διεν, διὰ τὴν δύση τούτων ὅμοι λιμένων λαμβανομένην, δὲν ἡ ηὔηση τὸν προπολεμικὴν κίνησιν τοῦ Αὐστροουγκρικοῦ τότε λιμένος τοῦ Φιούμης.

Ο ΧΡΥΣΟΣ ΤΗΣ "ΑΙΓΥΠΤΟΥ"

Εἰς τὸν λιμένα τῆς Βρέστης ἐπανέπλευσε κατ' αὐτὰς τὸ Ἰταλικὸν γκυτηγωστικὸν «Artiglio», προκειμένου κατὰ τὴν εὐγοίκην ταύτην περίσσον, νὰ ἐπαναπλάθῃ τὰς διαισθεῖσας πέρυσιν ἐργάσιας τοῦ διὰ τὴν διάσωσιν τοῦ χρυσοφορτίου τοῦ διυθισμένου ὑπερωκενίου «Egypte». Κρατεῖ δὲ πεποιθήσις, διεν κατὰ τὰς νέας ἐργάσιας θὰ καταστῇ δυνατή δὲ περίσσωσι τοῦ θησαυροῦ καὶ δὲ ἀνέλκυσις τοῦ πολυτίμου θαλάμου, μέχρι τοῦ διόποιου εἰχον φθίσει πέρυσιν οἱ δύται, διαιρίσαντες μάλιστα καὶ τὰς ἀνταυγείας τοῦ χρυσοῦ καὶ τοῦ ἀργύρου. Τὸ ἔργον τῶν δύτων ἔχει ηδη ἀπλοποιηθῆ, δεδομένου, διεν, αἱ μεγαλύτεραι διαιρέσεις τοῦ πλούτου εἰναὶ τῆς διεισδύσεών των ἐντὸς τοῦ πλοίου εἰσερχομένης.

ΣΟΒΙΕΤΙΚΗ ΡΩΣΣΙΑ

Ο λιμὴν τῆς Μαριανουπόλεως

Κατὰ πληροφορίας δημοσιευμένας εἰς τὸν Σοβιετικὸν τύπον, δὲν τὸν Αζφικῆ λιμὴν τῆς Μαριανουπόλεως, ἐνισχυθεῖσα διὰ τὸν ὄπουδη ἐκτελουμένων ἐν αὐτῷ σοδαρίων τεχνικῶν ἔργων, προβλέπεται νὰ ἐξουπηρετήσῃ τὸ ἔτος τοῦ διπλασίου τοῦ πλοίου πολούποιου τῆς προγενεστέρας χρήσεως ἐκ 427.372 λιμέτταις τὸ ποσὸν δὲ αὐτὸς δημος μετά τοῦ ἀνέργητού οὐ πολούποιου τῆς προγενεστέρας χρήσεως ἐκ 355.012 λιμέτταιν πετεφθῆσθαι εἰς νέαν, ἀνεν τῆς πληρωμῆς μερίσματος εἰς τοὺς μετόχους. Παρομοίας οἰκονομικῆς δυσχερείας, ἀπὸ τὴν ἐκπτωτικὴν τῆς Αγγλικῆς λιμῆν ἀντιμετωπίζουν καὶ τὰ δῆλα Ἰταλικὰ γκυτηγεία, τῶν δημοιῶν τὰ κέρδη ἀποικιώσιθεν. Ἀρκεῖ μόνον νὰ λεχθῇ, διεν, τὰ μεγάλα γκυτηγεία Ansaldo, τῆς Γένοβας, ἀπρχματοποιήσαν κατὰ τὴν λήξειαν χρήσεων κέρδη μόλις φθάσκαντα εἰς τὸ ασήμαντον ποσὸν τῶν 153.176 λιμέτταιν.

ΙΤΑΛΙΑ

Αἱ οἰκονομικαὶ δυσχέρειαι τῶν γκυτηγείων

Ἡ πιθανὸς τῆς Αγγλικῆς λιμῆν ἔσσος δημιουργὴ ἀντίτυπον καὶ ἐπὶ τῆς οἰκονομικῆς καταστάσεως τῶν Ἰταλικῶν γκυτηγείων, «Cantieri Riuniti del Adriatico», ἀπεινα ἀντιμετωπίζουν πολλὰς δυσχερείας. Κατὰ τὴν ἐκθεσιανὴν ἐπὶ τοῦ ισολογισμοῦ τῶν τῆς χρήσεως 1931—32, τὰ καθαρὰ κέρδη τοῦ ἀνήλθον μόνον εἰς 427.372 λιμέτταις τὸ ποσὸν δὲ αὐτὸς δημος μετά τοῦ ἀνέργητού οὐ πολούποιου τῆς προγενεστέρας χρήσεως ἐκ 355.012 λιμέτταιν πετεφθῆσθαι εἰς νέαν, ἀνεν τῆς πληρωμῆς μερίσματος εἰς τοὺς μετόχους. Παρομοίας οἰκονομικῆς δυσχερείας, ἀπὸ τὴν ἐκπτωτικὴν τῆς Αγγλικῆς λιμῆν ἀντιμετωπίζουν καὶ τὰ δῆλα Ἰταλικά γκυτηγεία, τῶν δημοιῶν τὰ κέρδη ἀποικιώσιθεν. Ἀρκεῖ μόνον νὰ λεχθῇ, διεν, τὰ μεγάλα γκυτηγεία Ansaldo, τῆς Γένοβας, ἀπρχματοποιήσαν κατὰ τὴν λήξειαν χρήσεων κέρδη μόλις φθάσκαντα εἰς τὸ ασήμαντον ποσὸν τῶν 153.176 λιμέτταιν.

ΓΙΟΥΓΚΟΣΛΑΒΙΚΟΝ ΛΟΥΔΑ. Α.Δ.

Θεοριγὰ ταξίδια Τουρισμοῦ καὶ ἀναψυχῆς διὰ τὸν ἀφθάστον πολυτελείας καὶ ἀνέσεως θαλαμηγοῦ ἀτμοπλοίον

“ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΜΑΡΙΑ,, ΤΟΝΝΩΝ 17.500

Μὲ ἀναγωγήσεις ἐπὶ Πειραιῶς ὡς κάτωθι :

Τὴν 8° Ιουνίου » Κωνσταντινούπολιν.

» 13 ° » Ραγκούζαν καὶ Βενετίαν.

» 8° Ιουλίου » Κωνσταντινούπολιν.

» 13 ° » Ραγκούζαν καὶ Βενετίαν.

» 8° Αύγουστου» Κωνσταντινούπολιν.

» 13 ° » Ραγκούζαν καὶ Βενετίαν,

Εύκαιρια μοναδικὰ διὰ ταξίδια ἀναψυχῆς καὶ ἐκδρομὰς οἰκογενειῶν, διμήλων καλλ. ήτοι:

α) Διὰ Κωνσταντινούπολιν μετ' ἐπιστροφῆς. Διάρκεια ταξίδιον τεσσάρων ἡμερῶν, μετά διαμονῆς δύο ἡμερῶν ἐν Κωνσταντινούπολει.

β) Διὰ Ραγκούζαν πρὸς παραθερισμὸν καὶ Λουτρά.

γ) Διὰ Βενετίαν (ἀπλῆς μεταβάσεως ἥ μετ' ἐπιστροφῆς).

Εύστεια πλοίους ιδεώδης. Πολυτελεῖς αἰθουσαί. Καμπίνες καὶ Λουτρῆς, Δεξιαμενή θαλασσίου κολυμβήματος ἐντὸς τοῦ πλοίου. Οργήστρα τελεία. Μαγειρικὴ τῶν Α. τάξεως Σενοδοχείων. Μπάρ μὲ εύθηνοτάτας τιμάς.

ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΓΚΕΡΕΧΤΣΧΑΜΜΕΡ & ΣΠΑΣΙΤΣ

Πειραιεὺς: Νοταρά 67

Τηλέφωνον 40.288

ΖΗΤΗΜΑΤΑ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΟΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Η ΕΥΘΥΝΗ ΤΟΥ Ο.Λ.Π. ΕΝΑΝΤΙ ΤΟΥ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΣ

ΤΟΥ Κ. Γ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΟΥ Δικηγόρου

Είς τὸ προγεγούμενον τεῦχος τῶν «Ν. Χρονικῶν» ἐθίχθη τὸ ζῆτημα τῆς παραλαβῆς ἐμπορευμάτων ἐν τῷ Λιμένι: Πειραιῶς, τὸ δόποιον πράγματι είναι ἐν τῶν σημαντικώτερων σημείων, οἵτινα ἐδημιούργησεν ὁ περὶ Ὁργανισμού Λιμένος Πειραιῶς θεσμός.

⁷ Απὸ ἀπόψεως κειμένων Νόμων αἱ ἐπὶ τῶν διαφόρων περιπτώσεων τοῦ ἄγνωτην μάκτος λύσεις εἰναι αἱ κάτωθι:

"Οπως σαφώς έκ τοῦ Νόμου 4748 ἐγγυδυσασμῷ πρὸς τὸν Ν. Διάταγμα τῆς 23 Σεπτεμβρίου 1931 προκύπτει, δ. Ο.Δ.Π. παραλαμβάνει: καὶ διαφυλάττει τὰ διά τῶν πλοίων κομιζόμενα εἰς Περιφερειαὶ ἐμπορεύματα, περὶ τῆς παραλαβῆς δὲ τὴν παραδόσεων συντάσσονται ώρισμέναι πρόξεις.

Ἐν ἀλλιαῖς λέξεσιν, δοκίμων, οὐδεὶς προσωρισμός τοῦ φορτίου πράκτορος, ἀποκαλουμένου εἰδικώτερον θεματοφύλακος τοῦ πλοίου (consignataire du navire). Ο πλοϊαρχος δηλονότι, ἐπειγόμενος γ' ἀποπλεύση, ἐκφορτώνει τά ἐμπορεύματα καὶ ἀγαχωρεῖ τὸ ταχύτερον, ἀποστερῶν οὕτω τὸ παραλήπτην τῆς ἐκ τοῦ πλοίου ἀσφαλείας. Διὰ τὴν τοιαύτην δύναμιν ἀσφαλείαν τοῦ παραλήπτου, καθειρώθη ἡ προσωπικὴ εὐθύνη τοῦ πράκτορος—θεματοφύλακος, διτις καθίσταται προσωπικῆς ὑπεύθυνος, θεωρούμενος ὡς συμπράξας ἐξ ἀρχῆς εἰς τὴν θαλασσίαν μεταφορὰν. Τινὲς, τὴν τοιαύτην εὐθύνην τοῦ πράκτορος φύλακον γὰρ θετίζουν καὶ ἐπὶ πτεινοματος τούτου, συνισταμένου κατὰ πλάσμα εἰς τὸ διτί ἐπέτρεψεν εἰς τὸν πλοϊαρχον γ' ἀποπλεύση πρὶν ἢ εἰδοποιήσῃ τοὺς παραλήπτας. Ὅποστηρίζουν πολλοί, διτί πάσα συνήθεια, περιορίζουσα τὸν πράκτορα εἰς τὴν εὐθύνην διὰ τὰς μετὰ τὴν ἐκφόρτωσιν ζημιάς θεωρεῖται ὡς ἀντιστρατευομένη τὴν δημοσίαν τάξιν.

Βάσις ομως και θεμέλιον τής τοικαύτης εὐθύνης του πράκτορος πρὸς τὸν Θαλάσσιον μεταχορέα, είνε ὁ σύνδεσμος αὐτῶν κατὰ τοὺς κανόνας τῆς προστήσεως, ητοι ἡ σύμβασις τῶν ἀνωτέρω πρὸς ἀλλήλους καὶ ὁ κατὰ τὴν ἐλευθέρην αὐτῶν θέλγισιν συνδυασμὸς τῶν ἐνεργειῶν καὶ συμφερόντων αὐτῶν ἀπέναντι ἀλλήλων καὶ τῶν τρίτων. Ἡ παράδοσις του ἐμπορεύματος λαμβάνει χώραν καθ' ὅν χρόνον θὰ ἐμφανισθῇ ὁ παραλήπτης, δόποτε ἐν περιπτώσεις ἀλλοδῶν τῶν ἐμπορευμάτων καθειροῦται διὰ τῶν ἄρθρων 507 καὶ 508 Ἐμ. Νόμου ὡρίσμενή διαδικασία.

Ἐφ' ὅσον ὁ πράκτωρ συγεῖξε τὴν εὐθύνην τοῦ θαλασσίου
ιεταφορέως, δεῖται δὲν ἀπαλλάσσεται πρὸ τῆς παραδόσεως τοῦ
φορτίου εἰς τὸν παραλήπτην, πᾶσα ζημία, καὶ ἂν ἔτι ἔλαβε χώ-
ραν μετὰ τὴν ἀποδίδασιν, δεχόνται κατὰ κκυδόνα τὸν τε θαλασσίον
ιεταφορέαν καὶ τὸν πράκτορα, οἵτινες ὑπέχουσι τὴν ὑπὸ τοῦ Ναυ-
τικοῦ Κώδικος δριζομένην ηὗξημένην εὐθύνην.

Ο διὰ τῶν τελωνείακῶν Νόμιων καθιερώμενος ἔλεγχος τῶν πασχομένων εἰς τὰς ἀποθήκας τοῦ Τελωνείου ἐμπορευμάτων, ὃν ύστεις αὐτοῖς καθηρώδης διοικητικῆς, οὐδὲ μῶδις ἐπέδρα τοῖς σχέσεων παλασσίου μεταφορέως καὶ παραλήπτου.

¹⁰ Ήδη δημως, διὰ τῆς ἀνγκαστικῆς ὑπὸ τοῦ Ο.Λ.Π. παραλήγεις καὶ δικυριάζεως τῶν ἐμπορευμάτων, παρεγτίθεται, μεταξὺ χλασίσιου μεταφορέως καὶ παραλήπτου, τρίτου πρόσωπου μὴ συνέρμενον ποσῶς μὲν οὐδέτερον ἐξ αὐτῶν καὶ τὸ διποτὸν διακόπτει: ομικώς καὶ πραγματικῶς τὸν σύνδεσμον αὐτῶν.

Ο Ο.Λ.Π., μηδὲνεργών κατά τὰς ἀρχὰς τῆς προστίθεως, ἀλλὰ υπάκεις νομικής ἐπιταγῆς, παραλημβάνων τὰ ἐμπορεύματα, οὐδαμῶς φέρεις τὰς εὐθύνας τοῦ θαλασσίου μεταφορέως, ἀλλὰ τὰς συγκίνεις εὐθύνας τοῦ θεματοφύλακος. Τὴν λύσιν ταύτην καθιστᾷ σφαλῆ καὶ ή ἐν τῷ νόμῳ ρητῇ διάταξις, καθ' οὐδὲν η εὐθύνη τοῦ Λ.Π. ἀρχεται απὸ τῆς ἐν τῇ πράξῃ ήμερομηνίας· τῆς παραλα-
ῆς καὶ λήγει κατὰ τὴν ήμερομηνίαν τῆς παραδόσεως. Καὶ ἐκεῖ
ἐν τῷ φορτίον παρεδόθη ἐλλειπές καὶ θεδλακμένον εἰς τὸν Ο.Λ.
.., ωφίσταται δὲ σχετικὴ πρᾶξις θεδλακτεως τῆς διλέθης ταύτης,
ομφωγούσης πρὸς τὴν πραγματικότητα, ὡς παραλήπτης δύναται
στραφῆ πρὸς ἀποζημίωσιν μόνον κατὰ τοῦ μεταφορέως, ὑπέχον-
το τούτου τὴν ηδημένην εὐθύνην τοῦ Ναυτικοῦ Κώδικος. Ἐγδέ-

χεταί: δημως γάρ μήν ἔχῃ περιουσίαν ἐν Ἑλλάδι: δι πλοιοκτητής, δι-
πότε δι παραλήπτης οὐσιαστικῶς μένει: ἀνευ προστασίας.

³Αντιθέτως, έάν το φορτίον παρεδέσθη ἐν καλῇ καταστάσει, ἐ-
θλάβη δὲ καθ' ὅν χρόνον εὑρίσκεται: εἰς τὴν παραφυλακήν του
Ο.Δ.Π., ὁ παραλήπτης ἔχει: ἀγωγὴν μόνον κατὰ τοῦ Ο.Δ.Π., ὅπε-
ρχοντος τούτου τὴν συνήθη εὐθύνη τοῦ θεματοφύλακος.

Εἰς περὶ πτωσιν καθ' ἥγιον φύσισταται πρᾶξις παραδόσεως τοῦ φορτίου ἀνευ οὐδεμίας ζημιάς ἢ ἐλλειμμάτος, διότι π. χ. ἔχωτερικῶς τὰ κιβώτια δὲν ἔνεφάνιζον σημεῖα παραδιάσεως, κατὰ δὲ τὴν παραλαβὴν ἐκ μέρους τοῦ παραλήπτου ἀποδεικνύεται παραδίκαιος καὶ ἀντικατάστασις τοῦ φορτίου διάντικειμένων ἀνευ ἀξίας, ποιος ἀποζημιώνει τὸν παραλήπτην;

Τοῦτο ἐκριβώσειν τὸ δυσεπίλυτον θέμα

Βάσει της άνωτέρω τεθείσης άρχης, καθ' όη ό. Ο.Π. καθισταται: θεματοφύλαξ ἐκ του Νόμου, δέον να παραδεχθώμεν, ότι: τὸ ὃ ἄγω ἔλλειμμα η διλάβη ἔλαχον χώρων κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς θαλασσίκης μεταφορᾶς, ο δὲ ΟΛΠ. δύναται: νὰ προβάλῃ τοῦτο κατὰ τοὺς παρακλήπτου.

Ο τελευταίος ἀδύνατει νὰ ισχυρόθη, διτὶ ἐκ μόνης τῆς ὑπάρχεως τῆς θεοϊκώσεως παραλλήλης τοῦ φορτίου ἀνευ διάληξης κατέστη ὑπεύθυνος ὁ Ο.Δ.Π., διτὶ ναὶ μὲν ἡ ἔκθεσις τῆς παραδόσεως ἀποτελεῖ δημόσιον ἔγγραφον, παρέχον πλήρη ἀπόδειξιν περὶ τῶν ἐν αὐτῷ διαλαμβανομένων, ἀλλὰ τοῦτο σκοπὸν ἔχει τὴν διαπίστωσιν τῆς καλῆς διαφυλάξεως τοῦ φορτίου ἐν ταῖς ἀποθήκαις τοῦ Ο.Δ.Π., διτὶς ἀποδεικνύων, διτὶ τὸ ἔλλειψιμα προϋπήρχε τῆς παραδόσεως, ἀπαλλάσσεται: τῆς εὐθύνης, τοσούτῳ μᾶλλον καθ' θεσον δ. Ο.Δ.Π. ναὶ μὲν ἔχει καὶ τὴν ἰδεότητα προσώπου ἐγεργοῦντος ἐμπορικᾶς πράξεις, δὲν παύεις δύμως γ' ἀποτελῇ κατ' ἀρχὴν πρόσωπον δημοσίου δικαίου, ἀσκοῦν διοίκησιν καὶ κατὰ συνέπειαν αἱ σχετικαὶ τοῦ Νόμου διατάξεις θὰ ἐρμηνευθῶσι πάντοτε ἐν συνδυασμῷ μὲ τὴν φύσιν καὶ ἀποστολὴν τοῦ Ο.Δ.Π., διτὶς ἐν τῷ συμφέροντι (κατὰ πλάνων δεσμώτως) τοῦ ἐμπορίου καὶ τῆς κινήσεως τοῦ λιμένος παρεγνήθεται: μεταξὺ τοῦ θαλασσίου μεταφορέων καὶ τοῦ παραλήπτου.

"Οσού ἀφορεῖ τὸν θαλάσσιον μεταφορέαν, ή θέσις τοῦ Ο.Α.Π. πλην εὐχερεστέρα, διότι τοις αὐτήν περάδοσις προχρήματων ἐξωτερικῶν καὶ καλῆ καταστάσει καὶ ἐσωτερικῇ; βεβλαχμίνων, δημιουργεῖ καὶ περίπτωσιν δόλου ἐκ μέρους τοῦ πικραδίδοντος πλοιάργυρου.

Είναι αυτούνότου, διότι τόδης έπεισείσθε, περὶ τοῦ ὅτι
οἱ βλάχοι προϋπήρχον, θὰ βρύνη εἰς ἀκέραιον τὸν Ο.Λ.Π., διτις
ν τῇ προγκυματικότητι: εἰς σπανιωτάτης περιπτώσεις θὰ δυνηθῇ ν
ποδεῖξην τοῦτο.

Κατὰ μείζονα λόγου δὲ θαλάσσιος μεταφορεὺς ἀδυνατεῖ γένεται τάχιστη κατὰ τοῦ παραλήπτου ἀπαράδεκτον, ώς ἐκ τῆς ὑπάρξεως πράξεως παραδόσεως εἰς τὸν Ο.Α.Π., διότι ἐκτὸς τῶν ἀνωτέρω εχθύντων, τὸ δημητιόν εἴγγραφον, διπερ συνιστᾶται παράξεις παραδόσεως, γενόμενον μεταξύ πλοιάρχου καὶ Ο.Α.Π. δὲν ὑποχρεοῖ τὸν αὐτὸν παραλήπτην, δημιουργεῖ διμωσ δι' αὐτὸν τὴν ὑποχρέωσιν γένεσις, διτις δὲν διλέγει προσέπιπήρε τὴν παραδόσεως.

Συνδυάζοντες ήδη τὰς ἀνωτέρα διατάξεις πρὸς τὰ ἀρθρα 507 καὶ 508 Ἐμ. Νόμου συνάγομεν, ὅτι τῶν τελευτάκων τούτων η ἔρχεται οὐδέλως ἐπικυρεῖ, ἀλλ' ὅτι δὲ παραλήπτης, ἵνα διαφυλάξῃ δικαιώματά του ἀπένεινται τοῦ θελαστίου μεταφρούσεως, διείλεις ουκιμορφωθῇ πρὸς αὐτά. Οἱ αὐτός θὰ διορθωθῇ ν' ἀκολουθήῃ τὴν διαδικασίαν, ἣν ὁρίζει τὸ Ν. Δ. τῆς 23ης Σεπτεμβρίου 931 ὅπως διατηρήσῃ τὰ δικαιώματά του ἔνεινται τοῦ Ο.Δ.Π. ἀλτησις ἐντὸς τριῶν ημερῶν καὶ ἀγωγὴ ἐντὸς τριῶν μηνῶν ἀπὸ τοῦ παραλαβῆσας).

Ἐν συμπεράσματι, ὁ παραλήπτης, μετὰ τὴν ἐφωρμογὴν τοῦ θεσμοῦ ἔχει δικαιώματα μειωμένα ἐν Πειραιῇ. Ἐπακόλους τούτου είνει ὅτι τὸ ἀσφάλιστρα τῶν διὰ τὸ Λιμένα Πειραιῶν μιζομέγων ἐμπορευμάτων θ' αὐξῆθωσι: ἐὰν καὶ ἐφ' ὅσσον αἱ ἀρδειαὶ καλλύψωσι: καὶ τοὺς κινδύνους μέχρι τῆς εἰς τὸ παρα-

λήπτην παρά τοῦ Ο.Δ.Π. παραδόσεως, πρᾶγμα ἀμφιβολού. 'Η διαδικασία κατὰ τὰς περιπτώσεις ἐλλειμμάτων ἡ βλαβῶν καθίσταται πολυπλοκωτέρα ἢ πρότερον.

'Ηκούσθη μάλιστα, διτὶ τινὲς ἐπρότεινον, διποὺς νομοθετικῶς περιορισθῆ ἡ εὐθύνη τοῦ Ο.Δ.Π. μέχρις ὥρισμένου ποσοῦ διτὶ ἐκαστον κιβώτιον κατὰ τούτεστι γὰρ ἐφερμούσθη κατὰ ἀνάλογον πρὸς τὰ λισχύοντα ἐπὶ ταχυδρομείων, ἀλλὰ μέχρι τοῦδε δὲν ἐνεφανίσθη σχετικὸς Νόμος.

'Ἄπο μιᾶς μόνης πλευρᾶς ἡ θέσις τοῦ παραλήπτου εἶναι καλλιτέρα· ήτοι διὰ τὰς περιπτώσεις, καθ' ἄς συμφωνεῖται διὰ τῶν φορτωτικῶν, διτὶ διθαλάσσιος μεταφορεὺς παύει εὐθυγόμενος ἀφ' ἣς στιγμῆς ἐκφορτώσῃ τὸ ἐμπόρευμα ἐκ τοῦ πλοίου του.

'Ἄσχετως πρὸς τὰ ζητήματα, διτὶν κατὰ τὴν κειμένην νομοθεσίαν ἐδημιουργοῦντο ἐκ τῆς ὡς ἀνωτέρω ρήτρας, εἶναι βέβαιον, διτὶ μετὰ τὴν ἐφερμογήν τῶν διατάξεων τῶν Νόμων περὶ Ο.Δ.Π. δι παραλήπτης θὰ εὑρίσκεται εἰς ἐνοικιωτέρων θέσιν, ἐφ' ὃσον ἐν περιπτώσεις ζημίας κατὰ τὴν μεταφοράν, θὰ ὑφίσταται ἀμεσος περὶ ταύτης διαιπέστωσις κατὰ τὴν ὑπὸ τοῦ πλοίου εἰς τὸν Ο.Δ.Π. παράδοσιν τοῦ ἐμπορεύματος, ἐν περιπτώσει δὲ ζημίας κατὰ τὸν χρήσον τῆς ὑπὸ τοῦ Ο.Δ.Π. κατοχῆς, θὰ εὐθύνεται οὕτος διὰ τὰς τυχόν ζημίας.

'Εύνόητον εἶναι διτὶ αἱ ἀνωτέρω διατάξεις δημιουργοῦν καὶ τὸ ἐνδεχόμενον νὰ ὑποχρεωθῇ δι παραλήπτης τοῦ Ο.Δ.Π. εἰς πληρωμὴν διαρτήσεων, τοῦθ' ὅπερ θὰ συμβῇ, τόσον καθ' ἄς περιπτώσεις αἱ ζημίαι λάθωσις χώραν ἐντὸς τῶν ἀποθηκῶν του, δυσον—τὸ καὶ λίγον πιθανόν—καθ' ἄς περιπτώσεις δι ἐλεγχος κατὰ τὴν παραλαβὴν δὲν εἶναι ἐπιμελής, πρᾶγμα τὸ ὅποιον δύναται τις γὰρ προτίθη, διτὶ δὲν θὰ συμβούνη σπανίως.

'Τοῦ αὐτοῦ εἰδοῦς ζητήματα σοβαρώτατα θὰ δημιουργοῦνται καὶ κατὰ τὰς ἐκφροτώσεις, ἀλλὰ περὶ αὐτῶν δέονταν ν' ἀσχοληθῇ τις εἰδικότερον.

'Περιφέρειαν εἰς ἔρμηνειαν τῶν κειμένων διατάξεων, ἀποφύγοντες ἐπιμελῶς πᾶσαν νομοθετικὴν κριτικήν, διότι σκοπός μας ήτο γὰρ συντελέσωμεν εἰς τὴν διασφῆσιν τοῦ Νόμου.

'Πάντως διαλογήτεον, διτὶ οἱ Νόμοι περὶ Ο.Δ.Π. ἐδημιουργηθήσαν ζητήματα ἀσυγήθη, ἀλλὰ τοῦτο προέρχεται μοιραίως ἐκ τῆς φύσεως τοῦ Ὀργανισμοῦ τούτου, οἷον τὸ πρῶτον εἰσήγαγεν ἡ Ἑλλὰς ἐκ τῶν Αστικῶν Κρατῶν.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΝΔΡ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

ΜΕΤΑΓΡΑΦΑΙ—ΑΓΟΡΑΤΩΛΗΣΙΑΙ—ΚΙΝΗΣΙΣ ΝΗΟΛΟΓΙΩΝ

Τὸ ἀτμόπλοιον «Νικόλαος» ὑπὸ Ἀγγλικὴν σημαίαν

'Η νεοτέρωτος ἐν Λονδίνῳ ἀτμοπλοίος «Pitts Union Steamship Co., Ltd», ὑγόροκον ἀντὶ 2.000 λιρῶν τὸ ἄπειρον «Νικόλαος» τῆς ἀτμοπλοΐας Ηγετα, τίθεται δέ τὸ σκάφος τοῦτο ὑπὸ Ἀγγλικὴν σημαίαν καὶ νηολόγησαν Λονδίνου. Τὸ οὗτο μεταβιβάζομενον ἀτμόπλοιον εἶναι τ. γκρός 1302 καὶ ναυπηγήσωσεν 1880.

Διαλύεται τὸ ἀτμόπλοιον «Διαμαντῆς»

Κατὰ πληροφορίας τοῦ Λόδη τὸ φορτηγὸν «Διαμαντῆς» ἐπωλήθη πρὸς διάλυσιν εἰς Σουηδίαν. Τὸ πλοίον τοῦτο εἶχεν ἑξακοῖσι καὶ βυθισθῆ τὸν Νοέμβριον τοῦ 1930 παρὰ τὴν ἡραχόδην ἀκραν Βάσιλει, ἀνελκυσθὲν δέ τὸν Ιούλιον τοῦ 1931 ἐρρυμούσκηθη εἰς τὸν Σουηδικὸν λιμένα Vasa, ὅπου καὶ ἡδη διαλύεται. Τὸ πλοίον τοῦτο ἦτο τ. γκρός 3619 καὶ ναυπηγήσωσεν 1907.

Παρεδόθη ὁ «Δημ. Μ. Διακάκης»

Τὸ πωληθὲν πρὸς διάλυσιν ἀντὶ τιμῆς καπως ἀνωτέρας τῶν 2.500 λιρῶν φορτηγὸν «Δημ. Μ. Διακάκης» τ. γκρός 5872 καὶ ναυπηγήσωσεν 1901 παρεδόθη ἐν Μπέρρου εἰς τοὺς ἀγοραστάς του, διφοισ τὴν Ἱταλικὴν σημαίαν καὶ ἀπέπλευτος τὴν 26ην Ἀπριλίου, ἔμφορτον, διὰ Γένοβαν. Μετὰ τὴν παράδοσιν τοῦ γαϊανθρακοφορτίου του θὰ διαλυθῇ.

Τὰ τελευταῖα πλοῖα τῆς «Μπάϋρον»

Τὴν 21ην Μαΐου πρόκειται νὰ πωληθοῦν ἐν δημοπρασίᾳ εἰς τὴν Ἀμερικὴν τὰ δύο τελευταῖα ἀτμόπλοια τῆς πτωχευόσας πρὸς ἔτους «Byron Steamship Co., Ltd». Τὰ σκάφη ταῦτα εἶναι τὰ ἀδελφὰ φορτηγὰ «Admiral Hamilton» τ. γκρός 3100 καὶ «Lord Guilford» τ. γκρός 3108. Ἀμφότερα ἐναντιπηγήθησαν τὸ 1919, ναυλοχοῦν δὲ εἰς τὴν Ἀμερικὴν, διόπου καὶ θὰ παραδοθοῦν εἰς τοὺς ἀγοραστάς των, ὡς ἔστιν καὶ εὐρίσκονται.

Σεοβέν φορτηγῶν

Ἐτοι τὸ 6ηριον 21 τεῦχος τοῦ «Άδυτο Ρέτζιστερ» σηματοῦται, διτὶ ἀπὸ 22 Μαρτ. ἥσης 14 Ἀπριλίου ἐξετάλεσαν σερβέβιο τὰ Ἐλληνικὰ ἀτμόπλοια: «Ἀγγελος Λ.» εἰς Κωνιτού, «Βύρων» εἰς Πειραιά, «Δανάος» εἰς Λήθη, «Εργανόλας» εἰς Κάρδιφ, «Λακωνικός» ἐν Ἀγγλίᾳ, «Παπαλαζίδης» εἰς Νιούπορτ, «Πατρίς II» εἰς Πειραιά, «Παντελής» (Λεμονί) εἰς Ρόττερνταμ καὶ «Ρίτα» εἰς Πειραιά.

Κατὰ τὸ αὐτὸν διάστημα ὑπέστησαν μερικὴν ἀποθάρρησιν ἡ ἀπισκευαζόμενη φορτηγά: «Αγ. Νικόλαος», «Αγία Βαρβάρα», «Βασ. Παντελής», «Εδ-άγγης Νεσφιτός», «Μαρσόλα», «Μιχ. Ε. Γανναζής», «Μιχ. Σολάς», «Νικόλαος», «Ναύαρχος Γ. Σαχτούρης», «Πολύμνια», «Πετρόλη» (τάνκερ) καὶ «Φραγκούλα Β. Γουλανδρή».

Σύντομα Ναυτικὰ νέα

Ἐνεγράφησαν εἰς τὸ Λόδη τὰ ἄπειρα τοῦ Αδαμ. Γεωργαντῆς τ. γκρός 3443 (τοῦ 1916) τῶν ἀδελφῶν Γεωργαντῆ, μὲν νηολόγησαν εἰς Πειραιά, «Λακωνικός» τ. γκρός 3803 (τοῦ 1914) τοῦ κ. Μαρτῆς Εμπειρίου, μὲ νηολόγησαν εἰς Ανδρέας, «Πρωτεύετο» τ. γκρός 6696 (τοῦ 1920) τῆς ἀπαιρίας «Ατλαντικός Α.Ε.» μὲ νηολόγησαν εἰς Σύρον καὶ «Βέλος» τ. γκρός 144 (τοῦ 1911) τῆς Ναυσιονάλ Πετρόλεου Κόρμπαν, μὲ νηολόγησαν εἰς Πειραιά.

Τὸ Κυπριακὸν «Εύαγρός»

Ἐτοι τὸν Νηρογάμονα τοῦ «Λόδη Ρέτζιστερ» ἐνεργάφη διὰ πρώτην φοράν πλοίον ὑπὸ τὴν σημαίαν τῆς Κύπρου. Τὸ σκάφος τοῦτο, ὡς ἔγκαιρως ἀνέγραψαν τὰ «Ναυτικὰ Χρονικά», εἶναι τὸ φορτηγόν «Εύαγρός» (ex «Darshiel») τ. γκρός 5197 καὶ ναυπηγήσωσεν 1929, ἀνήκειν εἰς τὴν ἐν Δάρκην ἀτμοπλοίουν «Τρόδος Co., Ltd».

ΓΕΡΜΑΝΙΑ

Μείωσις τῶν τιμολογίων τοῦ 'Αμβούργου

Ἀπὸ τὴν 9ην Μαΐου ἡλαττώθησαν ἐπικινητῶς τὰ δικαιώματα τῶν λιμενοποιηκῶν τοῦ 'Αμβούργου. Εἰς τὴν ἀπόφασιν τῶν ταῦτην ἡγήθησαν αἱ ἀρμόδιοι: ἀρχαὶ κατόπιν μακρῶν διαπραγματεύσεων των μὲ τοῦ ἐμπορικούς κινητούς καὶ εἰς ἀπότισιν προγενετέρους Διατάξεων τῆς Κυβερνήσεως κοινοποιήθησαν ἀπὸ τοῦ δεκαεπτίτηρον πρὸς τὰς διαφόρους Γερμανικὰς πολιτείας καὶ δημαρχιακὰς περιφερείας καὶ υποδεικνύοντος τὴν ἀπάγκην μείωσεως κατὰ 10 σ. τούλαχιστον τῶν ὑφισταμένων ἑκατονταχοῦ λιμενικῶν τιμολογίων.

Αἱ λιμενικαὶ ἀρχαὶ τοῦ 'Αμβούργου ἐδίστασαν πολὺ νὰ συμμορφωθῶσι: πρὸς τὸ ἀνωτέρω διάταγμα, προτάσσουσαι διτὶ διημήνιον σύντομον διαρτήσεων τῶν εἰσπράξεων του, φυσικὴν ἀπόρροιαν τῆς γενικῆς ἐκπτώσεως τοῦ ἐμπορίου. Παρὰ ταῦτα διμοις ἐξεπονήθη ἀπὸ τὰς διαφόρους οχθίδιον, διὰ τοῦ διποίου ἐπετόχη μείωσις τῶν ἐισρού τιμολογίων κατὰ 25 σ.ο. Αἱ μειώσεις ἀπραγματοποιήθησαν ἀπὸ τὰς ἡγημένας τιμολογίας τοῦ προσωπικοῦ τοῦ διαχειρίζομένου τὰ δι' ἐξαγωγῆς προσριζέμενα ἐμπορεύματα εἰς Εὐρωπαϊκάς, κυρίως χώρας καὶ ἀπὸ τὰ ἐμπορεύματα τὰ ἐπιβαρυνόμενα διτὶ, συνεπειὰ παραμοῆς των εἰς δύο λιμενικά ὑπόστεγα, καθὼς καὶ ἀπὸ τὰς ἡγιεινικὰ δικαιώματα.

ΤΑ ΝΕΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ



Τὸ ἀπειρον «Αγία Βαρβάρα» (ex «Electrician») τῶν κ.κ. Λογοθέτη καὶ Φακῆ

ΘΕΟΔ. Π. ΚΡΕΜΜΥΔΑΣ

ΔΙΚΗΓΟΡΟΣ ΜΕΓ. ΚΙΟΥΝΑΡ Όδος ΕΜΜ. ΡΕΠΟΥΛΑ 2 ΤΗΛ. 40-607

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

Ο ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΣ ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΤΙΣΜΟΣ

Η ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΤΗΣ Β. ΑΜΕΡΙΚΗΣ

Η ΣΥΓΧΡΟΝΟΣ ΕΞΕΛΙΞΙΣ ΤΗΣ

(Συνέχεια ἐκ τοῦ προηγουμένου)

Τέλος δ πρόεδρος Ρούσελετ κατά τὸ 1903 συνέστησε μίαν ἐπιτροπὴν ἑρεύνης. Ήτις κατά τὸ 1905 παρουσίασε τὰ συμπεράσματά της ἀποκαλύπτουσα καὶ ὑποδεικνύουσα «τὴν ἀδυναμίαν τῶν Ἀμερικανῶν ναυπηγῶν ἔναντι τῶν ξένων καὶ εἰδικῶν» ἔναντι τῶν «Ἀγγλῶν, λόγῳ τοῦ μειζονος κόστους τῆς πρώτης Οὐλῆς καὶ τῶν υψηλῶν ἡμερομεσθίων».

Τὰ συμπεράσματα ταῦτα ἐγένοισαν ἑτύπωσιν εἰς τοὺς ἀντιπροσώπους τοῦ Ἐθνους, δὲν εὑρον δῆμως οὗτοι ἀποτελεσματικῶτερον φάρμακον διὰ τὴν δελτίωσιν τῆς καταστάσεως, εἰμῇ τὴν καθιέρωσιν τῶν ἀμοιβῶν (Νόμος φηφισθεὶς τὸ 1906) παρεχομένων κατὰ τόννου γκρός ἐκ 5 δολλαρίων εἰς τὰ ἀτμόπλοια τὰ ἄνω τῶν 1000 τόννων καὶ προοριζόμενα εἰς ταξίδια συναγωνισμοῦ μὲν φορτία ἐμπορευμάτων. Ἔν τῷ μεταξύ δὲ Νόμος «Ocean Mail Contract» τοῦ 1891, καθώριζε συμβόλους κατὰ μίλια διῆς ὠρισμένας γραμμάς, διὰ τὴν ἐπιχορήγησιν τῶν ὅποιών συγέτρεχον λόγοι πολιτικοί.

Μία ἐπακολουθήσασα σειρά Νόμων ἐπαγίνεται τὸ ἀνωτέρω σύστημα, δικαιολογούμενον ἀπὸ ἀνάγκας ταχυδρομικᾶς καὶ στρατιωτικᾶς, κατὰ δὲ τὸ 1910 αἱ ἔνεις ναυτιλίαι ὑφίσταντο μίαν ἴσχυρὰν ἐπίθεσιν εἰς τὸ Κογχρέσσον, διότι συνηγγνώζοντο τὰ Ἀμερικανικὰ πλοῖα.

Εύρισκοντο οὕτω αἱ Ἡγαμέγαι· Πολιτεῖαι· ἐπὶ τοῦ αὐτοῦ δρόμου, ποὺ διατρέχουν σήμερον καὶ τὸν ὅποιον δὲν ἔγκεκτέλει· ψυχὴν ἀκόμη, παρὰ τὰς συμβουλάς ἐνὸς ἀνδρὸς ἀρκετὰ δῖνοι δερκοῦν, οσ-
θροῦν καὶ αὐστηροῦ, τοῦ Hundermann (¹). ἀτίγας ἀπηγόθυνε διὰ τοῦ λόγου του, ποὺ ἐνεκπινίαζε τὸ τρίτον Κογκρέσου τῆς Ναυτιλίας, τὸ συγκληθὲν τὸ 1911 εἰς τὸ Βερολίγον.

«Ἐάν οἱ Ἀμερικανοί—εἶπε—σκέπτωνται γὰρ κρατήσουν ἐν
ζωῇ τὸν ἐμπορικόν των στόλον μὲν τὸ δῆμον τῶν ἐπιχορηγήσεων,
εἰμεθα πεπεισμένοι· διτὶ ἐκ τῆς πείρας θέλουν ἀγιταληφθῖ, διπως
καὶ εἰς ἄλλα Ἐθνη συνέδῃ ἥδη, διτὶ μόναι αἱ ἐπιχορηγήσεις
δὲν δύνανται γὰρ δημιουργήσουν μίαν εὐημερίαν καὶ διτὶ ἐκ τῶν
δικαπωνῶν τούτων, οὐδὲ τὸ ἐλάχιστον ποσοστὸν ὁφέλους δὲν προ-
κύπτει· διὰ τὴν Χώρας των».

Και έμως ή υπεροχή των³ Αμερικανών έγιναντι των⁴ Αγγλων έμειώθη τέσσον κατά το 1900, ώστε, έναρι είς τὸ Ἡνωμένον Βασίλειον έγιναν πηγούντο πλοια 1.442.471 τόννων, είς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας μόλις καὶ μετά δίξις καθιειλκύντο πλοια 190.962 τόννων αὔρου...!

Ο ΠΟΛΕΜΟΣ ΚΑΙ Η ΕΞΕΛΙΞΙΣ ΤΗΣ ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΤΙΚΗΣ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑΣ

Κατά τὰ ἀμέσως προγούμενα τοῦ πολέμου ἔτη, καθὼς καὶ κατὰ τὰ πρῶτα ἔτη τῆς Πανευρωπαϊκῆς συρράξεως, μέτρα τινὰ ληφθεῖται ὑπὲρ τῆς διοικησίας τῶν γαυπηγήσεων παρέμειναν ἀνευ ποτε λέσματος. Οἱ Νέμοις τῆς 18ης Αὐγούστου του 1914 κατήργησε μίαν διάτοξιν τοῦ περὶ τῆς διώρυγος τοῦ Παναμᾶ Νόμου του 1912, τοῦ ἀπαγορεύοντος τὴν ἀναγρώσιν, ὡς Ἀμερικανικῶν, τλοίων ναυπηγηθέντων εἰς τὴν ἔνην καὶ ἐχόντων ἥλικιαν ἄγω τῶν δὲ τῶν ἔξουσιοδότει δὲ τὸν Πρόεδρον νὰ ἀνιστεῖῃ τὴν ἰσχὺν τοῦ μέτρου τούτου, καθὼς καὶ ἐκείνου, δι' ὃ ἐπειδὴ λετο, ὅπως ἐπαντες οἱ ἀξιωματικοί τῶν Ἀμερικανικῶν πλοίων εἰνε Ἀμερικανοὶ ὑπέρχοοι.

Την 2^η Σεπτεμβρίου 1914 διέρυθη τὸ «Bureau of War Risk Insurance» nel Treasury Departement, τοῦ ὁποίου σκοπὸς ἦτο ἡ σύναψις τῶν ἀσφαλιστηρίων συμβολαιών διὰ τὴν ἀσφάλισιν ὄντων Ἀμερικανικῶν πλοίων δικρούσῃς τῆς πολεμικῆς περιόδου. Λαττὰ τὸ αὐτὸν ἔτος ἐθεοπίσθη τὸ «ἐλεύθερον παντὸς τελωνείακοῦ καμαρᾶ», εἰς τὸν εἰσαγωγὴν τῶν διά τὴν καπτάνωσιν τοῖς αὐτοῖς

τὴν κατασκευὴν μηχανῶν, ἔξαρτημάτων κλπ., ἀπαιτουμένων δια-
κόνων. Τὰ μέτρα ταῦτα ἡ κοιλούθησαν ἀλλα, μικροτέρας, βεβαίως
σημασίας, διὰ τὰ δόποια δύμως ἐδηλώθη ἐπισήμως, διτο: «δι' αὐ-
τῶν ἡ Ἀμερικανικὴ Ἐμπορικὴ Ναυτιλία ἔφθανεν εἰς τοιοῦτον
ἀπὸ Νομοθετικῆς ἀπόφεως, εὐχάριστον σημεῖον, ὃστε κάλλιστα
ἡδύνατο νὰ παραβληθῇ πρὸς τὰς Ναυτιλίας τῶν μᾶλλον φιλελευθέ-
ρων Κρατῶν, ἐκτὸς μόνον τῶν περιπτώσεων τῶν ἀφορωσῶν τὴν
Κυβερνητικὴν διοίκησιν».

Ολίγον χρόνον κατόπιν, ένα Νομοσχέδιον έπι της Εμπορικής Ναυτιλίας, υποβληθὲν παρὰ τοῦ Joshua Alexander, τοῦ Μεσσουρί, ἀπερρίπτετο, ὡς ἐπίσης καὶ ἔτερον τοιούθου διοδίθηνεν εὐθὺς ἀμέσως μετὰ τὴν ἔκρηξιν τοῦ Εδρωτικοῦ πολέμου. Ή τάσις τοῦ Κράτους διὸ μίαν προστατευτικὴν Νομοθεσίαν διηρμηνεύθη τότε παρὰ τοῦ προέδρου Οὐδέλσωνος, διτις εἰς ἐπιστολὴν του πρὸς τὸ Κογκρέσσον (Δεκέμβριος 1914) ἔγραψε μεταξὺ ἀλλῶν: «Κατὰ τὴν κρίσιν μου, τοιαύτη Νομοθεσία είναι ἀπολύτως ἀναγκαῖα καὶ δὲν πρέπει νὰ ἀναδηληθῇ... Πρέπει νὰ ληφθῇ πρόνοια ἔξαστα φαλίσεως εὐθηνῶν μεταφορῶν, σὺν τῇ Κρατικῇ ἀρωγῇ, ἐφ' ὅσον ἀρχικῶς αἱ μεταφοραὶ δέν θὰ είγε ἐπικερδεῖς». «Οταν δ' αὗται παγιώθουν, τότε νὰ ἀναλάβῃ αὐτὰς μὲ κέρδος τὸ ίδιωτικὸν μόνον κεφάλαιον, ἀποσυρομένης πλέον τῆς περαιτέρω κυβερνητικῆς ἐνίσγυσεως».

Καὶ οὕτω φθάνομεν εἰς τὸν περίφημον περὶ Ναυτιλίας Νόμου τῆς 7ης Σεπτεμβρίου 1916, διστις μετὰ διετεῖς συζητήσεις, ἀντιδράσεις καὶ τροποποιήσεις ἐκυρώθη τέλος καὶ τοῦ ὅποιου κύριος σκοπὸς ήτο: «Νὰ ἰδρύσῃ τὸ «United States Shipping Board» διὰ τὴν ἀνάγκην πρὸς ἐνθάρρυνσιν, ἀνάπτυξιν καὶ δημιουργίαν ἐνδεικτικῶν τῶν Ἕνων. Πολιτεῖῶν Ἐμπορικοῦ στόλου, ἵκανον νὰ καλύπτῃ τὰς ἐμπορικὰς ἀνάγκας τῆς Χώρας μετὰ τῆς ἀλλοδαπῆς καὶ τῶν Ἀποικιῶν καὶ νὰ χρησιμεύῃ ἐν ἀνάγκῃ ὡς μία δοηθητικὴ ἐνίσχυσις καὶ τρόπου τινά ἐφεδρεῖα τοῦ πολεμικοῦ στόλου τῆς Χώρας διὰ τὰς κατὰ θίλασσαν μεταφορικὰς ὑπηρεσίας».

Είναι, πράγματι, δύσκολον νά ακολουθήσωμεν τηγ Νομοθετή-
κήν σειράν τῶν συμπληρώσεων, τροποποιήσεων καὶ ἐπεξγήγεσεων,
αἵτινες ἔλαδον χώραν τόσον εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας κατά-
τηγ διάρκειαν τοῦ πολέμου, δυσον καὶ εἰς τὰ λοιπά Κράτη τοῦ
Κόσμου. Ἐν δημοσίων εἶναι τὸ δέβριον: "Οτι αἱ βάσεις τοῦ δικαιώ-
ματος ἐπεμβάσεως τοῦ Κράτους εἰς τὰ Ναυτιλιακά πράγματα
ἐξαλογίσθησαν ἐπαισθητῶς. Διὰ τοῦ Νόμου τοῦ 1916 ἐδημιουργήθη
εἰς τὰς Ἡνωμ. Πολιτείας τὸ ἀνωτέρω γραφεῖον, οὗτινος τὰ κυ-
ριώτερα δικαιώματα συνίσταντο: Εἰς τὴν ρύθμισιν τῶν θαλασσίων
ιεταφορῶν μεταξὺ Συμπολιτείας καὶ ἀλλοδαπῆς, καθὼς καὶ ἔξου-
σίαν ἐπὶ τῶν προσώπων τῶν ἀναμιγνυομένων εἰς τὰς λιμενικὰς
ἀργασίας καὶ εἰς πάσις τὰς συνδεομένας ὁπωσδήποτε μὲ τὰς κατά-
λλασσαν μεταφοράς· εἰς τὸν διακανονισμὸν τῶν φόρων καὶ τὸν
καταρτισμὸν τῶν λιμενικῶν τιμολογίων, ἀτιγνα ἀπαραίτητως ἔπε-
τε γά κοινοποιῶνται εἰς τὸ Shipping Board καὶ γά ἐγκρινονται
ταρ' αὐτοῦ, δόπτε καὶ μόνον ὅπειχον δύναμιν δικαστικῆς ἀποδεί-
σεως εἰς τὰς διαφορὰς μεταξὺ φορτωτῶν ἢ ἐπιβατῶν καὶ μεταφορ-
ών.

Τὰ ρυθμιστικά δικαιώματα τοῦ Shipping Board έχετείνοντο ἵετα: εὐρυτέρων ἀκόμη ἀκτήνων καὶ περιελάμβανον τὴν ἔγκρισιν ἡ τροποποίησιν τῶν συμφωνιῶν, δύσον ἀφορᾶ τὴν συνεργασίαν ἐργάζοντος καὶ ἐργοδότου εἰς τοὺς λιμένας καὶ τὰ πλοῖα. Ἐπίσης τὴν συναγαγόντες ἐπὶ τῶν προνομίων καὶ τῶν ὄχρων τῶν ἐπιβατολογιμένων ἐκάτοτε ὑπὸ τῶν ξένων Κρατῶν εἰς τὴν Ἀμερικανικὴν σημαίαν, βάσει: δὲ τῶν εἰσηγήσεων τοῦ Shipping Board ἐπὶ τῶν θεμάτων οὓτων ἀγελάμβανεν δὲ Πρόεδρος γὰρ προδιαινῆ εἰς τὰς καταλλήλους ἀπλωματικὰς ἐνεργείας. Διὰ τὴν πώλησιν Ἀμερικανικῶν πλοίων ἵες ἀλλοδαπούς προσπηγτεῖτο ἢ ἔγκρισις τοῦ Shipping Board, τις καὶ ἐδίδετο ὑπὸ τὴν αἰρεσιν τῆς αὐστηρᾶς τηρήσεως δλῶν προδιαιτηγραμμένων διὰ τὴν περίπτωσιν ταύτην δρων (Γδ

⁽¹⁾ Ο Hundermann ήταν πρόεδρος της «Αμερικανικής Ακαδημίας» και άνηρ, δοτις τάξ πεποιθήσεις του τάξ ήντλες έκ διαθυτάτης μελέτης και πειρας.

«Shipping Board» είχε τό δικαίωμα τής προτιμήσεως, όταν αι προσφοραί διά τήν άγοράν ένδει πλοίου όσαν ίσοτιμοι. Έξ άλλου ήδύνατο να δραγανώσῃ μίαν ή δύο έταιρίας, με δέραν την περιφέρειαν της Columbia, διά τήν άγοράν, πώλησιν και ναύλωσιν πλοίων και με κεφάλαιον 50 έκατ. δολλαρίων, τού διποίου τό μεγαλύτερον ποσοστόν αγγίχειν εἰς αύτό τούτο τό Shipping Board. Είχεν ακόμη τό δικαίωμα να έρευνῃ ἐπί τού κόστους τῶν ναυπηγήσεων ἐν ταῖς Ήνωμ. Πολιτείαις και εἰς τήν ἀλλοδαπήν, ἔξετάζον τούς ναύλων, δάσεις τῶν διποίων τά πλοίαν ἐναυπηγοῦντο, και να προτείνῃ νέους Νόμους εἰς τό Κογκρέσον. Τέλος, πάν διά την περιφέρειαν τάς ναυτικοφαλείας ὑπήγειο εἰς τήν δικαιοδοσίαν τού Shipping Board.

Διά τό οίκογομικόν ἔτος 1917 δο Ναυτιλιακός ούτος Κρατικός Όργανος διποίων τῶν Ήνωμ. Πολιτείαιων διέθετε 50.000.000 δολλαρίων και ἀνώτατον δριον, διποίας ἐπιτύχη και πραγματοποιήσῃ τούς διποί τού Καταστατικού Νόμου τής έδρυσις του προβλεπομένους σκοπούς. Πράγματι δὲ, κατά τήν 1οήν Μαρτίου 1917, τό «Shipping Board» ήτο τελείως δραγανωμένον και εύθυνς κατόπιν προέβαινε εἰς τήν έδρυσιν τής «Emergency Fleet Corporation» με κεφάλαιον 50.000.000 δολλαρίων, ἔξ δολοκλήρου κατακεδλημένον διποί τού Κράτους.

Αἱ διδυμηραὶ συνέπειαι: τούς οποδρυχιακούς πολέμου υπεχρέωσαν τήν κυβέρνησιν τής Βασικτώνος να ἐπιβάλῃ τόν Νόμου τής δης Φεδρουαρίου 1917, τόν ἀπαγορεύοντα τήν πώλησιν οιοδήποτε πλοίου εἰς ἀλλοδαπούς. Νεώτεραι: τροποποιήσεις γερμανικήν τήν ἀρμοδιότητα τού «Shipping Board», διά δὲ τού Νόμου τής 1οής Ιουνίου 1917 παρείχοντο εἰς τόν πρόεδρον αὐτού δικαιώματα, ἔνει προγραμμένου, διά δηληγή τήν διάρκειαν τού πολέμου και ἔξ μηνας μετ' αὐτὸν. Τό δικαίωμα τής ἐπιτάξεως παρεχωρήθη εἰς τό Shipping Board, νέα: δὲ τροποποιήσεις τού ἀρχικού Νόμου ἀπέβλεπον, κυρίως, εἰς τήν ρύθμισιν τῶν ἀγοραπωλησιῶν πλοίων και τῶν ναυπηγήσεων. Τοιουτορόπως τό Shipping Board ἐπενέδαινε πλέον και εἰς τάς ναυπηγείας, καθὼς ἐπίσης και εἰς τά δρια τῶν καθοριζομένων ναύλων. Έν τέλει: πᾶσα δικαιοδοσία παρεχωρήθη κατά τήν διάρκειαν τού πολέμου εἰς τά τής Ναυτιλίας, ὥστε κατέστη παντοδύναμον.

Τό πά τάς συνήκας αὐτάς ή ἀνάγκη και ή περίοδος τής ἀποστρατεύσεως εύροι τό Shipping Board διποί τήν κατοχήν, διαχείρισιν ή ναύλων: 1386 πλοίων 7.498.073 τόννων. Διαρκούντος τού πολέμου, τά πλοία ταῦτα μετέφεραν διά μέσου τού ὀκεανού 2.000.000 στρατιωτῶν και μίαν δργάδη ποσότητα πολεμοφοδίων και ὄλικῶν. Μετά τόν πόλεμου ἀνέκυψε τό πρόσθιμο τής ἀκαθαρίσεως τού στόλου αὐτού. Αἱ ναυπηγήσεις ἐγκολούθησαν, οὐδεμία δμως κρατική παραγγελία ἐδόθη.

Μετά τήν μεταβατικήν περίοδον τού 1919—20, τό Κογκρέσον ἐπεκύρωσε Νόμον σκοπούντα τήν πλήρη ἀναδιοργάνωσιν τού Shipping Board, ἐγκανιάζον οὕτω μίαν νέαν περίοδον τής ιστορίας του. Ο Νόμος αὐτός ήτο δο «Merchant Marine Act» τής δης Ιουνίου 1920. Τήν 30ήν Ιουνίου τού ίδιου ἔτους, παρά τάς ἐν τόμεταν γενομένας πωλήσεις, τό Spipping Board κατείχεν ἔνα στόλον 1502 πλοίων 9.385.421 τόννων. Ο ἀκωτέρω Νόμος προέβλεπε τήν συντήρησιν και προσχωρήσην τής Αμερικανικῆς Εμπορικῆς Ναυτιλίας, τήν ἀκύρωσιν Νομοθετικού τιγων μέτρων, ληγφέντων ἀλλοτε δι: ἐπειγόντας ἀνάγκας και τήν διάθεσιν κανονισμῶν και χρήσιν τῶν πλοίων, ἀτινα ἀκτήθησαν κατά τήν διάρκειαν τού πολέμου.

Τό πρῶτον ἀρθρον τού Νόμου ἀπετέλει μίαν ὄμολογίαν τής τηρουμένης ναυτιλιακῆς πολιτικῆς, σκόπιμον δὲ κρίνομεν να τό παρακθέσωμεν αὐτούσιον, πρός ἀπόδειξιν τής νοστροπίας τού Αμερικανού Νομοθέτου:

«Εἶναι ἀνάγκη διά τήν ἔθνικήν ἡμῶν ἀμυναν και χάριν τής ὀμαλῆς ἀναπτύξεως τού τέ έσωτερικού και ἔξωτερικού ἐμπορίου μας, διποίας αι Ήνωμ. Πολιτείαις ἀποκτήσουν Έμπορικόν στόλον ἀρτίως συγκεντρωτήμενον ἀπό συγχρονισμένα σκάφη, ίκνα γά μεταφέρουν τό μεγαλύτερον δυνατόν ποσοστόν ἐμπορευμάτων τού ὑπερθαλασσίου ἐμπορίου τής Ηώρας και δυνάμενα ἐν ἀνάγκη να χρησιμοποιηθῶσι διά τάς δοηθητικάς ὑπηρεσίας ἐν καιρῷ πολέμου η κριούμοις ἔθνικής ἀνάγκης. Ο στόλος ούτος να τελῇ εἰς τάς ὀμαλάς περιόδους διποί τήν ἰδιωτικήν ἐκμετάλλευσιν και ἰδιοκτησίαν Αμερικανῶν πολιτῶν, δοηθουμένων ἐν ἀνάγκη ὑπό τού Κράτους διά τήν διατήρησιν και ἀνάπτυξιν του, ἐντός πάντοτε

τῶν ὑπό τού παρόντος Νόμου διαγραφομένων ὄριων. Τό Shipping Board κατά τάς ἑκάστοτε ἐνεργείας του ἐπί τῶν ναυτιλιακῶν ζητημάτων και κατά τήν σύνταξιν και ὑποβολήν σχετικῶν Νομοσχεδίων, δέον πάντοτε να ἐμφορήσαι διποί τού ἀνωτέρω προστατευτικοῦ πνεύματος, ἵνα καταστή δυνατή η ἐπιτυχία τού ἐπιδιωκομένου σκοπού.

Διά τού Νόμου τούτου τό Shipping Board ἔξουσιοδοτείτο να ἀκαθαρίσῃ πάν διά ἀπέκτησε κατά τόν πόλεμον εἰς πλοία και εἰς διάτοκον. «Οσον ἀφορᾷ τά πλοία, η πώλησίς των ἐπρεπενά γίνεται εἰς Αμερικανούς διπηκόσους και διποί τήν εύκολίαν τής τημηματικῆς πληρωμῆς ἐντός 15 ἔτων. Ή εἰς ἀλλοδαπούς πώλησίς ἐπετρέπεται, μόνον ἐφ' δύον αι προσπάθεια: πρός πώλησιν εἰς Αμερικανούς ἀκαθαρίσιους πλοίους μή κρινόμενα ἀναγκαῖα διά τήν προσχωρήσην μιᾶς ισχυρᾶς Αμερικανικῆς Εμπορικής Ναυτιλίας. Διά τήν πώλησιν εἰς ἀλλοδαπούς, καθωρίζετο ἀκόμη, δι: η τημηματική ἐξόφλησις δέν ήδύνατο να ὑπερβῇ τά 10 ἔτη και μὲ τόχον δ.50 ορού.

Τό Shipping Board ἔξουσιοδοτείτο ἀφ' ἐτέρου εἰς τήν ὄργανων και διατήρησιν τῶν θαλασσίων συγκοινωνιῶν τής τε ἀκτοπλοΐας και τού έξωτερικού, ἔξ ίσου δὲ και τῶν ταχυδρομικῶν ὑπηρεσιῶν διά τακτικῶν γραμμῶν και τῷ ἀνετίθετο πρωτοβουλία πληρηρᾶς εἰς τόν καθορισμὸν τού τύπου, τής χωρητικότητος και τής ταχύτητος τῶν διατεθησμένων πλοίων και τῶν ἔξυπηρετηθησμένων δρομολογίων. Συγχρόνως ήδύνατο τό Shipping Board, ἐάν αι πωλήσεις εἰς Αμερικανούς δέν ἐπραγματοποιοῦντο, να ἐγκαθίσταται γραμμῆς χορηγοῦν τά ἀναγκαιούσητα πλοίαν ὑπό ναύλωσιν ἡ τέλος να ἐγκαινιάζεται τάς ἐν λόγῳ γραμμῆς δι: ίδιον αὐτοῦ λογαριασμῶν. Καθώριζεν ἀκόμη και τό ταχυδρομικά συμβόλαια εἰς συμφωνία μὲ τόν γενικό διευθυντήν τῶν Ταχυδρομείων.

Όταν τό Shipping Board ἔξεταλει γραμμῆς ἐν συγκαγωνιμῷ πρός Αμερικανικάς ἀταιρίας, ὡφειλε να κρατῇ ναυλολόγια και ἀνάλογα πρός τό κόστος τού ταξιδίου, συμπεριλαμβανομένων τής ἀποσθέσεως και τού τόχου. Ή δὲ, δο Νόμος τῷ παρείχε τήν εὐχέρειαν σίασθησμένης ἐρεύνης ἐπί παντός, διπερ ἀφεώρα τήν κίνησιν και τάς λιμενικάς ἐργασίας, ἀκόμη δὲ και τό κόστος τῶν σιδηροδρομικῶν μεταφορῶν.

Τό δεύτερον ἀρθρον τού Νόμου περιείχε διάταξιν, δάσει τής διποίας ἔξουσιοδοτείτο τό Shipping Board πρός τόν σκοπόν και πάλι τής ἀναπτύξεως «ἐνδος ίκανον ἐμπορικού στόλου», γά συνιστά ἔνα κεφάλαιον διά τήν χορήγησιν ναυπηγικῶν δικείων διά ποσόν, πάντως οὐδὲ ἀνώτερον τῶν 25 ἔκατομ δολαρίων ἀτηρίως και διά μίαν πεντακετή χρονικήν περίοδον, πρός διατήρησιν τῶν παρ' αὐτοῦ ὑποδεικνυομένων γραμμῶν. Τά οὖτα ναυπηγούμενα πλοίαν μὲ μηχανικά μέσα ἀπό τά «πλέον ἐφημοσμένα, οἰκονομικά και ἐμπορικῶς ἐκμεταλλεύσιμα».

Η ἀρωγή τού Snipping Board δέν ήδύνατο να ὑπερβῇ τά 2/3 τού κόστους τού πλοίου, μὲ ίδετη ἐξόφλησιν και μὲ παροχήν ἀκαθαρίσιων διηγυνήσεων. Παρείχοντο ἀκόμη και διάφοροι φορολογικαὶ ἀπαλλαγαὶ, εἰς τρόπον ὡστε τό ποσόν τῶν οὔτω εἴσπιπτον τής τημηματικῆς πόρων ήδύνατο να συμψήφισθῇ εἰς τήν ναυπηγήσιν τού πλοίου και πολλάκις περιώριζε τήν συμμετοχὴν τού Shipping Board εἰς τό 1/3 μόγον.

Είχεν ακόμη τό Shipping Board και τό δικαίωμα να ἔξετάζῃ και να αἴρῃ πᾶσαν δυσχέρειαν ἀνακύπτουσαν εἰς τό πρός τήν διένη ἐμπόριον, πριδέλεπον ὅπως ούδεμία προτίμησις καθιερώσεται: διπέρ τῶν Κρατικῶν πλοίων ἔναντι: τῶν ἀνηκόντων εἰς ίδιωτικάς Αμερικανικάς ἀτηροπλοΐας. Έν τούτοις τά ἐπόμενα ἔτη βλέπουσι: τό τέλος τού ναυπηγικού προγράμματος, ἐξελιχθέντος κατά τήν χρονικήν περίοδον 1917—22, ὡς κάτωθι, συμπεριλαμβανομένων και τῶν ἀγορασθέντων σκαφῶν:

| Τύποι πλοίων | Άριθμος | Τόννοι φορτίου |
|-------------------------------|---------|----------------|
| Πλοία χαλύβδινα ἀγορασθέντα | 384 | 2.687.266 |
| Ναυπηγήσεις πλοίων ἐκ χάλυβος | 1309 | 8.927.695 |
| Πλοία ναυπηγήθεντα ἐκ ξύλου | 589 | 1.885.250 |
| Ναυπηγή πλοία μικτοῦ τύπου | 18 | 63.000 |
| Σκάφη ναυπηγ. ἐκ τοιμέντου | 12 | 73.00) |
| Σύνολον πλοίων : | 2312 | 13.636.211 |

Αἱ δὲ ναυπηγήσεις ἐξειλίχθησαν κατά τήν διατήρησιν τού πλοίων 214 τόννων 1.347.496. Τό 1919 πλοία 854 τόννων

4.553.298. Το 1920 πλοία 1002 τόνων 5.694.567. Το 1921 πλοία 218 τόνων 1.737.550. Και το 1922 πλοία 23 τόνων 267.400.

Έπερχεται δημος ή κρίσις το 1921, δημοσιόνευτης εἰς τὴν ὑπεραφθούσαν τῆς χωρητικότητας, δόπτες καὶ διεπιστώθη πόσου δύσκολος ήτο ή ἐκκαθάρισις ἐνὸς τόσου κολοσσιαίου τοννάζ. Αἱ τιμαὶ τῶν πλοίων ἔξεπιπτον ραγδαίως καὶ αἱ δυσκολίαι: ἐπηρέασαν ἀπὸ μέρους τῶν ἀγοραστῶν, ὅπως ἐκπληρώσωσι τὰς τμηματικὰς ὑποχρεώσεις των. Ἐν τούτοις αἱ προσπάθειαι καὶ αἱ παρεχόμεναι εἰς τοὺς ἀγοραστὰς εὐκολίαι: δὲν ἐπέτυχον τοῦ ἐπιδιωκομένου σκοποῦ των. Κατὰ τὸ 1925 ἐπωλήθησαν 200 πλοῖα πρὸς διάλυσιν κατὰ δὲ τὸ 1926 αἱ πωλήσεις ηὔχηθησαν, χάρις εἰς τὰς χαμηλὰς τιμὰς ἐν συνδυασμῷ πρὸς τὴν κατὰ τὸ ἔτος ἐκείνο ἀναζωτόρησιν τῶν θαλασσιών μεταφορῶν. Εν τέλει μέχρι τοῦ 1927 εἰχον πωληθῇ 979 πλοία 4.914.448 τόνων d.w. μὲν συνολικὴν τιμὴν 82.838. 122 δολαρίων. Σημειωτέον, ὅτι ἀπὸ τοῦ 1919—21 εἰχον πωληθῇ ἀκόμη 400 πλοῖα μὲν συνολικὸν ἐκ τῆς πωλήσεως ταῦτης προτὸν 296.000.000 δολαρίων καὶ κατὰ τὸ 1922—23 ὁ στόλος τοῦ Shipping Board ἔξεπιπτε κατὰ ποσοστὸν 80 οὐ τῆς ἀρχικῆς αὐτοῦ ἀξίας.

"Οσον ἀφορᾷ τὰς ἐκτελουμένας παρ' αὐτοῦ τοῦ Shipping Board γραμμάτις, ἀνήρχοντο αὐτοὶ κατὰ τὸ τέλος τοῦ 1927 εἰς δὲ μὲ διατίθεμενα 286 πλοῖα. Τὰ κατὰ τὸ ἔτος 1921—22 παραπλησμένα ἀνήρχοντο εἰς 1000, διὰ νὰ κατέλθουν εἰς 515 κατὰ τὸ 1927, χωρὶς νὰ ὑπολογίζηται ὁ ἔλιγος στόλος, διτὶς κατέληξεν εἰς ἀχρηστεῖαν μὲν ἔχοντά τας ζημιὰς. Αἱ ἐκ τῆς δλητέκμεταλλεύσεως ζημιὰς πρὸ τοῦ 1922 παραμένουν ἀγνωστοὶ, ὡς μὴ ἀνακοινωθεῖσαι ποτὲ ὑπὸ τοῦ Shipping Board, γνωρίζομεν δημος τὰς διὰ τὰ ἐπόμενα ἔτη τοιαύτας, κατανεμομένας ὡς ἔξης:

| Ἐτη | Ζημίαι εἰς \$ | Ἐτη | Ζημίαι εἰς \$ |
|------|---------------|------|---------------|
| 1922 | 51.636.625 | 1925 | 27.859.016 |
| 1923 | 44.091.150 | 1926 | 16.661.078 |
| 1924 | 37.421.199 | 1927 | 12.773.667 |

Σύνολον ζημιῶν τῆς θετίας δολαρίων: 190.443.635

Ἡ σημειουμένη προσδετικὴ μείωσις τῶν ζημιῶν δημιεῖται: κυρίως εἰς τὴν μείωσιν τοῦ στόλου του, ἐνῷ συγχρόνως ἀποδεικνύει καὶ πῶς ἥρχεσκαν ἐκδηλούμενα εἰς τὰς Ἕνωμ. Πολιτείας τὰ πρῶτα σημεῖα τῆς κρίσεως. Ἡ ἀκινητωποίησις αὕτη, ἡτοῖς δὲν ἐγένετο καταληπτὴ παρ' ἄλλοις, ἀπεδείχθη ὅτι ἡτοῖς πρόσφορον καὶ μοναδικὸν μέσον πρὸς ἔξοικλυνσιν μιᾶς καταστάσεως δυσχεροῦς, ἡτοῖς δόλονεὶ δευτερόνευτη, ἐφθισεν εἰς δὲ δυσδάστακτον σημεῖον τελεῖ σήμερον.

(Εἰς τὸ ἐπόμενον δὲ Νόμος Jones-White τοῦ 1928 καὶ ἡ παρούσα κατάστασις)

Ο ΠΑΝΑΜΑΣ ΤΩΝ ΚΑΤΑΧΡΗΣΕΩΝ ΕΙΣ ΤΑΣ ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΑΣ ΕΠΙΧΟΡΗΓΗΣΕΙΣ

Κατὰ πληροφορίας ἐκ Βασιγκτῶνος, δὲ Αμερικανὸς γερουσιαστὴς McKellar κατέθεσε πρὸ τινῶν ἡμερῶν εἰς τὸ Κογκρέσον σχέδιον Νόμου, διὰ τοῦ διποίου ἀπαγορεύεται τοῦ λοιποῦ εἰς τὸν Γεν. Διντὴν τῶν Ταχυδρομείων νὰ διαπραγματεύεται τὴν σύναψιν θαλασσιών ταχυδρομικῶν συμβάσεων, βάσει τοῦ περὶ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας Νόμου τοῦ 1928. Διὰ τοῦ ἵνα Νομοσχεδίου ἀναστέλλεται πᾶσα περαιτέρω πληρωμὴ ἐπὶ τῶν υπαρχουσῶν ἡδη 44 τοιούτων συμβάσεων.

Εἰς τὴν ἐπὶ τοῦ Νομοσχεδίου εἰσίγησιν τοῦ δὲ Αμερικανὸς γερουσιαστῆς τονίζει, ὅτι αἱ ἀνωτέρω συμβάσεις εἰνε ἄκυροι, διότι συνήθησαν κατὰ παράβασιν τοῦ ἀρθροῦ 4 τοῦ ορθόντος Νόμου. Υπεγράφησαν, δηλαδὴ, τὰ συμβόλαια, χωρὶς νὰ τηρηθοῦν αἱ προβλεπόμεναι νόμιμοι διατυπώσεις καὶ παρὰ τὴν προ-απαιτούμενην δὲ ἐκάστην γραμμὴν δημοπρασίαν.

Οὕτω ἐπεβαρύθη τὸ Δημόσιον ταμεῖον διὰ τοῦ Ιλιγγιώδονς ποσοῦ τῶν 350 ἑκατομμυρίων δολαρίων, πληρωτέων ἐν-τὸς 10εις δι' ἵσων ἐτησίων δόσεων ἐκ 35 ἑκατομ. δολαρίων. Ἀπεδείχθη ἀκόμη, ὅτι αἱ πλεισται τῶν ἐκτελουμένων γραμμῶν οὐδὲν δῆλος προσεπόριζον εἰς τε τὴν Ἐθνικὴν Οἰκονομίαν τῆς Χώρας καὶ εἰς τὰς ταχυδρομικὰς αὐτῆς συγκοινωνίας.

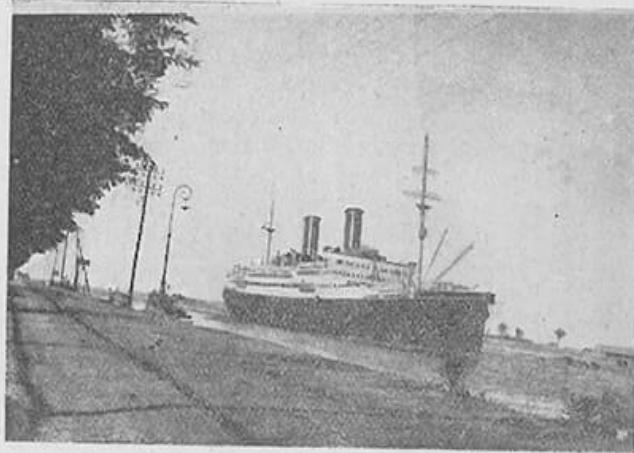
Καταγγέλλεται ἀκόμη καὶ τὸ συγκεκριμένον γεγονός, ὅτι

καταρρόσεις σεβαστῶν ποσῶν ἔλαβον χώραν εἰς βάρος τοῦ σκοποῦ, δι' ὃν ἐθεσπίσθησαν αἱ ταχυδρομικαὶ ἐπιχορηγήσεις καὶ ζητεῖται ἐν τέλει ἡ παραπομπὴ ὅλων αὐτῶν τῶν συμβάσεων εἰς ἀνακριτικὴν ἐπιτροπὴν, ὅπως περισσωθῆ τὸ ὑπόλοιπον κεφάλαιον, διπερ ὅταν κατεβάλλετο.

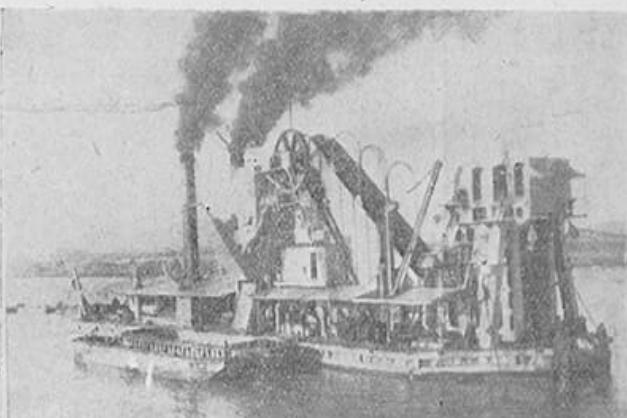
ΔΕΝ ΚΑΤΑΡΓΕΙΤΑΙ ΤΟ "SHIPPING BOARD,"

"Ἡ ἐπὶ τῶν οἰκονομιῶν κοινοβουλευτικὴ ἐπιτροπὴ τοῦ Ἀμερικανικοῦ Κογκρέσου ἀπήλεψε, κατὰ τὴν τελευταίαν συνεδρίασίν της, ἐκ τοῦ προγράμματος τῶν οἰκονομιῶν τοῦ καταρισθέντος ὑπὸ τοῦ Προέδρου Χούμερο, τὸ ἀρθρον δὲ οὐν ἀνεστέλλετο ἐπὶ ἔτος ἡ λειτουργία τοῦ «Shipping Board». Ἀνανέρθεται, ὅτι ἡ ἐκ τῆς προταθείσης ἀναστολῆς οἰκονομία δὲν ἐπρόκειτο νὰ ὑπερβῇ τὰ 7 1/2 ἑκατ. δολαρίων.

ΑΙ ΠΕΡΑΝ ΤΟΥ ΣΟΥΖΕΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΙ



Οξύτατος ηρχισεν ἀναπτυσσόμενος καὶ δὲ πρὸς τὴν "Ἀπω Ανατολὴν καὶ Αὐστραλίαν συναγωνισμὸς μεταξὺ τῆς Ἀγγλικῆς, Γαλλικῆς καὶ Ιταλικῆς σημαίας. Ἡ Ἀγγλικὴ «P. & O.» διέθεσε διὰ τὴν μετὸ τῆς Αὐστραλίας συγκοινωνίαν τὰ νεότευκτα ὑπερωκέανιά της «Strathaird» καὶ «Strathnaver», ἡ Γαλλικὴ Μεσσαΐερη τὸ πολυτελῆ μόδοςπις αὐτῆς «Georges Philippar» καὶ «Felix Roussel» διὰ τὴν "Ἀπω Ανατολὴν, μὴ ὑστεροῦσα δὲ καὶ ἡ Ιταλικὴ σημαία, κατέθεσε πρὸς τὰς Ἰνδίας τὸ μόδοςπις «Victoria» καὶ πρὸς τὴν Σαγκάην τὸ «Conte Verde» καὶ τὸ «Conte Rosso». Εἰς τὴν φωτογραφίαν μας, τὸ τελευταίον τοῦτο διέρχεται τὴν διώρυγα τοῦ Σουέζ.



Παρὰ τὴν παγκόσμιον κρίσιν, ἡ ἑταῖρία τοῦ Σουέζ, ἐπιθυμοῦσα νὰ διευκολύνῃ τὴν ναυσιπλοῖαν καὶ τὴν διέλευσιν μεγάλων σκαφῶν, ἐκβαθύνει πολλὰ σημεῖα τῆς διώρυγος. Ἀνωτέρω ἡ ὑπὲρ ἀριθ. 19 βυθοκόρος, τελειοτάτου συστήματος καὶ μὲ πλήρη μηχανικὰ μέσα, ἐργάζεται παρὰ τὸν σταθμὸν τῆς Καντάρας.

(Φωτογραφία: κ. Γ. Π. Μπελιδενάκη)

ΤΟ ΜΥΣΤΗΡΙΟΝ ΤΗΣ "ΛΕΥΚΗΣ ΕΡΗΜΟΥ,"

ΑΙ ΡΩΣΣΙΚΑΙ ΑΠΟΣΤΟΛΑΙ ΕΙΣ ΤΗΝ ΠΟΛΙΚΗΝ ΕΝΔΟΧΩΡΑΝ

ΠΟΙΟΙ ΟΙ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΙΚΟΙ ΣΚΟΠΟΙ ΤΩΝ

Είς τὴν Σοβιετικὴν ἐφημερίδα «'Ισβέστια» δημοσιεύονται ἐνδιαφέρουσαι ἀνακοινώσεις τοῦ καθηγητοῦ κ. Smith, διευθυντοῦ τοῦ Ρωσσικοῦ «Γενικοῦ Ἀρκτικοῦ Ἰνστιτούτου», λεγὶ τῶν ἐφετεινῶν ἔξερενητικῶν ἀποστολῶν, αἵτινες προβλέπεται νὰ ἐκτελεσθοῦν πρὸς τὰς ἀπεράντους καὶ μυστηριώδεις εἰσέτι ὑπερβολεῖσον Πολικὰς Χώρας κατὰ τὴν ἔναρξιν τοῦ «διεθνοῦς Ἀρκτικοῦ ἔτους», τῆς ἐποχῆς, δηλαδή, ἡτις θεωρεῖται ὡς ἡ καταλλήλοτέρᾳ διὰ τὴν ἐπιτυχίαν τοῦ ἔργου τῶν τολμηρῶν ἐπιστημόνων, ποὺ ἀφηφοῦντες, χάριν τῆς προόδου τῆς ἐπιστήμης, τὴν ζωὴν των, διευθύνονται μέσῳ διαιρῶν κινδύνων, κακογιῶν καὶ παντοίων στεγήσεων πρὸς τὰς παρθένους παγωμένας ἐκτάσεις, διὰ ν' ἀνασύρουν τὸν πέπλον τοῦ λευκοῦ μυστηρίου των καὶ χαρίσουν εἰς τὸν ἐπιστημονικὸν κόσμον θετικὰ στοιχεῖα πρὸς περαιτέρω μελέτην διαφόρων σκοτεινῶν προβλημάτων.

Κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ Πολικοῦ ἔτους δογανοῦνται ἀπὸ πλείστας χώρας ἐπιστημονικαὶ ἀποστολαὶ, πόλλαι τῶν ὅποιον καταλήγουν συχνὰ εἰς ἓνα δραματικὸν τέλος. Ο Ρῶσσος ἐπιστήμων Σμίθ ἐκθέτει εἰς τὰς πρὸς τὴν «'Ισβέστιαν» ἀνακοινώσεις τοῦ τὴν ἐφετεινὴν Ρωσσικὴν προσπάθειαν ἐπὶ τοῦ ἀντικειμένου τούτου καὶ τὰς προετοιμαζομένας ἀποστολὰς καὶ τοὺς ἀποτέλεσμας σκοποὺς ἐκάστης τούτων.

Τὰ Σοβιέτ—εἰπεν ὁ Σμίθ—λόγῳ τῆς γειτνιάσεως των μὲ τὰς Πολικὰς Χώρας, εἰνε εὐνότον νὰ ἐνδιαφέρονται δι' αὐτὰς κατὰ μείζονα λόγον, διότι ἀπὸ τὰ ἐπιτυχῆ δεδομένα, εἰς τὰ δοποῖα ὡς καταλήξουν αἱ ἀποστολαὶ, ἐνδέχεται, σὺν τῇ παρόδῳ τοῦ λόρου, νὰ ἐπιλυθοῦν ζωτικὰ προβλήματα, σχέσιν ἔχοντα μὲ τὴν οἰκονομικὴν προσαγωγὴν τῆς Χώρας ταῦτης καὶ μέλλοντα νὰ ἀπλοποιήσουν τὰς διὰ μέσον τῶν ὑπερβολεῶν Ρωσσικῶν περιοχῶν συγκοινωνίας. Ἀποτελεῖ, διὸν, φυσικὴν συνέπειαν ἡ μετὰ πάσης σπουδῆς καὶ φροντίδος δργάνωσις κατ' ἔτος πολυαριθμῶν Ρωσσικῶν ἀποστολῶν, αἱ ὅποιαι ἐφέτος ὡς λάβωσι τὴν εὑρητέαν ἐντολὴν ἐγκαταστάσεως ἐνὸς ὀλοκλήρου δικτύου ἐπιστημονικῶν σταθμῶν, κατὰ πολὺ ἀριτιωτέρουν ἔκεινου, διότε ἐδημιουργήθη κατὰ τὰ προηγούμενα ἔτη εἰς τὴν Χώραν τοῦ Φραγκίσκου Ἰωσῆφ, εἰς τὴν Νήσον τοῦ Βραγγείλ καὶ εἰς τινὰς ἄλλας ἀπωτάτας Ἀρκτικὰς περιφερείας.

ΟΙ ΝΕΟΙ ΣΤΑΘΜΟΙ ΑΣΓΡΜΑΤΟΥ

Τὸ ἐφετεινὸν πρόγραμμα τῶν Ρωσσικῶν ἐπιστημονικῶν ἀποστολῶν προβλέπει, πλὴν τῆς προεκτάσεως τῶν ἥδη ἐγκατεστημένων σταθμῶν ἀσυρμάτων καὶ τὴν ἰδρυσιν ἐνὸς νέου τοιούτου, ἴσχυροτάτου, ἐπὶ τοῦ ἀκρωτηρίου Τσελούσκιν τῆς βορειωτέρας Ἀσιατικῆς ἄκρας. Ἡ θέσις αὕτη ἐκοίνη ὡς ἐπίκαιος πρὸς διευκόλυνσιν τῆς ναυσιπλοΐας, διότι εἰς τὴν περιοχὴν ἔκεινην τὰ πλοῖα ἀντιμετωπίζουν, συνήθως, τὰς σοβαρωτέρας δυσχερείας καὶ τοὺς μεγαλυτέρους κινδύνους ἐκ τῶν δύο πάγων, προώρισται δ' ὅπως δ σταθμὸς αὐτὸς καταστῆ δ σπουδαιότερος καὶ πολυτιμότερος τοῦ ὅλου δικτύου σταθμῶν τῆς Βορείου - ασιατικῆς παραλίας.

Μέχρι τοῦδε ἔχουν ἐγκατασταθῆ καὶ λειτουργοῦν ἴσχυροὶ σταθμοὶ εἰς τὸ Βόρειον Ἀκρωτήριον, εἰς τὰς ἐκβολὰς τοῦ ποταμοῦ Λένα, καὶ ἐπὶ τῆς νήσου Κότελ, διὰ δὲ τῆς συμπληρώσεως των πρόσκειται νὰ παρασχεθοῦν πολύτιμοι ὑπηρεσίαι εἰς τὴν τακτικὴν ἐπικοινωνίαν τῆς περιοχῆς Γιακούτια καὶ τῆς Θαλάσσης. Πρὸς τὸ Νοτιώτερον τμῆμα τῆς θαλάσσης τοῦ Kara προβλέπεται νὰ ἰδρυθῇ εἰς ἀπαραίτητος διὰ τὴν ἀσφάλειαν τῆς ναυσιπλοΐας σταθμὸς ἐπὶ τῆς Λευκῆς νήσου, ἵνας δὲ ἔηι βορειώτερος σταθμὸς εἰνε ἔκεινος, διότι ὡς ἐγκατασταθῆ εἰς μοίρας 1.82 B'. ἐπὶ τῆς Χώρας τοῦ Ροδόφου.

Εἰς τὴν ἀποικίαν τῆς περιοχῆς τοῦ Φραγκίσκου Ἰωσῆφ δὲ ἀποσταλῇ ἔνα ἀεροπλάνον μὲ τὸ κατάλληλον τεχνικὸν προσωπικὸν πρὸς ἰδρυσιν βάσεως δ' ἀεροπορικὰς ἔξερενητεις εἰς ἐκεῖθεν Πολικῆς ἐνδοχώρας, εἰς δὲ τὴν Νέαν Ζέμπλαν ὡς κτισθῆ

ἐπὶ τῆς κορυφῆς ἐνὸς ἐκεὶ ὑψηλούτατος πάγου, οριστήγεραφικὸς σταθμός. Εἰς τὸ σημεῖον τοῦτο ὡς διευθύνη τὰς ἐργασίας δ. A. Wegener, βάσει τῆς ίδιας μεθόδου, τὴν δοίαν μετ' ἐπιτυχίας ἐφόδησεν δ. Ιδιος ἐπὶ διετίαν κατὰ τὴν ἐγκατάστασιν παρομοίων σταθμῶν εἰς τὴν Γροιλανδίαν.

Ο ΠΕΡΙΠΛΟΣ ΔΡΟ ΠΑΓΟΘΡΑΓΣΤΩΝ

Παραλλήλως πρὸς τὰς ἀνωτέρω προσπαθείας, δογανοῦνται διὰ τὸ ἐφετεινὸν «Πολικὸν Θέρος» καὶ μία πολυμελεστάτη ἐπιστημονικὴ ἀποστολὴ, ἡτις ὡς ἐπιβῆ τῶν δύο ἴσχυρῶν Ρωσσικῶν παγοθραγαστικῶν πλοίων «Sibiriacoff» καὶ «Roussanof». Ἐκ τῶν σκαφῶν αὐτῶν, τὸ πρῶτον ὡς ἀποτλενόη ἐκ τοῦ λιμένος τοῦ Ἀρχαγγέλου καὶ διὰ τοῦ περίπλου τῶν Βορείων παραλίων τῆς Ασίας καὶ μέσῳ τοῦ Βεριγγείου πορθμοῦ ὡς φράσῃ εἰς τὸν λιμένα τοῦ Βλαδιβοστόκ. Τὸ δεύτερον παγοθραγαστικὸν ὡς συνδεύσῃ ἐπιβοηθητικῶς τὸ «Sibiriacoff» εἰς τὸ πλοῦν του, μέσῳ τῆς θαλάσσης τοῦ Καρά, πρὸς τὴν Νέαν Ζέμπλαν.

Ἐκείθεν οἱ δύο παγοθραγασταὶ, ἀπὸ κοινοῦ ἐνεργοῦντες, ὡς προσπαθήσουν νὰ διανοίξουν μίαν πλωτὴν δίοδον μέσῳ τῆς παγωμένης καὶ ἐξόχως ἐπικινδύνου περιοχῆς τῶν ὑδάτων ἔκεινων μέχρι τοῦ ἀκρωτηρίου Τσελούσκιν. Ἐὰν δὲ προσπάθεια των αὗτην δὲν στεφθῇ τελικῶς ὑπὸ τῆς ἐπιτυχίας καὶ ἀποδειχθῇ ἀνδρωτίνως ἀδύνατος διάπλους διὰ τοῦ συγκροτήματος τῶν πορθμῶν Βίλκίσκου, οἵτινες χωρίζουν τὴν Νέαν Ζέμπλαν ἀπὸ τῆς μεγάλης Στερεᾶς τῆς Ασιατικῆς Ήπείρου, τότε ὡς ἀποπειραθῶσι νὰ διελθωσι διὰ τῶν πορθμῶν τοῦ Σοζάλσκου, οἵτινες χωρίζουν τὰς δύο νήσους τῆς Νέας Ζέμπλας.

Πρότεινε νὰ σημειωθῇ διὰ μέχρι σήμερον, κανένα πλοῖον δὲν ἔφθασε ποτὲ εἰς τὰς ἐρημικὰς καὶ μυστηριώδεις ἔκεινας παγωμένας θαλάσσας. «Οταν οἱ δύο παγοθραγασταὶ ὑπερικινῶντες τὰ ἐμπόδια δυνηθοῦν καὶ φθάσουν εἰς τὸ ἀκρωτηρίον Τσελούσκιν, τότε τὸ μὲν «Roussanof» ὡς ἀποβιβάσῃ τοὺς δὲ ἐκεὶ προοιζομένους ἀποίκους, τὸ δὲ «Sibiriacoff» ὡς συνεχίσῃ τὸν πλοῦν του πρὸς τὸν Βεριγγείον πορθμὸν καὶ ἔκειθεν πρὸς τὸ Βλαδιβοστόκ. Ο παγοθραγαστης «Roussanof» ὡς παραμένη πλήσιον τῶν ἀποίκων τοῦ ἀκρωτηρίου Τσελούσκιν, δια τὸ δ' ἀποπειραθῆ ἡ ἐγκατάστασί των καὶ ἰδουμῆ δ' προβλεπόμενος οριστήγεραφικὸς σταθμός, τότε δ' ἀποτλενόη διὰ τὰς ἐκβολὰς τοῦ ποταμοῦ Κενισέκ πρὸς ἀνθράκευσιν, ἵνα κατόπιν διὰ τῆς ίδιας πορείας ἐπανατλεύῃ εἰς τὸν λιμένα τοῦ Ἀρχαγγέλου.

ΑΙ ΑΝΕΞΕΡΕΓΝΗΤΟΙ ΘΑΛΑΣΣΑΙ

Καθ' ὅλον τὸν πλοῦν τοῦ παγοθραγαστοῦ «Sibiriacoff», ἡ ἐπ' αὐτοῦ ἐπιστημονικὴ ἀποστολὴ ὡς προβῆ εἰς σειρὰν ὅλην ἔξερενητηκῶν μελετῶν, τὸ πορίσματα τῶν δοποίων ὡς εἰνε πολὺ ἐνδιαφέροντα, διότι οὐδέποτε ἀλλοτε δ ἀνθρώπως ἔφθασεν εἰς τὰς ἀνεξιγνάστους αὐτὰς τεριοχὰς ἡ ἔφθασην ἵσως σπανώτατα, μὲ ἔλλειπη μέσα καὶ μέχρις ἐνὸς δοίου, πέραν τοῦ δοποίου δὲν ἦτο δυνατή ἡ προώρησις ἐνὸς πλοίου. Ἐὰν τὸ παγοθραγαστικὸν τοῦτο σκάφος κατορθώσῃ νὰ φθάσῃ μέχρι τῶν ἐκβολῶν τοῦ ποταμοῦ Λένα, τότε προβλέπεται διὰ τὰς ἐγκατάστασί των καὶ ἰδουμῆ δ' προβλεπόμενος οριστήγεραφικὸς σταθμός, τότε δ' ἀποτλενόη διὰ τὰς ἐκβολὰς τοῦ ποταμοῦ Γιακούτια, καὶ τοῦ ποταμοῦ Κότελ, διότι ταῦτα τακτικῆς συγκοινωνίας μεταξὺ τῆς δημοκρατίας τοῦ Γιακούτια καὶ τῶν Δυτικῶν χωρῶν τῶν Σοβιετικῶν δημοκρατιῶν. Ο «Sibiriacoff» ὡς ἐπιλύσῃ ἀκόμη καὶ τὸ πρόβλημα τὸ ἀπασχολοῦν τὸν ἐπιστημονικὸν Κόσμον, περὶ τῆς ὑπάρχειας, δηλαδή, ἡ οἵη τῆς γῆς τῆς περιοχῆς Γιακούτια καὶ τῆς Θαλάσσης. Πρὸς τὸ Νοτιώτερον τμῆμα τῆς θαλάσσης τοῦ Kara προβλέπεται δὲ ἀποσταλὴ ἔνας ἀεροπλάνος μὲ τὸν Ανδρέγιεφ καὶ τὸν Σανίκωφ. Κρατεῖ δ ὅρολος, διότι τὰς δύο αὐτὰς Χώρας ἐπεσκέψησαν πρὸ πολλῶν ἐπῶν μερικοὶ τολμηροὶ ἔξερενηται, δὲν εἰνε δύος ἀποδειγμένης ἡ ὑπαρξίες των, ο.ν.ε. καὶ ποὺ ἀκριβῶς κείναι αὐταὶ.

«Υποτίθεται, διὰ τὰς ἐγκαταστασί των καὶ τὰς ἐνδεικνυόμενα μέτρα διὰ τὴν

ΔΙΚΑΣΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΥΣΑΙ ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΔΙΚΑΙ

— Η ΓΥΠΟΘΕΣΙΣ ΣΥΓΚΡΟΓΣΕΩΣ ΤΟΥ ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΥ «ΕΙΡΗΝΗ Ν. ΡΑΛΛΙΑ».

Τόπο του "Άγγλου δικαστού Langton, έχοντος ως παρέδρους δικαστάς τούς πλοιάρχους Murrell και Crumplin, έξεδικάσθη εἰς συνεχείς συνεδριάσεις ἀπό 15ης μέχρι 26ης Απριλίου ή υπόθεσις τῆς συγκρούσεως εἰς τὸν ποταμὸν Mersey τοῦ φορτηγοῦ «Εἰρήνη N. Ράλλια» τ. γκρδ. 3860 (τοῦ 1908) μὲ τὸ Άγγλικὸν liner «Eumaeus» τ. γκρδ. 7708 (τοῦ 1921). Ενάγοντες ήσαν οἱ «Ελληνες πλοιοκτήται, οἵτινες ἤγειραν ἀπαίτησιν ἀποζημιώσεως δι' δισες βλάβης ὑπέστη ἐκ τῆς συγκρούσεως τὸ σκάφος τῶν, ἐπισυμβάσης τὴν 22αν Ὀκτωβρίου 1931 ἐντὸς τῆς διώρυγος Crosby τοῦ ποταμοῦ Mersey καὶ κατὰ τὴν διάρκειαν πυκνῆς ὁμίχλης. Οἱ ἐναγόμενοι: Alfred Holt & Co, τοῦ Λίθερπουλ, Ισχυρούς ζόμενοι, διτὶ η εὐθύνη τῆς συγκρούσεως ἔδικρνε τὸ Άγγλικὸν πλοῖον, ἀνταπήτησαν τὰς ζημιὰς τὰς προξενηθεῖσας εἰς τὸ ἀτμόπλοιόν των.

Κατά τοὺς ἐνάγοντας "Ελληνες πλοιοκτήται, τὸ ἀτμόπλοιόν των «Εἰρήνη N. Ράλλια» εὑρίσκετο ἐντὸς τοῦ Crosby Channel καὶ ἐκράτει τὴν κανονικὴν αὐτοῦ πορείαν πρὸς τὸ Μάντζεστερ, μὲ τὰς μηχανὰς ἡμιταχῶς κινούμενας δίδονταν κατὰ τὰ τακτὰ χρονικὰ διαστήματα τὰ διὰ συριγμῶν σήματα ὁμίχλης, διτὶ ηρούσθη δισεισθῆσθαι τὸ «Eumaeus» κατερχομένου τὴν διώρυγα. Αἱ μηχαναὶ τῆς «Εἰρήνης N. Ράλλια» ἐσταμάτησαν ἀμέσως, διτὶ δὲ τὸ «Eumaeus» ἐφάνη εἰς ἀπόστασιν 1) μιλίου περίπου ἀπὸ τῆς πρώρας τοῦ Άγγλικοῦ, ἐτέθη τὸ πηδάλιον τῆς ἀριστερᾶς, ἐνῷ ταῦτοχρόνως ἐγνωστοποίει τοῦτο διὰ τῆς σειρήνος τῆς. Τὸ Άγγλικὸν διμως ἀπήγνησε μὲ δύο συριγμοὺς καὶ ἐφαίνετο, διτὶ ἐξετέλει: ἐλιγμὸν πρὸς τὰ δεξιά. Τούτο καθίσταται ἀμεσον τὸν κίνδυνον τῆς συγκρούσεως, αἱ δὲ μηχαναὶ τῆς «Εἰρήνης N. Ράλλια» ἐκινήθησαν διπλαίσθεν δισταχῶς. Δυστυχῶς τὸ «Eumaeus», κατερχόμενον τὴν διώρυγα μετὰ ταχύτητος ἐκτύπησε μὲ τὴν δεξιάν αὐτοῦ πλευρὰν τὸ ποδόσταμον τῆς πρώρας καὶ τὴν δεξιάν μάσκαν τοῦ Άγγλικοῦ. Τὸ κτύπημα ἦτο σφοδρὸν, ἀπέκοψε δὲ τὴν δεξιάν ἄγκυραν τῆς «Εἰρήνης N. Ράλλια», εἰς ἥν προσύγενε καὶ σειρὰν ἀλλων ζημιῶν. Τὸ «Eumaeus»—εἴπον οἱ "Ελληνες πλοιοκτήται—ἐπλεε μὲ ὑπερβολικὴν ταχύτητα εἰς στενὸν σημεῖον καὶ ὑπὸ ἀρκετὰ περιωρισμένην—λόγῳ τῆς ὁμίχλης—δρατότητα, ἐτήρει δὲ πορείαν ἐσφαλμένην.

Οἱ ἐναγόμενοι ἀντέταξαν, διτὶ τὸ «Eumaeus» ἐπλεε πρὸς τὴν δεξιάν πλευρὰν τῆς διώρυγος καὶ μὲ ταχύτητα οὐχὶ ἀνωτέραν τῶν 3 ἔως 4 μιλίων, ἔκαμψε δὲ διὰ τῆς σειρήνος τοῦ σήματα ὁμίχλης, διτὶ ἐνεφνίσθη πρὸς αὐτοῦ αἰφνίδιως ἡ «Εἰρήνη N. Ράλλια» περίπτωσιν, καὶ δὲ διατητήσθη ἀνάγκη νὰ διαχειμάσῃ ἐν τῷ μέσῳ τῶν ἀρκτικῶν παγετώνων. Παρομοίαν, ἀλλως τε, πρόβλεψιν ἡκολούθησαν καὶ τοῖς ἀλλατοῖς σοβαροῖς ἔξερενητικαὶ ἀποστολαὶ, αἵτινες κατὰ τὸ παρελθὸν ἐπέτυχον νὰ διέλθουν τὴν B.A. δίοδον τῆς Πολικῆς ἐπιτάσεως. Αἱ ἀποστολαὶ αὗται, ἀξιόλογοι διὰ τὴν ἐποχὴν τῶν καὶ τὰς ἐπιτυχίας τῶν, ἵσαν αἱ τοῦ Νόρδενσκοιον κατὰ τὸ 1878, τῶν παγοθραυστῶν «Ταΐμιρ» καὶ «Βάγκατς» κατὰ τὸ 1913—15 καὶ τοῦ Ρόναλτ Αμοῦνδεν κατὰ τὸ 1918—20.

Πάντως ὑπάρχουν βασικὰ δεδομένα, δημιουργοῦντα τὴν πεποίθησιν, διτὶ η προετοιμαζούμενη ἀποστολὴ δὲν θὰ παραστῇ ἀνάγκη νὰ διαχειμάσῃ εἰς τὰς σιγηλὰς λευκὰς ἐπτάσεις, διότι διαγραφάστης «Sibiria Coffer» εἶνε σκάρος Ισχυρότατον, νέον τύπου, ἐφωδιασμένον μὲ ἀρτια μηχανικὰ μέσα, διαμέτει ἀσύρματον μεγάλης ἐντάσεως καὶ ἐν ἀεροπλάνον, ἐνῷ συγχρόνως τὰ πλήρωμά του κατηρίσθη δι' ἐπιμεμελημένης ἐπιλογῆς μεταξὺ ἀνδρῶν τοῦ Σοβιετικοῦ Πολεμικοῦ στόλου, ἐκ τῶν ἔχοντων ίδιαιτέρων πειρίων εἰς τὴν ναυσιπλοῖαν διὰ μέσου τῶν Βορείων Θαλασσῶν.

Διὰ πᾶν ἐνδεχόμενον διμως, διαγοθραύστης οὗτος θὰ ἐφοδιασθῇ μὲ ὑλικά, τροφάς καὶ ἐνδυμασίας ἴκανας νὰ ἔξαρσεσον διὸ χρονικὸν διάστημα 15 μηνῶν. Τὰ δύο ταῦτα ἔξερενητικά πλοῖα ὥρισθη νὰ ἀναχωρήσουν ἀπὸ τὸν λιμένα τοῦ Αρχαγέλλου τὴν 15ην Ιουλίου.

λια» μὲ ἐσφαλμένην πορείαν ως πρὸς τὴν πλευρὰν τῆς διώρυγος καὶ πλησιάζουσα μετὰ μεγάλης ταχύτητος. Ἐπειδὴ τὸ Άγγλικὸν φορτηγὸν δὲν μετέβαλλε τὴν πορείαν του, τὸ «Eumaeus» ἡναγκάσθη νὰ στρέψῃ ἀριστερά. Εὖθυς ὀμέσως διμως ἡ «Εἰρήνη N. Ράλλια», χωρὶς νὰ παράσχῃ σχετικὴν διὰ συριγμοῦ προειδοποίησιν, ἐφάνη στρεφομένη πρὸς τὰ δεξιά καὶ πλέουσα μὲ ὑπερβολικὴν ταχύτητα, ἐπέπεσεν ἐπὶ τῆς δεξιᾶς πλευρᾶς τοῦ Άγγλικοῦ προξενήσασα εἰς αὐτὸν ἀρκετὰ ζημιάς.

Ἐπηκολούθησαν μαρτυρικαὶ καταθέσεις εἰς σειρὰν συνεδριάσεων, τὴν δὲ 26ην π.μ. ἐξεδόθη ἡ ἀπόφασις τοῦ δικαστοῦ Langton, ἔχουσα ως ἔξης μετὰ τοῦ αἰτιολογικοῦ της.

«Ἡ εὐθύνη τῆς συγκρούσεως βρέθηνε ἀμφότερα τὰ πλοῖα, ἡ δὲ ἀκριβοδικαία ἐπίλυσις τῆς ὑποθέσεως ταύτης καθίσταται δυσχερής ἐκ τοῦ γεγονότος, διτὶ οἱ διάδικοι ὑποστηρίζουσι μετὰ πεισμάτων τὰς ἀπόψεις των καὶ κατὰ τρόπουν μὴ ἀφήνοντα νὰ διαφανῇ ἡ ἀλήθεια. Διὰ τὸ δὲ π.α.π. «Εἰρήνη N. Ράλλια» δὲν εὑρούνται αἰτιολογητικὸν διατί ἔχηκολούθησε τὸν πλοῦν του καὶ δὲν ἐσταμάτησεν εὐθὺς ως ἡκούσθη τὸ σῆμα ὁμίχλης ἐκ μέρους ἐτέρου πλοίου. Ἀνέπλετον ποταμὸν σχεδὸν ὀλοταχῶς καὶ μὲ καριρικὰς συνθήκας οὐχὶ εὐνοϊκάς, λόγῳ τῆς ὁμίχλης, δὲν ἐσταμάτησε δέ, ἀλλ' οὔτε καὶ ἐμετρίκας τὴν ταχύτητά του, εἰμὴ μόνον δταν διέκρινε τὸ «Eumaeus».

»Ἐνταῦθη—εἰπεν δὲ λόρδος δικαστῆς—ἐμφανίζεται ἔνα μεγάλο ταχυδρομικὸν ἀτμόπλοιον, κατερχόμενον τὸν ποταμὸν ἐκ Λίθερπουλ εἰς στιγμὰς μικρὰς δρυτότητος τῆς ἀτμοσφαίρας, ἐκ δὲ τῶν μαρτυρικῶν καταθέσεων περὶ τοῦ πλοῦ τοῦ σκάφους τούτου ὁμολογῶ, διτὶ ἡστάνθην ἔξαιρετικὴν ἀπογοήτευσιν. Ὁ πλοίαρχος προσεπάθησε νὰ μοι δῶσῃ μίαν ἔντιμον μαρτυρικὴν κατάθεσιν, ητίς εἰς τὰ κυριώτερα σημεῖα της ἡτο ἀκριβής, ἐνῷ αἱ καταθέσεις μερικῶν ἀλλων μαρτύρων ήσαν ἀπροκαλύπτως φευδεῖς.

«Ἡ ταχύτης τοῦ δ.π.π. «Eumaeus» ἦτο 7 1/2 μιλίων, χρονικηριζομένη ως ὑπερβαλλόντως μεγάλη ὑπὸ καρδίαν ὁμιλώδη, ἡ δὲ φυλακὴ τοῦ πλοίου ἦτο μειονεκτική. Ὁταν ἐξειλίχθη ὁ πλοῦς εἰς μίαν κατάστασιν περικλείσουσαν ἀμεσον καὶ ἀπροσπτως ἐμφανίσθητα τὸν κίνδυνον τῆς συγκρούσεως, τὸ «Eumaeus» πᾶν δ.π.π. ἐπράξει ἡτο ἐσφαλμένον».

Περιτέρω δὲ λόρδος δικαστῆς, ἀγαφερόμενος εἰς τὸν καταμερισμὸν τῶν εὐθυνῶν ἐπόνεσεν, διτὶ ἡ «Εἰρήνη N. Ράλλια» ἐκίνησεν διπλαίσθεν δισταχῶς τὰς μηχανὰς της ἐν μόλις λεπτὸν πρὸ τῆς συγκρούσεως, διόπτε καὶ ἡ ταχύτης της ἡλαττώθη εἰς 4 ἡ διμίλια, ἐνῷ τοῦ Άγγλικοῦ κατὰ τὴν 1/2 διάλεικην ἐκείνην στιγμὴν ἦτο 5 μιλίων.

»Οταν τὰ δύο σκάφη διέκρινον ἀλληλα, τὸ μὲν Άγγλικόν ἐπράξει δ.π.π. περιπετε, τὸ δὲ Άγγλικόν ὑπέπεσεν εἰς σειρὰν σφαλμάτων. Περαίνω δὲ Αγγλος δικαστῆς, ἀπέδωκε τὸ 1/3 τῆς εὐθύνης εἰς τὸ δ.π.π. «Εἰρήνη N. Ράλλια», τὰ δὲ 2/3 εἰς τὸ δ.π.π. «Eumaeus».

— Η ΕΡΘΥΝΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΩΝ ΔΙ' ΑΠΩΛΕΙΑΝ ΦΟΡΤΙΟΥ, ΛΟΓΩ ΠΑΡΕΚΚΛΙΣΕΩΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ.

Μιχ ἀρκετά ἐνδιαφέροντας ὑπόθεσις, ἀφορῶσα ἀπαίτησιν ζημιῶν ἀπολεσθέντος φορτίου, συνεπειά παρεκκλίσεως τοῦ πλοίου ἐκ τῆς πορείας του καὶ προσφράξεως ου, ἔξεδικάσθη τελευταίως εἰς τὸ ἀνωτέρον. Καναδικὸν δικαστήριον καὶ ἐνώπιον τοῦ δικαστοῦ P. Demers, διστὶς ἀκείδησον τὰς ἀπόφασίδεις τους καταθέσκασ τὴν ἀτμοπλοϊκὴν ἐπιτάσιαν «Patterson Steamships Ltd» νὰ πληρώσῃ εἰς τοὺς ἀλευρομύλους δολάρια 146.326, ἀξιαν καταταραφέντος ἀλευροφορτίου των κατὰ τὴν προσάραξην τοῦ δ.π.π. «Thordoc» εἰς τὸ ἀκρωτήριον Porphyry τῆς λίμνης Superior.

Ἐκ τῶν καταθέσεων ἔξηρισθω, διτὶ κατὰ τὸ συναρπάζον μεταξὺ τῶν διαδικτικῶν μερῶν των ναυλοσύμφωνων, ἔδει τὸ δ.π.π. «Thordoc» νὰ φορτώσῃ εἰς Πόρτ Αρθουρ καὶ νὰ ἐκφορτώσῃ εἰς Μόντρεαλ. Πράγματι, ἔφθασε τὸ πλοῖον εἰς τὸν λιμένα τῆς φορτώσεως τὴν 7ην Νοεμβρίου 1929, παρέλαβεν ἐν πλήρει φορτίου ἀλεύρων καὶ τὴν νύκτα τῆς ἐπομένης ήμέρας ἀνεχώρησε διὰ τὸ Μόντρεαλ. Αντὶ διμως νὰ προχωρήσῃ κατ' εὐθείαν πρὸς τὸν προσφορτίου μερικῶν σωστιδίων λέμπων.

Ἀκολούθως διέπλευσε τὸν ποταμὸν Kaministikwia καὶ ἀφ' ου εἰσῆλθεν εἰς τὴν λίμνην Superior ἔξωκειλε τὴν 3ην ἀπογευματινήν ώραν τῆς 9ης Νοεμβρίου παρὰ τὸ ἀκρωτήριον Porphyry τῆς Βορείας ἀκτῆς τῆς

λίμνης. "Εκ της προσαρδέσως τό μέν πλοίον υπάστη μικράς ζημιάς, τό φορτίον διως κατεστράφη σχεδόν έξι διλοκήρους ἀπό τά εἰσερεύσαντα εἰς τά κύτη του θύεται.

Οι έναγοντες φορτωταί, ἔγείροντας τήν ἀπαίτησιν των διά τήν πληρωμήν τής ἀξίας τοῦ ἀπολεσθέντος φορτίου των ἕξ 146.326 δολλαρίων, ἐστιών ταύτην ἐπί τῶν κατωτέρω δύο κυρίων σημείων: Πρώτον, ὅτι ἡ ἐναγομένη ἀποτολοτά δὲν ἔξεπλήρωσε πιστός τάς διὰ τοῦ ναυλοσυμφόνου ἀναληφθείσας ὑποχρέωσις καὶ δεύτερον, ὅτι τὸ πλοίον παρεξέκλινεν, ὡς μὴ ὄφειλε, τῆς κανονικῆς ἀτοῦ πορείας τῆς προβλεπομένης ὑπό τοῦ ρηθέντος ναυλοσυμφόνου καὶ οὕτω ἔπειταν ἡ ἀπόλετη τοῦ φορτίου.

Οι ἐναγοντες πλοιοκτήται ἀντέταξαν, ὅτι δὲν είχον ὑπογράψει: ναυλοσύμφωνον, ἀλλ' ἔν εἰλεύθερον συμβόλαιον ὑπογόμενον εἰς τήν θασικήν ἀρχήν τήν προβλέπουσαν «μίαν ἀσφαλῆ περιποίησιν θαλασσίας μεταφορᾶς». Συγχρένως προσάρθρων, ὅτι κατέβαλον πάσχον ἐπιμεμελημένην φροντίδα διπος τὸ πλοίον των εἰς ναυσιπλούς, ικανὸν διὰ τήν εὐχερῆ ἀκτέλεσον ἐλιγμῶν καὶ καλῶν ἐφοδιασμένον διὰ τὸν πλοῦν του. "Η προσάρχεις του ὀφείλετο εἰς λανθανόμενην ναυσιπλοίαν, διὰ τήν δοπίαν, δεβαίως, δὲν ὑπέχει εθνικόν διποικιτήτης.

Οι ἐναγοντες ἐπέμειναν εἰς τὸ ἀικιοιλόγητον τῆς πρὸς τὸ Fort William λοιδόρωμάς, οἱ δὲν ἐναγόμενοι ἀνταπαντόντες ισχυρίσθησαν, ὅτι ἡ προσάρχεις ἡτο ἀσχετος πρὸς τὴν λοιδόρωμαν, τὴν δοπίαν πάλιν δὲν ἀπεδέχοντο, ὡς βαρύνουσαν ἐμπούς, διότι δὲν ὑπῆρχε ναυλοσύμφωνον καὶ συνεπάντο κατά τὸν πλοῦν γά τὸ πρόσηγον εἰς την ἀνδιάμεσον λιμένα.

Ο δικαστής Demers ἔδήλωσεν, ὅτι κατά τὴν γνώμην του, τὸ ὑπογράφων συμβόλαιον ἀπετελεῖ ἔνα ναυλοσύμφωνον, ὑπενθετο δέ, ὅτι τὸ πλοίον ἐπέπειτα νὰ ἡτο ίκανόν πρὸς ναυσιπλοίαν, δὲν ἔχεις τὰς ἔξι δύο ἐρωτήσεις: α). Κατελήγητη παρὰ τοῦ ἐναγόμενου πλοιοκτήτου ἡ δέσμους ἐπιμέλεια διὰ τὸ ναυσιπλού τοῦ σκάφους του; Και β). "Η γενομένη λοιδόρωμα πάπ της κανονικῆς του πορείας ἡτο λογικῶς δικαιοιογμένη;

"Ἐπι τοῦ πρώτου ἐφωτημάτος, δ Καναδός δικαστής διετύπωσε τὴν γνώμην, διὰ συμφώνων πρὸς τὸν Νόμον, διποικέρων ἔνα φορτίον εἰς τὸν οπεύθυνος διὰ πάσχον γυατὰ τὴν διάρκειαν τῆς μεταφορᾶς γενομένης ζημιῶν, ἔκτος ἔναν ἀποδείξη, δὲν ἔχεις πρόσποτον ἡ μοιράκιον γεγονός ἡμέρης τὴν ἀκώλυτον καὶ ἀνευ διλαζῆς περαίωσιν τῆς μεταφορᾶς. "Η § 207 τοῦ «περὶ μεταφορᾶς ἐμπορευμάτων Νόμου» ἐπέδειλεν εἰς τὸν ἐναγόμενον γά ἀποδείξῃ δὲν μεταφορᾶς εἰς τὴν ἀσφάλειαν τοῦ πλοῦ ὑπὸ διλας αὐτῆς τὰς ἐπόψεις, δὲν τὸ πλοίον ἡτο καταλλήλον διὰ πάντας κειρίσμον καὶ δὲν είχε πλήρη ἐξάστησιν καὶ ἀπό τοὺς ἐφοδιασμῶν διὰ τῶν ἀπικιούμενῶν θυλακῶν. Εἰς τὸ σημεῖον αὐτὸ τῆς ίκανότητος τοῦ πλοίου πρὸς ἀσφαλῆ ναυσιπλοίαν, ἔν μόνον σημεῖον ἔχογει διαλευκάνσας, τὸ τῆς κακῆς ἡ μή λειτουργίας τῆς πυξίδος του.

"Ἐκ τῶν μαρτυρικῶν κατετέθεσων προσκύπτειν, δὲν ἔπι τοῦ πλοίου είχε τοποθετηθῆ, ἔξι μέρομάρκες πρὸ τοῦ ἀτελήματος, μίαν νέαν πυξίδη, μετά δὲ τὴν ἀνακαταστάσιν της μετάβητης εἰς τεχνήτης προεργασίας τῆς. Κατά τὴν ἐπίσκεψίν του διμωτικής ἔδρας, ἔλλειψε: δὲν τοῦ ἥλιος, δὲν ἥδυντο νὰ λάδη τὴν ἀπαίτουμένην θεωρίαν διὰ τὴν ἀσφαρίδην σύμβιταν τῆς πυξίδος καὶ ἀποφυγήν μεγάλης περιπλοκίσσων της. "Η παράκλιψις αὐτῇ εἶναι βρακή, καθώς καὶ ἔτέρως τοιαύτη ἀφροδιτική τὴν στροφήν τοῦ πλοίου πρὸς διλα τὰ σημεῖα τοῦ ὅριστον, ητίς καὶ αὐτῇ δὲν ἔγενετο κατά τὴν ροήσιν. "Ο ρυμιοτής τεχνήτης ἀπῆλθεν ἐκ τοῦ πλοίου χωρίς γά ἀφήση σημείωμα διὰ τὸν δικθυνό τῆς παρεκκλίσεως τῆς πυξίδος, μολονότι διποιαρχος είχεν ἀνάγκην αὐτοῦ καὶ είχε θηλώσει, δὲν ἔτο διδίκιος περὶ τῆς ακριβείας της. "Η παρεκκλίσις τῆς πυξίδος ἡτο ἡ μόνη περίπτωσις ἡ δικαιοιογύσσα τὴν προσάρτησιν τοῦ σκάφους.

Συνεχίζων δ Καναδός δικαστής ἐτόνεσεν, δὲν ἡ πυξίδη ἀποτελεῖ τὸν ὄφθαλμόν τοῦ πλοίου, διαν δὲν αὐτῇ είναι ἀλλαττωματική, είναι προτιμώτερον νὰ μήνιν ὑπάρχη. "Ο ισχυρίσθη τοῦ πλοιοκτήτου, δὲν μὲ τὴν δογήθειαν τῆς ίδιας ἀκελλήνης πυξίδος είχε προηγούμενά ἐκτέλεσε: τὸ σκάφος τοῦ ἐπιτυχῶς ἔνα ταξεδίον, δὲν δύναται νὰ ὑπολογισθῇ σοδεράν, διότι τὸ πλοίον ἔφεντο δὲν είχε τύχην κατά τὸ πράτον του ταξεδίου.

"Ως πρὸς τὸ δεύτερον ὑπώτημα, δικαστής διετύπωσεν ὡς ἔχεις τὰς σκέψεις του: "Απ' ἀρχῆς οἱ ἐναγόμενοι πλοιοκτήται προσέταξαν τὸν ισχυρόμον, δὲν τὸ πλοίον δὲν ἔσοδορμήσεις κατά πράξεις τοῦ ναυλοσυμφώνου ἡ τοῦ «συμβόλαιου», δημοτική τὸν δικθυνό. Κατά τὸν ἐναγόμενον τὸ συμβόλαιον αὐτὸ προσδεπεν ἔνα ταξεδίον ἀπό τὴν κορυφὴν τῶν λιμνῶν, τὸ δὲ Fort William ἔκειται ἐπὶ τῆς κορυφῆς αὐτῆς, καθὼς ἔπισης καὶ τὸ Πόρτ "Αρθουρ. Βεβαίως, ἔφ' δοσον οὕτω τίθενται τὰς ζητήματα, δηδύντο τὸ πλοίον νὰ φορτώσῃ ἀπό διὰ τῶν δύο τούτων λιμνῶν, χωρίς διμωτικήν καὶ νὰ δύναται νὰ προσεγγίσῃ εἰς τὸν διπος τοῦ πράτον του.

Προσεκτήθη δὲν τὴν φύστων διλακήν προσέταξεν τοῦ Πόρτ "Αρθουρ, διότιν μελίστας ἔξεδθη δια τὴν διάρκειαν τοῦ πρός τὸ Μόντρεαλ πλοίον πάσχον ἀλλη προσέγγισε, δὲν δὲν νὰ κατευθυνθῇ εὐθέως πρὸς τὸ Μόντρεαλ. Τὸ ταξεδίον του ηρεισιν ἀφ' ήτος στιγμῆς ἀπέτλεσεν ἐκ τοῦ Πόρτ "Αρθουρ, τὸ δὲ Fort William δὲν εκεῖτο απέ τῆς πρὸς τὸ Μόντρεαλ πορείας τοῦ πλοίου, δὲν νὰ προσεγγίσῃ δὲν εκεῖ τὸ πλοίον ἔχειασθη νὰ προσδηλωθείσαν μίαν παρεκκλίσιν ἀρκετά σημειωτικήν ἀπό τῆς συνήθους πορείας του.

Ηδύντο νὰ ὑπάρξῃ λοιδόρωμά τις, λόγῳ παρεκκλίσεως τῆς πυξίδος τοῦ πλοίου, ἀλλα κατά τὴν διάρκειαν τοῦ πρός τὸ Μόντρεαλ πάσχον, πάσσος δὲν ἔλλην λοιδόρωμα ἀφορῶν ἐκεινήν προσέγγισιν εἰς ἔνα τρίτον λιμνῶν, δένον πρὸς τὴν φύστων καὶ τὸν προστάτην, δὲν ἡτο δικαιοιογμένην. Προσειμένου μάλιστα περὶ τοῦ Fort William τὸ πλοίον παρεξέκλινεν πολλά μίλια καὶ ἀνέπλευσεν ἔνα ποταμόν.

Μολονότι ἡ λοιδόρωμά αὐτῇ διὰ τὴν προσέγγισιν εἰς λιμένα μή διάμεσον οὐδέλλως προσδέλλεται ὑπὸ τοῦ ναυλοσυμφώνου καὶ ἡτο πραγμής ἀδικειώτερης, εἰς τούτοις καὶ δικαστήκαι ἀρχαι—εἰπεν δ. κ. Demers—ἔχουν ὑποχρέωσιν νὰ ἔρευνησον διὰς διὰς περιπτώσεις πρὶν ἡ ἀκέδωσην τὴν ἀπομηγνύονταν των. Μία τοιαύτη λοιδόρωμα ἐπιδάλλεται μόνον χάριν

ἀσφαλείας τοῦ πλοίου ἡ τοῦ φορτίου ἡ συνεπειά ἀπροσόπου τινής γεγονότος, καθιετώντος ἀναγκαίαν τὴν προσέγγισιν εἰς ἓνα οἰονδήποτε λιμένα. Εἰς τὴν προκειμένην περίπτωσιν, καθὼς ἀπέδειξεν ἡ ἐπισταμένη ἔρευνα, τὸ σφάλμα τῆς λοιδόρωμάς είναι παντελῶς ἀδικαιολόγητον καὶ ευρύτερος τοῦ πλοιοκτήτης. Διὰ τῆς πράξεως των ταύτης ἐξέθηκαν τὸ φορτίον εἰς ἓνα ἀπρόβλεπτον κάθενον, οἱ δὲ ἀσφαλεῖται ἀποληλάσσοντο πάσης ὑποχρέωσεώς των πρός πληρωμήν ἀποζημιώσεως.

Καταλήγων δ Καναδός δικαστής ἐτόνεσεν, δὲν διὰ τῆς λοιδόρωμάς πρὸς τὸ Fort William ἐτέθη ἐν κινδύνῳ ἡ ἀσφαλεία τοῦ πλοίου καὶ ἐξετέθη ἀπορέωντας καὶ τὸ φορτίον, διὰ δὲ τῆς έκρουνούσαν ἐπίσης τοὺς πλοιοκτήτας ἀμελεῖται τὸν πρός κανονικήν ρύθμισιν τῆς πυξίδος, τὸ σκάφος των ὑπεκειτο εἰς αρχαρέρων ναυσιπλοίων, ἔγκυμονοσαν ἀνά πλάνων στιγμῆνι κινδύνους. Διὰ τοὺς λόγους αὐτούς, ἡ εὐθύνη τοῦ ἀποχρηματίστας διαχρήσατος τοῦ πλοιοκτήτας, οὔτενας καὶ κατεικάσθησαν νὰ ἀποζημιώσουν τὸ καταστρεψεν ἀλευροφορτίον, δέξιας 146.326 δολλαρίων, να καταβλέποντο δὲ τοὺς τόκους τοῦ ποσού τούτου, ὑφιστάμενοι καὶ τὰ ἔξιδη τῆς δίκης.

ΕΞΕΔΟΘΗ ΕΝ ΑΓΓΛΙΑΙ Ο ΝΕΟΣ ΚΩΔΙΕ ΤΟΥ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΣΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟΥ

Κατὰ πληροφορίας ἐκ Λονδίνου ἐξεδόθη, ἐπιμελεῖται τοῦ Board of Trade διέθης διεθνής κώδικης σημάτων, διτις πρόκειται: νὰ ἐφχρηματισθῇ διεθνῶς ἀπὸ τῆς 1ης Ιανουαρίου τοῦ μεθεοπέμπου ἔτους 1934. Κατὰ τὸ μεσολαβούντο τοῦ χρονικού διάστημα θέλει: καταστή διυγκτή ἡ ἐκ τοῦ "Ἀγγλικού κειμένου μετάφρασις καὶ ἐκδόσις τοῦ νέου σηματολογίου εἰς διαφόρους ἀλλας γλώσσας καὶ κυρίως εἰς τὴν Γερμανικήν, Ἰταλικήν, Ιαπωνικήν, Νορβηγικήν, Ισπανικήν καὶ πιστεύομεν εἰς τὴν Ἐλληνικήν.

Μέχρι τῆς χρονολογίας ἐνάρξεως τῆς ισχύος του, οἱ "Ἀγγλοι πλοιοκτήοι καὶ ἀξιωματικοί καταστρώμανος, καθὼς καὶ οἱ "Ἀγγλομαρθεῖς συνύδετοις τοὺς τῶν λοιπῶν ναυτιλιῶν θὰ ἔχουν δλον τὸν διαθέσιμον καὶ ρόν, διπως μελετήσουν τὸν νέον κώδικα καὶ ἀποκτήσουν πρακτικήν πετραν διὰ τὴν χρήσιν του. Τὸ Board of Trade, διπως διευκολύνῃ τὴν ἔξοικείωσιν τῶν "Ἀγγλων ναυτιλλομένων εἰς τὰ τοῦ νέου κώδικος, ἀνεκοίνωσεν ηδη, δὲν ἡ ἐφχρηματισή τοῦ 1ης Ιανουαρίου 1933, προκειμένης τῆς συγεννόήσεως μεταξύ "Ἀγγλικῶν μόνον πλοίων.

Βροχύτερον, διταν πραγματοποιηθοῦν καὶ αἱ εἰς διαφόρους ἔκδησεις, τότε θὰ δοθῇ ἡ εὐκαρίοτα καταστάσιν, οὕτως ὡστε θὰ διαφέρῃ τρόπον τινὰ καὶ μία περίοδος πρακτικής ἐξασκήσεως πρὸ τῆς ἀναγκαστικῆς ισχύος τοῦ σηματολογίου. Ο νέος κώδικας ἀφορᾷ κυρίως τὰ πλοία, μολονότι περιέχει καὶ δραμέτον διριθύμων σημάτων καταλλήλων πρὸς χρήσιν τῶν ἀεροπλάνων, ἀπαρτίζεται δὲ ἐκ δύο τόμων: ἐνδὲ διὰ διποικα καὶ ἡχητικά σήματα καὶ ἔτερου διὰ τὰ ραδιοτηλεγράφικά.

Ο τόμος τῶν διποικων σημάτων καθιερώνει τὴν χρήσιν 26 σηματῶν ἀλφαριθμού, 10 σηματῶν διαριθμούς καὶ τριῶν γνωστῶν ὡς «σηματῶν ἀντικαταστάσεως» ἀντὶ τῶν 26 ἀλφαριθμητικῶν σηματῶν τοῦ ὑπάρχοντος κώδικος. Τοιουτούρπων καθίσταται διυγκτή ἡ ἀπ' εὐθύεις διαριθμόν σημενόησίς. Προσθέτως, διὰ μέσου τῶν «σηματῶν ἀντικαταστάσεως» δύνανται νὰ προέλθωσι σήματα, διποικα ἐπικαλυμμένονται διάριμοι ή γράμματα. Ήπειρόμοια σήματα είναι ἀδύνατον γά την χρήσιν τοῦ πραγματοποιηθοῦσα σήμερον ἀπὸ τὸν ἐν χρήσει κώδικο, ἔκτὸς μόνον ἔνα πλοίον είναι ἐφωδιασμένον μέ δύο ή καὶ περισσότερας σειράς σηματῶν τοῦ ισχυόντος σηματολογίου.

Ο δεύτερος τόμος ἀφιερούται εἰς τὰ διὰ τοῦ ἀσυρμάτου σήματα, ἀποτελεῖ δὲ τὸν πρώτον ἐπίσημην διεθνή κώδικα καὶ ραδιοσημάνσεως διτις ἐξεδόθη ἀποκλειστικῶς καὶ μόνον πρὸς χρήσι.γ. τῷ υπάρχοντι πράτον τοῦ περιπτώσεων διηγήσεως (case—Stating) διποικα διεπιδέπει: τὸ ιατρικὸν τμῆμα τοῦ νέου κώδικος. Διὰ τοῦ συστήματος αὐτοῦ καθίσταται εὐχερές εἰς ἔνα πλοίον στερούμενον ιατροῦ, νὰ λάδη παρ' ἀλλου πλοίου ἡ ἔκ τινος παρακτίου σταθμοῦ πληρεῖς ιατρικές συμβουλάς διὰ τὸ ἀσθενεγμόν μέλος τοῦ πληρώματός του. "Η ἐπὶ τοῦ ἐπιπέδου τούτου διευκόλυντας διεργαμέδοντα τὸν γένον κώδικης, διαν τὰ πλοία διαριθμητικά περιπτώσεις την ἀποφυγήν την σημενόησεως τῶν σηματῶν διεργαμέδων σηματολογίων (corrupt groups), μετά γενικού λεξιλογίου καὶ γεωγραφικοῦ συμπληγρώματος.

Τὸ ιδιαίτερον χαρακτηριστικὸν τοῦ τόμου τούτου ἔγκειται εἰς τὸ θεσπιζόμενον σύτημα συγεννόήσεως ἐπὶ τῶν περιπτώσεων ἀσθενεγμάτων (case—Stating) διποικα διεπιδέπει: τὸ ιατρικὸν τμῆμα τοῦ νέου κώδικος. Διὰ τοῦ συστήματος αὐτοῦ καθίσταται εὐχερές εἰς ἔνα πλοίον στερούμενον ιατροῦ, νὰ λάδη παρ' ἀλλου πλοίου ἡ ἔκ τινος παρακτίου σταθμοῦ πληρεῖς ιατρικές συμβουλάς διὰ τὸ ἀσθενεγμόν μέλος τοῦ πληρώματός του. "Η ἐπὶ τοῦ ἐπιπέδου τούτου διευκόλυντας διεργαμέδοντα τὸν γένον κώδικης, διαν τὰ πλοία διαριθμητικά περιπτώσεις την ἀποφυγήν την σημενόησεως τῶν σηματῶν διεργαμέδων σηματολογίων (corrupt groups), μετά γενικού λεξιλογίου καὶ γεωγραφικοῦ συμπληγρώματος.

Η ΔΙΑ ΤΩΝ ΥΠΕΡΘΕΡΜΑΝΤΗΡΩΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

ΥΓΡΟΠΟΙΗΜΕΝΟΣ ΚΑΙ ΥΠΕΡΘΕΡΜΑΙΝΟΜΕΝΟΣ ΑΤΜΟΣ

Οι υπερθερμαντήρες (superheaters) γνωστοί από τριάκοντα και πλέον έτών, δεν προεκάλεσαν εύθυνη έξι δράχης την προσοχήν και την έρευναν τῶν τεχνικῶν, διότι και έπειτα δύνατον τόσον πολὺ ή τελειοποίησις και ή έφαρμογή των ήταν τοις πλοίοις. "Όταν μάλιστα έγενε στην είς τόνο δρίζοντα τῆς ναυτικῆς μηχανουργίας κατά το 1900 αι πρώται μηχαναὶ τῶν ψηλῶν πιέσεων, ήντι χρόνῳ ἀκόμη ἐπεκράτουν οἱ γενικῶς παραδειγμένοι λέδητες μὲ τὰς χαμηλὰς πιέσεις, τόση ήτο η παραχθεῖσα ἐντύπωσις, ώστε ἐνα περιοδικό τῆς ἐποχῆς ἐκείνης δὲν ἔδιστας γά την προαναγγείλη, διότι οἱ υπερθερμαντήρες ή-

πλοῖα χρησιμοποιοῦντα ύπερθερμανόμενον ἀτμὸν ἀντὶ ύγροποιημένου.

Αἱ προφητεῖαι δύμως καὶ μάλιστα εἰς ζητήματα τοῦ τεχνικοῦ ἐπιπέδου, ἀπεδείχθησαν κατὰ καγόνα ἀχάριστοι καὶ ἐπικίνδυνοι, ή ἀλλήθεια δὲ αὐτὴ κατεδείχθη καὶ μὲ τὴν προκειμένην πρόρρησιν τοῦ περιοδικοῦ τοῦ 1900. Οἱ υπερθερμαντήρες, δχι μόνον δὲν παρέμειναν εἰς τὴν ἀρχαίαν, ἀλλὰ τούναντίον ἐπὶ τῶν ἡμερῶν μας κατακτῶσι διαρκῶς καὶ γένα ἐδάφη εἰς τὰς συγχρόνους ἐφαρμογὰς τῆς ναυτικῆς μηχανουργίας. Βεβαίως, ἐπὶ ἓν μακρὸν χρονικὸν διάστημα ὑπετιμήθη ἡ ἀξία των, ἔως δου δύμως αἱ διαρκεῖς πρόσδοι τῶν τεχνικῶν περιέβαλλον αὐτούς διὰ τῆς ἐμπιστούσης.

"Ἀπὸ τὰς ἴδιότητας τοῦ διὶς υπερθερμαντήρων ἐπιτυχανόμενου ἀτμοῦ ὑψηλῆς θερμοκροσίας, ἐπωφελήθησαν κυρίως οἱ πλοιοκτῆται, κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη, χάρις εἰς μίαν γένεν μέθοδον χρησιμοποιήσεως τῆς θερμότητος. Ή δραδύτης τῆς ἀναπτύξεως προηλθεν ἐκ τοῦ διὶς δὲν υπερθερμανόμενος ἀτμὸς ἀπέγειται, διότι η μηχανὴ ἔχει μερικὰ τημήματα τῆς, διὸ λ.χ. τοὺς δακτυλίους τοῦ ἐμβρόλου (piston rings), τὰς ἔδρας τῆς βαλβίδος (valve seats) κλπ., κατεσκευασμένα ἀπὸ εἰδικὰ διλακά δαπανηρότατα καὶ τῶν ὁποίων μόλις ἐπ' ἐσχάτων κατωρθώθη ἡ προμήθεια εἰς λογικὰς τιμὰς.

"Ἡ χρησιμοποίησις τῶν διλακῶν αὐτῶν ἐπέτρεπε πλέον εἰς τοὺς πεπειραμένους μηχανουργούς νὰ προαγάγωσιν εἰς διαθήματα τελείτητος καὶ ἐμπιστούσης τὸν τύπον τῆς δλῆς μηχανικῆς ἐγκαταστάσεως τῶν υπερθερμαντήρων. Τούτο ἐνέχει ἴδιατερα σημασίαν διὰ τὸ πλοιοκτήτην τὸν ἐπιθυμοῦντα νὰ μελετήσῃ ἐπαρκῶς τὰς συντελεσθεῖσας πρόσδοι καὶ ἀνυπομονοῦντα νὰ ἐφερμόσῃ αὐτὰς εἰς τὰς μηχανὰς προώσεως τοῦ πλοίου του.

"Ἡ κτηθεῖσα πείρα, αἱ μέχρι τοῦδε ἐπιτυχεῖς ἐφαρμογαὶ καὶ η ἐν συνδυασμῷ τούτων χρησιμοποίησις τῶν καταλήλων διλακῶν, ἀποτελοῦν ἵκανὰ πλέον ἐχέγγυα, διότι η παραγωγὴ τοῦ υπερθερμανόμενου ἀτμοῦ καὶ η πολύτιμος ἀξία του, οὐδόλως πρέπει νὰ τίθενται ἐν ἀμφιβόλῳ, καθὼς ἐπίσης δὲν γεννᾶται. Κάτιμα καὶ διὰ τὴν κατάλληλον χρήσιν τῶν ἰδιοτήτων του. Σήμερον, ἐκτὸς τοῦ διὶς οἱ υπερθερμαντήρες ἐνσωματοῦνται εὐκόλως εἰς τὰς ἐγ-

κατεστημένας μηχανὰς, προώδευσαν σπουδαίως καὶ αἱ μέθοδοι: λιπάνσεως τῶν μὴ δυναμένων γὰ λυθῶσι τημημάτων τῶν μηχανῶν. Τὸ τελευταῖο τοῦτο δὲν ἔχει μόνον ἀξίαν ἀπὸ ἀπόψεως τελειοποίησεως, ἀλλὰ καὶ ἀπὸ τῆς πρακτικωτέρας πλευρᾶς τῆς πραγματοποίησεως οἰκονομιῶν. Μὲ ἐνα καλὸν χειρισμὸν τῶν οἱ υπερθερμαντήρες δύνανται γὰ παρέχωσι τὰς υπηρεσίας των ἐπὶ δέκα συγεχῇ ἔτη, ἀρκεῖ τὰ τηρηθῶσι γραμμένα: συνθήκαι, ὅπότε καὶ η φθορά των μειούνται καὶ τὰ ἔξοδα τῆς συντηρήσεως των καθίστανται ἀσημαντα.

Κατὰ τὴν πρώτην περίοδον τῆς ἐφαρμογῆς τῶν υπερθερμαντήρων παρετηρήθησαν ἀρκεταὶ ἀνωμαλίαι: εἰς τὴν λειτουργίαν των, προελθοῦσαι ἀπὸ τὴν ἀγνοίαν τῆς πλήρους μεταχειρίσεως τῶν υπὸ τοῦ πρωσαπικοῦ. "Ηδη δύμως, λόγῳ τῆς ἀπλοποίησης ἐγκαταστάσεως καὶ τῆς εἰς εὐρυτέραν κλίμακα χρήσεώς των, ἐπήλθεν εἰδίκευσις τοῦ πρωσαπικοῦ καὶ δὲν ὄφισταται: πλέον καρμίλα πηγὴ ἀγνοσχίας ἐπὶ τοῦ σημείου τούτου.

"Ἐχει ἐπίσης πιστοποιηθῆ ἐπαρκῶς, διότι τὰ ἐκ τῆς χρήσεως τοῦ υπερθερμανόμενου ἀτμοῦ προερχόμενα ὀψελήματα ὑπὲρ τῶν πλοιοκτητῶν εἰνε πολλά καὶ ποικίλα, μὴ δυνάμενα γὰ ἀπαριθμηθῆσαι: καὶ ἀναλυθῶσι συντόμως. Τὸ σπουδαιότερον ἀποτέλεσμα ἔγκειται εἰς τὴν παραγωγὴν ἀτμοῦ μετρίσης θερμοκρασίας, δυναμένη—τρόπον τινὰ—νὰ κεφαλαιοποιηθῇ πρὸς μεγίστην ὀψελείαν τῆς καταναλώσεως τοῦ πλοίου. Ή ἐν τῷ κυλίνδρῳ φύξεις τοῦ ἀτμοῦ (condensation) μειούνται κατὰ πολὺ, η δὲ καθολικὴ κατανάλωσις ἀτμοῦ περιορίζεται σύστασικῶς.

"Ἀμεσος συνέπεια τῶν δύο αὐτῶν ὀψελημάτων εἰνε ἡ πραγματοποίησις σοβκρᾶς οἰκονομίας καυσίμου ὅλης καὶ φυσικὰ ἀνάλογος μείωσις τῶν σχετικῶν ἔξδων τοῦ πλοίου. Ή ἐλάττωσις τῆς ἀπαιτουμένης ποσότητος ἀτμοῦ διὰ τὴν ἐπίτευξιν μιᾶς δεδομένης δυνάμεως καταφαίνεται εἰς τὸν παρατιθέμενον συγκριτικὸν πίνακα. "Ἐνι λόγῳ, ἐάν δύο πλοῖα τῆς αὐτῆς χωρητικότητος εἰς βάρος, τῆς ἴδιας ταχύτητος καὶ διοιστούπου σχήματος σκάφους, ληφθῶσιν ὅπ' ὅψιν διὰ τὴν σύγκρισιν, ἐκείνο τὸ ὅποιον κινεῖ τὰς μηχανὰς του μὲ υπερθερμανόμενον ἀτμὸν δύναται γὰ ἐργασθῆ μὲ λέδητας μικροτέρου μεγέθους, ὅπότε κατὰ μὲν τὴν ναυπήγησίν του ἔχει μικρότερον κόστος, κατὰ δὲ τὴν ἐκμετάλλευσίν του διλγάτερα ἔξοδα ἐκ τῆς ἐξοικονομήσεως καυσίμου ὅλης.

"Ἡ ἐφαρμογὴ τῶν υπερθερμαντήρων εἰς διλακά τὰ συστήματα τῶν ἀτμομηχανῶν δὲν δύναται εἰσέτει: γὰ υποστηρίχθη ὑπὸ τοῦ τεχνικοῦ. Εἰνε δύμως ἀναμφισβήτητον, διότι πλοῖα προωθούμενα διὰ μηχανῶν παλαιόδρομοικῶς ἀπολαμβάνουσι μείζονος ὀψελείας ἀπὸ τὴν προσθήκην τῶν υπερθερμαντήρων, παρ' ὅσον τὰ ἐφωδιασμένα διὰ στροβιλοειδῶν μηχανῶν. Τούτο καθίσταται πρόσδηλον, διαν μελετηθῆ ἡ παλαιόδρομοικὴ μηχανὴ. Εἰς αὐτὴν διὰτομής ἔρχεται εἰς ἐ-

| Κατανάλωσις διὶς ἀτμοῦ ύγροποιημένου | | | | | Κατανάλωσις διὶς υπερθερμανόμενου | | | | |
|--------------------------------------|---------------|---------------|----------------------|---------|-----------------------------------|-----------|---|----------------------------------|-------------------------|
| Τύπος | Τόνος φορτίου | Τύπος Μηχανῆς | Θερμοκρασία ἀτμοῦ F. | Ταχύτης | | | Ταχύτης Ταχύτης συντελ. καυσ. 24ωρ. 5λης τόν. | Ταχύτης συντελ. καυσ. 24ωρ. 5λης | Τόνος οἰκονομίας μία σο |
| | | | | Μίλια | μετρ. της | μετρ. της | | | |
| A | 8050 | Τριπλ. | 5500 | 12.63 | 15090 | 70.2 | 12.91 | 17912 | 61.7 |
| B | 11500 | > | 5500 | 12.90 | 12560 | 103.60 | 13.04 | 15214 | 91.79 |
| C | 9700 | > | 5500 | 13.10 | 15710 | 76.6 | 13.3 | 18190 | 68.4 |
| D | 16000 | > | 5500 | 13.6 | 12400 | 150.7 | 13.5 | 15538 | 117.48 |
| E | 7450 | Στροβίσεις | 5500 | 16.33 | 18500 | 158.— | 16.53 | 21500 | 137.— |
| F | 5350 | Τριπλ. | 6400 | 8.34 | 11150 | 20.— | 8.82 | 14150 | 15.— |
| G | 9050 | > | 5600 | 9.14 | 14900 | 28.— | 9.12 | 18100 | 23.— |
| H | 9150 | > | 5600 | 9.14 | 15500 | 27.— | 9.12 | 19000 | 23.12 |
| J | 9150 | > | 5600 | 9.35 | 16000 | 27.— | 9.51 | 19300 | 23.12 |
| K | 9150 | > | 5600 | 9.14 | 15500 | 27.— | 9.36 | 18500 | 23.12 |
| L | 7850 | > | 6200 | 9.14 | 14500 | 25.8 | 9.14 | 17500 | 21.14 |
| M | 8000 | > | 5700 | 9.2 | 16100 | 23.— | 9.4 | 20100 | 20.— |
| N | 8000 | > | 5700 | 9.2 | 16100 | 23.— | 9.15 | 19100 | 19.12 |
| O | 8000 | > | 5800 | 9.2 | 16400 | 23.— | 9.2 | 19250 | 20.— |
| P | 7500 | > | 5500 | 8.65 | 11560 | 24.8 | 8.85 | 14400 | 22.— |
| Q | 7500 | > | 5500 | 9.8 | 15820 | 28.— | 10.— | 18800 | 25.— |
| Πλοῖα δύνης 5500—6250 F. | | | | | | | | | |
| Ἄρχικη θερμοκρασία | | | | | Ηύδημην ύπερθερμανσίας | | | | |
| R | 8100 | Στροβίλ. | 6100 | 12.— | 23600 | 34.— | 12.2 | 25200 | 32.— |
| S | 8150 | > | 6100 | 12.— | 24620 | 32.5 | 12.— | 26200 | 30.5 |
| T | 8750 | > | 6000 | 11.35 | 22100 | 36.— | 11.35 | 23600 | 33.34 |
| U | 8650 | Τριπλής | 6200 | 10.2 | 21000 | 25.— | 9.9 | 22800 | 21.— |
| V | 9100 | Τετραπλής | 6250 | 10.— | 20600 | 26.— | 10.— | 22400 | 24.— |
| W | 8620 | Τριπλής | 6250 | 9.14 | 15200 | 26.5 | 9.14 | 16100 | 24.5 |
| X | 10000 | Τετραπλής | 6250 | 10.18 | 22450 | 26.02 | 10.5 | 24100 | 26.4 |

"ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ,,

ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ
ΕΝ ΠΤΕΙΡΑΙΙ

ΓΡΑΦΕΙΑ.
ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΑ | ΛΕΟΦΟΡΟΣ ΣΩΚΡΑΤΟΥΣ 35 ΤΗΛΕΦ 40.658

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: "ΧΡΟΝΙΚΑ,,

ΟΡΟΙ ΕΤΗΣΙΑΣ ΣΥΝΔΡΟΜΗΣ

ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ ΔΡΧ 150 | ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ ΛΙΡΑ ΑΓΓΛΙΑΣ 1.

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

"ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ,,

A REVIEW OF SHIPPING & COMMERCE

PIRAEUS - GREECE

είσαγωγής ξένου γιαύνθρακος και τὴν ὄργανωσιν τῶν λυγνιτωρυχείων μας, κατὰ τρόπον ἀνταποκρινόμενον πρὸς τὴν ἐπιδιωκόμενην χρησιμοποίησιν τοῦ προιόντος των.

Τὴν παρελθόνταν Κυριακήν, δὴν τρέχοντος, αἱ «Γενικαὶ Ασφάλειαι Τεργέστης καὶ Βενετίας», ἐπὶ τῇ εὐκαιρίᾳ τῆς τακτικῆς ἔτησίας γενικῆς συνελέσεως τῶν μετόχων τῶν ἐ-
«ΑΙ ΓΕΝΙΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ» ὥρασαν τὴν συμπλήρωσιν μιᾶς ἔκαντονται τρίτης ἀπὸ τῆς ἴδρυσεως τῶν,
ΤΗΣ ΤΕΡΓΕΣΤΗΣ» χρονολογουμένης ἀπὸ τῆς 2ῆς Δεκεμβρίου 1831.

Ζηλευτὴ τῷ δόντι σταδιοδρομία!

Εἰς ἀνάμνησιν τοῦ γεγονότος, τὸ παγμοσμίου κύρους ἀσφαλιστικὸν τοῦτο ἴδρυμα ἐξέδωκεν εἰς ὅγκῳ καὶ πολυτελέστατον τόμον τὴν ιστορίαν τῆς ἑκατοντάειών του, δράσεως ἀπαραίτηλου εἰς ἀνάπτυξιν καὶ πρόσδοτον. Μέσα ἀπὸ τὰς σελίδας τοῦ ωραίου τούτου λευκώματος μία φωτεινὴ σταδιοδρομία προβάλλεται. Ἡ σταδιοδρομία ἐκλεκτὸν οἰκου τῆς Τεργέστης, τοῦ οἰκου Morpugo, εἰς τὸν ὅποιον ὁφεῖται ἡ ἴδρυσις τῶν «Γενικῶν Ασφαλειῶν». Γόνος τοῦ οἰκου αὐτοῦ ὁ κ. Edgardo Morpugo προϊστάται καὶ σήμερον τοῦ κρατοῦ ἴδρυματος. Οἱ πρόδογοι τοῦ ἐδμιούργησαν μὲ ἀποθεματικὰ κεφάλαια, κατὰ τὸν πρώτον ισολογισμὸν τοῦ 1832, 2.018.000 Φιορίνιων. Ἡδη εἰς τὸ τέλος τοῦ 1930 τὰ κεφάλαια ταῦτα ἀνήρχοντο εἰς 1.417.530.000 λιρετῶν.

Ἄλλα καὶ τὸ ἐλληνικὸν δόνομα δέν εἰνε ξένον πρὸς τὴν ωραίαν αὐτὴν σταδιοδρομίαν ἐνὸς ὀλοκλήρου αἰώνος.

Ἐπὶ σειρὰν ἔτον ἀπὸ τῆς ἴδρυσεως τῶν «Γενικῶν Ασφαλειῶν», ἐξέχοντες ὅμοιες τῆς Τεργέστης κατέλαβον τὰ ὑψίστα ἀξιώματα ἐν τῇ διοικήσει τοῦ ἴδρυματος. Εἰς τὰς ιστορικὰς δέλτους τῆς ἑκατοντάειών τους δράσεως τῶν «Γενικῶν Ασφαλειῶν» παρελαύνουν τὰ ὄνόματα τῶν Ράλλη, Σκαραμαγκά, Συνδιά καὶ Παπαδόπούλου. Κατέλαβον τὰ τιμητικὰ διοικητικὰ ἀξιώματα τῆς Εταιρίας, τὰ ὄνόματα δὲ καὶ αἱ προσωπογραφίαι των κοσμοῦ τὰς σελίδας τοῦ λευκώματος.

Μὲ τὴν Χώραν μαζεύει τόσον συνδεδεμέναι αἱ «Γενικαὶ Ασφαλειαι», ώστε μὲ ἔξαιρετικὴν χαρὰν τὰ «Ναυτικά Χρονικά» δράττονται τῆς εὐκαιρίας διὰ νὰ εὐχηθοῦν εἰς αὐτὰς τὴν συνέχισιν τῆς τόσου λαμπρᾶς σταδιοδρομίας των καὶ κατὰ τὸν δεύτερον αἰώνα τῆς ὑπάρχεως των.



ΤΟ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ ΚΑΙ ΤΑ ΠΛΟΙΑ

Εἰς ἀπάντησιν σχετικῶν σχολίων τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» ἐπὶ ἐπιστολῆς τοῦ ἐν Λονδίνῳ διεκμένοντος δημογενοῦς ἐφοπλιστοῦ κ. B. Μαυρολέοντος, δημιουργείσης εἰς τὸν Ἀγγλικὸν τόπον καὶ θιγούσης τοῦ δέ φαρμακού σπέντας περιορισμούς τοῦ συναλλάγματος διὰ τὰ καταπλέοντα εἰς 'Ελληνικοὺς λιμένας πλοῖα, ἐλάθομεν παρ' αὐτοῦ τὴν ἀκόλουθον ἐπιστολὴν:

Κύριε Διευθυντά,

«Εἰς τὸ τεῦχος τῆς Ιης Μαΐου τοῦ ὥμετέρου πολυτίμου ναυτικοῦ περιορισμοῦ μηδὲνακάτις τὴν τιμὴν νὰ σχολιάσῃς ἐπιστολὴν μου δημιουργείσαν εἰς τὸ «Lloyd's List» καὶ εἰς τὸ «Freight Index» πρὸ διλήμων ἡμερῶν. Ἀνέγνωσα μετὰ πολλῆς προσοχῆς τὰ σχολιά σας καὶ δηολογῶ, ὅτι ἐδίστασα νὰ πιστεύσω τὴν πληροφορίαν σας, ὅτι ὁ σχετικὸς Νόμος τῶν περιορισμῶν τοῦ συναλλάγματος, ἐφηγρόδοθη μόνον εἰς τὰ 'Ελληνικά ἀτμόπλοια, οὐχὶ διὰ καὶ εἰς τὰ ἔνακτα, τὰ προσεγγίζοντα τοὺς 'Ελληνικοὺς λιμένας.

»Ἐάν πράγματι οὕτως ἔχει ἡ ὑπόθεσις, δὲν διστάζω νὰ δηλώσω, ὅτι τὰ ὄνόματα τῶν ὑπευθύνων διὰ τὸ ὀλλέθριον αὐτὸν μέτρον ἔναντιον τῆς 'Ελληνικῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας θὰ ζητεῖ νὰ γραφοῦν εἰς τὸν μαρτυρὸν πίνακα τῶν διωκτῶν αὐτῆς.

»Κατὰ τοὺς δυσκόλους αὐτοὺς κκριούς, δόπτες δλα: αἱ Χώραι καταδίλλουσι πάσαν δυνατήν προσπάθειαν καὶ μὲ προφυνές μεγάλας θυσίας των δημοσίων στηρίξουν τὴν 'Εμπορικὴν αὐτῶν Ναυτιλίαν, ήμετες ἐμφανίζουμεν τὸ σίκετρόν θέαμα Κράτους θεοπίτερος μέτρα καθαυτό διωκτικά. Ἡ 'Ελληνικὴ κυβέρνησις καταφέρει—ἐπὶ τοῦ προκειμένου—βαρύτατον κτύπημα εἰς τὸν θηγανόταν 'Εμπορικόν στόλον τῆς Χώρας.

»Διατί τὸ διάκρισις αὐτῆς εἰς δάρος τὴν 'Ελληνικῶν πλοίων; Δέν ἔχω σκοπόδεσμον τὸν Κατατακτικὸν Χάρτη τῆς 'Ελληνικῆς Δημοκρατίας, δὲν δύναμαι διμως νὰ μη θεωρήσω τὸ μέτρον τοῦτο ὡς ἀντισυνταγματικόν.

»Ποίον θὰ εἴναι τὸ ἀποτέλεσμα; Προδήλωσες δὲ ἀποκλεισμός τῶν 'Ελληνικῶν σκαφῶν ἀπὸ τὴν συμμετοχὴν των εἰς τὰς εἰσαγωγάς τῆς Χώρας, ἐπ' ὑφεστείρη τῶν ἔνακτων πλοίων.

»Δύναμαι καλλιστα νὰ γνωρίζω, διτὸς ἡ 'Ιταλία ἀποκλείει τὰ 'Ελληνικά ἀτμόπλοια, ἵνα διοστηρίξῃ τὰ πλοῖα τῆς 'Εθνικῆς τῆς σημαίας, τοῦτο δέ τὸ γεγονός ἀποτελεῖ καὶ τὸ θέμα τοῦ κυρίου ἀρθροῦ τοῦ ὥμετέρου περιορισμοῦ εἰς τὸ τεῦχος τῆς Ιης Μαΐου. Θὰ συμφωνήσετε, διτὸς, μετ' ἐμοῦ, διτὸς μόνον μὲς «κακὴ κυβέρνησις», δύναται νὰ ισοθετῇ παρόμοια μέτρα κατὰ τῆς ίδιας αὐτῆς σημαίας;

»Η κατακρότα τῶν Ἀγγλικῶν ἀσφαλειῶν, ἡ ἐφεκτικότης τῶν γαυλωτῶν καὶ τὰ πάσης φύσεως μέτρα πολλῶν ξένων χωρῶν ἔναντιον τῶν 'Ελλην-

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

Ύπερ τῶν ἀνέργων ναυτιλομένων μας εἰλικρινῆ καὶ ἀμέριστον ἐκδηλοῦν τὰ «Ναυτικά Χρονικά» τὴν συμπάθειάν των. Ἀποτελεῖ καθοκούν διὰ τὴν συμμετοχὴν τῶν Κυβέρνησιν νὰ ἔξετά-
ΔΙΑ ΤΟΥΣ ΑΝΕΡΓΟΥΣ σημειώνως τὰ αἰτήματα των καὶ νὰ
ΝΑΥΤΙΚΟΥΣ ΜΑΣ δώσῃ τὸ ταχύτερον λύσεις, ἔχασφαλι-
ζούσας εἰς τοὺς ἀνέργους καὶ τὰς πολυελεῖς οἰκογενείας των τὸν ἐπιόυσιον.

Εἶναι καὶ αὐτοὶ θύματα τῆς συντριπτικῆς διὰ τὸ ἐμπορικὸν ναυτιλικὸν παγκοσμίου οἰκονομικῆς κοίσεως. Ἡ ἐνίσχυσις τῶν ἀνέργων δὲν ἀποτελεῖ ἀπλῶς καθηκὸν στοιχείων τῶν κυνηγών ἀλληλεγγύης. Ἀποτελεῖ ἐπιτακτικὴν ὑπόχρεωσιν διὰ τὸ Κράτος, τεταγμένον νὰ προσπέξῃ τὸ υφιστάμενον κυνηγών καθεστώς. Εἶναι γνωστόν, ἀλλως τε, πόσον πρόσφορον ἔδαφος εὑρίσκουν αἱ Μαρξιστικαὶ θεωρίαι, μεταξὺ εὐθισκομένων ἐν ἀπογόνωσι πτωχῶν βιοπαλαιστῶν.

Εἶναι ἀπίστευτον καὶ δύος γεγονός. Μᾶς ἀνακοινούται ἀπὸ πηγὴν ἀδιαμφισβήτητου κύρους, διτὸς λιμενάρχης ἀλληλικοῦ λιμένου ἡγεμῆτη
ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΑ τὸν ἀπόλυτον δύνανταν φορτηγού, ἐφ' δον δὲν κατεβάλλοντο εἰς αὐτὸν τὰς εἰσόδους παλιννοστήσεως...εἰς Ρόττερνταμ,
ΑΣΥΝΕΠΕΙΑΙ διότι ἐκεὶ είχον ναυτολογηθῆ. Οἱ πλοίαρχοι, πρὸ τῆς ἀκαταλογίστων ταῦτης ἀξιώσεως, ἡ-
ναγκάσθη νὰ κρατήσῃ τοὺς δύο ναύτας. «Οταν μετ' ὀλίγον χρόνον τὸ
ἴδιον σκάφος κατέπλευσεν εἰς Ρόττερνταμ καὶ δὲν πλοιάρχος εἶχε ἐξῆτησε τὴν ἀπόλυτον τῶν ἀντιμετώπιση τὴν ἀξιώσιν τῆς καταβολῆς τῶν ἔξόδων παλιννοστήσεως εἰς 'Ελλάδα, τὰ ὅποια καὶ ἐπλήρωσε.

Χαρακτηριστικὸν δείγμα τοῦ κυνηγών τῶν νόμων καὶ τῆς διοικητικῆς αἱστασασίας μὲ τὴν ὅποιαν τὸ Κράτος ἔννοει νὰ κυβερνῇ τὴν 'Εμπορικήν μας ναυτιλίαν. Ἀλλὰ καὶ δὲν πρόκειται περὶ μοναδικοῦ φαινομένου. Εἰς πολλὰς γιλιάδας λιρῶν ἀναβιβάζει μία πρόσγειος στατιστικὴ τὰ κατ' ἔτος ἀσκόπως δαπανώμενα ὑπὸ τῶν 'Ελλήνων πλοιούτων ποσά εἰς ἐκτέλεσιν διαφόρων νόμων καὶ ἀσυνεπῶν διαταγῶν τῶν ιδιοκύρων τὰς τῆς ναυτιλίας μας.

Ἀφοῦ τὸ Κράτος τίποτε τὸ ἀγάθον δὲν είναι διατεθειμένον νὰ προσφέρῃ εἰς τὸ 'Εμπορ. ναυτιλούν δὲν νομίζει, διτὸς εἰνε καιρὸς πλέον νὰ πάνηγε ἀκολητοῦν καὶ τὸ τόσον πολυδάπανον δι' αὐτὸν τὸν 'ένδιαφέροντα;

Τὴν κατάργησιν τῶν ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ ἀλληλικῶν λιμεναρχείων, τὴν ὄποιαν ἀπὸ μηνὸς καὶ πλέον είλον ὑπόδειξε τὰ «Ναυτικά Χρονικά», θεωρούμενον ως πραγματικὴν ἀπαλλαγὴν ἐνδέκαντος φόρου, διτὸς ἀσκόπως είχεν ἐπιβληθῆ εἰς τὸ ἔργον τῆς ναυτιλίας μας.

ΚΑΤΑΡΓΗΣΙΣ ΕΠΩΦΕΛΕΣΤΑΤΗ Οἱ ἀπόδοσις θετικῶν θετικῶν ὑφελημάτων ὑπὲρ αὐτῆς, εἰς τὸν πολλούς παραπομπήν των κατανοητῶν καὶ ἀψυχολογήτων ἐπειράσεων εἰς ἐφαρμογὴν νόμων καὶ διατάξεων, κατ' οὐδὲν προσαρμοδομήσων πρὸς τὴν δεινήν θέσην ποὺ διέρχονται τὰ φορητά μας σκάφη.

Ορθὸν τὸ μέτρον τῆς χρησιμοποιηθῆσες τοῦ ἐλληνικοῦ λυγνίτου εἰς τὸ ἀκτοπλοϊκὰ μας σκάφη. Ἀλλὰ τὸ μέτρον τοῦτο δὲν ἀρκεῖ νὰ νομιστηθῇ προσχέιρως καὶ μόνον πρὸς τὴν ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΗΣΙΣ δημιουργίαν ἐντυπώσεων. Πρέπει νὰ προ-
πάρεξῃ ἐμπεριστατωμένη τεχνικὴ καὶ οἰ-
ΤΟΥ ΛΥΓΝΙΤΟΥ κονομικὴ μελέτη περὶ τῆς ἐπαρκείας τῆς παραγωγῆς, τοῦ κόστους αὐτῆς καὶ τοῦ δυνατοῦ τῆς χρησιμοποιηθῆσες τῆς ἐν ευρυτέρᾳ κλίμακι ὑπὸ τῶν ἀκτοπλοϊκῶν σκαφῶν.

Βάσει τῶν πορισμάτων τῆς μελέτης ταῦτης νὰ ληφθοῦν τὰ ἐνδεικνυόμενα νομοθετικά μέτρα, τὰ ὄποια ὑπὸ ἐπιτρέψουν τὸν περιορισμὸν τῆς

καν πλοίων δέν έχουν σύγκρισιν πρός δια όποφέρει από το 'Επίσημον Κράτος και τα δραγανα αύτοι το 'Εμπορικόν μας Ναυτικόν.

»Καθημερινῶς τα Ἐλληνικὰ πλοῖα καθυστεροῦν εἰς πάντα λιμένα τοῦ Κόσμου συνεπείς τῶν ἀστόχων παρεμβάσεων πολυποικίλων ἀρμοδίων καὶ χλιάδες λιρῶν ζηνονται: ἀδίκιας, διὰ νὰ ἐφαρμοσθοῦν αἱ παράδογοι ἀποφάσεις τοιούτων αξιωματούχων. Δὲν ζητοῦμεν ἐπὶ τέλους, οὐδεμίαν όποστήριξιν από τὴν Κυβερνησιν, ἀφοῦ δέν δύναται εἰς τίποτα νὰ μᾶς δοιθήσῃ παρὰ μόνον νὰ μᾶς ἀφήσῃ ἀνενοχλήστους διποτες εἴρωμεν ήμεις αὐτοὶ τὸν καταλλήλωτερον τρόπον πρός σωτηρίαν τῆς ναυτιλίας μας».

Λονδίνον 5 Μαΐου 1932

Μεθ' ὑπολόγισμα
Β. ΜΑΥΡΟΛΕΩΝ

ΝΕΑΙ ΑΓΟΡΑΙ ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΠΑΡ' ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ

Παρ' Ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν ἡγοράσθησαν κατὰ τὸ διαρρευσαν 150ήμερον τὰ ἀκόλουθα φορτηγὰ σκάφη:

«Bockenheim» Γερμανικὸν, ἡγοράσθη παρὰ τοῦ κ. Ἀναστ. Καλινίκου, μέσον τοῦ ἐν Λονδίνῳ γραφείου τοῦ κ. Σταύρου, ἀντὶ τιμῆς 9.500 λιρῶν. Τὸ σκάφος τοῦτο εἶνε τόννων γκρός 3868, νέτ 2432 φορτίου 7140 τ., ἐναυπηγήθη τὸ 1913 εἰς Μίδδλεσμπρο παρὰ τὸν ναυπηγείων R. Dixon, ἔχει παρὰ τῷ Γερμανικῷ Λόδῳ κλάσιν 100 A 4, μὲ ἐπιθεώρησιν τοῦ 1931 καὶ διαβέτει χώρον διὰ φορτία εἰς χῦμα 407.020 κ. π., διὰ δέματα 380.590 κ. π., διὰ ξυλείαν δύναται νὰ φορτώσῃ 2300 στάνταρ, ἔχει δὲ ἐμφόρον βύθισμα 23 1/2 ποδῶν.

Ἐλεύθερον, μὲ ἐν κατάστρωμα, ἔχει διαστάσεις μήκους 360.4 ποδῶν, πλάτους 52.3 π. καὶ διαγωνίου βάθους κυτῶν 26.5, μὲ πρόστεγον 36 ποδῶν, μεσόστεγον 220 π. καὶ ἐπίστεγον 32 π. Ἐφημ. υδατος χρησιμοποιεῖ 1820 τόννους καὶ διαβέτει γενικῶς χώρον 1700 τ. διὰ μπώνερος. Αἱ μηχαναὶ τοῦ εἶνε τρικύλινδροι, κατασκευῆς G. Clark, δυνάμεως 332 όνομ. ἵππων, μὲ διαστάσεις 25'', 40'' καὶ 67'' ἵντσων καὶ διαδρομὴν ἐμβόλου 45 ἵντσων.

Φέρει τρεῖς λέβητας πιέσεως 180 λιβρῶν κατὰ τετραγωνικὴν ἴνσαν, διαθέτει 5 κύτη διαστάσεων 27X20, 29X20, 20X20, 33X20 καὶ 30X20, ἔχει δὲ 10 βαρούλκα καὶ ἀποκίνητον πηδάλιον. Ἡ ταχύτης τοῦ εἶνε 9 1/2 μίλια μὲ κατανάλωσιν 23 τ. γαιανθράκων τὸ 24ωρον καὶ 10 μίλια μὲ κατανάλωσιν 26 τόννων περίπου. Τὸ 1926 ἀντὶ δαπάνης 6.000 λιρῶν ἐπεσκευάσθη τὸ σκάφος καὶ ἐτοποθετήθη νέα ὁριζαλίνη ἐλιξ, καθὼς ἐπίσης καὶ «κόντρα ἐλιξ» τῆς νέας Γερμανικῆς ἐφευρέσεως συγκρατούσης, ὡς γνωστὸν, τὰ δύτατα, ἵνα μὴ ἡ ἐλιξ τοῦ πλοίου στρέψεται εἰς τὸ κενόν.

Κατὰ τὸ 1927, συνεπείς ζημιῶν ἐν προσαράξεως του, ὑπέστη τὸ πλοίον τοῦτο ριζικὴν ἐπισκευὴν, κοστίσασαν 20.000 λιρῶν. Ἀντικατεστάθη δὲ τὸ σύνολον σχεδὸν τῶν ἔλασμάτων τῶν ύφαλων του.

«Rijswijk», Ὁλλανδικόν, τ. γκρός 1673, νέτ 1037, φορτίου 2770 τόννων, ναυπηγήσεως 1910, μὲ σερβέν Nol τοῦ 1926 καὶ κλάσιν 100 A παρὰ τῷ Λόδῳ, ἡγοράσθη παρ' Ἐλλήνος ἐφοπλιστοῦ ἀντὶ τιμῆς 4.250 λιρῶν. Τὸ σκάφος τοῦτο ἔχει χωρητικότητα διὰ φορτία εἰς χῦμα 133.000 κ. π., διὰ δέματα 121.000 κ. π. καὶ διὰ μπώνερος 7.589 κ. ποδῶν.

Αἱ διαστάσεις του εἶνε μήκους 256.5 ποδῶν, πλάτους 39.0 π. καὶ διαγωνίου βάθους κυτῶν 18.7 π., μὲ πρόστεγον 31 ποδῶν, μεσόστεγον 60 καὶ ἐπίστεγον 18 ποδῶν. Φέρει τέλος δύο λέβητας πιέσεως 180 λιβρῶν καὶ ἔνα δοιθήτηκόν τοιούτου πιέσεως 100 λιβρῶν κατὰ τετραγωνικὴν ἴνσαν.

«Pentwyn» Ἀγγλικόν, μὲ κλάσιν παρὰ τῷ Λόδῳ 100 A 1, ναυπηγήσεως 1913 καὶ μὲ σερβέν No 1 τοῦ 1928 ἡγοράσθη παρ' Ἐλλήνων ἀντὶ τιμῆς 9.000 λιρῶν. Τὸ φορτηγὸν τοῦτο εἶνε τ. γκρός 4655, νέτ 2638 καὶ φορτίου 7565 τόννων, μὲ κυβικὴν χωρητικότητα διὰ φορτία εἰς χῦμα 418.000 κ. π. Τὸ ἐμφορτον βύθισμά του εἶνε 23.8 ποδῶν.

«Έχει διαστάσεις μήκους 375 π., πλάτους 52.5 π. καὶ διαγωνίου βάθους κυτῶν 25 ποδῶν. Φέρει ἔνα κατάστρωμα καὶ «λόγικ μπρίτζ», μὲ πρόστεγον μήκους 38 ποδῶν, μεσόστεγον 219 ποδῶν καὶ ἐπίστεγον 27 ποδῶν. Αἱ μηχαναὶ του εἶνε τρικύλινδροι, διαστάσεων 25'', 42'' καὶ 68'' μὲ διαδρομὴν ἐμβόλου 48'' ἵντσων, ἀναπτύσσουσιν δὲ δύναμιν 382 δύοματ. ἵππων.

Φέρει δύο λέβητας πιέσεως 180 λιβρῶν καὶ ἔνα δοιθήτηκόν τιέσεως 100 λιβρῶν κατὰ τετραγωνικὴν ἴνσαν καὶ χρησιμοποιεῖ ἔρμα δύτατος 1502 τόννων. Τὸ φορτηγὸν τοῦτο ώνομάζετο ἀρχικῶς «Ἀρι-ἀδην—Εἰρήνη» καὶ εἰχει ναυπηγηθῆ διὰ λογίου του ἐφοπλιστικού Οίκου Ροδοκανάκη.

Ο ΟΜΟΓΕΝΗΣ Κ. ΩΝΑΣΗΣ ΗΓΟΡΑΣΕ ΠΕΝΤΕ ΚΑΝΑΔΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ

Εἰς σειρὰν τῶν τριῶν τελευταίων τευχῶν μας ἀνεφέραμεν τὰ τῶν διαπραγματεύσεων παρὰ τὸν ἐφοπλιστοῦ κ. Αριστοτέλη Ωνάση πρὸς ἀγορὰν ἐνδεὶς ή δύο Καναδικῶν φορτηγῶν, τοὺν Κυβερνητικοῦ στόλου, τούπον «Canadian Victor». Ο κ. Ωνάσης, πλείστας τὴν συμφωνίαν διὰ δύο τοιούτα σκάφη, ἔφθασε μεθ' ἐνδεὶς μηχανικοῦ ἐξ Ἀγγλίας εἰς τὸ Χάλιφας, ὅπου καὶ ἐπενέρθησε ἀρκετὰ Κυβερνητικά φορτηγά, ἀποφασίσας τελικῶς τὴν ἀγορὰν πέντε ἐξ αὐτῶν, χρονικότητος γύρω τῶν 8400 τόννων φορτίου ἔκαστον καὶ ναυπηγήσεως 1920 καὶ 1921.

Ο κ. Ωνάσης, εἰς ἀλληλοδιάδοχα τηλιματά του ἐκ Καναδᾶ πρὸς τὸ ἐν Πειραιεῖ γραφείον ἀνέφερε τὰς ἐκάστοτε φάσεις τῶν διαπραγματεύσεων του μετὰ τῆς Καναδικῆς κυβερνήσεως καὶ τὴν τελικὴν αὐτοῦ συμφωνίαν πρὸς ἀγορὰν πέντε φορτηγῶν ἀντὶ τιμῆς 55.000 λιρῶν [λ. στ. 11.000 ἔκαστον] καὶ μετὰ προηγουμένην ἐπιθεώρησιν. Εἰς ἣν περίπτωσιν ἐν διαστάσεις 55.000 λιρῶν περισσότερο τὸν ἄγορασθεντών πλοίων εὑρεθῶσαν μὲ τυχόν ζημιὰς κατὰ τὴν παραλαβὴν τοῦ, τότε θά ἀντικαθίστανται δι' ἔτερων τοῦ ἰδίου μεγέθους καὶ ἥλικις.

Ἡ παραλαβὴ τῶν πλοίων θὰ συντελεσθῇ διαδοχικῶς ἀπὸ τοῦ Ι-Ιουνίου μέχρι τοῦ τέλους Αὐγούστου, θὰ τεθῶσιν ἀπαντά πάντα ὑπὸ Ἐλληνικῆς σημαίαν, ὅπως δὲ ἀναφέρει ὁ κ. Ωνάσης εἰς τηλεγράφημα του διαβιβασθεν ἐνταῦθα πρὸ τοιμέρου, «διακόσιοι περίπους ἄνεγγοι ναυτικοὶ μας θὰ εὑρηθοῦν ἔργασίαν» εἰς τὰ νέα πλοῖα. Τὰ πληρώματα θὰ σταλῶσιν εἰς Χάλιφας ἐξ Ἐλλάδος, ἔρχεται δὲ πρὸς τοῦτο εἰς Πειραιάς ὁ κ. Ωνάσης περὶ τὰ τέλη Μαΐου.

Τὰ ἀγόρασθεντα πλοῖα θὰ διατεθοῦν, πρὸς τὸ παρόν, εἰς τὴν ἐλευθέραν ναυλαγοράν, βραδύτερον δὲ—σύν τη προσθήκῃ καὶ τίνων ἄλλων—ἐνδέχεται νὰ χρησιμοποιηθῶν εἰς ἐπωφελεστέρους συνδυασμοὺς τακτικῶν γραμμῶν, ἐφ' ὃσον ὀρισμένα προπονθέσεις καὶ ἐπιτυχεῖς διασφαλίσεις ἥθελον ἐπιτρέψῃ τοῦτο. Χαρακτηριστικὰ τῶν νέων τούτων σκαφῶν, δι' ὧν πλούτιζεται ἡ Ἐλληνικὴ ἐμπορικὴ ναυτιλία, ἀξανομένη εἰς δύναμιν μὲ 27.294 τ. γκρός καὶ 41.336 τόννων φορτίου, παραθέτοντας κατατέρω:

«Canadian Victor»: τ. γκρός 5454, νέτ 3340, φορτίου 8110, ἐμφορτον βύθισμα 25.5 ποδῶν, ναυπηγήσις 1920 καὶ σερβέν No 2 τοῦ 1929. Κλάσις παρὰ τῷ Λόδῳ 100A1. Φέρει δύο καταστρώματα, χρησιμοποιεῖ ἔρμα δύτατος 1297 τόννους, ἔχει μηχανάς τρικυλίνδρους δυνάμεως 520 όνομ. ἵππων καὶ 3 λέβητας (μὲ 9 κλιβάνους) πιέσεως 180 λιβρῶν κατὰ τετραγωνικὴν ἴνσαν μεταστρέψεως 180 λιβρῶν κατὰ τέτοια περιστροφής.

«Canadian Transporter»: τ. γκρός 5455, νέτ 3361, φορτίου 8300 τ., ἐμφορτον βύθισμα 25.3 ποδῶν, ναυπηγήσις 1921. Ἡ κυβικὴ χωρητικότητας του εἶνε 421.000 κ. π. διὰ φορτίου εἰς χῦμα καὶ 376.000 κ. π. διὰ δέματα. Φέρει δύο καταστρώματα, ἔρμα δύτατος 1300 τόννων καὶ μηχανάς τρικυλίνδρους δυνάμεως 370 όνομ. ἵππων.

«Canadian Conqueror»: τ. γκρός 5448, νέτ 3336, φορτίου 8250 τ., μὲ ἐμφορτον βύθισμα 25.3 ποδῶν, ναυπηγήσις 1920 καὶ σερβέν No 2 τοῦ 1929. Φέρει δύο καταστρώματα καὶ χρησιμοποιεῖ ἔρμα δύτατος 1207 τόννους. Αἱ μηχαναὶ του εἶνε τριπλῆς ἐκτονώσεως, δυνάμεως 520 όνομ. ἵππων, φέρει δὲ τρεῖς λέβητας (μὲ 9 κλιβάνους) μὲ πίεσιν 180 λιβρῶν κατὰ τετραγωνικὴν ἴνσαν.

«Canadian Traveller»: τ. γκρός 5455, νέτ 3361, φορτίου 8300 τ., ναυπηγήσεως 1921, μὲ σερβέν No 1 τοῦ 1926 καὶ μὲ ἐμφορτον βύθισμα 25.3 ποδῶν. Ἡ κυβικὴ χωρητικότητας του εἶνε 419.000 κ. π. διὰ χῦμα φορτίου, 389.000 κ. π. διὰ δέματα καὶ 23.160 κ. π. διὰ μπώνερος. «Εφημ. δύτατος χρησιμοποιεῖ 1306 τόννους, φέρει δύο καταστρώματα καὶ ἔχει μηχανάς τρικυλίνδρους, δυνάμεως 521 όνομ. ἵππων, μὲ τρεῖς λέβητας (9 κλιβάνους) μὲ πίεσιν 180 λιβρῶν κατὰ τετραγωνικὴν ἴνσαν.

Καὶ τὰ πέντε ταῦτα φορτηγά κατασκευάσθησαν εἰς Καναδικὰ ναυτιλία. Τὸ πρώτον εἰς Μόντρεαλ, τὸ δεύτερον εἰς Βαγκούβερ, τὸ τρίτον εἰς Βικτωρία. Περισσότερας λεπτομερεῖς τῶν νέων ἀγορῶν, τῆς παραλαβῆς καὶ μετονομασίας των, θὰ δώσωμεν ἀμα τῇ ἀριθμεῖ εἰς Πειραιά τοῦ κ. Αριστοτ. Ωνάση. Πάντως ἐν τῶν ἀνωτέρω σκαφῶν ἔχει ηδη ἀποφασισθῆ νὰ κετονομασθῇ «Σωκράτης Ωνάσης».

N. & Δ. ΚΟΡΔΙΟΛΗΣ

ΕΡΓΟΛΑΒΟΙ ΦΟΡΤΟΕΚΦΟΡΤΩΣΕΩΝ

ΕΙΔΟΚΤΗΤΑΙ ΦΟΡΤΗΓΙΔΩΝ

ΧΑΡΙΛΑΟΥ ΤΡΙΚΟΥΠΗ 8.

ΤΗΛΕΦ. 40-567
ΤΗΛΕΦ. ΔΙΕΥΘ. "ΝΙΔΙΚΟΡΔ.-ΠΕΙΡΑΙΑ

Ο ΘΑΝΑΤΟΣ ΤΟΥ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ Δ. ΚΑΛΑΦΑΤΗ

Εθρικόμεθα είς τό 1917, τήν εποχήν πών ή θάλασσας περιέκλειτε τόν θάνατον και τό θουλούν υποδρύχιον μὲ τάς φωνικάς τορπίλας του έσπειρε παντού τήν καταστροφήν και ἔγραψε ἐπάνω εἰς τήν θύραν ἐπιφάνειαν τόσας δραματικάς σελίδας τοῦ μεγάλου πολέμου. Τήν εποχήν ἐκείνην ή υποδρυχιακή δράσις είχεν εἰσέλθει εἰς τήν διετέρων φάσιν της. Οὐδεμία διάρκειας πλοίων και σημαίας ἡτο Ικανή νά σώσῃ ἐν πλοίον. Ή Μεσόγειος Θάλασσα, ή Βισκαϊκός Κόλπος και αι ἀκταὶ τῆς Βορείου Γαλλίας είχον μετεληφθεῖ εἰς τήν θύραν Κόλπων, μέσα εἰς τήν ἑποίαν δ' ἀρραβός Ἐριάλτης ἔγκροντες τόν θάνατον και ἔσπειρε τόν σλεθρον εἰς τήν φοισιμένην και ἀγωνίσανταν ναυτικούς. Οι ναυτιλάδες, ἀνίκνεον υπάντηπαλαίσουν πρός τόν θουλούν ἔχθρον, ἐνεπιστεύοντα τήν σωτηρίαν των εἰς τήν μοιραν και εἰς τόν καλὸν Θεόν. Κανεὶς ἀλλος δὲν ἥδυνατο νά προστατεύσῃ τέλεσφόρων τόν γερω-λύκους τῶν Θαλασσῶν ἀπό τό μακάριον ἔργον τοῦ σπατανικοῦ αὐτοῦ πολεμικοῦ δόπλου.

Ο Κωνσταντίνος Καλαφάτης, ἡτο τότε πλοιαρχος τοῦ φορτηγοῦ «Εμμανουὴλ» τοῦ Οίκου Τσαροπινᾶ και ἔκφρωτος Ἰνδικοῦ στάροι εἰς τόν Πατραῖα ήτοι μάζετο νά πλεύσῃ εἰς τάς Πάτρας, ἵνα ἐκείθεν παρχλάδη ἵνα πολύτιμον πλήρες σταφιδοφορτίον διὰ τήν ἀποκεκλευμένην ἀπό τόν στενόν υποδρυχιακού κλοιον, Ἀγγλίαν. Κατά 90 ορού «Εμμανουὴλ» ἡτο ζήτημα, ἵνα θά ἥδυνατο νά φέρῃ σιδος εἰς τήν προσριμόν του και μόνον κατά 100 ορού υπῆρχεν η πιθανότηταν υπερβῆ τάς επικινδύνους ζώνας και νά εἰσπλεύσῃ εἰς τήν Τάμεσιν. Τό έπιδιον θά ἔστελθετο μόνον, ἄνευ συνοδείας πολεμικῶν, μὲ μόνην τήν προστοίκην τοῦ Θεοῦ και τήν πίστην τοῦ τολμηροῦ πλαστρού.

Τότε, ή σεκαστή μητέρα τοῦ Καλαφάτη, είχεν ἔλθει ἀπό τήν Σύρον εἰς τόν Πειραιά διὰ νά φιλησή τόν Κωνσταντίνη την και νά τόν εὐχηθῇ. "Ισως τό φίλημα ἔκειτο νά θάνεται και νά δισταστος ἀπογαρετισμόρος..."

"Ἐπάνω εἰς τήν γέφυραν τοῦ «Εμμανουὴλ» διγναντος Καπετάνιος, συνομιλῶν μὲ τόν χαράδρουν τάς παρούσας γραμμάς φίλον του και παλαιόν συμμαχητήν του, παρέκλειτος μέσα σε λίγες λακωνικές φράσεις τής ἀνησυχίες του διὰ τό μέλλον και διὰ τάς ἀπόδιώσεις του. «...Ἐίναι τό τελευταίο ταξίδι αὐτό πού θα κάνω τώρα. Αγ δ' ΑΓ—Νικόλαο μὲ προστατεύοντα θάχω κ' ἔγω σε λίγο καιρό τό δικό μου βαπτόρι—μαρτί Ελλαγεν...—Πιστώσω, αὐτός πού μ' ἐπροστάτευσε μέχρι σήμερα, νά μή μ' ἀφήσῃ στήν τελευταία μου αὐτήν προσπάθεια....».

"Οταν δ' «Εμμανουὴλ» ἔξπλετε τοῦ Πειραικοῦ λιμένος, ή δύστυχη μάντα παρκούλουθεις ἀπό τόν ἔξωτην ἔνος παραλίακον δενοδρύχιον τοῦ ἀπομακρυνόμενον πλοίον!.. Είχεν δώμας εἰς τήν φυχήν της τήν καρτεριαν, πού διέκρινε πάντοτε τής παληγές Καπετάνιος. «Ἐγγράψε τήν μοιραν τόν Θαλασσινῶν και ἀπό τήν γνωσιν αὐτήν ηδευρε νά ἀντλή τό θάρρος, διως δευθή κάθε ἄγγελης τῶν πικραλημάρων νερῶν.

"Ἐπέρωτο τότε οι λόγοι: τοῦ Κωνστ. Καλαφάτη νά ἀπελαγθεύσουν. Ο «Εμμανουὴλ» διστέρα ἀπό ἔνα ἀγωνιώδες ταξίδι: ἔφθασεν εἰς τήν 'Αγγλίαν. Και διγναντος πλοιαρχός του ἀπέκτη μετ' ὀλίγον καιρούν τό δικό του καράβι, τό πρότον φορτηγόν τοῦ μετεπέιτα στόλου του. Είχε κερδίσει τό ἔπικινδυνον πολεμικό παχινίδι, διὰ νά χάσῃ τώρα, μέσα σε πάντες μέρες, ἐπάνω στήν ἀπιθανάτιο κλίνη του, και τά δικαιωμάτων πού είχε διὰ τήν ζωήν και τήν εύρυτεραν ἔδειξεν τῶν διατροπῶν σκοπῶν του.

"Ανεξιχνίαστοι, τή ἀλήθεια, αι βουλαὶ τής Εἰμικραμένης!

* * *

Αισθηματικής, οὐχι ἀμοιρου και ἀπκλήξεως, ζήθιανη πρό τινων μάλις ήμερων ή Ναυτική Οἰκογένεια, ισταν ηκουστος τοι αἰρινθίσαι και λιθερό διγγελμα τοῦ θανάτου του εἰς τήν ήλικιαν τῶν 39 μόλις χρόνων, διαν ἀκόμη μὲ τόν παλιό τοι ασφίγουστον διχρολάδες σύντος ἀγωνιστής τής ναυτιλιακῆς ίδεας, διέγραψε τόν εύρυτερο κύκλο τής δράσεώς του.

"Ητο «παιδί τής Θάλασσας» δι Κωνσταντίνη, ἀφοῦ ἔγεννηθη, ἀνετράφη και ἔγιος μέσα εἰς ἔνα θάλασσον πειράλλον τοῦ θάλασσον στητοῦ του. Τό κύμα τόν συνεκίνει, τοῦ μιλούσος εἰς τήν φυχήν και ἀπετάλεις δι: αὐτός τήν ἔνσαρκωσιν τῶν εὐγνωμινῶν του ἀπόδιώσεων. Προσριμός του ήταν δι περιπτέται τής θαλασσινῆς ζωῆς. "Οταν ἀκόμη ἀνήσυχος ἐκάθιστο εἰς τά μαθητικά θρανία τοῦ παρά τήν ἀκτήν τής Σύρου Σχολείου, ἀφήνε μέχρα και ζωῆρη νοστηλήια τά δέλεματα τον νά πλανηθεύν μέσα στό ἀνοικτό πέλαγος τοῦ νησιοῦ, στό λιμάνι τοῦ διποίου διέλεπε τήν ἀναπτυσσομένην τότε ναυτιλίαν μας. Επόθει νά ριψθῇ τό ταχύταρον και αὐτός στήν πάλη τῶν νερῶν και μὲ τήν πάροδον τῶν χρόνων ν' ἀποκτήσῃ τό δικό του πλοίον.

Νυχθμηρόν συνεῖχε: γιά τής εἰδυτούς και τούς καῦμούς τής θάλασσας και η φυχή του ἔσυντρούσε πάντα, στά μακριάν ταξιδιά των τά θαλασσοδράτα Ελληνικά βαπτόρια. Ήταν δ' μόνιος πόθος τον νά ζήσῃ τήν ζωήν του.

Ἄντοι ούτοι: οι συμμαθηταὶ τοῦ τόν ὀνόματαν «Καπετάνιον». Και τό τολμηρός και ἀνήσυχος πατέρι τῆς Φαρών, μὲ διαστικό, καπτωτό διήμα του, ἀπεχωρισθή ἔνα πρωτικής θαλπωριής διά νά ριψῃ εἰς τό τραχύ και ἄχρι, μα και τόσον ἀλκυοτικόν, ἀπάγγελμα τοῦ Ναυτιλούμενου.

Καπετανόπουλο αὐτό, δὲν ἀνήλθεν εἰδύως εἰς τήν γέφυραν. "Εἶχεν ἔκκοσιά του τήν σκληρήν ζωήν τοῦ ναύτου, ἔγνωρις τόν μόχον, τήν ἀγωνίαν και τόν ιδρωτα τήν πάλην πρός τό κύμα και μολοντί εἰρέσκετο ἐπι-

τοῦ πατρικοῦ του ἀ)π «Βαρδάρα», δὲν ἀνεδείχθη εἰς πλοιαρχον παρά μόνον ἀρ' οὐ προτήτερον ἐπέρκεν ἀπό διους τούς ιεραρχικούς θαύματος ἐνός θαλασσού.

Πλοιαρχος γενναῖος δι Κωνσταντίνος Καλαφάτης, φυχή ριφοκίνδυνος, ἡτο προικισμένος μὲ διλας τάς ἀρετάς και τά γνωρισμάτα τοῦ "Ελληνος Ναυτικοῦ, ἀνταξίος κιληρονόμος τῶν οἰκογενειακῶν του παραδόσεων και τῆς τόλμης, πού είχε τήν πηγήν της «μαρδον δράχον» τῶν Φαρών, ἀπετάσεις τήν δρακοτέρων δημιουργικήν ἐκδήλωσιν τοῦ "Ελληνος Εφοπλιστοῦ.

Καθ' δέλην τήν διάρκειαν τοῦ μεγάλου πολέμου ἐπειξε πολλάκις τήν ζωήν του παλαιών πρός τά στοιχεῖα τής Φύσεως και πρός τόν Πολεμικόν έχθρον. "Επέρωτο νά ζήσῃ ἀπό τήν σκληρήν ἐκείνην πάλην και διαν ἐργάθης προσπάθεια του ἀπειθωκεν ἀφένως τούς καρπούς πολευτῶν ἀγώνων και μόχιν ἐκδηλών και ζηλευτὴν δράσιν, δι Κωνστ. Καλαφάτης, μοναδική παρηγοριά και στήριγμα πολυμελεστατής οἰκογενείας, ἀλλά και προστάτης ὀλόκληρης τής ἀπορροφισθείσης τώρα ναυτιλούμενής οἰκογενείας τῶν Φαρών, τής οποίας διπλάσιες τό τελευταῖον θανατομεναν «εναυτικό σπήλαιο», ἀπόπρωτο νά κοπῇ τό νημα τής ζωῆς του, τώρα πειά, διαν οἱ κόποι του ἐστέφοντο ἀπό τήν επιτυχίαν και διαν εὐρὺν δρῖζων λαμπροτέρων αἵριον διεγράφατο εἰς τάς σκέψεις του. "Εφυγε ἀπό τήν ζωήν ἀπαραίμιλος οικαπανεύς τής θαλασσινῆς ἔργασιας, δι καλέσιος οἰκογενεύς αὔρχεις, δι πολύτιμος φίλος, στρογγυλής τής οἰκογενειακῆς θέρμης, ἀλλά και στεργήσας τής χαρας πολυπαθή μητέρας εἰς τάς θυμάς τοῦ βίου τής αἴρισμαν, στερημένην, στερήσας τής θρησκείας πειθαρχής πειθαρχίας, προσφιλῆ τάνα και πολυτίμους συνεργάτες τής τιδειθνοῦς ἔργασιας.

Δι έφοπλιστής δι Καλαφάτης ὑπῆρξεν ἀπό ἐκείνους πού ἔγνωριζαν ἀρτίων τήν πολύμορφον και πολυποιηκόν ναυτικήν ἔργασιαν. "Από τής πρώτας μέχρι τής πρυμής, ἀπό τήν γεφύρας μέχρι τῶν σκατενῶν διπούμενων, κατέτησε και τάς ἀλαχίστας λεπτομερείσις τούς λιμένας, τά ναυλούμενα, τάς ἀσφαλίσεις και πάν δι, γενικώδεις ἀπέρρεας ἀπό τήν κίνησιν ἐνός φορτηγοῦ μεταπολεμούσας τούς στίλπτες τής διεισθέαν ἔργασιας.

"Η Ναυτική Οἰκογένεια τής "Ελλάδος" ζύγασεν ἐν τῷ προσώπῳ του δια στρατευόμενον μέλος της, ἀφ' οὐ η θάλασσα και δι έφοπλισμός ὑπῆρξεν διά τόν ἀειμνηστον Κωνστ. Καλαφάτην ξανά πάθος. Δέν ητο ἀπλῶς ἔνας πλοιοτήτης ἐν τή στενῇ οἰκιασίᾳ τής λέσσων. "Ητο ένας πραγματικός έφοπλιστής μὲ παλιόν και μὲ δημιουργιαν. "Αγ δὲ η μοιρα διέν τόν ἀφήρατος τόσον πρώτας ἀπό τήν ζωήν, δι Κωνστ. Καλαφάτης—μετά τινα ίσως χρόνια—διτέν και τά ναυτιλιακά πράγματα ἐβελτιστούντο, θά ένεφανίζεν ἔτι ἀρτίωτέραν και πειραστέρον θαυμαστήν τήν ἐκδήλωσιν τοῦ ναυτιλιακοῦ δαιμονίου του.

Τά «Ναυτικά Χρονικά», πενθοῦτα ἐπι τή ἀπωλεία του, ἀπειθύνουν τά ειλικρινή κατότιν συλλυπητήρια πρός τήν ἀπαργύρωρην μητέρα, τήν ποικιλόν μὲ τόσας πικρίας ἀπό τήν ἀγωνίαν τοῦ κύματος, διά τήν διοίαν—πειθαρχος τῷ διητικού μεταράσπεσε νά πή μέχρι τρυγός τό ποτήριον τοῦ Πόνου και νά ίση κατερχόμενον εἰς τά φυχρά—σκοτεινά. Βάθη τοῦ τάφου τό παιδί της ἐν πλήρει εἴτι αὔκην πρός δράσιν, πρός τήν δικρυπενθούσαν σύνηγον και τά τάκηα, καθώς και πρός τόν ἔπ' ἀδελφῷ γαμβρόν και συνεργάτην τοῦ άειμνηστον Κωνστ. Καλαφάτη, κ. "Ανδρέαν Γ. Παπάν.



ΙΩΑΝΝ. ΣΒΟΡΩΝΟΣ

ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ-ΠΛΟΗΓΟΣ

ΜΥΚΟΝΟΥ - ΔΗΛΟΥ

Τηλεγραφήματα: ΣΒΟΡΩΝΟΝ Μύκονον

Δ. Γ. ΠΑΠΑΜΙΧΑΛΟΠΟΥΛΟΣ

ΔΙΚΗΓΟΡΟΣ

ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ·ΜΕΓΑΡΟΝ ΒΑΘ

ΠΩΛΗΣΕΙΣ ΠΛΟΙΩΝ ΠΡΟΣ ΔΙΑΛΥΣΙΝ

Εις τὸ προηγούμενον τεῦχος μας παρέθεσαν πίνακα τῶν ἀπωλειῶν τῆς Παγκοσμίου Ναυτιλίας κατὰ τὴν τελευταῖαν τοιετίαν, ἐξ οὐ ἀπεδεικνύετο πόσον ἐντάκτη ὑπῆρξεν ἡ προσπάθεια πρὸς ἀπαλλαγὴν τῆς διεθνούς χωρητικότητος ἀπὸ τὸ παθητικὸν τοννᾶς τῶν παλαιῶν πλοίων, αἱ διαλύσεις τῶν ὄποιων ἀνήλθον πέριοδοι εἰς 392 σκάφη 1.270.433 τόννων γκρός. Κατὰ τὸ ἔτος τούτο συνεζίζεται ζωρὸς καὶ ἔκδηλος ὁ πόθος τῶν διαλύσεων, διαρκοῦντος δὲ τοῦ α'. τριμήνου ἔξετέλεσαν τὸν στατόν πλοὺν τῶν κατευθυνόμενα πρὸς τὰ μορφαὶ ἔργοστάσια τῆς Γένοβας, τῆς μακρυνῆς Οζάκας καὶ διαφόρων ἄλλων λιμένων, ὅπου ἀκμάζει ἡ βιομηχανία τῶν διαλύσεων, πλοῖα 250.000 τόννων γκρός. Τὸ ποσὸν αὐτό, εἰς δὲ δένον νὰ προστεθῶσι καὶ αἱ ἀγραμματοποιηθεῖσαι διαλύσεις Ἀμερικανικῶν σκαφῶν, εἶναι ἀνώτερον ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ διαλυθὲν τοννᾶς κατὰ τὸ α'. Ζητοῦντον τοῦ π. ἔ. καὶ ἐμβάλλει τὴν πεποίθησιν, διτὶ αἱ ἔργετειναι διαλύσεις θὰ ὑπερβῶσι τὰς περιουσιάς. Τὸν Ιανουάριον ἐπωλήθησαν πλοῖα 90.000 τ. γκρός, τὸν Φεβρουάριον 94.000 τόννων, τὸν Μάρτιον 77.000 τόννων, κατὰ δὲ τὸν Ἀπρίλιον αἱ πωλήσεις ἥσαν κατὰ πολὺ ζωρότερα, μολονότι δὲν κατηγράθη εἰσέτι ἡ διά τὸν μῆνα αὐτὸν στατιστική. Κατὰ τὸ διαρρεύσαν 15θήμερον ἀνηγγέλθη ἡ προγματοποίησις ἀνδρῶν πωλήσεων πλοίων πρὸς διαλύσιν, εἰς τὰς συνήθης τιμάς, κατώτερο δὲ παραθέτομεν τὰ ἔξ αὐτῶν κυριώτερα:

| Όνομα πλοίου | Τ. γκρός | Ναυπ. | Τιμὴ λ.στ. | Διαλυταὶ |
|------------------------|----------|-------|------------|----------|
| Chambord, Γαλλ. | 7563 | 03 | 4.500 | Γάλλοι |
| Treleigh, Ἀγγλ. | 347 | 94 | — | Ἀγγλοί |
| Havraise, Γαλλ. | 4645 | 03 | 2.800 | Ἴταλοί |
| Tuskar Light, Ἀγγλ. | 3842 | 06 | 2.400 | Ἰσπανοί |
| 1) Tjimenteng, Ὁλλ. | 6403 | 13 | 7.800 | Ἰάπωνες |
| City of Bombay, Ἀγγλ. | 5186 | 10 | 2.450 | Ἀγγλοί |
| Humboldt, Ἀμερ. | 1076 | 96 | 500 | Ἀμερ. |
| Invicta, Γαλλ. | 2119 | 05 | 1.100 | Γάλλοι |
| 2) Sebara, Γερμ. | 4682 | 08 | 7.650 | Ἰάπωνες |
| Elder Bransh, Ἀγγλ. | 4476 | 05 | 2.000 | Σκωτῶν |
| Euphrate, Ρωσ. | 3217 | 05 | 2.500 | Ἰσπανοί |
| Διαμαντῆς Ἑλλην. | 3619 | 07 | — | Σουηδοί |
| Bovenkerk, Ὁλλανδ. | 5921 | 13 | 2.800 | Ἴταλοί |
| Kjöbenhavn, Δαν. | 1091 | 95 | 750 | Δανοί |
| Chepstow Castle, Ἀγγλ. | 7494 | 13 | 3.300 | Ἀγγλοί |
| Malwa | » 10986 | 08 | — | Ἰάπωνες |

1). Ὅπο τὸν δρόν νὰ παραδοθῇ εἰς τὴν Ἰαπωνίαν. 2). Ἐπωλήθη ἀντὶ σελ. 32)3 κατὰ τόννων γκρός, μὲ τὸν δρόν παραδόσεως εἰς τὴν Ἰαπωνίαν. "Ἡ τιμὴ τῆς πωλήσεώς του ὑπῆρξεν ἀρκετά ἐπιτυχής, δεδομένου, διτὶ τὸν Σ)μερίον π. ἔ. εἰχε πωληθῆ τὸ ἀ)π «Heluan» 7262 τ. γκρός ἀντὶ 10.500 λιρῶν, ητο: πρὸς σελ. 29) — κατὰ τόννων γκρός.

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ ΠΛΟΙΩΝ

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

«Eidsvold» Νορβηγικὸν, μότορ—τάνκερ, τ. γκρός 6400, φορτίου 9.800 τ. καὶ ναυπηγήσεως 1932, ἐν Γκρότεμπουργκ, ἐπωλήθη ἐπὶ πιστώσει εἰς τὰ Σοβιέτ ἀντὶ 153.000 λιρῶν καὶ ὃδὲ παραδοθῇ, ἅμα τῇ συμπληρώσει του. Ἐκ τοῦ ἀνώτεροφ ποσοῦ, συμφωνῶ πρὸς τὰς Ρωσικὰς προστάσεις 20 ο) δὲ πληρωθοῦν ἅμα τῇ παραλαβῇ τοῦ πλοίου, τὸ δὲ ὑπόλοιπον εἰς τέσσαρας ἴσας ἑτοῖς δόσεις ἡγγυημένας διὰ γραμματίων.

«Glenbeath» Ἀγγλικὸν, τ. γκρός 4377, φορτίου 7046 τ. καὶ ναυπηγήσεως 1910, μὲ σερβέū No 2 τοῦ 1930, ἡγοράσθη ἀπὸ Ἐσθονικήν ἑταιρίαν ἀντὶ 6.900 λιρῶν καὶ θὰ χρησιμοποιηθῇ εἰς ἔργασίας ἀλιείας.

«L' Avenir» τετραϊστιον ίστιοφόρον, χρησιμοποιούμενον μέχρι τοῦδε ὑπὸ τῆς Βελγικῆς κυβερνήσεως ὡς πλωτὴ σχολὴ δοκίμων, τ. γκρός 2776 καὶ ναυπηγήσεως 1908, ἐπωλήθη ἀντὶ 3.000 λιρῶν εἰς τὸν Φινλανδὸν πλοίαρχον Eriksson, κάτοχον ὀνοκλήσου στόλου μεγάλων ίστιοφόρων, θὰ χρησιμοποιηθῇ δὲ παρὸ αὐτὸν εἰς ταξίδια μεταφορᾶς σιτηρῶν ἐξ Αντστραλίας εἰς Κόντινεντ. Τὸ σλάφος τούτο θὰ διαθέτῃ καὶ μερικὰς θέσεις δι' ἐπιβάτας.

«Mildburg» Γερμανικὸν, τ. γκρός 1759, φορτίου 2905 τ. καὶ ναυπηγήσεως 1922, ἡγοράσθη παρὰ Σουηδῶν ἀντὶ λιρῶν 6.000.

«Marjorie Mellonie» Ἀγγλικὸν, 775 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1921, ἐπωλήθη ἀντὶ 4750 λιρῶν.

«McKittrick» Ἀμερικανικὸν, τ. γκρός 2702, φορτίου 4100 τ. καὶ ναυπηγήσεως 1921, μὲ σερβέū No 1 τοῦ 1931, ἐπωλήθη εἰς ἑτέρους Ἀμερικανούς ἀντὶ τιμῆς 20.000 δολαρίων.

«Therese» Ἀγγλικὸν, τ. γκρός 1299, φορτίου 1750 τ. καὶ ναυπηγήσεως 1909, μὲ σερβέū No 3 τοῦ 1930 καὶ κανονικήν ταχύτητα 9 1/2 μιλίων ἡγοράσθη παρὸ ἐτέρων Ἀγγλων ἀντὶ 3250 λιρῶν.

«Valkyrian» Σουηδικὸν, 1230 τ. γκρός, φορτίου 1580 τ. καὶ ναυπηγήσεως 1881 (οιδηροῦν) ἡγοράσθη παρὸ ἐτέρων Σουηδῶν ἀντὶ 1000 λιρῶν πρὸς περιτέρω ἐκμετάλλευσιν.

«Laurel» Σουηδικὸν, μότορ—τάνκερ, τόννων γκρός 10.014, φορτίου 16.500 τ. καὶ ναυπηγήσεως 1930, ἐπωλήθη εἰς Νορβηγοὺς ἀντὶ τιμῆς 165.000 λιρῶν, ἀλλὰ θὰ συνεχίσῃ τὸν πλόας του ὑπὸ τὴν Σουηδικὴν σημαῖαν.

«Capitaine Faure» Γαλλικὸν, τ. γκρός 9055, φορτίου 11.680 τ. καὶ ναυπηγήσεως 1918 καὶ «Lieutenant de Mississauga» τ. γκρός

5965, φορτίου 9800 τ. καὶ ναυπηγήσεως 1917, ναυλωμένα δι' ἐπιτὰ ἡ τὴν ὑπὸ τῆς Μεσσαζερῆ, ἡγοράσθησαν τελικῶς παρὸ αὐτῆς καὶ θὰ συνεχίσουν τὴν ἐκτέλεσιν τακτικῆς φορτηγού γραμμῆς ἐκ Μασσαλίας εἰς Ἀπωλετολήν. Τὰ δύο ταῦτα σκάφη ἀνήκον εἰς τὴν «Navigation & Vapeur France Indo-Chine», τῶν Παρισίων.

«Relay» Ἀμερικανικὸν, τ. γκρός 1500 τ. καὶ ναυπηγήσεως 1890 μὲ ἀναλεβήτωσιν τοῦ 1922 ἐπωλήθη εἰς Ὀλλανδούς ἐφοπλιστὰς τῶν Ἀνατ. Ἰνδίων ἀντὶ τιμῆς 15.000 δολαρίων.

«Myriel» Ὀλλανδικὸν τάνκερ, τ. γκρός 3560, φορτίου 4750 τ. καὶ ναυπηγήσεως 1913, μὲ σερβέū No 1 τοῦ 1923 καὶ ἀναλεβήτωσιν τοῦ 1927 καὶ «Helka» Ὀλλ. τάνκερ, τ. γκρός 3478, φορτίου 4600 τ. καὶ ναυπηγήσεως 1912, μὲ σερβέū No 2 τοῦ 1930 καὶ ἀναλεβήτωσιν τοῦ 1922, μετεβιβάσθησαν ἀπὸ τὴν ἑταιρίαν Hendrik van der Zee, τοῦ Ρόττερνταμ, εἰς τὴν ἑταιρίαν «Εὐξεινοὺς» τοῦ Λονδίνου. Ἐκ τῶν σκαφῶν τούτων τὸ μὲν «Myriel» εἶχεν ἀγορασθῆ τὸν Μάρτιον 1930 ἀντὶ 39.500 λιρῶν, τὸ δὲ «Helka» τὸν Ιούνιον 1929 ἀντὶ 24.000 λιρῶν.

«John Sundwall» Σουηδικὸν, τ. γκρός 2319, φορτίου 3600 τ. καὶ ναυπηγήσεως 1903, ἐπωλήθη εἰς Φινλανδὸν ἀντὶ 3000 λιρῶν.

«Anglo-Sweden» Σουηδικὸν, 8039 τ. γκρός, 12.500 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1930, ἡγοράσθη παρὰ Νορβηγῶν ἀντὶ τιμῆς 140.000 λιρῶν. Πρόσκειται περὶ μόστορ-τάνκερ, ὅπερ ὅμως θὰ ἔξακολουθηθῇ ἐπὶ τινὰ καιρὸν τοὺς πλόας του ὑπὸ Σουηδικὴν σημαῖαν.

«Passat» τετραϊστον Γερμανικὴ νάβα, τ. γκρός 3183, νέτ 2870 καὶ φορτίου 5900 τόννων, ναυπηγηθεῖσα εἰς τὸ Ἀμβούργον τὸ 1911 καὶ ἔχουσα σερβέū No 2 τοῦ 1930 ἡγοράσθη ἀπὸ τὸν Φινλανδὸν πλοίορχον Erikson ἀντὶ τιμῆς 4.000 λιρῶν.

«Atlantica» Ἰταλικὸν, τ. γκρός 4186, φορτίου 7280 τόννων καὶ ναυπηγήσεως 1911 καὶ «Horsham» Ἀγγλικόν, τ. γκρός 401, φορτίου 520 τόννων καὶ ναυπηγήσεως 1910, ἀμφότερα παραδοτέα εἰς Τάιν καὶ ἔκτεντα εἰς δημοπρασίαν μέσω τῶν Kellok's πρὸς πώλησιν ἀπεύθυνσαν τῆς ἀγορᾶς, διότι αἱ δούεισαι τιμαὶ 3.000 λιρῶν διὰ τὸ πρότον καὶ 500 διὰ τὸ δεύτερον ἐκρίθησαν ὡς ἀσύμφοροι.

«Gouverneur General Dandaelis» Ὀλλανδικόν, τ. γκρός 1264 καὶ ναυπηγήσεως 1902 ἐπωλήθη εἰς Κινεζικὴν ἀτοπόλιδον ἀντὶ 6500 λιρῶν καὶ ὑπὸ τὸν δρόν νὰ παραδοθῇ εἰς τὸν λιμένα τῆς Σαγκάνης ἢ τῆς Σιγκαπούρης.

«Strabo» Ἀγγλικόν, 4920 τόννων γκρός, 7560 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1913 μὲ σερβέū No 3 τοῦ 1925, ἡγοράσθη παρὸ Ιταλῶν ἀντὶ 6.250 λιρῶν.

ΑΙ ΕΞΑΓΩΓΑΙ ΓΕΝΝΗΜΑΤΩΝ ΑΡΓΕΝΤΙΝΗΣ

Αἱ ἔξαγωγαι γεννημάτων ἐξ δῶλων τῶν λιμένων τῆς Ἀργεντινῆς ἀνήλθον κατὰ τὸ α'. τρίμηνον τοῦ τρ. ἔτους εἰς 3.999.908 τόννους, ἐνεφάνισαν δὲ μίαν αὐξήσιν κατὰ 535.622 τόννους ἔναντι τῶν ἀντιστοιχῶν περιουσιῶν ἔξαγωγῶν. Κατ' εἰδη φορτίων αἱ ἔξαγωγαι κατὰ τὸ ἔτος εἰσέτηναν αἱ ἔξαγωγαι τοῦ προτέρου τοῦ δεκάτου μεταξύ της Σουηδίας καὶ της Σιγκαπούρης.

| Εἴδη φορτίων | α'. 3μηνον 1931 | α'. 3μηνον 1931 | Διαφορά |
|--------------|-----------------|-----------------|----------|
| Σίτος | 1.602.210 | 1.152.896 | +449.314 |
| Άραβοσίτος | 1.435.146 | 1.424.949 | +10.197 |
| Λινόδοπος | 657.989 | 709.341 | -51.352 |
| Σίκαλις | 304.563 | 177.100 | +127.463 |
| Σύνολον : | 3.999.908 | 3.464.286 | +535.622 |

ΠΑΡΑΚΛΗΣΙΣ

Οσοι ἐκ τῶν ι.κ. Συνδρομητῶν δὲν ἔχουσιν εἰσέτι ἀποστείλη τὴν ἑτοῖς αὐτῶν συνδρομὴν, παρακαλοῦνται, ὅπως ἐμβάσωσιν αὐτὴν πρὸς τὴν Διεύθυνσιν τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» Λεωφόρος Σωκράτους 35 Πειραιᾶ.

Η συνδρομὴ διὰ μὲν τὸ Ἐσωτερικὸν εἶνε δραχμαὶ 150, διὰ δὲ τὸ Ἐξωτερικὸν μία Λίρα Ἀγγλίας.

(Ἐκ τῆς Διευθύνσεως)

ΔΙΚΗΓΟΡΙΚΟΝ ΓΡΑΦΕΙΟΝ

Κ. Β. ΣΠΗΛΙΟΠΟΥΛΟΥ & Γ. Ν. ΑΙΓΙΑΛΕΙΔΟΥ

ΜΕΓΑΡΟΝ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΤΡΑΠΕΖΗΣ
ΟΜΗΡΟΥ 16 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ 40.326

Ναυτικαί, Ἐμπορικαί, Κληρονομικαί,
καὶ Φορολογικαί, Υποθέσεις.

ΑΠΟ ΤΟΝ ΛΙΜΕΝΑ ΤΟΥ ΣΑΟΥΘΑΜΠΤΟΝ

Η ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΑ ΜΟΝΙΜΟΣ ΔΕΞΑΜΕΝΗ ΤΟΥ ΚΟΣΜΟΥ

Έκκλησης έγγροις είναι να υμπληρωθῇ, ἀφ' οἷς ἐποχής ηρχόμενα εἰς τὸν λιμένα τοῦ Σουσιθάμπτον τὰ πρώτα σούβρα λημενικά ἔργα. Ἐκτοτε, αἱ ἐργασίαι τῆς δημιουργίας του καὶ τῆς προσαρμογῆς του πρὸς τὰς ἑκάστοτε ἀνάγκας του δὲν ἔπαυσαν, διότι ἡ πρόσδοξη του διὰ μέσου τῶν ἐπών ἦτο σταθερὰ καὶ ἡ αἰδῆσις τῆς ναυτιλίας του κινήσεως σπαυδαία. Αἱ μεγάλαι πρόσδοξοι τῆς Ναυπηγικῆς διοικητικαὶ διὰ τῆς ἀλληλοδιαδόχου ἐμφανίσεως δόλονὲ καὶ μεγαλύτερων εἰς δύκον πλωτῶν κολοσσῶν, ἡ ριζικὴ ἐπὶ τὰ βελτιώφ μετατροπὴ τῶν τεχνικῶν συνθηκῶν τῶν λιμένων καὶ αἱ μείζονες καθ' ἡμέραν ἀπαιτήσεις εἰς τὴν παροχὴν διευκολύνσεων τῆς ἔργασίς πλοιών καὶ φορτίων εἰς τοὺς λιμένας, ἥναγκασκον τὴν ἐταιρίαν τῶν Νοτίων Ἀγγλικῶν σιδηροδρόμων, εἰς ἣν ἀνήκει ἡ ἐκμετάλλευσις τοῦ λιμένος τούτου, νὰ προσῇ εἰς διαρείας ὄλικᾶς θυσίας, διὰ γὰ δημιουργήσῃ ἔνα ἀρτιον ἀπὸ πάσης ἀπόφεως λιμένα, ἀντάξιον τοῦ Ἀγγλικοῦ γητροῦ καὶ καλύπτοντα τὸ σύνολον τῶν πολλαπλῶν ἀναγκῶν τῆς ἐν κυτῷ ζωηρᾶς ναυτιλίας καὶ ἐμπορικῆς κινήσεως.

Κατά τό 1927 ή δις τῶν Νοτίων σιδηροδρόμων, ἐνισχύουσα
εῖται πλέον τὸν λιμένα τοῦ Σκούθαμπτον, ἔξεπόνησε σχέδιον κατα-
σκευῆς πολλῶν νέων καὶ μεγάλων ἔργων, ἡ ἐκτέλεσις τῶν δποτ-
ων συνεχίζεται μέχρι σήμερον. Αἱ παρούσαι ἔργασίαι εἰναι αἱ
σιδηρώτεραι πασῶν τῶν μέχρι τοῦδε, συμπληρώνουν δὲ τὰ ὑπάρ-
χοντα ἔργα καὶ ἐνισχύουν τὴν δυναμικότητα τοῦ δηλου λιμένος,
ἔφοδοιας θέντος κατὰ τὰ τελευταῖα ταῦτα ἔτη μὲ τὰς ἀρτιωτέρας
τεχνικὰς ἐγκαταστάσεις καὶ μὲ τὸν λιχυρότερον δυνατόν εἰς μη-
χανικὰ μέσα ἔξοπλισμόν.

AI NEAI MONIMOI ΔΕΞΑΜΕΝAI

“Ενα ἔχ τῶν κυριωτέρων ἔργων τοῦ ἐκτελουμένου προγράμματος είναι: ή κατασκευὴ τῆς νέας τεραποτίας μονήμου δεξαμενῆς. Αὐτούς ουσαὶ ἀπαντήσεις τοῦ δεξαμενούσιοῦ τῶν πλοίων, αἱ ἔντονοι ἀνάγκαι: μιᾶς ἀνέτου ἐργασίας καὶ ἡ ἐν γένει: πρόσδοσις τῆς ναυτιλίας, ἥγανον τὴν ἑταρίαν τῶν Νοτίων σιδηροδρόμων νὰ ἀποφεσίσῃ τὴν κατασκευὴν τῆς παρούσης δεξαμενῆς, ἔχοσθης τοιαύτας διαστάσεις, ὥστε, ὅχι μόνον τὰ μεγαλύτερα τῶν ὑπαρχόντων πλοίων νὰ δύναται: γὰ περιλαβόντας («Leviathan», «Mazestic», «Bengal», «Koungránter» τῶν 73.000 τ. γκρός.

Την έναρξη της μόνιμης δεξιαπολίτης κατασκευής θεωρείται είς Millbrook Point, Θάλασσα η οποία προστάθηκε από την πλεύση της στην περιοχή της Καρδίτσας τον Αύγουστο του 1933. Από την πλεύση της στην περιοχή της Καρδίτσας τον Αύγουστο του 1933.

Πρόκειται: — ένι λόγω — περὶ τῆς μεγαλυτέρας μονίμου δεξιαμεγής τοῦ Κόσμου. Αἱ διαστάσεις της είναι: 1200 ποδῶν μήκους, 135 ποδῶν πλάτους εἰς τὴν εἰσοδόν της, 47.6' ποδῶν δύνθους καὶ δών τῷ δέκαθρῳ τῆς τρόπιδος 4δ ποδῶν. Η δεξιαμεγή αὐτῇ θὰ κλείεται: διὰ τῆς ίδιας μεθόδου, οἷα καὶ ἡ τῆς δεξιαμεγῆς Trafalgar, ἦτοι: διὰ διοιλισθαίνοντος θυροπλοίου. Η σκέψις ὑποδιαιρέσεως τῆς εἰς δύο τμήματα διὰ τῆς κατασκευῆς διαμέσου χωρίσματος, ἐγκατελεῖ φθῆ διότι ἡ δοσὶς τῶν Νοτίων σιδηροδρόμων ἔχθη εἰς τὸ συμπέρασμα τοῦ περιττοῦ τοιωτῆς δαπάνης, δεδομένου δὲ πολὺ σπαχίως, ἀν μὴ ποτέ, δὲν θὰ πκραστῇ ἀνάγκη ταύτοχρόνου εἰς τὸ Σκουθάμπτον δεξιαμεγισμοῦ δύο πλωτῶν καλοσαῶν.

"Οταν ένα πλοίον εισέλθη εἰς τὴν νέαν ταύτην δεξαμενήν πρὸς ἐπισκευὴν ἡ καθαρισμὸν, θὰ παρίσταται ἀνάγκη διὰ τὴν ἑκκένωσίν της νὰ ἔχει τηληθοῖσυ ὅδατα 250.000 τόννων. Διὰ τὴν ἑντὸς 4ώρου περιήσιν τῆς ἐργασίας ταύτης ἐγκαθίστανται 4 κεντρόφυγες ἀντλίαι τῶν 54 λιτρῶν, λειτουργοῦσαι δι: ἡλεκτρικῶν κινητήρων δυνάμεως 1250 ίππων. Αἱ ἀντλίαι τοποθετοῦνται σύτῳ πας, ὅπτε νὰ δύνανται νὰ ἐργασθῶσι καὶ δι: ἐτέραν παραπλευρον δεξαμενήν, τῆς δοπίσις προβλέπεται εἰς τὸ προσεχὲς μέλλον ἡ κατασκευὴ. Τὸ σύγολον τῶν ἀντλιῶν δι: δλας τὰς ἀνά-

ΔΙΑ ΝΑ ΔΕΧΘΗ ΤΟ NEON «ΚΙΟΥΝΑΡΝΤΕΡ»

κας τῆς γέκς δεξιμεγῆς ἀνέρχεται: εἰς 18

ΑΙ ΝΕΩΤΕΡΑΙ ΕΦΑΡΜΟΓΑΙ

Ἡ παραμονὴ τῶν πλοίων εἰς τὴν γένευ δεξικενήν θὰ συστηται: εἰς σύστημα πρώτην φοράν ἐφαρμοζόμενον. Τὸ πανάρχαιον σύστημα τῶν ἵκρων μάτων διὰ τὴν ὑποστήρηξιν τοῦ σκάφους ἐκλεπτεῖ: τελείως. Τὰ τοιχώματα τῆς δεξικενῆς ταχύτης δὲν κτίζονται κάθετα, ἀλλὰ μὲ κεκλιμένας τὰς πλευράς, εἰς τρόπον ὡστε δῆμον θὰ παρέχεται: ἴνχανόν φαῖ εἰς τοὺς ὑπὸ τὰς βραχαὶ τοῦ πλοίου ἐργαζομένους, ἀλλὰ γὰρ συντελῆται: καὶ πολὺ ταχύτερον ἡ ἀποξήρανσις τῶν βραχιοχρωμάτων.

Πρός πρόληψιν ἀνωμαλιῶν κατὰ τὴν εἰσεδον τῶν πλοίων εἰς τὴν δεξιάμενήν καὶ πρὸς ἀκριβῆ κυθορίσμὸν τῆς θέσεως τῶν χαμηλῶν καὶ ἐπικλιγάνων τοῖχωμάτων, θὰ ὑπάρχουν ἀνά 200 πόδες ἀντερείσματα δεικνύοντα τὰς ἀποστάσεις τοῦ πλοίου ἐξ ἐκατέρᾳ τῶν πλευρῶν. Τὰ στηρίγματα τῆς τρόπιδος θὰ ἔχουν ὅψος 4.6 ποδῶν, οὕτως ὥστε θὰ παράμεινῃ ἐπαρκῆς χωρος διὰ τὴν διευκόλυνσιν τῆς ἐργασίας τοῦ τεχνικοῦ προσωπικοῦ κατωθεν τῶν υφάλων τοῦ πλοίου. Σπουδαία συζήτησις διεξήγεται: ηδη δύσου ἀφορᾷ τὰ στηρίγματα τῶν ἐπιτροπιδίων (bilge blocks).¹⁰ Ο ἐν χρήσει μηχανικὸς τύπος εἰς τὴν Tilbury Dock τοῦ Λογδίου δὲν ὑποστηρίζεται: υπὸ τῆς πλειονότητος τῶν τεχνικῶν, διότι: κρατεῖ ή αμφιβολία, ἂν θὰ δύναται: γάλ βαστάση μεγάλα βάρη.

ΑΙ ΔΙΑ ΤΩΝ ΓΕΡΑΝΩΝ ΕΓΚΟΛΙΑΙ

Τέσσαρες σειρές δικτυμάδων έξι έκχιστης πλευράς της δεξιαμενής προορίζονται διὰ τὴν ἄγοδον καὶ κάθισδον μέχρι του διυθού της τοῦ ἐργατικοῦ καὶ τεχνικοῦ προσωπικοῦ. Πρόκειται εἰπίσης γὰρ ἔγκαττασταθώσι· καὶ δύο ξύλιναι καταπλακταί (timber slides). Ἐπὶ τῆς μιᾶς πλευρᾶς τῆς δεξιαμενῆς θά διάρχη εἰς ἡλεκτροκίνητος γερανὸς μὲ δύναμιν ἀρσεως δάρους 50 τόννων, ἐνισχυόμενος δὲ καὶ ἀπὸ ἕνα διογθητικόν τοιούτον διὰ μικρότερα δάρη. Ἐπὶ τῆς ἑτέρας πλευρᾶς ἔγκαττασταται γερανὸς διὰ δάρη 10 τόννων, θά διάρχουν δὲ «ἐργάται» ἀγελκύσεως [capstans] 30 τόννων εἰς τὴν εἰσόδον τῆς δεξιαμενῆς καὶ 10 τόννων εἰς τὰς πλευράς της.

Ελήφθη τέλος όπ' όψιν καὶ τὸ ἐνδεχόμενον χρησιμοποιήσεως τῆς δεξαμενῆς διὰ περίπτωσιν εἰσόδου εἰς αὐτὴν καὶ εὐθείαν ἐκ τοῦ πελάγους πλοίων φερόντων ἐπιβάτας καὶ φορτίου, ἐλήφθη δὲ ρυχετικῇ πρόνοιᾳ κατασκευὴς ὑποστέγων διὰ τοὺς ἐπιβάτας καὶ ἀποθηκῶνδιά τὰ φορτία. Ή κατασκευὴ τῆς τεραστίας ταύτης δεξαμενῆς ἀπαιτεῖ ἐν τῷ συνόλῳ τῆς τὴν ἐκσκαφὴν καὶ ἀπόρροψιν χώματος δάρους 2.000.000 τόννων περίπου, ἐκτὸς τοῦ δύκου τῆς λίμνου διὰ τὴν κατασκευὴν τοῦ πρὸς τὴν δεξαμενὴν διαύλου ἀσφαλείας. Τὰ τείχη καὶ τὸ ἔδαφος τῆς θάλασσας τῆς δεξαμενῆς εἰσιθοροπαγοῦς κονιάματος 750.000 τόννων, ἢ δὲ διπάνη τοῦ δέλου ἔργου θά φθάσῃ γύρω τῶν 8.000.000 λιρῶν.

ΠΡΟΒΛΕΠΤΙΣ ΔΙΑ ΤΟ «ΚΙΟΥΝΑΡΝΤΕΡ»

Η κατασκευή της μεγάλης ταύτης δεξαμενής έξεπήγασεν άποδήν υκυπήγγειον του νέου «Κιουνάρντερ» τών 73.000 τόνων. Διάδον γίγαντα αὐτὸν της Θυλάσσης δέν ώπηρχε καμμία μόνιμος ή πλωτή δεξαμενή ίκανη να τὸν περιλαβεῖ. Απεφασίσθη τότε η λιμνούσις του ιωνιτέρω τεραστίου έργου και ή μετά πάσης σπουδῆς απτέλεσίς του, ἵνα ἀποπερατωθῇ ἐγκαίρως και δεχθῇ τὸ δημιώδες εποίησιν διὰ τὰς συμπληρωματικὰς τῆς ναυπηγήσεώς του ἔργασίας, φαλοχρωματισμὸν καὶ πλ. Πρὸς στιγμὴν ἐπὶ στεύθη, διτε ή δεξαμενή

δέν θά γιτούσαν έγκαιρως, διότι ή κατασκευή του «Κιουνάρτερ» έπροχώρει με καθημερινά άλματα.

Έπιγλωσσας ή αναστολή της ναυπηγήσεως και οι όροι αντεστράφησαν. Η Αγγλική κυβέρνησης, ήτις πρό 18 μηνών, ζητεί μόνον ήτο πρόσθυμος να ένισχυστε θλικώς τὴν κατασκευήν της νέας δεξαμενής, άλλα παρείχε και τὴν έγγυησήν της διὰ τὴν κάλυψην μέρους τῶν κινδύνων τῆς ναυπηγήσεως του «Κιουνάρτερ», ηλαζενή ήδη τακτικήν και ἐνέργειας τὸ δρυκώδες πλοίον εἰς τὸν «μαυροπίνακα τῆς λήθης». Μολαταύτα τὸ «Κιουνάρτερ» συγκινεῖ πάντοτε τὴν Αγγλικήν κοινήν γνώμην και ὑποδαυλίζει τὸ Εθνικόν γόνητρον.

«Η Παραχόσμιος γκυτιλία διέρχεται δεδικίας μίαν ἔντονον κρίσιν—λέγουν εἰς "Αγγλοι—ἄλλος" ή ἀποπεράτωσις του νέου «Κιουνάρτερ» εἰνες ἔργον ἀνάγκης διὰ νὰ δοθῇ μία ἔμπρακτος ἀπάντησις εἰς δσα κράτη ἐνισχύουν τὴν γκυτιλίαν και τὴν διομηχανίαν τῶν μὲ ἀρθρόνους ἐπιχορηγήσεις. Τὸ «Κιουνάρτερ» θὰ ἀποτελέσῃ σύμβολον πίστεως πρὸς τὸ μέλλον και τὴν ζωικότητα τῆς Αγγλικῆς ναυπηγικῆς διομηχανίας. Η μεγαλυτέρα δεξαμενή του Κόσμου ἀναμένεται εἰς τὸ Σκουζάμπτον νὰ φιλοξενήσῃ μὲ στοργὴν και μὲ φρικίαν τὸ μεγαλύτερον πλοίον ποὺ δηγώρισέ ποτε τὸ κῦρον. Αποτελεῖ τοῦτο μίαν Ἐθνικήν αἰγληνήν ἀνεκτιμένην ἀξίαν».

Ο ΠΕΙΡΑΪΚΟΣ ΛΙΜΝΗ ΚΑΤ' ΑΠΡΙΛΙΟΝ

Συμφώνως πρὸς τὴν ἐκδοθεῖσαν στατιστικὴν του Ο.Δ.Π. ή γκυτιλία κίνησης του Πειραιϊκού λιμένος κατά τὸν παραθόντα μῆναν Απρίλιον ανήλθεν εἰς 448 απόπλοια και μοτορίστες τ. νέτ 501.963 και εἰς 377 ιστιοφόρα 12.425 τόννων, ήτο δηλαδὴ μικρότερά της αντιστοιχού περιστινής κατά 127 απόπλοια 64.199 τόννων και κατά 59 ιστιοφόρα 1886 τόννων. Η κίνησης τῶν απόπλοιων κατανέμεται εἰς τὰς ακολούθους σηματίας:

| | | | | | | | |
|-----------|-----|--------|---------|------------|-----|--------|---------|
| Έλληνικά | 302 | τ. νέτ | 172.259 | Ιαπωνικά | 2 | τ. νέτ | 7.863 |
| Ιταλικά | 61 | > | 138.494 | Σοβιετικά | 6 | > | 6.373 |
| Αγγλικά | 19 | > | 42.549 | Ολλανδικά | 3 | > | 5.561 |
| Γαλλικά | 8 | > | 31.894 | Βουλγαρικά | 2 | > | 2.427 |
| Γερμανικά | 10 | > | 28.372 | Νορβηγικά | 2 | > | 1.627 |
| Τουρκικά | 8 | > | 24.792 | Δακικά | 2 | > | 1.265 |
| Αμερικαν. | 5 | > | 14.769 | Σουηδικά | 2 | > | 1.099 |
| Ρουμανικά | 11 | > | 11.779 | Πολωνικά | 1 | > | 840 |
| Σερβικά | 5 | > | 10.500 | Σύνολον | 448 | > | 501.963 |

Κατά τὸν αὐτὸν μῆναν ή εἰσαγωγὴ ἐμπορευμάτων ανήλθεν εἰς 132.630 τόννους και εἰς 63.103 κινητάς ζώων, ήτο δὲ μειωμένη ἔναντι τῆς περιουσίας κατά 33.298 τόννους ἐμπορευμάτων και κατά 35.067 κινητάς ζώων. Η ἐξαγωγὴ ανελθεῖσαν εἰς 17.772 τ. ἐμπορευμάτων και 97 σφράγια ήτο και αὐτὴ μειωμένη κατά 4719 τόννους ἐμπορευμάτων και κατά 1886 κινητάς ζώων.

Ως πρὸς τὴν διαμετακομιστικὴν κίνησιν, αὐτὴ ανήλθεν εἰς 26.020 τόννους ήτο δηλαδὴ μειωμένη και αὐτὴ ἔναντι του περιουσίου Απρίλιον κατά 5038 τόννους. Η ανωτέρω κίνησης κατανέμεται ως ἔνδειξη: «Εμπορεύματα ἐκ διαμετακομίσεως 1287 τόννοι, ἐκ μεταφορτώσεως 5527 τόννοι και πρὸς τὴν πλοίων 19.206 τόννοι.

Ο ΤΟΥΡΚΙΚΟΣ ΓΑΙΑΝΘΡΑΞ ΚΑΙ ΑΙ ΕΚ ΖΟΥΓΚΟΥΛΔΑΚ ΦΟΡΤΩΣΕΙΣ

Η κίνησης του Τουρκικού λιμένος του Ζουγκουλδάκη ἐσημείωσε κατά τὰ τελευταῖς ἔτη μίαν ἀξιόλογον πρόσδοτον. Απὸ τοῦ 1896 ή Γαλλική ἑταίρια «Société d' Heraclée» εἶχε λάβει τὸ προνόμιον τῆς ἐκμεταλλεύσεως τοῦ λιμένος τούτου, καθὼς και τῆς σιδηροδρομικῆς γραμμῆς τῆς ἐνόσησης τὰ γκιανθρωπούρυχεια μὲ τὴν πόλιν. Χάρις εἰς τὸν ὀργανισμὸν τῆς ἑταίριας ταύτης και εἰς τὰ μέσα, ἀτικά διαθέτει σήμερον, εἰνες δυνατὴ ή φόρτωσις 3500 τόννων γκιανθρώπων ήμερησίων.

Η προκυμαία του λιμένος, ή κατάλληλος διὰ τὴν παραβολὴν τῶν πλοίων, ἔχουσα μῆκος 1000 ποδῶν, ἐπεσκευάσθη ἀπὸ τὰς ζημίας που δέ πέστη κατὰ τὴν μεγάλην τρικυμίαν τοῦ περιουσίου Ιανουαρίου, εἰνες δε σύμμερον ἵκανη νὰ δεχθῇ δύο συγχρόνως πλοία πρὸς φόρτωσιν. Πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν διατίθενται εἴς γερανοί, διῶν ἐπιτυχάνεται ώριαίς φόρτωσις 50 τόννων.

Δύναται ἐπίσης, τὴν βοηθείαν «elevator» νὰ φορτώῃ ταῦτα χρόνως και ἔνα τρίτον ἀμβολίδιον 80 τόννους τὴν ὥραν. Ταῦτα, δύναται ἀφορᾶ τὰς βοηθείας μηχανικῶν μέσων φορτώσεις, διότι διπάρχει ἐν τῷ λιμένι διαθέσιμος και ἐπαρκής τις ἀλλοις χωροῖς διὰ μερικὰ ἀτμόπλοια προτιθέμενα νὰ φορτώσουν ἀπὸ φορτηγίδας.

Ο λιμὴν ἔχει δύνη ἵκανη νὰ ἐπιτρέψουν τὴν ἀκώλυτον προσέγ-

γισιν και φόρτωσιν σκαφῶν ἔχόντων δύναμις 23 ποδῶν, δύναντας δύμας ὑπὸ δρισμένας συνθήκες νὰ ἐλέγχονται εἰς τὸν λιμένα και σκάφη ἔχοντα δύναμις 25 ποδῶν. Διὰ τὰ πλοῖα, τὰ μὴ δυνάμενα νὰ εἰσπλεύσουν εἰς τὸν λιμένα πρὸς φόρτωσιν ή ἀνθράκευσιν, δύπλαρχουν ἀρκεταὶ εὔκολοι, καθιστῶσαι εὐχερῆ πως τὴν φόρτωσιν εἰς τὴν ἀνοικτὴν ράδαν, 600 τόννων ήμερησίως, καιροῦ ἐπιτρέποντος.

Η διεκή η παραγωγὴ γκιανθρώπων τῆς περιφερέας ταῦτης ἀνήρχετο τὸ 1913 εἰς 800.000 τόννους ἑταίρως, μεταπολεμικῶς δύμας ή παραγωγὴ αὐτὴ διεκθηδόν γρῦπαν, κατὰ τρόπον ὡστε τὸ παρελθόν ἔτος ἔφθασεν εἰς τὸ 1.500.000 τόννους. Προπολεμικῶς οὐδεμία ἔξαγωγὴ Τουρκικοῦ γκιανθρώπου ἐγίνετο, ἐνῷ κατὰ τὸ 1931 ἔφορτωθησαν ἐκ Ζουγκουλδάκη 70.000 τόννοι δι. Έλλάδα, 20.000 τόννοι διὰ Ρουμανίαν, και 50.000 τόννοι διὰ τὴν Ιταλίαν. Μετρότερα ἀλλα ποσά ἔφορτωθησαν δι. Αίγυπτον, Συρίαν και Βουλγαρίαν.

Τὸν τελευταῖον αὐτὸν καιρὸν αἱ ἀγοραὶ τῆς Αίγυπτου και τῆς Συρίας ἔδειχαν καποιοι λιδαίτερον ἐνδιαφέρον διὰ τὸν Τουρκικὸν γκιανθρώπου, ἐπίζεται δὲ, διτὶ αἱ πρὸς τὰς χώρας αὐτὰς ἔξαγωγα για ταχέως θὰ τονισθοῦν. Συνεπέκτι τούτου διπλογίας εἰς τὸν Βαλκανικόν τοῦτον διπλογίας εἰς τὸν 200.000 τόννων.

ΑΙΓΑΥΠΤΟΣ

Ο λιμὴν τῆς Αίγυπτου

Διακροδύντος τοῦ αἱ τριμήνου τρ. δ. ή γκυτιλία κίνησης τοῦ λιμένος τῆς Αίγυπτου διακρίνεται εἰς 476 κατάπλους πλοίων, ήτο δηλαδὴ καπως ταῦτης τῆς αντιστοίχου περιουσίας, διτὶ ή κίνησις εἰχε σημειωθεῖ μὲ 444 κατάπλους πλοίων. Η κίνησης τοῦ ἔφεταινού τριμήνου κατανέμεται εἰς τὰς ἀκολούθους 16 σηματίας:

| | | | | | | | |
|-----------|-----|------------|----|-----------|----|------------|---|
| Τιτανικά | 103 | Γερμανικά | 32 | Νορβηγικά | 16 | Ολλανδικά | 9 |
| Αγγλικά | 116 | Ην. Πολιτ. | 20 | Τουρκικά | 15 | Ιαπωνικά | 8 |
| Γερμανικά | 39 | Σουηδικά | 19 | Αίγυπτικά | 15 | Βουλγαρικά | 8 |
| Γαλλικά | 31 | Ρουμανικά | 18 | Ρωσικά | 11 | Βελγικά | 7 |

ΕΚΔΟΣΕΙΣ

Δρος ΑΝΑΣΤ. Ν. ΣΠΟΥΡΓΙΤΗ: Γενικὴ Ιδιωτικὴ Οίκονομικὴ. Εἰς δύκαδη τόμον 600 σελίδων, διγωστὸς σικενομελόγος και καθηγητὴ τῆς Ανωτάτης σχολῆς Εμπορικῶν και Οίκονομικῶν ἐπιστημῶν κ. Α. Σπουργίτης, χαρίζει εἰς τὴν Έλληνικὴν ιδιωτικὴν οίκονομιαν τὸ πρότον ἔργον, τὸ πραγματεύσμαν περὶ τῆς εἰδικής ταύτης ἐπιστημῆς, ἐξελίξεις εἰσάποδης εἰδρικομένης και εἰς αὐτὴν ἀκόμη τὴν Γερμανιαν. Τὴν «Γενικὴν Ιδιωτικὴν Οίκονομικὴν» δι συγγραφεῖς ἐν τῇ εἰσαγωγῇ του γαρακτηρίζει, ὡς τὴν ἐπιστήμην τῆς ἐρεύνης, τὴν ἀναλύσεως και τὴν συστηματοποίησεως δλων τὸν ἐνεργειακὸν ἔκεινων, δι' ὃν μία ἐπιχειρήσης κινεῖται ἐσωτερικός. «Εξετάζει τὸ ἐν τῷ ἐσωτερικῷ τῆς διπλαρίσεως ἐμφανιζόμενα φαινόμενα, τὴν δργάνωσιν, τὰ διλικά μέσα τῆς ἐνεργείας, τὴν σκόπιμον αὐτὸν χρησιμοποίησιν, τὰς πάσκαν αἰτῶν λεπτομέρειαν, ζητεῖ ν' ἀνέργη τὸν καθ' ξαστατο πρὸς τὸ δλον, θίγουσα και τὰς ἐσωτερικὰς ἀκηδηλώσεις, διότι πάσα επαγγελματικὴ ἐνέργεια ερχεται εἰς πλαφήν πρὸς τὸ ἐσωτερικὸν σύνολον.

Ούτοι, ἐκρήθην ἀνηγκαία ή δημιουργία τῆς νέας ταύτης ἐπιστήμης, ἐν διπλεῖσι: πρὸς τὴν Πολιτικὴν Οίκονομίαν, ήτις ἔξετάζει τοὺς παραγωγικοὺς καλάδους, ὡς μέλη ἔνος συνόλου και διερευνᾷ τὰ πρὸς ἀλλήλους σχέσεις, ἐν τῷ διλοκηρωτικῇ αὐτῶν δυναμικούτητη, παρέργως δλως ὑπεισερχομένη εἰς τὸν κώλουν τῆς ἐπαγγελματικῆς δργανωσεως και ἐνεργειακής, ἀπλῶς μόνον, διπος χρησιμοποίηση τὴν τοιωτήν γνωσιν χάριν τοῦ σκοποῦ, δι πειδώνεις. «Η Πολιτικὴ Οίκονομία» και ἡ «Ιδιωτικὴ Οίκονομικὴ» διακρίνονται, διότι ἐκάστη τούτων ἀναχωρεῖ ἀπὸ διαφόρους ἀφετηρίας. «Η Ιδιωτικὴ Οίκονομικὴ» στρέφει τὴν προσοχήν της εἰς τὰς ἔνδον πλευράς και τὸ πεδίον τῶν συμφερόντων. Παρ' δὲ ταῦτα τὰ δρια τῶν δύο ἐπιστημῶν είναι δυοδιάκριτα και παρέχεται ἀφορητὴ διεύθευσην, ποὺ ταῦτα κείνεται.

Η Ιδιωτικὴ Οίκονομικὴ είναι νέα ἐπιστήμη. Δὲν ἔλαβεν εἰσέται τὴν δρητικήν της μορφὴν και ἀκριβῶς διὰ τοῦ δ. κ. Α. Σπουργίτης είναι διξις τῆς ἐγγνωμοσύνης, διέρι τῆς σπουδαζούσης νεολαίας, ήτις μετ' ὅλην τὴν θετικήν την διαθέσιμην συγχρόνως μέσων την δραστηριότητα του, ὡς πλουτοποριακού καλάδου, ἀναπτέχει ιστορικῶς εἰς τὴν δλην του δράσιν και καταλήγει μὲ τὰς ἔνδεις φράσεις: «Ημεῖς εἰμεθα θαλασσούλιοι και εἰς τὴν θάλασσαν πρὸπει νὰ ζητήσωμεν τὴν ἐξέλιξιν τῶν οἰκονομικῶν μήνων δυνάμεων και τὴν ἀνάπτυξιν τοῦ πολιτισμοῦ μας».

Τὸ διδύλιον τοῦ κ. Α. Σπουργίτης ἀποτελεῖ ἔνα πολύτιμον ἀπόκτημα διὰ πάντας ἐπιχειρηματίαν, είτε ἐμπορος είναι ούτος, είτε διομήχανος, είτε ναυτιλος.

ΩΔΑΣΣΙΑ ΔΤΥΧΙΜΑΤΑ

ΕΝΑΓΗΣΑΝ ΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΜΑΣ
„Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ“ & „ΔΗΜ. ΠΑΝΤΕΛΗΣ“

Δύο σημαντικαὶ ἀπόλειαι πλοίων—εύτυχώς καὶ αἱ δύο χωρὶς θύματα—έσημειώθησαν κατὰ τὸ διαρροήσαν 15θμερον, στερήσασι τὴν ναυτιλίαν μας ἀπὸ ἵσαριθμους καλάς μονάδας τῆς, ἀπὸ τὰ φορτηγά «Κ. Χατζηπατέρας» τ. γκρδ. 4344 καὶ ναυπηγήσεως 1909, τοῦ ὅμωνύμου Οίκου καὶ «Δημ. Παντελῆς» τ. γκρδ. 4291 καὶ ναυπηγήσεως 1920, τῶν κ.α. ἀδελφῶν Παντελέ.

Τὸ ἀτύχημα τοῦ «Κ. Χατζηπατέρας» ἔλαβε χώραν ὑπὸ τὰς ἀκολούθους συνθήκας. Ἀποπλεύσαν τὸ σκάφος τοῦτο ἐκ Μασσαλίας κενὸν διὰ Πειραιᾶ προσήραξε, λόγῳ πυκνῆς ὁμίχλης εἰς τὸ μεταξὺ Κορσικῆς καὶ Σαρδηνίας στενὸν τὴν πρωῖν τῆς 2ας Μαΐου. Τὸ πρώτον ἐκπεμφθὲν φαδιοτηλεγράφημα τοῦ ἀνέφερε: «S.O.S. ἀπόπλοιον «Κ. Χατζηπατέρας». Εὐρισκόμεθα ἐν κινδύνῳ εἰς πλάτος 42°23'Β'. καὶ μῆκος 8°35'Α. Ἐγκενεύματα ἀνάκην βοηθείας.

Τὸ οδῆμα τοῦτο τὸ ἐπανέλαβον πολλάκις τὰ λαβόντα αὐτὸν ἀπόπλοια «Θεόφιλος Γκωτίλε» Γαλλικόν, δύο Ἰταλικὰ καὶ οἱ σταθμοὶ ἀσυμμάτου Λάδεστ, Ἀλεξανδρείας, Μαγιδώρας, Οὐζάν καὶ Μπονιφάτιο. Ολίγον βραδύτερον ἀπὸ τῆς ἐκπομπῆς τοῦ πρώτου σήματος κινδύνου, τὸ Ἰταλικὸν φορτηγόν «Valentino Coda» ἐφαδιοτηλεγράφει: «Ἐνδικόμεθα εἰς πλάτος 41°10'Β. καὶ μῆκος 8°40'Α. σπεύδητε εἰς βοήθειαν τοῦ κινδυνεύοντος Ἑλληνικοῦ πλοίου».

Ἐπηκολούθησε σειρὰ δῆλη φαδιοτηλεγραφημάτων περὶ τῆς ἐξελίξεως τοῦ κινδύνου καὶ τῆς θέσεως τοῦ σκάφους, διπερ εἶχε προσαράξει βορέως ἐπὶ βράχων παρὰ τὸ Αἴακιον τῆς Κορσικῆς καὶ εἰς ἀκριβῇ θέ-

η ὑδάτων. Ὁμοίως καὶ τὸ φόρπικ. Τὸ ὑπόλοιπον τμῆμα τοῦ σκάφους ἐπιπλέει, ἡ διαρροὴ δῆμος ἐπεκτείνεται διαρκῶς, τὸ δὲ μηχανοστάσιον πληροῦνται διαρκῶς ὑδάτων, ἄπινα καθίσταται ἀδύνατον νὰ συγκρατήσουν αἱ ἐργαζόμεναι ἀντλίαι τοῦ πλοίου. Ή κατάστασις κατόπιν τούτου ἀποβαίνει χειροτέρα, τὸ δὲ πλοίον ἀντιμετωπίζει ἀμεσον τὸν κινδυνον νὰ ἀποβῇ total loss.

Τὴν ἐπομένην δην Μαΐου ὁ καιρὸς ἐπειδεινῶθη ἔτι περισσότερον καὶ ἡ σωτηρία τοῦ πλοίου ἀπέβη προβληματική. Ὁ ἀσύμματός του ἡχογεστεύθη, τὸ δὲ πλήρωμά του προχειρεύειν ἀποβιβαζόμενον εἰς τὴν ἔηραν. Τὸ πλοίον εἶχεν ὑποστῇ ἐκτεταμένα ζημιάτα εἰς τὰ ὑφαλα κατωθὲν τῶν κυτῶν 1 καὶ 2 καὶ τῶν μπώνκερες, τμῆματα δὲ σκληρῶν βράχων εἶχον εἰσόδους ἐντὸς τοῦ πλοίου. Ἀμφότερα τὰ ναυαγοσωστικὰ κρίνοντα περιττήν τὴν παρουσίαν των καὶ καταδικασμένον τὸ πλοίον εἰς ἀπόλειαν, ἀνεχώρησαν.

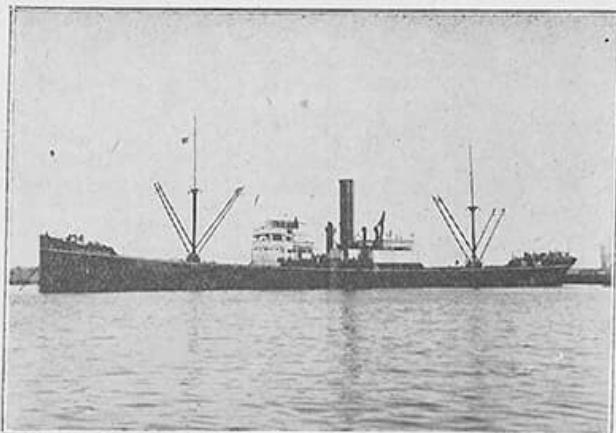
Κατόπιν τούτου ὅλοκληρον τὸ πλήρωμα καὶ ὁ πλοίαρχος κ. Κωνστ. Λεμός ἐγκατέλειψαν τὸ σκάφος τῶν ἀποβιβασθέντες εἰς τὴν ἔηραν. Ή τρικυμία συνεχίζεται, τὸ δὲ πλοίον κτυπώμενον ἀπὸ τὰ κύματα ὑφισταταί νέας καθ' ἡμέρας ζημιάς, καθισταμένης τῆς θέσεως τοῦ δυσχερεστέρας. Ἡδη κείται εἰς τὴν ἀνωτέρῳ θέσιν ἐγκαταλειμμένον καὶ ἡμιβυθισμένον, χωρὶς καμίαν περαιτέρω ἐλπίδα διασώσεως. Τὸ πλήρωμα ἐπανέρχεται εἰς Πειραιά.

ΤΟ ΝΑΥΑΓΙΟΝ ΤΟΥ «ΔΗΜ. ΠΑΝΤΕΛΗ»

Τὸ φορτηγόν τοῦτο ἀπέπλευσεν ἐκ Μπάρρου μὲ 7500 τόννους γαιανθράκων (ὅμοια μετά τῶν μπώνκερες του) διὰ τὸ Μπονένος. Αὔρες, διατάσσεται ἀνοικτὰ τοῦ Ἀγίου Βικεντίου οὐνήντησε σφραγοτάπην θαλασσοταραχῆν, πρὸς τὴν ὁποίαν καὶ ἐπάλαισεν ἀπεγνωσμένως, μέχρις τοῦ καταλυόμενον ἐπικινδύνως ἀπὸ τὸ εἰσρέοντα εἰς τὰ κύτη τοῦ δύτατα καὶ ἵνα μὴ καταποντισθῇ ἐν τῷ πελάγει, ἐρρίφθη ἐπὶ τῆς πλησιεστέρας ἀκτῆς Brava, δύον καὶ ἑνεσφηνῶθη ἐπὶ ύφαλον.

Τὸ ἀτύχημα ἐγένετο τὴν 7ην Μαΐου, ἀνηγγέλθη δὲ ἐκ Λονδίνου διὰ τοῦ ἀσυμμάτου, ως ἔξης: «Τηλεγράφημα ἐκ τοῦ Ἀγίου Βικεντίου τοῦ Πρασίνου Ἀκρωτηρίου ἀναφέρει, ὅτι τὸ ἀπόπλοιον «Δημήτριος Παντελῆς», διαρκούσῃς βιάσιας τρικυμίας, προσέκρουσεν ἐπὶ ύφαλον ἐγγύτατα καὶ μετένησε πρὸς τὴν ἀκτὴν τῆς νησίδος Brava. Τὰ ὑδάτα κατέκλυσαν πλείστα διαμερίσματα τοῦ κύτου, τὸ δὲ πλοίον εὑρίσκεται εἰς ἐπικινδύνον θέσιν, χωρὶς ὅμως νὰ ὑπάρχῃ ἀμεσος ἀπειλὴ τῆς ζωῆς τοῦ πληρώματος του».

Δύο ἡμέρας ἀργότερον διεβιβάσθη ἐκ Λονδίνου τὸ ἀκόλουθον τηλήμα τοῦ Αθηναϊκοῦ πρακτορείου: «Ο πλοίαρχος τοῦ ἔξοκείλαντος εἰς Αγ. Βικεντίου τοῦ Πρασίνου Ακρωτηρίου φορτηγοῦ «Δημήτριος Παντελῆς» πληροφορεῖ, ὅτι τὸ μεγαλύτερον μέρος τοῦ πληρώματος ἐγκατέλειψε τὸ πλοίον ἀποβιβασθὲν εἰς Brava. Αἱ ἀρχαι τῆς νησίδος:



Τὸ φορτηγόν «Κ. Χατζηπατέρας»

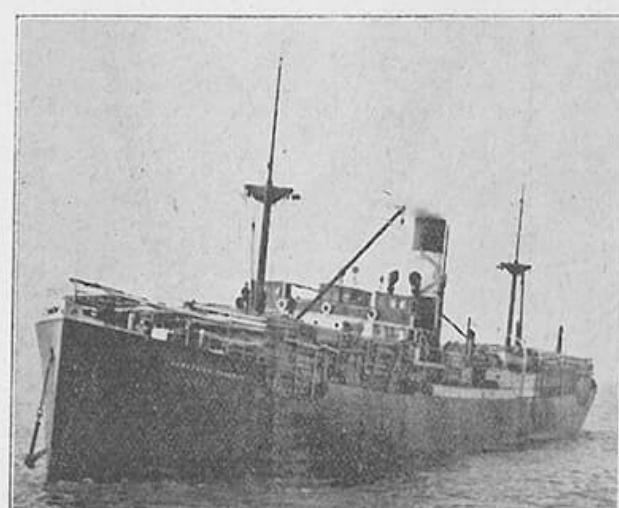
στιν πλάτους 42 Β. καὶ μῆκος 8 Α. Τὸ σκάφος εἰδοποίησεν, ὅτι ὑπέστη ρήγματα εἰς τὰ ύφαλα καὶ ὅτι τὰ πρωδαία κύτη τοῦ διαρρέοντος, ἐλαβε δὲ τὴν ἀπάντησιν, ὅτι σπεύδουν εἰς βοήθειαν τοῦ τὸ Δανικὸν ναυαγοσωστικὸν «Freja» ἐκ Μασσαλίας καὶ τὸ Ἰταλικὸν «Romano» ἐκ Σαρδηνίας.

Κατὰ τὴν προσάραξιν ἐπεκράτει πυκνοτάτη ὁμίχλη, ἡ δὲ ὑδασσα ἡτο σχεδὸν γαληνιά. Δυστυχώς τὴν νύκτα τῆς 2ας πρὸς τὴν 3ην Μαΐου ἐπεκράτησε κακοκαιρία, ἐνισχυθεῖσα πολὺ κατὰ τὰς ἀκολούθους ἡμέρας. Τοιουτορρόπως, διατάσσεται τὴν 3ην Μαΐου ἔφεσαν παρὰ τὸ προσφραγένον πλοίον τα δύο ναυαγοσωστικὰ, δὲν ἡδυνήθησαν νὰ ἐπιληφθῶσι τον ἔφρον τον, ἀλλ' οὐτε καὶ νὰ φύουν κάν δύτας πρὸς ἐπιθεώρησην τῶν ύφαλων καὶ ἐξαριθώσιν τῶν προξενηθέντων εἰς αὐτὰ ὡρημάτων.

Τὸ πλοίον ἐφαδιοτηλεγράφησε τότε: «G.M.T. Η θέσις μας χειροτερεύειν. Ἐνεργασθούσαν ὑδάτα καὶ εἰς τὸ μηχανοστάσιον». Κατὰ τὸ διάστημα αὐτὸν ὁ «Κ. Χατζηπατέρας» ἀνεγράφει εἰς τὰς Λονδινείους ἀντασφαλείας μὲ 30 οἱο γκρέας, είτα ἀνῆλθεν εἰς τὰς 50 οἱο, μετέπειτα εἰς τὰς 45 οἱο καὶ τέλος, ὅταν ἀνηγγέλθη ἡ ἐγκατάλειψις του, ἐφάδεσε τὰς 80 οἱο γκρέας.

Η ΕΓΚΑΤΑΛΕΙΨΙΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

Τὴν 4ην Μαΐου ὁ σταθμὸς Maddalena τῆς Σαρδηνίας ἀνήγγειλεν, ὅτι τὸ φορτηγόν «Κ. Χατζηπατέρας» παρέμενε προσφραγένον ἐπικινδύνων εἰς θέσιν Punta Vinola, παρὰ τὸ Αἴακιον καὶ διὰ ὁ φάσις ἐπὶ τόπου ἀντιπρόσωπος τῶν ιδιοκτητῶν ἀναφέρει, ὅτι τὰ ύφαλα τῶν κυτῶν No 1 καὶ 2 ἐπικάθηνται τοῦ βραχώδους βυθοῦ καὶ εἰνε πλή-



Τὸ φορτηγόν «Δημ. Παντελῆς»

θεωροῦν τὸ πλοίον ως ἀπολεσθέν, ἐλπίζουν δὲ μόνον, ὅτι θέλει καταστῆ δυνατή διάσωσης ἐνός τημάτος ἐκ τοῦ γαιανθράκοφορτίου».

Ἐκ τῆς νησίδος Brava, κειμένης 130 μίλια μακράν τοῦ Ἀγίου Βικεντίου, διεβιβάσθησαν εἰς Πειραιά τηλεγραφήματα, κατὰ τὰ ὅποια τὸ σκάφος, ἀφοῦ προτήρεον ἐδοκιμάσθη σκληρῶς ἀπὸ μίαν βραχεῖαν θαλασσοταραχῆν, προσήραξε τέλος ἐπὶ βραχώδους ύφαλου. Τὸ κατάστρωμά του, διαρκούσῃς τῆς πάλης πρὸς τὰ κύματα κυριολεκτικῶς ἐσφράσθη. Τὸ φόρπικ, τὰ κύτη Nol καὶ 2 καὶ τὸ κρές—μπώνκερο κα-

τεκλύσθησαν άπό τά δύοτα εύθυνα μετά την πρόσκρουσιν. Αἱ καταβληθείσαι προσπάθειαι πρός ανέλκυσιν απέβησαν ακαρποί, τὸ δὲ πλοῖον δέον νὰ θεωρηθῇ, ὡς total loss, διότι άναμένεται ὅπο στιγμῆς εἰς στιγμὴν νὰ κοπῇ εἰς δύο. Ο πλοίαρχος κ. Αθαν. Εὐγενίδης καὶ τὸ πλήρωμα απέβιβασθησαν οὐδον εἰς τὴν ήπειρον, ὁ δὲ πλοίαρχος παρακολούνει τὰς περιστέρων ἐργασίας διασώσεως τμῆματος τοῦ φορτίου.

Τὸ ναυαγήσαν φορτηγόν μας ἦτο ἀπό τὰ ὠραιότερα σκάφη τοῦ Ἑλληνικοῦ Ἐμπορικοῦ στόλου, κατεσκευασθη ἀπὸ τὸ 1920 ἐν Ἀγγλίᾳ διὰ λογαριασμὸν τοῦ ἐφοριαστικοῦ Οἴκου τῶν κ.κ. ἀδελφῶν Παντελῆ. Ἡ ναυπήγησίς του, λόγῳ τοῦ υψηλοῦ τότε κόστους τῶν ναυπηγεσιῶν, εἶχε στοιχεῖ 285.000 λίρας. "Ηδη ἦτο ἡ σφαλισμένον ἀντὶ 21.000 λιρῶν, διότι ἡ 42.000 λιρῶν τοιαῦτη εἶλη λήξει τὴν 15ην Ἀπριλίου, ἡ δ' ἀνανέωσις ἔγενετο διὰ μικρότερον ποσὸν διὰ λόγους οἰκονομίας.

Ο ἔκ σελίνιων 9ην ναύλος του διὰ τὴν μεταφορὰν Ἀγγλικοῦ γαιανθρακοφορτίου εἰς τὸ Μπουένος "Αὔρες, ἥτο καὶ αὐτὸς ἡ σφαλισμένος ἀντὶ τοῦ χαμηλοῦ ποσοῦ τῶν 1200 λιρῶν.

ΑΝΕΙΔΚΥΣΘΗ ΤΟ "PROVIDENCE" ΠΥΡΚΑΪΑ ΕΠΙ ΓΕΡΜΑΝΙΚΟΥ

Τὸ Γαλλικόν ὑπερωκεάνιον «Providence» τ. γκρός 11.996 (τοῦ 1920), ὅπερ εἶχεν ἔξοχειλες ἐπὶ βράχων εἰς τὴν Ἰμβρον, ἀνελκύσθη πρὸ ἀδόμαδος, ἀλλὰ λόγῳ τῆς κακοκαιρίας καὶ τῆς μῆτελείας φράξεως τῶν ρυγμάτων του·οί Τοῦρκοι γνωγοσῶσται τὸ προσήρχεν ἐν νέου. "Ηδη χθεσινὸν ραδῆμα ἀναφέρει, ὅτι ἀνελκυσθεὶς τελειῶται ἐρρυμουλκήθη εἰς τὰ Δαρδανέλλια, διόπου μετὰ προσωριγκῆς ἐπισκευασθῆται ἡ Μασσαλία.

—Αφ' ἑτέρου τὸ Γερμανικὸν φορτηγὸν «Argenfels» τ. γκρός 5685 (τοῦ 1910) ἐζήντει τὴν 13ην τρ. μ. διὰ τοῦ ἀσυρμάτου του βοήθειαν, συνεπείᾳ μεγάλης πυρκαϊᾶς ἐκραγείσης εἰς ἐν τῷ κυτῶν του. Τὸ σκάφος εὑρίσκετο πλησίον τῆς Μάλτας, εἰς τὸν λιμένα τῆς δοπίας καὶ κατέφυγε, κατὰ νεώτερον χθεσινὸν ραδῆμα του.

ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΕΙΣ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΛΟΙΑ

Κατὰ τὸ λήξιν 15θήμερον ἐσημειώθησαν τὰ ἀκόλουθα ἀτυχήματα εἰς Ἑλληνικὰ ἀτεμπόλια:

«Κωστῆς». Ἐξεκαλουθεὶς νὰ παραμένῃ προσγραμμένον ἔγγυς τοῦ Κέρτου. Κατὰ τὰς ἐκείθεν νεωτέρας πληρωφορίας, αἱ ναυαγοσωστικαὶ ἐργασίαι ἀπέτυχον λόγῳ τῆς κακοκαιρίας, ἡ δὲ ἐξάντλησις τῶν δελάτων ἀπὸ τὰ κύτη τοῦ πλοίου κατέστη ἀδύνατος. (Άρι. 30)

«Κάσσος». Συνεκρύσθη ἀλαρρόθες ἐντὸς τοῦ λιμένος τοῦ Ροζάριο πέτρας τοῦ φορτηγοῦ «Desion», ὑπέστη δὲ μικράς τινας μόνον ζημιάς, αἰτινας καὶ ἐπισκευασθησαν ὑπὸ τοῦ πληρώματος του. (Ματ. 1)

«Βιργίνια Μαυρολέωνα». Ἐπιθεωρήθησεν εἰς Λάς Ροσέλ εὐρέθη ἔχον τρία ἀλάσματα βελαρμάνων. (Ματ. 2)

«Στολ. Κουτσοδόντης». Ἐφθασεν εἰς Κίελον, κανόν, προκειμένου νὰ ἀπιθεωρηθῇ περὶ τοῦ αὐτοῦ ἀντιπροσώπου τοῦ Λόδη καὶ δεσμανεισθῇ πρὸς ἀδεκτήσιμους καὶ ἐπισκευὴν ζημιῶν, ἀς ὑπέστη πρὸ καιροῦ κατὰ τὴν ἐν Δαρδανέλλοις προσάρξειν του. Πράγματι, εἰσῆλθεν τὸ πλοῖον εἰς τὰς δεξιμενάς, οὐδεμία δὲ σοβαρά ζημία ἀναφέρθη εἰς τὰ ἀλάσματα τῶν ὑφαλων του, ἐντὸς τῆς μεταποίησεως μερικῶν ἥλων.

Οἱ ἐπιθεωρητῆς ἔγνωματευσεν διὰ τοῦ ἀνοίγματος καὶ καθαρίσμοι τῶν μηχανῶν, καθὼς ἐπίσης νὰ λυθῇ καὶ ἐπιχοθῇ τημῆτα τοῦ ἀξονος καὶ νὰ ὑφωθῇ τὸ πηδάλιον. Τρία ἀλάσματα τοῦ πλοίου βλάβεντα ἀπὸ τὸ Τουρκικὸν ναυαγοσωστικόν κατὰ τὴν ἀνέλκυσιν τοῦ πλοίου, οὐδὲ ἐξαγθῆσις πρὸς ἐπισκευήν. Τημῆτα τὸν παραπέτων θὰ ἀνανεωθῇ καὶ θὰ ἐπιδιορθωθεῖν τὰ δερούλων. Τὰ ἐργοστάταια Howaldswerkε διετάχθησαν ν' ἀνοίξουν τὰς μηχανάς.

Οἱ πλοιοκτῆται, ἐδήλωσαν, ὅτι προτιμοῦν νὰ ὑποστῇ τὸ σκάφος των τόσων ἐπισκευάς, διότι θὰ τῷ ἐξασφαλίσουν τὴν μάργιν τὸν Αἴγαλος ναυαπλιού του. Μετά τὸ ἀνοίγμα των μηχανῶν θὰ γίνη δευτέρα, περισσότερον ἐπιστραμμένη, ἐπιθεωρησης τοῦ πλοίου. (Ματ. 3)

«Γέρο Κρεράζ». Ὁ ἐν Χιλῇ ἀντιπρόσωπος τοῦ Ἀγγλικοῦ Λόδη ἀναφέρει, ὅτι τὸ αἰρ «Γέρο - Κρεράζ», ὅπερ παρεπλανάτο εἰς τὸν Βιργίνιον ἔρημον πληρώματος καὶ διπερ ἐβίθησε πρὸ καιροῦ τὸ σπαῖδαν εἰς βοήθειαν του μικρὸν αἰρ «Antarcticο» ἀνευθύνης τῷ πλάγιῳ ὑπὸ τοῦ δονθητικοῦ πλοίου τοῦ Χιλιανοῦ στόλου «Gabrales» καὶ προσθετέν ἐρρυμουλκήθη ἐκ νέου εἰς Magallanes. (Ματ. 3)

«Αντώνιος Βροντίσης». Ἀποπλεῖσαν ἐκ Μαρπόλεως μὲ πλήρες φορτίον γαιανθράκων διὰ τὴν Μεσόγεον ἐξεκατεῖς, λόγῳ τῆς πυκνῆς διέγλης ἀνοίκτη τοῦ Καρπάθου προσβούν διεθοῖ τοῦ Βοσπόρου καὶ ἐξήγησε δοθῆσαι. Επιχρετεῖ γαλήνην. Κατὰ νεωτέραν τηλεγραφικήν πληροφορίαν ἐφθασεν ἐπὶ τόπου τὸ Τουρκικὸν ναυαγοσωστικόν «Adaleto» καὶ ἀκλειστεῖ διὰ τὴν ἀνέλκυσιν συμβόλαιον τύπου Λόδη. Τὸ σκάφος δονθούμανον ἀπὸ τὸ ναυαγοσωστικὸν ἀνειλκύσθη χωρὶς νὰ παραστῇ ἀνάγκη ἐκφορτώσεως τμῆματος τοῦ γαιανθρακοφορτίου του. (Ματ. 3-4)

«Πάνος». Κατευθυνόμενον ἐκ Ροζάριο διὰ Λέσ. Πάλμας (διαταγῆς) εἰσῆλθεν εἰς τὸ λιμένα τοῦ Μοντεβίδεο πρὸς ἐπισκευὴν διάδημας τῆς περιστροφικῆς αὐτοῦ ἀντίλιας. Ο ἐπιθεωρητὴς συνέστησε προσωρινὴν ἐπισκευὴν, εἰ-

ζητήθησαν δὲ προσφοραὶ ἀπό τὰ ἑκατὸν μηχανουργεῖα.

(Ματ. 4)

«Πίτα Χανδρῆ». Περιπλανάτο τὰς ἐπισκευαστικὰς του καὶ συμπληρώσαν τὴν ἀπανανφόρτωσιν του τὸν ἔλατον πιστοποιητικὸν ναυαπλούτος (Veritas) καὶ ἀπέλαυνε διὰ τὸν προσφορούμενον του.

(Ματ. 6)

«Μερόπη». Ἐνθετέλεις ἐπισκευήν εἰς τὸν Πιερικόν λημένα ἐσημειώθη ἐν τῷ πλοίῳ. Ἐπὶ τόπου ἐπλεύσας τὸ ναυαγοσωστικόν «Αγιος Νικόλαος» διπερ ἀπεράσην ἀποτελεσματικής βοήθειας εἰς τὸ σκάφος, ἐντοπίσαν τὸ πῦρ καὶ καταχώσαν τελικῷ αὐτῷ μετὰ τριώρων προσπάθειαν. Αἱ ζημιὲς τοῦ σκάφους δὲν είναι σοβαρές, κατεπειράθησαν διμῶς ἀρκετά ὀλικά του.

(Ματ. 7)

«Μαργαρίτα»: Φέρον φορτίον ἀλατος ἐκ Μαρπόλεως διὰ δούναδιν προσήγαγεν εἰς τὸ στόμιον τοῦ ποτοσιοῦ, ανειλκύσθη δὲ δραδύτερον κατόπιν παροχής σχετικῆς βοήθειας.

(Ματ. 9)

«Λακωνικός»: Οταν τὸ φορτηγὸν τοῦτο ἐπλεύριζεν εἰς τὰ ντόκα τοῦ Γαλαζίου πρὸς ἐκφόρτωσιν γενικοῦ φορτίου προσέκρουσε ἐπὶ τοῦ Σονδικοῦ αὶ π «Osterland». Ζημιές τινάς ὑπέστη τὸ δεύτερον

(Ματ. 10)

ΑΙ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΙ ΑΠΩΛΕΙΑΙ ΠΛΟΙΩΝ

ΚΑΤΑ ΤΟ Α'. ΤΡΙΜΗΝΟΝ ΤΟΥ 1932

Συμφώνως πρὸς τὴν ἀκιδοθεῖσαν ἐπίσημην στατιστικὴν τοῦ Λόδη αἱ ἀπώλειαι τῆς Παγκοσμίου ναυτιλίας ἐκ θαλασσίων κινδύνων ἀνήλθον κατὰ τὸν μῆνα Μάρτιον εἰς 8 πλοῖα, τ. γκρός 23.776, ἐνῷ τὸν Μάρτιον π. ἔ. εἰλον ἀπολεσθῆ 25 πλοῖα, τόννων γκρός 45.303 καὶ τὸν Μάρτιον τοῦ 1930 15 πλοῖα τ. γκρός 19.354. Αἱ ἀπώλειαι τοῦ ἐφετεινοῦ Μάρτιου κατανέμονται εἰς τὰς ἀκολούθους σηματίσεις:

| | | | | | | | |
|-----------|---|----------|-------|-----------|---|----------|--------|
| Αγγλικάν | 3 | τ. γκρός | 9.234 | Νορβηγικά | 1 | τ. γκρός | 584 |
| Αμερικαν. | 1 | > | 5.020 | Ισπανικά | 1 | > | 4.157 |
| Ιαπωνικά | 2 | > | 4.781 | Σύνολον | 8 | > | 23.776 |

Αἱ κατὰ τὸν αὐτὸν μῆνα σημειωθεῖσαι διλοικαὶ ἀπώλειαι καὶ μερικαὶ ἀξιρίαι πλοίων ἀνήλθον εἰς 168 ἔναντι 662 τοῦ Μάρτιου 1931, ἔναντι 629 τοῦ Μάρτιου 1930 καὶ 915 τοῦ Μάρτιου 1929. Αἱ ἐφετειναὶ ἀξιρίαι κατανέμονται εἰς τὰς ἀκολούθους σηματίσεις:

| | |
|-------------------------------------|-----|
| Συνεπιάζ ζημιῶν ἐκ τρικυμίας | 42 |
| Ναυάγια καὶ ἐγκαταλείψεις | 3 |
| Προσαράξεις καὶ προσκρούσεις | 104 |
| Συνεπιάζ συγκρούσεων | 103 |
| Πυρκαϊαὶ καὶ ἐκρήξεις | 33 |
| Εἰς ἄγνοιαν (ἀντανθροποιοῦσι) | 1 |
| Ζημιά: μηχανῶν, ἀξονῶν καὶ πηδαλίων | 74 |
| Ἐκ παντούων διλοικῶν ἀφορμῶν | 108 |
| Σύνολον ἀδαριῶν μηγός Μάρτιου : | 468 |

Σύνολον ἀδαριῶν μηγός Μάρτιου :

| | | | | | | | |
|--|----|----------|--------|-----------|---|----------|-------|
| Ιαπωνικά | 6 | τ. γκρός | 21.861 | Δανικά | 1 | τ. γκρός | 2.940 |
| Αγγλικάν | 8 | > | 13.877 | Γαλλικά | 1 | > | 2.830 |
| Αμερικαν. | 3 | > | 7.426 | Νορβηγικά | 2 | > | 2.283 |
| Ισπανικά | 1 | > | 4.157 | Εσθονικά | 1 | > | 1.333 |
| Λετονικά | 1 | > | 3.183 | Σουηδικά | 1 | > | 1.179 |
| Έλληπνικά | 1 | > | 3.004 | Χιλιαν. | 1 | > | 605 |
| Σύνολον διλοικῶν ἀπώλειῶν αἰρ «τριμήνου» : | 27 | > | 64.678 | | | | |

Τὸ σημειώμενον ἐν τὸν Ελληνικὸν είναι τὸ ναυαγῆσαν ταρά τὰς Φλέδας φορτηγὸν «Μηνᾶς». Πέρσαι κατέ τὸ αἱ. Ζημιῶν είχον ἀπολεσθῆ 4 Ελληνικά πλοῖα πλοιαὶ τ. γκρός 13.724, κατέ δὲ τὸ αἱ. τριμήνου τοῦ 1930 είχεν ἀπολεσθῆ ἐν τ. γκρός 2419. Γενικῶς αἱ διλοικαὶ ἀπώλειαι καὶ μερικαὶ ἀδαρίαι πλοίων ἀνήλθον κατέ τὸ αἱ. τριμήνου τοῦ τρ. έ. εἰς 1485, ἔνα τ. 1894 τοῦ ιδίου χρονικοῦ διαστήματος τοῦ π.ξ., 2261 τοῦ αἱ. τριμήνου 1930 καὶ 2488 τοῦ αἱ. τριμήνου τοῦ έτους 1929. Αἱ ἀδαρίαι τοῦ ἐφετεινοῦ τριμήνου κατανέμονται εἰς τὰς ἀκολούθους σηματίσεις :

| | |
|---------------------------------------|------|
| Συνεπιάζ ζημιῶν ἐκ τρικυμίας | 148 |
| Ναυάγια καὶ ἐγκαταλείψεις | 5 |
| Προσαράξεις καὶ προσκρούσεις | 322 |
| Συνεπιάζ συγκρούσεων | 373 |
| Πυρκαϊαὶ καὶ ἐκρήξεις | 80 |
| Εἰς ἄγνοιαν (ἀντανθροποιοῦσι) | 2 |
| Ζημιά: μηχανῶν, ἀξονῶν καὶ πηδαλίων | 216 |
| Ἐκ παντούων διλοικῶν ἀφορμῶν | 339 |
| Σύνολον ἀδαριῶν τοῦ τριμήνου τρ. έ. : | 1485 |

ΑΙ ΑΝΩΡΑΚΕΥΣΕΙΣ ΕΙΣ ΤΟ ΓΙΒΡΑΛΤΑΡ

Εἰς τὸν Λονδίνειον ναυτικὸν τόπον ἀδημοσιεύθη ἀρκετὰ ἀνδιαφέροντα και τοὺς "Ελληνας ἀφοπλιστὰς ἀνακοινωνεῖς, καθ' ἓντος 1ης Μαΐου τὰ προσεγγίζοντα εἰς τὸν Ηεράλταρο ἀτμόπλοια πρὸς ἀνθράκους ἀπεκτάται τὰς πληρωμῆς λιμενικῶν δικαιωμάτων.



ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ ΤΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΝΑΥΛΑΓΟΡΑΣ

Χαλαρά και άνευ γενικωτέρου ένδιαιφέροντος ήδη εθνής ναυλαγορά κατά τὸ διαρρεύσαν 150ήμερον. Τὰς πρώτας ήμέρας τοῦ Μαΐου ή ζήτησις χωρητικότητος, ἀκόμη καὶ ἐν τοῦ Πλέιτ, ὑπῆρχεν διθενεστάτη, συνέτεινον δὲ εἰς τοῦτο πρὸς τοὺς ἄλλους καὶ αἱ εἰς Κόντινεντ καὶ Νότ. Ἀμερικὴν μεσολαβήσασι τοπικαὶ ἔσται. Ἡ πληροφορία δύμως, δὲ τὰ Σοδίετ ἡρχισαν ἀγοράζοντα σίτου ἐκ τῶν διαφόρων ξένων ἀγορῶν, ἐδημιούργησε ποιάν τινα ἀναζωπύρησιν τῆς ἀγορᾶς καὶ, ἀν καὶ δὲν ἐγγάσθη εἰσέτι η̄ ἔκτασις τῶν Ρωσσικῶν ἀναγκῶν, αἱ πρώται πληροφορίαι συγεκράτησαν ἀπό περαιτέρω ὑπότιμησιν τὰς τιμὰς τῶν γυχών.

Τὰς ἐπομένας ήμέρας αἱ ἀγοραὶ τῶν Σοδίετ, λόγῳ τῶν γενομένων ναυλώσεων, διηκριγίσθησαν διπλασιῶς. Πολλὰ ἀτμόπλοια ἐκλείσθησαν ἐκ Βαγκούσθερδια Βλαδιβοστόκ, ἀγοραὶ δὲ σίτου ἐπραγματοποιήθησαν καὶ ἀπὸ τὴν Αὔστραλιαν. Δὲν εἰχε μέχρι τῆς 10 ης τοῦ μηνὸς ἔξακριθωθῆ, ἐν τοῖς Ρωσσοῖς θάλασσαῖς καὶ πρὸς τὸ Πλέιτ. Πάντως εἶναι πρόωρον ἀκόμη γὰρ καθορισθῆ μέχρι ποιού σημείου θὰ ἐκταθῇ ὁ ἀντίκτυπος ἐπὶ τῆς Ηγακοσμίου ναυλαγορᾶς ἐκ τῶν Ρωσσικῶν εἰσαγωγῶν γεννημάτων. Εἶναι δύμως τόσον μαρασμώδης η̄ κατάστασις, ὥστε οἰδαδήποτε ζήτησις τονγάζ καὶ ἐὰν σημειωθῇ, ἔστω καὶ περιωρισμένης κλίμακος—θὰ γίνη δεκτὴ μετὰ προφανοῦς ἀνακούφισεως.

Πλέιτ: Παρὰ τὸν δύκον τῶν ἐκείθεν ναυλώσεων, τοσκύτη ὑπῆρχεν η̄ πίεσις τοῦ ἀθρόως προσφερομένου τονγάζ, ὥστε οἱ φορτωταὶ ἡδυγύθησαν εὐχερέστατα γὰρ καλύψουν τὰς ἀνάγκας τῶν καὶ εἰς τιμᾶς ναύλων τόσου χαμηλάς, δισού δὲν ποτὲ ἀλλοτε ἐσημειώθησαν κατὰ τὴν παρούσαν ἐποχὴν τῆς ἐντατικῆς ἔξαγωγῆς γεννημάτων.

Ἄλι τικαὶ διεκμάνθησαν ἀπὸ 17) ἔως 17)6 ἀπὸ Σάντα Λορέντζο δι: Ἀγγλίαν—Κόντινεντ, μὲ ἀμεσον φόρτωσιν, διὰ μέτρια σκάφη, 18)9—19)— διὰ Δανίαν, ἀπὸ Νεκότσεα δὲ σκάφη 6—7000 τόνων ἐπληρώθησαν δι: Ἀμβέρσαν 16)— καὶ 15)— ἀπὸ Μπάχιαν Μπλάχιαν, φόρτωσιν Μάϊου. Ἀπὸ Ροζάριο ἀπ 7300 τ. ἐδέχθη 14)9 μὲ ἀμεσον φόρτωσιν διὰ Λίθερπουλ.

Τὸ μέχρι τῆς δης Μαΐου διὰ φορτώσεις τοῦ τρέχ. μηνὸς κλεισθὲν τονγάζ ὑπολογίζεται εἰς 771.000 τ. καὶ εἰς 90.000 τ. τὸ διὰ φορτώσεις Ιουνίου, τὸ δὲ ἐν πλῷ καὶ ὑπὸ προσφορὰν μέχρι 15ης Ιουνίου, ὑπολογίζεται περίου εἰς 814.000 τόνους.

Βόρ. Αμερική: Ἐκ Μόντρεαλ ἡ ζήτησις χωρητικότητος δελτιωμένη, ἀνευ οὐδεμιᾶς δύμως καλλιτερεύσεως τῶν τιμῶν. Διὰ Μεσόγειον ἐγκαυλώθησαν μετρίου μεγέθους σκάφη εἰς τὰ 11 σέντς κατὰ 100 λίθρας, διὰ Κόντινεντ δὲ εἰς τὰ 8 σέντς, ὅπου καὶ ἐπαγιώθησαν.

Ἀπὸ Κόλπουν ἐκείσθησαν δύο ἀπὸ δι: Ἐλλάδα εἰς τὰ 3)3 τὸ κουώρετρο μὲ φόρτωσιν Μάϊου.

Ἀπὸ Βαγκούσθερ διὰ Βλαδιβοστόκοιον οἱ ναῦλοι: ἐσημειώθησαν εἰς τὰ 2.25 Καναδικὰ δολλάρια, δοκιμαστικαὶ δὲ ζήτησις εἰς ἐγένοντο καὶ διὰ φορτώσεις ἐκ Βαγκούσθερ διὰ Λένινγραδ.

Αὔστραλία: Μία ἀπότομος πτῶσις τῶν τιμῶν, ἰδίᾳ ἐκ τῆς Δυτ. Αὔστραλιας, ἐσημειώθη. Διὰ Μεσόγειον—Ἀγγλίαν—Κόντινεντ κατῆλθον εἰς τὰ 20), κατώτεραι κατὰ 5)— τῆς ιδίας ἐποχῆς τοῦ παρ. ἔτους. Ἡ πτῶσις αὕτη ἐξηργεῖται; λόγῳ τῆς ἀθρόως πρὸς τὰ ἐκεὶ συγκεντρωμένης χωρητικότητος, ἐπιζητούσης ἐργασίαν εἰς μεταφορὰς γεννημάτων μεταξὺ Αὔστραλιας—Κίνας καὶ Ιαπωνίας.

Ἀπὸ Βλαδιβοστόκ ἐλαχίστη κίνησις μὲ χαλαροὺς τοὺς ναύλους εἰς τὰ 23)3 ἔναγει: τῶν 25)— τοῦ παρελθόντος 150ήμερου.

Δούναβις καὶ Μ. Θάλασσα: Ἐν πλήρει ἀπραξίᾳ καὶ αἱ δύο αὕται ἀγοραὶ.

Ἐκ Βαλτικῆς καὶ Λευκῆς Θαλάσσης ἐξηκολούθησαν αἱ

ναυλώσεις διὰ μεταφορὰς ξυλείας εἰς δι: Ἀγγλίαν καὶ Ἡπειρ. Εὐρώπην, εἰς τιμᾶς γαύλων κατὰ στάγτα 40)—, 48)6, 54)— καὶ 57)6, ἀναλόγως μεγέθους πλοίου καὶ λιμένων ἐκφορτώσεως.

Οἱ γαιάνθρακες: Μὲ χαλαρὰν ζήτησιν, ἀπὸ Νότιον Ουαλλίαν διὰ Σάντα Φὲ 10)—.

ΤΑ ΝΑΥΛΩΘΕΝΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ

Αἱ κυριώτεραι ναυλώσεις Ἐλληγικῶν ἀπ εἰναι αἱ κάτωθι:

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

«Αλέκος» ἐκ Σάντα Λορέντζο 6300 τ. δι: Ἀδριατικὴν ἵνα λιμένα 19)— δύο λιμένας 19)6, τρεῖς λιμένας 20)—, Μαΐου 5—20.

«Ατμόπλοιον» (Ρεθ.—Κουλ.) ἀπὸ Νεκότσεα 7100 τ. δι: Ἀμβέρσαν—Αμβούργον 17)—, Μαΐου 11—18.

«Ειρήνη Σ. Εμπειρίου» ἀπὸ Νεκότσεα 6700 τ. δι: Ἀμβέρσαν ἢ Ρόττερνταμ 17)—, ἐπὶ Μασσαλίαν, Γένοβαν, Νεάπολιν ἢ Λιβύρον 18)—, δύο διὸν Μεσόγειον (οὐχὶ Ἀνατολικῶτερον τῆς Δυτ. Ιταλίας) 18)6, Μαΐου 14—25.

«Ατμόπλοιον» (Ρεθ.—Κουλ.) ἐκ Σάντα Λορέντζο 5300 τ. δι: Ἀγγλίαν—Κάρπην—Αμβούργον 19)—, Μαΐου 1—10.

«Νήσιον» ἐκ Σάντα Λορέντζο 5500 τ. δι: Ἀγγλίαν ἢ Ἀμβέρσαν—Αμβούργον Ράντες 18)6, δύο λιμένας ἐκφορτώσεως 19)6 ἀ.φ.

—**Ἐκ λιμένων Μάνδρης Θαλάσσης**

«Νίκη» ἐκ Νοβορωσίσκης 1500 τ. φορτίου διὰ Καλάμας 7)6, ἀ.φ.

«Ιάκωβος» ἐκ Χερσονός (τηλεγραφικοὺς στόλους) διὰ Λικάτα, λίρας 1760 ἐν δύο, ἀμεσος φόρτωσις

«Πολέμης» ἐκ Νοβορωσίσκης 3000 κ. μ. ξυλείας διὰ Κόρινθον 6)3 fob, ἀ.φ.

—**Ἐκ τοῦ Δουνάβεως**

«Μαριάννα» ἐκ Δουνάβεως 1800 τ. γεννημάτων διὰ τρεῖς λιμένας τῆς Σικελίας λ.στ. 850, ἀ.φ.

—**Ἐξ Ἀγγλίας ἡ Κόντινεντ** (διὰ γαιάνθρακας)

«Ατμόπλοιον» (Ρεθ.—Κουλ.) ἐκ Τάιν 6200 τ. δι: Ὁράν 7)3, φόρτωσις ἀμεσος.

«Υδραιός» ἐκ Δάντικην 7000 τ. διὰ Νεάπολιν 7)6, φόρτωσις 10—20 Μαΐου.

«Λεωνίδας Ζ. Καμπάνης» (ex «Littleton») εἰς Οὐαλλίας 6500 τ. διὰ Ροζάριο 9)6, ἀ.φ.

«Μίχαηλ» ἐκ Δάντικην 5500 τ. διὰ Δυτ. Ιταλίας 8)—, ἀ.φ.

—**Ἐκ παντοίων ἀλλων λιμένων**

«Γεώργιος Μάντακας» ἐκ Θεσσαλονίκης 5500 τ. δι: Ἀμβέρσαν 6)10 1/2 ἀ.μ. φόρτωσις.

ΑΙ ΡΩΣΣΙΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΑΙ ΞΥΛΕΙΑΣ

Εἰς τὴν τελευταίαν πρὸς τὰ μέλη τῆς ἐγκύκλιον ἡ «Διεθνῆς Ναυτικῆς διάσκεψις τῆς Βαλτικῆς θίγουσα τὸ ζήτημα τῶν Ρωσσικῶν τάιμ τσάρτερ διὰ τὰς μεταφορὰς φορτίων ξυλείας ἐκ τῶν λιμένων τῆς Λευκής Θαλάσσης καὶ τοῦ Λέγινγραδ, τογίζει ὅτι καὶ ἐφέτος τὸ Σοδίετ ἐπέτυχον τὴν ἐξηκαφάλισιν ἀριθμοῦ τινος πλοίων καὶ μάλιστα ὑπὸ δρούς ἀναρτέουσι τῶν περισσιῶν των προτάσεων.

Εἰς τὴν ἐγκύκλιον τονίζεται: παρακιτέρω, ὅτι οἱ πλοίοι οκτῆται εἰναι, βεβχίως, ἐλεύθεροι νὰ διακόπετον κατὰ δούλησιν τὰ σκάφη των καὶ νὰ ἐπωφελοῦνται: οίκασδήποτε εὐκαιρίας πρὸς παροχὴν εἰς αὐτὰ ἐργασίας, δὲν πρέπει δύμως νὰ ἀκολουθοῦν τακτικὴν ἀποκλειστικῶν ἀτομικῶν τακτικήν, ἀλλ᾽ εὐρυτέραν τοιαύτην καὶ σύμφωνον πρὸς τὰ γενικώτερα συμφέροντα τῆς ναυτιλίας καὶ τῆς ἐφοπλιστικῆς οἰκογενείας.

«Αφορμὴν εἰς τὰς συστάσεις αὐτὰς—τονίζει: η ἐγκύκλιος— δὲν ἀποτελεῖ η ἀναζήτησις τοῦ κέρδους ἢ τῆς ζημιάς ἐνδὸς πλοίου ἐκ τῆς διαθέσεως του εἰς τὰς Ρωσσικὰς ἔξαγωγάς, ἀλλὰ η προσπάθεια, δηπως διὰ μᾶς σκοπιμωτέρας πολιτικής ὑπερν-

νικηθή μία έστω πτυχή τῆς δληγούσεως τῆς ναυτιλίας ἐργασίας. «Ἐλεῖ τόσου διέθριοι οἱ σημειρινοὶ καὶ οἱ, ὥστε οἱ πλοιοκτῆται δὲν πρέπει γὰ σπεύδουν εἰς τὴν ἀποδοχὴν ἐργασίας διὸ δρους ἐπαχθεῖς, ἀπὸ τὸν μοναδικὸν κινούμενον φόδον, μήπως τυχὸν τὰς ἐργασίας ταύτας δεχθῶσιν ἄλλοι συνάδελφοί των».

Εἰς πάντα ἐπαχθῆ δρον εἰναι ἀνάγκη νὰ προτάσσεται ή ἐπίμονος γενική ἀρνησις. Πάτει ἄλλη διάφορος σκέψις καὶ τακτικὴ συγτελεῖ εἰς τὴν παρότερον τῆς παρούσης κρίσεως καὶ εἰς τὴν δικαιολόγησιν τῆς ἐπιμείνωσιν της ἐπί μεγίστη φθορᾷ τοῦ Ναυτικοῦ κεφαλαίου.

Ο ΝΑΥΛΟΤΙΜΑΡΙΘΜΟΣ ΤΟΥ ΑΠΡΙΛΙΟΥ

Εἰς τὸ «Λόιδ Διστ» τῆς 9ης Μαΐου ἐδημοσιεύθη διὸ τῆς ὑπηρεσίας τοῦ Λόιδ καταρτισθεῖς ναυλοτιμάριθμος τοῦ π. μ. Ἀπριλίου, διστις καὶ πάλιν ἐμφανίζει πτῶσιν κατὰ ἡμίσεις μονάδα ἔναντι τοῦ Μαρτίου. Οἱ Ἀπριλίοις διεκρίγετο διὰ τὴν ἐπικρατήσασαν εἰς τὴν ναυλαγορὰν χαλαρότητα, ἐντονωτέραν πάσης ἀλλῆς προηγουμένης καὶ μὴ παρέχουσαν ποιάν τινα θετικὴν ἐλπίδα δελτιώσεως. Αἱ προσφερόμεναι ἐργασίαι ἦσαν πολὺ περιωρισμένης κλίμακος, τὸ δὲ τονάκι τὸ πρόδυμον νὰ δεχθῇ τὴν παρουσιαζομένην ὀλίγην ἐργασίαν ἢ τὸ ἀφθονον, ἐμποδίζοντας τὴν ἀνατίμησιν τῶν ναύλων καὶ τὴν δημιουργίαν ἵκανοποιητικωτέρων συνθηκῶν ἐργασίας.

Οὕτω ὁ ναυλοτιμάριθμος τοῦ Ἀπριλίου κατῆλθεν εἰς 69.45 ο.ο) ἔναντι 69.83 ο.ο) τοῦ Μαρτίου. Ἐλαφρά τις ὑψώσις παρετρέψθη εἰς τοὺς ναύλους Βόρ. Ἀμερικῆς καὶ Ἰνδίων, ἡτοις διμως ἔξητημισθη ἀπὸ τὴν ὑποχώρησιν τῶν τιμῶν εἰς τὰς ναυλαγορὰς Εὐρώπης καὶ Εἰρηνικοῦ, ἐν μικροτέρῳ δὲ κλίμακι καὶ εἰς τὴν ἀγορὰν τοῦ Πλέιτ. Οἱ ναυλοτιμάριθμοις τοῦ Ἀπριλίου κατὰ τὴν τελευταίαν τριετίαν ἦτο : 73.02 διὰ τὸ 1931, 71.36 διὰ τὸ 1930 καὶ 91.01 ο.ο) διὰ τὸ 1929. Πρόδηλος θεωρεῖται η παρούσα ἔκπτωσις. Κατὰ θαλασσίους τομεῖς διαφέρει τοῦ Απριλίου ἔχει ὡς ἔξης :

| Τομεῖς ἀγορῶν | Τιμἀρ. | Διαφ. |
|-----------------------|--------|-------|
| Εὐρώπη | 69.09 | -1.33 |
| Β. Ἀμερικῆς | 64.69 | +1.83 |
| Ν. Ἀμερικῆς | 70.02 | -0.91 |
| Ἀγ. Ἰνδίαι—Ἀφρικῆς | 77.47 | +2.85 |
| Εἰρηνικοῦ—Ἀνταρκτικῆς | 66.00 | -5.17 |
| Σύνολον | 69.45 | -0.54 |

Η ΤΕΛΕΥΤΑΙΑ ΕΙΚΩΝ ΤΩΝ ΝΑΥΛΩΝ

Αἱ ἐκ Λογδίνου μεταβιβασθεῖσαι τελευταίαι τηλεγραφικαὶ πληροφορίαι περὶ τῆς θέσεως τῆς διεθνοῦς ναυλαγορᾶς ἐμφανίζουν μίαν χαρακτηριστικὴν ἀπραξίαν διὰ τὸ Πλέιτ, τὴν κυρωτέραν δηλαδὴ ἀγοράν, τὴν ἀποτελοῦσαν τὴν δάσιν τῆς ἐργασίας ἐνδε σχοινοῦ φορτηγῶν σκαφῶν. Εδύνατον εἶναι, ὅτι συνεπέιται τῆς χαλαρώσεως ταύτης προεκλήθη αὐξήσις τῆς διαθεσίμου πρὸς φόρτωσιν χωρητικότητος, μὲ αμεσον ἀποτέλεσμα τὴν ἔκπτωσιν τῶν τιμῶν τῶν ναύλων εἰς τὴν χαλαρότερην ἐπίπεδην.

Τοιουτρόπως διέτοιχα φορτία ἐπληρώνοντο ἐκ Σὰντα Λορέντζο διὰ σκάφη 9000 τ. σελ. 15) διάδερσαν καὶ διὰ φορτώσεις Ἰουνίου σελ. 16) διέτοιχα φορτία γύρω τῶν 7500 τόνων. Διὰ σκάφη περιωρισμένου τονάκι ἐδίδοντο αἱ ἀνάλογοι προσανεξήσεις εἰς τὰς ἀνατέρω τιμὰς.

Ἡ κατάστασις αὕτη ἐσυνεχίσθη μέχρι τῆς 12ης Μαΐου. Τὴν 13ην διμως προέκυψε δελτιώσις τῆς εἰς τὰς τιμὰς καὶ συγχρόνως ζήτησις ἑτοίμου τονάκι, οὕτω δὲ ἐκλείσθησαν αὐθημερὸν 8 μετρίαις χωρητικότητος φορτηγά, μὲ δάσιν τιμῶν στρεφομένην γύρω τῶν σελ. 17) δι. Ιούνιον ὑπῆρχε περισσότερα ζήτησις σκαφῶν, προσεφέροντο δὲ τιμαὶ 18) δι. Αἱ τελευταίαι ναυλώσεις Ἐλληνικῶν φορτηγῶν ἐκ τοῦ Πλέιτ εἶναι αἱ ἀκόλουθοι :

«Νικόλας "Αγγελος": Έκ Σὰντα Λορέντζο 6200 τ. διὰ Δεκτιανού 18) μὲ 6 πέννας ἔξτρα διάδειστον ἐπὶ πλέον λιμένα μέχρι τριῶν ἀ. φ.

«Βασ. Παντελῆς» ἀπὸ Νεκότσεα 6700 τ. διάδερσαν 16)-Ρόττερνταμ 16) ἀ. φ.

«Φώτης» ἐκ Σάντα Φὲ 5800 τ. διάδερσαν—Ρόττερνταμ 7) "Αμερικανοῦ 17) δι. Μαΐου 15—30.

«Δημ. Ν. Βογιατζίδης» ἐκ Σὰν Λορέντζο 5200 τ. διὰ Δεκτιανού 19)-φόρτωσις 18—28 Μαΐου.

Ἄρκετέν ἐνδιαφέρον παρουσιάζει τελευταίως καὶ η ἀγορὰ Κόλπου Μεξικοῦ, ίδια διὰ φορτώσεις σιτηρῶν διάδειστης Ἐλλάδα, ἐπραγματοποιήθησαν διάστατως ἀρκετά ἐκείθεν ναυλώσεις εἰς τὰ σελ. 3) δι. τὸ κουνώρτερ. Δέοντος νὰ σημειωθῇ, ὅτι η ζήτησις δὲν περιορίζεται εἰς τὸν Μάιον, ἀλλὰ ἐκτείνεται καὶ διὰ φορτώσεις Ἰουνίου. Ἐκ τοῦ τομέως τοῦ Νόρδερν Ρέιντζ ἐκλείσθη τὴν 12ην τ. μ. μὲ διαταγὴ 7000 τ. σίτου διὰ Βόρ. Ισπανίαν 9) δι. σέντες καὶ μὲ διψίδιον Ισπανικὴν Μεσόγειον 11 δι. σέντες κατὰ 100 λίθρας. Τὸ Μόντρεαλ παρέχει ἐλαφρόν τινα ἐργασίαν, μὴ προκαλοῦσσαν τὸ ἐνδιαφέρον, διότι, κυρίως, τὰς ἐκείθεν ἔξαγωγὰς διεκπεραιοῦν καὶ ἐφέτος τὸ λάνερες. Αἱ κρατοῦσαι πάντως τιμαὶ πέριξ τῶν διποίων ἐκλείσθησαν φορτηγά τινα, εἰναι 8 δι. σέντες διὰ Ρόττερνταμ καὶ 11 δι. σέντες διὰ Μεσόγειον. Ἐκλείσθησαν ἐκ Κόλπου Μεξικοῦ καὶ Μόντρεαλ τὰ ἀκόλουθα φορτηγά:

«Κατίνα» ἐκ Κόλπου 32.000 κουνώρτερς διάδειστης Ἐλλάδα, σελ. 3) δι. τὸ κουνώρτερ, Μαΐου 24—30.

«Utsire» Νορδ. [κυρίωσις κ. Πανούστου] ἐκ Κόλπου Μεξικοῦ 29.000 κουνώρτερς σελ. 3) δι. καντσέλλο 25 Μαΐου.

«Θέτις» [Χατζηλία] ἐκ Κόλπου Μεξικοῦ 7500 τ. διάδειστης σελ. 3) δι. τέλη Μαΐου.

«Ἄγιος Γεώργιος» [Νικολάου] ἐκ Μόντρεαλ 6600 τ. διάδειστης Μεσόγειον [διχ.: Ἀνατολικώτερον Δυτ. Ιταλίας] 11 δι. σέντες τὰς 100 λίθρας, διψίδιον ἐκ Πόρτλαντ 10 δι. σέντες καὶ ἐὰν ἀπὸ Νέας Υόρκης 10) δι. σέντες, φόρτωσις 9—16 Μαΐου.

Ἐλεῖ ἀξιοσημείωτοι καὶ αἱ γωνιαῖσαι σοβαραὶ ἀγοραὶ σίτου ἐκ μέρους τῶν Σοβιέτ. Αἱ ἀγοραὶ αὐταὶ δημιουργοῦν σοβαρὰς μεταφοράς, διὰ τὰς ὅποιας πολλοὶ πλοιοκτήται ἐνδιεφέρθησαν. Τὸ γεγονός αὐτό, φαίνεται ὅτι ἐπέδρασεν εἰς βελτίωσιν τῆς ἐκ Πλέιτ ἐργασίας μετὰ τὴν 12ην Μαΐου. Τὰ Σοβιέτ πλὴν ἐνός Αὐστραλιανοῦ φορτίου, τὴν μεταφορὰν τοῦ διποίου εἰς Βλαδιβούστρο ἀγέλασε τὸ ἀπό «Milupa» 6.800 τ., ἡγόρχαν ἀρκετάς ποσότητας καὶ Καναδικοῦ σίτου, τὴν δὲ 12ην τρ. μ. ἐνκυλώθησαν πέντε φορτηγά διὰ τὴν μεταφοράν 35.000 τόνων σίτου ἐκ Βλαδιβούστρου εἰς Βλαδιβούστρον. Ἐν Λονδίνῳ φρατεῖ ἡ ἐντύπωσις, ὅτι τὰ Σοβιέτ, συγχίζοντας τὰς ἀγορὰς γεννημάτων θὰ στραφοῦν συντόμως καὶ πρὸς τὸ Πλέιτ. Ἐν τοιαύτῃ δὲ περιπότει, δέοντος νὰ ἀναμένεται ἀναδιώσις τῆς ἀγορᾶς ταύτης, διότι θὰ προκύψῃ ἀπρόσποτος ἐργασία καὶ διὰ μακρυνάς ἀποστάσεις ταξιδίων.

Οσον ἀφορᾶ τοὺς Ἀγγλικοὺς γαιάνθρωπας, αἱ διὰ τὰς μεταφοράς των κρατοῦσαι τιμαὶ κυριαρχοῦνται γύρω τῶν συγήθων ἐπιπέδων, διόποιενται δέδηκα εἰς τιγκές ἐλαφράς αὐξημοιώσεις, ἀναλόγως τῶν ἐκάστοτε προκυπτουσῶν συνθηκῶν. Αἱ τελευταίαι τιμαὶ εἰναι: Διάδειστης 7)—Δυτ. Ιταλίαν 6) δι. 6) δι. Ἀδριατικὴν 7) δι. Πόρτ-Σατζ—Ἀλεξάνδρειαν 6) δι. 7) δι. Σάντος, 8) δι. Βίλλαν Κονστιτούσιον 9)—καὶ Ροζάριο 9) δι. Ἐγκυλώθησαν διὰ γαιάνθρωπας τὰ ἀπό:

«Ιωάν. Π. Γουλανδρῆς» ἐκ Κάρδιφ 5000 τ. διὰ Σάντα Φὲ 10)—φόρτωσις 11-22 Ιουνίου.

«Στυλ. Κουτσοδόντης» ἐκ Εμδεν 5500 τ. διὰ Θγύκην 7) δι. μὲ διψίδιον Χαλκίδα 7) δι. Μαΐου.

«Βιογνία Σ.» ἐκ Χούμπερ 6000 τ. διάδειστης 7)—Μαΐου 16. καὶ

«Γεώργ. Κυριακίδης» ἐκ Κάρδιφ 5500 τ. διὰ Περγαμπούχον 7) δι. ἀ. φ.

Ἐκ Δουναβέως καὶ Μαύρης Θαλάσσης ἀπραξία, οὐδεμίᾳ δὲ ναύλωσις ἐκλείσθη ἐκ τῶν ἀγορῶν αὐτῶν εἰς τὸ Λογδίνειον Χρηματιστήριον. Ἐγνώσθησαν μόνον καὶ ἀλλαχοῦ κλεισθεῖσαι τοιαῦται τῶν κάτωθι σκαφῶν:

«Τώνης Χανδρῆς» ἐκ Μαργουσόπλεως 5000 τ. γαιανθράκων διάδειστης 7) δι. Μαΐου.

«Άδαμ. Κοραῆς» ἐκ Γαλαζίου 1000 τ. σιτηρῶν διὰ Θγύκην 40 φρ. Γαλλικῶν τόνων καὶ διὰ συμπλήρωμα φορτίου ξυλείας λ. στ. 5.10.0 κατὰ διαγόνιον.

Ἐγνώσθη τέλος, ὅτι ἐκλείσθη καὶ τὸ ἀπό «Παντελῆς» (Δαμασκοῦ) ἐξ Αγίου Ιωάννου τῆς Ἀταλάντης πρὸς μεταφορὰν 6000 τ. μεταλλεύματος εἰς Ρόττερνταμ σελ. 6) δι. 1) δι. μὲ διψίδιον εἰς Εμδεν σελ. 6) δι. 1) δι. ἀ. φ.

ΠΕΙΡΑΤΙΚΗ ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Τόσον ἐκ τῶν λιμένων τῆς Μαύρης Θαλάσσης, συνοχεῖς τοῦ Δουνάβεως καμπίας σοβαρὰ ἔργασία δὲν ἐσγμειώθη κατὰ τὸ 150ήμερον, διότι ἀλλως τε καὶ προεβλέπετο τοῦτο, ἀλλὰ καὶ καμπία θετικὴ ἔνδειξις προσεχοῦς ἀναβίωσεως τῶν δύο αὐτῶν τομέων τῆς ναυλαγορᾶς, δὲν ὑπάρχει μέχρι τῆς στιγμῆς. Η Μαύρη Θάλασσα ἐμφανίζει τὴν ἀσέλουσθον δύψιν κατ' εἰδῆ φορτίων:

Γεννήματα: Οὐδεμία ναύλωσις διὰ γεννήματα δὲν ἐπραγματοποιήθη κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ 150ήμερου, κατέστη δὲ φυνέρον, διότι τὰ Σοδιέτα τελοῦν ἐν ἀναμονῇ τῆς νέας αὐτῶν ἐσοδείας διὰ γὰρ ἐπανακλάσουν τὰς ἔξαγωγάς των. Περὶ τῆς νέας αὐτῆς ἐσοδείας καμπία θετικὴ πρόβλεψις δὲν ὑπάρχει μέχρι τῆς στιγμῆς, καθότι λόγῳ τοῦ ἐπικρατήσαντος ἐφέτος διαρέως χειμῶνος ἐπεδραδύνθη ἡ ὥριμανσις καὶ ἡ συγκομιδὴ τῶν σπαρτῶν. Συνεπείᾳ τῶν ἀνωτέρω λόγων, προφανῶς δὲ καὶ ἔξι ἀλλων μὴ γνωσθέντων εἰσέτι, τὰ Σοδιέτα προέδησαν εἰς τὴν ἀγορὰν σιτηρῶν ἀπὸ τὰς ἀγορὰς τῆς Αὔστραλίας καὶ τοῦ Κνακαδζ. Οὕτω σεβχεσται ποσότητες πρόκειται νὰ φορτωθοῦν ἐντὸς τοῦ Ματίου ἐκ τῶν ἀγορῶν αὐτῶν, μὲ προσφισμὸν τοὺς Ρωσσικοὺς λιμένας τοῦ Βλαδιβοστόκ καὶ τοῦ Λένινγραδ. Διὰ τὰς μεταφορὰς ταύτας ἐναντιώθησαν ἀρκετὰ ξένα σκάφη, ἢ δὲ ζήτησις πλοίων ἔξακολουθεῖ.

Γαιάνθρακες: Διὰ τὸ δ'. 10ήμερον τοῦ Ματίου τὸ διὰ Ρουμανίαν προερχόμενον φορτηγὸν «Νήριτος» ἐκλείσθη ἐκ Μαριανουπόλεως πρὸς φόρτωσιν 6000 τόννων δι'. Ιταλίαν εἰς τὰ σελλ. 7)9 μὲ 6 πέννας φορτωτικὰ (600 τ. ἡμερησίαν φόρτωσιν) καὶ 1) — ἐκφορτωτικὰ (600 τ. ἡμερησίας ἐκφορτώσεως).

Ἄτυχῶς, λόγῳ τῆς πληθύρας σκαφῶν, αἱ παρουσιαζόμενα διαταγαὶ γαιανθράκων προσκαλοῦν τὸν συναγωνισμὸν καὶ ἀναλαμβάνονται εἰς ἔξευτελιστικὰς τιμές. Ἐκ τοῦ γεγονότος τούτου οἱ ναῦλοι γαιανθράκων κατέπεσαν εἰς κατώτατον ἐπίπεδον πρὸς διφέλος τῶν ναυλωτῶν. Αἱ δύο διαταγαὶ τῶν 5000 τόννων ἐκάστη ἐκ Μαριανουπόλεως δι'. Ιταλίαν (μὲ φόρτωσιν ιουλίου) δὲν ἐκλείσθησαν εἰσέτι.

Συλεία: Ἐνεργνίσθη εἰς τὴν ἀγορὰν διαταγὴ 3000 κ.μ. οἰκοδομησίμου ξυλείας ἐκ Νοθορωσίσκης καὶ Χερσόνης δι'. Βενετίαν καὶ ἑτέρα 2000 κ.μ. περίπου τηλεγραφικῶν στύλων ἐκ Χερσόνος διὰ Βενετίαν, τὸ δὲ Σοδιετικὸν γραφεῖον ναυλώσεων ἡμέλησε νὰ συνδυάσῃ τὴν ἔργασίαν ταύτην μὲ 2500 τόννους μεταλλεύματος ἐκ Πότι διὰ Μασσαλίαν. Διὰ τὴν συνδευτικότηταν ταύτην μεταφορὰν εὑρίσκονται ὑπὸ προσφορὰν δύο ἀτμόπλοια μὲ ναῦλον 8)3 κατὰ τόνυν καὶ κυβ. μέτρων.

Ἡ πρὸ δεκαημέρου πάρουσιασθεῖσα διαταγὴ 6500 κ.μ. ξυλείας ἐκ Νηρωσίσκης καὶ Χερσόνης δι'. Αλεξανδρεῖαν ἐκλείσθη παρὰ τοῦ δ')π «Αναστ. Πετρούτση» πρὸς σελ. 5)7 1)2 κατὰ κ.μ. μὲ 25 ημέρας φορτεκφορτώσεως καὶ λίριας 30 ἔξτρα ἀσφάλιστρων. Ὑπάρχει ἀκόμη ἑτέρα διαταγὴ 2500 κ.μ. ἔξ. Οδησσοῦ διὰ Πειραιᾶ, χωρὶς γὰρ γνωσθῆ ὅμως ἐὰν ἐκλείσθη δι'. αὐτὴν ἀτμόπλοιον.

Μετὰ τὴν χαλάρωσιν τῆς ἀγορᾶς τῶν γεννημάτων, αἱ μόναι παραμένουσαι εἰς ποιάν τινα ζωηρότητα ἀγοραὶ ἔχουν αἱ τοῦ γαιανθρακοῦς καὶ τῆς ξυλείας, ἀλλὰ καὶ αὐταὶ, λόγῳ τοῦ ἐπικρατήσαντος μεταξὺ τῶν πλοιοκτητῶν μεγάλου συναγωνισμοῦ, ἥρχισαν χαλαρούμεναι, ἥδη δὲ καὶ δ'. αὐτὰς αἱ τιμαὶ τῶν ναύλων μετέπεσαν εἰς ἐπίπεδα ἐπιζημια διὰ τὰ διατιθέμενα σκάφη.

Μεταλλεύματα: Μία διαταγὴ ἐκ 5500—6000 τ. ἐκ Πότι δη Νικολάεφ δι'. ἔνα ἡ δύο λιμένας μεταξὺ Βουλώνης καὶ Ρόττερνταμ (ἀμφοτέρων συμπτεριλαμβανομένων), προεκάλεσε τὴν προσφορὰν ἀτμόπλοιον εἰς τὰ 10)- (700 τ. φόρτωσιν μὲ 1)6 φορτωτικὰ καὶ 700 τ. ἐκφόρτωσιν μὲ 1) — ἐκφορτωτικὰ καὶ ἀνευ δικαιωμάτων Πότι ἔξ 1), ἀλλὰ συνήθων τῶν Ρωσσικῶν λιμένων). Ἐὰν ἐκλείσθη ἡ δ'. δὲν ἀνεκοινώθη εἰσέτι.

Δούναβις: Ό τομεὺς αὐτὸς οὐδεμίαν ἀξίαν λόγου ἔργασίαν παρουσίασε κατὰ τὸ 150ήμερον, ὡς ἐτηλεγραφήθη δέ, δὲν ὑπάρχει ἔργασία οὔτε καὶ διὰ φορτωσεις ἀρχῶν ιουνίου ἐκεῖθεν.

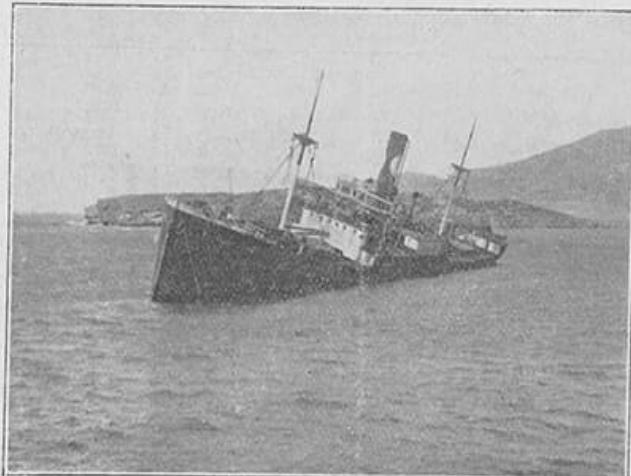
ΓΑΛΛΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Ἐμειώθησαν τὰ εἰσιτήρια τῆς Μεσσαζερῆ

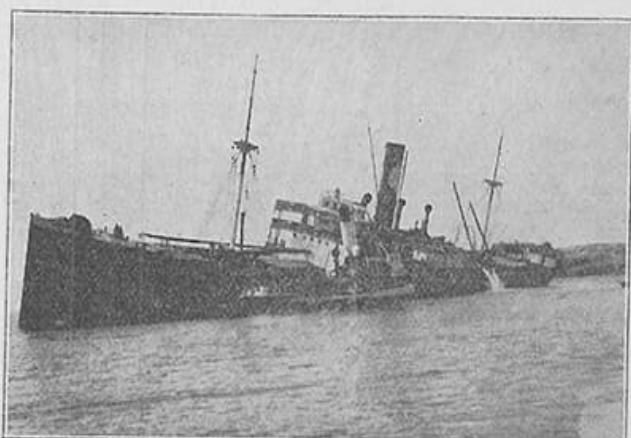
Ἡ ἀτμοπλοϊκὴ ἔταιρία Μεσσαζερῆ καθώρισε μειωμένα τιμολόγια τῶν ναύλων ἐπιβατῶν διὰ τῶν σκαφῶν τῆς κατὰ τὴν χρονικήν περίοδον 1ης Μαΐου μέχρις 4ης Σεπτεμβρίου, ἵνα ἐνισχύσῃ τὴν ταξιδιωτικὴν κίνησιν.

Κατόπιν τῶν γνωμάτων ἐκπτωσιῶν αἱ ισχύουσαι αἵμερον τιμαὶ τῶν εἰσιτηρίων τῆς εἰς αἱ κατωτέρω: Ἐκ Μασσαλίας δι'. Αλεξανδρεῖαν μὲ τὰ σκάφη «Champollion» καὶ «Marietta Pacha» λ. στ. 20 ή α' θέσις, λίρας 16 ή δ'. καὶ 10 ή γ'. θέσις. Ἀπὸ Λονδίνου (μέσῳ Βουλώνης η Καλαί) διὰ τὴν ιδίαν γραμμὴν η α' θέσις λ. στ. 25 καὶ η δ'. λ. στ. 19. Ἐκ Μασσαλίας διὰ τῶν σκαφῶν «Patria», «Sphinx» καὶ «Theophile Gautier», λ. στ. 17, 14 καὶ 8 καὶ ἀπὸ Λονδίνου λ. στ. 22 καὶ 17. Διὰ δὲ τῶν σκαφῶν «Anqor», «Lamartine» καὶ «Pierre Loti» λ. στ. 15, 12 καὶ 8, ἀπὸ δὲ τοῦ Λονδίνου λ. στ. 20 καὶ 15. Ἐπὶ τῶν τιμῶν αὐτῶν οὐδεὶς πρόσθετος φόρος επιβάλλεται.

Η ΠΕΡΙΠΕΤΕΙΑ ΤΗΣ "ΜΑΡΙΑΣ ΔΙΑΚΑΚΗ"



Τὸ ἀ)π «Μαρία Μ. Διακάκη» κατὰ τὴν δευτέραν εἰς Κομητὸν τῆς Σύρου προσάραξεν του, γενομένην, ἵνα προληφθῆ—λόγῳ τῆς ἀκατασχέτου διαφορῆς τῶν κυτῶν—ἡ βύθισίς του εἰς τὸ ἀνοικτὸν πέλαγος.



Τὸ ναυαγοσωστικὸν «Αγ. Γεώργιος» τοῦ κ. Βερνίκου, ἐργαζόμενον παρὰ τὸ προσηργμένον φορτηγὸν διὰ νὰ ἐπιτύχῃ τὴν ἀνέλκυσίν του.

Μετὰ τὴν ἐπίτευξιν ταύτης, τὸ ἐργομούλωκησεν εἰς τὴν Σύρον.

ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ

A. ΛΟΥΖΗΣ

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

ΔΑΝΕΙΑ

TELEGR ANGELLUSI, TEL. AVENUE 4098 ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

A. LUSI

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ ΕΝ ΕΛΛΑΣΙ

Β. ΒΕΡΝΙΚΟΣ

27, ΜΕΓΑΡΟΝ ΚΑΡΑΤΑΝΟΥ
ΑΘΗΝΑΙ

ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ

ΑΝΩΡΑΚΕΥΣΕΙΣ



| ΟΝΟΜΑ ΠΑΙΟΥ | ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ | Έτος ναυπ. | Τόνος γρύδες | ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΕΙΔΙΩΝ ΤΩΝ |
|-----------------------|-------------------------|---------------|-----------------|---|
| Αβυδος | Σπ. και Ν. Αλαφουζού | 73 | 1157 | εἰς πλάσις 'Ελληνικών λιμένων ἀργεῖ Χίον ἀπό 30 'Απρ. |
| Αγιοι Βίκτωρες | Μ. Καρούση | 95 | 1550 | ἔφθ. Πέρτλαντ (Β. Αμερ.) 28 'Απρ. |
| Αγιος Γεώργιος | Ν. Νικολάου | 11 | 4248 | ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπό 4 Μαρτ. |
| Αγιος Γεώργιος | Α. Γ. Βλασσοπούλου | 12 | 3283 | ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπό 29 'Οκτ. π. ζ. |
| Αγιος Γεράσιμος | έτ. «Ιονία» Α.Ε. | 98 | 3224 | ἀργεῖ Bruges ἀπό 11 Δεκ. π. ζ. |
| Αγιος Ιωάννης | έτ. «Ατλαντικός» | 06 | 5699 | ἀργεῖ Πειραιᾶ 14 Μαΐου |
| Αγία Βαρβάρα | Λ. Λογοθέτη—Μ. Φωκῆ | 13 | 4572 | ανεχ. Μάρτιος Πλάτα 29 'Απρ. διὰ Λάζ Πάλμας |
| Αγία Μαρίνα | έτ. «Κάσσος» | 12 | 4151 | ἔφθ. Μασσαλίαν 25 'Απρ. καὶ ανεχ. 1 Μαΐου διὰ Λαύριον. ἔφθ. 8 ἀνεχ. Κάρδιφ 26 'Απρ., Γιβραλτάρ 3 Μαΐου διὰ Αλλαρίαν ἔφθ. 8 |
| Αγία Παρασκευή | Χρ. Βλάσηη | 89 | 2041 | ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπό 7 Ιαν. |
| Αγιος Μάρκος | Α.Ι. και Δ.Γ. Μαργαρώνη | 10 | 5165 | ἔφθ. Νεκότσα 22 'Απρ., φορτώνει Μαΐου 6 |
| Αγιος Μάρκος | Γ. Τριλίβα | 19 | 4514 | ἀργεῖ Αμπελάκη ἀπό 7 Ιαν. |
| Αγιος Νικόλαος | Φράγκου και Λιθανοῦ | 06 | 4363 | ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπό 15 Φεβρ. |
| Αγιος Σπυρίδων | Γ. Δακουτρός κλπ. | 01 | 3779 | ἔφθ. Σούδαν 23 'Απρ. και Πειραιᾶ 1 Μαΐου, παραμένει: |
| Αγγελική | Γ. Γεωργαντή | 99 | 3231 | ἀργεῖ Αργοστόλη ἀπό 6 Ιαν. |
| Αγγελος Λ. | Ε. Σκαρρέλη | 04 | 3667 | διῆλθε Γιβραλτάρ 25 'Απρ. Εξεφόρτωνε εἰς Χαϊφαν 5 Μαΐου |
| Αγγελής Καμπίτσης | Δ. Η. Καμπίτση | 06 | 3016 | ἔφθ. Μπ. Αυρες Ρόδος 24 'Απρ. και Ρόδιο 27 |
| Άδαμ. Γεωργαντής | Διεσελιφ. Γρωγαντή | 16 | 3814 | εἰς Χίον 14 Μαΐου. Εναυλώθη ἐκ Δουνάβεως |
| Άδαμ. Ι. Πειθής | 'Αθ. Πειθή | 08 | 4537 | ἀνεχ. Γένοβαν 21 'Απρ. Γιβραλτάρ 27 διὰ Αργεντινήν |
| Άδαμ. Κοραής | Κακαρούχα κλπ. | 84 | 1324 | ἔφθ. Βενετίαν 27 'Απρ. Έκφορτ. 10 Μαΐου |
| Άδελφότης | I. N. Γουλανδρή | 08 | 3882 | ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπό 12 Ιαν. |
| Άθανάσιος | N. Λυκαρδοπούλου | 07 | 4295 | παρελήφθη εἰς Tillesbury Μαΐου 1-10 |
| Αιμίλιος | Στεριώτη και Σία | 98 | 3297 | ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπό 2 Φεβρ. |
| Άλνος | A. Λούζη | 10 | 3554 | ἀργεῖ Πειραιᾶ 14 Μαΐου διὰ Δ. Ιταλίαν |
| Αίδολος | N. I. Λύρα κλπ. | 02 | 3051 | παρελήφθη εἰς Tillesbury Μαΐου 1-10 |
| Ακρόπολις | Βασ. Μπρούσου | 13 | 4342 | ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπό 2 Φεβρ. |
| Αλέκος | N. Κωττάκη | 06 | 4395 | ἀργεῖ Ρίθερ Πλέιτ 14 Μαΐου |
| Αλεξάνδρα | Π. Νευρεπόντε | 99 | 4028 | ἀργεῖ Σύρου ἀπό 21 Φεβρ. |
| Άλκυόν | Κα. Ε. Α. Λεμού | 95 | 2701 | ἀνεχ. Γαλάτων 11 Μαΐου διὰ Δ. Ιταλίαν |
| Άλμα | Ηπαδημητρίου | 90 | 1814 | ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπό 17 Φεβρ. |
| Αναστασία | I. Γ. Διβανοῦ | 05 | 2883 | ἀργεῖ Λαύριου ἀπό 25 Φεβρ. |
| Ανάστασης | K. Ψύχα | 07 | 4853 | ἀνεχ. Σάμον 23 'Απρ. Γιβραλτάρ 2 Μαΐου διὰ Μπ. Αυρες |
| Αναστ. Πετρούτσης | K. A. Πετρούτη | 99 | 3025 | ἀργεῖ Πέρτο Χέλι ἀπό 5 Μαρτ. Εναυλώθη |
| Αναστ. Πατέρας | Δ. Πατέρα | 14 | 3382 | ἀνεχ. Γαλάτων 21 'Απρ., Γιβραλτάρ 5 Μαΐου διὰ Ρόττενταρι |
| Ανθεμίς | 'Αθ. Ήλιοπούλου | 05 | 2716 | διῆλθε Καρδίτη 18 'Απρ., Γιβραλτάρ 1 Χερσόνα, ἔφροτονε 1 Μαΐου |
| Άννα | N. Λυκαρδοπούλου | 19 | 5173 | διῆλθε Τενερίφαν 6 Μαΐου, διὰ Αλικάντες, ἔφθ. 12 |
| Άννα Βούλγαρη | Χαρ. Θ. Βούλγαρη | 12 | 4603 | διῆλθε Τενερίφαν 25 'Απρ. διὰ Πειραιᾶ, ἔφθ. 2 Μαΐου, ἐκφορτ. |
| Άννα Βασιλάκη | K. N. Βασιλάκη | 04 | 3045 | ἀνεχ. Πειραιᾶ 10 Μαΐου διὰ Ροσσίνων |
| Άννα Μαζαράκη | άδ. Μαζαράκη | 13 | 5411 | ἀνεχ. Νεκότσα 22 'Απρ. διὰ Τενερίφαν |
| Άννούλα | Γ. Τοιτάση | 08 | 5555 | ἔφθ. Βορδώ 22 'Απρ. |
| Άνθιπη Ν. Μιχάλου | έτ. Μιχάλου | 05 | 3298 | ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπό 11 Ιαν. |
| Άντωνιος | A. Γεωργαντή | 83 | 1187 | ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπό 21 Φεβρ. |
| Άντωνης | Σ. και Π. Λεμού | 04 | 2679 | ἔφθ. Βρατλαν 25 'Απρ. (φορτ. διὰ Νικαίαν—Μασσαλίαν) Μαΐου 5 |
| Άντωνιος Βροντίσης | I. Βροντίση | 04 | 2690 | ἐν πλῷ μετανούσιων διὰ Ιταλίαν 10 Μαΐου |
| Άντωνης Γ. Λεμός | Σ. και Π. Λεμού | 11 | 4410 | ἀνεχ. Κάρδιφ 30 'Απρ., Μαδέρας 6 Μαΐου διὰ Μοντεβίδεο |
| Άντωνης Γεωργαντής | Γ. Γεωργαντή | 15 | 3557 | ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπό 5 Απρ. |
| Άντωνιος Δ. Κυδωνίευς | Δ. Κυδωνίεως | 07 | 3920 | ἀνεχ. Ρόττερνταρ 29 'Απρ. και Κάρδιφ 5 Μαΐου διὰ Πειραιᾶ |
| Άντωνιος Σταθάτος | έτ. Δ. Α. Σταθάτου | 20 | 3836 | ἀνεχ. Παλέρμο 25 'Απρ. και Καζαμπλάγκαν 2 Μαΐου διὰ Πλέιτ |
| Άντζιουλέττα | 'Αντ. Γιαννουλάτου | 07 | 2693 | ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπό 28 Δεκ. π. ξ. |
| Αποίκια | Z. Βαλμᾶ | 05 | 3607 | διῆλθε Φ. Νορδίκη 30 'Απρ. διὰ Αλ. Παλλίς |
| Αργεντίνα | πλοιάρχου Ρόύσου | 11 | 4861 | ἔφθ. Νικολάεβ 20 'Απρ., Γιβραλτάρ 7 Μαΐου διὰ Βαλτιμόρην |
| Αριάδηνη | I. Νικηφόρου κλπ. | 05 | 4319 | ἔφθ. Ρούμπιο 1 Μαΐου |
| Αριάδνη Παντελή | έτ. «Μαρμαρά» | 10 | 4445 | διῆλθε Καρδίτη 29 'Απρ. και Γιβραλτάρ 9 Μαΐου διὰ Βαλτιμόρην |
| Αριστ. Λ. Γουλανδρής | E. Γουλανδρή | 05 | 3470 | διῆλθε Γ. Βρατ. 28 'Απρ. και St. Michael's 5 Μαΐου διὰ Βοστώνην |
| Αρτεμίς Πήγητα | Πήγητα | 06 | 1433 | ἀνεχ. Τεργέστη 1 Μαΐου και Ραβένναν 11 διὰ Χίον (διατ.) |
| Αρτεμίς | Δ. Φαλαγκά | 01 | 3587 | ἔφθ. Νεσπόλιν 24 'Απρ. ἀνεχ. 28 διὰ Βαλέντιαν, ἔφθ. 3 Μαΐου |
| Αρτεμισία | Π. Μακρή | 06 | 4343 | ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπό 5 Ιαν. |
| Αρχάγγελος | άδ. Λιθανοῦ | 17 | 4349 | διῆλθε Γουνδελούπην 29 'Απρ. διὰ Βαγκούδεως, ἔφθ. 6 Μαΐου |
| Αρχων | K. Λεμού | 16 | 3511 | ἀνεχ. Σάντα Φέ 5 'Απρ., διῆλθε Λάζ Πάλμας 3 Μαΐου διὰ Χούλλ, ἔφθ. 10 |
| Ασημίνα Μπάκη | Π. Μπάκη | 95 | 1495 | εἰς πλάσις 'Ελλάδος—δουνάβεως |
| Ασία | 'Ολιβιέ | 92 | 2893 | ἔφθ. Αμπέρσοχ 27 'Απρ., και ανεχ. 7 Μαΐου διὰ Βηρυττόν |
| Ασπασία | I. Γαλάκη | 14 | 4211 | διῆλθε Γιβραλτάρ 7 Μαΐου διὰ Βρινδήσιον |
| Ασπασία Νομικού | M. Νομικοῦ | 99 | 846 | εἰς πλάσις Πειραιῶς—Θήρης |
| Αστήρη | Σταφυλοπάτη κ.λ.π. | 96 | 1350 | ἔφθ. Κωνιών 1 Μαΐου. Εἰς Πέρτο Κορσίν 8 |
| Ατλαντής | 'Ατλαντικός Α.Ε. | 20 | 6698 | ἀνεχ. Μάρτιος Πλάτα 14 'Απρ. διῆλθε Λάζ Πάλμας 8 Μαΐου διὰ Ρόττερ. |
| Ατλαντικός | 'Ατλαντικός Α.Ε. | 19 | 5600 | ἀνεχ. Στέττιν 19 'Απρ. διῆλθε Πλέιτ |
| Ατλας | 'Ατλαντικός Α.Ε. | 07 | 3815 | ἔφθ. Οράν 28 'Απρ. και Αλγέριον 5 Μαΐου |
| Αττικός ex Athenic | A. Λουζη | 06 | 4078 | ἔφθ. Ντακάρ 6 Μαΐου (διαταχής) |
| Αφρούσσα | 'Αδ. Κιρτάτα | 05 | 2485 | ἀνεχ. Γαλάτων 2 Μαΐου, "Ανδρον 7 διὰ Τουλούνα—Μασσαλίαν |
| Βαλλιάνος | A. Λούζη | 06 | 4734 | ἔφθ. Νεάπολιν 1 Μαΐου και ανεχ. 3 δι. Όραν |
| Βάντα | Θ. Επιφανιαδή | 03 | 4190 | ἔφθ. Αλεξάνδρειον 23 'Απρ. και Πειραιᾶ 10 Μαΐου |
| Βασ. Α. Πολέμης | Γκ. Γκούρμα | 07 | 3429 | διῆλθε Ντακάρ 30 'Απρ. και Σίουταν 9 Μαΐου διὰ Βαρκελώνην |
| Βασ. Δεστούνης | άδ. Δεστούνη | 97 | 3146 | ἀνεχ. Βρατλαν 21 'Απρ., Γιβραλτάρ 8 διὰ Σαΐν Μαλό |

| ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ | ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ | Έτος Ναυπ. | Τόν. Γκρός | ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΕΙΔΙΩΝ ΤΩΝ |
|-----------------------|------------------------|------------|------------|---|
| Βασ. Παντελής | αδ. Παντελή | 07 | 5045 | άνεχ. Περναμπούκον 23 'Απρ. διά Μπ. "Άρες |
| Βέλλα Μ. Διακάνη | Μ. Διακάνη | 99 | 3457 | άργει Σύρου από 14 Μαρ. 1931 |
| Βενιζέλος | αδ. Σιφνίσιου | 10 | 1005 | εἰς πλόξες Σάττας—Κατακώλου |
| Βιολαντώ Ν. Γουλανδρή | αδ. Γουλανδρή | 19 | 3598 | άνεχ. Σάντα Φέ 2 Μαΐου διά Σαίν Ναζαρί |
| Βιργινία Μαυρολέων | Μ. Ε. Διακάνη | 04 | 3569 | Έφθ. Rochefort (Β. Γαλλ.) 21 'Απρ. και Διά Ροσσάλλ 28 |
| Βιργινία Σ. | Ζ. Σμυρνίση | 05 | 3885 | διήλθε Λιδωστ 29 'Απρ. διά Λονδίνου, έφθ. 30 |
| Βόλγας | Πεπαδημητρίου | 92 | 2505 | άργει Πειραιά από 29 'Ιαν. |
| Βύρων | 'Εθνικής | 14 | 9272 | άνεχ. Πειραιά 14 Μαΐου διά Ν. "Γέρκην |
| Γαλούνης | Α. Μπιστή | 94 | 2154 | άργει Πειραιά από 18 Φεβρ. |
| Γαρδελάκη | Ε. Θεοφιλάτου | 88 | 2282 | όπο ψόρτωσεν 7 Μαΐου εἰς Γαλάται διά Θ)νικην—Καλάμης |
| Γεώργιος | αδ. Αιδανοῦ | 14 | 3536 | Έφθ. Αιδερόπουλ 11 Μαΐου |
| Γεώργιος Γ. | Δ. Δάμπαση | 18 | 4289 | Έφθ. Ρότερνταμ 23 'Απρ. και άνεχ. 4 Μαΐου διά Ρ. "Ιανέρον |
| Γεώργιος Π. | Θ. Επιφανειάδη | 03 | 4052 | άργει Πειραιά από 27 'Οκτ. 1930 |
| Γεώργ. Ι. Γουλανδρής | Ν. και Γ. Σίμουρα | 96 | 2187 | άργει Πειραιά από 8 Μαρτίου |
| Γεώργ. Κυριακίδης | Ν. Κυριακίδη | 11 | 4201 | Έφθ. Μπάρρο 30 'Απρίλιος και ανεχ. 7 Μαΐου διά Περναμπούκον |
| Γεώργ. Κ. Σαλιάρης | Γ. Κ. Σαλιάρη | 01 | 3514 | άργει Χίον από 17 Φεβρ. |
| Γεώργ. Μάντακας | Β. Γ. Μάντακας | 21 | 3246 | άνεχ. Πειραιά 7 Μαΐου, έφθ. Θ)νικην 8 |
| Γεώργ. Μ. Εμπειρίκος | Σ. Γ. Εμπειρίκου | 21 | 5728 | διήλθε Λάς Πάλμας 3, έφθ. Λονδίνον 12 Μαΐου |
| Γεώργ. Μ. Λιβανός | αδ. Αιδανοῦ | 28 | 3831 | άνεχ. Ρότερνταμ 27 'Απρ. διά Ρ. "Ιανέρον |
| Γεώργ. Νικολάου | Ν. Νικολάου και Σία | 30 | 4108 | Έφθ. Τάιν 30 'Απρ. και άνεχ. 4 Μαΐου, Ούζαν 7 δι' 'Οράν |
| Γεώργ. Ηήττας | αδ. Γ. Ηήττα | 98 | 3110 | διήλθε Λάς Πάλμας 3, έφθ. Βενετίαν, έφθ. 8 |
| Γιάννης | Γ. Ανδρέας κ.λ.π. | 05 | 4391 | διήλθε "Ανδρέας 2 Μαΐου, Γιεραλτάρ 11 διά Φάλμουθ |
| Γιαν. Γούναρης | Γ. Ζ. Γούναρη | 01 | 2238 | Έφθ. Βρετζλαν 27 'Απρ. (φορτ. 7 Μαΐου διά Ραδενίναν) |
| Γουλανδρής | Διαπούλη και Δάμπαση | 03 | 3849 | άργει Σύρου από 3 Μαρτ. |
| Γρηγόριος Κ. | Π. Καλλιμανοπούλου | 90 | 2538 | άργει Πειραιά από 21 'Απρ. |
| Δαναδές | Π. και Γ.Κ. Λεμός | 06 | 4419 | άργει Πειραιά από 12 'Απρ. |
| Δάρμας | αδ. Ηγέτη | 83 | 1595 | άργει Χίον από 20 Φεβρ. |
| Δάφνη | Γ. Λυκιαρδοπούλου | 10 | 2810 | Έφθ. Χούλι 25 'Απρ. και άνεχ. 4 Μαΐου, Ούζαν 7 διά Χάιφφαν |
| Δελφίν | Αθ και Ανδρεάδη | 06 | 3816 | διήλθε Κ.λιν 2 Μαΐου διά Φάλμουθ |
| Δέσποινα | Κοσμή και Γεωργιλή | 09 | 4461 | Έφθ. Μαζέρρας 4 Μαΐου και ανεχ. 5 διά Μπέλφαστ |
| Δέσποινα Γλύπτη | Γ. Γλύπτη | 04 | 3313 | άργει Πειραιά από 2 Μαρτ. |
| Δημήτρης | Σ. και Π. Λεμού | 05 | 3338 | άνεχ. Γαλάται: 27 'Απρ., Κλιν 30 διά Μασσαλίαν—Σέτταν |
| Δημη. Γ. Θεοφιλίτης | Α. Μ. Τατάκη | 06 | 4271 | διήλθε Γιεραλτάρ 6 Μαΐου διά Πειραιά, έφθ. 13 |
| Δημη. Α. Δανιόλος | Σ. και Κ. Δανιόλου | 06 | 3824 | Έφθ. Τάιν 28 'Απρ. και άνεχ. 7 Μαΐου δι' 'Αλεξάνδρειαν |
| Δημη. Ν. Βογιατζίδης | Ν. Δ. Βογιατζίδη | 08 | 3444 | άνεχ. Τάιν 22 'Απρ. διά Πλέιτ. |
| Δημη. Ν. Βούλγαρης | Ν. Δ. Βούλγαρη | 02 | 3975 | άργει Σύρου από 20 Μαρτ. |
| Δημη. Ράλλιας | Ν. Δ. Ράλλιας | 99 | 3534 | άνεχ. Θ)νικην 22 'Απρ. διά Ν.ρωσίσικην, έφθ. 29 |
| Δημη. Παντελής | αδ. Παντελή | 20 | 4291 | άνεχ. Μπάρρο 26 'Απρ. διά Πλέιτ. 'Εναυάγησης 7 Μαΐου |
| Δημη. Χανδρής | I. Δ. Χανδρή | 98 | 3346 | έφθ. Θ)νικην 1 Μαΐου |
| Δημοκρατία | Γ. Περιθεολάρη | 00 | 3769 | άργει Πειραιά από 18 Μαρτ. |
| Διαμάρτω | αδ. Τσατσόμιουρου | 03 | 2281 | άργει Πειραιά από 3 Μαρτ. |
| Διονύσιος | Ε. Α. Καραδία | 03 | 2018 | εἰς Θ)νικην 1 Μαΐου |
| Διον. Σταθάτος | έταρ.Δ. Α. Σταθάτου | 19 | 5450 | άνεχ. Ροζάριο 30 'Απρ. και Μπ. "Άρες 8 Μαΐου διά Μεσόγειον |
| Διρφυς | Βασ. Πατέρα και Σία | 06 | 2795 | άνεχ. Βρατζλαν 1 Μαΐου, Κλιν 6 Μαΐου διά Δανίαν |
| Διώνη | Γ. Φ. Ανδρεάδη | 06 | 4227 | έφθ. Κίλια (Ρουμαν.) 15 'Απρ. 'Εφέρτ. 10 Μαΐου διά Βέζερ |
| Δραγών | I. Δ. Κορκοδείλου | 04 | 3582 | άργει Πειραιά από 17 Φεβρ. |
| Δύο Φύλοι | Ραπτάκη και Ρούσου | 03 | 3547 | άργει Πειραιά από 19 Φεβρ. |
| "Εβη" | N. Γ. Λιδανοῦ | 01 | 3652 | διήλθε Κ.λιν 28 'Απρ. διά Μαρμπολιν, έφθ. 1 Μαΐου, φορτώνει 14 |
| "Εδισων | 'Εθνικής | 96 | II.103 | άργει Πειραιά από 25 'Οκτ. π. ί. |
| Ειρήνη, (τάνκερ) | Α. Καλλιγάδ. κλπ. | 09 | 4009 | Έφθ. Ρότερνταμ 23 'Απρ. |
| Ειρήνη Κυριακίδης | Ν. Γ. Κυριακίδη | 22 | 3781 | άνεχ. Σάν Νικολάς 20 'Απρ. δι' 'Αγγλ.—Κόντινεντ |
| Ειρήνη Ν. Ράλλια | Ν. Δ. Ράλλια | 08 | 3860 | διήλθε Γιεραλτάρ 1 Μαΐου, Ούζαν 7 διά Δανίαν |
| Ειρ. Σ. Εμπειρίκου | Στ. Εμπειρίκου | 27 | 4164 | άνεχ. Τάιν 18 'Απρ. διά Μπ. "Άρες |
| Ελέγκω Α. Κυδωνιέως | Π. Κυδωνιέως | 02 | 4162 | άνεχ. Μάργ. "Άρες 15 'Απρ. διά Μεσόγειον |
| Ελένη | Α. Καλλινίκου | 18 | 5655 | άνεχ. Μπάρρο 23 'Απρ. διά Σάντος |
| Ελένη Γ. Εμπειρίκου | Δ. Λάς | 01 | 1882 | εἰς πλόξες 'Ελλάδος—Ρωσίας |
| Ελένη Ε. Εμπειρίκου | Π. Γ. Εμπειρίκου | 05 | 3919 | άργει Πειραιά από 18 Φεβρ. |
| Ελευθ. Κ. Βενιζέλος | έτ. «Χίος» Α.Ε. | 98 | 4572 | άργει Χίον από 27 Φεβρ. |
| Ελισάβετ | αδ. Μαζαράκη | 22 | 3553 | άργει Πειραιά από 9 Μαρτ. |
| Ελισάβετ Β. | N. K. Βασιλάκη | 04 | 4649 | έφθ. "Αλιμποργκ 30 'Απρ. και Ράντερς 5 Μαΐου |
| Ελληνη | Στ. Εμπειρίκου | 13 | 4557 | διήλθε Λάς Πάλμας 5 Μαΐου δι' 'Αμστερνταμ |
| Εμμ. Σταυρούδης | Κα Σταυρούδη | 03 | 4391 | άργει Σύρου από 27 Δεκ. π. ί. |
| Ενωσις | 'Ανδρέου και Αγγελή | 03 | 4371 | άργει Σύρου από 11 Μαρτ. |
| Επαμ. Κ. Εμπειρίκου | Γιοι: Επ. Εμπειρίκου | 27 | 4385 | έφθ. Τάιν 29 'Απρ. και άνεχ. αιθηγμαρόν διά Μπ. "Άρες |
| Ερηνούλα | N. Τσατσόμιουρου | 05 | 2715 | έφθ. Βρατζλαν 29 'Απρ. και άνεχ. 5 Μαΐου διά Βενετίαν |
| Εσπερος | K. Τσιροπινά και Γίλων | 20 | 683 | άνεχ. Πειραιά 7 Μαΐου διά Στρατών: |
| Εύαγγ. Μ. Διακάνη | Α. Δ. Διακάνη | 06 | 2876 | άργει Μασσαλίαν από 12 'Ιαν. |
| Εύαγγελία Τόγια | έτ. Κ. Τόγια | 97 | 3022 | έφθ. Γένοβαν 13 Μαΐου |
| Εύαγγ. Νεόφυτος | Γ. Νεόφυτου | 06 | 4432 | άργει Βρέμην από 16 'Ιαν. |
| Εύανδρος | Μ. Βαλιά | 98 | 3543 | άνεχ. Μεθήλ 30 'Απρ., Γιεραλτάρ 9 Μαΐου διά Πόρτ. Σατάν |
| Εύβοικός | Μαρή Εμπειρίκου | 22 | 4792 | έφθ. Βρατζλαν 29 'Απρ. φορτώνει διά Σαίν Ναζαρί |
| Εύγενεα Καμπάνη | Γ. Ν. Εμπειρίκου | 98 | 3470 | άργει Πειραιά από 19 'Απρ. |
| Εύγενια | αδ. Αιδανοῦ | 15 | 3687 | έφθ. Βορέω 22 'Απρ. και Κάρδια 5 Μαΐου, άνεχ. 10 B. Κ)τούσιον |
| Εύγ. Μ. Γουλανδρή | B. και I. Κουτσούκου | 03 | 3276 | διήλθε Κ.λιν 30 'Απρ. διά Μ)πολιν, έφθ. και άνεχ. 12 Μαΐου διά Βενετίαν |
| Εύγ. Μυλονά | Θ. Μυλονά | 01 | 5148 | άργει Σύρου από 12 Δεκ. π. ί. |
| Εύγ. Σ. Εμπειρίκου | Στ. Εμπειρίκου | 20 | 4862 | έφθ. Γιακλέσταν 1 Μαΐου και ανεχ. 5 διά Πειραιά |
| Εύηλαία | αδ. Γουλανδρή | 18 | 4411 | έφθ. Πειραιά 3 'Απρ. παρέμενε 14 Μαΐου |
| Εύτυχια | Γ. Βεργωτή | 13 | 5123 | άνεχ. Μπ. "Άρες 26 'Απρ. δι' "Αγίου Βικέντιου |
| Εύτ. Βεργωτή | Γερ. Βεργωτή | 09 | 2993 | άργει 'Αργοστόλι από 14 Δεκ. π. ί. |
| Ζάννες Γούναρης | αδ. Γούναρη | 07 | 4407 | άνεχ. Ροζάριο 24 'Απρ. διά Λάς Πάλμας |
| Ζαννής Λ. Καμπάνης | κληρον. Α. Καμπάνη | 20 | 5298 | διήλθε Λάς Πάλμας 8 Μαΐου διά Χαρρηγ-Μπάρρου |

| ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ | ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ | Έτος Ναυπ. | Τόν. Γκρός | ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΕΙΔΙΩΝ ΤΩΝ |
|--|---|--|--|---|
| Ζέφυρος Ζηνοβία | Α. Λούζη έτ «Μιχαλινού» | 09 06 | 4796 2947 | διήλθε Γιρραλτάρ 1 Μαΐου διά Μπάρι ἀργετ Πειραιά από 7 Μαρτ. |
| Ηλίας Γ. Κουλουκουντής Ηρών | έτ. «Ατλαντικός» Χρ. Γ. Σορότου και Σία | 11 06 | 4861 1516 | : "Ιδε : «Αργεντίνα», ώς ήδη μετωνομάσθη έφθ. Ρέτζιο 26 'Απρ., Μιλάτο 2 Μαΐου και Μεσογήνα 4 |
| Θάσος Θεμιστοκλῆς Θεόδωρος Θεμώνη Θεοφανώ Θεομήτωρ Θέτις Θέτις Θησεύς Θράκη Θρασύβουλος | Πατριωτικής 'Εθνικής Α. Καλλινίκου «Κάσσος» Α.Ε. άδελφ. Λιβανού Μ.χ. Σπ. Πολέμης Ε. Χατζηλία 'Ιω. Γ. Λύρα Μ. Κουλουκουντή ^η Πατριωτικής Α. Βογιατζίδη | 19 07 99 29 17 10 30 19 99 17 12 | 1565 5956 5660 3875 4210 4427 4123 2120 3768 982 3693 | εἰς πλόξι Δουνάβεως—'Ελλάδος—'Αδριατικής ἀργετ Αμπελάκη από έτων ἐν πλόφ ἐκ Πλέϊτ διά Κόντινεντ, Μαΐου 10 έφθ. 'Αμδέρσαν 28 'Απρ. και ανεχ. 7 Μαΐου διά Τάιν, έφθ. 9 ἀνεχ. Γένοβαν 28 'Απρ. διά Girgenti, έφθ. 1 Μαΐου έφθ. Πειραιά 29 'Απρ. 'Εκφροτ. σιτον Μαΐου 14 έφθ. Ντιέππην 3 Μαΐου ἀργετ Πειραιά από 3 'Ιαν. ἀργετ Σύρου από 24 Φεβρ. ἀργετ Πειραιά από 17 Δεκ. 1930 ἀνεχ. Σαδόνναν 26 'Απρ., διά Πειραιά, έφθ. 3 Μαΐου |
| Ιάκωβος Ιθάκη Ιδανος Ιουλία Ισαδώρα Ισίδ. Κοντογιάννης Ισιμήνη Ιωάννης Ιω. Βάττης Ιω. Ε. Γιανναγάς Ιω. Καρδας Ιω. Κορκοδέιλος Ιω. Μ. Εμπειρίκος Ιω. Νομικός Ιω. Π. Γουλανδρής Ιω. Φράγκος | Γ. 'Αγγελίδη Σ. Βλασσοπούλου Γ. Δρακούλη Π. Χατζηλία Γ. Ν. Κονδόλη Στολ. Κοντογιάννης Στεριώτη και Σία Δ. Άδαμπαση Θεοφ. Βάτη έτ. «Κάσσος» Α.Ε. άδελφ. Καρρά Π. Κορκοδέιλου Στ. Εμπειρίκου Δ. Νομικοῦ άδελφ. Γουλανδρή ^η Μάρκ. Φράγκου | 01 11 06 08 00 18 90 09 12 07 07 17 05 24 99 10 365 2399 3667 4418 4464 3527 4071 3734 640 3750 02 | 2107 4083 4070 3742 3899 365 2399 3667 4418 4464 3527 4071 3734 640 3750 3442 | διήλθε Κλίν 24 'Απρ. διά Χερσόνηα, έφθ. 2 Μαΐου ἀνεχ. Βενετίαν 23 'Απρ. διά Ιθάκην, έφθ. 27 έφθ. Ρέν: 27 'Απρ. 'Εφρότ. 7 Μαΐου διά Βάζερ έφθ. Βίλλαν Κονστιτούσιον 3 Μαΐου διήλθε Κλίν 20 'Απρ. διά Νοσορωσικην ἀργετ Πειραιά 14 Μαΐου έφθ. Βρατλαν 26 'Απρ. 'Εφρότ. 7 Μαΐου διά Βενετίαν διήλθε Ταγγέρην 21 'Απρ. διά Τεργέστην, έφθ. 2 Μαΐου έφθ. Νεκάτσα 23 'Απρ. έφθ. Μπ. "Αυρες Ρόδες 7 Μαΐου ἀνεχ. Ημουντεν 23 'Απρ. διά Μαδέρας ἀργετ Σύρου από 25 Δεκ. π. ί. έφθ. Μπ. "Αυρες Ρόδες 7 Μαΐου εἰς πλόξι Πειραιώς Μάλτας, έφθ. 7 Μαΐου ἀνεχ. Σάντα Φέ 2 Μαΐου διά Μπρίστολ Τσάνναλ έφθ. Κάρδιφ 24 'Απρ. και ανεχ. 28 διά Μπ. "Αυρες |
| Κ. Κτιστάκης Κ. Λύρας Κ. Χατζηπατέρας Καθαράδ Καλαφάτης Καλλιόπη Καλουδώ Καλυψώ Βεργωτή ^η Καπετάν Στρατής Καρδάμυλα Κάρολος Κάσσος Κάτες Κάτε Κατερίνα Κατερίνα, (τάνκερ) Κατίγκω Κατίνα Κατίνα Κέπι Κόρσο Κίμωλος Κλεάνθης Κλεοπάτρα ^η Κονίστρα Κοριάννα Κουλούρας—Ξένος Κωνστ. Κουτσοδόντης Κώστας Κωσταντή ^η Κωστής | Γ. Κτιστάκη Π. Λύρα Κ. Χατζηπατέρα Γ. Καραβία Κ. Καλαφάτη Δ. Πατέρα Γ. Ασημομίτη Γερ. Βεργωτή ^η Δ. Κουμπή άδελφ. Μέλη Δ. Λογοθέτη έτ. «Κάσσος» Α.Ε. Ν. Λυκαρδοπούλου Φ. Πανά ^η Γ. Μ. Κουλουκουντή κ.λ.π. Ι. Γαλάνη ^η Κ. Χατζηπατέρα Ν. Δ. Μαριδόγλου Ν.κ. Δ. Βούλγαρη ^η Α'θ. Κουλούρα και Κ. Ξένου Παπαδημητρίου Δ. Βογιατζίδη ^η άδελφ. Μάντακα ^η Θωμάρ 'Επιφανιαδή ^η Α. Μπακατόρου ^η Α'θ. Κουλούρα-Κυρ. Ξένου ^η Α. Κ. Κουτσοδόντη ^η Π. Σταυρουλοπούλου και Σία ^η άδελφ. Πατέρα ^η Κ. Λαριόδ και Σία ^η | 07 02 09 91 17 10 04 18 06 05 00 00 07 18 98 00 87 96 99 12 05 05 89 11 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 1346 4316 2426 | ἀνεχ. Πότι 23 'Απρ.; Γιρραλτάρ 9 Μαΐου διά Βουλάνην έφθ. Πειραιά 20 'Απρ. Παραμένει Προσαράξειν Κορσικήν ἐγκατελείφθη, Μαΐου 1—7 ἀργετ Πειραιά από 4 'Ιαν. 1931 έφθ. Gdynia (Πολων.) 25 'Απρ. ανεχ. 2 Μαΐου διά Τεργέστην ἀνεχ. Ροζάριο 15 'Απρ. διά Βενετίαν εἰς Νέοσβιν από 17 'Απρ. ἀργετ Ρόττερνταμ από 11 Φεβρ. ἀργετ Πειραιά από 22 Μαρτ. ἀνεχ. Ροζάριο 25 'Απρ. διά Λάζ Πάλμας ἀνεχ. Ημουντεν 23 'Απρ. διά Δάντοιγκ, έφθ. 2 Μαΐου έφθ. Ροζάριο 25 'Απρ. και ανεχ. 3 Μαΐου διά "Αγ. Βικέντιον ἀργετ Θεσσαλίην από 2 Μαρτ. ἀργετ 'Αργοστόλι από 27 Ιουνίου 1931 εἰς μεταφοράς Κνήτης—Αιγαίου (πετρόλαιο) εἰς Γαλάτα 12 Μαΐου υπό φόρτ. διά 'Αλεξανδρείαν ἀργετ Πειραιά από 8 Φεβρ. έφθο. Μπάρρα 28 'Απρ. και ανεχ. 30 Μαΐου διά Γκάλιστον ανεχ. Θεσσαλίην 24 'Απρ. διά Βατόσιμ, έφθ. 29 ἀργετ Πειραιά από 15 Φεβρ. έφθ. Σάν Νικολάς 23 'Απρ. και ανεχ. 28 διά Σκανδιναվιαν έφθ. Όσλο 25 'Απρ. και ανεχ. 30 διά Δάντοιγκ έφθ. Λαζαρίον 24 'Απρ. και Πειραιά 9 Μαΐου ἀνεχ. Αμέρισον 30 'Απρ. και Οζάν 3 Μαΐου διά Μπ. "Αυρες διήλθε Γιρραλτάρ 26 'Απρ. διά Γκάλιστον διήλθε Γιρραλτάρ 24 'Απρ. διά Βενετίαν, έφθ. 2 Μαΐου έφθ. Πειραιά 17 'Απρ. Και Δούναβιν 1 Μαΐου διήλθεν "Αγ. Βικέντιον 27 'Απρ. διά Plov 'Ιανέριον προσηπαγμένον εἰς Κέρτες από 6 Φεβρ. |
| Λακωνικός Λεωνίδας Z. Καμπάνης Λίτι ex Fulton Λέανδρος Λουκία, τάνκ | Μαρή 'Εμπειρίκου κληρον. Α. Καμπάνη ^η | 14 17 76 01 10 | 3803 4274 749 3298 2143 | έφθ. Κλίν 24 'Απρ. και Βρατλαν 5 Μαΐου (διά Κόντινεντ) κανεχ. Χάρτελεπούλ 4 Μαΐου διά Κάρδιφ, έφθ. 8. Είτε Πλέϊτ παραμένει Κατάνην 5 Μαΐου ἀργετ Πειραιά από 26 'Απρ. έφθ. Κλίν 1 Μαΐου και Κνήτην 3 Μαΐου |
| Μαίανδρος Μαίηντ οφ Σάμος Μαίρη Μαίρη N. Μαϊώτις Μάκης Μαϊτακός Μάξ Βόλφ ex Bali Μαργαρίτα Μαρκάκης Μαριάννα Μαρία | 'Ιω. Λιθανού Α. Κουλούθρου Ν.Γ. Λιθανού Δημ. Πατέρα ^η Α. Συνδιτού Ε. Κ. Βλασσοπούλου Μαρή 'Εμπειρίκου Πορτόλου ^η Γεωργιαδή και Σοφιανού ^η Ε. Μάρκου ^η Πλάτ. Βελόνια και Σία ^η 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 | ανεχ. Μάρ Ντέλ Πλάτα 24 'Απρ. διά Ρόττερνταμ έφθ. Πειραιά 26 'Απρ. Παραμένει έφθ. Βόλον 12 Μαΐου ἐκ Ρωσίας ανεχ. Μπάρρου 26 'Απρ. διά Ροζάριο έφθ. Πειραιά 27 'Απρ. και Θήραν 10 Μαΐου. έφθ. Πειραιά 14 'Απρ. 'Εναυλόθη ή Δουνάβεως έφθ. 'Αμδέρσαν 25 'Απρ. και ανεχ. 4 Μαΐου διά Πειραιά έφθ. Βρατλαν 22 'Απρ. 'Εφρότ. 7 Μαΐου διά Δανίαν ἐκ Μαρπόλεων διά Δούναβιν, προσηπαγμένες Σουλινά 7 Μαΐου ανεχ. Νεκάτσα 21 'Απρ. διά Λονδίνον έφθοτεν εἰς Γαλάτα 7 Μαΐου διά Συρακούσας έφθ. Πότι 19 'Απρ.. διήλθε Κλίν 2 Μαΐου διά Γάνδην |

| ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ | ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ | Έτος Ναυτ. Γρήσης | ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΕΙΔΙΩΝ ΤΩΝ |
|------------------------|------------------------------|-------------------|--|
| Μαρία | Κ. Λεμοῦ | 01 | 3090 άνεχ. Μασσαλίαν 22 'Απρ. διά Χίου, έφθ. 29 |
| Μαρία | Σ. Περῆ κ.λ.π. | 00 | 1216 υπό φόρτωσιν εἰς Γαλάται 7 Μαΐου διά Κύπρου, Γιάψφραν |
| Μαρία Μ. Διακάκη | Μ. Διακάκη | 10 | 4362 άργει Σύρον ἀπό 25 'Απρ. μὲ ζημίας ἐκ προσαράξεως |
| Μαρία Ν. Ρούσσου | Κυρ. Βενιζέλου | 09 | 3729 άργει Πειραιᾶς ἀπό 28 Φεβρ. |
| Μαρία Νομικοῦ | Λουκᾶς Νομικοῦ | 99 | 1165 εἰς πλόξας Ἐλλάδος—Δυσνάδεως |
| Μαρία Π. Ξυλά | Μ. Καρρᾶ | 02 | 3254 αργει Χίου ἀπό 2 Φεβρ. |
| Μαρία Σταθάτου | έταιρ. Δ. Α. Σταθάτου | 19 | 5229 έφθ. Ρίον Ιανέρην 7 Μαΐου |
| Μαριγώ Λ. | Ν. Λύρα | 02 | 4146 ανεχ. Μάλταν 26 'Απρ. διά Πειραιᾶς, έφθ. 1 Μαΐου |
| Μαριέττα | Ν. Εύσταθίου | 06 | 4660 ανεχ. Ροζάριο 3 Μαΐου διά Λάς Πάλμας |
| Μαριόγκα | ἀδ. Πρωτού | 12 | 4236 ανεχ. Βίλλαν Κονστιτούσιον 22 'Απρ. διά Λάς Πάλμας |
| Μαριόγκα Δ. Θεομιώτη | ἀδελφόν Κιρτάτα | 04 | 4784 διήλθε Οζάν 24 'Απρ., Γιεραλτάρ 29 διά Βενετίαν. |
| Μαριόγκα I. Γουλανδρού | ἀδ. Γουλανδρή | 05 | 3904 άνεχ. Μαριόλιον 25 'Απρ., Κλιν 29, διά Σάτταν, έφθ. 7 Μαΐου |
| Μαρουνώ Πατέρα | Δ. Πατέρα | 17 | 4269 ανεχ. Ροζάριο 23 'Απρ., Μοντεδίζεο 25 διά Δουγκέρχην |
| Μαρούλα | ἀδ. Πρωτού | 12 | 4307 φθάνει Ροζάριο 10—14 Μαΐου |
| Μαρουσιώ | Ν. Μ. Πιάγκου | 02 | 4152 ανεχ. Πενσακόλαν 24 'Απριλίου διά Πειραιᾶς |
| Μαρουσιώ Κουλούθρου | Α. Μ. Κουλούθρου | 07 | 3556 διήλθε Γιεραλτάρ 1 Μαΐου |
| Μαρουλιώ Β. Πολέμη | Α. Β. Πολέμη | 06 | 3732 αργει Πειραιᾶς ἀπό 6 Φεβρ. μὲ ζημίας |
| Μασσαλιώτις | Θ. Λιαρούτσου | 99 | 4076 αργει εἰς Πόρτο Χέλ: ἀπό έτους |
| Μαστραντρέας | Μαστραντρέα καὶ Συμεωνίδην | 01 | 3281 ἐν πλῷ ἐκ Σάντα Φέ διά Ντακάρ (Μαΐου 14) |
| Ματθαίος | Π. Μ. Λώς | 04 | 2434 ὑπό φόρτωσιν εἰς Ρωσίαν, 2 Μαΐου |
| Ματρόνα | Ν. Βογιατζήη | 02 | 2846 αργει Πειραιᾶς ἀπό 30 'Απρ. |
| Μεμάς | Α. Βεργωτήη | 00 | 4359 ανεχ. Ροζάριο 15 'Απρ. διά Κόντινγεν |
| Μέντωρ | Γ. Δρακούλη | 02 | 3050 διήλθε φόρτωσιν εἰς Ρωσίαν, Μαΐου 10 |
| Μερόπη | Κ. Καλαφάτη | 11 | 4181 αργει Πειραιᾶς ἀπό 18 'Απρ. |
| Μεσαθούρι | Α. Κεράνη | 98 | 3550 έφθ. Ναυσισκην 15 'Απρ. διήλθεν "Ανδρον 7 Μαΐου διά Φάλμουθ |
| Μίνα Ε. Τρικόγλου | 'Ελενθ. Τρικόγλου | 15 | 4273 έφθ. Κλίναν 21 'Απρ. έφροτ. 7 Μαΐου διά 'Αμβούργον |
| Μιχαήλη | Δ. Λογοθέτη | 05 | 3049 ανεχ. Βρέμην 8 Μαΐου διά Δάντογκ |
| Μιχαήλη Ε. Γιανναγάς | Ν. Μ. Γιανναγάς | 01 | 3319 αργει Σύρους ἀπό 18 Μαΐου |
| Μιχαήλη Λ. | I. Λιβανοῦ | 13 | 4160 έφθ. Μπάρρο 27 'Απρ. καὶ ανεχ. 7 Μαΐου διά Ροζάριο |
| Μιχαήλη Λ. Εμπειρίκος | Στ. Εμπειρίκου | 18 | 5202 έφθ. Ροζάριο 22 'Απρ. έφροτ. 5 Μαΐου |
| Μιχαήλη Ν. | Ίσαβ. Νικολάου | 06 | 4618 αργει 'Αμπελάκη από 11 'Απρ. |
| Μιχαήλη Ν. Μαρῆς | Ν. Μαρῆ | 99 | 3926 διήλθε "Ανδρον 7 Μαΐου διά Φάλμουθ |
| Μιχαλάκης | Ν. Εύσταθίου καὶ Σία | 04 | 3146 ανεχ. Ροζάριο 6 'Απρ., διήλθε Γιεραλτάρ 8 Μαΐου διά Γένοβαν |
| Μιχάλης Πουτούς | Π. Μ. Πουτούς | 00 | 3672 αργει Σύρους ἀπό 24 Φεβρουαρίου |
| Μιχαλίδης Συλλάς | ἀδ. Συλλάς | 06 | 3828 έφθ. Μπ. Αυρας 20 'Απρ. καὶ Μάρ. Ντέλ. Πλάτα 6 Μαΐου |
| Μίμης Χανδρής | I. Δ. Χανδρή | 92 | 1630 έφθ. Μαρζπολιν 3 Μαΐου καὶ Πειραιᾶς 12 |
| Μοντώρο | Σ. Φαρκούχη | 06 | 3690 έφθ. Gdynia 27 'Απρ. καὶ ανεχ. 2 Μαΐου διά 'Οράν |
| Μωρηάς | Σ. Φαρκούχη | 02 | 3734 έφθ. Γάνδην 29 'Απρ. καὶ Μεθήλ 4 Μαΐου, ανεχ. 6 διά 'Οράν |
| Ναγός | ἀδ. Λιβανοῦ | 10 | 4111 διήλθεν "Αγ. Βικέντιον 27 'Απρ. διά 'Αμβέρσαν, φθάνει 14-15 Μαΐου |
| Ναυαρχος Γ. Σαχτούρης | Π. Σαχτούρη | 02 | 1953 έφθ. Γαλάται 19 'Απρ. καὶ Βρατίλαν 7 Μαΐου διά Μασσαλίαν |
| Νάρκισσος | Γ. Ν. Σταθάτου | 06 | 4313 έφθ. Μασσαλίαν 22'Απρ. καὶ ανεχ. 28, Γιεραλτάρ 4 Μαΐου διά Πλάτετ |
| Ναυτίλος | Δ. Ι. Γουλανδρή | 04 | 3531 αργει Πειραιᾶς ἀπό 11 Φεβρ. |
| Νέα Τύχη | Στ. καὶ Δημ. Φαφαλίου | 12 | 3451 διήλθε Φερρ. Νορόνχα 26 'Απρ. διά Σάντα Φέ |
| Νεράϊδα | Μ. Χρουσάκη | 03 | 2759 εἰς Μαρζπολιν 2 Μαΐου ὑπό φόρτωσιν |
| Νεμέα | Γ.Ν. Σταθάτου | 19 | 5101 έφθ. Σάντα Φέ 25 'Απρ. |
| Νήσιον | A. I. Καλλινήκου | 05 | 4274 έφθ. Ροζάριο 6 Μαΐου |
| Νηρεὺς | 'Εμρ. Χατζενίκια | 13 | 6694 ανεχ. Κάρδιφ 24 'Απρ. διά Μπ. "Αυρας |
| Νηριτος | Γ. Δρακούλη | 07 | 3854 διήλθε Κλίνα 7 Μαΐου διά Μαρζπολιν |
| Νίκη | Α. Βογιατζήη | 17 | 958 ανεχ. Πειραιᾶς 5 Μαΐου διά Ρωσίαν |
| Νικολής | N. Γ. Μωραΐτη | 21 | 3576 έφθ. 'Αλεξανδρείαν 18 'Απρ. Παρέμενε 8 Μαΐου |
| Νίκος | A. Γρυπαίου | 14 | 3892 έφθ. Βίλλαν Κονστιτούσιον 4 Μαΐου |
| Νίκος Βαλμάδης | Σ. Ν. Βαλμάδη | 01 | 3920 ανεχ. "Αγκόναν 26 'Απρ. διά Ραδένναν, έφθ. 27 |
| Νίκος Μάρκου | E. Μάρκου | 12 | 4235 ανεχ. Νακότεσα 18 'Απρ. διά Ρότερνταμ |
| Νικόλαος | N. Δ. Βούλγαρη | 01 | 3634 αργει Σύρους ἀπό 18 Μαρτίου |
| Νικόλαος 'Αθανασούλης | ἀδ. Ηγήττα κληρ. 'Αθανασούλη | 80 | 1302 έφθ. Βρατίλαν 21 'Απρ. καὶ ανεχ. 27 διά Βόλον-Χίου, έφθ. 14 Μαΐου |
| Νικ. Γ. Κουλουκούνης | έτ. 'Αταλαντήκος | 01 | 3572 αργει 'Αμπελάκη από έπου |
| Νικόλαος Νομικός | Λ. Νομικοῦ | 17 | 3201 ανεχ. Ροζάριο 18 'Απρ. διά Έδρωπην |
| Νικόλαος Φιλίνης | Μικέ Φιλίνη | 99 | 625 εἰς πλόξας Πειραιῶς-Μάλτας-Αίγαυπτου, έφθ. Πειραιᾶς 11 Μαΐου |
| Νικόλαος Αγγελος | B. Σ. Ρωσολόμου | 04 | 3111 αργει Πειραιᾶς ἀπό 14 'Απρ. |
| Νικόλαος Αγγελος | Ίω. Αγγέλου | 10 | 4540 διήλθε Φ. Νορόνχα 26 'Απρ. διά Σάντος, έφθ. 3 Μαΐου |
| Νικόλαος Πατέρας | N. Πατέρα | 12 | 4351 φορτώνει εἰς Πλάτετ 10 Μαΐου |
| Νύμφη | N. Λυκιαρδοπούλου | 06 | 3435 αργει Οινόσους από 2 Μαΐου |
| Oινούσιος | N. Πατέρα καὶ οἰών | 21 | 4504 διήλθε Τενερίφρα 4 Μαΐου διά Βορδώ |
| P. Μαργαρώνης | N. Πατέρα καὶ οἰών | 04 | 5804 αργει Πειραιᾶς ἀπό 20 'Ιαν. |
| Παναγής | Δημ. Μαργαρώνη | 13 | 4979 διήλθε Λάς Πάλμας 11 Μαΐου διά 'Αμβούργον |
| Παναγής Βαλλιάνος | N. Αυκιαρδοπούλου | 20 | 5187 διήλθεν "Αγ. Βικέντιον 27 'Απρ. διά P. Ιανέρην, έφθ. 10 Μαΐου |
| Παναγής Μ. Χαδούλης | A. Σ. Βαλλιάνου | 04 | 2980 αργει Σύρους ἀπό 20 Νοεμ. π. ἔ. |
| Πανορμίτης | I. Η. Χαδούλη | 07 | 3821 ανεμένετο εἰς Μοντεδίζεο 6—10 Μαΐου |
| Πάνος | I. Λυγίζου κλπ. | 05 | 4327 διήλθε Λάς Πάλμας 3 Μαΐου (9.10 π.μ. G.M.T.) Ταγγέρην 6 |
| Παντελής | I. Λιβανοῦ | 15 | 4305 ανεχ. Ροζάριο 1 Μαΐου διά Λάς Πάλμας |
| Παντελής | ἀδ. Παντελή | 91 | 2411 αργει Πειραιᾶς ἀπό 23 Δεκ. π. ἔ. |
| Παντιάς | K. Λεμοῦ | 11 | 3845 έφθ. Χάλφρων 16 'Απρ. καὶ "Αγ. Ιωάννην ("Αταλάντης) 12 Μαΐου |
| Παπαλεμός | 'Ισιδ. Μαργαρώνη | 12 | 5149 διήλθε Λάς Πάλμας 25 'Απρ. διά Μπάρρου, έφθ. 2 Μαΐου |
| Παρθενών | Γ. Α. Γεωργιλή | 10 | 3748 έφθ. Ροζάριο 23 'Απρ. |
| Πάρος | ἀδ. Πειθῆ | 08 | 3189 αργει 'Αλεξανδρείαν από 26 'Ιουλ. 1931 |
| Πελαγία | Κρητικοῦ | 94 | 951 ανεχ. Βαλέντοιαν από 26 'Ιουλ. 1931 |
| Περράκης Λ. Καμπάνης | Στυλ. Καστάνου | 05 | 3157 ανεχ. Βενετίαν 22 'Απρ. διά Χαλκίδα |
| Περσένης | κληρ. Λ. Καμπάνη | 10 | 3584 ανεχ. Ροζάριο 30 'Απρ. διά Λάς Πάλμας |
| Πεταλοί | έτ. «Αταλάντηκός» A.E. | 06 | 4852 ανεχ. Μπάλλιαν Μπλάγκαν 27 'Απρ. διά Λάς Πάλμας |
| Πετρολίνα (τάνκερ) | Μαρή 'Επιτειρίκου | 17 | 5126 ανεχ. Ντονιμπρόβιτ 27 'Απρ. διά Λάς Πάλμας. "Ηδη ναυλοχεῖ Σύρου |
| Πετρόη (τάνκερ) | T. Κυρίλλου | 10 | 579 αργει Κλίνα από 1 Μαρτ. 'Επισκευή |
| Πέτρος Νομικος | Ίω. Γαλάνη καὶ Σία | 03 | 4634 έφθ. Blaye (άγγεις Βορδώ) 3 Μαΐου |
| Πέτρος Νομικος | Π. Νομικοῦ | 93 | 2522 έφθ. Τεργέστην 3 Μαΐου καὶ Σπαλάτον 10, φορτώνει |

| ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ | ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ | Έτος ναυπ. | Τόν. Γκρός | ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΕΙΔΙΩΝ ΤΩΝ |
|------------------------|--------------------------|------------|------------|--|
| Πηλέδες | Ε. Χατζηλία | 28 | 4695 | διήλθεν Ούζαν 21 Απρ. διά Πλέιτ αργει Σύρον από 4 Αύγ. 1931 |
| Πλαταιαί | Γ. Γρέγου | 97 | 3039 | ανεχ. Βέλον 22 Απρ., σις "Οδησσόν 28, έφθ. Πειραιά 10 Μαΐου |
| Πολέμης | Κ. Α. Πολέμη | 09 | 1457 | αργει Σύρον από 10 Ιουν. |
| Πόλη | έτ. «Κάσσος» Α.Ε. | 97 | 2861 | ανεχ. Κ)ντζαν 25 Απρ., Γιβραλτάρ 8 Μαΐου διά Δανιάν |
| Πολύκωρ | Γ. Δρακούλη | 14 | 4077 | έφθ. Βρατλαν 26 Απρ. δι' "Οράν |
| Πολύμυνα | Ε. Μυχαλτσάνου | 07 | 4937 | έφθ. Βρατλαν 26 Απρ. δι' "Εφέρτ. 7 Μαΐου διά Δανιάν έφθ. Πειραιά 2 Μαΐου και ανεχ. 4 διά Γαλάται, έφθ. 10 |
| Πόντος | υιοι Γ. Γράτσου | 12 | 4013 | διήλθε Σύρον 25 Απρ. διά Λιβερπούλ έφθ. 11 Μαΐου |
| Πόπη | Μ.χ. Βερνίκου | 96 | 1594 | αργει Πειραιά από 2 Μαρτ. |
| Ποσειδών | Κυρ. Βανιζέλου | 09 | 3895 | ανεχ. Μπάχιαν Μπλάγκαν 30 Απρ. διά Λάς Πάλμας |
| Προφήτης Ηλίας | Ε. Σενίδης και Σία | 79 | 1169 | έφθ. Ραβένναν 22 Απρ. και Πειραιά 2 Μαΐου, ανεχ. διά Δούναδιν |
| Πρωτεὺς | έτ. «Ατλαντικός» Α.Ε. | 20 | 6696 | παραμένει Όδησσόν με σοβαράς ζημιάς εκ προσαράξεως |
| Πρώτος | Γ. Ν. Λουλούδη | 03 | 1171 | |
| Πυθέας | Ι. Γαλάκη | 02 | 3028 | |
| Ρίτα | Γ. Πανᾶ | 01 | 2495 | όπο φόρτωσιν εις "Οδησσόν 2 Μαΐου |
| Ρίτα Χανδρή | Ι. Δ. Χανδρή | 90 | 1217 | ανεχ. Κ)λιν 7 Μαρτ. και Πόρτ Σατέδ 13 διά Τζιμπουτί |
| Ρόκος | «Βεργωτής» Α.Ε. | 18 | 6430 | έφθ. Ρόττερνταμ 29 Απρ. και Τάν 8 Μαΐου |
| Ρόκος Βεργωτής | Γερ. Βεργωτή | 19 | 5637 | ανεχ. "Αμβέρσαν 23, έφθ. Ρόττερνταμ 24 Απρ. |
| Σαπφώ | υιόν N. Πατέρα | 07 | 3874 | αργει Οινούσας από 24 Φεβρ. |
| Σαρωνικὸς | Μαρή Έμπαιρίκου | 12 | 3548 | ανεχ. Βρατλαν 29 Απρ., διήλθε Κ)λιν 2 Μαΐου διά Βορδώ |
| Σόκομπελ. (τάνκερ) | έτ. «Σόκομπελ» | 30 | 1654 | εις πλόξις Κ)ντζένς—Μεσογείου (πετρέλαια) |
| Σοφία Θεοδωροπούλου | Π. Θεοδωροπούλου | 99 | 1518 | έφθ. Πειραιά 1 Μαΐου |
| Σούνιον | Μαρή Έμπαιρίκου | 19 | 3054 | έφθ. Γαλάται 21 Απρ. |
| Στάμος Φαφαλίδης | Σ. και Δ. Φαφαλίδη | 06 | 3990 | έφθ. Βάρναν 25 Απρ. |
| Στάμης Α. | άδ. Αποστολοπούλου | 81 | 987 | έφθ. Πειραιά 24 Απρ. φόρτωσιν σίτον από α)π="Αγγελος Α" 12 Μαΐου |
| Στέφανος Κωστομένης | Ε. Κουλουκουντή | 11 | 5409 | διήλθε Καζαμπλάγκαν 21 Απρ. διά Πλέιτ |
| Στέφανος εκ Πρωτεὺς | Μ.χ. Λεμού | 06 | 4081 | ανεχ. Ροζάριο 24 Απρ. διά Φιλαδέλφειαν |
| Στρατῆς | Μ. Κυδωνιάδης | 05 | 3893 | έφθ. Κοπεγχάγην 25 Απρ. και Δάντσιγκ 29 |
| Στυλιανή | άδ. Πεθή | 93 | 1828 | έφθ. Πόρτ Σατέδ 7 Μαΐου |
| Στυλιανός | Π. Βεντούρα | 04 | 3564 | όπο φόρτωσιν εις Ρωσσίαν 1 Μαΐου |
| Στυλιανός Κουτσοδόντης | Α. Κ. Κουτσοδόντη | 05 | 3076 | ανεχ. Nykjobing 27 Απρ. διά Κίελον |
| Σωκράτης Ωνάσης | 'Αριστ. Ωνάση | 21 | 5492 | εις Μόντρεαλ όπο έπιθεώρησιν πρός παραλαβήν |
| Τάκης | Π. Σ. Αντόππα | 04 | 1698 | |
| Ταξιάρχης | άδειφ. Λεμού | 13 | 4221 | αργει Πειραιά από 30 Απρ. |
| Τερέζα Κοντογιάννη | Στυλ. Κοντογιάννη | 89 | 761 | ανεχ. Μπουνίος "Άρες 26 Απρ. διά Λάς Πάλμας |
| Τηθύνς | Γ. Φ. "Ανδρεάδη | 00 | 3606 | έφθ. Χαλκίδα 6 Μαΐου. Φθάνει Δούναδιν 15--20 Μαΐου |
| Τηλέμαχος | Γ. Δρακούλη | 11 | 3562 | αργει θνήκην από 3 Φεβρ. |
| Τίμιος Σταυρός | Β. Λιβανού | 02 | 3564 | φθάνει Δούναδιν 14--20 Μαΐου εκ Καλαμάν |
| Τό - Κύμα | Α. Κονσταντινίδη | 05 | 3721 | διήλθεν "Αγ. Βικέντιον 27 Απρ. διά Γένοβαν |
| Τρίαντα | Γ. Λεμού και Μ. Γεωργιλή | 00 | 4358 | αργει Άλεξανδρειαν από 22 Δεκ. π.β. |
| Τρίτων | υιοι Γ. Γράτσου | 14 | 4211 | ανεχ. Νεκότσα 24 Απρ. διά Λάς Πάλμας |
| Τριφοπινάς | Κ. Α. Ταυροπούλης Υιοι | 14 | 3895 | έφθ. "Αμβούργον 28 Απρ. και "Αμβέρσαν 1 Μαΐου |
| Τάνης Χανδρής | Ι. Δ. Χανδρή | 04 | 2689 | ανεχ. Σούντερλαντ 23 Απρ. διά Μπ. Αύρες |
| "Υδρα | Γκ. Κουλούρα | 00 | 3513 | έφθ. Σαρδίνιαν 27 Απρ. |
| "Υδραίος | Α. Κουλούρα και Κ. Ξένου | 02 | 4476 | ανεχ. Υμουνίτεν 27 Απρ. διά Μέμελ, έφθ. 1 Μαΐου |
| Φαέθων | άδ. Λιβανού | 13 | 4168 | |
| Φαίδων | Π. Αλεξάτου και Σία | 89 | 1882 | ανεχ. Μπάρρου 26 Απρ. διά Μοντερίδεο |
| Φανερωμένη | Α. Βλαχάκη | 08 | 3501 | έφθ. Βρατλαν 21 Απρ. και Πειραιά 7 Μαΐου |
| Φίλομήλα | Σ. Καταπόδη | 98 | 3175 | ένωντος Σάντα Φε 29 Απρ. |
| Φλοιόβης | Κ. Α. Βογιατζέγλου | 81 | 746 | αργει εις Γαλάται από 30 Ιαν. |
| Φλωρεντία Σ. | Φλωρεντ. Σλερίδου | 97 | 2024 | αργει Πειραιά από έπον |
| Φραγκούλα Β. Γουλανδρή | άδ. Γουλανδρή | 18 | 5304 | έφθ. Ραβένναν 25 Απρ. και ανεχ. 30 διά Σπαλάτο—Δούναβιν |
| Φρέδη | Κ. Δ. Καλαφάτη | 07 | 4013 | διήλθε Φερν. Νορόνχα 9 Μαΐου διά Πλέιτ |
| Φωτεινή Καρρά | άδ. Καρρά | 08 | 4396 | ανεχ. Β. Κονστιτούσιον 15 Απρ. δι' "Εύρωπην |
| Φώτης | Ν. Λυκιαρδοπούλου | 12 | 3507 | ανεχ. Πενσακόλαν 12 Απρ. "Οράν 7 Μαΐου δι' "Ελλάδα (αναμένεται) |
| Φωφός Μακρή | Ι. Σ. Στρυμπούλακη | 03 | 1013 | διήλθε Φερν. Νορόνχα 27 Απρ. διά Βίλλαν Κονστιτούσιον |
| Χαδιώτης | έτ. «Κάσσος» Α.Ε. | 29 | 4386 | έφθ. Πειραιά 26 Απρ. αργει Σαλέρνο, έφθ. 30 |
| Χαράλαμπος Π. | "Αντ. Γιαννουλάτου | 01 | 4389 | ανεχ. Μαρ)πολίν 11 Μαΐου διά Πειραιά |
| Χαράλαμπος Π. | Π. Ι. Πατέρα και Σία | 07 | 4362 | διήλθε Γιβραλτάρ 6 Μαΐου δι' "Αλικάντε |
| Χέλατρος | έτ. «Κάσσος» Α.Ε. | 14 | 3489 | έφθ. Μισσούλιαν 21 Απρ. ανεχ. 28 διά Βαλέντιναν, έφθ. 30 |
| Χίος | Σ. Περηή κ.λ.π. | 88 | 1356 | έφθ. Βρατλαν 21 Απρ. έφόρτ. 7 Μαΐου δι' "Ελλάδα |
| Χλόη | Ν. Λυκιαρδοπούλου | 99 | 5730 | διήλθε Τενερίφραν 2 Μαΐου διά Σαντάντερ |
| Χρήστος Ζ. | Ν. Ζωλοπούλου | 00 | 1106 | όπο φόρτωσιν 7 Μαΐου εις Βρατλαν διά Μεσόγειον |
| Χριστίνα | Α. Βογιατζέδη και Σία | 98 | 3438 | αργει Πειραιά από 28 Απρ. |
| Χρυσάνθη | άδ. Πατέρα | 00 | 3217 | ανεχ. Χίον 20 Απρ. διά Μαρ)πολίν, έφθ. 25 |
| Χρυσάνθη Σταυρούδη | Ι. Σταυρούδη | 90 | 2223 | έφθ. Βενετίαν 29 Απρ. |
| Χρυσή | Π. Ι. Γουλανδρή | 13 | 5367 | έφθ. Μασσαλίαν 1 Μαΐου, ανεχ. 5 διά Μαλάγκαν, έφθ. 8 |
| Ψαρά | Κ. Δ. Καλαφάτη | 03 | 2907 | |
| Ψαρά | Κ. Δ. Καλαφάτη | 03 | 2907 | έφθ. Βενετίαν 27 Απρ. |
| Ψκεανία | Μ. Καριθαλη | 07 | 4843 | |
| Ψκεανίς | Ι. Ταχιμιτζή | 96 | 3471 | ανεχ. Χερσόνηα 21 Απρ. διά Σαλέρνο, έφθ. 30 |
| Ψρίων | έτ. Χίος» Α.Ε. | 96 | 3256 | αργει Χίον από 20 Φεβρ. |
| Ψρωπός | Μαρή Έμπαιρίκου | 13 | 3475 | αργει Πειραιά από 5 Ιουν. 1931 |
| | | | | εις Γαλάται 2 Απρ. έως 10 Μαΐου (σερβέ) |

(Της ίδιας ή πιοτρα. τῶν «Ναυτ. Χρονικῶν» και ἐκ τοῦ «Λέον Λιστ»)