

NAYTIKA XPONIKA



1η Ιουνίου 1932

Αρ. Φύλλου 35

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΒΙ ΑΡΙΘ 35. = ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ = ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, 1 ΙΟΥΝΙΟΥ 1932

ΠΡΟ ΤΩΝ ΕΞΑΙΡΕΤΙΚΩΝ ΠΕΡΙΣΤΑΣΕΩΝ

Τὴν ὁξυτέραν μορφὴν τῆς ἀπὸ διετίας συνεχζομένης κρίσεως διέρχεται καὶ ἀυτὰς ἡ Παγκόσμιος Ναυτιλία, βαρύτερον δὲ πάσης ἄλλης δέχονται τὰ ἐξ αὐτῆς πλήγματα τὰ φορτηγά μας σκάφη. Αἰσθήματα θλιβερὰ καὶ ἀπαισιόδοξα διὰ τὸ μέλλον τῆς ἐμποροναυτικῆς σημαίας μας κατέχουν πάντα, διτὶς ηθελεν ἀντικρύσει τὴν κατὰ μάζας, ἀνευ προηγούμενου, συσσώρευσιν εἰς τοὺς Ἑλληνικοὺς λιμένας καὶ δρομοὺς τόσων χιλιάδων τόννων ἀργούντων σκαφῶν καὶ ηθελε συνυπολογήσει τὴν συγγὴν δυστυχίαν, εἰς τὴν ὅποιαν φίπτεται ἔνας ὀλόκληρος κόσμος ναυτιλλομένων.

Καὶ ἡ κρίσις, βέβαια, εἶναι παγκόσμιος. Άλλὰ καὶ καμμία ναυτιλία δὲν εὑρίσκεται ὑπὸ τὰς τόσον καταφώδως δυσμενεῖς συνθήκας, ύψ' ἄς ἡ ίδική μας. Γνωστὸν εἰς πάντας τὰ αἴτια, ἄγγωστα δύως εἰς τοὺς πολλοὺς τὰ τραγικὰ ἀποτελέσματα. Ἐκ τοῦ ἀδρανοῦντος ὄγκου τῶν φορτηγῶν μας εἶνε ἀμφίβολον, ἐὰν καὶ κατὰ πόσον πολλὰ ἐξ αὐτῶν θὰ αύλακώσουν καὶ πάλιν τὴν θάλασσαν, διὰ νὰ συνεχίσουν τὸ πλουτοφόρον ἔργον των ή θὰ λάβουν τὸν πρόδε τὴν Γένοβαν μοιραῖον δρόμον.

"Ολα τὰ κράτη ἀντιμετωπίζουν τὰ αὐτὰ προβλήματα ἐκ τῆς κρίσεως." Όλα τὰ κράτη δύως εὑρίσκουν τρόπους, ὅπως ἀνακονφίσουν τὰς ναυτιλίας των, ὅσον τοῖς εἶνε δυνατὸν καὶ ἀμβλύνοντας τὰς τραγικὰς δι' αὐτὴν συνεπείας. Παραδειγμα μοναδικὸν ἐγκληματικῆς ἀδιαφορίας πρὸς τὴν ναυτιλίαν τῆς ἐμφανίζει μόνη ἡ Ἑλλὰς, τὸ ναυτικώτερον, δηλαδὴ, "Ἐδνος τοῦ Κόσμου! Καὶ θὰ μᾶς προβληθῇ τὸ ἐρώτημα: Τί δυνάμεθα νὰ πράξωμεν πρὸ μιᾶς παγκοσμίου κρίσιμου καταστάσεως; Βέβαια, δὲν πρόκειται νὰ ζητηθῇ ἀπὸ τὸ Κράτος, ὅπως ἔλθῃ ὑλικῶς ἀρωγὸν πρὸς τὴν φορτηγὸν ναυτιλίαν. Θὰ ἥτο ἀφελές καὶ νὰ τὸ σκεφθῶμεν ἀκόμη. Οὕτε σκόπιμον εἶνε, ἄλλ' οὔτε καὶ δυνατὸν.

Θὰ ἥδυνατο δύως, καθ' ὃ εἶχε ρητὴν καὶ ἐπιτακτικὴν ὑποχρέωσιν, νὰ παρασχῃ τούτο πρὸς τὴν φορτηγὸν ναυτιλίαν πᾶσαν διοικητικὴν διευκόλυνσιν, πᾶσαν ἀπαλλαγὴν ἀπὸ τὰ βάρη, ποὺ διαρκῶς ἐπισωρεύει ἐπ' αὐτῆς, πᾶσαν μέριμναν καὶ ίδιαζουσαν, λόγῳ τῶν περιστάσεων φροντίδα, ὅπως καταστήσῃ δλιγώτερον ἐπώδυνον τὸν ἐκ τῆς κρίσεως ἀντίτυπον. Θὰ ἔσται νὰ εἶχε πρὸ πολλοῦ ἀντιληφθῆ ἡ ἀρμοδία πρατικὴ ὑπηρεσία, ὅτι ἡ ἀποστολὴ τῆς δὲν ἔγκειται μόνον εἰς τὴν στενὴν ἐφαρμογὴν τῶν διατάξεων περὶ συνθέσεως, ἐδεσματολογίου καὶ τῶν λοιπῶν καρυκευμάτων μιᾶς ἀκα-

τανοήτου Νομοθεσίας, ἐξ ἀντιγραφῆς ἀπὸ τὴν ἔνην, χωρὶς νὰ ἀντιλαμβάνωνται οὔτε οἱ θεσμοθετοῦντες, οὔτε οἱ ἐφαρμόζοντες αὐτὴν, ὅτι ἡ Ἑλληνικὴ ναυτιλία, δημιούργημα πτωχῶν κεφαλαίων καὶ πλουσίων δανείων, ἐπ τῆς παρούσης κρίσεως θὰ ἔξελη βαρύτατα τραυματισμένη, ὥστε ἵσως—ἵσως νὰ μὴ δικαιολογῆται πλέον καὶ ἡ ὑπαρξίας αὐτῆς ταύτης τῆς Διευθύνσεως τοῦ Ε. Ν. ἐν τῇ σημερινῇ τῆς συνθέσει. Καὶ αὐτὰ μὲν, ὅσον ἀφορᾷ τὸ Κράτος.

'Ἄλλὰ διὰ τὴν διάσωσιν τῶν σκαφῶν μας καὶ τὴν δι' αὐτῶν συντήρησιν τῶν μυριάδων πτωχῶν ναυτεργατῶν θὰ ἔσται πρὸ παντὸς νὰ ἀντιληφθοῦν καὶ οὗτοι, ὅτι εἰς ὁ σημεῖον ἐφθασαν τὰ πράγματα, ἀπαιτοῦνται θυσίαι ἀπὸ μέρους ὅλων τῶν ναυτιλιακῶν παραγόντων, καὶ ἡ σαφῆς ἀντίληψις, ὅτι τὰ φορτηγὰ σκάφη ἐγκλείονται τὸ μέλλον καὶ τὴν ὑπαρξίην τῆς ναυτεργατικῆς μας οἰκογενείας. Απαιτοῦνται, πράγματι, θυσίαι ὅπως καταστῇ τὸ Ἑλληνικὸν φορτηγὸν οἰκονομικῶτερον εἰς τὴν ἐκμετάλλευσίν του, διὰ νὰ δυνηθῇ καὶ μὲ τοὺς πτωχοὺς σημερινοὺς ναύλους νὰ κινηθῇ, οὐχὶ βέβαια, πρός ἀπόδοσιν κέρδους εἰς τὸν πλοιοκτήτην, ἀλλὰ τούλαχιστον, ὅπως συντηρήσῃ τὴν λιμώττουσαν σήμερον τάξιν τῶν ναυτιλλομένων μας καὶ εἰσομίσῃ εἰς τὴν Χώραν εἰς συνάλλαγμα, ἔστω καὶ τὸ προϊὸν τῶν μισθοδοσιῶν τῶν πληρωμάτων. Πολλαπλὴ ἡ ἐκ τῆς κινήσεως τῶν Ἑλληνικῶν φορτηγῶν ἀνακούφισις. Καὶ τὸ Ναυτικὸν Ἀπομαχικὸν Ταμείον θὰ ἐλαφρυνθῇ ἐκ τοῦ δυσβαστάκτου ὄγκου τῆς σημερινῆς ἀνεργίας καὶ ἔσοδα τούτων τούτων θὰ πραγματοποιήσῃ καὶ οἱ ναυτεργάται θὰ δυνηθοῦν νὰ ἔξενδρουν τὰ πρόδε τὸ ξῆν καὶ τὸ σκάφος, τὸ ὄγκονον αὐτὸ τοῦ βιοπορισμοῦ τόσων χιλιάδων ἀτόμων, ποὺ θὰ ἔπειπεν ὅλοι νὰ περιβάλλωμεν μὲ ἔξαιρετικὰς φροντίδας, καλύτερον θὰ συντηρηθῇ καὶ ἵσως—ἵσως κινούμενον ἀποφύγῃ τὸν πλειστηριασμὸν καὶ τὴν διάλυσιν.

Πρὸς τὴν κατεύθυνσιν ταύτην, μιᾶς πλήρους ἐπιγνώσεως τῆς τραγικῆς θέσεως τῆς ναυτιλίας μας, τῶν ἐξαιρετικῶς κρισίμων περιστάσεων διὰ τὸ μέλλον αὐτῆς, μιᾶς στενωτάτης συνεργασίας κράτους, κεφαλαίου καὶ ἐργασίας, ἀπηλλαγμένης πάσης ταξικῆς διαφορᾶς καὶ πάσης προκαταλήψεως, δέον νὰ στραφῶσιν ὅλοι οἱ πονοῦντες καὶ ἀποζῶντες ἀπὸ τὸ ἔργον αὐτῆς. Άλλὰ διὰ νὰ χαραχθῇ ἡ κατεύθυνσις αὐτῆς, δὲν ἀρκοῦν μόνον οἱ λόγοι. Χρειάζεται πρωτοβουλία καὶ δραστικωτέρα ἐ-

ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΚΑΙ ΕΥΘΥΝΑΙ

ΤΩΝ ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΩΝ ΤΟΥ E. N.

“Οπως κάθε ἐπάγγελμα, οὕτω καὶ τὸ γαυτικόν, ἀποθέπει εἰς ώρισμένον σκοπόν, δέξις του ὅποιου είναι ή ἔξυπηρέτησις τῶν ἀγαγκών του κοινοῦ.

⁹ Εάν τις ἐπίχειρήσῃ νὰ κατατάξῃ τὰ διάφορα ἐπαγγέλματα, ἀναλόγως τοῦ βαθμοῦ τῆς χρησιμότητός των, δίκαιον εἶναι νὰ θέσῃ εἰς ἔξεχουσαν θέσιν τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα, καθόδου τοῦτο ἀποβλέπει κυρίως εἰς τὴν μεταφορὰν χρειώδῶν ἐκ τῶν τόπων παραγγῆγς εἰς τοὺς τόπους καταναλώσεως καὶ συνεπῶς ἐνακοῖ μεγίστην ἐπίδρασιν ἐπὶ τῶν οἰκονομικῶν συγθηκῶν τοῦ κόσμου ἐγένει. ¹⁰ Αποτελεῖ, δηλονότι, ἐπάγγελμα κοινῆς ὡφελείας, τοῦ ὅποιού οἱ διάφοροι κλάδοι, ίδιᾳ δὲ τῆς μεταφορᾶς ἐπιβατῶν, σπουδαῖως συνετέλεσαν εἰς τὴν καθόλου ἔξει.: Εἰν τῇς ἀνθρωπότητος.

Τὰ καθήκοντα καὶ αἱ εὐθύναι τῶν ἀξιωμάτων τῆς φορτηγοῦ γνωτιλίας, εἰδικότερον ἔχεται ζόμενα, δύνανται νὰ διαιρέθωσιν εἰς δύο κυρίως μεγάλας κατηγορίας, τὰς ἔξης:

1) Καθήκοντα ναυσιπλοίας. 2) Ὑποχρεώσεις ἀπέναντι τοῦ φοιτήσιου.

“Ενα σφάλμα ναυτικής παρατηρήσεως, πιθανὸν γὰ ἀνακαλούφθη καὶ συγήθως ἀνακαλύπτεται προτού δημιουργήθῃ ἐπικινδυνός οὗτος τὸ πλοίον κατάστασις, δεδομένου, ὅτι οἱ διπολογισμοὶ διόπτεινται εἰς τὸν ἔλεγχον καὶ δοθῆν εἶναι γὰ ἐλέγγονται κατὰ

Μακράν τοῦ νὰ θίξῃ τις τάξ εὐγενεῖς προσπάθειάς τῶν ἀσχολουμένων εἰς τὴν ἔζηψιν τοῦ γυντικοῦ ἐπαγγέλματος, ἔχει ἐν τούτοις νὰ παρατηρήσῃ, διτὶ αἱ προσπάθειαι αὗται περιορίζονται εἰς τὴν δελτίωσιν τῶν πλοιογικῶν ἵκανοτήτων τῶν μελλόντων πλοιαρχῶν, ἐνῷ ζητημάτω ἔξ ίσου σοδερά, ὡς τὸ τῆς στοιβασίας καὶ φροντίδος τῶν διαφόρων φορτίων, δὲν θίγονται ἐπαρκῶς.

Διὰ τοὺς ἀνωτέρου λόγους, καλὸν εἶναι ή ἐπάρκεια ἔνδει ὑποψηφίου πλοιάρχου, νὰ μὴ κρίνεται μόνον ἐκ τοῦ βαθμοῦ τῷ θεωρητικῷ αὐτοῦ γάνωσεων, ἀλλὰ καὶ ἐκ τῆς ἵκανοτήτος του πρὸς φύρτωσιν, στοιχείσιαν καὶ ἀσφαλῆ διαφύλαξιν τῶν εἰς αὗτὸν ἐμπιστευομένων διαφέρων φορτίων, αἱ μεταφοραὶ τῶν δοποίων ἀποτελοῦσι τὸν λόγον ὑπάρξεως τῆς φορτηγοῦ γαυτιλίας.

Σ. ΦΕΡΕΝΤΙΝΟΣ
Πλοιαρχος Ε. Ν.

«Αί έταιροί με απασχούσκαν της ἐν Ηπειρίοις διασκέψεως διά τὴν γραμμήν τοῦ Βορ. Ἀτλαντικοῦ, συνεζήτησαν πλὴν τῆς γεωστίης ἐπιτευχθείσης ἐκπτώσεως τῶν ναυάλων ἐπιδρότων καὶ τὴν ἀγάγκην συστάσεως ἐποπτικοῦ ὁργανισμοῦ, διστις ἀφ' ὑψηλοῦ καὶ ἀνευ προκαταλήψεως γὰρ ρυθμίζῃ τὴν κίνησιν τῆς γραμμῆς ταύτης. Τελικῶς προεκρίθη ἡ ἀνάθεσις «δικτατορικῶν» ἐπὶ τοῦ προκειμένου δικαιωμάτων εἰς τὸν κ. Lederer, ἐκ τῶν διγενῶν τῆς «Ἀμερικανο—Αμερικαν Λάτινη» ἐν Ν. Υόρκῃ. Εὐθὺς ἀμα καθορίσθησαν αἱ λεπτομέρειαι τῶν καθηγόντων τοῦ ἀνωτάτου τούτου ρυθμιστοῦ τῆς κινήσεως, θά ἀναλάβῃ τὰ νέα του καθήκοντα, ἀπαλλασσόμενος ἀπὸ τὰς ὑπουργείων τῆς ἐν Νέα Υόρκη θέσεών του».

Ἡ ἀπόφασις ἐγνωστοποιήθη καὶ δι' ἀνακοινωθέντος τῆς διασκέψεως, εἰς τὸ δόποιον τονίζεται ἡ «ἀνάγκη τῆς ὑπάρχειν ἀνωτέρας ἐποπτείας εἰς τὴν ἐφαρμογὴν τῶν ἀποφάσεων τῆς διασκέψεως τοῦ Βορᾶ. Ἀτλαντικοῦ, διότι πολλάκις αὐταις ἔρμηνεύονται καὶ ἀστακούνται διασυστάτως διά τὰς ἄποδας».

ΕΝΩ ΟΡΓΙΑΖΕΙ Η ΔΗΜΟΚΟΤΙΑ

ΓΥΡΩ ΑΠΟ ΤΟ "ΤΡΑΣΤ,, ΤΩΝ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΩΝ

ΠΡΟΣ ΣΑΦΗ ΑΝΤΙΛΗΨΙΝ ΤΩΝ ΠΡΑΓΜΑΤΩΝ

Πάν δι τι επί τοις καὶ πλέον, συντόνως ἐργασθεῖσα καὶ μετὰ ἔξουνχιστικὴν συζήτησιν ἀπεφάσισεν ἡ ὑπὸ τῆς πρυτερίαν τοῦ κ. Μιχαλακοπούλου μεγάλη ἐπὶ τῆς Ναυτιλίας ἐπιτροπή, σχετικῶς μὲ τὴν ἀκτοπλοΐαν, ἥρκεσε μία, ἥκιστα εὐπρεπῆς καὶ ἀναξία τοῦ δουλευτικοῦ βίβλου τοῦ Ἀστηρίου διὰ νὰ καταρριψώσῃ καὶ νὰ μεταβάλῃ εἰς νεκρὸν γράμμα τὸ σύνολον τοῦ πρὸ μηνῶν ψηφισθέντος Νόμου 5304 «περὶ μέτρων προστασίας τῆς Ἐπιβατηγοῦ Ναυτιλίας». Ἀπεδείχθη οὕτω διὰ μίαν ἀκόμη φοράν, διτὶ τί ποτε τὸ σαφῶς προδιαγεγραμμένον δὲν ὑπάρχει, ἀτυχῶς,—προκειμένου περὶ γυναικείων ἀπαλλαγῶν—περὶ τοῖς διαχειριζομένοις τὰ κατ' αὐτήν. Ἀγοραὶ τῶν συνθηκῶν, ὡφὲς δικαίων ἔκκατος αἰλάδος αὐτῆς, ἔλλειψις πάσης σεβρας καὶ ἐμπεριστατωμένης μελέτης ἐπὶ τῶν ἀνακηκῶν της, στρεβλὴ καὶ παρεξηγημένη ἀντίληψις τῆς ἀποστολῆς της, καταστρεπτικὸν τὸ ὑπὲρ αὐτῆς «ἔγδιαφέρον».

Διότι, τι ἡσαν ἐπὶ τέλους τὸ περίφημα αὐτὰ μέτρα «προστασίας» τῆς ἐπιβατηγοῦ γυναικείων; Ήπορχὴ προνομίων, ἐπιχορηγήσεων, εὐθηγῶν κεφαλαίων, φορολογικῶν ἀπαλλαγῶν καὶ παρομοίας ψύσεως μέτρων, ποῦ καθημερινῶς λαμβάνονται: εἰς ἄλλα Κράτη ὑπὲρ τῆς γυναικείων των: Τίποτε ἐξ ὅλων αὐτῶν. Ἀπλούστατα, τὸ Κράτος, ἐν τῇ ἐπιτελέσει του ὑπὲρ τῆς ἀσφαλείας τοῦ ταξιδεύοντος κόσμου καθήκοντός του καὶ τῆς ἀποκαταστάσεως ἐνὸς ρυθμοῦ εἰς τὰς θυλασσίας συγκοινωνίας τῆς Χώρας, ἐπέδιπλε τὴν ἐκκαθάρισιν ἀφ' ἐνὸς τῶν σεσαθρωμένων καὶ ἀνικάνων πρὸς πλοῦν παλαιῶν πλοίων καὶ τὴν ἀπαγόρευσιν τῆς εἰσαγωγῆς πλοίων ἐπιβιτηγῶν, ἡλικίας ἀνωτέρων τῶν 20 ἑτῶν, διπλαὶς ἀποτραπῆς καὶ ὁ πληθωρισμὸς ἀκτοπλοϊκῶν σαχφῶν, μηδένα παραγωγικὸν σκοπὸν ἐξυπηρετούντων καὶ διευκολιγθῇ ἡ ἀνακαίνισις του ἀκτοπλοϊκοῦ πλωτοῦ ὄλικοῦ. Μέτρα καθαρώς ἀστυομικοῦ χαρακτήρος, ὑπαγρευόμενα ἐξ αὐτῆς ταύτης τῆς ἐννοίας του Κράτους.

Τὰ μέτρα ταῦτα ὡνομάσθησαν «μέτρα προστατευτικά». «Ἐστω!..» Ἄς τὸ παραδεχθῶμεν. «Ἐπρεπε τὰ μέτρα ταῦτα δημοσία, δύο μόλις μῆνας μετὰ τὴν ἐφαρμογὴν των, αὐτὸς οὗτος ὁ ὑπουργὸς δοτὶς τὰ εἰσιγγήθη, περιδεῆς καὶ ἀνίκανος γ' ἀντεπέξληθῃ εἰς τὴν ἀκτάσχετον φλυκρέιν δουλευτοῦ ὕδωμάνενον, ἵνας, εἰς τὴν ἐπιθεσίν του ἐξ ὑποκειμενικῶν κρίσεων καὶ μακρὰν τῆς οὐσίας του ζητήματος, γὰ τὸ ἀναιρέσῃ: Ἀκατανόητος, δι' ἡμᾶς τούλαχιστον, ἀσυνέπεια ὑπουργικῆς πολιτικῆς, εἰς τὴν δροῦν μίαν μόνον ἐξήγησιν δυνάμεικα νὰ δώσωμεν, ἐλαφρυντικήν, καπως, διὰ τὸν κ. ὑπουργόν: Τὴν πλήρη ἀγνοιαν του ζητήματος.

Διότι, πράγματι, δ. κ. ὑπουργός δικαιολογῶν τὴν ἀναστολὴν του μέτρου τῆς ἀπαγόρευσεως τῆς εἰσαγωγῆς παλαιῶν πλοίων, παρεδέκθη διτὶ πράττει τοῦτο, δις «ἀπειλήνα κατὰ τῶν ὑφισταμένων ἀκτοπλοϊκῶν ἐπιχειρήσεων, λόγῳ τῆς ἐν τῷ μεταξὺ ἐπελθούσῃς κοινοπραξίας των, τοῦ κινδύνου του περαιτέρω παροπλισμοῦ πλοίων καὶ τῆς ἀραιόσεως του συγκοινωνιακοῦ δικτύου». Ἐπιβεβλημένη, τῷ δηντὶ, ἡ προσπάθεια του ἀρμόδιου ὑπουργοῦ διὰ τὰς συγκοινωνίας τῆς νησιωτικῆς χώρας μας. Δὲν ήθελησεν δημοσία νὰ μελετήσῃ δ. κ. ὑπουργὸς καὶ μετ' αὐτοῦ ἡ ἀρμόδια ὑπηρεσία, ποτὲ: αἱ συγκοινωνιακαὶ ἀνέγκαιαι ἑκάστης γραμμῆς, πολὰ τὰ κατάλληλα ἀτμόπλοια πρός ἐξυπηρέτησίν της, ποτὸν τὸ κόστος ἑκάστου δρομολογίου καὶ πῶς βάσει τῆς ἔδοματιαίς ἀποδόσεως εἰς κίνησιν ἐπιβατῶν καὶ ἐμπορευμάτων κατὰ τὰς περιόδους χειμῶνος καὶ θέρους ἔδει: νὰ ἀποκατασταθῇ ρυθμική καὶ ἀνετος ἐξυπηρέτησις τῶν κοινωνικῶν ἀνακηκῶν ἐπ' ὁφελείᾳ καὶ τῆς συγκοινωνίας καὶ του λογικοῦ συμφέροντος τῶν ἐπιχειρήσεων.

Τὸ Κράτος, πέραν του ρόλου του ρυθμοῦ του καὶ του ἐπόπτου τῆς τοιαύτης πολιτικῆς, τι ἀλλο ὡραίον γά τὸ ζητήσῃ: Κατέχει εἰς χεῖρας του τὸ δικαίωμα τῆς αὐξομειώσεως του ναυλολογίου, τῆς ἐγκρίσεως τῶν δρομολογίων, του ἐλέγχου τῆς ποιοτικῆς καταστάσεως τῶν σκαφῶν, ἀκόμη καὶ τῆς διὰ Κυβερνητικοῦ ἐπιτρόπου ἐποπτείας τῶν ἐν τῇ ἀκτοπλοΐᾳ συντελουμένων. Δὲν ἡσαν ταῦτα ἀρ-

κετὰ ἔχεγγυα, ὅτι αἱ θαλάσσαι συγκοινωνίαι, τόσον ἀπαραίτητοι διὰ τὴν χώραν μας, ὅμαλῶς θὰ ἔξετελοῦντο; Πρὸς τὶ νὰ ἐπιτραπῇ ἡ εἰσαγωγὴ καὶ ἄλλων πλοίων ἀκτοπλοϊκῶν; «Ἔχουν ἔλλειψιν τοιούτων αἱ συγκοινωνίαι μας, ὑπάρχει ἀνάγκη νὰ προβάλλεται εἰς ἔξαγωγὴν συναλλάγματος, ὑπὸ τὰς παρούσας συνθήκας, ἀγοράζοντες ἄχρηστα πλοῖα, μὴ παραγωγικὰ; Εἶνε ἀπαραίτητος ὁ δέκανος ἀνταγωνισμὸς μεταξὺ τῶν διαφόρων σκαφῶν, ἡ κατανάλωσις ἀσκόπως καυσίμου ὑλῆς, αἱ ζημίαι καὶ ἡ φθορὰ τῶν ἐπιχειρήσεων, οὐχὶ ἐπ' ὁφελείᾳ τοῦ καλῶς ἐννοούμενου κοινωνικοῦ συμφέροντος, ἀλλ' ἐπ' ὁφελείᾳ τοιτῶν τινῶν ἀτόμων, κακοήχως φωνασκούντων καὶ ἀποζώντων εἰς τὸ περιθώριον πάσης παραγωγικῆς ἐργασίας, μέσα εἰς τὴν ἀκτοπλοϊκὴν «ἀνεμοζάλην»; Ἰδού νὰ πραγματικὴ θέσις του ζητήματος.

Ἡ ἀκτοπλοϊκὴ γυναικείων δὲν ἀποτελεῖ, καθ' ἡμᾶς, ἐλεύθερον το πεδίον εὐρυτέρας δράσεως. Ἐξυπηρετεῖ στενῶς τὰς συγκοινωνίακας ἀνάγκας καὶ δύναται νὰ ἐπιχρέσῃ εἰς ὡρισμένον ἀριθμὸν πλοίων. Τὸ γυναικείον δικαιόχυτον τοῦ «Ἐλληνος πλοιάρχου καὶ πλοιοκτήτου» ηδύνατο καλλιστανεῖ νὰ καρποφορήσῃ ἐπὶ εὐρυτέρων ἐπιδιώξεων. «Ἔχουμεν τὰς Μεσογειακὰς γραμμὰς, φορτηγούς καὶ ἐπιβατικὲς, εἰς τὰς δύο πόλεις τόσον ὑπερούμενες καὶ πρὸς τὰς δύο πόλεις θὰ ἔδει πράγματι νὰ δοθῇ κατεύθυντήριος δύναμις ἀπὸ τοὺς διοικοῦντας.

Ἐτέθη δημοσία καὶ τὸ ζητηματικὸν τῶν πληρωμάτων ἐκ του παροπλισμοῦ μονάδων τινῶν ἀκτοπλοϊκῶν. Καὶ τοῦ ζητήματος τούτου θὰ ηδύνητο φυχροίμων καὶ χωρὶς δημοκρατικὲς φωνασκίας νὰ ἔξευρεθῇ ἡ κατάλληλος λύσις, γίνεται θὰ ηδύνητο νὰ ἴκανοποιήσῃ, ἐν τῷ μέτρῳ του δυγατοῦ, ἔνα παρόμιον πρόδλημα, εὐρυτέρας κοινωνίας σημασίας. Ο «Οὐλος του Ναύτου», φέρεται, θὰ ηδύνητο νὰ προσθῇ καὶ ἀρχὴν εἰς μίαν ἀπογραφὴν, δάσεις τῶν γυναικείων φυλακίων, τῶν ἐκ τῆς ἀκτοπλοϊκῆς ἀνέργων. Καὶ βάσει τῆς τοιαύτης ἀπογραφῆς νὰ τεθῇ ἐπὶ σαφῶν ἀριθμῶν τὸ ζητηματικὸν ὑπὲρ τῶν γυναικείων πλοίων προστατευτικά.

Ἡ ἀνεργία τῶν ἀκτοπλοϊκῶν πληρωμάτων δὲν ἔχει, καθ' ἡμᾶς, τὴν ἔκτασιν εἰς ἀριθμὸν, ἢν ηθέλησαν νὰ δώσουν τινές. Τὸ ἐντὸς 150θημέρου ἀνοιγμα του ισθμοῦ καὶ ἡ ἀνάληψις ἐντὸς δλίγου τῶν ἀγόνων γραμμῶν διὰ τῶν ἀκτοπλοϊκῶν πλοίων, σοβαρὸν ἀριθμὸν ἀνέργων, ηδη, θὰ παραχωλήσῃ διὰ τῶν ἐκκινουμένων πλοίων. Δὲν θὰ δίκαιοι, διγκώδης πράγματι: ἀριθμὸς τῶν ἐκ του παροπλισμοῦ σαφῶν τῆς φορτηγοῦ γυναικείων πλοτοῦ, διὰ τὸ ζητηματικὸν ὑπὲρ τῶν γυναικείων πλοίων, νὰ ἔπιπτῃ, ὡς συνήθως συμβαίνει, ἐπὶ τῆς ἀκτοπλοϊκῆς.

«Ἄλλοι οἱ καλοθεληταί, οἱ καὶ νοοθάλποντες τῶν δημιουργηθέντων θύρων, διμήνησαν καὶ περὶ ἐκδιασμοῦ τῶν ἐπιχειρήσεων διὰ τὰς παρούσας της ἀριθμούς καὶ ἡ ἀνάληψις γραμμῶν. Θὰ ἔχειται οἶκος τοῦ περισσότερος του παρόντος, δημοσία ἀναπτυχθῆ ἐν πλάτει τὸ ζητηματικό τουτοῦ. Εἰνε μία θύλιβρα ἴστορία διὰ τὸ ὑπὲρ τῆς γυναικείων κρατικῶν ἐνδιαφέρον. Τὸ Δημόσιον, υποχρεωμένον νὰ ἔξευπηρετῇ τὰς ἀνάγκας γησίδων καὶ ἀλιμένων τιγῶν ἀπομεμονών σημείων τῆς Χώρας, ἐπωφελούμενον καὶ αὐτό, δημήτριον διατάξεις της γυναικείων πλοτοῦ τῶν ἀκτοπλοϊκῶν ἐπιχειρήσεων ἀχαλινώτου ἀνταγωνισμοῦ, ὑπέδιπλεν αὐτάς εἰς προφορικούς πολλαπλούς μειοδοτικούς διαγωνισμούς, ἐπιτυγχάνον τὴν ἀντί γραμμῶν της γυναικείων πλοτοῦ τῶν ἀκτοπλοϊκῶν σκάφη. Δὲν ηθέλησεν ποτὲ ἡ ἀρμόδια διπλαίσιας πληρεσίας νὰ ἔξετάσῃ τὰς προσγενομένας διὰ τῆς τοιαύτης τακτικῆς ζημίας εἰς τὴν γυναικείαν, δημήτριον αὐτῇ νὰ ἔτοιχειρεύεται τὸν πινακίνο φακῆς συνεχῶς τὴν ἔξευπηρετήσιν τῶν Κρατικῶν υποχρεώσεων. Καὶ δημοσία αἱ ἀκτοπλοϊκαὶ ἔταιραίσαν κατατέθησαν δὲν ἔσκεψθησαν νὰ ἔκμεταλλευθοῦν, διὰ τὰς σημειώνας μάλιστα συνθήκας, τὸ Κράτος. Λόγῳ τῆς ἐκ τῆς πτώσεως τῆς δραχμῆς ὑπερτιμήσεως τῆς καυσίμου ὑλῆς δὲν ἔζητησαν ἀπὸ τὴν ὑπηρεσίαν τῶν ἀγόνων γραμμῶν, εἰληνὴ τὸ περιστιγόν κουδύλιον, ἐστω καὶ ὑπὸ συναγωνισμὸν ἐπιτευχθέν, γινέγημέ-

νον κατ' ἀνάλογον πρὸς τὴν πτῶσιν τῆς δρυχιμῆς μοιραί. Τι ἡδύ-
νατο λογικώτερον νὰ ζητήσῃ μία ίδιωτική ἐπιχείρησις ἐν τῇ συ-
ναισθήσει τῶν γενικωτέρων ὑποχρεώσεων της; Παρότου προετ-
μήθησαν μικρὰ φορτηγά σκάφη, βραδύπλοα, μὲ ἐλάχιστον πλή-
ρωμα, διὰ τὴν ἔξυπρέτησιν τῶν ἀγόνων γραμμῶν, ἀκατάλληλα
δι: ἐπιδάτας καὶ μὲ τιμᾶς 30 σ)ο κάτω ἐκείνων, ποὺ ἔζητησαν οἱ
πλοιοκτήται ἐπιβατικῶν σκαφῶν. Ἐνῷ κόπτονται διὰ τὴν ἀνεργί-
α, δὲν ὑπολογίζουν ἔξ ἄλλου, ὅτι ἔνα μικρὸν φορτηγὸν σκάφος
ἀπασχολεῖ μόλις 12—13 ναυτεργάτας, ἔνακτι 30 καὶ πλέον τῶν
ἐπιβατικῶν. Τὴν διαφοράν, δηλαδή, τῆς τιμῆς, θὰ τὴν ἐκκρούσντα
τὰ ἀπασχολούμενα πληρώματα καὶ θὰ τὴν ἀπερρόφη ἡ μεγαλυτέρα
καταγάλωσις καυσίμου ὅλης, ἀνεξαρτήτως τοῦ ποιοῦ τῆς συγκει-
νονίας.

Πάγτα τὰ ἀνωτέρω, τὰ «Ναυτικὰ Χρονικά», ἀποφεύγοντα νὰ συμμετέχουν εἰς δημοκοπικοὺς θορύβους καὶ ἀγτεγκλήσεις, γῆθελη-
σαν νὰ ἀναπτύξουν, δπως διαπίστωθῇ ἀλληγ μίαν φοράν ἀκόμη,
πόσον ἀμελέτητα καὶ μὲ περισσὴν δόσιν ἀφελεῖς κρίνονται τὰ
ναυτιλιακὰ ἡμῶν πράγματα. Δὲν γῆθελήσαμεν ποτέ, ως Κράτος, νὰ
μελετήσωμεν τὰς ἀνάγκας ἐνός ἑκάστου κλάδου τῆς ναυτιλίας
μας, νὰ ἔξετάσωμεν διθύτερα τὴν ἀποστολήν του καὶ νὰ λάθωμεν
τὰ ἔνδεικνυόμενα μέτρα. Στερούμενοι τῆς διαθετέρας γνώσεως τῶν
ζητημάτων, ἐπιτρέπομεν εἰς τοὺς περισσότερους θορυβοῦντας νὰ ἔ-
νασκοῦν τοιαύτην πίεσιν, ώστε ἀπὸ ἡμέρας εἰς ἡμέραν τὰ πάντα
νὰ μεταβάλλωνται, ἀγαλόγως τῶν ἐντυπώσεων τῆς στιγμῆς, χωρὶς
νὰ ἔξετάζωμεν, ἀν είνει δυγκατὸν ὑπὸ τοιαύτην ρευστήν κατέστασιν
σκέψεων καὶ ἀποφάσεων νὰ σταθῶσιν ἐπὶ χειρήσεις καὶ νὰ σταθ-
οριμήσουν καρποφόρως, ἐπ' ὥφελεῖς τοῦ καθόλου κοινωνιοῦ
συμφέροντος. Λυπηρὰ διαπίστωσις, ἀλλὰ προγματικότης.

Δὲν γνωρίζουμεν, ἀντὶ εἰς τὸ μέλλον θά εὑρεθούν πολλοὶ νὰ διαθέσουν κεφάλαια, εἰς γνωτιλικάς μάλιστα ἐπιχειρήσεις, ἐν Ἑλλάδι, διὰ νὰ παρακμένουν ἔρμητικ τῆς οὐτεροβούλου η ἀγκυθής προαιρέσεως κάθε δημοκοποῦντος κυρίου, ἀγνωστον τι ἐπιδιώκοντος.

ΚΑΙ Η ΤΟΥΡΚΙΑ ΑΠΑΣΧΟΛΕΙΤΑΙ ΜΕ ΤΟ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΟΝ ΠΡΟΒΛΗΜΑ

ΜΕΤΡΑ ΔΙΑ ΤΟΝ ΣΥΝΑΓΩΝΙΣΜΟΝ

Ο από πολλού παρατηρούμενος δεύτερος συναγωνισμός μεταξύ της Σεΐρη Σεφαΐν και τών ιδιωτικών Τουρκικών άτμοπλοϊκών έταιρών είς τάς γραμμάς τής Μαύρης Θαλάσσης και αι ἐξ αὐτού προξενηθεῖσαι μεγάλαι ὥνικαι ζημίαι, κατέστησαν από καιροῦ πρόδηλον τὴν ἀνάγκην τῆς συνεργασίας μεταξύ τῶν κυριωτέρων ναυτικών ἐπιχειρησιών. Αἱ καταβλήσεισις οὖμως ἔκαστοτε σχετικαὶ προσπάθειαι ἀπέβησαν ἄκαρποι, λόγῳ τῶν ἐμφανισθεισῶν πολλαπλῶν δυσχερειῶν καὶ τῶν ἀμφοτέρων ὑπερβολικῶν ἀξιώσεων. Συνέπεια τῆς ἀποτύχίας ταύτης ἦτο νὰ φιθῇ ἡ ίδεα κρατικοποιήσεως τοῦ ἐμπορικοῦ στόλου τῆς Τουρκίας ὑπὸ τὴν δύναμιν τῆς ἡμικρατικῆς Σεΐρη Σεφαΐν, δόπτε αὐτὴν ὅταν ἦτο εἰς θέσιν νὰ ἐφαρμόσῃ ἀκωλύτως ἐνα νέῳ πρόγραμμα ἀναδιογάνωσες τῆς Τουρκικῆς ναυτιλίας, ἀνανεώσεως τοῦ ὑπάρχοντος παλαιοῦ πλωτοῦ ὥλικον τῆς καὶ ἀριστοτέρας ἐξυπηρετήσεως τῶν θαλασσίων συγκοινωνιῶν εἰς ὅλας τὰς γραμμάς τοῦ Αἰγαίου, τῆς Προποντίδος καὶ τῆς Μαύρης Θαλάσσης.

Ἡ φύσις τῶν ἔκτεταμένων Τουρκικῶν παραλίων καὶ ἡ ἐλλειψίς πυκνοῦ συγκοινωνιακοῦ δικτύου ἔηρας καθίστα τὸ ἀκτοπλοϊκὸν πρόβλημα τῆς Τουρκίας ἐπείγον καὶ ἀπαιτοῦν μίαν ταχείαν καὶ φιλικήν λύσιν. Τοιουτοδόπιος ἀνέκψιος καὶ ἔκει ζητημα ὅργανώσεως τῶν θαλασσιών συγκοινωνίων, ὃπερ εἰχε συμφύ καὶ μὲ τὴν Ἑλληνικὴν ἐπιβατηγὸν ναυτιλίαν, ἐξ ἣς ἡ θέλησαν νὰ ἀπλήσουν παραδείγματα καὶ οἱ Τούρκοι, ἵνα ἔξασφαλίσουν τὴν ὑπαρξίαν καὶ διατήρησον τακτικῶν, ἐπαρκῶν καὶ ἀνέτων γραμμῶν, ἀρτίως ἔξυπηρτουσῶν τὰ πολλαπλά συμφέροντα τοῦ ἐμπορίου καὶ τῆς κοινωνίας, χωρὶς δὲ τὸ γενογόνο τούτο νὰ συντελῆται εἰς βάρος καὶ ἐπὶ φυδοφρού τοῦ ναυτικοῦ των κεφαλαίου.

Ἐξετάζων ἥδη τὸ ἀκτοπλοϊκὸν πρόβλημα τῆς Τουρκίας ὁ βουλευτὴς Γιουνούς Ναδῆ εἰς σειρὰν ἄρθρων του ἀπὸ τῶν στηλῶν τῆς «Τζουμχουρεῖτον τονίζει τὴν ἀνάγκην ὅπως μελετηθῇ τοῦτο εὐρέως καὶ ἐπιλυθῇ συντόμως κατὰ τὸ προσήκοντα τρόπον, διότι—ός λέγει—ἡ Τουρκικὴ ναυτελία εὐρίσκεται σύμερον εἰς μαρασμώδη κατάστασιν καὶ διαρκῶς ἔξαντλουμένη τείνει νὰ φθαρῇ καὶ νὰ ἔκλειψῃ.Τὸν τελευταῖον αὐτὸν καιρὸν τὸ ἐλλειμμα εἰς τὸν ισολογισμὸν τῆς Σεΐρι Σεφαΐν ἐδημιούργησε ποιάν τινα δυσφορίαν, διότι ἡ ἑταῖρια αὐτῆς, ἔχουσα ἡμικρατικὸν χαρακτῆρα, δύναται νὰ ἀντέλῃ ἐκάστοτε ἐκ τοῦ Κρατικοῦ πορθμολογισμοῦ τὰ ἀνάγκαιοντα εἰς αὐτὴν ὥλικά μέσα διὰ τὸ ισοζύγιον της καὶ τὴν ἀνανέωσιν τοῦ στόλου της.

«Γινωδίζουμεν—συνηρήζει ο Γιουνούς Ναδῆ—ότι εἰς όλα τὰ Κράτη τοῦ Κόσμου παρόμοιοι ναυτικοὶ όργανισμοὶ ἀπόλαυμβάνονται, βεβαίως, τῆς Κρατικῆς ἀρωγῆς, τα δέ ἐκ τῆς δράσεώς των προκύπτονται ὡφελήματα καλύπτονται πλήρως τὰς ὑπὲρ τῶν όργανισμῶν αὐτῶν θυσίας. Δυστυχώς εἰς τὴν Τουρκίαν ἡ δυνασθερὸς θέσις τῶν δημοσίων οἰκουμενι-

κῶν της δὲν ἐπιτρέπει τὴν συνεχῆ ἀριθμὴν πρὸς τὴν Σεΐδι Σεφαΐν, ἡ τις ἀφ' ἔτερου παραπονεῖται, ὅτι αἱ ιδιωτικαὶ ἀτμοπλόαι παρακωλύουν τὴν πρόσοδον της. Ἀλλὰ καὶ αἱ τελευταῖαι ἐπιχειρήσεις κατηγοροῦνται καὶ αὐταὶ τὴν Σεΐδι Σεφαΐν, ὅτι ἐπωφελεῖται τῆς Κρατικῆς ἀριθμῆς διὰ νὰ ἔναισκῃ ἓνα εξοντικὸν καὶ αὐτὸν ἄγωνα. Πρὸ τοιάτης καταστάσεως προετάθη, ως ἐπιτακτικὴ ἀνάγκη, ἡ δημιουργία μιας νέας ἑταϊρίας, εἰς τὴν ὥποιαν νὰ παραχωρηθῇ μονοπώλιαικῶς τὸ προνόμιον τῆς ἀκτοπλοΐας.

» Ή ίδεα αυτή άποτελεῖ πράγματι μίαν λύσιν, ή έφαρμογή της δημοσίου είνε περίπλοκος. Διὰ νά πραγματοποιηθῇ τοιούτον μονοπώλιον δρείλει, πρωτίστως, τὸ Κράτος νά ἀποζημιώσῃ τὸν ιδιωτικὸν ἐφοπλισμόν, μὴ τούπενθυνον ἀλλος τε διὰ τὴν παρούσαν ἔκπτωσιν. 'Εφ' ὅσον δέ τοῦτο δὲν καταστά δυνατόν, τότε νά ἀκολουθηθῇ η πολιτικὴ ἀναδιογράνωσεως τῆς νοντιλίας διὰ τοῦ συστήματος τῆς τακτικῆς καὶ συστηματικῆς ἐπιθεωρήσεως τῶν ἐπιβατηγών πλοίων καὶ τῆς σὺν τῷ χρόνῳ ἀπαλλαγῆς τῶν συγκοινωνιῶν ἀπὸ πιντός πεπαλλιωμένους καὶ ἀχόστους πλοίουν. Συχρόνος νά παρεμποδισθῇ ή εἰσαγωγὴ εἰς τὸ μέλλον παρούσαις παλαιαῖς ναυπηγήσεως σκαφῶν.

» Διύνται οὐδόν—σωμετέξεις ο Γιωνούν. Ναδᾶ—νά τεσσαράκιδη καὶ

„Δυντεις απομή—συνεχίζει ο Ιανουός Ναδή—να περιορισθή και ο άριθμός των απασχολουμένων είς την άκτοπλοϊαν σκαφών. Διά του τρόπου τούτον αἱ ναυτικοὶ ἐπιχειροῦνται, τόσον ἡ Κρατικὴ, δύον καὶ αἱ ιδιωτικαὶ, θὰ ἔτονται κατά τρόπον, ὥστε νὰ ἑντείνονται τὴν δραστηριότητα των δχι μόνον εἰς τὰς συγκοινωνίας τοῦ ἑστερικοῦ, ἀλλὰ καὶ πρὸς τοὺς ἔξους λιμένας. Τὸ Κράτος ἔχει ἀκόμη τὴν ὑποχρέωσιν, ὅπως καὶ διὰ ποινικῶν κυρώσεων ἐπιβάλῃ τὴν ἐφαρμογὴν κοινοῦ ναυλολογίου. Παρομοίας κρατικὴ ἐπέμβασις ἔνεγει ὅλη τὴν χροιάν τῆς νομιμότητος. Τὸ πρόβλημα τῆς Τουρκικῆς ναυτιλίας ἐμφανίζεται πλέον ὑπὸ τὴν σοβαράν αὐτοῦ μορφὴν καὶ ἀπαιτεῖ ἐπεριστατωμένην μελέτην διὰ τὴν ἔξειρεσιν τῆς καταλληλοτέρᾳ λύσεως».

Η ΠΑΡΑΔΟΣΙΣ ΦΟΡΤΙΟΥ
ΑΝΕΥ ΠΡΟΣΚΟΜΙΣΕΩΣ ΤΗΣ ΦΟΡΤΩΤΙΚΗΣ

Εἰς μίαν ἀπὸ τὰς τελευταῖς ἁγκυράσιος τῆς Ναυτικῆς Διακοπέψιως τῆς Βαλτικής πρός τὰς μεταξύσιας εἰς κατή, ἐφτάλισταικὲς ὄργανώσεις, θύεται τὸ ἀνδρικήριον δημητριακὸν της πραχθέσων φωτίον ἀνει προσχωγήδε τοῦ πρωτότοπον τῆς φωτωτικῆς. Τονίζεται εἰς τὴν ἁγκυράτον τεύτην, διὶ οἰασθήποτε μέτρα καὶ αἱ λάδουνοι οἱ πλοιοκήτηκει διὰ τὴν προστασίαν τῶν συμφρόντων των εἰς προρμούσας περιπτώσεων, δέν πρέπει ποτὲ καὶ να λημονούν, διὶ περιχρέμονος ἀπολύτως ὑπεύθυνοι: ἔναντι τῶν φωτωτῶν ἡ ναυλωτών διὰ τὴν ἀξίαν τοῦ μετακρεμομένου φωτίου των. Παράδεισις ἀνευ φωτωτικῆς, ἔπω τοι καὶ ἀν ὑπάρχη τοιεύθη τις συμφωνία, δέν δύναται νὰ μειώσῃ τὴν εὐθύνην τοῦ πλοιοκήτου, ἀκόμη καὶ εἰς ἣν περιπτωσιν ἔχει οὗτος ικτοχωριωθεὶς δὲ θυσιάσσεως δοθείσιος ἀντὶ καλὴ τῇ πίστει· η καὶ διὰ παροχής ἀγνύνθετο.

Εἰς πιστώσιν τῶν ἀνωτέρω ἀναφέρεται τὸ ἀκόλουθον πρόσφατον γεγονός, διπει συνέδητο εἰς Ρουέν. "Ἐνα φροτηγόν κατέπλευσεν εἰς τὸν ἐν λόγῳ λιμένα μὲ φορτίον γκιναθράκων, δὲ πλοιαρχος, προκειμένοιο νὰ τὸ παραδώσῃ ἐζήτησε τὴν πρωτότοπον φορτωτικήν. "Ο πράκτωρ, διορισθεὶς ἀπὸ μέρους τῶν φορτών διεβεβίωσεν, διτο τὸ πρωτότοπον ἔχαγεν καὶ διτο μόνον ἀντίγραφον τῆς φορτωτικῆς ὑπῆρχε, ἐπειδὴ δὲ οἱ παραληπταὶ ἦσαν φαρέγγιοι, τοι δινέστησε τὴν παράδοσιν, διότι τοῦ ἀντιγράφου. Τοῦτο καὶ ἔγενετο, δὲ πλοιαρχος δὲν ἐζήτησε κακμίαν ἐγγύησιν, παραδόσας τὸ φορτίον κακηλή τη πλατεία.

Μετά τινας ἡμέρας ἀπό τὴς ἐκφορτώσεως, οἱ πλοιοκτήται ἔλαβον ἀπὸ μέρους τῶν φορτωτῶν εἰδοποίησιν, διτὶ αἱ φορτωτικαὶ εὑρίσκοντα ἀκόμη παρὰ τῷ Τραπέζῃ εἰς Ρουέν, μὴ παραληφθεῖσι: ἀπὸ τοὺς δικαιούχους, οἵτινες ἦρνοῦντο νὰ πληρώσουν τὴν ἀξίαν τοῦ γαιανύρακοφορτίου. ‘Ως ἡτο φυσικῶν, οἱ φορτωτικαὶ κατέστησαν υπενθύμους τοὺς πλοιοκτήτας διὰ τὴν ἀξίαν τοῦ ὀφελομένου ἀντοῖς ἀπό τοὺς φορτωτὰς καὶ ἄνευ προσκομίσας τὰς πρωτοτύπους φορτωτικὰς παραδοθῆντας ποστίαι τινας.

Οι πλοιοντήται εξηγήσαν άμεσως έξηγήσεις από τὸν εἰς Ρουέν πράκτορά των, διτὶς καὶ τοῖς διεδίκαιοσσιν ἐπιστολήν των παραληγότων ἀναφέρουσαν, διτὶ αἱ φορτωτικαὶ τῶν εἰχον κρατηθῆναι εἰς τὸ Τελωνεῖον. Ἐπειδὴ δὲ συχρισμὸς τῶν οὗτος—προσῆλως—ήταν ἀνακριθῆναι, ἐπίσπου τὸν πράκτορά των, διπάς διακανονίσης ἀνεψιοντορθῆναι τὴν ἀναφεύσεων ὑπόθεσιν. Κατόπιν τούτου οἱ παραληπταὶ ώμολόγησαν, διτὶ αἱ φορτωτικαὶ παρέμενον εἰς τὴν Τρόπαιαν καὶ διτὶ αἵτοι δέν τὰς ἀπίσυρον, διέστι εἰχον πλειαίν τινας λαττιστίγιαν κατὰ τῶν φορτωτῶν, τὴν δηποίαν ἐπεθύμουν γάρ διακανονίσουν. Διὰ τὰ ἐπιτύχουν τόν σκοπὸν των, δὲν ἐπροθυμοποιοῦντο νά πληρώσουν εἰς τὸ ἄπειρον τῶν παροδῶν μωσατικῶν.

"Η υπόθεσης αυτή έφερμαίσθη τελικά μέχρι νά υπεστθώσι κακημίαν ζημιάν οι πλοιοκτήται. Τούτη θέμως ήταν άπόρροια τύχης, έκ του λόγου διαρροφώται και παραληπτικοί προϊθλον εἰς συγνενόντων διά την πλειάν διαρροφή των. 'Αφ' έτέρου δι πράττωρ έδηλωσεν, διτε είλεν άνεργησες «καλῆ πάτεται» και θει οδύζεις τι πλέον θά γέμνατο νά πράξῃ διά μίαν έπαργετέρων προστασίαν των συμφερόντων των πλοιοκτητών, έστω και ίσαν ητο ταρ» αιτών διωτασμένος.

Αναφέρουσαν τὰ ἀνωτέρω εἰς τὴν ἐγκύκλιον της ἡ Ναυτικὴ Διάσοχεψίς οῆς Βαλτικῆς, προσθέτει καὶ τὰ ἀκόλουθα : «Χωρὶς νῦ θεωρεῖν ἐν ἀμφι- δόλῳ τὴν εὐθύητην τοῦ πράκτορος εἰς τὴν ἐκτεθεῖσαν ὑπόθεσιν, φρονοῦμεν περὶ πράκτορα διωριζόμενος περά τῶν πλοιοκτητῶν θάλασσαν μετὰ μεῖζονος συνέσεως. Εἰς τὴν ἀνωτέρω λ. χ. περίπτωσιν ἐπέβαλλον εἰς τὸν πράκτορα ἔξαρχον ἔπει τὸ πρωτότοπον τῶν φορτωτικῶν παραμένεν εἰς τὴν Γράπεαν, καθὼς καὶ διατί αὗται δὲν ἔχωντο οὐδενὸν ἀπὸ τοὺς παρακήπτας. Μελονότι ποσοστὸν τι ἐμπιπλούντη πρέπει: νῦ διέπη τὰς ἐμπορικὰς συ- αναλλαγές, ἐν τούτοις οἰκόπεμπον είνε νῦ ἔξαρχοι βύνωνται: ἔκαστος ἀμφιθεά- τινες ἀσφορώσκεις οὐδεὶς θητεία τῶν συγκαλλαγῶν, ὡς είναι ἡ ἀπο- λογία της ἡ μη προσκόμιας τοῦ πεποντόποτον μηδὲ πορευόμενη.

Η ΔΙΟΙΚΗΣΙΣ ΤΟΥ ΕΜΠΟΡΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ

ΚΗΔΕΜΟΝΙΑΝ Ἡ ΧΕΙΡΑΦΕΤΗΣΙΝ;

ΤΟΥ Κ. Γ. ΧΡ. ΛΑΙΜΟΥ

Συζητεῖται, ποία πρέπει νὰ είνε τὴς τῆς Διευθύνσεως Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, ἐν περιπτώσει συγχωνεύσεως τῶν πολεμικῶν Ὑπουργείων, εἰς τὸ ὑπὸ μελέτην Ὑπουργείον Ἐθνικῆς Ἀμύνης.

Ἄλι γνῶμαι συμπίπτουν εἰς τὴν ἀναγνώρισιν τῆς ἀνάγκης δπως ἀποσπασθῇ αὐτῇ ἐκ τοῦ νέου Ὑπουργείου, ἵνα μὴ τυχὸν συγθίτῃ καὶ παραγκωνισθῇ ὑπὸ τὸν δύκον τῶν κεφαλαιωδῶν του ἐπιδιώξεων. Διχάζονται δμως ὡς πρὸς τὴν ὅρθιτητα τῆς ὑπαγωγῆς αὐτῆς μεταξὺ τῶν Ὑπουργείων Ἐθν. Οἰκονομίας καὶ Συγκοινωνίας.

Ἄφοῦ ἐδόθη ἡ ἀφορμή νὰ ζητηθῇ ὁ πλησιέστερος συγγενῆς, ὑπὸ τὴν ἀγδεμογίαν τοῦ δποίου θὰ πρέπει γὰ τεθῇ ἡ Διεύθυνσις τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, μήπως ἀξίζει τὸν κόπον νὰ ἔστεκσθῇ ἡ δυνατότητα καὶ ἡ σκοπιμότητα τῆς χειραφετήσεως αὐτῆς, διὰ τῆς ὁρίσεως αὐτοτελοῦς Ὑπουργείου;

Προτοῦ λεχθῇ Ναι ἢ "Οχι, μὲ τὴν ταχύτητα ποὺ χαρακτηρίζει τὴν σκέψιν τῆς φυλής, ἀς ὑποδηληθύμεν εἰς τὸν κόπον νὰ ἐρευνήσωμεν.

Διὰ τὴν ἀποφίν μας ἐνέχει θεμελιώδη σημασίαν ἡ ἀναγνώρισις τῆς πλουτοπαραγγικότητος τοῦ ναυτιλιακοῦ παράγοντος εἰς πᾶσαν χώραν. Συνεπείᾳ ταῦτης ἐκρίθη ἀναπόφευκτος καὶ ἐπιβεβλημένη ἡ ὄργανωσις κρατικῶν Ὑπηρεσιῶν μὲ κύριον σκοπὸν τὴν ἔρευναν πάντων τοῦ θεμάτων τοῦ ναυτικοῦ κύκλου. Ἀναλόγως δὲ τῆς ἀρτιότητος τῶν συγκροτουμένων Ὑπηρεσιῶν, πραγματοῦνται ἡ συστηματικὴ παρακολούθησις τῶν κατὰ καιρούς ναυτιλιακῶν ἀναγκῶν καὶ τελεσφορεῖ ἡ προσπάθεια τῆς ἔρευνης, διὰ τὴν ἔξεύρεσιν τῶν καταλλήλων μέτρων, τὰ δποὶα δικαιολογεῖται σκοπός τῆς ἐνισχύσεως, ἀναπτύξεως καὶ διελιγότερης τοῦ ναυτιλιακοῦ καὶ κλάδου.

Άλλο ἐδῶ, μελονότις οἱ Ἐλληνικοὶ ἀγροὶ πάντοτε ἥσαν πτωχοὶ εἰς ἔκτασιν καὶ ἀπόδοσιν, ἐνῷ ἀντιθέτως ἡ θάλασσα, ἀπὸ τῆς ἐποχῆς τοῦ Προφητάντος Δαυΐδ πάντοτε ἦτο "μεγάλη καὶ εὐρύχωρος ἐπλέχυσκεν δὲ μετ' αὐτῆς διὰ μέσου τῶν αἰώνων, τόσοις καὶ τόσον ἔνδοξοις δεσμοῖς, διὰ τῆς τολμῆς καὶ δραστηριότητος τοῦ Ἐλληνος Ναυτίλου, ἐδὲ, λέγομεν, κατὰ τὴν διαδρομὴν τῆς πρώτης ἐκκοντακετηρίδος τοῦ ἐλευθέρου δίου μας, ἡ κρατικὴ πρόνοια καὶ δράσις περιωρίσθη σχεδόν εἰς μόνην τὴν γεωργικὴν ἀνάπτυξιν τῆς Χώρας, παντελῶς παραμεληθείσης τῆς Ναυτιλίας.

Ἐπεδιώχθη νὰ καταστῶμεν Κράτος γεωργικὸν καὶ πρὸς τὸ τέρμα τοῦτο ἀπέδειχμεν οἱ κατὰ καιροὺς κυθερήσαντες τὴν Ἐλλάδα.

Ο ἀξῶν δὲ πέριξ τοῦ δποίου περιστρέφεται καὶ σήμερον ἡ κρατικὴ προσπάθεια πρὸς ἐμπλουτισμὸν τῆς Ἐθνικῆς μας οἰκονομίας στηρίζεται εἰς τὴν ἀπόδοσιν τοῦ ἀγροῦ. Τὸ διπλανὸν τῶν ἐπιδιών διὰ τὴν αὔξησιν τοῦ ἔθνους εἰσοδήματος, συγκεντροῦνται σήμερον εἰς τὰ πολὺ ὑμνούμενα καὶ πολὺ κατακρινόμενα παραγγικὰ ἔργα τῆς Μακεδονίας.

Διὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῶν παραγγικῶν τούτων ἔργων, τὰ δποὶα εὐχόμεθα διοφύχως νὰ δικαιώσουν τὴν παρήγορον προσωνυμίαν τῶν, ἀνελγήσθησαν δγκωδεῖς δικαιειακοὶ ὑποχρεώσεις καὶ παρίσταται ἀνάγκη καὶ ἀλλαὶ νὰ ἀναληφθοῦν διὰ τὴν συγέχισιν καὶ ἀποπεράτων αὐτῶν.

Ἀπειδέψχουμεν λοιπὸν ἐξ διολήρου εἰς μόνην τὴν γεωργίαν καὶ ἐξ αὐτῆς προσδοκῶμεν τὴν ἐπίτευξιν τῆς οἰκονομικῆς μας ἀνυψώσεως. Ἐνῷ ἐδὲ τὰ ναυτιλιακά μας πράγματα ἐτύγχανον συνεχοῦς καὶ ἐπιμελοῦς καὶ ἴκανῆς παρακολουθήσεως, ἀσφαλῶς θὰ είχε γεννηθῆ πρὸ πολλοῦ ἡ ἀνάγκη δπως ἡ πλουτολογικὴ δράσις τοῦ Κράτους ἐδραστηρία ἐπὶ δύο βάσεων. Ἐπὶ τῶν ἀρότρων ἀφ' ἐνδος καὶ τῶν πλοίων ἀφ' ἑτέρου.

Ἡ ἐλλειψίς δμως τοῦ ἀπαίτουμένου Κράτους δραγματισμοῦ, ἐστις θὰ διεχειρίζεται τὰ θέματα τῆς ἐμποροναυτικῆς δράσεως, παρακολουθῶν φιλοστόργως τὰς ἀνάγκας αὐτῆς καὶ μελετῶν ἐπιστημένως τοὺς τρόπους ἀναπτύξεως αὐτῆς, ἀδιλαφε τὴν ἔθνικήν μας οἰκονομίαν. Διέτι διὰ τῆς δράσεως ἐνδος τοιούτου δραγματισμοῦ θὰ είχε πρὸ πολλοῦ σχηματισθῆ ἡ πεποίθησις καὶ εἰς τὸν πολιτευ-

ομένους καὶ εἰς τοὺς πολίτας, διὰ ἡ δημιουργία μιᾶς σεσχάσης Ναυτιλίας, θὰ ἐπετέλει κεφαλαιῶδες κονδύλιον εἰς τὸ Ἐθνικὸν ἐνεργητικόν.

Καὶ τοις συνεπείᾳ τούτου, θὰ ἐδίδετο σήμερον πρὸς τὴν Ναυτιλίαν ἡ αὐτὴ σημασία ποὺ ἀποδίδεται εἰς τὴν ἐπιζόμενα στρέμματα τῶν παραγγικῶν ἔργων καὶ ἐν τοιαύτῃ περιπτώσει θὰ ἔξερισκετο τὸ ὑφέλιμον θάρρος τῆς ἐπιδιώξεως δικαιεισμοῦ ἔξιθεν διὰ παραγγικὰ ἔργα ἀποδέποντα εἰς τὴν ἐνίσχυσιν καὶ ἀνακαίνισιν τῆς καθόλου Ναυτιλίας μας.

Άλλὰ πῶς γέτο δυνατὸν μὲ πενιχροτάτην μέχρι πρὸ διληγωνέων Κράτους ἐπίβλεψιν καὶ ἐργασίαν, νὰ μορφωθῇ ἡ γνώμη διὰ ἡ διεύρυνσις τῆς Ναυτιλιακῆς δράσεως, ἀποτελεῖ σεσχάραν πηγὴν τοῦ Ἐθνικοῦ πλούτου :

Διὰ τῆς συστάσεως τῆς νῦν ὑφισταμένης Διευθύνσεως Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, προεκλήθη ἔνα σχετικόν ἐνδιαφέρον διὰ τὰ ναυτιλιακὰ μας πράγματα, ἀλλὰ τοῦτο δεδικτικός δὲν εἴνε σύστασης ἰκανοποιητικόν. Δὲν είνε δίκαιοιον γὰ μὴν ὅμολογηθῆ, διὰ τὸ λαμπεῖν σῶμα εἰργάσθη μὲ ἀρκετὸν ζηλον. Τινὰ μάλιστα τῶν στελεχῶν κατοῦ διαπνέονται ἀπὸ ἀληθῆ ἔρωτα πρὸς τὴν ναυτικήν μας ἀνάπτυξιν καὶ ἐμφανίζουν ὑπολογισμούς ἰκανότητας, ὑποσχομένας πολλὰ τὰ καλά.

Άλλα δὲν είνε ἐπίσης δίκαιοιον γὰ μὴν ὅμολογηθῆ, διὰ τὸ μέχρι σήμερον διαχειρίσεις τῆς ναυτιλιακῆς μας ὑποθέσεως είνε κακαρῶς ὑπηρεσιακή καὶ πολὺ ἀπέχει ἀπὸ τοῦ νὰ είνε ἡ ἀπὸ οἰκονομολογικῆς σκοποῦ διερεύνησις καὶ ἐξονύχιας αὐτῆς, ήτις ἀλλαγές τε ἀποτελεῖ καὶ τὴν κυρίαν ἀποστολὴν τῆς Διευθύνσεως Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας.

Εἰς τὴν παρέκκλισιν, τρόπον τινὰ, ποὺ ἐμφανίζει ἡ μέχρι τοῦδε δρᾶσις τῆς Διευθύνσεως Ἐμπ. Ναυτιλίας, ἐν σχέσει πρὸς τὴν κυρίαν γραμμήν τῶν δικαιολογητικῶν τῆς ὑπάρχεως αὐτῆς σκοπῶν, συνέβαλεν ἀρκετὰ κάποια στρατοκρατικὴ αὐτίληψις, ήτις ἀπέρρευσεν ἐκ τοῦ τρόπου τῆς δραγματισμοῦ τῆς Ὑπηρεσίας ταύτης, παρὰ τὸ γεγονός διὰ τὰ κατ' ιδίαν μέλη αὐτῆς, είνε λίαν ἀγαπητοὶ καὶ γνήσιοι οἱ Δημοκρατικοὶ πολίται. Ο ἐφοπλιστής δικαιετηράτης, ἡ ναυτιλιακὴ ἐν γένει επιχείρησις, ἐν τῇ ἐπαφῇ αὐτῶν πρὸς τὴν οἰκείαν Κράτους Ὑπηρεσίαν, ἔχουν τὸ συγκίνημα τῆς συστολῆς καὶ συγχύσεως ποὺ καταλαμβάνει τὸν ἀρχαρούς στρατιώτην παρουσιαζόμενον πρὸ στρατηγοῦ φημιζομένου διὰ τὴν σιδηρὴν του αὐτηρότητα.

Ἡ οὐσία διλων τῶν ἀνωτέρω είνε, διὰ τὸ Ἐθνικὴ Ναυτιλία, παραλλήλως πρὸς τὴν Γεωργίαν, πρέπει νὰ καταστῇ ἀντικείμενον σεσχάσης μεριμνῆς. Δένθη θὰ ἀπαριθμήσωμεν ποια οἰκονομικὰ ἀγαθὰ δύναται νὰ προσφέρηται εἰς τὴν χώραν, αὐτῆς. Είνε ταῦτα γνωστά, καὶ διὰ τοῦτο διλαι τοῦ χώρας τοῦ κόσμου, οὐδέ τῆς Ἀλβανίας ἐξαιρουμένης, ὃς μόνον ἐνισχύουν τὰς Ναυτιλίας των, ἀλλὰ καὶ σχεδὸν ταῦτις ζούνται πρὸς αὐτής.

Διὰ γάρ γίνεται δμως ἡ Ἐλληνικὴ Ναυτιλία ἴκανη νὰ ὀφελήσῃ καὶ νὰ διελεγηθῇ, τὸ Κράτος ὑποχρεοῦται νὰ ἀπασχοληθῇ σήμερον διὰ αὐτής, οὐχὶ φιλῷ γράμματι, ἀλλὰ ἔργῳ καὶ οὐσίᾳ.

Ἴδού δὲ διὰ ποιον λόγου, καίτοι πνέει ἐξ ἀπλῆς περιστατικῆς ἀποχῶς ἀνάγκης διὰνεμος τῶν οἰκονομικῶν, ἔχομεν τὸ θάρρος τὰς ισχυριζόμενα διὰ τὸ Δασικὸν Ἐμπορ. Ναυτιλίας ἐπιβάλλεται νὰ χειραφετηθῇ, καθισταμένη Ὑπουργείου αὐτοτελές.

Ἐνα τοιούτον Ὑπουργείον, ἔχον ἐπὶ κεφαλῆς πρόσωπον δρῶν ἐπὶ τοῦ ἐμποροναυτικοῦ τομέως, θὰ ἐπιδιώξῃ, η τούλαχιστον θὰ προπαρασκευάσῃ τὸ ἔδαφος διὰ τὴν συντήρησιν, ὑποστήριξιν καὶ ἀνάπλασιν τῆς Ἐθνικῆς μας Ναυτιλίας.

Τὰ προέχοντα σήμερον ζητήματα τῆς Ναυτιλίας, δένη είνε φύσεως ὑπηρεσιακῆς. Δένη είνε οὐτε τὸ ἔδεσματολόγιον, οὐτε τὸ μισθολόγιον, οὐτε τὸ ἀπομαχικά καὶ προξενικά τέλη, οὐτε τὴν σύνθεσιν καὶ ἀποσύνθεσιν τῶν πληρωμάτων.

Τὸ μέγα τῆς ζητήματα σήμερον, είνε ἐὰν θὰ δυνηθῇ νὰ ἐπιζήσῃ τούσιον τῆς παγκοσμίου οἰκονομικῆς κρίσεως.

Διαγύωσακ έποχήν συνεχῶν ζημιών, θεραμμένη δι' ένυποθήκων χρεῶν, μέρη πλοίων παλαιά, έπαχθώς καὶ δυσκόλως δισφαλιζόμενα, οὐρανή σκληρότερον συνχρωνισμόν, ἀποκλεισμένη ἐδῶ καὶ μή προτιμωμένη ἔκει, μάχεται ἀπεγνωσμένως διὰ γὰρ ὅρθιοποδήση. Εἰς μίαν τοιαύτην πρινοτραχαῖς κακήν δραν, δὲν ἔνδεικνυται, δὲν ἐπιβλέπεται, δὲν καθίσταται ἀναπόφευκτον γὰρ συσταθῆ Τύπουργείον Ναυτιλίας, ἥντα κληθῆ καὶ μελέτηση τῇ δύναται τὸ Κράτος γὰρ πράξη διὰ γὰρ σώση σήμερον καὶ διὰ γὰρ καρπωθῆσθαι;

Ζητήματα ως ἡ Ναυτικὴ Πίστις, ἡ Ναυτασφάλεια, εἶναι ἄρχες τόσον ἐπουσία: ὁδηγοί, ὡστε γὰρ μὴ ἀπαιτοῦν ὑπὲρ αὐτῶν τὴν στοργὴν, μέριμναν καὶ μελέτην τοῦ Κράτους, ἀσκουμένας δι' εἰδικοῦ Τύπουργείου συγχεντροῦντος διὸ κατὰ τὴν πειρίαν καὶ τὰς γνώσεις καὶ τὴν ἴκανότητα παντὸς εἰδικοῦ:

Καὶ μήπως τοιούτον Τύπουργείον, τούλαχιστον Τύψουργείον, ἀσχολούμενον διὰ τὸν καθορισμὸν καὶ τὴν πραγμάτων μιᾶς ἐμπορογαντικῆς πολιτικῆς, τόσον διὰ τὴν φορτηγὸν δύσον καὶ τὴν ἐπιβατηγόν Ναυτιλίαν μικρή, διεργατική, θάλασσαν τοῦ Κράτους, ἀσκούμενης διὸ εἰδικοῦ Τύπουργείου συγχεντροῦντος διὸ κατὰ τὴν πειρίαν καὶ διὰ γὰρ γνώσεις καὶ τὴν ἴκανότητα παντὸς εἰδικοῦ:

Θὰ ἀντετάσσετο ἵσως, διτις ἀλλα Κράτη ἀσυγκρίτως μεγαλυτέρας γαντικής δράσεως δὲν ἔθεσπισαν τοιούτον εἰδικὸν Τύπουργείον, διατις διθεὶς γὰρ θελήσωμεν γὰρ τὰ ὑπερβολεῖ:

Καὶ ἀπαντῶμεν, ἀκριβῶς, διτις ἡ γαντική μικρῆς δράσεις εἶναι μικρά, ἀλλ' ἐνέχει πάσις τὰς προϋποθέσεις ἵνα κατατηῇ μεγάλη, κατεκλήλως καθοδηγούμενη καὶ ἀποτελεσματικῶς ἐνισχυομένη.

Ως πρὸς τὴν ἀντίρρησην περὶ δημιουργίας διπλαγῶν διὰ τῆς συστάσεως ἑνὸς νέου Τύπουργείου, δὲν συμφωνοῦμεν διότι, ἡ σημερινὴ συγκρότησις τῆς Διευθύνσεως Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας εκρύνει τὸν πρωτόπολογούσμον ἀρχούντως, μὲ μόνην τὴν διαφορὰν, διτις τὸ δημιρεσιακὸν τῆς λειτουργίας τηρεῖ ἀστὴν τῆς πρωτοβουλίας ἀγωτέρων ἐπιδιώξεων. Ἀλλὰ καὶ ἐδὴν θὰ πρέξυπτεν ἐπιθύμησις τοῦ πρωτόπολογούσμον, δὲν αἴρεται ἡ δικαιολογία τῆς ἀποδοχῆς αιτήσεως. Διτις πρόκειται περὶ διπλάνης παραγωγικῆς ἀφ' ἑνὸς καὶ—τοιοῦτος τὴν χαρακτηρίσαν σύτος—δημιουργίας ἀφ' ἑτέρου.

Μία διπλάνη πρὸς διποτήριξιν καταχρεούσης ἐπωφελοῦς οἰκοδομῆς δὲν πρέπει γὰρ γίνην λόγω οἰκονομίας:

Ίδοι διετὶ φρονοῦμεν, διτις πρέπει: ἡ Δ)γαστις Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας κατεκλήλως ἀντιτυγχροτούμενη, γὰρ χειραφετηθῆ καθισταμένη ἀντοτελές Τύπουργείον καὶ οὐχὶ γὰρ τεθῆ διόποτε κηδεμονίαν τοῦ Α)η Β) Τύπουργείου.

Ἐχομεν τὴν πεποθησιγ, διτις διγάμεθα γὰρ εὐδοκιμήσωμεν ἔξ ἴσου φ. Ναυτικὸν καὶ Γεωργικὸν Κράτος. Καὶ διατυποῦμεν τὴν εὐχὴν οἱ Πολιτικοὶ ἄνδρες τῆς Ἑλλάδος γὰρ ἐγκοιλπωθῶσι μίαν τοιαύτην ἰδέαν.

Τὸ οἰκονομικὸν μέλλον τῆς Χώρας πρέπει κατὰ κυρίαρχον λόγον γὰρ ἐπιδιωχθῆ εἰς τὴν ἀπόδοσιν τῶν ἀγρῶν τῆς καὶ τὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν πλοίων τῆς.

ΓΙΩΡΓΗΣ ΧΡ. ΛΑΙΜΟΣ
Δικηγόρος

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

ΜΕΤΑΓΡΑΦΑ:—ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ—ΚΙΝΗΣΙΣ ΝΗΟΛΟΓΙΩΝ

Αἱ ἀγοραὶ τοῦ κ. Ἀρ. Ὁνάση

Τὴν 20ήν Μαΐου ἀνεψιώρησεν ἐκ Καναδαῖς δι' Ἑλλάδα δ. κ. Ἀριστ. Ὁνάσης, φθάνει δὲ ἐντὸς τῶν πρώτων ἡμέρων τοῦ ἀρχεμένου μηνὸς εἰς Πειραιά, ἵνα προσῇ εἰς τὸν κατεκτησμόν τῶν πληρωμάτων διὰ τὴν παραλαβὴν τῶν δύο πρώτων Καναδικῶν φορτηγῶν ἐκ τῶν ὑπὸ αὐτοῦ ἀγρορασθέντων πάντα τοιούτων. Τὰ διπλοῖτα τρία θά παραληφθῶσι τηματικῶς μέχρι τέλους ἀνεγόσθου.

Παραλαβὴν νεοαγορασθέντος

Τὸ αἶπα «Pentwyn» τ. γκρός 4355 καὶ ναυπηγήσεως 1913, οὗτον τὴν εἰς Ἑλληνας πώλησιν ἀνεγράφειν εἰς τὸ προγρόμενον τεῦχος μας, ἡγοράσθη περὶ τῶν κ. κ. Κονσ. Καρρᾶ καὶ Ἀνδρ. Λεμοῦ, παραληφθεῖ δὲ κατόπιν οερδεῖ εἰς τὸ Χούλι μετωνομάσθη «Γέροντας». Τὸ νέον τοῦτο φορτηγόν μας θά νηολογηθῆ εἰς Χίον.

Μετονομασίαι ἀτμοπλοίων

Τὸ φορτηγόν «Θέτις» τ. γκρός 2190 μετεγράφη ἐκ τῶν νηολογίων Σύρου εἰς Πειραιά ἐπ' ὀνόματι τῆς ἑταίρας «Μιχαλίνα» Α. Ε., μετωνομάσθη δὲ

«Αγαμέμνων».

— Ἐπίσης τὸ φορτηγόν «Ανθεμίος» τ. γκρός 2537, τῶν κ. κ. Ἡλία Κ. Ἡλιοπούλου (70 ετῶν) καὶ Ἀθαν. Κ. Ἡλιοπούλου (30 ετῶν) μετωνομάσθη «Κωνσταντίνος Η.»

Νηολογήσεις καὶ διαγραφαὶ πλοίων

Ἐνηρολογήθη εἰς Πειραιά τὸ νέον φορτηγόν «Ἀδαμ. Γεωργαντῆς» τ. γκρός 3442, τῶν κ. κ. ἀδελφῶν Γεωργαντῆς, «Αίνος» τ. γκρός 3554 καὶ «Ἄττικός» τ. γκρός 4078 ἀμφοτέρων τοῦ κ. Ἀγγ. Λούζη εἰς Ἀργοστόλι καὶ «Λεωνίδας Ζ. Καμπάνης» τ. γκρός 4274 τῶν κληρονόμων Λεων. Καρπάνη εἰς Ἀνδρόν.

— Διεγράφησαν ἐκ τῶν νηολογίων Πειραιῶς τὰ ναυαγήσαντα πετραλοίσινητα σκάφη «Εδαγγελίστρια» 118 τόννων καὶ «Πρωτεύς» 33 τόννων.

Ἐγγραφαὶ ὑποθηκῶν

Κατὰ τὸ διαρρεῦσαν 150ήμερον ἐνεγράφησαν δύο ὑποθήκης ἐπὶ φορτηγῶν μας ἐκ μέρους «Ἄγγλων δανειστῶν, ἔξ ὧν ἡ μία διὰ λίρας 4200 καὶ ἡ ἔτερα διὰ λίρας 1000.

Μεταβολαὶ κυριότητος

Τὸ φορτηγόν «Πόλις» (εἰς «Θράκη») τ. γκρός 2861, φορτίου 4500 τ. περίπου καὶ ναυπηγήσεως 1897 ἀπολήθη ἀπὸ τὴν ἀτμοπλοῖον «Κάσσος» Α. Ε. τῆς Σύρου εἰς τοὺς κ. κ. Ἀντ. Ἀλεξάντον καὶ Μηνούσιον Ρεδιάδην ἀντὶ τιμῆς 3.800 λιρῶν.

— Τὸ φορτηγόν «Καρδάμαλα» τ. γκρός 3563, φορτίου 6000 περίπου τόννων καὶ ναυπηγήσεως 1905, ἀπολήθη ἀπὸ τοὺς κ. κ. ἀδελφούς Μέλη εἰς τὸν κ. Μιχ. Μακρήν ἀντὶ τιμῆς 4250 λιρῶν.

— Ἐπίσης τὸ φορτηγόν «Πρωτεύς» τ. γκρός 4081, φορτίου 7000 τ. καὶ ναυπηγήσεως 1906, ἀπολήθη ἀπὸ τὴν ἀτμοπλοῖον «Ἀτλαντικός» Α. Ε. εἰς τὸν κ. Ἀνδρ. Τ. Λεμόν, ἀντὶ τιμῆς 5.000 λιρῶν.

Σερβεῦ ἀτμοπλοίων

Καθ' ἡ ἀναγράφει τὸ ὑπὸ ἀριθ. 22 συμπληρωματικὸν φυλλάδιον τοῦ «Λίουδ Ρέτζιστερ» τῆς Νησί Ματσού, ἀπετάλεσαν ἀπὸ 14—28 Ἀπριλίου αερδεῖ τὸ φορτηγό μας «Κ. Λύρας» εἰς Κωνιτόπολιν, «Λακωνικός» εἰς Ἀμέρερον, «Πάνος» εἰς Ἀμέρερον καὶ «Φώτης» εἰς Κάρδιφ.

— Κατὰ τὸ αὐτὸν διάστημα ἔξετάλεσαν μερικάς ἐπισκευάς τὰ φορτηγὰ «Ἄρτεμις Πήγα», «Εὐγενία Καμπάνη», «Κ. Κιτσάκης», «Κούνιστρα», «Μαριόγκα Ι. Γουλανδρή», «Νίκ. Νομικός», «Πολέμης» καὶ «Στάμος Φυγαλίδης».

Ο «Θεόδωρος» ἐπωλήθη πρὸς διάλυσιν

Τὸ φορτηγόν «Θεόδωρος» τοῦ κ. Καλλινίκου, τόννων γκρός 5660, φορτίου 8500 τόννων καὶ ναυπηγήσεως 1899, ἀπολήθη εἰς Ιάπωνας ἀφοπλιστές ἀντὶ τιμῆς 7500 λιρῶν. Ή πώλησις ἐγένετο ὑπὸ τὸν δρόν τὰ παραδοθῆ τὸ πλοῖον εἰς ἓνα λιμένα τῆς Ιαπωνίας, ητοι τὸ Κόρμε, τὴν Οζάκινην ἢ τὴν Γιοκοχάμιν. Τὸ πωληθὲν σκάφος είναι τὸ πρώτην «Rannee» καὶ είχε οερδεῖ τοῦ 2 τοῦ 1931.

Τὸ νηολόγησις τῆς «Λίτας»

Τὸ μικρὸν φορτηγόν «Λίτα» (εἰς «Fulton») τ. γκρός 749 καὶ ναυπηγήσεως 1876, ἡγοράσθη παρὰ τοῦ κ. Μιχ. Αναγνωστάκη, πρόκειται δὲ νὰ νηολογηθῇ κατ' αὐτάς εἰς Πειραιά, διποὺ καὶ κατέπλευσε πρὸ τινῶν ἡ μερίδων.

Τὸ φορτηγόν «Μασσαλιώτις»

Τὸ ἀργοῦν ἀπὸ ἔτους καὶ πλέον εἰς Πόρτο Χέλι φορτηγόν «Μασσαλιώτις» τοῦ κ. Θ. Διαρούτσου (Σπετσών) ἀρρυμούλκηθη εἰς τὸν δρόμον «Άγιος Γεωργίου» πρὸς ἐπισκευήν. Τὸ πλοῖον τοῦτο είναι τ. γκρός 4076 καὶ ναυπηγήσεως 1899, ἡγοράσθη δὲ παρὰ τοῦ κ. Δ. Κωνσταντοπούλου (Πατρών) ἀντὶ τιμῆς 2200 λιρῶν.

Καὶ ἡ «Ἐνωσίς» πρὸς διάλυσιν

Τὸ ἐν Σύρῳ ἀργοῦν φορτηγόν «Ἐνωσίς» τ. γκρός 4371 καὶ ναυπηγήσεως 1903 ἀπολήθη ἀντὶ ποσοῦ 2200 λιρῶν εἰς Ιταλικὸν Οίκον τῆς Σαρδηνίας πρὸς διάλυσιν. Τὸ σκάφος τοῦτο ἀνήκει εἰς τοὺς κ. κ. Ανδρέου καὶ Αγγελήνην,

ΟΙ ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΤΗΣ ΑΓΓΛΙΚΗΣ «ΑΛΛΗΛΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗΣ ΕΝΩΣΕΩΣ»

Εἰς τὸ τελευταῖον κυκλοφορήσαν τεῦχος τοῦ «Report» (1932) τῆς «Ἀγγλικῆς Αλληλασφαλιστικῆς Ενώσεως» (United Kingdom Mutual S)S Assurance Asso., Ltd.) εἰς τὴν ὁποίαν—ὦς γνωστὸν—είναι ἐγγεγραμμένα τὰ πλεῖστα τῶν Ελληνικῶν ἀτμοπλοίων, ἀνάφεσται δὲ διορισμὸς τῶν κ. κ. Α. καὶ Γ. Α. καὶ Γ. Α. Αντωνιάδη (Αθήνα), Α. Αλεξηπούλη (11 καὶ Πειραιώς Ομήρου 16—μέγαρον Εμπορικῆς Τραπέζης), ως δικηγόρων τῆς Ενώσεως ταύτης διὰ τὰς Αθήνας καὶ τὸν Πειραιά ἐπὶ τῶν ἐκάστοτε παρουσιαζόμενων ὑποθηκῶν τῶν μελῶν τῆς Ενώσεως.

ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΓΡΑΦΕΙΟΝ
Ν. Π. ΕΥΣΤΑΘΙΟΥ
ΠΑΡΑΛΙΑ-ΚΑΛΑΜΩΝ

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

Η ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΤΗΣ ΙΤΑΛΙΑΣ ΚΑΙ Η ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΙΣ ΤΗΣ ΚΡΙΣΕΩΣ

Κατά τὴν ἐπιψήφισιν ἐν τῇ Ἰταλικῇ βουλῇ τοῦ προϋπολογισμοῦ τοῦ Ὑπουργείου τῆς Συγκοινωνίας, δὲ ὑπουργὸς κ. Cianopο ἔξεφώνησε περισπούδαστον λόγον, ἐκ τοῦ ἀντοίου περαλαμβάνομεν τὰς πλέον οὐσιώδεις περικοπὰς τὰς ἀφορῶσας τὴν Ἰταλικὴν Ἐμπορικὴν Ναυτιλίαν καὶ τὴν πρὸς αὐτὴν Κρατικὴν ἀρωγήν.

Ἡ παγκόσμιος νομιμαστικὴ ἐκπτωσις—εἰπεν δὲ Ἰταλὸς ὑπουργὸς—εἰχεν ἀμεσον τὸν ἀντίκτυπον τῆς ἐπὶ τῶν κατὰ ἡρῷαν καὶ θάλασσαν μεταφορᾶν, αἵτινες περιωρίσθησαν κατὰ σημαντικὸν ποσοστὸν ἔναντι τοῦ 1930. Ἡ μέσω τῆς διώρυγος τοῦ Παναμᾶ κίνησις ὑπέστη μείσωσιν 17 οὗ ἐπὶ τῆς χωρητικότητος τῶν διελθόντων πλοίων καὶ 19 οὗ ἐπὶ τῶν φορτίων, ἥ δὲ διὰ Σουὲς ὑπέστη καὶ αὐτὴ πιῶσιν 5 οὗ εἰς τὸ διελθόν τοννᾶς καὶ 11 οὗ εἰς τὰ φορτία. Ἡ σύγκρισις οὕτω τοῦ 1931 ἔναντι τοῦ 1930 μᾶς ἐμφανίζει μίαν ἔτι μεγαλυτέραν ἐκπτωσιν. Ἐκαστος, δινεναταὶ νὰ ὑπολογίσῃ δύσον σημαντικὴ ἥτο ἥ ἐπελθοῦσα ἐκπτωσις, ἔαν ἡ σύγκρισις γίνη μὲ ἕτος, κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ δύοιον ἐπεκράτουν εἰς τὸ διεθνὲς ἐμπόριον διμελὰ συνθῆκαι.

Πραστήλως πρὸς τὰς δύο ταύτας κεντρικὰς ἀρτηρίας διοχετεύσεως τοῦ ὑπερθαλασσοῦ ἐμπορίου καὶ ἡ κίνησις ὅλων τῶν λιμένων τοῦ κόσμου ἥλαττώθη. Οἱ τῆς Ἀμβρόσης, τοῦ Ρόττερνταμ καὶ τοῦ Ἀμβούργου ὑπέστησαν ἐν συνόλῳ μίαν πτῶσιν 12.24 οὗ ἐπὶ τῆς εἰς ἐμπορεύματα κινήσεώς των κατὰ τὸ 1931 ἔναντι τοῦ προγενεστέρου ἔτους. Εἰς τὸν Βρεταννικὸν λιμένας ἡ πτῶσις ἔφθασεν εἰς τὰ 14.8 οὗ, ἐνῷ καὶ ἡ ἐπιβατικὴ κίνησις ἥραιώθη ἐπαισθητῶς, ἀφ' οὗ τὸ ταξιδιωτικὸν ὁρματα ἐπὶ τῆς Εὐρώπης πρὸς τὴν Βόρ. Ἀμερικὴν ἐμειώθη τὸ 1931 κατὰ 29.6 οὗ.

Τὸ παγκόσμιόν ἀργοῦν τοννᾶς περιλαμβάνει πλοῖα 12.000. 000 τόννων γκρός, ἥτοι ποσοστὸν 18 οὗ τῆς συνολικῆς δυνάμεως τῆς διεθνοῦς ναυτιλίας. Οἱ ναῦλοι, οἵτινες ἀπὸ τοῦ Ἰανουαρίου μέχρι τοῦ Μαΐου 1931 εἰχον δεῖξει κάποιαν βελτίωσιν, περιέπεσαν καὶ αὐτὸν αἰφνιδίως εἰς νέα χαλαρὰ ἐπίπεδα, διὰ νὰ κλείσουν εἰς τὸ τέλος τοῦ 1931 μὲ τιμαρίδην 71.35 οὗ ἔναντι τοῦ 1923, δηποτιμηδέντα εἴτε πλέον μέχρι σύμερον καὶ φθάσαντα εἰς τὰ 69.45 οὗ. Αἱ δυσχερεῖς συνθῆκαι, τὰς δόποιας ἀντιμετώπισαν οἱ πλοιοκτῆται ἐκλόνισαν πολλούς ἐξ αὐτῶν, ἐφερον δέ εἰς οἰκονομικὸν ἀδιέξοδον καὶ ἀρκετὰς ἀπὸ τὰς γνωστοτέρας ἀτμοπλοίας διαφόρων Χωρῶν.

Καὶ δὲ Ciano ἔξηκολούθησεν ὡς ἔξῆς :

«Υπὸ τὴν ἐντύπωσιν τοῦ ἀδυνάτου μιᾶς οὖσιαστικωτέρας καὶ ἀποτελεσματικῆς συνεννοήσεως διεθνοῦς χροιᾶς, ἐκάστη κυβέρνησις προῆλθεν εἰς τὴν λῆψιν διαφόρων μέτρων προστασίας τῆς ναυτιλίας τῆς. Ἡ Ἰταλικὴ κυβέρνησις περιωρίσθη κατὰ καιροὺς εἰς τὴν ἐφαρμογὴν μέτρων ἀποβλεπόντων εἰς τὴν δημιουργίαν ἐργασίας εἰς τοὺς ναυτικούς καὶ τοὺς λιμενεργάτας, οἵτινες ἔθιγησαν ἀπὸ τὴν ναυτιλιακὴν ἐκπτωσιν.

»Ως πρὸς τὰς παρεχομένας ἐπιχορηγήσεις, μολονότι κατὰ τὴν γενικῶς παραδεδεγμένην γνώμην ἀποτελοῦνταν αὗται ἀπλῶς μίαν βοήθειαν τῆς βιομηχανίας τῆς Ναυτιλίας καὶ τονώσεως τῶν ἔθνικῶν ἔξαγωγῶν ἐκάστης Χώρας, διὰ τὴν Ἰταλίαν ἔνέχουν τὴν ἔννοιαν Κρατικῆς ἀνάγκης καὶ κοινωνικοῦ χρέους, ἵνα χάρις εἰς αὐτὰς ἐξασφαλισθῆν ἡ διατήρησις τακτικῶν, ἀνέτων καὶ ἀξιοπεπτῶν συγκοινωνιῶν μετὰ τῆς ἀλλοδαπῆς καὶ μὲ τὰς νησιωτικὰς περιοχὰς τῆς χώρας.

»Αἱ ἀτμοπλοίαι, αἱ καιέσουσαι σκάφη τῆς γραμμῆς, ἐπραγματοποίησαν ἐσχάτως τὴν ἀπὸ τοῦ 1928 ὀφελεῖσαν ἰδέαν τῆς δημιουργίας ἔννοιαν μετώπου πρὸς ἀντιμετώπισιν τῆς δεξιάτης κρίσεως, ἥτις πλήσσει σύμερον τὴν παγκόσμιον ἀγοράν. Οἱ οὖτοι συμπηγδέντες Ναυτιλιακοὶ Ὀργανισμοὶ δύνανται ν' ἀντεπεξέλθουν τελεσφόρως εἰς τὸν ἐπὶ τοῦ διεθνοῦς ἐπιπέδου συναγωνισμὸν τῶν ξένων σημαιῶν, καὶ νὰ μειώσουν τὰς συνεπείας τῆς κρίσεως διὰ τὴν Ἰταλικὴν ναυτιλίαν, ἥτις παρουσιάζεται μὲ πλήρη ἐνότητα εἰς τὴν ἐκπροσώπησιν τῶν πολλαπλῶν συμφερόντων τῆς.

»Τὸ συγκρότημα τῆς «Italia», συνδυάζει τὰ συμφέροντα καὶ τὰς φιλοδοξίας τῶν τοιων προϋπαρχουσῶν ὑπερωκεανῶν

ἀτμοπλοίων, ἀποτελεῖ δὲ δργανισμὸν ἀτηλλαγμένον πάσης Κρατικῆς ἔξαρτησεως. Ἡ πρὸς τὸν Ὀργανισμὸν αὐτὸν παρεχομένη ἐκ τοῦ δημοσίου ταμείου ἐπιχορηγήσις εἶναι λίαν περιωρισμένη, ἀφορᾶ δὲ μόνον τὰς πρὸς τὴν Αδστραλίαν καὶ τὸν Νότιον Ελληνικὸν γραμμάς. Ἡ «Italia», ἥτις ἐν συνεργασίᾳ μετὰ τῆς «Κόζουλιτς» ἔκμεταλλεύεται τὰς ἐκ Μεσογείου πρὸς τὸν Ἀτλαντικὸν γραμμάς, κατώρθωσε, χάρις εἰς τὸ συντελεσθὲν «ἔνιαῖον μετωπὸν», νὰ μὴ ἀποκομίζῃ ζημίας, παρὰ τὸν δυσκόλους καιροὺς τοὺς δροίους διανύει τὸ ναυτικόν κεφάλαιον.

»Οταν τὸ μειωθὲν μεταναστευτικὸν ζεῦμα δὲν ἐπήρχει πλέον εἰς τὸ νὰ παράσῃ μίαν καλὴν ἐργασίαν εἰς τὰ Ἰταλικὰ ὑπερωκεανία, ἥ «Italia», ἔσχε τὴν ἐμπνευσιν νὰ σιραφῇ πρὸς ἕνα πρόγραμμα τουριστικῶν ταξιδίων, ἥδη δέ, δτε ενδισκόμεθα εἰς τὰς παραμονὰς ἐνάρξεως τῆς ὑπηρεσίας τῶν πλωτῶν κολοσσῶν «Rex» καὶ «Conte di Savoia», τὸ πρόγραμμα τῶν περιφερειακῶν ἀνὰ τὴν ὑφήλιον ταξιδίων μὲ περιηγητὰς μελετᾶται σοβαρότερον καὶ προβλέπεται ν' ἀπασχολήσῃ ἐπικερδῶς ἐνα σοβαρὸν τμῆμα τοῦ πλωτοῦ ὄλικον τῆς ἑταϊρίας ταύτης.

»Τὴν ἐνωσιν τῶν τοιων μεγάλων ὑπερωκεανῶν ἀτμοπλοίων ἡκολούθησαν, ὑπὸ τὴν αἰγίδα τῶν ἀρχῶν τῆς φασιστικῆς κυβερνήσεως, καὶ αἱ λοιπαὶ ἀτμοπλοίαι, οὗτω δὲ προῆλθον τρεῖς ἄλλοι Ισχυροὶ ναυτιλιακοὶ Ὀργανισμοὶ, τὸν «Lloyd Triestino» ἐν Τεργεστί, τὴν «Tirrenia» εἰς τὴν Νεάπολιν καὶ τὴν «Adriatica» εἰς τὴν Βενετίαν.

Καὶ δὲ Ἰταλὸς ὑπουργὸς κατέληξε :

»Εἰς μίαν χώραν τόσον τυχοράν, δύως ή ἴδιαν μας, κατορθώσασαν νὰ ἔχῃ ἐνότητα καὶ ἀκριβειαν διοικήσεως, χάρις εἰς τὴν προσωπικότητα τοῦ κυβερνῶντος αὐτὴν ἀνδρός, ἥ πρὸς πᾶσαν κατεύθυνσιν προσπάθεια, κάθε ἀνωτέρα σκέψις καὶ κάθε πρόγραμμα ὀφελιμότητος, δέν δύναται παρὰ νὰ βαδίσῃ πρὸς τὴν ἐπιτυχίαν. Ὁ φασισμὸς ἔδωκε ωυθμὸν εἰς τὴν διοικητικὴν μηχανήν, ἥ δοπια ἔχαρισεν εἰς τὴν Ἰταλίαν παλμὸν ζωῆς εἰς ὅλας αὐτῆς τὰς ἐκδηλώσεις καὶ ἰδιαιτέρως εἰς τὴν ἀναβίωσιν τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας διὰ τῆς ἀναπτερώσεως τῶν παλαιῶν ναυτικῶν τῆς παραδόσεων.

»Μὲ ἐνθουσιασμὸν βλέπομεν σύμερον τόσα δραῖα Ἰταλικὰ πλοῖα, ἀπαραιτήτα διὰ τὴν ἐμφάνισιν τῆς σημαίας μας εἰς ὅλας τὰς θαλάσσας, πρὸς κατάκτησιν τοῦ ἀνήκοντος ἡμῖν ποσοστοῦ ἐπὶ τοῦ διεθνοῦς ναυτικοῦ πλούτου, τοῦ πλούτου ποὺ ἄλλοτε τὸν διωχτεύοντα εἰς τὴν χώραν αὐτὴν, οἱ τολμηροὶ θαλασσοπόδοι πλοίαις καὶ τῶν ιστιοφόρων τοῦ Κόλπου τῆς Βενετίας τὸν Ἀγίου Γεωργίου καὶ καὶ τῆς γραφικῆς Σορρεντινῆς Χερσονήσου».

ΤΟ ΕΠΙΤΕΛΕΣΘΕΝ ΕΡΓΟΝ

Ἐπὶ τοῦ ἴδιου ἀντικειμένου ἀποσπῶμεν χαρακτηριστικά τινα σημεῖα τῆς εἰσηγητικῆς ἐκθέσεως ἐπὶ τῶν πεπραγμένων τῆς Ἰταλικῆς Ναυτιλίας, ἐκθέσεως συνταχθείσης παρὰ τὸν κ. Bianchini, καὶ προσητημένης εἰς τὸν προϋπολογισμὸν τοῦ ὑπουργείου Συγκοινωνίας τῆς Ἰταλίας. Εἰς τὴν ἐκθεσίν του ταύτην δὲ π. Bianchini δίδει μιαν πλήρη εἰκόνα τῆς σημερινῆς θέσεως τῆς Ἰταλικῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας καὶ τῆς ἐργασίας της, τόσον διὰ τὰς ἐπιβατικὰς ὑπηρεσίας, δοσον καὶ διὰ τὰ μεταφερόμενα φορτία. Ἐνδιαφέρον εἶναι καὶ τὸ σημεῖον, εἰς δὲ ἐκτίθενται τὰ τῆς συγκεντρώσεως τῶν κυριωτέρων Ἰταλικῶν ἀτμοπλοίων εἰς τέσσαρας Ισχυρούς δργανισμούς.

Ἐπὶ τοῦ θέματος τούτου η ἐκθεσίς ἀνασκοπεῖ τὰς συνθῆκας ὑφ' αἱ εἰργάζετο πρότερον η Ἰταλικὴ ναυτιλία, τὸν ἐπ' αὐτῆς ἀντίκτυπον ἀπὸ τὴν παραδοσιοῦ ἐκπτωσιν τοῦ ἐμπορίου καὶ τῶν διὰ θαλάσσης μεταφορῶν καὶ τὰς περιστάσεις, αἵτινες ὁδήγησαν κατὰ τὸ 1928 τὰς Ἰταλικὰς ἑταϊρίας εἰς τὴν συμφωνίαν ἀποσκοποῖσαν τὴν κατάπαυσιν τοῦ μεταξὺ τῆς Ἰταλικῆς σημαίας συναγωνισμοῦ καὶ τὴν ἐναρμόνισιν τῶν δρομολογίων. Ἐν συνεχείᾳ τοῦ πρώτου τούτου βήματος διεκανονίσθησαν καὶ ζητήματα ἀναγόμενα εἰς τὴν ἀπὸ κοινοῦ διεύθυνσιν, δους τοῦ θέματος προστασίαν τῶν κυριωτέρων πλωτῶν κολοσσῶν τῶν ἀτμοπλοίων ἀνὰ τὸν διαφόρους λιμένας τῆς Ἰ-

ταλίας και τοῦ ἔξωτερικοῦ. Ἐκ τῆς πραγματοποίησεως τῶν προσπαθειῶν αὐτῶν πολλὰ ὀφελήματα προέκυψαν δι' ὅλας τὰς ἀτμοπλοΐας και σεβασταὶ οἰκονομίαι ἔξησφαλίσθησαν ἀπό τὴν περιστολὴν τῶν σχεικῶν δαπανῶν τιον.

"Οταν δώμας ἀπὸ τοῦ 1930 και ἐντεῦθεν ἡ οἰκονομικὴ κρίσις εἰς ὅλα τὰ Κράτη ἐνετάμη διὰ νὰ δόδηγησῃ εἰς τὴν σημερινὴν ἴστορικὴν ἔκπτωσιν ἀπεδείχθη, διὰ τὰ ἀνωτέρω μέτρα ἡσαν ἀνεπαρκῆ διὰ νὰ διασφαλίσουν περιθώρια κέρδους τινὸς εἰς τὰς Ἰταλικὰς ἀτμοπλοΐας, ἀπητοῦντο δὲ φιλικώτεραι λύσεις. Ἡ ἀντιμετώπισις τῶν καθ' ἥμέραν δύκουμένων δυσχερεῖσαν εἰς τὴν διμαλότητα τῆς ναυτιλιακῆς ἔργασίας ἀπῆτε μέτρα δραστικὰ και χειρονομίας ἵκανάς νὰ ἀποσοβήσουν προφανεῖς και ἀμέσους κινδύνους βαρυτάτων ὑλικῶν ἤημιδων.

"Ἐνώπιον τῆς καταστάσεως αὐτῆς τὸ ὑπουργεῖον Συγκοινωνίας διεῖδεν, διὰ τὴν συστηματοποίησιν τῆς ναυτιλιακῆς ἔργασίας διὰ τῆς καταλληλοτέρας χοησιμοποίησεως τοῦ Ἐθνικοῦ Ἐμπορικοῦ στόλου βάσει μιᾶς ἀρτίως ὀργανωμένης συνεργασίας τῶν κυριωτέρων ναυτικῶν ἑταῖρων τῆς Χώρας, συνεργασίας, ἡτις ὅταν ἐπέτρεπε τὴν μείωσιν τῶν δαπανῶν των εἰς ὅλους τοὺς κλάδους τῶν ναυτικῶν ὑπηρεσιῶν και ὅταν ὁδήγηει αὐτὰς εἰς ἐπωφελῆ σύμπραξιν και ὀνσιαστικὸν συνασπισμὸν ὅλων τῶν δυνάμεων των πρὸς ἀποτελεσματικούς ἀμυναν και τῶν ἀντιξόων συνθηκῶν.

Πρὸς τὴν κατεύθυνσιν ταύτην ἐστράφησαν τότε ὅλαι αἱ προσπάθειαι τοῦ ὑπουργείου τῆς Συγκοινωνίας και μία διαρκῆς πίεσις ἥσκην ἐπὶ μακρὸν χρόνον διὰ τὴν πραγματοποίησιν τοῦ ἐπιδιωκούμενου σκοποῦ. Αἱ δυσκολίαι — ἀναφέρει ἡ εἰσηγητικὴ ἔκθεσις — ἡσαν πολλαὶ και ποικίλλαι, λόγῳ τῶν πολλαπλῶν θιγομένων συμφερόντων, ἔχοισισθη δὲ ἡ ἐπιμονή, ἡ ἵκινότης και ἡ πεῖρα τοῦ ὑπουργοῦ τῆς Συγκοινωνίας κ. Cianno διὰ νὰ ἀχθῇ ἡ προσπάθεια αὐτῆς εἰς τὸ γνωστὸν εὐτυχές τέρμα.

"Υπὸ τὴν νέαν τῶν σύνθεσιν οἱ στόλοι τῶν συμπραττούσῶν ἑταῖρων, προσφέρονται νὰ ἀποβῶσιν ἐπικεδῶς ἐκμεταλλεύσιμοι. Ἡ ἔκθεσις ἀναφέρει εἰς τὸ σημεῖον τῆς τοῦτο πῶς συνετελέσθη ἡ ἐμπνευσμένη συγκέντρωσις εἰς τοὺς τέσσαρας ἰσχυροὺς διμίλους και σημειοῦ τὰς — γνωστὰς ἀπὸ τῶν στηλῶν τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» — συμμετεχούσας ἑταῖρας. Ἡ ἐπιτευχθεῖσα συστηματοποίησις, μολονότι δὲν ἀποτελεῖ «συγχώνευσιν» κατὰ τὴν νομικὴν σημασίαν τῆς λέξεως, ἐνέχει πολλὰ οἰκονομικὰ ὀφελήματα. Ὁ διμίλος λ.χ. τῆς «Italia» δύναται νὰ συγκριθῇ πρὸς τοὺς κραταιοτέρους και πλέον ὑγιεῖς δογανισμοὺς διαφόρων ἀλλῶν Κρατῶν. Ἡ ἔνοχης τῶν συμφερόντων, ἡ ἀπαλλαγὴ ἀπὸ τοῦ ἐσωτερικοῦ συναγωνισμοῦ πλοίων τῆς αὐτῆς σημαίας, ἡ κοινὴ διεύθυνσις, αἱ ἐπιτυγχανόμεναι γενικωτέρας χροῖαις οἰκονομίαι, ἡ ἐναρμόνισις δρομολογίων, σκαφῶν και ἀναγκῶν ἐκάστης γραμμῆς, ἀποτελοῦν τὰς πλέον ἀρισταὶ συνθήκας, αἵτινες θὰ ἀνακοφίσουν σπουδαῖων τὸ συνεργαζόμενον ναυτικὸν κεφάλαιον και ὅταν καταστήσουν ἵκανὴν τὴν Ἰταλικὴν σημαίαν ν' ἀντιμετωπίσῃ ἐπιτυχῶς τὸν διεθνῆ ἀνταγωνισμόν.

Και ἡ εἰσηγητικὴ ἔκθεσις τοῦ κ. Bianchi προσθέτει:

«Ο διμίλος τῆς «Italia» διαθέτει σήμερον κεφάλαια 720 ἔκατομμαριών λιρετῶν και στόλον 530.000 τ. γκρός, δοτις κατὰ τὸ τέλος τοῦ 1932 προβλέπεται νὰ ἔχῃ ἐν ὑπηρεσίᾳ 19 ὅλα ὑπερωκεάνια 450.000 τ. γκρός. Ὁ διμίλος οὗτος δοῖται ὅτι δέν θὰ διαλυθῇ μέχρι τοῦ 1980.

»Τὸ συγκρότημα τοῦ «Lloyd Triestino» διαθέτει στόλον 324.000 τόννων, δοῦμ δέ και οἱ δύο οὗτοι ισόβαθμοι και στενῶς συνεργαζόμενοι διμίλοι παρατάσσουν στόλον 855.000 τ. γκρός και μὲ σκάφη κατὰ τὸ πλεῖστον σύγχρονα. Ἡ ἐπιβλητικὴ αὐτὴ δογανωτικὴ δύναται νὰ παραβληθῇ πρὸς τοὺς Ἐφοριακοὺς δογανισμοὺς ἑτέρων Χωρῶν, δι.λ.χ. τῶν Γερμανικῶν «Hapag» διαθέτοντος πλοία 1.005.132 τόννων, «Nordeutscher Lloyd» μὲ 879.319 τόννους, τῆς Γαλλικῆς «C.G.T.» μὲ 626.785 τ., τῶν Ἀγγλικῶν «British—India» μὲ 758.382 τ., «British Tanker» μὲ 532.707 τ., «P. & O.» μὲ 521.926 τόννους κ.λ.π.

»Εἰς τὸν στόλον τοῦ Ἰταλικοῦ τούτου διμίλου τὰ δύο νεότευκτα και προσεχῶς τιμέμενα εἰς ὑπηρεσίαν ὑπερωκεάνια «Rex» 50.000 τ. γκρός και «Conte di Savoia» 46.000 τ. γκρός, ταχύτητος δὲ 27 μιλίων δύνανται κάλλιστα νὰ παραβληθῶσι πρὸς

τοὺς πλωτοὺς κολοσσοὺς τῶν ἄλλων ναυτιλιῶν, δι.λ.χ. εἰνε τὰ Γερμανικὰ ὑπερωκεάνια «Bremen» και «Europa» τῶν 50.000 τόννων, τὰ Ἀγγλικὰ «Majestic» 56.000 τ. και «Berengaria» 52.000 τ., τὸ Ἀμερικανικὸν «Leviathan» 59.000 τ. και τὰ Γαλλικὰ «Ile de France» 56.000 τ., «Paris» 46.000 τ. και «L' Atlantique» 40.000 τόννων.

ΟΙ ΑΓΓΛΟΙ ΣΗΜΕΙΟΥΝ „ΚΙΝΔΥΝΟΝ“ ΕΚ ΤΟΥ ΙΤΑΛΙΚΟΥ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ

Ο ΙΛΙΓΓΟΣ ΤΩΝ ΕΠΙΧΟΡΗΓΗΣΕΩΝ

Ἐις τὸ δοῦλευ πρὸς ἡμερῶν ἐν Λονδίνῳ γεῦμα ἐπὶ τοῦ νεοτεύκτου ὑπερωκεάνιου «Strathnaver» πρὸς τιμὴν τοῦ λόρδου δημάρχου τῆς Ἀγγλικῆς μητροπόλεως ὑπὸ τῆς ἰδιοκτητρίας τοῦ πλοίου τούτου ἐταρίχας «P. & O.», δὲ ἀντιπρόεδρος τοῦ συμδουλίου κ. Alexander Shaw ἔσχε τὴν εὐκαιρίαν, κατὰ τὴν πρόποσην του, νὰ θίξῃ τὰ τῆς σημερινῆς δυσχεροῦς θέσεως τῆς Βρετανικῆς ναυτιλίας και παραλλήλως νὰ ἔξαργῃ τὰ μέτρα τῆς κυβεργήσεως τῆς Ρώμης πρὸς ἐνίσχυσιν τῆς Ἰταλικῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας.

«Ἡ ναυτιλία γενικῶς, εἰπεν δ. κ. Shaw, πρώτην φοράν ὑπέστη μιαν τόσου σκληρὰν και παρατεταμένη δοκιμασίαν, ἡ δὲ παρούσα ἔκπτωσις τῆς δὲν θὰ παρέλθῃ, παρὰ μόνον διὰ τὴν ἀποκατασταθῆ μία διμάλοτης εἰς τὴν παγκόσμιον οἰκονομίαν και ἐκκαθαρισθοῦν τὰ ἐπισωρευθέντα ἐκ τοῦ πολέμου ἐρείπια. Οἱ διόρμετροι προστατευτικοὶ φραγμοὶ οἱ θεσπισθέντες ἀπὸ τὰ διάφορα κράτη, τὸ γενικωτέρας μορφῆς πολιτικὸν και οἰκονομικὸν χάρος, διπερ εἰνε συμφυὲς μὲ τὰ ἐναγάνων προβλήματα τῶν πολεμικῶν χρεῶν και τῶν ἐπαγγερθέσων, καθὼς και ἡ ἀπότοκος τούτων νομοσχετικὴ ἀκταντασία, ἀποτελοῦν κεφαλικῶδεις παράγοντας, ἡ ὑπαρξίες τῶν διοίων παρατείνει τὴν παρούσαν ἔκπτωσιν τοῦ παγκόσμιον μεταρρίζοντα.

Περιτέρω δ. κ. Shaw ἔθεται τὸ ζήτημα τοῦ ξενικοῦ ἀνταγωνισμοῦ, τοῦ ἐνισχυούμενου ἀπὸ τὰς παρεχομένας ὑπὸ τῶν διαφόρων κυβερνήσεων ἐπιχορηγήσεις, ἀνέφερε δὲ τὴν περίπτωσιν τῆς Ἰταλικῆς ναυτιλίας, ἢτις «ἐξησφάλισε τὴν ἀπόλυτον ὑπεροχὴν εἰς τὴν ταξιδιωτικὴν κίνησιν Εὐρώπης—Ινδῶν και τὴν ἀκταντασίαν, ἀποτελοῦν κεφαλικῶδεις παράγοντας, ἡ ὑπαρξίες τῶν διοίων παρατείνει τὴν παρούσαν ἔκπτωσιν τοῦ παγκόσμιον μεταρρίζοντα.

«Ο ἴσχυρισμὸς αὐτὸς—προσέθηκεν δ. κ. Shaw—δὲν εἰνε μὲν ἀληθῆς, ἀλλ' ἡ ἀπειλὴ προσεχοῦς πραγματοποιήσεως του εἰνε θετική, χάρις εἰς τὰς μεγάλας Κρατικὰς ἐπιχορηγήσεις, αἵτινες καταβάλλονται πρὸς τὰς Ἰταλικὰς ἀτμοπλοΐας. Ἡ προνομιακὴ θέσις τῶν Ἰταλικῶν πλοίων και διασκορπείος περὶ αὐτῶν ἐπικίνδυνος πρὸς τὰς ξένας σημιαίας συναγωνισμός, ἔλαθεν ἐσχάτως τόσου σκοράρη μορφὴν, ώστε πρέπει νὰ κινήσῃ ἀμείωτον τὴν προσοχὴν τῶν διαφόρων ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων τούλαχιστον, ἀν μη και τῶν κυβερνήσεων.

»Καθ' ὃν χρόνον δ. κ. Shaw δέν εἰνε μὲν ἀληθῆς, ἀλλ' ἡ ἀπειλὴ προσεχοῦς πραγματοποιήσεως του εἰνε θετική, χάρις εἰς τὰς μεγάλας Κρατικὰς ἐπιχορηγήσεις, αἵτινες καταβάλλονται πρὸς τὰς Ἰταλικὰς ἀτμοπλοΐας. Ἡ προνομιακὴ θέσις τῶν Ἰταλικῶν πλοίων και διασκορπείος περὶ αὐτῶν ἐπικίνδυνος πρὸς τὰς ξένας σημιαίας συναγωνισμός, ἔλαθεν ἐσχάτως τόσου σκοράρη μορφὴν, ώστε πρέπει νὰ κινήσῃ ἀμείωτον τὴν προσοχὴν τῶν διαφόρων ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων τούλαχιστον, ἀν μη και τῶν κυβερνήσεων.

»Καθ' ὃν χρόνον δ. κ. Shaw δέν εἰνε μὲν ἀληθῆς, δι.λ.χ. της Ρώμης ἐπιχορηγεῖ ἐμμέσως και ἀμέσως τὴν τε ναυτιλίαν και τὴν ναυπηγικήν. Ἐκτὸς τῆς διασφαλίσεως τοῦ προνομίου τῆς ἀποκλεισμοῦ εἰς τὴν Ἰταλικὴν σημιαίαν και τοῦ ἐπεκτεινομένου δισημέρου ἀποκλεισμοῦ τῶν ξένων πλοίων ἀπὸ τὰς ἐμπορικὰς τῆς μεταρρίζοντας, ἔχει ἐγκρίνει πίστωσιν 3.164.450.577 λιρετῶν δι. ἐπηρίσιας ἀρωγᾶς ἀπὸ τοῦ 1925 ἕως τοῦ 1947 πρὸς τὰς ἀπαραιτήτους γραμμάς, 552.850.000 λιρετῶν πρὸς τὰς «χορηγίμους» τοικάδων δι. της διεύθυνσης της 1927—1937 και 100.183.923 λιρετῶν δι. πεντατετῆς συμβόλαιας ἀτέρων «ώφελίμων» γραμμῶν.

Πλὴν αὐτῶν, ποσὶ 744.000.000 λιρετῶν δι. απίθενται δι. τὰς πρὸς τὰ ναυπηγεῖα ἐπιχορηγήσεις, ἐπ' ἐσχάτων δὲ ἐφημορδήση και νέα σειρὴ μέτρων προστατείας τῶν πλοιοκτητῶν. Μία τοικάδη συνολικὴ διπλάνη, φθάνουσα τὸ λιγιγιδεῖος ποσό των 64.250.000 Ἀγγλικῶν λιρῶν, ἀποτελεῖ ἐνίσχυσιν τεραστίαν και συνεπῶς δὲν πρέπει νὰ ἐκπλήσσεται κανεὶς, διατὶ αἱ Ἰταλικαὶ ἀτμοπλοΐαὶ δύνανται νὰ ἐκτελοῦν γραμμάς πρὸς κατεύθυνσεις, εἰς τὰς ὁποιας πλοιαὶ ἀλλων σημιαίων μόνον ζημιαὶς ἀποκυμίζουσιν. Συγχρόνως δέν προστεθῇ, δι. τὰ διατίθεμενα Ἰταλικὰ πλοιαὶ εἰνε καινούργη, ἀνώτερα εἰς ταχύτητα και εὐθηγότερα εἰς κόστος μεταφορᾶς.

Η ΕΥΘΥΝΗ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΜΕΤΑΦΟΡΕΩΣ ΕΝΑΝΤΙ ΤΟΥ Ο.Λ.Π.

ΤΟΥ Κ. Γ. Ν. ΑΙΓΑΙΑΛΕΙΔΟΥ ΔΙΚΗΓΟΡΟΥ

"Ανεκινήθη ἐσχάτως διὰ σχετικῶν δημοσιεύσεων εἰς τὰ δύο τελευταῖα φύλλα τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» παρὰ δύο ἔγκρίτων συναδέλφων, τὸ ζῆτημα τῶν, οὕτως εἰπεῖν, ὀρίων τῆς εὐθύνης τοῦ θαλασσίου μεταφορέως μετὰ τὸν γόμον περὶ συστάσεως; Οργανισμοῦ Λιμένος Πειραιῶς καὶ τὰ ἐκ τῆς λειτουργίας αὐτοῦ προκύπτοντα ἀτοπα.

Δὲν θὰ ἐπιχειρήσω γὰρ ἀναλύσω λεπτομερῶς τὸν τρόπον τῆς μέχρι σήμερον τηρούμενης τακτικῆς, ὡς πρὸς τὴν μεταφορὰν καὶ παράδοσιν τῶν ἐμπορευμάτων, οὐδὲ τὴν ἐκ ταύτης εὐθύνης τοῦ θαλασσίου μεταφορέως, περὶ ὧν εἰδικῶς πραγματεύονται τὰ ἀρθρα 311 καὶ 319 τοῦ Ἑμπ. Νόμου. Οἱ πρὸς ἐμοῦ θέξαντες τὸ ζῆτημα κύριοι συγάδελφοι: ἔδωκαν ἀρκετά σαφῆ ἵδεν τοῦ πράγματος. Θὰ ἐπερίτευον δὲ ἀσφαλῶς καὶ αἱ παροῦσαι γραμματαὶ, ἐὰν ἐκ τῶν συμπερασμάτων εἰς ἀμφότεροι οἱ γράψαντες κατέληξαν δὲν πρόσκυπτον ἐγενέντος ἀντιφατικαὶ νομικαὶ λύσεις.

"Ο πρῶτος πραγματεύεται τὸ ζῆτημα ἀγαπητές φίλος καὶ συνεργάτης κ. Κ. Σπηλιόπουλος, προσπαθῶν γὰρ ἔξειρη λύσιν συμβιβάζουσαν τὴν ἐκ τοῦ Ἑμπορικοῦ Νόμου πηγάδουσαν ηὗξημένην εὐθύνην τοῦ θαλασσίου μεταφορέως, ἔξικνουμένην ἡδη ἐν τῇ πράξει μέχρι τῆς πραγματικῆς παραδόσεως τῶν ἐμπορευμάτων εἰς τὸν παραλήπτην, πρὸς τὸν ρόλον, τρόπον τινὰ, τὸν διοίον παίζει: νῦν δὲ μεσλαχῶν Ο.Λ.Π., καταλήγει εἰς τὸ νὰ θεωρήσῃ τὸ μεσολαχῶν διάτημα καθ' ὃ δὲ τὰ ἐμπορεύματα, παραληφθέντα συμφώνως πρὸς τὸ ἄρθρο. 2 τοῦ ἀπὸ 23 Σεπτεμβρίου 1931 Ν.Δ., τοῦ τροποποιήσαντος καὶ συμπληρώσαντος τὸν N. 4748, ὑπὸ τοῦ Ο.Λ.Π., μέχρι τῆς παραδόσεως αὐτῶν εἰς τὸν παραλήπτην, ὡς συνέχειαν τῆς θαλασσίας μεταφορᾶς καὶ τὴν συνεπείᾳ τούτου ἔναρξιν τῶν ἐπὶ ποιηγή ἀπαράδεκτου προθεσμιῶν τὸν ἄρθρο. 507 καὶ 508 τοῦ Ἑμπορ. Νόμου ἀπὸ τῆς παραλαβῆς τοῦ ἐμπορεύματος ἀπὸ τὰς ἀποθήκας τοῦ Ο.Λ.Π.

"Αντιθέτως δὲ γκριτος συγάδελφος κ. Γ. Ἀντωνιάδης, καίτοι θεωρῶν ὅτι δ. Ο.Λ.Π., ἐπέχων θέσιν θεματοφύλακος διακόπτει νομικῶς καὶ πραγματικῶς τὸν μεταξὺ θαλασσίου μεταφορέως καὶ παραλήπτου σύνδεσμον, ἐν τούτοις ἐκ τῆς δλῆς οἰκονομίας τοῦ σχετικοῦ γόμου συνάγει, ὅτι ἡ ἰσχύς τῶν ἄρθρων 507 καὶ 508 τοῦ Ἑμπ. Νόμου οὐδαμῶς ἔπειτα, ἀλλ' ὅτι δὲ παραλήπτης, ήταν διαφορά τὰ ἔναρξη τοῦ θαλασσίου μεταφορέως δικαιώματά του, δέον γὰρ συμμορφωθῆ πρὸς αὐτά. Ως γνωστὸν, τὰ ἄρθρα ταῦτα τοῦ ἐμπορικοῦ ήμου καθιερώσιν ἀπαράδεκτον τὴν κατὰ τὸν πλοιάρχου ἀγωγὴν, ἐν περίπτωσει καθ' ὃν δὲ παραλήπτης παραλάβει τὰ ἐμπορεύματα ἀνευ ἐπιφυλάξεως, ήτις δέον γὰρ κοινοποιηθῆ εἰς τὸν πλοιάρχον τὴν μεθεπομένην τὸ δραδύτερον ἀπὸ τῆς παραλαβῆς. Ἐγένετο δὲ γενικῶς δεκτὸν ὑπὸ τῆς γομολογίας καὶ τῆς ἐπιστήμης ἐν τῇ σημερινῇ ἔξειδεις: τῆς θαλασσίας μεταφορᾶς, ὅτι παράδοσιν λέγοντες ἔγγονούμεν τὴν εἰς τὴν πραγματικὴν διάθεσιν τοῦ παραλήπτου περιέλευσιν τὸν ἐμπορεύματος, εἰς τρόπον ὥστε καὶ ὅταν ἔτι τοῦτο ἔχει φύγει τῶν χειρῶν τοῦ πλοιάρχου, εὐρισκόμενον εἴτε εἰς κείρας τοῦ πράκτορος εἴτε ἐν ταῖς ἀποθήκαις τοῦ Τελωνείου, γὰρ ἔξακολουθή τελούσην ὑπὸ μεταφοράν. Πῶς διως θέλουσιν ἔξακολουθήσει μετὰ τὸν Νόμον περὶ Ο.Λ.Π. ἰσχύοντα τὰ ἄρθρα 507 καὶ 508 τοῦ Ἑμπ. Νόμου, ἀφ' οὐ ως ἀνωτέρῳ ἐξετέθη ἡ παρεμβολὴ τοῦ Ο.Λ.Π. διακόπτει τὸν μεταξὺ θαλασσίου μεταφορέως καὶ παραλήπτου σύνδεσμον, τοῦ Ο.Λ.Π. θεωρουμένου ως θεματοφύλακος: Ἀναμφισθήτητον συμφώνως πρὸς τὴν τοιαύτην νομικὴν σκέψιν τυγχάνει, ὅτι δὲ παραλήπτης παρελθουσῶν τῶν ἐν ἄρθρῳ 507 προθεσμιῶν ἀπόλλυσι: τὰ κατὰ τὸν θαλασσίου μεταφορέως καὶ ἐκ τῆς ηὗξημένης αὐτοῦ συμφώνως τῷ ἄρθρῳ 319 Ἑμπ. Νόμου, εὐθύνης δικαιώματά του.

Τούτων οὕτως ἔχοντων τασσόμεθα καὶ ἡμεῖς ὑπὲρ τῆς γνώμης καθ' ὃν τὸ ἐμπόρευμα καὶ μετὰ τὴν ὑπὸ τοῦ Ο.Λ.Π., παραλαβὴν τοῦ ἔξακολουθεῖ τελούσην εἰσέτι ὑπὸ μεταφοράν, καθόσον ἐν ἐναντίᾳ περίπτωσει δὲ παραλήπτης θὰ ἐστερείτο συνεπείᾳ τῶν ἄρθρων 507 καὶ 508 τοῦ Ἑμπ. Νόμ. τῆς κατὰ τὸν πλοιάρχου η τοῦ πλοι-

οκήτου ἀγωγῆς, ἐφ' ὅσον ἡθέλομεν παραδεχθῆ, ὅτι ἡ μεσολάθησις τοῦ Ο.Λ.Π. διακόπτει τὸν μεταξὺ θαλασσίου μεταφορέως καὶ παραλήπτου σύνδεσμον. Οὐδὲ δύναται σοδερῶς νὰ διοστηριχθῇ ὅτι ἡ σύνταξις τῆς κατὰ τὸ ἄρθρο. 2 τοῦ Ν. Διατάγματος τῆς 23 Σεπτεμβρίου 1931 πράξεως κωλύει τὸν πλοιάρχον νὰ προβάλῃ κατὰ τὸν παραλήπτου τὸ ἐκ τῶν ἄρθρων 507 καὶ 508 Ἑμπ. Νόμου ἀπαράδεκτον.

Εἰς ἐνίσχυσιν τῆς γνώμης ἡμῶν, διη. ὁ Ο.Λ.Π. δέν ἐπέχει: θεοῦ θεματοφύλακος, διακόπτων τὸν μεταφορέως καὶ παραλήπτου σύνδεσμον, ἔρχεται καὶ τὸ νομικὸν γεγονός, διη. ὁ παρὰ τοῦ Ο.Λ.Π. παραλαβὴ τοῦ ἐμπορεύματος καὶ διαφύλαξις αὐτοῦ ἐν ταῖς ἀποθήκαις του, γίνεται ἐπ' ἀμοιβῇ, καταβαλλομένων ἀποθηκεύνων δικαιωμάτων, ὡν τὰ τιμολόγια καγονίζονται ὑπὸ αὐτοῦ τοῦ Ο.Λ.Π. (N. 4743 ἄρθρ. 3 ἐδ. γ'). Ἀλλ' ως γνωστόν κατὰ τὰς παρ' ὅμην ἴσχυούσας διατάξεις τοῦ διστικοῦ δικαίου (L. i pr. § 8 D. 46.3, Windscheid § 377, Arndts § 285) ἡ ἔννοια τῆς πρακτικής ἐννοεῖται μόνον ἐφ' ὅσον ἡ παρακαταθήσεις καὶ ἡ διαφύλαξις συντελεῖται: ἀνευ ἀμοιβῆς (πρβλ. Πρωτ. Πειρ. 1090) 1922 Θ. ΛΣΤ' σελ. 310), ἀλλως δὲν ὑφίσταται: παρακαταθήση οὐδὲ θεματοφύλακες. Κατὰ συνέπειαν ὅρθιτερον ἀμικαὶ νομικώτερον είνε νὰ μὴ θεωρήσωμεν τὸν Ο.Λ.Π., ἐπὶ τοῦ προκειμένου, ως ἐπέχοντα θεοῦ θεματοφύλακος, ἀλλ' ως συνεχίζοντα τὴν μεταφοράν μέχρι τῆς παραλαβῆς τοῦ ἐμπορεύματος ὑπὸ τοῦ παραλήπτου.

Καὶ ἡδη ἐρευνήτεον κατὰ τίνος θέλει: στραφῇ δὲ παραλήπτης, ἐν περίπτωσεις καθ' ὃν τὸ παραδοθὲν εἰς αὐτὸν παρὰ τοῦ Ο.Λ.Π. ἐμπόρευμα τυγχάνει βεβλημένον.

Δύο περίπτωσεις πρόκεινται:

Α'. "Οταν τὸ ἐμπόρευμα παρελήφθη ὑπὸ τοῦ Ο.Λ.Π. βεβλημένον, τὸ δὲ γεγονός τοῦτο ἐσημειώθη ἐν τῇ σχετικῇ πράξει παράδοσεως. Καί

Β'. "Οταν τὸ ἐμπόρευμα κατὰ τὰ ἔξωτερικὰ αὐτοῦ σημεῖα εὑρίσκεται: ἐν ἀπολύτῳ τάξει καὶ ως τοιούτον παραλαμβάνεται: καὶ σημειοῦται ὑπὸ τῆς οἰκείας Ἐπιτροπῆς, τῆς δριζομένης ἐν ἄρθρ. 2 τοῦ Ν. Δ. τῆς 23 Σεπτεμβρίου 1931, πλὴν κατὰ τὴν παράδοσιν εἰς τὸν παραλήπτην ἀνακαλύπτεται: περιεχόμενον διάφορον τοῦ ἀναμενούντος (π.χ. σχοινιά ἀντὶ μετάξης, ως ἀναφέρει καὶ δ. κ. Σπηλιόπουλος).

Εἰς τὴν πρώτην περίπτωσιν οὐδεμία γεννᾶται: ἀμφιστά, διη. ὁ παραλήπτης θέλει στραφῇ κατὰ τὸ θαλασσίου μεταφορέως, εὐθυγονέων ηὗξημένων συμφώνως τῷ γόμῳ καὶ μὴ δυναμένου, δι.: οὓς λόγους ἀνωτέρω ἐξεθέσαμεν, νὰ προβάλῃ τὸ ἐκ τοῦ ἄρθρ. 507 Ἑμπ. Νόμου ἀπαράδεκτον κατὰ τὸ παραλήπτου.

Εἰς τὴν δευτέραν ὅμως περίπτωσιν, ἔχομεν τὴν γνώμην διη. διὸ παραλήπτης δὲν δύναται: πλέον νὰ στραφῇ κατὰ τὸ θαλασσίου μεταφορέως, οὐχὶ διότι οὐτος θὰ προβάλῃ τὸ ἀπαράδεκτον τῶν ἄρθρων 507 καὶ 508 (ταῦτα παρεδέχθησαν διη. ἰσχύουν ἀπὸ τῆς παραλαβῆς τοῦ ἐμπορεύματος ἀπὸ τὰς ἀποθήκας τοῦ Ο.Λ.Π.), ἀλλὰ διότι θὰ προβάλῃ κατὰ αὐτοῦ τὴν πρᾶξιν τῆς παραδόσεως ήτις κατὰ τὸν γόμον (ἄρθρ. 2 τοῦ Ν. Δ. τῆς 23 Σεπτ. 1931) «ἀποτελεῖ δημητόν ἔγγραφον καὶ παρέχει πλήρη ἀπόδειξιν περὶ τῶν ἐν αὐτῇ ἀναφερομένων». Ἐφ' ὅσον συνεπῶς ἐν τῇ πράξει ταύτης τελούσηται διη. τὸ ἐμπόρευμα παρεδόθη ἐν ἀπολύτῳ τάξει παρὰ τὸν πλοιάρχου καὶ ως τοιούτον παρελήφθη ὑπὸ τῆς οἰκείας Ἐπιτροπῆς τοῦ Ο.Λ.Π., καὶ εἰς περίπτωσιν ἔτι καθ' ὃν ἐξ ἀμελείας δὲν ἡρευνήθη τὸ πραγματικὸν αὐτοῦ περιεχόμενον, δημιουργεῖται ἐν τοσούτῳ τεκμήριον ὑπὲρ τὸν πλοιάρχου, διη. τὸ ἐμπόρευμα παρεδόθη ὑπὸ αὐτοῦ εἰς τὸν Ο.Λ.Π. ἐν ἀπολύτῳ τάξει. Τὰ δημόσια ἔγγραφα ἀποτελοῦσιν ἐντελὴ ἀπόδειξιν, τόσον ως πρὸς τὰ μέρη διη. διὸ πρὸς τρίτους, διη. ἀφορᾷ τὸ πραγματικὸν γεγονός διπερ ἀποτελεῖ τὸ ἀντικείμενον τοῦ ἔγγραφου (Πολ. Δικ. ἄρθρ. 400). Δὲν δύναται: λοιπὸν δὲ τρίτος παραλήπτης νὰ στραφῇ κατὰ τὸ θαλασσίου μεταφορέως, ἰσχυρίζομεν διη. αὐτὸς δέν ἦτο παρῶν, οὐδὲ ὑπέγραψε τὴν σχετικὴν πράξιν, δημιουργεῖται

άποκρουόση ένδεχομένη κατ' αὐτούς διγωγήν δ πλοίαρχος, ισχυριζόμενος δύσει: τοῦ δέ εἰρηται δημοσίου ἐγγράφου, διτοι: αὐτός παρέδωκε εἰς τὸν Ο.Δ.Π. τὸ ἀληθὲς ἐμπόρευμα. Κυρίως εἰπεῖν δχι δὲν δύναται γὰ στραφῆ κατὰ τοῦ πλοίαρχου, διότι: οὐδεμία νομική διάταξις τῷ ἀπαγορεύει τοῦτο, ἀλλὰ διότι: στρεφόμενος κατ' αὐτούς θὰ ἀποκρουσθῇ διὰ τῆς προβολῆς κατ' αὐτοῦ τῆς οἰκείας πράξεως παραδόσεως εἰς τὸν Ο.Δ.Π.

Ο ζημιούμενος δθεν παραλήπτης δύναται καὶ δικαιοῦται: γὰ στραφῆ μόνον κατὰ τοῦ Ο.Δ.Π., διτοι: δὲν εὐθύνη διεργάτης, δεδομένου προσέτι: διτοι: κατὰ τὴν παραλαβὴν τοῦ ἐμπορεύματος καὶ τὴν σύνταξιν τῆς σχετικῆς πράξεως, δὲν κατέβαλεν οὗτος διὰ τῶν ὀργάνων του προσήκουσαν ἐπιμέλειαν, ἵγα δεδικιώθη τὸ πράγματι ἀνεπίληπτον τῶν παραδοθέντων αὐτῷ ἐμπορεύμάτων, ἀλλὰ προέβη εἰς τὴν σύνταξιν πράξεως, δπισθεν τῆς ὁποίας δχροῦσται καὶ δὲν πταισμάτι: εἴτε τελῶν μεταφορέως, ἐφ' δυον αὐτη, ως ἡδη ἔξετέθη, παρέχει πλήρη περὶ τῶν ἐν αὐτῇ διαλαμβανομένων ἀπόδειξιν. Η δὲν εὐθύνη αὐτη τοῦ Ο.Δ.Π. δὲν δύναται γὰ εἰνε μικροτέρα τῆς κατὰ τὸ ξέρθρον 319 Ἐμπ. Νόμ. διεργούσης τὸν πλοίαρχον, ἐφ' δυον, ἐπαναλαμβάνομεν, δ. Ο.Δ.Π. δὲν εἰνε θεματοφύλακε, ἀλλὰ συνεχίζει τὴν θαλασσίαν μεταφοράν.

Αμφιβάλλομεν δὲ τὰ μάλι καὶ ἐὰν ὑποχρεωθεῖς δ. Ο.Δ.Π. εἰς ἀποζημίωσιν ἔναντι τοῦ παραλήπτου δύναται: γὰ στραφῆ πλέον κατὰ τοῦ παραδόσαντος πλοίαρχου, δεδομένου διτοι: δχι: μόνον οὐδεμίαν ἐποίησατο οὗτος ἐπιφύλαξιν κατὰ τοῦ πλοίαρχου, ἀλλ' ἀντιθέτως ἔθετος κατὰ τρόπου ἀποκλείοντα κάθε ἀμφισθήτησιν, διτοι: τὰ ἐμπορεύματα παρεδόθησαν αὐτῷ ἐν ταξει.

Χωρὶς γὰ ἔχωμεν ἀξίωσιν: ἐρμηγεῖς τῶν τοσούτων ἀδιασυνίστως γιγομένων καὶ ἐν πολλοῖς εἰς ἔξωφθαλμον ἀντίφασιν πρὸς κειμένους νόμους καὶ καθιερωθεῖσας συνηθείας τελουσῶν διατάξεων τοῦ νόμου περὶ συστάσεως ὀργανισμού λιμένος Πειραιῶς, διτοι: διτοι: διτοι: πλείστοι τῶν νέων νόμων ἐγένετο χωρὶς γὰ ὑποβάλλη τοὺς συντάξαντας αὐτὸν εἰς τὸν κόπον τῆς ἐρεύνης τῶν ἡδη ισχυόντων, νομίζομεν διτοι: αἱ ἀγωτέρων δοθεῖσαι: λύσεις εἰνε αἱ μόναι διηγόμεναι: γὰ συμβιδέσσως τὰς διατάξεις τοῦ νεκροῦ περὶ συστάσεως ὀργανισμοῦ Λιμένος Πειραιῶς Νόμου μέ τὰς ἡδη ισχυόσας διατάξεις τοῦ Ἐμπορικοῦ ήμιδον κώδικος, αἰτινες διὰ τῆς καθιερώσεως τῆς ηδημένης εὐθύνης τοῦ θαλασσίου μεταφορέως προσέθεντο γὰ προστατεύσωτοι τὰ συμφέροντα τοῦ παραλήπτου τοῦ ἐμπορεύματος.

Γ. Ν. ΑΙΓΑΙΑΛΕΙΔΗΣ

Η ΚΙΝΗΣΙΣ ΤΩΝ ΔΥΟ ΔΙΩΡΥΓΩΝ ΥΠΕΣΤΗ ΚΑΙ ΝΕΑΝ ΜΕΙΩΣΙΝ

Τὸ διαρόμετρον τῆς ἐμπορικῆς κινήσεως τοῦ Κόσμου, τὸ δεικνύον τὴν ἔκπτωσιν ἢ τὴν ἀναβολήν τῶν ὑπερθαλασσίων μεταφορῶν, ἔγκειται—ώς γνωστόν—εἰς τὰς διελεύσεις πλοίων ἀπὸ τὰν δύο κεντρικὰς συγκοινωνιακὰς ἀρτηρίας, οἷοι: εἰνε αἱ διώρυγες τοῦ Σουέζ καὶ τοῦ Παναμᾶ. Η συγκοική κίνησις καὶ τῶν δύο, ἐνεργάντες κατὰ τὸ 1931 νέαν μείωσιν τῶν διελεύσεων, αἰτινες ἀναλογίσαι: εἰς πλοία 54.571.000 τόνων γὲ ἐσημείωσαν πτώσιν 5.232.000 τόνων, ἥτοι: 8.75 ο.ο. ἔναντι τοῦ 1930. Βεβαίως, ἡ καταμέτρησις τῶν πλοίων εἰς τὰς δύο διώρυγας δὲν γίνεται μὲ τὸ αὐτὸν σύστημα, ἢ ἐκ τοῦ λόγου τούτου δημος προσύπτουσα διαφορὰ δὲν εἰνε σημαντική.

Η κίνησις τοῦ Σουέζ ἐμειώθη ἀπὸ 30.542.000 τ. νέτ τοῦ 1930 εἰς 29.011.000 τ. κατὰ τὸ 1931, ἥτοι: κατὰ ποσοστὸν 5.01 ο.ο., ἢ δὲ τοῦ Παναμᾶ ἀπὸ 29.261.000 τ. νέτ τοῦ 1930 κατῆλθε τὸ 1931 εἰς 25.560.000 τ. μὲ ποσοστὸν διαφορᾶς ἐπὶ ἔλαττον 12.64 ο.ο. Οἱ ἀριθμοὶ οὗτοι δεικνύουν ὅπόσην ἔκτασιν προσέλαθε κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος ὁ περιορισμός τῶν ὑπερθαλασσίων μεταφορῶν ἐν συγκρίσει: πρὸς τὸ 1930. Τὸ διτοι: δὲν ἡ ἔκπτωσις αὐτη συνεχίζεται καὶ κατὰ τὸ διαγόμενον ἔτος ἀποδειχύεται ἀπὸ τὴν κίνησιν τῶν τεσσάρων πρώτων μηνῶν, κατὰ τὸ διάστημα τῶν διοιών αἱ διελεύσεις τοῦ Σουέζ ἀνήλθον εἰς 1707 πλοία ἔγαντι 1935 τοῦ ἀντιστοίχου περιστοιχού τετραμήνου.

Τὸ ἡμίσου τοῦ παγκοσμίου ὑπερθαλασσίου ἐμπορίου, ἔξακολουθεῖ γὰ μεταφέρεται ἀπὸ τὰ Ἀγγλικὰ ἀτμόπλοια, τῶν διοιών ἡ συμμετοχὴ εἰς μὲν τὰς διελεύσεις τοῦ Σουέζ ἀνήλθεν εἰς 54.990 ο.ο. δὲ τὰς τοῦ Παναμᾶ εἰς 25.70 ο.ο.

Εἰς τὴν περίπτωσιν τοῦ Σουέζ ἡ Βρεταννικὴ συμμετοχὴ ἥτο

κατὰ τὸ 1931 ἡ ίδια μὲ τὸ 1930, μολονότι: δ ὅγκος τοῦ διελθότος τονταράς ἡλαττώθη. Εἰς τὴν διώρυγα δημος τοῦ Παναμᾶ ἡ ἀναλογία τῆς Ἀγγλικῆς σημαίας ἐμειώθη ἀπὸ 26.90 ο.ο. τοῦ 1930 εἰς 25.70 ο.ο. κατὰ τὸ 1931. Ἀξιοσημείωτον ἀκόμη είνε καὶ τὸ γεγονός, διτοι: εἰς ἀμφοτέρας τὰς διώρυγας ἡδη ἔγινη τὸ ποσοστὸν τῆς Ἰταλικῆς σημαίας. Τοῦτο διφέλεται εἰς τὴν ισχυράν ἔκπτωσιν τοῦ ἐμπορίου τῆς Ἀπα. Ἀνατολῆς, ἥτοι: ηγάγκασε τοὺς Ἰάπωνας πλοιοκότητας γὰ στραφῶν: πρὸς τὰς ἀγορὰς τῆς Εὐρώπης καὶ τῆς Ἀμερικῆς εἰς ἀναζήτησιν ἐργασίας διὰ τὰ σκάφη των.

ΝΕΑ ΓΡΑΜΜΗ ΔΙΑ ΤΗΝ ΜΕΣΟΓΕΙΟΝ

Η Ἀγγλικὴ ἀτμοπλοϊκὴ ἑταῖρια «Bristol Channel & Levant Line» ἐνεκαίνιασε τακτικὴν γραμμὴν διὰ μεταφορᾶς ἐμπορεύμάτων μὲ ἀφετηρίαν τὸν λιμένα τοῦ Λονδίνου καὶ προορισμὸν τοὺς Μεσογειακοὺς λιμένας τῶν Μικρασιατικῶν παραλίων, τῆς Κύπρου καὶ τοῦ Αιγαίου. Η Ἀγγλικὴ αὕτη ἀτμοπλοΐα, ἐπιπλέον, διτοι: διερχόμενης γραμμῆς θὰ προσελκύσῃ τὸν φορτωτῶν, διότι τὰ διατιθέμενα σκάφη, ἀποπλέοντα ἐκ Λονδίνου θὰ προσεγγίζουν εἰς Μπόναν, Χάιφρχ, Γάιφρχ, Τρίπολιν (Συρίας), Ἀλεξανδρέαν, Μερσίν, Λάρνακα, Ἀμρόχωστον, Ἡράκλειον, Σάμον καὶ Μυτιλήνην, δηλαδὴ εἰς λιμένας εἰς τοὺς περισσότερους τῶν διοιών τὰ ἔξι Ἀγγλικὰς ἐμπορεύματα δὲν μετεφέροντο ἔως τώρα κατ' εὐθείαν, ἀλλὰ διὰ μεταφορτώσεων ἐκ Πειραιῶς καὶ Πόρτ-Σάτ.

Η νέα αὕτη γραμμὴ θὰ διατηρηθῇ πρὸς τὸ παρόν μηνιατικὴ μὲ ἀναχωρήσεις ἐκ Λονδίνου τὴν 28ην ἑκάστου μηνὸς διὰ δύο φορτηγῶν λάγνερς τῆς ἀτμοπλοϊκῆς ἑταῖρας «Pentwyn S. S Co, Ltd» τοῦ Κάρδιφ, ἐὰν δὲ προκύψῃ σύν τῷ χρόνῳ ἐπικερδῆς μεταφορικὴ ἐργασία, τότε ἡ γραμμὴ θὰ πυχνωθῇ διὰ τῆς προσθήκης καὶ ἀλλων σκαφῶν. Η πρώτη ἀναχωρήσεις ἐγένετο ἐκ Λονδίνου τὴν 28ην Μαΐου μὲ τὸ ἄπ «Pentyne» τόνων γκρός 4062 καὶ ναυπηγήσεως 1928, ἢ δὲ δευτέρᾳ θὰ γίνη τὴν 28ην Ιουνίου μὲ τὸ ἄπ «Pentowy» τ. γκρός 3578 καὶ ναυπηγήσεως 1913.

ΝΟΤΙΟΣ ΑΜΕΡΙΚΗ

Η κίνησις τῶν λιμένων τοῦ Πλεῖτ

Οι κατὰ Μάρτιον σημειωθέντες κατάπλοιοι εἰς διοιών δημος τῆς Ἀργεντινῆς ἀνήλθον εἰς 320 πλοία 1.130.508 τόνων νέτ., ἥτοι κατὰ 22 πλοία καὶ 67.542 τ. ἐπὶ πλέον ἐν ἀντιπρασοδοῃ μὲ τὸν Μάρτιον τοῦ π. ἔ. Η ναυτιλιακὴ κίνησις τῶν διοιών λιμένων ἔφθασε κατὰ τὸ α'. Μηνὸν τοῦ π. ἔ. εἰς 857 πλοία, χωρητικότητας 2.983.307 τόνων μὲ μίαν ἔλαφράν ἐπὶ πλέον διαφορῶν ἔναντι τοῦ περιστοιχοῦ ἀντιστοίχου δημος, διτοι: η κίνησις εἰχεν ἀνέλθει εἰς 812 πλοία 2.916.131 τόνων.

Κατὰ τὸ τρίμηνον τὴν πρώτην δέσσαν κατέτελεν ἡ Βρεταννικὴ σημαία, τὴν δευτέραν ἡ Ιταλικὴ, τὴν τρίτην ἡ Ἐλληνικὴ, τὴν τετάρτην ἡ Νορβηγικὴ καὶ τὴν πέμπτην ἡ τῆς Βρ. Αμερικῆς μὲ τὸ ἀκάλοθον τοντάκην καὶ τὴν ἔναντι τοῦ περιστοιχοῦ προσύφασον διαφορῶν :

α' Ζεῦνον 1932	α' Ζεῦνον 1931	Διαφορὰ	
Σημαῖαι	Πλοία τ. νέτ	Πλοία τ. νέτ	Πλοία τ. νέτ
Ἀγγλικὴ	403 1.400.915	358 1.326.553	+ 45 + 74.362
Ιταλικὴ	47 209.807	44 198.610	+ 3 + 11.197
Ἐλληνικὴ	75 206.568	55 149.654	+ 20 + 56.914
Νορβηγικὴ	60 184.151	15 41.425	+ 45 + 142.726
Ην. Πολιτειῶν	31 126.905	38 156.837	- 7 - 29.932

Οπως εἰνε προφανές ἡ Ἐλλαζεις εἰς ἀριθμὸν πλοίων κατέχει τὴν δευτέρην δέσσαν, ὃς πρὸς δὲ τὸ τοντάκην διαφορά: τῆς Ιταλικῆς σημαίας κατὰ 3000 τ. μόνον. Δέσσον δημος νὰ τοντοθῇ, διτοι: ἡ Ἐλληνικὴ σημαία ἔνεφαντοθῇ μὲ φορτηγὰ ἀποκλειστικῶς σκάφη, ἐνῷ ἡ κίνησις τῆς Ιταλικῆς σημαίας παροταται: ἔστω καὶ διλίγον πως ηδημένη χάρις εἰς τὰς προσεγγίσεις ἐπιστηκάντων μεγάλου τοντάκην.

Ἄφ' ἔτερου συμφωνῶν πρὸς τὰς ἐπιστημονικὰς στατιστικὰς, τὰ διάρχοντα τὴν Ἀπρίλιον τὸν Ἀργεντινὴν περισσότερα γεννημάτων πρὸς ἔξαγωγὴν ἀνήλθον εἰς 2.186.514 τόνων στον, 5.063.615 τόνων ἀραβοστοῖτον (συμπεριλαμβανομένων καὶ 63.613 τόνων τῆς παλαιᾶς ἀσοδείας) καὶ 1.288.242 τόνων λινοπόρου. Επίσης αἱ ἔξαγωγαι γεννημάτων Ἀργεντινῆς ἀπὸ 1ης Ιανουαρίου μέχρις 9ης Απρίλιου ἀνήλθον εἰς 1.805.930 τ. διὰ τὸν στον 1.605.940 τ. διὰ τὸν ἀραβοστοῖτον καὶ 665.690 τόνων διὰ τὸν λινοπόρο.

ΘΕΟΔ. Π. ΚΡΕΜΜΥΔΑΣ

ΔΙΚΗΓΟΡΟΣ
ΜΕΓ. ΚΙΟΥΝΑΡ Όδος ΕΜΜ. ΡΕΠΟΥΛΗ 2 ΤΗΛ. 40-607
ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

Ο ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΣ ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΤΙΣΜΟΣ

Η ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΤΗΣ Β. ΑΜΕΡΙΚΗΣ

Ο ΝΟΜΟΣ ΟΥΑϊΤ ΚΑΙ Η ΣΥΝΓΧΡΟΝΟΣ ΕΞΕΛΙΞΙΣ

(Συνέχεια ἐκ τοῦ προηγούμενου)

Αἱ Ἀμερικανικαὶ στατιστικαὶ διεπίστων, ἐν τῷ μεταξύ, διὰ τὴν κίνησις τοῦ ὑπερθυλακσίου ἐμπορίου, συνισταμένη εἰς τὰ 62 οὐραὶ τοῦ δύκου καὶ τὰ 80 οὐραὶ τῆς ἀξίας ἐπὶ τοῦ συνόλου τοῦ ἔξαγωγικοῦ ἐμπορίου τῶν Ὕψων. Πολιτειῶν, μόλις κατὰ ἔνα ποσοστὸν 30 οὐραὶ διὰ τὴν ἔξαγωγὴν καὶ 18 οὐραὶ διὰ τὴν εἰσαγωγὴν, διωχετένετο μέσω τῆς Ἐθνικῆς Ναυτιλίας τῆς Χώρας. Εἰς δὲ τὸ συνέδριον τοῦ Ἰανουαρίου 1928, εἰς διατέσσον ἐφοπλισταῖ, γαυπηγοὶ καὶ πολλοὶ ἄλλοι ναυτιλιακοὶ παράγοντες ὑπὸ τὴν αἰγίδα τοῦ Shipping Board, υἱοθετήθη φήμισμα ἀναφέρον, πρὸς τοὺς ἄλλους καὶ τὰ ἀκόλουθα:

«...Πιστεύομεν, διὰ τὸ «Shipping Board» ἐπράξει μέχρι τοῦδε τὸ καθήκον του κατὰ τὸν καλύτερον δυνατόν τρόπον, ἐφαρμόσαν ἐπωφελῶς διὰ τὴν ναυτιλίαν τῶν Νόμου τοῦ 1920 καὶ σειρὰν ὅλην εὐεργετικῶν μέτρων. Ἡδη δῆμος, διὰ τὴν κορίσις ἐκδηλοῦται ἐντονωτέρᾳ καὶ αἱ δυσχέρειαι τῆς ναυτιλίας πολλαπλασιαζοῦται, τὸ μέλλον αὐτῆς ἔξαρταται πλέον ἀπὸ τὴν ἀμεσοῦ ἀντίληψιν καὶ τὰ μέτρα, ἀτὰν ηθελε θεσπίσει τὸ Κογκρέσον».

Πράγματι, ἡ ἐνέργεια τοῦ Κογκρέσου ἔξεδηλοῦτο διὰ τοῦ Νόμου τοῦ Jones—White τοῦ Μαΐου 1928, διστις ἀποτελεῖ καὶ μέχρι σήμερον τὸν ἰσχύοντα Κατεστατικὸν Χάρτην τῆς Ἀμερικανικῆς ἐμποροναυτικῆς πολιτικῆς. Ἐκ τοῦ Νόμου τούτου θὰ ἀναφέρωμεν τὰς κυριωτέρας διατάξεις, διὰ τῶν διόπιστῶν θεσπίζεται διὰ τὸ Shipping Board νὰ πωλῇ πλοῖα φορτηγὰ ἢ τῆς γραμμῆς ἐκ τῆς δυνάμεως τοῦ στόλου του, ἐκτός ἐλαύνονται διὰ τοῦ τρόπου αὐτοῦ ἡ γενικωτέρα πολιτικὴ τῆς ἀναδιοργανώσεως καὶ προσχωγῆς τῆς Ἀμερικανικῆς ναυτιλίας: δλα τὰ διὰ λογαριασμὸν τοῦ Shipping Board ναυπηγούμενα πλοῖα δρεῖλουν νὰ εἰνε Ἀμερικανικῆς κατασκευῆς συνιστάται: κεφάλαιον ἐκ 250 ἑκατομμυρίων δελλαρίων (τὸ διὰ τοῦ Νόμου τοῦ 1920 προδελέπομενον ἦτο 225 ἑκατομ. δελλαρίων), πρὸς παροχὴν δανείων εἰς Ἀμερικανικὰς ἑταιρίας ἢ Ἀμερικανοὺς πολίτας διὰ τὴν γαυπηγήσιν καὶ ἀνανέωσιν τῶν σκαφῶν των ἐν Ἀμερικῇ καὶ ἀπόκτησιν οὕτω νέων μονάδων συγχρονισμένων καὶ οἰκονομικωτέρων.

Διὸ ἐτέρων διετάξεων δρῖζεται, διὰ τὴν ἔξοφλησις τῶν ἐν λόγῳ δανείων δύναται νὰ εἰνε 20ετής καὶ τὸ δρίζον τῆς παροχῆς νὰ φθάγῃ μέχρι τῶν 3/4 τῆς ἀξίας τοῦ πλοίου. Ἡ πληρωμὴ τῶν δανείων θὰ γίνεται διὰ ἑτησίων δόσεων, ἀν δὲ τὸ ἐνυπόθηκον δάρος ἀφορᾶ σκάφως ἐνεργοῦν ἀκτοπλοῖσαν ἢ τελοῦν ἐν παροπλισμῷ, τότε διὰ τόκος τῶν δανείων θὰ διπλογίζεται πρὸς 5.25 οὐραὶ ἑτησίως. Διὰ δάνεια ἐπὶ σκαφῶν ἐργάζομένων εἰς τὸ ὑπερθυλάσσιον ἐμπόριον διὰ τὸς δρῖζεται εἰς 4.25 οὐραὶ.

Προβλέπεται ἀκόμη διὰ τοῦ ἴδιου Νόμου, δπως δλα τὰ εἰδη τοῦ ταχυδρομείου τῶν Ὕψων. Πολιτειῶν μεταφέρωνται διὰ Ἀμερικανικῶν πλοίων. Ἐπὶ τοῦ προκειμένου διὰ Γεν. Δυτῆς τῶν Ταχυδρομείων, ἐν συνεργασίᾳ μὲ τὸ Shipping Board, θὰ καθορίζῃ πολιτικὴ ταχυδρομικὴ γραμμὴ δέον νὰ ἔγκαινιασθοῦν ἢ νὰ διατηρηθῶσι, ρυθμίζει δὲ τὸν ἐκάστοτε δύκον τῆς ταχυδρομικῆς κινήσεως καὶ τὰς προβλέψεις μιᾶς πεντετίας, δσον ἀφορᾶ τὴν ἀγαγκαιοῦσαν πυκνότητα τῶν δρομολογίων. Τὸ Shipping Board καθορίζει εἰς τὰς περιπτώσεις αὐτὰς τὸν τύπον, τὴν χωρητικότητα, τὴν ταχύτηταν καὶ λοιπὰ χαρακτηριστικὰ τῶν διὰ τὰς συμβατικὰς γραμμὰς χρησιμοποιηθούμενων πλοίων. Ὁ δυτῆς τῶν Ταχυδρομείων δύναται νὰ προέρχεται εἰς τὴν σύνκριψιν συμβάσεων μὲ Ἀμερικανοὺς πολίτας ἢ ἑταιρίας διὰ τὴν ἐγκατάστασιν τοιούτων τακτικῶν γραμμῶν.

Περιστέρω διὰ τοῦ Νόμου Jones—White καθορίζει τοὺς τύπους καὶ τὰς κλάσεις τῶν πλοίων, τὴν χωρητικότητά των καὶ τὰς ἀναλόγους ἀμοιβάς διὲ ἐκάστην σύμβασιν μεταφορᾶς τοῦ ταχυδρομείου. «Τοιαύταις ἀμοιβάς—χαρακτέρες—ποικιλλούν μεταξύ 1.50 δολλ. κατὰ διανούμενον μίλιον ὑπὸ πλοίων τῆς ὑπὸ ἀριθ. 7 κλάσεως, ἥτοι τῶν ἔχόντων ταχύτητα 10 μιλίων καὶ χωρητικότητα

οὐχὶ κατωτέρην τῶν 2.500 τόννων, μέχρι 12 οὐραὶ πλοῖα τῆς πρώτης κλάσεως τὰ ἀναπτύσσοντα ταχύτητα 24 μιλίων καὶ ἔχοντα χωρητικότητα οὐχὶ μικροτέρην τῶν 20.000 τόννων».

Οστις ταξιδεύει διὰ λασμὸν τῆς Κυβερνήσεως ὑποχρεούμενος νὰ χρησιμοποιῇ τὴν Ἐθνικὰ πλοῖα, ἐκτὸς μόνον ἀπὸδείξῃ τὴν ἐπιτακτικὴν ἀνάγκην γὰρ πρᾶξη ἀλλως. Ἐν περιπτώσει ἐπειγούσης Ἐθνικῆς ἀνάγκης δύνανται πλοῖα τινὰ νὰ ἐπιταχθοῦν καὶ χρησιμοποιηθῶσι παρὰ τοῦ Κράτους, ἐφ' ὅσον ταῦτα εἶνε δεσμόναυπομένα διὰ Κρατικῶν δανείων ἥτοι ἔχουν ἀναλάβει τὴν ἐκτέλεσιν συμβατικῶν ταχυδρομικῶν γραμμῶν.

Κατὰ τὸ 1929 αἱ «United States Lines» καὶ ἡ «American Merchant Lines» παρεχωρήθησαν εἰς τὸν F. Chapman, διστις ἐπόκτεις νὰ ἐπωφεληθῇ τῶν Κρατικῶν δανείων καὶ τῶν ταχυδρομικῶν συμβάσεων διὰ νὰ καταστήσῃ τὸ στόλον τῶν ἑταίρων τούτων ἵκανον νὲ ἀνταγωνισθῆται τελεσφόρως τὰς ξένας σημαίας. Απόρροια τῆς δλῆς σειρᾶς τῶν μέτρων τούτων τῆς προστατευτικῆς πολιτικῆς καὶ τῆς διαφανείσης διέρθευσε τὰς καπως πνοῆς τῆς Ἀμερικανικῆς Ναυτιλίας, ἥτοι ἡ δημιουργία δυσκαρεσκειας καὶ ἀντιδράσεως τῆς Παγκοσμίου κοινῆς γνώμης, ἔτι δὲ καὶ ἐνίω κύκλων τῶν Ὕψων Πολιτειῶν, οἵτινες ἀπέκρουν τὰς τάσεις τὰς διὰ δηλητηρίεις τὸ πρώτον παρὰ τοῦ κ. Hurley, πρόεδρου τοῦ Shipping Board κατὰ τὸ 1918, διστις εἶχε δηλώσει: «Πρώτισται νὰ καταστῶσι αἱ Ὕψων Πολιτειῶν μία ἀπὸ τὰς μεγαλύτερας ναυτικὰς δυνάμεις τοῦ Κόσμου. Θὰ ἔχουν αῦται τὸν μεγαλύτερον ἀριθμὸν τῶν ναυπηγείων, τῶν πρώτων ὄλων καὶ τῶν ἐργατικῶν χειρῶν. Θὰ ναυπηγήσουν δὲ πλοῖα τόσον μεγάλης χωρητικότητος καὶ εἰς τιμᾶς κόστους τόσον χαμηλᾶς, ὡστε θὰ ἀποδῶσι, σύν τῷ χρόνῳ, τὸ ναυπηγικόν κέντρον τοῦ Κόσμου».

«Ἄς ληφθῇ ἐνταῦθα ὅπιν, διὰ κατὰ τὸ 1914 ἡ Ἀμερικανικὴ σημαία συμμετεῖχε μὲ ποσοστὸν 10 οὐραὶ εἰς τὴν κίνησιν τῶν λιμένων τῆς Συμπολιτείας, ἐνῷ κατὰ τὰ τελευταῖα ταῦτα ἔτη ἡ ἀναλογία ἀνήλθεν εἰς 40 οὐραὶ περίπου.

Ἐις τὰς Νομοθετικὰς ἀρχὰς τὰς καθιερωθεῖσας κατὰ τὸ 1916, 1918, 1920 καὶ 1928 ἐλήφθη πρόνοια, δπως διὰ παντοίων μέσων αἰχνηθῇ τὸ ποσοστὸν συμμετοχῆς τῆς Ἀμερικανικῆς ναυτιλίας εἰς τὰς μεταφορὰς ἀνάγκης τῆς Χώρας. Οὕτω ἐθεσπίσθη, δπως κάθε ἐπιχείρησις διέρθευσε τὰς μεταφορῶν κοινοποιηθεῖσας τὸ ποσοστὸν συμμετοχῆς τῆς πρὸς ἐτέρον συναρφῆ ἐπιχείρησιν ἢ τροποποίησην διάρχοντος τοιαύτης. Ἀγετίθετο ἐπίσης εἰς τὸ Shipping Board διὰ τοῦ προστατεύομενον μεταξύ της Εθνικῆς σημαίας, διὰ τοῦ προπτεία τηρήσεως τῶν ναυλολογίων, διὰ μέριμνα ἀποφυγῆς τοῦ συναγωγισμοῦ μεταξύ σκαφῶν τῆς Ἐθνικῆς σημαίας, διὰ ἀνάτερος ἔλεγχος τῆς τακτικῆς τῶν διαφόρων ἀτμοπλοϊδῶν, διὰ ἀντιμετώπισης τυχὸν ἐμποδίων τῆς Ἀμερικανικῆς ναυτιλίας ἐπὶ τοῦ διεθνοῦς ἐπιπέδου, διὰ παρακελούσθησις τῶν κερδῶν ἢ τῆς ζημιᾶς ἐκάστης γραμμῆς, διὰ ἔξαρχισμούς τῆς συμβολῆς ἐκάστου λιμένου εἰς τὴν ἐμποροναυτικὴν κίνησιν τῆς Χώρας καὶ εἰς τὸ εἶδος τῶν μεταφορῶν διὰ τοῦ προστατεύομενον διάτομων ἀποφυγῆς τοιαύτης. Τοιαύτης ἐπίσης εἰς τὸ Shipping Board διὰ τοῦ προστατεύομενον μεταξύ της Εθνικῆς σημαίας, διὰ τοῦ προπτεία τηρήσεως τῶν ναυλολογίων, διὰ μέριμνα ἀποφυγῆς τοῦ συναγωγισμοῦ μεταξύ σκαφῶν τῆς Ἐθνικῆς σημαίας τοιαύτης τοιαύτης παράδοσης. Τοιούτου τρόπους τὸ Shipping Board ἔπειβη παντοδύναμον, διὰ σήμερον τὸν διάλογον λιμένων τοῦ Ναυτικοῦ ἐμπορίου τοῦ ἐνδιαφέροντος τῆς Ἐθνικῆς σημαίας, διὰ εἰναγκόλυτης την ταχυτικήν των διαφόρων ἀτμοπλοϊδῶν, διὰ σήμερον την τακτικήν τῶν διαφόρων συμφωνιῶν πρὸς ἐπωφελῆ κοινοπραξίαν κατὰ.

Προεσδέπεται ἀκόμη διὰ τοῦ προαναφερθεῖσῶν Νομοθεσίων διὰ τὸ διδύνατο τὸ Shipping Board, κατὰ τὴν ἐκάστητον κρίσιν του καὶ διὰ μιᾶς ἀπλῆς διαταγῆς του νὰ ἀκυρώνῃ ἢ τροποποιῇ τὰς τυχὸν συγαπτομέγχας ἐπιβλαθεῖς διὰ τὴν εὐρυτέρην σκοπιμότηταν ναυτιλιακὰς συμφωνίας μεταξύ τῶν διαφόρων ἀτμοπλοϊδῶν καὶ νὰ ἐπιβάλῃ πρόστιμο μέχρι 1000 δολλαρίων διὲ ἐκάστην ἔμπειρησίαν παράδοσης. Τοιούτου τρόπους τὸ Shipping Board ἔπειβη παντοδύναμον, κατέχει δὲ σήμερον τὸν διάλογον λιμένων τοῦ Ναυτικοῦ ἐμπορίου τοῦ ἐνδιαφέροντος τῆς Ὕψων. Πολιτείας, διὰ μεταφορᾶς τῆς Ἐθνικότητος τοῦ πλοίου, διὲ οὔτε ἐνεργεῖται διὰ μεταφορά.

«Ἄς ἐτέρου διὰ τὴν § 2 τοῦ ἀριθμοῦ 15 τοῦ Νόμου τοῦ 1916 καθιερούντο σοδιχρώταται κυρώσεις ἐναντίον οἰουδήποτε προσώπου

μή "Αμερικανικής υπηκοότητος, δύπερ ήθελεν παραβιάσει τὰς διατάξεις του χρόνου 14 του ίδιου Νόμου ή εἰς περιπτώσεις συμβάσεως μὲ ξένους διὰ μεταφοράς ἐκ τῆς ἀλλοδαπῆς δὲν ήθελεν ἀποδεχθῆ τοχὸν προτεινομένην συμμετοχὴν" Αμερικανοῦ πλοιοκτήτου.

"Αποτέλεσμα ὅλης αὐτῆς τῆς προσπαθείας ήτο, δύπος κατὰ τό έτος 1928—29 ἐπὶ κινήσεως 100.000.000" τόννων ἐμπορευμάτων του "Αμερικανικοῦ υπερθαλασσίου ἐμπορίου ή ἔνων κανονική ναυτιλία τῆς Χώρας ἀναλάβη τὴν μεταφορὰν 39.000.000 τόννων.

Κατὰ τό τέλος του 1929 ή δύπο του προέδρου κ. Χούθερ κατατίθεται ἐπιτροπή, δύπος ἐπιλύση τὰ σχετικῶν πρὸς τὰς ταχυδρομικὰς συμβάσεις ζητήματα, ἀπεφύγονταν ἐν διμοφωνίᾳ τὴν ἔγκαθοδροσύνην 13 νέων γραμμῶν μεταξὺ τῶν λιμένων του Βορ. "Ατλαντικοῦ καὶ τῆς Ἡπειρωτικῆς Εὐρώπης. Ή ἀπόφασις αὕτη σύσθετη θεῖται, προκειμένου νὰ ἐφαρμοσθῇ ἐναὐρύτατον ναυτιλιακὸν πρόγραμμα, προσέδλεπεν δὲι αἱ ταχυδρομικὲς ὑπηρεσίαι: ὥφειλον νὰ ἐκτελοῦνται διὰ σκαφῶν συγχρονισμένων. Πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν ἐπεδάλλετο εἰς τοὺς "Αμερικανοῦ πλοιοκτήτας νὰ προδοῦν εἰς τὴν ναυπήγησιν 40 νέων μονάδων, συγολικῆς χωρητικότητος 460.000 τόννων, ἐντὸς μιᾶς δεκαετίας καὶ μὲ κόστος 250 ἑκατομμύριων δολαρίων.

Οὕτω εἰς τὸν συμβοληθέντα ἐφοπλιστικὸν δημιουργὸν «Clipperman» ἐτέθη δρος τῆς διαθέσεως ἐπὶ τῶν γραμμῶν, ἀτινας ἀνέλαβε νὰ ἔξυπηρτετῇ, ἔνδεκα νέων μονάδων, ἐκ τῶν δύοιων θά ησαν: 1) Τρία πλοῖα του τύπου «Leviathan», ἀτινας ἔδει νὰ κατασκευασθῶσιν ἐντὸς 6 ἑτῶν καὶ νὰ διατεθῶσιν εἰς τὴν γραμμὴν Νέας Ύρκης—Χερβούργου, μὲ διάρκειαν ταξιδίου πέντε ημερῶν. Τὸ πρῶτον ἐκ τῶν υπερωκεανῶν τούτων ὥφειλε νὰ τεθῇ εἰς ὑπηρεσίαν ἐντὸς 2 1/2 ἑτῶν, τὸ δεύτερον ἐντὸς 3 ἑτῶν καὶ τὸ τέταρτον ἐντὸς 6 ἑτῶν. 2), Τέσσαρα πλοῖα 20.000 τ. ἑκαστον, μὲ ταχύτητα 20 μιλίων, διὰ τὴν γραμμὴν Νέας Ύρκης—Πλύμουθ—Γερμανικῶν λιμένων, μὲ διάρκειαν ταξιδίου 8 1/2 ημερῶν. Τὸ πρῶτον πλοῖον τῆς σειρᾶς ταύτης ἔδει νὰ τεθῇ ἐν ὑπηρεσίᾳ ἐντὸς 2 1/2 ἑτῶν, τὸ δεύτερον ἐντὸς 4 ἑτῶν, τὸ τρίτον ἐντὸς 6 ἑτῶν καὶ τὸ τέταρτον ἐντὸς 8 ἑτῶν. Καὶ 3). Τέσσαρα μικτὰ πλοῖα, 16.000 τ. ἑκαστον, καὶ ταχύτητος 18 μιλίων, διὰ τὴν γραμμὴν Νέας Ύρκης—Λονδίνου, μὲ διάρκειαν διάπλου 10 ημερῶν. Τὸ πρῶτον ἐκ τῶν σκαφῶν τούτων ὥφειλε νὰ τεθῇ ἐν ὑπηρεσίᾳ ἐντὸς 5 ἑτῶν, τὰ δὲ ἀλλα τρία ἐν ἑτοῖς τὸ δὲν μετὰ τὸ ἀλλο. "Ο προϋπολογισμὸς τῶν ναυπηγήσεων αὐτῶν ἀνέρχεται εἰς 150.000.000 δολαρίων.

"Η οὕτω διοθετοῦσα μεγάλη ὡθησίς πρὸς τὴν ναυπηγικὴν διοικητικὴν ἀνάπτυξιν ἐδημιουργήσεις καὶ πάλιν ἔνα νέον δργασμὸν ἐργασίας, πολλὰ δὲ ναυπηγεῖα παραμένοντα ἀπὸ δεκαετίας κλειστὰ ἐπανέλαβον τὴν λειτουργίαν τῶν.

Διὰ τῆς προοπτικῆς τῶν ναυπηγικῶν δυνατῶν καὶ τῶν ταχυδρομικῶν ἐπιχορηγήσεων οἱ "Αμερικανικοὶ κύκλοι διέθετον μίαν προσεχῆ ἐποχήν ναυτιλιακῆς ἀκμῆς. Εἰς "Αμερικανικὸν ναυτικὸν περισσικὸν του Ιουλίου 1928 ἀνεγράφοντο ἔνθουσιαδη σχόλια διὰ τὸν Νόμον Jones—White, ἀναπτύσσοντα δὲ τὰς ἀπόφεις του δ. κ. Hurley ἔγραψεν δὲι, ὁ νέος Νόμος διευκολύνει σπουδαίως τὴν ἀνάπτυξιν τῆς "Αμερικανικῆς ναυτιλίας. "Επίσης δ. κ. Franklin προσέθετεν εἰς τὰς κρίσεις τῶν ἀλλων, δὲι δ. προκειμένος Νόμου θά θεμελίου τὰς στερράς βάσεις ἐνδεικνύεις προγράμματος του ἐφοπλισμοῦ καὶ τῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας. Καὶ δ. κ. O-Connor διαβεβαίου καὶ αὐτός, δὲι, ὁ μεσον ἀποτέλεσμα, θά προήρχετο ἔνα διάροχον δῆμα πρὸς τὴν δημιουργίαν του "Αμερικανικοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ καὶ δὲι: δ. Νόμος οὗτος ἀπετέλει τὸν ἐποικοδομητικῶτερον τοιούτον δῆμον τῶν τελευταίων ἑτῶν διὰ τὴν ἐνθύρρυνσιν καὶ προαγωγὴν τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως.

"Ἐν τῷ μεταξύ, τὸ διὰ τὰς ταχυδρομικὰς γραμμὰς προοριζόμενον ποσὸν ηὗξαντο ἀπὸ ἑτοὺς εἰς ἑτοῖς καὶ ἀπὸ 10 ἑκατομ. δολαρίων του ἑτούς 1929, ἀνήρχετο εἰς 13 ἑκατ. τὸ 1930 εἰς 19 ἑκατ. τὸ 1931, εἰς 23 ἑκατ. τὸ 1932, μὲ βεβαίαν τὴν πραγματοποίησιν του δήματος πρὸς τὰ 30 ἑκατομμύρια δολαρίων διὰ τὸ 1933, φάνεται δέ δὲι πολὺ συντόμως καὶ τὰ διατιθέμενα κεφάλαια τῶν ναυπηγικῶν δυνατῶν θέλουσι καὶ αὐτὰ αὐξῆθη.

"Α λλοι: τινὲς κύκλοι πιστεύουν, δὲι αἱ ταχυδρομικὲς συμβάσεις πρέπει νὰ αὐξῆθοσι διὰ τὰ ταχύτατα καὶ μεγάλης χωρητικότητος σκάφη μέχρις 60 δολαρίων κατὰ διαγεύμενον μιλίον. Περὶ τὰ τέλη του παρ. ἑτούς ή «Nautical Gazette» ἐδημοσίευ-

σε ἔνα κύριον ἄρθρον, δύπως ὑποστηρίξῃ τὴν ἀνάγκην τῆς συνεχίσεως τῆς ἀναληγθείσης πολιτικῆς, ή αἰσιοδοξία διμας αὔτη εὑρίσκει μίαν σκληράν διάψευσιν ἀπὸ τὸ γεγονός, δὲι τὴν Ιανουαρίου τρ. δ. πλοία 2.659.198 τόννων εύρισκοντο ἐν παροπλισμῷ εἰς τοὺς λιμένας τῆς "Αμερικανικῆς Συμπολιτείας. Κατὰ μίαν δ' ἐπίσημον ἀνακοίνωσιν τὰ ἀπὸ του 1916—1929 ἐν συνόλῳ παραχωρήθεντα πρὸς τὴν Ἐμπορικὴν Ναυτιλίαν ποσὰ ἀνήρχοντο εἰς τὸν Ιλιγγιώδη ἀριθμὸν τῶν 3 1/2 δισεκατομμυρίων δολαρίων. Μία τόσον κολοσσαία σπατάλη χρήματος δὲν κατέστη δυνατὸν γὰ εἰσκομίση εἰς τὸ "Εθνος τὰ ἐξ αὐτῆς προσδοκώμενα ὠφελήματα.

Κατὰ τὸν Φεβρουάριον του 1931 ή ίδια "Αμερικανικὴ ναυτιλίη ἐπιθεώρησις ἔγραψε: «Εἰς τὴν δημιλλαχταύην τὸ ἀποτέλεσμα ἀνταποκρίνεται πρὸς τὰς ἀρχὰς τῆς πλέον ὑγιοῦς οἰκονομίας, διότι ἐφ' ὅσου οἱ ξένοι δύνανται: νὰ κινῶσι τὰ πλοῖα των μὲ μικρὰ ἔξοδα ἐκμεταλλεύσεως, ὑπειδιότερον τοὺς γαύλους καὶ διευκολύνουν τοιούτορόποτε τὴν κίνησιν του ἐμπορίου. Διαπιστώθαι: ἀφ' ἑτέρου, δὲι δ. ἐπιδιωκόμενος παρὰ τὸ Shipping Board καὶ παρὰ τοῦ Νόμου τοῦ γερουσιαστοῦ Jones σκοπός, ή ἐκδίωξις, δηλαδὴ, τῶν ξένων σηματικῶν ἀπὸ τοὺς "Αμερικανικοὺς λιμένας, ἀπέγειε πολὺ ἀκόμη ἀπὸ τοῦ εὐτυχοῦς τέρματος. Διότι, ἐνῷ κατὰ τὸ 1914 ή συμμετοχὴ τῆς "Αμερικανικῆς σηματικίας εἰς τὰς ὑπερθαλασσίους μεταφορὰς τῆς Χώρας ἀνήρχετο εἰς 27 ο) μὲ τὴν τότε ἐκ 2.000.000 τόνων δύναμιν τοῦ στόλου τῆς Συμπολιτείας, κατὰ τὸ 1930 μὲ δύναμιν ναυτιλίας 10.500.000 τόνων ή συμμετοχὴ αὕτη μόλις ἀνηλθετεί εἰς τὸ ποσοστὸν τῶν 40 ο). Διὰ δὲ τὸ μέτρον τοῦτο κέρδισε ἐδεκτανήθησαν 3 1/2 δισεκατομμύρια δολαρίων!..

"Εξ ἀλλοῦ τὸ πρόσδιλμα τῶν ναυπηγήσεων ἔχηκαλούθει: νὰ ἀπασχολήσῃ τοὺς "Αμερικανοὺς ἐφοπλιστὰς. Μεταξὺ τῶν δυσχερειῶν, αἴτιες ἡμιόδιζον αὐτούς νὰ αντιπαλαΐσουν ἐισότητα: πρὸς τοὺς ξένους ἀναφέρεται καὶ τὸ κόστος τῶν ναυπηγήσεων, δύπερ ἀνέκαθεν ὑπηρέζεν ἐν "Αμερικῆ ἀνώτερον πάσης ἀλλης Χώρας. Μετὰ μίαν εἰδικὴν ἔρευναν καὶ ἐμπειρωτικῶν μελέτην τῶν ἐνδικφορμένων κύκλων καὶ τοῦ Shipping Board ἐπὶ τοῦ δυσεπιλύτου τούτου προσδίλματος, προετάθησαν αἱ ἀκόλουθοι λόγιοι, ὡς προσφορώτεροι: Νά την ἀπόδημην εἰς φόρος, διὰ τὰ εἰς τὴν ἀλλοδαπήν ναυπηγούμενα παρ. "Αμερικανών πλοίων, φόρος ἀνάλογος τοῦ ἐπιβαλλομένου διὰ τὰς μη ἐπειγούσης φύσεως ἐπισκευῆς "Αμερικανικῶν πλοίων τὰς ἐκτελουμένης ἐν τῃ ἀλλοδαπῇ. Νά ἀπαλλαγῆσαι τοῦ δάρους τῶν τόκων τὰ συναφθέντα ναυπηγικὰ δάνεια: διὰ τὸ τημῆτα ἐκεῖνο τοῦ κεφαλαίου των, δύπερ ἀντιπροσωπεύει τὴν διαφορὰν του κόστους μεταξὺ "Αμερικανικῶν καὶ ξένων ναυπηγείων. Η διαφορὰ αὕτη νὰ ἔξεφληται ἐντὸς μιᾶς οἰκοσκετίας. Δέον νὰ σημειωθῇ ἐντούτῳ, δὲι: ή ἐν λόγῳ διαφορὰ του κόστους ἀνήρχετο εἰς 33 ο), οὕτως ςτε ή δικπίνη 3.600.000 δολαρίων διὰ τὴν παρατελεύτην πλοίων πλοίων πλοίων, φόρος ἀφ' ὅσου ή πλειστούς τῶν τὰς "Αμερικανικὰ ναυπηγεῖς. Διὰ τῶν πρωταθλητῶν λόγων οἱ ναυπηγοὶ ἡλιπιστοὶ νὰ ἐργασθῶσι: καρποφόροις, ἐφ' ὅσου ή πλειστούς τῶν τὰς "Αμερικανικὰ ναυπηγείων δργανωθέντων κατὰ τὴν διάρκειαν του πολέμου δὲν διέθετον καὶ πλήρως ἀρτίαν τεχνικήν ἔξαρτησιν.

"Ο ναυτικὸς τύπος τῶν Ἕνων. Πολιτειῶν γέμει καθημερινῶς πληροφορίῶν σχετικῶν μὲ τὴν Κρατικὴν ἀρωγὴν πρὸς τὴν ναυτιλίαν καὶ τὴν ναυπηγικὴν διοικητικὴν. Ἐν τέλει: δύμως ἀπεκκληφή, εἰς μίαν εὐρυτάτην ἐν τῇ "Αμερικανικῇ γερουσίᾳ συζήτησεν, ή μεγάλη δυσαναλογία μεταξὺ τῶν ἀρχικῶν προϋπολογισμούς την πραγματοποίησεν διὰ τὰς ὑπηρεσίας τῶν ταχυδρομικῶν γραμμῶν καὶ τῶν οὐσιαστικῶν μετέπειτα καταβληθέντων χρηματικῶν ποσῶν.

"Η δημιοσίευσις τῶν οὕτω χορηγηθέντων ποσῶν ἐδημιουργήσει ποιάν τιαν δυσμενή ἐντύπωσιν καὶ διαμαρτυρίας παρὰ τῇ Κοινῇ Γιγάντῃ, ἀλλὰ δὲν ἐπέτυχε νὰ σταματήσῃ τὴν ἐκδήλων τάσιν πρὸς τὴν προστατευτικὴν μαγίαν.

"Πάντως θά ήτο ἀφελές ἀπὸ μέρους ήμιδων νὰ θεωρήσωμεν ὡς διδακτικὸν καὶ αξιομέγιον παράδειγμα, τὴν πολιτειῶν τῆς ἀμέτρου σπαταλής τῶν Ἕνων Πολιτειῶν διὰ τὴν συντήρησιν τους "Εμπορικοὺς Ναυτικοὺς των. Οἱ ἀρμόδιοι κύκλοι τῆς Μεγάλης Δημοκρατίας τῆς B. "Αμερικῆς εἶναι ὑποχρεωμένοι νὰ δικαιολογοῦνται, δὲι: ή Κρατικὴ πολιτικὴ τῶν ἐπιχορηγήσεων ἔδωσεν ἀγλαός καρπούς, διότι: ἐδημιουργήσει τὴν ἐπαγγελματικὴν τάξιν τῶν ναυτιλίων καὶ τῶν συναφῶν ἐπιχειρήσεων.

E. GAZZO

ΔΙΚΑΣΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΥΣΑΙ ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΔΙΚΑΙ

—ΑΠΑΙΤΗΣΙΣ ΖΗΜΙΩΝ ΜΕΡΙΚΗΣ ΑΒΑΡΙΑΣ ΠΛΟΙΟΥ ΕΝ ΑΡΓΙΑ.

Η έκδικασθείσα πρό τινος χρόνου ἐν Λονδίνῳ και ἐνώπιον τοῦ λόρδου δικαστοῦ Mackinnon ὑπόθεσις τῆς Ἀγγλικῆς ἀτμοπλοϊκῆς ἑταῖριας «Portvale S.S. Co., Ltd» ἐπὶ ἀγωγῆς κατὰ τῆς ἀσφαλιστικῆς ἑταῖριας «Royal Exchange Assurance Corporation» προεκάλεσε ζημέραν ἐνδιαφέρον τῶν τε ἐφοπλιστικῶν καὶ ἀσφαλιστικῶν κύκλων τῆς Ἀγγλίας, διότι ἐκ τῆς δικαστικῆς ἀποφάσεως ἐπρόκειτο γὰρ καθορισθῆναι σημασία τῆς περιεχομένης εἰς τὰ νυκτικὰ ἀσφαλιστικὰ συμβόλαια λέξεως «ταξίδιον» διὰ τὴν περίπτωσιν, καθ' ἥν ἐν ἀσφαλισμένον καὶ διὰ μερικήν ἀδικίαν πλοίου, δικίας ζημίας, καθ' ὃν χρόνον παρέμενεν ἐν ἀργίᾳ καὶ ἀναμονῇ ἔργασίας.

Αἱ ζημίαι αἱ γενόμεναι καθ' ὃν χρόνον τὸ πλοίον ἐτέλει ἐν ἀργίᾳ, οὐδὲν ἡδύναντο γὰρ ἀναγνωρισθούν καὶ περιληφθούν εἰς λογικασμὸν ἐτέρων ζημιῶν, αἵτινες συνέδησαν κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πλοίου, δόπτειοι ἀσφαλισταὶ θάτι ὑπέκειτο εἰς τὴν πληρωμὴν τῆς μερικῆς ἀδικίας ηθαὶ ἐθεωροῦντο ὡς ἀσχετοῖ μὲ τὸ ταξίδιον, δόπτειοι ἀσφαλισταὶ ἡδύναντο γὰρ ἀρνηθοῦν τὴν πληρωμήν : «Ἡ ἀγωγὴ ἡγέρθη δύσει ἐμπροχμάτων στοιχείων, ἀπορρέοντων ἀπὸ τὸ ἀσφαλιστήριον συμβόλαιον, τὸ δὲ δικαστήριον ἐκλήθην ὑπορχυθῆ ἐπ' αὐτῆς ταύτης τῆς οὐσίας τοῦ διεποντος τὰς ἀσφαλίσεις Νόμου. Συνήγορος τῆς ἐναγούσης ἀτμοπλοΐας παρέστη ὁ κ. K. S. Carpenter, τῆς δ' ἀσφαλιστικῆς ἑταῖρίας δ' ἀργίᾳ Robert Aske, δικρωνέττος καὶ μέλος τῆς Βουλῆς τῶν Κοινοτήτων.

Οἱ ἐνάγοντες, ἰδιοκτήται τοῦ φορτηγοῦ «Portvale» (1) είχον ἀσφαλίσει τὸ πλοίον τῶν τοῦτο εἰς τὴν ἐναγούσην ἑταῖρίαν ἀντὶ 1410 λιρῶν ἐπὶ ἑκτιμήσεως τῆς ἀξίας του 36.000 λιρῶν. Ἡ ἀσφαλίσις ἡτοῖ διὰ χρονικὴν περίοδον ἔνδες ἔτους, ἀρχομένην ἀπὸ τῆς 30ῆς Ιουνίου 1930, περιελάμβανε δὲ καὶ τὴν κάλυψιν ζημιῶν μερικῆς ἀδικίας. Εἰς τὸ ἀσφαλιστήριον συμβόλαιον περιελαμβάνετο καὶ τὰ ἀρθρὰ τοῦ Institute Time Clauses (ἐπὶ σκαφῶν), αἱ οὐσιώδεστεραι διατάξεις τῶν δοτίων διετυπώντο ὡς ἔξι :

§ 13. «Οἱ ἀσφαλισται ἀπαλλάσσονται τῆς πληρωμῆς ζημιῶν μερικῆς ἀδικίας, ἐὰν αὕτη εἴναι κατωτέρα τοῦ 3 οὐοῦ». Καὶ :

§ 16. «Ἡ παρεχομένη ἐγγύησις καὶ οἱ ὅροι διὰ τὴν κάτω τοῦ 3 οὐοῦ ἀδικίαν θὰ ἐφερμέζωνται ἐφ' ἑκάστου ταξίδιου, ὡς ἐὰν τὸ πλοίον ἡτοῖ χωριστὰ ἡσφαλισμένον. Τὸ κάθε ἔνα δὲ ταξίδιον θὰ θεωρηται, διτὶ ἀρχεται ἀπὸ περιόδους δριζομένας διὰ τῶν ἀσφαλισμένων ἐν περιπτώσεις ἀπαιτήσεων ζημιῶν καὶ δόπτων : α) ἀρχιεται τὸ πλοίον τὴν ἐξφόρτωσιν του εἰς ἔνα λιμένα, δ) ἀποπλέει ἔξι ἔνδες λιμένος κενὸν, ἵνα κατευθυνθῇ εἰς ἔτερον πρὸς φόρτωσιν. Τὸ τοιούτον ταξίδιον θὰ θεωρηται διτὶ ἐξακολουθεῖ, εἰτε τὸ πλοίον ἐκτελέσῃ ἐν ταξίδιον περιφερικὸν (συμπεριλαμβανομένου καὶ ἔνδες διαμέσου ταξίδιου μὲ τὸ πλοίον κενὸν, ἐὰν ἐγένετο τοιούτον), εἰτε μετέφερε καὶ ἐξεφόρτωσε δύο φορτία τὰ δοπιαὶ ἐν πλάσει περιπτώσει : θὰ ἡδύναντο γάρ γίνουν καὶ ὑπὸ οἰκενήσποτε περίπτωσιν, ἔως διοῦ τὸ πλοίον ἡρχιετε νὰ φορτώῃ ἔνα ἐπακόλουθον φορτίον η ἀναχωρεῖ κενὸν διτὶ ἔνα λιμένα φορτώσεως».

Ἡ ὑπόθεσις τοῦ «Portvale» ἔχει οὕτω : Τὴν 10ην Ιανουαρίου 1931 ἀπέπλευσε κενὸν ἐκ Περγαμού πρὸς παραλαβὴν σιτηρῶν ἐκ Ρίθερ Πλέιτ διὰ τὴν Ἀμβέρσαν. Τὴν 17ην Ιανουαρίου συνήγητης σφοδράν θαλασσοταραχὴν καὶ ὑποστάντα ζημίας ἐπόδισεν εἰς Μοντεβίδεο διτὶ ἐπισκεύας. Κατόπιν ἀνεχώρησε διὰ Σάντα Φὲ πρὸς φόρτωσιν, ἐνῷ δὲ εἰσέπλευσε τὴν 7ην Φεβρουαρίου εἰς τὸν ἐν λόγῳ λιμένα προσέκρουσεν ἐπὶ τῆς προκυμαίας καὶ ὑπέστη γένες τινὰς ζημίας.

Παρακαλεῖται εἰς Σάντα Φὲ πλήρες φορτίον γεννημάτων ἀπέπλευσε τὴν 22ην Φεβρουαρίου διτὶ Ἀμβέρσαν, μέσω Αγίου Βικεν-

(1) Τὸ Ἀγγλικὸν φορτηγόν «Portvale», τ. γκρός 3814 καὶ ναυπηγήσεως 1916 εἴναι ἡδη τὸ Ἑλληνικὸν «Ἀδαμάντιος Γεωργαντῆς», ἐσχάτως ἀγορασθέν, ναυλοχεῖ διὰ ἀπὸ τινῶν ήμερῶν εἰς τὸν Πειραικὸν λιμένα.

τίου, ὅπου ὅμως κατὰ τὴν προσέγγισίν του πρὸς ἀνθράκευσιν συνεκρούσθη μὲ τὸ ἀπὸ «Sagres» καὶ ὑπέστη ἑτέρας ζημίας. Ἐν συνεχείᾳ ἐφθασεν εἰς τὴν Ἀμβέρσαν τὴν 2ην Απριλίου καὶ ἀφοῦ ἐξεφόρτωσεν, ἥλλαξε ἀγκυροδόλιον τὴν 9ην Ἀπριλίου καὶ παρέμεινε εἰς τὴν γένεν του θέσιν ἐν ἀργίᾳ καὶ ἀναμονῇ εὑρέσεως ἴκανον ποιητικοῦ γαύλου.

Τὴν 24ην Ιουνίου καὶ ἐνῷ ἀκόμη τὸ «Portvale» παρέμενεν ἐν ἀργίᾳ, προσέκρουσεν ἐπ' αὐτοῦ τὸ ἀπὸ «Kabiada» καὶ τοῦ προξενήσης ἀλλας ζημίας, πλέον τῶν παλαιῶν του. Τὴν 1ην Ιουλίου τὸ «Portvale» εἰσῆλθεν εἰς τὰς δεξαμενάς καὶ ἐπεσκέψασε τὰς ζημίας του, ἀλλὰ τὴν 9ην Ιουλίου ἐξερχόμενον προσέκρουσεν εἰς τὸ κερπίδωμα ὑποστάν καὶ νέας ζημίας. Η ἀργία του παρετάθη μέχρι τῆς 23ης Αὐγούστου, ὅπερα τὸ πλοίον ἐπανεισῆλθεν εἰς τὴν μόνιμον δεξαμενήν τῆς Ἀμβέρσης πρὸς ἐπισκευὴν τῶν ζημιῶν του ἐκ τῆς τρικυμίας, προσκρύπασες ἐπὶ τῆς προκυμαίας τὴν 26ην Αὐγούστου ἀπέπλευσε κενὸν διτὶ Ἀμβέρσην, διότι παρέλαθε φορτίον διὰ τὴν Θάλασσαν τοῦ Καρα.

Ἡ ἀναφυεῖσα διὰ τὴν πληρωμὴν τῶν ἐν λόγῳ ζημιῶν διαφορὰ προήλθεν ἐκ τοῦ κατωτέρω σημείου : Οἱ ἀσφαλισται δὲν ἐθεωροῦν ἑαυτοὺς ὑπευθύνους διὰ τὰς ζημίας τὰς προξενηθεῖσας εἰς τὸ πλοίον, καθ' ὃν χρόνον ἡτοῖ τοῦτο δεμένον εἰς τὴν Ἀμβέρσαν. Ἐν τοιαύτῃ δέ περιπτώσει, ἐάν ἀπὸ τὸ σύνολον τῶν ζημιῶν ἐκ τῶν τριῶν διαρκοῦντος τοῦ ταξίδιου ἀδικριῶν ἀφηρεῖτο ἡ ζημία ἡ προξενηθεῖσα ἐν Ἀμβέρσῃ ζημίας. Πράγματι, ἡδύνατο γὰρ μικροτέρα τοῦ 3 οὐοῦ καὶ κατὰ φυσικὴν συνέπειαν ἐδάρενε τοὺς πλοιοκτήτας, διότι ἐξηρεῖτο διὰ τοῦ ἀσφαλιστηρίου συμβολαίου. Ἀντιθέτως, ἂγε εἰς τὰς τρεῖς πρώτας συνυπελογίζετο καὶ ἡ τῆς Ἀμβέρσης τότε η συνολικὴ ζημία ὑπερβαίνουσα τὰ 3 οὐοῦ καθίστατο ἀπαιτητὴ ἀπὸ τοὺς ἀσφαλιστὰς ἐκ μέρους τῶν πλοιοκτητῶν.

Οἱ ἐνάγοντες ἰσχυρίσθησαν, διτὶ τὸ ἀτμόπλοιόν των «Portvale» ἥρχισε τὸ ταξίδιόν του ἀπὸ τὸν λιμένα τοῦ Περγαμού πού καὶ ἐτέλει ἀκόμη ἐργαζόμενον εἰς τὸ «αὐτὸν ταξίδιον» συμφώνως πρὸς τὴν § 16 τοῦ ἀσφαλιστηρίου συμβολαίου, καθ' ὃν χρόνον ὑπέστη τὰς ἐν Ἀμβέρσῃ ζημίας. Πράγματι, ἡδύνατο γὰρ μικροτέρα τοῦ 3 οὐοῦ τὸ πλοίον ἐξεφόρτωσε τὸ δεύτερον φορτίον του εἰς τὴν θάλασσαν τοῦ Καρα, θὰ ίσχυε δὲ καὶ ἔτι περαιτέρω ἀκόμη, διταν ἐφόρτωνεν ἀλλο φορτίον ἡ ἀνεχώρει κενόν.

Οἱ ἐνάγοντες προέταξαν, διτὶ ἡ χρονικὴ περίοδος τῆς ἐν Ἀμβέρσῃ ἀργίας τοῦ πλοίου δὲν ἡτοῖ δυνατὸν γάρ γίνεται περιπτώσεις τῆς ηδύνατος ταξίδιου τοῦ 3 οὐοῦ καὶ πρότερε τῆς ισχύος τῆς § 16, ητοῖς πραγματεύεται ἀποκλειστικῶς περὶ ταξίδιου.

Οἱ ἀγγλικοὶ δικαστῆς ἐξέδωκε τὴν ἀπόφασιν του ὑπὲρ τῶν ἐναγότων πλοιοκτητῶν, μολονότι συνεφώνησεν, διτὶ ἐὰν δὲν ὑπῆρχεν ἡ § 16 τότε αἱ ἀπόψεις τῶν ἐναγόμενων ἀσφαλιστῶν θὰ ἡσάν ἀναμφισβήτηται, δεδομένου διτὶ, κατὰ λογικὴν σκέψιν, ζημίας ἐπισυμβάσαι εἰς ἔνα πλοίον διαρκούσης τῆς περιόδου ἀρχιεταις του δὲν είναι δυνατὸν γάρ δυνατὸν διαρκούσης τῆς ισχύος της § 16, ητοῖς πραγματεύεται διπολεμούσαι περὶ ταξίδιου. Η ὑπαρξίες διμιού τῆς § 16 εἰς τὸ ἀσφαλιστηρίον συμβολαίου προσέδωκε μίαν εἰδικὴν σημασίαν καὶ ἐρημηταί εἰς τὴν ἔνοιαιν τῆς λέξεως «ταξίδιον». Αξιόλογον ἐπίσης, διτὶ εἰς τὴν ίδιαν § 16 ἐγίνετο χρῆσις τῆς λέξεως «θεωρεῖται», ητοῖς πολλάκις σημαίνει, διτὶ ἐάν γεγονός δύναται γάρ γίνεται περιπτώσεις της ηδύνατος ταξίδιου, διτὶ δημιούργησε τὴν 7ην Φεβρουαρίου τῆς § 16, ητοῖς πραγματεύεται διπολεμούσαι περὶ ταξίδιου. Εἰς τὴν παρούσαν λ.χ. περίπτωσιν, μολονότι τὸ «Portvale» δὲν εύρισκετο ἐν «ταξίδιῳ» ἡδύνατο γάρ γίνεται περιπτώσεις της ηδύνατος της § 16—διτὶ, καθ' ὃν χρόνον ὑπέστη τὴν Ἀμβέρση ζημίαν, ἐτέλει εἰσέπλευσε τὸ ταξίδιο.

Κατὰ συνέπειαν ἡ τελευταία αἱτη ζημία του ἔδει γάρ συμπειριληφθῆ μὲ τὰς ἀλλας τρεῖς τὰς ἐπισυμβάσας κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πλοίου, ἐπειδὴ δὲ τὸ σύνολόν των ὑπερέδωκεν τὸ Βοιό διδεῖ οἱ ἐναγόμενοι ἀσφαλισται γάρ πληρώσουν τὴν ἀπαιτητὴν τῶν πλοιοκτητῶν.

Η άνωτέρω ἀπόφασις προεκάλεσε τὰ εὐρύτατα σχόλια τῶν "Αγγλών ἀσφαλιστῶν, διμολογήθη δὲ, διτὶ ἀνέκαθεν ἡ § 16 τῶν ἀσφαλιστηρίων συμβολαῖών ἀπετέλει τὴν σπουδαιοτέραν δυσκολίαν πρὸς ἔρμηνεαν τῆς ἐνοίσας καὶ τῶν χρονικῶν δρίων ἐνάρξεως καὶ λήξεως ἑνὸς τεχνίδιου, προκειμένου νὰ γίνῃ διακανονισμὸς ἐπὶ συμβάσης ἀδρίας. Αἱ μηκρὶ ἀργία τῶν πλοίων κατὰ τὰ τελευταῖς ἔτη ἀνήγαγον τὴν ἐν λόγῳ παράγραφον εἰς τὸ ἐπίπεδον δυσλύτου προσδιλματος, ἵτο δὲ εὐτύχημπ—κατὰ τοὺς ἀσφαλιστὰς—τι: ηχθῇ τέλος μὲ τὴν ὑπόθεσιν τοῦ «Portvale» ἐνώπιον τοῦ δικαστηρίου, παρὰ τοῦ ὅποιου ἐξητάσθη μὲ ιδιάζουσαν δξεδέρκειαν καὶ λεπτότητα.

Ἡ παράγραφος αὕτη ἀπεδείχθη ἀσφαλιστική, μέχρι τοῦδε δὲ, λόγῳ καὶ τῶν ἐλλείψεων της, οἱ ἀσφαλισταὶ εἶχον παράσχει, ἐπὶ ζημίᾳ των, εὐρύτατον στάδιον εἰς τὰς ἀποκτήσεις τῶν πλοιοκτητῶν. Τώρα δημως, διτὶ ἀπὸ πολλοῦ χρόνου μέγας ἀριθμὸς πλοίων παραμένει καὶ θὰ παραμείνῃ εἰσάτι ἐν ἀργίᾳ, αἰσθάνονται βαθύτερον τὴν ἀνάγκην, διτὶ δὲν σύνχυται νὰ ἐκκολουθήσουν ἀποδεχόμενοι τὰς μηκρὰς περιόδους ἀργίας, ὡς ἀποτελούσας «συνέχειαν τεχνίδιου».

Κατόπιν τῶν δεδομένων ἐκ τῆς δίκης τοῦ «Portvale», οἱ ἀσφαλισταὶ ἐπιζητοῦν νὰ καθιερώσουν σαφέστερον δρον, διτὶ οὐ νὰ διευκρινίζηται, διτὶ δὲ χρόνος ἀργίας ἑνὸς πλοίου δέν ἀποτελεῖ συνέχειαν τοῦ τεχνίδιου. Οἱ ἀσφαλισταὶ διεπειθοῦν, συναφῶς, διτὶ κατὰ τὴν παραμονὴν ἑνὸς πλοίου εἰς λιμένα, ἐκπίπτεται σπουδαῖον ποσόν ἐκ τῶν ἀσφαλιστρῶν ὑπὲρ τοῦ πλοιοκτήτου, τὸ δὲ παραμένον εἰς δρελος τῶν ἀσφαλιστῶν ποσόν σπανίως διεπειθεῖται τὸ 1)—τοῖς οἷοι κατὰ μῆνα, διτὸν τὸ ἀργοῦν πλοίον εὑρίσκεται εἰς Ἀγγλικὸν λιμένα καὶ τὰ 2)δ τοῖς οἷοι, διτὸν τὸ πλοίον ἀργεῖ εἰς λιμένα τῆς ἀλλοδαπῆς ἢ τελεῖ ὑπὸ ἐπισκευήν.

Οἱ λόρδος δικαστὴς Mackinnon — προσθέτουν εἰς τὰ σχόλιά των — διαρκούσῃς τῆς διαδικασίας διὰ τὴν ὑπόθεσιν τοῦ «Portvale» ἀνέπτυξε τὴν ἀποψίν του ἐπὶ τῆς καταληλοτέρας τροποποιήσεως τῆς ἐπιμάχου § 16, θὰ ἡδύνητο δὲ βάσει τῆς ἀπόφεως αὐτῆς νὰ καθιερωθῇ παρὰ τῷ ἀσφαλιστῶν ἡ ἔνοια καὶ τῷ χρονικῷ δρια τοῦ «τεχνίδιου». Οἱ λόρδος Mackinnon ἀποτελεῖ πράγματι αὐθεντίαν εἰς τὰ ἀσφαλιστικὰ ζητήματα, πολλάκις δὲ ἐζητήθησαν αἱ γνῶμαι του ἐπὶ δυσχερῶν περιπτώσεων καὶ ἀσφαφῶν ἐμρηνίων. Οὗτος, μάλιστα, εἴχε κάποτε δηλώσεις καὶ τὸ περίφημον: «Οτι: τῷ ηρκεσκον ἐγγένα λέξεις ἀπὸ τῷ ἀρθρῷ τοῦ «Institute F. C. & S.» διὰ νὰ εἰσφέρεται εἰς τὰ θυλάκια του τόσος χρυσός, διότι δὲν εἰσέρρευσε ἀπὸ οἰκνδήποτε ἀλληγορίας τοῦ ἐπὶ ὑπόθεσεως μηκροχρονίου διεκδικείας».

Αἱ διατάξεις τῶν ἀσφαλιστηρίων συμβολαῖών περιέχουν καὶ ἀρκετὰς ἀλλακτές ἐλλείψεις, κακῶς καὶ φράσεις δισκοδιαστικούς, διπλας λ.χ. εἰναις ἡ διατύπωσις περὶ τοῦ πότε ἔνα τεχνίδιον ἐπιστραφῆς θεωρεῖται ως τοιοῦτον: «Οταν τὸ πλοίον ἐπιστρέψῃ εἰς τὴν βάσιν του ἢ ὅταν ἐκφορτων τὸ πρώτον του φορτίου ἀναλαμβάνῃ ἔτεραν μεταφορὰν διτὶ ἔτερον λιμένα σχετικῶς γειτνιάζοντα μὲ τὴν βάσιν του;

Διὰ τὰς ἀτελείας αὐτάς, δέν εἰναις ἀπίθανον, ἢ ἀπόφασις τοῦ «Portvale» νὰ δώσῃ λαβὴν εἰς τὴν ἀνακύνταξιν τῆς φρασεολογίας ἐνίων διατάξεων τῶν ἀσφαλιστικῶν συμβολαῖών.

—ΤΑ ΣΟΒΙΕΤ ΚΑΙ ΑΙ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΕΙΣ ΕΡΓΑΤΙΚΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΕΝ ΤΟΙΣ ΠΛΟΙΟΙΣ.

Τὸ «Shipping World» εἰς τὸ τελευταῖον τεῦχος του, ἀσχολούμενον μὲ τὰς ἐκδηθείσας προσφάτως ὑπὸ τῶν Σοβιετικῶν δικαστηρίων δύο ἀποφάσεις ἀποζημιώσεως διτὶ ἐργατικὰ ἀτυχήματα ἐπὶ συμβάσης ἐντὸς πλοίων, τοιοῦται, διτὶ τὰ Σοβιετέτ «περὶ πολλοῦ ποιοῦνται τῆς ζωῆς τῶν ἐργατῶν των», εἰδικότερον δὲ τῶν ἀτυχούντων κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς ἐργασίας των ἐπὶ ἔξιν πλοίων, εἰς τοὺς Ρωσικοὺς λιμένας, ἢ δὲ στοργῇ των αὔτη εἰναις ίσως ἀντικρυς ἀντίθετος πρὸς τὸ ἐγδιαφέρον των ἐπὶ παρομοίων ἐργατικῶν ἀτυχημάτων, διτὸν ταῦτα σημειούνται ἐπὶ Σοβιετικῶν πλοίων.

Αἱ δύο αὗται ἀποφάσεις δημοσιεύονται εἰς τὸ μηνιαίον δελτίον τῆς Διεθνοῦς Διασκέψεως τῆς Βαλτικῆς, ἀνάγονται δὲ εἰς δίκαιας αἴτινες ἀπέδησαν ἐναντίον τῶν πλοιοκτητῶν. Κατὰ τὴν πρώτην ἀπόφασιν τὰ Σοβιετικὰ δικαστήρια κατεκύρωσαν ὑπὲρ ἑνὸς ἐργάτου δικαστηρίων ἀποζημιώσιν εἰς βάρος τοῦ ἀλλοδαποῦ πλοιοκτήτου ἐκ λ. σ. 2.74δ, διότι δὲν λόγῳ ἐργάτης ὑπέστη

κατὰ τὴν ἐπὶ τοῦ πλοίου ἐργασίαν του θραυσιν τοῦ δραχίονος, ἐνεκαὶ διάδημας τῆς κεραίας τοῦ δικαστηρίου.

Εἰς τὴν δευτέραν ὑπόθεσιν ἐτερος ἐργάτης, ὑποστάτης ἐν τῷ πλοίῳ θραυσιν τοῦ σκέλους, ἀποζημιώσιται μὲ λ.σ. 3.700.

«Θὰ ἔπειπε δεβρίως—έξακολουθεῖται ἐν τοῖς σχολίοις του τὸ «Shipping World»—γὰ ἐγγόριζε κανεὶς ποίον χρηματικὸν διπλοῖον ἐκ τῶν ἀνωτέρω ἀποζημιώσεων θὰ φύξῃ τελικῶς μέχρι τῶν θυλακίων τῶν τραυματισθέντων Ρώτσων ἐργατῶν. Εἰς δὲλας τὰς πεπολιτισμένας κάρδας αἱ ἀποζημιώσεις ἐπὶ τυχαίων ἐν τοῖς πλοίοις ἐργατικῶν ἀτυχημάτων κανονίζονται: δάσει μιᾶς ἀναλογίας πρὸς τὸ ἐκ τῆς ἐργασίας του κέρδους τοῦ τραυματισθέντος ἢ καὶ ἐγενέλως ἀχρηστεύεται τὸ ἐργάτου, ἐνῷ ἀπὸ τὰς προκειμένας ἀποφάσεις εἰναιε φυνερδόν, διτὶ τὰ κατακυρωθέντα ποσὰ εἰναιε ὑπέρογκα καὶ συγχρόγως αὐθαίρετα, μὲ δικαιολογούμενα ἀπὸ τὴν λογικὴν δάσην τῆς ἀπολαυῆς τῶν παθόντων ἐργατῶν.

»Ἐδὲ, εἰς ἐπίμετρον δὲλων τῶν δυσχερειῶν, αἴτινες παρεμβάλλονται εἰς τὰ πλοῖα τὰ ἐπιθυμοῦντα νὰ ἐργασθῶσιν εἰς τοὺς Ρωσικοὺς λιμένας καὶ γὰ ἔλθουν εἰς συναλλαγὴν μὲ τὰ Σοβιετέτ, προστεθῶσι τοιαῦτα δισκόδιατα κάρη προστίμων διὰ τὰ τυχαῖα ἐργατικὰ δισκόδιατα, τότε ταχέως τὰ Σοβιετέτ θὰ πεισθῶσιν, διτὶ ἡ μεταφορὰ τῶν προϊόντων των θὰ προσάρψῃ εἰς τὸ μέλλον ἐπὶ σοδηρωτέρων δισκοδιαστῶν, διότι: αἱ προσεγγίσεις ξένων πλοίων εἰς τοὺς Ρωσικοὺς λιμένας θὰ ἀραιωθοῦν καὶ ἡ προσφορὰ τοννάς πρὸς τὰς ναύλωσιν θὰ πειροισθῇ.

»Τὰ Σοβιετέτ ἐπαγγέλλονται τὴν χορήγησιν ἐργασίας εἰς τὴν Ναυτιλίαν καὶ φυντάζονται, διτὶ τὴν εὐεργετοῦν εἰς τὴν παρούσαν ἐκπτωσίν της, ἐνῷ ἐν τῇ πραγματικότητι δὲν πράττουν ἄλλο τι, εἰμὴ γὰ μεταχειρίζονται τὴν γαυτιλίαν, ὡς στόχον ἐκδηλώσεως τῆς νοοτροπίας των. Η Ρωσία—έξακολουθοῦν τὰ Ἀγγλικὰ σχόλια—ἀποτελεῖ κράτος παρεισακτον εἰς τὴν ζωὴν τοῦ λοιποῦ καθημοῦ. Η ἐμφάνισί της εἰς οἰκανήποτε ἀγοράν τοῦ κόσμου προκαλεῖ, λόγῳ τοῦ ἀσκούμενου ντάμπιγκ ἐπὶ τῶν προϊόντων, πανικόν καὶ ζημίας μὲ ἀποτέλεσμα νὰ παραληνῇ ἡ κίνησις τῆς ἀγορᾶς ταύτης, τό δὲ ἐφαρμοζόμενον ὑπὲρ τῶν Σοβιετέτ συστήματος εἰς τὰς γαυλώσεις τῶν πλοίων ἀποτελεῖ μίαν πραγματικὴν πληγὴν διὰ τὴν παγκόσμιον γαυλαγοράν.

Καὶ τὸ «Shipping World» καταλήγει: «Μία Ρωσία τιμίως καὶ συστηματικῶς ἐργαζομένη καὶ μετὰ συνέσεως ἀσκοῦσα τὸ ἐξωτερικόν της ἐμπόριον, θὰ είναι, ἀναμφισβλώς, εἰς ἐκ τῶν συντελεστῶν τῆς παγκοσμίου εὐδαιμονίας. Μία Ρωσία δημως ὑπὲρ τοὺς Σοβιετικοὺς Νόμους θὰ ἀποτελῇ πάντοτε μάστιγα».

ΓΙΟΥΓΚΟΣΛΑΪΚΟΝ ΛΟΫΔ Α.Δ.

Θερινὰ ταξίδια Τουρισμοῦ καὶ ἀναψυχῆς διὰ τοῦ ἀφθάστου πολυτελείας καὶ ἀνέσεως θαλαμηγοῦ ἀτμοπλοίου

“ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΜΑΡΙΑ,, ΤΟΝΝΩΝ 17.500

Μὲ ἀναγωρήσεις ἐκ 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.

Εὐκαιρίαι μοναδικαὶ διὰ ταξίδια ἀναψυχῆς καὶ ἐκδρομὰς οἰκογενειῶν, δηλῶν καὶ κλπ. ήτοι:

α) Διὰ Κωνσταντινούπολιν μετ' ἐπιστροφῆς. Διάφορεια ταξίδιον τεσσάρων ήμερων, μετὰ διαμονῆς δύο ήμερων ἐν Κωνσταντινούπολει.

β) Διὰ Ραγκούζαν πρὸς παραθερισμὸν καὶ Λουτρά.

γ) Διὰ Βενετίαν (ἄπλης μεταβάσεως ή μετ' ἐπιστροφῆς).

Εὐτάθεια πλοίου ίδεωδης. Πολυτελεῖς αἴθουσαι. Καμπίνες καὶ Λουτρά, Δεξαμενὴ θαλασσίσιον κολυμβήματος ἐντὸς τοῦ πλοίου. Όρεχστρα τελεία. Μαγειρικὴ τῶν Α'. τάξεως Ξενοδοχείων. Μπάρ μὲ εύθυνοτάτας τιμάς.

ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΓΚΕΡΕΧΤΣΧΑΜΜΕΡ & ΣΠΑΣΙΤΣ

Πειραιεὺς: Νοταρᾶ 67

Τηλέφωνον 40.288

ΑΠΟ ΤΑΣ ΠΡΟΟΔΟΥΣ ΤΗΣ ΜΗΧΑΝΟΥΡΓΙΑΣ

ΝΕΟΣ ΤΥΠΟΣ ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΤΟΥ ΦΟΡΤΗΓΟΥ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ ΧΩΡΟΥ ΚΑΙ ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΕΩΣ

³ Αρκετὸν ἐνδιαφέρον προκαλεῖ ἀπό τινος χρόνου εἰς τοὺς γαυτικοὺς κύκλους τὸ γεγονός τῆς ἐνάρξεως ἐπίτυχων, μέχρι τῆς στιγμῆς, διαπραγματεύσεων, μεταξὺ ἀλλοδαπῶν ἐφοπλιστῶν καὶ ἐνδὸς Ἀγγλικοῦ νυκτηγείου τοῦ Τάιν, διὰ τὴν κατασκευὴν ἡλεκτροκινήτου φορτηγοῦ, ἔχοντος ἐντελῶς νέα, ἀρκετὰ ἀπὸ τὰ χαρακτηριστικά του, ριζικῶς διάφορα παντὸς ὑπάρχοντος τύπου ἀτμοπλοίου ἢ μότορος·π. Παραθέτομεν τὸ σχεδιάγραμμα τοῦ κατασκευασθησομένου πλοίου, τοῦ δποίου ἢ σιλούνττα εἰνε ὄμοια τῶν τάνκερς.

Όντας ο πλοίο τόπος, δύσις του όποιου θα γίνη η πρώτη ναυπήγησις, ώντας μάσθη «MacanKing», πρόκειται δὲ περὶ φορτηγού πλοίου, χρησιμοποιούντος διὰ τὴν πρόωσίν του μηχανάς ένζελο-γηλεκτρικάς. Προ-
ορισμός του θα εί-
νε, κυρίως, ή μετα-
φορά γεννημάτων,
θα δύναται άμως
νά μεταφέρῃ και
ἄλλα είδη φορ-
τίων, ώς λ.χ. βά-
μβακκα, έρια και
γενικά έμπορεύ-
ματα.

Αλ διαστάσεις του θάλασσας μήκους 400 ποδῶν, πλάτους 56.6 π. καὶ διαγωγίου βάθους χιλίων 28.4 1/2 ποδῶν. Θάλασσαν περιλάβη φορτίον 9200 τόννων, δύπτε καὶ θάλασσαν εἶχη διμορφοτονούσια 25 ποδῶν. Η πατασκευή του θάλασσας γίνεται συμφώνως πρὸς τὰς ἀπαιτήσεις τοῦ Ἀγγλικοῦ Νησιούντος, ἵνα λάβῃ τὸ νέον πλοῖον τὴν ἀνωτάτην κλάσιν + 100 A1, λέγεται: δὲ, διτὶ δὲ νέος τύπος συγκεντρώνει σειρὴν ὅλην πλεονεκτημάτων, διότι καὶ τινες Ἀγγλοί πλοιοκτῆται σκέπτονται ἀπὸ τοῦδε σοβάρως γὰρ προσθῶσιν εἰς παραγγελίας προσομοίων σκαφῶν.

Τὸ κυριώτερον χαρχητηριστικὸν τοῦ νέου τύπου ἔγκειται εἰς τὴν ἀποτελεσματικὴν προσπάθειαν, ὅπως ἀφεθῇ ὁ ἀνώτατος δυνατὸς χῶρος διὰ φορτίου. Πρὸς τοῦτο τὸ μηχανοστάσιον τοῦ σκάφους είναι τοποθετημένον εἰς τὴν πρόμηνην καὶ εἰς χῶρον μικρὸν, διότι πολλὰ μηχανήματα τοποθετοῦνται καὶ ἐπὶ τοῦ καταστρόματος εἰς εἰδικῶς προφυλαχμένους καὶ κλειστοὺς χώρους. Τοιουτοτρόπως τὸ πλοίον κερδίζει, ἐπ' ὧφελείκ τοῦ φορτίου, τὸν ἐν τῷ κέντρῳ τοῦ σκάφους χῶρον, τὸν ὅποιον καταλαμβάνουν τὸ μηχανοστάσιον καὶ οἱ λέδητες εἰς τὰ συγκένθους τύπου φορτηγὰ πλοια, ἐνῷ συγχρόνως καὶ τὰ πρυμγατὰ κύτη οὐδὲλως θίγονται, διότι δὲν χάγουν τὸν ἡδη ἀπατούμενον χῶρον, μέσῳ τοῦ ὅποιού διέρχεται ὁ κεντρικὸς ἀξων τῶν μηχανῶν, ὃ κινῶν τὴν ἔλικα.

Γό σκάφος χωρίζεται εις τέσσαρα ίσα μέρη προωρισμένα για δεχθούν τὸ φορτίον. Τὰ τέσσαρα ταῦτα κύτη εἰνεὶ δμοιότυπα ἔχοντα ἑκαστον διαστάσεις 35X24 ποδῶν. Ή φορτεκφόρτωσις εἰς ἕκαστον εἶξι αὐτῶν θὰ γίνεται τῇ δυνηθείᾳ τεσσάρων ἡλεκτροκινήτων δικρούλων δι' ισαρθρώμων κεραῖων, εἰς τρόπον ὥστε γὰρ εἰνεὶ δυγκατὴ ή σύγχρονος εἰς κάθε κύτος ἐργασία διπλῶν ὄμάδων ἐργατών. Δύναται, δηλαδή, νὰ ἔχῃ τέσσαρας φορτηγίδος εἶξι ἑκάστης πλευρᾶς, τῶν 200 τόννων ἡ μία. Ἐν δὲ θὰ διαθέτῃ 16 ἡλεκτροκινήτους δικρούλους, πλὴν τοῦ πρωρισμένου διὰ τὴν ἀγκυράν. "Ολα τὰ δικρούλα θὰ εἰνεὶ τοποθετημένα ὑψηλότερον τοῦ καταστρώματος καὶ ἐπὶ εἰδικῶν ἐπιπέδων βάσεων, ἵνα οἱ ἐργάται διαρκῶς καὶ εὐχερῶς ἔντος τῶν κυτῶν.

Τὸ σύνγηθες ἔρμα θάλαττος θὰ εὑρίσκεται ἐντὸς διεξαμενῶν εἰς τὰ διπλωτόθμενα, θὰ ὑπάρχῃ δῆμος καὶ ἕτερον διαμέρισμα ἔρματος, τοποθετημένον ἐπὶ τοῦ καταστρώματος καὶ ἀκριβῶς κάτωθι: τῆς γεφύρας τοῦ πλοίου. Αἱ ἐσωτερικαὶ ὑποδιαιρέσεις τοῦ σκάφους είναι ἐντελῶς γεωτέρου τύπου. Οὕτω, κατὰ μῆκος τοῦ σκάφους διήκει ἐν χαλύβδινον διαχωρίσμα, εἰς ἕκκατον δὲ κύτος ὑπάρχουν μικρότερα χαλύβδινα διαχωρίσματα, ἀντὶ τῶν συγήθων ξυλίνων

τοιούτων (μπουλμέδων), ἔξοφαλίζοντα τὴν καλὴν στοιχείαν καὶ τὸ ἀδύνατο τῆς μετακινήσεως τῶν εἰς χῦμα φορτίων. Τὰ διαχωρίσματα αὐτὰ τῶν κυτῶν ἐκτείνονται: ἀπό τοῦ βάθους μέχρι τοῦ στομίου, τέμνονται: δὲ εἰς δύο εἰς τὸ μέσον καὶ κιγκύμενα ἐπιτροχιῶν δύνανται συγχρόνως νά ἀνοίγωνται: περιειλισσόμενα πέριξ ἰδίου δι' ἑκαστον τριγύμα των, ἀξονος.

Αφ' έτερου καὶ αὐτὰ τὰ καλύμματα τῶν κυτῶν θὰ είναι νέου τύπου «Macanking», χαλύβδινα, ἀνοίγοντα καὶ κλείσοντα ἐντὸς μερικῶν δευτερολέπτων, χωρὶς νὰ καταλαμβάνουν χῆραν ἐπὶ τοῦ καταστρώματος.

τος του κυρίου κινητήρος της προώτεως. Ο κινητήρας εύτος θὰ ἀναπτύξει δύναμιν 2600 πραγματικών λίπιων και θὰ κινήσῃ τὸν άξονα της θλικού μὲ 95 στροφάς κατά λεπτόν.

Τό δλον συγκρύθημα τοῦ μηχανοστάτου, ἀντί γὰ εἰνε διαταγμένου δρ.ζοντιώς, προβλέπεται γὰ ἐγκατασταθῆ ἐπὶ δύο διαμερισμάτων κειμένων τὸ ἔν διπολλευτοῦ ἀλλού καὶ τοῦτο πρός ἐξοικονόμησιν χώρου. "Ενας λέθης, χρησιμοποιῶν τὰ ἐκ τῶν μηχανῶν Ντζεζελ ἀέρια ἑξαγωγῆς, ὑπέρκειται τούτων καὶ παρέχει ἀπὸ διὰ τὴν κίνησίν ἑτέρου γεννετήρος ρεύματος, ὅπερ δύναται γὰ χρησιμοποιηθῆ διὰ τὸν κύριον κινητήρον τῆς πρώτεως. Ή προβλεπομένη ταχύτης τοῦ πλοίου ἀπὸ τὴν λειτουργίαν τοῦ ἐνδός μόνον, τῶν δύο, τῶν τριῶν ἢ τέλος καὶ τῶν τεσσάρων ὅμοιοι κινητήρων Ντζεζελ 0⁰ εἰνε 6 3)8 μιλίων καθ' ὥραν, 9, 10 1)2 καὶ 11 1)2 μιλίων μὲ καταγάλωσιν διὰ τὸ 24 ὥραν 6 1)2, 12 1)2, 18 1)2 καὶ 24 1)2 τάγματα ἐλάχινα.

Τόπού δε παραγγέλιαν σκάφος θα φέρῃ δύο καταστρώματα καὶ «σέλτερον»· ὅλα δὲ τὰ δυούθητικά του μηχανήματα θα είναι λεκτροκίνητα.

Ἐκ τοῦ ἀγωτέρῳ συνδικασμοῦ εἰς τὸν τύπον τῶν μηχανῶν του προβλέπεται, διτὶ θά προκύψῃ αἰσθητὸν ὅφελος ἐκ τοῦ βάρους, διπερ θὰ είνει κατὰ 350 τόνους μικρότερον ἀπὸ τὸ βάρος τοῦ ἀμιγοῦς τύπου μηχανῶν Ντῆζελ. Τὸ ἐκ τοῦ βάρους τούτου ὅφελος γίνεται πολὺ μεγαλύτερον ἀκόμη, ἐὰν συγκριθῇ μὲ ἀτμομηχανᾶς. Ή προκύπτουσα τοιούτοτρόπις σημαντικὴ διαφορὰ ἐκ τοῦ βάρους αὐξάνει τὴν εἰς φορτίον χωρητικότητα τοῦ πλοίου καὶ τὴν περιεκτικότητά του εἰς κυδικούς πόδας. Προβλέπεται ἀκόμη, διτὶ τὰ κόστος τῆς μεταφορᾶς ἔνδος τόνυνος d.w. δι? ἔνδος τοιούτου πλοίου θὰ είνει διλγώτερον, παρ' έσσον διὰ πλοίου τῆς αὐτῆς χωρητικότητας, κινουμένου ὅμως δι? ἀπλῶν μηχανῶν Ντῆζελ.

“Η υποδιαίρεσις τῶν μηχανῶν εἰς τέσσαρας ἀνέξαρτήτους ἀλλήλων μονάδας καὶ ἡ ἐνίσχυσις των ἀπὸ ἔτερον διογθητικῶν κινητήρων εἰνες ἀρκετὰ πρακτικοὶ συνδυασμοί, διότι ἔξασφαλίζουν τὴν συγένειαν του πλου κατά τὴν περίπτωσιν αἰφνιδίας θλάβης ἢ τῆς ἀνάγκης ἐπιιθεωρήσεως ἐν τῇ θαλάσσῃ.

Μὲ τὸν κινητῆρα, ἀλλως τε, τῆς μιᾶς μονάδος ἐν ἀκινησίᾳ, ἡ ταχύτης τοῦ σκάφους δὲν μειούται, παρὰ ἐν μόνον μίλιον. "Ἐπειρον ὁφελος ἐκ τῆς τοιαύτης ἀπλότητος τῶν μηχανῶν ἔγκειται καὶ εἰς τὸ γεγονός, διτι ἔνας ἔκαστος τῶν γεννετήρων κινήσεως δύναται γὰρ χρησιμοποιηθῆ καὶ διὰ τὴν ἐν τῷ λιμένι ἐργασίαν τοῦ πλοίου καὶ δὲν παρίσταται ἀνάγκη ιδιαιτέρων δογμητικῶν μηχανημάτων, διπας συνήθως συμβαίνῃ εἰς τὰ φορτηγὰ πλοῖα τῶν λοιπῶν τύπων.

Η ΚΙΝΗΣΙΣ ΤΗΣ ΙΤΑΛΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Η έταιρια «Adriatica»

Από τών στηλών των «Ναυτικών Χρονικών» δίεστεθήσαν πολλάκις τά της συγχωνεύσεως των κυριωτέρων Ιταλικών άτμοπλοϊδών εἰς τρεις λογούς Ναυτιλιακούς δργανισμούς και ή έπακολουθήσασα συνένωσις εἰς ένα τέταρτον συγχρότημα δύο των έναν πομενασών μικροτέρων έταιριων. "Ηδη θα δύσουμε εἰς τέσσερα τραγικά μας άρκτες λεπτομερείας υπό τάς δύοις έπηλθεν ή συμφωνία διά την έρευνα της «Adriatica», της δύοις ή έταιρική έπειρος εύρισκεται εἰς τήν Ρώμην, η διά Γενική της Δήμος εἰς τήν Βενετίαν.

Η «Compania di Navigazione Adriatica» άπηρτισθη με κεφάλαια 80.000.000 λιρετών κατανεμένα εἰς 80.000 μετοχές τών 100 λιρετών. Έτη τών μετοχών αντών τά 6)10 άποτελούν την έκδοσησαν πρώτην οιράν, τά διά διάρκεια 4)10 την δευτέραν οιράν. Κάτοχοι τών ένα λόγη μετοχών της α'. οιράν διέπειται αντηρώς, δια πρέπει να είναι Ιταλικαί έταιριαί ή άτομα Ιταλικής ιθαγενείας, διά διά την άποτελούν των προποτετελείται ένορκος πιστοποίησης της έννοιστησού. Τό μετρον κύριο διάρκεια διά τάς μετοχές δύο τών Ιταλικών άτμοπλοϊδών των έκτελουσαν γραμμάς έπιχορηγουμένας υπό τον Κράτους.

Η «Adriatica» και τό έξ 80.000.000 λιρετών κεφάλαιόν της άπηρτισθη διά της συμμετοχής των κάτωθι έταιριών:

Έταιροι	Λιρέται	Έταιροι	Λιρέται
«Puglia»	38.069.000	«Costiera»	6.462.000
«San Marco»	28.703.000	«Zarattina»	1.300.000
«S.A.I.M.»	5.366.000	«Nautica»	100.000

Έκαστη τών 86 τούτων έταιριών τών στόλον των και πάσαν τήν εἰς ένεργητικὸν περιουσίαν των, άπορεσθεται πνήτης περιτέρω δικαιώματάς των, διας δικαιοληθών έν τῷ μέλλοντι μηνομερῶς έκάστη έξ αὐτῶν εἰς έργασις χνυσιπλοτάς.

Καὶ δύο ἄλλαι συγχωνεύσεις

Η «Navigazione Generale Italiana», ητις ματή τοῦ «Lloyd Sabaudo» άπετάσθη τό συγκρότημα της «Italiana», άπερρεψησεν ηέη δύο άκρην άτμοπλοιας, την «Società Italiana di Servizi Marittimi» και την «Finanziaria Marittima». Συγχρόνως έμειναν τά κεφάλαιά της εἰς 281.315.000 λιρέτων (562.690 μετοχές τών 500 λιρετών έκάστη) και ηγέρως πάσας τάς άλλας μετοχές τάς άνηκούσας εἰς τάς συγχωνεύσειςας πρός αὐτήν άτμοπλοιας.

Αἱ προκίπτουσαι εἰς τήν άποφάσεως ταῦτης οὐράσιαις άφορμοι, κυρίως τρίτη οὐσιώδη σημεῖα: Πρότον, δια θα ἐπέληθη σοβάρα οἰκονομία ἐν τής μειώσεως των καταβαλλομένων διά φόρους ποσοῦ ἐπί τῶν έν κυκλοφορία μετοχών, ὃν διάριμός περιορίζεται. Δεύτερον, ἐν τής συγχωνεύσεως τῶν άποθεματικῶν κεφαλαιών τῶν ένοιστασιν έταιριών, θα περιοριζή η ἀκινητοποίησις και συνεπῶς οεβαστόν ποσόν θα διατεθῇ εἰς έπικερδεστέρων

έκμεταλλουσιν. Καὶ τρίτον, η ἔκτιμησις τῶν τίτλων κατά τὸν ίσολογισμόν με ἀξίαν 640 λιρετών, ἐν συνδικαμῷ με τὸ περιβλεπτὸν ἀποθεματικὸν ἐπί τοῦ δύοις στηρίζονται: αἱ μετοχῆι της «Navig. Generale», άποτελεῖ αὐτόχρημα μίαν προσθήκην εἰς τό κεφάλαιον τῶν μετόχων.

Τὸ μέρισμα τῆς «Puglia»

Η άτμοπλοικὴ έταιρια «Puglia» παρὰ τοῦ δυσκόλους καιροὺς τοῦ δύοις διέρχεται η ναυτιλιακὴ έργασία, ἀπραγμέτοποίησε κατά τήν λήξασκον οἰκονομικήν χρήσιν τοῦ 1931—32 τοικανά κέρδη, ἀτινα ἐπέτρεψεν εἰς τὸν καταρτισθέντα ίσολογισμόν της νό παρουσιάση τὴν διανομὴν 7 οὗ ητο 14 λιρετών κατά μετοχήν ἐπί συνολικοῦ ἀριθμοῦ 45.000 μετοχών, ὃν έκαστη ἔχει ἀξίαν 200 λιρετών. Η ίδια άτμοπλοια είχε διανείμει μέρισμα 6 οὗ κατά τήν προγενεστέρων γρήσιν.

Δύο νέα μικτὰ μότορσιπς

Η «Navigazione Libera Triestina» μελετεῖ τήν ναυπήγησιν δύο νέων μικτών μότορσιπς, έκαστον τῶν δύο έχη χωρητικότητα 7500

τ. "Η έταιρια αὕτη συνήψει σύμβασιν μὲ τὸ Κράτος, δι' οὓς προβλέπεται, δια πρὸ τοῦ τέλους τοῦ 1933 έχει έτοιμα καὶ ἐν οπηρηγούμενάς γραμμάς της δια η και περισσότερα τοιαύτα πλοια, συνολικής χωρητικότητος 15.000 τ. γκρός.

Η κίνησις τῆς Τεργέστης

Αφ' ἑτέρου ή ἐμπορικὴ κίνησις τῆς Τεργέστης κατά τὸ α'. τρίμηνον τοῦ τρ. δ. ἐν συγκρίσει πρὸς τήν ἀντίστοιχον χρονικήν περίοδον τοῦ 1931, παρουσιάζεται εἰς τάς καταρτισθέντας στατιστικάς, ἀλλαγῆς πως μειωμένη ὡς δεικνύει διά ἀπόλουθος πίνακα.

εἰς κοντάλια

	1932	1931	Διαφορά
Εισαγωγὴ διὰ Εηράς	1.345.346	1.961.998	- 619.652
> > Θαλάσσης	4.105.848	4.059.905	+ 45.943
Εισαγωγὴ	5.451.194	6.024.903	- 573.709
Έξαγωγὴ διὰ Εηράς	2.255.357	2.808.380	- 573.023
> > Θαλάσσης	1.274.018	1.509.232	- 235.184
Έξαγωγὴ	3.509.405	4.317.612	- 808.207
Σύγκολον διὰ Εηράς	3.580.703	4.773.378	- 1.192.675
> > Θαλάσσης	5.379.896	5.569.137	- 189.241

Η ἀργοῦσα χωρητικότης

Κατά τήν τελευταίαν στατιστικήν ἀπέλουν ἐν ἀργίᾳ τήν ίην Απριλίου 306 ἐν διφ' Ιταλικά πλοια χωρητικότητος 558.997 τ. γκρός. Οι ἀριθμοὶ οὗτοι παρουσιάζουν ἔναντι τήν ίην Μαρτίου μείωσιν κατά 4 πλοια και αὔξησιν τοῦ τοννάκη κατά 4369 τ. γκρός. Τὰ ἀντώτερω πλοια ἀργοῦσαν ἀλλεστούσιας έργασίας, παρουσιάζουν ἔναντι τήν ίην Απριλίου εἰς 109 τ. γκρός 155.436, παρουσιάσαντα ἔναντι τήν ίην Μαρτίου μείωσιν κατά 13 πλοια και 45.707 τόννων γκρός.

Ο ισολογισμός τοῦ «Λόδδ Σαμπάουντο»

Η έταιρια αὕτη, ἀποτελοῦσα ἡδη τὸν έτερον έπειτακὸν παρήγοντα τῆς «Italia», ἔκλειστος προσφάτως τὸν ισολογισμόν της μέχρι Βίης Διμέρου, διε ἐπήλθεν η ἔνωσις, μὲ καθαρόν κέρδος τῆς ληξίσεως χρήσισες ἐν 13.829 299.29 λιρετῶν. Μετὰ τήν τρέπεισν ἐκ τοῦ ποσοῦ τούτου 691.494.96 λιρετών, ητοι ποσοστοῦ διο οὐδ' ἀποθεματικόν, ἀπομένει πρὸς διάθεσιν σεβαστοῖ ποσοῖν. Πρὸς τοῦτο ἐκλήγη κατ' αὐτῆς η γενικὴ συνέλευσις τῶν μετόχων, διας λαδήν ἀποφάσισις σχετικάς μὲ τὸν τρόπον τῆς διαθέσεως τῶν ἀντώτερων κερδῶν, ἐν συνεργασίᾳ μετά τῶν μετόχων τῆς έταιριας «La Polare», ητις ἔνδιαφέρεται διάγματικόν την κεφαλαιων τοῦ «Λόδδ Σαμπάουντο».

Ο λιμὴν τῆς Γένοβας

Ἐδε διών τῶν Ιταλικῶν λιμένων, δι τῆς Γένοβας, ἁσημένως κατά τὸ 1931 τήν μεγαλυτέρων εἰς ἐμπορεύματα κινησιν, δι εκφορτώσεις ἀνέθεσες τοῦ 5.845 000 τ. καιφορτώσεις 896.000 τ. ἔναντι εκφορ-

τώσεων 6.279.000 τ. ἐμπορευμάτων και φορτώσεων 940.000 τ. κατά τὸ 1930. Επήλθε, δηλαδή, κατά τὸ παρελθόντος τοῦ μείωσις εἰς τὰς εκφορτώσεις 434.000 τόννων ἐμπορευμάτων, εἰς δι τὰς φορτώσεις 44.000 τόννων ἐν ἀντιπαραστοῦ πρὸς τήν ἐμπορικήν κίνησιν τοῦ 1930. Εν συγκρίσει πρὸς τὸ 1929 η προκύπτωσις διαφορᾶς ἐπί Ελλατον ἀναδιβάζεται: εἰς 1.148.000 τόννους ἐμπορευμάτων, κατανεμούμενή εἰς 995.000 τ. διά τὰς εἰσαγωγάς και εἰς 153.000 τ. διά τὰς εξαγωγάς.

Αφ' ἑτέρου κατά τὸ α'. τρίμηνον τοῦ τρ. δ. η μείωσις τῆς ἐμπορικῆς κινησιν τῆς Γένοβας ἔφενεται εἰς 270.243 μετρικούς τόννους ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ περιουσόν α'. Ζημηνον. Η παρατηρηθέσα πτώσις ἀφορᾷ κυρίως τήν εισαγωγήν, τῆς δύοις η μείωσις ἀνήλθεν εἰς 263.460 τόννους, ἐνῷ η ἔξαγωγή η ληστεύθη μόνον κατά 6783 τόννους.

Εξειρέσεις: τῆς ἀκτοπλοίας, ητις ἔξειπηρεταται: ἀποκλειστικῶς ἀπό τήν Ιταλικήν σημαίαν, η κίνησις τοῦ έπειτακού ἐμπορίου ἔχρησιμοποίησε, κατά μέγα ποσοστὸν πλοια υπό έξινην σημαίαν.



"ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ,"

ΔΕΚΑΤΕΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ
ΕΝ ΠΤΕΙΡΑΙΕΙ

ΓΡΑΦΕΙΑ, ΛΕΦΙΟΡΟΣ 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

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

ΤΟ ΔΕΚΑΤΕΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

Εις τὸν διεθνῆ ναυτικὸν τύπον μετ' ἀδιαπτώτουν ἐνδιαφέροντος συνεχίζεται ἡ συζήτησις τῶν διαφόρων σχεδίων καὶ προτάσεων περὶ τοῦ τρόπου μιᾶς βελτιώσεως τῶν Παγκοσμίων ναυτιλιακῶν συνθηκῶν.

ΙΔΟΥ ΤΟ ΤΡΑΓΙΚΟΝ

ΕΡΩΤΗΜΑ λόγου πρὸς τὰς ἀνάγκας, καταλήγουν εἰς τὴν διεργάδηποτε ἀπαλλαγὴν ἐκ τοῦ φόρου τοῦ πληθωρικοῦ τούτου τοννᾶς. Καὶ οἱ μὲν προτείνοντες τὴν διευκόλυνσον τῆς ἀνθράκων διάλυσεως τῶν ἀντὸν 20 ἔτῶν πλοίων, οἱ δὲ τὴν ἀνάγκην μιᾶς διεθνοῦς συμφωνίας περὶ τοῦ τρόπου τῆς δῆλης διαχειρίσεως τῆς ναυτιλιακῆς ἐργασίας.

Ἐξαιρετικόν, ἐπὶ τοῦ προκειμένου, ἐνδιαφέρον προεκάλεσεν ἡ ἀπὸ τῶν στηλῶν τοῦ "Fairplay" δημοσιεύσεις τρίτη ἐπιστολὴ διακεριμένου "Ελλήνος πλοιοκτήτου τοῦ Λονδονίου, τονίζοντος τὴν συμβολὴν μιᾶς διεθνοῦς συνθήκης τῆς Οὐασιγκτώνος καὶ διὰ τὴν Ἑμπορικὴν ναυτιλίαν.

Τὸ γεγονός ὅμως εἶναι, ὅτι τὰ κράτη μαρφάν ἀκόμη ἀπέζουν ἀπὸ μίαν ὁμαδικὴν συνεργασίαν καὶ ἐπὶ τοῦ ναυτιλιακοῦ ἐπιπέδου, ἀφοῦ ἡ συνεργασία αὗτη προσπατεῖ τὴν ἀναγένησιν τοῦ πνεύματος τῆς διεθνοῦς ἐμπιστούνης καὶ ἀλληλεγγύης. Δὲν γνωρίζουμεν τὴν τύχην τῶν ποικιλῶν προτάσεων καὶ σχεδίων. Ἀλλὰ πιστεύομεν ἀκραδάντως, ὅτι ὃ διάτονον ἡ βράδιον ἡ πάσχοντα ἀνθρωπότης θὰ ἀνεύρῃ τὸν δρόμον τῆς γενικῆς σωτηρίας. Ἡ παγκόσμιος οἰκονομία, καθὼς καὶ τὰ ναυτιλιακὰ ζητήματα ἔχονται ἀπὸ τὴν ὄντων τῶν ἐκμεμούντων προβλημάτων, τοῦ ἀφρούσιου, τῶν ἐπανορθώσεων, τοῦ νομισματικοῦ ζητήματος, τοῦ ὑπερρροποτατευτισμοῦ.

Όταν τὰ προβλήματα αὐτά λάβουν τὰς προσηκούσας λύσεις, στανοὶ οἱ πολιτικοὶ ἄνδρες τοῦ Κόσμου ἀντιληφθοῦν τὸ βάρανθρον, εἰς ὃ φέρεται ἡ ἀνθρωπότης, τότε καὶ ἡ ναυτιλία, μαζὶ μὲ τὴν ἀναζωόρησιν τῆς ἐμπορικῆς κινήσεως θὰ ἐπανίδῃ καλντέρας ἡμέρας.

Ἐν τῷ μεταξύ, αἱ διανήσεις παλαιῶν πλοίων συνεχίζονται. Αἱ ναυπηγήσεις ἀπὸ πολλοὺς ἀνεστάλησαν. Τὸ ισόδρομον μεταξὺ προσφορᾶς καὶ ζητήσεως ὀλίγον θὰ ἐπανέλθῃ, ἐν συνδυασμῷ πρὸς μίαν καλλιτέρευσιν τῆς μεταφορικῆς κινήσεως.

Εἰς τὴν ἑκατάρισιν αὐτήν, ἀτυχῶς, ἡ Ἑλλὰς εὐρίσκεται ἐν μειονεκτικῇ θέσει. "Ολοὶ τὰ ναυτικὰ κράτη ἀπαλάσσονται τοῦ παλαιοῦ πλωτοῦ ὑλικοῦ τῶν. Θὰ ἐμφανισθοῦν ἀνδριον μὲ τὰ νεώτερα συγχρονισμένα σκάφη τῶν. Ἡ ιδικὴ μας σημαία διὰ ποίων μέσων θὰ ἐπιτύχῃ τὴν διατήρησιν τῆς ναυτιλιακῆς τῆς θέσεως;

"Ιδοὺ τὸ τραγικὸν ἐρώτημα!

Ἐπιστολογράφος ἐκ Δωδεκανήσου μᾶς πληροφορεῖ, ὅτι γνωστὸς ἐν Πειραιεὶ πρακτορειακὸς Οίκος, ἀντιπροσωπεύειν τὸν ζένας ἀτμοπλοΐας ἐταῖοίας, διενεργεῖ τὰς μεταφορὰς τῶσεις τοῦ διὰ τὰ Δωδεκάνησα μέσῳ τοῦ Ἰταλικοῦ πλοίου τῆς νέας τοπικῆς γραμμῆς Πειραιῶς—Δωδεκανήσων. Χαρακτηριστικὸν καὶ αὐτὸ τῆς νοοτροπίας, ἡτοις κατέχει—ἀτυχῶς—ώρισμένους κύκλους ἀγνοοῦντας τὸν ίδιαν αὐτῶν σημαίαν καὶ τὰς ἥθικας ὑποχρεώσεις τοῦ πρὸς ὑποστηριζεῖν αὐτῆς. Ἡ Ἑλληνικὴ γραμμὴ τῶν Δωδεκανήσων ἀνενούμενας ἐπιχορηγήσεως, μόλις συγκρατεῖται, λόγῳ τοῦ ξενικοῦ ἀνταγωνισμοῦ. Ἡ σημασία τῆς ἀπὸ Ἐθνικῆς καὶ οἰκονομικῆς ἀπόψεως εἰναι σοβαρωτάτη. Ἄν μιαν ἡμέραν διαποτῆ, οὔτε αὐτὰς τὰς μεταφορῶν πρὸς τὰ ἑκεῖ δὲν θὰ ἐπανίδῃ ὁ Πειραιῶν λημῆ, ἀφοῦ τὰ Ιταλικοὶ λιμένες θὰ καταστῶσιν ἡ μοναδικὴ ἀφετηρία τῆς πρὸς τὰ Δωδεκανήσα κινήσεως. Τὸ Κράτος, ὑπὸ τὰς σημερινάς συνθήκας, δὲν δύναται, βέβαια, νὰ ἐπιχορηγήσῃ τὴν γραμμὴν Δωδεκανήσων. Τούλαχιστον οἱ Ἑλληνες φορτωταὶ καὶ ἐπιβάται, δὲν θὰ ἐπρεπε νὰ ὑποστηρίξωμεν ἐκδύμως τὴν προσπάθειαν, ὅπως διατηρήσωμεν μίαν γραμμὴν τόσον ἀπαραίτητον;

"Ἄλλὰ δὲν εἰναι ἡ μοναδικὴ περίπτωσις, καθ' ἦν "Ἑλληνες ἀτυχῶς φορτωταὶ ἀγνοοῦσι τὴν ίδιαν αὐτῶν σημαίαν. Παρακολουθούμεν ἀπὸ τίνος τὰς ναυλώσεις γνωστοῦ σιτεμπορικοῦ ΚΡΟΥΣΜΑ κοῦ Οίκου τοῦ Πειραιῶς, ἐκ τῶν μεγαλύτερων, καὶ διαπιστούμεν μετὰ λύπης μιας, ὅτι πολλάκις εἰς τὰς μεταφορὰς τῶν σιτοφορτίων τοῦ εἰς Ἑλλάδα, ἀγνοεῖται τὸ Ἑλληνικὸν φορτηγόν. Ωσάν νὰ μὴ ὑπῆρχεν ὑπερπληθύρα καταλλήλων ιδικῶν μας σκαφῶν, ναυλώνονται ἔναντι Ἀγγλικά, Νορβηγικά καὶ ἄλλων σημαιῶν. Ὅπο τὰς σημερινάς, μάλιστα, δυσκόλους περιστάσεις, καθ' ἦς ἡ φορτηγός μας ναυτιλία ἀναζητεῖ πανταχόντες καποίαν ἐργασίαν, ἐπεβάλλετο, δύος δι' ἑαυτὴν ἀποκλειστικῶς διαφυλαχθῆ ἡ ἐργασία τῶν μεταφορῶν σίτου εἰς Ἑλλάδα. Πολλὰ τὰ ωφελήματα.

"Άλλ' ἴδού καὶ τὸ ἀπόγαιον τῆς στρεβλῆς καὶ ἀκατανούτου ἀντιλήψεως, ποὺ κατέχει πολλοὺς ἐκ τῶν ιθυνόντων διὰ τὴν θέσιν τῆς ναυτιλίας μας. Ἀπεκλήθη ἡ σχήματος παραμονὴ εἰς τὸν Πειραιῶν λιμένα τῶν ἀργούντων φορτηγών. Καὶ τὴν ΤΟΥ Κ. ΜΕΛΑ "ἀσχημίαν" ταύτην διέκρινεν ὁ διευθύντης τοῦ Κρατικοῦ Οργανισμοῦ τοῦ Τουρισμοῦ κ. Κ. Μελάς, ἀγνώστων πλήρως τὴν υπερτέρων Ἐθνικὴν ἀποστολὴν τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου καὶ τὴν συμβολὴν τοῦ εἰς τὴν σταδιοδρομίαν καὶ ἀνάπτυξιν τοῦ Ἑλληνικοῦ ἔθνους. Ἀλλ' ὁ κ. Κοκός Μελάς, γνωστὸς λάτρης τῶν Ἀθηναϊκῶν ὀραιοτήτων, δὲν θὰ ἀδύνατο βέβαια νὰ ἀνεψηῇ τὴν θέσιν τῶν "βαρβάρων γραμμῶν" ἐνὸς φορτηγοῦ πλοίου, χωρὶς ὄμως καὶ νὰ ἀδελφή τοῦ πότε νὰ μάνη ὀπόσην σημασίαν διὰ τὴν οἰκονομίαν τῆς Χώρας ἐνέχουν οἱ πλωτοὶ οἴδηροι δύοις καὶ πόσα χιλιάδες πτωχῶν Ἑλληνικῶν οἰκογενειῶν ἀποζύουν ἐξ αὐτῶν.

Φορτηγὸν ἀτμόπλοιον ἐκ τῶν ἀργούντων εἰς Σύρον καὶ συγκεκριμένως τὸ ἀπὸ "Ενωσις" τῶν κ.κ. Ἀνδρέου καὶ Ἀγγελῆ, ἐπωλήθη πρὸ τινῶν ἡμερῶν, ἀντὶ εύτελεστάτου τιμής παραδοθῆ εἰς τὴν Σαβόνναν. Ὁς νὰ μὴ ἥρκει προστροφὴ τῶν οἰκονομιῶν δύον Ἑλλήνων πλοιάρχων, ἡ ἐπελθούσα λόγῳ τῆς ἐκτίνησης τοῦ πληρώματος, πρὸ ποίου δὲ σκοπόν; Μήπως διὰ τὴν ασφάλειαν τοῦ πλοίου καὶ τοῦ "φορτίου" του; Ἡ ζάριν ἀναψυχῆς; Τὸ γεγονός, ἂς παραμείνῃ ἀσχολίαστον... Ελεῖ ἐνδεικτικὸν τῶν ἔφαρμοζομένων ἀψυχολογήτων διοικητικῶν μεθόδων...

"Ἡ πληθύρα τῆς ὑλῆς τοῦ παρόντος τεύχους δὲν μᾶς ἐπέτρεψεν—ἀτυχῶς—τὴν δημοσίευσιν τῆς ἐν τῇ βιωτῇ ἀγοράστεως τοῦ βιωλεντοῦ Λορίδος κ. Γ. Βασιλείαδου ἐπὶ τοῦ Ἀ-ΤΗΡΟΥΣΣΙΟΥ πλοίου ἵκητηματος. Ὅτι ἔτρεξεν αὕτη ἡ μοναδικὴ ἐντονος διαμαρτυρία κατὰ τῆς ἀνευτολογίας κρίσεως, τὸ λιμεναρχεῖον Σύρου ἐζήτησε τὸν καταρτισμὸν πληρώματος ἐν πλήρει σειρᾷ, οὐχί πρὸ παραλαβῆν τοῦ φορτηγοῦ τὸν ἀλλὰ..διὰ νὰ διαλιθῇ! Θὰ ἐπεβαρύνοντο, δηλαδή, οἱ κατεστραμένοι πλοιοκτῆται τοῦ καὶ διὰ τῶν ἔξδοβων πλακυνοστήσεως 30 ἀνδρῶν τοῦ πληρώματος, πρὸ ποίου δὲ σκοπόν; Μήπως διὰ τὴν ασφάλειαν τοῦ πλοίου καὶ τοῦ "φορτίου" του; Ἡ ζάριν ἀναψυχῆς; Τὸ γεγονός, ἂς παραμείνῃ ἀσχολίαστον... Ελεῖ ἐνδεικτικὸν τῶν ἔφαρμοζομένων ἀψυχολογήτων διοικητικῶν μεθόδων...

Ο ΘΑΝΑΤΟΣ ΤΟΥ ΛΟΡΔΟΥ INCHCAPE

Τὴν 23ην Μαΐου ἀπεβίωσεν ἐντὸς τῆς πολυτελοῦς θαλαμηγοῦ του "Inchcape", νωριαρχούσης εἰς τὸ Μόντε Κάρλο, ὁ λόρδος Inchcape, ἐξέχουσα φυσιογνωμία τῆς διεθνοῦς ἐφοπλιστικῆς οἰκογενείας καὶ ὁ κυριώτερος, ἴσως, παράγοντας τοῦ Βρετανικοῦ "Emporium" στόλον. Λαζαρίκος εἰς τὸ ἔργο τῆς θαλασσῆς, διάσπορος γνώσης τοῦ ἐφοπλισμοῦ, προκιαρένος μὲ τὴν διαβούτην σημαίαν τοῦ Νόμου 5304 περὶ "ἐπιβατηγοῦ ναυτιλίας". Ο κ. Γ. Βασιλείαδης, εὐδιαρχός ἀγοράστης ἐπὶ δίωρον, ἀντετάχη καὶ ἐπέτυγχε—ἄν μη τι ἄλλο—τούλαχιστον τὴν δυνητικὴν καὶ ἐπὶ ἔτος μόνον ἀναστολὴν τοῦ μέτρου τῆς ἀναγνωρίσεως, ὡς Ἑλληνικῶν, παλαιῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων. Θὰ ἡτο ευτύχημα διὰ τὴν ναυτιλίαν, ἀν τὰ δίκαια τῆς ὑπερπληθύρας ἀποτελούσαν τὴν σημαίαν τῆς θέρησης τοῦ ιστορικοῦ Λαζαρίκου τοῦ Ιντιοφόρου "Asia" ἀπὸ Μοντρέα εἰς Αρχάγγελον. Κατὰ τὸν πλοῦν εὑρέθη ἀπὸ τὸ κα-

τάστρωμα είς τὰ κύματα, σωθεὶς ἀπὸ ἑνὸς Ρῶσσον ναύτην ἀρχικῶς καὶ ἀπὸ τὸν μάγειρον τοῦ πλοίου τὴν δευτέραν φοράν. Μὲ ποιάν τινα ἀπογοήτευσιν ἀπὸ τὴν πρώτην ἐπαφήν του μὲ τὰς οκληρότητας τῆς ζωῆς τοῦ ναυτολογένου, ἐπανῆλθεν ἐν τῇ Ἐγγὺῃ εἰς διαφόρους ἔργασίας, ἐν οἷς καὶ εἰς ἕνα δικηγορικὸν γραφεῖον, διόπου εἰς τριετές διάστημα κατόρθωσε νὰ κερδίσῃ... 30 μόλις λίρας!..

Μὴ ἔχων καμπίαν κλίσιν πρὸς τὰ νομικὰ, ἐγκατεστάθη 19ετής εἰς τὸ Λονδίνον, ἐφοπλισθεὶς εἰς ναυτιλιακάς ἔργασίας, εἰς τὰς δύοις ταχέως τῆς δικηγορίας, ἀποσταλεῖς μάλιστα τὸ 1874 εἰς τὰς Ἰνδίας, ως ἀντιπρόσωπος σοδαροφόρου ἐφοπλιστικοῦ Οίκου. "Η ἐκεῖ δρᾶσις του ὑπῆρξεν ἀπάραμιλλος, εἰς τὴν πρωτοβουλίαν δ' αὐτοῦ ὁφείλεται: ἡ ἐπιτυχῆς συγχώνευσις τῆς «Peninsular & Oriental» μετὰ τῆς «British India S.S. Co.» κατά τὸ 1911. Ως μέλος τοῦ συμβουλίου τῆς ἀντιδικούλειας τῶν Ἰνδῶν ἐπιμήθη μὲ τὸ ἀνώτερον Ἰνδικὸν παράσημον διὰ τὰς πολυτίμους ὑπηρεσίας του, διαν δὲ ἔχρημάτισσε ἐκτακτος κυβερνητικός ἐπίτροπος ἐν Κίνῃ ἐπιμήθη μὲ τὸ παράσημον τῶν ἄγιων Γεωργίου καὶ Μιχαήλ.

Τὸ 1904 διετέλει: διητῆς τῆς ἀταρίας τῆς διώρυγος τοῦ Σουέζ, τότε δὲ ὠνομάσθη παρὰ τοῦ βασιλέως τῆς Ἀγγλίας Βαρβάρος Inchcape τοῦ Στρατηγάρερ. Κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ μεγάλου πολέμου εἰργάσθη μετὰ παραδιγματικοῦ ζήλου διὰ τὴν Συμμαχικήν νίκην, διαν δὲ κατὰ τὴν ἀνακωχὴν δὲ ἐμπορικὸς αστόλος Γερμανίας παρεδόθη εἰς τὴν Ἀγγλίαν, δὲ λόρδος Ἰνοκέππιπ διέγνωσε τὰς ἀνωμαλίας, αἰτίανες θὰ ἐθημούργομεν εἰς τὴν ναυτιλιακήν ἔργασίαν καὶ τὰς ζημιάς, ἀς θὰ ἀποκλύζε τὸ Κράτος ἀπὸ τὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν ἐν λόγῳ πλοίων, προστίνεις δὲ τὴν πώλησιν των.

Πράγματι, διορισθεὶς ἀνώτερος διαχειριστὴς τοῦ Κρατικοῦ στόλου, ἐπώλησας μὲ ἐπιτυχεῖς συνδυασμούς καὶ τιμάς τα κυβερνητικά πλοια, τὸ δὲ 1924 ὀνομασθή ὑπόκομη. Τὸ 1928 ἐπέπλωτο νὰ δυσιθῇ εἰς τὸ πένθος ἀπὸ τὴν ἀπόλειαν τῆς μιᾶς ἐκ τῶν τριῶν θυγατέρων του, ηὗταις εὑρὼν τὸν θάνατον κατὰ τὴν παράτολμον ἀπόπειράν της νὰ διαπλεύσῃ ἐναερίως τὸν Ἀτλαντικόν. Τὴν προίκα τῆς θυγατρός του ταύτης ἔκ 500.000 λιρῶν τὴν ἀδέρφησε εἰς τὸ Ἀγγλικὸν Θησαυροφυλάκιον. "Ἐκτοτε ή νύσιος του εἰχε κλονισθῆ καὶ κατὰ σύστασιν τῶν ιστρῶν ἐταξίδευσεν εἰς τὰ Νότια κλίματα. Μέχρι τῆς τελευταίας του στιγμῆς εἰργάσθη, ὡς πρόδρομος τῆς «P.&O.», ἀποτελέσας οὕτο μοναδικὸν παράδειγμα ἀκμάτου ἀγνωστοῦ ὑπὲρ τῆς ναυτιλίας.

ΝΕΑΙ ΑΓΟΡΑΙ ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΠΑΡ' ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ

Παρ' Ελλήνων ἐφοπλιστῶν ἡγοράσθησαν κατὰ τὸ διαρρεῦσαν

150ήμερον τὰ ἀκόλουθα φορτηγὰ σκάφη:

«Darnholme» Ἀγγλικὸν, ἡγοράσθη παρὰ τῶν κ. κ. Ρεθύμνη καὶ Κουλουκούντη ἀντὶ 3200 λιρῶν. Τὸ φορτηγὸν τούτο ἔχει παρὰ τῷ Λόδῳ κλάσιν 100 A1, εἶνε τόννων γκρός 3693, νέτ 2331 τ., φορτίου 6250 καὶ ναυπηγήσεως 1911 (Ιούλιον) μὲ σερβέū No 1 τοῦ 1928. Ἡ ναυπηγήσεις του ἐγένετο εἰς τὸ Σούντερλαντ παρὰ τῶν κ. κ. R. Thompson & Sons, αἱ δὲ μηχαναὶ του εἶνε κατασκευῆς North Eastern Marine Eng. Co.

Διαθέτει χωρητικότητα διὰ φορτίου εἰς χώμα 331.000 κ. π., διὰ δέματα 307.000 κ. π. καὶ διὰ μπώνικες 15.840 κυβ. ποδῶν, ἔχει δὲ διαστάσεις μήκους 350 ποδῶν, πλάτους 50, διαγωνίου βάθους κυτῶν 23.4 ποδῶν καὶ ἔμφορτον βύθισμα 21.9" ποδῶν, μὲ πρόστεγον 35 π. μεσόστεγον 102 π., ἐπίστεγον 35 π. καὶ ἐν κατάστρωμα.

Αἱ μηχαναὶ του εἶνε τρικύλινδροι διαστάσεων 25", 42" καὶ 68" μὲ διαδρομὴν ἐμβόλου 45" ἵντονων, ἀναπτύσσονται δὲ δύναμιν 340 θούμ. Ἰππων. Φέρει δύο λέβητας πιέσεως 180 λιθρῶν καὶ ἔνα βοηθητικὸν πιέσεως 100 λιθρῶν κατὰ τετραγωνικὴν ἵντοσαν. "Ερμα ὑδατος χρησιμοποιεὶ 844 τόννους.

Συμπληρωματικῶς μανθάνομεν, διὰ τὸ γραφεῖον τῶν κ. κ. Ρεθύμνην καὶ Κουλουκούντη τὸ ηγόρασμα διὰ λογαριασμὸν τοῦ κ. Νικήτα Καμπούρη τῆς Σύρου. Τὸ «Darnholm» εἶχε πωληθῆ τὸν Ιούλιον τοῦ 1919 ἀντὶ 150.000 λιρῶν. "Ηδη θὰ παραληφθῆ εἰς Λονδονετούρ.

«Portreath» Ἀγγλικόν, ἡγοράσθη παρὰ τῶν κ. κ. Βασ. Μαύρου καὶ Σταμ. Μενδρινού (τῆς Ἀνδρού), μέσφ του ἐν Λονδίνῳ γραφεῖον τῶν κ. κ. «Goulandris Brothers Ltd» ἀντὶ τιμῆς 2.750 λιρῶν, όταν παραληφθῆ δὲ εἰς Πέναρθ καὶ θὰ νηολογηθῆ εἰς τὴν Ἀνδρού.

Τὸ σκάφος τούτο ἔχει παρὰ τῷ Λόδῳ κλάσιν 100 A1, εἶνε τ. γκρός 3726, νέτ 2339 τ., φορτίου 6300 τ. καὶ ναυπηγήσεως 1911 (Μάρτιον) εἰς Στόκτων, ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα «Craig Taylor», ἔχει δὲ σερβέū No 1 τοῦ 1927. Διαθέτει χῶρον διὰ φορτίου εἰς χώμα 321.000 κ. π. καὶ διὰ δέματα 300.000 κ. π., ἔχει δὲ ἔμφορτον βύθισμα 21.5" ποδῶν.

Αἱ διαστάσεις του εἶνε μήκους 355 ποδῶν, πλάτους 50 καὶ διαγωνίου βάθους κυτῶν 23.3", φέρει δὲν καταστρώμα καὶ ἀλόγη-μπριτές, μὲ πρόστεγον μήκους 29 ποδῶν, μεσόστεγον 227 π. καὶ ἐπίστεγον 61 π. "Ερμα ὑδατος χρησιμοποιεὶ 1180 τόννους.

Αἱ μηχαναὶ του, κατασκευῆς «North Eastern Marine Co» τοῦ Σούντερλαντ, ἀναπτύσσονται δύναμιν 340 θούμ. Ἰππων καὶ εἶνε τρικύλινδροι διαστάσεων 25", 42" καὶ 68" μὲ διαδρομὴν ἐμβόλου 45" ἵντονων. Φέρει δύο λέβητας πιέσεως 180 λιθρῶν καὶ ἔνα βοηθητικὸν πιέσεως 100 λιθρῶν κατὰ τετραγωνικὴν ἵντοσαν.

KELLOCKS' AUCTIONS

BY ORDER OF THE ADMIRALTY MARSHAL

For Auction at London

ON TUESDAY, 7th JUNE 1932 at 3 P. M.

M. V. "NORHAM", (British Flag); 525 tons D. W.; 387 tons gross; Built of iron; Semi-diesel Twin Screw Oil Engines new 1920. Dimensions: 161.8' x 25.3' x 11.9'. Inspectable River Thames

ALSO

(unless otherwise disposed of in the meantime)

S.S. "HORSHAM" (British Flag); 520 tons D. W.; 401 tons gross; built 1910; 1 Deck; Machinery aft. Dimensions: 141 6' x 24.3' x 11'. Inspectable River Tyne.

ALSO

ON TUESDAY 14th JUNE 1932 at 3 P. M.

(unless otherwise disposed of in the meantime)

S.S. "ATLANTICA" (Italian Flag); 7280 tons D. W.; 4186 tons gross; built 1911; 1 Deck, Bridge 201'. Dimensions: 380.2' x 51' x 24'. Inspectable River Tyne.

(not accountable for errors in description)

For further particulars etc, apply to:

C. W. KELLOCK & CO LTD

27-31, St. Mary Axe, LONDON, E. C.

Cunard Building, LIVERPOOL.

Telegrams: «KELLOCKS»



ΙΣΠΑΝΙΑ

Διάλυσις ναυτιλιακής συμβάσεως

Η δημοκρατική Ισπανική κυβέρνησης προέδρη πρό τινων ήμερων είς την διάλυση της μετά της ίδιας επεργασίας της συμβάσεως. Εις συναφες δηλώσεις του δύνοντος απόρριψης των Ναυτικών έτονται, διτιή ή ακύρωσης της συμβάσεως ταύτης έκριθη άναγκαια, διτιή ένθι αρχικῶς είχε συναργήσει επι την προσφες ἀποζημιώσεως, βάσεις των διανυομάνων διότι τόν σκαφών της έταιρης μιλιων, κατέληγεν επι της δικτατορίας του Πρέμπο Ντέ Ριζέρα εἰς ασφυράνης ἀπεβάρυνσαν τον Κρατικού προϋπολογισμοῦ διά 50.000.000 πισσών της ίδιας. Διτιή των πισσών κατέσχεται τα ζελατίνων της έταιρης. "Ηδη, λόγω της άνωσης της συμβάσεως, ή Ισπανική αὐτή απότοποια ἀπειλεῖ νά παροπλίσῃ της ίδιας επεργασίαν της και νά απολύσῃ τα πληρώματά των.

Την ἀπειλήν της ταύτην πραγματικούσας ή "Compania Transatlantica", παραπλεύσε—κατά την πετρόπινα πληροφορίαν—ἀρκετά τῶν ἐν κινησίαις σκαφών της, διακρίθηκαν τὰ δρομολόγια δύο ἀντιπροτονάμων παραπλεύσης γραμμών. Κατόπιν τούτου ή Ισπανική κυβέρνησης κατέσχε τρία ίδιας επεργασίας της «Τρινεταλάντικη», ως ἐγγυήσιας των διπλωμάτων εἰς τὸ δημόσιον Κρατικῶν διμολογιῶν τῶν ἀκεδομεῖσιν επι της δικτατορίας του Πρέμπο Ντέ Ριζέρα.

Λέγεται, διτιή ή δικοπή τῶν ἀπειρογήγεσων πρός την έταιραν ταύτην έξει πολιτικά ἀλλαγήρια, ἀποσκοποῦσα νά θλάψῃ τὰ συμφέροντα τῶν μοναρχικῶν μετόχων της. Τούτο δύναται δὲ θεωρεῖται πιθανόν, ἀλλά μᾶλλον τὸ γεγονός, διτιή ή Ισπανική κυβέρνησης στρέψεται εἰς την τακτικήν διακοπῆς πάσης κρατικῆς ὁλικῆς ἀρωγῆς πρός την ναυτιλίαν, ἵνα κατά τὰς δυσκόλους ἀνταξίας ημέρας ἀποτίχυγη τὴν πραγματοποίησιν σοσσαρῶν οἰκονομιῶν ὑπέρ του προϋπολογισμοῦ.

Η "Compania Transatlantica", ἀπειλεῖται τέσσαρες ίδιας επεργασίαν συρράματα καὶ ἀπειλεῖται διά τῶν σκαφών της τὸν μοναδικὸν σύνθεσμον της Χώρας πρός τους πέραν του Ατλαντικοῦ λιμένας. Η πρώτη τῶν γραμμῶν αὐτῶν μέσα στην τούτην την Κανταργριάς κατηγορεῖται πρὸς τὴν Κούβην καὶ τὸ Μαΐανον, αἱ δὲ λίμνες τῆς Τρινιδάδος κατηγορεῖται πρὸς τὴν Βαρκελῶνης κατέληγον ή πρώτη εἰς Βενεζούελαν καὶ Κολομβίαν, ή δευτέρα εἰς Βραζιλίαν καὶ ή τρίτη εἰς τὴν Νέαν Υόρκην.

ΠΟΡΤΟΓΑΛΙΑ

Ἐπιχοργήσις εἰς ίδιαν επεργασίαν

Η κυβέρνησης της Λισσαδίνος ἀπεφάσισε τὴν παραχώρησιν εἰς τὴν Έθνικήν Πορτογαλικήν ἀπότολον της ίδιας συρράματαν, ἵνα διατηρήσῃ τὴν πρόσχεσιν την πρὸς τὴν Βραζιλίαν τακτικήν συγκοινωνιακήν γραμμῆν, μέτρον προσγείωσις εἰς Funchal καὶ Pico. Ιανόρευτον.

ΝΟΡΒΗΓΙΑ

Τὸ ἀκαδάριστον εἰσόδημα της ναυτολίας

Κατά τὰς δημοσιευθείσας ἀπογέμωσις στατιστικάς, ή Νορβηγικήν Ἐμπορική Ναυτολία ἀπραγματοποίησε κατά τὸ 1930 ἀκαδάριστον εἰσόπρεψις ἐκ ναυλῶν 411.500.000 κορωνῶν ἐναντιούς εἰσόπρεψιν 432.100.000 κορωνῶν κατά τὸ 1929. "Ἐπηλθε, δηλαδή, κατά τὸ 1930 μειώσις τῶν εἰσόπρεψων κατά 20.600.000 κορώνας, ητοι 4.8 σ.ο., μολοντές κατά τὸ αὐτὸν ἔτος δὸς Νορβηγικός στόλος ηρηγήθη κατά 491.000 τ. γκρός, ητοι 14.5 σ.ο., αὔξησιν ἀποτελοῦσαν ρεκόρ εἰς τὴν ναυτολίαν της Ιστορίας της Νορβηγίας.

Ἡ μείωσις αὐτὴ τῶν κερδῶν ἡτοι συνέπεια τῆς ἀνακρέστου καταστάσεως, ητοι ἀπεκράτησης εἰς τὰς συνθήκας τῆς διεθνοῦς ναυλαγορᾶς. "Ἐκ τῶν ἀνωτέρων ἀκαδάριστῶν κερδῶν τὰ 59.4 σ.ο.) ἀπεώρων εἰσόπρεψις ναυλῶν τῆς ἔργασιας τῶν ἀπότολον, 40.6 σ.ο.) ἐκ τῆς ἔργασιας τῶν μάτορων καὶ 0.02 σ.ο.) ἐκ τῆς ἔργασιας τῶν ιστιοφόρων. Τὸ ποσοστὸν αὐτὸν κατά τὸ 1925 ἦτο 86.9 σ.ο) διὰ τὰ ἀπότολον, 12.0 σ.ο) διὰ τὰ μέτοστης καὶ 0.6 σ.ο) διὰ τὰ ιστιοφόρων. "Ἐκ τῶν ἀκαδάριστῶν προσόδων τοῦ 1930 ποσοστὸν 74.5 σ.ο) ἀνήκει εἰς πλοιανούλογμάνων εἰς τοὺς λιμένας τοῦ "Οσο" (157 κατ. κορώνας), τοῦ Μπέργκεν (88 κατ. κορ.) καὶ τοῦ Τόνομπεργκ (62 κατ. κορώνας). "Ἐκ τῶν συνολούκων αὐτῶν εἰσόπρεψων τὰ 206.000.000 κορωνῶν ἔχουν ἀπεκράτηση τῶν καταστάσεων.

ΣΕΡΒΙΑ

Νέα φορτηγὰ ἀπότολοι

Εἰς προηγούμενον τεῦχος μας εἶχομεν άναγκάραψει τὴν παρα πλαϊνούλογμάνων έφοπλιστῶν ἄγονων τῶν Αγγλικων φορτηγῶν «Lady Plymouth» τ. γκρός 4732, φορτίου 8520 τ. καὶ ναυτογήγησεως 1930 ἀντὶ 41.500 λιτρῶν καὶ «Brynumor» τ. γκρός 4318, φορτίου 7300 τ. καὶ ναυτογήγησεως 1913 μέτρηση Νο 1 τοῦ 1929 ἀντὶ 9.375 λιτρῶν.

Κατά συμπληρωματικάς πληροφορίας μας τὸ «Lady Plymouth» ἡγοράσθη παρά της «Prekomorska Plovidba D. D.» τοῦ Σουσάκ καὶ παραληφθῆσε εἰς τὸ Μπάρερο μετονομασθὲν «Recina». Τὸ πλοίον τοῦτο εἶχε κατά τὸ 1930 κόστος ναυπηγήσεως 75 000 λιτρῶν.

Τὸ «Brynumor» ἡγοράσθη παρά της «Atlantska Plovidba D. D.» τοῦ Σουσάκ, παραληφθῆσε εἰς τὸ Κάρδιφ μετονομασθὲν «Sloga». Αυτότερα τὰ Γιουγκοσλαβικά φορτηγὰ ἀπέπλευσαν, ἀμα τῇ παραλαβῇ των σιάτικών τοῦ.

ΟΛΛΑΝΔΙΑ

Παροχὴ δανείων εἰς τὴν ναυτολίαν

"Ἔπει της Όλλανδικής Κυβερνήσεως ὑπεβλήθη Νομοσχέδιον εἰς τὴν δουλήγηση Χάγης, διτιή οὗ προβλέπεται η ίδρυσης Ὁργανισμοῦ μὲ κεφάλαια 5.000.000 φιορίνων καὶ μέτρον Κρατικήν συμμετοχήν 2.600.000 φιορίνων, διὰ τὴν παροχὴν πιστώσεων εἰς τὰς ἀρκουντικῶς ὀργανωμένας ναυτολίας κακαῖς ἀποχειρήσεις, τὰς παραχούσες ἔχεγγυα σύφρωνος καὶ οἰκονομικῆς διαχείρισεων τῶν πλοίων των. Εἰς τὸν ἐλύγη Ὁργανισμόν δύναται νά ματάχωσται καὶ ἀπότολοι καὶ ἔταιροι διεσφρόζεις των εἰς τὰ ἀνωτέρω κεφάλαια. Εἰς ἀκάτητη περίπτωσιν αἴτησης πρὸς παροχὴν πιστώσεως, πρὸς πάσσος ἀγχιστήσεως τοῦ κίτουμένου πισσού, θά ἀποτάσσεται οὗπο τοῦ Ὁργανισμοῦ τοῦ δύναται τὸν συγχριστήν της οἰκονομικῆς προσθέτησης προστατεύειν τὰς συνηγορουμένων τέταρταιν διά πάρα την προσθήτηση της αἴτησης.

ΜΕΓ. ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

Οἱ ύπερθρεμαντῆρες εἰς τὰ φορτηγά

Εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχος μας εἶχομεν παραθέσαι μελέταν σχετικήν μὲ τὴν ἀπιπλασίαν την οἰκονομίαν ἀπό τὴν χρήσιμοποίησιν ὑπερθρεματικοῦ μέσου ἀποδού διά τὴν πρόσωπαν τῶν ἀπώλειας, ἀντὶ ἀποδού δηρετημένου. "Ηδη τὸ σύστημα τοῦ ἐφοδιασμοῦ τῶν φορτηγῶν ἀπότολοιν διτιή οἷς διεργαζεται πολλοῖς τοιούτοις πλοίοιν παροχὴν πιστώσεως, πρὸς πάσσος ἀγχιστήσεως τοῦ κίτουμένου πισσού, θά ἀποτάσσεται οὗπο τοῦ Ὁργανισμοῦ τοῦ δύναται τὸν συγχριστήν της οἰκονομικῆς προσθήτησης προστατεύειν τὰς συνηγορουμένων τέταρταιν διά πάρα την προσθήτηση της αἴτησης.

POYMANIA

Ἡ κίνησις τοῦ Δουναβεώς κατά τὸν Ἀπρίλιον

"Ἡ ναυτολίακη κίνησις τῶν λιμένων τοῦ Δουναβεώς κατά τὸν μῆνα Ἀπρίλιον ἀνήλθεν εἰς 66 πλοία τόννων 111.965 νέτ., ἥτο δηλαδή ηρηγήθη διναντὶ τοῦ περιουσιοῦ Ἀπρίλιον κατά 21 πλοία 37.271 τόννων νέτ. "Ἡ κίνησις αὐτὴ κατανέμεται κατά σημαίας καὶ ἀναλογίαν, ὡς κατωτέρῳ, ἐν συγχρίσει καὶ μὲ τὸν Ἀπρίλιον π. π.

Ἀπρίλιος 1932

Ἀπρίλιος 1931

Σημαία	Πλοία	T. νέτ	'Αναλ.ο)	Πλοία	T. νέτ	'Αναλ.ο)
Έλληνική	19	24.651	22.02	19	31.149	41.70
Ιταλική	11	23.531	21.02	10	19.033	25.48
Αγγλική	11	19.220	17.17	6	9.143	12.24
Ρουμανική	8	15.318	13.68	3	3.660	4.90
Πανγκράτ	3	6.445	5.75			
Σερβική	2	4.611	4.12	1	2.334	3.15
Σουηδική	2	4.579	4.09	1	2.320	3.11
Ολυγγρική	2	3.368	3.01			
Φιλανδική	1	2.605	2.33			
Νορβηγική	1	1.988	1.77	1	2.307	3.09
Όλλανδική	2	1.956	1.75	1	783	1.05
Γερμανική	1	1.479	1.32			
Αιγαντιακή	1	1.152	1.03	2	3.666	4.91
Γαλλική	1	668	0.59	1	279	0.37
Πολωνική	1	394	0.35			
Σύνολον	66	111.965	100.—	45	74.694	100.—

"Ἡ Ἐλληνική σημαία κατέχει τὴν πρώτην πάντοτε θέσιν εἰς τὸν λιμένα του Δουναβεώς, μολονότι τὸ ποσοστὸν τῆς συμμετοχῆς μας ἐμεύθη ἀπό 41.70 σ.ο) τοῦ περιουσιοῦ Ἀπρίλιον εἰς 22.02 σ.ο) διτιή ἐφέστος. "Ἡ Ιταλική σημαία ηλθε παλιέρως εἰς κίνησην μὲ διαχείστον διαφοράν ἐναντίο τῆς Ελληνικής. Τὸ γεγονός τούτο εἶναι ἀρκετά χαρακτηριστικόν τῶν τελευτῶν την ταλικῶν προσταθείων, διότι ενισχύσουν τὴν συμμετοχήν τῆς σημαίας των καὶ εἰς τὸν Δουναβιν εἰπερφανεί μετανιώσει τῆς ιδιαίτερης μας.

ΠΩΛΗΣΕΙΣ ΠΛΟΙΩΝ ΠΡΟΣ ΔΙΑΛΥΣΙΝ

Με αύξουσαν ζωηρότητα συνεχίζονται αι πωλήσεις παλαιοτέρας ναυπηγήσεως πλοίων πρός διάλυσιν. Κατά το διαρρεύσαν 150ήμερον έπραγματοποιήθησαν άρχεται γένια τοιαύται, περιλαμβάνονται άρχεται φορτηγά και λάινερς. Αι κυριώτεραι πωλήσεις είναι αι άκολουθοι:

Όνομα πλοίου	Τ. γκρός	Ναυπ.	Τιμή λ.στ.	Διαλυται
Inventor, Αγγλ.	7851	10	3.500	Ιταλοί
Malwa, Αγγλ.	10.986	08	—	Ιάπωνες
Explorer, Αγγλ.	7769	10	3.500	Ιταλοί
1) Chepstow Castle, Αγγλ.	7494	13	3.300	Αγγλοί
2) Nordico, Ιταλ.	7261	03	4.000	Ιταλοί
3) John Lundwall, Σουηδ.	2139	03	1.500	Σκανδ.
4) Bovekerk, Ολλανδ.	5921	13	2.800	Ιταλοί
5) Tuskar Light, Αγγλ.	3842	06	2.400	Ισπανοί
Constantinopoli, Ιταλ.	3792	98	2.500	Ιταλοί
6) Nice, Ιταλ.	3561	92	1.500	Βέλγοι
7) Fidelitas, Ιταλ.	6542	01	—	Ιταλοί
8) Novara, Αγγλ.	6375	12	9.500	Ιάπωνες
Θεόδωρος, Ελλην.	5660	99	7.350	Ιάπωνες
Duplex, Ινδικόν	874	72	1.000	Ιταλοί
9) Dinsmore, Αμερ.	6144	20	—	Αμερ.
10) Kjöbenhavn, Δαν.	1091	95	—	Δανοί
Elio, Ιταλ.	4945	00	3.550	Ιταλοί
Turpin, Γερμ.	5178	00	—	Γερμανοί
Breslau, Γερμ.	1366	82	1.000	Σκωττοί
Campeador, Αγγλ.	1320	94	750	Αγγλοί
Coblenz, Γερμαν.	1338	83	1.000	Σκωττοί
Cookham, Αγγλ.	3583	06	2.400	Ισπανοί
Heddy, Δανικ.	1179	04	900	Δανοί
II) Ενωσις, Ελλην.	4371	03	2.200	Ιταλοί
Nord, Γαλλικ.	3193	04	1.700	Γάλλοι
Selassia, Αγγλ.	3493	01	1.450	Ιταλοί

1). Ή κατά το 1913 ναυπηγήσεις των είχε κοστίσει 100.000 λιρών, τών δε 'Οκτώβριον τού 1925 είχε πωλήθη άντι τιμής 190.000 λιρών. 2). Τόν Φεβρουάριον τού 1925 είχε πωλήθη άντι 40.000 λ.στ., τόν δε 'Απρίλιον τού 1912 διού μέ τά άπ «Rippingham Grange» τ. γκρός 3827 τού 1898, «Oswesty Grange» τ. γκρός 7381 τού 1902 και «Drayton Grange» τ. γκρός 6661 τού 1901, άντι συνολικής τιμής 325.000, λιρών. 3). Τόν Δεκέμβριον τού 1921 είχε πωλήθη διε τημεταποίησες των Kellock's άντι 10.550 λιρών, τόν δε 'Ιανουάριον τού 1922 έπωλήθη, κατόπιν επιτακτικής άντι 17.000 λιρών και τόν Μάρτιον τού 1921 άντι 17.500 λιρών. 4). Τόν 'Ιανουάριον τού 1921 είχε πωλήθη άντι 88.250 λιρών. 5). Τόν Φεβρουάριον τού 1923 έπωλήθη άντι λιρών 14.500, τόν δε Μάρτιον 1915 είχε πωλήθη άντι 45.700 λιρών. 6). Παραδοτέσσαν εις 'Αμβροσίου με ζημιάς 7). 'Επωλήθη άντι τιμής 275.000 λιρών. 8). Παραδοτέσσαν εις τήν Ιαπωνίαν τόν προσεχή Δεκέμβριον. 9). 'Ως έστι και είρισκεται λάγη ζημιάς 10). 'Επωλήθη άντι τιμής 12.500 κορωνών. 11) Παραδοτέσσαν εις Σαδόνιαν. Τό «Ενωσις» είχεν άγορασθη τόν Φεβρ. τού 1928 άντι 12.000 λιρών περίπου.

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ ΠΛΟΙΩΝ

Αι κυριώτεραι άγοραπωλησίαι πλοίων κατά το διαρρεύσαν 150ήμερον είναι αι άκολουθοι:

«Gower Coast» Αγγλικόν, τ. γκρός 617, φορτίου 755 τ. και ναυπηγήσεως 1911 με σερβέν Νο 2 τού 1928, έπωλήθη εις 'Αγγλους άντι 1650 λιρών.

«Lundy Light» Αγγλικόν τ. γκρός 3717, φορτίου 6200 τ. και ναυπηγήσεως 1909 με σερβέν Νο 1 τού 1927, έπωλήθη εις 'Εσθονούς άντι 3060 λιρών. Τό σκάφος τούτο είχε πωληθή τόν Αύγουστον τού 1922 άντι λιρών 27.000 και τόν Νοέμβριον τού 1915 διού μέ τά άπ «Towergate» 6250 τ. φορτίου (τού 1906), «Moorgate» 6750 τ. (τού 1907), «Aldersgate» 6250 τ. (τού 1906) και «Aldgate» 6000 τ. (τού 1903) άντι συνολικής τιμής 328.000 λιρών.

«Annetta» Αμερικανικόν, 1285 τ. γκρός, 1160 τ. φορτίου και ναυπηγήσεως 1907 έπωλήθη εις Σουηδούς άντι 800 δολλαρίων.

«Cramlington» Αγγλικόν, 1500 τ. γκρός, 2600 τ. φορτίου και ναυπηγήσεως 1929, με σερβέν Νο 2 τού 1932, ήγοράσθη παρά Φινλανδών άντι 8.200 λιρών.

«Porthcawl» Αγγλικόν, τ. γκρός 2481, φορτίου 4100 τ. και ναυπηγήσεως 1923, με σερβέν τού 1930 έπωλήθη εις Φινλανδούς άντι τιμής 10.000 λιρών.

«Virgo» Σουηδικόν, τ. γκρός 3926, φορτίου 6250 τ. και ναυπηγήσεως 1906, με σερβέν Νο 2 τού 1928, έπωλήθη εις Φινλανδούς άντι 3.000 λιρών.

«Terneuzen» Ολλανδικόν, τ. γκρός 2488, φορτίου 4000 τ. και ναυπηγήσεως 1922, ήγοράσθη παρά 'Αγγλους άντι τιμής 9.500 λιρών.

65 Αμερικανικά. Τό Shipping Board ένέχρινε τήν πώλησιν εις τέσσαρας 'Αμερικανικάς άτμοπλοϊ τάς 65 έν δλφ Κυβερνητικών φορτηγών άτμοπλοϊών άντι τιμής 5 δολλαρίων κατά τόννον φορτίου. Τά πωληθέντα 65 άτμοπλοϊ είναι 608.212 τόννων φορτίου, ή δε συνολική τιμή έκ τής πωλήσεως των άνερχεται εις 3.041.060 δολλαρίων. Τά φορτηγά ταύτα διετέθησαν ώς έξης: Εις τήν «American Gulf Orient Line» 8 πλοία 92.061 τόννων φορτίου άντι τιμής 460.305 δολλαρίων. Εις τήν «Dixie U. K. Line» 19 πλοία 176.499 τόννων φορτίου άντι τιμής 882.495 δολλαρίων. Εις τήν «Southern States Line»

29 πλοία 268.345 τόννων φορτίου άντι τιμής 1.341.725 δολλαρίων. Καί εις τήν «Dixie Mediterranean Line» 9 πλοία 71.307 τόννων φορτίου άντι τιμής 356.535 δολλαρίων.

«Cabo Tortosa» Ισπανικόν μότοροσπ, τόννων γκρός 5724, φορτίου 8400 τ. και ναυπηγήσεως 1921 με σερβέν Νο 1 τού 1930, έπωλήθη εις έπεραν 'Ισπανικήν άτμοπλοϊών άντι 30.000 λιρών.

«Most» Βελγικόν, τ. γκρός 1439, φορτίου 2200 τ. και ναυπηγήσεως 1909, με σερβέν Νο 1 τού 1927, ήγοράσθη παρά 'Ιταλών έφοπλιστων πόδες έκμετάλλευσιν άντι τιμής 250.000 Βελγικών φράγκων. Τό αύτό πλοίον είχε πωληθή τόν 'Οκτώβριον τού 1927 άντι τιμής 12.000 λιρών.

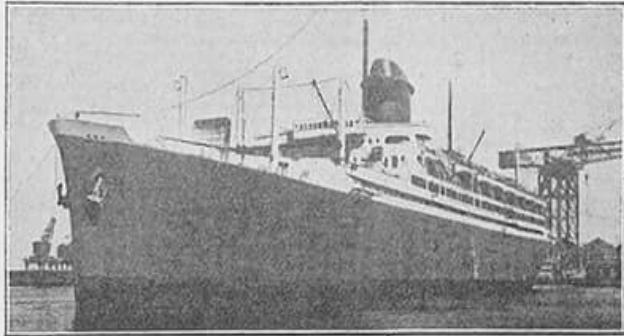
«Selje» Νορβηγικόν τάνκερ, τόννων γκρός 6732, φορτίου 12.000 τόννων και ναυπηγήσεως 1930 έπωλήθη εις 'Αγγλικήν άτμοπλοϊάν άντι τιμής γύρω τών 80.000 λιρών.

«Vincas» Ιταλικόν, τ. γκρός 4963, φορτίου 7150 τ. και ναυπηγήσεως 1908, με σερβέν Νο 2 τού 1930, έπωλήθη εις έφοπλιστήν τής Αύστρολιας άντι 5.000 λιρών.

«Bratland», Νορβ., τ. γκρός 1329, φορτίου 1650 τ., ναυπηγηθὲν τό 1920 εις τήν Σαγκάην, έπωλήθη εις έπεραν Νορβηγούς άντι 132.000 Νορβηγικών κορωνών. Τό αύτό πλοίον είχεν άγορασθη τό 1929 άντι τιμής 280.000 κορωνών.

«Intepe», Τουρκικόν τ. γκρός 611, φορτίου 900 τ. και ναυπηγήσεως 1878, ήγοράσθη παρά τον Ρεσά βέν και μετωνομάσθη «Martis». Τό πλοίον τούτο ήτο τό πρώτον 'Ελληνικόν «Πηλεύς», ναυαγήσαν δε τόν 'Ιανουάριον τού 1931 άνειλκύσθη και έπεσκενάσθη.

ΝΕΟΝ ΓΑΛΛΙΚΟΝ ΥΠΕΡΩΚΕΑΝΙΟΝ



Η ναυπηγήσεις τού Γαλλικού οπερωκεανίου «Champlain», ένισχυθείσα από τήν Γαλλικήν κυβέρνησιν με τήν παροχήν δχγείων 500.000 λιρών περίπου εις τήν «Κομπανύ Τζενεφέλ Τρανσατλαντικών», συνεπληρώθη πρό τινος εις τά γκυπηγείσα τού Σκιν Ναζαρί, από τάς έσχάρκες τού δρούσου είχε κκθελκυσθη τό νέον σκάφος τήν 15ην Αύγουστου π. ξ. Τό «Champlain» έτοιμασθεύ και περατώσαν τάς δοκιμάς του άποπλέει σήμερον 1ην Ιουνίου από τόν λιμένα τής Χάδρης διά τό παρθενικόν του ταξίδιον πρό τήν Νέαν 'Υόρκην, καθ' ά δε υπολογίζεται θά έκτελέση τόν διάπλουν τού 'Ατλαντικού έντος δχτόν ημερών.

Τό νέον τούτο Γαλλικόν οπερωκεανίου, δημιουργία της, διακρίνεται: καὶ είς τήν άνωτέρω φωτογραφίαν του, διακρίνεται: διά τό ίδιότυπον και νεωτερίζον σχήμα του, έχει δε μίαν μόνον καπνοδόχον έλλειπτικήν, πλαισιούμενην από στεφάνην, δμοίαν τής δρούσας φέρουσι αι καπνοδόχοι τών Γαλλικών πολεμικών. Η χωρητικότης του είνε 30.000 τ. γκρός περίπου, έχει δε διαστάσεις μήκους 650 ποδών πλάτους 83 ποδών, και έμφορτον δύθισμα 30.4" ποδών. Τό θύρος τού σκάφους μέχρι: τού άνωτέρω καταστρώματός του, είνε 97 ποδών, αι δε μηχαναί του άνωπύσσου δύναμιν 24.000 ππων.

Διαθέτει διαμερίσματα εύρεα, άνετα και πλουσίως έπιπλομένα, δυνάμενα γά περιλάβουν 623 έπιβάτες α' θέσεως, 308 τούριστ — κλας, 122 γ'. θέσεως και πλήρωμα 575 άνδρων. Απαντες σχεδόν οι θαλαμισκοί του βλέπουν πρός τήν θάλασσαν, έχουν κομφοτάτην διακόπησην και πολυτελή έπιπλωσιν, έχουν δίκτυον θερμάνσεως και άερισμού και είναι έφωδιασμένοι διά τηλεφώνου.

ΙΩΑΝ. ΣΒΟΡΩΝΟΣ
ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ-ΠΛΟΗΓΟΣ
ΜΥΚΟΝΟΥ - ΔΗΛΟΥ
Τηλεγραφήματα: ΣΒΟΡΩΝΟΝ Μύκονον

ΩΔΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

Η ΔΡΑΜΑΤΙΚΗ ΑΠΩΛΕΙΑ ΤΟΥ "GEORGES PHILIPPAR,"

Τὸ διαρρεύσαν δεκαπενθήμερον ἡτο πλούσιον εἰς θαλάσσια δυστυχήματα, κυριώτερον τῶν ὁποίων ὑπῆρξεν ἡ δραματικὴ ἀποτέφρωσις παρὰ τὰς ἄκτας τῆς Ἰταλικῆς Σουμαλίας τοῦ νεοτεύκτου Γαλλικοῦ ὑπερωκεανοῦ τῆς Μεσσαζερής "Georges Philippard" τ. γκρός 17.359 καὶ ἡσφαλισμένου ἀντὶ 80.000.000 Γαλλικῶν φράγκων, ἦτο λ. στ. 1.250.000. Τὸ δυστύχημα ἐγένετο τοῦ ἀκρωτηρίου Guardafui παρὰ τὸ "Άδεν, ἔκστισε δὲ τὴν ζωὴν εἰς 53 ἀνθρώπων τῶν πλούτους ὑπάρχεις. Τὰ θύματα ἡσαν τόσον ὄλγια (ἐπὶ 900 ἐπιβιώντων), διότι τὸ ἔργον τῆς σωτηρίας ἐγένετο μετὰ σπουδῆς καὶ τάξεως ἀπὸ μέρους τοῦ πληρώματος, διότι κατέβαλε πάσαν προσπάθειαν νὰ κατασιγάσῃ τὸν δικαιολογημένον, ἄλλως τε, πανικὸν τῶν ἐπιβατῶν. Τὰ ναυαγοσωστικὰ μέσα τοῦ πλοίου ἡσαν ἄφθονα, ἀν δὲ δὲν κατωθώνηται νὰ χρησιμοποιηθῶν ὅλα, τοῦτο ὀφείλεται εἰς τὴν ταχύτητα μεθ' ἡς τὸ πῦρ ἐξηπλώθη εἰς ὄλοκληρον τὸ σκάφος.

Ο τόπος τῆς τραγωδίας, εὐρισκόμενος ἐπὶ γραμμῆς συχναζομένης ἀπὸ πολλὰ σκάφη προεκάλεσε τὸν ταχὺν κατάπλουν ἀρκετῶν πλοίων, ἀτινα ἔσπευσαν νὰ παράσχουν τὸν βοηθείας των. Μεταξὺ αὐτῶν ἡσαν τὸ Σοβιετικὸν "Sovieteskai Neft", τὸ Γαλλικὸν "André Lebon" τῆς ἑταῖρας Μεσσαζερής, τὸ Ιαπωνικὸν "Hakone Maru", τὸ ναυαγοσωστικὸν "Preserver" ἀπὸ τὸν σταθμὸν τοῦ Περιορίου καὶ τὰ Ἀγγλικὰ liners "Otranto", "Contractor", "Kaiser-I-Hind", κ.λ.π. Τὸ πυρπολούμενον σκάφος ἐβυθίσθη μετὰ τρεῖς ἡμέρας ἀπὸ τῆς ἐνάρξεως τοῦ πυρός.

Τὸ πῦρ προήλθεν ἀπὸ βραχὺ κύκλωμα, μετεδόθη δὲ μὲ ἀστραπαίαν ταχύτητα εἰς τὰ διαμερίσματα τῆς πρώτης θέσεως καὶ ἐκεῖθεν εἰς τὰ καταστρώματα, ἔξαπλωθὲν φραγδαίως καὶ πρός τὰ λοιπὰ σημεῖα τοῦ σκάφους. Η τραγικὴ αὕτη καταστροφὴ ὑπενθυμίζει τὰς δραματικὰς κατὰ τὰ τελευταῖς ταῦτα ἔτη ἀπώλειας τοῦ Ἰταλικοῦ ὑπερωκεανοῦ "Principessa Mafalda" εἰς τὰς ἄκτας τῆς Βραζιλίας καὶ τοῦ Ἀγγλικοῦ "Vestris" εἰς τὰ Ἀμερικανικὰ παράλια τοῦ Ἀτλαντικοῦ. Τὸ καὶ τὸ "Georges Philippard" ἐλέγει ναυτιγηθῆν διὰ τὸν οἰκοδομητή τὸ "Paul Lecat" ὅπερ ἐκάνη τὸν Διμβριόν τοῦ 1928 εἰς τὰς δεξιαὶς τῆς Μασαλίας καὶ τὸ διποίον εἶχε κατασκευασθεῖ εἰς ἀντικαταστασιν τοῦ ὑπερωκεανοῦ "Fontenalebleau" καέντος εἰς οἷς ὅτεν καὶ τὸ "Georges Philippard", ἀλλὰ όμοιοι κηθύνετος μέγρι τοῦ προλιμένος τοῦ "Άδεν, ὅπου καὶ ἐβυθίσθη. Αἱ Γαλλικαὶ ἄρχαι ἥρχισαν συντόνους ἀνακρίσεις διὰ τὴν τελευταῖαν καταστροφήν, ἡτις πιθανὸν νὰ μὴ ὀφείλεται εἰς τυχαίον βραχὺ κύκλωμα.

ΑΛΛΑΙ ΑΠΩΛΕΙΑΙ ΠΛΟΙΩΝ

Κατὰ τὸ 15θήμερον συνέβησαν καὶ ὄρκετὰ ἀλλα ἀτυχήματα. Τὸ Ἀγγλικόν φορτηγὸν "Roumelian" τ. γκρός 2687 κατευθύνοντες ἐξ Ἀμβρέστης εἰς Λονδίνον συνεκρούσθη λόγῳ τῆς δύσχλης, μὲ τὸ Γαλλικὸν "St Nazaire", ὑποστάν δὲ εὐρὺ ὄγημα καὶ ἵνα καὶ βυθισθῇ εἰς τὸ πέλαγος προσηράχθη παρὰ τὴν ἄκτην τοῦ Solent, ὅποθεν καὶ ἀνειλκύσθη βραδύτερον. Αἱ ζημίαι του εἶναι σοβαραί. Προσήργασαν ἀφ-

έτερον καὶ ἐγκατελείφθησαν, ὡς ὀλικαὶ ἀπώλειαι, τὸ Γαλλικὸν "Arrez" τ. γκρός 957 παρὰ τὸ Οὐζάν καὶ τὸ Γερμανικόν μότορσπι "Casus" τ. γκρός 1236 ἐγγὺς τοῦ "Οπόροτο.

Τὰ προσαράξαντα ἀπὸ τοῦ προγενεστέρου 15θημέρου Ἐλληνικὰ φορτηγά "Κ. Χατζηπατέρας" εἰς Κορσικὴν καὶ "Ιη. Παντελῆς" εἰς Brava, μετεβλήθησαν εἰς total loss. Κατὰ τὸ "Fairplay" ἡ ἀσφάλεια τοῦ μὲν "Κ. Χατζηπατέρα" ἀνήρχετο εἰς 25.000 λίρας, τοῦ δὲ "Δημ. Παντελῆρ" εἰς 30.000 λίρας. Αἱ μερικαὶ ἀβαριαὶ καὶ αἱ ἐκ πυρκαϊῶν, ἴδιαι, ζημίαι ἐπὶ ἀτιμόποιον ἡσαν ἀρχαὶ. Δύο ταχυδρομικὰ ἀτιμόποια τῆς Ἀμερικανικῆς ἀποτοποίας ἐκάησαν εἰς τὸν Χούδωνα.

"Οσον ἀφορᾷ τὴν Ἐλληνικὴν ναυτιλίαν, πέντε ἡσαν τὰ σημειωθέντα κατὰ τὸ 15θημέρον ἀξιολογώτερα ἀτυχήματα, ἡ ἀποτέφρωσις καὶ ἐγκατάλειψις τοῦ φορτηγοῦ "Μαριάννα" παρὰ τὴν Ποντοράκλειαν καὶ αἱ προσαράξεις τῶν φορτηγῶν "Χαδιώτης" περὶ τὸ Γιάδουνον, "Τερέζα Κοντογιάννη" εἰς τὰ Βόρεια παράλια τῆς Εύβοιας, "Αντώνης" παρὰ τὸ Μαλέαν καὶ "Στυλ. Κοντοδόνης" παρὰ τὸ Γιθαλτάρ. Κατωτέρῳ παραδέστεμεν λεπτομερείας τῶν τριών τούτων θαλασσίων ἀτυχημάτων Ἐλληνικῶν σκαφῶν.

Η ΠΥΡΚΑΙΑ ΤΗΣ "ΜΑΡΙΑΝΝΑΣ"

Τὸ ἀπὸ "Μαριάννα" (ex "Ιάσων") τ. γκρός 1083 καὶ ναυτιγήσεως 1890, ἀνήκον εἰς τὸν κ. κ. Λιονέτην - Βελόνιαν καὶ Σιά ἀπέπλευσεν ἐπὶ Γαλαζίου τὴν 13ην Μαΐου μὲ φορτίον 104 βαγονίων ἔκλεισε διὰ Girgenti, Λικατά καὶ Πόρτο Εμπέντοκλε, ἐπρόκειτο δὲ νὰ προσγύσῃ εἰς τὴν Ποντοράκλειαν πρὸς ἀνθράκευσιν.

Κατὰ τὸν εἰς Μάιον Θάλασσαν πλούτον τοῦ καὶ ἀκριβῶς τὴν 1.30' μετασεοντικτού τὴν 14ην πρὸς τὸν 15ην Μαΐου ἔξερχαντ πυρκαϊά εἰς τὸ φορτίον τὸ τοποθετημένον εἰς τὸ πρυμναῖον κατάστρωμα. Ἡ ἐστία τοῦ πυρὸς ἦτο ἐγγὺς τοῦ πρυμναῖον ἰστοῦ, εύθὺς δὲ μὲ τὴν πρώτην ἐμφάνισην τῆς ἐσημανθῆ "κινδύνος", τὸ δὲ πλήρωμα ἐν συναγερμῷ καὶ ὑπὸ τὴν ἐπίβεψιν τοῦ πλοιάρχου κ. Ε. Βελόνια ἐπελήφθη τοῦ ἔργου τῆς κατισθέσεως διὰ βυτίων ὅδατος. Ἡ χρησιμοποίησις τῶν ἀντιλίων τοῦ πλοίου ἦτο ἀδύνατος, διότι αὐταὶ εὑρίσκοντο ὑπὸ τὸ φορτίον.

Τὸ πῦρ ἐξηπλώθη ταχέως εἰς ὄλοκληρον τὴν ἔκλεισην τὴν εὐρισκομένην ἀνωθὲν τῶν κυτῶν Νο 3 καὶ 4, μετεδίθετο δὲ μὲ ταχύτητα πρὸς τὴν γέφυραν, πρᾶγμα, ὅπερ ἡγάκασε τὸν πλοιάρχον νὰ διατάξῃ τὴν καθέλκωσιν τῶν ναυαγοσωστικῶν λέμβων καὶ τὴν ἐγκατάλειψιν τοῦ πλοίου. Τούτο καὶ ἐγένετο ἐπὶ σπουδῇ, χωρὶς μάλιστα νὰ παραληφθοῦν οὐδὲ ἀντικατασταθεῖν τοῦ πλοιάρχου. Τὸ ἐγκαταλειψθὲν καὶ καίσμενον πλοίον ἀπέγινεν ὄλγια μόνον μίλια ἀπὸ τὸν φάρον τῆς Ποντοράκλειας, ὃ φρασφάλει τὸν διποίον τῆς φοργούντος, εἰδοποίησεν ἐπεγόντως τὰς ναυτικάς ἀρχὰς τοῦ λιμένος.

Πράματι δὲ Τούρκος λιμενάρχης Ποντοράκλειας, ἐπιβάς μικροῦ βενζινοπολοίου μὲ δύναμιν ἀνδρῶν ἀνήκηθε εἰς τὸ πέλαγος καὶ ἐφέσας παρὰ τὸ καιόμενον φορτηγόν, ἀφ' οὐ προτίτερον περιουσελέξεις πρὸς τὸν φορτηγόν της ηγεμονίας τοῦ πλοιάρχου τὸ πλήρωμα. Κατὰ παράληπτον τοῦ "Ελλήνος" πλοιάρχου τὸ Τουρκικὸν βενζινόπλοιον ἐπληγίσασε τὴν "Μαριάνναν" περιορίας δὲ ναύται καὶ εἰς ἀξιοματικὸς ἀνελθόντες ἐπὶ τοῦ πλοίου παρέλασθον τὰς ἐγκαταλειψθεῖσας ἀποσκευὰς τοῦ πλοιάρχου. Οἱ 18 ναυαγοὶ καὶ ὁ πλοιάρχος ἀπεβιβάσθησαν εἰς τὴν Ποντοράκλειαν.

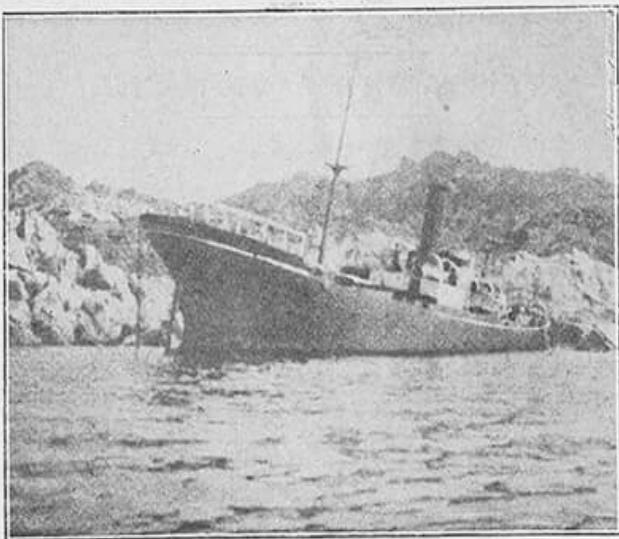
Τὴν πρώτων τῆς ἐπομένης ἡ καιομένη "Μαριάννα" ἐπέπλεεν ἀκόμη, συνήντησε δὲ ταῦτη τὸ Τουρκικὸν ἀτιμόποιον "Kutlu" ὅπερ διὰ τῶν ἀντιλίων του προσεπάθησε νὰ κατασθέσῃ τὸ πῦρ. Ἀπέτυχεν δῆμως εἰς τὴν προσπάθειάν του ταῦτη, διὰ δὲ προσέδεσε καὶ ἐργασίμηκε τὸ πλοίον τῆς πλησιεστέραν ἀμύδον ἀκτήν, διότι καὶ τὸ προσήρχεται τὸν πλοίον, ἡνοίκαν περικαὶ ἐλάσσωτα τῶν ὑφάλων καὶ προσκάλεσαν τὴν βυθίσιν τοῦ πλοίου, ἵνα προλάβουν ἐπέκτασιν τοῦ πυρὸς εἰς τὰ φορτία τῶν κυτῶν. Διὰ τὴν κατασθέσιν τοῦ πυρὸς ἐβοήθησε καὶ ἔνα Τουρκικόν βενζινόπλοιον μὲ δύο χειροκινήτους ἀντίλια.

Ο ἀντιπρόσωπος τοῦ Λόδη μεταβάς παρὰ τὸ ναυάγιον διεπίστωσε τὰς προξενηθεῖσας μεγάλας ζημίας αἴτινες, καθιστώσι τὸ σκάφος total loss. Τοῦμα τοῦ φορτηγοῦ δύναται νὰ περισωθῇ. Παρὰ τὸ πλοίον ἐποτεθήθη φρουρὰ ὑπὸ τῆς Τουρκικῆς ἀκτοφυλακῆς, παραμένει δὲ εἰς Ποντοράκλειαν ὁ α'. καὶ δὲ β'. πλοιάρχος. Τὸ λοιπὸν πλήρωμα ἐφέσαν εἰς Πειραιά μέσω Κωνιτσίου πόλεως καὶ ἀνεκρίθη εἰς τὸ δικαστήκον τμῆμα τοῦ Λιμεναρχείου.

Η "ΤΕΡΕΖΑ ΚΟΝΤΟΓΙΑΝΗ"

Τὸ μικρὸν τοῦτο φορτηγὸν "Τερέζα Κοντογιάννη" (ex "Πρωδεύς") τ. γκρός 764 καὶ ναυτιγήσεως 1889, ἀνήκον δὲ εἰς τὸν κ. Στυλ. Κοντογιάννην, ἀπέπλευσεν ἐπὶ Χαλκίδος τὴν 13ην Μαΐου μὲ 650 τόννους τσιμέντων διὰ Θεσσαλίας, ὅποθεν μετὰ τὴν ἐκφόρτωσιν τοῦ θὰ κατηυθύνεται εἰς τὸν Δούναβιν.

Κατὰ τὸν πλούτον του παρουσιάσθη ἐξ ἀγνώστου αἵτιας σοβαρὰ



Τὸ φορτηγὸν "Κ. Χατζηπατέρας" ἐπὶ τῶν βράχων

εισροή ύδατων εις τό κύτος, δ' δὲ πλοίαρχος διά... νὰ προκάθῃ ἀπειλούμενον καταποντισμόδη τοῦ σκάφους εἰς βαθέα ύδατα τὸ προσήραξε τὴν αὐγὴν τῆς 14ης Μαΐου BA τῆς Στρογγυλῆς εἰς τὴν θέσιν Λιχαδονῆσα τῆς Βορείου ἄκρας τῆς Εύβοιας.

Εἰς τὴν θέσιν ἔκεινην τὸ βάθος τῶν ύδατων εἰς τὴν πρώταν τοῦ πλοίου ήτο 5 ποδῶν καὶ εἰς τὴν πρώτην τοῦ 14 ποδῶν, τὰ δὲ ύδατα εἶχον κατακλύσει τὸ φόρπικ καὶ τὰ ὑπ' ἀριθ. 1 καὶ 2 κύτη, ἀτινα συνεκοινώνουν. Μετὰ τὴν προσάραξην τὸ πλήρωμα προσεπλάνησε ν' ἀνέρη τὴν ζημιάν τῶν ὑφάλων καὶ νὰ φράξῃ τὰς φωμάτας τῆς διαφ-



Τὸ «Τερέζα Κοντογιάννη» ἀνελκυσμένον

ροῖς, ἵνα δι' ἀντλήσεως τῶν ύδατων ἀνελκυσθῇ τὸ πλοῖον ἀνεν βοηθείας ναυαγοσωστικούν.

Ἡ ἔξαριθμωσις ὅμως τοῦ σημείου τῶν ζημιῶν δὲν κατέστη δυνατή, διότι τὸ πλοίον ἡτο ἐμφορτον, ἔκτηνθη δὲ βοθύνη ἐκ Πειραιῶς. 'Ο Οίκος Μάτσα εἴλεισε συμβόλαιον τύπου Λόιδη, τὸ δὲ ναυαγοσωστικόν του «Αγιος Νικόλαος» ἔσπευσεν ἐπὶ τόπου καὶ ἐπελήφθη τοῦ ἔργου τῆς ἀνελκύσεως. Τὸ σκάφος ἡτο προστραγμένον ἐπὶ σκληροῦ βυθοῦ, τὸ ἥμισυ δὲ τῶν ὑφάλων ἐφήπειτο ἐπὶ βραχώδους πλακός. 'Ο ἐπιθεωρήσας τὰ ὑφάλα δύτης ἀνένεψε τὴν ζημιάν, ἦν καὶ ἐπεσκεύασε, ἥρχισε δὲ ἡ ἔξαντλησις τῶν ἐν τῷ πλοίῳ ύδατων. Ή πρώτη ἀπόπειρα ἀνελκύσεως γενομένη τὴν 18ην Μαΐου ἀπέβη ἀνεπιτυχῆ.

Κατόπιν τούτου ἐργασμούληνθή ἐκ Πειραιῶς ὑπὸ τοῦ μικροτέρου ναυαγοσωστικού «Εύαγγελίστρια» τὸ ολέπι «Ἐρρίκος» εἰς τὸ ὅποιον ἔγενετο μεταφρότωσις 350 τόννων τοιμένου πρὸς ἑλλάφυρνους τῆς «Τερέζας Κοντογιάννη». Τοιουτοπόρως τὸ ἀπόγευμα τῆς 19ῆς ἐπετεύχθη ἡ ἀνέλκυσις, τὸ δὲ πλοῖον ἐπιθεωρηθὲν ὑπὸ τοῦ δύτου καὶ εὑρεθὲν ναυούπλουν μέχρι Χαλκίδος, ἐφθασεν εἰς τὸν ἀρχόντιμόν την πρώταν τῆς 20ῆς συνοδευόμενον ὑπὸ τοῦ ναυαγοσωστικού «Αγιος Νικόλαος».

Η ΠΡΟΣΑΡΑΣΙΣ ΤΟΥ «ΧΑΔΙΩΤΗ»

Τὸ φορτηγόν μας τοῦτο, τόννων γκρές 4386 καὶ ναυπηγήσεως 1930 ἀποτελεῖσαν ἐκ Σούντερλαντ μὲ φορτίον γαιανθάνων δι'. Όραν ἔξωκε τῆς 19ης Μαΐου, λόγῳ τῆς ὅμιλης, εἰς τὴν Ἀνατολικὴν ἀκτὴν τοῦ Γιάρδουνθ, πέντε μίλια μακρὰν τὸν φαροπλοίον Scroby Sand. Τὸ βάθος τῶν ύδατων εἰς τὴν θέσιν τῆς προσαράξεως ἦτο 23.6'' πόδες εἰς τὴν πρώταν καὶ 24.3'' π. εἰς τὴν πρώτην, μειούμενον κατὰ τὴν ἀμπώτιδα εἰς 22 πόδας ἐν τῇ πρώτᾳ καὶ 22.9'' ἐν τῇ πρώτῃ.

Ο «Χαδιώτη» ἄμα τῇ προσαράξει τοῦ ἕκατον διὰ τὸν ασυρμάτου βοήθειαν, ἀπενεισε δὲ ἀπὸ τὸ Γιάρδουνθ τὸ ναυαγοσωστικὸν πλοιάριον «Gorleston» καὶ τίνα ρυμουλάκα τοῦ λιμένον. Κατὰ νεωτέραν ἀναφορὰν τὸ σκάφος ἐπεκάθητο ἐπὶ ἀμμώδους βυθοῦ, εἰς ἀπόστασιν 2 1/2 μιλλῶν ἀπὸ τοῦ ἑτέρου φαροπλοίου Kentish Knock. Η θάλασσα ἡτο γαληνιά, μετέβη δ' ἀμέσως ἐπὶ τόπου ὃ ἀντιτέθησε τοῦ Λόιδη, δοτεὶς διεπίστωσεν, διό τὸ πλοῖον δὲν διέτρεψε κανεναὶ ἀμεσον τίνονδυνον. Ξάριν ἀσφαλείας εἰλεῖ ποντιοῦ ἡ ἀριστερά ἀγκυρα, ἥτις εἰσεστο δὲ μὲ τὴν παλίρροιαν ἡ ἀνελκυσθῇ τὸ σκάφος ἀνεν βοηθείας. Πάντως πλησίον αὐτοῦ παρέμενον δύο ναυαγοσωστικά βενζινόπλοια, δύο Ἀγγλικά ρυμουλάκα καὶ ἔναν Ολλανδικὸν ναυαγοσωστικόν.

Νεώτεραι πληροφορίαι ἀνέφεραν, διό τὰ 'Ολλανδικὰ ρυμουλάκα «Huber» καὶ «Ebro» ἐσπεύσαν εἰς βοηθείαν τοῦ πλοίου, ὃ πλοίαρχος τοῦ ὅποιον δῶμας ὑπέργραψε συμβόλαιον τύπου Λόιδη μὲ τὸν Oίκον Bugsier, οὐτινός τὰ ναυαγοσωστικά «Hermes» καὶ «Goliath» ἀνέλαβον τὴν ἔργασίαν τῆς ἀνελκύσεως. Προηγουμένως ὁ «Χαδιώτης» εἰλεῖ ἀποπειραθῆνα ἡ ἀνελκυσθῇ διὰ τῶν ἰδίων αὐτούν μέσων, δὲν κατέστη ὅμως τούτῳ ἐφικτόν, διότι τὸ σκάφος συσόμενον ἀπὸ τὰ ίσχυρὰ γενύματα ἐπεκάθητο τοῦ ἀμμώδους βυθοῦ καθ' ὅλους τὸ μήκος τῶν ὑφάλων του. Μὲ τὴν παλίρροιαν δῶμας τὰ δύο τελευταῖα ναυαγοσωστικά ἐπέτυχον τὴν ἀνέλκυσιν. Τὸ σκάφος κατηυθύνθη εἰς Χάρροντς διότι δεξαμενισθὲν εὐέρθη ἀβλαβές καὶ τυχὸν πιστοποιητικοῦ ναυσιπλοῖας ἐσυνέχισε τὸν δι' Όραν πλοῦν του.

Η ΠΡΟΣΑΡΑΣΙΣ ΤΟΥ Α/Π «ΑΝΤΩΝΗΣ»

«Ετερον οημαντικὸν θαλάσσαιον ἀτύχημα ἦτο τοῦ φορτηγοῦ «Ἀντώνης»

τ. γκρές 2679 καὶ ναυπηγήσεως 1904 τῶν κ. κ. Σ. καὶ Π. Λεμοῦ, διπερ κατηγόρησεν τὸ Δουνάβεως εἰς Μασσαλίαν με 2200 τ. κίτων, 1900 τ. τεριθῆς, 200 τ. ἀράβασίου καὶ 45 ἕχη. ξυλείας. Τὸ φορτηγόν μας τοῦτο κυβερνώμενον ἀπὸ τὸν πλοίαρχον κ. Ιω. Λεμόν, ἐνῷ παρέπλεε τὴν δημιουργίαν τῶν πηγών τοῦ οικείου καὶ ἀπέμεινεν ἀκυβέρνητον. Συνεπείᾳ τῆς ζημίας ταύτης ἐφέρετο πρὸς τοὺς δράχας ἀπό τὴν ἑλλαφρῶν τετραραμνήν θάλασσαν, διέτρεψε δὲ οἱμεον τὸν κίνδυνον νάξοκείλη καὶ συντρίβει.

Τοῦτο ἡγάκισας τὸν πλοίαρχον τὸ διατάξην τὴν ἀκτοπήγην τοῦ σῆματος κινδύνου S.O.S. ζητῶν ἀμείων δογματίαν. Τὸ πρῶτον ραδιοτηλεγράφημα τὸ ληφθέν εἰς Πειραιᾶ εἶχεν ὡς ἔξης: «Ἀτμόπλοιον «Ἀντώνης» πρὸ Μαλέας. S.O.S. Εὐρίσκουμενα ἀκυβέρνητοι. Πηγάδεις ἐδλάβη. Παρασυρέμεθα ταχέως πρὸς τὴν ἔγγονη δραχώδη ἀκτήν.» Τὴν ιδιαίτερην διάθησην τοῦ φορτηγού «Βασίλειος Α. Πολέμης», κατευθύνομενον κανόνι ἐκ Βαρκελώνης εἰς τὸν Πειραιᾶ, εὔρισκετο εἰς ἀπόστασιν 6—8 μιλῶν ἀπὸ τὸ κινδυνεύον σκάφος, πρὸς δὲ καὶ ἀπέστειλε τὸ ἀκόλουθον ραδιφωνήμα: «Βρα. Α. Πολέμης» πρὸς ἄλλα πληροφορίας: «Ἀντώνης». Εὐρίσκομει πλησίον καὶ σειρά διαταχῶν πρὸς παροχή δογμάτων.

Πράγματα μέτ' ὀλίγην δραγμὴν διάτην τὸ «Βρα. Α. Πολέμης» εύρισκετο πλησίον τοῦ «Ἀντώνηη», δοτεὶς δῶμας εἰκὲς πλέον ἐξοκείλεται καὶ μολονότι δὲν προσηράξει, ἀλλ' ἀπέπλεσσε, ἐν τούτοις μηδὲνάμενος νὰ κυβερνηθῇ, προσέκρουεν, εἰς καθές ἐναὶ κήπη, ἐπὶ τῶν ὅραχων καὶ ὑρίστατο ἐκ τούτου πολλάς ζημίας. Κατὰ τὴν πρόσκρουσιν ταύτην ἀπέστειλε τὸ κατωτέρω ραδιφωνήμα: «Φορτηγόν «Ἀντώνηη» πρὸς Μαλέας. Πραγμάτης, εὔρισκομενασ εἰς ἀκρωτηρίου Μαλέας. Πρωραίσιν καὶ κατεύθυνθειν σκάφος, πρὸς δὲ πλησίεστις τόπον απότιττον διάτην θάλασσαν διασποράντι τοῦ φορτηγού.

Ο «Βρα. Α. Πολέμης» εύρισκετο παρὰ τὸ πλοῖον, τὸ προσέδεσσος δι' ισχυρῶν συμματοσχοῖν καὶ τὸ ἀπέμακρυνεν ἐκ τῆς δραχώδους ἀκτῆς, ἥρχισε δὲ νά τὸ ρυμουλᾶκη πρὸς τὰ Βάτικα. Κατὰ τὸν πλοῦν, τὰ εἰσέροντα ὑδάτα τούτου τοῦ Λόιδη ἀνάλιμα δραγμασίαν καὶ προσήργαζε τὸν διάσημον διατάξην, διποληθῆσε, ἀπό τὰς ἀντλίας τοῦ σκάφους, ἢ πρῶρο διατάξην τοῦ «Ἀντώνηη» εὐδόγειτο δραχώδει. Τὸ νυκτίον ἐν τῷ ἀνοικτῷ πλάγιοι, δὲν ἀπεψεύθησαν μέρη εἰς τὴν συνδρομήν τοῦ «Βρα. Α. Πολέμηη» καὶ εἰς τὴν προσπάθειάν τοῦ πληρώματος τοῦ ἀτύχησαντος πλοίου, ἀλλὰ καὶ εἰς τὸ γεγονός, διτεὶ κατὰ σύμπτωσιν τὰ διαπρέοντα πρωραίσιν κατηγόρησαν, συνεπείᾳ καταστροφοφορίη διλοκος.

Έκ Πειραιῶς ἀπέπλευσεν παρὰ τὸ πλοῖον, τὸ προσέδεσσος δι' ισχυρῶν συμματοσχοῖν καὶ τὸ ἀπέμακρυνεν ἐκ τῆς δραχώδους ἀκτῆς, ἥρχισε δὲ νά τὸ ρυμουλᾶκη πρὸς τὰ Βάτικα. Κατὰ τὸν πλοῦν, τὰ εἰσέροντα ὑδάτα τούτου τοῦ Λόιδη ἀνάλιμα δραγμασίαν καὶ προσήργαζε τὸν διάσημον διατάξην, διποληθῆσε, ἀπό τὰς ἀντλίας τοῦ σκάφους, ἢ πρῶρο διατάξην τοῦ «Ἀντώνηη» εὐδόγειτο δραχώδει. Τὸ νυκτίον ἐν τῷ ἀνοικτῷ πλάγιοι, δὲν διποληθῆσαν μέρη εἰς τὴν συνδρομήν τοῦ «Βρα. Α. Πολέμηη» καὶ εἰς τὴν προσπάθειάν τοῦ πληρώματος πλούτου, διποληθῆσαν μέρη εἰς τὰ Βάτικα, εἰς διακιδησμούν τῶν σώτερων.

Κατ' ἀναφορὰν τῶν ναυαγοσωστῶν, ἡ παρὰ τοῦ δύτου των γενομένη εἰς Βάτικα επιθεωρητοῦς τοῦ προσηργαμένου πλοίου ἀνεῦρε τὰς κατωτέρω δημητρίας: Εἰς τὴν δεσμάνιον πλευρῶν ἀπό τὴν πρώτην καὶ ἔντελθεν πολάρχου ρυμοῦ πλατῶν ψηλαρχού τοῦ μηδογόν διπάτων 1) καὶ πλησίου τοῦ μηδογόν διπάτων 6 πολάρχους μέχρι τὴν μηδογόν 6 μέτρων. Τὸ ποδόσταυρον τῆς πρώτης ἀπό τὸν δύτη πετρεύεται εἰς τὴν δεσμάνιον 18 εἰναὶ τεθρυσμένον. Εἰς πλειστα ἀλάσματα τῶν πλευρῶν πολάρχους κοιλώματα πρὸς τὴν δεσμάνιαν, τὸ δε διακιδωτίμων τοῦ φόρτου πλατῶν ἀπό τοῦ δύτου Νο 1 ἔχει καταστραφῆ. Τὸ φόρτον καὶ τὸ Νο 1 κατεκλύσθησαν διλογράφες ἀπό τὰ δεσμάνια, τὸ δε δύτος Νο 2 κατά τὸ δύτη.

«Ηδη θα γίνῃ τηματική ἐκφράστωσις, ίνα διευκολύνθοδυν αἱ προσωριναὶ ἀποκεναὶ καὶ καταστὴν δυνατὴν ἡ φράξη τῶν ρυγμάτων, ἡ ἀντλήσις τῶν δύτων καὶ ἡ ρυμούλησις τοῦ πλοίου εἰς Πειραιᾶ. Η ἔκτασις τῶν δημητρίων ἀπαιτεῖται πεγαλῆην, δια τὰς δριτοτάκες ἀποκεναὶς, διπάνην, δὲν ἀποκεναὶται δὲ νά η ωραρίη τὸ σκάφος ὡς total loss. «Ηδη ἡ κυριωτέρα προσπάθεια στρέφεται εἰς τὴν δοσον τὸ δυνατὸν διεύρυνθησαν ἐκ Πειραιῶς εἰς Βάτικα τὰ σλέπια «Γεράσιμος» 650 τόνων καὶ «Ολυμπος» 850 τ., πρόσκειται δὲ νά προσληφθῆ καὶ τὸ σλέπι: «Βεργή 1000 τόνων.

Αἱ ἀρέματα: ηδη ἀράγασια: τὴν ἐκφροτάσσεων συνεχίζονται. Τὸ σκάφος ηδο ἀραμένον γόρω τῶν 15.000 λιρῶν, δὲ δέ ἀρέει τοῦ φορτού του κυριανίνται πέριξ τῶν 35.000 λιρῶν.

ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΕΙΣ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΛΟΙΑ

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

«Δημήτριος Παντελῆης». Εἰς τὸ προγούμενον τεῦχος μηδὲ ἀνεγράφαμεν ἐκτενῶς τὰ τῆς προσαράξεως καὶ ἐγκατατείψασις τοῦ φορτηγοῦ τούτου εἰς τὴν νησίδα Brava τοῦ Πραξίου Ακτωτηρίου. Συμπληρωματικῶς ἀλγήθησαν καὶ αἱ κατωτέρω λεπτομέρειαι: Μίαν ἡμέραν μετὰ τὴν προσαράξειν τοῦ πλοίου ἀνδρεῖς τινέστεροι τοῦ πληρώματος φοβηθήσαντες, διτεὶ δακτέλαις θεραπεύειν εἰς Brava, ἀλλὰ δε τὸ σκάφος παρέμεινεν δὲ πλοίαρχος κ. Εὐγενίδης δ' α'. μηχανικός, οἱ ἀξιωματικοί καὶ μερικοί ναῦται. Αἱ λιμενικαὶ ἀρχαι τῆς νήσου θεωρούν ἀδύνατον τὴν ἀνέλκυσιν καὶ πιστεύουσι, διτεὶ θάλασσας ἀπό τὴν πρώτην νέων τρικυμίαν.

«Ολύγον μετὰ τὴν προσαράξην, διάσυρματος τοῦ σκάφους διλαβεῖσθαις ἡγηρηστηθήσαν. Διά τὸ φορτούν πλάγης ἡ ἀπίστια τηνή συνεχίζειται: διέπλεσε τὴν έγγονη δραχώδη ἀκτήν τηλία, δὲν ἀγιόρειτον τὴν ζημίαν. Κατὰ νεώτερον τηλία, δὲν ἀγιόρειτον τὴν ζημίαν τηλίας τηλίας, δὲν ἀγιόρειτον τὴν ζημίαν τηλίας τηλίας τηλίας. Εἰς πλατώνια ρυμουλκοῦ παρὰ τὸ ναυάγιον, ἀπεθεώρησε τὸ σκάφος, ηδὲ θάλασσας τοῦ δύτου ἀμφανίζεται: ὡς ἔξης:

Τὸ δάθος τῶν υδάτων πέριξ τοῦ πλοίου ποικιλλεῖς ἀπό μιᾶς μέχρι τριῶν δρυγιών, δὲ δε οικείωσι συνεχίζεται: ὡς ἔξης:

νά συγκρατηθῇ ἀπὸ τὰς ἀντιλίας, λόγῳ τῆς εἰρήνητος τῶν εἰς τὰ ὑφαλά ζημιμού καὶ τῆς ἐκτάσεως τῶν προξενηθέντων κατὰ τὴν προσάραξιν ῥηγμάτων. Τὰ πρωραῖα κύτη ἔχουν κατακλυσθῇ ἀπὸ τὰ ὕδατα, διπλα εἰς τὸ μηχανοστάσιον ἔχουν φθάσει εἰς βύθος 6 ποδῶν. Αἱ ζημιές τῶν ὑφάλων ἐκτείνονται: καθ' ὅλον τὸ μῆκος τοῦ πλοίου, δὲ διπλός είναι δραχώδης.

"Η προσάραξης ἐκτείνεται: ἐπὶ τῷ 3)4 τοῦ μήκους τοῦ πλοίου, δὲ ἀνάλυσις θεωρεῖται προβληματική. Τὸ πλοίον μέ τὸν πρώτην θαλασσοτραχήν είναι καταδικασμένον νὰ διαλυθῇ ἀπὸ τὰ κύματα. Ἐπὶ τὸπον ἐφθασαν μαρικά 'Ισπανικά Ιστοφόρα, ἵνα παραλάβουν μέρος τοῦ γιανικού πορτού.

Τὴν 14ην Μαΐου ἡ θάλασσα μετετράπη εἰς τρικυμιώδη, δὲ πλοίαρχος οἱ ἀξιωματικοὶ καὶ οἱ ὑπόλοιποι ἀνδρες τοῦ πληρώματος ἀπειθάσθησαν, διότι ὑπῆρχε ἄμεσος κίνδυνος νὰ κοπῇ τὸ σκάφος εἰς δύο. Τὴν ἐπομένην δὲ πλοίαρχος κ. Εὐγενίδης ἀπέστειλεν εἰς τὸ Λονδίνον τὸ ἀκόλουθον τηλεγράφημα:

"Καὶ τὸ ὑπόλοιπον πλήρωμα ἀπειθάσθη, τὸ δὲ σκάφος παραμένει: ἔργον. 'Η κακοκαρία ἐμποδίζει τὴν προσέγγισιν μας εἰς τὸ ναυάγιον. 'Απὸ τῆς ἔγγυτάρας ἀκτῆς ἐπληγασθεῖσα σήμερον πρὸς τὸ πλοίον καὶ ἀντελήφθην, διότι ἡ κατάστασις τοῦ διαρκούσας τῆς νυκτὸς ἀλειφορέεσσε. Βραδύτερον ἀνάληθον πρός στιγμὴν ἀπὸ τοῦ πλοίου καὶ διαπιστώσας, διότι τὰ κύτη τῆς πρώτας, τὸ μηχανοστάσιον καὶ τὸ κρός μπρονκερ κατακλυσθησαν ἀπὸ τὰ ὕδατα. Τὸ σῶμα τοῦ πλοίου ἔραγμισε εἰς τὸ σημεῖον ἔνθα τερματίζεται: ἡ προσάραξης. Προφανῶς τὸ ὑπόλοιπον ἀπιπλέον τυμῆμα, ἀποτελοῦν νεκρὸν δάρος, διατέρεψε τὸν κίνδυνον νὰ ἀποκοπῇ καὶ δυθισθῇ. Αἱ παρειαὶ τῆς πρώτως ἔχουν καμφθῆ πρὸς ἔσω. Τὰ διαμερίσματα τοῦ πληρώματος κατεστράφησαν, ἐνῷ οἱ θάλαμοι τῶν ἀξιωματικῶν διατηροῦνται ἀνέπαφοι. Καὶ διὰ τὸ πορτίον μικρὰ ἀλπίς διασώσεως ὑφίσταται, θὰ καταβληθῇ δὲ προσπάθεια νὰ ἔσχαθον οἱ ὑπάρχοντες εἰς τὰ κύτη 12 τόννων εἰδῶν τοῦ γενικοῦ ἐμπορίου. Καιροῦ ἐπιτρέποντος θὰ ἀνέρχωνται καθ' ἔκαστην ἐπὶ τοῦ ναυαγίου.'

"Αφ' ἑτέρου δὲ ἀντιπρόσωπος τοῦ Λόνδη κ. Fogo, διεβίβεσσεν εἰς τὰς Ἀγγλικὰς Ασφαλείας τὸ κατωτέρω τηλεγράφημα: «Τό ἀπὸ π. ἀημ. Παντελῆς ἔγκυτατείσθη δλοσοχερῶς ἀπὸ τὸ πλήρωμα τοῦ. Τῷ φροντίδι μου ἀπέστειλα ἐπὶ τοῦ πλοίου φύλακα, ὥπως ἐμποδίσῃ ἐνδεχομένη ἀπορρομήν ἀτάκτων ἐκ τοῦ θαλασσοῦ πληθυσμοῦ πρὸς λαρυρχαγών τοῦ πλοίου. Τὸ ἔδιον συμβούλιον ἐπὶ τῶν ναυαγικῶν περιστών τὸ πλοίον, ἀπεφάνη, διότι ὅτι ἀποβῆ δλική ἀπώλεια. Κρατεῖ ἁνταῦθις ἡ γνώμη, διότι ἔνδεικνυται: ἡ ζήτησις προσφορῶν διὰ τὴν πώλησιν πλοίου καὶ πορτίου, ὡς ἔστιν καὶ εὑρίσκονται».

Νωτέρω ἀναφορά τοῦ ἀντιπρόσωπου τοῦ Λόνδη, μεταβάντος καὶ πάλιν παρὰ τὸ ναυαγισμένον πλοίον, ἀναφέρει διότι, ἔζητησε παρὰ τοῦ λιμενάρχου τῆς νήσου Brava, νὰ ἀποφανθῇ καὶ οὗτος περὶ τῆς θίσεως τοῦ πλοίου. Πράγματι δὲ λιμενάρχης ἔγνωμοδέπτησαν διότι δυνατόν νὰ ἐπιτευχθῇ ἡ ἀνέλκυση τοῦ πλοίου, ἐνῷ δλαι αἱ προσποκτούμενοι συνθήκαι ἀποβάθσιν εὑνοῖκει.

"Εάν, δηλαδή, τὸ πρυμναῖον κατάστρωμα δὲν ἀνασκηνωθῇ ἔτι πλέον, ἐάν δὲν ἀποκοπῇ τὸ σκάφος ἐάν ἐπικρατήσῃ καλοκαιρία καὶ ἐάν καταστῇ δυνατή ἡ ἐλάφρυνσις τῶν πρυμναίων κυτῶν του, τότε θὰ ἀνελκυσθῇ. Πάντως τὰ ἔξοδα θὰ ὑπερβαίνουν τὰ 2)3 τῆς δλῆς ἀξίας τοῦ πλοίου, η δὲ διάσωσις τημήματος τοῦ πορτίου δὲν θὰ καλύψῃ τὰς ἀπαιτηθησμένας διά τὴν ἐκφότωσιν δαπάνας.

"Η τελευταία τέλος λεπτομερής ἀναφορά τοῦ ἀντιπρόσωπου τοῦ Λόνδη η τηλεγράφηματα ἔχει 'Άγιου Βικεντίου εἰς τὸ Λονδίνον τὴν 21ην Μαΐου περιέχει τὰ ἀκόλουθα:

"Ο 'Δημ. Παντελῆς' ἔχει ἀνοικεῖται εἰς τὴν BA. ἀκραν τῆς νησίδος Cima τοῦ συμπλέγματος Brava. Η πρώτα του είναι ἐστραμένη πρὸς 70ο Cima, τὸ σκάφος κάθηται: ἐπὶ βραχώδους βυθοῦ ἀπὸ τῆς πρώτας μέχρι τοῦ κρόδ-μπονικού καὶ εἰς ἀπόστασιν 90 ποδῶν ἀπὸ τῆς ἀκτῆς, εἰς βάθος 60δ-των 3-4 δρυγιών ἐν τῆς δεξιας πλευρᾶς καὶ 5-7 δρυγιών ἐκ τῆς ἀριστερᾶς πλευρᾶς.

"Ἀποτέλεσμα τῆς προσαράξεως ὑπῆρχεν, διότι τὰ ὑφαλά ὑπέστησαν σειράν σοβάρων ρηγμάτων, πιστεύεται: δέ διότι ἐθραύσθησαν καὶ μερικοὶ νορείς τοῦ κύτου No 1, διότι: εἰς βράχος ἔχει εἰσδύσεις ἐντός τοῦ πλοίου. Τὰ ὑφαλά ἀπὸ τοῦ λεβήταστού μέχρι τῆς πρύμνης είναι ἀνέπαφα. Αἱ μηχαναί καὶ οἱ λέβητες εἰργάσθησαν ἐπὶ 12 ώρας μετά τὴν προσάραξην, τὰ δὲ ὕδατα ἐν τῷ μηχανοστάσιο ἔχουν φθάσει μόνον τοὺς 6 πόδας, διότι αἱ στεγαναὶ θύραι τοῦ διαχωρίσματος δὲν ἔχουν κλεισθῆ καλῶς.

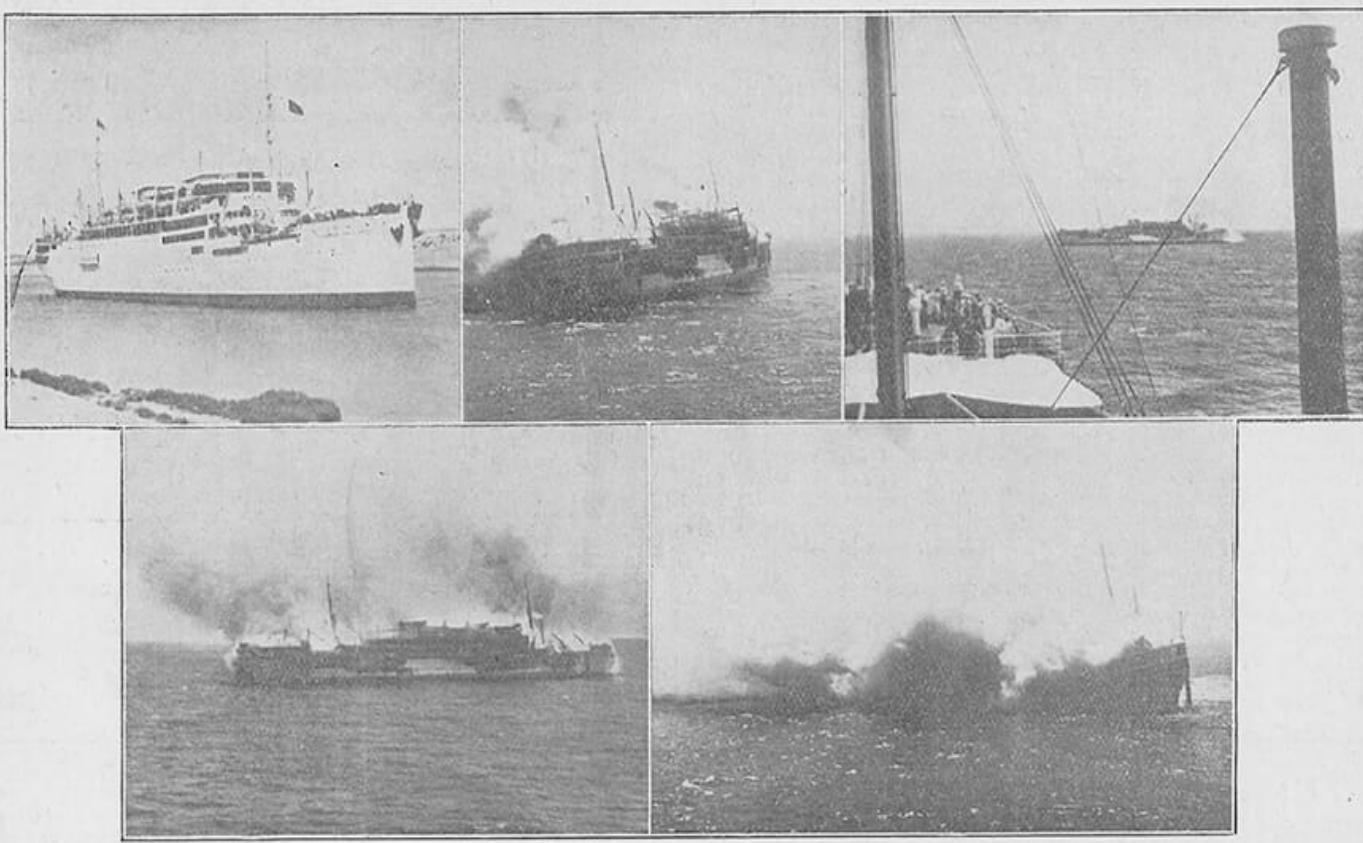
"Τὸ σκάφος οὐδὲλως κινεῖται, διότι ἔχει στερρῶς ἐνσφηνωθῇ ἐπὶ τῶν βράχων, εἰναι δὲ ζήτημα ἔναν δικιανισμός του φθάνει, τὴν μίαν μοίραν. Διά να δελτιωθῇ κάπως η θάτις τοῦ πλοίου ἀπαιτεῖται νὰ προσθεθῇ ἀσφαλής ἀπὸ τὴν δεξιάν πλευράν, νὰ ἐκφορτωθῇ κατά τὸ δυνατόν, νὰ ἐπισκευασθῇ τὸ κύτος No 2 η νὰ πληρωθεῖσιν διδάσκαλος τὸ μηχανοστάσιον καὶ τὸ λεβήταστόν. Καὶ τούτους, νὰ κατατίθωσι δὲ στεγανά τὸ μηχανοστάσιον καὶ τὸ λεβήταστόν. Εἴναι ταντικά περιπτώσεις θὰ κοπῇ εἰς δύο». (Μαΐου 14-21)

"Πάνος». Επιθεωρήθησε τὸ τούτον τούτον μὲ πιστοποιητικὸν ναυαπλίον ἀπέπλευτος διὰ τὸν προορισμόν του. (Μαΐου 14)

"Μαρουσιώ Κουλούνθρου». Κατέπλευσεν εἰς τὸ Πόρτ Σατδ, δὲ πλοιαρχός του ἀνέφερεν εἰς τὰς ἀρχὰς, διότι τὸ σκάφος κατά τὴν διάρκειαν τοῦ ταξιδίου τοῦ προσοήραξεν ἐλαφρώς ἀνελκυσθέντας ἄνευ δυοθείας. Δύτης ἔζητας τὰ ὑφαλά, δὲ δὲ ἀντιπρόσωπος τοῦ Λόνδη ἐπεθεώραξε τὸ σκάφος. Ζημίαι ἀξιόλογοι δὲν εὑρέθησαν παρὰ μόνον εἰς ἔνα ἔξαρτημα τῆς ἀντλίας τοῦ πειπαρίου. Η γενομένη δυθομέτρησις τῶν τάνκων τοῦ πλοίου ἀπέδειξεν, διότι οὐδεμία διαρροή εἰς κατά σημειούθαι.

"Χαράλαμπος». Καθ' ὅν χρόνον ἀπέπλευσεν ἐκ Μαρικούνπολεώς διὰ Πειραιῶν μὲ πορτίον γιανθράκων, ἀπέθανεν αἰφνιδίως δὲ δ'. μηχανικός Γ. Καθύκορης. Τὸ σκάφος ἀπέκτησεν εἰς Μαρικούνπολιν ἀπεβίβεσσε τὴν σορόν τοῦ θυνόντος μηχανικοῦ, οὐτινος δὲ κηδεία ἐγένετο εἰς Μαρικούνπολιν. 'Ακολούθως τὸ φορτηγόν ἴσσουνέχει τὸ ταξίδιόν του διὰ Πειραιᾶ.

ΑΠΟ ΤΗΝ ΤΡΑΓΩΔΙΑΝ ΤΟΥ „GEORGES PHILIPPAR“



Αἱ ἀνωτέρω φωτογραφίαι τῆς δραματικῆς ἀποτεφρώσεως παρὰ τὰς ἀκτὰς τῆς Ιταλικῆς Σομαλίας τοῦ νεοτεύκτου Γαλλικοῦ ὑπερωκεανίου "Georges Philippas", ἐλήφθησαν ἀπὸ τὸ σπεῦσαν ἐκ τῶν πρώτων εἰς βοήθειαν Ιαπωνικὸν λάινερ "Hakone Maru", ἐξησφαλίσθησαν δέ διὰ τὰ «Ναυτικά Χρονικά» ἀπὸ τὸν κ. Βεντιάδην κατὰ τὴν έκπληξην τοῦ πλοίου. "Α τω: Τὸ μοιραίον ὑπερωκεάνιον διερχόμενον διὰ πρώτην καὶ τελευταίαν φοράν τὴν διώργυνα τοῦ Σονέκ κατὰ τὸ πρός την "Απω Ανατολήν ταξίδιόν του. Δύο φάσεις τῆς πυρκαϊᾶς ἀπὸ τὸ "Hakone Maru,. Κά τω: Τὸ Τζωρτζ Φιλιππάρ" ἐν μέσῳ τῶν φλογῶν βυθιζόμενον.

«Κ. Χατζηπατέρας». Ή τελευταίχις άνωφορά ἐξ Πατρικής διὰ τὸ φορτηγόν τοῦτο, ζανγγάλλει, διά τὸ πλοῖον ἀπᾶξ διαική ἀπώλεια, διότι διαρκούσῃς μᾶς σρούρης Θαλασσοταρχῆς ἑκόπη εἰς δύο. Ο πλοιαρχὸς καὶ τὸ πλήρωμα, οἰνας εἰχόν ἔγκαττάλειψεις τὸ πλοῖον, ἕφθασαν εἰς Πειραιὰ δηλώσαντες, διά τὴς ἀπόρροια πουνῆς διμιχλῆς, ἣ δὲ ἐπιδίνωσις καὶ ἔγκαττάλειψεις τῷ σκάφῳ, ἀποτέλεσμα τῆς ἐπικρατησάσης κατὰ τὰς ἀκολούθους ημέρας σρούρης τρικυμίας.

(Ματου 10-18)

«Μαργαρίταν. Καὶ» ἡ εἰχόμεν ἀναγράψει εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχος μαζεύοντος τὸ διάσπασμα τοῦ Βραχίου εἶχε προσαρξῆσει εἰς τὸν δούμαν, ἀνάλκωσθε δραδύτερον. Τὸ πλοῖον ἐπιβεβρήσθη εἰς τὴν Βραχίων, δύον καὶ θύ βαθειούσα ποταμοῦ ή πλέον σεβάρη λίμνη του. Κατὰ τὴν ἔκθεσην τοῦ πλοιάρχου διὰ τὸ δυστύχημα, διανεικάσθηκε τὸ σκάφος ἀνέπλευτος τὸν δούμαν συνήγνησαν δυσκολίας εἰς τὴν καρπῆν τῆς Τούλητος παραχωρήθεν ἀπό ισχυρὸν τὸ ρεῦμα ἐκπόησαν ἀλληλοιδιαδόχους εἰς ἄμφοτέρους τὰς δύον τὸν ποταμοῦ μεταξὺ τῶν χιλιομέτρων 89 καὶ 39. Τῇ δονήσει παπεύσαντος γρυμούλκου ἀνειλκύσθη τὸ πλοῖον καὶ ἔρρυμαλκύθη μέχρι τῆς θέσεως Coto Pisica τῷ 76ον χιλιομέτρου. Κατὰ τὴν προσάρξειν ἀπώλεσε τὸ σκάφος τὴν ἀριστεράν του δύκυρον καὶ ὑπέστη λητός εἰς τὴν πρύμνην.

(Ματου 18)

«Μεμάρη». Κατέπλευσεν εἰς Λάς Πάλμας μὲς Ἑλλειφίν μπανκρες, διὰ νὰ φθάσῃ δὲ Ἇως τὸν λιμένα αὐτὸν ἐχρησιμοποίησε εὑλείαν ἀποσπαθίεσαν ἀπὸ δέσφορα ἔσπαρτήματα τοῦ πλοίου.

(Ματου 18)

«Γέρων—Καρράρας». Μετὰ τὴν τελευταίαν περιπέτειάν του, καθ' ἡ περιπλανάτο ἀκυρέρηντον καὶ ἔρημον πληρώματος εἰς τὸν Ειρηνικὸν ωκεανόν, διοτι συγκρουσθέντες τὸ σπέσαν νὰ τὸ ρυμουλήγησε Χιλιανὸν ἀπὸ *«Antarctico*

εἶχε προσομοιώθη εἰς *Magallanes*.

(Ματου 19)

«Εὐγενία Σ. Εμπειρίκου». Κατευθυνόμενον ἐκ Γκάλιθεστον εἰς Πειραιὰ ἀνέφερε τὴν 19ην Μαΐου διὰ τὸ δύσματον του, διὰ τὸ συνήγνησην εἰς τὸν Ατλαντικὸν ωκεανόν καὶ εἰς θέσιν πλάτους 30—28Β. καὶ μήκους 62—40Δ. ἐγκαταλειμμένην τὴν *Άμερικανήν* σκούναν *(John and Mary)*. Τὸ πλοῖον σταθμεύσαν κατεδίβασε μίαν λέμβον του διὰ νὰ προσεγγίσῃ τὴν σκουνάν, λόγῳ διωρᾶ τὸν κυριατισμόν ἢ λέμβος ἀνετράπη, οἱ δὲ πιθανοντας ταύτης εὑρθησαν εἰς τὴν θάλασσαν. Μετὰ σύντονον προσπάθειαν οἱ τὴν θαλάσσην ἀνθρες τοῦ πληρώματος τῆς *Εὐγενίας Σ. Εμπειρίκου* ἀνεσύρθησαν σωσιοί, ἢ λέμβος διωρᾶ πετεστράφη. Τὸ σκάφος ἐλιχθύν καταλλήλως ἐπλησίασε τὴν σκουνάν καὶ πειθέν, διὰ τὸ οἰδείς εὑρίσκετο ἐπ' αὐτῆς ἔξικολούθησε τὸν πλοῦν του. Κατὰ ναύτερον παθεῖται *Horta* τῶν Αζορῶν ἀπεβίθησε διὰ πειθέματα.

(Ματου 19—23)

«Θεοφανώ». Κατὰ τὸν ἀπόπλουν του ἐπὶ *Οράν* ἀκτύπησε τὸ πηδάλιόν του ἐπὶ τὴς πρωματίας. Τὸ πλοῖον ἀναχωρήσαν ἀπανέπλευσε μετά τινας ώρας εἰς τὸ *Οράν*, ἵνα ἐπισκευάσῃ τὸ πηδάλιόν του, διόπειτα κατὰ τὴν πρόσκρουσιν ἔβλαψῃ.

«Αριὰ τῷ ἀπανάπλω εἰς *Οράν*, εἰς δύτης, ἐπιθεωρήσας τὸ πηδάλιόν του δέν εἵρεται Κηνιάτις, ἀντιπρόσωπος διωρᾶ τοῦ Λόρδου γενομένην ἐπιθεωρήσῃς ἐπεριτωθῆ. Κατὰ τὴν συνταχθεῖσαν ἀκθεσίν πρέπει νὰ ἀνενενθῆται 48 ἔλασματα τοῦ πλοίου, ἅπτον διὰ νὰ ἐπειχθύωσῃ πρός ἐπίσκεψήν καὶ ἀλλα 23 νὰ ἐπισκευασθῶσιν ἐπιτοπίος. Ἔπιστης συνιστάται ἢ ἐπισκευὴ μερικῶν νομέων καὶ ἡ ἑστατικὴ ἐπίσκεψη τῷ ἀπίτροποι διώντων ἐπὶ μήκους 180 ποδῶν. Εἴτε τὰ τάνκες τοῦ δρυμάτος χρήσουν ἐπίσκεψης εἰς τὰς ἀνω δύφεις των 52 ἔλασματα, καθώς καὶ τινες σύνδεσμοι. Τὸ διλινά διαχωρίστωτα τῶν κυτῶν, κατὰ μέρα μέρος θὰ ἀνανεωθοῦν, ἵστος διὰ τὸ στρφάλον τοῦ σύρατού ἀδενοῦς. Αἱ μηχαναὶ θὰ ἀνανεωθοῦν, τῷ διὰ στρφάλον τοῦ σύρατού ἀδενοῦς. Αἱ μηχαναὶ θὰ γίνουν εἰς τὸ τενναλ, τὴν καπνοδόχουν καὶ εἰς διάφορα ἑστατηκαὶ αὐτῆς ἐκρήτηκαν. Τὸ κατάστρωμα θὰ ἐπισκευασθῇ εἰς εὐρείες κλίμακας. Τὸ σκάφος θὰ ἐριθαισθῇ ἀκόμη μὲ τέσσαρας νέας λέμβους μὲ ποσότητα συρματοσχεῖν τοὺς μίαν δγυράν, εἰς ἀντικαταστάσιν σχετικῶν ἀπολεισμῶν του.

(Ματου 21)

«Λέανδρος». Εἰς Πατρική μὲς ζημιές ἀπὸ τὴν εἰς Βόσporon τελευταίαν προσάρξειν τού. Ή παρὰ τοῦ ἀντιπροσώπου τοῦ Λόρδου γενομένην ἐπιθεωρήσῃς ἐπεριτωθῆ. Κατὰ τὴν συνταχθεῖσαν ἀκθεσίν πρέπει νὰ ἀνενενθῆται 48 ἔλασματα τοῦ πλοίου, ἅπτον διὰ νὰ ἐπειχθύωσῃ πρός ἐπίσκεψήν καὶ ἀλλα 23 νὰ ἐπισκευασθῶσιν ἐπιτοπίος. Ἔπιστης συνιστάται ἢ ἐπισκευὴ μερικῶν νομέων καὶ ἡ ἑστατικὴ ἐπίσκεψη τῷ ἀπίτροποι διώντων ἐπὶ μήκους 180 ποδῶν. Εἴτε τὰ τάνκες τοῦ δρυμάτος χρήσουν ἐπίσκεψης εἰς τὰς ἀνω δύφεις των 52 ἔλασματα, καθώς καὶ τινες σύνδεσμοι. Τὸ διλινά διαχωρίστωτα τῶν κυτῶν, κατὰ μέρα μέρος θὰ ἀνανεωθοῦν, ἵστος διὰ τὸ στρφάλον τοῦ σύρατού ἀδενοῦς. Αἱ μηχαναὶ θὰ γίνουν εἰς τὸ τενναλ, τὴν καπνοδόχουν καὶ εἰς διάφορα ἑστατηκαὶ αὐτῆς ἐκρήτηκαν. Τὸ κατάστρωμα θὰ ἐπισκευασθῇ εἰς εὐρείες κλίμακας. Τὸ σκάφος θὰ ἐριθαισθῇ ἀκόμη μὲ τέσσαρας νέας λέμβους μὲ ποσότητα συρματοσχεῖν τοὺς μίαν δγυράν, εἰς ἀντικαταστάσιν σχετικῶν ἀπολεισμῶν του.

(Ματου 21—23)

«Χρυσή». Αγγέλλεται ἐκ Μαλάγας, διά τὸν ἀδελφὸν τοῦ ποταμοῦ Πλέατ. Ηδη αὐτὸς προσάρξειν καὶ τὰ ἀπό:

“Valparaiso,, Xilitlán, “Trsat,, Γιουγκοσλαβίκων καὶ “Keret,, Νορδιγκόν.

Μέ την πλατύτερων τόσων τὸ *Έλληνηκόν*, δυον καὶ τὰ τρία ἀλλα φορτηγά της τόσων τοῦ Λόρδου διά τὰς δέσποιντος ἀπωλειαίς πλοίων τοῦ πλέατον των.

(Ματου 21—23)

«Μ. Μ. Μαρήσης. Έκ Μαύρης Θαλάσσης διά *Άμβοργον* ἀπόδεσεν εἰς *Nieuwediep*, ἄγγις τοῦ *Άμστερτηκου*, μὲ Ἑλλειφίν γαϊανθράκων καὶ ἀπώλειαν μᾶς ἀγκύρας του.

(Ματου 25)

ΑΙ ΑΠΩΛΕΙΑΙ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΤΑ ΤΟΝ ΜΗΝΑ ΑΠΡΙΛΙΟΝ

Τὴν 24ην Μαΐου ἐδημοσιεύθη ἐν Λογδίνῳ ἡ στατιστικὴ τῆς ὑπηρεσίας τοῦ Λόρδου ἀπέτικας ἀπωλειαίς πλοίων καὶ τὰς μερικάς ἀπωλειαίς πλοίων καὶ αἴτιες ἀσημειώθησαν εἰς τὴν Παγκόσμιον *Έμπορικην Ναυτιλίαν* κατὰ τὸν μήνα *Απρίλιον*. Οὕτω, αἱ δέσποιντος ἀπώλειαι ἀνηλθούν εἰς 9 ἀτμόπλοια 16.509 τόννων γκρός, ἔναγτι 5

πλοίων 11.324 τ. γκρός τοῦ *Άπριλίου 1931* καὶ 14 πλοίων 39.968 τ. τοῦ *Άπριλίου 1930*. Αἱ ἀπώλειαι αἱ αὗται κατανέμονται εἰς τὰς κατωτέρω σημαίας:

Γερμανικὰ 1 τ. γκρός	1.104	Ισπανικὰ 1 τ. γκρός	2.376
Όλλανδικὰ 1 »	545	Σουηδικὰ 1 »	1.578
Ιταλικὰ 1 »	734	Δεττονικὰ 1 »	2.527
Παρωνικὰ 2 »	5.999	Κινεζικὰ 1 »	1.646

Σύνολον διάτικῶν ἀπωλειῶν *Άπριλίου*: 9 16.509

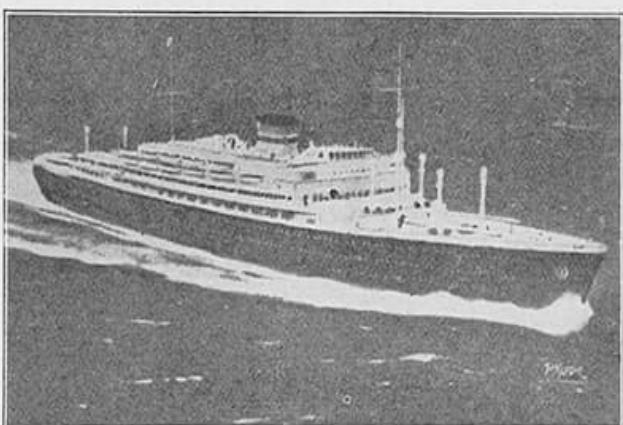
Κατ' *Άπριλίον* οὐδέν *Έλληνηκόν πλοιον* ἀπωλέσθη ἐφέτος, ώς καὶ κατὰ τὰ δύο προηγούμενα ἔτη.

Μερικαὶ ἀδερφίαι ἐσημειώθησαν κατὰ τὸν *Άπριλίον* 399 ἔναγτι 432 τοῦ *Άπριλίου 1931*, ἔναγτι 549 τοῦ *Άπριλίου 1930* καὶ 645 τοῦ 1929. Τέλος αἱ δέσποιντος πλοίων κατανέμονται, ώς ἔξῆς:

Ζημιάι πλοίων συνεπείᾳ τρικυμίας	23
Ναυάγια καὶ ἔγκαττάλειψεις	2
Συνεπείᾳ προσαρξέως	84
Λόγῳ συγκρούσεως ἢ προσκρούσ. πλοίων	107
Πυρκαϊαὶ καὶ ἔκρηξεις	23
Εἰς ἄγγοιαν (αἴτανδροι ἀπώλειαι)	—
Βλάδια: μηχανῶν, δέσμον καὶ πηδαλίου	61
Ἐκ παντοίων ἀλλων αἰτιῶν	99

Σύνολον ἀδερφίων *Άπριλίου*: 399

ΔΙΑ ΤΟ ΓΟΥΤΡΟΝ ΤΗΣ ΙΤΑΛΙΚΗΣ ΣΗΜΑΙΑΣ



Τὸ μότορον *Eridania* τῆς Κόζουλιτς

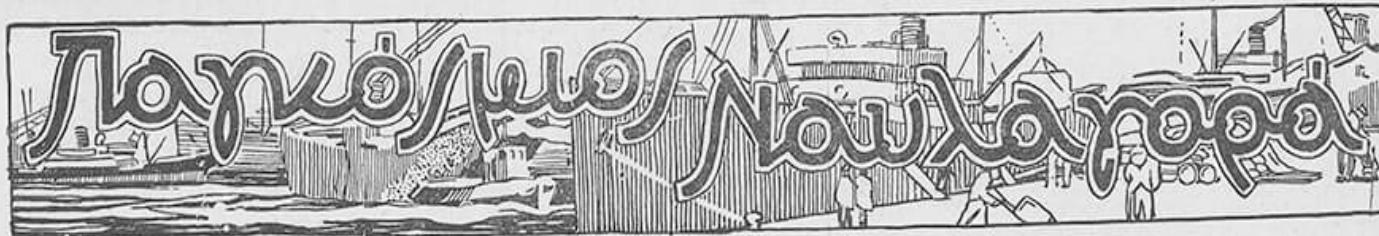
Εἰς τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Μομφαλκόνε συνεχίζεται: μετὰ πάσης δραστηριότητος ἡ συμπλήρωσις τοῦ νέου μότοροςπ *Neptunia* τῆς ἀτμοπλοΐας *Κέζουλιτς*, διόπειτα τὸν ὑπὸ κατασκευὴν ἀδελφοῦ μότοροςπ *Eridania*, προορίζεται: διὰ τὴν ταχείαν γρυπμήν Τεργέστης—Μπουένος μὲ διαμέσους προσεγγίσεις εἰς Σπλαχτον, Ηπέρτα, Νεάπολιν, Γιρκαλτάρο, Περγαμπούκον, Μπάχιαν, Ρίον Ιννέρον, Σάντος, Ρίο Γκράντε ντὸ Σούλ καὶ Μοντεβίδεο. Τὸ *Neptunia* ἀρχεῖται: τῶν πλόων του τὴν δηγὴν *Άτλαντικὸν ωκεανὸν* ἀπὸ Γιρκαλτάρο μέχρι: τοῦ λιμένος τοῦ Περγαμπούκον εἰς διάστημα ἐπτὰ ημέρων.

ΗΝΩΜ. ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ

· Η ἀποπεράτωσις τοῦ *Manhattan* ·

Τὸ μέγιστον τῶν ἐν *Άμερικῃ ναυπηγηθέντων* μέχρι σήμερον σκαφῶν, τὸ ὑπερακεάνιον *Manhattan* 30.000 τ. γκρός καὶ δέσμια 10.000.000 δολαρίων, προορίζεται: τὸν πλέον γραμμήν Νέας Γέρας—Ερώπης καὶ συμπληρώσαντον ἥδη εἰς τὰ ναυπηγεῖα τῆς *New York Shipbuilding Co*, δὲν πρόκειται νὰ τεθῇ εἰς ὑπηρεσίαν κατὰ τὸν ἀρχαίμενον μῆνα Ιούνιον, διόπειτα ἡρακίους ἀπό την πρόσκρουση τοῦ προθεμότον, ηγετών.

· Η ἀπειδάνωσις αὐτὴν προήλθεν ἀπὸ τινας ἀποφασισθεῖσας τὴν τελευταίαν στιγμὴν τροποποιήσεις τοῦ σκάφους. Οὕτω κατὰ τὴν γενομένην ἐπιθέρησην προεκριθῆσαν δριμεῖσταις σφιληστρατεῖαι βελτιώσασι εἰς τὰ διαμερίσματα τῶν λουτρῶν, εἰς τὴν δεράτων τοῦ μπάτο καὶ εἰς τὸ ἀντὶ τοῦ πρύμνη κατάστρωμα περιπάτου. Διὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῶν ἀνδρών γκαϊανθράκων καὶ συμπληρώσασιν ἔγκητησαν τὰ ναυπηγεῖα πιστώσαν χρόνον 30 ημερῶν, ἡ *United States Lines* διάλογος 45 ημερῶν.



ΓΕΝΙΚΗ Η ΕΚΠΤΩΣΙΣ ΤΩΝ ΤΙΜΩΝ

Ο κατά το παρελθόν 15θήμερον τόνος της διεθνούς ναυλαγορᾶς διήπετο από την κατιούσαν πορείαν τῶν τιμῶν τῶν ναύλων εἰς σημείον καταστρεπτικὸν καὶ ἀπογοητευτικόν. Ή πτώσις αὕτη δὲν περιωρίσθη μόνον εἰς ώρασμένας ἀγοράς, ἀλλ᾽ ἐπεξετάθη πρὸς ἀπόκας σχεδόν, λίαν δὲ ἀξιοσημειώτος ὑπῆρξε διὰ τὴν κυριωτέρην ἀγοράν, τοῦ Πλέιτ. Τὰ κενὰ καὶ ἀναύλωτα πρὸς τὰ ἔκει συρρέοντα φορτηγά ἐδημιουργήσαν καὶ πάλιν τοικύνην πίεσιν, ὥστε μὲ τὴν ἐλαχίστην ἀνακοπὴν τῆς ζήτησεως αἱ τιμαὶ νὰ κατέλθουν τόσον σοβαρῶς.

Πλεῖστοι πλοιοκτῆται, ἔχοντες τὰ σκάφη τῶν ἀναύλωτα εἰς τὸ Πλέιτ, προετίμησαν τὸ δέσμιον αὐτῶν καὶ παρὰ τὸ διὰ τὴν 20ῆς Μαΐου ζωηροτέρα ἥρχισεν ἡ ζήτησις χωρητικότητος, οὐδὲ μίαν ἀποχῶς ἔσχεν αὕτη ἵκκοντοικήτην ἐπίδροσιν ἐπὶ τῶν χαμηλῶν τιμῶν. Η διαθέσιμος χωρητικότης διὰ τὸ Πλέιτ ὑπολογίζεται εἰς 700.000 τόνους μέχρι: τῆς 20ῆς Ιουνίου, ἐπλίζεται δέ, διὰ τὸ λόγω τῆς ἐκπτώσεως τῶν τιμῶν θὰ ἀνακοπῇ τὸ φεῦμα τῆς πρὸς τὸ Πλέιτ περιπτέρου ἐκκινήσεως καὶ ἀλλων σκυφῶν ἐξ Ἀγγλίας καὶ Κόντινεντ. Πάντως ἡ πίεσις τοικύνης χωρητικότητος ἐπὶ τῆς ἀγορᾶς τῆς Ἀργεντινῆς εἶναι ἀρκετὰ σοβαρά, ἐνῷ ὅπο δικαλέσσεις συνθήκας ἡ ποσότης αὕτη δὲν ἔτοι ἀσυνήθης.

Εἰς τὴν Βόρεον Ἀμερικὴν ἡ αὐτὴ κατάστασις τῆς ἀπραξίας ἐξηκολούθησε. Η ζήτησις σκυφῶν ὑπῆρξε πιωχοτάτη, οἱ δὲ ναύλωται εὐχερέστατα τὸ γένοντον γὰρ ἵκκοντοικῶσι τὰς τρεχούσας ἀνάγκας τῶν. Διὰ ζαχάρεις ἐκ Κούρδης ὑπῆρχε ποιά τις ἐργασία, ἀλλὰ καὶ ἔκει ὁ αὐτὸς τόνος τῆς ἐκπτώσεως τῶν τιμῶν ἐσημειώθη.

Η ἀγορά τῆς Αὐστραλίας παρεῖχε μίαν μετρίαν ἐργασίαν, μὲ σοβαρά δημος χαλαρότητα τῶν τιμῶν, τὸ αὐτὸ δὲ συνέδη καὶ διὰ τὰς ἐξ "Απω" Ἀνατολῆς φορτωτές, λόγω τῆς πρὸς τὰ ἔκει κατευθύνσεως πολλῶν πλοίων μὲ σιτηρὰ διὰ Βλαδιβοστόκ, ἀναζητούντων διπωσδήποτε ναύλων ἐπιστροφῆς.

Ο γενικὸς οὗτος μαρχαριδὸς εἶναι ἀνακριψιδήτητον, διὰ θέλει: ἐπιδρόσει: ἐπὶ τῆς καθόλου θέσεως τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας. Πολλὰ σκάφη παρωπλισθησαν ἥδη, ἡ δὲ κατάστασις τῆς κρίσεως διημέραι δέχεται.

Αἱ τιμαὶ τῶν ναύλων ἀνὰ τοὺς διαφόρους τομεῖς εἰχον ὡς κάτωθι:

Πλέιτ: Απὸ ήμέρας εἰς ήμέραν αἱ τιμαὶ χαλαρούμεναι: ἔφθασαν κατὰ τὰς ἀρχὰς τοῦ γ'. 10^ημέρου τοῦ Μαΐου εἰς ἐπίπεδα πνυκιοῦ. Πλοίον μετρίας χωρητικότητος ἐναυλώθη διὰ φόρτωσιν τέλους Μαΐου εἰς τὰ 13)6 ἀπὸ Μπάχιαν Μπλάγκην δι: "Αμβέρσαν καὶ ἔτερον 7500 τ. εἰς τὰ 16)6 ἀπὸ Σὰν Λορέντζο δι: "Αγγλίαν—Χάρρην—Αμβούργον, φόρτωσιν 15—30 Ιουνίου. Διὰ Δκνίαν 17)9 ἀρχὴν Ιουνίου, ἀπὸ δὲ Νεκότσεα 14)6 δι: "Αμβέρσαν—Ρόττερνταμ—Αμβούργον.

Περὶ τὰ τέλη τοῦ μηνὸς ἐπληρώθησαν 17)3 διὰ μικρὰ πλοῖα ἀπὸ Σὰν Λορέντζο δι: "Αγγλίαν—Κόντινεντ, φόρτωσιν τέλη Ιουνίου—ἀρχὴς Ιουλίου καὶ διὰ μέτρα σκάφη. 17)1)1)2 διὰ Σκανδιναվίαν, μὲ ἀμεσον φόρτωσιν, 16)6 διὰ Δανίαν, Ιούνιον.

Βόρ. Αμερική: "Εκ Μόντρεαλ ἐγένετο δεκτὸς δὲ ναύλος τῶν 7)1)2 σὲντς κατὰ 100 λίθρας δι: "Αμβέρσαν—Ρόττερνταμ, φόρτωσιν Μάϊου, 7 σὲντς διὰ Ρόττερνταμ καὶ 10 σὲντς διὰ Μασσαλίαν—Γένοβαν. Αἱ ζαχάρεις τοῦ Σὰν Ντομίγκο ἐσημειώντο εἰς τὰ 13)—δι: "Αγγλίαν—Κόντινεντ καὶ ἔφθασαν ἔως 14)—μὲ φορτηγές Ιουνίου—Ιουλίου. Οἱ ναύλοι τοῦ Βορ. Εἰρηνικοῦ κατήλθον εἰς τὰ 20)—δι: "Αγγλίαν—Κόντινεντ.

Αὐστραλία: Αἱ τιμαὶ διὰ μεταφορὰν γεννημάτων ὑπέστησαν καὶ αὐταὶ σημαντικὴν ἔκπτωσιν. "Απὸ Σίδνεϋ δι: "Αγγλίαν ἐπληρώθησαν 21)6 διὰ σίτου εἰς χύμα. "Απὸ Νοτίους λιμένας 23)6, ἔως 25)—φορτωσιν Ιουλίου, δι: "Αγγλίαν—Κόντινεντ, τὰς τε-

λευταίας δημος ἡμέρας ἀτμόπλοιον ἐδέχθη σελ. 22)6 διὰ φόριωσιν Ιουνίου—Ιουλίου, ἀπὸ Δυτικοὺς λιμένας δι: "Αγγλίαν. Σημειωτέον, διὰ τὸ πλοίον τοῦτο θὰ κατευθυνθῇ κενὸν ἐκ Βομβάνης εἰς τὸν λιμένα τῆς φορτωσεως.

"Απὸ τὰς λοιπὰς ἀγορὰς τῆς "Απω" Ἀνατολῆς, πλήρης ἡ ἀπραξία. "Απὸ Ιάβην διὰ ζαχάρεις ἐκλείσθησαν σκάφη εἰς τὰ 20)—διὰ Μεσόγειον—"Αγγλίαν—Κόντινεντ, φόρτωσις Ιουλίου.

Μεσόγειος: Ζωηρὰ ὑπῆρξεν ἡ ζήτησις μεταλλευμάτων ἐκ τῆς Βορ. Αφρικῆς, ἐκλείσθησαν δὲ ἀρκετὰ ἀτμόπλοια, καθὼς καὶ ἐκ Θύνικης 5500—6000 τ. εἰς τὰ 6)9 δι: "Αμβέρσαν. Αἱ ἀγοραὶ Δουνάβεως καὶ Μαύρης Θαλάσσης μὲ εὔλειψιν ἐγδιαφέροντος.

ΤΑ ΝΑΥΛΩΘΕΝΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ

Αἱ κυριώτεραι ναυλάσεις Ἐλληνικῶν διὰ πλεύσης αἱ κάτωθι:

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

«Νικόλασ» ἐκ Σὰν Λορέντζο 6800 τ. διὰ Χάρρην—Ρόττερνταμ 16)—, ὀψιόν "Αγγλίαν 16)6, Μάτου 23—31.

«Κωσταντή» ἐκ Σάντα Φέ 6500 τ. δι: "Αμβέρσαν—Ρόττερνταμ—"Αμ-στερνταμ 16)3, Μάτου 28—Ιουνίου 10.

«Ατρόπλοιον» (Ρεθ.—Κουλ.) ἐκ Σὰν Λορέντζο 8600 τ. δι: "Φριεμένους λιμένας "Αγγλίας ἡ Αιγαίου—Ρόττερνταμ 16)6, Ιουν. 25—Ιουλίου 10.

«Παναγία» ἐκ Σάντα Φέ 7000 τ. δι: "Αμβέρσαν—Ρόττερνταμ ἡ "Αμ-στερνταμ 16)3, Μάτου 23—30.

«Νίκος» ἐκ Ροζάριο 6000 τ. δι: "Αγγλίαν ἡ Χάρρην—Αμβούργον 17—Μάτου 18—25.

«Ατρόπλοιον» (Ρεθ.—Κουλ.) ἐκ Σὰν Λορέντζο 7300 τ. διὰ Βορδώ—Αμβούργον 17)—ἐναὶ λιμένα, 17)9 δύο λιμένας ἀ.φ.

«Νέα Τύχη» ἐκ Σάντα Φέ 5200 τ. δι: "Αγγλίαν, Χάρρην, Αμβούργον 17)9, ὀψιόν δύο λιμένας Βορ. Ισπανίας 18)9, ἐὰν Μεσόγειον (δι: "Ανατο-λικώτερον τῆς Δυτ. Ιταλίας) σελ. 19)—, Μάτου 23—30.

«Πηλεύδη» ἐκ Ροζάριο 7200 τ. δι: "Αμβέρσαν ἡ Ρόττερνταμ 15)—Μάτου 23—28.

«Μαρούλα» ἐκ Σὰν Λορέντζο 8000 τ. δ.α. Noresundby καὶ "Α-αλμποργκ ἡ Αάργους 16)9, Ιουν. 6—20.

«Φραγκούλα» Β. Γουλανδρή ἐκ Σὰν Λορέντζο 8200 τ. διὰ Χάρρην—Αμστερνταμ 15)3 ἀ.φ.

«Μαρία Σταθάτου» ἐκ Σὰν Λορέντζο 6500 τ. δι: "Αγγλίαν—Χάρρην—Αμβούργον 16)—, Ιουν. 7—15.

«Επαρ. Κ. Εμπειρίκος» ἀπὸ Νεκότσεα 6500 τ. δι: "Αγγλίαν-Κόντινεντ 15)—, ὀψιόν "Αμβέρσαν ἡ Ρόττερνταμ 14)6, Μάτου 27 ἕως Ιουνίου 10.

—**Ἐπ τοῦ Δουνανθέως**

«Άδαμ. Κοραῆς» ἐκ Δουνανθέως 2100 τ. σιτηρῶν διὰ Πιεραιῶς—Θεσ-νίκην (ἐναὶ λιμένα) δάσις 8)—νέτ, ζημίσσος φόρτωσις.

—**Ἐπ λιμένων Μαύρης Θαλάσσης**

«Θάσος» ἐκ Μαριανουπόλεως 2000 τ. ἀλατος διὰ Βρατίλαν 4)3, f.i.o. ζημίσσος φόρτωσις.

«Δημ. Ν. Ράλλιας» ἐκ Πλάτη 6000 τ. μεταλλευμάτως δι: "Αμβέρσαν—Ρόττερνταμ 11)3, ἀ.φ.

—**Ἐπ Αγγλίας ἡ Κόντινεντ** (διὰ γαιανθρακας)

«Γεώργιος» ἐκ Κάρδιφ 5700 τ. διὰ Μοντεβίδεο 8)6 Μάτου, ὀψιόν Βλ-λαν Κονούτιούσιον 8)10 1)3, ἀ.φ.

«Ναγδός» ἐκ Κάρδιφ 5600 τ. διὰ Μοντεβίδεο 8)6, φόρτωσις Μάτου.

«Στρατής» ἐκ Δάντογκ 5500 τ. δι: "Αδριατικήν 8)9, ὀψιόν Νεάπολιν 8)—ἀ.φ.

—**Ἐπ Βορείου Αμερικῆς (σιτηρά)**

«Στεφανίδης» (Ρεθ.—Κουλ.) ἐκ Κόλπου Μεξικοῦ 7000 τ. δι: "Ελλάδα 3)3 σελ. τὸ κουδράτο, Ιουνίου 1—15.

«Αργεντίνας» (Ρεθ.—Κουλ.) ἐκ Κόλπου Μεξικοῦ 34.000 κουδράτος δι: "Ελλάδα 3)3, Ιουνίου 10—20.

—**Ἐπ Βαλτικῆς—Λευκῆς Θαλάσσης (διὰ ξυλείαν)**

«Στυλιανός» ἐξ Αρχαγγέλου 1900 στάνταρ Ρωσσικῆς ξυλείας διὰ Σάρ-πηνας 47)6, μὲ συνήθεις δρους Λευκῆς Θαλάσσης καὶ μὲ φόρτωσιν 15—30

συνέλαβε.

«Χρυσάνθη» έκ δύο λιμένων Σουηδίας 1650 στάνταρ ξυλείας διά τρεις λιμένας «Ελλάδος 46» — συνήθεις δρους, φόρτωσις Ιουνίου.

— Έκ παντού πάντα λιμένων

«Μωρηάς» έκ Χουστζίας 6000 τ. μεταλλεύματος διά Ρόπτερνταμ 5)3, α. φόρτωσις.

«Αργεμία» έκ Torrevieja (Ισπανίας) 5800 τ. άλατος διά Μπουένος Αύρες 13)6, Ιουνίου.

«Ελένη» (833 τ. νετ.) έκ Ζουγκουλάκη 850 τ. γυαλιούρχικων διά Δούναβην 100 piastres, α.φ.

Η ΤΕΛΕΥΤΑΙΑ ΕΙΚΩΝ ΤΩΝ ΝΑΥΛΩΝ

Αἱ τελευταὶ διαδικασθεῖσαι ἐκ Λογδίου πληροφορίαι: ἀναφέρουν, ὅτι ἡ σημειώθεισα πρὸ τῆς ἡμερῶν νέα ἀπρόσποτος ὑποτίμησις τῶν ἐκ Πλέετον γαύλων μέχρι καὶ τῶν σελ. 13)6 ἀπὸ Μπάχιας Μπλάγκας διά Ἀγγλίαν — Κόντινγεντ, ἔσχεν διὰ ἀποτέλεσμα τὴν ἀμεσον ἐκπτωσιν τῆς ἀξίας τῶν πλοίων, κυριολεκτικῶς ἐκμηδενίσθεισαν, τὴν ἐνίσχυσιν τοῦ ἀργούντος τονιάζει καὶ τὴν ἀθρωτέραν τάσιν τῶν πλοιοσκητητῶν πρὸς πώλησιν τῶν πλοίων τῶν.

Ἐλές τοὺς λιμένας τοῦ Πλέετον τελοῦν ἐν ἀργίᾳ πλοῖα 160.000 τόννων γκρός, προδόλεπται δέ, ὅτι ὁ δύκος οὗτος θὰ αὐξηθῇ δεδομένου, ὅτι κατευθύνονται πρὸς τὴν Ν. Αμερικὴν ἀπὸ 300.000 τ. φορτίου, ἐν ὃν ὁ 125.000 τόννοι ἀφορᾶσι σκάφη ἀναύλωτα καὶ συνεπῶς προσφερόμενα εἰς τιμᾶς εὐκαιρίας διὰ τὴν ἐξασφάλισιν τοῦ ταξίδου ἐπιστροφῆς τῶν.

Ἐλές τὴν τιμὴν τῶν σελ. 13)6 ἐναύλωθησαν ἐξ ἀνάγκης περὶ τὰ εἰκοσι φορτηγὰ ἀτμόπλοια, δόπτες ἐξεδηλώθη ποιά τις ἀντίδρασις, ἐνίσχυθεῖσα καὶ ἀπὸ τὴν ἐμπορίην ἀρκετῶν πλοιοσκητητῶν, διπλῶς παραπλίσουν τὰ ἀργούντα εἰς Πλέετον σκάφη τῶν, παρὰ νὰ δεχθοῦν τιμάς τόσον καταστρεπτικάς. Κατόπιν τούτου τὴν 28ην καὶ τὴν 30ην Μαΐου ἐσημειώθη ἐντονωτέρα κάπως ἡ τάσις διψώσεως τῶν ναύλων, ὑποστηριχθεῖσα καὶ ἀπὸ τὸ γεγονός, ὅτι τρία πλοῖα ἀνεχώρησαν κενά ἐκ Πλέετον διὰ τὴν Χιλῆν πρὸς φόρτωσιν νιτράτων.

«Ηδη αἱ τιμαὶ στρέφονται εἰς τὰ σελ. 16)6 ἐν Σάντο Λορέντζο διά Ἀμέρισαν, μέτρια σκάφη, διὰ φορτώσεις Ιουνίου, 17)9 — 18) — διά Ἀγγλίαν. Σήμησις σκαφῶν ὑπάρχει διά δλόχηρον τὸν Ιουνίου, ἐπεκτεινομένη καὶ διὰ τὸν Ιούλιον, ἐξευρίσκεται δημοσίᾳ τὸ ζητούμενον τονιάζειν εὐχερῶς καὶ ἀνευ πληρωμῆς ὑψηλοτέρων ναύλων. Προδόλεπται, ὅτι ἡ ἀγορὰ τοῦ Πλέετον διὰ τὴν Χιλῆν πρὸς φόρτωσιν νιτράτων.

Αἱ ἐκ Κόλπου Μεξικοῦ ἐξαγωγὴι σιτηρῶν διά Ἐλλάδος συγεχίζονται εἰς τὰ σελ. 3)3, ἡ ἀθρωτέρα δημοσίᾳ, λόγῳ τῆς ἐκπτώσεως τοῦ Πλέετον, προσφορὰ τονιάζει, ἔσχε καὶ ἐδῶ ὑποτιμητικὸν ἀντίτυπον, ἐκλείσθη δέ ἐν ἀτμόπλοιον διὰ Πειραιᾶς εἰς τὰ σελ. 2) 10 1)2 τὸ κουδρτερ. Η Καναδικὴ ἀγορὰ ἀμετάβλητος. «Οσον ἀφορᾶ τὰ νιτράτα Χιλῆς ὑπάρχουν διά ἐφέτος ἐλπίδες καλῆς ἐκείθεν ἐργασίας, καθὼς ἐπίσης καὶ ἐκ Κούβης, αἱ ἐκ τῆς ὅποιας μεταφοραὶ ζαχάρεως ζωηρεύουν. Αἱ τιμαὶ τῶν ναύλων ἐφθασκοῦν εἰς τὰ σελ. 15)3 διά Ἀγγλίαν, ἡ δὲ Ρωσικὴ ἐν Λογδίνῳ ἀντιπροσωπείᾳ, ναυλώσασα ἐκ Κούβης διά Ὁδησσὸν ἔνα φορτηγὸν πρὸς σελ. 16)3, διαπραγματεύεται ἡδη ἔτερη τρίτη σκάφη, ἐν οἷς καὶ ἐν Ἐλληνικὸν εἰς τὰ σελ. 17) — .

Οσον ἀφορᾶ τοὺς Ἀγγλικοὺς γιανίθρων πληρώνονται αἱ ἔκδοσιοι: ναύλοι: Διὰ Γένεθρων 6)6, Δυτ. Ἰταλίαν (δύο λιμένας) 6)9, Βενετίαν 7)9, Πειραιᾶ 7) — ἔως 7)3, Ἀλεξανδρείαν 7)6, Ρίον Ιανέτρου 9) — , Μπουένος Αὔρες η Βίλλαν Κονστιτούσιον 9) — .

Η Μεσόγειος σινεκέντρωσε κατὰ τὰς τελευταὶς ἡμέρας ἀρκετῶν ἐνδιαφέροντων, προέκυψε δὲ ἐργασία καὶ διὰ μεταφορὰς ἀλλοτος ἀπὸ Torrevieja διά Ἰαπωγίαν 12) — καὶ ἀπὸ Κάδες διὰ Σκιάν Τζάνων 11)9. Εξ Ἀλεξανδρείας ὑπάρχουν δλίγα φορτία βαμβακοσπόρου διὰ Χούλλα σελ. 8)6, καθὼς καὶ ἐκ Θύνικης (μετάλλευμα) διά Αμέρισαν σελ. 6)9. Η Βαλτικὴ δὲν προσελκύει ἐφέτος τὴν Ελληνικὴν ναυτιλίαν, πλὴν δὲ τῶν ἀπὸ Στυλιανδές καὶ «Χρυσάνθη», ἐν ἀκόμη ἀλλο ἐκλείσθη ἀπὸ Χέργονσαντ 1600 στάνταρ ξυλείας διὰ Θύνικην, Βόλον, Πειραιᾶ σελ. 45) — κατὰ στάνταρ, καντσέλλος διά Ιουνίου.

Ἐναυλώθησαν ἐκ διαφόρων ἀγορῶν τὰ ἀκόλουθα ἀπὸ:

«Γεωργιος Νικολάου» έκ Κόλπου Μεξικοῦ 6500 τ. σίτου διὰ Πειραιᾶ σελ. 3)3, φόρτωσις Ιουνίου 10 — 25.

«Αριστ. Λ. Γουλανδρῆς» έκ Κόλπου Μεξικοῦ 25.000

κουδρτερες σίτου διά Ἐλλάδα 13 σίτου κατὰ 100 λίβρας, φόρτωσις 1 — 15 Ιουνίου.

«Αριάδην Παντελῆς» έκ Κόλπου Μεξικοῦ 32.000 κουδρτερες σίτου διά Ἐλλάδα σελ. 2)10 1)2 τὸ κουδρτερ, α.φ.

«Άδαμ Γεωργαντῆς» έκ Μαργαρινούπολεως 5700-6000 τ. γαιανθράκων διά Ἰταλίαν 7)7 1)2, μὲ 400 λ. στ. ἐκ τοῦ ναύλου, πληρωτέας εἰς δραχμάς.

«Τώνης Χανδρῆς» έκ Μαρικινούπολεως 4700-5000 τ. γαιανθράκων διά Ἰταλίαν 7)7 1)2, μὲ τὸ 1)3 τοῦ ναύλου εἰς δραχμάς.

«Ρίτα» έκ Μαρικινούπολεως 4500 τ. γαιανθράκων διά Ἰταλίαν 8) — μὲ τὸ 30 ο) τοῦ ναύλου εἰς δραχμάς.

«Σαπφώ» έκ Μπόνας 5000 τ. φωσφάτων διά τὸ Στέττιν σελ. 8) — , φόρτωσις 1 — 10 Ιουνίου.

ΝΕΑ ΑΓΟΡΑ ΦΟΡΤΗΓΟΥ

Τὸ Ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Porthcawl» τόννων γκρός 2481 1504 τόννων νέτ καὶ 4100 τόννων φορτίου, μὲ κλάσιν παρὰ τῷ Λόδεδ 100 ΑΙ καὶ ναυπήγησιν τοῦ 1923, ἐν Τάιν, ἡγοράσθη παρὰ Ελλήνων. Η τιμὴ τῆς ἀγορᾶς του δὲν ἐγνώσθη.

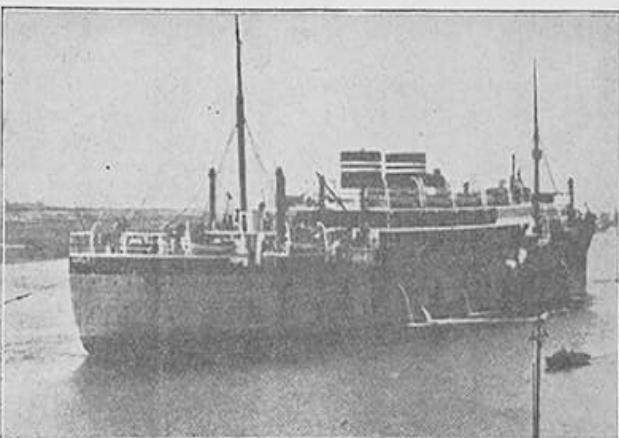
Τὸ νέον τοῦτο σκάφος ἔχει διαστάσεις 298.5' ποδῶν μήκους, 44 πλάτους καὶ 21.2' διαγωνίου βάθους κυτῶν, μὲ πρόστεγον μήκους 27 ποδῶν, μεσόστεγον 76 π. καὶ ἐπίστεγον 23 ποδῶν. «Εμφορτον» βάθος σηματίζει 20. 2 1)2" πόδων, χρησιμοποιούει δὲ ἔρμα διάστασις 1129 τόννων.

Αἱ μηχαναὶ του, ἀναπτύσσουσαι: δύναμιν 250 δύομ. ἴππων, εἰνε τρικύλιγροι, μὲ διαστάσεις 22", 36" καὶ 60 λιτσῶν, καὶ διαδρομὴν ἐμβόλου 39" λιτσῶν. Φέρει δύο λέδητας πιέσεως 180 λιτρῶν κατὰ τετραγωνικὴν λιτσαν, πρόκειται δὲ νὰ παραληφθῇ εἰς Τάιν.

ΠΑΡΑΛΑΒΗ ΝΕΟΑΓΟΡΑΣΘΕΝΤΟΣ

Τὸ ἀγορασθὲν παρὰ τοῦ κ. Α. Καλλινίκου, μέσφ τοῦ ἐν Λούδινῳ γκραφείου τοῦ κ. Στεφάνου, Γερμανικὸν φορτηγὸν «Bockenheim», τόννων γκρός 3868 παραληφθὲν εἰς τὸ Ρόπτερταμ, βύωσε τὴν Ελληνικὴν σημαῖαν, μετωνυμάσθη «Ναϊάς» καὶ θὺη νηολογηθῇ εἰς τὴν Ιθάκην.

ΑΠΟ ΤΑ ΝΕΟΤΕΥΚΤΑ ΥΠΕΡΩΚΕΑΝΙΑ



Τὸ νέον μότοροσιπ τῆς Nelson Line «Highland Patriot» τ. γκρός 14.157, ναυπηγηθὲν εἰς ἀντικατάστασιν τοῦ πρὸ ἔτους ναυαγήσαντος εἰς τὰς Πορτογαλικὰς ἀκτὰς «Highland Hope». Πρὸ διημέρου ἀνεχώρησεν ἐξ Ἀγγλίας διὰ τὸ πρῶτον του ταξίδιον εἰς τὴν Ν. Αμερικήν.

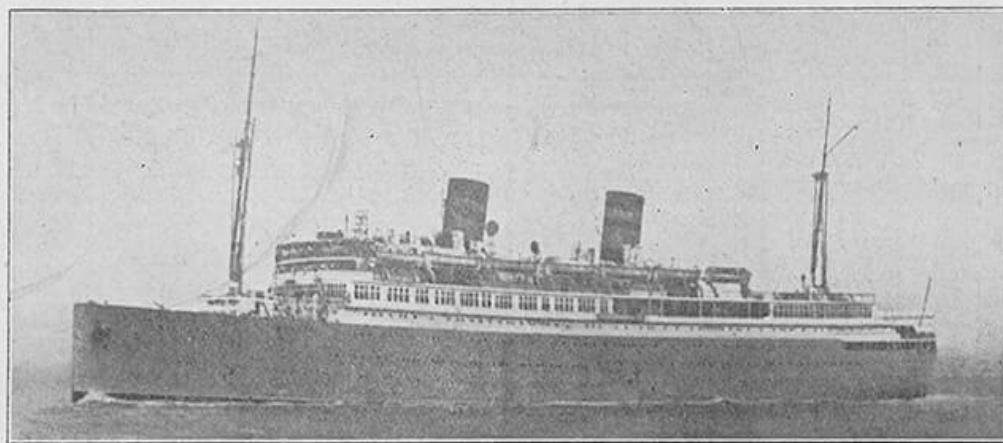
Δ. Γ. ΠΑΠΑΜΙΧΑΛΟΠΟΥΛΟΣ

ΔΙΚΗΓΟΡΟΣ

ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ·ΜΕΓΑΡΟΝ ΒΑΤΗ

Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ ΕΙΣ ΤΟΝ ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΝ

Κατά τάς τελευτιάς ἐκ Λονδίνου πληροφορίας μας, διτυκας θύγει σκαφώς ἀπό τῶν σελίδων του καὶ τὸ «Λόδδι Λίστ» τῆς 25ης π. μηνός Μαΐου, διεξάγονται ἐπιτυχεῖς διαπραγματεύσεις παρ'



Τὸ ἀνακακινιζόμενον μότορσιπ «Bermuda»

Ἐλλήνων εἰς τὸ Μέλφαστ, διὰ τὴν ἀγορὰν τοῦ ἀνωτέρω ὑπερωκεανίου «Bermuda» καὶ χρησιμοποίησιν τούτου εἰς τὴν ἔξυπηρέτησιν τῆς ταχείας γραμμῆς Πειραιῶς—Πατρῶν—Νέας Ύρων. Δένειν εἰναις ἀπίθανον γὰρ πρόκειται περὶ τῆς «Ἐθνικῆς ἀτμοπλοΐας», πρὸς ἔξασφλίσιν μᾶς συγχρονισμένης μονάδος εἰς τὴν γραμμήν τοῦ Βορείου Ατλαντικοῦ. Πάντας περισσοτέρας πληροφορίας θέλουσι παράσχει τὰ «Ναυτικὰ Χρονικά» προσεχῶς, ἐφ' ὅσον αἱ διαπραγματεύσεις καταλήξουν εἰς δριστικὸν ἀποτέλεσμα.

ΠΕΙΡΑΪΚΗ ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Ἡ ιδία ἀτονος δψις τῆς ἀγορᾶς Μαύρης Θαλάσσης ἐσυγεχίσθη καὶ κατὰ τὸ διαρρεῦσαν 15θήμερον, ἄν δὲ δὲν ἐνεφυνίζετο ποιά τις κίνησις εἰς τὰς ἔξαγωγὰς γκανθιθράκων καὶ ξυλείας, τότε ἡ εἰκὼν τῆς ἀπρεξίας τῆς ἀγορᾶς ταύτης θὰ ἥτο πλήρης.

Γεννήματα: Οὐδεμία ναύλωσις διὰ μεταφορὰν γεννημάτων ἐκλείσθη ἐνταῦθα, μία δὲ ὑπάρχουσα διαταγὴ διὰ 5000 τ. 10 ο), μὲ φόρτωσιν τέλους Μαΐου—ἀρχῶν Ἰουνίου, ἐκλείσθη εἰς τὸ Λονδίνον παρ' Ἀγγλικοῦ σκάφους εἰς τὰ σελ. 10)6. Δέον ἀκόμη γὰρ προστεθῇ, διτὶ δὲν ὑπάρχει καὶ καρμίτις θετικὴ ἔνδειξις, πειθουσα διτὶ θὰ ἐπαναληγθεῖσαν λίκην προσεχῶς αἱ Ρωταῖκαι ἔξαγινα γεννημάτων καὶ διτὶ θέλει προκύψει ἐξ αὐτῶν ἐργασία διὰ τὸν Ἰούνιον καὶ τὸν Ἰούλιον.

Γαιάνθρακες: Σχετικὴ τις παρετηρήθη ζήτησις σκαφῶν κατὰ τὴν τελευταίαν ἔβδομάδα, ἐκλείσθη δὲ ἐκ Μαριανουπόλεως ἀτμόπλοιον 5700-6000 τόνων δι. Ἰταλίαν εἰς τὰ 7)11 μὲ 400 λίρας ἐκ τοῦ ναύλου του πληρωτέας εἰς δραχ. καὶ μὲ τὴν τρέχουσαν τιμὴν συναλλάγματος τῆς Τραπέζης τῆς Ἐλλάδος, φόρτωσιν δὲ 20-30 Ἰουνίου. Ἐπερον ἀτμόπλοιον 4700-5000 τόνων ἐκλείσθη ἐκ Μαριανουπόλεως δι. Ἰταλίαν εἰς τὰ σελ. 7)7 1)2, φόρτωσιν 15-30 Ἰουνίου καὶ μὲ τὸ 1)3 τοῦ ναύλου του πληρωτέον εἰς δραχμάς. Ἐν συγεχίστῃ ἐκλείσθη καὶ τρίτον ἀτμόπλοιον 4500 τ. (maximum) εἰς τὰ σελ. 8)—ἐκ Μαριανουπόλεως δι. Ἰταλίαν, μὲ φόρτωσιν 15-25 Ἰουνίου καὶ μὲ τιμῆμα 30 ο) ἐκ τοῦ ναύλου του πληρωτέον εἰς δραχμάς. Ἡδη ὑπάρχει μία ὑπὸ διαπραγμάτευσιν διαταγὴ ἐκ Μαριανουπόλεως δι. Ἰταλίαν, 4000 τ. φόρτωσιν Ἰουνίου, μὲ προσφερόμενον ναῦλον σελ. 8)6, οἱ δὲ πλοιοκτῆται ἐπιμένουν, διποις δλόκληρος δ ναῦλος τοῖς καταβληθῆσιν εἰς λίρας. Ὑπάρχει ἀκόμη καὶ ἑτέρα διαταγὴ ἐκ Μαριανουπόλεως 4500 τ. διὰ Ρουέν, διὰ δὲ τὴν μεταφορὰν ταύτην προσεφέρθη ἀτμόπλοιον εἰς τὰ σελ. 11)—μὲ φόρτωσιν 1-10 Ἰουνίου.. Ἐκλείσθη καὶ τὸ ἀ]π:

«Διονύσιος» ἐκ Μαριανουπόλεως 3500 τ. γκανθιθράκων διὰ Μασσαλίαν, 8)9 ἐὰν καὶ Σέπτεμβριον, φόρτ. Ἰουνίου καὶ μὲ 30ο) τοῦ ναύλου πληρωτέας εἰς δραχμάς.

Ξυλεία: Ὑπάρχουν διαταγὴ ἐκ 3 ἥως 4 χλ. κυβ. μέτρων

Τὸ μότορσιπ «Bermuda» κατεσκευάσθη διὰ λογαριασμὸν τῆς «Bermuda & West Indies S.S. Co, Ltd», τὸν Δεκέμβριον τοῦ 1927, ἡρχισε δὲ τοὺς πλόκους τοῦ τὸ 1928. Εἶναι τ. γκρός 19.086, νέτ 11.281 καὶ ἔχει διαστάσεις μῆκος 525.9 π., πλάτους 74.1, ὁψοῦς 39.6 καὶ βρύθουμ 26.9 ποδῶν. Ἡ κατασκευὴ του ἐγένετο παρὰ τῶν ναυπηγείων «Workman Clark & Co» τοῦ Μπέλφραστ, φέρει δὲ μηχανὰς Ντηζέλ, τόπου Doxford, τοῦ Σούντερλαντ, 16κυλίνδρους, διαστάσεων 23" 5)8, καὶ 70" 7)8 ἵντσων, καὶ δυνάμεως 2772 δονμ., πίπων, μὲ ταχύτητα 21 μιλίων. Εἶναι τετρακίνητος καὶ χρησιμοποιεῖ ἔρημος θάλασσας 3940 τόννους.

Τὸ «Bermuda» ὑπέστη κατὰ τὸ παρελθόν ἦτος ζημίας εἰς τὰ τέσσαρα καταστρώματά του ἐκ μεγάλης πυρκαϊδός, ἐνῷ χρόνῳ ἐπερασμένο τοῦ ἀπεικονιζόμενού του, εἰς τὰ γκανηγεία τοῦ Μπέλφραστ. Καὶ τὰ μὲν διαμερίσματα τῶν ἐπιθυτῶν καὶ αἱ γέφυραι τοῦ πλοίου κατεστράφησαν ἐκ τοῦ πυρός, τὸ σκάφος δμως καὶ αἱ μηχαναὶ του παρέμειναν ἀθικτοί. Τὸ «Bermuda» ἀγορασθὲν παρὰ τῶν ναυπηγῶν του ἀνακακινίζεται: Ἡδη ριζικῶς καὶ, κυρίως εἰπεὶν, ἐπαναγκαστηγείται. Ἡ ἀπόκτησίς του ἀπὸ τὴν Ἑλληνικὴν γαυτιλίαν προώρισται γὰρ δώσῃ εἰς αὐτὴν τὸ μεγαλύτερον εἰδόγκον, ταχύτερον καὶ πολυτελέστερον σκάφος, ἐφ' οὐ ἐκυμάτισέ ποτε ἡ κυανόλευκος, θὰ προσδώσῃ δὲ νέαν κίνησιν καὶ ἀκμὴν εἰς τὴν ταξιδιωτικὴν κίνησιν Ἐλλάδος - Β. Ἀμερικῆς, δεδομένου, διτὶ τὸ «Bermuda» κατ' οὐδὲν θὰ ὑστερῇ ἀπὸ τὰ γεύτευκτα διαπραγματεύνια.

Ξυλείας ἐκ λιμένων τῆς Μαύρης Θαλάσσης δι' Ἀλεξάνδρειαν καὶ Ἰταλίαν, μὲ φόρτωσιν Ἰουνίου, μέχρι τῆς στιγμῆς δμως δὲν ἔκλεισθη δι. αὐτὰς κανένας ἀτμόπλοιον. Καὶ διὰ τὰς ἐν λόγῳ διαταγὰς οἱ Ρῶσσοι ἐπιμένουν εἰς τὴν εἰς δραχμὰς πληρωμὴν τοῦ 30 ο) τοῦ ναύλου, χωρὶς νὰ λαμβάνουν ύποδιψιν των, διτὶ τὰ μεταφερόμενα φορτία δὲν προορίζονται δι. Ἐλληνικοὺς λιμένας, ἀλλὰ διὰ τὸ ἔξατερον, διποις δὲν τὰ ἔξοδα τῶν πλοίων πληρώνονται εἰς συναλλαγμα.

Καύσιμοι ὕλαι: Τὸ ἀτμόπλοιον «Νίκη» ἐγκαλώθη διὰ μεταφορὰν πετρελαίων καὶ δενζίνης ἐκ Βατούμ εἰς Σαμφιόδντα, ἀντὶ λ. σ. 450, δψιδὸν Σμύρνην λ. σ. 575, ἐὰν Μερσίναν λ. σ. 675. f.i.o., ἀμεσος φόρτωσις.

Δούναβις: Ἀπρακτεῖ.

ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ

A. ΛΟΥΖΗΣ

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

ΔΑΝΕΙΑ

ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

A. LUSI

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ ΕΝ ΕΛΛΑΣΙ

B. ΒΕΡΝΙΚΟΣ

27, ΜΕΓΑΡΟΝ ΚΑΡΑΠΤΑΝΟΥ
ΑΘΗΝΑΙ

ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ

ΑΝΩΡΑΚΕΥΣΕΙΣ



ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυτ.	Τόννοι γρόδες	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΕΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
"Αβυδος	Σπ. και Ν. "Αλαφούζου	73	1157	εἰς πλόσιας Έλληνικών λιμένων
"Αγαμέμνων	«Μίχαλινός» Α.Ε	19	2120	ἀργεῖ Πειραιᾶς ἀπό 3 Ιαν.
"Άγιοι Βίκτορες	Μ. Καρούση	95	1550	ἀργεῖ Χίου ἀπό 30 Απρ.
"Άγιος Γεώργιος	Ν. Νικολάου	11	4248	ἔφθ. Μόντρεαλ 16 Μαΐου και ἀνεχ. 19, Σιδηνού 23 διά Γιεραλτάρ
"Άγιος Γεώργιος	Α. Γ. Βλασσοπούλου	12	3283	ἀργεῖ Πειραιᾶς ἀπό 4 Μαρτ.
"Άγιος Γεράσιμος	έτ. «Ιωνία» Α.Ε.	98	3224	ἀργεῖ Πειραιᾶς ἀπό 29 Οκτ. π. ξ.
"Άγιος Ιωάννης	έτ. «Ατλαντικός»	06	5699	ἀργεῖ Βρυξέλλες ἀπό 11 Δεκ. π. ξ.
"Άγιος Ιωάννης	Λ. Λογοθέτη—Μ. Φακῆ	13	4572	ἀργεῖ Πειραιᾶς ἀπό 8 Μαΐου. "Επισκευή
"Άγια Βαθύβαρα	έτ. «Κάσσος»	12	4151	διήλθε Λάζι Πάλμας 23 Μαΐου δι' "Αλικάντες
"Άγια Μαρίνα	Χρ. Βλάσηη	89	2041	ἔφθ. Θούνιην 8 Μαΐου και Λαύριον 12
"Άγια Παρασκευή	Α.Ι. και Δ.Γ. Μαργαρώνη	10	5165	ἔφθ. Αλεξανδρείαν 12 Μαΐου και Πειραιᾶς 23
"Άγιος Μάρκος	Γ. Τριλίδη	19	4514	ἀργεῖ Πειραιᾶς ἀπό 7 Ιαν.
"Άγιος Μάρκος	Φράγκου και Λ. θεονός	06	4363	ἀνεχ. Νεκτάρεσ 18 Μαΐου διά Μασσαλίαν
"Άγιος Νικόλαος	Γ. Δακουτόρδης κλπ.	01	3779	ἀργεῖ Αιγαίλαντις ἀπό 7 Ιαν.
"Άγιος Σπυρίδων	Γ. Γεωργαντή	99	3231	ἀργεῖ Πειραιᾶς ἀπό 15 Φεβρ.
"Άγγελική	Ε. Σκαρδέλη	04	3667	ἔφθ. Πειραιᾶς 30 Απρ. "Αργεῖ 30 Μαΐου
"Άγγελος Α.	Δ. Π. Καρπίτση	06	3016	ἀργεῖ Αργοστόλης ἀπό 6 Ιαν.
"Άγγελης Καμπίτσης	άδελφη Γεωργαντή	16	3814	ἔφθ. Πειραιᾶς 17 Μαΐου, ἀργεῖ 31
"Άδαμ. Γεωργαντής	Άθ. Πειθή	08	4537	ανεχ. Μπουένος "Αυρες 19 Μαΐου διά Μαδέρας
"Άδαμ. Ι. Πειθής	Κακαρόύκα κλπ.	84	1324	ἔφθ. Βραζιλίαν 18 Μαΐου. "Ηδη ἐν πλῷ διά Πειραιᾶς, 30
"Άδαμ. Κοραής	I. N. Γουλανδρή	08	3882	ἔφθ. Μπουένος "Αυρες Ρόδης 22 Μαΐου
"Άδελφότης	N. Λυκιαρδοπούλου	07	4295	ἀνεχ. Βανενίαν 16 Μαΐου δι' "Αργοστόλης, ἔφθ. 19 Παρωπλίσθη
"Άθανάσιος	Σιεριώτη και Σία	98	3297	ἀργεῖ Πειραιᾶς ἀπό 12 Ιαν.
"Άιμιλιος	A. Λουζή	10	3554	παραλήφθη εἰς Tillesbury Μαΐου 1-10
"Άινος	N. I. Λύρα κ.λ.π.	02	3051	ἀργεῖ Πειραιᾶς ἀπό 2 Φεβρ.
"Άιολος	Bks. Μπρούσου	13	4342	ἀργεῖ Μασσαλίαν ἀπό 25 Φεβρ.
"Άκροπολις	N. Κωττάκη	06	4395	ἔφθ. Ροζάριο 12 Μαΐου
"Άλεξ	H. Νεγρεπόντες	99	4028	ἀργεῖ Σύρου ἀπό 21 Φεβρ.
"Άλεξάνδρα	Κ. E. Λ. Λεμού	95	2701	ἀνεχ. Γαλάτας 14 Μαΐου, Κ)λιν 18 διά Τασιδιαδέκιαν, ἔφθ. 24
"Άλκυών	Παπαδημητρίου	90	1814	ἀργεῖ Πειραιᾶς ἀπό 17 Φεβρ.
"Άλμα	I. Γ. Λιθανοῦ	05	2883	διήλθε Σύρου 27 Μαΐου ἐκ Λαυρίου (πρὸς ἀνθράκευσιν)
"Άναστασία	K. Ψύχα	07	4853	διήλθε Φ. Νερόνχα 12 Μαΐου διά Μπουένος "Αυρες
"Άναστασίς	K. A. Πετρούτση	99	3025	ἀνεχ. Ήρτο Χέλι 7 Μαΐου, Κ)λιν 9 διά Ν)ρωσίσκην, ἔφθ. -φορτώνεις
"Άναστ. Πετρούτσης	Δ. Πατέρα	14	3382	ἔφθ. Ρότερνταμ 13 Μαΐου και Τάτιν 19, ανεχ. 25 δι' "Αλγέριον
"Άναστ. Πατέρας	"Αθ. Ηλιοπούλου	05	2716	μετωνομάσθη : „ΑΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Η.“ "Ιδε σελίδα 30
"Άνθεμις	N. Λυκιαρδοπούλου	19	5173	ἔφθ. 'Αλικάντες 12 Μαΐου, ηδη εἰς Βαρκελώνην
"Άννα	Xar. Θ. Βούλγαρη	12	4603	ἔφθ. Πειραιᾶς 2 Μαΐου, Αργεῖ 31
"Άννα Βούλγαρη	K. N. Βασιλάκη	04	3045	διήλθε Κ)λιν 13 Μαΐου διά Ήρτο: έφθ. 16 φορτώνεις:
"Άννα Βασιλάκη	Δ. Μαζαράκη	13	5411	διήλθε Τεννερίφραν 17 Μαΐου δι' 'Αμδέρσαν ἔφθ. 27
"Άννα Μαζαράκη	G. Τοιτούλη	08	5555	ἀνεχ. Βορδό 21 Μαΐου διά Ν)θρόντρεχτ, ἔφθ. 28
"Άννούλα	Σ. Μιχάλου	05	3298	ἀργεῖ Πειραιᾶς ἀπό 11 Ιαν.
"Άνθιπη Ν. Μιχάλου	A. Γεωργαντή	83	1187	ἀργεῖ Πειραιᾶς ἀπό 21 Φεβρ.
"Άντωνιος	Σ. και Η. Λεμού	04	2679	ἀνεχ. Γαλάτας 20 Μαΐου διά Μασσαλίαν S.O.S., 25,έξωκ. Βάτικα
"Άντωνης	I. Βροντίση	04	2690	ἔφθ. Βεστάνιαν 14 Μαΐου και Πειραιᾶς 29
"Άντωνης Γ. Λεμός	Σ. και Η. Λεμού	11	4410	διήλθε Μαδέρας 6 Μαΐου διά Μοντεβίδεο
"Άντωνης Γεωργαντής	Γ. Γεωργαντή	15	3557	ἀργεῖ Πειραιᾶς ἀπό 5 Απρ.
"Άντωνιος Δ. Κυδωνιεὺς	Δ. Κυδωνιέως	07	3920	ἔφθ. Πειραιᾶς 18 Μαΐου, ἐκφορτ. γαιανάκιας
"Άντωνιος Σταθάτος	έτ. Δ. Α. Σταθάτου	20	3836	διήλθε Καζαμπιτλάγκαν 2 Μαΐου διά Πλέιτ ἔφθ. 30
"Άντζουλέττα	'Αντ. Γ. Γαννουλάτου	07	2693	ἀνεχ. Πειραιᾶς 24 Μαΐου διά Μαρπολίν, ἔφθ. 29
"Άποκία	Z. Βαλιά	05	3607	διήλθε Μαδέρας 13 Μαΐου διά Λά Παλλίς, ἔφθ. 19
"Αργεντίνα	πλοιάρχου Ρούσσου	11	4861	διήλθε Γιεραλτάρ 7 Μαΐου διά Βαλτιμόρην, ἔφθ. 25
"Αριάδνη	I. Νικηφόρου κλπ.	05	4319	ἀνεχ. Ροζάριο 17 Μαΐου διά Λάς Πάλμας
"Αριάδνη Παντελή	έτ. «Μαρμαρά»	10	4445	διήλθε Γιεραλτάρ 9 Μαΐου διά Βαλτιμόρην, ἔφθ. 27
"Αριστ. Λ. Γουλανδρής	E. Γουλανδρή	05	3470	ἔφθ. Βοστόνην 21 Μαΐου και ἀνεχ. 27 διά Γκάλζεστων
"Αρτεμίς Πήγτα	Πήγτα	06	1433	ἀνεχ. Ραβένναν 12 Μαΐου διά Χίου, ἔφθ. 15
"Αρτεμίς	Δ. Φαλαγκᾶ	01	3587	ἀνεχ. Torrevieja (Ισπαν.) 21 Μαΐου, Γιεραλτάρ 25 διά Πλέιτ
"Αρτεμισία	Π. Μακρῆ	06	4343	ἀργεῖ Πειραιᾶς ἀπό 5 Ιαν.
"Αρχάγγελος	Δ. Λιθανοῦ	17	4349	ἀνεχ. Βγανούδηρ 10 Μαΐου και Πανχράν (διαταγάς)
"Άρχων	K. Λεμού	16	3511	ἔφθ. Χούλλα 13 Μαΐου και "Ιμπιγχαρ 26
"Ασημίνα Μπάικα	Π. Μπάικα	95	1495	ἔφθ. Λεμπασόν 4 Μαΐου και ἀνεχ. 8 διά Βαρκελώνην, ἔφθ. 17
"Ασία	"Ολιβιά	92	2893	ἀνεχ. "Αμδέρσαν 7 Μαΐου, Γιεραλτάρ 15 διά Βηρυττόν
"Αστασία	I. Γαλάκη	14	4211	ἔφθ. Βρινδήσιον 13 Μαΐου και Ραβένναν 21
"Αστασία Νομικοῦ	M. Νομικοῦ	99	846	ἀνεχ. Πειραιᾶς 20 Μαΐου, ἔφθ. Βρατίλαν 28
"Αστήρ	Σταφυλοπάτη κ.λ.π.	96	1350	ἔφθ. Ραβένναν 8 Μαΐου και Πειραιᾶς 25
"Ατλαντίς	'Ατλαντικός Α.Ε.	20	6698	ἔφθ. Ρότερνταμ 17 Μαΐου
"Ατλαντικός	'Ατλαντικός Α.Ε.	19	5600	ἔφθ. Ροζάριο 21 Μαΐου
"Ατλας	'Ατλαντικός Α.Ε.	07	3815	παραμένει "Αλγέριονάπο 30 Απρ.
"Αττικὸς ex Athenic	A. Λουζή	06	4078	ανεχ. Ντακάρ 7 Μαΐου διά Ρότερνταμ, ἔφθ. 21
"Αφροδεσσα	'Αδ. Κιρτάτα	05	2485	ἔφθ. Τουλώνα 14 Μαΐου και ανεχ. 18 διά Ήρτο Βάντα
"Βαλλιάνος	A. Λουζή	06	4734	διήλθεν Όραν 8 και Λάς Πάλμας 16 Μαΐου διά Πλέιτ
"Βάντα	Θ. Επιφανειάδη	03	4190	ἀργεῖ Πειραιᾶς ἀπό 10 Μαΐου
"Βασ. A. Πολέμης	Γκ. Γκούμα	07	3429	ἔφθ. Βαρκελώνην 12 Μαΐου, και ανεχ. 20, εἰς Βάτικα 26

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος Ναυπ.	Τέν. Γκρός	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΕΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Βασ. Δρεστούνης	άδ. Δρεστούνη	97	3146	Έφθ. Λάδι Ηππλής 13 Μαΐου και Σχίνη Μαλό 22
Βασ. Παντελής	άδ. Παντελή	07	5015	Έφθ. Νεκότεσσα 8 Μαΐου
Βέλλα Μ. Διακάκη	Μ. Διακάκη	99	3457	άργει Σύρος από 14 Μαρτίου 1931
Βενιζέλος	άδ. Σιφνάριον	10	1005	εἰς πλάσα 'Ελληνικῶν λιμένων
Βιολαντό Ν. Γουλανδρῆ	άδ. Γουλανδρῆ	19	3598	διήλθεν "Αγ. Βικέντιον 23 Μαΐου διά Σατίν Ναζαρί
Βιργινία Μαυρολέων	Μ. Ε. Διακάκη	04	3569	έφθ. Σουάνη 16 Μαΐου
Βιργινία Σ.	Z. Σαμοθράκη	05	3885	ανεχ. Λονδίνον 11 Μαΐου και "Ιμπριγχαρ 25 δι' 'Αλινδρεάκων
Βόλγας	Παπαδημητρίου	92	2505	αργει Πειραιάς από 29 Ιαν.
Βύρων	'Εθνικής	14	9272	άνεχ. Πειραιάς 14 Μαΐου διά Νέαν 'Γόρκην, έφθ. 29
Γαλούνης	A. Μπίστη	94	2154	άργει Πειραιάς από 18 Φεβρ.
Γαρδελάκη	Ε. Θεοφιλάτου	88	2282	άνεχ. Βρατλαν 18 Μαΐου, έφθ. Θεονίκην 25, εἰτα Καλάμας
Γέροντας	K. Καρρά και A. Λεμού	13	4355	εἰς Χούλλα υπό παραλαβὴν 20 Μαΐου
Γεώργιος	άδ. Λιθανοῦ	14	3536	έφθ. Αιδενηρού 11 Μαΐου και Μπάρρου 21, ανεχ. 27 διά Μοντερίδεο
Γεώργιος Γ.	Δ. Δάμπταση	18	4289	έφθ. Ρίον 'Ιανέριον 25 Μαΐου
Γεώργιος Π.	Θ. Επιφυνιαδῆ	03	4052	άργει Πειραιάς από 27 Οκτ. 1930
Γεώργ. I. Γουλανδρῆς	N. και Γ. Σήμουρα	96	2187	άργει Πειραιάς από 8 Μαρτίου
Γεώργ. Κυριακίδης	N. Γ. Κυριακίδη	11	4201	άνεχ. Μπάρρου 7 Μαΐου, Μαδέρας 14 διά Περναμπούκον
Γεώργ. Κ. Σαλιάρης	G. K. Σαλιάρη	01	3514	άργει Χίον από 17 Φεβρ.
Γεώργ. Μάντακας	B. Γ. Μάντακα	21	3246	έφθ. Θεονίκην 7 Μαΐου και ανεχ. 18 διά Βρατλαν
Γεώργ. Μ. Εμπειρίκος	S. Γ. Εμπειρίκου	21	5728	έφθ. Λονδίνον 12 Μαΐου και Σούνιερλαντ 23
Γεώργ. Μ. Λιβανός	άδ. Λιθανοῦ	28	3831	διήλθεν Φ. Νορόγχα 14 Μαΐου διά Ρίον 'Ιανέριον, έφθ. 20
Γεώργ. Νικολάου	N. Νικολάου και Σία	30	4108	έφθ. 'Οράν 12 Μαΐου και ανεχ. 15, Γιρραλτάρ 16 διά Γκάλεστον
Γεώργ. Πήττας	άδ. Γ. Ηήττα	98	3110	έφθ. Βενετίαν 7 Μαΐου και Πειραιάς 21
Γιάννης	G. Ανδρέου κ.λ.π.	05	4391	έφθ. Κοπεγχάγην 21 Μαΐου, έκφορτώνες:
Γιαν. Γούναρης	G. Z. Γούναρη	01	2238	έφθ. Βενετίαν 19 Μαΐου και Ραδίνναν 24
Γουλανδρῆς	Διαπούλη και Δάμπταση	03	3849	άργει Σύρουν από 3 Μαρτ.
Γρηγόριος Κ.	H. Καλλιμανοπούλου	90	2538	άνεχ. Πειραιάς 7 Μαΐου, εἰς Μαρμπολίν 12, έπανηλθε Πειραιάς 23
Δαναδες	H. και Γ.Κ. Λεμού	06	4419	άργει Πειραιάς από 12 Απρ.
Δάρμας	άδ. Ηήττα	83	1595	άργει Χίον από 20 Φεβρ.
Δάφνη	G. Λυκιαρδοπούλου	10	2810	διήλθε Γιρραλτάρ 11 Μαΐου διά Χάιφφαν, έφθ. 21
Δελφίν	Λ. και 'Ανδρεάδη	06	3816	έφθ. Βενετίαν 8 Μαΐου και ανεχ. 16 διά Νεάπολιν έφθ. 20
Δέσποινα	Kοσμή και Γεωργιλή	09	4461	έφθ. Μπάλφρας 13 και Δουβλίνον 21 Μαΐου
Δέσποινα Γλύπτη	G. Γλύπτη	04	3313	άργει Πειραιάς από 9 Μαρτ.
Δημήτρης	S. και Π. Λεμού	05	3338	έφθ. Μασσαλίαν 7 Μαΐου, Σέτταν 16 και Χίον 24
Δημ. Γ. Θεοφιλόπετρης	A. Μ. Τατάκη	06	4271	έφθ. Πειραιάς 13 Μαΐου, έκφορτώνες:
Δημ. Λ. Δανιόλος	S. και K. Δανιόλου	06	3824	άνεχ. Τάν 7 Μαΐου δι' 'Αλεξανδρείαν, έφθ. 26
Δημ. N. Βογιατζίδης	N. Δ. Βογιατζίδη	08	3444	άνεχ. Τάν 22 'Απρ. διά Ροζάριο, έφθ. 23 Μαΐου
Δημ. N. Βούλγαρης	N. Δ. Βούλγαρη	02	3975	άργει Σύρον από 20 Μαρτ.
Δημ. N. Ράλλιας	N. Δ. Ράλλια	99	3534	διήλθε Κ' πολίν 27 Μαΐου ἐκ Πότι διά Κόντινεντ
Δημ. Παντελής	άδ. Παντελή	20	4291	έναντιγονος εἰς Brava τού Πρασίνου ἀκρωτηρίου, 7 Μαΐου
Δημ. Χανδρής	I. Δ. Χανδρή	98	3346	έφθ. Γένοβαν 16 Μαΐου και Πειραιάς 29
Δημοκρατία	G. Περιδολάρη	00	3769	άργει Πειραιάς από 18 Μαρτ.
Διαμάντω	άδ. Τσατούμοριου	03	2281	άργει Πειραιάς από 3 Μαρτίου
Διονύσιος	E. A. Κυρασίδης	03	2018	άργει Θεσσαλονίκην 30 Μαΐου, 'Εναυλώθη
Διον. Σταθάτος	έπιτρ.Δ. Α. Σταθάτου	19	5450	διήλθε Λάδι Πάλμας 30 Μαΐου διά Νεάπολιν—Γένοβαν
Διόφυς	Bασ. Πατέρα και Σία	06	2795	διήλθε Γιρραλτάρ 17 Μαΐου, Νίτον 23 διά Δανίαν
Διώνη	G. Φ. Ανδρεάδη	06	4227	παρέμενε εἰς Kilia 30 Μαΐου (διά Weser)
Δραγών	I. Δ. Κορκοδελίου	04	3582	άργει Πειραιάς από 17 Φεβρ.
Δύο Φύλων	Ραπτάκη και Ρούσσου	03	3547	άργει Πειραιάς από 19 Φεβρ.
"Εβη	N. Γ. Λιθανοῦ	01	3652	έφθ. Πειραιάς 21 Μαΐου, 'Εκφορτ. γαιανθρακας
"Εδίσων	'Εθνικής	96	II.03	άργει Πειραιάς από 25 Οκτ. π. ξ.
Ειρήνη, (τάνκερ)	A. Καλλιγά κλπ.	09	4009	άργει Ρόττερνταμ από 23 'Απρ.
Ειρήνη Κυριακίδου	N. Γ. Κυριακίδη	22	3781	διήλθε Λάδι Πάλμας 19 Μαΐου διά Λοντονερρό
Ειρήνη N. Ράλλια	N. Δ. Ράλλια	08	3860	έφθ. Norresundby 13 Μαΐου και Kallundborg 24
Ειρ. Σ. Εμπειρίκου	Στ. Εμπειρίκου	27	4164	έφθ. Νακτίσεα 17 Μαΐου
'Ελέγκω Α. Κυδωνιέως	H. Κυδωνιέως	02	4162	έφθ. Καλλιάρη 18 Μαΐου και Παλέρμο 25
'Ελένη	A. Καλλινίκου	18	5655	έφθ. Σάντος 18 Μαΐου
'Ελένη	Δ. Λᾶς	01	1882	έφθ. Κατάνην 11 Μαΐου και Βενετίαν 22
'Ελένη Γ. Εμπειρίκου	H. Γ. Εμπειρίκου	05	3919	άργει Πειραιάς από 18 Φεβρ.
'Ελενθ. Κ. Βενιζέλος	έπιτρ. «Χίος» A.E.	98	4572	άργει Χίον από 27 Φεβρ.
'Ελισάβετ	άδ. Μαζαράκη	22	3553	άργει Πειραιάς από 9 Μαρτ.
'Ελισάβετ B.	N. K. Βασιλάκη	04	4619	έφθ. Ronne 13 Μαΐου και Δάντοιγκ 22
'Ελλην	Στ. Εμπειρίκου	13	4557	έφθ. Γκουντίνεν 13 Μαΐου και Μπλάσ 28
'Εμμ. Σ. Σταυρούδης	Κα Σταυρούδη	03	4391	άργει Σύρον από 27 Δεκ. π. ξ.
'Ενωσις	'Ανδρέους και 'Αγγελή	03	4371	άργει Σύρον από 11 Μαρτ. 'Επωληθη ποδός διάλυσιν
'Επαν. K. Εμπειρίκου	Γιοι. Ε'. Εμπειρίκου	27	4385	άνεχ. Τάν 29 'Απρ. διά Μπ. "Αυρες, φθάνει: 28-31 Μαΐου
'Ερηνούλλα	N. Τσατούμοριου	05	2715	έφθ. Βενετίαν 15 Μαΐου και Ραδίνναν 22
'Εστερος	K. Τσιρόπουλη και Γίδων	20	683	άνεχ. Πειραιάς 8 Μαΐου και Ραδίνναν 21 διά Σπαλάτο
Εύαγγ. M. Διακάκη	Δ. M. Διακάκη	06	2876	άργει Μασσαλίας, από 12 Ιαν.
Εύαγγελία Τόγια	έπιτρ. K. Τόγια	97	3022	έφθ. Γένοβαν 13 Μαΐου και ανεχ. 18 διά Πειραιάς, έφθ. 23
Εύαγγ. Νεόφυτος	G. Νεοφύτου	06	4432	άργει Βρέμην από 16 Ιαν.
Εύανδρος	M. Βαλμᾶ	98	3513	έφθ. Πόρτ Σατδ 18 Μαΐου και Σύρον 27, άργει Παρέμενε Βρέμην 24 Μαΐου (δι' 'Αμέρρεσν)
Εύβοικος	Μαρή Εμπειρίκου	22	4792	άργει Πειραιάς από 19 'Απρ.
Εύγενεα Καμπάνη	G. N. Εμπειρίκου	98	3470	ανεχ. Κάρδιφ 9 Μαΐου διά Βίλλαν Κονστιτούσιον
Εύγενία	άδ. Λιθανοῦ	15	3687	έφθ. Βενετίαν 22 Μαΐου και Ραδίνναν 29
Εύγ. M. Γουλανδρῆ	B. και I. Κουτσούκου	03	3276	άργει Σύρον από 12 Δεκ. π.ξ.
Εύγ. Μ. Μυλωνᾶ	Θ. Μυλωνᾶ	01	5148	άνεχ. Γκάλαζεστον 5 Μαΐου, Φαγιάλ 23 διά Πειραιάς
Εύγ. Σ. Εμπειρίκου	Στ. Εμπειρίκου	20	4862	άργει Πειραιάς από 8 Μαΐου
Εύθυλλα	άδ. Γουλανδρῆ	18	4411	άνεχ. Μπ. "Αυρες 26 'Απρ. δι' 'Αμβούργον, έφθ. 29 Μαΐου
Εύτυχία	G. Βεργωτή	13	5123	άργει 'Αργοστόλι από 14 Δεκ. π.ξ.
Εύτ. Βεργωτή	G.ερ. Βεργωτή	09	2993	
Ζάννες Γούναρης	άδ. Γούναρη	07	4407	διήλθε Λάδι Πάλμας 22 Μαΐου δι' Esbjerg
Ζαννης Λ. Καμπάνης	κληρον. Δ. Καμπάνη	20	5298	έφθ. Χάρδην 16 Μαΐου

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	"Έτος Νοεμ.	Τέν. Γκρές	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΕΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Ζέφυρος Ζηνοβία	Α. Λουζή έτ. «Μιχαλινού»	09 06	4796 2947	Έφθ. Μπάρρου 7 Μαΐου και Βενετίαν 19 αργειτεί Πειραιά από 7 Μαρτ.
Ηλίας Γ. Κουλουκουντής Ηρώων	έτ. «Άτλαντικός» Χρ. Γ. Σορόπου και Σία	11 06	4861 1516	μετωνομάσθη «ΑΡΓΕΝΤΙΝΑ»: Ήδε σελίδα 28 άνευ. Μάλταν 17 Μαΐου, διήγησε Σπέτσας, έφθ. Δούναβην 27
Θάσος Θεμιστοκλῆς Θεόδωρος Θεμώνη Θεοφανώ Θεομήτωρ Θέτις Θέτις Θησεύς Θράκη Θρασύβουλος	Πατριωτικής Έθνικής Α. Καλλινίκου «Κάσσος» Α.Ε. άδελφ. Λιθανού Μιχ. Σπ. Πολέμης Ε. Χατζηλία Ιω. Γ. Λύρα Μ. Κουλουκουντή Πατριωτικής Α. Βογιατζής	19 07 99 29 17 1 30 19 99 17 12	1565 5956 5660 3875 4240 4427 4123 2120 3768 982 3693	ανεχ. Πειραιά 15 Μαΐου διά Μαριανούπολην, έφθ. 21 αργειτεί Αμπελάκι από επών άνευ. Νεκότσα 16 Μαΐου διά Τενερίφην. Επωλήθη εις Ιάπωνας άνευ. Τάνι 14 Μαΐου διά Όρεάν. έφθ. 23 και ανεχ. 26 σε αλιβέρας (διατ.) ανεχ. Girengi 13 Μαΐου, Γιβραλτάρ 20 διά Μπ. "Αυρες έφθ. Πειραιά 29 Απρ., παρέμενε 31 Μαΐου άνευ. Νιάπετην 14 Μαΐου, Φλόσιγκ 15, Βαλέντιαν 18 διά Γκάλβεστον μετωνομάσθη «ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ»: Ήδε σελίδα 28 αργειτεί Σύρον από 24 Φεβρ. αργειτεί Πειραιά από 17 Δεκ. 1930 αργειτεί Πειραιά από 3 Μαΐου
Ιάκωβος Ιθάκη Ιθακος Ιουλία Ισιδώρα Ισίδ. Κοντογιάννης Ισιμήνη Ιωάννης Ιω. Βάττης Ιω. Ε. Γιανναγάς Ιω. Καρράς Ιω. Κορκόδειλος Ιω. Μ. Ευπειρίκος Ιω. Νομικός Ιω. Π. Γουλανδρής Ιω. Φράγκος	Γ. Αγγελίδη Σ. Βλασσοπούλου Γ. Δρακούλη Π. Χατζηλία Γ. Ν. Κονθδήη Σταλ. Κοντογιάννης Στεριώτη και Σία Δ. Δάμπαση Θεοφ. Βάτη έτ. «Κάσος» Α.Ε. άδελφ. Καρρά Π. Κορκόδειλου Στ. Εμπειρίκου Α. Νομικού άδ. Γουλανδρή ^η Μάρκ. Φράγκου	01 11 06 08 00 18 90 09 12 07 17 05 24 99 10 04 18 06 05 00 07 18 98 00 87 96 2578 99 1819 12 4567 05 3890 89 2455 11 4153 07 3900 07 3539 99 5170 'Αθ. Κουλούρα και Κ. Ξένου Παπαδημητρίου Δ. Βογιατζής άδ. Μάντακα Θωμάδ. Επιφανειάδη Α. Μπακατώρου 'Αθ. Κουλούρα - Κυρ. Ξένου Λ. Βογιατζήδη άδ. Μάντακα Θωμάδ. Επιφανειάδη Α. Μπακατώρου 'Αθ. Κουλούρα - Κυρ. Ξένου 'Ηλ. και 'Αθ. Ηλιούπολου Α. Κ. Κουτσοδόντη Π. Στεκυρουλοπούλου και Σία άδ. Πατέρα Κ. Λεμού και Σία	2107 4083 4070 3742 3899 365 2399 3667 4418 4646 3527 4071 3734 640 3750 3442	διήλθε Κλιν 16 Μαΐου διά Αλεξανδρειαν, έφθ. 20 αργειτεί Ιδάκην από 27 Απρ. έφθ. Βρετλαν 14 Μαΐου, παρέμενε 24 διά Βέζερ άνευ. Βίλλαν Κονστιτούσιον 11 Μαΐου διά Τενερίφην διήλθε Κήλιν 14 Μαΐου και Γιβραλτάρ 24 διά Φάλμουθ έφθ. Χαλκίδης 28 Μαΐου. Παραλαμ. φροτ. «Τερέζας Κοντογιάννη» έφθ. Βρετλαν 26 Απρ., παρέμενε 20 Μαΐου (διά Βενετίαν) άνευ. Τεργέστην 11 Μαΐου διά Σύρου, έφθ. 14. Αργειτεί ανεχ. Νεκότσα 23 Μαΐου διά Μασσαλίαν έφθ. Ροζάριο 9 Μαΐου και άνευ. 17 διά Λαζ Πάλμας έφθ. Γκάλβεστον 23 Μαΐου αργειτεί Σύρον από 25 Δεκ. π. έ. έφθ. Βίλλαν Κονστιτούσιον 16 Μαΐου έφθ. Πειραιά 29 Μαΐου έτος Κύπρου διήλθε "Αγ. Βικέντιον 24 Μαΐου διά Μπριστολ Τσάνναλ διήλθε Περναμπούκον 17 Μαΐου διά Ροζάριο
Κ. Κτιστάκης Κ. Λύρας Κ. Χατζηπατέρας Καθαρά Καλαφάτης Καλλιόπη Καλούδω Καλυψώ Βεργωτή Καπετάν Στρατής Καρδάμινα Καρδολός Κάσσος Κάτε Κάτε Κατερίνα Κατερίνα ^η Κατερίνα, (τάνκερ)	Γ. Κτιστάκη Π. Λύρα Κ. Χατζηπατέρα Γ. Καραβία Κ. Καλαφάτη Δ. Πατέρα Γ. Ασημομύτη Γερ. Βεργωτή ^η Δ. Κουμπή άδελφ. Μέλη Δ. Λογοθέτη έτ. «Κάσος» Α.Ε. Ν. Λυκιαρδοπούλου Φ. Πικάδ. Γ. Μ. Κουλουκουντή κ.λ.π. Ι. Γαλάνη Κ. Χατζηπατέρα Ν. Δ. Μαυριδόγλου Ν.ικ. Δ. Βούλγαρη 'Αθ. Κουλούρα και Κ. Ξένου Παπαδημητρίου Δ. Βογιατζήδη άδ. Μάντακα Θωμάδ. Επιφανειάδη ^η Α. Μπακατώρου 'Αθ. Κουλούρα - Κυρ. Ξένου Λ. Βογιατζήδη άδ. Μάντακα Θωμάδ. Επιφανειάδη ^η Α. Μπακατώρου 'Αθ. Κουλούρα - Κυρ. Ξένου Λ. Βογιατζήδη άδ. Μάντακα Θωμάδ. Επιφανειάδη ^η Α. Μπακατώρου 15 05 89 99 99 00 87 96 99 12 05 89 15 05 04 96 13 13 05	4291 3091 4344 2661 4213 4948 4921 5686 3547 3563 3308 4875 5197 3089 3147 2495 2578 1819 4567 3890 2455 4153 3900 3539 5170 4914 2716 4160 1346 4316 2426	έφθ. Βουλώνην 16 Μαΐου και Καλατ 21 και Μπάρρου 30 αργειτεί Πειραιά από 20 Απρ. Προσαρδήσαν εις Κορσικήν έγκατελείφθη, Μαΐου 1-7 αργειτεί Πειραιά από 4 Ιουν. 1931 διήλθε Γιβραλτάρ 14 Μαΐου διά Τεργέστην, έφθ. 22 έφθ. Βενετίαν 21 Μαΐου αργειτεί Γένοβην από 29 Μαρτ. αργειτεί Ρότερνταμ από 11 Φεβρ. αργειτεί Πειραιά από 22 Μαρτ. ανεχ. Ροζάριο 25 Απρ. έφθ. Λαζ Πάλμας 26 Μαΐου (διατ.) ανεχ. Δάνταγκ 12 Μαΐου, Γιβραλτάρ 24 διά Πόρτο Φερράριο ανεχ. Ροζάριο 3 Μαΐου και "Αγ. Βικέντιον 26 διά Μπάρι άργειτε Θεσσαλίη από 2 Μαρτ. αργειτεί Αργοστόλι από 27 Ιουνίου 1931 έφθ. Γαλάτας: 24 Απρ. παρέμενε 20 Μαΐου [ετος] "Αφρικήν] εις μεταφορές Κονσταντίνης—Αιγαίου (πετρέλαια) ανεχ. Γαλάτας 21 Μαΐου διά Αλεξανδρειαν, έφθ. 28 αργειτεί Πειραιά από 8 Φεβρ. έφθ. Γκάλβεστον 29 Μαΐου και άνευ. 31 διά Πειραιά εις Ρωσίαν 18 Μαΐου υπό φόρτωσιν αργειτεί Πειραιά από 15 Φεβρ. ανεχ. Σάν Νικολάς 28 Απρ. και Λαζ Πάλμας 26 Μαΐου διά Σκανδιναվίαν ανεχ. Γδουνία 15 Μαΐου, Γιβραλτάρ 26 διά Τεργέστην αργειτεί Πειραιά από 9 Μαΐου φθίνει Ρίζερ Πλέιτ 1-3 Ιουνίου έφθ. Γκάλβεστον 18 Μαΐου και άνευ. 21 διά Πενσακόλαν—Πειραιά διήλθε Κήπολιν 16 Μαΐου διά Ταϊβάνεζην έφθ. 25 έφθ. Βενετίαν 2 Μαΐου, παρέμενε 20 έφθ. Γαλάτας 13 Μαΐου. Άναμένεται, Μαΐου 26 έφθ. Ρίζερ Πλέιτ 10 Μαΐου και ανεχ. 20 διά Πλέιτ έγκατελείφθη ήμιβυθισμένον εις Κέρτης από 6 Φεβρ.	
Λακωνικός Λεωνίδας Z. Καμπάνης Λίτα ex Fulton Λέανδρος Λουκία, τάνκ	Μαρή Εμπειρίκου κληρον. Α. Καμπάνη Μιχ. 'Αναγνωστάκη Ιιών Χατζηπατέρα ^η Ι. Μαυρή και Σία	14 17 76 01 10	3803 4274 749 3298 2143	έφθ. Βρετλαν 5 Μαΐου, έφόρτ. 24 διά Κόντινεντ ανεχ. Κάρδιφ 14 Μαΐου διά Ροζάριο έφθ. Βόλον 18 Μαΐου, Κήλιν 20 διά Θεοδόσιαν ανεχ. Μπάρρου 26 Απρ. διά Ροζάριο εις πλόδου Κυττάνης—Βατούμ—Αιγαίου (πετρέλαια)
Μαίανδρος Μαίηντ οφ Σάμος Μαίρη Μαίρη N. Μαιώτις Μάκης Μαλιακός Μάξ Βόλφ ex Bali Μαργαρίτα Μαρκάκης Μαριάννα Μαριά	'Ιω. Λιθανού Α. Κουλούρθρου Ν. Γ. Λιθανού Δημ. Πατέρα Α. Συνοδηνού Ε. Κ. Βλασσοπούλου Μαρή Εμπειρίκου Πορτόλου Γεωργιαδή και Σοφιανού Ε. Μάρκου Πλάτ. Βελόνια και Σία Σ. Βλασσοπούλου	14 01 09 09 88 06 12 17 89 04 90 07	4309 1190 1459 4330 1709 3546 3903 6694 2187 4229 1083 4225	διήλθε Μαδέρας 18 Μαΐου διά Ρότερνταμ, έφθ. 25 αργειτεί Πειραιά από 26 Απρ. ανεχ. Βόλον 18 Μαΐου, Κήλιν 20 διά Θεοδόσιαν ανεχ. Μπάρρου 26 Απρ. διά Ροζάριο εις πλόδου Κυττάνης—Θήρας αργειτεί Πειραιά από 14 Απρ. έφθ. Βρετλαν 23 Απρ. Παρέν. 20 Μαΐου [ετος] Δανίαν) έφθ. Βρετλαν 11 Μαΐου. έφορτ. διλας 24 διήλθε Λαζ Πάλμας 17 Μαΐου διά Χόλλ., έφθ. 27 έκ. Γκαλαζίου διά Λικάτα έκανε 14 Μαΐου έγγυς Ποντοχρακλείας διήλθε Γιβραλτάρ 12 Μαΐου διά Γάνδην, έφθ. 20

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος Ναυπ. Γκρές	Τέν.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΕΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Μαρία	Κ. Λεμού	01	3090	άργει Χίον από 30 'Απρ.
Μαρία	Σ. Περή κ.λ.π.	00	1216	έκφρατ. σις Κύπρου Μάτου 30
Μαρία Μ. Διακάνη	Μ. Διακάνη	10	4362	άργει Σύρον από 25 'Απρ. με ζημίας εκ προσαράξεως
Μαρία Ν. Ρούσσου	Κυρ. Βενιζέλου	09	3729	άργει Πατραιά από 28 Φεβρ.
Μαρία Νομικού	Λουκά Νομικού	99	1165	ανεχ. Πατραιά 27 Ματου διά Κοσσέτρ
Μαρία Π. Ξυλά	Μ. Καρρά	02	3254	αργει Χίον από 2 Φεβρ.
Μαρία Σταθάτου	έταιρ. Δ. Α. Σταθάτου	19	5229	έφθ. Ρίον Ιανέτρον 9 Ματου και Βίλλαν Κήτουσιον 22
Μαριγώ Λ.	Ν. Λύρα	02	4146	αργει Πατραιά από 30 'Απρ.
Μαριέττα	Ν. Εύσταθιου	06	4660	ανεχ. Ροζάριο 3 Ματου διά Λάδη Πάλμας
Μαριόγκα	άδ. Πρωτού	12	4236	διήλθε Λάδης Πάλμας 20 Ματου, Γιέραλτάρ 25 διά Νεάπολιν
Μαριόγκα Δ. Θεομιότη	άδελφων Κιρτάτα	04	4784	έφθ. Βενετίαν 8 Ματου και ανεχ. 19 διά Πατραιά, έφθ. 23
Μαριόγκα Ι. Γουλανδρή	άδ. Γουλανδρή	05	3904	ανεχ. Σέτταν 21 Ματου, 'Οράν 26 διά Πλέιτ
Μαρουκά Πατέρα	Δ. Πατέρα	17	4269	έν πλφ έν Πλέιτ διά Δουγκάρην, 30 Ματου
Μαρούλα	άδ. Πρωτού	12	4307	έφθ. Ροζάριο 13 Ματου
Μαρουσιώ	Ν. Μ. Πιάγκου	02	4152	διήλθε Γιέραλτάρ 18 Ματου διά Πατραιά, έφθ. 26
Μαρουσιώ Κουλούνθρου	Α. Μ. Κουλούθρου	07	3556	έφθ. Πόρτ Σατή 10 Ματου και Πατραιά 20
Μαρουνίω Β. Πολέμη	Α. Β. Πολέμη	06	3732	άργει Πειραιά από 6 Φεβρ. με ζημίας εκ προσαράξεως
Μασσαλιώτις	Δ. Κωνσταντοπούλου	99	4076	έφθ. "Αγ. Ιωάργιον (Πειραιώς) 15 Ματου διά Επισκευάς
Μαστραντέας	Μαστραντέα και Συμεωνίδη	01	3281	ανεχ. Ροζάριο 7 Ματου διά Λάδη Πάλμας
Ματθαίος	Π. Μ. Λάδης	04	2434	διήλθε Κάλιν 17 Ματου διά Σπάτειαν, έφθ. 23
Ματρόννα	Ν. Βογιατζής	02	2846	άργει Πατραιά από 30 'Απρ.
Μεμάς	Α. Βεργατή	00	4359	διήλθε Γιέραλτάρ 17 Ματου, 'Οράν 19 διά Βενετίαν
Μέντωρ	Γ. Δρακούλη	02	3050	διήλθε Κάλιν 9 Ματου και Γιέραλτάρ 19 διά Μπουκάου
Μερόπη	Κ. Καλαφάτη	11	4181	άργει Πατραιά από 18 'Απρ. [Πυρκαϊά 7 Ματου]
Μεσαθούρι	Α. Κεράνη	98	3550	διήλθε Γιέραλτάρ 17 Ματου διά Εσbjerg, έφθ. 25
Μίνα Ε. Τρικόγλου	'Ελευθ. Τρικόγλου	15	4273	Παρέμενε Κύνταν 24 Ματου (διά 'Αμεριγγον)
Μιχαήλ	Δ. Λογοθέτη	05	3049	ανεχ. Δάντσιγκ 14 Ματου, Γιέραλτάρ 25 διά Γένοβαν
Μιχαήλ Ε. Γιανναγάς	Ν. Μ. Γιανναγάς	01	3319	άργει Σύρουν από 18 Μαρτ.
Μιχαήλ Λ.	I. Λιβανού	13	4160	διήλθε Λάδη Πάλμας 15 Ματου διά Ροζάριο
Μιχαήλ Λ. Έμπειρικος	Στ. Έμπειρικου	18	5202	διήλθε Λάδη Πάλμας 15 Ματου διά Λάδη Πάλμας
Μιχαήλ Ν.	'Ισαβ. Νικολάου	06	4618	αργει 'Αρπελάκι από 11 'Απρ.
Μιχαήλ Ν. Μαροής	Ν. Μαρή	99	3926	διήλθε Γιέραλτάρ 16 Ματου, Νίτον 22 διά 'Αμεριγγον, έφθ. 26
Μιχαήλ Αντρέας	Ν. Εύσταθιου και Σιά	04	3146	έφθ. Γένοβαν 13 Ματου και Πατραιά 21
Μιχάλης Πουτούς	Π. Μ. Πουτούς	00	3672	αργει Σύρουν από 24 Φεβρ.
Μιχαλίος Ξυλάς	άδ. Ξυλά	06	3828	ανεχ. Μπουένος "Αυρες 21 Ματου διά Λάδη Πάλμας
Μίμης Χανδρής	I. Δ. Χανδρή	92	1630	έφθ. Πατραιά 17 Ματου
Μονίτωρ	Σ. Φαρκούχη	06	3690	έφθ. Αλγέριον 15 Ματου και Μελίλλαν 21, Γιέραλτάρ 25
Μωρῆς	Σ. Φαρκούχη	02	3734	έφθ. Μπόναν 19 Ματου
Ναγδή	άδ. Λιβανού	10	4111	ανεχ. 'Αμφέρσαν 19 Ματου και Κάρδιφ 25 διά Πλέιτ
Ναύαρχος Γ. Σαχτούρης	Π. Σαχτούρη	02	1953	έφθ. Γαλάτα 13 Ματου, έφρότ. 24 διά Μασσαλίαν
Νάρκισσος	Γ. Ν. Σταθάτου	06	4313	διήλθε Γιέραλτάρ 4 Ματου διά Πλέιτ
Ναυτίλος	Δ. I. Γουλανδρή	04	3531	άργει Πατραιά από 11 Φεβρ.
Νέα Τύχη	Στ. και Δημ. Φαφαλιού	12	3451	έφθ. Σάντα Φέ 12 Ματου
Νεφάδα	Μ. Χρουσάκη	03	2759	ανεχ. Μαρπολίδι 9 Ματου διά Σέτταν, έφθ. 20
Νεμέα	Γ.Ν. Σταθάτου	19	5101	ανεχ. Μπουένος "Αυρες 11 Ματου διά Λάδη Πάλμας
Νήτον	A. I. Καλλινίκου	05	4274	ανεχ. Ροζάριο 11 Ματου διά Τανερίφφαν
Νηρεδής	'Εμρ. Χατζηγιάτη	13	6694	έφθ. Μπάχιαν Μπλάγκαν 20 Ματου
Νήριτος	Γ. Δρακούλη	07	3854	διήλθε Κάλιν 21 Ματου διά Βενετίαν
Νίκη	Α. Βογιατζής	17	958	έφθ. Πατραιά 27 Ματου εκ Ρωσίας και ανεχ. 29 διά Ρωσίαν
Νίκοκλης	Ν. Γ. Μωραΐτη	21	3576	ανεχ. 'Αλεξάνδρειαν 9 Ματου διά Χούλλ, έφθ. 27
Νίκος	Α. Γρηπαίου	14	3892	έφθ. Ροζάριο 19 Ματου
Νίκος Βαλμάδης	Σ. Ν. Βαλμάδη	01	3920	ανεχ. Ραθένναν 4 Ματου διά Σύρουν, έφθ. 9, αργει
Νίκος Μάρκου	Ε. Μάρκου	12	4235	έφθ. Ρότερντραμ 20 Ματου
Νικόλαος	N. Δ. Βούλγαρη	01	3634	αργει Σύρουν από 18 Μαρτίου
Νικόλαος Αθανασούλης	άδ. Πήγτα	80	1302	ανεχ. Χίον 20 Ματου διά Κυτζαν. (Σημαία 'Αγγλική)
Νικ. Γ. Κουλουκουντής	κληρο. Αθανασούλη	01	3572	αργει 'Αμπελάκι από έτον
Νικόλαος Νομικός	έτ. Ατταντικός	17	3201	διήλθε Λάδη Πάλμας 17 Ματου διά "Αγ. Σεβαστιανόν
Νικόλαος Φιλίνης	Δ. Νομικού	99	625	αργει Πατραιά από 11 Ματου
Νικόλαος Φίλινης	Μική Φιλίνη	04	3111	αργει Πατραιά από 14 'Απρ.
Νικόλαος Αγγελος	Β. Ρωσολόμου	10	4540	ανεχ. Σάντος 18 Ματου διά Μπ. "Αυρες, έφθ. 23
Νικόλαος Αγγελος	'Ιω. Αγγελου	12	4351	ανεχ. Σάντος οικολάς 15 Ματου διά "Αγ. Βικέντιον
Νικόλαος Πατέρας	N. Πατέρα	06	3435	αργει Οινούσας από 2 Μαρτ.
Νύμφη	N. Λυκιαρδοπούλου	21	4504	έφθ. Βορδώ 18 Ματου και Σαίν Ναζαίρ 21
Οινούσιος	N. Πατέρα και οιδην	04	5804	αργει Πατραιά από 20 Ιαν.
Π. Μαργαρώνης	Δημ. Μαργαρώνη	13	4979	έφθ. 'Αμδούργον 22 Ματου και ανεχ. 26 διά Σούντερλαντ
Παναγής	N. Λυκιαρδοπούλου	20	5187	ανεχ. Ρίον Ιανέτρον 15 Ματου διά Σάντα Φέ, έφθ. 23
Παναγής Βαλλιάνος	A. Βαλλιάνου	04	2980	αργει Σύρουν από 20 Νοεμ. π. ξ.
Παναγής Μ. Χαδούλης	I. Η. Χαδούλη	07	3821	έφθ. Μοντεβίδεον 9 Ματου και ανεχ. 16 διά Μπ. Μπλάγκαν, έφθ. 18
Πανοδημίτης	I. Λυγίζου οιλ.	05	4327	έφθ. Βαρκελώνην 8 Ματου και ανεχ. 15, Γιέραλτάρ 18 διά Πλέιτ
Πάνος	I. Λιβανού	15	4305	ανεχ. Ροζάριο 1 Ματου διά Λάδη Πάλμας
Παντελής	άδ. Παντελή	91	2411	αργει Πατραιά από 23 Δεκ. π. ξ.
Παντελής	K. Λεμού	11	3845	διήλθε Γιέραλτάρ 26 Ματου διά Ατταλάντης διά Κόντινεντ
Παντιάς	'Ισαβ. Μαργαρώνη	12	5149	έφθ. Μπάρι 2 Ματου και Βενετίαν 7
Παπαλεμός	Γ. Α. Γεωργιλή	10	3748	ανεχ. Ροζάριο 13 Ματου διά Λάδη Πάλμας
Παρθενών	άδ. Πειθή	08	3189	αργει 'Αλεξάνδρειαν από 21 Ιαν.
Πάρος	Κρητικού	94	951	αργει Βαλέντιαν από 26 Ιουλ. 1931
Πελαγία	Στυλ. Καστάνου	05	3157	αργει Χαλκίδα από 27 'Απρ.
Περράκης Λ. Καμπάνης	κληρο. Λ. Καμπάνη	10	3584	ανεχ. Ροζάριο 30 'Απρ. διά Λάδη Πάλμας
Περσένης	έτ. 'Ατταντικός» A.E.	06	4852	διήλθε Λάδη Πάλμας 24 Ματου διά Στοκχόλμην
Πεταλιού	Μαρη 'Εμπειρικου	17	5126	αργει Σύρουν από 30 'Απρ.
Πετρούλινα (τάνκερ)	T. Κυρίλλου	10	579	αργει Κυπολιν από 1 Μαρτ. 'Επισκευή
Πετρούλινα (τάνκερ)	'Ιω. Γαλάνη και Σιά	03	4634	έφθ. Blaye (Γαλλίας) 3 Ματου, παρέμενε 25
Πέτρος Νομικός	Π. Νομικού	93	2522	έφθ. 'Αλεξάνδρειαν 24 Ματου και ανεχ. 30 διά Βηρυττόν

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυπ.	Τόν. Γκρός	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΕΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Πηλεὺς	Ε. Χατζηλία	28	4695	έφθ. Ροζάριο 23 Μαΐου
Πλασταιαὶ	Γ. Γράγος	97	3039	άργει Σύρον ἀπό 4 Αὔγ. 1931
Πολέμης	Ι. Δ. Παλαιοκρασσᾶ	09	1457	έφθ. Πειραιᾶ 10 Μαΐου, ἀργεῖ 31
Πόλη	Α. Ἀλεξάτου·Μ. Ρεδίαδη	97	2861	ἀργεῖ Σύρον ἀπό 10 Ιαν. Ἐπωλήθη
Πολύκτωρ	Γ. Δρακούλη	14	4077	έφθ. Αάρχους (Δανιάς) 18 Μαΐου
Πολύμνια	Ε. Μιχαλιτσιάνου	07	4937	διῆλθε Λάζ Πάλμας 17 Μαΐου, καὶ Ὁράν 23 διὰ Βανετίαν
Πόντος	υἱος Γ. Γράτσου	12	4013	έφθ. Βρατλαν 25 'Απρ. παρέμ. 20 Μαΐου (διὰ Δανιάν)
Πόπη	Μιχ. Βερνίκου	96	1594	έφθ. Γαλάτειος 9 Μαΐου, ἀργέτ. 24 διὰ Κατάνην—Παλέρμο
Ποσειδών	Κυρ. Βανεζέλου	09	3895	έφθ. Μπάρρου 16 Μαΐου καὶ ἀνεχ. 21, Γιεραλτάρ 27 διὰ Βανετίαν
Προφήτης Ἡλίας	Ε. Σενίδης καὶ Σία	79	1169	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπό 2 Μαρτ.
Πρωφεὺς	έτ. «Ἄτλαντικός» Α.Ε.	20	6696	διῆλθε Ρίον Ἰανέριον 9 Μαΐου δι' Ἀμβέρσαν
Πρώτος	Γ. Ν. Λουλούδη	03	1171	έφθ. Βρατλαν 14 Μαΐου, παρέμενε 26 (σερβέ)
Πυθέας	I. Γαλάκη	02	3028	Παραμένει Οδησσὸν μὲ σοβαρὰς ζημιὰς ἐκ προσαράξεως
Ρίτα	Γ. Πανᾶ	01	2495	διῆλθε Κ)λιν 12 Μαΐου διὰ Σαδόνναν, ἔφθ. 18
Ρίτα Χανδρῆ	I. Δ. Χανδρῆ	90	1217	ἀνεχ. Τζιμπούτι 27 Μαΐου διὰ Χοδάιδδαν
Ρόκος	«Βεργωτῆς» Α.Ε.	18	6430	ἀνεχ. Τάιν 11 Μαΐου διὰ Μπουένος "Αὔρας"
Ρόκος Βεργωτῆς	Γερ. Βεργωτῆς	19	5637	ἀργεῖ Ρόττερνταμ από 24 'Απρ.
Σαπφώ	οἱῶν Ν. Πατέρη	07	3874	ανεχ. Οίνούσας 25 Μαΐου διὰ Μπόνναν—Στέττιν
Σαρωνικὸς	Μαρῆ 'Εμπειρίκου	12	3548	ανεχ. Ἀμβέρσαν 30 Μαΐου διὰ Πειραιᾶ
Σόκομπελ. (τάνκερ)	έτ. «Σόκομπελ»	30	1654	εἰς πλόας Κ)ντζῆς—Λάζ Νουδέλ [πετρέλαια]
Σοφία Θεοδωροπούλου	Π. Θεοδωροπούλου	99	1518	έφθ. Πειραιᾶ 30 'Απρ. Παραμένει 30 Μαΐου
Σούνιον	Μαρῆ 'Εμπειρίκου	19	3054	ανεχ. Σουλινά 23 Μαΐου, "Ανδρον 27 διὰ Λάζ Παλλίς
Στάμος Φαφαλίδης	Σ. καὶ Δ. Φαφαλίδη	06	3990	έφθ. Βάρανος 25 'Απρ. παρέμενε 25 Μαΐου
Στάθης Α.	ἀδ. 'Αποστολοπούλου	81	987	ανεχ. Νεκότσα 14 Μαΐου
Στέφανος Κωστομένης	Ε. Κουλουκουντῆ	11	5409	έφθ. Φιλαδέλφειαν 23 Μαΐου
Στεφανίδης εκ Πρωτεὺς	Μ.χ. Λευοῦ	06	4081	έφθ. Σουλές 23 Μαΐου ἐκ Κοσσέτη
Στρατῆς	Μ. Κυδωνιέως	05	3893	έφθ. Σουλές Κ)λιν 10 Μαΐου, Γιεραλτάρ 20, Νίτον 27 διὰ Κοπεγχάγην
Στυλιανῆ	ἀδ. Πειθῆ	93	1828	έφθ. Εμδεν 8 Μαΐου καὶ ανεχ. 19, Οὐζέν 23 διὰ Θ)νίκην
Στυλιανός	Π. Βαντούρα	04	3564	εἰς Μόντρεαλ λόπο παραλαβήν
Στυλιανός Κουτσοδόντης	Α. Κ. Κουτσοδόντη	05	3076	
Σωκράτης Ὄνάσης	'Αριστ. Ὄνάση	21	5492	
Τάκης	Π. Σ. Ἀντίππα	04	1698	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπό 30 'Απρ.
Ταξιάρχης	ἀδειάφ. Λευοῦ	13	4221	διῆλθε Λάζ Πάλμας 22 Μαΐου δι' "Αδονμερ"
Τερέές Κοντογιάννη	Στυλ. Κοντογιάννη	89	764	έξωκειλε Στρογγόλην [Εύβοιας] 14 Μαΐου. Ηδη εἰς Χαλκίδα, 30
Τηνῆς	Γ. Φ. Ἀνδρεάδη	00	3606	αργεῖ Θ)νίκην ἀπό 3 Φεβρ.
Τηλέμαχος	Γ. Δρακούλη	11	3562	έφθ. Βρατλαν 8 Μαΐου, παρέμ. 24 (διὰ Μασσαλίαν)
Τίμιος Σταυρός	Β. Λιθανοῦ	02	3564	έφθ. Γένοβαν 13 Μαΐου
Τό - Κύμα	Α. Κενοσταντινίδη	05	3721	αργεῖς 'Αλεξάνδρειαν ἀπό 22 Δεκ. π.ē.
Τρίαινα	Γ. Λευοῦ καὶ Μ. Γεωργιλῆ	00	4358	διῆλθε Λάζ Πάλμας 24 Μαΐου δι' Ipsiwch
Τρίτων	υἱος Γ. Γράτσου	14	4211	ανεχ. Αμβέρσαν 11 Μαΐου, Γιεραλτάρ 19 δι' 'Αλ)νδρειαν
Τσιροπινᾶς	Κ. Α. Τσιροπινᾶς καὶ Σιών	14	3895	ανεχ. Σουντερλαντ 23 'Απρ. διὰ Μπ. "Αυρας
Τώνης Χανδρῆς	I. Δ. Χανδρῆ	04	2689	έφθ. Μαρ)πολιν 20 Μαΐου καὶ Σαδόνναν 31
"Υδρα	Γκ. Κουλούρα	00	3513	έφθ. Πειραιᾶ 27 'Απρ. αργεῖ 'Αμπελάκι από 31 Μαΐου
"Υδραιοῖς	Α. Κουλούρα καὶ Κ. Ξένου	02	4476	έφθ. Gdynia 10 Μαΐου
Φαιέθων	ἀδ. Λιθανοῦ	13	4168	διῆλθε Φ. Νορένχα 16 Μαΐου διὰ Μοντεβίδεο
Φαιδών	Π. Ἀλεξάτου καὶ Σία	89	1882	έφθ. Πειραιᾶ 6 Μαΐου καὶ Καλάμας 19
Φανεροφοίνη	Α. Βλαχάκη	08	3501	ανεχ. Σάντα Φά 18 Μαΐου διὰ Λάζ Πάλμας
Φιλομῆλα	Σ. Καταπόδη	98	3175	ἀνεχ. Γαλάτειος 8 Μαΐου, έφθ. Νίκαιαν 19 καὶ Μασσαλίαν 25
Φιλοϊβός	Κ. Α. Βογιατζέγλου	81	746	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπό ἑτοῖν
Φιλωρεντία Σ.	Φλωσεντ. Σιδερίδου	97	2024	έφθ. Ντονιμπρέδνικ 6 Μαΐου καὶ 'Αλεξάνδρειαν 25
Φραγκούλα Β. Γουλανδρῆ	ἀδ. Γουλανδρῆ	18	5304	έφθ. Ροζάριο 28 Μαΐου
Φρέδη	Κ. Δ. Καλαφάτη	07	4043	έφθ. Βαρκελώνην 19 Μαΐου
Φωτεινή Καρρᾶ	ἀδ. Καρρᾶ	08	4396	έφθ. Θ)νίκην 15 Μαΐου καὶ Πειραιᾶ 29
Φώτης	N. Λυκιαρδοπούλου	12	3507	έφθ. Βίλλαν Κονστιτούσιον 12 Μαΐου
Φωφῶ Μαροῆ	I. Σ. Στρυμπούλακη	03	1013	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπό 26 'Απρ.
Χαδιώτης	έτ. «Κάσσος» Α.Ε.	29	4386	ανεχ. Σουντερλαντ 19 Μαΐου καὶ Χάρουτς 22 δι' 'Οράν
Χαράλαμπος	Ἀντ. Γιαννουλάτου	01	4389	έφθ. Πειραιᾶ 16 Μαΐου. 'Εκρ. γαϊάν)κας
Χαρόλαμπος Π.	Π. I. Πιτέρα καὶ Σία	07	4362	έφθ. Αλικάντες 8 Μαΐου καὶ 'Αλγέριον 20
Χέλατρος	έτ. «Κάσσος» Α.Ε.	14	3489	έφθ. Μασσαλίαν 8 Μαΐου ἐκ Βαλέντιας. 'Αργεῖ 31
Χίος	Σ. Περρή κ.λ.π.	88	1356	έφθ. Γαλάτειος 20 Μαΐου (διὰ Πειραιᾶ, ἐν πλ. 30)
Χλόη	N. Λυκιαρδοπούλου	99	5730	έφθ. Σαντάντερ 10 Μαΐου, Δουζχάρκην 18 καὶ Ρόττερνταρ 28
Χηρήστος Ζ.	N. Ζοήπούλου	00	1106	ανεχ. Βρατλαν 18 Μαΐου διὰ Βίλον, έφθ. 22
Χριστίνα	Λ. Βογιατζέζη καὶ Σία	98	3438	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπό 28 'Απρ.
Χρυσάνθη	ἀδ. Πατέρα	00	3217	διῆλθε Κ)λιν 10 Μαΐου, Φινιστέρων 24, Νίτον 26 δι' 'Αμβέρσαν
Χρυσάνθη Σταυρούδη	I. Σταυρούδη	90	2223	έφθ. Βανετίαν 29 'Απρ. Παρέμενε 25 Μαΐου
Χρυσή	Π. I. Γουλανδρῆ	13	5367	έφθ. Μαλάγαν 8 Μαΐου, καὶ Καζαμπλάγκαν 24 διὰ Πλέιτ
Ψαρά	K. Δ. Καλαφάτη	03	2907	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπό 14 Μαΐου
Ψκεανία	M. Καρβαλή	07	4843	ανεχ. Σαλέρνα 11 Μαΐου, έφθ. Τσιδιταβέκιαν 12 καὶ Αιθέρνο 21
Ψκεανίς	I. Ταχιμντζῆ	96	3471	ἀργεῖ Χίον ἀπό 20 Φεβρ.
Ψρίων	έτ. Χίος» Α.Ε.	96	3256	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπό 5 Ιουν.
Ψρωπός	Μαρῆ 'Εμπειρίκου	13	3475	έφθ. Βρατλαν 2 'Απρ. Παρέμ. 20 Μαΐου (διὰ Ρόττερνταρ)

(Τής ιδιαίτ. υπηρεσ. τῶν «Ναυτ. Χρονικῶν» καὶ ἐκ τοῦ «Λόγου Λιστ»)