

NAYTIKA XPONIKA



15η Ιουνίου 1932

Αρ. Φύλλου 36

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ДЕКАΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ Β! ΑΡΙΘ 36. = ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ = ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, 15 ΙΟΥΝΙΟΥ 1932

ΠΡΟ ΤΩΝ ΕΞΑΙΡΕΤΙΚΩΝ ΠΕΡΙΣΤΑΣΕΩΝ

ΔΙΑ ΤΟΝ κ. ΥΠΟΥΡΓΟΝ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

ΠΡΟΣ ΑΠΟΤΡΟΠΗΝ ΤΗΣ ΚΑΤΑΣΤΡΟΦΗΣ

Κύριε 'Υπουργέ,

Προσέρχεσθε από τάς τάξεις τῶν ἐκλεκτῶν τοῦ Π. Ν., μὲ τὸ ὅποιον τόσους κοινοὺς ἀγώνας διεξήγαγε τὸ 'Εμπορικόν μας Ναυτικόν. Εξῆσατε καὶ ὑμεῖς τὴν θαλασσινὴν ζωὴν, ἔγνωρίσατε ἐκ τοῦ πλησίον τὴν ψυχὴν καὶ τὰς ἀρετὰς τοῦ 'Ελληνος ναυτιλλομένουν. Έχρηματίσατε ὑπασπιστής τοῦ ἐνδόξου Ναυάρχου, τοῦ ὅποιον τόσουν γνωστὰ εἶνε τὰ αἰσθήματα τῆς ἀγάπης πρὸς τὴν 'Εμπορικὴν ναυτιλίαν. Υπῆρξατε ἔνθερμος καὶ σθεναρὸς ὑποστηρικτὴς τῶν ναυτιλιακῶν δικαίων ἐν τῇ Βουλῇ καὶ καλῇ τῇ τύχῃ, εἰς ὑμᾶς ἀνετέθη τὸ ὑπορρεγεῖον τῶν Ναυτικῶν.

Τὸ ἀνωτέρῳ μᾶς παρέχουν τὴν πεποίθησιν, ὅτι ἀπευθυνόμενοι πρὸς ὑμᾶς διὰ τὴν ἐπίλυσιν ὡρισμένων, διοικητικῆς μᾶλλον φύσεως, ναυτιλιακῶν ζητημάτων, θέλομεν εὑρεῖ ἐν τῷ προσωπῷ σας τὸν θερμὸν παραστάτην καὶ συνήγορον τῆς ὁσημέραι ἀφανιζομένης 'Ελληνικῆς ναυτιλίας. Ή φορτηγός ναυτιλία, κ. 'Υπουργέ, βαδίζει πρὸς τὴν καταστροφήν. Διὰ νὰ μὴ θεωρηθῶμεν ἀπαισιόδοξοι, δὲν λέγομεν, ὅτι κατεστράψῃ ηδη. "Αν, κἄποιαν ήμέραν, μεταβῆτε εἰς τὸν Ναύσταθμον θὰ ἀντικρύστητε εἰς τὸν προλιμένα τοῦ Πειραιῶς καὶ τὸν ὄρμον τῶν 'Αμπελακίων συσσωρευμένα κατὰ μάζας τὰ ἀργοῦντα φορτηγά μας. "Εορημα καὶ ἐγκαταλελειμμένα τὰ σκάφη αὐτά, ποῦ ἀπέτελον μίαν πλουτοφόρον πηγὴν διὰ τὴν θαλασσινὴν πατρίδα μας, χωρὶς ὑπερβολὴν δυνάμεθα νὰ σᾶς διαβεβαιώσωμεν, ὅτι τούλαχιστον κατὰ τὰ 3/4 δὲν πρόκειται ν' ἀναλάβουν τὰ ταξίδιά των.

Παλαιὰ τὴν ήλικίαν, δαπανηρότατα τὴν ἐκμετάλλευσιν, βεβαρυμένα δι' ὑποχεώσεων, ἔχοντα ἀνάγκην ἐπισκευῶν, τὰς ὅποιας ὁ πλοιοκτήτης ἢ τὸ γραφεῖον τοῦ Λονδίνου ἀδυνατοῦν νὰ ἐκτελέσουν, θάττον ἢ βράδιον θὰ πωληθοῦν κατ' ἀνάγκην εἰς τοὺς ἔνεστος διαλυτάς. Τίποτε τὸ ἐνθαρρυντικὸν δὲν διαβλέπουμεν διὰ τὸ μέλλον τῶν σκαφῶν τούτων, ὥστε νὰ πιστεύσωμεν, ὅτι ἐνδέχεται νὰ συμβῇ ἄλλως. Καὶ ὅμως, δι' αὐτῶν συντηρούντο χιλιάδες ναυτικῶν οἰκογενειῶν, συνενρατεῖτο τὸ γόνητρον τῆς θαλασσινῆς Χώρας μας, τὰ σκάφη αὐτὰ

ἀπετέλονταν ἔνα σοβαρότατον παράγοντα τῆς Ἐθνικῆς Οἰκονομίας.

Ἡ ναυτιλιακὴ κρίσις εἶνε Παγκόσμιος. "Ολα τὰ ναυτικὰ κράτη ὑποφέρουν ἐξ αὐτῆς. Κανένα ὅμως δέν ὑπέστη τὴν ἔκπτωσιν τῆς ίδικῆς μας ναυτιλίας. Αἱ ξέναι ναυτιλίαι, ὡργανωμέναι οἰκονομικῶς εἰς ἀνωνύμους, κατὰ τὸ πλεῖστον, ἔταιρίσαις, μὲ ἄφθονα ἀποθεματικὰ καὶ μὲ ἀκεραίαν τίνη πίστιν διὰ τὴν ἔξενδρεσιν τῶν ἀναγκαίων μέσων πρὸς ἀντιμετώπισιν τῆς κρίσεως, ἔχουν πρὸ παντὸς παραστάτην των τὸ Κράτος, ποῦ μεριμνᾷ καὶ ἐνδιαφέρεται διὰ τὴν συντήρησιν καὶ τὸ μέλλον αὐτῶν.

Τὰ ξένα πλοῖα εἶνε νεώτερα τὴν ήλικίαν, συγχρονισμένα. "Οταν δὲ κάποτε ἡ κρίσις παρέλθῃ θὰ ἀναλάβουν δραστηρίως τὸν ἀγῶνα τῆς ἐπικρατήσεως εἰς τὸν διενῆ στίβον τῶν μεταφορῶν.

Τούναντίον, τὰ πτωχὰ κεφάλαια τοῦ 'Ελληνος πλοιαρίου ἢ τοῦ μηχανικοῦ, τὰ ἀντιπροσωπεύοντα τὰς οἰκονομίας ὀλοκλήρων οἰκογενειῶν καὶ τοὺς μόχθους πολυετοῦς πάλης πρὸς τὸ κῦμα, ἔξηνεμίσθησαν. Τὰ σκάφη αὐτὰ δὲν ἔχουν ηδη καμμίαν ἀξίαν πέραν τῆς τιμῆς τοῦ παλαιοσιδήρου. Τὸ Κράτος διὰ τὸ κατάντημα αὐτὸν ὑπέχει βαρούτας εὐθύνας ἀπὸ τὴν ἐποχήν, ποῦ ὁ μοιραῖος κατὰ τὸ 1917 ὑπορργός τῶν Οἰκονομικῶν ἐπίεσεν ἀκαίρως τὸ ἐφοπλιστικὸν κεφάλαιον νὰ ζήψῃ εἰς τὴν θάλασσαν τὰ ἐκατομμύρια τῶν πολεμικῶν κερδῶν. Τὸ Κράτος ὑπέχει ιστορικὰς εὐθύνας, διότι δὲν ήθέλησε ποτὲ νὰ μελετήσῃ καὶ νὰ καθορίσῃ συστηματικὰ τὸ πρόγραμμα τῆς ἐμποροναυτικῆς του πολιτικῆς. Τὸ Κράτος βαρύνεται ἀκόμη διὰ τῆς εὐθύνης, διότι συμπεριεφέρθη πρὸς τὸν 'Ελληνα ναυτιλλομένον ἐχθρικῶς, δύγαται τις νὰ εἴπῃ. "Ηντλησεν ἐκ τῆς Ἐμπορικῆς ναυτιλίας, ἀπεμύζησε πάν δι, τι ήδύνατο, χωρὶς νὰ προσφέρῃ εἰς αὐτὴν τούλαχιστον μίαν ἀρτίαν Νομοθεσίαν, προσημοσμένην εἰς τὰς καθ' ήμας συνθήκας, μίαν διοίκησιν τῶν κατ' αὐτὴν, ἐμπνεομένην ἀπὸ ἀγάπην καὶ στοργήν.

Παρεδόθη ἡ διοίκησις τοῦ 'Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ εἰς τὰς χεῖρας ἐνός ἀνθρώπου μηδένα δεσμὸν ἔχοντος πρὸς τὴν ναυτιλίαν μας, οὐδὲ κόκκον δράσεως ἀγαθοποιοῦ ύ-

πέρι τού Έμπ. Ναυτικοῦ ἔχοντος νὰ ἐπιδεῖξῃ, ἀγνοοῦντος τὰς ἀνάγκας του, τὰς συνθήκας ὑφ' ἃς ἐδημιουργήθη, μηδέποτε θελήσαντος νὰ ἀντιληφθῇ τὰς βαρυτάτας ὑποχρεώσεις, αὕτινες ἀπέρρεον ἐκ τῆς θέσεως του.

Καὶ ἐγκατελείφθη οὕτω ὁ "Ἐλλην ναυτιλλόμενος μόνος, ἀκαδοδήγητος, ἔρμαιον τῶν ἐσωτερικῶν του παροδούμησεων καὶ φιλοδοξιῶν νὰ διαθέσῃ τὰς ὄλιγας του οἰκονομίας, καθ' ὃν αὐτὸς τρόπον ἐνόμιζε προσφοράτερον, ἀγοράζων σκάφη ἀχρηστα διὰ τοὺς ἔνεοντας καὶ τῶν ὅποιων τὸ θλιβερὸν κατάντημα σήμερον διαπιστοῦμεν.

"Οταν δὲ τὰ ἔνεα Κράτη ἔβαινον ἀλματωδῶς πρὸς τὸν συγχρονισμὸν τοῦ πλωτοῦ ὑλικοῦ των, μόνη ἡ Ἐλληνικὴ Ναυτιλία συνεστὼν τὰ πεπαλαιωμένα σκάφη καὶ ἔξεπιπτεν ὀσημέραι. Ἡ ἀρμοδία ὑπηρεσία τοῦ Ε.Ν., μακαρίως καθεύδουσα, περιωρίζετο εἰς τὸ νὰ ἀναγράψῃ ἐκάστοτε τὸν αὐξανόμενον ἀχρηστὸν ὅγκον τῆς χωροποτίτης. Ἐδημιουργοῦντο οἱ Νόμοι καὶ οἱ κανονισμοὶ περὶ τῆς συνθέσεως τῶν πληρωμάτων, τῆς τροφοδοσίας τῶν πλοίων, λιμενάρχαι ἔξαπεστέλλοντο εἰς τοὺς λιμένας τοῦ ἔξωτεροικοῦ διὰ νὰ ἐποπτεύσουν τὴν πιστὴν τήρησιν αὐτῶν, συνεζήτουν διὰ τὰ ναυτιλιακὰ ἥματα πράγματα, ἔχοντες ως παράδειγμα τὴν... Ἀγγλικὴν ναυτιλίαν καὶ ἐπέτυχον, ἀν μὴ τι ἄλλο, τὴν δημιουργίαν ναυτεργατικοῦ ζητήματος καὶ τὸν ταξικὸν χωρισμὸν ναυτικοῦ κεφαλαίου καὶ ἐργασίας.

Δὲν ἐπεδιώχθη ἡ στενὴ καὶ εἰλικρινὴς συνεργασία τῶν ναυτιλιακῶν παραγόντων, δὲν κατέστη δυνατὸν νὰ γίνῃ εἰς ὅλους ἀντιληπτὸν πόσον ἐπιβεβλημένη ἡτο ἡ ἀνάγκη τῆς ἐπιγνώσεως τῶν συνθηκῶν, ὑφ' ἃς ἐδημιουργήθη ἡ Ἐλληνικὴ ναυτιλία καὶ ὅτι τὸ Ἐλληνικὸν σκάφος ἡτο πτωχὸν καὶ ἀπεῖχε πολὺ ἀκόμη ἀπὸ τοῦ νὰ προσαρμοσθῇ πρὸς τὰ εἰς τὰς ἔνεας ναυτιλίας κρατοῦντα. Ἡ δημιουργία τῆς φορτηγοῦ μας ναυτιλίας ὀφείλεται εἰς τὴν αὐταπάροντιν, τὸ λιτοδίαιτον καὶ τὴν οἰκονομίαν τῶν Ἐλλήνων ναυτιλλομένων. Ἡγονήθησαν ταῦτα καὶ ἐπεβαρύνθη τὸ φορτηγὸν πλοίον μὲ μυρίας φορολογικὰς ὑποχρεώσεις καὶ ἐφημούσθησαν ἐπ' αὐτοῦ αἱ νεώτεραι περὶ κοινωνικῆς πολιτικῆς ἀντιλήψεις.

Καὶ ίδον τὸ ἀποτέλεσμα.

'Ο ξενικὸς ἀνταγωνισμὸς, ἡ ἔλλειψις πάσης διοικητικῆς ἐποπτείας, τὰ ὑψηλὰ ἀσφάλιστρα, τὰ ὑπέρομετρα ἔξοδα συντηρησεώς κρατοῦν σήμερον τὴν φορτηγὸν ναυτιλίαν ἀργοῦσαν κατὰ ποσοστὸν ἀνώτερον πάσης ἄλλης ἔνης, ἀνίκανον ν' ἀντιπαλαίσῃ κατὰ τῶν ἀντιξῶν περιστάσεων.

Μακρὰ καὶ κονδραστικὴ θὰ ἦτο, ἵσως, κ. Ὑπουργέ ἡ ἀπαρίθμησις τῶν εὐδυνῶν τοῦ παρελθόντος. Πρὸ ὑμῶν σήμερον κεῖται ἐν ὅλῃ του τῆς κριτικότητι, τὸ ναυτιλιακὸν μέλλον τῆς Χώρας. Πολλὰ ἀκόμη δύνανται νὰ ἐπιτελεσθοῦν, διὰ νὰ περισώσωμεν μέρος εἴστω ἀπὸ τὴν καταστροφήν. "Ἄν θελήστητε ν' ἀναλάβητε τὸ βαρύτατον ἔργον τῆς ἀνακονφίσεως, εἴστω καὶ προσκαίρου, ἀπὸ τὰ βάρη ποὺ ἐπεσωρεύθησαν εἰς τὴν κίνησιν τοῦ φορτηγοῦ, ἀν ὑθελήσητε, ἐμπνεόμενος ἀπὸ τὴν ὑπερτερανήν ποστολήν τοῦ Ἐλληνικοῦ πλοίου, νὰ ἐμψυχώσητε τὴν πίστιν καὶ τὸ αἰσθῆμα τῆς συνεργασίας εἰς τοὺς παραγόντας τῆς δημιουργίας του, ἀν ἐπιτύχητε τὰς ἐπιβαλλομένας ύποθεσίας ἔξι ὅλων τῶν πλευρῶν, ὥστε νὰ δυνηθῇ ἡ φορτηγὸς ναυτιλία νὰ διεξέλθῃ τὰς ἔξαιρετικῶς κρισίμους περιστάσεις, βεβαιωθῆτε, κ. Ὑπουργέ, ὅτι ἡ δρᾶσις σας ὑπὲρ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας θὰ ἀποβῇ εὐεργετικῇ.

Καλέσατε ἐξ ίδιας ὑμῶν πρωτοβουλίας εἰς σύσκεψιν τοὺς ἀρμοδίους ἐκπροσώπους τῆς ναυτικῆς μας οἰκογενείας. Ἀκούσατε τὰς ἀπόψεις των καὶ κρίνων ἐλευθέρων τὴν θέσιν τῶν πραγμάτων, δώσατε τὰς δεούσας λύσεις. Θὰ εὑρεθῆτε πρὸ ἀντιθέσεων, ἄλλ' ἐπιμένων, θὰ ἐπιτύχητε.

Μετὰ τινας ἑβδομάδας αἱ ἔξαγωγαι ἐκ τοῦ Δουνάβεως καὶ τῆς Ρωσίας θὰ ἀπορροφήσουν σοβαρὰν χωρητικότητα. Οἱ ναῦλοι προβλέπεται, ὅτι θὰ είνει χαμηλοὶ

καὶ ἀσύμφοροι. Τὰ σκάφη μας εἰνε πολυδάπανα εἰς καύσιμον ὅλην, καταντοῦν ἀκοιβώτερα ἀπὸ τὰ ἔνεα, Ἰταλικά, Ἀγγλικὰ καὶ Γιουγκοσλαվικὰ ἀκόμη. Τὰ Ἰταλικά, ὁ κυριωτερος ἀνταγωνιστής μας, ἀπολαμβάνουν καὶ ἐπιχρηματίσεως δι' ἔκαστον ταξιδίον των. Πῶς θὰ δυνηθοῦν ν' ἀντιπαλαίσουν πρὸς αὐτὰ τὰ ιδικά μας καὶ νὰ δεχθοῦν τοὺς χαμηλοὺς ναύλους; Μόνον διὰ τῆς οἰκονομίας.

Ἄλλα δὲν ἀρκεῖ μόνον τοῦτο. Ὅποδείξατε εἰς τὴν ἀρμοδίαν ὑφ' ὑμᾶς ὑπηρεσίαν, διτι βαρυτάτας ὑποχρεώσεις ἀναλαμβάνει διοικοῦσα κλάδον εἰς τοιαύτην κρίσιμον θέσιν τελοῦντα. Ἡ ἀψυχολόγητος ἐφαρμογὴ διατάξεων καὶ μέτρων ἀντικειμένων πρὸς τὴν πραγματικότητα, πρέπει νὰ σταματήσῃ. Ὑπάρχουν, εὐάριθμοι εὐτυχῶς ἀξιωματικοὶ τοῦ λιμενικοῦ σώματος, οἵτινες ἐν τῇ ἐνασκήσει τῶν καθηκόντων των συμπεριφέρονται πρὸς τὰ Ἐλληνικὰ σκάφη μὲ στενὴν καὶ ἀναξίαν τῆς εὐρύτητος τῆς ἀποστολῆς των ἀντίληψιν. Καὶ ὡς παράδειγμα ἀναφέρομεν συγκεκριμένας καταγελίας κατὰ τὴς δῆλης δράσεως τοῦ "Ἐλληνος λιμενάρχου τοῦ Ρόττερνταμ π. Δουργούντη.

Πρέπει ἡ διοίκησις τοῦ Ε.Ν. νὰ ἀπαλλαγῇ τοῦ στρατιωτικοῦ πνεύματος, διέπει τὰς πλείστας τῶν ἐνεργειῶν της. Διοικοῦσα τὸν εἰρηνικῶν παραγωγικὸν κλάδον, ὀφείλει νὰ ἀγαπήσῃ αὐτὸν καὶ νὰ παύσῃ πιστεύοντα, διτι ἐκτελεῖ μόνον εἰσαγγελικὰ χρέη, οὐδὲ ἀστυνομικὰ καθηκόντα κατὰ τῶν Ἐλλήνων ναυτιλλομένων. Κύριος σκοπὸς καὶ ἔργον αὐτῆς ὀφείλει νὰ είνει ἡ προαγωγὴ καὶ ἡ προάσπιση τῶν ναυτιλιακῶν συμφερόντων τῆς Χώρας. Ἐκτρεπομένη τούτου ἀποβαίνει μάστιξ τῆς ναυτιλίας καὶ οὐχὶ παραστάτης αὐτῆς.

Ίδον, κ. Ὑπουργὲ, εὐρὺ πρόγματι τὸ στάδιον τῆς υμετέρας δράσεως. Ἡ Ἐλληνικὴ Ναυτιλία καλῶς διοικούμενην, χωρὶς πολλὰ Νομοθετήματα, θὰ ἐπιτύχῃ τὴν ὑπωδήποτε διάσωσίν της. Ἄρκει νὰ μὴ παρεμβάλλωνται διαρκῶς ἐμπόδια εἰς τὸ ἔργον τῆς καὶ τὸ ἐπιδεικνύμενον ἐκάστοτε Κρατικὸν ἐνδιαφέροντα νὰ είνει ωφέλιμον καὶ οὐχὶ καταστρεπτικόν. Ἡ παραμονή σας εἰς τὸ ὑπουργεῖον τῶν Ναυτικῶν, ἔστω καὶ βραχεῖα λόγῳ τῶν ἐπικειμένων ἐκλογῶν, ἃς συνδυασθῆται τὴν ἀπαρχὴν μιᾶς θετικωτέρας ὑπὲρ τῆς Ναυτιλίας ἐκδηλώσεως τοῦ Κρατικοῦ ἐνδιαφέροντος. Ἡ προέλευσις καὶ τὸ παρελθόν σας ἐπιβάλλουν νὰ στραφῆτε πρὸς τὴν κατεύθυνσιν ταύτην μὲ ζῆλον καὶ ἀποφασιστικότητα.

ΤΑ "ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ,,

ΙΤΑΛΙΑ

Ἐμειώθησαν οἱ μισθοὶ τῶν ναυτῶν.

Ο Ἰταλικὸς ναυτικὸς τύπος ἀναγράφει, διτι ἡ διμεσονήδια τῶν Ἰταλῶν ναυτῶν ἀπεδέχθη πρὸ τινῶν ἡμερῶν τὴν ὑποβίηθεσαν ἐφοπλιστικὴ πρόστασιν περὶ μειώσεως τῶν μισθῶν των κατὰ 10 %, διτι ναυτολογούμενοι: ἐπὶ φορτηγῷ πλοίων ἀκτελούντων ταξεδίας ἐκτός τῆς Μεσογείου καὶ 5 % διτι τῶν ναυτολογούμενοι: ἐπὶ φορτηγῶν, τῶν δημοιών οἱ πλόες περιορίζονται εἰς τὴν Μεσόγειον.

Ἐλάττωσις τοῦ ἀργούντος τοννάζ

Κατὰ τοὺς δημοσιευθέντας τελευταίους πίνακας τοῦ Ἰταλικοῦ ινστιτούτου στατιστικῆς, τὸ ἀργούν τοννάζ τῆς Ἰταλικῆς ναυτιλίας δι' ἔλλειψιν ἔργασιας ἀνήρχετο τὴν 1ην Μαΐου τρ. δ. εἰς 276 πλοία 571.430 τ. γκρός, ήτο δηλαδὴ ἐλαφρῶς μειωμένον ἔναντι τῆς 1ης Απριλίου, διτι περιλαμβάνοντα 306 πλοία 585.997 τ. γκρός.

ΓΕΡΜΑΝΙΑ

Μία εἰκὸν τῆς ναυτιλιακῆς κρίσεως.

Συμφώνως πρὸς τὴν τελευταίαν ἐπίσημην ἔκθεσιν τοῦ Γερμανικοῦ γραφείου στατιστικῆς, 20 σο τοῦ παγκοσμίου τοννάζ εὑρίσκονται καὶ ἡ δημιουργία. "Ο δῆμος τοῦ διεθνοῦς ἐμπορίου ἐμπιστούμενος καὶ 25 σο εἴναι τοῦ φιλονόμου 1929, ἀλλ' δὲ ὑπολογισθεῖ καὶ ἡ ἀκπτωτικὴ τῆς Ἀγγλικῆς λίρας, αἱ τιμαὶ τῆς διεθνοῦς ναυλαγορᾶς παρουσιάζονται εἰς ἐπίπεδα κατὰ 30 σο μετρώμανα. Ἐν τῷ μεταξὺ δὲ οὐδεμία ταχεῖας διελεύσις τῆς ναυτιλιακῆς ἔργασίας ἀναμένεται, διτι ἡ διακανονισμένη προσφορᾶς καὶ ζητήσεως τοννάζ ἐξακολουθεῖ νὰ εὑρίσκεται.

ΑΙ ΣΥΝΕΠΕΙΑΙ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΚΡΙΣΕΩΣ

ΩΘΕΙΤΑΙ ΚΑΙ Η ΑΓΓΛΙΑ ΠΡΟΣ ΤΟΝ ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΤΙΣΜΟΝ;

ΑΙ ΕΠΙΘΕΣΕΙΣ ΚΑΤΑ ΤΩΝ ΞΕΝΩΝ ΣΗΜΑΙΩΝ

Ἐπιδίλλεται, λοιπὸν, ὁ προστατευτικὸς καὶ εἰς τὴν Ἀγγλίαν γαυτιλίαν; Θά̄ ἐπανέλθωμεν εἰς τὴν ἐφαρμογὴν τῶν Trades Facilities Acts;¹ Ήδού τὰ ἑρωτήματα, ποὺ αὐθορμήτως γεγνώνται εἰς πάντα παρακολουθοῦντα ἀπὸ τίνος χρόνου τοὺς λόγους ἐπιφανῶν "Ἀγγλῶν ἐφοπλιστῶν καὶ τὰ ἐπ' αὐτῶν σχόλια τοῦ Ἀγγλικοῦ γαυτικοῦ τύπου. Ή δέντης τῆς γνωτιλιακῆς κρίσεως καὶ τὸ προγράμμενον τῆς ἐπιβολῆς τῶν προστατευτικῶν διαστῶν εἰς τὴν κοιτίδα τοῦ ἐλευθέρου ἐμπορίου, τὴν Μεγάλην Βρετανίαν, ἐτόνωσκεν τὸ ρεῦμα τοῦ προστατευτικοῦ μέχρι τοῦ σημείου, ὃστε οἱ κυρίαρχοι τῶν θαλασσῶν καὶ κάτοχοι τοῦ σημαντικώτερου ποσοστοῦ τῆς Παγκοσμίου χωρητικότητος νὰ ἐπιδιώκουν σήμερον τὴν προστασίαν τῆς Ἀγγλικῆς σημαίας κατὰ τοῦ ἔξικοῦ ἀνταγωνισμοῦ. Τὸ «Buy British» ἐδημιουργήσε τὸ «Ship British».

Η Αγγλία, λόγω του ναυτιλιακού της όγκου και της έκτασεως της έμποροναυτικής δράσεώς της άνω την Υδρόγειον, διαρύτερον υπέστη το πλήγμα εκ της κρίσεως, της μειώσεως του υπερθαλασσίου έμπορου και της αναγκαστικής αργίας σε διεύθυνση άριθμού σκαφών της. Άλλα δὲν είναι μόνον ή κρίσις, ή διπότοκος του πρόδη τὸν προστατευτισμὸν δημιουργηθέντος ρεύματος. Από τού πολέμου καὶ ἐντεύθεν ή Αγγλική ναυτιλία ἤρχεις γὰ αἰσθαντεῖς σοδερώτερον τὸν ἀνταγωνισμὸν τῶν Ἰταλικῶν, Νορβηγικῶν καὶ Γερμανικῶν πλοίων. Πρὸς οἰαγδήποτε υπεριωκεάνιον γραμμῆγον καὶ ἀν στραφῶμεν, θὰ ίδωμεν τὸ γόνητρον καὶ τὴν ἐπικράτησιν τῆς Αγγλικῆς σημαίας σοδερῶς κλονιζομένην. Εἰς τὴν γραμμὴν τοῦ Bore. Ἀτλαντικοῦ τὸ «Bremen» καὶ τὸ «Europa» ἀποτελοῦν διὰ τὸν Αγγλικὸν ναυτιλιακὸν ἐγκῶσμὸν πραγματικὸν ἐφιάλτην. Ή δὲ ἀναστολὴ τῆς ναυπηγήσεως τοῦ νέου «Cunarder» ἀπετέλεσε διὰ τὴν Αγγλικὴν κοινὴν γνώμην μίαν πικρὰν ἀπογοήτευσιν. Εἰς τὴν γραμμὴν τοῦ Νοτίου Ἀτλαντικοῦ δι κλονισμὸς τῆς «Royal Mail», ή ναυπηγήσις τοῦ «L' Atlantique» καὶ η δσημέραι ἐπιρροή τῆς Ἰταλικῆς σημαίας εἰς τὰς Λατινικὰς δημοκρατίας, δημιουργῶν ἀντιρρόπως μείσωσιν τῆς θέσεως τῆς Αγγλικῆς σημαίας. Εἰς τὴν γραμμὴν Ἰνδῶν καὶ Ἀπω Αγκατολῆς καθὼς καὶ τῆς Αὐστραλίας, ή προσθήκη τοῦ μότοροπ «Victoria» καὶ τοῦ «Conte Rosso», ή τόνωσις τῶν γραμμῶν τῆς Μεσσαζερῆ καὶ η αὔξουσα ἐπιρροή τῆς Ἰταπωνικῆς σημαίας εἰς τὰ χωρικά, πλέον δι' αὐτῆς βδεῖται, μετὰ δικαιασιολογημένης ἀνησυχίας ἀντιμετωπίζονται. Ή διείσδυσις τῶν ξένων σημαίων καὶ διὰ σκαφῶν ἐφχριμλῶν πρὸς τὰ Αγγλικά, ἐκεὶ δῆπου προπολεμικῶς ή θαλασσοκράτειρα Ἀλβίων πλήρως ἔκυριαίρχει, εἰνε γεγονότα δρκετὰ δηλωτικὰ τοῦ δγκουμένου ἀνταγωνισμοῦ.

Τό μέλλον της Βρετανικής ναυτιλίας ήρχισε πράγματι για έμφαντίζεται όποιος κυριωτέρους έκπροσώπους της άρκετα άνησυχητικόν. Εἰς προηγούμενον τεῦχός μας είχομεν ἀναγράψεις τούς λόγους του ἀντιπροσέδρου του διοικητικού συμβουλίου της «P.&O.» κ. Show ἐπὶ τῆς δυσχεροῦς θέσεως της Βρετανικής ναυτιλίας καὶ τοῦ πρὸς αὐτὴν ἀνταγωνισμοῦ ἀπὸ μέρους τῶν ἔνων σηματῶν καὶ ἰδίᾳ τῆς Ἰταλικῆς, λόγῳ τῶν ἀφίσσων πυρεχομένων ἐπιχορηγήσεων ἀπὸ τὴν κυβέρνησην τῆς Ρώμης.

Πρό τινος χρόνου ἀπὸ τῶν στηλῶν τῶν «Times» δύο ἐπίφραγμαίς οὐκ εἰσὶ, καταρρέουσα τελείωσις.

Πρό τινος χρόνου ἀπὸ τῶν στηλῶν τῶν «Times» δύο ἐπίφραγμαίς οὐκ εἰσὶ, οἱ κ. κ. D. W. Pinkney καὶ Arthur W. Bibby, ὁ εἰς γνωτικὸς πράκτωρ ἐκ τῶν σημαντικωτέρων καὶ ὁ ἔτερος ἐφοπλιστὴς μὲ πολυετῇ πειραᾳ, δύον δὲ λίγοι: ἐκ τῶν Ἀγγλών πλοιοκτητῶν, ἐδῆμος σύνεσσαν τὰς γνώμας των ἐπὶ τοῦ ἐμπορογνωτικοῦ μέλλοντος τῆς Ἀγγλίας. Ὁ πρῶτος ἐκρρίζει τοὺς φόρους του, διεῖ ἡ συνέχισις τῆς παρούσης πολιτικῆς τῆς ἐγκαττελείψεως εἰς τὴν τύχην τῆς Ἀγγλικῆς ναυτιλίας θὰ ὀδηγήσῃ εἰς τὴν ακταστροφὴν αὐτῆς καὶ ζητεῖ τὴν ἐπίσημον ἔρευναν ἐπὶ τῶν Ἀγγλικῶν ναυτιλιακῶν προβλημάτων. Τὴν ταιωνήτην πρότασιν διὰ τὴν σύστασιν μιᾶς κοινωνίου λεπτικῆς ἐξεταστικῆς ἐπιτροπῆς πλειστού, ἐκ τῶν συμπαθῶν ἀποδειπόντων εἰς τὸν προστεταίτιμόν, ἀπεδέχθησαν μετ' ίδιαιτέρως ἀγαπουφίσεως.

σωτηρία—τονίζει—δέον γά προέλθη ἐξ ήμων τῶν ιδίων, μακρὰν πάσης Κρατικῆς ἐπειμένεως». Είνε, ἀλλως τε, ἡ γνώμη αὐτῆς σύμφωνος πρὸς τὴν ἐπὶ τόσα ἔτη ἐπικρατήσασαν ἀποψίαν εἰς τὰς ἀποφάσεις τοῦ Ναυτικοῦ «Ἐπιμελητηρίου τοῦ Λογδίνου καὶ τῆς «Ἐγώσεως Ἐφοπλιστῶν» τοῦ Λίβερπουλ.

Αλλ' ο κ. Pinkney ξεπεισε ν' απαντήσῃ καὶ πάλιν ἀπὸ τῶν «Τάγματος» καθορίζων τὰ σημεῖα, διτυκά τὸν ἀναγκάζουν γὰ προσδέληπτη μετ' ἀγωγίας εἰς τὸ μέλλον. Ἐκφράζει τοὺς σοβαρούς φόβους του, λόγῳ τοῦ τρόπου δι': εἰς αἱ Ἀγγλικαὶ Τράπεζαι ὑποχρεώνουν ὑπὸ τὴν παροῦσαν κρίσιμον κατάστασιν τοὺς πελάτας των πλοιοκτήτας εἰς τὴν ἐκποίησιν σκαφῶν ἀνωτάτης κλάσεως διὰ τὴν κάλυψιν μέρους τῶν δικαιίων των. Ο κινδυνος ἐκ τῆς τοιαύτης πιέσεως είνει μέγχες—γράφει δ. κ. Pinkney. Ἀναγκάζονται οἱ πλοιοκτήται γὰ πωλοῦν τὰ καλλίτερά των σκάφη διὰ τὴν ἔξειρεσιν τῶν μέσων πρὸς κάλυψιν τῶν ὑποχρεώσιών των. Ἐὰν τὸ κακόν αὐτὸν δὲν σταματήσῃ, ὑπάρχει φόδος γὰ ἰδωμεν τὰ γεώτερα καὶ τὰ πλέον ἐκμεταλλεύσιμα σκάφη τοῦ Βρεταννικοῦ Νηογνώμονος γὰ περιέρχωνται εἰς χειρας τῶν ξένων ἀνταγωνιστῶν καὶ γὰ τοιώνουν τὴν δύναμιν ξένων σηματιῶν, ἐργαζομένων ὑπὸ εὐνοϊκωτέρους δρους ἐκμεταλλεύσεως.

Ἐν τής πρό τινων ἡμερῶν γενομένης εἰς τὴν Βουλὴν τῶν Κοινοτήτων ἐπερωτήσεως τοῦ Ὑποκυάρχου κ. Sueter ἐν σχέσει μὲ τὴν διατρόποιςιν τοῦ ἀποικιακοῦ ἐμπορίου ὑπὲρ τῆς Ἀγγλικῆς σημαίας, φάνεται, ὅτι τὸ ζῆτημα τῆς προστασίας τῆς Βρεταννικῆς γνωτιλίας θέλει συζητηθεῖ εὐρύτερον καὶ εἰς τὴν προσεχῆ Διάσκεψιν τῆς Ὀττάδης.

Ό. κ. Sneter, έπειρωτών το Board of Trade, ήθέλησε να μάθη, ότι έλληφθη πρόσων παρτί της Κυβερνήσεως, δημοσία κατόπιν της άργιας κατά το 1931, κατά τέλος έπισημως σταύτακάς, τού 1)δ του Αγγλικού Εμπορικού στόλου και της άνεργιας 56.000 ναυτεργατών, φέρη ένωπιον της διασκέψεως των αποικιών το ζήτημα της διασφαλίσεως υπέρ του Αγγλικού πλοίου της κινήσεως μεταξύ Κύπρου και Μητροπόλεων.

Είς τὴν ἐπερώτησιν ἀπίγνητος δὲ οὐ πουργὸς τῶν Ἀποικιῶν καὶ
G.H. Thomas «Η Ὁμεροσία Διέτεξεις τῆς συδικοκρέψεως τωύ-
της—εἰπεν—ἀποτελεῖ ἀκόμη ἀντικείμενον συνενοήσεων μετεξύ
τῶν Κυθερήντων Λογδίνου, Καγαδά καὶ τῶν Βρετανῶν ἀπο-
κιῶν, οὐ πάρχει: δ' ἀκόμη ὅλος δὲ ἀπαιτούμενος χρόνος διὰ γὰ πε-
ριληγθῆ καὶ τὸ ζῆτημα τοῦτο εἰς τὰ εἰδίκα θέματα».

Ο «ΠΟΛΥΚΡΟΤΟΣ» ΛΟΓΟΣ ΤΟΥ κ. WATTS

"Ο, τι δημως ἀπετέλεσε τὴν πλέον θερμήν ὑπὲρ τοῦ προστατευτισμοῦ τῆς Ἀγγλικῆς υκυτιλίας συνηγορίκεν καὶ εὐρύτατα ἐσχόλιάσθη, ὑπῆρξεν δὲ «ἐπιτυπωτικός» λόγος τοῦ κ. Watts κατὰ τὴν γενικὴν συγέλευσιν τῶν μετόγων τῆς Britain S.S. Co. Ltd.

«Τὰ Βρετανίκα πλοῖα—εἰπεν δὲ κ. Watts—διάγινον πρὸς τὸν ἀφανισμόν, διότι ἐκτὸς τοῦ μεγάλου ἀριθμοῦ τῶν εὑρισκομένων ἀπὸ μακροῦ χρόνου εἰς ἑνα παθητικὸν παροπλισμόν, πολὺ ἀμφιβόλῳ, ἐάν καὶ αὐτὰ ἔτι τὰ ἐργαζόμενα, ὅπο τὰ κρυπτοῦντα τόσον χρηματὰ ἐπίπεδα τῶν γαύλων, θὰ δυνηθοῦν νὰ ἐξασφαλίσουν ἔστω καὶ τὴν ἀπόσθετην τῆς ἀξίας των.

»Ἐὰν δὲ μείζης ἀποδεχθῶμεν ἔνα πρόγραμμα προστατευτικόν, θά προκαλέσωμεν—ώς ἐλέχθη—ἀντίποινα εἰς δάρος τῆς Βρετανίας· σημαίας ἀπὸ μέρους τῶν ἄλλων χωρῶν. Ὑπάρχουν δικαιούμενοι εἰς τὸν κόσμον 35 ἔτην ἐφερμόζοντα ἐμμέσους περιορισμούς καθ' ἥμενον ὃποιοι μεριφήγοι διαφοράξεις διὰ τὴν γνωτιλίαν των τῶν μεταφορῶν ὡρισμένων εἰδῶν τοῦ ἐμπορίου, ἐπιβολῆς τελωνιακῶν φραγμῶν, ηὐδημένων λιμενικῶν τελῶν ἢ καὶ ὃποι τὴν μεριφήγοι τῆς παροχῆς ἐπιχορηγήσεων, ὅστε δυσκόλως δύναται κανεὶς νὰ σκεφθῇ διὰ πάρχει ἐδαφος διά μετένοντας περιορισμούς.

»Είνε πλέον καιρός γ' ἀντιληφθῆ ή κοινῇ γνώμῃ τὴν ἔκτασιν δοπίων ἔχει προσλάβει: ή δεισιδουσις τῶν ξένων εἰς τὰς μετακοστὰς φορτιών τῶν κυριατέων εἰδόμν εἰς τὴν γύρων ταύτην

Τὸ πρᾶγμα εἰνες ζωτικόν ὅχι μόνον διὰ τὰ συμφέροντα τῶν χιλιάδων τῶν μετόχων τῶν Τραπεζῶν, τῶν γενιπηγείων, τῶν μηχανουργείων καὶ πάσης γενικῆς ἐπιχειρήσεως ἔξαρτωμένης ἀπὸ τὴν θάλασσαν, ἀλλὰ καὶ διὰ τὸν τελευταῖον πολίτην τὸν ἀνημένοντα ἀπὸ τὴν ναυτιλίαν τὰ μέσα τῆς συντηρήσεως του.

»Οἱ Βρετανοὶ δὲν δύνανται πλέον νὰ συναγωνισθοῦν τὴν ξένην σημαίαν εἰς τὴν παγκόσμιον ναυλαγοράν, λόγῳ τοῦ χαμηλοῦ ἐπιπέδου τῶν ἔξδων κινήσεως τῶν ἔγενων σκαφῶν. Τὸ ποσστὸν τῶν ἀναλαμβανομένων ἀπὸ τὰς ἀλλας σημαίας μεταφορῶν ὅσημέραι αὐξάνει. «Η κατάστασις αὕτη δὲν σημειοῦται ἀρκούντως ἀπὸ τὰς δημοσιευμένας ὑπὸ τοῦ Board of Trade στατιστικάς, ἡ οποίας θάλασσαν δὲ νὰ προδῷ εἰς μίαν μικράν ἀπομικνύ μου ἔρευναν».

Ο κ. Watts ἀναπτύσσων περικτέρω τὰ πορίσματα τῆς ἐρεύνης του ταύτης ἐτοίσεν, διὰ τὸν παραπόμποντα τοῦ «νέτ-ρέτζιστερ» τοννάκι τοῦ καταπλέοντος εἰς τοὺς Βρετανικοὺς λιμένας δὲν ἔχουν καμμίαν σχέσιν πρὸς τὸ ποσὸν τῶν μεταφερομένων διὸ αὐτῶν φορτίων. Συγχρόνως τὸ οὕτω σημειώμενον τοννάκι διογκοῦται ἀπὸ τὴν συμμετοχὴν εἰς τὴν ναυτιλίαν κινήσιν τῷ λιμένων τῶν μεγάλων ταχυδρομικῶν καὶ τῶν ἀκτοπλοϊκῶν σκαφῶν. Πόσον ἐσφαλμένη εἴνει ἡ δάσις τῶν ἐπισήμων ὑπολογισμῶν ἀποδεικνύεται προχείρως ἀπὸ τὴν ἀκόλουθον σύγκρισιν: «Η κίνησις τῶν δύο ferry boats τοῦ Μεγάλου Δυτικοῦ Σιδηροδρόμου, ἀπειλεῖ τὸν πορθμὸν Rousslare—Fishguard καὶ ἔνωνυν τὴν Ἰρλανδίαν μὲ τὴν Ἀγγλίαν, εἶναι 1000 τ. νέτ ἔκκαστον, οἱ δὲ ἀπόπλοι καὶ κατάπλοι των ἐντὸς τετραμήνου χρονικοῦ διαστήματος ἀνηλθούν εἰς τόσην κινήσιν τοννάκι δύσην εἰχει γὰρ παρουσιάση διὸ ἐν ἀλοκληρῷ τοῦ στόλος τῆς ἑταῖρίας «Britain S.S. Co Ltd».

Ο κ. Watts ἀνέφερεν ἐν συνεχείᾳ ὁρισμένα πορίσματα τῆς ἐρεύνης του. Οὕτω τὸν Ὁκτώβριον 1931 ἐπὶ 87 πλοίων, ἀτινα ἐφόρτωσην γεννήματα εἰς τὴν Νότιον Ρωσίαν, τὰ 41 ἥσκιν Ἀγγλικά, 27 Ἰταλικά καὶ 14 Ἑλληνικά. Τὸν Νοέμβριον ἐπὶ 69 πλοίων ἥσκιν 29 Ἰταλικά, 20 Ἀγγλικά, 14 Ἑλληνικά καὶ 6 διαφόρων ἀλλων σημαιῶν. Μία μεγάλη ἀναλογία ἀπὸ τὰ ἀνωτέρω φορτία προωρίζετο διὰ τὴν Μεγάλην Βρετανίαν. Σημειώτεον ἀκόμη διὰ τὰ φορτώσαντα κατ' Ὁκτώβριον Ἀγγλικά πλοῖα εἰχον προναυλωθῆ πρὶν ἡ αἱ τιμαὶ τῶν ναύλων χαλαρωθοῦν. Κατὰ τοὺς ἀκολούθους μῆνας ἡ ἀγορὰ αὕτη περιῆλθεν εἰς ἔκπτωσιν, τὰ δὲ πλοῖα τῶν ξένων σημαιῶν ἐξηκολούθησαν τὴν ἐκεῖθεν ἐργασίαν των εἰς τιμᾶς ναύλων ἀπαραδέκτων ἀπὸ τὸ Βρετανικὸν πλοίον. Οἱ κυριώτεροι συναγωνισταὶ ἥσκιν οἱ Ἰταλοὶ καὶ οἱ Ἑλληνες. Οἱ πρῶτοι διότι ἀπολιμβάνουν μιᾶς σοδαρᾶς ἐπιχορηγήσεως ἀπὸ μέρους τῆς κυβερνήσεως των καὶ οἱ δεύτεροι διότι εἰργάζονται ὑπὸ «συγγένειας καὶ δρους μηδὲ ἀνεκτούς εἰς τὴν Ἀγγλικήν ναυτιλίαν».

«Οσον ἀφορᾷ τὰς ἔξαργας γαιαινθράκων ἐκ Νότ. Οὐχιλλίας διὰ τὴν Μεσόγεον, ἀνηλθούν αὐταὶ κατὰ τὸ τελευταῖον τρίμηνον τοῦ 1931 εἰς σύνολον 230 φορτωθέντων σκαφῶν, ἐκ τῶν δύοις μόνον τὰ 58, ἥτοι 25 οἱ ἥσκιν Ἀγγλικά πλοῖα. Ἐπὶ 89 φορτωσῶν Οὐαλλικῶν γαιαινθράκων διὰ Νότ. Ἀμερικὴν κατὰ τὸ αὐτὸ τρίμηνον, ἡ Ἀγγλικὴ συμμετοχὴ ἀνηλθεν εἰς 58 πλοῖα, ἥτοι 85 οἱ. Πρέπει δῆμος νὰ προστεθῇ—εἰπεν δ. κ. Watts—ὅτι τὸ πλείστον τῶν διὰ Νότ. Ἀμερικὴν φορτίων προωρίζετο διὰ τοὺς ἐκεῖ σιδηροδρόμους διὰ τοὺς δύοις τὸ Βρετανικὸν κεφάλαιον ἐνδιαφέρεται διὰ ποσὸν 500 ἑκατομ. στερλινῶν.

Κατ τελευτῶν δ. κ. Watts τὸν λόγον του, προσέθεσε: «Ἄς ἀγωνισθῶμεν πρὸς ἔξασφάλισιν τοῦ ἀναλογοῦντος εἰς τὴν σημαίαν μας ποσοστοῦ ἐπὶ τῶν θαλασσίων μεταφορῶν. «Οσον δὲ ταχύτερον ἐφαρμόσωμεν διὰ τὴν ναυτιλίαν μας, μέτρω προστατευτικά, τόσον συντομώτερον θὰ κινηθοῦν τὰ πλοῖα μας καὶ θὰ ἀλεύρουν ἐργασίαν 40.000 Ἀγγλοι ναυτεργάται καὶ 100.000 ἐργάται εἰς τοὺς σημειώνων καὶ τῶν λιμένων».

ΤΑ ΣΧΟΛΙΑ ΤΟΥ ΑΓΓΛΙΚΟΥ ΤΡΠΟΥ

Κατωτέρω παραθέτομεν τὰ κυριώτερα σχόλια τὰ προκληθέντα ἀπὸ τὰς ἐκτεθέσιας περὶ προστατευτισμοῦ ἀπόψεις τοῦ κ. Watts. «Η «Evening Standard» εἰς δρθρον τῆς ὑπὸ τὸν τίτλον: «What about British Shipping?» τονίζει τὴν σύμπτωσιν τῶν γνωμῶν τῆς πρὸς τὰς τοῦ κ. Watts, δῆμος ἡ Ἀγγλικὴ ναυτιλία τούχη τῆς ἐκ τῶν προγμάτων ἐνδεδειγμένης προστασίας. Ο κ. Watts, γράφει ἡ Ἀγγλικὴ αὕτη ἐφημερίς, δὲν κατέχεται ἀπὸ τρόμον διὰ τὸ ναυτιλιακὸν μας μέλλον, ἀλλὰ πιστεύει ἀπλῶς, διὰ τὸ Βρετανικὸν πλοίον δὲν ἀγακουφισθῇ εἰς τὴν παρούσαν

κρίσιν του, μία μεγάλη μερὶς τῶν "Αγγλων πλοιοκτητῶν θὰ ἀντιμετωπίσῃ τὴν πτώχευσιν, ἡ δὲ νησιωτικὴ Χώρα μας θὰ ἔξαρτηθῇ ἀπὸ τὰς ξένας σημαίας διὰ τὴν ἔξασφάλισιν καὶ τῶν ἐπιστικῶν της ἀκόμη ἀναγκῶν.

Βεδοκίας, ἡ παγκόσμιος ἐμπορικὴ ναυτιλία πιέζεται σήμερον ἀπὸ τὴν οἰκονομικὴν κατάπτωσιν καὶ τὴν μείωσιν τοῦ κύκλου τῶν ὑπερθλαστισμῶν μεταφροῦ. Ο Καναδικὸς σίτος καὶ τὸ ἐλαστικὸν κόμμα τῆς Μελλαίσιας, ἀντιπροσωπεύοντα ὑπὸ δικλάδας περιστάσεις ἀξιόλογον δύκον φορτίων, δὲν παρουσιάζουν σήμερον, λόγῳ τῆς ἀνησηγήσας των, καμμίαν κίνησιν διὰ τὴν ναυτιλίαν. Η γενικὴ ἐκπτωτικὴ δημιουργήσεις πολλαχοῦ προστατευτικὰ τείχη. "Αλλα κράτη ὑποδοχήθησαν τὴν ναυτιλίαν των, διὰς διατηρηθῆ ἐν τῇ ζωῇ. Ήμεῖς τὴν ἐγκαταλείπομεν εἰς τὴν τύχην της καὶ μετ' ἀπανθίσας παρακολουθοῦμεν τὸν ἀφανισμὸν τῆς η τὴν ἀπέλπιδα προσπάθειάν της, διῶς ἐπιζήσῃ.

Τύπωρχουν διάφοροι τρόποι, ποῦ δύναται ἐνα "Εθνος νὰ ἐνσύσῃ τὴν ναυτιλίαν του. Δύναται νὰ ἀπαγορεύῃ, ἐπ' ὕψειαν τῆς δίκαιας του σημαίας, τὴν εἰσαγωγὴν διὰ ἔγενων σκαφῶν ὥρισμένων προσόντων, νὰ ἐπιβάλῃ προσθέτους τελωνειακούς δασμούς η λιμενικὰ τέλη, νὰ ἐπιχορηγῇ ὥρισμένας γραμμάς. Τύπωρχουν σήμερον ἀνά τὸν Κόσμον 35 κράτη ἐφαρμόζοντα τοιούτους περιορισμούς κατὰ τῆς Βρετανικῆς ναυτιλίας. Η Ἰταλικὴ κυβερνησίς φθάνει μέχρι τῶν 4.000.000 λιρῶν ἐπιστίσιας διὸ ἐπιχορηγήσεις. Πρὸ διλέγουν ἀκόμη χρόνον Ἰταλικὴ ἐφημερίς ἐκπυχάτο, διὰ τὴν Ἰταλικὴ ναυτιλία κατέλαθεν ἐξέχουσαν θέσιν εἰς τὴν ἐπιθυμητὴν κίνησιν τῆς γραμμῆς τῶν Ἰνδῶν. Καὶ σήμερον μὲν, δὲν συμβαίνει ἀκόμη τοῦτο, ἀλλ' ἀποδεικνύεται ἡ τάσις του ἀνταγωνισμοῦ τοῦ Ἰταλικοῦ πλοίου. Καὶ ἡ τάσις αὐτὴ μιαὶ ήμέραν θὰ επιτύχῃ, ἀλλ' δὲν δογματίσωμεν ἐγκαίρως ἔκπτωσις.

Καὶ συνεχείᾳ διρθρογράφος τονίζει τὸ ἀξιοσημείωτον γεγονός, διὰ τὰ Βρετανικὰ πλοῖα διδυνατοῦν νὰ δεχθοῦν τοὺς χαμηλοὺς ναύλους τῆς σήμερον καὶ παροπλίζονται, ἐνῷ τὰ Ἰταλικά, ἐπιχορηγούμενα, καὶ τὰ Ἑλληνικά, μὲ τὸ κατώτερον κόστος κινήσεως, εἰνε εἰς θέσιν ν' ἀποδέχωνται τοὺς χαμηλοὺς τούτους ναύλους καὶ νὰ ἐργάζονται. Η ἐμπορικὴ ἥμῶν ναυτιλία, καταλήγει τὸ ἀρθρον τῆς Ἀγγλικῆς ἐφημερίδος, δὲν εἰναι ἀπλῶς μία πηγὴ πλούτου, ἀλλὰ πολύτιμος παράγων τῆς ἐθνικῆς ἀσφαλείας.

Ἐν συνεχείᾳ, τὸ Λονδίνειον ναυτικὸν περισσοτέρων «Syren», ἀνφέρον διαχρόνως στατικούς ἀριθμοὺς τῆς κινήσεως τῶν φορτίων γκιανθράκων ἐξ Ἀγγλίας, καὶ στηριζόντων ἐκ Πλέιτ καὶ Νότ. Ρωσίας καὶ τοῦ πισσοτέρου τῆς συμμετοχῆς ἐκάστης σημαίας εἰς τὰς μεταφορὰς ταύτας, τογίζει τὴν ἀνάγκην δύως πρὸ παντὸς οἱ "Αγγλοί" ἐμποροὶ: ἀνταποκριθοῦν εἰς τὰς ἐπικλήσεις πρὸς τοὺς Βρετανικούς πλοίους.

Τὰ ξένα σκάφη, πολλὰ τῶν δύοις, οἰκονομικῶς κινούμενα, μέ πληρώματα μισθοδοτούμενα «ῶς διὸ ἐλεγμισσύνη» ἐν συγκρίσει: πρὸς τὴν μισθοδοσίαν τοῦ "Αγγλου" ναυτεργάτου, ὑποκλέπτουν τὴν ἐργασίαν, ήτις κατὰ πλὴ δίκαιον ἀνήκει εἰς τὰ Ἀγγλικά. Περὶ ἐπιχορηγήσεως δὲν δύναται τις νὰ συζητήσῃ ὑπὸ τὰς σημερινὰς οἰκονομικὰς συγγένειας. Πάντως δύμως πρόέχει ἡ ἀνάγκη τῆς προστασίας τῆς Βρετανικῆς ναυτιλίας. Τογίζει δημος τὸ "Syren", διὰ τὸ τρόπος τῆς τοιαύτης προστασίας δέον νὰ ἔξετασθῇ προσεκτικῶς.

Καὶ τὸ «Shipping World» σχολιάζον τὸν λόγον τοῦ κ. Watts, γράφει διὰ εἰναι λυπηρὸν ἡ κοινὴ γνώμη νὰ μὴ ἔχῃ ἀκόμη ἀντιληφθῆ, παρὰ ἐλάχιστα, ποιαὶ ζωτικαὶ σχέσεις υφίστανται μεταξὺ τῆς κινήσεως τῶν Ἀγγλικῶν φορτηγῶν πλοίων καὶ τοῦ ἀνεφοδιασμοῦ καὶ τῆς συντηρήσεως τῶν ἐπιστικῶν ἀναγκῶν τῆς Χώρας. Η ναυτιλία ἀποτελεῖ διὰ τὴν Ἀγγλίαν τὸν σπουδαιότερον παράγοντα τοῦ ἐμπορικοῦ ισοζυγίου τῆς.

Πολλοὶ ἐκ τῶν παλαιοτέρων "Αγγλων ἐφοπλιστῶν—προσθέτει τὸ «Shipping World»—θὰ καταδικάσουν τὰς προτεινομένας ὑπὸ τοῦ κ. Watts λύσεις. Προήχθησαν οὗτοι μόνοι των καὶ δικαιίως διηρηφανεύονται διὰ τοῦ καταρρέει στερρώς τῶν παραδόσεων τῶν. Εἰς ἔνα δύμως κόσμον, ποῦ δραδέως καταρρέει ἐντὸς τοῦ κύκλου μιᾶς παγκοσμίου οἰκονομικῆς καὶ κοινωνικῆς παραφροσύνης, αἱ παραδόσεις ὑποχωροῦν. Προέχει τὸ αἰσθημα τῆς αὐτοσυγηρήσεως. Τὸ προστατευτικὸν δικαιολόγιον, ποῦ ἐπεβλλομεν, ἀποτελεῖ τὸ καταφύγιον τῆς ἐθνικῆς μας διομηχανίας. Εἰναι δυνατὸν μία χώρα νησιωτική, ποῦ ἀποτελεῖ τὴν Μητρόπολιν μιᾶς ἐκτεταμένης οικονομικῶν κατοικητορίας, νὰ ἀφήσῃ τὴν ναυτιλίαν της ἔκθετον εἰς τὸν μᾶλλον ἐπικίνδυνον ἀνταγωνισμόν;

Άυτό είνε τὸ ζήτημα, καταλήγει: τὸ Ἀγγλικὸν περιοδικόν, τὸ δόποιον θέσεων ὁ κ. Watts ἐγώπιον του ἔθνους, ὑπὸ τὴν ἀπλουστάτην, ἀλλὰ καὶ πλέον σαφῆ αὐτοῦ μορφήν.

ΜΙΑ ΑΠΟΣΤΟΜΩΤΙΚΗ ΑΠΑΝΤΗΣΙΣ ΕΙΣ ΤΟΝ κ. WATTS

Εἰς τὸν λόγον τοῦ κ. Watts καὶ τὰς πρὸς «προστατευτισμὸν» ἐπικλήσεις του, ἀπήγνητησαν διὰ τῆς κατιωτέρω ἐπιστολῆς των, διαβιβασθεῖσης καὶ πρὸς τὰ «Ναυτικὰ Χρονικὰ», οἱ γνωστοὶ ναυτικοὶ πράκτορες τοῦ Δούδινου κ. κ. Douglas καὶ Partners. Τηπήρε, πράγματι, ἀποστομωτικὴ ἡ ἀπάντησίς των αὕτη. Θέτουν τὸ παχύστιμον ναυτιλιακὸν πρόσθιμον ἀπὸ τῆς πραγματικῆς αὐτοῦ πλευρᾶς καὶ τούτου, διὰ μόνον ἡ ἀπαλλαγὴ τῆς Παγκοσμίου Οἰκονομίας ἀπὸ τὰ δεσμὰ τοῦ προστατευτισμοῦ δύναται νὰ ἐπιφέρῃ τὴν ἀναδίωσιν τῆς ναυτιλιακῆς εὐημερίας. Τὰ κράτη δὲν δύνανται νὰ ζήσουν αὐτοτελῶς. Ή οἰκονομικὴ των ἀλληλεξάρτησις ἀπεδείχθη ἐκ τῶν πραγμάτων. Εἰδικῶς, ἡ Ἑλληνικὴ Ναυτιλία, διέβλεψε χάριτας πρὸς τοὺς ἀξιοτίμους ἐπιστολογράφους. Κατέρριψε τὰ ἐντυπωτικὰ ἐπιχειρήματα τοῦ κ. Watts διὰ τὸ διλιγοδάπτων τῆς Ἑλληνικῆς σηματικῆς καὶ ἀπέδειξε πόσον κατιρώτερον ὑπέστη αὕτη τὰς συνεπείας τῆς κρίσεως. Ή ἐπιστολὴ των αὕτη, ἔχει ὡς ἔξης:

«Ο λόγος τὸν δόποιον ἔξεφώνησεν ὁ κ. Watts εἰς τὴν τελευταῖαν συνέλευσιν τῶν μετόχων τῆς ἀτμοπλοΐης ἑταῖρις «Britain S.S. Co., Ltd» προεκάλεσεν ἐνδιαφέροντα ἀπὸ μέρους του τύπου σχόλια. Αἱ ἀντιθέμεναι δῶμας γνώμαι του, καίτοι προέχονται ἀπὸ σηματίνον πρόσωπον, πρέπει νὰ γίνονται δεκταὶ μετ' ἐπιφυλάξεως καὶ νὰ μὴν ἐπηρέασσον τὸν ἀμέσως ἀκούοντα αὐτὰς, διότι ἀποτελοῦν γνώματα ἐκ διαιμέτρου ἀντιθέτους πρὸς τὰς τῶν πεπειραμένων εἰδιαίων, οἷοι είνε οἱ Sir Walter Runciman, Sir Frederic Lewis καὶ Sir John Latta.

«Ο κ. Watts ζητεῖ προστασίαν διὰ τὴν Ἀγγλικὴν ναυτιλίαν, οἱ ἀνωτέρω δῶμαὶ κύριοι ἔχουν δῶλος ἀντιθέτους ἀπόψεις. Εἶναι οὗτοι τῆς γνώμης, οἱ μία προστασία τῆς Βρετανικῆς ναυτιλίας ὃς ὁδήγει ἀναμφιβώλως εἰς ἀντίτοινα καὶ ἐκ μέρους τῶν ἔνονων χωρῶν καὶ εἰς βαρυτέρας ἀπαγορεύσεων κατὰ τῶν Ἀγγλικῶν πλοίων. Ο κ. Watts εὐρίσκει δύσκολον τὸ διὰ τοιαύτα αντίτοινα, παρὰ τῶν ἔνονων χωρῶν, θὰ λάβουν χώραν, ἀλλ' ὁ ἔχων κοινὸν νοῦν γνωρίζει κάλλιστα, οἱ τοιαύτα μέτρα δύνανται εὐκόλως νὰ ἐπιβληθῶσιν, ὡς λ.χ. θὰ είναι ἡ ἐφαρμογὴ ἐπὶ αὐτοτερέων περιοριστικῶν μέτρων κατὰ τῆς εἰσαγωγῆς Ἀγγλικοῦ γανανδράκος. Τὴν πιθανότητα ταῦτην οὐδόλως καὶ τοῦ κ. Watts ἀντιτεθείσης εἰς τὸν λόγον του.

«Ἄρα γε ὁ κ. Watts δὲν είναι εἰς θέσειν νὰ γνωρίζῃ, οἱ καταπέπει νὰ γίνῃ καὶ δὲν δύναται νὰ σκεφθῇ ἀλλην τινὰ λύσιν ἐκτὸς τοῦ «προστατευτισμοῦ». Πάντως, γνωρίζουμεν, οἱ η πολιτικὴ τῆς ἀδιαφορίας (laissez-faire) δὲν δῆγει εἰς κανένα τέρμα, οἱ δὲ πλοιοκτήται μας ἐπιβάλλεται νὰ πράξουν καὶ αὐτὰ τὰ ἀδύνατα πρὸς βελτιστῶν τῆς θέσεώς των, διότι εὐρισκούμεθα πρὸς μίας ἐπικειμένης Παγκοσμίου κατάστασιν τὴν δόποιαν τόσον τονίζει, ητοι εἰς τὸν ἐκ μέρους τῶν Ἑλλήνων ἀνταγωνιστῶν.

«Ἄλλα πρὶν ἡ σκεψιθῶμεν κατὰ πόσον δύνανται οἱ ἐφοπλισταὶ νὰ βοηθήσουν ἀειτοῦς χωρὶς καμπίαν Κρατικὴν ὑποστήσιεν, θὰ θέλαμεν νὰ ὑποδείξωμεν, οἱ δὲ κ. Watts βαρύνεται μὲν ἐναὐλήσας τῶν πρόσδικων τοῦ Κόσμου, ὑπὸ τῆς σημερινῆς δύναμης δυσχερεῖς συνθήσεις ἐπιβλαττεῖται η προσωρινὴ ἀναστολὴ του καὶ η σύναψις παγκοσμίου μεταξὺ τῶν πλοιοκτητῶν συμφωνίας πρὸς διατήσησιν τῶν ναύλων εἰς ἓνα ώρισμένον ἐπίπεδον.

«Σήμερον κάθε πλοιοκτήτης εὐρίσκεται καὶ διὰ τὰς δύο ταύτας λύσεις, ητοι τῆς ὑποχρεωτικῆς διαλύσεως τῶν πλοιών καὶ τῆς προσωρινῆς ἀνακοπῆς τοῦ ἀνταγωνισμοῦ. Διὰ τὴν πρώτην λύσιν, πολλὰ μέχρι τοῦδε σχέδια κατηγορισθησαν, ἀλλ' ὅλα ἀπερρίφθησαν, λόγῳ τῆς ἀδυναμίας πρὸς ἐπίτευξιν συγκεντρωμένης ἐνεργείας. Όσον ἀφορᾷ τὴν δευτέραν λύσιν, τὰ αὐτὰ καὶ πλέον ἐντονα ἐμπόδια ἀπαντῶνται.

«Σήμερον κάθε πλοιοκτήτης εὐρίσκεται τὴν αἵτιαν. Διὰ τὸν λόγον ἀκριβῶς αὐτὸν αἱ δυσκολίαι καταστομοῦ ἐνίσιου προγράμματος, μολονότι είναι τεράστιαι, ἐν τούτοις δὲν είναι καὶ ἀντιπέρβλητοι. Αἱ πράττασις αὐται ἐνέχουν, πράγματι, πρακτικὴν σημασίαν, εἰς δὲ τὴν Μεγάλην Βρεταννίαν ἀπόκειται νὰ ἀναλάβῃ τὸ πρῶτον βῆμα.

«Νὰ συγκληθῇ, τῇ πρωτοβουλίᾳ, διεθνῆς διάσκεψις τῶν πλοιοκτητῶν φορητῶν σκαφῶν καὶ νὰ διεσάχθῃ κατ' αὐτὴν σοβαρὰ σύζητης, ἐξ ἣς νὰ ἀπορρέεται ἐνα «σχέδιον συνεργασίας». Ο κόσμος ἀναμένει ἀπὸ τὴν Μεγάλην Βρεταννίαν νὰ ἡγηθῇ, ζητεῖ δὲ παρὰ τὸν εἶναι αἱσφαλές καὶ πρακτικὸν πρόγραμμα καὶ οὐχὶ σχέδια καὶ προτάσεις συντελεστικὰς μίας ἐντάσεως τοῦ ἀνταγωνισμοῦ».

Οὗτοι ἀπολαμβάνουν ἀξιολόγων ἐπιχορηγήσεων παρὰ τῆς κυβερνήσεώς των.

«Εἰς τὸ γεγονός δ' αὐτὸν ἔγκειται ἀκριβῶς ἡ πραγματικότης. Καὶ ἔρωτάται: «Ἐχουμεν, λοιπὸν, ἀνάγκην εὐρυτέρας Κυβερνητικῆς ἐπεμβάσεως ἡ ἐπιδυμοῦμεν νὰ ἰδωμεν τὸ ἐμπόδιον ἐλευθερούμενον ἀπὸ τὰ δεσμὰ τοῦ πολιτικοῦ ἐλέγχου; Δυστυχῶς δὲν ἔχει ἀκόμη γενικῶς ἀναγνωρισθῆ, οἱ μία ἀπὸ τὰς αἰτίας τῆς παρούσης καταπάτωσεως πηγάζει ἀπὸ τὸν Παγκόσμιον Κυβερνητικὸν προστατευτισμόν.

»Ο μέγας πόλεμος ἐκαλλιέργησε, ἀναμφιβόλως, τὴν ἀνάπτυξιν εἰς ὅλας τὰς Χώρας τοῦ ἀνταγωνιστικοῦ πνεύματος, ὅλα δὲ τὰ Κράτη προσεπάλησαν νὰ αὐξήσουν τὴν παραγωγὴν των καὶ νὰ ἀποβούν αὐτῷ. Αἱ ποτέλεσμα τούτου τῆς πρήξεως δὲν εἴναι τοῦ ἀνταγωνισμοῦ, κάθε μία δὲ κυβέρνησις μὲ τὴν σειράν της ἐπενέβη πόδες ἐνδέρρυνσιν τοῦ ἀνταγωνισμοῦ καὶ προστασίαν τῶν ὑπηρόων τῆς.

»Τὰ γεγονότα τῶν τελευταίων ἑταῖρων μᾶς ἐδίδαξαν, οἱ καμπία Χώρα δὲν δύναται νὰ εὐημερήσῃ, ὅταν οἱ γείτονές της είνε κατεστραμμένοι. Μᾶς ἐδίδαξαν ἀκόμη, οἱ τὸν προκειμένον ὅξεν ἀνταγωνισμὸν πρέπει νὰ διαδεχθῇ ἡ διεθνῆς συνεργασία. Αἱ βιομηχανίαι, αἵτινες εἰς πάσαν Χώραν ἀνεπτύχθησαν τεχνητῶς, μέσω τῆς Κυβερνητικῆς προστασίας, πρέπει βαθμηδὸν νὰ ἐγκαταλειφθοῦν, βάσει μίας διεθνοῦς συμφωνίας, ἐάν ὁ κόσμος τοῦ ἐμπορίου ἐπιθυμῇ νὰ ἐπαναποτίσῃ τὰς κανονικὰς καὶ φυσιολογικὰς τῶν παλαιῶν ὄμαλῶν περιστάσεων. Τοῦτο μάστις θὰ ἀποτελέσῃ ἔγχειόημα δυσχερεῖς καὶ μακροχρόνιον, η δὲ Ναυτιλία δὲν δύναται νὰ ἀναμενῃ τόσον.

»Τὸ «φάρμακον» τοῦ κ. Watts ἀποτελεῖ ἐνα βῆμα πρὸς τὰ ὄπισσα, διότι ὑποστηρίζει τὸν ἀνταγωνισμὸν παρατηρήσας τοῦ κόσμου. Πώλοις λοιπὸν δύνανται αἱ γνωμαὶ νὰ ἐφαρμοσθοῦν ἐπὶ τοῦ ἴδιου μᾶς προβλήματος, τῆς κρίσιμου καταστάσεως τῆς ναυτιλίας μας; Δὲν πρέπει νὰ καταφύγωμεν εἰς τεχνητὰς βοηθείας, διότι ἀποτέλεσμα τούτων θὰ είναι ἡ ἐφαρμογὴ ἀντιτοίνων ἐκ μέρους ἀλλων Κρατῶν. Πρέπει νὰ ἐξελθωμεν ἀπὸ τὸν φύλον αὐτὸν κύκλον. Η σωτηρία μας πρέπει νὰ προέλθῃ ἀπὸ αὐτὴν τὴν βιομηχανίαν μας διὰ τῆς ἐφαρμογῆς τῆς «φασιοναλιζασίου». Η διάλυσις τῶν ἀχρήστων παλαιῶν πλοίων, ητοι εἰναι ἡ ηδη ἀρχετὰ ζωηρά, λόγῳ τῶν ἐπιζημίων ἐπιπέδων τῆς ναυλαγορᾶς, πρέπει ἐπὶ περισσότερον νὰ ἐνισχυθῇ. Καὶ μόνον δταν δὲν δηκος τῆς ἐν τῇ θαλάσσῃ παγκοσμίου χωριστικοτοιος φάσσα εἰς ποιάν τινα ἀναλογίαν πρὸς τὴν ζήτησιν, τότε θὰ ἡδυνάμενα νὰ αναμένωμεν μίαν ἐπάνοδον εἰς τὰς ὄμαλας συνθήκας τοῦ ἐμπορίου.

»Πρέπει ἐπίσης νὰ συνάψωμεν μίαν «ἀνακωχὴν» διὰ νὰ πάνησῃ ὁ ὑφιστάμενος ηδη μεταξὺ τῶν πλοιοκτητῶν καταστρεπτικὸς ἀνταγωνισμός. Βεβαίως, ὁ ἀνταγωνισμὸς αὐτὸς ἀποτελεῖ στοιχεῖον τῆς εὐημερίας του Κόσμου, ὑπὸ τῆς σημερινῆς δύναμης δυσχερεῖς συνθήσεις ἐπιβλαττεῖται η προσωρινὴ ἀναστολὴ του καὶ η σύναψις παγκοσμίου μεταξὺ τῶν πλοιοκτητῶν συμφωνίας πρὸς διατήσησιν τῶν ναύλων εἰς τὰς δύο πλοιοκτητήτης λύσεις, ητοι τῆς ὑποχρεωτικῆς διαλύσεως τῶν πλοιών καὶ τῆς προσωρινῆς ἀνακοπῆς τοῦ ἀνταγωνισμοῦ. Διὰ τὴν πρώτην λύσιν, πολλὰ μέχρι τοῦδε σχέδια κατηγορισθησαν, ἀλλ' ὅλα ἀπερρίφθησαν, λόγῳ τῆς ἀδυναμίας πρὸς ἐπίτευξιν συγκεντρωμένης ἐνεργείας. Όσον ἀφορᾷ τὴν δευτέραν λύσιν, τὰ αὐτὰ καὶ πλέον ἐντονα ἐμπόδια ἀπαντῶνται.

»Σήμερον κάθε πλοιοκτήτης εὐρίσκεται καὶ διὰ τὰς δύο ταύτας λύσεις, ητοι τῆς ὑποχρεωτικῆς διαλύσεως τῶν πλοιών καὶ τῆς προσωρινῆς ἀνακοπῆς τοῦ ἀνταγωνισμοῦ. Διὰ τὴν πρώτην λύσιν, πολλὰ μέχρι τοῦδε σχέδια κατηγορισθησαν, ἀλλ' ὅλα ἀπερρίφθησαν, λόγῳ τῆς ἀδυναμίας πρὸς ἐπίτευξιν συγκεντρωμένης ἐνεργείας. Όσον ἀφορᾷ τὴν δευτέραν λύσιν, τὰ αὐτὰ καὶ πλέον ἐντονα ἐμπόδια ἀπαντῶνται.

»Σήμερον κάθε πλοιοκτήτης εὐρίσκεται τὴν αἵτιαν. Διὰ τὸν λόγον ἀκριβῶς αὐτὸν αἱ δυσκολίαι καταστομοῦ ἐνίσιου προγράμματος, μολονότι είναι τεράστιαι, ἐν τούτοις δὲν είναι καὶ ἀντιπέρβλητοι. Αἱ πράττασις αὐται ἐνέχουν, πράγματι, πρακτικὴν σημασίαν, εἰς δὲ τὴν Μεγάλην Βρεταννίαν νὰ ἡγηθῇ, ζητεῖ δὲ παρὰ τὸν εἶναι αἱσφαλές καὶ πρακτικὸν πρόγραμμα καὶ οὐχὶ σχέδια καὶ προτάσεις συντελεστικὰς μίας ἐντάσεως τοῦ ἀνταγωνισμοῦ».

Λοιδόνον 30/5/32

DOUGLAS & PARTNERS

ΑΙ ΓΝΩΜΑΙ ΤΟΥ SIR JOHN LATTA

«Ετερος Ἀγγλος πλοιοκτήτης, ὁ Sir John Latta, τῆς «Nitrate Producers' Steamship Company, I.t.d», τοῦ ὄποιου αἱ γνῶμαι σοβαρχωτάτην πάγιτο τέσχον ἀπήγκησιν μεταξὺ τῶν διεθνῶν γυντικῶν κύκλων, ἐτόνισε καὶ αὐτὸς, κατὰ τὴν ἐτηγίσιαν γεν, συγέλευσιν τῶν μετόχων τῆς ἑταίρικων του, τὴν δειγήνη θέσιν τῆς Βρεταννικῆς γυντιλίας, χωρὶς δύμως νὰ παρασύρεται ἀπὸ τὸ τελείων παραλήρημα τοῦ γυντικοῦ προστατευτισμοῦ τοῦ κ. E. Watts.

«Ἡ τελεία κατάρρευσις τοῦ ἐμπορίου μετὰ τῶν θιλερφῶν αὐτῆς ἀποτελεσμάτων ἐπὶ τῆς διεθνοῦς γυντιλίας, διείλεται—εἰπεν δὲρ Latta—εἰς τὴν περιφρόνησιν ὅπε τῶν διαφόρων Ἐθνῶν. Αἱ συνέπειαι, αἵτινες ἐξεδηλώθησαν μετὰ καταπληκτικῆς ταχύτητος εἰς τὴν διατάραξιν τοῦ ἐμπορικοῦ ισοζυγίου, ἐδημιούργησαν καὶ διὰ τὴν Ἀγγλικανὸν γένον ταχύτηταν παραχρήματος τοῦ γυντικοῦ προστατευτισμοῦ τοῦ κ. E. Watts.

"Η επιβολή ώρισμάνων προστατευτικῶν μέτρων ήτο επιβεβλημένη. Αὐτή αὕτη ή υπαρξίς του ἐμπορίου μας παρέμενεν ἐκτεθειμένη. Ἀφότου οι παλαιοὶ πελάται μας ἡγούντο νὰ δεχθούν τὰ προϊόντα μας εἰς ἀντάλλαγμα τῶν ἰδεικῶν των καὶ ή ἐσωτερικῆ μας καταγάλωσις ἀδελεῖτο ἀπὸ τιμᾶς κάτω τῆς πραγματικῆς ἀξίας, δπως δεχθῇ τὴν πληθώραν τῶν ξένων προϊόντων, η προστατευτική ἐνέργεια κατέστη ἀναγκαῖα, διὰ νὰ προληφθῇ η πτώχευσις.

"Ἀπαιτεῖται δημως μεγάλη σύνεσις εἰς τὸ γ' ἀποδεκθύμεν τὴν ἐπικαλησιν: «Τὸ θαλάσσιον ἐμπόριον τῆς Αὐτοκρατορίκης διὰ τὰ Βρετανικὰ πλοῖα». Ἐάν τοιοῦτό τι, ἐκτὸς του ἀμέσου νησιωτικοῦ ἐμπορίου, ἐφηριζέτο, φοροῦμαι, διὰ η ἐνότης τῆς Αὐτοκρατορίας θήθελε δικταρχῇ. Η περίρι εἰς ἀλλας χώρας τείνει γ' ἀποδείξῃ, διὰ η ἀρχῇ αὕτη δὲν εἶναι οὐγίδης, ἀλλὰ συντελεῖ εἰς τὸ περιορισμὸν τῆς κινήσεως του ἐμπορίου.

ΑΙ ΗΡΑΛΗΣΙΣ ΠΑΙΟΙΩΝ ΕΙΣ ΤΟΥΣ ΞΕΝΟΥΣ

Μέ τὴν σοδιράν ἔκπτωσιν τῆς στερλίνας, δὲν εἴμαι δέδυτος—λέγει δ. κ. Latta—ἀν εἶναι φρόνιμον διὰ τὸ ἐθνικὸν συμφέρον, δπως ἐπιτρέπεται εἰς ξένους νὰ ἀγοράζουν κατάλληλα πλοῖα εἰς ἔξευτελιστικῆς τιμᾶς ἀπὸ οἰκονομικῶν κλονιζομένους "Αγγλους πλοιοκτήτας, λόγῳ τῆς πιέσεως τῶν Τραπεζῶν.

Ἐκείνο τὸ διότιον θεωρῶ, ως τὸ ἐπικινδυνωδέστερον σημείον τῆς ἐκπτώσεως, εἶναι η ἀπούσια ἐργασίας διὰ τὰ πλοῖα καὶ ὄμολογῷ, διὰ αἱ συγχαλλετικαὶ δισχέρειαι παίζουν καὶ αὐταὶ κυρίαρχον ρόλον εἰς τὴν κατάστασιν ταύτην. Τὰ "Εθνικὰ πικρᾶς πείρας ἐπεισθησαν, διὰ δὲν δύνανται πλέον νὰ ζήσουν αὐθύναρκτα καὶ μία στροφὴ πρὸς τὴν ἀπαλλαγὴν τῶν ἐπιβληθέντων δεσμῶν του διεθνοῦς ἐμπορίου, δπως τοῦτο ἀνευ περιορισμὸν τεθῇ κανονικῶς εἰς κίνησιν, ἐπιβλλεται.

Ἐν συνεχείᾳ δ. σέρ Latta, τονίζων τὸ ὑπέρμετρον του κέστους του ἐργατικοῦ παράγοντος ἐν "Αγγλίᾳ ἐν ἀντιπαραδολῇ πρὸς τὰς ἀλλας Χώρας, ἀναγέρει παράδειγμα τῶν δικταρχῶν, ἀτινα ἀντιμετωπίζεις ἐν "Αγγλος πλοιοκτήτης ἐργαζόμενος καὶ ἐκτὸς τῶν Βρετανικῶν σφιρῶν ἐπιρροῆς. Ἐκ του λογαριασμοῦ ἐνδὲ ταξιδίου 90 ήμερων ἐκτελεσθέντος ἀπὸ ξένον πλοῖον εἰς δύταν τρίτων χωρῶν, τῶν διοίων ἐζήτησε καὶ συγέκρινον παραλλήλως πρὸς ἔτερον ταξιδίον "Αγγλικοῦ πλοίου, τὸ ξένον σκάφος ἀπέφερε κέρδος 6 λιρῶν ήμερησίως, ἐνῷ τὸ "Αγγλικόν μόλις ἐκάλυπτε τὰ ἔξοδά του, παρὰ τὸ οἰκονομικῶτερον αὐτοῦ εἰς ἀσφάλειαν καὶ καύσιμον ὅλην, ἀλλὰ καὶ τὴν πενιχρότεραν τροφοδοσίαν καὶ κατωτέραν μισθοδοσίαν του ξένου πλοίου.

Οὐδεὶς—προσέθηκεν δ. σέρ Latta—ἐπιθυμεῖ νὰ ὑποθεάσῃ τὰς μισθοδοσίας καὶ νὰ καταστῇ γλίσχρον τὴν τροφὴν του "Αγγλους καυτεργάτου, ἀλλ' ὅφειλεται νὰ ἔξετάξηται καὶ η ἐπάρκεια πρὸς πληρωμήν. Δέον νὰ ληφθῇ φροντίς, δπως ἔξαριθμοτέρη μήπως ἐκείνο ποὺ οἱ ξένοι ἀνταγωνισταὶ μας εὑρίσκουν σήμερον ἀφθονον, πολὺ ἀργά φανῇ εἰς ήμιτες, διὰ ητο γεννικούδωρον.

ΤΟ ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟΝ ΤΟΥ ΛΟΝΔΙΝΟΥ

"Αλλὰ καὶ τὸ Ναυτικὸν ἐπιμελητήριον του Λονδίνου δὲν παρέμενεν ἀμέτοχον τῆς προκληθείσης συγκινήσεως εἰς τοὺς "Αγγλικοὺς καυτικοὺς κύκλους ἐκ του λόγου του κ. Watts καὶ τῶν ἐπ' αὐτοῦ σχολίων. Τὴν 4ην "Ιουνίου ἐξέδωκε τὸ κάτωθι ἀνακοινώθεν, μέσα ἀπὸ τὰς δλιγάς γραμμὰς του διόπτου διαφαίνεται πράκτικαι η τάσις τῶν Βρετανικῶν ἐφοπλιστῶν πρὸς μίαν ἐντονωτέραν προστοσίαν τῆς ιδίας αὐτῶν σημαίας καὶ τῆς ὑποστηρίξεως του "Ship British". Τὸ ἀνακοινώθεν ἔχεις ὡς ἔξης:

"Η κατάστασις ὑπὸ τὴν διοίων σήμερον διατελεῖ η Βρετανικὴ Ναυτιλία ἐπέσυρε τὴν ἀμέριστον καὶ σοδιράν προσοχὴν, πρὸ πολλοῦ ηδη χρόνου, του Ναυτικοῦ ἐπιμελητηρίου.

"Τὸ μέλλον τῆς βιομηχανίκης τῶν μεταφορῶν ἔχεται ἀπό τὴν ἀναδίωσιν τὰς κινήσεως του ὑπερθαλασσίου ἐμπορίου, ἐκ τῆς διοίων καὶ μόνον δύναται: νὰ προέλθῃ η κίνησις τῶν πλοίων.

"Η τοιαύτη ἀναζωπύρησις τῆς κινήσεως δέον νὰ ἀποτελέσῃ τὴν προμετωπίδαν οἰουδήποτε καυτιλιακοῦ προγράμματος.

"Αλλ' η Βρετανικὴ καυτιλία ἀπειλεῖται καὶ παρὰ του εἰς δύρσος αὐτῆς ἐνακουούμενον Ντάμπιγχ ἀπὸ τὰς ξένες καυτιλίας. Στηρίζονται αὐταὶ εἰς τὰς Κρατικὰς ἐπιχορηγήσεις καὶ ἐπιδόματα, τὰ Κρατικὰ δύνεια, τὰς ἀφθονώς καὶ ὑπερμέτρως παρεχομένας ἀμοιδᾶς διὰ τὴν μεταφορὰν τῶν ταχυδρομείων. Η δημιουργήθεισα κατάστασις ἐκ του οὕτω διενεργουμένου ἀγταγωνισμοῦ, δέον νὰ

τύχῃ τῆς ἀμέσου μελέτης καὶ προσοχῆς.

«Τὸ Συμβούλιον ἔχουσιο διοίωτη τελευταίως, δπως προβῇ εἰς ἐμπειρικωταμένην ἔρευναν τοῦ ζητήματος. Ἐπ' αὐτοῦ ηδη συγτόνως ἐργάζεται. Ἐπιφυλακσόμεθα δὲν κατιρφή νὰ ἀνακοινώσωμεν τὰ ἐκ τῆς ἔρευνης ταύτης πορίσματα».

Η ΑΓΓΛΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ ΕΙΣ ΤΑΣ ΡΩΣΙΚΑΣ ΕΞΑΓΩΓΑΣ

Σχετικῶς μὲ τὰ διατυπωθέντα παράπονα, διὰ τὰ Σοδιέτ ἀγνοοῦν εἰς τὰς μεταφορὰς των τὴν "Αγγλικὴν σημαίαν, η ἐν Λογδίγην Σοδιετικὴ ἀντιπροσωπεία, ἐδημοσίευσε πρὸ ήμερων ἀνακοινώθεν, τοῦ διόπτου παρέχομεν περίληψιν, ἐνδιαφέρουσαν καὶ τὴν "Ελληνικὴν καυτιλίαν.

«Η συμμετοχὴ τῆς Βρετανικῆς σημαίας εἰς τὰς Ρωσικὰς ἔξαγωγὰς, λέγει τὸ ἀνακοινώθεν, πρόκειται γὰρ ἐμφανίσῃ μίαν σημαντικὴν αὔξησιν κατὰ τὸ τρέχον ἔτος. "Ηδη εἰς τὰς Ρωσικὰς τάξιμ—τούτορε διὰ τὰς ἐφετεινὰς μεταφορὰς ξυλεῖσας ἐν Λένιγραδ καὶ Λευκῆς Θαλάσσης ἀντιπροσωπεύεται η "Αγγλικὴ καυτιλία μὲ ποσοστό 80 οἰο ἐπὶ τοῦ διόπτου παρά τῶν Σοδιέτ καυτιλόθεντων σκαρφῶν μὲ τὸν δρόν τῆς φορτώσεως «ἄμα τη ἐπαναλήψιει τῆς καυτιλίας» εἰς τὴν ὑπερβόρειον θάλασσαν. Ἐναυλώθησαν, δηλαδή, διὰ ξυλεῖαν 17 "Αγγλικὰ σκάφη ἔγαντι 4 μόνον, ἀτιγα εἰχον καυτιλόθενται τὴν ἀντίστοιχον περίσσοδον του π. ἔτους.

»Αγτ. θέτως διὰ μεταφορὰς μεταλλευμάτων ἐκ Μαύρης Θαλάσσης διὰ τὴν Βορ. Ἀμερικὴν, δύο μόνον "Αγγλικὰ ἀτμόπλοια πανταλόθησαν κατὰ τὸ διαρρεύσαν πεντάμηνον του 1932. "Οσον ἀφορᾷ τὰς μεταφορὰς γεννημάτων, μολονότι αὐταὶ δὲν ἐπανελήψθησαν ἀκόμη, ἐν τούτοις οἱ κύκλοι τῆς ἐν Λογδίγη Ρωσικῆς ἀντιπροσωπείας διάκεινται εὐγοῖκοι διὰ τὴν καυτιλώσιν ἐφέτος μιᾶς μεγαλυτέρας "Αγγλικῆς χωρητικότητος. Σημειωτέον, διὰ τατ τοὺς τέσσαρας πρώτους μῆνας του τρ. ἔ., μολονότι η ἐν Ρωσίας ἔξαγωγική ἐργασία ητο περιωρισμένη, ἐν τούτοις ἐπὶ τοῦ συγόλου τῶν γεγομένων ὑπὸ τῆς Σοδιέτ καυτιλώσεων, τὰ 33 οἰο ἀφεώρων "Αγγλικὰ πλοῖα».

ΑΙ ΑΠΟΦΕΙΣ ΤΟΥ «BOARD OF TRADE»

Καὶ αὐταὶ μέν, ἐν περιλήψει, εἶναι αἱ γνῶμαι αἱ κατ' αὐτὰς διατυπωθεῖσαι διὰ τὴν προστασίαν τῆς "Αγγλικῆς σημαίας. "Ο ταχ δημως πρὸ τινων ήμερων τὸ Board of Trade ἐπηρωτήθη εἰς τὴν δουλήγη τῶν Κοινοτήτων διὰ τὴν ἐπιδολήγη τοῦ "Ship British" ἐπεισεγεῖ δ. κ. Runciman, ἀντιλαμβανόμενος διὰ της προσωπείας διάκεινται εὐγοῖκοι διὰ τὴν καυτιλώσιν ἐφέτος μιᾶς μεγαλυτέρας "Αγγλικῆς χωρητικότητος. Σημειωτέον, διὰ τατ τοὺς τέσσαρας πρώτους μῆνας του τρ. ἔ., μολονότι η ἐν Ρωσίας ἔξαγωγική ἐργασία ητο περιωρισμένη, ἐν τούτοις ἐπὶ τοῦ συγόλου τῶν μεταφορῶν της θαλασσίαν πράγματα, ποὺ οἱ "Αγγλοι: πολίται δύνανται γὰρ πράξουν ἀνε τῆς της ἐπιδολήγης καὶ τῆς ἐμφρανούσης κυβερνητικῆς διοίωτηριζεως. Π.χ. οἱ φορτωταὶ δύνανται γὰρ ἔξασταρισουν εἰς τὴν Χώραν τὸ "Εθνικὸν προνόμιον του "Ship British" ἐπιμένοντες, δσον εἶναι δυνατόν, δπως τὰ ἐμπορεύματά των μεταφέρωνται: μόνον ὑπὸ τῆς Βρετανικῆς σημαίας».

Η σύστασις αὕτη ἐγένετο ἐπὶ τῇ διαπιστώσει: του γεγονότος, διὰ της σχεδόν τὸ σύνολο τῆς Ρωσικῆς ξυλεῖας κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος εἰσήγηθη εἰς τὴν "Αγγλίαν διὰ ξένων πλοίων καὶ λόγῳ τῆς ἐπειλούσης συμφωνίας μετὰ τῆς κυβερνήσεως τῆς Ρώμης, διὰ της διοίων μία σοδιρά ποσότης "Αγγλικῶν γαιανθράκων, προοριζομένων δι: "Ιταλίαν, θά εἰσήγετο δι: "Ιταλικῶν πλοίων.

"Ακόμη δ' δ. κ. Runciman, εἰς ἀντιπροσωπείαν τῶν "Trades Union Congress" ἐδήλωσεν διὰ της κεκτημένη πειρα τῶν "Trade Facilities Acts" ὑπῆρξε τόσον ἀτυχῆς, ὥστε νὰ μὴν ἐνθαρρύνεται η κυβερνήσεις διὰ τὴν ἐπανάληψιν τῆς. "Ἐν τούτοις δημως προσέθηκεν, καὶ πλάνωι του παρελθόντος δὲν δύνανται γὰρ καλύψουμεν δικαιολογίαν, δπως μὴ πράξωμεν τίποτε πρὸς διασφάλισιν του μέλλοντος».

* *

"Ατυχῶς δημως η ἐπέμβοκτις του Κράτους εἶναι γνωστόν, διὰ δὲν διποτελεῖ μίαν πανάκειαν. Δέον διόπρόχει Χώρα εἰς τὴν διοίων παρέχει τις παράδειγμα δημιουργίας σοβαρωτάτων κινδύνων πολιτικῆς καὶ οἰκονομικῆς φύσεως κατὰ τὴν παροχὴν ἐπιχορηγήσεων, διὸ διόπρόχει πορφῆν καὶ ἀν αὐταὶ παρείχοντο. "Ας μὴ λησμονήται δέ, διὰ η "Αγγλικὴ καυτιλία, καλύπτουσα διὰ τοῦ δημόσιου πληγμάτων ἀπὸ μίαν ἐμποροκαυτικὴν πολιτικήν διατίζομένην ἐπὶ του προστατευτισμού.

"Αλλοτε, ή Μεγ. Βρεταννίας ἀγέλαμπε τὴν πρωτοδουλίαν πάσης ἐνεργητικῆς ἀντιδράσεως κατὰ τῶν ὑπερβολῶν τοῦ προστατευτικοῦ συστήματος. Σήμερον, ἀτυχῶς, χρησιμοποιεῖ καὶ αὐτὴ τὸ θαυματικόν τοῦτο ναρκωτικόν, διπερ παραλύει πᾶσαν πρόσδοσον καὶ τοῦ διποίου αἱ δόσεις βαίνουν διαρκῶς αὐξανόμεναι.

"Ισως ἀκολουθοῦσιν τὴν θεραπείαν ταῦτα, ἐντὸς δὲ λίγου διλόκηρος ἡ Ἐθνικὴ τῆς οἰκονομίας, γὰρ ἔχῃ ἐμποτισθῆ. Θὰ ἐπεκταθῇ ἀρά γε καὶ εἰς τὴν ναυτιλίαν; Ήμεῖς τοῦλάχιστον, ἀμφιβάλλομεν. Πιστεύομεν τούγαντίον, ὅτι ἐκ τῆς κοιτίδος τῆς ἐλευθερίας τοῦ ἐμπορίου θὰ προέλθῃ ἡ θετικὴ κίνησις διὰ γὰρ σταματήσῃ τὴν αὔξουσαν τάσιν πρὸς τὸν προστατευτισμόν.

Ἐίναι ἀληθές, ὅτι ἡ παροδοῦσα ἐποχὴ διακρίνεται διὰ τὸν ἐπικρατοῦντα ὑπερθεικισμὸν εἰς τὴν σφράγαν τῶν οἰκονομικῶν ἐπιδώξεων. Κάθε Χώρα διὸ τὰς ἰδίας αὐτῆς δυσχερείας τελοῦσα, οὐλεῖ τὰς θύρας τῆς πρὸς τοὺς ξένους. Οὕτω τὰ μέτρα τῆς ἀπομονώσεως πολλαπλασιάζονται.

Εἰδικῶς διὰ τὴν Ἑλληνικὴν ναυτιλίαν τὰ μέτρα ταῦτα, ἐν ἀκτοῦν καὶ εἰς τὰς διεθνεῖς μεταφορὰς, θὰ ἀποτελέσουν τὸ διαρύτερον πλήγμα κατὰ τοῦ μέλλοντός της. Κινουμένη εἰς τὸν ἐλεύθερον στίθιον καὶ ἐπωφεληθεῖσα τῆς μέχρι πρὸ τοῦ ἐπικρατησάσης ἐλευθερίας τοῦ ἐμπορίου, ἀφοῦ δὲν δύναται νὰ συντηρηθῇ διὰ τῆς ἰδίας ἡμῶν παραγωγῆς, θὰ ἀντιμετωπίσῃ δυσχερείας ἀνυπερβάλλοντος διὰ τὴν κίνησην τῆς.

Ἡ ἀνθρωπότης δημος δὲν δύναται νὰ ζήσῃ ὑπὸ τὴν κατάστασιν τῆς ἀπομονώσεως καὶ θάττον ἡ βράδιον, ἡ διεθνῆς ἀλληλεγγύη καὶ ἐμπιστοσύνη θὰ ἀνακτηθῇ. Ισως τότε καὶ ἡ διεθνῆς ναυτιλία γὰρ ἀνεύρῃ τὸν δρόμον τῆς καὶ τὰ πυράπονα τῶν Ἀγγλῶν πλοιοκτητῶν γὰρ παραμείνουν ἀδικοι, ἀπλῶς, ἐπιθέσεις, προερχόμεναι ἀπὸ τὴν κρίσιμον κατάστασιν ποὺ ἀντιμετωπίζουν, δηλ. μόνον ἡ Ἀγγλικὴ ναυτιλία, ἀλλὰ καὶ θλιψιῶν τοιαῦται, πρὸ παγῆς δὲ ἡ Ἑλληνική.

Ἄλλα τὰ «Ναυτικὰ Χρονικά» θεωροῦν ὑποχρέωσίν των γὰρ μὴν ἀφήσουν ἀναπάντητον τὴν ἐκτοξευθεῖσαν κατηγορίαν ὑπὸ τοῦ κ. Watts ἐν τῇ βύμῃ τοῦ λόγου του, εἰδικῶς διὰ τὴν Ἑλληνικὴν ναυτιλίαν, ὡς ἐργαζομένην ὑπὸ δικαιοδόχου κατωτέρου θυλακούσιου πολιτισμοῦ καὶ ὅτι διαταγματισμὸς τῆς πρὸς τὴν Ἀγγλικήν, στηρίζεται εἰς τὴν γλισχροτέραν τροφοδοσίαν καὶ τοὺς εὐτελεῖς μισθίους τῶν πληρωμάτων τῆς.

Καὶ δύον ἀφορᾷ μὲν τὸ σύστημα τῆς ἐργασίας τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου, δρθέστατα ἀπαγοτοῦν εἰς τὸν κ. Watts οἱ κ. κ. Douglas καὶ Partners ἐν τῇ δημοσιευμένῃ ἐπιστολῇ. Ἄλλα τὸ ζήτημα τῶν μισθοτροφοδοσιῶν τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου, τὸ οἰκονομικὸν καὶ λιτοδίαιτον τῶν πληρωμάτων του, μακράν ἀπέχει ἀπὸ τοῦ γὰρ εἰς πραγματικότης. Εἴθε γὰρ ητο.

Πρὸ τινων μηδῶν αὐτὸς τοῦτο τὸ «Fairplay» ἐδημοσίευσε λεπτομερέστατον πίνακα τῆς μισθοτροφοδοσίας φορτηγοῦ ἀτμοπλοίου 7500 τόννων, συγήθους τύπου, διὲ διλας τὰς σημαίας, ἐκ τοῦ διποίου ἀπεδεικνύετο ὅτι ἡ Ἑλληνικὴ σημαία ἔρχεται πέμπτη εἰς κόστος, πρὸ τῆς Ἰταλικῆς καὶ εδήδης μετὰ τὴν Γερμανικήν, ἡ δὲ διαφορά τῆς πρὸς τὴν Ἀγγλικήν σημαίαν δέν ὑπερέβινε τὰς 90 λίρας μηνιαίως, ποσὸν δηλαδή, μὴ δυνάμενον γὰρ δικαιολογηθῆ, ὡς ἀποτελοῦν τὸν κύριον λόγον ἀδίκων χαρκητηρισμῶν καὶ ἐπικρίσεων.

Ὑπῆρχον δημος, πράγματι, οἰκονομίαι εἰς τὴν κίνησιν τοῦ Ἑλληνικοῦ φορτηγοῦ προπολεμικῶς, τόσον εἰς τὴν τροφοδοσίαν δύον καὶ εἰς αὐτὴν τὴν συντήρησιν τοῦ σκάφους, αἱ δόσεις δημος σήμερον δέν ἐφαρμόζονται εἰς τὰ Ἑλληνικὰ πλοῖα, μέ τὴν τίσσων συγχρονισμένην καὶ προσδευτικὴν πολιτικὴν τῆς συνθήσεως, ἐδεσμοτολογίου κ.λ.π. "Αν δὲ ἡ κρίσις ἐπλήγει δικρύτατο τὴν Ἀγγλικήν ναυτιλίαν, τι θὰ ἔλεγεν δ. κ. Watts, ὅταν ἐπληρωφορεῖτο, ὅτι τὸ δημιουρο ποσοστὸν τῆς Ἑλληνικῆς χωρητικότητος παραμένει παραπλισμένον καὶ ὅτι ἡ Ἑλληνικὴ ναυτιλία, λόγῳ τῶν ἰδίων αὐτῆς δυσμενῶν συνθηκῶν, ἀντιμετωπίζει θετικῶς τὴν καταστροφήν της:

ΠΩΣ ΕΤΡΟΠΟΠΟΙΗΘΗ ΥΠΟ ΤΗΣ ΓΕΡΟΥΣΙΑΣ ΤΟ ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟΝ ΠΕΡΙ ΑΚΤΟΠΛΟΙΚΩΝ ΣΚΑΦΩΝ

Τὴν 8ην τρεχ. ἐψηφίσθη ὑπὸ τῆς Γερουσίας τὸ σχέδιον Νόμου διὰ τὴν τροποποίησιν ὡρισμένων διατάξεων τοῦ Νόμου 5304 «περὶ μέτρων προστασίας τῆς ἐπιβατηγοῦ Ναυτιλίας». Σημειωτέον ὅτι ὑπὸ

τῆς Γερουσίας, προτάσει τῆς οἰκείας κοινοβουλευτικῆς Ἐπιτροπῆς, ἀπῆλειφθη τὸ κατὰ τὴν δευτέραν ἐν τῇ Βουλῇ συζήτησην προεισφεύσαν ἄρθρον περὶ ἀναστολῆς τοῦ ἀπαγορευτικοῦ μέτρου τῆς ἀναγνωρίσεως ὡς Ἐλληνικῶν πλοίων ἐπιβατηγῶν ἀγόντων ήταν τὸν 20 ἑτῶν καὶ κατωτέρων τὸν 30. Προσετέθη δὲ τὸναντίον κατὰ τὴν ἐν τῇ Γερουσίᾳ συζήτησιν ἡ δευτέρα, ὡς κατωτέρω, παράγραφος τοῦ ἄρθρου 2, διὰ τῆς δοπίας προλαμβάνεται πᾶσα ἀπόπειρα καταστρατηγήσεως τοῦ ἀπαγορευτικοῦ μέτρου τῆς ἡλικίας, διὰ τῆς μετατροπῆς μικρῶν φορτηγῶν σκαφῶν ἡλικίας 20 ἑτῶν καὶ ἀνωτέρως εἰς τὴν Βουλήν.

Τὸ οὗτον τροποποιηθὲν Νομοσχέδιον θὰ ἐπανέλθῃ πρὸς τυπικὴν ἔγκρισιν εἰς τὴν Βουλήν.

ΣΧΕΔΙΟΝ ΝΟΜΟΥ

Περὶ αὐθεντικῆς ἐργμενίας τῶν ἄρθρων 4 καὶ 5 τοῦ νόμου 5304 «περὶ μέτρων προστασίας τῆς ἐπιβατηγοῦ Ναυτιλίας»

(Ὄς ἐτροποποιήθη κατὰ τὴν μόνην συζήτησιν)

«Ἄρθρον 1

«Ἡ ἀληθής ἔννοια τῶν ἄρθρων 4 καὶ 5 τοῦ νόμου 5304 «περὶ μέτρων προστασίας τῆς ἐπιβατηγοῦ ναυτιλίας» είναι ὅτι ἡ δάσις ἐκτιμήσεως τῆς ἀξίας τῶν πλοίων καταρτίζεται λαμβάνομένων ὑπὸ δῆμος τῶν μέσων τιμῶν εἰς τὴν διεθνή ἀγοράν τῶν πρὸς διάλυσιν πωλουμένων ἐπιβατηγῶν πλοίων ἀνεξαρτήτως τῶν ἔξιδων μεταφορᾶς καὶ παραδόσεως τῶν πλοίων εἰς τὸν λιμένας διαλύσεως.

Ἐκ τοῦ προκύπτοντος δημος γινομένου μετὰ τὸν πολλαπλασιασμὸν τῆς διάσεως ἐκτιμήσεως ἐπὶ τὸν δρισθέντα συντελεστὴν, ἀφαιροῦνται τὰ ἔξιδα μεταφορᾶς καὶ παραδόσεως εἰς λιμένας διαλύσεως, ὡς ταῦτα θέλουσιν δρισθή κατὰ τὸν διατάξιν διακριτικής παρὰ τὸν Συμβούλιον τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ.

«Ἄρθρον 2

Διὰ διατάγματος ἐκδιδομένου προτάσει τοῦ Ἐπουργικοῦ Συμβουλίου διάνειται νὰ ἀναδιλθῇ εἰς μεταγενεστέραν χρονολογίαν, πάντως οὐχι πέραν τοῦ ἔτους 1933, ἡ ἀχρήστευσις τῶν ὑπὸ τὸ 50 ἑτη ἐπιβατηγῶν πλοίων ἡ ἐπερχομένη δινάμει τοῦ ἄρθρου 1 τοῦ νόμου 5304 τὴν 15 ὁκτωβρίου 1932 καὶ τὸν Ιανουαρίου 1933.

Ἀτμόπλοια ἀνήκοντα εἰς τὴν κατηγορίαν τῶν φορτηγῶν κατὰ τὴν ένναρεν τῆς ισχούς τοῦ νόμου 5304 «περὶ μέτρων προστασίας τῆς ἐπιβατηγοῦ Ναυτιλίας», δέν δύνανται νὰ μεταταχθῶσιν εἰς τὴν κατηγορίαν τῶν ἔξιδων προστατηγῶν, ἐφ' ὅσον ἀγούσι τὴν περιτονελή τὴν κατηγορίαν τῶν 20 ἑτῶν.

«Ἄρθρον 3

1. Τὰ δρομολόγια τῶν ἁστερικῶν θυλακούσιων συγκοινωνιῶν καθὼς καὶ τὰ ἐπιπρητοῦντα ταῦτα πλοῖα, καταρτίζονται πάρα τὸν ἀτμοπλοϊκῶν ἐταιρίων καὶ Ἑννέασιν, ὑποδάλλονται πρὸς ἔξιδα την παραδόσεως τῶν μηνῶν 1933. Τοῦτον τὸν περίοδον, οὐχὶ ἀλλάσσονται τοῦ ἔνος μηνής, ἡ ἡμέρα τῆς Επειρωτικοῦ Ναυτικοῦ, δικαιουμένη νὰ τροποποιῇ ταῦτα ἀναλόγως τῶν συγκοινωνιῶν ακολυχῶν.

2. Κατὰ τὸν καθορισμὸν τῶν δρομολογίων δύον νὰ λαμβάνεται ἐπίσης πρόσωπα: α) δωπὸς μὴ συμπίπτη ἀναχρόνησις περιοστέρων τοῦ ἔνος πλοίων διὰ τὴν αὐτὴν γραμμήν, ἐφ' ὅσον αἱ ἀνάγκαι τῆς συγκοινωνίας δέν ὑπαγρεύουσι τοῦ, β) δωπὸς ἀναλλάσσονται, εἰς δυοτάνον, καθ' ὧδησμένην χρονικήν περίοδον, οὐχὶ ἀλλάσσονται τοῦ ἔνος μηνής, ἡ ἡμέρα τῆς Επειρωτικοῦ ἀναχρόνησις τῶν ἁστερικῶν τὴν αὐτὴν γραμμήν πλοίων.

3. Παράπονα κατὰ τὸν ὑπὸ τῆς Διεύθυνσεως Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ δρισθέντων δρομολογίων καὶ ἀριθμοῦ πλοίων δύνανται αἱ ἀνδιαφρέμεναι ἀτμοπλοΐαι νὰ δρομάλωσιν ἐντὸς τριών ημέρων εἰς τὸν Ἐπουργό τοῦ Ναυτικοῦ, δύος μεταγενεστέραν γνώμην τοῦ Συμβουλίου τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ ἀποφάνεται δριστικῶς.

4. Τὰ ὃς ἀνω καθοριζόμενα δρομολόγια καθίστανται διοχετευτικά, ἀπαγορευομένης πάσης παραδόσεως κατάθλιψης.

5. Εἰς τὰς διατάξεις τοῦ παρόντος ἄρθρου δύον δύναγονται αἱ ἀγονοὶ χαρακτηρισθεῖσαι μᾶκρη τοῦδε παρὰ τοῦ Ἐπουργού τῆς Συγκοινωνίας γραμμαῖ καὶ λιμένες.

«Ἄρθρον 4

«Ἐὰν δὲ πλοιοκτήτης είναι κύριος ἐνὸς καὶ μόνου πλοίου ἡ τοῦ ἡμίσεως αὐτοῦ καὶ ἐπιβαίνει αὐτοῦ ὡς αἱ πλοιαρχοῦσῃ αἱ μηχανικός, δὲ συντελεστὴς ἀποζημιώσεως δύναται: νὰ δρισθῇ μέχρις ἔξι (6). Διὰ τὰ μέχρι σήμερον σχηματισθέντα πλοῖα τῆς κατηγορίας τῶν τέσσερας θαλαμηγῶν (γ.ώτ.) δὲ συντελεστὴς ἀποζημιώσεως δριστεῖται εἰς πέντε (5).

«Ἄρθρον 5

«Ἡ ισχὺς τοῦ παρόντος Νόμου δριστεῖται ἀπὸ τῆς δημιούσεως τοῦ εἰς τὸν Ἐφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως.

N. & D. ΚΟΡΔΙΟΛΗΣ

ΕΡΓΟΛΑΒΟΙ ΦΟΡΤΟΕΚΦΟΡΤΩΣΕΩΝ

ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ ΦΟΡΤΗΓΙΔΩΝ

ΧΑΡΙΛΑΟΥ ΤΡΙΚΟΥΠΗ 8.

ΤΗΛΕΦ. 40-567

ΤΗΛΕΦ. ΔΙΕΥΘ. "ΝΙΔΙΚΟΡΑ", - ΠΕΙΡΑΙΑ

ΑΠΟ ΤΗΝ ΧΩΡΑΝ ΤΩΝ ΣΟΒΙΕΤ

Η ΑΠΟΔΟΣΙΣ ΤΟΥ ΠΕΝΤΑΕΤΟΥΣ ΣΧΕΔΙΟΥ

ΤΟ ΕΠΙΤΕΛΕΣΘΕΝ ΕΡΓΟΝ ΕΙΣ ΤΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

[Τάς κατωτέρω πληροφορίας άριστα έχει διαφόρων πηγών Ρωσικής πάντως προελεύσεως. Δεδομένου τού αδυνάτου της πλήρους έξαριθμώσεως αυτών, δημοσιεύομεν ταύτας μετά ποιάς τυνος έπιφυλαξεως].

ΑΙ ΘΑΛΑΣΣΙΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΑΙ

Αι κατά το παρελθόν έτος συντελεσθείσαι θαλάσσιαι μεταφοραι άνηλθον εις 14.2 έκατομ. τ. έμπορευμάτων, ήσαν κατά 16 οι ημέρες έναντι τού 1930, δέν ήταν η θράσου εις τό άρχικως προβλεψθέν υπό τών Σοβιέτ ανάτατον δριον, περιορισθείσαι εις τό ποσοστόν τού 71 οιο αύτο. Η διάφυσης τών προσδοκιμών μιας ήτη μείζονος κινήσεως άποδειχθεί—κατά την περιενταίνει έκθεσιν τού συμβούλου τών "Επιτρόπων τού Λαού—εις τό διατά τού 1931 ούδεμία ριζική δεστιώσεις έπηλθεν διευκολύνουσα και προάγουσα τό έν γένει έσογον τών δι' θάτος μεταφορών.

"Η τοιαύτη έκτιμης της άποδόσεως τών μεταφορών τούτων δεστιώσεις και άπο τό μεταφερθέν ποσόν έμπορευμάτων κατά τού 1931 διά τών τομέων Βαλτικής, Αζορικής, Μαύρης και Βόρειου Θαλάσσης, δουν έσημειώθη κίνησις 4.900.000 τόνων, ένων τό πρόγραμμα τών Σοβιέτ προβλέπει τοιαύτη 7.850.000 τ. Τοιουτόρπως τό σχέδιον τών διά τού 1931 θαλασσιών μεταφορών έπραγματοποιήθη κατ' άναλογιαν 62 οιο μόνον. Η μή πλήρης έπιτυχια δρειλεταί κυρίως εις τήν μικράν ουματοχήν τών Σοβιετικών έμπορικων στόλου εις τάς μεταφορών. Έπι ουδέποτε φορτωθέντων έμπορευμάτων πάντων λιμένων τής "Εγνατίας, 55 τούς έκατον άναλογον εις τήν Σοβιετικήν σημαίαν. Είναι μὲν άληθές δια τό άντιστοχον ποσοστόν διά τού 1930 άνηρχετο εις 49.50 οιο, άλλα πάντως άποδεικνύεται δια τό βασικόν πρόγραμμα δέν έπετυχεν έντος τών προβλεπομένων χρονικών δριών.

"Ός πρός τόν κύκλον τών λιμενικών έργασιδων και έδη αι προβλέψεις δέν έπηλθήσουσαν, διέτι αι φορτεκφορτώσεις άνηλθον εις 48.1 έκατ. τόνων έναντι προϋπολογισθέντων 64.9 έκατ. τόνων. Πάντως ήσαν άνωτεραι τών προπολεμικών, αίτιας έσημειοντο τού 1913 με 45.4 έκατ. τ. Πρέπει ειν τούτοις να τονισθή—γράψουν οι Ρώσοι—ή ένδηλος πρόσδοση τής "Εθνικής Οικονομίας τών Σοβιετικών Δημοκρατιών και ή "ύπεροχή τών Σοβιετικών ουσιτήκοτος έναντι τών κεφαλαιοποιήσεων πετέρτερων άρδην τόν άναλογιας τών έξαγωγών. Ούτω τά πετρέλαια από τό ποσοστόν τού 5.6 οιο τού 1913 έφθασαν εις τά 23.1 οιο, οι γαλάνθρακες άπο 0.1 εις 7.1 οιο και ή έυλεια άπο 22.1 εις 30 οιο.

Η ΑΝΑΠΤΥΞΙΣ ΤΩΝ ΜΙΚΡΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ

"Έξειρεται άφ' έτερους από τόν Σοβιετικόν τύπον, ή άναπτυξίς τήν δοπίων έλασθον πολλοί Ρωσοικοί λιμένες, οίτινες έπι τόν Τσαρικού καθεστώτος ήσαν δευτερουσίας έλων σημασίας. Π. χ. δια μήνη τού Μούρμανος προπολεμικώς ήτο άσημαντος και οικείον δημοσιότος εις τό διεθνές έμπόριον. Κατά τού 1931 είχε κίνησιν εις έμπορευμάτων 520.000 τόνων. Ο λιμήν τού Τιαρπέ άπο 73.000 τ. τού 1913 είχε κατά τό παρελθόν έτος κίνησιν 2.550.000 τόνων. Παραλλήλως ήδην ήτη κίνησις και άλλων Ρωσοκάθην λιμένων, διπλως δεικνύει άπολουσδες ουγκριτικός πίνακα:

Λιμένες	1913	1931	Διαφορά
Βετσόύμ	τ. 1.495.000	3.971.000	270 οιο
Μακχάς Καλέ	> 647.000	2.948.000	388 οιο
Κρασονόβρδος	> 552.000	1.496.000	273 οιο
Βλαδιβοστόκ	> 1.321.000	2.679.000	200 οιο

Χαρακτηριστική τών Ρωσοικών μεταφορών τού 1931 άπηρξεν ή αδηντος τής κινήσεως εις τά άπωτα τών ιπερβόρεια ή παραπάνω τής Χώρας. Η έκμετάλλευση τών έν λόγω μακρυνών περιοχών έμφαινεται ουγκριτικώς άπο τόν έπομένους άριθμούς:

Βόρειος Λεκάνη: Το 1913 3.6 έκατ. τ. Το 1931 9.5 έκατ. τ.
"Άπω Ανατολή: Το 1913 4.3 έκατ. τ. Το 1931 7.4 έκατ. τ.

"Η μή διολκήρωσις τού Σοβιετικού οχεδίου τών μεταφορών κατά το 1931 άποδειχθεί και εις τήν έλλειψιν συστήματος εις τήν έργασιαν. Ποσοστόν εύθυνης έχρυνει και τήν ναυπηγικήν βιομηχανίαν διά τήν μή έγκρισην παράδοσιον τού προβλεψθέντος άριθμού πλοίων έπι τό διπολού έστηρχη και ή προσκαθορισθείσαι άναλογιαν κατά 27 οιο, έπι τών Ρωσοικών έξαγωγών διά τού νέου Σοβιετικού στίλου. Ούτω τά νεοναυπηγηθέντα Ρωσοικά ουγκη έχασαν εις πέρας εινήν ένα ποσόν 4.7 οιο τού συνδέου τής έξαγωγής.

Μια άρτιωτέρως άργησης θα είχεν άλλοια άποτελέσματα και έπι τό διπολού τής έργασιας και έπι τόν τιμών τών γαύλων. Η άντερχηση και μετονυκτική έκμετάλλευση τών ουγκών τού «Σόδετρογκρόφτο» άποδεικνύεται και άπο μίαν έπισημον έκθεσιν τής 10ης Μαρτίου, εις ή άναφέρεται, δια ή κυρία άφορη έγκειται εις τήν άκαταλληλότητα τών έργασιων εις τά μετονυκτικά τών ποταμών μεταφορών, εις τήν έλλειψιν μηχανημάτων φορτεκφορτώσεως και εις τά ουγκά θαλάσσια άτυχήκατα τών Ρωσοικών ουγκών.

"Αταξία έπισης διαπιστούται εις τά ζητήματα τής έν τη ένηρη άποθηκευσεως τών έμπορευμάτων. Λ.χ. εις Μακχάτες Καλέ δια μέσος δρος τών ήμερων άποθηκευσεως ένος έμπορευμάτος είναι 77 ήμέραι, εις Μούρμανος 22 ήμέραι και εις τής "Οδησσός 21 ήμέραι. Αντίθετα εις άλλους λιμένας τά έμπορευμάτων παραλαμβάνονται άμεσως, ή δέ ποσότης τών έναντι θερηθείσαν μόλις φάνεται τά 0.5 οιο και κατά "ψυσικόν λόγον δέν θέτεται τά σοβαράς έπιβαρύνσεις.

"Επιπροσθίτως αι μηχανικαί έγκαταστάσεις τών λιμένων, εις δισούς ή πάρχουν τοιαύται, χρησιμοποιούνται πλημμελόδες ήως τούτο άποδεικνύεται άπο τός ακολουθούσας άριθμούς. Ή πρώτη στήλη λ.χ. τού Λένινγραδ σημειώνεται δια μόνον 46 οιο έν τού πρώτη έργασιμον χρόνου έγένετο χρησιμός τών μηχανημάτων, ή δέ δευτέρα στήλη δια μόνον 18 οιο έν της θυματικότητος τών μηχανημάτων, ή δέ δευτέρα στήλη δια μόνον 18 οιο έν της θυματικότητος τών μηχανημάτων έχρησιμοποιήθη.

Λιμένες	οιο	οιο	Χρονική περίοδος
Λένινγραδ	46	18	άπο Ιανουαρίου έως Αύγουστου
"Οδησσός	15	11	> Ιουλίου έως Νοέμβριου
Νικολάεφ	15	9	> Ιανουαρίου έως Ιουλίου
Νοβρωρασίσκη	41	8	> Ιανουαρίου έως Νοέμβριου
Βατούμ	14	2	'Επι δέκα μήνας
Μούρμανος	26	5	'Από Ιουνίου έως Οκτωβρίου
Βλαδιβοστόκ	25	25	> Σεπτεμβρίου έως Οκτωβρίου

"Η πλημμελής αιτη ιανουαρίους τών λιμενικών μηχανημάτων όπηρεν ήσαν συντελεστική τής έβατιάσεως τών μεταφορών, ήτις σημειώτεον θυσηρεταίται έτι πλέον υπό τήν συλληγή, λόγω βλαδών και μακροχρονίων έπισκευών τών μηχανημάτων τούτων. Ή ανεπαρκής έκμετάλλευσης δέν είνε ίσως σύμβαρον και τόσον αισθητή, συνεπείτης τής μετασεως τών μεταφορομένων φορτίων και τής βραδύτητος τών σχετικών έργασιμων, με άποτέλεσμα τήν μεγάλην καθυστέρησην τών Σοβιετικών πλοίων, άκρη και εις τόδιον λένινγραδ.

Εις τήν τομέα τής Κασπίας Θαλάσσης αι άργοπορίας ήσαν πολὺ σημαντικώτεραι, δέν κατέστη δέ δυνατόν νά έχειχηθεί ποσότης 1.500.000 τόνων πετρελαιών.

ΑΙ ΑΒΑΡΙΑΙ ΤΩΝ ΡΩΣΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Κατά ήνα σημαντικόν ποσοστόν αι καθυστερήσεις έφειλονται εις τής συχνάς άδειρίας τών Ρωσοικών πλοίων, τών διπολού ή ήσαν μεταφοράν ικανότης άποδειδεται. Αι άδειριαί προέρχονται, κατά κύριον λόγον, από τά σφάλματα τών ναυτών, έφειον διά τού 1931 εις άναλογιαν 48 οιο. Κατά τό προηγούμενον έτος ποσοστόν διπολού 51 οιο προήρχετο έπι άμελετας τών πλημμάτων, ή δέ κατά 3 οιο προκύπτεισαν μείωσις άπειρων μόνον τά Ρωσοικά ουγκή τά έκτελοντα πλόκες εις τήν Βαλτική και τήν Βόρειον λεκάνην. Αντιθέτως εις τά Ρωσοικά πλοία τά ταξιδεύοντα εις τής λιμένας Τσαρικού καθεστώτας έπι άριθμός τών άτυχημάτων ήγεισες.

Αι αιτίαι τών περισσοτέρων θαλασσιών άτυχημάτων ώφειλοντο 1). Εις πλημμελής ιανουαρίους τόδιον πηγαδαίου. 2). Εις τήν κακήν ναυσιπλοτών. Και 3). Εις τήν έλλαστρατικήν έκτελεσην τών έκαστον τών πλοίων από τής έργοστάσια, τό προσωπικόν τών διπολού οπερείται τού άποτιμένου ένδιαφέροντος διά τήν έργασιαν του.

"Οσον άφορε τήν δύναμην τών θαλασσιών μεταφορών στόλου, αιτη άπηρχεται κατά τό τέλος τού 1931 εις 462 ουγκή χωρητικότητος 600.000 τόνων, έλπιζεται δ' δια έφατος ήδη προστεθούν εις αύτήν πλοία 200.000 τόνων άκρη και τό δέ δια τήν ναυτιλίαν και τάς θαλασσιών μεταφοράς οχέδιον τού 1932 συγκατέρωνται περισσότερας έπιπλας έπιτυχιας, διότι κατά τήν κατάπτωσην του έλληφθησαν υπ' άψιν πολλά ζεδομένα έν τής πειραρχής παρελθόντος.

"Maxima,"

Αγγλικά μηχανέταια τού Οίκου
BARRETT, TAGANT & GOTTS LTD
ΙΔΡΥΘΕΝΤΟΣ ΤΩΙ 1871

Μηχανέταια δαλάσσονται κυλινδρέλαια—

Μηχανέταια είδικά διά μηχανάς Diesel, Semidiesel, οιούδηντος λόγων—

Διαρκής απαρακαλαθήκη έν Πειραιεῖ.

Τενικός άντιαρδοσσων δι' άγνην τήν Έλλαδα:
ΛΑΜΠΡΟΣ ΓΚΟΥΜΑΣ
ΜΕΓΑΡΟΝ ΖΕΡΒΟΥ 47 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΝ ΜΕΛΛΟΝ ΜΑΣ

ΕΚΤΟΠΙΖΟΜΕΘΑ ΑΠΟ ΕΛΛΕΙΨΙΝ ΟΡΓΑΝΩΣΕΩΣ

ΣΕΙΡΑ ΑΡΘΡΩΝ ΤΟΥ Κ. Φ. ΦΙΛΙΠΠΑΚΟΠΟΥΛΟΥ

"Ενα βραχύ ταξίδι δημοθέσεων μὲς ἔκκανε νὰ ἀγαθάλω νὰ ἀσχοληθῶ μὲ δύο δημοσιογραφικά ἀρθρά τους «'Ελευθέρου Βῆματος» καὶ ἔνδις ἄλλου ἀντιπολιτευομένης ἐφημερίδος, τὰ δόποια δημοσιεύθηντα πρὸ μερικῶν ἐβδομάδων εἶναι χαρακτηριστικὰ τῆς ἀντιλήψεως ἡ δόποια ἐπικρατεῖ ἐν Ἑλλάδι διὰ τὰ ναυτιλίακα καὶ τὰ ἐμπορικὰ θέματα. Ή ἀντιπολιτευομένη ἐφημερίς (δὲν ἔχειρα ποιά διότι δέν ἔδιαδαστα τὸ ἀρθρον της) κατηγόρει τὴν Κυβέρνησιν Βενιζέλου διότι ἡ σχολήθη μὲ τὰ παραγωγικὰ ἔργα τῆς Μακεδονίας, προσπαθοῦσα νὰ μετατρέψῃ τὸν Ἑλληνικὸν λαὸν εἰς γεωργικὸν ἀντὶ τῆς δργανώσεως του ἐμπορίου καὶ τῆς ναυτιλίας δηπου, κατὰ τὴν ἐν λόγῳ ἐφημερίδα ὁ Ἑλληνικὸς λαὸς στρέφεται: ἔξ ἐνστίκτου.

Καὶ ἡ συμπολιτευομένη ἐφημερίς, τὸ «'Ελευθέρου Βῆμα», τῆς δόποιας ἔδιαδαστα τὸ ἀρθρον, ἔσπευσε νὰ ἀπαντήσῃ ὑπεραρμονομένη φυσικὰ τῆς πολιτικῆς τῆς Κυβερνήσεως Βενιζέλου ἀλλὰ καὶ κατασκοφαντοῦσα κατὰ περίεργον ἀντίληψιν καθήκοντος ὅτι δήποτε ἡ ἀλλη ἐφημερίς ἡθέλησε νὰ ὑπερασπίσῃ, δηλ. τὸ ἐμπορικὸν ναυτιλίδην δαιμόνιον τῶν Ἑλλήνων. Μέ δλίγα λόγια κατὰ τὸ «'Ελευθέρου Βῆμα» οἱ Ἑλληνες πρέπει νὰ παύσουν νὰ ἀσχολοῦνται μέ τὸ ἐμπόριον καὶ τὴν ναυτιλίαν. Πρέπει νὰ ἐνοργήσουν, δητι παρῆλθεν ἀνεπιστρεπτεῖ ἡ ἐποχὴ τῶν τυχοδιωκτικῶν ἐπιχειρήσεων τὰς δόποιας διωργάνωνται ἐπωφελούμενοι τῆς ἀδρανείας καὶ τῆς ἀνικανήτητος τῶν γειτόνων λαῶν.

"Ηδη οἱ λαοὶ αὐτοὶ ἔχεγερθέντες ὑπὸ τὸν γεγονότον νασιοναλιστικὸν πνεῦμα τὸ δόποιον ἐπικρατεῖ τελευταίως ἀπεδίωξαν τοὺς Ἑλληνας ἐκ τῶν παραλίων τῆς Μαύρης Θαλάσσης καὶ τῆς Μικρᾶς Ἀσίας ὃπου εἶχον ἔγκατασταθῆ καὶ ἀπέδειξαν τοιουτορόπως ἐτι οἱ Ἑλληνες ἀν θέλουν νὰ ζήσουν πρέπει νὰ στηριχθοῦν ἐπὶ τὸν ἴδιων καὶ μόνον δυγάμεων των καὶ νὰ παύσουν ἀσχολούμενοι μὲ τὰ παλαιὰ αὐτὰ ὄνειρα, δοιαδήποτε προσπάθεια πραγματοποιήσωνται τῶν δόποιων, κατὰ τὴν ἐν λόγῳ ἐφημερίδα, εἶναι «παρόρμησις πρὸς ὀκνηρίαν».

Εἶναι εὔκολον τὰ ἐννοήσῃ κανεὶς διατὶ δταν ἔδιαδαστα τὸ ἀρθρον αὐτὸ δημοθήκη κα ἔνα ἔρωτημα πλήρες ἐπικλήξεως, τὸ δόποιον μίαν ἡ δύο φοράς μοῦ συνέδη νὰ μοῦ θέλουν ξένοι: ἐφοπλισταὶ, δταν μεταβάτες πρὸς ἐπισκεψίην των εἰς τὴν ἔδραν των τοὺς ἀγέπτυσσα πρόγραμμα ἔργασίας μὲ βάσιν τὴν Ἑλλάδα καὶ τὴν ἔγγρης Ἀνατολὴν ἐν γένει, ἐπὶ τοῦ δόποιον θὰ ἥδυναντο νὰ στηριχθοῦν διὰ νὰ δημιουργήσουν μίαν τακτικὴν καὶ ἐπικερδῆ ἀπασχόλησιν διὰ τὰ σκάρη των. Οἱ ἐφοπλισταὶ αὐτοὶ δταν μὲ ἡκουσαν ἐκθέτοντα τὰς προτάσεις μοῦ μὲ ἡρώτησαν «καὶ ἀφοῦ ἡ κατάστασις εἶναι τοιαύτη διατὶ ἥλθετε νὰ προτείνετε εἰς ἡμᾶς νὰ ἀναλάβωμεν μίαν τοιαύτην ἔργασίαν καὶ διατὶ δὲν τὴν ἀναλαμβάνουν τόσοι: Ἑλληνες ἐφοπλισταὶ, οἱ δόποιοι φυσικὰ ὡς Ἑλληνες, εἶναι εἰς θέσιν νὰ γνωρίζουν καλλίτερον τὰ πρόσωπα καὶ τὰ πράγματα καὶ νὰ τὴν διεξαγάγουν ἐπωφελέστατα. Ἐχειάσθηκα δεδιώκας ἀρκετὴν δυσκολίαν διὰ νὰ τοὺς δώσω νὰ ἐννοήσουν τὰς συνθήκας ὑπὸ τὰς δόποιας ἀναπτυχθέντες οἱ Ἑλληνες ἐφοπλισταὶ εὑρίσκονται σήμερον εἰς τὴν ἀπόλυτον ἀδυγμαίαν νὰ ἐφαρμόσουν δοιονδήποτε σοβαρὸν πρόγραμμα γαυτιλίακης ἐπιχειρήσεως. Καὶ ἀσχέτως πρὸς τὴν ἐπιγγελματικὴν ἵκανοποίησιν τὴν δόποιαν εἶχα ἔκάστοτε νὰ πείσω τοὺς ἐν λόγῳ ξένους ἐφοπλιστὰς εὐγοϊκῶς πρὸς τὰ συμφέροντά μοῦ, μοῦ ἐδίδετο πάντοτε ἡ ἐκκαίρια νὰ μελεταχολήσω σκεπτόμενος τὴν παχυλήν ἀγνοιαν εἰς τὴν δόποιαν εὐρισκόμενην καὶ ἐπικένομεν νὰ εύρισκωμεθα, κινδυνεύοντες νὰ ἰδωμεν ἐντὸς τοῦ λίκεν προσεχοῦς μέλλοντος τὴν Ἑλλην. σημαίαν ὑποκύπτουσαν ὑπὸ τὴν ἀπηγγή διώξιν τοῦ διεθνοῦς συναγωγούσιμον. "Οταν ἀπὸ δὲτῶν περίπου ἐνεφανίσθη εἰς τὰς στήλας τῆς «Σφρίαρας», κρούων τὸν κινδυνον τῆς Ἑλλην. σημαίας ἐκ τῶν τότε ἀρξαμένων ἀθρόων ἀγορῶν παλαιῶν σκαφῶν, ἔλεγα πράγματα γνωστὰ εἰς δόλον τὸν κόσμον. ἀγνωστα δημος, δυστυχῶς, μόνον εἰς τὴν Ἑλλάδα καὶ ἐθεωρούμην γεωτεριστής. Θὰ ἡτο πολὺ λυπηρὸν τὸ νὰ ἐκφράσω τὴν καρκίνη μου διότι σήμερον οἱ φόδοι τοὺς δόποιους πρὸ πέντε ἐτῶν

ἔξεδήλωσα εἶναι πλέον πραγματικότης κινδύνου, πρὸ τῆς κολοσσιαίας ἐπιδράσεως τοῦ δόποιον τὸ Ἑλλην. τονάς ηδη ἡρέστη καμπτόμενον. Δὲν εἰμεθα πλέον εἰς τὸ χειλός τους διαράθρου ἀλλὰ ἡρχίσαμεν νὰ παρασυρόμεθα πρὸς αὐτὸ τὴν στιγμὴν κατὰ τὴν ὥπολην οἱ γείτονές μας λαοὶ ἐστερημένοι κάθε ναυτικῆς παραδόσεως, βαδίζουν ἐπὶ τὴν βάσει προγράμματος δημοσίου πρὸς σαφῆ καὶ σταθεράν πρόσδοσον. Ἄλλο εἶναι πράγματα ἀπογοητευτικόν, διότι παρὰ τὸ διτι ἡρχίσαμεν παρασυρόμενοι πρὸς τὸ διάραθρον τῆς καταστροφῆς δὲν κατωρθώσαμεν ἀκόμη νὰ ἀντλήσωμεν ἔστω καὶ ἐκ τῶν ἀτυχημάτων μας ὡρισμένα διάγματα ἀλλὰ διαδίζομεν πάντοτε ὑπὸ τὴν ἐπίδρασιν τῆς ἐπιπολατήτος πρὸς τὰ ἀκρα. Ἐπειδὴ τὰ πολιτικά μας συμφέροντα μας ἐπιδάλλουν νὰ κατηγορήσωμεν ὠρισμένα ἔργα πολιτισμοῦ εἰς τὰ δόποια προέβη ἡ Κυβέρνησις Βενιζέλου, ἔξαρισμεν τὸ ἐμπορικὸν καὶ ναυτιλίακὸν δικαιόνιον τῶν Ἑλλήνων καὶ δὲν διστάζομεν νὰ τὸ ἀποκαλέσωμεν «παρόρμησιν πρὸς δικηρίαν» δταν νομίζωμεν δτι αἱ πολιτικαὶ μας ἀνάγκαιοι μᾶς ἐπιδάλλουν τοῦτο. Μοῦ ἐδέδητη τελευταίως εἰς ἔνα ταξίδι μου η ἐκκαίρια νὰ ἀντιληφθῶ προσωπικῶς τὶ θὰ ἥδυναντο νὰ κάνουν αἱ Ἑλληνικαὶ παροικαὶ τοῦ «Ἐξωτερικοῦ ἔδιν εἰργάζοντο συντονισμένας καὶ ἐπὶ τὴν βάσει κοινοῦ προγράμματος καὶ δι’ αὐτὸν τὸν λόγον ἀποφασίζω καὶ πάλιν νὰ κάνω χρήσιν τῶν φιλοξένων στηλῶν τοῦ περιοδικοῦ τούτου, ἐπιθυμῶν γὰ διασκηνίσω ὠρισμένα σημεῖα καὶ νὰ ὑπερασπισθῶ μερικὰ παρεξηγημένα προτερήματα τῆς Ἑλληνικῆς φυλῆς.

Μεταξὺ τῶν ἐπιχειρημάτων ὑπὲρ τῆς πολιτικῆς τῶν στεγῶν δρίων καὶ τῆς ἀπεμπολήσεως κάθε προσπαθείας ἐξωτερικῆς ἐμπορικῆς ἐπιχειρημάτων κατέχει πρωταρχικὴν θέσιν ἡ καταστροφὴ τῶν Ἑλληνικῶν ἐμπορικῶν παροικιῶν τῆς Ρωσίας. Αἱ παροικαὶ αὐταὶ ἀποτελοῦν τὴν δευτέραν ἐκδήλωσιν τοῦ Ἑλλην. ἀποικιακοῦ πνεύματος τὴν γενομένην κατὰ τὴν δουλείαν τῆς Ἑλλάδος ὑπὸ τῶν Τούρκων. Δὲν θὰ ἀσχοληθῶ μὲ τὴν πρώτην, δητι δόποιας ἀνήκει εἰς προτορικοὺς διὰ ἐπιτυχία εἶγαι γνωστὴ διότι ἐδημιούργησε τὸν σημερινὸν παγκόσμιον πολιτισμὸν, ἀλλὰ δὲν δύναται νὰ μᾶς χρησιμεύσῃ ὡς ἐπιχειρήματα συγχρόνων συζητήσεων, διότι ἐγένετο ὑπὸ συνθήκας αἱ δόποια δὲν πάρκουν πλέον σήμερον.

"Ἡ Ἑλληνικὴ διείσδυσις, δημος, εἰς τὰ Ρωσικὰ παράλια τῆς Μ. Θαλάσσης, γενομένη κατ' ἐποχὴν καθ' ἡρή τὸ νασιοναλιστικὸν πνεῦμα ἡτο σοβαρώτατα ἀνεπτυγμένον εἰς δόλην αὐτὴν τὴν περιοχὴν, ἀπέδειξεν δτι: μεταξὺ τῶν διαφόρων λαῶν ὑπάρχουν πάντοτε συμφέροντα ἀλληλέγδετα, τῶν δόποιων δύνανται: νὰ ἐπωφεληθοῦν μὲν δσον καὶ ἀν εἶναι δδύνατοι διὰ νὰ συγκομίσουν σοβαροὺς καρποὺς οἱ δόποιοι: θὰ τοὺς ἐπιτρέψουν νὰ σταδιοδρομήσουν εἰς τὸ ἀγῶνα τῆς διεθνοῦς κοινωνίας. Αἱ Ἑλληνικαὶ παροικαὶ τῆς Ρωσίας ησαν ἐκείναι αἱ δόποια δὲν πάρωσαν τὴν βάσιν τῆς ἐκμεταλλεύσεως τοῦ γηιωτικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου τῆς ἐποχῆς τῆς δουλείας, ἀνευ τῶν κερδῶν τοῦ δόποιον η ἐκτέλεσις τοῦ ἀγῶνος τῆς ἀνεξαρτητής θὰ ἡτο πράξις ἐντελῶς ἀδύνατος. Μία τελευταίως ἴστορικὴ διογκωτία τοῦ κ. Σπύρου Μελά διὰ τὸν Ναύαρχον Μιαούλην ἀνέφερεν ἀρκετὰ περὶ τοῦ τρόπου κατὰ τὸν δόποιον ἔνας ἐμπορος ἀλλὰ καὶ ἐνθουσιώδης παρατηρητὴς δὲν παρέλειπε καρμίαν εὐκαιρίαν κατὰ τὴν διάρκειαν τῶν ἐμπορικῶν του ἐπιχειρήσεων διὰ νὰ ἐκδηλώσῃ τὴν ὑπερηφάνειαν του διὰ τὴν καταγγή του τῆς δόποιας ησθάνετο μέσα του τὸ ἀκοίμητον δικαιόνιον καὶ δταν ἡ κατάλληλος στιγμὴ ἐπέστη αὐτὸς πλούσιος καὶ οἰκογενείαρχης καλανάγαθος καὶ ἐμπορος μετεβλήθη εἰς τὸν ἀγήττητον γαύρων δόποιος μὲ τοὺς ἐλιγμούς του τοὺς αὐτοδιδάκτους καὶ τὴν στρατηγικὴν του τὴν ἔγατικον κατέπληγσε πολλάκις τοὺς παρακολουθοῦντας τὰς ναυμαχίας του ξένους ἐπιστήμονας καυτικούς.

"Καὶ δταν τὰ φυσικὰ ἐλαττώματα τῆς φυλῆς μας ἐδημιούργουν ἔριδας καὶ διαιρέσεις καὶ δταν τὰ μέσα τῆς συντηρήσεως τοῦ στόλου ἀπέλειπον δ τοῦ Ναύαρχος Μιαούλης, φυχὴ σφυργλατηθεῖσα ἴσχυρὰ ἀπὸ τὰς ἐμπορικὰς του ἐπιδιώξεις, πνεῦμα ἀναπτυχθὲν εἰς εὐ-

ρύτητα και ἐπιθλητικότητα ἀπὸ τὰς γνώσεις ποῦ δημιουργεῖ ἡ ναυτιλιακὴ πείρα δὲν ἀπεγοητεύῃ ποτὲ, ἀλλὰ πρῶτος ἔδιδε πάντοτε τὸ παράδειγμα τῆς θυσίας και τῆς ὑποταγῆς εἰς τὰ συμφέροντα τὰ γενικὰ, τὰ συμφέροντα τῆς ἀγαπητῆς του πατρίδος. Βεβαίως δὲν ἀρνεῖται κανεὶς ὑποθέτω τὰ σπουδαῖα κατορθώματα τῶν τότε Ἑλλήνων ἐμπόρων και ναυτικῶν, διάρχεις δημοσ. ἡ ἀντίληψις, διὰ ἐπειδὴ μετὰ μίαν τοιαύτην λάμψιν αἱ Ἑλληνικαὶ παροικαὶ τῆς Ρωσίας κατεστράφησαν εἰναι ματαιοπονία νὰ προσπαθήσωμεν νὰ ἐπιμείνωμεν εἰς τὴν κατεύθυνσιν αὐτήν. Ἐν τούτοις δὲν ἔχητάσθη καθόλου δὲ λόγος διὰ τὸν δόποιον αἱ Ἑλλην. παροικαὶ τῆς Ρωσίας κατεστράφησαν και δὲ λόγος αὐτὸς εἰναι ἀπλούστατα, διὰ τὸ τότε Ἑλληνες διεπενέοντο μὲν ἀπὸ θυμάρια συναισθήματα και ἴδαικα, δὲν ἐφρόντισαν δημοσ. ποτὲ νὰ ἀποκτήσουν ἡ νὰ δώσουν εἰς τὰ τέχνα των τὴν ἀγαγκαίαν τεχνικὴν και ἐπιστημονικὴν κατάρτισιν ἡ δοποὶα θὰ τοῦ ἀπέτρεπε νὰ ἀντιμετωπίσουν τὸν καθημεριγῶν ἔξελοςσόμενον και διαπλασσόμενον διεθνῆ συναγωνισμὸν.

Εἴτε διότι παρεσύροντο ἀπὸ τὰς πολιτικὰς ἕριδας τῆς ἀπελευθερωθείσης πατρίδος, εἴτε διότι ἐψιλοδέξουν νὰ δώσουν εἰς τὰ τέχνα των ἀλλα ἀξιώματα, παρέλειψαν νὰ ἀκολουθήσουν τὰ νεώτερα συστήματα τοῦ ἐμπορίου και τὴν στιγμὴν κατά τὴν δόποιαν δὲκοιμητὸς ἔχθρος τοῦ Ἑλληνικοῦ ἐμπορίου, ἡ Ἱσραηλιτικὴ φυλὴ, καθημερινῶς μελετῶσα και τελειοποιοῦσα τὰ συστήματα τῆς ἐργασίας τῆς ἔχρησιμοποίει σιανδήποτε νεωτέραν ἐφεύρεσιν, ἀπως τότε διηγράφος δ δοποὶος ἀπέφερε πλήρη ἀνατροπὴν εἰς τὰς ἐμπορικὰς συνηθείας, διὰ νὰ ἐφαρμόσῃ τὰ συστήματα τῆς συγχρόνου ἀγρορᾶς και πωλήσεως μὲ μικρὸν κέρδος, οἱ Ἑλληνες ἔξηκολούθουν νὰ ἐργάζωνται μέ τὰ πατροπαράδοτα ἔθιμα τῆς σπεκουλασίουν και ὑπέκυπτον δ εἰς μετὰ τὸν ἀλλον πρὸ τῶν ταχέων και ἀλλεπαλλήλων πληγμάτων τῶν συναγωνιστῶν των, ἀκριβῶς ὅπως σήμερον οἱ Ἑλληνες ἐφοριασταὶ ἐμμένουν πιστῶς εἰς τὰ συστήματα τῶν προπάπων των. Καὶ θὰ ἔπρεπε κανεὶς διὰ τὸν ἀσυστηματοποιήσου τῆς ἐργασίας των εἰς τὸν ἐμπορικὸν στίβον ἀπὸ τὴν Ἱσραηλιτικὴν φυλὴν τῆς ἔδωσαν τὰς οἰκονομικὰς δέσεις ἐπὶ τῶν δοποὶων ἐστηρίχθη διὰ νὰ εἰσδύσῃ δλίγον και εἰς τὴν διοίκησιν και νὰ ἀνεγέρῃ σήμερον τὸ περίφημον ἐμπορικὸν ἰδρυμα τῆς ἐκμεταλλεύσεως τοῦ ἀγαθοῦ Ρωσικοῦ λαοῦ τὸ δόποιον ἀποκαλεῖται Σοβιετικὴ Δημοκρατία.

Διότι δὲν γνωρίζων ποῦ εὑρίσκεται σήμερα δι Ρωσικὸς ναυτοναυαλισμὸς δ δοποὶος ἔξεδίωσε τοὺς Ἑλληνας. Τὸ μόνον τὸ δόποιον βλέπων εἰναι ἡ πλήρης οἰκονομικὴ ἐκμετάλλευσις και κυριαρχία μιᾶς κατὰ τὸ πλείστου μὴ χριστιανικῆς μειονότητος τῆς Ρωσίας ἐνισχυθείσης και ἀπὸ τὴν Γερμανικὴν τοιαύτην. Διατοὶ οἱ Ἑλληνες ἐμποροὶ ἀφέθησαν νὰ ἡττηθοῦν εἰς τὸν ἀγῶνα αὐτὸν και ἔγιναν αἰτίοι τοιουτοτρόπως τῆς ὑποδυνάσεως τοῦ πραγματικοῦ Ρωσικοῦ λαοῦ, δ δοποὶος ἀλλέως θὰ γητοῦ περισσότερον ἐλεύθερος; Βλέπομεν λοιπὸν, διότι ἀντὶ νὰ ἀντλήσωμεν ἐκ τῆς καταστροφῆς τῶν Ἑλληνικῶν παροικιῶν τῆς Ρωσίας ἐπιχείρημα ἐναντίον τῆς ἔξιτερης πολιτικῆς, ἡγιτήσαμεν ἀπ' ἐναντίας τὴν ἀπόδειξην, διοτὶ οἱ Ἑλληνες παρὰ τὰ φυσικὰ τῶν ἔνστικτα και προσόντα ἔξακολουθουν νὰ ἥττωνται πάντοτε και νὰ ὑποκύπτουν, ἐπειδὴ παραμένουν τεχνικῶς ἀγράμματοι και ἀνεπιστήμονες ἐμποροι. Δὲν διμ. πρὸ παντός ὑθούμενος ἀπὸ κανένα ἀναχρονιστικὸν ἀντισημιτικὸν πνεῦμα. Ο ἀντισημιτισμὸς δημιουργεῖται μόνον εἰς λαοὺς μὴ ἔχοντας τὰ προσόντα τὰ δοποὶοι ήμεις ἔχομεν νὰ ἀντιμετωπίσωμεν ἐμπορικῶς οἰσονδήποτε συναγωνισμὸν, ἀρκεῖ νὰ εἰμεθα δραγμωμένοι. Ἐκτιμῶ διαθέτατα τὰ προσόντα τῆς μεγάλης αὐτῆς φυλῆς και δι οἱ Ἑλλην ἐμπορος πονῶν, θέλω νὰ ὑποδειξω εἰς τοὺς ὄμοιούμενοι μου τὰ τρωτά των.

Μετὰ τὸν ἔξαφανισμὸν αὐτὸν τῶν Ἑλληνικῶν ἐμπορικῶν διασεων τῆς Ρωσίας, αἱ δοποὶοι ἀπετέλεσαν τὴν κυρίαν τροφὴν τῆς Ἑλληνικῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας, δι οἱ Ἑλληνικὴ σημαία ἔχειτάσθη νὰ ἀντιμετωπίσῃ τὸν ἔξενον συναγωνισμὸν εἰς τὰ παράδια τῆς Μαύρης Θαλάσσης ἐστεργμένη καθέ προστασίας δημιουργουμένης ἀπὸ τὴν ταύτητα τῶν ἔθνων βλέψεων και ἔχασε τὴν ὑπεράχην τῆς περιορισθείσα εἰς τὴν ἀγάλογον κλίμακα τὴν δοποὶαν τῆς

διδει τὸ τονγάκ της και ἡ γεωγραφικὴ της θέσις και ίσως θὰ ἔχανεν ἀκόμη περισσότερον ἀν δι Σοβιετικὴ Ρωσία δὲν τὴν ἔχρησιμοποίει ἐσκεμμένως δις μέσον δημιουργίας συναγωνισμοῦ και ὑποτιμήσεως τῶν ναύλων. Η Ἑλληνικὴ ναυτιλία περιωρίσθη εἰς τὰς δύσεις τοῦ Δουνάδεως διότι οἱ Ἑλληνες ἐμποροὶ ἔσακολουθοῦν νὰ διεσταγταὶ και διότι αἱ Ἑλληνικαὶ παροικίαι δέν διεγράφησαν ἀκόμη ἀπολύτως ἐκ τοῦ προσώπου τῆς γῆς. Τελευταίως δημοσ.

Παρὰ τὸ ἀντισημιτικὸν ρεῦμα τῆς Ρουμανικῆς νεολαίας ἀφ' ἑνὸς μὲν ἡ ἀνικανότης τῶν Ρουμάνων εἰς τὸ Ἑξωτερικὸν ἐμπόριον, ἀφ' ἑτέρου δὲ δηλειψις μέσων και διοργανώσεως ἐκ μέρους τῶν Ἑλλήνων διδει καθημερινῶς ἀφορμὴν εἰς τοὺς ἐμπορικοὺς μας ἀντιτάλους νὰ κερδίζουν ἔδαφος και μετ' ὀλίγον διογκούντων και τῶν διαφόρων ἐμπορικῶν συμφερόντων τῶν ἀλλων Κρατῶν ἐγνατίου τῆς Ἑλληνικῆς σημαίας, διογκόσης και τῆς κακῆς καταστάσεως τῆς γυναικίας μης ἀπὸ ἀπόψεως διλεικῆς και οἰκονομικῆς δραγμώσεως τῶν ἀτμοπλοίων της, θὰ εὐρεθῶμεν περίπου εἰς τὸ ἵδιον σημεῖον εἰς τὸ δοποὶον εὐρέθημεν εἰς τὴν Ρωσίαν και θὰ χάσωμεν και τὸτε ταῖον αὐτὸν στήριγμα ἐκ τοῦ δοποὶου προσδοκοῦν οἱ Ἑλληνες ναυτιλόμενοι και τὸτε θὰ προστεθῇ ἀρά γε ἔνα γέον ἐπιχείρημα ἐγαντίον τῆς ὑφελιμότητος τῆς ἐμπορικῆς μας πολιτικῆς δηλα νέα ἀπόδειξης τοῦ διότι ἔξεσακολουθοῦμεν νὰ εἰμεθα διδόρθωτοι και νὰ μὴ ἀντιλαμβάνωμεν πρόπειρην διὰ τὸν διαθέτουν ἀναχωρήσεις ἀτμοπλοίων γραμμῆς φορτηγῶν και δημιεπιδικτικῶν πρόπειρης διὰ τὸν διαθέτουν ἀναχωρήσεις πρόπειρης φορτίου και ἔκτελέσουν ἔνα ταξίδι. Και ἀφ' δοσον αἱ παρτίδες αὐταὶ δὲν πλεονάζουν και ἀφ' δοσον δημιεμένη ἐξαγωγὴ τοῦ Δουνάδεως ἀπορροφᾶται: ἀπὸ τὸ Λάινερ τονγάκ δηλα Ἑλληνικὴ σημαία παραμένει ἀδρανῆς και ἐγώπιον τῆς παντελούς ἐλλειψεως οἰσαδήποτε ἀλλης ἐπωφελοῦς χρησιμοποιήσεως τῶν σκυφῶν της, αἱ πόροι τῆς μειούνται και την καθημεριγῶν μέχρις διου τοῦ τὴν φέρουν εἰς τὸ σημεῖον τῆς ἔξουθενώσεως.

Ἐχανεν τὸ οἰκονομικὸν σχέδιον περὶ ἕδρωσεως πραδουναδίου οἰκονομικῆς δρμοσπονδίας πραγματοποιηθῆ, ἐσκέψθη κανεὶς ἀπὸ τοὺς διευθύνοντας τὴν Ἑλληνικὴν ναυτιλίαν δη ἐντεταλμένους τὴν προστασίαν και καθοδήγησιν της, ποτοὶ διογκούνται νὰ εἰγειν αἱ συνέπειαι διὰ τὴν Ἑλληνικὴν σημαίαν: Η σάρκη τῶν ἐπαπταλίστων δη δοποὶα διασκάπεται τὴν θέσιν τῆς Ἑλληνικῆς ναυτιλίας εἰς τὸν Δούγαβιν ἐπεκτείνεται και εἰς τὴν ἀγορὰν τῆς Νοτίου Αμερικῆς, τὸ τελευταῖον αὐτὸν προπόργιον τῆς Ἑλληνικῆς σημαίας, διότι δη θέσις της ἐπισημανεῖς καθημερινῶς ἐπιδειγοῦται. Αἱ δραγμώσεις τῶν ζένων ἐφραπλαστικῶν περίπλοιστων εἰς ἔργα της συγχρονίας δημιουργοῦν διὰ τῆς συστηματικῆς ἐργασίας καιθημερινῶς γραμμῆς εἰς ἔμφορεα τὰ τελευταῖα αὐτὰ καταφύγια τῆς τράπου ναυτιλίας και ὑπό τὸν τὴν προστασίαν και ὑπό τὸν τὴν διοίκησιν και εἰς τὴν διοίκησιν και νὰ ἀνεγέρῃ σήμερον τὸ περίφημον ἐμπορικὸν ἰδρυμα τῆς ἐκμεταλλεύσεως τοῦ ἀγαθοῦ Ρωσικοῦ λαοῦ τὸ δοποὶον ἀποκαλεῖται Σοβιετικὴ Δημοκρατία.

Τὸ παρθενικόν τοῦ ταξίδιον τοῦ «Rex»

Τὸ οἰκειωταί τοῦ δοποὶον περατοῦται κατ' αὐτάς, καθωρίσθη διότι θὰ ἀποκλείσουν ἐκ Γένοβας διὰ τὸ παρθενικόν αὐτὸν πρὸς τὴν Νέαν Τρέκην ταξίδιον, τὴν 27η Σεπτεμβρίου. Αναμένεται, διότι τὸ νεόν τοῦτο σκάφος θὰ ἐπιτύχη νέον ρεκόρ διπλού πεταξερίδης Ριδέρεας και Ν. Τόρκης, διότι δη ταχύτητα τῶν εἰναι ἀνωτέρα τῶν 26 μιλῶν, διογκάντων νὰ φέρει μάλιστα και τὰ 28. Αἱ δοκιμαὶ του θὰ διεπανθοῦν τὴν 1ην Αὔγουστου, εἰς δὲ τὰς τελετὰς ἐπὶ τὴν ἐνάρξει τῶν τράπου ἀτμοπλοίων και ἴδιως τῶν Ἑλληνικῶν τοιούτων καθίστανται: ἀπὸ ἡμέρας εἰς ἡμέραν μικρότερα.

ΙΤΑΛΙΑ

ΘΕΟΔ. Π. ΚΡΕΜΜΥΔΑΣ

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

ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΤΡΑΓΩΔΙΑΝ ΤΟΥ "GEORGES PHILIPPAR,"

ΔΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΛΗΨΙΝ ΕΙΣ ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ ΤΩΝ ΠΥΡΚΑΪΩΝ

ΑΙ ΚΡΙΣΕΙΣ ΤΟΥ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΤΥΠΟΥ

Τόσον δ' Γαλλικὸς, ὅσον καὶ δ' Ἀγγλικὸς ναυτικὸς τύπος ἀσχολοῦνται εὐρύτατα μὲ τὴν δραματικὴν ἀποτέφρωσιν τοῦ ὑπερωκεανίου «Georges Philippas» καὶ ἀναζητοῦν τὸς αἰτίας ἐξ ὃν προῆλθε τὸ δυστύχημα, καθὼς καὶ τὰς δυνατότητας μιᾶς μελλοντικῆς διασφαλίσεως τῶν πλοίων ἀπὸ τὴν ἀπειλὴν τοῦ πυρός. Εἰς δεδομένην μοιραίαν στιγμὴν, ἔνα σημειούμενον «βραχὺ κύκλωμα», δὲν πρέπει νὰ λαμβάνῃ οἵας καταπληκτικὰς διαστάσεις προσέλαβεν ἐπὶ τοῦ «Georges Philippas», δόπου μόλις τὸ πῦρ ἐγένετο ἀντιληπτὸν εἶχεν ἡδη ἔξαπλωθῆ μὲ ἀφάνταστον ταχύτητα. Ἐπὶ τοῦ σημείουν τούτου ἀκριβῶς στρέφεται ἡ προσοχὴ. Ἀναζητοῦνται, δηλαδή, αἱ συνθῆκαι αἰτίες συνέβαλον εἰς τὴν τόσον φαγδαίαν ἔξαπλωσιν τοῦ πυρός, ἢν αναμονῇ τῶν πορισμάτων τῆς συσταθείσης ἀνακοινωτῆς ἐπιτροπῆς ἐκ τεχνικῶν διὰ τὴν ἀναζητησιν τῆς ἀρχικῆς αἰτίας τῆς καταστροφῆς.

«Ἡ κυριωτέρα ἀφροδιμὴ—γράφει ἡ «Journal de la Marine Marchande»—τῆς ταχύτητος μεδ' ἡς τὸ πῦρ μετεδόθη, ἔγκειται εἰς τὴν πλουσίαν ἐπίπλωσιν καὶ εἰς τὰ εὑφλεκτα ὑλικὰ τῆς ἐσωτερικῆς διακοσμήσεως τοῦ σκάφους. Η διαρκῶς αὔξουσα πολυτέλεια εἰς τὰ ὑπερωκεάνια, ἀπόρροια τοῦ κρατοῦντος δεκτάτου ἀνταγωνισμοῦ μεταξὺ τῶν ἑταῖρων τῶν διαφόρων Χωρῶν, δῆπος διὰ τοῦ πλούτουν καὶ τῆς χλιδῆς καταπλήσουν τὸ βλέμμα τοῦ ἐπιβάτουν καὶ ἔξασφαλίσουν διὰ τὰ σκάφη τῶν μεγαλυτέρων πελατείαν· δὲ ἐδυνικὸς ἀνταγωνισμὸς, ἀφ' ἑτέρου, δὲ κολακεύων μὲ τοὺς πλωτοὺς δύγκους τὸ ναυτιλιακὸν γόντρον ἐκάστης χώρας καὶ γενικῶς ἡ ἀμιλλὰ πρὸς ἀπόκτησιν τοῦ τελειοτέρου, τοῦ πλέον ἀνέτου καὶ τοῦ πλέον πολυτελοῦς ὑπερωκεανίου, ἐπέτυχον, ὥστε νὰ μεταβληθοῦν τὰ σύγχρονα πλοῖα εἰς «μυθώδη παλάτια», τὰ δποῖα δύως δὲ τῆς πυρκαϊᾶς ἐπικρεμάμενος εἰς αὐτὰ κίνδυνος, ἀπειλεῖ ἀνὰ πᾶσαν στιγμὴν νὰ μεταβάλῃ εἰς τραγικὰ πυροτεχνήματα.

«Δὲν ἀπεδόθη ἡ δέουσα προσοχὴ εἰς τὸν ἐκ τοῦ τρόπου τῆς διακοσμήσεως τῶν πλοίων δημιουργούμενον κίνδυνον τῆς πυρκαϊᾶς, λόγῳ ἀκριβῶς τῆς χορηγιοποιήσεως ὑλικῶν συντελοῦντων εἰς τὴν ἔξαπλωσιν τυχούσης πυρκαϊᾶς, ὡς λ.χ. εἰνετὰ διακοσμητικὰ πανό, τὰ ἀφρόνως βερνικωμένα «μαρκεντερί», τὰ πολυτελῆ παφατετάσματα, αἱ πολλαὶ εἰκονογραφίαι, οἱ παχεῖς καὶ ἀπειράριδμοι τάπητες, οἵτινες καλύπτονται αἰθούσας, κοιτῶνται, διαδρόμους κλπ., τὰ διαχωρίσματα ἀπὸ ἐκλεκτὴν ἔχοντας ἔντειν, πρὸς ἔξασφάλισιν τῆς ἀνεν ἀλλοιώσεων μεγάλης τῶν διαρκείας, καὶ τόσαι ἀλλαὶ ἀκόμη λεπτομέρειαι, ποὺ δημιουργοῦν μὲν ἔνα σύνολον πολυτελές, ἀλλὰ καὶ συγχρόνως περικλείουν ἔνα ἀφάνταστον κίνδυνον.

»Ἐάν κανεὶς περιέλθῃ τὰ διαμερίσματα καὶ τοὺς διαδρόμους ἐνὸς μεγάλου ὑπερωκεανίου οἰσασθήτοις ἐθνικότητος, θὰ ἀντιληφθῇ εὐθὺς ἀμέσως, δοία φοβερὰ ἐστία πυρκαϊᾶς δημιουργεῖται ἀπὸ τὴν συσσώρευσιν τόσης ἔντειας καὶ τόσων εὑφλεκτῶν ἀντικειμένων. Καθὼς δὲ οἱ διάφοροι κλειστοὶ χῶροι τοῦ πλοίου, αἱ θολιοτάται στέψαι, τὰ χώλλ, οἱ διάδρομοι κλπ. δημιουργοῦν μίαν ἀπειρίαν ἐντόνων ρευμάτων, μόλις ἐκραγῆ μία πυρκαϊὰ καὶ δὲν ἐντοπισθῇ εὐθὺς ἀμέσως ἐν τῇ γεννέσει τῆς ἐξάπλωσίς της θὰ είνει καταληκτικῶς ταχεῖα, ὅλα δὲ τὰ κάτω τῆς γεφύρας καταστρώματα θὰ ζωσθοῦν ἀπὸ τὰς φλόγας, μόλις τὸ πῦρ ἀναφανῇ εἰς ἐν σημείον αὐτῶν.

»Αὐτὸς ἀκριβῶς φαίνεται ὅτι συνέβη καὶ ἐπὶ τοῦ «Georges Philippas», ἀνεξαρτήτως τῆς ἀρχικῆς αἰτίας ἐξ ἡς προῆλθεν ἡ ἐμφάνισης τοῦ πυρός».

Καὶ τὸ Γαλλικὸν περιοδικὸν συνεχίζει: «Οἱ κίνδυνοι αὐτὸς δρεῖται νὰ περιφρούσῃ εἰς τὸ μέλλον, διότι ναὶ μὲν αἱ μεγαλοπρεπεῖς ἔγκαταστάσεις τῶν αἰθουσῶν καὶ τῶν κοιτῶν ἔλκουν τὸν ταξιδιώτην, ἀλλὰ τοῦ πλούτουν καὶ τῆς πολυτελείας προέχει ἡ ἀσφάλεια τῆς ζωῆς. Θὰ ἡδύναντο νὰ δημιουργηθοῦν φυλότεχνοι διακοσμῆσις μὲ μικροτέρων στατάλην πολυτίμους ἔντους καὶ μὲ περισσότερον μέταλλον, χάλυβα, σίδηρον, ἀλουμίνιον

κλπ. διότι ἡ ἀπειλὴ ταχείας ἔξαπλωσεως τοῦ πυρός σπουδαίως θά περιστέλλετο.

»Θὰ ἐποεπεν ἀκόμη αἱ ἀσφαλιστικαὶ ἔταιροι, αἴτινες μέχρι τοῦδε ἀδιαφροδοῦν διὰ τὰ τεχνικὰ ζητήματα τὰ ἀφορῶντα τὰς πυρκαϊᾶς, νὰ ἐνδιαφεροθοῦν καὶ νὰ ὑποβοηθήσουν τοὺς ἔφοπλιστας καὶ τοὺς ναυπηγοὺς εἰς μίαν κοινὴν προσπάθειαν διὰ τὴν ἀπὸ τῆς ἀσφάλειαν τοῦ πλοίου, ὅπως ἀκριβῶς πράττουν τοῦτο αἱ ἀσφάλειαι ξηρᾶς. Αὗται λαμβάνουν ὅλα τὰ ἐπιβαλλόμενα μέτρα, μειώνουν δὲ καὶ τὸ ἀσφαλιστρόν των, διττὸν ὅ ἐκ τῆς πυρκαϊᾶς κίνδυνος τοῦ ἀσφαλιζομένου παρ' αὐτῶν ἀκινήτου είνε περιωρισμένος.

»Αἱ συχνόταται πυρκαϊᾶι εἰς τὰ ταχυδρομικὰ σκάφη, δῆπος ἀποδεικνύουν πρόσφατοι στατιστικαί, ἐκρήγνυνται—συνήθως—εἰς τὰ διαμερίσματα τοῦ πλοίου, πολλάκις δὲ κατὰ τὴν παραμονήν των εἰς τοὺς λιμένας, κατὰ τὴν ναυπηγησίν των, δῆτε τὸ σκάφος είνε ἀνοικτὸν ἀκόμη, λόγῳ τῆς συνεχιζομένης ἐπ' αὐτοῦ ἐργασίας ἡ κατὰ τὴν διάρκειαν ἐπισκευῶν του, δῆτε σωροὶ ἔντειας, χρώματα καὶ λοιπά εὑφλεκτα ὑλικά τῶν διαμερίσμάτων γειτνιάζουν μὲ τὰς συσκευάς τῆς διὲ δευτέρου συγκολλήσεως ἡ μὲ τὰς προχείρους ἥλεκτοικας ἔγκαταστάσεις τὰς τοποθετούμενας ἐπὶ τοῦ πλοίου ὑπὸ τοῦ ἐργοστασίου καὶ τῶν δοπίων, πολλάκις, είνε δύσκολος ἡ ἀπομόνωσις.

»Κατὰ τὰς πυρκαϊᾶς ταχυδρομικῶν πλοίων ἐλλιμενισμένων, σπανίως θρηνοῦνται ἀπόλοιει αὐτοφροπίνων ὑπάρχειον, αἱ ὑλικαὶ δημιαὶ ζημίαι είνε συχνὰ ἀρκετὰ σημαντικαί. Πάντως ἐπιβάλλεται νὰ τεθῇ πλέον ἔνας φραγμὸς εἰς τὴν διαρκῶς αὔξουσα προσπάθειαν πρὸς ἀπόκτησιν τῆς ὕδριοτέρας, τῆς ἀκριβωτέρας, ἀλλὰ καὶ τῆς πλέον ἐπικινδύνου διακοσμήσεως ἐνὸς ὑπερωκεανίου.

»Πρόεπει νὰ ἐννοηθῇ παρ' ὅλων, δῆτι είνε ἀνάγκη νὰ ἀπαλλαγῇ τὸ πλοίον, δῆσον τὸ δυνατὸν περισσότερον, ἀπὸ παντὸς εὑφλέκτου ἀντικειμένου. Η προσοχὴ τῶν ἀμεσώτερον ἐνδιαφερομένων ἀσφαλιστῶν καὶ πλοιοκτητῶν, ἀς συγκεντρωθῆ εἰς τὸ εὐθικόν τοῦτο σημείον, διότι τὰ τελευταῖα κρούσματα μᾶς πείθουν, ἔτι δὲ ἔνα πλοίον δχι μόνον οἱ συνήθεις κίνδυνοι τῆς ναυσιπλοΐας, ἀλλὰ καὶ οἱ ἐκ τοῦ πυρός προερχόμενοι, παίζουν σημαντικόντα φόλον εἰς τὴν ἀσφάλειαν τοῦ ταξιδίου».

ΑΙ ΑΓΓΛΙΚΑΙ ΥΠΟΔΕΙΞΕΙΣ

«Ἄφ' ἑτέρου τὸ Λονδίνειον «Fairplay» ἀσχολούμενον ἐπὶ τοῦ ἰδίου θέματος, ἀλλὰ κάπως εὐδύτερον καὶ γενικώτερον, γράφει τὰ ἀκόλουθα: «Ἡ καταστρεπτικὴ πυρκαϊά, ητὶς ἐπέφερε τὴν ὑλικήν ἀπώλειαν τοῦ Γαλλικοῦ μότορος «Georges Philippas» τῆς ἑταίριας Μεσσαζερῆ, δέν ἡδύνατο παρὰ νὰ προκαλέσῃ τὸ ἐνδιαφέρον τῶν ἀσφαλιστικῶν κύκλων καὶ νὰ ἀνακινήσῃ τὸ δύοντον τῆς πυρκαϊᾶς κινδύνων τῶν πλοίων. Εἰνεν συμβῆ εἰς τὸ παρελθόν ἀρκεταὶ πυρκαϊαὶ σκαφῶν μεταφερόντων φορτία γιούτας, κατόπιν δὲ ἐπισταμένης ἐρεύνης ἀπεδεύχθη τότε, δῆτι τὸ πῦρ δὲν προήρχετο—ώς ἀρχικῶς ἐπιστενέτο—ἀπὸ αὐτόματον ἀνάφλεξιν τοῦ φορτίου, ἀλλ' ἀπὸ ἄλλας αἰτίας καὶ δὴ τὴν ἀμέλειαν. Εφημούσθη ἀντηρότατα η ἀπαγόρευσις τοῦ καπνίσματος διακούσης τῆς φορτώσεως καὶ αἱ πυρκαϊαὶ περιωρίσθησαν κατὰ πολὺ».

»Πρό τινων ἐτῶν ἦν Λίβερπούλ τοῦ Liverpool Underwriters Association) εἶχεν ἐπιστήσει εἰς μίαν τῶν ἐιησίων ἐκθέσεων τῆς τὴν προσοχὴν τῶν μελῶν τῆς ἐπὶ τοῦ σοβαροῦ ἀριθμοῦ τῶν σημειωθεισῶν τότε, ἐξ ἀνεξηγήτων αἰτίας, πυρκαϊῶν ἐπὶ πλοίων. Εἰχεν συμβῆ εἰς τὸ παρελθόν ἀρκεταὶ πυρκαϊαὶ σκαφῶν μεταφερόντων φορτία γιούτας, κατόπιν δὲ ἐπισταμένης ἐρεύνης ἀπεδεύχθη τότε, δῆτι τὸ πῦρ δὲν προήρχετο—ώς ἀρχικῶς ἐπιστενέτο—ἀπὸ αὐτόματον ἀνάφλεξιν τοῦ φορτίου, ἀλλ' ἀπὸ ἄλλας αἰτίας καὶ δὴ τὴν ἀμέλειαν. Εφημούσθη ἀντηρότατα η ἀπαγόρευσις τοῦ καπνίσματος διακούσης τῆς φορτώσεως καὶ αἱ πυρκαϊαὶ περιωρίσθησαν κατὰ πολὺ».

»Ἐπηκολούθησεν ἡ δημοσίευσις τῆς ἐκθέσεως μιᾶς καταστιθείσης «ἐπιτροπῆς ἐρευνῶν τῶν κινδύνων ἐκ καυσίμου ὄλης» παρὰ τοῦ Board of Trade, ἐκ τῶν ὑποδείξεων δὲ αὐτῆς ἐμειώθησαν καὶ αἱ περιπτώσεις πυρκαϊῶν εἰς τὰ μπῶνκερος καὶ εἰς τὰ γαιανηματοφορτία. Τελευταῖς τὸ συμβούλιον τῶν Αμερικανῶν ἀσφαλιστῶν προέβη καὶ εἰς τὴν σύνταξιν κανόνων πρὸς ἔγκαι-

ὅν πρόληψιν καὶ καταστόλην τῶν ἐπὶ τῶν πλοίων πυρκαιῶν.
Οἱ κανόνες οὗτοι εὑρίσκονται εἰσέτι υπὸ μελέτην μεταξὺ τῶν
Ἀμερικανῶν πλοιοκτητῶν.

Κατὰ τὸ παρελθόν ἦτος ἡ συνελθοῦσα εἰς Βισύνη διάσκεψις τῆς Διεθνοῦς Ἀσφαλιστικῆς Ἐνώσεως ἐπέστησε δί' ἀποφάσεως τῆς τὴν προσοχὴν τῶν Θαλασσοφαλιστικῶν ἴδρυμάτων ἐπὶ τοῦ σοβαροῦ κινδύνου τῶν ἐκ πυροκαΐας ἐπὶ πλοίων ζημιῶν, εἰνεὶ δὲ περιέργον πῶς δὲν ἐλήφθησαν τὰ ἐνδεικνυόμενα μέτρα ἀπὸ τὴν εὐθὺς κατόπιν συνελθοῦσαν νέαν εἰς Βάδεν—Βάδεν συνδιάσκεψιν.

»Ισως διότι κατά τὸ χρονικὸν ἐκεῖνο διάστημα δὲν είχον ἀναγγελθῆ σοβαραὶ πυρκαϊδῖ. «Εκτοτε ή καταστροφὴ τοῦ ὑπερωκεανού «Bermuda» καὶ ἡδη ή πρόσφατος τοῦ «Georges Philippar» ἐπανέφερον εἰς τὴν μνήμην τῶν ἀσφαλιστῶν τὰς σπουδαῖas ζημιὰς τὰς προξενηθείσας κατά τοὺς τελευταίους καιροὺς ἐπὶ πλοίοιν ἐκ τοῦ παμφάγου τούτου στοιχείου.

»Υπὸ τὰς συνθήκας αὐτὰς διερωτάται κανεὶς πῶς οἱ Νηγγώμονες, ὅταν χορηγοῦν κλάσιν εἰς τὰ πλοῖα, ἐνῷ προσέχουν τόσον πολύ εἰς τοὺς ταράγοντας τῆς δυνάμεως καὶ τῆς σταθερότητος τοῦ σκάφους, τῶν μηχανῶν του κλπ., δὲν λαμβάνουν οὐδεμίαν πρόδνοιαν ἐπὶ τῶν προαπαιτούμενων ὅρων εἰς τὸν ἔξαρτισμὸν καὶ τὴν κατασκευὴν τοῦ πλοίου διὰ τὴν πρόληψιν τῶν εἰς πυρκαϊᾶς κινδύνων ἐν τῷ πελάγει. Εἰς τὰς διὰ τὴν Ἑρθρὰν ἀσφαλείας πυρὸς ἔξακοι βοῦται τὸ ποσοστὸν τοῦ κινδύνου διατορέχει ἔνα κτίσιον, ἀναλόγως τῶν λεπτομερειῶν τῆς κατασκευῆς του καὶ τοῦ εἰδοῦς τῆς ἐκτελουμένης ἐν αὐτῷ ἐργασίας.

»Εις τὰ πλοῖα, ἐνῷ οἱ ἀσφαλισταὶ δύνανται νὰ προσδιορίσουν ἐκ τῆς ἀτομικῆς των πείρας τὴν ἀνάλογίαν τῶν ἐκ πυρκαϊᾶς κινδύνων, οἵτινες ἀπορρέουν ἀπὸ ἕνα ἔκαστον εἶδος μεταφερομένων φορτίων, οὐδεμίᾳ ἔργασίᾳ ὑπάρχει διὰ τὴν καθοδήγησιν τῶν ἀσφαλιστικῶν ἰδρυμάτων ἐπὶ τῆς ταξινομήσεως τῶν κινδύνων τῶν προερχομένων ἀπὸ τὸν τοόπον τῆς κατασκευῆς τοῦ ἐσωτερικοῦ τοῦ πλοίου καὶ τῆς ἀσφαλοῦς ἡ ἐπικινδύνων, ἀπὸ τῆς ἀπόφεως ταύτης, διαρρούμενώς τῶν διαμερισμάτων του.

»Πρό τινος ἔνας ἐπιφανῆς Ἀμερικανὸς ἀσφαλιστὴς ὑπέδειξεν δὲ ἐπὶ ὀρισμένου τύπου μότοροπιτ ὁ κίνδυνος τῆς πυροκαϊᾶς ήτο μεγαλύτερος, λόγῳ ἀκριβῶς τοῦ ἐφαρμοσθέντος συστήματος εἰς τὴν ἐσωτερικήν του ὑποδιάίσειν. Αἱ τοιούτου εἴδους παρατηρήσεις ἀνάγονται εἰς τὸν κύκλον τῶν τεχνικῶν γνώσεων τῆς ναυπηγήσεως ἐνὸς σκάφους.

»Κατὰ μίαν παράγραφον τοῦ Ἀγγλικοῦ Νόμου, τοῦ κυρωτικοῦ τῆς διεθνοῦς συμβάσεως «περὶ ἀσφαλείας τῆς ζωῆς ἐν τῇ θαλάσσῃ» προβλέπεται, διτὶ τὰ ἐπιβατικὰ πλοῖα, δια τὸ ναυπηγηθοῦν ἐν τῷ μέλλοντι ἀπό μιᾶς καθωρισμένης ἡδη ἡμερομηνίας, ἐκτὸς μιᾶς πραγματικῆς «περιπολίας πυροκαΐας», ἣν θὰ ἐφαρμόζουν, θὰ ἐφοδιάζωνται συγχρόνως μὲ μηχάνημα νέας τινός ἐφευρέσεως, διὰ τοῦ δποίου αὐτομάτως θὰ ἐπισημαίνεται η ἔναρξις πυροκαΐας εἰς οἰονδήποτε σημείον τοῦ πλοίου.

»Ἐννοεῖται, δτι ἡ νέα αὐτὴ ἐφεύρεσις δὲν πρόκειται νὰ τεθῇ εἰς ἑφαδογὸν ἄνευ προηγουμένου Νομοθετήματος τοῦ Board of Trade καὶ ἀφοῦ πρωτίστως δὲν ἔξαριθμῇ ἡ ἀποτελεσματικότης τοῦ μέτρου καὶ ἡ δ' αὐτοῦ ἵκανοποίησις τῶν ἀπαιτήσεων τῶν ἀσφαλιστῶν.

»Πάντως, έκεινο δρεπ σήμερον προέχει αναφορικῶς μὲ τὸν
ἐκ πυρκαϊᾶς κινδύνους τῶν πλοίων, εἰνε νὰ ἐπιτευχθῇ κατὰ τὸ
δυνατὸν μία ταξινόμησις τῶν ἀιαλογιῶν τῶν κινδύνων, δόποιε
οἱ ἀσφαλισταὶ θὰ δύνανται νὰ κρίνουν τὴν ἀξίαν τῶν μέσων δι'
ῶν εἰνε ἐφωδιασμένον ἔκαστον πλοῖον πρὸς ποόληψιν ἢ καταστο-
λὴν τῆς πυρκαϊᾶς, καθ' ὃν τοόπον εἰνε εἰς θέσιν σήμερον ν' ἀ-
ποφανθῦν κατὸ πόσον τοῦτο ἢ ἐκεῖνο τὸ σκάφος εἰνε κατάλλη-
λον δι' ὠρισμένον εἶδος φροτίου. Θὰ τοῖς ἡτο τότε εὔκολον νὰ
ζητήσωσι καὶ τὸ ἀνάλογον ἀσφάλιστρον, πρὸς τὰς παρεχομένιας
ὑφ' ἔκαστου πλοίου ἐγγυήσεις διὰ τὴν ἀποφυγὴν τῶν ἐκ πυρκαϊ-
ᾶς κινδύνων. Τὸ ἔργον τῶν ἀσφαλιστῶν ἔκει ἀκριβῶς περιορί-
ζεται».

ΕΠΕΡΩΤΗΣΙΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΑΓΓΑΙΚΗΝ ΒΟΓΔΗΝ

Είς τὴν βουλὴν τῶν Κοινοτήτων, ἐξ ἄλλου, κατετέθη παρὰ τοῦ βουλευτοῦ κ. Ηαππού ή κατωτέων ἐπερώτησις διὰ τὸν πρό-

εδρον τοῦ Board of Trade κ. Runciman:

«Ἐπὶ τῷ γεγονότι τῶν συχνῶν πυρκαϊῶν, αὔτινες κατὰ τὸν τελευταίους χρόνους ἔλαβον χώραν ἐπὶ πλοίων ἀνοικτῆς θαλάσσης, ἐφωτάται, ἐὰν τὸ Board of Trade ἔλαβεν ὑπὲρ ὅψιν του τὴν ἀνάγκην νὰ θέσῃ εἰς ἐφαρμογὴν τὰς ὑπὸ τῆς συμβάσεως περὶ «ἀσφαλείας τῆς ζωῆς ἐν τῇ Θαλάσσῃ» προβλεπομένας διατάξεις, τὰς ἀναφερομένας εἰς τὴν χρησιμοποίησιν τῶν ἐνδεικνυμένων μέσων διὰ τὴν καταστολὴν τοῦ πυρὸς καὶ τὴν διάσωσιν ἐπιβατῶν, πληρωμάτων καὶ πλοίων».

Είς τὰ ἀνωτέρῳ ἀπαντῶν ὁ ο. Runciman ἐδήλωσεν, ὅτι
ἡ σύμβασις τοῦ 1929 δὲν προβλέπει τὴν χοησιν εἰς τὰ διαχωρί-
σματα τοῦ πλοίου ὑλικῶν ἀνθισταμένων εἰς τὸ πῦρ, ἀλλὰ μόνον
τὸν τρόπον τῆς ἐπιφυλακῆς διὰ τάς πυρκαϊάς καὶ τὴν ἀποδοχὴν
εἰδικῶν μηχανημάτων διὰ τὴν κατάσθεσιν τοῦ πυρός. Ἐπομένως
ἐκ τῆς συμβάσεως δὲν δημιουργεῖται ζήτημα, χοησιμοποίησεως
εἰς τὴν κατασκευὴν τῶν πλοίων ἀφέλετων ὑλικῶν. Ἔν πάσῃ

περιπτώσει όμως το Board of Trade έθεσεν ήδη υπό μελέτη τὸ ζῆτημα τοῦ περιορισμοῦ τῆς χρήσεως εὐφλέκτων ὑλικῶν ἐν συνεννοήσει πρὸς τοὺς ἐνδιαφερομένους τοῦ ναυπηγικοῦ κόσμου.

»Εύθυνς ὁ τὸ ζῆτημα τοῦτο θὰ ἔχῃ πλήρως ἔξονυμισθή, τότε τὸν ἀδελφό τοῦτον, δὲ ἀνέτισται τοῦτον, μᾶς διεμοῦς συνθέσεος

πλεον να αντιμετωπίσῃ η αναγκή μιας οιεύνοντς συμφάσεως. "Ας προστεθῇ δ' ἀκόμη εἰς τὸ ἀνωτέρῳ, διτὶ ή πυρκαιὰ τοῦ «Georges Philippart» ἀπέδειξεν διτὶ τὸ διαμέρισμα τοῦ ἀσυρμάτου ὁφεῖται νὰ κατασκευάζηται κατὸ τοιοῦτον τρόπον, ὅστε νὰ ἀνθίσταται εἰς τὸ πῦρ, αἱ δὲ εἴσοδοι του νὰ είνε περισσότεραι τῆς μιᾶς, ἵνα καθίσταται εὐχερής ή εἴσοδος καὶ ή ἔξοδος τῶν ἀσυρμάτιστῶν ἀπὸ τὰς διαφόρους πλευρὰς τοῦ σκάφους μέχρι τῆς τελευταίας στιγμῆς".

ΤΙ ΕΔΗΛΩΣΕΝ Ο ΠΑΟΙΑΡΧΟΣ ΤΟΥ «G. PHILIPPAR»

Ο πλοίαρχος του άτυχους υπερωκεανίου «Georges Philippar» κ. Wicq κατά τὴν ἄφιξιν του εἰς Μασσαλίαν πρόσβη εἰς ἐκτενεῖς ἀνακοινώσεις διὰ τὴν ἀποτέφρωσιν τοῦ δραίου πλοίου περιγράψας τὴν πρώτην ἀναγγελίαν τοῦ πυρός, τὴν ταχείαν ἔξαπλωσίν του, τὴν ἐκπομπὴν τοῦ S.O.S., τὰς καταβλήθείσας προσπαθείας ἐντοπισμοῦ καὶ τὸ ἔργον τῆς διασώσεως τῶν ἐπιβατῶν. Τὸ μᾶλλον ἐνδιαφέρον σημεῖον τῶν ἀνακοινώσεών του ἀπειρίσσει τὴν κατατύπικὴν ταχύτητα ἔκπλησεως τῶν ὡλογῶν.

»Πόλιν ἀκόμη προδότῳ—εἰπε—νὰ θέσω εἰς ἐνέργειαν δῆλα τὰ πυροσβεστικά μέσα τοῦ πλοίου, αἱ φλόγες, αἴτινες ἀρχικῶς ἐνεφανίσθησαν εἰς μίαν καμπίνην τῆς αἱ θέσεως κειμένη εἰς τὸ τέταρτον κατάστομα, εἰχον ἥδη φθάσει μέχρι τοῦ ἀνωτέρου καταστόματος καὶ τῶν γεφυρῶν τοῦ πλοίου. Μερικοὶ ἐπιβάται ὑποστηρίζουν, ὅτι τὸ τῦρ εἶχε δύο ἑστίας, τοῦτο διος δὲν ἔξηκριβώθη. Ἡ ταχύτης τῆς ἔξαπλώσεως ὁφεῖλετο κυρίως εἰς τὰ βερνίκια, τὰ παραπετάσματα, τὰ; εἰκονογραφίας καὶ γενικῶς εἰς τὸ εὐφλεκτὸν τῆς ἑστωτερικῆς διακοσμήσεως τοῦ πλοίου καὶ τὴν ἄφθονον ἔχονταν ἐντείναν τῶν διαχωρισμάτων μὲ τὰς πλουσίας βαφάς της. Συνέβαλον ἀκόμη η πνέουσα αὔρα καὶ τὰ εὐνοϊκὰ διὰ τὴν μετάδοσιν τοῦ πυρὸς ρεύματα τὰ δημιουργούμενα εἰς τοὺς διαδόμους ἀπὸ τὰς ἀνοικτάς θύρας καὶ παράθυρα τῶν καμπινῶν».

‘Ως ποδὸς τὴν ἀρχικὴν αἰτίαν, ἐξ ἣς προῆλθε τὸ πῦρ, ὡς καὶ ἐν αὐτῇ ἡτο τυχαία ἡ ὥρφειλετο εἰς χεῖρα Ἑγκληματικήν, ὁ κ. Vicq ἡρόηθη νά εἴπῃ τι, ἀρκεσθείς νά ἐπαναλάβῃ μόνον «ὅτι δύλαι αἱ συνυπῆκαι ἡσαν εὐνοῖκαι διά τὴν ταχυτάτην ἐξάπλωσιν τοῦ πυρός».

ΟΔΔΑΝΔΙΑ

Αἱ δυναγέσιαι τῶν ἀκτοπλοϊκῶν ἔταιροι δύ-

Αι ἀποτολούσαι τὸν αποτολούσαν εἰσιστῶν
Αι ἀποτολούσαι τὸν Ρόττερνταμ αι ἀσχολούμεναι μὲ τὴν ἔργο-
πηρέτην τῶν ἀποτολούσων συγκοινωνιῶν τῆς Χώρας, ὑπέδιλον εἰς τὴν
Οἰλανδικὴν κυβέρνησιν ὑπόμνημα, εἰς τὸ διποίον ἀναπτύσσουν τὰς παρ'
ἀπὸν ἀντιτετοποιούμενάς δυσχερεῖς καὶ ζητοῦν νὰ τίχουν τῆς Κρατικῆς
ἀρωγῆς ἵνα δελτίωσουν τὴν θέσιν των καὶ δυνηθοῦν ν' ἀντεπεξέλθουν εἰς
τὴν παρούσαν ἔντονον κοίνῳ.

Αι δυσχέρειαι τῶν ἐν λόγῳ ἀταξιῶν εἰναι παραμφερεῖς πρὸς τὰς τῶν αἰλλῶν κλάδων τῆν νυκτιλίας, οὗται νά παρέληγη ἡ ἀπαρθίμησίς των. Τένονται αὐτούς τοὺς πάλισι: καὶ δὲ ἀντας δ συναγωνισθεὶς τὴν γειτονικῶν πόλεων Ὄλλεανδρινη Χωριών, αἰτίων ἔχουν ἔγκατατελεῖσθαι τὴν γραῦνη δάσους.

Τό πρός τὴν κυβέρνησην ὑπόμνημα τονίζει, διτὶ ἐάν ή ἀκτοπλοϊκή ἐπιχείρησης ἔγκαττας; φυθῇ εἰς τὴν τύχην τῆς, ἑταῖρις: ἀριθμοῦσι: ζωὴν ἀλογάρηρων αἰώνων, θὰ δικτρέουν ἄμεσον τὸν κίνδυνον νὰ ἔξαφανισθούν. "Η 'Ολλανδική κυβέρνησης μελετᾷ ἡδη τὴν ἔξευρους πρακτικῆς διεξόδου παροχῆς δοηθείσας, διότι ἀναγνωρίζει τὴν ἀξίαν του ἀκτοπλοϊκοῦ καφαλαίου, ταῦτα μέχρις τούδε θυσίας του και τὴν καρτερίαν, μαθ' ἡδε ἀντεμπάθως τὴν κρίσιν.

Ο ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΣ ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΤΙΣΜΟΣ

Η ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΤΗΣ ΓΑΛΛΙΑΣ

ΜΙΑ ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΣΚΟΠΗΣΙΣ

Ο ίστορικός, δυτικός προτίθεται να μελετήσῃ τὴν ἐξέλιξιν τῆς προστατευτικῆς ἐμπορογνωτικῆς Νομοθεσίας εἰς κάθε ναυτιλλομένην Χώραν, δὲν παρίσταται ἀνάγκη γὰρ προσῆγει εἰς ἐπιπόνους ἐρεύνας καὶ γ' ἀνατρέψῃ εἰς τὰ σκότη τῶν ἀρχαίων χρόνων πρὸς ἀναζήτησιν τῶν πηγῶν της. Εἰς τὰς Νομοθεσίας τῶν Φοινίκων καὶ τῆς Κυρρηγδόνος, τῆς Ρώμης καὶ τοῦ Μεσοπίλωνος, εὐκόλως ἀπαντῶνται τὰ πρώτα σπέρματα τοῦ προστατευτικοῦ, ἐνέχοντος τὸν χαρακτήρα πολιτικού. Οὐδεμίᾳ ἀκόμη είχε τότε καθιερωθῆ ὅτιάρισια μεταξύ Πολεμικοῦ καὶ Ἐμπορικοῦ στόλου. Κατὰ τὸ 480 λ.χ. ἐφημέριζετο Διάταγμα τοῦ Λουδοβίκου XI τῆς Γαλλίας, διὰ τοῦ ὃποιοῦ ἀπηγορεύετο ἡ εἰσαγωγὴ εἰς τοὺς λιμένας τοῦ βασιλείου παντός ἐμπορεύματος, οὗτοις ἡ μεταφορὰ δὲν ἐνηργεῖτο διὰ Γαλλικῶν πλοίων.

Ἀποδεικνύεται τοιουτορόπως, διὰ ἀν καὶ ἡ «τιμὴ, ἀλλὰ καὶ τὸ ἀμάρτημα» τῆς ἐγκαθιδρύσεως τοῦ προστατευτικοῦ συστήματος ἀποδίδεται γενικῶς εἰς τὸν Colbert. ἐν τούτοις δύο αἰώνας πρὸ αὐτοῦ, είχε χαρακτήρα τοιαύτη πολιτική. Ἀφ' ἑτέρου εἰς αὐτὴν τὴν Ἀγγλίαν δὲ «Ἐμπορικὸς Χάρτης», τὸν ὃποιον ἐδημοσίευσε τὸ 1302 ἢ «Ἐδουάρδος ὁ Α'». ἀπετέλει τὸ ἀπομεμμένον προανάκρουσμα τοῦ Νόμου περὶ Ναυτιλίας, τὸν ὃποιον μετὰ 350 ἔτη ἐθέσπισεν ὁ Κρόμβελλ.

Διέτρεχε τότε ἡ ἐκπολιτικομένη ἀνθρωπότης τὴν ἐποχὴν τῶν ἀνακαλύψεων ἀπὸ τοὺς τολμηρούς θαλασσοπόρους, τοὺς ἐπειδιόμενούς εἰς τὰ μεγάλα ἔξερενητικὰ ταξίδια τῶν ὥκεανων πρὸς τὸ ἀγνωστὸν, πρὸς τοὺς ἀντίποδας τοῦ παλαιοῦ κόσμου. Τὰ σκάφη προωθοῦντο διακριώς ὀχυρώτερον, πρὸς τὰς ἀπωτάτας ἐσχατιάς τῶν τρικυμισμένων πόντων καὶ τὰ Ἀποικιακὰ Κράτη ἐδημιουργοῦντο τὸ ἐν μετά τὸ ἀλλο ἀπὸ τὰς ἀνθούσας μητροπόλεις. Ἐλαχιστό διώματα πρόνοια καὶ διὰ ἀκτοπλοῖαν, ἥδη δὲ ἀπὸ τοῦ 1602 ὁ «Ἐρρίκος Α'», περὶ τὴν ἀντίθετον γνώμην τῶν διοικητῶν τοῦ διοικητοῦ Κράτους την περιοχήν την οποίαν ἔχομεν διὰ τὴν 19ην Μαΐου 1626 συντακτικῆς πράξεως ὑπὲρ τῆς «Compagnie de la Nacelle de St. Pierre Fleurdelisée». Πρόκειται περὶ συμβάσεως ὑπογραφεῖσης μεταξύ τοῦ καρδιναλίου Ρισελιέ, ἐν δύοματι τοῦ βασιλέως, καὶ τινῶν Φλαμανδῶν κ.λ.π. ἐφοπλιστῶν, ἀπαρτιζόντων τὴν ὡς ἄνω ἐταιρίαν.

Ἡ ἐταιρία αὕτη μὲ τὸ γραφικόν της ὄνομα ὠφειλε νὰ στραφῇ πρὸς τὴν ἀνάπτυξιν τοῦ ἀπὸ θαλάσσης καὶ ἔηρᾶς ἐμπορίου, ἔτι δὲ καὶ τῆς βιομηχανίας Δέον γὰ τονισθῇ ἀκόμη, διὰ μεταξύ τῶν ἀλλων παρεγωρεῖτο καὶ διὰ τίτλος τοῦ «εὐγενοῦς», δυτικά, σημειωτέον, συνεπήγετο καὶ φρισμένα οἰκονομικῆς φύσεως προνύμια. Ηάντως εἰς τὸν Colbert δρείλεται, κατὰ τὸ παράδειγμα τοῦ ὑπὲρ τῆς Ναυτιλίας Ἀγγλικοῦ Νόμου, ἡ ἀπαρχὴ τῆς σειρᾶς τῶν μέτρων ἐκείνων, ἀτινα ὀδήγησαν εἰς τὴν δημιουργίαν καὶ ἀνάπτυξιν καὶ ἐν Γαλλίᾳ τῶν περιφήμων «ἐταιριῶν τῶν Ἰνδῶν», αἱ ὃποιαι τὸσαν εὐημέρουν εἰς τὴν Ὁλλανδίαν καὶ αἴτινες εἰσήγαγον εἰς τὴν ναυτιλίαν τὸ ἀποικιακὸν σύστημα, κυριαρχῆσαν ἔκτοτε ἐπὶ ἓνα διόλκηρον αἰώνα.

Η ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΤΟΥ COLBERT

Ἡ προστατευτικὴ πολιτικὴ ἡ ἐφαρμοζομένη ὑπὸ τῆς Μεγ. Βρετανίας ὑπὲρ τῆς ναυτιλίας τῆς δὲν ἀφῆκεν ἀδιάφορο τὴν Γαλλίαν, ἥτις είχε πλέον ἐκδηλώσει τὰς διαθέσεις τῆς διὰ τὴν λῆψιν μέτρων, ἀτινα θὰ διηγούλωνται τὸ ἀπὸ ἔηρᾶς καὶ θαλάσσης ἐθνικὸν αὐτῆς ἐμπόριον. Τὰ Γαλλικὰ ταῦτα μέτρα ἐτονώθησαν ἔτι πλέον πρὸς τὸν σκοπὸν ἐφαρμογῆς ἀντιποίνων, ἀλλὰ καὶ ἀμύνης, μὲ τὴν δικαιολογίαν δ' αὐτὴν ἵζεσταν ἐπὶ μικράν σειράν ἐτῶν.

Προτοῦ ἀκόμη ἀνέλθη εἰς τὴν ἀρχὴν δ' Colbert, ἀπηγορεύετο ἡ ἀναγνώρισις ὡς Γαλλικῶν πλοίων τῶν ἐν τῇ ἔνεγκ ναυηγούμενων. Ο Colbert ὑποστηρίζων τὴν Γαλλικὴν ναυτιλίαν ἔθε-

σπισεν ἀμοιβάς ὑπὲρ τῶν Γάλλων ἐφοπλιστῶν, οἵτινες θὰ ἐναυπήγουν πλοῖα ἄνω τῶν 100 τόννων, διὰ δὲ τοῦ ἀπὸ Δεκεμβρίου 1664 Διατάγματος περιελήφθησαν εἰς τὰς ἀμοιβάς καὶ δοσοὶ ἐφοπλισταὶ ἥθελον ἀγοράσει πλοῖα ἐκ τῆς ἀλλοδαπῆς. Αἱ καθιερωθεῖσαι ἀμοιβαὶ ἥσχαν λίραι 5 κατὰ τόννον διὰ τὰ κάτω τῶν 100 τόννων πλοῖα καὶ λίραι 6 διὰ τὰ μεγαλύτερα χωρητικότητος.

Ο Φουκέ, τὴν 15ην καὶ 31ην Μαρτίου 1659, ἐφαρμόζων ἀντίοιγα κατὰ τῶν Ἀγγλικῶν προστατευτικῶν Νόμων, ἐδημοσίευσε δύο Διατάγματα. Διὰ τοῦ ἑνὸς ἀπηγορεύετο ἡ εἰσαγωγὴ ἐμπορευμάτων εἰς τὴν Γαλλίαν διὰ πλοίων ὑπὸ ἔνεγκ σημαίας καὶ ἀνευ «προσωρινῶν ἀδειῶν», ἐφ' δοσοὶ ἡ Ἐθνικὴ Γαλλικὴ ναυτιλία ἥτο ἐπαρχῆς διὰ νὰ καλύψῃ τὰς μεταφοραὶς ἀνάγκας τοῦ Γαλλικοῦ ἐμπορίου. Διὰ τοῦ ἑτέρου καθιωρίζετο ἡ τιμὴ τῆς ἐκδόσεως τῶν «προσωρινῶν ἀδειῶν» εἰς 50 σολδία κατὰ τόννον, ἔνα δὲ τρίτον Διατάγμα τῆς 20ης Ἰανουαρίου 1659 ἀνέστελλε τὴν διατύπωσιν τῆς παροχῆς τῶν ἀδειῶν τούτων, ἐπιβληθέντος τοῦ φόρου τῶν 50 σολδίων κατὰ τόννον ἐφ' δλων τῶν ἔνεγκ σκαφῶν, διτινα προσήγγιζαν εἰς τοὺς Γαλλικοὺς λιμένας καὶ διενήργουν ἐμπορικὰς πράξεις, ἀδιαφόρως ἀν προήρχοντο ἀπὸ λιμένας τῆς ἀλλοδαπῆς ἡ τοῦ ἐσωτερικοῦ.

Παρὰ τὰς ἐντόγους Ἀγγλικὰς διαμαρτυρίας διὰ τὸ μέτρον τοῦτο, δ' Colbert ἐπέμεινεν εἰς τὴν ἐφαρμογὴν του. Ἡθελε διὰ τοῦ τρόπου αὐτοῦ, μιμούμενος τὸν Κρόμβελλ, νὰ ἀποθῇ ὁ ἰδρυτὴς τῆς ναυτιλιακῆς δυνάμεως τῆς Γαλλίας, υἱοθετῶν δὲ μίαν ἰδέαν τοῦ καρδιναλίου Ρισελί, ὅπως, χρίν της κοινωνικῆς σκοπιμότητος, «ἀξιοποίηση» τὰς Γαλλικὰς ἀποικίας, ἐχώρησε εἰς τὴν δημιουργίαν ἴσχυροτάτων ναυτικῶν ἐταιριῶν, ὑποστηριζομένων ἀπὸ τὰς Γαλλικὰς ἀρχὰς καὶ ἐνισχυομένων ἀπὸ τὴν παροχὴν σπουδαίων προνομίων καὶ σοβαρῶν κεφαλαίων προερχομένων ἀπὸ τὸ Κρατικόν Θησαυροφυλάκιον.

Οὕτω, κατὰ τὸν Μάϊον τοῦ 1664 συνεστήθησαν αἱ τόσον γνωσταὶ δύο «Ἀποικιακὰ ἀτμοπλοῖα», η μία ὑπὸ τὸν τίτλον «Ἐταιρία τῶν Ἀγατολικῶν Ἰνδῶν» καὶ ἡ ἑτέρα τῶν «Δυτικῶν Ἰνδῶν». Η τελευταία αὕτη διετηρήθη μόνον δέκα ἔτη, ἐξεπλήγωσεν ὅμως ἀπολύτως τὸν σκοπὸν τῆς ἰδρύσεως τῆς, δυτικέστο εἰς τὸν ἐποικισμὸν καὶ τὴν βελτίωσιν τῶν δρῶν τῶν Γαλλικῶν ἀποικιῶν τῆς Ἀμερικῆς. Ὕπερ τῆς ἑταρίας ταύτης είχε διαφυλαχθῆ τὸ προόμιον τῆς μεταφορᾶς δουλοπαροίκων, ἐφ' δοσοὶ τότε ἡ ἐμπορία τῶν δούλων διεγηργεῖτο νομίμως ἀπὸ τὰς ἀκτὰς τῆς Ίουνέας. Εἰς τὰς δύο αὕτας ἑταρίας παρεχωρεῖτο μία ἐπιχορήγησις ἐκ 10 λιρῶν διὰ κάθε μεταφερόμενον δούλον ἐκ τῆς Γουνέας εἰς τὰς νήσους τῶν Δυτ. Ἰνδῶν, μὲ τὴν προσθήκην 3 λιρῶν διδομένων εἰς τὸν πλοίαρχον ὡς δῶρον.

Ο Λουδοβίκος XIV προσέθεσεν εἰς τὴν ὑπάρχουσαν Νομοθεσίαν καὶ ἀλλὰ ἐνθαρρυντικὰ μέτρα διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τοῦ πρὸς τὰς ἀποικίας ἐμπορίου. Ὅπο τὸν «Μεγάλου Βασιλέως» κατεβλήθη ἡ διαιτήρα δλως προσπάθεια, ὅπως αὐξηθῇ ἡ δύναμις τοῦ Ἐμπορικοῦ στόλου τῆς Γαλλίας. Πρὸς τὸν σκοπὸν τούτον παρέχοντο ἀμοιβαὶ ἀκόμη καὶ εἰς ἀλλοδαποὺς πλοιοκτήτας, οἵτινες ἥθελον ἐγκατασταθῆ εἰς τὴν Γαλλίαν καὶ γηολογήσει τὰ σκάφη τῶν εἰς τοὺς Γαλλικοὺς λιμένας. Αἱ διδομέναι ἀμοιβαὶ ἀνήρχοντο εἰς 100 σολδία κατὰ τόννον διὰ τὰ μέχρις 100 τ. πλοῖα καὶ λίραι 6 διὰ τὰ πλοῖα τὰ ἄνω τῶν 100 τόννων. Ἐξ ἀλλού οἰσσδήποτε ἐναυπήγει ἐν τὴν ἀγοραῖσμόν τοῦ ἐπειδή τοῦ 4 λιρῶν κατὰ τόννον.

Τὸ ἐμπόριον εἰς τοὺς Γαλλικοὺς λιμένας διὰ ἔνεγκ πλοίων ἐπεβρύνετο μέ 50 σολδία κατὰ τόννον, ἔνω τὰς Ὁλλανδικὰ καὶ τὰς Ἰσπανικὰ σκάφη ἐπλήρωναν ἔνα σκοῦδον κατὰ τόννον, ἀπὸ δὲ τοῦ 1669 ἐφημέρισθη καὶ μία κατὰ 20 οἰο αὔξησις τῶν δασμῶν διὸ δλα τὰ εἰσαγόμενα εἰς τὴν Γαλλίαν ἐμπορεύματα τὰ προερχόμενα ἀπὸ ἔνεγκ διαμετακομιστικούς λιμένας. Τοιουτορόπως διαστατευτικὸς ἔθαιρε διαρκεῖται τὸν διαρκεῖται τὸν μεταγενεστέρων μέτρων, εἰνε δὲ χαρακτηριστικαὶ αἱ

φράσεις ένδεικνυόμενης της Δουγκέρης, διτις, κατά το 1701 αναφερόμενος εἰς τὴν μετεξύ τῶν Ἐθνῶν ἐπικρατοῦσαν πάληνδια τὴν προστασίαν καὶ ἐνίσχυσιν τῆς γυναικείας του, ἔγραψε: «Οταν ἡ μείζη ἐπιβάλλομεν ἔνα γένον ἐμπόδιον εἰς τὰ πλοῖα των, οἱ ἄλλοι ἀπαντοῦν ὅτι ἔνδεικνυόμενον μέτρον εἰς τὰ ιδιαῖα μέσα».

Σημειούσται, δημως, διτὶ πολλὰ ἔχ τῶν λαμβανομέγουν προστατευτικῶν μέτρων ἥσκεν δικαιολογηγμένα ἀπὸ τὴν εὐλογὸν προσπάθειαν, ὅπως τὸ Πολεμικὸν Ναυτικὸν ἑκάστου Κράτους μὴ στερήται τῷν κατακλήλων πληρωμάτων, τόσων ἀναγκαίων εἰς πᾶσαν δεδομένην στιγμὴν διὰ τὴν Ἐθνικὴν ἀσφάλειαν. Μάλιστα δέ, ἡ νυκτικὴ ἀπογραφὴ τῶν πληρωμάτων ὑπῆρξεν εἰς τὴν Γαλλίαν ἀντικείμενον ἴδιαιτέρως προσοχῆς καὶ τακτοποιήσεως, χάριν ἀκριδῶς τοῦ ἐμφύχου τούτου ὄντικος, πολλὰ δέ ἄλλα Κράτη ἤκολούθησαν τὸ Γαλλίκον παράδειγμα καὶ σύν τῷ χρόνῳ ἐμελέτησαν καὶ ἐφήμεροσαν τὰς ἐπιχορηγήσεις πλοίων καὶ γραμμών, κρινομέγουν ἀναγκαίων διὰ τὴν ἀσφάλειαν τῶν Ἐθνικῶν χωρῶν καὶ θαλασσῶν.

ΕΠΑΝΑΣΤΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΤΙΣΜΟΣ

Είς τὸ τέλος τοῦ 18ου αἰώνος ἐτέλει ἐγ πλήρες ἵσχυς τὸ «ἀποικιακόν σύμφωνον» καὶ ἡ διαφύλαξις τοῦ ἀκτοπλοϊκοῦ προνομίου ἐγ Γαλλίᾳ, ἀλλ᾽ ἡ Ἐπανάστασις εὐρέθη εἰς τὴν ἀνάγκην —ἄν καὶ ἡ θεολογία τῆς ἔτεινε πρὸς ἀλλοὺς σκοπούς—νὰ στραφῇ πρὸς ἓνα ὑποπτοῦ καὶ ἐντατικὸν προστατευτισμόν. Κατὰ τὸ 1793, ἐνῷ ἡ Ἐθνικούνδευσις συνεζήτει ἐπὶ τῶν γαυτιλιακῶν συνθηκῶν, δουλευτής Marec ὑπεστήριξε μὲ θέρμην τὴν προστατευτικὴν Νομοθεσίαν καὶ ἐπετύγχανε τὴν ἔγκρισιν φηφίσματος, εἰς τὸ δόποιον διετυποῦτο ἡ ἀνάγκη: «ὅπως μὴ ἀνταπατώμεθα ἀπὸ τὰς λαμπρὰς διπτασίες τῶν οἰκονομιαλόγων», καθιερώντο δὲ δι' αὐτοῦ αἱ αὐστηραὶ διατάξεις τοῦ Ἀγγλικοῦ περὶ Ναυτιλίας Νόμου, ἷτοι: «Ἡ διαφύλαξις τοῦ ἀκτοπλοϊκοῦ προνομίου, ἡ ἔθνικότης τοῦ πλοίου ἀναλόγως τοῦ τόπου γαυπηγγήσεώς του, ἡ ἀπαγγέρεσσις τῆς ἔννης σημαίας καὶ τὸ δικαιώμα ἐπιβολῆς δασμοῦ 3.20 φρ. κατὰ τόννον ἐπὶ τῶν ἐμπορευμάτων τῶν μετακομιζομένων διὰ ξένων πλοίων».

Κατά τό 1814 καθιωρίζοντο οι «δικαιολόγια» πλήγη τῶν διαφορικῶν δικαιωμάτων προελεύσεως, διὰ τῶν ὅποιων διηγούοντο τό Γαλλικὸν ἀποικιακὸν ἐμπόριον καὶ τὰ πέραν τοῦ ωκεανοῦ ταξίδια. Τό αὐτό, δηλονότι, ἐμπόρευμα, ἥδυνατο νὰ πληρώσῃ κατὰ διάφορον περίπτωσιν ἔνα δασμὸν ηὔξημένον κατά 3 ½ φοράς τοῦ κκυριεύοντος. Οὕτω ἀπεστέλλοντο τὰ πλοῖα πρὸς τὰς κατευθύνσεις ἑκείνας ἀπὸ τὰς ὅποιας θὰ ἥδυναντο νὰ διακομίσουν ἐμπόρευμα ωποκείμενον εἰς μικρότερον δικαιολόγιο, τὰ δὲ ζένα σκάφη προσήγγιζαν εἰς Σέτταν καὶ Βορδώ, ἐφόρτωνταν Γαλλικοὺς οἰνους διὰ τὴν Βραχιλέαν καὶ ἑκεῖθεν παρελάμβανον φορτίον καφὲ καὶ ζαχάρεως διὰ τὰς χώρας τῶν, ἀφοῦ τό ἐμπόριον τῶν δύο αὐτῶν εἰδῶν διὰ ξένων πλοίων, ή Γαλλία, κυρίως εἰπεῖν, τὸ ἀπέκρουε. (1)

⁹ Επεδήθη ἐν τέλει δὲ φόρος ἐπὶ τῆς χωρητικότητος, ἀνερχόμενος εἰς 4.25 φρ. κατὰ τόννον, ἀπὸ τοῦ ὅποιου ἀπηλλάσσοντο τὰ Γαλλικὰ πλοῖα. ¹⁰ Η φορολογία αὕτη τῆς ζένης γνωτιλίας γνήσιθη κατὰ τὸ ἐπόμενα ἔτη, ἀλλ᾽ ἐκ τοῦ φόρου τῶν ἀντιποίων γναγκάσθη μετ' ὀλίγον τὴν Γαλλικὴν κυβέρνησις νά τὴν ἐγκάτατείψῃ διὰ τῶν συναπτομένων μεθ' ἑκάστης Χώρας συμβρέσεων, ἐξ ὧν τὴν σημαντικωτέρα ήτο τοῦ 1822 μετὰ τῶν Ἕνωμ. Πολιτειῶν. ¹¹ Εξ ἀλλού οἱ Γάλλοι: ἐφοπλισταὶ ἀπήτουν συγεχώς ἀρωγὴν καὶ προστασίαν, καθὼς στιγμὴν εἰς τὴν ζένη υἱοθετοῦντο τὰ πλέον φιλελεύθερα μέτρα

καὶ οἱ Μαχγεστριανοὶ, μὲ ἐπὶ κεφαλῆς τὸν Riccardo Cobden, ἐκιγοῦστο διὰ τὸν θρίαμβον τοῦ ἑλευθέρου ἐμπορίου καὶ τῆς ἑλευθέρας ἀνταλλαγῆς. Κατὰ Μάϊον τοῦ 1843 τὸ Νομικὸν Συμβούλιον «ἔζητε τὴν ἀλοχηρωτικήν, ἀμεσον καὶ ἀγενὸν δρῶν κατάργησιν δλῶν τῶν μογοπωλεῖκων ἐκχωρήσεων καὶ τῶν ὑπὲρ τῆς γεωργίας, τῆς διοικητικής καὶ τῆς γαυτιλίκες προστατευτικῶν δασμῶν».

Τὴν ἴδιαν ἐποχὴν ἔδρυετο εἰς Παρισίους η Κεντρική ἑταιρία διὰ τὴν ἐλευθερίαν τῶν συγγαλλαγῶν. Παρὰ ταῦτα, οἱ Νόμοι τοῦ 1836 καὶ 1841, ἐσημείουν γέγονα ἀκόμη θῆμα πρὸς τὴν προστατευτικὴν πολιτικὴν καὶ ή κατά τὸ 1847 ὑποβλήθεισαν ἔκθεσις τῆς κοινωνίου λευτικῆς ἐπιτροπῆς διὰ τὴν μελέτην τοῦ Νομοσχεδίου ἐπὶ τῶν Τελωνειακῶν διαρρυθμίσεων κατέλληγεν, διτὶ «ἐπειδάλλετο ή διατήρησις τοῦ προστατευτικοῦ συστήματος καὶ ή ἐνθάρρυνσις καὶ ἀγάπτυξις τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας μὲ δλα τὰ μέσα, ἀτινα δ Νόμος, τὸ Θησαυροφυλάκιον καὶ ή Πολιτικὴ ἡδύναντο νὰ παράσχουν εἰς τὴν θουλὴν καὶ τὴν κυβέργησιν».

Ἐν τούτοις αἱ ἴδεαι τῆς ἐλευθερίας τοῦ ἐμπορίου τελικῶς κατέκτων ἔδυρος, ἀν καὶ ἡ ἐλευθερία αὕτη δὲν ἔξετείνετο καὶ μέχρι τῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας, ητις, τοιουτορόπως, οὐδεμίαν γημίλιαν δριστάτο. Σχετικῶς μὲ τὸν Γαλλικὸν προστατευτισμὸν, ἰδού τι ἔγραψε κατ' Ἀπρίλιον τοῦ 1851, γνωστὸς ἐφοπλιστὴς τῆς Χάρρης:

«Αφιερωμένος ἀπὸ Σεβτίας περίπου εἰς τὸν ἐφοπλισμὸν πι-
στεύω, καὶ μετὰ πεποιθήσεως δύναμαι νὰ θεωρήσω, διτὶ τὰ πα-
ρεγνιθέμενα εἰς τὴν ἀνάπτυξιν τῆς ναυτιλίας ἐμπόδια δὲν εἰναι
ἄλλα, εἰμὶ τὰ παρεμβαλλόμενα εἰς τὴν ἐλευθερίαν τοῦ ἐμπορίου
μὲ τὴν δικαιολογίαν τῆς προστασίας τῆς Ἐθνικῆς Οἰκονομίας. Ο
γυνδος, τόν διπολον πρὸ 30ετίας ἔχητε τὸ Γαλλικὸν πλοιον ητο
ὅ ακριβώτερος ἔξ θλων. Ἔνα σκάφος 600 τόννων ἐστοιχίζει 300.
000 φρ., τὸ δὲ πλοιον αὐτὸ, δταν παρέκχαμπτε τὰ πρώτα ἀκρω-
τήρια ἑταξίδευσ μὲ πολυάριθμον ἐπιτελεῖον ἀξιωματικῶν καὶ
πληρώματος.

»Σήμερον ἔνα παρόμοιο σκάφος ναυπηγεῖται ἀντί 150—160 χιλ. φρ., τὰ ταξίδιά του ἐκτείνονται πρὸς δύο τὸν Κόσμον, τὸ δὲ πλήγωμά του εἶναι ὀλιγάτερον. Διὰ τὴν ναυπήγησιν τοῦ ἴδιου σκάφους οὗτε οἱ "Ἀγγλοί, ἀλλ' οὗτε οἱ "Αμερικανοί καὶ οἱ "Ολλανδοί δύνανται γὰρ ἐπιτύχουν καλλιτέραν τιμήν, θὰ ἐφθάναμε δὲ καὶ ἡμεῖς εἰς ἐπίπεδην πλέον εὐθηγότερα, ἐὰν δέν εἰμεθα δυοχρεώμενοι: γὰρ καταβάλλωμεν μίαν εἰσφορὰν εἰς τὴν ἑγχωρίον διοικηγαίαν καὶ ηδυγάμεθα γὰρ ἀγοράσωμεν ἀγκύρας, ἀλύσεις καὶ ἄλλα ὀλικὰ τοῦ πλοίου, διποὺ εὑρίσκομεν ταῦτα εὐθηγότερα.

»Τὴν στιγμὴν αὐτὴν ἔχω εἰς τὴν Χάρορην ὅποι φόρτωσιν ἔνα πλοίον διὰ τὸ Βαλπαραΐζον, μὲ συναγωγὴν τεταὶ δὲ ἔπειτον πλοίον, Ἀγγλικὸν. Ἀπὸ τὴν κυβέρνησίν μου δέν γητῶ νὰ μὲ προστατεύσῃ διὰ τῆς ἐπιβολῆς δραμάδην ἐπὶ τῶν διὰ ξένων πλοίων ἐξαγομένων ἐμπορευμάτων, ἀλλὰ ζητῶ τὴν αὐτὴν ἐλευθερίαν διὰ τὴν προμήθειαν τῶν διλικῶν τοῦ πλοίου μου, τὴν δόποιν ἔχει καὶ ὁ Ἀγγλικὸς πλοιοκτήτης, δόστις δύναται νὰ ἀγοράσῃ ἢ δῆκε τὰ διλικά του ἀπὸ τὴν Χάρορην, ἐνῷ ἔγω εἰμι τοῦ ποχρεωμένος νὰ τὸ πράξιο προμηθεύσωμενος τὸ πᾶν κατά 10, 20 καὶ 50 οἱο πολλάκις, ἀκριβώτερος.

Οι Νόμοι αὐτοί είναι οι ἐμποδίζοντες τὴν φυσιολογικὴν ἀνάπτυξιν τῆς Ναυτιλιακῆς δημογραφίας, ή δύοια διὰ νὰ εύδοκιμήσῃ εἰς τὴν Γαλλίαν δέν ἔχει καμμίαν ἀνάγκην του Κρατικοῦ πραταπεταιριοῦ».

Ἐν συνεχείᾳ, νέοι Νόμοι καὶ διεθετεῖσι συμφωνίαι ἐπέτρεψαν, σύν τῷ χρόνῳ, τὴν ἀναγγώρισιν, ὃς Γαλλικῶν, πλοίων γαυπιγγήθεντων ἐν τῇ ξένῃ καὶ μὲ κόστος εὐθηγότερον. Ὁ Νόμος τῆς 3ης Ιουνίου 1861 ἐσημειώσεις τό τέλος τοῦ «ἀποικιακοῦ συστήματος», διπερ ἀντετίθετο πρὸς τὰς ἀντιλήψεις τῆς νέας ἐμπορικῆς πολιτείης. Ἀλλ᾽ ή μάχη μεταξὺ φιλελευθέρων καὶ προστατευτικῶν ἐδόθη τὸ 1866, μὲ νίκην τῶν πρώτων, οἵτινες ἐπέτυχον τὴν κατάργησιν τοῦ φόρου ἐπὶ τῆς χωρητικότητος καὶ τῆς σημαίας καὶ τὴν ἀναγνώρισιν τῶν ἐκ τῆς ἀλλοδαπῆς ἀγοραζομένων πλοίων, ἐνῷ παραλλήλως παρεχωρήθησαν καὶ ἀπαλλαγαὶ ἀπὸ παντὸς δασμοῦ διὰ τὸ εἰσαγόμενον γαυπιγγικὸν διλικόν.

“Η ἀπότομος αὕτη καρπή πρόδε τὸ φιλελεύθερον σύστημα εὑρεν ἀνετοίμους τοὺς ἐφοπλιστάς, τοὺς διοικηχάνους καὶ τούς κεφαλαιώχους, ἐν τούτοις ὅμως τὰ πραγματοποιηθέντα ώφελήματα ἐκ τῆς ἐλευθερίας τῶν συναλλαγῶν δέγ γε εξετιμήθησαν ἀρκούντως. Οἱ ἐνδιαφερόμενοι, ὑπέθαλψκ μίαν νέαν ἔξεγερσιν, ἦτις—ὦ θάλισμαν κατωτέρω—κατέληξεν εἰς ἕνα βραχύν ἀποκλεισμὸν τῆς ἐ-

(1) Είναι ένδιαφέρον νά προστεθή πάν δι τι σχετικώς έγγραφε, 50 έτη κατόπιν, ένας έπιφανής Γάλλος, δ Millet, εἰς τὴν «Ἐπιθεώρησιν τῶν Δύο Κόσμων» εἰς ἀρθρον του τετλοφορούμενον «Ἅπο τὴν Παλινόρθωσιν» : «Οἱ ἐφοιτισταὶ —έγραψε— ἔπαχον νά προσταθούμενοι ἔναντι τῶν ξένων ἀνταγωνιστῶν των, ή δὲ κυβερνηγοῖς ήτας παρειχε, ουγχρόνως, προνόμια εἰς τοὺς γαϊκούτιμον, δὲν θεινήγηντος». Αὗταις εἰς αὐτούς. Δὲν ἐπρόκειτο, βεβαίως, περὶ ἀπολύτου ἀποκλιεῖσθαι τοῦ ξένου πλοίου, ἀλλὰ περὶ τῆς ἐπιδηλής διασμὸν τόσων διαρράων, ωστα νά καταστήσουν ἀπροσπλάστους τούς Γαλλικούς λιμένας. «Ἐξ ἀλλοιού θεωρήθη σκόπιμον νά προκαθορισθῇ δρόμος ποι δέται νά ακολουθήσουν τα Γαλλικά πλοία. Οι ἐφοιτισταὶ διλάμβανον μεγαλύτερα ἀνταλλάγματα, δοσ τά πλοία των ἑταξίδεων εἰς χώρακ πλέον μακρυνάς, ούτο δέ ξέφυτος περίπτωσις, καθ' ήνα έμπορευμα μεταφερόμενον ἐκ Borneo ἐστοιχίζεν εὐθηγότερον ἀπό το αὐτό έμπορευμα κομιζόμενον ἀπό τό γειτονικόν Μαρόκον. Τό μέτρον ἐπλήρων με προφανές θυσίαν τά ἔδοντα τῶν διαφορών τούτων, ἀλλά ουγχρόνως καὶ ή κατανάλωσις ἐπλήγη βαρύτατα». Καὶ δ ἀρθρογράφος κατέλληγε: «Ἄντες ούτος δ Colbert θα ἀπαγορεύσετο ἀπό μίαν τοις αὐτην προστασίαν».

λευθερίας τῶν Γαλλικῶν θαλασσῶν.

TO NEON KΥΜΑ TΟΥ ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΤΙΣΜΟΥ

Ως ἀνωτέρω ἐλέχθη, κατὰ τὸ 1866 ἡ Γαλλία παρεσύρθη καὶ αὐτὴ ἀπὸ τῆν φιλελευθέρων ξένην Νομοθεσίαν, γεγονός ποὺ προεκλεσεῖ τὰς ἑντόνους διαμαρτυρίας τῶν διοικητικῶν κύκλων. Κατὰ τὸ 1878 κατετέθη εἰς τὴν δουλήν ἐπερώτησις ὁ πογεγραμμένη ἀπὸ 30 δουλευτᾶς ζητοῦντας νῦν πληροφορθοῦσιν ἀπὸ τὴν κυβέρνησιν τὰς συνεπειάς διὰ τὴν Γαλλίαν τοῦ τηρουμένου παρ' αὐτῆς οἰκονομικοῦ συστήματος. Ἐκ τῆς ἐπερώτησεως ταύτης προεκλήθη μία εὐρυτάτη κοινοδουλευτική ἔρευνα, δέ δὲ δουλευτῆς Pouyer—Quartier παρουσίασε τὴν ἀκόλουθον στατιστικὴν τῆς ἐν Γαλλίᾳ ναυπηγικῆς δράσεως:

Πλοῖα ναυπηγηθεῖντα ἐν Γαλλίᾳ

Έτος	Αριθ.	Τόν. δλ. χωρ.	Έτος	Αριθ.	Τόν. δλ. χωρ.
1861	36	12.600	1866	25	10.186
1862	38	15.930	1867	24	8.346
1863	36	14.103	1868	21	5.668
1864	27	12.323	1869	18	5.287
1865	37	14.302			

Ο Ancel διεπίστωνε τὴν αὐξανομένην συμμετοχὴν τῶν ξένων σημαῖῶν εἰς τὴν κίνησιν τῶν Γαλλικῶν λιμένων καὶ πρὸς ἀποφυγὴν τῶν ἐκ τῆς τοικτικῆς ζημιῶν διὰ τὴν Γαλλικὴν οἰκονομίκην, ἡ συσταθεῖσα ἐπιτροπὴ δὲν ἡδυνήθη τίποτε τὸ καλύτερον νῦν προτείνη, εἰμὴ τὴν ἐπάνοδον εἰς τὸ σύστημα τὸ ὑποδειχθὲν ὑπὸ τοῦ Ancel, σύστημα τὸ δύοτεν διλίγον δροῦντερον κατέλλγεν εἰς τὴν καταδίκην ὑπὸ αὐτοῦ τούτου τοῦ θερμοτέρου ὑποστηρικτοῦ του.

Διὰ τοῦ Νόμου τῆς 30ῆς Ιανουαρίου 1872, ἡ Δημοκρατία ἐπανέφερε τοὺς ἐπὶ τῆς ξένης σημαῖας δικαιους ἐκ φράγκων 0.75, 1.50 καὶ 2 κατὰ κοινωνίαν περιτροπὴν διὰ τὴν ἡδυνήθη τίποτε τὸ καλύτερον νῦν προτείνη, εἰμὴ τὴν ἐπάνοδον εἰς τὸ σύστημα τὸ ὑποδειχθὲν ὑπὸ τοῦ Ancel, σύστημα τὸ δύοτεν διλίγον δροῦντερον κατέλλγεν εἰς τὴν καταδίκην ὑπὸ αὐτοῦ τούτου τοῦ θερμοτέρου ὑποστηρικτοῦ του.

Ολίγον χρόνον μετέπειτα, δημως, ὅ ἐπὶ τῆς σημαίας δικαιοδός κατηργεῖτο, λόγῳ τοῦ ἀδυνάτου τῆς ἐπιβολῆς μέτρου εἰς τὸ σημαῖον ἀντίθεσιν εἰρίσκομένου μὲ τὰς τότε συνθήκας διεξαγωγῆς τοῦ ἐμπορίου. Διὰ τοῦ Νόμου τῆς 30ῆς Ιανουαρίου 1881 ἐπεδλήθη τὸ σύστημα τῶν ναυπηγικῶν ἀμοιβῶν, διὰ τοῦτον τὸ σύστημα μιμητάς εὑρετεῖς δλάχ σχεδὸν τὰ προγράμματα ναυτικὰ κράτη τοῦ Κόσμου. Συμφώνως πρὸς τὸν ἐν λόγῳ Νόμου καθιερώθησε: 1) Ἀμοιβαὶ (Primes) 60 φρ. κατὰ τόννον διὰ τὴν ναυπηγησιν σιδηρῶν πλοίων, 20 φρ. διὰ τὴν ναυπηγησιν ἔυλίγων χωρητικότητος ἄνω τῶν 200 τόννων, 10 φρ. διὰ τὰ ξύλινα τὰ κάτω τῶν 200 τόννων καὶ 40 φρ. κατὰ κοινωνίαν προώσεως καὶ διοικητικῶν μηχανημάτων. 2) Ἀμοιβαὶ ναυσιπλοίας δεκαετοῦς διακρίσεις, ὡς ἔξι: Ἐναὶ φράγκον κατὰ τόννον καθηράς χωρητικότητος καὶ κατὰ χιλιάδα διανομένων μιλίων. Αἱ ἀμοιβαὶ αὗται, μειούμεναι ἀπὸ ἔτους εἰς ἔτος, ἀδιδόντο εἰς νεοναυπηγηθέντα Γαλλικὰ πλοῖα.

Τὰ ξένης ναυπηγησιες σκάψῃ, ἀναγνωρισθέντα ὡς Γαλλικά, μετὰ τὴν δημοσίευσιν τοῦ Νόμου τούτου, ἡδύναντο νῦν ἀπολαμβάνουν καὶ αὐτὰ τοῦ ἡμίσεως τῶν καθιερωθεῖσαν ἀμοιβῶν. Αἱ συγέπειαι, δημως, τοῦ προκειμένου Νόμου προεκάλεσαν σοβαροτάτας συζητήσεις. Πολλοὶ ἐφοπλισταὶ προετίμησαν τὴν εἰς χαμηλὴν τιμὴν ἀγοράν σκαφῶν ἐκ τῆς ἀλλοδαπῆς, διότι κατὰ τὸν τρόπον αὐτὸν ἐκέρδιζαν τὸ ἡμίσου τῶν διδούμενων ἀμοιβῶν, χωρίς νῦν διποδάλλωνται εἰς τὴν διάθεσιν μεγάλων κεραλαίων διὰ τὴν ἀπόκτησιν γεοτεύκτους καὶ Γαλλικῆς κατασκευῆς πλοίων.

Ἐξ ἀλλού τὰ Γαλλικὰ ναυπηγεῖα ἐπωφελήθησαν τῆς παραχωρουμένης προστασίας καὶ ηδύησαν τὸ κόστος τῶν ναυπηγησιῶν, ὥστε τοῦτο, ἀνώτερον καὶ ἡδη τοῦ ἐν τῇ ξένῃ, κατέστη ἔτι ὑψηλότερον. Ἐν τούτοις τὰ ἐν τοῦ Νόμου τούτου προσδοκώμενα ἀποτελέσματα διηρέζαν πρόσκαιρα, διῶς ἀποδεικνύεται ἐκ τῶν καταδίκησιν τοῦ έπος τοῦ 1882 μέχρι τοῦ 1887 ναυπηγικῶν ἀμοιβῶν, αἴτινες ἔδειξαν διακρίσεις μειούμεναι, ἀκριβῶς καὶ μόνον λόγῳ τοῦ ὑψηλοῦ κόστους τῶν ἐν Γαλλίᾳ ναυπηγησιῶν. Κατὰ τὰ δώδεκα ἔτη τῆς ἴσχυός του τὸ Γαλλικὸν Κράτος κατέβαλεν ἐν συνόλῳ διὰ τὰς οὕτω παρεχομένας ἀμοιβαὶ ποσὸν 122.698.000 φράγκων.

Τὸ 1893, προκειμένου δὲ Νόμου αὐτὸς νῦν ἐπεκνασυζητήθη, διεπιστώθη τὸ ὑψηλὸν κόστος τῶν ἐν Γαλλίᾳ ναυπηγησιῶν καὶ ἐν τούτοις ηδύηθησαν ἔτι περαιτέρω (1) αἱ παραχωρουμέναι ἀμοιβαὶ

εἰς 65 φρ. κατὰ τόννον διὰ τὰ σιδηρά πλοῖα, 40 φρ. διὰ τὰ ξύλινα καὶ 15 φρ. ἀκόμη κατὰ κοινωνίαν διὰ τὰς κινητηρίους μηχανὰς. Αἱ διὰ τὴν ναυπηγούσιαν ἀμοιβαὶ—καταργηθέντος τοῦ παραχωρουμένου ἡμίσεως διὰ τὰς ἀλλοδαπῆς εἰσαγόμενα πλοῖα—διεφυλάχθησαν διὰ τὰς Ἐθνικῆς παραχωρῆς σκάψη καὶ συγχρόνως ηδύηθησαν εἰς φρ. 1.10 διὰ τὰς ἀτμόπλοια καὶ φρ. 1.70 διὰ τὰς ιστιοφόρα, ἐπεδλήθη δὲ καὶ Τελωνεῖας διασπόδις ἀπὸ 2—5 φρ. ἐπὶ τῶν ἐκ τῆς ἀλλοδαπῆς ἀγοραζομένων πλοίων.

Ἐκ τῆς δυσκαριόγονας δημοσίως τῆς διαφορᾶς ἀμοιβῶν μεταξὺ ναυπηγησιῶν ἀτμόπλοιων καὶ ιστιοφόρων προηλθε—ἔπως καὶ αὐτὸς ὁ Καγιώ διεπίστωσεν—ἡ ναυπηγησις περισσότερων ιστιοφόρων παρὰ ἀτμοπλοίων, ἀποτέλεσμα, δηλαδή, ἐντελῶς ἀντιθέτων πρὸς τὴν ἐπιδιωκομένην πρόσδοτον καὶ πρὸς πᾶν διὰ τὴν προστατευτικήν προστατευτον οἱ ἀλλοι. Λαζοί. Εἶχον εἴη ἀπὸ τῆς ἐφαρμογῆς τῆς πολιτικῆς ταύτης τὸ κόστος τῶν Γαλλικῶν ναυπηγησιῶν ἡ τὸ 70 ἔως 80 φρ. ἀνώτερον τῶν Βρετανικῶν καὶ ἡ ἀτμήρης ναυτιλία, ἐνῷ κατὰ τὸ 1890 ἀνήρχετο εἰς 510.000 τόννους κατήρχετο τὸ 1898 εἰς 485.000 τόννους, ἡ δὲ Γαλλία ἀπὸ τῆς τρίτης θέσεως κατήρχετεν εἰς τὴν πέμπτην ναυτιλίαν δύναμιν τοῦ Κόσμου, ἀφ' οὗ μάλιστα ἀπὸ τοῦ 1893 μέχρι τοῦ 1901 ἐσπατάλησε 151.000.000 φράγκα.

Ο νέος Νόμος τῆς 7ῆς Απριλίου 1902 δέν ἐπέφερεν αὐξήσεις εἰς τὰς ναυτιλιακὰς ἀμοιβάς, ἀνεβίθησεν δημοσίως τῆς της ναυπηγούσιας εἰς φρ. 1.70 κατὰ τόννον δλικῆς χωρητικότητος καὶ χιλιάδας δικούσιων τοικτικῶν μιλίων, ἐξισωθέντων δὲ, τῶν ιστιοφόρων καὶ ἀτμοπλοίων. Αἱ ἀμοιβαὶ ὑπερβασίαν τοῦ 5 φρ. διὰ τὰς πλοῖας ταχύτητος τῶν 12 μιλίων καὶ 12 φρ. διὰ πλοῖα μεταξὺ 10 ἔως 11 μιλίων. Ἐξ ἀλλού διὰ τὰς εἰς τὴν ξένην ναυπηγούμενα Γαλλικὰ πλοῖα διδίθετο μίας διδικτέρα ἀμοιβής ὑπολογισμούμενη εἰς φρ. 0.02 ἔως 0.05 κατὰ τόννον ἀναλόγως τῆς χωρητικότητος καὶ καθ' ἡμέραν κινήσεως τοῦ πλοίου. Δικούσιων μιλίων εἰχε τὸ πλοίον, διὰ τὸ τρίτον τοῦ ταξιδίου του μετέφερε μίαν ποσότητα ἐμπορευμάτων ἀνερχομένην τούλαχιστον εἰς τὸ τρίτον τῆς καθηράς χωρητικότητος του. Αἱ οὕτω παρεχόμεναι εἰς τὴν καθηράς χωρητικότητος συνεποσοῦντο εἰς τὸ διάστημα μιᾶς δεκαετίας εἰς τὰ 240.000.000 φρ.

Κατὰ τὸ 1906 μία νέα ἐπιτροπὴ ἐξήγαγε τὰ κατὰ τὴν Γαλλικὴν ναυτιλίαν πράγματα καὶ αἱ προτάσεις τῆς υἱοθετήθησαν διὰ τοῦ Νόμου τῆς 16ῆς Απριλίου τοῦ ἰδίου ἔτους, διστις καὶ ισχυρεῖστος μέχρι τῆς 24ῆς Απριλίου 1918. Ο Νόμος οὗτος καθιέρωνε: 1). Τὰς ἀμοιβάς τῆς ναυπηγησιῶν αὐξήσεισας εἰς 145 φρ. κατὰ τόννον δλικῆς χωρητικότητος διὰ τὰς σιδηρά ἢ χαλύβδινα ἀτμόπλοια καὶ 95 φρ. διὰ τὰς ιστιοφόρα, φρ. 40 διὰ τὰ ξύλινα ιστιοφόρα τὰ ἀνω τῶν 150 τόννων καὶ φρ. 30 διὰ τὰ κάτω τῶν 150 τόννων, 27 φρ. δέ φράγκα κατὰ κοινωνίαν κινητηρίων μηχανῶν. 2). Ἀμοιβαὶ ναυσιπλοίας διὰ πλοῖα ναυπηγούμενα ἐν Γαλλίᾳ ἡ ἐν τῇ ξένῃ, ἡλικίας ἄνω τῶν δύο ἔτῶν, ἀπὸ φρ. 0.01 ἔως 0.04 κατὰ τόννον δλικῆς χωρητικότητος καὶ ἡμέραν κινήσεως τοῦ πλοίου, διὲ ιστιοφόρα καὶ ἀτμόπλοια, ἀναλόγως τῆς χωρητικότητος των. Πρὸς ἐκκώρησιν τῶν ἀμοιβῶν τούτων ὑφειλεν δὲ ἐγδιαφερόμενος πλοιοσκτήτης νὰ ὑπεβάλῃ πίνακα τῆς κινήσεως τῶν σκαφῶν του καὶ τῶν διὰ αὐτῶν μεταφερθέντων ἐμπορευμάτων. Καὶ 3). Ἀμοιβαὶ ταχύτητος, συγισταμένας εἰς μείωσιν κατὰ 15 φρ. διὰ πλοῖα κάτω τῶν 10 μιλίων ταχύτητος, ἐπὶ τῶν ὡς ἄνω ἀμοιβῶν καὶ εἰς 15 φρ. διὰ πλοῖα ταχύτητος 14, 15 καὶ 16 μιλίων. Αἱ οὕτω παρεχόμεναι ἐπικορηγήσεις δὲν ἡδύναντο νῦν ἐκταθοῦν διὰτμόπλοια συγοιλικῆς χωρητικότητος πέραν τῶν 50.000 τόννων γκρός καὶ διὲ ἀριθμὸν ιστιοφόρων πέραν τῶν 15.000 τόννων δρμοῦ, καὶ τοῦτος.

Πλήρης δημως τῶν ἀνωτέρω ἀμοιβῶν, ἔχομεν καὶ τὰς ἐπικορηγημένας γραμμάς, αἱ δοποὶ δὲν περιελαμβάνοντο εἰς τὴν προεκτεθεῖσαν προστατευτικὴν Νομοθεσίαν. Ἡ Γαλλία, παρὰ τὴν ἀντιθέτου γιωμάτευσιν τοῦ Εμπορικοῦ Επιμελητηρίου τῆς

(1) Ἐναὶ φορτηγὸν 5000 τ. γκρός ἐστοιχίζειν εἰς τὴν Αγγλίαν 1.200.000 φρ. εἰς δὲ τὴν Γαλλίαν 1.800.000 φρ., ησοὶ μὲ διεκφόρων 600.000 φρ. Ἐν τούτοις δὲ τὸν ὑψηλὸν κόστον τῆς Εθνικού ναυπηγείας, διότι μόνον ὑπὸ τῶν δροὺν αὐτὸν θὰ ἀπελάμβανε τῶν ἀμοιβῶν τῆς ναυσιπλοίους, δυναμένων νὰ ἀνέλθουν εἰς 2.800.000 φρ. ἀντὸς 20 ἔτῶν. Ἐκ τοῦ ποσοῦ τούτου ἀπεκρισμένης τῆς διαφορᾶς ἐκ τοῦ κόστους τῶν ναυπηγησιῶν, τῶν τόκων 5 φρ. ἐπὶ μίαν 20τετίκην τῆς διεκφόρως ταύτης καὶ τῆς ἐπὶ πλέον ἀσφαλείας, ἀπεκριμένης δὲ ἐφοπλιστής ἐναὶ θετικόν κέρδος 1.180.000 φρ. ἐκ τῆς συμφώνων πρόστιτον τὸν Γαλλικὸν Νόμον παραχγελίας τοῦ πλοίου του εἰς τὰ Γαλλικά ναυπηγεῖα.

Μασσαλίας, έπειμενεγε εις τὴν Σπαρξιν Κρατικού Εμπορικού στόλου. Οὗτω κατά τὸ 1840 ἔχορηγήθησαν ἐκ τοῦ προϋπολογισμοῦ πιστώσεις 28.000.000 φράγκων διὰ τὴν ναυπήγησιν 18 κυβερνητικῶν ταχυδρομικῶν γραμμῶν. Μέχρι τοῦ 1850, αἱ ζημιὲς ἐκ τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν πλοίων τούτων ἀνήρχοντο εἰς 37.000.000 φράγκων.

Τὸ ἐπόμενον ἔτος ἐμελετήθη καὶ ὑπεδείχθη ὅπδ μιᾶς ἐπιτροπῆς τὸ σύστημα τῆς ἀναλήψεως τῶν ταχυδρομικῶν γραμμῶν ὅπδ ἰδιωτικῶν ἐταξιδιῶν. Βάσει τοῦ συστήματος τούτου παρεχωρήθησαν εἰς τὴν «Compagnie des Messageries Nationales», τὰς κατόπιν «Imperiales» καὶ ἡδη «Maritimes», αἱ ὑπηρεσίαι Μεσογείου, Μαρίνης Θαλάσσης, Ἀπωλετικῆς, Αὐστραλίας κ.λ.π. Εἰς τὴν «Compagnie Generale Transatlantique» ἀπὸ τοῦ 1881 καὶ εἰς τὰς μετ' αὐτῆς δραδύτερον συνεργαζομένας ἀτμοπλοΐας, ἔχορηγήθησαν αἱ γραμμαὶ τοῦ Μαρόκου, τῆς Ἀλγερίας, τῆς Τύνιδος, καὶ τῆς Τριπολίτιδος. Εἰς τὴν ἐταιρίαν Morelli ἀρχικῶς καὶ εἰτα εἰς τὴν Fraissinet, παρεχωρήθη ἡ γραμμὴ τῆς Κορσικῆς καὶ εἰς διαφόρους ἀλλας ἐταιρίας αἱ ὑπόλοιποι ταχυδρομικαὶ συγκοινωνίαι.

Τὸ Κράτος κατέδχαλλε ἐτησίως ἀπὸ τοῦ 1891 25 1)2 ἔκατ. φρ., ἀτινα κατά τὸ 1911 ἔφθασαν τὰ 26.400.000 φρ. Ὁμοῦ δὲ μετὰ τῶν ἀμισθῶν ταχύτητος, αἵτινες κατέδχαλλοντο εἰς ώρισμένας περιπτώσεις, τὸ ποσόν τοῦτο ἀνεβάζετο εἰς 28 ἔκατ. φρ. ἐτησίως. Κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πολέμου καὶ ἀμέσως μετ' αὐτόν, ἡ Γαλλικὴ Ναυτιλία κατωχυρώθη δι' εἰδικῆς Νομοθεσίας, περιωρισμένης διαρκείας, μέχρις ὅτου κατέληξεν εἰς τὴν πλήρη ἐλευθερίαν, ἐκτὸς τῶν ἐπιχορηγουμένων γραμμῶν, αἵτινες προσέλαθον μεγαλυτέρην σημασίαν καὶ ἔκτασιν, ὡς θὰ ἴδωμεν εἰς τὸ ἐπόμενον, καὶ αἱ δοποῖαι διπλασιοῦν ἡδη μίαν αὔξουσαν διαρκῶς μερίδα τῆς Γαλλικῆς ἐμπορικῆς γαυτιλίας.

(Ἐκ τοῦ Ἰταλικοῦ)

E. GAZZO

(Ἡ συνέχεια εἰς τὸ προσεχὲς)

Η ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΚΙΝΗΣΙΣ ΤΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ ΤΗΣ ΑΡΓΕΝΤΙΝΗΣ

‘Η κατ’ Ἀπρίλιον ναυτιλιακὴ κίνησις τῶν λιμένων τῆς Ἀργεντινῆς ἀνηλθεν εἰς 251 πλοῖα χωρητικότητος 926.393 τόννων γέτ, ἥτο δηλαδὴ ἡδημένη κατὰ 11 πλοῖα καὶ 20.000 τ. περίπου ἔναντι τῆς ἀντιστοίχου περιουσῆς, ἀνελθούσης εἰς 240 πλοῖα 906.537 τ. γέτ. Διὰ τοὺς τέσσαρας πρώτους μῆνας τοῦ τρ. ἔ. οἱ κατάπλοιοι εἰς τοὺς ἴδιους λιμένας ἔφθασαν εἰς 1108 πλοῖα 3.909. 700 τ. μέ αὖτης ἔναντι τῆς ἴδιας χρονικῆς περιόδου τοῦ 1931 κατὰ 56 πλοῖα 87.032 τόννων γέτ.

‘Η συμμετοχὴ τῶν κυριωτέρων σηματιῶν εἰς τὴν ἀνωτέρω συνοικήν κίνησιν τοῦ τετραμήνου ἥτο ἡ ἀκόλουθος κατὰ σειράν:

Σηματιῶν	Πλοῖα	T. νέτ	Σηματιῶν	Πλοῖα	T. νέτ
Ἀγγλικὴ	506	1.771.897	Νορβηγικὴ	77	234.870
Ἰταλικὴ	68	309.709	Γερμανικὴ	34	183.494
Ἐλληνικὴ	99	269.553	Γαλλικὴ	34	183.494

‘Η σύγκρισις μὲ τὸ α' 4μηνον τοῦ 1931 μᾶς δίδει τὰς κάτωθι: μεταβολὰς εἰς τὴν θέσιν τῶν σηματιῶν: ‘Η Ἀγγλικὴ διετήρησε σταθερῶς τὴν πρώτην θέσιν, ἡ Ἰταλικὴ μετέστη εἰς τὴν δευτέρην θέσιν ἐκτοπίσασα τὴν Γερμανικήν, ἥτις μετέπεσεν εἰς τὴν πέμπτην θέσιν. ‘Η Ἐλληνικὴ σηματία ἀπὸ τῆς ἔκτης θέσεως, ἥτις κατέειχε πέρονοι, κατέκτησεν ἐφέτος τὴν τρίτην θέσιν. Τετάρτη ἥλθεν ἡ Νορβηγικὴ, ἥτις πέρυσι κατέειχε τὴν πέμπτην θέσιν. Πέμπτη ἥλθεν ἡ Γερμανικὴ σηματία ἀπὸ τῆς δευτέρης θέσεως, ἥτις κατέειχε πέρυσι. ‘Εκτη ἥλθεν ἡ Γαλλικὴ, ἥτις δὲ Ἀμερικανικὴ σηματία ἥτις κατέειχε πέρυσι τὴν τετάρτην θέσιν μετέπεσεν ἐφέτος εἰς τὴν ἔβδομην μὲ 42 πλοῖα 176.713 τ. γέτ. Αἱ λοιπαὶ σηματίαι δὲν δεικνύουν μεγάλην διαφοράν εἰς τὴν θέσιν των ἑκτὸς μόνον τῆς Ἰαπωνικῆς, ἥδη ποια ἐνδικά κατὰ τὸ περιουσιῶν 4μηνον ἀντεπροσωπεύθη εἰς τὴν κίνησιν τῶν λιμένων τῆς Ἀργεντινῆς μὲ 17 πλοῖα 73.884 τ. γέτ, ἐφέτος παρουσιάσθη μὲ 34 πλοῖα 143.019 τ. γέτ.

ΕΘΝΙΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΪΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΕΤΑΙΡΙΑ—ΕΤΟΣ ΕΙΚΟΣΤΟΝ ΤΡΙΤΟΝ

Γενικὸς Ἰσολογισμὸς ἀπὸ 1ης Ἰανουαρίου ἕως 31ης Δεκεμβρίου 1931

ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΝ		ΠΑΘΗΤΙΚΟΝ		
Ἐξοδα ἐγκαταστάσεως	Δ. Μ. (Φ. X.)	2.—	Δ. Μ. (Φ. X.)	6.899.124.85
ΣΤΟΛΟΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ		Δ. Μ. (Φ. X.)		
Ἄξια Ἀτμοπλοίων	6.850.000.—	Ἀποθεματικὸν Κεφάλαιον	2.055.173.15	
Ρυμουλκά, φορτηγίδες, ύδροφόροι, Ἀπολυμαντίριον κλπ., ἐγγαλεῖα φορτοεκφορτώσεως	326.777.20	Μέτοχοι	25.520.35	
Ἄκινητα Πειραιῶς	1.179.933.35	Ὑπερφωκεάνιος Ἐλληνικὴ Ἀτμοπλοΐα	127.759.85	
Μετοχὴ Ὑπερωκεανίου Ἐλλην. Ἀτμοπλοίας	128.237.35	Μερίσματα παρελθ. Χρήσεων	3.967.45	
Ἀσφάλιστρα Ἀτμοπλοίων προκαταβληθέντα	75.035.45	Ταμείον Συντάξεως Ὑπαλλήλων	33.333.35	
Ἐλληνικὸν Δημόσιον, Ἀντάλλαγμα ἐπιτάξεων, ναῦλοι κλπ.	33.333.35	Ταμείον Περιθάλψεως Ὑπαλλήλων	12.758.70	
Ἐφόδια, ὄλικά, γαιάνθρακες, πετρέλαιον καὶ τρόφιμα ἐν ὅτιοπλοίοις καὶ Ἀποθήκαις	286.988.50	Ναῦλοι ἐπιβατῶν προκαταβληθέντες	67.286.75	
Διάφοροι Χρεωστικοὶ Λογαριασμοί	458.616.25	Διάφοροι ἀνοικτοὶ λογαριασμοί	429.884.90	
Ταμείον καὶ Τράπεζαι	300.561.30	Λογαριασμοὶ τάξεως	16.264.20	
Λογαριασμοὶ τάξεως	16.264.20			
Κέρδη καὶ Ζημιαί. Ὑπόλοιπον εἰς Νέον	15.324.60			
	Δ. Μ. (Φ. X.)	9.671.073.55		

ΑΝΑΛΥΣΙΣ ΜΕΡΙΔΟΣ “ΚΕΡΔΗ & ΖΗΜΙΑI,,

ΧΡΕΩΣΙΣ		ΠΙΣΤΩΣΙΣ			
Ἐξοδα διαχειρίσεως καὶ Γενικά	Δ. Μ. (Φ. X.)	174.162.80	Υπόλοιπον 1930	Δ. Μ. (Φ. X.)	34.258.80
Ἐξοδα ἐκμεταλλεύσεως (ἀσφάλιστρα, λιμενικά, ὄλικά, ἐφόδια, καύσιμος ὄλη, μισθοφόροςσία, φόροι ἐπὶ ναῦλων καὶ συντήρησις ἀτμοπλοίων	5.822.865.70	Εἰστράξεις ἐξ ἐπιβατῶν καὶ ἐμπορευμάτων	6.072.182.60		
Διάφοροι Ἀποξημιώσεις	137.555.85	Κέρδη διάφορα	12.818.35		
	Δ. Μ. (Φ. X.)	6.134.584.35	Ὑπόλοιπον εἰς Νέον	15.324.60	
Ο Ἀντιπρόεδρος τοῦ Διοικ. Συμβουλίου		Δ. Μ. (Φ. X.)	6.134.584.35		
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΒΛΑΓΚΑΛΗΣ		Ο Διευθυντὴς τοῦ Λογιστηρίου			
		ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ ΚΟΝΤΟΣ			
		Ἐντολὴ τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου			
		Ἐν. Αθήναις τῇ 7η Ιουνίου 1932			

"ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ,"

ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ
ΕΝ ΠΤΕΙΡΑΙΕΙ

ΓΡΑΦΕΙΑ.
ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΑ | ΛΕΟΦΟΡΟΣ ΣΩΚΡΑΤΟΥΣ 35 ΤΗΛΕΦ 40.658

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: "ΧΡΟΝΙΚΑ,"

ΟΡΟΙ ΕΤΗΣΙΑΣ ΣΥΝΔΡΟΜΗΣ

ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ ΔΡΧ 150 | ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ ΛΙΡΑ ΑΓΓΛΙΑΣ 1.

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

"ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ,"

A REVIEW OF SHIPPING & COMMERCE

PIRAEUS - GREECE

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

Δεν είναι ή πρώτη φορά, που άπο της στήλης ταΐτης καταγγέλλονται συγκεκριμέναι τούς εις Ρόπτερνταμ "Ελληνος λιμενάρχου κ. Λουγούνη. Φαίνεται, ότι ο κύριος αυτός ήθελε να παίξῃ τὸν ρόλον σατραπίσκου εἰς βάρος τῆς ἀτυχοῦ φορτηγοῦ ναυ-

ΘΑ ΣΥΝΕΧΙΣΗ

ΤΟ ΕΡΓΟΝ ΤΟΥ: τιλίας μας, ἀπογούς, διότι δὲν κατώρθωσε νὰ εὑρῃ διοικητικὰ δργανα ἐκτιμῶντα τὸ ἔργον της καὶ μὲ πόνον ἐνδιαφερόνεια διὰ τὰ συμφέροντά της. "Αν δὲν ἀπατώμενα ἀπὸ ήμερων ἀνηγγέλθη ἡδη ἡ κατάργησις τῆς θέσεως τοῦ λιμενάρχου Ρόπτερνταμ. Διατί ἀκόμη τὸ μέτρον τοῦτο τῆς οἰκονομίας δὲν ἐπραγματοποίηθη; Μήπως διὰ νὰ συνεχίσῃ ὁ κ. Δουργούνης τὸν ὑπὲρ τῆς ναυτιλίας λαμπρὸν του ἄγωνα;

Ίδου τὶ μᾶς γράφουν, σχετικῶς, "Ελληνες πλοίαρχοι φορτηγῶν σκαφῶν ἐτῶν ἐπικεφαλέντων ἐσχάτους τὸν λιμένα τοῦ Ρόπτερνταμ. "Είνε ἀνεκδήγητα τὰ δεινά ποὺ ὑφιστάμενα. Προχθὲν καθυστέρησεν ὀλόκληρον τὸ πλήρωμα τοῦ ἀλ. «Γέρων. Νικολάου» διότι δὲ κ. Δουργούνης ἀφροτο τὸ βαστόρησην, καθ' ἥν στιγμὴν μετεκινεῖτο ἀπὸ τὸ ἐργοστάσιον εἰς τὸν προλιμένα, διὰ νὰ κάμη εἰς τὸ γραφεῖον τοῦ ἀνακρίσεις. Πάς τις ἄλλος ὑπὲρβαίνει ἐπὶ τὸν πλοίον καὶ ὑὰ ἔκαμψεν τὰς ἀνακρίσεις ἐπὶ τόπου χωρίς χρονοτριβήν. Ἀλλὰ πῶς ὅταν δεῖξῃ τὴν ἔξοδουν τοῦ εἰς τοὺς γραμάδες; Σημειωτόν δέ, διτὶ αἱ ἀνακρίσεις αὗται ἀφέωρων ἔνα ἀπλούν ἐπεισόδιον πρώτου μηχανικοῦ καὶ ἀσυμματιστούν.

«Χθὲς πάλιν καθυστέρησεν ἔνα βαπτόρι τοῦ κ. Παντελῆ, διότι δὲν εἶχε δύο τρίτους μηχανικούς. Επίσης τὸ ἀλ. «Νίκος Μάρκου» ἐναλόνθη καὶ ἐπρόκειτο νὰ ἀπολύτην ἀμέσως ἀπὸ τὸ Ρόπτερνταμ, διότι εἶχε καντέλλο τὴν Δευτέραν. Καὶ ὅμως ὁ κ. Δουργούνης, διότι προετέθετο ἡ Κυριακή, ἀνεχώρησε διὰ τὸ week end τοῦ ἀδιαφορῶν διὰ τὴν καθυστέρησιν, διέταξε δὲ τὸν πλοίαρχον νὰ ἔλθῃ τὴν Δευτέραν.

Αναγράφουμεν τὸ ἀνωτέρω ἐπὶ λέξει. Είνε χαρακτηριστικὴ τῆς δράσεως τοῦ κ. Δουργούνη, ὁ ὅποιος δέν στοιχίζει καὶ δίλγον εἰς τὸν Κρατικὸν προϋπολογισμόν. Θά ἔξακολουθησῃ ἀνενόχλητος τὸ ἔργον του; Τὸν λόγον πλέον ἔχει ὁ νέος ὑπουργὸς τῶν Ναυτικῶν.

Εἴχομεν ἀναγράψειν εἰς τὸ προγονύμενον τεῦχος μας ὠρισμένα κρούσματα προτιμήσεως πλοίων ἔνεστη σημαίας παρ' Ἐλλήνων φορτωτῶν. Ίδου καὶ ἔτερον: Οἱ σιδηρόδρομοι Πελοποννήσου διὰ τοῦ ἐν Λοιδίῳ γραφείου τῶν προέβησαν εἰς τὴν ναύλω-

ΕΝΩ ΑΦΘΟΝΟΥΝ ΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΛΟΙΑ σιν τοῦ Ρουμανικοῦ ἀποτοπίον "Bisceglie" πρὸς μεταφορὰν φορτίου γαιανθρακοπλίνθων ἐκ Κάρδιφ εἰς Πειραιά, καθ' ἥν στιγμὴν πέντε Ἐλληνικά φορτηγά ἀγέζητον ἔκειθεν ἐργασίαν ἐπιστροφῆς εἰς Ἐλλάδα.

Δὲν εἶμεθα θερμοὶ ὑπαδοὶ τοῦ δόγματος τῆς ἀποκλειστικότητος τῆς σημαίας, ἀλλ' ὑπὸ τὰς παρούσας τόσον δυσμενεῖς συνθήκας διὰ τὴν ναυτιλίαν καὶ καθ' ἥν στιγμὴν ὅλα τὰ Κράτη, πιεζόμενα ὑπὸ τῆς ἀνάγκης, προστατεύονταν τὴν ἴδιαν αὐτῶν σημαίαν, ὅταν ἡτο μωρῶν — ἀν μή τι ἄλλο — ἡ ἄγνοια τῆς ὑπάρξεως Ἐλληνικῶν φορτηγῶν καὶ ἡ διαρροὴ ἔνεστη συναλλάγματος διὰ τὸν ναύλους ἀπὸ τὰς ἴδιας ἡμῶν χειρας. Τὶ λέγοντες ἐπ' αὐτοῦ ὁ κ. Δροσόπουλος, Πρόεδρος τῶν Σ.Π.Α.Π. καὶ ὁ κ. Δούμας Διευθυντὴς αὐτῶν;

Απὸ τῆς αὔριον Πέμπτης πρόκειται, κατὰ τὰς παρασχεθείσας ὑπὸ τῶν ἀριθμίδων διαβεβαιώσεις, ν' ἀποκαταστῇ ἔλευθερος ὁ διά-

Η ΔΙΩΡΥΞ ΤΗΣ ΚΟΡΙΝΘΟΥ Ολαὶ ἐν τούτοις αἱ ὑπάρχουσαι πληροφορίαι εἰναφέρουν, διτὶ καὶ τὴν φορὰν αὐτῆν τὰ γενόμενα ἔργα ἐκχωματώσεων ἥσαν προσωρινά καὶ διτὶ μετὰ πάροδον ὄλιγων καὶ πάλιν μηνῶν δέν ἀποκλείεται καὶ νέος ἀπόφραξις τῆς διώρυγος. Η ἀναστάτωσις, τὴν ὅποιαν προκαλοῦν εἰς τὸν

συγκοινωνιακὸν ρυθμὸν τῆς Χώρας, αἱ τακτικαὶ πλέον αὐταὶ ἀποφράξεις τῆς διώρυγος εἰμεθα βέβαιοι, διτὶ δὲ ἔχη περιπέση εἰς τὴν ἀντίληψιν τῶν ἀριθμίδων.

Ο νέος ὑφουσογός τῆς Συγκοινωνίας τοῦ ὅποιον ἡ ἰδιαιτέρα πατρὶς ἡ Κέρκυρα, εἰνε ἀπὸ τὰς ἐπαρχίας, αἵτινες κυρίως ὑφίστανται τὰς συνεπειάς, ἀπέδειξεν διτὶ ἔχει πλήρη ἀντίληψιν τῆς προκαλούμενης ἀναστάτωσεως, ἀφοῦ μετέβη ἐπιτοπίως, ἀμα τὴν ἀναλήψιν τῶν καθηκόντων του, διὰ νὰ ἐποπτεύσῃ τὴν ἐπίσπευσην τῶν ἔργασιν.

Ἀλλὰ τὸ καθήκον τοῦ κ. Κογεβίνα, νομίζομεν, διτὶ δὲν ἔξεπι πρώην. Πρόπει ν' ἀντιμετωπίσῃ κάτιος σοβαρώτερον τὸ ζῆτημα, νὰ πρέπει δὲ ἀμέσως εἰς συνεννόησιν μετὰ τῆς ἐκμεταλλευμένης τῆς διώρυγας ἐταρειας, ὃστε νὰ ἐκτελεσθοῦν τὸ ταχύτερον τὰ ἐπιβαλλόμενα ἔργα, τὰ δύοις ὁπλαρχίαις τοῦ τοιχώματος αὐτῆς ἀπὸ τοὺς ὑπερθέρων δύκοντος χωμάτων, ἡ κατολίσθησις τῶν ὅποιων προκαλεῖ τὰς ἐκάστοτε ἀποφράξεις.

Δὲν δυνάμεθα νὰ πιστεύσωμεν διτὶ Ἐλληνες ναυτιλλόμενοι τῶν ὅποιων τὸν τὸν ἀνθρωπιστικὰ αἰσθήματα τόσον ἔκτιμηθή, διέπρεπαν τὸ βα-

ρύτανον ἔγκλημα, μὲ τὸ ὅποιον κατηγορεῖται ΑΝ ΑΠΟΔΕΙΧΘΟΥΝ τὸ πλήρωμα τοῦ φορτηγοῦ «Σατρά». Διότι πρόκειται περὶ ἔγκληματος, διὰ τὸ ὅποιον ΑΛΗΘΗ πρώτος ὁ Ἐλλην. ναυτικὸς κόσμος ἐκφράζει τὸν ἀποτοπιασμὸν του, ἀφοῦ ἐναντίον αὐτοῦ κυρίως στρέφεται. Θύμα δὲν είναι μόνον ὁ Γιουνγκοσλαύδος λαθρεπι-

βάτης. Είναι πρωτίστως ἡ πιμὴ τῆς ἐλληνικῆς θέματος, ναυτιλίας.

Ο πωσδήποτε ἡ ὑπόθεσις, ἀποκαλυψθεῖσα ὑπὸ τοῦ τύπου εὐρίσκεται τὴν ἀνακρίσεως προχωρεῖ μὲ δῆλην τὴν ταχύτητα, τὴν ὅποιαν ἐπιβάλλει τὸ κολασμὸς πράξεως μυσταράς, ὡς ἡ προκειμένη.

Ἡ τιμωρία τῶν ὑπευθύνων τὰς ἐκαγγελθέντας ἀποδειχθοῦν, παρ' ἐπίτιδα, ἀλλιθῆ — πρόπει νὰ είναι παραδειγματικὴ καὶ ἀμείλικτος. Πρόπει δι' αὐτῆς ν' ἀποκαταστῇ τὸ γόνητον τοῦ ἐλληνικοῦ ναυτικοῦ, τῶν εὐγενῶν παραδόσεων τοῦ ὅποιον ὑπῆρχεν ἀπαρηγοταῖοι οἱ δράσται τοῦ καταγγελθέντος ἔγκληματος. Ἡ Δικαιοσύνη δὲν πρόκειται πλήρως νὰ μέση τὴν τιμωρίαν κείσῃ της, ἀλλὰ διὰ τὸν παραδειγματικοῦ κολασμοῦ νὰ ἀποσβέσῃ τὸ στίγμα τοῦ δύοιον διὰ τὴς πράξεως τῶν οἱ δράσται προσῆκαν εἰς βάρος τῆς ἐλληνικῆς ναυτικῆς οἰκογενείας

ΦΙΛΕΛΛΗΝΕΣ ΝΑΥΤΙΛΛΟΜΕΝΟΙ**Ο ΔΑΝΟΣ ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ κ. EGENFELD**

Εἰς τὸν Πειραικὸν λιμένα φιλοξενεῖται τὸ Δανικὸν ἀλ. π. «Borgit» ὑπὸ τὸν Δανὸν πλοίαρχον καὶ θερμὸν φίλον τῶν Ἐλλαδὸς κ. Egenfeld.

Τὰ ἄγνα φιλελληνικά αἰσθήματα τοῦ κ. Egenfeld, μᾶς συγκινοῦν ἐντελῶς ὑδατέρως, διότι πρόσφετον: ἀπὸ δῆν εἰλικρινῆ καὶ μαχάραν παντὸς συμφέροντος ἵσταμενον θαλασσοπόρον, ἐνθουσιώδη θυμαστήν τοῦ Ἐλληνικοῦ καλλους, χίσαντα δὲ καὶ τὸ αἷμα του ὑπὲρ τῆς Ἐλλαδος.

Ο κ. Egenfeld καταταγεῖς μὲ τὸν βαθὺμον τοῦ ἀπιλοχίου εἰς τὴν Ἐλληνικὴν λεγούσαν τῶν ἔνινων, ὡς διοικητὴς τοῦ Συναντανεύοντος αὐτῆς τηγαντοῦ, εἰς μετάχυτον τοῦ πλοέμου τοῦ 1897, ἐπραματίσθη δὲ κατὰ τὴν μάχην τοῦ Δαμοκοῦ. Ἀποκόπη ὅμως τότε ἡ φάλαγξ τοῦ δύο τοῦ Τουρκικοῦ Στρατοῦ καὶ ὑπεχώρησε πρὸς τὰ σύνορα τῆς Ἰππιέρου, διασωθεῖς μετὰ μίαν περιπατειώδη ἐπὶ 20ήμερον περιπλάνησιν ἀνὰ τὰ θεσσαλικά δρη.

Ηδη δ. κ. Egenfeld κομίζει πλίνα τοῦ 18ου αἰώνος, μεγάλης ἀξίας, πετσόλων ἀπὸ ἔτερον Δανὸν φιλέλλην καὶ φίλον του, ἵνα κομιζεῖ τὰς συλλογὰς τῆς Βόνικης μας Πινακοθήκης. Ο κ. Μιχαλακόπουλος ἀκάλεσε τὸν εὐγενῆ πλοίαρχον εἰς τὸ Υπουργείον τῶν Ἐργατικῶν καὶ τὸν γῆχαριστησεν ἐν ὄνδρικος τῆς Ἐλληνικῆς Κυβερνήσεως, ητίς μάλιστα πρόκειται νὰ τὸν παρασημοφορήσῃ.

ΑΝΑΚΟΙΝΩΘΕΝ ΤΗΣ ΕΝΩΣΕΩΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ

Ἡ «Ἐνωσις Ἐλλήνων Ἐφοπλιστῶν» ἐπέδειξεν ἰδιαίτερον ἐγδιαφέρον διὰ τὸν Ὁργανισμὸν Λιμένος Πειραιῶς, εἰδὺς ἀπὸ τῆς συστάσεως του, δεῖσθενον, διτὶ ἔχει αὐτὸν πλεῖστα συμφέροντα τῆς ἐλληνικῆς καὶ ἔνεστης ναυτιλίας ἐξκρτῶνται. Ἐκπροσωπεῖται ἐν τῷ συμβούλῳ τοῦ Ὁργανισμοῦ διὰ τοῦ ἀντιπροέδρου τῆς κ. Ν.Γ. Κυριακίδηου καὶ μετ' ἀκούς ἱκνονοποιήσεως ἔχει διαπιστώση, διτὶ πᾶσα προστάτεια καταβλήτεται, διπλῶς διὰ τοῦ Λιμενικοῦ Αποκτήσης τηγαντοῦ προστάτειας καὶ τὴν ἀρμόδιουσαν εἰς αὐτὸν θέσιν ἐν τῷ Μεσογείῳ, ἐξηπρετηθεῖσα: δὲ ἀποτελεσματικῶς ἀπαντά τὰ ἐν αὐτῷ συμφέροντα, ἐμπορικὰ, διοικητικὰ, ναυτικὰ, ἐλληνικὰ καὶ ξένα.

Ἐν τῇ προσπαθείᾳ ταύτη είναι φυσικὸν νὰ γίνεται πολλάκις καὶ πρόξενος δυσαρεσκειών, δταν χάριν τῆς τάξεως ἡ τοῦ κοινοῦ συμφέροντος λαμβάνει: μέτρα ἀπαρέσκοντα εἰς ὀρισμένην ὅμιδα συμφερόντων, καὶ παραδειγματικοῦ τοιωτοῦ παρέσχομεν καὶ ἡμεῖς οἱ ἐφοπλισταὶ ἐσχάτως, δτκν ὑπερχερώθημεν χάριν τῆς ἐν τῷ λιμένῃ τάξεως νὰ μεταφέρωμεν τὰ ἀργούντα ἐν αὐτῷ σκάφη μας εἰς δρ-

μους ἐκτὸς τοῦ λιμένος τούτου καιμένους. Παρὰ πάντα ταῦτα δημοσίες, πρέπει γενικῶς νὰ διαλογήθῃ, διτὶ διατηρητικῆς τῆς εἰς τὸν Όργανον μόνον εὐρύθμιως λειτουργεῖ, ἀλλὰ καὶ σημαντικὴν πρόσθιαν ἐπετελεῖται, διὰ τὴν δύοις χάριτες μόνον δύνανται: γὰρ διφείλιωνται εἰς αὐτόν. Θεωροῦμεν ἐπομένως ἀντιπατριώτικὴν τὴν ἑνέργειαν ἔκεινων, οἱ διποῖοι, ἐν ἀντιθέσει: πρὸς τὴν διαφήμισιν τὴν δύσιν ἐκ συστήματος ἀλλαὶ χωρὶς ἐπιχειροῦσι διὰ τοὺς λιμένας τῶν, συκοφαγοῦσι διὰ τοῦ τύπου τὸν Όργανον μόνον τοῦ λιμένος Πειραιῶς καὶ σπεύσουσι τὸ σπέρμα τῆς πρὸς αὐτὸν δυσπιστίας τῶν ξένων, πρὸς μεγάλην ζημίαν καὶ τοῦ λιμένος καὶ τῆς ἐθνικῆς μητρὸς οἰκογονίας ἐν γένει.

Ο Πρόεδρος
ΣΤΑΜΑΤΙΟΣ Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ

ΝΕΑΙ ΑΓΟΡΑΙ ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΠΑΡ' ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ

Παρὸς Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν ἡγοράσθη κατὰ τὸ διαρρεῦσαν 150θέμερον τὸ φορτηγὸν σκάφος:

«Loyal Devonian» (ex «Panagiotis») Ἀγγλικὸν, τ. γκρός 3610, νὲτ 2261 τ. καὶ φορτίου 6257 τ., μὲ κλάσιν παρὰ τῷ Λόδῳ 100 A 1, ναυπηγήσιν εἰς Γρεβενοκ τοῦ 1911 (Σεπτέμβριον) καὶ σερβεῦ No 3 τοῦ 1924, ἡγοράσθη παρὸ τοῦ κ. Α. Λούζη διὰ λογαριασμὸν ἑτέρων ἐφοπλιστῶν, ἀντὶ τιμῆς 4.000 λιρῶν καὶ μὲ τὰ ἑξοδα τοῦ δεκαετεῖνος εἰς βάρος τῶν πωλητῶν. Τὸ πλοῖον τοῦτο διασθέτει χωρητικότητα διὰ φορτία εἰς χῦμα 328.000 κ.π., διὰ δύματα 303.000 κ.π., ἔχει ἔδιμα 937 τόνους καὶ ἐμφορτον βύθισμα 21.10' ποδῶν.

Φέρει ἐν κατάστρωμα μὲ πρόστεγον 33 ποδῶν, μεσόστεγον 99 καὶ ἐπίστεγον 30 ποδῶν, ἔχει δὲ διαστάσεις μήκους 348.5' ποδῶν, πλάτους 50.2' καὶ διαγωνίου βάθους κυρτῶν 23.6 ποδῶν. Αἱ μηχαναὶ τοῦ δυνάμεως 362 θόνον. ἐπιπλον, εἶναι τρικύλινδροι, διαστάσεων 25', 41' καὶ 67' μὲ διαδοργὴν ἑβδόμον 45° ἵντσων, φέρει δὲ δύο λέβητας πιέσεως 180 λιθρῶν καὶ ἓνα βοηθητικὸν πιέσεως 85 λιθρῶν κατὰ τετραγωνικὴν ἴντσαν.

Τὸ φορτηγὸν τοῦτο εἶχε πωληθῆ τὸν Νοέμβριον τοῦ 1919 ἀντὶ 158.000 λιρῶν καὶ τὸν Μάρτιον τοῦ 1916 δύον μὲ τὸ ἄπ. «Essex Baron» τ. φορτίου 7510 καὶ ναυπηγήσιν 1914 ἀντὶ τιμῆς 250.000 λιρῶν.

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

ΜΕΤΑΓΡΑΦΑ—ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ—ΚΙΝΗΣΙΣ ΝΗΟΛΟΓΙΩΝ

Τὸ φορτηγὸν «Θεοσκέπαστη»

Τὸ ἡγοράσθὲν παρὸ τῶν κ.κ. Στ. Μενδρινοῦ καὶ Βασ. Μεύρου Ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Portreath» τ. φορτίου 6300 καὶ ναυπηγήσιν 1911, παραληφθὲν εἰς τὸ Πάναρο μετανομάσθη «Θεοσκέπαστη», θὲν νηολογήθη δὲ εἰς τὸν «Ανδρον». Η τιμὴ τῆς ἡγορᾶς τοῦ εἰναι λ.στ. 2.750, εἶχε δὲ πωληθῆ τὸ αὐτὸ πλοῖον τὸν Μάρτιον τοῦ 1919 ἀντὶ 111.500 λιρῶν.

Τὰ τελευταῖα πλοῖα τῆς «Μπάϊρον»

Εἰς τὴν Αμερικὴν ἐπωλήθησαν πρὸ ἡμερῶν ἐν δημοπρασίᾳ τὰ δύο τελευταῖα ἐναπομεινάντα φορτηγὰ ἀτμοπλοῖα τοῦ πρώτου στόλου τῆς Μπάϊρον «Admiral Hamilton» καὶ «Lord Guilford». Ἀμφοτέρα ἡγοράσθησαν ἀντὶ 614.000 Βελγικῶν φράγκων (λιρῶν 4.600) παρὸ τῆς ἑταῖρης «Moller and Co» τοῦ Χόγκ Κέρκ. Διὰ τὸ πρώτον, διπερ εἴναι τ. γκρός 3100, φορτίου 5130 τ. καὶ ναυπηγήσιν 1919 ἐδεύθη προσφορά 283.000 Βελγικῶν φράγκων (2100 λιρῶν), διὰ δὲ τὸ δεύτερον διπερ εἴναι τ. γκρός 3108, φορτίου 5300 τ. καὶ ναυπηγήσιν 1919 ἐδεύθη προσφορά 332.000 Βελγ. φρ. (ἡτο 2500 λιρῶν).

Υποθηκολόγια

Ἐπὶ φορτηγῷ τ. γκρός 3111 ἐνεγράψῃ ὑποθήκη 2.000 λιρῶν ὑπὲρ τοῦ κ. Α. Λούζη.

— Ή ἐπὶ τοῦ ἀτμοπλοίου «Κρήτη» τ. 374, ἐγγεγραμμένη ὑποθήκη διὰ δρ. 115.000 λιρῶν.

Σερβεῦ ἀτμοπλοίων

Εἰς τὸ ὅπ. ἀριθ. 23 συμπληρωματικὸν φυλλάδιον τοῦ «Λόδη Ρέτζιστερ» (28 Ἀπριλίου—12 Μαΐου) ἀναρέσται, διτὶ ἐξετάσεων σερβεῦ τὰ φορτηγά: «Ἀντώνης Γ. Λεμός» εἰς Ρουέν, «Alno» εἰς Τολλέσιμπουρ, «Γέροντας» εἰς Χούλι, «Γεώργ. Μ. Λιβανός» εἰς Αμερική, «Άριστερντας», «Γεώργ. Κυριακίδης» εἰς Βορδώ, «Γεώργ. Νικολάου» εἰς Ρότερνταμ, «Ιων. Καρράς» εἰς Αμερική καὶ «Στεφάνος Κωστομάνης» εἰς Αμερική.

— Κατὰ τὸ αὐτὸ διαστήμα ὑπέστησαν μερικάς ἐπιθεωρήσεις καὶ ἐξετάσθησαν ἐπισκευάς τὰ φορτηγά «Θρακούδης», «Μιχαλάκης» «Μίνα Ε. Τρικούλου», «Στυλιανή» καὶ «Στυλιανός».

Νηολογήσεις τοιῶν φορτηγῶν

Ἐνηρολογήθησαν τὰ φορτηγά: «Alno» (ex «Cedar Branch») τ. γκρός 3551 καὶ ναυπηγήσιν 1910, τοῦ κ. Α. Λούζη, εἰς Κεφαλληνίαν, «Γέροντας» (ex «Pentwypn») τ. γκρός 4355 καὶ ναυπηγήσιν 1913, τῶν κ.κ. Κ. Καρρᾶς καὶ Α. Λεμοῦ, εἰς Χίον. Καὶ «Ναΐδας» (ex «Bockenheim») τ. γκρός 3868 καὶ ναυπηγήσιν 1913, τοῦ κ. Αν. Καλλινίκου, εἰς Ιθάκην.

Παραλαβὴ νεοαγορασμέντος

Εἰς τὸ Ρότερνταμ παραλήφθη τὸ προσφάτως ἀγορασθὲν παρὸ Ἑλλήνων Ολλανδικὸν φορτηγὸν «Rijswijk» τ. γκρός 1673, φορτίου 2660 τ. καὶ ναυπηγήσιν 1910. Τὸ σκάφος ὑψησαν τὴν Ἑλληνικὴν σημαίαν, διεγράφη δὲ ἀπὸ τὰ ἔκει Νηολόγια.

Διεγράφη τὸ ἄπ. «Νικόλαος»

Τὸ μικρὸν φορτηγὸν «Νικόλαος» τ. γκρός 1302 καὶ ναυπηγήσιν 1880, μεταβιβασθὲν, ὡς γνωστόν, εἰς τὴν νεούδειραθεῖσαν ἐν Λονδίνῳ ἑταιρίαν Πήγα, θύμωσεν εἰς τὴν Χίον τὴν Ἀγγλικὴν σημαίαν, διεγράφη δὲ ἀπὸ τὰ ἔκει Νηολόγια.

Ἐπωλήθη τὸ φορτηγὸν «Πάρος»

Τὸ ἀπὸ τοῦσαν καὶ πλέον ἀργοῦν εἰς Βαλεντίνου τῆς Ἰσπανίκης φορτηγὸν «Πάρος» τοῦ κ. Κρητικοῦ, ἀπωλήθη εἰς ἀλλοδαπούς καὶ παραδοθὲν εἰς τὸν ἀνωτέρω λιμένα εἰς τὸν νέους ἀγοραστὸν του, θύμωσε τὴν σημαίαν τοῦ Παναρά μετονομασθὲν «Marcella». Διετάθη δὲ αἰχραφὴ τοῦ σκάφους τούτου ἐκ τῶν νηολογίων Πειραιῶς.

Τὸ «Αβυδος» πρὸς διάλυσιν

Τὸ παραπλισμένον εἰς τὸν Πειραικὸν λιμένα φορτηγὸν «Αβυδος» τῶν ἑκατὸν Θήρων ἐπωλητιστῶν Σ.π. καὶ Ν. Αλλαφούσου, τ. γκρός 1157 καὶ ναυπηγήσιν 1873 ἐπωλήθη εἰς Ιταλίας οῃ; Πένοντας πρὸς διάλυσιν ἀντὶ τιμῆς 850 λιρῶν. Τὸ σκάφος τοῦτο εἶναι χαλύζειν. «Επ» εὐκαιρίας ἀναφέρομεν, διτὶ δὲ τοσού τῶν ιδιοκτητῶν τοῦ Σ.π. Αλλαφούσου πρὸ διδομάδος.

Ἐπωλήθη καὶ ὁ «Μαρκάκης» εἰς Ιταλοὺς

Τὸ φορτηγὸν «Μαρκάκης» τ. γκρός 4229 καὶ ναυπηγήσιν 1904 ἐπωλήθη εἰς Ιταλούς πρὸς διάλυσιν. Τὸ σκάφος τοῦτο ναυλοχεῖ ηδη εἰς τὸν λιμένα τοῦ Κάρδιτφ. διπερ καὶ πρόκειται νὰ παραδοθῇ. «Η τιμὴ τῆς πωλήσεως τοῦ εἶναι λ.στ. 1700.

ΠΩΛΗΣΕΙΣ ΠΛΟΙΩΝ ΠΡΟΣ ΔΙΑΛΥΣΙΝ

Τὸ ναυλοχοῦν εἰς Πειραιᾶ ὑπὸ ἐκφόρτωσιν σίτου Ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Largo Low» τ. γκρός 4005, φορτίου 7500 τ. καὶ ναυπηγήσιν 1907, ἐξετέθη ὑπὸ τῶν ιδιοκτητῶν πρὸς πώλησιν ἀντὶ τιμῆς γύρω τῶν 2.800 λιρῶν. Σχετικῶς διετάχθη ὁ πλοίασχός του δημοπραγματευθῆ τὴν πώλησην μέχρι τῆς ημέρας, καθ' ἣν θὰ περατώσῃ τὴν ἐκφόρτωσιν τοῦ οιτοφρούτου του. Εάν μέχρι τῆς ημέρας ἐκείνης δὲν ἀγορασθῇ τὸ πλοῖον πρὸς περιτέρω ἐκμετάλλευσιν, τότε ἔχει τὴν ἐντολὴν ὁ πλοίασχος νὰ ὑδηγήσῃ τὸ πλοῖον του εἰς τὴν Γένοβαν, ἀνοικτὴν—ώς γνωστὸν ἀγορὰν πλοίων πρὸς διάλυσιν—καὶ τὸ παραδόσιο εἰς ώριμενὸν ἐργοστάσιον ἀντὶ προσυμφωνηθεῖσης τιμῆς 2.100 λιρῶν.

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

Όνομα πλοίου	Τ. γκρός	Ναυπ.	Τιμὴ λ.στ.	Διαλυταὶ
1) Cookham Ἀγγλ.	3583	06	2.350	Ισπανοί
2) Cordoba, Γαλλ.	6210	03	—	Ιταλοί
Anna Busck, Γαλλ.	1816	89	1.100	Γάλλοι
3) Deansway, Ἀγγλ.	4464	10	1.750	Ἀγγλοί
Merauke, Ολλανδ.	6617	12	3.000	Ολλανδ.
Heddy, Σουηδ.	1179	04	300	Σουηδοί
Gwydyr Castle, Ἀγγλ.	2150	04	700	Ἀγγλοί
4) Maria Rosa, Ιταλ.	6583	99	—	Ιταλοί
Rassay, Ἀγγλ.	4147	05	2.200	Ἀγγλοί
Enfield, Ἀγγλ.	2076	97	600	—
5) Jungshoved, Δανικόν	3841	01	—	Δανοί
6) Plitvice, Σερβ.	3778	02	1.600	Ιταλοί
«Αβυδος» Ἑλλην.	1157	80	850	—
Μαρκάκης »	4229	04	1.700	—

1) Παραδοτέον εἰς τὸν λιμένα τοῦ Μπιλμπάσο. Τὸ πλοῖον τοῦτο εἶχε πωληθῆ τὸν Οκτώβριον τοῦ 1909 ἀντὶ 26.000 λιρῶν, τὸ Νοέμβριον τοῦ 1925 ἀντὶ 23.000 λιρῶν, τὸν Ιούνιον τοῦ 1919 ἀντὶ 360.000 λιρῶν προσγάγκων, ἐκτὸς τῶν μπλοκνερών του. 2) Επωλήθη ἀντὶ τιμῆς 360.000 Γαλλικῶν προσγάγκων, ἐκτὸς τῶν μπλοκνερών του. 3) Τὸν Μάρτιον τοῦ 1923 δροῦ μὲ τὸ ἄπ. «Kwarras» 4437 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσιν 1910, εἶχε πωληθῆ ἀντὶ 70.000 λιρῶν. 4) Τιμὴ πολλήσεως του, λιρέτται 290.000, 5) Αντὶ τιμῆς 25.000 Δανικών πορωνῶν. 6) Τὸ φορτηγόν τοῦτο ἀνήκει εἰς τὴν «Prekomorska Plovildba D. D.» τοῦ Σουηδών.

ΔΙΚΑΣΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΥΣΑΙ ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΔΙΚΑΙ

— ΑΠΑΙΤΗΣΙΣ ΣΩΣΤΡΩΝ ΕΚ ΜΕΡΟΥΣ ΦΟΡΤΗΓΟΥ ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΥ.

Τὴν Τηγνίουν ἑξεδόθη ἐν Λογδένῳ παρὰ τοῦ δικαστοῦ λόρδου Merrivale ἡ ἀπόφασις ἐπὶ μιᾶς ἐνδικαρούσης ὑποθέσεως ἐκδικυσθείσης εἰς δύο συνεδριάσεις τῆς 2ας Μαρτίου καὶ δῆμος Μαΐου, ἀφορώσης δὲ ἀγωγήν τῶν ἰδιοκτητῶν, τοῦ πλαιάρχου καὶ τοῦ πληρώματος τοῦ ἀπ «Ousebridge» κατὰ τῶν ἰδιοκτητῶν τοῦ μότορ—τάνκερ «Castor», τοῦ φρετίου καὶ τοῦ ναύλου του, δι᾽ ἀπαίτησι σώστρων. Τὸ Ἀγγλικὸν ἀτμόπλοιον «Ousebridge» ἀνηκούει τῇ τὴν ἐπιχείρει «Crosby, Son & Co, Ltd» τοῦ Οὐέστ Χάρτλεπουλ, εἰχε σπεύσει ἐγκαίρως εἰς βοήθειαν καὶ διάτασιν τοῦ μότορα π «Castor» τῶν ἐναγομένων Σουηδῶν, ἐνῷ χρόνῳ τὸ τελευταῖον τοῦτο ἐκκάλετο τὸν Ἀπρίλιον π. ἔ. εἰς τὸν Ἀτλαντικὸν ὥκεανὸν καὶ εἰς ἀπόστασιν 175 μιλίων μακρὰν τῶν Ἀζορῶν γῆσσων.

Ο λόρδος διικαστής έκδιδών τὴν ἀπόφασίν του ἐτόνισεν, διτι συνήγνησε δυσχερείας, λόγῳ τοῦ ἰδιάζοντος χαρακτῆρος τῶν διαφορῶν εἰς τὰς ἄντιλήψεις τὰς ὑπεστηριχθεῖσας ἀπὸ τὰ δύο διάδικτα μέρη, ὃς πρὸς τὴν φύσιν καὶ τὴν ἀξίαν τῶν παρασχεθεῖσῶν εἰς τὸ καθόμενον πλεῖον ὑπηρετοῦσεν. Ἐν περιλήψε: ἡ δλη ὑπόθεσις ἔχει: ὃς ἔξηγε: Εἰς ἓνα ταξιδίον του τὸ μόστορ—τάνκερ «Castor» ἐκ Βορ. Ἀμερικῆς διά τὴν Λ:σσαθῶν μὲ πλήρες φορτίον πετρελαίου εἰς χῦμα, διέτρεξε σοδοχρώτατον κίνδυνον καταστροφῆς. Ἔξερράγη εἰς τὸ μηχανοστάτιον του τὴν 28ην Ἀπριλίου π.ἔ. πυρκαϊά, ἥτις προεκάλεσεν ἀνάφλεξιν ποσότητος τιγος πετρελαίου.

Τό πυρθέλαμδονεγκανεί άγνωπάσαν στιγμήν καὶ μεγαλυτέρας διλογίην διαστάσεις, τό δὲ πλήρωμα ἔξεδήλωσε τὴν ἐπιθυμίαν νὰ ἐγκαταλείψῃ τὸ σκάφος. Αἱ φλόγες εἰχον πλέον ἐκταθῆεις τὸ πρυμανιον τηγανια τοῦ πλοίου, ή ἀλική ἀπώλεια τοῦ ὅποιου ἐθεωρεῖτο δεβριά. Πρὸ τοῦ κιγδύου εἰχεν ἐκπεμφθῆ ἡ ἐπίκλησις τοῦ S.O.S., πολλὰ δὲ παραπλέοντα σκάφη, μεταξὺ τῶν ὅποιων καὶ τὸ φορτηγὸν τῶν ἐνυγότων, ἔμφροτον καὶ αὐτό, ἔσπευδον νὰ παράσχουν τὴν συνδρομὴν των. Τό «Ousebridge» ἔφθιτε πρῶτον πλησίον τοῦ καιιομένου Σουγδικοῦ μότορ-τάκνερ, συνεφωνήθη δὲ δπως τὸ προσδέση καὶ τὸ ρυμουλκήση εἰς Punta Delgada, διπερ καὶ ἐγένετο.

Οι έναγόμενοι ώμαλόγησαν ένώπιον του δικαστηρίου, ότι αἱ παρασχεθεῖσαι εἰς τὸ πλοῖον των ἀποτελεσμάτων καὶ διοήθειαι ἡσαν υψίστης ἀξίας, τὰ σημεῖα ὅμως, ἐφ' ὧν προέκυψαν αἱ ἀμφισβήτησεις ἡσαν δύο. Οἱ ἔνχροντες ἰσχυρίσθησαν, διὰ τὸ ἀτμόπλοιόν των «Ousebridge» προέβη, ἀσχέτως τῆς ῥύμου λαχήσεως, εἰς μίαν πρᾶξιν «σωτηρίαν» διὰ τὸ μότοραπ «Castor», οὐτανος ἔστρεψαν τὴν πρώτην πρὸς τὴν διεύθυνσαν τοῦ ἀνέμου καὶ τοιουτοτρόπως περιώρισαν τὴν πυρκαϊάν εἰς τὰ πρυμναῖα μόνον διαμερίσματα. Ἰσχυρίσθησαν ἀκόμη, διὰ λόγω της πυρκαϊάς, τὰς δόποις εἰλέγεν ὑποστῇ τὸ «Castor», διέτρεχε σοδόχρὸν κινδυνον καταβυθίσεως ἀπὸ διαρροὴν τῶν υφάλων του.

"Αμφότεροι οἱ ἵσχυροις μοὶ οὗτοι ἀντεκρούσθησαν ὑπὸ τῶν ἐναγμένων, οἵτινες ἐτόνισαν ὅτι τὸ καιδόμενον πλοίον των δὲν ἀντιμετώπιζεν ἀμεσού τὸν κίνδυνον τοῦ καταποντισμοῦ. Πράγματι—εἰπεν δὲ λόρδος Δικαστῆς—ἐκ τῆς δῆλης δικαιοκρατίας ἐπεισθηγή, ὅτι καθ' ἥν ὥρχε τὸ «Castor» εἴλη προσδεθῆ καὶ ἐρρυμαυλκεῖτο, εἴλη πυρέλθει ὁ μέγιστος ἐκ τῆς πυρκαϊδὸς κίνδυνος, ήτις ἀπεκλείετο νὰ ἔξαπλωθῇ συντόμως πρὸς τὴν περίφραν. Ὡς πρὸς τὸν κίνδυνον νὰ καταβυθισθῇ τὸ σκάφος, συνεπείρα ἀκατασχέτου διαρροής τῶν κυτῶν του, ἐπιστοποιήθη, ὅτι ἡ ἐντὸς τοῦ πλοίου εἰσόδυσσα ποσότης 65άτων ἦτο πολὺ μικρὰ καὶ ἀνίκανος νὰ ἐπιφέρῃ τὴν δύθισι.

Μετὰ τοῦ λόρδου δικαστοῦ συνεφώνησαν καὶ οἱ δύο πάρεδροι δικασταὶ—πλοιαρχοί: ὡς ἐμπιειρογνώμονες, ὅτι ἐκ θλιξεσίων αἰτίων οὐδένες κινδυνού διέτοεν τὸ ακάτοιτο.

Τά συμπεράσματα αυτή—την επιλήγωσην δ' Ἀγγλος δικαστής—δέν λαχεδάνονται: ως δεδομένης διάλ οὐ μειώσου τὴν ἀποτελεσματικὴν προσπέρθεισαν τοῦ πληρούματος τοῦ ἀλτίου «Quicbridge», τῷ ἀ-

ποιον μὲ πολλὴν ἐπιδεῖξαται, φιλοτιμίαν καὶ ἐγκαρπέρησιν καὶ πηρά τὰ ἐπανειλημμένα ἀτυχήματα καὶ τοὺς κινδύνους, ποὺ ἀντιμετώπισε, κατώρθωσε νὰ δόλοκαηρώσῃ τὸ ἔργον τῆς διασώσεως καὶ ρυμουλκήσεως τοῦ m.v. «Castor» εἰς Punta Delgada. Οἱ κινδύνοι κατά τὴν προσπάθειαν τῆς διασώσεως ήσαν σοβαροί, ὡς λ.χ. ἡ ἀπειλὴ μᾶς ἐκρήξεως κ.λ.π., πρέπει δὲ νὰ ληφθοῦν ὅπερά.

“Ετερογ σημειον της οποθέσεως ταύτης προκαλέσαν τὴν πει-
σματώδη διένεξιν τῶν διαδίκων, ἵτο τὸ ἀφορόν τὴν ἀξίαν τῆς δι-
καιοθείσης περιουσίας καὶ τῆς θάνατος ἐφ' ἣς αὐτῇ θὰ καθωρίζε-
το. Ο συγήθης τρόπος ἐκτιμήσεως τῆς ἀξίας ἐνδεκ πλοίου καὶ
τοῦ φορτίου του, δὲν κατέστη δυνατὸν νά ἐφερμοσθῇ καὶ εἰς τὴν
παρεστατική οπόθεσιν. Ανεψύνη ἔνα ζήτημα γενικωτέρας σπουδαιό-
τητος, κατὰ πόσου δηλαδή, τὸ δικαστήριον θὰ ἐλάμβανεν ον’ ζ-
ψιν του διὰ τὴν ἐκτιμήσιν, τὸ Ισχύον κατὰ τὸν χρόνον τοῦ ἀτυχή-
ματος γνωλοσύμφωνον τοῦ μῆνον «Castor».

Τό Σουηδίκιον τούτο τάνχερ ήτο ναυλωμένον διὰ συνεχῆ ταξιδίων, δύσει: συμβολαίου ἐπτετοῦς χρονικῆς διαρκείας, διὰ μεταφορᾶς εἰς λασμὸν τῆς «Anglo-Saxon Petroleum Co.». Ή ἑτοίσια ἀκεθάριστος εἰσπραξίζεις του ὑπελογίζετο εἰς 46.000 λίρας ἀφήνουσα ἔνα καθαρὸν κέρδος ἀνώτερον τῶν 12.000 λιρῶν, οἱ δὲ ἐνάγοντες ἔχητησαν ὅπως περιληγθεῖσιν εἰς τὸν λογαριασμὸν τὰ κέρδη τοῦ μήνα «Castor», ὃς στοιχείον δηλωτικὸν τῆς ἀξίας τοῦ σκάφους και ἀσχέτως πρὸς τὴν ἕξ 72.820 λιρῶν ἀξίαν του, ὡς θειδαριμένου μετὰ τὴν πυρκαϊάν.

Οι έναγόμενοι δὲν ἀπεδέχθησαν τοὺς ἄριθμοὺς αὐτοὺς καὶ παρετήρησαν, διτὶ τὸ κέρδος τῶν ἀνήρχετο εἰς 4000 λίρας μόνον καὶ ἡξίωσαν νὰ ληφθῇ ὥπ' ὅψιν διὰ τὸν καθορισμὸν τῶν σώστρων ἡ ἐκτιμηθεῖσα ἀξία τοῦ πλοίου. Εἰς ἔρωτησιν τοῦ δικαστοῦ πρὸς τὸν πραγματογνώμονον, ἐὰν κατὰ τὴν ἐκτίμησίν του ἔλαβεν ὥπ' ὅψιν του τὴν ἀξίαν τοῦ ναυλοσυμφώνου, ἔλαβε παρ' αὐτοῦ τὴν ἀπάντησιν, διτὶ τὸ σκάφος ἔξετιμηθῇ ἀπλῶς, βέσσαι μιᾶς συνήθους ἐργασίας του. Οἱ λόρδοις Merrivale ἔξετάζων ἔπει τοῦθιτερον τὸ ζῆτημα, κατέληξεν, διτὶ ἔδει ἐπὶ τοῦ προκειμένου νὰ ἐφαρμοσθῇ ἡ περίπτωσις παρομοίων ὑποθέσεως τοῦ ἀ)π «Hohenjollern», ἵτοι νὰ καθορισθῇ ποικίλη ἡ τοῦ ἀξίας ἑνὸς πλοίου διὰ τοὺς ἰδοκτήτας του, τελούντος ὅπδ' ἐκμετάλλευσιν καὶ ποιεῖ ἡ ἀξία του εἰς ὥη κατάστασιν θὰ εὑρίσκετο τεῦτο, λόγω τῶν ζημιῶν του.

Πάντως, ή προτιθείσαν παρόλα τών έγχρυγώτων ἐπαύξησις τῆς ἐκτιμηθείσης ἀξίας τοῦ πλοίου διὰ τῆς πρωτήκης εἰς αὐτὴν τῆς ἐκ τοῦ νυκλούσυμφώνου ἀποδόσεως, γέτο πεπλανημένη. Ὁ πραγματογνώμων τῆς ἀξίας τοῦ πλοίου διειδεῖται τὸ δικαστήριον, διτὰ τὰ κέρδη ἐκ τοῦ νυκλούσυμφώνου τούτου δὲν γίγνεται καὶ τόσον ἔκτακτα, ώστε γὰρ ἐπιφέρωσιν ἐπαύξησιν τῆς ἐκτιμήσεως τοῦ σκάφους.

Ο λόρδος δικαιοστής, έπειτα τῶν ἀνωτέρω, κατέληξεν εἰς τὴν ἀπόφασιν, ὅτι ἡ δικαιοσθεῖσα ἀξία τοῦ πλοίου ήτο λ.στ. 85.000, ἡ δὲ ἀξία τοῦ φορτίου, ὡς εἴχον ἀποδεχθῆ ταύτην οἱ διάδικοι, ήτο λ.στ. 20.828. Ο λόρδος Merrivale, σύμφωνα μὲ τὴν ἐκτίμησιν ταύτην καὶ διέτι τὸ «Ousebridge» καθυστέρησεν ἐπὶ 6 ἡμέρας καὶ 20 ὥρας, ἡ δὲ δικαστικής σκάψους καὶ ομένου συνεπήγετο διάφοροι ἔξοδοι καὶ συνχρούς κινδύνους διὰ τὸ πλήρωμα, εἰς ἐπὶ τῶν ἀνδρῶν τοῦ ὄπιού καὶ ἐπληγώθη, κατέληξεν εἰς τὴν ἀπόφασιν τῆς παραχωρήσεως, ὡς ἀμοιβής δικαιούσεως, περσοῦ 11.500 λιρῶν, μὴ ὑπερόγκου κατὰ τὴν γνώμην του.

¹ Έκ της άμεσης ταύτης πλοίουρχος θάλαμβικνε 100 λίρας, οι δὲ άξιωματικοί και τὸ λοιπὸν πλήρωμα 2300 λίρας, ἀναλγών της μισθοδοσίας ἑκάστου, συμπεριλαμβανομένων και 300 λιρών οἰά τὸν τρυχατισθέντα ναύτην. Οὕτω τὸ καθηρόν ὑπόλοιπον σώστρων ὑπὲρ τὴν ἐνχρόντων παρέμενε 8200 λίρα. Τὸ δὲ τοῦτο ποσὸν θὰ κατενέμετο εἰς δέρρος τοῦ «Castor» και τοῦ φορτίου ἀναλγών τῆς ἐκτιμηθεῖσης ἀξίας των.

Διὰ τῆς ἀποφάσεώς του δὲ λόρδος δικαστής παρέσχε τὸ δικαιώματος.

— ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΙΣ ΤΩΝ ΦΟΡΤΩΤΩΝ ΛΟΓΩ ΑΚΥΡΩΣΕΩΣ
ΤΟΥ ΝΑΥΔΟΣΥΓΜΦΩΝΟΥ

‘Η διάρρηξις ένδος νυκτιού συμφόνου παρ’ ένδος έκ των συμβιλλομένων μερῶν προϋποθέτει, ώς ἀμεσον καὶ φυσικήν συνέπειαν, τὴν ἀποζημίωσιν τοῦ ἑτέρου μέρους, οὐτινος τὰ συμφέροντα προφανῶς θίγονται: ἐκ τῆς τοιαύτης πράξεως. Τοῦτ’ αὐτὸς συμβιλλούμενος, ἀλλως τε, καὶ μὲ σφραγίδη παραβιαζόμενος συμβόλαιον, δ’ δ’ ὑπαίτιος τῆς παραβιάσεως ὑποχρεούται νὰ καταβάλῃ πᾶν δ. τι. Θὰ ἐκαρπούστο δ’ ἔτερος τῶν συμβιλλομένων ἀπὸ τὴν ἐκπλήρωσιν τῶν συμφωνηθέντων. Δεδομένου δημοσίου, δτι ἀμφότερο: οἱ συμβιλλόμενοι: θὰ προσπαθήσουν νὰ ἐμφανίσουν μειωμένην ἡ μεγαλυτέραν τὴν ἐκ τῆς διαρρήξεως τοῦ συμβολαιοῦ ἕγμιάν των, ἀπόκειται πολλάκις εἰς τὰ δικαστήρια νὰ καθορίσουν τὴν ἐκ τῆς παραβιάσεως προεγνωθείσχν βλάβην, ἵνα βάσει ταύτης στηριχθῇ ἡ κατεβληθησομένη χρηματικὴ ἐπανόρθωσις.

Μία τοικύτης φύσεως οπόθεσίς εξεδικάσθη τελευταίως υπό τῷ
Ἀγγλικῶν δικαστηρίων, προκαλέσασα ἀρχετὸν ἐγδιαφέρον. Ἐ-
πρόκειτο περὶ ρήξεως γκυλοσυμφώνου τοῦ τύπου τοῦ «Ἐμπορι-
κοῦ Ἐπιμελητηρίου Ρίθερ—Πλέείτ τοῦ 1914», δι' οὐ προεβλέπετο
ἡ μεταφορὰ ἐξ Ἀργεντινῆς εἰς τὴν Ἀγγλίαν ἐνδειχθεῖσα γεννη-
μάτων. Ὁ πλοιοκτήτης εὑρὼν καλλιτέρων ἐργασίαν, ἀντὶ γὰ-
κατευθύνη τὸ σκάφος του εἰς τὸ Ροζάριο πρὸς μεταφορὰν
τῶν γεννημάτων, ὃς οὐ περιεροῦτο, τὸ διέθεσε πρὸς φόρτωσιν ζη-
χάρεως ἐκ Κούδης διὰ Γκρήγορος τῆς Σκωτίας, οἱ δὲ ἀρχικοὶ γκυ-
λωται ἡγκυκάσθησαν γὰ προσθῶσιν εἰς τὴν γκύλωσιν ἑτέρου πλοί-
ον πρός ἐκτέλεσιν τῆς μεταφορᾶς τοῦ αιτοφορτίου των.

"Όταν δημιως έπροσκειτο για καθορισθή το πόσδον της καταβλητέας άποζημιώσεως από τὸν πλοιοκτήτην εἰς τοὺς ἄρχοντας διὰ τὸ σιτοφορτίον ναυλωτάς, ἀνεφύη διαφωνία, πρῶτον δύον ἀφορῷ τὸ κόστος τῶν ἐκφορτωτικῶν του ματαίωθέντος ταξιδίου. Τὸ διαρρηγχθὲν ναυλοσύμφωνον παρεῖχεν εἰς τοὺς ναυλωτάς μερικὰς options λιμένων ἐκφορτώσεως, ὡς εἶναι δὲ γνωστὸν παρουσιάζεται ἀρκετὴ διαφορά ἔξόδων ἀπὸ λιμένος εἰς λιμένη. Οἱ πλοιοκτῆται ἐδέχοντο γ' ἀποζημιώσουν τοὺς ναυλωτάς βάσει τῶν ἔξόδων ἐκφορτωτικῶν τῶν ἴσχυόντων εἰς τὸν λιμένα του Μπέλφαστ, δεδομένου μάλιστα, διτὶ εἰς τὸν λιμένα αὐτὸν εἰλέντων ἐκφορτώσει τὸ σιτοφορτίον του τὸ δεύτερον ναυλωθὲν φορτηγόν.

Οι φορτωταὶ δημος ἔλαθον ὡς βάσιν τῆς ἀπαιτήσεώς των τὸν λιμένα τοῦ Ipswich, ὅπου διὰ τὴν ἐκφόρτωσιν τοῦ ἰδίου σιτοφορτίου θ̄ ἀπηγέτειο δυτάνη κατὰ 300 λίρας μεγαλυτέρα ἀπό τὴν τοῦ Μπέλφαστ. Τὴν τοιαύτην ἀξίωσιν των ἑστήριξαν εἰς τὸ δὲ τὸ διαρρηγθὲν γαυλοσόμφων περιεῖχε καὶ τὸν λιμένα τοῦ Ipswich εἰς τὴν δψιδὸν τῆς ἐκφορτώσεως, δὲ "Αγγλος δικαστὴς εὗρε τὴν ἀποφίν των λογικὴν καὶ τὴν ἀπεδέχθη.

Δεύτερον ἐπίμαχον σημείον διὰ τὸν καθορισμὸν τῆς ἀποζημιώσεως ἡτο τὰ εἰς Ροζάριο ἔξδα τοῦ πλοίου. Κατὰ τὸ ναυλοσύμφωνον, οἱ φορτωταὶ εἰχον δικαιώμα φορτώσεως ἑντὸς 33 ὡμέρων, μιολονότι ἡτο προφανὲς, ὅτι ἥδη κατο ὑα συντελεσθῇ ἡ φόρτωσις καὶ ἑντὸς τριῶν μόνον ὡμέρων. Εἰς τὸν ὑπόλογοισμὸν τῶν ἐπι πλέον ἔξδων, οἱ ὑπόλογοι πλοιοκτήται ἀντέταξαν, ὅτι τὸ πλοῖον τῶν ἥδυνατο νὰ παρέμενεν ἔξωθι τοῦ λιμένος τοῦ Ροζάριο, ἐφ' ὅσου χρόνον θὰ ἐτέλει ἐν ἀνάμονῃ πρὸς φόρτωσιν. Τοιουτοιρόπως θὰ ἀπεφεύγοντο αἱ ἐπι πλέον δικτάναι ἐκ τῆς πληρωμῆς δικαιωμάτων προκυμιῶν καὶ ἀποθηκῶν καὶ θὰ ἐπήρχετο οὕτω οἰκονομία 400 λισῶν πεοίπου.

Ἐπὶ τῆς διαφορᾶς ταῦτης ὁ Ἀγγλος δικαστὴς ἀπεφάνθη καὶ πάλιν ὃ πέρ τῶν φορτωτῶν μὲν τὸ αἰτιολογικὸν, διτὶ ἵτο δυνατὸν τὸ φορτίον γὰρ μετεφέρετο τμηματικῶς μέχρι τῆς προκυμίας καὶ κατ' ἀρχὰ δικαστήμενα, εἰς τρόπον ὥστε τὸ πλοίον ἵτο ὑποχρεωμένον νὰ παρακάμενη πλευρισμένον διαρκῶς καὶ ἔτοιμον διὰ τὴν ἐκάστοτε παραλαβὴν μέρους τοῦ φορτίου. Συνεπῶς ἐδικαιούντο οἱ φορτωταὶ νὰ εἰσπράξωσι τὰ ἐπὶ πλέον ἔξοδα, τὰ δόποια τὸ διακρηγέντα τὸ ναυλοστόμφωνο σκάφος ὡφελεῖται, ἐκτελέσαν ἄλλο ταξιδίον οἰκονομικῶς τερροῦ.

— Η ΕΥΘΥΝΗ ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΟΥ ΔΙΑ ΖΗΜΙΑΣ ΔΙΑΡΚΟΥΣΗΣ
ΕΠΙΣΚΕΨΗΣ ΤΟΥ ΠΑΟΙΟΥ

Τὸ Ἑμπορεδικεῖον τῆς Βρέμης ἔξεδωκε κατ' αὐτὰς ἀπόφασιν ἐπὶ ἐνδιαφερούσης διοικήσεως, ἀφορώσης τὰς εὐθύνας ἐπὶ ζημιῶν προσεγγίζεισῶν εἰς ἕνα πλοῖον κατά τὴν διάρκειαν τῶν ἐπι-

σκευῶν του. Εἰς τὸ λιμένα τῆς Βρέμης ἐγκαυλίζει πρὸ καὶ πρὸ τὸ φορτηγὸν λάΐνερ «Rabenfels» τῆς ἀτμοπλοΐας Hansa, ἐφ' οὐ καὶ ἔξερράγη πυρκαϊὰ ἐξ ἀπροσεξίας τῶν ἐργατῶν ἐνδὸς ἐργοστασίου ἔχοντος ἀναλάβει: τὴν ἐκτέλεσιν ὠρισμένων ἐπὶ τοῦ πλοίου τούτου ἐπισκευών.

Τὴν ἀγωγὴν ἡγείρειν ή ιδιοκτήτρια τοῦ σκάφους ἀτμοπλοῖα κατὰ τοῦ Γερμανικοῦ ἐργοστασίου «Deutsche Schiff und Maschinenbau A. G.» τῆς Βρέμης, καὶ καθ' ἑνὸς μηχανικοῦ τοῦ ιδίου ἐργοστασίου, διτις ἐπώπτευε τὰς ἐκτελουμένας ἐπισκευαζόμενας. Ἐν συνόψει, τὸ ιστορικὸν τῆς διαφορᾶς ἔξειλιχθῇ κατὰ τὸν ἀκόλουθον τρόπον: Τὸ ἀπὸ «Rabenfels» εὑρίσκετο τὴν 22ην Αὐγούστου 1930 εἰς τὸν λιμένα τῆς Βρέμης, ἕτοιμον νὰ ἐκφορτώῃ φορτίον γιούτης.

Πρὸς τοῦτο παρέστη ἀνάγκη γὰρ ἐπιδιορθωθῆναι ἀμέσως μία μηκά ζημία καὶ ἀκριβῶς γ' ἀντικατασταθοῦν αἱ σιδηραὶ ράβδοι τοῦ πρωραίου ἵστοῦ. Οἱ ἐναγόμενοι ἀνέλαβον τὴν ἐπισκευὴν ταύτην καὶ παρέσχον εἰς τὸ ἀρμόδιον προσωπικόν των τὰς σχετικὰς ὁδηγίας.

Κατὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῆς ἐργασίας καὶ ἐνῷ χρόνῳ ἀφηρεῖτο εἰς μεγάλους κοχλίας συγδετικὸς τῶν ράβδων, παρέστη ἀνάγκη νὰ χρησιμοποιηθῇ ή συσκευὴ ἀστευτικής, διαρκούσσης δὲ τῆς ἐργασίας ταῦτης μία διὰς ἐργατῶν ἐκφορτωτῶν, ἀνήκουσα εἰς γραφεῖον φορτεκφορτώσεων ἑξαρτώμενον ἀπὸ τοὺς ἐνάγοντας πλοιοκτήτας, ἀνὴρθεν ἐπὶ τοῦ λάινερ, ἀφήρετο τὸ ἀδιάβροχον σκέπασμα τοῦ κύτους Νο 1 καὶ ἤρχισε νὰ μετακινῇ τὰ καλύμματα τοῦ κύτους, προκειμένου νὰ ἐπιληφθῇ μετ' δλίγον τῆς ἐκφορτώσεως. Τὴν στιγμὴν ἔκεινην δροχῇ σπινθήρων ἔπεσεν ἐντὸς τοῦ κύτους. Τὸ μηχανῆμα τῆς ἀστευτικῆς ἔπεισε τότε νὰ ἐργάζεται, δλίγας διώμως στιγμάς κατέπιν ἀνεφάνη πυρκαϊδί εἰς τὸ φορτίον τοῦ κύτους, διὰ τὴν κατάσθεσιν τῆς ὅποιας παρέστη ἀνάγκη νὰ κατακλυσθῇ τὸ κύτος Νο 1 ἀπὸ βδῷ.

Τὸ Ἐμποροδικεῖον ἀπεφάγηθ, δι: κατὰ τὸ 1)3 ἡσαν ὑπεύθυνοι διὰ τὴν πυρκαϊάν καὶ τὰς ἐκ ταῦτης ζημιὰς οἱ ἐναγόμενοι (ἔργοστάσιον ἐπισκευῆς καὶ μηχανικὸς ἐποπτείας), διὰ δὲ τὰ 2)3 οἱ ἐνάγοντες πλοιοκτήται. Ἡ εὐθύνη τῶν ἐναγομένων ἔδεισθη εἰς τὴν ἀμέλειάν των πρὸς ἔκτελεσιν τῆς ἐπισκευῆς διὰ πυρκαϊώσεως, χωρὶς προηγουμένως νὰ ληφθῇ ἡ ἀπαιτουμένη ἀδεια τῆς λιμενικῆς ἀρχῆς, ἀλλὰ καὶ διότι δὲν εἰδοποιήθη τὸ πλήρωμα, δι: δὲ τρόπος τῆς ἐπισκευῆς περιέκλειε κίνδυνον πυρκαϊᾶς, ἵνα ληφθῶσι προληπτικῶς τὰ ἐνδεικυνόμενα μέτρα καὶ καταβληθῇ περισσοτέρα προσοχὴ διὰ τὴν ἀσφάλειαν τοῦ γειτιάζοντος κύτους. Ὁ λιχυρισμὸς τῶν ἐναγομένων, δι: ἀπηλλάσσοντο ἐκ τῶν κκνονισμῶν πάσης εὐθύνης διὰ τὴν πρώτην—ώς ἄνω—πυράκτων των, διότι τὸ φορτηγὸν δὲν εὑρίσκετο ἐντός μονίμου δεξαμενῆς, ἀπερρίψθη.

“Οσον ἀφορᾷ τὸν καταλογὸν μὲν τῶν Σ/Β τῆς εὐθύνης εἰς τοὺς ἐνάγοντας πλοιοκτήτας, ἐστηρίχθη ἡ ἀπόφασις τοῦ Ἐμποροδικείου, εἰς τὸ δτ: σπουδαίων συνέδαλεν εἰς τὴν ἔκρηξιν τῆς πυρκαϊᾶς ἡ ἀμέλεια τῶν ἐργατῶν ἐκφρατώσεως, οἵτινες μολονότι ἐγώριζαν, δτι ἡ ἐπισκευὴ γίνεται διὰ πυρακτώσεως καὶ παρὰ τὴν προειδοποίησίν των παρὰ τῶν ἐνεργούντων τὴν ἐπισκευὴν τεχνιτῶν, ἐπέμειναν καὶ ἤνοιξαν τὸ κύτος. Δεδομένου δέ, δτι οὗτοι ἐτέλουν εἰς τὴν ὑπηρεσίαν τῶν πλοιοκτητῶν, ἐγένετο δεκτὸν δτι ἡ εὐθύνη τῶν ἐναγόντων διὰ πᾶσαν παράδοσιν ἡ ἀμέλεια τῶν ἐργατῶν αὐτῶν ἐνειχε τὴν ιδίαν σημασίαν, ως ἐάν τη προήρχετο ἀπὸ σφάλματος τοῦ πληρωματάς των.

Οι έναγχοτες άπήκτουν την πληρωμή 20.047 μάρκων και λ. στ. 3676.15.1, οι δὲ έναγχομενοι άνταπήκτων ποσόν 36.415 μάρκων, ξέσαν τῶν ἐπίσκευαδύ του «Rabenfels». Διὰ τῆς ἀποφύσεως κατελογίσθη εἰς τὰ διάδικτα μέρον ἀπαίτησις ἀνάλογος πρὸς τὴν καταλογισθείσαν διὲ ἔκαστον εὐθύνην τῶν 1/3 και τῶν 2/3.

Δ. Γ. ΠΑΠΑΜΙΧΑΛΟΠΟΥΛΟΣ

ΔΙΚΗΓΟΡΟΣ

ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ·ΜΕΓΑΡΟΝ ΒΑΘ

ΑΓΟΡΑΤΩΛΗΣΙΑΙ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ

ΠΡΩΤΟΦΑΝΗΣ ΕΚΠΤΩΣΙΣ ΤΩΝ ΤΙΜΩΝ

Αἱ τιμαὶ εἰς τὰς ὁποίας ἐσχάτως ἐπωλήθησαν πολλὰ φροτηγά
ἀτμόπλοια ἐνεποίησαν βαθυτάτην αἰσθησιν εἰς τοὺς διεθνεῖς ναυτιλ-
ακοὺς κύκλους. Τὰ δύο τελεταῖα ἀτμόπλοια τῆς «Μπάργου» *«Admiral Hamilton»* καὶ *«Lord Guilford»* πωληθέντα ἐν δημοπρασίᾳ
εἰς τὴν Ἀυβέρσον δὲν ἐπραγματοποίησαν εἰμὶ τὴν πρωτοφανῆ τιμῆ-
τῶν λ. στ. 2100 τὸ πρῶτον καὶ 2500 τὸ δεύτερον. Τὰ σκάφη ταῦτα
τύπου Standard *«C»* είχον χωρητικότητα 5100 καὶ 5300 τόννων φορ-
τίου, ἐναντηγήθησαν δὲ τὸ 1919. Ἀτμόπλοια τοῦ ιδίου τύπου είχον
πωληθῆ τὸ 1929 ἀντί 29.000 λιρῶν, κατὰ δὲ τὸν Ἰανουάριον τρ-
έτους προσφορά ἔξ 9.000 λιρῶν διὰ παρόμοιον πλάιον ἀπεργίφθη. Τὴν
21ην Μαΐου τὰ δύο ἀνωτέρω πλοῖα διὰ τῆς πωλήσεώς των πρὸς σελ.
8)6 κατὰ τόννων, ἀπέδειχαν μιαν ἔκπτωσην 72 οἷο ἐπελθούσαν ἐντὸς
πεντατέττονος διὰ τὰ σκάφη τοῦ ἐν λόγῳ τύπου.

Έξι όλους τα φορητή αύτο Standard τού τύπου «B» ύπέστησαν και αυτά κατατηλκτική έκπτωσην της άξιας των. Έχοντα δύο καταστόματα και χωρητικότητα 8150 τόννων φορτίου, έναντη γηγήθησαν κατά τη έτη 1918 και 1919, έπωλήθησαν δέ πιοτά της Αγγλίκης κυβερνήσεως είς τὴν τιμὴν τῶν 180.000 λιρῶν ἔκαστον. Τὸν Φεβρουάριον του π. ἐ. τοιαῦτα πλοῖα ἔπωλήθησαν πρὸς λ.στ. 20.650 ἔκαστον, τὸν δὲ Νοέμβριον π. ἐ. ἕνα ἄλλο διετίθετο εἰς τὴν τιμὴν τῶν λιρῶν 13.750. Τέλος πρὸς μηνὸς περίπου δύο ἄλλα πλοῖα του τύπου «B» ἔπωλήθησαν πρὸς 11.000 λίρας ἔκαστον, ὑπὸ τὸν ὄφον τῆς ἐπιθεωρήσεως, ἐνδέχεται δὲ νὰ ἀποδριψθῶν, διότι καὶ αὐτὰς παρόμοιον ἀτύπολοιον, ἔτοιμον πρὸς ἐπιθεώρησιν, ήγοράσθη ἀντὶ 5500 λιρῶν μόνον.

Τοιουτοτρόπως κατά τὴν διάρκειαν τῶν ἐξ τελευταίων μηνῶν αἱ τιμαὶ τῶν πλοίων τοῦ ἀγνωτέρῳ τύπου ἐνέφανισαν μίαν ἔκπτωσιν 60 οἰο., προερχομένην, κυρίως, ἐκ τῆς πληθύρας τῶν ὑπαρχόντων πρὸς πολλήσιν σκαφῶν οἰκονομικώδεων τύπων, ἄτινα καὶ προτιμώντα, διότι ὅνδεις ἀγοράζει σημερὸν τὸ πολυδάπανα πολεμικῆς κατασκευῆς, φροτηγά, ἔστω καὶ προσφερόμενα εἰς τιμᾶς τόσον ἔξεντελιστικάς.

• 6

«*Kieldrecht*» Ολλανδικὸν, τ. γκρός 6247, φορτίου 10.150 τ. καὶ ναυπηγήσεως 1924 μὲ σερβέεύ Νο 1 τοῦ 1928, ηγοράσθη ἐπὸ Γερμανικῆς ἀτμοπλοΐας τῆς Βρέμης ἀντὶ τιμῆς 15.000 λιρῶν. Τὸ αὐτὸ διάφορος εἶχε πωληθῆ τὸν Ἰανουάριον τοῦ 1925 ἀντὶ τιμῆς 90.000 λιρῶν. Τὸ «*Kieldrecht*» παραληφθὲν μετωνόμασθη «*Bockenheim*» εἰς ἀναπλήρωσιν ἑτέρου πλοίου ὑπὸ τῷ αὐτῷ ὄνομα, ὥπερ ἐπωλήθη πρὸ ημέρας παρὰ τῆς ἔταριστας ταύτης εἰς τὸ γραφεῖον τοῦ κ. Σταθάτου διὰ λογαριασμὸν τοῦ κ. Ἀναστ. Καλλινίκου, ὅπτης καὶ τὸ μετωνόμαστος «Ν α ἵ ἄ ζ». Τὸ παρ' Ἑλλήνων ἀγορασθὲν ἀντὶ τιμῆς 7.250 λιρῶν, εἶνε τ. γκρός 3868, φορτίου 7190 τ. καὶ ναυπηγήσεως 1913, εἶχε δὲ πωληθῆ τὸν Δεκέμβριον τοῦ 1923 ἀντὶ τιμῆς 30.000 λιρῶν, τὸν Ἰανουάριον τοῦ 1924 ἀντὶ 25.000 λιρῶν καὶ τὸν Δεκέμβριον τοῦ ἴδιου ἔτους, κατόπιν ἐπισκευῆς, ἀντὶ 33.500 λιρῶν.

τούς, κατόπιν επικονίνης, αντί 35.500 λιρών.
 «*Horsham*» Αγγλικόν, τη γραδί 401, φορτίου 520 τ. και ναυπηγήσεως 1910, μὲ σεβέν Νο 1 τού 1928, όπερ είχεν ἐκτεθῆ ὑπὸ τῶν γραφείων *Kellocks* ποδὸς πώλησην διὰ δημοπρασίας, ἡγοράσθη παρ' Αγγλίαν ἀντὶ τιμῆς 1500 λιρῶν περίπου. Τὸ σκάφος τούτο είχε πωληθῆ τὸν Διμβριον τοῦ 1916 ἐν δημοπρασίᾳ ἀντὶ 16.000 λιρῶν, τὸν Φεβρουάριον τοῦ 1917 ἀντὶ 18.500 λιρῶν καὶ τὸν Δεκέμβριον τοῦ 1930 ἀντὶ 2000 λιρῶν. Ἀρκεταὶ πωλήσεις μικρῶν πλοίων ἔσημει ύπησαν κατὰ τὸ 15οῦ ημερον. Οὕτω τὸ *«City of Charleroy»* τ. γραδὸς 363, φορτίου 440 τ. και ναυπηγήσεως 1902 μὲ σεβέν Νο 3 τοῦ 1930 ἐπωληθῆ ἀντὶ 1650 λιρῶν, ἐφ' τὸν Σιμβριον τοῦ 1933 είχε πωληθῆ ἀντὶ 2850 λιρῶν. Τὰ ἄλλα *«Orchis»*, *«Ortona»* καὶ *«Orleigh»* 600 τ. φορτίου ἔκαστον και ναυπηγήσεως 1918 και 1919 ἐπωληθῆσαν ὅμοι ἀντὶ 8.500 λιρῶν. Δύο ἄλλα ἀτμόπλοια, τὸ *«Rajak of Sarawak»* και *«Kuching»* 1440 τ. φορτίου ἔκαστον και ναυπηγήσεως 1901 και 1904, ἐπωληθῆσαν τὸ πρῶτον 2.900 λίρας και τὸ δεύτερον 4.250 λίρας εἰς ἐφοριαστὰς τῆς Σιγγαπούρης.

«Bratland» Νοσθιμάκων τ. γραφός 1329, φρογίου 2150τ. καὶ ναυπηγήσεως 1920 ἐπωλήθη εἰς ἑταῖριαν τῆς Σαγγάνης ἀντὶ 132.000 κορωνῶν. Τὸ αὐτὸ πλοῖον εἶχε πωληθῆ τὸν Δεκέμβριον του 1929 ἀντὶ τιμῆς 260.000 Νοοβ. κρούσων.

«Virgo» Συνδικάτον, (τύπου χελώνης) τ. γκρδς 3926, φορτίου 6600 τ. και γαντηγήσεως 1906, έποληθη εἰς Φινλανδίας ἀντί 2.500 λιρών. Τὸ αὐτὸ πλοῖον είχε πωληθῆ τὸν Αὔγουστον τοῦ 1921 ἀντί 23.000 λιρῶν, τὸν «Ιανουάριον τοῦ 1920 ἀντί τιμῆς 140.000 λιρῶν καὶ τὸν Φεβρουάριον τοῦ 1929 ἀντί λιρῶν 10.300.

Lake Glasco οικογένειαν δόν, τ. γραφ. 2606, φορτίου 4100 τ. και ναυπηγήσεως 1929 έπωλήθη αντί 30.000 δολλαρίων. Τὸ κόστος τῆς ναυπηγήσεώς του κατὰ τὸ 1919 είχεν ἀνέλθει εἰς 420.000 δολάρια.

«Ladykirk», «Relilio» καὶ «Rhio» ἀδελφά πλοιά, τόννων γκρδ 2300, 2398 καὶ 2365, φορτίου 3600, 3650 καὶ 3610 τόννων καὶ ναυπηγήσεων 1904, 1909 καὶ 1903, ἐπωλήθησαν ἀπὸ «Αγγλίην ἀποκλούσαν· τοῦ Κέρδους τοῦ Φυλακώδους ἔσπειραντες ἄνω 7.500 λιτῶν ἀνού.

του Καρδιτί εις Φινλανδούς εφοπλιστας αντί 7.500 λιρών ομού.
 «Dominic» Αγγλικόν, τ. γκρός, 3396, φορτίου 5500 τ. και ναυ-
 πηγήσεως 1922 ἐν Κιέλφ. ἐπώληθη αντί 7.000 λιρών.
 «Impero» Νορβηγικόν, τ. γκρός, 2232, φορτίου 8000 τ. και ναυ-

„June“ Νοεμβρικόν, τ. γκρός 4323, φορτίου 8000 τ. και ναυπηγήσεως 1929, έκτεθέν εις δημοπρασίαν ήγορασθή παρ' Αγγλών έφοπλιστῶν ἀντί τυμῆς 150.000 Νοεμβρικῶν κορωνῶν.

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΝ NAYTIKON PETOPTAZ

МЕГ. ВРЕТАННИЯ

Ραδιογωνιόμετρα και άσύρματον τηλέφωνον
εἰς τὰ πλοῖα

"Η ἐφαρμογὴ τοῦ ραδιογνωστικέτρου καὶ τοῦ ἀσυρμάτου τηλεσφόνου πρός διεύκλινους τῆς ναυπλίοτας, ταχὺν κυβεριώμενον τοῦ στιγμάτος ἑνὸς οκτώ φορῶν καὶ διασεον ἐπικοινωνίαν των πλοίων μεταξὺ των καὶ πρός τούς ἐν τῇ Ἑρῆρῃ σταθμούς, σημειώνεις καθ' ἡμέραν καὶ νέας κατατίτσαις. "Ἡδὴ γ. Επι-Δ)νοις τῶν Ἀγγλ. ταχυδρομίων προσέθη εἰς τὴν ἔγκεκτέστερον ὅπτιών ἀκόμητον σταθμῷ ἀσυρμάτου τηλεσφόνου εἰς ἐπίκαιαρα σημεῖα τῶν ἀκτῶν, ἐν οἷς περιλαμβάνονται καὶ οἱ σηματοφορικοί σταθμοί τοῦ *Wick*, τοῦ *Fishguard* καὶ τοῦ *Humber*.

Αἱ Ἑγκαταστάσεις ἔγνοντο ὅπο τῆς ἐπιχείριας Μαρκόνι, ἵτις τελευταῖς ἀφωδίσκαις καὶ 45 μεγάλᾳ Ἀγγλικᾷ ἀλευτικῇ ώκεσκοῦ μὲν ριζίογνωνιμετρᾳ, ἔχοδοισι ταχὺ ὑχματρᾳ καὶ συσκευάς ἀσύρματον τηλεφώνου, αἰτινες ἔχοντας δέκτας δυνάμεως 60 βάττῃς καὶ ἀκτίνας ἐνεργείας τοικυτήν, ὡστε νὰ ἔργνονται εἰς ἀποκονινάνια μεταξὺ των οἱ πλοιάρχοι· τῶν ἀλευτικῶν αἴτην ἀπὸ ἀποτάσσων ἐκκατοντάδων μιλίων.

Ιδιαίτερως άξιοσημαίνοντο είναι, διότι η Αγγλική απειροπλοΐα **Hargison**, διά λασμάν της δύοπλής νυκτερινής σταθμών της ήδη 10 φορτηγά των 9.000 τ. έκανε τον απειράσιο την έγκαταστασίαν έπειτα ραδιογνωνισμέτρων και συσκευών ασυρμάτου τηλεφώνου. Οι δύο πλατφόρμες θα είναι την έκτασης των κυμάτων μεταξύ 15 και 20.000 μέτρων, τάχιστης ραδιογνωνισμέτρων θα είναι το ουνιγόθυμο διπλού ικανοτήκου έναστρου τύπου, διστις και απειράσιμη θετικών ταρερών διά την άκρως άποδεσίαν του στίγματος των διαλλογών πλοίων, καθώς και τών έντι έγκρισης σταθμών.

Τὸ ἀσύρματον τηλέφωνον εἰς τὴν ἀκτοπλοΐαν

Συμπληρωματικώς πρός τ' ἀνωτέρω ἔγγνωσθή, διτὸς ή Δύοις τῶν Ἀγγλικῶν Ταγυδρομείων μελετὴ τὴν εὐρυτέραν χρήσιν τοῦ ἀσυρμάτου τηλεσφόρου διὰ τῆς Ιερουσαλήμ ὀλοκλήρου δικύονος γύρων τοῦ συμπλέγματος τῶν Βρετανικῶν νήσων, διπλῶς δοκιμασθῇ ἢ δυνατότερος μιᾶς ἐμπορικῆς ἀκτοπλοΐας αερού τοῦ διὰ τὴν ἐξηπρέπετον τῶν ἀναγκῶν τῆς Βρετανικῆς ἀκτοπλοΐας. Αἱ συσκευαὶ τῶν ἀσυρμάτων τηλεσφόρων θάτε ἐγκατασταθεῖσαι εἰς τοὺς παραποτίους σηματοφορούχους σταθμοὺς Cullercoats, North Foreland, Niton, Land's End, Seaforth, Port Patrick, Malin Head καὶ Valentia, πλὴν τῶν σταθμῶν Wick, Fishguard καὶ Humber, εἰτε ἔχουν ήδη ἐσθθεῖσθαι.

Ἐάν τό σχήμιον τεῦτο προκριθῇ τελειωθεῖς καὶ ἔφαρμοσθεῖς, τότε θά δύνανται οἱ ἐπιβάται τῶν οικηφών τῆς ἀκτοπλοΐας νὰ ἐπικοινωνοῦν ταχέως μέσης τὰς πόλεις τῆς Ἀγγλίας κατά τὸν ἀκόλουθον τρόπον: Τὸ τηλεφωνημά των θα μεταβιβάζεται ραδιοφωνικῶς ἐκ τοῦ πλοίου εἰς τὸν πλησιέστερον παράκτιον σταθμόν, ἐκ τοῦ δημοτοῦ θα ἀποστέλλεται εἰς τὸν πραλήπτην διὰ τοῦ ἐνσυρμάτου τηλεγράφου. Ή ἀπάντησις ἀποστελλομένη τηλεγραφικῶς εἰς τὸν σταθμόν θα μεταδίδεται ἐκεῖθεν διὰ τοῦ ἀσυρμάτου τηλεφωνού εἰς τὸ ἄνδιαφρόμενον πλοίον.

Ο έποιησαμός τῷ πλοίῳ τῆς ἀκτοπλοΐας δι' ἀσυρμάτου τηλεφώνου ἀπειπεῖται κόχυμαντον δυπάνην, ἡ δὲ συσκευή του είναι εὖχρηστος δυναμένη νὰ ταῦθι εἰς λειτουργίαν παρὰ τοῦ πληρωμάτος χωρὶς νὰ παρισταται: ἀνάγκη εἴδικον τηλεφωνητού, ἐνθὸν ἀντιθέσις η ἐγκατάστασις ἀσυρμάτου τηλεγράφου είναι δυαπνηρά, δι' ὃ καὶ ἀποφεύγεται. Διὰ τοῦ μελετημένου συστήματος, πάλιν τῆς ἔμπνητησθεως τοῦ τεχνιδιωτικοῦ κέρδους θὰ καρπωθούσιν δρέπλη καὶ τὰ ἀκτοπλοϊκὰ σκάφη, οἱ πλοιάρχοι τῶν δυοίσιν θὰ τελοῦν εἰς ἐπαφὴν μὲ τὰς ἔταιρίας των καὶ μὲ τὰς κατά τόπους λιμενικάς ἀρχάς, θὰ λαιμάνουν δὲ ἐγκαίρως χρησίμους πληροφορίας διὰ τὴν προσόρμισιν εἰς τὴν τήσεως καὶ τὴν ἐν τῷ λιμένι ἐργασίαν των, εἰς τρόπον ὅστε θὰ αποφεύγονται αἱ καθυστερήσεις καὶ θὰ πραγματοποιοῦνται ἀρκετά θικαὶ οἰκονομικαὶ.

• Ο χορσὸς τοῦ βυθισμένου «Laurentic»

Κατά τὰς ἑκάστης πληροφορίας τὸ ναυαγιοσωστικὸν «Estoy» ἐφθασεν εἰς τὴν θέσιν Sough Swilly, ὅπου κείται τὸ βυθομένον ύπερωκεάνιον «Laurentic», προκειμένον νά πληγήσῃ τὴν ἀνέλκυσιν τοῦ ἑναπομεινάντος ἐντός τοῦ ναυαγίου ὑπολοίπου χρυσοφορίου. Τὸν Σεπτέμβριον τοῦ 1924 τὸ ναυαγιοσωστικὸν τοῦ Ἀγγλικοῦ Ναυαρχείου «Racer», ἀλλα
ἐπιτύχει κατόπιν μακρᾶς προσπαθίας νὰ διασώσῃ μέγα μέρος τοῦ ἑκ. 5.000.000 λιρῶν (εἰς χρυσᾶς ράβδους καὶ νορίσματα) θῆσαντο τοῦ «Laurentic». Τὸ «Estoy», ἐπλέγεται, δὲ ἡ πραγματοποίηση τὴν διάσωσιν τοῦ ὑπολοιπομένου τημάτος ἐντὸς χρονικῆς περιόδου ἔξι μηνῶν, διπλως ἐδήλωσαν οἱ διευθύνοντες τὰς γέλας ταΐτης ἐγγραίας. Τὸ ναυαγιοσωστικὸν θάλασσαν τοῦ δάσους της θέσης Burcraan.

ΓΑΛΛΙΑ

·Ο χρυσὸς τῆς «Αἰγύπτου»

Κατά τάξ έκ Brēstou πληροφορίας διεκόπησαν προσωρινώς, συνεπείᾳ τής τρικυμίας, αι ἔργασιαι τοῦ Ἰταλικοῦ ναυαγοσωστικοῦ (*Artiglio*) Σύλλη τὴν ἀνέλκυσιν τοῦ ἐξ 1.000.000 λιτρῶν θησαυροῦ τοῦ Ἀγγλικοῦ υπερωκεανοῦ *Egypt*. Κατά τὰς τρεῖς ήμέρας, καθ' ἄρα οἱ δύται: ἕσχον τὴν εἰ- κασίαν νά ἔργασθαν, γῆρανσαν τά ανοίγματα τά διδηρούματα πρὸς τὸν θα- λαμον τοῦ θησαυροφυλακίου. "Ηδη μὲ τὴν δελτίωσιν τοῦ καιροῦ θά ἐπανα-

ΓΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

ΕΒΥΘΙΣΘΗ ΤΟ ΑΠ "ΣΑΠΦΩ", ΕΠΙ ΤΩΝ ΒΡΑΧΩΝ ΤΟΥ BURLINGS

Την 10ην Ιουνίου έναυγχησεν εἰς τὰς Πορτογαλικὰς ἀκτὰς, ἔγγύτατα τοῦ Burlings, (γνωστοῦ κοιμητηρίου τῶν πλοίων), τὸ Ἐλληνικὸν φροτηγὸν «Σαπφώ» [εκ «Ιω. Πατέρας»] προσκροῦσαν, συνεπείᾳ τῆς κρατούσης δύμιχλης, ἐπὶ τοῦ βραχώδους σκοπέλου Estellas. Η πρόσκρουσις τοῦ πλοίου ἦτο διάσια, ἐκ δὲ τοῦ προξενηθέντος μεγάλου ρήγματος προεκλήθη ἀκατάσχετος εἰσροή ὑδάτων, ἥτις καὶ ἐπέφερε τὸν καταποντισμὸν τοῦ πλοίου εἰς διάστημα δλιγάτερον τῶν 10 λεπτῶν. Τόση ἡτοί ἡ ταχύτης τῆς βυθίσεως, ὅστε μόλις κατωρθώθη γά τέκπειμφθῇ τὸ σῆμα κινδύνου S.O.S., καὶ ἐν δίᾳ προέλαθε τὸ πλήρωμα νὰ φύῃ τὰς λέμβους εἰς τὴν θάλασσαν καὶ νὰ ἀπομακρυνθῇ. Εξίρεται ἡ ψυχρακιμία καὶ ἡ ἐτοιμότης τοῦ πλοιάρχου κ. Στεφ. Πατέρα.

Τὸ πλήρωμα παρελήφθη βραδύτερον ἐκ τῶν λέμβων ἀπὸ δύο Πορτογαλικὰ ἀλιευτικὰ, ἀτινα, δτανα, ἡραιώθη ἡ δύμιχλη καὶ ἐθετιώθη ἡ δρατότης, ἀντελήφθησαν τὴν παρουσίαν τῶν νυκτικῶν καὶ ἐσπευσαν εἰς διοήθειαν. Τὸ νυκτικόν ἀτμόπλοιον ἦτο τόνυγων γκρός 3874 καὶ νυκτηρήσεως 1907, εἰχεν ἀποπλεύσει ἐξ Οίνουσῶν τὴν 25ην Μαΐου καὶ φορτώσαν εἰς τὴν Μπόναν 5000 τ. φωτάριαν κατηγορίας τοῦ οὔρου N. Πατέρα καὶ ἡτο νηολογημένον εἰς τὴν Χίον.

Η ΣΥΓΚΡΟΥΣΙΣ ΤΗΣ „ΦΑΙΝΑΡΕΤΗΣ“ ΜΕ ΕΝΑ ΓΑΛΛΙΚΟΝ ΥΠΟΒΡΥΧΙΟΝ

Σοβαρὰ σύγκρουσις ἐσημειώθη τὰς πρότας μεταμεσονυκτίους δραστῆς τῆς 7ης πρὸς τὴν 8ην Ιουνίου μεταξὺ τοῦ μικροῦ Ἐλληνικοῦ φροτηγοῦ «Φαίναρετη» καὶ τοῦ ὑπ' ἄριθ. 12 Γαλλικοῦ υποβρυχίου «Marsuin», τῆς μοίρας Μεσογείου, πρὸς τῆς ἀκτῆς Κυλλήνης καὶ παρὰ τὴν δέσιν Καυκαλίδα τοῦ κόλπου τῆς Γλαρεντζας, ἀπέχουσαν περὶ τὰ δύματα ἀπὸ τὸν ὄρμον τῆς Κυλλήνης.

Ἡ σύγκρουσις ἐγένετο ὑπὸ τὰς ἀκολούθως συνθήκας: Τὸ ἀπὸ «Φαίναρετη» εἶχεν ἀνάχωρήσει ἐκ Πειραιῶς καὶ κατηγορήσθητο εἰς τὸ Κατάκωλον πρὸς παραλαβὴν σταφιδοφορτίου, ἐνῷ δὲ χρόνῳ παρέπλεε τὰς ἀκτὰς τῆς Κυλλήνης, ταξιδεύον κανονικῶς καὶ μὲν ἀνημμένους τοὺς πλοϊκοὺς φανούς, ἀνέδυθη αἰφνιδίως πρὸς αὐτὸν καὶ εἰς μικρὰν ἀπὸ τῶν πρόσων τοῦ Γαλλικοῦ υποβρυχίου.

Τὸ ἀπότομον τῆς ἐμφανίσεως καὶ ἡ μικρὰ ἀπόστασις ἡ χωρίζουσα τὰ δύο σκάφη δὲν ἔδωκε τὸν ἀπαιτούμενον χρόνον εἰς τὸν Ἐλληνα πλοιάρχον καὶ εἰς τὸν Γάλλον κυβερνήτην νὰ προβούν εἰς τοὺς καταλλήλους χειρισμοὺς πρὸς ἀποφυγὴν τῆς συγκρούσεως. Καί, μοιραίως αὐτῆς, ἐπῆλθε.

Τὸ Γαλλικὸν υποβρυχίον «Marsuin» μεθ' ἐνδός ἐτέρου, δύοιον τύπου, ἐξετέλουν νυκτερινὰ γυμνάσια καταδύσεως, ἀνέδυθη δὲ τὸ πρώτον πρὸς τὸν Ἐλληνικὸν ἀτμοπλοίον ἀπὸ ἐσφαλμένον, πιθανώτατα, ὑπολογισμὸν τῶν θέσεων. Ὁ πλοίαρχος τῆς «Φαίναρετης», ἀμα ἀντελήφθη μέσα εἰς τὸ σκότος τῆς ἀφράτων σιλούεταν τοῦ υποβρυχίου διεταξεῖ τὰς μηχανᾶς «κράτειον» καὶ εὐθὺς κατόπιν «ἀποισθεν διοταχῶς», χωρὶς δώμως καὶ νὰ δυνηθῇ νὰ προλάβῃ τὴν σύγκρουσιν, λόγῳ τῆς κεκτημένης ταχύτητος. Πάγτως διὰ τῆς πράξεως τοῦ ταύτης εμείωσε τὰ καταστρεπτικὰ ἀποτελέσματα, ἀτινα νὰ προεκάλει μία σύγκρουσις μὲ τὰς μηχανᾶς τῆς «Φαίναρετης» κινούμενας «πρόσω διοταχῶς».

Τὸ Ἐλληνικὸν σκάφος ὑπέστη ἀρκετὰς ζημιάς εἰς τὸ ποδόσταμον τῆς πρώτας καὶ εἰς ἀρκετὰς ἀνωθεὶ τῆς ισάλου ἐλάσματά του. Τὸ Γαλλικὸν υποβρυχίον κλονισθὲν ἀπὸ τὴν σύγκρουσιν κατῆλθε, συνεπείᾳ ταύτης 2-3 μέτρων ὑπὸ τὸ διάστημα, μεθ' ὅτι ἀναδυθὲν ἐν σπουδῇ, ἐζήτησε βοήθειαν. Ὁ Ἐλλην πλοίαρχος κ. Βενιζέλος εἶχε διψεις ἐν τῷ μεταξὺ μίαν λέμβουν εἰς τὴν θάλασσαν, ἵνα εἴτε περίπτωσιν ἀμέσων κινδύνου διασώσῃ τὸ πλήρωμα τοῦ υποβρυχίου. Εἰς τὸ διάστημα αὐτὸν, ἀντιληφθὲν τὴν σύγκρουσιν, ἐπλησίασε καὶ τὸ δεύτερον Γαλλικὸν υποβρυχίον καὶ ἐρρυμούλκησε τὸ συγκρουσθὲν εἰς τὸν λιμένα τῶν Πατρῶν. Αἱ ζημιαὶ τοῦ υποβρυχίου ἐν τῆς συγκρούσεως εἶναι ἀρκεταὶ, ἐκτενέμεναι εἰς πολλὰ ἐλάσματα τῆς πρώτας. Συνολικῶς αἱ ζημιαὶ τῶν δύο πλοίων ἀναβιβάζονται εἰς 1000 λίρας.

Ἀνακρίσεις ἐνήργησαν, τοῦ μὲν Γάλλου κυβερνήτου ὁ λιμενάρχης

Πατρών κ. Λούβης, παρουσία καὶ τοῦ Γάλλου προξένου, τοῦ δὲ Ἐλληνος πλοιάρχου ὁ λιμενάρχης Κατακώλου, σπουδείᾳ τῶν ζημιῶν τῆς. Ὁ πλοίαρχος κατέθεσεν, διτὶ ἡ σύγκρουσις ἦτο μοιραία, λόγῳ τῆς αἰφνιδιαστικῆς ἀνάδυσεως τοῦ υποβρυχίου ἐγγύτατα τῆς πρώτας τῆς «Φαίναρετης». Ὁ Γάλλος, ἀφ' ἑτέρου πολλούς οὐρανούς σημαντικούς τῆς θέσεως τῆς πορείας τῶν ναυσιπλούσιων σκαφῶν, ἀν δὲ ὁ υπολογισμὸς τῆς θέσεως ὑπῆρχεν ἐσφαλμένος, τοῦτο ωφείλετο εἰς τὸ διτὶ τὰ πλοιάρχης πορείας τῆς «Φαίναρετης» ἡσαν ἀσθενούς ἐντάσεως καὶ συνεπώς περιωρισμένης δρατότητος.

ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΕΙΣ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΛΟΙΑ

Κατὰ τὸ ληξιν 150ήμερον ἐσημειώθησαν τὰ ἀκόλουθα ἀτυχήματα εἰς Ἐλληνικὰ ἀτμόπλοια:

«Αντώνης». Εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχος μακρινούς εἰχομένων ἀναγράφει τὴν περιπέτειαν τοῦ φορτηγοῦ τούτου παρὰ τὸ ἀκρωτήριον Μαλέας καὶ τὴν ἐπακολούθησαν προσάραξην του εἰς τὰ Βάτικα μέτρη τὴν πρύμνην πρὸς τὴν ξηράν. Ἡ θάσις τοῦ πλοίου εἶναι ἀσφαλής, διτὶ δὲν προσδιλλεῖται ἀπὸ τὴν κακοκαιρίαν. Τὸ κατάστρωμα τῆς πρώτας του εἶναι 4 πόδαις ὑπὸ τὸ διάστημα, τὸ δέ δάσθιον τῶν δύμάτων εἰς τὸ σημεῖον τῆς προσηργαμένης πρύμνης εἶναι 17 πόδαις. Τὸ φόρπικον, τὸ κύτος τοῦ Νο 1 καὶ τὸ διπόδιον τοῦ τάκην εἶναι πλήρης δύμάτων. Εἰς τὸ κύτος τοῦ Νο 2 τὰ δύμάτια ἔχουν φθάσει εἰς τὸ δύο πόδαις τῶν 9 πόδων, τὸ μηχανοστάσιον δύμως καὶ τὰ κύτη τοῦ Νο 3 καὶ 4 εἶναι στεγανά. Τὰ λοιπά ἐπίσης διαιρείσματα τοῦ πλοίου, καθὼς καὶ τὰ ἐπὶ τοῦ καταστρώματος τοιαῦτα δὲν φέρουν ζημιάς.

Ἐκ τοῦ φορτίου τοῦ κύτου τοῦ Νο 1 περὶ τῶν 1145 τόννων κατεστράφησαν. «Ἐκ τοῦ δύο φορτίου διπλογίας εἶται εἶναι δέλαδες 2550 τόννοι σίτου, κριθῆς καὶ ἀρκαδούσιον καὶ 49 βαγράνια ξυλείας. Ὁ δύτης ἀνέφερε, διτὶ 16 πόδες τοῦ ποδοστάμου τῆς πρώτας, διτὶ τὰ συνεχόμενα δέλαδατα καὶ τὸ διαχώρισμα τοῦ φορτίου διπλεῖσαν σοδαράς ζημιάς. Αἱ πτέρυγες τῆς ἐλλικος ἐθράκισαν, μηχάλια διημίκας φέρουν τὸ πηδάλιον καὶ τὸ ποδόσταμα τοῦ φορτίου εἰς τὰ Βάτικα, ηρχούσεν ἡ ἐπὶ τοῦ κύτου τοῦ Νο 2 ἀκρόπτωσις τῆς ξυλείας, ητοις εἶχε μεταποιηθῆναι ἐκ τῆς θέσεως τῆς στοιχείωσης τῆς πρός τὸ κρόδι-μπωντερ, δύο δέ διμέρεις κατόπιν εἶχον ἐκφορτωθῆναι 500 δεδλαμμένοι τόννοι κρ.θ. καὶ 100 κ.μ. ξυλείας.

Κατὰ τὰς ἐπομένας διμέρεις ἐσυνεχίσθη τὸ ἔργον τῆς ἐκφορτώσεως καὶ τὰς νυκτικοστικῆς ἐργασίας, μὲ μικρὰ παρέθεσιν διακοπῆς προελθούσαν ἀπὸ τὴν ἐξέγερσιν τῶν ἀγροτῶν τῶν γειτονικῶν πρὸς τὰ Βάτικα χωρίον, σίτινες συρρεύσαντες εἰς τὴν παραλίαν θήλεσσαν νὰ ἐμποδίσουν διάσια τὸ περιπτέριο ρίψιμο τοῦ δεσλαρμμένου φορτίου εἰς τὴν θάλασσαν ζητούσας νὰ δοθῇ εἰς αὐτούς. Αἱ πτέρυγες τῆς θέσεως τῆς στοιχείωσης τῆς πρός τὸ κρόδι-μπωντερ στοιχείωσαν τὰς πρώτας τοῦ ποδοστάμου τῆς πρώτας τῆς θέσεως τῆς στοιχείωσης τῆς πρός τὸ κρόδι-μπωντερ, δύο δέ διμέρεις κατόπιν εἶχον ἐκφορτωθῆναι 500 δεδλαμμένοι τόννοι κρ.θ. καὶ 100 κ.μ. ξυλείας.

Οἱ χωρικοὶ, ὑπὸ τοιαῦτας ἀπειλητικὰς διεκθέσεις ἐμφορτύμενοι, ἐψήκασαν



Οἱ χωρικοὶ πολιορκοῦν τὸ ἀπὸ «Αντώνης» ἵνα λάβουν τὸ βεβλαμμένον φορτίον του.

μὲ λέμβους καὶ σχεδίας παρὰ τὸ πλοίον, διπλεῖς περιθεσιν μὲ διτὶ τὰ δυνάτα πρόσχαιρα μέσα τὴν ὥραν εἰς τὰ ωρά παρὰ τὴν πλευράν του πλοίου ποστήτης τοῦ κρόδιθης, τὴν ἐξέπλεναν κατόπιν διτὶ γλυκάδες διδασκαλίας καὶ τὴν ἀπεκόμιζαν εἰς τὰς οἰκίας των. Οἱ τελωνοσταθμάρχης Βοιωτῶν θεωρῶν τὴν πρᾶξην ταῦτην ὡς λαθρεμπόριον, διτὶ δὲ οὐτοῦ παραλαμβανομένην κριθῆν ὑπέκειτο εἰς πληρωμὴν διακυρών, ἀναφέρθη εἰς τὸ τελωνεῖον Σύρου ζητῶν διδηγίας.

Ἐν τῷ περιστατικῷ την διέταξε τὴν διακοπὴν τῆς περαιτέρω ἐκφορτωτικῆς ἐρ-

γαστράς, κατέστησε δ' ὑπευθύνους διὰ πᾶσαν συνέχης εἰς τὴς λαθρομπορικῆς ἐξαγωγῆς τὸν πλοιαρχὸν τοῦ <Ἀντώνη> καὶ τοὺς νυκταργούσατας. Τὸ Τελωνεῖον Σύρου ἀπήντησεν εἰς τὸ τηλεγράφημα αἰτήσεως δόηγμάν, δηπως συνεχισθῇ ἢ ἐκφράτωσις, τὸ δὲ βαθαλαμένον φορτίον νὰ μὴ ρίπτεται εἰς τὰ ρηγκά τὸ δρησοῦ, ἀλλὰ εἰς τὸ πέλαγος. Οἱ νυκταργούστας ἡγρήθησαν νὰ συμμορφωθοῦν πρὸς τὴν δόηγμαν ταύτην, δῆ: μάνον διέτι: ἐκιγνόθουσον ἀπὸ τοὺς ἔξιγγυατοιμάνουσας χωρικούς, ἀλλὰ καὶ διέτι: ἡτο πολυάξεδος καὶ κοπιώδης ἢ ἀπόρριψε: εἰς τὸ πέλαγος.

Τὴν ἐπωμένην τῆς ἀποστολῆς τῶν διηγείων οἱ χωρικοί, πληροφορήθαντες τό περιεχόμενον τοῦ τηλήματος, κατηδίθον ἐν συναγερμῷ εἰς τὴν παραλίαν καὶ κατέλαβον τὸ πλοῖον, ἀπό τὰ ἀνοικτὰ κύτη τοῦ δροσού συναπελύμασι δονηγῇ ὑδάντων ποσότητα, χωρὶς κανεὶς νὰ δύναται νὰ τοὺς ἁμποδίσῃ. Ἐξήτησαν δημόσια βοήθειαν διὰ τοῦ ἀσφαλτοῦ, τὸ δὲ ὑπουργεῖον τῶν Ναυτικῶν ἀπέστειλεν εἰς Βάτικα τὸ ἀντιοπρόπολικον «Ασπίς» διὰ τὴν προστασίαν τῆς οὐτό πάντας μέλην της εἰς λαγαλασίαν περιουσίας καὶ τὸν λιμενικὸν ἀξιωματικὸν κ. Ἀντ. Μπαχᾶν πρός διενέργειαν ἀνακρίσεων.

Ἡ Ἐπιστήμη κατὰ τὸν κατάπλουν τῆς εἰς Βάτικα εἴρε τὸ προσηγραμμένον πλοϊον πολιορκημένον ἀπὸ ὑπὲρ διεκοσίων λέμβους καὶ πλοιάρια μέχραικούς, ἔτοιμον γὰ προθῶσιν εἰς νέαν ἐπίθεσιν. Ἡ ἐμφάνισις τοῦ πο-



Τὸ ἀντιοργικὸν «Ασπὶς» παρὰ τὸ «Ἀντώνην» καταπλεύσαν
εἰς Βάτικα διά νὰ προλάβῃ ἐνδεχομένας σκηνάς.

λεμικούς τούς ἀνεχαίτιες, ἐπηκολούθησε σὰ αὐσκεψίς τῶν ναυαγορωστῶν, τοῦ τελένου, τοῦ πλοιάρχου τοῦ α) περὶ «Ἀντώνης», τῶν ἀντιπροσώπων τῶν ἀσφαλιστῶν καὶ τοῦ κυβερνήτου τῆς «Ασπίδος», καθ' ὧν ἀπεφασίζθη τελικῶς ὅπως δοθῇ τὸ βεβαλμένον φορτίον εἰς τὸ χωρικούς πρός πόληγιν περιπτέρῳ ἑκτρόπων ἀχθῶν. Τοιούτοις πόλεμοῖς εἰς τὸν χωρικούς 900 περίπου τόνον: ἔργα μέντος κριθῆς καὶ ἀράβοσιτου, ἡ δὲ ἐργασία διὰ τὴν ἀνέλκυσιν τοῦ φορτηγοῦ ἔσυνεισίθη ἀνευ καρμιτᾶς ἀλληγε ἀνωμαλίας.

Εἰς Βατίκια ἐρρυμούσαν θύμοσαν ἔκ Πειραιῶς τὰ σλέπτα «Γεράσιμος», «Ολυμπος» καὶ «Κωνσταντίνος» συνολικῆς χωρητικότητος 2550 τόννων. Εἰς τὸν «Γεράσιμον» ἐφορτώθησαν 500 τ. χριθῆς καὶ 100 κ.μ. ξυλείσις, εἰς τὸν «Ολυμπον» 100 τ. χριθῆς καὶ 500 κ.μ. ξυλείσις, εἰς δὲ τὸν «Κωνσταντίνον» τὸ ὑπόλειοπον τῆς ξυλείσις τοῦ «Αντώνη». Τὰ σλέπτα αὐτὰ μεταφέρθησαν, χάριν μείζονος ἀσφαλείας, εἰς Πειραιά. Εἰς τὰ πρωραῖα κύτη τοῦ φορτηγοῦ ἀπέμεναν μόνον 300 τ. βεβλαμμένου φορτίου καὶ τὸ ἀνέπαφον τοιούτον, τὸ εὑρισκόμενον εἰς τὰ πρυμναῖα ὅπ' ἡρθ. 3 καὶ 4 κύτη.

Τα ρήγματα τῶν ὑφάλων τῆς πρώτης ἐφράγματος προσείρων, τὰ κύτη κατέστησαν στεγανά διὰ τῆς ἀντλήσεως τῶν εἰς αὐτὰ ὑδάτων, μεθ' ὅ ἐπειταύθη ἡ ἀνάλκυος τοῦ πλοῖου τὴν πρωτίν τῆς Ήγείας Ιουνίου. Ἐπεκράτει διωτικούς κακοκαρχεῖς καὶ λόγῳ τοῦ κλυδωνισμοῦ, ἐκτόπι τὸ σκάφος εἰς τὸν βυθὸν, δι' ὃ καὶ περίστατη ἀνάγκη να τοῦ ἀλλάξεων ἀγκυροδιότων. Οὐ τούτην τὴν συμπλεκτικήν μενος ἀπό τὸν "Αγιον Γεωργίον" ἐγκατέλειψε τὰ Βάτικα τῶν πρωτίν τῆς Ηγείας τῷ μ. καὶ ἀπέκτησεν εἰς Περικλᾶ τὴν μεσημβρίαν τῆς ἐποικίνης προσσορμισθείς εἰς τὸν "Αγιον Γεωργίον".

Οι ανταπόδοσηποι τούς ζευγάριστούς πλεον και φορτίου ἔστειμησαν γενικῶς τὴν διακωνίεσσαν ἀξίαν εἰς 20.000 λίρας. Τό δέλαθρός φορτίου θὰ πωληθῇ εἰς Πειραιά, τὸ δὲ σαχάρον, λόγω τῶν ἐκταχημένων ζημιῶν του, διὰ τὴν επισκευήν τῶν δόπιων ἀπαντεῖται συμμαντική δαπάνη, προσθέπεται, διτή χρηστηρευτική τελικῶς ὡς «δικιάζ. ἀπώλεια» και θὰ ἐκπλατισθῇ ὥστε εἰς τὰς δεσμαλείσας.

«Φωτεινὴ Καρρᾶ». Κατέπλευσον εἰς Παιρίαν πόρος ἐκτάλεσιν ἐπικουρῶν. Τὸ σκάφος ἐπιθεωρηθὲν, αὐτοῦ δὲ: ἔχει ασβερὰς ζημιάς εἰς τὸ ποδόστομον τῆς πρώτης του. (Ιουν. 1)

«Γεωγόιος Μ. Εμπειρίκος». Άγγέλλεται ἐκ Σούντερλαντ, διὶ τὸ φορτηγὸν μης τύσει κατέπλισσαν ἐκεῖ πρὸς ἀκτέλεσσαν ἐπισκευῶν διαφόρων ζημιῶν του, ἃς ὑπέστη ποὺ καιροῦ. (Ιουν. 1)

«Θεοφαγών». Επικεκλήσκων εἰς τό 'Οράν τάς ζημιάς τοῦ πηγαδίου του καὶ ἐπιθεωρήθην ἔλαβε πιστοποιητικόν ναυσιπλοΐας, ἵνη δὲ ἀπέπλευσε κατευθύνεμαν εἰς Μπουένος "Αὔρας".

«Στυλιανὸς Κούτσοδόντης». Εἶχομεν ἀναγράφει συντόμως εἰς τὸ πρόγονούμενον τεῦχος μας, κατὰ τὴν λεγαρικήν πληροφορίαν, διτὶ τὸ φορτηγόδο τοῦτο κατευθυνόμενον ἐξ «Εμδεν εἰς Θεσσαλίην μὲ φορτίον γκιανθρώπων, εἰκὸς προσράξεις πλησίον τοῦ Γιέραλτάρ καὶ πρὸς τὴν Εδρωπακιήν ἀκτήν». Εἰς βοήθειάν του ἐπιβασκον ἐκ Γιέραλτάρ τὰ ναυαγοσώστικά **«Rescue»** καὶ **«Geir»**, οἱ δύται τῶν ὅπιών ἐπειθώρησαν ἀμέσως τὸ πλοῖον καὶ ἤρχισαν τὰς ἔργασίας τῆς ἀνάλυσεως, κατόπιν τῆς ὑπογραφῆς μὲ τοὺς ναυαγοσώστας συμβολαιού τόπου Λέυδ.

Τό φορτηγόν ἐπακάθιτο τοῦ δυσθίν από τῆς πρώτας μέχρι τοῦ κύτους No 3, τὸ δὲ φόρπικ του διέρρεε. Τὰ λοιπὰ κύτη του ἦσαν στεγανά, ἐ-

Εξεράνθητο δὲ ἡ πεποιθησίς, διτὶ μὲ τὴν παλίρροιαν θὰ ἐπρχυματοποιεῖτο ἡ ἀνέλκυσις. Τὴν ἐπομένην τῆς προσωρικῆσσεως ἀνεφέρθη, διτὶ τὸ φόρπικ καὶ τὸ ὑπὸ ἄριθ. Ι τάνιοι εἰχον καταχλιθῷ ἀπὸ τὰ Λίθατα. Τὸ συκάφος εἶγε καλίσιν πρὸς τὰ δεσμῆν· ἔμενον δὲ ἐνσφρήγουμένων ἐπὶ ὄφαλον εἰς ἀπόστασιν 75 ὑπερδρόνιον ἀπὸ τῆς Ἕραστας, μετὰ τὴν πρώτην ἐστριψμάνην πρός Ν.Α. καὶ τὴν πρύμνην ἔχουσαν δυῦσιμα κατὰ 2 πόδας πλάσον τοῦ κανονικοῦ. Ὁ ἀρμόδιος ἐπίτιμην ψηφητὴς τοῦ Λόδου ἐφθάσεν εἰς τὸν τόπον τοῦ ἀτυχήματος, παρέστη δὲ κατὰ τὴν πρώτην ἀναπτυχῇ ἀπόπειραν ἀνέλκυσισσα.

Κατόπιν τούτου οι νευκαγδιστές διάλα να διευκολύνουν τὸ ἔργον τῆς ἀνελκύσσεως, ηνοίξαν τὰ κήπη Νο 1 καὶ 2 καὶ ἡράσιαν νὰ ρίξουν φορτίον εἰς τὴν θάλασσαν, διότ: ἐν τῷ μεταξύ είχεν ἐμφανίσθη καὶ ἐλαφρὰ διαρροή εἰς τὸ ὑπὸ ἄρθρο. Ι. κύπεος, καθώς καὶ εἰς τὸ λεπτοτεστάσιον, δύο ποδιάς τὰ εἰρόποντα. Ήδατα συνεκρατοῦντο ἀνδόλους ἀπὸ τὰς καλῶς λειτουργούσας ἀντλίας τοῦ πλοίου.

Τὴν πρωτανὴν τῆς Ζῆνης Μακίου είχον ριψήν εἰς τὴν θάλασσαν ἀπὸ τὰ δύο πρωταρία κύριην 300 τόννοι γιανθράκων, τὰ δὲ ὅδετα τοῦ φόρτου συνεκρατοῦντο ἀπὸ τὰς ἀντλίες τῶν ναυαγούσωσταικῶν. Ἐπηκολούθησε δευτέρα προσπάθεια ἀνέλκυστεων, κατὰ τὴν οπίστειαν τῆς δροσίας, συνεπείκη ἔγημαν, κατεκλύσθη ἀπὸ τὰ δέδατα καὶ τὸ δέ αριθ. 2 τάκη. Συνεπείκη τούτοις ἐπονεθήθησαν ὑπὸ τῶν ναυαγούσωσται μῆντλιαι εἰς τὸ φόρτου τοῦ πλοίου καὶ εἰς τὰ διαμερισμάτα τοῦ μηχανοστασίου καὶ τοῦ λεβητοστασίου, ἐσυνεχίσθη δὲ συγχρόνως καὶ τὸ ριψιμό φορτίου εἰς τὴν θάλασσαν ἀπὸ τὰ κύτη 1 καὶ 2 καθώς καὶ ἀπὸ τὸ κρόδι-μπλανκερ.

Βρεδύτερον ἐτηλεγραφήθη, διὶ μὲ τὴν δογματικὴν τῆς παλιρροίας ἐπαταχήν ή ἀνέλκυσις τοῦ πλοίου, διπερ καὶ ἐρρυμούσαν κακήν ἀπὸ τὰ ναυαγοσωστικά εἰς τὸ Γιβραλτάρ, ἀγκυροδοθῆσαν πρός ἐπιθεώρησιν τῶν ὑφάλων, του, ἰσοτάχισαν τοῦ φορτίου του καὶ ἐκτάξειν προσωρινῶν ἐπισκευῶν.

Ἡ θείσις, εἰς ἣν παραμένει τὸ πλοῖον ἡγκυροδοληγμάνον σὺς τὸ Γέρβαλτάρ, εἰναι ἔκτειναισάννη, λόγῳ δὲ τῆς κακοκαρίας ὑμποδίσθησαν οἱ δύται νὰ πραγματοποιήσωσι τὴν ἐπιτέωρήσιν τῶν ὑφάλων. Συνεπείᾳ τούτου ἡ ἥργασις παρωρίσθη εἰς τὸν ἐμφράξεν τῶν ὑφάλων τοῦ φόρους καὶ τοῦ Νο 1 κύτους, διὰ νὰ ἀνακοπῇ ἡ διεφρορή καὶ καταστώσει τὰ διαμερίσματα ταῦτα σταγανά. Αἱ ἀντλίαι τοῦ πλοίου καὶ τῶν ναυπηγοστικῶν ἔργων οὐται-

Κατά τάς ἐπομένας ἡμέρας οἱ δύται διεπίστωσαν τὴν ὑπαρξίαν ἡμιούθησε τὰ ὄφαλα ἀπὸ τῆς πρώτας μέρους τοῦ μέσου τοῦ πλοῖος. Ἀρκετά ἐλάσματα ἔχουν συνθῆσιν καὶ ἄλλα μέρους ῥγίσει. Τό ποδόσταμον τῆς πρώτας ἔχει: Ήρωισθή εἰς δύο σημεῖα καὶ ἔχει καρφωθῆ πρὸς τὰ δεξιά. Άλι βλάδια: ἕκτινονται, κυρίως, εἰς τὴν δεξιάν πλευράν, δὲ ἐπιθωρητής συνέστησε νὰ ἀκριφτωθῇ τὸ φορτίον καὶ νὰ δεξαμενισθῇ κατέπιν τὸ οὐράφος δι' ἐπισκευάς. Ἐπειδὴ τὸ ἀγκυροβόλιόν του είναι ἕκτεινμένον καὶ θέτει τὸ πλοῖον ἐν κινδύνῳ, ἔγεινθη ἡ ἀδεια νὰ εἰσπλεύσῃ εἰς τὸν λιμένα τοῦ Γιθαράτηρ.

“Αννα Μαζαράκη». Προερχόμενον ἀπό Νεκότσα μὲ φορτίον γεννημάτων Ἀργεντινῆς κατέπλευσεν εἰς τὴν Ἀμβέρσαν. “Ο πλοίαρχος του ἀνέφερεν, διτὶ κατὰ τοὺς ἔλιγμοὺς ἀπόπλου ἐκ τοῦ λιμένος Νεκότσα, ἦγγιστο τὸ σκάφος εἰς τὸν εὐθύν, χωρὶς ὅμις, φανιομενικῶς τολλάχιστον, νά ὑποστῇ Εὐπιλας.”
(*Iouy. 1-11*)
(*Iouy. 11*)

«Αντώνιος Βροντίσης». Έπιθεωρηθέν εἰς Πειραιά κατόπιν τῶν δύο προσαράξεων του εἰς Σαδόνναν καὶ Καρά-Μπουρινῦ εἰρέθη, διὰ τοῦτο για μίας εἰς τὰ δύο διαροήλας τοῦ καταστρώματός του καὶ εἰς τὸ τῆς ἀγκύρας. Ή μηχανή του θά ανοιχθῇ, διέτι ἔχει ζημιας δ ἀδύνατος. «Έχουν ἐπίσης θραυσθῆ καὶ αἱ πάτραις γῆς ἐλίκος. Βλάβαι παρετηρήθησαν καὶ εἰς τὰ τάκηατινα καὶ θά ἐπιθεωρηθθεῖσαν ἐκ νέου κατά τὴν εἰσοδον τοῦ πλοίου εἰς τὰς ιανίους περιοχές δειπνανάς.»
[Ποιη., 2]

«Δημ. Παντελῆς». Ο πλοιαρχὸς ἐπίγειραφήσεων ἐξ Ἀγίου Βικέντιού διτὶ τὸ προσηργάμενον εἰς Brava σκάφος, ἐκόπη εἰς δύο κατὰ τὴν διάρκειαν μιᾶς διεισίας τρικυμίας τὴν παρελθοῦσαν, νύκτα καὶ ἐβύθισθη. (Ιουν. 4) «Σαρωνίδες». Ενῷ χρόνῳ ἀπέτρεψε διὰ Πειραιῶν συνεκρούσθη πλήσιον τῆς προκυμαίας τῆς Ἀμβρόσεως μὲ τὸ Ἀγγλικόν· τὸ «Dalveen», ὅπερ μὴ ὑποστάτη Συνίας ἐμπύγειαν τὸ πλόνι του. Ο «Σαρωνίκες» ὑπέστη Συνίας

μάτων ἐξ Ἀργεντίνης. Κατὰ τὸν ἐκ Πλάτινού του εἰλεῖ συγχρονοῦν
εἰς τὸν λημένα τοῦ Puerto Nuevo μὲ τὸ ἀργυρωτὸν οὐλέαν· «Timu»,
ὅποι τὸ δὲ μικρὸς Εγγύτας τινάς εἰς μερικὴν ἐλάσματα καὶ νομίζει τοῦ τάν
τοῦ φόρτων.
(Ιουν. 6.)

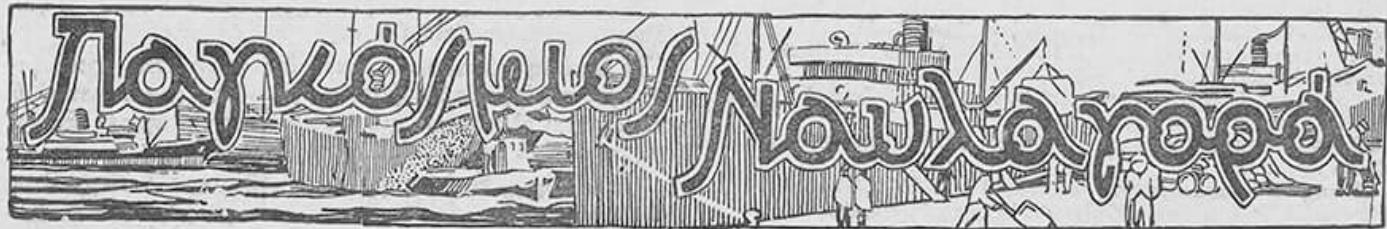
«Νύμφη». Ρεμούλκούμενον ἐκ τῆς ἀνοικής ράδας τοῦ Μπάρρου, ἡν
σισλέθη εἰς τὰς δεξαμενάς, ὑπέστη ζημιάν τῆς ἔλικος, συνεπείᾳ προσκρού-
σεως τοῦ ρύμουλκοῦ. 'Ἐπεσκευάζθη.
(Iouy. 6)

«Πρωτεύς». Καταπλέον εἰς τὴν Ἀμβέρσαν προσέκρουσεν ἐλαφρῶς ἐπὶ τῆς προκυμαίας, εἰς ὃν καὶ προέβηντος μικροῦντιάν. 'Αφ' ἐτέρου, κατὰ πλόουν του ἐν Μπάχιας Μπλάγκκας ὑπέστη ὅλαζην τὸ κάλυμμα τοῦ ἀριστε-

«Ωρωπός». Τό Ισπανικόν φορτηγόν «Udondo» συνεκρούθη εἰς τὴν Βρεξίλην μὲ τὸ δυμούλοχούμενον ἥπο τὸ δυμούλον «Μαρία»· λέπι οὐ πάρα. «503», τὸ φορτίον τοῦ διπολοῦ προσφέρετο διὰ τὸ αὐτὸν «Ωρωπός». Συνεπεῖται τὸ συναντήσαντα διπολόνα τὸν διπολόνα τοῦ φορτηγού.

τῆς συγκρούσεως ταῦτης ὑπέστησαν ζημίας, πλὴν τοῦ αἰλι-
αντικά, καὶ τὸ Αλγυπτιακόν «Cesar Mabro», οὗτος ἀπεκόπησαν τὰ
πρυμνήσια. (Ιουν. 10)

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



ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ ΤΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΝΑΥΛΑΓΟΡΑΣ

Αἱ ἑργασίαι τῶν φορτηγῶν διέρχονται τὴν κρισιμωτέραν ἀπὸ διετίας περίοδον. Αἱ τιμαὶ τῶν νυκύλων, δι' ἀπάσχες τὰς ἀγοράς, κατῆλθον εἰς ἐπίπεδα καταστρεπτικά. Οἱ πλοιοκτήται, οἱ ἔχοντες τὰ πλοῖα τῶν ἔτοιμων καὶ ἀγοράλωτα, ἡγαγκάσθησαν γὰρ δεκθοῦν τὰς κατωτάτικες τιμές, εὐχερέστατα δὲ οἱ φορτωταὶ ἡδυγήθησαν, ἐπωφελούμενοι τῆς τοιαύτης καταστάσεως, νὰ καλύψουν τὰς ἀρέσουσις ἀνάγκας τῶν.

Τὸ δεκαπενθήμερον διέρρευσεν ὑπὸ μίαν συνεχῆ κατάρρευσιν τῶν νυκύλων μέχρι τοῦ σημείου, ώστε τὸ Πλέιτ, ἡ κυριωτέρα ἀγορὰ διὰ τὴνέργασίαν τῶν φορτηγῶν, κατῆλθε δι' ἔτοιμα πλοῖα εἰς τὰ σελ. 12)9 ἀπὸ Σάνη-Λορέντζο δι' Ἀμβέρσαν-Ρόττερνταμ. Η τιμὴ αὕτη εἶναι ἡ κατωτάτη πάσης ἀλλῆς τοῦ π.ε., καὶ μόνον πρὸς τοὺς πανικούς τοῦ 1930 δύναται νὰ συγκριθῇ, μὴ διπολογιζομένης καὶ τῆς ἐκπτώσεως τῆς λίριξ. Ἀπὸ τῶν μέσων τῆς παρελθόντης ἕδημάδος, ἡ πτώσις αὕτη ἀνεκόπη καὶ κάποια σταθερότης πρὸς τὰ ἄνω ἥρχισε σημειούμενη. Ἐπληρώνοντο διαδοχικῶς ἀπὸ Σάνη Λορέντζο δι' Ἀγγλίαν—Κόντινεντ σελ. 13)—, εἰτα 14)— δι' ἀμέσους φορτώσεις καὶ μέχρι 15)6 διὰ τὸ τέλος τοῦ μηνὸς, ἀναλόγως μεγέθους πλοίου καὶ λιμένων ἐκφορτώσεως. Πάντως ἡ δὴ ἐργασία τοῦ Πλέιτ, λόγῳ τῆς πτώσεως τῶν τιμῶν τῶν σιτηρῶν, καὶ τῆς ἐκ ταύτης ἐπιψυλαχτικότητος τῶν φορτωτῶν, ἐκινήθη μὲν μετρίαν ζήτησιν.

Ἄλλος ἡ ἀπραξία τῆς διεθνοῦς ναυλαγορᾶς ἐπεξετάθη πρὸς δῆλας τὰς διευθύνσεις, οὐδεμία δὲ ἐλπὶς διαφένεται, διτὶ δελτίωσίς τις θὰ ἐπέλθῃ διὰ πολὺν εἰσέτι χρόνον. Καὶ εἶναι μὲν ἀληθές, δῆτι κατὰ τὴν ἐποχὴν αὕτην ἡ ζήτησις χωρητικότητος ἐξ ὅλων τῶν ἀγορῶν περιορίζεται, ἀλλὰ ἡ σημειούμενή ἐκπτώσης δὲν ἐνέχει τὰ στοιχεῖα μιᾶς συνήθους καταστάσεως. Τὰ περιοριστικὰ μέτρα τῶν διαφόρων Χωρῶν διερύτατα ἐπέδρασαν ἐπὶ τῆς κινήσεως τοῦ διεθνοῦς ἐμπορίου, ἐφ' ὃσον δὲ τὰ δεσμά τοῦ ἐμπορίου δὲν ηθελον χαλαρωθῆναι αἱ τιμαὶ τῶν προϊόντων δὲν ηθελον ἐπανέλθειν εἰς δελτιωμένα ἐπίπεδα, τὸ μέλλον τοῦ φορτηγοῦ πλοίου διαγράφεται ἀδέσχιον.

Ἡ κατὰ διαφόρους τομεῖς κίνησις τῆς διεθνοῦς ναυλαγορᾶς ἔχει ὡς κάτωθι:

Πλέιτ.— Ή κατάρρευσις τῶν τιμῶν κατὰ τὰς πρώτας ἡμέρας τοῦ Ιουνίου, καταστροφάς ἀνεπανορθώτους ἐπέφερεν εἰς τὰ ἔτοιμα πλοῖα. Σκάψη μεγάλης χωρητικότητος παρέμενον ἀναλόγωτα εἰς τοὺς λιμένας τῆς Ἀργεντινῆς, δεχόμενα τοὺς ἔξευτελιστικοὺς νυκύλους ἐπιστροφῆς, διπλαὶς ἀποφύγοντα τὰ διερύτατα ἔξοδα τῆς ἐκεὶ ἀργίας των. Μεγάλα πλοῖα ἐδέχθησαν 12)9 ἔως 13)— ἀπὸ Σάνη Λορέντζο δι' Ἀμβέρσαν-Ρόττερνταμ, διὰ μικροτέρων δὲ χωρητικότητος πλοῖα καὶ μὲν φόρτωσιν δέιγον ἀπωτέρων ἐπιληρθῆσαν σελ. 14)3 δι' Ἀγγλίαν, 6 πέννας διλιγώτερον ἐὰν Ἀμβέρσαν-Ρόττερνταμ, Λονδίνον ἢ Χούλλ. Δι' Ιουλίου μεγάλα πλοῖα ἐκλείσθησαν εἰς τὰ σελ. 15)— ἀπὸ ἄνω λιμένας ποταμοῦ δι' Ἀμβέρσαν-Ρόττερνταμ, πέραν δὲ τοῦ Ιουλίου ἡ ζήτησις ἦτο ἀλαχίστη. Αἱ τιμαὶ μὲν τὴν πάροδον τῶν ἡμερῶν ἀγέλασθον σταθερότητά τινα. Ἀπιδπλοίου 6500 τ. διὰ τὸ τέλος τοῦ μηνὸς ἔκλεισθησαν εἰς τὰ 15)6 δι' Ἀγγλίαν—Χάρηρη—Ἀμβούργον, μικρὸν δὲ σκάφος ἀπὸ Σάντα Φὲ εἰς τὰ 14)6 δι' Ἀμβέρσαν-Ρόττερνταμ ἀ.φ. Ἀπὸ Ροζάριο ἐπίσης 13)6 διὰ τῶν ἐγγυτέρους Ἡπειρωτικούς λιμένας. Δι' ἀρχὰς Ιουλίου ἀπὸ 7000 τ. ἀπὸ Σάντα Φὲ δι' Ἀγγλίαν ἢ Ἀμβέρσαν-Ρόττερνταμ ἐναυλώθη εἰς τὰ σελ. 15)6.

Τὸ μέχρι τῆς 6ης Ιουνίου ναυλωθὲν τοννάκι διὰ φορτώσεις Ιουνίου διπολογίζεται εἰς 519.000 τόννους καὶ τὸ δι' Ιουλίου εἰς 100.000 τ. Τὸ ἐναπομένον διαθέσιμον μέχρι τέλους Ιουνίου διπολογίζεται εἰς 545.000 τ., τὸ δὲ δι' Ιουλίου εἰς 226.000 τ. Μία

βελτίωσις τῶν τιμῶν, βάσεις τῶν τοιούτων προσθλέψεων δημιουργεῖται, ἐφ' ὃσον δὲ ἐκ τῶν λιμένων τῆς Μεσογείου καὶ τοῦ Κόντινεντ ἀπόπλους κενῶν σκαφῶν διὰ τὸ Πλέιτ, ἀνεκόπη.

Βόρ.— Ἀμερική: Αἱ ἀγοραὶ Κνακαδᾶ καὶ Βορ. Ἀμερικῆς ὑπὸ τὴν αὐτὴν κατάστασιν τῆς ἀπραξίας διατελοῦν. Τὸ Μόντρεαλ περιωρίσθη εἰς τὴν φόρτωσιν μικρῶν ἑταίμων μερίδων μὲν πλήρη εὐχέρειαν χωρητικότητος, λόγῳ τῆς πλήρους ἀπραξίας τῶν ἀλλων λιμένων τῆς Βορ. Ἀμερικῆς. Αἱ τιμαὶ ἀπὸ 6 1)2 σὲντς τὰς 100 λίτρας δι' Ἀμβέρσαν—Ρόττερνταμ ἔφθασαν μέχρι τῶν 7 σὲντς διὰ φορτώσεις Ιουνίου. Δι' Ιουλίου δὲ ἐπανελήφθη ἡ τιμὴ τῶν 6 1)2 σὲντς διὰ Ρόττερνταμ (20.000 κουδρτερος). Τὸ Βιχούδερο ἐσημειούντο εἰς τὰ 17)3 δι' ἡμ. φόρτωσιν διὰ Κόντινεντ, τὰ δὲ νιτράτα Χιλῆς ἐν πλήρει ἀπραξίᾳ.

Καὶ αἱ ζυχάρεις τῆς Κούδικς ἐκ συμπαθητικῆς ἐκδηλώσεως πρὸς τὰς ἀλλας ἀγοράς, ὑπέστησαν καὶ αὐταὶ ἐκπτώσιγ. Ἐσημειούντο εἰς τὰ σελ. 13)9 δι' Ιουλίου καὶ 14)— δι' Ιουλίου Ἄγγλιαν—Κόντινεντ.

Αύστραλία: Παρὰ τὰς γενομένας σοβαρὰς πωλήσεις Αύστραλιανοῦ σίτου καὶ ἡ ἀγορὰ αὕτη διερύτατον ὑπέστη τὸν ἀντίκτυπον τῆς γενικῆς καταρρεύσεως. Αἱ τιμαὶ κατῆλθον εἰς τὸ κατώτατον δριόν τῆς τελευταίας διετίας, ὑπὸ τοιαύτης δὲ κατάστασιν ἡ ἀγορὰ παρέμεινε, ἐν πλήρει ἀπραξίᾳ. Ἀπὸ Δυτ. λιμένων ἐπεκράτει ἡ τιμὴ τῶν σελ. 20)9 ἔως 22)— ἀναλόγως μεγέθους καὶ λιμένων καὶ ἀπὸ Βικτωρίας δι' Ἀγγλίαν-Κόντινεντ-Μεσόγειου σελ. 22)9, φόρτωσιν Ιουλίου.

Μεσόγειος.— Ποιά τις κίνησις μεταλλευμάτων ἐκ Μεσογείου ἐνεφανίσθη, ήτις δημος καὶ ἐκαλύφθη ἀμέσως ἀπὸ τὸ προσφερθὲν τοντάζ. Φωσφάτα ἀπὸ Σφάξ διὰ Βρέστηγ ἐπιληρώθησαν εἰς τὰ 26 1)2 φράγκα. Ἀπὸ Μπιλμπάρο διὰ Μποκάου σελ. 5)9 Ιουνίου.

Ο Δούναβις καὶ ἡ Μαύρη Θάλασσα ἐν τελείᾳ ἀπραξίᾳ.

Εἰς τοὺς λιμένας τοῦ Δουνάβεως ἥρχισαν καταφύγοντα ἐκ τοῦ ἐσωτερικοῦ ἀφθονώτερα τὰ φορτία, ἐν τούτοις αἱ φορτώσεις καθυστεροῦν, λόγῳ τῶν τιμῶν.

Γαλάνθρακες.— Ἀπὸ Οὐαλλίαν μικρὰ ἐργασία δι' ἐγγύς ταξίδια ἐγένετο, ἀλλ' αἱ τιμαὶ παρέμενον σταθεραί. Διὰ Μεσόγειον ὁ τόνος σταθερώτερος εἰς τὰς ἀρχὰς τοῦ δεκαπενθήμερου, χωρὶς δημος καὶ γὰρ διατηρηθῆναι. Αἱ τιμαὶ ἐπανήλθον εἰς τὰ ἀπὸ μηνῶν ἐπικρατοῦντα ἐπίπεδα. Ἀπὸ Βορ. Ἀν. Ἀγγλίαν ἡ ἀγορὰ ζυχωτέρα, μὲν κατὴρηγήσιν διὰ Μεσόγειου καὶ τιμὰς σταθερὰς Διά Ν. Ἀμερικὴν ἐλάχιστον ἐνδιαφέροντο.

Εἰς τὰς κλεισθεῖσας ναυλώσεις ἀναφέρονται αἱ κάτωθι: τιμαὶ: Ἀπὸ Οὐαλλίαν δι' Ἀλγέριον 7)4, Νεσπόλιν 6)6, Βενετίαν 7)4 1)2, Μπουένος Ἀύρες 9, Ροζάριο 9)6. Ἀπὸ Τάγη διὰ Γιορδαλτάρ 6)—, Οράν 7)6, Δυτικὴν Ιταλίαν 6)9, Σαρδίνιαν 7)4 1)2.

ΤΑ ΝΑΥΛΩΘΕΝΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ

Αἱ κυριώτεραι ναυλώσεις Ἐλληνικῶν ἀπειλεῖται:

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

«Ἀδελφότης» ἐκ Λάκ Πλάτας 5500 τ. δι' Ἀγγλίαν ἡ Χάρηρη—Ἀμδούργον 14)6, ὄψιόν Μεσόγειον 15)6, ἀ.φ.

«Ἀντ. Σταθτός» ἐκ Σάνη Λορέντζο 5500 τ. δι' Ἀγγλίαν ἡ Χάρηρη—Ἀμδούργον ἡ καὶ δι' ἐναὶ λιμένας Βορ. Ισπανίας 14)6, Ἀμβέρσαν-Ρόττερνταμ 14)—, ὄψιόν δύο λιμένας Βορ. Ισπανίας 15)9, Ιουν. 6.

«Γεωργίος Γ.» ἐκ Ροζάριο 6500 τ. δι' Ἀμβέρσαν 13)3, ὄψιόν Ρόττερνταμ 13)6, Ιουν. 11-20.

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

«Πολύκτωρ» ἐκ Δάντσιγκ 6600 τ. διὰ Γένοβαν, Σαβόνιαν, Σπάτζιαν ἡ

Αιδρού 7)9 ένα λιμένα 8)1) 1]2 δύο λιμένες, δύο δύο Βενετίαν, Τεργέστην, Αγκάνα 8)9 ένα λιμένα, 9)1) 1]2 δύο λιμένες Ιουν. 4—15.

Αιταπλιούν (Ρεθ.-Κυρλ.) έκ Νικολάεων, 66)0 τ. διά Γιερελάταρ 6)3, φόρτωσις 30 Ματσού έως 6 Ιουνίου.

Αιταπλιούν εκ Κάρδιφ 6000 τ. διά Πειραιά 7)3, έπει fuel 8)3, δύο δύο Συνάγης 3 πάντας ξέτρα, Ιουνίου.

"Nailsea Court" Αγγλικάν, έξι Εμπειρ. 7000 τ. διά Θενίκην και Χαλκίδα 7)9, ά.φ.

«Ζαννής Λ. Καμπάνης» έξι Οικολάτες 6000 τ. διά Αλεξανδρειαν 7)6.

«Γιάννης» εκ Χάρτλεπού 5500 τ. διά Αδριατικήν 7)9, ά.φ.

«Νικολής» έκ Χούλη 5500 τ. διά Αλεξανδρειαν 7)6, ά.φ.

«Μεσσαθούρι» έκ Δάντισγκ 5600 τ. διά Δυτ. Ιταλίαν 8)—, δύο δύο Αδριατικήν 9)— αμεσος φόρτωσις.

— Έκ Βορείου Αμερικής (σιτηρά)

Αιταπλιούν (Ρεθ.-Κυρλ.) έκ Κόλπου Μεξικού 6200 τ. διά Ελλαδα 3)1) 1]2 τό κουμπρερ, Ιουν. 15, μετασέλλο 20 Ιουνίου σελ. 3)—.

Αιταπλιούν (Ρεθ.-Κυρλ.) έκ Κόλπου Μεξικού 7260 τ. διά Ελλαδα σελ. 2)11 τό κουμπρερ, Ιουν. 20—30.

— Έκ λιμένων Μαύρης Θαλάσσης

«Αγγελική» έκ Μαριανουπόλεως 5000 τ. γαιανθράκων ή ανθρακίτου διά Ρουάν 9)1, φόρτωσις Ιουνίου 15—30.

«Αδαμάντιος Γεωργαντής» έκ Μαριανουπόλεως 5700—6000 τ. γαιανθράκων ή ανθρακίτου διά Δυτ. Ιταλίαν 7)7) 1]2, Ιουν. 20—30.

— Έκ παντούν πλήρων λιμένων

«Ειρήνη Ν. Ράλλια» έξι Αρχαγγέλου 1600 στάνταρ ξυλείας διά Σάρπην σελ. 48)— μετά στάνταρ, Ιουνίου 25.

Η ΤΕΛΕΥΤΑΙΑ ΕΙΚΩΝ ΤΩΝ ΝΑΥΛΩΝ

Αι έκ Λονδίνου τελευταίαι πληροφορίαι περί της καταστάσεως της παγκοσμίου ναυλαγορᾶς τονίζουν, ότι αὕτη παραμένει χαμητάλητος, έκτος της άγοράς του Πλέιτ, η οποία δημιουργεί νάνακτη δρασέως ποιάν τινα κίνησιν. Άλλα και ή παρατηρούμενη εἰς την άγοράν ταύτην δελτίωσις, είναι, πρός τό παρόν, τόσον έλαφρά, ώστε οι πλοιοκτήται δὲν την αισθάνονται. Εἰς τὸ Πλέιτ, λόγω της έκπτώσεως τῶν ναύλων εύρισκονται: ἐν ἀργίᾳ πέντε Έλληνικά φορτηγά, έτερα δὲ δύο κατευθυνόμενα κενά και ἀναύλωτα πρός τὰ ἔκει διέκοψαν τὸ ταξίδιόν των εἰς Λάζαρμας, διόπου και παραμένουν ἐν ἀναμονῇ περικιτέωρα δόγγιδων. Αἱ τελευταίαι τιμαὶ τῶν ἐκ Πλέιτ ναύλων κυμαίνονται εἰς Σάνη Λορέντζο διά Αγγλίαν—Κόντιγεντ εἰς τὰ σελ. 16)— διά μικρά—έτοιμοφόρτωτα σκάφη, 15)6 διά μετρίας χωρητικότητος και 15)— ἔως και 15)3 διά σκάφη μεγαλύτερου τονύν. Έλληνικά φορτηγά ἐναυλώθησαν τὰ ἀκόλουθα:

Έκ τοῦ Πλέιτ.— «Γεώργ. Μ. Λιβανός» έκ Σάντα Φέ 6300 τ. σιτηρών διά Αμερικαν—Ρόττερνταμ 14)6, δύο δύο Αμερικαν 14)9, άμ. φόρτ. «Πανορομίτης» έκ Σάντα Φέ 6000 τ. διά Αμερικαν—Ρόττερνταμ 15)3, ά. φ. Και «Νάρκισσος» έκ Σάνη Λορέντζο 6000 τ. διά Δανίαν 16)6, δύο δύο φορτώσεως ἀπό Βίλλαν Κονστιτούσιον 6 πέννες διλιγότερον, φόρτωσις 20—25 Ιουνίου.

Έκ τοῦ Κόλπου Μεξικοῦ μετά τὴν ναύλωσιν δεκάδος Έλληνικῶν φορτηγῶν διά μεταφορὰν 65.000 τ. σίτου εἰς Έλλάδα, οὐδεμία νεωτέρα ἐργασία ἐγένετο μετά τὴν 10ην Ιουνίου. Αἱ ἔκτιθεν τιμαὶ τῶν ναύλων στρέφονται εἰς τὰ σελ. 2)11 ἔως 3)— τὸ κουμπρερ, ἀναλόγως τοῦ χρόνου φορτώσεως.

Η Αγγλικὴ γαιανθρακαγορὰ εἰλέσθη ποιάν τινα κίνησιν φορτίων, ἀλλ' εἰ τιμαὶ ἐπανηλθούν μετά καπποιαν διφωτικήν τάσιν εἰς τὰ ἀπό καριοῦ ισχύοντα και παρισθέντα πλέον χαλαρά ἐπίπεδα, ητοι 8]— διά Βρετανίαν, 9]— διά Πλέιτ, 7]— διά Πειραιά, 7]3 διά Αλεξανδρειαν ή Πόρτα Σατέδ και 7]— ἔως 7]3 διά Ιταλίαν, ἀναλόγως τῶν λιμένων ἐκφορτώσεως. Αἱ τιμαὶ διὰ γαιανθράκων δείκνυνται και ἀπό τὰς κατωτέρω ἀντιπροσωπευτικὰς ναυλώσεις:

Έξ Αγγλίας ή Κόντιγεντ.— «Γεώργ. Μάντακας» έξ Εμδευ 5500 τ. γαιανθράκων διά Θεσγίκην 7)10 1]2, ά. φ. «Νύμφη» έκ Μάρρου 7000 τ. διά Ρίον Ιανέρων 8)— ά. φ. «Μέντωρ» έκ Κάρδιφ 5000 τ. διά Τόρρες Αγγουνταστα και Μεσσήνην 7)6 ά. φ. «Βιολαντώ Ν. Γουλανδρή» έκ Κάρδιφ 5500 τ. fuel διά Πάτρας και Καλάμας 8)10 1]2 ά. φ. «Θεοσκέπαστη» (ex «Portreath») έκ Κάρδιφ 5500 τ. fuel διά Πειραιά σελ. 8)—,

ά. φ. Και «Περούκης Λ. Καμπάνης» έκ Χούλη 5800 τ. γαιανθράκων διά Πόρτα Σατέδ 7)3, ά. φ.

Η Μαύρη Θάλασσα ἀπροκτεῖ διά γεννήματα, προσέκυψε δύμως ποιά τις ἐργασία διὰ ξυλείαν, γαιανθράκως και μεταλλεύματα, ἀρκεταὶ δὲ διαταχαὶ ἐμφανισθεῖσαι εἰς τὴν ἀγορὰν ἐξησφαλίσθησαν ἀπό τὰ ἀκόλουθα ἐλληνικά φορτηγά:

Έκ Μαύρης Θαλάσσης:— «Ματθαίος» έκ Μαρπόλεως 4500 τ. γαιανθράκων διά Ιταλίαν 8)5, συνήθεις δρους, ά. φ. «Κονίστρα» έκ Χερσώνος 3000 κ.μ. ξυλείας διά Αλεξανδρειαν 5)9 και 4000 κ.μ. διά τρεις λιμένες Ιταλίας 7)10 1]2, ά. φ. «Γεώργ. Πήττας» έκ Χερσώνος 5600 κ.μ. ξυλείας διά Αλεξανδρειαν 5)6, τέλη Ιουνίου «Αναστασία» έκ Νικολάεφ ή Πότι 4500 τ. μεταλλεύματος διά Κόντιγεντ 9)6, μὲ δρους Νικολάεφ, τέλη Ιουνίου. «Αντ. Γεωργαντῆς» έκ Πότι 5500 τ. μεταλλεύματος διά Μπουκάου 11)3, συνήθεις δρους, ά. φ. «Γεώργ. Ι. Γουλανδρής» έκ Μαρπόλεως 3000 τ. γαιανθράκων διά Μασσάβαν 13)9, f.i.o.

Ο Δούναβις παραμένει ἀπό τοῦ Απριλίου εἰς τὴν ίδιαν στασιμότητα, πολλὰ δὲ πλοια ἀναμένουν εἰς Βρατλαν, Γαλάται, Ρέγι, και Κωνστάντζαν ἀπό διμήνου διά γὰρ φορτώσουν η γὰρ συμπληρώσουν τὸ φορτίον των. Σποραδικῶς μόνον προκύπτει ἐργασία διὰ πολὺ μικρὰ σκάφη, ως λ.χ. τὰ ἀκόλουθα δύο ναυλωθέντα τοιαῦτα.

Έκ Δουναβίεως, «Μαιώτις» έκ Δουνάβεως 2000 τ. ἀραβοσίτου διά τρεις λιμένες Έλλαδος, ἐν οἷς και Κόρινθον, λ. στ. 950. ά. φ. «Αντώνιος» έκ Κωνστάντζης 1400 τ. ἀραβοσίτου διά Πρέβεζαν 8)9 fob, καντόσλλο 15 Ιουνίου.

Έκ λοιπῶν ἀγορῶν, «Γεώργ. Μάντακας» έκ Θεσσαλονίκης 5500 τ. μεταλλεύματος διά Αμερικαν 6)9 μὲ 6 πέννας φορτωτικὰ και 1)— ἐκφορτωτικά, ἐλεύθερον ντίσπατες, φόρτωσις 10—20 Ιουλίου. «Ρίτα Χανδρή» έκ Κοσσέτρη 2000 τ. φωσφάτων διά Βενετίαν σελ. 14)—, ά. φ.

ΠΕΙΡΑΪΚΗ ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Ολόκληρον τὸ 15θήμερον διέρρευσε μὲ σχετική τινα ζήτησιν σκαφῶν αἱ παρουσιασθεῖσαι δὲ διαταγαὶ ὑπό τοῦ ἐνταῦθα γραφείου ναυλώσεων τῆς Σοβιετικῆς ἀντιπροσωπείας ἐκλεισθεῖσαι ἀπὸ Έλληνικά φορτηγά. Κυρίως αἱ διαταγαὶ αὗταις ἀφεωρῶν φορτία μεταλλευμάτων, ξυλείας και γαιανθράκων, διάτοι διὰ γεννήματα οὐδεμία πρᾶξις ἐγένετο. Κατ' εἰδη φορτίων η ἀγορὰ διεκυμάνθη διά έξης:

Γεννήματα.— Αἱ Ρωσικαι εἶχαγωγαὶ δὲν ἐπανελήφθησαν ἀκόμη, δι' δ και κατὰ τὸ 15θήμερον οὐδεμία πρᾶξις διά μεταφορὰν γεννημάτων ἐγγιμεώθη. Η ἀγορὰ τῆς Μαύρης Θαλάσσης ἐξαντλήσασα τὰ ἀποθέματα τῆς ἀπὸ καιροῦ ἀπρακτεῖ διόσχερῶς, τελοῦσα ἐν ἀναμονῇ τῆς νέας ἐσοδείας.

Γαιάνθρακες:— Διὰ τὸ εἰδος τοῦτο, πλὴν τῶν ναυλωθέντων πλοίων, ἀτινα ἀνεγράφομεν εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχος μας, ἀναλόγη διά φορτωτικὲς Ιουνίου και τὸ ἄπ «Ματθαίος» ὡς ἀλλαχοῦ παραθέτομεν, ὅπο τὸν δρον τῆς πληρωμῆς ἐκ τοῦ γαύλου του ποσοῦ 400 λιρῶν εἰς δραχμάς. «Ἐπίσης» ἐναυλώθη τὸ ἄπ «Ψαρά» έκ Μαρπόλεως 5000 τ. διά διά Ιταλίαν 7)7 1]2, ἐκ δὲ τῶν Τουρκικῶν λιμένων Ζουγκουλδάκη και Κοζλούς ἐναυλώθη τὸ ἄπ «Εύαγγελία Τόγια» διά μεταφορὰν 5500 τ. γαιανθράκων εἰς Ιταλίαν πρὸς σελ. 5)6 fob and stowed, μὲ 1)— ἐκφορτωτικά και 600 τ. ήμερησίας φορτεκφορτώσεως.

Ηδη ζητεῖται ἔτερον ἀτιμόπλοιον 7.000 τ. έκ Κοζλού και Ζουγκουλδάκη διά Όρδην, ὁ δὲ ἀγώτατος προσφερόμενος γαύλος είναι 6)3, μὲ ἐκφορτωτικά 2400 τ. ήμερησίων 3]—, ἐλεύθερον ντίσπατες.

Παρατηρεῖται ηδη διτι μερικοὶ Ιταλοὶ εἰσαγωγεῖς Ρωσικῶν γαιανθράκων, προσπαθοῦν τελευταίως νὰ εἰσαγάγουν και φορτία Τουρκικῆς προελένσεων, ἀτινα προσφέρονται εἰδικήστερον τῶν Ρωσικῶν. «Ἐπίσης οἱ Ιταλοὶ εἰσαγωγεῖς ζητοῦν πρὸς γαύλωσιν ἀτιμόπλοιον 3000—3500 τόννων διά φορτίον γαιανθράκων έκ Μαριανουπόλεως διά Ιταλίαν μὲ ἀνώτατον δρον προσφερόμενου γαύλου σελ. 7)10 1]2. Υπάρχει ἀκόμη μία Ρωσική διαταγὴ διά ἄπ 4500—5000 τόννων έκ Μαριανουπόλεως διά Ιταλίαν και ἔτερα τοιαύτη 4200 τ. έκ Μαρζλεως διά Βορδώ—Λά Ροσσέλλ.

Μεταλλεύματα.— «Οπως γράφομεν εἰς ἑτέραν στήλην μας, ἐκλείσθησαν διὰ μεταλλεύματα τὰ φορτηγά της Αναστασίας καὶ της Αντ. Γεωργαντῆς, τὸ μὲν πρῶτον μὲ 1]6 φορτωτικά, συνήθη ἔξοδοι Ρωσικῶν λιμένων, 600 τ. φόρτωσιν ἡμερησίων καὶ ἐκφόρτωσιν 600 τ. ἐπίσης, μὲ 1)— ἐκφορτωτικά, τὸ δὲ δεύτερον μὲ 700 τ. φόρτωσιν 1]6, σκευα 1)— δι' ἔξοδοι Πότι καὶ μὲ 500 τ. ἐκφόρτωσιν 1].— Ετερού Έλληνικὸν φορτηγὸν 6000 τ. ἐκλείσθη μὲ δρους διοίους πρὸς τὸ ἀπ' της Αναστασίας».

Συλεία:— Ἀπὸ τὰς ὄπαρχούσας διαταγὰς διὰ φορτώσεις ξυλείας, ἐκλείσθησαν δύο, ἀπὸ τὰ ἀπ' της Γεωργ. Πήττας καὶ της Κονίστρας, εἰς ἀς τιμᾶς ἀλλαχοῦ ἀναφέρομεν. Τὸ πρῶτον φορτηγὸν ἔχει χρονικὸν δρῖον 25 ἡμερῶν διὰ τὴν φορτοεκφόρτωσίν του, τὸ δὲ δεύτερον συγενδύνασε διὰ τὸ ταξίδιόν του δύο διαταγάς, ἥτοι μίαν 3000 κ.μ. δι' Ἀλεξανδρειαν καὶ ἑτέραν 4000 κ.μ. διὰ τρεῖς λιμένας Ιταλίας, ἡ φόρτωσις δύμως καὶ τῶν δύο φορτίων θὰ γίνη ἔξι ἔνδος λιμένος, τοῦ τῆς Χερσονός. «Ἀλλα τινὲς διαταγαὶ ξυλείας δι' Ιταλίαν, Καζαμπλάγκων καὶ Ἀγαθίρ δὲν ἐγγώσθη ἀκόμη, ἐλαχισθησαν.

Δούναβις.— Ολόκληρον τὸ 159 ἡμερον διέρευσε μὲ τὸ κλειστοῦ δύο μόνον νεοτεύκτων ξένων φορτηγῶν μὲ φόρτωσιν ἀπόλιμένας τοῦ ποταμοῦ καὶ προσρισμὸν Βορδὼ—Αμβούργον εἰς τιμὴν ναύλου ἐκ σελ. 13)6, δψιδὸν Δκνίαν 14)— Πέρχεν τῶν δύο αὐτῶν πράξεων οὐδεμία ἀλλαχοῦ ἐκλείσθη, ἀλλὰ καὶ οὐδὲ ζήτησις χωρητικότητος παρατηρεῖται.

Η Κωνστάντζα παρέσχε ποιάν τινα ἑργασίαν εἰς μικρὰ φορτηγὰ διὰ μεταφορὰς ἀραδοσίτου εἰς Ἐλλάδα, πλὴν δὲ τῶν ἀπ' της Μαιάντις καὶ της Αντώνιος ξητεῖται ἥδη καὶ ἔνα τρίτον ἀτμόπλοιον, παρέχον κκντσέλλο 22 Ιουνίου διὰ μεταφορὰν 2000 τ. ἀραδοσίτου ἐκ Κωνστάντζης διὰ Βόλου.

Τὸ ἀπ' της Ασημίνα Μπίνακα ἐγκυλώθη ἐκ Κωνστάντζης διὰ μεταφορὰν 1500 τόνων ἀσφάλτου εἰς δερέλια διὰ Τύνιδα πρὸς σελ. 9)— fob—palango.

Ο ΝΑΥΛΟΤΙΜΑΡΙΘΜΟΣ ΤΟΥ ΜΑΐΟΥ

Τὴν 9ην Ιουνίου ἐδημοσιεύθη ἐν Λογδίνφ, δὲ πόδι τοῦ «Λόδδο Λίστ» καταρτισθεὶς ναυλοτιμάριθμος τοῦ π.μ. Μαΐου, παρέχων τὴν ἀπογοητευτικὴν εἰκόναν τῆς σημειωθείσης νέας ἐκπτώσεως τῆς ναυτιλιακῆς ἐργασίας. Αἱ ἀγοραὶ, φύχρεισαι ἔτι πλέον ἀπὸ τὴν ἔλλειψιν τοῦ αἰσθήματος ἐμπιστοσύνης, ἐνέχοντος κεφαλαιωδῆ σημασίαν διὰ τὴν διειθηγή κίνησιν καὶ παράγοντος συντελεστικοῦ τῆς ἀναβίωσεως, απογίσσαι ἀπὸ τὸν περιορισμὸν τῶν πιστώσεων πρὸς τὸ ἐμπόριον καὶ ἐπηρεασθεῖσικόπ τὸν ἐνισχυόμενον κίνδυνον μιᾶς παγκοσμίου οἰκονομικῆς καταρρεύσεως, δὲν εἰνει καθόλου ἐκπληκτικὸν διατί παρουσίασαν τὸν γενικὸν ναυλοτιμάριθμον διποτιμημένον κατὰ τέσσαρας περίπου μονάδας. Κατὰ Μάΐου, δεδιάως, οἱ ναῦλοι κυμαίνονται κατὰ συνθήκην εἰς κάπως χαλαρότερα ἐπίπεδα, η κατὰ τέσσαρας δύμως μονάδας πτώσις ἀποτελεῖ γεγονός χαρακτηριστικὸν τοῦ μεγέθους καὶ τῆς ἐντάσεως, ἢν προσέλαβεν ἡ ναυτιλιακὴ κρίσις.

Κατὰ τὴν στατιστικὴν τοῦ «Λόδδο Λίστ» δὲ ναυλοτιμάριθμος τοῦ Μαΐου κατήλθεν εἰς τὰ 67. 10 οἱ μὲ πτώσιν 3.88 οἱ μονάδων. Δέον γὰ προστεθῆ, ὅτι οἱ ἀνωτέρω ἀριθμοὶ ἀφορῶσι τὸν μέσον δροῦ τῆς τιμῆς τῶν ναύλων τοῦ Μαΐου, διότι ἐὰν ληφθῶσιν ὑπὸ δψιδὸν αἱ τιμὴι τῶν τελευταίων ἡμερῶν τοῦ π.μ. μηδὲς, τότε οὐσιαστικῶς η πτώσις αὐτῇ θὰ ἡτο πολὺ ὑπερτέρα. Οἱ ἐφετειγδὲς τιμάριθμος εἰναι κατὰ 6 μονάδας μικρότερος τοῦ περιστοῦ, διτις ἐσημειοῦτο μὲ 73.96 οἱ, ἀπέχει δὲ πολὺ ἀπὸ τὸν τοῦ Μαΐου 1929 διετηρεῖτο εἰς τὰ 89.83 οἱ. Κατὰ θαλασσίους τομεῖς δὲ ναυλοτιμάριθμος τοῦ Μαΐου παρουσιάζεται ως κατωτέρω ἐν συγκρίσει μὲ τὸν Ἀπρίλιον:

Θαλασσίοι τομεῖς	Τιμάρ.	Διαφορὰ οἱ
Εύρωπη	69.18	+ 0.13
Βόρειος Αμερικὴ	62.91	- 2.75
Νότιος Αμερικὴ	66.41	- 5.16
Αγατολικὴ Ινδίαι· Αφρικὴ	75.46	- 2.59
Ειρηνικὸς-Ανταρκτικὸς	61.53	- 6.77
Σύνολον	67.10	- 3.88

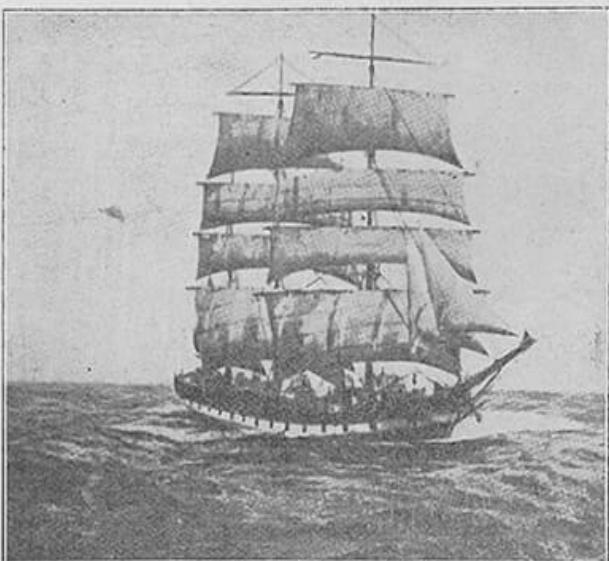
ΑΙ ΔΟΚΙΜΑΙ ΤΟΥ «MANHATTAN»

Τὸ ναύτευκτον Αμερικανικὸν υπερωκεάνιον «Manhattan» 30.000 τ. γκρές, οὗτονος ἡ διαρρύθμισις τῶν θάσων του συμπληρώθηται ἥδη εἰς τὰ ἁν Καμδεν ναυπηγεία, ώρισθη, δημοσίευση τὸ πρῶτον αὐτοῦ ἐκ Νέας Τόρκης πρὸς τὴν Εὐρώπην τεξτίδιον τὴν 10ην Αὔγουστου, ητοι δύο διακλήρους μῆνας ἐνωρίτερον ἀπὸ τὸν προβλεπόμενον ὑπὸ τῶν συμβολαίων τῆς ναυπηγῆσεώς του χρόνον.

Αἱ δοκιμαὶ διὰ τὴν καλὴν λειτουργίαν τῶν διαφόρων μηχανημάτων του ἔγενοντο ἥδη εἰς τὰς ἀκελλάς τοῦ ποταμοῦ Δελαβέρη, καθὼς γει κατὰ τὸν εἰς Φιλαδέλφειαν διεξαμενούσον τοῦ πλοίου. Αἱ γενικαὶ δοκιμαὶ τῆς ταχύτητος του, ἐν τῷ ἀνοικτῷ πελάγει, θὰ γίνουν τὸν Ιούλιον. Τὸ «Manhattan» διαθέτει θέσεις διὰ 1000 ἐπιδάτας, ἡ διατάξης του προβλέπεται 22 μιλίων.

«Αφ' ἑτέρου τὸ ναυπηγούμενον ἀδελφόν αὐτοῦ υπερωκεάνιον θὰ καθελκυθῇ τὸν Αὔγουστον, θὰ ὀνομασθῇ «Washington».

ΤΟ ΙΣΤΙΟΝ ΠΟΥ ΣΒΥΝΕΙ



Τὸ σιδηροῦν τριμετίον Αγγλικὸν ιστιοφόρον «Gwydyr Castle» ἀποδίδει τὸν υπαστονον κατετισμόν του πρὸς τὴν θάλασσαν. Επαναπλέει ἐξ Αύστραλίας εἰς Εὐρώπην μὲ σιτηρά, μετὰ δὲ τὴν παράδοσιν τοῦ φορτίου του θὰ διαλυθῇ

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

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

ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ

A. ΛΟΥΖΗΣ

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

ΔΑΝΕΙΑ TELEGR. ANGELLUSI, TEL. AVENUE 4038 ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

A. LUSI

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ ΕΝ ΕΛΛΑΣΙ

B. ΒΕΡΝΙΚΟΣ

27, ΜΕΓΑΡΟΝ ΚΑΡΑΤΤΑΝΟΥ
ΑΘΗΝΑΙ

ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ

ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΕΙΣ



ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυπ.	Τόννοι γκρός	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΕΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
"Αβυδος	Σπ. και Ν. "Αλαφούζου	73	1157	ἀργειται Πειραιά 15. Επωλήθη εις Ιταλούς πρός διάλυσιν
Αγαμέμνων	«Μιχαλινός» Α.Ε	19	2120	ἀργειται Πειραιά από 3 Ιαν.
"Αγιος Βίκτωρες	Μ. Καρούση	95	1550	ἀργειται Χίον από 30 Απρ.
"Αγιος Γεώργιος	Ν. Νικολάου	11	4248	ἔφθ. Χουλίδαν 4 Ιουν. και Γιδραλτάρ 10 δι' Ιταλίαν
"Αγιος Γεώργιος	Α. Γ. Βλασσοπούλου	12	3283	ἀργειται Πειραιά από 4 Μαρτ.
"Αγιος Γεράσιμος	έτ. «Ιωνία» Α.Ε.	98	3224	ἀργειται Πειραιά από 29 Οκτ. π. ζ.
"Αγιος Ιωάννης	έτ. «Ατλαντικός»	06	5699	ἀργειται Bruges από 11 Δεκ. π. ζ.
"Αγία Βαρβάρα	Δ. Λογοθέτη - Μ. Φακῆ	13	4572	ἀργειται Πειραιά από 8 Μαΐου.
"Αγία Μαρίνα	έτ. «Κάσσος»	12	4151	ἔφθ. Άλικάντε 30 Μαΐου, έκφρτων:
Αγία Παρασκευή	Χρ. Βλάσση	89	2041	ἔφθ. Μασσαλίαν 30 Μαΐου, παρέμενε 8 Ιουν.
"Αγιος Μάρκος	Α.Ι. και Α.Γ. Μαργαρώνη	10	5165	ἀργειται Πειραιά από 23 Μαΐου
"Αγιος Μάρκος	Γ. Τριλίδη	19	4514	ἀργειται Πειραιά από 7 Ιαν.
"Αγιος Νικόλαος	Φράγκου και Λιθανού	06	4363	ἀνεχ. Νεκότεσα 18 Μαΐου διά Λονδίνου
"Αγιος Σπυρίδων	Γ. Δακούντρος κλπ.	01	3779	ἀργειται Αμπελάκη από 7 Ιαν.
Αγγελική	Γ. Γεωργαντή	99	3231	ἀνεχ. Πειραιά 4 Ιουν., εις Μαρπόλιν 10, φορτώνει:
Άγγελος Α.	Ε. Σκαρδελή	04	3667	ἀργειται Πειραιά από 30 Απρ.
Άγγελης Καμπίτσης	Δ. Η. Καμπίτση	06	3016	ἀργειται Αργοστόλι από 6 Ιαν.
Άδαμ. Γεωργαντής	άδελφ. Γρωγχαντή	16	3814	ἀργειται Πειραιά από 17 Μαΐου Εναυλώθη
Άδαμ. Ι. Πειθής	'Αθ. Πειθή	08	4537	ἀνεχ. Μπ. "Αυρες 17 Μαΐου δι' Εύρωπην
Άδαμ. Κοραής	Κακαρόφους κλπ.	81	1324	ἔφθ. Πειραιά 2 Ιουν. και Θνίκην 8
Άδελφης	I. N. Γουλανδρή	08	3882	ἀνεχ. Αλ. Πλάταν 2 Ιουν. διά Λάς Πάλμας
Άθανάσιος	N. Λυκιαρδοπούλου	07	4295	ἀργειται Αργοστόλι από 19 Μαΐου
Αιγαίον		10	1673	ἀνεχ. Ρότερνταμ 3 Ιουν. διά Girgenti
Αιμίλιος	Στεριώτη και Σία	98	3297	ἀργειται Πειραιά από 12 Ιαν
Αίνος	A. Λούζη	10	3554	ἀργειται εις Tollesbury ("Αγγλιας) από 1 Μαΐου
Αίολος	N. I. Λύρα κ.λ.π.	02	3051	ἀργειται Πειραιά από 2 Φεβρ.
Αιρόποτοις	Βασ. Μπρούσου	13	4342	ἀργειται Μασσαλίαν από 25 Φεβρ.
Άλεκός	N. Κωττάκη	06	4395	ἀνεχ. Αλ. Πλάταν 30 Μαΐου δι' Αγ. Βικέντιου
Άλεξανδρα	Π. Ναγραπόντε	99	4028	ἀργειται Σύρου από 21 Φεβρ.
Άλκυών	Κα. E. Λ. Λαρού	95	2701	εις λιμένας Δυτ. Ιταλίας υπό έκφρτ. Ιουν. 2
Άλμα	Παπαδημητρίου	90	1814	ἀργειται Πειραιά από 17 Φεβρ.
Άναστασία	I. Γ. Λιθανού	05	2883	εις Ρωσίαν υπό φόρτωσιν 14 Ιουν.
Άναστασις	K. Ψύχα	07	4853	ἔφθ. Νεκότεσα 29 Μαΐου
Άναστ. Πετρούτσης	K. A. Πετρούτση	99	3025	ἔφθ. 'Αλεξάνδρειαν 8 Ιουν.
Άναστ. Πατέρας	Δ. Πατέρα	14	3382	ἔφθ. 'Αλγέριον 4 Ιουν. και Γιδραλτάρ 10
Άννα	N. Λυκιαρδοπούλου	19	5173	ἔφθ. 'Αλικάντε 12 Μαΐου (Περιμένει εἰσέτι)
Άννα Βούλγαρη	Χαρ. Θ. Βούλγαρη	12	4603	αργειται Αμπελάκη από 1 Ιουν.
Άννα Βασιλάκη	K. N. Βασιλάκη	04	3045	διήλθε Κλιν 1 Ιουν. διά Γιδραλτάρ
Άννα Μαζαράκη	άδ. Μαζαράκη	13	5411	ἔφθ. 'Αμπέρσαν 26 Μαΐου. Παρέμενε 8 Ιουν.
Άννονλα	Γ. Τοιτσάλη	08	5555	ἀργειται Ντιδρόντρεχτ από 28 Μαΐου
Άνθιππη N. Μιχάλου	έτ. Μιχάλου	05	3298	ἀργειται Πειραιά από 11 Ιαν.
Άντωνιος	A. Γεωργαντή	83	1187	ἀνεχ. Πειραιά 10 Ιουν. διά Κωντζαν
Άντωνης	S. και II. Λαρού	04	2679	έργουμουληθή εις Πειραιά 12 Ιουν., έκ Βοιών με ζημίας
Άντωνιος Βροντίσης	I. Βροντίση	04	2690	αργειται Πειραιά από 29 Μαΐου
Άντωνης Γ. Λεμός	S. και II. Λαρού	11	4410	ἔφθ. Μοντεβίδεο 30 Μαΐου
Άντωνης Γεωργαντής	Γ. Γεωργαντή	15	3557	ανεχ. Πειραιά από 14 Ιουν. διά Ρωσίαν
Άντωνης Δ. Κυδωνιεὺς	Δ. Κυδωνιέως	07	3920	αργειται Πειραιά 15 Ιουν.
Άντωνιος Σταθάτος	έτ. Δ. Α. Σταθάτου	20	3836	ἔφθ. Σάν Λορέντζο 5 Ιουν.
Άντζουλέττα	'Αντ. Γιαννουλάτου	07	2693	ἔφθ. Πειραιά 7 Ιουν. έκφρτωνει:
Άποικια	Z. Βαλμᾶ	05	3607	ἔφθ. Κάρδιφ 5 Ιουν. και ανεχ. 8 δι' Αλεξάνδρειαν
Άργεντίνα	πλοιάρχου Ρούσου	11	4861	ανεχ. Χαμπτον Ρέδς 5 Ιουν. διά Γκάλινστον
Άριάδηνη	I. Νικηφόρου κλπ.	05	4319	ανεχ. Ρόζάριο 17 Μαΐου δι' Εύρωπην
Άριάδηνη Παντελή	έτ. «Μαρμαρά»	10	4445	ανεχ. Βαλτιμόρην 4 Ιουν. διά Houston
Άριοτ. Λ. Γουλανδρής	E. Γουλανδρή	05	3470	ἔφθ. Γκάλινστον 11 Ιουν. (Είτα δι' Ελλάδα)
Άρτεμις Πήττα	Πήττα	06	1433	αργειται Χίον από 15 Μαΐου
Άρτεμις	Δ. Φαλαγκά	01	3587	διήλθε Γιδραλτάρ 25 Μαΐου διά Πλάτη
Άρτεμισιά	Π. Μακρή	06	4343	ἀργειται Πειραιά από 5 Ιαν.
Άρχαγγελος	άδ. Λιθανού	17	4349	διήλθε Kingston 5 Ιουν. δι' Εύρωπην
Άρχων	K. Λαρού	16	3511	ανεχ. Ιμπιγχαρ 30 Μαΐου, Μαδέρας 5 Ιουν. διά Πλάτη
Άσημίνα Μπάικα	H. Μπάικα	95	1495	ἀργειται Πειραιά από 1 Ιουν. Εναυλώθη
Άσια	'Ολιβέ	92	2893	υπό έκφρτωσιν εις Βηρυττόν Ιουν. 8 φθάνει Πειραιά 15
Άσπασια	I. Γαλάκη	14	4211	ἔφθ. Τεργέστην 6 Ιουν.
Άσπασια Νομικού	M. Νομικοῦ	99	846	εις Γαλάτα: 4 Ιουν. (διά Ναύπλιον και Γύθαιον)
Άστη	Σταφυλοπάτη κ.λ.π.	96	1350	ἀργειται Πειραιά από 25 Μαΐου
Άτλαντις	'Ατλαντικός Α.Ε.	20	6698	ανεχ. Τάλιν 3 Ιουν., Ταγγέρην 6 διά Μπουένος "Αυρες
Άτλαντικός	'Ατλαντικός Α.Ε.	19	5600	υπό φόρτωσιν εις Πλάτη Ιουν. 1
Άτλας	'Ατλαντικός Α.Ε.	07	3815	αργειται εις Αλγέριον από 30 Απρ.
Άττικός	A. Λούζη	06	4078	ανεχ. Ρότερνταμ 4 Ιουν. δι' Οράν
Άφροδεσσα	'Αδ. Κιρτάτα	05	2485	αργειται Σύρου από 8 Ιουν.
Βαλλιάνος	A. Λούζη	06	4734	ἀργειται εις Λάς Πάλμας Ιουν. 4
Βάντα	Θ. Επιφανειάδη	03	4190	ἀργειται Πειραιά από 10 Μαΐου

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος Νουπ.	Τόν. Γκρός	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΕΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Βασ. Α. Πολέμης	Γκ. Γκούμα	07	3429	ἀργειτ Πόρτο Χέλι από 28 Μαΐου
Βασ. Δεσπούνης	ἀδ. Δεσπούνη	97	3146	ανεχ. Μπάρρου 2 Ίουν., Γιβραλτάρ 7 διά θέση
Βασ. Παντελής	ἀδ. Παντελή	07	5015	εἰς Ρότζερο από 8 Μαΐου
Βέλλα Μ. Διακάκη	Μ. Διακάκη	99	3457	αργειτ Σύρου από 14 Μαρτ. 1981
Βενιζέλος	ἀδ. Σιφνίου	10	1005	ἀργειτ Πειραιά 15 Ίουν.
Βιολαντώ Ν. Γουλανδρή	ἀδ. Γουλανδρή	19	3598	ἔφθ. Σαίν Ναζαρί 3 Ίουν. ἐκφορτώνει
Βιργινία Μαυρολέων	Μ. Ε. Διακάκη	04	3569	ανεχ. Σουίζη 28 Μαΐου διά Βαντίταιν
Βιργινία Σ.	Ζ. Σαμοθράκη	05	3885	διήλθες Γιβραλτάρ 1 Ίουν. δι' 'Αλ' γερείαν ἔφθ. 10
Βόλγας	Παπαδημητρίου	92	2505	ἀργειτ Πειραιά από 29 Ιαν.
Βύρων	'Εθνικής	14	9272	ανεχ. Ν. Τόρκην 3 Ίουν. καὶ Βοστώνη 4 διά Πειραιά
Γαλούνης	Α. Μπίστη	94	2154	ἀργειτ Πειραιά από 18 Φεβρ.
Γαρδελάκη	Ε. Θεοφιλάτου	88	2282	ανεχ. Θεσσαλίη 3 Ίουν., εἰς Καλάμιας 5
Γέροντας	Κ. Καρρά καὶ Α. Λεμού	13	4355	ἔφθ. Σούντερλαντ 6 Ίουν.
Γεώργιος	ἀδ. Λιθανοῦ	14	3536	ανεχ. Μπάρρου 27 Μαΐου διά Μοντεβίδεο
Γεώργιος Γ.	Δ. Δάμπιτση	18	4289	ανεχ. Ρίον Ιανέτρον 4 Ίουν. διά Ρότζερο
Γεώργιος Π.	Θ. Επιφανειάδη	03	4052	ἀργειτ Πειραιά από 27 Οκτ. 1930
Γεώργι. Ι. Γουλανδρής	Ν. καὶ Γ. Σιμούρα	96	2187	ἀργειτ Πειραιά από 8 Μαρτ. Εναυλώθη
Γεώργι. Κυριακίδης	Ν. Γ. Κυριακίδη	11	4201	ἔφθ. Περναπούκον 28 Μαΐου
Γεώργ. Κ. Σαλιάρης	Γ. Κ. Σαλιάρη	01	3514	ἀργειτ Χίον από 17 Φεβρ.
Γεώργ. Μάντακας	Β. Γ. Μάντακας	21	3246	ἔφθ. 'Αρμέρσουν 5 Ίουν.
Γεώργ. Μ. Εμπειρίκου	Σ. Γ. Εμπειρίκου	21	5728	παραμένει Σούντερλαντ από 23 Μαΐου
Γεώργ. Μ. Λιβανός	ἀδ. Λιθανοῦ	28	3831	ἔφθ. Βίλλαν Κονστιτούσιον 1 Ίουν.
Γεώργ. Νικολάου	Ν. Νικολάου καὶ Σία	30	4108	ἔφθ. Γκάλεστον 3 Ίουν. καὶ ανεχ. 7 δι' 'Ελλάδα
Γεώργ. Πήττας	ἀδ. Γ. Πήττα	98	3110	ἀργειτ Πειραιά από 21 Μαΐου. (Αναγραφει 20 Ίουν. διά Χερσόνη)
Γιάννης	Γ. Αγρέσιον κ.λ.π.	05	4391	εἰς Χάρτλεπουν από 9 Ίουν. υπό φόρτωσιν
Γιαν. Γούναρης	Γ. Ζ. Γούναρη	01	2238	ἀργειτ Πόρτο Χέλι 12 Ίουν.
Γουλανδρής	Διπούλη καὶ Δάμπιτση	03	3849	αργειτ Σύρου από 3 Μαρτ.
Γρηγόριος Κ.	Π. Καλλικρανούσου	90	2538	ἔφθ. Πειραιά 24 Μαΐου, παραμένει
Δαναδός	Π. καὶ Γ. Κ. Λεμού	06	4419	ἀργειτ Πειραιά από 12 Απρ.
Δάρμας	ἀδ. Πήττα	83	1595	ἀργειτ Χίον από 20 Φεβρ.
Δάρφη	Γ. Λουκαρδοπούλου	10	2810	αργειτ Σύρου από 2 Ίουν.
Δελφίνη	Αθ. καὶ Ανδρεάδη	06	3816	ἔφθ. Νεάπολιν 20 Μαΐου, παραμένει
Δέσποινα	Κοσμάς καὶ Γεωργίλη	09	4461	ανεχ. Μπάρρου 7 Ίουν. διά Ρότζερο
Δέσποινα Γλόπτη	Γ. Γλόπτη	04	3313	ἀργειτ Πειραιά από 9 Μαρτ.
Δημήτρης	Σ. καὶ Π. Λεμού	05	3338	ἀργειτ Χίον από 24 Μαΐου
Δημ. Γ. Θεομιώτης	Α. Μ. Τατάκη	06	4271	ἀργειτ Πειραιά 15 Ίουν.
Δημ. Λ. Δανιόλου	Σ. καὶ Κ. Δανιόλου	06	3824	αργειτ Πειραιά από 10 Ίουν.
Δημ. Ν. Βογιατζήδης	Ν. Δ. Βογιατζή	08	3444	ανεχ. Ρότζερο 26 Μαΐου διά Λάζ Πάλμας
Δημ. Ν. Βούλγαρης	Ν. Δ. Βούλγαρη	02	3975	αργειτ Σύρου ωπό 20 Μαρτ.
Δημ. Ν. Ράλλιας	Ν. Δ. Ράλλιας	99	3534	διήλθες Γιβραλτάρ 7 Ίουν. διά Κόντινεντ
Δημ. Χανδρής	Ι. Δ. Χανδρή	98	3346	αργειτ Πειραιά από 29 Μαΐου
Δημοκρατία	Γ. Περιβολάρη	00	3769	αργειτ Πειραιά από 18 Μαρτ.
Διαμάντων	ἀδ. Τακτούμορου	03	2281	αργειτ Πειραιά από 3 Μαρτ
Διονύσιος	Ε. Δ. Καρδείδης	03	2018	αργειτ Θυνίκην ωπό τοῦ Μαΐου. Εναυλώθη.
Διον. Σταθάτος	έταιρ. Δ. Σταθάτου	19	5450	ἔφθ. Γένοβαν 9 Ίουν. ἐκφορτώνει
Διοφυς	Βασ. Πατέρα καὶ Σία	06	2795	οπό ἐκφορτώνει εἰς Δανίαν 10 Ίουν. (εἰς λιμένα Bandholm)
Διώνη	Γ. Φ. Ανδρεάδη	06	4227	ἀργειτ Δούναβιν ωπό 14 Απρ. (ἀναμ. φορτίον)
Δραγών	Ι. Δ. Κορκοδείλου	04	3582	αργειτ Πειραιά από 17 Φεβρ.
Δύο Φίλοι	Ρυπτάκη καὶ Ρούσσου	03	3517	αργειτ Πειραιά από 19 Φεβρ.
"Εβη"	N. Γ. Λιθανοῦ	01	3652	αργειτ Πειραιά 14 Ίουν.
"Εδισων	'Εθνικής	96	1103	αργειτ Πειραιά από 25 Οκτ. π. έ.
Ειρήνη, (τάνκερ)	Α. Καλλιγά κλπ.	09	4009	αργειτ Ρότερνταμ ωπό 23 Απρ.
Ειρήνη Κυριακίδου	Γ. Κυριακίδη	22	3781	ἔφθ. Λοντοντερύ 29 Μαΐου καὶ ανεχ. 8 Ίουν. διά Κάρδιφ
Ειρήνη Ν. Ράλλια	N. Δ. Ράλλια	08	3860	ανεχ. Svendborg 7 Ίουν. διά Λάζ Πάλμας
Ειρ. Σ. Εμπειρίκου	Στ. Εμπειρίκου	27	4164	ανεχ. Νεάπολιαν 1 Ίουν. διά Λάζ Πάλμας
"Ελέγκω Α. Κυδωνιέως	Π. Κυδωνιέως	02	4162	ἀργειτ Γένοβαν ωπό 3 Ίουν.
"Ελένη	Α. Καλλινίκου	18	5655	ἔφθ. Σάντος ωπό 18 Μαΐου, παρέμενε 1 Ίουν.
"Ελένη"	Δ. Λώς	01	1882	αργειτ Χίον ωπό 2 Ίουν.
"Ελένη Γ. Εμπειρίκου	Η. Γ. Εμπειρίκου	05	3919	αργειτ Πειραιά από 18 Φεβρ.
"Ελευθ. Κ. Βενιζέλος	έτ. <Χίος> Α.Ε.	98	4572	αργειτ Χίον ωπό 27 Φεβρ.
"Ελισάβετ"	ἀδ. Μαζαράκη	22	3553	αργειτ Πειραιά από 9 Μαρτ.
"Ελισάβετ Β.	Ν. Κ. Βασιλάκη	04	4649	ανεχ. Δάντονηκ 2 Ίουν., Νίτον 7 διά θέση
"Ελληνη"	Στ. Εμπειρίκου	13	4557	ἔφθ. Μπλάδι 28 Μαΐου. Παραμένει 10 Ίουν.
"Εμμ. Σταυρούδης	Κα Σταυρούδη	03	4391	αργειτ Σύρου ωπό 27 Δεκ. π. έ.
"Ενωσις"	'Ανδρέσου καὶ Αγγελή	03	4371	έπωλήθη εἰς Ιταλούς πρὸς διάλυσιν
"Επαμ. Κ. Εμπειρίκου	Γιοι Έπ. Εμπειρίκου	27	4385	ἔφθ. Νεάπολιαν 29 Μαΐου
"Ερημούλα"	Ν. Τακτούμορου	05	2715	ἀργειτ Σύρου 12 Ίουν.
"Εσπερος"	Κ. Ταϊροπινᾶ καὶ Ηλένη	20	683	εἰς Πάτρας 1 Ίουν.
Εναγγ. Μ. Διακάκη	Δ. Μ. Διακάκη	06	2876	αργειτ Μασσαλίαν από 12 Ιαν.
Εναγγελία Τόγια	έτ. Κ. Τόγια	97	3022	αργειτ Πειραιά από 23 Μαΐου Εναυλώθη
Ενάγγ. Νεόφυτος	Γ. Νεόφυτου	06	4432	αργειτ Βρέμην από 16 Ιαν.
Ευανδρος	Μ. Βαζιάδη	98	3543	αργειτ Σύρου από 27 Μαΐου
Εύβοικης	Μαρξ Έμπειρίκου	22	4792	αργειτ Βρατλάν ωπό 29 Απρ. (ἀναμένει φορτίον)
Εγγενα Καμπάνη	Γ. Ν. Έμπειρίκου	98	3470	αργειτ Πειραιά από 19 Απρ.
Εύγενία	ἀδ. Λιθανοῦ	15	3687	φθάνει Βίλλαν Κονστιτούσιον 10—15 Ίουν.
Εύγ. Μ. Γουλανδρή	Β. καὶ I. Κουτσούκου	03	3276	ἀργειτ Πειραιά από 8 Ίουν.
Εύγ. Μ. Μιλωνᾶ	Θ. Μιλωνᾶ	01	5148	αργειτ Σύρου από 12 Δεκ. π. έ.
Εύγ. Σ. Εμπειρίκου	Στ. Εμπειρίκου	20	4862	ἔφθ. Πειραιά 4 Ίουν. ἐκφορτώνει
Εύνθαλια	ἀδ. Γουλανδρή	18	4411	αργειτ Πειραιά από 8 Μαΐου
Εύτυχια	Γ. Βεργωτῆ	13	5123	ανεχ. 'Αμβούργον 3 Ίουν., ἔφθ. Δάντονηκ 5
Εύτ. Βεργωτῆ	Γερ. Βεργωτῆ	09	2993	αργειτ 'Αργοστόλι από 14 Δεκ. π. έ.
Ζάννες Γούναρης	ἀδ. Γούναρη	07	4407	ἔφθ. Esbjerg 4 Ίουν.
Ζαννης Δ. Καμπάνης	κληρον. Δ. Καμπάνη	20	5298	ανεχ. Νιούπορτ 2 Ίουν., Γιβραλτάρ 7 δι' 'Αλεξάνδρειαν

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος Ναυρ.	Τόν. Γκρός	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΕΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Ζέφυρος	Α. Λούζη έτ. «Μιχαλινού»	09 06	4796 2947	άργει 'Αργοστόλι από 29 Μαΐου άργει Πειραιάς από 7 Μαρτ.
Ζηνοβία				
*Ηρων	Χρ. Γ. Σορώτου και Σία	06	1516	Έφθ. Δυρράχιον 8 Ιουν. είτε Αύγουστος
Θάσος	Πατριωτικής	19	1565	είς πλός 'Ελλαδος—Μ. Θαλάσσης
Θεμιστοκλῆς	'Εθνικής	07	5956	άργει 'Αμπελάκι από έτον
Θεόδωρος	Α. Καλλινίκου	99	5660	διήλθεν "Αγ. Βικέντιον 7 Ιουν. διά Τανερίφφαν, έπωλ. Ιάπωνας
Θεμώνη	«Κάσσος» Α.Ε.	29	3875	άνεχ. «Οράν 30 Μαΐου διά Γκάλιστον
Θεοφάνη	άδελφ. Αιδανού	17	4240	διήλθεν Γιβραλτάρ 28 Μαΐου διά Ηλέτι
Θεομήτωρ	Μιχ. Σπ. Πόλεμης	10	4427	άργει Πειραιάς από 15 Μαΐου
Θεοσκέπαστη	Σ. Μενδρινού-Β. Μαύρου	11	3726	είς Πέναρθ υπό παραλαβήν 14 Ιουνίου
Θέτις	Ε. Χατζηλία	30	4123	Έφθ. Γκάλιστον 6 Ιουν. και άνεχ. 8 διά 'Ελλάδα
Θησεύς	Μ. Κουλουκουντή	99	3768	άργει Σύρον από 24 Φεβρ.
Θηάκη	Πατριωτικής	17	982	άργει Πειραιάς από 17 Δεκ. 1930
Θρασύβουλος	Α. Βογιατζή	12	3693	άργει Πειραιάς από 3 Μαΐου
*Ιάκωβος	Γ. 'Αγγελίδη	01	2107	έφθ. Βενετίαν 29 Μαΐου
*Ιδάκη	Σ. Βλασσοπούλου	11	4083	άργει 'Βάκιην από 27 'Απρ.
*Ιδανος	Γ. Δρακούλη	06	4070	άργει Βρατλαν από 13 Μαΐου (αναμένει φορτίον)
*Ιουλία	Η. Χατζηλία	08	3742	διήλθεν Τενερίφφαν 6 Ιουν. και Γιβραλτάρ 9 διά Μεσόγειον
*Ισιδώρα	Γ. Ν. Κονδύλη	00	3899	είς 'Άδρχος υπό έκφραστων 12 Ιουν.
*Ισίδ. Κοντογιάννης	Στυλ. Κοντογιάννης	18	365	είς πλός 'Ελληνικῶν λιμένων
*Ισιήνη	Στεριώτη και Σία	90	2399	άργει Βρατλαν από 26 'Απρ. (αναμένει φορτίον)
*Ιωάννης	Δ. Δάμπτονη	09	3667	άργει Σύρον από 14 Μαΐου
*Ιω. Βάτης	Θεοφ. Βάτη	12	4418	άνεχ. Νεκότευκα 23 Μαΐου διά Μασσαλίαν
*Ιω. Ε. Γιανναγάς	έτ. «Κάσσος» Α.Ε.	07	4646	διήλθεν Μάρτιν Γιάρτσα 21 Μαΐου διά Λαζ Πάλμας
*Ιω. Καρράς	άδελ. Καρράς	17	3527	άνεχ. Πενσακόλαν 30 Μαΐου διά 'Ελλάδα
*Ιω. Κορκόδειλος	Π. Κορκοδειλού	05	4071	άργει Σύρον από 25 Δεκ. π.δ.
*Ιω. Μ. Εμπειρίκος	Στ. 'Εμπειρίκου	24	3734	άνεχ. Βίλλαν Κονστιτούσιον 9 Ιουν. διά Κόντινεντ
*Ιω. Νομικός	Λ. Νομικού	99	640	και ξεχ. Πειραιάς 9 Ιουν. διά Κυττάνων
*Ιω. Π. Γουλανδρής	άδ. Γουλανδρή	10	3750	Έφθ. Σάρπους 7 Ιουν.
*Ιω. Φράγκος	Μάρκ. Φράγκου	02	3442	έφθ. Βίλλαν Κονστιτούσιον 1 Ιουν.
K. Κτιστάκης	Γ. Κτιστάκη	07	4291	έφθ. Μπάρρου 28 Μαΐου και ανεχ. 8 Ιουν.
K. Λύρας	Π. Λύρα	02	3091	άργει Πειραιάς από 20 'Απρ.
Καθαρά	Γ. Καραβία	91	2661	άργει Πειραιάς από 4 Ιαν. 1931
Καλαφάτης	Κ. Καλαφάτη	17	4213	άργει Πειραιάς από 9 Ιουν.
Καλλιόπη	Δ. Πατέρα	10	4948	άργει Πειραιάς από 9 Ιουν.
Καλουνδώ	Γ. 'Ασημομήτη	04	4921	άργει Γένοβας από 29 Μαρτ.
Καλυψώ Βεργωτή	Γερ. Βεργωτή	18	5686	άργει Ρόττερνταμ από 11 Φεβρ.
Καλετάν Στρατής	Δ. Κουμπάνη	06	3547	άργει Πειραιάς από 22 Μαρτ.
Καρδάμυλα	άδελ. Μέλη	05	3563	έφθ. Μπάρι 4 Ιουν.
Κάρολος	Δ. Λογοθέτη	00	3308	διήλθεν Γιβραλτάρ 8 Ιουν. ἐκ Πόρτο Φερράγιο διά Μπάρρου
Κάσος	έτ. «Κάσσος» Α.Ε.	07	4875	έφθ. Βαρκελώνην 7 Ιουν.
Κάτε	Ν. Λυκιαρδοπούλου	18	5197	άργει Θεσσαλίην από 2 Μαρτ.
Κατερίνα	Φ. Πανᾶ	98	3089	άργει 'Αργοστόλι από 27 Ιουνίου 1931
Κατερίνα, (τάνκερ)	Γ. Μ. Κουλουκουντή κ.λ.π.	00	3147	έφθ. Σουλίνα 31 Μαΐου (φορτώνει διά 'Αφρικήν)
Κατερίνα	I. Γαλάνη	87	2495	είς μεταφοράς Κυνήγης—Αιγαίπτου (πετρέλαια)
Κατίγκω	Κ. Χατζηγατέρα	96	2578	άργει Πειραιάς από 9 Ιουν.
Κατίνα	Ν. Δ. Μαυριδόγλου	99	1819	άργει Πειραιάς από 8 Φεβρ.
Κατίνα	Νικ. Δ. Βούλγαρη	12	4567	άνεχ. Houston (Β. Αμερ.) 1 Ιουν. Μαδέρας 10 διά Κέρκυραν
Κέηπ Κόρδο	'Αθ. Κουλούρια και Κ. Ξένου	05	3890	έφθ. Θεοδόσιεν 30 Μαΐου. Φορτώνει
Κίμωλος	Παπαδημητρίου	89	2455	άργει Πειραιάς από 15 Φεβρ.
Κλεάνθης	Λ. Βογιατζή	11	4153	έφθ. Φλώριγκ 5 Ιουν., και Esbjerg 7
Κλεοπάτρα	άδ. Μάντακα	07	3900	έφθ. Τεργέστην 4 Ιουν.
Κονίστρα	Θωμάς 'Επιτραπεάδη	07	3539	άνεχ. Πειραιάς 11 Ιουν. διά Χερσώνα
Κοριάννα	A. Μπεκατώρου	99	5170	έφθ. Μονιεβίδεο 29 Μαΐου
Κουλούρας—Ξένος	'Αθ. Κουλούρια-Κυρ. Ξένου	15	4914	άνεχ. Γκάλιστον 21 Μαΐου διά Πειραιάς
Κουνταντίνος Η.	'Ηλ. και 'Αθ. 'Ηλιοπούλου	05	2716	έφθ. Πένοβαν 6 Ιουν.
Κωνστ. Κουτσοδόντης	A. K. Κουτσοδόντη	04	4160	άργει Βενετίαν από 2 Μαΐου
Κώστας	Π. Σταυρουλοπούλου και Σία	96	1346	έφθ. Βρατλαν 26 Μαΐου (διά Θεσσαλίην)
Κωσταντή	άδ. Πατέρα	13	4316	άνεχ. Ντιαμάντ 6 Ιουν. διά Gaboto
Λακωνικός	Μαρή 'Εμπειρίκου	14	3803	άργει Βρατλαν από 5 Μαΐου (αναμένει φορτίον)
Λεωνίδας Z. Καμπάνης	κληρον. Λ. Καμπάνη	17	4274	φθάνει Ροζάριο 14-16 Ιουν.
Λίτα	Μιχ. 'Αναγνωστάκη	76	749	άργει Πειραιάς από 25 Μαΐου
Λέανδρος	Γιώθ. Χατζηπατέρα	01	3298	άργει Πειραιάς από 26 'Απρ.
Λουκία, τάνκ	I. Μαυρή και Σία	10	2143	είς πλός Κυνήγης—Αιγαίπτου (πετρέλαια)
Μαίανδρος	'Ιω. Λιθανού	14	4309	άνεχ. Κάρδιας 4 Ιουν. διά Μοντεβίδεο
Μαίνητ δρ Σάμος	A. Κουλούριθρου	01	1190	άργει Πειραιάς από 26 'Απρ.
Μαίρη	N. Γ. Λιθανού	09	1459	έφθ. Πειραιάς 2 Ιουν. και ανεχ. 6 διά Ρωσίαν
Μαίρη N.	Δημ. Πατέρα	09	4330	έφθ. Ροζάριο 2 Ιουν.
Μαϊώτις	A. Συνοδινού	88	1709	άνεχ. Πειραιάς 11 Ιουν. διά Γαλάτας
Μάκης	E. K. Βλασσοπούλου	06	3546	άργει Πειραιάς από 14 'Απρ.
Μαλιακός	Μαρή 'Εμπειρίκου	12	3903	έφθ. Βρατλαν 2 Ιουν. (διά Κόντινεντ)
Μάξη Βόλφ	Πορτόλου	17	6694	άργει Βρατλαν από 23 'Απρ. (ἐν αναμονῇ φορτίου)
Μαργαρίτα	Γεωργιάδη και Σοφιανού	89	2187	έφθ. Γαλάτας 27 Μαΐου. 'Επισκευάζεται Ιουν. 8
Μαρκάκης	E. Μάρκου	04	4229	έφθ. Κάρδιας 3 Ιουν. 'Επωληθή Ιταλούς πρός διάλυσιν
Μαρία	Σ. Βλασσοπούλου	07	4225	άνεχ. Ρόττερνταμ 4 Ιουν. διά Γκόττεμπουργκ
Μαρία	K. Λαμού	01	3090	άργει Χίον 30 'Απρ.
Μαρία	S. Περή κ.λ.π.	00	1216	άργει Χίον 14 Ιουν.

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος Ναυπ.	Τόν. Γκρός	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΕΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Μαρία Μ. Διακάκη	Μ. Διακάκη	10	4362	άργει Σύρον από 25 Απρ.
Μαρία Ν. Ρούσου	Κυρ. Βενιζέλου	09	3729	άργει Πειραιά από 28 Φεβρ.
Μαρία Νομικού	Λουκά Νομικού	99	1165	εἰς πλόας Πειραιώς—Κοσσύρ (ἀνεχ. Πειραιά 12 Ιουν.)
Μαρία Π. Ξυλά	Μ. Καρρά	02	3254	άργει Χίον από 2 Φεβρ.
Μαρία Σταθάτου	έταιρ. Α. Α. Σταθάτου	19	5229	έφθ. Σάν Λορέντζο 3 Ιουν.
Μαριγώ Λ.	Ν. Λύρα	02	4146	άργει Πειραιά από 30 Απρ.
Μαριέττα	Ν. Εύσταθιου	06	4660	έφθ. Ρόττερνταμ 6 Ιουν.
Μαριόγκα	άδ. Πρωτού	12	4236	έφθ. Νέαπολιν 30 Μαΐου καὶ Λιβύρνο 2 Ιουν.
Μαριόγκα Θεοφιλή	άδελφών Κιράτα	04	4784	άργει Πειραιά από 23 Μαΐου
Μαριόγκα Ι. Γουλανδρή	άδ. Γουλανδρή	05	3904	διήλθε Φερνάντο Νορόνχα 12 Ιουν. διὰ Πλέιτ
Μαρουκώ Πατέρα	Α. Πατέρα	17	4269	έφθ. Δουγκάρην 27 Μαΐου καὶ Μπάρρο 5 Ιουν.
Μαρούλα	άδ. Πρωτού	12	4307	έφθ. Ροζάριο 18 Μαΐου, παρέμενε 5 Ιουν.
Μαρούσιώ	Ν. Μ. Πιάγκου	02	4152	άργει Πειραιά 15 Ιουν.
Μαρούσιώ Κουλούθρου	Α. Μ. Κουλούθρου	07	3556	άργει Πειραιά από 20 Μαΐου
Μαρουλώ Β. Πολέμη	Α. Β. Πολέμη	06	3732	άργει Πειραιά από 6 Φεβρ.
Μασσαλίωτις	Δ. Κωνσταντοπούλου	99	4076	άργει Πειραιά από 15 Μαΐου
Μαστραντρέας	Μαστραντρέα καὶ Σωμανίδη	01	3281	διήλθε Λάζ Πάλμας 2 Ιουν. διὰ Φλωσιγκ—Αάρχους
Ματθαίος	Π. Μ. Άδες	04	2434	ἀνεχ. Σπέτζιαν 2 Ιουν. διὰ Πειραιά ἡ Χίον
Ματρόνα	Ν. Βογιατζή	02	2846	άργει Πειραιά από 30 Απρ.
Μεμάς	Α. Βεργωτή	00	4359	έφθ. Βενετίαν 27 Μαΐου καὶ Τεργέστην 6 Ιουν.
Μέντωρ	Γ. Δρακούλη	02	3050	ἀνεχ. Μπαγιάν 2 Ιουν. καὶ Σουάνη 10 διὰ Τόρρες Ανούσιας.
Μερόπη	Κ. Καλαφάτη	11	4181	άργει Πειραιά από 18 Απρ.
Μεσαθόδιοι	Α. Κεράνη	98	3550	έφθ. Kolding 4 Ιουν.
Μίνα Ε. Τρικόγλου	Έλευθ. Τρικόγλου	15	4273	εἰς Κινέζαν από 21 Απρ. (αναμένει: συμπλήρ. φορτίου Ιουν. 8)
Μιχαήλ	Δ. Λογοθέτη	05	3049	έφθ. Λιβύρνο 5 Ιουν. Είτε Σύρον πρὸς παροπλισμόν
Μιχαήλ Ε. Γιανναγάς	Ν. Μ. Γιανναγά	01	3319	άργει Σύρον από 18 Μαρτ.
Μιχαήλ Λ.	I. Λιβανοῦ	13	4160	διήλθε Λάζ Πάλμας 15 Μαΐου διὰ Ροζάριο
Μιχαήλ Α. Εμπειρίκος	Στ. Εμπειρίκου	18	5202	διήλθε Λάζ Πάλμας 5 Ιουν. διὰ Αμβέρσαν
Μιχαήλ Ν.	Ισαβ. Νικολάου	06	4618	άργει Αμπελάκι: από 11 Απρ.
Μιχαήλ Ν. Μαρής	Ν. Μαρή	99	3926	έφθ. Αμβούδηγον 26 Μαΐου, παραμένει
Μιχαλάκης Πουτούς	Ν. Εύσταθίου καὶ Σία	04	3146	άργει Πειραιά από 21 Μαΐου
Μιχαλίδης Ξυλάς	Π. Μ. Πουτούς	00	3672	άργει Σύρος από 24 Φεβρ.
Μίμης Χανδρής	άδ. Ξυλά	06	3828	ἀνεχ. Μπ. Αὔρες 21 Μαΐου διὰ Λάζ Πάλμας
Μονίτωρ	I. Α. Χανδρή	92	1630	ἀνεχ. Πειραιά 14 Ιουν. διὰ Μαρπολίν
Μωρηάς	Σ. Φαρκούχη	06	3690	έφθ. Δάντησην 6 Ιουν.
	Σ. Φαρκούχη	02	3734	έφθ. Χουέλθεν 31 Μαΐου, φορτώνει:
Ναγδός	άδ. Λιβανοῦ	10	4111	ἀνεχ. Κάρδιφ 25 Μαΐου διὰ Πλέιτ
Ναϊάς	Άναστ. Καλλινίκου	13	3868	εἰς Ρόττερνταμ ύπὸ παραλαβὴν 10 Ιουν.
Ναύαρχος Γ. Σαχτούρης	Π. Σαχτούρη	02	1953	αργει Παλλάτου από 13 Μαΐου (αναμένει: φορτίου)
Νάρκισσος	Γ. Ν. Σταθάτου	06	4313	έφθ. Βίλλαν Κονστιτούσιον 2 Ιουν.
Ναυτίλος	Α. Ι. Σουλανδρή	04	3531	αργει Πειραιά από 11 Φεβρ.
Νέα Τύχη	Στ. καὶ Δημ. Φαραλίοβ	12	3451	παραμένει εἰς Σάντια Φέ από 12 Μαΐου
Νεράϊδα	Μ. Χρουσάκη	03	2759	αργει Χίον από 6 Ιουν.
Νεμέα	Γ.Ν. Σταθάτου	19	5101	ἐν πλῷ από 11 Μαΐου ἐκ Πλέιτ διὰ Εύρωπην
Νήτιον	Α. Ι. Καλλινίκου	05	4274	διήλθε Τανερίφφαν 8 Ιουν. διὰ Μπέλφαστ
Νηρεὺς	Έμμ. Χατζηγιάν	13	6694	ἀνεχ. Μπάχιαν Μπλάγκαν 1 Ιουν. διὰ Αγ. Βικέντιον
Νήριτος	Γ. Δρακούλη	07	3854	έφθ. Τεργέστην 27 Μαΐου, παραμένει:
Νίκη	Α. Βογιατζή	17	958	φορτώνει εἰς Βατούμι 12 Ιουν.
Νικολής	Ν. Γ. Μωραΐτη	21	3576	έφθ. "Ιμπιγκάρι 8 Ιουν.
Νίκος	Α. Γρυπαίου	14	3892	ἀνεχ. Σάν Νικολάς 25 Μαΐου διὰ Αγγλίαν—Κόντινεντ
Νίκος Βαλμάδης	Σ. Ν. Βαλμάδη	01	3920	αργει Σύρον από 9 Μαΐου
Νίκος Μάρκου	Ε. Μάρκου	12	4235	ἀνεχ. Τάβι 7 Ιουν. διὰ Γιδραλτάρ
Νικόλαος	Ν. Δ. Βούλγαρη	01	3634	αργει Σύρον από 18 Μαρτ.
Νικόλαος	άδ. Πήγτη	80	1302	έφθ. Χίον 12 Ιουν. ἐκ Δουνιάδεως. "Υψωσε Αγγλικὴν σημαίαν
Νικόλαος Αθανασούλης	κληρο. Αθανασούλη	01	3572	αργει Αμπελάκι από ἐτῶν
Νικ. Γ. Κουλουκουνῆς	έτ. Ατλαντικός	17	3201	έφθ. Κάρδιφ 6 Ιουν.
Νικόλαος Νομικός	Α. Νομικοῦ	99	625	εἰς πλόας Πειραιώς—Μ. Ασίας
Νικόλαος Φιλίνης	Μικά Φιλίνη	04	3111	αργει Πειραιά από 14 Απρ.
Νικόλαος	B. Σ. Ρωσολόμου	10	4540	ἀνεχ. Ροζάριο 3 Ιουν. διὰ Τανερίφφαν
Νικόλαος Αγγελος	Ίω. Αγγέλου	12	4351	ἀνεχ. Σάν Νικολάς 15 Μαΐου διὰ Εύρωπην
Νικόλαος Πατέρας	N. Πατέρα	06	3435	αργει Οίνούσιας από 2 Μαρτ.
Νύμφη	N. Λυκιαρδοπούλου	21	4501	έφθ. Μπάρροι 4 Ιουν. καὶ ανεχ. 12 διὰ P. Ιανάρον
Οινούσιος	N. Πατέρα καὶ ιερῶν	04	5804	ἀνεχ. Πειραιά 9 Ιουν. έφθ. Χίον 10
Π. Μαργαρώνης	Δημ. Μαργαρώνη	13	4979	ανεχ. Σούντερλαντ 4 Ιουν διὰ Βενετίαν
Παναγῆς	N. Λυκιαρδοπούλου	20	5187	έφθ. Μπουένος Αὔρες 6 Ιουν.
Παναγῆς Βαλλιάνος	S. Βαλλιάνου	04	2980	αργει Σύρον από 20 Νοεμ. π. ἔ.
Παναγῆς Μ. Χαδούλης	I. Η. Χαδούλη	07	3821	εἰς Μπάχιαν Μπλάγκαν από 18 Μαΐου
Πάνος	I. Λυγκίου καλπ.	05	4327	διήλθε Φ. Νορόνχα 30 Μαΐου διὰ Πλέιτ
Παντελῆς	I. Λιβανοῦ	15	4305	διήλθε Γιδραλτάρ 8 Ιουν. διὰ Μπάρι
Παντελῆς	άδ. Παντελῆ	91	2411	αργει Πειραιά από 23 Δεκ. π. ἔ.
Παντιάς	K. Λαριόδ.	11	3845	έφθ. "Εμπεν 2 Ιουν.
Παπαλεϊός	Iο.3. Μαργαρώνη	12	5149	ανεχ. Βενετίαν 28 Μαΐου. Παρέμενε Αλγέριον 11 Ιουν.
Παρθενών	Γ. Α. Γεωργιλή	10	3748	ἐπλῷ ἐκ Ροζάριο 13 Μαΐου διὰ Εύρωπην
Πάρος	άδ. Πειθή	08	3189	αργει Αλεξανδρείαν από 21 Ιουν.
Πελαγία	Κρητικοῦ	94	951	'Επωλήθη Μετωνομάσθη «Marcella». Σημαία Παναρά
Περράκης Λ. Καμπάνης	Στολ. Καστάνου	05	3157	αργει Χαλκίδα από 27 Απρ.
Περσένης	κληρο. Λ. Καμπάνη	10	3584	έφθ. Ipswich 6 Ιουν.
Πεταλοί	έτ. «Ατλαντικός» A.E.	06	4852	διήλθε Ντέρερ 9 Ιουν. διὰ Στοκχόλμην
Πετρολίνα (τάνκερ)	Μαρή Εμπειρίκου	17	5126	αργει Σύρον από 30 Απρ.
Πετρούλι (τάνκερ)	T. Κυρτίλλου	10	579	αργει Κωνιώνιον από 1 Απρ.
Πέτρος Νομικός	Ίω. Γαλάνη καὶ Σία	03	4634	αργει Blaye (Γαλλίας) από 3 Μαΐου
	Π. Νομικοῦ	98	2522	έφθ. Βηρυττὸν 1 Ιουν.

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυπ.	Τόν. Γκρός	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΕΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Πηλεύς	Ε. Χατζηλίκια	28	4695	αναχ. Ροζάριο 4 Ιουν. διά Τανερρίφαν
Πλασταιάι	Γ. Γρέγορη	97	3039	αργετ. Σύρον από 4 Αύγ. 1931
Πολέμης	I. Δ. Παλαιοκρασσά	09	1457	αργετ. Πειραιά από 10 Μαΐου
Πόλι	A. Αλεξάνδρου-Μ. Ρεθιμώνη	97	2861	αργετ. Σύρον από 10 Ιαν.
Πολύκωφ	Γ. Δρακούλη	14	4077	αναχ. Νυκλοβίνγια 7 Ιουν. διά Δάντονγκ έφθ. 8
Πολύμνια	E. Μιχαλιτσιάνου	07	4937	έφθ. Βενετίαν 30 Μαΐου, έκφραστόνει
Πόντος	υιοί Γ. Γράτσου	12	4013	αναχ. Καντζάν 1 Ιουν. Κήλιν 2 διά Τόνιζ-Δανιάν
Πόπη	Μιχ. Βερνίκου	96	1594	εις Κατάνην 6 Ιουν. υπό έκφραστων
Ποσειδών	Κυρ. Βενιζέλου	09	3895	έφθ. Βενετίαν 4 Ιουν.
Προφήτης 'Ηλίας	E. Σανιδάς και Σία	79	1169	αργετ. Πειραιά από 2 Μαΐου.
Πρωτεύς	έτ. «Ατλαντικός» A.E.	20	6696	έφθ. 'Αιμέρσων 6 Ιουν.
Πρωτός	Γ. Ν. Λουλούδη	03	1171	έφθ. Μάλταν 5 Ιουν.
Πυθέας	I. Γαλάκη	02	3028	αργετ. εις Όθησσόν
Ρίτα	Γ. Πανά	01	2495	αργετ. Κέρνη από 5 Ιουν.
Ρίτα Χανδρή	I. Δ. Χανδρή	90	1217	αναχ. Κοσσέτρι 13 Ιουν. διά Βενετίαν
Ρόκος	«Βεργωτής» A.E.	18	6430	φθάνει: Μπουένος Αϊρες 10-14 Ιουν.
Ρόκος Βεργωτής	Γερ. Βεργωτή	19	5637	αργετ. Ρόττερνταμ από 24 Απρ.
Σαπφώ	υιόν N. Πατέρη	07	3874	έναντιγονεν εις βράχους Burlings (Πορτογ.) 10 Ιουν.
Σαρωνικός	Μαρή Εμπειρίκου	12	3548	αναχ. 'Αιμέρσων 3 Ιουν. Συνεχ. 'Επανέπ'. Εδεξαμ. 7 Ιουν.
Σόκομπελ. (τάνκερ)	έτ. «Σόκομπελ»	30	1654	εις πλάνα Γαλλίας—Λά Νουβέλλ (πετρέλαια)
Σοφία Θεοδωροπούλου	Π. Θεοδωροπούλου	99	1518	αργετ. Πειραιά από 30 Απρ.
Σούνιον	Μαρή Εμπειρίκου	19	3054	έφθ. Λά Παλλίς 10 Ιουν.
Στάμης Φαφαλιός	Σ. και Δ. Φαφαλιό	06	3990	διήλιθος Κήλιν 4 Ιουν. διά Γιεραλτάρ
Στάμης Α.	άδ. 'Αποστολοπούλου	81	987	εις πλάνα 'Ελληνικῶν λιμένων
Στέφανος Κωστομένης	E. Κουλουκουντή	11	5409	αναχ. Νεκτάσα 28 Μαΐου διά Λάς Πάλμης
Στεφανίδης	M. Λεμού	06	4081	κνεχ. Φιλαδέλφειαν 6 Ιουν. διά Key West
Στρατής	M. Κυδωνιάς	05	3893	αργετ. Πειραιά από 10 Ιουν. (κενόν έξ. Ιταλίας)
Στυλιανή	άδ. Πατέρη	93	1828	έφθ. Βενετίαν 30 Μαΐου έκφραστόνει
Στυλιανός	Π. Βεντούρα	04	3564	έφθ. 'Αιμέρσων 4 Ιουν. Είτα διά Βελτικήν
Στυλιανός Κουτσοδόντης	A. K. Κουτσοδόντη	05	3076	εις Γιβραλτάρ 10 Ιουν. έπισκεψάει ζημίας
Σωκράτης 'Ωνάσης	'Αριστ. 'Ωνάση	21	5192	παραλαμβάνεται εις Μόντρεαλ Ιούλιον
Τάκης	Π. Σ. 'Αντιόπα	04	1698	αργετ. Πειραιά από 30 Απρ.
Ταξιάρχης	άδελφ. Λεμού	13	4221	έφθ. "Άδονμουθ 1 Ιουν.
Τερέέα Κοντογιάννη	Στυλ. Κοντογιάννη	89	764	αργετ. Πειραιά από 3 Ιουν.
Τηνής	Γ. Φ. 'Ανδρεάδη	00	3606	αργετ. Θεσσαλίη από 3 Φεβρ.
Τηλέμαχος	Γ. Δρακούλη	11	3562	έφθ. Γαλάται 26 Μαΐου (φορτ. ξυλείαν Ιουν. 4)
Τίμιος Σταυρός	B. Λιθανού	02	3564	ζινεχ. Γέρσεζι 7 Ιουν. διά Μκύρην Θάλασσαν
Τό - Κύμα	A. Κωνσταντινίδη	05	3721	αργετ. 'Αλεξάνδρειαν από 22 Δεκ. π.ξ.
Τοίνανα	Γ. Λεμού και M. Γεωργιαλή	00	4358	έφθ. Ipswich 3 Ιουν.
Τοίτων	υιοί Γ. Γράτσου	14	4211	αναχ. 'Αλεξάνδρειαν 8 Ιουν. διά Μπουργκάς
Τσιροπινάς	K. A. Τσιροπινάκη Υιοί	14	3895	έφθ. Μπουένος Αϊρες 28 Μαΐου
Τώνης Χανδρής	I. Δ. Χανδρή	04	2689	έφθ. Μαρπολίν 14 Ιουν. ἐκ Σαρδηνίας
*Υδρα	Γκ. Κουλούρα	00	3513	αναχ. Ηλεία 3 Ιουν., έφθ. Μαρπολίν 8
*Υδραίος	A. Κουλούρα και K. Ξένου	02	4476	αναχ. Gdynia 31 Μαΐου Γιεραλτάρ 10 Ιουν. διά Νεάπολιν—Σαλέρνο
Φαέθων	άδ. Λιθανού	13	4168	έφθ. Μοντερίζο 30 Μαΐου
Φαίδων	II. 'Αλεξάνδρου και Σία	89	1882	έφθ. Γαλάται 1 Ιουν. (διά Σικελίαν—Νεάπολιν)
Φανερωμένη	Α. Βλαχάκην	08	3501	αναχ. Σάντα Φέ 18 Μαΐου διά Εύρωπην
Φιλομήλα	Σ. Καταπόλη	98	3175	έφθ. Μασσαλίαν 25 Μαΐου. Παραμένει:
Φλοισβίος	K. A. Βογιατζήγλου	81	746	αργετ. Πειραιά από έτών
Φλωρεντία Σ.	Φλωρεντ. Σιβερίδου	97	2024	αναχ. 'Αλλαγρεσ:αν 4 Ιουν. διά Βρατλαν
Φραγκούλα B. Γουλανδρή	άδ. Γουλανδρή	18	5304	έφθ. Μπουένος Αϊρες 7 Ιουν.
Φρέδη	Γ. Δ. Καλαφάτη	07	4043	έφθ. Μπάρρο 8 Ιουν. ἐκ Βαρκελώνης
Φωτεινή Καρρά	άδ. Καρρά	08	4396	αργετ. Πειραιά από 30 Μαΐου
Φώτης	N. Λυκαρδοπούλου	12	3507	έφθ. Ντιαμάντ 3 Ιουν.
Φωφώ Μαροή	I. Σ. Στρυμπουλάκη	03	1013	αργετ. Πειραιά από 26 Απρ.
Χαδιώτης	έτ. «Κάσσος» A.E.	29	4386	έφθ. 'Οράν 30 Μαΐου, αναχ. 2 Ιουν. Μαδέρχες 5 διά Γκαλιθεστων
Χαράλαμπος	'Αγ. Γιαννουλάτου	01	4389	αργετ. Πειραιά 1 Ιουν. 14
Χαράλαμπος Π.	Π. I. Πατέρα και Σία	07	4362	αναχ. 'Αλγύριον 4 Ιουν. διά Κέαν. Θά παροπλισθή
Χέλατρος	έτ. «Κάσσος» A.E.	14	3489	αργετ. Μασσαλίαν από 8 Μαΐου
Χίος	Σ. Παρρή κ.λ.π.	88	1356	έφθ. Πειραιά 12 Ιουν.
Χλόη	N. Λυκαρδοπούλου	99	5730	αργετ. εις Ντιόρντρεχτ από 28 Μαΐου
Χρήστος Z.	N. Ζωιόπούλου	00	1106	έφθ. Πειραιά 30 Μαΐου
Χριστίνα	Α. Βογιατζήδη και Σία	98	3438	αργετ. Πειραιά από 28 Απρ.
Χρυσάνθη	άδ. Πατέρα	00	3217	έφθ. 'Αιμέρσων 28 Μαΐου και αναχ. 4 Ιουν. διά Χέρνοσαντ
Χρυσάνθη Σταυρούδη	I. Σταυρούδη	90	2223	αργετ. Βενετίαν από 29 Απρ.,
Χρυσή	Π. I. Γουλανδρή	13	5367	διήλιθος Καζαμπλάγκαν 24 Μαΐου διά Πλέιτ
Ψαρά	K. Δ. Καλαφάτη	03	2907	αργετ. Πειραιά από 14 Μαΐου
Ψαρεανία	M. Καρβαλή	07	4843	αργετ. Πειραιά από 8 Ιουν.
Ψαρεανίς	I. Ταχιμιτζή	96	3471	αργετ. Χίον από 20 Φεβρ.
Ψρίων	έτ. Χίος» A.E.	96	3256	αργετ. Πειραιά από 5 Ιουν. 1931
Ψρωπός	Μαρή Εμπειρίκου	13	3475	αργετ. Βρατλαν από 2 Απρ.

(Της ίδιας η περίοδος, τῶν «Ναυτ. Χρονικῶν» και τῶν «Λόρδων Λιστών»)