

NAYTIKA XRONIKA



15η Ιανουαρίου 1931

Αρ. Φύλλου 2

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ Α! ΑΡΙΘ. 2. = ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ = ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, 15 ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ 1931

ΥΒΡΙΖΕΤΑΙ ΔΙΟΤΙ ΘΕΛΕΙ ΝΑ ΖΗΣΗ!!

Ή έπιθεσις άνεμένετο!

Διότι, μέσα είς τὸν ὅξὺν ἀνταγωνισμόν, ποὺ τὰ τελευταῖα μεταπολεμικά ἔτη ἔξεδηλώθη μεταξὺ τῶν μεγάλων ναυτικῶν Δυνάμεων, μέσα είς μίαν ίστορικὴν κρίσιν τῶν διεθνῶν μεταφορῶν πρωτοφανοῦς ἐκτάσεως, ἡ Ἑλληνικὴ Ἐμπορικὴ Ναυτιλία παλαίουσα τὸν ἀπεγνωσμένον ἄγωνα τῆς αὐτοσυντηρήσεως τῆς μὲ τὰ πτωχὰ αὐτῆς κεφάλαια, χωρὶς οὐδεμίαν ἐνδάρρυνσιν καὶ κατεύθυνσιν ἀπό τὸ ἐπίσημον Κράτος, κατώρθωσε νὰ κινηται ὀπωδήποτε κατὰ ἔνα μεγάλο μέρος, νὰ σιντηρῇ τὰ σκάφη της, νὰ ἔξυπηρτῃ τὰς βαρείας ὑποχρεώσεις της καὶ νὰ δίδῃ τὰ μέσα τῆς συντηρήσεως εἰς εἰκοσακισθίας τούλαχιστον οἰκογενείας Ἑλλήνων ναυτικῶν ἀγωνιζομένων τὴν τραχείαν πάλην τῆς θαλάσσης.

Ο "Ἑλλην ναυτιλλόμενος ἀπολουθῶν τὰς ίστορικὰς παραδόσεις μᾶς Φυλῆς, ποὺ ἔζησεν ἀπὸ τὴν θάλασσαν καὶ ἔξετράφη ἀπ' αὐτήν, εἶδε πολλὰς κατὰ καιροὺς κρίσεις. Μύρια ὄσα ἐμπόδια ὑπερενίκησε παλαίων διὰ τὴν θαλασσινήν του ὑπαρξιν, ὥστε καὶ τὴν παρούσαν δεινὴν κρίσιν, πλήρης πίστεως καὶ αὐτοπεποιθήσεως ἀγωνίζεται νὰ τὴν διεξέλθῃ.

Εἰς τὸν ὡραῖον δρόμον τῆς δράσεώς της ἡ Ἑλληνικὴ ναυτιλία ἐπέσυρε πάντοτε τὰ ζηλότυπα βλέμματα ἔχθρῶν τε καὶ φίλων. Ή ίστορία τῆς ἀναδημιουργίας της, ίστορία συνεχοῦς πάλης τῶν θαλασσοπόρων μας ἐνέχει τὰ στοιχεῖα τῶν ἐμποδίων καὶ τῶν ἀδικιῶν, ἄτινα οἱ ίσχυροί ξένοι τῆς παρενέβαλον εἰς τὸν δρόμον τῆς δράσεώς της.

Καὶ ἡ ἐπίθεσις τοῦ Ἀγγλικοῦ τύπου κατὰ τὰς τελευταῖας ταύτας ἡμέρας, ὅσον καὶ ἀν ἐμφανίζεται ώς δῆθεν δικαιολογημένη ἀγανάκτησις ἐξ ἀφορμῆς δύο ἡ τοιῶν μοιραίων ἀτυχημάτων Ἑλληνικῶν ἀτμοπλοίων, βαθύτερα ἔχει τὰ αἴτιά της καὶ σοβαρότεροι είνε οἱ ἀπότεροι σκοποί της.

"Ἀλλὰ ἡ προκειμένη ἐπίθεσις δὲν είνε ἡ πρώτη.

Ἀποτελεῖ συνέχειαν μᾶς ὑλιβερᾶς ίστορίας τὴν ὁποίαν ἀντιμετωπίζει ἡ Ἑλληνικὴ Ναυτιλία ἀπὸ τοῦ 1914. Ο μέγας πόλεμος εὗρε τὴν Ἑλληνικὴν σημαίαν οὐδετέραν. Τὰ σκάφη τῆς θὰ ἡδύνωντο κάλλιστα νὰ ἀποκομίσουν τὰ μυθώδη κέρδη, ἄτινα εἰσεκόμισαν εἰς τὰς Πατρίδας των οἱ Ὀλλανδοί, οἱ Σκανδινανοί καὶ οἱ

Ίσπανοί.

Ὑπὸ τὴν προστασίαν τῆς οὐδετέρας τῶν σημαίας ἐργαζόμενοι οὗτοι είς τὸ ἐλεύθερον ἐπίπεδον τῶν τότε τιμῶν τῶν ναύλων, ὅγκῳδη τὰ φορτία τοῦ χρυσοῦ ἀπεκόμισαν διὰ νὰ τὰ χρησιμοποιήσουν μετέπειτα, ώς τὸ κυριώτερον τῶν δραγανον τῆς μεταπολεμικῆς τῶν κοινωνικῆς εὐημερίας καὶ ἀναπτύξεως.

Τὰ Ἑλληνικὰ σκάφη ἡσαν καὶ αὐτὰ οὐδέτερα, τούλαχιστον κατὰ τὰ πρῶτα τοία ἔτη. Δὲν ἀφέθησαν ὅμως ἐλεύθερα. Παρημποδίσθησαν εἰς τοὺς πλόας τῶν, ἐπεσχέθησαν ὑπὸ τῶν ισχυρῶν, ὑπεχρεώθησαν νὰ ταξιδεύωσι διὰ λογαριασμὸν τῶν Συμμάχων μὲ ώρισμένα μισθώματα, ὑπέστησαν ἀνηλεῇ τὸν διωγμὸν ἀπὸ μέρους τῶν Γερμανικῶν ὑποβρυχίων, οὐδέτερα ἀκόμη αὐτά, ἐκέρδισαν πολλά, δὲν ἀπεκόμισαν ὅμως τὰ κέρδη ἑκεῖνα, ἄτινα ὁ ὄγκος τῶν καὶ ὁ πόλεμος ἐδικαιολόγει.

Ο πόλεμος ἔλληξε.

Τὰ κέρδη τὰ πολλὰ τῶν Ἑλλήνων πλοιοκτητῶν ἐξηνεμίσθησαν. Ἀγγλικαὶ Τράπεζαι τὰ ἔξεμεταλλεύθησαν, Ἀγγλικὰ νηστηγεῖα τὰ ἐκαρπώθησαν, "Ἀγγλοι πλοιοκτῆται καὶ ἀσφαλισταὶ τὰ εἰσέπραξαν.

Δεσμοὶ ίστορικοὶ καὶ θερμὴ συμπάθεια μᾶς συνέδεον πάντοτε πρὸς τὴν Θαλασσοκράτειραν.

Ο "Ἑλλην ναυτιλλόμενος προσήμοιζε πάντοτε τὰς ἀπόψεις του καὶ τὰς ἐπιχειρήσεις του μὲ ἀφετηρίαν τὸ Λονδίνον, ὅπου κατέθετε τὰ κεφάλαιά του καὶ ὅπου ἐνεπιστεύετο τὸ μέλλον του.

Ἡ Βρεττανικὴ εὐθύντης, δὲν θὰ ἡτο ποτὲ δυνατὸν νὰ πιστεύθῃ, ὅτι διὰ τῶν κυριωτέρων δημοσιογραφικῶν ὄγγάνων, θὰ ἡδύνατο νὰ ἀδικήσῃ μίαν ὀλόκληρον σημαίαν, παλαίουσαν τὸν τίμιον ἄγωνα τῆς ὑπάρξεως της, καὶ νὰ ἐπιτέφψῃ νὰ προσαφθῶσιν εἰς αὐτὴν μομφαὶ βαρεῖαι μὴ ἀρμόδιουσαι εἰς τὸν "Ἑλληνα ναυτιλλόμενον τοῦ ὅποιου τὴν δράσιν, οἱ ἀνθρώποι τοῦ Λονδίνου καλῶς ἔχουν μέχρι τοῦδε ἐκτιμήσει.

Ἄλλ' ἡ Ἀγγλικὴ ναυτιλία, ὅπως καὶ ἡ παγκόσμιος τοιαύτη διέρχεται κρίσιν. Σκάφη λαμπρά, νεοναυπηγμένα καὶ ἀνήκοντα εἰς κραταιάς Ἀγγλικὰς ἐταιρίας, παραμένουν ἀργοῦντα πατὰ μήκος τῶν ὄχθων τοῦ Ταμέσεως. Οι ναῦλοι ἐκπίπτουν ὁμοδίαις. Αἱ θαλάσσιοι μεταφοραὶ περιωρίσθησαν.

Περίεργον ὅμως !

Τὰ Ἑλληνικὰ σκάφη κινοῦνται. Οἱ "Ελληνες πλοιοκτῆται προσβαίνοντιν ἀκόμη εἰς νέας ἀγορὰς σκαφῶν. Πῶς ἔξηγεται τοῦτο ; διερωτῶνται οἱ "Ἀγγλοι ἐφπλισταῖ.

«Ἡ παλαιότης τῶν Ἑλληνικῶν σκαφῶν, τὸ λιτόδιαιτον τοῦ Ἑλληνος ναύτου, ἵσως—ἵσως ἡ συχνότης τῶν θαλασσίων ἀτυχημάτων νὰ τὸ ἐπιτρέπωσι». Οὕτω ἐσκέψθησαν.

'Ἄλλ' ἀγνοοῦνται, ἄρα γε, αἱ συνθῆκαι ὑφ' ἃς ταξιδεύωσι τὰ Ἑλληνικὰ πλοῖα ; Τὸ λιτοδιαιτον τοῦ Ἑλληνος ναύτου ἀνήκει εἰς τὴν ἴστορίαν. Ἀκόμη προσχέδες" Ἀγγλος πλοιοκτήτης εἰς τὸ τελευταῖον «Fairplay» ώμοιλόγει ὅτι τὸς ἡτηματῆμικρᾶς διαφορᾶς τῶν μισθοτροφοδοσιῶν μεταξὺ Ἀγγλικῶν καὶ ἔνων σκαφῶν δὲν ἀποτελεῖ ἀξιόλογον ἐπιβάρυνσιν, ὥστε νὰ ἐπιτρέψῃ εἰς τὰς ἔνεας σημαίας νὰ ἐργάζωνται καὶ οὐχὶ εἰς τὴν Ἀγγλικὴν.

Καὶ ὅμως καὶ τοῦτο θὰ ἀποδείξωμεν δι' ἀριθμῶν ἐντὸς ὀλίγου : "Οτι οὐδεμία ὑπάρχει διαφορὰ μεταξὺ Ἑλληνικῆς καὶ Ἀγγλικῆς μισθοδοσίας. Καὶ ἄν ὑπάρχῃ εἰς τὴν Ἑλληνικὴν σημαίαν καὶ οὐχὶ προτέρημα.

Ἡ παλαιότης τῶν σκαφῶν ;

Ἄλλα μήπως τὰ παλαιὰ σκάφη δὲν εἶναι σήμερον τὰ ἀντιοικονομικώτερα ; Εἶνε μειονέκτημα ἡ ὑπαρξίας τῶν εἰς τὴν Ἑλληνικὴν σημαίαν καὶ οὐχὶ προτέρημα.

—Τὰ θαλάσσια ἀτυχήματα μήπως ;

Ἄλλα αὐτὰ ταῦτα τὰ Ἀγγλικὰ ναυτικὰ περιοδικὰ εἰς τὰ ἀσφαλιστικά των χρονικὰ ἀναφέρουν ζημίας ἐκατοντάδων χιλιάδων λιρῶν πατὰ τὸ 1930, προελθούσας ἀπὸ ναυάγια καὶ ἀβαρίας σκαφῶν νεοτεύκτων, καὶ λαμπρῶς συντηρουμένων, ἐκφράζουν δὲ καὶ τὴν ἐκπληξίν των διὰ τὸ γεγονός τοῦτο.

Τὰ δύο ἡ τρία ναυάγια Ἑλληνικῶν παλαιῶν σκαφῶν, ὄνομαστὶ ἀναφερόμενα, καὶ τὰ ὅποια ἀποτελοῦν πολλοστημόριον τῆς κινούμενης ἀνὰ τὴν Ὑδρόγειον Ἑλληνικῆς χωρητικότητος, εἶνε ἵκανὰ νὰ καλύψωσι τὰς ζημίας τῆς Ἑλληνικῆς ναυτιλίας ;

"Οχι !... Δὲν εἶνε τὰ αἴτια τῶν ταξιδίων τῶν Ἑλληνικῶν σκαφῶν, ἐκεῖνα, ἄτινα φρονοῦν οἱ "Ἀγγλοι.

Τὸ Ἑλληνικὸν φορτηγὸν, πατὰ τὸ μεγαλύτερον ποσοστὸν, ἀνήκει εἰς ναυτικὰς οἰκογένειας μὲν θαλασσινὴν ἴστορίαν πολυετή, κυνθερνάται ὑπ' αὐτῶν τῶν ἰδιοκτητῶν του ὡς πλοιάρχων καὶ μηχανικῶν, ἀποτελεῖ οἰκογενειακὸν καὶ πατριωτικὸν συγκρότημα ἐργασίας καὶ ἀγωνίζεται ἐργαζόμενον νὰ περισώσῃ τὰ ὀλίγα κεφά-

λαια τὰ ὅποια διέθεσε διὰ τὴν ἀγορὰν του ἓνα ὄλόκληρον οἰκογενειακὸν δένδρον.

Τὸ Ἑλληνικὸν φορτηγόν, βεβαούμενον τὸ πλεῖστον δι' ὑποχρεώσεων, κινεῖται διὰ νὰ ἐκπληρώσῃ ταύτας, ταξιδεύει διὰ νὰ μὴ ὁρθῇ εἰς τὸν δρόμον καὶ τὰς ἀφιλοξένους προσκυναίας τοῦ Ρόττερνταμ, τῆς Ἀμβέρσης καὶ τοῦ Κάρδιφ, τὸν διαφορετόχον καὶ τὸν συμπατριώτας ναυτεργάτας, δέχεται τὸν προσφερόμενον εὐθηνὸν ναῦλον, διότι σκάφος μεγάλης ηλικίας, ἐστω καὶ ζημιῶνον, ὅταν κινηται, εἶνε προτιμώτερον, παρὰ ἀργοῦν εἰς τὸν λιμένας, φιλεργόμενον καὶ μὴ συντηρούμενον νὰ δημιουργῇ παθητικὸν καὶ νὰ ὑφίσταται μυρίας ἐπὶ πλέον νέας ἐπιβαρύνσεις.

Άλλα τὸ Ἑλληνικὸν φορτηγὸν δὲν ἀνήκει εἰς μεγαλοσχήμους ναυτιλιακὰς ἐπιχειρήσεις μὲ πολυτελεῖς διευθύνσεις καὶ συμβούλια, μὲ γενικὰ ἔξοδα σοβαροτάτα, ἄλλα καὶ μὲ οἰκογενειακὰ ἔξοδα τοῦ πλοιοκτήτου δυσανάλογα πρὸς τὴν σημερινὴν κρίσιν.

Ο "Ἐλλην πλοιοκτήτης καὶ ἔταν δὲν ταξιδεύῃ προσωπικῶς, ἀρκεῖται εἰς τὸ ὀλιγοδάπανον τῆς συντηρήσεώς του παραμένων ἐν Ἑλλάδι καὶ δὲν ἔχει τὰ ἔξοδα τοῦ "Ἀγγλου συναδέλφου του.

Αύταὶ εἶναι αἱ συνθῆκαι, ὑφ' ἃς διαβιοῖ ἡ Ἑλληνικὴ ναυτιλία καὶ αὐτοὶ εἶναι οἱ λόγοι, οἵτινες ἐπιτρέπουν εἰς τὰ Ἑλληνικὰ φορτηγὰ νὰ κινοῦνται ἀκόμη, ἐστω καὶ ἐλαφρῶς ζημιούμενα.

Ἄλλ' ἡ ἐπίθεσις ἔσχε τὰ ἀποτελέσματα της.

"Ισως—Ισως δυσμενὴ πρὸς στιγμήν, διότι τὰ ἀσφαλιστρα διὰ τὴν Ἑλληνικὴν σημαίαν ὑψώθησαν καὶ πάλιν ἐν Λονδίνῳ. Ἡ Μαύρη Θάλασσα, τόσον γνώριμος εἰς τὰ Ἑλληνικὰ σκάφη καὶ ἡ ὅποια παρέσχε κατὰ τὴν παρούσαν δυσχερῆ περίστασιν ἀρκετὴν ἐργασίαν εἰς αὐτὰ, καταβάλλεται προστάθμεια ὑπὸ τῶν "Ἀγγλων νὰ καταστῇ ἀπροσπέλαστος εἰς τὴν Ἑλληνικὴν σημαίαν.

Ύψωθησαν τὰ ἀσφαλιστρα !

Εἶχεν ὅμως ἡ Ἀγγλικὴ ἐπίθεσις καὶ τὸν εὐεργετικόν της ἀντίκτυπον. Συνεκινήθη ἡ Ἑλληνικὴ κοινὴ γνώμη, τὸ ἐπίσημον Κράτος ηρχισε ν' ἀντικετωπίζῃ τὸ κρίσιμον τῆς Ἐθνικῆς του σημαίας, συζητοῦνται τὰ μέτρα ὑποβοηθήσεως τοῦ ἀγῶνος της καὶ συντόμως προβλέπεται ἡ λῆψις των.

Πρὸς τὴν μεγάλην Ἑλληνικὴν οἰκογένειαν ἀπευθύνομενοι τονιζομένων τὸν κίνδυνον καὶ ζητοῦμεν τὴν βοήθειάν της, διὰ νὰ ἀνατείλλωσι καὶ πάλιν εὐτυχέοι εργασίαι νημέραι διὰ τὴν χειμαζομένην ναυτιλίαν μας.

ΤΟ ΠΡΩΤΟΝ ΤΕΥΧΟΣ ΜΑΣ

"Η ζήτησις τοῦ πρώτου τεύχους τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» ὑπῆρξεν ἀθρόα, ἡ δὲ ἐκτυπωθεῖσα ποσότης, ἀν καὶ μεγάλη, ἐξηντλήθη εὐθὺς ἀπὸ τῶν πρώτων ήμερῶν.

Οἱ ἐπιθυμοῦντες νὰ ἔχωσι τὸ πρώτον τεύχος μας παρακαλοῦνται νὰ τὸ ζητήσωσι εἰς τὰ Γραφεῖα μας, μετ' ὀλίγας ήμέρας, ὅτε θὰ ἐτοιμασθοῦν τεύχη δι' ἀνατυπώσεως.

ΕΙΣ ΤΟ ΠΡΟΣΕΧΕΣ ΤΕΥΧΟΣ ΜΑΣ

Ωτὸν παραδέσωμεν τὰς γνώμας τῶν Ἐφοιτησίκων μας κύριων ἐστὶ τῆς συζητούμενης ἰδρύσεως τῆς Ναυλικῆς Πίστεως καὶ τῆς θασαφαγείας.

ΑΠΟ ΤΑ ΜΕΤΡΑ ΥΠΕΡ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΜΑΣ

Η ΙΔΡΥΣΙΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΠΙΣΤΕΩΣ

ΑΙ ΑΝΤΙΛΗΨΕΙΣ ΤΩΝ ΑΡΜΟΔΙΩΝ

Παρ' ὅλων τῶν παραγόντων τῆς χώρας, πολιτικῶν, οἰκονομικῶν καὶ κοινωνικῶν, ἀναγνωρίζεται ὅτι κανὲν γενικὸν μέτρον διὰ τὴν προαγωγὴν τῆς Ἐθνικῆς ναυτιλίας μας δὲν ὁπότερη συντελεστικὸν τὰ περισσότερα οὔτε κανὸν θὰ είνει δυνατὸν νὰ πραγματοποιηθοῦν—χωρὶς τὴν ὄργανωσιν τῆς ναυτικῆς πίστεως.

Ἡ συσταθεῖσα ὑπὸ τῆς Κυβερνήσεως Ἐπιτροπὴ. ὑπὸ τὴν προεδρείαν τοῦ ἀξιοτίμου ἀντιπροέδρου αὐτῆς κ. Α. Μιχαλακοπούλου, διὰ τὴν μελέτην τῶν ἀναγκῶν τῆς Ἐθνικῆς ναυτιλίας καὶ τὴν ὑπόδειξιν τῶν μέτρων πρὸς ἐνίσχυσιν αὐτῆς ἡ σχολήθη—ώς ἡτο φυσικὸν—ἰδιαιτέρως μὲ τὸ ξήτημα τῆς ὄργανωσεως τῆς ναυτικῆς πίστεως ἐν Ἑλλάδι.

Εἰς τὰς σχετικὰς συζητήσεις, αἱ ὄποιαι διεξῆχθσαν ἐν τῇ Ἐπιτροπῇ, παρακληθεῖς ὑπὸ τοῦ Προέδρου τῆς κ. Μιχαλακοπούλου μετέσχε καὶ ὁ ὑποδιοικητὴς τῆς Ἐθνικῆς Τραπέζης κ. Κοριζῆς.

Ἡ μετὰ προθυμίας συμμετοχὴ τοῦ κ. Κοριζῆ εἰς τὰς συζητήσεις αὐτὰς προσέδωκε μεῖζον ἔτι κῦρος εἰς τὰ ἐν προκειμένῳ προϊσμάτα καὶ εἰσηγήσεις τῆς Ἐπιτροπῆς καὶ διότι ὁ ὑποδιοικητὴς τῆς Ἐθνικῆς Τραπέζης εἶνε ἐκ τῶν ὀλίγων, οἱ ὄποιοι κατέχουν καὶ ἐπιστημονικῶς καὶ πρακτικῶς τὸ θέμα, ἀλλὰ καὶ διότι ἐδόθη εἰς τὴν Ἐπιτροπὴν ἡ εὐκαιρία νὰ καταστῇ ἐνήμερος τῶν γενικωτέρων ἐπὶ τοῦ ζητήματος σκέψεων τῆς Ἐθνικῆς Τραπέζης, ἀνευ τῆς συμβολῆς τῆς ὄποιας ἡ ὄργανωσις τῆς ναυτικῆς πίστεως δὲν είνει ἐφικτή.

Τὰ προϊσμάτα τῆς Ἐπιτροπῆς ἐπὶ τοῦ θέματος, ἐκδηλοῦντα τὰς ἀπόψεις τοῦ ἀξιοτίμου Ἀντιπροέδρου τῆς Κυβερνήσεως, τὰς γενικωτέρας σκέψεις τῆς Διοικήσεως τῆς Ἐθνικῆς Τραπέζης καὶ τὰς γνώμας τοῦ ἐφοπλιστικοῦ κόσμου συνοψίζονται ὡς ἔξης:

Νὰ ὄργανωθῃ καὶ ἐν Ἑλλάδι ἴδιον ἰδρυμα ναυτικῆς πίστεως ἡ τούτου καθισταμένου ἀδυνάτου ν' ἀναλάβῃ ἡ Ἐθνική Κτηματικὴ Τράπεζα νὰ παρέχῃ δάνεια εἰς τὴν ναυτιλίαν, ἀναλαμβάνοντος τοῦ Κράτους ποσοστοῦ οὐχὶ μεγαλειτέρου τῶν 2 οἱον τοῦ τόκου.

Τὰ 3/4 τῶν δανείων αὐτῶν νὰ διατίθενται διὰ τὴν ἀγορὰν νέων πλοίων καὶ τὸ ὑπόλειπόμενον 1/4 διὰ τὴν ἀνακούφισιν τῶν ἡδη ὑπαρχόντων βαρῶν.

Τὰ ἀτμόπλοια τὰ ἐκτελοῦντα ἐπισκευάς εἰς τὰ ἐλληνικὰ συνεργεία νὰ λαμβάνονται δάνεια ἐπισκευῶν ὑπὸ εὐνοϊκωτέρους δρούς.

Τὰ δάνεια τὰ παρεχόμενα διὰ τὴν ἀπόκτησιν νέων πλοίων νὰ παρέχωνται προκειμένου μὲν περὶ φορτηγῶν πλοίων διὰ τοιαῦτα μέχρι ἡλικίας 15 ἑτῶν, προκειμένου δὲ περὶ ἐπιβατικῶν μέχρι 20 ἑτῶν.

* *

Καὶ αὐτὰ μὲν εἶνε ἐν συνόψει τὰ προϊσμάτα τῆς εἰδικῆς Ἐπιτροπῆς.

Ἀπομένει νὰ διευκρινισθοῦν αἱ ἐν προκειμένῳ ἀπόψεις τῆς Κυβερνήσεως, τῶν Ἀρχηγῶν τῶν πολιτικῶν κομμάτων, δεδομένου, ὅτι ἀνεξαρτήτως τῆς ἐν τῇ Βουλῇ συζητήσεως, ἔχει τεθῆ σαφῆς προϋπόθεσις ἡ ἀπό συνεννοήσεως μετ' αὐτῶν λῆψις παρὰ τῆς Κυβερνήσεως τῶν ὑπὲρ τῆς Ἐθνικῆς ναυτιλίας μέτρων, καὶ τέλος προκειμένου περὶ τοῦ εἰδικοῦ τούτου θέματος αἱ ἀπόψεις τῆς Διοικήσεως τῆς Ἐθνικῆς Τραπέζης.

Ἡ ἀπὸ μέρους τοῦ ἀξιοτίμου Προέδρου τῆς Κυβερνήσεως νιοθέτησις τῶν προϊσμάτων τῆς Ἐπιτροπῆς, εἰσήγησιν τῶν ὄποιων προέβη ἡδη πρὸς αὐτὸν τὴν παρελθοῦσαν Κυριακὴν ὁ κ. Μιχαλακόπουλος, εἶνε ἔξησφαλισμένη.

Ο κ. Μιχαλακόπουλος ἤρχισεν ἡδη τὰς μετὰ τοῦ ὑπουργοῦ τῶν Οἰκονομικῶν κ. Μαρῆ συνεννοήσεις διὰ τὴν ἔξευρεσιν τῶν ἀπαιτηθησούντων δαπανῶν ἐκ τοῦ κρατικοῦ προϋπολογισμοῦ. Τὰς συνεννοήσεις ταύτας θὰ συνεχίσῃ εὐθὺς ἅμα τῇ ἐπανόδῳ του ἐκ Γενεύης.

ΑΙ ΑΠΟΨΕΙΣ ΤΩΝ Κ.Κ. ΑΡΧΗΓΩΝ

"Οσον ἀφορᾷ τὰς ἀπόψεις τῶν ἀρχηγῶν τῆς Ἀντιπολιτεύσεως ἐκ συναφῶν μετ' αὐτῶν συνομιλιῶν—οἱ ἀξιότιμοι ἀρχηγοὶ τῶν κομμάτων ἐπιφυλάσσονται ν' ἀναπτύξουν ἀπὸ τῶν στηλῶν τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» διεξοδικῶς τὰς ἀπόψεις των, τόσον ἐπὶ τοῦ ζητήματος τῆς ὄργανωσεως τῆς ναυτικῆς πίστεως, ὃσον καὶ τῶν ἄλλων μέτρων τῶν ἐνδεικνυομένων διὰ τὴν προαγωγὴν τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας μας—δύνανται νὰ συνοψισθοῦν ὡς ἔξης :

Καὶ ἀπὸ ἐπιστημονικῆς ἀπόψεως καὶ διὰ λόγους ψυχολογικῶν ἡ ἀδυνατὴ λύσις θὰ ἡτο ἡ ἀπ' εὐθείας ὄργανωσις αὐτοτελοῦς ἰδρύματος ναυτικῆς πίστεως.

Εύνοήτως η ἰδρυσις τῆς ναυτικῆς πίστεως δὲν δύναται παρὰ ν' ἀποτελέσῃ ἔργον τοῦ Κράτους.

Ἡ οἰκονομικὴ κατάστασις δύμως αὐτοῦ δὲν ἐπιτρέπει, δυστυχῶς, τὴν ὄργανωσιν ἰδρύματος τῆς ναυτικῆς πίστεως ἱκανοῦ διὰ τὴν παροχὴν τῶν κεφαλαίων, τὰ ὅποια ἔχει ἀνάγκην ἡ ἐθνικὴ ναυτιλία καὶ μάλιστα εἰς περίοδον, ιστορικὴν δι' αὐτὴν κατὰ τὴν ὄποιαν πρόκειται νὰ ἐπιζητηθῇ ἡ ἀναδιοργάνωσίς της, ἡ προώθησίς της.

Ἡ ὄργανωσις ἰδρύματος ναυτικῆς πίστεως μὲ μέσα ἀνεπαρκῇ διὰ τὴν ἐκπλήρωσιν τοῦ προορισμοῦ του καὶ ἡ κατ' ἀνάγκην ὀλίγον μετὰ τὴν ἰδρυσίν του διὰ «τονωτικῶν ἐνέσεων» ἐνίσχυσίς του διὰ νὰ στηριχθῇ—ἡ ἐπανάληψις, δηλαδή, τοῦ προηγουμένου τῆς Ἀγροτικῆς Τραπέζης—δ' ἀπετέλει σφάλμα ἀσυγχώρητον.

Ἐφόσον δύμως ἡ ὄργανωσις τῆς ναυτικῆς πίστεως ἀποτελεῖ ἀδιαμφισβήτητον παράγοντα διὰ τὴν προαγωγῆς τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας μόνη ἀπομένουσα λύσις εἶνε ἐκείνη ἡ ὄποια ἡκολουθήθη καὶ διὰ τὴν ἀγροτικὴν πίστιν, ἀνεξαρτήτως τοῦ ἀμελετήτου καὶ ἐστευσμένου τῆς ἰδρύσεως αὐτοτελοῦς Ἀγροτικῆς Τραπέζης, Η ΟΡΓΑΝΩΣΙΣ ΚΑΙ ΑΣΚΗΣΙΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΠΙΣΤΕΩΣ ΥΠΟ ΤΗΣ ΕΘΝΙΚΗΣ ΤΡΑΠΕΖΗΣ.

Δεδομένου δὲ ὅτι θὰ δύνανται περὶ μεταβατικῆς καταστάσεως, πρὸς τὴν ἰδρυσιν αὐτοτελοῦς ὄργανισμοῦ ναυτικῆς πίστεως, πρὸς τὴν ὄποιαν ἀπαραιτήτως πρέπει ν' ἀποβλέψωμεν, ἡ συμμετοχὴ τοῦ Κράτους τίθεται ἀφ' εαυτῆς ἀναγκαῖα ὥστε ὁ πρὸς τὴν ἐφοπλιστικὴν ἐπιχείρησιν δανεισμὸς νὰ γίνεται. ὑπὸ τοὺς δυνατούς εὐνοϊκωτέρους δι' αὐτὴν δρούς.

* *

Αὐταὶ εἰνε ἐν συνόψει αἱ ἀπόψεις τῶν ἀρχηγῶν τῆς Ἀντιπολιτεύσεως. Τὸ συμπέρασμά των, περὶ τοῦ: τί δυνατὸν γενέσθαι, συμπίπτει ἐν γενικόττη πρὸς τὰ προϊσμάτα τῆς ὑπὸ τὴν προεδρείαν τοῦ ἀξιοτίμου Ἀντιπροέδρου τῆς Κυβερνήσεως εἰδικῆς Ἐπιτροπῆς, τῶν ὄποιων ἡ νιοθέτησις ἀπὸ μέρους τοῦ κ. Βενιζέλου, ως γράφομεν καὶ ἀνωτέρω εἰνε ἔξησφαλισμένη.

Καθίσταται πρόδηλον ὅτι ἡ πραγματοποίησίς τῆς δυνατῆς λύσεως διὰ τὴν ἀσκησιν τῆς ναυτικῆς πίστεως

μέχρι της όργανώσεως αύτοτελούς ιδρύματος έξαρτάται από την Έθνικήν Τράπεζαν.

Η Διοίκησις αυτῆς—πέραν των γενικωτέρων ἀντιλήφεων τάς όποιας ὁ υποδιοικητής κ. Άλεξ. Κορίζης ἀνέπτυξεν ἐν τῇ Έπιτροπῇ—είς οὐδεμίαν πρὸς τὸ παρόν προβαίνει ὑπεύθυνον δημοσίαν ἐκδήλωσιν τῶν ἀπόφεων της, ἀφοῦ ἄλλωστε δὲν ἔχουν ἐκδήλωσην εἰσέτι καὶ αἱ ἐπίσημοι τῆς Κυβερνήσεως καὶ τῶν κοινοβουλευτικῶν τῆς χώρας παραγόντων ἀπόφεις.

Ὑπάρχονταν δηδομένα θετικὰ ὅτι ἡ Διοίκησις τῆς Τραπέζης δὲν ὅτι ἀργητὴ νὰ παράσχῃ τὴν συμβολήν της διὰ τὴν προαγωγὴν τῆς ἐθνικῆς ναυτιλίας, ἐφόσον εἰς τὴν συμβολὴν αὐτήν, δηδομένου τοῦ χαρακτῆρος τῆς, θὰ ἔχῃ συνεπίκουρον τὸ Κράτος.

ΤΡΟΠΟΠΟΙΕΙΤΑΙ ΕΙΣ ΤΗΝ ΓΑΛΛΙΑΝ Ο ΝΟΜΟΣ ΠΕΡΙ «ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΠΙΣΤΕΩΣ»

Τὸ τοῦ κ. René Coty, μέλους τῆς Γαλλικῆς κοινοβουλευτικῆς ἐπιτροπῆς διὰ τὴν Ἐμπορικὴν Ναυτιλίαν, ὑπεδήμητη ἡ ἔκθεσης ἐπὶ τῶν προτεινομένων τροποποιήσεων τοῦ Γαλλικοῦ Νόμου περὶ «Ναυτικῆς Πιστεώς». Αἱ ἐν λόγῳ τροποποιήσεις εἰναι αἱ ἀκόλουθαι:

1) Τὸ ποσὸν τῶν δανείων τῶν παρεχομένων ὑπὸ τοῦ «Credit Foncier» τὸ καθοριζόμενον εἰς τοὺς προγραμμένους Νόμους εἰς 200.000.000 φρ. ἐτησίων αὐξάνεται εἰς 250.000.000 φράγκων. Ἐκ τῆς αὔξεσης ταύτης οὐδεμίας Κρατούμενης ἀπέβαρνας ἀπέρχεται.

Δεδομένης τῆς πτώσεως τοῦ τόκου τῶν δανείων, τὸ Κράτος θὰ ἔξαρκούη νὰ καταβάλῃ τὸ διὰ τῶν προγραμμένων Νόμων καθοριζόμενον ποσὸν τῶν 6.000.000 φρ. ἐτησίων, ὡς συνεισφοράν διὰ τὴν συμπλήρωσιν τῶν τοκοχρωμάτων διὰ ὀλόκληρον τὸ ποσὸν τῶν προβλεπομένων 250 ἑκατομμυρίων φράγκων ἐτησίων.

2) Τὸ διὰ τοῦ Νόμου τῆς Ἰησοῦ Αδγούστου 1929 καθοριζόμενον τοκοχρωμάτων πρὸς 4 οἰο εἰς δάρος τοῦ ἐφοπλιστοῦ μειούται ἡδη διὰ τοῦ νέου σχεδίου εἰς 3οιο διὰ τὰ ταχυδρομικὰ ἀτμόπλοια καὶ εἰς 3οιο διὰ τὰ φορτηγά.

Ἡ μείωσις αὗτη, κατὰ τὴν αιτιολογικὴν ἔκθεσιν, εἴναι συνέπεια τῆς πτώσεως τοῦ τόκου ἐν Γαλλίᾳ.

Οὕτω, κατ' Αδγούστον τοῦ 929 διὰ τὰ ναυπηγούμενα ἐν Γαλλίᾳ πλοῖα τὸ εἰς δάρος τοῦ ἐφοπλιστοῦ τοκοχρωμάτων καθορίζεται εἰς τὸ ἥμισυ τοῦ τόκου τοῦ ζητουμένου παρὰ τοῦ «Credit Foncier» καὶ κατὰ τὸ ἥμισυ μετὸν 1 οἰο ἀκόμη εἰδικῶς διὰ τὰ φορτηγά μὲν ἐναὶ μίνισμοι ἀπέβαρνοτες τοῦ ἐφοπλιστοῦ 3 οἰο ἐν συνελόφῳ. Ὁ τόκος τότε τοῦ «Credit Foncier» διὰ τὰ παρεχόμενα ναυτοδάνεια ἡτο 8.20 οἰο καὶ ἐπομένως ὁ Νόμος καθώριζε πλήρως τὰς ἀναλογούσας ἀπεικόνισες.

Ἐκτοτε ὁ τόκος κατήλθειν εἰς τὰ 7.55 οἰο καὶ ἐπομένως τὸ ὑπὸ τοῦ Νόμου καθοριζόμενον μίνισμον τοῦ 3 οἰο διὰ τὰ ἐν Γαλλίᾳ ναυπηγούμενα φορτηγά ἀτμόπλοια ἀπεικόνισε 2.775.

Ἡδη τὸ «Credit Foncier» συνῆψε νέον δανεῖον καὶ ὁ τόκος μέλλει ἀκόμη νὰ μειωθῇ πειθαρχῶς τοῦ 6.45 οἰο. Ἐπομένως διὰ τὰ ναυπηγούμενα ἐν Γαλλίᾳ ταχυδρομικὰ διὰ τὸν πλοιοκτήτην ἀναλόγων τόκος θὰ εἴναι τὸ ἥμισυ, ἡτο 3.225, διὰ δὲ τὰ φορτηγά 2.225. Ἐνεκα τοῦ λόγου τούτου καὶ ἡ διά Νόμος προσαρμόζεται πρὸς τὰς ισχυούσας συνήσκεις τῆς χρηματαγορᾶς, δέσιν ὁ τόκος διὰ τὰ δάνεια τὰ παρεχόμενα πρὸς ναυπηγητῶν φορτηγῶν ἀτμόπλοιων ἐν Γαλλίᾳ, νὰ μειωθῇ εἰς 2 οἰο χωρὶς ἐκ τούτου τὸ Γαλλικὸν Κράτος νὰ δυστῇ αὐξῆσιν τῶν παρεχομένων 6.000.000 φρ. ἐτησίων διὰ τὴν συμπλήρωσιν τοῦ τόκου.

3) Εἰς ὥραιμένας περιπτώσεις καθ' ἄρτι τὸ πλοιοκτήτης ἡθελε ζητήσει ὡς δανεῖον, ποσὸν ἵσον πρὸς τὴν ἀξίαν τῶν 85 οἰο τοῦ ὑπὸ ναυπηγούμενων πλοίων τοῦ, τὸ «Credit Foncier» δύναται νὰ ἀπαντήσῃ, ὡς ἐγγύεσιν δχι μένον αὗτὸ τὸ ναυπηγούμενον σκάφος, ἀλλὰ καὶ ἄλλα πλοῖα τοῦ ἴδιου ἐφοπλιστοῦ.

Τὸ τοιοῦτον διὰ τὰς μεγάλας ἀτμόπλοικὰς ἐπικυρίας εἴναι εὔκολον. Διὰ τοὺς μικροὺς δημιουργούμενα πλοιοκτήτας εἴναι τελείως ἀδύνατον. Δέν δύνανται νὰ ὑποθηκεύσωσι διὰ ὀλόκληρην τὴν περιουσίαν τῶν διὰ νὰ τύχωσι τοῦ εὐεργετήματος τοῦ 85 οἰο.

“Ἡδη διὰ τῆς τροποποιήσεως τοῦ Νόμου θὰ δύνανται νὰ λαμβάνωσι παρὰ τοῦ Κράτους διὰ ὀλόκληρην τὴν ἐπιχορήγησιν, ὡς ἐὰν ἔδειντον ἀπὸ τὸ «Credit Foncier» τὸ 85 οἰο τῆς ναυπηγούμενάς ἀξίας. Τὸ μέτρον τοῦτο διευκολύνει τὰ μέγιστα τοὺς μικροὺς πλοιοκτήτας διὰ τὴν ἀπόκτησην καινούργων μονάδων.

4) Χορηγοῦνται συμπληρωματικοὶ ἐπιχορηγήσεις διὰ τὰ πλοῖα μεγάλης ταχύτητος. Ἐθνικὸν συμφέρον ἀπαιτεῖ τὴν αὐξήσιν τῆς ταχύτητος τῶν Γαλλικῶν πλοίων.

“Ἡδη ἡ Ἰταλία παρέχει σοβαροτάτας ἐπιχορηγήσεις εἰς τὰ ταχύτερα πλοῖα της. Τὸ συμπληρωματικὸν ποσόν τῶν Γαλλικῶν ἐπιχορηγήσεων θέν θὰ ὑπερβῇ τοῦ 4.000.000 φρ. ἐτησίων.

“Ἡ διὰ τοῦ ἀρχικοῦ Νόμου περὶ «Ναυτικῆς Πιστεώς» προβλεπομένη ἐπιτροπὴ θέλει γνωριστεῖ ἐπὶ τῶν ἀκάστοτε αἰτουμένων δανείων.

Και 5) Αἱ σῦτο παρεχόμεναι ὑπὸ τοῦ Γαλλικοῦ Κράτους ἐπιχορηγή-

σεις (πρὸς συμπλήρωσιν τοῦ διὰ τὸν δανεισμὸν ἀπαιτουμένου τοκοχρωμάτου) θὰ καταβάλλωνται ἀπὸ τὸ «Credit Foncier» διὰ λογαριασμὸν τῶν δανεισμένων πλοιοκτητῶν.

Διὰ τοῦ τρόπου τούτου μειοῦνται οἱ κίνδυνοι τοῦ «Credit Foncier» διὰ τὴν ἐξόργησιν τῶν παρεχομένων δανείων, ἐπιτυγχάνεται δὲ καὶ ἡ μείωση τῆς Τραπέζης προμηθείας ἀπὸ 1 οἰο εἰς 0.80 οἰο.

Ἐπομένως, θάσει τῶν ἀνωτέρω, καὶ κατόπιν τοῦ νέου δανείου τοῦ «Credit Foncier», αἱ διὰ τὸν δανεισμὸν τῶν Γάλλων πλοιοκτητῶν ὑποχρεώσεις ἐμφανίζονται ὡς ἐξής:

ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΙΣ	Τόκος Credit Foncier	Εἰς δάρος τοῦ πλοιοκτήτου	Εἰς δάρος τοῦ Κράτους	Κρατικὴ ἐπιχορήγησης ἐπὶ ^{τοῦ οἰο} διὰ δαν. 20 ἑταῖ
Ναυπηγήσ. εἰς τὸ ἔξωτ.	6.45	6.225	0.225	0.17
Άγοραί . . .	6.45	5.225	1.225	0.79
Ναυπηγήσεις ἐν Γαλλίᾳ				
Ταχυδρομικῶν . . .	6.45	3.225	3.225	2.16
“Άλλων πλοίων . . .	6.45	2.225	4.225	2.77

ΕΓΓΡΑΦΑΙ ΕΙΣ ΤΟ ΛΟΥΔ ΡΕΤΖΙΣΤΕΡ

Ἐνεγράφησαν εἰς τὸ «Lloyd's Register» τὰ κάτωθι ἀτμόπλοια : «Ἀκόροποις» (ex «Hermione») τ. γκρόδ 4342 καὶ ναυπηγήσεως 1913, τοῦ κ. Βασ. Μπρόσον, Πειραιεύς.

«Ἀνδρομέδα» (ex Huntress) τ. γκρόδ 4997 καὶ ναυπηγήσεως 1914, τῆς ἀνων. ἐταιρίας «Ἀτλαντικός», Σύρος.

«Ἄγιος Γεώργιος» (ex «Kaitou») τ. γκρόδ 608 καὶ ναυπηγήσεως 1862, τοῦ κ. Ιω. Χατζηπάννου.

«Ἀσπασία» (ex «Θεόδ. Γαλάκης») τ. γκρόδ 4211 καὶ ναυπηγήσεως 1914, τοῦ κ. Ι. Θ. Γαλάκη, Χίος.

«Ιωάννης Βογιατζῆς» (ex «Τρεῖς Ιεράρχαι») τ. γκρόδ 454 καὶ ναυπηγήσεως 1878, τῆς ἀνων. ἐταιρίας Εμπορίου καὶ Ναυτιλίας τοῦ κ. Γ. Βογιατζῆ, Πειραιεύς.

Τηλεγραφήματα: ΣΤΑΡΚΟ

Τηλέφωνον: 10 09

“ΑΣΤΗΡ,,

ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗ & ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ

ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ

ΓΡΑΦΕΙΑ ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΩΣ: ΜΙΑΟΥΛΗ 40
ΜΕΓΑΡΟΝ ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ

ΠΡΑΤΗΡΙΟΝ:
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ & ΒΙΟΜΗΧ. ΕΙΔΩΝ
ΑΚΤΗ ΤΖΕΛΕΤΗ

ΠΩΛΗΣΙΣ ΛΙΑΝΙΚΗ & ΧΟΝΔΡΙΚΗ
ΑΤΤΑΝΤΩΝ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΛ ΑΚΩΝ & ΒΙΟΜΗΧ. ΕΙΔΩΝ

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΙ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ

ΟΡΥΚΤΕΛΑΙΟΝ: W. B. Dick & Co. Ltd. Λονδίνον.

ΝΑΥΤ. & ΟΠΤΙΚΩΝ ΟΡΓΑΝΩΝ: Henry Hughes & Son Ltd. London

ΧΡΩΜΑΤΩΝ & ΒΕΡΝΙΚΩΝ: Starline Varnish & Enamel Co. Southend.

ΥΦΑΛΟΧΡΩΜΑΤΩΝ: Peacock & Bucham Ltd. Glasgow.
(Προμηθευτή Αγγ. Ναυαρχείου)

ΑΝΤΑΙΩΝ, ΙΤΑΡΙΩΝ καπ. G. & J. Weir Ltd. Glasgow.

ΓΕΡΑΝΩΝ, ΠΑΛΑΓΚΩΝ: Herbert Morris Ltd. Loughborough.

ΒΑΡΟΥΛΑΚΩΝ καπ. Clarke, Chapman & Co. Ltd. Gateshead-on-Tyne.

ΠΥΞΙΔΩΝ καπ. Henry Browne & Son Ltd. London

ΤΑ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΑ ΜΕΤΡΑ ΔΙΑ ΤΗΝ ΕΜΠΟΡΙΚΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΝ

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΘΕΝ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

—Ός πρὸς τὴν ὑπερωκεάνειον ἐπιβατικὴν ναυτιλίαν.

Ἡ Ἐπιτροπὴ ὁμοφώνως ἔκρινεν ὅτι, ἐφ' ὅσον ὅλα τὰ Κράτη προσβάλλουν κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη εἰς γενναῖας ἐνισχύσεις τῆς ναυτιλίας τῶν, θὰ ἡτο ἀσφαλῆς ἢ ἔξαρφάνισις τοῦ ὑπερωκεανείου στόλου μας ἀναγκαῖον πλήρη ἀλλων καὶ διὰ τὴν ἐθνικὴν ἄμυναν καὶ θὰ ὑπετάσσετο ἢ Ἑλλὰς εἰς ξένας σημαῖας θὰ διέτρεχε δὲ κίνδυνον ἀσφαλῆς καὶ ἢ ὑπερθαλάσσιος ἐμπορικὴ ἔξαρφὴ τῆς, ἐὰν δὲν ἐνισχύετο ἢ ὑπερωκεάνειος ἐπιβατικὴ ναυτιλία μας. Ἐκρίθη λοιπὸν ἀναγκαῖον.

1) Νὰ ἐγγυηθῇ τὸ Κράτος εἰς τραπεζικὸν ἰδρυμα ἢ ξένον ναυπηγεῖον διὰ τὴν παραχώρησιν πιστώσεως μέχρι: Λ.Α. 1.500.000 ἔξοφλητέας ἐντὸς εἰκοσιστίκας τοκοχρεωλυτικῶς, διατεθησομένου δὲ πρὸς ναυπήγησιν δύο νεωτάτου τύπου πετρελαιοκινήτων σκαφῶν, διεκῆς χωρητικότητος 15.000 τόννων ἐκατέρου ταχύτητος 19 μιλῶν καθ' ὥραν.

Διὰ τῶν δύο τούτων ὑπερωκεανείων διὰ τὴν διατηρήσεως ἐν ἐφεδρείᾳ τοῦ ὑπάρχοντος ὀνόματι: «Βύρων» θὰ ἐπιτευχθῇ ἢ ἐκτέλεσις ἀνὰ εἰκοσαήμερον τοῦ μεταξὺ Πειραιῶς—Ν. Τύρκης δρομολογίου μὲ διάρκειαν ταξεδίου 11 ἡμερῶν.

2) Ἐφ' ὅσον τὸ δάγκειον ἢ ἡ πίστωσις ἔθελε περιχωρηθῇ ἐπὶ τόκῳ ἀνωτέρῳ τοῦ 4 οὗ τὴν ἐπὶ πλέον διαφορὰν νὰ ἀναλάβῃ τὸ Κράτος, διὰ ἀλλαὶ χῶραι ἐπρκέαν. Συγχρόνως δὲ νὰ ἔξασταν: σθῇ ἐπὶ ἐποπτείᾳ τοῦ Κράτους, λογικόν τι μέρισμα ὑπὲρ τῶν κεφαλίων, διδομένης ἐν ἀνάγκῃ ἐτησίας καὶ ἐπὶ μίαν δεκαπεντετίαν συγδρομῆς, μὴ δυναμένης δμως νὰ ὑπερβῇ τὸ ποσ.λ. Α.125000.

3) Νὰ ὀρισθῶσιν ὧραὶ σμένοις μεταναστευτικοὶ λιμένες διὰ τῶν ἔχοντων δρίσεις καὶ ἀλλαὶ χῶραι, πρὸς ἀποφυγὴν εὐκόλου ἀνταγωνισμοῦ τῶν ἔγων.

4) Νὰ ἔξασταν: σθῇ κρατικὸς ἔλεγχος εἰς τὴν προνομιούχον ἐφοπλιστικὴν ἐπιχειρήσιν διὰ τὴς συμμετοχῆς τοῦ Κράτους εἰς τὸ Διοικητικὸν Συμβούλιον ταύτης.

5) Εἰς τὸ Κράτος εἰς ἀντάλλαγμα τῶν πιθανῶν θυσιῶν του ὑπαρχωρισθῇ γὰρ συμμετέχῃ καὶ εἰς τὰ κέρδη τῆς ἐπιχειρήσεως.

Ἡ μὴ ἔξαρμογὴ τὸ συντομώτερον—διότι ἡ δόδες τῆς ἀνεργίας δὲν πρέπει νὰ μείνῃ ἐπὶ πολὺ ἀναποφάσιστος προκειμένου περὶ τῆς ὑπερωκεανείου γραμμῆς—τῆς ὑποδεικνυομένης ἐμπορογυντικῆς πολιτικῆς θὰ ἔχῃ διὰ τῶν συνέπειαν τὴν ταχίστην διάλυσιν τῆς ἐθνικῆς ἐφοπλιστικῆς ἐπιχειρήσεως, δι' οὓς λόγους ἀναφέρει ἐν τῇ ἐκθέσει τῆς ἡ Ἐπιτροπὴ.

—Β) Φορτηγὸς Ναυτιλία.

Ἡ Ἐπιτροπὴ κρίνει ὅτι ὁ κλάδος οὗτος, καλῶς ἐργαζόμενος δὲν ἔχει ἀνάγκη, οὔτε ἀλλωστε ὑπέδειλλεν αἰτησιν οἰκονομικῆς ἐνισχύσεως. Ἡ Ἐπιτροπὴ ἔκρινεν ἐν τούτοις δρῦλον νὰ ὑποδείξῃ τὴν παραχώρησιν φορολογικῶν τινῶν ἀνακούφισεων, αἰτινες ἐν τῇ πραγματικότητι: δὲν ἀποτελοῦν ἔξαρτες τῷ ἐφοπλιστικῷ ἀτομικῷ εἰσοδήματος ἀπὸ τὰ δάρη τοῦ προϋπολογισμοῦ, ἀλλὰ μείωσιν ὑπερμέτρων ἔχοντων, ὅταν ἡ παρέμβασις πολλῶν, ἀναρμόδιων, διὰ ἐπὶ τὸ πολὺ ὑπερτεισῶν εἰς τὸν κλάδον τούτον τῆς ἐθνικῆς Ναυτιλίας καὶ ἀτινα, ἐν πολλοῖς ἀντικείνεται εἰς τὴν στοιχειώδη ἀντίληψιν περὶ τῆς φορολογικῆς δικαιοσύνης.

Εἰς τὴν ὑπόδειξιν ταύτην ἔφθισεν ἡ Ἐπιτροπὴ ἔχουσαν ὑπὸ δύο: τὰς συνθήκας τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν πλαίσων τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας μας, πρὸς δὲ καὶ τὸ γεγονός ὅτι ταῦτα ἐργάζονται εἰς τὰς διεθνεῖς μεταφορᾶς, ὅπερ ἀκριβῶς γεγονός ἐπιθέλλει: διπλῶς ἀποφέγγηται: ἡ δημιουργία ὑπὸ τοῦ κράτους κινδύνου εἰς τοσούτην εὐθύκτον οἰκονομικὸν δργανοσμόν, οἷος εἶναι τὸ ἐν τῷ λυσσώδῃ διεθνεῖται ἀνταγωνισμῷ κινούμενον φορτηγὸν πλοίον.

Ἡ Ἐπιτροπὴ ἀπέφυγε γὰρ ὑπόδειξῃ ἀμέσως νομοθετικὸν φραγμὸν εἰς τὴν ἡλικίαν τῶν φορτηγῶν πλοίων, διότι ἐπιτυγχάνεται τοῦτο ἐμπέσως διὰ τὴν παροχὴν τῶν δικείων ὑπὸ τοῦ ναυτικοῦ πιστωτικοῦ ἰδρύματος καὶ περὶ ὧν κατωτέρω καὶ διότι τοῦτο θὰ ἡτο δυσχερές, ἐφ' ὅσον ἀλλαὶ νομοθεσίαι ἀφίγουν ἐλεύθερίαν ἐν τούτῳ.

Αἱ ἀνάγκαι τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας θὰ ἐξυπηρετηθοῦν ἵδια ἐκ τῆς ὑποδεικνυομένης ὁργανώσεως καὶ παρ' ἥμιν ἵδιου διὰ τὴν ναυτιλίαν πιστωτικοῦ ἰδρύματος ὡς καὶ Ἑλληνικῆς ναυτασφαλείας καὶ περὶ ὧν κατωτέρω.

—Γ) Ἐπιβατικὴ ναυτιλία.

Ὦς πρὸς τὸν κλάδον τούτον τῆς ἐθνικῆς ναυτιλίας ἡ Ἐπιτροπὴ ἐπίσης δὲν κρίνει ὅτι παρίσταται ἀνάγκη εἰδικῆς τινὸς ἐπιχοργηγήσεως, ἀλλὰ πρὸς δελτίωσιν ταύτης προτείνει: τὰ ἔξης μέτρα.

1) Ν' ἀπαγορευθῇ ἐφεξῆς ἢ ἀναγνώρισις ὡς ἐλληνικοῦ πλοίου πιντός ἀποκτωμένου ἐκ τῆς ἀλλοδαπῆς ἐπιβατικοῦ ἡλικίας ἀνωτέρας τῶν 20 ἑταῖρων. Προκειμένου δημώς περὶ ἀτμόπλοιῶν προσορίζομένων εἰς τὴν ἐξυπηρέτησιν μικρῶν τοπικῶν συγκοινωνιῶν τὸ δρίον τῆς ἡλικίας τούτων δύναται: νὰ δρισθῇ μέχρις 25 ἑταῖρων ἀλλ' ὑπὸ τὸν δρόνον δημώς τὰ ἐν λόγῳ πλοίοι μὴ ὑπερβαίνουν εἰς δύγκον τοὺς τριακοσίους τόνους διεκῆς χωρητικότητος.

2) "Απαντα τὰ προστεθησόμενα εἰς τὸν ἐπιβατικὸν στόλον πλοίων, περὶ ὧν τὸ προγρόμενον ἐδάφιον, θὰ ἀχρηστεύωνται: αὐτοικίας καὶ ἀνευ ἀλλης τινὸς ἐρεύνης περὶ τῆς καταστάσεως των, ἀμα τὴ συμπληρώσεως, τοῦ 4000 ἑτους τῆς ἡλικίας των.

3) Ν' ἀπαγορεύηται: ἡ κατὰ τὴν αὐτὴν ἡμέραν συγχαχώρησις περισσότερων τοῦ 1 ἀτμόπλοιῶν εἰς τὴν αὐτὴν γραμμὴν ἐφ' ὅσον οὐδεμίᾳ πρὸς τοῦτο ὑπάρχει ἀνάγκη.

4) Νὰ παρέχωνται: ἐπιχοργηγήσεις εἰς τὰ ἀτμόπλοια, ἀτιγνούσης διεθνοῦς ἀκτοπλοίων:

Πειραιῶς—Ἀλεξανδρίας, Πειραιῶς—Κύπρου, Πειραιῶς—Δωδεκανήσων, Πειραιῶς—Ἀλεξανδρείας, Πειραιῶς—Κωνσταντινούπολεως, Πειραιῶς—Μασσαλίας.

Ἡ παραχώρησις ἐπιχοργηγήσεως σκοπεῖ, κατὰ τὸ ἀλλαχοῦ πιντούνται, εἰς τὴν βελτίωσιν, ποιοτικὴν καὶ ποσοτικὴν, τοῦ πλωτοῦ ὄικοι, τῆς ἐπιβατηνής.

5) "Απαντα τὰ ὑπάρχοντα ἐπιβατικὰ ἀτμόπλοια θὰ θεωροῦνται: ἄνω αὐτοικίας καὶ ἀλλης ἐξετάσεως περὶ τῆς καταστάσεως των ὡς ἀνίκανα καὶ ἀκταλληλαγμα πρὸς ἐξυπηρέτησιν συγκοινωνίας τινός, ἀμα τὴ συμπληρώσεως τοῦ 5000 ἑτους τῆς ἡλικίας των.

6) Ν' ἀποζημιωθῶσιν οἱ ἰδιοκτῆται: τῶν ἀπομακρυνομένων, κατὰ τὸ προγρόμενον ἐδάφιον, πλοίων διὰ συνεισφορᾶς τῶν παραμεγόντων ἐν ἐνεργείᾳ. Ἡ ἀποζημίωσις αὐτῆς, ἡς τὸ ποσὸν κατὰ διετίαν θὰ ἐλαττούνται: θὰ ἴσχυσῃ μόνον διὰ τὰ ἐκκαθηρισθησμένα κατὰ τὴν πρώτην δεκαετίαν πλοίων.

7) Νὰ ληφθῇ εἰδικὴ ἐπαρκής μέριμνα διὰ πάντα τὰ πληρώματα τῶν ἀπομακρυνομένων λόγῳ δρίους ἡλικίας ἐπιβατικῶν πλοίων.

—Δ) Ναυτικὸν πιστωτικὸν ἰδρυμα.

Νὰ συσταθῇ καὶ ἐν Ἑλλάδι: ιδία ναυτικὴ πιστωτικὴ ὁργάνωσις καὶ δὴ ἡ ἀναλάβῃ ἡ Ἐθν. Κτηματικὴ Τράπεζα τὴν παραχώρησιν δικείων πρὸς τὴν ναυτιλίαν, τοῦ Κράτους ἀναλαμβάνοντος, ἐὰν παραστῇ ἀνάγκη, μέρος οὐχὶ μείζονος τοῦ 2 οὗ τοῦ τόκου. Τὰ τρία τέταρτα τῶν δικείων θὰ διατίθενται: πρὸς ἀπόκτησιν γένων πλοίων καὶ τὸ ὑπόλοιπον ἐν τέταρτον πρὸς ἀνακούφισιν δικείων, ἔχοντων διὰ τὴν ἔχοντων πλοίων. Τὰ δάνεια θὰ παρέχωνται: πρὸς τὴν φορτηγοῦ ναυτιλίας μέχρις 15 ἑταῖρων, τῆς δὲ ἐπιβατικῆς 20 ἑταῖρων.

Τὰ ἀκτελούντα ἐπισκευάς εἰς τὰ ἐλληνικὰ συνεργεῖα ἀτμόπλοιων θὰ λαμβάνουν δάνεια ἐπισκευῶν ὑπὸ εὐγονικωτέρον δρους.

—Ε) Ναυτικὴ Ἀσφάλεια.

Ἡ Ἐπιτροπὴ ὑποδεικνύει τὴν σύστασιν Ἑλληνικοῦ Ἀσφαλιστικοῦ Ὁργανισμοῦ διὰ τῆς συμμετοχῆς καὶ τοῦ Κράτους ἀποβλέπουσα πρὸ παντὸς εἰς τὰ ἐν τῆς ἰδρύσεως τούτου ἥθικα ὀψεύσης.

(Συγέχεια εἰς τὴν σελίδα 24)

ΟΙ ΑΣΦΑΛΙΣΤΑΙ ΚΑΙ ΟΙ ΚΑΝΟΝΙΣΤΑΙ

ΤΟΥ Κ. ΓΕΩΡΓΙΟΥ Κ ΣΤΡΙΓΚΟΥ

"Οσου δικαιολογημένου καὶ ἀνθεωργίθη τὸ ἐνδιαφέρον τὸ δόποιον εἰς τοὺς Ἑλληνικοὺς κύκλους προεκάλεσεν ἡ τελευταῖς ἀρθρογραφία Ἀγγλικῶν τιγδών φύλλων ἐπὶ τῶν ἀσφαλειῶν τῶν ὑπὸ Ἑλληνικὴν σημαίαν πλοίων, τόσον ἀξέῖει τὸ πρᾶγμα νὰ μᾶς κάμη στοχαστικούς ἐπὶ τῷ ἀποτελεσμάτων ποὺ μπορεῖ νὰ ἔχῃ ἡ ἐφαρμογὴ τῶν ἔξαγγελλομένων μέτρων ὑπὸ τῶν Ἀγγλων Underwriters.

Κατὰ τὸ 1921—22 ἡ ἀντίδρασις ἐξεδηλώθη εἰς τὴν ἀποζημίωσιν τῶν ἀρθρών ἀπολεσθέντων πλοίων. Τόρχ πραγματοποιεῖται ἡ τακτική τοῦ ψυχροῦ ὑπολογισμοῦ. Πολλές ζημίες ἔχων τὰ ἀσφάλιστρα καὶ ἔτσι καλούνται διλογίας εἰς τὸν κορδανάν τὸν προσορισμένον γ' ἀποζημίων, ἀλλὰ καὶ νὰ ἀνταμείθῃ τὸν ἐπιχειρηματίαν, ὁ δόποιος διομάζεται ἀσφαλιστής.

Δὲν γνωρίζω κατά πόσον ὁ ἀποφασισθεὶς κατὰ τὰς τελευταίας συζητήσεις ὑπὸ τῆς ἀρμοδίας ἐπιτροπῆς ἀσφαλιστικὸς δργανισμός ἡ Ἑλλ. Ναυτασφάλεια θὰ πραγματοποιηθῇ.

Ἡ ίδεα ρίπτεται εἰς κατάλληλον στιγμὴν καὶ νομίζω διτὶ ἔπειτα νὰ συστηθῇ μία ταχεῖα πραγμάτωσις διὰ νὰ ἔχωμεν τοὺς καρπούς στὸν καρδὸν ποὺ χρεάζονται.

Παρὰ τὴν στεγότητα ποὺ αἰσθάνεται ἡ Ναυτιλία μας, ἀπότομον τῆς παγκοσμίου οἰκονομικῆς κρίσεως, αἱ τεσσαράκοντα χιλιάδες Λιρών ποὺ ζητούνται ἀπὸ τοὺς ἐφοπλιστὰς εἰναις ἔναν ποσὸν ἀσήμικτον ἐφ' ὃσον ζητεῖται ἀπὸ ἕνα δύκον τοππάριον ὑπερβαίνοντα τὸ ἑκατομμύριον.

Ἐκείνῳ τὸ δόποιον θὰ διορθώσῃ ἐπὶ τῇ εὐκαιρίᾳ ταύτη, μίαν κακῶν τοποθετημένην θέσιν, ἀφ' οὐ ὄμιλούμενην περὶ ἔξυγιάνσεως θὰ γίτο καὶ ἀπὸ τῆς συγχρονίσμενων κακόνων καὶ ἐπὶ τῇ ὅδει σε παραχρύσης ἀλλού πείρας καὶ ἐφαρμογῆς κανονισμὸς τῶν γενικῶν ἀδριών τῶν Ἑλληνικῶν ἀπομολοίων.

Δὲν ὄμιλούμενην περὶ τῶν φορτηγῶν τῆς ὑπερποντίου γνωστούς, διότι αὐτὴν περνᾷ ἀπὸ τὸ κανάλι τῶν average adjusters τοῦ Λογδίνου λόγῳ τῶν εἰδικῶν συγθηκῶν ποὺ διέπουν κατὰ γενικὸν σχεδὸν κανόνα τὴν κατηγορίαν ταύτην τὸν ἀτμ. πλοίων μας.

Ἡ παρατήρησίς μας ἀφορᾷ τὸν κανονισμὸν τῶν γενικῶν ἀδριών τῶν ἀπομολοίων τῆς ἀκτοπλοΐας μας ὁ δόποιος καθ' ὃν γίνεται τρόπον ἔχει προκαλέση τὰ παράπονα καὶ τὰς διαμαρτυρίας τῶν ἐγδιαφερομένων διὰ τὰ φορτία ξένων καὶ ἡμεδηπῶν ἀσφαλιστικῶν Ἐταιρίων.

Τὰ ἀρίθμ. 418—435 τοῦ Ναυτικοῦ Κώδικος σχεδὸς κανονίζουσι τὰ κρατοῦντα παρ' ἥμιν διὰ τὰς ἀδριών καὶ θὰ ἔλεγε κανεὶς διαβάζοντας αὐτὰ διτὶ ἔπειτα περιλαμβάνεται πᾶν ὅτι χρεάζεται διὰ τοὺς πραγματογνώμονας τοὺς δόποιους διορίζει ὁ Πρόεδρος τοῦ Δικαστηρίου.

Εἰς τὴν πρᾶξιν δημος ἔχομεν τοὺς ἐφοπλιστὰς ζητοῦντας μίαν εἰς μετρητὰ κατ' αὐθιάρτον κρίσιν ζητημάτων καὶ ἀρκετὰ διὰ τὴν παράδοσιν τοῦ ἐμπορεύματος ἐγγύησιν, καὶ τὸν καταβάλλοντα κύριον τοῦ ἐμπορεύματος μετὰ ἐτη λαμβάνοντα γράμμιν ἐγδιαφερομένων τὸν δόποιον, λόγῳ τοῦ διαρρέοντος χρόνου καὶ τῆς κατατημήσεως τῶν ἀντιθέτων συμφερόντων, ποτὲ σχεδὸν δὲν ἀντικρούει δικαστικῶς, ὡς ἔχει δικαίωμα.

Ο κατέχων ἔν προκειμένην εἶναι ὁ πλοιοκτήτης καὶ ἀπὸ τὸ ἄλλο μέρος μέγας ἀριθμὸς παραληπτῶν μὴ ἔχων δικῆς διὰ τὴν δόποιαν καὶ τὰ στοιχεῖα τοῦ λείποντος καὶ τὸ ἐγδιαφέρον του ἀπότερον εἶναι, διότι δόπισθέν του ἔχει τὸν ἀσφαλιστήν του.

Ἐχει καταντῆσει νὰ θεωρήσαις χαρένο διτὶ ζητεῖται διὰ κατάθεσιν καὶ διτὸν μετὰ 2—3 ἔτη κατατίθεται ὁ κανονισμὸς τῆς γενικῆς ἀδριών θεωρεῖται κέρδος, ἐὰν ψυχία τινὰ ἐπιστρέψωνται: ἔναντι τῆς εἰς μετρητὰ κατατίθεσεως.

Ἡ καινότης τῶν κινδύνων καὶ συμφερόντων ἐφοπλιστῶν καὶ φορτωτοῦ ἐδημιαύργησε ἀπὸ τῆς ἐποχῆς τοῦ Νόμου τῶν Ροδίων μέχρι τῶν γεωτέρων χρόνων οἱ δόποιοι κατέληξαν εἰς τοὺς κανόνας Σύρκης—Αμβέρσης τὴν ίδιαν ποσού τοῦ διαδικασίαν τῆς ἀμοιβαίας συνεισφορᾶς, ἢ ἐποία δὲν εἶναι παρὰ μία ἀλληλασφάλεια

ἔναντι τῶν κινδύνων τῆς γνωστούς μεταξὺ πλοιοκτήτου καὶ τοῦ φορτωτοῦ.

Ἡ φρεάτια αὕτη ἰδέα, σύμφωνος καθ' ὅλα πρὸς τὸ περὶ δικαίου κοινὸν αἰσθημα, δέον νὰ κρατῇ καθ' ὅλην τὴν διάρκειαν τοῦ περιστατικοῦ ἀπὸ τοῦ θαλασσίου δηλαδὴ συμβάντος μέχρι τοῦ τελικοῦ κανονισμοῦ τῆς ἀμοιβαίας εἰσφορᾶς τῶν διατωθέντων ἀντικειμένων πλοίου, γνάλου καὶ φορτίου.

Κατὰ τὸ ἔξατετές διάστημα καθ' ὅτιχομεν τὴν τιμὴν γὰρ προεδρεύωμεν τοῦ Ἐμπορικοῦ Ἐπιμελητηρίου ἐλάθομεν ἀφορμὴν γ' ἀκούσιωμεν εἰνόντων διαμαρτυρίας τοῦ ἐμπορικοῦ καὶ ἀσφαλιστικοῦ κόσμου διὰ τὸν τρόπον τοῦ κανονισμοῦ τῶν φορτωτῶν τόσον εἰς Πειραιά διατάσσεται εἰς ἀλλούς λιμένας τῆς Ἐλλάδος.

Τὰ βικτικὰ περάπονα ἀνεφέρθησαν πάρα πάνω καὶ κοινὸν εἶναι ἡ ἐπιθυμία, τοῦ καλῶν σκεπτομένου ἐφοπλιστικοῦ κόσμου περιλαμβανομένου, διπλῶς ἀρθοῦν οἱ λόγοι τῆς ἀνησυχίας ποὺ κρατεῖ εἰς κάθε κανονισμὸν Γενικῆς ἀδριών τῆς Ἐλλάδος.

"Ολαὶ εἰδικοποιοῦνται, διλοι πασιναλιζάρονται στὴν ἐποχὴν μας, διατί καὶ ἐν προκειμένῳ νὰ μὴ εἰσαχθῇ καὶ παρ' ἥμιν διεσμένος τὸν εἰδικὴν κανονιστῶν ἀδριών:

Διὰ τοῦ συστήματος τούτου τὸ δόποιον τόσον ἀποδοτικὴν ἔχει τὴν ἐφαρμογὴν, ἐν "Ἀγγλίᾳ καὶ τῇ Ἡπειρωτικῇ Εδρώπῃ θὰ κρατήσῃ παρ' ἥμιν σύστημα δίδον τὴν λόσιαν καὶ τὸν ρυθμὸν ποὺ ἀπαιτεῖ ἡ σύγχρονος ἀντίληψις τῶν πραγμάτων.

Τὸ διλοιὸν εἰδικῶν κανονιστῶν ἐδρευόντων μόνον εἰς Πειραιά, Σύρον καὶ εἰς τινὰ ἀκόμη λιμένα θὰ τὸ παράσχουν πρόσωπα ἡγυμένης εἰδικεύσεως καὶ ἀμεροληψίας μεταξὺ τοῦ ἀνεπτυγμένου ἐμπορικοῦ καὶ Ναυτικοῦ κόσμου.

Σήμερον βλέπομεν διορίζομένους δικηγόρους, συμβολαιογράφους, πλοιοχρους, ναυλομεσίτες, μηχανικούς, ἐργοστασιάρχας, μηχανικούς ἐμπόρους κλπ., ἐξ ὧν ἔχειρέση τις τοὺς δικηγόρους τοὺς ἀσφοληθέντας εἰδικῆς καὶ ἐλάχιστα τινὰ ἀτομὰ ἀγνοοῦντας εἰς τὰς ἀνωτέρως τέλειες οἱ πλειστοὶ εἰναι τελείων ἀκτέλληλοις διὰ τὴν σύνταξιν ἔνδει κανονισμοῦ γενικῆς ἀδριών.

Ἐίναι ἔξαλλος γνωστὸν διτὶ οἱ ὑπὸ τοῦ Προέδρου τὸν Πρωτόδικον καὶ ἔστιν διτὶ τοῦ Εἰρηνοδίκου διορίζομενοι κανονισταὶ διποδεικνύονται: διπὸ τοῦ αἰτιώντος πλοιού τοῦ ἀποικτήτου καὶ εἶναι φυσικὸν νὰ ὑπερασπίζωνται διποσυνειδήτως τὰ συμφέροντα τούτων, διτὸν μάλιστα δὲν εἶναι περχασευκασμένοι διὰ λειτούργηματος εἰδικάς γνώσεις.

Ἐπειγεῖ διατάσσεται διορίζομένους τοῦ Νόμου κατὰ τρόπον ὥστε διπορέδρος νὰ περιορίζεται διορίζων τοὺς κανονιστὰς εἰς ἔνα κατέλογον περιέχοντα δίλιγα πρόσωπα, τὰ δόποια θὰ διποδεικνύονται διπὸ τῶν Ἐπιμελητηρίων τῆς περιφερείας καὶ τῆς Διευθύνσεως τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας μετὰ τὴν ἔξετασιν τῶν ηθικῶν καὶ οὐσιαστικῶν των προσόγων.

Κατὰ τὶς ἀνάλογον μέ τὸν διορισμὸν τῶν Προέδρων τῶν διποτητικῶν δικαστηρίων διὰ τὰς ἐμπορικὰς διαφορὰς, ἀλλ' εἰς ἔνα πλαίσιον μᾶλις αὐστηρᾶς ἐξετάσεως τῆς εἰδικότητος.

Μαζὶ μὲ τὴν τροπολογίαν ταῦτην θὰ ἔχομενος εἴσειται διπὸ τῆς σχετικῆς Νόμων τῆς διατίθεσεως Συντηρητικῆς—Αμβέρσης 1924 μὲ ἐλαφρὰ τινὰ ἀπλούστευσιν.

Νὰ δρισθῇ δηλαδὴ διπῶς αἱ ζητούμεναι ἐγγυήσεις κατατίθεται εἰς Τράπεζάν τινὰ ἐπ' διόματι τοῦ πλοιού τοῦ ή πλοιοκτήτου.

Ἐκ τῶν χρημάτων δὲ τούτων νὰ πληρώνωνται: πρὸ τοῦ πέρατος τοῦ κανονισμοῦ τὰ ἀναγκαῖα ἔξοδα τὰ ἔχοντα σχέσιν μὲ τὴν γενικὴν ἀδριών.

Είμαι βέβαιος διτὶ μία τοιαύτη μεταρρύθμισις τοῦ Νόμου πληρούσσα διλοι τὰ desiderata τῶν ἀσφαλιστῶν ἀνταποκρίνεται ἀπολύτως πρὸς τὰς ἀπόψεις τοῦ ἐφοπλιστικοῦ Κόσμου.

Γ. Κ. ΣΤΡΙΓΚΟΣ
Γερουσιαστής

Ἐμπορικῶν Ἐπιμελητηρίων

Η ΕΚΘΕΣΙΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΕΠΙ ΤΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Ως ανεκοινώθη, ή ύπο τὴν Προεδρείαν τοῦ κ. Α. Μιχαλακοπούλου, Ἐπιτροπὴ ἐπὶ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ἐπεράτωσε τὸ ἔργον τῆς. Κατωτέρῳ δημοσιεύμενον τὴν εἰσαγωγὴν τῆς συνταγείσης υπὸ τοῦ Γενικοῦ Εἰσηγητοῦ τῆς Ἐπιτροπῆς κ. Δ. Γ. Παπαμιχαλοπούλου, ἐκθέσεως ἐπὶ τῶν πορισμάτων ταύτης.

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Οὐδὲν ἔτερον ζήτημα προπολεμικῶς καὶ μεταπολεμικῶς, κατέλαβε τοσούτῳ σύστασι θέσιν εἰς τὰς ἀπαχολήσεις τῶν Κυβερνήσεων τῶν μᾶλλον προγγελμάτων κρατῶν, διότι η βιομηχανία τῶν θαλασσών μεταφορῶν. Καὶ εἶναι τοῦτο εὐεξήγητον, διότι τὰ κυριώτερα προβλήματα τῆς ἔθνικῆς ζωῆς, ἐν πάσῃ χώρᾳ, οἰκονομικά, κοινωνικά καὶ ἀμύνης εἰναι ἀρρήκτως συνδεδεμένα μετά τῆς θαλάσσης,

Ἐφ' δοσον αἱ πρόσδοι τῆς βιομηχανίας καὶ τὰ θαύματα τῆς ἐπιστήμης μετέβαλον τὸ παλαιὸν ὄλικὸν τῆς οἰκονομικῆς περιγραφῆς, ἐπληγίσασαν τὸν λαόν πρὸς ἀλλήλους, ἐσυντόμευσαν τὰς ἀποστάσεις καὶ κατέστησαν ἐπιτακτικωτέραν τὴν ἀνάγκην τῆς ἀναζητήσεως καὶ ἐπεκτάσεως τῶν διεθνῶν ἀγορῶν, τῶν προσορίζομένων ἵνα τροφοδοτησιν διὰ πρώτων ὄλῶν τὴν διοικητικήν καὶ διαχέωσι τὰ προϊόντα ταύτης, πρὸς δὲ ἐγένετο αἰσθητὴ ἡ ἀποτελεσματικὴ συμβολὴ τοῦ ἐμπορικοῦ πλοίου εἰς τὸν ἀγῶνας οὐ μόνον τὸν οἰκονομικοῦ ἀλλὰ καὶ τὸν πολεμικοῦ, ἡ προσορίζη τῶν κυβερνήσεων ἀστράφη πρὸς τὴν θαλάσσαν μετ' ἐπιμονῆς ἥτις δὲν μετέβαλλε ρυθμόν.

Οὕτω τὸ πρόβλημα τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας κατέστη ζήτημα κοινῆς γνώμης, ὑπόθεσις ἔθνικῆς θελήσεως, ἐξ οὐ καὶ ἐπεβλήθη ἡ ἀποψίς περὶ ὑπάρξεως ἐν πάσῃ χώρᾳ, ἐμπορογνωτικῆς πολιτικῆς, τούτεστιν ἐνδὲ σκψδες καθωρισμένου προγράμματος ἀναμιξεώς τοῦ κράτους εἰς τὰ πράγματα τῆς ναυτιλίας του, ἡ πραγματοποίησις οὐτισμοῦ ἀπαιτεῖ οὐ μόνον χρόνον μακρὸν ἀλλὰ καὶ συνεχεῖς θυσίας τοῦ προϋπολογισμοῦ. Ὁ δὲ οὐσιώδης ρόλος δὲν διεκδικεῖ ἡ θελήση τῆς ναυτιλίας εἰς τὴν εὐημερίαν τῆς χώρας εὑρε θαυμάτως διπέρ τῆς παρεμβάσεως ταύτης καὶ μεταξὺ τῶν θερμοτέρων ὑποστηρικτῶν τῆς ἐμπορικῆς ἀλευθερίας υπὸ τὴν δικαιολογίαν διότι ἡ ἀδιατίκη δρᾶσις ἀφιεμένη εἰς ἔκατην μόνην δὲν εἰναι ἐπαρκής εἰς πᾶσαν ἐπιχείρησιν. Τοῦτο διὰ γίνεται ἀντιληπτὸν προκειμένου περὶ τῆς ἐμπορογνωτικῆς δράσεως, ἥτις δὲς ἀκτιθεμένη εἰς τὸν καθ' ἑκάστην αὖξοντα διεθνῆ ἀνταγωνισμόν, ἔχει ἀνάγκην ἀδιαλείπτου κυβερνητικῆς μερίμνης καὶ ἐπικουρίας διὰ γ' ἀντιμετωπίζη τὸν δυσχερή περὶ ὑπάρξεως διηγενεκή αὐτὸν ἀγῶνα.

Εἰς τὴν ἐπικράτησιν τῶν ἀντιλήψεων τούτων διείλεται τὸ γεγονός διότι τὰ λαμπρούμενα ὑπὲρ τῆς ἔθνικῆς ναυτιλίας μέτρα ἀποτελοῦν θέμα διηγεκοῦς κυβερνητικῆς μερίμνης, ἥτις οὐδαμῶς ἀνακόπτεται, ἡ ἔξασθενίζει ἐκ τῆς ἐπερχομένης ἑκάστοτε ἐνχλλαγῆς τῶν κυβερνήσεων, ἀλλὰ διατηρεῖται συνέχεια σκέψεως καὶ ενεργείας.

Ἡ ἐφαρμογὴ, δημος, ἐμπορογνωτικῆς πολιτικῆς εἰναι ἀποτέλεσμα διχοτομίας καὶ κατέληξεν τὴν προϋποθέτει ἀκριβῇ γνῶσιν οὐ μόνον τῶν συνθηκῶν, ὡφ' ἀς τελεῖ ἡ ἔθνικὴ ναυτιλία, ἀλλὰ καὶ τὸν ἀναγκῶν ταύτης, διὰ τὴν ἴκανην πολιτείαν τῶν δρόσων ἐπιβλέπεται, ἡ κρατικὴ παρέμβασις. Τοῦτο ἀποτελεῖ, πρὸ παντός, ἔργον ἐρεύνης διεξαγομένης περιοδικῶς—πολλαχοῦ μάλιστα καθ' ὁρίσμενα χρονικὰ διαστήματα—παρ' εἰδικῶν Ἐπιτροπεῖῶν, διὸ αἱ ὑπόδειξεις, ἀπόρροια ἐπιστημένης μελέτης, πραγματικούς οὐμενούς ἀποτελοῦν τὰ εὐταχώτερα μέτρα ὑπὲρ τῆς ἔθνικῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας.

Παρ' ἡμίν τοικάτη λεπτομερῆς ἔρευνα δὲν ἐνηργήθη μέχρι τοῦδε, διότι περὶ τῶν πορισμάτων εἰς ἀ κατέληξεν ἡ συσταθεῖσα τὸ 1881 ἐξωκινησθευτικὴ Ἐπιτροπὴ διὰ τὴν ὑπόθεσιν μέτρων ὑπὲρ ἐνισχύσεως τῆς ιστιοφόρου ναυτιλίας ἐλάχιστα γνωρίζομεν, δεδομένου διό οὐτε ἡ ἔκθεσις ταύτης διεσώθη οὐτε ἀλλο τι στοιχεῖον περὶ τῶν ἐργασιῶν κατῆς, οὐδὲ μέτρων τι ἐλήφθη συγεπέραιων ὑπόθεσιν τῆς, η δὲ συσταθεῖσα, τῷ 1899, υπὸ τοῦ Ἐπουργείου

τῶν Ναυτικῶν, εἰς δὲ ὑπήγετο καὶ τότε ὡς καὶ ἡδη ἡ ἐμπορικὴ ναυτιλία, Ἐπιτροπὴ «πρὸς μελίτην τῶν καταλλήλων μέτρων, δι' ὧν δύναται γὰ συντελέσῃ ἡ κυβερνητικὴ εἰς τὴν ἐνίσχυσιν καὶ προ-αγωγὴ τῆς ἐμπορικῆς ήμιν ναυτιλίας καὶ εἰδικώτερον περὶ τῶν ἐπενεκτέων εἰς τὴν ναυτιλιακὴν ήμιν νομοθεσίαν μεταρρυθμίσεων καὶ συμπληρώσεων χάριν τοῦ αὐτοῦ σκοποῦ», ὡς ἀνεγράφετο ἐν τῇ Ἐπουργικῇ ἀποφάσει, ἀπηρτίσθη, σχεδὸν ἐν τῷ συνόλῳ, ἐκ δημοσίων μόνον λειτουργῶν καὶ ἡρκεσίη εἰς τὴν διατύπωσιν ἀνωδύνων γενικοτήτων, διότι δὲς σημειούσται ἐν τῇ ὑποδηληθεῖσῃ καὶ σωζομένῃ ἐκθέσει αὐτῆς, περιωρίσθη «εἰς τὴν διατύπωσιν τῶν διαφόρων ἀπόθεσιν καθ' ἀς παρίσταται ἀνηγκαῖον γά ἐξετασθῆσαν τὰ διάφορα θέματα ἡ ζήτηματα, τὰ σχετιζόμενα πρὸς τὴν ἐμπορικὴν ήμιν ναυτιλίαν καὶ δυνάμεια γά ἔχως τοιαύτην ἡ τοιούτην ροπὴν εἰς τὴν τύχην ταύτης. Τοῦτο δὲ καὶ ἐπράξαμεν κατὰ τὸ δυνατόν ήμιν. Ἡ περαιτέρω δὲ τὸν τοιούτων θεμάτων μελέτη ἀνάγκη νὰ ἀντατεθῇ εἰς εἰδικάς Ἐπιτροπάς, ἐκ καταλλήλων προσώπων ἀποτελεσθήσομενας».

Εἶναι περιττὸν γάλλη θετική διότι ἡ τελευτικὴ αὐτὴ ὑπόθεσις τῆς Ἐπιτροπῆς, η καὶ οὐσιωδεστέρα, οὐδέποτε ἐπραγματοποιήθη καὶ συνεπῆς τὸ ἐνδικαφέρον τῆς κηδεμονευούσας τὸ ἐμπορικόν ναυτιλίου προσεχτικῆς ή πηρεσίας ἐπερματίσθη διὰ τῆς ἐγχειρίσεως πρὸς αὐτήν τῆς ἐκθέσεως.

Ἡ παρούσα Κυβερνήσεις, ἀντιμετωπίζουσα μεθοδικῶς πάντα τὰ ζητήματα τῆς χώρας πρὸς δὲ τηρούσα τὴν ὑπόσχεσιν γά ἔδωσεν εἰς τὸν Ἐλληνικὸν λαὸν διὰ τῶν προγραμματικῶν δηλώσεων τῆς, ἐστρεψε μετ' ἀμειώτου ἐνδικαφέροντας τὴν προσορίζη τῆς καὶ πρὸς τὸν οὐσιωδεστέρον παράγοντα τῆς ἔθνικῆς καὶ κοινωνικῆς οἰκονομίας μας, τὴν ἐμπορικὴν ναυτιλίαν. Πρὸς τοῦτο μεταξὺ τῶν πρώτων ἐνεργειῶν τῆς προέδρου, ἀπὸ τὸ 1929, εἰς τὴν κατάρτισιν εἰδικῆς Ἐπιτροπῆς πρὸς ἐγγυτέραν εξέτασε τῆς καταστάσεως τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας καὶ ὑπόθεσιν τῶν ληπτέων κυβερνητικῶν μέτρων πρὸς ἐμπύχωσιν καὶ προσωγγήν ταύτης. Ἡ Ἐπιτροπὴ αὐτῇ, γά, ἡ Προεδρείας ἀνετέθη εἰς τὸν κ. Ἀγιτπρόεδρον τῆς Κυβερνήσεως ἀπηρτίσθη ἡ ἔκατην προσορίζη τῆς Κυβερνήσεως, πάντων τῶν λαδῶν τῆς ἔθνικῆς βιομηχανίας τῶν θαλασσῶν μεταφορῶν, ὡς καὶ τῶν λόγω θεωρητικῆς ἡ πραγματικῆς μερφώσεως δυναμένων γά συνεισφέρωσιν εἰς τὴν πολιτείαν τοῦ ἀντιτεθέντος ταύτης ἔργου. Αἱ μακρικὲς καὶ ἐμπεποιημένεις ἀπὸ ἐπιστήμην καὶ πεῖραι καὶ πραγματικήτης συζητήσεις ἐν τῇ Ἐπιτροπῇ ἀπεκρυσταλλώθησαν εἰς τὰ κατωτέρα ἐκτιθέμενα συμπεράσματα.

Ἡ Ἐπιτροπὴ θεθεῖσα δὲς βάσιν τῶν ἔργασιῶν της τὸ «σπεῦδε δροῦσες», τούτεστιν τὴν ὑπόθεσιν, κατόπιν ἀναλυτικῆς μελέτης οὐ μόνον τῶν συνθηκῶν τῆς παρ' ήμιν ἐμπορικῆς ναυτιλίας ἀλλὰ καὶ τὸν ἀλλαχοῦ καθοδύτων περὶ ταύτης—διότι πάσα συμφεύγει τὸν πρόσδειξιν τῆς παραγματικῶν δημόσιων καταστάσεως τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας εἰς τὴν ληπτέων κυβερνητικῶν μέτρων πρὸς τὴν γένης, δέον γά ἔχη ἀν μὴ πρόστιπον, πάντως δὲς βάσιν τὴν γομιθεσίαν τῶν ἀντιτάλων χωρῶν—μέτρων συστηματικῆς ἐφαρμογῆς, ἀπεβληθεύτων αὐτῇ υπὸ τῶν πραγματικῶν ἀναγκῶν ἐκάστου τῶν καλάδων τῆς ἔθνικῆς ναυτιλίας. Διὰ τοῦτο ἡ παρούσα ἔκθεσις περιλαμβάνει τὰ ἔξις κεφάλαια:

A' Χρησιμότης τῆς έθνικῆς ναυτιλίας ἐν πάσῃ χώρᾳ.

B' Διεθνῆ συστήματα ἐμπορογνωτικῆς πολιτικῆς.

C' Τὸ κράτος καὶ ἡ ἐμπορικὴ ναυτιλία ἐν Ἑλλάδι.

D' Ἡ ἐπιβλλομένη ἐμπορογνωτικὴ πολιτικὴ ἐν Ἑλλάδι, ἐν φέτιθενται αἱ ἀνάγκαι τῆς έθνικῆς ναυτιλίας καὶ τὰ ἐνδικαγούμενα γά ληφθῖσι: μέτρα πρὸς ἴκανοποίησιν τούτων ἰδιαίτερων ἐν ἐκστατικήλαδῳ δ' οὐ καὶ ὑπάρχουσιν εἰδικὰ κεφάλαια, περὶ ἴστιοφρού, ὑπερωκενείου, φορτηγού, καὶ ἐπιστηματικῆς ναυτιλίας, ὡς ἐπίσης περὶ ναυτικῆς πίστεως καὶ θαλασσασφαλείας.

Εἰς τὴν Κυβερνήσειν ἐναπόκειται ἡδη ἵνα ἐπὶ τῇ δέσιν τῶν περιεχομένων ἐν τῇ παρούσῃ ἐκθέσει ὑπόθεσιν ἐγκριμούσῃ τὴν προσπάθειαν τῆς ιστιοφόρου ναυτιλίας τῆς γνωρίζομεν, δεδομένου διό οὐτε ἡ ἔκθεσις ταύτης διεσώθη οὐτε ἀλλο τι στοιχεῖον περὶ τῶν ἐργασιῶν κατῆς, οὐδὲ μέτρων τι ἐλήφθη συγεπέραιων τῆς, η δὲ συσταθεῖσα, τῷ 1899, υπὸ τοῦ προύργειου

ΤΟ ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΤΗΣ ΑΝΔΡΟΥ ΑΠΟ ΤΟΥΡΚΟΚΡΑΤΙΑΣ ΜΕΧΡΙ ΣΗΜΕΡΟΝ

ΤΟΥ Κ. Δ. ΠΑΣΧΑΛΗ ΑΚΑΔΗΜΑΪΚΟΥ

(Συνέχεια ἐκ τοῦ Α' τεύχους μαζί)

Ἐν ἔτει 1810 τὸ ἐν γένει ἑλληνικὸν ναυτικὸν ἡρίθμει 615 πλοῖα καὶ 17 χιλιάδες ναῦτας, μετὰ τρία δὲ ἔτη τὰ πλοῖα ἐγένοντο 700 καὶ οἱ ἐν αὐτοῖς ναῦται 18.000. Τὸ πλεῖστον τοῦ ναυτικοῦ τούτου ἀνήκειν εἰς τὰς νῆσους Ὑδραν, Σπέτσας, Φαρά, Κάσον καὶ τὸ Γαλαξείδιον.

Κατὰ τὴν ὑπόβληθείσαν πρὸς τὴν ἐν Ναυπλίῳ Ε' τῶν Ἑλλήνων Ἐθνικὴν Συνέλευσιν ἔκθεσιν τοῦ ἐπὶ τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ Γραμματέως ἡ "Ἀνδρος τὸ 1832 εἶχε πλοῖα α' κλάσεως 8 καὶ β' 57, ἡ Σύρος α' 181 καὶ β' 241, ἡ Αἴγινα α' 111 καὶ β' 294, ἡ "Ὑδρα α' 95 καὶ β' 301, αἱ Σπέτσαι α' 79 καὶ β' 120, τὸ Γαλαξείδιον α' 33 καὶ β' 76 καὶ ἡ Σαντορίνη α' 3 καὶ β' 96. Πρώτης κλάσεως ἔθεωροῦντο τὰ χωρητικότητος ἀνωτέρας τῶν 15 τόννων πλοῖα καὶ δευτέρας τὰ κατωτέρας τῶν 15 τόννων.

"Ἄλλ' ἀντιθέτως πρὸς τὸ ναυτικὸν τῶν ἀλλων νῆσων, διπερ προΐστοντος τοῦ χρόνου ἔφθιγε καὶ περιγλίθειν ἐν τέλει εἰς μαρασμόν, ἐκμηδενισθὲν κατὰ τὸ πλεῖστον, τὸ τῆς "Ἀνδρος προήγετο δσημέραι ἀλματικῶς οὕτως, ὥστε ἡ νῆσος "Ἀνδρος μετὰ μίαν μόλις δεκαπενταετίαν, δηλούντι κατὰ τὸ 1847, ἡρίθμει, ἐκτὸς τῶν μικροτέρων πλοίων, 80 καράβια χωρητικότητος 6—18.000 κοιλῶν. Αἱ κατὰ τοὺς μεταγενεστέρους δὲ χρόνους καταπληκτικαὶ πρόσδοι τῆς ἀτμήρους ἐν "Ἀνδρῷ ναυτιλίας προκαλοῦν δικιώς τὸν θαυμασμόν. Παρ' ὅλην δὲ τὴν τρομερὰν καταστροφὴν, τὴν ὁποίαν ὑπέστη ὁ ἀτμήρης ἐμπορικὸς στόλος τῆς "Ἀνδροῦ κατὰ τὸν παγκόσμιον πόλεμον, ἡ "Ἀνδρος ἀναγεννηθείσα ὡς ἄλλος Φοινικὲς ἐκ τῆς τέφρας τῆς, κέκτηκε σήμερον 88 ἀτμόπλοια, ἐκ τῶν ὁποίων τὰ 81 εἶναι φορτηγά, 3 ὑπερωκένεια καὶ 4 ἐπιχειρικά.

Τὰ 88 ταῦτα ἀτμόπλοια τῆς "Ἀνδροῦ ἔχουν ὀλικὴν (gross) χωρητικότητα 307.725 τόννων, καθαρὰν (net) 176.497, χωρητικότητα δὲ φορτίου (D.W.) ἄνω τῶν 500.000 τόννων. Τὸ σύγολον δὲ τῆς κινητηρίου δυνάμεως τῶν μηχανῶν τῶν 88 τούτων "Ἀνδριακῶν ἀτμόπλοιών ἀποτελεῖται ἀπὸ 30.331 ἵππους. Ὁ ἀριθμὸς οὗτος, ἀν δὲν ὑπερβαίνῃ, ἀσφαλῶς δῆμος ἔξισονται: μὲν τὸ σύγολον τῶν ἵππων τῆς κινητηρίου δυνάμεως τῶν μηχανῶν ἐγκατεστάσεων τῆς ὅλης Ἑλλάδος.

Διὰ τὴν ἀγοράν τῶν ἀτμόπλοιών τούτων ἐπληρώθησαν 3.419. 832 λίραι στερλίναι, ποσὸν καταβλήθην δόλοσχερῶς παρὰ τῶν ἐφοπλιστῶν τῆς "Ἀνδροῦ. Δικιώς δήν καὶ ἀγεν τοὺς ὑπερβολῆς ἔχαρκτηρίσθη ὡς ἀπαράμιλλος ἡ ἐπίδοσις τῶν "Ἀνδρίων εἰς τὴν ναυτιλίαν κατὰ τὴν τελευταίαν τριακονταετίαν, δεδομένου δὲ: 18 περίπου τόννοι γκρός ἀναλογοῦσι δι' ἔκκαστον κάτοικον τῆς ὅλης νῆσου "Ἀνδροῦ, ἀνεξαρτήτως ἡλικίας ἢ φύλου. Ἡ ἀναλογία αὕτη εἶναι ἐκπληγτικὴ καὶ μοναδικὴ εἰς τὴν ὑφήλιον, ἐφ' ὅσον καὶ εἰς αὐτοὺς τοὺς κατ' ἔσοχὴν ναυτικοὺς λιμένας τῆς Ἀγγλίας δὲν ἀναλογοῦν περισσότεροι τῶν 10 τόννων κατά κάτοικον. Τὸ ἐν Λονδίνῳ ἐκδιδόμενον γγωστὸν ναυτικόν περιοδικὸν «Fairplay», δημοσιεύσαν εἰς τὸ φύλλον του τῆς 9 Ἰανουαρίου 1930 καὶ εἰς τὴν στήλην τῶν «Νορδηγικῶν Ναυτικῶν Νέων», δὲ: τὸ Farsund εἶναι «πιθανῶς ἡδη ἡ μεγαλυτέρα ναυτικὴ πόλις τοῦ κόσμου, καθόσον ὁ ἀνοικτῆς θαλάσσης νηολογημένος εἰς αὐτὴν ἐμπορικὸς στόλος ἀναλογεῖ πρὸς 57 τόννους γκρός κατὰ κάτοικον», ἐπηγνώθωσεν εἰς μεταχειρεστέρον φύλλον του καὶ μετὰ ἐπισταμένην ἔρευναν τὴν πληρωφορίαν, ἀναγνωρίσαν δὲ προηγεῖται: κατὰ πολὺ ἡ πόλις τῆς "Ἀνδροῦ, οἱ πλοιοκτῆται τῆς ὁποίας ἔχουν νηολογήσει: ἐκεῖ ἐμπορικὸν στόλον 264.901 τόννων γκρός. Λαμβανομένου δὲ ὅπ' ὅψιν δὲι οἱ κάτοικοι τῆς πόλεως "Ἀνδροῦ ἀνέρχονται εἰς 2069, ἀναλογοῦν κατ' ἀτομού 128 τόννοι γκρός. Σημειώτεον δὲ: δὲν ὑπελογίσθησαν εἰς τὰ ὡς ἀνον ἐν τῷ λιμένι τῆς "Ἀνδροῦ νηολογημένα φορτηγά ἀτμόπλοια παρὰ μόνον τὰ ἀνήκοντα εἰς ἴδιοκτήτας ἐκ τῆς πόλεως "Ἀνδροῦ. (1)

Ἡ μέση δὲ χωρητικότης τῶν "Ἀνδριακῶν φορτηγῶν εἶναι 3922 τόννοι γκρός, ἡτοι 6110 φορτίου (D.W.). Ἐκ τούτου καταφαίνεται, δὲι οἱ "Ἀνδρίοις ἐφοπλισταὶ κέκτηται τὰ μεγαλυτέρας ἐν Ἑλλάδι χωρητικότητας σκάφη διάτοι τῶν μὲν ἐν τῷ λιμένι τῆς Ιθάκης νηολογημένων φορτηγῶν ἡ μέση χωρητικότης εἶναι τόννων 3877, τῶν ἐν Ἀργοστολίῳ 3716, τῶν ἐν Σύρῳ 3600, τῶν ἐν Χίῳ 3053 καὶ τῶν ἐν Πειραιεῖ 2100. Ἡ δὲ μέση χωρητικότης τῶν ἑλληνικῶν φορτηγῶν ἀτμόπλοιων εἶναι μόνον 2907 τόννων, ἡτοι κατὰ 1000 καὶ πλέον τόννους κατιωτέρα τῶν τῆς "Ἀνδροῦ, ἡτοι δὲ τὰς σημειώνας συντήκας, καθ' ἀς ἡ ὑπεροχὴ τῶν μεγάλης χωρητικότητος πλοίων εἶναι προφανής, διαθέτει τὰ καταλληλότερα σκάφη, ὅπως διαπλέωσιν διάκα τὰς θαλάσσας τῆς ὑφηλίου συμφώνως πρὸς τὰς ἀνήκητας τοῦ διεθνοῦς ἐμπορίου.

"Απὸ τοῦ 1898 καὶ ἐντεῦθεν τὰ "Ἀνδριακὰ ἀτμόπλοια ὑπερβενταπλασιάσθησαν εἰς ἀριθμὸν σκαφῶν καὶ ὑπερεταικυνταπλασιάσθησαν εἰς χωρητικότητας τόννων, ἀποδεικνυομένου οὕτως, δὲι ἡ ναυτιλία τῆς "Ἀνδροῦ σταθερῶν καὶ αὐτὸς τοῦτο ἀλματικῶς ἐξελίσσεται εἰς πρόσδοιν καὶ ἀκμὴν, ὃς ἀλλως τε ἐμφαίνεται καὶ ἐκ τοῦ κάτωθι δημιουρευομένου συγκριτικοῦ καὶ ἀναλογικοῦ ἐπὶ τοῖς ἔκκατον πέντακος τῶν κατὰ τὸ λιμένας νηολογημένων ἀτμόπλοιοιν,

Έτος	"Ἀνδρος	Σύρος	"Αργοστολίου	Ίθακη	Χίος	Πειραιεὺς	"Άλλοι λιμένες
1923	15.37	9.86	10.69	6.89	7.68	42.90	6.61
1925	18.37	14.82	8.79	7.69	10.94	33.03	6.36
1926	19.29	14.81	8.38	7.54	12.12	31.91	5.95
1927	19.28	14.84	8.29	6.78	14.87	31.21	4.73
1928	20.90	16.24	8.68	8.03	15.30	27.35	3.50

Εἰς τὰ ἀνωτέρω δὲν περιλαμβάνονται τὰ κατὰ τὸ 1929 ἀγορασθέντα παρ' ἐφοπλιστῶν τῆς "Ἀνδροῦ 11 φορτηγά ἀτμόπλοια χωρητικότητας δύλικης 40.843 τόννων (gross) καὶ φορτίου (D.W.) 70.165, διὰ τὴν ἀγοράν τῶν ὁποίων διέθεσκεν οἱ "Ἀνδρίοι ποσὸν 195.000 λιρῶν στερλιγάνων.

Λαμβανομένου δὲ ὅπ' ὅψιν, δὲι τὰς τοῦ Πειραιᾶ νηολογημένας ἀτμόπλοιας εἶναι κατὰ τὸ πλεῖστον ἀλλων μερῶν τῆς Ἑλλάδος, χάριν εὐκολίας νηολογημένα ἐν Πειραιεῖ, εἰς τὴν πραγματικότητα δὲ πρώτος ναυτικὸς λιμὴν τῆς Ἑλλάδος εἶναι δὲ τῆς "Ἀνδροῦ. "Πολογίζεται δὲ δὲι ἐκ κερδῶν τῶν ἀτμόπλοιων καὶ ἐκ μισθοδοσιῶν τῶν πληρωμάτων εἰσήχθη τῷ 1929 εἰς "Ἀνδρον συνάλλαγμα ὡς ἔγγιστα 280.000 λιρῶν στερλιγάνων. (2)

"Εκτὸς δημως τῶν ὡς ἀνον ἀτμόπλοιων δύνανται νὰ χωρητικοθίσθωσιν ὡς "Ἀνδριακὰ καὶ τὰ ὑπὸ "Άγγλικην σημαίαν ἀτμόπλοια τῆς Ἐπικρατείας Byron Ltd.

"Η ἔταιρία αὕτη, διευθύνεται: παρ' "Ἀνδρίοι, τοι κ. Μ.χαλὶ "Ανδρ. "Εμπειρίκου, καὶ ἀνήκει ἀποκλειστικῶς εἰς αὐτὸν.

"Οφείλουσι: δὲι οἱ "Ἀνδρίοι: τὴν ναυτικὴν αὐτῶν ἐπικράτησιν δὲι μόνον εἰς τὸ ἐπιχειρικατὸν αὐτῶν πνεῦμα, ἀλλὰ καὶ εἰς τὴν ἐξαιρέτον ἴκανότητα, τὴν ἀκρατηριότητα καὶ τὸ ἀκάματον. Εἰς τὴν νηφαλιότητα δὲ καὶ λιτότητα συγχρόνως αὐτῶν διφείλονται: κατὰ μέγα μέρος αἱ μικραὶ σχετικῶς δυπάναι: καὶ τὰ μεγάλα κέρδη τῶν τεχειδίων των, καθ' ἀεντρίζει: αὐτοὺς δὲ εὐγενής ζῆλος τῆς ἀναδείξεως ἔχατων τε καὶ τῶν οἰκογενειῶν των.

"Ἐν "Ἀνδρῷ, Ιουνίου ἀρχομένου 1930.

ΔΗΜ. Π. ΠΑΣΧΑΛΗΣ

ΕΚ ΤΟΥ "HELLAS, JARBROUGH

(1) Βλ. τὴν σχετικὴν ἐπιστολὴν τοῦ ἐφοπλιστοῦ καὶ γραμματικοῦ τῶν Κυκλαδῶν Λ. Βογιαζίδου.

ΕΚ ΤΟΥ "HELLAS, JARBROUGH

Ακαδημαϊκός, τ. Νεμέρχης

(2) Καθ' ὑπολογισμὸν τοῦ κ. Η. Καρπάνη.

ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΑ ΝΕΑ

ΑΙ ΘΑΛΑΣΣΑΣΦΑΛΕΙΑΙ ΚΑΤΑ ΤΟ 1930

ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΥΣΑ ΑΓΓΛΙΚΗ ΑΝΑΣΚΟΠΗΣΙΣ

Τό παρελθόν έτος 1930 φάνεται, διε ή πηρέσεν απήγγλαχμένον σοδαρών γεγονότων σχετικών με τὸν κλάδον τῶν θαλασσοφύλαιων. Από τοῦ 1927 αἱ ἀσφαλιστικαὶ ἔταιρεις τῆς Ἀγγλίας προσποιοῦν νὰ ἐπιτύχουν βελτιώσιν τὸν δρόμο ἀσφαλίσων φρεστίν, χωρὶς διμος νὰ ἀπολήξουν μέχρι τοῦδε εἰς τὰ ποιητὴ ἀποτελέσματα.

Τούναντον μάλιστα, λόγω της γενικής κρίσεως έμπορίου και ναυτιλίας, θεσσαράκησαν άντιθετα αποτελέσματα κατά το 1930. Αι θαλασσοφύλακεις έξεπεσαν. Και μολονότι δέν δύναται: να λεχθῇ, διτ: ή ασφαλιστική άγορά περιήλθεν σες στακαρότητα ή διτ: δέν αισιοδοξεῖ διά το μάλλον, έν τούτοις δέν να τονιζθῇ, διτ: είναι άχρηστον εισέπειρος πότε θα έπελθῃ η δεστίωση.

Η ἔργασια ἀσφαλίσεως σκαφῶν ὑπῆρξεν, ίσως, μᾶλλον ἵκανοποιητική,
καθ' ὃι εἰς τὸν ἀσφαλίστει τὰ πάντα τοῦ θεάτρου πάντα τὰς
έπιμόνως καὶ πάσι θυσίας τὰς θύσεις τῶν ἐπέτυχον ἐν τοῖς μέτροι ποιάς τινας καλλιτερέως τῶν δρόμων τῆς
ἔργασις των. Η ἀλγήθεια αὐτῆς διπλασιώθη καὶ ὑπὸ τοῦ προέδρου τοῦ Ἀγ-
ιοτειτουργοῦ τῶν ἀσφαλίστων Λαοδίκειον κ. G.A.T. Darby, στοιχεῖ
ἐπήσησιν συγέλεισιν τοῦ Ἰσηνούαρκον π.ε. ἀνέφερον ὅτι, ἐάν καὶ βελτίως εἰς
τὰς ἀσφαλίσεις σκαφῶν ὑπῆρξεν δρασταὶ εἰς τὰς τιμάς ἡτοῦ ὅτι ὅραδυτέρα, συ-
νέπεισε δὲ ἐπισταμένη προσοχὴν εἰς τὴν ἀσφάλτειαν τῶν κινδύνων καὶ τῶν
ἀξέιδων τῶν σκαφῶν πρὸ τῆς ἀσφαλίσεως.

Κατά το 1930 η δημόσια είς τινας περιπτώσεις τὰ ἀσφάλιστρα ἐπι-
σκαψιῶν, ἐν τούταις δικαὶος ἡ δημόσιος περιπλάνησθαι οἱ διακινονομοὶ τῶν
οἰκισμῶν, οἵτως τοιούτα οἱ ἀσφάλιστρα δέν δημόσιοις νά κερπωθεῖν θεάσκουν
τι κέρδος ἔχ τῆς αὐλήσεως τῷ ἀσφαλίστρῳ ἐπὶ σκαψῷ.

‘Ο κ. Walter Schues πρόεδρος τῆς ἐπιτροπῆς συναφών της Διεθνούς Ένωσεως ‘Ασφαλειῶν, μετασχών εἰς τὸ ἐν Βισσι συνέδριον τοῦ παρελθόντος Νοεμβρίου, ἀνέπτυξε τὴν γνώμην του ὡς εἶναι :

“Η ἑργασίας τῆς ἀσφαλίσεως συκοφάντης διὰ τὴν παχύσαρμον υποτίθεται εἰς χειραρχίαν τῆς Ἀγγλικανικής ἀρχορᾶς, τὰ δὲ ἀσφαλιστικά κέντρα τῆς Ἡπειρωτικῆς Εὐρώπης υφίσταντο συναγωνισμόν διεισθῆ, διότι μόλις ἡδη μετριάζεται κατόπιν ἐπιτοχθόνων τοπικών συμφωνιῶν, ως λ. χ. μεταξύ των Γερμανῶν και των αγγλικανιστών, τῶν Ολλανδῶν, Γάλλων, Δακωνών, Νορβηγών και των Ιταλών, ἐπιτοχθόνων ἀμοιβαίστητες συμφερόντων εἰς τὰς ἑργασίας ἐπί συκοφάντων τῶν Ἐθνικιῶν των σημειών.

»Τοιοῦτόν τι δὲν αμφιβίλινες εἰς τὴν Βρετανικήν ἀγοράν, οὐτε εἰς τὰς λοιπὰς χώρας, είναι δέ σικάριστον, ὅτι κακά τὰ τελευτικά ἔτη ἀναγνωρίσθη ὡς ἀρχή, διὸ οἱ ἀσφαλιστικοὶ τῶν πλοιών τῆς Ἑθνικότητός των δύνανται: νὰ δρᾶσσον αὗτοι τὰς τυμάς καὶ τοὺς δρόους διὰ τὰς ἀσφαλιστικούς τους».

ΟΙ ΚΙΝΔΥΝΟΙ ΤΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΩΝ ΦΟΡΤΙΩΝ

Τά ασφάλιστρα έπι πορτίνων δύο έσημηςώσικων κατά τό 1930 οδηγίαν
επιτίθεσιν, λόγω τής μειωσώσεως των παχυσαρίμων μιστικώρων και συνεπώς
της έλλειψης δύναμης άποκρισίδος άργαστων. Πάντως η έξιλης τούν είναι λόγω α-
σφαλιστρών είναι: γεγονός ότι έχειται: άπο την άτομικήν πυρωτοβουλίαν
και την έκαστοτε φυγολογικήν κατάστασιν των ασφαλιστών.

Είς τό συνέδριον τοῦ Βισ. δ' Ὀλλανδός κ. **Meulen**, πρόεδρος τῆς ἐπιτροπῆς βελτιώσεως τῶν ἀσφαλιστρῶν κατά κινδύνου φορτίου, ἀνέφερεν εἰς τὴν ἔκθεσιν του, διὰ τοῦ προστάθμεια τῆς ἐπιτροπῆς ἀπέλληξεν εἰς πανιχρά ἀποτελέσματα, μελονότι τὸ Κήτυμα ἐντητάθη ἐπιστριμένως ἀπὸ δλας αὐτῷ τὰς πλευράς.

Η δελτίωσις έπι τις θυσίαν δέσμωσε πάσαντας αποδημίαν ήδηντας, δύναται: δὲ μόνον νὰ συντελεσθῇ μερικῶς κατά Κράτος έπι θυσίας δέσμωσε. Αἱ διαφορι-
σεις έπι ταῦθι φορτίον καὶ ταῦθι συχθόνῳ ἐξηρτιῶνται κατὰ κανόνα ἀπό-
τιγή γενικότερης ταῦθι σίκανομικῆν συνθήκην.

“Η χαλαρότης τοῦ έμπορίου δὲν σημαίνει μόνον μείωσην τῶν μεταφορῶν, ἀλλὰ και γενικήν τάξιν τῶν παραλγητῶν, δημοσίων τοιχών, οἰκοδομών, λαθρού, απομάνων ζημιάς τῷ έμπορευμάτων του. Συγχρόνως δὲ πειρρίπτουν εἰς τοὺς ἀσφαλιστές και ὅλα τὰ ἔσθια τακτοποιήσων τοῦ λογαριασμοῦ, δηλαδὴ τὰς πραγματογνωμοσύνας, ἐκθέσεις και διακανονισμούς.

ΑΙ ΑΝΤΑΣΦΑΛΕΙΑΙ

Εις τὸ εἰδος τοῦτο τῆς ἀσφαλιστικῆς ἐργασίας ἔσχημες θήσαν σπουδαῖαν μεταβολαὶ διεκρούντως τοῦ 1930. Τὸ εὑρὺ σύστημα τῶν ἀντασφαλιστρῶν, διπερ ἡγολούθουν μερικοὶ ἀσφαλισταὶ καλύπτοντες μεγάλα ποσὰ καὶ διόντες σπουδαῖα ποσοστά τῶν νομοσχεδίων των εἰς ἑτέρους ἀντασφαλιστᾶς κατεδικάσθη, δύοις αἱ ἀντασφαλεῖαις οὐ πόκεινται εἰς οὐσιώδεις ἐκπτώσεις δι' ὧν οἱ ἀντασφαλιζόμενοι ἐξηγοφαίλουν τὴν ἀμεσοῦ κέρδος, ἀσχέτως ἐξαντασφαλισμένων τῆς ἀντασφαλιστικῆς ἡ τοῦ εὐχάριστον ἡ δχι.

Τοικάδες ήταν οι άντρες που συνέβησαν στην απόσταση των δύο χιλιομέτρων από την πόλη της Αθήνας στην πόλη της Καρδίτσας. Οι έξι άντρες αποτελούνται από τέσσερα από την Εθνική Λεγεώνα και από τρεις από την Εθνική Λεγεώνα της ΕΛΑΣ. Το μέσον ηλικίας των άνδρων ήταν τα 30 χρόνια. Τον Ιούνιο του 1940, οι άντρες από την Εθνική Λεγεώνα της ΕΛΑΣ που συνέβησαν στην απόσταση από την πόλη της Καρδίτσας στην πόλη της Αθήνας, ήταν οι επόμενοι οι οποίοι θα συνέβησαν στην απόσταση από την πόλη της Αθήνας στην πόλη της Καρδίτσας στην απόσταση από την πόλη της Αθήνας.

Πάντως οι τελευταίοι μήνες το 1930 εύρουν τους ασφαλιστικές της "Η-παιρωμένες" Εύρωπης δέχομενες επιμάλια τικυκούς διά την άποδεκτήν οινοθή ποτα αντασφαλίσεων. Εξάριστον άπατέλεσαν δόλιον μόνον, οιτίνας έπι οιεράκη προγνωμένουν έτσι είχον πραγματοποιήσει έπωφελέστερικα όργανα.

Είς την Αγγλίαν έμποριώδην περιόδου την απόσταση της Βρετανίας από την Ελλάς είναι μεγάλη.

Η ΚΡΑΤΙΚΗ ΒΟΗΘΕΙΑ

Χρηπτηριστικόν γεγονός κατά τό 1930 ήτο π. έπεμβασις τῆς Ἀγγλίας καθηγερήσως εἰς τό ζήτημα τῆς ἀσφαλίσεως τῶν δύο νέων πλωτῶν καλλισσών (73.000 τόνων εκκατ.) , τοὺς ἐπιζητεῖς πρόκειται νὰ υκουγγήσῃ η Κιούδνχρ Λαΐν. Σκάψῃ τόσου μεγάθους, συγχρόνως δὲ και ἀμυθήτου πολυτελείας καθίσταται προσδικητικών νὰ ἀσφαλισθῶν ἀπό τὰς ευνήθεις ἔταιρίκη, ή δὲ ἀσφαλιστικὴ ἀγορὰ δὲν δύναται: νὰ κελύψῃ ἀξίαν 4.500.000 λεπτῶν δι' εκκατονταριών πλοίων.

Τό δημόσιο τούτο άπειλεσθαι σάσιν οι παράξεις μελετῶν καὶ σχολίων, ἐγνώσθη δὲ μὲν πολλά τινα εἰλέχθησαν ἀκλητίην, δέ τι Ἀγγλικὴ κυβέρνησις ἀπεργίας νὰ δεσμῷ αὐτή νὰ κακούψῃ τὸ ἑπτακόσιον πέντε τῆς αστυχείας, ἔπειτα δὲ μετανέμενον ἀκλητίαν ἐν τῇ ἄγριος τῶν πατριών.

Ἐπηκολούθησεν ἔγγραφον τῷ **Board of Trade**, εἰς ὃ ἀνεπτυόσσεται τὸ κιθερωνίτικόν σχέδιον, ἐν τῷ Βαρλύρῳ δὲ τῷ Κοινωνίτικον ἀνεκτονώθη, διότι πράγματι ἡ κιθερωνίτικη θλίψις ακινήτων τιμήν τὸ ἐπί τοι πλέον παρασχεῖ τὴς ἀξίας τῶν δύο σκαφῶν, τόσον κατὰ τῶν κιθερώνων διαρκούσῃ τῆς κινητηρίσεως των, δύον καὶ κατὰ τῶν κιθερώνων διάλασσης. Μέχρι σήμερον ἡ Ἀγγλική ἀγορά ἔχει ακινήτῳ ἀσφαλείαν ἕπει τὸν μόνον πλοίου μέρος: ποσοῦ 2.000.000 λ.ρών κατ' ἀνώτατων δροιν.

"Η κάλλιψις δημοτικού περιεχομένου θα είναι απλαστή τον άνωτέρο, δι' ου καὶ μόνον ἀπρόπολον, φάνεται διτί ο περιβούνει τὰς δυνάμεις τῆς 'Αγγλικῆς Αρχαρι-στεικῆς ἀγορᾶς.

«ΑΡΘΡΑ» ΚΑΙ «ΕΓΓΓΗΣΕΙΣ»

Έσχιμειώθηκαν έπισυγ κατά τό λήξην ἄτος σπουδαίαι προπολογίαι και δελτιώσεις τῶν ἀσφαλιστικῶν : «Ἄρθρον καὶ Ἐγγύησεών». Οὕτω ἔτιδην ἐν ισχύις ήτο τοῦ Ἰνστιτούτου τῶν ἀσφαλιστῶν Λονδίνου τὸ νέον ἄρθρον περὶ «ἀμελείας ναῦλου» (Freight Negligence Clause). Διά τοῦ ἄρθρου τούτου παραγόνται δημιουργικοὶ παλαιστεροὶ, ἀλλ᾽ ἐν χρήσει, διπλά στοιχεῖα, ἐπεξηγείσται δὲ ἀρτίως δὲ γνωστότατος ὅρος «Inchmarree Clause», διότι αντιτίθεται, μὲ τὸν ἀποτέλεσμα τοῦ γνήσιου

Αναθεωρήση έπισης ότι πάντα τών κατωτάτων τιμών διάλα παραδίδεις τού
έγγυητικού Βεττίνης, έγινετο δέ παραδεκτή ή διάτας της «έξι αι τόν-
υσ». Τό σύστημα τούτο έφερε μεταξύ άλλων την Βερετσο-. Αμερικανικού συμ-
φωνητικού έγγυησης, έκαιεται δέ επί της Βερετσο-. Τον προσθέτων άσφα-
λιστρων διά τὴν παραδίδεις της έγγυησης, ήπιαντες γράψουν δέ μέρει μάν-
δη της ασφαλισθείης ἀξίας καὶ ἐν μέρει επί του τόνου γκρός-ρέ-
τζιστερ του άσφαλτούντος πλοίου.

Ούτοι πλεισταί έκτιμημέντων κάτιο τῶν 10 λ. σε. κατὰς τόννον γκρός πληγή ρόμπους οι πλέον κατὰς τὴν νέαν κλίμακαν παρὰ κατὰς τὴν παλαιάν, ἐνθα δὲ έκτιμημένα ἄνω τῶν λ. σε. 10 κατὰς τόννον γκρός πληγήνοις: διληγότερον.

Έτσι ούτε ένας λόγος δέρεις Rubber Clause μεταξύ των γενιτορών των Ασφαλιστών Λουδίου και των συνεταρισμού «Rubber Trade Association». Έτσι ποτοποιήθηκαν τα άρρενα της American Lake Hull Clauses, έτσι ότι είχαν μετατραπεί σε F.P.A. (ελεύθερον μερικών αδερφών), ώς και δέρεις Institutde Cargo Clause, έτσι ποτοποιήθηκαν και δέρεις Inchmariess, δι περιλαμβάνοντας άπωλεικαν ή ζημιαν πλοίου προξενηθείσαν κατά τόν χρόνον της ανθρακεύσεως ή της παραλαβής βρυσών κακούσμου ήλης. Μία άλλη ένα τών επουδαστέρων τροποποιήσεων

είναι και η γενομένη έπει τών δρων της «Alexandria Cotton Tarif Clauses».

ΑΛΛΑ ΖΗΤΗΜΑΤΑ

Έτερον χαρκατηριστικόν, δυον και ένδικαφέρον ζήτημα απετίλεσσε κατά τὸ ληξινὸν ἔτος ή ἐγρήθεσα ἀμφισβήτησες ἐπὶ τῷ δρου ἀσφαλείας πρὸς καλύψιν καπὸ ἀποθήκης εἰς ἀποθήκην» μετὰ τὴν ἐκφόρτωσιν τῶν ἐμπορευμάτων ἐκ τοῦ πλοίου.

Εἰς μερικούς λιμένας οι παραλήπται ἐπιτέρσουν καποτε δπως τὰ ἐμπορεύματα τῶν παραπομόνων εἰς τὰς Τελωνειακὰς ἀποθήκης περισσότερον τοῦ δέσμου, τοῦτο δὲ χαρκατηρίζεται ὑπὸ τῶν ἀσφαλιστικῶν κύκλων ὡς ἀποτελοῦν ἀπόδεξιν αἰσιού πέρτος τῆς τα μεταφορᾶς, δυον και τῆς ἐναποθήκησεως.

Συναφῶς ἡγέρθησαν πλεῖστα δυον ζητήματα, ἔξετάθησαν πολλαὶ ἀπόφεις, διεποπόθησαν ἀρκεταὶ γνῶμαι, ἀλλαὶ ἀπλαὶ και ἀλλαὶ περίπλοκοι, τέλος δὲ προσβήτης εἰς τὴν ὥς ἀνω τροποποίησιν ἡ τεχνικὴ ἐπιτροπὴ τοῦ Ἰνστιτούτου τῶν ἀσφαλιστῶν Λογδίνου.

ΝΑΓΑΡΟΣΩΣΤΙΚΑ ΖΗΤΗΜΑΤΑ

Ζητηματικὰς ἀξιοσημειώσας τοιούτας διὰ τὸν Ἀγγλους ἀσφαλιστὰς ἀπετίλεσσε και τὴν μεταβίθικος τῆς ἐργασίας εἰς τὰ Τουρκικὰ παράλια τῆς Ἀγγλικῆς ναυαγικοτηκῆς ἔταριξας «Ocean Towage and Salvage» εἰς τὴν καθαρός Τουρκικήν ἐπιχείρησιν τῆς «Turk Gemi Kurtarma Limited Sirketi».

Μέντη αὐτῇ Τουρκικὴ ναυαγικοσωστικὴ ὑπηρεσίας ἐξέρχασσεν ἐπειγόντως τὴν ζωηρὰν ἐπιθυμίαν τῆς να συνεργασθῇ στενῶς μὲ δῆλας τὰς συναρφεῖς ἔταιρις, αἰτίας εἰργάζοντο πρότερον εἰς τὰ Οθωμανικὰ παράλια, συνεφώνησε δὲ συγχρόνως, ἐπωνὴ ἐργασίας τῆς διέπειται ἀπὸ τὸν καθηρωτισμένον τύπον τοῦ ναυαγικοσωστικοῦ αμφιστητικοῦ τύπου Λόδη.

Τοῦτο προεκάλεσε ποιάν τινα δυσκαρέσσειν μεταξὺ τῶν ἀσφαλιστικῶν κύκλων, συνεπειὰ τῶν περιορισμῶν οἵτινες ἐπέθησαν ὑπὸ τῶν Τουρκικῶν ἀρχῶν διὰ τὰς ἐργασίας ἐπὶ ναυαγικιαρέσσειν εἰς τὰ Τουρκικὰ θέστα. Ἐνταῦθα σκόπιμον εἶναι νὰ σημειωθῇ, δὲτι συμφώνησε πρὸς τὰς ἀποφάσεις τοῦ ἐν Λιδίᾳ συνεδρίου κατὰ τὸ 1927, ἀπεκριθεῖση μὲ πειραιαὶ και κατεπολεμήθη ἀπὸ τοὺς ἐνδικαφρομένους ἡ μεταπολεμήτης τάσις ἐνίων Κρήτων περὶ μονοπωλήσεως τῆς ναυαγικοσωστικῆς ἐργασίας εἰς τὰ θέστα τῶν.

Ἐπιχειρήμα διὰ τὴν πολεμικήν ταῦτην προετάχθη τὸ γεγονός, δὲτι ἔστο και ἀν ἐν Κρήτος κατέχει ἀρτίαν ναυαγικοσωστικὴν ὑπηρεσίαν, εἶναι πολὺ λυπηρόν νὰ ἐξηρμόσῃ περιορισμοὺς ἐπὶ ὑπηρεσίας διασωστικῆς ζωῆς και πειραιαὶς ἐν τῷ θαλάσσῃ, ιδίως δὲ ὅταν εἶναι ἐπειγόντων ἡ ἀνάγκη παροχῆς βοηθείας.

ΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ

Αἱ ἀσφαλιστικαι ὑποθέσεις ἐν τῷ λοιπῷ Εὐρώπῃ ἐνεφάνισαν ἔνα ἀρκετὸν ἐνδικαφέρον κατὰ τὸ ληξινὸν ἔτος. Συστάθησαν γεγονός ὑπῆρχεν ἔνα Νομοσχέδιον τῆς Γαλλικῆς Κυβερνήσεως διὰ τὴν ἀσφαλιστικὴν ἐνὸς Ὑπερωκεντίου 60.000 τόνων, δηπερ πρόκειται νὰ θέσῃ ὑπὸ ναυπηγήσων ἡ «Ὑπερωκεντίος Γενικὴ ἀποτοποίηση τῆς Γαλλίας». Παρόμοιον Νομοσχέδιον ἐφηγήθη και ἐν Ἀγγλίᾳ διὰ τὴν ναυπηγήσων τῶν δύο κολοσσῶν τῆς Κιούνχρα Λάτι. Τὸ Γαλλικὴ Νομοσχέδιον διαφέρει ἀριθμῷ τοῦ Ἀγγλικοῦ.

Οὕτω τὸ Γαλλικὴ οικέτευσις διέκειται νὰ καλύψῃ μόνον τὸν κινδυνὸν διληκτῆς ἀπωλεῖας τοῦ σκάφους ἐπὶ πειραιαὶ 45 οἰο, δεδομένου, δὲτι τὰ 55 οἰο θὰ τὰ καλύψῃ ἡ ἀσφαλιστικὴ ἀγορά.

Ἔτερον γεγονός εἶναι δὲτι δὲ Ἀμερικανικὸς Ὁργανισμὸς τῆς Ναυτιλίας (Shipping Board) ἡλάττως τὸ ποσοστὸν ἀσφαλισμοῦ τῶν σκαφῶν τοῦ περὶ ἀπὸ 100 εἰς 75 οἰο, φρίνεται δὲ δὲτι βαθμήδην θὰ μειωθεῖ τὸ ποσοστόν, διώτε κάποτε δὲ ἀσφαλεῖα τῶν ἐν λόγῳ σκαφῶν νὰ καλύπτεται διλογερῆς ὑπὸ τῆς ἀγορᾶς.

Κατὰ τὸ 1930 ἐπεκράτησε μία σοδράρα οἰκονομικὴ κρίσις εἰς τὰς ἀσφαλιστικὰς ἔταιρις τῆς Ἡπειρωτικῆς Εὐρώπης. Η κρίσις αὐτῇ εἶχε διαφανῆ ἀπὸ τὸ 1929 μὲ τὴν πτώσην τῆς ἴσχυρᾶς «Γενικῆς Ἀσφαλιστικῆς ἔταιρης τῆς Φρεγκφούρτης», ἐξετραχύνθη δὲ κατὰ τὸ ληξινὸν ἔτος δὲτι ἐσημειώθησαν ἀρκεταὶ νέαν πτωχεύσεις, μεταξὺ τῶν ἐποιητῶν και ἡ τῆς ἐν Δακίᾳ «Βεσούλικης Προνομοιούχου ἔταιρης» τῆς Κοπεγχάγης, ἡτις εἶχεν ἀδρυθῆ πρὸ διακοσίων διοκτήσιμων ἑταῖρων.

Ἐπτάχειρον εἶπετος ἐν Ἀμερικῇ η «Assicuranz Union», ητις εἶχεν ίδρυθη τὸ 1865 και ἡ «Sudeuschen».

ΤΑ ΠΛΗΡΩΘΕΝΤΑ ΘΑΛΛΑΣΣΑΣΦΑΛΙΣΤΡΑ

«Ἄξιον ἀκόμη νὰ σημειωθῇ εἶναι τὸ γεγονός, δὲτι κατὰ τὸ 1930 οι ἀσφαλιστικοὶ ἐπληρωματικοὶ ζημιαὶ δὲτι ἀπολεῖσσεν κακιουργῶν πλοίων, αἴτιας ὑπῆρχεν ἀπὸσδόκησης· Μεταξὺ τῶν ἐν λόγῳ σκαφῶν κατεχαλέγονται τοῦ ὑπερωκεντίου, δὲτι ὁ τὸ σπουδαιότερον ἔτοι τὸ «Highland Hope» χωριτικότητος 14.129 τόνων, δηπερ ἐναυάγησε τὴν 19ην Νοεμβρίου πλησίον τῆς Λισσαβονῆς.

Αἱ κακιουργίες τοῦ ζημιῶν περὰ τῶν ἀσφαλιστῶν διὰ τὸ ἐν λόγῳ πλοίον ἀρχικῆς ἀξίας 61.000 λιτῶν ἀνήλθησαν εἰς λ.σ.τ. 800.000 εἰς δὲτι, δὲτι δὲ τὸ φορτίον τοῦ ἔτοι 311) τόνων εἰδῶν τῷ γενικῷ ἐμπορίῳ κακελήγη οἵτερον ποσὸν φύλακες συντάκτης τὸ 1.000.000 λιτῶν.

Τὰς ἔτερης ἔξι ἀπολεισθέντων μεγάλων σκάφη θέσην τὰ:

Alabama Marn	Ιταπον.	τόν. γκρός	9.617
Monte Cervantes	Γερμαν.	>	13.913
Tahiti	Ἀμερικ.	>	7.898
City of Pekin	Ἀγγλικόν	>	7.000
City of Osaka	>	>	7.000
Phine Maru	Ιταπον.	>	6.557

Σοδράρα ἐπίσης ποσὰ ἀσφαλιστῶν κατεβλήθησαν διὰ πυρκαϊάς ἀποτοποίων,

ΘΑ ΑΥΞΗΘΗ Η ΤΑΧΥΤΗΣ ΤΩΝ ΙΤΑΛΙΚΩΝ ΥΠΕΡΩΚΕΑΝΕΙΩΝ

Η Ἰταλικὴ κυβέργησις πρὸς ἐμψύχωσιν τῆς Ἰταλικῆς γυντιλίας ἐν τῷ κλάδῳ τῶν ὑπερωκενείων ταχυδρομικῶν σκαφῶν και ἐνύδρωρυνσιν τῆς γυνηγήσεως ταχυπλόων μονάδων, ἔλαβεν ἐσχάτως σειρὰν ὅλην δραστικῶν μέτρων, διὲ δὲ συνεπληρώθη δὲ Νόμος τῆς 8ης Ιουλίου 1929. Ο περὶ οὐ δὲ λόγος Νόμος ἀφορᾷ τὸ δρόμον τῶν γυνηγήσεων και τὴν διὲ τὴν διατάξιν τῶν γυνηγήσεων διὰ τὴν κατασκευὴν πλοίων ἔξιπεριτεκῆς ταχύτητος. Οἱ Ἰταλοὶ γυνηγήσης ἐδικαίωσαν τὴν σκοπιμότητα τοῦ εὐεργετικοῦ τούτου Νόμου διὰ τὴν γυνηγήσεως δύο μεγάλων σκαφῶν τοῦ «Conte di Savoia» και τοῦ «Rex», τοῦ πρώτου εἰς Τεργέστην και τοῦ δευτέρου εἰς Γένοβον, δαπανήσαντες καλοσιαία ποσὰ εἰς ἀνάδειξιν τῆς Ἰταλικῆς γυνηγήσεως και χάριν τοῦ Ἐθνικοῦ γυντιλίου γοήτρου τῆς Ἰταλίας.

Η οἰκονομικὴ προσπάθεια τῶν Ἰταλικῶν ἀτμοπλοϊῶν είναι μεγίστη, ἀπεφασίσθη δὲ γὰ τὸν θωρηκὸν και τὸν Κράτους ἔτι: πλέον, λόγῳ τῆς πυκνότητος τῆς ἐν Ἀμερικῇ Ἰταλικῆς παροικίας, δεδομένου διτὶ εἰς μόνην τὴν Νέαν Υόρκην ζῆ 1.000.000 Ἰταλῶν μετανυκτῶν. Οἱ λόγοι οὗτοι κυρίως ἡγάκκανταν τὴν Ἰταλικὴν γυντιλίαν γὰ μὴ διστερήσῃ και γὰ νέση ἀμέσως ὑπὸ γυνηγήσης ἐφάμιλλα τῶν ξένων εἰς ταχύτητας ὑπερωκενείων.

Κατωτέρω παραχθέσημεν πίνακα τῆς μέσης ταχύτητος τῶν μεγαλυτέρων μονάδων τῶν κυριωτέρων ὑπερωκενείων ἀτμοπλοϊῶν:

Αμβούργο—χρεικανική	μίλλια 19.
Βορειογερμανικὸν Λόδη	» 23.50
Κιούνχρα Λάτι	» 23.
Γενικὴ Γαλλικὴ ὑπερωκενείως	» 21.
Οδάΐτη Στάρ Λάτι	» 21.50
Αμερικ. «Shipping Board»	» 20.50
Λόδη Σαμπάουντο (Ιταλίας)	» 18.
Τζενεράλε Ναβιγκαζίονε (N.G.I.)	» 18.—
Κέλουλιτς Λάτι	» 17.60
Ρέντ Στάρ Λάτι	» 18.50
Άτλαντικ Τρένασπορτ Λάτι	» 16.50
Χόλλαντ Λάτι	» 18.—

Παραχθέσημεν ἐπίσης κατωτέρω τὰ καφάλαια τῶν τριῶν μεγαλυτέρων ὑπερωκενείων ἀτμοπλοϊῶν ἔταιροι, δὲ γὰ τὸν κατωτόν μεταπλευρῶν, δὲτι τοῦ 1914 μέχρι τοῦ 1928 και ἀτίγη μὲ τὰς ηδη γένες γυνηγήσεις θὰ αδημούσην κατὰ πολὺ ἀκόμη. Τὰ ποσὰ ἀναφέρονται εἰς λιτέττας.

N.G.I.	Λόδη Σαμπ.	Κέλουλιτς
1914	32.814.078	9.030.000
1924	213.095.116	275.369.095
1925	190.940.234	355.956.697
1926	305.137.612	355.733.934
1927	272.907.724	319.089.215
1928	513.701.149	343.615.002

Τὰ δύο γένες Ἰταλικὰ ὑπερωκενείων θὰ ἀναπτύσσουν πολὺ μεγαλυτέρων ταχύτητας ἀπὸ τὰ λοιπὰ δέκα τοικατά τὰ γυνηγήσεων ἔταιρης μεταπλευρῶν, θὰ συγτομεύθη δὲ ἀρκετά δὲ χρόνος τοῦ ταξιδίου Νεαπόλεως—Νέας Υόρκης και ἀκριθῶς ὡς δὲ κατωτέρω πλιγκ:

Η ἀπὸ Νέας Υόρκης μέχρι: Γιδεράλτερο ἀπότεκνσις είναι 3200 μιλλίων και ἡ ἀπὸ Γιδεράλτερο μέχρι: Νεαπόλεως 980 μιλλίων, ητοι σύνολον ἀποστάσεως 4180 μιλλίων. Υπολογίζεται, διτὶ τὸ δύο γένες Ἰταλικὰ ὑπερωκενείων θὰ ἀκτελοῦν τὸ ταξιδίον Νεαπόλεως—Νέας Υόρκης ἐντὸς 7 ἡμερῶν, ητοι: κατὰ δύο ἡμέρας συντομώτερον ἀφ' ὅσου ἀκτελεῖται: ἡδη.

ΑΙ ΤΙΜΑΙ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΤΑ ΤΟ 1930

ΑΡΘΡΟΝ ΤΟΥ κ. BURTON HALL

Είναι βεβαίως καλὸν νὰ κάνῃ κανεὶς οἰκονομίας, ἀλλὰ πολὺ καλλίτερον νὰ χρησιμοποιῇ τοὺς ἀνθρώπους καταλήλως. Τὸ 1930 ὑπῆρξε ἔνα καταθλιπτικὸν ἔτος. Ή ἐμπορικὴ κρίσις καὶ ἡ ἀνεργία τοῦ ἔτους αὐτοῦ τὸ καθιστοῦν ἀλησμόνητον καὶ θὰ ἥτο ἀσφαλῶς κάτι τὸ ἐκπληκτικὸν ἀν συνέδαινε διαφορετικά. "Οταν ἔχει κανεὶς ὅπ' ὅψιν τοῦ τὴν τόσον ἀκόματον κατάστασιν ἡ ὁποία ἐπικρατεῖ σήμερον εἰς διαφόρους χώρας δημοσίες τὴν Κίναν, τὴν Ρωσίαν, τὰς Ἰνδίας καὶ τὴν Ἀργεντινήν—διὰ νὰ μὴ ἀναφέρωμεν τὰς χώρας ἐκείνας αἱ ὅποιαι στενάζουν ὑπὸ τὸν ὄγκον τοῦ φορεροῦ ἀριθμοῦ τῶν ἀνέργων—δὲν δύναται νὰ προσμένῃ μίαν κανονικὴν λειτουργίαν τῷ διεθνοῦ ἐμπορικοῦ μηχανισμῷ.

Η ΝΑΥΠΗΓΙΑ

Οἱ ἐφοπλισταὶ βασιζόμενοι εἰς τὴν πολὺ πρόσφατον πεῖραν τῆς τελευταίας περιόδου—πεῖρα βασιζόμενη στερεώτατα ἐπὶ τῶν πενιχρῶν κερδῶν τῆς ναυτιλίας—δὲν προέδρησαν εἰς τὴν καθόλους γένων πλοίων. Αἱ ναυπηγικαὶ ἐπιχειρήσεις παλαιοὺς σκληρότατα διὰ νὰ κρατήσουν ἐν ἐνεργείᾳ τὰ νεώρειά των. Μερικαὶ ναυπηγικαὶ ἐπιχειρήσεις εἶναι ἀληθές διὰ ἐπραγματοποίησαν μερικὰ ἀσήμαντα κέρδη ἀπὸ τὴν ναυτήγησιν ὀλίγων δεξαμενοπλοίων (tankers), καὶ ἀλλαχίστων ἐπιβατικῶν. Η δηλη ναυπηγικὴ κίνησις τοῦ 1930 ἐστράφη εἰς τὸ εἰδος τῶν πλοίων αὐτῶν. "Ενα νέον πλοίον π.χ. 8.500 τόνων d.w. Shelter deck μὲ ταχύτητα 10 μιλλίων τούλαχιστον θὰ ἔστοιχε περὶ τὰς 8 £ η 8½ κατὰ τόνων d.w. Η κατωτέρα προπολεμικὴ τιμὴ ἥτο 5 £ κατὰ τόνων. "Ενα πλοίον 3.200 τόνων, μὲ ἔνα κατάστρωμα καὶ μὲ ταχύτητα 10 μιλλίων θὰ ἔστοιχε 40.000 £ περίπου. Η προτιμωμένη χωρητικότης διὲ" ἔνα φορτηγὸν σκάφος ἔσακολουθεῖ νὰ παραμένῃ ἡ τὸν 8—8500 τόνων μὲ ταχύτητα 10 μιλλίων.

ΤΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΠΛΟΙΑ

Κατὰ τὸ 1930 ἐδόθη, μεγάλη προσοχὴ καὶ κατεβλήθησαν πολλαὶ προσπάθειαι διὰ τὴν ναυπηγήσιν πλοίων δυον τὸ δυνατὸν οἰκονομικῶτέρων καὶ ἐπὶ τοῦ σημείου αὐτοῦ ἐπετεύχθησαν μερικὰ ἐκπληκτικὰ ἀποτελέσματα. "Ενώ μέχρι πρό τινος ἔνα πλοίον 8.000 τόνων μὲ ταχύτητα 10 μιλλίων ἔθεωρετο οἰκονομικὸν καταναλίσκον 30 τόνων τοῦ καυσίμου ὅλης, σήμερον οἱ ναυπηγοὶ ἀπίδειξαν διὰ δύνανται νὰ κατασκευάσουν πλοία τῆς ἴδιας χωρητικότητος καὶ ταχύτητος καταναλίσκοντα πολὺ ὀλιγωτέραν καύσιμον ὅλην.

ΤΑ MOTOR SHIPS

Παρὸ τὴν καταθλιπτικὴν κρίσιν εἶναι γεγονός ἀναμφισβήτητον διὰ τὸ 1930 ὑπέρδην εἰς ναυπηγήσις πλοίων μὲ μηχανὰς ἐσωτερικῆς καύσεως ὅλη τὰ προηγούμενα ἔτη. Οἱ Νορβηγοὶ εἶναι κυρίως ἐκεῖνοι οἱ ὅποιοι εἰδικεύθησαν εἰς τὸ εἰδος αὐτὸν τοῦ φορτηγοῦ πλοίου. "Ας σημειωθῇ διὰ νὰ ναυπηγήσις πλοίων μὲ μηχανὰς ἐσωτερικῆς καύσεως στοιχίζει: 20 οἰο—25 οἰο περισσότερον ἀπὸ τὴν ναυτήγησιν ἀτμοκινήτων πλοίων.

Καὶ μεταξὺ τῶν ἐμπόρων παρατηρεῖται: μία αὖξηνούσα προτίμησις διὰ τὰ motor ships. Η προτίμησις αὐτὴ παρατηρεῖται κυρίως διὰ τὸ πλοίον πρόκειται νὰ ταξιδεύσῃ εἰς μέρη ἀπέχοντα πολὺ ἀπὸ χώρας ἀνθρακοφόρους.

"Ενα νέον motor ship 9000 τόνων d.w. μὲ ταχύτητα 12 μιλλίων θὰ ἔστοιχε περίπου 120.000 λίρας. Motor Ship ναυπηγήσεως τοῦ 1926 καὶ χωρητικότητος 8.000 τόνων d.w. μὲ δύο καταστρώματα ἐκ τῶν ὅποιων τὸ ἐν Shelter μὲ ταχύτητα 11 μιλλίων θὰ ἔστοιχε 90.000 λίρας.

ΤΑ TANKERS

Ἐγὼ οἱ ἴδιοκτῆται φορτηγῶν πλοίων φάνονται: ἀπογοητευμένοι: ἀπὸ τὰ δεδομένα τοῦ τελευταίου καιροῦ, οἱ ἐφοπλισταὶ τῶν tankers εἶναι ἐνθουσιασμένοι. Οἱ ἐνθουσιασμὸς αὐτὸς ἐκδηλώνεται ἐμπράκτως μὲ τὴν ἀθρόαν ναυτήγησιν tankers κατὰ τὸ διάστη-

μα τῶν δύο τελευταίων ἔτῶν. Τὸ γεγονός τοῦτο ὅμως γεννᾷ τὸ ἐρώτημα: μήπως ἡ ναυπηγήσις τῶν tankers ὑπερβαίνει τὰς ἀνάγκας τοῦ ἐμπορίου. Τὰ κέρδη ἥλαττωθησαν σημαντικῶς καὶ δέν θὰ είνει καθόλου ἐκπληκτικὸν ἐὰν ἐντὸς διάλιγου καιροῦ πολλὰ ἐκ τῶν ἐν ἐνεργείᾳ ἥδη, παροπλισθούν. "Εγκαὶ μεγάλος ἀριθμὸς ἀπὸ τὰ πλοία αὐτὰ ἥλαξεν ἥδη ἴδιοκτῆτας. Μία ἐκ τῶν πολλῶν ἀποδείξεων εἰκαὶ τὸ γεγονός τῆς πωλήσεως ἐνὸς tankers ναυπηγήσεως 1912 καὶ ἐπισκευασθέντος τὸ παρελθόν ἔτος ἀντὶ 65.000 λιρῶν.

ΦΟΡΤΗΓΑ

Κατὰ τὸ διάστημα τῶν δώδεκα τελευταίων μηνῶν ἡ ἀξία τῶν πλοίων ὑπέστη σεβάρινη πτώσια. Παραθέτομεν μερικοὺς ἀριθμοὺς: Πλοία standard τύπου A καὶ B ἀξίας εἰς στρογγυλούς ἀριθμοὺς 29.000 καὶ 31.000 λιρῶν, ἡ τιμὴ τῶν κατήλθε κατὰ τὸ 1929 εἰς 40.000 λιρας καὶ τῶν δύο ὅμοιοι.

Κατὰ τὸ διάστημα τοῦ 1929 τὰ τόπου C standard κατώρθωσαν γὰρ κρατήσουν τὴν τιμὴν των εἰς τὰς 28.000 λίρας, ἀλλὰ κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ 1930 ἡ τιμὴ αὐτὴ κατήλθεν εἰς τὰς 18—21.000 λιρῶν. "Εγκαὶ πλοίον 8.000 τόνων, ναυπηγήσεως 1912 καὶ ἐπισκευασθὲν τὸ 1928 ἐπωλήθη κατὰ τὸ 1929 ἀντὶ 32.000 λιρῶν. Κατὰ τὸ 1930 ἔνα πλοίον 8.500 τόνων d.w. ναυπηγήσθεν τὸ 1912 καὶ ἐπισκευασθὲν μόλις πρὸ διάλιγου, ἥλαξε ἴδιοκτῆτην ἀντὶ 17.000 λιρῶν. "Ετερον πλοίον 7.400 τόνων d.w. ναυπηγήσεως 1913 καὶ ἐπισκευασθὲν τὸ 1926 ἐπωλήθη τὸ 1929 ἀντὶ 32.000 λιρῶν. Κατὰ τὸ 1930, πλοίον χωρητικότητος 7.600 d.w. ναυπηγήσθεν τὸ 1909 καὶ ἐπισκευασθὲν τὸ 1926 ἐπωλήθη ἀντὶ 19.000 λιρῶν.

Ἡ μεγαλειτέρα πτῶσις τιμῶν παρετηρήθη εἰς τὰ πλοία τῶν 6—8.000 τόνων d.w. προπολεμικῆς ναυπηγήσεως. "Οπωσδήποτε δύμως παρ' διὰ αἱ τιμαὶ δὲν ἔφθασαν τὸ σημεῖον τοῦ ἐξευτελεσμοῦ ἡ κατάστασις εἰνε κρίσιμος καὶ οἰπολγήται πλοίων (Ship salesmen) θὰ είναι εὐνυχεῖς ἀν παρετηρεῖτο καὶ ἡ πλέον ἐλαφρὸν ἀγκατητικὴ κίνησις.

Τὸ συμπέραχμα ἐκ τῶν παρατεθέντων ἀνωτέρῳ ἀριθμῷ είναι διὰ τὸ έφοπλιστής δ ὅποιος ἔχει τὰς χρηματικὰς δυνατότητας καὶ τὸ θέρρος τῆς ἀγορᾶς πλοίων θὰ πρέπῃ νὰ ἐπωφεληθῇ τῆς εὐκαιρίας τῶν χρημάτων τιμῶν κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ ἀρξαμένου ἔτους. "Η εὐκαιρία εἰνε πράξιται πρώτης τάξεως.

Ἡ κατὰ τὸ 1930 παρατηρηθεῖσαν πτῶσις τῶν τιμῶν ἐξεδηλώθη ἐντονώτερον κατὰ τὸ μεσολαβηθεῖσα διάστημα μεταξὺ καὶ Μαρτίου.

Αἱ πραγματοποιηθεῖσαι πωλήσεις δύοπις εἰνε εὐνύχτων ἦσαν ἐλάχισται. Οἱ καλλίτεροι: ἀγοραστοὶ ἦσαν καὶ πέλινοι οἱ "Ελληνες ἐφοπλισταὶ οἱ ὅποιοι ἥγορχοι πλοίων μίαν σημαντικὴν ποσότητα τῶν πωληθέντων πλοίων. Οἱ "Ελληνες ἐφοπλισταὶ προσορίζουν τὰ πλοία τῶν κυρίων διὰ τὴν Μάρην Θάλασσαν καὶ τὸ Ρίβερ Πλέιτ (River Plate).

ΤΑ ΜΙΚΡΟΤΕΡΑ ΠΛΟΙΑ

Τὰ μικρὰ πλοία τὰ προσορίζομενα διὰ τὰς ἀνάγκας τῆς Βαλτικῆς Θαλάσσης καὶ τῷ γενικοῦ ἐμπορίου κατώρθωσαν νὰ κρατήσουν τὰς τιμὰς των ὑπέρ της τόπων τῆς ἀγορᾶς πλοίων ἀναλογίας τῶν τιμῶν μεγαλειτέρων σκαφῶν. Πλοίον π.χ. 3.100 τόνων d.w., ναυπηγήσεως 1903, ἐπισκευασθὲν τὸ 1928 ἐπωλήθη εἰς τὴν πολὺ καλήν τιμὴν τῶν 11.000 λιρῶν, ἐνδὲ ἔνα πλοίον 7.400 τόνων d.w. ναυπηγήσεως 1906, ἐπισκευασθὲν τὸ 1927 μόλις κατέστη δυνατόν νὰ πωληθῇ ἀντὶ 11.500 λιρῶν. "Ετερον ἐπίσης παράδειγμα: Πλοίον ναυπηγήσεως 1924 χωρητικότητος 25.000 τόνων d.w., ἐπισκευασθὲν τὸ 1927, ἐπωλήθη ἀντὶ 24.000 λιρῶν. "Ἐπίσης: πλοίον ναυπηγήσθεν ἐν Ολλανδίᾳ κατὰ τὸ 1919 ἐπισκευασθὲν τὸ 1927 καὶ χωρητικότητος 2050 τόνων d.w. ἐπωλήθη 17.000 λιρας. "Εγκαὶ δύμως ἀνθρακοφόρον 2.200 τόνων d.w. ναυπηγήσεως 1923 μόλις θὰ ἔξησφάλισε τὰς 14.500 λιρας. Πάγτως τὸ γεγονός είνε διὰ τὰ

κέρδη είς τὸ ἐμπόριον τῆς ξυλείας γάρ σαν πολὺ πενιχρὰ ἐφέτος. Ός ἐκ τούτου πρέπει νὰ ἀγαμένη πανείς τὴν τηρητέαν στάσιν τῶν ἀγοραστῶν δηλαδὴ ἀν θά γάρ σαν διατεθειμένοι νὰ προσθοῦν εἰς τὸ μέλλον εἰς τὴν ἀγορὰν μεγάλων ποσοτήτων.

SELF-TRIMMING COLLIER

(ΑΝΘΡΑΚΟΦΟΡΑ)

Πολὺ ὅλιγα ἀνθρακοφόρα ἐπωλήθησαν καὶ αὐτές εἰς σημαντικῶς ἡλιαττωμένας τιμές. Ἀνθρακοφόρον γαυπηγήσεως 1924, χωρητικότητος 2500 τόνων d.w. τιμάται 16.000 λίρων. Παλαιὸν ἀνθρακοφόρον γαυπηγήσεως 1904, χωρητικότητος 2,600 τόνων d.w., ἐπισκευασθὲν τὸ 1927 ἐπωλήθη ἀντὶ 8.500. Ἀλλο ἀνθρακοφόρον 2.200 τόνων d.w. χωρητικότητος, γαυπηγήσεως 1923 μόλις κατώρθωσε γὰ πωληθῆ ἀντὶ 14.500. Ἐτερον ἀνθρακοφόρον τόνων 1.100 d.w., γαυπηγήσεως 1920 καὶ ἐπισκευασθὲν τὸ 1928 ἐπωλήθη κατόπιν μεγάλων προσπαθειῶν ἀντὶ 9.250 λιρῶν. Ἐννοεῖται: διτὶ πλοῖα κατάλληλα δι' εἰδικῶν ἐμπορεύματα ἐκρατήθησαν εἰς καλλίτερα ἐπίπεδα. Π.χ. ἔνα εἰδικοῦ τύπου πλοίον, τόνων 3.200 d.w. γαυπηγήσεως 1921 καὶ ἐπισκευασθὲν τὸ 1929 ἐπωλήθη ἀντὶ 26.500.

ΤΑ ΜΙΚΡΑ ΑΚΤΟΠΛΟΙΚΑ

"Ἐνα πλοίον ἀκτοπλοίας τόνων 580 d.w. γαυπηγήσεως τὸ 1924 καὶ ἐπισκευασθὲν τὸ 1929 ἥλιαξε ἰδιοκτήτην ἀντὶ 8.100 λιρῶν. Ἐτερον ἐπίσης ἀκτοπλοίας τόνων 750 d.w. γαυπηγήσεως 1920 καὶ ἐπισκευασθὲν τὸ 1929 ἐπωλήθη ἀντὶ 5.500 λιρῶν καὶ ἔνα ἄλλο 300 τόνων d.w. γαυπηγήσεως 1921 εὑρε ἀγοραστὴν εἰς τὰς 4.500 λιρῶν.

ΠΑΛΑΙΑ ΣΙΔΗΡΑ ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ

Καὶ τὰ παλαιὰ σιδηρὰ πλοῖα κατορθώσουν γὰ κρατοῦνται. Πρὸ δὲ λίγου συνέδη τὸ ἔξιτης ἐκπληρωτικόν. "Ἐνα ἀτμόπλοιον γαυπηγήσεως 1884 καὶ χωρητικότητος 2.400 τόνων d.w. ἐπωλήθη ἀντὶ 5.900 λιρῶν.

Τελευταίως ἐγένετο εὐρεῖα συζήτησις μεταξὺ τῶν ἐφοπλιστῶν κύριων περὶ τῆς διελύσεως τῶν πλοίων τὰ δόποια φθάνουν εἰς ἕνα δρισμένον δρίον ἥλικιας ἐν δυοῖς δύμασι οἱ ἐφοπλισταὶ κατορθώσουν καὶ εὐρίσκουν ἀγοραστὰς εἰς καλὴν τιμὴν εἰνόητον γὰ προτιμᾶται ἡ πώλησις ἀπὸ τὴν διάλυσιν τοῦ πλοίου.

ΡΥΜΟΥΛΚΑ

"Ἐπὶ τῶν ρυμουλκῶν δὲν ἐγένοντο παρὰ ἐλάχισται πράξεις. "Ἐνα ρυμουλκόν γαυπηγήσεως 1930 καὶ μήκους 95 ποδῶν ἐπωλήθη ἀντὶ 10.000 λιρῶν περίπου.

ΦΟΡΤΗΓΑ ΚΑΙ ΕΠΙΒΑΤΙΚΑ ΠΛΟΙΑ

Καὶ εἰς τοὺς τύπους τῶν φορτηγῶν καὶ ἐπιβατικῶν πλοίων ἐσημειώθησαν ἐλάχισται πωλήσεις. "Ἐνα ἐπιβατικὸν γαυπηγήσεως 1913 χωρητικότητος περίπου 14.000 τόνων d.w., μὲ ταχύτητα 12.5—13 μιλῶν καὶ ἐφωδιασμένον μὲ δλα τὰ ἀναγκαῖα δι' ἔνα ἐπιβατικὸν πλοίον ἐπωλήθη ἀντὶ 29.000 λιρῶν μὲ παράδοσιν εἰς τὴν Ἀνατολήν.

ΑΙ ΤΙΜAI ΤΩΝ ΠΡΟΣ ΔΙΑΛΥΣΙΝ ΠΛΟΙΩΝ

Καὶ αἱ τιμαὶ τῶν πρὸς διάλυσιν πλοίων ὑπέστησαν τὴν ἐπίδρασιν τῆς γενικῆς ὑποτιμητικῆς κινήσεως. Οἱ ἀγορασταὶ τῶν πρὸς διάλυσιν πλοίων ἐπωφελήθησαν τῆς εὐκαιρίας καὶ εἶναι σχετικῶς ἴνχηνοποιημένοι.

Αἱ τιμαὶ κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ 1929 ἐκυμαίνοντο, διὰ τὰ φορτηγά, περὶ τὰ 40—45 σελλήνια κατὰ τόνων γκρός. Κατὰ τὸ 1930 αἱ τιμαὶ κατηλήθησαν εἰς τὰ 20—25 σελλήνια διὰ τὰ φορτηγά καὶ εἰς 25—30 σελλήνια διὰ τὰ ἐπιβατικά. Ἐν ὅλοις εἰς τὸ πρὸς διάλυσιν πλοίον γάρ σαν κατέτη τὸ 1930 ἥλιατωμέναι: ἐν σχέσει πρὸς τὸ 1929 κατὰ 50 οἰστ.

"Οπως κατηχίνεται, ὅταν λάθεις κανεῖς ὅπ' ὅψιν τὸ γεγονός ὅτι ὑπέρχουν σήμερον παροπλισμένα πλοῖα χωρητικότητος 5.000.000 τ. περίπου εἰς τοὺς διαφόρους λιμένας κατέστη ὑπάρχει σούχρων ἀπόθεμα πλοίων πρὸς διάλυσιν ἀποκλείεται, τοῦλάχιστον πρὸς τὸ παρόν, ἡ πρόδηλεψις βελτιώσεως τῶν τιμῶν.

"Ο κατωτέρω πίγαρ τῶν πωλήσεων αἱ δόποια: ἐγένοντο κατὰ τοὺς διώδεκα τελευταίους μῆνας διόδου τὰς σχετικὰς τιμές.

Νεκρὸν δάρος D.W.	Νωπήγη- σις	Επισκευή	Τιμὴ
13000	1916	1929	40.000
9000	1913	1926	26.000
8500	1922	1930	35.000
8000 (τύπος A)	1918	1930	29.000
8000 (» B)	1918	1930	29.000 περ.
7500	1910	1926	19.000
7800	1912	1925	24.500
7500	1909	1928	14.500
7500	1906	1927	11.500
6500	1921	1929	35.000
6000	1911	1927	16.500
5800	1907	1929	11.000
5600	1902	1926	8.500
5100 (τύπος C)	1919	1927	20.000
3600	1912	1929	19.500
3200	1930	—	35.500
3100	1903	1928	11.000
2600	1902	1926	13.000
2500	1924	1930	24.500
2500	1923	—	14.500

(Διὰ τὸ ἐμπόριον γαιανθράκων)

2050	1919	1927	17.000
1900	1906	1928	8.000
1600	1907	—	7.250
1100	1920	1928	9.250
1100	1904	1929	6.500
500	1915	1927	6.000
300	1921	1929	4.500

ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΩΝ ΠΑΛΑΙΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΠΡΟΤΙΜΗΤΕΑ Η ΟΧΙ Η ΔΙΑΛΥΣΙΣ;

Τὴν Ἀγγλίαν στανοχωρεῖ τὸ δίλλημα: Τὰ παλαιὰ πλοῖα εἰναι προτιμάτορον νὰ διαλυθοῦσι: ή νὰ πωληθοῦσιν εἰς ἔξους ἀγοραστάς; Μακρὰ συζήτησις διεξήχθησαν, γνῶμαι ἐξετάσθησαν καὶ ἀρθρα πολλὰ ἐγράψανταν πεντούς ἀπόφεισι καὶ ὑποδείξεις.

Τὸ θετικὸν ἀποτέλεσμα ήτο ὅτι: "Οἱ πολλοὶ Ἀγγλοί: πλοιοκτήται: ἔχοντες ἀνάγκην ῥευστοῦ χρήματος καὶ παρὰ τὴν ἐπὶ πλέον τιμὴν, ἢν θὰ ἐλάμβανον πωλούστε τὰ ἀτμόπλοιά των εἰς ἀλλοδαπούς προετίμησαν νάτα πωλήσουν πρὸς διάλυσιν μέπολι μικροτέρων τιμήν. — Εἰτεοῦτο προσέβησαν διὰ νὰ αποσδέσουν τὸν ἔνακτον των συναγωνισμῶν μὲ τὰ ίδια αὐτῶν σπλα.

Μία μόνον ἑταῖροις ἐπώλεισσος πλοίου τῆς 50.000 τόνων πρὸς διάλυσιν ἀποφύσασα νὰ τὰ διαθέσῃ μὲ καλυτέρως τιμᾶς εἰς ἀλλοδαπούς ἀγοραστάς.

Μεταξὺ ἀλλών γνωμῶν προτινάθησαν ἔντος ἡ Ἀγγλικὴ κυβέρνησις ἀναλόγη τὴν πρωτοδουλίαν διὰ κατατείσιον ἐπιτροπῆς. Τοῦτο δύμας περιέπεσσον ἀπὸ τοῦ ἀρχικοῦ θέματος εἰς ἔπειρον, τὸ τῆς λήψεως δηλαδὴ μέτρων προστάσιος τῶν ἀνέρων.

"Ἡ λύσις διὰ τῆς ἥλιας διαλύσεως τῶν παλαιῶν πλοίων καὶ τῆς γαυπηγήσεως κανονισμῷ ἔγκεκτείθη, ὡς ἀσύμφωνος διὰ τὴν ναυτιλίαν. Οἱ Ἀγγλοὶ ἐφοπλισταὶ ἐνεργοῦν μεμονωμένως ὑπὲρ τῆς ίδιας αὐτῶν συντηρήσις. Ἡ πέπτενταις γενικῆς συμφωνίας μεταξὺ δύον τῶν Ναυτικῶν Ἐθνῶν είναι: ἔξοχος δύσκολος, ἀν μὴ καὶ πάνω ἀκατέρθωτος. "Λανεῖ δύμας μιᾶς τοικύτης συμφωνίας μέτρων προστάσιος τοῦ Ἀγγλικοῦ πλοίου προσέρισται νὰ γαυγήσῃ, τοῦτο δὲ πλήρως διὰ κατανοούντος οἱ Ἀγγλοί συζητήται.

"Ἐκ τοῦ δόλου συσχεροῦς προσθήματος προέχει ἐν ἀκανθωδεσίᾳ συμεῖον: Τὸ ἀδύνατον τῆς συμφωνίας καθορισμοῦ δρίου ἥλικις πέριν τοῦ δόποιον ὃν πλοῖον ἀποδίνει ἀρχηστον. "Ἄν δύμας ἐπέλθῃ ἐπ' αὐτῶν συμφωνία, γεννᾶται: ἔτερα περιπλοκή: Εάν καὶ διαλύσεταις τὰ σκάφη θὰ δύνανται νὰ διαθέττουν ὀλην τὴν προσφρομένην πρὸς διάλυσιν χωρητικότητα, τοῦθι δὲ περὶ θά ξηρά, ζωρά, ὡς συνέπειαν, τὴν πεδίσιαν τῆς τιμῆς τῶν παλαιῶν σιδηρηκμάν. Ἐκτός δὲν τὸ παρόν ἐπλέιστη ἡ ἔπητης μετάλλων αὐτῆνθη σπουδαῖον ἐν τῷ ἀνέτερων. Αἱ τιμαὶ ἀγορᾶς πλανών πλοίων πρὸς διάλυσιν ἔκπεισαι: σαδερῶς ἔν τοιούτοις μὲ τὸ 1929, ὅτι ἡσχι 40 καὶ 45 σελλήνια κατὰ τὸν γκρόδην τοῦ περιπλοκαρικοῦ κατῆν (ἴσοι 6) σιλλητά τὸν γκρόδην τὸν ταχύδρομον.

Κατὰ τὸ 1930 καὶ μέχρι τὸν Ἰούλιον αἱ τιμαὶ διελύσεως είχον επιπλεούσεις τὰ 20 σελλ. κατὰ τὸν γκρόδην τὸν ταχύδρομον αἱ τιμαὶ τὸν ταχύδρομον τοῦ περιπλοκαρικοῦ τοῦ 27(6) εἰς τὰ σελλήνια 30 (ἴσοι 32)6.

Σήμερον δύμας αἱ τιμαὶ ἔξπεισον εἰς πλέον καὶ ἔψθασιν διὰ μὲν τὰ φορτηγά εἰς τὰ σελ. 17(6) κατὰ τὸν γκρόδην τὸν ταχύδρομον αἱ τιμαὶ τὸν ταχύδρομον τοῦ περιπλοκαρικοῦ τοῦ 27(6) εἰς τὰ σελλήνια 30 (ἴσοι 32)6.

Κανούς δύλον τὸ 1930 ἐπωλήθησαν Ἀγγλικαὶ ἀτμόπλοια πρὸς διάλυσιν εἰς ἔξους λιμένας γύρω τῶν 400.000 τόνων. "Η ποσότης αὐτῆς είναι ὡς μικροτέρα ἀπὸ τοῦ ἱπτούς 1929 καὶ ἔντεθεν, λόγῳ τοῦ διτὶ ὁ κυριώτερος ἀγοραστής σκηνῶν πρὸς διάλυσιν, δηλαδὴ ἡ Ἰταλία, ἐκάλυψε τὰς ἀνάγκας τῆς διαλύσεως τὰς ιδιαῖς της παλαιὰς σκάφη.

ΔΙΚΑΣΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΥΣΑΙ ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΔΙΚΑΙ

ΒΕΛΓΙΚΗ ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ

ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΠΡΑΚΤΩΡ — ΑΔΙΚΑΙΟΛΟΓΗΤΟΣ ΛΥΣΙΣ
ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΕΩΣ ΕΚ ΜΕΡΟΥΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ
ΟΚΤΗΤΟΥ — ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΕΙΣ

Διὰ προφορικῆς συμφωνίας ἡ Ἀτμοπλοΐα «Μπάύρον» ἀνέθεσεν εἰς τὴν ἑταῖρειαν Ἀλεξ. Πέτερσεν καὶ Σία τὴν πρακτόρευσιν τῶν ἀτμοπλοίων τῆς γραμμῆς διὰ φορτώσεις ἐξ Ἀμβέρσης μὲ προορισμὸν τὴν Ἑλλάδα καὶ τοὺς λιμένας τῆς Ἀνατολῆς. Ἐπὶ τῇ βάσει τῆς συμφωνίας ταύτης ἡ ἑταῖρεια Πέτερσεν καὶ Σία εἶχε τὴν φροντίδα τῆς ἀντιπροσωπεύσεως τῶν συμφερόντων τῆς «Μπάύρον» ἐν τῷ λιμένι τῆς Ἀμβέρσας, τῆς ἐκτελέσεως πάσης σχετικῆς πρακτορειακῆς ἔργασίας καὶ ἐξευρέσεως ναύλου ἐπιστροφῆς. Κατ' ἐκτέλεσιν τῆς συμβάσεως ταύτης οἱ Πέτερσεν καὶ Σία ὑδρυσαν ὑπὸ τὴν διεύθυνσιν τοῦ Ἀλεξ. Πέτερσεν Γραφείον ἐν Παρισίοις, τὸ δόπιον ἐνεφανίζετο ὡς πράκτωρ τῆς «Μπάύρον» διὰ τὴν Γαλλίαν. Τὸ Γραφεῖον τοῦτο κατηγορήθη ἐν τούτοις ἀπὸ τὴν «Μπάύρον» ἐξ αἰτίας κοινοποιήσεως γενομένης ἐκ μέρους τοῦ Ἀλεξ. Πέτερσεν πρὸς τινὰς πελάτας ὅτι τὰ ἀτμόπλοια τῆς «Μπάύρον» δὲν θὰ προσήγγιζον πλέον εἰς Ἀμβούργον μέχρι νεωτέρας εἰδοποιήσεως. Ὁ Ἀλεξ. Πέτερσεν διεμαρτυρήθη ἐντὸνως κατὰ τῆς ἀποφάσεως ταύτης, ἢ δὲ «Μπάύρον» ἀφοριὴν λαβούσας ἐκ τῆς στάσεως του ταύτης διέλυσε τὴν σύμβασιν πρακτορεύσεως μετὰ τῆς ἑταῖρειας Πέτερσεν καὶ Σία. Ἡ τελευταία αὕτη διετύπωσεν ἀπαιτήσεις ἀποζημιώσεως ἐγώπιον τοῦ Ἐμπορικού οἰκείου Ἀμβέρσης, ὅπερ διώκει τὴν σχετικὴν ἀρωγὴν.

Κατ' ἔφεσιν τὸ Ἐφετεῖον Βρυξελλῶν ἔκρινεν ὅτι ἡ σύμβασις γαυτικῆς πρακτορείας, λόγῳ τῆς φύσεως αὐτῆς καὶ τοῦ σκοποῦ τῆς προϋποθέτει: σγμαντικὰ ἔξοδα γραφείου, προσωπικῶν καὶ δημοσιεύσεων, τῶν δόπιον ἢ ἀπόσθετος ἀπαιτεῖ κακοίον χρακτήρα μονιμότητος, ἀποκλειομένης τῆς αὐθικότητος διαλύσεως. Παρουσιάζεται: οὕτως οὐχὶ ὡς ἀπλὴ μίσθωσις ὑπηρεσίῶν, ἀλλ' ὡς σύμβασις ἀμφοτερούχης συγμολογγήσεως διὰ τὸ συμφέρον ἀμφοτέρων τῶν συμβαλλομένων. Ἡ ἀδικαιολόγητος λύσις μιᾶς συμβάσεως τοιαύτης φύσεως δίδει δικαίωμα εἰς τὸν πράκτωρα νὰ ζητήσῃ ἀποζημιώσεις. Κατ' ἀκολουθίαν ἡ πρωτόδικος ἀπόφασις ἥκυρωθη.

ΓΕΡΜΑΝΙΚΗ ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ

ΕΠΙΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΑΡΩΓΗ ΠΑΡΑΣΧΕΘΕΙΣΑ ΥΠΟΣΟΒΙΕΤΙΚΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

Εἰς τὰ κύτη τοῦ ὑπὸ γερμανικὴν σημαίαν ἀτμοπλοίου «Μόντε Σερβάντες» ἐνῷ ἔπλεος τοῦτο μὲ 1500 ἐπιβάτας εἰς τοὺς πάγους πλησίου τοῦ Σπιτσμπεργκ, παρουσιάσθησαν γερά. Ἐλλείψει δύτου ἡτο ἀδύνατον νὰ ἔχαριθωθεῖν τὰ ρήγματα διὸ καὶ ἔζητήθη διὰ τοῦ ἀσυρμάτου ἡ ἀποστολὴ ἀτμοπλοίου παρὰ τῆς πλοιοκτητρίας ἑταῖρειας καὶ ἡ βοήθεια τοῦ παγοθράψτου ὑπὸ σοβιετικήν σημαίαν «Κράσιν». Ο εἰρημένος παγοθράψτης ἔπλεε τότε πρὸς βοήθειαν τῆς ἀποστολῆς Νόμπιλε καὶ ὑποστάς ἀδαρίαν διετάχθη νὰ μεταβῇ εἰς Στάθινζερ πρὸς ἐκτέλεσιν ἐπισκευῶν. Πρὸ τῶν ἐπιμόνων διώκεων προσκλήσεων τοῦ «Μόντε Σερβάντες» ἀπεφάσισε νὰ πλεύσῃ πρὸς βοήθειάν του. Εδύνεις δὲς κατέφθισεν ὁ παγοθράψτης παρὰ τὸ κινδυνεύον ἀτμόπλοιον, δὲν τῆς του ἀνεκάλυψεν ἐν τῇς δεξιάς πρὸς τὴν πρώρην πλευράς, τὸ δόπιον ἔκλεισε καὶ κατόπιν ἐν δεύτερον ἐν τῇς ἀριστερᾶς πλευρᾶς τὸ δόπιον ἐπίσης ἐπεσκευάσθη καὶ οὕτω τὸ «Μόντε Σερβάντες» ἦδυνθη γὰρ κατευθυνθῆ ἐις Χάμμερφεστ παρακολουθούμενον ὑπὸ τοῦ «Κράσιν» τὸ δόπιον ἔδωσεν εἰς τὸ γερμανικὸν ἀτμόπλοιον δύο πιλότους καὶ ἔνα ξυλουργὸν πρὸς ὑποδοκήσην του κατὰ τὴν διόδον μέσῳ τῶν πάγων καὶ πρὸς παρακολούθησιν τῶν γεράνων.

Τὸ ἐν Ἀμβούργῳ διαιτητικὸν δικαστήριον ὅπερ ἔκρινεν ἐπὶ

τὴς ἀπαιτήσεως τοῦ παγοθράψτου ἀπεφάνθη ὡς ἀκολούθως: 1.—Τὸ πλοίον εἰς δὲ παρεσχέθη ἡ ἀρωγὴ, ὑπὸ σημαίαν γερμανικήν, ἐνῷ εὑρίσκετο εἰς τὰ γερμανικὰ ὑδατα παρουσίασε νερά· εἰς τὰ κύτη χωρὶς νὰ είναι δυνατὸν λόγω ἐλλείψεως δύτου νὰ ἔχαριθωθῇ ἡ θέσις τῶν ρήγμάτων. Η θέσις τοῦ πλοίου ἡτο σοβιαρά διέτι αἱ ἀγτλίαι του δὲν κατώρθωνται νὰ ἔχαντο τὰ εἰσερχόμενα ὑδατα. Τὸ ποιούτους δρους ἡ βοήθεια ἦν χορηγεῖ εἰς τὸ κινδυνεύον πλοίον ἐν ἀλλο ἀτμόπλοιον, κρατικὸν σοβιετικόν, φέρει τὸν χρακτήρα ἐπιθαλασσίου ἀρωγῆς, ὃ παρασχῶν δὲ ταῦτη δικαιούται εἰς ἀμοιβήν. Η ἀμοιβή δέοντα νὰ καθορισθῇ ἐπὶ τῇ δύσει: τῶν ἀρχῶν τῆς συμβάσεως Βρυξελλῶν τῆς 23 Σεπτεμβρίου 1910, ἐφ' ὅσον οἱ δύο πλοίαρχοι συνεφώνησαν διποτες τὸ ζήτημα τῶν σώτερων λυθῆ κατὰ τὰς ἀρχὰς τοῦ Διεθνοῦ Δικαίου.

2.—Προκειμένου περὶ ἀρωγῆς παρασχεθῆσης εἰς τὰ γερμανικὰ ὑδατα ἀπὸ κρατικὸν σοβιετικὸν πλοίον εἰς γερμανικὸν ἀτμόπλοιον καὶ ὑποκειμένης εἰς τοὺς Κανόνας τῆς Συμβάσεως τῶν Βρυξελλῶν, δὲν δύναται νὰ ζητηθῇ ἡ ἐφαρμογὴ τοῦ ἀρθρου 14 τῆς εἰρημένης Συμβάσεως. Κατὰ τὴν διάταξιν τοῦ ἀρθρου 14 τῆς σύμβασις δὲν ἐφαρμόζεται ἐπὶ τῶν πολεμικῶν πλοίων καὶ τῶν κρατικῶν τοιούτων ἀτικανά ἐκτελοῦσι: κρατικὴν ὑπηρεσίαν. Διὰ τὸ παγοθράψτην «Κράσιν» είναι βέβαιον ὅτι δὲν ἐκτελεῖ ἀποκλειστικῶν κρατικὴν ὑπηρεσίαν ἀλλ' ὅτι παρέχει τὰς ὑπηρεσίας του καὶ ἐπὶ πληρωμῇ. Ἀλλωστε δὲν είναι δυνατὸν νὰ ὑποστηριχθῇ ὅτι τὸ πλοίον τοῦτο ἐξετέλει πράκτωρ ὑπηρεσίαν διὰ τῆς παραχτῆς ἀρωγῆς εἰς ἔνον ἀτμόπλοιον καὶ εἰς ἔνας θαλάσσας ἔξω τῆς δικαιοδοσίας τοῦ Συνδέσμου τῶν Σοβιετικῶν Δημοκρατιῶν.

3.—Δαμβούργομένου ὑπὸ δύψεις ὅτι ἡ ἀξια τοῦ πλοίου εἰς δὲ παρεσχέθη ἡ ἀρωγὴ καὶ τοῦ φροτίου του ἀνήρχετο εἰς 10 ἑκατομμύρια χρυσὰ μάρκα, ὅτι τὸ πλοίον τοῦτο εὑρίσκετο εἰς δύσκολον θέσιν ἀλλ' οὐχὶ ἀπελπιστικήν, ἐφ' ὅσον θὰ είχε κακούρδην γὰρ λάθη τὴν βοήθειαν ἐνδὸς ἀλλού πλοίου τὸ δόπιον ἡ πλοιοκτητρία ἐτικετεῖται ἀπέστειλε πρὸς τοῦτο, ὅτι ἡ ἀρωγὴ διήρκεσεν ἐπὶ 11 ἡμέρας καὶ 18 ὥρας, ὅτι τὸ παρασχόν τὴν ἀρωγὴν πλοίον, παγοθράψτης περιέχων συνάμικα καὶ ἐφόδια ναυαγοσωστικοῦ, προσέτρεψεν εἰς δούρηθειαν ἐνῷ εὑρίσκετο καὶ τοῦτο ὑπὸ ἀδαρίας σοβιαρής τὰς δόπιες μετέβοντες νὰ ἐπισκευάσῃ, ὅτι δὲν διέτρεψεν ἔξιρτικόν των κίνδυνον, ἀλλ' ὅτι διόπλιθη τῆς βοήθειας εἰς ἔξοδο 40.000 μέχρι 45.000 διοιδίων, ἡ ἀμοιβή τῆς ἀρωγῆς δέοντα νὰ καθορισθῇ εἰς 600.000 χρυσὰ μάρκα.

Η ΣΥΓΚΡΟΓΣΙΣ ΤΟΥ «ΟΜΠΕΡΟΝ»ΑΙ ΚΑΤΑΘΕΣΕΙΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ.

Εἰς τὴν Φιγλανδίκην ἡρχισαν καὶ συνεχίζονται αἱ τακτικαὶ ἀνακρίσεις διὰ τὴν δραματικὴν σύγκρουσιν τῶν Φιγλανδίκων ταχυδρομικῶν ἀτμοπλοίων «Oberon» καὶ «Arcturus». Τὰ σκάφη ταῦτα συνεκρύσθησαν εἰς Κάτερχατ τὴν 20ην Δεκεμβρίου, ἐδύνθησθη τὸ «Oberon», ἀπωλέσθησαν δὲ 40 ἀτταρά. Τὰ σκάφη ἀγγηκον εἰς τὴν ιδίαν ἑταῖρειαν, οἱ δὲ πρότοι πλοίαρχοι των ήσαν ἀδελφοί.

Οἱ πλοίαρχοι ἀμφοτέρων κατέθεσαν, ὅτι ἡ καταστροφὴ ὀφείλεται εἰς τὴν πυκνοτάτην δύμηλην καὶ εἰς τὸ λαχυρότατον θαλάσσαιον φεῦμα. Ο πλοίαρχος τοῦ «Αρκτούρου» καὶ Osst Hjeldt κατέθεσεν, ὅτι δὲν ἐφαντάζετο, ὅτι τὸ πλοίον του εὑρίσκετο τόσου ἐγγύης μὲ τὸ «Ομπερόν», ἔως ὅτου διλως αἰφνιδίως εἰδεῖ τὰ φύτα του.

Πάλιν διώκει τὸ πυκνοτάτην δύμηλην καὶ εἰς τὸ λαχυρότατον θαλάσσαιον φεῦμα. Ο πλοίαρχος τοῦ «Ομπερον» καὶ διαταγήν προσπεράσῃ. Παρομοίων διαταγῆς καὶ ἐλιγμῶν ἔκαμε καὶ τὸ «Ομπερόν». «Οταν τὰ δύο πλοία εὑρίσκεται τόσου πυκνοτάτης ἀποστάσεως, ἐδύθη ἐπειγόντως ἡ διαταγή: «Κράτει τοιαύτην καὶ εὐθύνεις ἀμέσως: »Ο πατέρας τοιαύτην καὶ αἴφνιδίως.

Μετά τὴν σύγκρουσιν τὸ «Ἀρκτούρους» ἐτραβήθη ἀπὸ τὴν πλευρὰν τοῦ «Ομπέρον» ἐντὸς τῆς ὁποίας εἶχεν ἐνσφργνωθῆ, παρέμεινε δὲ πλησίον τοῦ βυθιζομένου πλοίου.

Ἐξ ἄλλου ὁ πλοιάρχος τοῦ νυθισθέντος «Ομπέρον» κ. Ertic Hjeldt κατέθεσεν, ὅτι πρὸ τῆς συγκρούσεως τὸ πλοῖον του ἔπλεεν ἡμιταχθεῖς. Ἡ ταχύτης ἡδεῖθη, διτὸν ἐφάνησαν πλησίον τὰ φύτατοῦ «Ἀρκτούρους», ἐντὸς δὲ ἐνὸς λεπτοῦ ἐπήλθεν ἡ φοιβερὰ σύγκρουσις. Τὸ «Ομπέρον» ἐκλινεῖ μὲν ταχύτητα εἰς τοιούτον διαθέμον, ὥστε τὰ ὅδατα εἰσέρρεον ἐκ τῆς καπνοδόχου του. Πανικὸς εἰς τὸ πλήρωμα δὲν ἐσημειώθη.

Αἱ σωστίδιοι ζῶνται καὶ αἱ λέμδοι ἥσχαν εἰς ἀρίστην κατέστασιν. Δυστυχῶς ἀπέβη ἀδύνατος ἡ καταδίκης τῶν λέμδων, λόγῳ τῆς ἀμέσου σοδηρᾶς κλίσεως καὶ τῆς ταχυτάτης διμέσεως. Διέτοι μηρὸς τὸ πλήρωμα τοῦ «Ομπέρον» ἐγύμναστο μεθοδικῶς εἰς τὰ σωστίδια, τὰ δὲ τελευταῖς γυμνάσια εἶχον διεξαχθῆ τὴν 8ην Δεκεμβρίου, δηλαδὴ δύοδεκα ἡμέρας πρὸ τῆς συγκρούσεως.

Ἄγαρ δὲν ἐσημειώθη τόσην κλίσις αἱ λέμδοι. Ήταν κατεδιδόντο ἐν πλήρει τάξει ἐντὸς δύο λεπτῶν τῆς ώρας.

Ἀμφότεροι οἱ πλοιάρχοι κατέθεσαν, ὅτι ἐπροχήν πεν τὸ ἀνθρωπίνως δυνατόν διὰ γὰρ ἀποφύγουν τὴν σύγκρουσιν, δὲν ἀπέδωκαν δὲ εὐθύνην διεισιτεῖς τὸν ἔτερον καὶ συνεπόδις κακιμίκα μοιφὴ δι' εὐθύνας δὲν δύναται νὰ διαρύῃ τὴν ἔταιρόν του.

Ἀπόφασις τοῦ Ἐφετείου ἐπὶ δίκης ἀπαιτήσεως μισθῶν πληρωμάματων, κατόπιν ναυαγίου τοῦ πλοίου ἐφ' οὐ νπηρέτουν,

Ἡ ἀνω δίκη ἑξεικάσθη ἐπὶ ἀπαιτήσεως μισθῶν τοῦ πληρώματος τοῦ Ἀγγλικοῦ ἀτμοπλοίου «Croxteth Hall» ναυαγήσαντος εἰς Ὀλλαγδίαν κατὰ τὴν 28ην Φεβρουαρίου 1928.

Οἱ ἐναγόμενοι ἐφοπλισταὶ κατέπιν πρωτοδίκου ἀποφάσισες ἐφεστάλουν ταύτην ἐγώπιον τῶν Ἐφετῶν.

Τὸ θέμα τῆς ὑποθέσεως ἡτο κατὰ πόσον εἶναι δίκαιον νὰ μισθοδοτοῦνται οἱ γαῦται κατόπιν ναυαγίου καὶ ἐπὶ πόσον χρόνον.

Ἡ συμφωνία κανοτολογίας τοῦ πληρώματος τοῦ ἀνω ἀτμοπλοίου ἔληγε τὴν 10—11 Μαρτίου ἀμπετάρης τοῦ ἀπὸ εἰς Ἀγγλίαν. Τὸ ἀπὸ ἐναυάγησε τὴν 28 Φεβρουαρίου 1928 εἰς Ὀλλαγδίαν. Τὸ πλήρωμα ἀπεστάλη εἰς Ἀγγλίαν διαπάνως τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ ἔξωφλήθη ἡ μισθωδοσία των τὴν 4ην Μαρτίου, ἀλλ' ἔλλοι μισθοῦνται καὶ μέχρι θης Μαρτίου συμπεριλαμβανομένης.

Ἐπίσης τὸ ἀπὸ «Celtic» ἐναυάγησεν εἰς Ἰρλανδίαν κατὰ τὴν 10ην Δεκεμβρίου 1928 ἐπιστρέψαντο ἐξ Ἀμερικῆς. Τὴν 13ην Δεκεμβρίου τὸ πλήρωμα ἐπληρώθη μισθοῦνται μέχρι τῆς 11ης Δεκεμβρίου.

Οἱ ἐνάγοντες γκάται: ἀπήτησαν δπως πληρωθῆσιν μισθοῦν δύο μηνῶν μετὰ τὸ ναυάγιον καὶ διὰ τοῦ εἶχον τὸ δικαίωμα τοῦτο, ἐκτὸς ἐὰν οἱ διοικηταὶ ἥθελον ἀποδεῖξεν διὰ τοῦ μεταξὺ εἶχον εὔρει ἐργασίαν. Οἱ διοικηταὶ τῶν πλοίων δισχυρίσθησαν διὰ συμφώνων τῷ σχετικῷ Νόμῳ ἡ μισθωδοσία παύει νανονικῶς ἀμπετάρης τῆς λήξεις τοῦ σχετικοῦ συμβολαίου, καὶ δὲν παρατείνεται πέρχει διμήνου ὑπὸ διαλλάξ περιστάσεις. Η περίπτωσις ναυαγίου δὲν ἐπιφέρει τὴν διμήνου παράτασιν τοῦ λήξητος συμβολαίου.

Οἱ Λόρδος Δικαστής ἀπέρριψε τὴν ἐγκαίνιον ἀπόφασιν διότι δὲν ἡδυνήθησαν γ' ἀποδεῖξωσιν, διὰ τοῦτο διμήνου διάστημα εὔρον ἐργασίαν οἱ γκάται. Οἱ ἐφοπλισταὶ θὰ ἡδύνηντο τοῦ σχετικοῦ διατάξεως γ' ἀποδεῖξωσιν διὰ τὸ διαφέροντας χάριν, διὰ τοῦ πλοίου. Εάν, παραδείγματος χάριν, διατάξεις τῆς λήξης τῆς ἀποδιδόσεως του, εἰς Ἀγγλίαν ἥθελε πάθει: σωματικήν τιν, βλάσην ἡ ἐὰν αὐθημερόν ἀπεστάλη εἰς τὴν φυλακὴν ἐπὶ διμήνου. Επίσης ἡ ἀνεργία δύναται νὰ καταλογίσθη ἐὰν κατὰ τὸ διάστημα τοῦτο διατάξεις δὲν προσεπάθησε γὰρ εὑρητήρια ἐργασίαν. Τότε μόνον ἡ περίπτωσις ἀνεργίας δὲν θὰ διαφέρεται: εἰς τὸ ναυάγιον. Συμφώνως τῷ περὶ Ἐργατικῆς Ἀποζημιώσεως Νόμῳ προθίστηται διὰ τὸ ἐργοδότης θὰ ἡδύνητο γὰρ διαφύγει τῆς εὐθύνης ἐὰν ἀπεδείχνειν ἡμέραν παρ' ἡμέραν διὰ τὸ ναυάγιον εὔρει κατάλληλον ἐργασίαν. Ἀλλ' ὁ ἐργοδότης δὲν ἡδύνηθη γ' ἀπαλλαγῆς τοῦ βάρους του, ἐστω καὶ μόνον ἀποδείχνειν διὰ τὸ ὑπήρχον θέσεις κεναι διὰ τὸ διαθέματος τοῦ Κητηρίας οἰστρόποτες γκάται, καὶ τῷ προσεφέρθησαν ἀλλ' ἡρήθη νὰ δεχθῇ. Πολὺ δύσκολα κητηρία τὸ διαθέματος γὰρ ἐγερθῶσιν ἐν τῇ δίκῃ ταύτη, διότι θὰ ὑπήρχον διαφοραὶ καὶ εἰς τοὺς μισθοῦν τοὺς πρὸ τοῦ ναυαγίου πληρωθεύσας.

Το δικαστήριον κατὰ πλειονοψηρίαν ἀπέρριψε τὴν ἐφεσιν κατέδικας δὲ τοὺς πλοιοκτήτας ἵνα καταδίλλωσι διμήνον μισθὸν εἰς τοὺς ἐνάγοντας γκάται ἀπὸ τῆς ἡμέρας τοῦ ναυαγίου καὶ ἐὰν ἐν τῷ μεταξὺ οὗτοι ἐμισθοδοτοῦντο δυνάμεις τοῦ περὶ ἀνεργίας Νόμου παρὰ τῆς Κυβερνήσεως γὰρ ἀφαιρεθῆ τὸ ληφθὲν ποσόν.

Ναυαγαιρεσία (Salvage).

Ἐν τῷ Δικαστικῷ Τμήματι τοῦ Ἀγγλικοῦ Ναυαρχείου ἑξεικάσθη ἡ δίκη ἐπὶ ἀπαιτήσεως σώστρων ἐκ μέρους τοῦ Ἀγγλικοῦ ἀπὸ «Marchioness of Bute» χωρητικότητος 4385 τόννων γκρός, παρὰ τοῦ Αἴγυπτιακοῦ ρυμουλκοῦ ἀπὸ «Pharos».

Τὸ Ἀγγλικὸν ἀτμόπλοιον, οὐτινος ἡ ἀξία ὑπελογίζετο εἰς λ. στ. 25000 ἑταξίδευε κανὸν παραπλέον τὴν Πορτογαλλικὴν ἀκτὴν ὅποτε οἱ ἐπιβαίνοντες κατοῦ εἰδοῦ διὰ τὸ «Pharos» ἑδεῖκνεις διὰ σημείου διὰ ἔχηται νὰ ρυμουλκηθῇ. Τὸ «Pharos» ἡτο εονυπηγμένον ἐν Glasgow διὰ λαμπρὸν τὴν Αἴγυπτιακὴν Κυβερνήσεως, ἡ δὲ ἀξία του ὑπελογίζετο εἰς λ. στ. 27.000, κατηρύθνεται δὲ εἰς Ἀλεξανδρείαν, ὅποτε ἐβλαβησαν αἱ τροφοδοτοῦσαι κατοῦ ἀντλίαι καὶ τὸ πλοῖον παρέμενεν ἀκυρώσαντον. Τὸ Ἀγγλικὸν ἀπὸ ἔδωκεν ἐν συρματόσχοινον εἰς τὸ ρυμουλκόν καὶ ἡρήσεις γὰρ τὸ ρυμουλκή, ἀλλὰ μετά τικά χρόνον λόγῳ τοῦ κλυδωνισμοῦ τὸ συρματόσχοινον ἐκόμη. Ἐδόθη ἐκ νέου ἀλλοι συρματόσχοινον εἰς τὸ ρυμουλκόν καὶ ἐν τέλει ἐρρυμουλκήθη μέχρι τοῦ ποταμοῦ Τάγου διὰ προσωριμίσθη ἔξωθεν τῆς Αισσανθίνου. Οἱ ἐνάγοντες προσέβαλλον διὰ τὸ ἀτμόπλοιον τῶν ὑπηρεσίας διασώσεως τοῦ ρυμουλκοῦ ἐκ πιθανῆς διλακῆς ἀπωλείας. Οἱ ἐναγόμενοι, ἀφ' ἔτέρου, ἡρήθησαν διὰ τὸ ρυμουλκόν ἑσώθη ἐκ μεγάλου κινδύνου καὶ ἐπέμενον προσάλλοντες διὰ τοῦ παρασχετεῖσαι ὑπηρεσίας συνίσταντο μόνον εἰς ρυμουλκησιν 23 μιλάνων ἐν μέρει ἐντὸς τοῦ ποταμοῦ Τάγου.

Οἱ Λόρδος Δικαστής ἑξειδώκεν ἀπόφασιν δπως τὸ Ἀγγλικὸν ἀτμόπλοιον ἀποζημιώθη λαμβάνον ἐν διλφ διὰ σώστρω λ. στ. 1070 ἐν αἷς συμπειλαμβάνετο καὶ τὸ ποσὸν λ. στ. 70 διὰ τοῦ πλοίου ἑξαρτημάτων καὶ διὰ λιμενικῆς ἔξοδου. Οἱ Δικαστής ἑνσκόσθη ἐπὶ τῆς ἀρχῆς διὰ δὲν ὑπῆρχε μὲν ἀμεσος κινδύνος ἀπωλείας τοῦ ρυμουλκοῦ, ἀλλὰ κατοῖτο ἐδόθη εἰδῆσεις καὶ εἰς ἀλλα ἀτμόπλοια, ταῦτα ἀντιπαρῆλθον μὴ θέλοντα γὰρ διακόψιται τὸ ταξίδιόν των, τοῦθι διὰ τὸ περὶ δὲν ἐπράξει τὸ «Marchioness of Bute» καὶ ἡτο κατὴ τόχη διὰ τὸ «Pharos» διὰ ἐρρυμουλκήθη παρ' αὐτοῦ. Ως ἐκ τούτου δέον δπως τὰ δριζόμενα σώστρα διοτεύτατα ὡστε, καὶ ἀν πρόκειται ἐστιο καὶ διὰ ρυμουλκησιν μόνον, μὴ πάρχοντος ἀμέσου κινδύνου, γὰρ ἐνθαρρύνωσι ἀλλα πλοῖα γὰρ διακόπτωσι τὸ ταξίδιόν των, δπως παρασχωτεῖσαι τὴν ἀπαιτουμένην διῆγεισαν ρυμουλκήσεως, διὰ τὸ περὶ διατάξεων τοῦ ποταμοῦ Τάγου.

Τὸ ἀτμόπλοιον τοῦτο ἔχασε μίαν ἡμέραν καὶ θὰ ληφθῇ ὑπὸ διότι ποικίλης τὰ τρέχοντα ἔξοδά του, Ἡτο μὲν κανὸν (in ballast) ἀλλὰ καὶ δὲν ἡμιπορεῖ τις γὰρ παραβλέψῃ τὴν πιθανότητα διὰ ταξίδευσιν, ἐπεδίωκε κατὰ φυσικὸν λόγον κέρδος τι.

ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΣ ΥΔΑΤΩΝ ΠΟΡΟΥ ΚΑΜΠΑΝΗ

ΓΡΑΦΕΙΑ: ΟΔΟΣ ΦΙΛΩΝΟΣ 140

ΠΤΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΑΡΙΘ. ΤΗΛΕΦ. 8.54

Ακριβής καὶ ταχυτάτη ύδρευσις ἀτμοπλοίων διύδιτος Πόρου, μεταφερομένου ἐξ Ιδικήτων πηγῶν, διὰ τελειοτάτων ἀτμοκινήτων ύδροφόρων σκαφῶν.

ΟΙ ΘΑΛΑΣΣΙΝΟΙ ΘΡΥΛΟΙ**ΣΕΙΡΗΝΕΣ ΚΑΙ ΓΟΡΓΟΝΕΣ**ΑΙ ΔΟΛΟΦΟΝΟΙ ΤΟΥ ΠΟΝΤΟΥ

Η Έλληνική θάλασσα είναι γιομάτη από κύματα, άφρονες και θρύλους. Κάθε άκρογαλιά, κάθε κόρφος, κάθε κάβος, κάθε νησί άγκαλιάζουν μέσα στοὺς γραφικοὺς τῶν μυχοὺς παραδόσεις ναυτικές, ίστοριες ἀλλόκοτες, ἀπίθανες κάποτε, ποὺ τὶς δωρίζει θύμως ή τσουχτερὴ ποίησις τοῦ νεροῦ...

* * *

Νὰ δ, μαγευτικὸς θρύλος τῶν Σειρήνων!

Πρῶτος ποὺ τὸν ἀναφέρει, πρῶτος ποὺ τὸν μεταφέρει απὸ τὴν ἀπλῆ μνήμη στὰ ἔπη ἑνὸς ἀθανάτου ποιήματος είναι—ποὺ δὲς ἄλλος:—

‘Ο ‘Ομηρος.

Ο τυφλὸς ἀντὸς ὁμοφωδὸς ὡς ἔξης ἀφηγεῖται στὴν Ὀδύσσεια τὴν ἐμφάνισι τῶν μυθικῶν ἀντὸν θαλασσίων τεράτων, ποὺ καὶ σήμερα ἀκόμη τροποποιημένα ζοῦν καὶ μαγεύονταν τὶς εὐφλεκτες φαντασίες τῶν ναυτικῶν μας:

* * *

«Η πρώτη περιπέτεια ποὺ βρῆκε τὸν Ὀδυσσέα καὶ τοὺς συντρόφους του, καθὼς ἔσπευδαν νὰ δραπετεύσουν απὸ τὸ κακοῦρο νησὶ τῆς Κίρκης ἥσαν οἱ Σειρῆνες.

Ἄντες ἥσαν νύμφες ποὺ ἐτραγούδοῦσαν τόσο γλυκά, τόσο θεσπεσία, ὥστε ἐμαγνήτιζαν ὅποιον ἀκούγεται τὸ τραγοῦδι τους. Ἡσαν θυγατέρες τῆς Μελπομένης καὶ τοῦ Ἀχελώου. Κάποτε, ἐνῷ ἔπαιζαν στὴ Σικελία μὲ τὴν Περσεφόνη, τὴν ἀφηγαν δειλὰ καὶ αἰσχρὸν νὰ ἀπαχθῇ απὸ τὸν Θεὸν τοῦ Ἀδου, τὸν Πλούτον, ποὺ τὴν ἀγαποῦσε μὲ πάθος...

Η Δῆμητρα τότε, θεὰ τῆς νῆς καὶ μητέρα τῆς ἀπαχθείσης κόρης, ὁργίσθη κατὰ τῶν φιλενάδων τῆς ποὺ τὴν ἀφηγαν ἀνυπεράστιστη καὶ τὶς μετεφόρωσε σὲ τέρατα, χωρὶς ὅμως νὰ θελήσῃ νὰ μεταβάλῃ καὶ τὴν παρθενικήν των μορφήν. Ἐκάθισαν παρὰ τὰ Τυρρηνικά παράλια, στὴ νῆσο Ἀνθέμουσα.

Οἱ Σειρῆνες ἥσαν τρεῖς τὸν ἀφιμό. Η Παρθενόπη ἐκιθάριζε, η Λευκωσία ἔπαιζε τὸν αὐλὸν καὶ η Λέγεια ἐμελῳδοῦσε. Τόση δὲ ἦτο η ἀρμονία ποὺ διεχύνετο πρὸς τὰς θαλάσσας απὸ τὴ μαγικὴ ἀντὴ συναντία, ὥστε δποιος θαλασσοπόρος ἐτολμοῦσε νὰ πλησιάσῃ σὲ ἀκεῖνα ἀκοῖς, ἡχμαλωτίζετο πλέον απὸ τὰ θέλγητρα τῆς μουσικῆς των, ἐλησμονοῦσε διὰ παντὸς—ἄλλοιμον! φύλους, συμβίας, γονεῖς, συγγενεῖς, ἐχύνετο φρενήρης μὲ τὸ πλοῦτον ἐκεῖ ἐπὶ τῶν σκοπέλων. Καὶ ἀντὶ νὰ σφίξῃ στὰς ἀγκάλιας τον τὰς δολερὰς σειρῆνας, ἐσφίγγετο αὐτὸς ἀπὸ τὸ κυνεόδο σκελετόμα τοῦ θανάτου, ἐγένετο μὲ τοὺς συμπλωτηράς του θρύψαλλα...»

* * *

Ο Ὀδυσσεὺς ἔσωσε τότε τοὺς ὀπαδούς του καὶ τὸν ἑαυτὸν ἀπὸ βέβαιο θάνατο, διότι τοὺς ἔφραξε ἀμέσως τὰ αὐτὶα μὲ λιάντας καὶ τοὺς ἔδεσε ἰσχυρῶς στὸν ίστον. Ἔτσι μὲ ἀπεγνωσμένο κωπηλάτισμα κατάφερε νὰ ἀπομακρυνθῇ σῶς ἀπὸ τὰ ἐπικίνδυνα παράλια.

Πιὸ δύσκολη ὅμως ὑπῆρξε η σωτηρία ἀλλων τῆς ἐποχῆς ἐκείνης ἡρωϊκῶν τυχοδιωκτῶν:

Τὸν ἀργοναυτῶν ποὺ εἶχαν ἐκστρατεύσει τότε καὶ τῆς Κολχίδος γιὰ νὰ κυριεύσουν τὸ συμβολικὸ χρυσόμαλλο Δέρας.

Ίδον πᾶς ἀφηγεῖται τὴν φορερὴ περιπέτεια ὃ ἐκ τῶν ἀργαναυτῶν Ρέννος πρὸς τὸν ἀδελφό του Πυγμαλίωνα:

«Μόλις παραπλέομεν τὴν μυρωμένη Ἀνθέμουσα, εἴδαμε μὲ εὐεξίητη φρίκη ὅτι δόλωληρη ἡ ἀκτὴ εἶναι σκεπασμένη ἀπὸ κάτιστρα κόκκαλα ἀνθρώπων! Λεπτῆ, εὐώδης αὔρα ἔφερε μέχρι τῆς δοφρήσεως μας τοὺς πρώτους ὑπερόχους τόνους τῆς οὐρανίας των μουσικῆς.

‘Αμέσως, ω̄ θεοί!...

Τὰ ζέρια ἀτόνησαν, τὰ κουπιά τῶν δυστυχισμένων μου συντρόφων ἐπλήττεν τὰ νερὰ σᾶν λιπόθυμα, ὅλο τὸ πλήρωμα, ἐσηκώθη ἀπὸ τοὺς σκαρμοὺς καὶ κατάπληκτο παρατηροῦσε τὶς Σειρῆνες.

Τότε ὁ νεαρὸς Βοῦτος ἔχασε ὀλότελα τὴν ψυχραμία του. Χωρὶς νὰ στοχασθῇ τὸν τρομερὸ κίνδυνο ποὺ τὸν ἀπειλοῦσε, ἔ-

πεσε πρὸς τὴν θάλασσα καὶ ἀρχισε νὰ κολυμβᾷ πρὸς τὴν θανατηφόρα ἀκτὴν.

—Βοῦτε!

Καμιά φωνή. Ο ἄτυχος σὲ λίγο ἐξηφανίσθη ἀπὸ τὰ περιτομά μας βλέμματα. Ἐξηφανίσθη διὰ παντός. Κανεὶς δὲν τὸν ξαναειδεῖ ποτέ...

‘Αλλὰ καὶ η δική μας θέσις δὲν ήτο πολὺ πειδεύομενη. Μὲ τὴν θέλησί μας ὀλότελα καταργημένη ἀπὸ τὴν σατανικὴ μελῳδία ἐτοιμαζόμενα καὶ ἐμεῖς νὰ ἀκολουθήσουμε τὸ παραδειγμα τοῦ Βούτου, νὰ χαθοῦμε στὰ κύματα.

Αἰφνης ἀπὸ τὴν πλώση τοῦ καραβιοῦ μας, τῆς «Ἀργοῦ», ἀκούσθηκε ἄλλη μολπή, ἄλλη ἀρμονία θεική.

‘Ο Ὄφενες!

‘Απὸ τὰ ζείλη τοῦ ἔργεαν ποταμοὶ ἔξαισιας γλυκύτητος, ἀσμα νοσταλγικό, οὐράνιο, ποὺ μᾶς ἐθύμησε τὴν ἀγαπημένη μας πατρίδα:

‘Ο ναύτης μὲ μόχθους ιθύνων τὸ σκάφος ἐν μέσῳ λαιλάτων κι ἐν μέσῳ θηρίων, ὁ πλάνης περῶν τῶν ἐφίμων τὰ πλάτη, πρὸς τὰς τὰ βλέμμα ποσάκις ἐγέρει ποθῶν νὰ εἰκάσῃ τὴν πάτριον γῆν!...»

Τὸ ὑπέροχο αὐτὸ τραγοῦδι μᾶς ἔσωσε τὴν ζωή, μᾶς ἐκάρφωσε ἀποσθόλωμένους στὶς θέσεις μας. Ο Ὄφενες ἐνίκησε τὶς Σειρῆνες. Καὶ τότε οἱ Σειρῆνες ἀπελπισμένες ἀπὸ τὸ πείσμα των, φρενισμένες ἀπὸ τὸ κακό των, ἐρδίφθησαν στὰ κύματα καὶ ἐπνίγησαν...»

* * *

Σήμερον ἀρά γε δὲν ὑπάρχουν σειρῆνες:

Πῶς δη. Ή φαντασία τῶν θαλασσοπόρων δὲν μεταβάλλεται μὲ τοὺς αἰώνας. Οι θαλάσσαιοι θρύλοι δὲν διατηροῦνται τὸν θερόφωνο μεταξύ των πολλὲς ἀναλογίες. Ο ἀρχαῖος Ἑλλην, ο Φοῖνιξ, ο Σικελός, ο Νορμανδός, ο Πορτογάλλος, ο Ισπανός, ο Γαλαξειδιώτης, ο Χιώτης, ο Βρετανός μοιάζουν μεταξύ των, είναι δῆλοι σιδερένια καὶ μοιραία παιδιά τῆς θειας σκληρᾶς καὶ αἰώνιου μητέρας:

Τῆς Θαλάσσης.

Οι σημερινὲς γοργόνες, μισὲς γυναῖκες καὶ μισὲς φειδία, ποὺ χρησίν στοὺς δύκευνοὺς κατὰ τῶν πλοίων, διώτον γιὰ διάφορα ζητήματα τοὺς καραβοκύριδες καὶ ὅταν θυμώσουν τοὺς πνίγουν, μήπως δὲν είναι ἀρά γε γνήσιες ἀπόγονες τῶν μυθικῶν σειρῆνων, ἀλλοιογοικῶν σχημάτων τοῦ θανάτου, ο δποιος ἀνέκαθεν περιζένει τὴν ἀνδρείαν Εἵμαρμένη τοῦ Ναυτικοῦ;

ΜΑΝΩΛΗΣ ΚΑΝΕΛΛΗΣ (ΣΙΣΥΦΟΣ)ΑΠΟ ΤΑ ΑΝΕΚΔΟΤΑ ΤΟΥ ΚΥΜΑΤΟΣ**ΑΠΟΚΡΗΑ ΣΤΟΝ ΩΚΕΑΝΟ**ΤΙ ΤΡΑΒΟΥΝ ΟΙ ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΜΑΣ

‘Ἐκ μέρους τοῦ ἐμποροπλοιάρχου μας κ. Γ. Κουισούκου δεινοῦ θαλασσολόκου, τοῦ μόνου ποὺ ἀριθμεῖ 55 (!) ἐτῶν ἐνεργὸν ναυτικὴν ὑπηρεσίαν, ἐλάσσιμην καὶ δημοσιεύμενην τὸ κάτωθι ὀραιότατον ἀνεκτότον τοῦ ἀπὸ τὴν θαλασσήν του ζωῆν:

‘Μ’ ἔγα ίστιοφόρον (μπάρκο) δύομικζόμενον «Θάλεια Θεογαρίδη» ἀνεχωρήσαμεν ἀπὸ τὸ Όρχη τῆς Αλγερίας διὰ Κάρδιφφ, τὸ τέλος Ιανουαρίου του 1887.

Μόλις ἐξήλθομεν ἀπὸ τὸ Γιόρκαλτάρ καὶ ἐπροχωρήσαμεν περὶ τὰ 200 μίλια πρὸς τὸ πέλαγος, μᾶς κατέλαβε μεγάλη τρικυμία. Μόλις κατωρθώσαμεν γὰρ φθάσαμε πρὸ τῶν Αγγλικῶν ἀκτῶν, συνέπεσε γὰρ εἰναι η Κυριακή τῶν ἀποκρέων.

‘Ἐλάδομεν δῆλα τὸ ἐγδεικυόμενα μέτρα κατὰ τῆς θυέλλης:

‘Ἐδέσαμεν τὸ πηδάλιον καὶ συνεπῶν τὸ πλοίον ἐμεινε ἀκυνέρητο. Ο καπετάνιος μας βαρυνθεὶς πλέον τὴν μονοτονίαν τῆς τραβερσάδας διέταξε—παρὰ τὴν δυσκολίαν ποὺ παρουσίαζε τὸ πρᾶγμα γὰρ δογθήσωμεν δῆλοι τὸν μάγειρον, διὰ νὰ μαγειρεύσῃ κατὶ τὸ ἐξαι-

ρετικὸν λόγῳ τοῦ ἑορτασίμου τῆς ἡμέρας. Ἀλλὰ τί τὸ ἔξαιρετικὸν γὰ εὔρωμεν, δῆλο τὸ ἔκτακτὸν μης ἡτοῖ σπεῖρας πετεινὸς ἀτυχῆς καὶ περὶ τὰς δέκα δικῆδας μαύρους κρασιοῦ τῆς Σαντορίνης σὲ νταμιτζάναν? Ἀγωνισθέντες μέ... αὐτοθυσίαν ἐκπαταφέρχουν νὰ μαγειρεύσωμεν τὸν κόκκοραν στυφάδο μὲ τὰ κρεμμυδάκια.

Τὴν ὥραν τοῦ φαγητοῦ ἐκκαθήσαμε δῆλοι στὸ μικρὸ σαλόνι τοῦ πλοιάρχου μὲ τὶς μουσικαδιές, τὶς μπόττες καὶ τὶς νιτσεράδες μας ἐπὶ τοῦ δυπέδου. Λόγῳ τοῦ μεγάλου σάλου τῆς θαλάσσης καθένας ὑπεβάσταξε τὸν δῆλον διὰ τῶν ποδῶν. Οἱ μάγειρος ἔφερε τότε τὸν πετεινὸν ἐντὸς καταφόρλας ἀπὸ τὴν κουζίναν καὶ ἀρχίσεις γὰ σερβίρη τὸ φαγητόν εἰς τὰ μικρὰ πινάκια μας. Τότε καὶ ἡμεῖς ἀρχίσαμε νὰ τρώγωμεν μὲ μεγάλην δρεξινή, δογμούμενοι ἀπὸ ἕνα παληοπήρουνο καὶ δουτῶντες τὴν δρεγμένην γαλέταν στὴν σάλουσαν τοῦ στυφάδου...

Κατόπιν ἦρθε καὶ ἡ σειρὴ τοῦ κρασιοῦ. Οἱ μάγειρος μας ἐγιόμιζε εἰς τὸν κάθιτον τὸ μαγάριδον ἐκκατστάρικον ποτήριο μας καὶ ἀφοῦ τὸ ἀδειακό, τὸ ἐγιόμιζε πάλιν διὰ νὰ κεράσῃ τὸν ἔτερον...

"Γιστερά δι μάγειρος μᾶς εἶπε :

— Αἱ, τόροι παιδιά...

— Τί;

— Πρέπει νὰ φάω κι? Ἐγώ. "Ετοι:

— Βέβαια.

— Ποιδὸς λοιπὸν οὐκ μοῦ βάλῃ;

Ἐννόητον δτι ἐπροσύμποιεὶ θημημένοι δῆλοι νὰ προσφέρωμεν εἰς τὸν μάγειρον τὴν ἴδιαν ὑπηρεσίαν ποσὶ μᾶς εἶχε καὶ αὐτὸς προσφέρει προγραμμάτιον.

"Ετοι σὲ λίγο τριώγοντες καὶ πίνοντες,—ἰδίως πίνοντες—καὶ καταρροφῶντες ἀπλήστως τὸ δυνατὸ μπροστικὸ κρασάκι τῆς Σαντορίνης, ἐγινήκαμεν σκυίπα, ροῦσοι, φέσι!

Τότε δικαπετάνιος μᾶς ἐφώναξε :

— Εμπρός! Χορό!

— Ζήτωτοι...

Καὶ ἀρχίσεις ὁ χορός, τὸ τραγοῦδι, ἡ διασκέδασις, τὸ ναυτικὸ γλέντι ποσὶ καταφέρνει νὰ χαρίσῃ στὸν ἐξόριστο τῆς θαλάσσης κάποια λήθη τῆς ἀγρίας διοπάλης του, μίαν δλιγάρη ἀγακούφισι τῶν σκληρῶν του δειγμῶν.

Κατὰ τὴν Σαντορίνην, ἐνῷ πλέον ἐξημέρωνε ἡ καθαρὴ Δευτέρα, ὁ καιρὸς καπτικὸς ἐδελτιώθη, δῆλον ἀνοιξαμενὸς ἀμέσως τὰ πνιγά μας καὶ τὴν ἐπομένην, πλέοντες ἀκόπως τώρα καὶ μὲ σύριον ἀνεμον, ἐφθάσαμεν εἰς τὸ Κάρδιψφ, τέρμα τῆς πορέας μας.

Συγκρίνατε, λοιπὸν τώρα, σᾶς παρακαλῶ, τὴν τότε ζωὴν τοῦ ναυτικοῦ καὶ τὴν σημερινὴν τοιαύτην καὶ θέτω εὐχαρίστως εἰς τὴν ὑπηρεσίαν σας, ἐάν, ως ειλικρι βέβαιος, ἐνδιαφέρουν τους ἀναγνώστας σας.

"Εχω σωρείαν πολλῶν ἀναμνήσεων, ἀλλων κωμικῶν καὶ ἀλλῶν ἐξόχως δραματικῶν, τὰς ὅποιας ἐκληρονόμησα ἀπὸ τὰς ἔνη δεκαετηρίδας τοῦ ναυτικοῦ μου δίου καὶ τὰς θέτω εὐχαρίστως εἰς τὴν ὑπηρεσίαν σας, ἐάν, ως ειλικρι βέβαιος, ἐνδιαφέρουν τους ἀναγνώστας σας.

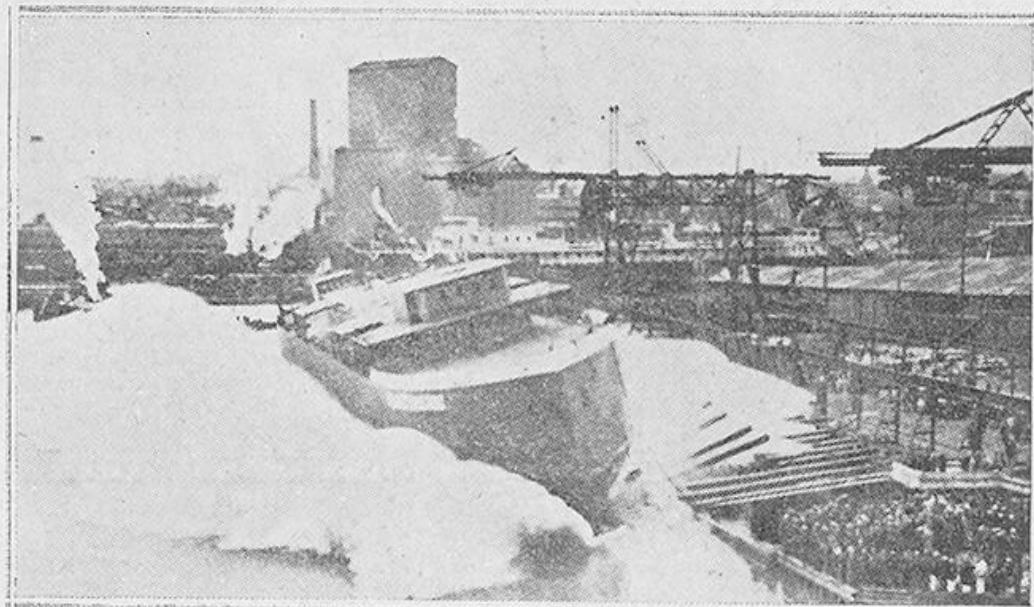
Μετὰ τημῆς

“Ολως ὑμέτερος

Γ. ΚΟΥΤΣΟΓΚΟΣ

Πλοίαρχος Ε. Ν.»

ΕΝΑΣ ΑΣΥΝΗΘΗΣ ΤΡΟΠΟΣ ΚΑΘΕΛΚΥΣΕΩΣ



‘Απὸ τὰ Ἀμερικανικὰ ναυπηγεῖα καθειλκύσθη πρὸ μηνὸς μὲ τὴν πλευρὰν τὸ σιδηροῦν ἀτμόπλοιον «Πόλις του Μιλγουόκε» 3000 τόννων, προσειζόμενον διὰ τὰς μεγάλας Ἀμερικανικὰς λίμνας.

Η ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΚΙΝΗΣΙΣ ΤΗΣ ΙΑΠΩΝΙΑΣ

Τὶς κίνησις τοῦ ἐξωτερικοῦ ἐμπορίου τῆς Ιαπωνίας κατὰ τὸς ἔνδεκα μῆνας τοῦ 1930 ἀνηλθεν εἰς τὸ συνλικίν ποσὸν τῶν 2.800 ἐκκατομμυρίων γιέν, ητοι δι’ ἐξηγωγὴν εἰδῶν ἀξίας 1.353 ἐκκατομμ. γιέν καὶ εἰσαγωγὴν εἰδῶν ἀξίας 1.447 ἐκκατ. γιέν. Έν συγκρίσει πρὸς τὴν ἀντίστοιχην κίνησιν τοῦ ἔτους 1929 προσώπτει, δτι ἡ μὲν ἐξηγωγὴ ἐμειώθη κατὰ 63 ἐκκατομ., γιέν, ἡ δὲ εἰσαγωγὴ ηγένηθη κατὰ 25 ἐκκατομμύρια γιέν.

Η ΚΙΝΗΣΙΣ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΟΣ ΑΜΕΟΥΡΓΟΥ

Κατὰ τὸ πρῶτον δεκάμηνον τοῦ 1930 ἡ κίνησις πλοίων εἰς τὸν λιμένα τοῦ Ἀμερικανοῦ ἐφθάσει τὸ 13.750.000 τόννων, ἔνχριτι 17.510.000 τόννων, διλοχλήρου τοῦ ἔτους 1929. Συγκρίτε δθεν, δτι ἡ κίνησις πλοίων ἐν Ἀμερικανοῦ θὰ κλίσῃ διὰ τὸ 1930 μὲ μείωσιν αἰσθητήν, ἀφ’ οὐ διὰ δύο μῆνας ἡ ἐπὶ ἔλεττον συγκριτικὴ διαφορὰ ἐφθάσει τὸ 2.800.000 τόννων.

"ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ,"

ΔΕΚΑΤΕΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΦΗΣΙΣ
ΕΝ ΠΤΕΙΡΑΙ

ΓΡΑΦΕΙΑ: ΛΕΦΦΟΡΟΣ ΣΩΚΡΑΤΟΥΣ 41. ΤΗΛΕΦ. 5.65

ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΑ: ΠΡΑΞΙΓΕΛΟΥΣ 120.

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: "ΧΡΟΝΙΚΑ"

ΟΡΟΙ ΕΤΗΣΙΑΣ ΣΥΝΔΡΟΜΗΣ
ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ ΔΡΧ. 150. ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ ΔΡΗΓΑΣ 1.
ΔΙ' ΑΓΓΕΛΙΑΣ Κ.Λ.Π. ΚΑΤΑ ΣΥΜΦΩΝΙΑΝ
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΣ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Θ. ΚΑΦΦΕΤΖΟΠΟΥΛΟΣ

"ΝΑΥΤΙΚΑ CHRONIKA,"

A REVIEW OF SHIPPING & COMMERCE
PIRAEUS. GREECE

ΤΟ ΔΕΚΑΤΕΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

Εις τὴν πρώτην γραμμὴν τῶν συζητουμένων κατ' αὐτὰς ὑπὲρ τῆς Ναυτιλίας μας μέτρων εἶνε καὶ τὸ τῆς ἰδρυσεως Ἑλληνικοῦ Ἀσφαλιστικοῦ ὁργανισμοῦ. Αἱ τελευταῖαι ἐ

ΘΑΛΑΣΣΑΣΦΑΛΕΙΑ παθέσεις τῶν ἐγκυροτέρων Ἀγγλικῶν καὶ δημοσιογραφικῶν ὁργάνων κατὰ τῆς Ἑλληνικῆς ναυτιλίας καὶ αἱ συνεχεῖς ἐπιβαύνσεις τῶν Ἑλληνικῶν πλοίων διὰ τῆς αὐξήσεως τῶν ἀσφαλίστρων, φέρουν καὶ πάλιν ἐπὶ τάπτος τὰ μέτρα ἦταν δέον νὰ ληφθῶσιν ὑπὸ τοῦ Κράτους, ἐν στενῇ συνεργασίᾳ μετὰ τοῦ ἐφοπλιστικοῦ κεφαλαίου διὰ τὴν προάσπισιν τῶν συμφερόντων τῆς ναυτιλίας μας.

"Οταν δὲ τὰ ἔνεα ναυτικὰ Κράτη ἐπέτυχον τὴν ἴδρυσιν ἰδίων ἀσφαλιστικῶν ὁργανισμῶν διὰ τὴν προστασίαν τῶν συμφερόντων τῆς Ἐθνικῆς των ναυτιλίας καὶ τὴν ἀπόδοσιν μείζονος κύρους εἰς αὐτὴν, ἡ Ἑλλὰς, ὁργανωμένη ναυτικὴ δύναμις, δὲν θὰ ἔπρεπε νὰ εἴχε μέχρι σήμερον ὑστερήσει εἰς τὴν ἴδρυσιν παρομοίου ὁργανισμοῦ.

Τὴν Ἑλληνικὴν θαλασσασφάλειαν δὲν νοοῦμεν, βέβαια ἀσφαλιστικὴν ὁργάνωσιν ἀνεξάρτητον τῆς ἐπιφορῆς τῶν Ἀγγλικῶν Λόδδες. Νοοῦμεν ταύτην, ὡς ἔνα Ἐθνικὸν ἴδρυμα, ὅπερ διὰ τοῦ κύρους του καὶ ἐν στενῇ συνεργασίᾳ πρὸς τὰς μεγάλας θαλασσασφαλείας τοῦ Λαονίδηνος θὰ ἡδύνατο νὰ δόσῃ τὸν τόνον καὶ τὴν ἀπόλυτον ἐγγύησιν πρὸς τοὺς ἔνοντας διὰ τοὺς παρ' αὐτῶν, τῇ συμμετοχῇ τούτου, ἀναλαμβανομένους κινδύνους, ἀν καὶ τὸ ποσὸν τῶν 100.000 λιρῶν τὸ συζητούμενον, ὡς πρῶτον κεφάλαιον, διὰ τὴν ἴδρυσιν τοῦ Ὁργανισμοῦ τούτου, θεωροῦμεν, ὡς μὴ δυνάμενον νὰ καλύψῃ, ἐστω καὶ τὸ ἀναγκαιοῦν ποσοστὸν τῶν Ἑλληνικῶν σκαφῶν.

"Η ἐπίδρασις τοῦ Ἑλληνικοῦ Ἀσφαλιστικοῦ ὁργανισμοῦ παρὰ τοῖς ἔνοις ἀσφαλισταῖς θὰ ἥτο εὐεργετικῶτά τη διὰ τὴν βελτίωσιν τῶν δρῶν τῆς ἀσφαλείας τῶν Ἑλληνικῶν σκαφῶν. Οἱ ρόλοις του θὰ ἥτο μᾶλλον μία ἡθικὴ πίεσις, δπως ἡ Ἑλληνικὴ ναυτιλία παύσῃ πλέον νὰ ὑπολογίζηται μεταξὺ τῶν εἰς ἀνωτάτας βαθμίδας ἀσφαλίστρων ἀσφαλιζομένων σημαιῶν καὶ ὑφίσταται τὰς ἡδη μομφὰς καὶ πιέσεις.

"Η εὐμενῆς ὑποδοχὴ καὶ ἡ ἀνεπιφύλακτος ὑποστήριξις τῶν ὄποιων ἔτυχον ἄμα τῇ ἐκδόσει τῶν τὰς «Ναυτικὰ Χρονικὰ» μᾶς συγκινεῖ βαθύτατα καὶ μᾶς ἐνθαρρύνει εἰς τὸν ἀναληφθέντα ἀγώνα ὑπὲρ τῆς Ἐμπορικῆς ἡμῶν Ναυτιλίας.

ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ. Απηνθύνημεν πρὸς τὸν Ἑλληνικὸν κόσμον καὶ εὔρομεν αὐθόρυμτον καὶ κοινὸν τὸ αἰσθημα τῆς ἀγάπης πρὸς τὸ ἔργον μας. Δὲν ἡπατήθημεν εἰς τοῦτο.

"Η σωρεία τῶν συγχαρητηρίων ἐπιστολῶν τὰς ὁποίας καθημερινῶς λαμβάνομεν ἔξ οὐκέτης Ἑλλάδος καὶ τοῦ Ἑβραικοῦ, τόσον ἔξ τῆς τάξεως τῶν ναυτιλούμενων, σσον καὶ ἀπὸ κόσμου τελείως ἀσχετον ἐπιχειρηματικῶς πρὸς τὴν θαλασσαν, μᾶς ποιήσουν ἀκραδάντως πόσον βαθύτατα εἶνε ἐρριζωμένη εἰς τὴν ψυχὴν τοῦ Ἑλληνος ἡ ἀγάπη πρὸς τὴν θαλασσαν καὶ πόσον ἡ ὀξυτάτη λακὴ διτίσθησις ἀντιλαμβανεται τὴν σημασίαν, ως βασικοῦ παράγοντος ὑπαρξεως διὰ τὴν Χώρων μας, τῆς Ἐμπορικῆς μας Ναυτιλίας.

Τὸ πρόγραμμά μας διὰ τὴν δημοσιογράφιν τῆς ναυτιλίας κοινῆς γνωμῆς εἰμεδα πεπεισμένοι, ὅτι δὲν θὰ είνε ἔργον μάταιον.

Τὸ «Ναυτικὰ Χρονικά» φορεὺς τῶν ἀναγκῶν τῆς ναυτιλίας μας, καὶ μετὰ πίστεως ἀκολουθούντας τὰς προσδόους της, θὰ χρησιμεύσουν ὡς τὸ μοναδικὸν ὄργανον τῆς ἐπαφῆς τοῦ καθ' ὅλον Ἑλληνικοῦ κόσμου μὲ τὸ ἔργον τῶν θαλασσοπόρων μας.

Εἰς ἄλλην σελίδα δημοσιεύομεν ἐν περιλήψει τὰ ἀποφασισθέντα ὑπὸ τῆς μεγάλης ναυτικῆς ἐπιφορῆς ὑπὸ τὴν προερχείαν τοῦ ἀντιπροσώπου τῆς Κυβερνήσεως κ. Α. Μιχαλακοπούλου ἐν σχέσει μὲ τὴν ἴδρυσιν τῆς Ναυτικῆς Πίστεως.

ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΠΙΣΤΕΩΣ Είναι εὐτύχημα, ὅτι διὰ τὴν οἰκονομικὴν ἀρωγὴν πρὸς τὴν ναυτιλίαν μας κατ' οὐδὲν ὑστερούνταν αἱ γνῶμαι καὶ τὸν λοιπὸν κ.κ. ἀρχηγῶν τῆς ἀντιπολιτεύσεως. Ἀλλὰ καὶ ἀσύμην πλέον πατήγορον σημείον διὰ τὴν τοιαύτην οἰκονομικὴν ἀρωγὴν εἶνε ἡ πρόσθιμος διάθεσις τῆς Ἐθνικῆς Τραπέζης, δπως ὑποβοήθησε τὸ ἔργον τούτο.

Καὶ ἡ βοήθεια αὕτη θὰ είνε τὸ ἐπιστέγασμα τῆς Ἐθνικῆς σταδιοδρομίας τοῦ κορυφαίου ἡμῶν πιστωτικοῦ ἴδρυματος.

Ἀλλὰ τὰ μεγάλα ἡ μικρὰ κεφάλαια, ποὺ προδώρισται γὰ διατεθῶσιν διὰ τὴν Ναυτικὴν Πίστην, ἔχουμε τὴν γνώμην, ὅτι πρέπει γὰ διατεθῶσι κατὰ τὸν λυσιτελέστερον τρόπον διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τῆς ναυτιλίας μας.

Τὰ δάνεια, μὲ δοσον τὸ δυνατὸν εὐθηνότερον τόκον, πρέπει γὰ διδωνται ὑπὸ ωριμένας προϋποθέσεις καὶ καθωρισμένας ὑποχρεώσεις, γῶστε γὰ ἀποφέρωσι τὰ ἀναμενόμενα ἀγαθὰ ἀποτελέσματα. Πιωχὴ ἡ Χώρα μας καὶ πεπρασμένα τὰ οἰκονομικὰ αὐτῆς δρια.

"Ολοι οἱ κλάδοι τῆς Ἐθνικῆς Οἰκονομίας κατώρθωσαν μέχρι σήμερον, ἐστω καὶ ἐν μέτρῳ, γὰ δίδωσι μίαν σαφῆ εἰκόνα τῆς δράσεώς των καὶ τῆς συμβολῆς των εἰς τὴν δημιουργίαν τοῦ Ἐθνικοῦ εἰσοδήματος.

Η ΕΛΛΕΙΨΙΣ Η στατιστική μας ὑπηρεσία, δέον γὰ στατιστικῆς ΑΡΙΘΜΩΝ διολογηθῆ, ἐντατικώτατα ἐργαζομένη, δύναται σήμερον γὰ μᾶς δόση μιαν ίδεαν τὸν προσδόων τῆς Ἐθνικῆς μας Οἰκονομίας.

Μόνον μία συγκεκριμένη εἰκὼν μὲ εὐγλύττους ἀριθμοὺς δὲν μᾶς ἐδόθη εἰσέτι διὰ τὴν ὅλην δράσιν ἀνὰ τὴν Υδρογείον τῆς Ἐθνικῆς μας Ναυτιλίας. Η δράσης της ἀγνοεῖται, οὐ μόνον ἐν ταῖς λεπτομέρειαις, ἀλλὰ καὶ ἐν τῷ συνόλῳ της. Τὰ ὑπερτετρακόσια Ἑλληνικὰ φορτηγὰ ἀντιπροσωπεύοντα τὸ 90 οὐ τῆς δημητρίου Ελληνικῆς χωρητικότητος, συντηροῦντα μυριάδας ναυτικῶν οἰκογενειῶν, διαβιούντα τὸν πλάνην τοῖν ἀνὰ τὰς θαλασσὰς τῆς Υδρογείου, ἀγνοούνται παντάπαι οὐ πότε τῆς στατιστικῆς ἡμῶν ὑπηρεσίας.

Καὶ βέβαια ἡ εὐθύνη δὲν ἀνέτη εἰς τὰντην. Καμία ὁργάνωσις ἐκ τῶν ἐνδιαφερομένων δὲν ἐφρόντισε ποτὲ γὰ καταδεῖξη τὴν δύναμιν καὶ τὴν δράσιν τῆς ναυτιλίας μας. Ισως—Ισως καὶ ἡ ἔλευψις τῆς γνώσεως ταύτης τὰ συντελέσεν εἰς τὴν καθαυτήστερην τὸνέπιβαλλομένων διὰ τὴν προστασίαν τῆς μετρών. Καὶ ἐνθυμούμενα πρὸς ἀκρετούς χρόνου συζήτησιν γενομένην ἀπὸ τῶν στηλῶν τῆς «Εστίας» μεταξὺ τῶν κ.κ. Πράτησια καὶ Εμπειρίου ἐπὶ τῶν προσδόων τῆς Ναυτιλίας μας, καθ' ἣν αἱ ἀπόφειται τῶν συζητούντων ἀφίσταντο κατὰ ὀλόκληρα ἐκπατμία λιφῶν καὶ τούτο διότι διὰ τὴν ἔλλειψιν στατιστικῶν ἀριθμῶν αἱ πρόσδοαι αὐταὶ ὑπελογίζοντο κατὰ προσέγγισιν!

Τὸ τόσον ἐμπεριστατωμένον ἄρθρον τοῦ γερουσιαστοῦ κ. Γεωργ. Κ. Στρίγκου, τὸ δημοσιεύμενονες ἀλλην σελίδα μας, περὶ τοῦ καθορισμοῦ μονήμων κανονιστῶν διὰ τὰς ἐνώπιον τῶν Ἑλληνικῶν δικαστηρίων διακανονιζομένας ἀβαρίας, δέον γὰ προκαλέσῃ ἀμέροιστον τὴν προσοχὴν τοῦ κ. Υπουργοῦ τῆς Δικαιοσύνης καὶ τῆς Διευθύνσεως τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ.

"Η Ἑλληνικὴ Νομοθεσία, ἀτελεστάτη ἀπὸ τῆς πλευρᾶς ταύτης, δέον ταχύτατα νὰ προσαρμοσθῇ πρὸς τὸ δεσπόζον διεύθυντος πνεύμα καὶ τὰς ἀνάγκας τοῦ ἐμπορίου καὶ τῆς ναυτιλίας.

"Η συμπλήρωσις αὕτη είνε ἀπόλυτως ἀναγκαῖα, ὅπως δημιουργήσουμεν τὴν δέουσαν ἐντύπωσιν τῆς ἀφόγου ἐπιλύσεως καὶ διακανονισμοῦ ζητημάτων, ως τὰ τῶν ἀβαρίων, ἐχόντων σχέσιν οὐ μόνον μὲ τὰ συμφέροντα, ἀλλὰ καὶ μὲ τὰ συμφέροντα ξένων ἀσφαλιστικῶν ἔταιρων. Τὸ ἔργον τῶν κανονιστῶν ἀνὰ τὸν πλέον ἔξειδικευμένων. Η Ἑλλάς, Χώρα καὶ ἔξοχη ναυτική, μὲ ἀναπτηταμένους τοὺς λιμένας τῆς εἰσιμίας διεύθυντη ναυτιλίας κίνησιν, δὲν θὰ ἔπρεπε νὰ δημιουργῇ τὴν ἐντύπωσιν εἰς τὸν ξένοντας Πειραιῶς καὶ Θεσσαλίης, καθιστάμενοι διημέρειν κέντρα σοβαρωτάτης ἐμπορικῆς κινήσεως, νὰ ὑστερῶσιν εἰς τὴν προσάσπισιν τόσων διὰ τῶν ἀβαρίων ἐκτεθειμένων συμφερόντων.



ΩΔΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

ΑΠΟ 1ΗΣ MEXPI 15ΗΣ ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ

Κατά τὸ λήξαν 15θήμερον ἐσημειώθησαν ἀρκετὰ θαλάσσια δυστυχήματα ἀπομοπλοίων, ιδίᾳ ξένων τοιούτων κυριώτερα γῆσαν ἡ μεγάλη πυρκαϊά του "Αγγλικοῦ ἀπὸ Querimoor" διπερ καὶ ἔδυσθη εἰς τὸ προλιμένον του "Άδεν διὰ νὰ ἀποφευχθῇ ἡ δεκτία καταστροφῆ του καὶ ἡ ἀνατίναξης του κακιούργους Νορβηγικοῦ μότορος του "Tricolor" τ. γκρές 6119, συνεπειά ἐκρήξεως ἀνοικτὰ του Κολόμπο. Ἐκ τῶν ἐπιβιγμάτων αὐτοῦ 49 ἀτόμων ἀπωλέσθησαν, τοὺς δὲ λοιποὺς διέσωσε τὸ Γαλλικὸν ἀπὸ "Portos" τῆς Μεσσαζέρη.

Ἐπίσης ἐναυάγησεν δὲ «Θεόδ. Βούλγαρης», οὗτος εἰς τὴν ίδιαν περίπου θέσιν εἶχεν ἐγκαταλειψθῆ τὴν 23ην Σημερίου π.ε. καὶ εἶχε διασθῆ εἰς Βρέστην ὑπὸ τοῦ Γερμανικοῦ ἀπὸ "Lividia". Ἐναυάγησεν ἀλόγη καὶ τὸ Αγρυπτικὸν ἀπὸ "Stella" τῆς ἑταιρίας Ευδία, ἐνῷ ἐπλεεν ἐκ Ρουμανίας μὲν ἔκλειαν εἰς Ἀλεξανδρειαν. Τὸ γαυγίσιτης «Στέλλα» ἐγένετο ἀνοικτὰ τῆς Ἀστυπαλαίας περὶ τὴν ἐρημόνησον Levitha. Τὸ πλήρωμα περιλήφθη ἀπὸ τὸ Ιταλικὸν πολεμικὸν "Marsigli".

Τὰ θαλάσσια δυστυχήματα τὰ σημειώθηντα ὑπὸ τοῦ "Αγγλικοῦ Λόδη" κατά τὸ χρονικὸν διάστημα τὸ μεσολιθοῦν ἀπὸ τῆς ἔκδοσεως τοῦ α' τεύχους μαζὶ μέχρι σήμερον, εἴναι τὰ ἀκλόνου, κατὰ σειράν ἀναγγελίες:

«Δέσποινα Γλύπη», Λόγῳ ἐμφράξεως τῶν ἀντιλιμῶν του, τὰ εἰσερύσαντα εἰς τὸ φόρτικον ὅδετα ἡγιλήθησαν διάξενον ἀντιλιμῶν. Ἡ διαρροή, ὡς διεπιστώθη, προτήρχετο ἐκ βλάδης ἐνδεικόντος παλαιοῦ ἀλάσματος τῆς δεξῆς πλευρᾶς εἰς τὰ ὑφαλὰ τοῦ φόρτικον, διπερ εἶχε τρία ἀλαφρά ρήγματα. Ἐγένοντο προσωριναὶ ἐπισκευαῖ, ὑποδειξεῖσαν τὸν ἐπιθεωρητὸν τοῦ Λόδη καὶ τὸ σκάφος ἔλαση πιστοποιητικὸν ναυσιπλοίας καὶ ἀνεῳχθῆσαν ἐξ Ὁράν πρὸς συνέχειαν τοῦ ταξιδίου του.

«Μαρκάκης»—Αἱ ζημιαὶ τοῦ σκάφους ἀνευρέθησαν κατώθι: τὸ τάνκ φραγμάτων, εἰς τὸ κάτον No 1. Ἐπειδὴ τὸ σκάφος ἦτο ἐμφορτων καὶ η διόδος πρὸς τὸ σημεῖον τῆς βλάδης εἶχεν ἀποκλεισθῆ, ὁ ἐπιθεωρητής διήνοιεν νέαν διόδον ἀνοικτὸν τὸν τάνκ. Κατόπιν τούτου αἱ ἐπισκευαῖς διηγούληθησαν καὶ τὸ πλοῖον ἔτηγε πιστοποιητικὸν ναυσιπλοίας καὶ ἀνεῳχθῆσαν ἐξ Ὁράν πρὸς συνέχειαν τοῦ ταξιδίου του.

«Ισημήνη»—Μετά τὴν ἀνέλκυσιν του καὶ διὰ νὰ ἐπιτευχθῇ ἡ ισορροής τοῦ σκάφους ἐξεφορτώθησαν τὰ 2/3 τῆς ἀπὸ τοῦ καταστρώματος του ὑλεῖς. Τὸ σκάφος ἐπεισκευάσθη καὶ ἐφθάσειν εἰς Πειραιά [29 Δεκ.]

«Περράκης Λ. Καμπάνης»—Διά τὸ πλοῖον τοῦτο εἶχεν ἀναγγελθῆ, διτὸ διαρκοῦσσι μᾶς ἀφορᾶς χιονοθύελλῆς ἐξέδοκειν εἰς τὰς ἀντάκας τῆς Κριμαίας. Ἐξητήθησαν ἀμέσως πληγοφορίαι, τὸ δὲ ἀπὸ "Τρίανα" ἀπήγνωσεν δὲ τὸ "Περράκης Λ. Καμπάνης" ἐφόρτωνεν εἰς τὸν λιμένα τοῦ Νικολάεφ.

«Οίνούσιος»: Ως ἀνηγγειλλήσατε εἰς τὸ α' τεῦχος μαζ., τὸ σκάφος τοῦτο μὲ φορτίον μεταλλεύματος ἐκ Ρωσίας διὰ Βαλτικόρην προσήναξε περὶ τὸ Adzhigiol. 28 μίλια ἀπὸ τοῦ Νικολάεφ. Διὰ τὴν ἀνέλκυσιν του ὑλεῖσθη συμβόλαιον τόπου Λόδη, ἐγκαθεῖται δὲ τόπου Σοδιετικῶν παγοθραυστικῶν σκάφος. Βοηθείς τούτου ἀνειλκύσθη καὶ ἐπλευσεν εἰς τὴν Ὀδησσον πρὸς ἐπιθεωρηγούν.

«Εὐγενία Μυλωνᾶ»: Ἐπιθεωρηθέν εἰς τὸ "Οσλο" ὑπὸ δύτου εὑρέθη ψέρων διαφόρους ζημιάς εἰς τὰ ὑφαλά του. Ἐπίσης εἶχε καὶ μικροζημιάς εἰς τὰς μηχανάς του. Τὸ σκάφος πλεύσαν ἀκολούθως εἰς τὸ Δάντιγκ ἐδεξαμενίσθη πρὸς ἐπισκευὴν ζημιῶν τῶν ὑφαλῶν τῆς πρώτης του. Ἐπεισκευάσθησαν ὡσπάτως καὶ αἱ μηχανάς του.

(Δεκ. 30)

«Θάσος»: Ἐκτελοῦν ἵνα πειριπτειθῆσε ταξεδίον ἀπὸ Βαλτικῆς μὲ ἔυλεῖς δι: "Αλεξάνδρειαν καὶ κατόπιν σειρᾶς ἀτυχιῶν του, ἀπόδοσεν ἡδη εἰς τὸ Φερρόλ τῆς Ισπανίας, λόγω ἀφορᾶς τρικυμίας, καὶ συνεπειά ζημιῶν εἰς τὰς μηχανάς του." Ήδη συνεχίζει τὸν πλοῦν του.

(Δεκ. 25)

«Αγγελος Λ.»: Ἐφθάσειν εἰς τὸ Μπάρο μὲ ἀρκετὰς ζημιάς εἰς τὸ καταστρωμά του ἐκ τῆς ἀφορᾶς θαλασσοταραχῆς, τὴν ὑποίκα συγκρίνεται ταῖς τοῦ πλοῦν του.

(Δεκ. 31)

«Ασημίνα Μπάκια»: Συνεκρύσθη ἀλαφρῶς εἰς τὸν Πειραικὸν λιμένα μὲ τὸ Τουρκικὸν ἀπὸ "Biga". Τὸ θερμανικὸν ὑπέστη ἀλαφράς ζημιάς.

(Δεκ. 31)

«Μωρηᾶς»: Ἐπόδισεν εἰς τὸν λιμένα τοῦ Βίγκο συνεπειά ἀφορᾶς τοῦ ὄπ. 4 κώτου του.

(Δεκ. 31)

«Πλεύδης»: Προσέκρουσεν ἀλαφρῶς ἐπὶ τινος ντόκων εἰς τὸ Μπάρο καὶ ἐδεξαμενίσθη πρὸς ἐπιθεωρηγούν.

(Δεκ. 31)

«Θεόδωρος Βούλγαρης»: Κατευθυνόμενον ἐκ Ρωσίας μὲ σιτηρὰ διὰ

τὸ "Αμερικανὸν ἐνκυάγγησεν 80 περίπου μίλια ἀπὸ τοῦ Οὔζουν. Τὴν πρώτην εἰδησιν περὶ τοῦ κυνδύνου του τὴν ἐξέχει διὰ τὴν αἰσχράτων του τὸ "Αγγλικοῦ ἀπὸ" πρὸς "Avila Star" καὶ ἐτέλη ἀμέσως εἰς ἐπιχείρην του μὲ τὸν ἀσφραγιστὸν. Ο "Θεόδ. Βούλγαρης" εὑρίσκετο τὴν δρκὸν ἐκεῖνην (3.17' π. μ. τῆς 31ης Δεκ.) εἰς θέσιν μήκους 45—45' B' καὶ πλάτους 7—30' A.

Βραδύτερον τὸ "Ολλανδικὸν ἀπὸ" πρὸς "Britsum" ἐραδιογράφει, διτὶ σπεῖρε πρὸς τὸ κινδυνεύον "Ελληνικὸν ἀπομοπλοίον, διὰ νὰ διασώσῃ τὸ πλήρωμα του. Προσχωμάτων δὲ "Θεόδ. Βούλγαρης" διτὶν ἐξέπεμψε τὸ S.O.S. ἐγήγερτος ναυαγισσωτικὸν μὲ τὴν δύλωσιν, διτὶ κτατετείνει πορείαν ΝΑ ἀναφορικῶς μὲ τὸ ἀνωτέρω στίγμα του, διπεισεις δὲ τὸ Γερμανικὸν ναυαγισσωτικὸν "Seefalke".

Είλην δημως τὸ πλοῖον μεγάλην κλίσιν πρὸς τὴν ἐπέρχεται τῶν πλευρῶν του, ἐπεκράτει δὲ κακοκυρία αἰσχητη. "Οταν ἐγκατελείψῃ εἰχε κλίσιν 30 μορίων. Τὴν 4.22' μ.μ. τὴν ίδιαν ἡμέραν τὸ "Αγγλικοῦ ὑπερωκεάνειον "Viceroy of India" ἐγκατελείψῃ εἰς κατάστασιν θυσίωσης εἰς θέσιν μήκους 45—31 B, καὶ πλάτους 6 Δ. Τὸ πλήρωμα ἐσώθη.

Τὴν δημως τὸ πλοῖον μεγάλην κλίσιν πρὸς τὴν ἐπέρχεται τῶν θυσίων τοῦ "Θεόδ. Βούλγαρη" διποτελεῖ κινδύνου εἰς τὸν Βισκαϊκὸν κόλπον. Τὸ σκάφος ἔφερε φορτίον αἵτου ἐκ Κονσταντινούπολης δι: "Αμερικον.

Ο πλοιαρχὸς τοῦ "Αγγλικοῦ ὑπερωκεάνειον" κατέθεσεν, διτὶ τὸ ναυάγιον τοῦ "Θεόδ. Βούλγαρη" ἀποτελεῖ κινδύνου εἰς τὸν ναυασπλοίαν, διότι τιμῆμα διλεισταὶ τοῦ φορτίου τοῦτο κρατεῖ ἐν ημιβούθιοις εἰστήν ἐπιφάνειαν. "Οταν τὸ "Viceroy of India" ἀπεμάρκυρετο, τὸ ναυάγιον τοῦ "Θεόδ. Βούλγαρη" διεκρίνετο ἀλόγη ἐν τῇ ἐπιφανείᾳ.

Τὸ "Αγγλικοῦ σκάφος ἐξέχει τὸ S.O.S. τὴν 4ην π.μ. τῆς 31ης Δεκεμβρίου, δι: δοθεῖσα δημως ἀρχικὴ θέσις τοῦ ναυασπλοίαν δην ἐσφαλμένη, ἡναγκάσθη δὲ τὸ "Viceroy of India" νὰ λοξοδρομήσῃ κατὰ 130 ὀδὰ μίλια, ἔως οὐ ἀνέργη τοῦ "Θεόδ. Βούλγαρη", δι: σκάφος ἀπεμάρκυρετο, τὸ ναυάγιον τοῦ "Θεόδ. Βούλγαρη" διεκρίνετο ἀλόγη ἐν τῇ ἐπιφανείᾳ.

Τὸ "Αγγλικοῦ σκάφος ἐξέχει τὸ S.O.S. τὴν 4ην π.μ. τῆς 31ης Δεκεμβρίου, δι: δοθεῖσα δημως ἀρχικὴ θέσις τοῦ ναυασπλοίαν δην ἐσφαλμένη, ἡναγκάσθη δὲ τὸ "Viceroy of India" νὰ λοξοδρομήσῃ κατὰ 130 ὀδὰ μίλια, ἔως οὐ ἀνέργη τοῦ "Θεόδ. Βούλγαρη", δι: σκάφος ἀπεμάρκυρετο, τὸ ναυάγιον τοῦ "Θεόδ. Βούλγαρη" διεκρίνετο ἀλόγη ἐν τῇ ἐπιφανείᾳ.

Μία λέμβος τοῦ "Αγγλικοῦ ὑπερωκεάνειον" καταδικασθεῖσα εἰς τὸ μινόνων πέλαγος κατώθισμας μετὰ ἀγωνιώδη προσπάθειαν 1 1/2 δρας καὶ κατόπιν ἀγρίας πάλης πρὸς τὰ λιοστάλεα κόμπατ, νὰ περιλάβῃ 19 ἀνέρας τοῦ πληρώματος τοῦ "Θεόδ. Βούλγαρη". Οι ὑπολοίποι: ἐπέδησαν τοῦ "Αγγλικοῦ πλοίου δι: "Ελληνικῆς λέμβου".

Ἐπὶ τοῦ ναυαγήσαντος πλοίου ὑπῆρχον καὶ δύο λαθρεπιβάται. Ἐξ ἀλλοῦ τὸ Γερμανικὸν ναυαγισσωτικὸν "Seefalke" μὴ ἀνευρόν τὸν "Θεόδ. Βούλγαρη" ἐπέστρεψεν εἰς τὴν δάσιν του ἀπρακτον.

(3 Ιαν.)

«Χίος»: Τὸ Ημιουλκόν "Δόρδ. Βύρων" ἐνῷ διεστέλει: ἀλιγμούς ἐντὸς τοῦ λιμένος τοῦ Σουλινά, ὑπέστη ὑδρεύσης τοῦ λαθητοῦ καὶ ἐπέστελεν εἰς τὸν ηγκυροδοσοληπτόνου ἀπὸ "Χίος", εἰς δὲ προδένησε ζημιάς εἰς ἐλασιαῖς τῆς ἀριστερᾶς πλευρᾶς.

(Ιαν. 2)

«Μαρία Νομικοῦ»: Εποπλεῖσθαι εἰς Σμύρνην μὲ φορτίον διαλείπει τὸ Ημιουλκόν "Pelican" εἰς τὴν δέσιδον τοῦ φορτίου τοῦ λιμένος Σμύρνης. Επειδηπτὸν ἐκφορτώσεως τυχήσας τοῦ φορτίου τὸ σκάφος ἀνελκύσθη καὶ ἐπαναπλεύσαν εἰς Σμύρνην περιέλαβεν ἐκ νέου τὸ φορτίον του καὶ ἐφθάσειν εἰς Πειραιά.

(Ιαν. 2)

«Γέρων Καρρᾶς»: Επειδηπτὸν ἐπιθεωρηγοί του, διεπιστοῦθη δὲ, δι: οὐ έχει σειρᾶν πολλῶν καὶ μεγάλων ζημιῶν εἰς τὰ διαφαλά του, εἰς δὲ τὸ λαθητοῦστασιον, εἰς τὰ μπλωνάρης, εἰς τὰς μηχανάς καὶ εἰς τὸ καταστρωμά, εἰς τὸν ὑπόστον πολλὰ ἀλιγημάτων ἀλλεσίου, ἐνῷ ἀρκετά ἀλλα ἔχουν ὑλαθητοῦσαρθρώς. Γενικῶς αἱ ζημιάς του χαρακτηρίζονται, ως ἔξοχος ουρανικαῖς.

(Ιαν. 2)

«Φωτεινή Καρρᾶ»: Ἀγγελλεσται ἐξ Ὀδησσοῦ, διτὶ τὸ ἐν λόγῳ φορτηγὸν καταπλέσον ἐκεῖ πρὸς φορτίον διέφυγειν Νοτίως τῆς θέσης Fontana ἐγήγερταις δὲ δογματικός.

Βραδύτερον δὲ πλοιαρχὸς τῆς "Φωτεινῆς Καρρᾶ" ἐπιτηλεγράφησεν εἰς Λονδίνον, μέσω "Οδησσοῦ", διτὶ ἐξώκειλες ἀκριθῶς πέντε μίλια Νοτίως τῆς θέσης Fontana, διτὶ ἐπικρατεῖ ισχυρός Ανατολικὸς δὲ ἀνεμος καὶ διτὶ ἐξήγερτος δογματικός.

Λόγῳ τῆς κακοκυρίας νὴ "Οδησσός" δὲν ἀπέστειλε φυμουλκά, δι: πλοιαρχὸς ηναγκάσθη νὴ ἀπευθυνθῆ εἰς τὸ Σουλινά γραφεῖον τοῦ κ. Κυριακίδην πρὸς ἀποστολὴν ἐκεῖθεν δογματικός.

Βραδύτερον ἐφθάσει πάρα τὴν "Φωτεινή Καρρᾶ" τὸ Σοδιετικόν ἀπὸ "Κάρδ. Λιμπονήτη" καὶ τέλος τὴν 6 μ.μ. τῆς 3ης Ιανουαρίου τὸ σκάφος αἰσχρωτάν διενεγκείται δογματικός πέντε τινος εἰς τὴν δέσιδον τοῦ Οδησσοῦ τὴν ἐπομένην. "Ἐγγρής τοῦ φορτίου "Fontana" ἐξώκειλε τὰς ίδιας ήμέρας καὶ τὸ Νορβηγ. ἀπὸ "Hesperos".

(Ιαν. 4)

«Κλεοπάτρα»: Κατὰ τὸν ἀπόλογον του ἐκ Δάντιγκ ἀπώλεσε τὴν ἀριστούραν του ἀγκυραν, ὑπέστη δὲ καὶ ζημιάν του διαρουλκούντος Αγκυρας. Αἱ διάδειξις ήσαν ἀλαφραὶ καὶ ἐπισκευασθῆσαν συντόμως.



Η ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΚΙΝΗΣΙΣ ΚΑΤΑ ΤΟ 1930

Είναι άναμφισθήτον ότι ο λιμὴν τοῦ Πειραιῶς λαμβάνει τὴν μορφὴν μεγάλου διεθνοῦς λιμένος. Αἱ συγκοινωνίαι τοῦ κατὰ τὸ 1930 παρουσιάζουν πυκνότατον δίκτυον γραμμῶν πρὸς ὅλα τὰ μεγάλα Μεσογειακά κέντρα, ἀλλὰ καὶ τακτικῶν τοιούτων πρὸς ὅλα τὰ σημεῖα τῆς θάλασσας.

Τὰ νέα λιμενικὰ ἔργα, ή ἐδρούσις τῆς ἐλευθέρας ἐμπορικῆς ζώνης, ή ἀπόδοσις, πρὸς παντὸς, ἐνὸς ὁμοδοῦ καὶ μιᾶς τάξεως εἰς τὰς λιμενικὰς ἐργασίας εἶναι τὰ πλέον πρόχειρα σημεῖα, ότι οἱ Πειραιακὸς λιμὴν ἔντονος μιᾶς τριετίας θὰ ἀποβῇ ὁ τρίτος Μεσογειακὸς λιμὴν καὶ οὐ διακομιστικὸς τοιούτος τῶν γύρων τοῦ Χωρῶν.

Ἐντυχῶς ότι διὰ τὴν τοιαύτην ἀνάπτυξιν τοῦ Πειραικοῦ λιμένος, ὡς κέντρου διεμετακομίσεως, ή συζητούμενη βελτίωσις καὶ ἀναδημιουργία δι' Ἑλληνικῶν πλοίων ὅλων τῶν ἔξωτερικῶν γραμμῶν, θὰ είναι τὸ μοναδικὸν μέσον τῆς ἀνάπτυξεως καὶ τῆς ἐπαρφῆς τοῦ λιμένος

Πειραιῶς πρὸς τὰς γειτονικάς μας Ἐπικρατείας καὶ ιδίᾳ Τουρκίαν, Δωδεκάνησα, Βουλγαρίαν, Ρουμανίαν, Κύπρον καὶ Ἀλβανίαν.

Διὰ τὸ ἔργον τῆς ἀναπτύξεως τοῦ λιμένος Πειραιῶς, ἔργον ὑψηστῆς Ἐθνικῆς ἀνάγκης καὶ ὀφελείας πρέπει οἱ πάντες νὰ βοηθήσωσι. Πρέπει οἱ λιμὴν Πειραιῶς νὰ καταστῇ εὐθηνδες, φιλόξενος εἰς τὰ εἰσερχόμενα πλοῖα, καὶ παρέχων πάσαν εύκολίαν, ταχὺτα, τάξιν καὶ ἀσφάλειαν.

Κατωτέρω πραθέτομεν χρονικοτερικὸν πίνακα τῆς αὐξούσῃς λιμενικῆς κινήσεως τοῦ Πειραιῶς κατὰ τὴν τελευταίαν πεντετεύνα καὶ σύγκρισιν ταύτης πρὸς τὸ τελευταίον προπολεμικὸν ἔτος, δηλαδὴ τὸ 1913, ὅπεραν εἰς τὸν Πειραιᾶ 5300 ἀτμόπλοια τόννων νὲτ 2.652,697. Τὸ 1930 ἐσημάζεται διὰ τὸν Πειραιᾶ λιμενικὴν κίνησιν τριπλασίαν τοῦ ἔτους 1913.

'Ιδον ό ἀναλυτικὸς πίνακες τῆς κινήσεως.

ΠΙΝΑΞ ΣΗΜΑΙΩΝ	"Έτος 1913		"Έτος 1926		"Έτος 1927		"Έτος 1928		"Έτος 1929		"Έτος 1930		
	Πλοΐα	Τόννοι νὲτ											
Ἐλληνικὰ	3444	1.036.780	6434	2.397.104	6359	2.437.365	6247	2.699.355	5859	2.402.876	5898	2.812.406	
Ιταλικὰ	408	732.304	675	1.257.300	648	1.241.164	629	1.279.033	731	1.519.441	673	1.554.077	
Ἀγγλικὰ	348	611.674	420	1.084.632	459	1.038.216	403	918.900	441	973.016	371	840.858	
Αύστριακὰ	384	527.361	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Γαλλικὰ	96	95.360	137	415.265	128	429.856	146	479.855	154	497.092	135	449.413	
Γερμανικὰ	201	269.682	92	147.885	129	210.926	150	251.787	147	248.721	131	229.207	
Ολλανδικὰ	46	59.854	77	119.807	75	121.100	66	104.824	70	103.008	54	92.105	
Ρουμανικὰ	104	93.310	116	144.994	80	103.312	74	99.549	73	97.411	84	110.694	
Αμερικανικὰ	19	36.683	44	120.167	37	91.830	56	144.208	82	186.345	68	189.304	
Σερβικὰ	—	—	96	75.777	80	71.902	84	79.579	70	61.831	75	66.950	
Ρωσικὰ	135	116.936	33	37.818	42	52.757	81	141.708	78	110.298	60	70.996	
Νορβηγικὰ	6	5.795	35	40.243	42	52.494	68	96.204	63	94.668	48	81.117	
Σουηδικὰ	7	6.874	31	30.205	33	47.013	41	52.772	39	44.551	46	52.744	
Βουλγαρικὰ	10	7.311	37	40.001	34	36.629	32	38.284	37	39.335	54	47.004	
Ιαπωνικὰ	2	4.607	1	4.222	4	13.399	2	8.487	15	65.761	17	74.092	
Τουρκικὰ	5	2.310	4	3.100	15	11.203	33	32.573	84	78.174	57	90.469	
Δανικὰ	14	15.526	9	10.259	6	10.584	4	10.894	9	1.124	13	3.510	
Ισπανικὰ	4	6.786	5	3.673	9	10.096	1	2.315	12	4.523	—	—	
Φινλανδικὰ	—	—	—	—	1	2.363	—	—	2	988	—	—	
Πορτογαλλικὰ	—	—	—	—	5	2.161	—	—	—	—	—	—	
Αιγαπτιακὰ	26	13.387	3	380	3	2.029	7	5.866	6	6.997	7	6.538	
Τσεχοσολοβανικὰ	—	—	—	—	1	1.973	—	—	—	—	—	—	
Βελγικὰ	23	31.731	4	2.704	1	1.862	1	1.466	4	6.207	1	32	
Περσικὰ	8	10.101	17	6.271	4	1.651	7	2.127	5	892	1	443	
Πολωνικὰ	—	—	2	734	—	—	—	—	3	1.020	3	1.151	
Ούγγρικὰ	—	—	1	2.800	—	—	—	—	—	—	3	1.861	
Βραζιλιανὰ	1	2.105	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Παναμᾶς	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1.786	
Αργεντινὰ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	644	
Περούζιανὰ	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1.634	—	—	
Σηματιαὶ	30	5300	2.652.697	8272	5.945.341	8195	5.991.885	8132	6.379.836	7975	6.545.917	7790	6.777.401

Από τού πρώτου μεταπολεμικού έτους μέχρι σήμερον ή λιμενική κίνησις τού Πειραιώς βαίνει κατ' αύξουσαν κλίμακα εις τὸ καταπλέον τοννάς, τού δὲ χαρακτηριστικών έμφανίζεται ἐκ τού κατωτέρω παραπλεύμενον πίνακον, εἰς ὃν σημειούται τὸ κατ' ἔτος καταπλεύσαν τοννάς καὶ ἡ κατ' ἔτος ἐπί πλέον διαφορά :

Έτη	Τόννοι νέτ	Ἐπί πλέον διαφορά
1919	1.946.785	—
1920	2.878.858	832.073
1921	3.547.689	668.831
1922	4.312.821	765.132
1923	4.419.510	106.689
1924	4.650.121	230.611
1925	5.484.741	834.620
1926	5.945.341	460.600
1927	5.991.885	46.544
1928	6.379.836	387.951
1929	6.545.917	166.081
1930	6.777.401	231.484

Ἐξ ἄλλου χαρακτηριστικά τῆς κινήσεως τῶν σηματών εἰς τὸν Πειραιών λιμένα είναι τὰ ἀκόλουθα: Ἡ κίνησης τῆς Ἰταλικῆς σηματών ὑπερδιπλαυσόθη κατέχουσαν ἡδη τὴν πρώτην θέσην μεταξὺ τῶν ξένων σηματών καὶ ἀντιποσωπεύοντα τὰ 23 οῦ τῆς διλικῆς λιμενικῆς κινήσεως, ἐν ἀντίθεσει πρὸς τὴν Ἀγγλικῆν σηματών, ἣντις ἐμειώθη τὸ 1930 κατὰ 132.156 τόννους νέτ ἐν συγκρίσει μὲ τὸ 1929, ἐναντὶ δὲ τῆς προπολεμικῆς κινήσεως τοῦ 1913 μόλις ἔφθασε νὰ σημειώσῃ ἡ Ἀγγλική σηματία κατὰ τὸ 1930 μίαν αὐξήσιν 23 σκαφῶν καὶ 226.000 τόννων μόνον.

Μειωμένη ἐνεφανίσθη καὶ ἡ Γαλλική σηματία κατὰ 47.079 τόννους ἐπὶ ἐλαττον τοῦ 1929. Ἡ Γερμανική σηματία τένεται νὰ καταλάβῃ τὴν προπολεμικήν τῆς θέσην, ὑστερεῖ δὲ ἡδη ἐννεαντὶ τῆς προπολεμικῆς ἐπησίας κινήσεως τῆς μόνον κατὰ 40.475 τόννους νέτ.

Ἡ Αμερικανική σηματία ἐμφανίζεται ἐναντὶ τοῦ 1929 αὐξήσιν κατὰ 3441 τόννους, μείωσιν δὲ εἰς προσεγγίσαντα σκάφη κατὰ 14. Ἡ Σερβική σηματία πυρδούσισε πτώσιν κατὰ τὸ δύο τελευταῖς ἔτη ἐν ἀναπαραστολῇ πρὸς τὰ προηγούμενα μεταπολεμικά.

Χαρακτηριστικὴ καὶ ἀξία ιδιαιτέρως μνεῖται εἰναις ἡ αὐξήσις τῆς Ὁθωμανικῆς σηματίας: Ἰδού ἡ εἰκόνη τῶν ἀριθμῶν:

Ἐτος 1913 ἀττόπλοια	5	τόννων νέτ	2310
» 1926 »	4	»	3100
» 1930 »	57	»	90469

Ἡ κολοσσαία αὐτὴ αὐξήσις τῆς Τουρκικῆς σηματίας εἰς τὴν λιμενική κίνησιν τού Πειραιώς ἀπορρέει ἀπὸ δύο κεφαλαιώδη γεγονότα: Πρώτον ἀπὸ τὴν αἰσθητὴν κατὰ τὰ τελευταῖς ἔτη ἐνίσχυσιν τῆς δυνάμεως τῆς Τουρκικῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας καὶ δεύτερον ἀπὸ τὴν ἐναργεῖν τακτικῶν πλοών μὲ τὸν Πειραιά ὑπὸ τῶν ταχυδρομικῶν σκαφῶν τῆς «Σεΐρη Σεφαΐνη».

Ἐπίσης παρεπορήθη αὐξήσις καὶ τῆς Ἰαπωνικῆς σηματίας, λόγῳ τοῦ ὅτι ἡ «Νίππον Γιουσεν Καϊσά» περιέλαβε καὶ τὸν Πειραιά εἰς τοὺς λιμένας προσεγγίσεως τῶν σκαφῶν τῆς εἰς τὴν γραμμὴν Ἰαπωνίας—Κίνας—Ινδίων—Ἀγγλίας μέσω Μεσογείου.

Ἡ σειρὰ τῶν κυριωτέρων σηματών, τῶν δούοιν σκάφη προσεγγίζουν εἰς Πειραιά ἔχει, ὡς κατωτέρῳ:

- 1η ἡ Ἑλληνική
- 2α ἡ Ἰταλική
- 3η ἡ Ἀγγλική
- 4η ἡ Γαλλική
- 5η ἡ Γερμανική
- 6η ἡ Ἀμερικανική
- 7η ἡ Ρουμανική
- 8η ἡ Ὀλλανδική
- 9η ἡ Τουρκική
- καὶ 10η ἡ Νορβηγική

Μετ' αὐτὰς ἔρχονται κατὰ σειράν αἱ σηματίαι Ἰαπωνίας, Σοβιέτ, Σερβίας, Σουηδίας καὶ Βούλγαρίας. Περιοδικῶς ἐμφανίζονται καὶ ἄλλαι σηματίαι, φ. λ. χ. ἡ Δανική, Αιγαίπτιακή, Βελγική, Περσική, Πολωνική, Ούγγρικη καὶ τῶν δημοκρατιῶν Ἀργεντινῆς καὶ Παναμᾶ. Αἱ σηματίαι δημοσίας αὗται δὲν ὑπολογίζονται, διότι ποικίλλουν ἐκάστοτε τὴν ἐπτάκτονην κίνησιν. Λόγου χάρου ἡ Πορτογαλική σηματία ἐνεφανίσθη εἰς Πειραιά πεντάκις τὸ 1927 καὶ δις τὸ 1929 καὶ η Περουβιανή ἀπαξ τὸ 1929. Ἰσπανική ἀττόπλοια προσήγγιζεν κάθε χρόνο εἰς Πειραιά. Κατὰ τὸ 1930 δημοσίας ἡ Ἰσπανική σηματία δὲν ἐνεφανίσθη. Χαριν τῆς ιστορίας σημειούμενον, ὅτι ἡ Βραζιλιανή σηματία ἐνεφανίσθη ἀπαξ εἰς Πειραιά κατὰ τὸ 1913, αἱ δὲ σηματίαι Χιλῆς καὶ Οὐραργούνας ἐνεφανίσθησαν ἐπτάκτονος διαρκούντος τοῦ Εὐρωπαϊκοῦ πολέμου.

Χαρακτηριστικὸν ἐπίσης γεγονός τῆς λιμενικῆς κινήσεως τού Πειραιώς κατὰ τὸ 1930 ὑπῆρξεν ἡ μείωσις τού οὐρανού τῶν καταπλευσάντων ἀττόπλοιών κατὰ 185, ἐνώ ἀντιστρόφως ἡγήθη τὸ καταπλεύσαν τοννάς κατὰ 231.484 τ. νέτ.

Τοῦτο ὀφείλεται εἰς τὸν κατάπλουν σκαφῶν μεγαλυτέρων, διότι ἐνώ τὸ 1929 ὁ μέσος ὄρος τού τοννάς ἐκάστου πλοίουν ἀντεποροσώνεν 833 τόννους νέτ κατὰ τὸ ληξαν ἐτος ὁ μέσος οὐτος ὄρος ἔφθασε τοὺς 870 τόννους κατὰ πλοίον,

Η ΚΙΝΗΣΙΣ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΟΣ ΒΟΛΟΥ

Ζωηρὰ σχετικῶς ὑπῆρξεν ἡ λιμενικὴ κίνησις τού Βόλου κατὰ τὸ ληξαν ἐτος 1930. Δυστυχώς καὶ δὲ λιμὴν οὐτος ὑποφέρει ἀπὸ τὴν ἐλλειψιν παντοίων εὐκολιῶν, τὰ δὲ λιμενικὰ ἔργα, ὡς ἥρχισεν ἡ ἐκτέλεσις διεκόπησαν, συνεπεία διαφωνίας τῆς ἀναδόχου ἑταῖροίς καὶ τῆς Λιμενικῆς ἐπιτροπῆς.

Ἡ Λιμενικὴ ἐπιτροπὴ διεπίστωσεν ἐλαττωματικότητα εἰς τὰ ἐκτελούμενα ἔργα, ἥδη δὲ τὴν διαφωρὰν θέλει ἐπιλύσει δὲ μετακληθεῖς ὑπὸ τῆς Κυβερνήσεως Ἰταλίας λιμενολόγος κ. Γκάλι. Ὁ κ. Γκάλι: Θὰ μελετήσῃ τὰς ἀνάγκας ὅλων τῶν Ἐλληνικῶν λιμένων, ἥδη δὲ ἀσχολεῖται μὲ τὸν λιμένα Πειραιῶς.

Ο κατωτέρῳ πίνακε δειχνύει τὴν ἐτήσιαν κατὰ τὸ 1930 λιμενικὴν κίνησιν τού Βόλου εἰς καταπλόους Ἐλληνικῶν καὶ ἔνων φορτιγῶν ἀττόπλοιών (πλὴν τῶν ἐπιβατικῶν τῆς ἀκτοπλοίων) διὰ τοὺς πρώτους 10 μῆνας) διὰ καὶ τὰς ποσότητας τῶν παρ' αὐτῶν κομμάσιντων καὶ παραληφθέντων φορτίων:

Η ΚΙΝΗΣΙΣ ΤΩΝ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ

1930	Καταπλέυσ.		Καθαρὰ Χωρητικότης	Σ
	Μήνες	Ελλην.	Σένν.	
Ιανουάριος	6	16	22	5398
Φεβρουάριος	5	15	20	4715
Μάρτιος	4	17	21	3305
Απρίλιος	4	13	17	4133
Μάΐος	8	18	25	7925
Ιούνιος	5	19	21	5554
Ιούλιος	6	19	25	6911
Αύγουστος	7	23	33	1460
Σεπτέμβριος	7	17	21	8040
Οκτώβριος	1	13	14	3488
Νοέμβριος	143	23	166	60880
Δεκέμβριος	129	23	152	49275
Σύνολον	325	219	544	161179
				430233
				591412

Η ΕΙΚΩΝ ΤΟΥ ΕΞΩΤ. ΕΜΠΟΡ. ΚΑΤΑ ΜΗΝΑΣ

Ἐκφορτωθὲν φορτίον εἰς τόνν.	Παραληφθὲν φορτίον εἰς τόν.		Σ
	ὑπὸ ^{τό} Ελλην.	ὑπὸ ^{τό} Σένν.	
123	1625	1748	304
2645	5664	8309	474
1041	5296	6337	230
4833	1654	6487	45
2449	3728	6177	92
6828	5602	11430	178
2617	6536	9153	81
104	2573	2677	270
5103	5729	10832	100
110	4736	4846	—
8621	2485	11106	3018
4217	4382	8599	2626
48691	50010	87701	7418
			2333012)
			3075112)

ΟΙ ΛΙΜΕΝΕΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ - ΠΑΤΡΩΝ

Της τήγανέν σεύθυνσίν της ή Ἐλευθέρας ζώνη τοῦ λιμένος θεσσαλονίκης θάλαττας θελιώσεις καὶ διευκολύνσεις. Από τοῦ παρελθόντος ἔτους ηρχισαν ἐκτελούμενα νέα συδικά ἔργα.

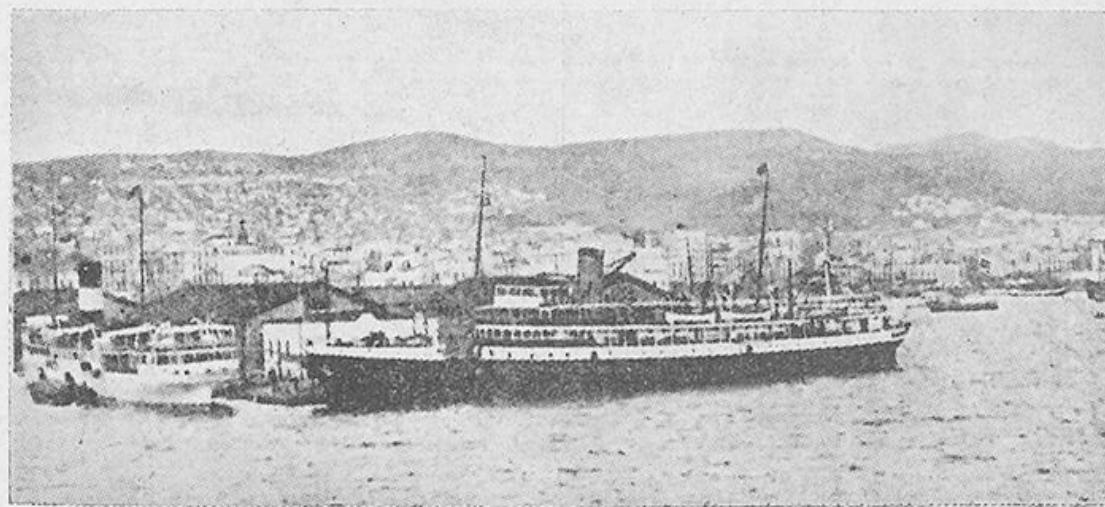
Αἱ προκυμαῖαι τῆς θεσσαλονίκης ἐτέλουν ἀπὸ ἔτον ὅπε τὴν ἐκμετάλλευσιν τῆς Γαλλικῆς ἑταίρειας, ή δὲ ἐπιτροπῆς τῆς Ἐλευθέρας ζώνης διαπιστώσασαν τὴν ἀνεπάρκειαν τῆς Γαλλικῆς ἑταίρειας καὶ τὸ ἐλαττωματικὸν τοῦ συστήματός της, ἀπεφάσισε τὴν ἔξαγοράν τοῦ προνομίου.

Οὗτο τὸ νέον πρόγραμμα τῆς διαρρυθμίσεως τοῦ λιμένος τῆς θεσσαλονίκης περιλαμβάνει τὴν κατασκευὴν δύο προκυμαῖων, δι' ᾧ αὐξάνεται ἡ ἔκτασίς τῶν κορηπιδωμάτων κατὰ 4600 πό-

ζεται διὰ τὴν ξυλείαν.

Οταν ή γένα διεύθυνσις ἀνέλαβε τὰ κυθήρια τῆς παρέλαβε παρὰ τῆς Γαλλικῆς ἑταίρειας 14 ἀποθήκας μὲ δικὸν ἐμβολὸν 10.650 τετρ. ὄχρον, ἕνα σιλὸ διὰ τὰ σιτηρά μιτλὸν ὄποστέγου, τρεῖς μεγάλους σταύλους, γραφεῖα, ἐγκαταστάσεις ὑδατος, ἡλεκτρισμός καὶ ἀεριόφωτος καὶ γραμμῆς ντεκαబιλ μήκους 11.330 πόδων, ἐφωδιασμένας δι' ἔγδεκα περιστροφικῶν δίσκων διὰ τὰ διχογονέττα.

Τὸ διὰ τῆς ἐλευθέρας ζώνης διελθὸν φορτίον κατὰ τὸ ἔτος 1928 ἀνήλθεν εἰς 720.286 μετρικὸν τόννους, κατὰ δὲ τὸ 1930 εἰς 848.289 μετρικὸν τόννους, ητοι ἐσημειώθη αὔξησις 1712%.



Γενικὴ ἀποψία τοῦ Λιμένος τῆς Θεσσαλονίκης.

δας, θὰ καταστῇ δὲ δυνατὴ ἡ πλεύρισις 15 περίπου συκαφῶν.

Ἐπίσης θὰ κατασκευασθῇ εἰς κυματοθραύστης μήκους 1830 πόδων, διὰ τοῦ δόποίου ή μετὰ τῶν προκυμαῖων σχηματιζομένη λεκάνη θὰ ἔχῃ ἐμβολὸν 335.000 τετρ. ὄχρον. Κατὰ τὸ 1930 κατεσκευάσθησαν ὑπόστεγα διὰ τὴν τοποθέτησιν αὐτοκινήτων καὶ ἀλλων δγκωδῶν ἀντικειμένων, ὡς ἐπίσης καὶ σταύλοι διὰ τὰ μεταφερόμενα ζῶα.

Ἡ ἐπιχωμάτωσις ἀρχαμένη τὸ 1929 ἐγκολούθησε καὶ κατὰ τὸ διαρρεόνταν ἔτος, γύρονθη δὲ ὁ χῶρος τῆς Ἐλευθέρας ζώνης κατὰ 13.000 τετρ. ὄχρον, οὗτοι ἀποκτηθεῖς χῶρος προορί-

τοῦτος τῆς ἐλευθέρας ζώνης ἐπιτρέπεται ἡ ἐκτέλεσις παντὸς εἶδους ἐμπορικῶν πράξεων, πωλήσεων, συσκευῶν καὶ μετασκευῶν ἐμπορευμάτων, ὡς καὶ ἡ ἐγκατάστασις ἐπιχειρήσεων, αἵτινες δέν μεταβάλλουσαν ἀρδηγὴν τὴν ἀρχικὴν φύσιν τοῦ ἐμπορεύματος.

Οἱ κανονισμοὶ τῆς ζώνης προβλέπουν τὴν ἐγκατάστασιν ἐντὸς τοῦ χώρου καὶ τεχνικῶν διοικητικῶν. Τοῦτο πάντως θὰ καθορίσθῃ ὅριστικῶς ὅταν θὰ ᾖ θυμιτός τὸ τῆς προεκτάσεως τῆς Δυτικῆς πλευρᾶς τῆς ζώνης καὶ τῶν ἔργων τοῦ νέου λιμένος.

ΕΚ ΤΟΥ ΛΩΝΔΙΝΕΙΟΥ «SYREN»

Ο ΛΙΜΗΝ ΠΑΤΡΩΝ ΚΑΤΑ ΤΟ 1930

Ἡ ἐτησία λιμενικὴ κίνησις τῶν Πατρῶν, συμφώνως πρὸς τὴν ἐκδοθεῖσαν ἐπίσημον στατιστικὴν ἐμφανίζεται, ἡς κατωτέρω :

Σημεῖοι:	Σκάφη	Τόννοι νέτ
Ἐλληνικὰ ἀ)π	2543	892.947
» ἵστιοφ.	1829	49.116
Ιταλικὰ ἀ)π	216	662.195
» ἵστιοφ.	25	2.545
Σερβικὰ ἀ)π	95	62.373
» ἵστιοφ.	37	5.286
Αγγλικὰ ἀ)π	120	161.607
Γερμανικὰ »	58	78.114
Νορβηγικὰ »	36	41.854
Ολλανδικὰ »	26	26.090

Ἀμερικανικὰ ἀ)π	7	22.115
Σουηδικὰ »	5	7.612
Βλγικὰ »	4	3.864
Τυρκικὰ »	1	1.332
Γαλλικὰ »	3	1.220
Δανικὰ »	2	923
Πολωνικὰ »	1	340
Σημεῖοι, ἀ)π	3.117	1.964.582
ἐν διλφ 14, ἵστιοφ.	1.891	56.947
Σύνολον, σκάφη	5.908	2.021.529

Κατὰ τὸ 1930 ἐξεφορτώθησαν ἐξ ἀτμοπλοίων 86.648 τόννοι ἐμπορευμάτων καὶ ἐξ ἵστιοφόρων 5933 τόννοι. Ἐφορτώθησαν δὲ ἐπὶ ἀτμοπλοίων 62.348 τόννοι ἐμπορευμάτων καὶ ἐπὶ ἵστιοφόρων 490 τόννοι ἐμπορευμάτων. Ήτοι ἡ ἐμπορικὴ κίνησις ἦτο :

Εἰσαγωγὴ : 92.581 τόννοι ἐμπορευμάτων
Ἐξαγωγὴ : 62.838 » »

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΝ NAYTIKON ΡΕΠΟΡΤΑΖ

ΙΤΑΛΙΑ

Αύξησις των λιμενικών τελών

"Από 1ης Ιανουαρίου ηρχήθησαν δι' διοριών τούς Ιταλικούς λιμένας και δρουσούς τά τέλη άγκυροβολίας άπό 3 λιρέττας εἰς 3.60 κατά τόννον νέτ. Τό έν λόγῳ μάτρον ἀφορδεῖ δια γενικῶς τά ἀτμόπλοια, ἀδιακρίτως σημαίας, ἐφ' δύον θά φορτωσούν και θά ἔχει τετέσουν. Ή πληρωμή ισχύει δια χρονικόν διάστημα 30 μήερών. Κατά τόν χρόνον τούτον δίνονται τά ἀτμόπλοια νά ἀγκυροβολοῦν ἔλευσθρως εἰς οἰσοσύνητο Ιταλικούς λιμένας ἀνευ ἑτέρας πληρωμῆς.

Γίνεται ἀπόσης δεκτή ή πληρωμή τῶν ἐν λόγῳ δικαιωμάτων και διὰ τούς 12 μήνας τούς ἔτους δια τήμη εἰναι 9 λιρέττες κατά τόννον νέτ. Σκάφη προσεγγίζονταν εἰς Ιταλικούς λιμένας περισσοτέρας ἀπό δύο φορές ἔντος τού αὐτοῦ ἔτους εἰναι σημειωτέρον νά καταρράλλουν μέ τό ἔτησιον δριον τά λιμενικά τέλη ἀγκυροβολίας των.

Ἐνίσχυσις φορτηγών πλοίων

"Η ἔνωσις τῶν Ιταλιῶν ἄρχοπλοιούν ἐν συνεννοήσει μετά τῆς Ιταλικῆς κυβερνήσεως μετετή τὴν ἔξειρεσιν μέσων διετίωσες τῆς θέσεως τῶν Ιταλικῶν φορτηγῶν πλοίων. Έτος τῆς τελευταίας στατιστικῆς προκύπτει, δια τό 70 οἰο τῆς Ιταλικῆς ναυτιλίας ἀπερτήσανται ἀπό φορτηγά σκάφη.

Εἶναι πιθανόν, δια τό θά καταρράλλη ἀποσάθεται νά ἔπειθη μία οἰκονομία δια τῆς μετενέσεως τῶν μισθοδοσιῶν και τούς διαιθμούς τῶν πληρωμάτων. Επίσης θά ἀλατωθοῦν και τά ἀσφάλιστρα, ἐκαν ἔπιτευχη τελικῶς ή ἔρδοις κλάδους ναυτασφαλείας, δημος προέτεινα τό «Εθνικόν Ασφαλιστικὸν Ινστιτούτον».

Η «Σερβίτοι Μαρίττιμι»

"Η Ιταλική «Servizzi Marittimi» σκέπτεται νά ἀνανεώσῃ τόν στόλον της δια τό νά βελτιώσῃ τάς παρ' αὐτής ἐπίπρεπουμάνας ἔξωτερικάς γραμμάς. Πρός τό περιόδον θά διατηρήσῃ εἰς τήν γραμμήν Γένοβας—Αλεξανδρίας τό δύο πλοιαρεία θελατηριανή της «Εσπέρα» και της «Αλούσινα», πρόκειται δια τό ἀποφασίσῃ τήν ναυπήγησην δύο παρομοίων σκαφῶν δια τήν γραμμήν Εγγύς Αντιοχίας και Μαύρης Θαλάσσης.

Οι λιμενεργάται

Κατά διαταργή τῆς φυσιστικῆς κυβερνήσεως ἔφηρμάσθη γενική ὑποδίκαιεις τῶν ήμερομεσθίων τῶν Ιταλιῶν λιμενεργατῶν. Οὕτω οι λιμενεργάται οι ἔχονταις μηνιαίας ἀπόλωλας 300—700 λιρέττων διέπονται μέσων τῶν ἀποδόχων τούς κατά 5 οἰο, οι ἔχονταις 750—900 λιρέττας μέσων 10 οἰο και οι ἄνω τῶν 900 λιρέττων μέσων 12 οἰο.

Μία συμφωνία ἀτμοπλοΐῶν

Μεταξύ τῆς «Ναδιγκαζίνον Τζενεράλε Ιταλιάνα» και τῆς «Σίτιμαρ» ἥρχον και εὔδονται διαπραγματεύσεις ἀμοιβαίας ἀνταλλαγῆς ἐνίον πλοίων των πρός τό κοινόν συμφέρον. Οὕτω τό μότοροπτες «Orazio» και «Virgilio», ὡς και τό από «Colombo», ἀτινα ἡδη ἔξηπρητούν τάς γραμμάς Δυτικῆς Ιταλίας—Κεντρικῆς Αμερικῆς και Νοτίου Ειρηνικοῦ ήδη μεταδιασθούν ἀπό τήν «Ναδιγκαζίνον Τζενεράλε Ιταλιάνα» εἰς τήν «Σίτιμαρ» εἰς δια τάς ἀνωτάτας γραμμάς θά τεθούν τά από «Giulio Cesare» και «Dulio», ἀτινα είναι μᾶλλον καταλληλα, δημος ἀντιμετωπίσουν τό διεθνή συναγωνισμόν.

Εἰς τήν θέσιν τῶν δύο τελευταίων ὑπερωκεανείων, ἀτινα ἡδη ἔκτελον τήν γραμμήν Ιταλίας—Μπουένον «Άλμα» τά τεθούν τά σκάφη τά ἐκτελούντα τήν γραμμήν Νέας Υόρκης διά δια τήν γραμμήν Νέας Υόρκης ήδη διατεθούν τά ἡδη ναυπηγούμενα ὑπερωκεανά «Rex» και «Conte di Savoia».

Τά μότοροπτες «Orazio» και «Virgilio» περιεχόμενα εἰς τήν Σίτιμαρ ήδη ἀντικαταστήσουν τά από «Umbria» και «Sardegna» εἰς τήν γραμμήν Γένοβας—Πειραιῶς—Μαύρης Θαλάσσης. Τέλος τά από «Albania» και «Constantinople» θά πολιθθούν.

Πρόδος ἐνίσχυσιν τῆς Γένοβας

Ἐπισήμως ἀνεκτικόθη, δια τής Ιταλικής κυβερνήσεως ἀπεφάσισε τήν κατακονήν νέων σιδηροδρομικῶν γραμμῶν, αἵτινες ήδη συνδέσουν τόν λιμένα τῆς Γένοβας μετά τούς Μιλάνου και τόν πόλεων Πιάτσαντζα, Κρεμόνα και Βερόνα. Πρόδος τόν αἵτινες πούτον θά γίνην διατηρησίας και τοτής σύρραγος διά τής δροσιστήρας τῶν «Απεννίνων μεταξύ Γένοβας και Μιλάνου». Ή κατακονή τής ἐν λόγῳ σύρραγος ήδη συντομεύσῃ τήν ἀπόστολον κατά 120 κιλόμετρα.

ΠΟΛΩΝΙΑ

Η προστασία τῆς Ναυτιλίας

Μετά τήν Περιογαλλίαν, ἡδη τή Πολωνία ἥρχεισ νά ἔτρημοδην μέτρα ἐνίσχυσεις και προστασίες τής νεράς εἴτε ναυτιλίας της. Οὕτω πρόκειται νά θεσπιαθή, ἐφε οι Πολωνοί μετανάσται δια Βόρ. και Νότ. Αμερικήν ἀπειδιάζονται ἀπό τούς λιμένας Gdynia και Δάντσιουγκ, οἵτινες ἀποτελούν τάς δάσσεις τῶν Πολωνικῶν ὑπερωκεανῶν.

Ἐκ τούς μέτρον τούτου θίγονται τής Αγγλικαι και Γαλλικαι ὑπερωκεανῶν γραμμαί, διότι τό ρεύμα τῶν Πολωνών μεταναστῶν θά διοχετευθῇ

πλέον εἰς τή Πολωνικά πλοῖα. Ήρισο, μόνον τά Αγγλικά πλοῖα μετέφερον δεκάδες διλας χιλιάδων Πολωνών μεταναστῶν.

ΡΩΣΣΙΑ

Ναυπηγικὸς ὄργασμός

Κατά πληροφορίας ἐκ Μόσχας και Πετρούπολεως, δι κυριώτερος σκοπούς τῶν τελευταίων ἀθρόων Ρωσικῶν ναυπηγήσεων ἀποδέπτει εἰς τήν ἀπολλαγήν τού Σοβιετικοῦ ἐμπορίου ἀπό τάς ὑπηρεσίες τῶν ἔνων σημαίων, τόσον ἐν τῷ ἀκτοπλοία, διον και εἰς τάς γενικάς μεταφοράς.

Σημειώνως πρός τά ἐπίσημα στοιχεῖα, κατά τά οἰκονομικά ἐτη 1927—28 και 1928—29 ἐτέθησαν ἐν πηρεσίας 33 ἐμπορικά σκάφη συνολικῆς χωρητικότητος 68.100 τόνων. Διά τό ἐτος 1929—30 ὑπολογίζεται εἴτε μεγαλυτέρης ἡ προσθήκη νέας χωρητικότητος.

Οι ἀρρόδοις Σοβιετικοί κύκλοις ὑπολογίζονται νά ἔχουν ναυπηγηθῇ μέχρι τῶν ἀρχών τού 1932 περί τά 225 σκάφη διλακής χωρητικότητος 960.500 τόνων και 182 διλευτικά 76.300 τόνων.

Παρά τός προβλέψεις διμος ταύτας, τά Ρωσικά ναυπηγεῖσα δέν είναι ἀκόμη τεχνικῶς κατηγοριαμένα, ὡστα νά ἐπαρκέσουν εἰς τάς ναυπηγήσεις ταύτας. Ήδη παρατηρεῖται πολλάκις εἰς τά Ρωσικά ναυπηγεῖσα τό φυγόμενον, δια τό σκάφη καθεδλικούσθεντα δέν κατορθοῦται νά παραδοθούν, ἀλλεψις πολλών ἐκπρηγμάτων.

Πρός ἀποργύην τοισιών καθυστερήσεων συνεστήθη εἰδική ἐπιτροπή, ητος οι καταρράλλεις πάσαν προσπάθειαν διά τήν συστηματοποίησιν τού ἔργου τῶν ναυπηγείων και ἐπιτελύσιν τής ἀποδόσεώς των.

Η ἐμπορική κίνησις τῶν Σοβιετῶν

"Η εἰσαγωγή ἔμπορευμάτων εἰς Ρωσίκην κατά τό άνοιγον τού 1930 ἀνήλθε, κατά τήν μόδιας πρό ημέρην ἀνακοινωθείσαν στατιστικήν, εἰς 1.327.000 μετρικῶν τόνωνος ἀνταπροσωπεύοντας ἀξίαν 519.416.000 χρονικῶν ρουδλίων, δια ἐξαγωγήν ἀνήλθεν εἰς 7.314.000 μετρικῶν τόνωνος ἀξίας 499.304.000 χρ. ρουδλίων. Οὕτω τό Σοβιετικόν ἐμπορικόν ισοσύγιον δέχεται πολητικών πεπλούτων ἐν 100.122.000.

"Η ἐξαγωγή Ρωσικών προϊόντων εἰς τήν Αγγλίαν ἦτο ἀξίας 102.800.000 ρουδλίων και εἰς τήν Ηνωμ. Πολιτείας 20 ἀκτομ. ρουδλίων μόνον, δια ἐξαγωγήν Αγγλικῶν ἔμπορευμάτων ἦτο ἀξίας 40.500.000 ρουδλίων μόνον, ἐνθα διεπικωνίαν 128.100.000 ρουδλίων. Ή εἰς Γερμανίαν εἰσαγωγήν εἰς Ρωσίκην διεκρίνεται τό 110.000.000 ρουδλίων.

"Η ἐξαγωγή Αμερικανών προϊόντων κατηγοριακά προσένται και μηχανήματα, ἦτο δέ τετραπλακία τής τού 1929. Ήδη διλού ή αδηνήσις τής ἐξαγωγής Ρωσικών προϊόντων εἰς Αγγλίαν υφείλεται εἰς τήν νεαρού Νόμου περί «Εύκολων πιστώσεων ἐξαγωγῆς» και ἐπί τῶν Ρωσικών παραγγελιών.

ΗΝΩΜΕΝΑΙ ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ

Ο προσύπολογισμός τοῦ Shipping Board

"Ο πρόεδρος .ων Πινομένων Πολιτείας κ. Χούμερ εἴτησεν, διως τό σύνολον τῶν πιστώσεων πρός τό «Shipping Board» διά τό ἐτος 1931—32 αὐγήθη εἰς τό ποσόν τού 39.506.000 δολαρίων.

"Η αὗτης αἵτη διεπιλέγεται εἰς τό διετού 35.000.000 δολαρίων γίνονται, ὡς πιστώσεις, δια τάς νέας ναυπηγήσεις. Μέχρι σήμερον τά περιόδευμα εἰς Αμερικανών πλοιοπτήτας δάνεια διά ναυπηγήσεις ἐλαμβάνονται ἐκ τῶν εἰσπράξεων τῶν τοκοχρεωλυσίων, ἐκ τῶν διαφόρων πωλήσεων Κρατικών πλοίων και ἐξ ἄλλων πηγῶν.

"Ἐν τούτοις διά τό οἰκονομικόν ἐτος 1931—32 καταδεκνεύεται ή ἀνάγκη τής ἀπό εύθετας αὐξήσεως τῶν διά τάς ναυπηγήσεις ἀπαιτούμενων καφαλαίων.

Διάλυσις 45 ἀτμοπλοίων

"Ἐκ τού στόλου τού «Shipping Board» ἐπωλήθησαν ἐσχάτως 45 ἀτμοπλοίων συνολικῆς χωρητικότητος 357.560 τόνωνον αντι τημής 384.960 δολαρίων, ἡτο πρός δολ. 1.07 κατά τόννον φορτίου δάρων. Τό ἐν λόγῳ 45 πλοίων είναι ἀποτόν δαμένα εἰς διαφόρους λιμένας τής Βορ. Αμερικής, υπολογίζεται δέ, δια τό ἔργασια τής διαλύσεως τῶν θά συντελεσθῇ ἐντός διετίας.

Η Αμερικανική Ναυτιλία

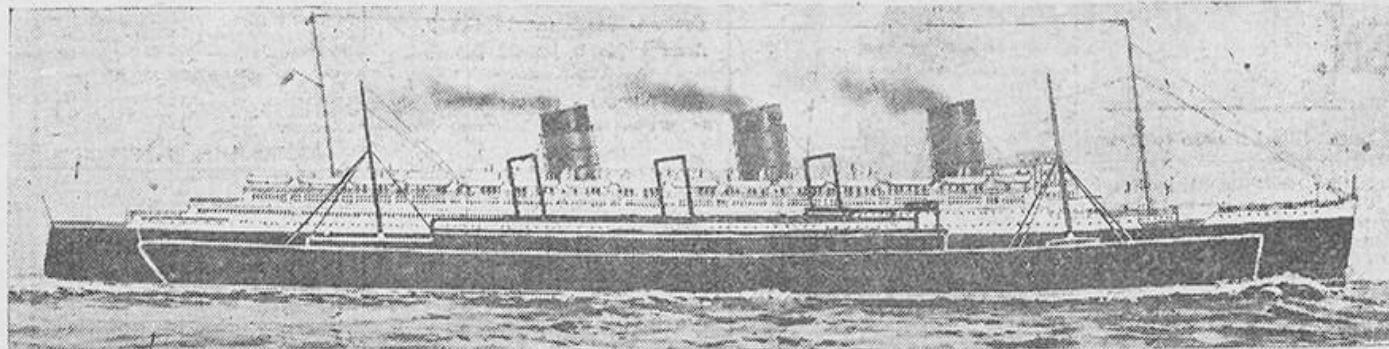
"Σημειώνως πρός τήν τελευταίαν ἐπίσημην δικτυον τού ἐν Βρούγκαδην «Γραφείου Ναυτιλίας» αἱ Ηνωμέναι: Πολιτείαι: κατέχονται σύνολον 21.214 ἀτμοπλοίων 16.037.721 τόνων γκρός. Ήδη αἵτην πλοία θαλάσσης είναι 2105 τόνων γκρός 10.233.121 (ἀντι τού 1000 τ. θαλάσσην), ἐνθα τό 1929 υπήρχον 2256 ἀτμοπλοίων 10.274.030 τόνων γκρός, τό δέ 1921 ή δύναμης τής Αμερικανικής ναυτιλίας ἀνήρχετο εἰς 10.699.599 τόνωνος.

ΤΟΥΡΚΙΑ

Η ἑταίρια τῶν Προκυμαιῶν

"Τάς τελευταίας ταύτας ἡμέρας ἡγέρθη σοδαρός θόρυβος ἐν τῷ τόπῳ περί ἐπικειμένης δήμητος κυβερνητικῆς ἀποφάσεως πρός ἀκύρωσιν τού προνομίου τής έπαυρίας τῶν Προκυμαιῶν Κονιόπλακων. Προστίθετο μαλιστα, (Σανάχεια εἰς τήν διποτίθετη Σελίδα)

ΟΙ ΝΕΟΙ ΠΛΩΤΟΙ ΚΟΛΟΣΣΟΙ ΤΗΣ ΚΙΟΥΝΑΡ ΛΑΪΝ



Το άνωτέρω σχεδιάγραμμα είναι τού νέου πλωτού κολοσσού τὸν όποιον ναυπηγεῖ η «Κιούναρ Λαΐν» ἐν συγκρίσει μὲ τὸ «Olympic» ὅπερ ἡτο τὸ μεγαλύτερον μέχρι τοῦδε βρετανικὸν ὑπεροικεάνιον, ἥτοι 40.439 τόννων γκρός. Τὸ νέον σκάφος ὅποιον είναι 73.000 τ. γκρός. Ἰεῦν καὶ μερικὰ χαρακτηριστικά τοῦ : Ἡ πρύμνα καὶ ἡ πρώρα τοῦ εἰναι νεωτάτου τόπου καὶ κάθετος δῆπος εἰς τὰ καταδρομικά. Φέρει τρεῖς καπνοδόχους ὀώσιδεις καὶ κάπως ὑψηλοτέρας ἀπὸ τὰς καπνοδόχους τοῦ «Μπρέιεν». Τὰ ἄνω τῆς ισάλου γοαμῆς καταστρώματά τοῦ είναι ὄπιτο. Τὸ σκάφος ἔχει μῆκος 1018 ποδῶν. Τὸ κατάστρωμα τῶν σωσιθίων λέμβων τοῦ μῆκος 650 ποδῶν ἔχει ὑψος 68 ποδῶν ἀπὸ τῆς ισάλου γραμμῆς, ἡ δὲ κορυφὴ τῶν καπνοδόχων τοῦ ἔχει ὑψος 130 ποδῶν ἐπὸ τῆς ισάλου γραμμῆς ἐπίσης. Ο κολοσσός οὗτος θὰ κοστίσῃ 4.500.000 λιρῶν, θὰ είναι δὲ ἔτοιμος τὴν ἄνοιξιν τοῦ 1933.

(Συνέχεια ἐκ τῆς Σελίδος 22)

ὅτι τὸ ὑπουργεῖον τῶν Δημοσίων Ἔργων θὰ ἔπειραζε τὰς ἁγκατοτάξεις τῆς ἑταῖρίας διὰ μηχανορροθέσμων δύσεων.

Συνεπείᾳ τοῦ ἑρεύοντος θερινοῦ ὑποκυπρογέρου τῶν Δημοσίων Ἔργων ἔδηλος τὰ ἔξι : «Τὸ ὑπουργεῖον διεμεριστρέψει ἀπλῶς δύοτας ἡ ἑταῖρια δύο ἑπτάρηγος τὰς ἐκ τοῦ συμβολίου ὑποχρεώσεις της. Ἡ διαμαρτύρησις αὐτῆς ἐκπονούθηται διὰ τῆς δικαστικῆς ἀδεύτησης, ὡς ἀκολουθήσῃ δὲ τὴν νόμιμην πορείαν της.»

Ιατρικὴ ἔξέτασις τῶν πλοιάρχων

Ἡ διεύθυνσις τοῦ Τουρικοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ ἀπεφάνεις νὰ ὑπάρχῃ εἰς ιατρικήν ἔξέτασιν ἀπαντας τοὺς Ὀθωμανοὺς πλοιάρχους. Οι προκεχωρημένης ἡλικίας, ὡς καὶ δοσοὶ ἀποδειχθέουν ἐλαττωματικοὶ αματικοῦς, θὰ τοῖς ἀποχρευθῇ νὰ συναχθούν ἕργαζόμενοι.

Πάθημα τοῦ «Γκιούντλ Δζεμάλη»

Πρὸς ἡμερῶν συνεπείᾳ ποικῆς ἡμιχλῆς προσήγαρξεν εἰς ἀμυνὴν θέσιν παρὰ τὸν φάρον τῆς Χώρας τὸ ἄπο τὸ «Γκιούντλ Δζεμάλη», διπερ ἀκτημούθησε εἰς τὴν Σμύρνην μὲ 185 ἀπειδήσεις. Ἐσημειώθη μικροπονικός τις, ἀραδίτερον δῆμος τὸ σκάφος ἀνειλικύθη, βοηθείᾳ ρυμουλκῶν καὶ τοῦ σπεισαντος εἰς σύνθετάν του ἄπο τὸ «Πλαντέρμα».

Ἡ κρατοῦσα τελευταῖς εἰς Βόσπορον καὶ Προποντίδα ὡμιχλή, ἡτο ἀσυνήθης, ἡ δὲ δρατοῦτης ἔξαιρετικῶς μικρά, ἐξ οὐ καὶ ἡ συγκοινωνία μὲ τὰς νήσους πολλάκις διεισόπη. Τὸ ἄπο τὸ «Μέδα» ἔχειασθη ἔτι δύος διὰ νὰ φύσῃ ἀπὸ τὴν Περιγκηνού εἰς τὸ Καδήκιο.

Στάσις Ἀμερικ. πληρώματος

Τὴν δην. Ἰανουαρίου κατέπλευσεν εἰς τὸν λιμναῖον τῆς Κων)πόλεως τὸ Ἀμερικανικὸν ἄπο τὸ «Hopatcong» προερχόμενον ἐξ Ὁδησσοῦ καὶ κυβερνώμενον ἀπὸ τὸ πλοιάρχον του ἔχοντα, ὡς δογμούς διοικήσεως τοῦ πλοίου τοῦ ἀξιωματικού του.

Τὸ σκάφος δὲ εἰς καθόλου πλήρωμα, διότι τοῦτο ἔγκαττείσει τὰς θέσεις του καὶ ἀποδιδασθὲν ἐν θούβρῳ παρέμεινεν εἰς τὴν Ὁδησσόν. Ἡ στάσις αὕτη τοῦ Ἀμερικανικοῦ πληρώματος δὲν ἔξηκριβώθη ἀν ἡτο προσχεδιασμή ἡ ἐάν ἡτο ἀπόρροια ἐντατικῆς Σοβιετικῆς προπαγάνδας.

Πάντοις κατὰ τὴν στάσιν καὶ ἀποχώρησιν τοῦ πληρώματος συνήθησεν, καθ' ἥν ἐτραματίσθησεν διὰ μαχαιρίας ὁ ἀπό τοῦ πλοιάρχος κ. Bergoten. Ὁ τραματισθεὶς πλοιάρχος εἰσήχθη εἰς Σοβιετικὸν νοσοκομεῖον, διποι παρέμεινεν νοσηλεύομενος ἐπὶ 15 ἡμέρας.

Εἶτα ἔξελιθων παρέλαβε τὸ σκάφος του καὶ ἀπῆλθεν ἔχων, ὡς πλήρωμα μόνον τοὺς ἀξιωματικούς του. Εἰς Κων)πόλιν τὸ «Hopatcong» παρέλαβε νέον πλήρωμα καὶ ἀνεχώρησε διὰ Νέαν Γέρακην.

NORVΗΓΙΑ

Τὸ ἀργοῦν τοννᾶς

Τὰ ἀργοῦντα Νορβηγικὰ ἀτμόπλοια ἔφθασαν τὰ 209, τόννων φορτίου 786.426. Τὴν ἔδημοδα τῶν Χριστουγέννων ἔπεινησαν 3 ἀτμόπλοια 23.000 τόννων, ἔτεμησαν δὲ ἀργία 26 ἀπὸ τόννων 80.000. Μόνον εἰς τὸν λιμένα Bergen ἔχουν δεῦτη 15 ἀτμόπλοια 100.000 τόννων γκρός, αἱ δὲ λιμενικαὶ ἀρχαι, ἀλειφεῖς χώρων, ἡρώτησαν τὴν ἔνωσιν τῶν Νορβηγῶν ἐφοπλιστῶν ἐάν θὰ παροπλισθοῦν καὶ ἀλλα σκάφη, ἵνα ἐν τοιαύτῃ περιπτώσει, χρησιμοποιοῦθων καὶ οἱ γειτονικοὶ δρυοὶ διὰ τὴν ἀγκυροδολίαν τῶν ἀργοῦντων πλοίων.

ΤΑ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΑ ΜΕΤΡΑ ΔΙΑ ΤΗΝ ΕΜΠΟΡΙΚΗΝ ΝΑΥΤΙΑ.

(Συνέχεια ἐκ τῆς Σελίδος 5)

λη τῆς Ἑθνικῆς φορτηγού ναυτιλίας.

Ο Ὀργανισμὸς οὗτος, τὸ δοιοῖσον ὁ ἑταῖρικὸς τύπος—ἀγώνυμος ἑταῖρικα ἐπιτρέπει τὴν ἐν καιρῷ αὔξησιν τοῦ ἑταῖρικοῦ κεφα-

λαίου πρὸς ἐπέκτασιν τῶν ἐργασιῶν του, θὰ συνεργάζεται στενῶς μὲ τὸ Ἀγγλικὸν Λόρδον, ὁ ἀναλάβῃ δὲ τὴν ἀσφάλισιν μέρους μόνον τῶν κινδύνων τῆς ἀσφαλιστικῆς τοῦ σκάφους καὶ συνεπῶς οἱ ὑπόλοιποι θὰ καλύπτωνται ἐν τῇ διείσθει ἀσφαλιστικῇ ἀγορᾷ.

Ο ἰδρυθησόμενος ἀσφαλιστικὸς Ὀργανισμὸς δὲν πρόκειται κατὰ ταῦτα ν' ἀνταγωνισθῇ τοὺς ἀσχολουμένους μὲ τὴν ἀσφάλισιν τῶν ἐλληνικῶν πλοίων ἔνοντας καὶ δῆ τοὺς Ἀγγλικούς, ἀλλά, ὡς εἰρηται, θὰ συνεργασθῇ μετ' αὐτῶν. Ἐκ τῆς στεγῆς δὲ ταῦτης συνεργασίας καὶ ἀλληλεγγύης συμφέροντος μεταξὺ Ἐλληνικοῦ ὁργανισμοῦ καὶ ξένων ἀσφαλτῶν θὰ φελγυθῶσιν ἀμφότεροι. Καὶ δι: δὲν πρόκειται ὁ ἰδρυθησόμενος ὁργανισμὸς ν' ἀνταγωνισθῇ τοὺς ἔνοντας ἀποδεικνύεται ἐκ τοῦ δι: δὲν ἔλληνικός εἰς τὰ ἡπτήματα τοῦ καθορισμοῦ καὶ τῆς πληρωμῆς τῷ ἀδρι: θ, θὰ παρακλησθῇ τοὺς Ἀγγλικούς, παρ' ὅν κατὰ κανόνα καλύπτωνται αἱ ζημίαι τῶν ἐλληνικῶν πλοίων.

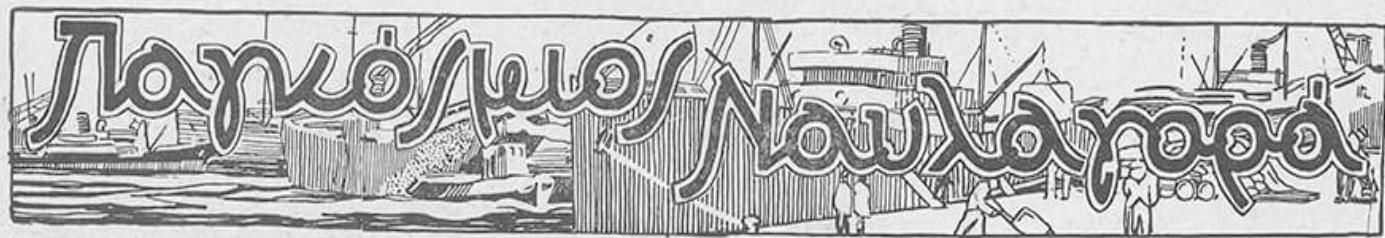
Ἐπιδέ τούτου δὲ Ἐλληνικὸς Ὀργανισμὸς θὰ ἐνεργῇ αὐτηροῦ διελγχον καὶ διαλογήν τῶν ἀσφαλισιῶν ἀφοῦ ἀνεκλημένει αὐτὸς ἔν μερος τῶν κινδύνων, θὰ διεξάγωται δὲ δὲν τὴν ἐποπτείαν του αὐτηροῦτα: αἱ ἀνακρίσεις διὰ τὰς ἀδρικές οὕτως ὥστε καὶ οἱ ξένοι ἀσφαλισταὶ θὰ είναι βέδοιοι δι: σύνδεμά κακή πίστις θὰ είναι δύνατον νὰ ἔξαπτήσῃ αὐτοὺς δῆδη παραπονοῦνται. Τοῦτο δὲ θὰ ἐπιφέρῃ καὶ τὴν ἐλάττων τῶν βικέρων ἀσφαλιστρων, διτινα ἡδη πλήρειουν τὰ ἐλληνικὰ φορτηγὰ ἀτμόπλοια.

Τὸ κεφαλιον τῆς κυντασφαλείας δρίζεται ἐπὶ τοῦ παρόντος εἰς Λ.Α. 100.000, ἐξ ὥν Λ.Α. 40.000 θὲ ἀναλάβῃ τὸ Κράτος, ἔτερας Λ.Α. 40 χιλ. ὑποχρεωτικῶς καὶ κατ' ἀναλογίαν ἔνδε σελληγίους κατὰ τὸν κανόνα διλεικής χωρητικότητος οἱ Ἐλληνες πλοιοκτῆται: καὶ τὰς ὑπολοτίους 20 χιλ. μίλ. τῶν Ἐλλην. Τραπεζῶν. Θὰ δύνανται δρως οἱ ἐφοπλισταὶ των μέχρις ἀποκτήσεως καὶ τῶν μερίδων τῶν ἀνηγκουσῶν εἰς τὸ Κράτος καὶ τὴν Τράπεζην εἰς τρόπων ὥστε τὸ ἰδρυμα τοῦτο διοικούμενον καλῶς εἰς τα πρώτα τουρῆτα τὴν ἀποδῆσην προβάτων τοῦ προτίτηντος.

Η ΑΠΑΙΤΗΘΟΣΟΜΕΝΗ ΔΑΠΑΝΗ

Ἡ Ἐπιτροπή τέλος πρὸς καταστήσιν τῶν διαφόρων ξένων παραπόνων κατὰ τὴν ἔθνικής ἐμπορικής σημαίας καὶ ἀποκατάστασιν εἰς ἀκέραιον τῆς πίστεως ταῦτης προτείνει διαφόρους μεταρρυθμίσεις δοσοὶ ἀφορᾶ τὴν ὁργάνωσιν τοῦ Συμβουλίου τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ, εἰς δὲ ἀνήκει ἡ ἀνωτέρω ἐποπτεία τῆς ἐφαρμογῆς τῶν κειμένων διατάξεων καὶ αἴτιας ἀφορῶν τὴν ἔρευναν περὶ τῶν αἰτίων τῶν ναυαγίων καὶ ἀδρικῶν τῶν Ἐλληνικῶν πλοίων καὶ τῶν δι: αὐτῶν μεταφερομένων ἐμπορευμάτων.

Ἡ διοικήσις τῆς ἔποδεικνυμένης παρὰ τῆς Ἐπιτροπῆς ἐμποροκυτικῆς πολιτικῆς θὲ ἀπαίτησῃ ἐγδεχομένως θυσίαν ἐπιτρέπει τὴν φορτηγού ναυτιλίας θὲ ἀπαίτησῃ μόλις μετὰ τὴν συμπλήρωσιν τῆς πρώτης πεντετελίας μέχρι τότε θὰ διατίθεται τιμῆια μόνον τοῦ ποσοῦ τούτου. Δὲν ἀποκλείεται δὲ ποσῶν νὰ μὴ χρειασθῇ τὸ δλον ποσόν, ἐὰν ὡς ἐπλιζεται, ἀποκτήσῃ αὐτάρκειαν ἡ ἐφοπλιστική ἐπιχείρησις, περὶ ής προβλέπεται ἡ ἐπιχείρησις.



Η ΑΝΑΣΚΟΠΗΣΙΣ ΤΟΥ 1930

Κατά τὰς ἀρχὰς τοῦ 1930 οἱ εἰδικοὶ ἐπί Αγγλία κύκλοι διεπιπονοῦν προβλέψεις βελτιώσεως τῶν ναυλῶν φορτηγῶν ἀποτλούσιν. Αἱ προβλέψεις ἔκειναι κατὸς δὲν ἐβασίζοντο ἐπὶ ἀπολύτως θετικῆς αἰσιοδοξίας, ἐν τούτοις περιείχον μερικάς ἐλπίδας, αἵτινες πραγματοποιούμεναι θὰ ἐμετίζασαν ἐν τινὶ μέτρῳ τὴν κρίσιν τῆς ναυλαγορᾶς.

Βασικὸς στιν εἰστῆς τῶν προβλέψεων βελτιώσεως ἦτο τότε ἡ ἐναγονίας ἀνάμενουμενή ζωηρότης τῆς ἀγορᾶς Ἕνωμ. Πολιτεῖων, ἣντις ελέγει ἀπόνεσι κατόπιν τῆς ιστορίκης οἰκονομικῆς κατάρρευσεως καὶ τῶν προμακτικῶν χρηματιστηριακῶν καταστορφῶν τῆς Νέας Υόρκης.

Δυντυχῶς συνέβη τὸ ἀντίθετον, αἱ ἡδη δὲ προβλέψεις διέπονται ἀπὸ πνεύμα ἀβεβαιότητος καὶ ἀπαισιοδοξίας. Οὐδεὶς ἡδυνατο νὰ φαντασθῇ τόσην καταστρεπτικὴν κατάρρευσην τῶν τιμῶν τῶν ναυλῶν κατὰ τὸ 1930. Ὁ ἐπίσημος τιμάριθμος τοῦ Ἀγγλικοῦ ὑπουργείου τοῦ Ἐμπορίου, δοτικὰς κατὰ τὸν Οκτώβριον τοῦ 1929 ἦτο 136.1 (μὲ βάσιν 100 κατὰ τὸ ἔτος 1913) κατῆλθε μετὰ ἐν τοῖς εἰς 113.0, αἱ δὲ τιμαὶ δημητριακῶν ἐξέπεσαν πάπλω 137.4εἰς 99.3 καὶ τοῦ βάμβακος ἀπὸ 151.7εἰς 107.3.

Ἡ τρομακτικὴ αὕτη ἐκπτώσις τῶν ἀξιῶν ἐπηρέασεν ίδιως τὰ πρωτεύοντα προϊόντα, σιτηρά, βάμβακα, μαλλιά, καφφέν, καυτοσόνι, χαλκὸν καὶ ἄλλα, ἐπέφερε δὲ σπουδαῖαν μείωσιν τῆς ἀγροστικῆς δυνατότητος τῶν περισσοτέρων ἐκ τῶν μεγάλων ὑπερθαλασσίων Χωρῶν, τῶν ὁποίων οἱ προϋπολογισμοὶ τῶν ἐσόδων ἔξαρτωνται κατὰ μέρος ἐκ τῆς πωλήσεως τῶν ἐθνικῶν τῶν προϊόντων.

Φυσικὸν ὅντεν ἀπόρροια τῆς μειώσεως τῆς παγκόσμιους ἐμπορικῆς κινήσεως ἦτο καὶ ἡ ἐλάττωσις τῶν θαλασσίων μεταφορῶν. Καὶ εἰς πίστωσιν παραδεῖτονες κατωτέρῳ τὸν πίνακα τῶν ἀργησάντων Ἀγγλικῶν πλοίων κατὰ τὴν τελευταίαν πενταετίαν, μὲ συνολικὸν νέττονον:

	1925-28	1929	1930
1 Ιανουαρίου	408.000	330.000	353.000
1 Απριλίου	339.000	236.000	892.000
1 Ιουλίου	638.000	381.000	919.000
1 Οκτωβρίου	408.000	266.000	885.000

Ἐτέρα αἱδινὴ τῆς κρίσεως τῆς ναυλαγορᾶς κατὰ τὸ 1930 ὑπῆρξε καὶ ἡ διαρκὴς καὶ συνεχὴς ἀπὸ τριετίας προσθήκη τοννᾶς φορτηγῶν σκαρφῶν εἰς τὴν διεθνῆ ναυτιλίαν καὶ ἡ ἀντιστρόφως ἀνάλογος ἐλάττωσις τῶν φορτίων, μέγα τημῆ τῶν ὁποίων μεταφέρουν ἡδη αἱ μεγάλαι ἡ ἐταιρεῖαι αἱ διαιτούσαι δὲν φορτηγῶν τακτικῶν γραμμᾶς καὶ αἵτινες ἔκανονσιας μεταξὺ τῶν συμβατικῶν τιμᾶς ναύλων.

Ἐξ ἄλλον δὲν ὑπελογίσθη μεταπολεμικῶς ἡ ἐμπορικὴ ἀξία τῆς Σοβιετικῆς Ρωσίας διὰ τὴν φορτηγὸν ναυτιλίαν. Τούτο ἡτο λάθος τῶν Ἀγγλῶν. Κατὰ τὸ φθινόπωρον τοῦ 1930 ἡ Ρωσία ἔχουσα ἀνάγκην κρομίας διὰ τὴν πραγματοποίησαν τοῦ πενταετοῦ προγράμματος τῆς ενεφανίσθη ὡς σοβαρότατος παράγων ἔξαγωγῆς σίτου. Ἡ πρᾶξης τῆς αὕτης ἔδωκε τὸ ὑστατὸν κτυπήμα, ἀπέτελε τὴν «βολὴν τῆς χάριτος» διὰ τὴν τιμὴν τοῦ σίτου, ἡτο κατεξηνετείσθη.

Τὸν παρελθόντα Ιούλιον ελέγει ἀνάφανη ποιά τις βελτίωσις τῶν νικητῶν, συνεπείᾳ τοῦ δεσμίστα πλοίων 919.000 τόννων νέτ., αἱ δὲ προβλέψεις περὶ μικρῶν ἐσόδεων τῆς Εὐρώπης ἐνέπειναν ἐλπίδας αὐτῷ, ἀγορήσεις τῆς ζητήσεως γεννημάτων ἀπὸ τὴν Ἡπειρό. Εὐρώπῃ, πράγματι δὲ ἐκλεισθῆσαν ἀρκεταὶ πράξεις διὰ φορτηγῶν ἀπὸ Κναδάν, Πλέι, Νότ. Αφρικὴν καὶ Αύστραλιαν.

Ἡ τάσις αὕτη πρὸς καλλιτελέσεων διετηρήθη καὶ τὸν Αγγονοτον. Τὸ Δεσπ. μῆρον ὃν δέ τιθεται αἰφνιδίων μὲν ἐντονος κρίσις, διότι ενεργειαὶ τινῶν των παραγωγῶν πρὸς ὑπερστρέψιν τῆς τιμῆς τῶν προϊόντων, ἔτη δὲν κανονισθῇ ἔνα ισοζύγιον τιμῶν παραγωγῆς καὶ παλλήσωσ, ἔτη δὲν βελτιωθῇ τέλος ἡ οἰκονομικὴ δυσπραγγία καὶ καρχεῖα τῆς κομματαγορᾶς τῶν Ἕνωμ. Πολιτεῖων, εἰναι δύσκολον ν' ἀποφανθῇ κανεῖς ἔτη καὶ κατὰ πόσον θὰ ἐμφανισθῇ βελτίωσις τῶν ναυλῶν καὶ ἔτη καὶ πός δὲ κατορθωθῇ νλ κινηθῆ πρὸς ἐργασίαν τὸ ἥδη ἀργοῦν τοννᾶς.

Μολονότι στονδιαὶς ἀριθμὸς σκαρφῶν, κυρίων Ἑλληνικῶν καὶ Ἰταλικῶν, εὑρεν ἐργασίαν εἰς τὰς Ρωσικὰς ἔξαγωγάς, ἐν τούτοις ἡ καταστρεπτικὴ ἀντίδρασις ἐπὶ τῶν σιτηρογόρων Βίντυπεγκ, Σικάγου καὶ Μπλουένος «Ἄυρες ἐστοίχισεν ἀρκετά εἰς τὴν ναυτιλίαν, παρ' ὅλην τὴν βελτίωσιν κατὰ Δημορίου τῶν ἐκ Πλείτ ναυλῶν διὰ φορτία ἀραιοσίτου. Τὸ γενικὸν ἐπίπεδον τῶν ναυλῶν ἐκλεισε διὰ τὸ 1930 εἰς καμηλὸν βαθμόν.

Δυντυχῶς αἱ προβλέψεις διὰ τὸ 1931 εἰναι μᾶλλον δυσοίωνοι, ἀπαισιοδοξοὶ καὶ αποκριδιωτικοί. Οἱ δόξαι τῆς ναυλαγορᾶς δὲν εἰναι αἰθριοῖ, Εάν δὲν ἐπέλθῃ ἀμοιβαῖς συνεννοήσεις καὶ ἐνέργεια μεταξὺ των παραγωγῶν πρὸς ὑπερστρέψιν τῆς τιμῆς τῶν προϊόντων, ἔτη δὲν κανονισθῇ ἔνα ισοζύγιον τιμῶν παραγωγῆς καὶ παλλήσωσ, ἔτη δὲν βελτιωθῇ τέλος ἡ οἰκονομικὴ δυσπραγγία καὶ καρχεῖα τῆς κομματαγορᾶς τῶν Ἕνωμ. Πολιτεῖων, εἰναι δύσκολον ν' ἀποφανθῇ κανεῖς ἔτη καὶ πόσον θὰ ἐμφανισθῇ βελτίωσις τῶν ναυλῶν καὶ ἔτη καὶ πός δὲ κατορθωθῇ νλ κινηθῆ πρὸς ἐργασίαν τὸ ἥδη ἀργοῦν τοννᾶς.

Οἱ ἀραιόι κύκλοι ὄμοιογοῦν, ὅτι οὐσιωδείσαν βελτίωσιν ἀπὸ τὴν ἐλαφρῶν τοιαύτην τὴν σημειούμενην ἡδη δὲν εἰναι ικανοὶ νὰ προβλέψουν.

Κατὰ τὸ λῆπταν οἱ ἡμερον ἐκλεισθῆσαν αἱ πάτ. τι ναυλάσεις Ἑλληνικῶν φορτιῶν αἱ μοισειαὶ:

—Ἐκ Νοτίου Ἀμερικῆς.

«Ιουλία»—Ἐκ Σάντα Λορέντζο 5200 τ. σιτηρῶν δι: Ἀγγλίαν—Κόντινεντ σελ. 19, ὁψὸν ἀπὸ Σάντα Φε 20/3, Ιαν. 10—28.

«Αγιος Γεώργιος» (Νικολάου)—ἐκ Σάντα Φε 5500 τ. σιτηρῶν δι: Ἀγγλίαν Κόντινεντ σελ. 21, Ιαν. 8—10.

«Νηρεύδη»—Ἐκ Μπάχιας Μπλάγκας 9200 τ. σιτηρῶν δι: Ἀμερικανοὶ—Αμεριδρυγον σελ. 17/3, Ημερέσσαν—Ρόττερντεμ 16/6, ὁψὸν, Μασσαλίαν, Γένοβην, Νεάπολιν 18/3 ἵνα λιμένα, σελ. 19 δύο λιμένας, Ιαν. 20—Φεβρ. 10.

«Παναγῆς Μ. Χαδόνιλας»—Ἐκ Σάντα Λορέντζο 6000 τ. σιτηρῶν δι: Μπέργκαν, Στοκχόλμην (εξηρίσεις Δανίας) σελ. 20/6, μὲ 9 πάννας ἔξτρα δι: ἔκστοτον ἐπὶ πλέον λιμένα, Φεβρ. 1—15 Φεβρ.

«Ανάστασης»—Ἐκ Ροζάριο 6600 τ. σιτηρῶν δι: Μασσαλίαν—Γένοβην 18/6, ἀμφιστρίους τούς λιμένας 19/3, Ιαν. 9—20.

«Ατμόπλιον τῆς Ἑπειρίου»—Ἐκ Σάντα Φε 5200 τ. σιτηρῶν δι: Αγγλίαν η Βορδί—Αμεριδρυγον σελ. 19, ὁψὸν ἀπὸ Σάντα Φε 20/3 Φεβρ. 3—15.

«Ατμόπλιον Ρεθύμνη—Κουλούων, ἐκ Ροζάριο 6600 τ. σιτηρῶν δι: Μασσαλίαν ἡ Γενοβίαν 18/6, ἀμφοτ. τούς λιμένας 19/3, Ιαν. 9—20.

«Παπαλεμδός», ἐκ Σάντα Φε 4500 τ. σιτηρῶν δι: Ἀγγλίαν η Βορδί Αμεριδρυγον σελ. 19, ὁψὸν ἀπὸ Σάντα Φε 20/3 Φεβρ. 3—15.

«Κάτε» ἐκ Σάντα Φε 6700 τ. διὰ Μπέργκαν—Στοκχόλμην 20/6, ἵνα λιμένα καὶ 9 πάννας δι: ἔκστοτον ἐπὶ πλέον λιμένα, Φεβρ. 1—15.

«Νίκος» ἐκ Σάντα Φε 6300 τ. διὰ Μεσσήνηον σελ. 20/6, δύο λιμένας 21/3, τρεῖς 21/6, Ιαν. 10—25.

«Ατμόπλιον Ελληνικὸν, ἐκ Σάντα Φε 5200 τ. σιτηρῶν δι: Ἀγγλίαν η Βορδί—Αμεριδρυγον σελ. 18/6, ἀμφοτ. τούς λιμένας Βορ. Ισπνίκη 17/9, Μεσσήνηον δύο λιμένας 2/9 ἔξτρα, Βλάχα 3/6 ἔξτρα Μαρτ. 15—Απρ. 25.

«Γεώργιος Γ.» ἐκ Σάντα Φε 6600 τ. σιτηρῶν δι: Ἀγγλίαν η Βορδί Αμεριδρυγον σελ. 18/6, ὁψὸν ἀπὸ Σάντα Φε σελ. 1/3 ἔξτρα, Φεβρ. 5—20.

«Ατμόπλιον Ρεθ.—Κουλ. ἀπὸ Necoschea 6300 τ. σιτηρῶν δι: Ἀγγλίαν η Βορδί—Αμεριδρυγον σελ. 19/6, Γένοβην 20, ἵνα καὶ Νεάπολιν 20/6, Φεβρ. 1—20.

«Ατμόπλιον Λιθανῶν, ἐκ Σάντα Φε 5200 τ. σιτηρῶν δι: Ἀγγλίαν—Κόντινεντ σελ. 17/9, ἵνα Λελλάδα 21/3, Μαρτ.

—Ἐκ Βορείου Ἀμερικῆς.

«Άγια Μαρίνα» ἐκ Χόρπτον Ρέζ, 2476 τ. νέτ., γαιανθρακες δι: Ροζάριο σελ. 3, Ιαν. 25.

—Ἐκ Μαρίνης Θαλάσσης.

«Νήριτος»—5800 τ. διὰ Κόντινεντ σελ. 10/9, Ιανουαρίου (ναύλωσιςεκπλε):

«Αριάδνη»—6500 τ. διὰ Κόντινεντ σελ. 10/9 Ιαν.

«Φοετεὶν Καρρά», ἕξ Οδησσοῦ 7000 τ. ξεχίσεως Μέμπελσελ 10,71/2, ἀ. φ.

«Δημ. Λ. Δανιόλος», ἐκ Μ. Θαλάσσης 6700 τ. διὰ Κόντινεντ 10/9 Ιαν. 7—19.

«Τιχαρίζος», ἐκ Μ. Θαλάσσης 6200 τ. διὰ Κόντινεντ 10/9 Ιαν. 7—19.

«Τελλιγκος», ἐκ Ρωσ. 6000 τ. διὰ Κόντινεντ 10/10 Ιαν. 15—27.

«Υδρα» ἐκ Θεσσαλίας 5500 τ. γαιανθρ. διὰ Πατραϊκ. σελ. 4/6, ἀ. φ.

«Εύη. Μ. Γουλανδρή» δημοιον 5800 τ. γαιαν. διὰ Πατραϊκ. 4/6, Ιαν.

«Μαρόννια» ἐκ Θεσσαλίας 5500 τ. γαιαν. διὰ Πατραϊκ. 4/4 1/2 Ιαν.

—Ἐξ Ήπειρωτικῆς Εύρωπης.

«Ατμόπλιον τῆς Επιρρ. Ρεθύμνη-Κουλούωντη, ἐκ Δάντοις 5500 τ. γαιανθρ. διὰ Πατραϊκ. Σελ. 7/6, Σεπτέμβριον, Σεπτέμβριον, Σεπτέμβριον ἡ Λιθόρρον σελ. 7/6, Ιαν. 5—15

«Ατμόπλιον Ρεθύμνη-Κουλούων, ἐκ Δάντοις 6000—6600 τ. γαιαν. διὰ Βενετίκων, Τερρέστην, Αγκαλίας 8.1 1/2 ἵνα λιμ. 8.7 1/2 δύο Ιαν. 15—31

«Νεφλίνη» ἕξ Αμεριδρυγον 5300 τ. γαιανθρ. δι: Όρχαν 7/3, ἀ. φ.

—Ἐκ λιμένων Ἀγγλίας.

«Χρονιάθη» ἐκ Τάιν η Wear 4300-4700 τ. γαιαν. διὰ Πατραϊκ. η Σύρου σελ. 6/6, δύο λιμένων 7 σελ., Ιαν. 15—26.

—Στιν. Α. Κυπράνης ἐκ Τάιν 6500 γαιανθρακ. διὰ Πόρτα Φερράριο σελ. 6, ἀ. φ.

«Ελένη Γ. Επιπλαϊκού» ἐκ Τάιν 5300 τ. γαιανθρακον διὰ Σαλόνιν σελ. 7, ἀ. φ.

«Φώτης» ἐκ Τάιν 5500 τ. γαιαν. διὰ Πόρτα Σατᾶ 6/6, ἀ. φ.

ΓΡΑΜΜΑΤΑ ΑΠΟ ΤΟ ΛΟΝΔΙΝΟΝ

Η ΘΕΣΙΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ENANTI ΤΩΝ ΑΓΓΛΩΝ ΑΣΦΑΛΙΣΤΩΝ

"Ελάβομεν ἐκ Λονδίνου τὴν κάτωθι ἔξουσιοτικὴν ἀνταπόκρισιν ἐπὶ τοῦ φλέγοντος ζητήματος τῶν σχέσεων τῆς ναυτιλίας μας πρὸς τοὺς Ἀγγλούς ἀσφαλιστάς. Ἡ ἀνταπόκρισις αὐτῇ ἀπηρόστα τὰς γνώμας τῶν ἐκεῖ Ἑλληνικῶν κύκλων εἶναι ἔξοχως διαφωτιστική, διὰ τὰ ἐν Ἀγγλίᾳ τεκταινόμενα κατὰ τῆς Ἑλλην. σημάτις.

Φαίνεται οἱ ἀσφαλισταὶ τοῦ Ἀγγλικοῦ Λόδου ἐνόμιζον μέχρι τοῦδε ὅτι μετεχειρίζοντο πολὺ εὐνοϊκῶς τὰ Ἑλληνικὰ ἀτμόπλοια, καὶ ἐπειδὴ κατὰ τὰ δύο κυρίως τελευταῖς ἔτη συνέβησαν περισσότεραι καὶ ἵσως καὶ δικρύτεραι ἀδικίαι ἡ προηγουμένως, γῆγησαν τὰ ἀσφάλιστρα τῶν Γενικῶν Κυρδύνων μέχρι καὶ κατὰ 50 οὐρανούς καὶ ἀγαλόγως τὸ ἀσφάλιστρα τῶν ἀλλων κινδύνων, ἐπὶ Ἑλληνικῶν ἀτμοπλοίων, ἀναλόγως τῆς ἡλικίας αὐτῶν.

"Ηδη ἐκτὸς τῆς αὐξήσεως ταῦτης ἔχουσιν ἐπὶ πρὸς ἔτέρων ἐνέργειαν διποιούς δοσούς ἔνεστι μετριάσουν τὰς ὑποχρεώσεις αὐτῶν καὶ κερδίζωσι περισσότερα ἀπὸ τὴν ἀσφαλιστικήν των ἐργασίαν. Δὲν ἔνυσθε μὲ τοῦδε ὅτι κερδίζουν πολλά, ἀλλὰ νομίζω ὅτι διατρόπος καθ' ὃν μέριμνονται τὴν Ἑλληνικὴν γυντιλίαν εἶναι πολὺ μεροληπτικὸς καὶ σχι πολὺ sportsmanlike διποιούς διατείνονται ὅτι εἶναι ἡ ἀσφαλιστική των τέχνης. Καί τοι δὲν θέλω νὰ ἐγδιατρίψω εἰς τεχνικὰ ζητήματα ἀσφαλείας εἰς τὴν παρούσαν, ἐν τούτοις πρέπει νὰ τονίσω ὅτι οἱ ἀσφαλισταὶ τοῦ Λόδου ἐγταῦθιν φάνεται νὰ παραχθέπουν τὸ γεγονός ὅτι ἡ ἀσφαλεία εἶναι κυρία, ἥτοι τυχηρὸν παγγίγιον, ἐὰν δὲ ἔτυχε κατὰ ἐν ἡ δύο ἡ τρία ἔτη ἡ καὶ περισσότερα νὰ γάσουν, δὲν πρέπει γὰ προσπαθήσουν νὰ πνησουν τὸ "Ἑλληνικὸν ἐφοπλιστὴν μὲ δικρύτερα ἀσφάλιστρα διότι ἔτυχε νὰ ἔχει τραπεῖται ἀπὸ κύριον διὰ τὴν ἀσφαλείαν τῶν σκαφῶν του. Πολὺ εὐκόλως δύνανται νὰ ἀποσθέσωσι πολοστηγμόριον τοῦ ἀποθεματικοῦ του, διπερ καὶ ἰδούθησε εἰς τὴν ἔχερσιν τοῦ ἀρτικίστου μεγάρου τοῦ Λόδου ἐν Λονδίνῳ, μέχρις ἐτοῦ ὁ καιρὸς καὶ αἱ συνθήκαι ἐλαττώσουν τόσον τὸν ἀριθμόν, διότι τὸ μέγεθος τῶν ἀδικίων.

"Ἐν λάθιμεν ὑπὸ ὅψιν μας MONON τὰς ἀδικίας τῶν Ἑλληνικῶν ἀτμοπλοίων, εἶναι ἀληθὲς ὅτι παρέχουν αὐταὶ τὴν ἐντύπωσιν ἐπιδημιακῆς τάσεως, παρουσιάζουσι τὸ ὅψιν παρομοιότητος τῆς μαζὸς μὲ τὴν ἄλλην, κατὰ τὸ μᾶλλον ἡ ἡττοῦ, ἀλλὰ μήπως καὶ τὰ ἀνκλημένων ταξείδια δὲν ὑπόκεινται εἰς τὸ αὐτὸν φυγόμενον; Ἐγκυλόθη ἐν Ἑλληνικῷ ἀτμόπλοιον διὰ τὸ Πλέγη, τρέχουν ἔλοι: γὰ κανούλωσουν ἀπὸ τὸ Πλέγη. Ἐχει ἀλλο χρονογκυλωθῆ μὲ τοῦ Ρώσους, σπεύδουν ὀμέσως δοσού εἶναι ἀναβύωτο: γὰ ἐνοικίσουν τὰ σκάφη των εἰς τοὺς Ρώσους. Ἀποτέλεσμα, παρόμοια ταξείδια, παρομοία πορεία, παρομοία ἐποχὴ, παρόμοια κίνδυνος ἐπὶ τὸ πλεῖστον.

"Η πληθύρα δίθεν τῶν κατὰ τὰ δύο τελευταῖα ἔτη ἀδικιῶν τῶν Ἑλληνικῶν ἀτμοπλοίων ἀποδοτέα εἰς τὴν ἔλλειψιν γυνώλων μακρινῶν ταξείδιων ἀπὸ Νότιον Ἀμερικὴν κτλ., καὶ εἰς τὰς κακοκαταρίας κατὰ τὸν χειμῶνα τοῦ 1929, καὶ τὰ διαβήματα τῶν ἀσφαλιστῶν διποιούς αὐξήσουν καὶ πάλιν τὸ ἀσφάλιστρο, καὶ εἰσάξουν πρὸς τούτοις ἀριθμὸν περιορίζοντα τὰς ὑποχρεώσεις τῶν ἐν περιπτώσει ἀδικιῶν δὲν εἶναι καὶ τόσον δικαιολογητέα ἀπὸ καθαρὰς ἀσφαλιστικῆς ἀπόψεως.

Δυστυχῶς τὸ τέλος τοῦ 1930 ὑπῆρχε πλήρες μεγάλων ἀδικιῶν καὶ διλογίων ἀπωλειῶν Ἑλληνικῶν ἀτμοπλοίων, λαρισμούμενου διμωροῦ ὑπὸ ὅψιν τοῦ ἀριθμοῦ τῶν παρὰ τῷ Ἀγγλικῷ Λόδου ἀσφαλισμένων Ἑλληνικῶν ἀτμοπλοίων, τῶν καὶ τόσον μεγάλων ἀσφαλιστρα πληρωμόντων, ὡς καὶ τὸ μέγιστο ποσοστὸν τῶν κινδύνων διπερ ἀπομένει: διπὸ τὴν εὐθύνην τοῦ Ἑλληνος Ἰδιοκτήτου, ἀναγκάζει: γὰ ἔλθω εἰς τὸ συμπέρασμα διὰ τὸ Ἑλληνικὰ ἀτμόπλοια ὅπερας πληρώσουν ἔξαιρετικῶς μεγάλα ἀσφάλιστρα, διὰ τὸν μόνον λόγον ἡ μᾶλλον ὑπὸ τὸ πρόσχημα ὅτι εἶναι παλαιὰ σκάφη. Ἀλλ' ἐὰν γένηται ἀδικία, καίτοι τὸ ἀσφάλιστρο θὰ ἡσχεται διλογίων ἀπωλειῶν ποσοστὸν ὑποχρεώσεως εἰς τὸν Ἰδιοκτήτην γὰ πληρώνῃ καὶ ὠρισμένον ποσοστὸν ἀδικιῶν. "Ωστε ὁ λόγος φαίνεται γὰ ἔχει τὴν ἀρχήν του ἐξ ἀλληλης αἰτίας. Ἐὰν δὲ λάθιμεν ὑπὸ ὅψιν τὰ παράπονα ἐκάστοτε τῶν Ἀγγλῶν ἐφοπλιστῶν ὅτι τὰ Ἑλληνικὰ ἀτμόπλοια

ἐργάζονται ἐπὶ ὅλως ἐκτὸς συναγωνισμοῦ δάσεων καὶ ὑπὸ ἀκαταλογίστως εὐνοϊκάς συνήθης, τείνομεν νὰ νομίσωμεν ὅτι ἐπειδὴνει πλέον ἔθνοιοικὸς λόγος καὶ προσπάθεια διποιούς ἔξαναγκασθοῦν οἱ Ἑλληνικὲς νὰ ἀπαλλαγῶσι τῶν παλαιῶν σκαφῶν καὶ ν' ἀγοράσωσι νέα τοιαῦτα, ἵνα εὑρίσκωνται κατὰ τοῦτο τοῦτο ἀποτέλεσμα τοῦ εἰς Ἄγγλην μοιράρχην τὴν Ἑλληνικὴν Ναυτιλίαν.

Πρὸς διμωρούς προσδιδούσιν εἰς τοιαῦτην πρᾶξιν οἱ ἐνδιαφερόμενοι ἐν Ἀγγλίᾳ ἐπρεπε νὰ ἐκδώσουν Νόμον διποιούς ἀπαγορεύηται ἡ πώλησις Ἀγγλικῶν ἀτμόπλοιων εἰς ἀλλοδαποὺς ὑπερβολικῶν τῶν 15 ἔτη. Τὸ τοῦδον θὰ εἰχε τὴν ποθουμένην ἔξελιξιν εἰς τὴν Ἑλληνικὴν Ναυτιλίαν, διότι ἔτος δέκα ἡ διλίγον περισσότερων ἐποιούντο θὰ εἰχε ἡ Ἑλληνικὴ Ναυτιλία πλουτισθῆ μὲ νέα ἀτμόπλοια, καίτοι σχι μετεντυπώνται. Ἀφοῦ διμωροῦς ἡδη ἡ Ἀγγλία ἀπηλλάγη τῶν παλαιοτάτων τῆς σκαφῶν, καὶ ἔξακολουθεῖ ἀπαλλαστούμηνη ἀπὸ τὰς ἡδη παλαιά της, μὲ ἀγοραστὰς Ἑλληνικὲς μικροκεφαλαιούχους, πρέπει καὶ οἱ ἐν Ἀγγλίᾳ ἀσφαλισταὶ νὰ μὴ δεικνύωνται τόσου ἀπηγειες εἰς παλαιούς των καὶ καλοὺς πελάτες.

"Ἀλλὰ δεῖχθεις οἱ ἀσφαλισταὶ τοῦ Λόδου δὲν εἰναι διμωρούς, ἀλλὰ συνάσπισμα κεφαλαιούχων κυθευτῶν καλῶς διοργανωμένων, οἵτινες διὰ τὴς σύνφρωνος, εὐθείας καὶ διορατικῆς των ἐμπειρίας καὶ πρακτικῆς ἐστύλωσιν τὸ ἔργυμα τὸ διποιούν διοριστικὸς γυντικὸς Κόδιμος τῆς ὑφηλίου προσατεγίζει μετ' ἐμπίστου σεβασμοῦ. Υπῆρχον καὶ εἰς τὴν Γερμανίαν μεγάλοι ἀσφαλιστικοὶ οἰκοί δυστυχῶς διμωροῦ δὲν ἔτην ἔχονται νὰ ἀνθέξωσι, καὶ οὕτω σήμερον ἐκτὸς τῶν Ἀμερικανικῶν ἀσφαλιστικῶν οἰκων, τὸ Λόδου διέπει σχεδόν διληγοῦ τὴν ἀγοράν. Καὶ οἱ Ἀμερικανοὶ δὲν θὰ ἡθελον ἀνθέξη, ἐὰν δὲν περιωρίζονται ὑπὸ τοῦ Νόμου τὰ ποσὰ τῆς εἰς τὸ ἔξωτερον ἐπιτρεπομένης ἀναθέσεως ἀσφαλείας.

Καίτοι εἰσέται δὲν ἐλήφθη καμπύλη θετικὴ ἀπόφασις περὶ τελικῆς μορφῆς τῶν νέων δρων τοὺς διποιούς θέλουν νὰ ἐπιβάλουν οἱ ἀσφαλισταὶ εἰς τὰ Ἑλληνικὰ ἀτμόπλοια, ἀτικάς ὑπερβολικῶν τὰ 20 ἔτη, ἐν τούτοις δὲν φάνεται οἱ ἀσφαλισταὶ νὰ εἰναι καὶ πολὺ ἐνδοτικοὶ δεδομένους ὅτι εἶναι κύριοι τῆς καταστάσεως. Ἐχουσι μάλιστα ἐπιχειρήματα τῶν ἡδη τὰ τέως δυστυχήματα τῶν ἀπὸ «ΑΣΗΜΑΚΟΣ» (2 Σεπτεμβρίου 1930), «ΜΕΝΕΛΑΟΣ» (2 Νοεμβρίου), «ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΒΟΥΓΑΡΗΣ» (διες, πρῶτον τὸν Σεπτεμβρίου, 21, καὶ δεύτερον 31 Δεκεμβρίου 1930) «ΓΕΡΩ ΚΑΡΡΑΣ» «ΦΩΤΕΙΝΗ ΚΑΡΡΑ» «ΧΡΙΣΤΟΣ ΣΙΓΑΛΑΣ» «ΧΡΥΣΑΝΘΗ ΠΑΤΕΡΑ» καὶ πιθανὸν νὰ αὐξήσουν καὶ τὰ διὰ διληκήν ἀπόλειαν ἀσφαλιστρα, ἀλλὰ τὸ δικρύτερον διλογίων δὲν εἶναι τῶν ἀπότασεων τῶν ἡδη παραμονῆς των, ἀλλὰ τὸ δικρύτερον διλογίων των, διποιούς τὸν 20 ἔτων ἀτμόπλοια τῶν Ἑλλήνων πληρώνωσι τὴν μέχρι τοῦδε διποιούς πληρωμήν (Franchise).

"Ως γνωστὸν, ἀπὸ τῶν παλαιοτάτων χρόνων διποιούς ἡ ἀσφαλεία ἐλαχεῖν ἐν Ἀγγλίᾳ βάσιν αὐτομελούς ἀνεγνωρισμένου ἐπιτηδεύματος καὶ διρύθη τὸ ινστιτούτον τῶν ἀσφαλιστῶν τοῦ Λόδου, ὅταν ἡ Μερικὴ Ἀδικία ἀνήρχετο 3 οἰ τῆς ἀσφαλισμένης ἀξίας ἐπληρώνετο διλογίων δημιούργησης τῶν ἀσφαλιστῶν διποιούς αὐτῶν, πρὸς καταλογισμὸν δὲ τοῦ ποσοῦ ἡδη ἡ συμπεριλαμβάνωσι διλα τὰ δυστυχήματα τὰ διποιούς ἡθελον συμβῆ ἐντὸς ταξείδιον πηγαινοερχομούς καθοριζούμενου ωρητῶν εἰς τοὺς ἐπισυγγιμμένους δρους τοῦ ἀσφαλιστρηρίου. "Ηδη οἱ ἀσφαλισταὶ ἀπὸ τὸν παρελθόντα Ὁκτώβριον ἐπιμένουν διποιούς εἰς τὴν περίπτωσιν ἀτμοπλοίων κτισθέντων πρὸ τοῦ 1907 οἱ διοικηταὶ πληρώνωσι:

- 4)—τὸν μικτὸν τόνον μὲ ἐλαχίστην ἀφαίρεσιν Λ. Α. 700 διποιούς ἀτμόπλοια κτισθέντα μεταξὺ 1902—1906.
- 5)—τὸν μικτὸν τόνον μὲ ἐλαχίστην ἀφαίρεσιν Λ. Α. 900 διποιούς ἀτμόπλοια κτισθέντα μεταξὺ 1901—1890.
- 3)—τὸν μικτὸν τόνον μὲ ἐλαχίστην ἀφαίρεσιν Λ. Α. 500 διποιούς ἀτμόπλοια κτισθέντα μεταξὺ 1907—1911. ἀλλ' ὁ πλοιοκτή-

της έχει το δικαίωμα να έκλεξῃ νά πληρώσῃ μεγαλείτερα ἀσφαλιστρα ὅπως καλυφθῇ μὲ τὴν συγήθη 3 0)0 ἀπαλλαγήν. Εἰς δὲ τὰς ἄνω περιπτώσεις οἱ ἀσφαλισταὶ μεταχειρίζονται τὴν λέξην Franchise: ἀλλὰ ἡδη πρέπει νά δύσωμεν δύο σημασίας εἰς αὐτήν, ἢτοι, εἰς μὲν τὴν ἀφορῶσαν τὸ 3 0)0 περίπτωσιν, δέοντα τὴν θεωρήσωμεν ὡς ἀπαλλαγὴν τῶν ἀσφαλιστῶν νά πληρώσουν ἐλάφια ή Μερικὴν Ἀδερίαν δὲν ἥθελε φθίσῃ τὸ 3 0)0 τῆς ἀσφαλισμένης ἀξίας, ἀλλὰ ἐπλήρων δόλοκληρον τὴν ἀπαλλαγήν, ἄνευ ἀφαιρέσεως διὰ Franchise, ἐλάφια ὑπερέβανεν ἡ ἀδερία τὸ 3 0)0, ἐνῷ εἰς τὴν ἄνω πρώτην καὶ δευτέρων περίπτωσιν ὁ Ἰδιοκτήτης πληρώνει τὰ ποσὰ τῆς Franchise, ἣτοι ἐκ τῆς πάσης ἀπαλλαγῆς δέοντος γένος ἀφαιρίσται τὸ 4)—ἢ τὸ 5)—καθ' ἔκκστον μικτὸν τόννον, ἢ ἡ ἐλαχίστη ἀφαίρεσις Λ.Α. 700 καὶ Λ.Α. 900 ἐὰν τὸ ἀτμόπλοιον εἴναι μικρὸν καὶ τὰ 4)—ἢ 5)—δὲν φθίσουν τὰς Λ.Α. 700 ἢ Λ.Α. 900. "Οχι: δὲ μόνον τοῦτο, ἡ ἀφαίρεσις αὐτῆς θὰ ἐπιβάλληται ἐπὶ ἑκάστου διυτικού μαστού, ἐκάστου ταξειδίου.

Ἀκυρώνουν τὴν πλαιάνη συγήθειαν διὰ τὸ ἀτμόπλοια ταῦτα περὶ καθορισμοῦ ταξειδίου, τοῦθι διπέρ εἰναι ἀφαγντάστως ἀναπτυκόντων καὶ ἀδικον. Ἀκόμη καὶ Ἀγγλικοὶ κούλοι μεσιτῶν ἀσφαλειῶν θεωροῦν τὴν τοιαύτην ἀπαλλαγήν ὡς ἀκρως καταστρεπτικήν διὰ τοὺς Ἰδιοκτήτας ἵνα μὴ εἰπωμεν διὰ τὴν χαρακτηρίζουν ὡς ἀδικον, καὶ ἐναντίον τῆς περιωπῆς τοῦ Λόδου Καὶ δὲν ἀρκοῦνται εἰς τὴν Μερικὴν Ἀδερίαν μόνον, ἀλλὰ ἐπε-

τείνουν τὴν ἀφαίρεσιν ταῦτην καὶ εἰς τὰς ἀπατήσεις Γενικῆς Ἀδερίας καὶ τῶν ἔξδων τῆς ἐνῷ κατὰ τοὺς ὅρους τοῦ ἀσφαλιστηρίου μέχρι τοῦδε ἐπλήρων ταῦτα ἐξ διοκλήρου.

Πράγματι αἱ ἀπατήσεις αὗται τῶν Ἀσφαλιστῶν εἰναι ἔξωφρενικαι, καὶ δικαίως ἡ Ἀντιπροσωπεία ἐγταῦθα τῆς Ἐγώσεως τῶν Ἐλλήνων Ἐφοπλιστῶν ἔλαβεν ἐγκαίρως στάσιν χαρακτηριστικὴν ἐντελοῦς κατανοήσεως τῆς ικτιστάσεως καὶ μὲ τὴν ἡδη πολλάκις ἀγαγγωρίσθεισαν φροντίδα τῆς ὑπὲρ τῶν συμφέροντων τῶν Ἐλλήνων Ἐφοπλιστῶν, προσεπάθησε καὶ προσπαθεῖ διὰ παγιτοιοτρόπων διαπραγματεύσεων ὅπως κατορθώσῃ νά πείσῃ τοὺς ἀσφαλιστὰς γ' ἀναγκωρίσουν τὰς ἀλόγους καὶ ἀδίκους προτάσεις των.

"Ἄς εὐηγθῶμεν διὰ αἱ ἐνέργειαι τῶν ἐν Λονδίνῳ Ἐλληνικῶν Ἐφοπλιστικῶν κύκλων μέσφ τῆς Ἐγώσεως, καὶ τῶν μεσιτῶν των, παρὰ τῷ Λόδῳ, θὰ ἔχωσι: καλλὰ ἀποτελέσματα τόσου πρὸς ἴκανον ποίησιν τῶν Ἀγγλων ἀσφαλιστῶν διὰ τὰ συμφέροντα τῆς Ἐλληνικῆς Ναυτιλίας, διότι πράγματι ἐξ αἱ ἀσφαλισταὶ ἐπιμείγουν εἰς τὰ ἀνωτέρω, καὶ εἰς τὴν ἐσχαγὴν σχετικοῦ δρου τὸν ἀποίον ἀποκαλοῦν ἡδη Express Clause(περὶ ὑπερβάσεως ἀρθρον), τὸ τοιούτον θὰ θέξῃ τοδιάστον τὰ τρία τέτυρτα τῶν Ἐλλήνων Ἐφοπλιστῶν, εἰς δικύρων ὃστε γ' ἀναγκασθῆσαι πλέον νά δέσωσι τὰ σκάφη των μέχρις ὃστοι εὑρεθῆ ἀλλη κατεύθυνσις ὅπου νά ἀσφαλισουν αὐτά.

Ο ΛΟΝΔΙΝΕΙΟΣ

Η ΕΚ ΛΟΝΔΙΝΟΥ ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΣΙΣ ΜΑΣ

ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ - ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΑΓΟΡΑ

ΤΟΥ ΜΟΝΙΜΟΥ ΣΥΝΤΑΚΤΟΥ ΜΑΣ

Λονδίνον 11 Ιανουαρίου (Αεροπορικῶς)
ΑΓΟΡΑ ΤΟΥ ΠΑΕΓΤ

Ἡ ἀγορὰ αὕτη εἰς τὰς πρώτας 5 ἡμέρας τοῦ ἔτους ἔδειξε μεγάλην ζωηρότητα καίτοι οἱ ναυάλοι ὑπῆρχαν σταθεροὶ ἀνεν ὑψώσεως, ἐγένοντο τότε ὀρισταὶ ναυλώσεις ἐπὶ βάσεως Σὰν Λορέντζο Ἀγγλίαν Κόντινεντ διὰ Φεβρουαρίου πρὸς 18)6, καὶ 17)9 δι' ἐγγὺς Κόντινεντ, ἀπὸ Bahia Blanca διὰ Λονδίνον, ἀτμόπλοιον μέσου μεγέθους εἴχε ναυλωθῆνε εἰς τὰ 17)3, ἀλλὰ ἀπὸ τὴν 5 Ιανουαρίου ἡ ἀγορὰ ἤρχισε νά ἐπειτή παὶ διὰ βροέα γεννήματα μόνον 15)6 ἐγένοντο ἀπὸ Σὰν Λορέντζο Ἀμβέρσαν]Rotterdam, διὰ Φεβρουαρίου, σόττο κόλο.

"Ἐκτοτε ἡ ἀγορὰ ἤρχισε νά ησυχᾶν, σήμερον δὲ ἡ μόνη ναυλωσις ἀξία λόγου είναι ἀτμόπλοιον 7200 τόννων 57 1)2 κ.π. 15 Ιανουαρίου, 5 Φεβρουαρίου, πρὸς 17)3 Λονδίνον ἢ Χούλ, 16)9 Ἀμβέρσαν]Rotterdam, καίτοι δὲ τὸν τῆς ἀγορᾶς εἶνε κάππας καλλίτεος.

"Ἐν γένει δύναμαστικὰ τιμαὶ είναι; Σὰν Λορέντζο, δι' Ἀγγλίαν Κόντινεντ;

"Ετοιμα Ιανουαρίου, μεγάλα 17)6 μέτραι 18)6
Φεβρουαρίου 17)6 μεγάλα, 18)6 μετροί μεγέθους.
Μαρτίου 17)— μεγάλα, 18)— μέτραι.

ΔΟΥΝΑΒΙΣ: Η ΑΓΟΡΑ ΑΔΡΑΝΕΙ.

"Ἀπὸ Κωνσταντίνα, Βάροντα, Πύργον ἐγένετο προχθὲς (7 τρέχ.) ναύλωσις 6)12 Ιανουαρίου διὰ Bordeaux]Αμβούργον εἰς τὰ 10)6, ὑπάρχει δὲ εἰσέτι προσφροὴ τοιαύτη, μὲ 10)— Ἀμβέρσαν, Rotterdam, Amsterdam μὲ δικαίωμα Ναυλωτῶν Σουλινᾶ πρὸς 1)3 περιπλέον.

ΜΑΓΡΗ ΘΑΛΑΣΣΑ

Καίτοι ἡ ἀγορὰ αὕτη δὲν είχε ναυλώσεις κατὰ τὰς ἀρχὰς τοῦ ἔτους ἐπὶ 5 ἡμέρας, ἀπὸ τῆς 6 Ιανουαρίου ἔδειξε κάποιαν ξήτησιν, τόσον εἰς τὰ Γεννήματα ὅσον καὶ εἰς τὰ μεταλλεύματα. Ἡ διέπουσα τιμὴ εἴναι 11.1 1)2 d. διὰ μέτραια ἀτμόπλοια καὶ 10)9 ἢ 10)10 1)2 d. μεγάλα, διὰ γεννήματα, φροτώσεως Ιαν.

"Ἐπίσης ὑπάρχει καὶ διαταγὴ διὰ Βαλτιμόρην ἀπὸ Πότι μέχρις δικτὸν χιλιάδων τόννων πρὸς 3)40 dol. μὲ διάφορα διφτὸν διὰ τέλος Ιανουαρίου.

"Υπάρχει καὶ διαταγὴ ἔνλειας διὰ Φεβρ. Μαρτ. ἀπὸ Νοβε-

ρωσίσιων 15)1700 standards, D.P.R. πρὸς 6)6— τὸ standard διὰ Ροζάριο ἡ Σάντα Φέ.

ΝΑΓΛΟΙ ΑΠΟ ΤΑΙΝ

"Ολίγαις ἐργασίαι προσφέρονται ἐπὶ βάσεως;

Διὰ Μασσαλίαν 6)6, Δυτ. Ιταλίαν 6)—, Port-Said, 6)6, Βενετίαν 7)—, Ἀλεξανδρειαν 6)9.

ΝΑΓΛΟΙ ΑΠΟ ΟΓΑΛΛΙΑΝ

Τοεῖς ἡ τέσσαρες ναυλώσεις ἐγένοντο εἰς ἔξεντελιστικὰ τιμὰς διὰ Λάζ Πάλμας, Buenos Aires, καὶ Rio Janeiro (πρὸς 11)— αὔτη, ἀλλὰ ἡ ἀγορὰ είναι στάσιμος ἐνεκα τῆς ἀπεργίας, τὰ δὲ ἐν λόγῳ ἀτμόπλοια ἐφορτώθησαν ἀπὸ τὰ ὑπάρχοντα ἀποθέμα.

"Ἐνανλώθη τὸ «ΑΓΓΕΛΟΣ Λ.» 5000,5300 max. 12 Ιαν. ἀπὸ Penarth Dock διὰ Γενούν]Σαβώναν πρὸς 6)3.

ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΑΓΟΡΑ

Λόγω τῆς ἐκραγείσης ἀπὸ 1ης Ιανουαρίου ἀπεργίας εἰς τὰ γαιανθρακωρυχεῖα τῆς Νοτίου Οὐαλλίας ἡ γαιανθρακαγοὴ ἐγινούμη. Λί τιμαὶ τόσον εἰς τὸν Βορρᾶν, ὅσον καὶ εἰς τὴν Οὐαλλίαν ἐπέδειξαν σταθερότητα. "Απαντα τὰ ἀποθέματα τῆς Οὐαλλίας ἐξητλήθησαν πωληθέντα καὶ κατὰ 15 σελλήνια ὑψηλότερον.

ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΕΣ ΤΟΥ ΒΟΡΡΑ

«NORTHUMBERLAND».—Οἱ γαιανθρακαὶ πρότης ποιότης ἐτιμῶντο σελ. 14, δευτέρας 12)6.

«DURHAM». Πρότης ποιότης γαιανθρακαὶ προσφέρονται εἰς σελ. 16, ἀνεν ἀγοραστῶν.

«DUNSTON».—Δευτέρα 14)6, δι' ὑλόκληρον φροτίον, διὰ μπῶνερ 15 σελλήνια. Γαιανθρακαὶ φωταερίον πρῶτοι 16)6, δευτέροι 14)6 ἀπὸ Ταῖν Ντόκ.

ΚΩΚ

Ταῦτα ἀφθονοῦν, καὶ συνεπῶς αἱ τιμαὶ τῶν δὲν μετεβλήθησαν, κυμαίνομεν τὰ μὲν Patent Coke μεταξὺ 17 καὶ 18 ἀπὸ Dunston, καὶ 21 πρότης ποιότητος, τὰ δὲ Beehives εἰς τὰ 26 καὶ πρότης ποιότητος εἰς τὰ 28, ἀπὸ Dunston.

ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΕΣ ΣΚΩΤΙΑΣ.

Ταῦτα ἐσταθεροποιήθησαν μὲ τιμὴν εἰς τὰ 15 καὶ 14 καλῆς ποιότητος τοῦ Λανάρου, καὶ "Εαρ, τοῦ δὲ Φάρω εἰς τὰ 13)6.

ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΕΣ ΟΥΑΛΛΙΑΣ

"Απεστάλησαν δὲ λίγα φροτία εἰς τὸ ἔξωτερικὸν ἐκ τῶν ἥδη κλεισθέντων καὶ ὑπαρχόντων, ἄλλως δύναται αἱ τιμαὶ ηὗξηθησαν διὰ νέας πωλήσεις. Ἡδη δυναμαστικῶς τὰ καλλίτερα Ναυαρχεῖον τιμῶνται 20, τὰ δευτέρας ποιότητος δὲ 19)6 τὰ χονδρά, καὶ 13)6 τὰ ψυλά, πραγματικὰ δὲ τιμαὶ εἰναῑ ἀδόριστοι φθάσασαι μέχρι καὶ 25 καὶ 30 εἰς ποιότητας αἱ δύοποιαῑ ηὗξηθησαν.

Τὰ κώκ καμίνων καὶ μποικέταῑ ήσυχα, μὲ τιμὰς σχεδὸν ἀμεταβλήτους ἀπὸ τῆς προπαρελθούσης ἔβδομαδος.

Η ΑΠΕΡΓΙΑ ΤΗΣ ΟΥΑΛΛΙΑΣ BAINEI ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΛΥΣΙΝ ΤΗΣ;

"Η ἀπεργία τῶν ἀνθρακωρυχείων τῆς Νοτίου Οὐαλλίας διακέπασσα ηδη ἐπὶ δέκα ημέρας βαίνει εἰς τὴν λύσιν της. Καὶ ἀρχὰς οἱ ἀνθρακωρύχοι, μὴ ἔχοντες ἀρκετὰ κεφάλαια δύποις συντηρηθῶσιν ἐπ' ἀρκετὸν χρόνον, ἐφαίνοντο μᾶλλον ὑποχωρητικοί, ἐνῷ οἱ Ἰδιοκτῆται τῶν ἀνθρακωρυχῶν, καίτοι ἐν τῷ ἀδίκῳ, ὡς εἶπε, μεταξὺ πολλῶν ἄλλων Κυβερνητικῶν ὅμορφων καὶ διοικητῶν, ἐν τούτοις ἐφαίνοντο ἀνένδοτοι εἰς τὴν ἀδιαφορίαν τῶν πρὸς τὸν Νόμον ὃστις θὰ ἐτίθετο εἰς λειτουργίαν τὴν 1 Ιανουαρίου, 1931, καὶ ἀπήτουν ὅπως ἐκπέσουν τοὺς μισθούς, ἐὰν αἱ ἐργάσιμοι ὁραὶ ἡλαττοῦντο εἰς τὰς 7 1)2 τὴν ημέραν. Ἡδη δύναται τὴν προεμβάσει τῆς Κυβερνήσεως, καὶ οἱ μὲν καὶ οἱ δὲ φράνονται ἐπιμυμοῦντες διακανονισμόν, καὶ κατὰ πᾶσαν πιθανότητα τὴν ἐργομένην ἔβδομαδα ή ἐργασία θὰ ἐπαναρρίσῃ εἰς δῆλα τὰ ἀνθρακωρυχεῖα, μὲ ἀμεταβλήτους δρους τῶν 7 1)2 ὡρῶν, μέχρις ὅτου νέα ἐπιτροπὴ μὲ ἀνεξάρτητον πρόσεδρον ὡς διαιτητὴν, ἀποφασίσῃ τοὺς δρους ὑφ' οὓς θέλει ἀποκατασταθῆναι μόνιμος ἐργασία.

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ

ΕΝΑΥΑΓΗΣΕ ΤΟ ΑΠ "ΘΕΜΙΣ,, ΣΥΝΕΚΡΟΥΣΘΗ Η "ΔΙΑΜΑΝΤΩ,,

ΛΟΝΔΙΝΟΝ 14 Ιανουαρίου (τοῦ μονίμου ἀνταποκριτοῦ μας). Ἀρ. τηλ.)ος 65)149.—Τὸ ἀτμόπλοιον «ΤΗΕΜΙΣ» ἐβυθίσθη, συνεπείᾳ προσκρούσεως.—Τὸ Γερμανικὸν (ἀ)π «CARL» ὑποστάν ζημίας εἰς τὴν πρώραν πατώρθωσε νὰ φθάσῃ εἰς τὸν προορισμὸν του.—Τὸ (ἀ)π «ΔΙΑΜΑΝΤΩ» ἀποπλέον τὴν 13ην Ιανουαρίου ἀπὸ τὸν λιμένα τοῦ Esbjerg συνεκρούσθη μὲ τὸ (ἀ)π «Dolphin» ὑποστάν σημαντικάς ζημίας εἰς τὴν ἔλικά του καὶ εἰς δύο ἐλάσματα τῆς πρόμυνης.—Ἐπεινέπλευσε εἰς Esbjerg καὶ θὰ δεξαμενισθῇ πρὸς ἐπισκευὴν τῶν ζημιῶν του.

Η ΑΠΕΡΓΙΑ ΣΥΝΕΧΙΖΕΤΑΙ

ΛΟΝΔΙΝΟΝ 14 Ιανουαρίου (τοῦ μονίμου ἀνταποκριτοῦ μας). Η ἀπεργία τῶν γαιανθράκων τῆς Νοτίου Οὐαλλίας ἔξαπολονθεῖ. Αἱ διαπραγματεύσεις διεξάγονται ἐξ ἀμφοτέρων τῶν μερῶν πεισματωδῶς. Προβλέπεται ή παράτασις τούτων ἐπ' ἀρκετὸν χρόνον.

Εἰς ἀπάσας τὰς ποιότητας γαιανθράκων παραγωγῆς Βρο. Ἀγγλίας αἱ τιμαὶ διατηροῦνται σταθεραὶ καὶ ἀμεταβλήτοι.—Παρετηρήθη ἀπραξία.—Ὑπίσχει διαθέσιμος μεγάλη ποσότης πάνω.

Παρετηρήθη σπάνις γαιανθράκων καλῆς ποιότητος. Μεγάλη ποσότης συνήθους ποιότητος διαθέσιμος.

Οἱ Οὐαλλικοὶ σπανίζουν.—Τιμαὶ ὑψηλαῖ.—Ἀγορὰ γαιανθρακοπλίνων, πάνω καὶ ἀνθρακίτου ήσυχος.

ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΜΑΥΡΗ ΘΑΛΑΣΣΑ: ΖΩΗΡΑ ΚΙΝΗΣΙΣ

Πλὴν τῶν διαταγῶν διὰ φροτάρσεις τέλους Ιανουαρίου ἡ ζήτησις τοννᾶς εἶναι ἐντονωτέρα κατὰ τὰς δύο τελευταίας ταῦτας ημέρας, ἐκλείσθησαν δὲ ςοκετὰ ἀτμόπλοια μεγάλης ϕροητικότητος μεταξὺ σελ. 10)9, 10)—ἕως 10 1)2 μέχρι 11)3 διὰ φρότων τέλους Ιανουαρίου.

Ἐξ αὐτῶν εἶναι τὰ (ἀ)π «Βάντα» 6.000 τ. «Μαρουσιώ» 6300 τ. «Αντ. Κυδωνιεὺς» 6.500 τ. καὶ «Καλαφάτης» 6.000 τ. διὰ Κόντινεντ σελ. 10)10 1)2. Τὰ (ἀ)π «Ἐλλην» 7.000 τ. (μάζιμον) 10)9 Κόντινεντ καὶ «Χαράλαμπος», «Κ. Χατζηπατέρας», «Χωιστόφορος» καὶ «Πόντος» ἐναντίωθησαν καὶ αὐτὰ ἐκ Μ. Θάλασσης (γεννήματα) διὰ Κόντινεντ.

Τὸ (ἀ)π «Γεώργ. I. Γουλανδροῖς» ἐκλεισε ἀπὸ Μ. Θάλασσαν 3000 τ. σίττου διὰ Θύνικην καὶ Πειραιᾶ, σελ. 8 ἔνα λιμ. καὶ 8)6 δύο λιμένας ἀ.φ.

Ἐκτὸς τῶν σιτηρῶν ὑπῆρχαν καὶ 3-4 διαταγαὶ ἐκ Μαριαννούπολεως (γειάνθηδ.) δι' Ἰταλίαν, ἐκλείσθησαν δὲ τὰ (ἀ)π «Α. φρόεσσα» 9)6 καὶ ἐν ἔτεον δύοις.

Υπῆρχεν ἐπίσης ζήτησις διὰ 2000 τ. κοινῆς ἀπὸ Όδησσον καὶ Νοβορωσίσκης διὰ Βεγγάζην ἡ ἔνα δύο λιμένας Δυτ. Ἰταλ. Μέχρι τῆς σιγμῆς δὲν προσεφέρθη ἀτμόπλοιον.

Ἐπίσης ὑπάρχει διαταγὴ διὰ 2-3000 κ.μ. ξύλειας ἐξ Όδησ. ή Νοβορωσίσκης διὰ Τσιβιταβέκιαν, ἀλλ' οἱ ναυλωταὶ πληρώνουν μόνον 9 σελ. fob παλλάνκο, ὃ δὲ ναυλος οὗτος δὲν ἐνδιαφ.

Υπάρχουν ἀκομη 3000 τ. Πίσσης (χύμα) ἀπὸ Μ. Θάλασσαν αἱ ἔτεοι 6000 τ. Πίσσης ἀπὸ Μαριανούπολιν διὰ Σέτταν (Παν.) 9)6 fob trimm, 1 σελ. ἐκφορτωτικὰ—Προσφορὰ πλοίου μὲ 10 δὲν ἐγένετο δεκτή.

Ἐπίσης 5.500-6000 τ. ζακχάρεως ἀπὸ δύο λιμένας διὰ τὸ Μέμελ-Λιμπάου-Ρίγαν-Ἐλσιγκφρος. Ἀ)π Ἐλληνικὸν δὲν προσεφέρθη, λόγῳ τῆς ἐποχῆς τῶν πάγων, Ἐν τούτοις ἐκλείσθη (ἀ)π 5200 τ. διὰ Μέμελ σελ. 11)3—

Ἐξ ἀλλού ὑπάρχουν 2700 τ. θείου εἰς σάκκους ἀπὸ Γένοβάν διὰ Μαύρην Θάλασσαν, σελ. 6)9 f.i.o.

ΤΟ ΚΛΕΙΣΙΜΟΝ ΤΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΝΑΥΛΑΓΟΡΑΣ

ΛΟΝΔΙΝΟΥ 14 (Ιδιαίτερον) Αγορὰ Ριβερ Πλέιτ σταθερά. Πρόξεις ὅχι ἄνω Σὰν Λορέντζο δι' Ἀγγλίαν Κόντινεντ 18)6, φόρτ. ἕως 10 Φεβρ. Ἀπὸ Σάντα Φέ 19)9. Απὸ Ροζάριο διὰ Λονδίνον 17)3.

BOP. ΑΜΕΡΙΚΗ: Α)π 9000 τ. γαιάνθρ. ἀπὸ Χάμπτον Ρόδδος διὰ Δ. Ἰταλίαν δολ. 2, Φεβρ. Υπάρχει ζήτησις ἐπ Νέας Ύρδης (ζακχάρεως) δι' ἔνα λιμένα Βορδὼ ἔως Ρόττερνταμ πρὸς 9 σέντες πατὰ 100 λίβρας.

Δ. ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ: Λόγῳ ὑψώσεως τοπικοῦ νομίσματος ἐλπίζεται νὰ σταθεροποιηθῇ ἀγορά.

ΜΑΥΡΗ ΘΑΛΑΣΣΑ: Σταθερά. «ΕΥΤΥΧΙΑ ΒΕΡΓΩΤΗ» καὶ «ΠΑΡΘΕΝΩΝ» ἐκλείσθησαν 11)3.

ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ: «ΔΙΟΝ. ΣΤΑΘΑΤΟΣ» (κενὸν ἐπ Γένοβας) ἀπὸ Σάντα Φέ 7000 τ. Κόντινεντ 19)3.—«ΔΕΣΠ. ΓΑΥΠΤΗ» ἐπ Βρεμένης 5000 τ. (τοῦβλα) δι' ἔνα λιμένα Μ. Θαλάσσης 6. 1)2 f.i.o., ἀμ. φ. Καὶ «ΜΕΣΣΑΛΘΟΥΡΙ» ἀπὸ Ρόττερνταμ 5000 τ. γαιάνθρ. Αγκῶνα, Βενετίαν, Τεργέστην 7 ἔνα λιμένα, 7)6 δύο.

ΑΡΧΑΙΟΤΗΤΕΣ... ΥΠΟ ΑΒΑΡΙΑΝ!

Τὸ Σουηδικὸν «Blaland» ἐκόμισε τὰς ἀρχαιότητας τῆς Ἀσίνης, δέκαρους 21 τόννων αἴτινες είχον μεταφερθῆ ἐπ Σουηδίαν πρὸς μελέτην καὶ αἴτινες ἐπεστράφησαν ὑπὸ τῆς Σουδ, Κυθερ.

Τὸ «Blaland» ὑπέστη ὀδραίριαν καὶ ἥδη δέον αἱ ἀρχαιότητες νὰ συνεισφέρουν διὰ τὸν διακανονισμὸν τῆς ὀδραίριας τοῦ σκάφους 10 σο. ἐπὶ... τῆς ἀξίας των!. Ποία δύμας ἡ ἀξία των:



ΟΝΟΜΑ ΠΑΟΙΟΥ	ΙΑΙΟΚΤΗΤΑΙ	"Έτος Ναυ.	Τέν. Γκρός	ΑΠΘ	ΔΙΑ	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ
"Αβυδος	"Αντ. Δημήτηρ	73	1157	Πλάσιος Ελλάδος	Γαλλίας	
"Αγιος Βίκτωρες	Μ. Καρούζη	95	1550	'Αλεξανδρείαν 9 Ιαν.	Ρωσίαν	
"Αγιος Γεώργιος	Ν. Νικολάου	11	4248	Μπούκετοι 12 Δεκ.	Μπ. "Άρες	
Αγιος Γεώργιος	Α. Γ. Βλασιοπούλου	12	3283	Βρατλαν 27 Δεκ.	Ρόττερνταμ	
Αγιος Γερασίμος	έτ. <Ιανία> Α.Ε.	98	3224	Κωνιπολιν 7 Δεκ.	Βρυξέλλαν	
Αγιος Γεράνης	έτ. <Ατλαντικός>	06	5699	Θεοδόσιαν 26 Σεπτ.	'Αμερίκαν	
"Αγιος Ιωάννης	έτ. <Κάσσος>	12	4151	Νικολάδειαν 18 Δεκ.	Βατιμόργη	
"Αγιος Μαρίνα	Π. Μαργαρώνη	10	5165	Μπάρροι 8 Ιαν.	Μπ. "Άρες	
"Αγιος Μάρκος	Γ. Τριλίδη	19	4514	Τάνιν 2 Νοέμβρ.	Πειραιά	
"Αγιος Μάρκος	Φράγκον και Λιθανού	06	4363	Γένοβαν 2 Ιαν.	Σύρον	
"Αγιος Νικόλαος	Γ. Δακούτρος κλπ.	01	3779	Κάρδια 1 Ιαν.	Θεσνίκην	
"Αγιος Σπυρίδων	Γ. Γεωργανή	99	3231	Τέρρας Άννουντσιάτχ 10'Οχ	Πειραιά	
"Αγγελική	Ε. Σκαρβέλη	04	3667	Λιθερπούλ 27 Δεκ.	Μπάρροι	
"Αγγελος Λ.	Δ. Η. Καρπίτση	06	3016	Μεσσήναν 11 Δεκ.	'Αργοστόλι:	
"Αδαμ. Ι. Πειθής	Α.Θ. Πεθή	08	4537	Σιτισταδέκαν 9 Δεκ.	Ρ—Πλέϊτ	
"Αδαμ. Παραής	Κακχρούκα κλπ.	84	1324	Εις Καλάμας 21 Δεκ.		
"Αδελφότης	I. N. Γουλανδρή	08	3882	Τάνι 20 Δεκεμβρ.	'Αλεξανδρείαν	
"Αθανάσιος	Ν. Λυκαρδοπούλου	07	4295	Κωνιπολιν 27 Δεκ.	'Οδησσόν	
Αιμίλιος	Γρόδμαν	98	3297	Σάρτουν		
"Ακρόπολις ex Hermion	Βασ. Μπρούσου	13	4342	'Αργει Αμέρικαν 14 Ιαν.		
Αλάφια	Ε. Νικολαΐδη	02	4470	Γένοβαν από 23 Αύγ. 1930		
Αλβανία	Χατζή Όσμαν	74	1373	Εις Μπέτος από 7 Νοεμ. 29	Πειραιά	
Αλέκος	Ν. Κωττάκη	06	4395	Βενετίαν 18 Δεκ.	Κάρδια	
Αλεξάνδρα	Π. Νεγρεπόντα	99	4028	Μάντζεστερ 13 Ιαν.	'Αμερίκαν	
Αλκυών	'Ολιθιέ	00	3353	Λονδίνον 7 Δεκ.	Πειραιά	
Αλκυών	Κα Ε. Λ. Λεμού	95	2701	Μασσαλίαν	Καλάμας	
"Αλμα	Παπαδημητρίου	90	1814	Σέτταν 18 Δεκ.	'Αλιχάντε	
Αλουμίνη	Χρ. Βλάσση	12	563	Σέτταν 5 Ιαν.		
Αμαζών	Μ. Χρουσάκη	03	2759	Βλάπτε—«Νεράζιχ»		
Αναστασία	I. Γ. Λιθανού	05	2883	Κ)λιν 18 Δεκ.	Μαρινούπολιν	
Ανάστασης	Κ. Φύχα	07	4853	Γένοβαν 10 Δεκ.	Μπ. "Άρες	
"Αναστ. Πετρούτσης	Κ. Α. Πατρούτση	99	3025	'Οδησσόν	Ρίγαν	
Αναστ. Πατέρας	Δ. Πατέρα	14	3382	Πόρτ Σατδ 7 Ιαν.	Χίον	
"Αννα	N. Λυκαρδοπούλου	19	5173	Βενετίαν 9 Δεκ.	'Αργοστόλι:	
"Αννα Βούλγαρη	Χαρ. Θ. Βούλγαρη	12	4603	Κούλλα	Σούντερλαντ	
"Αννα Βασιλάκη	Κ. Ν. Βασιλάκη	04	3045	Πειραιά 30 Δεκ.	Νοβρωσιάνην	
"Αννα Μαζαράκη	άδ. Μαζαράκη	13	5411	Νέρφολα 28 Δεκ.	Πόρτο Φερράγιο	
Αννούλα	Γ. Τατσέλη	08	4853	Πόρτ Σατδ 4 Δεκεμβρ.	Χίον	
Ανθίππη Ν. Μιχάλου	έτ. Μιχάλου	05	3298	Ζουγκούλαν	Πειραιά	
"Ανδρέας Κ.	Π. Μαργαρώνη	03	3602	Χούλι 1 Ιανουαρ.	Ρόττερνταμ	
Ανδρομέδα ex Huntress	Ισιδ. Μαργαρώνη	14	4997	Morminga 30 Δεκ.	Καλαί	
Αντώνιος	A. Γεωργανή	83	1187	Τάρναντα 1 Ιαν.	Πειραιά	
Αντώνης	Σ. και Π. Λεμού	04	2679	Βρεταν 25 Δεκεμβρ.	Φιλιππίλλ	
Αντώνιος Βροντίσης	I. Βροντίση	04	2690	Θεοδόσιαν	'Ιταλίαν	
Αντώνης Γ. Λεμός	Σ. και Π. Λεμού	11	4410	Κάρδια 2 Ιαν.	Γένοβαν	
Αντώνης Γεωργανής	Γ. Γεωργανή	15	3557	Ρόττερνταμ 28 Δεκεμ.	Αιρόντο	
Αντώνιος Δ. Κυδωνίεως	Δ. Κυδωνίεως	07	3920	Πόρτ Σατδ 6 Ιαν.	Σύρον	
Αντώνιος Δ. Κυδωνίεως	Δ. Σταθάτου	20	3836	Diamante 2 Ιαν.	Κόντινεντ	
Αντώνιος Σταθάτος	'Αντ. Γιαννουλάτου	07	2693	Πειραιά 6 Δεκεμβ.	Γαλάτο:	
Αντζουλέττα	Z. Βαλμά	05	3607	Ρόττερνταμ 13 Ιαν.		
Αποίκια	I. Νικηφόρου κλπ.	05	4319	Τάνι 3 Δεκεμβρ.	Τούτιτσανέκαν	
Αριάδηνη	έτ. «Μαρμαρά»	10	4445	Μπάρροι 4 Δεκεμβρ.	Μπ. Μπλάγκαν	
Αριάδηνη Παντελή	E. Γουλανδρή	05	3470	Buviken 9 Ιαν.	Moss	
Αριστ. Λ. Γουλανδρής	Γ. Βεργωτή	03	919	'Αργει Πειραιά		
Αρης	Δ. Φαλαγκάκ	01	3587	Γένοβαν 22 Οκτ.	Σύρον	
Αρτεμισία	Π. Μακρή	06	4343	Τρίπολιν (Σύριας)	Μ. Θάλασσαν	
Αρχάγγελος	άδ. Λιθανού	17	4349	"Ικουλ (Χ:λ:γ:) 8 Ιανουαρ.	'Αξέρας	
Ασημίνια Μπάκια	Π. Μπάκια	95	1495	Εις πλός Σέττας	'Ελλαδος	
Ασία	'Ολιθιέ	92	2893	Κόπρων 18 Δεκ.	Μιδδλεσσιπρο	
Αστασία ex Θ. Γαλάκης	I. Γαλάκη	14	4211	Κονταντζάν 4 Δεκεμβρ.	Ρόττερνταμ	
Αστασία Νομικού	M. Νομικού	99	846	Σπαλάτον	Πειραιά	
Αστήρη	Σταφυλοπάτη κ.λ.π.	96	1350	Κωνιπολιν 3 Ιαν.	Κωνσταντζάν	
Ατθίς	'Ατλαντικός, Α.Ε.	30	4108	Βίλλαν Κοντ. 5 Ιαν.	Πιαζαράντ	
Ατλαντικός	'Ατλαντικός, Α.Ε.	19	5600	Φάλμωσθ 6 Ιαν.	'Αμερικαν	
Ατλας	'Ατλαντικός, Α.Ε.	07	3815	Βρέμην 5 Δεκεμβρ.	Μαρινούπολιν	
Αύγη	Ρωσολύμου κλπ.	99	3716	Διαλέστει εις	Δάκτυλην	
Αφρόδεσσα	άδ. Κιρτάτη	05	2485	Καλάμας	Πειραιά	
Βαγγέλης, τάνκ	'Αλεξανδράτου	20	1138	'Επωλήθη εις	Γάλλους	
Βάντα	Έπιχανειάδη	03	4190	Μαρινούπολιν	Πόρτ Σατδ	
Βασ. A. Πολέμης	Γκ. Γκούρα	07	3429	Βαλτιμόρην 8 Ιαν.	Πειραιά	
Βασ. Δεστούνης	άδ. Δεστούνη	97	3146	Ταξιτάρχειν 18 Νοεμ.	Πειραιά	

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος Ναυπ.	Τέν. Γκρές	ΑΠΘ	ΔΙΑ	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ
Βασ. Παντελής	ἀδ. Παντελής	07	5045	Ροζάριο	4 Ιαν.	Φορτώνει.
Βέλλα Μ. Διακάνη	Μ. Διακάνη	99	3457	Ρούμχνικ	Φάληροθ	διῆλ. Γιεραλτάρ 8 Ιαν.
Βενιζέλος	ἀδ. Σιφναίου	10	1005	Κατάκωλον 14 Ιαν.	φορτώνει:	διῆλ. Σέτταν
Βιργίνια Μαυρολέων	Μ. Ε. Διακάνη	04	3569	Μαρίαν. 19 Δεκ.	Ρουέν	διῆλ. Γιεραλτάρ 5 Ιαν.
Βιργίνια Σ.	Z. Σαμοθράκη	05	3885	Κάρδιφ 19 Δεκ,	Γένοβαν	ἔφθ. 29 Δεκ.
Βόλγας	Παπαδημητρίου	92	2505	Σφάξ 18 Νοεμ.	Πειραιά	ἔφθ. 22 Νοεμ. ἀργεῖ:
Βύρων	Ἐθνικῆς	14	9272	'Αργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 4 Δεκ.		
Γαλούνης	A. Μπίστη	94	2154	Μαρίαν.	Πειραιά	ἔφθ. 25 Δεκ. Παραμ.
Γαρδελάκη	E. Θεοφιλάτου	88	2282	Τύνιδα 18 Δεκ.	Πειραιά	ἔφθ. 29 Δεκ.
Γέρων - Καρράς	ἀδ. Καρρᾶ	11	4574	Παραμένει: Πούντα	-	— αράξεως.
Γερδόγιος	ἀδ. Λιθανοῦ	14	3536	Χίλη	Άρενας μὲ ζημίας προ-	Passages 16 Δεκ.
Γεώργιος Γ.	Δ. Δάμπταση	18	4289	'Αρχάγγελον 7 Νοεμ.	Κόντιντεντ	10 Ιαν. ἀργεῖ
Γεώργιος Μ.	Σ. Λύρα καὶ Μ. Λεμού	05	4254	Νικολάεφ	Ρόττερντη	ἔφθ. 1 Ιαν.
Γεώργιος Π.	'Επιφανειάδη	03	4052	Παρ. Πειραιᾶς ἀπὸ 25 'Οκτ.	'Οδησσόν	'Αργεῖ 14 Ιαν.
Γεώργ. I. Γουλανδρῆς	N. καὶ Γ. Σιμπουρά	96	2187	Σύρον 14 Ιαν.	Ρωσίαν	φορτώσει: σίτου Έλλ.
Γεώργ. Κυριακίδης	N. Γ. Κυριακῆς	11	4201	Μπάρρου 11 Δεκ.	Μπουένος "Αὔρες	Διῆλ. Φ. Νορ. 2 Ιαν.
Γεώργ. Κ. Σαλιάρης	Γ. Κ. Σαλιάρη	01	3514	Λιθέρον 23 Νοεμ.	Πειραιά	"Εφθ. 28 Νοεμ. ἀργεῖ 28 Δεκ.
Γεώργ. Μάντακας	B. Γ. Μάντακα	21	3246	Νικολάεφ	Γιεραλτάρ	Διῆλ. K)πολιν 30 Δεκ.
Γεώργ. Μ. Εμπειρίκου	Σ. Γ. Εμπειρίκου	21	5728	Πόρτ. Σάλη 20 Δεκ.	Κοκκανάτα	φορτώνει:
Γεώργ. Μ. Λιβανός	ἀδ. Λιθανοῦ	28	3831	Ρουμχνίκυ	K)λυν 7 Ιαν.	
Γεώργ. Παλαιοκρασσάς	Γ. Παλαιοκρασσᾶ	00	1043	Τάνι 22 'Οκτ.	Πειραιά	ἔφθ. 21 Νοεμ. ἀργεῖ
Γεώργ. Πήττας	ἀδ. Γ. Πήττα	98	3110	Θεσδότικαν	Φάληροθ	διῆλ. Κονγλυν 4 Ιαν.
Γιάννης	Γ. Ανδρέσον κ.λ.π.	05	4391	Γένοβαν 11 Δεκ.	Βάρκαν	ἔφθ. 19 Δεκ. φορτώνει:
Γιαν. Γούναρης	Γ. Ζ. Γούναρη	01	2238	Χαροβάνα	'Ιταλίαν	ἐν πλῷ 8 Ιαν.
Γουλανδρῆς	Διακούλη καὶ Δάμπταση	03	3849	Κωνίλιαν 3 Ιαν.	Φάληροθ	διαταγής
Γρηγόριος Κ.	Π. Καλλιμανοπούλου	90	2538	Μασσαλίαν 27 Νοεμ.	Πειραιά	'Αργεῖ
Δάρμας	ἀδ. Πήττα	83	1595	Ζουγκουλάς 13 Ιαν.		
Δάρψη	Γ. Λυκιαρδοπούλου	10	2810	Esbjerg 6 Ιαν.		
Δελφίν	Αθ. καὶ Ανδρεάδη	06	3816	Γένοβαν 21 Νοεμ.	Xίον	ἔφθ. 26 Νοεμ. ἀργεῖ 8 Δεκ.
Δέσποινα	Κοσμᾶς καὶ Γεωργίλη	09	4461	Δάντσικην 1 Ιαν.	Γένοβαν	διῆλ. N. Φόρελ 5 Ιαν.
Δέσποινα Γλύπτη	Γ. Γλύπτη	04	3313	'Οράν 27 Δεκ.	Λονδίνον	ἔφθ. 6 Ιαν.
Δέσπω	I. Δ. Χανδρῆ	99	1819	Ρωσίαν 9 Ιαν.	'Ερ. Θάλασσαν	ἐν πλῷ
Δημήτρης	Σ. καὶ Π. Λεμού	05	3338	Σ. Λού 1 Ιαν.	Xίον	ἔφθ. 12 Ιαν.
Δημ. Γ. Θεομιάτρες	A. M. Τατάκη	06	4271	Μπέργκιν 9 Ιαν.	Νιούκαστλ	
Δημ. Λ. Δανιόλος	Σ. καὶ K. Δανιόλου	06	3824	Πειραιάς 5 Ιαν.	Ρωσίαν	
Δημ. Μ. Διακάνης	M. Δ. Διακάνη	01	5872	Ρόττερντη 27 Δεκ.	Μπάρρου	ἔφθ. 30 Δεκ. Παραμ.
Δημ. N. Βογιατζίδης	N. Δ. Βογιατζίδη	08	3144	Παλέρμο 6 Δεκ.	Πειραιά	» 10 Δεκ. 'Αργεῖ 15 Ι.
Δημ. N. Βούλγαρης	N. Δ. Βούλγαρη	02	3975	Βενετίαν 27 'Οκτ.	Πειραιά	» 31 'Οκτ. ἀργεῖ 15 Ιαν.
Δημ. N. Ράλλιας	N. Δ. Ράλλιας	99	3534	Χούλλα 24 Δεκ.	Μπάρρου	» 27 Δεκ. 'Επισκ.
Δημ. Παντελῆς	ἀδ. Παντελῆ	20	4291	Μπάρρου 24 Δεκ.	Μπ. "Αὔρες	
Δημ. Χανδρῆς	I. Δ. Χανδρῆ	98	3346	Καλάμις	Πειραιάς	Παραμ. 14 Δεκ.
Δημοκρατία	Γ. Πειροβόληρη	00	3769	Μαρίαν. 28 Δεκ.		ἔφθ. 3 Ιαν.
Διαμάντω	ἀδ. Ταχτούριον	03	2281	Νεϊρωσασίκην		ἔφθ. 30 Δεκ.
Διονυσίος	E. A. Καραβία	03	2018	Βρεττίαν 22 Δεκ.		φθάνει: 16 Ιαν.
Διον. Σταθάτος	Δ. A. Σταθάτου	19	5450	Ροζάριο		ἔφθ. 3 Ιαν.
Δίφρυς		06	2795	'Ιταλίαν		φθάνει: 3 Ιαν.
Διώνη	Γ. Φ. Ανδρεάδη	06	4227	Σιδηταθένικην		φθάνει: 17 Δεκ.
Δραγών	I. Δ. Κορκοδεΐλιος	04	3582	Tάνι 21 Δεκ.		φθάνει: 16 Νοεμ. δι. 14 Ιαν.
Δύο Φίλοι	Ραπτίκη καὶ Ρούσσου	03	3517	Σόρον 21 Δεκ.		έκφραστ. 14 Ιαν.
Δωροθέα	Α. Μπαλτά	97	2024	Πειραμένει: ἀργόν		ἔφθ. 25 φορ. δι. Νορ.
"Εδίσων	Ἐθνικῆς	96	II.103	'Αρ. Πειραιᾶς ἀπὸ 7 Νοεμ.		ἔφθ. 1 Νοεμ. παρ. 10 Δεκ.
Ειρήνη, τάνι	Α. Καλλιγά καλ.	09	4009	"Οσλο 31 'Οκτ.;		
Ειρήνη Κυριακίδην	N. Γ. Κυριακῆς	22	3781	Μπ. "Αὔρες 12 Ιαν.		διῆλ. Γιεραλτάρ 4 Ιαν.
Ειρήνη N. Ράλλια	N. Δ. Ράλλιας	08	3860	Νένι 'Γόρκην 28 Δεκ.		ἔφθ. 24 Δεκ. Φορτ. 12 Ιαν.
Ειρ. Σ. Εμπειρίκου	Στ. Εμπειρίκου	27	4164	Πειραιάς 27 Δεκ.		Παραμένει:
Έλεγκω Α. Κυδωνιέως	Π. Κυδωνιέως	02	4162	"Αβοντούθ		έκφραστον: 16 Νοεμ. ἀργεῖ 28 Δεκ.
Έλένη	A. Καλλινίκου	18	5655	Λιθέρον 23 Δεκ.		
Έλένη Γ. Εμπειρίκου	Δ. Λιδῶς	01	1882	Κέρκυραν 2 Δεκ.		
Έλένη Σ. Εμπειρίκου	Στ. Εμπειρίκου	05	3919	'Αρχρούς		
Έλένη Σενιού	E. Σενίδης καὶ Σίζ	79	1169	Νάπλιον 28 Νοεμ.		
Έλένη Σ. Ιωσηφόγλου	Kα Ιωσηφόγλου	99	3267	'Επωλήθη εἰς 'Ιταλίας		
Έλενη Σ. Ιωσηφόγλου	έτ. «Χίος» Α.Ε.	98	4572	Πειραιάς 17 Δεκ.		
Έλενης	ἀδ. Μαζαράκη	22	3553	'Αλεξανδρείαν		
Έλλην	Στ. Εμπειρίκου	13	4557	Κάρδιας 29 Νοεμ.		
Έμμ. Σταυρούδης	Κα Σταυρούδη	03	4391	Γένοδας 2 'Ιαν.		
Ένωσης	'Ανδρέσον καὶ Αγγελή	03	4371	Νοδορούσικην		
Έφηνίλα	N. Ταχτούριον	05	2715	Βρεττίαν		
Έφουντολις	E. Βασιλικοῦ	06	3594	Μπάρρου 11 'Οκτ.		
Έναγγ. Μ. Διακάνη	Δ. M. Διακάνη	03	2876	Γαλάτας 25 Δεκ.		
Έναγγελία Τόγια	έτ. K. Τόγια	97	3022	Κένα 31 Δεκ.		
Ένάγγ. Νεόφυτος	G. Νεόφυτου	06	4432	'Αλεξάνδρειαν Δεκ. 23		
Ένανδρος	M. Βαλμᾶς	98	3543	Σόρον 20 Δεκ.		
Ένγενα Καμπάνη	G. N. Εμπειρίκου	98	3470	Πειραιάς 14 Ιαν.		
Ένγ. Μ. Γουλανδρῆ	ἀδ. Λιθανοῦ	15	3687	Βρεττίαν 26 Δεκ.		
Ένγ. Μυλωνᾶ	B. καὶ I. Κουτσούκου	03	3276	Πειραιάς 3 'Ιαν.		
Ένγ. Σ. Εμπειρίκου	Θ. Μυλωνᾶ	01	5148	Μπέργκην		
Ένγ. Χανδρῆ	Στ. Εμπειρίκου	20	4862	Νικολάεφ 23 Νοεμ.		
Έντυχιά	I. Δ. Χανδρῆ	22	5108	Ρόττερντη		
Έντ. Βεργωτῆ	G. Βεργωτῆ	13	5123	'Αμπέρσαν 25 Δεκ.		
	Γερ. Βεργωτῆ	09	2993	Ταϊτιταθένιαν 9 Ιαν.		
Ζάννες Γούναρης	ἀδ. Γούναρη	07	4407	Δούναδιν		
Ζαννῆς Α. Καμπάνης	καλυρον. Α. Καμπάνη	20	5298	Χούλλα 3 Ιαν.		
Ζαχαριόζα	Γ. Λυκιαρδοπούλου	06	4645	Πορτ-Σάλι 4 Ιαν.		
				Γιεραλτάρ		
				Ταϊν		
				Ρωσίαν		

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	"Ετος ναυπ.	Τόν. Γκρός	ΑΠΟ	ΔΙΑ	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ
Ζηνοβία	έτ. «Μεγάλινού»	06	2947	Κενή) πολιν 25 Δεκ.	Νικολαΐδηφ	
Ζύδα Αμπατιέλλου τάνκ	Γ. Ε. Αμπατιέλλου	20	1138	Κενταντάντζαν 24 Δεκ.	Μπ. "Αύρες	Την πατίσχεσιν
Ηλίας Γ. Κουλουκουντής	έτ. «Ατλαντικός»	11	4861	Νέρφολαν 25 Δεκ.		διαταγής
Ηρων	Κουρσού, Παπαδάτου και Σίτι	06	1516	Μελλτχν 10 Ιαν.		Έκφορτ. Μάλταν 14 Ιαν.
Hermion	Νορθγκίκον	13	4342	Βλέπε «Ακρόπολις»		
Huntress	Άγγλικόν	14	4997	Βλέπε «Ανδρομέδα»		
Θάσος	Πατριωτικής	99	1565	Άλεριον 11 Ιαν.	Άλεξανδρειαν	
Θεμιστοκλής	Έθνικής	07	5956	Άργει Άμπελάκι		
Θεόδωρος	Α. Καλλινίκου	99	5660	Άιζερπούλ 12 Δεκ.	Ρόττερνταμ	εφθ. 17 Δεκ. Παραμ.
Θεόδ. Βούλγαρης	Ν. Βούλγαρη	03	4292	Ρουμανίαν 12 Δεκ.	Άμεριγκον	Έδυτιση η παρά Ουζάν
Θεόδ. Γαλάκης	Ι. Γαλάκη	14	4211	Βλέπε «Ασπασία»		
Θεοτόκος	Σ. Πολέμη	98	4018	Βραχλαν 22 Δεκ.	Άγγλ. Κόντ.	διηλος Ουζάν 7 Ιαν.
Θεμώνη	«Κάσσος» Α.Ε.	29	3875	Γριούντεν 4 Ιαν.	Necoschea	> Niton 5 Ιαν.
Θέτις	Ε. Χατζηλία	30	4123	Ρόττερνταμ 31 Δεκ.		> > 1 »
Θησεύς	Μ. Κουλουκουντή	99	3768	Κάρδιφ 1. Ιαν.	Βηρυττόν	
Θράκη	Πατριωτικής	17	982	Άργει Πειραιά		15 Ιαν.
Θρασσόβουλος	Α. Βογιατζήδη	12	3693	Κάρδιφ 7 Ιαν.	Ροζάριο	
Ιάκωβος	Γ. Άγγελίδη	01	2107	Σούντερλαντ 6 Νοεμ.	Πειραιά	εφθ. 28 Νοεμ. άργει
Ιάσων	Άλεξάτου κ.λ.π.	90	1083	Νεάπολην 2 Ιαν.	Σέττεν	Έφθασεν
Ιθάκη	Σ. Βλασσοπούλου	11	4083	Μονισίδεσ	Μπ. "Αύρες	εφθ. 20 Δεκ.
Ιθακος	Γ. Δρακούλη	06	4070	Σουνάν 18 Δεκ.	Πειραιά	εφθ. 2 Ιαν.
Ιντια	Σ. Βαλμαδή	96	2675	Διαλύεται εἰς	Ρόττερνταμ	
Ιουλία	Π. Χατζηλία	08	3742	Γαλάτα: 19 Νοεμ.	Μάρ Ντάλ Πλάτχ	εφθ. 21 Δεκ.
Ιρις	Ν. Αντωνίου	00	1106	Θεσσαλονίκην 30 Δεκ.	Βουλγαρίν	εφθασεν
Ισιδώρα	Γ. Ν. Κονδύλη	00	3899	Όραν 22 Δεκ.	Βοστώνην	διηλθε Γ. δραχλάρ 24 Δεκ.
Ισιληνή	Γρήμαν	90	2399	Φιόδρον 19 Δεκ.	Πειραιά	εφθασε 12 Ιαν.
Ιωάννης	Δ. Δάμπαση	09	3667	Άιζερσαν 11 Δεκ.	Μπ. "Αύρες	διηλ. Φερ. Νοράγκα 29 Δ.
Ιω. Βάττης	Θεοφ. Βάτη	12	4418	Μπ. "Άιζερς 4 Ιαν.	Σάντα Φέ	Φορτώνει
Ιω. Ε. Γιανναγάς	έτ. «Κάσσος» Α.Ε.	07	4646	Νοβορωσίσκη 27 Νοεμ.	Nyborg	εφθασε 1 Ιαν.
Ιω. Κορκόδειλος	Π. Κορκοδείλου	05	4071	Μπάρρο 3 Ιαν.	Πειραιά	
Ιω. Λύρας	Ιω. Κ. Λύρα	19	2165	Κέρκυραν 24 Δεκ.	Πειραιά	εφθ. 27 Δεκ. Παραμ.
Ιω. Νομικός	Α. Νομικός	99	610	Πειραιά	'Ελευσίνα	πρός άνθρωπεις
Ιω. Π. Γουλανδρής	άδ. Γουλανδρή	10	3750	Σάν Νικολάς 7 Ιαν.	Ντακάρ	παραμίνει
Ιω. Πατέρας	υιών Ν. Πατέρω	07	3874	Κένων 30 Δεκ.	Xίον	
Κ. Κτιστάκης	Γ. Κτιστάκη	07	4291	Μάντζεστερ 19 Δεκ.	Ρ. Πλέιτ	διηλ. Φερ. Νοράγκα 4 Ιαν.
Κ. Λύρας	Π. Λύρα	02	3091	Πέτι: 1 Δεκ.	Βουλότην	εφθασε 30 Δεκ.
Κ. Χατζηπατέρας	Κ. Χατζηπατέρα	09	4344	Γένοβαν	Ρωσίαν	φορτώνει 14 Ιαν.
Καθαράς	Γ. Καρούσια	91	2661	Σπατέζαν 30 Δεκ.	Πειραιά	εφθ. 5 Ιαν.
Καλαφάτης	Κ. Καλαφάτη	17	4213	Λιβόρνο 16 Δεκ.	Γένοβεν	εφθ. 23 Δεκ.
Καλλιόπη	Δ. Πατέρα	10	4948	Esbjerg 30 Δεκ.	Νιούκαστλ	εφθ. 31 Δ. παραμ. 14 Ιαν.
Καλουδώ	Γ. Ασημαμίτη	04	4921	Δουγκέρχην 9 Ιαν.	"Αιστερτάμ	
Καλυψώ Βεργωτή	Γερ. Βεργωτή	18	5686	Ρόττερνταμ 21 Δεκ.	Μπλάθ	εφθ. 22 Δεκ.
Καπετάν Στρατής	Δ. Κουμπή	06	3547	Γένοβεν 18 Δεκ.	"Οδηγούσ	εφθ. 28 Δεκ. Φορτ.
Καπτάν Ρόκος	Γ. Βεργωτή	07	5186	Plov Ιανέρην 1 Δεκ.	Κοντέζφιον	Έφθασε
Καπτάν Στάθης	Γ. Αμπατιέλλου	03	4834	Eig Γένοβαν από	9 Σεπτ:	'Επωλήθη Ιταλούς
Καρδάμυλα	Π. Μ. Πουτούς	05	3563	"Οσλό ² Ιανουαρ.	Δάντσιγκ	
Κάρολος	Δ. Λογοθέτη	00	3308	Δάντσιγκ 12 Δεκ.	Τεργέστην	εφθ. 2 Ιαν.
Κάσσος	έτ. «Κάσσος» Α.Ε.	07	4875	"Άδρινοφ 3 Ιαν.	Σουάνη	εφθ. 6 Ιαν.
Κάτε	Ν. Λυκαρδοπούλου	18	5197	Tάν 8 Ιαν.	Μπ. "Αύρες	
Κάτε	Φ. Πανά	98	3089	Ιμπριγκαρ 9 Δεκ.	Βενετίαν	εφθ. 30 Δεκ.
Κατερίνα	Γ. Μ. Κουλουκουντή κ.λ.π.	00	3147	Χομπάρ 6 Ιαν.	Σούντερλαντ	εφθ. 7 Ιαν.
Κατερίνα, τάνκ	I. Γαλάνη	87	2495	Κονήλην 26 Δεκ.	Βατούμι	
Κατηγκώ	Κ. Χατζηπατέρα	96	2578	Θ)νίκην 29 Δεκ.	Νάντην	εφθ. 13 Ιαν.
Κατίνα	Γ. Γρέγος	04	4649	Γένοβεν 1 Δεκ.	Σύρον	εφθ. 7 Δεκ. άργει
Κέιτ Κόρσο	Άθ. Κουλούρα και Κ. Σένου	05	3890	Φλωρίνη 7 Δεκ.	Μπέρκυεν	εφθ. ηδη
Κίμωλος	Παπαδημητόπουλου	89	2455	Βενετίαν 19 Δεκ.	Πειραιά	εφθ. 25 Δεκ. άργει
Κλεάνθης	Α. Βογιατζήδη	11	4153	Κάρδιφ 23 Δεκ.	"Αιεζάνδρειαν	εφθ. 6 Ιαν.
Κλεοπάτρα	άδ. Μάντακα	07	3900	Δάντσιγκ 30 Δεκ.		
Κοριάννα	Α. Μπεκατώρου	99	5170	Άιζερσαν από	Άγγούστ 2	άργει 14 Ιαν.
Κωνστ. Κουτσοδόντης	Α. Κ. Κουτσοδόντη	04	4160	Ρόττερνταμ 1 Ιαν.	Πόρτ Σατή	Σ. Γιβραλτάρ 8 Ιαν.
Κώδωνας	Π. Στραυρουλοπούλου & Σίτι	96	1346	Άιεζάνδρειαν 19 Δεκ.	Πειραιά	εφθ. 23 Δεκ. άργει
Κωσταντής	άδ. Πατέρα	13	4316	Γαλάτα: 3 Δεκ.	Ροττερνταμ	εφθ. 29 Δεκ.
Κωσταντής Λευδός	άδ. Λευδό	06	4419	Βενετίαν 28 Νοεμ.	Οίνουσας	εφθ. 3 Δεκ. άργ. 7 Ιαν.
Κωστής	Κ. Λευδό και Σίτι	05	2126	Κονήλην 30 Δεκ.	Ρωσίαν	
Commercial Courier	Α'μερικαν.	03	2111	Βλέπε «Χρήστος Σιγάλας		
Λέανδρος	Υιών Χατζηπατέρα	01	3298	Λιβέρπολι 31 Δεκ.	Κάρδιφφ	
Λουκία, τάνκ	I. Μαυρή και Σίτι	10	2143	Σένταν 2 Ιαν.	Κονηλίν	εφθ. 2 Ιαν. άνχρινται
Μαίηνης δφ Σίριες	A. Κονιούρην	01	1190	Σύρον		
Μαίην N.	Δημ. Η σέρχ	09	4330	Κονηλίν 26 Δεκ.		
Μαϊώτις	A. Συνοδήνεος	88	1709	Πειραιά: 10 Ιαν.		
Μάκης	E. K. Βλασσοπούλου	06	3546	Τεργέστην 18 Νοεμ.		
Μαραθών	M. Χριστάκη	05	3876	Άιεζάνδρειαν 18 Δεκ.		
Μαργαρίτα	Γεωργιάδη και Σοφίκην	89	2187	Γαλάτα: Δεκ. 26 Δ.		
Μαρκάνης	E. Μάρκου	04	4223	Νικολάιφ 6 Δεκ.		
Μαρία	Σ. Βλασσοπούλου	07	4225	Οράν 2 Ιαν.		
Μαρία	K. Λευδό	01	3090	Άιεζάνδρειαν 3 Δεκ.		
Μαρία M. Διακάνη	S. Περή κ.λ.π.	00	1216	Πειραιά: από		
Μαρία N. Ρούσσου	M. Διακάνη	10	4362	Μπάρρο 20 Δεκ.		
Μαρία Νομικού	Κυρ. Βενιζέλου	09	3729	Πόρτ Σατή 25 Δεκ.		
Μαρία Π. Ξυλά	Kα Νομικού	99	1165	Πειραιά: 6 Ιαν.		
Μαρία Σταθάτου	M. Κερρά	02	3254	Βραχλαν 3 Ιαν.		
	A. Σταθάτου	19	5229	Mπ. "Αύρες		

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος Ναυπ.	Τέων Γηρός	ΑΠΘ	ΔΙΑ	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ
Μαριγώ Α.	Ν. Λύρα	02	4146	Πειραιά 20 Δεκεμβρίου	Νικολάεφ	εζθ. 27 Δεκ. Southend 30 Δεκ.
Μαρίκα	Λασσαρίδη και Σια	98	3175	Ρ. Μπλακγουσώτερ	Χερσόνησα	Κονγλιν 2 Ιαν.
Μαρούτητα	Ν. Εύσταθίου	06	4660	Πειραιά 31 Δεκεμβρίου	Θ)νικην	εζθ. 13 Ιαν. έκφ.
Μαριέττα Νομικού	Η. Νομικού	82	1831	Ρωσίαν	Σάρπηνες	Παραμ. 14 Ιαν.
Μαριόγκα Δ. Θεομιώτη	άδελφην Κιρτάτα	04	4784	"Αβονιουθ	άπο 28 Οκτ.	'Επισκευή
Μαριόγκα Ι. Γουλανδρή	άδ. Γουλανδρή	05	3904	Είς Πειραιά	Μπέργκεν	Χούκ δψ Χόλ 14 Ιαν.
Μαριογκούλα	Η. Γουλανδρή και Σια	01	3540	Χερσόνησα	Χίον	εζθ. 25 Δεκ. άργει
Μαρουκώ Πατέρα	Δ. Πατέρα	17	4269	Πόρτ Σατή 23 Δεκεμβρίου	P. Ηλέτ	διήλ. Φ. Νορόνχα 4 Ιαν.
Μαρούλα	άδ. Πρωτού	12	4307	"Αριδούργον 14 Δεκεμβρίου	Γένοβαν	εζθ. 2 Ιαν.
Μαρουσιώ	Ν. Μ. Πάθηκον	02	4152	Μπάρρο 24 Δεκεμβρίου	Σούντερλαντ	εζθ. 8 Ιαν.
Μαρουσιώ Κουλούθρου	Α. Μ. Κουλούθρου	07	3556	Ρόττερνταμ 6 Ιανουαρίου	Πειραιά	εζθ. 25 Παραμ.
Μαρουλή Β. Πολέμη	Α. Β. Πολέμη	06	3732	Λιθόρρω 16 Δεκεμβρίου	Τάιν	εζθ. 26 Δεκ. Παραμ.
Μασαλιώτις	Θ. Αιαρούτσου	99	4076	Helvoet 25 Δεκεμβρίου	Kilia	
Μαστραντρέας	Μαστραντρέα και Σινεζλίδη	01	3281	Γαλάτας 31 Δεκεμβρίου	'Ελλαδα	
Ματθαίος	Η. Μ. Λάζη	04	2434	Γένοβαν 1 Ιανουαρίου	21 Νοεμ.	άργει 14 Ιαν.
Ματρόννα	Ν. Βογιατζίδη	02	2816	Πειραιάς άπο	"Αιματρηταρι	εζθ. 2 Ιαν.
Μεμάς	Α. Βεργωτή	00	4359	P. Ιανέτρον 4 Δεκεμβρίου	εις 'Αγγλίαν	ναυαγήσαν
Μενέλαος	έτ. "Ποσειδών" Α.Ε.	98	1588	'Εγκατελείψθη 3 Νοεμβρ.	Νοδοφρασίσκην	εζθ. 25 Δεκ.
Μέντωρ	Γ. Δρακούλη	02	3050	Σέπταν 8 Δεκεμβρίου	Φάλμουρι	εζθ. 13 Ιαν. διαταγ.
Μερόπη	Κ. Καλαφάτη	11	4181	Νικολάεφ	"Αιματρηταρι	εζθ. 3 Ιαν.
Μεσαθούρι	Α. Κεράνη	98	3550	Σφάλ 12 Δεκεμβρίου	Πειραιάς	εζθ. 13 Δεκ. 'Αργ. 14 Ιαν.
Μηνάς	'Εμίρη και Γερογιάννη	01	3004	"Ορέταν 10 Δεκεμβρίου	Φάλμουρι	διήλ. "Ανδρον 1 Ιαν.
Μιχαήλ	Δ. Μ. Λογοθέτη	05	3049	Κων(πολιν) 29 Δεκεμβρίου	άπο 14 Νοεμ.	άργει 14 Ιαν.
Μιχαήλ Ε. Γιανναγάς	Ν. Μ. Γιανναγάς	01	3319	Εις Γένοσθν	Γάνδην	εζθ. 24 Δεκ. Παραμ.
Μιχαήλ Ε. Τρικόγλου	Ε. Τρικόγλου	99	3044	Αένινγραδ 14 Δεκεμβρίου	Μαριανούσπολιν	εζθ. 30 Δεκ.
Μιχαήλ Λ.	I. Αιδανού	13	4160	Κέρτη 2 Δεκεμβρίου	Πειραιάς	εζθ. 1 Ιαν.
Μιχαήλ Λ. Εμπειρίκου	Στ. Εμπειρίκου	18	5202	Καναδάν 9 Δεκεμβρίου	Σύρον	εζθ. 30 Ν. άργ. 14 Ιαν.
Μιχαήλ Ν. Μαρής	Ν. Μαρή	99	3926	Λιθόρρω 25 Νοεμβρίου	Ρόττερνταρι	άπο 3 Ν. 14 Ιαν.
Μιχαλάκης	Ν. Εύσταθίου και Σια	04	3146	"Αργετ εις	M. π. "Αύρες	ειδήλ. Νίτον 8 Ιαν.
Μιχάλης Ποντούς	Η. Μ. Ποντούς	00	3672	Ρόττερνταρι 7 Ιανουαρίου	άπο 8 Δεκ.	
Μιχαλίδης Συλάς	άδ. Συλά	06	3828	Εις Σάντα Φέ	Πειραιάς	
Μίμης Χανδρής	I. Δ. Χανδρή	92	1630	Ρωσία	Ρόττερνταρι	εζθ. 6 Ιαν.
Μονάρχης	Γ. Χρουσάκη	94	3457	Μελίλλαν 28 Δεκεμβρίου	"Αλεξανδρειαν	εζθ. 1 Ιαν.
Μονίτωρ	Σ. Φωρκούχη	06	3704	Κάρδιφ 12 Δεκεμβρίου	Δάνταγκ	έπεδ. Βίγκο 31 Δεκ.
Μωρηάς	Σ. Φωρκούχη	02	3734	Μελίλλαν 23 Δεκεμβρίου		
Νάγος	άδ. Αιδανού	10	4111	Νικολάεφ	"Αμεριγγον	διήλ. Πειραιά 13 Ιαν.
Νάρκισσος	Γ. Ν. Σταθάτου	06	4313	Ροζάριο	εζθ. 27 Δεκ.	
Ναυτίλος	Δ. Ι. Γουλανδρή	04	3531	Πειραιάς	άργει	
Νεράϊδα εκ Αμαζών	Μ. Χρισάκη	03	2759	Εις Γάνδην	Γιβραλτάρ 5 Ιαν.	
Νεφέλη	άδ. Κουτσούκου	97	3743	"Αρθέρσαν 24 Δεκεμβρίου	Ροζάριο	Όραν έκφορτ.
Νήτιον	A. I. Καλλινίκου	05	4274	Τάιν 2 Δεκεμβρίου	P. Ιανέτρον	εζθ. 1 Ιαν.
Νηρεύς	'Εμμ. Χατζηλία	13	6694	Φιλαδέλφειαν 8 Δεκ.	Γιάφφαν	διήλ. Τσάρλεστον 15 Δεκ.
Νηριτος	Γ. Δρακούλη	07	3854	Χάλιφαν 26 Δεκ.	Κων(πολιν) 2 Ιαν.	Ρωσίαν
Νίκη	Α. Βογιατζίδη	17	958	Πειραιάς 30 Δεκ.	διήλ. Λάζαντ 7 Ιαν.	
Νικολής	N. Γ. Μεραζή	21	3576	Βραζίλαν 19 Δεκ.	εζθ. 2 Ιαν.	
Νίκος	A. Γ. Γρυπαίου	14	3892	Μπάρρο 4 Δεκ.	Δ. Ιταλίαν	
Νίκος Βαλμάδης	Σ. Ν. Βαλμάδη	01	3920	Τάιν 23 Δεκ.	Μπ. "Αύρες	εζθ. 3 Ιαν.
Νίκος Μάρκου	E. Μάρκου	12	4235	"Αρθέρσαν 4 Δεκ.	άπο 19 Νοεμ.	άργει 14 Ιαν.
Νικόλαος	N. Δ. Βουλγαρη	01	3634	Εις Πειραιάς	άπο 10 Δεκ.	άργει 14 Ιαν.
Νικόλαος	άδ. Ήπιτα	80	1302	Εις Πειραιάς	K.λιν 5 Ιαν.	εις Κονστάντινην
Νικόλαος Α.	N. Γ. Αιδανού	01	3652	Πειραιάς 3 Ιανουαρίου	άργει	
Νικόλαος Α' Αδανασούλης	άληρ. Αθανασούλη	01	3572	"Αμπελάνη	Πειραιάς	εζφανας
Νικόλαος Νομικός	A. Νομικού	99	625	Μάλταν 28 Δεκ.	K.λιν	εζθ. 2 Ιαν.
Νικόλαος	B. Σ. Ρωσολύμου	10	4540	"Αλεξανδρειαν 31 Δεκ.	Θεσινικην	εζθ. 18 Δεκ.
Νικόλαος Πατέρας	N. Πατέρα	06	3435	Κάρδιφ 4 Δεκ.		
"Ομηρος	Tσούρου και Σπινάρη	84	1366	Εις Χίον		άργει 14 Ιαν.
Οινούσιος	N. Πατέρα και ιδίων	04	5804	'Οδησσόν	K.λιν 3 Ιαν.	διά Βαλτιμόρην
Ούρανία	P. Σ. Αντύππου	03	3064	Δάνταγκ	'Αγκόνων	διήλ. Νίτον 9 Ιαν.
Π. Μαργαρώνης	Δημ. Μαργαρώνης	13	4979	Εις Ντάρτμουρ	άργει 3 Ιαν.	
Πανάγος Αύρας	N. Ι. Λύρα	02	3051	Εις Πειραιά	άργει 14 Ιαν.	
Παναγής	N. Λυκαρδοπούλου	20	5187	Δογκέρκην 17 Δεκ.	εζθ. 21 Δεκ.	
Παναγής Βαλλιάνος	A. Σ. Βαλλιάνου	04	2980	Σούντερλαντ 3 Ιαν.	διήλ. Ντέρερ 4 Ιαν.	
Παναγής Μ. Χαδούλης	I. Η. Χαδούλη	07	3821	Τάιν 20 Δεκ.	εζθ. 30 Δεκ.	
Πανορμίτης	I. Αγγίζου άλπ.	05	4327	Θεσινικην 3 Ιαν.	Νικολάεφ 9 Ιαν.	
Παντελής	άδ. Παντελή	91	2411	Πειραιάς	άργει 14 Ιαν.	
Παπαλεωδής	G. Α. Γεωργιλή	10	3748	Μπλάζ 8 Ιαν.	M. π. "Αύρες	
Παρθενών	άδ. Πειθή	08	3189	Χερόβια 7 Δεκ.	Άλεξανδρειαν	εζθ. 28 Δεκ.
Πάρος	Κρητικού	94	951	Βαλέντιαν 3 Ιαν.	Σέτταν	και τάναταλιν
Πελαγία	Στολ. Καστάνου	05	3157	Εις Πειραιάς	Παραμένει	
Περράκης Λ. Καμπάνης	άληρ. Α. Καμπάνη	10	3581	Ρωσίαν 23 Δεκ.	Φάλμουρι διατ.	
Περσόνης	έτ. «Ατλαντικός» Α.Ε.	06	4852	Βουλγάνη 7 Νοεμρ.	εζθ. 7 Ν. άργει 14 Ιαν.	
Πεταλίοι	Μαρή Εμπειρίκου	17	5126	Πειραιάς 27 Δεκ.	εις Ρωσίαν	
Πετρολίνα, τάνκ	T. Κύριλλου	10	579	Κύπρον 21 Δεκ.	εζθ. 13 Ιαν.	
Πέτρος Νομικός	H. Νομικού	93	2522	Μπάρρο 7 Ιαν.		
Πηλεύς	E. Χατζηλία	28	4695	Πόττερνταρι		
Πλαταιαί	G. Γρέγου	97	3039	Κάρδιφ 24 Δεκ.		
Πολέμης	K. A. Πολέμη	09	1457	Εις Σάρον	άργει 14 Ιαν.	
Πόλι εκ Θράκη	έτ. «Κάσσος» Α.Ε.	97	2861	Χαλκίδα	έκφορτων 10 Ιαν.	
Πολύκτωρ	G. Δρακούλη	14	4077	Κάρδιφ 3 Δεκ.	14 Ιαν.	
Πολύμνια	E. Μ. χαλιτσάνου	07	4937	Χάρτη Ρέδες 21 Δεκ.	δι' Αλγέριον 24 Δεκ.	
Πόντος	G. Γράτσου	12	4013	Σουάνη 24 Δεκ.	εζθ. 8 Ιαν.	
Πόπη	M. Βερνίκου	96	1594	"Αλεξανδρειαν	εζθ. 8 Ιαν.	
Ποσειδών	Kυρ. Βενιζέλου	09	3895	Νικολάεφ 20 Δεκ.	διήλ. Γιβραλτάρ 3 Ιαν.	

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος Ναυρ.	Τόν. Γκρός	ΑΠΘ	ΔΙΑ	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ
Πρίονας	έτ. «Κάσσος» Α.Ε.	07	3823	Σύρον 8 Ιαν.	Μ. Θάλασσαν	
Πρωτεύς	έτ. «Ατλαντικός» Α.Ε.	06	4170	Ανδίνον 24 Δεκ.	Τηρούμενη	έφθ. 26 Δ. ἀργεῖ
Πυθέας	I. Γαλάκη	02	3028	Νοεμβριανή 10 Δεκ.	Ρόπτερντερ	έφθ. 5 Ιαν.
Pita	G. Πανᾶς	01	2495	Όθησσον	Ρόπτερντερ	
Pita Xανδρή	I. Δ. Χανδρή	90	1217	Σέπτεμνη	Κατάκινθον	έφθ. 6 Ιαν.
Rókos Βεργωτής	Γερ. Βεργωτή	19	5637	Εις Νότορρεχτ	ἀπό 24 Νοεμ.	ἐν πλ. 14 Ιαν.
Rijndijk,	'Ολλανδικόν	15	3557	Βλάπε «Αντωνής	Γεωργαντζής	ἀργεῖ 14 Ιαν.
Σόλομπλε, τάνκ	έτ. «Σόλομπλε»	30	1654	Σπάτειαν 31 Δεκ.	Βάντο	
Σοφία Θεοδωροπούλου	Π. Θεοδωροπούλου	99	1518	Πειραιά 14 Δεκ.	Νοεμβριανής	ἀργεῖ
Σούνιον	Μαρή 'Εμπειρίκου	19	3054	Εἰς Βόλον	ἀπό 6 Δεκ.	δ. Γιεραλτάρ 7 Ιαν.
Στάμος Φαφαλίος	Σ. καὶ Δ. Φαφαλίος	06	3990	Κάρδιφ 31 Δεκ.	Άλεξάνδρειν	ἀργεῖ
Στάμης Α.	ἀδ. 'Αποστολοπούλου	81	987	Εἰς Πειραιά	ἀπό 23 Δεκ.	έφθ. 30 Δεκ.
Στέφανος Κωστομένης	E. Κουλουκουντή	11	5409	Μαριανούπολιν	Νοεμβριανής	δ. Μαδέρας 18 Δεκ.
Στρατής	M. Κυδωνιάσιος	05	3893	Αμπερντντα 10 Δεκ.	Μ.π. "Άρες	έφθ. 28 Δεκ.
Στυλιανή	ἀδ. Πε.θή	93	1828	Π. Σατέ	Άλεξάνδρειν	έφθ. 24 Δεκ.
Στυλιανός	Π. Σ. 'Αντυππα	04	3564	Αγ. 24 Δεκ.	Τάγν	έφθ. 31 Δ. ἀνφ.
Στυλιανός Κουτσοδόντης	A. K. Κουτσοδόντη	05	3076	Τάγν 13 Δεκ.	Βενετίαν	
Socrates	'Αγγλικόν	13	4979	Βλάπε «Π. Μαργαράνης»		
Τάκης	Π. Σ. 'Αντυππα	04	1698	'Αλέριον 31 Δεκ.	Σαλιν Λουτ	(Ροδανοῦ)
Ταξιδίωχης	K. M. Λεμού	08	3445	Πάναρθ 4 Δεκ.	Μπ. "Άρες	έφθ. 3 Ιαν.
Τερέζα Κοντογιάννη	Κοντογιάννη	89	761	Εἰς Πειραιά		Δεκ. 23 παρ. Ιαν.
Τηνός	Γ. Φ. 'Ανδρασίδη	00	3606	Κονγκόπολιν 25 Δεκ.	Χερσονής	φορτώνει
Τηλέμαχος	Γ. Δρακούλη	11	3562	Βενετίαν 23 Δεκ.	Ραδένναν	έφθ. 24 Δεκ.
Τίμιος Σταυρός	B. Λιθανού	02	3564	Ρέτζιον 14 Δεκ.	Όθησσον	έφθ. 27 Δεκ.
Τό - Κύμα	A. Κωνσταντινίδη	05	3721	Μπάρρο 30 Νοεμ.	Ροζάριο	έφθ. 3 Ιαν.
Τείνιανα	Γ. Λεμού καὶ M. Γεωργιλή	00	4358	Κονγκόπολιν 27 Δεκ.	Φάλιμουθ	δ. Γιεραλτάρ 7 Ιαν.
Τρίτων	Γ. Γρητσού	14	4211	Κάρδιφ 6 Δεκ.	Μπ. "Άρες	έφθ. 5 Ιαν.
Τσιροπινάς	A. K. Τσιροπινά	14	3895	Εἰς Σύρον	ἀργεῖ	14 Ιαν.
Τώνης Χανδρής	I. Δ. Χανδρή	04	2689	'Αλεξάνδρεια 1 Ιαν.	Πειραιά	έφθ. 5 Ιαν. παρκ.
"Υδρα	Γκ. Κουλούρα	00	3513	Χαλκίδη 15 Ιαν.	Θεοδόσιαν	
"Υδραίος	A. Κουλούρα καὶ K. Ξένου	02	4476	Μαριανούπολιν	Νικολάεψ	έφθ. Ιαν. 14
Φαίδων	Π. 'Αλεξάτου καὶ Σία	89	1882	Γαλάται: 3 Ιαν.	Τράπουν:	
Φανερωμένη	Λ. Βλαχάκη	08	3501	Νοεμβριανή	Κλίν 4 Ιαν.	διὰ Φάλιμουθ
Φαγακούλα B. Γουλανδρή	ἀδ. Γουλανδρή	18	5304	Φορτώντα 12 Ιαν.	Όθησσον	διὰ Βαλτιμόρην
Φωτεινή Καρρά	ἀδ. Καρρά	08	4396	Χίον 28 Δεκ.	Όθησσον	έφθ. 4 Ιαν.
Φώτης	N. Λυκιαρδοπούλου	12	3507	'Αμποργρον	άνεχ. 7 Ιαν.	
Φωφώ Μακρή	H. Μακρή	03	1013	Σουλινά 20 Δεκ.	Ρένι:	δ. Ντόντενες 8 Ιαν.
Φωνάρης	έτ. 'Ατλαντικός	07	2981	Νικολάεψ 11 Δεκ.	Στάθαγκερ	
Χαδιώτης	έτ. «Κάσσος» Α.Ε.	29	4386	Σύρον 13 Δεκ.	Βομβάχην	έφθ. 28 Δεκ.
Χαρδάλαμπος	'Αντ. Γιαννουλάτου	01	4389	Εἰς Πειραιά	ἀπό 25 Δεκ.	ἐναιλ. Μ. Θ.
Χαρδάλαμπος Π.	Π. I. Πιτέρα καὶ Σία	07	4362	Μαρινών 19 Δεκ.		δ. Γιεραλτάρ 7 Ιαν.
Χέλατρος	έτ. «Κάσσος» Α.Ε.	14	3489	Φενόδεν 1 Ιαν.	Φάλιμουθ	δ. 'Ορεν 4 Ιαν.
Χίος	Σ. Περρή κ.λ.π.	88	1356	Γαλάται: 18 Δεκ.	Μ.π. "Άρες	Παραμ. Γαλάται:
Χλόη	N. Λυκιαρδοπούλου	99	5730	Εἰς Αργοστόλι:	ἀργεῖ	
Χρηστος Σιγάλας	Νομ. Σιγάλα	03	2111	'Εναντίγησος		
Χριστίνα	Α. Βαγιατζήδη καὶ Σία	98	3438	Εἰς Σύρον	ἀπό 27 Οκτ.	ἀργεῖ
Χριστόφορος	έτ. «Χίος» Α.Ε.	10	4109	'Αλεξάνδρεια 8 Ιαν.	'Ελλάδα	
Χρυσάνθη	ἀδ. Πιτέρα	00	3217	Σφάξ 20 Δεκ.	Tάγν	έφθ. 6 Ιαν.
Χρυσάνθη Πατέρα	N. Πιτέρα καὶ οιδίν	09	4334	'Εναντίγησος		
Χρυσάνθη Σταυρούδη	I. Σταυρούδη	90	2223	Αιβέρνο 1 Ιαν.	Πόρτο Βένιο	έφθ. 8 Ιαν.
Χρυσή	H. I. Γουλανδρή	13	5367	Τάγν 24 Δεκ.	Αιδόρον	έφθ. 8 Ιαν.
Ψαρά	K. Δ. Καλαφάτη	03	2907	Κονγκόπολιν 31 Δεκ.	Γένοβαν	έφθ. 8 Ιαν.
Ψκενία	M. Καριδαλή	07	4843	Νικολάεψ 8 Δεκ.	Βαλτιμόρην	δ. Γιεραλτ. 22 Δεκ.
Ψκενίς	I. Ταχιμιντζή	96	3471	Σούντερλαντ 6 Δεκ.	Τεργέστην	έφθ. 27 Δεκ.
Ψρίων	έτ. «Χίος» Α.Ε.	96	3256	Εἰς Πειραιά	ἀπό 19 Νοεμ.	ἀργεῖ 11 Ιαν.
Ψρωπός	Μαρή 'Εμπειρίκου	13	3475	Εἰς Σουλινά	ἀπό 15 Δεκ.	

(Της ίδιας θερινής τῶν «Ναυτικ. Χρονικῶν» καὶ ἐκ τοῦ «Λέξιο Λιστ»).

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΒΕΡΝΙΚΟΣ

ΝΑΥΑΓΟΣΩΣΤΙΚΑ - ΡΥΜΟΥΛΚΑ
ΟΙΚΟΣ ΙΑΡΥΘΕΙΣ ΕΝ ΚΩΝΙΠΟΛΕΙ Τῷ 1889

Ρυμουλκὴ κατάλληλα διὰ παντὸς εἰδούς Ρυμουλκήσεις

Εἰδικὰ ταχύπλοα σκάφη δι' ἐκδρομᾶς.

ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: ΜΕΓΑΡΟΝ ΒΑΤΗ ΑΟΝ ΠΑΤΩΜΑ 11-12 ΠΕΙΡΑΙΑ
ΤΗΛΕΦ. ΓΡΑΦΕΙΟΥ 8-85, ΤΗΛΕΦ. ΟΙΚΙΑΣ 6-42.

ΝΑΥΑΓΟΣΩΣΤΙΚΑΙ ΕΡΓΑΣΙΑΙ

ΡΥΜΟΥΛΚΗΣΕΙΣ ΑΝΟΙΚΗΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ

S.S. "MIMΗΣ,"

Τὸ μεγαλείτερον καὶ ἴσχυρότερον Ἑλληνικὸν ναυαγοσωστικὸν.

Ἐφωδιασμένον μὲ τὰ τελειότερα ναυαγοσωστικὰ μηχανήματα Ἀντίλια 4,000 τόννων καθ' ὁραν.

ΟΙΚΟΣ ΣΤΡΙΓΚΟΥ Α.Ε.
ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ
ΜΕΓΑΡΟΝ ΣΠΥΡΑΚΗ
ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ 1-34