

NAYTIKA XRONIKA



15η Μαρτίου 1931

Αρ. Φύλλου 6

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ Α! ΑΡΙΘ. 6. — ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ = ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, 15 ΜΑΡΤΙΟΥ 1931

ΑΠΑΡΧΗ ΝΕΑΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ

ΤΟΥ Κ. Α. ΜΙΧΑΛΑΚΟΠΟΥΛΟΥ, ΑΝΤΙΠΡΟΕΔΡΟΥ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

Τὰ ζητήματα τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, ή μελέτη δηλαδὴ τῆς ἔξελίξεως αὐτῆς, τῆς σημερινῆς τῆς καταστάσεως, τῶν ἀναγκῶν τῆς, τῶν ὅρων, ὑπὸ τοὺς ἐποίους ἐργάζεται, τῶν ἀνταγωνισμῶν, οὓς ὑφίσταται καὶ τῶν ἀναγκῶν μέτρων πρὸς βελτίωσιν τῶν κακῶς κειμένων, ἡτο ἀπαραίτητον νὰ γίνῃ, καθ' ἡν ἐμπεριστατωμένην καὶ λεπτομερῆ μέθοδον αὐτῇ συνετελέσθη ὑπὸ τῆς Ἐπιτροπῆς, ἡτις ὑπὸ τὴν προεδρίαν μου εἰργάνθη μὲ μικρὰς διαιωνάς ἐπὶ ἓν ἔτος περίπου.

Δύναται τις εἰπεῖν ὅτι, ἂν ὅχι καμμίαν ἄλλην φορὰν εἰς τὸ παρελθόν, πάντως ἀπὸ μακροτάτων ἔτῶν, δὲν ἔχει γίνει τόσον συστηματικὴ μελέτη τῶν ὅρων τοῦ σπουδαιοτάτου τούτου κλάδου τῆς ἔθνικῆς μας οἰκονομίας, κλάδου, ὅστις ἐπετέλεσε θαύματα ἀληθῆς καὶ ἐν πολέμῳ καὶ ἐν ἔθνικαῖς περιπετείαις καὶ ἐν εἰρήνῃ, ἃνεν οὐδεμιᾶς μάλιστα ὑποστηρίξεως ἐκ μέρους τοῦ Κράτους ἡ, μᾶλλον, μὲ ἐμπόδια καὶ κακομεταχειρίσιν ἐκ μέρους τοῦ ἐπισήμου Κράτους.

Ομολογῶ χάριτας εἰς τὰ ἀξιότιμα μέλη τῆς Ἐπιτροπῆς, τὰ ὅποια οὐσιωδέστατα μὲ ἔβοήθησαν διὰ τὴν συντέλεισιν τῆς πολυτίμου καὶ κοπιώδους ταύτης ἐργασίας.

Τὰ πρόσηματα τῆς Ἐπιτροπῆς ταύτης εἶναι ἡδη γνωστά. Μὲ λύπην μου μόνον βλέπω ὅτι δὲν γίνεται εύρυτάτη δημοσία συζήτησις ἐπ' αὐτῶν, εἴτε διὰ νὰ τεθῇ ἐν ἀμφιβόλῳ ἡ ἀποτελεσματικότης τῶν προταθέντων μέτρων, εἴτε διὰ νὰ κριθοῦν ταῦτα εὐνοϊκῶς, ἀπὸ τέσα πρόσωπα, τὰ ὅποια ἔχουν εἰδικότητα εἰς ναυτιλιακὰς μελέτας, ἄλλα καὶ ἐν γένει ἀπὸ ἀνθρώπους, καταγινομένους εἰς καθόλου οἰκονομικὰς ἔρευνας. Θὰ ἐπενθύμουν ἔως δηδότερον νὰ ἐκδηλωθῇ τὸ ἐνδιαφέρον διὰ κλάδου ὅστις ἐνῷ δίδει ἐργασίαν εἰς χιλιάδας προσώπων, ἀποδίδει εἰς τὴν ἔθνικὴν οἰκονομίαν ποσὸν μεγαλείτερον ἢ σοσον ἀποδίδει λ.χ. ἡ σταφίδες καὶ ὁ οἶνος.

Ἡ Ἐπιτροπή, ὡς εἶνε γνωστόν, ὅτι μὲν ἀφορᾶ τὴν σίᾳ αὐτοῦ ἐφάπταξ ἡ ἔτησία. Τὸ μόνον, ὅπερ ἐὰν ἐγίνεται σητεῖται τὸ πρῶτον σύστημα, τὸ δεκτὸν τὸ πρῶτον σύστημα, διὰ ἔζητεῖτο, διὰ ἡτο ἀ-

ἐκ μέρους τοῦ δημοσίου προϋπολογισμοῦ. Αἱ γενόμεναι ἔξονυχιστικαὶ συζήτησεις μοῦ δίδονταν τὴν πεποίθησιν ὅτι διὰ τοῦ συστήματος τούτου διὰ ἐπέλθῃ ἐκκαθαρίσις καὶ ἔξυγίανσις τῆς ἐσωτερικῆς μας ἀκτοπλοΐας, ἡ ὅποια, ἀν ἐπιτρέπεται ἡ παραβολὴ, ὁμοιάζει σήμερον ὡς πρὸς ἀρκετὰς τῆς μονάδας πρὸς τὴν μετακόμισιν, ποὺ ἐγίνετο μὲ τοὺς παλαιοὺς ἀραμπάδες, δι' ὧν ἐπεκοινώνουν εἰς παλαιοὺς χρόνους αἱ Ἀθῆναι μὲ τὸν Πειραιᾶ ἡ μὲ τὰ ταξείδια τῶν παμπαλαίων λεωφορείων Ἀδηνῶν—Θηβῶν. "Οσον διὰ ἡτο ἀνεκτὸν νὰ ταξειδεύῃ τὶς σήμερον μὲ τοιαῦτα ἀρχέγονα μέσα, ἄλλο τόσον ἐπιτρέπεται νὰ λειτουργοῦν εἰς ἐσωτερικὰς ἀκτοπλοϊκὰς γραμμὰς γηραιότατα ἀτμόπλοια, ἄγοντα ἡλικίαν πολλάκις 60 καὶ 70 ἔτῶν, μὴ ἀνταποκρινόμενα δὲ οὔτε εἰς τῆς σημερινῆς ναυπηγικῆς τοὺς στοιχειώδεις ὅρους οὔτε εἰς τὴν ἀπαραίτητως ἀπιτουμένην διὰ τοὺς ἐπιβάτας ἀνεσιν οὐδὲ καν τὴν ἀσφάλειαν αὐτῶν.

"Οσον ἀφορᾶ εἰς τὴν ὁργάνωσιν ναυτικῆς πίστεως νομίζω ὅτι ἐδόθη ἡ καλλιτέρα δυνατὴ λύσις χάρις καὶ εἰς τὴν προδυνάμιαν τῆς ἔθνικῆς Τραπέζης.

"Ησπάσθη ἡ ἐπιτροπὴ τῇ εἰσηγήσει μου καὶ τῇ ἐπιδοκιμασίᾳ τοῦ ὑποδιοικητοῦ τῆς ἔθνικῆς Τραπέζης κ. Κοριζῆ ὅστις τῇ παρακλήσει μου μετέσχε τῶν εἰδικῶν συζητήσεων, τὸ γαλλικὸν σύστημα. "Οσαν γίνῃ ἡ ὁργάνωσις τῆς ἐνυποθήκου ἡμῶν ναυτικῆς πίστεως, καὶ ἡ ἀπόκτησις νέων πλοίων διὰ διευκολυνθῆ οὐσιωδῶς. Καὶ ὡς πρὸς τὸ σημείον τοῦτο δὲν ζητοῦνται θυσίαι ἀπὸ τὸν δημόσιον θησαυρόν.

"Ως πρὸς τὴν ναυτικὴν ἀσφάλειαν εἴτε τὸ σύστημα, τὸ ὅποιον ἡ Ἐπιτροπὴ προκρίνει, εἴτε ἐκεῖνο, ὅπερ ἡ ἔγνωσις τῶν ἐφοπλιστῶν μᾶλλον προτιμᾶ, γίνεται δεκτόν, δὲν πρόκειται νὰ ζητηθῇ ἐπίσης εἰσφορᾶ τοῦ Δημοσίου Ταμείου ἐπὶ θυ-



κίνδυνος δύλως συμμετοχή τοῦ Κράτους εἰς τὸ κεφάλαιον τῆς ιδρυθησομένης ἑταιρίας, ἡτις καθ' δύλους τοὺς γενομένους ἐπολογισμοὺς, θὰ ἔχῃ ἀσφαλὲς τὸ μέλλον.

'Αλλ' ἔαν ἐπὶ τῶν ἀνωτέρω σημείων δὲν ξητεῖται καμμία τοῦ Κράτους θυσία, δὲν ἔχει οὕτω τὸ πρᾶγμα διὰ τὴν ὑπεροκεάνειον ἀτμοπλοῖαν μας καὶ διὰ τὴν ἔξωτερην ἀποτοπλοῖαν. Ἐκεῖ ἔχομεν πολλοὺς καὶ ὁξεῖς συναγωνιστὰς, γενναιότατα ἐπιχορηγούμενούς ἀπὸ τὰ οἰκεῖα των Κράτης, οἱ ἄποιοι θὰ ἔξαφανίσουν τὴν Ἑλληνικὴν σημαίαν θάττον μᾶλλον ή βράδιον ἀπὸ τὰ μεσογειακὰ ὕδατα καὶ ἀπὸ τὸν Ωκεανόν. Κατ' ἀσφαλεῖς πληροφορίας, τὰς ὅποιας ἡδυνήθην νὰ συλλέξω, δὲν υπάρχει σήμερον Κράτος, τὸ ὅποιον νὰ μὴ ἐπικονομῇ οὕτως ή ἄλλως, τὴν ναυτιλίαν του. "Ολα τὰ Βαλκάνια ανεξαιρέτως δαπανοῦν εἰς ἐπιχορηγήσεις ἑτησίας ποσὰ τελείως δυσανάλογα πρός τὰς ναυτιλιακάς των ἴκανητας. Καὶ η Τουρκία τελευταίως ἰδρυσεν ἐθνικὴν ἀτμοπλοῖαν, ἵνα ἐνεργῇ τοὺς πλαδας Κωνσταντινούπολεως—Πειραιῶς—Ηρακλείου—Αλεξανδρείας—Συρίας, ἐπιχορηγούμενη δὲ αὐτὴ γενναίως καὶ ἀφειδῶς, θὰ δύναται ν' ἀνταγωνισθῇ νικηφόρως τὰς Ἑλληνικὰς ἐπιχειρήσεις.

'Η Γιουγκοσλαβία δαπανᾷ ποσὸν περίπου 250 ἑκατομ. δραχμῶν κατ' ἔτος, ἔπηξε δὲ δὴ καὶ ὑπεροκεάνειον ἀτμοπλοῖαν. Τοῦ Ἰταλικοῦ Κράτους αἱ ἐπιχορηγήσεις ἀνέρχονται εἰς 1.200.000.000 δραχ., κατ' ἔτος διὰ σύνολον τόννων ὀλίγον ὑπερδιπλάσιον τῶν ἴδιων μας. 'Η Γαλλία ἀκολούθει κατὰ πόδας τὴν Ἰταλίαν, καὶ αὐτὴ δὲ ή Ἀγγλία ὑπὸ τύπον ταχυδρομικῶν συμβάσεων, ἀναλήψεως τῶν κινδύνων θαλάσσης καὶ δι' ἄλλων μέσων ἐπιχορηγεῖ καὶ βοηθεῖ τὴν ναυτιλίαν της, εἰς ἡ σημεῖα αὐτῆς συναντᾶ ἐπικινδύνους ἀνταγωνιστάς.

'Η Φορτηγός μας ναυτιλία, η ἄποια ἀποτελεῖ τὸν πλουσιώτερον, σχεδὸν τὸν μοναδικὸν πόρον τοῦ ἐθνικοῦ μας ναυτικοῦ εἰσοδήματος, δὲν ξητεῖ ἐπιχορηγήσεις. Τῆς ἀρκεῖ η διοιγάνωσις κλάδου ναυτικῆς ἀσφαλείας καὶ κλάδου ναυτικῆς πίστεως διὰ ν' ἀποφύγῃ ἀδίκους καταθλίψεις ἄλλοθεν ἐπαπειλουμένας ή ἐπιβαλλομένας εἰς αὐτήν. 'Αλλ' αἱ ἀσθενέστεραι ἀδελφαὶ της, η ὑπεροκεάνειος ἀτμοπλοῖα καὶ η ἔξωτερη ἀποτοπλοῖα, δὲν δύνανται νὰ ζήσουν ἄνευ τῆς βοηθείας τοῦ Κράτους. 'Η βοηθεία αὐτὴ προσδιωρίσθη ὑπὸ τῆς Ἐπιτροπῆς εἰς ποσὰ καὶ ἐπιχορηγήσεις σημειωθεῖσας ἐν

τῇ ἐκδέσει τῆς ως ἀποτελούσας τὰ ἀνώτατα δραστηριότητας τοῦ Κράτους. 'Ανεκοινώθησαν ηδη εἰς τὸν τύπον τὰ πρόσηματα εἰς ἡ πατέλητεν ή Ἐπιτροπή. 'Η πεποιθησίς μου εἶναι ὅτι διὰ τοιαύτης τινὸς βοηθείας, ίσχυροποιουμένη η ἐθνική μας ναυτιλία, θὰ δύναται νικηφόρως, ἀλλὰ καὶ κερδοφόρως ν' ἀνταγωνισθῇ οὕτως τὰς εὐρωπαϊκὰς θαλάσσης καὶ τὸν Ωκεανόν, οὕτως ὥστε, ἐν τελευταίᾳ ἀναλύσει νὰ μὴ ἐπιβερθεῖ οὕτως οὐσιαστικῶς ὁ Ἑλληνικὸς προπολογισμός, ἐν φέτῳ ἄλλου η ἐθνική μας οἰκονομία καὶ ἐμμέσως τὰ δημόσια οἰκονομικὰ καὶ ἀπὸ τῆς ἀπόφεως ἐπιβατικῆς κινήσεως, ἀλλὰ καὶ κυριώτατα, ἀπὸ τῆς ἀπόφεως, διοχετεύσεως τῶν Ἑλληνικῶν προϊόντων εἰς τὸν νέον κόσμον, θὰ ἔχῃ πολλὰ νὰ ὀφεληθῇ. Δὲν ἀποκλείεται ἄλλωστε καὶ τούναντίον εἶναι πιθανόν, ὅτι θὰ εὑρεθοῦν ἐπιχειρηματίαι, οἱ ὄποιοι θὰ δεχθοῦν νὰ ἔξειπηρετίσουν τὰ σχέδια τὰ χαραχθέντα ὑπὸ τῆς Ἐπιτροπῆς, ἐφόσον, ἐννοεῖται, ταῦτα περιβληθῶσι τὸ κύρος ἀποφάσεων τῶν νομοθετικῶν σωμάτων, μὲ βοηθείαν ἐκ μέρους τοῦ ἐπισήμου Κράτους μικροτέρων ἀπὸ τὸ μάζιμον τῶν θυσιῶν, ἀπὸ τὰ ἀνώτατα δηλαδὴ δρια ἐπικονομίας τοῦ ἐπισήμου Κράτους, τὰ οποῖα ἐδέχθη ως ἐνδεδειγμένα η μεγάλη ἐπὶ τῶν ναυτιλιακῶν ήμων πραγμάτων Ἐπιτροπῆς.

'Ο Κύριος Πρόεδρος τῆς Κιβεργήσεως ἀσχολεῖται ηδη μὲ τὴν μελέτην τῶν συμπερασμάτων τῆς Ἐπιτροπῆς, ἐν συνεννοήσει μετὰ τοῦ ἀρμόδιου προσώπου τῶν Ναυτικῶν, καὶ δὲν εἶναι μακρὰν νομίζω ό χρόνος, κατὰ τὸν ἄποιον θὰ ἴπειται θῶσιν εἰς τὰ νομοθετικὰ σώματα ὑπὸ μορφὴν νομοσχεδίων, τὰ μέτρα, τὰ οποῖα ἔχοραξεν η ὑπὸ τὴν προεδρίαν μου συντόνως καὶ φιλοτίμως ἐργασθεῖσα ἐπιτροπή.

"Εχο δὲ τὴν ἀκράδαντον πεποίθησιν, ὅτι, συμπληρούμενα καὶ βελτισμένα διὰ τῆς δημοσίας συζητήσεως τὰ μέτρα ταῦτα, θὰ σημειώσουν τὴν ἀπαρχὴν μᾶς νέας περιόδου προκοπῆς καὶ εὐημερίας τῆς κατ' ἔξοχὴν ἐθνικήν ήμδην βιομηχανίας.

A. ΜΙΧΑΛΑΚΟΠΟΥΛΟΣ

ΣΗΜ. «Ναυτικῶν Χρονικῶν». — Τὸ τόσον ἐνδιαφέρον σῆμα τοῦ ἀξιότιμου Ἀντιπροέδρου τῆς Κιβεργήσεως γραφὲν εἰδικῶς διὰ τὰ «Ναυτικὰ Χρονικά» ὃ ἀναδημοσιεύθη κατ' ἐκρασθεῖσαν ἐπιτυμίαν τοῦ ίδιουν ὑπὸ τύπον ἀνακοινώσεων εἰς τὰς αὐτοὺς πρωτινὰς ήμερησίες ἀθηναϊκῆς ἐφημερίδας.

“Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΑΣΦΑΛΕΙΑ,,

ΑΡΘΡΟΝ ΤΟΥ ΛΟΝΔΙΝΕΙΟΥ “SYREN,,

Τὸ τέλον ἀνωτέρω τίτλον, ἔγκριτον ναυτικὸν Ἀγγλικὸν περιοδικόν, τὸ Λονδίνειον «Syren», ἀποχεῖ ἐν ἀρθρῷ του ὃς ἔδηξ τὰς κρίσεις τῶν Ασφαλιστικῶν κύκλων διὰ τὴν ἀποφασισθεῖσαν θέσην της Εθνικῆς Ἑλληνικῆς ἀσφαλιστικῆς ἑταιρίας.

Τὸν τελευταῖον αὐτὸν καιρὸν, διεδόθη—ἄγνωστον πως—μία ἐπίμονος φήμη, καθ' ἣν η Ἑλληνικὴ σημαία ἐπρόκειτο νὰ ἀποκλεισθῇ ἀπὸ τὰς Ἀγγλικὰς ἀσφαλεῖας. Ἡ ἀνύπόστατος αὐτὴ φήμη, μολονότι διεφύεσθη κατηγορηματικῶς, ἐν τούτοις είλεν ως ἀμεσον σχεδὸν ἀπακούθημα τὴν ἀπόφασιν ἰδρύσεως Εθνικῆς Ἑλληνικῆς ἀσφαλιστικῆς ἑταιρίας.

Ο ἔρεθεις ἐρεθισμὸς τῶν πνευμάτων ἀπὸ τὴν ἀδικαιολόγητον φήμην, ἀπετάχει τὴν λῆψην τῆς ἀποφάσεως καὶ κατέστησεν ἀναπόφεντον τὸν δημιουργὸν τῆς.

Ἐξ ἀφορμῆς τῆς θεωροῦσας φήμης καὶ τῆς ἀπακούσθησας Ἑλληνικῆς ἀποφάσεως, ἐδόθη ἡ ενκαίρια διὰ μίαν ἐπισταμένην μελέτην καὶ ἐρευναν ὑπὸ τῶν ἐνδιαφερομένων διὰ τὰς ἀσφαλιστικὰς ἐργασίας κύκλων τοῦ Λονδίνου, ἐξ ης διεπιστώθη, καὶ μία ἀναμφισβήτητος ἀλήθευτην.

Οτι, δηλαδὴ, ἐντὸς τῆς τελευταίας ἑξετίσεως ἐπιληρώθησαν παρὰ τῶν Ἀγγλῶν ἀσφαλιστῶν διὰ ἀπωλεῖας ὀλικᾶς η μερικᾶς ἀμφιστάς Ἑλληνικῶν ἀτμοπλοίων 500.000 λίραι στερλίναι.

Βεβαίως, οὔτε κατὰ διάνοιαν δύναται τις νάυποθέση, διὰ τὸ ἀντέοντον ποσὸν θὰ κερδηθῇ ἐκ νέου παρὰ τῶν ἀπολεσάντων αὐτὸν Ἀγγλῶν ἀσφαλιστῶν.

Καὶ μίαν ἄλλην ἀλήθευταν ἀπεκάλυψεν ἀκόμη η γενομένη ἔρευνα: Οτι η μέση ἡλικία τῶν Ἑλληνικῶν πλοίων εἴναι πολὺ μεγάλη.

»Ολα ταῦτα θὰ ἡλθον βεβαίως εἰς γνῶσιν τῶν ἐνδιαφερομένων Ἑλληνικῶν κύκλων διὰ τὴν ἰδουσιν τῆς Εθνικῆς αὐτῶν Ναυτασφαλεῖας καὶ θὰ μετέβαινον τὴν ἀντιληφτήν των, διὰ δηλαδὴ οἱ Ἀγγλοι ἀσφαλισταὶ ησαν ἀδικοὶ εἰς τὰς ἀναντίον τῆς Ελληνικῆς ναυτιλίας ἐπικρίσεων.

»Εἰς τὸ μέλλον ἔνα ποσοστὸν τῶν ἐν λόγῳ ξημιδῶν θὰ καλύπτεται εἰς τὴν Ἐλλάδα.

»Δέν δυνάμεθα—συνεχίζει ό ἀρθρογράφος—νὰ γνωρίζωμεν ἐπακριβῶς ποιὸν εἶδοντας καὶ πόσης ἐκτάσεως ἐπαγγελίαι όταν τεθῶσιν ὑπὸ φύσιν τῶν μελλόντων μετόχων τῆς ως εἰρηται ἐπιχειρήσεως, ητις φαινεται βασιζομένη ἐπὶ θεμελίων ἀλτρουστικῶν.

»Δὲν είναι πάντως δυνατὸν νὰ μὴ διολογήσωμεν, διὰ τὴν στιγμὴν αὐτῆς της τὴν Ἐλλάδα πρατηρεῖται η ἐκδήλωσις μᾶς εἰλικρινούς προσπαθείας ποὺς συμμετεῖται ἀπαφόρων κύκλων τῶν ἰδρυμένην της Εθνικῆς Ναυτασφαλείαν.

»Οι Ἀγγλοι ἀσφαλισταὶ, ἐξ ἄλλου, δὲν φαίνονται δυσαρεστημένοι ἐκ τῶν Ἑλληνικῶν τάσσων, τεύνεται μάλιστα, δύναται τις νὰ εἴπῃ, διὰ τοὺς Αγγλοι ἀσφαλισταὶ ἀπολιγόδυνον, διὰ ποὺς τὴν χαραχθεῖσαν ὑπὸ τῶν Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν κατεύθυνσιν ἔγκειται η σωτηρία τῆς Ελληνικῆς Εμπορικῆς Ναυτιλίας.

»Μία αὐστηρότερα ἔρευνα ἐπὶ τῶν αἰτίων τῶν συχνῶν ἀτυχημάτων ἐπὶ Ἑλληνικῶν πλοίων καὶ εἰς ἀνεπιτρέποστος ἐλέγχος ἐπὶ τοὺς τυχόντας ἀνεξιστότερους πλοιοκτητῶν, θὰ ἔχῃ ως ἀμεσον στένειαν τὴν ἀποκάλυψην διαφωτιστικῶν γεγονότων, εκ τῶν διόπιστων θαλασσούχων πλοίων τοιαύτη η τοιαύτη ἐντύπωσις ἐπὶ τῶν ξημιδῶν τῶν Ἑλληνικῶν πλοίων.

»Δέον ἀκόμη νὰ τονισθῇ ἰδιαιτέρως, διὰ της ἀνάπτυξης τῆς Ελληνικῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας ἐπὶ ύγιεστερωνβάσεων ηθελεν εὐπροσδέκτως γίνει δεκτὴ ἀπὸ τοὺς κύκλους τῶν Ἀγγλων ἀσφαλιστῶν.

ΤΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΜΑΣ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ

• ΑΙ ΑΝΑΓΚΑΙ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

ΠΡΩΤΟΝ ΑΡΘΡΟΝ ΤΟΥ Κ. Ν. ΜΕΤΑΞΑ

Από τού παρόντος τεύχους μας ἀρχίζουμε τὴ δημοσίευσιν σειρᾶς ἄρθρων ἐπὶ τῶν ἀναγκῶν τῆς Ἑλληνικῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας τοῦ ἐν Λονδίνῳ κ. Νικ. Μεταξᾶ. Μέχρι σήμερον οὐδέποτε αἱ ἀνάγκαι τοῦ Ναυτικοῦ μας συνεχίθησαν καὶ ἐδειπέρ θησαν ἐν ὅλῃ των τῇ ἐκπάσει, ὅπως ἔξεργεθῶσαν τὰ καπτάληρα μέρτα διὰ τὴν ἐπίλυσιν, τοιώντιστον, ἔκείνων τῶν ζητημάτων, ἄτινα κοήσουν ἀπλῆς Νομοθετικῆς κυρώσεως, ἀλλὰ καὶ καλῆς θελήσεως.

Νὰ ἀρνηθῶμεν τὴν καλὴν θέλησιν εἰς τοὺς ιδύνοντας τὰ τῆς Ἐποικῆς μας Ναυτιλίας; Ἰσως νὰ ἡτο ἄδικον. Μᾶλλον ἡ Ἑλλειψις τῆς ἀπαραίτητου συνεννόησης μας τεκνῶν τῶν παραγόντων, η διάστημα Κράτους, ἐφοριστῶν καὶ ἐργασίας καὶ ή μὴ βασική ἀναγνώρισις παρὰ τούτων ἐν ἀπολύτῳ ὄμοφωνίᾳ, τῆς ἀνάπτυξης, ὅτι κάθε μέτρον δέοντα νὰ τείνῃ οὐχί εἰς τὴν μονοπλευρὸν προστασίαν τῆς μας τάξεως εἰς βάρος τῆς ἑτέρας, ἀλλὰ εἰς τὴν κοινὴν συνεργασίαν πρὸς ὄφελος ὅλων τῶν παραγόντων, κάριον τῆς καλῆς διοικήσεως καὶ ἀναπτυξεως τῆς Ἐμπορικῆς μας ναυτιλίας, νὰ ἐπέφερε τὴν σημερινὴν καῦδην κατάστασιν ἀπό ἀπόψεως καυθηρόντων καὶ ὑποχρησώντων ίδια τοῦ Κράτους, τοῦ κεφαλαίου καὶ τῆς ἐργασίας πρὸς τὴν Ναυτιλίαν.

Ελπίζομεν διτή η σειρά τῶν ἀρθρῶν του κ. Μεταξά θὰ ευρῃ τὴν δέουσαν ἀπίγκησιν.

Είχε έξιχως ένθυρρυντακή ή διαπίστωσις, άπό τάς στήλας τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν», τοῦ ὑπέρ τῆς Ἐμπορικῆς μας Ναυτιλίας ἐνδιαφέροντος σημαινόντων ἐν τῇ Πολιτείᾳ προσώπων, ἐπ' εὐκαιρίᾳ τῆς ἐκθέσεως τῶν πορθμάτων τῆς Μεγάλης Ναυτιλιακῆς Ἐπιτροπῆς, καθότι χάρις εἰς τὸ ἐνδιαφέρον αὐτῶν, παρὰ τάς ἐκδηλουμένας διαφορὰς ἀντιλήψεων, δικαιούμεθα νὰ ἐλπίζωμεν διτὶ θέλει: ἔξευρεθῇ τὸ πεδίον τῆς τελικῆς συγγενοήσεως, ἐπ' ἄγαθῷ τοῦ σπουδαιοτάτου τῶν ἔθνων μας παραχόγτων.

Αλλ' ή Μεγάλη Ναυτιλίακήν Ἐπιτροπὴ, ώς πληροφορούμεθα, δὲν ἔχετεινε τὰς μελέτας αὐτῆς ἐπὶ πάντων τῶν ἀφορώντων τὴν Ἐμπορικὴν Ναυτιλίαν ζητημάτων, εἰδικῶς δ' ἀπέφυγε ν' ἀσχοληθῇ μὲν τὸ ἔμψυχον ὄντες. Καὶ δημος, οἱ ἀμεσώτερον ἀναμεμηγμένοι: εἰς τὰ πράγματα, δυσανασχετοῦντες διὰ τὴν παρατεινομένην σχετικὴν ἀκαταστασίαν καὶ ἀνγυστοῦντες διὰ τὰς συνεπείας της, ἀποδίδομεν μεγίστην σημασίαν εἰς τὰ μέτρα ἑκεῖνα, διὰ τῶν διποίων θὲλ· ἔξησταλιζετο ἐν τῷ μέλλοντι δικαιοσύνῃ, τάξις καὶ πειθαρχία ἐπὶ τῶν πλοίων μας καὶ ἐπὶ τῶν πρὸς τρίτους συναλλαγῶν αὐτῶν. Τὰ μέτρα ταῦτα, δχι: μόνον ἐγδιαφέρουσι: πάγκτας ἀνεξαιρέτως: τοὺς σχετιζομένους πρὸς τὸ γκυτικὸν ἐπάγγελμα, δχι: μόνον συμβέβλλουσαν εἰς τὴν προσχώρην τῆς γκυτιλίας μας καὶ τὴν εὐπρεπῆ ἐμφάνισιν αὐτῆς ἐν τῷ ἔξωτερικῷ, πολὺ οὐσιαστικώτερον ηοὶ προτεινόμενοι: πρὸς γκυτιγγήσιν ὑπερωκεάγειοι: κολοσσοί, ἀλλ' ἔχουσι: καὶ τὸ πλεονέκτημα νὲ μὴ συνεπάγωνται οὐδεμίαν, η ἐλκχιστήν πρόσθετον ἐπιβάρυνσι: τοῦ κρατικοῦ προσπολογισμοῦ, ἐπομένως είνει εὐκολώτερο πρὸς ἐφερμογήν. Διὰ τοῦτο δὲν θὲλ τὸ ἀλυσιτελῆς η ἐν τῷ φ.λοξένῳ τούτῳ περιοδικῷ ἀνακίνησις τῆς συζητήσεως ἐπὶ τοσούτῳ σημαντικῶν μέτρων, ἐν τῇ ἐπιδί: δη: τὰ μέλλοντα νὲ προσκύψωσι: συμπεράξιματα θέλουσι: ληφθῇ διὸ δψει, ὑπὸ τῶν τόσην καλὴν θέλησιν ἐπιδεικνύντων ἐπὶ σήμαντων προσώπων, κατὰ τὴν σύνταξιν τοῦ ὑπὲρ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας κυβερνητικοῦ προγράμματος. Ὅποιοιστον πνεῦμα λαμβάνω τὸ θέλοντας νὲ ἐπιγειούσιν τὸν ἔνκορεν τῆς συετικῆς συζητήσεως.

Α'. Ναυτεργατική Πολιτική.—Οδόν δέν έθνος ἀντιμετωπίζει τόσους δύσκολα προβλήματα, καθ' οὓς ἀφορᾶ τὰς σχέσεις μεταξύ ἐθνοπλιστῶν καὶ γνωτεργατῶν, οὓς η Μεγάλη Βρεττανία. Ήμεις ούτε ίδεν χροιμεν τῷν δύσκολῶν, αἴτινες πηγάδουσιν ἐκ τῆς ανομοιογενείας τῶν ἐπὶ τῷν Βρεττανικῶν πλοίων ὑπηρετούντων πληρωμάτων, ἐκ τῆς ποικιλίας τοῦ εἰδούς καὶ τοῦ προσφισμοῦ τῶν σκαφῶν καὶ τῶν μηχανημάτων αὐτῶν, ἐκ τῶν κλιμακτολογικῶν συνθηκῶν τῶν μερῶν διπού ἀπλούνται οἱ πλόες των, ἐκ τῆς ζωτικῆς σπουδιότητος τῶν θαλασσῶν συγκοινωνιῶν των. Γυωρίζομεν δημαρχοὺς τοῖς οἱ παρ' ἡμῖν ισχύοντες κανόνες γνωτολογίας καὶ ἀπολύσεως τῶν πληρωμάτων, τῆς ἐγδιαιτήσεως αὐτῶν, τῆς τροφοδοσίας, ὑπηρεσίας, μισθωδοσίας, ἀμοιδῶν, ποιημάνη, προστασίας τῶν ἀτυχούντων κλπ. εἰνε τόσῳ ἀτελεῖς καὶ ἀδρίστοι, ὅπετε ἀνταποκρίνονται πολὺ ἀνεπικρέστεροι εἰς τὰς ἀπαιτήσεις τῶν ἀπλου-

στάτων περιπτώσεων, αλίτινες έκκστοτε μαζί παρουσιάζονται, παρόδους ή 'Αγγλική μεθοδικότης' έχει ρυθμίση τὰ συνθετώτερα κακά σπανιώτερα γαυτεργατικά ζητήματα. 'Αποτέλεσμα δὲ τῆς διαρράξ ταύτης είναι, διτ: ἐνῷ παρῷ' ήμεν, κατά γενικὸν οχιόνυν, κυριοφοροῦνται διαρκῇ ποράπονχ, τὰ ὅποια συχνότατα ἐκσπῶσιν εἰς στασιαστικά κινήματα ἔνεκεν ἐπιπολαίων δλως ἀφορμῶν, τούναντίον αἱ σχέσεις μεταξὺ τῶν "Αγγλων ἐφοπλιστῶν καὶ γαυτεργατῶν διατηροῦνται τόσουν ἀρμονικαὶ κακοὶ ἀδιατάρχοντο:, ὡστε οὐδὲ κατὰ τὴν μεγάλην πανεργατικὴν ἀπεργίαν τοῦ 1926 οἱ "Αγγλοι γαυτεργάται ἀπεχώρησαν τῆς ἐργασίας των.

Δυνάμεια έπομένως, γάρ ἀριστθέμεν πλείστα ωφέλιμα διδάγματα ἐκ τῆς ἀκολουθουμένης ἐν Ἀγγλίᾳ ναυτεργατικής πολιτικῆς, οὐχὶ βεβαιώς ἀντιγράφοντες αὐτήν, ἀλλὰ ταχτοποιούντες τὰ καθημάτις ἀναλόγως τῶν ἰδιαίτερων συνθηκῶν τῆς χώρας μας. Ἐπιφυλακσόμενος δπως ἐκθέσω, ἐν συνεχείᾳ, τὰ διάφορα συναφῇ ζητήματα, περιορίζομεν ἐν τῷ παρόντι γάρ οποδόλω σχέδιον ἔδρυσεως Ὁργανισμοῦ, προορισμὸν ἔχοντος ἀφ' ἑνὸς μὲν τὸν καθορισμὸν κατὰ τρόπον θετικὸν, μόνιμον καὶ σταθερὸν τῶν δικαιωμάτων καὶ οποχρεώσεων τῶν πλοιοκτητῶν πρὸς τὰ πληγώματα κατὰγόπλαιν, ἀφ' ἑτέρου δὲ τὴν δι' ἀμοιβαίκις συνεγνοήσεως ἐπίλυσιν πάσης τυχόν ἀναψυχούμενης διαφορᾶς ἀπὸ καιροῦ εἰς καιρόν, οὕτως ὥστε γάρ προλαμβάνεται ἐγκατέρως ὁ κίγδυνος δυσπιστίας καὶ ρήξεως, ἀποτελέσματος τόσον ἐπιζημίου εἰς ἀμφότερα τὰ μέρη.

Ἐπί τῷ σκοπῷ τούτῳ προτείνω τὴν ἕδραν τοῦ «Εθνικοῦ Ναυτικοῦ Συμβουλίου», ἀναλόγου πρὸς τὸν Ἀγγλικὸν Ὀργανισμὸν «National Maritime Board». Τὸ συμβούλιον τοῦτο δέον γ' ἀποτελῆται ἐξ ἵσου ἀριθμοῦ ἀντιπροσώπων τῶν ἑφοπλιστῶν καὶ τῶν ναυτεργατικῶν τάξεων. Ἐὰν τὰς ναυτεργατικὰς τάξεις διαιρέσωμεν, δύοις οἱ «Ἀγγλοί, εἰς πέντε κατηγορίας, ἥτοι : 1) τῶν πλοιαρχῶν, 2) τῶν ἀξιωματικῶν Καταστρώματος, 3) τῶν Μηχανικῶν, 4) τῶν Τροφοδοτικῶν καὶ 5) τῶν Ναυτῶν καὶ Θερμακτῶν θὲλ γῆραντο γὰρ δρισθῆσιν ἔξι ἀντιπροσώποις ἐκάστης κατηγορίας, ἐκ τῶν δυοῖς αὐτῶν ἀνὰ 3 θὲλ ἐκλέγωνται ὑπὸ τῶν ἑφοπλιστῶν καὶ ναυτεργατῶν, ἀντιτοποίων. Καὶ μᾶλιστα ἐκ τῶν 3 ἀντιπροσώπων, οἱ 2 θὲλ ἀνήκωσιν εἰς τὴν φορτηγὸν ναυτιλίαν, τοὺς ὑπολοίπους λαμβανομένους μεταξὺ τῶν ἀνγκόντων εἰς τὴν ἐπιβατηγόν, ἑφόσου γ' ἡ τελευταία παρίσταται ἐν αἰσθητῷ μικροτέρᾳ ἀναλογίᾳ.

Ἡ ἐκ 30 ἀντιπροσώπων διολέμεια τοῦ Συμβουλίου, προεδρευομένη ὑπὸ ἀξιωματικοῦ δριζόμενου παρὰ τῆς Διευθύνσεως τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, ἀλλὰ μὴ ἔχοντος διακρίσιμον ψήφου, δὲν είναι ἀνάγκη γὰρ συνέρχεται τακτικῶς συγχέτερον ἢ διπλᾶς τοῦ μηνὸς, ἐκτάκτως δύμως δύγκτα: γὰρ συγκεκριταὶ ἀναλόγως τῆς ὑπαγορεύσεως τῶν περιστάσεων.

Έκάστη θμώς τῶν πέντε ἔξαμελῶν κατηγοριῶν, θὰ είναι ἀνάγκη γὰρ συνεδριάζει τακτικῶν μὲν κατὰ δεκαπενθήμερου, τούλαχιστον, ἐκτάκτως δ' ὅπόταν ἡ περίστασις τὸ καλέσῃ. Κατὰ τὰς συνεδριάσεις ταῦτας θὰ ἔξετάξωνται: καὶ θὰ ἐπιλέγονται παρ' ἑκάστης κατηγορίας τὰ ἐν τῷ κύκλῳ τῆς εἰδικότητός της ὑπαγόμενα ζητήματα, τὸ δὲ σύνολον τῶν ἀποφέτεων πατῶν τῶν κατηγοριῶν θὰ διαβάλλεται ὑπὸ τὴν ἔγκρισιν τῆς διληματίας, κατὰ τὰς γεγονότας συνελεύσεις, μεθ' ὃ θὰ είναι ὑποχρεωτική ἡ ἐφαρμογή των παρ' ἀμφοτέρων τῶν μερῶν.

³Ἐν περιπτώσει: Ἰσοψήφίας ἐπὶ ἐπιμάχου τιγδὸς ζητήματος, οὐδὲ ἀνακρέοτες: τοῦτο καὶ πάλιν ἐνώπιον τῆς δόλωμελείας, ἣν δὲ καὶ πατέλ τὴν γενικὴν συγέλευσιν προκύψῃ Ἰσοψήφία, τότε θὰ ὑποβληται: πρὸς τὴν Κυβερνητικὴν ὑπόλινημα μὲν τὴν παράλλησιν νὰ χρησιμεύσῃ ὡς διαιτητής. ⁴Η Κυβερνητικὴ ἀπόφασις θὰ δεσμεύῃ ἁμάρτεα τὰ μέσα.

Τάπάρχουσι καὶ λειτουργοῦσι: τὰ Ναυτεργατικὰ Σωματεῖα. Ταπάρχει καὶ λειτουργεῖ ἡ Ἔγωσις Ἐφοπλ.στῶν. Ἀλλ᾽ ὅποια συγεννόησις ὑφίσταται μεταξύ των; Ἀντεγκλήσεις μόνον καὶ ἀλληλαγνητιδράσεις. Τὸ Ἐθνικὸν Ναυτικὸν Συμβούλιον προώρισται γὰ

έκπληρωση τὸν ώραίον προσρισμὸν τῆς Ἐγώσεως καὶ ἐνισχύσεως τῶν προσπαθειῶν τῶν Ἐφοπλιστῶν καὶ Ναυτεργατικῶν Σωμάτειών ἐπὶ τῆς φωτεινῆς δόσου τοῦ καθήκοντος, τῆς πρόδου καὶ τῆς ἀγάπης.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ Β. ΜΕΤΑΞΑΣ
Πλοιαρχος Ε. Ν.

Η ΣΥΝΕΛΕΥΣΙΣ ΤΩΝ ΠΙΣΤΩΤΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΟΧΩΝ ΤΗΣ "ΜΠΑΪΡΟΝ",

Εἰς τὸ ἐν Λονδίνῳ μέγαρον τῶν Πτωχεύσεων συνεκροτήθη τὴν 6ην Μαρτίου ἡ συνέλευσις τῶν πιστωτῶν καὶ μετόχων τῆς «Μπάϊρον» διὰ τὴν ὑποχρεωτικὴν διάλυσιν τῆς ἑταῖρίας ταῦτης, ἥτις διετήρει γραφεῖα εἰς Λονδίνον καὶ Πειραιά, παλαιότερον δὲ καὶ εἰς τὸ Κάρδιφ.

Τῆς συνέλευσεως προήδρευσεν ὁ ἐπίσημος Κυβερνητικὸς Σύνδικος H. D. Naunton, δοτικός εἶπε δι: ἡ αἰτησις κηρύξεως τῆς «Μπάϊρον» εἰς πτώχευσιν ἐπεδόθη περὶ τίνος πιστωτοῦ τὴν 8ην Φεβρουαρίου.

Ἡ ἐπὶ τῶν πεπραγμένων τῆς ἀτμοπλοΐας ἔκθεσις κατερτιζομένη εἰσέτη, θὰ συμπληρωθῇ συγτόμως. Ἡ βραδύτης ἐπῆλθε λόγῳ μερικῶν οὐδιαδῶν πληροφοριῶν, αἵτινες ἀναμένονται ἐκ τοῦ ἔξωτερικοῦ.

Ἡ «Μπάϊρον» ἰδρύθη τὸν Φεβρουαρίου τοῦ 1916 ὅπο τοῦ κ. M. Ich. A. Ἐμπειρίκου μὲ δυομαστικὸν κεφάλαιον 50.000 λιρῶν διγραμμένον εἰς Ισχρίθμους μετοχὰς ἀξίας 1 λίρας. Διευθυντὶ δὲν ὑπῆρχον, ἀλλ' οὐ. Ἐμπειρίκος ἐνήργεις γενικῶς, ὡς τοιούτος. Αἱ ἔκδοσεις μετοχῶν εἰχον καλυψθῆ τοῖς μετρητοῖς.

Οὐ κ. Naunton συγχείων τὴν εἰσήγησίν του ἀνέφερεν, δι: κατὰ τὰ πρῶτα ἔτη τῆς ἴδρυσεως τῆς ἡ «Μπάϊρον» διεξήγαγε μίαν ἐκτεταμένην ἔργασιαν ἀγοράστων διαδικτικῶν 48 ἀτμοπλοΐας συνολικῆς ἀξίας 2.992.909 λιρῶν. Ἐκ τῶν ἀτμοπλοΐων τούτων τὰ 36 ἐπωλήθησαν ἡ ἐβύθισθησαν, εἰσεπράχθη δὲ ποσὸν, συμφώνως πρὸς τὰ διδίλια τῆς ἑταῖρίας 1.675.059 λιρῶν.

Κατὰ τὴν ἡμέραν τῆς πτωχεύσεως ἡ «Μπάϊρον» κατείχε 12 ἀτμοπλοΐας ὀνομαστικῆς ἀξίας 910.556 λιρῶν. Ἡ πραγματικὴ ἀξία τῶν πλοίων τούτων δὲνύπερβανε τὰς 140.000 λίρας, εἶναι δὲ διδίαιον, δι: εἰς περίπτωσιν βεβιασμένης πωλήσεως δὲν θὰ εἴνει δυνατὸν νὰ ἐπιτευχθῇ καὶ τὸ ποσὸν τοῦτο.

Ἡ ἑταῖρία ἐχρηματοδοτεῖτο γενικῶς παρὰ τοῦ κ. M. Ich. Ἐμπειρίκου, δοτικός παρεχώρει τὰ ἑκάστοτε ἀναγκαιοῦντα κεφάλαια διὰ τὴν ἀγοράν τῶν περισσοτέρων ἀτμοπλοΐων καὶ διὰ τὴν κίνησιν τῆς δλῆς ἔργασίας.

Ο πρὸς τὸν κ. Ἐμπειρίκον χρεωστικὸς λιμός τῆς ἑταῖρίας ἐκυμαίνετο τὴν 31ην Μαρτίου 1920 γύρω τῶν 325.000 λιρῶν, κατὰ δὲ τὴν ἡμέραν τῆς παύσεως τῶν πληρωμῶν ἡ «Μπάϊρον» εἶχε πιστωθῆ ἀπὸ τὸν. Ἐμπειρίκον μὲποσδὸν 6.7.416 λιρῶν.

Μέχρι τῆς 31ης Μαρτίου 1930 κατηρτίζετο κανονικῶς ἡ ισολογισμὸς τῆς «Μπάϊρον», μόνον δῆμως κατὰ τὰ ἔτη 1916—17, 1919—20 καὶ 1920—21 οἱ ισολογισμοὶ οὐτοὶ παρουσίαζον κέρδη συμποσούμενα εἰς λ. σ. 453.644. Καὶ δῆλα τὰ δῆλα ἔτη ἀπεκομιζόγοτο ζημίαι: ἀνελθοῦσαι συγνοικῶς εἰς τὸ ποσὸν τῶν λιρῶν 1.144.579. Εἰς τὸ ποσὸν τοῦτο περιλαμβάνονται καὶ λίραι 42.958 προελθοῦσαι ἀπὸ ζημίας ἐξ ἀγοραπωλησιῶν σιτηρῶν. Ο κ. Ἐμπειρίκος παρέσχεν εἰς τὸ σημεῖον τοῦτο τὴν ἐπεξήγησιν, δι: αἱ ἀγοραὶ σίτου παρὰ τῆς «Μπάϊρον» δὲν ἐγίνοντο συστηματικῶς, ἀλλ' ὅσανις παρίστατο ἀνάγκη νὰ συμπληρωθῇ ἡ φόρτωσίς τῶν πλοίων τῆς ἐν Ρουμανίᾳ.

Τὴν 14ην Ἰανουαρίου ἡ «Μπάϊρον» παρεχώρησεν εἰς τὴν Τράπεζαν Westminister πρώτην ὑποθήκην ἐπὶ τῶν 12 σκαρφῶν τῆς, ἔναντι χρέους 18.182 λιρῶν καὶ τρέχοντος λιμοῦ δικαιείου ἐκ λιρῶν στερλιγῶν 66.700. Ἡ Τράπεζα ἀνέλαβε τὴν διαχείρησιν τοῦ στόλου τῆς «Μπάϊρον» ἀπὸ τῆς 21ης Ἰανουαρίου.

Πλὴν τῆς ὑποθήκης ἡ Τράπεζα κρατεῖ καὶ τὴν ἔναντι τοῦ δικαιείου διθεῖσαν προσωπικὴν ἔγγύσιν τοῦ κ. Ἐμπειρίκου διὰ τὴν πληρωμὴν τῶν προκαταδιλωθεὶς. χρεῶν τῆς «Μπάϊρον» ἀνερχομένων συγνοικῶς εἰς τὸ ποσὸν τῶν 160.000 λιρῶν

Ο κ. Naunton προσέθεσεν, δι: καθῆκον τοῦ ἐκκαθαριστοῦ ἡτοὶ νὰ ἐξετάσῃ δῆλα τὰ ζητήματα, ἀτιναχθεῖσαν προκύψει εἰς τῆς ἐν λόγῳ ὑποθήκης.

Μία προσωρινὴ ἔκθεσις τῶν πεπραγμένων συνταχθεῖσα κατὰ προσέγγισιν τῶν λιμῶν, τὴν 8ην Φεβρουαρίου, ὑπεβλήθη εἰς τὸ ἐπιστήμονα. Κατ' αὐτὴν, συμφώνως πρὸς τὰ διθίλια τῆς «Μπάϊρον» τὸ ἐνεργητικόν της ἀνέρχεται εἰς λ. σ. 354.274 συμπεριλαμβανομένων τῶν ἀτμοπλοίων διὰ ποσὸν 318.780 λιρῶν καὶ διαφόρων διφειλῶν πρὸς τὴν ἑταῖρίαν ἐκ λ. σ. 32.955.

Τοπολογίζεται δῆμως δὲ τὸ ἀνωτέρω ἐνεργητικὸν εἰναι δυομαστικὸν, εἰς δὲ τὴν πραγματικότητα θὰ μειωθῇ εἰς λίρας 149.760, εἰς δοσὸν ποσὸν τὸ διπελόγισε καὶ δι. Ἐμπειρίκος, ἡτοὶ λίρας 140.000 δι: ἀξίαν τῶν 12 ἀτμοπλοίων καὶ λ. σ. 8955 ἐκ χρεῶν πρὸς τὴν «Μπάϊρον». Ἡ εἰσπραξίας τοῦ διπολοίπου ἐκ τοῦ ἐνεργητικοῦ, ἡτοὶ λ. σ. 222.380, θεωρεῖται προσβληματική.

Τὸ παθητικὸν, εἰς δὲ περιλαμβάνεται καὶ τὸ πρὸς τὴν Τράπεζαν Οὐεστμίνστερ χρέος ἀνέρχεται εἰς λίρας 1.010.954, οὗτος διστε μεταξὺ πραγματικοῦ παθητικοῦ καὶ δυομαστικοῦ ἐνεργητικοῦ ὑφίσταται: ἔλλειμμα 656.680 λιρῶν. Τὸ ἔλλειμμα τοῦτο ἔχει ἐξαχθῇ δέσει τῶν διθίλιων, ἐνῷ εἰς τὴν πραγματικότητα θὰ φύσῃ γύρω τοῦ ποσοῦ τῶν 871.100 λιρῶν.

Ο κ. M. Ich. Ἐμπειρίκος ἀποδίδει τὴν πτῶσιν τῆς «Μπάϊρον» εἰς τὴν σημειουμένην ἀπὸ τὸν 1922 δεινὴν παγκόσμιον οἰκονομικὴν καὶ ἐμπορικὴν κρίσιν, ἥτις ἐπεδεινώθη κατὰ τὸ ἔτος 1929—30, καθὼς καὶ ἐκ τοῦ λόγου, δι: εὑρίσκετο ἐν ἀδυναμίᾳ νὰ ἐνσύσῃ περιατέρω τὴν ἑταῖρίαν.

Οι πιστωταὶ διώρισαν τὸν κ. H. A. Van der Linde, ἐπίσημον Ἀρχιλογιστὴν τοῦ Λονδίνου, ὃς ἐκκαθαριστήν, ἀπεφασίσθη δ' ὅπως διστέλευσις συνέλθῃ ἐκ γένου εἰς συνεδρίασιν μετά τινας ἥμέρας.

Η ΣΕΓΓΡΙ ΣΕΦΑΊΝ ΜΕΛΕΤΑ ΓΡΑΜΜΗΝ ΚΩΝΙΛΕΩΣ-ΜΑΣΣΑΛΙΑΣ

Κατὰ πληροφορίας ἐκ Κωνιλέως ἡ Κρατικὴ Ὀθωμανικὴ ἀτμοπλοΐα «Σεγγρι Σεφαΐν» σκέπτεται νὰ ἐγκαινιάσῃ προσεχῶς μίαν νέαν ταχυδρομικὴν γραμμὴν μεταξὺ Κωνιλέως καὶ Μασσαλίας μὲ διαμέσους προσεγγίσεις εἰς τὸν Πειραιά καὶ εἰς τὴν Γένοβαν.

Τὸ διοικητικὸν σημεδύλιον τῆς «Σεγγρι Σεφαΐν» συζητεῖ ἀκόμη τὰ τῆς νέας γραμμῆς, ἀν δὲ τελικῶς ἀποφασίσθῃ ἡ ἐγκαινίασις ταῦτης, τότε θὰ ἐπισκεφθοῦν τὴν Μασσαλίαν, τὴν Γένοβην καὶ τὸν Πειραιά ἀντιπρόσωποι τῆς ἀτμοπλοΐας, διὰ νὰ μελετήσουν ἐπιτοπίως τὸ δυγκατὸν τῆς εὐδόσεως παρομοίας γραμμῆς καὶ ἀν διαγνωθοῦν τὰ Τουρκικὰ ἀτμοπλοία τὸν ἀντιμετωπίσουν τὸν τυχὸν συγχωνισμὸν ἀπὸ μέρους τῶν ξένων ἑταῖρων, αἵτινες ἐκτελοῦν ἡδη τὴν γραμμὴν Μασσαλίας—Γένοβης—Πειραιῶς—Κωνιλέων πούλεως.

Ἡ «Σεγγρι Σεφαΐν», ἥτις πρὸ τινων ἐτῶν περιωρίζετο ἀπλῶς εἰς τὴν ἐξυπέρτερην τῶν γραμμῶν τῆς Τουρκικῆς ἀποτοπλοΐας, καταβάλλει ἀπὸ τίνος χρόνου σοδεράς προσπαθείας νὰ ἐπεκτείνῃ τοὺς πλόκους τῶν σκαρφῶν τῆς καὶ εἰς τὸ ἐξωτερικὸν. Ἀρχικῶς ἐνεκκινήσεις γραμμῆς Κωνιλέως—Ἀλεξανδρείας, εἰς ἣν βραδύτερον περιέλαβε καὶ τὸν Πειραιά.

Ἡ «Σεγγρι Σεφαΐν», ἥτις πρὸ τινων ἐτῶν περιωρίζετο ἀπλῶς εἰς τὴν ἐξυπέρτερην τῶν γραμμῶν τῆς Τουρκικῆς ἀποτοπλοΐας, καταβάλλει ἀπὸ τίνος χρόνου σοδεράς προσπαθείας νὰ ἐπεκτείνῃ τοὺς πλόκους τῶν σκαρφῶν τῆς καὶ εἰς τὸ ἐξωτερικὸν. Ἀρχικῶς ἐνεκκινήσεις γραμμῆς Κωνιλέως—Ταμπόρα—Κορονταλό—ἐκτοπισμάτως 9000 τόνων ἐκκατονταί τοῦ πρώτου καὶ 1908 τὸ δεύτερον.

ΕΜΕΙΩΘΗ ΤΟ ΙΤΑΛΙΚΟΝ ΕΜΠΟΡΙΟΝ

Ο Γενικὸς διητῆς τῶν Ιταλικῶν Τελωνείων κ. Silvio Mathis ὑπέβλεψεν εἰς τὸ ὑπουργικὸν συμβούλιον τούς κατέθω: χαρακτηριστικούς πίνακας τῆς ἐμπορικῆς κινήσεως τῆς Ιταλίας κατὰ τὸν Ιανουάριον 1931.

Ἄξια εἰσαγόμενων ἐμπορευμάτων 1.028.593.228 λιρέτται: ἔναντι: 1.505.955.491 λιρέττων τοῦ 1930, ἡτοὶ μείσως διὰ τὸν Ιανουάριον 1931 κατὰ 477.362.266 λιρέττας.

Ἄξια διεξαγόμενων ἐμπορευμάτων 695.595.585 λιρέτται: ἔναντι: 490 λιρέττων τοῦ έπους 1930, ἡτοὶ μείσως διὰ τὸν Ιανουάριον 1931 κατὰ 284.141.905 λιρέττας.

Συνολικὴ δῆμον μείσως τῆς ἐμπορικῆς κινήσεως τῆς Ιταλίας κατὰ μῆνα Ιανουάριον λιρέτται: 761.504.171.

ΕΠΙ ΤΩΝ ΠΟΡΙΣΜΑΤΩΝ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΕΠΙ ΤΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

ΑΡΘΡΟΝ ΤΟΥ Κ. Φ. ΦΙΛΙΠΠΑΚΟΠΟΥΛΟΥ

Η οίκονομική κρίσις, απότοκος ανιστητος τιμής παραγωγής εις τὰ διάφορα μέρη του Κόσμου, εύρισκεται δόλευ εἰς μεγαλύτερην ἔντασιν. Και η Εμπορική Ναυτιλία ωφιοταράνη τὸν ἀμεσώτατον ἀντίκτυπον τῆς διασχιμούλας αὐτῆς ή σπούδα κυριαρχεῖ εἰς δλον τὸν Κόσμον, εξαικολουθεῖ νὰ διατρέχῃ κρισιμωτάτην περίοδον τῆς ὁποίας ή διάρκεια προβλέπεται μακρά. Εἰς δλα τὰ Κράτη οι ἀσχολούμενοι εἰς τὰ γκυτικά, συσκέπτονται καὶ ἀνταλάσσουν γνώμας περὶ τῶν ληπτῶν μέτρων πρὸς ἀντιμετώπισιν τῆς καταστάσεως, ἐπομένως δὲν εἰναι καθόλου παράδοξον διτὶ ή Ἐλληνικὴ Κυβερνήσις συνέστησεν Ἐπιτροπὴν ὑπὸ τὴν Προεδρεῖαν τοῦ κ. Ἀντιπροέδρου τοῦ Ὑπουργικοῦ Συμβουλίου διὰ νὰ μελετήσῃ τὰ κατὰ τὴν Ἐλλην. Ἐμπορικὴν Ναυτιλίαν καὶ προτείνῃ μέτρα πρὸς δεκτήσιν τῆς θέσεως τῆς. Ἀπ' ἐναντίας εἰναι γεγονός διτὶ ή ἐνέργειας αὐτῆς θὲ ἔπρεπε νὰ εἰχεί γίνη πρὸ δεκάδων ἑταῖρων. Η Ἐπιτροπὴ ἔκθεσεν εἰς πολυσελίδου τόμον τὰ πορίσματά της. "Ας μοῦ Ἐπιτραπῇ νὰ ἀσχοληθῇ μὲ τὰ ἀφορῶντα τὴν φορτηγὸν γκυτιλίαν, ή σπούδας ἀλλωστε ἀποτελεῖ καὶ τὸ σπουδαιότερον σημείον ἀπὸ ἀπόφεως Ἐθνικῆς Οίκονομίας, καὶ διὸν ή ἀκτοπλοία καὶ γενικῶς ή καθαρῶς ἐπιβατικὴ τοικύτη, ἀν καὶ ἀποτελεῖ πάντοτε στοιχεῖον Ἐθνικῆς οίκονομίας ἀξιόλογον, ἐνέχει δύμας μαλλιῶν μορφὴν συγκοινωνικοῦ ζητήματος. Τὰ μεγάλα τεχνικὰ καὶ οίκονομικὰ προβλήματα παρουσιάζονται εἰς τὴν φορτηγὸν γκυτιλίαν, ἐκείνην δηλ. ή σπούδα μακρῷ μὲ τὰ ἐκ τῆς μετανυστεύσεως εἰσοδήματα ἀπετέλεσε πάντοτε τοὺς ἀδήλους πόρους τοὺς καλύπτοντας τὸ δυσμενὲς Ἐλληνικὸν Ἐμπορικὸν Ισοζύγιον.

Ἡ φορτηγὸς Ναυτιλίας χωρὶς νὰ δύναται κανεῖς νὰ εἴπῃ διτὶ ἀπηγχόλησεν διλιγότερον τῶν ἀλλων τὴν Ἐπιτροπὴν, πάντως κατέλαβε τὰς διλιγότερας σελίδας εἰς τὴν ἔκθεσίν της καὶ ἀπετέλεσε τὸ μικρότερον, τὸ ἐλάχιστον δύναται τις εἰπεῖν μέρος, τῶν διὰ τῆς ἐν λόγῳ ἔκθεσεως προβλεπομένων ἐπιβαρύνσεων τοῦ Προϋπολογισμοῦ τοῦ Κράτους. Δὲν εἰμαι ἀνχρησιθῆτας ἐγὼ ἐκείνος διποτοῖς θὲ διοστηρίξω διτὶ εἰναι σφαλερὰ ή ἀρχὴ αὐτῆς καὶ θὲ ζητήσω τὴν ἐπιβάρυνσιν τοῦ Κρατικοῦ Προϋπολογισμοῦ ὑπὲρ τῆς Φορτηγοῦ Ναυτιλίας. "Αν ή Ἐλληνικὴ Φορτηγὸς Ναυτιλία δὲν δύναται νὰ ζησῃ μόνη της, εἰς τὴν ἔκθεσιν εἰς τὴν ὅποιαν εὑρίσκεται, τὸ νὰ ζητήσῃ κανεῖς ὑπὲρ αὐτῆς διλιγότερην διοίθειαν ἀποτελεῖ οὐτοπίαν. Δὲν πρόκειται περὶ μιᾶς περιορισμένης γκυτιλίας ἐνδεκάτους διποτοῖς ή Ρουμανίας ή ή Βουλγαρίας διποτοῦ τὸ Κράτος λαμβάνει ἐνεργὸν μέρος διὰ νὰ δημιουργήσῃ ἐκ τοῦ ἀνυπάρκτου ταύτην, ἀλλὰ περὶ σπουδαιότατου τμῆματος τῶν πλουτοπαραγωγικῶν πηγῶν τοῦ Ἐθνους μακρῷ τὸ διποτοῦ καυχόμεθα διτὶ συνεισφέρει ὑπὲρ τῆς Ἐθνικῆς μακρᾶς Οίκονομίας καὶ τὸ διποτοῦ φυσικὰ δὲν θὲ ἔπρεπε νὰ ἐπιβαρύνῃ τὸν προϋπολογισμόν μακρ.

"Αν δύμας δὲν πρέπει νὰ δικρύψῃ τὸν προϋπολογισμὸν μακρᾶς πρέπει πάντως νὰ ἀποτέλεσῃ ἀντικείμενον σεβαστάτης κρατικῆς μερίμνης καὶ προχρής ἀρθρόνου θητικῆς διοστηρίξεως. Η Ἐμπορικὴ γκυτιλίας μακρᾶς σήμερον, κατὰ τὴν γνώμην μου πάντοτε, ἔχει λίστας ἀνάγκην καὶ δικτατορικῶν ἀκόμη μέτρων ἐν μέρους τῆς Κυβερνήσεως διὰ νὰ ὀθιμῇ πρὸς τὴν ἔξελιξιν καὶ νὰ καταστῇ διώσιμος ἐνώπιον τοῦ θυματιών δργανούμενου καὶ καθημερινῶς τελειοποιουμένου Διεθνοῦς συναγωνισμοῦ.

"Η Ἐκθεσις τῆς Ἐπιτροπῆς τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ἀποτελεῖ πάντοτε ἔνα σοβχρόδα στοιχεῖον τὸ διποτοῦ θὲ μείνη ἐλπίζομεν μηγιμειδεῖς εἰς τὴν ἔξελιξιν τῆς συγχρόνου Ναυτιλίας μακρ. Καὶ ἀρχὴν θέττει ἀπολύτως σφαρδὸν τοὺς λόγους τοῦ Κρατικοῦ ἐδιαφέροντος διὰ τὴν Ναυτιλίαν ὥστε νὰ πκύσῃ πλέον ή μέχρι σήμερον ὑπάρχουσα ἀδικηφορία τοῦ Κράτους πρὸς τὸν σπουδαιότατον αὐτὸν πκράγοντα τῆς οίκονομικῆς ἀγαδιοργανώσεως τῆς Ἐλλάδος. "Ισως μάλιστα, δὲν ἔξειρει ἀρκετὰ τὴν μεγίστην σημασίαν τῆς φορτηγοῦ ἰδίως γκυτιλίας ὡς παράγοντας εἰσαγωγῆς σεβαστῆς ἀξίας συγχρόνων κατὰ τὸ πρόσωπον δελτιούντα τὸ Ἐμπορικὸν Ισοζύγιον, ἀνεξαρτήτως καθεὶς ἀλλου λόγου ἀπεσχολήσεως πληρωμάτων, ἐθνικοῦ γοήτρου, πολεμικῶν ἀναγκῶν καλπ. Τούτου δούλευτος, ἀς προχωρήσωμεν εἰς τὸ εἰδικὸν κεφάλαιον περὶ φορτηγοῦ γκυ-

τιλίας.

Μετ' εὐχαροστήσεως εἰδον διτὶ ή Ἐπιτροπὴ σαφῶς καὶ κατηγορηματικῶς χαρκυτηρίζει τὰς φορτηγῆς γραμμᾶς (liners) ὡς ἀποτελέστας τὴν σύγχρονο πρόσδοτον τῆς Ναυτιλίας καὶ συμβουλεύει ἀπολύτως τὴν πρόσδοτον τῆς Ελλήνων εἰς τὸν τύπον αὐτὸν τῆς ἐκμεταλλεύσεως, ἀγνωστον ἐντελῶς εἰς τὸν τῆς Ἐλληνικῆς ἐφοπλιστᾶς. "Οπωδήποτε ἔκφράζονται δρισμένοι δ.σταχμοί περὶ τοῦ δυνατοῦ τῆς ἐπιτυχίας τοιαύτης δργανώσεως ἐν Ἐλλάδ: καὶ δὲν διποτείνονται γενικῶς ἐντονώτερα μέτρα διατήναμοι συνδημιουργίαν τῆς, καθ' θὲ ἔπρεπε.

1ον) "Η διοικητικὴ ἐξαγωγὴ δεδοχίως ἀποτελεῖ σπουδαιὸν στοιχεῖον πρὸς διοστηρίξεων γραμμῶν ὅπως τὸ χρησιμοποιοῦν οἱ Ἀγγλοι, Γερμανοί, Βέλγοι καὶ πλ. εἰς τὰς πρὸς τὴν Μεσόγειον καὶ τὴν Ἐλλάδα γραμμᾶς των. Ἀλλὰ διατὶ νὰ ληγμονήται διτὶ σήμερον διὶ εἰσαγωγῆς, δηλ., οἱ ἀγορασταὶ εἰναι περιζήτητοι καὶ δύνανται ἀγέτως νὰ ἐπιδέλλουν τὰς θελήσεις των προκειμένου νὰ ἀγοράσουν τὸ προϊόν μιᾶς χώρας; "Οταν οἱ Ἀμερικανοί καὶ οἱ Γερμανοί ἀγορασταὶ Ἐλληνικῶν καπνῶν ἐπιδέλλουν ώς δρον τὴν μεταφοράν των διπ. "Ἀμερικανικῶν ή Γερμανικῶν ἀ)π., διατὶ οἱ Ἐλληνες εἰσαγωγῆς διοικητικοὶ ιημεροποιημένων προϊόντων δὲν θὲ ἐπιδέλλουν τὴν μεταφοράν των διπ. "Ἐλληνικῶν ἀ)ποιών; Εἰναι γωστὸν διτὶ σήμερον ή Ἐλλάς εἰναι τὸ μόνον Κράτος τῆς Ἐγγρ. "Ἀγαποληγῆς τὸ διποτοῦ ἔχει ἀκόμη ἀγοραστικὴν ἴκανότητα. Διατὶ νὰ μη τὴν ἐκμεταλλεύσθων αὐτὴν ὑπὲρ τῆς Ἐμπορικῆς μακρᾶς Ναυτιλίας; Καὶ διτὶ ή Ἐπιτροπὴ φρονεῖ διτὶ ή ἐξαγωγὴ μόνη διοστηρίζει τὰς γραμμᾶς καὶ ἐφ' δισος εἰναι γωστὸν διτὶ δὲν ἔχομεν διοικητικὴν ἐξαγωγὴν, διατὶ νὰ μη ἐκμεταλλεύσθων τὴν γεωργικὴν μακρᾶς τοιαύτην; Διατὶ ή Ἐλληνικὴ σταφίς νὰ ἐξάγεται μὲ ξένα ἀ)ποιών διτὸν φερτώνται ώς ἐπὶ τὸ πλειστον δια) λιμον Ἐλλήνων ἐξαγωγῶν πάντοτε;

2ον) "Ας μὴν ἔκφράζεται διφόρος τῶν γεν. ἐξόδων μιᾶς Ἀγων. "Ἐταιρίες, δικαίως θεωρουμένης διὰ τὴν δημιουργίαν γραμμῶν, ὡς ἀπειλῶν τὴν ἐπιβάρυνσιν τῆς ἐκμεταλλεύσεως. Οἱ ξένοι: "Μεριπλισταὶ διτον δὲν δικιττερον ἀρκετὰ ἀ)π., ὥστε γὰ κατημερίσουν ἀγάλογως τὰ ἔξοδά της, τὴν ἴδρυσιν (τὴν Ἀγων. Ἐταιρίαν) πάντοτε, μὲ ξένα σοβχρόδα Διοικητικὸν Συμβούλιον ἐποπτεῖας, ἀλλὰ ἀγαθέττουν τὴν διαχειρίσιμην εἰποτοῖαν εἰς Γραφεῖα Μεσιτῶν ή Πρακτόρων διαθετότων φυσικὰ καὶ ἄλλας ἐργασίας ἀντιμετωπίσεων διποτοῖαν προμηθείας διευθύνσεως καὶ διπ. τὸν ἔλεγχον φυσικὰ τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου της. Δὲν εἰναι ἀρχὴ δ τρόπος αὐτὸς προτιμώτερος τῆς αναγκαστικῆς διαχειρίσεως τῶν διοικητικούμενων ἀ)ποιών ἀπὸ τὰ Γραφεῖα τῶν δικαιεστῶν ἐν Λογδίων, διαχειρίσεως συντελουμένης ἐνίστεται ἐπὶ τὴν δίκαιεις ἐξογκωμένων ποσοστῶν προμηθείων καὶ ἀλλων κερδῶν καὶ ἀνευ ἴκανον ἐλέγχου;

3ον) "Η παραχώρησις τῶν δικαιεστῶν εὐκολιῶν θὲ ἔπρεπε κατὰ τὴν γνώμην μου νὰ γίνη μόνη ἀποκλειστικῶς πρὸς Ἐταιρίας Ἀνωνύμους ἴδρυμον μὲ πρόγραμμα γραμμῆς. "Η παραχήρησις δικαιεστῶν πρὸς ἐφοπλιστᾶς τρόπον ἐκ μέρους δργανώσεως, δις ή Κτηματικὴ Τράπεζα τῆς Ἐλλάδος, μὴ διοικητικής νὰ ἐλέγχῃ τὴν διαχειρίσιμην ἀποτελεῖ πράξιν ἀρκετὰ ἐπικινδυνον, ή διποτοῦ δικαιεστῶν νὰ δώῃ ἀρχομήνην εἰς καταβράθρωσιν τῆς ἴδεας τῆς Ναυτικῆς Πίστεως ἐν Ἐλλάδ. Καὶ ἔπειτα, ἀφοῦ ή Ἐπιτροπὴ δροῦσις θέττει ἔν σελιδο: 109 τὰς διποτεράσεις πρὸς τὸ Κράτος τοῦ σκάφους ἐκείνου τὸ διποτοῦ διοστηρίζει καθ' οἰονδήποτε τρόπον παρ' αὐτοῦ, διατὶ νὰ παρασχεθῇ ή διοστηρίζεις τοῦ Κράτους διὰ δικαιεστῶν εἰς σκάφους δροῦσις ἐπισης διπ. τῆς Ἐπιτροπῆς ἀποκαλούμενον δικαιομένην τοιαύτην: "Η δικαιεστῶν διοστηρίζεις τοῦ Κράτους πρὸς τὴν φορτηγὸν Ναυτιλίαν πρέπει νὰ παρασχεθῇ ἀποκλειστικῶς εἰς Ἀγων. "Ἐταιρίες, διρρομένες μὲ πρόγραμμα φορτηγῶν γραμμῶν μελετηθεὶσῶν προγραμμένων καὶ ἔγκριθεισῶν δις συντελεστῶν εἰς τὴν διοστηρίζειν τῆς Ἐθν. Οίκονομίας. Αἱ στατιστικὲς τῶν μερισμάτων τῶν Ἀγγλικῶν Ἄ)πολοικῶν Ἐταιρίων τὰς διποτοῖς παρέθεσα εἰς τὴν μελέτην μου «Ἐμπορ. Ναυτ. Πολιτική» ἀποδει-

κύρους τὴν μεγαλυτέραν σταθερότηταν ἀπὸ ἀπόψεως κερδῶν τῶν Ἀπλοῖκων Ἐπιτροπήν γραμμάν καὶ ἐπομένως παρέχουν περισσότερον ἔχεγγυα εἰς τὸν δικαιοστάς των. Τὸ γεγονός τῆς μεταφορᾶς διὰ πλοίων ξένης σημαίκας τῶν 70 οὐ τὸν Ἐλληνικῶν εἰσαγωγῶν καὶ ἔξαγωγῶν, τὸ ἀναφερόμενον ἐν σελίδῃ 63 τῆς ἐκθέσεως τῆς Ἐπιτροπῆς, κακῶς χαρακτηρίζεται ὡς ἀπόδειξις «φιλελευθέρων ἀρχῶν» τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας μας. «Ἄν καὶ ἀκριβῆς φιλελεύθερος, δὲν δύναμει παρὰ γὰρ διαιρετοργόθι διὰ τὸν τοιοῦτον χαρακτηρισμὸν ἐκείνου ποὺ ἀποτελεῖ ἀκριβῶς τὸ μεγαλύτερον ἐλάττωμά μας, τὸ ἀσθενὲς σημεῖον τῆς οἰκονομικού πορικῆς μας ὁργανώσεως, τὴν ἀπόδειξιν τοῦ ἀναφορανθού τῆς ἐμπορικῆς μας ναυτιλίας, τὴν τρανήν ἔνδειξιν ἐλεύθερως συντονισμοῦ καὶ ἐναρμονίσεως τῶν οἰκονομικῶν μας προσπεκθεῖών, ἐκείνου τὸ δόπιον κάμψιον ἔνχρονυ πρὸ τεσσάρων δλων ἐτῶν εἰς τὸν τόπον τῆς ἀρθρογραφίας μου περὶ τῆς ἀνάγκης ὁργανώσεως φορτηγῶν γραμμῶν δὲν ἐδίστασα γὰρ ἀποκαλέσω «Ἐμπορικὸν Ιουδαισμὸν» τῆς Ναυτιλίας μας.

Τὸ αἰτημα τῆς Ἐγώσεως τῶν Ἐλλήνων Ἐφοπλιστῶν περὶ ἑδύσεως Ὅψυπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ἀποτελεῖ πράγματι τὴν δάσιν τῶν ἐνεργειῶν τὴν δύσιν ἡ Κυδέρηνης πρέπει γὰρ θέση διὰ τὴν δληγη προχρητοποίησιν τοῦ προγράμματος τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας τῆς Πολιτικῆς. Ἔγὼ μάλιστα θὰ ἐπλεισθῶν καὶ θὰ ἔχητον Ἄπουργειον Ναυτιλία; καὶ Ἐβοτερικοῦ Ἐμπορίου διότι τὰ δύο τεῦται ζητήματα είναι ἀπολύτως σχετικά καὶ ἀλληλέγγυα. Άλλα συγχρόνως μὲ τὸ μέτρον αὐτό, θὰ ἐπρεπε γὰρ ἐκδηλωθῇ ἔντονος ἡ Κρατικὴ ἐπιβολὴ πρὸς ἀγνωστῶν τοῦ τονάκ. Ή πρωτοβουλία τῆς ἀγνωστῶν δυνατῶν γὰρ ἀφετᾷ εἰς τὸν Ἐλληνας Ἐφοπλιστᾶς ὡς ἡ Ἐπιτροπὴ προτείνει ἐγ Σελίδ. 63 ἀλλ’ οὐτοις δέον γὰρ πεισθοῦν γὰρ προσθοῦν εἰς τὴν ἀγνωστῶν αὐτὴν καὶ τὴν συγένωσίν των εἰς Ἀνων. Ἐπιτροπής. Καὶ θὰ πιεσθοῦν ἡνὶ ἡ Κυδέρηνης λόγη ἀμεσον πρόνοιαν ἰδρύσεως Ἐλληνικοῦ Νησιογράμμου σοθεροῦ καὶ ἐπιβάλλει ἀντιτρούσεριοισι μούσκιτες ἐγμένας πολυδιπλώνους ἐπισκευάς εἰς τὸν ἀγοραστὰ παλαιών ἀπλοίων Ἐλληνας ἐφοπλιστᾶς πρὸς ἀπόκτησιν Ἐλληνικῆς κλάσεως. «Οταν ἡ Ἐλληνικὴ κλάσις καταστῇ διπλανή διὰ τὴν Ἐλλ. σημαίας ἀπὸ (πως ἐγένετο τοιαύτη ἡ Ἰταλικὴ διὰ τὰ Ἰταλικὰ ἀπὸ) τὸ Κράτος θὰ ἔχῃ εἰς χειρας του τὸ δόπιον διὰ τοῦ δόπιου καὶ τὴν συκοφάντησιν τῆς Ἐλληνικῆς σημαίας ὑπὸ τῶν ξένων θὰ καταπλεμήσῃ καὶ τὴν ἀγνώσιαν τοῦ Ἐλληνικοῦ τονάκ θὰ ἐπιτύχῃ. Αὐτὴν πρέπει γὰρ εἰς τὴν ἡ δάσις ἐφ’ ἡ θὰ στηριχθῇ ἡ Ἐλλ. Θαλασσοσφάλεια καὶ ἡ Ἐλλ. Ναυτικὴ Πίστις περὶ ων θὰ ἀσχοληθῶ ἐκτενέστερον προσεχῶς.

«Ἡ Ἐλλην. Ἐμπορ. Ναυτιλία είναι ἀπολύτως ἐπείγον γὰρ ἀποκτήσης ἰδικόν της γηγενώμονας αὐτιτρούς δργανωμένον καὶ είναι ἀπορίας ἀξιού πῶς οὐδὲ λέξις περὶ τούτου ἀγνόφερεται εἰς τὴν Ἐκθεσιν τῆς Ἐπιτροπῆς ἀλλὰ ἰδιώς εἰς τὸ ὑπόμνημα τῆς Ἐγώσεως τῶν Ἐλλήνων Ἐφοπλιστῶν.

Φ. Η. ΦΙΛΙΠΠΑΚΟΠΟΥΛΟΣ

[Δημοσιεύομεν εὐχαρίστως τὰς γνώμας τοῦ κ. Φ. Φιλιππακοπούλου ἐπὶ τῶν πορισμάτων τῆς συνταθείσης διὰ τὴν μελέτην τῶν ζητημάτων τῆς Ἐμπορικῆς μας Ναυτιλίας Ἐπιτροπῆς. Ο κ. Φιλιππακοπούλος, ἀρκετά γνωστός καὶ ἐν προσηγονυμένης του ἀρθρογραφίας καὶ ἐκ τῆς ἐκδοθείσης μελέτης του «Ἐμπορικὴ Ναυτικὴ πολιτική, ἀποτελεῖ έναν ἐκ τῶν δίληγον ἐν τῇ Χώρᾳ μας ἀσχοληθέντων εἰς τὰ τῆς ναυτιλίας μας.]

Εἶμεν δημοσιεύομενοι γὰρ πρὸς τὸν εἰς τὸν διαφωνήσαμεν πρὸς αὐτὸν εἰς ὁρισμένα σημεῖα τοῦ ἀρθροῦ του. Καὶ πρῶτον δὲν θὰ δημοσιεύσουμεν τὴς στεγνῆς Ἐπικινικής ἀπόψεως γὰρ δέσμων τοῦ διεστήματος τῶν Ελληνικῶν μεταφορῶν. Αὐτὸν ἐφράστηκαν ἐν τοῖν μέτρον ἐπιτυχῶς εἰς τὰ ξένα μεγάλα ναυτικά κράτη, τὰ ἔχοντα ἐκτεταμένας βιομηχανίας σεβαστοῦ ποσοῦ κατανάλωσιν καὶ ιδίαν κίνησιν ἐκατομμυρίων τόννων, δυναμένην γὰρ συντηρήσῃ ἀξιόλογον ποσότητα τοῦ Ἐθνικοῦ των τονάκ, δὲν δύναται τις νὰ θεωρήσῃ ίκανήν την Χώραν μας διὰ παρομοίαν προστατευτικὴν πολιτικήν.

Τὸ μεγαλύτερον πλεονέκτημα διὰ τὴν εὑρυτέρων δράσιν καὶ πρόδον τῆς φορτηγοῦ Ἐλληνικῆς Ναυτιλίας ἔγκειται ἀκριβῶς εἰς τὴν ἔλευθερίαν τοῦ ἐμπορίου καὶ ἀλλοίμονον ἄν τὰ προστατευτικὰ μέτρα τῶν μεγάλων Κρατών ἔχειν δούλων εἰς τὸ σημεῖον ώστε αἱ μεταφοραὶ ἐκάστης κώδας νὰ συγκεντρωθῶν εἰς τὴν Ἐθνικήν των σημαίαν.

Αναμφισθῆτως ἡ ὑπόθεσις τῆς Ἐλληνικῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας θὰ ἔχῃ τότε ἀπολεσθῆ.

Συμφωνοῦμεν ἀπολύτως ὡς πρὸς τὴν ἀνάγκην τῆς καθιερώσεως τακτικῶν φορτηγῶν γραμμῶν παρ’ Ἐλληνικῶν πλοίων. Άλλ’ ἀς μὴ λησμονοῦμεν, ὅτι πέρον μιᾶς δεκάδος ἡ ἔστω καὶ 15άδος ἀτμοπλοίων δὲν είναι δυνατὸν γὰρ ἀπασχοληθῶσι περισσότερα διὰ τὰς γραμμὰς τῆς Ἀνατολῆς, ἔστω καὶ ἄν ἐπιτευχῇ ἡ συγκέντρωσις τοῦ μεγαλύτερου

μέρους τῆς ἐμπορικῆς κινήσεως εἰς τὴν Ἐλληνικὴν σημαίαν.

«Ἄν δημοσιεύεται ἡ τοιαῦτη προστατευτικὴ τάσις προκαλέσῃ τὴν φυσικὴν ἐξωθεντήσην ἀντίδρασιν; Τὰ υπερ-τετρακόσια Ἐλληνικὰ φορτηγὰ εἰς ποίας μεταφορᾶς θὰ ἀπασχοληθοῦν;

Δεύτερον, δὲν δυνάμειται νὰ συμφωνήσωμεν μὲ τὴν ἀποφιν, ὅτι τὰ κεφάλαια τῆς Ναυτικῆς Πίστεως δέονταν νὰ παραχωροῦνται μόνον εἰς Ἀνωνύμους ἐταρείας. Αὐτὸν δέονταν νὰ ναυτίλιας ἐπιχειρήσως ἐφαρμόζεται ἐν εὔρυτάτῃ κλίμακι εἰς τὴν ξένην, ἃς λάβων ὑπὲρ διφιν μας, ὅτι αἱ ξέναις ναυτίλιαι συγκεντρώνονται μεγάλα κεφάλαια, πολυετὴ ιστορία δράσεως, εὐρισκόμεναι δὲ εἰς οἰκονομικὸν περιβάλλον ἔξειλυμένον ηδη, ἐπέτυχαν τὴν δριστικὴν οἰκονομικὴν τῶν διαμόρφωσιν εἰς ἀνώνυμους ἐταρείας.

Άλλα δὲν δυνάμειται νὰ συμφωνήσωμεν τοῦ δημιούργημα τῆς ιδιωτικῆς πρωτοβουλίας καὶ τῆς δοτῆς τοῦ Ἐλληνος πρὸς τὴν δύλασσαν, δὲν ἐφθασσεν ἀκόμη εἰς τὸ σημεῖον ἐκείνο τῆς οἰκονομικῆς ἐξελίξεως, ώστε καὶ τὴν συμμετοχὴν τοῦ ιδιωτικοῦ κεφαλαίου νὰ δύναται νὰ ζητήσῃ καὶ τὰ ἔξειδικευμένα πρόσθια νὰ διαμορφώσει διὰ τὴν ἐπιτυχὴ σταδιοδομίαν μιᾶς μεγάλης Ἀνωνύμης Ἐταρείας.

Καὶ έαν μέχρι σήμερον αἱ Ἐλληνικαὶ Τράπεζαι καὶ τὰ ιδιωτικὰ κεφάλαια ἐμμητικῶς ἔχουν κλίμακι τὰς θύρας των πρὸς τὴν Εμπορίκην ναυτίλιαν, δὲν θὰ ἡτο πρεσβολὴ νὰ χαρακτηρίσωμεν τὰ ἐν Λοδίνῳ Ἐλληνικὰ ναυτίλια γραφεῖα, αἵνια διὰ τοῦ κύρους των ἐπέτυχον τὴν ἔξειδεσιν τῶν ἀνάγκαιων τρόπων διὰ τὴν προαγωγὴν τῆς φορτηγοῦ Ἐλληνικῆς ναυτιλίας, ὡς τὰ δημιουργικὰ κέντρα, δι’ ὧν μεταπλευρικά ἡ Ἐλληνικὴ σημαία κυματίζει ἐπὶ τόσου μεγάλου τονάκας καὶ ἀπασχολεῖ 20.000 τοιλάχιστον ναυτίλιον μεγάλων μας.

Άλλα καὶ δὲν θὰ ἡτο διότιν τὸ ἐπίσημον Κράτος διὰ τῆς Ναυτικῆς Πίστεως νὰ ἀνάκοψῃ τὴν πρόδοσον καὶ νὰ καταστρέψῃ τὴν προσπάθειαν τοῦ Ἐλληνος ναυτίλιον μένουν, ὅπως διὰ τῶν οἰκονομικῶν αὐτοῦ καὶ τῆς οἰκογενείας του δημιουργήσῃ τὸ οἰκογενειακὸν ἀτμοπλοίον.

Μέχρι σήμερον τούλαχιστον ἡ Ναυτιλία μας αὐτὴν τὴν ιστορίαν ἔχει εἰς τὴν δημιουργίαν της. Η Ναυτικὴ Πίστης τούναντίον πρέπει νὰ υποβοηθήσῃ, ἀλλὰ καὶ νὰ κατευθύνῃ τὴν ιστορίαν ταύτην ιδιωτικὴν πρωτοβουλίαν.

ΤΑ «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ»

ΟΙ ΑΓΓΛΟΙ ΚΑΙ ΟΙ ΙΤΑΛΟΙ ΕΦΟΠΛΙΣΤΑΙ ΖΗΤΟΥΝ ΜΕΙΩΣΙΝ ΤΩΝ ΔΙΟΔΙΩΝ ΤΟΥ ΣΟΥΕΖ

Οι Ιταλοί ἐφοπλισταὶ διμοθύρως ἐπεκράτησαν τὰς ἀνεργείας τῆς Ἀγγλικῆς ἐφοπλιστικῆς ἔνωσεως τοῦ Αἴτζερπούλου ὑπὲρ τῆς μεώσεως τῶν διοδίων τῆς διεργούσας τοῦ Σουεζ. Κατὰ τὴν γνώμην τῶν Ιταλῶν πλοιοκτητῶν ἡ Ιταλικὴ ναυτιλία ἐπιβαρύνεται περισσότερον τῆς Ἀγγλικῆς ἐκ τῶν διψήλων διοδίων, καθότι τὰ Ιταλικὰ ἀτμοπλοῖα ἐκτελοῦνται συντόμους πλόκους διέρχονται συχνότερον τὴν διώρυγα, ἐνῷ τὰ Ἀγγλικὰ σκάφη ἐκτελοῦν μακρινά ταξιδία, διέρχονται ἀρκιότερον τὴν διώρυγα καὶ συγχρόνως ἔχουν μεγαλύτερη κέρδη.

Οι Αγγλοί καὶ οἱ Ιταλοί ἐφοπλισταὶ θὰ καταβάλλουν ηδη ἀπὸ κοινοῦ μεταξὺ των προσπάθειαν, διπλῶς ἀπιτύχουν τὴν μείωσην τῶν διοδίων, τόσον ἀναγκαῖαν διὰ τὴν σημερινήν ἐντονον ναυτίλιακήν κρίσιν. Σημειώσαντο, διὰ τὰ διόδια ἀτίνα καταβάλλονται: ἀπὸ τὰ Ιταλικὰ σκάφη ἀνέρχονται τοῖς εἰς τὸ οσβατόν ποσὸν τοῦ 18 ορού ἐπὶ τῶν ἀκαθαρίστων εἰσιπράξεων τῆς έταιρης τῆς διώρυγος τοῦ Σουεζ.

Μὲ τὰς ἀπόφεις τῶν ἐφοπλιστῶν τοῦ Αἴτζερπούλου συνεφώνησαν καὶ πάντες οἱ λοιποί: «Ἀγγλοί ἐφοπλισταὶ, οἵτινες ὑποστηρίζονται τὴν αἰτησίαν των παρατάσσουν τοὺς κατωτέρω ἀριθμούς:

Κατὰ τὸ 1929 ἡ έταιρεια τοῦ Σουεζ διένειμεν εἰς τὸν μετόχον της μέρης μέρης μετρόμετρα 673.000.000 Γαλλικῶν φράγκων, ητο: κέρδος 267 ορού κατὰ μετοχήν. Θὰ δημοσιεύσουμεν ἡ διεστήμη ναυτίλια μὲ τὰ ὑπερόγκα διόδια ὑπὲρ τὰς σημερινὰς διδυνήρας δι’ αὐτὴν συνθήκας. Σήμερον ζημιούσται αἰσθητῶς ἡ Ἀγγλία, ιδία τὸ γαλανθρακεμπόριον τῆς διὰ τὸν ἀνεφοδισμού τῶν ἐκεῖθεν τοῦ Σουεζ μεγάλων ἀνθρακευτικῶν σταθμῶν.

«Ἐπίσης θέγκται σπουδαῖον ἀπὸ τὴν ἐπιβάρυνσι τῶν διοδίων τὸ ἐμπόριον τῆς Ατακολῆς, τῶν Ινδῶν καὶ τῆς Αἰστραλίας.

Η τελευταῖς στατιστικὴ διὰ τὰς ἔτησίσις διεκδίκεις πλοίων ἐκ τῶν διώρυγος τοῦ Σουεζ, τὰς εἰσιπράξεις, τὰς ἀποθεματικὰ καὶ τὰ διανεμηθέντα μερίσματα, έχει ὡς ἀκολούθως:

Έτη	Τόννοι νέτ	Εισπράξεις εἰς φρ.
1925	26.762.000	608.677.855
1926	26.060. —	746.517.805
1927	28.962. —	784.595.099
1928	31.906. —	1.167.112.088
1929	33.446. —	1.189.958.441

Ίδου καὶ τὰ ποσὰ τῶν ἀποθεματικῶν, τῶν καθαρῶν κερδῶν καὶ τῶν κατὰ μετοχήν μερίσματων :

Έτη	Αποθεμ. εἰς φρ.	Καθαρὰ κέρδη	Μέρισμα
1925	144.337.833	464.770.704	300 Γαλλ. φρ.
1926	148.807.776	598.892.394	> >
1927	145.718.339	636.642.253	455 >
1928	453.965.912	712.192.676	510 >
1929	451.323.859	737.478.309	530 >

Τὸ προνόμιον τῆς έταιρης παραχωρήθη τὸ 1869 δι’ 99 ἔτη, μεθ’ δὲ διδούρων θὰ παρέλθῃ εἰς τὴν Αἰγαίου παραχωρήσην. Τὸ μετοχικόν της κατέβαλλον ἔξεισται εἰς 200 ἔκατ. Γαλλ. φρ., εἰναι δὲ διηγημένον εἰς 800 χιλ. μετοχάς, ὃν ἔκαστη ἔχει δέκαν 250 φρ.

Η Αγγλικὴ κυβέρνησης είναι κατόχος 353.801 μετοχῶν καὶ τίτλων, κατέχει δηλαδὴ τὰ 44 ορού τοῦ συγκόλου.

ΤΟ ΙΣΤΟΡΙΚΟΝ ΤΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΥΟΡΚΗΣ-ΑΜΒΕΡΣΗΣ

ΑΡΘΡΟΝ ΤΟΥ Κ. ΠΕΤΡΟΥ Α. ΠΟΛΙΤΑΚΗ

Διὰ τὸν πολὺν κόσμον, καὶ δι' αὐτοὺς ἀκόμη τοὺς μὴ εἰδικῶς καταγινομένους εἰς τὴν μελέτην τῶν Ναυτασφαλιστικῶν ζητημάτων, δὲν εἶναι ἐπακριβῶς γνωστή ή προέλευσις τῶν Κανόνων Υόρκης—Αμβέρσης, οἵτινες ἀποτελοῦν τὸ νεώτερον ἐν ἐφαρμογῇ σύστημα, διὰ τοῦ δόποιον ἀπετεύχθη μία σχετική ὅμοιομορφία διὰ τὸν Κανονισμὸν τῶν Γενικῶν Ἀδαρίων, καὶ διὰ τὸν σύστημα ὡφίσταται: ἐν τῇ πρᾶξε: εἰς δλας σχεδὸν τὰς ναυτικὰς χώρας, ἐφ' ὅσον ἐννοεῖται ἀναγράφεται ἐν τῷ ναυλοσυμφωνητικῷ ἢ τῇ φορτωτικῇ ἢ ἐφαρμογῇ τῶν Κανόνων τούτων.

Ο Νόμος τῆς Γενικῆς Ἀδαρίας ἀναφαίνεται ἀπὸ τῶν ἀρχαιοτάτων χρόνων. Τὸ σύστημα τῆς Γενικῆς Ἀδαρίας παρουσιάζεται ἀφ' ἣς οἱ Φοίνικες μετεφύτευσαν εἰς τὴν Ἐλλάδα τὰς πρώτας γνώσεις καὶ τὰ ἐν χρήσει παρ' αὐτοῖς συστήματα τοῦ ὑπερποντίου ἐμπορίου των, ὁ δὲ Ρωμαϊκὸς Νόμος εἶναι τὸ πρῶτον ἐπίσημον νομικὸν σύστημα διὰ τοῦ δόποιον οἱ Ἐλληνες τῆς Ρόδου πρῶτοι αὐτοὶ διετύπωσαν ὑπὸ μίαν νομικὴν μορφὴν τὴν ἀρχὴν τῆς Γενικῆς Ἀδαρίας.

Διὰ τοῦ Ρωμαϊκοῦ Νόμου προβλέπεται: διτι: «Ἐμπόρευμα οἴπτεται εἰς τὴν θάλασσαν διὰ τὸν κουφισμὸν τοῦ πλοίου, ἀλλὰ τούτου γενομένου δι' ὅλα τὰ συμφέροντα, ἀναπληροῦνται τὸ ἀπολεσθὲν διὰ συνεισφορᾶς δλῶν τῶν συμφερόντων».

Καὶ οἱ Ρωμαῖοι κατέπιν ἐπὶ Ἰουστιγιανοῦ συμπεριέλαθον ἐν τῇ Νομοθεσίᾳ τῶν τὰς κυριωτέρας διατάξεις τοῦ Ρωμαϊκοῦ Νόμου ἐν τινὶ κεφαλαίῳ τῶν Πανδεκτῶν ὑπὸ τὸν τίτλον De Legi Rhodia de Jactu.

Ἐκτότε δὲν ἀναφαίνεται: ἐν τῇ ἴστορίᾳ οὐδεμία σοδαρὰ ὀπωσοῦν νομοθετικὴ ἔργασία ἐπὶ τῶν ναυτικῶν μέχρι τοῦ τέλους σχεδὸν τοῦ 13ου χιλίου, ὅπότε ἀνευρέθη ἡμιτελές τι κείμενον εἰς Ἰσπανικὴν γλῶσσαν ἐπιγραφόμενον Consolado del Mare, καὶ τοῦ δόποιον ἡ προέλευσις ἀποδίδεται: μᾶλλον εἰς τὴν Ἰσπανίαν καὶ ἀφορᾷ εἰδικὰς διατάξεις: ἐν εἰδε: δόδηγιῶν πρὸς τοὺς Προξενούς διὰ τὸ ναυτικὸν ἐμπόριον. Ἐθεσπίσθη ἐπισήμως διὰ τὴν πόλιν Βαλέντια τὸ πρῶτον ὑπὸ τοῦ διοικητοῦ Πέτρου III. Κατά τινας πάλιν συγγραφεῖς τὸ Consolado del Mare ἀνάγεται: εἰς πολὺ παλαιοτέραν ἐποχὴν καὶ εἶναι κωδικοποίησις μᾶλλον τῶν κατὰ καιροὺς συνηθειῶν ὡφ' ὃν διήπετο τὸ ναυτικὸν ἐμπόριον, διειλομένη εἰς σοδαρωτάτην ἔργασίαν ἀργάστου συγγραφέως, προτοῦ παραδοθῆ ἐπὶ τὴν ἐπίσημον νομοθεσίαν ὑπὸ τοῦ Ἰσπανοῦ διοικητοῦ.

Αἱ «Ἀποφάσεις τοῦ Ὁλερῶν» ἔχουν καὶ αὐταὶ ἀρκετὰ ἀρχαίαν τὴν προέλευσιν, πιστεύεται: δὲ διτι: ἀπετέλουν συλλογὴν δικαστικῶν ἀποφάσεων πιθανῶς ἐκδοθεισῶν ὑπὸ τῶν δικαστηρίων τοῦ Μποργκό, ἀνεγνωρίσθησαν δὲ καὶ ἐπισήμως ἐν Ἀγγλίᾳ ἀπὸ τοῦ ἔτους 1402 ὑπὸ τοῦ Δικαστηρίου τῶν Ναυαρχείου.

Ἐν Ἀγγλίᾳ καὶ μέχρι σήμερον ἀκόμη δὲν ὡφίσταται ἐπίσημος κωδικὸς τῆς Γενικῆς Ἀδαρίας, ἀρκεταὶ δὲ διὰ τὸν Ναυτικὸν Νόμοστον 1906 γὰ περιλάβῃ διὰ τοῦ 66ου ἀρθροῦ τοῦ τὸν ὄρισμὸν μόνον τῆς Γενικῆς Ἀδαρίας, χωρὶς γὰ προχωρῆ καὶ εἰς εὑρυτέραν ἀνάπτυξιν τῶν σχετικῶν διατάξεων πρὸς διαμόρφωσιν εἰδικοῦ κώδικος ἀφορῶντος τὴν Γενικὴν Ἀδαρίαν.

Ἀπὸ τοῦ ἔτους 1860 ἥρχισεν ἐν Ἀγγλίᾳ μία συστηματικὴ προσπάθεια τῆς ιδιωτικῆς πρωτοδουλίας διὰ τὴν διαμόρφωσιν ἐνὸς διεθνῶς ἀνεγνωρισμένου συστήματος τῆς Γενικῆς Ἀδαρίας. Μία ἡγικότερος κατὰ τὸν Μάιον τοῦ ἔτους ἔκεινον ὑπογεγραμμένη ἀπὸ τὰς μεγαλειτέρας προσωπικότητας τοῦ Ἀσφαλιστικοῦ κόσμου τῆς Ἀγγλίας, ἀπὸ τὰ ἐμπορικὰ Ἐπιμελητήρια, τὴν Ἐπιτροπείαν τῶν Λόδων, τὴν Γενικὴν Ἔγοσιν τῶν Ἐφοριαστῶν καὶ πλέον. ἀπεστέλλετο δὲ τόπον προστάλλεσαι πρὸς δλῶς τὰς ναυτικὰς χώρας τῆς Εὐρώπης καὶ τῆς Ἀμερικῆς διὰ τὴν συγκέντρωσιν τῶν Συνέδρων πρὸς σύσκεψιν ἐπὶ τῆς δημιουργίας διοικομόρφου νομολογίας ἀφορώσης τὴν Γενικὴν Ἀδαρίαν.

Ἡ πρώτη συνεδρίας τοῦ Συνέδρου τούτου ἔλαβε χώραν ἐν Γλασκώβῃ, διότι συγκεντρώθησαν οἱ ἀντιπρόσωποι δλῶν τῶν ναυτικῶν καὶ ἀσφαλιστικῶν ὀργανώσεων, πλειστοὶ Κανονισταὶ Ἀδ-

ριῶν, Ἀσφαλισταὶ καὶ Δικηγόροι: ἀπὸ τὸ Ἀμστερδαμ, Νέαν Υόρκην, Λογδίνον, Κοπεγχάγην, Λίβερπουλ, Μάντζεστερ καὶ πλ. Μετά μακρᾶς συζητήσεις καὶ διεξοδικὴν ἔξοντάς τοῦ ζητήματος ἐπεκυρώθησαν δεκατρεῖς Κανόνες ἀφορῶντες ἀποκλειστικῶς τὴν Γενικὴν Ἀδαρίαν, ὅπό τὸ δονομα: «Ἀποφάσεις τῆς Γλασκώβης».

Ἐπεζητήθη κατόπιν νὰ δοθῇ νομικὴ ὑπόστασις εἰς τοὺς Κανόνας τούτους παρὰ τὴν ἀρχικὴν ἰδέαν τῆς διαμόρφωσεως μᾶς ἀπλῆς συμβατικῆς συνγείεις περὶ τοῦ τρόπου τοῦ Κανονισμοῦ τῆς Γενικῆς Ἀδαρίας: μετά ἔξαρτην προσπαθείας διεμορφώθη εἰς νόμος ἔξι 126 ἀρθρών, δοτις δμως δὲν ἔτυχε τῆς ἐγκρίσεως τῆς Ἐπιτροπείας τῶν Λόδων καὶ τοιςυτρόπως κατὰ τὸ 1862 νέον πάλιν συνέδριον συνελθόντες ἐν Λογδίνῳ ἐπελήφθη τῆς ἐπανεξετάσεως τοῦ ζητήματος.

Μετὰ πολλὰς συζητήσεις ἀπεφασίσθη ὑπὸ τοῦ Συνέδρου διαχηματισμὸς μᾶς διεθνοῦς Ἐπιτροπῆς διὰ τὴν κωδικοποίησιν ἐνός συστήματος Γενικῆς Ἀδαρίας ἐπὶ τῶν βάσεων τῶν νεωτέρων προδόσων τῆς ναυτιλίας πρὸς ἔξυπηρέτησιν τοῦ ναυτικοῦ κόσμου τῆς Εὐρώπης καὶ τῆς Ἀμερικῆς, καὶ μετὰ τὴν προπαρασκευαστικὴν ἐργασίαν τῆς Ἐπιτροπῆς ταύτης συνελήφθη καὶ τρίτου συνέδριον ἐν Υόρκῃ κατὰ τὸ κατὸ δέτος, διότι ἐνεκρίθη νέος Κανδιές Γενικῆς Ἀδαρίας ἔξι ἔνδεκα πλήν Κανόνων, οἵτινες διαφέρουντες συμπαντικῶς τῶν «Ἀποφάσεων τῆς Γλασκώβης» ἔτεινον εἰς μίαν προσπάθειαν συντογίσεως τῶν σημείων ἔκεινων, ἀτινα διέφερον σύσιωδες ἐν τῇ ἐφαρμογῇ εἰς τὰς διαφόρους χώρας.

Μέχρι τοῦ ἔτους 1876 αἱ προσπάθειαι τῆς Διεθνοῦς Ἐπιτροπῆς περιωρίζοντο εἰς τὴν διαμόρφωσιν τῆς ἐργασίας πρὸς πρατικὴν ἀναγνώρισιν ὑπὸ τῶν Κυβερνήσεων Γαλλίας καὶ Ἀγγλίας τῆς ἀλγκῆς ἐπισήμου κωδικοποίησεως τῶν Κανόνων τῆς Γενικῆς Ἀδαρίας.

Νέον Συνέδριον συγκληθὲν κατὰ τὸ 1897 ἐν Ἀμβέρσῃ ἀπαρτίθην ἀπὸ μίαν πραγματικῶς διεθνῆ συγκέντρωσιν τῶν σπουδαιοτέρων παραγόντων τῆς Εὐρώπης καὶ Ἀμερικῆς εἰς τὰ ναυτικὰ ζητήματα ἡσοχολήθη ἐπὶ μακρὸν εἰς τὴν ἔξετασιν δλῶν τῶν σημείων τῆς Γενικῆς Ἀδαρίας ἀπὸ διεθνοῦς μορφῆς, ἀλλ' αἱ τροποποιήσεις ἀς ἐπέφερε τὸ Συνέδριον τοῦτο εἰς τὰς ἀποτάξεις τῆς Υόρκης δὲν ἔσαν εἰς τὰ πλεῖστα σημεῖα τόσου σημαντικαὶ, καὶ τὸ σύγολον τῶν ἐργασιῶν τοῦ Συνέδρου ἐκείνου ἐξεδόθη ὑπὸ τοῦ τίτλου «Κανόνες Υόρκης καὶ Ἀμβέρσης».

Τὰ περίσματα ἔξι ἀλλοὶ τοῦ Συνέδρου ἐκείνου ὑπῆρξαν ἡ ἀπαρχὴ μᾶς σοδαρᾶς προσπαθείας δπως ἐπιτευχθῇ ἡ γενικὴ ἔργησιμοποίησις τῶν «Κανόνων Υόρκης καὶ Ἀμβέρσης» ἀνὰ τὴν διφλίον. Τὸ δυσχερές τοῦτο ἔργον ἀνέλαβε μία κεντρικὴ Ἐπιτροπὴ ἐν Λογδίνῳ, καὶ ἐπετεύχθη πράγματι τὸ σημαντικὸν ἀποτέλεσμα κατὰ τὸ ἐπόμενον ἔτος, ὡστε ἐφοπλισταὶ ἀντιπροσωπεύοντες τὰ 2)δ τοῦ διοίου ἐμπορικοῦ στόλου τῆς Ἀγγλίας γὰ δεχθοῦν τὴν πορχεωτικὴν καθίέρωσιν δροῦ εἰς τὰ ναυλοσυμφωνα καὶ τὰς φορτωτικὰς τῶν κατὰ τὸ δόποιον διατάξεις τῆς Γενικῆς Ἀδαρίας θὰ ἐγίνετο συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τῶν «Κανόνων Υόρκης καὶ Ἀμβέρσης».

Τὸ παράδειγμα αὐτῶν ἡκολούθησαν κατόπιν πλειστοὶ: Ἀσφαλισταὶ ἐν Ἀγγλίᾳ καὶ ἀλλαχοῦ παρὰ δλῶν διτι: ἡ Ἐπιτροπεία τοῦ Λόδων δὲν ἔστεργε νὰ μεθειτῇ τὴν γενικὴν ταύτην προσπάθειαν ἀποφεύγοντας νὰ δεσμεύῃ διὰ μις: τοιςυτης διφρεώσεως τὴν τύχην τῶν φορτίων.

Ἡ ίστορία τῶν «Κανόνων Υόρκης καὶ Ἀμβέρσης» συμπληρώνεται μὲ τὴν ἐπανολούσθησαν καθ' ὅλην τὴν διαρρέουσαν ἐκποτε δεκατητὴ προσπάθειαν πρὸς ἐπιβολὴν τοῦ δροῦ τῆς ἐφαρμογῆς τῶν Κανόνων τούτων δηλ' ἀπάντων σχεδὸν τῶν ναυλοσυμφωνών φορτωτικῶν καὶ ἀσφαλιστικῶν, προσπάθειαν, ητις ἡγαγε τέλος τὸ Σωματεῖον τῶν Ἀγγλων Κανονιστῶν γὰ συγκαλέση κατὰ τὸ ἔτος 1890 ἐν Λίβερπουλ τὸ 14ον Συνέδριον τοῦ Σωματείου διὰ τὴν διαμόρφωσιν καὶ κωδικοποίησιν τῆς ναυτικῆς νομοθεσίας τῶν Κρατῶν.

Μετὰ διεξοδικὴν μελέτην τοῦ θέματος τούτου ἐτροποποίηθησεν

οι πλειστοι των ένα ισχύει Κανόνων και προσετέθησαν και έτεροι τινάς, το σύνολον δε της έργασίας ταύτης είναι το και σήμερον άκρη ένα έφαρμογή γνωστόν υπό το δόνομα «Κανόνες Υόρκης—Αμερίσης 1890».

Το τελευταίον Συνέδριον διπέρ μέχρι τούδε ήσχολήθη μὲ τους Κανόνες τῆς Γενικῆς Αθηναίας, συνήλθε κατὰ τὸ έτος 1924 ἐν Στοκχόλμῃ, ἔτροπον οὐρθησαν δὲ αὐτοῖς καὶ γνώρυθησαν ἐν πολλοῖς δι' αὐτοῦ οἱ Κανόνες τοῦ 1890 ἀλλάζοντες εἰς τὸ σημεῖον γ' ἀνταποκρίνονται πλήρως σχεδόν πρὸς τὰς νεωτέρας ἀπαιτήσεις τῆς διεθνοῦς Ναυτιλίας.

Οἱ Κανόνες οὗτοι βασίζονται ἐπὶ ἀρχῆς εύρυτέρας ἀπὸ ἐκείνης ήτις ἀναγνωρίζεται: διὸ τοῦ Ἀγγλικοῦ Νέμου, καθιερώθησαν δὲ ἐφεξῆς «Κανόνες Υόρκης—Αμερίσης 1924» καὶ ἔχουν ἐγκριθῆντα διὰ τὴν μεγάλων Ἐμπορικῶν καὶ Ναυτικῶν Ὀργανώσεων τῶν πλείστων γκυτικῶν χωρῶν, χρησιμοποιούμενον ἦδη εἰς τὰς ναυλοσύνην καὶ τὰς φορτωτικὰς διὰ θεληματικῆς συμφωνίας τῶν συμβαλλομένων μερῶν κατὰ τὸν ίδιον ἀκριβῶς τρόπον, διπέρ καὶ οἱ Κανόνες τοῦ 1890.

ΠΕΤΡΟΣ Α. ΠΟΛΙΤΑΚΗΣ

Η ΔΡΑΠΕΤΕΥΣΙΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΕΙΣ ΤΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ ΤΗΣ ΑΡΓΕΝΤΙΝΗΣ

Τόσον οἱ πλοιοκτῆται, δσον καὶ οἱ ἀμέσως ἐνδιαφερόμενοι: πλοιάρχοι εἰναι ἀνάγκη νὰ γνωρίζουν τὰς συνεπείας τῆς λιποταξίας ἀνδρῶν τῶν πληρωμάτων των, ἔταν ταῦτα εύρισκονται εἰς λιμένας τῆς Ἀργεντινῆς. Ο ἐν Λογδίνῳ Οίκος Turner and Co Ltd παρέχει τὰς ἀπαιτουμένας χρησιμούς πληροφορίας, αἵτινες περιλαμβάνουν καὶ τὰς χρηματικὰς ποιγὰς τῶν ἀτμοπλοίων, ἔξι ἀφροδιτῆς τῶν ἐν λόγῳ λιποταξίων.

Οὕτω, δταν εἰς ἕν τοῦ πληρώματος ἐγκαταλείψῃ τὴν θέσιν καὶ ἀποδικούσῃ εἰς Ἀργεντινὸν λιμένα, καταλογίζεται εὐθύνη εἰς τὸ σκάφος, διπέρ καὶ ὑποχρεούται νὰ καταβάλῃ 100 χρυσᾶ πέντες. Ἐπίσης οἱ πράκτορες τεῦ σκάφους ὑποχρεούνται: νὰ παράσχουν ἐγγύησιν διὰ ἔτερα 100 χρυσᾶ πέντες διὰ τὰ ἔξοδα ἐπιστροφῆς τοῦ λιποτάκτου εἰς τὴν πατρίδα του. Η καταβολὴ αὕτη ἐπιβάλλεται ἐφ' δσον διὰ πράκτωρ ἢ διὰ πλοιάρχος ἡθελον καταγγείλει εἰς τὰς Ἀργεντινὰς ἀρχὰς τὴν λιποταξίαν.

Ἐφ' δσον οἱ πράκτορες εἰναι φερέγγυοι, αἱ ἀρχαὶ τῆς Ἀργεντινῆς δὲν ἀπαιτοῦνται τὴν ἀμεσον καταβολὴν τῶν ἀνωτέρω ποσῶν, ἀλλ' ἀρκοῦνται εἰς τὴν ὑπογραφὴν βεβαιώσεως, ἔτι εἰς πρώτην δεδομένην στιγμὴν θέλουν καταβολὴν τοῖς μετρητοῖς αἱ ἀνωτέρω ποιναί.

Ἐάν εἰς λιποτάκτης (διὰ τὴν γκυτικὴν ἔκφρασιν «δραπέτης») θήθει παρουσιασθῇ εἰς τὰς ἀρχὰς μετὰ τὴν ἀναγκώρησιν τοῦ ἀτμοπλοίου, εἰς διπέρτεται ἡ θήθει συλληφθῆ διὰ τῆς ἀστυνομικῆς ἀρχῆς, γίνεται ἡ κατατέρω διαδικασία.

Ἀρχικές διαπιστώσαι, ἔάν ἡ δραπέτευσίς του κατηγορεῖται παρὰ τοῦ πλοιάρχου ἢ τοῦ πράκτορος. Ἐάν ὁ, τότε ὁ πράκτωρ καθίσταται ὑπέργυρος καὶ ὑποχρεούται ἔκτες τῶν 100 πέντες νὰ καταβάλῃ καὶ πρόσθετον πρόστιμον 500 πέντες χρυσῶν.

Ἐάν δὲ δραπέτευσίς κατηγορεῖται τὸ πράκτωρ ἀπαλάσσεται: τῆς πληρωμῆς προστίμου, ἀλλὰ προσκαλεῖται, διπέρ διπέτελη διὰ ἔξδων του τὸν δραπέτην γκυτικὸν εἰς τὴν πατρίδα του.

Τὴν ἔργασίαν ταύτην δέονται φροντίσῃ ὁ πράκτωρ, ἀλλως διατρέχει τὸν κίνδυνον νὰ ὑποπέσῃ εἰς τὴν δύσμενειαν τῶν ἐντοπίων ἀρχῶν, αἱ ὄποιαὶ ἔχουν τὸ δικαίωμα νὰ κατακρατήσουν τὴν ἐγγύησίν του.

Ἀρχικῶς ἡ παρ' ἀκάστου πράκτορος καταβαλλομένη ἐγγύησις ἔθεωρετο ὡς ἔχουσα ἀπεριόριστον χρονικὸν δριον ἰσχύος, ὁ συντακτισμὸς ὅμως τῶν γκυτικῶν πρακτόρων ἐπέτυχε πρὸ τοῦς χρόνου νὰ προκαλέσῃ ἀπόφασιν τῶν ἀρχῶν, καὶ ἡ ἐγγύησις αὕτη θὰ θεωρεῖται: ἀκυρός μετὰ τὴν παρέλευσιν διετίας.

Κατὰ πόσον ἡ ἔκδικος αὕτη δίγλωσσις εἰναι δινατόν νὰ στηρίχῃ ἐπὶ δικαστηρίου εἰναι δίδηλον, δι' ὃ καὶ οἱ πράκτορες δὲν δύνανται: νὰ θεωρῶνται ἀπλλαγμένοι τῆς εὐθύνης, ὡς οὐ θεωρητικοὶ ἀκυροίς καὶ ἐπιστραφῆ ἡ ἐγγύησις τῶν, πράγμα διπέρ δὲν συμβούνει, παρὰ μόνον ἀφ' οὐ πεισθῶνται ἐμπράκτως αἱ ἀρχαὶ, δι' οἰ τυχῶν δραπέται διεχωρήσαν ἐκ τῆς Χωρᾶς.

Συγεπώς διὰ τὴν ἐπιστροφὴν τῶν καταβαλλομένων ἐγγύησεων σημειούται κατὰ κανόνα αἰσθητὴ ἀργοπορία.

Ο ΚΑΝΑΔΑΣ ΑΠΗΓΟΡΕΥΣΕ ΤΗΝ ΕΙΣΑΓΩΓΗΝ ΡΩΣΙΚΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ

Ἡ Καναδικὴ κυβέρνησις ἐδημοσίευσε Διάταγμα, δι' οὐ ἀπαγορεύεται ἡ εἰσαγωγὴ εἰς τὸν Καναδὸν παντὸς ἐμπορεύματος Ρωσικῆς προσελύσεως, ἡτοι γαιανθράκων, πολτοῦ ἔυλειάς, ἔυλειας εἰδῶν, ἀνθρακίσης διὰ τὴν χαρτοποιίαν, γενικῶν ἔυλειας, γουναρικῶν, ἀμιάντου κ.λ.π. Τὸ Διάταγμα ἐτέθη ἀμέσως ἐν ισχύ.

Εἰς τὸ σοβαρὸν τοῦτο μέτρον προέδη ἡ Καναδικὴ κυβέρνησις ἐκ λόγων ἀνθρωπιστικῶν, δυνάμεις—δηλαδὴ—πληροφοριῶν διτι εἰς τὴν Ρωσίαν ἡ κοπή τῆς ἔυλειας καὶ ἡ ἀνόρυξις τοῦ γαιανθρακος ἐνεργούνται δι' ἀναγκαστικῆς ἐργασίας τῶν διαίσις πρὸς τοῦτο χρησιμοποιούμενων πολιτικῶν καταδίκων.

Οὐλίγῳ πρὸ τῆς δημοσίευσεως τοῦ ἐν λόγῳ Διατάγματος, τὰ Σοβιέτ προέτειναν εἰς τὸν Καναδὸν τὴν ἐπανάληψιν τῶν ἐμπορικῶν σχέσεων τῶν δύο Χωρῶν. Αἱ προτάσεις δύως αὐταὶ: προεκλεσην τόσην ἀντίδρασιν εἰς δλας τὰς πόλεις καὶ τοιαύτην ἐξέγερσιν τῆς κοινῆς γνώμης, ὅπει τὸ πλήθεν ὑπὸ τὴν πέσειν ταύτην τὸ ἀντίθετον ἀποτέλεσμα. Ἀγτὶ ἐπαναλήψιας τῶν Ἐμπορικῶν σχέσεων, ἐδημοσίευσθη ἐν σπουδῇ τὸ ἀνωτέρω πολιτηρίου ἀπαγορευτικὸν Διάταγμα.

Εἶναι εὐτόχημα, διτι ἡ ἀπόφασις αὕτη ἐλήφθη, ἀλλὰ καὶ ἐκονοποιήθη τόσον ἐγκαίρως, ὥστε δὲν δρίσταται κίνδυνος νὰ ἐπικυληφθῶσι αἱ ἀνωραλίαι καὶ προστριβί, αἵτινες ἐκ προρομοίου ἀπαγορευτικοῦ μέτρου ἐσημειώθησαν πέρισσοι εἰς τὰς Ἕνωμένας Πολιτείας, ἡ κυβέρνησις τῶν δύοιων ἐν πλήρει ἀκμῇ τῶν Ρωσικῶν φόρτωσεων διὰ Βορ. Ἀμερικήν, ἀπηγόρευσεν αἰφνιδιαστικῶν τὴν εἰσαγωγὴν Ρωσικῆς ἔυλειας.

Πλείστον σκάφη εὑρεθέντα τότε ἐν πλῷ, καθυστέρησαν ὑπερδολικὰ εἰς τὸν Ἀμερικανικὸν λιμένα, ὡς ὅτου κατόπιν μυρίων ἐνεργειῶν ἐπιτύχουν τὴν ἀδειαν ἐκφορτωσεως. Ἐφέτοι προβλέπεται, διτι θὰ ἐνταθῇ διὰ τῶν διαφόρων Κρατῶν ἡ ἀντίδρασις πρὸς τὰ Ρωσικὰ προϊόντα, ἵσως δὲ ὁ Καναδᾶς ἀποτελεῖ ἐναρξῖν τῆς ἐκδηλώσεως μιᾶς γενικωτέρας πρὸς τὸν σκοπὸν τοῦτον κινήσεως.

Εἶναι γεγονός ἀκόμη, διτι διὰ τὸ ζήτημα τῆς Ρωσικῆς ἔυλειας σοβαρὰ ἔξαψις τῶν πνευμάτων σημειούται καὶ ἐν Ἀγγλίᾳ.

Τούτεσται γενικῶς, διτι παρ' ἀλληλούχη, ὥστε δύναται τις νὰ ἔχῃ, ἐν τούτοις εἰναι δύσκολον νὰ στηριχθῇ εἰς τὴν καλὴν πίστιν τῶν Σοβιέτικῶν ἀρχῶν. Μεταξὺ δὲν πολλῶν φυγομένων παρετηρήθη καὶ τοῦτο τὸ χαρακτηριστικόν:

Ἀπεκαλύψθη διτι εἰς πολλοὺς ἀξιωματικούς καὶ πληρώματα σκαφῶν διαφόρων ἔθνος κοστήτων, ἀτινα εἰχον ναυλωθῆ ἡ ἐνοικιασθῆ διὰ τῶν Ρώσων διὰ τὸ μεταφοράς ἐκ Μαύρης Θαλάσσης ἡ Ἀρχαγγέλου ἡ θαλάσσης Καρα, ἐδόθησαν ἔναντι πληρωμῆς τῶν ὑπηρεσῶν των ἡ κατὰ τὴν ἐξαργύρωσιν λαρων καὶ δολλαρίων, χάρτινα ρούσια πλαστά.

Τούτων τὰ πληρώματα ἐπέστρεψαν εἰς τὴν Ἀγγλίαν τότε διεπιστόθη ἡ πλαστότης. Διὰ τὴν πρᾶξιν ταύτην εὐθύνονται ἀπολύτως τὰ Σοβιέτ, ἐν γνώσει τῶν δύοιων διεπράχθη ἡ κατάφωρος αὕτη ἀδειαί. Ἀπόδειξις, διτι οἱ πράκτορες τῶν Σοβιέτ εἰχον εἰδοποιήση ἐν τῷ μεταξύ τὰς Ἀγγλικὰς Τραπέζας, διτι χάρτινα ρούσια ἀσφοράτιστα ἡσχη πλαστά, καὶ διτι κατεῖχον τοιαύτη πολλὰ πληρώματα σκαφῶν...

ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑ ΣΟΒΙΕΤΙΚΩΝ ΑΛΙΕΥΤΙΚΩΝ

Τὰ Σοβιέτ ἀπεφάσισαν νὰ παραγγείλουν τὴν κατασκευὴν εἰς Ιταλικὸν γνωπηγεία 40 ἀλιευτικῶν σκαφῶν ἀτμοκινήτων. Ἐξ αὐτῶν τὰ 13 θὲ ἔχουν μῆκος 50 μέτρων ἔκκαστον, ἡ δὲ κατασκευὴ των θὲ κατανεμηθῆ εἰς τέσσαρα γκυπηγεῖα. Η τιμὴ ἐκάστου θὲ εἰναι 3.250.000 λαρετῶν. Η τιμὴ τῶν διπλοίων 27 θὲ εἰναι 3,480.000 λαρετῶν δι' ἔκκαστον.

Ἡδη παρηγγέλθησαν τοιαύτα σκάφη εἰς τὰ γκυπηγεῖα Τίρενο τῆς Γένοβας, 3 εἰς τὰ γκυπηγεῖα Quaranto τοῦ Φοιδίου καὶ 3εῖς τὰ γκυπηγεῖα Partenopei τῆς Νεαπόλεως. Η γκυπηγεῖας τούτων θὲ συμπληρωθῆ ἐντὸς 32 μηνῶν. Ἐτερά 4 παρηγγέλθησαν εἰς τὰ γκυπηγεῖα Breda τῆς Βενετίας μὲ 24 μηνον προθεσμίαν παραδόσεως.

Ἡ πληρωμὴ θὲ γίγη μὲ προκαταβολὴν 10—15 σ. ἀμικ τη παραγγελία, τὸ δὲ διπλόιο πολλὰ ἔξοφληται: διαθητὴ δὲ δόσεις διαρκούσῃς τῆς γκυπηγεῖας.

Ο ΚΟΝΙΟΠΟΙΗΜΕΝΟΣ ΓΑΙΑΝΘΡΑΕΣ ΩΣ ΚΑΥΣΙΜΟΣ ΥΛΗ ΤΩΝ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ

ΠΕΙΡΑΜΑΤΙΣΜΟΙ ΚΑΙ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΤΗΣ

Κατά τό τέλος τού 1927 τό 'Αμερικανικόν Σίππιγκ Μπόρντ έφήρμοσε τό πρώτον έπι τού μικρού ατμοπλοίου «Mercer» τόν κονιοποιημένον γαιάνθρακα, ώς καύσιμον όλην. Ή μέθοδος αύτη, τήν δύοιαν οι ναυτικοί κύκλοι παρακολούθων με ζωηρότατον ένδιαφέρον, παρέσχε μέχρι τής στιγμής άρκετά ένθαρρυντικά αποτελέσματα, ώστε πολλαί έφοπλιστικαί έταιροί την έφήρμοσαν σύν τῷ χρόνῳ. Ούτος ή έφαρμογή τού κονιοποιημένου γαιάνθρακος έπολλαπλασιάσθη κατά τά δύο τελευταία έτη. "Ήδη μία είκοσις πλοίοις καταναλίσκει τοιστήν καύσιμον όλην.

Η τόση πρόσδοσης ή σημειώσεις έντος διετίας είναι έκπληκτως χρηστηριστική τού έπιδειχθέντος ένδιαφέροντος. Η μέθοδος τού κονιοποιημένου γαιάνθρακος έγινθη πλέον τόν σταδίου τού αιτητού πειραματισμού, αι δε καταδηλεῖσθαι προστίθεισις έδημησύργχων μεγάλων έπλεων καὶ δέν δύναται κανεὶς πλέον νά μη πιστεύῃ, διτείς έντος χρονικού τούς διαστάσεων ή ναυτιλία θά προκινθή διά μιάς νέας μεθόδου θερμάνσεως, ήτις παρέσχε απτές άποδειξεις έπιτυχικής έν τῷ ξηρῷ. Χωρίς νά προλέγη τις εύρειαν έξκλωσιν καὶ έπικράτησην τῆς νέας μεθόδου καυσίμου όλης, πάνως δύναται αύτη νά προσφέρη μεγάλης υπηρεσίας δι' ώριμοτάτων πειρατώσεων.

"Άπο τούς δύοτά τις νά παρατηρήση τούς μόνον, διτείς τά είδικα γαιάνθρακοφόρα ατμόπλοια δύνανται εύχερέστερων νά προσκρούσονται είς τήν χρησιμοποίησιν τού κονιοποιημένου γαιάνθρακος ώς καύσιμον όλην.

Τά έπιτυγχανόμενα πλεονεκτήματα

Διά τό 'Εμπορικών Ναυτικόν ή χρήσις τῆς νέας μεθόδου παρουσιάζει σημφώνως πρός την κτηνήσιαν πετρινά τά κατωθι πλεονεκτήματα : 1) Αισθητής αδεηγίας τῆς άποδεσίας τῶν λεβήτων, έναντι έκεινης τήν δύοιν έπιτυγχάνεις τις συνήθως διά τῆς τροφοδότησεως διά γαιάνθρακον μέσω άνθρακον. 2) Πειροτισμόν τού αριθμού τῶν άνθρακαν. Καὶ 3) Δυνατότητα χρησιμοποιήσεως καὶ γαιάνθρακος κατωτέρας ποιότητος.

Σημφώνως πρός ένα ένδιαφέρον ίδιαν μόνιμα, διπέρ όπειάλε τόν "Ιούνιον τού 1930 πρός τήν Τεχνικήν 'Αεροναυτικήν έταιριαν τῆς Γαλλίας δ. κ. Μπρούζ, μηχανικός — καυσίμως — νεαρός, ή αδεηγίας τῆς άποδεσίας διά τού κονιοποιημένου γαιάνθρακος είς άποικησιν δύοτά την χρησιμοποίησεν μέσω 65—68 ορού είς 75—85 ορού. Ό αριθμός ούτος έπειτα έγκριθη άνευ δυσκολίας είς τήν έφαρμογήν έπι τῶν πλοίων.

"Η διατήρησις μιας τάσσου άψηλης άποικησιας άπαιτει έπιφάνειαν καυσαεκτικόν, πρόβλημα ἀφού πάλι πρός έπιλυσιν διά τήν περιπτώσιν κρήσεως γαιάνθρακον, οίτινες κατατείπουν μεγάλην ποσότητας τίφρως. Σημιωτέον, διτείς, διταίς αι έπιφάνειας καυσίμως παρουσιάζουν μίαν καλήν καθαριότηταν, διτείς άποδεσίας είναι ή αύτη, διπώς καὶ κατά τήν χρησιμοποίησιν, ώς καυσίμου όλης, τού πετρελαίου, πρός δύοτά την χρησιμοποίησεν, ώς καυσίμου όλης, τού πετρελαίου, πρός δύοτά την χρησιμοποίησεν, διον άφορά τήν εικονίαν τῆς χρήσεως.

"Πάνωτας δύοτά την χρησιμόν κανεὶς μείνων τόν δραγατικούν χειρῶν, διηγήν έπι τῆς χρήσεως τού πετρελαίου. Πράγματι, έάν είναι δυνατόν νά μειώση κανεὶς τούς θερμοτάτας, δύοτά την χρησιμόν κατά τήν χρησιμοποίησιν, καὶ τόν αριθμόν τῶν άνθρακαν, έκπλετο τής πειρατώσεως τού 'Αγγλικού άνθρακεφόρου 'Berwinklean' 5276 τ. γκρός, τού δύοτά την πετρώνερε είναι δινοθεν τῶν μηχανῶν καὶ τοιστοτέρων είναι εικονίος ή διερκής τροφοδότησης τῶν λεβήτων.

"Η λύσις αύτη δύοτά την χρησιμόν μόνον είς είδικα γαιάνθρακεφόρα, ούχι διτείς είς συνήθη φορτηγά ατμόπλοια.

Ζητήματα πρός έπιλυσιν

Παραμένει άκομη τό πλεονέκτημα τῆς χρησιμοποιήσεως γαιάνθρακος κατωτέρας ποιότητος. 'Άλλα πρέπει νά ληφθή διπέρ δύοτά, διτείς τά είδη καταφορᾶς καὶ άποθηκευσεως καυσίμου όλης καλής ή κακής ποιότητος είναι τά αύτα, διτείς διπλαράς άποδειξεις ωραίεσιν μέχρις ένδος σημείου, πέραν τού δύοτά την χρησιμοποίησεν.

"Όσον άφορά τόν καταλαμπανόμενον χώρον όπολογίζεται, διτείς ή κατά κυρίων μέτρον πετρώνερε έναντιθηκευόμενην ποσότητας άποδειξεις διά μὲν τό πετρελαίου 9.000.000 θερμίδας, διά τόν καλής ποιότητος γαιάνθρακα 6.000.000 θερμίδας καὶ διά τόν κατωτέρας ποιότητος 4—4.12) διάκτονον. Θερμίδας, ούτως ώστε έπι τῆς καυσίμου όλης άποτελεῖται διαφορος χώρος καὶ δή διπλαράς διά τάς γαιάνθρακεποθήκας ή διπλαίς άνθρακευσεως έν τή πειρατώσεως τού κονιοποιημένου γαιάνθρακος έναντι τού πετρελαίου.

"Η χρήσις κονιοποιημένου γαιάνθρακος είς τό 'Εμπορικόν Ναυτικόν άφηνε μέχρι τής στιγμής σοδερά ζητήματα πρός έπιλυσιν, τά δύοτά ή πετρελαίου καὶ ή συνεχής μισθέτη θά δινηθεόν σύν τῷ χρόνῳ νά ρυθμίσουν έπωφελῶς. Η τεχνική άξια τού νέου συστήματος παρουσιάζει άδιαφορικότητας έν τή έφαρμογή της είς βιομηχανίας τῆς ξηρούς άρκετά πλεονεκτήματα, διον καὶ διά τά πλοία. 'Άλλως τά κατά τά τελευταία τρία έτη άρκεται δεκτιώσεις άσημειώσεων.

Τά άξια τῆς έπερχομένης οίκονομίας

Παραμένει άκομη νά καθαριότητή ή έπακριβής οίκονομική άξια τού συστήματος είς τήν ναυτιλίαν. Πρέπει δηλαδή νά έξικριθωθή, έάν αι έπερχόμεναι οίκονομικία έκ τῆς καταναλώσεως καὶ έκ τῆς μειώσεως τού πρωτοπικού δέν χάνονται από τά έξιδα τῆς συντηρήσεως καὶ άποδειξεις τῶν άπωτευμάτων είδηκιν έγκαταστάσεων, οίτινες στοιχίζουν πολύ άκριθ-

τερον.

Αι διαπιστώσεις αύταις δέν έπραγματοποιήθησαν άκόμη. Τοῦτο δέ είναι καὶ φυσικόν, διότι αι μέχρι τούδη έρευναι έστρεφοντο πρός τήν τεχνικήν πλευράν καὶ—πλήγι έλαχίστων έξαιρέσεων—αι έφαρμογή τού κονιοποιημένου γαιάνθρακος έγένοντο έπι πλοίων ναυπηγηθέντων διά νά χρησιμοποιούντων γαιάνθρακα καὶ μετακευασθέντων κατόπιν καταλλήλως διά κονιοποιημένον τούδην.

Πάντοτε καὶ είς τάς πειρατώσεις τώντας ή έπερχομένη οίκονομία ποικιλίας μεταξύ μεταξύ 12—19 ορού, δέν άειχησις τῶν πλοίων τῶν χρησιμοποιούντων τό έν λόγῳ νέων σύστημα αποδεικνύει: τό ένδιαφέρον τῶν ναυτικῶν κύκλων καὶ τάς έλπιδας αίτινες στηρίζονται επί αύτω.

Τά έν έφαρμογή τοία συστήματα

Τά πάραχον μέχρι τούδη τρία συστήματα έν τή έφαρμογή τού κονιοποιημένου γαιάνθρακος. Τό σύστημα Todd, τό σύστημα Clarke Chapman καὶ τό Brand Powdered Fuel System, διαφέροντα πρός άλληλα ώς πρός τάς μεθόδους τῆς κονιοποιημένης γαιάνθρακας διαθέσιμων τῆς θερμοκρασίας καὶ τῆς διανομής.

Εἰς τό σύστημα Todd διά κάθε διστάν τού διάρητος έπάρχει: καὶ άνα είς χωριστός συνθήκη πειρατήρια διά τήν κονιοποιημένης γαιάνθρακας μέσην σύμπλεγμα σωληνώσεων.

Εἰς τό σύστημα Clarke Chapman διά κάθε διστάν τού διάρητος έπάρχει: καὶ άλλης αι συστήματας τό κονιοποιημένης γαιάνθρακας διαθέσιμων πάπλωματος ποιότητας.

Εἰς τό σύστημα Brand διά κονιοποιημένης γαιάνθρακας έξηποστέλλεται είς τάς διστάν τού διάρητος μηχανήματος, έναποτηγκεύεται δέ προγραμμάτων είς διάρητων διαμέρισμα, τό διποτονέται τήν τροφοδότησην τῶν συστήματος πολλάς θραύσεων, είτον καὶ αν τό μηχανήματα τῆς κονιοποιημένης γαιάνθρακας σταματήσει.

Τί έφημοσθη είς τήν Γερμανίαν

Η 'Αμερική—αμέρικων Λαίδην έφηρμοσε τό σύστημα Clark καὶ έγγρος μάλιστα τό σχετικόν προνόμιον διά τήν Γερμανίαν. Ο γαιάνθρακας είς τό σύστημα τούτο έγκρινεται άρχικως διά διεύματαν θερμού άέρος, τού διποτονέται τό ποσόν μέσην είδηκιν έχειζιθων κανονίζεται αναλόγως τής ηγραφας τού γαιάνθρακος.

Έδηλον διά πεπισμένου άέρος μεταβιβάζεται διά κονιοποιημένης γαιάνθρακας είς τάς διστάν τῶν λεβήτων. Η κονιοποιημένης γινεται διαδοχικώς. Δηλαδή διά γαιάνθρακα κατεται είς τάς τεμάχια μεχρις 75 χιλιοστομέτρων διαμέτρων καὶ κατόπιν είς κοσκίνισμα. Τάς χονδράς τεμάχια μεταβιβάζεται πρός καθονταίς είς χωριστών λεβήτων μέσηνθεις έσχαρας. Ο λέπτης ούτος είναι τελίου άνεργάτης καὶ έχει έδιον ανεμιστήρα.

"Ο τρόπος τής διατάξεως τῶν σωληνώσεων έμελετη έπι τάς τεμάχιας διά κατερθωθή, ώστε κάθε διστάν τού διάρητος έπαλμάτων ποσών είς τάς διστάν τού αύτου διάρητος νά έχη τήν έδιαν κατανάλωσιν.

Κατά τήν διάρκειαν τῶν δοκιμών έπι τό διάρητο πειρατήριο «Stassfurt» ή έγκαταστατούς τής κονιοποιημένης γαιάνθρακας έπαλμεται άπολύτως. Η περιηρήθη θέματος μεταβιβάζεται είς τάς τεμάχια τού διάρητος διαδηλώσεων καὶ πεπισμένου άέρος.

Εἰς πολλά σημεία τῶν σωληνώσεων καὶ έδιαν είς τάς διστάν τού αύτου διάρητος, είς τρόπον θωτά δέν έπετυχεται έπι τάς τεμάχιας ποροχή καὶ κατανάλωσις τής ποσότητος κανονίου έλλην.

"Εκ τής «Journal de la Marine Marchande»

ΠΟΛΩΝΙΑ

Τί έμπορικός της στόλος

Ο Πολωνικός 'Εμπορικός στόλος συγκροτείται σύμερον άπο 29 άτμοπλοια 61.400 τόννων γκρός, ένθι κατά τό τέλος τού 1930 ηρίθμησε 26 άτμοπλοια 41.200 τόννων γκρός.

ΙΤΑΛΙΑ

Αι διά σιλό έκφορτώσεις

Έγένετο καὶ νεωτέρα μείωσις είς τάς έξιδα τῶν έκφορτωτικῶν διά «σιλό» είς τής Ιταλικούς λιμένας. Η πρώτη ένοτιμησις τῶν τιμολογίων έργηρμαθή ή είς διά τάς τεμάχιας τού λέβητος παροχή καὶ κατανάλωσις τής ποσότητος κανονίου έλλην.

Ούτος τάς είς βάρος τού άτμοπλοιούς έξιδα διά τής διά σιλό έκφορτώσεως έμειώθησαν άπο 4.50 λιρέττας κατά τόννον είς 4.40 διά τάς έχη μερικές ποσότητας, τῶν δέ γερανῶν διά τής έξιδα τού διά σάκκουν άπο 5.75 είς 5.65 λιρέττας κατά τόννον.

Διά τάς είς διά τόννον ποσότητας τού διά σιλό λιρέττας 9.50 είς 9.25 κατά τόννον.



ΓΑΛΛΙΑ

Ο νέος Γαλλικός πλωτός κολοσσός

Η απροπόλοτα «Τζενερέλ Τρανσατλαντίκη» παρέσχε μερικάς άκομη ένδιαφερόσιμα πληροφορίας διά τό νέον αύτης Συμπερ—λάίνερ, τό κολοσσαίον υπερωκεάνειον της «Πλ—Ντέ—Φράνς», διπερ ναυπηγεῖται: ήδη εἰς τό Σαν Ναζαρί και τό όποιον θά τεθή ἐν ωπηρεσίᾳ μέλις τό 1934.

Τό σκάφος τοῦτο (68.000 τ. γκρός) θά είναι όχι μόνον τό μεγαλύτερον Γαλλικόν, ἀλλά θά συναγωνισθή διά τό ρεκόρ τῆς ταχύτητος, διά τά ήδη κατόπιν και τά όπων ναυπηγήσιν υπερωκεάνεια. Η ναυπηγήσις του θά κοστίσῃ 27.122 ίιών 30 εκατομμύρια δολαρίων, ήτοι γύρω τῶν 6.200.000 λιρών.

Θά έχῃ διλικόν μήνος 1100 ποδῶν (305 μέτρων), τέσσαρας μηχανάς στροβιλογλεκτηρικάς και ισορθμους ἑλικών, 30 λέβητας συστήματος Πενού, θά διαθέτῃ δέ θέσεις διά 3.000 ἐπίδιτας ἥξεν διάχυμερίσματα λούξ δι' 900 πρόσωπα.

Αἱ μηχαναί του θά ἀναπτύσσουν δύναμιν 120.000 ίππων, θά δίδουν δέ εἰς τό σκάφος ταχύτητας ἀνατέραν τῶν 30 μιλίων, οὗτως οὕτως θά διαπλέγ τό διάστημα ἀπό Χάρηρος εἰς Νέαν Ύόρκην ἐντός 4 1/2 ημερών. Η τρόπος τοῦ νέου κολοσσοῦ ἔτεθη τόν Φρίον εἰς τά ναυπηγεῖται Πενού τοῦ Σαν Ναζαρί, ή δέ νόμοσις του δὲν διεφασιόθη ἀκόμη. Η Τζενερέλ Τρανσατλαντική, διήληψην, δὲν εὐχαρίστως δέχεται προσφοράς γνωμών διά τήν δύομασίν τοῦ κολοσσοῦ.

Τό μεγαλύτερον ποσοστό τῆς ἀσφαλείας διὰ τοὺς κινδύνους τοῦ σούπερ «Πλ—Ντέ—Φράνς» διαρκούσῃς τῆς ναυπηγήσις του, ἐκαλύψθη εἰς τήν ἀγοράν τοῦ Λονδίνου. Ἐπι 3.000.000 λιρών οἱ «Ἄγγλοι» ἀσφαλίσται ἐκάλυψαν τά 2 1/2.

Σημ. «Ν. Χ.»—Εἰς τό προηγούμενον ταῦχος μας σοδαρὸν λάθος παρατέθησε κατά τήν περιγραφήν τῶν διαστάσεων τοῦ νέου τούτου πλωτοῦ κολοσσοῦ. Τά μέτρα ἀνέφερον τό ώ... πόδες.

ΓΕΡΜΑΝΙΑ

Η κίνησις τῆς διώρυγος τοῦ Κιέλου

Παρ' θλας τάς ἔκθεσις περὶ τῆς κρατούσης ἐντόνου κρίσεως εἰς τοὺς λιμένας και τήν ἀγοράν τῆς Βαλτικής, ἀντίθετως ή κίνησις τῶν πλοίων διὰ τῆς διώρυγος τοῦ Κιέλου ἐσημείωσεν αὔξησιν κατά τό 1930 ἐν συγκρίσει μὲ τό 1929.

Διῆλθον κατά τό 1930 καταβαλόντα διάδικτα, ἀπό 53.541 συνολικοῦ τονάρι 22.026.867 νέτη ἔναντι: 49.090 πλοίων 21.613.088 τόνυνων νέτη, ἀτινα διῆλθον κατά τό 1929.

Κατά τό τελευταῖον προπολεμικόν ἔτος είχον διέλθει: ἐκ τῆς διώρυγος τοῦ Κιέλου 53.282 πλοία χωρητικότητος 10.348.929 τόνυνων νέτη, ητοι ή μεταπολεμικής αὔξησις τοῦ τονάρι ἔφθασε τά 100 σε) ἐπί πλέον, οἱ δέ τόνυνοι: κατά διερχόμενον πλοίον ἀνήλθον ἐντός 18 ἑτον ἀπό 194 εἰς 411.

Αἱ ἀρχαι τῆς διώρυγος ἀνάφερουν εἰς τήν ἑτησίαν αὐτῶν ἔκθεσιν, διτάν και τά διδίδια είναι εἰς πολὺ καμηλά ἀπίπεδα, ἐν τούτοις συγκεντρώθηται ποσόν ἐπαρκές διὰ τήν κάλυψιν τῶν ἔξιστων συντηρήσιων τῆς διώρυγος.

ΙΤΑΛΙΑ

Οι λιμένες Μπάρι και Μπρίντιζι

Η Ἰταλική κυβέρνησις καταβάλλει σύντονον προσπάθειαν διὰ τήν πούκωνων και συγχρόνως τήν ἐπιτάχυνσιν τῶν σιδηροδρομικῶν συγκοινωνιῶν ἀπό τοὺς λιμένας Μπάρι και Μπρίντιζι πρός τό λοιπόν Εύρωπαν δίκτυον. Διά τό τρόπον τούτου διερχόμενον προσελκυόμεθαν οἱ ἔξι Ἀμερικῆς περιηγηταί, καθώς και οἱ ἐπιστρέφοντας τοιούτοις: ἐκ τῆς Μεσογείου και τῶν Ἀνατολικῶν κρατῶν. Επίσης ἐπλέζεται νά προσελκυθεῖν και οἱ ἐπιθέται οἱ μεταβατίσοντας ἐκ τῆς Ἑγγύς Ἀνατολῆς εἰς τήν Βόρειον Εύρωπην.

Κατόπιν μιᾶς συνεχοῦς προπαγάνδης ή κίνησις τῶν δύο τούτων λιμένων γέγονται σοφάρης. «Ηεγ. ή ἐπιτάχυνσις τῆς σιδηροδρομικῆς συγκοινωνίας πρός τό Ρότερνταμ και πρός τοὺς λιμένας τῆς Κεντρικής και τῆς Βορείου Εύρωπης ἐπέδρασεν ενοικιώτατα ἐπί τῆς ἐμπορικῆς κινήσεως τοῦ λιμένος τῆς Νεαπόλεως.

Συναφῶς μὲ τήν προσπάθειαν ταῦτην και τρεῖς μεγάλαι: Ἰταλικαι· Ατριπλοίται· Ναυπηγατάνον Τζενερέλ, «Δέσδη Τριστίνο» και «Κόζζουλτέρ» διεξάγουν διαπραγματεύσιες διά μίαν αἰσθητήν ἔκπτωσιν τῶν εἰσιτηρίων των τῆς 6^{ης} θίσεως και τῆς «Γούριοτ—κλάς».

ΗΝΩΜΕΝΑΙ ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ

Σοβαρὰ μείσωσις τῶν εἰσιτηρίων

Αἱ Ἀμερικανικαὶ ἀποπλοίαι αἱ ἔνδιαφερόμεναι: διά τήν υπερωκεάνειον ἐπιβατικήν κίνησιν ἀναγγέλλουν μίαν ἀμεσον ἔκπτωσιν τῶν τιμῶν τῶν

εἰσιτηρίων των. Η μείσωσις θά φθάσῃ εἰς τά 50 σο διὰ τάς κατωτέρας θέσεως και εἰς τά 50 σο διὰ τάς θέσεως «λούξ». Τό νέον τοῦτο μειωμένον τιμολόγιον ἔγενετο δεκτόν ἀπό τήν Ναυτικήν διάσκεψιν τοῦ Βορ. Ατλαντικού κατόπιν προηγγείλεσσαν συνελεύσεων ἐν Λονδίνῳ και Παρίσιοις. Σκοπός τῆς υποτιμήσεως τῶν εἰσιτηρίων είναι ή ἐνθάρρυνσις τῆς ἐπιβατικής κίνησεως.

ΣΟΥΗΔΙΑ

Ρεκόδο ἀντοχῆς τῶν μηχανῶν Ντηζελ

Μερικαὶ ἐνδιαφέρονταις: ἀνακοινώσεις ἀδημοσιεύθησαν εἰς τόν ναυτικόν τούπον τῆς Σουηδίας σχετικῶς μὲ τήν ἀντοχήν τῶν μηχανῶν Ντηζελ, και παράδειγμα τό Σουηδικόν μότορος π «Bullaren» ἀνήκον εἰς μίαν ἀπρόπολον τοῦ Γκρίττερμπουργκ. Αἱ μηχαναὶ Ντηζελ τοῦ σκάφους τούτου λειτουργοῦν κανονικῶς και ἀδικανός ἐπί σειράν 13 ἑτῶν.

Τό «Bullaren» είναι τό πρότον σκάφος ἀπό τό δέκα δικούα τής ιδίας στατιστικώς δὲ και τό πρώτον μέρα μότερος, διπερ ἐναυπηγήθη εἰς τήν Σουηδίαν. Παρεδόθη ἀπό τά ναυπηγεῖται τόν Ιούνιον τοῦ 1918, ἔπειτα δέ ταξιδεύεις ἐξακολουθητικῶς εἰς μεταφοράς τοῦ Αδιστραλιανοῦ ἐμπορίου.

Μέχρι: τό τέλος Φεβρουαρίου είχε διανύσει σύνολον 644.529 ναυτικῶν μιλιών, οὐδέποτε δέ παρείστενται ἀργοῦν και πετρί δέν δέν δέστηση σοβαράν ζημιών τῶν μηχανῶν τοῦ. Ιδίως ἔθεμασθη ή μηχανή τοῦ Ντηζελ είναι ἐνα δικτυαλέμον πλούτον τοῦ «Bullaren» ἀπό τάς γήσους τοῦ Σολομώντος εἰς τήν Μασσαλίαν διὰ τοῦ Ακρωτηρίου τῆς Καλής Ελπίδος.

Τό ἀργοῦν τοννάς

Ο ἀριθμός τῶν ἀργοῦντων Σουηδικῶν σκαφῶν αὐξάνει καθημερινῶς. Τὴν 1ην Φεβρουαρίου ήσαν δεμένα εἰς τούς Σουηδικοὺς λιμένας 158 σκάφη συνολικῆς χωρητικότητος 358.804 τόνων φορτίου, ἐνφ τήν 1ην Ιανουαρίου ήσαν δεμένα 96 ἀπόπλους χωρητικότητος 180.526 τόνων.

Τά πλειστά τῶν ἀργοῦντων Σουηδικῶν σκαφῶν είναι μικρᾶς χωρητικότητος. Και ἀπόρθησε 86 εἰς τῶν 1000 εἰς 2000 τόνων δικαστον 49 τοῦ Ιανουαρίου. Και 46 εἰναι κάτω τῶν 1000 τόνων δικαστον. Πλοῖα ἄνω τῶν 4.000 τόνων μόνον δύο τελοῦν ἐν ἀργίᾳ.

ΓΕΡΜΑΝΙΑ

Τά λιμενεργατικά τοῦ 'Αμβούργου

Η ἀπό μακροῦ χρόνου ύφισταρέντων σοβαράν ἀνωμαλίαν εἰς τόν λιμένα τοῦ 'Αμβούργου ἐκ τῆς ἀρνήσεως τῶν λιμενεργατῶν νά δεχθοῦν μείσωσιν τῶν λιμερομισθίων τοῦ ἀπό 9.20 χρονια μάρκα εἰς 8.80, δημοθετήθη διὰ τῆς ἀποδοχῆς τῆς μείσωσιν.

Η ἀπόδοχη ἔγενετο διά μικρᾶς πλειοψηφίας, καιθ' δτοι οι κομμουνισταί, μολονότι ή μείσωσι: ήτο διλαφρό, αντέδροσαν συστηματικῶς φάσαστες μέχρι δικαιοτήτων διά νά ματαιώσουν τήν ἐπίλυσιν. Τό νέον ήλαττωμένον τιμολόγιον θά ισχύσῃ μέχρι τῆς 30ής Σεπτεμβρίου 1931.

Απότολεσμα τῆς μείσωσιν τῶν λιμενικῶν δικαιωμάτων τοῦ 'Αμβούργου είτε τά ἐπιτέσσια, είτε διερίσκοντα τά τούτα κατά τό έτος 1924.

Η ἐπελθούσα διπλή μείσωσις ἐνέχει ἀξιόλογον σκοπιμότηταν, διότι, και διπολογίζεται θά προσελκυθεῖ δικαστή ἐργασία εἰς τό 'Αμβούργον ἀφειρουμένη ἀπό τοὺς λιμένας τοῦ Ρότερνταμ και τῆς 'Αμβούρσης.

ΒΟΥΛΓΑΡΙΑ

Ο λιμὴν τῆς Βάρνης

Η λιμενική κίνησις τῆς Βάρνης, ήτοις ἀποτελεῖ τόν κυριώτερον Βούλγαρων λιμένα, ἀνήλθε κατά τά τρία τελευταῖα ἔτη ώς κατωτέρω, εἰς κατάπλουσιο:

Έτος	άπ	Τ. νέτ	Έτος	άπ	Τ. νέτ
1930	374	244.003	Σερβικά	3	7.389
1929	457	121.140	Νορβηγικά	2	4.487
1928	468	69.396	Φινλανδικά	1	2.760

Η λιμενική κίνησις τῆς Βάρνης φαίνεται δύον σταθερά και μή ὑποκειμένη εἰς σοβαράς αὐξομείσωσις. Η κίνησις τοῦ 1930 κατανέμεται διά τά ἀπόμπλους εἰς τάς κατωτής σηματίσεις:

Σηματίση	άπ	Τ. νέτ	Σηματίση	άπ	Τ. νέτ
Ιταλικά	115	244.003	Σερβικά	3	7.389
Άγγλικά	65	121.140	Νορβηγικά	2	4.487
Γερμανικά	39	69.396	Φινλανδικά	1	2.760
Γαλλικά	27	53.644	Βελγικά	1	2.742
Βούλγαρικά	59	51.422	Ρουμανικά	5	2.608
Ολλανδικά	26	41.562	Ρυμουλκά	4	334
Έλληνικά	14	20.617	Τουρκικά	1	67
Σουηδικά	12	13.894			
				374	636.029

Η Ελληνική σηματίση εἰς τήν Βάρνην, συμφώνως πρός τήν κατωτέρω ἐπίσημον στατιστικήν, ήλθεν ἐδόμη κατά σειράν.

ΤΙ ΣΚΕΠΤΟΝΤΑΙ ΟΙ ΑΓΓΛΟΙ ΑΣΦΑΛΙΣΤΑΙ ΤΟ ΑΡΓΟΥΝ ΤΟΝΝΑΖ ΚΑΙ ΤΑ ΠΑΛΑΙΑ ΠΛΟΙΑ

ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΥΣΑΙ ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑΙ ΚΑΙ ΚΡΙΣΕΙΣ

Οι Άσφαλισται τοῦ Λονδίνου δὲν φαίνονται δυσαρεστημένοι ἀπὸ τὴν ἔκθεσιν τῶν παρ' αὐτῶν πεπραγμένων κατὰ τὸ 1930, διότι ἡ ἀναλογία τῶν ἀσφαλίστρων, ἀτινα κατέβαλον δι' ὀλικᾶς ἀπωλείας ἢ μερικῆς ἀδαρίας σκαφῶν εἶναι δι' αὐτοὺς ἴκκηνοποιητική. Τοῦτο δὲν φαίνεται νὰ ἴσχυῃ καὶ διὰ τὸ ἀρξάμενον ἔτος, τὸ ὅπειον ἥρχισε μὲ σειρὰν σφοδροτάτων ἀνὰ τὰς θαλάσσας τρικυμιῶν μὲ ἀποτέλεσμα ἀθρόας ἀπωλείας σκαφῶν καὶ πληγωρικᾶς ἀδαρίας ἑτέρων.

Αἱ πραγματοποιηθεῖσαι εἰσπράξεις ἀσφαλίστρων ὑπῆρξαν ἐκ πρώτης ὅψεως, εὐχάριστοι καὶ δεικνύουν μίαν καλὴν, ἔργασίαν τῶν ἀσφαλίστρων. Ἐν τούτοις ἡ πρώτη αὕτη ἐντύπωσις δὲν ἀποδίδει τὴν πραγματικότητα, διότι ἡδη ἡρξήθη σπουδαίως ὁ ἀριθμὸς τῶν ἐν ἀργίᾳ σκαφῶν, συνεπῶς ἀνημένεται: νὰ προσκομισθῇ εἰς τοὺς ἀσφαλίστρας ἔνας ὑπέρογκος λογαριασμὸς ποσοῦ ἀσφαλίστρων πρὸς ἐπιστροφὴν, καθ' ὅτι τὰ ἀργοῦντα εἰς τοὺς λιμένας σκάφη ὑπόκεινται εἰς τὴν πληρωμὴν πολὺ χαμηλῶν ἀσφαλίστρων.

Αἱ κατὰ τὸ 1930 γενόμεναι ἐπιστροφὴι ἀσφαλίστρων λόγῳ ἀργίας πλοίων, ἀγενιθάνησαν εἰς ἔνα οὐσιώδες συνολικὸν ποσόν, ἔφέτος ὅμως τὸ ποσόν τοῦτο θὰ εἴη πολὺ μεγαλύτερον. Ἐν τῷ μεταξὺ δὲν συνετελέσθη πλήρως ἀκόμη ἡ ἐκκαθάρισις τῶν λαζαρίνων διὰ τὰς λόγῳ ἀργίας πλοίων ἐπιστροφᾶς, τὰς ἀναγομένας εἰς τὸ ἔτος 1930, καθ' ὅτι αἱ αἰτήσεις ἐπιστροφῆν διὰ τὴν ἀργίαν ὑποθέλλονται, ὅταν ἐκκινήσῃ ἐκ νέου τὸ πλοίον, διόπτε δηλοῦνται σκάφως διχρόνος τῆς ἀργίας. Συκρη, συνεπῶς, παραμένοντα εἰσέτι ἐν ἀργίᾳ ἀπὸ τοῦ 1930 δὲν ἔχουν εὐχαριτέριστιν λαζαρίνων τῶν, διότι εἶναι ἀδηλογὸν ἔως πότε θὰ παρατεθῇ ἡ ἀργία τῶν.

Μολονότι οὐδεμία πρόβλεψις δύναται: νὰ ὑπάρῃ ὡς πρὸς τὸν καθορισμὸν τοῦ ἐν λόγῳ ποσοῦ, ἐν τούτοις δύναται: μετὰ δεδικτήτης καὶ λεχθῆ, ὅτι ἡ κατὰ ἐπιφάνειαν πρώτη εὐχάριστος καὶ ἐκανοποιητικὴ ἐντύπωσις τῶν ἀσφαλίστρων ἐκ τῶν ἔργασιῶν τῶν κατὰ τὸ 1930, ἀγγωστὸν ἀν θὰ ἀπολήξῃ ἐπικερδῆς. Οἰσδήποτε ἀσφαλίστηκε περίσταται σήμερον αἰσιόδοξῶς ἀπὸ τὰς ἔργασίας του ἐπὶ ἀσφαλίσεως σκαφῶν, δὲν θὰ εἴη οὐδὲλλως ἐκπληκτικὸν νὰ ἀπογοητεύῃ, ὅταν θὰ ἔχῃ πρὸς αὐτοὺς τοὺς τελικοὺς λογαριασμοὺς τῆς ἐκκαθάρισεως.

Δὲν δύναται, ὄπωσδήποτε, νὰ χαρακτησθῇ τὸ 1930 ὡς ἔνα πακέντην ἔτος διὰ τὰς ἀσφαλίσεις σκαφῶν—κρειόμενον ἀπὸ γενικωτέρας ἀπόψεως—καθ' ὅτι κατὰ τὴν διάρκειάν του ἐπετεύθησαν ὑψηλαὶ τιμαὶ ἀσφαλίστρων, εἰς τρόπον ὡστε διὰ μερικᾶς περιπτώσεις σημειώσται: ἡ πραγματοποίησις μιᾶς ἐπικερδοῦς ἔργασίας.

Ἡ σοβαρότης τοῦ ἀργοῦντος διεθνοῦς τογγάκι ἀπασχολεῖ: ηδη σπουδαίως τοὺς ἐφοπλίστας, οἱ δύοιοι: ἡγανάκτησαν νὰ προέλθουν εἰς τὰ ἀκόλουθα συμπεράσματα, κατόπιν μακρῶν συζητήσεων καὶ ἀγκαλλαγῆς γνωμῶν.

Πρῶτον νὰ καλλιεργήσουν τὸ ἔδαφος, ὅπως ἐπιτύχουν διάλυσιν διῶν τῶν πεπλακιωμένων σκαφῶν. Καὶ δεύτερον νὰ αὖξησουν τὰ ἀσφάλιστρα διὰ τοὺς ἐν λιμένις κινδύνους τῶν ἀργοῦντων πλοίων.

Σήμερον διὰ τὰ ἀργοῦντα πλοία καταδάλλεται ἀσήμαντον σχετικῶς ποσόν ἀσφαλίστρων, 1 σελλήνιον τοῖς οἱ μηνιαῖς. Δέον δόμως νὰ διαπιστωθῇ πρὸς πάντης αὐξῆσεως κατὰ πόσον τὸ ἀνωτέρω ποσόν δύναται: νὰ καλλύψῃ ἡ διὰ τοὺς κινδύνους τῶν ἀργοῦντων ἀνὰ τοὺς διαφόρους λιμένας σκαφῶν. Τούρχουν λ.χ. λιμένες εἰς τοὺς δύοιούς τὰ ἀργοῦντα πλοία ὑπόκεινται: εἰς πολλοὺς κινδύνους ἐνῷ εἰς ἀλλούς λιμένας εἶναι ἀσφαλῆ. Τὸ ζήτημα τοῦτο μελετᾶται: συντόνως καὶ προσεκτικῶς, εἶναι δὲ πολὺ πιλιγρόν νὰ καταλήξουν ἐπ' αὐτοῦ πολὺ συντόμως οἱ ἀσφαλίστραι εἰς δριστικᾶς ἀποφάσεις.

"Οσον ἀφορᾷ τὴν προάσπισιν τῶν συμφερόντων των ἀπὸ τοὺς σοδαρούς κινδύνους τῶν ἀσφαλίσομένων παλαιῶν σκαφῶν, οἱ ἀσφαλίστραι δείκνυνται ἔξοχῶς διστακτικοὶ εἰς τὰς ἀπόψεις των.

Διὰ νὰ ἀπαλλαγοῦν ἀπ' αὐτὰ, τὸ μόνον μέσον εἶναι νὰ ἐπιτύχουν τὴν διάλυσιν των. Διὰ νὰ τὸ ἐπιτύχουν ὅμως πρέπει νὰ πιέσουν τοὺς πλοιοκτήτας ἐμμέσως, δηλαδὴ διὰ τῆς διακοπῆς τῶν παρ' αὐτῶν ἀσφαλίσεων τῶν σκαφῶν πέρχονται ἐνδεκάντης καθορισθησομένου ὁρίου ἡλικίας των.

Μία ὅμως τοιαύτη πίεσις θὰ ἀπέδεινε καταστρεπτική διὰ τὰ συμφέροντα τῶν πλοιοκτητῶν, οἱ δόποιοι δὲν εἴησαν ἔχθροι, ἀλλὰ συνεργάται καὶ φίλοι τῶν ἀσφαλίστρων, εἰς οὓς παρέχουν ἔργασίαν. Οἱ ιδιοκτήται παλαιῶν σκαφῶν ἔγωπιον μιᾶς ἀργήσεως τῶν ἀσφαλίστρων νὰ καλύψουν τοὺς κινδύνους τῶν ταξειδίων των, θὰ ἀναγκασθοῦν νὰ δέσουν τὰ σκάφη των καὶ νὰ τὰ ἐκποιήσουν εἰς τιμᾶς ἔξοχως ἔξευτελιστικάς. Δὲν εἴησε, δηθεν, σκόπιμος κατὰ τὴν πρόσιμον ταύτην στιγμὴν μία τοιαύτη λύσις, καθ' ὅτι ἀρκετάς δυσχερείας ἀντιμετωπίζουν ηδη οἱ ιδιοκτήται παλαιῶν σκαφῶν, ἀπὸ τὰ ὑδημένα ἀσφαλίστρα, ἀπὸ τὸ πολυδάπανον τῆς συντηρήσεως των καὶ τὴν ἐπικίνδυνον καχεξίαν τῶν ναυτιλιακῶν ἔργασιών.

Η ΑΥΞΗΣΙΣ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΖΗΜΙΩΝ

Εἰς τὴν δημοσιευθεῖσαν ἐσχάτως στατιστικὴν ὑπὸ τοῦ ἐν Ἀμερική ἐκδιδομένου Γερμανικοῦ περιοδικοῦ δ. «Ναυτασφαλίστης» ἀναφέρεται, διὰ κατὰ τοὺς ἀριθμοὺς τοῦ Γερμανικοῦ Λόδδη παρατηρεῖται μία ἀνησυχητικὴ αὔξησις τοῦ ἀριθμοῦ καὶ τοῦ δύκου τῶν ζημιῶν πλοίων καὶ φορτίων.

Ἴδού μερικοὶ χαρακτηριστικοὶ ἀριθμοί:

Τὸ προπολεμικὸν ἔτος 1913 ἡ παγκόσμιος Ἐμπορικὴ Ναυτιλία συνεκροτεῖται ἀπὸ 30.591 πλοία 46.900.000 τόννων γκρός. Αἱ δὲκαὶ ἀπώλειαι ἀνηλθον τότε εἰς 703 πλοία 658.000 τόννων γκρός, ητοι: μὲ μέσον δρον ζημιῶν κατὰ 936 τόννους.

Ζημίαι: ἀπὸ μερικᾶς ἀδαρίας ἐσημειώθησαν εἰς 7074 πλοία, ητοι: μὲ ἀναλογίαν 23.1 ἐπὶ τοῦ παγκοσμίου τονυάζ.

Κατὰ τὸ 1929 παρουσιάζεται δυσκαλόγος ἡ αὔξησις τοῦ τονυάζ ἐν συγκρίσει: μὲ τὰς δὲκαὶ ἀπώλειας καὶ ἀδαρίας ἔναντι τοῦ προπολεμικοῦ ἔτους 1913. Κατὰ τὸ 1929 ἡ παγκόσμιος ναυτιλία ἡρίθμει: 32.482 σκάφη 68.100.000 τόννων γκρός. Εσημειώθησαν ἀλικαὶ ἀπώλειαι: 505 σκάφων 610.958 τόννων, ητοι: μὲ μέσον δρον ζημιῶν 1210 τόννους. Ζημίαι: ἀπὸ μερικᾶς ἀδαρίας ἐσημειώθησαν εἰς 14.913 πλοία, ητοι: μὲ ἀναλογίαν ποσοστοῦ 45.9 ἐπὶ τοῦ παγκοσμίου τονυάζ.

Τὸ 1930 ἐγενέφασε μικρὰν αὔξησιν εἰς τὰς δὲκαὶ ἀπώλειας καὶ ἐλαφρά μείωσιν τοῦ ποσοστοῦ τῶν μερικῶν ἀδαριῶν, διπερ κατηγορεῖται εἰς τὰ 42.7. Δέον δόμως νὰ σημειωθῇ, ητοι κατὰ τὸ 1930 τὰ 2(ο)ο τῆς παγκοσμίου χωρητικότητας ἐτέλουνται ἀργίᾳ εἰς τοὺς λιμένας, ἐλλείψεις ἔργασιας.

Ἡρὸς τοῦ πολέμου ἐπὶ 4 πλοίων τὸ ἔν εἰχε ζημίας. Μεταπολεμικῶν ἐπὶ 2 πλοίων τὸ ἔν εἰρίστεται: μὲ ζημίας. Τύπχει: μία ἐπὶ ἔλαττον διαφορά εἰς τὸν ἀριθμὸν τῶν δὲκαὶ ἀπώλειῶν σκαφῶν, οὐχὶ δόμως καὶ εἰς τὴν χωρητικότητα, διότι μεταπολεμικῶν ναυπηγοῦνται μεγαλύτερα σκάφη.

Λόγῳ τῆς τελειοποίησεως τῶν ναυαγοσωστικῶν μέσων πολλὰ πλοία, ἀτίκαιον ἐθεωρήθησαν, διὰ δὲκαὶ ἀπώλεια, διεσωθησαν κατόπιν ἐπιμελοῦς προσπαθείας. Πάντως ὑφίσταται ἀξιοσημειώτως αὔξησις τοῦ μέσου δρον τῆς χωρητικότητας τῶν πλοίων, ἀτινα μεταδάλλονται: εἰς δὲκαὶ ἀπώλεια (Total loss).

Τὸ παν τείθει, ητοι: σκάφη καὶ φορτία πρέπει νὰ ἐξετάζωνται: συγχρόνως. Διὰ τὰ διαφέροντα πλοιοκτήτας, δὲκαὶ ἀπώλειανται: ίσχυρότερα σκάφη πρὸς διὰ τὰ φορτία εἰς τὸν ἀριθμὸν τῶν δὲκαὶ ἀπώλειῶν τῶν πλοίων, ητοι: μεταχέρευτα σκάφη, εἰς δὲκαὶ ἀπώλειαν (Total loss).

Τὸ παν τείθει, ητοι: σκάφη καὶ φορτία πρέπει νὰ ἐξετάζωνται: συγχρόνως. Διὰ τὰ διαφέροντα πλοιοκτήτας, δὲκαὶ ἀπώλειανται: ίσχυρότερα σκάφη πρὸς διὰ τὰ φορτία εἰς τὸν ἀριθμὸν τῶν δὲκαὶ ἀπώλειῶν τῶν πλοίων, ητοι: μεταχέρευτα σκάφη, εἰς δὲκαὶ ἀπώλειαν (Total loss).

Οἱ κινδύνοι τῆς δὲκαὶ ἀπώλειας πλοίων, συνεπῶς καὶ τῶν μερικῶν ἀδαριῶν, εἶναι ίδιαιτέρως ἀπειλητικῶς διὰ τὰ γενικά φορ-

λία. Πρέπει τοῦ λοιποῦ ότι γνωμηγοὶ νὰ ἔχουν, ώς δόγμα, ότι κάθε σκάφος δέον νὰ κατασκευάζεται ἀναλόγως τοῦ προορισμοῦ του. Υπὸ τὰς σημερινὰς γενιτέρως συνθήκας τὸ σκάφος, αἱ μηχαναὶ καὶ τὰ βοηθητικὰ μηχανῆματα ἐκκαπτοῦ πλοίου τελοῦν εἰς διηγε-
κή ἑντασιν ἐργασίας καὶ συνεπῶς φθείρονται ταχέως.

Ἡ βελτίωσις τοῦ σχήματος τῶν πλοίων, δπως ἀντέχουν εἰς τὴν τρικυμίαν καὶ εἰς τὸν περιορισμὸν τῶν αὐξανομέγων ἐκ πυρ-
καϊδῶν καὶ γύδων, εἶναι ἀπαρχίτητος.

Ο ΛΙΜΗΝ NECOCHEA ΤΗΣ ΑΡΓΕΝΤΙΝΗΣ

Ο λιμὴν Necochea τῆς Αργεντινῆς, δστις εὐρίσκεται εἰς τὴν ἐπαρχίαν τοῦ Μπουένος "Αὔρες καὶ εἰς τὰ παραλία τοῦ Α-
τλαντικοῦ ὥκεανοῦ, μόλις κατὰ τὴν τελευταίαν τοιετίαν ἀνεγνω-
ρίσθη ὡς λιμὴν φορτώσεως Αργεντινῶν γεννημάτων. Ἐν τού-
τοις οἱ ἀσφαλισταὶ διατηροῦν μέχρι καὶ σήμερον ἀκόμη ἀμφι-
βολίας περὶ τῆς ἀσφαλείας τοῦ ἐν λόγῳ λιμένος καὶ τῆς κατα-
ληλότητός του διὰ φορτώσεις σιτηρῶν.

Γενικῶς ἀνωμολογήθη, ότι κατὰ τὰς πρώτας φορτώσεις με-
γάλων σκαφῶν ἀπὸ τὸν λιμένα Necochea δὲν ὑπῆρχον αἱ ἀπαι-
τούμεναι εὐνολίαι εἰς τὰς ἐκβολὰς τοῦ ποταμοῦ Quequen, οὐ-
τινος τὰ ἐν τῷ στομάφι ὑδαταὶ εἰχον βάθος 20 μόνον ποδῶν.

Μὲ τὴν κατασκευὴν ὅμως ἐνὸς ἵχυροῦ κυματοθραύστου ἡ
εἰσόδος τοῦ λιμένος ἐβελτιώθη σπουδαίως, προήκθησαν δὲ καὶ
αἱ μηχαναὶ ἐγκαταστάστις διευκολύνσεως καὶ ἐπιταχύνσεως
τῶν φορτώσεων. Συναφῶς ηδεῖθη καὶ ὁ ἀριθμὸς τῶν λιμενε-
γατῶν.

Παρὰ τὰς αἰσθητὰς ταύτας προδόους, τὸ στόμιον τῆς εἰσό-
δου τοῦ ποταμοῦ παραμένει πάντοτε ἀβαθές, μόνον δὲ σκάφη
ἔχοντα σχετικῶς μικρὸν βάθισμα δύνανται νὰ φορτώσουν ἐκ
τοῦ σημείου τούτου, ἐνῷ τὰ λοιπὰ, τὰ ἔχοντα μεγαλύτερον βά-
θισμα σκάφη, ἀναγκάζονται νὰ προχωροῦν πρὸς τὸ Μπουένος
"Αὔρες ἢ τὴν Μπάχιαν Μπλάγχαν πρὸς συμπλήρωσιν τοῦ
φορτίου των.

Ἡ κατάστασις αὗτη ἐπεδεινώθη πέριτο συνεπείᾳ τοῦ ναυα-
γίου ἐνὸς σκάφους, δπερ ἔφραξε τὴν εἰσόδον τοῦ ποταμοῦ. Τὸ
τυχαῖον αὐτὸ δυστύχημα εἴχε καὶ τὰ ἀγαθά του ἀποτελέσματα,
διότι ἀμέσως κατεβλήθη μία σύντονος προσπάθεια παρά τὰ τῶν
δροῦν καὶ παρὰ τοῦ ἐμπορικοῦ κόσμου τῆς πόλεως ταύτης πλη-
σίον τῆς Αργεντινῆς κυβερνήσεως, διὰ τὴν ἄμεσον λῆψιν τῶν ἀ-
παιτούμενων μέτρων ὑπὲρ τοῦ λιμένος Necochea.

Πρόγραμμα δὲ προθύμως καὶ ἐγκαίρως παρεσκέθη ἡ κυβερνη-
τικὴ ἀφογή. Αἱ ἐργασίαι τῆς ἐκβαθύνσεως ἤδησαν καὶ ἦδη τὸ
στόμιον τοῦ ποταμοῦ ἔχει κανονικὸν βάθος 24 ποδῶν. Παραλ-
ήλως ἐδημοσιεύθησαν νέοι κανονισμοὶ διὰ τὰς ἀπὸ Necochea
φορτώσεις.

Αὗται φθάνουν τοὺς 500 τόνους τὸ ἐλάχιστον ἡμεροήσιως
κατὰ σκάφος, ἐὰν τοῦτο είναι πλευρισμένον. Ἐάν μετὰ 48 ὥ-
ρως δὲν ἔχει περατωθῆ ἡ φόρτωσις τοῦ πλοίου, τότε τοῦτο πα-
ραστατικὴ θέσιν τονεὶς ἀλλοκαὶ συμπληρώνεται τὸ φόρτωσιν του
οὐλὴ πλευρισμένον.

"Οσον ἀφορᾷ τὴν ἐκφόρτωσιν αὕτη φθάνει τοὺς 250 τ. ἡ-
μεροήσιως κατ' ἀνώτατον ὅριον, διὰ δὲ τὰ γενικὰ φορτία εἰς
τοὺς 400 τόνους. Κατόπιν ἀδείας τῶν Τελονειακῶν ἀρχῶν ἡ
ἐκφόρτωσικὴ ἐργασία δύναται νὰ παραταθῇ μέχρι τῆς 11ης νυ-
κτερινῆς ἀνευ ηδεῖθην ἔξόδων.

ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΑ ΝΕΑ

Η ΠΕΡΙΠΛΟΚΟΣ ΥΠΟΘΕΣΙΣ ΤΗΣ ΑΠΩΛΕΙΑΣ ΤΟΥ "TRICOLOR,,

Ἐγκαὶ ἀρκετὰ ἐνδιαφέρον ζήτημα ἀνεφύη ἐκ τῆς ἀπωλείας
τοῦ Νορβηγικοῦ ἀτμοπλοίου «Tricolor» καταστραφέντος, συνε-
πείᾳ ἐκκρήξεως, τὴν δην Ἰανουαρίου 1930 πλησίον τοῦ λιμένος
Κολόμπο τῆς νήσου Κεϋλάνης. Τὸ σκάφος τοῦτο εἰχεν ἀσφαλ-
ισθῇ διὰ τοὺς 12 μῆνας τοῦ 1930, ἡτοι μέχρι τῆς 31ης Δεκεμ-
βρίου. Εἴτα δὲ ἐτέρου συμβολαίου ἀνενεῳθή ἐγκαίρως ἡ ἀσφά-
λειά του διὰ τοὺς 12 μῆνας τοῦ 1931.

Ἡ ὑπόθεσις αὕτη, μολονότι ἐκ πρώτης ὅψεως φαίνεται τόσον
ἀπλῆ, ἐν τούτοις ἀπέδη περίπλοκος, συνεπείᾳ τῆς ἰσχύος ἐνὸς
νέου Νόμου, σχετιζόμενου πρὸς τὰς γυνατασφαλείας, δστις ἐτέθη
εἰς ἐφερμογήν ἀπὸ 1ης Ιανουαρίου ἐν Νορβηγίᾳ.

Τὸ ἀσφαλιστικὸν συμβόλαιον τοῦ ἀπὸ τὸ 1930 ἐκκρίζετο ἐπὶ τοῦ παλαιοῦ Νόμου, κατὰ τὸν ὅποιον :
«Ἐὰν Ἑν πλοίον κατὰ τὴν λῆξην τῶν ἀσφαλιστηρίων συμβολάκιων
του εὑρίσκετο ἐν πλῷ εἰς τὸ πέλαγος, ἡ ἀσφάλειά του ἐξηκολού-
θει: ὑφισταμένη μέχρι τοῦ πατάπλου του εἰς τὸν πρῶτον λιμένα,
ὅπου καὶ ὅλη ἐπικεντρωθεῖσα πάρ τοῦ μεσονύκτιον τῆς ἐπομένης
ἡμέρας τοῦ εἰς τὸν λιμένα πατάπλου».

Τὸ «Tricolor», δταν ἐληγχεῖ τὰ παλαιά του συμβόλαια εὑρί-
σκετο ἐν πλῷ, ἔφθασε δὲ εἰς Κολόμπο (πρῶτον λιμένα ἀπὸ τῆς
λῆξεως τῶν συμβολάκιων του) τὴν δην Ίανουαρίου. Ἡρχιζεν δθεν
ἡ προθεσμία τοῦ Νόμου, καθ' ἥν ἡ ἀσφάλειά του θὰ ἔδει γὰ τὴν
λῆξη τὸ μεσονύκτιον τῆς ἐπομένης 1ης Ιανουαρίου. Τὸ «Trico-
λόρ» ὅμως ἀπέπλευσεν αὐθημερόν ἀπὸ τὸ Κολόμπο καὶ ὀλίγας
ὥρας ὀραδύτερον κατεστράφη εἰς τὸ πέλαγος ἀνατιγκυθέν συνε-
πέιᾳ ἐκκρήξεως.

Ἡ καταστροφὴ ἐπῆλθε τὴν δην Ίανουαρίου, τὰ δὲ παλαιά ἀ-
σφαλιστήρια συμβόλαια εῦδει γὰ ἐληγκον, συμφώνως πρὸς τὸν πα-
λαιὸν Νορβηγικὸν Νόμον τὸ μεσονύκτιον τῆς 6ης Ιανουαρίου.

Ἡ ἑταρία ὅμως τοῦ «Tricolor» εἰχεν ἀγανεώσει τὴν 1ην Ί-
ανουαρίου τὴν ἀσφάλειαν τοῦ ἐν λόγῳ πλοίου διὰ τὸ 12μηνον τοῦ
1931, ἡ νέα δὲ αὕτη ἀσφάλειά του ἡτο διὰ ποσὸν μικρότερον
κατὰ 330.000 κορώνας ἀπὸ τὸ ποσόν, εἰς δὲ εἰχεν ἀσφαλισθῇ τὸ
πλοίον διὰ τὸ 1930. Συγχρόνως εἰς τὰ νέα συμβόλαια εἰχον
ἐπενεγχθῇ ὑπὸ τῶν ἀσφαλιστῶν σπουδαῖαι μεταβολές.

Δυνάμεις ἡδη ποίου συμβολάκιου θὰ ἀποζημιωθοῦν οἱ ἴδιοκτῆ-
ται τοῦ «Tricolor»: Τὸ παλαιὸν συμβόλαιον ἵσχε τὴν δην Ία-
νουαρίου συμφώνως πρὸς τὸν καταργηθέντα Νορβηγικὸν Νόμον,
ἵσχε ὅμως καὶ τὸ νέον ἀσφαλιστήριον συμβόλαιον μὲ το μειωμέ-
νον ποσόν τῆς ἀσφαλείας καὶ μὲ τὰς μεταβολές, ἀς ἐπήγεγκον οἱ
ἀσφαλισταί.

Ἡ ἀτμοπλοίου ὑποστηρίζει, ότι πρέπει γὰ λάβῃ τὰ ἀσφάλι-
στρα τοῦ συμβολαίου τοῦ ἔτους 1930, διότι τὸ νέον συμβόλαιον
θὰ ἡρχιζε κατ' οὐσίαν μὲ τὴν ἐκκρήξην τοῦ παλαιοῦ συμβολαίου,
ἥτις συμφώνως πρὸς τὸν καταργηθέντα Νόμον, θὰ ἐπήρχετο τὸ
μεσονύκτιον τῆς 6ης Ιανουαρίου.

Πρὸς ἐπίλυσιν τῆς ἐγερθείσης περιπλόκου ταύτης διαφορᾶς με-
ταξὺ τῶν ἀσφαλιστῶν τοῦ "Οσλο" καὶ τῆς ἴδιοκτητρίας ἑταρίας
τοῦ ἀπολεσθέντος σκάφους, κατηρτίσθη ἐπιτροπὴ ἐν τοῦ προέδρου
τοῦ Αγωτάτου δικαστηρίου τῆς Νορβηγίας καὶ τεσσάρων δικα-
στῶν, ἥτις καὶ θὰ ἀποφαγῇ δικτυτικῶς.

ΛΟΥΚΑΣ ΜΑΤΣΑΣ & ΥΙΟΙ ΝΑΥΑΓΟΣΩΣΤΙΚΑΙ ΡΥΜΟΥΛΚΗΣΤΙΚΑΙ ΕΡΓΑΣΙΑΙ

“Ανάληψις πάσης φύσεως ναυαγιαιρέσεων
καὶ ουμουλκήσεων.

ΤΗΛΕΓΡ. ΔΙΕΥΘ. ΛΟΥΚΑΣ ΜΑΤΣΑΣ

ΓΡΑΦΕΙΑ—Ομήρου 14.
Τηλ. ημέρ. καὶ νυκτὸς 2-59.

N. & Δ. ΚΟΡΔΙΟΛΗΣ

ΕΡΓΟΛΑΒΟΙ ΦΟΡΤΟΕΚΦΟΡΤΩΣΕΩΝ

δ
ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ ΦΟΡΤΗΓΙΔΩΝ

ΧΑΡΙΛΑΟΥ ΤΡΙΚΟΥΠΗ 8

ΤΗΛΕΦ. 9-68
ΤΗΛΕΓΡ. ΔΙΕΥΘΥΝ. "ΝΙΔΙΚΟΡΔ." - ΠΕΙΡΑΙΑ

ΔΙΚΑΣΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΥΣΑΙ ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΔΙΚΑΙ

ΜΙΑ ΔΙΚΗ ΔΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΤΩΣΙΝ ΦΟΡΤΙΟΥ
ΚΑΙ ΠΛΗΡΩΜΗΝ ΔΕΥΤΕΡΟΥ ΝΑΓΛΟΥ

Έγώπιον τοῦ Ἐμποροδικείου τῆς Χάρης ἑξεδικάσθη πρὸ τῆς μερῶν ἡ ἀκόλουθος ὑπόθεσις, ἣτις προεκάλεσεν ἀρκετὸν ἐνδιαφέροντος τόσον μεταξὺ τοῦ ναυτικοῦ κόσμου, δσον καὶ μεταξὺ τῶν ἐμπορικῶν κύκλων:

—'Ενάγων: 'Ο φορτωτὴς Juan Guarí.

—'Εναγόμενός: 'Η ἀτμοπλοῖον «Compagnie des Chargeurs Reunis»

‘Ο ἐνάγων εἶχε φορτώσει ἐκ Χάρης ἐπὶ τοῦ Γαλλικοῦ ἀπὸ «Malte» τῆς ἀνωτέρω ἐναγομένης ἑταῖρίας ἀρκετὸν φορτίον πρὸς μεταφορὰν εἰς τὸ Μπουένος Ἀρύρα. 'Η φορτωτὴς ἔγένετο τὸν Νοέμβριον τοῦ 1924 ὑπὸ τὸν δρόν προπληρωμῆς τοῦ ναύλου εἴτε τὸ πλοίον ἥθελε φθάσει εἰς τὸν προορισμόν του, εἴτε ἥθελε τύχον ἀπολεσθῆ κατὰ τὸν πλοῦν.

Τὸ ἀπὸ «Malte» περατώσαν κακογοικῶς τὴν φόρτωσίν του εἰς τὴν Χάρην ἀπέπλευσεν. Εἰς τὸν Ἀτλαντικὸν ὀκεανὸν δύως καὶ διῆς μακρὰν τῶν Γαλλικῶν παραλίων κατελήφθη ὑπὸ σφροτάτης τρικυμίας, ὑποστάντη δὲ ἀρκετάς ζημίας ἡγαγκάσθη γὰρ ἀνακόψῃ τὸν πλοῦν του καὶ γὰρ καταφύγη εἰς Σαλιν Ναζάρι.

Ἐκεῖ, κατόπιν πραγματογνωμοσύνης, ἀπεφασίσθη ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου, ὅπως ἐπαναπλέσῃ τὸ σκάφος εἰς τὴν Χάρην δι' ἐπισκευάς. Τοῦτο καὶ ἔγένετο. Εἰς τὴν Χάρην παρέστη ἀνάγκη γὰρ μεταφορθῆται τὸ φορτίον, δικάπαντις τοῦ ἐνάγοντος, ἐκ τοῦ βεβλαμμένου σκάφους εἰς τὸ ἀπὸ «Desirade» τῆς ἰδίας ἀτμοπλοίας.

Έγώπιον τοῦ Ἐμποροδικείου ἐτέθη κατ' ἄρχην τὸ ζήτημα, ἐλάττην καὶ κατὰ πόσον οἱ ἐγκριθέντες εἰχον τὸ δικαίωμα γὰρ ἀπατήσουν τὴν πληρωμήν ἀπὸ τὸν φορτωτὴν δευτέρου ναύλου, δεδομένου ὅτι: ἡ ἐξ ἀνωτέρας δίαις ματαφορᾶς μεταφορὰ διὰ τοῦ ἀπὸ «Malte» θὰ ἔπειται ὑπὸ τοῦ ἀπὸ «Desirade».

‘Ο ἐνάγων λαχυρίσθη ὅτι: τὸ πλοίον ἥδυνκατο γὰρ ἐπισκευασθῆται καὶ κατόπιν γὰρ ἐξακολουθήσῃ τὸν πλοῦν του, διότι: δὲν εἶχε παρὰ μόνον ζημίας τοῦ ψυγείου του. 'Η ἀτμοπλοῖον δύως εἰς ἥν ἀνήκε, τὸ ἔκρατησε διὰ γὰρ ἐπιτύχη γαύλον διὰ ταξείδιον μετ' ἐπιστροφῆς.

Τὸ δικαστήριον ἀπέρριψε τὴν αἰτήσιν τοῦ ἐνάγοντος στηριγμήν εἰς τὴν ἔκθεσιν τῶν πραγματογνωμόνων, οἱ δόποιοι ἐξετάσκαν τὸ πλοίον τὸ εὔρον, ὡς ἔχον ἀνάγκην δεξαμενούσιον εἰς Χάρην καὶ φίλιας ἐπισκευῆς, δι' ὃ καὶ καλῶς ἔγένετο ἡ μεταφόρτωσίς πρὸς ἀποφυγὴν ἀργοτορίας.

Καὶ ἐλάττην ἡ ὅλη τοῦ ψυγείου ἦτο ἐλαφρύ, πάντως τὸ σκάφος ἔφερε σοφαράς ζημίας εἰς τὰ τάνα τοῦ ἔρματος, αὐτὴ δὲ κυρίως ἡ ὅλη ἐπέφερε τὴν ἀνάγκην διακοπῆς τοῦ ταξείδιον. 'Η ἐπισκευή διήρκεσε 50 ἡμέρας, τὸ δὲ ποσὸν τὸ δικανῆθεν διὰ τὴν ἐπιδιόρθωσιν τῶν ζημιῶν τοῦ σώματος τοῦ πλοίου καὶ τῶν μηχανῶν ἦτο πολὺ ἀνώτερον τοῦ ποσοῦ τοῦ διαπαγηθέντος διὰ τὰς ὅλας τοῦ ψυγείου.

‘Επειδάλλετο ἐξ ἀλλοῦ ἡ μεταφόρτωσίς καὶ ταχεῖς ἀποστολὴ τοῦ φορτίου καὶ ἐκ τοῦ λόγου, διτοῦ τὸ φορτίον ἀπετελεῖται ἀπὸ εἰδῆ πολυτελείας, ἀτινα ὑπέκειτο εἰς ζημίαν διακύμανσιν τῶν τιμῶν, ἡ δὲ ὑραδύτης τῆς μεταφορᾶς ἥδυνκατο γὰρ ζημιώσῃ σπουδίως τοῦ πλοίου.

Ἐτελεῖται τὸ προκειμένην περὶ πτωσιν ὑπῆρχον πλεῖσται φορτωτοῖς διὰ μέγαν ἀριθμὸν παραληπτῶν, κατὰ κανόνα δὲ οἱ φορτωτοῖς στρέφονται πάντοτε κατὰ τῶν ἀτμοπλοϊκῶν ἑταῖροι ἀπὸ τὰς δύο ποικίλας ἀπαίτους τακτικὰ δρομολόγια καὶ κανονικὰς ἀναχωρήσεις.

‘Γιπὸ τὸ ἀνωτέρου σκεπτικὸν, τὸ δικαστήριον ἔχρινεν, διτοῦ αἵ συνθήκαις ἥσχαν φύσεως τοιαύτης, διτοῦ ἐπειδάλλετο ἡ μεταφόρτωσίς εἰς ἑκτέλεσιν σχετικοῦ ἀρθροῦ τοῦ Ἐμπορικοῦ Κώδικος, ἡ δὲ ἀτμοπλοῖον οὐδέλλως ὑπεχρεοῦτο γὰρ ἐρωτήσῃ περὶ τούτου τοῦ φορτωτάς, δσον καὶ τοὺς πολυαριθμούσι παραλήπτας.

Συμφώνως δὲ πρὸς τοὺς δρους τῆς συμφωνίας περὶ ναύλου προπληρωτέου καὶ μὴ ἐπιστρεφομένου εἰς περίπτωσιν ἐπιβεβλημένης διακοπῆς τοῦ πλούς ἐξ ἀνωτέρας δίαις, ἐπειδή ηθη εἰς τοὺς φορτωτὰς γὰρ καταβάλλουν καὶ δεύτερον ναύλον διὰ τὴν ἑκατοντάριαν

τόσεως συγέχει τῆς ἀποστολῆς.

Τὸ δὲ τόσον τὸ ἔν, δσον καὶ τὸ ἔτερον σκάφος ἀνήκου εἰς τὴν ἴδιαν ἀτμοπλοῖον δὲν ἐλήφθη καὶ ὅπ' ὅψιν.

Η ΓΥΠΟΘΕΣΙΣ ΤΟΥ Α)Π «ΜΑΡΙΑ ΡΟΥΣΣΟΥ»

Έγώπιον τοῦ Δικαστηρίου τοῦ Ἀγγλικοῦ Ναυαρχείου ἔξεδικασθη τὴν δημητρίου ἡ ἀρχηγὴ τῶν ἰδίων σκαφῶν καὶ τοῦ πληρώματος τοῦ Ἀγγλικοῦ ρυμουλκοῦ «Wild Rose» ἐναντίον τῶν ἰδίων σκαφῶν τοῦ δεπτού «Μαρία N. Ρούσσου» (τοῦ κ. Κυρ. Ἐλ. Βενιζέλου) δι' ἀπαίτησιν πληρωμῆς σώτερων ἔνκυτης ὑπηρεσίων παρασχεθεῖσαν, διτοῦ τὸ σκάφος τοῦτο ἐκιδύνευε γὰρ προσαρχῆτη εἰς τὸ Μπάρρου «Αἴλαντ» τὴν 19ην Νοεμβρίου π. ἔ.

‘Αξία τῆς «Μαρία N. Ρούσσου» λ. στ. 13.400.

‘Αξία τοῦ ρυμουλκοῦ λίραι 4.000.

Τὸ σκάφος κατεύθυνόμενον ἐκ Ρόττερνταμ εἰς Κάρδια πρὸς φόρτωσιν παρεσύρετο, λόγῳ τῆς κκοκκιώριας πρὸς τὴν ξηρὰν, δὲ γὰρ γοστωτικὸν σπεύσην τὸ ἔδοικήθησε. 'Ο δικαστὴς κ. Bateson ἀποδεχθεῖσε, διτοῦ τὸ σκάφος τοῦτο ἐφοπλιστὴν D. Saglimbeni, τῆς Κατένης.

ΑΠΟΦΑΣΙΣ ΕΚΠΟΙΗΣΕΩΣ ΦΟΡΤΗΓΟΥ ΠΡΟΣ ΠΛΗΡΩΜΗΝ ΧΡΕΩΝ

Εἰς τὴν Ἀγγλίαν ἐχορηγήθη ὑπὸ τῶν δικαστηρίων τὴν 4ην Μαρτίου ἡ ἀδεια ἀναγκαστικῆς ἀπαλλοτριώσεως τοῦ Ιταλικοῦ φορτηγοῦ «Gianni» τ. γκρδ. 2559 καὶ γαυπηγήσεως 1896, ἀγύρων τοῖς εἰς τὸν έφοπλιστὴν D. Saglimbeni, τῆς Κατένης.

‘Ενάγοντες: Οἱ δικεισταὶ τοῦ πλοίου.

‘Εναγόμενοι: Οἱ ἰδίωται, οἵτινες δὲν παρέστησαν σύτε δι' ἀντιπροσώπου των, ἀφήσαγες γὰρ συζητηθῆναι ἡ ὑπόθεσις τοῦ πλοίου των ἐρήμην. Τὸ «Gianni» κατέπλευσεν εἰς τὸ λιμένα τοῦ Λίθρου πλὴν Σαν Μαρτίου ἐκ Δουνάβεως μὲς σιτηρά, εύθὺς δὲ τὴν ἐπομένην οἱ πράκτορες Olivier and Co ὑπέδειχον αἰτησίον εἰς τὰ Ἀγγλικὰ δικαστήρια ζητοῦντες νὰ κατασχεθῇ τὸ πλοίον καὶ νὰ πωληθῇ ἵνα ἐκ τοῦ προσέντος τῆς πωλήσεώς του ἔξοφληθούν χρέη προερχόμενα ἀπὸ γαύτιασκα καὶ ὄλικα, δι' ὃν ἐφωδιάσθη παρ' αὐτῷ τὸ «Gianni» κατὰ τὴν προσέγγισιν του εἰς τοὺς λιμένας Κωνσταντινουπόλεως καὶ Μυτιλήνης τὸν Ιούλιον καὶ Αὔγουστον τοῦ 1930.

‘Τὸ ἀπαίτησις τῶν ἐνυγόντων ἀνήρχετο εἰς λίραι 204, ἔδηλωθη δύως, διτοῦ ὑπάρχονταν καὶ ἀλλοι, εἰδικῶς δὲ μία ἀπαίτησις διὰ ζημίας ἐκ συγκρούσεως ἐπέρχεται πρὸς διὰ προμήθειαν ἐφοδίων καὶ τρίτη ἐκ λ.ρῶν 1200 διὰ καθυστερούμενους μισθίους τοῦ πληρώματος.

‘Ο δικαστὴς κ. Bateson ἐτόνισεν, διτοῦ δέον γὰρ τῷ προσκομισθωσι: θετικὰ στοιχεῖα, οὐχὶ δὲ ἀγεύθυνοι δηλώσεις περὶ ὑπάρξεως καὶ ἀλλων ἀπατήσεων. ‘Επίσης ἐζήτησε σαφῆ δήλωσιν περὶ τῆς ἀξίας τοῦ πλοίου καὶ τοῦ χρέους, δι' οὖν συναλικῶς διάρυνεται, διότι ἀδυνατεῖ—ὦ εἰπε—γὰρ πράσιγη διαταγὴν κατασχέσεως διὰ χρέος 6 λ. χ. σεληνίων ἐπὶ πλοίου ἀξίας ἵσως 100.000 λ.ρῶν. Οὕτω πρέπει, προσέθηκε, γὰρ σκεψή δικαστὴς, διτοῦ δὲν ἔχει πρό αὐτοῦ θετικὰ στοιχεῖα. ‘Ημιπορεῖ τὸ πλοίον γὰρ εἰνε κακιούργες καὶ παλαιόν. ‘Ἐνν οὐ δι' αὐτῷ ἀπατήσεις εἰνε πανεποσοῦντο εἰς 2.000 λίρας καὶ τὸ σκάφος ἥτο τόσης ἀξίας, οὐδὲδον πάρχεται τὴν διαταγὴν τῆς πωλήσεώς του.

‘Οἱ ἐνάγοντες τότε προσέβλησαν τὰ ἔξτις: «Σήμερον ή ἀξία διλῶν γενεκῶς τῶν σκαφῶν ἔχει ὑπόστηση σπουδαιοτέτην μείωσιν. Κανεὶς δὲν δύναται: ν' ἀποφανθῇ διακύμας ποία εἰνε ἡ ἀξία ἔνδος πλοίου πρὶν τὸ ἔκθεση εἰς δημιοπρασίαν ἡ πρὶν ἔλθη εἰς διαπραγματεύσεις διὰ νὰ τὸ πωλήσῃ».

Περαιτέρω οἱ ἐνάγοντες κατέθεσαν ἔγγραφον δήλωσιν, καθ' ἧν τὸ πλοίον ἔδηρνετο καὶ μὲ χρέος 1200 λ.ρῶν δι' ὑφελούμενούς μισθίους ἀρκετῶν μηνῶν τοῦ πλοιάρχου καὶ τοῦ πληρώματος, διτοῦ δὲ αἱ ὑπαρχεώσεις εἰνε αὐξάνονται: ημέρα τηγάνιον ἡμέρα, λόγῳ τῆς διατηρήσεως τοῦ πληρώματος ἐν ὑπηρεσίᾳ.

Ο δικαστής κ. Bateson ἀπεφάνθη τότε, ότι μὲ ἀπαίτησιν 1200 λιρών διά μισθούς παρέχει τὴν ἀδειαν πωλήσεως του πλοίου ὑπὸ τῶν ἐναγόντων, εἰτε διὰ δημιοπρασίας, εἰτε διὰ ἰδιαιτέρας συμφωνίας. Τὰ δικαστικὰ ἔξοδα θὰ διχρόνουν τὴν πώλησιν, τὰ δὲ χρέη του πλοίου θὰ ἔξοφληθοῦν ἐπὶ τῇ βάσει του δικαιώματος τῆς προτεραιότητος.

ΥΠΕΡΩΚΕΑΝΕΙΟΝ ΜΕ ΑΓΓΛΟΥΣ ΠΕΡΙΗΓΗΤΑΣ ΘΑ ΠΛΕΥΣΗ ΕΙΣ ΡΟΥΜΑΝΙΑΝ ΚΑΙ ΡΩΣΣΙΑΝ

Ἡ παγκοσμίως γνωστὴ Ἀγγλικὴ ἀτμοπλοῖα «Πενίνσουλαρ καὶ Ὁρίεντα» (P. and O.) ἀκολουθοῦσα τὸ παράδειγμα τῶν ἄλλων μεγάλων ὑπερωκεανίων ἀτμοπλοῖῶν δργανώνει καὶ αὕτη δύο ἔστιν ταξείδια ἀναψυχῆς διὰ τὴν Ἑγγύην. Αντιμέτωπη ὑπερωκεάνεια τῆς «Ranchi» 17.000 τόννων γκρός καὶ «Viceroy of India» 20.000 τόννων. Ἀμφότερα τὰ σκάφη ταῦτα ἔχουν μηχανὰς στροβίλο—γηλετρικάς.

Ἡ «P. καὶ O.» οὐδόλως ἡκολούθησεν ἐφέτος τὰ δρομολόγια τῶν λοιπῶν ἑταῖρών, ἀλλὰ ὥργανωσεν ἔνα πρωτότυπον ταξείδιον διὰ τους «Ranchi», διαρκεῖας τεσάρων ἑβδομάδων, πρὸς ἀλληλοδιάδοχον ἐπισκεψιν πολλῶν λιμένων διαφόρων Χωρῶν, ἵνα οἱ ἐπισκέπται—ἐπιβάται τους «Ranchi» εύρουν τὴν εὐκαιρίαν νὰ ἴδωσιν ἐκ τοῦ πλησίου σειρᾶν τύπων ἔγκων λαῶν, ἐνδιαφέροντα τοπεῖα καὶ ἀξιολόγους ἀρχαιότητας, τὰς ὅποιας ποτὲ δὲν ἐπεσκέψησαν συττιματικῶς καρκεδίνια περιηγητῶν.

Λόγου χάριν διὰ πρώτην φοράν ὑπερωκεανίειν μὲ περιηγητὰς θὰ εἰσέλθῃ εἰς τὴν Μαύρην Θάλασσαν καὶ θὰ προσεγγίσῃ διὰ μόνου εἰς τὴν Ρουμανίαν, ἀλλὰ καὶ εἰς τιγκας Σοδιετικοὺς λιμένας. Μέχρι τοῦδε τὰ συγκόμι θρομολόγια τῶν ὑπερωκεανίων μετὰ τὴν προσέγγισιν εἰς Νέον Φάληρον, περιελάμβανον τὴν Κωνυπολινὴν τῆς ὁποίας ἐξήρχοντα καὶ πάλιν εἰς τὴν Μεσόγειον. Ἡδη τὸ «Ranchi» θὰ περιπλέσῃ τὴν Μαύρην Θάλασσαν, ἐκ του λόγου δὲ τούτου τὸ ταξείδιόν του προκαλεῖ ἀμείωτον τὸ ἐνδιαφέρον μεταξὺ του ἀριστοκρατικοῦ κόσμου τῆς Ἀγγλίας.

Τὸ «Ranchi» θὰ ἀποπλεύσῃ ἐκ Λογδίου τὴν 1ην Μαΐου, κατόπιν δὲ τριημέρου πλοῦ θὰ προσεγγίσῃ εἰς τὸ Βίγκο τῆς Ἰσπανίας. Ἀκολούθως θὰ φύξῃ τὴν Μαΐου εἰς τὸ Ἀλγέριον τὴν 9ην Μαΐου εἰς τὴν Μάλταν καὶ τὴν 11ην θὰ καταπλεύσῃ εἰς τὸ Φάληρον, δύσθεν θὰ ἀποπλεύσῃ τὴν 12ην καὶ θὰ φύξῃ εἰς Κωνυπολινὴν τὴν 13ην, ἐκεῖθεν δὲ θὰ εἰσέλθῃ εἰς τὴν Μαύρην Θάλασσαν.

Πρώτη προσέγγισις θὰ είναι ἡ τοῦ λιμένος τῆς Κωνστάντζης, διόπου τὸ «Ranchi» θὰ παραμείνῃ 33 ὥρας, ἵνα δυνηθοῦν οἱ περιηγηταὶ καὶ ἐπισκεψθῶντα τὰ μᾶλλον ἐνδιαφέροντα μέρη του ἑστωτηρικοῦ τῆς Ρουμανίας, ἐν οἷς τὰ λουτρά τῆς Κάρμεν—Σόλδα καὶ τὰς ὄνοματας Ρωμαϊκὰς ἀρχαιότητας.

Ἐκ Κωνστάντζης τὸ «Ranchi» θὰ πλεύσῃ εἰς τὴν Σερδοστούπολιν πρὸς ἐπισκεψιν τῆς πόλεως, ἡ οποία, τόσον συνεδέθη μὲ τὸν Κριμαϊκὸν πόλεμον καὶ ἡ οποία ἀπετέλεσε δῆξαν διὰ τὴν Μαύρην Θάλασσαν. Ἀκολούθως θὰ κατευθυνθῇ εἰς τὴν Γιάλταν, πόλιν ἔχουσαν μίαν σειρὰν ἴστορικῶν κειμηλίων.

Κατόπιν θὰ πραγματοποιηθῇ μία προσέγγισις εἰς Σουχούμι λιμένος του Καυκάσου, τῆς Χώρας—δῆλαδὴ—του Χρυσομάλλου Δέρατος. Είτε θὰ πλεύσῃ τὸ «Ranchi» εἰς Συρκυδίνην τὴν ἐκπαλαι Ἀμισδόν, τὴν διατηροῦσαν τὴν ἱκνη τῶν Ἀργοναυτῶν καὶ ἀρχαίαν πρωτεύουσαν του Μιθιδάτου, ηδη δὲ ἀποτελοῦσαν ἀκμῆιον ἐμπορικὸν κέντρον μὲ ἐνδόχωραν πρὸς τὴν Βαγδάτην καὶ τὸν Περσικὸν κόλπον.

Εἰς τὸν λιμένα τούτον συμπληροῦσται ὁ περίπλους τῆς Μαύρης Θάλασσης, τὸ δὲ «Ranchi» διαπλέον καὶ πάλιν τὰ Δαρδανέλλαια θὰ κατευθυνθῇ εἰς τὴν Μυτιλήνην, διόπου καὶ θὰ εὑρίσκεται τὴν 21ην Μαΐου. Ἐκεῖθεν θὰ φύξῃ εἰς Συρακούσας τὴν 23ην Μαΐου, εἰς Γιάρκαλτάρ τὴν 26ην καὶ θὰ καταπλεύσῃ εἰς τὸ Σαουθάμπτον περὶ τὰ τέλη Μαΐου, μετά συμπλήρωσιν, δῆλαδὴ, ταξείδιον τεσάρων ἑβδομάδων.

Τὸ ἔτερον ὑπερωκεανίειν τὸ «Viceroy of India» θὰ ἀρχίσῃ τὸν πλοῦ του τὴν 16ην Μαΐου ἐκ Λογδίου, μὲ διαδρομὴν διαρκεῖας τριών ἑβδομάδων, θὰ κατευθυνθῇ δὲ εἰς Βενετίαν καὶ Δαλματίαν. Κατὰ τὸν πρὸς τὴν Δαλματίαν πλοῦ του θὰ προσεγγίσῃ εἰς Βίγκο, Κέουταν καὶ Συρακούσας, εἰς δὲ τὴν Βενετίαν θὰ

φύάσῃ τὴν 25ην Μαΐου καὶ θὰ παραμείνῃ 27 ὥρας.

Ἀκολούθως θὰ ἐπιστρέψῃ μὲ πέντε προσεγγίσεις, δῆλαδὴ εἰς Σπαλάτον, Μίλαναν καὶ Ραγούζαν εἰτα δὲ εἰς Μαλάγαν καὶ Κορρόνγαν τῆς Ἰσπανίας. Εἰς τὸ Σαουθάμπτον θὰ ἐπιστρέψῃ τὴν 5ην Ιουνίου.

Οι ναῦλοι διὰ μὲν τὸ «Ranchi» κυμαίνονται γύρω τῶν 50 λιρῶν, διὰ δὲ τὸ «Viceroy of India» γύρω τῶν 35 λιρῶν. Αἱ περισσότεραι θέσεις τῶν ἐπιβατῶν εὑρίσκονται εἰς καμπίνας μὲ μίαν κλίνην, αἱ διπλόιοι δὲ εἰς καμπίνας μὲ δύο κλίνας, ἐκτὸς ἃν οἱ ἐπιβάται ζητήσουν ἄλλως.

Πλὴν τῶν ἀνωτέρω δύο ἑκδρομῶν, δργανούνται καὶ ἄλλαι μὲ σκάφη τῆς ίδιας ἑταῖρίας. Τῶν ἑκδρομῶν δύμας αὐτῶν δὲν καθωρίσθησκαν ἀκόμη αἱ λεπτομέρειαι. «Ἄμα καθορισθοῦν, θὰ ἐκτυπωθῇ εἰδικὸν τεῦχος, τὸ δόπον θὰ περιέχῃ δλας τὰς λεπτομερεῖας του ταξείδιου, καθὼς καὶ τὰς κυριωτέρας εἰκόνας ἀρχαιοτήτων καὶ τοπείων τῶν ὑπὸ ἐπίσκεψιν μερῶν.

Κατὰ πᾶσαν πιθανότητα τὰ ταξείδια τῶν ὑπὸ μελέτην ἑκδρομῶν θὰ περιλαμβάνουν διαφόρους λιμένας τῆς Ἰσπανίας, Πορτογαλίας, Γιάρκαλτάρ, τῆς Γαλλικῆς Ριθίέρας, τῆς Ἀλγερίας, τῆς Ἐλλάδος καὶ τῆς κοιλάδος του Ροδανού.

ΝΕΑ ΑΓΓΛΙΚΑ ΥΠΕΡΩΚΕΑΝΕΙΑ

ΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ ΙΝΔΙΩΝ ΚΑΙ ΕΙΡΗΝΙΚΟΥ

Ἡ Ἀγγλικὴ ἀτμοπλοϊκὴ ἑταῖρία «P. and O.» (Πενίνσουλαρ καὶ Ὁρίεντα) ἔχει ηδη ὑπὸ κατασκευὴν δύο νέα ἀτμόπλοια εἰς τὰ ἐν Γλασκώβῃ ναυπηγεῖα «Alexander Stephen and Sons», χωρητικότητος 14.500 τ. γκρός ἔκαστον. Τὰ δύο ταῦτα σκάφη, ἀτίνα προορίζονται διὰ τὴν ταχυδρομικὴν γραμμὴν Ἀγγλίας—Ινδιῶν—Ιαπωνίας, ἔχουν διαστάσεις μήκους 520 ποδῶν καὶ πλάτους 71. Ελευθεροειδεῖς καὶ λέβητας τύπου Γιάρρο πιέσεως 400 λιθρῶν κατὰ τετραγωνικὴν ἓντσαν.

Ἐκαστον τῶν πλοίων τούτων γραμμῆς θὰ διαθέτῃ χῶρον δι' 8000 τόννους φορτίου, ἐκ δὲ τοῦ χώρου τούτου τὸ 1/8 θὰ είνει ψυγεῖον διὰ τὰ εἰδικὰ ἐμπορεύματα τὰ ἔχοντα ἀνάγκην διατηρησεως.

Τὰ διαιρεόματα διὰ τοὺς ἐπιβάτας διαιροῦνται εἰς δύο κατηγορίας: Εἰς πρώτην θέσιν δι' 178 ἐπιβάτας εἰς 46 θαλαμίσκους μὲ μίαν κλίνην καὶ 66 μὲ δύο κλίνας. Καὶ εἰς δευτέραν θέσιν περιλαμβάνουσαν 44 καμπίνας μὲ δύο κλίνας, 16 μὲ τρεῖς κλίνας καὶ 16 μὲ τέσσαρας κλίνας.

Τὰ δύο ταῦτα νέα ὑπερωκεάνεια ὀνομάσθησαν «Corfu» καὶ «Carthage» («Κέρκυρα» καὶ «Καρχηδόνη»). Τὸ πρῶτον θὰ τεθῇ εἰς ψηροεσίαν τὸν Σεπτέμβριον καὶ τὸ δεύτερον τὸν Νοέμβριον.

Ἐξ ἄλλου ἡ «Pacific Steam Navigation Company» κατεσκεύασεν εἰς τὰ ἐν Μπέλφαστ ναυπηγεῖα Χάρλαντ καὶ Οὐνδλφ τὸ ὑπερωκεάνειον μότοροπτικό «Reina del Pacifico» («Βασίλισσα τοῦ Ειρηνικοῦ») διὰ τὴν ψηροεσίαν τῶν γραμμῶν μὲ τοὺς λιμένας Εἰρηνικοῦ τῆς Νοτίου Αμερικῆς. Τὸ νέον τούτο ὑπερωκεάνειον είνε τὸ ἐννατον τῆς ἑταῖρίας, ἐκτὸς δὲ τοῦ ὅτι ἀποτελεῖ τὴν μεγαλυτέραν μονάδα ἀπὸ ὅλας τὰς ἑκτελούσας τὰς γραμμὰς Νοτίου Αμερικῆς ἐν τῷ Εἰρηνικῷ, είνε καὶ διαφόρους τύπου ὡς πρὸς τὰς μηχανὰς, φέρει δὲ τέσσαρας κλίνας. Αἱ διαστάσεις του είναι μήκους 550 ποδῶν, ἔχει δὲ χωρητικότητα 17.300 τόννων γκρός. Τὰ ἄλλα δικτύων σκάφη τῆς ἑταῖρίας είνε 9000 τόννων φορτίου ἔκαστον, μὲ δύναμιν 2600 λιπαρών. Ἡ «Βασίλισσα τοῦ Ειρηνικοῦ» ἔχει μηχανὰς Δανικοῦ τύπου Burmeister and Wain καὶ θέσεις δι' 880 ἐπιβάτας. Ἡδη ἐκτελεῖ δοκιμάς.

ΠΤΩΧΕΥΣΙΣ ΑΓΓΛΙΚΗΣ ΑΤΜΟΠΛΟΙΑΣ

Ἡ Ἀγγλικὴ ἀτμοπλοϊκὴ Town τοῦ Κάρδιφ ἔκκαιε στάσιν τῶν πληρωμῶν της, ἐκάλεσε δὲ τὴν παρελθοῦσαν ἑβδομάδα γενικὴν συνέλευσιν τῶν μετόχων της εἰς τὰ γραφεῖα του Board of Trade. Η ἀνακοπὴ τῶν πληρωμῶν ἐγένετο κατόπιν Κυβερνητικῆς ἀγαφορᾶς δι' διφειράζη ἐκ μέρους της ἀτμοπλοϊκῆς 58.624 λιρῶν ἔναντι καθυστερουμένων ἀπὸ καὶ ροῦ φόρων ἐξ ἐκτάκτων κερδῶν, ἐκ φόρων κερδῶν συνεταιρισμοῦ κ.λ.π. Διεπιστώθη, δτι τὸ σύνολον τῶν χρεῶν τῆς ἀτμοπλοϊκῆς ταύτης φθάνει τὰς 128.622 λιρας.

ΤΟ ΑΡΓΟΥΝ ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΤΟΝΝΑΖ

Η ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΗ ΤΩΝ “ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ,,

“Η εντογος ναυτιλιακή κρίσις έμφανεται χαρακτηριστικώτερον από τους κατωτέρω παρατιθεμένους δριθμούς τούς άργοντος Έλληνικού τοννάς τής φορτηγού ναυτιλίας μας. Είς την άθροιν άργιαν τῶν ἐν τῇ Μεσογείῳ εδρισκομένων φορτηγών μας μεγάλως συνέτεινε καὶ τὸ σταμάτημα τῶν φορτώσεων ἐκ τῆς Μ. Θαλάσσης.

Τὰ «Ναυτικά Χρονικά» παρέχοντα μίαν συφεστέραν εἰκόνα τῆς παρούσης κρίσεως, ή δόπια πλήγτει τὴν ναυτιλίαν μας κατηρτισαν μὲ πᾶσαν ἐφικτήν ἐπιμέλειαν, τοὺς κατωτέρω στατιστικούς πίνακας τῆς ἀργούσης χωρητικότητος κατὰ τὴν 10 Μαρτίου.

Οὕτω εἰς τὸν Πειραιῶν λιμένα εὑρέθησαν κατὰ τὴν ἐν λόγῳ χρονολογίαν ἀργούσητα τὰ κάτωθι φορτηγά μας.

Όνομα πλοίου	T. γκρεδός	Χρόνος Αργίας
Άρης	919 ἀπό	10 Νοεμβρίου 1929
Άγγελική	3231 »	15 Οκτωβρίου 1930
Άλκυόν	2701 »	27 Δεκεμβρίου 1930
Άντωνιος	1187 »	15 Ιανουαρίου 1931
Άνθ. Ν. Μιχάλου	3298 »	21 » 1931
Άντ. Γεωργαντής	3557 »	25 » »
Άλμα	1814 »	27 » »
Άιμιλίος	3297 »	2 Φεβρουαρίου
Άγνα Μαζαράκη	5411 »	5 » »
Άρισ. Γουλανδρής	3470 »	3 Μαρτίου »
Άγ. Μάρκος	4514 »	20 Δεκεμβρίου 1930
Βασ. Δεστούνης	3146 »	22 Νοεμβρίου »
Βόλγας	2505 »	28 » »
Γεώργιος Π.	4052 »	25 Οκτωβρίου »
Γεώργ. Σαλιάρης	3514 »	28 Νοεμβρίου »
Γρηγόριος Κ.	2538 »	4 Δεκεμβρίου »
Γ. Παλαιοκρασίς	1043 »	1 » »
Γαλούνης	2154 »	1 Φεβρουαρίου 1931
Γιαν. Γούναρης	2238 »	18 » »
Διώνη	4227 »	16 Νοεμβρίου 1930
Δ. Βογιατζήδης	3444 »	10 Δεκεμβρίου »
Δάρμας	1595 »	11 Φεβρουαρίου 1931
Δέσπω	1819 »	6 Μαρτίου »
Έρμης	712 »	10 Νοεμβρίου 1930
Έλισσανετ	3553 »	11 Ιανουαρίου 1931
Ένωσις	4371 »	25 » »
Έλ. Κυδωνιέως	4162 »	23 Φεβρουαρίου »
Εβανδρός	3543 »	27 » »
Έλ. Εμπειρίκου	3919 »	4 Μαρτίου »
Έλένη (ΔΦ)	1882 »	6 » »
Ζηνοδία	2947 »	24 Φεβρουαρίου »
Θεμιστοκλής	5956 »	29 Ιουλίου 1928
Θράκη	982 »	27 Δεκεμβρίου 1930
Θάσος	1565 »	4 Φεβρουαρίου 1931
Ίω. Λύρας	2165 »	26 Δεκεμβρίου 1930
Ίσιμήνη	2399 »	31 Ιανουαρίου 1931
Κώστας	1346 »	22 Δεκεμβρίου 1930
Κίμωλος	2455 »	24 » »
Καθαρά	2661 »	4 Ιανουαρίου 1931
Κ. Λύρας	3091 »	16 Φεβρουαρίου »
Λέανδρος	3298 »	25 » »
Ματρόννα	2846 »	1 Μαρτίου »
Μάκης	3546 »	23 Νοεμβρίου 1930
Μηνάς	3004 »	13 Δεκεμβρίου »
Μαρ. Πολέμη	3732 »	24 » »
Μέγτωρ	3050 »	4 Φεβρουαρίου 1931
Μαίγνης Σάμος	1190 »	20 » »
Μαργαρίτα	2187 »	24 » »
Μεσσαθούρη	3550 »	3 Μαρτίου »
Μερόπη	4181 »	7 » »
Κλεοπάτρα	3828 »	8 » »
Ν. Αθανασούλης	3572 »	Άπο πολλῶν ἐτῶν
Ναυτίλος	3531 »	27 Νοεμβρίου 1930
Νικόλας	4540 »	2 Ιανουαρίου 1931
Νικόλαος (Πήγατα)	1302 »	1 » »

Ναύαρ. Σαχτούρης	1953	»	18 Φεβρουαρίου	»
Νίκη	958	»	4 Μαρτίου	»
Προφ. Ήλίας	1169	»	5 Δεκεμβρίου	1930
Παντελής	2411	»	18 Νοεμβρίου	»
Πελαγία	3157	»	24 Δεκεμβρίου	»
Πέτρος	725	»	10 »	»
Πόπη	1594	»	8 Ιανουαρίου	1931
Πολέμης	1457	»	14 »	»
Π. Βαλλιάνος	2980	»	4 Φεβρουαρίου	»
Πρωτος	1171	»	12 »	»
Πυθέας	3028	»	3 Μαρτίου	»
Ρίτα Χανδρή	1917	»	27 Φεβρουαρίου	»
Στάθης Α	987	»	23 Δεκεμβρίου	1930
Σοφ. Κωστάλα	856	»	27 Ιανουαρίου	1931
Τύρα	3513	»	28 Φεβρουαρίου	»
Φλοισβός	746	»	2 Ιουνίου	1928
Φωφός Μακρή	1013	»	10 Φεβρουαρίου	1931
Φώτης	3507	»	19 »	»
Χίος	1356	»	1 »	»
Χρυσάνθη	3217	»	4 »	»
Ωρίων	3256	»	1 Δεκεμβρίου	1930

Α)π 76 200.203

Εἰς ἑτέρους Έλληνικοὺς λιμένας εύρισκοντα παροπλισμένα κατὰ τὴν 10ην Μαρτίου τὰ κάτωθι φορτηγά μας ἀτρόπλοια :

Αργούντα εἰς Χίον	Διακάντω	»	2281
Άγ. Βίκτωρες	τ. 1550	Θησεὺς	» 3768
Άδ. Κοραής	» 1324	Κωνστ. Κουσοδ.	» 4160
Άγγουλα	» 5555	Μαρ. Θερμώτη	» 4784
Άντ. Λεμάς	» 4410	Μ.χ. Γιανναγάς	» 3319
Δημήτρης	» 3338	Μ.χ. Μαρῆς	» 3926
Ίο. Πατέρας	» 3874	Πόλις	» 2861
Καλλιόπη	» 4948	Ποσειδών	» 3895
Κωτ. Λεμάς	» 4419	Ταξιροπινάς	» 3895
Μαρία Ξυλά	» 3254	Χριστίνα	» 3438
Ματθαίος	» 2434	Γουλανδρής	» 3849
Μαρία	» 1216	Δημ. Ν. Ράλλιας	» 3534
Νικ. Πατέρας	» 3435	Άλεξανδρος	» 4028
Δημ. Βούλγαρης	τ. 3975	Μ.χαζήλ	» 3049
Δραγών	» 3582	Ίω. Γιανναγάς	» 4646
Α)π 12 τόνν. 39.857		Ειρ. Ν. Ράλλια	» 3860
Αργούντα εἰς Σύρον		Δημ. Μ. Διακάνης	» 5872
Δημ. Βούλγαρης	τ. 3975	Δημ. Μ. Διακάνης	» 5872
Δραγών	» 3582	Α)π 19 τόνν 72.722	

Αργούντα εἰς ἑτέρους λιμένας

Άννη	τ. 5173	εἰς	Αργοστόλι
Έλένη	» 5655	»	Ιθάκην
Μαρ. Κουλούθρου	» 3556	»	Κέαν
Σούγιον	» 3054	»	Βόλον

Α)π 4 τόν. 17.438

Αργούντα φορτηγά μας εἰς τὸ Εξωτερικὸν

Άγ. Ιωάννης τ.	5699	Αμβέρσα	Δωροθέα τ. 2024 Κάσουες
Άκροπολις	» 4342	»	Z. Αμπατ. » 1138 Ρουμανία
Άλκυόν	» 3353	»	Κ.Βεργωτή » 5686 Μπλάσιο
Κοράνα	» 5170	»	Μαρίνα » 3175 Σούθεντ
Άλαφια	» 4470	Γέορζι	Πλαταία. » 3079 Ρόττερντ.
Άλανία	» 1373	Κ.πολις	P.Βεργωτή » 5637 Ντρωντρ.
Γέρω Καρράς	» 4574	Χ.λη.	Α)π 13 τ. 49.680

Συνεπῶς τὸ σύνολον τῆς κατὰ τὴν 10ην Μαρτίου ἀργούσης Έλληνικῆς χωρητικότητος τῆς φορτηγού ναυτιλίας μας γενικῶς ἀνήρχετο, συμφώνως πρὸς τοὺς ἀκτωτέρω στατιστικοὺς πίνακας τῆς ιδιαιτέρας υπηρεσίας μας, ώς κατωτέρω:

Σύνολον ἀργούντος Έλληνικοῦ τοννάς

Αργούντα εἰς τὸ Εσωτ.	» 111	»	330.220
» » » Εξωτ.	» 13	»	49.680
Σύνολον ἀργούντων	» 124	»	379.900

ΜΙΑ ΝΑΥΛΩΣΙΣ ΤΟΥ 1800

“ΦΟΡΤΩΤΙΚΗ...ΑΝΘΡΩΠΩΝ,,

“Οταν ή ανθρωπότης δὲν είχεν ακόμη θέσεις ως δάθιρον της υψηλοτέρας ἀποστολής της τὴν ἐλευθερίαν τοῦ Ἀτόμου, ήτο εὐνόγτον για θεωρούνται οἱ κατώτεροι εἰς πολιτισμόν λαοί, ως ἀνδράποδοι, ως ἀντικείμενα, ή δὲ ἐπιβίσκασις των εἰς ἓνα πλοίον γὰς χαρακτηρίζεται ως...φόρτωσις ἐμπορεύματος.

“Η ἐμπορεία τῶν δούλων, στίγμα τοῦ πολιτισμοῦ τῶν παρελθόντων αἰώνων, διεξήγετο εἰς εὑρυτάτην καλλικα.

Κατωτέρω παραβέτομεν μίαν χαρακτηριστικὴν «φορτωτικὴν...ἀνθρώπων», ητις εἶναι ἑξάχωρη δηλωτικὴ τῶν ἔκτοτε προσδόνων τῆς ἀνθρωπίνης σκέψεως καὶ τῆς εὐρύτητος τοῦ ἐπιτελεσθέντος ἐκπολιτισμοῦ.

“Η φορτωτικὴ αὕτη χρονολογεῖται ἀπὸ τῆς 19ης Ἀπριλίου τοῦ 1800, ἐδημοσιεύθη δὲ πρό τινων ἡμερῶν εἰς τὴν Λογδίνεον ἐπιθεώρησιν «G. L. M. Review» καὶ ἀφορᾷ τὴν μεταφορὰν 166 δούλων. Ἰδι κείμενόν της ἔχει ως ἑξῆς:

«Ἐφορτώθησαν, χάριτι: Θείᾳ, ἐν πλήρεις τάξει: καὶ ὑπὸ ἀρίστας συνθήκας, παρὰ τοῦ κ. Γεωργ. Ἰερβίγη ἐπὶ τοῦ καλοῦ ἴστιοφόρου, δύναματι: «Δύο Ἀδελφοί!», ὑπὸ πλοίαρχον—Θεοῦ θέλοντος διὰ τὸ παρὸν ταξεῖδιον—τὸν κ. Τζών Σίνκλαϊρ, καὶ ἥδη προσωριμούντου παρὰ τὸν παταρὸν Ρίο Πόλγκο, καὶ μὲ τὴν δούλειαν τοῦ Θεοῦ ἀγαχωροῦντος διὰ τὰς Δυτικὰς Ἰνδίας.

«Λέγω: 166 δούλοι, σεσημασμένοι: καὶ ἡρθιμημένοι, ως ἐν τῷ περιθωρῷ περιγράφονται, εἰς παράδοσιν ὑπὸ τὴν αὐτὴν καλὴν τάξιν καὶ ἀρίστην κατάστασιν εἰς τὸν λιμένα...τῶν Δυτικῶν Ἰνδίων, (ἔχαιρουμένων τῶν θαλασσίων καγδύων, ἔχθρικῶν προσδρολῶν, στάσεων καὶ θηγαμότητος), μὲ γαύλον προπληρωτέον διὰ τὸ περιγραφόμενον ἐμπόρευμα (ὅ γαύλος ἐπληρώθη) μὲ προκαταβολὴν καὶ συνήθη διεκτίματα.

«Εἰς πίστωσιν τούτου ὁ πλοίαρχος καὶ ἰδιοκτήτης τοῦ ρυθέντος ἴστιοφόρου, ὑπέγραψε τὰς φορτωτικὰς πάσκες τῆς αὐτῆς ἡμερομηνίας καὶ τοῦ ἰδίου παρεχομένου, ἐξ ὧν τῆς μιᾶς ἐξοφληθείσης αἱ ἀλλαὶ θεωροῦνται ἀκυροί. Καὶ οὕτω εἴθε δ ὁ Θεός, σῶν καὶ ἀλλαδές γὰρ δόηγγήσῃ τὸ καλὸν πλοίον εἰς τὸν ποθούμενον προσορίσμον του.

»Αμήν!...

Ἐν Ρίο Πόλγκο τὴν 19ην ἡμέραν Ἀπριλίου τοῦ 1800

Ὑπογραφή: Τζών Σίνκλαϊρ

»Περιγραφὴ τῶν φορτωθέντων δούλων: 92 ἄνδρες, 23 παιδιά, 36 γυναῖκες καὶ 15 κορίτσια, σύνολον 166 δούλων».

Τὸ «καλὸν πλοίον» προστατευόμενον ὑπὸ τοῦ Θεοῦ, ἡξῆς πράγματι: μιᾶς τόσον ἐπιμέρους ἐπικλήσεως πρὸς τὸ Θεῖον ἔλεος, διότι ἔξετέλει: τακτικὰ τὴν ὑπηρεσίαν μεταξὺ Ἀφρικῆς καὶ Δυτικῶν Ἰνδίων διὰ τὴν μεταφορὰν ἀνθρωπίνης σφράξ. Κατὰ τὰς σημεώσεις τοῦ Λόσιδ Ρετζίστερ τῆς ἐποχῆς ἐκείνης τὸ «καλὸν πλοίον» οἱ «Δύο Ἀδελφοί!» 133 τόνων, ἐναυπηγήθη εἰς τὴν Ἀμερικὴν κατὰ τὸ 1795, κατεσχέθη ὡς Βρετανικὴ λεία πολέμου κατὰ τὸ 1798 καὶ μέχρι τοῦ 1805 ἀνήκει εἰς τοὺς κ. κ. Begg and Co, ἐκυδερνάτο δὲ ἀπὸ τὸν πλοίαρχον Τζών Σίνκλαϊρ.

Η ἐμπορεία τῶν δούλων εἰχε τὴν ἀρχήν της ὑπὸ τὴν δασιλείαν τῆς Ἐλλασθέτ. Ο κυριαρχός Τζών Χένκις ὑπῆρξεν δὲ πρῶτος, δεστις ἡγόρασε δυόλους εἰς τὴν Ἀφρικὴν διὰ νὰ τοὺς μεταφέρῃ εἰς τὰς Δυτικὰς Ἰνδίας. Υπολογίζεται δὲτι μεταξὺ τοῦ 1750—1760 οὐχὶ διλαγότεροι τῶν 70.000 Μαύρων μετεφέρθησαν εἰς Ζαμάζικα.

Εἰς ἐκ τῶν πρώτων, οἵτινες ἡγωνίσθησαν κατὰ τοῦ ἀπανθρώπου τούτου ἐμπορίου, ήτο δὲ οὐδὲλλαι Πέννη, υἱὸς Βρετανοῦ γαυάρχου ἰδρυτοῦ τοῦ Κράτους τῆς Ηενσλανίας. Τοῦτον ἡγολούθησαν καὶ ἀλλοι: ἐπιφυνεῖς Ἀγγλοι: ἀνθρωπισταί, τῶν ὄποιων αἱ προσπάθειαι ἐστέφθησαν διὰ τῆς χειραφετήσεως τῶν δούλων εἰς τὰς Βρετανικὰς κατήστασις, διγνάμενοι τοῦ ἀπόδικης ἀνγύντου 1838 B.D., διὸ ὡς 800.000 Μαύροι ἀπέκτησαν τὴν ἐλευθερίαν των.

Η χειραφετήσις αὕτη ἐπέφερε τότε ταρχάδες εἰς τὴν Βόρ. Ἀμερικὴν, διόποι αἱ διαφοραὶ ἀντιλήψεων μεταξὺ τῶν Νοτίων καὶ Βορείων Πολιτειῶν ἡγαγούν εἰς τὴν κήρυξιν πολέμου. Εἰς τὸν Ἀδρακάμ Λίνκολν διφέλεται η δόξα τῆς χειραφετήσεως τῶν δούλων εἰς τὰς Ἕνωμένας Πολιτείας.

Η ΕΞΑΓΩΓΗ ΕΚ ΤΟΥ ΔΟΥΝΑΒΕΩΣ ΚΑΤΑ ΤΟΝ ΜΗΝΑ ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΝ

Κατὰ τὸν μῆνα Ιανουαρίου ἐξήχθησαν ἐκ τῶν λιμένων τοῦ Δουνάβεως διὰ 31 ἀτμοπλοίων τόνων ρέτζιστερ 47,500 τὰ κάτωθι φορτία: Σιτηρά 78.518 τόνοι. Μακούχα 544 τόνοι. Ζάχχαρις 210 τόνοι. Καὶ ξυλεία 1600 διχόνια.

Τὸν Δεκέμβριον τοῦ 1930 είχον ἐξαχθῆ δι’ 89 σκαφῶν τόνων ρέτζιστερ 156.162 τὰ κάτωθι ποσά: Σιτηρά 279.861 τόνοι: γενικά 6595 τ. καὶ ξυλεία 4521 διχόνια. Η ἐξαγωγὴ αὕτη είναι ὑπερτεραπλασία τοῦ Ιανουαρίου, λόγῳ τοῦ ὅτι τὸν Ιανουαρίου είχον ἀποκλεισθῆ ἐπ’ ἀρκετὸν οἱ λιμένες τοῦ Δουνάβεως ἐκ τῶν πάγων.

Η ἐξαγωγὴ τοῦ Ιανουαρίου 1930 είχεν οὕτω:

Δι’ 21 ἀπό τόνων ρέτζιστερ 35.469 ἐξήχθησαν 70.997 τ. σίτου, 800 τ. διάφορα καὶ 1024 διχόνια ξυλείας. Η ἐξαγωγὴ αὕτη ήτο ἀρκετά μειωμένη ἔναντι τοῦ ἐφετεινοῦ Ιανουαρίου.

Τὰ ποσά τοῦ Ιανουαρίου 1931 ἐξήχθησαν διὰ τῶν κάτωθι: ἐν Ρουμανίᾳ ἐξαγωγαὶ κῶν Οίκων: Τὰ σιτηρά καὶ τὰ διάφορα προστόντα νοοῦνται εἰς τόνους, ηδὲ ξυλεία εἰς διχόνια:

Πρωτορεῖα	Α.)π	Τόνοις	Σιτος	Διάφορα	Ξυλεία
Γεωργ. Κυριακίδη	5	8159	17348	—	150
Σύδια, Α.Ε.	3	5744	4800	—	350
Μ. Ἐρπετίρης καὶ Σιτ.	3	5642	13563	51	78
Joint Agency	3	5134	11436	493	92
Κ. Παπαϊκίου καὶ Σιτ.	2	2880	1707	—	348
Φραντζέσκο Μπάρτα	3	2751	5886	—	—
Θ. Παπαφλωράτου	1	2723	—	—	—
Γκαττέρον, Α.Ε.	1	2713	1730	—	—
Εξενόνος, Α.Ε.	4	2545	3075	—	203
Ν. Όστρεδσκου	1	2127	5280	—	—
Ἀνδρ. Ι. Δρακούλη	1	2079	5279	—	—
Α. Ντρέμφους καὶ Σιτ.	1	1699	4558	—	—
Ι. Νούρικ	1	1489	3121	—	111
Μαρίν. Ἀντρεπράΐς, Α.Ε.	1	1161	159	210	183
Π. Τεραϊάζου	1	659	576	—	85
	31	47505	78518	754	1600

Αἱ ἀγαχωρήσεις πλοίων ἐκ Δουνάβεως τὸν Ιανουαρίου 1931 ἐν συγκρίσει: μὲ τὸν Ιανουαρίου 1930 ἔχουν ως ἑξῆς κατὰ σημαίας, κατὰ τόνους γετε—ρέτζιστερ καὶ κατὰ ποσοστὸν ἀναλογίας τοῖς οἰοεπὶ τοῦ συνόλου τῆς κινήσεως:

Σημαία	1931		1930			
	Α.)π	Τόνοις	Άναλ.	Α.)π	Τόνοις	Άναλ.
Ἐλληνικά	13	21098	44.41	8	11454	32.29
Ἄγγλικά	6	6806	14.33	5	9724	27.42
Αιγαίνικα	3	5439	11.45	—	—	—
Δανικά	2	3203	6.74	—	—	—
Νορβηγικά	1	2723	5.73	—	—	—
Ἴταλικά	1	2713	5.71	2	4440	12.52
Σερβικά	1	2275	4.79	—	—	—
Γαλλικά	3	1759	3.70	3	4719	13.30
Τουρκικά	1	1489	3.14	1	482	1.36
Ρουμανικά	—	—	—	1	2799	7.89
Βελγικά	—	—	—	1	1851	5.22
	31	47505	100	21	35469	100

«The Danube Market and Shipping Report»

ΤΑ ΑΡΓΟΥΝΤΑ ΙΤΑΛΙΚΑ ΠΛΟΙΑ

Τὸ ἀργοῦντα Ιταλικὸν τοννάξ εσχημείωσε μίαν σημαντικὴν αὐξησην, ἔφικε, διγλωνότι, τὴν Ιην Φεδρουαρίου τοῦ 731.441, τόνους γκρός, ἔναντι: 671.056 τόνων τῆς Ιην Ιανουαρίου καὶ 536.485 τόνων τῆς Ιην Δεκεμβρίου. Τὰ δεσμένα Ιταλικὰ σκάφη ἔχε ἀφορμῆς τῆς κρίσεως ἀνέρχονται εἰς 615.749 τόνους, τὰ ἀργούντα λόγῳ ἐπισκευῆς εἰς 67.003 τόνους καὶ τὰ δεσμένα ἐκ παντούν πλοίων αἱτιῶν εἰς 54.689 τόνους γκρός.

ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΪΑ "Γ. ΠΟΤΑΜΙΑΝΟΣ,, Α. Ε.

ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΤΗΣ 31ης ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 1930

ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΝ			ΠΤΑΘΗΤΙΚΟΝ		
'Αξία α)π Τάσος, Έλβίρα, Πέτρος, Πόπη Δρ. 13.575.000.—			Kεφάλαιον έταιρικὸν δόσοχερῶς καταβεβλημένον		Δρ. 14.000.000.—
'Απέσβεσις χρήσεως 1930 > 672.000.— 12.903.000.—			Κεφάλαιον ἀπόθεματικὸν		77.467.50
Μετρητὰ ἐν τῷ Ταμείῳ καὶ παρὰ Τραπέζαις > 1.573.475.05			Ταμείον αύτασφαλείας >		40.000.—
Τρέχοντες λογαριασμοὶ > 559.664.50			Τρέχοντες λογαριασμοὶ >		1.127.159.10
'Έξοδος συστάσεως ἔταιρίας μας > 148.008.50			Μέρισμα 1930 >		332.416.—
Μείον τὰ ἀποσβεννύμενα > 13.008.50 135.000.—					
'Εγκαταστάσις, ἐπιπλα, χρηματοκιβώτια κλπ. > 145.000.—					
Μείον τὰ ἀποσβεννύμενα > 15.336.70 129.663.30					
'Αξία γαιανθράκων εἰς φορτηγίδας καὶ ἐντὸς τῶν ἀτμοπλοίων μας > 276.239.75					
	15.577.042.60				
		Δρ.			15.577.042,60

ΚΕΡΔΗ ΚΑΙ ΖΗΜΙΑΙ

ΧΡΕΩΣΙΣ			ΠΙΣΤΩΣΙΣ		
Φόροι Δημοσίου	Δρχ. 2.004.881.75		Nαῦλοι ἐπιβατῶν καὶ ἐμπορειμάτων	Δρ. 14.166.101.50	
Γαιανθράκες—άξια καταναλωθέντων γαιανθράκων	> 3.973.355.50		Διάφοροι ἔκτακτοι εἰσπράξεις	> 1.029.477.60	
Ἐπισκεναὶ ἀτμοπλοίων	> 559.296.—		Tόκοι	> 33.984.75	
Μισθοτροφοδοσίαι πληρωμάτων	» 2.122.910.20				
Γενικά ἔξοδα καὶ ἔξοδα ἐκμεταλλεύσεως, ποσοστὰ Πρακτορείων, ἔργατικά κύτους, δεξαμενισμοὶ, διόδια, δημοσιεύσεις, ἐνόίκια, ἀπομακιᾶ καὶ προν. πληρωμάτων, ἀποζημιώσεις καὶ ἔξοδα νοσηλείας ἔργατ. δημοσιεύσεις, ὑδρεύσεις, ἄξια ἐντύπων κλπ.	» 4.337.468.90				
'Υλικά καὶ ἔφδρα ἀτμοπλοίων	» 505.087.—				
Μισθοὶ προσωπικοῦ Γραφείου	» 545.850.—				
Αποσβέσεις ἀ)πλοίων, ἐπιπλων καὶ ἔξοδων συστ.	» 700.345.20				
'Ανάλογον 5 ἑκατοστῶν ἐπὶ τῶν ἀ)π Τάσος, Πόπη,					
'Έλβίρα μὴ συμμετεχόντων τῶν κατόχων αὐτῶν εἰς τὴν Ἐπαιρίαν μας	» 24.542.30				
'Υπόλοιπον εἰς Νέον	» 455.827.—				
	Δρ. 15.229.563.85				
			Δρ. 15.229.563.85		

ΔΙΑΝΟΜΗ ΚΕΡΔΩΝ

'Αποθεματικὸν Κεφάλαιον	Δρ. 77.467.50
Κρατήσεις διὰ Ταμείον Αύτασφαλείας	» 40.000.—
Φόροι μερίσματος	» 52.416.—
Καθαρὸν μέρισμα ἐκ Δρ. 10.— κατὰ μετοχὴν	» 280.000.—
Ποσοστὰ Διοικητικοῦ Συμβουλίου	» 4.830.90
Φόρος ἐπὶ ποσοστῶν Διοικητικοῦ Συμβουλίου	» 1.112.60
	Δρ. 455.827.—

'Εν Πειραιεῖ τῇ 6η Μαρτίου 1931

Ἐντολὴ τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου

'Ο Διευθυντὴς τοῦ Λογιστηρίου
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Κ. ΓΙΟΒΑΝΙΔΗΣ

ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΪΑ "Γ. ΠΟΤΑΜΙΑΝΟΣ,, Α. Ε.

Καλούνται οἱ κ. κ. Μέτοχοι τῆς Ἐπαιρίας μας εἰς πρώτην τακτικὴν Γενικὴν Συγέλευσιν ἐν τῇ ἐν Πειραιεῖ ἔδρᾳ ταύτης τὴν 2αν Ἀπριλίου 1931 ἡμέραν Πέμπτην καὶ ώραν 11 π. μ.

Ημερησία Διάταξις :

1) Υποβολὴ τοῦ ισολογισμοῦ χρήσεως 1930 (ἀπὸ 1ης Ἀπριλίου μέχρι 31ης Δεκεμβρίου) μετά τῶν ἐπὸν αὐτοῦ ἐκθέσεων τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου καὶ τῶν Ἐλεγκτῶν, πρὸς ἔγκρισιν.

2) Ἀπαλλαγὴ τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου καὶ τῶν Ἐλεγκτῶν ἀπὸ πάσης εὐθύνης ἀποζημιώσεως διὰ τὴν χρήσιν 1930 καὶ σφραγίδας ἀμοιβῆς Ἐλεγκτῶν.

3) Ἐκλογὴ δύο Ἐλεγκτῶν τακτικῶν καὶ δύο ἀναπληρωματικῶν διὰ τὴν χρήσιν 1931.

4) Ἐπικύρωσίς τῆς ἐκλογῆς ἐνός συμβούλου πρὸς συμπλήρωσιν τοῦ ἀριθμοῦ τῶν μελῶν αὐτοῦ.

5) Καθορισμὸς τῆς ἀμοιβῆς τοῦ Γενικοῦ Διευθυντοῦ καὶ ὑπο-

φίσματος αὐτοπροσώπως ἢ διὰ ἀντιπροσώπων, οἱ κάτοχοι πέντε τοιλάχιστον μετοχῶν. Συμφώνως δὲ πρὸς τὸ ἀρθρον 20 τοῦ Καταστατικοῦ, οἱ θέλοντες γὰρ λάθουν μέρος εἰς τὴν Γενικὴν ταύτην Συγέλευσιν Μέτοχοι: ἢ ἀντιπρόσωποι αὐτῶν, δρείλουν γὰρ καταθέσουν τὰς μετοχάς των παρὰ τῷ Ταμείῳ τῆς Ἐπαιρίας ἢ παρὰ τινας τῶν Ἑλλάδος ἀνεγνωρισμένων Τραπεζῶν, ἢ παρὰ τῷ Ταμείῳ Παρακαταθηκῶν καὶ Δανείων, προσάγοντες ἡμῖν τὰ πιστοποιητικὰ καταθέσεως τῶν τίτλων ὡς καὶ τὰ πληρεξούσια ἐπίσημα ἢ ἰδιωτικὰ τῶν ἀντιπροσώπωντων ἀπόγντας μέχρι τὸ βραδύτερον τῆς 28ης Μαρτίου 1931.

'Εν Πειραιεῖ τῇ 7η Μαρτίου 1931

'Ο Πρόεδρος τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου
Γεώργιος Ποταμιάνος

ΔΑΝΤΣΙΓΚ

'Η λιμενικὴ κίνησις.

"Η λιμενικὴ κίνησις τοῦ Δάντσιγκ κατὰ τὴν τιλευτικὴν προτίτιν ἡμέραν διέπεται ως κατωτέρω:

	Ἐπη	Πλοϊα	Τόννοι νετ
Κατάπλοι:	1928	6083	4.015.240
	1929	5432	3.892.362
	1930	6087	4.045.240

Εἰς τὴν Συγέλευσιν, δικαιούνται: γὰρ λάθωσι μέρος καὶ γὰρ ψη-

ΩΔΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

ΜΕΓΑΣ Ο ΑΡΙΘΜΟΣ ΤΩΝ ΑΒΑΡΙΩΝ ΚΑΤΑ ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΝ

Ο λήξης μήνα Φεβρουάριος ήτο δύσυνηρδες διά τὴν διεθνή ναυσιπλοΐαν, διότι διέρρευσεν ἐν μέσῳ ἀγρίων τρικυμιῶν εἰς δόλας σχεδόν τὰς θαλάσσας. Τὰ σημειώθεντα ἀτυχήματα ἀτυπολοίων ἀνέρχονται εἰς ἄνω ἀσυγήθη ἀριθμόν, αἱ δόλαὶ δὲ ἀπώλειαι η σημαντικαὶ προσφράξεις σκαφῶν αἴτιες δύνανται: γὰρ μετατραπῶνται εἰς total loss ἀνήλιθον εἰς τὸν σημειωτικὸν ἀριθμὸν τῶν 23. Οἱ ἀσφαλισταὶ εἰχον, τῇ ἀληθείᾳ, μίαν πικροτάτην δοκιμασίαν ἀπὸ τὸν λήξαντα μῆνα.

Ἴδον δὲ πίνακας τῶν ἀπωλειῶν τοῦ Φεβρουαρίου.

Όνομα πλοίου	Σημαία	Τ.γκρός	Ναυπ.	Ημέρα ἀπωλ.
Αράμπια Μαρού	Ιαπων.	9414	18	1 Φεβρ. Σύγκρουσις
Χουφόνου	Ιαπων.	4498	08	6 » Προσάρξεις
Μπρίτ. Καντσέλλορ	Αγγλ.	7086	21	9 » »
Μουνιμότορ	Αμερ.	2450	19	13 » »
Μάλδες	Φιγκλανδ.	2550	17	14 » »
Βαλντίνια	Χιλιαν.	3278	90	18 » Ηρόσκρουσις
Λεάντερ	Γερμ.	989	25	18 » Προσάρξεις
Καπτάν Ρόχος	Έλλην.	5486	07	18 » »
Νόρμπουργκ	Γερμ.	227	18	19 » »
Θεοτόκος	Έλλην.	4018	98	19 » Σύγκρουσις
Μπέστουμι	Νορβ.	1852	18	21 » Προσάρξεις
Άλλεσάντζα	Ιταλ.	2021	92	23 » »
Σέα Φόρκη	Αμερ.	339	05	23 » Ναυάγιον
Βόλος	Γερμ.	1332	19	23 » Προσάρξεις
Καπιτάνιο	Ιταλ.	3702	09	23 » »
Κούρλαντ	Γερμ.	506	80	24 » Ναυάγιον
Τρέδ:αν	Αγγλ.	5208	18	25 » Προσάρξεις
Βέλλφιελντ	Αγγλ.	5637	24	25 » »
Μπένγκμορ	Αγγλ.	5920	28	25 » »
Ρόστα	Νορβ.	1332	09	26 » Έγκατάλειψις
Τσέρες	Γερμ.	2445	22	26 » Προσάρξεις
Τετσόλι: Ανταλέτ	Τουρκ.	628	04	26 » »
Μαρίκ Γκρέτσια	Ιταλ.	484	19	27 » Έκάη

*Α) π 23 τόννων γκρός 45.394

Ο ἀνωτέρω πίνακας είναι λίκην χρονικής στικῆς τῶν ζημιῶν του μηνός, καθ' ὅτι σπανιως ὑπῆρχε μήνας εἰς τὰ χρονικὰ τῆς γνωστοῖς κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ διπότου νὰ σημειωθεῖ: ἀνὰ πάσχαν ήμέραν καὶ ἀπὸ μία ἀπώλεια ἀτυπολοίου.

Ἀντιθέτως πρὸς τὸν Φεβρουάριον, δὲ Μάρτιος ἔμφανίζει γενικὴν ἥσυχιαν. Τὰ ἀγγελθέντα κατὰ τὸ λήξαν αἱ 150θήμερον οὐλάνσια ἀτυχήματα ἀποτελοῦν συνήθεις ἀδρείκες. Τὸ Ρουμικικὸν φορτηγὸν «Siretel» κατέπλευσε τὴν 2ην Μαρτίου εἰς τὸ Σφέλι μὲ ἀρκετὰς ζημίας ἐκ τῆς τρικυμίας καὶ ἀφερίες τοῦ ήμισεως ἐπὶ τοῦ κατατερώματός του φαρτίοις ἔστησε. Ήδη δὲ τὸ Σερβικὸν φορτηγὸν «Dohodak», διπερ ἐκιγδύσας τὰς τελευταῖς ἡμέρας τοῦ Φεβρουαρίου ἐσώθη.

Ἄνυφροικῆς μὲ τὰ γνωγίγια τοῦ Βοσπόρου, αἱ ἔκαθιθεν γενετέραι εἰδήσεις ἐμφανίζουν, ώς κάτωθι: τὴν 01ην τῶν ἔξοιλειάν των σκαφῶν: Τὸ Αγγλικὸν «Trevean» μὲ 7150 τ. Ρωσικῶν μεταλλιώματος διὰ Βοστώνην παραχένει: ἐπὶ δραχμῶν 6100, 200 δέρδης ἀπὸ τῆς Ἑγρᾶς. Τὰ κύτη του, μηχανικὴν πλήρη, εἶναι πλήρη διάκτου φαίνεται: δὲ ὅτι ἔχει καπή εἰς δύο.

Τὸ τάγματος «Wellfield» Αγγλικὸν εὑρίσκεται: 2 μίλια Δυτικῶς τοῦ «Trevean» ἐπὶ δράχων καὶ αὐτό, μὲ κύτη καὶ μηχανικὴν πλήρεις διάκτου καὶ κλίσιν πρὸς τὰ διξιά. Τὰ κύτητα καλύπτουν τὸ κατάστρωμά του. Τὸ Γερμαν. «Ceres» προστηργμένον ἐπὶ τῆς Δυτ. ὁχήης τοῦ Βοσπόρου, πιθανὸν γὰρ διασωθῆν. Πάντως τὸ πλήρωμά του ἐφθασεν εἰς Κωνικοὺς πολιγ. ἔχει καπή εἰς δύο.

τοῦ ἑξήγηθσεν 1000 τόννοι.

Τὸ Τουρκικὸν «Teceli—adalet» ἔγκατελείφθη κοπεὶ εἰς δύο, τὸ δὲ γιανθρακοφορτίον του ἀπωλέσθη. Οσου ἀφορᾷ τὸ ἔξοικειλαν εἰς Σωζόπολι: Τιτλικὸν «Campidoglio» παραμένει: εἰς καλήν, σχετικῶς, κατάστασιν, λόγῳ δὲ τῆς καλοκαιρίας, πιθανὸν γὰρ ἀνέλκυσθη. Εἰς δοϊθειάν του ἐφθασεν ἐκ Πειραιῶς τὸ γαυγωστικόν «Mīmēς».

Οσου ἀφορᾶ τέλος τὸ ἔξοικειλαν εἰς τὴν Σκίαθον Γερμανικὸν φορτηγὸν «Volos» ἡ θέσις του ἐχειροτέρευσε, θὰ ἀποδῷ δὲ μᾶλλον δικήν ἀπώλεια. Κύτη, μηχανικὴν πλήρη διάκτου ἔχει δὲ ἐκτεταμένας ζημίας εἰς τὰ Σφαλα. Εγκατημένα τοῦ φορτίου του περιεσώθη ἀπὸ τὸ Σουηδικὸν γαυγωσωστικόν «Bēlos».

Αἱ ἀγγελθέσιαι κατὰ τὸ λήξαν 150θήμερον ζημίας εἰς Ελληνικὰ ἀπόπλοια είναι αἱ ἀκόλουθοι:

«Αννα Βασιλάκη»: Μετὰ τὴν προσάρξην τοῦ ἐφθασεν εἰς Οντάνης, διποὺ ἐπιθεωρήθη ἔτυχε πιστοποιητικὸν ναυοπλοίας δι': ἐν ταξείδιον μέχρι τοῦ Δάντανην πρὸς δεξιμενιαρά. Τὴν τελευταῖς διμος ἔτηγμαν εἰς δύτης ἔγκριψαν, ὅτι τὸ ἐν λόγῳ ταξείδιον είναι ἐπικινδυνόν, διότι εἰχε θραυσθῆ ἢ ἔλιξ τοῦ πλοίου. Παρίσταται δὲν ἀνάγκη νὰ ἐγκρυθῇ τὸ ἀκροίτον τημάν τοῦ ἀξεσούς πρὸς ἐπιθεωρήσαν, καὶ συγχρόνως νὰ τοποθετηθῇ ἢ ἐφεδρικὴ ἔλιξ τοῦ πλοίου. (Μαρτ. 1)

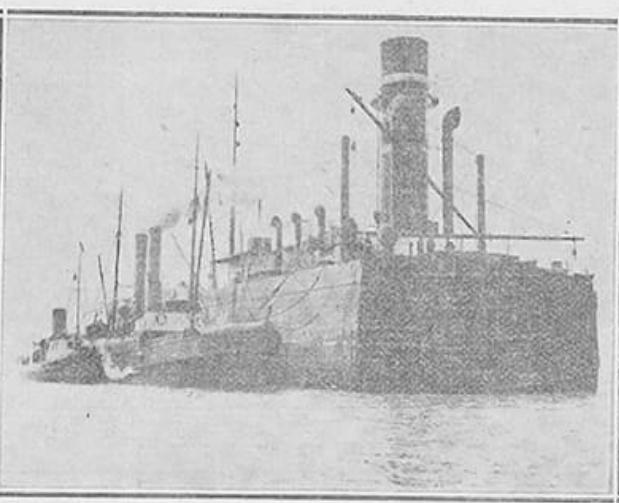
«Αναστ. Πατέρας»: Ἐπὶ σειράν ἡμερῶν παρέμεινεν εἰς τὴν Ἀζοφικὴν ἀπόκεκλεισμένον ἀπὸ τοὺς πάγους. (Μαρτ. 1)

«Αρτεμίδη»: Ἐπόδεισεν εἰς τὴν Μάλταν μὲ ἀρκετὰς ζημίας ἐπὶ τοῦ καταστρώματός του ἐκ τῆς σφραγίστης τρικυμίας. Επεσκευάσθη. (Μαρτ. 2)

«Τόνης Χανδρῆς»: Κατέπλευσεν εἰς Κέρκυραν μὲ πολλὰς ζημίας ἐκ τῆς τρικυμίας. Κατὰ τὸν πλόον του τὰ κύματα τῷ ἀνηρπαστῶν τρέπε λέμπους καὶ τὴν ἀνωτάτην γέφυραν, καθὼς καὶ 6 ἀνεμοδόχους. Ἐπέστη ἐπίσης ζημίας εἰς τὸ πηδάλιον. Τὸ δικαιρίουσατα τῶν ἀξιωματικῶν καὶ τοῦ πληρώματος, δις καὶ δύο ναυταὶ ἀπεβιάσθησαν τραυματισμένοι καὶ εἰσήχθησαν εἰς τὸ νοσοκομεῖον τῆς Κερκύρας. Τὸ σκάφος ἐπιδιορθώσαν τζημίας του ἀπέπλευσε διὰ Καστελλαμάρα. (Μαρτ. 3)

«Τεργιός Γ.»: Κατεργάμενον τὸν ποταμὸν Πλέιτ προσήρχεν εἰς τὸ δύο πλοίο. 51 χιλιόμετρον. Ανελκυσθὲν δραδύσαρον μὲ τὴν παλιρροιαν καὶ ἀνευ

ΝΑΥΑΓΟΣΩΣΤΙΚΑΙ ΕΠΙΤΥΧΙΑΙ



Τὸ Αγγλικὸν φορτηγὸν «Nurtureton» 6272 τόννων φορτίου, τὸ υπόποιον προσήρχεται τὸν Ιανουάριον πλρὰ τὸ Ντάκενες, πλήρες γιανθρακών, καὶ ἔκόπη ὑπὸ τῆς τρικυμίας εἰς δύο, ἀνειλκύσθην ὑπὸ τῶν Αγγλικῶν γαυγωσωστῶν εἰς δύο τεμάχια, ἀτινα περισωθέντα ἐργομελκύθησαν εἰς τὸν Τάμεσιν. Τὰ δύο τμήματα τοῦ πλοίου θὰ ἐπαναυδεθεοῦν ὑπὸ τῶν γαυπηγῶν.

εσηθείας, συνεχίζει ηδη κανονικώς τὸν πλούτον του.

(Μαρτ. 3)

«Βάντα» : Έκ Ρωσίας διὰ Φάλμου (Σικαταγάς) εισέπλευσεν εἰς τὴν Μπόναν μὲ τὸ φόρτων πλῆρες ὑδάτων, μὲ ἐλαφρὰς ζημιὰς μηχανῶν καὶ πυγμαλίου, πιθανῶς δὲ καὶ μὲ θεραμμένον ἔνα μικρὸν μέρος ἐκ τῶν φορτίου του. Κατὰ νεωτέραν πληγοφορίαν τὰ δέκτα τοῦ φόρτου ἡγεμονήσαν, τὰ δὲ θεραμμένα ἐλάσσωτα τῶν θεραμάν, ἀπὸ τὰ δηοῖς προσήρχετο ἡ διαρροὴ, ἐφράγματα διὰ κατασκευῆς κασσονίου ἐκ τοιμάντου. Αἱ προσωρινὴ ἐπισκευὴ τοῦ ἀτμοπλοίου θηρακεσκεν ἐπέτι τῷ μέρει.

(Μαρτίου 1-6)

«Ψαρά» : Οἱ ἀποκλεισμὸς τοῦ πλοίου τούτου ἐκ τῶν πάγων ἐπέτι τοῦ λιμένος τῆς Μαριανούπλεως, παρεστᾶν ἐπὶ ἀρκετὸν αἰώνην. (Μαρτ. 4)

«Ἀθανάσιος» : Κατὰ τὸν ἀπόπλουν του ἐκ τοῦ λιμένος τοῦ Χόρεως προσέκρουσεν ἐπὶ τοῦ ἡγιαζοδολμένου Δακικοῦ ἀτμοπλοίου «Idun» καὶ τῷ προσένησεν ἐλαφρὰς ζημιὰς εἰς τὸ κατάστρωμα. (Μαρτίου 4)

«Χαδιώτης» : Εφθασεν εἰς τὴν Ἀμβέρσην ἐκ Βούλγαρης μὲ στηρά, κατόπιν προσεγγίσεων εἰς Σάρτην καὶ Ἀμβέρσην. Κατὰ τὸν πλοῦτον τὸ σκάφος ὑπέστη ἐκ τῆς σφροτάτης τρικυμίας ζημίας εἰς τὸ κατάστρωμα τοῦ. Ἐξ ἀλλοῦ, σταν ἡγοιχθεῖσαν τὰ κόπτη του διὰ ν' ἀρχίσῃ ἡ ἐκφράσταις, ἀπεκαλύψθη διὰ εἰχε—λόγω υπερθερμάνωσες—ἐκραγὴ πυρκαϊά εἰς τὰς γυανθρακαποθήκας τοῦ πλοίου καὶ εἰς ἔνα τμῆμα τοῦ φορτίου του. Ἀρκετὴ ποστής θυματος ἐρρίψθη εἰς τὰ ἀνωτέρω διαμερίσματα διὰ νὰ καταστῇ τὸ πῦρ. Περὶ τὰ 100 δεκάρια διάβυκας καὶ 30 δέκτα διακοπλακούντων ἐλάσσους ἐκ τοῦ πορὸς καὶ τῶν ὑδάτων.

(Μαρτ. 4)

«Υδραίος» : Κατὰ τὴν τηλεγράφημαν ἐκ Κένιζης παρεγκ., ἐνῷ εἰσέπλεσε τὸ ἐν λόγῳ σκάφος εἰς τὸν λιμένα τοῦ Πιλλάρου, ζηγγίσεν ἐλαφρῶς τὸν ἀδειοῦ βυθὸν. Ἐπειδὴ τὸ πλοίον είχεν ὑποστῆ ζημιὰς καὶ εἰς τὴν Μαύρην Θάλασσαν ὡς πλεύση εἰς Δάνιας πρός δεξαιμενισμόν καὶ ἐπισκευὴν. (Μαρτ. 4)

«Καλούδων» : Αποπλέων ἐκ Μπουένος «Ἄλερας ὑπέστη ζημιάν τοῦ πηδαλίου του καὶ ἡγιαζάσθη νὰ ἐπικανθέψῃ εἰς τὸν ἀνωτέρω λιμένα πρὸς ἐπισκευὴν, ηὗται διήρκεσε τρεῖς ἡμέρας καὶ ἐκόστιος 1300 χάρτινος δολαρίων.

(Μαρτ. 5)

«Δίοφυς» : Εφθασεν εἰς τὸ Γιβραλτάρ μὲ διαρροὴν εἰς τὸν δεξ. ὁ αἵτος λέθηται. Ἐγένοντο αἱ δύοσι εἰποτεύει.

(Μαρτ. 5)

«Κατερίνα» (τάνη) : Κατευθύνοντον ἐκ Κωνσταντίνης εἰς τὸ Fedalah μὲ 1700 τόνους κηρούνιν καὶ 800 τόνους πετρελαίου κατέφυγεν εἰς τὸν λιμένα τοῦ Αλγερίου ποδίσαν. Κατὰ τὸν πλοῦτον τὸ σκάφος ἐδοκιμάσθη σκληρῶς ἀπὸ τὴν σφροτάτην τρικυμίαν, διέτρεψε δὲ σοδρούν κινδύνον. Διὰ τὴν σωτηρίαν τοῦ πλοίου, δὲ πλοιαρχος διέταξε νὰ γίνῃ ἀρχίσα τοῦ φορτίου, πράγματι δὲ ἐρρίψθησαν εἰς τὴν Θάλασσαν 370 τόνους κηρούνιν καὶ 100 τόνους πετρελαίου. Τὸ σκάφος δὲν φάνεται νὰ ἔχῃ ἐλαφρὰς ζημιάς.

(Μαρτ. 5)

«Άγιος Γεράσιμος» : Κατὰ τὸν κατάπλουν του εἰς Κάρπατον καὶ ἐνῷ ἐπλεύσης, προσέκρουσεν εἰς τὸ ντόκο, θραυσθέντος ἐνὶ τοῖς πετριγύνοις τῆς θλικός του.

(Μαρτ. 8)

«Γεώργιος Μ. Λιβανδός» : Έκ Μπουένος «Άλερας ἐτηλεγραφήθη, διὰ τὸ σκάφος τοῦτο ὑπέστη σοδραρεῖς ζημιάς εἰς τὸ ποδόσταυρον καὶ τὸν μάσσον, συνεπείᾳ συγκρούσεως του πρόσεδην σιδηροῦν ποταμούπλοιον.

«Άριδος» : Κατὰ πληγοφορίαν ἐκ Κρήτης τὸ φορτηγόν «Άριδος» μὲ φορτίου 400 τόνων χαρουπιών προσήρχεται ἐπὶ ἐπικινδύνου θέσεως εἰς τὰ Κουφονήσια. Τὸ σκάφος δὲν ἡδυνήθη νὰ ἀνελκυσθῇ διὰ τῶν ίδιων αἵτοι δυνάμεων, διὰ δὲ καὶ ἐζήτησε συνδρομήν. Έκ Περιτοίων ἀνεχώρησεν εἰς βοήθειάν του τὸ ναυαγοσωστικὸν «Άγιος Νικόλαος». (Μαρτ. 13)

Η «ΓΡΑΜΜΗ ΦΟΡΤΩΣΕΩΣ» ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Οἱ Βρετταγοὶ ἐφωπλισταὶ ἀγνομένουν μὲ ἀληθῆ ἀγνοπισμονησίαν τὴν ὑποδολήν τοῦ Νομοσχεδίου εἰς τὴν Βουλὴν τῶν Λόρδων διὰ τὴν ἀσφλειαν τῆς ζωῆς ἐν τῇ θαλάσσῃ, ὡς καὶ τῆς συμβάσεως διὰ τὴν «γραμμὴν φορτώσεως» (load line convention). Η ὑποδολὴ τοῦ τε Νομοσχεδίου, καθὼς καὶ τῆς συμβάσεως ἐλπίζεται νὰ πραγματοποιῇ συντομώτατα.

Μολογότι δὲν ἔχει ἐπέλθει ἀκόμη τελικὴ ὁμοφωνία ἐφ' ὅλων τῶν σημείων τοῦ Νομοσχεδίου, ἐν τούτοις είνε γεγονός διὰ δλαϊ σχέδιον αἱ προκαταρκτικαὶ λεπτομέρειαι ἐκκνογίσθησαν, ὥστε ἀμα τῇ ὑποδολῇ νὰ μὴ παρακαληθῇ ἡ ἐπικύρωσις. Θὰ ἐπακολουθήσῃ καὶ ἡ κύρωσις τῆς συμβάσεως.

Αρχικῶς εἶχε συμφωνηθῆ ὅπως ἡ σύμβασις περὶ τῆς «γραμμῆς φορτώσεως τῶν πλοίων» τεθῇ ἐν ἴσχυΐ ἀπὸ τῆς 1ης Ιουλίου 1932, ἀλλὰ τὸ δημιουργῆθεν ἡδη ἔντονον ρεῦμα ὑπὲρ τῆς συμβάσεως τεχνής καθιστᾶ ἐπιτακτικὴν τὴν ταχυτέρην ἐφορμογήν της. «Άμα ἡ σύμβασις αὕτη κυρωθῇ Νομοθετικῶς, τότε πλέον ἡ ἀμεσος ἐφορμογή της ἐγκρίπεται εἰς ἀπλῆν διατακήν τοῦ Board of Trade.

ΒΕΛΓΙΟΝ

Τὸ ἀνελκυσθὲν φορτηγόν

Τὸ ἀνελκυσθὲν ἀπὸ «Continental Freighters» τ. γκρές 580 καὶ νωπ. τοῦ 1898, διπερ εἴχε διεθνήθη εἰς τὸν ποταμόν. Σέλνης καὶ ἀνελκυσθηθὲν ὑπὲρ τῆς Βελγικῆς κυβερνήσεως ἀντὶ δαπάνης 397.500 φρ., ἵνα μὴ παρακολούσται ἡ ἐν τῷ ποταμῷ γεννιόποιοι, ἐπινόθητη εἰς τὸν Eugene Herbosch, ιδιοκτήτην ρυμουλκῶν καὶ φωτηγίδων ἐν Αμβέρσῃ ἀντὶ 76.000 φράγκων.

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Παραλαβὴ ἀτμοπλοίου

Τὸ ἀγροκοθεν περὶ τὸν κ. Μάρκου Φρέγκου Ἀγγλικὸν φορτηγόν «Washington» τόννων γκρές 3142, καὶ φορτίου 6080 τόννων, παρείχεται ὑπὲρ τῶν νέων θεοκτητῶν τοῦ εἰς τὸ Κάρπατο, ὡφέλιμη ἐπὶ αἵτοι ἡ κανούλειας καὶ μετωνόμασθη «Ιωάννης Φρέγκος». Τὸ νέον σκάφος ἐνέπλεξεν ἀλινίδην οὐαρίνης ἐν Αυστρίᾳ, οὐαρίνης οὐαρίνης πρός θεοκτητήν τῆς Χίου.

Διαγραφαὶ σκαφῶν

Κατὰ περιοχεισθεῖσας ἡμένια περὶ τῆς 1ης Ε.Ν. πληγοφορίας διεγράφησαν τὰ κατωθισμένα αἵτοι ἡγιαζοδολμένα Δακικοῦ ἀτμοπλοίου «Idun» καὶ τῷ προσένησεν ἐλαφρὰς ζημιὰς εἰς τὸ κατάστρωμα. (Μαρτίου 4)

«Χαδιώτης» : Εφθασεν εἰς τὴν Ἀμβέρσην ἐκ Βούλγαρης μὲ στηρά, κατόπιν προσεγγίσεων εἰς Σάρτην καὶ Ἀμβέρσην. Κατὰ τὸν πλοῦτον τὸ σκάφος ὑπέστη ἐκ τῆς σφροτάτης τρικυμίας ζημίας εἰς τὸ κατάστρωμα τοῦ.

«Εξαρχόπολις» : Εφθασεν εἰς τὴν Ἀμβέρσην μὲ στηρά, κατόπιν προσεγγίσεων εἰς Σάρτην καὶ Ἀμβέρσην. Κατὰ τὸν πλοῦτον τὸ σκάφος ὑπέστη ἐκ τῆς σφροτάτης τρικυμίας ζημίας εἰς τὸ κατάστρωμα τοῦ. Εξ αἱλανίου παρείχεται τὸ σκάφος ἀπὸ τὸν πλοιαρχόν του παραπλεύσαντας τὸν ποταμόν Σύρου τὸ ιστοσφόρον «Σμύρνη» τ. 35 καταστραχρίν, «Αιγαίουρην» Πατσαρίδην Σύρου τὸ ιστοσφόρον «Ελένη» τ. γκρές 2875 πωληθὲν εἰς Όλλανδούς πρός θεοκτητήν τῆς Ιντίκας.

Μετονομασίαι ἀτμοπλοίου

Τὸ ἀτμόπλοιον «Ταΐναρον» τ. γκρές 504 τοῦ κ. Γ. Κατράκη μετωνόμασθη «Νικόλαος Κ.». Επίσης τὸ μικρὸν φορτηγόν «Μαρία Μ.» τ. γκρές 324 τοῦ κ. Εδέγγ. Π. Καρακατζήη μετωνομάσθη εἰς «Χαράλ. Βαγιανήν». Τὸ πετρελαιούντον «Ποταμός Τάμειος» τόννων 44 μετωνομάσθη εἰς «Παντανάσσα». Ενεργοίθησαν ὑπὸ τῆς Εμπορικῆς ναυτιλίας αἱ κατωθισμένα φορτηγάν: «Αμαζών» εἰς «Νεράδη», «Θεόδ. Γαλάνης» εἰς «Ασπρίδ.», «Παν. Λύρα» εἰς «Αιόλος» καὶ «Ελένη Ξενιοῦ» εἰς «Προφήτης Ηλίας».

Διάφοροι ναυτικαὶ εἰδήσεις

Εἰς ἐρώτημα τῆς Εμπορικῆς Ναυτιλίας διὰ τὸ μικρὸν ἀπὸ τοῦ ποταμού θεοκτητῆς τοῦ Δ. Μαζαρχείδην Πατρικῶν, διὰ τοῦ θεοτοκοῦ ἀλλωτες τὸ Γαλλικόν «Pera», ναυπιγήσαν καὶ ἀκελωθεῖσαν ἀνελκυσθέν.

— Εἰς τὰ νησολόγια Χίου ἀνεγράψαν ἐπὶ τοῦ γκρές 3457 ὑπέρθηκεν ἐκ λιτῶν 1950 ἐπὶ ὄνταριτο τοῦ κ. M.E. Olivier.

— Μετεγράψῃ ἐκ Λουδίου εἰς τὰ νησολόγια «Ανδρου τὸ φορτηγόν «Elli» τ. γκρές 4272.

— Τὸ φορτηγόν «Ανανδέλη» τ. γκρές 4853, κατέπιν θιζέμενος προσθητικῶν, ἀνακαταπετρήθην ἐνέρθη τόννων γκρές 5555.

ΤΟ ΓΑΛΛΙΚΟΝ «AZROU,, ΤΗΣ ΑΤΜΟΠΛΟΤΑΣ ΠΑΚΕ

Τὸ νεότευκτον ταχυδρομικὸν ἀτμόπλοιον τῆς ἑταιρίας «Πακέ», τῆς Μασσαλίας, «Azrou», διπερ κατεσκευάσθη εἰς τὸν Πειραιῶν θεοκτητήν πετρελαίουν, διαστάσεων 157×25×12, διέπει τὸν πλοῦτον τοῦ Πειραιῶν θαλάσσης—Πακέ—Κωνιλεως—λιμένων Μαύρης Θαλάσσης καὶ τάναπαλιν.

Τὸ «Azrou» ἔχει μῆκος 335.4 ποδῶν, πλάτος 43.9, ὑψος 27 ποδῶν, χωρητικότητα 3000 τόν. φορτίου βάρουνται ἐκτόπισμα 6400 τόνων. Εχει ναυπηγηθῆ ἐδικωτὸς διὰ τὴν γραμμὴν Μασσαλίας—Βορ. Αφρικῆς καὶ φέρει μηχανὰς στροβιλοφόρους καὶ μίαν ἀλ. κα. Οἱ στρόβιλοι του εἰνε Γαλλικοῦ συστήματος Rateau, ἀναπτύσσουν δύναμιν 3200 ἐνδεδειγμένων λίπων (I. H. P.)

Εχει δύο λέβητας συστήματος Brudhon—Capus μὲ ὑπερθεομανῆρας καὶ μηχανῆμα τύπου Todd ποδὲς καταγάλωσιν πετρελαίουν, διαστάσεων 117×16×11. Τὸ πηδάλιον τοῦ εἰνε νέον συστήματος (άντιφορόπως ταλαντευτικοῦ). Ανέπτυξε ταχύτητα 15.3 μιλ. λίτων καθ' ὥραν καὶ διαθέτει καμπίνας δι' 28 ἐπιβάτας α'. θέσεως, 24 β', 48 γ'. καὶ 66 δ'. θέσεως

ΙΣΠΑΝΙΑ

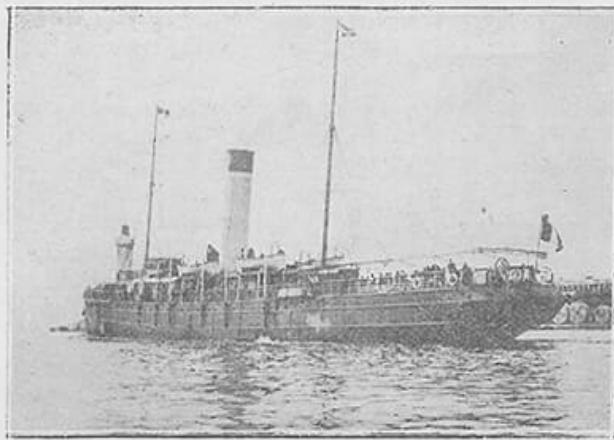
«Οίκος τοῦ Ναύτου» εἰς τὴν Βαρκελώνην

Πρός ἐφορμογήν τῆς διεθνοῦς σινιθήκης τῆς συναρτησίας εἰς τὴν ναυτικήν διάσκεψιν τῆς Γενεύης διὰ τὴν προστασίαν καὶ τὴν διελιτώσιν τῆς θίσης τῶν ναυτῶν, κατερπίζεται ὑπὸ τοῦ ἀρμόδιου του τμῆματος τῆς Κ. Τ. Ε. —κίτης τῆς Ισπανίας—σχέδιον θρύσσων εἰς τὴν Βαρκελώνην μεγάλων κτηρίου, ἵνα χρησιμεύσῃ ὡς «Οίκος τοῦ Ναύτου».

Τὰ πληρώματα τῶν προσεγγίζοντων εἰς Βαρκελώνην ἀτμοπλοίων ὀλῶν τῶν Εθνῶν, ἀτινα τυχόν. Οἱ ἀπολύτωνται ἡ διοιδήποτε θά παραμένουν εἰς τὴν πόλιν τωτήν, θά εύρουσιν πάσιν περιθώλων. Οἱ Ισπανικός Οίκος τοῦ Ναύτου θὰ λειτουργήσῃ κατὰ τὸ σύστημα τῶν θα παραχθῶν τοιούτων εἰς Λίβερπολ, Νέαν Τόρκρον καὶ Ρότερντερν.

Οἱ ὑπὸ θέρων Οίκος είναι δὲ πρώτος τοιούτος διὰ τὴν Ισπανίαν. Θὰ ἔχῃ διαμερίσματα θά παραμένουν καὶ φαγητού, νασκομάλων καὶ θιζιόθηκην. Τὰ ἔτησια διεοδά του ὑπελογίσθη διὰ θά 12.000 λιτών Αγγλίας.

ΤΟ ΝΕΟΝ ΘΑΛΑΜΗΓΟΝ "ΚΙΜΩΝ,"



Εις προηγούμενον τεύχος μας είχομεν άναγγείλει τὴν νέαν^η ἀγορὰν παρὰ τῆς Ἀτμοπλοῖας Ποτιζάνου τοῦ Γαλλικοῦ ἀριθμούσθεντος "Κίμωνος". "Ηδη τὸ θαλαμηγὸν τοῦτο μετασκευάζεται φίλικῶν ἐν Μασσαλίᾳ, ιδίᾳ εἰς τὸ διαμερίσματα τῶν ἐπιβατῶν.

Διὰ τῆς μετασκευῆς ταύτης ὁ "Κίμωνος" θὰ διαθέτῃ 115 κλίνας α' θέσεως, 87 β' καὶ ἄρκετας κλίνας διὰ τοὺς ἐπιβάτας γ' θέσεως. Πρόκειται περὶ ἔξαιρετικῆς ὅλως μονάδος, κεκτημένης ὅλα τὰ χρακτηριστικὰ προτερήματα ἐνὸς λαμπροῦ ἀκτοπλοίου σκάφους.

Αἱ ναυπηγικαὶ του γραμμαῖ, ἡ ἔξαιρετικὴ του ταχύτης τῶν 17 μιλῶν καὶ ἡ ἀπλύτως εὐστάθεια του, εἰνε ἀναμφιστήτην, ὅτι θὰ τὸ φέρονται εἰς τὴν πρώτην θέσιν τῶν προτιμωμένων ἐπιβατηγῶν ἀτμοπλοίων. "Ἄλλως τε ὁ "Κίμωνος", καὶ ὡς "Numidia", ἐν Μασσαλίᾳ, ἔχαρακτηρίζεται ἀπὸ τοὺς Γάλλους ταξειδιώτας, ὡς τὸ «χαῖδεμένο καράβι» τῆς Μασσαλίας.

Οἱ ναυτικοὶ τῆς Κορσικῆς διηγοῦνται πολλὰ διὰ τὴν εὐστάθειαν καὶ τὴν ἀντοχὴν του εἰς τὰς μεγάλας θαλάσσας.

Η ΝΕΑ ΑΓΟΡΑ ΤΗΣ ΛΑΚΩΝΙΚΗΣ ΑΤΜΟΠΛΟΙΑΣ

Ἡ Λακωνικὴ ἀτμοπλοῖα προέδη εἰς τὴν ἀγορὰν τοῦ Ἰταλικοῦ ἀτμοπλοίου «Molfetta» τῆς ἑταίρειας Πούλια. Τὸ Ἐπιβιττικὸν τοῦτο ἀτμόπλοιον, ἐκτελοῦν εἰσέτη τὴν γραμμὴν Βενετίας—Τεργέστης—Δαλματίας—Ἀλβανίας—Κερκύρας, εἰνε τόννῳ γκρός 833, υχυτηγήσεως τοῦ 1902, ταχύτητος 13 μιλῶν, τόννῳ φορτίου 650, μὲ 60 θέσεις δι' ἐπιβάτας α' καὶ β', καὶ κατεσκευάσθη εἰς τὰ ἐν Λιβύρων γαυπιγγεῖα Ὄρλαντο. Πρόκειται περὶ ἔξαιρετικῶν ἐπιτυχοῦς ἀγορᾶς, δεδομένου, ὅτι, λόγῳ τῆς οἰκονομίας του καὶ τῷ εὐκολιών, ἡς παρέχει, τόσῳ εἰς τοὺς ἐπιβάτας, ὃσον καὶ διὰ τὴν φορτοεκφόρτωσιν τῶν ἐμπορευμάτων, εἰνε προστηρομοσιένον ἀπολύτως εἰς τὰς ἀνάγκας τῆς ἀκτοπλοΐας μικρὰ συγκοινωνίας καὶ προώρισται: νὰ ἔχει πηρετήη ταύτην λίγαν ἐπιωρέλις.

ΚΑΙ ΆΛΛΗ ΑΓΟΡΑ

Πληροφορούμεθα, ὅτι ἡ «Πελοποννησιακὴ ἀτμοπλοῖα» τοῦ κ. Κ. Κουκούλη, εἰς ἀντικατάστασιν τῆς γκυργησάσης «Οὐρανίας» ἔκλεισε τὴν ἀγορὰν Τουρκικοῦ ἀτμοπλοίου ἀντὶ 4000 λιρῶν. Τὸ σκάφος τοῦτο ἔστελλει: γραμμῆς Ηροποντίδος καὶ ἡδη ἀνεχόρησαν διὰ Κωνικοῦ πολεοῦ πρὸς ἐπιθεωρήσιν του εἰς μηχανικὸς καὶ εἰς πλοιαρχοῦς.

ΝΕΑ ΑΓΟΡΑ ΦΟΡΤΗΓΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΠΑΡ' ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ

Μέσω τοῦ Ἐφοπλιστικοῦ Οίκου τοῦ κ. Σ. Λιβινοῦ καὶ Σία, τοῦ Λονδίνου, ἡγοράσθη διὰ λιμνῶν ἐτέρων Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν τὸ Ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Greledein» ἀνήκων εἰς τὴν ἑταίρειαν «Derwent Shipping Co., Ltd.» τοῦ Κάρδεν.

Τὸ σκάφος ἔναντιγήσθη εἰς τὸ Σεπτέμβριον τοῦ 1913 (ζεῦδον μηνᾶ) ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα Craig Taylor and Co, Ltd, ἔχει δὲ μηχανῆς Blair and Co, τοικυλίνδρους 26, 42.12 καὶ 69.12 ἵντσων, μὲ διαδρομῆς ἐμβόλου 45 ἵντσων καὶ δυνάμεως 371 ὄνομαστικῶν ἴππων (M.H.P.).

Ἐχει δύο λέβητας πιέσεως 180 λιθρῶν καὶ ἓνα βοηθητικὸν πιέ-

σεως 100 λιθρῶν. Αἱ διαστάσεις τοῦ σκάφους εἶναι μήκους 370 ποδῶν πλάτους 51.4, ὕψους 24.1 καὶ ἐμφόρου βυθίσματος 23.9 ποδῶν.

Εἰς τὸ Λόνδον ἔχει κλάσιν 100 A 1, εἶναι τόννων γκρός 4168, νέτ 2570, φορτίου 7550 τόννων καὶ ἔχει σερβέū No 3 τοῦ Αὐγούστου 1925. Ή κυρικὴ του χωρητικότης διὰ γεννήματα εἰς κόμη εἶναι 130 κιλ. κ.π. διὰ δὲ δέματα 402 κιλ. κ.π. Φέρει ἔχμα ὄδατος 1441 τόννων.

Η γοράσθη ἀντὶ τιμῆς 12,000 λιρῶν, ἥτοι πρὸς λ.σ. 1.11.10 κατὰ τόννον d.w. θὰ πιλαληθῇ δὲ εἰς τὸ Νιούκορ.

ΤΑ ΝΕΑ ΡΟΥΜΑΝΙΚΑ ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ

Τὸ θελτίον τοῦ Γερμανοῦ—ρουμανικοῦ Ἐμπορικοῦ Ἐπιμελητηρίου ἀναγράφει, ὅτι ἡ Ἰδρυσίς τῶν Ρουμανικῶν Λιμένων καὶ Διωρίγων ἀπεφίσασεν δύποις ἡγετικούς φορτηγούς διὰ τὴν ναυπηγήσεων τριῶν πλατειῶν καὶ καναλών.

«Εκατὸν τούτων δέσιν νὰ ἔχῃ διαστάσεις μήκους 118 μέτρων καὶ πλάτους 16 μέτρων, δύναται δὲ νὰ είναι δύο τίτανοι. Τούτων ἔκτεποισμάτων 6200—6300 τόννων γκρός μὲ ταχύτητα 18 1/2 μιλῶν ή 6300—6500 τ. μὲ ταχύτητα 21 μιλῶν.

Καὶ εἰς τοὺς δύο τόπους διαφέρει τὸ πλάτος τῶν ἐπιθυμητῶν πλατειῶν διὰ τοῦτο διαθέτει φορτίου 800 τόννων. Ή παράδοσις τῶν τριῶν πλατειῶν πλοίων δέσιν νὰ συντελεσθῇ τοῦ μὲν πρώτου μετὰ 16 μῆνας ἀπὸ τὴν παραγγελίας, τοῦ δευτέρου μετὰ 20 μῆνας καὶ τοῦ τρίτου μετὰ 24 μῆνας. Ή ταχύτης κατὰ τὰς δυοικαὶς δέσιν νὰ είναι κατὰ ἓν μιλίον ἀνωτέρα τῆς ὑπηρεσιακῆς ταχύτητος, μὲ κατανάλωσιν 180 γραμμάριων πετρελαίου κατὰ δύναμιν ἵππου R.P. δι' ἐκτίστηρης.

Η πληρωγὴ τῶν σκαφῶν τούτων θὰ γίνη ἐντὸς δεκαετίας, ἐάν καὶ τὰ τρία σκάφη παραγγελθοῦν συγχρόνως, ἐντὸς δεκαετίας δὲ ἐάν παραγγελθοῦν τὰ δύο καὶ ἐάν μόνον. Ο τόκος διάτην προθεσμίαν τῆς ἔξαρτησεως ώρισθη εἰς 7 ορούς, αἱ δὲ προσφοραὶ δέσιν νὰ ὑποβληθοῦν κατ' εὐθεῖαν ἐπὶ τῶν ναυπηγών τοῦ Ρουμάνου Γραμμαργού τοῦ Ἐμπορίου καὶ τῆς Βερμηχανίας. Ἐάν η ναυπηγήσεις κατακυρωθῇ εἰς Γερμανικά ναυπηγεῖα, τότε θὰ συμφηματίζῃ εἰς τὸν λαμπόν τῶν Πολεμικῶν ἐπανορθώσεων.

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ ΠΛΟΙΩΝ

Κατὰ τὸ λῆξαν 15θῆμερον ἔσημειώθησαν αἱ κατωτέρω κυριώτεραι ἀγοραπωλησίαι ἀτμοπλοίων:

«Euclid» Ἀγγλικὸν, τ. γκρός 4877, φορτίου 9020 τ. καὶ ναυπηγήσεως 1911, μὲ σερβέū No 1 τοῦ 1927 ἐπωλήθη εἰς Ἀγγλους λ. στ. 7.500. Τὸ αὐτὸ σκάφος είχε πωληθῆ τοῦ 1912 ἀντὶ λιρῶν 65.000.

«Lion» Νορβηγικὸν τάνκερ, τ. γκρός 7554, φορτίου 11.000 τ. καὶ ναυπηγήσεως 1929, ἐπωλήθη εἰς ἑτέρων Νορβηγικὴν ἑταίρειαν ἀντὶ τιμῆς μὴ ἀνακοινωθεῖσης. Ή νέα ἑταίρεια τὸ ἐνοικίασε διὰ ταξίδια συνεχῆ ἐπὶ 10 ἑταίρεια.

«Tridente» Ἰταλικόν, τ. γκρός 945, φορτίου 1425 τ. καὶ ναυπηγήσεως 1890, ἐπωλήθη ἀντὶ λ. στ. 3.250. Τὸ πλοῖον τοῦτο ὑπέστη ἀναλεβήτωσιν τὸ 1901, θὰ διατεθῇ δὲ ἡδη διὰ μεταφορικοῦ πλόας ἀνά τὴν Μεσόγειον.

«Cheliffs» Γαλλικόν, 2200 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1875, μὲ σερβέū τοῦ 1929, γραμμάριον ὑπὸ Σέρβων ἀντὶ 4.250 λιρῶν.

«Copeman» Ἀγγλικόν, τ. γκρός 1743, φορτίου 2850 τ. καὶ ναυπηγήσεως 1899, μὲ σερβέū No 1 τοῦ 1925, ἐπωλήθη ἀντὶ λ. στ. 3.500. Τὸ αὐτὸ σκάφος είχε πωληθῆ τὸ 1924 ἀντὶ 9.000 λιρῶν.

«Helmsdale» Ἀγγλικόν, τ. γκρός 3149, φορτίου 5565 τ. καὶ ναυπηγήσεως 1907, μὲ σερβέū No 2 τοῦ 1928, ἐπωλήθη ἀπὸ τὴν Strath Co, Ltd, τοῦ Κάρδιφ, εἰς τὸν κ. W. Hendrik Van der Zee, τῆς Κωνικῆς πόλεως, ἀντὶ λιρῶν 11.500, ἥτοι πρὸς λ. στ. 2.1.4 κατὰ τόννον d.w. Τὸ πλοῖον τοῦτο είχε πωληθῆ τὸν Ιούλιον τοῦ 1915 ἀντὶ 25.000 λιρῶν.

«Arturo Serena» Ἰταλικόν, τ. γκρός 1142, φορτίου 1400 τ. καὶ ναυπηγήσεως 1881, ἐπωλήθη ἀντὶ λ. στ. 1300, δὲ διατεθῆ δὲ εἰς μεταφοράς τῆς Μεσογείου.

«City of London» Ἀγγλικόν, φορτηγό—ποστάλ, τ. γκρός 1086, φορτίου 900 τ. καὶ ναυπηγήσεως 1871 μὲ σερβέū No 2 τοῦ 1929, ἐπωλήθη εἰς Ἀγγλους, ἀντὶ τιμῆς μὴ ἀνακοινωθεῖσης.

«Benmacdhui» 6864 τ. γκρός, 6090 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1902 ἐπωλήθη εἰς Ιάπωνας πρὸς διάλυσιν λ. στ. 9.200.

«Derwent» Ἀγγλ. τ. γκρός 880 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1888 ἐπωλήθη πρὸς διάλυσιν λ. στ. 800.

«Hebburn» Ἀγγλικὸν 6480 τόννων φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1925, μὲ σερβέū No 1 τοῦ 1925 ἐπωλήθη εἰς Ἀγγλους λ. στ. 32.000.

«River Delaware», «River Hudson», «River Tigris» Ἀγγλικόν, τύπου Στάνταρ «B», 8250 τόννων φορτίου ἐκτιστον καὶ ναυπηγήσεως 1918 ἐπωλήθησαν ἀπὸ τὴν Αμέρικην—Λέβαντ Λάτιν (Στάντελ καὶ Τζών Θύμων, Ltd) τοῦ Λονδίνου εἰς τὴν Αγόνυμον Ἰταλικὴν ἀτμοπλοίαν. «Corrado» τῆς Γένοβας, ἀντὶ τιμῆς 60.000 λιρῶν, ἥτοι πρὸς λ. στ. 20.000 ἐκαστον καὶ μὲ ἐπιτεύχησην 1931.

«Danybrym» Ἀγγλ. τ. γκρός 4453, φορτίου 7020 τόννων καὶ ναυπηγήσεως 1918 μὲ σερβέū No 2 τοῦ 1927 ἐπωλήθη εἰς Σέρβους λ. στ. 30.500. Τὸ αὐτὸ σκάφος είχε πωληθῆ τὸν Μάρτιον τοῦ 1928 ἀντὶ 36.000 λιρῶν, τὸν Ιούλιον τοῦ 1919 ἀντὶ 180.000 λιρῶν καὶ τὸν Ἀπρίλιον τοῦ 1925 ἀντὶ 40.000 λιρῶν.

Η ΑΠΩΛΕΙΑ ΤΟΥ "ΑΪΛΑΝΤ ΧΟΠ,, ΚΑΤΕΔΙΚΑΣΘΗ Ο ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ

Γιπά την Αγγλικών διεκαστηρίων έχεδόθη ή απόφασις διά τούς υπευθύνους της απωλείας, λόγω προσκρούσεως επί δράχων του Αγγλικού υπερωκεανίου μέτορας π «Highland Hop» της έν Λονδίνφ έδρευσε στην Κίνα της «Nelson Line». Αί δικαιούσεις διά την έν λόγω απώλειαν διήρκεσαν επί ένα περίπου μήνα, είχον δόσει διά την «Ναυτική Χρονική» εις τούς αναγνώστας των μίαν συγκοπικήν εἰκόναν των των.

"Ηδη, συμφώνως πρός την έκδοθεσαν απόφασιν, όπατίος της προσκράξεως και τοῦ ἐπικολουθήσαντος νυκτικού του «Αϊλαντ Χόπ». Θεωρεῖται δι πλοιαρχος αὐτοῦ Thomas Johnson Jones, συνεπείχ ανικανότητος ἐν ταυτῷ διε και αμελείας διά την άσφαλη νυκτικού του σκάφους. Η αμέλεια αὗτη απεδειχθη πλήρως κατά την διάρκειαν τῶν ένεργηθεισῶν αὐτηροτάτων ανακρίσεων.

Τὸ διεκαστήριον διεπίστωσε, διτι δι έν λόγω πλοιαρχος διέπρεψε διεκάρδιμον, δι' διε και τῷ αφήρεσε τὸ δίπλωμα του δι' έξ μήνας. Ή ποινή αὕτη είναι διεκάρδιμον τῷ πλοιαρχον, ἐνεποίησε δὲ τὸ γεγονός τουτοῦ διεκάρδιμον αἴσθησιν μεταξὺ τῶν νυκτικῶν κύκλων τῆς Αγγλίας.

Συγχρόνως τὸ διεκαστήριον ἐτόνισε διά της αποφάσεως του, διτι και οἱ ίδιαιτηται τοῦ υπερωκεανίου (δηλαδή ή «Νέλσων Λάτι») δὲν είναι απηλλαχθέντοι τελείως πάσης εὐθύνης διά την απώλειαν του «Αϊλαντ Χόπ», διότι είχον αναθέσει τὴν διεκαστήριον διεκάρδιμον προθεβηκίας ήλικίας, διτι δὲν ήδυντο νὰ ἀνθέξῃ εἰς μίαν ἐντατικήν προσοχήν τῆς σκέψεως του και εἰς μίαν ἐν δεδομένῃ κρισμῷ στιγμῇ, σωματικήν κόπωσιν, προσόγνα απερχαίτητα και στοιχειώδη δι' ένα πλοιαρχον καλούμενον νὰ κυνεργήσῃ ἔνα σκάφος τόσον μεγάλον, διλλά και τόσον ταχύπλους, δισον τὸ «Αϊλαντ Χόπ».

Ἐπίσης τὸ διεκαστήριον κατεκύρωσεν αμέλειαν ἐν τῇ ἐκτελέσει τῶν καθηκόντων του εἰς τὸν ἐν υπηρεσίᾳ τελοῦντα κατά τὴν προσάρξιν β' ὑποπλοιαρχον, ἐπέπληξε δ' αὐτηρῶς και τὸν α' ὑποπλοιαρχον, διότι κατέστρεψε τὸ πρόχειρον ημερολόγιον του κατακτρώματος, τῷ ἐπέδιχε δὲ χρηματικὸν πρόστιμον 10 λιρῶν διά τὰ έξοδα τῶν ἀνακρίσεων.

Παραλλήλως τὸ διεκαστήριον ἐπήγεισε τὴν ἐργασίαν τῆς διασώσεως τῶν ἐπιβιτῶν, ήτις ἐξετελέσθη ὑπὸ τὴν ἀμεσον ἐποπτείαν και ἐπιδιολήγη του πλοιαρχον, τῶν ἀξιωματικῶν και τοῦ πληρώματος. Κυρίως ἐπηγένθη δ' α' ὑποπλοιαρχος, διτι δὲπέδιξε ἐποιμότητα σκέψεως αἰσθητήγιν φυχραίμιαν και ἔξαιρετικήν ἵκανότητα εἰς στιγμᾶς ἀγωνιώδεις και ἐνώπιον σπουδαίων δυσκολιῶν.

Ιδιαιτέρως ἐπίσης ἐπηγένθη ὑπὸ τοῦ διεκαστήριου δ' πλοιαρχον, εἰς διε και ἔξεφράσθη ἔπειτας διά τὴν ἀνδρείαν και τὸ θάρρον, ὥπερ ἐπέδειξε κατά τὴν ἀντηροπήγη τῆς ὑπὸ θρ. 9 σωστικῆς λέμβου, ὥπετε μὲ προφνητή κινδύνουν τῆς ίδιας αὐτοῦ ζωῆς διέσωσε τοὺς πεσόντας εἰς τὴν θάλασσαν ἐπιβάτας, κατά τὸ πλεῖστον γυναίκας και παιδία.

Τὸ «Αϊλαντ Χόπ» ήτο σκάφος 14.129 τόννων γκρός, είχε ναυπηγήθη τὸ 1929, και ήτο ήσφαλισμένον ἀπὸ λιρῶν 752.911 Τὸ ἐμπόρευμά του ήτο ἀξίας ἑτέρων 600.000 λιρῶν.

ΑΙ ΤΙΜΑΙ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ

Τὸ «Fairplay» ἀναφέρει τὰς κάτωθι αὐξομειώσεις του κόστους διά τὴν ναυπήγησιν φορτηγῶν ἀτμοπλοίων. Βάσις ἐλήφθη ἔγκ φορτηγὸν 7500 τόνων φορτίου, διαστάσεων 380 ποδῶν μήκους, 49 πλάτους, 29 ὕψους και 23.8 ἐμφάρτου βυθίσματος. Συμφώνως πρὸς τὰς πληροφορίας μεγάλου ναυπηγηκού Οίκου ή ναυπηγησειού του σκάφους σήμερον θὰ ἐκόστιζε λ. στ. 67.750.

Η τιμὴ αὕτη δὲν ἀφήνει καν περιθώρια κέρδους, ἀλλ' ίσως γὰ μὴ καλύπτῃ και αὐτὴ ἀκόμη τὸ έξοδον. Τὸ ίδιον σκάφος θὰ ἐστοίχισε 60.750 λίρας κατὰ τὸ 1900. Κατὰ τὸ 1908 θὰ ἐστοίχισε 36.000 λίρας και εἰς τὸ τέλος του - 1912 θὰ ἐστοίχισε 58.000 λίρας.

Κατὰ τὸν πόλεμον ἀπὸ 42.500 λίρας, δισκες θὰ ἐκόστιζε ή ναυπηγησιες τοιούτου πλοίου τὸν Ιούνιον του 1914, ἔφθασε γὰ στοιχίζει τὸν Μάρτιον του 1920 λίρας 258.750, μάζισμου, δηλαδὴ κόστους.

Ἐκτοτε αἱ τιμαι ήρχισαν μειούμεναι, δὲν πρέπει δὲ γὰ φανη περιεργον, διτι σήμερον μολονότι ή ναυπηγησιες παρομοίου πλοίου στοιχίζει κατ' ἐλάχιστον 67.750 λίρας, ἐν τούτοις δύναται: γὰ ἐπιτύχη κανεὶς τὴν ἀγοράν καινουργοῦσ πλοίου ἐκ τῶν ναυπηγείων και ἐτοιμοπαραδότου πρὸς ἐργασίαν ἀπὸ τιμῆς 48.750 λιρῶν. Μεγαλυτέρα τιμὴ δὲν είναι δυνατόν γὰ ἐπιτευχθῇ ὑπὸ τὰς παρούσας συνθήκας.

ΤΟΥΡΚΙΑ

Δηλητηρίασις πληρώματος

Εἰς τὴν Σμύρνην ἐθηλητηριασθη ἀπὸ βεδλαματένην τροφὴν δόλσιληρον τὸ πλήρωμα τοῦ Οθωμανικοῦ ἀτμοπλοίου «Rustemiyē» (ex «Εδστρ. Καβουνίζης»). Ο πλοιαρχος τοῦ σκάφους ἀπεβίωσε, τρεῖς δὲ ἄλλοι: ἀνδρες μετεφέρθησαν εἰς τὸ Νοσοκομεῖον ἐν ἀφασίᾳ. Οἱ ὑπόλοιποι: νοσηλεύονται ἐπὶ τοῦ ἀτμοπλοίου.

Τὰ ναυαγήσαντα ἀτμόπλοια

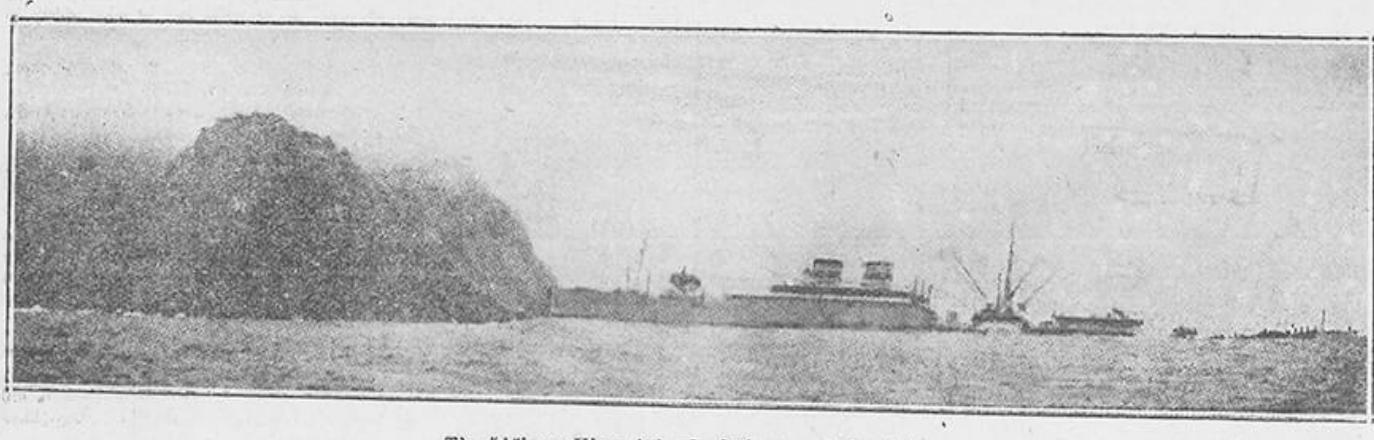
Απὸ 1ης Ιανουαρίου μέχρι τέλους Φεβρουαρίου ἐναυαγήσαν τρία Οθωμανικά ἀτμόπλοια, ἵνα εἰς τὴν Σινόπην, ἔτερον εἰς τὸ Ζουγκουλάδην και τρίτον εἰς τὴν ἀνατολικήν εἰσοδον τοῦ Βοσπόρου. Τὰ τρία ταῦτα σκάφη πρώην Ἐλληνικά, είναι τὰ ἀκόλουθα: «Bozca Ada» (πρώην «Αγαμένων», πρώην «Ανδρομάχη») τ. γκρός 2138 και ναυπηγήσεως 1890. «Hacizade» (πρώην «Γλάδοτων») τ. γκρός 2233 και ναυπηγήσεως 1889. Και «Teceliadalet» (πρώην «Τασσία», πρώην «Κεφαλλονιά») τ. γκρός 628 και ναυπηγήσεως 1904.

Νέα Τουρκικὰ ἀτμόπλοια

Ἐσχάτως ἡγοράσθησαν παρ' Οθωμανῶν ἐφοπλιστῶν δύο ἀτμόπλοια, ἐν φορτηγὸν Ιταλικὸν και ἐν Αγγλικὸν ἐπιβατικόν. Τὸ Ιταλικὸν φορτηγὸν ἦτο τὸ «Persevera» τ. γκρός 3807, φορτίο 6000 τ. και ναυπηγήσεως 1901, παρελήφθη δὲ εἰς τὴν Τεργέστην και μετωνομάσθη «Refah». Τὸ ἐπιβατικὸν ἦτο τὸ ἀπὸ «Lubiana» τ. γκρός 928 και ναυπηγήσεως 1901, παρελήφθη εἰς τὴν Μάλταν και μετωνομάσθη «Bussa», ἐφθασε δὲ εἰς Κωνίπολιν μέσω Πειραιῶς.

Τὰ δίκηη τῆς «Χρυσῆς»

Ἐντός τοῦ τρ. μηνὸς θὰ διεσαχθῇ ἐνώπιον τῶν δικαστηρίων τῆς Κλεωπ. ἡ ἐκδίκησις τῆς ὑποθέσεως διά την σύγκρουσιν τῆς «Χρυσῆς» μὲ τὸ Βουλγαρικὸν ἀπὸ «Βάρνα».



Τὸ «Αϊλαντ Χόπ» ἐπὶ τῶν βράχων τοῦ Φαριλόες



ΟΙ ΝΑΥΛΟΙ ΠΤΩΧΟΙ, ΑΛΛΑ ΣΤΑΘΕΡΟΙ

ΠΡΟΒΛΕΠΕΤΑΙ ΒΡΑΔΕΙΑ Η ΒΕΛΤΙΩΣΙΣ

Η γενική δύση της ναυλαγορᾶς κατά τὸν π.μ. Φρίον οὐδεμίαν ἐνεφάγισεν ἀξιόλογον βελτίωσιν, μολονότι ἐσμειώθη ἀρκετὰ ζωηρὰ ζήτησις σκαφῶν διὰ φορτώσεις ἐξ Ἀργεντινῆς καὶ Αὐστραλίας. Αἱ τιμαὶ ἔκυμανθησαν ἐλαφρῶς καὶ μόλις μετὰ δύες ἐπετεύχθη ὡς ἡ θύμωσίς των κατά τινας πέννας.

Εἰς τὰς λοιπὰς ἀγορὰς αἱ τιμαὶ ναύλων εἰχον διαφέρουσαν ἀνωμάλους αὐξομειώσεις, εἰς ἐλαφρὰ δύμως καὶ χαλαρὰ ἐπίπεδα: Ὁ Φρίος εἰσηλθεις μὲν ἀτονίαν καὶ μικρασμόν, ἀλλὰ καὶ μὲ βασικὰς ἐλπίδας διὰ τὴν πρόσοδον τῶν τιμῶν. Δυστυχῶς διέρρευσε μὲν ζωηρότητα μὲν, οὐχὶ καρποφόρον, ἔκλεισε δὲ μὲν χαλαρότητα.

Πάντως ἡ ναυλαγορᾶ κατά τὸν Φεβρουάριον κρινομένη ἐν τῷ συνόλῳ της διετηρήθη εἰς σταθερὰς τιμὰς, ἔστω καὶ ἂν αὐταὶ ησαν πενταχρόνια. Διὰ τὸ ἄμεσον μέλλον αἱ προβλέψεις εἶναι δύσκολοι, ἐξαρτώνται δὲ σπουδαίως ἐκ τῆς πορείας τῆς οἰκονομικῆς κρίσεως καὶ τῆς πολιτικῆς σταθερότητος τῆς καταστάσεως τῆς Εὐρώπης.

Οἱ τρεῖς ἔκρινοι μῆνες χαρακτηρίζονται, ώς κρίσιμοι, διὰ τὸ παγκόσμιον ἐμπόριον. Ἐπιφανεῖς Ἀγγλοί ἔμποροι, διοικήχανοι καὶ ναυτιλλόμενοι, ἐν οἷς καὶ οἱ κ. κ. M. F. Allen, Walter Runciman καὶ R. S. Dalglish δὲν ἔδιστασαν γὰρ δηλώσουν καὶ δημοσίᾳ, ὅτι κατέχονται ὑπὸ τινος ἀπαίσιοδοξίας.

Οἱ αὐτοὶ κύκλοι προβλέπουν διὰ τὸ θέρος, διὰ δύο τινας εἰνες δυνατῶν γὰρ σημειωθοῦν ὑπὸ ριζικὴν μορφήν: "Ἡ θὰ παραλύσῃ τελείως ἡ ναυλαγορᾶ εἰς διαθήμον τοιούτον, ὥστε καὶ αἱ χειρότεραι διὰ αὐτὴν ἥμέραν: τοῦ 1930 ἐν συγκρίσει νὰ θεωροῦνται καλύτεραι ἡ παγκομιδεών τῶν γενικῶν συνθηκῶν θὰ ἀρχίσῃ πλέον μία θετικὴ καὶ σταθερὰ δελτίωσις, ἡ οποία θὰ δημιουργήσῃ καὶ πάλιν διὰ τὴν ναυτιλιακὴν ἐργασίαν εὐτυχεῖς δρίζοντας.

Κατὰ τὸν Φεβρουάριον αἱ ναύλωσεις διὰ μεταφορᾶς Ἀγγλικῶν γιανθράκων δέν ησαν καθόλου ἵκανοποιητικαὶ, χάρις δὲ εἰς τὴν σταθερότητα τῶν πλοιοκτητῶν ἐπετεύχθη μία ἐλαφρὸς ἀνατίμησις διὰ τὰς τιμὰς Μεσογείου καὶ Βορ. Γαλλίας. Οἱ ναῦλοι δύμως διὰ τὴν Νότ. Ἀμερικὴν διετηρήθησαν ἐξόχως χαλαροί, οἱ δὲ ἐφοπλισταὶ προετίμων νὰ στέλλωσι κενὰ τὰ σκάφη των εἰς τὴν Ἀργεντινήν.

Παραθέτομεν κατωτέρω πίνακα περὶ τοῦ μέσου δρου τῶν ναύλων διὰ γιανθράκων κατὰ μῆνα Φρίον ἀπὸ τοῦ 1929—1931.

Φεβρ. 29	Φεβρ. 30	Φεβρ. 31
Διὰ Βορδὼ	5)3	4)—
» Γιθραλτάρ	8)3	5)9
» Χάδρηγ	4)—	3)9
» Λισσαδώνα	8)9	6)9
» Ρουέν	4)9	4)—

	Φεβρ. 29	Φεβρ. 30	Φεβρ. 31
» Μπουένος "Αὔρες	12)6	16)—	10)3
» Ρίον "Ιανέρρογ	11)3	14)9	10)6
» Ροζάριο	13)—	16)6	10)6
» Ἀλεξάνδρειαν	12)—	7)9	6)9
» Ἀλγέριον	10)—	7)—	7)—
» Γένοβαν	9)9	6)9	6)6
» Μασσαλίαν	9)6	7)3	6)9
» Ὁράν	10)—	6)9	7)—
» Πειραιᾶ	12)3	8)—	6)5
» Πόρτ Σαΐδ	12)—	7)3	6)5
» Βενετίαν	11)6	8)3	7)6
» Δυτ. Ιταλίαν	9)9	7)—	6)6

ΟΙ ΝΑΥΛΟΙ ΔΙΑ ΤΑ ΣΙΤΗΡΑ

Κατὰ τὸν αὐτὸν μῆνα αἱ σιταγορᾶι τοῦ Πλέιτ καὶ τῆς Αὐστραλίας ἐπέδειξαν ζωηρότητα αἰσθητὴν. Η ὑποτίμησις τοῦ Αὐστραλιανοῦ νομίσματος προσήλκυσεν ἀθρόους ἀγοραστὰς γεννιμάτων. Τὸ Πλέιτ ἀπερρόφησεν ἀτιμόπλοια 1.000.000 τόνων, χωρὶς δμως νὰ αὐξηθοῦν καὶ οἱ ναῦλοι, ή δάσις τῶν δποίων μετὰ διῆς ηγγισε τὰ 20).

Ο σύνθετος ναῦλος μεταφορᾶς γαιανθράκων ἐκ Νοτίου Ουαλλίες Μπουένος "Αὔρες καὶ ἐπιστροφῆς ἐκ Σάν Λορέντζο μὲ σιτηρᾶς εἰς Ἀγγλίαν·Κόντινεντ ἔφθασεν δμοῦ εἰς σελ. 30)— ἔγαντι 28)6 τοῦ Ιανουαρίου, ἔγαντι 27)9 τοῦ Φρίον 1930 καὶ 37)6 τοῦ Φρίον 1929.

Η Βόρ. Ἀμερικὴ δὲν είχε σοδαράν κίνησιν δι᾽ ἐξαγωγὰς σιτηρῶν κατὰ Φρίον. Ἀπὸ τὸ Μόντρεαλ ἔκλεισαν αἱ πρωταἱ προναύλωσεις ἐφέτος κατὰ διάδομάς ἐγωρίτερον ἀπὸ πέρισσον, αἱ δὲ τιμαὶ εἰναι κατωτέραι τῶν περισυνῶν. Ἐκ Βόρ. Ειρηγνικοῦ αἱ ἐξαγωγαὶ σιτηρῶν κατὰ τὸν λήξαντα μῆνα ἐπραγματοποιήθησαν κυρίως διὰ πλοίων Liners.

Η Νότιος Ἀφρικὴ φαίνεται, διὰ δενθάδε ἔχη ἐφέτος ἐγδιαφέρουν, διότι οἱ ἐκείθεν ναῦλοι τόσον διὰ τὴν Εὐρώπην, δσον καὶ διὰ τὴν Ανατολήν εἰναι μικροί. Ο Δούναβης καὶ Η Μαύρη Θάλασσα εἰχον μίκη μετριοτάτην ἔργασίαν ἀνευ βελτιώσεως τῶν τιμῶν.

Οι ναῦλοι γεννημάτων τοῦ μηγδεῖ Φεβρουαρίου διὰ τὰ τρία τελευταῖα ἔτη, ἔχουν διὰ διατάξεως τούς λιμένας Ἀγγλίας—Ηπειρ. Εὐρώπης:

Φεβρ. 1929	Φεβρ. 1930	Φεβρ. 1931
» Μπάχ. Μπλάγκας	22)9	20)—
» Ροζάριο	24)9	21)6

ΑΙ ΕΞΑΓΩΓΑΙ ΣΙΤΗΡΩΝ ΑΡΓΕΝΤΙΝΗΣ

Η έλλειψης σοδαράς έργασίας διὰ φορτώσεις γκιανθράκων έξι Αγγλίας διὰ τὴν Ἀργεντινήν παρακαλούει σπουδαίως τὰς νυκτώσεις σκυρφών διὰ τὴν ἐπιστροφήν των μὲ φορτία γεννημάτων. Οἱ σημειεῖναι ναῦλοι τῶν γκιανθράκων έξι Αγγλίας διὰ τὴν Ἀργεντινήν δὲν καλύπτουν οὐδὲ αὐτὰ τὰ ἔξοδα τοῦ ταξιδίου, εἰς τρόπον ὅπεισι οἱ ἐφοπλισταὶ προτιμοῦν νὰ στέλλωσι τὰ σκάφη των κενά πρὸς τὸ Ρίβερ Πλέιτ.

Παλλὰ Ἐλληνικὰ σκάφη, ἐν οἷς καὶ τὰ ἀπὸ «Διον. Σταθῆτος» «Νήσου», «Ἐλένη», «Βιργίνια Σ.» καὶ ἄλλα κατευθύνονται ηδη καὶ ἐκ Μεσογείου εἰς Ἀργεντινήν.

Δυστυχῶς καὶ οἱ ἐκ Ρίβερ Πλέιτ ναῦλοι ἐπιστροφῆς τῶν πλοίων δὲν εὑρίσκονται εἰς ἐπίπεδα ἴναντος τηνάκης, ἀρ' οὐ ἐλλέγονται ὑπερέδησην τὰ σελ. 20)—, κυρίως δὲ στρέφονται γύρω τῶν σελ. 18)6—19). Οἱ ναῦλοι οὗτοι εἶναι χαμηλότεροι: ἔναντι τῆς ἀντιστοίχου ἐκρινῆς περιόδου τοῦ 1930.

Ἡ ἑσδεῖα τοῦ Ἀργεντινοῦ ἀρχοδιστοῦ εἶναι εὐχάριστος. Ὁ καπιτρὸς δημιουργεῖ εἰς αὐτὴν εὐνοϊκὰς συνθήκας, ὑπάρχει δὲ ἐλπὶς ἐφέτος, διὰ δὲν θὰ σημειωθῇ συγκριτικὸς τοῦ Ρουμανικοῦ ἀρχοδιστοῦ πρὸς τὸν τὴν Ἀργεντινής. Μία διμος πικρὸς ἀλήθεια ἐμβάλλει εἰς σκέψεις τινὰς ἀποκισιδόξους: «Ο κόσμος εἶναι κατὰ τὸ ἔτος τοῦτο πτωχότερος ἀπὸ πέρισσον. Δὲν πάσχει ἀπὸ ἐλλείψεις τροφίμων καὶ καλῶν ἐσοδειῶν, ἀλλὰ μαστίζεται ἀπὸ τὴν οἰκονομικὴν κρίσιν, συγέπεια τῆς δύοικας εἶναι ἡ παρατηρουμένη μείωσις τῆς καταναλώσεως τροφίμων καὶ εἰδῶν τῆς πρώτης ἀνάγκης, καθὼς καὶ τῆς διειδέστερως πρώτων ὑλῶν».

Σήμερον φάνεται κακοθάρξ, διὰ διὸς δὲ κόσμος, λόγῳ τῆς ἐλλείψεως χρημάτων, ἐφαρμόζει σπουδαίας οἰκονομίας καὶ περικόπτει πολλὰς διπάνες, τὰς δύοικας ἀλλατεῖς ἔθεσθει ἀπαρκτήτους. Συγολεικῶς ἡ τάξις αὕτη δημιουργεῖ χάος διὰ τὴν ἐμπορχγοράν μὲ ἀμεσον ἀντίκτυπον ἐπὶ τῆς γκυτιλαχής ἐργασίας.

Κατὰ τὴν γνώμην τῶν Ἀγγλῶν, οἱ δροὶ οὗτοι δύνανται γὰρ ἀντιτραφθῆναι μόνον, ἐὰν δὲ κόσμος ἀποδάλλει τὴν ἀποκισιδόξειαν, τῆς τὸν ἔχει καταλάβει καὶ ἀποκτήσει ἔνα αἰσθημα ποιάς τινος αἰσιοδοξίας διὰ τὸ μέλλον. Ἡ μεταστροφὴ αὕτη θὰ δημιουργήσῃ ἔνα ἐλαχφρὸν ρεῦμα βελτιώσεως τῶν σημερινῶν δυσχερῶν συγγράμμων.

ΑΙ ΦΟΡΤΩΣΕΙΣ ΚΑΝΑΔΙΚΩΝ ΣΙΤΗΡΩΝ

Τὴν 31ην Ιουλίου π.ε. τὸ ὄπόλιον τοῦ Καναδικοῦ σίτου, ὅπερ παρέμενε πρὸς διάθεσιν ἀνήρχετο εἰς 112 ἑκατομ. μπούσεις, ή δὲ ἐκτίμησις τῆς νέας ἐσοδείας ἐνεφάνιζεν ἔτερα 393 ἑκατ. μπούσεις, ητοι σύνολον Καναδικοῦ σίτου 508 ἑκατομμυρίων μπούσεις.

Ἐκ τοῦ ποσοῦ τούτου διετέθησαν διὰ τὴν σποράν καὶ διὰ τὰς ἀνάγκας τῆς ἐγχωρίου καταναλώσεως 110 ἑκατομ. μπούσεις, ὑπελείψθησαν δὲ πρὸς ἐγχωρήγη 393 ἑκατ. μπούσεις. Κατὰ τὸ ὅμηρον διάστημα 1ης Αὐγούστου μέχρι 31ης Δεκεμβρίου παρετηρήθη ζωηρὰ ἐξαγωγικὴ κίνησις ἐκ τῶν Καναδικῶν λιμένων τοῦ Εἰρηνικοῦ Ωκεανοῦ, ἐφερτῶθησαν δὲ εἰς τὸ Βαγκούδερο 32.184, 557 μπούσεις, ἐνῷ κατὰ τὰ ἀντίστοιχον διῆμον τοῦ 1929 εἶχον φορτωθῆ μόνον 17.427.735 μπούσεις.

Αἱ φορτώσεις ἐκ τῶν Καναδικῶν λιμένων τοῦ Ἀτλαντικοῦ Ωκεανοῦ ανήλθησαν κατὰ τὸ 1930 εἰς 38.028.259 μπούσεις ἔναντι 20.124.138 τοῦ ἔτους 1929. Τὰ μεγάλυτρα ποτὲ τῶν Καναδικῶν ἐξαγωγῶν γεννημάτων ἀπεστάλησαν εἰς τὴν Μεγ. Βρεττανίαν καὶ εἰς τὴν Ἡπειρωτικὴν Εὐρώπην.

Κατὰ τοὺς τελευταίους 5 μῆνας τοῦ 1930 καὶ ιδίως κατὰ τὸν Δεκέμβριον ἐφερτῶθησαν ἐκ Βαγκούδερο μεγάλη ποσά σίτου διὰ τὴν Ἀγκατόλην ἀνελθόντα εἰς 6.460.717 μπούσεις. Ἐκ τοῦ ποσοῦ τούτου αἱ φορτώσεις τοῦ Δεκεμβρίου ἐφικασαν εἰς τὰ 2.360.779 μπούσεις.

Συμφώνως πρὸς τὴν τελευταίαν στατιστικὴν τῆς «Ἐπιτροπείας τοῦ Σίτου» ἐξήχθησαν κατὰ τὸ ἐσοδειακὸν ἔτος (1ης Αὐγούστου 1930 μέχρι 16ης Ιανουαρίου 1931) 34.790.945 μπούσεις.

Ἐξ ἀλλοῦ η ἔθοδοι μαριάτικα ἐκθεσίς τοῦ Ἐμπορικοῦ Ἐπιμελητηρίου τοῦ Βαγκούδερο ἀναφέρει, διὰ αἱ φορτώσεις γεννημάτων κατὰ τὸν Ιανουάριον τρ. ἔτους ὑπερτέρησαν κατὰ 11 ἑκατ.

μπούσεις τὰς ἀντιστοίχους περισυνάς.

Αἱ φορτώσεις συνεχίζονται μὲ ἐξαιρετικὴν δλῶς ζωηρότητα ἐκ τῶν λιμένων τοῦ Εἰρηνικοῦ, λόγῳ τοῦ διὰ προσεγγίζει καὶ τὸ ἀγοραγμα τοῦ ποταμοῦ τοῦ Ἀγίου Λαυρεντίου. Εἰς τοὺς λιμένας τοῦ ποταμοῦ τούτου διαρκῶς καταφθάγουν ἐκ τοῦ ἐσωτερικοῦ μεγάλαι ποσότητες σιτηρῶν, οὕτως ὡς μὲ τὸ ἀγοραγμα τῆς γεννημάτων εἰς τοὺς λιμένας τοῦ Ἀτλαντικοῦ νὰ ἀρχίσουν ἀθρόως αἱ φορτώσεις ἐπὶ τῶν πλοίων, ἀτινα 0ὰ συρρεύσουν.

ΑΙ ΚΡΑΤΟΥΣΑΙ ΤΙΜΑΙ ΤΩΝ ΝΑΥΛΩΝ

Λονδίνον 12 Μαρτίου (Ιδιαιτέρα ἀνταπόκρισις).—Ἡ γκυλαγόρα περιέστη γενικῶς εἰς χαλκότητα, λόγῳ τῆς μειώσεως τοῦ ὅγκου τῶν γκυλώτων ἀπὸ τὰς ἀγορὰς Βρ. καὶ Νοτ. Ἀμερικῆς. Αἱ Ἀγκατολικαὶ ἀγοραὶ διατηροῦνται εἰς σταθερότητα.

Αἱ τιμαὶ τῶν γκυλών ἐκ τοῦ Πλέιτ ἀμετάβλητοι εἰς τὰ 18)6—19). Διὸ Ἀπρίλιον ἐκλείσθη ἔνα σκάφος εἰς τὰ σελ. 18)—ἀπὸ Μπουένος Ἀὔρες διὰ Μεσόγειον, ἀν Σκανδιναվίαν 18)6. Τὸ διάθος τῶν ὄνδρων τοῦ Πλέιτ ἡτο εἰς τὸ Σάντα Φὲ 31.9 πόδες μὲ τάσιν ὑψώσεως. Ἡ πορεία τῶν ἐσοδειῶν εἶναι εὐνοϊκή.

Οἱ φορτωταὶ εἰναι ἐπιφυλακτικοὶ διὰ προνυκλώτεις, διότι λόγῳ τῆς πλουσίας ἐσοδείας τῶν σιτηρῶν, ἀναμένεται ζωηρότης φορτώσεως καὶ ἀνατίμησης τῶν γκυλών.

Ἀπὸ Σάντα Φὲ αἱ τιμαὶ εἰναι 20)—20)6 Μάρτιον, 19)—ἔως 20)—Ἀπρίλιον καὶ 19)—ἔως 19)9 Μάιον.

ΔΟΥΝΑΒΙΣ: Ἡ ἀγορὰ ἡτο ἡσυχος, παρέσχε δὲ μίαν κανονικὴν ἐργασίαν εἰς τὰ σελ. 14)—Βορδὼ—Ἀμβούργον. Ἐκ Κωνστάντζης—Βάρνης ἡ Μπουργκάς ἐκαλύπθη τὸ ἀπὸ «Ἀντώνης Γ. Λεμδός» 6000 τ. σιτηρὰ διὰ Κόντινεντ σελ. 10)6, φόρτωσις Μαρτίου, ζητεῖται δὲ ἀπὸ 4000 τ. διὸ Ἀμβέρσαν—Ἀμβούργον πρὸς 10)6. ἐκν «Ἀγγλίαν 11)3, διὰ φόρτωσιν 20 Μαρτίου.

ΜΑΥΡΗ ΘΑΛΑΣΣΑ: Ἀπριλία. Διὰ μεταλλεύματα ἐγένοντο μερικαὶ πρᾶξεις, ἐκαλύπθησαν δὲ τὰ ἀπὸ «Ρίτα» καὶ «Ἀγνα». Διὰ γενικὴν φορτίαν ἀπὸ 3 λιμένας Μ. Θαλάσσης ἡ Ἀξοφικῆς διὰ τρεῖς λιμένας Νοτ. Ἀμερικῆς, οἱ Ρᾶσσα: προσφέρονται σελ. 17)—f. i. o., Ἀπρίλιον 10—20.

ΚΥΠΡΟΣ: Ἡ ἀγορὰ ἡσυχος. Τύπορχει μία διαταγὴ διὰ 3000 τόνων σελ. 11)3 διὰ Σέτταν, μὲ φόρτωσις τέλους Ἀπρίλιον.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ: Αἱ τιμαὶ διὰ Χούλλα, ὀνομαστικαὶ εἰς τὰ 8)9 κατὰ 60 κ.π.. διάρχει δὲ διαταγὴ διὰ 350.000 κ. π. διὸ Ἀμβέρσαν—Ρόττερνταμ σελ. 10)—, Μάρτιον.

ΜΕΣΟΓΕΙΟΣ: Τύπορχει προσφορὰ διὰ 5200—5500 τ. φωσφάτου ἀπὸ Σφράξ 6)9 ἐκν λιμένα, 7)—δύο λιμένας Όλλανδίας Μαρτ. 28—Ἀπρ. 30 καὶ ἑτέρα διαταγὴ ἀπὸ Σούσα 4000—5000 τ. (Ἀπρίλιον 1—15) διὰ Rieme 6)—Ἐπίσης δύο διαταγαὶ ἀπὸ Σφράξ διὰ Ρουέν ἡ Tonney Charente ἀπὸ 3000 τ. σελ. 5)3 καὶ τρίτη διὰ 2500 τ. διὰ Σουάνα σελ. 5)6 ἡ Χονφλέρ 6).

BOP. ΑΜΕΡΙΚΟΣ: Ἡ ἀγορὰ ἡσυχος. Ἀπὸ Νόρδεργ Ρέιντς διὸ Ἀμβέρσαν—Ρόττερνταμ 9 σελες κατὰ 100 λιθρας, Μεσόγειον 12 σελες. Ἀπὸ Μόντρεαλ διὸ Ἐλλάδης 13 σελες, Μάιον.

ΓΑΙΑΝΟΠΑΚΕΣ: Ἀπὸ Βόρ. Ἀμερικῆς διὰ Δυτ. Ἰταλίαν δολ.

2 Ἀπρίλιον, διὰ Μοντεβίδεο ἡ Λά Πλάτα δολ. 2.80 Μάιον.

ΚΟΥΒΑ Μικραὶ φορτώσεις μὲ δύσιν 14)9 Αγγλίαν—Κόγτινεντ Ἀπρίλιον.

BOP. ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ Ἀπριλίτελ.

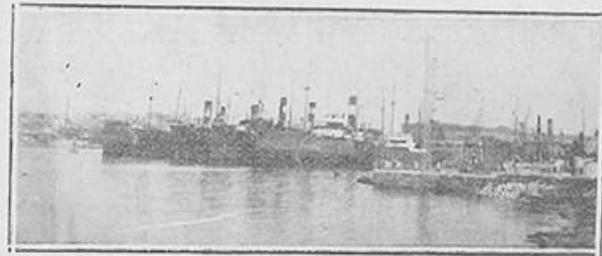
ΙΝΔΙΑΙ Σχετικὴ ἐργασία ὑφίσταται πάντοτε. Προσφέρονται ἐκ Βαζιλάνης διὸ Ἀγγλίαν—Κόγτινεντ 20)—διὸ ἀ.φ. καὶ 18)—Ἀπρίλιον, μὲ δύσιν κατὰ τόννον d.w.

ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ Ἐργασία καγονικὴ μὲ τιμαὶ ἀπὸ Νότ. Αὐστραλίαν ἡ Βικτωρίαν σελ. 31)6 ἔως 32)—διὸ Ἀγγλίαν—Κόγτινεντ (Ἀπρίλιον) καὶ ἀπὸ Δυτ. Αὐστραλίαν 29)—, Μάιον.

ΗΠΕΙΡ. ΕΥΡΩΠΗ Ἀπὸ Ρόττερνταμ, γκανόθρακες, διὰ Μπουένος «Ἀὔρες σελ. 9)9, Ἀπρ. Ἐκ Δάντσιγκ ἐκαλύπθη τὸ ἀπὸ «Δημ. Λ. Δημιόλος» 6000 τ. γκιανθρ. διὰ Βενετίαν, Τεργέστην ἡ Ἀγαθίαν 8)9 ἐκν λιμένα, 9)3 δύο λιμένας, Μαρτ. 20—Ἀπρ. 10.

ΑΙΓΑΙΑΙ Γκανόθρακες ἀπὸ Τάιν διὰ Δυτ. Ἰταλίαν 6)6, Ἀδριατικὴν 7)6, Ἀλεξάνδρειαν 7)6, Πόρτ Σκᾶδ 7)—, Πειραιά 7)—, Ἀπὸ Ούαλλιαν διὰ Δυτ. Ἰταλίαν 6)9 ἔως 7)—, Βενετίαν 7)9, Ἀλεξάνδρειαν 7)3, Πόρτ Σκᾶδ 7)—, Τρίπολιν Συρίας 8)6, κατὰ λιμένας Πλέιτ 10)—, Ἐγκαλώθησαν καὶ τὰ ἀπὸ «Ιωάννην» 5.200 τ. διὰ Ηεράκια σελ. 7)— καὶ «Νεφέλη» 5.300 τ. διὰ Θηγίην 7)3.

ΑΠΟ ΤΗΝ ΚΡΙΣΙΝ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΜΑΣ



Μία άλλη αποψις των άργοντων εις τόν λιμένα μας φορτηγών

Ο ΛΙΜΗΝ ΠΕΙΡΑΙΩΣ ΚΑΤΑ ΤΟΝ ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΝ

Η λιμενική κίνησις τον Πειραιώδεις τὸν μῆνα Φεβρουαρίου ἀνήλθεν εἰς 480 ἀτμόπλοια τόννων γέτ 462.372, ἡτο, τούτεστιν, μειωμένη ἔναντι τοῦ Φεβρουαρίου π. ἔ. κατὰ 44 ἀτμόπλοια καὶ κατὰ 55. 485 τόννους. Ιστιοφόρα κατέπλευσαν 318 τόννων 9338, ἡτο, ἐπί πλέον τοῦ Φεβρουαρίου π. ἔ. κατὰ 7 ιστιοφόρα καὶ 532 τόννους. Τὰ καταπλεύσαντα ξένα ιστιοφόρα ἦσαν μόνον 4 Ιταλικὰ τόννων 61, πάντα δὲ τὰ ἄλλα Ἑλληνικά.

Η κίνησις τῶν ἀτμοπλοίων καταγέμεται εἰς τὰς κάτωθι σημαῖες:

Ἐλληνικὰ	351 τ. γέτ 197.042	Ρωσσικὰ	5 τ. γέτ 6.703
Ἴταλικὰ	47 » » 102.770	Νορβηγικὰ	3 » » 5.286
Ἄγγλικὰ	22 » » 52.743	Ταπωνικὰ	1 » » 4.393
Γαλλικὰ	9 » » 25.024	Ολλανδικὰ	3 » » 4.372
Τουρκικὰ	10 » » 22.832	Σουηδικὰ	3 » » 3.308
Ἀμερικανικὰ	4 » » 12.337	Σερβικὰ	3 » » 3.258
Γερμανικὰ	7 » » 9.946	Βουλγαρ.	4 » » 2.894
Ρουμανικὰ	8 » » 9.464		480 γέτ 462.372

Η εἰσαγωγὴ τῶν ἐμπορευμάτων ἔφθασεν εἰς 123.066 τόννους καὶ εἰς 41.092 κεφαλὰς ζώων, ἡτο, παρουσιάζει μείωσιν ἔναντι τοῦ Φεβρουαρίου 1930 κατὰ 6849 τόννους ἐμπορευμάτων καὶ κατὰ 9661 κεφαλὰς ζώων.

Ἡ διὰ Πειραιῶς ἔξαγωγὴ ἀγγίθευεν εἰς 18564 τόννους ἐμπορευμάτων καὶ 1897 κεφαλὰς ζώων, ἡτο, δὲ καὶ αὐτὴ μειωμένη ἔναντι τῆς περισυνῆς κατὰ 4723 τόννους διὰ τὰ ἐμπορεύματα καὶ γῆγμένη μόνον διὰ τὰ σάγηα κατὰ 536 κεφαλὰς.

Ἡ δικριτακομιστικὴ κίνησις ἐνεφάνισε κατὰ Φεβρουαρίου τὴν κάτωθι εἰκόνα: Ἐμπορεύματα ἀποστελλόμενα ἐκ τῆς δικριτακομιστικῆς 1099 τόννοι. Ἐμπορεύματα προερχόμενα ἐκ τοῦ Ἐξωτερικοῦ καὶ μεταφορτωθέντα 5000 τόννοι. Καὶ ἐμπορεύματα προερχόμενα ἐκ τοῦ ἑστατερικοῦ καὶ μεταφορτωθέντα 2984 τόννοι.

Ἡ εἰκὼν τῆς εἰσαγωγῆς ἐμπορευμάτων κατ’ εἰδος ἔχει ώς ὅ ἀκόλουθος πίνακας, ἐν συγκρίσει μὲ τῷ Φεβρουαρίου 1930.

Ἐμπορεύματα	Εισαγ. Διαφορὰ	Ἐμπορεύματα	Εισαγ. Διαφορὰ
1931		1931	
Κτην.-ἄλιευτ.	1.684 — 588	Δέρματα	341 + 163
Σίτος	24.578 + 1.560	Ξελεία	4.754 + 820
Δο:πλ δημητ.	2.284 + 1.562	Καυσόξυλα	1.455 + 679
"Αλευρα	251 — 96	Ξυλάνθρ.	1.505 + 217
"Οσπρια κ.λ.	3.278 + 434	Δοιπ.δασικ.	597 + 336
Κηπουρικὰ	4.847 + 1.283	Γιαγάθρ.	37.043 — 12.201
Ζαχάρεις	2.309 + 1.146	Δυγγίτης	1.559 — 2.799
Καφ.-ἀποικ.	403 + 178	Ορυκτέλ.	7.790 + 3.069
"Ἐλαια	3.128 — 687	Ορυκτ.ἄκ.	3.585 — 4.376
Πνευματώδη	263 — 229	Τσιμέντα	3.322 + 1.334
"Ορυκτ. κατ.	1.594 + 1.511	Χρώματα	2.149 + 619
Μέταλλα	6.190 — 2.916	Τγάσιματα	1.306 — 461
Μεταφ.δργ.	344 — 11	Διάφορα	3.074 — 415
Χημ. λ:π.	3:403 + 3.019		123.066 — 6.849

Ο ΠΡΩΤΟΣ ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΑΠΛΟΪΑΣ "Γ. ΠΟΤΑΜΙΑΝΟΣ Α.Ε.,"

Ἡ «Ηπειρωτικὴ Ἀτμοπλοῖος Γ. Ποταμιάνος Α. Ε.» ἐδημοσίευτε τὸν πρώτον αὐτῆς ισολογισμὸν τῆς 31ης Δεκεμβρίου 1930. Παρὸ τὴν ἔντονον υκτιλικὴν πρίσην καὶ τὸν ἔξογτωτικὸν ἀνταγωνισμὸν ὅπερ τὸν διεκδικεῖ η Ἀκτοπλοΐα ὡς ισολογισμὸς σημειεῖται ἵκανον ποιητικὴν ἀποτελέσματα.

Ἡ ἀπομολοΐα Ποταμιάνου ἐργάζομένη ἐπὶ σειρὰν ἐτῶν γραμμῆς, εἰς τὰς ὁποῖας τυγχάνει τῆς ἀπολίτου ὑποστηρίξεως τοῦ τεχνικοῦ καὶ ἐμπορικοῦ κάτιμου, ἐμφανίζει εἰσπράξεις δικαιολογούσας καὶ τὰς γενομένας ἀποσθέσεις καὶ τὸ διανεμόμενον μέρισμα.

Τὸ χαρακτηριστικῶτερον ζητεῖ τὸν δημιουρεύετος ισολογισμὸν εἰναι ἡ ἐπιδεικνυμένη φειδῶ εἰς τὰς δικτύας, ἀλλ' ἴδια εἰς τὴν καταγάλωσιν τῶν γαιανθράκων, ὅπερ ἀποτελεῖ ἀγαμφοσθήτως τὸ μεγαλύτερον προτέρημα καὶ ἔχεγγυον ἐπικερδοῦς ἀποδεσμῶς διὰ τὰ ἀκτοπλοΐαν σκάφη.

ΤΑ ΕΝ ΠΛΩ ΔΙΑ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ

— Ἐκ λιμένων Ἀγγλίας

“Ντρομόρες,, Ἀγγλ. (Βάντ Νέα Ζέ) φθάνει Πειραιά 24 Μαρτίου ἐκ Λίθερπουλ καὶ ἀναχ. 26 Μαρτίου διὰ Βόλον, Θεσσαλονίκην κλπ.

“Ντακάρ Μαρού,, Ἰαπων. (Κράβε-Στήρενς) φθάνει Πειραιά 25 Μαρτίου ἐκ Λίθερπουλ.

“Στρατής,, φθάνει Πειραιά τέλη Μαρτίου ἐκ Κάρδιφ μὲ γαιανθράκας.

“Αντ. Δ. Κυδωνιεὺς,, φθ. Πειρ. τέλη Μαρτ. ἐκ Τάιν μὲ γαιανθρ.

“Ιοάννης,, φθ. Πειρ. ἀρχὰς Απρ. ἐκ Κάρδιφ μὲ γαιανθράκας.

“Κλεάνθης,, φθ. Πειρ. > > > > >

“Νεφέλη,, φθ. Θεσσαλίην τέλη Μαρτίου ἐκ Κάρδιφ μὲ γαιανθράκας.

“Ιω. Π. Γουλανδρῆς,, φθ. Πειρ. 25 Μαρτ. ἐκ Κάρδιφ μὲ γαιανθρ.

“Οπόρτο,, Ἀγγλ. (Κράβε-Στήρενς) φθ. Πειρ. ἐκ Σουάνης 15 Μαρτ.

— Ἐκ Βαλτικῆς καὶ Ἡπειρού. Εύρωπης

“Γιέροντις,, Γερμ. (Φρεγκοπ.) φθ. Πειρ. 18 Μαρτ. ἐξ Ἀμβέρσας.

“Χάρο,, Νορβ. (Φιλιπ.) φθ. Πειραιά 25 Μαρτ. ἐξ Ἀμβέρσας.

“Ρόλφ Γιάρλ., Νορβεγ. (Σπλην.) φθ. Πειρ. 25 Μαρτ. ἐξ Ἀμβέρσας.

“Αμάντεα,, Γερμ. (Φραγκ.) φθ. Πειραιά 17 Μαρτ. ἐξ Ἀμβέρσας.

“Αλβανία,, Γερμ. (Φραγκ.) φθ. Πειρ. 26 Μαρτ. ἐξ Ἀμβέρσας.

“Ερλαντ., Σουηδ. (Εύγενιδη) φθ. Πειραιά τέλη Μαρτ. ἐκ Μπρέσιου.

“Ενναρ Γιάρλ., Νορβ. (Σπηλ.) φθ. Πειρ. τέλη Μαρτ. ἐξ Ἀμβέρσας.

“Κλειδ., Ολλ. (Καρδικ.) φθ. Πειρ. τέλη Μαρτ. ἐξ Ἀμπερνταρ.

“Τήνος,, Γερμ. (Φραγκ.) φθ. Πάτρας τέλη Μαρτ. ἐξ Ἀμβέρσας.

— Ἀπὸ Βόρ. καὶ Ν. Ἀμερικῆν

“Εξανθία,, Ἀμερ. ("Εξπορτ") φθάνει Πειραιά 15 Μαρτ. ἐκ Ν. Τόρκη ουσεχτού Θίνικη.

“Ισιδώρα,, φθ. Πειραιά 18—20 Μαρτ. ἐκ Βοστώνης μὲ σίτου.

“Μαρίτα Ράτσιτς,, Σερβ. φθάνει Πειραιά 20—25 Μαρτ. ἐκ Μπλακ Μπλάγκας μὲ σίτουρ.

“Φραγκ. Β. Γουλανδρῆς,, φθάνει Πειραιά ἐκ Βορ. Ἀμερικῆς τέλη Μαρτίου μὲ σίτου.

“Εξερμοντ., Ἀμερ. ("Εξπορτ") φθ. Πειραιά 25 Μαρτ. ἐκ Ν. Τόρκης.

“Γκουσέρχους,, Ἀγγλ. φθάνει Πειρ. ἀρχὰς Απρ. ἐκ Σάντα Φέ μὲ σίτουρ.

“Σπάρ., Ἀγγλ. μὲ σίτου φθ. Πειρ. 31 Μαρτ. ἐκ Ν. Τόρκης.

“Μιχ. Λ. Ἐμπειρίκος,, φθάνει Πειρ. τέλη Απρ. ἐκ Νόρθερν Ρέιντς μὲ σίτου.

— Ἐκ Ρωσίας—Ρουμανίας—Τουρκίας

“Εύα. Τόγια,, φθ. Πειραιά ἐκ Θεσσαλίας ἐτῶν 10ήμερου Μαρτίου μὲ σφρίτον γαιανθράκων.

“Δημοκρατία,, καὶ Ἑγγ. Καρπάνη,, ἀρσίσιος.

“Μπροτ Μαρί., Σουηδ. (Φιλιπ.) φθ. Πειρ. 20 Μαρτ. ἐκ Ρουμανίας.

“Ἑγγ. Γουλανδρῆς,, φθ. Ελλ. λιμένας μέσα Απρ. ἐκ Ρωσ. μὲ σίτου.

“Γεωργ. Παλαιοκαραστάς,, φθάνει Πειραιά τέλη Απρ. ἐκ Ρωσ. μὲ σίτου

— Ἐκ διαφόρων ἀλλων λιμένων

“Ντελάγκος Μαρού,, Ιαπων. (Κράβε-Στήρενς) φθάνει Πειραιά 23 Μαρτίου ἐκ Γουκούχαμας.

“Μίμη Χανδρῆς,, φθ. Πειραιά ἐκ Κατάνης 15—16 Μαρτίου.

“Βενιζέλος,, φθ. Κατάνωλον 15—16 Μαρτίου. ἐκ Σέττας.

“Πέτρος Νομικός,, φθ. Καλάμπιον 20 Μαρτ. ἐκ Σπαλάτου.

“Βασ. Α. Πολέμης,, φθ. Πειραιά 20—25 Μαρτ. μὲ Τσίρκον Ιπποδρ.

ΠΕΙΡΑΤΙΚΗ ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Η ναυλαγορά κατά τὸ λῆξην 150ήμερον δὲν ἐνεφάνισε διὰ τὸν Πειραιᾶ ζωηρότητα πράξεων. Οὐδεμία γαύλωσις ἐγένετο ἐντυχή ἐπὶ σιτηρῶν δι' Ἑλληνικὴν ἀτμόπλοιαν ἐκ Μ. Θαλάσσης, ἀλλ' οὕτω καὶ ζήτησις πλοίων ὑπῆρχε, εἰμὴ μόνον διὰ φορτώσεις 10—20 Ἀπρίλιου.

Δι' ὑπέρχουσαν δικταγήν 4500-5000 τ. σιτηρῶν φούλ δψιδὸν προσφέρεται ἀπὸ μὲ δύσιν 11)- διὰ Κόντινεντ.

Ἡ ἔξαγωγὴ Ρωσικῆς ξυλείας ἐπέδειξε τελευταῖς ἔξαιρετικὴν ζωηρότηταν. Πλὴν τοῦ ἀπὸ «Δάρμασ» ἐνκυλώθησαν καὶ τὰ ἀπὸ «Ἀστηρ» ἐκ Χερσονῆς 2700 κ.μ. διὰ Βεγγάζην, Τρίπολιν καὶ Καλλιάρι πρὸς 9)- φόρτι παλλάκο, «Φώτης» ἐκ Νοβορωσίσκης 1500 στάνταρ D.I.B.B. πρὸς 56)- διὰ Μπουένος Ἀσρές ἢ Μοντεβίδεο, Ἀπρ. 10-30.

Ὑπάρχει διαταγὴ διὰ 500 στάνταρ ἐκ Νοβορωσίσκης δι' Ἀλεξανδρειαν, ζητεῖται δ' ἀτμόπλοιον μὲ τιμὴν κατωτέρων τῶν σεληνγίων 37)6.-

Διὰ γαύλωρακας ὑπῆρχε μία μόνον ἐντολὴ, δι' ἣν ἐκλείσθη ὁ κατωτέρω παραθέτομεν τὸ ἀπὸ «Ἄττ. Γεωργαντῆς».

Διὰ φόρτωσιν 25 Μαρτίου—5 Μαΐου ζητεῖται ἀτμόπλοιον 3500 τόνων, διὰ γαύλωρακας, ἐδόθησαν δὲ προσφοραί.

Ἐκ Νοβορωσίσκης ὑπέρχουσαν 3000 τ. τοιμέντων διὰ Μέμελ, δέν ἐκλείσθη δ' εἰσάτι: ἀτμόπλοιον. Ὑπάρχει ἀκόμη ζήτησις ἀπὸ διὰ 250 χιλ. κ.π. ζυχάρεις καὶ γεν. φορτίον εξ «Οδησσοῦ διὰ 4 λιμένας Περσικοῦ Κόλπου, πιστεύεται δ' ὅτι ἡ ἐργασία αὔτη θὰ ἔξασφαλισθῇ κατ' ἀποκοπὴν μὲ λ. στ. 4250.

Ὑπέρχουσαν ἀκόμη 1500 τ. γιούτας ἐκ Πόρτ Σαΐδ δι' Οδησσὸν, μὲ ἀμεσον φόρτωσιν, ἀλπίζεται δὲ γὰλείσθῃ ἀπὸ πρὸς 9)- f.i.o. καὶ μὲ 12 ἡμέρας φορτωεκφορτώσεως.

Διὰ τάξιμο—ταξίτερο ἐκλείσθη τὸ ἀπὸ «Σούνιον» 5114 d.w. πρὸς σελ. 3]9 καὶ διὰ τὸν δροῦς τῶν Ρώτων. «Ἄλλας Ἑλληνικὰ σκάφη δὲν ἔργασθη εἰσάτι, ἀλλ' ἐκλείσθησαν καθ' ὅτι οἱ πλοιοκτῆται ἔμμενον εἰς τὰς ἀπόψεις τῶν.

Ἀντιθέτως ὑπάρχει ἀρκετὴ ἐργασία ἐκ Δουνάβεως διὰ σιτηρά, ἐνκυλώθησαν δ' ἀρκετὰ σκάφη, ὡς ἀλλαχοῦ ἀναφέρομεν. Χθὲς μάλιστα ἐκλείσθη ἀπὸ 5000 τ. δ' οὐδὲ Δούναβιν διὰ Δαύλιον 16)- ἔνα λιμένα, καὶ μὲ 6 πέννας ἔξτρα δι' ἔκκαστον ἐπὶ πλέον λιμένα.

Ἐκ Δουνάβεως ἐνκυλώθησαν τὰ ἀπὸ «Πολέμης» 165 θαγ. ξελείας διὰ Βηρυττὸν-Τρίπολιν λ. στ. 6.10.0 κατὰ θαγ., ἀ.φ. Ἐκ Κωνσταντζῆς-Βάρηνης ἢ Μπουργκάς ἐνκυλώθησαν τὰ ἀπὸ «Φανερωμένη» 7500 τ. γεννημάτων 10)9 δι' Ἀμβούργον, Μάρτιον «Μερόπη» 6700 τ. διὰ Κόντινεντ 10)6, ἀ.φ. καὶ «Καλλιόπη» 8000 τ. δι' Ἀμβέρσαν-Ρότερνταμ 10)6, ἀ.φ.

Ἀπὸ Δούναβιν διὰ Κόντινεντ ἐκλείσεις καὶ τὸ Ὀλλαγδ. ἀπὸ «Ἐλενα» 4500 τ. σελ. 14)6, Αμβέρσαν-Αμβούργον 14)—, Ἀπρ. 5-25.—Ἐκλείσθησαν ἐπίσης εἰς τὰς τρεχούσας διὰ Κόντινεντ τιμᾶς ἐκ Δουνάβεως τὰ δεμένα εἰς Σύρου ἀπὸ «Δημ. Ν. Ράλλιας» καὶ «Εἰρήνη Ν. Ράλλια», καθὼς καὶ τὸ ἀπὸ μηνὸν ἀργούν ἐν Βόλφ ἀπὸ «Σούνιον» ἐκ Ρωσίας.

Ἀπὸ τὴν Μαύρην Θάλασσαν εὑρέθη μία ἐργασία δι' ἀρκετὰς Ἑλληνικὰς μονάδας. Οὗτο ἐνκυλώθησαν τὰ ἀπὸ : «Γεώργ. Παλαιορασσᾶς», 2000 τ. σίτου ἐκ Νοβορωσίσκης διὰ Θυίκην ἢ Πειραιᾶ 8)3, ἀμφοτέρους τοὺς λιμένας 8)9, Ἀπριλ. 6—12. «Εὐγενία Μ. Γουλανδρῆ», ἐκ Νοβορωσίσκης 6000 τ. φορτίου διὰ Θεσσαλίην—Πειραιᾶ—Κέρινθον λ. στ. 1050 f.i.o. δψιδὸν Καλάμις λ. στ. 1150, Μάρτιον. «Ἀντώνης Γεωργαντῆς» (ex «Rijndijk») ἐκ Μαριανούπολεως 5800 τ. γαύλωράκων διὰ Ρουέν 10)3.

Ἐνκυλώθησαν ἐπίσης τὰς τελευταῖς τκύτες ἡμέρας καὶ τὰ ἀπὸ «Μαρούσιον» ἐκ Κάρδιφ 5500 τ. γαύλωράκων διὰ Πόρτ Σαΐδ 7)— ἀ.φ. «Κλεάνθης» ἐξ Οὐαλλίες 6500 τ. γαύλωρ. διὰ Πειραιᾶ 6)9, ἀ.φ. Καὶ «Δημ. Λ. Δανιόλος» ἐκ Δάντιγκ 6000 τ. γαύλωρ. διὰ Βενετίαν 8)9, δύο λιμένας Ἀδριατικῆς 9)3, Μάρτ.

Ἐνκυλώθησαν ἐπίσης τὰ ἀπὸ «Γεώργ. Μ. Εμπειρίκος» ἐκ Δυτ. Αδστραλίας 10.000 τ. σιτηρῶν διὰ Μεσσηνίαν Ἀγγλίας-Κόντινεντ 28)9 Ἀπρίλιον. Καὶ «Μιχ. Λ. Εμπειρίκος» ἐκ Νόρδερν Ρέιντς 8000 τ. σίτου διὰ Πειραιᾶ 14)12 σάντες κατὰ 100 λίθρας. Ἀπρίλιον.

Ἐγένοντο ἐπίσης καὶ δύο πράξεις δι' Ἑλληνικὰ μεταλλεύματα μὲ τὰ ἀπὸ «Κωνστ. Κουτσοδόντης» ἐξ Ἀγίου Ιωάννου 6600 τ. διὰ Ρότερνταμ σελ. 6)- ἀ.φ. Καὶ «Royal Sceptre» (Λαυρεωτικῆς) ἐκ Θεσσαλίης 3500 τ. δι' Ἀμβέρσαν σελ. 9)- Μάρτ. 12-28.

ΤΑ ΔΥΟ ΝΕΑ ΥΠΕΡΩΚΕΑΝΕΙΑ ΤΗΣ «ΚΟΖΟΥΛΙΤΣ ΛΑΤΙΝ,,

Ἀκολουθοῦσα τὸ πρόγραμμα τῆς ἀνανεώσεως τοῦ στόλου καὶ τῆς θελιώσεως τῶν ὑπηρεσιῶν ἡ «Ἐταιρίας Κόζουλιτς Λάιν» ἐπεκύρωσε τὴν 26η Φεβρουαρίου ἐ. ἐ. τὴν παραγγελίαν, εἰς τὰ ἐν Τεργέστῃ Ἕγιονένα Ναυπηγεῖα, τῶν δύο νέων μεγάλων πετρελαιοκινήτων ὑπερωκεανείων ἐπιβατικῶν προσορίζομένων διὰ τὴν γραμμὴν Νοτίου Ἀμερικῆς.

Οὕτω πως διότις τῆς «Ἐταιρίας Κόζουλιτς Λάιν» θέλει: αὐξηθῇ διὰ δύο σημαντικῶν μονάδων 20.000 τόνων περίπου ἐκπλάστην αἴτιες κατὰ πολὺ θέλουσιν ἐπιταχύνη τὸν πλοῦν διὰ Βραζιλίαν καὶ Ἀργεντινὴν, συντελοῦσαι τὰ μέγιστα εἰς τὴν συγκοινωνίαν τῶν λιμένων Μεσογείου μὲ τὰς χώρας ταύτας.

Ἐγένετο 18 μηνῶν συνεπῶς οἱ λιμένες τῆς Ἀγκαλικῆς Μεσογείου συμπειλατικούμενον καὶ τοῦ τῶν Πατρῶν, θέλουσιν ἀποκτήσει νέαν καὶ ταχίστην ὑπηρεσίαν προσορίζομένην γὰν ἐνισχύσῃ τὸν ροῦν τῆς κυρήσεως, τῶν υπάρχοντα μεταξὺ Μεσογείου καὶ τῆς Αττικῆς Ἀμερικῆς.

Η ΠΕΙΡΑΤΙΚΗ ΣΙΔΗΡΟΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ

Ἐλάσσομεν παρατῶν κ.κ. Ἀδελφ. Πουτοῦ ἐπιστολὴν ἀπαντητικὴν εἰς τὰ δημοσιευθέντα περὶ ἡμῶν ἄρθρων τῶν κ. κ. Γ. Στρίγκου καὶ Γκ. Κουλούρα, διὰ τὴν ἐνίσχυσιν τῆς Πειραικῆς σιδηροδιομηχανίας. Τήν ἐπιστολὴν ταύτην θέλομεν εὐχαριστώς δημοσιεύσεις τὸν ἀπόμενον τεῦχος τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν».

Τηλεγραφήματος: ΣΤΑΡΚΟ

Τηλέφωνον: 10-09

“ΑΣΤΗΡ,,

ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗ & ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ

ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ

ΓΡΑΦΕΙΑ ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΩΣ: ΜΙΑΟΥΛΗ 40
ΜΕΓΑΡΟΝ ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ

ΠΡΑΤΗΡΙΟΝ:
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ & ΒΙΟΜΗΧ. ΕΙΔΩΝ
ΑΚΤΗ ΤΖΕΛΕΠΗ

ΠΩΛΗΣΙΣ ΛΙΑΝΙΚΗ & ΧΟΝΔΡΙΚΗ
ΑΠΑΝΤΩΝ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ & ΒΙΟΜΗΧ. ΕΙΔΩΝ

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΙ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ

ΟΡΥΚΤΕΛΑΙΩΝ: 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. Ναυαρχίου)

ΑΝΤΑΙΩΝ, ΙΠΑΡΙΩΝ κ.λ.π. G. & J. Weir Ltd. Glasgow.

ΓΕΡΑΝΩΝ, ΠΑΛΑΓΚΩΝ: Herbert Morris Ltd. Loughborough.

ΒΑΡΟΥΛΑΚΩΝ κ.λ.π. Clarke, Chapman & Co. Ltd. Gateshead-on-Tyne.

ΠΥΞΙΔΩΝ κ.λ.π. Henry Browne & Son Ltd. London



ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος Ναυπ.	Τόν. Γκρός	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΕΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
"Αβυδος	'Αδελφ. Μέλη	73	1157	άνεχ. Πειραιά 3 Μαρτ. διά Κρήτην. Προσήρ. Κουφονήσια Μαρτ. 12
"Άγιοι Βίτωρες	Μ. Καρούση	95	1550	άργει Χίον 14 Μαρτ.
"Άγιος Γεώργιος	Ν. Νικολάου	11	4248	εἰς Ησσικά 14 Μαρτ. ὑπό έκφροτ. σίτου
Άγιος Γεώργιος	Α. Γ. Βλασσοπούλου	12	3283	εἰς Ησσικά 14 Μαρτ. ὑπό έκφροτ. γαιανθρ.
Άγιος Γεράσιμος	έτ. «Ιωνίκη Α.Ε.	98	3224	έψθ. Κάρδιφ 4 Μαρτίου φορτώνει
"Άγιος Ιωάννης	έτ. «Ατλαντικός»	06	5699	άργει 'Αμβέρσαν 14 Μαρτ.
"Άγια Μαρίνα	έτ. «Κάσσος»	12	4151	έψθ. Ροζέριο 2 Μαρτ. Φορτώνει
"Άγια Παρασκευή	Χρ. Βλάσση	89	2041	εἰς Μασσαλίαν 14 Μαρτ. ὑπό έκφροτωσιν
"Άγιος Μάρκος	Η. Μαργαρώνη	10	5165	εἰς Ησσικά 14 Μαρτ. ὑπό έκφροτ. σίτου
"Άγιος Μάρκος	Γ. Τριλίθη	19	4514	άργει Πειραιά 14 Μαρτ.
"Άγιος Νικόλαος	Φράγκος καὶ Λιθανοῦ	06	4363	εἰς "Ακαλμποργκ 6 Μαρτ.
"Άγιος Σπυρίδων	Γ. Δικούστρος κλπ.	01	3779	εἰς Πόλι 18 Μαρτίου ὑπό φόρτωσιν
"Άγγελική	Γ. Γεωργαντή	99	3231	άργει Πειραιά 14 Μαρτ.
"Άγγελος Λ.	Ε. Σκαρβέλη	04	3667	φθάνει 'Αμβέρσαν 20 Μαρτ.
"Άγγελης Καμπίτσης	Δ. Π. Καμπίτη	06	3016	φθάνει Φάλμουθ 16—18 Μαρτ. (θιατχγάς)
Άδαμ. Ι. Πειθῆς	ΑΘ. Πειθῆ	08	4537	εἰς "Αριστερντηρ 10 Μαρτ. ὑπό έκφροτωτιν
Άδαμ. Κοραΐς	Κακαρούνα κλπ.	84	1324	άργει Χίον 14 Μαρτ.
Άδελφότης	I. N. Γουλανδρή	08	3882	διήλθεν 'Αλγύριον 1 Μαρτ. διά Φάλμουθ
Άθανάσιος	N. Λουκιαρδοπούλου	07	4295	εἰς Σούνιερλαντ 14 Μαρτ. (έδεξεμενίσθη)
Αιμίλιος	Γρόμημαν	98	3297	άνεχ. Πειραιά 10 Μαρτ. διά Στρατώνη
Αϊόλος	N. I. Λύρα κ.λ.π.	02	3051	φορτώνει εἰς Θεσσαλίαν Μαρτ. 12
Άκροπολις	Βασ. Μπρούσου	13	4342	άργει 'Αμβέρσαν 12 Μαρτ.
Άλαφια	E. Νικολαΐδη	02	4170	άργει Γένοβην 10 Μαρτ.
Άλβανία	Χατζή 'Οσμάν	74	1373	άργει Κων(η)πολιν 14 Μαρτ.
Άλεξος	N. Κωττάκη	06	4395	διήλθε Κων(η)πολιν 4 Μαρτ. διά Φάλμουθ
Άλεξάνδρα	H. Νεγρεπόντε	99	4028	άργει Σύρου 14 Μαρτ.
Άλκυών	'Ολιδιέ	00	3353	άργει 'Αμβέρσαν 13 Μαρτ.
Άλκυών	Κα Ε. Α. Λεμού	95	2701	άγγει Πειραιά 14 Μαρτ.
"Άλμα	Παπαδημητρίου	90	1814	άργει Πειραιά 14 Μαρτ.
Άλουμινη	Χρ. Βλάσση	12	563	εἰς πλάνα Πειραιώς—Σμύρνης—Μασσαλίας
Άναστασία	I. Γ. Λιθανοῦ	05	2883	εἰς 'Αλεξινήν 10 Μαρτ. ἐν μέσῳ πάγων
Άναστασις	K. Τύχα	07	4853	έψθ. Μασσαλίαν 3 Μαρτ.
"Άναστ. Πετρούτσης	K. A. Πατρούτση	99	3025	εἰς Ρίγαν 13 Μαρτ. ὑπό έκφροτ.
"Άναστ. Πατέρας	Δ. Πατέρα	14	3382	εἰς 'Αλεξινήν 10 Μαρτ. ἐν μέσῳ πάγων
"Άνθεμις	Δ. K. Πιτέλλου	05	2716	άνεχ. Σέτταν 7 Μαρτ. δι' 'Αλεξάνδρειαν
"Άννα	N. Λουκιαρδοπούλου	19	5173	'Αννη. έτ. 'Αργοστολίον 15 Μαρτ. διά Ρωσσίαν
"Άννα Βούλγαρη	Χαρ. Θ. Βούλγαρη	12	4603	Εις Ρίθερ Πλέιτ 14 Μαρτ. ὑπό φόρτωσιν
"Άννα Βασιλάκη	K. N. Βασιλάκη	04	3045	Παρέμενε Κόρσορ 10 Μαρτ. ὑπό έπισκευήν
"Άννα Μαζαράκη	Ά. Μαζαράκη	13	5411	'Αργει Πειραιά 14 Μαρτ.
Άννονύλα	Γ. Τσιτσέλη	08	4853	'Αργει Χίον 14 Μαρτ.
Άνδριππη Ν. Μιχάλου	H. Μιχάλου	05	3298	άργει Πειραιά 14 Μαρτ.
Άνδρεας Κ.	H. Μαργαρώνη	03	3602	Διήλθε Κων(η)πολιν Μαρτίου 7 διά Δωδυνθεν
Άνδρομέδα	Ιασιδ. Μαργαρώνη	14	4997	'Εκφροτώνει Στέττιν. Μαρτ. 8
Άντωνιος	A. Γεωργαντή	83	1187	άργει Πειραιά 14 Μαρτ.
Άντωνης	Σ. καὶ II. Λεμού	04	2679	άνεχ. Σούλινα 2 Μαρτ. δι' 'Αμβέρσαν
Άντωνιος Γ. Λεμός	I. Βροντίση	04	2690	Παραμένει εἰς Κέρτες πρός φόρτωσιν
Άντωνης Γεωργαντής	Σ. καὶ II. Λεμού	11	4410	άργει Χίον 10 Μαρτ. ἐν κυριολόγη
Άντωνιος Δ. Κυδωνίευς	G. Γεωργαντή	15	3557	άργει Πειραιά 14 Μαρτ. »
Άντωνιος Σταύρατος	Δ. Κυδωνίεως	07	3920	εἰς Όσλο 5 Μαρτ. ὑπό έκφροτωσιν
Άντζουλέττα	Δ. Σταύρατος	20	3836	άνεχ. 'Αμβέρσαν 2 Μαρτ. διά Μπουένος "Λύρας
Άποικια	'Αντ. Πιανουούλατου	07	2693	εἰς Ησσικά 14 Μαρτ. 'Εκφροτ. γαιανθρωκας
Άριάδην	Z. Βαλιάδη	05	3607	διήλθε Σύρου 7 Μαρτ. διά Φάλμουθ
Άριάδην Παντελή	I. Νικηφόρος κλπ.	05	4319	έκφροτώνει εἰς Esbjerg, Μαρτ. 10
Άριστ. Λ. Γουλανδρής	έτ. «Μαρμαρά»	10	4445	ἐν πλ. 10 Μαρτ. ἐν Σάν Νικολάς διά Κόντινγεν
Άρης	E. Γουλανδρή	05	3470	άργει Πειραιά 14 Μαρτ.
Άρτεμις	G. Βεργωτή	03	919	άργει Πειραιά 14 Μαρτ.
Άρτεμισία	Δ. Φιλαγκάδη	01	3587	φθάνει Φάλμουθ 14—16 Μαρτ.
Άρτεμισία	II. Μακρή	06	4343	ὑπό φόρτωσιν εἰς Νισύκαστλ, Μαρτ. 9
Άρχαγγελος	Ά. Λιθανοῦ	17	4349	εἰς 'Αμβούργον 8 Μαρτ. ὑπό έκφροτωσιν
Άσημίνα Μπάικα	Η. Μπάικη	95	1495	φορτώνει εἰς Γαλάτα 12 Μαρτ.
Άσια	'Ολιδίς	92	2893	έναντι λόγει εἰς 'Αμβέρσαν Μαρτ. 8
Άσπασία	I. Γαλάκη	14	4211	ἐν πλ. ἀπό Necochea δι' Αγγλ.—Κόντ., Μαρτ. 8
Άσπασία Νομικού	M. Νομικοῦ	99	846	έψθ. Ραθένναν 12 Μαρτ. έκφροτώνει
Άστηρ	Στεφανοπάτη κ.λ.π.	96	1350	εἰς Κων(η)πολιν. Μαρτ. 10
Άτθις	'Ατλαντικός, Α.Ε.	30	4108	έκφροτώνει Χούλλ, Μαρτ. 7
Άτλαντικός	'Ατλαντικός, Α.Ε.	19	5600	ἐν πλ. ἐκ Μπουένος "Αύρας διά Ντεκάρ. Μαρτ. 14
Άτλας	'Ατλαντικός, Α.Ε.	07	3815	εἰς Μαριανούπολιν 10 Μαρτ. λόγω πάγων
Άφροδεσσα	'Αδ. Κερτάτη	05	2485	εἰς Μαριανούπολιν ὑπό φόρτωσιν διά Γένοβην
Βάντα	'Επιφανειάδη	03	4190	έποδις Μπάναν πρός έπισκευήν Μαρτ. 6 (διά Φάλμουθ)
Βασ. Α. Πολέμης	Γκ. Γκούμα	07	3429	εἰς Πόλι 14 Φεβρ. (διά Πειραιά)
Βασ. Δεστούνης	Άδ. Δεστούνη	97	3146	άργει Πειραιά 14 Μαρτ.

ΟΝΟΜΑ ΠΑΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΓΑΙ	Έτος ναυπ.	Τόν. Γραδες	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΕΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Βασ. Η ιωνικής Βέλλη Μ. Διακίνη Βενιζέλος Βιργινία Μαυρολέων Βιργίνια Σ. Βόλγας Βύρων	άδ. Παντελή Μ. Διακίνη άδ. Σιφνίου Μ. Ε. Διακίνη Ζ. Σμυρνίδη Παπαχαντηρίου Έθνης	07 99 10 04 05 92 14	5015 3157 1005 3589 3385 2305 9272	εἰς Λονδίνον 13 Μαρτ. υπό έκφρασιν εἰς Θείνην 12 Μαρτ. υπό έκφρασιν φθάνει Κατάκωλον 15 Μαρτ. διὰ Σάττης εἰς Μπουένος "Αὔρας" 12 Μαρτ. υπό φόρτωσιν διῆλθε Γιβραλτάρ 28 Φεβρ. κανόνι διὰ Μπουένος "Αὔρας" ἀργεῖ Πειραιά 14 Μαρτ. έναυλόχει Ν. Τόρκην 14 Μαρτ.
Γαλούνης Γαρδελάκη Γέρω—Καρρές Γεώργιος Γεώργιος Γ. Γεώργιος Μ. Γεώργιος Π. Γεώργ. I. Γουλανδρής Γεώργ. Κυριακίδης Γεώργ. Κ. Σαλιάρης Γεώργ. Μάντακας Γεώργ. Μ. Εμπειρίκος Γεώργ. Μ. Λιβνός Γεώργ. Παλαιοκαρασσάς Γεώργ. Πήττας Γιάννης Γιαν. Γούναρης Γουλανδρής Γρηγόριος Κ.	Α. Μπίση Ε. Θεοφιλάτος άδ. Καρράς άδ. Λιθανού Δ. Αιμπαση Σ. Λύρα καὶ Μ. Λεμού Έπικρινειάδη Ν. καὶ Γ. Σίμουρα Ν. Γ. Κυριακίδη Γ. Κ. Σαλιάρη Β. Γ. Μάντακα Σ. Γ. Εμπειρίκος Άδ. Αιθανού Γ. Παλαιοκαρασσάς Άδ. Γ. Πήττας Γ. Ανδρέας κ.λ.π. Γ. Γ. Γούναρη Διαπούλη καὶ Δάμπαση Η. Καλλιμανοπούλου	94 88 11 14 18 05 03 96 11 01 21 21 28 00 98 05 01 03 90	2154 2282 4574 3536 4289 4254 4052 2187 4201 3514 3246 5728 3831 1043 3110 4391 2238 3849 2538	ἀργεῖ Πειραιά 14 Μαρτ. εἰς Σύρον 13 Μαρτ. υπό έκφρασιν ἀργεῖ Χαλήν 14 Μαρτ. εἰς Μπουένος "Αὔρας" 13 Μαρτ. υπό φόρτωσιν διῆλθε Ρίον Ιανέριου 4 Μαρτ. διὰ "Αδονιμού" άνεξ. Γμουνίταν 2 Μαρτ. διὰ Λά Πλάταν. ἀργεῖ Πειραιά 14 Μαρτ. εἰς Όδησσον 14 Μαρτ. υπό φόρτωσιν φθάνει Αμβούργον 16—18 Μαρτ. ἀργεῖ Πειραιά 14 Μαρτ. εἰς Κύπρον 12 Μαρτ. υπό φόρτωσιν εἰς Ρότερνταμ 13 Μαρτ. υπό έκφρασιν διῆλθε Ρίον Ιανέριου 2 Μαρτ. διὰ Ροζάριο ἀργεῖ Πειραιά 14 Μαρτ. εἰς Χαλκίδα 12 Μαρτ. υπό έκφρασιν άνεξ. Τάιν 10 Μαρτ. διὰ Βενετίαν ἀργεῖ Πειραιά 14 Μαρτ. ἔφθ. Σύρον 10 Μαρτ. ἀργεῖ ἀργεῖ Πειραιά 14 Μαρτ.
Δάρμας Δάφνη Δελφίνη Δέσποινα Δέσποινα Γλύπτη Δέσπω Δημήτρης Δημ. Γ. Θερμιώτης Δημ. Δ. Δανιόλος Δημ. Μ. Διακάτης Δημ. Ν. Βογιατζήδης Δημ. Ν. Βούλγαρης Δημ. Ν. Ράλλιας Δημ. Παντελής Δημ. Χανδρής Δημοκρατία Διαμάντω Διονύσιος Διον. Σταθάτος Δίρφυς Διάνωη Δραγών Δύο Φίλοι Δωροθέα	άδ. Πήττα Γ. Ανικαρδοπούλου Άδη καὶ Ανδρεάδη Κοσμᾶ καὶ Γεωργιλή Γ. Γλύπτη Ι. Δ. Χανδρή Σ. καὶ Η. Λεμού Α. Μ. Τατάκη Σ. καὶ Κ. Δανιόλου Μ. Δ. Διακάτη Ν. Δ. Βογιατζήδη Ν. Δ. Βούλγαρη Ν. Δ. Ράλλια άδ. Παντελή Ι. Δ. Χανδρή Γ. Περιβολάρη άδ. Τσατσόμοιρου Ε. Α. Καρδίδη Δ. Α. Σταθάτου Γ. Φ. Ανδρεάδη Ι. Δ. Κορκοδεΐλου Ραπτάκη καὶ Ρούσου Δ. Μπατάτη	83 10 06 09 04 99 05 06 06 01 08 02 99 20 98 00 03 03 19 06 06 04 03 97	1595 2810 3816 4461 3313 1819 3338 4271 3824 5872 3444 3975 3534 3534 4291 3346 3769 2281 2018 3769 2281 4227 3582 3547 2024	ἀργεῖ Πειραιά 14 Μαρτ. διῆλθε Κων(ι)πόλιν 3 Μαρτ. εἰς Φάλμουθ 12 Μαρτ. (θιαταγήν) φορτώνει εἰς Νικολάεφ 12 Μαρτ. εἰς Θεσσαλίαν 12 Μαρτ. υπό φόρτωσιν ἀργεῖ Πειραιά 14 Μαρτ. ἀργεῖ Χίον 13 Μαρτ. Εἰς Όδησσον 12 Μαρτ. υπό φόρτωσιν έκφρωνται Κοπεγχάγην, Μαρτ. 10 ἀργεῖ Σύρον 14 Μαρτ. ἀργεῖ Πειραιά 14 Μαρτ. ἀργεῖ Σύρον 14 Μαρτ. ἀνεξ. Μάρη ντελ Πλάτα 27 Φεβρ. διὰ Ρότερνταμ διῆλθε Οζάν 12 Μαρτ. διὰ Δανίαν εἰς Θεσσαλίαν 13 Μαρτίου υπό φόρτ. διὰ Πειραιά ἀργεῖ Σύρον 14 Μαρτ. φορτώνει εἰς Βρετανίαν, Μαρτ. 13 ἀνεξ. Λά Πλάταν 6 Μαρτ. διὰ Χούλλ διῆλθε Γιβραλτάρ 6 Μαρτ. διὰ Κοπεγχάγην ἀργεῖ Πειραιά 14 Μαρτ. ἀργεῖ Σύρον 13 Μαρτ. ἀνεξ. Δάντσιγκ 7 Μαρτ. διὰ Γένοβαν ἀργεῖ Κάσουες 14 Μαρτ.
Έδισων Ειρήνη, τάνκ Ειρήνη Κυριακίδου Ειρήνη Ν. Ράλλια Ειρ. Σ. Εμπειρίκου Έλεγκω Α. Κυδωνιέως Έλενη Έλενη Ελένη, Γ. Εμπειρίκου Έλευθ. Κ. Βενιζέλος Έλισάβετ Έλλην Έμμ. Σταυρούδης Ένωσης Έρημούλα Έρημούπολης Εύαγγ. Μ. Διακάνη Εύαγγελία Τόγια Εύαγγ. Νεόφυτος Εύανδρος Εγγενέα Καμπάνη Εύγενία Εύγ. Μ. Γούλανδρη Εύγ. Μυλωνᾶ Εύγ. Σ. Εμπειρίκου Εύγ. Χανδρή Εύτυχία Εύτ. Βεργωτή	Έθνικής Λ. Καλλιγά κλπ. Ν. Γ. Κυριακίδη Ν. Δ. Ράλλια Στ. Εμπειρίκου Π. Κυδωνιέως Α. Κάλινίκου Δ. Λώς Στ. Εμπειρίκου έπ. Χίος· Α.Ε. άδ. Μαζαράκη Στ. Εμπειρίκου Κα Σταυρούδη 'Ανδρέου καὶ Αγγελή ^η Ν. Τσατσόμοιρου Ε. Βασιλικού Δ. Μ. Διακάνη έπ. Κ. Τόγια Γ. Νεοφύτου Μ. Βάλμη Γ. Ν. Εμπειρίκου άδ. Αιθανού Β. καὶ Ι. Κουτσόκου Θ. Μυλωνᾶ Στ. Εμπειρίκου Ι. Δ. Χανδρή ^η Γ. Βεργωτή ^η Γερ. Βεργωτή ^η	96 09 22 08 27 02 18 01 05 98 22 13 03 03 05 06 03 06 03 98 3470 15 03 01 20 22 22 09	II.103 4009 3781 3860 4164 4162 5655 3919 4572 3553 4557 4391 4371 2715 3594 2876 4432 3543 3470 3687 3276 5148 4862 5108 5123 2993	ἀνεξ. Πειραιά 14 Μαρτ. διὰ Γιάφφαν—Βηρυττόν ἀνεξ. Αμέρισκαν 6 Μαρτ. διὰ Βατούμ εἰς Ηέναρθ 12 Μαρτ. φορτώνει ἀργεῖ Σύρον 14 Μαρτ. εἰς Πειραιά 14 Μαρτ. υπό έκφρασιν ἀργεῖ Πειραιά 14 Μαρτ. εἰς Καλάμας 13 Μαρτ. υπό έκφρασιν ἀνεξ. Τάιν 7 Μαρτ. διὰ Βενετίαν ἀργεῖ Πειραιά 14 Μαρτ. όπο φόρτωσιν εἰς Μαριανούπολιν, Μαρτίου 12 ἀνεξ. Κάρδιας 20 Φεβρ. διὰ Ροζάριο εἰς Σουλίνα 12 Μαρτ. υπό έκφραστ. Γαϊανθρ. εἰς Μαρανούπολιν υπό φόρτωσιν διὰ Πειραιά διῆλθε Λάς Πάλμης 7 Μαρτ. διὰ Μπουένος "Αὔρας" ἀργεῖ Πειραιά 14 Μαρτ. εἰς Ρωσίαν υπό φόρτωσιν διὰ Πειραιά έκφρωνται εἰς Κων(ι)πόλιν Μαρτ. 14 εἰς Κων(ι)πόλιν 12 Μαρτ. υπό έκφρασιν ἀνεξ. Νικολάεφ 3 Μαρτ. διὰ Μπάρι εἰς Πειραιά 14 Μαρτ. υπό έκφρασιν έφθ. Τόρρες Αννονιτσάτη 13 Μαρτ. ἀνεξ. Μπουένος "Αὔρας" 25 Φεβρ. διὰ Αγγλίαν—Κόντινεντ έφθ. Σαλέρνο 5 Μαρτ. έκφρωνται
Ζάννης Γούναρης Ζαννής Λ. Καμπάνης Ζαχαριός	άδ. Γούναρη κληρον. Λ. Καμπάνη Γ. Λυκιαρδοπούλου	07 20 06	4407 5298 4645	Διῆλθε Τανερίφφαν 1 Μαρτ. διὰ Μπουένος "Αὔρας" φορτώνει εἰς Όδησσον Μαρτ. 10 έφθ. Τάιν 9 Μαρτ. Φορτώνει

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος Ναυπ.	Τόν. Γκρός	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΕΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Ζηνοβία	έτ. «Μιχαλιγού»	06	2947	ἀργεῖ Πειραιᾶ 14 Μαρτ.
Ζίλδα Αμπατιέλλου τάνκ	Γ. Ε. Αμπατιέλλου	20	1138	ἀργεῖ εἰς Ρουμανίαν 14 Μαρτ.
Ηλίας Γ. Κουλουκουντής	έτ. «Ατλαντικός»	11	4861	ἐκφορτώνει εἰς Νεάπολην Μαρτ. 14
Ηρων	Σορώτου Κουφού Παπαζήτ.	06	1516	εἰς Ρουμανίαν 14 Μαρτ. ὥπο φόρτωσιν
Θάσος	Πατριωτικής	19	1565	ἀργεῖ Πειραιᾶ 14 Μαρτ.
Θεμιστοκλῆς	Έθνικής	07	5956	ἀργεῖ 'Αμπελάκι από ἑτού
Θεόδωρος	Α. Καλλινίκου	99	5660	ἐκφορτώνει εἰς Βραντίου Μαρτ. 12
Θεμώνη	«Κάσσος» Α.Ε.	29	3875	διήλθε Γιβραλτάρ 9 Μαρτ. διὰ Γένοβαν
Θέτις	Ε. Χατζηλία	30	4123	ἀνεχ. Necochea 24 Φεβρ. δι' Αγγλίαν—Κόντινεντ
Θησεύς	Μ. Κουλουκουντή	99	3768	ἀργεῖ Σύρου 14 Μαρτ.
Θοάκη	Πατριωτικής	17	982	ἀργεῖ Πειραιᾶ 14 Μαρτ.
Θρασύβουλος	Α. Βογιατζήη	12	3693	φορτώνει εἰς Σάν Πέντρο ('Αργεντ.) 10 Μαρτ.
Ιάκωβος	Γ. Αγγελίδη	01	2107	ἔφθ. Ρουέν 6 Μαρτ. ἐκφορτώνει
Ιάσων	Άλεξάντου κλπ.	90	1083	εἰς Πάτρας 8 Μαρτίου
Ιθάκη	Σ. Βλασσοπούλου	11	4083	διήλθε Γιβραλτάρ 4 Μαρτ.
Ιθακος	Γ. Δρακούλη	06	4070	ἀνεχ. Γένοβαν 1 Μαρτ. διὰ Ρωσίαν. διῆλ. Κ)πολιν 8
Ιονίλια	Π. Χατζηλία	08	3742	διῆλθε "Αγ. Βικέντιον 1 διὰ Ταϊταδέκιαν ἔφθ. 13 Μαρτ.
Ιρις	Ν. Αντωνίου	00	1106	εἰς Βενετίαν 12 Μαρτ. ὥπο ἐκφόρτωσιν
Ισιδώρα	Γ. Ν. Κονδύλη	00	3899	ἀναμένεται Πειραιᾶ 18 Φεβρ. ἐκ Βοστώνης
Ισίδ. Κοντογιάννης	Στυλ. Κοντογιάννης	18	365	εἰς Ρουμανίαν 14 Μαρτ. ὥπο φόρτωσιν
Ισιμήνη	Γρήμαν	90	2399	ἀργεῖ Πειραιᾶ 14 Μαρτ.
Ιωάννης	Δ. Δάμπτηη	09	3667	εἰς Μπάρρου 12 Μαρτ. Φορτώνει διὰ Πειραιᾶ
Ιω. Βάτης	Θεοφ. Βάτη	12	4418	ἔφθ. Τιμουρίναν 3 Μαρτ.
Ιω. Ε. Γιανναγάς	έτ. «Κάσσος» Α.Ε.	07	4646	ἀργεῖ Σύρου 14 Μαρτ.
Ιω. Κορκόδειλος	Π. Κορκοδείλου	05	4071	εἰς Κωνσταντίνεαν 10 Μαρτ. ὥπο φόρτωσιν
Ιω. Λύρας	Ιω. Κ. Λύρα	19	2165	ἀργεῖ Πειραιᾶ 14 Μαρτ.
Ιω. Νομικός	Α. Νομικού	99	610	ἀργεῖ Πειραιᾶ 14 Μαρτ.
Ιω. Π. Γουλανδρής	άδ. Γουλανδρήη	10	3750	ἀνεχ. Κάρδικ 7 Μαρτίου διὰ Πειραιᾶ
Ιω. Πατέρας	υίων Ν. Πατέρα	07	3874	ἀργεῖ Χίον 13 Μαρτίου
Ιω Φράγκος	Μάρκ. Φράγκου	02	3442	ἐν πλω ἐκ Κάρδικ δι' Αργεντινὴν Μαρτ. 14
Κ. Κτιστάκης	Γ. Κτιστάκη	07	4291	εἰς Μπέλφαστ 10 Μαρτίου
Κ. Λύρας	Π. Λύρα	02	3091	ἀργεῖ Πειραιᾶ 14 Μαρτ.
Κ. Χατζηπατέρας	Κ. Χατζηπατέρα	09	4344	ἔφθ. Μπαρρόου 11 Μαρτ. φορτώνει
Καθαράς	Γ. Καραδία	91	2661	ἀργεῖ Πειραιᾶ 14 Μαρτ.
Καλαφάτης	Κ. Καλαφάτη	17	4213	εἰς Μαρμαρίκα 14 Μαρτ. ὥπο φόρτωσιν
Καλλιόπη	Δ. Πατέρα	10	4948	ἀνεχ. Χίον 15 Μαρτ. διὰ Κωνσταντίνεαν
Καλουδώ	Γ. Ασημούτη	04	4921	ἀνεχ. Μπάχιαν Μπλάχιαν 4 Μαρτ. διὰ Λάς Πάλμας
Καλυψώ Βεργωτή	Γερ. Βεργωτή	18	5686	ἀργεῖ Μπλάχι 12 Μαρτ.
Καπετάν Στρατής	Δ. Κουμπῆ	06	3517	ἐναυλόχει Λονδίνον Μαρτ. 14
Καπτάν Ρόκος	Γ. Βεργωτή	07	5486	προσηγραμμένον εἰς Virgin Gorda
Καρδάμυλα	Π. Μ. Πουτούς	05	3563	ὅπο φόρτωσιν εἰς Νοβορωσίον Μαρτ. 14
Κάρολος	Δ. Λογοθέτη	00	3308	διήλθε Γιβραλτάρ 5 Μαρτ. διὰ Μπέργκεν
Κάσσος	έτ. «Κάσσος» Α.Ε.	07	4875	φορτώνει εἰς Εδπατέριαν 14 Μαρτίου διὰ Νότ. Αμερικήν
Κάτε	Ν. Λυκιαρδοπούλου	18	5197	ἀνεχ. Μπουένος "Αύρες 27 Φεβρ. δι' Αγγλίαν—Κόντινεντ
Κάτε	Φ. Παναζ	98	3089	εἰς Νιούκαστλ 9 Μαρτ. ὥπο φόρτωσιν
Κατερίνα	Γ. Μ. Κουλουκουντή κ.λ.π.	00	3147	εἰς Δούναβιν 11 Μαρτ. ὥπο φόρτωσιν
Κατερίνα, τάνκ	I. Γαλάνη	87	2495	εἰς Αλγέριον 4 Μαρτ. 'Επισκ. ζημίας (διὰ Fedalah)
Κατίγκω	Κ. Χατζηπατέρα	96	2578	φορτώνει εἰς Κωνσταντίνεαν, Μαρτ. 12
Κατίνα	Γ. Γρέγου	04	4649	διήλθε Γιβραλτάρ 4 Μαρτ. διὰ Φάλμουθ
Κέπι Κόρσο	'Αθ. Κουλούρα καὶ Κ. Ξένου	05	3890	ἔφθ. Βενετίαν 5 Μαρτίου
Κίμωλος	Παπαδημητρίου	89	2455	ἀργεῖ Πειραιᾶ 14 Μαρτίου
Κλεάνθης	Δ. Βογιατζήη	11	4153	παρέμενε εἰς Χούλλ Μαρτ. 11
Κλεοπάτρα	Δ. Μάντακη	07	3900	ἀργεῖ Πειραιᾶ Μαρτίου 14
Κοριάννα	Α. Μπεκατώρου	99	5170	ἀργεῖ 'Αμπέρον 13 Μαρτ.
Κωνστ. Κουτσοδόντης	Α. Κ. Κουτσοδόντη	04	4160	ἀνεχ. Σύρου 11 Μαρτ. διὰ Ρόττερνταμ
Κώστας	Π. Σταυρουλοπούλου & Σία	96	1346	ἀργεῖ Πειραιᾶ 14 Μαρτίου
Κωσταντή	άδ. Πατέρα	13	4316	εἰς Ρωσίαν 12 Μαρτ. ὥπο φόρτωσιν
Κωσταντής Λεμδός	άδ. Λεμδό	06	4419	ἀργεῖ Χίον 12 Μαρτ.
Κωστής	Κ. Λεμδό καὶ Σία	05	2426	ἀνεχ. Γαλάται 3 Μαρτίου διὰ Μπρίντζιδηλ. Κ)λιν 8
Λέανδρος	Γίῶν Χατζηπατέρα	01	3298	ἀργεῖ Πειραιᾶ 14 Μαρτ.
Λουκία, τάνκ	I. Μαυρή καὶ Σία	10	2143	ἐν πλω ἐξ Αλγερίου διὰ Ρουμανίαν διῆλ. Κ)πολιν 5 Μαρτ.
Μαίηντ δι Σάμος	A. Κουλούθρου	01	1190	ἀργεῖ Πειραιᾶ 14 Μαρτ.
Μαίρη Ν.	Δημ. Ηπάρχα	09	4330	ἔφθ. Λιβύρον 4 Μαρτ. ἐκφορτώνει
Μαΐωτις	Α. Συνοδινού	88	1709	ἔφθ. Κατάνην 13 Μαρτ.
Μάκης	E. K. Βλασσοπούλου	06	3546	ἀργεῖ Πειραιᾶ 14 Μαρτ.
Μαραθών	M. Χρυσάνη	05	3876	διήλθε Ρίον Ιανέρον 5 Μαρτίου δι' Αγγλίαν—Κόντινεντ
Μαργαρίτα	Γεωργ.άδη καὶ Σοφικού	89	2187	ἀργεῖ Πειραιᾶ 14 Μαρτ.
Μαρκάνης	E. Μάρκου	04	4229	φθάνει Νεάπολιν 18 Μαρτ. ἐκ N. Γόρκης
Μαρία	Σ. Βλασσοπούλου	07	4225	ἀνεχ. Λάς Πλάταν 27 Φεβρ. δι' Αγγλίαν—Κόντινεντ
Μαροία	Δ. Λευρᾶ	01	3090	φορτώνει εἰς Δούναβιν 11 Μαρτ.
Μαρού	Σ. Ηπαρή κ.λ.π.	00	1216	ἀργεῖ Χίον 13 Μαρτ.
Μαρία M. Διακάνη	M. Διακάνη	10	4362	Φορτώνει εἰς Οδησσόν 12 Μαρτ.
Μαρία N. Ρούσσου	Κυρ. Βενιζέλου	09	3729	φθάνει εἰς Σπαλάτο 18 Μαρτ.
Μαρία Νομικού	Κα. Νομικού	99	1165	εἰς Κρήτην 10 Μαρτ.
Μαρία Π. Ξυλά	M. Καρρά	02	3254	ἀργεῖ Χίον 13 Μαρτ.
Μαρία Σταθάτου	Δ. Σταθάτου	19	5229	ἀνεχ. Λήρο 9 Μαρτ. δι' Αντιρρίου

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	"Ετος Ναυπ.	Τόν. Γκρός	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΕΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Μαριγόλ Δ.	Ν. Λύρα	02	4146	φθάνει Λουδίγιον 15 Μαρτ.
Μαρίκα	Λασκαρίδη και Σία	98	3175	άργει Σούθεντ 14 Μαρτ.
Μαρούττα	Ν. Βέσταθίου	06	4660	άνεχ. Γλαυκώθην 21 Φεβρ. διά Μπουένος "Άρρες
Μαριέττα Νομικού	Π. Νομικού	82	1831	άνεχ. Καρθαγένην 13 Μαρτ. διά Σικελίαν
Μαριόκη Δ. Θεομιώτη	άδελφων Κιρτάτα	04	4784	άργει Σύρον 13 Μαρτ.
Μαριόκη Ι. Γουλανδρή	άδ. Γουλανδρή	05	3904	διήλθε Σύρον 7 Μαρτ. διά Φάλμουρο
Μαριόγκούλα	Π. Γουλανδρή και Σία	01	3510	άνεχ. Δάντισγκ 5 Μαρτ. διά Βενετίαν
Μαρούσιων Πατέρα	Δ. Πατέρα	17	4269	εἰς Νεάπολιν 14 Μαρτ. υπό έκφραστων
Μαρούλα	άδ. Ηρωτού	12	4307	εἰς Χώλλ. 14 Μαρτ. έκφραστών:
Μαρούσιων	Ν. Μ. Πιάγκου	02	4152	διήλθε Γιβραλτάρ 4 Μαρτ. έφθ. Λιβερπούλ 11 Μαρτ.
Μαρούσιων Κουλούνθρου	Α. Μ. Κουλούθρου	07	3556	άργει Κένη 13 Μαρτ.
Μαρούλιων Β. Πολέμη	Α. Β. Πολέμη	06	3732	άργει Πειραιά 14 Μαρτ.
Μασσαλιώτις	Θ. Αιαρούτσου	99	4076	διήλθε Κ) πολιν 6 Μαρτ. ἐκ Κένης
Μαστραντέρας	Μαστραντέρας και Σινεαλίδη	01	3281	ἔφθ. Χόλμπειτς 3 Μαρτ. έκφραστών:
Ματθαίος	Π. Μ. Λόρδης	04	2434	άργει Χίον 13 Μαρτ.
Ματρόννα	Ν. Βογιατζίδη	02	2816	άργει Πειραιά 14 Μαρτ.
Μεμάς	Α. Βεργαντή	00	4359	υπό φόρτωσιν 10 Μαρτ. εἰς Necochea
Μέντωρ	Γ. Δρακούλη	02	3050	άργει Πειραιά 14 Μαρτ.
Μερόπη	Κ. Καλαφάτη	11	4181	άνεχ. Πειραιά 13 Μαρτ. διά Κωνσταντζήν
Μεσαθούρι	Λ. Κεράνη	98	3550	άργει Πειραιά 14 Μαρτ.
Μηνάς	Έμιρη και Γερογιάννη	01	3004	άργει Πειραιά 14 Μαρτ.
Μίνα Ε. Τρικόγλου	Έλενθ. Τρικόγλου	15	4273	φθάνει Αμέρικαν 16-18 Μαρτ.
Μιχαήλ	Δ. Λογοθέτη	05	3049	άργει Σύρον 14 Μαρτ.
Μιχαήλ Ε. Γιανναγάς	Ν. Μ. Γιανναγάς	01	3319	άργει Σύρον 13 Μαρτ.
Μιχαήλ Ε. Τρικόγλου	Ε. Τρικόγλου	99	3044	εἰς Βρατλάν 12 Μαρτ. υπό φόρτωσιν
Μιχαήλ Λ.	I. Λιβανού	13	4160	άνεχ. Βρέμην 4 Μαρτ. διά Νικολάεφ
Μιχαήλ Λ. Έμπειρικος	Στ. Έμπειρικον	18	5202	άνεχ. Πειραιά 8 Μαρτ. διά Βαλτιμέρην
Μιχαήλ Ν. Μαρής	Ν. Μαρή	99	3926	άργει Σύρον 13 Μαρτ.
Μιχαλάκης	Ν. Εύσταθίου και Σία	04	3146	άνεχ. Μασσαλίαν 4 Μαρτ. διά Μπουένος "Άρρες
Μιχάλης Ποντούς	Π. Μ. Πεντούς	00	3672	ἐν πλήρ. εἰς Μπουένος "Άρρες δι' Αγγλ.
Μιχαλίδης Συλλάς	άδ. Συλλάς	06	3828	Κόντινεντ Μαρτ. 14
Μίμης Χανδρής	I. Δ. Χανδρή	92	1630	εἰς Χάρην 6 Μαρτ. υπό φόρτωσιν
Μονάρχης	Γ. Χρουσάκη	94	3457	άνεχ. Σαββίναν 10 Μαρτ. διά Πειραιά
Μονίτωρ	Σ. Φαρκούχη	06	3704	έκφραστών: γαιάνθρ. εἰς Μπόναν. Μαρτ. 14
Μωρής	Σ. Φαρκούχη	02	3734	φθάνει Σιδηταβέκιαν 16-17 Μαρτ.
Ναγδής	άδ. Λιθανοῦ	10	4111	εἰς Μπόναν 14 Μαρτ. υπό έκφρ. γαιάνθρακων
Ναύαρχος Γ. Σαχτούρης	Π. Σαχτούρη	02	1953	άργει Πειραιά 14 Μαρτ.
Νάρκισσος	Γ. Ν. Σταθάτου	06	4313	εἰς Χάρην 1 Μαρτ.
Ναυτίλος	Δ. I. Γουλανδρή	04	3531	άργει Πειραιά 14 Μαρτ.
Νεράϊδα εκ Αμαζών	Μ. Χρουσάκη	03	2759	άνεχ. Ταΐν 5 Μαρτ. δι' Αγκινά
Νερέλη	Δ. Κουτσούκου	97	3743	εἰς Κάρδιφ 14 Μαρτ. υπό φόρτ. διά Θ) νίκην
Νήτον	άδ. Κουτσούκου	05	4274	διήλθε Πιβραλτάρ 5 Μαρτ. διά Μπουένος "Άρρες
Νησεύς	A. I. Καλλινίκου	13	6694	εἰς Αμέρικαν 12 Μαρτ. υπό έκφραστων
Νήσιος	Έμη. Χατζηγάλια	07	3854	ἔφθ. Κάρδιφ. 9 Μαρτ. φορτώνει:
Νίκη	Γ. Δρακούλη	17	958	άργει Πειραιά 14 Μαρτ.
Νικολής	Δ. Βογιατζίδη	21	3576	εἰς Αλεξανδρείαν 10 Μαρτ. φορτ. διά Χούλλ.
Νίκος	N. Γ. Μωραΐτη	14	3892	έκφραστώνει εἰς Βαρελάνην 12 Μαρτ.
Νίκος Βαλμάδης	A. Γρυπαίον	01	3920	φθάνει Φάλμουρο 15-16 Μαρτ. (διαταγής)
Νίκος Μάρκου	Σ. Ν. Βαλμάδη	12	4235	φορτώνει εἰς Μπάρρο 10 Μαρτ. διά Βενετίαν
Νικόλαος	E. Μάρκου	01	3634	φθάνει Φάλμουρο 18-20 Μαρτ. (διαταγής)
Νικόλαος	N. Δ. Βούλγαρη	01	3634	άργει Πειραιά 14 Μαρτ.
Νικόλαος	άδ. Πήγιτα	80	1302	έφθ. Μπουένος "Άρρες 11 Μαρτ.
Νικόλαος Α.	N. Γ. Λιθανοῦ	01	3652	άργει Ήμπελάκι από έτον
Νικόλαος Άθανανούλης	κληρ. Άθανανούλη	01	3572	έφθ. Πειραιά 7 Μαρτ. έκφραστώνει:
Νικόλαος Νομικούς	A. Νομικοῦ	99	625	άργει Πειραιά 14 Μαρτ.
Νικόλαος	B. Σ. Ρωσολύμου	10	4540	άργει Χίον 13 Μαρτ.
Νικόλαος Πατέρας	N. Πατέρα	06	3435	
"Ομηρος	Τσούρου και Σπινάρη	84	1366	έφθ. Καλάμας 13 Μαρτ. έκφραστώνει:
Οινούσιος	N. Πατέρα και ιψών	04	5804	έφθ. Πειραιμπόθικον 4 Μαρτ. έκφραστώνει:
Ούρανία	Π. Σ. Αντόππα	03	3064	διήλθε Κένη 11 Μαρτ. διά Τεργέστην
Π. Μαργαρώνης	Δημ. Μαργαρώνης	13	4979	εἰς Κάρδιφ υπό έπισκευήν Μαρτ. 14
Παναγής	N. Λυκιαρδοπούλου	20	5187	έφθ. Μπουένος "Άρρες 12 Μαρτ.
Παναγής Βαλλιάνος	A. Σ. Βαλλιάνου	04	2980	άργει Πειραιά 14 Μαρτίου
Παναγής Μ. Χαδούλης	I. Π. Χαδούλη	07	3821	άνεχ. Μπουένος "Άρρες 1 Μαρτ. δι' Αγγλίαν-Κόντινεντ
Πανορμίτης	I. Λυγίζου κλπ.	05	4327	εἰς Αγκινά 12 Μαρτ. υπό έκφραστων
Παντελής	άδ. Παντελή	91	2411	άργει Πειραιά 14 Μαρτ.
Παπαλεμός	Γ. Α. Γεωργιλή	10	3748	εἰς Ροζέριο 5 Μαρτ. υπό φόρτωσιν
Παρθενών	άδ. Πειθή	08	3189	έκφραστώνει εἰς Αιμπάου Μαρτ. 11
Πάρος	Κρητικοῦ	94	951	εἰς πλόκος Σάττας-Βαλεντίας
Πελαγία	Στολ. Καστάνου	05	3157	άργει Πειραιά 14 Μαρτ.
Περφάνης Λ. Καμπάνης	κληρ. Λ. Καμπάνη	10	3584	έκφραστώνει εἰς Πόρτ-Σατή Μαρτ. 13
Περσεύς	έτ. «Α τλαντικός» A.E.	06	4852	εἰς Λαύριον 12 Μαρτ. έκφραστώνει:
Πεταλοί	Μαρή Έμπειρικού	17	5126	έν πλήρ. εἰς Μ. Θαλ. διά Ρίο Γκράντε Μαρτ. 14
Πετρολίνα, τάνκ	T. Κυριλλου	10	579	εἰς μεταφοράς πετρελ. εἰς Ρουμανίας εἰς Ελλάδα
Πέτρος Νομικούς	H. Νομικοῦ	93	2522	άνεχ. Σπαλάτο 13 Μαρτ. διά Καλάμις
Πηλέυς	E. Χατζηλία	28	4695	άνεχ. Μπάχιαν Μπλάχιαν 22 Φεβρ. δι' Αγγλίαν Κόντινεντ
Πλαταιάι	G. Γρέγου	97	3039	άργει Ρόττερντερ 14 Μαρτ.
Πολέμης	K. A. Πολέμη	09	1457	άργει Πειραιά 14 Μαρτ. Ένωσιλώθη
Πόλι έκ Θράκη	έτ. «Κάσσος» A.E.	97	2861	άργει Σύρον 14 Μαρτ.
Πολύκτωρ	G. Δρακούλη	14	4077	άνεχ. Βενετίαν 3 Μαρτ. διά Κ) λιν διαταγής
Πολύμνια	E. Μαχαλιτσιάνου	07	4937	υπό φόρτωσιν εἰς Κοντοσέφιον Μαρτ. 7
Πόντος	G. Γράτσου	12	4013	Διήλθε Κ) λιν 7 Μαρτ. διά Φάλμουρο
Πόπτη	M. Βερνίκου	96	1594	άργει Πειραιά 14 Μαρτ.
Ποσειδών	K. Βενιζέλου	09	3895	άργει Σύρον 14 Μαρτ.

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΗΓΤΑΙ	Έτος Ναυπ. Γιρός	Τέν.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΕΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Πείσιας	έτ. «Κάσσος» Α.Ε.	07	3823	άνεχ. Γλαυκώδην 28 Φεβρ. διά N. Αμερικήν
Προφήτης Ηλίας	Ε. Σενιός και Σία	79	1169	άργει Πειραιά 14 Μαρτ.
Πρωτεύς	έτ. «Ατλαντικός» Α.Ε.	06	4170	άνεχ. Σάν Νικολάς 26 Φεβρ. διά Μασσαλίαν.
Πρότος	Γ. Ν. Λουλούδη	03	1171	άργει Πειραιά 14 Μαρτ.
Πυθέας	Ι. Γαλάκη	02	3028	άργει Πειραιά 14 Μαρτ.
Ρίτα	Γ. Πανᾶς	01	2495	έν πλῷ ἐκ Τεργάστης διά M. Θάλασσαν 14 Μαρτ.
Ρίτα Χανδρῆ	I. Δ. Χανδρῆ	90	1217	άργει Πειραιά 14 Μαρτίου
Ρόκος Βεργωτῆς	Γερ. Βεργωτῆς	19	5637	άργει Ντερντρέχτ 14 Μαρτ.
Σόκομπελ. τάνκ	έτ. «Σόκομπελ»	30	1654	εἰς Κωνστάντζαν 12 Μαρτ. υπό φόρτωσιν
Σοφία Θεοδωροπούλου	Π. Θεοδωροπούλου	99	1518	εἰς Μπόναν 12 Μαρτίου ἐκφόρτωνει
Σούνιον	Μαρή Εμπειρίκου	19	3054	άργει Βόλον 14 Μαρτ.
Στάμιος Φαφαλίδης	Σ. και Δ. Φαφαλίδης	06	3990	εἰς Χούλι 12 Μαρτ. υπό ἐκφόρτωσιν
Στάθης Α.	άδ. Αποστολοπούλου	81	987	άργει Πειραιά 14 Μαρτ.
Στέφανος Κωστομένης	Ε. Κουλουκούνη	11	5409	ἐκφόρτωνει εἰς Μοντεδίδεο Μαρτ. 10
Στρατής	Μ. Κυδωνίας	05	3893	υπό φόρτωσιν εἰς Κάρδιφ 10 Μαρτ. διά Σαλαμίνα
Στυλιανή	άδ. Φεύθη	93	1828	εἰς πλόχο Σούρις—Αιγαίου
Στυλιανός	Π. Σ. Αντύππα	04	3564	άνεχ. Νικολάδειρ 8 Μαρτίου διά Μάλταν (Σιαταγής)
Στυλιανός Κουτσοδόνης	Α. Κ. Κουτσοδόνη	05	3076	διήλθε Σύρον 7 Μαρτ. διά Φάλμουρ διαταγής
Τάκης	Π. Σ. Αντύππα	04	1698	άνεχ. Κωνστάντζαν 12 Μαρτ. διά Αλγέριον
Ταξιάρχης	Κ. Μ. Λεμοῦ	08	3445	εἰς Μπίρκενχεϊτ 14 Μαρτ. υπό ἐκφόρτωσιν
Τερέζα Κοντογιάννη	Κοντογιάννη	89	764	εἰς λιμένας Πελοποννήσου υπό ἐκφόρτωσιν
Τηδήν	Γ. Φ. Ανδρεάδη	00	3606	εἰς Ipswich 10 Μαρτ. ἐκφόρτωνει
Τηλέμαχος	Γ. Δρυκούλη	11	3562	ἔφθ. Μπάρρυ 7 Μαρτίου φορτώνει
Τίμιος Σταυρός	Β. Λιδανοῦ	02	3564	φθάνει Πόρτ Σατή 15—17 Μαρτ.
Τό - Κύμα	Α. Κονσταντινίδη	05	3721	ἐκφροτώνει εἰς Βάττερφορντ 12 Μαρτ.
Τρίαντα	Γ. Λεμοῦ και Μ. Γεωργιλῆ	00	4358	ένωλόχει Γάνδειν 4 Μαρτ.
Τρίτων	Γ. Γράτσου	14	4211	φθάνει Φάλμουρ 15 Μαρτίου (Σιαταγής)
Τσιροπινάς	Α. Κ. Τσιροπινά	14	3895	άργει Σύρον 14 Μαρτ.
Τόνης Χανδρῆς	I. Δ. Χανδρῆς	04	2689	ἔφθ. Ταϊτιαβένικην 10 Μαρτίου
Υδρα	Γκ. Κουλούρα	00	3513	άνεχ. Πειραιά 10 Μαρτ. διά Θεοδόσιαν
Υδραίος	Α. Κουλούρα και Κ. Σάνου	02	4476	εἰς Κένιζιμπεργκ 6 Μαρτ. υπό ἐκφόρτωσιν
Φαίδων	Π. Αλεξάντους και Σία	89	1882	ἀναμένεται Πειραιάδης από Λικάτα (Σιαταγής)
Φανερωμένη	Α. Βλαχάκη	08	3501	άνεχ. Σύρον 13 Μαρτ. διά Κωνστάντζαν
Φλοιόβιος	Κ. Α. Βογιατζήγλου	81	746	άργει Πειραιά 14 Μαρτ.
Φραγκούλα Β. Γουλανδρῆ	άδ. Γουλανδρῆς	18	5304	άνεχ. Βαλτιμόρην 12 Μαρτ. διά Πειραιά
Φωτεινή Καρδά	άδ. Καρρᾶ	08	4396	εἰς Μέμελ 5 Μαρτ. ἐπισκευάζεται
Φώτης	N. Λουκιαρδοπούλου	12	3507	άργει Πειραιά 14 Μαρτίου ἐναυλόθη
Φωφάδ Μακρῆ	Π. Μακρῆ	03	1013	άργει Πειραιά 13 Μαρτ.
Φωνάρης	έτ. Ατλαντικός	07	2981	ἔφθ. Μπουένος Αϊρες 12 Μαρτ.
Χαδιώτης	έτ. «Κάσσος» Α.Ε.	29	4386	άνεχ. Μπάρρυ 11 Μαρτ. διά N. Αμερικήν
Χαράλαμπος	Άντ. Γιαννουλάτου	01	4389	διήλθε Πειραιάδης από Λικάτα (Σιαταγής)
Χαράλαμπος Π.	Π. I. Πατέρα και Σία	07	4362	ἔφθ. Σύρον 8 Μαρτίου ἐκ Πόρτ Σατή
Χέλατρος	έτ. «Κάσσος» Α.Ε.	14	3489	διήλθε Αγ. Βικέντιον 6 Μαρτίου διά Αγγλίαν—Γύντινεντ
Χίος	Σ. Περρῆ κ.λ.π.	88	1356	άργει Πειραιά 14 Μαρτίου
Χλόη	N. Λυκιαρδοπούλου	99	5730	εἰς Φάλμουρ 10 Μαρτ. (εἰς διαταγήν)
Χριστίνα	Α. Βογιατζήδη και Σία	98	3438	άργει Σύρον 13 Μαρτ.
Χριστόφορος	έτ. «Χίος» Α.Ε.	10	4109	άργει Πειραιά 14 Μαρτ.
Χρυσάνθη	άδ. Πατέρα	00	3217	άργει Πειραιά 14 Μαρτ.
Χρυσάνθη Σταυρούδη	I. Σταυρούδη	90	2223	ἔφθ. Garston 14 Μαρτ.
Χρυσή	Π. I. Γουλανδρῆς	13	5367	διήλθε Γιβραλτάρ 8 Μαρτ. διά Φάλμουρ
Ψαρά	K. Δ. Καλαφάτη	03	2907	εἰς Μαριανούπολιν 13 Μαρτ. λόγω πάγων
Ωκεανία	M. Καριέβαλη	07	4843	ἔφθ. Μασσαλίαν 4 Μαρτ. ἐκφόρτωνει
Ωκεανίς	I. Ταχιμντζή	96	3471	εἰς Νικολάδειρ 7 Μαρτίου υπό φόρτωσιν
Ωρίων	έτ. Χίος» Α.Ε.	96	3256	άργει Πειραιά 14 Μαρτ.
Ωρωπός	«Μαρή Εμπειρίκου	13	3175	ἐκφόρτωνει γκαλάνθρ. εἰς θυνίγν. Μαρτίου 13

(Της ίδιας ώρης, τῶν «Ναυτικ. Χρονικῶν» και ἐκ τοῦ «Αὖθ Λιοτ»).

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΒΕΡΝΙΚΟΣ

ΝΑΥΑΓΟΣΩΣΤΙΚΑ - ΡΥΜΟΥΛΚΑ
ΟΙΚΟΣ ΙΔΡΥΘΕΙΣ ΕΝ ΚΥΠΟΛΕΙ 1889

Ρυμουλκὴ κατάλληλα διὰ παντὸς εἴδους Ρυμουλκήσεις
Εἰδικὰ ταχύπλοα σκάφη δι' ἐκδομάς.

ΔΙΕΥΘ. ::ΜΕΓΑΡΟΝ ΒΑΘ ΑΟΝ ΠΑΤΩΜΑ 11-12 ΠΕΙΡ.
ΤΗΛΕΦ. ΓΡΑΦΕΙΟΥ 8-85, ΤΗΛΕΦ. ΟΙΚΙΑΣ 6-42.

ΝΑΥΑΓΟΣΩΣΤΙΚΑΙ ΕΡΓΑΣΙΑΙ
ΡΥΜΟΥΛΚΗΣΕΙΣ ΑΝΣΙΚΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ
S.S. "ΜΙΜΗΣ,"

Τὸ μεγάλεστρον καὶ ἵσχυρωτερον Ελληνικὸν ναυαγοσωστικὸν.
Ἐμφωδιασμένον μὲ τὰ τελιτότερα ναυαγοσωστικὰ
μηχανῆματι Ἀντίσι 4,000 τόννων καθ' ὅφαν.

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