

NAYTIKA XPONIKA



1η Μαρτίου 1932

Αρ. Φύλλου 29

ΝΑΥΤΙΚΑ

ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ Β! ΑΡΙΘ. 29. = ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ = ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, 1 ΜΑΡΤΙΟΥ 1932

Η ΟΡΓΑΝΩΣΙΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ

Μία θεμελιώδης διάταξις τοῦ Συντάγματος όριζει, ότι «ούδεις ἄκων ἀφαιρεῖται τοῦ φυσικοῦ δικαστοῦ του». Ή σοφία τῆς διατάξεως αὐτῆς εἶναι περισσότερον ἀντιληπτή σήμερον, ότε η διάκρισις εἰς τὰς διαφόρους ἔκφραστες τῆς κοινωνικῆς ζωῆς εἶναι πασίδηλος καὶ η συνεπείᾳ ταύτης εἰδίκευσις ἐξ ἴσου καταφανής.

Ο διαχωρισμὸς, παρακολούθουμενος πάντοτε καὶ ἀπὸ τὴν ἀπλούστευσιν, ἀπετέλεσεν ἐπιβεβλημένην ἐκ τῶν πραγμάτων ἀνάγκην καὶ διὰ τὴν Δικαιοσύνην, ἀναγνωρισθεῖσαν εἰς ὅλα τὰ Κράτη.

Τὴν ἀνάγκην αὐτὴν ἀναγνωρίζουσα καὶ η ἡμετέρα Κυβέρνησις προοήλθεν εἰς τὴν γγωστὴν ἀπόφασίν της, τῆς ἀπλούστευσεως τοῦ πολυπλόκου συστήματος τῆς Πολιτικῆς Δικονομίας. Άλλ' ἐξ ὅσων ἐνδειξεων ἔχομεν ὑπὲρ ὅψιν μας, προκύπτει ότι εἰς τὸν ἀρμόδιον δὲν ἔχει γίνει ἀκόμη, ὡς ὥφειλε, κατανοητὸν ότι παρίσταται ἐπάναγκες, ὅπως εἰς τὴν προσαρμογὴν τῶν ἀφορώντων τὴν Δικαιοσύνην πρὸς τὰς συγχρόνους ἀπαιτήσεις τοῦ κοινωνικοῦ βίου περιληφθῆ καὶ η κεχωρισμένη ὁργάνωσις τῆς ναυτιλιακῆς δικαιοσύνης. Περὶ τῆς ώρίμου ἀνάγκης τῆς ὁργανώσεως τῆς ναυτιλιακῆς δικαιοσύνης θὰ πεισθοῦν ἀναμφιβόλως οἱ ἀρμόδιοι, ἐὰν θελήσουν νὰ ζητήσουν πληροφορίας ἀπὸ τὰ πρωτοδικεῖα· καὶ πρὸ παντόστου Πειραιῶς—τοῦ ὄγκου τῶν ἐκδικαζομένων εἰς αὐτὰ ναυτιλιακῶν ὑποθέσεων, ἀλλὰ καὶ τῆς βραδύτητος, μεđ' ἡς γίνεται η ἐκδίκασις ἐπὶ ζημίᾳ ζωτικῶν συμφερόντων, χωρὶς ὅμως καμμία νὰ εἴναι δυνατὸν νὰ καταλογισθῇ διὰ τὴν βραδύτητα ταύτην ὑπαιτίως εἰς τὸν λειτουργὸν τῆς Δικαιοσύνης. "Ἄς ληφθῇ δ' ἀκόμη ὑπὲρ ὅψιν, ότι καὶ αἱ εἰς τὴν ἀρμοδιότητα τοῦ Συμβούλιον τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ ἀναγόμεναι, διοικητικῆς μᾶλλον φύσεως, ὑποθέσεις χρονίζουν ἔτι περισσότερον, πρὸς βλάβην ὑψίστων συμφερόντων τῆς ναυτιλλομένης τάξεως, τὸ δὲ πλημμελὲς τῆς συνθέσεως τοῦ Συμβούλιον τούτου, μακρὰν τῆς ἐπιβαλλομένης ἔξειδικευσεως καὶ συγχρονισμοῦ εἰς τὰ ναυτιλιακὰ πράγματα πλείστου μέρους τῶν ἀποτελούντων αὐτὸ μελῶν, συνεπιφέρει τὴν μείωσιν τοῦ κύρους τοῦ 'Ανωτάτου Διοικητικοῦ θεμοῦ, ἔναντι ἡμεδαπῶν τε καὶ ἀλλοδαπῶν καὶ τὴν δημιουργίαν τῆς ἀντιλήψεως ότι η δρᾶσις τοῦ Συμβούλιον τοῦ 'Ε.Ν. πληρεῖ ἀπλῶς ἔνα τύπον, χωρὶς καμμίαν οὐσιαστικῶς νὰ προσπορίζῃ πρακτικὴν ὡφέλειαν εἰς τὴν Ἐμπορικήν μας Ναυτιλίαν.

Ἡ ἔλλειψις ἐμψύχου ὑλικοῦ διὰ τὴν ἄμεσον ἀρτίαν ὁργάνωσιν τῆς ναυτιλιακῆς δικαιοσύνης θὰ ἥδυνατο ν' ἀποτελέσῃ, ἵσως, τὴν μόνην δικαιολογίαν εἰς ἀντιρρήσεις. Άλλὰ τοιαύτη δικαιολογία δὲν δύναται νὰ στηριχθῇ, διότι εἶναι ἔκτὸς πάσης ἀμφισβητήσεως, διότι μεταξὺ τοῦ δικαστικοῦ σώματος ὑπάρχουν δικαστὰι εἰδικευθέντες εἰς τὰ ζητήματα τῆς ναυτιλίας. Οἱ δικαστὰι οὗτοι εἶναι ἐπαρκεῖς ὥστε μόνον διὰ ν' ἀποτελέσουν τὸν πυρήνα, ἀλλὰ διὰ τὴν πλήρη ὁργάνωσιν τῆς ναυτιλιακῆς δικαιοσύνης καὶ εἰς ποδῶν καὶ εἰς δεύτερον βαθμόν.

Εἶναι τόσον ἔξωφθάλμως ἀναγκαία η ὁργάνωσις τῆς ναυτιλιακῆς δικαιοσύνης εἰς μίαν χώραν κατ' ἔξοχήν ναυτικὴν, δπως η Ἑλλάς, καὶ εἰς περιόδον εἰδικευθέντων ὅπως η σημερινὴ, ὃστε παρέλλει νὰ ἐπικαλεσθῶμεν, ἔξαρσοντες τὸ ἐπιβεβλημένον καὶ ὥριμον τῆς ἀνάγκης ταύτης, τὰ πορίσματα τῆς μεγάλης ἐπὶ τῶν ναυτιλιακῶν ζητημάτων ἐπιτροπῆς, η ὅποια ἔνθεσε μεταξὺ τῶν πρωταρχικῶν ὅρων διὰ τὴν ἐμψύχωσιν καὶ προαγώγην τῆς ναυτιλίας μας καὶ τὴν ὁργάνωσιν τῆς ναυτιλιακῆς δικαιοσύνης.

Αἱ σχετικαὶ προτάσεις τῆς Ἐπιτροπῆς ταύτης δύνανται ν' ἀποτελέσουν τὰς βάσεις διὰ τὴν ἀποφασιστικὴν ἀπὸ μέρους τῶν ἀρμόδιων μελέτην τοῦ ζητήματος.

Δὲν προβλέπονταν δὲ αἱ προτάσεις τῆς Ἐπιτροπῆς παρ' ἀπλούστατην διοικητικὴν μεταρρύθμισιν τῶν κατὰ τὴν δικαιοσύνην εἰς δ', τι ἀφορᾶ τὴν ἐκδίκασιν τῶν ναυτιλιακῶν ὑποθέσεων, ἀφοῦ συνοψίζονται, ὡς γνωστὸν εἰς τοία καὶ μόνον μέτρα: Εἰς τὴν ἰδρυσιν παρὰ τῷ Πρωτοδικείῳ Πειραιῶς ἰδίου τμήματος διὰ τὰς ναυτιλιακὰς ὑποθέσεις, εἰς τρόπον ὥστε οἱ αὐτοὶ δικαστὰι, ἀποκτῶντες μονιμότητα ἐν τῇ εἰδικῇ θέσει, νὰ κρίνουν ἀπάσας τὰς ἐν λόγῳ διαφορὰς, ὁ δὲ πρόεδρος τοῦ τμήματος τούτου νὰ δικάζῃ καὶ τὰς ναυτικῆς φύσεως διαφορὰς τῆς ἐπ' ἀναφορᾶ διαδικασίας. Εἰς τὸν καθορισμὸν ἐνὸς μόνον τῶν τμημάτων τοῦ Ἐφετείου' Αθηνῶν, καταλλήλως συγκροτουμένου, ὡς ἀρμόδιου πρὸς ἐκδίκασιν τῶν ἐπικαλούμενων ἀποφάσεων. Καὶ εἰς τὸν καθορισμὸν, ότι τὴν ἀνάρριψιν τῶν ναυτιλιακῶν ἐν γένει ὑποθέσεων, τῶν ἀναγομένων εἰς τὴν δικαιοδοσίαν τοῦ Συμβούλιον τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ θὰ διεξάγωσι τοῦ λοιποῦ δικαστικοῦ, λαμβανόμενοι ἐκ τῶν ἀποτελούντων τὸ ἰδρυθησόμενον εἰδικὸν ναυτιλιακὸν τυῆμα τοῦ Πρωτοδικείου Πειραιῶς.

ΕΠΙ ΤΟΥ ΝΟΜΟΥ "ΠΕΡΙ ΜΕΤΡΩΝ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΗΣ ΕΠΙΒΑΤΗΓΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ,"

ΤΟΥ Κ. Μ. ΧΡΗΣΤΟΦΗ ΕΠΙΛΙΜΕΝΑΡΧΟΥ Α'.

(Συνέχεια ἐκ τοῦ προηγούμενου)

Ποιοτικὴ βελτίωσις. — Διὰ τὴν ποιοτικὴν δελτίωσιν τῆς ἐπιβατηγοῦ ναυτιλίας, ἔθεσπισθησαν, πλὴν τῆς ἀπαγορεύσεως τῆς ως Ἑλληνικῶν ἀναγνωρίσεως πλοίων ἡλικίας μεγαλειτέρας τῶν ἐν τῷ ἀρθρῷ 20 τοῦ νόμου τεθειμένων ὅρών, καὶ ἡ ἀμεσος ἐκκαθάρισις τῶν ἐντὸς τοῦ 1932, ἀγόντων ἡλικίαν 50 πλήρων ἐτῶν καὶ ἀνω, περὶ ἣς ἀνωτέρω, ἡ θεμικαία δὲ καὶ διαδοχικὴ τοιαύτη τῶν καθ' ἔκαστον ἐπόμενον ἔτος συμπληρούντων τὴν ἡλικίαν μὲν τῶν 50 ἐτῶν, προκειμένου περὶ πλοίων ὑπαρχόντων κατὰ τὴν θέσιν τοῦ νόμου ἐν ἵσχυ, τῶν 45 δὲ ἐτῶν προκειμένου περὶ τῶν ἀναγνωρισθησμένων ως Ἑλληνικῶν μετὰ τὴν ἄνω τακτὴν ἡμέραν.

Τὸ σύστημα διμῶς τοῦτο τοῦ διπλοῦ δρίου ἡλικίας, θέλει παρουσιάζει ἀπὸ τοῦ ἔτους 1957, καθ' ὃ ἀρχίσουν γ' ἀπομακρύνονται τὰ ἀποκτήσαντα τὴν Ἑλληνικὴν ἰθαγένειαν μετὰ τὴν ἵσχυ τοῦ νόμου, τὸ ἀπόπον τῆς κατὰ 5 ἐτῶν δραδύτερον ἀχρηστεύσεως πλοίων τῆς αὐτῆς ἡλικίας, ἐργαζομένων ὑπὸ τὰς αὐτὰς συνθήκας, πιθανῶς δὲ καὶ τῶν αὐτῶν χαρακτηριστικῶν, ἐπὶ τῷ λόγῳ καὶ μόνον, ὅτι ἀνεγνωρίσθησαν ως Ἑλληνικὰ κατὰ διάφορον χρονικὴν στιγμὴν, καὶ διπέρ απόπον θὰ πρέπη γὰρ παραταθῆ ἐπὶ εἰκοσεπτίνῃ διλόχληρον, ἦτοι μέχρι τοῦ 1977, διπότε θὰ ἀχρηστεύῃ καὶ τὸ νεώτερον τῶν ὑπαρχόντων πρὸ τῆς ἵσχυος τοῦ νόμου.

"Ἄλλ' ἡ ἀνιστῆται αὕτη, ως ἀντικειμένη εἰς τὸ αἰσθημα τοῦ δικαίου καὶ τῆς ἡθικῆς, δέν θὰ εἰναι δυγατὸν γὰρ μείνῃ ἀθεράπευτος, δικαίου τὸ 1956 καταστῇ ἔκδηλος διπότε ἥ 3^ο αὐτηθῇ τὸ δρίον ἡλικίας γενικῶς εἰς τὸ 50δύ, διπέρ απίθανον, ἥ 3^ο ἀχθῇ τοῦτο δικαίως δι' ἀπαγνατεῖς τὸ 50δύ, διπέρ απίθανον, ἥ 3^ο ἀχθῇ προκύψῃ καὶ πλοίων ζήτημα ἀποζημιώσεως διὰ τὰ πλοῖα, τῶν διποίων θὰ ἐπισπευθῇ ἡ ἀχρηστεύσις, καὶ ἀτιγα ἀλλως θὰ ἡτο δυγατὸν γὰρ ἐκκαθαρισθῶσι φυσιολογικῶς καὶ ἀνεύ προσθέτων ἐπιχρύσεων.

Πρὸς ἄρτιν τοῦ ἀπόπον τούτου θὰ ἔδει τὸ δρίον ἡλικίας, ως πρὸς τὰ ὑπάρχοντα κατὰ τὴν δημοσίευσιν τοῦ νόμου πλοία, γὰρ μειοῦται διαδοχικῶς ἀνὰ ἔν τοῦ κατὰ πεγκατείαν, οὕτως ὥστε, δικαίου τὸ 3^ο ἀρχίσουν γὰρ ἔξερχωνται τὰ ἀποκτήσαντα τὴν Ἑλληνικὴν ἰθαγένειαν μετὰ τὴν ἵσχυ τοῦ νόμου, θὰ διπάρχῃ ἐνιαῖον τοιούτου τῶν 45 ἐτῶν.

Οὕτω διὰ τοῦ προκρινομένου συστήματος:

α) Αἱρεται ἡ ἀνιστῆται καὶ ἀδικία περὶ ἣς ἀνωτέρω.
β) Τὸ εὐεργέτημα τῆς ἔξδου, ἀμα τῇ συμπληρώσει ἡλικίας μεγαλυτέρας τοῦ μονίμου δρίου τῶν 45 ἐτῶν, παρατείνεται ὑπὲρ τῶν ὑπαρχόντων πλοίων ἐπὶ εἰκοσιπενταετίαν, ἦτοι μέχρι τοῦ 1957, δηλαδὴ ἐπὶ διάστημα χρόνου πλέον ἥ ἐπαρκεῖ διὰ τὴν κάλυψιν πάσης ἐκ τοῦ ληφθησμένου μέτρου ζημίας.

γ) Η μείωσις τοῦ δρίου ἡλικίας ἐπέρχεται ἀναλόγως τοῦ χρόνου καθ' ὃν θὰ παραμείνῃ ἐκαστον σκάφος ἐν ἐκμεταλλεύσει καὶ ἐν γένει: κατὰ τρόπον ἡπιον, οὕτως ὥστε δὲν θέλει: οὔτε τεθῇ ἐν κινδύνῳ ἥ ἐπάρκεια τῶν θαλασσίων συγκοινωνιῶν τῆς χώρας, οὔτε αὐτηθῇ ἡ καταβληθησμένη ἀποζημιώσις, κατὰ τρόπον μέλλοντα γὰρ διχρόνη αἰσθητῶς, ὑπὲρ τὸ προβλεφθὲν ὑπὸ τοῦ νόμου μέτρον, τὰς ἀπομενούσας ἐπιχειρήσεις ἥ τὴν κοινωνίαν ἥ ἐθνικὴν οἰκονομίαν, εἴτε θέση ἐν κινδύνῳ τὸ Κράτος, ως ἐγγυητὴν τοῦ συναφθησμένου δανείου, δεδομένου ὅτι μέχρι μὲν τοῦ 1937 οὐδεμία ἀπολύτως διαφορὰ θὰ διπάρῃ ἐπὶ τὸν ἀριθμὸν τῶν ἔξερχομένων μονάδων, μέχρι δὲ τοῦ 1941, ἔτους καθ' ὃ θὰ παύῃ ἡ καταβολὴ ἀποζημιώσεων ὑπὸ τοῦ Ταμείου Ἐκκαθαρίσεως τοῦ Ἐπιβατηγοῦ Στόλου, θὰ ἔχουν ἐν συνόλῳ ἔξελθη 2 σκάφη ἐπὶ πλέον ἐκείνων ἀτιγα θὰ ἔξελθουν δύσει: τῶν κειμένων διατάξεων.

Ἡ μόνη ἀνωμαλία τὴν διοίαν θὰ ἔγεφάνιζε τὸ σύστημα τοῦτο ἔγκειται εἰς τὸ ὅτι κατὰ τὸ ἔτος 1942 θέλουσιν ἔξελθη ἀθρόως 11 πλοία καὶ ἀτιγα κατὰ τὸ σύστημα τοῦ νόμου θὰ ἀχρηστεύσουν εἰς δύο δόσεις καὶ ἐντὸς τῶν ἐτῶν 1943 καὶ 1944. "Άλλ'

ἐκτὸς τοῦ ὅτι ἡ τοιαύτη ἀθρόα ἐκκαθάρισις, μετὰ δεκαετίαν ἀπὸ τῆς ἵσχυος τοῦ νόμου γενομένη, θὰ ἔχῃ προβλεφθῇ ὑπὸ τῆς ἴδιωτικῆς ἐπιχειρήσεως, ὥστε γὰρ μὴ προκύψῃ ἐπικίνδυνος στενότης μεταφορικῶν μέσων, θὰ ἡτο δυνατὸν, δι' εἰδικῆς ἐν τῷ νόμῳ διατάξεως καὶ κατὰ παρέκκλισιν, νὰ ρυθμισθῇ δυνητικῶς ἡ εἰς δύο δόσεις ἔξοδος αὐτῶν, παρατεινομένου π.χ. τοῦ δρίου ἡλικίας τῶν 49 ἐτῶν μέχρι τοῦ 1943 ἀντὶ 1941.

Θὰ ἡδύνατο τέλος γὰρ προστεθῇ, ὅτι ἔνῳδε ὁ νόμος παρέχει γενικῶς πλουσίας ἀποζημιώσεως, εἰνοεὶ δὲ κατ' ἔξοχὴν ὠρισμένους πλοίοις τητας καὶ τοσοῦτον ὥστε γ' αὐτηθῇ τὸν δι' αὐτοὺς συντελεστήν κατὰ 3 μονάδας, ἦτοι γὰ τοῖς χορηγῇ ἀποζημιώσιν διπλασίᾳ τῆς διθησμόνης εἰς ἀλλούς, στερηθησμένους ἀκριθῶς διμίου πλοίου, οὐδὲν μέτρον λαμβάνεται ἐν αὐτῷ δπως τούλαχιστον προστὸν τῆς δύσεις: τῶν μεγάλων συντελεστῶν ἀποζημιώσεως χορηγῆται ἔνχυτι ὑποχρεώσεως πρὸ συμμετοχῆς γενοχορασθησμένον σκάφος πληρούν ὠρισμένους ψρούς χωρητικότητος, ταχύτητος, ἡλικίας, ἀνέσεως ἐπιβατῶν κ.τ.λ., εἰ δὲ ἀλλως νὰ μειοῦται αὐτὴ ἀναλόγως, καθ' ὃσον δὲν εἰναι ἀλλως δυγατὸν νὰ δικαιολογηθῇ τοιαύτης ἐκτάσεως διεύρυνσις τῶν δρίων τῆς ἀποζημιώσεως ἥ ὡς γενναῖοι δικαιοί παράλογος εἰς δύρος τῆς κοινωνίας καὶ ἐθνικῆς οἰκονομίας.

Κοινωνικὴ ύπερ τῶν ἀργησόντων ἀντίληψις. — Τὰ διπέρ τῶν ἀργησόντων ἐργατῶν θεσπιζόμενα ἐν τῷ νόμῳ μέτρα κοινωνικῆς ἀντίληψεως, τὰ μὲν ἀνευ εἰρμοῦ αἰτίου καὶ αἰτιατοῦ κείμενα τυγχάνουσι: τελείως ἀσχετα πρὸς τὸν διπότον ἐπιδιωκόμενον σκοπὸν, τὰ δὲ ὑπερχρονικούς τούτου, ἐπιπλέον ἀστοχα. Οὕτω

α) Πρὸς ἀνιμετώπισιν τῆς ἀγνεργίας δέον, κατὰ κανόνα, νὰ λαμβάνωνται πρωτίστως μέτρα οὐσιαστικατένοντα εἰς τὴν κατὰ τὸ δυγατὸν ἐλλάτωσιν ταύτης, ἥ πρὸς τὴν χορήγησιν διογήματος δὲ προσφυγὴν ἀποτελῇ τὸ extreum remedium. "Άλλα καὶ ἐν τῇ περιπτώσει ταύτη τὸ παρεχόμενον διογήματα, κατὰ τὴν δραχουσαγνώμην, ἐπ' οὐδενὶ λόγῳ ἐπιτρέπεται δπως ὑπερβαίνῃ κατὰ ποσὸν καὶ χρονικὴν διάρκειαν τὸ δρίον ἐκεῖνο, τὸ δρόποιον διπέτρεπε τὸν διογήμονεν, διαρκοῦντος τοῦ διογήματος, ἀπὸ πάσης πρὸς ἀναζητησίαν ἐργασίας προσπαθείας. "Ἐκ τῶν εἰς ἀποζημιώσιν δμως δικαιουμένων ἐργατῶν θαλάσσης δυνάμει: τῆς 1ης παραγράφου τοῦ ἀρθροῦ 16 τοῦ νόμου, οἱ πλειστοί, ἵνα μὴ εἰπωμεν τὸ σύνολον, δι' ἀρκεσθῶσιν εἰς ταύτην καὶ δι' αὐτηθῇ παραγράφων τῆς μέριμναν τῆς γαυτολογίας ἥ προσαρμογῆς των εἰς ἀλλο ἐπάγγελμα, μέχρι τῆς ἔξαντλήσεως τῶν χρονικῶν δρίων, δι' αὐτοὺς παρέχεται καὶ τοῦτο διότι ἐκ παραλλήλου θὰ τυγχάνωσι, καθ' ὃσον θὰ δικαιοῦνται δύσει τῆς κειμένης νομοθεσίας καὶ τῆς ἐν τοῦ Οἴκου τοῦ Ναύτου περιθάλψεως εἰς δύρος τοῦ κεφαλαίου ἀνεργίας, καίτοι λόγῳ ταύτης ἀποζημιούνται εἰδικῶς.

Θὰ ἡδύνατο ἴσως ν' ἀντιλεχθῇ, ὅτι διὰ τοῦ συστήματος τοῦ νόμου σκοπεῖται ἡ καθήλωσις τῶν ἀργησόντων προσθέτως, λόγῳ τῆς ἀθρόως τῶν πλοίων ἀχρηστεύσεως, μακρὸν πάσης ζητήσεως ἐργασίας καὶ ἐπὶ τὸ χρονικὸν διάστημα τῆς ἀποζημιώσεως των, ἵνα μὴ ἐπιβαρυνθῇ ἀποτόμως ἥ θέσις τῶν λοιπῶν ἀνέργων, καὶ ἐνεκκα τούτου τὸ μὲν σκόπιμον εἰναι δπως παραδιαθῇ ἥ δευτέρα τῶν ἀνω ἐκτεθεισῶν ἀρχῶν, τὸ δὲ δρόπον καὶ δικαιούον δπως εἰσφέρῃ εἰς τοῦτο καὶ τὸ κεφαλαίον ἀνεργίας διὰ τῆς παροχῆς προσθέτου περιθάλψεως ὑπὸ τοῦ Οἴκου τοῦ Ναύτου. "Άλλα τοῦτο, ἐκτὸς τοῦ διέν διαφαίνεται: ἐκ τοῦ νόμου, οὐδὲ κατοχυροῦται κατὰ τρόπον ἀποτελεσματικὸν διὰ περιορισμοῦ ἀπαγροευτικοῦ τῆς γαυτολογίας τῶν οὕτως ἀποζημιώσιν δημοσίων, τούναντίον μάλιστα θὰ ἡδύνατο νὰ συναχθῇ ἐκ τοῦ δρόπου 28 τοῦ ἐκτελεστικοῦ αὐτοῦ διατάξης, καὶ ἀν ἔτι τὸ δευτέρων δικαιούμενον, δὲν ἀποτελεῖ ριζικὴν λύσιν τοῦ ζητήματος τῆς ἐπιτάσεως τῆς ἀνεργίας, ἀλλ' ἀπλῶς ἀναβολή ταύτης, καὶ ητις θέλει διὰ γένου θυσιῶν ἐπιτευχθῇ, δεδομένου ὅτι: ἐντὸς ἔτους, ἀνωτάτου χρονικοῦ διαστήματος δι' δὲ τὸ παρέχεται ἡ ἀποζημιώσις, δὲν προβλέπεται

διτι θὰ είναι δυνατὸν γὰρ ὑπάρχει τοιαύτη αὐξήσις, ζητήσεως ἐργασίας, ὥστε ν' ἀπορροφηθῶσιν οἱ ὑπολογίζόμενοι, ὡς προσθέτως ἀνεργήσοντες.

Οὕτως, ἀμφότεραι: αἱ ἀνωτέρω ἔκτειναι ἀρχαὶ παρεδίασθησαν καὶ τὸ μὲν ἔσχατον μέτρον ἐλήφθη πρῶτον, ἕκεινο δ' ὅπερ ἔδει νὰ ἐπιδιωχθῇ πρωτίστως ἀφένη, ἀναδληθὲν ἐπ' ἀριστού, ἔσχατον καὶ ἡκολουθηθῇ ἢ πλέον πρόχειρος λύσις, ἢ συνεπαγομένη δύμας τὰς βαρυτέρας οἰκονομικὰς θυσίας διὰ τὴν κοινωνίαν, καὶ ἀγτὶ νὰ ληφθῶσι μέτρα ριζικὰ καὶ καθολικὰ πρὸς ἀντιμετώπισιν τῆς ἀνεργίας, τείγοντα τὸ μὲν πρός πρόληψιν τῆς ἐπιτάσεως τῆς, τὸ δὲ πρὸς μείσιτον ταύτης, ἐδημιουργήθη παράλογος διχασμὸς τῶν ἀνέργων εἰς τυχηροὺς καὶ μὴ, ὡς θέλωμεν ἰδοῦ κατωτέρῳ.

6) Δεδομένου διτι: οἱ ἔκ τῶν ἀχρηστευθησομένων πλοίων ἀπολυθησόμενοι: δὲν είναι δέδοσιν διτι: θὰ ἦργουν «προσωπικῶς» ἐπιμικρὸν χρόνον, ἕκα δὲν τοῖς ἔχοργησεῖτο ἢ εἰδικὴ ἀποζημίωσις ἢ τοῖς παρήχετο αὐτὴ κατὰ λογικὸν καὶ δρυθὸν μέτρον, ἔφ' δεν η μονιμότης τοῦ προσωπικοῦ, ἵδια τοῦ κατωτέρου ἀποτελεῖ ἐξαίρεσιν κατὰ κανόνα δὲ τὰ πλοῖα τῆς τοῦ ἀκτοπλοίας Ἐθνικῆς καὶ διεθνοῦς καὶ τὰ φορτηγὰ ἐγαλλάσσουσιν, εἴτε τμηματικῶς εἴτε ἐν τῷ συνόλῳ τοῦς ἀνδρῶν τοῦ πληρώματος αὐτῶν κατὰ δραχέα σχετικῶς χρονικὰ διαστήματα, ἵδια κατὰ τὴν παροῦσαν περίοδον κρίσεως, διτι: θὰ ἦτο συνεπῶς δυνατὸν γὰρ τοιούτοις ἀνεργίαις καὶ μάλιστα ἀφ' οὐ δέν θὰ καταστῶσιν ἄνεργοι: συνεπείᾳ τῆς ἀχρηστεύσεως αὐτῶν.

Τὰ δὲ διάταξις τοῦ νόμου, ἣ συνέπεια τῆς ἀνεργίας ἐν τῷ νόμῳ εἰδικὰ μέτρα, τὸ μὲν πρὸς μείσιτον τῆς ἀνεργίας ἐν τῷ συνόλῳ τῆς ἐξεταζομένης, τὸ δὲ πρὸς ἐνίσχυσιν τοῦ κεφαλήσιον ἀνεργίας καὶ ἐπέκτασιν τῆς ἐκ τούτου περιβάλλοντος οὐσίας ἀνεργίας, δέδομένου, διτι: ἀπαντεῖσι σχεδὸν θὰ ὑποστῶται τὰς συνεπείας τοῦ ληφθησομένου μέτρου τῆς ἐκκαθαρίσεως. Πλὴν, ἀντὶ αὐτῶν, οὐ μόνον ἐπεδρύνθη τὸ ἐν λόγῳ κεφαλήσιον, καὶ δὲ ἀνωτέρω ἐξετέθη, ἀλλὰ καὶ ἐχαρακτηρίσθη ἢ ἀνεργία τῶν ἀπολυθησομένων ἐκ τῶν ἀχρηστευθησομένων πλοίων ὡς «κεκθρῶς προσωπικὴ», ἐπεχθῆσαν δὲ οὗτοι, ὅλως ἀδικαιολογήθωσι, ὑπὸ τινας ἀπόψεις, εἰς ἀνωτέραν μοίραν, εναντι τῶν λοιπῶν ἀνέργων, ἀφ' οὐ κατὰ τὸ ἡρθρον 28 τοῦ ἀκτοπλοίου τοῦ Νόμου Διατάγματος «Ἐὰν οἱ ἀπολυθησομένοι καὶ πάλιν ἀνευ πτάσματος αὐτῶν ἐν τῆς ἐπαναληφθείσης ἐργασίας ἐπαναπέσουν εἰς τὴν κατάστασιν τῆς ἀνεργίας καὶ δὲν δέν δέσι: εἰσάτε λήξη ἡ ἀρχικῶς ἀναγνωρισθεῖσα χρονικὴ περίοδος ἀποζημίωσεως, ἐπαναλαμβάνεται ἢ πληρωμὴ ταύτης μέχρι τοῦ πέρατος τῆς χρονικῆς αὐτῆς ἴσχυος»· καὶ ταῦτα, ἐνῷ διὰ μὲν τῆς προώρου αὐτῶν χυτολογίας ἐπιδρύνουν τὴν θέσιν τῶν λοιπῶν ἀνέργων, κατὰ τὴν ἐπαναλουθήσασαν δὲ ἀπόλυτάν των καθίστανται: ἀνεργοί οἱ ἔξ ἀλληλαίτας καὶ οὐχὶ τῆς ἀχρηστεύσεως τῶν πλοίων, ὥστε οὐδεὶς νὰ συντρέχῃ λόγος τῆς ἐξαιρετικῆς πρὸς αὐτοὺς διακρίσεως.

Δὲν ἐλήφθη δὲ οὐδὲ διετίθησεν οὐδὲ πολλές τινὲς τῶν εἰς ἀποζημίωσιν δικαιουμένων ναυτολογίθωσι: πρὸ τῆς λήξεως τῆς προθεμάτικῆς ἐντὸς τῆς διατάξεως θὰ δύνανται γὰρ τύχωσιν ἀποζημιώσεως καὶ ἀφ' οὐ αὐτῆς θὰ ἀπολεσθῇ διτι: αὐτοὺς, εἴτε κατὰ τὸ ὑπολοιπόμενον μέρος, εἴτε κατὰ τὸ τμῆμα αὐτῆς τὸ ἀντιστοιχοῦν πρὸς τὴν χρονικὴν περίοδον τὴν μεταξύ τῆς ναυτολογίας καὶ ἀπολύτευσάς των, καταδληθῇ τούλαχιστον τούτο εἰς τὸ κεφάλαιον ἀνεργίας.

γ) Η διάταξις τῆς παραγράφου 4 τοῦ ἡρθρου 16 τοῦ νόμου, καὶ δέσι: τῆς διατάξεως παρέχεται ἀποζημίωσις εἰς τοὺς ἀδικαιολογήτως ἀπολυθητεῖς ἢ ἀπολυθησομένους ἐκ τῶν ἐκκαθαρισθησομένων ἐντὸς τοῦ 1932 πλοίων, πρὸ πάσης αὐτῶν ἀχρηστεύσεως, καὶ ἀντὶ δὲν ἐπιβαίνωσιν αὐτῶν κατὰ τὴν ἀπόχρυν τῆς ἐκκαθαρίσεως, οὐ μόνον κείται ἐκτὸς τοῦ ἐν ἀρχῇ καθορισθεῖσις σκοποῦ τοῦ νόμου, ἀλλ' εἴτε ἐκτὸς τοῦ ἐν ἀρχῇ καθορισθεῖσις διὰ τοὺς κάτωθι λόγους.

1) Οἱ ἀπολυθέντες πρὸ πάσης ἀχρηστεύσεως τῶν πλοίων δὲν καθίστανται ἄνεργοι: συνεπείᾳ ταύτης, ὥστε γὰρ είναι δεδικαιολογημένη ἡ εἰς αὐτοὺς καταβολὴ τῆς εἰδικῆς τοῦ νόμου ἀποζημιώσεως.

2) Οἱ ἀδικαιολογήτως ἀπολυθημένοι: ἐργάται: θαλάσσης δικαιούνται: δύναμις: εἰδικῶν τοῦ Ἑμπορικοῦ Νόμου διατάξεων εἰς οὓς ὁρισμένης ἀποζημίωσιν, καταβαλλομένης ἐκ τῆς προσωπικῆς τοῦ ἐφοπλιστοῦ περιουσίας ὥστε, δέδομένου διτι: οἱ μὲν πρὸ τῆς δημοσίευσεως τοῦ νόμου οὐτωσὶ ἀπολυθέντες ἡ θὰ ἔχωσιν ἤδη ἀποζημιώθη ἢ θὰ ἔχωσι λάθη τὰ νόμιμα πρός εἰσπραξίαν τῆς ἀποζημιώσεως αὐτῶν μέτρα, οἱ δὲ μετὰ τὴν ἴσχυν αὐτοῦ ἀπολυθησομένοι. θὰ δύνανται γὰρ τύχωσιν διμοίων τοιαύτης οὐδεὶς συντρέχει: λόγος διπλακύσσωσι καὶ ἔτερας ἀποζημιώσεως καὶ δὴ λίαν παχυλῆς, εἰς δάρος τῆς περιουσίας τῶν λοιπῶν ἐν ἐνεργείᾳ ἐπιχειρήσεων, εἴτε τῆς ἰθνικῆς οἰκονομίας καὶ κατ' ἔξαρεσιν πρός τοὺς λοιποὺς ἀδικαιολογήτως ἐπίσης ἀπολυθέντας ἡ ἀπολυθησομένους, ἐκ πλοίων, τὰ διπλακύσσων πρόκειται γ' ἀχρηστεύθουν, καὶ οἵτινες θὰ τελοῦσιν ὑπὸ παρομοίας συνθήκας προεργασίας, ἐπὶ τῷ λόγῳ καὶ μόνον διτι: εἰχον τὴν τύχην γὰρ ναυτολογημένοι εἴτε τῶν ἀχρηστευθησομένων κατὰ τὸ 1932 πλοίων καὶ μάλιστα ἀφ' οὐ δέν θὰ καταστῶσιν ἄνεργοι: συνεπείᾳ τῆς ἀχρηστεύσεως αὐτῶν.

Ἐκτὸς τούτου, ὡς ἔχει ἡ διάταξις τοῦ νόμου, ἡ σχετικὴ πρὸς τὴν χορηγήσην τῆς ἀποζημιώσεως τοῦ ἡρθρου 16 εἰς τοὺς ἀδικαιολογήτως ἀπολυθησομένους μετὰ τὴν ἴσχυν αὐτοῦ παρέχει ἔδαφος πρὸς καταδολίευσιν τοῦ καὶ δὲν νομίζομεν ἡθικὸν καὶ δικαιον δηπαρτεῖς τὰς συνεπείας τοῦ δόλου ἐνός πλοιάρχου ἡ πλοιοκτήτου πληρώνουν οἱ τρίτοι.

Καὶ ἐν φέτος τοιαύτη λαμβάνεται μέριμνα διὰ τοὺς ἀδικαιολογήτως ἀπολυθησομένους, καὶ οἵτινες ἐν πάσῃ περιπτώσει εἰδικῶν ἕνεκα τούτου ἀποζημιώσηται κατὰ ρητὴν τοῦ Ἑμπορικοῦ Νόμου διάταξιν, οὐδὲν ἐν τῷ νόμῳ ἐκ παραλλήλου τούλαχιστον ἀναφέρεται: περὶ πετώσεών τινων δεδικαιολογημένων ἀπολύσεων, μὴ διφειλομένων εἰς διπλακύσσην παρέχεται διτι: ἐπειδὴ τοῦτο ἀφ' οὐ δέν ένικας τῶν διπλακύσσων μάλιστα οὐδεμία παρέχεται: ἐκ τοῦ Ἑμπορικοῦ Νόμου ἀποζημιώσις.

δ) Τὸ δέξιο ποσοστὸν ἐκ τῶν εἰσπραξεων εἴτε τῶν εἰσιτηρίων καὶ φορτωτικῶν τῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων τῆς ἀκτοπλοίας, τὸ χορηγούμενον εἰς τὸ Ναυτικὸν Ἀπομακιάριον Ταμείον, ἐν φέτος ψιφιοθητήσεως παρέχεται εἴτε τῷ σκοπῷ τῆς διαθέσεως τοῦ πρὸς μείσιτον τῆς ἀνεργίας, ἀφ' οὐ κατὰ τὴν φρασεολογίαν τοῦ νόμου θὰ πρέπη γὰρ διάταξη διὰ τὴν λήψιν μέτρων πρὸς «ξέσοδον» τῶν ὑπερηγίκων καὶ ἀνικάνων ἐργατῶν θαλάσσης, ἐλάχιστα θέλει: συντελέσῃ πρὸς τοῦτο· καθ' δέοντος οὐ μὲν ἀνίκανοι ἐργάται: θαλάσσης, ὁδῶν τοιούτων, οὐδεμίαν ἀσκοῦσι: πίεσιν εἴτε τῆς ἀνεργίας, ἐκ δὲ τῶν ὑπερηγίκων μόνον οἱ ἐν ἐνεργῆ ὑπηρεσίᾳ τοιούτοις θὰ γίνονται. Αλλὰ καὶ οὓς πρὸς αὐτούς, ὡς πρὸς τὴν λήψιν μέτρων πρὸς «ξέσοδον». Αλλὰ καὶ οὓς πρὸς αὐτούς, ὡς πρὸς τὴν λήψιν μέτρων πρὸς τοῖς διάταξεις Ἀπομακρυνθῶσι: πρὸς τοῦ σκοποῦ τοῦ νόμου. Αλλὰ καὶ οὓς πρὸς αὐτούς, ὡς ἔχει γεγονότη τεθῇ ἐν τῷ νόμῳ ή διάταξις ἄνευ περιορισμῶν περὶ τοῦ χρόνου καὶ χρονικῆς περιόδου ἐνεργού ὑπηρεσίας τοιούτων οὐ φίσταται: κίνδυνος τὰ ληφθησόμενα μετέπειτα σχετικὰ μέτραν' ἀπομακρυνθῶσι: τοῦ σκοποῦ τοῦ νόμου.

Βεβίωτος οὐδεὶς είναι δυνατὸν γ' ἀμφισθητήσῃ, διτι: οἱ ὑπερηγίλεις γεγονότων η οἱ καταστάτες ἀγίκανοι: ἐργάται: θαλάσσης δέοντα τύχωσι τῆς δεούσης κοινωνικῆς ἀντιλήψεως: τοῦτο δημος αποτελεῖ ἀλλού ζήτημα, ἀνεξάρτητον τῆς λύσεως τῆς ἐπιτάσεως τῆς ἀνεργίας τῆς δημιουργηθησομένης ἐκ τῆς ἀχρηστεύσεως τῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων.

**Μ. ΧΡΗΣΤΟΦΗΣ
'Επιλιμνάρχης Δ.**

ΠΑΡΑΚΛΗΣΙΣ

“Οοσι έκ τῶν κ.κ. Συνδρομητῶν δὲν ἔχουσιν εἰσέτι ἀποστείλλη τὴν ἐτησίαν αὐτῶν συνδρομήν, παρακαλοῦνται, δηπαρτεῖς γεγονότων η οἱ καταστάτες ἀγίκανοι: ἐργάται: θαλάσσης δέοντα τύχωσι τῆς δεούσης κοινωνικῆς ἀντιλήψεως: τοῦτο δημος αποτελεῖ ἀλλού ζήτημα, ἀνεξάρτητον τῆς λύσεως τῆς ἐπιτάσεως τῆς ἀνεργίας τῆς δημιουργηθησομένης ἐκ τῆς ἀχρηστεύσεως τῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων.

‘Η συνδρομὴ διὰ μὲν τὸ Εσωτερικὸν είναι δραχμαὶ 150, διὰ δὲ τὸ Εξωτερικὸν μία Λίρα Αγγλίας. (Ἐκ τῆς Διευθύνσεως)

ΑΙ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ "ΠΕΡΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΗΣ ΖΩΗΣ ΕΝ ΘΑΛΑΣΣΗ ΚΑΙ ΤΗΣ ΝΑΥΣΙΠΛΟΙΑΣ,"

ΤΟΥ Κ. Β. ΦΡΑΓΚΟΥΛΗ ΝΑΥΠΗΓΟΥ Π.Ν.

Εις σειράν ἀρθρων δ. κ. Β. Φραγκούλης, Ναυπηγόδες Π. Ν., γνωστὸς εἰς τὸ Ναυτικὸν Κόσμον, ἐκ τοῦ ἄρτι ἐκδοθέντος βιβλίου του «Τεχνικαὶ Ναυτικαὶ γνῶσεῖς» θέλει δώσει χάριν τῶν κ. κ. Ἀναγνωστῶν τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» μίαν περιληπτικὴν τῶν διεθνῶν συμβάσεων. «Περὶ ἀσφαλείας τῆς ζωῆς ἐν θαλάσσῃ καὶ προσδιορισμού τοῦ ὑψοῦ τῶν ἔξαλων», συμβάσεων αἵτινες τόσον ἀμεί-
κύρωσις ἔξακολουθεῖ εἰσέτι παρὰ τῶν νομοθετικῶν σωμάτων τῶν συμμετασχόντων εἰς τὸ διεθνὲς συνέδριον τοῦ Λονδίνου Ἐθνῶν.
Τὸ θέμα ἐν ταῖς λεπτομερεῖαις του, δὲν είναι μόνον ἀπολύτως ἐπίκαιον, ἀλλὰ καὶ ἀγνωστὸν εἰς τὸ εὐρύτερον Ἑλληνικὸν κοινόν.

I

Πρὸ διετίας περίπου συγχλήθεν ἐν Λονδίνῳ διεθνὲς συνέδριον τῶν ἀντιπροσώπων δλων τῶν ναυτικῶν κρατῶν τοῦ κόσμου, εἰς τὸ ὅποιον συμμετέσχε καὶ ἡ Ἑλλάς, μὲ ἀποτέλεσμα τὴν ὑπογρα-
φὴν δύο διεθνῶν συμβάσεων, μιᾶς περὶ τῆς ἀσφαλείας τῆς ζωῆς ἐν θαλάσσῃ, ὑπογραφεῖσης τὴν 31ην Μαΐου 1929 καὶ τῆς ἑτέρας περὶ τοῦ προσδιορισμοῦ τοῦ ὑψοῦ τῶν ἔξαλων τοῦ πλοίου, ὑπο-
γραφεῖσης τὴν 5^η Ιουλίου 1930. Ἡ πρώτη ἐξ αὐτῶν θὰ ισχυεῖ ἀπὸ 1ης Ιουλίου 1931 καὶ ἡ δευτέρα ἀπὸ 1ης Ιουλίου 1932. Ἡ χρονολογία δμῶς τῆς ισχύος ἀνεβλήθη καὶ ἡ ἐπικυρώσις αὐτῶν ὑπὸ τῶν νομοθετικῶν σωμάτων τῶν ἐνδιαφερομένων χωρῶν συγε-
χίζεται εἰσέτι.

Τὸ ἐν λόγῳ συνέδριον, ἀποτελεῖ συνέχειαν, οὕτως εἰπεῖν, τοῦ κατὰ τὸ 1913 συγκληθέντος, κατὰ τὸ ὅποιον ἐγένετο ἀρκετὴ προ-
καταρκτικὴ ἐργασία, χωρὶς αὖτη νὰ διατυπωθῇ δριστικῶς καὶ ἐ-
πικυρωθῇ, λόγῳ τοῦ κατὰ τὸ 1914 ἐκραγέντος πολέμου. Ἀφορ-
μήν διὰ τὸ ἐν λόγῳ συνέδριον ἔδωσε τὸτε τὸ γνωστὸν τραγικὸν γαυγάγον τοῦ «Τιτανικοῦ», εἰς τὸ ὅποιον ἀπεδείχθη, διτὶ εἰς τῶν σπουδαιότερων παραχρόντων τῆς ἀσφαλείας τοῦ πλοίου, ἡτοι ἡ στεγανὴ ὑποδιάρεσις αὗτοῦ, δὲν εἶχεν ἀρκούντως ἀκτιμηθῆ καὶ προϋπολογισθῆ. Λέγομεν, διτὶ ὑπῆρξε μᾶλλον ἡ ἀρφρμῇ καὶ οὐχὶ ἡ αἵτια, διότι αὖτη πρέπει νὰ ἀνακηγηθῇ εἰς τὸ πράγματι πολι-
τισμένον ἐνδιαφέρον τῶν μεγάλων ναυτικῶν κρατῶν, δπως προ-
στατευθῇ κατὰ τὸ δυνατὸν ἡ ζωὴ τῶν διαπλεόντων τοὺς ὄκε-
νούς. Ἀποτέλεσμα τῆς μερίμνης ταύτης, πολλαχόθεν καταβληθεί-
σης, ὑπῆρξεν ἡ ἐκπόνησις καὶ νομοθετικὴ ἐπιβολὴ διεισιδέρων δλων μέτρων ισχυόντων ἀνὰ κράτος. Ἡ ἐκπόνησις, ἡ ἐφαρμογὴ καὶ ὁ ἔλεγχος τῆς τηρήσεως τούτων, ἀνετέθη εἰς διαφόρους κρατικοὺς ἡ ἐπισήμως ἀνεγνωρισμένους ἰδιωτικοὺς δργαγισμούς, τῶν ὅποι-
ων αἱ διατάξεις ισχύουν καὶ ισχύουσι καὶ μέχρι σήμερον.

Εδόμενος δμῶς ἐξ ἀρχῆς ἐγένετο ἀντιληπτὸν, διτὶ αἱ διατάξεις αὗται ὥφειλον γὰρ ἔχωσι διεθνὴ χαρακτήρα, προσγρομοσμένον πρὸς τὸν τοιούτον τῆς ἐν γένει ναυτιλίας, οὐχὶ τόσον διὰ νὰ ἀποκτήσωσιν κύρος, ἀλλὰ διὰ νὰ ἀρθῶσιν πολλαῖς διαφοραῖς, αἵτινες μοι-
ριώις προέκυψαν ἐν τῶν ἴδιαιτέρων συγνηκῶν ἀνὰ κράτος, οὕτως ὥστε νὰ διευκολυνθῇ τόσον ὁ ναυτιλός καὶ ἐφοπλιστικὸς κόσμος, δσον καὶ δ παραλλήλως μὲ τούτους δρῶν τεχνικὸς καὶ ἀσφαλι-
στικός. Ἀνεμένετο δὲ, διτὶ ἐκ τοῦ διεθνοῦ συγεδρίου Η^η ἀπέρρεον, δπως καὶ ἀπέρρευσαν καὶ πορίσματα ἐπαυξάνοντα τὴν ἀσφαλείαν τοῦ σκάφους.

Βεβαίως δὲν είναι ἀλυτον τεχνικὸν πρόβλημα, τὸ νὰ δοθῇ εἰς ἐν σκάφος, πᾶσα ἀνθρωπίνη δυνατῶν ἀσφάλειαν, ἀλλὰ τοῦτο συνεπά-
γεται κατασκευὴν καὶ κυρίως δυτάνην, ὑπερβαίνουσαν τὰ δρια τῶν διεθνῶν παραδεδεγμένων ὡς ἐφικτῶν τιμῶν, ἐνῷ συγχρόνως μειώνει καὶ τὴν ἐκμεταλλεύσιμον ἀξίαν τοῦ σκάφους. Ἐκεῖ ἔνθα ὁ οἰκογενομολογικὸς παράγων τῆς ναυτιλίας, είναι δητῶς δευτερευ-
όντης σημασίας, διτὶ τὰ πολεμικὰ, ἡ ἀσφαλεία είναι πολὺ μεγα-
λυτέρα, ἐπιβαλλομένη δεσμῶις καὶ ὑπὸ λόγων πολεμικῆς ἀξίας τοῦ σκάφους.

Ἡ θέσπισις λοιπῶν μέτων, ἐπαυξανόντων μὲν τὴν ἀσφαλείαν τοῦ σκάφους, συγχρόνως δμῶς καὶ τὴν δαπάνην κατασκευῆς αὗτοῦ καὶ μειώντων τὴν ἐμπορικὴν του ἀξίαν, θὰ ἐπέφερε πλήρη ἀ-
νυστάτωσιν εἰς τὰ κρατοῦντα καὶ εἰς τὴν δλην διεθνὴ οἰκονομικὴν ζωὴν καὶ θὰ ἔθεσπις δύο τύπους πλοίων, τὸν ἔνα σύμφωνο μὲ τὰς νέας, αἱ μεταξὺ τῶν ὅποιων διαφοραῖς, τὸν ἔτερον σύμφωνο μὲ τὰς νέας, αἱ μεταξὺ τῶν ὅποιων διαφοραῖς θὰ ἐτάρασσον τὴν κρατοῦντα ισορ-
οπίαν. Ἀναγκαστικῶς, συνεπῶς, ἐντὸς τοῦ πλαισίου τῶν ἡδη ι-
σχυούσων διατάξεων, ἐπρεπε καὶ πάλιν γὰρ ἔξετασθῇ τὸ ζήτημα

τῆς ἀσφαλείας, οὐχὶ δηλαδὴ ἀπὸ τῆς καθηκός τεχνικῆς του ἀπό-
φεως, καίτοι καθ' ἐκυρότερον τὸ ζήτημα καθαρῶς τεχνικὸν, ἀλλὰ ἐν συμδικασμῷ μὲ τὸν οἰκονομικὸν παράγοντα, ὡς ἀλλωστε καὶ κατὰ τὴν θέσπισιν τῶν ἡδη ισχυούσων διατάξεων ἐγένετο. Ὡς δμῶς ἡδη ἀνεφέρθη μεταξὺ τῶν τελευταίων διαφοραῖς, ἡ ἐ-
ξομάλυνσις τῶν ὅποιων θὰ ἔφερε καὶ τὰς ἀντιρρήσεις, τῶν ἔξ αὐ-
τῆς ὑπωσδήποτε θιγομένων.

Ἐγταῦθα δὲν πρόκειται δεσμῶις γὰρ γίνη οὔτε κρίσις, οὔτε ἐ-
πικρίσις τῶν διατάξεων τῆς διεθνοῦ συμβάσεως. Θὰ ἐπιχειρηθῇ μόνον γὰρ δοθῇ μία γενικωτέρα περίληψις αὐτῶν, ὡς καὶ ἐπὶ εὐ-
καιρίᾳ τούτου, μία γενικωτέρα ἐπεκτείνεται τῶν σπουδαιοτέρων πα-
ραχρόντων τῆς ἀσφαλείας, εἰς διτὶ διαφορά τὸ τεχνικὸν μέρος, δεδο-
μένου, διτὶ δηλήρης παράθεσις τῶν ἀρθρῶν τῆς συμβάσεως ἐν με-
ταφράσει, ἀφ' ἐνδέδη προϋπέθετε γνωστού τῶν ἀναγρεθέντων πα-
ραχρόντων καὶ τῶν παλαιοτέρων διατάξεων καὶ κατὰ τὸν δια-
τάξην πολλού τοῦ παραχρεωτικοῦ πλοίου τοῦ πειθαρχητηρίου πλοίου
περισσότερων τῶν παραχρέψαντος τοῦλάχιστον 12 ἐπιβάτας καὶ ἄνω.

A) ΣΥΜΒΑΣΙΣ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΗΣ ΖΩΗΣ ΕΝ ΘΑΛΑΣΣΗ:

Τηγεγράψη, ὡς ἀνεφέρθη, τὴν 31ην Μαΐου 1929 καὶ περιλαμβά-
νει 8 μέρη, ἐκ τῶν ὅποιων τὸ πρώτον περιλαμβάνει γενικὰς δια-
τάξεις, ὡς ἐλεγχογήν. Ἐν αὐταῖς δοθεῖται, διτὶ ἐπιβατηγόν πλοίον είναι τὸ μεταφέρετον τοῦλάχιστον 12 ἐπιβάτας καὶ ἄνω.

Τὸ σπουδαιότερον μέρος τῶν διατάξεων τούτων είναι τὸ δεύτε-
ρον, περιλαμβάνον τὰς διατάξεις καὶ τὸν κανόνας τῆς κατασκευῆς τοῦ πλοίου, ὡστε τούτο γὰρ παρέχει ἀρκετὰ ἐχέγγυα ἀσφαλείας. Αἱ διατάξεις τοῦ μέρους τούτου ἀρφρωτοῦ, κυρίως, τὰ ἐπιβατηγόν πλοία, τὰ ἐκτελοῦντα πλόκας ἐξωτερικοῦ, ἐπὶ τὴν δάσεις δὲ τούτων δέοντα ὑποχρεωτικῶς γὰρ ναυπηγούνται δλα τὰ πλοία τῆς κα-
τηγορίας ταύτης ἀπὸ 1ης Ιουλίου 1931, ἡ τὰ ἀπὸ τῆς χρονολο-
γίας ταύτης πρὸς τὸν σκοπὸν τούτου μετασκευαζόμενα. Διτὶ τὰ δι-
πάρχοντα πλοία διατάξεων δημόσια ἀνὰ κράτος ἀρφρῇ (*) νὰ
ἔξετασῃ τὸ δυνατὸν τῆς ἐκτελέσεως δεσμῶις τοῦ πλοίου, πρὸς ἐπαύξησιν τῆς ἀσφαλείας τοῦ πλοίου.

Αἱ διατάξεις δύνανται γὰρ τροποποιηθῆναι ὑπὸ ἑκάστου κρά-
τους προκειμένου μόνον περὶ πλοίων, μὴ ἀπομικρυγομένων πέραν τῶν 20 μετρίων ἀπὸ τῆς ἀκτῆς καὶ δὴ ἀναλόγως τῆς περιοχῆς καὶ τῶν συνηγκρων τοῦ δρομολογίου.

1η) Στεγανὴ ὑποδιαίρεσις τοῦ σκάφους.

Αἱ σπουδαιότεραι διατάξεις τοῦ προαναφερθέντος μέρους τῆς συμβάσεως, ἀρφρωτοῖς τὴν στεγανὴν ὑποδιαίρεσιν τοῦ σκάφους, ὡς τοῦ κυριωτέρου παράγοντος τῆς ἀσφαλείας, καὶ διδούνται ἀρκετοῖς κανόνες πρὸς προσδιορισμὸν αὐτῆς, ὡς καὶ δηδηγίαι περὶ τοῦ τρόπου τῆς διατάξεως, τῆς κατασκευῆς καὶ ἐλέγχου τῶν μερῶν τοῦ σκάφους, διτὶ ὡς ἐπιτυγχάνεται αὕτη.

Ἡ στεγανὴ ὑποδιαίρεσις παντὸς σκάφους ἐν γένει, σκοπεῖ τρία τινά. α) τὴν ἐπαύξησιν τῆς ἀντωρικῆς τοῦ δλου σκελετοῦ τοῦ σκάφους (καλύτερον δέσμιμον τοῦ σκελετοῦ) β) τὴν ἐκμετάλλευσιν τοῦ χώρου τοῦ πλοίου διτὶ διαφέρεσιν εἰς διαφόρους χώρους (μη-
χανοστάσιον, λεβητοστάσιον, ἐνδιαιτήματα ἐπιβατῶν, κύτη, δεξα-
μενον κ.λ.π. καὶ γ) τὴν διατάξην τῆς πλευστότητος τοῦ πλοίου, εἰς περίπτωσιν διαφοροῦς ἢ ρήγματος. Ἐκ τούτων, τὸ πρώτον είναι σπουδαιός υπηρεσίας παράγων, λαμβανόμενος κυρίως ὑπὸ δι-
φύιν κατὰ τὸ προσδιορισμὸν τοῦ ὑψοῦ τῶν ἔξαλων τοῦ πλοίου (Freeboard) περὶ οὐ πραγματεύεται. ἡ δευτέρα σύμβασις. Τὸ

(*) Ἐννοεῖται δημοσία τοιωτηγή ἡ ἐντεταλμένος πρὸς τούτο εἰδικὸς δρ-
γμοσμός.

δεύτερον έχει καθαρώς έμπορικό χαρακτήρα, συγκρουόμενον συνήθεστα μὲ τὰς ἀπαιτήσεις τοῦ τρίτου, τοῦ τῆς διατηρήσεως τῆς πλευστότητος, διπέρ δέον νὰ ληφθῇ ὡς δικαιότερος καὶ ζωτικότερος παράγον τῆς ἀσφαλείας τοῦ πλοίου καὶ περὶ τοῦ διποίου λεπτομερῶς πραγματεύεται: ή προμηνισθεῖσα σύμβασις.

Ως βασικὴ ἀρχὴ, ὡς πρὸς τοῦτο, ισχύει ὅτι τὸ πλοίον δέον νὰ διατηρήσῃ τὴν πλευστότητά του, ητοι νὰ παραμένῃ ἐν ἐπιφανείᾳ, εἰς περίπτωσιν καθ' ἥν, διὸ οἰλανδήποτε αἰτίαν, τὸ ἑσωτερικὸν τοῦ πλοίου ηθελεν κατακλυσθῇ ὑπὸ τῶν διάταν. Τοῦτο δύναται: δεδοκίως νὰ ἐπιτευχθῇ διτὸν τὸ πλοίον διποδιαρεθῇ διὰ τῶν γνωστῶν ἐγκαρσίων στεγανῶν διαφραγμάτων (μπουλμέδων) εἰς εἰδικὰς δέ περιπτώσεις καὶ διὰ διαμήκων τοιούτων, εἰς πολλὰ στεγανὰ διὰ διλήγων διαμερίσματα, τὸ μέγεθος ἐκάστου τῶν διποίων νὰ είναι τοιούτον. Ωστε παρ' ὅλον τὸ προστιθέμενον δάρος (ἢ ἀπώλειαν πλευστότητος), τὸ πλοίον νὰ δυθίσῃ μὲ περισσότερον, ἀλλὰ πάντως νὰ παραμένῃ ἐν ἐπιφανείᾳ καὶ δὴ μὲ ἀρκετὴν ἀσφαλείαν ναυσιπλοῖας. Η ἀποφίς αὕτη καὶ οἱ ἐπὶ ταύτη ὑπολογισμοί, ὡς ἔγενοντο συνήθως πρὸ τοῦ ναυαγίου τοῦ «Τιτανικοῦ» καὶ μέχρι σήμερον διὰ τὰ φορτηγά μόνον πλοία, προϋποθέτουσιν, ὅτι τὸ ρήγμα ἢ ἡ διαρροή, ἐξ ὃν θὰ κατακλυσθῇ τὸ διαμέρισμα, θὰ παρουσιασθῶσιν εἰς τὸ κέντρον ἢ ἐγγύς τοῦ κέντρου τοῦ διαμερίσματος καὶ οὐχὶ ἀκριβῶς εἰς τὸ διαφραγματικὸν ἢ ἐγγὺς αὐτοῦ, ὡς συνέβη εἰς τὸν «Τιτανικόν», διπότε θὰ κατακλυσθῶσιν οὐχὶ τὸ ἔν, ἀλλὰ καὶ τὰ δύο γειτνιάζοντα διαμερίσματα, μὲ ἀποτέλεσμα τὴν ἀπώλειαν τῆς πλευστότητος, τῆς ἀσφαλείας καὶ τοῦ πλοίου.

(Η συνέχεια εἰς τὸ ἐπόμενον)

Ναυπηγὸς Β. ΦΡΑΓΚΟΥΛΗΣ

ΠΩΣ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΖΕΤΑΙ Η ΚΡΙΣΙΣ

ΝΕΟΣ ΤΥΠΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΥ ΦΟΡΤΗΓΟΥ

ΤΑ ΕΠΙΤΕΥΧΗ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ

Απὸ ἑνὸς καὶ πλέον ἔτους, διεῖ τὴν ἐγταθεῖσαν γνωτιλιακὴν κρίσις ἐνίσχυσε τὴν τάσιν τῶν ναυπηγῶν πρὸς κατασκευὴν διαφόρων τύπων οἰκονομικῶν φορτηγῶν, δυναμένων γ' ἀντιμετώπισσον ἀποτελεσματικῶν τὰς ἐκ τῶν χαμηλῶν ναύλων δυσμενεῖς συνθῆκας τῆς γνωτιλιακῆς ἐργασίας, ἢ Ἀγγλικὸς γνωτικὸς τύπος ἀφιεροῖ ἐκάστοτε τὰς στήλας του εἰς τὴν ἀνάπτυξιν τῶν ἐκ τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν πλοίων τούτων ἐπιτυγχανομένων ἐπωφελῶν ἀποτελεσμάτων. Τὰ κατ' ἄρκια χρονικὰ διατήμικα καθελκυόμενα σκάφη ἀμιλλῶνται: τὸ ἔν τοῦ ἀλλού διὰ τὴν ταχύτηταν, τὰ τεχνικὰ μέσα τῶν φορτεκφορτώσεών του καὶ πρὸ παντὸς τὴν διλῆτην οἰκονομικῶν τῶν ἔξόδων τῆς κινήσεως καὶ γενικῶς τῆς ἐκμεταλλεύσεώς του.

Ηδη ἡ ἐφόμερίς τῶν Ἀγγλικῶν ναυπηγῶν τοῦ Burntisland παραβέτει εἰς ἔνα τὸν τελευταίων φύλλων τῆς τὰ ἀποτελέσματα, ἀτινα ἀπέδωκεν ἔνας νέος τύπος οἰκονομικού φορτηγού ἀτμοπλοΐου, χωρητικότητος 7800 τόννων φορτίου. Πάσσι: αἱ προβλέψεις τῶν γνωπηγῶν τοῦ ἐπηλήθευσαν. Τὸ ἐν λόγῳ φορτηγὸν πλοίον κατεσκευάσθη εἰς τὰ γνωπηγεῖα τῆς «Burntisland Shipbuilding Company», ἀτινα πρὸ πάσης ἐνάρξεως τῆς ἐργασίας εἰχον ἐγγυθῆ, διεῖ τὸ παρ' αὐτοῦ καταγάλωσις γνωτικῶν μὲ μίαν μέσην ταχύτητα κατά τι ἀνωτέραν τῶν 9 μιλῶν καθ' ὥραν ἐν οὐδεμὶς περίπτωσι θὰ ὑπερβούσῃ, κατ' ἀνώτατον δριού, τοὺς 19 τόννους τὸ 24ωρον καὶ διὸ ὅλας τὰς ἀνάγκας τοῦ σκάφους. Ή ἐγγύησις ἐδόθη διὰ μηχανᾶς τρικυλίγδρους συσυγήθους τύπου τῶν θερμικομένων διὰ κεκορεσμένου ἀτμοῦ (saturated steam).

Τὰ ἀποτέλεσματα τοῦ οἰκονομικοῦ τούτου πλοίου, διαπιστώθεντα ἀπὸ μίαν πεντάμηνον ἐργασίαν συνεχῶν ταξιδίων του, διπέρηνσαν τὰς ἀρχικὰς προσδοκίας τῶν γνωπηγῶν. Ή συνεχῆς πρόσθιος καὶ τελειοποίησις τῶν μηχανῶν ἐπέτρεψε τὴν πραγματοποίησιν σημαντικῶν οἰκονομιῶν καὶ ἐμειώσει σπουδαίων τὴν ποσότητα τοῦ κατακλυσμού γνωτικούς εἰς 16.6 τόννους τὸ 24ωρον, διὸ ὅλας τὰς ἀνάγκας τοῦ ἐμφόρτου πλοίου καὶ μὲ ταχύτητα 9 μιλῶν καθ' ὥραν (ἀπὸ λιμένος εἰς λιμένα). Κατωτέρω παραθέτομεν λεπτομερείσας ἐδός τῶν ταξιδίων τοῦ οἰκονομικοῦ τούτου πλοίου ἐξ Ἀγγλίας εἰς Πλέιστ μὲ φορτίον γνωτικῶν καὶ ἐπιστρο-

φὴν ἐκεῖθεν μὲ σιτηρὰ εἰς Κόντινεντ, ὅπόθεν ἐκφορτώσαν ἐπαγγῆλη κενὸν εἰς τὴν Ἀγγλίᾳ δάσιν του.

Ολικὴ διαγνωσθεῖσα ἀπόστασις: 13.774 μίλια. Καιρός: μέτριος. Χρόνος ἐν πλῷ: 64 ἡμέραι, 1 ὥρα καὶ 58' λεπτά. Μέσης δρος ταχύτητος ἀπὸ λιμένος εἰς λιμένα: Μίλια 9.08. Μέσης κατανάλωσις γνωτικούς διὸ ὅλας τὰς ἀνάγκας τοῦ πλοίου: 15.58 τ. γνωτικῶν τὸ 24ωρον. Μέσος δρος δυνάμεως ἀτμοῦ εἰς ἐνδεικτικούς ἵππους: 986 Ι.Η.Ρ. Μέσος δρος κατανάλωσις γνωτικούς καθ' ἵππον καὶ ὥραν λίθραι: 1.47. Ἀπόστασις διαγνωσθεῖσα εἰς μίλια κατὰ τόννου γνωτικούς 13.81 μίλια. Ποιότης ἀτμοῦ: κεκορεσμένος. Ποιότης γνωτικῶν τὸν γνωτικῶν 987 τόννοι. Κατανάλωσις γνωτικῶν τὸν γνωτικῶν διὸ ὅλοληρον τὸ πλήρες ταξίδιον: 1095 τόννοι.

Η ἐπισταμένη μελέτη τῶν ἀνωτέρω ἀριθμῶν μᾶς δεικνύει, διεῖ ἐπὶ ἐπτὰ ἡμερῶν συνεχεῖς πλοῦσ ἀνέπτυξε τὸ σκάφος μέσην ταχύτητα 9.48 μιλῶν καθ' ὥραν καὶ δύναμιν μηχανῆς 1030 Ι.Η.Ρ. Τὰ ἀποτελέσματα ταῦτα παρέχουν τὸν ἀνώτατον βαθμὸν ἐκανότητος τῶν πλοίων, τῶν προερχομένων ἐκ τοῦ νέου τύπου τοῦ σκάφους καὶ τῆς Ἐλλικος τῶν γνωπηγέων Burntisland καὶ ὑπὸ συνθήκας ταξιδίου μὲ μετρίως καλὸν κακόρ.

Ἄπο διπορικῆς ἀπόφεως ἢ ἐπιτυγχανομένη οἰκονομία ἔγκειται εἰς τὴν καταγάλωσιν τῶν 15.58 τόννων γνωτικῶν τὸ 24ωρον, μὲ μέσην ταχύτητα 9.08 μιλῶν καθ' ὥραν ἀπὸ λιμένος εἰς λιμένα. Κατόπιν τοῦ πλήρους ἐλέγχου τῆς ἀνωτέρω ἀποδόσεως, τὰ ἐνδιαφερόμενα γνωπηγεῖα ἔγγυῶνται: ἐκ τοῦ ἀσφαλοῦς πλέον τὴν κατασκευὴν οἰκονομικῶν πλοίων τοῦ ἀνωτέρου τύπου. Σημειώτεον, διεῖ τὰ ἀνωτέρω ἀποτελέσματα ἐπετεύχθησαν μὲ συνήθεις ἀτμομηχανάς. Εάν εἰς αὐτὰς ἐφαρμοσθῶν καὶ ὅλαι αἱ νεώτεραι μηχανικαὶ ἐφευρέσεις, τότε θεωρεῖται: δέδοιον, διεῖ τὰ προέλθουν ἀποτελέσματα, ὅμοια τῶν διποίων κανένα ἀτμόπλοιον φορτηγὸν ἀντιτοίχου τύπου καὶ χωρητικότητος, δὲν ἀπέδωκε μέχρι σήμερον.

Ἐὰν λ.χ. τὸ ἀνωτέρω οἰκονομικὸν πλοίον ἐφοδιασθῇ διὸ ὑπερθεμαντήρων θὰ είχε μίαν πρόσθετον οἰκονομίαν καυσίμου Ζῆνης 14 ο), διὰ δὲ τῆς ἐγκαταστάσεως ἐνδός ἀτμοστροβίλου ἐξατμίσεως ἐπέρα οἰκονομία 17) 12 ο) θὰ ἐπήρχετο καθώδην καὶ ἀλλη οἰκονομία 6 ο) ἐκ τῆς τοποθετήσεως εἰς τὰς μηχανᾶς ἐξορμητικῆς βαλδίδος (popped valve). Τὰ συμπεράσματα ἐκ τῶν ἀνωτέρω ἐφαρμογῶν είναι εὐνόητα καὶ ἡ ἐπίδρασις αὐτῶν ἐπὶ τῆς ἐπικερδοῦς ἐκμεταλλεύσεως τοῦ συγχρόνου οἰκονομικοῦ φορτηγοῦ προφανής.

Η ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΚΙΝΗΣΙΣ ΤΩΝ ΚΥΡΙΩΤΕΡΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ ΤΗΣ ΙΤΑΛΙΑΣ

Τὸ κεντρικὸν Ίνστιτοῦ τῆς στατιστικῆς ἐδημοσίευσε πρὸ ἡμέρων ἐνδιαφέροντας πίνακας, ἀφορῶν τὰς τὴν γνωτιλιακὴν καὶ ἐμπορικὴν κίνησιν τῶν τεσσάρων κυριωτέρων λιμένων τῆς Ιταλίας. Οἱ πίνακες οὗτοι παρέχουν τὴν ἀκόλουθην εἰκόναν εἰς ἀφίξεις καὶ ἀναχωρήσεις ὁμοῦ πλοίων καὶ φορτίων:

| Λιμένες | Έτη | Πλοῖα | Τόννοι νὲτ | Έκφ. ἐμ.τα | Φορτ. ἐμ.τα |
|----------|--------|--------|------------|------------|-------------|
| Γένοβα |) 1931 | 9.369 | 19.557.495 | 5.718.221 | 870.082 |
| |) 1930 | 10.065 | 20.320.145 | 6.234.681 | 908.828 |
| Νεάπολις |) 1931 | 20.456 | 20.771.833 | 1.777.285 | 387.706 |
| |) 1930 | 19.982 | 20.412.816 | 1.881.486 | 342.340 |
| Βενετία |) 1931 | 7.633 | 8.473.757 | 2.231.499 | 472.519 |
| |) 1930 | 7.487 | 8.439.563 | 2.523.637 | 438.649 |
| Τεργέστη |) 1931 | 33.765 | 9.927.794 | 1.822.417 | 649.882 |
| |) 1930 | 33.910 | 9.797.903 | 1.637.083 | 806.265 |

Ἐκ τῶν ἀνωτέρω ἀριθμῶν προκύπτει, διεῖ τὸ Νεάπολις διατηρεῖ ἀκόμη τὴν ἐπερχόμενην τῆς εἰς τὴν χωρητικότητα τῶν ἐπισκεπτομένων κακτὸν τὸν λιμένα τῆς πλοίων, ἐνῷ παραλλήλως ἡ Γένοβα κατέχει τὴν πρώτην θέσιν εἰς τὸν μέσφ τοῦ λιμένος τῆς διακομισθέντα δύκον τῶν ἐμπορευμάτων. Αξιον οι παρατηρήσεως ἀκόμη είναι ἡ αὐξησης τῶν ἐξαγωγῶν ἐκ τῶν λιμένων Νεαπόλεως καὶ Βενετίας καὶ ἡ αὐξησης τῶν ἐξαγωγῶν τῆς διατροφής της πλεύσης της Τεργέστης εἰς τὴν Ελλάδαν.

ΜΙΑ ΕΝΤΥΠΩΣΙΑΚΗ ΕΙΚΩΝ ΤΗΣ ΚΡΙΣΕΩΣ

"ΑΒΕΒΑΙΟΝ ΔΙΑ ΤΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΝ ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ,,

ΤΟΥ ΓΑΛΛΟΥ ΒΟΥΛΕΥΤΟΥ K. G. CANDACE

Η ναυτιλιακή κρίσις είναι παγκόσμιος. Έκδηλούται διά της σημαντικής αδεξίσεως του παρωπλισμένου τοννά, διά της μειώσεως της κινήσεως τῶν λιμένων και τῶν δύο διωρύγων Σουέζ και Παναμά, διά της πτώσεως του τιμαρίθμου τῶν γαύλων και τῶν ήμερομισθίων, διά της αδεξίσεως τῆς ἀνεργίας, ητίς υπεχρέωσε τὰ διάφορα Κράτη εἰς τὴν ληψίν ἔξαιρετικῶν μέτρων πρὸς ἀντιμετώπισίν της. Έκδηλούται τέλος διά τῆς διοχερήσεως τῶν ναυπηγήσεων και διά τῶν μεγάλων οίκονομικῶν δυσχερειῶν, πρὸς τὰς δύοις παλαιοῖς αἱ μεγάλαι ἀπομολούσαι τοῦ Κόσμου, δυσχέρειαι ποὺ ἀπαιτοῦν βαθεῖαν και ἔξονυχιστική μελέτην.

Τὸ παγκοσμίως παρωπλισμένον τοννᾶς ἔψηθεσ τὴν 1ην Ὁκτωβρίου π. ἐ. εἰς τὰ 11.000.000 τ. γκρός, ἔξι δῶ 3.250.000 τ. ἀγγίκον εἰς τὴν Βρεταννικὴν ναυτιλίαν, 2.574.000 τ. ἀνήκον εἰς τὰς Ἡγουμένιας Πολιτείας, 937.000 τ. εἰς τὴν Νορβηγίαν, 747.000 εἰς τὴν Γερμανίαν, 734.000 τ. εἰς τὴν Ἰταλίαν και κατὰ γεωτέραν στατιστικὴν 768.000 τ. εἰς τὴν Γαλλίαν. Κατὰ τὴν 1ην Ἡγουμένιας 1931, ἡ παρωπλισμένη χωρητικότης ἀνήρχετο εἰς 8.276.000 τ. γκρός, τὴν δὲ 1ην Ἡγουμένιας 1930 μόλις εἰς 3.218.000 τ. εἰς οὓς συμπειριελαμβάνετο και ἡ χωρητικότης 2.000.000 τόννων ἀχρήστων πλοίων τῆς πολεμικῆς περιόδου ἐκ τῶν ναυπηγηθέντων εἰς τὰς Ἡγουμένιας Πολιτείας.

Εἰς πολλοὺς λιμένας, ὅπως λ.χ. εἰς τὸ Ἀμβερσργον, ὁ παροπλισμὸς τόσων σκαφῶν ὑπεχρέωσε τὰς λιμενικὰς ἀρχὰς ν' ἀπαγορεύεσσον τὴν παραμονὴν εἰς τὰς γηδόχους τῶν ἀργούντων πλοίων. Μίκη δ' ἀνταπόκρισις ἔξι Ἀμβερσργον τοῦ 1931 ἀνέφερε μεταξὺ ἀλλων και τὰ ἔξης: «Ἄρκει κανεὶς νὰ ρίψῃ ἔνα δέλεμα εἰς τὸν λιμένα διὰ ν' ἀντιληφθῇ τὴν ἔκτασιν τῆς κρίσεως. Οὐχί μόνον ἀπειράθιμα λιμενικὰ ὑπόστεγα είναι κενά και ἔρημα πάσης κινήσεως, ἀλλ' ὑπάρχουν και ἥμέραι καὶ ἀς δὲν ἀριθμεῖ κανεὶς εἰμὶ μίαν μόνον δεκάδα πλοίων ἐν ἐνεργείᾳ κατὰ μῆκος τῶν κρηπιδωμάτων. Αὐτοῦθεως, εἰς ἀπέναντι πλευρὰν τοῦ λιμενοῦς παρατηρεῖ κανεὶς τὸν ἀκινητοῦντα ὅγκο τῶν δεμένων πλοίων. Στόλοι δόλκηροι: ἀπὸ ἐπιθητικὰ σκάφη ἀγαμένουν εἰς τὰ ἀγκυροβόλια τῶν τὴν δελτίων τῆς καταστάσεως, διὰ νὰ ἀρωσι τὰς ἀγκύρας τῶν και ν' ἀναγκθῶσιν εἰς τὸ πέλαγος, ἀναλαμβάνοντα τὴν ἐργασίαν τῶν».

Τὸ ποσοστὸν τῆς ἀργούσης χωρητικότηος δι' ὅλας τὰς ναυτιλίας τοῦ Κόσμου παρουσιάζει πλέον κάποιον χαρακτήρα παγίου ἀριθμοῦ, κυμαίνομένον γύρω τοῦ 1)6 τοῦ συνολικοῦ τοννᾶς ἔκαστης σημαίας. Πράγματι δὲ και τὸ σύνολον ἀντιπροσωπεύει τὸ 1)6 τῆς Παγκοσμίου χωρητικότηος. Ἐκείνα, ἀτίγα θύγησαν περισσότερον ἐκ τῆς κρίσεως είναι τὰ φορτηγὰ ἴδια πλοία, παρὰ τὰ ἐπιβατικά, διότι τὰ τελευταῖα ταῦτα, ὑποχρεωμένα εἰς τὴν ἔκτελεσιν ταχικῶν συγκοινωνιακῶν γραμμῶν ὑποδοχήθουνται διὰ τῶν Κρατικῶν ἐπιχορηγήσεων και δὲν διακόπτουν τὰ δρομολόγια τῶν, εἰμὶ μόνον ἀφ' οὐ φθέσουν εἰς τὸ ἔσχατον σημεῖον τῆς ἐλλείψεως ἐργασίας.

Χαρακτηριστικὴν εἰκόνα τῆς κρίσεως, δούν ἀφορᾶ τὴν Γαλλικὴν ναυτιλίαν, ἀποτελοῦν αἱ εἰσπράξεις τῆς «Compagnie Générale Transatlantique», αἰτινες διὰ τὸ πεντάμηνον 1ης Ἡγουμένιας ἔως 31ης Μαΐου 1931 ἀγγίθον εἰς 289 ἑκατομ. φράγκων, ἔναντι 376 ἑκατ. φρ. τῆς ἀντιστοίχου χρονικῆς περιόδου τοῦ 1930, παρουσιάσασι μείωσιν 33 οἱ, και διὰ τὸ διάστημα 1ης Ἡγουμένιας μέχρι 1ης Ὁκτωβρίου 1931 ἀγγίθον εἰς 597 ἑκατ. φρ. ἔναντι 740 τῆς ἴδιας περιόδου τοῦ 1930 μὲ μίαν πτώσιν 19 οἱ.

Τὰ αἴτια: Υπέρμετρον τοννᾶς, μείωσις τῶν φορτώσεων

Ἀγεξιχτήτως τῶν ἔξαιρετικῶν περιστάσεων, ἀς διέρχεται σήμερον ἡ παγκόσμιος οίκονομία, μία σοδερά ναυτιλιακή κρίσις προεβλέπετο ἀπὸ ἔτους εἰς ἔτος, ὡς ἀναπόφευκτος. Προσγνηγέλλετο, ἀλλως τε, ἀπὸ τὴν βαθμιαίαν ἀλλὰ συνεχῆ πτώσιν τῶν γαύ-

λων, ἀπὸ τὴν ἔξι ἀντιθέτου ταχεῖαν και σταθερὰν αὔξησιν τοῦ τοννᾶς, τῆς μείζονος ταχύτητος τῶν πλοίων και τῆς αὐξούσης διαρκῆς ταχύτητος τῶν φορτεκφορτώσεων εἰς τὸν λιμένας. Η παγκόσμιος χωρητικότηος ἀπὸ 49 ἑκατομ. τόννων τοῦ 1914 ἀνήλθεν εἰς τὰ 70 ἑκατομ. τόννων κατὰ τὸ 1931. Ἐπὶ τῶν 49 δὲ ἑκατομμύρια τόννων ὑπῆρχον τὸ 1914 τέσσαρα περίπου ἑκατομμύρια τόννων ἀγήκοντες εἰς ἵστοις φόροι, ἐνῷ σήμερον τὸ ἵστοιο οὐσιαστικῶν ἔξελιπεν ἀπὸ τὰς θαλάσσας. Κατὰ τὸ 1914 ὑπῆρχον ἐν ὑπηρεσίᾳ δηγελόπλοια 234.000 τόννων, ἐνῷ κατὰ τὸν Ιούλιον 1931 ὁ ἀριθμὸς αὐτῶν ἀνήλθεν εἰς 9.431.000 τόννους, τὸ 1)7 δηλαδὴ τῆς παγκοσμίου χωρητικότηος. Αὐτοῦθι, δούν, ὅπ' ὅψιν, διτὶ τὸ ἵστοιοφόρον ἦτο τὸ κατ' ἔξοχὴν ἀργοποροῦν μέσον τῶν θαλασσίων συγκοινωνιῶν και διτὶ τὸ σύγχρονον μότορσιπ είναι ἀντιθέτως τὸ ταχύτερον, διτὶ δὲ τὰ ἀτμοκίνητα φορτηγά είνε σήμερον ταχύτερα τῶν παλαιοτέρων τῶν, δέν είναι δυνατόν παρὰ ν' ἀναγνωρίσωμεν, διτὶ δὲ παγκόσμιος ἐμπορικὸς στόλος τοῦ 1931 ἀντιπρωσεύει: μίαν ἱκανότητα μεταφορῶν ἀγωτέρων κατὰ τὰ 3)4 ἑκείνης, ἢν ἐνεφάνιζεν δι τόλος τοῦ 1914.

Εἰς τὸ γεγονός τοῦτο διπεισέρχεται τὸ ἀντίθετον φαινόμενον τῆς σπάνιοις τῶν φορτώσεων, φαινόμενον οὐτιγος ἢ ἀρχικὴ προέλευσις είναι προγενεστέρα τῆς καταπληκτικῆς οίκονομικῆς κρίσεως, τῆς διποίαν διερχόμεθα και τὴν ὅποιαν ἐσημείωσι εἰς τὸ ἔργον μου ἐπὶ τῆς «Γαλλικῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας», τὸ ἐκδοθὲν κατὰ τὸ 1930, διλγούς δηλαδὴ μῆνας ἐνωρίτερον τῆς ἔκρήξεως τῆς παγκοσμίου οίκονομικῆς διαταραχῆς, ὡς ἐπιφυλάσσουσαν διὰ τὰς ναυτιλίας τοῦ Κόσμου ἔνα ἀβέβαιον και ἀνήσυχον μέλλον. «Ἐγράφον τότε:

«Ἐκτὸς πάσης τεχνητῆς Τελωνειακῆς πολιτικῆς τῶν Κυβερνήσεων, κάθε Χώρα τείνει σήμερον εἰς τὴν την χρησιμοποίησιν και κατανάλωσιν τῶν προϊόντων τῆς ἴδιας αὐτῆς παραγωγῆς. Τὸ γεγονός τοῦτο θὰ καταστῇ ἐντούτοις, διτὸν ἐκδηλιαθῇ εἰς τὰς Ἰνδίας, τὴν Αἰγαίου ποτον και τὴν Ἀμερικὴν μὲ τὴν μείωσιν τῆς ἔκαγωγῆς τοῦ παραγομένου δικράνους τῶν πρὸς τὴν Ἀγγλίαν και τῆς ἐκείθεν ἐπαναφορᾶς του ὅποι μορφὴν κατειργασμένου προϊόντος. Δὲν βλέπει κανεὶς πλέον τὴν Ἱππωνίαν ἀγοράζουσαν τὰς μηχανάς της ἀπὸ τὴν Ἀγγλίαν, ἀφ' οὐ δὲ τὰς παράγει γαιάνθρακα και σίδηρον, ὅλας ἀναγκαίας διὰ τὴν ἐντὸς τῆς Χώρας τῆς κατασκευὴν τῶν μηχανῶν.

»Αὔριον τὸ Βελγικὸν Κογκό θὰ χρησιμοποιήσῃ τὸν χαλκόν του, η Βολιβία και η Μαλαισία τὸν κασσίτερόν των, τὸ Ἀλγέριον τὰ δρυχεῖα τοῦ σιδήρου του. Και θὰ είναι τὸ γεγονός τοῦτο εὑσίων διὰ τὴν δελτίωσιν τῆς παγκοσμίου οίκονομικῆς, διότι θὰ ἀποφευχθῶσιν ἀνωφελεῖς μεταφοραί καθιστῶσαι τὰ προϊόντα ἀκριβώτερα, ἀλλὰ παραλλήλως θὰ σημάνῃ τὴν ἐμφάνισιν χειροτέρων συνθηκῶν διὰ τὰς ἔργασίας τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων».

Κλείσιμον Ἰνδιῶν και Κίνας. Έκβιομηχανοποίησις τῆς Ρωσίας

Εἰς τὰς ἀφορμὰς αὐτὰς τῆς γενικῆς φύσεως, ἀλλὰ δραδεῖας ἐνεργείας, ήδηθινον νὰ προστεθῶσιν ἀπὸ ἐνδέ περίπου ἔτους ἀλλαι, ἀμεσωτέρας ἀκριβώτερως. Τὸ τελειωτικὸν, σχεδὸν, κιλείσμον εἰς τὰς Ἐδρωπατηκὰς εἰσαγωγὰς τῶν μεγάλων ἐμποραγορῶν τῶν Ἰνδιῶν και τῆς Κίνας, η ἀπότομος μεταμόρφωσις και τάσις ἐκδιομηχανοποίησεως τῆς Σοβιετικῆς Ρωσίας, διὰ τὴν ὅποιαν οἱ κυβεργῶντες αὐτὴν προβλέπουν, διτὶ ταχέως θὰ δυνηθῇ διὰ τῶν ἴδιων τῆς μέσων νὰ ἔχαρκεσση εἰς τὰς ἀνάγκας τῆς, εἰς τρόπον ὥστε αἱ εἰσαγωγαὶ τῆς νὰ μειωθοῦν εἰς τὸ ἐλάχιστον, ἀνευ διαμερίδας διαταραχῆς, και τέλος η παγκόσμιος οίκονομική κρίσις, η προελθούσα ἀπὸ τὴν καταρχῆσιν τῶν πιστώσεων, ἀπὸ τὴν ὕψησιν τῶν τιμῶν, ἀπότοκον τῆς δημητριούργιας τῶν δργανησιμῶν τῆς συγκεντρώσεως τῶν προϊόντων, ἀπὸ τὴν πτώσιν τῶν Εὐρωπαϊκῶν εἰσαγωγῶν, λόγῳ πτωχείας τῶν χωρῶν τῆς, ἀπὸ τὸ

κλείσιμον τῶν ἔξωτερικῶν ἀγορῶν, ἐκ τοῦ λόγου διὰ τὴν κάλυψιν τῶν ἀγαρικῶν τῆς ἀπὸ τὴν ἴδιαν αὐτῆς παραγωγὴν καὶ ἐπιβάλλει τελωνειακούς φραγμούς, ὃψιμενά τιμολόγια, περιορισμούς τῶν εἰσαγωγῶν καὶ πέμπτα, διὰ αὐτὰ ἀποτελοῦν δικαιά γεγονότα κατατείνοντα εἰς τὴν χειροτέρευσιν τῶν θαλασσίων μεταφορῶν.

«Δυστυχία διὰ τὴν παγκόσμιον οἰκονομίαν, δυστυχία διὰ τὰ μη κατάρχη Κράτη, δυστυχία διὰ ἔκτινα τὰς Χώρας—ἔλεγεν ἑσχάτως δ. κ. "Αργολυτ Ρέσμπεργκ—αἴτιες δψεῖλουν νὰ ἔξαγαγουν διὰ νὰ ζήσουν, διὰ νὰ διαθέρψουν τὸν ὑπερπλεονάζοντα πληθυσμὸν των, τὸν συσσωρευθέντα ἐπὶ τοῦ τόσον ἀγόνου, πολλάκις, ἐδάφους των».

Αἱ στατιστικὲς τῆς διάρωγρας τοῦ Σουέζ εἰναι τρομακτικὰ ἀνηγνυθητικαὶ. Ή κίνησις ἀπὸ Βορρᾶ πρὸς Νότον (έξ Εὐρώπης πρὸς τὴν Ἀνατολὴν) τόσον ἥδη ἀσθενὴς ἀπὸ τοῦ 1930 μὲ 7.457.000 τόννους, κατέπεσε τὸ 1931 (πρόκειται περὶ τῶν ἐνόντων πρώτων μηνῶν ἑκάστης περιόδου) εἰς τὰ 5.667.000 τόννους, ἐμφανίσασι μείωσιν 1.800.000 τ., ητοι 25 o/o περίπου. Αἱ ἔξαγωγαι ἐκ τῆς Εὐρώπης πρὸς τὰς Ἰνδίας ἔκπλοιον θεοῦν πίπτουσαι ταχέως. Τὰ κατειργασμένα μέταλλα ἀπὸ 1.630.000 τόννους κατῆλθεν εἰς τὰ 1.173.000 τ., αἱ μηχαναι ἀπὸ 444.000 τ. εἰς 320.000 τ., τὰ τσιμέντα ἀπὸ 441.000 τ. εἰς 261.000 τ., ὁ γιαγύθρας ἀπὸ 358.000 τ. εἰς 243.000 τ., τὸ σιδηροδρομικὸν ὄλικον ἀπὸ 337.000 τ. εἰς 186.000 τ. καὶ τὰ ὑφασμάτα ἀπὸ 235.000 εἰς 123.000 τ., ἐνῷ ἀντιθέτως αἱ ἐκ Νέτου πρὸς Βορρᾶν ἔξαγωγαι (έξ "Απω Ανατολῆς" πρὸς τὴν Εὐρώπην) ἐλάχιστα μειοῦνται ἀπὸ ἔτους εἰς ἔτος. Δ.χ. κατὰ τὸς 9 α'. μῆνας τοῦ 1931 ἔφθασαν εἰς 13.607.000 τόννους ἔναντι 14.505.000 τ. τῆς Ἰδίας χρονικῆς περιόδου τοῦ προγενεστέρου ἔτους. Αἱ ἔξαγωγαι ἀνταὶ φορτίων πρὸς τὴν Εὐρώπην συγίστηκαν, κατὰ μέγινον μέρος, ἀπὸ πρώτων τοῦς ὅλων διατροφῆς, τῶν ὅποιων ἡ Εὐρώπη στερεῖται. Π. χ. οἱ ἐλαϊσποροι: ἔφθασαν κατὰ τὸ ἥπο διάστημα εἰς τὰ 3.132.000 τ. ἔναντι 3.007.000 τοῦ 1930, τὰ σιτηρά εἰς 2.363.000 τ. ἔναντι 1.662.000 τ., τὰ σφήγια εἰς 320.000 τ. ἔναντι 219.000 τ., τὸ τέτον εἰς 262.000 τ. ἀπὸ 265.000 τ., ἡ ζάχαρις εἰς 243.000 ἀπὸ 227.000 τ. καὶ τὰ κατεψυγμένα κρέατα εἰς 104.000 τόννους ἔναντι 71.000 τ. τοῦ προγενεστέρου ἔτους.

Ποσὸ θὰ εἴη τὸ χρῆμα ἡ Εὐρώπη διὰ νὰ ἔξοφλήσῃ αὔριον τὰς μεγάλας ταύτας εἰσαγωγάς τῆς;

Τὴν ἐποχὴν τῆς οἰκονομικῆς ὑπεροχῆς τῶν πρώτων δέκα μεταπολεμικῶν ἑταῖν, διαδέχεται ἡ περιόδος τῶν ὑπερεθνικῶν παροξυσμῶν, μιᾶς, δηλαδὴ, τάσεως τόσον ἐχθρικῆς διὰ τὰς συγχληγάς. Τὰ διάφορα Κράτη περικλείονται ἐντὸς τοῦ ἴδιου αὐτῶν Οἴκου, ἀδιαφορῶντα ἀκόμη διὰ τὴν δυστυχίαν των, ἀρκεῖ μόνον γὰρ παραστῶσι μάρτυρες τῆς δυστυχίας τῶν ἄλλων. Τὸ μεταναστευτικὸν ρεῦμα ἀνεκόπη καὶ κάθε Κράτος ἔκλεισε τὰς θύρας του διὰ τὸν γείτονά του. Ο διεθνῆς Τουρισμὸς περιωρίσθη, ἀφ' οὗ οἱ πλουσιώτεροι: ἐπτάχυναν. Ίδοι ποια εἶναι μερικὰ ἀπὸ τὰ ἐπιπρόσθετα αἴτια, ἀτικαὶ ἐδημιούργησαν τὴν ἀπιστεύτως μηροσμῶδη κατάστασιν, πρὸς τὴν ἀποίκιαν τόσου σκληρῶς παλαίει σημερονὶ ἡ Ἐμπορικὴ Ναυτιλία ἔκάστης Χώρας.

Συνεχὴς αὔξησις ἔξοδων ἐκμεταλλεύσεως

Ταύροις ἔμως καὶ μία ἀκόμη ἀλλη ἀφροδιή, ήτις ρίπτει τὸ δάρος τῆς εἰς τὴν οὕτω διεμερχωμένην θέσιν τῶν περιγράμμων. Ή αἵτινα αὐτὴ ἔγκειται: εἰς τὰς συγεχεῖς ἐπιβρύνσεις, τὰς δροίς ἐπέφεραν αἱ πρόσδοι—ώς τὰς ὄνομάζουν—τῆς ἐμπορικῆς κινήσεως, ἐπιβρύνσεις αὔξουσι: κατ' ἔτος ἐπὶ τῶν πάσης ἐθνικότητος σκαρφῶν. Τὸ πλοίον, ἐν ἀγοικτῷ πελάγει, εἶναι ἐλεύθερον παντὸς ἀλλού δάρους, πλὴν ἐκείνων ἀτικαὶ ἀνάγονται: εἰς τὰ ἔξοδα τῶν κεφαλαίων του, τῶν μισθολογίων του καὶ τῆς καυσίμου τοῦ, ἢν διαπαγῇ. Η ἐφευρετικότης καὶ τὸ ἐπιχειρηματικὸν πνεῦμα τῶν ἐφοπλιστῶν ἐπέτυχον νὰ μειώσουν αἰσθητῶς κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη, μέ τινα ἐπιβρύνσιν τῶν κεφαλαίων των, τὸν ἀριθμὸν τοῦ πληρώματος ἑκάστου πλοίου των καὶ τὰς διπάνας τῆς καυσίμου τοῦ, ἀντικαθιστῶντες τὸν ἀτμοστρέβιλον καὶ τὴν παλινδρομικὴν μηχανὴν διὰ τοῦ μοτέρ.

Αφ' ἧς ἔμως στιγμῆς, τὸ πλοίον φύσησε τὸν λιμένα, ἡ ἀφ' ἦς στιγμῆς εἶναι ὑποχρεωμένον νὰ διαπλεύσῃ μίαν διώρυγα κατασκευασθεῖσαν διὰ τῆς ἀνθρωπίνης χειρός, πίπτει ὑπὸ τὸ δάρος τῶν δικαιωμάτων, ἀτικαὶ κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη ὑψηλῆσαν ὑπερμέτρως, ἀποφέροντα ἔνα καταστρεπτικὸν διὰ τὴν γκυτιλίαν ἀποτέλεσμα.

"Ολοι οἱ λιμένες, ὀθωύμενοι ἀπὸ ἔνα ἀχαλίγωτον ἀνταγωνισμόν, ἐπελεισπολίσκουν τὰς ἔγκαττας τῶν, ἐπλουτίσθησαν μὲ γέας νησόδοχους, διερρύθμισαν τὰς ὑπαρχούσας κατεσκεύασαν πρεσβλήτας, διώρυγας, ἀποθήκαις, σιλό. "Ολα αὐτὰ τὰ ἔργα ἡσαν πολυδάπανα, διότι ἐπραγματοποιήθησαν κατὰ τὴν περίοδον τῆς ἀκριθείας τῶν πρώτων ὑλῶν καὶ τῶν ὑψηλῶν ἡμερομησθίων, ἀποτελοῦν δέ σήμερον, διὰ τόκους καὶ ἀποσθέσεις των μίαν δυσδάστακτον ἐπιβάρυσιν, καλούμενην τὸ πλείστου νὰ ἐπιπέσῃ εἰς δάρος αὐτῶν τούτων τῶν λιμένων.

Τά ἔξοδοι τοῦ διάπλου τῶν διεθνῶν διωρύγων γηγένησαν πραλλήλως εἰς τοιοῦτο σημεῖον, ὥστε νὰ βλέπῃ τις ἐπὶ τῶν ἡμερῶν μηχανῆς—πράγμα πάιστευτον—φορτηγὰ σκάφη ἀτμοκίνητα ἡ μεταρρυτίς, διὰ τὰ δροῖς ἡ καταγάλωσις καυσίμου τοῦ, εἶναι χαμηλή, νῦν προτιμώμενος διὰ τὴν ἐπάισδον των ἐκ τοῦ Ἰνδικοῦ ὥκειαν πρὸς τὰ Εὐρωπαϊκά ὑδάτα, οὐχὶ τὴν διὰ Σουεζ συντομωτέραν δόδον, ἀλλὰ τὴν διὰ τοῦ γύρου τῆς Ἀφρικῆς. Παντοῦ αἱ ἐπιθεώρυνσις αὐταὶ εἶναι καταστρεπτικαὶ διὰ τοὺς δραγμούς, δρωσοὶ οἱ λιμένες καὶ οἱ σιδηρόδρομοι, οἴτινες δὲν ἡδυνηθήσαν ν' ἀποσθέσουν τὰ γέα των ἔργα καὶ δὲν ἔχουν τὴν δύναμιν γὰρ πτωχεύσουν σύροντες διπολέμην των τὸ δάρος τῶν διαπληγέντων κεφαλαίων.

Μετ' ὅλιγον, ἐδὴ ἡ παροῦσα κρίσις παραταθῆ, τὰ πλοῖα θὰ διφεύλουν γὰρ ἀποφεύγοντας τοὺς λιμένας, ἐδὴ ἐπιθυμοῦν νὰ ἔξακολουθήσουν ἐργαζόμενα ἐπικερδῶς· αἱ δὲ ἀκταὶ τῆς Ἀφρικῆς θὰ φύινωνται συμφερώτεραι διὰ τὸ ἐμπόριον ἢ οἱ καλύτεροι ἔξωπλισμένοι λιμένες. Ἐν ἀναμονῇ τῆς παραδόξου ταύτης λύσεως τὰ ἔξοδα τῶν πλοίων ἐντὸς τῶν λιμένων συντελοῦν εἰς τὴν ἐπαύξην τῆς κρίσεως, ητις πλήσσει τὰς θαλασσίας μεταφοράς.

Τέλος, αὐταὶ αὐταὶ αἱ ἀτμοπλοῖκαι ἔταιραι, τούλαχιστον δοσικαὶ ἔξ αὐτῶν διατηροῦν ἐπιβατικὰς γραμμάτας, πίπτουσι θύματα τοῦ μεταξύ των κρατοῦντος πνεύματος διαίσιου ἀνταγωνισμοῦ, εἰς δὲν πολλάκις ἀποδίδονται καὶ παρὰ τὴν θέλησίν των, ἐνδὲ ἀνταγωνισμοῦ παράγρονος, διῆγουντος εἰς τὴν αὐξησίν τοῦ τογγάκιον ἔξακτου πλοίου καὶ εἰς τὸν μυθώδη, ἀλλὰ τόσῳ διαπαγηρήδων πλοιού τῆς ἐστωτερικῆς αὐτοῦ δικαιοσμήσεως. Ωδηγήθησαν τοιούτοις τρόποις πολλαὶ ἀτμοπλοῖκαι: εἰς τὴν κατασκευὴν πλοίων—γιγάντων, τῶν δροίων τὸ κόστος πληγιστεῖει τὸ δισεκατομμύριον Γαλλικῶν φράγκων καὶ ἡ ἐκμετάλλευσις των ἢ τούλαχιστον διόσθεσις τῆς δέξιας των εἰναι ἀδύνατος, ἀφ' οὗ αἱ ἰδιαι καταὶ ἀτμοπλοῖκαι διφεύλουν ν' ἀντιμετωπίσουν τὸ μοιραίον γεγονός, διὰ ἐντὸς μιᾶς δεκαετίας θὰ καταστῶνται οἱ πλωτοὶ κολοσσοί των demodés καὶ θὰ ἐκτοπισθοῦν παρ' ἄλλων. Εἰναι καὶ τὸ γεγονός τοῦτο ἐπιβάρυσις ἐτέρας, δέσμαια, μορφής, τῆς δροίας δημάρτινης ἢ εὐθύνη δὲν δικρίνει ἔξ δλοκλήρου τὰς ἀτμοπλοῖκας ἔταιρες, αἴτινες ἡδη ἔχουν ἀποδύθη εἰς τὰν σκληρὸν ἀγώνα πρὸς τὴν ὑπεργίην παγτοίων δυσχερειῶν καὶ σοδηρωτάτων οἰκονομικῶν προβλημάτων.

(Ἐκ τοῦ Γαλλικοῦ)

G. CANDACE



ΓΥΡΩ ΑΠΟ ΤΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΝ ΚΡΙΣΙΝ

ΕΚΠΤΩΣΙΣ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ·ΠΛΗΘΩΡΙΚΟΤΗΣ ΤΟΝΝΑΖ

Η ΕΚΠΤΩΣΙΣ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟΥ ΤΟΥ ΛΟΝΔΙΝΟΥ

Την 17ην Φεβρουαρίου έδημοισιεύθη εις τὸν Ἀγγλικὸν ναυτικὸν τόπον ἡ ἐτήσια ἔκθεσις τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου τοῦ Λονδίνου, ἥτις ὑπεβλήθη εἰς τὴν συνελθοῦσαν τὴν ἐπομένην ἡμέραν τακτικὴν ἐτήσιαν γενικὴν συγέλευσιν τῶν μελῶν τοῦ μεγάλου τούτου ναυτιλιακοῦ δργανισμοῦ. Ἡ ἴδια αὕτη ἔκθεσις ὑπεβλήθη καὶ πρὸς τὸ Board of Trade, δίδει δὲ μίαν πλήρην εἰκόνα τῆς ναυτιλιακῆς ἐργασίας κατὰ τὸ 1931, τοῦ ἔτους διόπειρ εἰδεῖ τὴν ἐγκατάλεψιν τῆς ἰστοιμῆς τοῦ χρυσοῦ ὑπὸ τῆς Ἀγγλίας καὶ τὴν ἔτι μείζονα ἐπιδείνωσιν τῆς παγκοσμίου κρίσεως. Ἀπὸ τὴν ἔκθεσιν ταῦτην παραλαμβάνομεν τὰς πλέον ἐνδικφερούσας καὶ γενικωτέρας χροιάς περικοπάς.

Ἡ κατάτασις τῆς ναυτιλιακῆς διοικητικῆς ἀρχῆς εἶναι ἡ ἔκθεσις—ὑπῆρξε κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος συνεχῆς καὶ σταθερῶς προσδευτική. Οἱ γαλοὶ τῶν φορτηγῶν ἀτμοπλοίων, κανονιζόμενοι ἀπὸ τὴν ἀξίαν τῆς ὑποτιμηθείσης στερλίνας, παρουσιάσθησαν κατὰ ἔνα μέσον δροῦ 4.0 οἱ μόδιαι ἀνώτεροι τῶν ναύλων τοῦ 1930, οἵτινες ἔδοσις ἔπει τῆς διοικητικῆς λίρας. Ἡ πόδεινωσις ὅμως τῆς κρίσεως, ταχέως ἐκλόγουσε καὶ τὸν ἀνωτέρου μέσον δροῦ, εἰς τρόπον ὥστε κατὰ τὸ παρελθόντα Δεκέμβριον οἱ γαλοὶ ἡσαν μόνον κατὰ 0.8 ἀνώτεροι τῶν ἐπιπέδων τοῦ Δεκέμβριου 1930 καὶ κατὰ 1.5 οἱ κατώτεροι τῶν προπολεμικῶν. Αἱ τιμαὶ τῶν χρονοναυλώσεων (τάξιμο—τεστρέτερ) ἡσαν κατὰ ἔνα μέσον δροῦ 30.0 οἱ κατώτεραι τῶν προπολεμικῶν.

“Οσον ἀφορᾷ τὰς ἐργασίας τῶν λάΐνερς, σημειοῦσται, διτοι δύγκος τῶν ἐξ Ἀγγλίας φορτίων ἐμειώθη κατὰ 25 οἱ, ἔναντι τοῦ 1930, αἱ δὲ γραμματικὲς ἐν τῷ συνόλῳ των κριγόμεναι, δὲν ἡδυγήθησαν νὰ ἀποφέρωσιν, εἰμὴ ἀσήμαντά τινα κέρδη, ἀτινα καὶ αὐτὰ προηλθοῦν ἐπὶ τῆς γενομένης ἀλεξίσεως τῶν ναύλων ἐπὶ στροφῆς. Ἡ ἐπιβατικὴ κίνησις ἡτοι καὶ αὐτὴ ἐπιασθητῶς μειωμένη, παρὰ τὴν ἔκπτωσιν τῶν εἰσιτηρίων, αἱ δὲ ἀτμοπλοίαι, διὰ γὰρ κριτήσασι τὰ μεγάλα ὑπερωκεάνια των ἐν κινήσει ἡγαγκάσθησαν νὰ στραφοῦν εἰς τὰ σύντομα περιηγητικὰ ταξίδια.

Οἱ γαλοὶ τῶν τάκερων ἔσημειώσαν κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος μίαν ἀντελῶς ἔξαιρετικὴν πτωτιναὶ, αἱ δὲ τρέχουσαι αὐτῶν τιμαὶ, ἡδη εἰναι ἐξ δλοκλήρου ἐπιτέλμοιοι καὶ αἱ χειρότεραι ἐξ ὅσων ποτὲ ἐπεκράτησαν εἰς τὴν ἰστορίαν τῶν εἰς χῦμα ρευστῶν φορτίων κατὰ τὰ τελευταῖα 45 ἔτη, ἡτοι ἀφ' ὅτου ἐδημιουργήθη ἐδικὴ κατηγορία πλοίων διὰ τὰς μεταφορὰς πετρελαίων. “Ολη ἀυτὴ ἡ δυσπραγία τῆς ναυτιλίας ἐπεδειγμόθη γενικῶς ἀπὸ τὴν ἔκπτωσιν τῆς στερλίνας, διόπτε, παρὰ τὰς πρὸς στιγμὴν ἐπικρατησάσας ἀλεπίδας, οἱ γαλοὶ δὲν ἡγελούσθησαν μίαν ἀντιστρόφως ἀνάλογον ἀνατίμησιν.

Αἱ τιμαὶ τῶν χονδρικῶν πωλήσεων ἔπεισκαν κατὰ 12.9 οἱοι καὶ ἡδη εἰναι ἀνώτεραι τῶν προπολεμικῶν μόνον κατὰ 6 οἱ. Ὁ τιμαριθμὸς τῆς ζωῆς, ἀπὸ τὸν μέσον δροῦ τῶν 57 οἱοι κατὰ τὸ 1930 κατῆλθε τὸ 1931 εἰς τὰ 47.5 οἱοι. Τὰ κοινὰ ἔξοδα τῶν πλοίων, λιμενικά, ὄγειονομικά κλπ. παρέμειναν κατὰ 60 οἱοι ἡδημένα ἔγκυτι τῶν προπολεμικῶν, ἡσαν δηλαδὴ ἐπὶ πέδην ἐκ διαιρέτρου ἀντίθετη πρὸς τὸν δηλαδὸν ναύλους τῶν φορτηγῶν. Ἡ διασχιλογία αὕτη γνάλων καὶ ἔξοδων ἡγάγκασε τούς πλοιοκτήτας γὰρ ἐφαρμόσουν δλας τὰς δυνατὰς οἰκονομίες καὶ νὸ προσδόπους εἰς τὴν κατὰ ἔνα σπουδαῖον ποσοστὸν ἔκπτωσιν τῶν μισθολογίων τῶν πληρωμάτων των, τοῦ προσωπικοῦ τῶν γραφείων των καὶ τῶν ἐργατικῶν ἡμερομεσθίων. “Ολαι αὐταὶ αἱ τάξεις ἀπεδέχθησαν μὲν ὑπομονὴν καὶ χωρὶς διαμαρτυρίας τὰς μειώσεις τῶν ἀποδοχῶν των, ἐπιθυμοῦσαι νὰ συμβάλουν κατὰ τὸ δυνατὸν εἰς τὴν ἀνακούφισιν τῆς βιομηχανίας τῆς θαλάσσης ἀπὸ τῶν δυσβατάκτων καὶ καταστρεπτικῶν δραῶν τῆς.

Περιτέρω ἡ ἔκθεσις, θίγουσα τὸ ζήτημα τῆς ίκανότητος τῆς Βρετανικῆς ναυτιλίας, πιστοποιεῖ, διτοι αὕτη διετηρήθη ἰκανοποιητικὴ. Τὰ 40 οἱοι τῆς Ἀγγλικῆς χωρητικότητος ἀφορῶσι σκάφη ἡλικίας κατὰ τὸ 10 ἑτῶν καὶ μόνον 17 οἱοι εἰναι πλοιαὶ ἡλικίας 20 ἑτῶν καὶ ἀνω. Ὁ ἐπι τοῦ διεθνοῦς στίδου συγκρινούσας ἡγά—

κασε καὶ τοὺς Ἀγγλους πλοιοκτήτας νὰ ἐπιδιώξουν, οὐ μόνον τὴν ποιοτικὴν ἀνακκίνισιν τοῦ πλωτοῦ αὐτῶν ὀλικοῦ, ἀλλὰ καὶ τὴν τελειοποίησιν αὐτοῦ εἰς τεχνικὸν ἔξοπλισμὸν καὶ μείζους ἀπόδοσιν. Προέκυψεν ἐκ τούτου, τόσον διὰ τὴν Ἀγγλικὴν, δισον καὶ διὰ τὰς ναυτιλιακὰς πλείστων ἀλλων Κρατῶν, βελτίωσις τοῦ σχεδίου τῶν πλοίων, αὐξησις τῆς ταχύτητος των καὶ τοῦ μεγέθους των, συμπληρωματικὰς τοῦ ἐξαρτισμοῦ των, μείωσις τῶν ἔξδων κινήσεως κλπ., μὲν ἀποτέλεσμα διὰ μὲν τὴν Ἀγγλίαν, διτοι κατέχει: σήμερον ἔναν ἐμπορικὸν στόλιον ἔχει: ρετακῆς δυναμικότητος, γενικῶς δέ διὰ τὴν παγκόσμιον ναυτιλίαν, διτοι προσπαθεῖ νὰ ὑπερηφανήσῃ τὴν παρούσαν ἵπτον αὐτοῦ πλοίων.

Δυστυχῶς δύμας, ἡ ἔκπτωσις τοῦ ἐμπόρου εἰναι τοιαύτη, ὥστε καὶ αὐτὰ τὰ οἰκονομικὰ σκάφη νὰ μὴ ἐργάζωσι τοιαύτη σήμερον ἐπικερδῶς. Ἡ πλεονάζουσα χωρητικότης ἔξακολουθεῖ πάιτοτε γὰρ πιέζει τὴν παγκόσμιον ναυταγοράν καὶ νὰ ἀποτελῇ τὸν ἐφιδάτην τῆς ἐργαζομένης ναυτιλίας.

Εἰς ἀλλας πλὴν τῆς Ἀγγλίας χώρας καὶ ἴδια εἰς ἑκάτην, αἴτινες ἐπραγματοποίησαν κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη ἀθρόας ναυπηγήσεις, δὲν ἡραν δὲ κατὰ τὸ ὑπόδειγμα τὰς Ἀγγλίας, τὴν χρονικὴν δύσιν τοῦ νομίσματός των, ἡ ναυτιλιακὴ κρίσις ἀπέδη ἔτι διεπέρα. Ἡ πόδεινες τῆς δυστάτης κρίσεως δὲ γόκος τοῦ ἀγρούντος τονδάζ, διστις ὅτι τὰ 17 οἱοι τῆς παγκοσμίου χωρητικότητος, συμπεριλαμβανομένων καὶ τῶν τάκερων, τῶν ὅποιων δὲν ἀργίᾳ ἀριθμούς εἰναι πρὸς τὸ 114 καὶ πλέον τῆς συνολικῆς των χωρητικότητος εἰς τὸν γόκον τοῦ προπολεμικῶν.

“Ἐάν, δεδίνως, τὸ ἐμπόριον γῆσανε κανονικῶς, τότε τὸ σήμερον παρωπλοισμένον τονδάζ θὰ εἰργάζεται καὶ ἐπιπροσθέτως, ἡ δυπάρχουσα παγκόσμιος ναυτιλία δὲν θὰ ἐπήρκει γὰρ καλύψῃ τὰς ἐκτεταμένας ἀνάγκας τῶν διεθνῶν ὑπερθλακσίων μεταφορῶν. Κατὰ τιαν συναφῆ ὑπολογισμὸν τῆς Κοινωνίας τῶν Ἐθνῶν, μολονότοι δ πληγυσμὸς τῆς Γῆς ηδημένη κατὰ 10 οἱοι, δὲ γόκος τοῦ παγκοσμίου ἐμπορίου, αὐξησις μέχρι τοῦ 1928 κατὰ 20 οἱοι, ἡριχεῖσεν ἔκπτωτε γὰρ καταπίπτη καὶ σήμερον εἰναι ζήτημα ἔναν δυπρόδικήν ἡ δημιουργία τοῦ δημόσιου προπολεμικοῦ ἔτους Η ΠΛΗΘΩΡΙΚΟΤΗΣ ΤΟΥ ΤΟΝΝΑΖ

“Ἡ συνεχῆς αὐξησις τῆς παγκοσμίου χωρητικότητος, εἰς σκάφη ἀτμοκίνητα καὶ μότοροις ἐπέφερε, κατὰ φυσικὴν συνέπειαν, μένον ὑπερδιελκῶς ἐκπληρητικὴν προσφοράν διαθεσίμων πλοίων, ἔναντι τῆς κατὰ πολὺ μειωμένης ζητήσεως. Τὸν Ιούνιον τοῦ 1930 ἡ παγκόσμιος ναυτιλία ἡτοι κατὰ 51 οἱοι μεγαλυτέρα τῆς τοῦ 1914, ἔναν δὲ ἀφαιρεθεῖσαν τὰ τάκερα, τότε ἡ ἐπι πλέον αὐξησις τῆς περιορίζεται: κατὰ 28.3 οἱοι. Εἰς τὸν ἀκόλουθον πίνακα δείκνυται τὸ ποσοστό τῆς αὐξήσεως τῆς ναυτιλίας τῶν κυριωτέρων ναυτικῶν Ἐθνῶν, ἔναντι τῆς προπολεμικῆς αὐτῶν δυνάμεως.

| | Ιούνιος 1914 | Ιούνιος 1931 | Αὐξησις | Ποσοστόν |
|----------------|--------------|--------------|----------------|-----------|
| | εἰς ἑκατον. | τ. γόκος | ἐκατ. τ. γόκος | τοῖς οἱοι |
| *Ἀγγλία-ἀποικ. | 20.52 | 23.13 | 2.60 | 13.— |
| *Ηγ. Πολιτείαι | 2.03 | 10.36 | 8.33 | 411.— |
| Πορτογαλία | 0.09 | 0.25 | 0.16 | 178.— |
| Ιταλία | 1.71 | 4.28 | 2.57 | 150.— |
| Ολλαγδία | 1.43 | 3.27 | 1.84 | 129.— |
| Νορβηγία | 1.96 | 4.06 | 2.10 | 107.— |
| Γαλλία | 1.92 | 3.51 | 1.59 | 83.— |
| Έλλας | 0.82 | 1.40 | 0.58 | 71.— |
| Σουηδία | 1.02 | 1.68 | 0.66 | 65.— |
| Βέλγιον | 0.34 | 0.54 | 0.20 | 59.— |
| Δανία | 0.77 | 1.13 | 0.36 | 47.— |
| Ισπανία | 0.88 | 1.21 | 0.30 | 38.— |
| **Γερμανία | 5.13 | 4.23 | 0.90 | 18.— |
| Λοιπὰ κράτη | 5.31 | 6.56 | 1.25 | 24.— |
| Σύνολον | 45.40 | 68.72 | 23.32 | 51 οἱοι |

* Είς την δύναμιν της 'Αμερικανικής ναυτιλίας δὲν περιελήφθησαν τὰ πλοῖα λιμνῶν.

** Η Γερμανική χωρητικότης είχεν 6ποδικούθη εἰς 0.67 έκατ. τ. γκρός κατά τὸ 1920, ή δ' ἀπὸ τοῦ ἔτους τούτου μέχρι τοῦ 1931 αὔξησις τῆς ἀντιπροσωπείας ποσοστὸν 531 ο).

'Ἐν συνεχείᾳ, ἡ ἔκθεσις τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου τοῦ Λογδίνου, συγκρίνουσα τοὺς ἀνωτέρω ἀριθμούς, ἀναφέρει, ὅτι ἡ εὐθύνη τῆς δημιουργίας πλεονάζοντος τοννᾶς δὲν δικρίνει τὴν Ἀγγλικὴν ναυτιλίαν, τῆς δποίας τὸ προπολεμικὸν ποσοστὸν ἀπὸ 39.2 ο) ἔναντι τῆς παγκοσμίου χωρητικότητος ἐμειώθη τὸ 1931 εἰς 28.9 ο), ἀλλὰ τὰς διαφόρους κυβερνήσεις, αἵτινες ἐφήρμοσαν πρόγραμμα πειχοργγήσεως τῶν γκυπηγήσεων χωρὶς κκνένα διπολογισμὸν τῶν δυσμενῶν συγεπειῶν ἐπὶ τῆς ναυτιλίας ἐργασίας. 'Η προστασία αὐτὴ τῶν γκυπηγήσεων καὶ ἡ κίνησις τῶν σκαφῶν ἀναλόμαται τῶν φορολογουμένων λαῶν, ἀποτελεῖ σήμερον τὴν σημαντικότεραν ἀπειλὴν τῆς ναυτιλίας, αὐτὴ δὲ κυρίως ἐπεδεινώσει τὴν κατάστασιν καὶ πειχογγαγενεῖς εἰς δυσχερείας καὶ αὐτὰ ταῦτα ἀκόμη τὰ ἐπιχοργγούμενα πλοῖα. Δέοντος εἴναι γὰ σημειώθη καὶ τὸ ἀδοξον τέλος τῶν Κρατικῶν ἐμπορικῶν στόλων, οἵτινες ἔκλεισαν τὴν σταδιοδρομίαν τῶν διὰ μὲν τὴν κυβέρνησιν τοῦ Καναδᾶ μὲ ζημίαν 15.800.000 λιρῶν, διὰ δὲ τὴν κυβέρνησιν τῶν Ἡγωμ. Πολιτειῶν μὲ ζημίαν 912.000.000 δολαρίων.

'Η διαρεῖα ἔκπτωσις τῆς ναυτιλίας ἐργασίας κατὰ τὸ 1931 είχεν ἔκδηλον τὸν ἀντίκτυπόν της καὶ ἐπὶ τῆς γκυπηγής διομήχανίας, εἰς τὴν δποίαν τὸ ὑπὸ γκυπηγήσεων τοννᾶς, ἀνερχόμενον κατὰ Διμερίον τοῦ 1930 εἰς 2.326.086 τόννους κατέπεσε τὸν παρελθόντα Διμερίον εἰς 1.403.795 τ. Τό γεγονός τοῦτο ἀποτελεῖ διεθνίσια μίαν θλιβεράν ἔξελιξιν διὰ τὰς συνθήκας τῆς γκυπηγής ἐργασίας, ἀπὸ ἀπόφεως δημώς γενικωτέρως διφελιμότητος, συμβάλλει εἰς τὴν μείωσιν τῆς ὑπαρχούσης πληγωρικότητος τοῦ τοννᾶς καὶ εἶναι συντελεστικὸν μιᾶς προσεχοῦς ἀναδιώσεως τῆς ναυτιλίας, ὅποτε καὶ τὰ γκυπηγεῖν θὰ εἰσέλθουν εἰς στάδιον ἐνεργητικωτέρας ἐργασίας.

ΚΕΝΑ ΚΑΙ ΑΡΓΟΥΝΤΑ ΠΛΟΙΑ

Τόση ἐγενέντη καὶ κρίσις σήμερον, ὥστε ἐπὶ τριῶν πλοίων ὑπάρχει ἐργασία μόγον διὰ τὸ δύο^ο συγεπώδες τὸ 1) τῆς παγκοσμίου χωρητικότητος τελεῖ ἐν ἀργίᾳ η ἐργάζεται μὲ διογώτερον τμῆμα φορτίου. Τό γεγονός τοῦτο ἀποκαλύπτεται καὶ ἀπὸ τὴν μειωθεῖσαν κίνησιν τῶν διωρήμων Σουέζ καὶ Παναμᾶ, αἱ ἐκ τῶν δποίων διελεύσεις ἔφθασαν εἰς τὸ κατώτατον δρίον, τὸ σημειώθην κατὰ τὰ τελευταῖα ταῦτα ἔτη.

1930 1931

| | | |
|-------------------------|------|------|
| Διώρυξ Σουέζ (12 μῆνες) | 5761 | 5366 |
| » Παναμᾶ (11 μῆνες) » | 5390 | 4585 |

'Η κίνησις, ἀφ' ἑτέρου, τῶν Ἀγγλικῶν λιμένων εἰς τὰς διὰ πλοίων θαλασσίας μεταφορὰς τοῦ ἔξωτερικοῦ, καθὼς καὶ ἡ κίνησις τῶν λιμένων, ἐπτὰ ἐκ τῶν κυριωτέρων γκυπηγῶν χωρῶν, παρουσιάζει ἐν τῷ συνόλῳ τῆς εἰς κατάπλους καὶ ἀπόπλους αὔξησιν 26 ο), ἔναντι τοῦ προπολεμικοῦ ποσοστοῦ τῆς κινήσεως, γεγονός, ὅπερ σημαίνει, ὅτι πλήγη τῆς ἀργούσης χωρητικότητος πλοίων 20ο) ἐπὶ τοῦ παγκοσμίου τοννᾶς, ὑπάρχουν ἐν κινήσεις ταξιδεύοντα ἀνὰ τὰς θαλάσσας καὶ πλοῖα ἀνώτερα εἰς ἀριθμὸν κατὰ 26 ο) ἔναντι τοῦ προπολεμικῶν ταξιδεύοντος τοννᾶς, τὰ πλοῖα δὲ ταῦτα μεταφέρουν ὅγκον ἐμπορευμάτων οδδόλων, σχεδόν, αἰδημέντα ἔναντι τοῦ 1914. 'Ἐν συμπεράσματι, καθίσταται πρόδηλον, ὅτι σήμερον 20 ο) τῆς παγκοσμίου ναυτιλίας ἔχει ἀχρήστευθη εἰς τοὺς λιμένας τῆς ἀργίας, ἀπὸ δὲ τὰ ταξιδεύοντα φορτηγά καὶ ἐπιβατικά σκάφη ἔνα ποσοστὸν 50 ο) παραμένει: ἐγαλλάξ κατὰ ταξίδιον κενὸν φορτίου. Δύναται ἀκόμη γὰ προστεθῆ, σχετικῶς μὲ τὸ ἀργοῦ τοννᾶς, ὅτι τὸ 1) αὐτὸν σύγκειται ἀπὸ σκάφη πολὺ πλαιά καὶ φθιρέντα, ἀτινα κατὰ πᾶσαν πρόδελφιν δὲν πρόκειται πλέον γὰ ταξιδεύοντα, εἰμὴ μόνον διὰ γὰ πλεύσουν μέχρι τῶν ἐργοστασίων τῆς διαλύσεως.

Καθόσον ἀφορᾶ τὴν ἀναλογικότητα τῆς χωρητικότητος καὶ τὴν ἐνυπρόνοισιν τῆς πρὸς τὰς σημειώνας συνθήκας τῶν ὑπαρχόντων πρὸς μειαφορὰν φορτίων, ἀπετέλεσε τὸ θέμα τοῦτο ἀντικείμενον πολλῶν συζητήσεων εἰς τὰς ἔκαστατος συγκληθείσας ναυτικᾶς διασκέψεις, αἵτινες καὶ κατέληξαν εἰς τὸ συμπέρασμα, ὅτι ἡ προτιμωτέρα λύσις ἔγκειται εἰς τὴν ἔκαστατο προσφορὰν τόσης χωρητικότητος πλοίων, διηγην ἀκριβῶς δύναται γὰ παρροφήσῃ η ἐργα-

σία. 'Η αἰσθητή Ἑλλειψὶς φορτίων καὶ τὰ μεγάλα ἔξεσθα κινήσεως ἡγάγκασεν τοὺς ἰδιοκτήτας λάτινερος γὰ προέλθουν εἰς συμφωνίαν ἐφαρμογῆς τῆς ρασιοναλιζασίας τῆς χωρητικότητος δι' ὥρισμένα εἰδη τοῦ ἐμπορίου καὶ εἰς ὥρισμένους τομεῖς θαλασσίων μεταφορῶν.

Παρομοίᾳ δημώς συμφωνίᾳ, εἶναι πολὺ δύσκολον γὰ ἐπιτευχθῆ δι' ὅλα τὰ εἰδη τῶν μεταφορῶν, καὶ ἵδια δποὶ διατίθενται πολυάριθμα σκάφη η δποὶ πρέπει ν' ἀποσυρθεῖσιν πλοῖα εἰδηκῶν κατασκευασθέντα δι' ὥρισμένα φορτία. Τοιαύτη συμφωνία εἰς τὴν ἀνοικτὴν ἀγορὰν τῶν καθαρῶν φορτηγῶν πλοίων, ἀποβαίνει ἀδύνατος, λόγῳ τοῦ μεγάλου ἀριθμοῦ τῶν μεμονωμένων πλοιοκτητῶν.

ΑΙ ΕΞΑΓΩΓΑΙ ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΩΝ

'Ἐνδιαφέρουσα είναι ἡ περικοπὴ τῆς ἐκθέσεως, ἡ ἀναφερομένη εἰς τὰς ἔξαγωγὰς Ἀγγλικῶν γαιανθράκων. 'Ἐνα ἀρκετά σημαντικὸν ποσοστὸν τῶν ἐν λόγῳ μεταφορῶν διεξάγεται κατ' ἔτος καὶ ἀπὸ τὴν Ἑλληνικὴν φορτηγὸν γκυπηγήν, τῆς δποίας η ἐργασία ἐξαρτᾶται: ἐν πολλοῖς ἀπὸ τὴν τοιαύτην η τοιαύτην κατάστασιν τοῦ Βρετανικοῦ γαιανθράκων πορτίου. Τὸ σημεῖον, διθεύ τοῦτο τῆς ἐκθέσεως περικλείει: ἔνα ἰδιαίτερον ἐνδιαφέρον διὰ τοῦς "Ἑλληνας πλοιοκτήτας".

Αἱ φορτώσεις γαιανθράκων διὰ μπῶνκερς, αἵτινες κατὰ τὸ 1913 ἀγγλθον εἰς 21.000.000 τόνους, ἔφθασαν τὸ 1930 εἰς 14.300.000 τόνους, κατὰ δὲ τὸ 1931 κατέπεσαν εἰς τὰ 13.400.000 τόνους. 'Ἐτι διαρεῖται ἡ ἔκπτωσις τῶν ἔξαγωγῶν φορτίων, η συγκοινωνία ποσότης τῶν δποίων ἀγγλθεν εἰς 43.000.000 τόνους ἔναντι 55.000.000 τ. τοῦ 1930 καὶ 73.000.000 τ. προπολεμικῆς ἐτησίας ἔξαγωγῆς. Οὕτω αἱ ἔξαγωγαὶ τοῦ 1931 ἐμειώθησαν κατὰ συγκοινωνία ποσοστὸν 20 ο) ἔναντι τοῦ προγενεστέρου ἔτους καὶ 50 ο) περίπου ἔναντι τῶν προπολεμικῶν.

'Η διαρεῖα αὐτὴ μείωσις ἀποδίδεται εἰς τὴν ἐφαρμογὴν παρὰ διαφόρων Κρατῶν περιοριστικῶν μέτρων εἰς τὴν εἰσαγωγὴν Ἀγγλικῶν γαιανθράκων καὶ εἰς τὴν ισχὺν τοῦ Ἀγγλικοῦ περὶ μεταλλείων Νόμου τοῦ 1930, δι' οὐ θεοπρίσθη τὸ ἐλάχιστον δρόιον τιμῆς πωλήσεως εἰς τὴν ἐλευθέρην ἀγορὰν. 'Ο Νόμος οὗτος, ἐνῷ ἐφάνη κατ' ἀρχὴν ὡς προστατευτικὸς τῆς ἀνθρακοδιομηχανίας, ἐν τούτοις ἐμμέσως τὴν ἔζημην, διότι διηγούλυγε τοὺς ἔνοντας ἀνταγωνιστάς, οἵτινες διοδίζουσιν ἀποσπάσουν ἔνα σοδηρὸν τμῆμα κατακυλωτριῶν ἀγορῶν, ποὺ ἀπετέλουν ἀλλοτε μονοπωλιακὴν, τρόπον τινὰ, πελατείαν τῶν Ἀγγλικῶν δρυχείων.

ΤΑ ΡΩΣΙΚΑ «ΤΑ·Ι·Μ ΤΣΑΡΤΕΡ»

Περιειτέρω ἡ ἔκθεσις, θίγουσα τὸ ζήτημα τῶν χρονογαυλώσεων (τάξιμ-τσάρτερ), ἀναφέρει: τὴν κατὰ τὰ δύο τελευταῖα ἔτη γκυπηγής προσπάθειαν τῆς Σοβιετικῆς κυβερνήσεως, δημοσίου ἐφαρμόσης τὸ πρόγραμμα τοῦ Κρατικοῦ μονοπωλίου τῶν ἔξαγωγῶν καὶ τῶν κυνιλώσεων, μὲ τὸν ἀντικειμενικὸν σκοπὸν γὰ ἐξουδετερώση τὸ ἐν κροτεσίσι: σύστημα τῶν κυνιλώσεων τάξιμ-τσάρτερ. Τὰ Σοβιέτ ἐπέμειναν κυρίως εἰς τὴν ἀποδοχὴν ὑπὸ τῶν πλοιοκτητῶν τῶν καταστρεπτικῶν διὰ τὰ συμφέροντά των δρῶν τῶν ἀναγομένων εἰς τὸ δικαιώμα τοῦ πλοίου ἐπὶ τοῦ ναύλου. Τὸ ζήτημα τοῦτο ἀποτελεῖ θεμελιώδη δάσιν τῆς ναυτικῆς ἐργασίας, οἱ δὲ ἐφοπλισταὶ πολλῶν Κρατῶν, ἀφ' οὐ ἐξήντλησαν πᾶν μέσον δρῶν τροποποιήσουν τὰς Ρωσοικὰς προτάσεις, ἔφθασαν τέλος καὶ εἰς τὴν ἀρνησιγ κρογής προστασίας πρὸς γκύλωσιν τῶν σκαφῶν των εἰς τὰ Σοβιέτ.

ΤΑ ΑΣΦΑΛΙΣΤΗΡΙΑ ΣΓΜΒΟΛΑΙΑ

'Ἄξια γὰ μηγμογευθῇ είναι καὶ ἡ ληφθεῖσα πέρυσι ἀπόφασις τῶν Ἀγγλων ἀσφαλιστῶν, δι' οὐτοι εἰσήγαγον εἰς τὰ ἀσφαλιστήρια τῶν πλοίων συμβόλαια, δρισμένας παραγράφους εἰς ἀντικαταστάσιαν μιᾶς ποικιλίας δρῶν, ἀφορῶντων τὰ λάινερς καὶ ἐπανέφεραν ἐν ισχύι τὸν παλαιὸν δρόν «Inchimaree» διὰ τὰ φορτηγὰ σκάφη. 'Η ἐπαναφορὰ τοῦ τελευταίου τούτου δροῦ ἐκριθῆ ὡς ἀναπότρεπτος. Εἰσήχθησαν δημώς παραλλήλως καὶ διάφοροι συμπληρωματικοὶ εἰσαρέσεις, μή διαρχούσαι προτήτερον εἰς τὸν παλαιὸν δρόν, ἀτινες ἐπέφεραν διαμαρτυρίας τῶν πλοιοκτητῶν καὶ σοδηράς ἀντιρρήσεις εἰς τὰς περιπτώσεις καθορισμοῦ τῆς ἀξίας καὶ τῶν ἔξδων τῆς ἐπισκευῆς καὶ ἀντικαταστάσεως τοῦ δροῦ. Επι τοῦ ἀντικειμένου τούτου προεκλήθησαν εὑρεῖαι συζητήσεις μεταξὺ τῶν ἀσφαλιστικῶν κύλων καὶ τῶν πλοιοκτητῶν, ἐπλίζεται δὲ οτι πολὺ συντόμως θέλει: ἐξευρεθῆ μία συμβιβαστική μέση λύσις, ἵκανοποιούσα κατὰ τὸ δυνατόν τὰς ἀμφοτέρων ἀπόφεις.

Η ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΖΩΗΣ ΕΝ ΤΗ ΘΑΛΑΣΣΗ

"Εν τέλει, ή έτησίας ζήθεσις τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου ἀναφέρει τὰ τῆς συνεργασίας τοῦ δργανισμοῦ τούτου μετά τοῦ Board of Trade, μέσω τῆς συμβουλευτικῆς ἐπιτροπῆς τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, διὰ τὴν ἐφαρμογὴν τῶν διεθνῶν συμβάσεων περὶ «ἀσφαλείας τῆς ζωῆς ἐν τῇ θαλάσσῃ» καὶ περὶ τῆς «γραμμῆς φορτώσεως» τῶν πλοίων. Ἐπὶ τῶν δύο τούτων συμβάσεων εἰχεν ἀνυψηδιάστασις γνωμῶν μεταξύ Ἀγγλικῆς κυβερνήσεως καὶ Board of Trade, διότι δὲν εἶχε ἔξασφαλισθή ἡ δομούμορφος παρθέλων τῶν Κρατῶν ἐφαρμογὴ τῶν. Τοῦτο θὰ διετάρασσε τὴν ισότητα μεταξύ τῶν πλοίων τῶν διαφόρων σηματιῶν εἰς τοὺς Ἀγγλικοὺς λιμένας, τὴν καθορισθεῖσαν ὑπὸ τοῦ Ἀγγλικοῦ Ναυτικοῦ Ἐμπορικοῦ Νόμου τοῦ 1906 καὶ θὰ ζήθετε τὰ Ἀγγλικὰ πλοῖα εἰς δικοδεστέραν μοῖραν ἔγαντι τῶν ξένων.

Τὸ ἔγερθὲν ζήτημα ἡδού δρκετὰ σοβχρόν καὶ ἥχθη ἐνώπιον τοῦ Ἀγγλικοῦ κοινογουλίου.

Ως πρὸς τὰ ἔκασταχοῦ προστατευτικὰ μέτρα τῆς ἔθνους σημαίας διαφόρων ναυτικῶν κρατῶν, ή ζήθεσις ἀναφέρει, διὰ τὴν Πορτογαλίαν εἶναι ἡ μόνη ἐναπομείνασα χώρα, ἣτις ἐπιμέγει: γὰρ ἐφερμόδηγη περιορισμοὺς τῶν ξένων σηματιῶν διὰ τὸ ἐμπόριόν της, ἵνα ἐνισχύσῃ τοισυτρόπως τὴν ναυτιλίαν της. Πάντως καὶ ἡ Χώρα αὐτῆς ἡγακάθην γὰρ προδῆται εἰς διάσπαρτα τοῖς λιμενικοῖς διοικήσεις, σύτῳ δὲ ἡ διάταξις πρὸς εἰσπραξῆν ἐν αὐτῇ τῶν λιμενικῶν τελῶν, ἀπὸ μὲν τὰ ξένα πλοῖα εἰς χρυσόν, ἀπὸ δὲ τὰ Πορτογαλικά μὲ τὸ τρέχον νόμισμα τῆς χώρας, κατηγρήθη. Ἐν συνεχείᾳ ἡρέκτο ἐφαρμοζόμενή καὶ ἡ τημητικὴ κατάργησις τῶν σοβχρωτέρων διακρίσεων εἰς τὰ τελωνιακὰ τέλη. "Ἐναρξεῖς ἐγένετο μὲ τὴν κατάργησιν τοῦ 1^η τῶν προσθέτων διασμῶν.

Συναφῶς ἀναφέρεται, διὰ τὸ Διεθνὲς Ἐμπορικὸν Ἐπιμελητήριον ἐξηγολούθησε τὰς ἐνεργείας του, πρὸς ἄρσιν τῶν κατὰ χώρας ἐπιβράχυσεων τῆς γκυστιπλοίας ἐκ τελωνιακῶν, προξενικῶν καὶ ὑγειονομικῶν τελῶν, ὑπέβαλε δὲ μάλιστα καὶ σχετικὴν ἔκθεσιν πρὸς τὴν Κοινωνίαν τῶν Ἐθνῶν, ἣτις ἀπετέλεσε θέμα ἀξιολόγων συζητήσεων εἰς τὴν συγελθούσαν τὸν παρελθόντα Ὁκτωβρίου εἰς Γενεύην Transit Conference, εἰς τὴν ὁποίαν ἀγεπρωσπεύτε καὶ ἡ διεθνῆς ναυτιλίη διάσκεψις. Τὰ πορίσματα τῶν διεξαχθεισῶν τότε συζητήσεων παρεπέμψθησαν εἰς τὴν συμβουλευτικὴν ἐπιτροπήν, ἔκτοτε δὲ ἐπηρεολούθησαν ἐνέργειαι ἀποτελεσματική, χάρις εἰς τὰς δοπίας πολλαπλαῖς ἐπῆλθον διευκολύγεσις εἰς τὴν διοικήσειν τῆς Ναυτιλίας.

ΤΟ ΚΑΤΑ ΧΩΡΑΣ ΑΡΓΟΥΝ ΤΟΝΝΑΖΓΑΛΛΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

"Ἀπὸ τὴν ἔκδοθεσιν πρὸ διμερῶν ἐπίσημον στατιστικὴν προσύπτει, διὰ τὴν 1^η Ιανουαρίου ἀργούσας Γαλλικὴ χωρητικότης εἰς τοὺς λιμένας τῆς Γαλλίας καὶ τῆς Ἀλγερίας ἀνήρχετο εἰς 768.000 τ. γκρός, ἔναντι 590.835 τ. γκρός τῆς 1^η Δεκεμβρίου π. ε. Ἡ χωρητικότης αὐτῆς καὶ εἰδὴ πλοίων καὶ ἐν συγκρίσει μετὰ τοῦ Διμερίου ἐμφανίζεται ως ἓντε:

| 15 Ιανουαρίου | 15 Διμερίου π. ε. |
|------------------------------------|-------------------|
| Πλοῖα ταχυδρομικὰ τ. γκρός 143.502 | ἔναντι 38.359 |
| > φορτηγά > 599.632 | > 527.710 |
| 'Ιστιοφόρα > 13.572 | > 15.498 |
| Ρυμουλκά κλπ. σκάφη > 11.314 | > 9.268 |
| Σύνολον > 768.020 | > 590.835 |

Δόργο τῆς ἐποχῆς ταῦτης τοῦ ἔτους, ή ἐλλειψις ἐργασίας εἶχεν διαμεσον τὴν ἐπίδρασιν τῆς ἐπὶ τῶν ἐπιβατικῶν πλοίων, τῶν δύοις τὸ τεῦθν ἐν παροπλαισῷ τοννᾶς ἡρέθη κατὰ 105.000 τ. γκρός ἔναντι τοῦ Δεκεμβρίου.

Συναφῶς ἐγνώσθη, διὰ τὴν Μεσογειαρχίαν ἔθεσαν ἐν παροπλαισῷ δύο σκάφη τῆς της γραμμῆς Μασσαλίας—Αλεξανδρείας—Πειραιῶς, ἢντις ὡν τὸ εὖ εἰς τὸ «Πέρα Λατί», ἀντικατέστησε δὲ ταῦτα ἀπὸ τὰ μεγαλύτερα πλοῖα "Patria," καὶ "Sphinx..".

Μετὰ τὰ λάθινα, ἔρχονται τὰ φορτηγά μὲ αὐξήσιν 72.000 τ. ἀργούσης χωρητικότητος, συνεπείᾳ τῆς σημειωθείσης νέας ἐκπτώσεως τῶν παγκοσμίων μεταχρονῶν.

"Ἡ αὐξήσις τοῦ ἀργούσης Γαλλικοῦ τοννᾶς τῶν ταχυδρομικῶν πλοίων ἀνήλθεν εἰς 30 οἰσούντα τοῦ δ' τριμήνου τοῦ 1931, οὐκ ητο διὰ τὴν διαφορὰν πολὺ μεγαλυτέρα, ἐάν δὲν ἐταξιδεύουν ἀκόμη ἀρκετά Γαλλικά ἀττάσπλοια, ὑποχρεωμένα πρὸς τοῦτο συνεπείᾳ συμβολαίων καὶ ἐπιχρήγησεων.

"Ο ἐπὶ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ὑπουργός ἐκθέτων πρὸ διμερῶν τὴν κατάστασιν τῆς Γαλλικῆς ναυτιλίας ἐνώπιον τῆς ἐπὶ τῶν οἰκονομικῶν κοινούσιων τηλεκατηκῆς ἐπιτροπῆς τῆς Βουλῆς ἀνέφερεν, διὰ τὰ ἡρόντα νὰ πραγματοποιηθῇ διὰ τὸν Γαλλικὸν προσπολογισμὸν μία οἰκονομία 264.000.000 φράγκων προσερχομένη ἀπὸ ἀνάλογον μείωσιν τῶν δικτυων διὰ τὴν Messageries Maritimes. Ἐν τοιαύτῃ διμερεῖ περιπτώσει, θὰ ἔπρεπε νὰ πλ-

ροπλισθεῖν τὰ περισσότερα τῶν σκαφῶν της, ἀπότε δὲ ἡ διη τὸ ἀριθμός τῶν 10.000 ἀνέργων ναυτικῶν θὰ ηὗξεν καταπληκτικῶς.

ΙΤΑΛΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Τὰ εἰς τοὺς Ιταλικοὺς λιμένας ἀργοῦντα, ἐλλειψίς ναυλου, πλοῖα ἀνήρχοντα τὴν 1^η Ιανουαρίου εἰς 632.000 τ. γκρός. Ἀρκετά ἐπίσης σκάφη ἐτέλουν ἐν παροπλαισῷ ἢ πλατών λόγων, ἢτοι ἐπισκευῆς, καταχρήσεων κλπ. Ἡ σύγκρισις τοῦ ἀντοτέρου τοννᾶς μὲ τὰς υφαστητικώτερας περιόδους τοῦ προγενεστέρου ἔτους μᾶς παρέχει τὴν ἀκόλουθην εἰκόναν: Τὸν Ιανουαρίον τοῦ 1931 τὰ ἀργοῦντα Ιταλικά πλοῖα ἀνήρχοντο εἰς 580.000 τ. καὶ ἐφθασαν κατὰ τὸν Φεβρουάριον π. εἰς τοὺς 604.000 τ., ἢτοι εἰς μεγαλύτερους σημειώσαντα ἐν παροπλαισῷ δικον τὸν 1^η Ιουνίου 1927. Τὰ ἀργοῦντα κατὰ τὴν 1^η Ιανουαρίου ἀντιπροσωπεύουν τὰ 18.27 οἰσούς τῆς διπλούσης Ιταλικῆς ναυτιλίας, ἐνῷ πέρυσι τὸ ποσοστόν τοῦτο ἀνήρχετο εἰς 17.39 οἰσούς.

ΓΕΡΜΑΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Πρόσφατος στατιστικὴν περὶ τῆς ἀργούσης χωρητικότητος τῆς Γερμανικῆς ναυτιλίας δὲν ὑπάρχει. Ἐγένετο διμερεῖς εἰς πρόσχειρος ὑπολογισμός τοῦ ἡμέραργφ ἀργούσης τοννᾶς, ἐξ οὐ καὶ ἐπιστοποιήθη, διὰ τὸ ἐπῆλθε κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ Ιανουαρίου μία μείωσις γύρω τῶν 100.000 τόννων, εἰς τρόπον ὅστε τὰς πρώτας ἡμέρας τοῦ Φεβρουαρίου εἰρίσκοντο παρωπλαισίαν ἐν Ἀμερίγφῳ πλοῖα 620.000 τόννων μόνον. Οἱ ἀριθμοὶ τῶν σκαφῶν τούτων κατατέθησαν ἀπό την 175 εἰς 145, μεταξύ δὲ αὐτῶν καταλέγονται καὶ 12 μότορτάνκες. Ἐκ τῆς ἀπομεινάσης ἐν ἀργίᾳ χωρητικότητος, 65.000 τόννον ἀνήρχεται εἰς ἀλλοδαπούς πλοιοστήτας.

ΟΛΛΑΝΔΙΑ ΚΑΙ ΝΟΡΒΗΓΙΑ

Τὰ εἰς τὸν λιμέναν τοῦ Πόττερνταμ ἀργοῦντα πλοῖα ἀνήρχοντο τὴν 1^η Φεβρουαρίου εἰς 111 χωρητικότητος 481.857 τ. γκρός, ἔναντι 89 πλοῖων 432.874 τόννων γκρός τῆς 1^{ης} Ιανουαρίου, προῆλθε δηλαδὴ αἴσχησις κατὰ 22 πλοῖα καὶ 31.883 τόννους ἐνός μηνός. Ἐκ τῶν ἀργοῦντων αὐτῶν πλοῖαν τὰ 88 ἔχουν "Ολλανδικά, 13 Ιταλικά, 5 Νορδγικά, 5 Γαλλικά, 1 Δανικά, 1 Βαλτικόν καὶ 1 Γερμανικόν.

—Εἰς τὸ "Αρμετρυνταν εὑρίσκοντο κατὰ τὴν ιδιαί την ἡμερομηνίαν παρωπλαισίαν 51 πλοῖα χωρητικότητος 362.311 τ. γκρός, ἢτοι περισσότερα τῆς 1^{ης} Ιανουαρίου κατὰ 18.961 τόννους. Εξ αὐτῶν 47 ἔχουν "Ολλανδικά, 1 Αγγλικά, 1 Ελληνικά καὶ 2 Νορδγικά.

—Τὸ ἀργοῦν τοννᾶς τῆς Νορδγικῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας κατά τὴν τελευταίαν στατιστικὴν, ἀνήρχετο τὴν 1^η Φεβρουαρίου εἰς 325 πλοῖα συνολικῆς χωρητικότητος 1.465.000 τόννων φορτίου.

ΣΟΥΗΔΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Κατὰ τὴν τελευταίαν ἔκθεσιν τῆς ζητώσιος τῶν Σουηδῶν ἐφοπλιστῶν τὰ ἀργοῦντα Σουηδικά πλοῖα ἀνήρχοντο τὴν 1^η Ιανουαρίου εἰς 113 τ. φορτίου 252.150. Τὴν 1^η Φεβρουαρίου διατίθεται τούτον ἡρέθη εἰς 195 πλοῖα 392.100 τ. φορτίου. Τὰ πλεῖστα τῶν παρωπλαισέων σκαφῶν εἰργάζοντο εἰς τὴν Βαλτικήν καὶ εἰς τὴν Μεσόγειον, ἔχουν δὲ κατὰ χωρητικότητα, ὡς ἓντε:

| Τόννοι γκρός | Πλοῖα | Τ. φορτίου | Πλοῖα | Τ. γκρός |
|-----------------|-------|------------|-------|-----------|
| 300-1000 | 61 | 44.508 | 38 | 23.900 |
| 1000-2000 | 102 | 200.100 | > | 51 96.600 |
| 2000-3000 | 21 | 78.300 | > | 13 52.008 |
| 3000-4020 | 6 | 34.300 | > | 5 30.300 |
| 4000-5000 | 3 | 14.300 | > | 1 7.350 |
| 5000 τ. καὶ ἄνω | 2 | 21.600 | > | 4 42.000 |

ΙΤΑΛΙΑΟ τρίτος ἀτμοπλοϊκὸς διμήλος

Μετά τὴν πρὸ διμήνου ἐπιτευχθεῖσαν συγχώνευσιν τῶν Ιταλικῶν ἀτμοπλοΐῶν «Λόνδ Σαμπάουντο», «Τζενεράλε Ιταλιάνα» καὶ «Κόζουλιτς» εἰς ἑνα ναυτιλιακὸν ὅργανον συμβολέων ὑπὸ τὴν ἐπωνυμίαν "Italia," καὶ τὸν ἀτμοπλοἴων «Λόνδ Τριεστίνο», «Μαρίτιμα Ιταλιάνα» καὶ «Σερβίτοι Μαρίτιμοι» εἰς ἑταῖρον διμήλον ὑπὸ τὸ τίτλον τοῦ "Lloyd Triestino," μία νέα συγχώνευσις εἰς τρίτον διμήλον συνετελέσθη πρὸ διμερῶν.

Πρόκειται περὶ τῶν ἀτμοπλοϊκῶν «Φλόριο», «Κομπάνια Τρανσατλαντική Ιταλιάνα» καὶ «Λίμπερχ Τριεστίνο», τὴν συγχώνευσιν τῶν διμοίων εἰς διμήλον ὑπὸ τὴν ἐπωνυμίαν "Tyrrenia," ἐνέκρινεν δικαὶος Μουσολούν τὴν 1^η Φεβρουαρίου. "Η νέα ἑταῖρα θὰ ἔρθεται εἰς τὴν Νεάπολιν καὶ θὰ ἔχῃ ὑποκαταστήματα εἰς Γένοβαν καὶ Παλέρμο, θὰ κάμη δὲ ἐναρρέεται τῶν ἐργασιῶν τῆς τὴν 1^η Απρίλιου.

Αι γραμμαὶ Ιταλίας—"Απω Ανατολῆς

Τὴν 2^{ην} Ιανουαρίου ἀπέκλεψεν ἐκ Γένοβας τὸ μέτορος "Victoria," ἀγκαινιάζον τὸ νέον δρομολόγιον του πρὸς τὰς Ἰνδίας, ἐφθασε δὲ εἰς τὴν Βορδάνην ἐντὸς ἐνέάς διμερῶν. Εἰς τὴν γραμμὴν Ιταλίας—"Απω Ανατολῆς διετέθησαν τὰ ὑπερικατάνια "Conte Rosso," καὶ "Conte Verde," ἐκ τῶν διμοίων τὸ πρώτων ἀνεγέρθησεν ηδη ἐκ Τεργέστης ἐπιτελούσην τὸ πρώτον.

Κατόπιν τῆς ἀπελθούσης διαρρυμάτων πλοίων καὶ γραμμῶν καὶ τῆς διαθέσεως τῆς «Βικτώριας» διὰ τὴν γραμμὴν τῶν Ἰνδίων, διετέθησεν διὰ τὴν γραμμὴν τῆς "Αλεξανδρείας" μὲ ἀναλλακτικῆς ἀναγνωρήσεως ἐκ Γένοβας καὶ ἐκ Τεργέστης τὰ ἀτμόπλοια "Ausonia," "Esperia," καὶ "Hellenus..". Τέ τελευταῖον τούτο πρόκειται ν' ἀντικατασταθῇ ἀπὸ τοῦ 1933 διὰ νέου σκάφους, συγχρονισμένου, τελοῦντος ἐκ ἀρμονίας μὲ τὸ μάγισθος, τὴν πολυτέλειαν καὶ τὴν ταχύτητα τῆς "Αουσσόνιας" καὶ τῆς "Εσπέριας".

ΕΠ' ΕΥΚΑΙΡΙΑΙ ΤΩΝ ΑΘΡΟΩΝ ΑΓΟΡΩΝ ΦΟΡΤΗΓΩΝ

ΠΡΟΤΙΜΩΤΕΡΑ Η ΔΙΑΛΥΣΙΣ ΠΑΡΑ Η ΠΩΛΗΣΙΣ;

ΑΙ ΓΝΩΜΑΙ ΑΓΓΛΩΝ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΩΝ

Εις τὸ τελευταῖον τεῦχος τοῦ Λογδιγέσου Ναυτικοῦ περιοδικοῦ «Fairplay» δημοσιεύεται ἐπιστολὴ "Αγγλου ἐφοπλιστοῦ ἐκ Κάρδιφ, ὃπο τὸ φευδώνυμον «Aft», δι' ἡς σύτος κατακρίνει δριμύτατα τὴν πώλησιν τῶν Ἀγγλικῶν φορτηγῶν εἰς ἀλλοδαποὺς ἀγοραστὰς πρὸς ἔκμεταλλευσιν καὶ συνηγορεῖ ἐκθύμως ὑπὲρ τῶν πωλήσεων τῶν πλοίων αὐτῶν πρὸς διάλυσιν. Οἱ ἐπιστολογράφος ἔχων ὅπ' ὅψιν τὰς κατὰ τοὺς τελευταῖους μῆνας γενομένας πωλήσεις Ἀγγλικῶν φορτηγῶν ὑπονοεῖ, μέσω τῶν γραμμῶν, τοὺς Ἐλληνας καὶ τοὺς Ἰταλοὺς ἀγοραστὰς, οἵτινες, διὰ τῶν ἀγοραζομένων Ἀγγλικῶν πλοίων εἰς χαλαράς τιμᾶς, δύνανται, χρησιμοποιοῦντες μικρὰ κεφάλαια, γὰ συγχωνεύσανται ἐπιτυχῶς τοὺς Ἀγγλους πλοιοκτήτας εἰς τὸν στίθιον τῶν διεθνῶν μεταφορῶν, κατὰ τρόπου δισχεραίγοντα τὴν θέσιν τῶν τελευταίων.

Τὰ ἐπιχειρήματα τοῦ ἐκ Κάρδιφ ἐπιστολογράφου τὰ σχολιάζει ἐπαρκῶς καὶ τὰ ἀνατρέπει πλήρως ἐν ὑποσημειώσει τοῦ τὸ ἔγκριτον Ἀγγλικὸν ναυτικὸν περιοδικὸν, ἀποδεικνύοντας μέσα εἰς δλίγας γραμμάς τοὺς βασικοὺς λόγους, δι' οὓς αἱ ἀπόφεις αἱ ἐκτιθέμεναι ἐν τῇ ἐπιστολῇ εἰναι σφαλεραὶ καὶ ἀνεφάρμοστοι. Δημιουργοῦνται λόγω τοῦ ἐνδιαφέροντος, διλόκηρον τὴν ἐπιστολὴν καὶ τὰς ἐπ' αὐτῆς κρίσεις τοῦ «Fairplay».

ΤΟ ΚΕΙΜΕΝΟΝ ΤΗΣ ΕΠΙΣΤΟΛΗΣ

Ἀξιότιμε Κύριε

«Διὰ ποῖον λόγον διάφορα καλὰ Ἀγγλικὰ φορτηγὰ ἀτμόπλοια ἐπωλήθησαν ἐσχάτως καὶ ἔξαρκολουθοῦν εἰσὶ τῷ πόσον ἐξεντελιστικὰς τιμᾶς πρὸς ἀλλοδαποὺς ἀγοραστὰς, οἵτινες κατόπιν τὰ ἔκμεταλλεύονται καταλλήλως, συναγωνιζόμενοι ἐπιτυχῶς τὴν Ἀγγλικὴν σημαίαν εἰς τὸν στίθιον τῶν Παγκοσμίων ἐμπορικῶν μεταφορῶν;

«Ἡ ἀνάτερῳ ἀποφίλα μοῦ ἐγεννήθη ἐξ ἀφορμῆς καὶ τῆς προσφάτως γενομένης πωλήσεως τοῦ φορτηγοῦ «Dailwen», λίαν γνωστοῦ ἀ) πο τοῦ Κάρδιφ, εἰς Ἐλληνας ἀγοραστὰς ἀντὶ λ.σ. 7.500, ητοι πρὸς λ.σ. 1 κατὰ τὸν προστίθιμον φορτίου. Οἱ τελευταῖοι ἰδιοκτῆται τοῦ σκάφους τούτου τὸ εἶχον ἀγοράσει τὸ 1924 ἀντὶ τιμῆς 33.750 λιρῶν, διαπάνησαν δὲ ποσὸν 2.000 λιρῶν, διπλανήσαν.

«Κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη οἱ ναύλοι διεκυμάνθησαν εἰς ἐπίπεδα χαλαρά καὶ ἐπολλοὶ ἐπιζήμια, οἱ δὲ κάτοχοι τοῦ ἡναγκάσθησαν ποδὸν καὶ πλέον ἔτους νὰ τὸ παροπλίσουν, ὡς ἀλλως τε τοῦτο ἀνέφερε καὶ ἡ ἀτμόπλοια, εἰς ἣν ἀνήκε, κατὰ τὴν ἐκθεσίν της διὰ τὰ περιαγόμενα τοῦ ἔτους 1930.

«Τῆς ἑταῖρας ταύτης ἡ θέσις ἡτο δισχεροής, ὥφειλε δὲ εἰς φιλικήν της Τράπεζαν 19.033 λίρας. Ὑποθέτω, ὅτι ἡ ἐνδιαφερούμενη Τράπεζα ἡναγκάσθη νὰ πωλήσῃ τὸ ἀ) πο «Dailwen» διὰ νὰ μὴ χάσῃ ἐστω καὶ τὰς 7.500 λίρας, δηλαδὴ τὸ δαπανήθεν ποσὸν κατὰ τὸν χρόνον τῆς ἀργίας τοῦ πλοίου, ἐλλείψει ἐργασίας.

«Καὶ ἐρωτῶ: Διατὶ τάχα νὰ πωλήθῃ τὸ ἐν λόγῳ ἀτμόπλοιον; Δὲν ὑπέρχεν ἄλλος τις τρόπος ἔξασφαίσεως τῆς ὁρειλῆς, παρὰ μόνον ἡ καταστρεπτικὴ αὐτὴ διὰ τὴν Ἀγγλικὴν ναυτιλίαν μέθοδος τῶν πωλήσεων εἰς ἀλλοδαποὺς καὶ εἰς τῷ πόσον ἐξεντελιστικὰς τιμᾶς; Εἰς τὴν προκειμένην περίπτωσιν οἱ μέτοχοι, δὸν καὶ οἱ διευθύνοντες πλοιοκτῆται ἀπόλεσαν τὸ κτήμα των, ἀλλὰ καὶ ἡ Τράπεζα ἀπέκομισεν ἀπὸ τὴν πρᾶξιν τῆς πωλήσεως μίαν βαρεῖαν ἔμμιαν. Καὶ τὸ χειρίστον ὅλων, ἀλλοδαποὶ ἀγορασταὶ κατέχουν σήμερον ἑναὶ ἐπὶ πλέον φορτηγῶν 7500 τόννων d.w., ἀγορασθὲν μὲ 1 λίραν κατὰ τὸν προστίθιμον ποσὸν τῶν πυρφερῶν τῶν πρώτων ἰδιοκτητῶν του.

«Κατὰ τὸ 1931 ἐπωλήθησαν πρὸς διάλυσιν Ἀγγλικὰ πλοία χωρητικότητος 500.000 τ. γκρός περίποι, ἐνῷ ἔτεσσα πλοία 756.000 τόννων προτίθηται ἐπωλήθησαν εἰς ἀλλοδαποὺς ἀγοραστὰς πρὸς περιπτώσιν ἔκμεταλλευσιν. Καὶ ἵνα δοῦθη μία σφετερός εἰκὼν τῶν χαμηλῶν τιμῶν μήτινες ἐπληρώθησαν κατὰ τὸν προστίθιμον ποσὸν τῶν προτίθηται «Rustington» ναυπηγήθεντος τὸν Δεκέμβριον τοῦ 1924, ωρητικότητος 6620 τ. φορτίου καὶ ἀρχικῆς ἄξιας 63.000 λιρῶν, ητοι λ.σ. 9.10.0 κατὰ τὸν προτίθιμον φορτίου. Τὸ πλοίον τούτο ἐπωλήθη εἰς Ἐλληνας ἀγοραστὰς τὸν παρελθόντα Σεπτέμβριον ἀντὶ 18.000 λιρῶν, ητο πρὸς λ.σ. 2.15.0 κατὰ τὸν προτίθιμον φορτίου.

«Φαντασθῆτε, δικε, ὅτι Ἀγγλικὰ ἀτμόπλοια χωρητικότητος 750.00 τόννων φορτίου ἐπωλήθησαν εἰς τὸ τέταρτον καὶ ἔτι ὀλιγώτερον ἢ ἀρχικῆς αὐτῶν ἄξιας καὶ ὅτι μὲ τὰς τιμᾶς αὐτὰς ἡγοράσθησαν παρὰ λοδοπάτων, ὅπως διὰ τῶν αὐτῶν μάς συναγωνισθῶσι. «Ἄσ λαβόμεν, ἐν συνεχείᾳ ὡς παραδείγμα τὸ ἀ) πο «Dailwen» (ἡδη Ελληνικὸν «Θεομήτωρ»).

«Ὑποθέτω, ὅτι τὸ πλοίον τούτο νὰ ἀσφαλισθῇ δι' ὀλικὴν ἀπώλει-

αν πρὸς λίρας 10.000 περίποι, ἐνῷ συνυδασμῷ δὲ μὲ τινας ἄλλας περιπτώσεις κινδύνων πρὸς λίρας στερεό. 15.000, οἱ δὲ Ἐλληνες ἀγορασταὶ τοῦ νὰ καταβάλλουν ἑτησίως ποσὸν ἀσφαλίστρων 1500 λιρῶν καὶ ἀνώτατον ὅριον. Ὅπο τοὺς Ἀγγλους ἰδιοκτῆτας τοῦ τὸ ἔδιον αὐτὸν πλοῖον ἡσπαλίστρων ἀσφαλίσμενον, βάσει τῆς ἀγορᾶς του, ἐπὶ τῆς ὑψηλῆς ἑκτιμήσεως τῶν 35.000 λιρῶν, ἐπλήρων δὲ καὶ ἔτος δι' ἀσφαλίστρα 3500 λίρας. Διατὶ δὲν ἡσφαλίζετο ἀντὶ 20.000 λιρῶν, ητο δι' ὅσον ποσὸν ἀνήλεκτο τὸ πρὸς τὴν Τράπεζαν κρένες τῆς ἑταιρείας του, στε ὅτα προσήρχετο μία ἑτησία ὑπὲρ αὐτῆς οἰκονομία 1500 περίποι λιρῶν; Ἐν τοιάντη τινὶ περιπτώσει δέν δὲν διετηρεῖτο ἐπὶ περισσότερον χρόνον ἐν τῇ ἀργίᾳ καὶ δὲν νὰ είχεν ἡ ἑταιρεία τοῦ ἔλπιδα νὰ τὸ κινήσῃ πρὸς ἐργασίαν, ὅπαν δὲν είναι ἐβελτιούντο αἱ συνθήκαι τῆς ναυλαγραφίας καὶ τὰ ταξίδια νὰ ἐπέτρεπον τὴν πραγματοποίησιν, ἐστω καὶ μικρού τίνος κέρδους;

«Ἐάν δὲν σημειεῖν ἄξια τοῦ πλοίου τούτου ἐν τῇ ἀγορᾷ εἰναι πραγματικῶς 7500 λίρα, πῶς δύναται νὰ χαρακτηρισθῇ ἡ ἐπιμονὴ τῶν πρώτων Ἀγγλικῶν κατόχων τοῦ νὰ τὸ διατηροῦν ἀσφαλίσμενόν εἰς τὴν ὑψηλήν ἄξιαν τῶν 35.000 λιρῶν. Η πρᾶξις των αὐτῆς δὲν είναι ἵσως ἡ βασικωτέρα αἰτία, η προκαλέσασα τὴν τόσον ταχείαν ἐκποίησην τοῦ πλοίου των; Καὶ γενικώτερον ἡ νοοτροπία αὕτη δὲν είναι ἔκεινη, ητος ἐσήμανε τὰ καταστρεπτικὰ διὰ τὴν Ἀγγλικὴν ναυτιλίαν ἀποτελέσματα ἐκ τῶν πωλήσεων πλοίων κατὰ τὸ 1931;

«Τὸ παρελθόν ἔτος ἐσήμανεν ἀκόμη καὶ τὸ κατώτατον ὅριον τῶν ναυπηγήσεων ἐμπορικῶν πλοίων, ὡς τούτο ἀπεδείχθη ἀπὸ τὰς δημοσιευθεῖσας στατιστικὰς τοῦ «Λόνδον Ρέτζιστερ». Τούτο δημος εἰς τί τάχα ἡδύνατο νὰ ὠφελήσῃ τὴν Ἀγγλικὴν ναυτιλίαν; Εάν δὲν Ἐμπορικὴ Ναυτιλία τῆς Χώρας μας καὶ η Ναυτηρικὴ αὐτῆς βιομηχανία τύχουν, διὰ διαφόρων μέτρων, τῆς Κρατικῆς προστασίας, δὲν δὲν ἐπλήθη τὸ δι' αὐτὰς προσδοκώμενον ἀπότελεσμα, ἐάν δὲν στέχουν παραλλήλως εἰς υσίας, ἐν τῷ μέτωφ τοῦ δυνατοῦ, καὶ οἱ παράγοντες τῆς ναυτιλιακῆς ἐργασίας, ἵνα σύντο ἐπλήθη μία οὐσιαστικὴ καὶ θετικώτερα βελτίωσις. Αἱ Αγγλικαὶ Τράπεζαι, οἱ Ασφαλισταὶ, οἱ δύναται τῶν Ἐφοριατικῶν ἐπιχειρήσεων καὶ οἱ μέτοχοι αὐτῶν πρέπει νὰ συμφωνήσουν διὰ μίαν ἐλάττων τῆς ἐκτιμήσεως τῶν πλοίων ἐνῷ οἱ πλοιαρχοί, οἱ ἀξιωματικοὶ τὰ κατώτερα πληρώματα καὶ δολοὶ οἱ ἐκ τοῦ πλοίου τὸ προσωπικὸν κέρδος, ἀλλὰ τῆς γενικῆς ὠφελιμότητος, τὴν δόται τὸν προσεύονταν πιστῶς καὶ νὰ τὴν διακηρύσσουν μεγαλοφύνως. Διὰ τὸν τρόπον αὕτη δὲν κρατήται ὑψηλὰ η Βρετανικὴ σημαία καὶ δὲν κυματίζῃ πάντοτε εἰς τὴν πρώτην θέσιν ἐπὶ τῶν Παγκοσμίων διὰ θαλάσσης μεταφορῶν.

«Δὲν πρέπει νὰ λημώνωμεν, διτὶ δὲν τὰ σημερινὰ κρισίμους οἰκονομικὰς συνθήκας, οἱ κρατούντες τὰ ἡνάστης ἐπιχειρήσεως καὶ διευθύνοντες ἐν τῷ συνόλῳ τῆς οἰκονομικῆς ζωὴς τῆς Βρεταννικῆς Αὐτοκρατορίας εἰς ὅλας αὐτῆς τὰς ἐκδηλώσεις, δὲν πρέπει νὰ διέπονται ἀπὸ τὸν πόδον τοῦ προσωπικοῦ κέρδους, ἀλλὰ τῆς γενικῆς ὠφελιμότητος, τὴν δόται τὸν προσεύονταν πιστῶς καὶ νὰ τὴν διακηρύσσουν μεγαλοφύνως. Διὰ τὸν τρόπον αὕτη δὲν κρατήται ὑψηλὰ η Βρετανικὴ σημαία καὶ δὲν κυματίζῃ πάντοτε εἰς τὴν πρώτην θέσιν ἐπὶ τῶν Παγκοσμίων διὰ θαλάσσης μεταφορῶν.

Μεθ' ὑπολήψεως
ΑΓΓΛΙΑ

Η ΓΝΩΜΗ ΤΟΥ «FAIRPLAY»

Εἰς τὸ περιεχόμενον τῆς ἀνωτέρω ἐπιστολῆς τοῦ ἐκ Κάρδιφ ἐπιστολογράφου του, δίδει τὸ «Fairplay» τὴν ἀκόλουθην ἀπὸ τῶν στηλῶν του χαρακτηριστ. κήν ἀπάντησιν:

«Δυγάμεθα καὶ ἡμεῖς νὰ ἀποδείξωμεν, διτὶ τὰ Ἀγγλικὰ ἀτμόπλοια πωλοῦνται πρὸς τοὺς ἀλλοδαποὺς ἀγοραστὰς τῶν εἰς τιμᾶς τόσου χαμηλᾶς, δὸν ἀναφέρεις δὲ πρόστολογράφος μας, ἀπλῶς καὶ μόγον διότι δὲν ὑπάρχουν πρόθυμοι: Ἀγγλοι ἀγορασταὶ. Εἴ της περιπτώσει, μερικοὶ πλοιοκτῆται δὲν θά ἡσαν καὶ διατεθειμένοι νὰ πωλήσουν τὰ σκάφη των, ἐάν ἡδύνοντο νὰ πράξουν ἀλλως πρὸς ἔξυπηρτήσιν τῶν συμφερόντων των.

«Πρέπει ἀκόμη νὰ διολογηθῇ, διτὶ ἔνα, ἀπὸ τὰ ἀναφερόμενα ώς ἀνω δύο φορτηγά, ἐπωλήθη, διότι οἱ κάτοχοι του ἀπαυδήσκυτες νὰ χάνουν διαρκῆς χρήματα, ἀπεφάσισαν νὰ ἀπαλλαγῶσιν αὐτῶν καὶ συγχρόνως νὰ ἀποσυρθῶσιν ἐκ τῆς ἐφοπλιστικῆς ἐργασίας. Εἰναι εὔκολον εἰς τὸν γράψαντα νὰ ἐκφέρῃ γνώμας καὶ νὰ προτιμᾷ, διποις τὰ Ἀγγλικὰ φορτηγὰ μὴ πωλοῦνται εἰς ἀλλοδαπούς, ἀλλὰ πρὸς διάλυσιν, πρέπει δημος γὰ ἐνθυμηθῆ καὶ τὸ διτὶ ἡ διαφορὰ μεταξὺ τῆς τρεχούσης τιμῆς τῶν πωλήσεων πρὸς ἔκμεταλλευσιν καὶ τῶν πωλήσεων πρὸς διάλυσιν εἰς τόση, ώστε οὐδεὶς διτὶς ἀτμοπλοῖς νὰ σκεφθῇ ποτέ, δημος δεχθῇ τὴν τιμὴν τῆς διαλύσεως.

»Εάν λ.χ. διγράφων κύριος (Aft) έπρόκειτο να αποφασίσῃ δι' ένα πρός πώλησιν πλοίου του, μεταξύ των 10)— σελλιγίων κατά τόννου γκρές του άπει «Rustington» πρός διάλυσιν και τῶν λ.σ. 4.16.δ τοῦ ίδιου πλοίου κατά τόννου γκρές πρός έκμετάλλευσιν, θά ένγρηγεις αναμφιβολής όπερ τοῦ συμφέροντος τῶν μετόχων του. Θά ήτο ποτέ διατεθειμένος να δεχθῇ τὴν τιμὴν τῆς διαλύσεως; Εάν πάλιν δι' ίδιος ένδιεφέρετο ως ένυπόθηκος δικαιούτης η ώς έντεταλμένος έκκαθαριστής, ποίαν τιμὴν θὰ προετίμει; Ανευ άντιρρήσεως τὴν ἀνωτάτην.

»Παρόμοιον διλημμα προέκυψε τελευταίως κατά τὴν ἔκκαθάρισιν μιᾶς ἐκ τῶν μεγαλύτερων Ἀγγλικῶν ἀτμοπλοΐων. Ποιον, δηλαδὴ, θὰ ήτο σκοπούματερον: να παραμείνῃ ἔνα πλοίον ἐν ἀργίᾳ μέχρι πάνην 2000 λ.ρῶν ἐτησίως η γὰ πωληθῆ εἰς οἰαγδήποτε καλλιέργειαν τιμὴν ἥδηνατο να ἐπιτύχῃ; Προετίμηθη η πώλησις εἰς ἀλλοδαπούς, τὸ δ' ἐπιτευχθὲν ἀποτέλεσμα γῆγαριστησαν καὶ τοὺς δι.τές, έσον καὶ τοὺς μετόχους τῆς ἀτμοπλοΐας ταύτης.

»Βεβαίως, θὰ διφελείτο πολὺ ἡ Ναυτιλιακὴ ἐργασία, ἐὰν διλημματικά πλοῖα ἐπωλοῦντο πρός διάλυσιν, τοῦτο διμως ἔπειτα να γίνηται ὅπερες ἔνδος εὐρέως παραδεκτοῦ σχεδίου διαλύσεως ἐπὶ ἀποζημιώσεις. Καὶ εἰνες φυσικῶς παράλλογον να σκεφθῇ κανεῖς, διτε διστος; Αγγλοι πλοιοκτήται διαθέτουν σκάφη πρός πώλησιν, θὰ προετίμων να δεχθῶσι λ.χ. 3000 λίρας πρός διάλυσιν τῶν πλοίων των καὶ οὐχι 10.000 λίρας προτερομέγας ἀπὸ ἀλλοδαπούς ἀγοστάς πρός έκμετάλλευσιν;

ΚΑΙ ΜΙΑ ΔΕΙΤΕΡΑ ΕΠΙΣΤΟΛΗ

Εἰς τὸ ἐπακολούθησαν τεῦχος τοῦ «Fairplay» ἐδημοσιεύθη ἐν συνεχείᾳ τοῦ ίδιου θέματος καὶ η ἀκόλουθος ἐπιστολή:

Κύριε,

«Η δημοσιεύθεσα εἰς τὸ περιοδικὸν ὑμῶν ἐπιστολὴ μὲ τὴν ὑπογραφὴν "Aft", μᾶς ἀποκαλύπτει ἔνα ζωτικὸν σημεῖον τοῦ διου ξηράματος τῆς πωλήσεως τῶν Ἀγγλικῶν φορτηγῶν εἰς ἀλλοδαποὺς ἀγοραστάς. Πρὸ τοῦ μεγάλου πολέμου, οἱ Ἀγγλοι πλοιοκτῆται ἐπώλουν τὰ παλαιὰ αὐτῶν πλοῖα εἰς ξένους, χωρὶς μεγάλη ζημίαν των, διότι κατείχον αἵτια τὰ μέσα, ὅπως ἐπιτυχῶς συναγωνίζονται τὰς ξένας σημαίας εἰς τὸ παγκόσμιον ὑπερθετικόν ἐμπόριον.

»Μετὰ τὸν πόλεμον, διως, η κατάστασις αὕτη ἀνετράπη ἀρδην. Τὰ ἔξοδα κινήσεως τῶν Ἀγγλικῶν πλοίων είνει μεγαλύτερα τῶν ξένων κατὰ τρόπον, διότι δημιουργεῖ εὐονοῦς συνθήκας ἐργασίας διά τοὺς ἀλλοδαποὺς πλοιοκτήτας. Τὰ ξένα σκάφη ἐργάζονται, ἐνῷ τὰ Ἀγγλικὰ παροπλίζονται καθημερινῶς εἰς τοὺς λιμένας καὶ δρόμους τῆς Ἀγγλίας, σσα δ' ἐξ αὐτῶν παραμένουν εἰσέτι ἐν κινήσει, ἐργάζονται ἐπικίνδυνοι.

Καὶ οἱ ἐπιστολογράφος ἐπιλέγει:

»Δέν δυνάμεθα να βελτιώσουμεν τὴν θέσιν τῆς Ἀγγλικῆς ναυτιλίας διὰ τῆς πωλήσεως τῶν παλαιοτέρας ναυτηγήσεως πλοίων τῆς εἰς ἀλλοδαποὺς ἀγόραστάς, διότι οὐ μέθοδος αὕτη, ἀντί νὰ ἐπιφέρῃ δι, ημᾶς ὡφέλιματα, γίνεται πρόξενος σημαντικῆς βλάβης. Η ιστορία τῶν πωλήσεων κατὰ τὰ τελευταῖα ἑπτά δεκαετίες, διτε οἱ Ἀγγλοι ἐφοπλισταὶ δὲν ἀγόραζον πλέον, ἀλλὰ μόνον πωλοῦν τὰ σκάφη των καὶ μάλιστα εἰς τιμὰς πτωχεύσεων.

»Η κατάστασις αὕτη εἰνες ἐναντίον μας καὶ μᾶς ἐπισωρεύει ἐμπόδια καὶ διὰ τὴν μελλοντικὴν μας ἀνάπτυξιν, ἐφόσον πωλοῦμεν εἰς τοὺς ἀλλοδαποὺς πρός περαιτέρῳ ἐκμετάλλευσιν παρ' αὐτῶν, φορτητηγά ήλικίας 12 μόλις ἑτῶν ἀντί τιμῆς 15— ἔως 20)— κατὰ τόννου φορτίου. Θὰ ήτο προτιμότερον διὰ τὴν μελλοντικὴν θέσιν μας καὶ ἀφ' οὐ δὲν δύναται νὰ ἔξενεθῇ σκοπιμωτέρα τις διεξόδος, νὰ πεισθῇ η κυβερνήσεις καὶ ἐπιβάλλῃ φορολογίαν εἰς τὰς πρὸς ἀλλοδαποὺς ἀγόραστάς πωλήσεις Ἀγγλικῶν σκαφῶν καὶ συγχρόνως νὰ ἐπιτύχῃ μίαν ἐθνικοποίησιν τῶν ναυπηγείων, αἴτια, ὑπὸ εὐονοῦτερας συνθήκας, ν' ἀναλάβουν τὴν ἐργασίαν τῆς διαλύσεως τῶν παλαιοτέρων πλοίων τῆς ναυτιλίας μαζ.

Μεθ' ὑπολήψεως
Agar

ΤΕΤΑΡΤΗ Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ ΕΙΣ ΤΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ ΤΗΣ ΑΡΓΕΝΤΙΝΗΣ

Εἰς τοὺς «Τάϊμς» τῆς Ἀργεντινῆς δημοσιεύεται ἐνδιαφέρουσα μελέτη, ἐπὶ τῶν δεδομένων τῆς στατιστικῆς διά τὴν ναυτιλιακὴν κινήσιν τῶν λιμένων τοῦ ποταμοῦ Πλέιτ, κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ παρελθόντος ἔτους. Εκ τῶν παρατιθεμένων ἀριθμῶν προκύπτει, διτε η Ἀργεντινὴ Δημοκρατία συνεκέντρωσε μίαν μεγάλη μερίδα τοῦ παγκόσμιου τοννά, ίδια μάλιστα κατὰ τοὺς τελευταίους μῆνας τοῦ π.ε., ὅτε αἱ ἔξαγωγαὶ τῆς ἐτονώθησαν καὶ ἀθρόως κατέπλευσεν εἰς τοὺς λιμένας τῆς τὰ σκάφη ὅλων τῶν ση-

μαιῶν πρός παραλαβὴν φορτίων γεννημάτων. Τόση ήτο η συρροὴ τῶν πλοίων, ὅστε πρός στιγμὴν ἐμοφώδην ή ἐντύπωσις, διτε η κινήσια κίνησις τοῦ 1931 θὰ ἀπετέλει οεκόδο δι' ὅλα τὰ προηγούμενα ἔτη. Τελικῶς διμως η ναυτιλιακὴ κινήσις ὑστέρησε τῆς τοῦ 1927 κατὰ 150 πλοία καὶ κατὰ 300.000 περίπου τόννους νέτ—ρέτιστερο. Επιπροσθέτως κατὰ τὸ 1927 ήτο ἀνωτέρα καὶ η ποσότης τῶν εἰσαγόμενων εἰς τὴν Ἀργεντινὴν ἐμπορευμάτων.

Η παρατηρηθεῖσα κατὰ τὸ 1931 μείωσις τῆς εἰσαγωγῆς ήτο διευτάτη καὶ συνετέλεσε κατὰ πολὺ εἰς τὴν ἐλάττωσιν τῆς κινήσεως εἰς τὸν ίδιαν λιμένας τοῦ Πλέιτ, χωρὶς νὸ Ισοσταθμισθῆ τὸ ἐκ ταύτης κενὸν ἀπὸ τὴν ηὐημένην κίνησιν ἐκ τῆς τονώσεως τῶν ἔξαγωγῶν, αἰτινες ἀπετέλεσαν οεκόδο. Η μείωσις τῆς ναυτιλιακῆς κινήσεως διφειλεταὶ ἀκόμη καὶ εἰς τὸ γεγονός, διτε πολλὰ ἐπιβατικὰ ὑπερωκεάνια ἀπευρόμησαν ἐκ τῆς ὑπηρεσίας διοσχερῶς η ἡραίωσαν τὰς προσεγγίσεις, ἔνεκα τῆς σοβαρᾶς ἐλαττώσεως τῆς ἐπιβατικῆς κινήσεως.

Τὰ μεγάλα αὐτὰ ὑπερωκεάνια συνετέλουν εἰς τὴν διόγκωσιν τοῦ ἐπισκεπτομένου τοὺς Ἀργεντινοὺς λιμένας τοννάζ, ἔστι καὶ ἄν δέν ἔχονται ποιούντο διὰ μεταφορᾶς σημαντικῶν ποσοτήτων φορτίων. Εὰν τὰ ἐν λόγῳ πλοῖα ἔξηκολούθουν τοὺς τατικοὺς πλόας των, ὅπως καὶ κατὰ τὰ προγενέστερα ἔτη, τότε δύναται μετὰ βεβαιότητος νὰ λεχθῇ, διτε διγκος τῆς χωροτικότητος τῶν εἰς Ἀργεντινὴν κατάπλων τὸ 1931, θὰ ὑπερέβαινε τὸ οεκόδο τῆς ναυτιλιακῆς κινήσεως τοῦ 1927.

Ός πρός τὴν συμμετοχὴν τῶν διαφόρων σημαιῶν εἰς τὴν κίνησιν τοῦ Πλέιτ, τὴν πρότην θέσιν κατέχει η Βρετανικὴ σημαία, μὲ ποσοστὸν 44 ο.ο. Κατὰ τὰ ἔτη τῆς εὐφορίας ἐν Ἀργεντινῇ καὶ τῶν ἀδρῶν ἐξ αὐτῆς ἔξαγωγῶν γεννημάτων, η Ἀγγλικὴ σημαία προσελκύεται ίδιαιτέρως ἀπὸ τὴν ἀγορὰν τοῦ Πλέιτ, ἀπὸ τὴν διοίσιν καὶ λαμβάνει τὴν μεγαλύτεραν μερίδαν ἐργασίας. Κατά τὸ 1927, διτε η Ἀργεντινὴ ἐπαγγεματοπόλησε πολοσσιαίς ἔξαγωγῆς, η Ἀγγλικὴ ναυτιλία ἔξησφάλισε τὴν μεγαλύτεραν μεταπολεμικὴν ἀναλογίαν εἰς τὴν συμμετοχὴν τῆς ἐκ τῆς ἐκείνην ἔργασίας, χωρὶς βέβαια η ἀναλογία αὕτη νὰ ουγκρίνεται πρὸς τὴν προπολεμικήν, διτε τὸ ποσοστὸν τῆς Ἀγγλικῆς ναυτιλίας εἰς τὴν κίνησιν τοῦ Πλέιτ ὑπερέβαινε σταθερῶς τὰ 50 ο.ο., φθάσαν μάλιστα εἰς μίαν περίπτωσιν καὶ εἰς τὰ 61 ο.ο.

Μετὰ τὴν Ἀγγλικὴν σημαίαν ἔχεται η Γερμανική, ητις προπολεμικῶς κατέχει τὴν δευτέραν θέσιν, τὴν διοίσιν καὶ ἐπανέκτησεν ἀπὸ τοιετίας. Η Ἐλληνικὴ σημαία κατέχει εἰς τὴν ναυτιλιακὴν κίνησιν τοῦ Πλέιτ τὴν τετάρτην κατὰ σειρὰν θέσιν, τὴν διοίσιν καὶ κατέλαβεν ἀναλόμασι τῶν ἀλλων σημαιῶν, ίδια δ' ἐκείνων αἵτινες ἐνεφανίζοντο εἰς τὸν Νοτιομερικανικὸν λιμένας μὲ ταυχιδομικὰ σκάφη. Η Ἐλλὰς μετέχει τῆς κινήσεως διὰ φορτηγῶν ἀτμοπλοίων, διτινα προσελκύονται κατὰ τὸν φυσικὸν κανόνα τῆς ἐργασίας εἰς διας ἀγορὰς δεικνύουν ἐκάστοτε ζωηρότητα. Αἱ ἔξαγωγαι τῆς Ἀργεντινῆς ἀποτελοῦν πάντως διὰ τὴν Ἐλληνικὴν ναυτιλίαν μίαν σταθερὰν βάσιν ἐργασίας τῶν φορτηγῶν τῆς, διτινα σὸν τὴν παρόδῳ τῶν ἔτῶν κατέστησαν τόσον γνώμια εἰς διοίσιν τῶν λιμένας τοῦ Πλέιτ.

Μεταξὺ τῆς Γερμανικῆς καὶ τῆς Ἐλληνικῆς σημαίας παρενθίθεται η Ἰταλικὴ, κατέχοντα στερρῶς τὴν τρίτην θέσιν καὶ διεκδικοῦσα τὴν δευτέραν. Μολονότι τὸ ποσοστὸν τῆς συμμετοχῆς τῆς Ἰταλικῆς ναυτιλίας εἰς τὰς ἐκ Πλέιτ μεταφορᾶς είνε κατώτερον τῶν προαγαφερθείσων τοιων σημαιῶν, ἐν τούτοις ἐσημένωσε κατὰ τὸ 1931 αὔξησιν 40.000 τόννων. Τοῦτο ἀποδίδεται εἰς τὴν σημειωθεῖσαν μείζονα ζήτησιν Ἀργεντινῶν σιτηρῶν ἐκ τῆς Μεσογείου.

Μίαν ἀρρόσιτον αὔξησιν εἰς τὴν κίνησιν τοῦ 1931 ἐσημένωσε καὶ η Νορβηγικὴ σημαία, ὑπολογίζεται δέ, διτε ἐπὶ 20 καταπλεόντων εἰς τὸ Πλέιτ πλοίων τὸ ἐν ήτο Νορβηγικόν. Η Ἀμερικανικὴ καὶ η Γαλλικὴ σημαία ἔξακολουθοῦν νὰ παρουσιάζουν μίαν βραδεῖαν, ἀλλὰ σταθερὸν ἀπὸ ἔτους εἰς ἔτους μείωσιν τῆς συμμετοχῆς των εἰς τὴν ναυτιλιακὴν κίνησιν τοῦ Πλέιτ, μολονότι η Γαλλικὴ ναυτιλία κατὰ τὸ 1931 ἐνεφανίσθη κυματίζουσα ἐπὶ τοῦ «L' Atlantique» τοῦ πλωτοῦ αὐτοῦ κολοσσοῦ τῶν 40.000 τόννων, διτινα κάλλιστα θὰ ηδύνατο νὸ διερδικήσῃ τὸν «Κυανοῦ Επισείοντα» διὰ τὴν γραμμὴν τῆς Νοτίου Αμερικῆς.

"ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ,"

ΔΕΚΑΤΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ
ΕΝ ΠΤΕΙΡΑΙΕΙ

ΓΡΑΦΕΙΑ. ΛΕΦΙΟΡΟΣ ΣΩΚΡΑΤΟΥΣ 35 ΤΗΛΕΦ. 40.658
ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΑ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: "ΧΡΟΝΙΚΑ,"

ΟΡΟΙ ΕΤΗΣΙΑΣ ΣΥΝΔΡΟΜΗΣ

ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ ΔΡΧ. 150. ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ ΛΙΡΑ ΑΓΓΛΙΑΣ 1.

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

"NAFTIKA CHRONIKA,"

A REVIEW OF SHIPPING & COMMERCE

PIRAEUS - GREECE

ΤΟ ΔΕΚΑΤΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

Τὸ προεβλέψαμεν. Ἡ δημοκοπία καὶ τὸ κομματικὸν συμφέρον, κύρια ἀντχώς γνωρίσματα τῆς Ἑλληνικῆς ζωῆς, ἔθειάμενοσαν. Οὐκ Ἰητὸς ἄλλως γενέσθαι. Ἐπέκεινο δημοτικοὶ ἐκλογαὶ. Ὁ ὑποψήφιος τοῦ κρατοῦντος κόμματος ἐβλεπεν ὡρισμένους φύγοντας νὰ διαφεύγουν ἐκ τῆς κάλπης τον. Ασθμανικὸν προσφεύγειν εἰς τὸ Πολιτικὸν γραφεῖον. Πολέωδος οὐσιεψις καὶ ὡ τὸ θάνατος! Τὰ σκάφη τῆς Ἀκτοπλοΐας κενθομένοι καὶ πάλιν εἰς τὴν Ἀκτὴν Τζελέπη. Ἡ κομματικὴ σκοπιμότης τὸ ἐπιβάλλει.

Ἐνα μέτρον τοῦ Ο.Δ.Π. ἀξιον πάσης ἔξαρσεως, μέτρον πολιτισμοῦ, ρυθμοῦ, τάξεως καὶ ὑπερτέρας ἀντιλήψεως τῶν ὑποχρεώσεων ἐνδὲ λιμένος, μὲ ἐπιβατικὴν κίνησιν φθάνονταν τὸ ἐκατομμυριον ἐτήσιως, κατερρακώθη καὶ οὕτω οἱ ἐπιβάταις ἀπὸ πάσης γωνίας τῆς Ἑλλάδος, θὰ ὑποχρεωθοῦν νὰ υφίστανται τὰς ταλαιπωρίας τῶν ποντονίων, τὰς δυσχερείας τῆς ἐπιβιβάσεως καὶ ἀποβιβάσεως καὶ τὰ γεοπαγῆ κηρηπόδων τοῦ λιμένος. Ἀλλον θὰ χρησιμεύσουν διὰ τὸ πλεύριον τῶν πτωχῶν τρεχαντηρίων.

Ἡ ἐντολὴ ἐκ τοῦ Πολιτικοῦ γραφείου ήτο ρητὴ καὶ ἀνέκκλητος. Περιδεεῖς πρὸ τοῦ κελεύσματος οἱ ὀρμοδιέσπευσαν ὥπωσδήποτε, ἐστο καὶ διὰ τῆς βίας ἀκόμη, νὰ τὸ ἐκτελέσουν. Ἐπερπετε τὴν προτεραιάν τῆς ἐκλογῆς τὰ σκάφη νὰ εὑδίσκωνται μενδρωμισμένα εἰς τὴν Ἀκτὴν Τζελέπη, διὰ νὰ πεισθοῦν οἱ ψηφοφόροι ἐπαγγελματίαι καὶ πρόσωρες παραγκοῦχοι, οἵτινες πράγματι ἔξετελέσθη ἡ ἀπαίτησης των. Ἄλλη ἡ ἀπάντησης ἀπὸ μέρους τῶν ἀκτοπλοΐῶν ἐπιχειρήσεων ἐδόθη, οἵτινες ἔπειρετε νὰ εἰνε. Τὰ σκάφη θὰ μενδρωμένουν, ἄλλα καὶ δὲν θὰ ἐκτελέσουν δρομολόγια. Τὰ συμφέροντα τῶν ἑκάστοτε ὑποψήφιων δέν δύνανται νὰ κατευθύνονται ἀτιμωρηταὶ τὰς ἐνεργειαὶς καὶ τὰς ὑποχρεώσεις μιᾶς Κυβερνήσεως, πολλῷ δὲ μᾶλλον, ὅταν πρόκειται περὶ τοῦ λιμένος Πειραιῶς, κατ' ἔσχον ἀνήκοντος εἰς δῆλην τὴν Ἑλλάδα καὶ προσπατιούντος διὰ τὴν καλὴν λειτουργίαν τῶν ὑπηρεσιῶν του πληρῆς αὐτονομίαν καὶ αὐτοτέλειαν.

Τὴν ἰδρυσιν τῆς Ἐλευθέρας Ζώνης τοῦ Πειραικοῦ λιμένος, τῆς ὁποίας τὰ ἔγκαινια πρὸ ἐβδομάδος ἐτελέσθησαν, μὲ ἀνυπόκριτον χαρὰν χαιρετίζομεν. Ἐπίσημον Κράτος καὶ ἐμπορικοντικὸς κόσμος πολλὰς ἐπ' αὐτῆς στηρίζονται ἀγαθάς ἐλπίδας διὰ τὴν πρόσδοτον τοῦ προδότου τοῦ λιμένος τῆς Χώρας μας. Ἀπὸ τῶν πανηγυρικῶν ὅμως ἔγκαινιών καὶ τῶν ὠραίων λόγων, πολλὰ ἀκόμη δέον νὰ ἐπιτελέσθων, ὅπως πράγματι ἡ λειτουργίας τῆς πληρῷσης τὰς ἀνάγκας καὶ τὸν διὰ τῆς ἰδρυσεώς τῆς ἐπιδιόκουμενον σκοπόν.

Ὑπὲρ πάν αὖτο, καθ' ἡμᾶς, ἐπιβάλλεται ἡ πλήρης αὐτονομία τῆς λειτουργίας της, ἡ ἔξειδικευμένη ἐπιλογὴ τῶν προσώπων πον δ' ἀποτέλεσουν τὸν ὄργανον τῆς, ἡ μαρκάν πάσης κομματικῆς ἐπιρροῆς καὶ στενοκεφάλου γραφειοκρατικῆς ἀντιλήψεως παροχὴ διευκολύνοντος καὶ θετικῶν ὀφελημάτων εἰς τὸ ἐμπόριον καὶ τὴν ναυτιλίαν.

Χαίρομεν, οἵτινες πολυποτίκοι θέσεις τοῦ ὄργανον τῆς, δὲν πρόκειται, καθ' ἄτοιλάστον ἔξηγγέλη, νὰ χρησιμεύσουν ὡς καταφύγιον τῶν διαφόρων ἀρρωστών τοῦ ἑκάστοτε κρατούντος κόμματος. Ἀλλοίμονον διὰ αὐτὸν τὸ μᾶλλον τοῦ θεομού, ἀν διὰ τὴν ἐπιλογὴν τοῦ ἐμψύχου θύλακον, ἀποτελούντος τὴν καλυτέραν ἐγγύησιν καὶ τὸ βάθρον τῆς καλῆς λειτουργίας του, πρωτανεύῃ ὁ κομματικὸς ὑπολογισμὸς καὶ ἡ ἔξουκονόμησις μόνον τῶν ἀπαίτησεων τῶν παραγόντων!

Αἱ διαπραγματεύσεις διὰ τὴν ἐπὶ πιστώσεις ἀγοράν ἔξειδικης ἡ Κρυκᾶς τοῦ ἀναγκαιούσηντος ἐπὶ ἐν ἔτος διὰ τὴν Η ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΤΟΥ ΣΙ-

ΤΟΥ ΕΙΣ ΕΛΛΑΔΑ Υπεδείξαμεν ἀλλοτε καὶ ὑποδεικνύομεν διὰ μίαν φοράν ἀκόμη, δημοσίευση του ἔξασφαλισθή

διὰ τὰ φορτηγά μας μογοπωλιακῶν. Ἐχομεν, δόξα τῷ Θεῷ, τόσα πολλά... Διτῇ ἀλλως τε ἡ ὁφέλεια. Ἐξαγωγὴ δὲ γωνιώτερου συναλλάγματος διὰ ναύλους, ἀφοῦ θὰ τοὺς καρπωθῇ ἡ Ἑλληνικὴ νυνιτελία καὶ παροχὴ ἔργασίας, τόσου διλήγης λόγῳ τῆς κρίσεως, εἰς μερικὰ σκάφη μας

Εἰς ἓντα πάπ τὰ τελευταῖα τεύχη τῆς «Scandinavian Shipping Gazette» μετὰ ποιάς τινος ἐκπλήξεως ἀνεγνώσαμεν, διὰ εἰς τὴν ναυτιλιακὴν κίνησιν τοῦ λιμένος τοῦ Ρεβάλ, κατὰ Ιανουάριον, περιλαμβάνεται μία ὑποπτος, καθ' ἡμάς, ποικιλία σηματιῶν

ΤΗΝ ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟΝ σημειούμενων μὲ δύο τρία σκάφη, μικρὰς χωρητικότητος. Μεταξὺ τῶν σηματῶν Τουρκίας, Περσίας, Οὐγγαρίας, Τσεχοσλοβακίας, Βενεζούελας, Χιλῆς κλπ. καταλέγεται καὶ ἡ Ἑλληνικὴ μὲ κατάπλους 3 πλοίων 434 τόννων. Διερωτώμεθα, ποιά νὰ είνε τὰ Ἑλληνικὰ ταῦτα πλοιάρια, ποὺ ἐπεξετείνανταν τὴν δρᾶσιν τῶν μέχρι τοῦ μακρινοῦ Ρεβάλ: Ἡμεῖς δέν τὰ γνωρίζομεν. Μήπως τυχὸν ἔχει ἐπὶ τῆς μυστηριώδους κάπως ὑπάρξεως των, πληροφορίας, καθ' ὃ ἔχει καθῆκον, η Διεύθυνσις τοῦ Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ; Διότι ἡ ἐμφάνισης των μᾶς ἐμβάλλει τὴν σκέψην μήπως πρόκειται περὶ τοῦ γνωστοῦ σημήνους μικρῶν πετρελαιοκήντων σκαφών, ποὺ διεξάγονται λαθρεμπόριον ποτῶν ἀπό τῆς Λιθουανίας εἰς τὴν Φινλανδίαν.

Ἡ ἐπιχείρησις αὐτὴ χρονολογεῖται ἀπὸ τετραετίας, εἰχε δὲ μάλιστα ἔξαγγελθῆ κάποτε—δῆλο βέβαια πρὸ τιμῆς μας—δῆτι συνελήφθη καὶ κατεσχετήσθη εἰς τὸ «Ελαιογραφος τὸ Ἑλληνικὸν λαθρεμπορικὸν «Βόλος». Τὰ ἐλύτρη πλοία, ἔχει τὸν ἀριθμὸν 300, εἰχον λάβει προσωρινὰ ἔγγραφα εἰς τὸ Δάντσικην μὲ αἴτησην μεταχειρίσης εἰς τὸν Πόρον. Κατόπιν τῆς τόσον... λαμπρᾶς σταδιοδρομίας των ἔξαπολουνθούν ἀκόμη νὰ καλύπτουν διὰ τῆς κινητούς, εἰς τὴν θάλασσαν καὶ τοὺς λιμένας τῆς Βαλτικῆς, τὰς ἐκνόμους λαθρεμπορικὰς τῶν ἐπιχειρήσεις; Ερωτῶμεν....

Εἰς ἄλλην σελίδα δημοσιεύομεν τὸν ἴσολογισμὸν, τῆς χρήσεως τοῦ 1931, τῆς Τραπέζης Πειραιῶς. Δὲν πρόκειται νὰ ἔξαρωμεν, ως εἰθισταὶ στα, τὴν οἰκονομικὴν εὐφωστίαν τοῦ

Η ΤΡΑΠΕΖΑ ΠΕΙΡΑΙΩΣ νοικοκυρεύομένου καὶ συντηρητικοῦ τούτου πιστωτικοῦ ἰδρύματος, ὅπερ ἐχονται πιστωτικοὶ φυσιογνωμίαι τῆς χώρας μας, ως τῶν κ. κ. Λυκιαρδοπούλου, Μαζαράκη, Γιαννούλατον καὶ Δρακούλη ἐδημιούργησαν, ἀλλὰ νὰ τονίσωμεν, διὰ μέσου εἰς τὰ κονδύλια τῶν πιστωχεώσεων τοῦ ισολογισμοῦ τούτου ὑπάρχουν καὶ τοιαύτα καταδεικνύοντα διά, καθ' ἔσχασιν δῶλων τῶν ἀλλών ἐν Ἑλλάδι Τραπέζων, εἰνε τὸ μόνον πιστωτικὸν ἴδρυμα, ὅπερ ἔστρεψε τὴν εὐεγγενικὴν τοῦ δρᾶσιν καὶ πρὸ τὸν Ναυτιλιακὸν παράγοντα, πλὴν τοῦ Εμπορίου καὶ τῆς Βιομηχανίας, παράγοντα τόσον πλοιοτόφορον, ἀλλὰ καὶ τόσον ἀγνωστὸν διὰ τοὺς πλούτους ἐν Ἑλλάδι. Τὸ ἔξαιρετικὸν ἐνδιαφέρον τῆς Τραπέζης Πειραιῶς διὰ τὴν Ἑλληνικὴν ναυτιλίαν καὶ μάλιστα τὴν ἐπιβατηγὸν τοιαύτην, ὑπὲρ πάσαν ἀλλήν στερούμενη τῆς οἰκονομικῆς ἀρωγῆς Κράτους καὶ Τραπέζων, τὰ «Ναυτικὰ Χρονικά» θεωροῦν ως ὑποχρέωσίν των νὰ ἔξαρουν.

ΝΕΑΙ ΑΓΟΡΑΙ ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΠΑΡ' ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ

Ἐγνόσισαν αἱ κάτιοι νέαι ἀγοραὶ φορτηγῶν ἀτμοπλοίων παρ' Ελλήνων ἐφοπλιστῶν κατὰ τὸ διαρρευσαν δεκαπενθήμερον:

«Marken» Ολλανδικὸν, ἡγοράσθη παρὰ τοῦ κ. Κωνστ. Κουμαριανοῦ ἀντὶ τιμῆς 9.000 λιρῶν, παραληφθὲν δὲ εἰς τὸ Ρόττερνταμ μετωνομάσθη «Εινδαλία» καὶ διὰ νηολογηθῆ εἰς τὴν Ἀνδρον. Τὸ σκάφος τοῦτο είνε τ. γκρός 4411, νέτ 2746 τ., καὶ φορτίου 7200 τόννων, ἐναντηγήθη εἰς τὸ Ρόττερνταμ τὸ 1918, ἔχει καλάσιν Veritas καὶ διαβέτει χώρον διὰ φορτίας εἰς κῦμα 399.000 κ. π., διὰ δέματα 366.000 κ. π. καὶ διὰ μπώνιες 15.600 κυβικῶν ποδῶν.

Αἱ διαστάσεις του εἰνε μήκος 377.6 ποδῶν, πλάτους 48.7 ποδῶν καὶ διαγωνίου βάθους κυτῶν 25.1 ποδῶν. Εἰνε τύπου λόγω—μπροτὶς, μὲ δύο καταστόματα μὲ πρόστεγον 34 π., μεσόστεγον 223 π., καὶ ἐπίστεγον 27 ποδῶν. Αἱ μηχαναὶ του ἀναπτύσσουν δύναμιν 310 ὄνομ. Τηπων καὶ εἰνε τρικύλινδροι, διαστάσεων 25'', 41'' καὶ 68'' μὲ διαδομὴν ἐμβόλου 45'' ίντσων.

«Glenbridge» Αγγλικὸν, ἡγοράσθη παρὰ τοῦ κ. Αγγέλου Λούζη. Τὸ φορτηγὸν τοῦτο ἔχει παρὰ τῷ Αγγλικῷ Λόσιδι κλάσιν 100 A1, εἰνε τ. γκρός 3845, νέτ 2431 καὶ φορτίου 6000 τ., ἐναντηγήθη εἰς Χάρτελεπούλη παρὰ τὸ Οίκου «Irvines S. B. Co, Ltd» τὸν Αὔγουστον τοῦ 1911 καὶ ἔχει σεβρέν Nο 1 τοῦ 1928. Φέρει ἐν κατάστρωμα καὶ ἔχει ἐμφορτον βύθισμα 22 ποδῶν.

Αἱ διαστάσεις του εἰνε μήκος 350 ποδῶν, πλάτους 51.1 καὶ διαγωνίου βάθους κυτῶν 23.9 ποδῶν, μὲ πρόστεγον 34 π., μεσόστεγον 101 π. καὶ ἐπίστεγον 31 ποδῶν. Εργα μῆδατος χρησιμοποιεῖ 1010 τόννους.

Αἱ μηχαναὶ του, δυνάμεως 340 ὄνομ. Τηπων, εἰνε τρικύλινδροι, 25, 40'' καὶ 67'' μὲ διαδομὴν ἐμβόλου 45'' ίντσων καὶ κατεσκευάσθησαν εἰς τὰ μηχανουργεῖα «Richardson Westgarth & Co» τοῦ Χάρτελεπούλη. Φέρει τέλος δύο λέβητας πιέσεως 180 λιβρῶν καὶ ἔνα βοηθητικὸν τοιούτον μὲ πιέσιν 85 λιβρῶν κατὰ τετραγωνικὴν ίντσαν.

Η παραλαβή τού πλοίου τούτου θὰ γίνη κατόπιν γενικής έπιθεως.

"Navigator,, Αγγλικόν, ήγοράσθη παρά τού κ. Μαρζή Εμπειρίου και μετωνομάσθη "Λακωνικός". Τὸ σκάφος τούτο ἔχει παρά τῷ Λόγῳ κλάσιν 100A1 και σερβέν Νο 2 τού 1926. Η τιμή της ἀγορᾶς του είναι λ.στ. 3500, Είναι τ. γκρός 3803, φορτίου 6000 τ. και ναυπηγήσεως 1914 (Μάϊον).

Φέρει δύο καταστρώματα και ἔχει διαστάσεις μήκους 365.2 ποδῶν πλάτους 47 π. και διαγωνίου βάθους κυρίων 27.3 ποδῶν, μὲ ἐμφορτον βύθισμα 24.0 ποδῶν και ἔμμα υδάτων 875 τόνων.

Αἱ μηχαναὶ του είναι τρικύλινδροι, ἀναπτύσσονται δύναμιν 382 ὄνοι. ἴππων, διαστάσεων 23'', 38 1/2'', 64 ίντσων και μὲ διαδρομὴν ἐμβόλου 48'' ίντσων. Φέρει τέλος τρεις λέβητας πιέσεως 215 λιθρῶν κατὰ τετραγωνικὴν ίντσων.

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ

Αἱ κυριώτεραι ἀγοραπωλησίαι πλοίων κατὰ τὸ διαρρεῦσαν 15θῆ μερον είναι αἱ ἀκόλουθοι :

"Bueland" Αγγλικόν, 3667 τ. γκρός, 6000 τ. φορτίου και ναυπηγήσεως 1900, ἐπωλήθη εἰς Κινέζους ἀντὶ 3.500 λιρῶν.

"Danubio" Ιταλικόν, 3275 τ. γκρός, 5300 τ. φορτίου και ναυπηγήσεως 1907 μὲ σερβέν Νο 2 τού 1929, ἐπωλήθη εἰς τὸν πλοιαρχὸν Ρουμιάνους ἀντὶ τιμῆς 3.850 λιρῶν και ὑπὸ τοῦ σημαίαν Αγγλικήν.

"Mineola" Αμερικανικόν, 2488 τ. γκρός, 3954 τ. φορτίου και ναυπηγήσεως 1918 μὲ σερβέν Νο 2 τού 1927, ἐπωλήθη ἀντὶ τιμῆς 10.000 δολαρίων.

"Oural" Αργεντινὸν, τ. γκρός 2210, φορτίου 3800 τ. και ναυπηγήσεως 1887, ἐπωλήθη εἰς Γερμανοὺς ἀντὶ 2.200 λιρῶν ἵνα χρησιμεύσῃ ὡς πλωτὸν συνεργεῖον ἀλιείας.

"Veniero" Ιταλικόν, 5191 τ. γκρός, 8021 τ. φορτίου και ναυπηγήσεως 1908 μὲ σερβέν Νο 3 τού 1929 και "Loredano" Ιταλικόν, τ. γκρός 4250, φορτίου 7. τ. και ναυπηγήσεως 1905, μὲ σερβέν Νο 3 τού 1929, ἐπωλήθησαν ἀπὸ τὴν ἀπειροπλοΐαν "Veneziana" εἰς τὴν "Ναυτικήν και Βιομηχανικήν ἑταῖρίαν" τῆς Γένοβας, ἀντὶ τιμῆς 3.300 λιρῶν ἕκαστον.

"Lynghaug" Νορβηγικόν, 3180 τ. γκρός, 4400 τ. φορτίου και ναυπηγήσεως 1919 μὲ σερβέν Νο 2 τού 1927, ἐπωλήθη ἀντὶ λιρῶν 7.200.

"Los Alamos" Αμερικανικόν, 3262 τ. γκρός, 5090 τ. φορτίου και ναυπηγήσεως 1916 μὲ σερβέν Νο 3 τού 1929, ἐπωλήθη ἀντὶ 8.500 δολαρίων.

"A. B. Hughes" Αγγλικὴ μπάρριζα, σιδηρᾶ, μὲ βοηθητικὰς μηχανὰς, 148 τ. γκρός, 220 τ. φορτίου και ναυπηγήσεως 1913 μὲ σερβέν Νο 1 τού 1930 ἐπωλήθη ἀντὶ 1.000 λιρῶν.

"Balls Head" Αγγλικόν, τ. γκρός 1658, φορτίου 3000 τ. περίπον και ναυπηγήσεως 1911, ἀγοράσθη ὑπὸ Κινέζων ἀντὶ τιμῆς 4000 λιρῶν.

"Baynain" Αγγλικόν, τ. γκρός 659 και ναυπηγήσεως 1912 ἀγοράσθη ὑπὸ Κινέζων ἀντὶ λιρῶν 2000.

"Rowanburg" Αγγλικόν, τ. γκρός 2398, φορτίου 3835 τ. και ναυπηγήσεως 1908 μὲ σερβέν Νο 1 τού 1929 ἀγοράσθη παρότοι "Αγγλὸν ἐφοπλιστῶν τοῦ Χάρτελεπού" ἀντὶ τιμῆς 3.800 λιρῶν. Τὸ σκάφος τούτο εἰτε πωλήθη τὸν Οκτώβριον τού 1929 ἀντὶ λιρῶν 16.750, τὸν Φεβρουάριον τού 1926 ἀντὶ λιρῶν 13.600, τὸν Δεκέμβριον τού 1925 ἀντὶ λιρῶν 15.000 και τὸν Νοέμβριον τού 1919 ὁμοῦ μὲ ἔνα ἀδελφὸν αὐτοῦ σκάφος ἀντὶ λιρῶν 220.000.

"Freikol" Νορβηγικόν, τ. γκρός 1169, φορτίου 1700 τ. και ναυπηγήσεως 1900, ἐπωλήθη ἀντὶ 85.000 Νορβηγικῶν κορωνῶν.

"Lynntown" Αγγλικόν, τ. φορτίου 3540 και ναυπηγήσεως 1903 ἐπωλήθη εἰς Φινλανδούς ἀντὶ 2.900 λιρῶν, μετονομασθὲν "Inga".

"Valacia" Αγγλικόν, 10.644 τόνων φορτίου και ναυπηγήσεως 1910 ἐπωλήθη ἀπὸ τὴν Κούνιαν. Λάιν εἰς Ίταλοὺς ἐφοπλιστὰς πρὸς ἐκμετάλλευσιν ἀντὶ τιμῆς 5.000 λιρῶν και μετωνομάσθη "Ernani".

"Cymric Pride," Αγγλικόν, 3827 τ. γκρός, 6660 τ. φορτίου και ναυπηγήσεως 1909, ἐπωλήθη εἰς Κινεζικὴν ἑταῖρίαν ἀντὶ 2850 λιρῶν μετωνομάσθη δὲ "Marion Moller," και ὑπὸ παραμείνη ὑπὸ τὴν Αγγλικὴν ομηρίαν.

"Werribee," Αγγλικόν, 3904 τ. γκρός, 6100 τ. φορτίου και ναυπηγήσεως 1909, ἀγοράσθη ὑπὸ Κινέζων ἀντὶ λιρῶν 7750 ὑπὸ τὸν δρόν να παραληφθῇ ὑπὸ τῶν νέων ἀγοραστῶν του εἰς τὴν Αυστραλίαν.

ΠΩΛΗΣΙΑΣ ΠΛΟΙΩΝ ΠΡΟΣ ΔΙΑΛΥΣΙΝ

Κατὰ τὸ διαρρεῦσαν 15θῆ μερον ἐπωλήθησαν πρὸς διάλυσιν τὰ ἀκόλουθα ἀτμόπλοια:

| Όνομα πλοίου | Τ. γκρός | Ναυπ. | Τιμὴ λ.στ. | Διαλυταὶ |
|-----------------------|----------|-------|------------|------------|
| Angoulême, Γαλλ. | 2431 | 18 | 1.100 | Ολλανδοὶ |
| Fhryne, Γαλλ. | 2893 | 95 | 2.000 | Ιταλοὶ |
| 1) Quintalmare, Ιταλ. | 6503 | 06 | — | » |
| 2) Aragonia, Γερμ. | 4195 | 10 | — | Γερμανοὶ |
| 2) Albincia Γερμ. | 4380 | 11 | — | » |
| 2) Artemisia, Γερμ. | 3602 | 05 | — | » |
| 3) Shabonee, Αγγλ. | 5167 | 13 | 6.000 | Κινέζοι |
| 1) Alameda Αμερ. | 3158 | 83 | 1.000 | Αμερικανοὶ |
| Lord Baltimore, Αμερ. | 605 | 93 | 500 | » |
| Anthony Groves, Αμερ. | 445 | 03 | 350 | » |

| | | | | |
|-------------------------|------|----|-------|----------|
| 5) Kon. der Nederlanden | 8205 | 11 | — | Ολλανδοὶ |
| Gauthiod, Σουηδ. | 717 | 73 | — | Σουηδοὶ |
| 6) Esperienza, Ιταλικόν | 2861 | 98 | — | Ιταλοὶ |
| Pellegra, Αγγλικόν | 3653 | 98 | 2.500 | » |
| Amazone, Γαλλ. | 6019 | 96 | — | » |
| Lotus, Γαλλικ. | 6822 | 98 | — | » |

1). Ἐπωλήθη ἀντὶ 325.000 λιστρῶν. 2). Εκκαστὸν τούτων ἐπωλήθη ἀντὶ 60.000 χρ. μάρκων. 3). Τάνκερ. 4). Μέ ζημίας ἐκ πυρκαϊδῶν, ἢ 6-πόστη κατὰ Νημέριον εἰς Σφατλ και ἀπέβη "total loss". Η ἀσφάλεια τοῦ ἀνήρακτοῦ εἰς 600.000 δολαρίων. 5) Ἐπωλήθη ἀντὶ τιμῆς 60.000 φιορίνων. 6) Τὸ «Esperienza» ἦτο τὸ πρώτην Ελληνικόν φορτηγὸν «Κατίνα Ανδρεάδη» εκ «Ελένην Νεγρεπόντην».



Η ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΙΣ ΤΩΝ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ ΜΑΣ

Αξιότιμε κ. Διευθυντά,

«Εἰλικρινῶς κηδόμενος τῶν συμφερόντων τῶν Ελλήνων ἐφοπλιστῶν και ὁδούμενος ἐκ μιᾶς πικρᾶς πείρας, θεωρῶ καθῆκον μον νὰ ἐπιστήσω τὴν προσοχήν του εἰς τὰς σημαντικὰς ζημιάς, εἰς ἃς ὑπόκεινται, ἀποδεχόμενοι τὸν δρόν τῶν ναυλωτῶν, κατὰ τὸν τόπον τὰ ναυλωνύμενα ἐκ Ρωσίας ἀτμόπλοια διὰ μεταφορῶν φορτίων ξυλείας και γιανθρώπων ὑποχρεούνται ν' ἀντιπροσωπεύονται εἰς τοὺς λιμένας τῆς ἐκφορτώσεως των παρὰ τῶν ἔκπομπων ποσά.

»Ἀπώτερος σκοπὸς τοῦ δρόν τούτου είναι η εὐκαιρία, η παρεχομένη εἰς τοὺς ναυλωτὰς πρὸς τοὺς μεταφορῶν δι' ἓνδε πλοίου μεζονος φορτίου ἀπὸ τὸν ἀναγραφομένου εἰς τὰς φορτωτικάς. Απόδειξ τούτου, διὰ τελευταῖς κατέτενσαν εἰς τὴν Νεάπολιν και εἰς τοὺς γειτονικοὺς αὐτὴ λιμένας πολλὰ ἀτμόπλοια ἐκ Ρωσίας μὲ φορτία ξυλείας ὑπερβαίνοντα κατὰ πολλὰ κυβικὰ μέτρα τὰ εἰς τὰς σηματικὰς φορτωτικὰς ἀναγραφόμενα ποσά.

»Συχνὰ οἱ πλοίασχοι ὑπολογίζοντες εἰς τοὺς λιμένας τῆς φορτώσεως τοῦ πλοίου σημεῖν, ὑπὸ τῶν σκαφῶν των φορτίου και εὐρίσκοντες τούτο ηγέημένον κατὰ ποσὸν, λόγῳ τοῦ ἐπὶ πλέον βυθίσματος τοῦ πλοίου των, διαμαρτύρονται εἰς τὸν Νεάπολιν και εἰς τοὺς γειτονικοὺς αὐτὴ λιμένας πολλὰ ἀτμόπλοια ἐκπομπαίς ποσά. Παρόμοιόν τι ουμβαίνει και εἰς τὰς περιπτώσεις τῶν κόντρας-σταλιών.

»Ἐλενε ἀλληλές, διὰ μερικοὶ ἐφοπλισταὶ, ἀνεξαρτήτως τοῦ δρόν τῶν Ρωσικῶν συμβολαίων, διορίζονται εἰς τοὺς λιμένας τῆς ἐκφορτώσεως τῶν πλοίων των και πράκτορας τῆς ἐμπιστούσης τῶν (Protecting Agents) πρὸς περιφορούσην τῶν συμφερόντων των. Ἐν τούτοις τὸ γέτρον των αὐτὸ δὲν είναι πάντοτε ἀποτελεσματικόν, κυρίως μάλιστα εἰς τὰς περιπτώσεις τῶν ὑπερφορτώσεων και τῶν κόντρα σταλιών, διότι ὁ ἐμπιστος πράκτορας πράξῃ ὅλη τὴν θέλησην και τὴν δραστηρότητα του δὲν δύναται νὰ δράσῃ ἐλευθέρως και νὰ ἐφαρμόσῃ τὰ ἐνδεικνύμενα μέτρα, αἴτιαν θὰ δηκιαύστο τὸν πλάτην ἀλλαγὴν των δραστηρώσεων τῶν σκαφῶν των εἰς τοὺς λιμένας τῆς ἐκφορτώσεως ὑπὸ τῶν ἔκπομπων γραφείων τοῦ «Σόβρογκφλοτο».

»Ἀποτέλεσμα τῶν ἀνωτέρω είναι η ἐμπλοκὴ εἰς δικαιοτικὸς ἀγώνας, εἰς μέσον, τούτεστιν, ὄληρον διὰ τοὺς πλοιοκτήτες και χρονίζον.

»Ἐθεόρησα οὗτον σκόπιμον νὰ ἐνδιαφέρω τὰς την Ναυτικῶν Χρονικῶν, πρὸς γνώσην τῶν κ.κ. ἐφοπλιστῶν, οἵτινες κατὰ τὴν γνώσην μον και διὰ τὴν προσάσπισην τῶν συμφερόντων τῶν πρέπει νὰ ἔχεινδωσι τὰ μέσα πρὸς ἀπαλλαγὴν τῶν ἀπὸ τὴν ὑπερχρέωσην πρακτορεύσεως τῶν σκαφῶν των εἰς τοὺς λιμένας τῆς ἐκφορτώσεως ὑπὸ τῶν ἔκπομπων γραφείων τοῦ «Σόβρογκφλοτο».

Νεάπολις Φθορος

Μεθ' ὑπόληψεως

I. A. ΠΑΠΑΜΙΧΑΛΙΩΦ

ΚΑΙ ΜΙΑ ΔΕΥΤΕΡΑ ΕΠΙΣΤΟΛΗ

Αξιότιμε κ. Διευθυντά,

«Μὲ ιδιαίτερον ὀλος ἐνδιαφέρον και μετὰ πολλῆς εὐχαριστήσεως ἀνεγνώσθησαν αἱ εἰς τὸ τελευταῖον τεῦχος τῶν Ναυτικῶν Χρονικῶν ὄλιγα, ἀλλὰ τόσον ἐντυπωσιακαὶ και προσεκίμενα πρὸς τὴν ἀληθευτικήν γραφαί, αἱ ἀφορῶσαι τὸν εἰν τῇ ἔντη Ελληνας πράκτορας. Εἰς τὴν Κονιόπολιν φερε' εἰπεῖν ὑπάρχουν ἀπὸ ἑτῶν εὐδοκίμων ἐργαζόμενα πολλὰ ὄμοεινη ναυτικὰ γραφεία, ἀρτίως ἐν παντὶ ἔντηρος τούτη τῆς Ελληνικῶν πλοιών, οσων τὴν ἀντιπροσωπεύσην τὰς ἀνάγκας τῶν Ελληνικῶν πλοιών, οσων τὴν ἀντιπροσω-

Μεταγράφησαν ἐκ τῶν προσωρινῶν νησολογίων τοῦ προξενικοῦ λιμαναρχεῖου Λονδίνου τὰ φορτηγά : «Νεμέας τ. γκρός 5101 εἰς 10άκην, «Κούνιόρας—Ξένος» τ. γκρός 4913 εἰς «Γέρανον, «Βαλλιάνος» τ. γκρός 4794 καὶ «Ζέφυρος» τ. γκρός 4796 εἰς «Αργοστόλι», «Νικ. Φιλίνης» τ. γκρός 3111 εἰς Πειραιά, «Κατίνα» τ. γκρός 4566 καὶ «Επαμ. Κ. Εμπειρίκος» τ. γκρός 4385 εἰς τὴν «Ανδρον.

ΥΠΟΔΗΜΑΙ—ΚΑΤΑΣΧΕΣΕΙΣ

Ἡ ἐπὶ τοῦ φορτηγοῦ «Ρίτα» τ. γκρός 2945 ὑποθήκη διὰ λίρας 10.500 ἡρθη. Ἐπίσης ἡρθη καὶ ἡ ἐπὶ τοῦ φορτηγοῦ «Στυλιανός» τ. γκρός 3536, ὑποθήκη διὰ λίρας 6.000. Ἐπὶ τοῦ ἀπὸ «Κώστας» ἐπειδήθη κατασχεῖς διὰ δρ. 200.000. Ἐπὶ τοῦ ἀπὸ «Κοήτη» τ. γκρός 373 ἐνεγράψη ὑποθήκη διὰ δρ. 222.546. Ἡρθη ἐξ ἀλλοῦ ἡ ἐπὶ τοῦ ἀπὸ «Νίκη» τ. 113 ὑποθήκη διὰ δρ. 73.000 καὶ ἐνεγράψη ἐπέρα διὰ 85.000. Διὰ τὰ 51 οἱ τοῦ τάνκερ «Πετρόλη» τ. γκρός 4634, ἐνεγράψη ὑποθήκη διὰ λ.στ. 4000 ἡ δρ. 1. 112.000.

ΑΛΛΑΓΑΙ ΧΟΡΙΟΤΗΤΟΣ ΠΛΟΙΩΝ

Τὰ 70 οἱ τοῦ φορτηγοῦ «Ανθεμίς» τ. γκρός 2527 ἐπωλήθησαν ἀπὸ τὸν κ. Αθαν. Κ. Ηλιόπολον εἰς τὸν Ηλίαν Κ. Ηλιόπολον ἀντὶ λ.στ. 1750 ἡ δρ. 472.500. Τοῦ ἀπὸ «Νίκη» τ. 113, ἐπωλήθησαν ἀπὸ τὴν κ. Ελένην Γερ. Αγγελάτου τὰ 48 οἱ εἰς τὸν κ. Ι. Π. Ζαχειρήν καὶ ἀνὰ 24

οἱ εἰς τοὺς κ. κ. Γ. Ε. Νιφόρον καὶ Κ. Μ. Λειβαδάρον ἀντὶ δρ. 113. 000 ἐν δλρ.

—Τοῦ ἀπὸ «Ηλίας Γ. Κουλουκούνητης» τ. γκρός 4862 καὶ ναυπηγῆσεως 1911 ἐπωλήθησαν ἀπὸ τὴν «Tramp Shipping Development Co., Ltd.», τὰ 9 οἱ εἰς τὸν κ. Ἀντ. Ρούσσον καὶ τὴν κ. Μαρίαν Ε. Ναστάκη ἀντὶ 650 λιρῶν καὶ ἀπὸ τὴν ἑταίρειν «Ατλαντικός» Α.Ε. τὰ ἔτερα 51 οἱ τοῦ ιδίου πλοίου εἰς τὸν κ. Ἀντ. Ρούσσον ἀντὶ 3570 λιρῶν.

ΧΟΙΓΗΓΗΣΙΣ ΠΡΟΣΩΦΡΙΝΩΝ έγγράφων

Ἐχορηγήθησαν προσωρινά νηολογήσια ἔγγραφα εἰς τὰ νεωτερικά ρασθέντα φορτηγά «Αρχόν» τ. γκρός 3511 καὶ ναυπηγῆσεως 1916, τοῦ κ. Κ. Λεμοῦ, «Ηλίας Γ. Κουλουκούνητης» τ. γκρός 6696 καὶ ναυπηγῆσεως 1920 τοῦ κ. Εμμ. Κουλουκούνητης, «Βιολαντούλη Ν. Γουλανδρή» τ. γκρός 3598 καὶ ναυπηγῆσεως 1919 τῶν κ. κ. ἀδελφῶν Γουλανδρή καὶ «Θεομητώρα» τ. γκρός 4427 καὶ ναυπηγῆσεως 1910 τῶν κ. κ. ἀδ. Γουλανδρή καὶ Σπ. Πολέμη.

Εγκατελείφθη τὸ ἀπὸ «Μηνᾶς»

Τὸ προσωρίζεται παρὰ τὴν ἐργαλιόνησον τῶν Φλεβῶν φορτηγὸν «Μηνᾶς» τ. γκρός 3004 καὶ ναυπηγῆσεως 1901, ἐγκατελείφθη εἰς τὰς ἀσφαλίσεις, διὸ total loss. Ἡδη ἀφαιρέται ἐκ τοῦ πλοίου καὶ μεταφέρεται εἰς Πειραιά πάν τὸ δυνάμενον νὰ διασωθῇ, ἵνα τοῦ ἀγκυρας ἀλλασσει, ὅλικά, ἐξαρτήματα καταστρώματος κ.λ.π.

ΤΡΑΠΕΖΑ ΠΕΙΡΑΙΩΣ (ΑΝΩΝΥΜΟ ΕΤΑΙΡΕΙΑ) ΓΕΝΙΚΟΣ ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΤΗΣ 31ης ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 1931

ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΝ

| | |
|--|--|
| Διαθέσιμα: Μετρητὰ ἐν τῷ Ταμείῳ καὶ παρὰ Τραπέζαις | Δρ. 10.516.938.95 |
| Παρὰ τῷ Ἐξωτερικῷ | » 12.485.322.90 23.002.311.85 |
| Χρεώγραφα ιδιοκτησίας Τραπέζης | » 5.770.459.50 |
| Συμμετοχαὶ | » 1.757.367.35 7.527.826.85 |
| Προεξοφλήσεις | 54.568.999.35 |
| Δάνεια ἐπὶ ἐνεχύρῳ Χρεωγράφων | » 19.061.546.95 |
| „ „ „ Εμπορευμάτων | » 12.125.897.15 |
| „ „ „ Φορτωτικῶν | » 1.494.782.60 |
| „ „ „ Διαφόρων ἐγγυήσεων | » 32.618.878.50 |
| Ἐνέγγυοι πιστώσεις | » 22.315.35 65.323.420.55 |
| Ἀνταποκριταὶ καὶ τρέχοντες λ.σμοὶ Χρεωστικοὶ | 16.511.788.00 |
| Υποκαταστήματα | 17.277.05 |
| Διάφοροι λ.σμοὶ Χρεωστικοὶ | 3.580.309.40 |
| Ἀκίνητα Τραπέζης καὶ ἐγκαταστάσεις | |
| Ὑπόλοιπον 31 12 930 Δρ. 21.812.872.85 | |
| Προσθήκαια 1931 | » 296.196.65 » 22.109.069.50 |
| Ἀπόσθεσις | » 5.049.361.30 17.059.708.20 |
| Δογματικοὶ Τάξεως | Δρ. 187.591.642.05 » 218.241.203.70 Δρ. 405.832.845.75 |

| ΠΑΘΗΤΙΚΟΝ | Δρ. 10.000.000.— |
|--------------------------------------|--|
| Κεφάλαιον ἐταιρικὸν | Δρ. 1.971.704.85 |
| „ Αποθεματικὸν Τακτικὸν | » 6.144.810.10 » 8.116.514.95 |
| „ Επτακόντων | » 92.021.747.70 |
| Καταθέσεις Οφεως | » 17.214.407.45 |
| Καταθέσεις ἐπὶ προθεσμίᾳ | » 22.021.884.80 |
| Ταμειατήριον | » 24.512.848.70 |
| Τρέχοντες λ.σμοὶ Πιστωτικοὶ | » 5.238.947.65 |
| Έξωτερικοὶ λ.σμοὶ | » 186.245.30 |
| Επιταγαὶ πληρωτέαι | » 5.719.340.05 |
| Διάφοροι Λογαριασμοὶ Πιστωτικοὶ | » 292.430.40 |
| Φόροι Δημοσίου | |
| Μερίσματα πληρωτέα : | |
| Παρελθούσων χρήσεων | Δρ. 10.441.40 |
| Χρήσεως 1931 | » 800.000.— » 810.441.40 |
| Κέρδη καὶ Ζημίαι: Υπόλοιπον εἰς Νέον | » 1.456.833.65 |
| Διάφοροι Λογαριασμοὶ Τάξεως | Δρ. 187.591.642.05 » 218.241.203.70 |
| | Δρ. 405.832.845.75 |

ΑΝΑΛΥΣΙΣ ΜΕΡΙΔΟΣ ΚΕΡΔΗ ΚΑΙ ΖΗΜΙΑΙ

| | |
|--------------------------------|--|
| ZHMIAI | |
| Γενικά ἔξοδα | |
| Τόκοι Χρεωστικοὶ | |
| Υπόλοιπον κερδῶν πρὸς διανομὴν | Δρ. 5.822.905.50 » 10.072.529.10 » 3.732.011.35 Δρ. 19.627.445.95 |

| | |
|---|-------------------|
| KERDI | Δρ. 1.401.712.— |
| Υπόλοιπον παρελθούσων Χρήσεως | Δρ. 18.225.733.95 |
| Τόκοι, Προμήθεια καὶ Συναλλαγματικοὶ Διαφοραὶ | Δρ. 19.627.445.95 |

ΔΙΑΘΕΣΙΣ ΚΑΘΑΡΩΝ ΚΕΡΔΩΝ ΧΡΗΣΕΩΣ 1931 ΕΚ ΔΡΧ. 3.732.011.35

| | |
|---|------------------|
| Κράτησις δι' ἀποθεματικὸν Τακτικὸν πρὸς 5 οἱ | Δρ. 631.313.10 |
| Μέρισμα Τακτικὸν | » 378.787.90 |
| „ Πρόσθετον | » 1.010.101.— |
| Μείον φόρου Δημοσίου πρὸς 20.80 οἱο | » 210.101.— |
| Φόρος Δημοσίου πρὸς 20.80 οἱο ἐπὶ Δρ. 1.010.101.— | .. 800.000.— |
| Ποσοστὰ Διοικητικοῦ Συμβουλίου καὶ Διευθύνσεως | .. 210.101.— |
| Έκτακτοι ἀμοιβαὶ Προσωπικοῦ | .. 371.378.45 |
| Ἐνίσχυσις ἀποθεματικοῦ Προνοίας | .. 277.183.30 |
| Υπόλοιπον μεταφερόμενον εἰς χρήσιν 1932 | .. 500.000.— |
| | Δρ. 2.275.177.70 |
| | .. 1.456.833.65 |
| | Δρ. 3.732.011.35 |

Τοῦ τιμὴ τῆς λίρας Αγγλίας εἰς δόλους τοὺς λ.σμοὺς Ενεργητικοῦ καὶ Παθητικοῦ ὑπελογίσθη πρὸς Δρ. 270.

Ἐν Πειραιᾷ τῇ 24 Φεβρουαρίου 1932

Τὸ καθαρὸν μέρισμα ἐκ Δρ. 8.— κατὰ μετοχὴν εἶναι πληρωτέον ἄμα τῇ ἔγκρισει τοῦ παρόντος Ισολογισμοῦ ὑπὸ τῆς Γενικῆς Συνελεύσεως τῶν Μετόχων συγκληθείσης διὰ τὴν 19ην Μαρτίου 1932.

Ο ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΧΑΡ. ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ

Ο Τμηματάρχης τοῦ Λογιστηρίου

ΒΥΡΩΝ ΛΑΣΚΑΡΙΣ

ΔΙΚΑΣΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΥΣΑΙ ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΔΙΚΑΙ

— ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΙΣ ΦΟΡΤΗΓΟΥ ΔΙΓ ΗΜΕΡΑΡΓΙΑΣ ΣΥΝΕΠΕΙΑ ΔΗΘΕΩΣ ΤΗΣ ΒΑΛΤΙΚΗΣ

Τὸ Ναυτοδικεῖον τοῦ "Οσλο" ἔξεδωκεν ἐσχάτως τὴν ἀπόφρασίν του ἐπὶ μᾶς ἐνδιαφερούσης ὑποθέσεως, ἀναφυείσης ἐκ τοῦ ἀποκλεισμοῦ τοῦ Νορβηγίκου ἀ)π «Rental» ἐκ τῶν πάγων εἰς τὸ Λένιγκραδ. Ἡ ἰδιοκτήτρια τοῦ σκάφους ἀτιμοπλοίας ἥγειρεν ἀγωγὴν κατὰ τοῦ ἐν Νορβηγίᾳ Σοδειτικοῦ γραφείου Ναυλώσεων, ἀπαιτοῦσα τὴν πληρωμὴν τοῦ πλοίου τῆς ἡκατόντα πλοίων τῆς ἐκ τῆς διακοπῆς τῆς ναυσιπλοίας καὶ τῆς μὴ ἐγκαίρου ἀπελευθερώσεως του ὅπλι τῶν Ρωσικῶν παγοθραυστικῶν. Τὸ ἀ)π «Rental» εἶχε ναυλωθῆ τὸ φινιόπωρον τοῦ 1930 δι' ἐν ταξίδιον του ἀπὸ Λένιγκραδ εἰς Σάρψφοργο, διαν δὲ ἐπεράτωσε τὴν φόρτωσίν του εἰς τὸν λιμένα τοῦ Λένιγκραδ καὶ ἵτο ἐτοιμον πρὸς ἀπόλουν, διλήμην σύντος καὶ δι προλιμῆν ἐπάγωσαν καὶ αἱ δυσκολίαι τῆς ναυσιπλοίας ἥξενον καταπληκτικῶς ἀπὸ τὴν μίαν στιγμὴν εἰς τὴν ἀλληγ.

Τὸ «Rental» ἡγάθη τότε μὲ μίαν νηοπομπῆν ἀναχωρούντων σκαφῶν, τῆς ὁποίας τὸν πλοῦν διηγούντων θράυσοντα τοὺς πάγους καὶ ἀνοιγοντα αὐλακα ἀσφαλείας, δύο ισχυρὰ Ρωσικὰ παγοθραυστικὰ πλοῖα. Ἡ συνοδεία ἀπῆρεν ἐκ Λένιγκραδ τὴν 8ην Ιανουαρίου 1931, τὸ δὲ μετέχον αὐτῆς ἀ)π «Rental» δὲν ἥδυνθή γὰρ φύση εἰς τὰ ἐλεύθερα πάγων ὅδατα, εἰμὴ μετὰ τὴν 20ην Φεβρουαρίου. Οἱ δύο παγοθραυσταὶ καὶ ἕτερα δύο μικρότερα βοηθητικὰ τούτων, κατεγίνοντο γὰρ ἀπελευθερώσουν ἐκ τῶν πάγων τριάκοντα περίπου πλοῖα τῆς νηοπομπῆς καὶ ταῦτοχρόνως γ' ἀνοιξον δίοδον δι' ἕτερα ἀλλα κατευθυνόμενα εἰς Λένιγκραδ.

Οἱ πλοιοκτῆται τοῦ «Rental» ἀπῆτησαν ἀπὸ τοὺς ναυλωτὰς ἀποζημίωσιν πλήρη, καὶ δι' ὅλας τὰς ἡμέρας τῆς καθυστερήσεως τοῦ πλοίου των ἑντός τῶν πάγων καὶ τὴν ἐπιστροφὴν τῶν ἐκτάκτων ναυτιλιακῶν ἔξιδων, ἀτινα ἀδαπανγήθησαν διὰ τὴν ἔξ ἀνάγκης προσέγγισιν τοῦ «Rental» μετά τὴν ἔξοδον του ἐκ τῆς παγωμένης ἐκτάσεως, εἰς Ρεδλό πρὸς ἀνεφοδιασμὸν δι' ὅδατος, τροφίμων καὶ μπανκερός. Τὴν ἀγωγὴν τῶν ἰδιοκτητῶν τοῦ ἀνωτέρου σκάφους ὑπεστήριξεν ἔκθυλως ἡ «Ενωσις τῶν Νορβηγῶν Εφοπλιστῶν», διότι ἐκ τῆς ἐκβάσεως αὐτῆς θὰ ἔκρινοντο συγκεφεῖς ὑποθέσεις ἑτέρων εἰκοσι Νορβηγικῶν πλοίων ἀτινα κατὰ τὸ μᾶλλον καὶ ἥττον εἰχον ὑπεστῇ δύσιας φύσεως καθυστερήσεις ἐκ τῆς πήξεως καὶ τῆς διακοπῆς τῆς ναυσιπλοίας εἰς τὸ Λένιγκραδ.

Τὸ δικαστήριον, μετὰ διεξοδοῦ ἡρευνῶν τῆς ὑποθέσεως, ἀπεφάνθη, διότι οἱ ἰδιοκτῆται τοῦ ἀ)π «Rental» ἐδικασθήσαντο γὰρ ἀξιώσουν διὰ τὸ σκάφος τῶν συνεχῆ διοίθειαν, διποτές ἔξελθη τοῦτο τὸ ταχύτερον ἐκ τῶν πάγων. Ἐκεὶ δὲ ἀκόμη ἥθελε προταχθῆ, διότι οἱ παγοθραυσταὶ τῶν ναυλωτῶν δὲν ἤσαν ὑποχρεωμένοι γὰρ βοηθητικούς ἰδιαίτερως τὸ «Rental» καὶ πάλιν τὸ δίκαιον εἶναι μετὰ τῶν Νορβηγῶν πλοιοκτητῶν, διότι δὲν ἔπρεπε γὰρ ἀντεθῆ τόσους ἀριθμητικῶς μεγάλη νηοπομπῆ εἰς δύο μόνον παγοθραυσταῖς, ισχυροτάτους μέν, ἀλλ' ἀνεπαρκεῖς διὰ τὴν διοίθειαν τόσων σκαφῶν.

Ἐν συνεχείᾳ τὸ δικαστήριον κατέληξεν εἰς τὸ συμπέρχομενο τὸ «Rental» διεξοδοῦ μὲ μικρόν τινα ἀριθμὸν ἀλλων πλοίων, τεσσάρων η πέντε, ἐτύχανε συνεχοῦς διοίθειας, τότε θὰ ἥδυνκτο γὰρ διαπλεύση τὴν ἐν καταστάσει πήξεως ἔκτασιν ἑντὸς πέντε τὸ πολὺ ἡμερῶν. Ἐπομένως οἱ ἐγκάρδιμοιοι ναυλωταὶ ὑπερχρεούντο γὰρ ἀποζημιώσουν τοὺς πλοιοκτήτας διὰ τὸ πέραν τῶν πεντὸς ἡμερῶν χρονικὸν διάστημα τῆς παραμονῆς τοῦ πλοίου των ἑντὸς τῶν πάγων.

Βάσει τῆς ἀποφάσεως ταῦτης, ἀνεγγωρίσθη εἰς τὸ ἀ)π «Rental» ἡ ἀπαιτησις ἀποζημιώσεως του διὰ καθυστέρησιν 37 ἡμερῶν μὲ 30 λίρας ἡμερησίων, ἡτοι συγολικοῦ ποσοῦ 1110 λιρῶν. Ἐπιπροσθέτως ἀνεγγωρίσθη, διότι οἱ ἰδιοκτῆται του ἐδικασθήσαντο γὰρ ἀπαιτήσουν ἀπὸ τοὺς ναυλωτὰς λ. στ. 162 δι' ἐκτακτον καταγάλωσιν γαιώθρακος καὶ λ. στ. 108 διὰ τὴν κατ' ἀγάγκην γενομένην προσέγγισιν εἰς Ρεδλό πρὸς ἀνεφοδιασμόν μὲ τρόφιμα καὶ μπώνκερ. Εἰς δάρος τῶν ναυλωτῶν κατεκυρώθησαν ἐπίσης καὶ τὰ ἔξοδα τῆς δίκης ἀνερχόμενα εἰς 1500 κορώνας.

— Η ΑΠΟΦΑΣΙΣ ΤΟΥ ΕΦΕΤΕΙΟΥ ΤΟΥ ΛΟΥΔΙΝΟΥ ΕΠΙ ΤΗΣ ΒΥΘΙΣΕΩΣ ΤΗΣ ΒΥΘΟΚΟΡΟΥ ΕΝ ΠΑΤΡΑΙΣ.

Τὴν προπεριθωύουσαν ἔθιδομάδαν ἔξεδικάνθη ὑπὸ τοῦ Ἐφετείου τοῦ Λούδινου ἡ ἔφεσις τῆς Ἐθνικῆς Ἀτικλασίας τῆς Ἐλλάδος, κατὰ τῆς πρωτοδίκου ἀποφάσεως, τῆς ἐκδοθείσης ὑπὸ τὸν Ἀγγλικῶν δικαστηρίων διὰ τὴν διόθεσιν τῆς ἐν Πάτραις καταβούσεως τῆς διυθοκόρου «Liesboch», κατόπιν συγκρούσεως μὲ τὸ διπεριφέρειν τοῦ 1928. Τὸ «Ἐδισων», ἡ σύγκρουσις ἔλαχες χώρων τὸν Νομόν του τοῦ 1928. Τὸ «Ἐδισων» ἐνεπλάκη καὶ ἀπέκοψε τὰ συρματόσχοινα, δι' ὧν ἦτο ἡγιαροσβόλημένη ἡ διυθοκόρος, είτα δὲ προσκρούσαν ἐπ' αὐτῆς, τὴν ἐσυρεν ἔξωθεν τοῦ λιμένος, διότου καὶ ἔθισθηση ἡ διυθοκόρος εἰς δικθέα διδακτά, συνεπεία τῶν ζημιῶν ἃς ὑπέστη. "Εκτοτε ἡ ἀνέλκυσί της δὲν κατέστη δυνατή.

Οἱ ἰδιοκτῆται τῆς ἀπολεσθείσης διυθοκόρου είχον ἀναλάβει διὰ συμβάσεως τὴν ἐκτέλεσιν τῶν λιμενικῶν ἔργων Πατρών, ἡγανάκτησαν δὲ, κατόπιν τοῦ ἀνωτέρω γεγονότος, νὰ προβάσιν εἰς τὴν ἐνοικίασιν τῆς Ἰταλικῆς διυθοκόρου «Adria», ἐγείραντες παραλλήλως ἀγωγὴν κατὰ τῶν ἰδιοκτητῶν τοῦ «Ἐδισων», δι' ἡς ἀπῆτουν ἀποζημιώσιν ὅχι μόνον τῆς ἀξίας τῆς διυθοκόρης διυθοκόρου των «Liesboch», ἀλλὰ καὶ τῆς δικτύου των διὰ τὴν ἀνηγκαστικήν παρ' αὐτῶν ἐνοικίασιν τῆς διυθοκόρου «Adria».

Οἱ Εἰσηγητής τοῦ δικαστηρίου τοῦ Ναυαρχείου ἐμελέτησε τὴν ἀγωγὴν, δι' ἡς ἐξήγετο ποσὸν 23.514.9.4 λιρῶν, ἡτοι ἀξίαν τῆς διυθοκόρης διυθοκόρου λ. στ. 9.177 καὶ διπάνηγη ἐνοικίασεως τῆς διυθοκόρου των «Liesboch», ἀπεδίκασε δὲ διὰ γνωματεύσεώς του τὴν πληρωμὴν εἰς τοὺς ἐνάγοντας ποσὸν 19.820.12.7 λιρῶν. Τὴν γνωμάτευσίν του ταύτην ἐστήριξεν εἰς τὴν σκέψιν, διτι ἡ ἐνοικίασιν τῆς διυθοκόρου «Adria» ἀπετέλει: μίαν φυσικὴν καὶ ἀμεσού συνέπειαν τῆς διυθοκρούσεως, δέδει δὲ τὴν γενομένην διπάνηγη τὸ ἀ)π «Ἐδισων».

Τὴν ἀπόφασιν τοῦ Εἰσηγητοῦ ἀνέκοψαν οἱ ἰδιοκτῆται τοῦ διπεριφέρειν «Ἐδισων», ἡ δὲ διόθεσις ἥλθεν εἰς τείχειρας τοῦ Ἀγγλου δικαστοῦ κ. Langton, διτις διμως ἐπεκύρωσε τὴν γνωμάτευσίν του Εἰσηγητοῦ, ἀπορρίψας τὰς ἀπόψεις τῶν πλοιοκτητῶν. Κατόπιν τούτου διεβλήθη ἔφεσις καὶ ἡ διόθεσις ἥχθη μέχρι τοῦ Εφετείου τοῦ Λούδινου, ἐκδικασθείσας πρὸ τινῶν ἡμερῶν ἀπὸ τοὺς λόρδους δικαστὰς Greer καὶ Slesser ὑπὸ τὴν προεδρείαν τοῦ λόρδου Serutton.

Τὸ ἀνώτερον τοῦτο δικαστήριον, δεχθὲν τὴν ἔφεσιν, ἐπελήφθη διὰ μακρῶν τῆς διοθέσεως καὶ ἔλαχεν ὑπὸ δψιν του δικαστηρίου «Ἐδισων», ἡ δὲ διόθεσις ἥλθεν εἰς τείχειρας τοῦ διπεριφέρειν «Argentina» καὶ «Harmonides». Τὸ Ἐφετεῖον ἐκ τῆς διλητῆς μελέτης κατέληξεν εἰς τὸ πόρισμα, διότι οἱ ἐνάγοντες ἐδικαιοῦστον γ' ἀποζημιώσις, δι' ἡσείνο διπερ καὶ ἀπώλεσαν, ἡτοι τὴν ἀξίαν τῆς διυθοκόρης διυθοκόρου των «Liesboch» κατὰ τὸν χρόνον τῆς συγκρούσεως τῆς καὶ τὸν τόκον τῆς ἀξίας της, ἀφ' ἡς ἡμέρας ἀπωλεσθημένη μέχρι τῆς ἡμέρας καθ' ᾧ ἀπεξημούστο διότε τὸν ἐναγομένων. Στοιχεῖα, ἐφ' ὧν γὰρ ἐβασίζετο μία παραιτέρω ἀποζημιώσις δι' ἀπολεσθεύτα κέρδη καπ. δὲν ἥδυνθή γὰρ εὔη τὸ Ἐφετεῖον, διότι οἱ ἰδιοκτῆται τῆς διυθοκόρου «Liesboch» δὲν ἀγιαστέστησαν ἀποτελεσματικῶς ταύτην ἐλλείψεις χρημάτων ἡ διότι τὸ διμόδιον των διὰ τὰ λιμενικὰ ἔργα δὲν ἀφηγενεὶς εἰς αὐτοὺς περιθώρια ἀξιολόγου κέρδους. Οὕτω προσέδησαν ἀπλῶς εἰς τὴν ἐνοικίασιν μιᾶς γέκς διυθοκόρου, δητες ἀνίκανοι γὰρ ἀγοράσουν τοιαύτην δίκης τῶν συνήθων δρων τῆς ἀγορᾶς κατὰ τὸ ἔτος ἐκείνου.

Γενικῶς ἡ οἰκονομική των στενοχωρίων δὲν ἥτο ἀπόρροια τῆς συγκρούσεως καὶ διυθίσεως τῆς διυθοκόρου των συνεπῶν καὶ αἱ ζημιὲς δι' ὧν διέστησαν, καὶ τῶν διποίων ἔξητουν τὴν ἐπανόρθωσιν διὰ τῆς ἐγερθείσης ἀπαιτησεώς των, δὲν ἀπετέλουσν φυσικὴν συνέπειαν τῆς ἀπωλείας τῆς διυθοκόρου, ἀλλὰ προήρχοντο ἀπὸ τὴν διαρροὴν τῶν μικρῶν κεφαλαίων των.

Συμφώνως πρὸς τὸ σκεπτικὸν αὐτὸ δικαστής λόρδος Seutton, ἐν δροφωνίᾳ μετὰ τῶν δύο συναδέλφων του, ἀπεργάνθη, διότι οἱ ἐνάγοντες λάβουν ποσόν 9.177 λιρῶν, δηση δηλαδή ἥτο

η γησφαλισμένη άξια της δυτικής δυθοκόρου «Liesboch», καθ' όγ χρόνον αυτη είργαζετο ένα Πάτρας. Έπι προσθέτως είς το ποσό τούτο δέον να προστεθῇ ὅ τόκος ἀπό της ἀπωλείας μέχρι τῆς πληρωμῆς. Οιαδήποτε ἄλλη ἀπωλείας τῶν ἐναγόντων ἀπορίπτεται, ως προερχομένη ἀπό συνθήκης μὴ ἀπορρευσάσας ἀμέσως ἐκ τοῦ γεγονότος τῆς δυτικής δυθοκόρου.

Σημ. «Ναυτικών Χρονικών». —Τὴν ἐπιδικασθεῖσαν οὖτα ἀποζημιώσιν δὲν πρόκειται νὰ καταβάλῃ ἡ «Εθνική Ατμοπλοΐα τῆς Ἑλλάδος» ἀλλ' αἱ Ἀγγλικαὶ ἀσφαλιστικαὶ ἔταιραι, εἰς ἃς ἡ τὸ σημερινής μέρους τὸ ὑπερωκεάνιον «Ἐθνικών» δι' ὅλους τοὺς κινδύνους. Τοπικὸς δῆμος στρέφεται ἡ ἀγωγὴ κατὰ τῆς ιδιοκτητρίας ἔταιρας.

— ΕΙΣ ΔΗΜΟΠΡΑΣΙΑΝ ΤΟ ΦΟΡΤΗΓΟΝ «ΔΗΜ. Μ. ΔΙΑΚΑΚΗΣ».

Ἐκ Λονδίνου μᾶς πληροφοροῦν, δτι ἐνώπιον τῶν ἔκει δικαστηρίων ἔξεδικάσθη ἡ αιτησίας τοῦ Οίκου «Morgan Wakley & Co., Ltd» περὶ χορηγγίσεως ἀδείας πωλήσεως ἐν δημοπρασίᾳ τοῦ τελοῦντος ὅπδα κατάσχεσιν εἰς τὸ Μάρρου φορτηγοῦ «Δημήτριος Μ. Διακάκης» πρὸς ἔξασφάλισιν ἐνυποθήκου δανείου ἐκ λ.σ. 6.500, ἀναδιδαχούμενου μετὰ τῶν τόκων εἰς τὸ ποσό τῶν λ.σ. 6942.15.5.

Ο δικαστὴς κ. Merrivale παρέσχε τὴν ζητουμένην ἀδειαν ἐκποιήσεως, δι' ὅσον ποσὸν ἥθελε διαπιστωθῆναι ἀνέρετατο χρέος τοῦ πλοίου, διέταξε δὲ τὴν ἐκτίμησιν τῆς σημερινῆς ἀξίας τοῦ ἐν λόγῳ φορτηγοῦ. Ἐπέτρεψεν ἐπίσης εἰς τοὺς ἐνάγοντας γὰρ μετάσχουν τῆς δημοπρασίας διὰ προσφορᾶς τῶν. Ο συνήγορος τῶν ἐναγόντων, ἐτόνισεν εἰς τὸ δικαστήριον, δτι πολὺ φοβεῖται μήπως πραγματοποιηθῇ τιμὴ πωλήσεως κατωτέρᾳ τῆς ἐπὶ τοῦ πλοίου ἀπωτήσεως.

Ἡ διόθεσίς ἔξεδικάσθη ἐρήμην τῶν ιδιοκτητῶν.

ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑΙ ΠΡΟΣ ΕΝΙΣΧΥΣΙΝ ΤΩΝ ΝΑΥΠΗΓΕΙΩΝ ΤΗΣ ΓΑΛΛΙΑΣ

Ἄπο τοῦ παρελθόντος ἔτους συγεστήθη εἰς τὴν Γαλλίαν ὀργανισμὸς περιλαμβάνων ἀποντα τὰ γαυπηγεῖα τῆς Χώρας, διὸ τὸ τίτλον «Consortium National des Constructions Navales», πρὸς τὸν σκοπὸν διαποταρκεύεσσαν τὸ ἔδυφος μιᾶς ρωσιοναλίζασιδη τῆς Γαλλικῆς Ναυπηγικῆς διοικητικῆς. Ἐκτοτε, ἔξηκολοθουν αἱ μελέται καὶ τὰ σχέδια μέχρι σήμερον, δτε ἀγγεγέλθη ἡ διὰ συγεισφορᾶς τῶν μελῶν τοῦ συνδέσμου ἔξερεσις τοῦ ἀπωτουμένου διὰ τὸν ἐπιδιωκόμενον σκοπὸν κεφαλαίου, μὲ πόρους διὰ τὴν περιτέρω διεκτήρησίν του ἐναντίον τοῦ ποσοστὸν ἐπὶ τῶν εἰσπράξεων ἑκάστου γκυπηγείου.

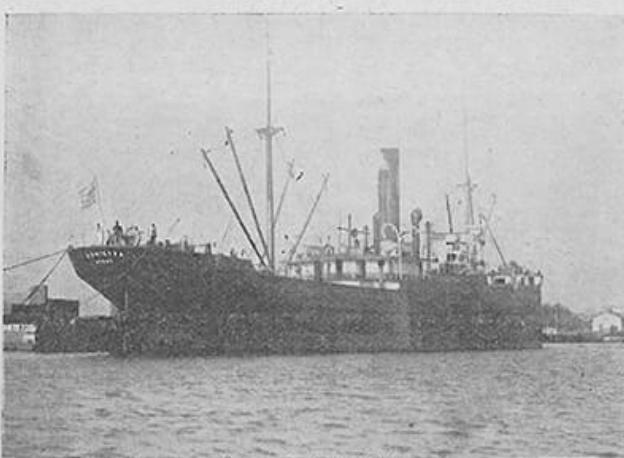
Διὰ τοῦ κεφαλαίου αὐτοῦ δ' Ὅργανισμὸς θὰ προσθῇ εἰς τὴν ἐφαρμογὴν διαφόρων μέτρων, προστατευτικῶν τῆς γαυπηγικῆς τῆς διοικητικῆς κατὰ τὸ σύστημα τὸ ἐπικρατήσαντα εἰς τὴν Μεγάλην Βρετανίαν, διότι δὲ δργανισμὸς τοῦ «National Shipbuilders Security, Ltd», ἐπέτυχε νὰ προσαπίσῃ τὰ συμφέροντα τῶν Ναυπηγικῶν ἐπιχειρήσεων, διὰ τῆς ἐξαγορᾶς καὶ διαλύσεως τῶν πλεοναχόντων γαυπηγείων καὶ τῆς συγκροτήσεως ἰσχυροτάτου γκυπηγικοῦ διμίου, δυναμένου ν' ἀντιμετωπίσῃ ἐπιτυχῶς τὴν σημερινὴν ἔκπτωσιν τῆς ἐργασίας.



Τὸ φορτηγὸν «Υδραιοῖς» ἀπέδον ἐκ Πειραιῶς μὲ τοὺς Ἀρμενίους πρόσφυγας.

[Φωτογραφία τοῦ κ. Τραυλοῦ]

ΑΙ ΝΕΑΙ ΜΑΣ ΑΓΟΡΑΙ



Τὸ φορτηγὸν «Κούκλα» τοῦ κ. Ἐπιφαγειάδου

ΕΜΕΙΩΘΗ Η ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗ ΤΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΩΝ

Ἡ τελευταία ἔκθεσις τοῦ ἐκ Λονδίνῳ Οίκου «Davies & Newmnan, Ltd» παρέχει μίαν συφῆ εἰκόνα τῆς παραγωγῆς καὶ τοῦ ἐμπορίου τῶν πετρελαίων κατὰ τὸ 1931. Ἡ παγκόσμιος παραγωγὴ ἀγγήλευε εἰς 195.000.000 τόννους, ἡ τὸ δὲ μειωμένη κατὰ 3 οἱ ἔναντι τῆς παραγωγῆς τοῦ 1930 καὶ 7.61 οἱ ἔναντι τοῦ 1929, διότι εἰχε σημειωθῆ ῥεκόρ διὰ τὴν τελευταίαν πενταετίαν μὲ παραγωγὴν φθάσασαν τὰ 211.000.000 τόννων.

Ἡ παρατηρηθεῖσα κατὰ τὸ λῆξαν ἔτος μείωσις προσήλθε κυρίως ἀπὸ τὸν περιορισμὸν τῆς παραγωγῆς τῶν Ἕνων. Πολιτειῶν καὶ τῆς Βενεζουέλας, θὰ ἔξικεντο δὲ εἰς πολὺ μεγαλύτερα ἔκτασιν ἐὰν μὴ μέρος ταύτης ἐκαλύπτετο ἀπὸ τὴν ηὐξημένην πετρελαιοπαραγωγὴν τῆς Σοδιετικῆς Ρωσίας καὶ τῆς Ρουμανίας. Ἀνυφορικῶς πρὸς τὰ ἐπικρατήσαντα ἐπίπεδα τῶν τιμῶν, τὰ Ρουμανικὰ πετρέλαια ἐσημείωσαν αἰσθητὴν πτώσιν, μείζονα τῆς τῶν Μεξικανικῶν, τὸ γεγονός δὲ τοῦτο συνετέλεσεν ὅστε μία μεγάλη μερὶς ἐργασίας νὰ συγκεντρωθῇ εἰς τὰς Ρουμανικὰς χείρας, ἐνῷ διὰ κανονικὰς συνθήκας θὰ παρέμενεν εἰς τὴν Ἀμερικανικὴν ἀγοράν. Ἀξίζει ἀκόμη νὰ σημειωθῇ καὶ ἡ χαρακτηριστικὴ περίπτωσις, δτι παρ' δόλον τὸ ὑπάρχον εἰς τὰς Ἕνων. Πολιτείας σεβαστὸν ἀπόθεμα πετρελαίων, ἔφθασαν εἰς τὴν χώραν ταύτην κατὰ τὸ 1931 καὶ τρία ἡ τέσσαρα πετρελαιοφορτία Ρουμανικῆς προελεύσεως.

Ἡ Ρουμανία παρήγαγε κατὰ τὸ διαρρεόσαν ἔτος 6.600.000 τόννους πετρελαίων, καὶ ἔτος 6.000.000 τόννους πετρελαίων, καὶ ἔτος 5.000.000 τόννους πετρελαίων, διὰ τὴν ὁποίαν τὸ 1931 ὑπῆρξεν ἔτος δοκιμασιῶν καὶ ἀπογοητεύσεως. Αἱ τιμαὶ ἐπιπτον διεκρίνεται, εἰναι δὲ τοὺς τελευταίους μῆνας διεκυμάνθησαν εἰς ἐπίπεδα τόσου χαλκρὰ καὶ τόσου ἀσταθῆ, ὥστε γενικῶς νὰ χαρακτηρίζωνται αἱ τιμαὶ αὐταις δὲ διορκεῖσαν καὶ οἱ πωληταὶ νὰ είναι διατεθεῖμενοι ν' ἀποδεχθούν τιμὰς μικρότερας τῶν ἐν τῇ ἀγορᾷ προσφερομένων.

Περιλλήλως δῆμος πρέπει νὰ λεχθῇ, δτι ἡ διοικητικὴ τῶν πετρελαίων εἶναι εὐπαθής καὶ ὑπόκειται εἰς ἀπροσπτον ἐπιδεινώσεις καὶ βελτιώσεις. Κατὰ τὸ 1931 ἐσημειώθησαν τοιαῦται ἀπότομοι διακυμάνσεις, εἰναι δὲ γενικῶς παραδεγμένον, δτι δύο καὶ ἀπλήσεται ἀπὸ τὴν παρούσαν κατάπτωσιν δύναται, διὸ τὴν ἐπήρειαν εὐνοϊκὸν τίνος γεγονότος, πρώτη ἡ διοικητικὴ αὐτῆς ν' ἀναλάβῃ τὴν ζωηρότητά της καὶ συντόμως νὰ ἔξελιχθῇ εἰς βελτιωμένα ἐπίπεδα κινήσεως καὶ τιμῶν.

ΩΔΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

Η ΒΥΘΙΣΙΣ ΤΟΥ ΜΙΚΡΟΥ ΦΟΡΤΗΓΟΥ
“ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΝΕΛΛΟΠΟΥΛΟΣ,,

Τό μικρόν φορτηγόν ατμόπλοιον «Νικ. Κανελλόπουλος» ασχολούμενον είς άκτοπλοιάς μεταφοράς έκφορτωσαν 8.000 σάκους υλεύρων ἐκ Καλαμών εἰς τὴν Μυτιλήνην ἀπέπλευσεν ἔκειθεν μετὰ προσέγγισην εἰς Ἐρυσσόν διὰ τὴν Θύγακην πρὸς φόρτωσιν μεταλλεύματος διὰ Λαύριον. Κατὰ τὸν πλοῦν του τὴν νύκτα τῆς 16ης Φεβρουαρίου καὶ ὥραν 11ην περίπου, ἐνῷ τὸ πλοῖον εὑρίσκετο μεταξὺ Μούδρου καὶ Ἀγίου Εδυτρατίου καὶ ἀπὸριδῶς 10 μίλια ἀπὸ τῆς τελευταίας νησίδος, ἔθραύσθη ἡ τελικής ἀξών τῆς ἔλικος του, οὕτω δὲ τὸ σκάφος ἀπέμεινεν ἀκυρέργητον.

Ἡ θάλασσα ἦτο δύλιγον τεταρχαγμένη, χάρις δὲ εἰς τὸν πνέοντα ἐλάφρῳ ἄνεμον καὶ τὰ νυφώθεντα ἰστία τοῦ πλοίου, ἥδυνήθη τὸ σκάφος γὰ συνεχίση τὸν πλοῦν του μὲ μικρὰν ταχύτητα, εὐρέθη δὲ τὴν 6.20' πρωΐγην τῆς ἐπομένης 17ης Φεβρουαρίου πλησίον τῆς ελσόδου τοῦ Ἀγίου Εδυτρατίου ΒΔ. τῆς ἐρημογήσου “Ἄγιος Απόστολος”. Εἰς μικράν, σχετικῶς, ἀπέστασιν ἀπὸ τῆς ἔηρας τὸ πλοῖον ἔρριψεν ἀμφοτέρας τὰς ἀγκύρας του. Ἐν τῷ μεταξὺ δύμως ἐπεκράτησε κακοκαιρία, ἡ τρικυμία ἐσφοδρύνθη καὶ ἡ θέσις τοῦ σκάφους ἦτο ἐκτεθειμένη καὶ ἀπέβινεν κρίσιμος.

Πρὸ τοῦ κανδύνου ἀπωλείας πλοίου καὶ πληρώματος δ. πλοϊαρχος κ. Νικ. Τσοτσορδός διέταξε τὸ ἐκ13 ἀνδρῶν πλήρωμα γὰ ἀποβιδυσθῇ εἰς τὴν ἔηραν. Πράγματα: ἔρριφθησαν αἱ δύο λέμβοι: εἰς τὴν θάλασσαν καὶ μετὰ δίωρον καπηλασίαν κατώρθωσε τὸ πλήρωμα γὰ εἴρη κατάλληλον ἀμμώδη θέσιν πρὸς προσόρμισιν, ἐκεὶ δὲ καὶ ἀπειδύσθη. Ἀκολούθως ἡ μία λέμβος παρκαρούθησε συνετρίβη, ἐνῷ ἡ δευτέρα ἐσύρθη εἰς τὴν ἔηραν. Οἱ γαυγοὶ πεζοπορούμενοι ἔφθισαν εἰς τὴν τρίωρον ἀπέχουσκον δύμών μοι πολιχνηγη, δόπθεν δύμως δὲν κατώρθωσαν γὰ συνεγογήθουν τηλήκως ἐγκαίρως διὰ τὴν ἀποστολὴν γαυγοσωστικοῦ πρὸς ρυμούλησιν τοῦ πλοίου εἰς ἀσφαλῆ θέσιν.

Ἐκεῖσιν δύμως ὥρας δρκόδυτερον, τὰ κύματα ἔθραυσαν τὰς δύο ἀγκύρας καὶ ἔρριψαν τὸ σκάφος ἐπὶ τῶν βράχων, ἐπὶ τῶν δύοιων κτυπήσκων σφοδρῶς ἐκόπῃ εἰς τρία καὶ ἐθυίσθη εἰς βάθος ὅδατων 10 ὀργυιῶν περίπου. Τὸ πλήρωμα ἔφθασεν εἰς Ηεράκια τὴν 23ην π.μ. μὲ τὸ πετρελαιοκίνητον «Μαρία». Τὸ δυθισθὲν πλοῖον «Νικ. Κανελλόπουλος» (εκ «Ἀσπραί», εκ «Δημήτριος», εκ «Vril») ἦτο τ. γκρός 341, καὶ γαυγηγήσεως 1884, ἀνήκε δὲ εἰς τὴν ἑταίρεικήν του κ. Γεώργ. Βογιατζῆ (Κύμης), εἶχεν ἀγορασθῇ πρότιγων ἐτῶν ἀντὶ 2000 λιρῶν καὶ παρέμενεν ἀγασφάλιστον.

**ΑΝΕΙΛΚΥΣΘΗ ΤΟ ΠΡΟΣΑΡΑΞΑΝ
ΕΙΣ ΤΟΝ ΜΑΛΕΑΝ ΑΠΙ “ISLEWORTH,,**

Εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχος μας εἴχομεν ἀναγγείλει τὴν προσάραξην τοῦ Ἀγγλικοῦ ἀπι «Isleworth» τ. γκρός 4919 καὶ γαυγηγήσεως 1928, παρὰ τὸν Μαλέαν. Κατὰ τὰς γνωσθείσας μετέπειτα πληροφορίας, ἡ ἐπὶ τῶν βράχων πρόσσκρουσίς του ἦτο βιαία. Ἡ πούρα τοῦ ἐπεκάμητο ἐπὶ τὸν σκληρὸν βυθοῦ εἰς μῆκος 20 ποδῶν, τὸ ποδόσταυμον ἔθραυσθη καὶ τὰ ἔλασματα τοῦ φόρτου συνεμλίθησαν. Τὸ κύτος No1 ἐπληρώθη ὑδάτων εὐθὺς μετὰ τὴν πρόσσκρουσίν, ἀνέλαβε δὲ τὴν ἀνέλκυσίν του, βάσει συμβολαίου τύπου Λόδδη, τὸ γαυγοσωστικὸν «Μίλιξ».

Ἡ θέσις τῆς προσαράξεως του ἦτο δύσκολος καὶ ἐκτεθειμένη εἰς τὸν Νοτίους ἀνέμους. Τὸ γαυγοσωστικὸν ἀπέκοψε τὰ κατεστραμένα ἔλασματα, ἔφραξε τὰ ὄγηματα διὰ τοιμέντου καὶ κατύπιν ἔργασίας 12 ὥμερων κατώρθωσε γὰ ἀνέλκυση τὸ πλοῖον καὶ νὰ τὸ ουμούλησῃ εἰς τὰ Βάτικα διὰ τὴν ἐκτέλεσιν ἀπαραιτήτων τινῶν προσωρινῶν ἐπισκευῶν, ἵνα δυνηθῇ καὶ φύσῃ

τὸ πλοῖον μέχρι Πειραιῶς διὰ δεξαμενισμόν, ἐπιπλέωσησιν καὶ δριστικὰς ἐπισκευάς. Εἰς Πειραιᾶ θὰ ουμούλησῃ τὸ «Isleworth» ἐντὸς τῶν ὥμερων.

ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΕΙΣ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΛΟΙΑ

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

«Πετρολίνα». Διαρκούσης τῆς ἐκφορτώσεως του εἰς τὴν Ἀλεξανδρέτταν είχε προσαράξει, λόγῳ τῆς τρικυμίας, ὡς εἶχομεν ἀναγγείλει: εἰς τὸ προγενέστερον τεῦχος μας. Ἐν συνεχείᾳ, τὸ σκάφος ἀνειλκύθη, χωρὶς νὰ τύχῃ τῆς βούθειας γαυγοσωστικοῦ, ἐπιθεωρήθη δὲ εὐρέθη ναυσίπλοον καὶ ἀπέπλευσε διὰ Κανών πολιν., δημον καὶ φύσαν ἀδεξαμενίσθη. (Φεβρ. 10-15)

✓ «Γαρδελάκη». Ἐνώ χρόνῳ διῆλθεν ἐκ Τούλτας διὰ Βρατλαί πηγῆς διούναδις, τὸ δέ σκάφος ἔφθασεν εἰς τὸν προσριμόν του δογθείση παγοθραυστικοῦ—ρυμούλκον. Ἡδὲ ὥμερος καὶ πλευρισμόν εἰς τὸν προσριμόν της Βρατλαί. Παραπλέυρως αὐτὸν ἐπέρισκεται καὶ τὸ ἀπ. «Τερέζα Κοντογάννην». Ἡ μέση θερμοκρασία εἰς Γαλάται καὶ Βρατλαί στρέφεται γύρω τῶν 11 βαθμῶν ὥπο τὸ μηδὲν τὴν ὥμερον καὶ 14 βαθμῶν τὴν νύκτα. Εἰς τὸ Γαλάται ἀπεκλεισθῆσαν καὶ εἰνα πλευρισμένα τὰ ἀπ. Αδαμ. Κοραής καὶ «Φιλομήλα», τὰ Ἄγγικα «Κοστί», καὶ «Μοριάκ», τὰ Ρουμανικά «Milcovul», καὶ «Jiuli», τὸ Ολλανδικόν «Helena», καὶ τὸ Πολωνικόν «Ville de Toulon». Ο ἀντιπρόσωπος τοῦ Λόδδη, ἐπιθεωρήσας ἀπαντά τὰ σκάφη ταῦτα ἐπιστολικάς, διείχουν ληφθεὶς ὥπο τῶν πλοιάρχων τῶν δλαγάν ἐνδεικνύειναν μέτρα ἀσφαλείας. (Φεβρ. 10-16)

«Κωστής». Οπως εἰχομεν ἀναγράψει εἰς τὸ προγενέστερον τεῦχος μας, προσαράξεις πλησίον τοῦ Κέρτη. Κατὰ τὴν ὥμερον τοῦ ἀτυχήματος ἐπεινεσ οφθόρδες ΒΔ. ἀνέμος καὶ ἐπεκράτηται μεγάλη θαλασσοταραχή. Ήπειρώς κύματα ἐκτίπων τὸ σκάφος καὶ τὸ στοσεφάνη πλαγίως μὲ κλίσιν 6 μοιρῶν. Ἐκ τῆς τρικυμίας ὑπέρερε πολὺ τὸ σκάφος, εἰσέστη καὶ διαρκεῖς ὑφιστάμενον νέος ζημιας εἰς τὰ θυλατά του, ἀπεινα ἐκτύπων ἐπὶ τοῦ οκληροῦ βυθοῦ.

Ἐκ τοῦ Κέρτη ἀπεστάλη εἰς βοήθειαν τοῦ «Κωστῆ» τὴν ἐπομένην τῆς προσαράξεως τοῦ ένα Σοβιετικὸν γαυγοσωστικόν, διπερ δύμως δὲν ἥδυνήθη γὰ προσεγγίσιη. Μία λέμβος τοῦ «Κωστῆ» ἔρισθη τότε εἰς τὴν θάλασσαν, ἐπέδησθη δ' αὐτῆς δ' ἡ πλοϊαρχος, δ' γ' πλοϊαρχος καὶ δ' ναυκλήρος, προσπαθήσαντες νὰ πληριάσουν τὸ ναυγοσωστικόν. Ανετράπη δύμως ἡ λέμβος ἀπό τα κύματα καὶ οἱ τρεις ἀνδρες ἐσώθησαν κατόπιν ἀγνωτώδων πάλης τῶν πρόξει τὸ ίγρον στοιχείον.

Τημία τοῦ πληρώματος, ἔξεδήλωσεν, εὗθυν μετὰ τὴν ἐπικινδύνου προσάρξειν τοῦ πλοίου, τὴν ἐπιθυμίαν νὰ ἀποβιδυσθῇ, κατόπιν δύμως τὴν ἐπειβάσεως τοῦ απ. πλοιάρχου κ. Γεωργ. Π. Λεμοῦ καὶ τοῦ ἐκ τῆς ἀνατροπῆς τῆς λέμβου παθήματος τῶν δύο ἀξιωματικῶν τοῦ πλοίου καὶ τοῦ ναυκλήρου, ἔδειχνη νὰ παραμείνει εἰς τὰς θέσεις του. Ή κατά 6 μοιρῶν κλίσις τοῦ πλοίου ἦτο πρὸς τὴν ἀριστερὴν πλευράν, ἥ δὲ διαρροή εἰς τὸ λεθητοστάσιον καὶ τὸ μηχανοστάσιον μετὰ κόπου συνεκράτεται ἀπὸ τὰς ἀντίτικες τοῦ πλοίου.

Τὴν πρωινὴν τῆς τρίτης ἀπὸ τῆς προσαράξεως ὥμερας, εὗθυν μετὰ τὴν ἐπικινδύνου προσάρξειν τοῦ ένα Σοβιετικὸν γαυγοσωστικόν, διπερ δύμως δὲν ἥδυνήθη γὰ προσεγγίσιη. Μεγάλα κύματα ἐξέπονται τὸν πλευρῶν τοῦ πλοίου καὶ διερεπτήδην τὰ καταστρώματα τοῦ προξενοῦντα πολλάς ζημιάς. Εἰς μερικάς τὸ πλοῖον ἐκαλύπτετο ἐξ δλοκλήρου ἀπὸ τὰ κύματα καὶ μετεκινήθη γὰ παρ' αὐτῶν εἰς βάθος 6 μοιρῶν ποδῶν. Ή κλίσις γῆξθη εἰς 12 μοιράς. Ή γανκική κατάστασις είναι τόσον κακή, ώστε παριστάται ἀνάγκη προσπροστασίαν τῆς ζωῆς του, νὰ ἀποβιδυσθῇ τὸ πλήρωμα εἰς τὴν ἔηραν μὲ πούτην εύκαιρων. Φρονοῦμεν, διτὶ ἡ ἀνέλκυσης είναι προσβληματική, ἀν μη καὶ ἀδύνατος».

Αἱ νεώτεραι πληροφορίαι: ἀνέφερον, διτὶ τὰ Σοβιετικὰ γαυγοσωστικά, διιὰ νὰ πληγέσθων τῶν ἔργων τῶν ιεράτων καὶ μὲ διαιτησίαν Μόσχας. Ο πλοϊαρχος ἐξήτασε σχετικάς ἔδηγης ἐκ Λαζανίου, εἰς ἃς ἐλαύνει τὴν ἀπάντησιν, διπερ δύο πούταγή συμβολαίου τύπου Λόδδη καὶ ἔσχατη μόνον ἀνάγκη νὰ δεχθῇ τὰς ἀξιώσεις τῶν Σοβιετών.

Οταν ἡ τρικυμία ἐμπειράσθη ἐπανήλθον τὰ Ρωσικά γαυγοσωστικά καὶ διέπεργαψαν συμβολαίου τὸ «no cure no pay». Ο πλοϊαρχος καὶ τὸ πλήρωμα τοῦ «Κωστῆ» ἐγκατέλειψαν τὸ πλοῖον των, διται πλέον τοῦτο ἀπέτητος κλίσις 15 μοιρῶν καὶ ἔφθασεν εἰς τὸ Κέρτη, δημον καὶ παραμένουν. Ή θέσις τῆς προσαράξεως είναι εἰς δύοτας διαυθῆς καὶ κατάστασιται ίφαλων. Όλα σχεδόν τὰ κύτος τοῦ πλοίου διαφέρουν, λόγῳ τῆς οειράς ζημιῶν τῶν οφθάλων του, αἴτιας ἀπὸ ὥμερος εἰς ὥμερον αἰσθάνουν.

Μίαν ὥμεραν μετὰ τὴν ἐγκατάλειψιν τοῦ «Κωστῆ» ὑπὸ τοῦ πληρώματος τοῦ ἐπανήρχοντος γὰ τρικυμία, συνδεσμούμενη ἀπὸ χιονοθύελλαν, δὲ δὲ πλοϊαρχος ἀπέστειλεν ἐκ Κέρτη τὸ ἀκόλουθον τηλήμα: «Λόγη τῆς ἐνταθείσης κακοκαιρίας ἡ κατάστασις τοῦ σκάφους ἀπέδην κρισιμωτέρα. Τὰ

Ατμόπλοιον (Ρεθ.—Κοιλ.) ἐκ Σάν Λορέντζο 6000 τ. δι' 'Αγγλίαν η Χάδρην—'Αμβέργον 19)—, Μαρτίου 7—16.

«Πανορμίτης» ἐκ Σάν Λορέντζο 5900 τ. δι' 'Αγγλίαν Χάδρην—'Αμβέργον 18)9, ὅφιέν ἀπό Σάντα Φέ 13)3 ἔξτρα, Μαρτ. 8—21.

Ατμόπλοιον (Ρεθ.—Κοιλ.) ἀπό Μάρ. Ντέλ Πλάτια 6600 τ. δι' 'Αγγλίαν η Χάδρην—'Αμβέργον 19)—, ὅφιέν Μασσαλίαν, Γίνοσδαν, Νεάπολιν η Δ.εδρνο 19)—, ἐκ της πλήρη ὁφιέν Μεσσηνίου 19)6, Μαρτίου 8—31.

«Χλδηρ» ἐκ Μπάκιας Μπλάγκας 7000 τ. δι' Βορδώ—'Αμβέργον 17)3, Μαρτίου 1—15.

—'Εκ λιμένων Μαύρης Θαλάσσης

«Μαρία Σταθάτου» ἐκ Πότι η Νικολάεφ 7500 τ. μεταλλεύματος δι' 'Αμβέρσαν—Ρόττερνταμ η Δουγκικρήν 11)—, καντούλλο 27 Φεβρ.

«Δίσηφις» ἐκ Μαρικονούτλεως 400 τ. π.ι.σ.ης εἰς έμπλατα διά Σάντα 10)7 1)2 μὲ 6 πάντας φορτωτικά καὶ 1)—έκφρατωτικά, Φριον.

«Πελαγία» ἐκ Μαρικονούτλεως 5500 τ. γκανθρώπων δι' Ιταλίαν 9)— συνήθεις δρος, ἀ.φ.

«Αγ. Γεώργιος» ἐκ Μαρικονούτλεως 7000 τ. δι' Νόρδερν Ρέντς 13)6, ἀν ἀπό Νικολάεφ 13)— μὲ ὄφιέν, ἐκ Θεσσαλίας, Φεβρ.

«Μάκης» ἐκ Νοβρωπούσιους 7000 κ. μ. ξυλείας δι' Α.ερόνο—Σαλέν-ναν 7)6, ἀ.φ.

«Μέντωρ» ἐξ Οδησσοῦ 7000 κ. μ. ξυλείας δι' Σπάταιαν—Γένοβαν 7)—Φεβρ. 25.

Α)π' Ελληνικὸν ἐκ Πότι 8000 τ. μεταλλεύματος δι' Ήνωμ. Πολι-τείας δολλ. 3, Μαρτίου 1—20.

—'Εκ τοῦ Δουνάβεως

«Ανθεμίς» ἐκ Βραΐλας 4000 τ. γεννημάτων δι' Ελλάδα 10)6 μὲ 3 πάντας φορτωτικά, ἀ.φ.

«Αντώνης Γ. Λεπέδης» ἐκ Βάρηνς 8000 τ. δι' 'Αμβέρσαν—Ρόττερνταμ 10)6, ὅφιέν Κωνστάντζης δι' 'Αμβέρσαν—Ρόττερνταμ 10)6, δύο λιμένας 11)3 Φε-ρούαριον 25.

«Μαίηντ δφ Σάμος» ἐκ Κωνστάντζης 2200 τ. δι' Βόλον 8)6, ἔνα λι-μένα δυτ. Ελλάδος 9)6, ἀ.φ.

«Δημ. Λ. Δανιηλός» ἐκ Κωνστάντζης—Βάρηνς η Μπούργκας, 5800 τ. δι' 'Αμβέρσαν—'Αμβέργον 11)—, 'Αμβέρσαν η Ρόττερνταμ 10)6, ὅφιέν Weser 11)3, Φεβρ. 25—Μαρτ. 5.

—'Εξ Αγγλίας η Κόντινεντ (διὰ γαλάνθρωπας)

«Ζάννες Γούναρης» ἐκ Κάρδιφ 5700 τ. δι' Ροζάριο 9)6, Φεβρ. 18—25.

Ατμόπλοιον ἐκ Κάρδιφ 5600 τ. διὰ Πιερια: 6)6 ἀ.φ.

«Granada», Νορθη. ἐκ Κάρδιφ 1700 τ. διὰ Χαλκίδα 8)9, ἀ.φ.

«Φανερωμένη» ἐκ Σουντελαντ 5600 τ. διὰ Σάντα Φέ 10)6, ὅφιέν Ρο-ζάριο 9)6, ἀ.φ.

«Καλλιόπη» ἐξ Ουκαλλίας 6000 τ. διὰ Ριον 'Ιανέρων η Περιναρμπούνον 8)— ἀ.φ.

«Αννα Μαζαράκη» ἐκ Κάρδιφ 8000 τ. διὰ Ριον 'Ιανέρων 8)—, ἀ.φ.

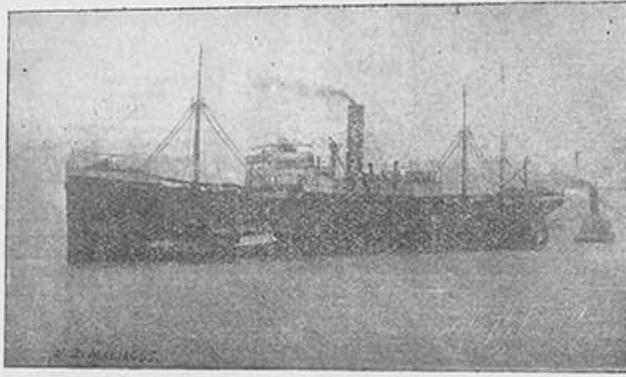
«Τρίαντα» ἐκ Κάρδιφ 5300 τ. διὰ Ριον 'Ιανέρων 8)— Φεβρ. 25.

ΠΕΙΡΑΤΙΚΗ ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Οὐδεμία σοβαρὰ ἐργασία ναυλώσεων ἐπραγματοποιήθη ἐνταῦθα διὰ φορτωτές γεννημάτων ἐκ Μαύρης Θαλάσσης κα-τὰ τὴν διάρκειαν τοῦ διαρρεύσαντος 15θημέρου, πλὴν δύο μόνον σκαφῶν, ἐνὸς 2250 τ. δι' Ελλάδα εἰς τὰ 10)— καὶ ἐτέ-ρου 1250 τ. δι' Αδριατικὴν εἰς τὰ 13]—, ἀμφότερα μὲ φόρτω-σιν ἐκ λιμένων μὴ ὑποκειμένων εἰς πῆγεν. Τὸ μόνον ἔξαιρετι-κὸν γεγονός ὑπῆρξεν η ναυλώσις ἐνός ἀτομοτοίον ἐξ Αθωνιού καὶ Σάρωνες [ἀ]π «Ενθαλία» πρὸς μεταφορὰν ἀδιαθέτων εἰς τοὺς ἐν λόγῳ λιμένας Ρωσσικῶν σιτηρῶν δι' Ελλάδα πρὸς σελ. 8]9. Συναρπῶς ἐλέγετο, ὅτι αἱ ἐν Αγγλίᾳ ἐνατομηκευμέναι ποσότητες Ρωσσικῶν γεννημάτων πρόσκειται νὰ μεταφεροῦνται εἰς Ελλάδα, μὲ τὴν προσθήκην, τὰ μέρος τῶν ποσοτήτων τούτων ἔχει ήδη διατεθῆ.

Ομοίως διεδόθη καὶ η πληροφορία, ὅτι εἴς τινας Ρωσσικὰς περιοχὰς ἐπικινετεῖ λιμός, οὗτο δὲ τὰ Σοβιέτ ήγακάσθησαν νὰ διατέσσονται ποσότητα 1.000.000 τόννων διὰ τὰς ἀνάγκας τοῦ πληθυσμοῦ ἀντῶν. Τὸ σημαντικώτερον δύως γεγονός τοῦ 15θημέρου ἔγκειται εἰς τὴν διακοπὴν τῶν ναυλώσεων Ελληνικῶν φορτηγῶν ὑπὸ τῶν Ρώσων. Η ἐν Αθήναις κεντρικὴ ἀντιπροσωπεία τῶν Σοβιέτ διεβίβασεν ἐντο-λὴν πρὸς τὸ γραφεῖον Πειραιῶς νὰ παύσῃ τὰς ναυλώ-σεις Ελληνικῶν σκαφῶν διότι η Ελληνικὴ κυβέρνησις ἀρνεῖται νὰ χορηγῇ συνάλλαγμα πρὸς πληρωμὴν τῶν κομιζομένων εἰς Ελλάδα Ρωσσικῶν φοτίων.

Διὰ τὸν ἀνωτέρῳ λόγον, καίτοι ὑπῆρχον διάφοροι διαταγαὶ διὰ γαλάνθρωπας, γεννήματα καὶ ξυλείαν οἱ Ρώσοι δὲν ἔξητησαν Ελληνικὸν τονάκ. Πρὸς τῆς λήψεως τῆς ἀποφάσεως ταύ-της είχον ναυλωθῆ, δις ἀλλαχοῦ γράφωμεν, τὰ φορτηγὰ «Λε-ανδρος», «Αριστ. Λ. Γουλανδρος» καὶ «Υδραιος».



Τό νεοχροκοπίθεν περὶ τοῦ κ. Μ. Εμπειρίκου φρηγὸν «Μαλικός» διπερ ἀπὸ τριημέρου φιλοξενεῖται εἰς τὸν Πειραικὸν λιμένα.

Η ΤΕΛΕΥΤΑΙΑ ΕΙΚΩΝ ΤΩΝ ΝΑΥΛΩΝ

Αἱ ληγθεῖσαι ἐκ Λογδίου τελευταῖαι τηλεγραφικαὶ πληροφο-ρίαι ἀναρρέουσι, διτὶ η ἀγορὴ τοῦ Πλέιτ ἐξαισιούθει νὰ δεικνύῃ σταθερότητα, μὲ ἀθρόαν ζήτησιν χωρητικότητος καὶ πολλὰς ναυ-λώσεις διὰ Μάρτιου κυρίως, ἀλλὰ καὶ δι' Απρίλιον, ἔτι δὲ καὶ Μάϊον. Διὰ Μάρτιου η δάσις ἀπὸ Σάν Λορέντζο δι' Αγγλίαν —Κόντινεντ καὶ διὰ σκάφη μετρίας χωρητικότητος στρέφεται γύρω τῶν σελ. 19)6, διὰ καντούλλο μέχρι 10 Απρίλιου σελ. 18)6 —19)—καὶ δι' ἀπωτέρως ναυλώσεις Απρίλιου καὶ Μαΐου ἐπι-κρατεῖ ἀρκετὸν ἐνδιαφέρον μὲ προσφερομένας τιμὰς γύρω τῶν 18)6.

Τὸ Πλέιτ ἀπερρόφησεν ἐφέτος τὴν ἀκόλουθον χωρητικότητα εἰς τόννους φορτίου.

Ιανουάριον ἀπ 152 τ. 1.018.550 ἔννυτι 99 τ. 646.800 π.ε. 1—15 Φεβρ. » 86 » 575.000 » 96 » 633.250 »

Σύνολον » 238 » 1.593.550 » 195 » 1.280.050 »

Απὸ 16ης Φεβρ. μέχρι 27ης ἐγκυλώθησαν ἔτερα 80 φορτηγὰ 550.000 τ. φορτίου, τὰς περισσότερας δὲ ναυλώσεις ἔκλεισε τὸ θέν Λογδίνωρ φραξίου Bunge.

Αἱ ἔξαργατεί Αγγλίκων γκανθράκων κάπως ζωηρότεραι καὶ οἱ ναυλοὶ ἐλαχφρῶς πως δελτιωμένοι μὲ τιμὰς διὰ Δυτ. Ιταλίαν 6)6, Πειραι: 7)—, Αλεξάνδρειαν 6)9 καὶ Αδριανικὴν 7)3, Διὰ τὴν Νότ. Αμερικὴν ἀμετάθλητοι.

Ο Δούναβες παρουσιάζει τὰ πρῶτα σημεῖα τῆς ἐκεῖθεν ἀν-μενομένης ἐργασίας, ὑπάρχει δὲ ζήτησις σκαρῶν διὰ τέλη Μαρτ. ἀρχὰς Απρίλιου μὲ τιμὰς 14)6—14)9 Κόντινεντ καὶ 15—Αγγλίαν. Η Κωνστάντζα ἔκλεισεν εἰς τὰ 11)4 1)2, μὲ προσφορὰν δι-μοις 11)6.

Αἱ νεώτεραι κατ' ἀγορὰς κλεισθεῖσαι ναυλώσεις Ελληνικῶν ἀποπλόσιων εἰναι αἱ ἀκόλουθοι:

ΕΚ ΠΑΕΙΤ.—«Χονσῆ» ἐκ Μπ. Αυρες 7300 τ. διὰ Με-σόγειον (Δυτικὴ Ιταλία) 19)3, Μαρτ. 5—18. «Θέτις» ἐκ Σάν Λορέντζο 6300 τ. δι' Αγγλίαν η Αμβέρσαν 18)6, Μαρτ. 10—21. «Νόμφη» ἐκ Μπ. Μπλάγκας 7000 τ. διὰ Βορδώ—Αμβέργον 17)6, Μαρτ. 14—21. «Βαλλιάνος» ἐκ Μπ. Αύρες 6000 τ. διὰ Μασσαλίαν η Δυτ. Ιταλίαν 19)—Μαρτ. 8. «Εύγε-νία» ἐκ Ροζάριο 6500 τ. διὰ Βορδώ—Ρόττερνταμ 20)—Μαρτ. 5—15. «Ζέφυρος» ἐκ Πλέιτ 6600 τ. δι' Αγγλίαν—Κόντινεντ 18)6 Απρ. 5. «Ιω. Φράγκος» ἐκ Κοντσέψιον 5200 τ. δι' Αμβέρσαν—Ρόττερνταμ η Αμστερνταμ 20)—Μαρτίου 5. «Ζαν-νης Λ. Καμπάνης» ἀπὸ Νεκότσεω 6500 τ. δι' Αγγλίαν—Κόντινεντ 18)6 Απρ. 5. «Αντ. Σταθάτος» 5700 τ. δι' Αγγλίαν η Χάδρην—Αμβέργον 20)—ἀ. φ. Καὶ «Ελληνη» ἐκ Κοντσέψιον 6500 τ. δι' Αμβέρσαν, Ρόττερνταμ η Αμστερνταμ 19)6 Μαρτ. 15—31.

ΕΚ ΜΑΓΡ. ΘΑΛΑΣΣΗΣ: «Λέανδρος» ἐκ Θεοδόσιας 5000 τ. γαλάνθρ. διὰ Πειραι: 5)—f.i.o. ἀ. φ. «Αριστ. Λ. Γουλανδρος» ἐκ Μαρ. πούλεως 6500 τ. γαλάνθρ. διὰ Βόρ. Αμερικὴν 13)7 1)2. Μάρτιον. «Υδραιος» ἐξ Οδησσοῦ, Νηρωσίσκης, Του-άφ 6500 τ. 10 ορογ. φορτίου διὰ Λογδίνου, ἔνα λιμένα Κόντι-νεντ καὶ Μέμελ. λ.στ. 4.100 lumps, f.i.o. μὲ 28 ήμέρας

φορτεκφορτώσεως.

«Εἰρ. Ν. Ράλλια» ἐκ Μ. Θαλάσσης 5600 τ. δι' Ἀγγλίαν—Κόντινεντ 11)—Μάρτιον.

ΕΚ ΡΟΥΜΑΝΙΑΣ: «Διώνη» ἐκ Δουνάβεως 6000 τ. δι' Ἀγγλίαν—Κόντινεντ 14)6, Ἀπρίλιον. «Βασ. Δεστούνης» ἐκ Δουνάβεως 4500 τ. διὰ Βορδό—Αμβούργον 14)9, δψιὸν Ἀγγλίαν 15)—Ἀπρίλιον «Κώστας» ἐκ Κυπρίας 135 έτη. ξυλείας διὰ Καστελλαμάρε—Σαλέργο—Νεάπολιν, λ. στ. 7.17.6, ἀ.φ.

ΕΞ ΑΓΓΛΙΑΣ — KONTINENT. (γνιάνθρ.) «Δημ. Ν. Ράλλιας» ἐκ Κάρδιφ 5000 τ. διὰ Θήβανην, Κένι, Πειραιῶν, Σύρου 7)—, δύο λιμένων 7)6, Φεβρ. 25. «Διον. Σταθάτος» ἐκ Κάρδιφ 6500 τ. διὰ Μπ. Μπλάγκεν 9)9, ξως 5 Μαρτ. «Μεσσαθούδι» ἐκ Δάνιας 5500 τ. διὰ Μπανιάλ 7)9, ἀ.φ.

ΕΞ ΑΛΛΩΝ ΑΓΟΡΩΝ: «Θεομήτωρ» ἐκ Κόλπου Μεξικοῦ 6500 τ. σίτου δι' Ἑλλάδαν 13)12 σὲντς τὰς 100 λιθρας, Μαρτ. 10—25 «Νήριτος» ἐξ Ἀλεξανδρείας 323.000 κ. π. βαμβακοσπόρου διὰ Χούλη 9)6, ἐκν. Λονδίνον καὶ Erith 10)6 κατὰ 60 κ. π. Φεβρ. 20—27. «Εύθαλαία» ἐξ Ἀθηνών 6000 τ. σίτου διὰ Πειραιᾶ 8)9, Μαρτ. 7. Καὶ «Μαρία» (Περρή) ἐκ Σπαλάτου 1500 τ. τσιμέντου διὰ Θεσγίκην 4)—φόρμπ-παλλάγκο.

ΑΤΥΧΗΜΑ ΕΙΣ ΤΟ ΑΠ "ΛΕΑΝΔΡΟΣ,,

Χθεσινὸν ριδιμ (29 Φεβρ.) ἀναφέρει, ὅτι τὸ φορτηγὸν «Λέανδρος» προσήρχεν εἰς Τένεδον, ἀλλ᾽ ἀνελκυσθὲν μόνον του κατευθύνεται εἰς Κωνιπόλιν, ὅπου καὶ ἔφθασε πρὸς ἐπιθεώρησιν καὶ ἐπισκευήν. Τὸ φόρπικον αὐτοῦ διαρρέει. Αἱ ζημίαι του δὲν εἰναι σοβαραὶ.

Η ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΚΙΝΗΣΙΣ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΟΣ ΤΗΣ ΜΑΣΣΑΛΙΑΣ

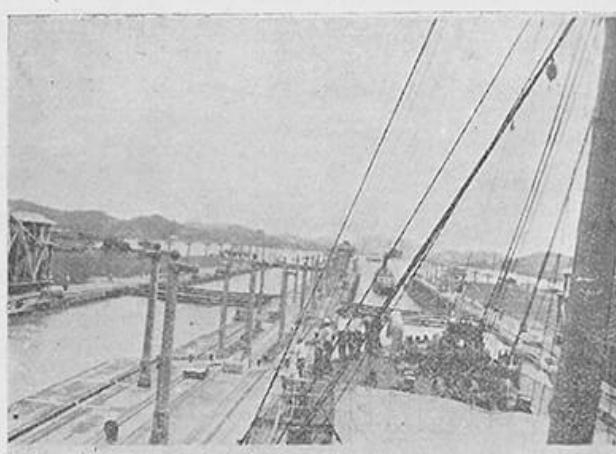
Ο λιμὴν τῆς Μασσαλίας περιουσίας κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος μίαν κίνησιν ἀρκετὰ οικονομικὴν, δεδομένων τῶν γενικῶν δυσμενῶν συνθηκῶν ἐκ τῆς παγκοσμίου οικονομικῆς κρίσεως. Βεδιώς ἡ κίνησις τῶν πλοίων ἡτο μειωμένη ἔναντι τοῦ 1930 καὶ ἔναντι τοῦ 1913 εἰς ἀριθμὸν σκαφῶν, ἀλλ᾽ ἡτο γρῖζημένη εἰς τονῦται καὶ εἰς κομισθέντα φορτία. Λεπτομερέστερον ἡ κίνησις τῆς Μασσαλίας δείκνυται ἀπὸ τὸν ἀκόλουθον πίνακα:

| | 1931 | 1930 | 1913 |
|------------------|------------|------------|------------|
| Αριθμὸς πλοίων | 7.844 | 8.008 | 8.634 |
| Χωρητικότης νέτ | 15.190.433 | 15.040.023 | 10.509.084 |
| Έμπορεύματα | 5.034.940 | 4.793.538 | 5.886.217 |
| Αριθμὸς ἐπιβατῶν | 398.024 | 441.186 | 295.137 |
| Αναχωρήσεις | 1931 | 1930 | 1913 |
| Αριθμὸς πλοίων | 7.825 | 7.989 | 8.650 |
| Χωρητικότης νέτ | 15.154.815 | 15.049.673 | 10.581.736 |
| Έμπορεύματα | 2.301.030 | 2.511.620 | 3.052.435 |
| Αριθμὸς ἐπιβατῶν | 359.631 | 348.782 | 271.028 |

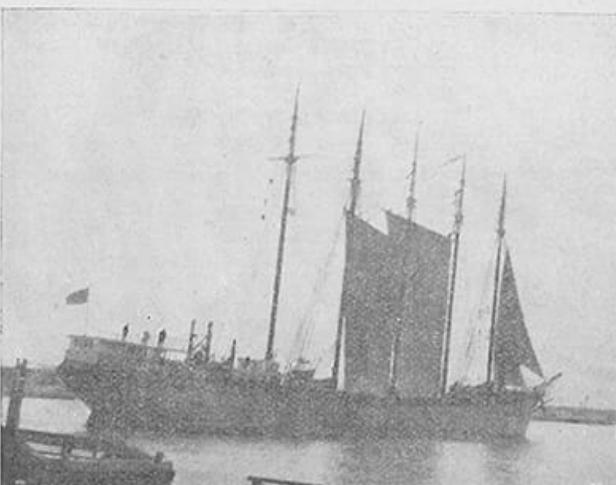
Ἡ ἀνωτέρω κίνησις ἀφορᾷ ἀποκλειστικῶς τὸν λιμένα τῆς Μασσαλίας, οὐχὶ δὲ δόλιληρον τὸ λιμενικόν της συγκρότημα, μέτας γειτονικᾶς βάσεις Caronte, Martique καὶ Port de Bouc. Ἐν προστεθῶι καὶ οἱ ἀριθμοὶ τῶν τριῶν τούτων λιμένων, τότε ἡ κίνησις τῆς Μασσαλίας εἰς κατάπλοους δύος καὶ ἀπόπλους φύγει τὰ 16.860 πλοῖα 31.877.539 τ. νέταντι τοῦ 1930. Σημειοῦται δηλαδή, αὕτης τῆς χωρητικότητος κατὰ 363.782 τόνους νέτ.

Τὰ ἐμπορεύματα διὰ τὸ δόλον λιμενικὸν συγκρότημα ἔφισαν τὰ 8.639.043 τόνους, παρουσιάσαντα ἔναντι τοῦ 1930 μείωσιν κατὰ 30.000 τόνους καὶ ἔναντι τοῦ 1913 μείωσιν κατὰ 300.000 τόνους, λόγῳ τῆς μεταπολεμικῆς ἐλαττώσεως τοῦ μετὰ τῆς Ρωσίας ἐμπορίου. Ἡ ἐμπορικὴ κίνησις ἀποκλειστικῶς καὶ μόνον τῆς Μασσαλίας ἡτο γρῖζημένη κατὰ 30.000 τόνους ἔναντι τοῦ 1930 καὶ ἡλικτωμένη διὰ τοὺς τρεῖς γειτονικούς λιμένας κατὰ 60.000 τόνους. Ως πρὸς τοὺς ἐπιβάτες τέλος ἡ κίνησις τῶν κατὰ τὸ 1931 ἀγηλθεύει εἰς 757.655 παρουσιάσας μείωσιν ἔναντι τοῦ 1930 κατὰ 32.313 ἐπιδίτας.

Η ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟΣ ΑΝΑ ΤΗΝ ΥΔΡΟΓΕΙΟΝ



Τὸ φορτηγὸν «Εμπορικός Σταθάτος» διαπλέου τούς δύο ιοφράκτες τοῦ διώρυγος τῆς Παγκρατίας.



Οἱ κάτοικοι τῶν κατὰ μῆκος τοῦ Σωναὶ παρατημάτων πόλεων καὶ σταθμῶν, συνειθισμένοι, γὰρ παρακολουθοῦσι τὴν κίνησιν μεγάλων ἀποπλοίων καὶ μότεροις πειθαρέστερον πρὸ μηνὸς ποιάντινος ἔκιληγμα ἐπὶ τῷ ἀντικρύσματι ἐνδεικτοῦ μεγάλου πενταϊστίου ιστιοφόρου διαπλέοντος τὴν διώρυγα. Ἡτο τὸ Ἑλληνικὸν τάγκερ «Κατερίνα» πλοιαρχούμενον ἀπὸ τὸν κ. Ἀραβαντινὸν κατευθυνόμενον ἐκ Βατοῦμ εἰς Τζιμπούτι μὲ φορτίον 2391 τόνων πετρελαίων καὶ δενζίνης. Ἀνωτέρω ἡ «Κατερίνα» παρὰ τὸν σταθμὸν Καντάρες τῆς διώρυγος. Ἀγω τὸν 12.900 χρ. φράγκων ἐπληρώθη διάτα διόδικ.

ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

ΑΓΟΡΑΤΠΟΛΗΣΙΑΙ

A. ΛΟΥΖΗΣ

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

ΔΑΝΕΙΑ

ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

A. LUSI

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ ΕΝ ΕΛΛΑΣΙ

B. ΒΕΡΝΙΚΟΣ

27, ΜΕΓΑΡΟΝ ΚΑΡΑΤΤΑΝΟΥ
ΑΘΗΝΑΙ

ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ

ΑΝΩΡΑΚΕΥΣΕΙΣ



| ΟΝΟΜΑ ΠΑΙΟΥ | ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ | Έτος ναυτ. | Τόννοι | ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΕΙΔΙΩΝ ΤΩΝ |
|-----------------------|-------------------------|------------|--------|--|
| "Αβυδος | Σπ. και Ν. "Αλαφουζου | 73 | 1157 | εις πλάξις Κ)ντζης—Ελλάδος, έφθ. Πειραιά 20 Φεβρ. |
| "Άγιοι Βίκτωρες | Μ. Καρούση | 95 | 1550 | έκφορτώνεις εις Λιχάτα 20 Φεβρ. |
| "Άγιος Γεώργιος | Ν. Νικολάου | 11 | 4248 | άνεχ. Θυνίην 19 Φεβρ. Κ)λιν 21 διά Μαρζιών |
| "Άγιος Γεώργιος | Α. Γ. Βλασσοπούλου | 12 | 3283 | άνεχ. Άγκυρα 18 Φεβρ. διά Ραδένναν |
| "Άγιος Γερασίμος | έτ. «Ιονία» Α.Ε. | 98 | 3224 | άργει Πειραιά 29 Φεβρ. |
| "Άγιος Ιωάννης | έτ. «Ατλαντικός» | 06 | 5699 | έργεις εις Bruges 29 Φεβρ. |
| "Άγια Μαρίνα | έτ. «Κάσσος» | 12 | 4151 | έφθ. Ρόττερνταμ 21 Φεβρ. |
| "Άγια Παρασκευή | Χρ. Βλάση | 89 | 2041 | έφθ. Κ)ντζαν 12 Φεβρ. (δι' Ελλάδα) |
| "Άγιος Μάρκος | Α.Ι. και Δ.Γ. Μαργαρώνη | 10 | 5165 | έφθ. Μπάχιαν Μπλάγκαν 20 Φεβρ. |
| "Άγιος Μάρκος | Γ. Τριλίβα | 19 | 4514 | άργει Πειραιά 29 Φεβρ. |
| "Άγιος Νικόλαος | Φράγκους και Λιθανού | 06 | 4363 | άνεχ. Μάρ Ντέλ Πλάτα 4 Φεβρ. διά Λάς Πάλμας |
| "Άγιος Σπυρίδων | Γ. Δακουτρός κλπ. | 01 | 3779 | εις Αμερική οπό έπισκεψην 29 Φεβρ. |
| "Άγιος Σπυρίδων | Ιω. Κοτζιάς και Σία | 91 | 1587 | Εις Παλέρμου με ζημιάς έκ προσαράξεως |
| "Αγγελική | Γ. Γεωργαντή | 99 | 3231 | έφθ. Πειραιά 15 Φεβρ. |
| "Αγγελος Λ. | Ε. Σκαρβέλη | 04 | 3667 | διήλθε Γιβραλτάρ 20 Φεβρ. διά Λιθόρνο |
| "Αγγελής Καμπίτσης | Δ. Π. Καμπίτη | 06 | 3016 | άργεις εις Αργεστόλι 29 Φεβρ. |
| "Άδαμ. Ι. Πειθής | Άθ. Πειθή | 08 | 4537 | έν πλήρ. έκ Λά Πλάτας διά Λιθόρνο Φεβρ. 20 |
| "Άδαμ. Κοράης | Κακαριώνης κλπ. | 84 | 1324 | εις Γαλατία έν αποκλεισμό έκ τῶν πάγων 29 Φεβρ., φορτώνεις εις Ν)ρωσίσκην 15 Φεβρ. |
| "Άδελφότης | Ι. Ν. Γουλανδρή | 08 | 3882 | άνεχ. Ν)ρωσίσκην 23 Φεβρ. Κ)λιν 27 διά Κόντινεντ |
| "Άθανάσιος | Ν. Λυκιαρδοπούλου | 07 | 4295 | εις Χούλλ 25 Φεβρ. |
| "Άθηνα | Α. Λούζη | 06 | 4078 | άργει Πειραιά 28 Φεβρ. |
| "Άιμιλιος | Στεριώτη και Σία | 98 | 3297 | έκταλετ Πειραιά έπισκεψης 29 Φεβρ. |
| "Άιολος | Ν. Ι. Λόρκ κλπ. | 02 | 3051 | διήλθε Γιβραλτάρ 20 Φεβρ. διά Μασσαλίαν |
| "Άκροπολις | Βασ. Μπρούσκου | 13 | 4342 | διήλθε Γιβραλτάρ 20 Φεβρ. διά Μασσαλίαν |
| "Άλεκος | Ν. Κωττάκη | 06 | 4395 | διήλθε Κ)πολιν 10 Φεβρ. διά Φάλμουθ |
| "Άλεξανδρα | Π. Νεγρεπόντη | 99 | 4028 | έφθ. Σύρου 21 Φεβρ. έκ Σιθόννας |
| "Άλκυών | Κα. Ε. Α. Λαρού | 95 | 2701 | έφθ. Σουλινά 8 Φεβρ. διά Γαλάτας: (άναμένεις λόγω πάγων) |
| "Άλμα | Παπαδημητρίου | 90 | 1814 | έφθ. Πειραιά 17 Φεβρ. |
| "Άναστασία | Ι. Γ. Λιθανού | 05 | 2883 | έφθ. Μπάρι 8 Φεβρ. |
| "Άναστασης | Κ. Ψύχα | 07 | 4853 | άνεχ. Χάμπτον Ρόδες 16 Φεβρ. διά Γκαλιθεστών |
| "Άναστ. Πετρούτσης | Κ. Α. Πετρούτη | 99 | 3025 | έφθ. Βενετίαν 20 Φεβρ. |
| "Άναστ. Πατέρας | Δ. Πατέρα | 14 | 3382 | έφθ. Κ)λιν 13 Φεβρ. έκφορτώνεις: |
| "Άνθεμις | Άθ. Ήλιοπούλου | 05 | 2716 | έφθ. Σουλινά 11—13 Φεβρ. φορτώνεις: |
| "Άννα | Ν. Λυκιαρδοπούλου | 19 | 5173 | άνεχ. Βανετίαν 23 Φεβρ. διά Πλέιτ |
| "Άννα Βούλγαρη | Χαρ. Θ. Βούλγαρη | 12 | 4603 | άνεχ. Μπ. "Αυρες 12 Φεβρ. διά Λάς Πάλμας (διαταγής) |
| "Άννα Βασιλάκη | Κ. Ν. Βασιλάκη | 04 | 3045 | διήλθε Γιβραλτάρ 18 Φεβρ. διά Πειραιάς έφθ. 28 |
| "Άννα Μαζαράκη | άδ. Μαζαράκη | 13 | 5411 | έφθ. Κάρδιφ 18 Φεβρ. και άνεχ. 23 διά Ρ. Ιανέτρον |
| "Άννοντα | Γ. Ταυτόσλη | 08 | 5555 | διήλθε Φερν. Νορσύνχα 14 Φεβρ. διά Μπ. Μπλάγκαν |
| "Άνθιππη Ν. Μιγάλου | έτ. Μιχάλου | 05 | 3298 | άργει Πειραιά 29 Φεβρ. |
| "Άντώνιος | Α. Γεωργαντή | 83 | 1187 | εις ταξίδια Ελλάδος—Ρωσίας έφθ. Πειραιά 21 Φεβρ. |
| "Άντώνης | Σ. και Η. Λεμού | 04 | 2679 | έφθ. Κ)ντζαν 3 Φεβρ. παραμένει: |
| "Άντώνιος Βροντίσης | Ι. Βροντίση | 04 | 2690 | άνεχ. Ζουγκουλδάκη 18 Φεβρ. διά Μπάρι |
| "Άντωνης Γ. Λεμός | Σ. και Η. Λεμού | 11 | 4410 | διήλθε Κ)λιν 21 Φ)ρους διά Κ)ντζαν |
| "Άντωνης Γεωργαντής | Γ. Γεωργαντή | 15 | 3557 | άνεχ. Χερσόνηση 18 Φεβρ. διά Κατάνηγη |
| "Άντωνης Δ. Κυδωνίευς | Δ. Κυδωνίας | 07 | 3920 | άνεχ. Ραδένναν 10 Φεβρ. Κ)λιν 27 δι' Οδησσόν |
| "Άντωνης Σταθάτος | έτ. Δ. Α. Σταθάτου | 20 | 3836 | έφθ. Σάντα Φέ 19 Φεβρ. |
| "Άντζουλέττα | 'Αντ. Γιαννουλάτου | 07 | 2693 | άργει Πειραιά 29 Φεβρ. |
| "Άποινα | Z. Βαλμᾶ | 05 | 3607 | έφθ. Πόρτο Φερράριο 21 Φεβρ. |
| "Άριανδην | I. Νικηφόρου κλπ. | 05 | 4319 | διήλθε Λάς Πάλμας 15 Φεβρ. διά Λά Παλλίδης, έφθασε |
| "Άριαδην Παντελή | έτ. «Μαρμαρά» | 10 | 4445 | άνεχ. Σάν Νικολάς 4 Φεβρ. διά Λάς Πάλμας |
| "Άριστ. Λ. Γουλανδρής | E. Γουλανδρή | 05 | 3470 | άνεχ. Γένοβα 21 Φεβρ. διά Μαρζιών |
| "Άρτεμις Πήττα | Ηήττα | 06 | 1433 | διήλθε Κων)πολιν 26 Φεβρ. διά Καζαμπλάγκαν |
| "Άρτεμις | Δ. Φαλαγκά | 01 | 3587 | άνεχ. Όρχη 6 Φεβρ. διά Πλέιτ |
| "Άρτεμις | Η. Μακρή | 06 | 4343 | παρέμενε Πειραιά 29 Φεβρ. |
| "Άρτεμις | Δ. Λιθανού | 17 | 4349 | άνεχ. Λονδίνον 17 Φεβρ. διά Χιλήν |
| "Άρχαγγελος | Κ. Λεμού | 16 | 3511 | έφθ. Τάιν 22 Φεβρ. και άνεχ. 23 διά Σάντα Φέ |
| "Άρχων | Π. Μπάκη | 95 | 1495 | εις πλόξις Ελλάδος—Κ)ντζης |
| "Άσημίνα Μπάκη | 'Ολιδιά | 92 | 2893 | άνεχ. Πειραιά 17 Φεβρ. έφθ. Καλάμας 18 |
| "Άσια | I. Γαλάκη | 14 | 4211 | έφθ. Λονδίνον 7 Φεβρ. |
| "Άσπασια | M. Νομικού | 99 | 846 | Μετέφ. Βόλον έκ Κλεωπ. τὸ φορτίον τοῦ «Εύαγ.Νομικοῦ» 29 Φ. |
| "Άσπασια Νομικού | Σταψιλοπάτη κλπ. | 96 | 1350 | έφθ. Κ)ντζαν 10 Φεβρ. διήλθε Κ)λιν 17 |
| "Άστηλη | έτ. 'Ατλαντικός | 20 | 6698 | διήλθε Para (Βορζιλ.) 19 Φεβρ. διά Πλέιτ |
| "Άτλαντικός | 'Ατλαντικός. Α.Ε. | 19 | 5600 | έφθ. Νεκότσεα 10 Φεβρ. |
| "Άτλας | 'Ατλαντικός. Α.Ε. | 07 | 3815 | άνεχ. Τάιν 10 Φεβρ. διά Νεκότσεα |
| "Άφροσσα | 'Αδ. Κιρτάτα | 05 | 2485 | άργει Σύρου 29 Φεβρ. |
| "Βαλλιάνος | A. Λούζη | 06 | 4734 | άνεχ. Κάρδιφ 6 Φεβρ. διά Μπ. "Αυρες |
| "Βάντα | Θ. Επιφανειάδη | 03 | 4190 | εις Πειραιά 29 Φεβρ. Ένωσισθη |
| "Βασ. Α. Πολέμης | Γκ. Γκούμα | 07 | 3429 | άνεχ. Κάρδιφ 20 Φεβρ. διά Ροζάριο |
| "Βασ. Δεστούνης | άδ. Δεστούνη | 97 | 3146 | άργει Πειραιά 29 Φεβρ. Ένωσισθη |
| "Βασ. Παντελής | άδ. Παντελή | 07 | 5045 | διήλθε Μαρζιών 18 Φεβρ. δι' Αγγλίαν—Κόντινεντ |
| "Βέλλα Μ. Διακάνη | M. Διακάνη | 99 | 3457 | άργει Σύρου 29 Φεβρ. |
| "Βενιζέλος | άδ. Σιφνάτου | 10 | 1005 | εις πλόξις Σέττιας—Καλαμών—Κατακώλου |

| ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ | ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ | "Έτος Ναυπ. | Τέν. Γήρας | ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΕΙΔΙΩΝ ΤΩΝ |
|----------------------|---------------------------|-------------|------------|--|
| Θεμιστοκλῆς | Έθνικής | 07 | 5956 | άργει τ' Ἀμπελάκι: ἀπὸ ἑτοῦ |
| Θεόδωρος | Α. Καλλινίκου | 99 | 5660 | ἀνεχ. Ὁρών 18 Φεβρ. διὰ Ταϊδεταβένιαν |
| Θεμώνη | «Κάσσος» Α.Ε. | 29 | 3875 | ἀνεχ. Τάνι 11 Φεβρ. διὰ Νεκότεων |
| Θεοφανώ | άδελφ. Λιδνού | 17 | 4240 | διῆλθε Ρ. Ιανέληρον 17 Φεβρ. διὰ Μπ. "Αιρες" |
| Θεομήτωρ | Σπύρ. Πολέμης | 10 | 4427 | ἀνεχ. Μπάρρο 24 Φεβρ. διὰ Γκάζετων |
| Θέτις | Ε. Χατζηλίκια | 30 | 4123 | ἀνεχ. Ρόττερνταμ 18 Φεβρ. διὰ Μπ. "Αιρες" |
| Θέτις | Ιω. Γ. Λύρα | 19 | 2120 | ἀργει Πειραιᾶ 29 Ιαν. |
| Θησεύς | Μ. Κουλουκουντή | 99 | 3768 | ἔφθ. Σύρου 24 Φεβρ. ἀργει |
| Θράκη | Πλατρωτικής | 17 | 982 | ἀργει Πειραιᾶ 29 Φεβρ. |
| Θρασύβουλος | Α. Βογιατζής | 12 | 3693 | διῆλθε Κ)λιν 15 Φεβρ. διὰ Φάλμουθ (διαταγής) |
| Ιάκωβος | Γ. Ἀγγελίδη | 01 | 2107 | εἰς Πειραιᾶ ὥπερ εἰσκευήν 29 Φεβρίου |
| Ιδομενεὺς | Έργ. Ὄλιδιέ | 07 | 3791 | εἰς Ντάρτουρο 26 Φεβρ. |
| Ιθάκη | Σ. Βλασσοπούλου | 11 | 4083 | ἀνεχ. Μπάχιαν Μπλάγκαν 30 Ιαν. δι: "Αγγλ.—Κόντινεντ |
| Ιθακος | Γ. Δρακούλη | 06 | 4070 | ἔφθ. Σαδόνιαν 18 Φεβρ. |
| Ιουλία | Η. Χατζηλίκια | 08 | 3742 | ἀνεχ. Ροζάριο 14 Φεβρ. διὰ Τενερίφφαν |
| Ισδώρα | Γ. Ν. Κονδύλη | 00 | 3899 | ἀνεχ. Πενσακόλαν 8 Φεβρ. διὰ Πειραιᾶ |
| Ισίδη, Κοντογιάνης | Στυλ. Κοντογιάννης | 18 | 365 | εἰς πλάς "Ελλάδος—Δουνάδεως |
| Ισμήνη | Στεριώτη καὶ Σία | 90 | 2399 | ἔφθ. Πειραιᾶ 14 Φεβρ. |
| Ιωάννης | Δ. Δάμπαση | 09 | 3667 | ἔφθ. Οδησσόν 23 Φεβρ. |
| Ιω. Βάττης | Θεοφ. Βάτη | 12 | 4418 | διῆλθε Cap Frio 19 Φεβρίου (Ν. "Αιρερ.) δι: "Αιρεούργον |
| Ιω. Ε. Γιανναγάς | έτ. «Κάσσος» Α.Ε. | 07 | 4646 | ἀνεχ. Ροζάριο 18 Φεβρ. διὰ Λάς Πάλμας |
| Ιω. Καρράς | άδελφ. Καρρά | 17 | 3527 | ἔφθ. Κοντέφιον 17 Φεβρ. |
| Ιω. Κορκόδειλος | Π. Κορκόδειλου | 05 | 4071 | ἀργει Σύρου 29 Φεβρ. |
| Ιω. Μ. Εμπειρίκος | Στ. Εμπειρίκου | 24 | 3734 | ἔφθ. Ν)ρωσίκην 12 Φεβρ. ἥρετο φόρτωσιν 26 |
| Ιω. Νομικός | Α. Νομικοῦ | 99 | 610 | εἰς πλάς Ρουμανίας—Ελλάδος |
| Ιω. Π. Γουλανδρῆς | άδ. Γουλανδρῆ | 10 | 3750 | ἀνεχ. Λονδίνον 24 Φεβρ., ἔφθ. Κάρδιφ 29 |
| Ιω Φράγκος | Μάρκ. Φράγκου | 02 | 3442 | ἔφθ. Ρίον Ιανέληρον 21 Φεβρ. |
| Κ. Κτιστάκης | Γ. Κτιστάκη | 07 | 4291 | ἔφθ. Μπάρι 15 Φεβρ. |
| Κ. Λύρας | Η. Λύρα | 02 | 3091 | ἀνεχ. Μπάρο 20 Φεβρ. καὶ Κων)λιν 25 διὰ Ρωσίαν |
| Κ. Χατζηπατέρας | Κ. Χατζηπατέρα | 09 | 4344 | ἔφθ. Οδησσόν 17 Φεβρ. φορτώνει |
| Καθαράδη | Γ. Καραβία | 91 | 2661 | ἀργει Πειραιᾶ 29 Φεβρ. |
| Καλαφάτης | Κ. Καλαφάτη | 17 | 4213 | ἔφθ. Ροζάριο 12 Φεβρ. |
| Καλλιόπη | Δ. Πατέρα | 10 | 4948 | ἀνεχ. Κάρδιφ 18 Φεβρ. διὰ Περναμπούκον |
| Καλουδώ | Γ. Ασημομίτη | 04 | 4921 | ἔφθ. Μάρ Ντέλ Πλάτικ 3 Φεβρ. φορτώνει |
| Καλυψώ Βεργωτή | Γερ. Βεργωτή | 18 | 5686 | ἔφθ. Ρόττερνταμ 11 Φεβρ. |
| Καλετάν Στρατῆς | Δ. Κουμπῆ | 06 | 3547 | ἔφθ. Τάνι 20 Φεβρ., ἐν πλῷ διὰ Ταϊδεταβένιαν 29 |
| Καρδάμυλα | άδελφ. Μίλη | 05 | 3563 | ἀνεχ. Τάνι 22 Φεβρ. διὰ Πλέιτ |
| Κάρολος | Δ. Λογοθέτη | 00 | 3308 | ὑπὲρ φόρτωσιν εἰς Μαργιούπολιν 18 Φεβρ. |
| Κάσος | έτ. «Κάσσος» Α.Ε. | 07 | 4875 | ἀνεχ. Νεκότεσα 2 Φεβρ. καὶ "Αγ.Βικέντιον 23 διὰ Λάς Πάλμας |
| Κάτε | Ν. Λυκιαρδοπούλου | 18 | 5197 | ἀνεχ. Εμδεν 14 Φεβρ. Γεράλταρ 21 διὰ Θ)νίκην |
| Κατερίνα | Φ. Πανᾶ | 98 | 3089 | ἀργει "Αργοστόλι: 29 Φεβρ. |
| Κατερίνα, (τάνκερ) | Γ. Μ. Κουλουκουντή κ.λ.π. | 00 | 3147 | ἔφθ. Βεντίναν 19 Φεβρ. |
| Κατίγκω | I. Γαλάνη | 87 | 2495 | ἐν πλῷ ἐξ Ἐρυθροῦ Θαλάσσης διὰ Βατούμ Φεβρ. 20 |
| Κατίνα | Κ. Χατζηπατέρα | 96 | 2578 | ἀργει εἰς Χίον 29 Φεβρ. |
| Κατίνα | N. Δ. Μαυριδόγλου | 99 | 1819 | ἔφθ. Πειραιᾶ 8 Φεβρ. πυρκαμένει |
| Κατίνα | Ν. Δ. Βούλγαρη | 12 | 4567 | ἔφθ. Ροζάριο 17 Φεβρ. καὶ Σάν Πέντρο 21 |
| Κέπι Κόρσο | Άθ. Κουλούρα καὶ Κ. Ξένου | 05 | 3890 | ἔφθ. Εμδεν 12 Φεβρ. καὶ ἀνεχ. 27 διὰ Θ)νίκην |
| Κίμωλος | Παπαδημητρίου | 89 | 2455 | ἔφθ. Πειραιᾶ 15 Φεβρ. |
| Κλεάνθης | Α. Βογιατζής | 11 | 4153 | ἔφθ. "Αβονιουθ 16 Φεβρ. |
| Κλεοπάτρα | άδ. Μάντακα | 07 | 3900 | ἀνεχ. Αλεξανδρείαν 13 Φεβρ. καὶ Κ)πολιν 16 διὰ Ρωσίαν |
| Κονίστρα | Θωμᾶς "Επιφανειάδη | 07 | 3539 | ὑπὲρ φόρτωσιν εἰς Νεδρωραίσικην 18 Φεβρ. |
| Κοριάννα | A. Μπαζαρώρου | 99 | 5170 | ἀνεχ. Τάνι 9 Φεβρ. διὰ Μπ. Μπλάγκαν |
| Κουλούρας—Ξένος | Άθ. Κουλούρα-Κυρ. Ξένου | 15 | 4914 | ἀνεχ. Γκαλέστεων 13 Φεβρ., Πενσακόλαν 17, Μαδέρας 27 διὰ Πειρ. |
| Κωνστ. Κουτσοδόντης | Α. Κ. Κουτσοδόντη | 04 | 4160 | ἔφθ. Νοζρωραίσικην 9 Φεβρ. |
| Κώστας | Η. Σταυρουλοπούλουκαὶ Σία | 96 | 1346 | ἔφθ. Σταλίδα 8 Φεβρ. |
| Κωσταντī | άδ. Πατέρα | 13 | 4316 | ἀνεχ. Μπουένος "Αυρες 7 Φεβρ. διὰ Λάς Πάλμας |
| Κωστής | Κ. Λεμοῦ καὶ Σία | 05 | 2426 | ἥμιβυθισμένον ἔγγυς τοῦ Κέρτης |
| Λακωνικός | Μαρή Εμπειρίκοθ | 14 | 3803 | ὑπὸ παραλαβὴν εἰς Fowey 29 Φεβρ. |
| Λέανδρος | Υδών Χατζηπατέρα | 01 | 3298 | ἀνεχ. Βιρτσόν 23 Φεβρ. διὰ Ρωσίαν |
| Λουκία, τάνκη | I. Μαυρή καὶ Σία | 10 | 2143 | εἰς πλάς Κ)ντζής—Αίγυπτου (πετρέλαια) |
| Μαίανδρος | Ίω. Λιθανοῦ | 14 | 5672 | διῆλθε Φαρον. Νορδάνχα 14 Φεβρ. διὰ Μοντεβίζεο |
| Μαΐηντ δφ Σάμος | Α. Κουλούρου | 01 | 1190 | εἰς πλάς Κ)ντζής—Βόλου |
| Μαίρη | Σ. Λιθανοῦ | 09 | 1459 | ὑπὸ φόρτωσιν εἰς Ρωσίαν 27 Φεβρ. διὰ Βόλου |
| Μαίρη N. | Δημ. Πατέρα | 09 | 4330 | εἰς Ρίθερ Πλέιτ 20 Φεβρ. |
| Μαϊώτις | Α. Συνοδινοῦ | 88 | 1709 | διῆλθε Κων)λιν 16 Φεβρ., ἔφθ. Πειραιᾶ 18 |
| Μάκης | Ε. Κ. Βλασσοπούλου | 06 | 3546 | ἔφθ. Κων)λιν 12 Φεβρ. (διαταγής) |
| Μαλιακός | Μαρή Εμπειρίκου | 12 | 3903 | έκφροτ. εἰς Ηράκλειον 25 Φεβρ., ἔφθ. Πειραιᾶ 27 |
| Μαργαρίτα | Γεωργιάδη καὶ Σοφιανοῦ | 89 | 2187 | ἔφθ. Χαλκίδα 9 Φεβρ. |
| Μαρκάνης | Ε. Μάρκου | 04 | 4229 | ἔφθ. Αιρεούργον 18 Φεβρ. |
| Μαριάννα | Πλάτ. Βελόνια καὶ Σία | 90 | 1083 | ἔφθ. Κ)ντζαν 13 Φεβρ. καὶ Κ)πολιν 20 δι: Αιγαίον |
| Μαρία | Σ. Βλασσοπούλου | 07 | 4225 | ἀνεχ. Νεκότεσα 11 Φεβρ. διὰ Λάς Πάλμας |
| Μαρία | Κ. Λεμοῦ | 01 | 3090 | ἀργει Μασσαλίαν 25 Φεβρ. |
| Μαρία | Σ. Περή κ.λ.π. | 00 | 1216 | ἔφθ. Αλένα 28 Φεβρ. ἔκφροτώνει |
| Μαρία M. Διακάκη | Μ. Διακάκη | 10 | 4362 | ἀνεχ. Πενσακόλαν 7 Φεβρ. διὰ Πειραιᾶ |
| Μαρία N. Ρούσου | Κυρ. Βανιέλου | 09 | 3729 | ἔφθ. Πειραιᾶ 28 Φεβρ. |
| Μαρία Νομικού | Λουκία Νομικοῦ | 99 | 1165 | ἀνεχ. Πειραιᾶ 20 Φεβρ. διὰ Ζουγκουλδάκη |
| Μαρία Π. Ευλᾶ | Μ. Καρρά | 02 | 3254 | έκταλει σερβέν εἰς Χίον Φεβρ. 25 |
| Μαρία Σταθάτου | έταρ. Δ. Α. Σταθάτου | 19 | 5229 | ἔφθ. Πότι 18 Φεβρ. φορτώνει |
| Μαριγό L. | Ν. Λύρα | 02 | 4146 | ἀνεχ. Πότι 19 Φεβρ. Κ)πολιν 23 διὰ Κόντινεντ |
| Μαριέττα | N. Εβσταθίου | 06 | 4660 | ἀνεχ. Νεκότεσα 6 Φεβρ. διὰ Λάς Πάλμας |
| Μαριόνα | άδ. Πρωτού | 12 | 4236 | ἀνεχ. Κάρδιφ 18 Φεβρ. διὰ Ροζάριο |
| ΜαριόναΔ. Θερμιώτη | άδελφην Κιρτάτα | 04 | 4784 | ἔφθ. Νοθορωταίσικην 17 Φεβρ. φορτώνει |
| Μαριόνα I. Γουλανδρῆ | άδ. Γουλανδρῆ | 05 | 3904 | ἔφθ. Πειραιᾶ 26 Φεβρ. ἔπισκευάζει |
| Μαριογκούλα | Π. Γουλανδρῆ καὶ Σία | 01 | 3540 | εἰς Κοπεγχάγην μὲ ζημίας ἐκ προσαράξεως |

| ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ | ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ | Έτος Ναυπ. | Τόν. Γκρός | ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΕΙΔΙΩΝ ΤΩΝ |
|------------------------|---------------------------|------------|------------|---|
| Μαρουκά Πατέρα | Δ. Πατέρα | 17 | 4269 | Έφθ. Κάρδιφ 19 Φεβρ. |
| Μαρούλα | Δ. Πρωτού | 12 | 4307 | διήλθε Λάζι Πάλμας 23 Φεβρίου δι' "Αγγλίαν—Κόντινεντ |
| Μαρουσιώ | N. M. Πιάγκου | 02 | 4152 | άνεχ. Μπάρρου 17 Φεβρ., Γιβραλτάρ 23 δι' "Αλινδρειαν |
| Μαρουσιώ Κουλούνθρου | A. M. Κουλούνθρου | 07 | 3556 | οπότε φέρτωσαν εἰς Ναυαρίνη 20 Φεβρ. |
| Μαρουλίδη Β. Πολέμη | A. B. Πολέμη | 06 | 3732 | άργει Πειραιά 29 Φεβρ. |
| Μασσαλιώτις | Θ. Λαζαρόπουλος | 99 | 4076 | άργει Σπάτας 29 Φεβρ. |
| Μαστραντρέας | Μαστραντρέα και Σιμωνίδην | 01 | 3281 | Έφθ. Κάρδιφ 19 Φεβρ. |
| Ματθαίος | H. M. Λάζ | 04 | 2434 | άργει Πειραιά 29 Φεβρ. |
| Ματρόννα | N. Βογιατζήδη | 02 | 2846 | άνεχ. Vejle 29 Φεβρ. διά Kolding |
| Μεμάς | A. Βεργωτή | 00 | 4359 | διήλθε Γιβραλτάρ 21 Φεβρ. διά Γένοβαν |
| Μέντωρ | Γ. Δρακούλη | 02 | 3050 | Έφθ. Βραζιλίαν 8 Φεβρ. |
| Μερόπη | K. Καλαφάτη | 11 | 4181 | Έφθ. Αράχων 21 Φεβρ. έκφορτώνει |
| Μεσαθούρι | Λ. Κεράνη | 98 | 3550 | άνεχ. Χόρσενς 26 Φεβρ. δι' "Αλιμποργκ |
| Μηνάς | 'Εμίρη και Γερογιάννη | 01 | 3004 | ναυαγισμένον Φλέβας έγκατελείφθη εἰς ασφαλείας |
| Μίνα Ε. Τρικόγλου | 'Ελευθ. Τρικόγλου | 15 | 4273 | διήλθε Cerrito (Ν. Αμερ.) 17 Φεβρ. δι' "Αδριατικήν |
| Μιχαήλ | Δ. Λαζαρόπουλος | 05 | 3049 | Έφθ. Τεργέστην 8 Φεβρ. |
| Μιχαήλ Ε. Γιανναγάς | N. M. Γιανναγάς | 01 | 3319 | άνεχ. Αγκώνα 18 Φεβρ. διά Βενετίαν, έφθ. 19 |
| Μιχαήλ Λ. | I. Λιθανού | 13 | 4160 | Έφθ. Colon 18 Φεβρ. |
| Μιχαήλ Λ. Έμπειρικος | Στ. 'Εμπειρικού | 18 | 5202 | έκταλει επικουνάς εἰς Μπλάνθ 29 Φεβρ. |
| Μιχαήλ Ν. | Iosab. Νικολάου | 06 | 4618 | διήλθε Γιβραλτάρ 13 Φεβρ. διά Φάλμουθ |
| Μιχαήλ Ν. Μαρης | N. Μαρης | 99 | 3926 | άνεχ. Ράντερς 19 Φεβρ. διά Δάντονγκ |
| Μιχαλάκης | N. Εύσταθίου και Σιά | 04 | 3146 | άνεχ. Πενσακόλαν 11 Φεβρ. διά P. Ιανέτρον |
| Μιχαλής Πουτούς | H. M. Πουτούς | 00 | 3672 | άνεχ. Σπαλάτο 19 Φεβρ. διά Σύρου |
| Μιχαλίδης Ξυλάς | Δ. Ξυλάς | 06 | 3828 | Έφθ. Αιθερπούλ 24 Φεβρ. |
| Μίμης Χ ανδρής | I. Δ. Χανδρή | 92 | 1630 | άνεχ. Χερσώνα 26 Φεβρ. διά Σπάτειαν |
| Μονάρχης | G. Χρουσάκη | 94 | 3457 | Έφθ. Σαδόνναν 19 Φεβρ. διαλύεται |
| Μονίτωρ | S. Φαρκούχη | 06 | 3704 | Έφθ. Αλγέριον 14 Φεβρ. |
| Μωρητάς | S. Φαρκούχη | 02 | 3734 | άνεχ. Μπόναν 17 Φεβρ., Γιβραλτάρ 20 διά Ρόττερνταμ |
| Ναγδής | Δ. Λαζανού | 10 | 4111 | διήλθε Τανερίφφαν 15 Φεβρ. διά Μοντεβίδεο |
| Νάναρχος Γ. Σαχτούρης | H. Σαχτούρη | 02 | 1953 | άναμένεται Πειραιά δικ Νεαπόλεως |
| Νάρκισσος | G. N. Σταθάτου | 06 | 4313 | Έφθ. Μπάχιαν Μπλάγκαν 19 Φεβρ. |
| Ναυτίλος | D. I. Γουλανδρή | 04 | 3531 | Έφθ. Πειραιά 11 Φεβρ. έκφορτώνει |
| Νέα Τόχη | Στ. και Δημη. Φαφαλίος | 12 | 3451 | Έφθ. Ναυρωσίσκην 11 Φεβρ. |
| Νεράϊδα | M. Χρουσάκη | 03 | 2759 | διήλθε Γιβραλτάρ 13 Φεβρ. διά K)λιν έφθ. 23 |
| Νεμέα | G.N. Σταθάτου | 19 | 5101 | άνεχ. Μπ. "Αυρες 19 Φεβρ. διά Μασσαλίαν |
| Νήσιον | A. I. Καλλινίκου | 05 | 4274 | Έφθ. Ροζάριο 12 Φεβρ. |
| Νηρεύς | 'Εμμ. Χατζηλία | 13 | 6694 | Έφθ. Μπάχιαν Μπλάγκαν 20 Φεβρ. |
| Νήριτος | Γ. Δρακούλη | 07 | 3854 | Έφθ. 'Αλεξανδρείαν 20 Φεβρ. |
| Νίκη | A. Βογιατζήδη | 17 | 958 | διήλθε Κ)λιν 18 Φεβρ. δι' Ελλάδακ |
| Νικοκλής | N. Γ. Μωραΐτη | 21 | 3576 | άνεχ. Βάρναν 21 Φεβρ. και Λαζίριον 24 δι' "Αμβέρσαν |
| Νίκος | A. Γρυπαίου | 14 | 3892 | διήλθε Φερν. Νορόνχα 19 Φεβρ. δι' Αμβέρσαν |
| Νίκος Βαλμάδης | S. N. Βαλμάδη | 01 | 3920 | άνεχ. Νικολάεφ 18 Φεβρ. διά Φάλμουθ |
| Νίκος Μάρκου | E. Μάρκου | 12 | 4235 | 20 Φεβρ. δικ Μάλτας |
| Νικόλαος | N. Δ. Βούλγαρη | 01 | 3634 | άνεχ. Ημιγχάρη 13 Φεβρ., Γιβραλτάρ 21 δι' "Αλινδρειαν |
| Νικόλαος | Δ. Ηίττα | 80 | 1302 | άργει Χίον 29 Φεβρ. |
| Νικόλαος 'Αθανασούλης | Χληρ. 'Αθανασούλη | 01 | 3572 | άργει 'Αμπελάκηι από έτον |
| Νικ. Γ. Κοντούσκουντης | έτ. 'Ατλαντικός | 17 | 3201 | Έφθ. Γένοβαν 18 Φεβρ. |
| Νικόλαος Νομικός | Δ. Νομικού | 99 | 625 | άνεχ. Πειραιά 23 Φεβρ. δι' "Αλινδρειαν |
| Νικόλαος Φιλίνης | Μικέ Φιλίνη | 04 | 3111 | Έφθ. Γλασκώνην 13 Φεβρ. |
| Νικόλαος | B. S. Ρωσολίμου | 10 | 4540 | διήλθε Λάζ Πάλαταν 5 Φεβρ. διά Τανερίφφαν |
| Νικόλαος 'Αγγελος | 'Ιο. 'Αγγέλου | 12 | 4351 | διήλθε Λάζ Πάλμας 15 Φεβρ. δι' Αμβούργον |
| Νικόλαος Πατέρας | N. Πατέρα | 06 | 3435 | άνεχ. Καζαπλάγκαν 17 Φεβρ., Γιβραλτάρ 21 δι' Οινούσας |
| Νύμφη | N. Λυκιαρδοπούλου | 21 | 4504 | άνεχ. 'Οράν 18 Φεβρ., Γιβραλτάρ 19 διά Μπ. Μπλάγκαν |
| Οινούσιος | N. Πατέρα και οιών | 04 | 5804 | έκταλει επικουνάς εἰς Πειραιά 29 Φεβρ. |
| Π. Μαργαρώνης | Δημη. Μαργαρώνης | 13 | 4979 | άργει Πειραιά 29 Φεβρ. |
| Παναγής | N. Λυκιαρδοπούλου | 20 | 5187 | έφθ. Γένοβαν 18 Φεβρ. |
| Παναγής Βαλλιάνος | A. S. Βαλλιάνου | 04 | 2980 | άνεχ. Μπ. Μπλάγκαν 14 Φεβ. διά Κόντινεντ |
| Παναγής Μ. Χαδούλης | I. H. Χαδούλη | 07 | 3821 | άργει Σύρου 29 Φεβρ. |
| Πανομίτης | I. Λυγίζου κλπ. | 05 | 4327 | άνεχ. Μπ. Μπλάγκαν 1 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ |
| Πάνος | I. Λιθανού | 15 | 4305 | διήλθε Φερν. Νορόνχα 25 Φεβρ. διά Πλέιτ |
| Παντελής | Δ. Παντελή | 91 | 2411 | έφθ. Μπάρρου 17 Φεβρ. και άνεχ. 23 διά Σάντος |
| Παντιάς | 'Ιανδ. Μαργαρώνη | 12 | 5149 | άργει Πειραιά 29 Φεβρ. |
| Παπαλεμός | G. A. Γεωργιλή | 10 | 3748 | άνεχ. Τάιν 5 Φεβρ. διά Μπ. "Αυρες |
| Παρθενών | Δ. Πεθή | 08 | 3189 | διήλθε Ντακάρ 15 Φεβρ. (διατ. επι πλή) |
| Πάρος | Κρητικού | 94 | 951 | άργει εἰς 'Αλινδρειαν 15 Φεβρ. |
| Πελαγία | Στολ. Καστάνου | 05 | 3157 | άργει Βαλέντιαν 29 Φεβρ. |
| Περράκης Δ. Καμπάνης | κληρ. Α. Καμπάνη | 10 | 3584 | έκφορτώνει εἰς Εμδεν 26 Φεβρ. |
| Περσεύς | έτ. <'Ατλαντικός> A.E. | 06 | 4852 | διήλθε 'Αλγέριον 21 Φεβρ. Γιβραλτάρ 23 διά Φάλμουθ |
| Πεταλοί | Μαρη 'Εμπειρικού | 17 | 5126 | άνεχ. Μπάχιαν Μπλάγκαν 4 Φεβρ. διά Ντακάρ |
| Πετρολίνα (τάνκερ) | T. Κυρλάλου | 10 | 579 | εἰς K)λιν οπότε επικουνάς Φεβρ. 20 |
| Πετρόβιλ | Ίω. Γαλάνη και Σιά | 03 | 4634 | έπικουνάζεται εἰς Ρόττερνταμ Φεβρ. 25 |
| Πέτρος Νομικός | H. Νομικού | 93 | 2522 | άνεχ. Πειραιά 21 Φεβρ. διά Κατάνην |
| Πηλεύς | E. Χατζηλία | 28 | 4695 | έφθ. Ναυτότασα 6 Φεβρ. φορτώνει |
| Πλαταιάι | G. Γρέγου | 97 | 3039 | άργει Σύρου 29 Φεβρ. |
| Πολέμης | K. A. Πολέμη | 09 | 1457 | έφθ. K)λιν 13 Φεβρ. και Κατάνωλον 19 |
| Πόλι | έτ. «Κάσσος» A.E. | 97 | 2861 | άργει Σύρου 29 Φεβρ. |
| Πολύκτωρ | G. Δρακούλη | 14 | 4077 | άνεχ. Λονδίνον 20 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ, έφθ. 21 |
| Πολύμνια | E. Μιχαλίτσανου | 07 | 4937 | άνεχ. 'Αμβέρσαν 21 Φεβρ. διά Μπ. "Αυρες |
| Πόντος | υιος Γ. Γράτσου | 12 | 4013 | φορτώνει εἰς Πλέιτ 15 Φεβρ. |
| Πόπη | M.χ. Βερνίκου | 96 | 1594 | άργει Βαλέντιαν 28 Φεβρ. |
| Ποσειδών | Kυρ. Βενιζέλου | 09 | 3895 | άνεχ. 'Αμβέργον 20 Φεβρ. διά Σουάν, έφθ. 24 |
| Πρίνας | έτ. «Κάσσος» A.E. | 07 | 3823 | έφθ. 'Αμβέρσαν 20 Φεβρ. |
| Προφήτης 'Ηλιας | E. Σενίδης και Σιά | 79 | 1169 | άνεχ. Πρέσεζαν 28 Φεβρ. διά Πειραιά |
| Πρωτεύς | έτ. «Ατλαντικός» A.E. | 06 | 4081 | άνεχ. Μπάρρου 20 Φεβρ. διά Ρ. Ιανέτρον |
| Πρώτος | G. N. Λουλούδη | 03 | 1171 | έφθ. K)λιν 14 Φεβρ. και Μυτιλήνη 17 |

| ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ | ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ | Έτος ναυπ. | Τόν. Γραδάς | ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΕΙΔΙΩΝ ΤΩΝ |
|------------------------|---------------------------|------------|-------------|---|
| Πυθέας | I. Γαλάνη | 02 | 3028 | προσηργαμένον έγγυς Εύπατροις |
| Ρίτα | Γ. Πανᾶς | 01 | 2495 | άνεχ. Βιντείκη 20 Φεβρ. διά Καλάμας—Κύπρου |
| Ρίτα Χανδρή | I. Δ. Χανδρή | 90 | 1217 | άνεχ. Βιτούμη 21 Φεβρ. διά Εσωθρών Θάλασσαν |
| Ρόκος | «Βεργωτής» A.E. | 18 | 6430 | άνεχ. Ιμπριγχαρ 2 Φεβρ. διά Μπ. "Αυρες" |
| Ρόκος Βεργωτής | Γερ. Βεργωτή | 19 | 5637 | άργει εις Αμδέρσαν 20 Φεβρ. |
| Σαπφώ | υἱῶν Ν. Πατέρων | 07 | 3874 | ζεθ. Χίον 24 Φεβ. άργει |
| Σαρωνικός | Μαρή. Εμπειρίκου | 12 | 3548 | άνεχ. Βίλλαν Κονστιτούσιον 13 Φεβ. διά Λάς Πάλμας |
| Σόκομπελ. (τάνκερ) | έτ. «Σόκομπελ» | 30 | 1654 | εἰς μεταφοράς Ρωσίας—Μεσογείου (Πετρέλαια) |
| Σοφία Θεοδωροπούλου | Π. Θεοδωροπούλου | 99 | 1518 | εἰς Αλγύδρεικη 20 Φεβρ. έκφορτώνει |
| Σούνιον | Μαρή. Εμπειρίκου | 19 | 3054 | εἰς Κυπρίκην 17 Φεβ. ήποδρότωσιν |
| Στάμος Φαφαλιός | Σ. καὶ Δ. Φαφαλιός | 06 | 3990 | διήλθε Λάς Πάλμας 20 Φεβρ. διά Μεσογήναν |
| Στάμης Α. | άδ. Αποστολοπούλου | 81 | 987 | άργει Πειραιά 29 Φεβρ. |
| Στέφανος Κωστομένης | Ε. Κωστομένης | 11 | 5409 | ζεθ. Μπάχιαν Μπλάγκαν 7 Φεβρ. φορτώνει |
| Στρατής | Μ. Κυδωνιάς | 05 | 3893 | εἰς Ρωσίαν υπό φόρτωσιν 26 Φεβρ. |
| Στυλιανή | άδ. Πειθή | 93 | 1828 | άργει Αλεξανδρειαν 29 Φεβρ. |
| Στυλιανός | Π. Σ. Αντόππα | 04 | 3564 | προσήργαξεν έλασφρως Καλλίπολιν 25 Φεβρ. |
| Στυλιανός Κουτσοδόντης | Α. Κ. Κουτσοδόντη | 05 | 3076 | άνεχ. Θεοδόσιαν 22 Φεβρ. διά "Ασλαμποργκ" (Δυνιάν) |
| Τάκης | Π. Σ. Αντόππα | 04 | 1698 | διήλθε Κ. πολιν 25 Φεβρ. εἰς Βιτούμη |
| Ταξιάρχης | άδελφ. Λεμοῦ | 13 | 4221 | άνεχ. Χούλλα 18 Φεβρ. διά Μπ. "Αυρες |
| Τερέζα Κοντογιάννη | Στρ. Κοντογιάννη | 89 | 764 | εἰς πλάκας Δουνάδων—Ελλαδος |
| Τηθύνς | Γ. Φ. Ανθρακίδη | 00 | 3606 | ζεθ. Θεολινήν 3 Φεβρ. έκφορτώνει |
| Τηλέμαχος | Γ. Δρακούλη | 11 | 3562 | άνεχ. Τάνι 13 Φεβρ. διά Πειραιά. "Αναμένεται" |
| Τίμιος Σταυρός | Β. Λιθανοῦ | 02 | 3564 | ζεθ. Ροζάριο 19 Φεβρ. |
| Τό - Κύμα | Α. Κωνσταντινίδη | 05 | 3721 | άργει εἰς Αλεξανδρειαν 29 Φεβρ. |
| Τρίαντα | Γ. Λεμοῦ καὶ Μ. Γεωργ. λῆ | 00 | 4358 | άνεχ. Πλάμου 23 Φεβρ. διά Κάρδιφ ζεθ. 25 |
| Τρίτων | υῖοι Γ. Γράτσου | 14 | 4211 | ζεθ. Παλέρμου 18 Φεβρ. |
| Τροιποτίνας | Κ. Α. Τσιροπινάκηις γιοι | 14 | 3895 | ζεθ. Σάντα Φέ 16 Φεβρ. |
| Τώνης Χανδρής | I. Δ. Χανδρή | 04 | 2689 | άνεχ. Μεσσήναν 29 Φεβρ. διά Πειραιά |
| "Υδρα | Γκ. Κουλούρα | 00 | 3513 | ζεθ. Θεοδόσιαν 22 Φεβρ. |
| "Υδραίος | Α. Κουλούρα καὶ Κ. Ξένου | 02 | 4476 | άνεχ. Πειραιά 22 Φεβρ. διά Βιτούμη |
| Φαέθων | άδ. Λιθανοῦ | 13 | 4168 | ζεθ. Χαδάνγην 9 Φεβρ. καὶ Κολόν 15 διά Περούδιαν |
| Φαίδων | Π. Αλεξάτου καὶ Σία | 89 | 1882 | ζεθ. Κων. τζάν 13 Φεβρ. |
| Φανερωμένη | Λ. Βλαχάκη | 08 | 3501 | ζεθ. Δήλη 21 Φεβρ. |
| Φλοιόμηλα | Σ. Καταπόδη | 98 | 3175 | εἰς Γαλάται αποκεκλεισμένον ἐκ τῶν πάγων |
| Φλοιόβης | Κ. Α. Βογιατζόγλου | 81 | 746 | άργει Πειραιά 29 Φεβρ. |
| Φλωρεντία Σ. | Φλωρεντίου Σιδερίου | 97 | 2024 | ζεθ. Κων. λιν 18 Φεβρ. εἰς Ρωσίας |
| Φραγκούλα Β. Γουλανδρή | άδ. Γουλανδρή | 18 | 5304 | διήλθε Φεργ. Νορόνχα 16 Φεβρ. διά Μπ. "Αυρες |
| Φρέντ | Κ. Δ. Καλαφάτη | 07 | 4013 | πηράμενεν εἰς Λονδίνον 24 Φεβρ. |
| Φωτεινή Καρρά | άδ. Καρρά | 08 | 4396 | διήλθεν Αζόρρας 9 Φεβρ. διά Βοστώνην |
| Φώτης | Ν. Λυκιαρδοπούλου | 12 | 3507 | διήλθεν Λάδσεντ 23 Φεβρ. διά Κοπεγχάγην |
| Φωφά Μακρή | Π. Μακρή | 03 | 1013 | έκταλετ Πειραιάς εἰς Καναρίνας 29 Φεβρ. |
| Χαδιώτης | έτ. «Κάσσος» A.E. | 29 | 4386 | ζεθ. Νιούπορτ 19 Φεβρ. |
| Χαράλαμπος | 'Αντ. Γιαννουλάτου | 01 | 4389 | άνεχ. Θεοδόσιαν 27 Φεβρ. διά Πειραιά |
| Χαράλαμπος Π. | Π. I. Πατέρα καὶ Σία | 07 | 4362 | άνεχ. Τσιδιαθέντα 22 Φεβρ. διά Μπ. "Αυρες |
| Χέλατος | έτ. «Κάσσος» A.E. | 14 | 3489 | διήλθε Λάς Πάλμας 7 Φεβρ. διά Μοντεβίδεο |
| Χίος | Σ. Περρή κ.λ.π. | 88 | 1356 | εἰς Πειραιάς υπό εἰποκενήν 29 Φεβρ. |
| Χλόη | N. Λυκιαρδοπούλου | 99 | 5730 | ζεθ. Σάντος 15 Φεβρ. έκφορτώνει |
| Χηρηστός Z. ex Ίρις | N. Ζωϊοπούλου | 00 | 1106 | εἰς Βόλον 20 Φεβρ. καὶ Πειραιά 27 |
| Χριστίνα | Α. Βογιατζίδη καὶ Σία | 98 | 3438 | άνεχ. Νικολάιφ 20 Φεβρ. διά "Αγγλίαν—Κόντινεντ" |
| Χρυσάνθη | άδ. Πατέρα | 00 | 3217 | υπό φόρτωσιν εἰς Μαριανούπολιν 15 Φεβρ. |
| Χρυσάνθη Σταυρούδη | I. Σταυρούδη | 90 | 2223 | άργει Πειραιά 29 Φεβρ. |
| Χρυσή | Π. I. Γουλανδρή | 13 | 5367 | άνεχ. Λιθανόν 13 Φεβρ. καὶ Λάς Πάλμας 21 διά Πλάτιτ |
| Ψαρά | Κ. Δ. Καλαφάτη | 03 | 2907 | διήλθε Γιθραλτάρ 20 Φεβρ. διά Βυνικεν |
| Ψκεανία | M. Καριβαλή | 07 | 4813 | διήλθε Κων. λιν 21 Φεβρ. διά Φάλμουθ |
| Ψκεανίς | I. Ταχιμντζή | 96 | 3471 | άργει Χίον 29 Φεβρ. |
| Ψρίων | έτ. Χίος» A.E. | 96 | 3256 | άργει Πειραιά 29 Φεβρ. |
| Ψροπός | Μαρή. Εμπειρίκου | 13 | 3175 | διήλθε Βιθραλτάρ 20 Φεβρ. διά "Αμδέρσαν" ζεθ. 26 |

(Τὴς ιδιαιτ. θυγρεσ. τῶν «Ναυτ. Χρονικῶν» καὶ ἐκ τοῦ «Λόρδος Λιστ»)

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΒΕΡΝΙΚΟΣ

ΝΑΥΑΓΟΣΩΣΤΙΚΑ - ΡΥΜΟΥΛΚΑ
ΟΙΚΟΣ ΙΔΡΥΘΕΙΣ ΕΝ ΚΠΟΛΕΙ 1889

Ρυμουλκὴ κατάλληλα διὰ παντὸς εἴδους Ρυμουλκήσεις

Εἰδικὰ ταχύπλοα σκάριψι δι' ἐκδομάς.

ΔΙΕΥΘ. ΜΕΓΑΡΟΝ ΒΑΤΤΗ ΛΟΝ ΠΑΤΩΜΑ 11-12 ΠΕΙΡ.
ΤΗΛΕΦ. ΓΡΑΦΕΙΟΥ 40-176, ΤΗΛ. ΟΙΚΙΑΣ 6-42.

ΝΑΥΑΓΟΣΩΣΤΙΚΑΙ ΕΡΓΑΣΙΑΙ

ΡΥΜΟΥΛΚΗΣΕΙΣ ΑΝΟΙΚΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ

S.S. "MIMΗΣ,"

Τὸ μεγαλείτερον καὶ ἴσχυρότερον Ἑλληνικὸν ναυαγοσωστικὸν.

Ἐφωδιασμένον μὲ τὰ τελειότερα ναυαγοσωστικὰ μηχανήματα. Αντίλια 4.000 τόννων καθ' ὄραν.

ΟΙΚΟΣ ΣΤΡΙΓΚΟΥ Α.Ε.

ΛΕΩΦ. Β. ΜΕΡΑΡΧΙΑΣ
ΤΗΛ. 40-134