

NAYTIKA XRONIKA



1η Φεβρουαρίου 1931

Αρ. Φύλλου 3

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ Α! ΑΡΙΘ. 3. = ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ = ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, 1 ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΥ 1931

ΤΑ ΖΗΤΗΜΑΤΑ ΤΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

ΤΙ ΔΥΝΑΤΑΙ ΚΑΙ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΓΙΝΗ ΑΜΕΣΩΣ

ΑΙ ΓΝΩΜΑΙ ΤΟΥ κ. ΥΠΟΥΡΓΟΥ ΤΩΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ

Η άναληφθείσα προσπάθεια διὰ τὴν όνυμασιν τῶν ξητημάτων τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ἔχει εἰσέλθει ἡδη εἰς τὸ δεύτερον στάδιον τῆς ἔξελίξεως τῆς.

Τὸ πρῶτον στάδιον ἐτερματίσθη μὲ τὴν ὑποβολὴν εἰς τὴν Κυβέρνησιν τῆς ἐκδέσεως τῆς εἰδικῆς ὑπὸ τὴν προεδρίαν τοῦ ἀξιοτίμου Ἀντιπροέδρου τοῦ Ὑπουργικοῦ Συμβουλίου κ. Μιχαλακοπούλου ἐπιτροπῆς, ἐν τῇ ὅποιᾳ ἐκτίθενται αἱ ἀνάγκαι τῆς ἐθνικῆς μαζὶ ναυτιλίας ὡς διατυποῦνται τὰ ἐνδεικνύμενα νὰ ληφθοῦν μέτρα πρὸς ἵκανοποίησιν τούτων, ἰδιαίτερως ἐκάστῳ κλάδῳ, καὶ γενικώτερον πρὸς καθορισμὸν ἐνιαίας ναυτιλιακῆς ἐλληνικῆς πολιτικῆς, μὴ ἀνακοποτομένης οὐδὲ ἐπηρεαζομένης ἀπὸ τὰς ἐκάστοτε κυβερνητικὰς ἐναλαγάς.

Τὸ δεύτερον στάδιον, εἰς τὸ ὅποιον εἰσῆλθεν ἡ ἀναληφθείσα προσπάθεια, ἀφορᾷ τὴν ἐφαρμογὴν τῶν ὅσων ἡ εἰδικὴ ἐπιτροπὴ ὑποδεικνύει. "Ἡ μᾶλλον τὴν ἐπὶ τῇ βάσει τῶν ἐν τῇ ἐκδέσει τῆς ἐπιτροπῆς ὑποδείξεων ἐναρμόνισιν τῆς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς τοῦ Κράτους ἐντὸς τοῦ πλαισίου τῆς οἰκονομικῆς ἀντοχῆς του.

Ἐγράψαμεν καὶ εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχος μας, ὅτι ὁ κ. Μιχαλακόπουλος ἡδη πρὸ τῆς ἀναχωρήσεως του εἰς Γενεύην ἡρχισε τὰς μετὰ τοῦ κ. Ὑπουργοῦ τῶν Οἰκονομικῶν συνεννοήσεις διὰ τὴν ἔξενόρεσιν τῶν ἀπαιτηθησούμενων δαπανῶν ἐκ τοῦ κρατικοῦ προϋπολογισμοῦ πρὸς ἐφαρμογὴν τῶν μέτρων ὑπὲρ τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας.

Τὰ «Ναυτικά Χρονικά» ἐπιθυμοῦντα νὰ τηροῦν τοὺς ἀναγνώστας τῶν ἀπολύτως ἐνημέρους τῆς πραγματικῆς θέσεως εἰς τὴν ὅποιαν ἐν τῇ ἔξελίξει τῆς ἐνδικήσεως τῶν ἐμποροναυτικῶν μαζὶ ξητημάτων, ἐθεωρησεν ἐπιβεβλημένον νὰ ξητήσῃ καὶ φέρῃ ἀπὸ τῶν στηλῶν των τὰς ἀπόψεις τοῦ ἀξιοτίμου Ὑπουργοῦ τῶν Οἰκονομικῶν.

Εἶνε περιττὸν νὰ τονισθῇ ὅτι ἡ ἔξαιρετικὴ θέσης τὴν ὅποιαν κατέχει ἐν τῇ Κυβερνήσει καὶ παρὰ τῷ Προέδρῳ αὐτῆς ὁ διευθύνων τὸ Ὑπουργεῖον τῶν Οἰκονομικῶν, προσδίδει ὅλως ἰδιαίτεραν σημασίαν εἰς τὰς ἀπόψεις του.

Ο κ. Γ. Μαρῆς, ὁ ὅποιος ἔχει καταστῇ ἡδη ἐνήμερος τῆς ἐκδέσεως τῆς εἰδικῆς ἐπιτροπῆς δὲν ἀμφισβητεῖ ὅτι ἀπὸ ἐπιστημονικῆς καὶ τεχνικῆς ἀπόψεως εἴνει αὕτη

ἀριτοτάτη. Ἀπὸ τῆς πλευρᾶς ὅμως τῆς πρακτικῆς ἐφαρμογῆς δὲν διστάζει νὰ τονίσῃ ὅτι τὴν εὐρίσκει ἐλλιπή. Διότι οἱ ἀποτελέσαντες τὴν ἐπιτροπὴν συντάκται τῆς ἐκδέσεως ὥφειλον διὰ νὰ καταστήσουν πλῆρες τὸ ἔργον των καὶ πρὸ παντὸς πρακτικῶς ἐφαρμόσιμον ἐν τῷ συνόλῳ του νὰ ἀποδείξουν καὶ τὰ μέσα, διὰ τῶν ὅποιων θὰ ἔξενορεθοῦν οἱ πόροι, ὡστε νὰ δυνηθῇ τὸ Κράτος ἐκ τοῦ προϋπολογισμοῦ του νὰ πραγματοποιήσῃ τὰς δαπάνας αἱ ὅποιαι θὰ ἀπαιτηθοῦν διὰ τὴν ἐφαρμογὴν τῶν ὑποδεικνυμένων μέτρων.

Αἱ δαπάναι δὲ αὐτὰ—παρατηρεῖ ὁ κ. Ὑπουργὸς τῶν Οἰκονομικῶν—δὲν είναι εὐκαταφόροντοι, λαμβανομένης μάλιστα ύπ' ὄψιν τῆς περιορισμένης οἰκονομικῆς δυναμικότητος τοῦ Κράτους καὶ τοῦ γεγονότος ὅτι ὁ νέος προϋπολογισμὸς δὲν ἔχει ἐλαστικότητα διὰ τὴν ἀνάληψιν οὐδὲ τοῦ παραμικροῦ βάρους πέραν τῶν ὅσων προεβλέφθησαν εἰς αὐτόν. Τὴν ἀπαιτηθησούμενην δαπάνην ἐκ τοῦ δημοσίου ταμείου διὰ τὴν ὄλοκληρωτικὴν ἐφαρμογὴν τῶν ὑπὸ τῆς εἰδικῆς ἐπιτροπῆς ὑποδειχθέντων μέτρων τὴν ὑπολογίζει ὁ κ. Μαρῆς εἰς ὑπερδιακοσίας χιλιάδας ἀγγικαὶ λίριας ἐτησίων.

Ο κ. Ὑπουργὸς φρονεῖ ὅτι ἡ εἰδικὴ ἐπιτροπὴ διὰ νὰ καταστήσῃ τὸ ἔργον της πλήρες ὄφειλε νὰ προχωρήσῃ καὶ πέραν τῆς ὑποδείξεως μέτρων εἰς τὴν ὑπόδειξιν τῶν μέσων πρὸς ἐφαρμογὴν τῶν μέτρων. Οπωσδήποτε ὅμως ἀνεξαρτήτως τοῦ τί θὰ κάμῃ ἡ ἐπιτροπή, συμπληροῦσα τὸ ἔργον τῆς, καὶ τῶν ἐγδεχομένων ὑποδείξεών της πρὸς ἔξενόρεσιν τῶν πόρων, ὁ κ. Μαρῆς ἔχει τὴν γνώμην ὅτι τὰ ὑπὲρ τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας μέτρα δὲν είναι δυνατόν νὰ ληφθοῦν καὶ ἐφαρμοσθοῦν συνολικῶς, ἀλλὰ βαθμιαίως καὶ κεχωρισμένως κατὰ κλάδον ἀναλόγως τῆς ἐκάστοτε οἰκονομικῆς ἀντοχῆς τοῦ Κράτους.

Ο χωρισμὸς αὐτὸς θὰ ἐπιτρέψῃ, κατὰ τὸν κ. Ὑπουργόν, ἐναρξῖν τῆς ἐφαρμογῆς τῶν μέτρων καὶ ἀπὸ αὐτοῦ τοῦ ἀρχομένου νέου οἰκονομικοῦ ἔτους, διότι ὑπάρχουν ἀνάγκαι τῆς ναυτιλίας αἱ ὅποιαι είναι δυνατόν καὶ πρέπει νὰ ἵκανοποιηθοῦν ἀμέσως εἴτε λόγῳ τοῦ ὅτι ἀπαιτοῦνται περιορισμέναι δαπάναι εἴτε διότι οὐδεμία σχεδὸν δαπάνη χρειάζεται, ἀλλὰ μόνον μέτρα νομοθετικά ἡ διοικητικά.

Ἐν συνεπείᾳ πρὸς τὴν ἀντίληψιν αὐτὴν ὁ κ. Ὑπουργὸς τῶν Οἰκονομικῶν φρονεῖ ὅτι ἡ ὑπόδειξις τῆς

Ο Κ. ΔΡΟΣΟΠΟΥΛΟΣ ΔΙΑ ΤΗΝ "ΝΑΥΤΙΚΗΝ ΠΙΣΤΙΝ,"

"Ο Διοικητής της Εθνικής Τραπέζης κ. Δροσόπουλος είχε την καλωνύνην έν συνομιλία του μετά συνεργάτου μας νὰ διατυπώῃ τὰς γενικὰς ἀπόψεις του ἐπὶ τῆς ψυχαγωγίας τῶν προβλημάτων τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας.

"Ἐπίσης φρονεῖ ὁ κ. Υπουργὸς ὅτι δύνανται νὰ ἐφαρμοσθῶν ἀμέσως αἱ ὑποδειξεῖς τῆς ἐπιτροπῆς διὰ τὴν ἐπιβατικὴν ναυτιλίαν καὶ διότι ἐπείγει, ἀλληδῶς, ἡ λῆψις μέτρων διὰ τὴν βελτίωσίν της καὶ διότι, ἐφ' ὃσον δὲν παρίσταται ἀνάγκη εἰδικῆς τινος ἐπιχορηγήσεως ἀπὸ μέρους τοῦ Κράτους, ἡ ἐπιβάρυνσις αὐτοῦ διὰ τὰς ἐπιχορηγήσεις τῶν ἀτμοπλοίων τὰ ὄποια θὰ ἔχουν προτοῦν ωριμένας «ἀναγκαίας» καὶ «ώφελίμους» γραμμὰς τῆς διεθνοῦς ἀκτοπλοΐας, θὰ είναι κατὰ τὸ μᾶλλον καὶ ἦττον περιορισμένη.

Σημ. «Ναυτ. Χρον.» Εκ τοῦ δημοσιευθέντος ἐν τῷ προηγούμενῳ φύλλῳ τοῦ περιοδικοῦ τούτου ἀνακοινωθέντος τῆς Ἐπιτροπῆς ἐπὶ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, συνάγεται ὅτι μόνον ἡ δόλοκλήρωσις τῆς ὑποδεικνυμένης ὑπὸ ταύτης κρατικῆς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς ὅτι πατιτῇ ἐνδεχομένως, τὴν ἐπὶ λι. 200.000 ἑτησίαν θυσίαν ἔκ του προϋπολογισμοῦ

Ἐν τῷ αὐτῷ ὅμως ἀνακοινωθέντι ὅρτως δηλοῦνται ὅτι τὸ ἀνώτατον τοῦ διοικοῦ τῆς κρατικῆς ἀρχῆς ὅτι πατιτῇ ὅτι ἀμέσως τῶρα, ἀλλὰ μόλις μετὰ πενταετίαν μέχρι τότε ὅταν τημῆτα μόνον τοῦ ποσοῦ τούτου, πάντως πολὺ κάτω τοῦ ἡμίσεως. Διότι πρέπει ν' ἀρχίσῃ ἡ ἐκμετάλλευσις τῶν ναυπηγηθησομένων δύο ὑπερωκεανίων, διὰ ν' ἀρχίσῃ καταβαλλομένη πρὸς τὴν ὑπερωκεανίων ἑταῖρίαν ἡ προβλεπομένη ἑτησία ἐπιχορήγησις ἐπὶ λι. 125.000. Δὲν ἀποκλείεται δὲ ποσός, ὡς ἐδήλωσεν τὴς Ἐπιτροπή, νὰ μὴ χρειασθῇ δόλοκληρον τὸ προταῦθὲν ποσὸν διὰ ἐφαρμογὴν τῆς ὑποδεικνυμένης ναυτιλιακῆς πολιτικῆς. Τούτο θὰ συμβῇ ἐὰν ἡ ἐκμετάλλευσις τῶν δύο ὑπερωκεανίων δὲν είναι παθητική. Υπάρχουν δὲ βάσιμοι ἐλπίδες ὅτι ἡ ἐκμετάλλευσις τούτων θὰ κλείη καὶ ἀνευ τῆς κρατικῆς ἀρχῆς μὲ ἐνεργητικὸν πλεόνασμα, ἐὰν ἐφαρμοσθῶσι πάντα τὰ ὑπὸ τῆς Ἐπιτροπῆς ὑποδεικνυμένα μέτρα ὑπὲρ τῶν ὑπερωκεανίων συγκοινωνιῶν μας.

Ο ΕΜΠΟΡΙΚΟΣ ΣΤΟΛΟΣ ΤΗΣ ΓΑΛΛΙΑΣ ΑΥΞΑΝΕΤΑΙ

Εἰς τὸ Λονδίνειον «Syren» ἐδημοσιεύθη τὸ κατωτέρω ἀρθρὸν περὶ τοῦ Ἐμπορικοῦ στόλου τῆς Γαλλίας καὶ τῆς Γαλλικῆς ναυπηγικῆς κινήσεως, γραφὲν ὑπὸ τοῦ πρώτου Γάλλου ὑπουργοῦ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας κ. Louis Rollin.

Ἡ κατὰ τὸ ἔτος 1930 κατάστασις τῆς Γαλλικῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας δύνανται νὰ χαρακτηρισθῇ, ὡς εὐχάριστος.

Ἡ χωρητικότης τοῦ Γαλλικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου ἀνέρχεται σήμερον εἰς 3.500.000 τόννους γκρός, ἐν συγκοίσει πρὸς τὴν τοῦ 1918, ὅτε ἦτο 2.000.000 τόννων καὶ 2.500.000 κατὰ τὸ 1914. Κατὰ τὸν μῆνα Οκτώβριον τοῦ 1930, δόποτε εἶχον δημοσιεύθει αἱ ἐπίσημοι στατιστικαί, ἡ χωρητικότης τῶν ἐν ἀργίᾳ Γαλλικῶν πλοίων ἀνήρχετο μόνον εἰς 170.000 τόννους. Τούτο παρέχει σαφῆ εἰκόναν τῆς ἀνυπαρξίας πλεοναζούσης χωρητικότητος ἐν Γαλλίᾳ. Δυστυχῶς αἱ τιμαὶ τῶν ναυλῶν είναι πολὺ χαμηλαὶ καὶ δυσκόλως—ἴδιως οἱ ἐφοπλισταὶ τῶν φορτηγῶν σκαφῶν—δύνανται νὰ ἐπιτύχουν ἐν ἴσοζύγιον. Ἡ ἐργασία ἐπὶ τῶν ταχυδρομικῶν ἀτμοπλοίων διαγράφεται ὑπὸ καλυτέρων συνθήκας, μολονότι καὶ εἰς αὐτὴν φάνεται ἀναπτυσσόμενος ὁ διεθνῆς συναγωνισμὸς ἐπὶ πλείστων γραμμῶν. Ἐν τούτοις ὅμως δέοντας ἐντιῦθα νὰ σημειωθῇ, ὅτι παρατηρεῖται σταθερὸς πρόοδος εἰς τὴν ἀναλογίαν μεταφορῶν ἔξαγωγῆς καὶ εἰσαγωγῆς ἀπὸ πλοῖα ὑπὸ Γαλλικὴν σημαίαν. Κατὰ τὸ 1913 μετερέθησαν διὰ τῆς Γαλλικῆς ναυτιλίας ἐμπορεύματα ἀναλογοῦντα πρὸς 30.87 οἰο ἐπὶ τῆς ὅλης Γαλλικῆς κινήσεως, κατὰ δὲ τὸν τελευταῖον στατιστικὸν πίνακα τοῦ 1927 (γεωτερος δὲν ἐδημοσιεύθη) τὸ ποσοστὸν τούτο ἀνῆλθεν εἰς 44.17 οἰο.

Οσον ἀφορᾶ τὴν ἐπιβατικὴν κίνησιν τὰ Γαλλικὰ ὑπερωκεανεῖα ἔξακολονθῶν ἀπολαμβάνοντα τῆς εὐνοίας τοῦ ταξειδιωτι-

"Ο Διοικητὴς τῆς Εθνικῆς Τραπέζης κ. Δροσόπουλος είχε τὴν καλωνύνην ἐν συνομιλίᾳ του μετὰ συνεργάτου μας νὰ διατυπώῃ τὰς γενικὰς ἀπόψεις του ἐπὶ τῆς ψυχαγωγίας τῶν προβλημάτων τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας.

"Ο κ. Δροσόπουλος ἔχει τὴν γνώμην ὅτι χωρὶς γενναίαν ἀπὸ μέρους τοῦ Κράτους ὑποστήριξεν δὲν είναι δυνατὸν νὰ γίνεται σοβαρὸς λόγος περὶ ἐφαρμογῆς μέτρων διὰ τὴν βελτίωσιν τῆς καταστάσεως τοῦ ἐμπορικοῦ ναυτικοῦ. Ἡ ἀξιοθαύμαστος προσωπικὴ τῶν ναυτιλομένων δραστηριότης δὲν είναι ἐπαρκῆς εἰς τὸν σκληρὸν ἀνταγωνισμὸν τῆς ἐλληνικῆς σημαίας μὲ τὰς ἔνεας, ὅταν μάλιστα οἱ συναγωνισταὶ αὐτοὶ ἔχουν πλουσίαν τὴν ὑποστήριξιν τῶν Κρατῶν των.

"Η Εθνικὴ Τραπέζα, ἐτόνισεν ὁ κ. Δροσόπουλος, δὲν θὰ είχε καμίαν ἀντίφορην νὰ παράσχῃ τὴν συμβολήν της, εἰς ὅτι αὐτὴ είναι ἀπαραίτητος πρὸς ἐφαρμογὴν τῶν μέτρων ὑπὲρ τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας.

Εἰδικώτερον προκειμένου περὶ τῆς ὁργανώσεως τῆς ναυτικῆς πίστεως, δεδομένου ὅτι, καὶ κατὰ τὴν γνώμην τοῦ κ. Διοικητοῦ, είναι καταδικασμένη εἰς ἀποτυχίαν ἡ τυχὸν ἰδρυσις χωριστοῦ αὐτοτελοῦς ἰδρυματος, ἡ Εθνικὴ Κτηματικὴ Τραπέζα θὰ ἐδέχετο ν' ἀναλάβῃ τὴν ἔξυπηρότησιν τῆς ναυτικῆς πίστεως, ἐφ' ὃσον θὰ είχε πρὸς τὸν τὴν συνεργασίαν τοῦ Δημοσίου.

"Ο κ. Δροσόπουλος δὲν ἡθέλλησε νὰ εἰσέλθῃ εἰς λεπτομερείας ἐπιφυλαχθεὶς ν' ἀναπτύξῃ διεξοδικώτερον τὰς ἐν προκειμένῳ ἀπόψεις τῆς Διοικήσεως τῆς Τραπέζης ἀπὸ τῶν στηλῶν τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν».

κοῦ κόσμου, ἡ δὲ προτίμησις αὐτῇ ἀποδοτέα μεγάλως εἰς τὰς παφὶ τῶν διαφόρων ἑταῖρῶν καταβαλλομένας μεγίστας προσπαθείας, ὅπως ἔχωσιν εἰς τὰς γραμμὰς των πλοίων γενάτατα καὶ τελείως ἐφωδιασμένα διὰ τὴν ἐνίμαρειαν τῶν ἐπιβατῶν. Ἐπὶ τοῦ θέματος τούτου δυνάμεθα ν' ἀναφέρωμεν τὰ τῆς νέας προσθήκης τοῦ Ὑπερωκεανοῦ «Atlantique» (39.000 τόννων γκρός) τῆς γραμμῆς Νοτ. Ἀμερικῆς ὅπερ θὰ τεθῇ εἰς ὑπηρεσίαν κατὰ τὸ προσεχὲς ἔαρ καὶ θὰ σημειώσῃ γεγονός εἰς τὴν ἵστορίαν τῆς γραμμῆς ταύτης. Δι' ἴδιαιτέρου νομοσχεδίου, ὅπερ εἰστηγήθη διὸ ὑπουργὸς τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας καὶ ἡ Γαλλικὴ Κυβέρνησις ἐδέχθη, ἡ Γενικὴ Ὑπερωκεανοῖς Ἐταιρίᾳ θὰ ναυπηγήσῃ ἐν νέον κολοσσιαίν ὑπερωκεανέον διὰ τὴν γραμμὴν Χάροης—Ν. Ὕόρκης 60.000 τόννων γκρός ὅπερ καὶ παρηγγέλμη ἥδη εἰς τὰ Ναυπηγεῖα τοῦ Σαίν Ναζαίο, Πενοέ. Τὸ σκάφος τοῦτο θὰ τεθῇ ἐν ὑπηρεσίᾳ τὸ 1934, θὰ είναι δὲ τὸ πλέον ταχύτερον καὶ πολυτελέστατον τῶν ὑπὸ Γαλλικὴν σημαίαν πλοίων. Ἡ ἑταῖρα Μεσσαζεῷ ἐπίσης καθεύδει τὰ δύο μεγάλα μότορικας «Felix Roussel» καὶ «Georges Philippot» 16.000 τόννων περίπου γκρός ἔκαστον. Τὸ πρῶτον τίθεται ἥδη ἐν ὑπηρεσίᾳ. Τὰ πλοῖα ταῦτα φέρουν μηχανὰς Νετζελ, ἀποκλειστικῶν Γαλλικῆς κατασκευῆς. Τοῦτο παρακολουθεῖται μετὰ μεγίστου ἐνδιαφέροντος, ἀποδεικνύει δὲ τὴν μεγάλην πρόοδον καὶ ἀνάπτυξιν, ἥν λαμβάνει εἰς τὴν Γαλλίαν τὸ σύστημα τῶν κινητηρίων μηχανῶν ἐσωτερικῆς καύσεως.

"Ἡ ναυπηγικὴ ἐν Γαλλίᾳ διέρχεται περίοδον δεξίας κοίσεως, ὅπως ἀκριβῶς συμβαίνει καὶ εἰς τὰς ἄλλας κύρως. Εἰς τὴν Γαλλίαν σπουδαῖος λόγος τῆς κοίσεως ταύτης ἀποδίδεται κυρίως εἰς τὸ ὅτι οἱ Γάλλοι ναυπηγοὶ δὲν δύνανται νὰ ὑποβιάσουν τὰς τιμαὶς των μέχρι τοῦ ἐπιτέρου, εἰς δὲ κατέρχονται οἱ συναγωνισταὶ των. Ἐν τούτοις ποιοτικῶς ἡ Γαλλικὴ ἐργασία δὲν ἐπηρεάζεται ἀπὸ τὴν προσωπικὴν ταύτην κοίσεων, ὅτι αἱ σημεριναὶ συνθῆκαι καὶ ταῦτα τούτων εὐνοίας τοῦ ταξειδιωτι-

ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

ΑΝΑΓΚΗ ΑΜΕΣΟΥ ΡΥΘΜΙΣΕΩΣ

ΣΗΜΕΙΩΜΑ ΤΟΥ ΑΡΧΗΓΟΥ ΤΟΥ ΛΑΪΚΟΥ ΚΟΜΜΑΤΟΣ κ. Π. ΤΣΑΛΔΑΡΗ

Η έκδοσις των «Ναυτικῶν Χρονικῶν» μοῦ είχε παράσχει τὴν εὐκαιρίαν νὰ τονίσω δημοσίᾳ ἀπὸ τῶν στηλῶν των ὅτι τὰ προβλήματα τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας μας πρέπει νὰ προσελκύσωσι παντὸς κόμματος ἀμέριστον τὴν προσοχὴν καὶ ν' ἀποτελέσωσιν ἐν ἐκ τῶν σπουδαιοτέρων ἄρδων τῆς πολιτικῆς των.

Δὲν δύναται σήμερον νὰ μᾶς ἀφήσῃ ἀδιαφόρους ἡ ἐπίθεσις, ἡ ἀναληφθεῖσα υπὸ μερίδος τοῦ Ἀγγλικοῦ τύπου ἐναντίον τῶν Ἑλλήνων ναυτιλλομένων οὐδὲ αἱ ἐνέργειαι τῶν "Ἀγγλῶν ἀσφαλιστῶν" ἔναντι τῆς Ἑλληνικῆς ναυτιλίας.

Ἐχω τὴν γνώμην ὅτι αἱ σχετικῶς πολλαὶ κατὰ τὰ δύο τελευταῖα ἔτη ἀβαρίαι ἐλληνικῶν ἀτμοπλοίων, συμπτωματικὰ ἐντελῶς καὶ μοιραῖαι δὲν δύνανται ν' ἀποτελέσουν βάσιμον δικαιολογίαν εἰς τοὺς ἀσφαλιστὰς τοῦ Ἀγγλικοῦ Λόῳδ διὰ τὴν πραγματοποίησιν τῶν ἐξαγγελθέντων παρ' αὐτῶν μέτρων ἔναντι τῆς ἐλληνικῆς ναυτιλίας.

Δὲν δύναμαι βεβαίως νὰ προβλέψω ποῖον θὰ είνετο ἀπότελεσμα τῶν προσπαθειῶν τῶν ἐν Λονδίνῳ ἐκπροσώπων τῶν Ἑλλήνων πλοιοκτητῶν ὅπως κατορθώσωσι νὰ πείσωσι τοὺς "Ἀγγλους ἀσφαλιστὰς" ν' ἀναγνωρίσωσι πόσον ἀδικοὶ καὶ παράλογοι εἴνεται αἱ ἀξιώσεις, τὰς ὁποίας διετύπωσαν καὶ η εἰς τὰς ὁποίας ἐμμονή των θὰ ἔθιγε καιρίως τὴν ἐλληνικὴν Ἐμπορικὴν ναυτιλίαν.

Ἐλπίζω καὶ εὔχομαι τὴν εὐόδωσιν τῶν προσπαθειῶν αὐτῶν. Ἀνεξαρτήτως ὅμως τῆς ἐκβάσεως τῶν νομίζω ὅτι τὰ ἐν Λονδίνῳ γενόμενα παρέχουν εἰς πάντας ἀφορμὴν ἐντελοῦς κατανοήσεως τῆς καταστάσεως, εἰς ἥν εὐδίσκεται ἡ ἐμπορικὴ μας ναυτιλία, ὅπως ἐπίσης καὶ κατανοήσεως περὶ τοῦ πόσον ἐπιτακτικὴ παρίσταται ἡ ἀνάγκη ν' ἀναληφθῇ ἀποφασιστικὴ στάσις ἐνισχύσεως τῆς ἵνα ἔξελθῃ ἀπὸ τὴν κοίτην τὴν ὁποίαν διέρχεται καὶ ἡτὶς ἀπειλεῖται νὰ καταστῇ σοβαρότερα.

Δὲν γνωρίζω ποῖαι κρατοῦσι παρὰ τῇ Κυβερνήσει ἀπόψεις ἐπὶ τῶν μέτρων, τὰ ὅποια μετὰ μακρὰν καὶ ἔξονυχιστικὴν μελέτην ὑπέδειξεν ἡ εἰδικὴ ἐπιτροπὴ διὰ τὴν, παρεμβάσει τοῦ Κράτους, ἀντιμετώπισιν τῶν ἀναγκῶν τῆς ναυτιλίας μας. Νομίζω ἐν τούτοις ὅτι οὐδεὶς δισταγμὸς δύναται νὰ εἴνεται βασιμῶς δεδικαιολογημένος πρὸς ἀμεσον, ἀνευ παραμικρᾶς ἀναβολῆς, ἐφαρμογῆν μέτρων διὰ τὴν ὁὐθμίσιν ὠρισμένων, τούλαχιστον, ἐκ τῶν ζητημάτων τῆς ναυτιλίας, ἐκείνων ἄτινα, πανθομολογημένως, χρήζουν ἐπειγούστης λύσεως.

Εἶνε αὐτονόητον ὅτι τὸ ζήτημα τῆς ναυτασφαλείας, τὸ ὅποιον εὐρίσκετο εἰς τὴν πρώτην γραμμὴν τῶν πρὸς ἐπίλυσιν ἐμποροναυτικῶν προβλημάτων, κατέλαβεν ἥδη, μετὰ τὰ ἐν Λονδίνῳ μεσολαβήσαντα, τὴν πρωτίστην θέσιν, ἡ δὲ ἀμεσος τακτοποίησίς του κατέστη πλέον ἡ ἐπιτακτικὴ.

Ὦς είνε γνωστόν, ἐκ τῶν ἐν τῷ καθημερινῷ τύπῳ δημοσιευθεισῶν πληροφοριῶν, ἡ ἐπὶ τοῦ ζητημάτος τῆς ναυτασφαλείας συζήτησις ἐν τῇ εἰδικῇ ἐπιτροπῇ ὑπῆρξε καὶ διεξοδικὴ καὶ λίαν ζωηρά. Τὸ συμπέρασμα ταύτης ἦτο ἡ ὑπὸ ὠρισμένον τύπον ἰδρυσις Ἐλληνικοῦ Ἀσφαλιστικοῦ Ὁργανισμοῦ, τῇ συμμετοχῇ εἰς τὰ ἀρχικὰ κεφάλαια του τοῦ Κράτους, τῶν Ἑλλήνων πλοιοκτητῶν καὶ μᾶς τῶν Ἑλληνικῶν Τραπεζῶν.

Δὲν είνε βεβαίως τοῦ παρόντος ἡ ἔξέτασις ἐν ταῖς λεπτομερείαις τῆς προταθείσης συγκροτήσεως τοῦ Ὁρ-

γανισμοῦ. Πρέπει δημος νὰ παρατηρήσω, μολονότι συμφωνῶ μετὰ τῆς εἰδικῆς ἐπιτροπῆς, ὅτι ἡ ἡμικὴ εἰνες ἡ προέχουσα σημασία τῆς ἰδρυσεως τοῦ Ὁργανισμοῦ, διότι διὰ τοῦ κύρους του θὰ παράσχῃ τὴν ἀπόλυτον ἐγγύησιν πρὸς τοὺς ἔνοντας ἀσφαλιστὰς διὰ τὰς ἀναλαμβανομένας παρ' αὐτῶν τῇ συμμετοχῇ του πλέον κινδύνους, ὅτι δὲν θεωρῶ ἐπαρκὲς τὸ ποσὸν τῶν 100.000 λ. στ., τὸ ὅποιον ὠρίσθη ως πρῶτον κεφάλαιον. Παρ' ὅλην τὴν κοίτην τὴν ὁποίαν διέρχεται ἡ ἐμπορικὴ μας ναυτιλία ἔχω τὴν ἐντύπωσιν ὅτι τὸ ἐν σελλήνιον τὸ ὅποιον ὠρίση κατὰ τὸν οἰκισμὸν ὡριμότερον ὡς πρὸς τὴν ἴκανοτοίσην τῶν διαφόρων ἀναγκῶν, δύναται νὰ ἔξενη τὸ ποσὸν τῶν 15 ἐκατομμυρίων δραχμῶν, τὸ ὅποιον ἀπαιτεῖται πρὸς διπλασιασμὸν τῆς εἰσφορᾶς του εἰς τὰ πρῶτα κεφάλαια διὰ τὴν ἰδρυσιν ὁργανισμοῦ, τοῦ ὅποιον τόσον εὐεργετικὴ ἀναμένεται ἡ ἐπίδρασις πρὸς βελτίωσιν τῶν δραχμῶν ἀσφαλίσεως τῶν Ἑλληνικῶν πλοίων.

Πρέπει νὰ σημειώσω ὅτι συμμερίζομαι πλήρως τὴν γνώμην τῆς εἰδικῆς ἐπιτροπῆς ὅτι ὁ ἰδρυθησόμενος Ἀσφαλιστικὸς Ὁργανισμὸς δὲν πρόκειται ν' ἀνταγωνισθῇ τοὺς ἀσχολούμενούς μὲ τὴν ἀσφαλιστικὴν ἐλληνικῶν πλοίων ἔνοντας ἀσφαλιστὰς καὶ συγκεκριμένως τοὺς "Ἀγγλους, ἀλλ' ὅτι θὰ συνεργασθῇ μετ' αὐτῶν. Πρόγιατι δέ, ως παρατηρεῖ ἡ ἐπιτροπή, ἐκ τῆς στενῆς συνεργασίας καὶ ἀλληλεγγύης μεταξὺ τοῦ Ἑλληνικοῦ Ἀσφαλιστικοῦ Ὁργανισμοῦ καὶ τῶν ἔνοντων θὰ ὀφεληθῶσιν ἀμφοτέρων τὰ μέρη.

Πρὸς κλείσια, τὸ παρόν νομίζω, ὅτι πρέπει νὰ ἐπιστήσω τὴν προσοχὴν τῶν ἀρμοδίων περὶ τῆς ἀνάγκης ὅπως ὁμοῦ μετὰ τοῦ σχεδίου Νόμου περὶ ἰδρυσεως τοῦ Ἑλληνικοῦ Ἀσφαλιστικοῦ Ὁργανισμοῦ—ἢ ὑπόβολὴ τοῦ ὅποιον εἰς τὴν Βουλὴν θέλω νὰ πιστεύσω ὅτι δὲν θὰ βραδύνῃ—εἰσαχθοῦν πρὸς ψήφισμαν καὶ αἱ ἐνδεικνυόμεναι μεταρρυθμίσεις τῶν διατάξεων τοῦ Ναυτικοῦ Κώδικος, τῶν προβλεπούσων τὴν διαδικασίαν κανονισμοῦ τῶν ἀβαριῶν τῶν Ἑλληνικῶν πλοίων, ὥστε ἡ διαδικασία αὐτὴν νὰ γίνεται ἐπὶ συγχρονισμένων βάσεων καὶ νὰ ἔξασφαλίζῃ δίκαιον κανονισμὸν τῶν ἀβαριῶν.

Π. Ε. ΤΣΑΛΔΑΡΗΣ

ΚΑΘΕΛΚΥΣΙΣ ΣΕΡΒΙΚΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

Ἐκ τῶν ἐν Κάσσεις Ἀγγλικῶν ναυπηγείων Σάμουνελ Οὐάζετ καθειλκύσθη πρὸς ἡμερῶν ἓνα μικρὸν Σερβικὸν ἀτμόπλοιον ὄνοματίθεν «Bakar» καὶ ἀνήκον εἰς τὴν «Σαντράνσκ Πλόδινγκτρα», τοῦ Σουσάν. Τὸ ἐν λόγῳ σκάφος ἔχει: διαστάσεις ποδῶν 144X 24.6 καὶ χωρητικότητα 120 τόννων d. w., προορίζεται δὲ διὰ ταξιδίων ἡμέρας καὶ δύναται νὰ περιλάβῃ 300 ἐπιβάτες αἱ καὶ γ' θέσεως. Εἰς τὸ ὑπόστρωμά του διαθέτει τέσσαρας θολάριους αἱ θέσεως διὰ τὸν ἐπιβάτα τοὺς ἐπιθυμοῦντας ν' ἀγαπαυθοῦν. Τὸ δύθισμά του, ὅταν είνεται ἐμπορτον φθάνει τοὺς 9.8 πόδας, Ἐχει ἀτμομηχανὰς τριπλῆς ἐκτονώσεως, θὰ ἐκτελεῖ δὲ ἀκτοπλοΐαν εἰς Δαλματίαν.

Δὲν είνε τὸ μόνον γεογκαπγγήθεν Σερβικὸν ἀτμόπλοιον. Τρία τὸν ἀριθμὸν εὑρίσκονται ὑπὸ κατακτησηὴν ἐν Ἀγγλίᾳ μεταξὺ τῶν ὅποιων καὶ τὸ νέον «Καρχαρεώργεντς» λαμπρότερον καὶ μεγαλύτερον τοῦ δυστιθέντος.

ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΥΣΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑΙ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ ΠΛΟΙΩΝ

Αἱ κυριώτεραι ἀγοραπωλησίαι ἀτμοπλοίων κατὰ τὸ λῆξαν 15θήμερον εἰναι αἱ ἀκόλουθοι :

«Kendal Castle» Ἀγγλικόν. 9200 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1920 ἐπωλήθη εἰς Βέλγιον ἐφοπλιστάς ἀντὶ λ. στ. 27.500. Τὸ ἐν λόγῳ σκάφος είχεν ἀγορασθῇ τὸν Ἀπρίλιον τοῦ 1921 ἀντὶ λ. στ. 72.500.

«Anglet» Γαλλ. τ. γκρός 3129, φορτίου 5425 τ. καὶ ναυπηγήσεως 1913. «Homecourt» Γαλλ. τ. γκρός 2388, φορτίου 3700 τ. καὶ ναυπηγήσεως 1910. Καὶ «Sybil» Γαλλ. τ. γκρός 2388, φορτίου 3700 τ. καὶ ναυπηγήσεως 1909 ἐπωλήθησαν ἀπὸ τὴν «Cie des Chargeurs Français», τῶν Παρισίων, ἐν δημοπρασίᾳ ἀντὶ 3.276.000 φράγκων εἰς τὴν ἑταῖρίαν τοῦ κ. Arthur Power, τοῦ Λονδίνου. Ὁμοίως τὸ Γαλλ. ἀπὸ «Guethary» τ. γκρός 1720, φορτίου 2500 τ. καὶ ναυπηγήσεως 1916, ἡγοράσθη ἐν δημοπρασίᾳ ἀντὶ 851.000 φρ. ὑπὸ τῶν κ. κ. Constant, τοῦ Καρδιφ.

«Battinin Accame» Ἰταλ. μὲ διπλὰ καταστρώματα καὶ shelter, τ. γκρός 5509, φορτίου 9000 τ. καὶ ναυπηγήσεως 1907, μὲ σερβέον № 2 τοῦ 1928 ἐπωλήθη ἀντὶ λ. στ. 6.250.

«Capitâne Stâthor» τ. γκρός 4834, φορτίου 8100 τ. καὶ ναυπ. 1903 μὲ σερβέον № 3 τοῦ 1927, ἐπωλήθη ἐν δημοπρασίᾳ εἰς Γένοβαν ἀντὶ 410.000 λιρεστῶν, ἥτοι πρὸς λ. στ. 0.10.11 κατὰ τὸννον d. w. Τὸ σκάφος τούτο ἀνήκεν εἰς τὸν κ. Γ. E. Αμπατέλλον καὶ ἦτο νηολογημένον εἰς τὸ Ἀργοστόλι, εἶχε δὲ ἀγορασθῇ τὸν Ἀπρίλιον τοῦ 1928 ἀντὶ 15.000 λιρῶν.

«Souirah» Γαλλικόν, μὲ ἔνα καταστρώμα καὶ spar, τ. γκρός 2547 καὶ ναυπηγήσεως 1901, ἐπωλήθη ἀπὸ τὴν ἀτμοπλοῖαν Paquet, τῆς Μασσαλίας εἰς τὸν ἐφοπλιστὴν Καμῆλον δέῃ Γελκενδή Ζαδέ τῆς Κωνιόπλεως μετωνυμισθέντεν Ἐρζερούμ.

«Crosshands» Ἀγγλικόν, τ. γκρός 716, φορτίου 830 τ. καὶ ναυπηγήσεως 1918, ἐπωλήθη εἰς Ἀγγλικὸν ἀγοραστάς ἀντὶ λ. στ. 7.500. Τὸ ἀυτὸν σκάφος εἴχε πωλήθη τὸν Ὀκτώβριον τοῦ 1925 ἀντὶ 8.220 λιρῶν καὶ τὸν Αὔγουστον τοῦ 1927 ἀντὶ 10.000 λιρῶν.

«Nancéen» Γαλλικόν, τ. γκρός 2716, φορτίου 4200 τ. καὶ ναυπηγήσεως 1905, μὲ ἔνα καταστρώμα καὶ shelter, ἐπωλήθη ἀπὸ τὴν «Cie des Bateaux à Vapeur du Nord» εἰς τὸν κ. Δ. Κ. Τιτέλλον καὶ Σια, δημογενῆ τῆς Ἀλεξανδρείας, ἀντὶ λ. στ. 6.500. Τὸ ἐν λόγῳ σκάφος μὲ παραληφθῆ εἰς τὴν Δουκικήν.

«Protos» Ἀγγλικόν, τ. γκρός 1171, φορτίου 1800 τ. καὶ ναυπηγήσεως 1903, μετεβιβάσθη ἀπὸ τὴν «Μπάνδρον» εἰς τὸν κ. Γ. N. Λουλούδην καὶ υψώσθη τὸν Ἑλληνικὴν σημαίαν.

«Mondara» Ἀγγλ. 371 τ. γκρός 400 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1921, μὲ σερβέον № 2 τοῦ 1930, ἐπωλήθη λ. στ. 3.250.

«Edera» Ἰταλ. τ. γκρός 3851, φορτίου 6425 καὶ ναυπηγήσεως 1902, μὲ σερβέον № 2 τοῦ 1924, ἐπωλήθη ἐν δημοπρασίᾳ εἰς Ρόττερνταμ, ὡς ἔστι καὶ εὑρίσκεται, λόγῳ Κηματιῶν τοῦ. Τὸ σκάφος τούτο εἴχε πωλήθη τὸν Δεκεμβρίου 1926 ἀντὶ 15.000 λιρῶν, τὸν Φεβρουαρίου 1920 ἀντὶ 145.000 λιρῶν καὶ τὸν Ιούνιον 1917 ἀντὶ 80.000 λιρῶν.

«Wokingham» Ἀγγλικόν, 6030 τ. φορτίου, καὶ ναυπηγήσεως 1906, ἐπωλήθη εἰς Λεττονίας ἀντὶ λ. στ. 11.300.

«Gerona» Νορβ., τ. γκρός 1020, φορτίου 1650 τ. καὶ ναυπηγήσεως 1914, ἐπωλήθη λ. στ. 10.770.

«Brookline» Ἀμερικάν., μὲ δύο καταστρώματα τ. γκρός 5527, φορτίου 8550 τ. ναυπηγήσεως 1920 καὶ ταχύτητος 10.12 μιλάτων, ἀργούν δὲ ἀπὸ τὸν Σεπτέμβριον τοῦ 1921 ἐπωλήθη δολλάρων 12.500, ἐνῷ δὲ ναυπηγήσεως τοῦ εἴχε κοστίσει δολ. 150.000.

«M. Vivian Peirce» Ἀμερικ. σκούντης 4151ος, τόννων ρετζίστερ 1380 καὶ ναυπ. 1919 ἐπωλήθη ἐν δημοπρασίᾳ εἰς Βοστώνην δολ. 1400 ἐνῷ δὲ ναυπηγήσεως της εἴχε κοστίσει τὸ 1919 δολ. 250.000.

ΠΩΛΗΣΕΙΣ ΠΛΟΙΩΝ ΠΡΟΣ ΔΙΑΛΥΣΙΝ

Κατὰ τὸ λῆξαν 15θήμερον ἐπωλήθησαν πρὸς διάλυσιν τὰ κάτωθι διαχρόνων ἔθνικοτήτων ἀτμόπλοια:

Όνομα πλοίου	Τ. γκρός	Ναυπ.	Τιμὴ	Εἰς
Armonia, Ἰταλικόν	4.137	1900	4.250	Ἴταλούς
Clan Lindsay, Ἀγγλικόν	3.945	1902	4.000	»
Delia Terzo, Ἰταλικόν	7.126	1896	8.200	»
Cranley, Ἀγγλικόν	4.655	1903	4.000	Ἀγγλους
Tudeys, Ἀγγλικόν	7.473	1901	8.500	»
Clan Chattan, Ἀγγλ.	3.938	1902	4.100	»
Sutton Hall, Ἀγγλ.	4.460	1905	4.800	»
Silversprings, Ἀγγλ.	236	1898	1.100	»
Thrushfield, Ἀγγλ.	232	1896	1.100	»

Η ΠΤΩΣΙΣ ΤΗΣ ΜΠΑ'ΥΡΟΝ

· Απὸ ἡμερῶν εἰς γνωσθῆ εἰς Πειραιά ὁ κλονισμὸς τῆς ἀτμοπλοΐας «Byron» ἐδρευούσης, ὡς γνωστόν, ἐν Λονδίνῳ καὶ διευθυνομένης ὑπὸ τοῦ κ. Μίχ. Εμπειρίκου. Τὰ κατόπιν δημοσιευθέντα τηλεγράφησαν τὸ γεγονός.

Παρ' ὅλον διὰ τὰ ἀτμόπλοια τῆς «Μπάνδρον» ἔφερον Ἀγγλικῶν σημαίαν καὶ ἀμιγῆ Ἀγγλικὰ πληρώματα, ἐν τούτοις ἡρούσθη ἡ πτώσης τῆς μετὰ θλίψεως, καθ' ὅτι τὰ κεφάλαιά της ἤσαν κατὰ τὸ πλεύσιον τὸν Ἐλληνικόν.

Ἐλεύθερος διάπολος, διότι ἡ κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη κατβληθεῖσα προσπάθεια ὑπὸ τῆς «Μπάνδρον» διὰ τὴν δημιουργίαν μιᾶς γραμμῆς τακτικῆς μετὰ τῶν Βορείων λιμένων καὶ τῆς Ἀνατολῆς ναυαγεῖ, προσπάθεια, ητοις ἀντιμετώπησεν ἀχαλίνωτον τὸν συναγωνισμὸν τῶν ἔνοντων «λάινερς».

Ἄπειλέτη σοβαρότατον ἔγχεισμα, ὥστε ἐγκαίνιασθωσί γραμμαὶ διὰ πλοίων liners καὶ παρ' Ἑλλήνων πλοιοκτητῶν. «Hd.» ἡ «Westminster Bank» ἀνέλαβε τὴν ἐκκαθάρισιν τῆς «Μπάνδρον», κατά τινα δὲ πληροφορίαν τὰ ἀτμόπλοια τῆς θὰ διευθύνωνται εἰς τὸ ἔξης τοῦ κ. Walter Runciman τῆς «Moor Line».

Τὰ δώδεκα ἀτμόπλοια τῆς «Μπάνδρον» εἰναι τὰ κάτωθι:

Όνομα πλοίου	Ναυπ.	Τ. γκρός
Admiral Hamilton	19	3100
General Church	17	5117
Lord Guilford	19	3108
Maid of Andros	12	3548
Maid of Athens	06	1433
Maid of Corfu	07	2700
Maid of Crete	03	2243
Maid of Lemnos	05	3930
Maid of Patras	05	2888
Maid of Psara	22	4792
Maid of Sparta	17	3201
Maid of Syra	12	3451
άπ 12		39.571

Πλὴν τῶν ἀνωτέρω δώδεκα, ἀνήκον εἰς τὴν «Μπάνδρον» καὶ τὰ ἄπ «Maid of Samos», «Maid of Hydra» καὶ «Protos», ἀτινα ὅμως ἐπωλήθησαν ἀπὸ καισουρῶν εἰς τοὺς κ.κ. Κούλονθρον, Π. Σαγούρην καὶ Λουλούδην, παρέμενον δὲ ὑπὸ τὴν διαχείρισιν τῆς «Μπάνδρον». «Hd.» τὰ τρία ταῦτα σκάφη υψώσαν τὴν Ἑλληνικὴν σημαίαν.

ΜΕΤΟΝΟΜΑΣΙΑ ΓΕΡΜΑΝΙΚΩΝ ΦΟΡΤΗΓΩΝ

· Οκτὼ Γερμανικά φορτηγά τῆς «Etablissements Norddeutscher Lloyd» Βρέμης, ἀτινα ἐκτελούν τακτικήν ἐμπορικήν γραμμήν Ἀμερικής—«Ἑλληνικῶν λιμένων μετωνομάσθησαν ὡς κατωτέρω :

Όνομα πλοίου	Τ. γκρός	Νέον όνομα
Deutschland	2935	Aquila
Galata	2654	Amantea
Marmara	2719	Albania
Oderland	1819	Avola
Ostsee	3727	Alimnia
Pommern	3179	Apollonia
Stettin	2646	Akka
Vaterland	1773	Alaya
North Schleswing	4565	Askania

Η ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ ΠΟΤΑΜΙΑΝΟΥ

ΗΓΟΡΑΣΕ ΝΕΟΝ ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΝ

· Πρὸ τῶν ἡμερῶν ἡγοράσθη ἐν Μασσαλίᾳ ὑπὸ τῆς «Hephaestus» ἀτμοπλοΐας Γ. Ποταμιάνος Α.Ε. τὸ Γαλλικόν ταχυδρομικόν ἀπ «Numidia». Πρόκειται περὶ πολύτελεστού ἀτμοπλοίου, ὅπερ, μετὰ διεύκριτην διασκευὴν ἐν Μασσαλίᾳ, ὥστε προσκρυπτοῦσθαι εἰς τὰς ἀνάγκας τῶν γραμμῶν τῆς ἀποτολῆς μας, θέλει μετὰ διέμρισην καταπλεύσην εἰς Πειραιά.

Τὸ ἐν λόγῳ σκάφος ἔχει κλάδου Veritas, εἰναι διπλοελικοκίνητον. τόννων γκρός 1284, νέτ 455 καὶ ἐναυπηγήθη τὸ 1904 εἰς τὴν Νάντην, ἀνῆκε δὲ εἰς τὴν ἀτμοπλοῖαν Φρασσούν.

· Εχει διαστάσεις μήκους 260.7 ποδῶν, πλάτους 28.5, έθεσης 16.2 καὶ ὀλικὸν βύθισμα 22.9 ποδῶν.

Αἱ μηχαναὶ του εἰναι διαδρομής διαμέτρου 19.11(16 μὲ 31.1)2 καὶ 51

31.32 καὶ διαδρομής 31.1)2. Υπέστη ἀναλεῖθωσιν τὸ 1911. Η δύναμις

τῶν μηχανῶν του εἰναι 305 N.H.P. δύνομας ταῦτην ἐπιπλ.

Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΕΝ ΜΕΣΩ ΤΗΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΚΡΙΣΕΩΣ

Παρὰ τοῦ ἐν Λονδίνῳ ἐγκατεστημένου κ. Ν. Μεταξᾶ ἐλάβομεν τὸ πάτωθι ἄρθρον, τὸ δόποιον καὶ εὐχαρίστως δημοσιεύομεν. Εἶναι παρόγορον ὅτι οἱ ζήσαντες μέσα εἰς τὸ Ἐμπορικὸν Ναυτικὸν μας, οἱ αἰσθανόμενοι περισσότερον παντὸς ἄλλου τὰς ἀνάγκας, τὰς ἐλλείψεις καὶ τὴν πρωτοφαγῆ εἰς ἔκτασιν κρίσιν, ἣν ἀντιμετωπίζει ἡ Ναυτιλία μας, ηρχίσαν ὄμιλούντες. "Ισως—ισως τὸ μεγαλύτερον κακὸν εἰς τὴν Ἐθνικὴν μας σημαῖαν νὰ τὸ ἀδημούργησεν ἡ Ἑλλειψις ἀνδρῶν ἔξειδικευμένων, οἱ δόποιον νὰ ἰδύναντο ἔκαστοτε καὶ πρὸς τὸν ἰδύνοντας καὶ πρὸς τὴν κοινὴν γνῶμην νὰ γνωμῆσον τί ἐστι Ἑλληνικὴ ναυτιλία.

Μὲ τὸν κ. Μεταξᾶν δὲν συμφωνοῦμεν ὅμως διὰ τὸν ὄφολον τοῦ Κράτους ἔναντι τῆς Ναυτιλίας μας. Τὸ Κράτος οὐδέποτε ἐσκέψθη, ὅτι ὑπάρχει Ἑλληνικὴ Ναυτιλία. "Αν ἐπόφετο περὶ φορολογίων, περὶ ἐπιταξεών, περὶ ἀρχικολογίων πειστικῶν μέτρων, οἱ Κρατικοὶ λειτουργοὶ ήσαν πάντοι μόνον νὰ τὰ ἐπιβάλλουν. Τίποτε τὸ καλὸν δὲν ἀδημούργησε δι' αὐτήν. Μοναδικὴ παρήγορος δράσις εἶναι ἡ τῆς τελευταίας ὑπὸ τὸν κ. Μιχαλακόπουλον ἐπιτροπῆς. "Ας ἐλπίσωμεν, ὅτι τὰ παρὰ αὐτῆς προτεινόμενα μέτρα θὰ πραγματοποιηθοῦν.

Πρὸ δεκακοτὸν μόλις μηγδιν, τὸ σύνολον τῆς Ἑλληνικῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ἀγνόησετο εἰς 1.400.000 περίπου τόνους μικτῆς χωρητικότητος (gross tons) ἢ δὲ ἀξία τῆς ὑπελογίζετο περὶ τὰς λ. 9500000, ἐκ τῶν δόποιων λ. 2500000 ἀντεπορσάπευον χρέον. Καίτοι ἔκτοτε ἡδηζήθη ἡ χωρητικότης κατὰ δεκάδας χιλιάδων τόνων μικτῶν, ἡ σημερινὴ ἀξία τοῦ συγόλου δὲν ὑπερβαίνει τὰς λ. 6.000.000, ἐκ τῶν δόποιων δέοντας λ. 3.000.000, ὡς χρέον. Δηλαδὴ ἡ κακοράχη Ἑλληνικὴ ναυτιλίη περιουσία κατήλθε κατὰ τὸ τελευταῖον δεκακοτάμηρον, ἀπὸ λ. 7000000 εἰς λ. 3.000.000.

"Ἐὰν δολοὶ οἱ Ἑλληνες ἐφοπλισταὶ ἥσαν ἴσχυροι οἰκονομικῶς καὶ ἐκέντητο πλοῖα κακὴ τὸ μᾶλλον ἢ ἥττων κακινούργη, ἡ μείωσις τῆς περιουσίας των θὰ ἡτοῦ μᾶλλον ὀνομαστική, διότι μετὰ τὴν παρέλευσιν τῆς κρίσεως τὸ πλοῖον των θὰ ἀντιμετωποῖ καὶ πᾶλιν, αἱ δὲ ἐν τῷ μέλλοντι ἀποδόσεις των θὰ τοὺς ἀπεξηγήσουν διὰ τὰς σημερινὰς τῶν ζημιάς. Ἐν τῷ μεταξῷ, οὐδεὶς οἰκονομικὸς λόγος θὰ τοὺς ἐστενοχώρει. Ἀτυχῶς, δλίγοι μόνον εὑρίσκονται εἰς τὴν πλεονεκτικὴν αὐτὴν θέσιν. Οἱ περισσότεροι εἶναι μικροὶ ὀικοτῆται, δρεῖλοντες μεγάλα ποσὰ ἐπὶ πλοῖων παλαιῶν. Εἰς πολλὰς περιπτώσεις ἡ ἀξία τῶν πλοίων κατήλθε κατὰ τὸ ποσοῦ τοῦ χρέους των, ἐν φ δὲ οἱ δικαιεῖσται φάγιονται ἀρκετὴ ἐπιεικεῖς, γενικῶς, διδοντες καὶ δρόμον καὶ παρέχοντες εὐκολίαν εἰς τοὺς δφειλέτας πλοιοκτήτας, ἐν τούτοις διὰ πάντας τοὺς ἀγδιαφερομένους πολλάκις ἡ μόνη ἀπομένουσα ὅδος εἰναι. ἡ καθ' ἓνα οἰονδήποτε τρόπων ἐκπίσησης τοῦ πλοίου, ἐν φ δὲ οἱ δικαιεῖσται φάγιονται διὰ τὸν διεξαγωγὴν τῆς ζημιῶν: μέρος τῶν χρημάτων του, δὲ πλοιοκτήτης ἀποξενοῦται διοικήτης τῆς περιουσίας του. Τὸ ἀποτέλεσμα τοῦτο εἶναι ἀναπόφευκτον εἰς τὰ περιστάτερα πλοῖα, ὅταν φάσῃ ἡ στιγμὴ τοῦ survey.

"Ἀτυχῶς, ἡ κρίσις φάίνεται: διὰ θὰ ἔχῃ διάρκειαν, τὸ δὲ κειρότερον εἶναι διὰ οὗτοι οἱ πλοιοκτῆται ἀντιδροῦν συστηματικῶς κακὴ τῆς ὑπερμέτρου ἐπιτύθεως τῶν ναύλων. Υπολογίζεται: διὰ εὑρίσκονται παροπλισμένα, ἀνὰ τοὺς διαφέροντας λιμένας τῆς ὁδογύρειου, πλοῖα μικτῆς χωρητικότητος 750000 τόνων, περίπου. Τόση δμας εἶναι ἡ ἐλάττωσις τῆς διεθνοῦς ἐμπορικῆς κανήσεων καὶ ἡ συγγένεια τούτην ἀσχητικά μεταφραστικῶν μέσων, ὥστε καὶ πρὸ τὴν ἐλάττωσις τῆς ἀσχητικῆς μεταφραστικῆς τούτης χωρητικότητος, οἱ γκάλι: πρακτικένουν εἰς χρημάτστικον ἐπίπεδον. Καὶ ἐν φ ἀνομένουσι: διὰ τὸ δροστικότερον φέρμακον θὰ ἡτοῦ ἡ ἐλάττωσις τῆς ἀσχητικῆς ἀπὸ μεγαλεῖτερον ἀκόμη ἀριθμὸν πλοίων, κακτυτὴ ἀκατέγνητον πώς, ἔνιοι τῶν ἐφοπλιστῶν, ἀντὶ διὰ τῆς τακτικῆς τοῦ ἀθρόου παροπλισμοῦ νὰ συντελέσωσιν εἰς τὴν δημιουργίαν ζητήσεως μεταφραστικῶν μέσων καὶ κακὴ ἀκολουθίαν εἰς ἀνάλογον ὅμωσιν τῶν ναύλων, ἐξ οὗς αὗτοι πρῶτοι καὶ οἱ πρὸς αὗτοὺς ἀλληλέγγυοι: ἀναμένουσιν ἀνακούφισιν, τούναντίον ἀναλαμβάνουσι: ταξιδία: ὑπὸ δροῦς ἐξαιρετικῶν δυσμενεῖς. Εἶναι ἀκτανόγεντον, ἐπὶ παραδείγματι, πᾶς ἀποφασίζουν γὰρ ἐκκινήσωσιν ἐξ Ἑλλάδος, αὐτὴν τὴν ἐπισχήν τοῦ ἔτους, μὲ δόκιμην ναύλου κατὰ τῶν 11) ἀπὸ Εὔζεινον δι'. Ἡ περιωτικὴν Εὐρώπην, ὑπὸ διαφόρων opti-
ons καὶ ὑπὸ πρόβλεψιν ἐπιστροφέων μὲ φορτίον γκανθιθράκων, πρὸς 6): Καὶ ἀν ἀκόμη τὸ ταξίδιον ἔκτελεσθῇ ὑπὸ εὐνοϊκῆς συνθήκης, εἶναι ζητήματα ἀναλύπτη τὸ ξέδον του ὃ συμφωνήσεις ναύλοις,

"Ἄλλ' εἶναι τολμηρότατον γὰρ διπολογίζεται: ἐν ταξεδίον εἰς τὴν χειμερινὴν ἐποχὴν, ἀπολύτως ἀπηλλαγμένον περιπλοκῶν. Ἀνεξαρτήτως τῶν ἐνδεχομένων γυντικῶν ἀτυχημάτων, ἐν περιπτώσει: τῶν δόποιων οἱ ἐσχάτως ἐπιβληθέντες δροῦς ἀσφαλίσεως ἐπιβλητούσι: τὸν πλοιοκτήτην μὲ ίκανην μέρος τῆς ζημιάς, διὰ σκεψή της ταξιδίου θὰ είγαι: τὸ ἀποτέλεσμα ἐκεῖνο ἡ φόρτωσις: ἡ δὲ ἐκφόρτωσις διαταχθῆ εἰς μέρος δροδείσικες διεκπεριώσεως, ἡ μέρος ἐκτεθειμένον, ἡ μέρος ήματαπολεισμένον διὸ πάγων, ὡς π.χ. τὸ Nicolaieff, τὴν Χερσόνησον τὴν Βαλτικήν: Ἐκ τῶν ὑστέρων, πλέον, ὁ πλοιοκτήτης ἀντικρύζων τὴν μεγάλην ζημιάν του θὰ αἰτιάται τοις τὴν τάχην του, ἐν φ θὰ ἡτοῦ προτεμένων γὰρ αἰτιάται τὴν ἀπερισκεψίαν του, διότι τότε τούλαχτον θὰ διπλήρωσεν τὴν μέλλον θὰ ἀπέφευγε παρόμοιον λάθος.

Κατὰ τὸν χειμῶνα, εἶναι γνωστὸν διὰ πολλοὶ ἀγοραὶ εἶναι ἀποκελεισμέναι. Ἡ κυριωτέρα εἶναι ἡ ἀγορά τοῦ Plate, ητοις κατακλύεται ἀπὸ πλοῖα ἀποτελλόμενα κανὰ ἐξ δλων τῶν διευθύνσεων, μόλις η δόκιμης τῶν ναύλων φύση τὰ 18 σελ. ἀπὸ τὸν ἐπάνω Ποταμὸν διὰ U. K) Continent. Μερικὰ μάλιστα πλοῖα ῥιψοικαγδυνέουσι, ἀναύλωτα, τὸ μέρος Plate ταξεδίον των. Ὅποδε τοιαύτας ουθήκας, πᾶς εἶναι διατάξιν γὰρ διελειώθη ἡ κατάστασις;

Δὲν ὑπάρχει ἀμφισσαίος διὰ η φρονιμωτέρα τακτικὴ εἶναι: ἡ τῶν συντηρητικῶν ἐκείνων ἐφοπλιστῶν, οἵτινες κακοφυλακτοῦσι μὲν ἀγρύπνως ἵνα ἐπωφελῶνται τὸν ἐκάστοτε παρουσιαζομένων ἀναλαμπῶν τῆς ναυλαγορᾶς, καὶ ἀρχήν δμας κρατοῦσι: τὰ πλοῖα τῶν παροπλισμένων προετοιμάζονται αὐτὰ πρὸς ἐντατικὴν ἐκμετάλλευσιν ὅταν ἡ κρίσις παρέλθῃ, διότι μοιραίως καὶ αὐτὴν καποτε θέλει παρέλθη. Διὰ τῆς τακτικῆς ταύτης δὲν ἐξυπηρετοῦσι μόνον τὰ ιδιαί των συμφέροντα, ἀλλὰ καὶ τοῦ συγόλου τῆς ἐφοπλιστ. καὶ τῆς κοινωνίας.

Εἶναι ἀξιοσημείωτος ἡ παρατηρουμένη, κατὰ τὴν περίοδον ταύτην, πρασπάθεια εἰς πάσας τὰς ναυτικὰς χώρας πρὸς ἀναθεώρησιν: καὶ συμπλήρωσιν τῶν ἐλλειψέων τοῦ παρελθόντος, σύτως ὅτες γὰρ εὑρεθῆσιν ἐν οικομέναι: κατὰ τὴν διεξαγωγὴν τοῦ προβλεπομένου δευτέρου τοῦ κακούοντος ἀντανακλαστικῶν φροντίδων, ἐπιβλητούσι τὸν παρατηρητήν Νορδηγία, μὲ πληθυσμὸν 2700000 μόνον κατοίκων, ἐπιβρυγμένον φροντικῶς ἐπαχθέστερον ἡμέραν, ἔχει: κατορθώσῃ ν' ἀποκτήσῃ ἐμπορικὸν στόλον ἐκ 4000000 σχεδόν τόνων μικτῶν, ἀποτελούμενον δὲ ἀπὸ μονάδας συγχρονισμένας, τελείου τόπου καὶ ποικίλου προσφοράς. Καὶ δὲν ἐπαναπαύεται εἰς τὰς δάφνας τῆς, ἀλλὰ διεδίζεις: γοργῶς πρὸς καταληγμούς τῆς 4ης θέσεως μεταξὺ τῶν ναυτικῶν χωρῶν, πλησιάζουσα νὰ ποσειλίσῃ καὶ αὐτὴν τὴν Γερμανίαν. Αἱ λοιποὶ Σκανδιναվικαὶ καθραὶ παρακαλούθεούσιν ἐκ τοῦ σύνεγγυς τῆς Νορδηγίαν, ὑπερτεροῦσι: δὲ ταύτης εἰς ναυπηγακᾶς καὶ μηχανουργίας ἐγκαταστάσεις. Καὶ ἡ ναυτικὴ πατρίς μας, ἡ Ἑλλάς, πού κατατάσσεται;

Μερικοὶ καλαύνουσι: διὰ τὸν ὅγκον τῆς ναυτιλίας μας, ἀποτελούμενον ἐκ πλοίων συνοικής μικτῆς χωρητικότητος 1.500.000 τόνων. Ἄλλ' εἶναι ἐπὶ πολλοῖς ἡ ἐξέτασις μόνου τοῦ ὅγκου, τοῦ ἀλλως τε ὅχι: καὶ τόσους ἐπιβλητικοῦ, χωρίς γὰρ ληφθῆ ὑπὲρ: οὕτε τὸ ποιόν οὕτε ἡ δργάνωσις. Κατέχομεν τὸ ρεκόρ εἰς ἀναλογίαν παλαιῶν καὶ δισκρήστων πλοίων διότι: οὐδεμίος ἀλλοὶ τὸ 70 ορού τῶν πλοίων εἶναι παλαιότερα τῶν 20 ἑτδῶν, ὡς παρ' ἡμῖν. Ἐκτὸς δὲ ἡ ἐξ μονάδων, ὁ προορισμὸς δλων τῶν ἀλλων πλοίων μας εἶναι στοιχειωδέστερος, δηλαδὴ περιοριζμένος ἡ πρὸς ἐξυπηρέτησιν τῆς ἀντιπολούκος μας, δημοι φυσικά μας εἶναι προνομιούσος ἡ εἰς μεταφορὰν τῶν κοινοτέρων φορτίων, εἰς δοκαὶς ἀγοράς ἀκόμη μας δέσχονται ὑπὸ δροῦς εὐθυγροτέρους τῶν λοιπῶν σηματιῶν. Μόλις πνεύσῃ ὁ ἐλάχιστος ἀντίθετος οἰκονομικῶς ἀνεμος ἡ ναυτιλία μας, διὸ εἶναι σήμερον, καὶ διδυνεύει γὰρ ναυαγήσῃ.

Καὶ δμας, δμεῖς οἱ Ἑλληνες ναυτικοί, ἐν πλήρει ἐπιγράψεις τῶν πολλαπλῶν ἐλλειψέων μας, πιστεύομεν ἀκριδάντως διτ: τὰ κακῶν ἔχονται δύνανται: εἰς εὐνόηθεον μέρολων γὰρ διορθωθῆσθαι, δημοι φυσική ηθικῶν, γὰρ κερδίση τὴν ἐκτίμησην τῶν διασφόρων ἐμπορικῶν καὶ ἀσφαλιστικῶν ἀγορῶν, γὰρ ἀναπτυχθῆ πρὸς πάσας τὰς γραμμάτας καὶ κατευθύνσεις, γὰρ συγχρωνισθῆ ἐπιτυχῶς καὶ αὐτὰς τὰς Σκανδιναվικάς ναυτιλίας καὶ

γ' ἀποδώσγ σημαντικότερα κέρδη δχ: μόνογ εἰς τοὺς "Ελληγας ἐφοπλιστάς καὶ ναυτεργάτας, ἀλλὰ καὶ εἰς δόλσκληρον τὴν ἔθνικήν οἰκουνομίαν." Αναγνωρίζομεν, δεδιώ, διὸ δὲν πρέπει: γὰ περιμένουμεν τὰ πάντα ἀπὸ τὸ κράτος, τὰ δργανα τοῦ ἐποίου ἡμεῖς εἰμιθα οἱ ἀρμοδιώτεροι γὰ διαφωτίσωμεν ἐπὶ πλείστων ζητημάτων, ἐπομένων φέρομεν βρυτάτην εὐθύνην διὰ τὴν μέχρι: σήμερον ἐπιδειγμέσσαν ἀδελτηρίαν. Οφείλομεν γὰ εἴμεσθα δίκαιοι ἔγκυτοι τοῦ Κράτους, διότι πάντοτε ἔδειξε καλὴν θέλησιν ὑπὲρ τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας, ἐὰν δὲ εἰς πλείστας περιπτώσεις ἐγένετο πρόδενον μεγάλων ζημιῶν, τοῦτο δέον γ' ἀποδοθῇ εἰς τὴν ἔλλειψιν εἰδικότητος τῶν ιθυνότων. Η δύρυσις τοῦ λιμενικοῦ σώματος καὶ ἡ ἀποστολὴ διακεκριμένων ἀξιωματικῶν αὐτοῦ εἰς τινας λιμένας τοῦ ἔξωτερον, διείλομεν γὰ δομοσχημένων ἀποδεκτούς: πολὺ καλὴν θέλησιν τοῦ κράτους ὑπὲρ ήμιν. Η ὑπὲρ τὸν κ. "Αντιπρόδρομον τῆς Κυβερνήσεως ναυτική ἐπιτροπή καταρτισθεῖσα ἐκ λίγων διακεκριμένων μελῶν πρὸς τὸν σκοπὸν τῆς μελέτης τῶν ληπτέων μέτρων, ἀποτελεῖ ἔτερον φωτεινὸν δεῖγμα τῆς πρὸς ήμιν στοργῆς τοῦ κράτους.

"Ἄλλ' ἐν φ' προσβλέπομεν μετὰ τῆς μεγαλειτέρας ἐμπιστοσύνης ἐπὶ τὸ ἔργον τῆς κρατικῆς ναυτικῆς ἐπιτροπῆς, διείλομεν γὰ ἐνθυμούμεθα διὸ: ἡμεῖς κυρίως, οἱ ἀμεσότερον ἐνδιαφερόμενοι διείλομεν γὰ ἐργασθῶμεν μετὰ μεγαλειτέρους ζήλου ὑπὲρ τοῦ ἐμπορικοῦ μας Ναυτικοῦ. Εἶναι δὲ παρήγορος σύμπτωσις καὶ ἐνθαρρυντικὴ ἡ ἔκδοσις τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν», τὰ ὅποια προσώρισται γὰ συντελέσουν πολὺ ὑπὲρ τοῦ δραίσου τούτου σκοποῦ, διαδίδοντα καὶ καλλιεργοῦντα τὰς δημιεῖς καὶ ωφελήμους ἰδέας.

Λοιδίον τῇ 18 Ιανουαρίου 1930

ΝΙΚΟΛΑΟΣ Β. ΜΕΤΑΞΑΣ
Πλοίαρχος Ε. Ν.

ΑΠΟ ΤΗΝ ΖΩΗΝ ΤΟΥ ΚΥΜΑΤΟΣ

ΝΑΥΑΓΟΙ ΣΤΗ ΜΑΥΡΗ ΘΑΛΑΣΣΑ

ΠΡΟ ΤΟΥ ΚΙΝΔΥΝΟΥ Η ΘΕΙΑ ΜΕΤΑΛΗΨΙΣ

Κατωτέρω παραχθέτωμεν ἔνα ἀκόμη ἀνέκδοτον ἀπὸ τὴν πολυετὴ θαλασσινήν ἴστορίαν τοῦ ἀπομάχου πλέον πλοιάρχου τοῦ Ε.Ν. κ. Γ. Κουτσούκου. Πρόκειται περὶ τοῦ δραματικοῦ ναυαγίου, τοῦ ἴστοιοφόρου «Ἐύαγγελισμός». Ιδού πῶς τὸ ἀφγεῖται ὁ παλαιίμαχος τῶν θαλασσῶν καπετάνιος:

«Τὸν Νοέμβριον τοῦ 1889 ἥμουν νυκτικόρος εἰς τὸ ἴστοιοφόρον «Ἐύαγγελισμός» 700 τόννων, ἀνεῳρήσαμεν. δὲ ἀπὸ τὸν Διοναδόν μὲν φορτίον ἔγειται διὰ τὸ Βατούμ. Πέντε ημέρας ἀργότερον κατελήφθημεν ἀπὸ σοφοδράν χιονοθύελλαν, πληγούν τῆς Τραπεζούντας. Τὸ σάκρος μας λόγω τῆς παλαιότητος τοῦ καὶ τῆς ἀγρίας τριπλασίας, ηρχίσας νὰ κάμην νερό, τὰ ὄποια ἀπὸ φράκτας εἰς φράκτας ηβδομάδες ἀστικάτας ἦταν λησταὶ τῶν.

«Διατήν δὲν ὑπῆρχε πληγούν διὰ νὰ ποδίσῃ στὸν «Ἐύαγγελισμό», ἀλλὰ καὶ ἔναν ὑπῆρχε ἡτο ἀδύνατον νὰ κατευθυνθῇ κανεὶς πρὸς αὐτόν. Τὰ κύματα ἐμπίνοντο καὶ τὸ χιόνι μὲν ἐστράδων. Ἐπεικράτει ἔνα θαῦμα σκότος. Ἐπειδὴ τὰ νερά ηρέαντο, ἀρχίσαμε νὰ ρίπωμε τημάτα τῆς ἔντειας εἰς τὴν θάλασσαν, διὰ νὰ ἐλαφρύνουμε τὸ κακάστρωμα.

«Ο ἀνερος δημος ἡτο πλευρικός καὶ μᾶς ὠθοῦσε πρὸς τὴν ἔηράν, ἀπὸ τὴν ὅποιαν, κατὰ τοὺς ὑπολογισμούς μας, δὲν ἀπῆκαμε περισσότερον ἀπὸ τὰ 10 μίλια.

«Κατὰ τὸ μεσημέρι: τὰ νερά είχαν φάσει: 3 μέτρα ὑψος ἔντος τοῦ κύτου τοῦ πλοίου, τὸ διπολον γάσσων τὴν ισορροπίαν τοῦ εἰκίνεις 30 μοίρας πότε δεξιά καὶ πότε ἀριστερά. Η ταχύτητος του ἡλιατώθη ἐπίσης, διότι ἡ δρμή τοῦ ἀνέμου δὲν ἐπέτρεπε νὰ σηκωθώσῃ διὰ τὰ πνυκά, ὅποτε δὲ κίνδυνος καταποντισμοῦ μας θὰ ἡτο ἀπειλητικώτερος.

«Πρὸ τῆς δεινῆς θέσεώς μας ἔγινε συμβούλιον, ἐν συμφώνῳ δὲ ἀπεφασίσθη νά ριψούμεν τὸ πλοίον εἰς τὴν πληγειστέρων ἔηράν. Στὴ 11)2 μετά τὸ μεσονυκτίον ἐστρέψαμε δεξιά διὰ νὰ ἐχωμεν τὸν ἀνέμον ἐκ τῶν σπισθενῶν, ἀφήσαμε τὴν ἀντλίαν τῶν νερῶν καὶ ἀρχίσαμε νὰ φροντίζωμε διὰ τὴν ἔηραν μας σωτηρίαν.

«Ἐφάγματε λίγη γαλέττα καὶ τυρί, ἐφορέσαμε τὰ κακινούργια ἀνδρικά μας καὶ εἰς τὰς 2 μ. μεσον. είδαμε τὴν ἔηράν χιονοσκεπή μέχρι τῆς θαλάσσης. Λίγα σπιτάκια διεκρίνονταν στὴν ἀκτή καὶ μερικές διαρκοῦλες φωράδικες τραχηγμένες στὴν ἔηρά.

«Η στιγμὴ ἡταν πολὺ συγκινητική. Ολόκληρο τὸ πλήρωμα, 11 ἀνδρες ἐν δληρ, ἐκάπιαμε τὴν προσευχή μας, ἡσπάσθημεν τὸ εἰκόνισμα τοῦ "Άγιου Νικολάου" καὶ κατόπιν ἐψιληθήκαμε μεταξὺ μας. Ισως νὰ συνηγγένωμε μόνον εἰς τὴν ἀλληλήν των καὶ δηλ: εἰς τὸ ἀπέναντι χιονομένον ἀκρογύαλι. Μερικοὶ ἀπὸ τὸ πλήρωμα ἐκάπιαν τικρούς σταχυρούς από κερι τῆς Ἀναστάσεως καὶ τοὺς καπάπιαν. Τὸ ναυτικόν αὐτὸς ἔθιμον, ἀντικαθιστᾶ τὴν θείαν μετατηγμένην τὸν φυγορραγούντων.

«Στὰ 2 1)2 μ. μεσον. ἀκούσαμε μὲ φρίκη τὸ πρώτο κτύπημα τοῦ «Εύ-

αγγελισμοῦ» στὸν ἀδιαθῆ πυθμένα καὶ εἰς ἀπόστασιν 500 μέτρων ἀπὸ τὴν ἔηραν. Οι κτύποι σιεδέσσοντα δὲν ἔνας τὸν ἄλλον καὶ διαμελισμός τοῦ πλοίου δὲν ἔργησε. Τὰ τρία κατάρτια μας ἐπέσαν σιγγράφων μετά πατάγων. "Η στιγμὴ ἡταν δραματική καὶ ἡ θέσις μας ἀπελπίζει καὶ τραγική.

»Ο καπετάνιος ἔδιδε τὰ τελευταῖς του διατάχης.

»"Δὲν τὸν ἄκουγε δύος κανεῖς. "Ο καπετάνιος διέδιε τὴν ἔηραν σιγηρίαν. Η φρενικομένη θάλασσα είχε γεμίσει ἀπὸ συντρίμματα τοῦ ναυαγίου μετά πλοίου μας. Κατάρτια, ἐντείνα, μαρέρια, οἱ δύο βάρκες μας δὲλλα καὶ πλευνεῖσθαι στὰ νερά, τριγύρω ἀπὸ τὸ σκάφος καὶ ἀποτελοῦσαν κίνδυνον γὰ τὴν ζωὴν τῶν ναυαγῶν.

»"Εγώ εὑρισκόμενος κατ' ἀρχὴν εἰς τὴν πρύμην καὶ κρατιόμουνα ἀπὸ τὴν ἔηρατον τοῦ τρίου κατάρτιον, δικαὶ διαστάσεων δὲ στόδε, ἔλειψε τὸ στήριγμα μου. "Ενα πλεύριον κύμα μὲ ἀφήρηκεν καὶ εὔρεθηκε σὲ μιά στιγμή στη θάλασσα καὶ ἀνάμεσα στὰ συντρίμματα. Πατούσα στὸν πυθμένα, τὸ δὲ κεφάλη: μου ἡταν στην ἐπιφάνεια. Είδε τότε μὲ φρίκη θάνατον δικῆς μεντρικούς νά τὸ φέρνη μὲ δρμήν καὶ ἐπάνω μου ἔνα ἀγριό κύμα. Θά με σκότωσε, αλλὰ δὲν φυλαγόσυναν ἔγκιρως.

»"Εβούτηξε μέχρι τοῦ πυθμένος διὰ νὰ περάσουν ἐπάνω ἀπὸ τὸ κεφάλη μου. Λργότερα, δικαὶ συνηλθήκε, εἰδὼς δὲ: εὔρισκόμενον στὴν ἔηρά. Ήδη ἔργηκε δὲν τὸ καταλαβα. Πάντως θά είχα μείνει: καρποση ὥρα ἀνακίνητος ἐπάνω στὰ χιόνια. Δύο Τούρκοι μὲ κρατοῦσαν στὰ χεριά καὶ μὲ ὀδηγήσαν κάπου ἐκεῖ κοντά, μέσον σ' ἔνα φύρνο.

»"Ημεραν ἔνα κορεάτη. Ματωμένος, ἀνυπόδηπος, μὲ καταρρεψιμένα δρούγα, πεινῶν, κρυών... Οι Τούρκοι μὲ περιποιήθηκαν ἀρκετά. Απὸ τὸ πλήρωμα είχα σωθῆ ἔγγονος καὶ πάντας ἀλλοι. Ο πλοίαρχος μας, δὲ ιδιοκήτης τοῦ «Εύαγγελισμοῦ» καὶ τρεῖς ναυαγούς:

»"Τὴν ἐπομένην ἐρευνήσαμε τὸ ναυάγιον καὶ τὴν ἀκτὴν πρὸς ἀνεύρεσιν τῶν πτωμάτων τῶν συντρόφων μας. Λόγῳ τοῦ πνιγμοῦ τοῦ πλοιάρχου ἀνέλαβον ἔγω τὰ κακήκοντα αρχηγοῦ τοῦ θολούσου πληρώματος καὶ ἐτύλεγράψαμε τὸ ναυάγιον εἰς τὸν Τραπεζούντα: "Ελληνας πρέσενον Φιλόγνων. Ξάρι τῆς Ιστρίας ἀνάκερο διὰ τὸ Τουρκικό ἐκεῖνο χωριούσθαι, ποὺ μὲ περιέθαλψε φύρνος οὐτερίστετο Vite, ἀπέχει δὲ 50 μίλια ἀπὸ τὸν Τραπεζούντα καὶ ἔτερη τόσο ἀπὸ τὸ Βατούμ.

»"Μίαν ημέραν ἀργότερον ἐξεράσθησαν δύο πτέρυμάτα, ἀτινας ἀνήκονταὶ τὸν πλοίαρχον καὶ τὸν ιδιοκήτην τοῦ «Εύαγγελισμοῦ». Αἱ σάκρες τῶν ησαν καταφραγμένες ἀπὸ τὰ φάριτα. Τὴν θάνατον ἐξεράσθησε πτέρυμα ναυάγιον τοῦ θολούσου πληρώματος καὶ ἐτύλεγράψαμε τὸ ναυάγιον τοῦ «Εύαγγελισμοῦ» σεώθη καὶ διοιν τρόπον ένας... χοίρος!

»"Διὰ τὰς περιπτώσεις καταποντισμοῦ φρονιμώτερον είναι πλήρωμα καὶ ἀποδημία: φρονδώντες τὰ σωστήτα τον ν' ἀπομακρύνωνται τὸ ταχύτερον ἀπὸ τὸ βυθούδημον πλοίον.

Γ. ΚΟΥΤΣΟΥΚΟΣ
ἐμποροπλοίαρχος

ΚΑΝΑΡΙΟΙ ΝΗΣΟΙ

Αύτοκτονία Σέρβου πλοιαρχού

Τὸ Γιουγκοσλαβικόν φορτηγόν «Istina» ἀνήγγειλε διὰ φάδηματός του, διὸ: πλέον διοταχθεῖσα εἰς Λάζ Πάλμας καὶ διὸ: ζητεῖται ἀμφὶ τῷ κατέπλῳ τοῦ ιατρού. Πράγματι κατέπλευσε καὶ ἀπεβίζετο τὸν α' πλοίαρχον μὲ σοβαρού τραχύα εἰς τὴν κεφαλήν. "Ο ἀτυχής είχεν ἀποπειραθῆν γ' αὐτοτονήση.

ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΣ ΥΔΑΤΩΝ ΠΟΡΟΥ ΚΑΜΠΑΝΗ

ΓΡΑΦΕΙΑ: ΟΔΟΣ ΦΛΩΝΟΣ 140

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΑΡΙΘ. ΤΗΛΕΦ. 8.54

»Αχριβής καὶ ταχυτάτη ὑδρευσις ἀτμοπλοίοιν δι' ὑδατοπόστατος Πόρου, μεταφερομένου ἐξ ἴδιατήτων πηγῶν, διὰ τελειοτάτων ἀτμοκινήτων ὑδροφόρων οκαφῶν.

Ο ΠΕΙΡΑΪΚΟΣ ΛΙΜΗΝ ΩΣ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΗ ΒΑΣΙΣ ΕΠΙΣΚΕΥΩΝ

τον, Αι άπόφεις τῶν "Αγγλων ἀσφαλιστῶν ἐπὶ τῶν τιμῶν τῶν Πειραιῶν Μηχανουργείων

"Ἐν συνεχείᾳ τῶν προσφάτων ἐπιζημίων διὰ τὴν Ἑλληνικὴν Ναυτιλίαν ἀποφάσεων τῶν "Αγγλων ἀσφαλιστῶν εἰναις ἄκρως ἐνδιαφέρον γὰρ γνωσθεῖσι καὶ συζητηθεῖσι εὑρύτερον αἱ ἀπόφεις αὐτῶν διὰ τὰς ἐπισκευὰς πλοίων τὰς ἐκτελουμένης εἰς τὸν λιμένα Πειραιῶς.

"Ο διευθυντής τοῦ Ἀγγλ. ἀσφαλιστικοῦ Σύνδεσμου τῶν «Salvage Association» εἰς πρόσφατον ἐπιστολὴν αὐτοῦ ἀνακοινώθεισκαν καὶ πρὸς τὴν "Ἐνωσιν Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν χαρακτηρίζεις ὡς ἀτυχῆ τὴν στάσιν τῶν Πειραιῶν Μηχανουργείων λόγῳ τῶν παρ' αὐτῶν ζητουμένων ὑπερόγκων τιμῶν ἐπισκευῆς τῶν πλοίων.

"Ο Sir Joseph Lowrey διερμηνεύων ὑφιστάμενον αἰτιθμὸν διατάξας δυσαρεσκείας τῶν ἀσφαλιστῶν ὑπενθυμίζει εἰς τόγον ἀπειλητικῆς προειδοποιήσεως τὴν ἐν τοῖς ἀσφαλιστικοῖς συμβολαῖοις εἰσαγόντην τοῦ περὶ προσφρόντων ἐπισκευῶν ρήτρας (Tender clause) τὸ κείμενον τῆς δόποιας ἔχει ὡς ἔξης:

"Οἱ ἀσφαλισταὶ δικαιοῦνται νὰ ἀποφασίζουν ὡς πρὸς τὸν λιμένα εἰς τὸν δόποιον δεδηλωμένα πλοῖα θὰ κατευθύνωνται πρὸς δεξιμενισμὸν ἢ ἐπισκευήν. Οἱ ἀσφαλισταὶ θὰ ἔχουν ἐπίσης τὸ ἀπόλυτον δικαίωμα τῆς τελευταίας λέξεως ὡς πρὸς τὴν ἐκλογὴν τοῦ λιμένος ἐπισκευῆς καὶ τοῦ ἐργοστασίου διπερ θέλει ἐκτελέσεις ταύτην."

"Εφ' ὅσον δὲ ἐπάγεται ὁ Sir Lowrey δὲν παρέχονται ἔχέγγυα διενεργείας ἐπισκευῶν ἐνΠειραιεῖ ἐπὶ τιμάς καὶ νομιμόφρογος δάσσεως—ὡς συμβαίνει εἰς Μασσαλίαν καὶ ἀλλούς λιμένας — ὁ Ἀσφαλιστικὸς Σύνδεσμος τοῦ ὄποιου προσταταῖ κρίνει προσήκον νὰ συστήσῃ πρὸς τοὺς ἀσφαλιστὰς νὰ ἐπαγγευνῶσιν ἐπὶ πάσης προτάσεως ἐκτελέσεως σοδερῶν ἐπισκευῶν ἐν Ἑλλάδι ἐγκαυσούντες τὸ ἐκ τῆς προμηνυθεῖσης ἐγκριτικῆς ρήτρας δικαίωμά των.

"Ἐρωτᾶται διώμας εἰναις ἀκριβεῖς καὶ μέχρι τίνος σημείου αἱ αἰτιάσεις τῆς Salvage Association κατὰ τῶν Πειραιῶν Μηχανουργείων.

2. Συνέχεια τακτικῆς τῶν ἀσφαλιστῶν.

"Απὸ μακρῶν ἥδη ἐτῶν ἡ προνομιούχος γεωγραφικὴ θέσις τοῦ Πειραιῶν λιμένος ἡγεμόνης μεγάλως τὴν ἐν αὐτῷ ἀνάπτυξιν τῆς Βιομηχανίας ναυπηγικῶν καὶ Μηχανουργικῶν ἐπισκευῶν τῶν πλοίων τῆς διεθνοῦς ναυτιλίας.

"Απὸ δὲ τῆς ἀπόφεως ταύτης ἡ βιομηχανία τῶν ἐπισκευῶν πλοίων ἀπετέλεσε πάντοτε ἔνα τῶν σημαντικωτέρων κλάδων τῆς Πειραικῆς Βιοτεχνίας ἢ δ' ἐπιδροτικὸς αὐτοῦ ὑπῆρχεν εὐεργετικὴ καὶ διὰ τὴν Ἑλλην. Ναυτιλίαν ἀλλὰ καὶ τὴν καθόλου οἰκονομικὴν τὴν τόπου.

"Ηδην διώμας ἡ προτίμησις διὶς ἐπισκευῆς εἰς Πειραιὰ τῶν Ἑλλήνων καὶ ξένων ἐφοπλιστῶν:

"Τὸ ἐρώτημα δὲν ἔχει δυσχερῆ τὴν ἀπάντησιν. Καὶ ἡ ἀπάντησις εὑρίσκεται ἀκριβεῖς εἰς τὸν αὐτίποδον τὸν αἰτιάσων τῆς «Salvage Association».

"Τὸ ἐφοπλιστικὸν κεφάλαιον οὐδέποτε θὰ ἔστρεψε τὴν πρὸς ἐκτέλεσιν ἐπισκευῶν προτίμησίν του πρὸς τὸν Πειραικὸν λιμένα ἀν οὗτος δὲν εἰχε τὸ προσὸν τῆς εὐθηγίας εἰς τὴν ἐκτέλεσιν τούτων ἐν συγκρίσει μὲν ἀλλούς Μεσογειακῶν καὶ Ἡπειρωτικῶν λιμένων. Καὶ ἡ καὶ γὰρ συνιδήσις εἰτε διτε τὸ κόστος τῆς ἐπισκευῆς ἐν Πειραιεῖ κυμαίνεται εἰς ποσοστὸν συγκριτικῆς εὐθηγίας κατὰ 250ορο συμφερωτέρας παντὸς ἀλλού λιμένος τῆς Ἡπειρ. Εὐρώπης καὶ ἀνω τῶν 15 ορο τῶν Μεσογειακῶν λιμένων.

"Ἐπι τοῦ θέματος δὲ τούτου ὁ Sir Lowrey οὐδὲν εἰσφέρει ἀντικείμενον στοιχείον, ἵνανδον γ' ἀνατρέψῃ τὴν ἀδραίως βέταιμον περὶ εὐθηγίας ἀντιληψίαν.

"Εἶναι προσφνὲς διτε ἡ ἀπειλητικὴ προειδοποίησις τῶν ἀσφαλιστῶν ἀφορᾶ τὰς ἐπισκευῆς γεν. ἀδραίες. Διότι αἱ ἐπισκευαὶ τοῦ τακτικοῦ Survey οὐδέλως ὑπόκεινται εἰς τὸν ἐλεγχόν τῶν ἀσφαλιστῶν ἐφ' ὅσον βαρύνουν ἀπ' εὐθείας τοὺς πλοιοκτήτας.

Κατὰ ταῦτα ἡ ἐνέσκησις τοῦ δικαιώματος τῆς tender clause τῶν ἀσφαλιστικῶν συμβολαίων ὑπὸ τῶν "Αγγλων ἀσφαλιστῶν ἐπὶ ἀδραίῶν Ἐλληνικῶν πλοίων ἔχει προφανῶς τὴν προέλευσιν ἐν περιπτώσεων ὑπερόγκων ἐπιβαρύνσεων τῶν πρὸτων ἐξ ἐπισκευῶν γεν. ἀδραίες γενομένων εἰς τὸν Πειραικὸν λιμένα.

Εἶναι δημος ἐν προκειμένῳ ἀπόρον ὅτι ἐνῷ διὰ τὴν αὔξησιν τῶν ἀσφαλιστρῶν τῶν Ἐλλην. πλοίων οἱ ἀσφαλισταὶ ἔκαμον θορυβώδη τομπανοκρούσιαν διὰ τοῦ "Αγγλικοῦ τύπου κατονομάζοντες σφρᾶς τὰς ἐκ προσφάτων καταστροφῶν Ἐλλην. πλοίων ζημίας των, εἰς τὰς δυσμενεῖς περὶ τὸν Πειραικὸν Ἐργοστασίων κρίσεις οὐδὲν ἐξ ἀντικειμένου στοιχείον περὶ τῆς δῆθεν κερδοσκοπικῆς βιομηχανίας τῶν Πειραικῶν Μηχανουργείων ἀναφέρουσι.

"Η προειδοποίησις τοῦ Sir Lowrey ἀποτελεῖ διθεν συνέχειαν τῆς ἐγκατιασθείσης ἐσχάτως τακτικῆς κατὰ τῆς Ἑλληνικῆς ναυτιλίας πρὸς ἐπιτυχίαν τῆς δόποιας ἢ γόνιμος ἐφευρικότης τῶν ἀσφαλιστῶν προειδοποιήσεων τὸ ἔδαφος ἐνὸς ἐμπέσου ἀποκλεισμοῦ τῆς Ἑλληνικῆς βιομηχανίας ἐπισκευῶν τῶν πλοίων.

3ον. Η σημερινὴ σύνθεσις καὶ τὸ μέλλον τῶν Πειραιῶν ἐπιχειρήσεων ἐπισκευῶν πλοίων.

4. Δεξαμενιστικὴ ἀνεπάρκεια

Αἱ εἰς τὴν ἐκτέλεσιν ἐργασιῶν ἐπισκευῶν μηχανῶν καὶ λεβήτων ἀσχολούμεναι ἐπιχειρήσεις τῶν Πειραικῶν Μηχανουργείων είναι γνωστὸν διτε ὑπερβαίνουσι τὸν ἀριθμὸν τῶν 30.

Ἐκ τούτων διότιον ἀποτελοῦνται πολυομικούς ὄργανοι σημειώσεις εὐφραστίας, καὶ ἐκ τούτων εἰς μόνον διαθέτει τὸν περιστατικὸν δεξιμενήν περιορισμένης σχετικῆς πρὸς ἐκτέλεσιν ναυπηγικῶν ἐπισκευῶν.

Διὰ τὰς ναυπηγικὰς ἐπισκευὰς χρησιμοποιοῦνται οὕτω κυρίως αἱ δύο μόνιμοι δεξαμεναὶ τῶν δόποιων δμως κατὰ ἐπανάληψιν διεπιστάθη ἢ ἀνεπάρκεια πρὸς ἀντιμετώπισιν τῶν ἀναγκῶν ἐπισκευῆς καὶ καθαρισμοῦ τῆς χρησιμοποιούσης τῶν Πειραικῶν λιμένων χωρητικότητος ἐπιβατικῶν καὶ φορτηγῶν πλοίων.

Η σύνθεσις αὕτη τῆς βιομηχανίας μηχανικῶν καὶ ναυπηγικῶν ἐπισκευῶν δικτηρεῖται ἀπὸ μακρῶν ἐτῶν στάσιμος εἰς ἀξιολόγους δημιουργικὰς προσόδους παρ' δλον τὸ γεγονός διτε διμήνιον τοῦ Πειραιῶν εἰδεις μακράς ήμέρας γονιμοτάτης ἐνεργείας κατὰ τὰ πολεμικὰ καὶ προπολεμικὰ ἔτη.

"Ατοχῶς παρὰ πάσκαν εὐοίων πρόσθλεψιν τῶν εὐτυχῶν ἡμέρων τὸ Ἑλληνικὸν κεφάλαιον ὑπῆρξε διστακτικὸν εἰς τολμηρὰ δημιουργικὰ βήματα ποὺ ἔδει ἀπὸ τότε νὰ ἀχθοῦν εἰς τὴν ἰδρυσιν ἐνὸς ναυπηγείου ἐνταῦθα μετ' ἐγκατταστάσεων ἀνταξίων, συγχρονισμένου Εὐρωπαϊκοῦ Μηχανουργείου—Ναυπηγείου.

Καὶ ἐνῷ αἱ Τραπεζικὴι ἐπιχειρήσεις διτε τὸν μορφὴν τῆς Ἀνωνύμου Εταιρείας ἀπερρόφησαν ἔκπτωτάδες ἔκπτωταμπρίων εἰς ἐργασίας ὑπερτέρων τῶν οἰκονομικῶν ἀναγκῶν τοῦ τόπου, οὐδεὶς Ἐλλην ἐπιχειρηματίας ἦγειτε ποτὲ δημιούσιαν συζήτησιν ἐπιτῶν δυνατωτήτων πραγματισμῶν ἐνὸς κατὰ τῆς Ναυπηγικῆς Βιομηχανίας.

Τὰ Ἑλληνικὰ κεφάλαια εὐροῦν ἀσφαλέστερον τὸν δρόμον ποὺ ἐχάρκεν δὲλλοι εἰς ἐπιχειρήσεις Τραπεζῶν παρὰ τὸν προφανῆ κίνδυνον ν' ἀγχηγη εἰς ἐπισφαλεῖς κατωφερεῖς ὡς ἀπέδειξεν ἡ ἐκ πονέματος μημένων εἰς ἀλλούς πραγματικῆς ἀνάγκης πληθωρικῆς ἐπέκτησις τῶν Τραπεζῶν ἐργασιῶν ἐν Ἑλλάδι.

Εἰς τὴν ἐπιδειχθεῖσαν ἀπροθυμίαν διατέταισες κεφαλαίων πρὸς ἀνάπτυξιν τῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας πρέπει γὰρ προστεθῇ καὶ ἡ εἰς πληθὺν μικρῶν ἐπιχειρήσεων κατάτμησις αὐτῶν λόγῳ ἐλεύθερως συνετείριστοι πνεύματος διὰ νὰ ἐξηγηθῇ σκέψετερον διατεί αἱ πολλαὶ μικραὶ ἐπιχειρήσεις εἰναις καταδικκούμεναι μικρίων εἰς στασιμότητα.

4ον. Ταχύτης καὶ ἀσφάλεια.

Αὐτὴ ἀκριβῶς ἡ μειονεκτικὴ σύνθεσις τῆς Πειραικῆς βιομηχανίας ἐπισκευῶν πλοίων παρέχει τὸ μέτρον τῆς κρίσεως ἀλλων διαστίμων αἰτιάσεων τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ ἀσφαλιστῶν διὰ τὴν βρα-

δύτητα ήτις παρατηρείται: εἰς τὴν ταχεῖαν περαίωσιν τῶν ἐπισκευῶν τῶν πλοίων.

Καὶ σήμερον μὲν εἰς ἐποχὴν ἀνεργίας τῶν πλοίων τὸ στοιχεῖον τῆς ταχύτητος τῶν ἐπισκευῶν, ἐκτὸς περιπτώσεως ἐπισκευῶν γεν. ἀδρίας πλοίων τελούντων ὑπὸ νκύλωσιν, δύναται: γὰρ τεθῇ εἰς δευτερέουσαν μοιράν.

Εἰς προσεχὲς μέλλον ὅμως ὁ χρόνος τῶν ἐπισκευῶν θ' ἀποτέλεσῃ στοιχεῖον ἵσης σημασίας πρὸς τὴν ὄλικὴν ἀποτίμησιν τούτων ἡμική σοδοῦσα σήμερον κρίσις τῆς ναυτιλίας ἀρχήσῃ ἥσθιμαίων ὑποχωροῦσα. Κατ' ἀνάγκην δὲ τότε ὁ Πειραικὸς λιμὴν ἀπὸ τοῦδε δυσφημούμενος εἰς τὸ ἐπίπεδον τῶν ἐπισκευῶν θ' ἀποτελῇ μόνον λιμένα ἔνθι οὐδὲ γίνωνται: μόνον «μεριμέτια» πρόχειροι καὶ περιορισμένοι ἐπισκευαῖ πλοίων ἐπειγομένων γὰρ συνεχίσουν τὸν πλοῦν τῶν διὰ γὰρ ὑποστοῦν δριστικὰς ἐπισκευὰς εἰς ἀλλούς λιμένας.

Οὐχὶ ἡσσονος σημασίας εἰνε καὶ ἡ ἀποψίς τῆς ἀσφαλείας τῶν ἐπισκευαζομένων πλοίων ἀν πραγματοποιηθῇ ὑπὸ τοῦ Ο.Α.Π. ὁ προσδιορισμὸς σταθμεύσεως τῶν ὑπὸ ἐπισκευὴν πλοίων εἰς τὴν ἐν τῷ γεν. σχεδίῳ λιμένος θέσιν Γ—Δ ἐν τῷ προλιμένῃ καὶ δεξιᾷ τῶν μονίμων δεξαμενῶν.

Ἡ θέσις αὕτη τῶν πλοίων θὰ είνεται ἐπισφαλῆς ἐν ὅρᾳ πακοκαιρίας, παρακαλούντες τὴν κίνησιν τῶν δεξαμενῶν ἐκτὸς τῆς ἀνεπαρκείας αὐτῆς διπλῶς περιλαβόντες τὴν διάστασιν τῶν 3-4.

Σύμφωνα μὲ τὰ δεδομένα τῆς ἀποφασισμένης ἡδη ὑπὸ τοῦ Ο.Α.Π. χρησιμοποιήσεως τῶν κρηπιδωμάτων τῆς Ηετιωγίας ἀκτῆς διὰ τὰς ἀνάγκας τῆς ἐπιβατικῆς κανήσεως καὶ ἐκφορτώσεως φορτηγῶν πλοίων οὐδεὶς ἀλλος χωρος ἐν τῷ Κεντρικῷ Λιμένῃ ἀπομένει διπλῶς χρησιμοποιηθῇ δι' ἐπισκευαζόμενης πλοΐα.

Ἡ εἰς τὸν προλιμένην ὅμως ἐκτέλεσις ἐπισκευῶν παρουσιάζεις δέξεται διπλῶς διασφαλείας διὰ τὴν τάξιν τῶν διπλῶν συνηγοροῦσι: σπουδαῖα συμφέροντα τῶν βιομηχανιῶν τοῦ Λιμένος.

δον. Ἡ ὡριμος ἀνάγκη γενικωτέρων μέτρων.

Ὑπό τοὺς δρους τούτους διερωτᾶται: τις πρὸς ποίαν κατεύθυνται πρόπει: ν' ἀναζητηθῇ μία διαφορά μεταξύ τοῦ ηετιωγίας ἀνεγγομένης μίαν ἀσφαλῆ καὶ εὔστοχον πρόβλεψιν τῶν ἀναγκῶν τοῦ προσεχοῦς μέλλοντος μιᾶς βάσεως ἐπισκευῶν ἀξίας τοῦ πρώτου Ελληνικοῦ λιμένος.

Εἰς τοῦτο καλοῦνται γὰρ ἐκφέρωσι: γνώμην οἱ ἀμεσώτερον γίμνων πρὸς τὸ ηετιωγία σχέσιν τελούντες ἐκ τῶν διευθυνόντων τὰς ἐπιχειρήσεις Μηχανουργείων καὶ Ναυπηγείων καὶ παράγοντες τῆς ναυτιλίας τοῦ λιμένος-

Ἄπο τοῦδε διπλῶς δὲν είνεται τολμηρὸν γὰρ διαπιστώσῃ τις τὴν σκοπιμότητα καὶ τὰ θετικὰ πλεονεκτήματα τῆς μελλοντικῆς χρησιμοποιήσεως τοῦ δρμίσκου Αγ. Γεωργίου δι' ἐπισκευᾶς πλοίων λαρικινομένης ἀπὸ τοῦδε προβλέψεως διὰ τὴν ἑκατὸν δισμούς πλοίων τῶν Πειραικῶν Μηχανουργείων ποὺ είναι σήμερον ἐγκατεστημένα εἰς διάφορα σημεῖα τῆς πόλεως οὐχὶ ἐγγὺς τοῦ λιμένος.

Ἡ πρὸς ἐπίτευξιν ἔργου κοινῆς ὠφελείας καὶ γενικωτέρου συμφέροντος σύμπραξης τῶν κυριωτέρων Πειραιῶν Ἐπιχειρήσεων Μηχανοποιείων—Ναυπηγείων εύθουμην δι': εἰλικρινοῦς συνεργασίας αὐτῶν ἡδύνατο κάλλιστα γὰρ ἐπιτύχη τὴν δημιουργίαν μιᾶς ἀρτίας καὶ συγχρονισμένης βάσεως ἐπισκευῶν μεγάλων πλοίων ὑπὸ ηετιωγίας δρους εὐθηγίας, ταχύτητος καὶ τάξεως εἰς τὴν περιάλωσιν τῶν σχετικῶν ἐργασιῶν, τὴν συμπλήρωσιν τοῦ ἀνεπαρκοῦς ἀριθμοῦ τῶν δεξαμενῶν καὶ τὴν διληγούμενην τῆς σπουδαίας αὐτῆς βιομηχανίας εἰς μικρότερον μὲν ἀριθμὸν ἐπιχειρήσεων, διπλούσιων διπλῶν μέσω τῶν Εύρωπανδρού λιμένων.

Ο Πειραικὸς λιμὴν καὶ τὰ μεγάλα γκυτιλιακὰ συμφέροντα τῶν διπλῶν οὐτοῦ θ' ἀποτελέσῃ τὸν στερρὸν ἀξίονα μελλοντικῆς ἀναπτύξεως καὶ Ἐμπορικῆς πρόσδου ἀναζητοῦν σήμερον εἰς τοὺς κόλπους τῶν ὑγιῶν ἐπιχειρήσεων τοὺς ἡγέτας τῆς ἀγαθομηχανίας τῆς πρώτης καὶ γονιμωτέρας βιομηχανίας τοῦ λιμένος.

Ιανουάριος 1931

Γ. ΟΙΚΟΝΟΜΟΠΟΥΛΟΣ

Λιμενάρχης Α'

ΑΙΓΑΥΠΤΟΣ

Κατάσχεσις: Ναρκωτικῶν.

Κατὰ τὴν εγγραφικὰς πληροφορίας ἐξ Αλεξανδρείας ἡ ἀστυνομία κατέσχει, δυνάμεις δικαγγῆς τοῦ Κεντρικοῦ Μυστικοῦ Γραφείου Ναρκωτικῶν, πέντε κιβώτια ἐμπαρισχόντα χριστιανοῖς δέσμοις 8 κινταρίων καὶ ἀξίας λιρ. Ατγ. 6.000, τούναλδα δὲ ἔξι πρόσωπα τὰ πλείστα Ἐλληνικῆς καταγωγῆς. Τὰ ἄνω κιβώτια ἐξεφορτώθησαν τὴν 17η Ιανουάριον ἐκ τοῦ ἀτμοπλοίου «Umbria» προεχομένου ἐκ Καπολεων.

Τὰ ναρκωτικὰ ταῦτα διῆλθαν ἐκ τοῦ Τελωνείου Αλεξανδρείας χωρὶς νὰ ἀπεταχθοῦσι. Τοῦτο ἐγένετο συνεπειὰ ἐπιστολῆς δῆθιν προερχομένης ἐκ μέρους τοῦ Ἰταλικοῦ προξενείου Αλεξανδρείας, μὲ τὴν διήλωσιν, ὅτι: τὰ κιβώτια ταῦτα περιτύχονται βιβλία καὶ ἔντοπα διά τὴν ἐν Καρφω Ἰταλικήν πρεσβείαν. Εἰς ἐν τῶν συλληγούμενων ἔφερε καὶ τὴν εγγράφημαν ὑποτιθέμενον προτίχησαν ἐκ μέρους ἐνός τοῦ προσωπικοῦ τῆς Ἰταλικῆς πρεσβείαν Καρφου. Αἱ ἀρχαι ὑποθέτουν, ὅτι: τὰ ἐν λόγῳ ἔγγραφα ἦσαν πλαστογραφίες μένα. Αἱ ἀνακρίσις ἐξεκολουθοῦσαν.

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΙΚΑΙ ΧΩΡΑΙ

Οι Ἐμπορικοὶ στόλοι των.

Ο Νορβηγικός ἐμπορικός στόλος ἔλαβε μεγίστην ἀνάπτυξιν κατὰ τὸ 1930, ἀριθμός δὲ σήμερον 1986 πλοῖα 3.808.018 τόννων γκρός.

Ο τῆς Σουηδίας ἀριθμός 1432 πλοῖα 1.643.046 τόννων γκρός.

Καὶ δὲ τῆς Δανίας 213 πλοῖα 1.123.086 τόννων γκρός.

Ο Νορβηγικός στόλος κατέχει τὰ πρωτίστα ἀπὸ τοῦ 1920, ὅπερας ηὗξην περὶ 350.000 τόννους γκρός, ἡ δὲ δική αὐτοῦ ηὗξης κατὰ τὸ 1930 ἐφορτεῖται εἰς 99 πλοῖα 457.000 τόννων γκρός.

Ο Σουηδικός στόλος ηὗξης κατὰ 21 πλοῖα 87.000 τόννων γκρός καὶ δακτυλίδιος κατὰ 17 πλοῖα 61.000 τόννων γκρός.

Ἐν τούτοις δημος μεθ' ἀλλοὶ τὴν μεγάλην ἀνάπτυξιν τοῦ Νορβηγικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου, τὰ ἐν ἀργεῖ πλοῖα αὐτοῦ ἦσαν κατὰ τὰ τέλη τοῦ 1930 χωρητικότητος 850.000 τόννων καὶ ἡδη ἀσφαλῶς οὐδὲ περιβαλλούσα τὸ 1.000 000 τόννων.

Η Νορβηγικὴ ἑταῖρα «Norwegian Levant» μετέτρεψε τὸ τετλον αὐτῆς εἰς «Scandinavian Levant Line».

Η Νορβηγικὴ ναυτιλία κατέχει ἡδη 28 πλοτά φραγμονοθηρικὰ ἐργοστάσια παραγωγῆς ἐλασίου φραγμούς ἐργαζόμενα εἰς τὸ Ανταρκτικὸν Πέλαγος. Κατὰ τὸ 1930 τὰ ὡς ἀνα πλοτά ἐργοστάσια παραγγαγον 1.167.950 βαρέλιαν ἐλασίου, ητο: κατὰ 401.800 ἐπὶ πλέον τῆς παραγωγῆς τοῦ προηγούμενου ἔτους.

Τηλεγοσφύρωση: ΣΤΑΡΚΟ

Τηλέφωνο: 10-09

“ΑΣΤΗΡ,,

ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗ & ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ

ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ

ΓΡΑΦΕΙΑ ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΩΣ: ΜΙΑΟΥΛΗ 40
ΜΕΓΑΡΟΝ ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ

ΠΡΑΤΗΡΙΟΝ:
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ & ΒΙΟΜΗΧ. ΕΙΔΩΝ
ΑΚΤΗ ΤΖΕΛΕΤΗ

ΠΩΛΗΣΙΣ ΛΙΑΝΙΚΗ & ΧΟΝΔΡΙΚΗ
ΑΠΑΝΤΩΝ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ & ΒΙΟΜΗΧ. ΕΙΔΩΝ

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΙ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ

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

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

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

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

ΑΝΤΑΙΩΝ, ΙΤΤΑΡΙΩΝ Κ.Λ.Π. G. & J. Weir Ltd.—Glasgow.

ΓΕΡΑΝΩΝ, ΠΑΛΑΓΚΩΝ: Herbert Morris Ltd.—Loughborough.

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

ΠΥΞΙΔΩΝ Κ.Λ.Π. Henry Browne & Son Ltd.—London

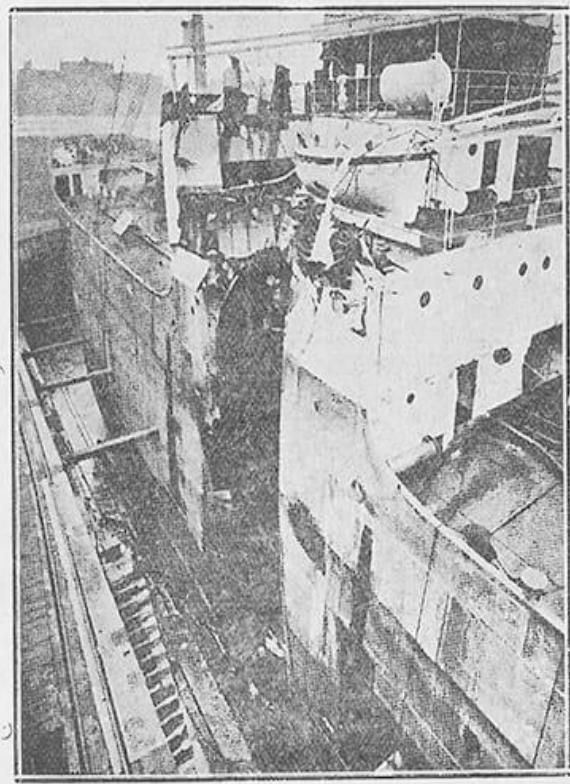
ΔΙΚΑΣΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΥΣΑΙ ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΔΙΚΑΙ

Η ΑΠΟΦΑΣΙΣ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ ΤΟΥ ΑΓΓΛΙΚΟΥ ΝΑΥΑΡΧΕΙΟΥ ΔΙΑ ΤΗΝ ΣΥΓΚΡΟΓΣΙΝ «ΒΡΕΜΗΣ»-«ΜΗΡΙΤΙΣ ΓΚΡΕΝΑΝΤΙΕΡ»

Πρό τιγων ήμερων το Δικαστήριον του Ναυαρχείου εν Λούδηνφ ήσχολήθη με την έπισημην έκθεσιν διά την κατά την 24ην Απριλίου 1930 εν τῷ πορθμῷ τῆς Μάγχης, συνεπέϊκ πυκνής δυμήλης, ἐπισυμβάσαν σύγκρουσιν τοῦ Γερμανικοῦ υπερωκεανοῦ «Βρέμη» μετά τοῦ Ἀγγλικοῦ τάνκ «Brittish Grenadier». Κατόπιν τῶν ἐν τοῖς «Λόδυς Λίστα» δημοσιευθεῖσῶν συζητήσεων, ὁ σὲρ Μπέτσον ἔξεφρασε μοιφὴν ἐν τῇ ἀποφάσει του κατ' ἀμφοτέρων τῶν πλοίων. Ἐν τούτοις ἐπιρρίπτεται: 80 (ο) ἡ μοιφὴ αὐτῆς ἐπὶ τοῦ «Μπρίτις Γκρενάντιερ» καὶ 20 (ο) ἐπὶ τῆς «Βρέμης». Ως δάσιν τῆς ἀποφάσεώς του ἔθεσεν ὁ Ἀγγλικός Δικαστὴς τὴν ἐντελῶς ἀξιόπιστον ἐμφανιζομένην κατάθεσιν τοῦ πλοίαρχου τῆς «Βρέμης».

Κατὰ τὴν ἀντίληψιν τοῦ Ἀγγλου δικαστοῦ ἡ ἀληθὴς αἵτια



Η ἕκτασις τῶν ζημιῶν τοῦ «Μπρίτις Γκρενάντιερ»

τῆς συγκρούσεως ὑπῆρχεν ἡ ὑπερβολικὴ ταχύτης τοῦ «Μπρίτις Γκρενάντιερ» κατὰ τὰ τελευταῖα 10 λεπτά, ἔνεκεν τῆς δροίκης διεστάχρωσε τὴν πρώραν τῆς «Βρέμης». Ὁ πλοῦς τοῦ Ἀγγλικοῦ πλοίου ὡς ἀναφέρεται: εἰς τὴν ἀπόφασιν—ὑπῆρχεν ἀκανόνιστος καὶ δὲν θὰ ἥδυνατο νὰ ἡτο ἔχειρότερος. Η κατάθεσις, τὴν δροίκην μετὰ τὴν σύγκρουσιν ἔδωκε τὸ πλήρωμα τοῦ Ἀγγλικοῦ, ἡτο τελείως συγκεχυμένη καὶ ἀναξιόπιστος, πρὸ πάντων δὲ κατόπιν μιᾶς μεταλλαγῆς τοῦ Ἀγγλικοῦ ἡμερολογίου. Τοῦτο μάλιστα συνετέλεσεν, δρῶς ἡ κατάθεσις τοῦ Ἀγγλου ἀξιωματικοῦ γίνη ὀλιγώτερον πιστεύεται.

Ολίγον χρόνον πρὸ τῆς συγκρούσεως τοῦ «Μπρίτις Γκρενάντιερ» ἐπλεεν ὀλοταχῶς μέσα εἰς τὴν πυκνὴν δυμήλην. Ὅταν ἀντελήφθη ἐκ τῶν ἔμπροσθεν τὰ σήματα ἐνδέ πλοίου, ἐδόθη ἡ διαταγὴ «δροίκης ὀλοταχῶς» καὶ τοῦτο ἀνεκοινώθη συγχρόνως διὰ τριῶν συριγμῶν τῆς σειρῆνος του. Ὁ Ἀγγλικός δικαστὴς χαρακτηρίζει τὸν χειρισμὸν αὐτὸν, ὡς «κακὴν ἀρχὴν μιᾶς ἐπιπολακίου

ναυσιπλοίας». Ἀμέσως μετὰ τὴν ἐκπλήρωσιν τῆς διαταγῆς ταῦτης τὸ «Μπρίτις Γκρενάντιερ» ἐτέλη «πρόσω δλοταχῶς».

Κατὰ τὴν ἀνάκρισιν ἔξηκριθώῃ, δτι τὸ «Μπρίτις Γκρενάντιερ» τὴν 9.44' ὥραν ἤκουσε τὴν «Βρέμην» ἔμπροσθεν δεξιά. Ἐὰν τοῦτο ἦτο ἀληθὲς—πράγμα ὅπερ εἰναι ἀμφιβολον—θὰ ἐσήμανεν δτι τὸ «Μπρίτις Γκρενάντιερ» εἶχεν ἥδη ἀκούσει τὴν «Βρέμην» ἡμίσειαν ὥραν πρὸ τῆς συγκρούσεως, καὶ συνεπῶς ἡ «Βρέμη» ἐπρεπε νὰ ἔπλεε μὲ τὴν μικρότεραν δυνατὴν ταχύτητα. Ὅπως καὶ ὁ πλοίαρχος τοῦ Ἀγγλικοῦ τάνκ, οὕτω καὶ ἡ «Βρέμη» μόλις τὸ ἀντελήφθη, ἐσταμάτησε καὶ ἐστήκεν «ὅλοταχῶς ὀπισθεῖ». Τοῦτο ἐφ' ὅσον προύχωρει μὲ ταχύτητα μόνον τεσσάρων κάμβων δὲν ἀπετέλει καὶ ἐπιβεβλημένον χειρισμόν. Τὸ «Μπρίτις Γκρενάντιερ» ἐσταμάτησεν ἐν τούτοις περισσοτέρας φοράς, ἐπειδή, ὡς ἐδηλώθη, ἥδη ἔληγε νὰ ἰδῃ τὴν «Βρέμην» ἐπὶ πορείας, γητις θὰ διεσταύρων τὴν ἴδιαν του. Τὸ ὑποθετικὸν τοῦ πλοίου ἥδυνατο νὰ είναι δροιογήπτωτες ἀλλο, σχι: δημως ἡ «Βρέμη». Ὁ Ἀγγλικός πλοίαρχος θὰ ἦτο—ώς ὁ Ἀγγλικός δικαστὴς λέγει—πρὸ τὴν ἐπήρειαν παρασήμησες.

Ἐν τοιαύτη περιπτώσει κατὰ τὸ διάστημα τῶν 8 λεπτῶν τὸ πλοίον του ἐπλεεν «δροίκης ὀλοταχῶς» καὶ μὲ τὸ πηδάλιον «ὅλως δεξιά», ὅπερ ἀπετέλει ἔγκιον κιγδυνώδεστρον ἐλιγμὸν ἐν πυκνῇ δυμήλῃ. Ἀπὸ τῆς στριγῆς ταύτης δὲν ἔδωκε τὸ «Μπρίτις Γκρενάντιερ» οὐδὲν σῆμα δυμήλης ἐπὶ 14.5 λεπτά. Ἐκ τοῦ γεγονότος αὐτοῦ ἐγένετο ἔνοχον ὄχρεις πραράθεσεως τοῦ ἀρθροῦ 15 τῶν Διατάξεων π:ρ: «Θελασσίων Πλεονάσμων». Ή πρὸς τὰ ἔπισθεν κιγδυσίς τοῦ Ἀγγλικοῦ τὸν ὑπῆρχεν τελείως λαχυθασμένος χειρισμός, καθ' ὅτι διὰ τῆς ἐκτελέσεως αὐτοῦ τὸ πλοίον ἐτέλη ἐξ ὀλοκλήρου εἰς ἀντιστροφών διάταξιν τῆς συγήθους γραμμῆς τῶν πλοίων.

Περισσότερον λεπτά πρὸ τῆς συγκρούσεως τὸ «Μπρίτις Γκρενάντιερ» προύχωρε: πρὸς τὰ ἔμπρός καὶ δὲν ἐσταμάτησε τὴν μηχανὴν του, μολὼντις ἥκεισε τὴν συρίκτραν τῆς «Βρέμης». Κατετέθη ἐπίσης δτι ἡ ταχύτης του ἦτο «ἡρέμα». Η κατάθεσις δημος αὐτῆς φάνεται: κακποτὶς δλίγον παστευτῇ. «Ηοέλησαν, δηλαδή, γὰρ πείσωσι: τὸν Ἀγγλον δικαστήν, δτι ἡ «Βρέμη», γητις ἔδει γὰρ ἐπροχώρει: «πολὺ σιγή», ἔξαρφης προύχωρης «πρόσω δλοταχῶς» καὶ ὡς ἐκ τούτου ὑπερέβλεψε τὸ «Μπρίτις Γκρενάντιερ». Ὁ Ἀγγλικός δικαστὴς ἔκλινε μελλον ὑπὲρ τῆς ἐνδοχῆς, δτι τὸ «Μπρίτις Γκρενάντιερ» μετὰ τὴν πρὸς τὰ ὀπισθεῖς καὶ μᾶλιστα μὲ ταχύτητας «ἡμιταχῶς» ἡ καὶ «ὅλοταχῶς», λοξῆς δὲ πρὸς τὴν πορείαν τῆς «Βρέμης».

Κατὰ τὴν γνωμοδότησιν τοῦ Ἀγγλικοῦ δικαστηρίου, ἡ ταχύτης τῆς «Βρέμης» ἐν τῷ πορθμῷ ἀνήλθεν εἰς 4 περίπου κάμβων. Τὸ πλοίον ἐκυδεράτε προσωπικὸν παρὰ τὸ πλοιαρχεῖον. Μέχρις δτοι συνήτησε τὸν «ἐπιπλέκονταν ποντοπέρων», δηλαδή τὸ «Μπρίτις Γκρενάντιερ», γητις ἥδη ἡ «Βρέμη» γὰρ διατελεύτησε φροικῶς μὲ δλα τὰ ἐν τῇ πορείᾳ τῆς εὑρεθέντα πλοῖα. Κατὰ τὴν 10.16' ὥραν περίπου ἤκουσεν ἐκ τῆς «Βρέμης» διὰ πρώτην φορὰν τὸ «Μπρίτις Γκρενάντιερ» γὰρ πλέγη δλιγόν τι πληγήστερον τοῦ «λοιδός δεξιά», οὕτως ὡστε δὲν ὑπῆρχεν οὐδεμίας ἀνάγκη ὅπερ εἰστηκτήσῃ ἡ «Βρέμη» τὰς μηχανάς της.

Ἐπίσης μόλις ἐφάνη τὸ «Μπρίτις Γκρενάντιερ» ἡ «Βρέμη» εύρεθη πρὸ τοῦ ἐν λόγῳ Ἀγγλικοῦ τάνκ. Τὸ γεγονός τοῦτο απειδεικνύει σφρᾶς, δτι τὸ Ἀγγλικὸν πλοίον θὰ ἔπλεε ταχύτερον απὸ τὸ Γερμανικόν. Η ταχύτης τῆς «Βρέμης» κατὰ τὴν ὥραν τῆς συγκρούσεως ἀνήρχετο εἰς 3 κάμβων περίπου, τοῦ δὲ «Μπρίτις Γκρενάντιερ» ἦτο περίπου διπλασία, ἐὰν σχι: καὶ μεγαλεῖτέρα. Κατὰ τὴν σύγκρουσιν ὑπέστη ζημίας ἡ πλευρὴ τοῦ «Μπρίτις Γκρενάντιερ».

Ἐνεκκ τοῦ τερκυτίου δάρους τῆς «Βρέμης» (53,000 τόννοι), τὸ Δικαστήριον ἦτο πεπεισμένον, δτι ἡ πρόσκρουσις μόνην ἐλαφροτάτη ἥδυνατο νὰ είνει, διότι ἡ «Βρέμη» 16 πόδας περίπου εἰσέδυσε εἰς τὴν πλευρὰν τοῦ Ἀγγλικοῦ πλοίου. Ἐπίσης τὸ γεγονός δτι κατὰ τὴν σύγκρουσιν ἡ «Βρέμη» ἐστράφη ἀρκετὰ πρὸς

τὰ ἀριστερά, καὶ ἡ πρώτα της ωλέσθησε πρὸς τὰ ἀριστερά, ἀποδεικνύει τὴν μεγάλην ταχύτητα τοῦ «Μπρίτις Γκρενάντιερ». Τὸ Ἀγγλικὸν ἀπὸ μίαν θέσιν, μᾶλλον λοξὴν, ἀπὸ τὴν «Βρέμην», ἐφθισεν εἰς Ἑν σημειον πρὸ τῆς «Βρέμης». Τοῦτο ἦτο δυνατὸν νὰ ἐπιτευχθῇ μόνον μὲ μίαν μεγάλην ταχύτητα. Τὸ «Μπρίτις Γκρενάντιερ» ἦτο πολὺ πλέον ὑπεύθυνον ἀπὸ τὴν «Βρέμην», τόσον διὰ τὴν μεγάλην του ταχύτητα, ὃσον ἐπίσης καὶ διάτοι δὲν ἐσταμάτησε, ὅταν ἤκουσε τὸ σήμα όμιχλης τῆς «Βρέμης». Ως ἐκ τούτου δὲν εἶναι δυνατὸν νὰ συγχωρηθῇ τίποτε διὰ τὸν ἐπιπόλαιον χειρισμὸν τοῦ Ἀγγλικοῦ τάκη ἐπικνή όμιχλη.

Αφ' έτέρου ή ναυιπλοία τής «Βρέμης» υπῆρχε συνειτοτάτη. Έν γενικαὶς γραμμαῖς οἱ χειρισμοὶ τοῦ Γερμανικοῦ πλοίου ύπηρ-
ξαν ὄρθοι. Πάντως δὲ "Αγγλὸς δικαστὴς δὲν γῆδυνήθη νὰ χαρακτη-
ρίσῃ τὴν ναυιπλοίαν τοῦ Γερμανικοῦ πλοίου ὡς ἀψογον, κατόπιν
τοῦ ἀκούσματος τοῦ σήματος ὁμίληνς τοῦ «Μπρίτις Γκρενάντιερ»,
τὸ γεγονός δὲ δι: τὰ σήματα τούτου ἐπλησίαζαν καὶ μάλιστα ἀπὸ
τὴν αὐτὴν διεύθυνσιν, ἵνα σφές σημεῖον τοῦ ἐπερχομένου κινδύ-
νου συγκρούσεως. Τόπο τοιαύτας συνθήκας ἐθεώρησεν δὲ "Αγγλὸς
δικαστὴς, δι: Θὰ ἡτο δρόθερον, ἐὰν ή «Βρέμη» ἐσταμάτα καὶ ἀ-
νέμενε νὰ ἰδῃ, τί θὰ ἔκαμψε τὸ ἄλλο πλοίον. 'Αλλ' δὲ πλοίαρχος
τῆς «Βρέμης» ἐθεώρησεν δρόθερον νὰ προφυλάξῃ τὴν πλευράν
τοῦ πλοίου του, διατηρῶν τὴν ἐλαχίστην ταχύτητα, καὶ στρέψων
τὸ σκάφος του.

Μετάφρασις Π. Δ. ΜΑΡΚΕΣΙΝΗ

ΜΙΑ ΔΙΚΗ ΕΠΙ ΔΙΑΦΟΡΑΣ ΕΡΜΗΝΕΙΑΣ
ΤΩΝ ΑΣΦΑΛΙΣΤΗΡΙΩΝ ΣΥΜΒΟΛΑΙΩΝ

Ἐγώπιον τοῦ Ἐφετείου τῆς Νέας Υόρκης ἐξεδικάσθη καὶ αὐτὰς μία ὑπόθεσις διαφορᾶς ἐρμήνειας τῶν δρων ἐνὸς ἀσφαλιστηρίου συμβολαίου ἐπὶ φορτώσεως ἐμπορευμάτων ἐκ Λονδίνου διὰ Νέαν Υόρκην. Τὰ ἐν λόγῳ ἐμπορεύματα εὑρίσκομενα ἐν Λονδίνῳ ἀντὶ νὰ φορτωθοῦν ἐκ τοῦ λιμένος τούτου, ἀπεστάλησαν εἰς Σκούθαμπτον καὶ ειπεν Χάρρην, ἔνθα καὶ ἐφορτώθησαν διὰ τὴν Νέαν Υόρκην.

Φάνεται, διτι κατὰ τὸ ταξίδιον τῆς Μάγχης ἐκλάπη μέρος τῶν ἐμπορευμάτων, ἐκ τούτου δὲ προέκυψεν ἡ διαφορὰ διὰ τὴν πληρωμὴν τῶν ἀσφαλίστρων ἢ δοχῆς. Τὰ ἐμπορεύματα εἰχον ἀσφαλισθῆ διότι τὴν μεταχροὰν ἀπὸ Λογδίνου εἰς Νέαν Υόρκην, οἱ δὲ ἀσφαλίσται δὲν εἰχον εἰδοποιηθῆ, διτι θὰ ἐγίνοντο μεταφυρτώσεις εἰς Σκουθάμπτον καὶ είτα εἰς Χάρρην, διόπθεν τελεκῶς θὰ ἐφορτώγοντο διὰ τὴν Νέαν Υόρκην. Τὰς μεταφυρτώσεις ταύτας ἐπληροφορήθησαν οἱ ἀσφαλίσται μόνον δταν ἀνεκάλυψθη εἰς Νέαν Υόρκην ἢ κλοπὴ κατὰ τὴν ἑκεὶ παράδοσιν τῶν ἐμπορευμάτων.

Ἡ παρὰ τῶν φορτωτῶν ἐγερθεῖσα ἀπάκιτησις ἀποζημιώσεως ἀπερρίφθη ὑπὸ τῶν ἀσφαλεστῶν, λόγῳ τοῦ δὲ τὸ ἔκτελεσθὲν ταξείδιον δὲν ἦτο τὸ ἐν τῷ συμβόλαιῳ ἀναφερόμενον καὶ συνεπῶς δὲν ἐκαλύπτετο ὑπὸ τῆς ἀσφαλείας ὁ κίνδυνος κλοπῆς. Ἡ δικαιολογία ἦξ ἀλλου τῶν φορτωτῶν διὰ τὴν ἀλλαγὴν τῆς δόσου φορτώσεως ἦτο, δὲ τῇ προετιμήθη γάρ τοι αἰδηψτῆς οἰκονομίας.

Τὸ δικαστήριον ἀπεφάνηθ ὑπὲρ τῶν ἀσφαλιστῶν, ἐστῆριξε δὲ τὴν ἀπόφασίν του ταῦτην ἐπὶ τοῦ ἐπιχειρηματος, οὗτοι φορτώται ἔσκεψιμένως ἔξειθηκαν τὸ ἐμπόρευμά των εἰς τοὺς κινδύνους ἄνδρας διὰ τῆς Μάγχης ταξειδίου, ἐπειδὴ εἰς δρός τοῦ συμβολακίου ἔλεγον.

«Ο κίνδυνος καλύπτεται δι' ἀσφαλίστρων, ἀτιγκ θὰ κανονι-
σθῶσιν ἐν περιπτώσει πυραλείψεως η λάθους κατὰ τὴν περιγρα-
φὴν τοῦ τχειδίου, ὑπὸ τὸν δρόν, δηπως εἰδοποιοῦνται οἱ ἀσφαλι-
στρι εὐθὺς ὡς γνωρίσωσι τοῦτο οἱ ἀσφαλίστραι». (1)

Ἐν τῇ πρᾳγῇ εἰκάζηται δὲν ὑπῆρχε λάθος τι η πράξεις φίεις τὴν περιγραφὴν τοῦ ἀνακρεομένου ταξιδίου, ἀλλὰ ἀπόκρυψις, διότι τὸ ἐν τῷ συμβόλαιῳ περιγραφόμενον ταξιδίον ήτο απὸ Λοιδήνου διὰ Νέαν Ύσραην κατ' εὐθείαν, οὐχὶ δὲ μὲ δικιμέσους μεταφροτώσεις Σκουθάμπτων καὶ Χάδρογ.

Ἐκ τῆς ἀποφάσεως ταῦτης ἐξήχθη τὸ συμπέρασμα, διότι εἰς ὅρους δυνατής παρεκκλίσεως τούς δρομολογίους μιᾶς θαλασσίας μεταφορᾶς, δέν γε πρέπει νὰ ἐρμηγεύηται: διτὶ καλύπτει μίαν περιπτειώδην καὶ ριζικὴν ἀπὸ τῶν ὅρων τοῦ συμβολαχίου παρέκκλισιν, οἵτις ἐν τοιαύτῃ περιπτώσει ἀποτελεῖ «ταξιειδίον ὅλως διάφορον».

ΔΙΚΗ ΔΙ' ΑΣΗΜΑΝΤΟΝ ΑΦΟΡΜΗΝ

Είς τὸ Λογδίνον ἔξεδικάσθη κατ' αὐτὰς μία ὑπόθεσις διὸ ἀσύμπαντον διαφορὰν καθιυστερήσεως πληρωμῆς γνάλου. Χαρακτηρίστικὸν εἶναι, δέ, ὅταν ἡ ὑπόθεσις ἔφθασεν εἰς τὰ δικαστήρια εἰχε διευθετηθῇ προηγουμένως μεταξὺ τῶν ἀντιδίκων κατὰ τρόπον φυσιολογικόν, τὸ δὲ δικαστήριον ἡσχολήθη μόνον μὲ ποιὸν ἐπρεπεῖ γὰρ δικρύνοντα τὰ ἔξοδα τῆς ἀστόχου ταύτης ὑποθέσεως, ἔχούσης ὡς ἀκολούθως.

— Έναγουσι κή έταιρια «North of England, Ltd» και έναγομένη κή «Ρωσσο-αγγλική» έταιρια έξαγωγής γεννημάτων.

Τό Αγγλικόν ἀπ «Eskbridge» ἀνήκου εἰς τὴν North of England, Ltd. μετέφερεν ἐκ Ρωσίας εἰς Χούλλ 4508 τόννους σιτηρῶν. Ἐνα τμῆμα τοῦ φορτίου τούτου ἀνήκει εἰς τὴν «Ρωσο-αγγλικήν» ἔταιρίαν, ἐπειδὴ δέ, ὅταν τὸ σκάφος κατέπλευσεν εἰς τὸ Χούλλ δὲν εἶχε κομισθῆ ἀκόμη ἡ φορτωτική, ἡ ἔταιρία αὕτη ἐνεχείρισε εἰς τὸν πράκτορα τοῦ πλοίου τοὺς 3200 λιρῶν ἔναντι τοῦ γκύλου, ἐπιφυλαχθεῖσα νὰ καταβάλλῃ καὶ τὸ ὄπόλιοιπο γάρ τῇ προσκομίσει τῷ φορτωτικῷ.

Ό πράκτωρ ἐδέχθη τὸ τσέκ καὶ ὑπέγραψε, οἱ ιδιοκτῆται βηματος του «Eskbridge» ήργηθησαν γὰ λάδουν τὸ τσέκ, ἐπιμένοντες γὰ τοις ἔξοφληθῇ ἀμέσως ὀλόκληρος ὁ ναῦλος. Ή «Ρωσσο—ἀγγλική» ἐταξιρία ἡρνήθη, δηλώτασσα, δτ: Θὰ πληρώσῃ, ὅταν κομισθούν αἱ φορτωτικαὶ, ἐγήγρατε δὲ γὰ τῇ ἐπιστραφῇ τὸ τσέκ. Οἱ ιδιοκτῆται του «Eskbridge» δὲν ἀπέδωκαν τὸ εἰς χείρας του πράκτορός των τσέκ, συγχρόνως δὲ ἐμήνυσαν τὴν «Ρωσσο—ἀγγλικήν» ἐταξιρίαν ἐπὶ κατακρυτήσει: τῆς Διαφορᾶς του ναῦλου, καὶ ἔθεσαν ὑπὸ κατάσγεσιν τὸ σιτοφορτίον.

‘Η «Ρωσσο—αγγλική» υπέδειχε μάγνησιν κατά τών πρακτόρων ζητούσα τὸ τοὲν καὶ τὰ ἔξοδα τῆς δίκης διὰ τὴν παράδοσιν ῥητῆς συμφωνίας περὶ τοῦ τρόπου πληρωμῆς τοῦ νεύλου, διτις κατ’ θεῖμον γίνεται ἀμπ τῇ προσκομίσει τῆς φορτωτικῆς. Ταῦτα ἐγένοντο τὴν Σαν Διμερίου.

Τὴν 8ην Δημοτίου ἔψθισαν εἰς τὸ Χούλλα αἱ φορτωτικαὶ, εἰ-
δὸς δὲ ἀμέσως ἡ «Ρωσσο—αγγλική» ἐταιρία κατέθεσε ταύτας
καὶ ἐπλήρωσε δόλον ληρού τὸν ναύλον ἦτοι λ.σ. 3529, τὸ δὲ φο-
ρτίον ἤλευθερώθη καὶ πᾶσα διαφορά ἐξέλλειπε φυσικῶς.

Αἱ μηγύσεις ὅμως ὑπῆρχον, ὅταν δὲ πρὸ ἡμερῶν τὸ δικαστή-
ίον ἡσχολήθη μὲ τὴν ὑπόθεσιν ταῦτην, ὁ δικαστής λόρδος Mer-
rivale ἀπεφάνθη: «Ωστε τόσος θύρωβος ἥγερθη δι' ὑπόθεσιν
κωρίς καμμίταιν αὐσίαν; Θὰ ἀσχοληθῶμεν μόνον περὶ τοῦ ποιος
τέρπει νὰ πληρώσῃ τὰ ἔξοδα τῆς παρούσης δίκης; Τὸ δικαστή-
ίον μας κηρύσσεται ἀναρμόδιον. Πάντως κατακυρώνει εἰς βάρος
ῶν ἐναγόντων τὰ ἔξοδα τῆς δίκης».

ΑΓΓΛΙΑ

Ούδεμία προσφορά διὰ τὸ ἀπ «Elmpark»

Μία έκδήλωσις της έκτακτου ναυτιλιακής κρίσεως και της έφοπλιστικής πιεσμάτικότητος έσχισιμόθη πρό έβδομαράς έν Λονδίνῳ. Εις τό Χρηματιήριον του Baltic έξετιθετο παρά τών μεσιτών C. W. Kellock and Co., πρός πώλησην διά προμητρίσεις τό απ' «Elmpark», μελονότι δέ περιττο πολὺς κόσμος, έν τούτοις οδύσσεια προσφορά σύγνετο και σύτο τό κάρφος ἀποσύρθη ἀπό τὴν ἄγοράν. Ο μεσίτης έδηλωσεν, διτ: ἡτο διεπιθετικός νά δεχθῇ οἰανδήποτε προσφοράν δι: ίδιατεράν διαπραγμάτευσον μέντινα θά ἐπεθύμει νά ἀγοράσῃ τό έν λόγῳ πλοίον. Τό «Elmpark» είναι χώρος 8800 τόννων d.w., έκκαιηγγήθη εἰς τό Γκρήνον τό 1920, έχει τρι-λαχταστρώματα και μηχανάς τριπλής εκτονώσεως, βάθισμα 26.8 πο-δῶν, ταχύτητα 10 1/2 μιλών και κατανάλωσιν 34 τόννων γκαζινθράκων εργού.

Αι κατὰ τὸ 1930 ναυπηγήσεις μότορσιπς

Αι συνολικαι νωρηγγήσεις μότορωπες κατά το 1930 άνηλθον εἰς 210 ακάρη τίννων γκρέις 1.640.000, ητοι περισσότερος ήσαν κατά 40 οιο μεγαλύτεροι από τον 1929. Έχ τον άνωτέρω όριθμον τα 45 οιο ένωρηγγήθησαν ἐν Αγγλίᾳ, ὅφε το 1929 ἔκλεισε διά τές ἐν Αγγλίᾳ νωρηγγήσεις μότορωπες με άνωλογίαν 37 οιο.

Τό σύνολον των ἐν Ἀγγλίᾳ ναυπηγήσεων μότορσπις κατά τὸ 1930 ἀνήλθεν εἰς 747,000 τόνους γκρός. Ἐξ αὐτῶν σκάφη 280,000 τόνων ἔχονται παραγόντες διὰ λογαριασμὸν ἑνὸν ιδεοτητῶν. Λί προβλέψεις διὰ τὸ 1931 δὲν εἰσήνομεν, χωρὶς ἐν τούτοις νὰ δύνανται νὰ χρησιμοθεσθῶν καὶ ὁσ-
θυάρασσον.

Τὴν στιγμὴν ταῦτη γένεται λογικαθήσθηται οὐδὲν τὸν παραγγελίαν διά 280 μέτρων περιπλόκων.

ΟΙ ΠΙΝΑΚΕΣ ΤΟΥ ΛΟΥΔ ΡΕΤΖΙΣΤΕΡ ΔΙΑ ΤΑ ΥΠΟ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΝ ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ

Συμφώνως πρὸς τὴν ἐκδοθεῖσαν τελευταίαν ἐπίσημον στατιστικὴν τοῦ «Λόγδ Ρέτζιστερ» διὰ τὰς γνωπηγήσεις τοῦ δὲ τριμήνου τοῦ λήξαντος ἔτους, ἐγκαυπηγούμεντο τὴν 1ην Ἰανουαρίου ἐν Ἀγγλίᾳ καὶ Ἰρλανδίᾳ 181 ἐμπορικὰ σκάφη τόννων γκρός 908.902, ἀπαντὰ ἄνω τῶν 100 τόννων ἐκκαστον. Αἱ γνωπηγήσεις αὐταις κατανέμονται: ὡς ἔχει, ἐν συγκρίσει συγχρόνως μὲ τὰς γνωπηγήσεις τῆς 30ης Σεπτεμβρίου 1930:

Εἰδος πλοίων	31 Δεκεμ. 1930		30 Σεπτεμ. 1930	
	Α)π	Τόν. Γκρός	Α)π	Τόν. Γκρός
Ἀτμόπλοια				
Χαλινίνια	105	463.916	148	476.692
Σύνολον	1	100	—	—
Μότορσιπς				
Χαλινίνια	106	464.016	148	476.692
Ιστιοφόρα				
Τεν., Σύνολον	64	440.276	98	637.154
Γεν., Σύνολον	11	4.610	—	—
	181	908.902	258	1.116.746

Ἡ πληρότερος γνωπηγικὴ κίνησις τὴν 31ην Δημερίου ἐμφανίζεται μὲ 502 σκάφη καὶ 2.326.086 τόννους γκρός. Ἐξ αὐτῶν ἐγκαυπηγούμεντο:

Ἐν Ἀγγλίᾳ—Ἰρλανδίᾳ

Ἀτμόπλοια	106	τ. γκρός	464.016
Μότορσιπς	64	»	440.276
Ιστιοφόρα	11	»	4.610

Ἐις τὰ ἄλλα Κράτη

Ἀτμόπλοια	126	τ. γκρός	520.018
Μότορσιπς	188	»	892.433
Ιστιοφόρα	7	»	4.733

Σύνολ. Ναυπηγ.

Ἀτμόπλοια	232	984.034
Μότορσιπς	252	1.332.709
Ιστιοφόρα	18	9.343
	502	2.326.086

Τὰ ἐν Ἀγγλίᾳ καὶ Ἰρλανδίᾳ γνωπηγούμενα σκάφη καταγέμιστα εἰς τὰς κάτωθι σημαίκεις:

Ἀγγλία—Ἰρλανδία	117	618.506
Ἀγγλικῶν κτήσεων	7	17.200
Ἀργεντινὰ	2	1.900
Βελγικὰ	1	140
Χιλικά	5	8.080
Κούνικα	1	1.500
Γαλλικά	8	21.928
Ὀλλανδικά	1	3.600
Σερβικά	3	2.355
Μεξικοῦ	2	3.456
Νορβηγικά	14	133.950
Περσικά	2	600
Πορτογαλικά	3	4.500
Σουηδικά	3	24.606
Πρὸς πώλησιν	12	66.581
	181	908.902

Τὰ ἐν Ἀγγλίᾳ καὶ Ἰρλανδίᾳ ὑπὸ κατασκευὴν σκάφη γνωπηγούμενα εἰς τὰς κάτωθι πόλεις, ἐν συγκρίσει καὶ μὲ τὰς γνωπη-

γήσεις τῆς 30ης Σεπτεμβρίου 1930 εἰς τὰς ἴδιας πόλεις:

Τόπος ναυπηγήσεων	31 Δεκ. 1930		30 Σεπτ. 1930	
	Α)π	Τόν. Γκρός	Α)π	Τόν. Γκρός
Ἐπὶ τῷ Ἀμπιρτιν ^μ	11	3.554	13	5.928
» Μπαρρόου-Βόρκιγκτ.	4	48.340	5	57.340
» τὸ Μπέλφαστ	11	135.800	19	172.626
» τὸ Μπρίστολ	1	155	1	310
» τὴν Γλασκώδην	41	261.847	52	251.742
» τὸ Γκρήνον	20	115.650	35	154.910
» τὸ Δουβλίνον	—	—	1	850
» Ντοντέ	4	32.376	5	39.770
» τὸ Χάρτλεπουλ	—	—	5	6.200
» τὸ Κούλλα	15	5.958	31	11.967
» τὸ Λήθ	5	10.160	6	12.460
» Λίθρερπουλ	9	23.270	8	24.400
» Μίδλ—Στόκτων	10	43.930	12	59.500
» τὸ Νιούκαστλ	29	193.384	36	251.926
» τὸ Σαουθμπερτον	5	1.810	8	2.570
» τὸ Σούντερλαντ	11	31.518	16	63.097
	181	908.902	258	1.116.746

Τὰ ὡς ἄγω γνωπηγούμενα εἰς τὴν Ἀγγλίαν καὶ Ἰρλανδίᾳ σκάφη εἰναι κατὰ μέγεθος ὡς δὲ ἀκόλουθος πίνακες ἐμφαίνει:

Γκρός τοννάς	Α)π	Μ)σ	Τοτ.		
ἀπὸ	100 μέχρι	500	39	6	8
»	»	1.000	11	3	2
»	1.000	»	10	3	1
»	2.000	»	7	—	—
»	3.000	»	3	3	—
»	4.000	»	14	1	—
»	5.000	»	2	1	—
»	6.000	»	7	23	—
»	8.000	»	3	19	—
»	10.000	»	—	2	—
»	12.000	»	2	—	—
»	15.000	»	4	1	—
»	20.000	»	2	1	—
»	25.000	»	—	1	—
»	30.000	»	—	—	—
»	40.000 τόννοις καὶ ἄνω	—	2	—	—
	Σύνολον.....		106	64	11

Τὰ γνωπηγούμενα καθ' ὅλον τῶν κόσμου τάκερος κατὰ τὴν 31ην Δεκεμβρίου, χωρητικότητας δὲ ἄνω τῶν 1000 τόννων ἐκκεντον δείκνυνται ἐκ τοῦ κατώθι πίνακος κατὰ χώρας γνωπηγούμενα:

Χώραι ναυπηγήσ.	Ἀτμόπλοια		Μότορσιπς		Σύνολον		
	Αρ.	Τ. Γκρός	Αρ.	Τ. Γκρός	Αρ.	Τ. Γκρός	
Ἀγγλία-Ιρλανδία	7	85.431	41	303.466	48	388.897	
Δάνιας	—	—	7	55.100	7	55.100	
Δανία	—	—	—	—	—	—	
Γαλλία	2	9.900	14	133.350	16	14.259	
Γερμανία	—	—	13	76.350	13	76.350	
Ολλανδία	—	—	4	35.480	4	35.480	
Ιταλία	—	—	3	25.480	3	25.480	
Ισπανία	—	—	1	6.500	1	6.500	
Νορβηγία	—	—	4	25.641	4	25.641	
Πορτογαλία	—	—	13	100.600	13	100.600	
Προβρίτεια	2	14.400	4	35.600	6	50.000	
	Σύνολον....	11	109.731	104	797.567	115	907.298

ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΤΕΛΕΥΤΑΙΟΥΣ ΤΥΠΟΥΣ ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΑΤΜΟΤΑΞΙΔΙΩΝ

ΤΟ ΝΕΟΤΕΥΚΤΟΝ ΦΟΡΤΗΓΟΝ "REDSEA",

Τὸ φορτηγὸν ἀπὸ «Redsea» ἐνκυπηγήθη εἰς τὰ ἐν Howden —on Tyne τῆς Ἀγγλίας ναυπηγεῖα τῆς ἑταῖρίας Northumberland Shipbuilding Company Ltd διὰ λογαριασμὸν τῆς ἐν Κοὐλλ Εταιρίας «Sea Steamship Co Ltd (Wm. Brown, Atkinson Co Ltd), προσφέτει δὲ δι' ὑπερωκεώνεια ταξείδια μεταφορᾶς γκιανθράκων, εἶναι αὐτοτιθέκοντος (Selftrimmer) καὶ ἀποτελεῖ τὸ τέταρτον τῶν ἐκ τοῦ ίδιου τύπου ναυπηγηθέντων ἑτέρων τριῶν δόμοιων.

Τὸ σκάφος φέρει πηδάλιον τοῦ τύπου «Oertz» τὸ δὲ ὑπόδειγμά του καὶ ἡ ἔλιξ του ἰδοκυμάσθησον εἰς τὴν εἰδικὴν δεξαμενὴν Teddington. Εἰς τὸν τύπον τοῦ ἀπὸ «Redsea» εἶναι ἀξιοσημένωτα ἡ μεγάλη αὐτοῦ κυβικὴ χωρητικότης φορτίου, ὡς καὶ ἡ ἐλαχίστη κατανάλωσις γκιανθράκων, ταῦτα δὲ βασίζονται ἐπὶ τῶν αποτελεσμάτων, ἀτινα ἀπέδωκαν τὰ τρία προγρούμενα αὐτοῦ ἀδελφὰ πλοιά (sisterships) ἀτινα ἥδη εὑρίσκονται ἐν κινήσει ἀπὸ διετίας.

Γενικὴ περιγραφὴ

Τύπος πλοίου: Φέρει δύο καταστρώματα, ὡν τὸ ἔν εὐθύγραμμον ὑπὸ τὸ ἄλλο (shelter deck) μετὰ ὑψώματος (προπυργίου) πρώρας (Forecastle).

Κλάσις Λόιδ 100 A 1 «with freeboard».

Ἐγειν 5 κύτη καὶ Deep tank. Αἱ διαστάσεις του εἰνε: Όλικὸν μῆκος πόδες 426.6, μεταξὺ τῶν καθοέτων 412, πλάτος 55, βάθος μέχρι τοῦ σάλτερ-ντέκ 37.6, μῆκος ὑψώματος πρώρας (καμπούνι) 40 πόδες. Εἶναι τόννων γκρός 5224, γεντ 3176, ὑπὸ τὸ κατάστρωμα 4758, φορτίου 9140 (d.w.), ἔχει ἔμφορτον 600:σμα 25.2 πόδῶν καὶ ἐλεύθερον ύψος πλευρᾶς (Freeboard) 3.8 1/2 πόδῶν.

Αἱ μηχαναὶ του.

Φέρει ἀτμομηχανὰς τετραπλῆς ἑκτονάσεως, κατασκευασθείσης ὑπὸ τῆς «North—Eastern Marine Engineering Co, Ltd». Ή διάμετρος τῶν κυλίδων τῆς μηχανῆς εἶναι 23.32 1/2, 47 καὶ 68 ἵντσες, ἡ διαδρομὴ τοῦ ἐμβρύου 48 ἵντσῶν καὶ ἡ δύναμις τῆς μηχανῆς 2000 ἱππων.

Οἱ λέβητες, τύπου μιᾶς δύψεως, μετὰ τεχνητοῦ ἐλκυστήρος (Forced draught) εἶναι τρεῖς, διαστάσεων 13.6X12. Ή πίεσις τῶν λεβήτων εἶναι 225 λιτρῶν κατὰ τετραγ. Ἰντσα.

Ταχύτης προδειγμένη 10 1/4 μιλῶν καὶ κατενάλωσις 25 τόννων περίπου κατὰ 24ωρον δι' ὅλας τὰς ἀνάγκας τοῦ πλοίου. Ἐγειν ἐν τῇ μηχανοστασίᾳ ἀρκετὰ βοηθητικὰ μηχανήματα, ἡτοι ἐν ζευγοῖς ἀντλῶν καντραρύγων καὶ τροφοδοτικῶν, διαλιστήρια, τροφοδοτικούς θερμαντήρας, ἔξατμιστάς 20 τόννων, συμπυκνωτάς, ἡλεκτρομηχανὰς παραγωγῆς 8 kw., Δυναμὸν Clark Chapman κλπ.

Μηχανήματα καταστρώματος: Βαρούλκα (Bintzis) 13 διαιμετρήματος 7X10, βαρούλκον ἀγκύρας, μηχανὴ πηδαλίου Willson-Pirrie, καὶ μηχανήματα γεφύρας Mechan and Son.

Χωρητικότης φορτίου κατὰ κύτη. εἰς Κυβικοὺς πόδας:

Διαμερίσματα: Διὰ Γεννήματα

Κύτος ἀρ. 1 κατώτερον	κ.π.	78.898
» » 2 »	»	123.483
» » 3 »	»	33.842
» Deep tank	»	31.521
Κύτος κατώτερον No 4	»	63.839
» » 5 »	»	73.318
Σύλτεριτεκ πρὸς πρώραν	»	72.814
» » πρόμνην	»	58.756
Ολικὴ χωρητικότης ἀφαίρουμενῶν 33δ τόνν. διὰ Μπωνκερός K.II 536.471		
Χῶρος εἰς Φόρπικ άγνω	κ.π.	1.556
» » κάτω	»	1.705
» πρόμνης (poop)	»	2.615
» φρέατος (tonnage well)	»	2.030
» οποστρώματος εἰς καμπούνι	»	6.750
» Αποθηκῶν τροφοδοσίας	»	2.620
Σύνολον	Κυβ.II.	553.747

Κυδικὴ χωρητικότης εἰς δέματα

507.701

Γαιανθρακαποθῆκαι (Μπῶνκερος) ὑπολογισθεῖσαι εἰς κυδικὴν χωρητικότητα πρὸς 45 πόδας κατὰ τόννον.

Δεξιὸν Μπωνκερού μηχανῆς τόννοι: 115

Αριστερὸν » » 153

Σύνολον μονίμων μπωνκερῶν » 268

Μπωνκερού διπλού γεφύρας (Cross bunkers) Τόννοι: 733

Μπωνκερού οποστρώματος μετὰ σωλήνων (χωνίου) » 355

Ἐφεδρικὸν μπωνκερού οποστρώματος » 254

Ἐπερχ παράπλευρων » 17

Σύνολον » 1359

Σύνολον μονίμων καὶ ἐφεδρικῶν » 1627

Ἐρμα ὑδατος (Water Ballast)

Τάνη N 1, Τόννοι: 156 Τόννοι: 1303

» » 2 » 202 Φόρπικ 94

» » 3 » 310 Αριστερπικ 154

» » 4 » 99 Ντήπτεν 904

» » 5 » 121

» » 6 » 289 Σύν. τόννοι: 2,455

» » 7 » 126

Εἰς διπλοπόθμευτα Τόν. 1303



Τὸ φορτηγὸν «Redsea»

ΑΙ ΕΠΙΧΟΡΗΓΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΓΑΛΛΙΚΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΤΑ ΤΟ 1931

Ἡ Γαλλικὴ Κυδέρνησις ἀνέγραψε εἰς τὸν προϋπολογισμὸν τοῦ οἰκονομικοῦ ἔτους 1931—32 τὸ ποσόν τῶν φρ. 443.574.033 δι' ἐπιχορηγήσεως τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας. Τὸ ἄνω ποσόν εἶναι ηδημένον κατὰ διὰ ἑκατομμύρια ἐπὶ πλέον τῶν ἐπιχορηγήσεων τοῦ 1929. Ἐκ τοῦ ποσοῦ τούτου τὰ διὰ ἑκατομμύρια προσφέρονται πρὸς αὐξῆσιν τῶν πληρωμῶν διὰ τὰς ταχυδρομικὰς ὑπηρεσίας, τῶν ὁποίων ἡ οικονομικὴ διείκησις δὲν ἔχει μεταβληθεῖ ἀπὸ τοῦ 1880. Τὸ δικαίων ποσόν, διπλὰ ἀφιεροῦται διὰ τὰς ταχυδρομικὰς γραμμὰς ἀνέρχεται εἰς φρ. 211.145.000 ἐνναντὶ φρ. 158.500.000 παραχωρηθεῖσαν κατὰ τὸ 1930—31 καὶ φρ. 137.400.000 κατὰ τὸ 1929—30. Τὸ ποσόν τοῦτο διανέμεται εἰς γραμμὰς διὰ τὰς ἔνδης παραφερεῖσες, ἐν συγκρίσει καὶ μὲ τὰς ἡδη αὐξῆσις:

Τηγανεῖαι Κορσικῆς Φρ. 15 εκατ. ἀντὶ 14.8

„ „ Απο Αγγελούδης 118 „ „ 84.

„ „ Αγρικήν „ „ „ „

„ „ Βρετανίας ή Πλέστ 49.6 „ „ „ „ 35.5

„ „ Αντιλαζ ή Κεντρικήν „ „ „ „ „ „

„ „ Αμερικήν 9.5 „ „ „ „ „ „ 8.

Ἡ μόνη μείσωσις ἐπιχορηγήσεως ἐγένετο εἰς τὰς ταχυδρομικὰς ὑπηρεσίας τῆς Νέας Γερμανίας ἀλλατθεῖσας ἀπὸ φρ. 6.600.000 εἰς 4.000.000. Ἀλλὰ καὶ πάλιν οὐ κατέθηθε ἐπιχορηγήσεις αὐτῆς μεὰ τὴν ναυπληγήσιν τοῦ οποστρώματος τῶν 60.000 τόννων τῆς "Γεν. Τηρεωνεντού Εταιρίας", Ἡ διὰ τὴν Νότ. Αμερικὴν αὐξῆσις τῆς ἐπιχορηγήσεως προβλέπεται διὰ τὰς ὑπερωκεάνεις δύο μεγάλα Τηρεωνεντού Εταιρίας Νοτίου Ατλαντικοῦ, τῶν ὁποίων ἡ παράδοσις γεννήσεται κατὰ τὸ τρ. ἔτος.

ΤΥΠΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΥ ΦΟΡΤΗΓΟΥ

Εις τὸ Σούντερλαντ καὶ εἰς τὰ ναυπηγεῖα Pickersgill ἐνκυπηγήθη διὰ λογισμὸν τῆς «Rowland and Marwood Co, Ltd» τὸ φορτηγὸν «Stakesby», διπερ ἀποτελεῖ ἔνα νέον τύπον φορτηγοῦ ἀτμοπλοίου συγκεντροῦντος τὴν μεγαλυτέρων δυνατὴν χωρητικότητα ἐν συνδυασμῷ μὲ τὴν ἑξασφάλισιν ἑξόχως οἰκονομικῶν ὅρων διὰ τὸ τὴν διαχείρησιν καὶ τὴν συντήρησιν του.

Διὰ σκαφῶν τοιούτου εὐεργετικοῦ τύπου κατώρθωσεν ἡ Ἀγλικὴ γυατιλία νὰ πρατήσῃ ὑπὲρ ἔκατης τὴν ὑπεροχὴν, μολονότι δέ, λόγῳ τῆς αἰσθητῆς κρίσεως τῶν γαύλων καὶ τῆς γενικῆς ἐπιφυλακτικότητος, δλίγα πλοῖα ἐναυπηγήθησαν κατὰ τὸ ληξικὸν ἔτος, ἐν τούτοις κατεβλήθη ἑξαιρετικὴ καὶ καρποφόρος προσπάθεια δελτιώσεως τῶν οἰκονομικῶν ὅρων τῶν ναυπηγηθέντων πλοίων.

Ἴδού ἡ γενικὴ περιγραφὴ τοῦ ἀπὸ «Stakesby»:

Κατάστρωμα ἐν, πορ, long bridge καὶ forecastle (καμποῦ).

Κλάσις Λόδη 100 A 1.

Κύτη φορτίου τέσσαρα καὶ ἀποθήκη γαιανθράκων (Crossbunker).

Διαστάσεις: Ὁλικὸν μῆκος 378 πόδες, μῆκος μεταξὺ τῶν καθέτων 365.8 πόδες, πλάτος 50.8 1/2 π., βάθος 25.6 1/2 π., δικάδες συντελεστὴς γραμμῶν 77. Ὅψιμα πρώτας 32 πόδες. Γέφυρα 222.3 πόδες, πρύμνη 33 π.

Χωρητικότης: Τόνοι: γκρός 3899, νέτ 2339, ὑπὸ τὸ κατάστρωμα 3480, τόνοι: φορτίου 6750 (d.w.) Βύθισμα πλοίου (έμφόρτου) 22.5 3/4 πόδες. Ἐλευθέρα πλευρὰ (Freeboard) ὕψος 3.5 ποδῶν.

Μηχαναί: Διπλαῖς σύνθετοι (Double Compound), ἐφαυρέσσεως Lentz ἔχουσαι τέσσαρας ἀνεστραμμένους κυλίνδρους τοποθετημένους εἰς γραμμὴν ἐμπρὸς—καὶ—διπλαῖς εὐθεῖαν, ὑπεράγω τεσσάρων στροφάλων (cranks). Κατασκευαστὴ τῶν μηχανῶν οἱ John Dickinson and Son Ltd, τοῦ Σούντερλαντ.

Διάμετρος κυλίνδρων 2 τῆς ὑψηλῆς πιέσεως 18 3/8 ἵντσων, καὶ 2 τῆς χαμηλῆς 39 3/8 ἵντσων. Διαδρομὴ ἐμβόλου 39 3/8 ἵντσ.

Δύναμις μηχανῆς 1350 ἐππων i.h.p. Λέβητες δύο πολυσωληνοειδεῖς, μὲ μίαν δψιν, μεθ' ὑπερθερμαντήρων (superheaters). Διαστάσεις λεβήτων 15.9 ποδῶν ἑξωτερικὴ διάμετρος καὶ 11.3 ἑξωτερικὸν μῆκος.

Πίεσις λεβήτων 210 λιτρῶν κατὰ τετράγωνικὴν ἵντσαν,

Ταχύτης ἑνδεδειγμένη 9 1/2 μίλια καθ' ὥραν. Ταχύτης ἐπιτευχθεῖσα κατὰ τὰς δοκιμὰς τοῦ ἀτμοπλοίου μίλια 12.9.

Κατανάλωσις καυσίμου 3875 18 τόνοι γαιανθράκων τὸ 24ω-

ροὶ διὸ ὅλας τὰς ἀνάγκας τοῦ πλοίου.

Βοηθητικὰ μηχανήματα

Διπλαῖς ἀντλίαι πρὸς ἀντλησιν τοῦ ἐρικτοῦ, δυνάμεως ἀντλητικῆς 150 τόνων καθ' ὥραν.

Διπλαῖς τροφοδοτικὰ ἀντλίαι. Ἐξατμιστὴρ 20 τόνων.

Ίππαριον (Donkey Boiler): Λέβης κυλινδρικὸς σωληνοειδῆς διαμέτρου 10.6 μῆκος μὲ 10.6, πιέσεως 180 λιτρῶν, συστήματος Ashmore Benson, ἐγκατεστημένος ἐν τῷ τετραγώνῳ (Casing) τῶν μεγάλων λεβήτων.

Ηλεκτρικὴ ἐγκατάστασις 10 Κλοβάτ, 110 βόλτ, Cambell καὶ Isherwood.

Μηχανήματα καταστρώματος: 11 βίντσια δριζοντίου τοῦ πούλικοειδῶς δδοντωτά: ὅκτὼ τῶν 7 ἵν. X 10, δύο τῶν 6 ἵντσων X 10 καὶ ἕνα τῶν 7 ἵν. X 10.

Βαρούλκον ἀγκύρας διὸ ἀτμοῦ, νέου τοῦπου, ταχείας λειτουργίας κατάλληλον καὶ διὰ σύρμα 21)81/16τσῶν τοῦ Emerson Walker.

Μηχανὴ πηδαλίου: Τόπου δριζοντίου διαστάσεων 9X9 ἵντσῶν τοῦ Wigham Sons Ltd.

Μηχανήματα γεφύρας: Τηλέγραφος Chadburn καλπ.

Χωρητικότης Γαιανθράκων πούλικῶν (Μπῶνκερς) πρὸς 45 κυβ. πόδες κατὰ τόγγον.

Μπῶνκερ δεξιὸν Μηχανῆς	Τὸν. 45
------------------------	---------

» ἀριστερὸν »	» 81
---------------	------

» Λεβητοστασίου δεξιόν	» 88
------------------------	------

» » ἀριστερὸν	» 88
---------------	------

Μόνιμα μπῶνκερ	Τὸν. 302
----------------	----------

Κότος (Κρός Μπῶνκερ)	» 459
----------------------	-------

Χωρος γεφύρας B	» 271
-----------------	-------

» » C μετὰ τῆς Χοάνης	» 259
-----------------------	-------

Χωρος γεφύρας D	» 66
-----------------	------

Σύνολον μονίμων καὶ ἐφεδρικῶν Bunkers	Τὸν. 1357
---------------------------------------	-----------

Ἐρμα ὕδατος: (Water Ballast).

Διπλέροι μηχανῆς No 1 Τάνα	Τόνοι: 122
----------------------------	------------

» 2 »	» 370
-------	-------

Λεβητοστασίου 3 »	» 60
-------------------	------

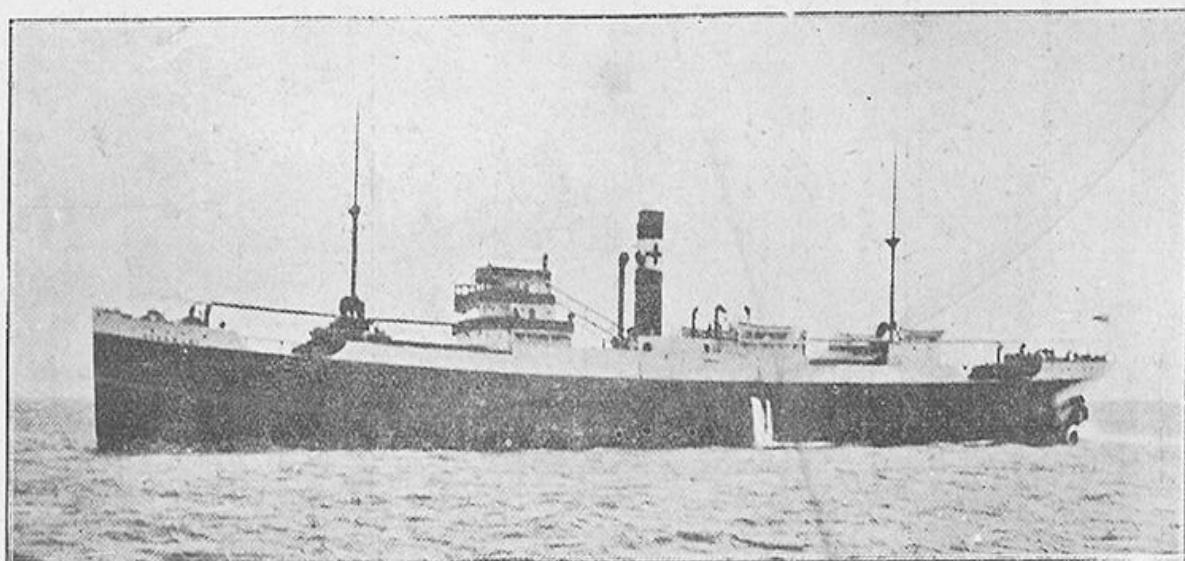
Μηχανῆς » 4 »	» 70
---------------	------

» 5 »	» 208
-------	-------

» 6 »	» 75
-------	------

Αφτερπικ »	» 135
------------	-------

Σύνολον ἐρματος εἰς διπλοπύθμενα	Τόνοι: 1040
----------------------------------	-------------



ΑΠΙ "STAKESBY,"

"Εχει συνολικὴν χωρητικότητα εἰς κυβ. πόδες διὰ σίτον 392.510 (γυρδὸς) 375.360 κ.π. (νέτ). Διὰ δέκατα βάμβακος 364.410 κ.π.

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΡΕΠΟΡΤΑΖ

ΙΤΑΛΙΑ

Η εύστάθεια τοῦ «Κόντε ντί Σαβόϊα»

«Ενας σπουδαῖος νεωτερισμός, δυτικής χαρακτηρίσεως, τὸ ὑπερωκεάνειον «Κόμης τῆς Σαβόΐας», είναι ἡ ἀπόφασις τοποθέτησεως ἐπ' αὐτῷ ἐνός νέου μηχανήματος, τοῦ «Πυροσκοπικοῦ βόμβιστοῦ εἰστάθηκε» συστήματος Sperry.

Τὸ ἐν λόγῳ μηχανήματος ἔξουστερόνε: τὸν κλινωνισμὸν τοῦ σκάφους, εἰς τὸ ὅποντα καὶ ἔξοφλιζει μίαν ἡσυχὸν ναυσιπλοῖαν καὶ κατὰ τὴν πλέον ἀγριωτέραν τρικυμίαν. Τὸ μηχανῆμα τοῦτο ἀπορτίζεται ἀπὸ τρεῖς πελωρίους τροχοὺς διαμέτρου 4 μέτρων περίπου καὶ φράσης 100 τόννων ἔκαστον.

Οἱ τρεῖς οὗτοι τροχοὶ εἰναι ἐφηρημούμενοι ἐπὶ τριῶν ἀξένων μετά τῶν δοπιῶν συστρέφονται μετά μεγίστης ταχύτητος. Κατὰ τὸν φυσικὸν Νόμον τῆς ἀντιστάσεως ἐπὶ πάντος ἀκτοπλοιοῦ, δυτικής ἀντιμετωπίσεως ἀπὸ ἁξονᾶς περὶ τῶν ὄπισθιν στρέφεται μετά μεγίστης ταχύτητος εἰς δύκην (ἐπὶ τοῦ προκειμένου οἱ τρεῖς τροχοὶ τοῦ γαροσκοπίου) ἔξοφλιζεται εἰστάθησια, τὰ δὲ κατέχοντα τοιαῦτα μηχανήματα ἀτρόπλοια, θὰ φύστανται καὶ μὲ τὴν μεγαλυτέραν τρικυμίαν ἐλκεφόντα κλινωνισμὸν καὶ μόλις 3 μοιρῶν κλίσιν κατ' ἀνώτατον δριον.

Νέα γραμμὴ τοῦ «Λόϋδ Τριεστίνο»

Τὸ πλοίο τοῦ «Λόϋδ Τριεστίνο» ἀπερχοτείθη ἡ ἔναρξις νέας γραμμῆς μεταξὺ Τεργέστης καὶ Ανατολικῆς Μισσογείου μὲ προσεγγίσεις εἰς Μπριντζή, Λάρνακα, Γάρφαν, Χάλλερν καὶ Βηρυττόν. Η ἀνακόψησις ἐκ Τεργέστης θὰ γίνεται ἔκαστη Τετάρτην καὶ φράση 1ην μ.μ. Διὰ τὴν νέαν γραμμὴν διετέθησαν τὰ ἀπὸ «Adria» «Carnaro» καὶ «Celio».

ΗΝΩΜΕΝΑΙ ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ

Αἱ ἐπιχοργήσεις πρὸς τὴν ναυτιλίαν

Εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχος μικρὰ εἰχοιμεν ἀναγράψει, διτὶ τὰ ποσά, διτὶν θὰ διατεθοῦν ὑπὸ τῆς κυβερνήσεως τῶν «Ηνωμένων Πολιτειῶν ἐκ τοῦ προσπλοιοῦμος 1931—32 διὰ τὴν ἐνίσχυσιν τῆς Ἀμερικανικῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ὥρισθησαν εἰς 39.506.000 δολλαρίων.

Ἐν τῇ οὐσίᾳ διὰ τοῦ Ἀμερικανικοῦ προσπλοιοῦμεων δὲν προβλέπονται μόνον δάνεια εἰς ἐνίσχυσιν τῶν ναυπηγήσεων, ἀλλὰ καὶ ἐπιχοργήσεις διὰ τὰς ταχυδρομικὰς γραμμὰς.

Πρὸς τὰ παρόν παρεχωρήθησαν 37 σημάδεις εἰς τὸν Ἀμερικανικὸν ἐποπλιστικὸν διὲ ἐπιχοργημένας γραμμάς, τελούν δὲ ὑπὸ συγκέντησιν ἔτεραι 35 σημάδεις.

Τὸ σύνολον τῶν ἐπιχοργήσεων διὰ ταχυδρομικὰς γραμμὰς ἀνέρχεται εἰς 20.500.858 δολλάρια, μὲ τὰς ὑπὸ συγκέντησιν δὲ γραμμὰς θὰ ἀνέλθῃ εἰς 22.832.505 δολλάρια.

Ἐκ τοῦ γεγονότος τούτου καταδηλώσται πλέον τὸ ναυτιλιακὸν πρόγραμμα τῶν «Ηνωμένων Πολιτειῶν». Ζητάται, δηλονότι, ἡ πλεικότερης τῶν πλέων τῆς Ἀμερικανικῆς σημάδεων εἰς δλαγά τὰς θαλάσσας, ἡ ἀνακαίνισις τῶν ἐμπορικοῦ στόλου τῶν «Ηνωμένων Πολιτειῶν καὶ ἡ διεργάλευσις τῶν μεταφορῶν τοῦ Ἀμερικανικοῦ ἐμπορίου προνωμενῶν ὑπὲρ τῆς Ἐθνικῆς ναυτιλίας τοῦ.

ΓΕΡΜΑΝΙΑ

«Εντονος» ναυπηγική ικρίσις

Καὶ εἰς τὴν Γερμανίαν τὰ ναυπηγεῖται διέρχονται τελεῖαν κρίσιον. Κατὰ τούς παρέλθοντας τρεῖς μῆνας ἐλάχισται παραχγέλειαι ἐδέθησαν. Τὸν «Ισανούάριον» ἐγένοντο ὀλίγιαι παραδόσεις μεγάλων πλοίων, διτινὰ εἰχον παραγγελθῆν πρὸ καταροῦ, τὸν δὲ Φεβρουάριον θὰ παραθεθοῦν μερικὰς ἀκόμη σκάφη. Η κρίσις είναι τοιχίη, ώστε τὰ περιφεριακὰ ναυπηγεῖται. **Blohm+Voss** ήγειραντεῖσαν νὰ μειώσουν τὸ παραστατικὸν τῶν εἰς τὰς ἐλάχιστον ἐπιστήδη δὲ πλήν τὸ προσωπικὸν ἐπλευναζεῖν ἐν σχίσει πρὸς τὰς ἐργασίες, ἔμειναν τὰς ἐργασίας τρεῖς διῆρες ἀπὸ 48 εἰς 24 μόνον τὴν ἐδομένην.

Σημεῖται οἱ ἐργάται: Οἱ ἐργάζοντες τελεῖοι ημέρας ἐκκοστὴν ἐδομένα. Διὰ τὸ τρέπων τούτους κατωρθώμην νὰ κρατηθοῦν εἰς τὰ τμῆμα τῶν ναυπηγήσεων 1000 μόνον ἐργάται.

Ἐπειρον ναυπηγεῖται ἐν **Flensburg** ἐκτείνεται ἀπὸ Ιην «Ιανουαρίου», ἀπὸ τὸ προσωπικόν του ἀπλάνη, ἐλλείπει ἐργασίας. Μεταξὺ τῶν ἀπολυθέντων ὑπάρχουν καὶ ὑπάλληλοι ἔργωνται 30ετή ὑπηρεσίαιν.

Τὰ ἐν Κιέλῳ ναυπηγεῖται **«Deutsche Werke»** ἐναντικήσεων διὰ λογαριασμὸν τῆς Γαλλικῆς κυβερνήσεως τὸ μότοροπο—τάνκερ «Elora» ἐναντικοῦ πολεμικοῦ ἐπανορθώσεων. Τὸ ἐν λόγῳ σκάφος ἔχει χωρητικότητα 9600 τ. φορτών καὶ παρελθόμην διῆρη διῆρα τοῦ Πολ. Ναυτικοῦ τῆς Γαλλίας.

Ἐγειν μοτέρ δυνάμεις 4400 ἵππων καὶ ἀνέπτυξε κατὰ τὰς δοκιμάς ταχύτητα 13.3 μιλλῶν. Ηδη καθειλάκυσθη ἔναντι ἐπανορθώσεων καὶ ἔτερον σκάφος ἕμεσον τύπον ὀνομασθέν «Nivose».

ΒΕΛΓΙΟΝ

Αἱ ἐπισκευαὶ εἰς «Αμβέρσαν

Μερικαὶ περιπτώσεις ταχυτάτης περιτάσσεων ἐπισκευαῖν ἀτμοπλοιοῖν ἐσημειώθησαν κατ' αὐτὰς εἰς τὴν Ἀμβέρσαν, αἵτινες δὲν ἀπαντήσανται συχνα. Οὕτω τὸ γερμανικὸν ταχυδρομικὸν ἀτμοπλοιοῦ **«Schonfels»** τῆς ἐταιρίας Hansa, διπερ εἰχεν ὑποστὴ σοβαρῆς ἐκ συγκρούσεως ζημίας ἐπὶ ἐκτάσεως

ἔλασμάτων τοι μήκους 150 ποδῶν περίπου, ἐπεσκευάσθη ἐντὸς 7 ἡμερῶν ἡειδὸς θηλασθῆ ἐκτάκτου ταχύτητος.

ΤΟΥΡΚΙΑ

Σοβιετικὸν ἀπὸ ἀπωλέσθη αὐτανδρον

Κατὰ τὴν τελευταῖαν ἀγρίαν χιονοθύελλαν ἀπωλέσθη αὐτανδρον εἰς τὴν Μαύρην Θάλασσαν τὸ Σοβιετικόν ἀπὸ **«Zavaslia»** (.), ὅπερ κατηρυνόντεο τῆς θῆς θέσης σεις Κων) πολιν. Τοῦ ἐν λόγῳ σκάφους ἐπέδαινον 12 ἡπέδαικται, τὸ δέ πλήρωμά του ἀπηρτίζεται ἐκ 36 ἀνδρῶν. Τὸ σκάφος ἀνειγητήθη, ἀλλ' οὐδαμοῦ ἀπὸ ἐδομέδος ἀνευρέθησεν ἰχνη τοι.

ΓΑΛΛΙΑ

Τὰ ἐκφορτωτικὰ ἐν Μασσαλίᾳ ηγέηθησαν

Ἐσημειώθη καὶ νέα αὐξησία εἰς τὰ ἐκφορτωτικὰ σιτηρῶν ἐν Μασσαλίᾳ ἀπὸ φρ. 3.55. Ἀνάλογης αὐξησίας ἐγένετο καίδην τὰ ἐκφορτωτικὰ τὸν λοιπὸν ἐμπορεύματον. Διὰ τὸν ἐκφόρτωσιν τῶν σιτηρῶν ὑπῆρχεν ἐν Μασσαλίᾳ 62 εἰσιλό, ἐν τῆς **Docks** καὶ **Entrepots** καὶ ἔτερον τῆς ἐταιρίας **Transbordements Maritimes**. Ηδη ἡ πρώτη ἐταιρίας θέσης πρὸ τῶν ἡμερῶν ἐν λειτουργεῖσι καὶ δευτέρων οἰσιό, σῦτω δὲ σημερον ἐργάζονται ἐν Μασσαλίᾳ τρία τοιαῦτα.

Τὰ ἐγκαταλειμμένον βενζινόπλοιον

Εἰς τὸν λιμένα τῆς Μασσαλίας καὶ εἰς τὴν θέσιν, ἐνθή τοποθετοῦνται τὰ ἀκρηταὶ σκάφη, παραμένει ἀπὸ μακροῦ χρόνου ἀχρηστὸν καὶ ἐν κατάσχεσι, ἐναὶ Ἐλληνικοῦ θενῶν πλοίου, ἡ **«Ηρ. Β.»** 350 τόννων. Τὸ σκάφος τοῦτο ἐφύπεσεν εἰς Μασσαλίαν τὴν δην Ἀνγούστο, 1929 ἐξ **Ιεράπετρας** τῆς Κρήτης μὲ 300 τόννοις χρεούπια καὶ κατόπιν ἐνός περιπτειώδους διαμήνου ταχύτητος.

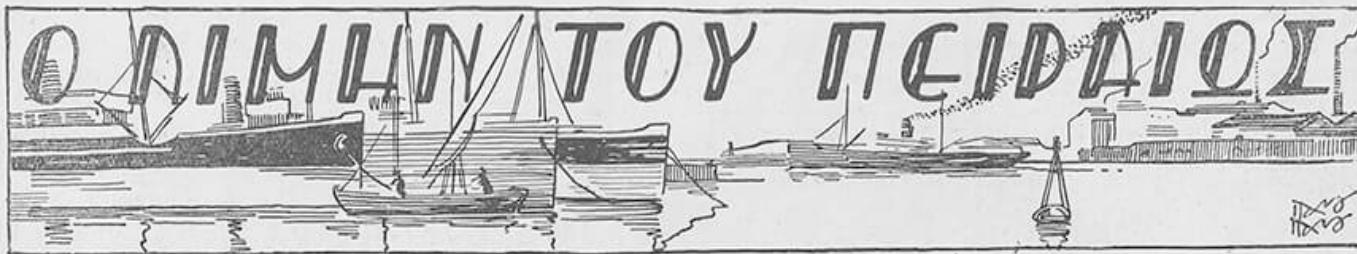
Τὸ **«Ηρ. Β.»** ἐπιβαρυθή φορεῖ, ηδη δὲ τελεῖ ὑπὸ κατάσχεσιν καὶ οὐδεὶς ἐπέδαιται ἐνθαύπερ διὰ τὴν τάχην της.

Τὸ ἐν Μασσαλίᾳ προσενεπον μηκατίων ἀπὸ θιμήθη ἐκάστοτε πρὸς τοὺς ἐν Βλαστούς θεοτικής τοῦ πλοίου καὶ εἰς τὸν πληρεξούσιον αὐτῶν. Ἡ τῷ πλευρᾷ ἐξέτασθη τὸ σκάφος εἰς δημοπροσαίνειν διὰ ποσὸν 15.000 γαλ. φ. Οὐδεὶς διμωι ἀγοραστὸς παρασυνάθη. Εἰς δευτέραν δημιοπροσαίνειν μὲ δέκαν 5000 γαλ. φ. οὐδεὶς καὶ πάλιν ἀγοραστὸς εἰς δημοπροσαίνειν, διότι τὸ σκάφος ἔχει ἐπιβαρυθή μὲ 12.000 γαλ. φ. φ. δια τὸ τέλη, δικαιώματα κ.λ.π. συγχρόνως δὲ διὰ νὰ κινηθῇ χρειάζεται τιμητική ἐπισκοπή. Καὶ τοιούτοις πρόποις η **«Ηρ. Β.»** σήπεται εἰς ἕνα δρμάτιον τῆς Μασσαλίας, ποὺ χρησιμεύει: ὡς καμπητήριον τῶν παλαιῶν καὶ ἀχρήστων σκαφῶν.

ΑΙ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΙ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

Αἱ ναυπηγήσεις ἀτμοπλοίων (ἐκτὸς τάνκερες) εἰς δῆλα τὰ κατωτέρω πλήγη πλήγηται: συμφώνως πρὸς τὸ κατωτέρω παρατιθέμενον πίγακο, εἰς τὸν ὄποιον δὲν πειλαρύθησονται καὶ αἱ εἰς Ρωσίαν ναυπηγήσεις, καθ' ὅτι δὲν περέσχον ἐπικριθεῖσις ἀνακοινώσεις τὰ Σοβιέτ:

Χώραι	Άτμοπλοια		Μότορσπις		Ιστιοφόροι		Σύνολον	
	Αρ.	Τ. Γκρός	Αρ.	Τ. Γκρός	Αρ.	Τόννοι	Αρ.	Τ. Γκρός
Αγγλ. κτήσεις	8	9.553	4	1.830	2	801	14	12.184
Βέλγιον	2	5.165	2	1.660	—	—	4	6.825
Βραζιλία	1	125	—	—	—	—	1	125
Κίνα	—	—	2	730	—	—	2	730
Δαντούγκ	14	12.070	—	—	—	—	14	12.070
Δανία	4	4.230	19	103.430	—	—	23	107.660
Εσθονία	—	—	—	—	—	—	—	—
Γαλλία	14	128.220	4	44.290	1	1705	19	174.215
Γερμανία	25	40.865	31	176.650	2	700	58	218.215
Ολλανδία	7	7.365	43	152.713	—	—	50	160.078
Ιταλία	10	103.245	14	76.432	—	—	24	179.677
Ισπανία	—	—	16	86.060	—	—	16	86.060
Ιρλανδία	—	—	—	—	—	—	—	—
Αιθούσανία	—	—	2	950	—	—	2	950
Νορδηγγία	13	11.340	5	9.920	—	—	18	21.260
Ρωσία	—	—	—	—	—	—	—	—
Ιστανμία	1	200	11	59.155	—	—	12	59.355
Σουηδία	9	10.400	20	135.350	—	—	29	145.750
Ηνωμ. Πολ.	18	187.240	15	43.263	2	1527	35	232.030
Σύνολον.	126	520.018	188	892.433	7	4733	321	1.417.184



Ο Κ. ΓΚΑΛΛΙ ΔΙΑ ΤΟΝ ΛΙΜΕΝΑ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Η κυβέρνησις, μετά τὰς γενομένας συζητήσεις τόσον ἐν τῇ βουλῇ, δύον καὶ ἀπὸ τῶν στηλῶν τοῦ τύπου, διὰ τὸ φλέγον ζῆτημα τῆς καταλλήλου διαφορούμενος τοῦ Πειραιοῦ λιμένος, μετεκάλεσε τὸν διαπορεπτή Ἰταλὸν λιμενολόγον^ν. Γκάλλι, καθηγητὴν τῆς Αιμενολογίας ἐν τῷ Πανεπιστημῷ τῆς Ρώμης, ὁ πως μελετῶν καὶ ἀκούων ἀπάσας τὰς ἀπόψεις τῶν ἀριθμῶν, χαράξῃ δριστικὴν γραμμὴν κατευθύνσεως, δύον ἀφορᾶ τὴν τεχνικὴν διαφορούμενος τοῦ διόπλιθου λιμένος.

Πρὸ τῆς ἀφίξεως τοῦ, ἡ διοίκησις τοῦ Ο.Α.Π. εἶχε καλέσει τοὺς προηγούμενος δράσαντας ἐν τῇ Αιμενικῇ Ἐπιτροπείᾳ ὡς καὶ τοὺς δυναμένους λόγῳ τῆς θέσεως τῶν, νὰ ἔχωσι γνώμην ἐπὶ τῶν ζητημάτων τοῦ λιμένος, ὅπως μελετήσωσι τὸ ζῆτημα τῆς παρούσης καὶ μελλοντικῆς δυναμικότητος τοῦ λιμένος Πειραιῶς, ἵνα οὗτο δ. κ. Γκάλλι βασισθῇ ἐπὶ θετικῶν στοιχείων διὰ τὰς λιμενικὰς ἄναγκας καὶ στηρίξῃ τὰς τεχνικὰς αὐτοῦ ἀπόψεις.

Ο. κ. Γκάλλι παρέμεινεν ἐπὶ μῆνα εἰς Ἀθήνας, ἐπεσκέψθη ἐπανειλημμένως τὰ ἔργα τῆς Βορείας πλευρᾶς καὶ ἤκουσε τὰς ἀπόψεις, τόσον τῆς τεχνικῆς ὑπηρεσίας τοῦ Ο.Α.Π., δύον καὶ τῶν λοιπῶν παραγόντων. Ο. κ. Γκάλλι ἀνεχώρησεν ἡδη δ. Ἰταλίαν, θὰ ἐπιστρέψῃ δὲ τὸν Μάρτιον, ὅπως ὑποβάλῃ τὸ δριστικὸν σχέδιον τοῦ Πειραιοῦ λιμένος.

Πρὸ τῆς ἀναχωρήσεώς τοῦ συνηντήσαμεν τὸν διαπορεπτὴ λιμενολόγον εἰς τὰ γραφεῖα τοῦ Ο.Α.Π. μᾶς παρέσχε δὲ τὰς κάτωθι ἀνακοινώσεις εἰς γενικὰς γραμμὰς, ἐπιφυλαχθεὶς διὰ τὰς λεπτομερείας.

«Ἐύρισκω τὴν γενικὴν διάταξιν τῶν συντελεσθέντων νέων ἔργων ἐπὶ τῆς Βορ. πλευρᾶς ἀπολύτως ἔξαι-

ρετον, τόσον εἰς τὰς γενικὰς αὐτῶν γραμμὰς, δύον καὶ εἰς τὰς ἐφαρμοσθείσας τεχνικὰς διαρρούμενες.

»Δὲν ἔχω ἀκόμη καταλήξει εἰς ὁριστικὰ συμπεράσματα ἐν σχέσει μὲ τὴν δόλην διαρρούμενος τοῦ λιμένος Πειραιῶς. Πάντως δύον δύναμαι νὰ τονίσω, ὅτι ὁ λιμὴν αὐτὸς καθ' ἐαυτὸν δύναται νὰ ἔχει προτερήση ὑπὸ δροῦσις λίαν ἐπωφελεῖς τὴν ἐμπορικὴν καὶ ναυτιλιακὴν κίνησιν διὰ μακρότετον χρονικὸν διάστημα.

»Διὰ τῶν ἡδη κατασκευασθέντων ἔργων καὶ τῶν ἐπ' αὐτῶν λιμενικῶν ἔγκαταστάσεων, αὕτινες εἰνε τελειόταται εἰς τὸ εἶδος τῶν, τόσον τὰ γενικὰ ἐμπορεύματα δύον καὶ τὰ εἰς χύμα φορτία, ἀρκούντως θέλουσι ἔχει προτερήση. Αἱ ἐδαφικαὶ ἐκτάσεις, εἰνε ἀρκετὰ ἴκανοποιητικαὶ διὰ τὴν ἔχει προτερήσην τῆς λιμενικῆς κινήσεως.

»Οσον ἀφορᾶ τὰ «σι λὸ», ὡς καταλληλοτέραν θέσιν διὰ τὴν ἔγκατάστασίν των θεωρῶ τὸν πλησίον τῶν Μονίμων δεξαμενῶν χῶρον ἐπὶ τῆς Ἡετιώνειας ἀκορας. Ἡ δυναμικότης των εἰνε ἀρκετὴ δι' 20.000 τόννους ητοι τὸ 1)10 τῆς ἐτησίας διὰ Πειραιῶς εἰσαγωγῆς σιτηρῶν. Διὰ τοὺς γαιάνθρακας ἡ γραμμὴ Α—Β εἰνε ἡ καταλληλοτέρα.

»Ἡ πλευρὰ τοῦ Ἅγιου Διονυσίου, ἥτις προωρίζετο διὰ τὰ σιλό, δέον νὰ παραμείνῃ διὰ τὸ γενικὸν ἐμπόριον. Εἴμαι πεπεισμένος, ὅτι ὁ λιμὴν τοῦ Πειραιῶς, λόγῳ τῆς ἔξαιρετικῆς γεωγραφικῆς του θέσεως, μετὰ τὴν ὁριστικὴν του διαρρούμενον, θὰ ἀποτελέσῃ ἔνα ἐκ τῶν πρώτων λιμένων τῆς Μεσογείου.

ΕΝΤΟΣ ΤΟΥ ΠΡΩΤΟΥ ΕΞΑΜΗΝΟΥ ΙΔΡΥΕΤΑΙ ΕΙΣ ΠΕΙΡΑΙΑ Η ΕΛ

Απὸ τοῦ π. ἔ., προτάσει τοῦ διευθυντοῦ τῶν Τελωνείων Πειραιῶς^ν Αθηνῶν κ. Νικ. Σολανάκη, συνεζητήθη ὑπὸ τῆς Κυβερνήσεως τὸ ζῆτημα τῆς ἔγκατθιδύσεως εἰς Πειραιᾶ ἐλευθέρας ζώνης. Πρὸς τὸν πρόεδρον τῆς Κυβερνήσεως ελέγην ὑποβάλλει τότε δ. κ. Σολανάκης μακροσκελές ὑπόμνημα διὰ τὸ ζῆτημα τοῦτο καὶ γενικὰς ἀνεγνωρίσθη ποσον ἀναγκαῖα, διὰ τὸ μέλλον τοῦ Πειραιῶς καὶ την διευκόλυνσιν τῆς ἐμπορικῆς του κινήσεως, ἡτο ἡ ἐλευθέρα ζώνη.

Ο. κ. Σολανάκης, εἶχεν ἔγκυψει ἀπὸ ἑταῖρον εἰδικὰς μελέτας διὰ τὸ ζῆτημα τοῦτο, δε ἀκόμη ἡτο δ. κ. τῶν Τελωνείων Θύνικης καὶ εἶχεν ἐπιτοπίας μελετήσει ἐπὶ ἔξαμνην τὴν λειτουργίαν τῶν ἔνων ἐλευθέρων ζωνῶν, μόλις δὲ πρὸ ἔξαμνον χρόνου ἐπέστρεψεν ἐξ Ἐνδόπτης, διότι ἐπεσκέψθη τοὺς μεγάλους λιμένας τῆς Μεσογείου καὶ τῆς Βορ. Θαλάσσης.

Ηθελήσαμεν, δύνεν, νὰ ἔχωμεν τὰς γνώμας του ἐπὶ τοῦ σοβαροτάτου τούτου ζητήματος. Ο. κ. Σολανάκης ευχαρίστως, ἐν ὀλίγαις καὶ ἐν γενικαῖς γραμμαῖς, μᾶς ἀνεκοίνωσε τὰ ἀκόλουθα:

«Πρόκειται νὰ ἰδρύσωμεν ἐν Πειραιεῖ ἐλευθέραν ζώνην καθηρῶς ἐμπορικήν, ἥτις μέλλει νὰ ἔχει προτερήση τὸ διαιμετακομιστικὸν ἐν γένει ἐμπόριον (εἰς δ. περιλαμβάνονται καὶ αἱ ἀποταμιεύσεις).

»Ἐπίσης ἐν τῇ ἐλευθέρᾳ ζώνῃ θὰ ἐπιτραπῇ καὶ ἡ διοργανία τῆς μικροεπισκευῆς τῶν πλοίων διαιρούμενης τῆς φορτοεκφορτώσεως των καὶ ἐφ' ὅσου δὲν πρόκειται αὐταὶ νὰ διαιρέσουν, εἰμὴ μόγιοι διάγας ὥρας.

»Ἐίς τὸν δρμὸν τοῦ Ἅγίου Ιρον καὶ διοργανικὴν ζώνην, χργούσι τ.ο. ἐκεὶ λιμένος. Τὸ ὄπιδοις ὡς ἐμπορικὴν ἐλευθέραν ζώνην ἔφεδρος.

»Ἐλπίζομεν, διτ. ἡ ἰδρυσίς της να εγγυηθεῖ συντελεσθήσεως εντὸς δύο η τριῶν τὸ πολὺ μηνῶν, διθιμιζούμενον ἐν τῷ μεταξὺ καὶ τοῦ λιμενεργατικοῦ ζητήματος, τοῦ δρούσιον ἡ λύσις δέον νὰ συμπέσῃ μὲ τὴν λειτουργίαν τῆς ἐλευθέρας ζώνης.

»Ἡ ἐλευθέρα ζώνη θὰ λειτουργήσῃ ἐπὶ τῶν νέων ἔργων τῆς Ἡετιώνειας ἀκτῆς. Εἴκει, θὰ περιφράξωμεν τὰς νέας ἀποθήκης καὶ θὰ σχηματίσωμεν τὸ ἐλεύθερον, τελωνειακῶν, ἔδαφος. Σύν τῷ χρόνῳ, ἐπεκτεινομένων τῶν Τελωνειακῶν ἔγκαταστάσεων, θὰ εύρυνεται καὶ τὴν ἔκτασιν τῆς ἐλευθέρας ζώνης, διότι δὲν θὰ ἔχει πρόποιμον νὲ ἀνχυρίσεως τὴν ἀποπεράτωσιν τῶν ἔργων καὶ τὴν συμπλήρωσιν τῶν ἀποθήκηων καὶ λιμενικῶν ἔγκαταστάσεων, δημος ἀρχίσῃ ἡ λειτουργία αὐτῆς.

»Θὰ ἐξελίσσεται, δηλαδή, ἡ ἐλευθέρα ζώνη διθιμιαίως, μέχρις οὐ περιλαβὴ διόπλιθηρον τὸν λιμένα, πλὴν τοῦ χώρου τοῦ προσοριζούμενου διὰ τὰς ἐσωτερικὰς μεταφορὰς καὶ τὴν Ἀκτοπλοΐαν.

»Οὕτω σὺν τῷ χρόνῳ δὲν θὰ υπάρχῃ Τελωνειακὸν ἔδαφος ἐν

Πειραιεῖ. Θά μειοῦται μέχρι μηδενισμοῦ του, διότι ή 'Ελευθέρα ζώνη, κατ' ἀνάγκην, ἀχρηστεύει τὴν λειτουργίαν τοῦ Τελωνειακοῦ ἑδαφούς. Έαν π.χ. εἴχωμεν ἐπαρκεῖς ἔγκαττα στάσεις δι' ἐλευθέρων ζώνην, ἀλλὰ καὶ ἔγκαττα στάσεις διὰ Τελωνειακήν τοιαύτην, οὐδὲν ἐμπόρευμα θὰ ἔξεφορτώνετο εἰς τὸ Τελωνειακὸν ἑδαφός, διότι, λόγῳ τῶν πολλαπλῶν εὔκολιῶν τοῦ συστήματος, θὰ πρετιμάτο ή ἐλευθέρα ζώνη.

»Ἡ λειτουργία τῆς Ἐλευθέρας ζώνης ἔξυπηρετει κυρίως τὸ διαιμετακομιστικὸν ἐμπόριον. Ἀλλὰ καὶ τὰ εἰσαγγελεύκαδιά τὴν ἐπιτόπιον καταγγέλωσιν ἐμπορεύματα σπουδαίως ἔξυπηρετοῦνται. Διότι τὸ ἐμπόρευμα ἀποτιθέμενον καὶ ἐκτελωνιζόμενον ἐν τῇ Ἐλευθέρᾳ ζώνῃ, ὑπόκειται εἰς διατυπώσεις ἀπλουστέρας, εἰνε προχειρότερον διὰ τὸν τελωνισμὸν καὶ ἀποφεύγει ἐπιβρύνσεις μεταχρονῆς κ.λ.π.

»Ο ἔμπορος οὐδὲ ἔχει κάθε συμφέρον νὰ προμηθεύσῃ ταῦτα νὰ εἰσάγῃ τὸ ἐμπόρευμα του ἀπὸ εὐθείας ἐκ τῆς Ἐλευθέριας Κώνυμης.

»Βεβχίως αἱ σημειριναὶ λιμεναποθήκαι δὲν εἰνε ἀπολύτως ἀρκεταὶ διὰ τὴν Ἐλευθέραν ζώνην τοῦ Πειραιῶς. Ἀλλὰ θὰ χρησιμοποιηθοῦν ἀρχικῶς διὰ τὸ πλεῖστον μέρος τοῦ ἐκ τῆς ἀλλοδαπῆς ἐμπορεύματος, τοῦ ὑπολοίπου ἀποδιδόμενου εἰς τὰς παλαιὰς ἔγκατταστάσεις τοῦ Τελωνειακοῦ συγκροτήματος.

»Θά ἀρχίσωμεν, δηλαδή, μὲν δυαδικὸν σύστημα Ἐλευθέρας ζώνγως καὶ Τελωνείακοι ἐδάφους, σὺν τῷ χρόνῳ δὲ τὸ πρῶτον θάνατόντας εἰς βάρος τοῦ δευτέρου, ὥστις διατάξιον τοῦτο ἔκλειψῃ ἐγελᾶται.

»Τοικύται ἀποθῆκε: Θὰ κατακευασθοῦν ἐπτὰ ἔως δκτώ, ὅ-
πισθεν καὶ παραλλήλως τῶν παραλίακων τοιούτων. Ἡδη δ Ο.Α.
Π. θὰ προκηρύξῃ δημιουργίαν διὰ μίαν θάρροφον τοιαύτην. Καὶ
κατόπιν διὰ τὰς ὑπολοέρους ἔχει προβλεψθῇ σύστημα, ἐὰν δ Ο.
Α.Π. δὲγ γένει τὰ οἰκειομένα μέσαν διὰ τὴν κατακευὴν τού.

»Ἐπὶ τοῦ παρόντος δῆμος θὰ χρησιμεψούσθωμεν προσωριγῶν, ὡς μανίμους ἀποθήκης, τοὺς ἄγνω ὁρόφους οἵ καλ μίαν τῶν προσωριγῶν ἀποθηκὴν καὶ τὰς πλησίον ἐγκατκατάσεις τοῦ Τελωνείου Ζέκς διὰ νὰ ἀρχίσωμεν τὴν λειτουργίαν τῆς Ἐλευθέρας Σύνοπτος.

ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΞΕΝΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ

·Ο λιμὴν τῆς Γένοβας

Ο αύτόνομος οργανισμός του λιμένος της Γένοβας έδημοςίεσσαν ένδιαφερούσας πληροφορίας διά τὴν λιμενικήν και ἐμπορικήν κίνησην τῆς Γένοβας έως κατά το 1930. Ούτω πατέπλευσαν και ἀπέπλευσαν 10.550 σκαφή, τόνων γενεθλίου 21.035.000. Εισήγησαν ὑμπορεύματα 6.243.000 τόνων και ἐξήγησαν τοιαῦτα 895 χιλ. τόνων. Παρέλαθον μπωνικές (πετρέλαια και γαλανίθρακες) 512.000 τ., ήτοι η Γένοβα ἔσημείως σύνολον εἰσχώγησε και ἐξαγωγήν 7.650.000 τόνων. Έν συγκρίσει μὲ τὸ 1929 ή μὲν λιμενική κίνησης ηγέτην κατά 74.000 τόνους, ή δὲ ἐμπορική ἐμπλοθή κατά 9 οι-ησι τοιαύτη 772.000 τόνους.

** Η εισαγωγή των κυριωτάτων έμπορων πετρελαίου είναι ότι δεῖχνει σαφώς :*

	1930	1929
Γαλάνθρακες	2.783.000	2.516.000
Δημητριακά	1.125.—	1.179.—
Μεταλλικά έλαια	352.—	374.—
Μεταλλεύματα	278.—	137.—
Φωσφάτα	190.—	173.—
Μαγγανέζα	142.—	153.—
Σπορέλαια	188.—	100.—
Έλαιοδάκτη	66.—	67.—
Πίσσα—ρητίνη	59.—	66.—
Σελλούλας	58.—	44.—
Χημικά προϊόντα	57.—	68.—
Μελλά:ά	42.600	43.600
Δέρματα—δορά:	25.—	26.—
Κράκτικα χαραφή, μ.	40.—	54.—
Νίτρια κ. ισόδια	18.—	18.—
	5.423.600	5.018.600

Τὰ φορτοεκφορτικά εἰς Γένοβαν

Από ίης Πάνουρχίο τό τημολόγιον τῶν φροτοεκφροτωτικῶν ἔργων: τῆς Γένοβας ὑπερθέραυη κατὰ 6 οἰο. Η ἔκπτωσις αὗτη ἀνηγγέλθη δι' ἐκκλήσιον τῶν λιμενίκων ἀρχῶν, περιλαμβάνει δὲ καὶ τὰ ἡμερομίσθια τῶν ἔργων: διντελέσχον, τῶν γραμματίσιων, ἐποπτῶν κ.λ.π. προσωπικοῦ ἀνήκοντο εἰς τὸν Αἴτωνον ὅργανοις τοῦ λιμένος τῆς Γένοβας. Διὰ τὴν επιτάχυνσιν ἐργασίαν (ὑπερωρίξει) ἀγέντο μετώπιον 12 οἰο. Τέλος αἱ τυπικὲς ἐφωτισθεῖσαι γεννυμάτων διὰ «αἰλαὶ ἐγγύνησθαι» πάντα τὰ ἔργα κατά 1000 . . .

Στίχος και άραβεστος	εἰς χώμα λιπάττα:	4.50
> > >	» σάκκους	5.75
Κρόθη και σικκαλίς	» χύμα	4.95
> » >	» σάκκους	6.52
Βρώμη	» χύμα	5.40
»	» σάκκους	6.90

Nέα ἔργα διὰ τὸν λιμένα τῆς Ν. Υόρκης

Η νωπύγησις γένων πλαιτῶν κολοσσῶν, τῶν δυοίσιν τὸ μῆκος θὰ ὑπερβαίνῃ τὰ 300 μέτρα, ἔθημιούργησε δια τὸν πρόδηλην διὰ τὸν λιμένα τῆς Νέας Σέργης. Αἱ προκομιδαὶ αἱ εἰδικαὶ διὰ τὰ ὑπερωκεάνια κρίνονται ἀναποκεῖται διὰ τὴν πλέοντας κατάτον τῶν κολοσσῶν.

"Ηηγ ὁ δῆμαρχος τῆς Νέας Τόρκης ἐζήτησεν, ὅπως ἀκτελεσθοῦν γένει

λιμενική έργα, προχιτών δε κατεχτικότεραν αι σχετικού μελέται. Τα έργα περιστάτουν άναγκη, δημος έκταλεσθών κατά μήκος του ποταμού Χούδεσσος, τούτο δημος θα γηλάττωνε έν μέρει την εισυγερίζει του.

Τό για προστίθενται τών Στρατιωτικών εἰς τὴν δικαιοδοσίαν τοῦ δυοπού λογίου γονταὶ οἱ ποταμοὶ καὶ αἱ διφύρωγες τῶν Ἕνωμένων Πολιτειῶν ἀντιτίθεσθαι εἰς τὴν ἐντὸς τοῦ Χούδουσον προσέκταντον τῶν προκρατιῶν τῆς Νέας Τρόχης, ἡσήσανται ἔναν καταβληθῆντα δύο τοῦ Δῆμου ἀποζημίωσις 500 διλλαρίων κατά τετοναντικόν πέδαι.

Έπειτα τα έργα εκτελέσθησαν έντονα στην πόλη. Την παρασκευή της Δημιαράχος, δηλαδή της έκτελέσ-
σεως των έργων έντονα το ποταμόνιο θεραπευτήριον ακινή πάντες οι δύο ντεκι των
αγανακτισμένων μπαναγκαστινών άπωτελούσαν έτερα γεράνια.

·Ο λιμὴν τοῦ Ἀυθούσιου

Η λιμενική κίνησις τοῦ 'Αμβούργου κατά τὸ 1930 οπαρέδη τὴν τοῦ 1929 κατά 10.000 τόνους περίπου. Η κίνησις τοῦ 'Αμβούργου κατά τὰ τρία τελευταῖα ἔτη εἶχεν ως ἔκθετη :

Έτη	Αποτέλεσμα	Τόννοι γκρός
930	20.985	22.438 257
929	19.353	22.428.725
928	17.629	21.418.203

·Ο λιμὴν τῆς Ἀμβέοσης

Κατά τό λήξην 1930, έδασε της έπιστημονος στατιστικής της υπηρεσίας λιμνών, η έτοιμα κίνησις της Αμέρισης έφθασεν εἰς 23.459.499 τόνους μέσα χριστιανού 11.002 άτμωστοιν. Έν συγχρίσεις: μετά τό 1929 παρουσιάζεται μείον 927.440 τόνουν με 580 πλοΐα έπιστημον. Ο μέσος δρος της χωρητικότητος διάτο τό 1929 ήταν 2199 τ. κατά πλοϊον, διάτο δέ τό 1930 ήταν 2156 τ. κατά πλοϊον. Η Ελληνική ομηρία έφερεται κατά σειράν εἰς την κίνησιν τοδ λιμένον της Αμέρισης θωδεκάτη μέσα χριστιανού πλοϊον 102.

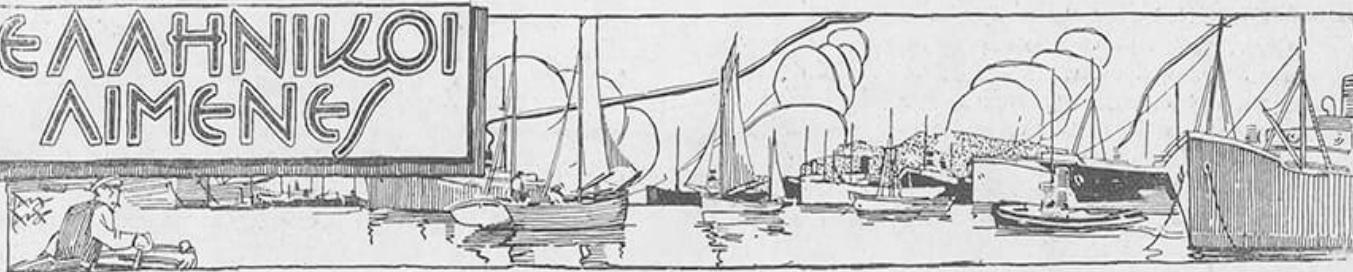
ΝΕΟΣ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΟΣ ΟΡΟΣ

Τὸ ἐν Λογδίγῳ «Ἴγιστε:τοῦτο τὸν Ἀγγλῶν Ἀσφαλεῖστάνυ» ἔδη-
μαςεισάει σκόν νέον ἀσφαλεῖστακὸν ὅρων, τοῦ δόπιον ή ἴσχυς ηρξάτω.
Ο δρός οὐτος ἔχει: ως ἑέηγις:

«Ἡ ἀσφάλεια δίδεται πρὸς ἀλλούψιν τῆς εὐθύνης τῶν πλοιοκτηγῶν ἐπὶ τοῦ φορτίου διὰ τὴν ζημιὰν (...εἰδός βλέποντα...) συμπεριεκμενούμενης τῆς γενικῆς ἀδριατικής σύστρων καὶ ἐξόδων γενομένων εἰς τὴν ἀποστολήν καὶ διερύλαξεν τοῦ φορτίου. ἐξόδων δὲ μηδεὶς οὐρανόντων τῷ φορτίῳ διὰ τὴν θυμὸν ἀγνωστούμενην ζημιάν.

»Διὰ τὴν ἀδειαν προσεγγίσεως «καθ' ὅδον»: Μένει κεκαλυμένον τὸ φορτίον, διὰ τὴν περίπτωσιν παρεκκλίσεως, εἰς τιμὴν ονομισθερμένην ἀμφὶ τῇ λήψει: τῶν εἰδήσεων περὶ τῆς παρεκκλίσεως. 'Ἐν οὐδεμιᾷ περιπτώσει τὸ παρόν συμβόλκιον θὰ είνει πεύθυνον δι' οἰκνοδήποτε ἀπώλειαν ἢ ζημίαν προερχομένην: α) Απὸ τὴν συμψυκή ποιότητην, ἐλάττωμα ἢ ἀτίλειάν τινα τοῦ φορτίου. Καὶ β). Απὸ ἀγρυπνοίν ἢ καὶ ζημίας ἐκ τῆς ἀγρυπνίας. Ταῦτα, ἔστω καὶ ἐδύ είνε μία ἡ μεταπτώλισις ἢ ὅγις:».

ΕΛΛΗΝΙΚΟΙ ΛΙΜΕΝΕΣ



ΛΙΜΗΝ ΠΑΤΡΩΝ
ΤΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΖΟΜΕΝΑ ΛΙΜΕΝΙΚΑ ΕΡΓΑ

Ἐπιθυμοῦντες νὰ ἔχωμεν σαφεῖς καὶ ἐγκύρους πληροφορίας περὶ τῶν ἥδη ὑπὸ ἐκτέλεσιν εὑρισκομένων τεχνικῶν ἔργων ἐν τῷ λιμένι Πατρών, ἀπέταθμεν πρὸς τὸν Πρόδεδρον τῆς Λιμενικῆς Ἐπιτροπῆς Πατρών κ. Νικ. Σολιώτην δικαιηγόρον, ὅστις εὐπρεστήθη νὰ ἀνακοινώσῃ πρὸς τὸν ἐν Πάτραις ἀνταποκριτὴν μας τὰ ἀκόλουθα :

«Ἡ κατακευὴ κρηπὶ δωμάτων ἐν τῷ λαμένῳ Πατρῶν διὰ τὴν πλεύρισιν ἀτμοπλοίων μεγάλου ἐκτοπίσματος ήτο διέκαθεν ἡ κεντρικὴ σκέψις τῶν ἔκάστατε μελῶν τοῦ Διονυσίου. Ταμείου δὲ θύρουσα τὰ κυριότερα συμφέροντα τοῦ τόπου καὶ ἀποδέπουσα εἰς αὐτὴν ταύτην τὴν Λωήνην, τὴν Ὑπαρξήν τοῦ λαμένος.

»Ἐν τούτοις παρ' ὅλην τὴν διφθεροφανή χρησιμότητα αὐτῶν παρηγένθει δεκάδες ἐπών μὲν ἀτελευτήτους συνηγήσεις καὶ μελέταις διὰ τὴν μίαν ἢ τὴν ἄλλην προτιμέται λύσιν.

»Μελέται είχον γίνει ήπδα Γάλλων μηχανικών καθ' όη χρόνον έξετελείτο ο κυματοθραύστης 1878-1892. Μετά ταῦτα ἀνεθεωρήθησαν αὗται ήπδα τῶν μηχανικῶν Παλαιρά—Κρουιδᾶ ἐν ἔτει 1912 καὶ τέλος ἐν ἔτει 1925 ἀνεθεωρήθησαν καὶ πάλιν ήπδα τοῦ τότε καθηγητοῦ Διαιρεολόγου Γκίνη.

»Ἐπι τῇ βάσει τῆς μελέτης ταύτης καὶ κατόπιν δύο ἔτῶν μόχθων τῶν τότε μελῶν τῆς Λιμ. Ἐπιτροπῆς κατωρθώθη ἡ μελέτη αὗτη για ἐγκριθῆν πόδε τοῦ Ὑπουργείου Συγκοινωνίας καὶ για προκηρυχθῆνη δημοπρασία κατὰ Σ)δρ:ον τοῦ 1926.

»Τελευταίος μειοδότης είς τὴν δημοπροσίαν ταύτην ἀνέδειχθη ὁ μηχανικὸς κ. Ρωμανίδης ἐπ' ὄνοματι του ὅποιου κατεκυρώθησαν τὰ ἔργα συγγελεῖται ἀξίας 36.000.000.

»Τά έργα δεινά επί τη δέσμει τής μελέτης Γκίνη ανέλαβεν δέ
έργολάχδος νά έκτελέσῃ ήσαν ή κατασκευή κρηπιδωμάτων διά
τεχνητών όγκωλίθων συνολικού μήκους 1168 μέτρων με βάθυς
αύτῶν 8 μέτρα και με διαπλάνυσι τής παραλιακής δύσης έν διάφ
50 μέτρα. Κατά τὴν διάρκειαν θμως τῆς έκτελέσεως ή λαμ.
Ἐπιτροπή μετεκάλεσε τὸν Διευθυντὴν τῶν Λιμ.
Ἐργων Πειραιῶς
κ. I. Λυμπρίτην διστις δρθῶς ἐπρότεινε τὴν διαπλάνυσι τῆς πα-
ραλιακής δύσης ἀπὸ 50 εἰς 80 μ. διὰ γὰρ δύναται οὕτω δὲ λαμψη-
γὰ ἀντηποιεῖθαι εἰς τὰ σημειρικὰ ἀναγκαῖα τεχνικὰ μέσα φρεσ-
ειφροτάσεως. Συγχρόνως θμως και δι μηχανικὸς τοῦ λιμένος κ.
Χρ. Γεωργίου ἐπέφερε οὐσιώδεις μεταβολής εἰς τὸ δλον σύστημα
τῆς έκτελέσεως τῶν Ἐργων ἐπὶ τὸ στερεώτερον και οἰκονομικώ-
τερον οκτὲ 12.000.000 ἀποδεχθέντος συγχρόνως και βάθη κρη-
πιδωμάτων 9 μέτρων ἀντὶ τῶν ἀρχικῶν προτοκθέντων 8 μ. ἐπεξ-
τεινε δὲ και τὸ δλοκέν μήκος τῶν κρηπιδωμάτων 1400 μέτρων.
Τοιούτοις δέ η δλη δεῖται τοῦ Ἐργοῦ ἀνῆλθεν εἰς 68.000.000.

»Ἡ ἐργολαβία πρὸ τῶν μετατροπῶν τούτων καὶ εὑρεθεῖσα πρὸ τακτικῶν δυτικέσσιν λόγῳ βαθὺς; τὴς βαθικότερου ἡγάγ-
κεε τὴν λιμ. ἐπιτροπήν γὰς συγάψῃ γένει συμπληρωματικήν σύμ-
βοσιν ἐγκριθεῖσαν καὶ οὐδὲ τοῦ Ἄπων ρυγίου δ; ής παρετείνετο ἡ
παθοθεσία πιρατώς; τῷο Ἐργων δ; ἡ τέσσαρον ἀκέμη ἔτη.

»Μέχρι σήμερον έχουν έκτιλεσθη 7. Έργα συνολικής αξίας 15.000.000. Τα συνεργεία της έργολαρβίκας είναι πλήρη και δύναταις για επίπη δια τη παθητή περιώσις των έργων θα συντελεσθηστά της της ταχθείσης γένες προθεσμίας.

»Πλὴν τῶν ἀνω ἔργων τῆς κακτακευῆς αρχηπιδωμάτων ή Λ.μ. ἐπιτεροπή ἔκτελει καὶ τὴν ἀνύψωσιν τοῦ κυρικτοθράκου, γῆς σχεδὸν ἐπερχόντη, καὶ ἀπέδοσε τὰ προσδοκέμενα ἀποτελέσματα, ἀποφευγόντων κατὰ τὴν ἐφετείην ἡμειώσιν ἡ περιόδου τῶν συγκρότων ἀτυχηγμάτων. Διτιγκ κατὰ τὰ προγραμματεύσας ἐτη συνέχειαν. Επίσης ἔκτελεῖται: διὰ λογοσμὸν τοῦ λαοῦ. Ταμείου καὶ

Κεντρική, συλλεκτήριος υπόνομος διὰ τῆς δποίας διοχετεύοντας ἀπαντά τὰ ἀκάλιθατα καὶ ὅμβρια ὕδατα μακρὰν τοῦ λημένος. Διὰ τοῦ ἔργου τούτου ἀπαλλάσσεται ἀπὸ τοῦ λοιποῦ ὁ λιμὴν ἀφ' ἐνδέκα μὲν τῆς δυσσομίας, ἀφ' ἑτέρου δὲ τῶν συγχρόνων ἐπιχώσεων αὐτοῦ.

»Αἱ κατ' ἄρεις εἰσπράξεις τοῦ Λιμ. Τάμειον ἀνέρχονται κατὰ μέσον δρον εἰς δύο περίπου ἑκατομμύρια. Εἶναι τελείως ἀπηλλαγμένον παντὸς δακείου καὶ προβλέπεται κατὰ τὴν ἀποπεράτωσιν τῶν ἐκτελουμένων ἔργων νὰ προβῇ εἰς ἐκτέλεσιν νέων τοιούτων διὰ τὴν πλήρη ἐξασφάλισιν τοῦ λιμένος.«.

ΛΙΜΗΝ ΚΑΒΑΛΛΑΣ

Η ΕΚΤΕΛΕΣΙΣ ΤΩΝ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΕΡΓΩΝ

‘Η Καβάλλα, ήτις ἀποτελεῖ τὸ μοναδικὸν ἐπίνειον τῆς Δυτικῆς Θράκης καὶ Ἀνατολικῆς Μακεδονίας, στερεῖται λιμένος, ὃχι μόνον συγχρονισμένου, ἀλλ᾽ ἔστω καὶ ἀπλῶς προφυλάσσοντος ἀπὸ τὴν τρικυμίαν τὰ ἑκεῖ προσεγγίζοντα σκάφη καὶ τὰς ἐργαζομένας φορτηγίδας ἐπὶ τῶν δύοιών παραμένοντι ἔκαστοτε διλόκηροι περιουσίαι. Οσάκις ἐκσπᾶ τρικυμία ἀρχίζειν ἐν σπουδῇ ἀτιμόπλοια καὶ ἰστιοφόρα νὰ ἐγκαταλείπουν τὴν Καβάλλαν διὰ νὰ προφυλαχθοῦν εἰς γειτονικὰ ἀσφαλῆ ἀγκυροβόλια.

Νωταὶ εἰναι ἀκόμη εἰς τὴν μνήμην δὲν αἱ σημαντικαὶ Ἰν-
μιαὶ τῶν Ἑλληνικῶν καὶ ξένων ἔταιριῶν τῆς Καβάλλας ἀπὸ τὰς
δύο τελευταίας τοικυμίας. Ἐκπαλαι χρονολογεῖται διὰ τὴν Κα-
βάλλαν ἡ ἔλλειψις λιμένος.

Πρό 185 έτῶν ὁ τότε πρωτος χεδίβης τῆς Αιγύπτου Μεχμέτ
Ἀλῆ, καταγόμενος ἐκ Καβάλλας, ἐπεσκέψθη τὴν γεννέτειρά του,
προέτεινε δὲ εἰς τοὺς συμπατριώτας του μεταξὺ ἄλλων κοινωφε-
λῶν ἰδουμάτων, νὰ κατασκευάσῃ, Ἰδίαις δαπάναις, λιμένα διὰ
τὴν Καβάλλαν. Οἱ κάτοικοι τῆς Καβάλλας ἡρνήθησαν τὴν πρό-
τασιν καὶ προετίμησαν τὴν ἰδρυσιν συστιτίου τῶν ἀπόδων.

Ἐπὶ Τουρκοπατίας καὶ εἰδικῶς κατὰ τὸ 1911 μετέβη εἰς τὴν Καβάλλαν ὁ Γάλλος μηχανικὸς Κουβρέ, δόσις προέτεινε τὴν κατασκευὴν λιμένος. Αἱ Τουρκικαὶ ἀρχαὶ δὲν ἐδέχθησαν τοὺς παρ' αὐτοῦ προταθέντας δόους καὶ ὁ Κουβρέ ἀνεζώησεν ἀπαγόρευσις.

Μετέβη δικαίως εἰς Κονιόπολιν, δόπον κατώρθωσε νὰ λάβῃ παρὰ τὴν Υψηλῆν Πύλην προνόμιον μελετῶν, οὕτω δὲ κατέστρωσε τὸ σχεδίον κατασκευῆς λιμένος, ἢ ἐκτέλεσις τοῦ δροῦ έματαιώθη, διότι ἐν τῷ μεταξὺ ἔσχοράγη ὁ Βαλκανοτούρκικὸς πόλεμος.

Έπηκολούθησε ή πολεμική Εύφοραίκή άναστάσις και μόλις κατά τό 1920 συγεστήθη εἰς Καβάλλαν Διμερικὸν Ταμείον. Περὶ τὰ μέσα τοῦ 1921, ή νεοσύντατος Λιμενικὴ ἐπιτοπὴ μετεκάλεσε τὸν Ἰταλὸν μηχανικὸν Ἀνδρούτσι, δὲν ἐπετεύχθη ὅμως συμφωνία ἐπὶ τῶν σχεδίων του, διότι ὁ προβλεπόμενος λιμὴν δὲν ἴστρατος ἐπαρκῶς ἀπὸ τοὺς Νοτίους ἀνέμους.

² Αζολούνθως κατήγορισε νέα σχέδια ό καθηγητής τοῦ Πολυτεχνείου κ. Γρίνης, ἄτινα καὶ ἐνεργόμησαν, διότι εἶναι ἀπό πάσης ἀπόφεως ἄρτια. Βάσει τῶν σχεδίων τούτων προεκπούχθη τὸν Ἀπολύτου τοῦ 1928 δημοπρασία, ἡτις κατευνώθη εἰς τὴν ἔταιρίαν Ε.Ρ.Θ.Α. τοῦ κ. Σακελλαροπούλου. Οὐ θεμέλιος λίθος κατεέθη τὸν Νβριον τοῦ 1929 παρουσίᾳ τοῦ κ. Βενιζέλου.

“Ηδη τὰ ἔσχα βαίνουν καλῶς, θεμελιούμενα εἰς τὸ ὑπέδαφος τοῦ βυθοῦ διὰ τοιμάτων, ἐπὶ τῶν δούλων θὰ στηριζθοῦν οἱ ὄγκόλιμοι, οἵτινες θὰ κατασκευάζωνται διὰ τοιμέντου καὶ οὐχὶ διὰ Θηραϊκῆς γῆς, ὡς προέβλεπον ἀρχικῶς οἱ δροι. Ἔντος ἡετίας θὰ ἀποπερατωθῇ ὁ μεγάλος ἔξωτερικός λιμενοθραζίων μήκους 637.20 μέτρων, ὅστις ἀρχεται ἀπὸ τὴν ἀρχόρειαν «Μο-

νόπερο» παφύ τὴν ἀκτὴν τοῦ Κάστρου τῆς Ηαναγίας.

Τὰ σχέδια προβλέπουν παραλιακὴν ἔκτασιν 400 μέτρων μὲ προβλῆτα, εἰς ἣν θὰ δύνανται νὰ πλευροῦσσον 4 καὶ πλέον σκάφη. Θὰ ὑπάρχῃ ἐπίσης καὶ εἰδικὸν ὑπόστεγον διὰ τοὺς ἐπιβάτας, θὰ ἀνεγερθῇ δὲ καὶ νέον Τελωνειακὸν κτίριον. Ή δὴ δαπάνη διὰ τὰ λιμενικὰ ἔργα θὰ ἀνέλθῃ εἰς 60.000.000 δρ., ἐξ ὧν τὰ 50 ἐκαπούμ. ὑπάρχουν δηδ. Τὸ ὑπόλοιπον θὰ ἔξοικον ομηρῆ διαφορούσσης τῆς πενταετίας, ἀπὸ τὰς ἐτησίας εἰσπράξεις τῆς Λιμενικῆς ἐπιτροπῆς.

ΛΙΜΗΝ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

Η ΕΤΗΣΙΑ ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΚΙΝΗΣΙΣ

Συμφώνως πρὸς τὴν ἐπίσημον στατιστικὴν τοῦ Λιμεναρχείου κατέπλευσαν κατὰ τὸ 1930 ἐν δλῳ 1613 ἀτμόπλοια τόννων νέτ 1.616.151 καὶ 1550 ιστιοφόρα 43.751 τόννων. Τὰ ἀτμόπλοια ἔχουν κατὰ σημαίας ὡς ἔξης:

Ἐλληνικὰ 994 τόν.	509.058	Σουηδικὰ 17 τόν.	17.972
Ἴταλικὰ 208 »	372.897	Ρουμανικὰ 12 »	4.200
Ἄγγλικὰ 129 »	240.451	Νορβηγ. 21 »	27.670
Ἀμερικάν. 61 »	190.298	Αἴγυπτ. 1 »	1.331
Γερμανικὰ 58 »	95.331	Σοδιετικὰ 26 »	32.248
Όλλαγδικὰ 37 »	51.714	Τουρκικὰ 9 »	8.142
Γαλλικὰ 12 »	39.780	Περσικὰ 1 »	473
Σερβικὰ 27 »	26.585		
Σύνολον 1613		1.616.151	

*Ἐκ τῶν ιστιοφόρων 1541 ἔφερον Ἐλληνικὴν σημαίαν μὲ σύνολον χωρητικότητος 43.408, Ἰταλικὴν 5 τόν. 154 καὶ Τουρκικὴν 4 τόν. 189.

Καθ' δληγ τὴν διάρκειαν τὸ 1930 ἀπεδιβάσθησαν εἰς τὸν λιμένα Θεσσαλονίκης 44.815 ἐπιβάται, ἐκ τῶν δόποιων 40.401 προήρχοντο ἐκ λιμένων τοῦ ἑσωτερικοῦ καὶ 4.414 ἐκ λιμένων τοῦ ἑξωτερικοῦ. Ἀνεχώρησαν δὲ ἐπ' ὅρται 41.169, ἥτοι 38.016 διὰ τὸ ἑσωτερικὸν καὶ 3.153 διὰ τὸ ἑξωτερικόν.

Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΛΕΥΘΕΡΑ ΖΩΗΣ

Μέσω τῆς Ἐλληνικῆς ἐλευθέρας ζώνης εἰσήχθησαν τὸ 1930 ἐμπορεύματα 485.766 τόννων καὶ ἔξηθησαν τοιαῦτα 94.378 τόννων. Ἐν συγκρίσει: μὲ τὸ 1929 ἡ ἐμπορικὴ αὐτὴ κίνησις εἶναι μειωμένη διὰ μὲν τὴν εἰσαγωγὴν κατὰ 102.182 τόννους, διὰ δὲ τὴν ἔξαγωγὴν κατὰ 32.845 τόννους. Ή σπουδαιοτάτη μείωσις τῆς ἐμπορικῆς κινήσεως ἀποδίδεται εἰς τὴν δεινὴν κρίσιν τῆς ἀγορᾶς τῆς τε Θεσσαλονίκης, δσον καὶ τῆς Μακεδονίκης ἔνδοχωρας. Χαρακτηριστικὸν εἶναι, δτι ἐμειώθη κυρίως ἡ εἰσαγωγὴ εἰδῶν τῆς πρώτης ἀνάγκης, ὡς λ.χ. ἀποικιακῶν καὶ ἐδωδίμων, ζαχάρων, καφέδων, ὡς ἐπίσης σιτηρῶν, βιοτύρου, τυροῦ, ξυλείας, σιδηρικῶν, οἰκοδομικῶν ὄλων κ.λ.π.

Η ΚΙΝΗΣΙΣ ΤΗΣ ΕΛΕΥΘΕΡΑΣ ΣΕΡΒΙΚΗΣ ΖΩΗΣ

Κατὰ τὰ στοιχεῖα τοῦ Σερβικοῦ Υπουργείου τοῦ Ἐμπορίου καὶ Βιομηχανίας, ἡ κίνησις ἐμπορευμάτων εἰς τὴν Σερβικὴν ἐλευθέραν ζώνην τῆς Θεσσαλονίκης ἀνήλθεν ἀπὸ 1ης Ἰανουαρίου μέχρι 31 Δεκεμβρίου 1930 εἰς τόννους:

*Ἐξαγωγὴ: Μεταλλεύματα 53.838, χαλκὸς 7.270, καυσόξελα 5.674, οἰκοδομήσιμος ξυλεία 3.636, κέραμος 2.209, διάφορα 74.130,

Εἰσαγωγὴ: "Αλαζ. θαλάσσης 9.985, σιδηροδρομικὸν ὄλιχον 3.548, μηχαναὶ 5.293, διάφορα 885.

Κατὰ τὸ ἔτος 1929 ἡ κίνησις εἰς τὴν Ζώνην Θεσσαλονίκης ἀνήρχετο ἐν δλῳ εἰς 2.960 βαχόνια ἐμπορευμάτων, ἐνῷ κατὰ τὸ 1930 ἡ ἔξηθη σχεδὸν εἰς 9.000 βαχόνια. Ή αὐτῆς προέρχεται: τὸ περισσότερον συνεπεῖς αὐτῆς εἰς τῆς ἔξαγωγῆς μεταλλευμάτων ἐκ τῆς Ν. Μακεδονίας. Ή Ν. Σερβία ἔξαγει μετάλλευμα χρωμίου καὶ μαγνετίου, ἀπὸ τοῦ Αγγούστου δὲ παρελθόντος ἔτους ἥρχισεν ἡ Ἐπικρία Τρέπτων γὰρ ἔξαγη μόλυβδον καὶ λευκοσίδηρον.

ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΑΓΟΡΑ

Ἡ ἀγορὰ τῶν ἀσφαλειῶν διατελεῖ ἀπὸ τοῦ ἀρξαμένου ἔτους ἐν ἡσυχίᾳ. Νέα: πράξεις δὲν ἐγένοντο, παρὰ μόνον ἀναγεώσεις παλαιῶν συμβολαίων. Ή ἐπιφυλακτικότης αὕτη καὶ ἡ δραδύτης κλεισμάτος νέων πράξεων ἀποτελεῖ συνέχειαν τῆς σημικρότητος τῶν προσφορῶν κατὰ Ν.μερίου καὶ Διμερίου.

Φαίνεται: ἡδη ἐναργῶς δτὶ τὰ ἀσφάλιστρα ἐπὶ φορτίων δὲν θὰ αὐξηθοῦν, τούλαχιστον διὰ τὰς ἀρχὰς τοῦ παρόντος ἔτους. Συγχρόνως παρατηρεῖται: μεγάλη ἀνομοιότης τῶν τρεχουσῶν τιμῶν ἐν συγκρίσει πρὸς τὰς πρὸς εἰκοσετίας, μεθ' ὅλους τοὺς γενναιοδωρίους δρους, οἵτινες ἡδη προσφέρονται.

Ἐπὶ τῶν κυρίων προϊόντων οἱ δροὶ τῶν ἀσφαλειῶν εἰναι κατὰ 2/3 χαμηλότεροι ἐκείνων τοῦ ἔτους 1912, ἡ δὲ ἐκπτωσίς αὕτη δὲν δικαιολογεῖται παρὰ τὴν συντελεσθεῖσαν βελτίωσιν τῶν συνθηκῶν τῆς κυαπιπλοίας, οὔτε ἀπὸ τὴν πρόσδοτον τῶν παρεχομένων εἰς τοὺς λιμένας εὐκολιτῶν.

Πολλαὶ ἀσφαλιστικαὶ ἔταιρεῖαι: ἐλέγχουν ἀκόμη τοὺς λογαριασμούς των διὰ τὸν καταρτιμὸν τοῦ ισολογισμοῦ των τοῦ 1930. Οἱ ἐν λόγῳ ισολογισμοὶ θὰ εκσιγνωτητοὶ ἐπὶ διανομῆς μικροτέρων μερισμάτων, ἡ δὲ ἐκκαθάρισις τῶν παλαιῶν ζημιῶν θὰ ἐπισκιάσῃ πρὸς στιγμὴν τὴν ἀγαθὴν ἐντύπωσιν ἐκ τῶν κερδῶν διτιγα ἐσχάτως ἐπετεύχθησαν.

Γενικῶς ἀναμένεται, δτὶ καὶ τὸ 1931 θὰ εἰναι ἔνα ἡσυχον ἔτος μὲ πρόσδοτον ἐξ ἀσφαλιστρων μικρῶν καὶ δυσκόλως ἐξασφαλιζομένην καὶ διατηρουμένην. Αἱ Ἄγγλικαι ναυτασφάλειαι ὁμολογοῦν, δτὶ: ἔχουν ἀνάγκην μιᾶς περιόδου ἡσυχοῦ καὶ ὀμαλῆς, μιᾶς περιόδου πολιτικῆς σταθερότητος καὶ ἐλευθερίας οἰκονομικῆς ἐξυφέσεως, διὰ γὰρ δυνηθοῦν γὰρ κατευθύνουν μὲ διασιμότητα τὰς ἐργασίας των ἐπὶ τὸ ἐπωφελέστερον.

Ο ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΣΕΓΡΙ ΣΕΦΑΙΝ

Ο ισολογισμὸς τῆς Σεγρί Σεφαίν παρουσιάζει ἐν ἐλεύθεροις σπουδαίοις λόγῳ τῆς δικτύης ποσοῦ λ. τ. 1.500.000 αἴτινες ἐδαπτηνήθησαν διὰ τὰ ἔργα τῆς Γιαλούρης, καὶ ἐπέρων 500.000 λιρῶν διὰ τὴν διασκευὴν τῶν Ἀποθηκῶν τοῦ Τοπχονέ παραδοθεῖσαν εἰς τὰ Καταστήματα Φόρδ.

Ἐξ ἀλλοῦ αἱ εἰσπράξεις ἐν τῆς κινήσεως τῶν ἐγγὺς λιμένων ἀποτοπλοίας παρουσιάζωσι: μείωσιν συνεπειά τῆς οἰκονομικῆς κρίσεως.

ΝΕΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ Μ. ΘΑΛΑΣΣΗΣ — ΠΑΛΑΙΣΤΙΝΗΣ

Κατὰ δημοσιεύσεισαν ἔκθεσιν ἐπὶ τῆς καταστάσεως τῆς Τουρκικῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας φάνεται: δτὶ: ή Τουρκικὴ σημαία σημειοῖ πάντοτε ζωηρὰν ἀνάπτυξιν καὶ ἐπιτυγχάνει πρόσδους εἰς τὰς ξένας θαλάσσας.

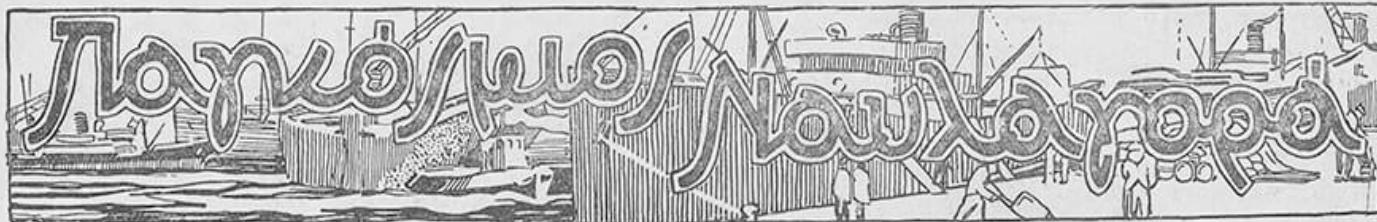
Κατὰ τὸν ἐνδιαφερομένους κύκλους προβλέπεται: σχέδιον ἐγκινιάσεως δύο γένων ἀτμοπλοϊκῶν γραμμῶν αἴτινες θὰ ἐξυπηρετήσουν τρεῖς λιμένες τῆς Τουρκικῆς περιφερείας Μαύρης Θαλάσσης ἀρχομένους ἐκ Τραπεζούντος, ἐπίσης καὶ ἐκείνους τῆς Τουρκικῆς περιφερείας Μεσογείου μετὰ τῶν λιμένων Συρίας καὶ Πλαστίνης μετὰ προσεγγίσεως εἰς Πειραιά.

ΛΟΥΚΑΣ ΜΑΤΣΑΣ & ΥΙΟΙ

ΝΑΥΑΓΟΣΩΣΤΙΚΑΙ ΡΥΜΟΥΛΚΙΣΤΙΚΑΙ ΕΡΓΑΣΙΑΙ

*Ανάληψις πάσης φύσεως ναυαγιαιορέσεων καὶ ουμουλκήσεων.

ΤΗΛΕΓΡ. ΔΙΕΥΘ. ΛΟΥΚΑΣ ΜΑΤΣΑΣ ΓΡΑΦΕΙΑ — Ομήρου 14.
Τηλ. ημέρ. καὶ νυκτὸς 2.59



ΤΑ ΑΡΓΟΥΝΤΑ ΠΛΟΙΑ ΚΑΙ ΟΙ ΝΑΥΛΟΙ

Οι καλώς γνωρίζοντες την σημερινή κρίσιν της διεθνούς Εμπορικής ναυτιλίας δέν θα έκπλαγωστε μανδάνοντες, ότι την 1ην Ιανουαρίου ό αριθμός των δεμένων Αγγλικών πλοίων άνηρχετο εις 2.549. 198 τόννους γκρός, ητοι 59 ο) του άργοντος διεύθυνσης τοννάς άνερχομένου εις 7.628.952 τόννους γκρός, δύον δε μετά δέμενα Αμερικανικά σκάφη του Σιπλιγκ Μπόρος φθάνοντος τα 8.405.000 τόννους γκρός, ητοι φορτίου 12.608.000 τόννων.

Κατωτέρω παραδέττομεν τὸν τελευταίον Αγγλικὸν πίνακα τοῦ άργοντος τοννάς, εἰς τὸν δόποιον ή Ελληνικὴ σημαία σημειοῦται μὲ 47.260 τόννους γκρός. Ο αριθμὸς δύον οὗτος ἀναφέρεται εἰς τὴν 1ην Οκτωβρίου, ηδη δύος ἔχει ὑπὲρ τοιπλασιασθῆ.

Ίδού η πίνακα:

Ηνωμ.	Πολιτείαι τ.	γκρός	2.308.811	Δανία	τ.	γκρός	100.000
Αγγλία· Ιρλανδία	>	>	2.509.198	Ιταλία	>	>	746.843
Ιαπωνία	>	>	296.237	Ελλάς	>	>	47.260
Γαλλία	>	>	199.584	Γερμανία	>	>	444.209
Νορβηγία	>	>	533.333	Ισπανία	>	>	102.906
Όλλανδία	>	>	325.380	Ανταρκτική	>	>	119.507
Σονδηδία	>	>	125.684	Σύνολον			7.628.952

Τοιαύτη είναι η κατάστασις, ὥστε ὁ χῶρος τῶν μεγάλων λιμένων ἐκαλύψθη καὶ ἀναζητοῦνται ηδη θέσεις εἰς μικροτέρους λιμένας καὶ δρόμους. Ελήφθησαν μάλιστα καὶ χαρακτηριστικαὶ φωτογραφίαι τῆς πληθώρας τῶν δεμένων πλοίων εἰς Ανταρκτικήν καὶ εἰς Haugesund τῆς Νορβηγίας. Εἰς τὸν λιμένα αὐτὸν τὰ ἀργούντα πλοῖα ὑπερέβησαν τὸ 1.000.000 τόννων φορτίου.

Καὶ ἐν τούτοις μεθ' ὅλην τὴν δυσάρεστον ταῦτην κατάστασιν, ὁ αριθμὸς τῶν ἀργούντων πλοίων θὰ ἡτοί εἴτε μεγαλήτερος, εἴτε πολλοὶ πλοιοκτήται δὲν ἀπέφασισαν νὰ ἔξαποιουσιν κινούντες τὰ πλοῖα τῶν, διότι δὲν θέλουν νὰ ὑποστοῦν τὰ ἔξοδα τοῦ δεσμίατος, καθὼς καὶ τὴν φυσιάν. Μεθ' ὅλους δὲ τὸνς καμηλοὺς ναῦλους ή ζεμιά αὐτῶν καὶ τὴν φυσιάν. Μεθ' ὅλους δὲ τὸνς καμηλοὺς ναῦλους ή ζεμιά αὐτῶν εἰς μικροτέρους, παρὰ κατὰ τὴν περίπτωσιν τοῦ δεσμίατος. Οὕτω εἶναι μικροτέρους, παρὰ κατὰ τὴν περίπτωσιν τοῦ δεσμίατος. Οὕτω βλέπουμεν ἀριθμὸν πλοίων, ἀτινα ἤργισαν κατευθυνόμενα κενὰ διὰ τὸ Πλέιτ πρὸς φόρτωσιν ἀραβοσίτου, θὰ ἀπολουθήσουν δὲ καὶ ἄλλα πρὸς μεταφορὰν τῆς νέας ἑσσοδειας τοῦ σίτου καὶ τοῦ λινοσπόρου. Οι ναῦλοι θὰ ὑφούντων εἴναι οἱ πλοιοκτήται δὲν ἔργιπτον ὅρμητικῶς μεγάλην καὶ δροπικότητα εἰς τὸνς λιμένας τοῦ Πλέιτ διὰ νὰ ἀντιμετωπίσουν τὰς ἀνάγκας τῶν φορτωτῶν. Πολὺν πιθανὸν νὰ ἐπιτύχουν καὶ εἰς τὰς ἀγορὰς Ἰνδίων, ὅπου δὲν ὑπάρχει ἀρκετὸς ἀριθμὸς πλοίων καὶ ἵστως ἀκόμη οἱ πλοιοκτήται ν' ἀπολαύσουν καλλιτέρους δρόμους. Μεγάλαι πωλήσεις Ανταρκτικήν σίτου ἐγένοντο διὰ τὰς Ἰνδίας, Κίναν καὶ Ιαπωνίαν καὶ αἱ μικραι· σχετικῶς—ναυλώσεις δέονται ν' ἀποδοθῶσιν ἐν μέρει εἰς τὸ διὸ μέχρι σήμερον οἱ φορτωταὶ δὲν εἶναι διατεθειμένοι νὰ προσχωρήσουν εἰς τὸνς δρόμους τῶν πλοιοκτητῶν.

Πιθανὸν ἀριθμὸς τις πλοίων νὰ χρησιμοποιηθῇ καὶ διὰ τὴν μεταφορὰν τοῦ σίτου Ανταρκτικής εἰς τὴν Κίναν καὶ τὴν Ιαπωνίαν, η δὲ ἔργασία αὐτῇ ἐνέργειται ἐπιτοπίως εἰς τὰς ἐν λόγῳ ἀγορὰς καὶ καὶ δὲν ἔρχεται εἰς γνῶσιν τῶν μεσιτῶν τοῦ Λονδίνου. Εν τέλει προστιθεταὶ, διότι οἱ ναῦλοι τοῦ 1930 εἶναι οἱ καμηλότεροι δῶλοι κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς τελευταίας δεκαετίας.

Αἱ κατὰ τὸ λῆξαν 15θήμερον κρατοῦσαι τιμαὶ ἀνὰ τὰς διαφόρους ἀγορᾶς δείκνυνται ἀπὸ τὰς κατωτέρω πραγματοποιηθείσας ναυλώσεις αἰτιολοίων Αγγλικῶν καὶ ξένων.

Ἐκ Νοτίου Αμερικῆς

«Αγιος Μάρκος» ἐκ Μπουένος "Αὔρας 6000 τ. σίτου διὰ Αμερικήν η Ρόττερνταρι σελ. 17, ὄψις Ελλάδα σελ. 20, Φεβρ. 2-7.

«Αμπόλιον» (Ρεθύμνη Κουλουσκούντη) ἐκ Σάντα Λεράντας 6000 τ. σίτηρον διὰ Μασσαλίαν, Γένοβαν, Νεάπολιν σελ. 19 ἔνα λιμένα, Φεβρ. 10-20.

«Αμπόλιον», (Ρεθύμνη Κουλουσκούντη) ἐκ Μπάχιας Μπλάγκας 6700 τ. διὰ Μασσαλίαν, Νεάπολιν, Γένοβαν 17]6, ὄψις Αμερικήν η Ρόττερνταρι σελ. 17, Φεβρ. 14-22.

«Πρωτεύς», ἐκ Ροζάριο 6000 τ. σίτου διὰ Μασσαλίαν, Γένοβαν, Νεάπολιν 19 σελ. ἔνα λιμένα, 19]9 δύο λιμένας, Φεβρ. 10-20.

«Πηλεὺς», ἐκ Μπάχιας Μπλάγκας 7300 τ. σίτου διὰ Αγγλίαν η Βερδώ—Αμερικήν σελ. 17, Αμερικήν η Ρόττερνταρι 16]6, Πορτογαλίαν δύο λιμένας σελ. 20, ἔνα Μασσαλίαν, Γένοβαν η Νεάπολιν δύο λιμένας 18]3, ὄψις Ελλάδα σελ. 20 ἔνα λιμένα, 20]6 δύο, 21 σελ. τρεῖς λιμένας Φεβρ. 2-12.

«Μαρούλα», ἐκ Ροζάριο 6400 τ. σίτου διὰ Αγγλίαν η Βερδώ—Αμερικήν σελ. 17, ἔνα Λονδίνον, Χούλλα, Αμερικήν η Ρόττερνταρι 16]6, Φεβρ. 5.

«Μαρία», ἐκ Σάντα Λεράντας 6500 τ. σίτηρον διὰ Αγγλίαν η Βερδώ—

Αμερικήν σελ. 18, Φεβρ. 15-28.

«Μίνα Ε. Τρικόλογο», ἐκ Ροζάριο 6500 τ. διὰ Αμερικήν—Ρόττερνταρι σελ. 16, δύο λιμένας 16]6, Φεβρ. 4-10.

Ἐκ τῆς Μεσογείου.

«Delaware» ἐκ Μπράντας 4000 τ. φωταράτοι διὰ Κέρκη σελ. 8, Ιαν. «Κλεάνθης», ἐξ Αλεξανδρείας 400.000 κ.π. διὰ Χούλλα σελ. 9 κατὰ 60 κ.π., Ιαν. 19-28.

«Ατρόπολιον», ἐξ Αλμέριας 6000 τ. μεταλλ. διὰ Τιρουνταν 4]9, ἀ.φ. «Στάμος Φαραγκίδης», ἐξ Αλεξανδρείας 390.000 κ.π. διὰ Χούλλα σελ. 9 κατὰ 60 κ.π., Ιαν. 22-30.

«Ασία», ἐκ Χούλλας 4200 τ. μεταλλ. διὰ Ρουέν 5]3, Φεβρ. 5.

Ἐκ λιμένων Ειρηνικοῦ.

«Jedmoor», Αγγλ. ἐκ Βαγκαρδερ 7000 τ. σίτου διὰ Λισσαδίνα σελ. 23]6, Μαρτίου 18-31.

Ἐκ Βορ. Αμερικῆς.

«Ατρόπολιον», ἐκ Χάρτητον Ρόδης 6000 τ. γαλινθράκων διὰ Λά Πλάταν σελ. 3, Φεβρουάριον.

«Aequitas», ἐκ Βαλτιμέρης 7000 τ. γαλινθρ. διὰ Αλεξανδρείαν δολ. 2.30 ἔνα Δια. Ιταλίας 2.10, Φεβρ. 26—Μαρτίου 20.

«Orla II», Νορβ., ἐκ Ν. Τόρκης 21.000 κουρτράτες σίτου διὰ Μεσογείου 10]1 δύο σέντες κατὰ 100 λιθράς, ἀ.φ.

«Arundale» Αγγλ. ἐκ Σάντα Ντομένικο 3300 τ. γαλινθράκων διὰ Αγγλίαν—Κόντινεντ σελ. 12]9, Φεβρ. 1-7.

«Ισιδώρα», ἐκ Νέας Τόρκης 6000 τ. σίτου διὰ Ελλάδα 12 σέντες κατὰ 100 λιθράς, ἀ.φ.

Ἐκ λιμένων Ηπειροῦ. Εύρωπης.

«Ατρόπολιον», ἐξ Εμπεν 5000 τ. γαλινθρ. διὰ Ρίο Γκράντας 10]6.

«Ατρόπολιον», ἐκ Ρόττερνταρι 4000 τ. γαλινθρ. διὰ Σικελίαν 6]9, ἔνα δύο λιμένας 7]3, Ιαν. 24.

«Ατρόπολιον», ἐκ Ρόττερνταρι 7000 τ. γαλινθρ. διὰ Ρίον Ιανίουρον σελ. 9]1 1/2, Ιαν. 30.

«Α)π Ελληνικόν, 6000 τ. ἐξ Εμπεν διὰ Αλεξανδρείαν 6]6, ἀ.φ.

«Ατρόπολιον», Ρεθύμνη—Κερασούντη 5000 τ. γαλινθράκων ἐκ Ρόττερνταρι διὰ Πόρτα Σαζέ σελ. 6]6, Ιαν. 29—Φεβρ. 3.

«Αριστ. Λ. Γουλανδρής», ἐκ Δάντοιγκ 6000 τ. γαλινθράκων διὰ Bagnoi, σελ. 7]6, ἀ.φ.

Ναυλώσεις τάνκερος.

«Nausicaa», ἐκ Κωνσταντίνης 6500 τ. πετρελαϊων διὰ Καζαπλάκην καὶ Ρουέν σελ. 12, Μάρτιον—Απρίλιον.

«Helka», ἐκ Κωνσταντίνης 4600 τ. πετρελαϊων διὰ Ραλλικούς λιμένας Αταλαντικοῦ σελ. 7]9 Μάρτιον.

Ἐκ λιμένων Αγγλίας.

«Εργονόλιχ», ἐκ Κάρδιππ 4300 τ. διὰ Πόρτα Σαζέ 6]6, ἀ.φ.

«Σιρ. Σ. Εμπιρίκην», ἐξ Οικαλλίας 7200 τ. γαλινθράκων διὰ Πιραϊδας σελ. 6]3, ἀ.φ.

«Μαρ. Δ. Θεομάτη», ἐξ Οικαλλίας 3000 τ. γαλινθράκων διὰ Δια. Ιταλ. σελ. 6]3, ἀ.φ.

Ἐκ Μαύρης Θαλάσσης.

«Χλόρη» ἐκ Νικαλάϊας 7500 τ. μεταλλ. διὰ Κόντινεντ σελ. 11]3, ὄψις Πότα σελ. 11]6, Φεβρ.

«Αδελφότης» ἐκ Μ. Θαλ. 6000 τ. διὰ Κόντινεντ 11, Ιαν.

«Δημ. Χτινόρης» ἐκ Μ. Θαλ. 4300 τ. διὰ Κόντινεντ 11, Ιαν. 28.

«Αγγ. Καπιτάστη» ἐκ Μ. Θαλ. 530 τ. διὰ Κόντινεντ 11, Ιαν. 23.

«Ιθακός» ἐκ Μ. Θαλ. 6000 τ. διὰ Κόντινεντ 10]12, ἀ.φ.

«Στυλ. Κουτσοδόντη» ἐκ Μ. Θαλ. 4800 τ. διὰ Κόντινεντ 11]3 Ιαν.

«Μαρία» ἐκ Μ. Θαλ. 6300 τ. διὰ Κόντινεντ 10]10 1/2, Φεβρ. 7.

«Neptunian» Αγγλ. ἐξ Οδησσοῦ 8000 τ. γαλινθράκων διὰ Βερμέχην—Κεράτια 12]6, δύο λιμένας, 13, τρεῖς λιμένας 13]6, ἀ.φ.

«Grebil» Αγγλ. ἐξ Οδησσοῦ 6600 τ. γαλινθράκων διὰ Βερμέχην—Κεράτια σελ. 13]6, δύο λιμένας 14, f.o.b., ἀ.φ.

«Forthbridge» Αγγλ. ἐκ Πότα 8000 τ. μεταλλεύματος διὰ Μορπίλ σελ. 3-45, Ιαν.

«Ωκεανίς» ἐκ Νικαλάϊας 5500 τ. διὰ Μάντζεστερ 13]9, Φεβρ.

«Δελφίν» ἐκ Μ. Θαλ. 5500 τ. διὰ Κόντινεντ 10]6, Ιαν.

«Αναστ. Πατέρας» ἐκ Μ. Θαλ. 5300 τ. διὰ Κόντινεντ 11]1 1/2

ΑΙ ΤΙΜΑΙ ΤΩΝ ΝΑΥΛΩΝ ΚΑΤΑ ΤΑ ΔΥΟ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑ ΕΤΗ

(Α' έξαμηνον 1930 έν συγκρίσει με τὸ α' δημηνον 1929)

Τόποι φορτώσεως και προορισμού	Είδος φορτίου	Ιανουάριος		Φεβρουάριος		Μάρτιος		Απρίλιος		Μάΐος		Ιούνιος	
		1929	1930	1929	1930	1929	1930	1929	1930	1929	1930	1929	1930
Πλέιτ—Βόρ. Θάλασσαν	Σιτηρά	25]—	14]6	21]6	10]6	24]—	12]4	24]3	14]10]2	21]3	12]—	23]6	11]6
Μόντρεαλ »	»	—	—	14.5	11.5	13.5	9]0	13.—	8.25	12.25	8.25	10]—	8.—
Μεξικαν. κόλπος Βόρ. Θάλ.	»	19.—	—	18.—	—	17.75	—	17.75	—	18.—	—	14]75	—
» Πλέιτ	Συλεσία	152]6	142]6	148]9	143]—	150]—	143]6	156]3	145]—	153]9	137.6	145]—	137]6
Κούδα—Κόντινεντ	Ζάχαρις	19]9	14]1	19]3	14]6	18]71)2	13]3	19]—	13]9	18]71)2	12]—	17]—	11]9
Βόρ. Ειρηνικός—Κόντινεντ	Σιτηρά	31]6	21]3	31]	19]—	29]6	20]6	28]3	22]6	28]6	21]8	—	21]3
Μπιλμπάσ—Κάρδιφ	Μετάλλευμα	6]11]2	6]—	6]3	5]6	6]3	—	6]3	5]41)2	6]3	6]—	6]3	—
Χουάλδα—Ρόττερντα�	»	6]3	6]71)2	6]6	5]9	6]11)2	5]11)2	6]41)2	5]—	6]4	4]9	6]5	4]7
Μαύρη—Θάλασσα—Κόντινεντ	Σιτηρά	—	11]71)2	—	10[—	—	10]9	—	10]7	10]6	11]1	—	10]4
Δούναβης	»	—	—	—	15]—	—	13]9	—	14]6	—	13]6	—	13]9
Βορέανη	»	Βαρέα φορ.	24]71)2	18]—	22]6	—	20]9	17]—	20]8	15]—	19]9	12]6	19]—
Μπούρμα	»	"Ορούζα	28]6	19]6	28]41]2	17]6	25]9	17]—	24]9	17]9	23]—	17]—	19]6
Μαδράς	»	Πορήνης	28]9	18]9	28]3	17]6	26]6	—	—	—	—	18]6	—
Μαυρίκιος	»	Ζάχαρις	26]—	—	25]6	—	22]—	—	—	—	24]9	—	22]6
Βλαδι:θοστόκ	»	"Οσπρια	35]6	21]—	30]6	20]6	27]6	16)	26]3	18]—	26]41)2	19]—	20)—
N. Αντεράλια	»	Σιτηρά	39]3	24]—	36]3	19]—	31]6	22]7	31]3	24]6	26]3	25]—	24]6
Βόρ. Αμερική	»	Πετρέλαια	12]—	27]6	18]3	39]—	—	—	—	—	—	21)—	25]9
Μεξ. Κόλπος	»	»	14]6	32]—	16]3	42]6	15]9	35]6	17]6	30]9	17]3	30]—	22)9
Καλλιφόρνια	»	»	—	—	—	—	16]—	45]—	15]—	42]—	—	42]6	—
Μαύρη Θάλασσα	»	»	14]6	27]—	11]6	32]6	13]6	28]3	16]—	25]—	17]9	25]—	23)9
													21)9

(Β' ΕΞΑΜΗΝΟΝ 1930 ΕΝ ΣΥΓΚΡΙΣΕΙ ΜΕ ΤΟ Β' ΕΞΑΜΗΝΟΝ 1929)

Τόποι φορτώσεως και προορισμού	Είδος φορτίου	Ιούλιος		Αύγουστος		Σεπτέμβριος		Οκτώβριος		Νοέμβριος		Δεκέμβριος	
		1929	1930	1929	1930	1929	1930	1929	1930	1929	1930	1929	1930
Πλέιτ—Βόρ. Θάλασσαν	Σιτηρά	24]6	13]6	18)—	20)—	16]6	16]6	11)—	14]9	13]9	17)—	14]3	19]6
Μόντρεαλ »	»	10.5	8.—	9.5	10.5	11]5	10.—	9.5	10.—	9.—	8) —	—	7]5
Μεξικαν. κόλπος Βόρ. Θάλ.	»	15.—	12.—	15.5	13.—	—	12.—	14.—	—	14.—	—	13.—	—
» Πλέιτ	Συλεσία	150]—	—	156]3	—	157]6	—	150]6	—	147]6	—	—	—
Κούδα—Κόντινεντ	Ζάχαρις	18]—	13]—	18) —	14) —	—	14) —	16)3	14]3	15]3	—	17]9	12) —
Βόρ. Ειρην. »	Σιτηρά	27]6	20]—	28]3	23]6	27]6	22]9	24]6	22) —	—	—	24) —	22]6
Μπιλμπάσ—Κάρδιφ	Μετάλλευμα	6]9	4]6	6) —	4]5	7) —	—	6]9	4]3	6]3	5]3	6]3	—
Χουάλδα—Ρόττερνταμ	»	6]71)2	4]71)2	6) —	—	6.—	4]6	6]3	5]3	6]41)2	7) —	6]1	5]11]2
Μαύρη Θάλασσα—Κόντινεντ	Σιτηρά	12]9	10]9	13) —	11) —	16]3	12) —	12) —	11]6	14]7	10]9	12]3	10]9
Δούναβης	»	17]9	15]—	17]9	14]3	18]3	14]6	19]3	14]9	16]9	13]6	17]3	14]3
Βορέανη	Βαρέα φορ.	17]6	15]—	21]9	19) —	22) —	19]6	21]6	—	19) —	18) —	—	21) —
Μπούρμα	»	"Ορούζα	—	27]6	—	—	20]3	28]6	22) —	—	19) —	29) —	—
Μαδράς	»	Πορήνης	24]—	—	27]6	20]—	27) —	20]6	27]6	25) —	26]3	—	23]3
Μαυρίκιος	»	—	20]—	25) —	23]3	24]3	—	24) —	—	23) —	—	24) —	21]6
Βλαδι:θοστόκ	»	"Οσπρια	25]—	17]—	27]6	23]6	30) —	26]3	31]6	21]3	28]9	24) —	26) —
N. Αντεράλια	»	Σιτηρά	28]9	27]—	38) —	29]3	35) —	34) —	33) —	30) —	29]6	32) —	32)6
Βόρ. Αμερική	»	Πετρέλαια	22]6	—	22) —	12) —	—	12) —	25) —	—	—	—	—
Μεξ. Κόλπος	»	»	23]—	17]6	21) —	15) —	22) —	10]6	27) —	10]6	31) —	11) —	10) —
Καλλιφόρνια	»	»	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Μαύρη Θάλασσα	»	«	—	—	18]3	8) —	20]3	11]3	20]6	8]6	22) —	11) —	9) —

ΣΗΜ.—Από Μόντρεαλ και Μεξικανικού κόλπου οι νησιώνται εις σέντες κατά 100 λίβρας.

» Κόλπου εις Πλέιτ εις σελλήνια κατά στάνια.

Πάσιαι αι λοιπαὶ τιμαὶ εινε εις σελλήνια κατά τόννουν.

φέρτονται Ιανουαρίου 31

«Εδή. Χι υδρῆ» ἐκ Μ. Θάλ. 7300 τ. διά Κόντινεντ 10]9, Φεβρ. 1-15.

«Δέσποινη» ἐκ Μ. Θάλ. 6600 τ. διά Κόντινεντ 10]9, Φεβρ. 1-10.

«Ούρων» ἐκ Μ. Θάλ. 5000 τ. διά Κόντινεντ σελ. 11, Φεβρ. 22.

«Στιγ. Λ. Καλ. ιππ.» ἐκ Μ. Θάλ. 6000 τ. διά Κόντινεντ σελ. 10]9 Φεβρ. 20.

«Χερσόνη» ἐκ Μ. Θάλ. 7500 τ. διά Κόντινεντ 11]1 1)2, Ιαν.

«Αλένια» ἐκ Μ. Θάλ. 5000 τ. διά Κόντινεντ 11]1 1)2, Φεβρ. 5.

«Αρτεμίς» ἐκ Μ. Θάλ. 5500 τ. διά Κόντινεντ 11]6, Ιαν.

«Νικόλια» ἐκ Μ. Θάλ. 5500 τ. διά Κόντινεντ 11]6, Ιαν.

Ατμάτιον ἀπό Ras Hafan 5500 τ. διά Κόντινεντ 6 ρυπ πίνες Φεβρ.—Μάρτιον.

—Εξ Αντεραλίας.

«Oviagton Court» ἐκ Δυτ. Αντεραλίας 7600 τ. διά Μασόγιαν Λγγίκην-Κόντινεντ σελ. 32 ἐνν λιμένας, 32]0 σελ. λιμένας, 33) τρεις λιμένες, φέρτονται 5-25 Φεβρ. (διά την ημέραν 30]3).

—Εκ Δευνάβεως.

«Ηρων», ἐκ Σεπτεμβ. 21]0 τ. σιταρέθη διά Σεπτεμβ.—Αθρετικήν (τρεις λιμένες) σελ. 10 γάτ. ζ.φ.

«Bucuresti» Ρουμαν. ἐκ Σεπτεμβ. 3200 τ. διά Σεπτεμβ.—Αθρετικήν (τρεις λιμένες) 10]6, ζ.φ.

«Ασπροίς Νομικού», ἐκ Σεπτεμβ. 3 Κονταντζήν 1100 τ. σίτοι διά Αθρετικήν 9]6, ζ.φ.

Έξ Ανατολικῶν Ινδιῶν.

«Tomislav» Από Μπούρμα 8400 τ. διά Δάντσικην 23]1, ἐκ Αμερικ. γρ. Η Ρόττερνταμ 22]6, Φεβρ.—Μάρτιον.

Ατμόπλοιον ἐκ Ράγγον 5500 τ. δρόμης διά Κούδαν σελ. 29, Φεβρ.

ΝΑΥΑΓΙΑ ΕΙΣ ΤΑΣ ΕΛΛΗΝΙΚΑΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ

Η ΤΡΙΚΥΜΙΑ ΕΙΣ ΤΗΝ ΜΑΥΡΗΝ ΘΑΛΑΣΣΑΝ

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ 15ης—31ης ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ

Τὸ ληξιαν 15θήμερον ἦτο μεστὸν θαλασσίων δυστυχημάτων, ιδίᾳ δὲ ἀνὰ τὰς Ἑλληνικὰς θαλάσσας καὶ εἰς τὴν Μαύρην Θάλασσαν. Ἀπὸ τῆς 16ης μέχρι τῆς 20ης Ἰανουαρίου πρωτοφανοῦς βιαιότητος τρικυμίαι ἐπεκράτησαν, ἔξωκειλαν δὲ τὰ ἄπαντας «Οὐρανία» εἰς Μάρκοθον, «Ταύγετος» εἰς Ιεράπετραν καὶ «Οvidio» Ἰταλικὸν εἰς τὴν Ισθμίαν, τὸ δὲ Οὐγγρικὸν «Tatra» ἐκινδύνευσε παρὰ τὴν Σέριφον. Ἀπέστειλεν ἐπίσης σύμμα κινδύνου S.O.S. τὸ ἄπαντας «Μωρῆς» ἀπὸ τὰ Ισπανικὰ παράλια τοῦ Ἀτλαντικοῦ, ἀλλὰ διεσώθη, εὗτυχως, ρύμουληγθὲν εἰς Κορρούν.

Ίδον λεπτομερέστερον τὰ ἀνὰ τὰς Ἑλληνικὰς θαλάσσας ἀτυχήματα: Τὴν 18ην Ἰανουαρίου τὸ Οὐγγρικὸν ἄπαντας «Tatra» τόννων γκρδες 3656, κατευθυνόμενον ἐκ Τεργέστης εἰς τὴν Σέριφον πρὸς φόρτωσιν μεταλλεύματος, ὑπέστη βλάβην τῶν μηχανῶν πληγῶν τῆς Ἐρημομήλου καὶ ἀπέμεινεν ἀκινδέρηντον ἐν μέσῳ ἀγρίας τρικυμίας.

Τὸ πλοῖον φερόμενον, ἔρμαιον τῶν κυμάτων, πρὸς τὰς βροχήδεις καὶ ἀποκρήμυνος ΝΔ ἀκτὰς τῆς Σέριφου, ἐξέπειμε τὸ S.O.S. καλούν εἰς βοήθειαν. Ὁ πλοιάρχος ἡγκυροφεύληγεν ἐμφοτέρας τὰς ἀγκύρας, ἵνα συγκρατήσῃ τὸ πλοῖον του μηχανῶν τῶν βραχῶν, παρὰ τὴν νησίδα Γαρμπειά πλησίον τοῦ φάρου Σπαθί.

Τὴν 19ην νυκτεριγήν, ἐπειδὴ οὐδεμία δούρησια κατέφθιανε, ὑπῆρχε δὲ κινδύνος νὰ κοποῦν αἱ ἀγκύραι διαρκούσῃς τῆς νυκτὸς καὶ νὰ συντριθῇ τὸ σκάφος, ὁ πλοιάρχος διέταξε τὸ πλήρωμα νὰ ἀποβιβασθῇ εἰς τὴν ξηράν, χάριν μείζους ἀσφαλείας. Δυστυχῶς κατὰ τὴν ἀποβίβασιν ἀνετράπη μία λέμβος καὶ 6 ναῦται: ἀρπαγέντες ἀπὸ τὰ κύματα ἐπινήσαν.

Τὴν ἐπομένην κατέφθασκεν εἰς βοήθειαν τοῦ «Tatra» τὸ ἀνιχνευτικὸν «Ιέραξ» καὶ ἡ «Μοσχάνθη Τόγια», δὲν ἡδυγήθησαν ἐμμως νὰ πλησιάσουν λόγῳ τῆς τρικυμίας. Βραδύτερον κατέπλευσε τὸ Σουηδ. ναυαγοσωστικὸν «Belenos», ὅπερ παρέλαθε τοὺς ναυαγούς, προσέδεσε δὲ τὸ σκάφος καὶ τὸ ἐρρυμούλκησεν εἰς Πειραιά πρὸς ἐπισκευήν.

Οἱ διασωθέντες ναυαγοὶ ἔτυχον πάσης δυνατῆς περιποίησεως εἰς τὸν πλόηγκινον σταθμὸν Σέριφου ἐκ μέρους τοῦ ἐκεὶ πλοιγγοῦ κ. Ἀλεξανδρίδου. Ὁ πλοιγὸς μετὰ τῶν ναυαγῶν καὶ μετὰ τῶν λιμενικῶν ἀρχῶν μετέβησκεν παρὰ τὸ κιγδυνεύον σκάφος, ἥρευνησκον δὲ ἐπιμελῶς καὶ τὰς ἀκτὰς πρὸς διάσωσιν τῷ, ἐξαρκοντισμένων ναυαγῶν. Δυστυχῶς οὐδεμιοῦ ἀνευρέθησεν.

Ο Οὐγγρος πλοιάρχος ἐξεφράσθη λίαν εὐτενῶς διὰ τὰς ναυτικὰς ἀρχὰς τῆς Σέριφου.

Ἐτερον σημαντικὴν ναυάγιον ὑπῆρξεν τὸ τῆς «Οὐρανίας». Τὸ σκάφος τοῦτο τὴν νύκτα τῆς 16ης Ἰανουαρίου ἐξώκειλεν εἰς Μάρκοθον, ἐπὶ βυθοῦ πετρώδους καὶ ἔγγρης τῆς ἀκτῆς. Κατὰ τὴν προσάρξην, ἀλλὰ καὶ ἐπὶ σειρὰν ήμερῶν ἀκολούθως ἐπικράτει: ἐξαιρετικὴ τρικυμία, τὸ δὲ σκάφος ἐκτυπώτει ἀπὸ τὰ κύματα καὶ ἐστρετοῦ διαρκῶς πρὸς τὴν ξηράν, εἰς τρόπουν ὥστε ἐψήσειν εἰς ἔξχως ῥηχὰ νερά, δηλαδὴ εἰς βάθος 4 ποδῶν ἀπὸ πρώρας μέχρι πρύμνης. Τὰ ὅψαλά του ὑπέστησαν σημαντικὰς ζημίας, τὸ δὲ πρόδιλόν του ἐθρύβωθη.

Εἰς τὰ κύτη εἰσέδυσκεν ὀλίγα οὐδατα, ἐκ δὲ τοῦ φαρτίου τοῦ ἔξ ἀλεύρων καὶ εἶδων γεν. ἐμπορίου, περίπου 150 τόννων, ἔδράχη ἔνας ἀσύμμαντον μέρος μόνον. Τὸ πλήρωμα, εὐθὺς ἀπὸ τῆς πρώτης νυκτὸς, ἀπειθεύσθη εἰς τὴν ξηράν, τὸ δὲ ναυαγοσωστικὸν «Ἀγιος Νικόλαος» παρέσχεν εἰς τὸ πλοῖον πᾶσκαν δυνατὴν βοήθειαν τὸ ἥλαξφρωσε δὲ δι' ἐκφορτώσεως τοῦ μεγαλυτέρου τιμῆμάτος τοῦ

φαρτίου του,

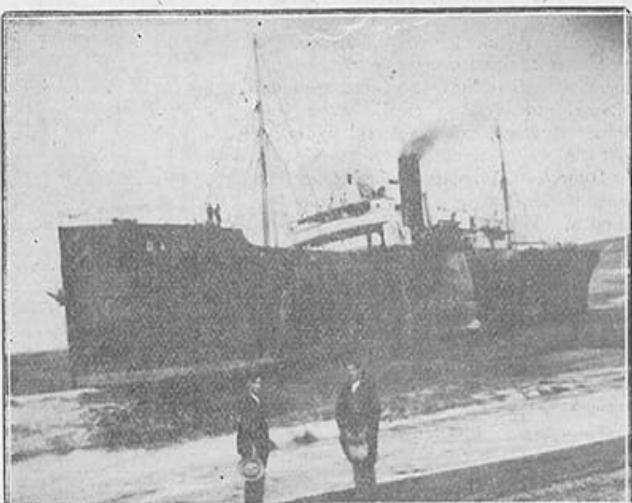
Ἡ ἀνέλκυσις τῆς «Οὐρανίας» χαρακτηρίζεται, ὡς δύσκολος, ἀγ μὴ ἀδύνατος. Πρέπει νὰ θρυσθῇ ὁ πετρώδης βυθὸς καὶ νὰ δημιουργηθῇ βαθεῖα σύλλαξ ἐπὶ ἐκτάσεως 30 μέτρων διὰ νὰ δυνηθῇ τὸ σκάφος συρόμενον πρὸς τὰ βαθύτερα οὐδατα, νὰ ἐπιπλεύσῃ. Ἀπαιτεῖται ὅμως ἐργασία καπιώδης καὶ ἀπρατικήτως δέσιν νὰ ἐπικρατήσῃ καλοκαιρία. Ἡδη βοηθεῖ τὸ πλοῖον τὸ ναυαγοσωστικὸν «Μίμης».

Ἐξ ἀλλοῦ τὸ ἄπαντας «Ταύγετος» ἐξώκειλε μίλια τινὰ μηχανῶν τῆς Ιεράπετρας, ἐπὶ ἀμμώδους κατὰ τὸ πλεῖστον βυθοῦ, ἐχώσθη δύως ὑπὸ τῶν κυμάτων βαθύτερον πρὸς τὴν ξηράν. Ἡδη ἐργάζεται ἀπὸ ήμερῶν διὰ τὴν ἀνέλκυσιν του τὸ ναυαγοσωστικὸν «Ἄγιος Γεώργιος».

Τέλος τὴν 20ην Ἰανουαρίου προσήρχεν εἰς λαπούδη βυθὸν παρὰ τὴν Ισθμίαν τὸ Ιταλικὸν ἄπαντας «Ovidio» τόννων γκρδες 3318. Τὸ σκάφος τοῦτο ἐκινδύνευσε νὰ πέσῃ ἐπὶ τοῦ κυματοθραύστου, διέτι κατὰ τὸν ἐλαγμὸν τοῦ εἰσπλοῦ του παρετύθη ἀπὸ τὰ ἴσχυρα φεύγοντα ἢ πρώτα του. Ὁ πλοιάρχος πρὸ τοῦ κιγδύνου γὰρ φύθη τὸ πλοῖον του πλευρικῶν ἐπὶ τοῦ κυματοθραύστου, διέταξε «πρόσω δόλοταχθῆ» καὶ τὸ ἐξώκειλεν εἰς ἀμμώδη θέσιν. Εἰς δούρησιάν του ἔσπευσαν τὰ ναυαγοσωστικά «Ταξιάρχης» καὶ «Εὐαγγελίστρια», διτινὰ τὰ ἀγείλκυσαν καὶ τὸ ὠδηγησαν εἰς Ηειριά.

Ἡ τρικυμία εἰς τὴν Μαύρην Θάλασσαν ἦτο ἐξ ἵσου σφρότατη. Τὸ ἄπαντας «Καπετάν Στρατῆς» ἔφθασεν εἰς Κων(πολι)ιν ἐξ Ὀδηγοῦ μὲν ἀρκετὰς ζημίας εἰς τὸ κατάστρωμά του, τὸ δὲ ἄπαντας «Ἀστήρ» ἔφθασεν ἐπίσης εἰς Κ(πολι)ιν ἐκ τοῦ καθαύτατου τοῦ Ζουγκουλδάκα. Τὸ ναυλοχοῦν ἐκεῖ Ἐλληνικὸν φορτηγὸν «Βαρδούνος Ντέ Κατελέν» τόννων γκρδες 1272, ἀγήκον εἰς τὸν κ. Βλάσσην παρεσύρθη ὑπὸ τῶν κυμάτων εἰς τὴν ἀκτήν, συνεπείτη διαρκῶς τῷ ζουγκουλδάκα. Τὸ πλήρωμά του κατώθισε μετὰ πολλοῦ κόπου νὰ δικασθῇ.

Τὸ Ολλανδικὸν ἄπαντας «Hendri» (ex «Αρχάγγελος») τόννων γκρδες 2445, πλήρες φαρτίου γαιακυθράκων ἐδυσίσθη ἐντὸς τοῦ λιμένος Ζουγκουλδάκη, συνεπείτη ἰσχυρὰς προσκρούσεως ἐπὶ αὐτοῦ τοῦ Τουρκικοῦ ἄπαντας «Hacizade». Ἡδη μόνον γὰρ πρύμνα τοῦ «Hendri» φαίνεται ἀνωθεὶ τῆς ἐπιφανείας. Συγχρόνως ὑποστάντα ρήγματα ἐδυ-



Τὸ ἐξώκειλαν παλὰ τὴν Ισθμίαν ἄπαντας «Οβίδιος».

θίσθη και το «Hacizade». Εις τὸν ἵδιον λιμένα συνετρίβησαν και ἀρχετεῖ δενζινόπολισι, φορτηγίδες, ιστιοφόρα κ.λ.π., ὥστε, συνεπείχ τῶν ναυαγίων τούτων διεκόπη ἡδη τελείως ἡ προσέγγισις ἀτμοπλοίων πρὸς ἀνθράκευσιν.

Τὰ θαλάσσαια δυστυχήματα τοῦ 15θημέρου ἀναλυτικῶς ἔχουν, ὡς κατωτέρῳ :

«Ματίνα» : Ἀποπλεῖσαν ἐκ Πειραιῶς διὰ Ροδίας μὲ πρώτας ὥλας διὰ τὸ ἑκατονταποστον προσγράψεν εἰς ἀμμώδη θέσιν παρὰ ἡτὴν ἀκτὴν τῆς Κερατέας, 37 μίλια μακρὰ τοῦ Πειραιῶς. Ἐκ Πειραιῶς ἔσπευσε τὸ ναυαγογοστικὸν «Ἄγιος Νικόλαος», τὸ ἀνείλκυνε και τὸ ἐρυμούλκυνε εἰς Λαυρίον. Πειραιῶς βοήθειας τῷ παρέσχε τὸ ναυαγογοστικὸν «Εὐαγγελιστρία», καθ' ὅτι ὁ «Άγιος Νικόλαος» ἔσπευσεν ἐκ Λαυρίου εἰς δούλειαν τῆς «Οὐρανίας».

(Ιαν. 15)

«Φωτεινὴ Καρρᾶ» : Ἀνελκυσθὲν μετὰ τὴν τελευταῖαν προσάρξιν τοῦ ἐφθασεν εἰς Ὀδησσόν, δοῦνος ἐπεσκεύασε προσωρινῶς τὰς ἔγημίκας του και ἐφόρτωσε.

(Ιαν. 15)

«Στάθης Α.» : Ἐν δένον φορτηγόδιπτον προσέκρουσεν ἐπὶ τὸ ἡγεμονοθελημένον ἀπὸ «Στάθης Α.» και τῷ προσέβινες ἔγημίκας εἰς τὴν δεξιὰν πλευράν ἐν Πειραιᾷ.

(Ιαν. 18)

«Μενέλαιος» : Προσαργάγμένον ἀπὸ τριμῆνον εἰς τὰ Ἀγγλικὰ παράλια, ὡς ἐπιληροφρήθη τὸ Λεύκον. συνετρίβη διατυπών οὐ πάντα τὰς τρικυμίας.

(Ιαν. 16)

«Χρῆστος Σιγάλας» : Ο πλοιαρχὸς τοῦ Ἰταλικοῦ ἀπὸ «Montefiore». διεσώσαν εἰς τὸ δικανὸν τὸ πλήρωμα τοῦ διεθετοῦ αἴτης «Χρῆστος Σιγάλας»,

(Ιαν. 18)

κατήρισε τὴν ἔκθεσιν του, εἰς ὃν ἀναφέρει τὰ ἀντελλαγέντα φαδίκατα και πιστοποιεῖ διτὶ κατέστη διδύνατον νὰ τὸ ὑμερούλκυνε, εἰς τὴν Βερμούδης νήσους αἰτίανες ἀπέτησον 210 μίλια, διότι τὸ σκάφος εἶχε μεγάλην κλίσιν και ἦτο εἰς κατάστασην δυθίσεως.

«Μωρῆς» : Κατευθύνομενον ἐκ Μελίλλας μὲ φορτίον μεταλλεύματος διὰ Ρόττερνταμ ὑπέστη σοδείας διλάχης τοῦ πηγαδίου του και ἀπορίειναν ἀκυρωτῶν ἐξαστείστελε τὸ σῆμα κινήσου S.O.S. ἐκ θέσεως πλάτους 14.42 Β. και μήκους 8—50 Δ. Εἰς δούλειαν του ἔσπευσαν τὰ ναυαγογοστικὰ «Oostzee» ἐκ Φάλμουθ και «Witte Zee» ἐκ Κορρούνας. Νεώτερον τηλήμα ανέφερεν, διτὶ διεσώθη εἰς Κορρούναν ὑμερούλκηθέν απὸ τὸ δεύτερον ναυαγογοστικόν. Τὸ σκάφος ὑπέστη ἔγημίκας πηγαδίου ἀνωθεὶ τῆς ισάλων γραμμῆς.

(Ιαν. 16)

«Βύρων» : Διαρκούσσης μιᾶς αφοροτάτης τρικυμίας και θυελλώδους ἀνέμου παρέσυρε τὰς ἐν τῷ ἀκτῇ Σαδερίου αιθρῆς δεστροὺς του. Κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς ὑδίας τρικυμίας ἀπεκόπησαν τὰ πρυμνήσια τοῦ Γαλλικοῦ ἀπὸ «Φορζί», ἐδύνθεσαν εἰς τὸν προλιμένα μία κενὴ φορητήγις τοῦ κ. Κερκοδείλου και δύο τοικαῦται τοῦ κ. Σανθοπούλου πλήρεις γκανθράκων, ἐθρυμματίσθησαν δύο λέμβοι πρὸ τοῦ σταθμοῦ ἀγκυροβολίας και κατέπεσαν διτὸς μὲ τοὺς δύο ἐρυθροὺς φανοὺς τοῦ δούρηθικοῦ σταθμοῦ ἀγκυροβολίας. Ήπαρ τὴν Βουλιαγμένην ἔνωνάγησε τὸ φέρον καυσόδηλα ιστιοφόρον «Δωροθέα», εἰς δὲ τὰς Φλέρας ἐδυθίσθη τὸ ιστιοφόρον «Ποσειδών» μὲ γολάνθρακα. Τὸ πλήρωμα τούτου παρελγάθη ἀπὸ τὸ Ἰταλικόν ἀπὸ «Γαϊτά Ντ Μπάρι».

(Ιαν. 17-18)

«Σούνιον» : Σφεδρὰ θύελλα ἔσημαιώθη εἰς τὸν λιμένα Βόλου, διαρκούσῃ, δὲ ταῦτης ἔκνευσε νὰ παρασυρθῇ ἐπὶ τὸν κυματοθραύστον τὸ ἀργὸν φορτηγὸν «Σούνιον». Ικαρὰ τὴν Σκύπελον ἀνερρήσθησαν συντρίματα ἀγνῶστων ιστιοφόρων.

(Ιαν. 17)

«Νιόβη» : Καὶ εἰς τὴν Θεσνίκην ἔσημαιώθη αφοροτάτη τρικυμία. ηῆδη διλλῶς τε τὸν ἀντὶ γενικῆς ἀνὰ τὰς Ἑλληνικὰς θυλάσσας. Ο πράσινος φωτοσημαντήρ τοῦ Θερμαϊκοῦ καλποῦ παρεσύσθη εἰς τὸ πέλαγος, ἀπὸ δὲ πετρελαιοκίνητον «Νιόβη» τοῦ Πλοιάρχου Βασ. Κορτῆν παρεσύσθη ἡμέρην: οὐθὲν εἰς τὰ ἄστρα τῆς Γεωργικῆς σχολῆς. Τέλος ἡ οὐ πάριθ. 221 φορτηγίς παρεσύρθη ἐκ τοῦ ἀγκυροβολίου του ἐξαφανισθεῖσα.

(Ιαν. 17-18)

«Πυθέας» : Συνεπάτη τρικυμίας εἰς Ρόττερνταμ ἔμρισθησεν τὰ προμηνύα πολλῶν σκαφῶν, ὅποις καὶ τῶν «Ἐλληνικῶν ἀπὸ «Ειρήνη Σ. Εμπειρίκο», «Ρίτα» και «Πυθέας». Τὸ τελευταῖον μόνον ὑπέστη ἐλαφρὰς ἔγημίκας, καθ' ὅτι προσέκρουσε και μὲ τὸ Ἀγγλικόν ἀπὸ «Dunlmore Head».

(Ιαν. 18)

«Ατλαντος» : Εἴσισμένον εἰς τὸ «Αμετέρνταμ ἔκνευσε νὰ προσαρθῇ εἰς τὴν ἀκτὴν, λόγῳ θράσεως τῶν πρυμνήσιων του, σινεκρυτήθη δημος ἔγκαρχος ἀπὸ δύο ὑμερούλκων.

(Ιαν. 18)

«Πρωτεύς» : Εἴθησε εἰς Λάζ Πάλμας μὲ καλχράν τὴν λίμνην. Επιθεώρησε δὲν ἔγενετο, καθ' ὅτι ἡ ἐλαφρὰ ἀλτὴ ἔγημίκας ἐπεσκευάσθη ὑπὸ τοῦ πληγούματος.

(Ιαν. 19)

«Πάραλος» : (δούρηθικὸν τοῦ στόλου) Καταπλέων εἰς Πειραιὰ εἰς Ναυαγοθράν πλήρες ναυτῶν συνεκρύσθη εἰς τὸν προλιμένα μὲ τὸ μικρὸν ἀπὸ «Βύρων» τ. γκρές 128 τοῦ κ. Πέττα, διερπάσσεν εἰς Πειραιῶς διὰ Κάτων πρὸς φρέστωσιν σταχιδίος. Η «Πάραλος» ὑπέστη σοδείαν ἔγημίκαν εἰς τὴν πλευράν (δεξιὰν μάσκην), τοῦ δὲ «Βύρωνος» ἐλαφρὴ μικλὸν ἐλαφρῶς, τὸ ποδόσταυρον.

(Ιαν. 23)

«Μαριογκοῦλα» : Τὸ ἐν λόγῳ σκάφος ἀποπλεῖσαν ἐκ Μπέργκεν μὲ ὑπόλοιπον Ρωσικοῦ σίτου διὰ Haugesund και προσπαθοῦν νὰ ἀποφύγῃ σύγκρουσιν πρὸς ἔπειρον πλοίον προσηράζηθη ἔξωθι τοῦ ἀνωτέρω λιμένος, πληγέσιν δὲ τοῦ Karsmud. Τὸ φόρτικ τοῦ εἶναι πλήρες ὑδάτων, σημειώται δὲ και διαρροὴ εἰς τὸ κύτος No 1. Τὸ ναυαγογοστικὸν «Achilles» ἔσπευσεν εἰς διοίσειν και ἔκλεισε συμβόλαιον τόπου Λόβος. Αἱ ναυαγογοστικαὶ ἔργασιαι ήρχισαν, ἡ κατάστασις δημος τοῦ σκάφους δὲν εἶναι εὔχαρτος, διότι τὰ ὑδάτα αειδάνουν εἰς τὸ κύτος No 1. Φέρεται ἐπίσης ζημίας εἰς τὰ διφλακά. Πρηγματοποιεῖται ἐκφρότωσις διὰ νὰ διευκόλυνθῇ ἡ ἀνέλκυσις, εἰς δὲ τὰς Λονδίνειον ἀντασφαλεῖας ἀνέγραψη μὲ 15 σο. γκινέας.

(Ιαν. 20-23)

Κατὰ νεωτέρας εἰδήσεις τὸ ἀπὸ «Μαριογκοῦλα» κάμενος νερά και εἰς τὸ κύτος No 2. Τὰ διπλοτούμενα είναι στεγανά, δὲ δύντης ἐφράξεις τὸ ρήγμα και ἐσταμάτησης τῆς περιπτέρως διαρροὴγ. "Ηδη ἐκφρότωνται. Τὸ σκάφος φέρεται 4500 τ. Ρωσικοῦ σίτου διὰ Νορβηγικού λιμένας. Η «Μαριογκοῦλα» κατά συμπληρωματικὴν ἀνακοίνωσαν εἰχε συγκρουσθῇ μὲ τὸ Νορβηγικόν ἀλιευτικόν «Vesleper». Ο αντιπρόσωπος τῆς «Μαριογκοῦλα» κατέστησεν ὑπεύθυνον τὸ Νορβηγικόν πλοίον, ἀλλ' ἀνευ καταθέσως ἔγγυήσεως. Η «Μαριογκοῦλα» ἀνελκυσθεῖσα ἔτυχε πιστοποιητικοῦ ναυαγοπλοΐας και συνοδεύσθη παρὰ ναυαγογοστικοῦ εἰς Στάζαγκερ.

(Ιαν. 25)

«Θεοτόκος» : Αποπλέοντας ἐκ Μπέργκεστ διὰ Λοντοντερρύ μὲ ὑπόλοιπον φορτίου, ἐξεκαίλεται μεταξὺ τῶν σημαντήρων 4 και 5 τῆς διώρυγος Βικτωρίας. Μετὰ διώρων παραμονὴν ἀνείλκυσθη μόνον τοῦ συνεχίσαν τὸν πλοῦν.

(Ιαν. 22)

«Μαραθὼν» : Εφθασεν εἰς Μπουένος "Αὔρες μὲ ἔγημίκαν πηγαδίου, ἦν ὑπέστη ἐκ προσχράζεως, διότι ἀνεχόρει ἐξ Ἀμερίκης. Διαρρούσης τοῦ τηγείδηο τοῦ σινηγήτηο σφράδων τρικυμίαν, δὲ πλοιαρχὸς ἀπαγέτει κατάθεσιν ἔγγυήσεως γενικῆς ἀδραίας μὲ ἐγγράφον τόπου Λόβος.

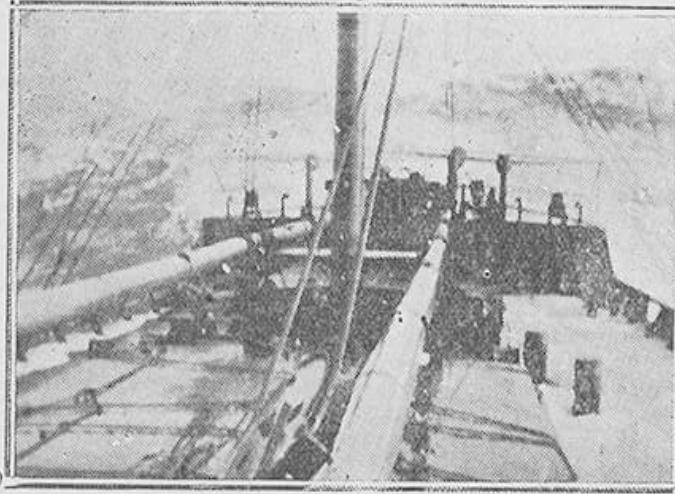
«Αγία Ειρήνη» : Ιστιοφόρον, τοῦ πλοιαρχού Νικ. Μανιάτη, ἀναχωρῆση ἐκ Αλήνιου τὴν 12ην Ιανουαρίου. διὰ Πειραιᾶ μὲ διλάνθρωπας ἔναυαγγήσεων εἰς τὰς ἀκτὰς Ερβίδος. Δέκα αἵματα ἐπεβαίνοντα τοῦ ἐν λόγῳ ιστιοφόρου, ηὗτος τὸ πλήρωμα και ἡ σικογένεια τοῦ πλοιαρχοῦ πενίγησαν. Τὰ πτώματα δύο γυναικῶν ἐξεράθησαν εἰς τὰς ἀκτὰς τῆς Ερβίδος.

(Ιαν. 27)

«Φωτὸν Μακρῆ» : Τὸ σκάφος τοῦτο ἀποπλεῖσαν ἐκ Λουνάβασης διὰ Ιταλίαν και διελθόντα τὰ Στενά τὴν 19^η Ιαν. δὲν ἔδωκεν εἰδήσεις ἐπὶ πολλὰς ἡμέρας, ἐξεφράζοντο δὲ σοδαροὶ φύδοι διὰ τὴν τύχην του, εἰς τρόπον δῆστα ἀπηρύθητη ἐρώτημα εἰς ἀπάντησιν τὰ λιμεναρχεῖα τοῦ Κράτους. Τὸ σκάφος τοῦτο, κατὰ τὰς ἰδιαιτέρες πληροφορίες μαζί, ἐδικαϊκάθη σκληρῶς ἀπὸ τὴν τρικυμίαν, ἐφθασεν δημως σῶμαν εἰς τὸ Βρινδύσιον. (Ιαν. 28)

«Ζαχαρίσια» : Εφθασεν εἰς Κωνιόπολην [20 Ιαν.] ἐκ Ρωσίας μὲ πλήρες φορτίον Βρώμης. Τὸ ἐν λόγῳ σκάφος κάμενον νερά εἰς τὸν πάγων. Ο ἐπιθεωρητής τοῦ Λεύκου συνέστησεν ἐξέτασην τῶν ὑφάλων ὑπὸ δύο.

(Ιαν. 29)



Tὰ “Ναυτικὰ Χρονικὰ”, φιλοδοξοῦν νὰ ἀσοβοῦν ὁ συνδετικὸς κρίκος λῶν βεντεμένων μας δαγασσινῶν αρδεστηνῶν τὴν Τεννέτειραν θὰ δέχωνται καὶ δὰ δημοσιεύονται εὐχαρίστως λὰς ἐνιωτώσεις λῶν ναυλικῶν μας ἀσὸ λὰ ἀνὰ λῆν νόρογειον λαζείδια λῶν καὶ φωτογραφίας Οὕλω ὁ ωαλμὸς λῆς ναυτικῆς ζωῆς ἐντονώλερον δὰ καλοωλρίζεται εἰς λὰς σλήγας λῶν Ναυτικῶν Χρονικῶν.

Η ΕΚ ΛΟΝΔΙΝΟΥ ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΣΙΣ ΜΑΣ

ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ - ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΑΓΟΡΑ

ΤΟΥ ΜΟΝΙΜΟΥ ΣΥΝΤΑΚΤΟΥ ΜΑΣ

Ο ΤΙΜΑΡΙΘΜΟΣ ΤΩΝ ΝΑΥΛΩΝ

Η κατά τὸν Νοέμβριον παρατηρηθείσα πτώσις τοῦ τιμαρίθμου γενικῶς ἐπὶ δύο τῶν γκύλων ἀνεπληρώθη ἀμέσως κατὰ τὸν παρελθόντα μῆνα. Οἱ διδόμενοι τιμάριθμοι παρὰ τὸν Index τοῦ Lloyd List εἰνεῖς διὰ τὸν Δεκέμβριον 78.08, ἐν συγκρίσει πρὸς 71.18 τοῦ Νοέμβριον καὶ 73.18 τοῦ ὁκτωβρίου. Οἱ πρὸς ἔτους τιμάριθμοις Δεκεμβρίου ἦσαν 81.19 καὶ ὁ τοῦ Δεκεμβρίου 1929, 101.94. Οἱ κατώτεροι τιμάριθμοις τῆς τελευταίας ὀκτωτεττίας, ἥσος ὁ κατὰ Νοέμβριον 1927 ἦσαν 91.10 καὶ ὁ ἀγώτατος 114.80 κατὰ τὸ τέλος τοῦ ἔτους 1926.

Εἰς τὸν ἀκόλουθον πίνακα ἐμφαίνονται συγκλικῶς οἱ ἀριθμοὶ διὰ τὰς πέντε κυριωτέρας ἀγορὰς τοῦ τιμαρίθμου τοῦ μηνὸς Δεκεμβρίου.

Ἐρώπη	Τιμάριθμος	69.70	αὐξησης:	+ 0.66
Βόρειος Ἀμερικὴ	"	67.83	"	+ 5.44
Νότιος Ἀμερικὴ	"	74.97	"	+ 2.99
Ἀν. Ἰνδίαι καὶ Ἀφρικὴ	"	77.32	"	+ 3.08
Εἰρηγνικὸς καὶ Ανταρκτική	"	75.58	"	+ 1.42
Ολικὸν		73.08		+ 2.67

Ἔσον καὶ ὁ πίνακας τοῦ τιμαρίθμου τῆς τελευταίας τριμηνίας τοῦ 1930.

Ὀκτώβριος	Νοέμβριος	Δεκέμβριος
Ἐρώπη	70.4	69.2
Βόρειος Ἀμερικὴ	64.7	64.3
Νότιος Ἀμερικὴ	75.7	72.8
Ἀν. Ἰνδίαι καὶ Ν. Ἀφρικὴ	76.9	75.0
Εἰρηγνικὸς καὶ Ανταρκτική	78.1	74.5

Οἱ διορθωμένοι τιμάριθμοι κατ' ἐποχὰς διὰ δύο ἔτη ἔχουσιν ὡς ἔξης:

1929	Πραγματικὸς	Διορθωμένος
1η Τριμηνία	96.40	90.16
2η Τριμηνία	88.88	88.70
3η Τριμηνία	88.40	92.90
4η Τριμηνία	83.47	84.62
1930	Πραγματικὸς	Διορθωμένος
1η Τριμηνία	73.42	68.67
2η Τριμηνία	70.37	70.25
3η Τριμηνία	73.42	77.25
4η Τριμηνία	72.48	73.48
Νοέμβριος	71.18	71.91
Δεκέμβριος	73.08	74.44

ΑΓΟΡΑ ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΩΝ

Μετὰ τὸν διακανονισμένον τῆς τελευταίας ἀπεργίας ἐν Νοτ. Οὐαλλία ἥρχισε διαθημῆδον ἡ κανονικὴ κίνησις τῆς ἀγορᾶς, ἀλλὰ δυστυχῶς ἐν τῷ μεταξὺ ἐχαθῆσαν πολλαὶ παραγγελίαι τραπεῖσαι πρὸς ἄλλας κατευθύνσεις. Ἡ ἐργασία ἥρχισε εἰς τὰ Γαιανθρακωργεῖα ἀπὸ τῆς Δευτέρας 19ης Ἰανουαρίου ἐπὶ τῇ δέσιτη ἡμερομηνίᾳ 7 1/2 ώρῶν, ἀλλ' ἡ πληρωμὴ θά γινεται ἐπὶ τῇ δέσιτη ἡμερομηνίᾳ τῆς ἀγορᾶς τὸν 8ώρους ἡμερομηνίου καὶ κατ' ἕτη ἡμέρας. Ἡ γενομένη νέα συμφωνία θά ἔχῃ τοὺς μέχρι τῆς 31ης Ἰανουαρίου 1934, ὅποι τὸν δρόν ὅτι τὴν 31ην Δεκεμβρίου ἐκάστου ἔτους, τριετίας. Θά γίνεται ἀναθεωρησία τοῦ ἡμερομηνίου. Ούτος ἡ εἰρηνὴ ἐπηρεαστικὴ σταθερόδοτος εἰς τὰ ὄρυχεια τῆς Οὐαλλίας διὰ μίαν τριετίαν, καὶ ἐλάχιστον, διαρρίσθει δὲ ἀνεξάρτητης διαιτητής διὰ τὸν κανονικὸν οἰκειότητα ποταμού μεταξὺ ἐργοδοτῶν καὶ ἐργατῶν, χωρὶς νὰ ἐπιτραπῇ ἡ ἀκυρωσία τῆς γενομένης συμφωνίας. Ἐπειδὴ, ὡς φαίνεται, κατὰ τὰς διαπραγματεύσεις ἐλαύνον μέρος ὁ Πρόεδρος τῆς Ἐπιτροπῆς τοῦ Ἐμπορίου (Board of Trade) καὶ ὁ Υπουργός τῶν Μεταλλίων, πιστεύεται ἐμπιστευτικῶς, ὅτι ἡ Κυβερνήσεις θὰ ἐπιφέρει τροπολογίαν ἐπὶ τὸν Νόμον πρὸ τοῦ προσεχοῦ Ἰουλίου πούδε ἐξαπολούσησαν τῆς ἡμερησίας ἐργασίας τῶν 7 1/2 ώρων. Ἡ γενομένη συμφωνία ἐπροξένησε μεγάλην εὐχαριστίαν καθ' ὅλην τὴν περιφέρειαν τῶν μεταλλίων γαιανθράκων, διότι διὰ τὸν καθημερινὸν μέροι τοῦ προσεχοῦ Ἰουλίου, τὸ ζήτημα τῶν ώρων καὶ τῶν ἡμερομηνίων,

ΑΓΟΡΑ ΤΟΥ ΠΛΕΙΤ

Ἡ σταθερότης τῆς ἀγορᾶς ἐχαλαρώθη, λόγῳ πολλῶν πλοίων, ἄτινα κατέφθασαν εἰς Πλείτ κανά, αἱ τελευταῖαι δὲ πρᾶξεις ἐφθασαν εἰς τὰ 16/3 δι' Ἀγγλίαν (συμπεριλαμβανομένου τοῦ Μάντζεστερ), διὰ δὲ τὸ Κόντινεντ πρὸς 6 πέννας διλιγότερον δι' ἀτμόπλοια 6000 τόννων 10 ορ.). ἀπὸ Rosario.

Διὰ Φεβρουαρίου αἱ τιμαὶ διέπονται κατὰ 6 πέννας περισσότερον, ἀλλὰ αἱ αὐταί, ὡς τοῦ Ἰανουαρίου, ἐπικρατοῦν διὰ τὸ Μάρτιον.

ΝΑΥΛΟΙ ΑΠΟ ΔΟΥΝΑΒΙΝ Διὰ προσεχεῖς φορτώσεις δὲν προσφέρεται καμμία ἐργασία.

Ξυλεία.—Ζητοῦν ἀτμόπλοιον ὅπως μεταφέρῃ 370 βαγόνια ἀπὸ 1 ἢ 2 λιμένας Δουνάβεως διὰ Μπούνεν: Ἀὔρες πρὸς λ. 14.5.0 τὸ βαγόνιον, ἐλεύθερον φορτωτικῶν. Πιθανός ν' αὐδηνήν διοπότης εἰς 420 βαγόνια πρὸς λ. 8 τὸ βαγόνιον διὰ Βόρειον Ἀφρικήν ἢ Σικελίαν.

ΝΑΥΛΟΙ ΑΠΟ ΜΑΥΡΗΝ ΘΑΛΑΣΣΑΝ Ἐκλείσθησαν πολλὰ ἀτμόπλοια διὰ φόρτωσιν ἐντὸς τῶν τριῶν προσεχῶν ἔβδομάδων πρὸς 10/9 ἔως 11/4 1)2 d. συμφώνως πρὸς τὸ μέγεθος καὶ τὴν δέσιν των. Ἡδη ὑπάρχουν προσφοραὶ ναυλωτῶν πρὸς 10/9 βάσιν Κόντινεντ (μὲν πάντα τὰ συνήθη δικαιώματα) καὶ μὲ ἀκύρωσιν 20 Φεβρουαρίου.

Ζάκχαρις.—Διὰ Βομβάνη ἡ τιμὴ εἰνεῖ 13)6 δι' Ἀγγλικὰ ἀτμόπλοια.

Μετάλλευμα.—Ἐκλείσθησαν ἀπὸ Νικολάεφ 10/9, ἀπὸ Πότι 11/9 δι' ἀρχὰς Φεβρουαρίου, ἥδη δὲ διὰ τέλος Φεβρουαρίου προσφέρονται 10/3 διὰ Νικολάεφ, καὶ 11/9 ἀπὸ Πότι μὲ προορισμὸν Κόντινεντ. Διὰ δὲ ἀρχὰς Φεβρουαρίου προσφέρονται δολ. 3.15 ἀπὸ Νικολάεφ πρὸς 3.35 ἀπὸ Πότι διὰ τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας.

ΝΑΥΛΟΙ ΑΠΟ ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΝ Ἡ τιμὴ τούτων διὰ τὸν Φεβρουαρίου εἰνεῖ 9)- διὰ Λήθη ἢ Χούν, καὶ 10 ἔως 10/3 δολ. Λογδίνον.

MORPHOU Υπάρχουν 2500 τόνν. διὰ Βοδώ, διὰ τὸν δούλους ζητοῦνται ναυλοί, μὲ φόρτωσιν Μαρτίου.

BOP. AMERIKΗ Ἀγορὰ καλαρὰ πρὸς 10 σέντς δονομαστὶ καὶ τὴν τιμὴν διὰ Μεσόγειον.

Ἐκλείσθη ἡ πρὸς 6000 πρὸς 12 cents δι' Ἑλλάδα.

Ὑπάρχουν μερικὰ φορτώσεις γιανθράκων διὰ τὸ Μάρτιον, ἀλλ' αἱ ἐργασίαι δὲν ἐθετικοποιήθησαν εἰσέτι. Αἱ προβλεπόμενη τιμὴ εἰνεῖ :

Δολλάρια 2.50	Σάντος	διὰ τέλη Μαρτίου
» 2.65	Ρίο	» » »
» 3.	Ροζάριο	» » »
» 1.50	Πόρτο Φερράγιο	» » »
» 2.—	Δυτ. Ιταλίαν ἀρχὰς	»

Διὰ Μοντεβίδεο ἐκλείσθη ἀτμόπλοιον (τέλη Φεβρουαρίου—ἀρχὰς Μαρτίου) πρὸς δολ. 2.80.

BΟΡΕΙΟΣ ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ Παραμένει εἰς τὰ 22)6 δι' Ἀγγλίαν-Κόντινεντ.

XΙΑΗ Ἀδρανεῖ.

ΙΝΔΙΑΙ Λόγῳ ποταμῶν ναυλώσεων ἀπὸ Μαύρην Θάλασσαν μὲ ζάχαριν, αἱ τιμαὶ διὰ τὸν Φεβρουαρίου προβλέπεται, διὰ τὰς ζαλαρωθοῦν, εὐδιστόμεναι ἥδη εἰς 20)- ἀπὸ Βομβάνη ἢ Καράτσιοι δι' Ἀγγλίαν Κόντινεντ, ἐπὶ βάσεως d. w.

AΥΣΤΡΑΛΙΑ Ἡ τιμὴ τῆς παρελθούσης ἔβδομαδος ἐκ σελ. 32)- ἀπὸ Δυτικὴν Αὐστραλίαν ἐπεσε τὴν ἔβδομαδα ταύτην εἰς τὰ 30)- δι' Ἀγγλίαν-Κόντινεντ.

ΦΩΣΦΑΤΑ ΑΠΟ ΒΟΡΕΙΟΝ ΑΦΡΙΚΗΝ Ἀμετάβλητα εἰς τὰ 5)6—5)9 διὰ λιμένας Γαλλίας.

ΝΑΥΛΟΙ ΑΠΟ ΤΑΪΝ Ἡ ἀγορὰ εἰνεῖ ησυχος. Ονομαστικαὶ τιμαὶ εἰνεῖ: 6)6-6)9 διὰ Δυτικὴν Ιταλίαν, 7)- δι' Ἀδριατικὴν καὶ 6)6 δι' Ἀλεξανδρειαν.

ΝΑΥΛΟΙ ΑΠΟ ΟΥΑΛΛΙΑΝ

Αἱ τιμαὶ εἰνε χαλαροὶ ὡς ἔξης :

6)- διὰ Δυτικὴν Ἰταλίαν, 7)- διὰ Ἀδριατικήν, 6)6 διὰ Πόρτ Σάιδ. 6)7 1)2 διὰ Ἀλεξανδρειαν καὶ 10)- διὰ Κάτω Πλεύτ.

ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΕΣ NORTHUMBERLAND

Κατόπιν σταθεροῦ τόνου καὶ ζωηρότητος συνεπείᾳ τῆς ἀπεργίας τῆς Οὐαλλίας, ἡ ἀγορά ἔλαβε τάσιν χαλαρότητος, καὶ πιθανῶς νὰ παραστῇ ἀνάγκη ἀνεργίας εἰς μερικὰ ἀνθρακωρυχεῖα. Νέαι ζητήσεις εἰνε σποραδικαὶ. Αἱ τιμαὶ κατῆλθον εἰς τὰ 13)6 διὰ πρώτης ποιότητος καὶ 10)- τὰ ψυλά, ὡς καὶ 12)- διὰ δευτέρων ποιότητος καὶ 10)- τὰ ψυλά.

ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΕΣ DURHAM

(Νιουκάστελ).

Καὶ τούτον αἱ τιμαὶ ἐπηρεάσθησαν λόγῳ τῆς λήξεως τῆς ἀπεργίας καὶ κατῆλθον εἰς τὰς ἔξης τιμάς :

Κοσκινισμένα χονδρὸι 15)6, ψυλὰ 12)-, ἀκοσκίνιστα πρώτης ποιότητος 15)- φορτίου καὶ 15)6 μπῶνκερς. Ἀκοσκίνιστα δευτέρων ποιότητος 14)- φορτίου καὶ μπῶνκερς.

Γαιάνθρακες φωταερίου.—Πρώτης ποιότητος 16)- καὶ δευτέρων 14)-.

Κῶν.—Καίτοι αἱ παρακαταθῆκαι ἔχουν συσσωρευθῆ, αἱ τιμαὶ ἐστάθησαν εἰς τὰ 21)6, πιθανὸν δὲ νὰ τὰ εῦρῃ τις καὶ κατά τι διλγάτερον ἀπὸ διαμέσον πηγῆς:

Patent Coke..—Ταῦτα εἰνε ἥδη εἰς καμηλοτέρον τιμὴν ἦτοι πρὸς 20)- πρώτης ποιότητος καὶ 17)- δευτέρων.

ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΕΣ ΟΥΑΛΛΙΑΣ

Ἀκόμη δὲν ἐργάζονται κανονικῶς ὅλα τὰ ἀνθρακωρυχεῖα, ἀλλὰ ἀπὸ τὴν προσεχῆ ἔβδομάδα ἡ παραγωγὴ ἡ θὺ ἐπαναληφθῆ τακτικῶς. Αἱ τιμαὶ ἥδη εὐρίσκονται εἰς τὸ ἐπίπεδον τῆς ὁρισμένης κλίμακος, κρατούμεναι σταθερά, καὶ αἱ φορτώσεις εἰνε ἥδη κεκαλυμμέναι, ἀλλὰ μελλοντικαὶ ἐργασίαι δὲν φαίνονται νὰ ἐπείγονται.

Αἱ τιμαὶ πρώτης ποιότητος (Ναυαρχείον) 20)- χονδρὸι καὶ 12)- ψυλά. Δευτέρων ποιότητος 18)9 ἕως 19)3 χονδρὸι, 12)6 ψυλά. Ἀλλαι ποιότητες 17) ἕως 15)9.

Κῶν καμίνου : Πρώτης ποιότητος 37)-, δευτέρων 30)- ἕως 32)6 καὶ τοίτης 20)- ἕως 22)6.

Κῶν κλιβάνου.—17)6.

Μπροκέται.—21)6 πρώτης ποιότητος. 20) δευτέρων,

Ἀνθρακίτης.—Καρυδάτος 41) ἕως 42)-, Ἀμυγδαλάτος 27)6 ἕως 28)-, Ρεβιθάτος 20)6 ἕως 21)6.

ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Ἡ γκυλαγορὴ πρὸς 150ήμερου ἐδείκνυε σημεῖα σταθερότητος ἐναυλώθησαν δὲ τὰ ἄπο «Δελφίν» «Νικόλαος» καὶ «Ἀρτεμίς» εἰς τὰ σελ. 11)6, καγκέλλοι 31 Ἰαν., ἐκ Ρωσίας διὰ Κόντινεντ. Τὴν 19ην ἡ ἀγορά ἐνεψάνισε μίαν σχετικὴν ζήτησιν τοννάς, ἀλλ' οἱ ἐφοπλισταὶ δὲν συνεκρατήθησαν καὶ προσέφεραν σκάφη, οὕτω δὲ οἱ ναυλωταὶ ἐπέτυχον νὰ κλείσουν μερικὰ ἀτμόπλοια εἰς τὰ σελ. 10)9 ἕως 10)12). Μέχρι τῆς 21ης ἐναυλώθησαν εἰς τὰς ἄνω τιμὰς 4 ἀτμόπλοια.

Αἱ τιμαὶ τῶν γκύλων θὰ ἥδυναντο νὰ κρατηθῶσιν καὶ διὰ φορτώσεις Φρίοις εἰς τὰ ἐπίπεδα τοῦ Ἰανουαρίου, ἐὰν ἡ προσφορομένη χωρητικότης δὲν ἥτο ἀθρόα. Μερικοὶ πλοιοικτῆται ἐπέτυχον, δηλ. ἐνταῦθα, τὰ 11 σελ., ἀπὸ Ρωσίαν διὰ Κόντινεντ. Σκάφη μετρίας χωρητικότητος ἐκλείσθησαν εἰς τὰ 11 σελ. διὰ τὴν 31ην Ἰανουαρίου.

Φάίνεται, διτὶ οἱ ναυλωταὶ μέχρι τῆς 20ης Φεβρουαρίου ἔχουν καλύψει τὰς ἀνάγκας των. Διὰ τὸ γ' 10ήμερον Φρίοις ὑπάρχει μία περιωρισμένη ζήτησις. Ἐκ Μαριανουπόλεως (Φεβρουαρίου) ὑπῆρχον τρεῖς διαταγματαὶ ἀπὸ 4500—5000 τ. ἑκάστη διὰ Κόντινεντ, ἀλλ' οἱ πλοιοικτῆται δὲν δεικνύουν προθυμίαν διὰ φόρτωσιν ἐκ τοῦ λιμένος τούτου. Μόνον ἐν σκάφος ἐναυλώθη.

Ζητοῦν γὰρ ἐπιτύχουν σε:ράν 3—4 τρεῖς διών.

Ζήτησις διὰ μικρὰ ἀτμόπλοια κατὰ τὸ λήξαν 150ήμερου δὲν ὑπῆρξε, ἐκτὸς τῆς γκύλωσεως τοῦ ἄπο «Μίμης Χανδρῆς» 2.500 κ. μ. ξυλείας ἐκ Βατούμη διὰ Συρακούσας, Σιβιταβένιαν, Σαρδογαναν πρὸς 9)3 τὸ κ. μ. fob, σόττο-παλάγκο.

Ἡδη αἱ τιμαὶ τῶν γκύλων ἐκ Ρωσίας διὰ Κόντινεντ εἶναι ὀνομαστικαὶ εἰς τὰ σελ. 10)9, ἐνῷ τὸ Λουδίγιον προσφέρει καὶ

11 σελλήνια.

Ἐκ Μ. Θελάσσης ἐναυλώθησαν διὰ Κόντινεντ καὶ τὰ ἀκόλουθα φορτηγὰ, διὰ φόρτωσιν Ἰανουαρίου. «Ἄγιος Νικόλαος» 6900 τόνους 10)7 1)2, «Τηλέμαχος» 5700 τόν. 10)10 1)2, «Κ. Χατζηπατέρας» 7000 τόν. 10)9, «Βάντα» 5800 τόν. 10)10 1)2, «Πόντος» 6100 τόν. 10)10 1)2, «Εὐγ. Χανδρῆ» 7500 τόν. 10)9, «Εὐγ. Μυλωνᾶς» 7000 τόν. 10)9, «Μαρ. I. Γουλανδρῆ» 5800 τόν. 11, Φεβρ. 1—12, «Αποκί:ς» 6200 τόν. 10)10 1)2 Φεβρ. 5—20 καὶ «Εὐγ. M. Γουλανδρῆ» 5000 τόν. ἐκ Μαριανουπ. διὰ Δ. Ιταλ. 9)4. 1)2 Φεβρ. 5—20.

Ἐξ ἀλλού ἐναυλώθησαν προσφέτως τὰ κάτωθι: ἀ).

«Μαρέττα Νομικοῦ» ἐκ Θυγίκης 2500 τ. μεταλλ. διὰ Καρχηδόνην σελ. 6)6, f.i.o. «Χρυσ. Σταυρούδη» ἀπὸ Κυράς (Εύδοξα) 2850 τ. μεταλλ. διὰ Γκάρστον 13)3, φόμπ. ἀ.φ.

Ἐκ Κάρδιψ (γκάλινθρακες) «Γουλανδρῆς» 6000 τ. διὰ Τσιταβένιαν 6)9, ἀ.φ. «Κάσσας» 6500 τ. διὰ Πόρτ Σαΐδ 6)3, Φεβρ. 2—9, καὶ «Διογύσιος» 3100 τ. διὰ Μπαρλέταν 8, ἐὰν καὶ Μπάρι 8)6 ἀ.φ.

Ἐκ Σουλιγι «Σοφ. Θεοδωροπούλου» 2200 τ. διὰ Αδριατικὴν ἔχα λιμένα, βάσις 9)6, ἀ.φ. Καὶ «Garvelpark» 1400 τ. διὰ Τύνιδος ἢ Αδριατικὴν 11)6, νέτ. ἀ.φ.

Ἐξ Ἰδιῶν «Καλαφάτης» ἐκ Μορμυρού 6000 τ. μεταλλεύματος διὰ Κόντινεντ 18)3, Φεβρ.—Μάρτιον.

ΤΟ ΣΥΝΟΛΟΝ ΤΩΝ ΑΒΑΡΙΩΝ

ΤΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΤΑ ΤΟ 1930

Αἱ δίκαια ἀπώλειαι πλοίων κατὰ τὴν τελευταίαν τριετίαν αἱ ἔχουν, ὡς κατωτέρω.

1930 ἀπ. 130 τόνων γκρόδ. 332.810, 1929 ἀπ. 185 τόνων γκρόδ. 496.631, 1928 ἀπ. 175 τόνων γκρόδ. 462.295.

Αἱ ἀβαρίαι πλοίων ἐν γένει κατὰ τὴν τελευταίαν τετραετίαν ἔχουν ὡς ἔξης :

Τὸ 1930 ἀπ. 7341. Τὸ 1929 ἀπ. 8604. Τὸ 1928 ἀπ. 7516, καὶ τὰ τὸ 1927 ἀπ. 7746.

Κατὰ τὸ 1930 αἱνένται 7341 ἀβαρίαι ἡσαν :

Ζημίαι ἐκ τρικυμίας 583. Ναυάγια καὶ ἐγκαταλείψεις 28. Προσαράξεις 1445. Συγκρόσεις 1967. Ήποχαίαν 444. Εἰς ἀγνοιαν ἀπ. 6. Ζημίαι μηχανών, ἄξονος καὶ πηδαλίου 1170. Εξ ἀλλού ἀφοριμών ζημιαὶ 1703.

ΑΙ ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ ΔΙΑ ΤΟ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΝ

- 5 Φεβρ. «Σαρδινία» [Σιτηρχ] 3 μ.μ. διὰ > >
- 7 > «Ανδρος» [Εθνικής] 3 μ.μ. διὰ Μασσαλίαν.
- 9 > «Τάγλαν» [Πακέ] 12 μ. διὰ Νεάπολιν, Μασσαλίαν.
- 14 > «Ασπρισία» [Ζωγράφου] 4 μ.μ. διὰ Μασσαλίαν.
- 16 > «Πλιό Λοτίν» [Μεσσαζερή] 4 μ.μ. διὰ Νεάπολιν, Μασσαλίαν.
- 19 > «Μπραζίλ» [Σιτηρχ] 3 μ.μ. διὰ (Νεάπολιν), Μασσαλίαν.
- 28 > «Πατρίς» [Εθνικής] 3 μ.μ. διὰ Μασσαλίαν.

Αἴγυπτος, Συρία, Κύπρος, Δωδεκάνησα.

- 1 Φεβρ. «Φράνς Μέρινγη, Σοθ. (Αεραντής) διὰ Αἴγυπτον.
- 2 .. «Βασ. Κάρολος, [Ρουμ] 4 μ.μ. διὰ Αλεξανδρείαν.
- 2 .. «Λημνος, (Ακτοπλοίας) 6 μ.μ. Π. Σάιτ, 'Αλεξανδρείαν.
- 3 .. «Σίτα ντι Μπάρι, (Πούλια) 12 μ. (Συμ.) Δοσ, 'Αλεξ.
- 4 .. «Π. Φόσκαρι, (Σ. Μάρκο) 10 μ.μ. διὰ Ρόδον, Λέρον.
- 5 .. «Ασπασία, (Ζωγράφου) μ.μ. Πόρον, Βηρ. Γάφ. Π. Σάιτ'Αλ.
- 5 .. «Λεόπολις, (Αδύδ) 5 μ.μ. Ρόδον, Κύπρον, Μερσιν, 'Αλεξαν.
- 5 .. Τρίπολιν, Βηρυττόν, Γάφραν, Π. Σάιτ, 'Αλεξανδρείαν.
- 5 .. Σιδώνη, [Σεραφίν] 5 μ.μ. διὰ 'Αλεξανδρείαν.
- 8 .. «Πλιτζ, Σοθ. Αεραντής, διὰ Αἴγυπτον.
- 9 .. «Ακτοπλοίον, [Ρουμ] 4 μ.μ. διὰ 'Αλεξανδρείαν.
- 9 .. «Πήλιον, «Ακτοπλοίας, 6 μ.μ. Πόρ Σάιτ 'Αλεξανδρείαν.
- 10 .. «Ρασοίδ, Κεδιδιέ, 3 μ.μ. διὰ 'Αλεξανδρείαν Πόρ Σάιτ.
- 10 .. «Ετζέο, Πούλια, 12 μ. διὰ Σμύρνην, Διγησα, 'Αλεξανδ.
- 12 .. «Ανκαρα, Σεραφίν, 5 μ.μ. διὰ 'Αλεξανδρείαν.
- 14 .. «Βύρων, «Εθνικής, 6 μ.μ. διὰ Γάφραν, Βηρυττόν.

—Τουρκία, Βουλγαρία, Ρουμανία, Ρωσία

- 1 Φεβρ. «Ντάτσια, (Ρουμ.) 1 μ. μ. Κωνσταντινούπολιν, Κωνσταντζαν.
- 2 .. «Ούμπατια, [Σιτηρχ] 8 μ. μ. διὰ Κωνσταντινούπολιν.
- 3 .. «Μεράνο, (Άδυδ) 4 μ. μ. Θυγίκην, Κλιν, Βουλγαρ. Κτζεν.
- 3 .. «Ρασίδ, (Κεδιδιέ) 5 μ.μ. διὰ Κωνσταντινούπολιν, Κωνσταντζαν.
- 3 .. «Σίτα ντι Μπάρι» [Πούλια] 12 μ. διὰ Σμύρνην.
- 4 .. «Π. Φόσκαρι» [Σ. Μάρκο] 10 μ.μ. διὰ [Ρόδον], Σμύρνη.
- 4 .. «Καλντέα» [Άδυδ] 8 μ.μ. Θυγίκην, Κωνιζιάν, Σαρψίτια, Τραπεζ. Βατ.
- 4 .. «Ανναρά» Σεραφίν, 12 μ. μ. Κωνιζιάν, Σαρψίτια, Σμύρνην.
- 7 .. «Σεμίραμις' Άδυδ 5 μ.μ. διὰ Κωνσταντινούπολιν.
- 8 .. «Βασ. Κάρολος» [Ρουμ., 1 μ.μ. διὰ Κωνσταντινούπολιν, Κωνσταντζαν.
- 8 .. «Z. Λαμπρόντ» Μασσαζ., 4 μ.μ. διὰ Κωνσταντινούπολιν.
- 10 .. «ατμόπλοιον» Άδυδ, 1 μ. μ. Σμύρνην, Κπολιν, Κωνσταντζαν.
- 10 .. «Ετζέο» Πούλια, 12 μ.μ. διὰ Σμύρνην.

ΤΑ ΕΝ ΠΛΩ ΔΙΑ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

ΦΟΡΤΗΓΑ ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ ΑΠΟ 1-15 ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΥ

Από Βόρειον καὶ Νότιον Ἀμερικήν.

«Εξίσια» Ἀμερ. (Ἐξπορτ) φθάνει Πειραιὰ 4 Φεβρ. Συναχίση Θύνικην.
«Βασ. Α. Πολέμης» ἀναμένεται ηδη Πειραιὰ ἐκ Ν. Τόρκης μὲ σίτον.
«Εξαμίλια» Ἀμερ. (Ἐξπορτ) φθάνει Πειραιὰ 14 Φεβρ. Συναχίση Θύνικην.

«Σινάτα» Γαλ. (Φεβρ.) φθάνει Πειραιὰ 10 Μαρτ. ἐκ Ν. Τόρκης.
«Ατμόπλοιον» Ἀμερ. (Ἐξπορτ) φθάνει 24 Φεβρ. ἐκ Ν. Τόρκης.

«Ρίβερ Ορόντας» Ἀγγλ. (Ντρέσφους) φθάνει Πειραιὰ μέσω Φεβρ. ἐκ Ν. Τόρκης.

«Κόραντον» Ἀγγλ. (Πανούσους) φθάνει Πειραιὰ τέλη Φεβρ. ἐκ Βαγκούνερ, μὲ σίτον.

«Εγκ Σίτι» Ἀγγλ. (Ντρέσφους) φθάνει Πειραιὰ τέλη Φεβρ. ἐκ Βαγκούνερ, μὲ σίτον.

«Γκλένημουρ» Ἀγγλικὸν φθάνει Πειραιὰ τέλη Φεβρ. ἐκ Βαγκούνερ, μὲ σίτον.

Από Μαύρην Θάλασσαν.

«Αντάρες» Ἰταλ. (Στάνταρ) φθάνει Πειραιὰ ἐκ Βατούμι 1 Φεβρ. μὲ πετρέλαιον.

«Εῦν. Καρπάνη» (Λεβαντῆς) φθάνει Πειραιὰ 6 Φεβρ. ἐκ Ρωσίας μὲ γαλινθρακας.

«Γεώργ. Ι. Γουλανδρῆς» ἀναμένεται Πειραιὰ ἐκ Ρωσίας μὲ σιτηρά.

«Υδρα» > > > > γαλιν.

«Ματρόννα» > > > > >

«Σόκονυ» Ἀγγλ. (Στάνταρ) φθάνει Πειραιὰ 20 Φεβρ. ἐκ Βατούμι μὲ πετρέλαιον.

Από Βαλτικῆς μέχρι καὶ Ἀγγλίας.

«Αβιεμόρ» Αγγλ. (Βάν Ντέρ Ζά) φθάνει Πειραιὰ 1 Φεβρ. ἐκ Λιθβαντού—Αμβέρσης.

«Τορφίν Ζάρλ» Νορθ. (Σπιλιωτοπούλου) φθάνει Πειραιὰ 4 Φεβρ. ἐκ Λονδίνου—Αμβέρσης.

«Ντορδός» Όλλανδ. (Φέλιξ Καούκι) φθάνει Πειραιὰ 5 Φεβρ. ἐξ Αμεταργού—Ρότερεντεμ.

«Μαρντίνιαν» Ἀγγλ. (Κρόθε—Στήθενς) φθάνει Πειραιὰ 4 Φεβρ. ἐκ Λιθβαντού.

«Βόλος» Γερμ. (Φραγκοπούλου) φθάνει Πειραιὰ 7 Φεβρ. ἐξ Αμβούργου.

«Μίλος» Γερμ. (Φραγκοπούλου) φθάνει Πειραιὰ 9 Φεβρουαρ. ἐξ Αμβούργου.

«Σύριουσ» Σουηδ. (Φελιππακοπούλου) φθάνει Πειραιὰ 10 Φεβρ. ἐξ Οσλο—Αμβούργου—Αμβέρσης.

«Μπρίττε Μαρίν» Σουηδ. (Φελιππακοπούλου) φθάνει Πειραιὰ 25 Φεβρ. ἐξ Οσλο—Αμβούργου—Αμβέρσης.

«Μεξικό» Γερμ. (Φραγκοπούλου) φθάνει Πειραιὰ 15 Φεβρουαρ. ἐξ Αμβούργου.

«Βοσνία» Ἀγγλ. (Κιονδαρ) φθάνει Πειραιὰ 15 Φεβρ. ἐκ Λιθβαντού.

«Τρεντίνο» Ἀγγλ. (Κρόθε—Στήθενς) φθάνει Πειραιὰ 16 Φεβρ. ἐκ Λονδίνου—Αμβέρσης.

«Τογιούκα Μαρού» Ἰταλικ. (Κρόθε—Στήθενς) φθάνει Πειραιὰ 18 Φεβρ. ἐξ Απο Ανατολής.

«Ανδρούσ» Γερμ. (Φραγκοπούλου) ἀνεχ. ἐκ Βρέμης 14 Ἰαν. διὰ Πειραιὰ—Κωνσταντινούπολην.

«Κάιτη» Ἀγγλ. (Κρόθε—Στήθενς) ἀνεχ. Λιθβαντού 15 Ἰαν. διὰ Ελλάδα—Κωνιτζής.

«Μαρόνια» Ἀγγλ. (Κρόθε—Στήθενς) ἀνεχ. Λιθβαντού 14 Ἰαν. διὰ Αγριπόν, Συρίαν, Ελλάδα.

«Ερλάντ» Σουηδ. (Εύγενιδη) ἀνεχ. ἐκ Γκόττεμπουργκ 13 Ἰαν. διὰ Πειραιᾶ.

«Τρόγια» Γερ. (Φραγκοπούλου) ἀνεχ. Αμβέρσαν 15 Ἰαν. διὰ Μάλταν—Πειραιᾶ.

«Ηράκλεια» Γερμ. (Φραγκοπούλου) ἀνεχ. Αμβέρσαν 16 Ἰαν. διὰ Πειραιᾶ.

«Γκούρκο» Ἀγγλ. (Κρόθε—Στήθενς) ἀνεχ. Λονδίνον 22 Ἰαν. διὰ Αγγλοτάλη.

«Λευνδρός» (μὲ γαλινθρακας) φθάνει Πειραιὰ ἐκ Κάρδιφ 7—8 Φεβρ.

«Ειρ. Σ. Εμπιτρίκου» εἰς Κάρδιφ 28 Ἰαν. ὥπο φρέστωσιν γαλινθρακας διὰ Πειραιᾶ.

«Χρυσάνθη» ἀναμένεται Πειραιὰ ἐκ Τάιν μὲ γαλινθρακας 22-25 Φεβρ.

«Σετίνιο» Γερμ. (Φραγκοπούλου) ἀνεχ. Αμβούργον 21 Ἰαν. διὰ Πειραιᾶ.

Εξ Ιταλίας.

«Κάπο Βάντο» Ἰταλ. (Εύγενιδη) φθάνει Πειραιὰ 1 Φεβρ. ἐκ Γένοβας.

ΤΑ ΑΝΑΜΕΝΟΜΕΝΑ ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ

Ἐξ Αγγλίας, Συρίας, Κύπρου, Δωδεκανήσων.

1 Φεβρ. «Πρικάτ» Σερβ. (Σπάτετε) ἐκ Μερσίνης.

2 » «Ντάτσια» Ρουμ. (Ρούμια) ἐξ Αλεξανδρείας.

» » «Πράγκα» Ἰταλ. (Τριεστ.) ἐξ Αλεξανδρείας, Συρίας, Κύπρου.

» » «Ιτάκη» (Ακτοπλοΐας) ἐκ Δωδεκανήσου.

2 » «Πήλιον» (Ακτοπλοΐας) ἐκ Πόρτ Σάτι—Αλεξανδρείας.

» » «Εντίτιο» Ἰταλ. (Πούλια) ἐξ Αλεξανδρείας—12νήσων.

3 » «Ρασήνη» Ἀγγλ. (Κεδδού) ἐκ Πόρτ Σάτι—Αλεξανδρείας.

4 » «Αναραρ» Τουρ. (Χανδρή) ἐξ Αλεξανδρείας.

5 » «Ρόντι» (Πούλια) ἐξ Αλεξανδρείας—Ρόδου.

7 » «Τήνος» (Ιγγλέση) ἐκ Δωδεκανήσου.

7 » «Γρατες» Ἰταλ. (Τριεστ.) ἐξ Αιγαίου, Συρίας, Κύπρου.

8 » «Ιτάκη» (Ακτοπλοΐας) ἐκ Δωδεκανήσου.

» » «Βασ. Κάρολος» Ρουμ. (Ρούμι) ἐξ Αλεξανδρείας.

9 » «Λήμνος» (Ακτοπλοΐας) ἐξ Αλεξανδρείας—Πόρτ Σάτι.

» » «Πλέτρο Φόσκαρι» Ἰταλ. (Σάν Μάρκο) ἐκ Δωδεκανήσου.

» » «Ιζαρί» Τουρ. (Χανδρή) ἐξ Αλεξανδρείας.

· Εκ Τουρκίας, Βουλγαρίας, Ρουμανίας, Ρωσσίας.

1 Φεβρ. «Φράντες Μέριντζ Σοβ. (Λεβαντής) ἐξ Οδησσού.

2 » «Ετζιτο» (Πούλια) ἐκ Σμύρνης.

2 » «Λακαρτίν» (Μεσσηνίας) ἐκ Κωνιτζής.

2 » «Βασ. Κάρολος» [Ρουμανίας] ἐκ Κωνιτζής, Κωνιτζής.

2 » «Ρόδι» (Πούλια) ἐκ Σμύρνης.

5 » «Σαρδενία» (Σιτημαρ) ἐκ Κωνιτζής πόλεως.

5 » «Ισμίο» (Σερεντή) ἐκ Κωνιτζής πόλεως, Σμύρνης.

5 » «Βέστας Λόδη» ἐξ Οδησσού, Κωνιτζής, Βάρηνης, Κωνιτζής πόλεως.

5 » «Ιτάλια» (Σιτημαρ) ἐκ Κωνιτζής πόλεως.

6 » «Ανδρος» (Εθνικής) ἐκ Κωνιτζής πόλεως.

6 » «Στέλλα Δ' Ιτάλια» (Λόδη) ἐκ Κωνιτζής πόλεως.

8 » «Ντάτσια» (Ρουμανίας) ἐκ Κωνιτζής, Κωνιτζής πόλεως.

8 » «Ιλιτς Σοβ. (Λεβαντής) ἐξ Οδησσού.

10 » «Ρασήνη» (Κεδδού) ἐκ Κωνιτζής, Κωνιτζής πόλεως.

10 » «Παλαιστίνη» [Λόδη] Βατούμι, Κωνιτζής πόλεως.

11 » «Π. Φόσκαρι» [Σάν Μάρκο] ἐκ Σμύρνης.

11 » «Γκαστένη» [Λόδη] Ελλάδης, Βάρηνης, Κωνιτζής πόλεως.

12 » «Αναραρ» [Σερεντή] ἐκ Κωνιτζής πόλεως.

13 » «Πρ. Κοπάτιτσα» [Σπάτετε] ἐκ Σμύρνης.

· Εξ Ιταλίας—Αδριατικής.

2 Φεβρ. «Ούμπρια» (Σιτημαρ) ἐκ Γενούης, Νεαπόλεως, Κατάνης.

3 » «Μεράνο» (Λόδη) ἐκ Τεργέστης, Βενετίας, Φιούμης.

3 » «Τσίττα ντ Μπάρι» (Πούλια) ἐκ Βενετίας, Τεργέστης.

4 » «Κάλδεα» (Λόδη) ἐκ Τεργέστης, Βενετίας, Φιούμης.

4 » «Π. Φόσκαρι» (Σάν Μάρκο) ἐκ Τεργέστης, Βενετίας.

4 » «Αδριατικός» (Ακτοπλοΐας) ἐκ Βρινδησίου, Αλβανίας.

4 » «Π. Κοπεκτίνα» (Σπάτετε) ἐκ Τεργέστης, Βενετίας, Φιούμης, Σουσάκ.

5 » «Λεόπολις» (Λόδη) ἐκ Τεργέστης, Βενετίας, Φιούμης.

7 » «Σιμόπατης» (Λόδη) ἐκ Τεργέστης, Βενετίας, Φιούμης.

8 » «Ζάν Λαμπτόρ» (Μεσσηνίας) ἐκ Νεαπόλεως.

10 » «Εντζεο» [Πούλια] ἐκ Τεργέστης, Βενετίας.

11 » «Αδριατικός» (Ακτοπλοΐας) ἐκ Βρινδησίου, Βενετίας.

· Εξ Γαλλίας

5 Φεβρ. «Ασπασία» [Ζωγράφης] ἐκ Μασσαλίας.

8 » «Ζάν Λάμπτορ» (Μεσσηνίας) ἐκ Μασσαλίας.

10 » «Καραμάνη» [Πακά] ἐκ Μασσαλίας.

18 » «Πατρίς Π.» [Εθνικής] ἐκ Μασσαλίας.

22 » «Ανάρο» [Μεσσηνίας] ἐκ Μασσαλίας.

24 » «Τάδλα» [Πακά] ἐκ Μασσαλίας.

26 » «Ασπασία» [Ζωγράφης] ἐκ Μασσαλίας.

ΑΙ ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ ΔΙΑ ΤΟ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΝ

· Βρο. Αμερική

6 Φεβρ. «Σαταρνία» [Κόσουλ:τε] διὰ Νέαν Τόρκην ἐκ Πατρών.

21 » «Βύρων» [Εθνικής] 6 μ. μ. διὰ [Πάτρος] Νέαν Τόρκην

28 » «Αλεζία» (Fabre) διὰ Νέαν Τόρκην.

· Ιταλία, Σερβία, Αλβανία

1 Φεβρ. «Lamartine» (Messag) 4 μ.μ. διὰ Νεάπολιν.

2 » «Egitto» (Pug.) 12 μ. Αγ. 40, Βριστον., Μπάρι, Τσιτηγ., Βενετ.

2 » «Praga» (Lloyd) 2 μ. μ. διὰ Βρινδ., Φιούμ. Βενετίαν, Τεργέσ.

4 » «Vesta» (Lloyd) 11 μ.μ. Κερ., Αγ. 40, Βρι:δ., Βενετ. Τεργ.

5 » «Italia» (Sitmar) 3 μ. μ. Νεάπολιν.

6 » «Στέλλα ντ Ιταλία» (Λόδη) 11 μ.μ. διὰ Βρινδήσ. Βενετ. Τεργ.

6 » «Αιγαίον», (Πούγκια) 10 μ.μ. διὰ Βρινδ., Μπάρι, Αγκωνα, Τεργ.

8 » «Τριάντα» (Λόδη) 12 μ. διὰ Βρινδήσ. Φιούμ. Βενετ. Τεργέσ.

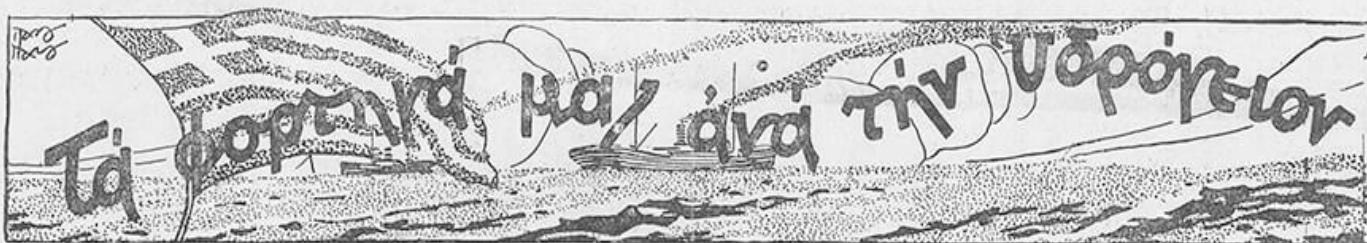
10 » «Γκαστένη» (Λόδη) 11 π.μ. Αγ. 40, Βρι:δ., Αγκ., Φιούμ., Βεν., Τεργ.

13 » «Πρ. Κοπάτιτσα» (Σπάτετε) διὰ Αδριατικήν.

· Διὰ Γαλλίαν.

2 Φεβρ. «Λαμπρτίν» [Μεσσηνίας] 4 μ.μ. διὰ [Νεάπολιν], Μασσαλίαν.

[Συνέχεια εἰς τὴν Σελίδα 26]



ΟΝΟΜΑ ΠΑΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος Ναυπ.	Τόν. Γκρές	ΑΠΘ	ΔΙΑ	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ
Άβυδος	Άντ. Δημάδη	73	1157	άνεχ. Σάττα 24 Ιαν. διά Καλάμις		
Άγιοι Βίκτωρες	Μ. Κυριούση	95	1550	έφθ. Χίον 30 Ιαν. εξ Αλεξανδρείας.		
Άγιος Γεώργιος	Ν. Νικολάου	11	4248	έφθ. Μπουένος Αὔρας Ρέδης 10 Ιαν. και Σάντα Φέ 12 Ιαν.		
Άγιος Γεώργιος	Α. Βλασσοπούλου	12	3283	διήλθε Πειραιά 11 Ιαν. διά Ρόττερνταρ, διήλθε Όραν 19 Ιαν.		
Άγιος Γεράσιμος	έτ. «Ιωνίκη» Α.Ε.	98	3224	διήλθε Πειραιά 28 Ιαν. διά Δουκηράκην και Αμδέρσαν.		
Άγιος Ιωάννης	έτ. «Ατλαντικός»	06	5699	άργει εἰς Αμδέρσαν από 14 Οκτ. 1930. Παραμένει 31 Ιαν.		
Άγιος Μαρίνα	«Κάσσος»	12	4151	φορτώνει εἰς Νόρτζολι 27 Ιαν. διά Μπουένος Αὔρας.		
Άγιος Μάρκος	Π. Μαργαρώνη	10	5165	διήλθε Μαδέραν 13 Ιαν. διά Μπουένος Αὔρας.		
Άγιος Μάρκος	Γ. Τριλίδα	19	4514	άργει Πειραιᾶ από 11 Δεκ. Παραμένει 31 Ιαν.		
Άγιος Νικόλαος	Φράγκου και Λιθανού	06	4363	άνεχ. Γένοβαν 2 Ιαν. Κήλιν 11 Ιαν. διά Νικολάειφ, έφθ. 14 Ιαν. Φορτώνει.		
Άγιος Σπυρίδων	Γ. Δακοδήτρος ιλπ.	01	3779	έφθ. Θηγίκην 18 Ιαν. Ενακλωθή έτ. Ρωσίας.		
Άγγελικη	Γ. Γεωργαντή	99	3231	άργει εἰς Πειραιά από 15 Οκτ. Παραμ. 31 Ιαν.		
Άγγελος Α.	Ε. Συκράτη	04	3667	άνεχ. Πέναρθ 17 Ιαν. διά Γένοβαν, διήλθε Γιέραλτάρ 23 Ιαν.		
Άγγελης Καμπίτης	Δ. Π. Καμπίτη	06	3016	διό πόρτωσιν εἰς Ρωσίαν 28 Ιαν. διά Κόντινεντ.		
Άδαμ. Ι. Πειθῆς	Αθ. Πειθή	08	4537	άνεχ. Άλα Πλάταν 21 Ιαν. διά Κόντινεντ.		
Άδαμ. Κοραής	Κακαρούκης ιλπ.	84	1324	έφθ. Χίον 29 Ιαν. εξ Σάττας μέσω Γιάλοβης.		
Άδελφότης	Ι. Ν. Γουλανδρή	08	3882	άνεχ. Αλεξάνδρειαν 21 Ιαν. διά Κονγκλιν. Έπει πόρτωσιν Ρωσ. 28 Ιαν.		
Άθανασίος	Ν. Λουκαρδοπούλου	07	4295	άνεχ. Οδησσόν 14 Ιαν. διά Φάλμουρ, διήλθε Κονγκλιν 16 Ιαν.		
Άιμιλιος	Γρημμάν	98	3297	άνεχ. Τεργέστην 21 Ιαν. διά Βενετίαν και Σουσάν. έφθ. 21		
Άκροπόλις εκ Hermion	Βασ. Μπρύσουκου	13	4342	άργει εἰς Αμδέρσαν αύρ. ήδη γηγεράσθη. Παραμένει 26 Ιαν.		
Άλλαφια	Ε. Νικολαΐδη	02	4470	άργει εἰς Γένοβαν από 23 Αύγουστου. Παραμένει 31 Ιαν.		
Άλβανία	Χατζή Όσμαν	74	1373	παραμένει εἰς Μπάτνος από 7 Νοεμ. 1929. Έπει κατάκοχεσιν.		
Άλεκός	Ν. Κωττάκη	06	4395	άνεχ. Πειραιᾶ 26 Ιαν. διά Ρωσίαν. Φορτώνει.		
Άλεξάνδρα	Π. Νηγρεπόντε	99	4028	άνεχ. Κάρδιψ 27 Ιαν. διά Νεάπολιν.		
Άλκυον	Ολιβιέ	00	3353	έφθ. Αμδέρσαν 8 Δεκ. Άργει 31 Ιαν.		
Άλκυον	Κα. Ε. Λ. Λαμού	95	2701	έφθ. Πειραιᾶ 27 Δεκ. Άργει 31 Ιαν.		
Άλμα	Παπαδημητρίου	90	1814	έκτελει πλάνας Μασσαλίας—Σάττας.		
Άλουμινη	Χρ. Βλάσση	12	563	άργει εἰς Γάνδην. Μετωνομάσθη «Νεράϊδα».		
Άμαζόνη	Μ. Χρουσάκη	03	2759	άνεχ. Πόρτ. Σάττα 21 Ιαν. διά Κονγκλιν—Ρωσίαν.		
Άναστασία	Ι. Γ. Λιθανού	05	2883	έφθ. Ροζάριο 9 Ιαν.		
Άναστασίς	Κ. Ψύχα	07	4853	διήλθε Χούν δρ. Χέλλαντ 30 Ιαν. διά Ρίγαν.		
Άναστ. Πετρούτσης	Κ. Α. Πετρούτση	99	3025	έφθ. Χίον 10 Ιαν. Εφέρτωσεν εἰς Ρωσίαν 31 Ιαν. διά Κόντινεντ.		
Άναστ. Πατέρας	Δ. Πατέρα	14	3382	άργει εἰς Αργοστόλι από 12 Δεκ. Παραμένει 30 Ιαν.		
Άννα	Ν. Λουκαρδοπούλου	19	5173	άνεχ. Σουντάρκαντ 22 Ιαν. διά Γένοβαν, διήλθε Νίτον 24 Ιαν.		
Άννα Βούλγαρη	Χαρ. Θ. Βούλγαρη	12	4603	άνεχ. Νοδορωσίου. 16 διά Φάλμουρ, διήλθε Κονγκούλιαν 19 Ιαν.		
Άννα Βασιλάκη	Κ. Ν. Βασιλάκη	04	3045	διήλθε Όραν 19 Ιαν. διά Πόρτο Φερράριο.		
Άννα Μαζαράκη	άδ. Μαζαράκη	13	5411	έφθ. Χίον 7 Δεκ. Άργει 30 Ιαν.		
Άννούλα	Γ. Τσιτσέλη	08	4853	έφθ. Πειραιᾶ 11 Ιαν. Παραμένει 30 Ιαν.		
Άνθιτζη Ν. Μιχάλου	έτ. Μιχάλου	05	3298	έφθ. Ρόττερνταρ 18 Ιαν. διά Μάλταν [διαταγής] διήλθε Γιέραλ. 25 Ιαν.		
Άνθρεάς Κ.	Π. Μαργαρένη	03	3602	διήλθε Σουέζ 15 Ιαν. και Πόρτ. Σάττα 17 Ιαν. διά Καλαί.		
Άνδρομέδα εκ Huntress	Ιανδ. Μαργαρένη	14	4997	έφθ. Πειραιᾶ 15 Ιαν. Έπισκευάστει 31 Ιαν.		
Άντρινιος	Α. Γεωργαντή	83	1187	άνεχ. Γαλάταν 6 Ιαν., Κάεν 15 Ιαν. έφθ. Μασσαλίαν 22 Ιαν.		
Άντρινης	Σ. και Η. Λαμού	04	2679	άνεχ. Βενετίαν 20 Ιαν. διά Κονγκούλιαν—Μαριαν. Φορτώνει		
Άντρινιος Βροντίσης	Ι. Βροντίση	04	2690	άνεχ. Γένεβαν 23 Ιαν. διά Χίον		
Άντρινης Γ. Λειός	Σ. και Η. Λαμού	11	4410	έφθ. Αιδάριο 10 Ιαν. και εἰς Πειραιά 27 Ιαν.		
Άντρινης Γεωργαντής	Γ. Γεωργαντή	15	3557	διήλθε Κλιν 11 Ιαν. διά Νοδορωσίου, έφθ. Νικολάειφ 16 Ιαν.		
Άντρινης Δ. Κυδωνιένς	Δ. Κυδωνιέως	07	3920	άνεχ. Νικαράντ 12 Ιαν. διά Αγγλίαν—Κόντινεντ		
Άντρινης Σταθάτος	Δ. Σταθάτου	20	3836	διήλθε Πειραιᾶ 28 Ιαν. διά Αμδέρσαν		
Άντζουλέττα	Άντ. Γιαννουλάτου	07	2693	άνεχ. Σαρδίνιαν 27 Ιαν. διά Μαύρην Θάλασσαν.		
Άποικια	Ζ. Βαλμάρ	05	3607	διήλθε Κλιν 13 Ιαν. διά Νοδορωσίου, Φορτώνει 28 Ιαν.		
Άριάδην	Ι. Νικηφόρου ιλπ.	05	4319	άνεχ. Μπάτνος 15 Ιαν., έφθ. Μοντεβίδεο 16 Ιαν.		
Άριδανη Παντελή	έτ. «Μαρμαρά»	10	4445	έφθ. Κλιν 11 Ιαν. διά Νοδορωσίου, Φορτώνει 30 Ιαν.		
Άριστ. Λ. Γουλανδρής	Ε. Γουλανδρή	05	3470	άνεχ. Χιλήν 2 Ιαν. διά Παναρι. 18 Ιαν. και Colon 18 Ιαν. διά Αζορας		
Άρης	Γ. Βεργωτή	03	919	έφθ. Πειραιᾶ 31 Ιαν.		
Άρτεμις	Δ. Φαλαγκά	01	3587	άνεχ. Σόρον 20 Ιαν. διά Ρωσίαν, διήλθε Κλιν 22 Ιαν.		
Άρτεμισία	Π. Μακρή	06	4343	διήλθε Κλιν 11 Ιαν. διά Νικολάειφ. Φορτώνει 30 Ιαν.		
Άρχαγγελος	άδ. Λιθανού	17	4349	άνεχ. Χιλήν 2 Ιαν. διά Παναρι. 18 Ιαν. και Colon 18 Ιαν. διά Αζορας		
Άσημίνα Μπάικα	Π. Μπάικα	95	1495	έφθ. Πειραιᾶ 28 Δεκ. άργει 30 Ιαν.		
Άσια	Όλιβιέ	92	2893	άνεχ. Ιριγγαρι 19 Ιαν διά Λισσαβ. θε φορτ. Χουάλβαν δ. Φεδρ. διά Ρουέν		
Άσπασία εκ Θ. Γαλάκης	I. Γαλάκη	14	4211	άνεχ. Ρόττερνταρ 9 Ιαν. διά Μπουένος "Αίρεσε, διήλ. Ούζαν 11 Ιαν.		
Άσπασία Νομικού	M. Νομικού	99	846	άνεχ. Βόλον 22 Ιαν. διά Ρουάλνα, διήλ. Κλιν 25 Ιαν.		
Άστρη	Στεφυλοπάτη ιλπ.	96	1350	έφθ. Κλιν 21 Ιαν. έπει Ρουμανίας, άδωρια ξελιγκών και ζημ. καταστρ.		
Άτθις	Άτλαντικός, Α.Ε.	30	4108	άνεχ. Νικαράντ 18 Ιαν. διά Αγ. Βικέντιου (διαταγής)		
Άτλαντικός	Άτλαντικός, Α.Ε.	19	5600	άνεχ. Γρουβάντεν 21 Ιαν. διά Μ. "Αίρεσε, διήλ. Λαδόσαντ 22 Ιαν.		
Άτλας	Άτλαντικός, Α.Ε.	07	3815	έφθ. Μαριανούπολην 8 Ιαν. παραμένει 25 Ιαν.		
Άφροδεσσα	Άτλ. Κερτάτη	05	2485	άνεχ. Πειραιᾶ 18 Ιαν. διά Μαριανούπολιν, διήλ. Κλιν 21 Ιαν.		
Βάντα	Έπιφανειάδη	03	4190	άνεχ. Πόρτ. Σατέλ 16 Ιαν. διά Ρωσίαν. Φορτ. Οδησσόν 30 Ιαν.		
Βασ. Α. Πολέμης	Γκ. Γκούμα	07	3429	άναμενεται Πειραιᾶ μέχρι 5 Φεβρ. εκ B. 'Αμερ.		
Βασ. Δεστούνης	άδ. Δεστούνη	97	3146	άργει Πειραιᾶ από 23 Νοεμ. παραμένει 31 Ιαν.		

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	"Ετος Ναυτ.	Τέν. Γκρές	ΑΠΘ	ΔΙΑ	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ
Βασ. Παντελής	άδ. Παντελή	07	5045	άνεχ. Μπουένος "Άύρες 20 Ιαν. διά Λάς Πάλμας (διαταγής)		
Βέλλα Μ. Διακάκη	Μ. Διακάκη	99	3457	άν. Φάλμουθ 22 Ιαν. δι: "Άβρονιουθ. έφθ. έκπροτώνει 30 Ιαν.		
Βενιζέλος	άδ. Σιφναίου	10	1005	εἰς Σάτταν 29 Ιαν. όπό φόρτωσιν διά Κατάκωλον		
Βιργίνια Μαυρολέων	Μ. Ε. Διακάκη	04	3569	άνεχ. Ρουέν 20 Ιαν. διά Ρότερνταμ, έφθ. 23 Ιαν.		
Βιργίνια Σ.	Z. Σαροθράκη	05	3885	άνεχ. Γένοβαν 9 Ιαν. Κ)λιν 17, φόρτ. Μαριανούπολιν 25 Ιαν.		
Βόλγας	Παπαδημητρίου	92	2505	άργει Πειραιά από 22 Νοεμβρ. Παραμένει 30 Ιαν.		
Βύρων	'Εθνικής	14	9272	άργει Πειραιά από 4 Δεκ., έδεξαμενίσθη 27 Ιαν.		
Γαλούνης	A. Μπίστη	94	2154	έφθ. Πειραιά 25 Δεκ. 'Αργει 31 Ιαν.		
Γαρδελάκη	E. Θεοφιλάτου	88	2282	άνεχ. Πειραιά 29 Ιαν. διά Ρωσίαν.		
Γέρων - Καρράς	άδ. Καρρά	11	4574	παραμένει εἰς Ποντία 'Αρένα [Χιλής] μὲς ζημίαν ἐκ προσαράξεως.		
Γεώργιος	άδ. Λιβανοῦ	14	3536	έφθ. Κάρδιφ 19 Ιαν. Φορτ. διά Μπουένος "Άύρες 28 Ιαν.		
Γεώργιος Γ.	Δ. Δάμπιαση	18	4289	άνεχ. Ρότερνταμ 11 Ιαν. διά Μπουένος "Άύρες, διήλθε Φινιστέρων 15 Ιαν.		
Γεώργιος Μ.	Σ. Λύρα καὶ Μ. Λεμοῦ	05	4254	άνεχ. "Οδησσόν 10 Ιαν. δι: 'Αμβέρσαν, διήλθε Γιδραλτάρ 24 Ιαν.		
Γεώργιος Π.	'Επιφανειάδη	03	4052	άργει Πειραιά από 25 Οκτ. Παραμένει 31 Ιαν.		
Γεώργ. I. Γουλανδρῆς	N. καὶ Γ. Σίμπουρχ	96	2187	έφθ. Νοβορωσίσικα 24 Ιαν. Φορτώνει: διά Θινάγην—Πειραιά.		
Γεώργ. Κυριακίδης	N. Γ. Κυριακίδη	11	4201	έφθ. Βίλλαν Κονστιτούσιον 18 Ιαν. Φορτώνει 30 Ιαν.		
Γεώργ. Κ. Σαλιάσης	Γ. Κ. Σαλιάση	01	3514	άργει Πειραιά από 28 Νοεμβρίου. Παραμένει 31 Ιαν.		
Γεώργ. Μάντακας	B. Γ. Μάντακα	21	3246	φορτώνει: εἰς Κάρδιφ 31 Ιαν. διά Πειραιά.		
Γεώργ. Μ. Εμπειρίκος	Σ. Γ. 'Εμπειρίκου	21	5728	άνεχ. Κοκκανάντη 19 Ιαν. διά Ρότερνταμ.		
Γεώργ. Μ. Λιβανοῦ	άδ. Λιβανοῦ	28	3831	Διήλθε Γιδραλτάρ 15 Ιαν. δι: 'Αμβούργον έφθ. 22 Ιαν.		
Γεώργ. Παλαιοκρασσᾶς	Γ. Παλαιοκρασσᾶς	00	1043	έφθ. Μάντζεστερ 24 Ιαν. 'Εκφορτώνει: 30 Ιαν.		
Γεώργ. Πήττας	άδ. Γ. Πήττα	98	3110	διήλθε Κωνιόπολιν 20 Ιαν. διά Γιδραλτάρ, διήλθε "Ανδρεον 23 Ιαν.		
Γιάννης	Γ. Ανδρέου κ.λ.π.	05	4391	άνεχ. Νεάπολιν 23 Ιαν. διά Σαδάναν. 'Εκφορτ.		
Γιαν. Γούναρης	G. Ζ. Γούναρη	01	2238	άνεχ. Μάντζεστερ 29 Ιαν. διά Τούταδέξιαν.		
Γουλανδρῆς	Διαπούλη καὶ Δάμπιαση	03	3849	άργει Πειραιά από 5 Δεκ. Παραμένει 31 Ιαν.		
Γρηγόριος Κ.	Π. Καλλιφανούπολης	90	2538	έκφορτώνει: εἰς Σαδόνναν, Ιαν. 25.		
Δάρδας	άδ. Πήττα	83	1595	άνεχ. Κόλντιγκ 21 Ιαν. διά Δάντσιγκ.		
Δάφνη	Γ. Λυκιαρδοπούλου	10	2810	άνεχ. Χίον 19 Ιαν. δι: 'Οδησσόν, διήλθε Κιπρούλιν 21 Ιαν.		
Δελφίν	Άδ καὶ Ανδρειάδη	06	3816	έφθ. Γένοβαν 16 Ιαν. διὰ φορτώση Ρωσίαν 1—10 Φεβρ. διά Κόντινεντ.		
Δέσποινα	Κοσμάς καὶ Γεωργιλή	09	4461	έφθ. Βρέμην 19 Ιαν.		
Δέσποινα Γλύπτη	Γ. Γλύπτη	01	3313	διήλθε Κιπρούλιν 9 καὶ Π. Σάρπη 16 διά Χεδέτην. 'Εκφορτ. 30 Ιαν.		
Δέσπω	I. Δ. Χανδρῆ	99	1819	έφθ. Οινούσας 7 Ιαν. 'Αργει 31 Ιαν.		
Δημήτρης	Σ. καὶ Π. Λεμοῦ	05	3338	άνεχ. Τάιν 18 Ιαν. δι: 'Αλεξάνδρειαν, διήλθε Γιδραλτάρ 25 Ιαν.		
Δημ. Γ. Θεομιώτης	A. Μ. Τατάκη	06	4271	έφθ. Οδησσόν 10 Ιαν. Φορτώνει 25 Ιαν.		
Δημ. Λ. Δανιόλος	Σ. καὶ Κ. Δανιόλοι	06	3824	άνεχ. Κάρδιφ 27 Ιαν. διά Παλέρμου.		
Δημ. Μ. Διακάκης	M. Δ. Διακάκη	01	5872	άργει Πειραιά από 10 Δεκ. Παραμένει 31 Ιαν.		
Δημ. Ν. Βογιατζῆς	N. Δ. Βογιατζῆς	08	3444	άργει Σύρου από 31 Οκτ. Παραμένει 28 Ιαν.		
Δημ. Ν. Βούλγαρης	N. Δ. Βούλγαρη	02	3975	έφθ. Μπλάθην 27 Δεκ. Παραμένει 20 Ιαν. Φορτώνει:		
Δημ. Ν. Ράλλιας	N. Δ. Ράλλια	99	3534	έφθ. Μπουένος "Άύρες Ρόδη 20 Ιαν.		
Δημ. Παντελῆς	άδ. Παντελῆ	20	4291	άνεχ. Νεάπολιν 23 Ιαν. διά Σαδάναν. 'Εκφορτ.		
Δημ. Χανδρῆς	I. Δ. Χανδρῆ	98	3346	άργει Πειραιά από 16 Νοεμβρ. Παραμένει 31 Ιαν.		
Δημοκράτια	Γ. Περιβολάρη	00	3769	έφθ. Πειραιά 3 Ιαν. Παραμένει 31 Ιαν.		
Διαμάντω	άδ. Τσατσάροισου	03	2281	άνεχ. "Αλκμποργκ 21 Ιαν. διά Δάντσιγκ. "Έφθ. Φορτώνει.		
Διονύσιος	E. Α. Καρχεία	03	2018	έφθ. Σαυθάμπτον 13 Ιαν. καὶ Λονδίνου 22 Ιαν., παραμένει 27 Ιαν.		
Διον. Σταθάτος	Δ. Α. Σταθάτο	19	5450.	άνεχ. Γένοβαν 15 Ιαν. καὶ Όραν 19 Ιαν διά Μπουένος "Άύρες.		
Δίρφυς	Γ. Φ. Ανδρειάδη	06	4227	άνεχ. Κίτριν 22 Ιαν.. διήλθε Κιπρούλιν 24 Ιαν. διά Ρωσίαν.		
Διώνη	I. Δ. Κορκοδείλου	04	3582	άργει Πειραιά 14 Ιαν. 'Αργει 31 Ιαν.		
Δραγών	Rαπτάκη καὶ Ρόύσου	03	3547	διήλθε Κιπρούλιν 14 Ιαν. διά Γιδραλτάρ 26 Ιαν. διά Μπέργκεν.		
Δύο Φίλοι	A. Μπαλτά	97	2024	άργει Κάρυες [Άγγλικες] από 21 Οκτ. Παραμένει 31 Ιαν.		
Δωροθέα	'Εθνικής	96	II.103	άργει Πειραιά από 7 Νοεμ. Παραμένει: 31 Ιαν.		
"Εδισών	Α. Καλλιγ. κλ.π.	09	4009	άργει Αμέρισκων από 1 Νοεμ. Παραμένει 31 Ιαν.		
Ειρήνη, τάνι	N. Γ. Κυριακίδη	22	3781	άνεχ. Σάν Νικολάς 12 Ιαν. διά Δουρκέρκην, διήλθε Φερ. Νορόνχα 26 Ιαν.		
Ειρήνη Κυριακίδην	N. Δ. Ράλλια	08	3860	άνεχ. Βορδέλ 24 Ιαν. διά Δουγκέρκην.		
Ειρήνη Ν. Ράλλια	Στ. 'Εμπειρίκου	27	4164	άνεχ. Ρότερνταμ 22 Ιαν. διά Κάρδιφ, έφθ. 26. Φορτώνει: διά Πειραιά.		
Ειρ. Σ. Εμπειρίκου	Π. Κυδωνίσιος	02	4162	άνεχ. Νιούπορτ 26 Ιαν. διά Γένοβαν.		
'Ελεγκω Α. Κυδωνίσιος	A. Καλλινίκου	18	5655	έφθ. Ιθάκην 27 Δεκ. 'Αργει 31 Ιαν.		
Έλενη	Δ. Λώρη	01	1882	έφθ. Χαλκίδη 2 Ιαν. εἰς Νοβορωσίσικης		
Έλενη Γ. Εμπειρίκου	Στ. 'Εμπειρίκου	05	3919	άνεχ. Ράντερ 12 Ιαν. καὶ Esbjerg, 21 Ιαν. διά Τάιν, έφθ. 23 Ιαν.		
Έλενη Σενιού	E. Σενιός καὶ Σίκ	79	1169	άργει οι Πειραιά, Ιαν. 31. Μετονομ. "Προφήτης Ήλιας...		
Έλευν Κ. Βενιζέλος	έτ. Χίσας Α. Ε.	98	4572	έφθ. Χούλη 31 Ιαν.		
Έλισσαβετ	άδ. Μαζαράκη	22	3553	έφθ. Πειραιά 11 Ιαν. Παραμένει: 31 Ιαν.		
Έλλην	Στ. 'Εμπειρίκου	13	4557	άνεχ. Πειραιά 19 Ιαν. καὶ Κιπρούλιν 21 Ιαν. διά Ρωσ. Φορτ. Νοβορωσίσικη.		
Έλλην	Κα Σταυρούδη	03	4391	κοντά στην Κονιόρδην 21 Ιαν. διήλθε Φερ. Νορόνχα 26 Ιαν.		
Έμμη Σταυρούδης	'Ανδρέου καὶ Αγγελή	03	4371	άνεχ. Βενετίαν 20 Ιαν. δι: 'Ελλάδα.		
Ένωσις	N. Τακτοφορείου	05	2715	έφθ. Κάρδιφ 14 Ιαν. 'Επ πλή ηδη διά Πόρτ. Σάτι.		
Έργωντα	E. Βασιλικοῦ	06	3594	διήλθε Μαδέρσας 18 Ιαν. καὶ Ντούτζενς 26 Ιαν. δι: 'Αμβέρσαν.		
Έρμοπολίς	Δ. Μ. Διακάκη	03	2876	έφθ. Κάρδιφ 27 Ιαν.		
Έναγγ. Μ. Διακάκη	Δ. Μ. Διακάκη	97	3022	έκφορτώνει γαταύρους εἰς Πειραιά 29 Ιαν.		
Έναγγελία Τόγια	άδ. Κ. Τόγια	06	4432	έφθ. Χούλη 12 Ιαν. καὶ Τάιν 23 Ιαν.		
Έναγγ. Νεόφυτος	Γ. Νεόφυτος	98	3543	διήλθε Κονιόρδην 21 Ιαν. έφθ. Πειραιά 26 Ιαν. 'Εκφορτώνει.		
Ένανδρος	M. Βαλδά	98	3470	άνεχ. Μαριανούπολιν 28 Ιαν. διά Πειραιά [μὲς γαταύρῳ.]		
Ένγενα Καμπάνη	Γ. Εμπειρίκου	15	3687	διήλθε Πειραιά 10 Ιαν. Γιδραλτάρ 20, Νίτον 25 Ιαν. δι: 'Αμβέρσαν.		
Ένγενια	άδ. Λ. ξενοῦ	03	3276	έφθ. Αλεξάνδρεια 30 Ιαν.		
Ένγ. Μ. Γουλανδρῆ	B. καὶ I. Κουτσούκου	01	5148	διήλθε Λάδσεντ 18 διά Γένοβαν, διήλθε Γιδραλτάρ 23 Ιαν.		
Ένγ. Μυλωνᾶ	Θ. Μυλωνᾶ	20	4862	άνεχ. Τάιν 15 Ιαν. διά Χάμπτον Ρόδη, διήλθε Νίτον 16 Ιαν.		
Ένγ. Σ. Εμπειρίκου	Στ. 'Εμπειρίκου	22	5108	άνεχ. Γένοβαν 28 Ιαν. διά Ρωσίαν. Θὰ φορτώσῃ 1—15 Φεβρ. διά Κόντ.		
Ένγ. Χανδρῆ	I. Δ. Χανδρῆ	13	5123	άνεχ. 'Αμβέρσαν 25 Δεκ. διά Μπουένος "Άύρες έφθ. 25 Ιαν.		
Έντυχία	Γ. Βεργωτῆ	09	2993	άνεχ. Αργοστόλι 15 Ιαν. διά Νικολάια, διήλθε Κωνιόλιν 21 Ιαν.		
Έντ. Βεργωτῆ	Γερ. Βεργωτῆ	07	4407	άνεχ. Βρατλίαν 18 Ιαν. δι: "Αμεταρντάμ. διήλ. Πειραιά 17 Ιαν.		
Ζάννες Γούναρης	άδ. Γούναρη	20	5298	άνεχ. Τάιν 14 Ιαν. διά Πόρτο Φερράργιο. διήλθε Γιδραλτάρ 21 Ιαν.		
Ζαννής Λ. Καμπάνης	Λ. Καμπάνη	06	4645	Κ)λιν 10 Ιαν διά Νικολάια, έφθ. 13 Ιαν. φορτ. 20 Ιαν.		
Ζαχαριόζα	Γ. Δικαιαρδοπούλου					

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυπ. Γραφός	Τόν.	ΑΠΟ	ΔΙΑ	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ
Ζηνοβία Ζήλδα Ἀμπατιέλλου τάνκ	έτ. «Μεχανού» Γ. Ε. Ἀμπατιέλλου	06 20	2947 1138	ἀνεχ. Νικολάεφ 17 Ιαν. διὰ Βενετίαν, ἔφθ. 29—30 Ιαν. εἰς Κονσταντζαν ὑπὸ κατάσχεσιν		
Ζηλίας Γ. Κουλουκουντής Ζηλών	έτ. «Ἀτλαντικός» Σορότου Κουφού Παπαδάτ.	11 06	4861 1516	ἔφθ. Necochea 19 Ιαν. εἰς Κονσταντζαν 31 Ιαν. ὑπὸ φόρτ. διὰ Βριτανίαν—Ραβένναν.		
Θάσος Θεμιστοκλῆς Θεόδωρος Θεοτόκος Θεμώνη Θέτις Θησένς Θράκη Θρασύβουλος	Πατριωτικής Ἐθνικής Α. Καλλινίκου Σ. Πολέμη «Κάσσος» Α.Ε. Ε. Χατζηλία Μ. Κουλουκουντή Πατρωτικής Α. Βογιατζήδη	19 07 99 98 29 30 99 17 12	1565 5956 5660 4018 3875 4123 3768 982 3693	ἀνεχ. Ἀλγέριον 11 Ιαν. διὰ Ἀλεξανδρείαν, ἔφθ. 26 Ιαν. ἀργεῖ εἰς τὸ Ἀμπελάκι ἀπὸ 29 Ιουλίου 1928 ἀργεῖ εἰς Ρότερνταμ ἀπὸ 17 Δεκ. παραμένει 31 Ιαν. ἀνεχ. Λονδονέρρῳ 29 Ιαν. διὰ Μπάρρου διῆλθε Φερνάντο Νορόνχα 18 Ιαν. διὰ Necochea ἀνεχ. Ρότερνταμ 31 Δεκ. διὰ Necochea, φθάνει κατ' αὐτά διῆλθεν Ὁράν 11 Δεκ. ἐκφορτώνει Βιρτυτόν 30 Ιαν. ἀργεῖ εἰς Ηεράκι 31 Ιαν. διῆλθε Μαδέρας 13 Ιαν. διὰ Μπουένος "Αὔρες—Μοντεδίζεο		
Ζάκωβος Ζάσων Ζήλη Ζήλαζ Ζηλαζ Ζηλία Ζητις Ζητώρα Ζητήνη Ζηλήνης Ζη. Βάττης Ζη. Ε. Γιανναγάς Ζη. Κορκόδειλος Ζη. Λύρας Ζη. Νομικός Ζη. Π Γουλανδρής Ζη. Πατέρας	Γ. Ἀγγελίδη Ἀλεξάτου κ.λ.π. Σ. Βλασσοπούλου Γ. Δρακούλη Π. Χατζηλία Ν. Ἀντωνίου Γ. Ν. Κονδύλη Γρήμαν Δ. Δάμπαση Θεοφ. Βάτην έτ. «Κάσσος» Α.Ε. Π. Κορκόδειλος Το. Κ. Λύρα Δ. Νομικός ἀδ. Γουλανδρή νιῶν Ν. Πατέρα	01 90 11 06 08 00 00 00 90 09 12 07 05 19 99 10 07	2107 1083 4083 4070 3742 1106 3899 2399 3667 4418 4646 4071 2165 640 3750 3874	ἀνεχ. Ηεράκι 11 Ιαν. διὰ Βατούμι. Φορτώνει 30 Ιαν. διὰ Β. Γαλλίαν ἀνεχ. Σέπτεμν 8 Ιαν. διὰ Καρλόβασι, φορτώνει Σάμον ἀνεχ. Μπουένος "Αὔρες 24 Ιαν. διὰ Οδησσόν ἀνεχ. Ηεράκι 21 Ιαν., Κλιν 23 Ιαν. διὰ Ρωσίαν φορτώνει εἰς Μπουένος "Αὔρες 27 Ιαν. ἔφθ. Ηεράκι 26 Ιαν. ἐκ Βουλγαρίας, ἐκφορτώνει: ἔφθ. Βοστώνη 20 Ιαν., φορτώνει ηδη εἰς Ν. Γύρκην διὰ Ελλάδα ἀνεχ. Ηεράκι 26 Ιαν. διὰ Χαλκίδα—Αδριατικὴν ἔφθ. Μπουένος "Αὔρες 9 Ιαν. καὶ Ροζάριο 15 Ιαν. ἔφθ. Σάντα Φέ 6 Ιαν. καὶ Νικαράντη 16 Ιαν. ἀνεχ. Αάρχους 13 Ιαν. διὰ Δάντσικην, ἔφθ. 15 Ιαν. ἔφθ. Ηεράκι 18 Ιαν., ἐκφορτώνει 31 Ιαν. ἀνεχ. Κέρκυραν 24 Δεκ. ἔφθ. Ηεράκι 27 Δεκ. ἀργεῖ 31 Ιαν. εἰς Ηεράκι 31 Ιαν. ἀργεῖ ἀνεχ. Σάν Νικολάς 6 Ιαν. διὰ Λάζ Παλμας—Πλύμουθ ἔφθ. Χίον 31 Δεκ. ἀργεῖ 31 Ιαν.		
Κ. Κτιστάκης Κ. Λύρας Κ. Χατζηπατέρας Καδαρά Καλαφάτης Καλλιόπη Καλούδω Καλυψώ Βεργωτῆ Καπετάν Στρατῆς Καπτάν Ρόκος Καπτάν Στάθης Καρδάμυλα Κάρολος Κάσσος Κάτε Κατερίνα Κατερίνα, τάνκ Κατίγκω Κατίνα Κέπιτ Κόρσο Κίμιολος Κλεάνθης Κλεοπάτρα Κοριάννα Κοντάν. Κουτσοδόντης Κώστας Κωσταντῆς Κωσταντῆς Λεμδός Κωστής	Γ. Κτιστάκη Π. Λύρα Κ. Χατζηπατέρας Γ. Καραβία Κ. Καλαφάτη Δ. Πατέρα Γ. Ἀσημορίτη Γερ. Βεργωτῆ Δ. Κουμπῆ Γ. Βεργωτῆ Γ. Αμπατιέλλου Π. Μ. Πουτούς Δ. Λογοθέτη έτ. «Κάσσος» Α.Ε. Ν. Λουκαρδοπούλου Φ. Πανα Γ. Μ. Κουλουκουντή κ.λ.π. Ι. Γαλάνη Κ. Χατζηπατέρας Γ. Γρέγορη Ἄθ. Κουλόρα καὶ Κ. Ξένου Παπαδημητρίου Λ. Βογιατζήδη ἀδ. Μάντακα Α. Μπεκτώρου Α. Κ. Κουτσοδόντη Π. Στυρουλοπούλου & Σιά ἀδ. Πατέρας ἀδ. Λεμδός Κ. Λεμδός καὶ Σιά	07 02 09 91 17 10 04 18 06 07 03 05 00 00 07 18 98 00 87 96 04 05 05 89 89 11 07 99 04 04 05 05	4291 3091 4344 2661 4213 4948 4921 5686 3517 5186 4834 3563 3308 4875 5197 3089 3147 2495 2578 4649 3890 2455 4153 3900 5170 4160 1346 4316 4419 2426	ἀνεχ. Σάν Νικολάς 23 Ιαν. διὰ Αγγλίαν—Κόντινεντ ἀνεχ. Τάιν 17 Ιαν. διὰ Πόρτ Σάτιδ, διῆλθε Νίτον 19 Ιαν. ἔφθ. Οδησσόν 18 Ιαν. φορτώνει 30 Ιαν. ἔφθ. Ηεράκι 4 Ιαν. ἀργεῖ 31 Ιαν. ἀνεχ. Σύρον 12 διὰ Μαριανούπολιν, φορτώνει 30 Ιαν. ἀνεχ. Τάιν 23 Ιαν. διὰ Γένοβαν, διῆλθε Λάδσεντ 26 Ιαν. ἀνεχ. Τρουντεν 19 Ιαν. διὰ Μπάκιαν Μπλάγκαν (κενόν) ἔφθ. Μπλάσιο 22 Δεκ. παραμένει 30 Ιαν. διῆλθε Κων)πολιν 21 Ιαν. διὰ Φάλμουθ ἔφθ. Κοντσόφιον 8 Ιαν. καὶ Ρίο Γκράντε 20 Ιαν. ἀργεῖ Γένοβαν ἀπὸ 9 Σεπτ. Ἐπωλήθη εἰς Ιταλίαν ἀνεχ. Δάντσικην 18 Ιαν. διὰ Λιβέρνο, διῆλθ. Σαίν Κατερίνη 24 Ιαν. ἀνεχ. Βενετίαν 16 Ιαν. καὶ Κων)λην 23 Ιαν. διὰ Ρωσίαν. φορτώνει: ἔφθ. Σουάζ 6 Ιαν. θά φορτώσει 2—9 Φεβρ. διὰ Πόρτ Σάτιδ ἀνεχ. Τάιν 7 Ιαν. διὰ Μπουένος "Αὔρες ἀνεχ. Βενετίαν 16 Ιαν. διὰ Τύνιδα ἔφθ. 20 Ιαν. διῆλθε Χούμπερ 14 Ιαν. διὰ Τεργέστην, διῆλθε Γιεραλτάρ 21 Ιαν. ἔφθ. Κων)πολιν 11 Ιαν. ἀργεῖ ἔφθ. Ρόττερνταμ 23 Ιαν. φορτώνει διὰ Ιταλίαν ἀνεχ. Σύρον 21 Ιαν. καὶ Κλιν 23 Ιαν. διὰ Ρωσίαν εἰς Skien (Νορβηγ.) 30 Ιαν. διὸ φόρτωσι ἀργεῖ Ηεράκι ἀπὸ 25 Δεκ. παραμένει 31 Ιαν. εἰς Ἀλεξανδρείαν 19—28 Ιαν. διὸ φόρτωσι διὰ Χούλλ εἰς Δάντσικην 30 Ιαν. διὸ φόρτωσι διὰ Βενετίαν ἀργεῖ Ἀμδέρσαν ἀπὸ 2 Αὔγ. Ηερχμένει 30 Ιαν. ἔφθ. Πόρτ Σάτιδ 17 Ιαν. (Ανέμενε 28 Ιαν. διαταγής) ἀργεῖ Ηεράκι ἀπὸ 23 Δεκ. Ηερχμ. 31 Ιαν. ἔφθ. Ηεράκι 30 Ιαν. ἐκ Γένοβας ἔφθ. Οινούσιας 3 Δεκ. ἀργεῖ 31 Ιαν. ἔφθ. Ηεράκι 27 Ιαν. εἰς Ρωσίαν		
Λέανδρος Λουκία, τάνκ	Γίθων Χατζηπατέρας Ι. Μαυρή καὶ Σιά	01 10	3298 2143	ἀνεχ. Κάρδιψ 24 Ιαν. διὰ Ηεράκι. Φθάνει 8 Φεβρ. διῆλθε Ηεράκι 16 Ιαν. καὶ Πόρτ Σάτιδ 23 Ιαν. διὰ Σουάζ ἔφθ. 24.		
Μαίνητ δφ Σάμος Μαίρη Ν. Μαιώτις Μάντης Μαραθών Μαργαρίτα Μαρία Μαρία Μαρία Μαρία Μ. Διακάκη Μαρία Ν. Ρούσσου Μαρία Νομικού Μαρία Π. Ξυλά Μαρία Σταθάτου	Α. Κουλούθρου Δημ. Πατέρα Α. Σινούσιου Ε. Κ. Βλασσοπούλου Μ. Χρυσάκη Γεωργιαδή καὶ Σοφίανος Ε. Μάρκου Σ. Βλασσοπούλου Κ. Λεμδός Σ. Ηερή κ.λ.π. Μ. Διακάκη Κυρ. Βενιζέλου Κα. Νομικού Μ. Καρρᾶ Δ. Σταθάτου	01 09 88 06 05 89 04 07 01 00 10 09 99 02 19	1190 4330 1709 3546 3876 2187 4229 4225 3090 1216 4362 3729 1165 3254 5229	ἀνεχ. Ηεράκι 22 Ιαν. διὰ Κατάκωλον. Φορτώνει ηδη εἰς Καλαμάς. διῆλθε Νίτον 14 Ιαν., ἔφθ. Χούλλ 16 Ιαν. Ηερχμένει 26 Ιαν. ἔφθ. Ηεράκι 19 Ιαν. ἐκ Θεοδοσίας. ἀργεῖ Ηεράκι ἀπὸ 23 Νοεμ. Ηερχμ. 31 Ιαν. ἀργεῖ Ηεράκι 23 Ιαν. διὰ Κατάκωλον. ἔφθ. Μπουένος "Αὔρες Ρέδε 20 Ιαν. διῆλθε Κλιν 3 Ιαν. διὰ Αλγέριον, ἔφθ. 20 Ιαν. διῆλθε Βεργούζες 17 Ιαν. διὰ Βελτιμόρη, ἔφθ. 23 Ιαν. ἀνεχ. Λιθερπούλ 18 Ιαν. διὰ Μπουένος "Αὔρες, διῆλθε Λάδσεντ 19. ἀνεχ. Χάρτλεϋσον 17 Ιαν. διὰ Σίγρη, διῆλθε Νίτον 19. ἀνεχ. Σάτχον 23 Ιαν. διὰ Κατάκωλον. ἀνεχ. Βενετίαν 16 Ιαν. διὰ Σύρου, ἔφθ. καὶ ἀργεῖ 27 Ιαν. ἀνεχ. Βάροντ 14 Ιαν. καὶ Κλιν 18 Ιαν. διὰ Αμδέρσαν. ἀνεχ. Ηεράκι 29 Ιαν. διὰ Ρωσίαν. διῆλθε Κοντάν 10 Ιαν. διὰ Αμδέρσαν, διῆλθε Γιεραλτάρ 25 Ιαν. ἀνεχ. Λάζ Πλάταν 18 Ιαν. διὰ Λάζ Παλμας		

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	"Ετος Ναυπ.	Τόν. Γκρές	Α Π Ω	Δ Ι Α	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ
Μαριγόλ Δ.	Ν. Λύρα	02	4146	παραμένει Νικολάεφ 20 Ιαν. όπό φόρτωσιν.		
Μαρίκα	Λασκαρίδη και Σία	98	3175	παραμένει εἰς Southend 26 Ιαν.		
Μαριέττα	Ν. Εύσταθίου	06	4660	άνεχ. Χερσόνησον 16 Ιαν., ἔφθ. Θεοδόσιαν 18 Ιαν.		
Μαριέττα Νομικού	Π. Νομικού	82	1834	άνεχ. Ηπειρώτα 26 Ιαν. διὰ Καρθαγήνη.		
Μαριόνκα Δ. Θεομιώτη	άδελφον Κιρτάτα	04	1784	άνεχ. Μπάρρο 30 Ιαν. διὰ Γένοβην.		
Μαριόνκα Ι. Κουλανδρή	άδ. Γουλανδρή	05	3904	άνεχ. Ηπειρώτα 30 Ιαν. διὰ Ρωσίαν		
Μαριογκούλα	Π. Γουλανδρή και Σία	01	3540	ἔφθ. Στάδικυερ 25 Ιαν. "Εδεξαμενίσθη		
Μαρούκώ Πατέρα	Δ. Πιτέρα	17	4269	ἔφθ. Χίον 25 Δεκ. Ἀργεῖ 31 Ιαν.		
Μαρούλα	άδ. Ηρωΐου	12	4307	ἔφθ. Βίλλαν Κονσταντίνοιον 17 Ιαν. Θά φορτώση Ροζάριο 15—20 Φεβρ.		
Μαρούσιο	Ν. Μ. Πλάγκου	02	4152	άνεχ. Γένοβην 13 Ιαν. ἔφθ. Βατούμι 23 Ιαν. Φορτώνει 30 Ιαν.		
Μαρούσιο Κουλούνθρου	Α. Μ. Κουλούνθρου	07	3556	άνεχ. Σούντερλαντ 15 Ιαν. διὰ Κένην. ἔφθ. 29 Ιαν.		
Μαρούλι Β. Πολέμη	Α. Β. Πολέμη	06	3732	ἔφθ. Ηπειρώτα 25 Δεκ. Ἀργεῖ 31 Ιαν.		
Μασσαλιώτις	Θ. Λιαρούστου	99	4076	άνεχ. Τάνι 14 Ιαν. δι' ἀγκώνα, διῆλθε Γιβραλτάρ 23 Ιαν.		
Μαστραντρέας	Μαστραντρέας και Σινεαλίδη	01	3281	ἔφθασε Γαλάτας 17 Δεκ. Ἀργεῖ 25 Ιαν.		
Ματθαίος	Π. Μ. Λάρης	04	2434	ἔφθ. Χίον 5 Ιαν. Πικραμίδεις 25 Ιαν.		
Ματρόννα	Ν. Βογιατζήδη	02	2816	άνεχ. Ηπειρώτα 22 Ιαν. διὰ Θεοδόσιαν. "Εφθ. Φορτώνει 30 Ιαν.		
Μεμάς	Α. Βεργοτῆ	00	4359	άνεχ. "Αμαστρόνταρη 19 Ιαν. διὰ Ρίθερ Πλέιτ.		
Μέντωρ	Γ. Δρακούλη	02	3050	ἔφθ. Βενετίαν 19 Ιαν.		
Μερόπη	Κ. Καλαφάτη	11	4181	άνεχ. Φάλμουρον 19 Ιαν., διὰ Μπάρρου, ἐκφορτ. 30 Ιαν.		
Μεσαθούρι	Λ. Κεράνη	98	3550	άνεχ. Ρόττερνταρη 24 Ιαν. διῆλθε Νίτον 26 Ιαν.		
Μηνάς	Έμιρη και Γερογιάννη	01	3004	ἄργει Ηπειρώτα πάρα 13 Δεκ., παρέμενε 31 Ιαν.		
Μίνα. Ε. Τρικόγλου	Έλευθ. Τρικόγλου	15	4273	ἔφθ. Μπουένος "Άρες 18 Ιαν. Θά φορτώση Ροζάριο 4—10 Φεβρ. δι' Αμβέρσαν		
Μιχαήλ	Δ. Μ. Λογοθέτη	05	3049	διῆλθε Γιβραλτάρ 11 Ιαν., ἔφθ. Γλαυκώδην 24 Ιαν.		
Μιχαήλ Ε. Γιανναγάς	Ν. Μ. Γιανναγάς	01	3319	άνεχ. Σινενόβαν 22 Ιαν. Σύρον 17 Ιαν. διὰ Μ. Θαλασσαν.		
Μιχαήλ Ε. Τρικόγλου	Ε. Τρικόγλου	99	3044	άνεχ. Τάνι 24 Ιαν. διὰ Σπέτζιαν, διῆλθε Νίτον 26 Ιαν.		
Μιχαήλ Λ.	Ι. Λιβανού	13	4160	διῆλθε Ηπειρώτα 20 Ιαν. ἐκ Κονσταντίνης διὰ Φίλμουρο		
Μιχαήλ Λ. Εμπειρίκος	Στ. Εμπειρίκος	18	5202	ἔφθ. Ηπειρώτα 3 Ιαν. Πικραμίδεις 31 Ιαν.		
Μιχαήλ Ν. Μαρής	Ν. Μαρής	99	3926	άνεχ. Σύρον ἀπό 30 Νοεμβρ. Πικραμίδεις 29 Ιαν.		
Μιχαλάκης	Ν. Εύσταθίου και Σία	04	3146	άνεχ. Ρόττερνταρη 11 Ιαν. διὰ Γένοβην, διῆλθε Γιβραλτάρ 19 Ιαν.		
Μιχαλής Ποντούς	Π. Μ. Ποντούς	00	3672	άνεχ. Ρόττερνταρη 24 Ιαν. διὰ Μπούένος "Άρες Ρέδες		
Μιχαλίδης Συλλάς	άδ. Συλλάς	06	3828	άνεχ. Μονταζίδης 17 Ιαν. διὰ Χέρρην		
Μίμης Χανδρής	Ι. Δ. Χανδρής	92	1630	άνεχ. Ηπειρώτα 26 Ιαν., ἔφθ. Βατούμι 31 Ιαν.		
Μονάρχης	Γ. Χρουσάκη	94	3457	άνεχ. Ρόττερνταρη 13 Ιαν. διὰ Μπόναν, διῆλθε Γιβραλτάρ 21 Ιαν.		
Μονίτωρ	Σ. Φαρκούχη	06	3704	άνεχ. Αλεξανδρείαν 21 Ιαν. διὰ Χούλλη, φθάνει 10 Φεβρ.		
Μωρηάς	Σ. Φαρκούχη	02	3734	άνεχ. Βίγκο 11 Ιαν. διὰ Δάντσιγκ, ἔφθ. Κορρούναν 15 Ιαν. μὲς ζημιας.		
Νάγος	άδ. Λιβανοῦ	10	4111	άνεχ. Νικολάεφ 8 και Κήλι 11 Ιαν. διὰ Φάλμουρο, διῆλ. Γιβραλ. 23 Ιαν.		
Νάρκισσος	Γ. Σταθάτου	06	4313	άνεχ. Μπουένος "Άρες 10 Ιαν. διὰ Βορδώ.		
Ναυτίλος	Δ. Ι. Γευλανδρή	04	3531	ἄργει Ηπειρώτα ἀπό 27 Νοεμ. Πικραμίδεις 31 Ιαν.		
Νεράϊδα εκ Αμαζών	Μ. Χρυσάκη	03	2759	ἔφθ. Όράν 6 Ιαν. Πικραμίδεις 31 Ιαν.		
Νεφέλη	άδ. Κουτσούκου	97	3743	άνεχ. Κέλι 6 Ιαν. διὰ Τενερίφων		
Νήτον	Α. Ι. Καλλινίκου	05	4274	ἔφθ. Ρίον 10 Ιαν. διὰ Τενερίφων		
Νηρεύς	Έμη. Χατζηλίκης	13	6694	διῆλθε Κέλι 6 Ιαν. δι' Οδησσόν, ἔφθ. 9 Ιαν. Φορτώνει:		
Νήρητος	Γ. Δρακούλη	07	3854	άνεχ. Ηπειρώτα 28 Ιαν. διὰ Ρωσίαν		
Νίκη	Α. Βογιατζήδη	17	958	ἔφθ. "Ερέδης 19 Ιαν. "Ηλη ἐν πλήθ δι' Αλεξανδρείαν		
Νικοκλής	Ν. Γ. Μωραΐτη	21	3576	ἔφθ. Βίλλαν Κονσταντίνοιον 14 Ιαν. Φορτώνει διὰ Μασσαλίαν		
Νίκος	Α. Γρυπαίου	14	3892	άνεχ. Ηπειρώτα 17 Ιαν. δι' Οδησσόν		
Νίκος Βαλμάδης	Σ. Ν. Βαλμάδη	01	3920	άνεχ. Σάν Νικολάς 15 Ιαν. διὰ Λάζ Πάλμας		
Νίκος Μάρκου	Ε. Μάρκου	12	4235	άνεχ. Ηπειρώτα 21 Ιαν. διὰ Ρωσίαν		
Νικόλαος	Ν. Δ. Βούλγαρη	01	3634	άνεχ. Ηπειρώτα 28 Ιαν. διὰ Ρωσίαν		
Νικόλαος	άδ. Πήγτης	80	1302	άνεχ. Καρπάθη 16 Ιαν. διὰ Μπάρρου, διῆλθε Γιβραλτάρ 26 Ιαν.		
Νικόλαος Α.	Ν. Γ. Λιβανοῦ	01	3652	ἄργει Ηπειρώτα ἀπό 10 Δεκ. Πικραμίδεις 31 Ιαν.		
Νικόλαος Αθανασούλης	κληρ. Αθανασούλη	01	3572	ἔφθ. Κονσταντίναν 6 Ιαν. Πικραμίδεις 31 Ιαν.		
Νικόλαος Νομικού	Α. Νομικού	99	625	άργει η Αρμελάκη ἀπό 7 Μαΐου 1928		
Νικόλαος Πατέρας	Β. Σ. Ψωσιόληρος	10	4540	άνεχ. Ηπειρώτα 21 Ιαν. διὰ Θύρων		
Νικόλαος Πατέρας	Ν. Πατέρα	06	3435	άργει Ηπειρώτα 2 Ιαν. Αργεῖ 31 Ιαν.		
Όμηρος	Τσούρου και Σπινάρη	84	1366	άνεχ. Θήνηκην 17 Ιαν. δι' Οινόσας, ἔφθ. 19. Αργεῖ.		
Οινόδιος	Ν. Πατέρα και οιδίν	04	5801	άργει η Οινόσα 27 Δεκ. Πικραμίδεις 30 Ιαν.		
Ούρανία	Π. Σ. Αντόππη	03	3064	διῆλθε Γιβραλτάρ 16 Ιαν. διὰ Βαλτιμέρην. Φθάνει 30 Ιαν.—1 Φεβρ.		
Μαργαρώνης	Δημ. Μαργαρώνης	13	4979	άργει η Ντάρτροφ άφ' ἵες ιμάρκης γηροκάσθη		
Πανάγος Λύρας	Ν. Ι. Λύρα	02	3051	άργει Ηπειρώτα ἀπό 28 Οκτ. Μετανομάσθη «Αίολος»		
Παναγής	Ν. Λυκιαρδοπούλου	20	5187	ἔφθ. Ντίρτρεχτ 21 Δεκ. Αργεῖ 31 Ιαν.		
Παναγής Βαλλιάνος	Α. Σ. Βαλλιάνου	04	2980	διῆλθε Γιβραλτάρ 10 Ιαν. διὰ Βενετίαν, ἔφθ. 21 Ιαν.		
Παναγής Μ. Χαδούλης	Ι. Π. Χαδούλη	07	3821	άνεχ. Λάζ Πάλμας 10 Ιαν. διὰ Μπούένος "Άρες		
Πανομίτης	Ι. Αγγίζου κλπ.	05	4327	άνεχ. Κήποιν 16 Ιαν. διὰ Φάλμουρο, διῆλθε Γιβραλτάρ 26 Ιαν.		
Παντελής	άδ. Παντελή	91	2411	άργει Ηπειρώτα ἀπό 18 Νοεμβρ. Αργεῖ 31 Ιαν.		
Παπαλεμός	Γ. Α. Γεωργιλή	10	3748	διῆλθε Λαδάνεντ 10 Ιαν. διὰ Μπούένος "Άρες		
Παρθενών	άδ. Πειθή	08	3189	άνεχ. Αλεξανδρείαν 12 Ιαν., δι' Οδησσόν ἔφθ. 22 Ιαν.		
Πάρος	Κρητικοῦ	94	951	Έκταλει πλόκος μεταξειδ. Βαλεντίας και Σάττας		
Πελαγία	Στολ. Καστάνου	05	3157	άργει Ηπειρώτα ἀπό 24 Δεκ. Πικραμίδεις 31 Ιαν.		
Περδράκης Λ. Καμπάνης	κληρ. Α. Καμπάνη	10	3584	διῆλθε Γιβραλτάρ 17 Ιαν., Ρόττερνταρη 24 Ιαν., Βυνικέν ἐφ. 29 Ιαν.		
Περσένης	έτ. «Ατλαντικός» Α.Ε.	06	4852	άνεχ. Ρόττερνταρη 18 Ιαν., ἔφθ. Τάρη 20 Ιαν.		
Πεταλοί	Μαρή Εμπειρίκου	17	5126	εἰς Μαριανούπολιν 29 Ιαν. όπο φόρτωσιν		
Πετρολίνα, τάνκ	Τ. Κυρήλλου	10	579	διῆλθε Τσαγάν 18 Ιαν. διὰ Κονσταντίναν. Φορτώνει:		
Πέτρος Νομικού	Π. Νομικού	93	2522	άνεχ. Ηπειρώτα 27 Ιαν. διὰ Βορρετών. Φορτώση διὰ Σπαλάτων.		
Πηλεύς	Ε. Χατζηλία	28	4695	όθα φορτώση εἰς Μπάλιαν Μπλάχιαν 2—12 Φεβρ. διὰ Γιβραλτάρ		
Πλαταίαί	Γ. Γρέγορη	97	3039	άργει η Ρόττερνταρη ἀπό 23 Οκτ. Πικραμίδεις 31 Ιαν.		
Πολέμης	Κ. Α. Πολέμη	09	1457	ἔφθ. Ηπειρώτα 15 Ιαν. διὰ Χαλκίδος. Αργεῖ 31 Ιαν.		
Πόλη εκ Θράκη	έτ. «Κάσσος» Α.Ε.	97	2861	άργει η Σόρον ἀπό μηνῶν. Επισκευάσεται 29 Ιαν.		
Πολύκτωρ	Γ. Δρακούλη	14	4077	άνεχ. Ηλασκόνδη 21 Ιαν. διὰ Αθέρπουλ 22 Ιαν., Πιαρέμ. 26 Ιαν.		
Πολύμνια	Ε. Μαχαλιτσάνου	07	4937	άνεχ. Βαλτιμέρην 27, εἰς Λάζ Πλάταν 30 Ιαν. όπο φόρτωσιν		
Πόντος	Γ. Γράτσου	12	4013	άνεχ. Αλεξανδρείαν 22 Ιαν. διὰ Ρωσίαν.		
Πόπη	Μ.χ. Βερνίκου	96	1594	άνεχ. Αλεξανδρείαν 5 Ιαν. διὰ Ηπειρώτα. Αργεῖ 30 Ιαν.		
Ποσειδών	Κυρ. Βενιζέλου	09	3895	άνεχ. Λονδίνον 17 Ιαν., ἔφθ. Σούντερλαντ 20 Ιαν.		

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος Ναυπ.	Τόν. Γκρός	ΑΠΘ	ΔΙΑ	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ
Πρίονας	έτ. «Κάσσος» Α.Ε.	07	3823	άνεχ. Νοδορωσίσκην 25 Ιαν. διά Φάλμουθ (Βιαταγάς)		
Πρωτεύς	έτ. «Ατλαντικός» Α.Ε.	06	4170	άνεχ. Τιμούντεν 11 Ιαν. διά Μπουένος "Άδερς διήλ. Λάζ Πάλμας 21 Ιαν.		
Πρώτος	Γ. Ν. Λουλούδη	03	1171	άνεχ. Γαλάτσι 10 Ιαν. διά Μασσ., Κλιν 12 Ιαν. Εγ. Κορσική 20 Ιαν.		
Πυθέας	I. Γαλάκη	02	3028	έφθ. Ρόττερνταμ 5 Ιαν. Επισκευάζεται Ιαν. 26		
Ρίτα	Γ. Ηανά	01	2495	άνεχ. Ρόττερνταμ 22 Ιαν. διά Σούντερλαντ, Φορτώνεται 31 Ιαν.		
Ρίτα Χανδρή	I. Δ. Χανδρή	90	1217	άνεχ. Πειραιά 26 Ιαν. διά Κατάκολον, φορτώνεται 30 Ιαν. διά Σέτταν.		
Ρόκος Βεργωτῆς	Γερ. Βεργωτή	19	5637	άργει εἰς Ντόντοντρεχτ από 21 Νοεμ. Παρέμενε 30 Ιαν.		
Σένκομπελ. τάνκ	έτ. «Σένκομπελ»	30	1654	έφθ. Πειραιά 18 Ιαν. έκ Ταΐγανου		
Σοφία Θεοδωροπούλου	Η. Θεοδωροπούλου	99	1518	άνεχ. Πειραιά 13 Ιαν., έφθ. Σούνινα 26 Ιαν. φορτ. διά Σικελίαν.		
Σούνιον	Μαρή Έμπειρηκου	19	3054	άργει εἰς Βάλον από 6 Δεκ. Παραμ. 31 Ιαν.		
Στάμος Φαφαλιός	Σ. και Δ. Φαφαλιός	06	3990	έφθ. Άλεξάνδρειαν 17 Ιαν. Φορτώνεται 22-30 Ιαν. διά Χούλη		
Στάθης Α.	άδ. Αποστολοπούλου	81	987	άργει Πειραιά από 23 Δεκ. Παραμ. 31 Ιαν.		
Στέφανος Κωστομένης	Ε. Κουλουκουντή	11	5409	διήλθε Πειραιά 17 Ιαν. διά Μοντεβίδεο, διήλθε Γιεραλτάρ 26 Ιαν.		
Στρατής	Μ. Κυδωνιάδης	05	3893	έφθ. Μπουένος "Άδερς 9 Ιαν. Εφόρτωσε διά "Αγ. Βικέντιον (Βιαταγάς)		
Στυλιανή	άδ. Πε.0η	93	1828	εἰς συνεχή ταξίδια Αιγαίου—λιμένων Συρίας—Κύπρου		
Στυλιανός	Π. Σ. Αντόππα	04	3564	άνεχ. Τάνι 13 Ιαν. διά Ντουμπρόδενα, διήλθε Γιεραλτάρ 22 Ιαν.		
Στυλιανός Κουτσοδόντης	Α. Κ. Κουτσοδόντη	05	3076	άνεχ. Βεντίταν 14 Ιαν. διά "Οδησσόν, έφθ. 27 Ιαν.		
Socrates	'Αγγλικόν	13	4979	ήγοράθη περ Ελλήνων : Βλέπε : "Π. Μαργαρώνης..."		
Τάκης	Η. Σ. Αντόππα	04	1698	άνεχ. Νοδορωσίσκην 29 Ιαν. διά Κρήτην. Πειραιά, Κέρινθον		
Ταξιδιώχης	Κ. Μ. Λεμού	08	3445	άνεχ. Zarate 14 Ιαν. διά Σάντα Φέ, φορτώνεται		
Τερέζα Κοντογιάννη	Κοντογιάννη	89	764	άνεχ. Πειραιά 17 Ιαν. διά Καδάλλαν		
Τηνής	Γ. Φ. Αλεξανδρή	00	3606	εἰς λιμένας Ρωσίας 15 Ιαν. φορτώνεται		
Τηλέμαχος	Γ. Δρακούλη	11	3562	άνεχ. Ραθένναν 10 Ιαν. έφθ. Νικολάεφ 20 Ιαν. φορτώνεται		
Τίμιος Σταυρός	Β. Λαζανόν	02	3564	άνεχ. Νικολάεφ 12 διά Φάλμουθ, διήλθε Κλιν 15 Ιαν.		
Τό - Κύμα	Α. Κονταντινίδη	05	3721	έφθ. Σάν Νικολάς 16 Ιαν.		
Τρίαντα	Γ. Λεμού και Μ. Γεωργιλή	00	4358	έφθ. Ρόττερνταμ 14 Ιαν.		
Τρίτων	Γ. Γράτσος	14	4211	έφθ. Ibicui 7 Ιαν. φορτώνεται 24 Ιαν.		
Τσιροπινάς	Α. Κ. Τσιροπινά	14	3895	έφθ. Σύρον 30 Νοεμβρ. άργει 30 Ιαν.		
Τόνης Χανδρής	I. Δ. Χανδρή	04	2689	έπι πλήρη έκ Πειραιώς διά Ρωσίαν, 31 Ιαν.		
"Υδρα	Γκ. Κουλούρα	00	3513	άνεχ. Χαλκίδη 18 Ιαν. διά Θεοδόσιαν. Φορτ. 30 Ιαν. διά Πειραιά		
"Υδραίος	Α. Κουλούρα και Κ. Ξένου	02	4476	διήλθε Λαζάριον 30 Ιαν. διά Φάλμουθ, διαταγής		
Φαίδων	Η. Αλεξανδρού και Σία	89	1882	διήλθε Κων(η)λιν 13 Ιαν. διά Σαλέρνο. Εκφορτώνεται 20 Ιαν.		
Φανερωμένη	Α. Βλαχάκη	08	3501	εἰς Μπλάζο 30 Ιαν. ώπο φόρτωσιν διά "Αλεξανδρειαν		
Φραγκούλα Β. Γουλανδρή	άδ. Γουλανδρή	18	5304	διήλθε Κλιν 24 και "Ανδρον 26 Ιαν. διά Βαλτιμόρην		
Φωτεινή Καρδά	άδ. Καρρά	08	4396	διήλθε Κων(η)λιν 24 Ιαν. διά Μάλμο		
Φώτης	Ν. Λυκιαρδοπούλου	12	3507	άνεχ. Τάνι 23 Ιαν. διά Πόρτα Σατή, διήλθε Νίτσων 26 Ιαν.		
Φωφώ Μακρή	Η. Μαρή	03	1013	διήλθε Κων(η)λιν 20 Ιαν. διά Γρινδίσιον 27 Ιαν.		
Φωνάρης	έτ. Ατλαντικός	07	2981	Στάδιγκερ 12, Larvik 16, Skien 24 Ιαν. Εκφορτώνεται		
Χαδιάτης	έτ. «Κάσσος» Α.Ε.	29	4386	άνεχ. Βοριάρη 8 Ιαν. διά Sharpness, διήλθε Πόρτα Σατή 21 Ιαν.		
Χαράλαμπος	Αντ. Γιαννουλάτου	01	4389	άνεχ. Πειραιά 18 Ιαν. διά "Οδησσόν, έφθ. 24 Ιαν.		
Χαράλαμπος Π.	Π. I. Πατέρα και Σία	07	4362	διήλθε Κράλιμον 14 Ιαν. διά Ρόττερνταμ, έφθασεν 16 Ιαν. Εκφορτ.		
Χέλατρος	έτ. «Κάσσος» Α.Ε.	14	3489	διήλθε Πέρσιλατάρ 6 Ιαν. διά Μπουένος "Άδερς (Βιαταγάς)		
Χίος	Σ. Παρηή κ.λ.π.	88	1356	"Επισκευάζεται εἰς Πειραιά, Ιαν. 31		
Χλόη	Ν. Λυκιαρδοπούλου	99	5730	άνεχ. Αργοστόλι 20 Ιαν. διά Κπολιν—Ρωσίαν		
Χριστίνα	Α. Βογιατζίδη και Σία	98	3438	άργει Σύρον ώπο 27 Οκτ. Παρέμενε 28 Ιαν.		
Χριστόφορος	έτ. «Χίος» Α.Ε.	10	4109	διήλθε Κπολιν 12 διά Νοδορωσίσκην, έφθ. 15 Ιαν. Φορτώνεται		
Χρυσάνθη	άδ. Πατέρα	00	3217	Εις Τάνι 25 Ιαν. Φορτώνεται διά Πειραιά, όπου άρχει 20-25 Φεβρ.		
Χρυσάνθη Σταυρούδη	I. Σταυρούδη	90	2223	εἰς Κυράτι (Εύθοιας) 30 Ιαν. Φορτώνεται διά Γκάρστον		
Χρυσή	Π. I. Γουλανδρή	13	5367	άνεχ. Λιθέρον 19 Ιαν. και Κπολιν 27 Ιαν. διά Νικολάεφ.		
Ψαρά	Κ. Δ. Καλαφάτη	03	2907	εἰς Μαριανούπολιν 30 Ιαν. ώπο φόρτωσιν		
Ωκεανία	M. Καριδαλη	07	4843	έφθ. Βαλτιμόρην 13 Ιαν. Παρέμενε Ιαν. 20		
Ωκεανίς	I. Ταχιμαντζή	96	3471	άνεχ. Πειραιά 30 Ιαν. διά Ρωσίαν		
Ωρίων	έτ. «Χίος» Α.Ε.	96	3256	άργει Πειραιά ώπο 19 Νοεμβρ. Παραμ. 31 Ιαν.		
Ωρωπός	Μαρή Έμπειρηκου	13	3475	άνεχ. Βρατλαν 6 Ιαν. διά "Αμβέρσαν, διήλθε Γιεραλτάρ 20 Ιαν.		

(Τής ίδιας οπήρεα, τῶν «Ναυτικ. Χρονικῶν» και ἐκ τοῦ «Λέξος Λιστ»).

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΒΕΡΝΙΚΟΣ

ΝΑΥΑΓΟΣΩΣΤΙΚΑ - ΡΥΜΟΥΛΚΑ
ΟΙΚΟΣ ΙΔΡΥΘΕΙΣ ΕΝ ΚΩΝΠΟΛΕΙ ΤΩΝ 1889

Ρυμουλκὰ κατάλληλα διὰ παντὸς εἴδους Ρυμονίκησεις

Εἰδικὰ ταχύπλοα σκάφη δι' ἐκδομάς.

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

ΝΑΥΑΓΟΣΩΣΤΙΚΑΙ ΕΡΓΑΣΙΑΙ

ΡΥΜΟΥΛΚΗΣΕΙΣ ΑΝΣΙΚΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ

S.S. "MIMΗΣ,"

Τὸ μεγαλείτερον καὶ ἴσχυρότερον Ελληνικὸν ναυαγοσωστικὸν.

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

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