

# NAYTIKA XRONIKA



1η Μαρτίου 1931

Αρ. Φύλλου 5

# ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΤΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ Α! ΑΡΙΘ. 5. = ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ = ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, 1 ΜΑΡΤΙΟΥ 1931

## ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗΝ ΤΟΥ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ ΕΝΙΣΧΥΣΕΩΣ ΚΑΙ ΠΡΟΑΓΩΓΗΣ ΤΗΣ ΕΘΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΜΑΣ

ΜΙΑ ΣΥΝΟΜΙΛΙΑ ΜΕ ΤΟΝ Κ. ΑΝΤΙΠΡΟΕΔΡΟΝ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

‘Η έπανάληψις των έργασιών των Νομοθετικών Σωμάτων προεκάλεσεν εύλογως διὰ τὸν ναυτιλλόμενον κόσμον ίδιαιτέρον ένδιαφέρον. Έλπιζει οὗτος ότι κατὰ τὸ έπόμενον τετράμηνον περίπου διάστημα μέχοι τῆς λήξεως τῶν έργασιών τῆς παρούσης Συνόδου τῶν Βουλῶν θὰ ύποβληθοῦν εἰς αὐτὰς καὶ θὰ ψηφισθοῦν τὰ νομοθετικὰ μέτρα, διὰ τῶν ὅποιων θὰ τεθῇ εἰς πραγματοποίησιν τὸ μετὰ τόσης ἐμπεριστατωμένης μελέτης καὶ ἔξονυχιστικῆς συζητήσεως καταρτισθὲν πρόγραμμα ἐνισχύσεως καὶ προαγωγῆς τῆς Εθνικῆς μας ναυτιλίας.

Οι ἔνδοιασμοί, οἱ διατυπωθέντες ύπὸ τοῦ ἀξιούτιμου Υπουργοῦ ἐπὶ τῶν Οἰκονομικῶν ἀπὸ τῆς παρούσης στήλης, ἐν συναφείᾳ πρὸς κυκλοφορησάσας πληροφορίας τινὰς, ὡς πρὸς τὴν τύχην τῶν μέτρων τὰ ὅποια ὑπέδειξε πρὸς λῆψιν ἡ μεγάλη εἰδικὴ ἐπιτροπὴ ἐπὶ τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας—ἡ ἀληθῶς ἀξιεπαίνως καὶ κατὰ πωτοφανῆ διὰ τὴν Ἑλλάδα μεθοδικότητα καὶ σύστημα ἐργασθεῖσα—ζῆμιον γησαν, διότι ητοῦ ἐπόμενον, ώρισμένας ἀμφιβολίας ὡς πρὸς τὴν ἐφαρμογὴν, τὴν ταχείαν τούλαχιστον, τοῦ καταρτισθέντος προγράμματος.

Τὰ «Ναυτικά Χρονικά» ἀποβλέποντα εἰς τὴν πλήρη ἐνημέρωσιν τοῦ ναυτιλλούμενου κόσμου περὶ τῆς θέσεως τῶν ζητημάτων του ἐθεώρησαν καθῆκον των νὰ ἐπιζητήσουν τὴν διευκρίνισιν τῶν πραγμάτων.

‘Απηνθύνθησαν πρὸς τοῦτο πρὸς τὸν ἀξιότιμον Ἀντιπρόσωπον τῆς Κυβερνήσεως.

Τὰ «Ναυτικά Χρονικά» πιστεύουν ἀπολύτως ότι, ὡς πως ἡ ἔξαίρετος πρωτοβουλία τὴν ὅποιαν ἀνέλαβεν ὁ

κ. Α. Μιχαλακόπουλος, ἡ μοναδικὴ ἐνημερότης του εἰς δόλα τὰ γενικὰ καὶ εἰδικὰ ζητήματα τὸν ἀπασχολοῦντα τὴν χώραν καὶ ἡ δεξιοτεχνικωτάτη ἀπὸ μέρους του καθοδήγησις τῆς ύπὸ τὴν προεδρείαν του εἰδικῆς ἐπιτροπῆς, ἔφερον εἰς τόσον ἐπιτυχές πέρας τὸ ἔργον ταῦτας, οὕτω καὶ ἡ ἀκατάβλητος θεληματικότης του θὰ μεταβάλλῃ συντόμως εἰς πραγματικότητα τὰ ύπὸ τῆς Ἐπιτροπῆς ύποδειχθέντα μέτρα πρὸς ἐνίσχυσιν καὶ προαγωγὴν τῆς ἐθνικῆς μας ναυτιλίας.

\* \* \*

‘Ο ἀξιότιμος Ἀντιπρόσωπος τῆς Κυβερνήσεως εἶχε τὴν καλωσύνην νὰ δεχθῇ εἰς ίδιαιτέραν συνέντευξιν συνεργάτην τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» καὶ νὰ ὄμιλήσῃ διεξοδικώτατα πρὸς αὐτόν.

‘Ἀπὸ τὴν συνομιλίαν αὐτὴν προκύπτει ὅτι ὁ κ. Μιχαλακόπουλος, συμπληρωθείσης ηδη τῆς ἐκτυπώσεως τῶν δύο μερῶν τοῦ ἔργου τῆς ύπὸ τὴν προεδρείαν του εἰδικῆς ἐπιτροπῆς, τῶν ἀναφερομένων εἰς τὰς ἐφ’ ἐνὸς ἐκάστου τῶν ζητημάτων τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας, μὲ τὰ ὅποια ἡσχολήθη αὐτῇ, ἐκθέσεις τῶν εἰδικῶν εἰσηγητῶν τῆς καὶ εἰς τὰ ὄριστικὰ πορίσματα τῆς Ἐπιτροπῆς περὶ τῶν ἐνδεικνυομένων πρὸς λῆψιν μέτρων, θὰ θέσῃ ταῦτα ύπερψυχιν τοῦ κ. Προέδρου τῆς Κυβερνήσεως εἰς εἰδικὴν συνεργασίαν τὴν ὅποιαν πρόκειται νὰ ἔχῃ μετ’ αὐτοῦ ἐντὸς τῆς ἀρχαίμενης ἐβδομάδος.

‘Ο κ. Μιχαλακόπουλος θὰ παρακαλέσῃ τὸν κ. Βενιζέλον ὅπως μελετήσῃ μετ’ ίδιαιτέρας προσοχῆς τόσον τὰ πορίσματα τῆς ἐπιτροπῆς, ὃσον καὶ τὰς ἐκθέσεις τῶν εἰσηγητῶν τῆς.



Κατά τὸ διάστημα τὸ ὁποῖον δ' ἀπαιτηθῇ, 10—15 ἡ-  
μερῶν, διὰ τὴν ἀπὸ μέρους τοῦ κ. Πρωθυπουργοῦ ἐ-  
περιστατωμένην μελέτην τοῦ διοικητή ζητήματος, ὁ κ.  
Μιχαλακόπουλος πρόκειται νὰ ἔχῃ ἀλλεπαλλήλους συ-  
νεργασίας μὲ τὸν κ. Υπουργὸν τῶν Οἰκονομικῶν διὰ  
τὸν καθορισμὸν ἐπὶ τῇ βάσει τῆς δυναμικότητος τοῦ  
δημοσίου προϋπολογισμοῦ τῆς ἑφαδμογῆς τοῦ καταρτι-  
σμέντος προγράμματος ἐνισχύσεως ὑπὸ τοῦ Κοάτοντος  
τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας.

Ο κ. Μιχαλακόπουλος ἔχει τὴν γνώμην ὅτι δὲν εἶνε  
βάσιμος ἡ ἀντίληψις ὅτι ἀπετέλει ἔργον τῆς εἰδικῆς ἐ-  
πιτροπῆς ἡ ἔξενδρεσις τῶν πόρων καὶ ἡ ὑπόδειξις τῶν  
οἰκονομικῶν μέσων πρὸς ἑφαδμογὴν ὑπὸ τοῦ Κοάτοντος  
τοῦ προγράμματος, τὸ ὁποῖον κατήρτισε αὐτῇ. Ἡ ἔξεν-  
δρεσις τῶν πόρων ἀποτελεῖ ἔργον τῆς Κυβερνήσεως καὶ  
μόνης ταύτης, ἡ ὁποία ἄλλωστε διαχειρίζεται τὰ δημό-  
σια οἰκονομικὰ καὶ δύναται νὰ ἔχῃ ἐπίγνωσιν τῆς ἀντο-  
χῆς αὐτῶν.

Λίαν ἐπιτυχῶς ὁ κ. Μιχαλακόπουλος παρομοιάζει τὸ  
ἔργον τῆς ἐπιτροπῆς μὲ τὸ ἔργον τοῦ ιατροῦ. Εἰς τὴν  
ἀρμοδιότητα τούτου ὑπάγεται ἡ διάγνωσις τῆς ἀσθε-  
νείας ἀπὸ τὴν δόπιαν πάσχει ὁ ἀσθενὴς καὶ ἡ ὑπόδει-  
ξις τῶν μέσων πρὸς θεραπείαν αὐτοῦ. Ἡ ἔξενδρεσις  
τῶν πόρων πρὸς ἑφαδμογὴν μέσων αὐτῶν ἀπόκειται  
εἰς τὸν ἀσθενὴν ἢ τοὺς οἰκείους αὐτοῦ καὶ ὅχι βεβαίως  
ποτὲ εἰς τὸν ιατρόν.

Εἰς τὴν Κυβέρνησιν, συνεπῶς, ὑποχρεωμένην νὰ  
ἐνδιαφερθῇ διὰ τὴν θεραπείαν ἐνὸς πάσχοντος κλάδου  
τῆς ἐθνικῆς οἰκονομίας τῆς χώρας, ἀπόκειται νὰ ἔξενδρη  
τοὺς πόρους πρὸς ἑφαδμογὴν τῶν ὑποδειχθέντων μέ-  
σων θεραπείας.

Ο κ. Ἀντιπρόδορος τῆς Κυβερνήσεως μελετήσας ὑ-  
πὸ τὴν ἰδιότητά του ταύτην, τὸ ζῆτημα τῆς ἐμπορικῆς  
ναυτιλίας καὶ ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τῆς ἑφαδμογῆς τῶν ὑπο-  
δειχθέντων μέτρων ἔχει ὑπὲρ ὅψει τοῦ πλῆρες σύστημα  
ἔξενδρεσις τῶν ἀπαιτηθησομένων πόρων, θὰ συζητή-  
σῃ δὲ τοῦτο μετὰ τοῦ κ. Μαρῆ, ὡς ἀρμοδίου ὑπουργοῦ.

Ἐπὶ τοῦ προκειμένου, ὅπως εἴνε ἄλλωστε εὐλογον,  
ο κ. Μιχαλακόπουλος δὲν προβαίνει πρὸς τὸ παρόν ἀ-  
κόμη εἰς οὐδεμίαν δημοσίαν ἀνακοίνωσιν καὶ δὲν θὰ  
προβῇ εἰς τοιαύτην προτοῦ ἐν συνεργασίᾳ μετὰ τοῦ κ.  
Πρωθυπουργοῦ καὶ τοῦ κ. Υπουργοῦ τῶν Οἰκονομι-  
κῶν, ἐπὶ τῇ βάσει τῶν ὅσων θὰ εἰσηγηθῇ, ληφθοῦν αἱ  
σχετικαὶ κυβερνητικαὶ ἀποφάσεις.

"Ο, τι πρὸς τὸ παρόν δύναται νὰ γραφῇ εἴνε ὅτι τὸ  
σύστημα τὸ ὁποῖον ἔχει ὑπὲρ ὅψει τοῦ ὁ κ. Ἀντιπρό-  
δορος τῆς Κυβερνήσεως προβλέπει τὴν κλιμακωτήν ἑφα-  
δμογὴν τοῦ ὑπὸ τῆς εἰδικῆς ἐπιτροπῆς καταρτισμέντος  
προγράμματος ἐνισχύσεως καὶ ἀναδιογανώσεως τῆς ἐ-  
μπορικῆς ναυτιλίας.

Εύθὺς ὡς ἐν συνεργασίᾳ τοῦ κ. Μιχαλακοπούλου  
μετὰ τοῦ κ. Μαρῆ καθορισθεὶς τελικῶς οἱ πόροι οἱ ὁ-  
ποῖοι θὰ διατεθοῦν διὰ τὴν κλιμακωτήν ἑφαδμογὴν  
τοῦ προγράμματος, θὰ συγκροτηθοῦν μία ἡ δύο εἰδικαὶ<sup>1</sup>  
συσκέψεις ὑπὸ τὴν προεδρείαν τοῦ κ. Βενιζέλου καὶ τῇ  
συμμετοχῇ τῶν κ. κ. Μιχαλακοπούλου, Μαρῆ καὶ Ἀρ-  
γυροπούλου πρὸς λῆψιν ὁριστικῶν ἀποφάσεων.

Ὑπολογίζεται ὅτι μέχρι τῆς 20ῆς Μαρτίου, τὸ πολὺ,  
θὰ ἔχουν ληφθῆναι ἀριστικαὶ κυβερνητικαὶ ἀποφάσεις  
ῶστε ἀμέσως μετ' αὐτὰς νὰ ἐπιληφθῇ ὁ κ. Ἀντιπρό-  
δορος τῆς Κυβερνήσεως ἐν συνεργασίᾳ μετὰ τοῦ κ. Υ-  
πουργοῦ τῶν Ναυτικῶν τοῦ καταρτισμοῦ τῶν ὑποβλη-  
θησομένων εἰς τὴν Βουλὴν νομοσχεδίων.

Ο κ. Μιχαλακόπουλος ἀποβλέπει ὅπως κατὰ τὸ  
χρονικὸν διάστημα ἀπὸ τῆς ἐπαναλήψεως τῶν ἑργασι-  
ῶν τῆς Βουλῆς μετὰ τὰς ἔορτὰς τοῦ Πάσχα μέχρι τῶν  
Θερινῶν διακοπῶν ψηφισθοῦν τὰ νομοθετήματα τὰ  
προβλέποντα τὴν ἑφαδμογὴν τῶν ὑποδειξεων τῆς ἐ-  
πιτροπῆς.

α.) Διὰ τὴν ἀναδιογάνωσιν καὶ ἐνίσχυσιν τῆς ἀ-

κτοπλοΐας.

β.) Διὰ τὴν ἵδρυσιν ἐλληνικοῦ ἀσφαλιστικοῦ ὄγα-  
νισμοῦ καὶ  
γ.) Διὰ τὴν ὁργάνωσιν τῆς Ναυτικῆς Πίστεως.

Ο κ. Ἀντιπρόδορος τῆς Κυβερνήσεως, κατὰ σύμ-  
πτωσιν, πρὸ τῆς συνομιλίας του μετὰ τοῦ συνεργάτου  
τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» είχε συνομιλίαν μετὰ ἔξεχον-  
τος ὄμογενοῦς ἐξ Αἰγύπτου, ἔξαιρετικὴν κατέχοντος θέ-  
σιν ἐν τῇ φίλῃ χώρᾳ καὶ ιδιαιτέρων ἀπολαύοντος συμ-  
παθειῶν παρὰ τῇ Αἰγυπτιακῇ κοινωνίᾳ.

Λόγου γενομένου περὶ τῆς ὑπὸ ἐκτέλεσιν ἀναδιο-  
γανώσεως τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας μας, ὁ διακεκριμένος  
ὄμογενῆς ἐτοίσεις πρὸς τὸν κ. Μιχαλακόπουλον ὅτι εἴνε  
εἰς δέσιν νὰ διαβεβαιώσῃ αὐτὸν ὑπευθύνως ὅτι ἀν ἀνα-  
διογανωθῆ ἡ ἔξωτερη ἀποτολοῦα τῆς Ἐλλάδος καὶ  
ἀποκτήσῃ σκάφη δυνάμενα νὰ συναγωνισθοῦν τὰ ἔναντι  
προτίμησις τῶν Αἰγυπτίων θὰ στραφῇ σχεδὸν ἐξ ὀλο-  
κλήρου πρὸς τὴν Ελληνικὴν σημαίαν.

Προκειμένου περὶ τῆς ἵδρυσεως τοῦ Ἐλληνικοῦ Ἀ-  
σφαλιστικοῦ Οργανισμοῦ ὁ κ. Μιχαλακόπουλος; εἴνε ἀ-  
ποφασισμένος ὅπως ζητήσῃ τὴν σύγκλησιν εἰδικῆς συ-  
νελένσεως τῶν ἐφοπλιστῶν εἰς τὴν ὁποίαν θὰ προσέλ-  
θῃ αὐτοπροσώπως ἡ ἐφ' ὅσον τοῦτο θὰ ἦτο δυσχερές  
ὅπως καλέσῃ εἰς τὸ Πολιτικὸν Γραφεῖον ἐπιτροπῆν ἐκ-  
προσωπούσαν τὰς ἀπόψεις ὀλοκλήρου τοῦ ἐφοπλιστι-  
κοῦ κόσμου πρὸς συζήτησιν ἐπὶ τῷ ζητήματος.

Ἐπικοινωνῶν οὕτως ἀπ' εὐθείας μετὰ τοῦ ἐφοπλι-  
στικοῦ κόσμου ὁ κ. Μιχαλακόπουλος, ὅχι πλέον ὑπὸ  
τὴν ἰδιότητά του, τοῦ προεδροῦ τῆς εἰδικῆς ἐπιτροπῆς  
μελέτης τῶν ζητημάτων τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας, ἀλλ'  
ώς ἐκπρόσωπος τῆς Κυβερνήσεως θὰ ἐπιζητήσῃ τὴν ὁ-  
ριστικὴν ἐκκαθάρισιν τῶν ἀπόψεων τῶν ἐφοπλιστῶν  
ἐπὶ τοῦ ζητήματος, μὲ κατεύθυνσιν τὴν ἵδρυσιν τοῦ  
Ἐλληνικοῦ Ασφαλιστικοῦ Οργανισμοῦ ἐπὶ βάσεων ἐγ-  
γυμένων τὴν ἀρτίαν λειτουργίαν αὐτοῦ.

Ο κ. Μιχαλακόπουλος ιδιαιτέρων ὅλως ἀποδίδει ση-  
μαίαν εἰς τὴν ὅσον ἔνεστι ταχυτέρων ὁργάνωσιν τῆς  
Ναυτικῆς Πίστεως, ἐν τῇ ὁρθοτάτῃ ἀντιλήψει περὶ τῆς  
σοβαροτάτης συμβολῆς ταύτης εἰς τὴν γενικωτέραν  
προαγωγὴν τῆς ἐμπορικῆς μας ναυτιλίας.

Ἐχων ὑπὲρ ὅψει τοῦ τὰς συνομιλίας, τὰς ὁποίας ἐπὶ<sup>2</sup>  
τοῦ προκειμένου ἔσχε μετὰ τῆς Διοικήσεως τῆς Ἐθνι-  
κῆς Τραπέζης, ὁ κ. Μιχαλακόπουλος ἀποκλείει ὀλοσχε-  
ρῶς οἰανδήποτε δυσχέρειαν διὰ τὴν πραγματοποίησιν  
τῆς ἀναλήψεως τῆς ναυτικῆς πίστεως ὑπὸ τῆς Ἐθνικῆς  
Κτηματικῆς Τραπέζης, κατὰ τὰς γνωστὰς ὑποδείξεις  
τῆς εἰδικῆς ἐπιτροπῆς.

Αλλωστε διὰ τὴν ὁργάνωσιν τῆς ναυτικῆς πίστεως  
ὁ κ. Μιχαλακόπουλος είχεν ἀσχοληθῆ προσωπικῶς, τὰ  
συμπεράσματα δὲ τῆς μελέτης του καὶ τὸ ἐπὶ τῇ βάσει  
αὐτῶν καταρτισθὲν σχέδιον ὅχι μόνον είχεν ἀναγνωρί-  
ση ὡς ἀρτίον ἡ Διοικήσις τῆς Ἐθνικῆς Τραπέζης, ἀλλὰ  
καὶ τὸ είχεν νιοθετῆσει δι' ὅτι ἀφορᾶ τὴν ἴδιαν τῆς  
συμβολὴν εἰς τὴν ὁργάνωσιν τοῦ κλάδου τῆς Ναυτικῆς  
Πίστεως.

## ΤΑ ΝΕΑ ΜΟΤΟΡΣΙΠΣ ΤΗΣ "ΠΟΥΛΙΑ,,

Η Ἰταλικὴ ἀπομολοῖα τῆς «Πούλια» νωπυγγεῖ διὰ τὴν γραμ-  
μὴν Τεργέστης—Πειραιῶς—Δωδεκανήσου—Ἀλεξανδρείας 6 νέα  
μότορσιπς. Τὸ πρῶτον ἐξ αὐτῶν δυομισθέν «Brioni» καθειλώ-  
σθη τὴν 4ην Φεβρουαρίου, θά τεθῇ δ' ἐν ὑπηρεσίᾳ τὸν Μάϊον.  
Τὰ ὑπόλοιπα πέντε θὰ παραληφθοῦν διαδοχικῶς ἐντὸς τοῦ 1931.  
Ἐκαστον τῶν ἐν λόγῳ μότορσιπς είνε τόνινον γκρός 2800, διπλοε-  
λικούνγκτον, μὲ μηχανὰς δυνάμεως 3200 ἐππων, 0° ἀναπτύσσῃ δὲ  
ταχύτητα 14 μιλλίων. Διαθέττουν καμπίνας α' καὶ 6° θέσεως μὲ  
μονάς κλίνας καὶ λουτρά, είνε δ' ἐφωδιασμένα μὲ ὅλα τὰ κομφέρ.

# ΕΠΙ ΤΗΣ ΑΠΟΦΑΣΙΣΘΕΙΣΗΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

ΑΡΘΡΟΝ ΤΟΥ Κ. Ν. Τ. ΠΑΠΑΔΗΜΗΤΡΙΟΥ ΔΙΚΗΓΟΡΟΥ

"Η σκέψις περὶ ίδρυσεως ἐλληνικῆς ἀσφαλιστικῆς ἔταιρίας ἡ ἐλληνικοῦ ἀσφαλιστικοῦ δργανισμοῦ δυναμένου νὰ συμμετέχῃ εἰς τὴν κάλυψιν τῶν κινδύνων ἐπὶ σωμάτων, ἥρχισε νὰ συζητεῖται συνδρότερον μεταξὺ τῶν ἐφοπλιστικῶν μας κύκλων, ἀφ' ἣς ἐπειδήθη οὐσιώδης αὐξησις τῶν ἀσφαλιστρῶν ἐπὶ ἐλληνικῶν ἀτμοπλοίων εἰς τὴν ἀγγλικὴν ἀσφαλιστικὴν ἀγοράν. Η ίδρυσις τοῦ ἀσφαλιστικοῦ δργανισμοῦ διεγράψη ὃς εἰδος ἀμύνης κατὰ τῆς τάσεως τῶν ἀγγλικῶν ἀσφαλιστῶν πρὸς ἐπιβολὴν ὑπερόγκων ἀσφαλιστρῶν ἐπὶ τῶν ἐλληνικῶν ἀτμοπλοίων, τάσεως ἡτοις ἔχαρκτηρίζετο κατὰ τὸ πλεῖστον παρ' ἡμῖν νῷς ἀδικος καὶ ἀδικιολόγητος.

Σήμερον οἱ παρακολουθοῦντες κατὰ τὸ μᾶλλον καὶ ἡτον τὴν ἀσφαλιστικὴν κίνησιν δὲν δύνανται νὰ συμμερίζωνται τὴν ἀποφήν ταύτην ἡτοις ἀναμφισβήτητως εἰναι ἀσφαλισμένη. Καὶ ἂν ἀκόμη δεχθῆμεν ὅτι ὥρισμένοι διείθεταις ἐφοπλιστικοὶ κύκλοι: θαρρώς ἐφερον κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη τὴν ἀνάπτυξιν τῆς φορτηγοῦ ἐλληνικῆς κυνιτίλιας, εἰναι ἐν τούτοις βέβαιον, ὅτι οἱ ἀσφαλισταὶ τοῦ Λογδίου δὲν ἐπιρρεάσθησαν ἐκ τῆς ἀντιλήψεως ταύτης, ἡ δὲ ἀπὸ τετραετίας ἐπιβληθεῖσας αὐξησις τῶν ἀσφαλιστρῶν τῶν ἐλληνικῶν ἀτμοπλοίων ὑπεργορεύθη ἐκ τῶν ἀσφαλιστικῶν ἀποτελεσμάτων τῶν προηγουμένων ἑταῖρων καὶ ἀπετέλει ὑπολογισμὸν τῶν πιθανοτήτων κινδύνου ἐφ' ὧν δικίζεται ἡ ἀσφαλιστικὴ ἐπιχείρησις.

Δὲν εἰναι ἀλλωτες δλίγια: αἱ περιπτώσεις καὶ παρ' ἄς εἰς ἀτμοπλοίαν ὑπὸ σημαίαν προνομιούχον ἐπιβιβλοῦνται θαρρέως ἀσφαλιστρα λόγῳ δυσαρέστων ἀποτελεσμάτων προγενεστέρων ἑταῖρων. Μοὶ ἔτυχε νὰ ἴω τελευταῖας ἀσφαλιστικὰ συμβόλαιαν δύο ἀτμοπλοίων ὑπὸ ἀγγλικὴν σημαίαν παλυφέντων ἐν Λογδίῳ διὰ τὸ τρέχον ἔτος ὑπὸ τοὺς δρους «ἐλεύθερον μερικῆς ἀδερφίας ἀπολύτως» ἐπὶ ἀσφαλιστρῷ 12 λιρῶν καὶ 12 σεληνίων τοῖς ἔκατον. Εἰναι ἀληθὲς ὅτι ἐπρόκειτο περὶ ἀτμοπλοίων μεγάλης ἡλικίας, ἀτίνα παρουσίασαν κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη οὐχὶ εὐχάριστα ἀποτελέσματα εἰς τοὺς ἀσφαλιστὰς, δψεῖλα δμως νὰ προσθέσω ὅτι οὐδέποτε συγκρητικαὶ τόσον βρεῖται δρους εἰς ἀσφαλισιν σώματος ἐλληνικοῦ ἀτμοπλοίου.

"Εγ ἀλλο σημειον σχετικὸν ἐπὶ τοῦ ὁποίου λόγῳ συγχρέσεως ἐπεκράτησε παρ' ἡμῖν ἀσφαλισμένη ἴδει εἰναι ἡ ἐντύπωσις ἡγεποίησεν ἡ ἐμποιεῖ εἰς τοὺς ἀγγλικοῦς ἀσφαλιστικοῦς κύκλους ἡ ζύμωσις περὶ τῆς ίδρυσεως ἐλληνικοῦ ἀσφαλιστικοῦ δργανισμοῦ. Η κρατοῦσα ἐν Ἐλλάδει γνώμη θεωρεῖ τοὺς ἀγγλούς ἀσφαλιστὰς θαρρέως φέροντας τὴν κίνησιν ταύτην ἐξ ἡς ἀπειλοῦνται τὰ συμφέροντά των, πάν δὲ ὅτι σχετικῶς ἐγράψῃ εἰς τὰ ἀγγλικὰ φύλλα ἡρμηγεύθη παρ' ἡμῖν ὡς ἐνδεικτικὸν τῆς τοιαύτης δυσφορίας. Καὶ ἐπὶ τοῦ ζητήματος τούτου ἀπατώμειται ὑπερβλλοντες τὰ πιθανὰ ἀποτελέσματα τῆς προσπαθείας ἡ δροῖα γίνεται: διὰ τὴν ίδρυσιν μιᾶς ἐλληνικῆς κυνιτίλιας. Η προσωπική μου πεποιθησίς εἰναι ὅτι οἱ ἡρέται τῆς θλαυσσασφαλιστικῆς κινήσεως ἐν Λογδίῳ δὲν θὰ ἔθλεπον μὲ κακὸν θλέμπα τὴν ίδρυσιν ἐνδέ ἐλληνικοῦ ἀσφαλιστικοῦ δργανισμοῦ δυναμένου νὰ ἀναλάβῃ μέρος τῶν κινδύνων ἐπὶ τῶν ἐλληνικῶν σωμάτων. Οἱ κύκλοι οὖτοι ἔχουν τὴν γνώμην ὅτι: διὰ τῆς ἀναμπίξεως τοῦ ἐλληνικοῦ δργανισμοῦ θὰ βελτιώθησιν οὐσιώδως οἱ κίνδυνοι: τῶν ἐλληνικῶν ἀτμοπλοίων πρὸς τὸ συμφέρον τῶν ἀγγλικῶν ἀσφαλιστῶν οἱ δροῖοι: δὲν θὰ παύσουν δεκτίως νὰ καλύπτουν καὶ εἰς τὸ μέλλον τὸ μεγαλήτερον μέρος τῶν κινδύνων τούτων.

"Εχω ὑπὸ δψει: μου τὴν κυκλοφορήσασκαν κατ' αὐτὰς ἔκθεσιν τῆς ἐπιτροπῆς ἐπὶ τῆς ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, ὅπου μὲ πειστικότητα καὶ σαφήνειαν ἔκτιθενται: τὰ πορίσματα τῶν γενομένων συνηγήσεων. Εξ αὐτῆς συγάγεται: ὅτι ἡ ἐπιτροπὴ ἀπέδειψε κατ' ἔξοχὴν εἰς τὰ ἐκ τῆς δργανισμοῦ ἴδιου ἀσφαλιστικοῦ ίδρυματος ἥθικὰ ωφέλη τῆς φορτηγοῦ κυνιτίλιας μας. Αὐτῇ δὲ εἰναι ἡ πραγματικὴ δάσις ἐφ' ἡς δέον νὰ στηριχθῇ δ ἐλληνικῆς ἀσφαλιστικῆς δργανισμοῦ. Βαθύτερος σκοπὸς αὐτοῦ δέον νὰ εἰναι ἡ ἔγγυτέρα παραχωλούθησις τῶν κυνιτίλιων ἀτμοπλοίων τῶν ἐλληνικῶν ἀτμοπλοίων καὶ ἡ διαθητικὴ ἐμπέδωσις τῆς κλονισθείσης κατὰ τὰ τε-

λευταῖα ἔτη ἐμπιστοσύνης τῶν διειθυντῶν ἀσφαλιστικῶν κύκλων πρὸς τὴν ἐμπορικὴν ἡμῖν σημαίαν.

Μετὰ λύπης μου δμως ἔξαρχοιδώνω ὅτι τὰ συμπεράσματα τῆς ἐπιτροπῆς οὔτε τὴν δμως φωναίνων τῶν ἐνδιαφερομένων συγκέντρωσαν οὔτε δύνανται νὰ στηρίξουν διώσιμον ἀσφαλιστικὸν δργανισμὸν ἵκανον νὰ προσφέρῃ τὰ προσδοκώμετα ἀποτελέσματα. Ως πρὸς τὴν ἔλλειψιν δμως φωναίς εἶναι χρακτηριστικὴ ἡ ληφθεῖσα πρὸς ἡμέρην ἀπόφασης τῆς Ἐνώσεως τῶν Ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν περὶ ίδρυσεως Ἀγωνύμου ἀσφαλιστικῆς Ἐταιρίας διοικουμένης ἀποκλειστικῶν ὑπὸ τὴν ἐφοπλιστῶν ἀνευ τῆς συμμετοχῆς τοῦ Κράτους.

Κατωτέρω θέλω ἐκθέσει: μὴ συντομίαν τὰς παρατηρήσεις μου κατὰ τῶν πορίσματων τῆς ἐπιτροπῆς καὶ σκέψεις περὶ τοῦ καταληλοτέρου ὑπὸ τὰς σημειώνας περιστάσεις τρόπου ίδρυσεως παρ' ἡμῖν ἀσφαλιστικοῦ δργανισμοῦ διώσιμου καὶ δυναμένου νὰ προσφέρῃ τὰ ἀνημενόμενα παρ' αὐτοῦ ἀγαθὰ διὰ τὴν φορτηγὸν κυνιτίλιαν μας ἀποτελέσματα.

Η ἐπιτροπὴ τῆς ἐμπορικῆς Ναυτιλίας συγεζήτησε ἐπὶ δύο τύπων ἐμφανίσεως τοῦ ἀσφαλιστικοῦ δργανισμοῦ. Τοῦ τῆς ἀλληλασφαλείας ἡ ἀλληλαγγήρους ἀσφαλείας, ὑπὲρ τοῦ ὁποίου ἐκηρύχθησαν ἡ «Εγωσις τῶν Ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν καὶ οἱ εἰδικοὶ εἰσηγηταί, καὶ τοῦ τῆς Ἀγωνύμου Ἐταιρίας τοῦ ὁποίου τὴν ἐποδοχὴν προτείνει: ἐν τέλει: ἡ ἐπιτροπὴ.

Η μορφὴ τῆς ἀλληλασφαλείας ἐτέθη ἐκποδὼν μέ μόνην τὴν δικαιολογίαν ὅτι: «καθιστᾶ ὑποχρεωτικὴν τὴν συμμετοχὴν τῶν πλοιοκτητῶν καὶ οὕτω θὰ ἐκθέσῃ τὸ γόνητρον τοῦ δργανισμοῦ ἔγκαντι τῶν ξένων ἀσφαλιστῶν διὰ τὴν συμμετοχῆς καὶ τῶν ἐφοπλιστῶν ἔκεινων, οἵτινες διὰ τὴν μέχρι: τοῦδε διαγωγῆς των ἐδωσαν ἀφορμὴν νὰ δυσφημίσῃ ἡ ἐμπορικὴ σημαία». Νομίζω δμως ὅτι: η δικαιολογία αὕτη δὲν εἰναι οὔτε δέσμωμος οὔτε τόσον οὐσιώδης διὰ νὰ ἐπιφέρῃ τὴν παραμέρισην τῆς προτεινομένης ὑπὸ τῶν ἐφοπλιστῶν λύσεως. "Οπως ἔχουσι σήμερον τὰ πράγματα εἰς τὴν φορτηγὸν κυνιτίλιαν δὲν ὑπάρχει οὐδεὶς λόγος δημιουργίας μαύρου πίνακος διὰ τοὺς ἐφοπλιστάς. Αλλὰ καὶ ἀν ὑφίστατο περιπτώσεις ἀποκλεισμοῦ ὥρισμένων προσώπων, οὕτως θὰ δυνατὸν γάπαγμα γίνεται: διὰ τῆς προσθήκης εἰδικῆς διατάξεως εἰς τὸν Καταστατικὸν χάρτη τοῦ Όργανου προτεινούσης τὴν μὴ ἀποδοχὴν τῆς συμμετοχῆς τῶν προσώπων τούτων.

Τὸ σύστημα τῆς ἀλληλασφαλείας ἀποτελεῖ τὸν ἰδεώδη τύπον τῆς ἀσφαλείας καὶ ἔγγυησεως ἐφ' ἔσον δ' αὐτοῦ δὲν ἀποσπάται: ἀπὸ τὸν ἡσφαλισμένον οὐδὲν κέρδος. Αἱ ἀπώλειαι καὶ ἀπαιτήσεις ἐν γένει: διανέμονται κατ' ἀναλογίαν μεταξὺ τοῦ συνόλου τῶν ἡσφαλισμένων καὶ δὲν ὑπάρχουν ἀλλαὶ διπάναι πλὴν τῶν τῆς διοικήσεως τοῦ σωματείου αἱ δροῖαι συνήθως περιστέφονται: εἰς τὰ 10 οἱ τῶν εἰσφορῶν ἡ ἀσφαλιστρων. Εἰναι ἀληθὲς ὅτι: εἰς τὴν πρακτικὴν τὸ σύστημα τῆς ἀλληλασφαλείας προκειμένου περὶ σωμάτων καὶ μηχανῶν δὲν ἔλκει σπουδαῖαν ἐπέκτασιν. Τοῦτο κυρίως δψεῖται: εἰς τὸ γεγονός ὅτι: ἀπὸ τοῦ τέλους ιδίᾳ τοῦ παρελθόντος αἰώνος οἱ ἀσφαλισταὶ περιώρισκαν τὰ ἀσφαλιστρα εἰς δικήμδην τοιούτον ὡστε νὰ μὴ τοὺς ἀπομένῃ οὐδὲν κέρδος.

Αλλὰ τὸ σύστημα τῆς ἀλληλασφαλείας ἐπὶ σωμάτων πλοίων καὶ τῶν μηχανῶν τῶν δὲν παρουσιάζει: οὐδὲν ἐμπόδιον ἡ δυσχέρειαν τινα. Κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ Εὐρωπαϊκοῦ πολέμου ἀπὸ τοῦ Αὐγούστου 1914 μέχρι τοῦ Αὐγούστου 1917 τὸ σύνολον σχεδὸν τῆς χωρητικότητος τῶν ἀγγλικῶν πλοίων ἡσφαλισθη κατὰ τῶν κινδύνων πολέμου ἀπὸ τρία ἀλληλασφαλισταὶ σωματεῖα ἔχοντα τὴν δέρκην των εἰς Λογδίουν, Λίβερπουλ καὶ Νοστικού. Κατὰ τὸ τρόπον αὐτὸν ἐν συνολούν ποσόδη 250.000.000 λιρῶν Ἀγγλίας περίπου ἐκκλησθῇ κατὰ τῶν κινδύνων τούτων ἐπὶ ἀλληλασφαλιστικῆς μηχανῆς διατάξεως διὰ τῆς πληρωμῆς δικήμδην ἀσφαλιστρων ἡ ἀσφαλιστρων κατὰ ταξιδίου διὰ ἐκαστηγον ἐργασίαν, τῆς τυχὸν ἐπὶ πλέον διαφορᾶς τῶν απαιτήσεων ἐπὶ τῶν πραγματοποιηθέντων ἀσφαλ-

στρων καλυπτομένης διά προσθέτων εἰσφορῶν κατ' ἀναλογίαν τῶν ἡπειροκατεύθυνσιν ἀξιῶν. Αὐτὸς ἀποτελεῖ τὴν καλλιτέραν ἀπόδειξιν ἐτι; ή ἀλληλασφάλεια δύναται γά εὑδοκιμήσῃ καὶ ἐπὶ σωμάτων πλοίων.

Τὸ σύστημα τοῦτο εἶναι δύνατὸν γὰ ἐφαρμοσθῆναι παρ' ἥμερον διὰ τὴν ἀσφάλειαν ἑνὸς ποσσοτοῦ τῶν σωμάτων καὶ μηχανῶν τῶν ὑπὸ Ἑλληνικῆν σημαῖαν πλοίων μέχρι τοῦ τετάρτου ἢ πέμπτου τῆς ἀσφαλεῖας ἀξιῶς. Διὰ τὴν ἰδρυσιν ἑνὸς τοιούτου ἀλληλασφαλεῖαν δραγανισμοῦ θὰ ἀπαιτήθῃ βεβαίως ἡ φήμισις νόμου καθορίζοντος τὰ τῆς ὑποχρεωτικῆς συμμετοχῆς τῶν ὑπὸ Ἑλληνικῆν σημαῖαν πλοίων, τὰ τῆς λειτουργείας τοῦ ἰδρύματος καὶ τῆς ἀποπείρας τοῦ Κράτους. Ή τελευταία αὕτη θὰ ἦτο δύνατὸν γὰ ἀσκῆσαι διὰ κυβερνητικοῦ Ἐπιτρόπου παραχολούμενος τὰς ἐργασίας τοῦ συμβουλίου. Διὰ τὸν καθορισμὸν τῶν λεπτομερειῶν, κατάρτισιν τῶν καθ' ἔκαστα τάξεων μὲ τὰ ἴδια τεραῖς δι' ἔκάστην τάξιν ὅπου καταρτικῆ ἀσφάλεια καὶ ποσσοτὸν ἐν γένει συμμετοχῆς εἰς τὰς ζημιές, θὰ γίνη ἀνάγκη μεταλλήσεως ἑνὸς εἰδικοῦ διστίς θὰ ἐλάμβανεν ἐνεργὸν μέρος καὶ εἰς τὴν διοίκησιν τοῦ ἰδρύματος κατὰ τὰ πρώτα ἔτη τῆς λειτουργείας αὐτοῦ.

Η ἐκλογὴ τοῦ τόπου τῆς Ἀγωνύμου Ἐταιρείας ἐκ μέρους τῆς Ἐπιτροπῆς διὰ τὸν ὑπὸ μελέτην ἀσφαλεῖαν δραγανισμὸν δὲν δύναται γὰ θεωρηθῆ ἀλυσιτελῆς. Θὰ ἦτο μάλιστα ἡ ἀνώνυμος ἐταιρεία προτιμωτέρα τῆς ἀλληλασφαλεῖας λόγῳ τοῦ εὑρυτέρου κύκλου τῆς δράσεως τῆς, ἐὰν καθίστατο δύνατὸν γὰ προκαταθῆναι μὲ τὸ ἀπαραίτητον διὰ τὴν ἐπιτυχίαν τοῦ σκοποῦ τῆς κεφαλαιοῦ καὶ μὲ καλὴν ἀπὸ τῶν πρώτων ὅρμάτων τῆς διοίκησιν. Τὸ ποσόν διμως τῶν Λ. Α. 100.000 ὅπερ καθορίσθη ὑπὸ τῆς Ἐπιτροπῆς ὡς κεφαλαιοῦ τοῦ Ἑλληνικοῦ ἀσφαλεῖαν δραγανισμοῦ εἶναι ἐντελῶς ἀνεπτυχέας. Δὲν πρόκειται γὰ συζητήσω περὶ τοῦ δυνατοῦ ἡ μὴ τῆς καλύψεως τοῦ τετάρτου τῆς ἀσφαλεῖας ἀξιῶς τῶν Ἑλληνικῶν ἀτμοπλοίων, ὃς φιλοδοξεῖται ἡ ἔκθεσις τῆς Ἐπιτροπῆς. Ἀξιωτεί τοιαύτη θὰ ἦτο παρακενούδυνεμένη καὶ δι' ἔναν ἀσφαλεῖαν δραγανισμὸν διαθέτοντα δεκαπλάσια κεφάλαια. Ὁπωδήποτε διμως καὶ ἐὰν ἀκόμη ἐπρόκειτο γὰ καλύψῃ ἡ Ἑλληνικὴ ἀσφαλεῖαν ἐταιρεία τὸ δέκατον μόνον τῆς ἀσφαλεῖας ἀξιῶς τῶν Ἑλληνικῶν ἀτμοπλοίων τὸ κεφαλαιοῦ τῶν 100.000 λιρῶν Ἀγγλίας δὲν θὰ ἦτο ἀρκετόν.

Μία ἀνώνυμος Ἑλληνικὴ ἀσφαλεῖαν ἐταιρεία δέοντα γὰ ἔχῃ ὡς ἀπότερον σποτόν τὴν ἀγάληψιν κατὰ τὸ μᾶλλον καὶ ἵτον τῆς γραφείας ἐπὶ τῶν ἀσφαλεῖων τῶν Ἑλληνικῶν ἀτμοπλοίων. Πρὸς τοῦτο διμως ἀπαιτεῖται πρώτιστα πάντων γὰ ἐμπνεύση ἐμπιστοσύνην, τόσον εἰς τοὺς διειθεῖταις ἀσφαλεῖαν κύκλους διοίκησιν καὶ εἰς τοὺς Ἑλληνικοὺς ἀτμοπλοίους. Μὲ κεφαλαια 100.000 λιρῶν Ἀγγλίας εἶναι ἀδύνατον γὰ ἐπιτευχθῆ ὁ σκοπὸς αὐτὸς. Θὰ ἰδρυθῇ ἀπλῶς μία νέα Ἑλληνικὴ ἀσφαλεῖαν ἐταιρεία ἡ ἐποία διὰ τὸ δύο γνωστῶν μεσιτικῶν ἀσφαλεῖαν γραφείων τοῦ Λονδίνου, μέσω τῶν ὅποιων καλύπτεται τὸ σύνολον σχεδόν τῆς Ἑλληνικῆς χωρογεωγραφίας ἐν τοῖς διαθέτοντας πόλεσι τῶν γαυών της Ἑλληνικῆς χωρογεωγραφίας ἐν τοῖς διαθέτοντας πόλεσι τῶν γαυών της Ἑλληνικῆς χωρογεωγραφίας.

Είμαι τῆς γνώμης ὅτι διὰ γὰ ὁρθοποδίση μία Ἑλληνικὴ ἀνώνυμος ἀσφαλεῖαν ἐταιρεία καὶ ἐπιτύχη τοὺς ἀνωτέρω ἐκτείνεταις σκοπούς πρέπει γὰ ἔχῃ κεφάλαια 500.000 λιρῶν Ἀγγλίας. Τότε μόνον θὰ εἶναι δύνατὸν γὰ προβάλλη μὲ ἀξιώσεις διποτελήθῃ εἰς τοὺς ἀσφαλεῖαν καὶ ἐφοπλεῖαν κύκλους. Τότε μόνον θὰ εἶναι δύνατὸν γὰ ἐπιτύχῃ ἐπωφελεῖς ἀντασφαλεῖαν συνδυασμοὺς οἱ ὅποιοι. Θὰ τῆς ἐπιτρέψουν γὰ ἐνδιαφερθῆ ἐνεργότερον εἰς τὰς ἀσφαλεῖες τῶν Ἑλληνικῶν σωμάτων. Μία τοιαύτη ἐταιρεία δέοντα γὰ ἰδρυθῇ ἰδίᾳ διεύθυνσιν ἐν Ἀγγλίᾳ καὶ γίνηται μέλος τοῦ Ἱγντιτούτου τῶν ἀσφαλεῖαν τοῦ Λονδίνου. Λί έργασίαι τῆς δὲν πρέπει φυσικῶς γὰ περιορισθῶσιν εἰς τὰς ἀσφαλεῖες Ἑλληνικῶν σωμάτων, ἀλλὰ θὰ ἔχῃ σκοπὸν τὴν καλύψιν καὶ ἀλλον κινδύνων τόσον ἐπὶ σωμάτων διοίκησιν καὶ ἐπὶ φορτίων. Η ἀποκλειστικότης τῆς ἀγάληψιας κινδύνων ἐπὶ Ἑλληνικῶν μόνον πλοίων θὰ κάμῃ τὸν νέον σραγανισμὸν γὰ προσκόψῃ εἰς τὰ πρώτα του δημάτα, διότι εἶναι πλέον ἡ δέσμαιον ὅτι δὲν θὰ εὑρεθῶσιν εὐκόλως ἀντασφαλεῖαν δι' ἔντονού τοῦ ἀσφαλεῖαν πρόγραμμα.

"Ἐφ' ὅσον διμως παρουσιάζεται δυσχερής ἡ ἔξενρεσις ἐνδιαφερόμενοι καὶ ἀποτελεῖσθαι γὰ προτιμήθῃ τὸ σύστημα τῆς ἀλληλασφαλεῖας καὶ γίνηται σεβαρὰ προπαρασκευαστικὴ μελέτη πρὸς τὴν κατεύθυνσιν ταύτην. Δὲν πρέπει γὰ γίνηται ἀπόπειρα ἰδρύσεως ἀγωνύμου ἀσφαλεῖαν ἐταιρείας μὲ τὸ προτεινόμενον μι-

κρὸν κεφάλαιον ἐπὶ τῇ ἐλπίδῃ ὅτι βραδύτερον θὰ κατατεθῇ δυνατὴν ἡ αὔξησις αὐτοῦ. Προτιμώτερον γὰ ἀναβληθῇ ἡ ἰδρυσις τοῦ ἀσφαλεῖαν δραγανισμοῦ παρὰ νὰ ἀρχίσωμεν μὲ ἡμίμετρα τῶν διποτελῶν ἡ πιθανὴ ἀποτυχία θὰ ψυχράνῃ τὴν διφισταμένη τόσον ἐκ μέρους τοῦ Κράτους διοίκησιν καὶ ἐκ μέρους τῶν Ἐφοπλεῖων θέρμην πρὸς δημητικούς ἐνδιαφερόμενούς τοῦ.

N. T. ΠΑΠΑΔΗΜΗΤΡΙΟΥ  
Δικηγόρος

## ΑΓΓΛΙΚΑΙ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ ΚΑΙ ΚΡΙΣΕΙΣ

### ΔΙΑ ΤΑ ΜΕΤΡΑ ΥΠΕΡ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΜΑΣ

Τὸ ἔγκριτον Λονδίνειον ναυτικὸν περιοδικὸν «Siren» δημοσιεύει ἐν ἄρθρῳ του τὰς κατωτέρων κοίνεις διὰ τὴν Κρατικὴν μέριμναν πρὸς λήψιν τῶν ἐνδεικνυόμενων γενικῶν μέτρων πρὸς ὑποστήριξιν τῆς ναυτιλίας.

«Τὸ ζήτημα τῆς ἡλικίας τῶν πλοίων ἀπηργόλησε τὴν Ἑλληνικὴν κυβερνητικὴν ἀξιοσημείωτον δικαιόνυμον, διότι γενικέρα πρότασις ἐσχεγεὶς ὡς ἀποτέλεσμα τὴν ἔκπρετον εἰς τὴν Ἑλληνικὴν σημαῖαν οἰούδηποτε ἐπιβατικοῦ πλοίου ἡλικίαν ἀνω τὸν 20 ἑταῖς, ἐκτὸς ἐννοεῖται: τῶν ἔχοντων μικρὰν χωρητικότητα, ἡτοι: κάτιο τῶν 300 τόνων. Εἰς ταῦτα παρεχωρήθη τὸ δικαίωμα πεντεκατοῦ δικόμη ἐργασίας.»

«Πιστεύεται, ὅτι εἰς τὰ ἐπιβατικὰ ἀτμόπλοια: καὶ ἡ ἀπαγορευθῆ γὰ ταξιδεύουσιν μετὰ τεσχροκυντετῆ ὑπηρεσίαν. Σχρόνια χρόνια ἀποτελοῦν ὡριμοὶ ἡλικίαν γήρατος δι' ἔν ατμόπλοιον. Εἰς ἔτερον ἀρθρὸν δίδεται: ζωὴν οὐχὶ κάτω τῶν πεντηταῖς ἐτῶν διὰ τὰ γεογκαπηγόμενα Ἑλληνικὰ ἐπιβατικὰ ἀτμόπλοια:»

«Συναφῶς μελετάται: ἡ ἐνίσχυσις τῆς Ἑλληνικῆς ὑπερωκενεγίου ἐπιβατικῆς ναυτιλίας καὶ σχεδιάζεται: ἡ παραγγελία ὑπὸ τὴν ἐγγύησιν τῆς Ἑλληνικῆς κυβερνήσεως δύο μεγάλων σκαφῶν μὲ ἀντικειμενικὸν σκοπὸν τὴν μονοπάλησιν διὰ τὴν Ἑλληνικὴν σημαῖαν τῆς μεταναστευτικῆς ἐργασίας εἰς τὰς Ἡγαμένας Πολιτείας.»

«Ἐὰν ἀποφασισθῇ τελικῶς ἡ ναυπήγησις τῶν δύο ἐν λόγῳ σκαφῶν, θὰ εἴναι ταῦτα μότοριπις. 15.000 τόνων ἔκκατον, θὰ ἀναπτύσσουν ταχύτητα 19 μιλίων, ἐν συνδυασμῷ δὲ τὸ ὑπερωκενεγίον «Búrwan» τῆς Ἐθνικῆς ἀτμόπλοιας τῆς Ἰλλάδος θὰ ἐκτελοῦν 150ήμερον γραμμήν μεταξύ Πειραιῶς καὶ Νέας Σόρκης μὲ διάρκειαν ταξιδεύοντας.»

«Η πραγματοποίησις τῶν ἐν λόγῳ σχεδίων δέν πρόκειται: γὰ ἀνησυχήσῃ τοὺς ἐνδιαφερομένους Ἀγγλικοὺς κύκλους τοὺς διατηροῦντας τὴν ὑπερωκενεγίαν τοῦς γραμμάτων διὰ μεταχωράς μεταναστῶν. Ἀντιθέτως πρόκειται γὰ ὁ φελήσῃ ἐν ἡ καὶ περισσότερα Ἀγγλικὰ γυναπηγεῖα, διότι οἱ Ἑλληνες ὑπῆρχαν ἐπὶ μικρὸν χρόνον καλοὶ πελάται τῶν γυναπηγείων μαζὶ, ἀτινα καὶ προτιμοῦν διὰ τὰς ἐκποτε γυναπηγήσεις μοναδῶν των.»

«Συνεπῶς ἡ παραγγελία τῶν ἐν λόγῳ πλοίων ἐν Ἀγγλίᾳ θὰ ἀποτελέσῃ συγέχειαν τῶν ὑπαρχόντων δεσμῶν, θὰ εἴναι δὲ μία εὐπρόσδεκτος συνεργασία.»

### ΤΑ ΝΕΑ ΡΟΥΜΑΝΙΚΑ ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ

Κατὰ πληροφορίας τοῦ Γερμανικοῦ ναυτικοῦ τύπου καὶ ἀπὸ καιροῦ διεξαγόμεναι διαπραγματεύσεις τοῦ Ρουμανοῦ Επουργοῦ τῆς Σύγκοινωνίας καὶ ὅμιλου Γερμανικῶν γυναπηγείων, μεταξὺ τῶν ὅποιων περιλαμβάνεται καὶ τὸ γυναπηγεῖον Neptune Werft, κατέληξαν εἰς συμφωνίαν.

Συμφώνως πρὸς αὐτὴν θὰ γυναπηγήθοδυν ἐν Γερμανίᾳ τρία νέα ταχυδρομικὰ ἀτμόπλοια, πολυτελῆ καὶ ταχύτατα, θὰ ἀντικαταστήσουν δὲ τὰς δημόσιες σκάφη τῆς Βασιλικῆς Ρουμανικῆς ἀτμοπλοΐας «Δακία», «Ρουμανία» καὶ «Βασιλεὺς Κάρολος».»

«Ος ἐγώνθι τὰ τρία ταῦτα σκάφη θὰ εἴναι ἐκτοπίσματος 6.000 τόνων, θὰ ἀναπτύσσουν ταχύτητα 22 μιλίων καὶ θὰ ἐκτελοῦν τὴν γραμμήν Κωνσταντζῆς—Κωνσταντζῆς—Πειραιῶς—Ἀλεξανδρείας καὶ ταγάπαλιν.»

«Ἡ γυναπηγήσις τῶν γίνεται: λασμοῦ τῶν πρὸς τὴν Ρουμανίαν Γερμανικῶν ἐπανορθώσεων, η δὲ ἔναρξις τῶν ἐργασιῶν θὰ δημιουργήσει λίθιελεν ἐγκριθῆ ὑπὸ τῆς Ρουμανικῆς κυβερνήσεως γὰ συναργεῖσα συμφωνία.»

# Η ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ ΤΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΕΝ ΕΛΛΑΔΙ

ΑΡΘΡΟΝ ΤΟΥ ΒΟΥΛΕΥΤΟΥ ΥΔΡΑΣ Κ. ΓΚ. ΚΟΥΛΟΥΡΑ

Έξ αφορμής του εἰς τὰ «Ναυτικά Χρονικά» τῆς 10ης Φεβρουαρίου ἐ. ἔ. δημοσιευθέντως ἀρθρού τοῦ ἐπὶ τῶν Ναυτικῶν Υπουργοῦ κ. Ἀργυροπούλου δράττομεν τῆς εὐκαιρίας ἵνα ἐκθέσω δημιουργίας ἀπόψεις καὶ ὅποις: γομίζω διτ: εἶναι ἀρκετὰ πρακτικαὶ καὶ πρὸ πνυτδεῖς, μὲ δλίγην καλὴν θέλησιν, ἐφαρμόσουμεν.

Καθ' ὅλον τὸν περιελθόντα αἰώνια ἡ Ιστορία τῆς Ναυτιλίας εὐρίσκετο εἰς ἀκμὴν καὶ δὲν περιωρίζετο εἰς μικροὺς διάπλους, ἀλλ' ἐπεξέτεινεν τὰς ἔργασίας τῆς εἰς ὀλόκληρον τὴν Μεσόγειον καὶ τοὺς Ωκεανούς.

Ἄπο τῆς ἑποχῆς ἐκείνης εἶχον ἰδρυθῇ ναυπηγεῖα Ιστοριοφόρων εἰς πλείστας ὅσας γῆσους καὶ παραλίους πόλεις τῆς Ἑλλάδος ὡς ἐν "Ὕδρῳ, Σπέτσαις, Γαλαξεΐδιψ, Σκιάθῳ, Σκοπέλῳ, Σύρῳ καλπ. τὰ ὅποια κατεσκεύασσον μετὰ θυμικοῦς, ἀληθῶς τέχνης, ώραια σκάφη ἀπὸ 400 τόννων καὶ ἄνω. Μάλιστα εἰς τὰ ναυπηγεῖα Σύρου κατεσκευάζοντο πολὺ μεγαλύτερα σκάφη. Ἀξιομνημόνευτον εἶναι διτ: εἰς τὰ ναυπηγεῖα τεῦχα τῆς Σύρου κατεσκευάσθησαν τὸ 1880 δύο μεγάλα σκάφη ἀνω τῶν 1000 τόννων. Ο «Ιάσων» καὶ ἡ «Ἀργώ», ἔξαιρεταις τεχνικῆς ἀρτιότητος καὶ στερεότητος. Ἐξηκολούθουν δὲ τὰ ναυπηγεῖα τεῦχα νὰ ἐργάζωνται μέχρι περίπου τοῦ 1897 ὅπότε ἡ ἀτιμήρης ναυτιλία ἐπεκράτησεν δριστικῶς καὶ παρ' ἡμῖν.

"Οταν δὲ ἡ ἀτιμήρης πλέον Ἐμπορικὴ Ναυτιλία, ἴδιως δὲ ἡ ἐπιβατικὴς, ἤρχεται ἀλικατωδὲς ἀναπτυσσομένη καὶ ἐργαζομένη μὲ καπποῖο σύστημα ἀνὰ τὰ παράλια τῆς Ἑλλάδος καὶ τῆς Νήσους, ἀλλὰ μὲ πεπλακιωμένη σκάφη, τότε ἀνεγνωρίσθη ἡ ἀνάγκη τῆς ἰδρύσισις ἐργοστασίων καὶ ναυπηγείων διὰ τὴν ἐξυπηρέτησιν τῶν σκαφῶν. Πρῶτον τοιούτον ἰδρύθη ἐν Σύρῳ τὸ «Νεώριον» καὶ δεύτερον εἰς Πειραιὰ τὸ «Βασιλειάδον» καὶ τὸ «Τζών» εἰς τὰ ὅποια κακοτοντάδες μηχανικῶν, τεχνιτῶν καὶ ἐργατῶν ἀπησχολοῦντο.

"Ἄσ μοι ἐπιτρεπῆ δὲ νὰ φρονῶ διτ: ἐάν ἔκτοτε τὸ κράτος ἐπεδείκνυε τὴν ὁρειλομένην μέριμναν πρὸς ἔνα τόσον ζωτικὸν διὰ τὴν χώρων αὐλάδον, διτ: ἡ Ἐμπορικὴ Ναυτιλία καὶ αἱ συνυπηγείες πρὸς αὐτὴν διομηχαίσι, σήμερον δὲ ναυπηγεῖαν ἡ Ἑλλάδ: Θὰ εὐρίσκετο εἰς περιωπὴν καὶ αὐτομάτως θὰ εἰχειν ἐπίλθει: καὶ δὲ ἐκκαθάρισις τῆς ἀκτοπλοϊκῆς συγκοινωνίας ἐκ τῶν πεπλακιωμένων σκαφῶν.

"Αφορμὴν εἰς τὰς σκέψεις μας αὐτὰς ἔδωκεν διτ: εἰπον καὶ ἀνωτέρω, τὸ εἰς τὰ «Ναυτικά Χρονικά» δημοσιευθέν ἀρθρού τοῦ κ. ἐπὶ τῶν Ναυτικῶν, Υπουργοῦ, ἀλλὰ καὶ δὲ τελευταῖς μετ' αὐτοῦ ἐπίσκεψίς μου εἰς Λαύριον, διποὺ παρεχεῖθη εἰς γῆμας δὲ εὐκαιρίας νὰ μελετήσωμεν ἐπιστημένως τὰ δύο πεπλακιωκίνητα κακταδιωτικὰ τοῦ λαθρεμπορίου σκάφη, τὰ ὅποια κακτεσκευάσθησαν ἡ Λαυρίφ διὰ λημδὸν τοῦ Κράτους. Ὁφελον γὰρ διμολογήσω διτ: τὰ δύο αὐτὰ σκάφη εὑρὼν τέλεια ἀπὸ ἀπόψεως ναυπηγεῖας, στερεότητος, τέχνης καὶ ταχύτητος.

"Ἐκ τῶν ἀνωτέρων αὐτομάτως πλέον προκύπτει: διτ: μετὰ τὴν Κυδιρητικὴν ἀπόφασιν τῆς ἐκκαθαρίσεως τῶν πεπλακιωμένων σκαφῶν τῆς ἀκτοπλοΐας, εἰναι δυνατὴ καὶ πολλαπλὴ ὀφέλιμως δὲ εἰσχυσίς τῶν ἡ Ἑλλάδ: ναυπηγείων, τὰ ὅποια δύνανται: ἐπὶ τοῦ παρόντος γὰρ κακτακευάζων: σκάφη 500 ἔως 600 τόννων μὲ μηχανής ἑσωτερικῆς κακύσεως (θεωρουμένης διτ: οἰκονομικωτέρας). Βεδοίνη δὲ ἡ ἐνίσχυσις αὕτη πρέπει νὰ εἴναι πρακτικὴ καὶ ὀφέλιμος διὰ τὰ ἡ Ἑλλάδ: κακτακευάζομενα σκάφη.

"Οτι τοιοῦτο εἴναι ἐφαρμόσιμον ἀπόδειξινέται: ἐκ τοῦ γεγονότος διτ: δη ἡ Ἀτμοπλοΐα «Τζών» ἐναυπήγητης πρὸς 25 ἑταῖς εἰς τὰ ναυπηγεῖα Σύρου χαλύβδηνον ἐπιθετικήν ἀτμόπλοιον περίπου τόννων 400 ὄνδρατοι: «ΑΘΗΝΑ». Αγ συνεπὸν εἶχεν ληφθῆ ἔκτοτε κακοὶ μέριμναν τόσου διὰ τὴν Ναυτιλίαν, δισσον καὶ διὰ τὴν γηνηγεικήν, σήμερον ἀμφιστέρα: θὰ εὑρίσκονται εἰς περιωπὴν καὶ δὲν θὰ εἰχωμεν ἀνάγκην ἐξχωρίζεις σοβχροτάτου πασσοῦ συγκαλλέγονται διὰ τὴν προμηθευτὴν ἐκ τοῦ Ἑζωτερικοῦ πλοίων, (κατὰ τὸ πλεῖστον πεπλακιωμένων) καὶ θὰ εἰχωμεν ἀκμάζουσαν μίαν διομηχαίνων ὡς δὲ γηνηγεική σημαντικοτάτην ἀπὸ πάσης ἀπόψεως, συγχρόνως δὲ δὲν θὰ ὑπήρχε ζήτημα ἀκτοπλοΐας πεπλακιωμένων σκαφῶν.

Πρὸ πεντηκονταετίας τὰ Ἰταλικὰ ναυπηγεῖα ήσαν εἰς γηπιώδη κατάστασιν. Ἄλλ' ἐνει τὸ Κράτος ἀντελήφθη ἐπιπροσώς καὶ ἐγκαίρως τόσον τὴν σημασίαν τῆς Ναυτιλίας δισσον καὶ τῆς Ναυπηγεικῆς, συνδυασθέντων μάλιστα κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη οἰκονομικῶν καὶ πολιτικῶν σκοπῶν καὶ περιέβαλλεν ἀμφοτέρους μὲ τὴν εὐεργετικήν της μέριμναν.

Οὐδεὶς φραγτάζομεν: νὰ μὴ γνωρίζῃ διτ: δη Ἰταλία εἰς τὰ νέα αὐτόθι: ναυπηγούμενα καὶ νηολογούμενα σκάφη παρέχει πλείστα δισσα προνόμια καὶ οἰκονομικὰς εὐκολίας καὶ ἐπιχορηγήσεις, δὲ δὲ δύνειται μακροπρόθεσμα μὲ τὸν ἐλάχιστον τόκον 3 σ.ο.

"Ἄσ ἐλπίσωμεν διτ: τίνωρ μὲ τὰ μέτρα ἀτιναχεῖν: δη Κυδρηνήσις διὰ τὴν προστασίαν τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας θέλει μεριμνήσεις καὶ διὰ τὴν Ἐγχώριον Βιομηχανίαν τῶν Ναυπηγείων, πρὸς τὸ συμφέρον τῆς Χώρας.

\* \* \*  
\* \* \*

Γ. Κ. ΚΟΥΛΟΥΡΑΣ  
Βουλευτὴς Υδρας

## Ο ΝΕΟΣ ΚΟΛΟΣΣΟΣ "ΙΛ-ΝΤΕ-ΦΡΑΝΣ,,

"Η Γαλλικὴ ἀτμοπλοΐα «Τζενεφάλ. Τρανσιτλαντίκ», ήσιες ἐναυπηγησε τὸ 1927 τὸ ἀ)π «Île de France» τ. γκρός 43.153, ἐδωκε ἡδη ἐντολὴν, διποὺ ναυπηγηθῆ διὰ λ)σμόν της εἰς τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Σαιν Ναζαρίο νέος ὑπεροκεάνειος κολοσσός, εἰς δη δοθῆ τὸ δύναμα τοῦ «Σού πέρος Ιλ ντε Φράνς.»

Τὸ νέον τερόστιον σκάφος θὰ είναι μὲ τοεῖς γαπνοδόχους, θὰ καθελκυσθῇ τὸ 1932 καὶ θὰ τεθῇ εἰς ὑπηρεσίαν τὸ 1934. Τὸ μῆκος του θὰ είναι 305 ποδῶν καὶ τὸ τοννάς του 68.000γκρός, ἐνναντι τοῦ νέου ὑπεροκολοσσοῦ τῆς Κιούναρ, δητις θὰ εἴη μῆκος 310 ποδῶν καὶ ἐκτόπισμα 73.000 τόννων γκρός.

Αἱ μηχαναὶ προώσεως τοῦ νέου «Ιλ-ντε-Φράνς» θὰ είναι στροβιλοηλεκτρικαὶ καὶ θὰ κατασκευασθοῦν ὑπὸ τῆς Γαλλικῆς εταιρίας Alsthom. Συνεπῶς τὸ πλοίον τοῦτο θὰ είναι τὸ μεγαλύτερον σκάφος τὸ χοησμοποιοῦν διὰ τὴν πρόσωσίν του ἡλεκτρικήν δύναμιν.

Θὰ φέρῃ 30 λέβητας δύμοίον τύπου μὲ τοὺς τοῦ ἀντιτοροπλοϊκοῦ «Βερντέν», ὅπερ κατέκτησε τὸ οεκόρο ταχύτητος τῶν πλοίων τῆς κατηγορίας του ἀναπτινητα 40 μιλών. Η δύναμις τῶν μηχανῶν τοῦ «Ιλ-ντε-Φράνς» θὰ είναι 160.000 πτώπων.

## Η ΠΡΩΤΗ ΔΙΚΗ ΤΗΣ ΜΠΑΥΡΟΝ

Τὴν 18ην Φεβρουαρίου ἐξεδικάσθη εἰς τὸ Λονδίνον ἡ αἰτησίς τῆς Τραπέζης Westminster, δανειστοῖς τῆς πιωχευσάσης ἀτμοπλοΐας «Μπάρον» καὶ ἐχούσης ὑποθήκην ἐπὶ τοῦ ἀ)π «Maid of Crete».

"Η ἐναγομένη ἀτμοπλοΐα «Μπάρον» δὲν ἐνεφανίσθη διὰ ἀντιτοροπλοϊκοῦ τῆς, οὗτο δὲ ἡ αἰτησίς τῆς ἐναγούσης Τραπέζης ἐξεδικάσθη ἐδήμην. Οἱ ἐνάγοντες ἀπήτησαν τὴν ἐκδοσίν ἀποφάσεως πρὸς ἀδειαν πωλήσεως τοῦ ἀτμοπλοΐον κατόπιν ἐκτιμήσεως, ἀπεδέχησαν δὲ δωρισμένα δικαιώματα προτεραιότητος τοῖτων.

Μία ἀπαίτησις διὰ μισθοδοσίας ἔχει ἐξοφληθῆ, ἀλλ' ὁ πλοίος αγορᾶς ἔχει ἀγωγήν, διότι δεσμεύεται μὲ τὴν ὑπογραφὴν ὑπαλλαγματικῆς διὰ τὴν προμηθευτα διαφόρων ὑλικῶν διὰ τὸ πλοίον. Ο συνήγορος τῆς Τραπέζης ἐζήτησε νὰ πληρώσῃ τὴν ὑποχρέωσιν τοῦ πλοιάρχου, ἵνα μὴ γίνωσι περαιτέρω ἔξοδα.

"Ο πορέδορος τοῦ δικαστηρίου ἀπεφάνη δη πολησμενος τοῦ ἀτμοπλοΐον, οὐχὶ ἐμώ δη δημιοτροφασίας, ἀλλὰ κατὰ τὴν κοίσιν τοῦ ἐπὶ τῆς πωλήσεως εἰσηγητοῦ.

# Η "ΡΟΥΑΓΙΑΛ ΜΑΙΗΛ,, ΥΠΟ ΚΡΙΣΙΝ ΤΗ ΕΧΩΡΗΓΗΘΗ ΠΙΣΤΩΣΙΣ ΧΡΟΝΟΥ"

Τήν 12ην Φεβρουαρίου κατόπιν δικαστικής αδείας συγχλθούν ένα Λοιδίνια εἰς έκτακτον γενικήν συνέλευσιν οι μέτοχοι οι άποτελούντες τὸ συγκρότημα τῆς Royal MailCo, εἰς οὓς έχουν διπλαχθῇ ἡ Oceanic Navigation, καὶ ἡ Οὐάτιτ Στάρ Λάιν. Κατὰ τὴν συνέλευσιν συνεζητήθη αίτησις τῆς Ρούαγιαλ Μαϊήλ πρὸς τοὺς πιστωτὰς τῆς, διπλαχθῇ χορηγήσωσι προθεσμίαν μέχρι: 30ης Ιουνίου πρὸς ἔξοφλησιν τῶν ἀπαιτήσεών των. Η πίστωσις αὗτην χρέουνται ζητήθη ἀπὸ τὴν Ρούαγιαλ Μαϊήλ ἵνα δυνηθῇ καὶ ἀναδιοργανώσῃ τὰ οἰκονομικὰ τῆς.

Ἡ πρότασις τῆς κρατικᾶς ταύτης ἀτμοπλοΐας, γῆτις διέρχεται στιγμᾶς τόσον κρισίμαυς, ἐγένετο δεκτὴ διὰ φήμων 4506 ἀντιπροσωπεύοντων 1.790.663 μετοχὰς ἔνκυτι: 89 φήμων ἀντιπροσωπεύοντων 20.280 μετοχάς. Ἡ φημισθεῖσα πρότασις θὰ τεθῇ ὑπὸ τὴν ἔγκρισιν τῆς δικαστικῆς ἀρχῆς, γῆτις θεωρεῖται δέδουιον ὅτι: θὰ τὴν κυρώσῃ. Ἡ ἐκφρασθεῖσα ἐμπιστοσύνη τῶν μετόχων πρὸς τὴν διοίκησιν παρέχει: εἰς αὐτὴν ἔλον τὸ κύρος, διπλαχθῇ εἰς φίλην μέτρα δελτιώσεως τῶν οἰκονομικῶν τῆς ἔταιρίας.

Αἱ διυσχέρειαι τῆς Ρούαγιαλ Μαϊήλ ἐνεφχνίσθησαν ἀπὸ τοῦ 1927, ὅτε αὗτη ἡγόρασε τὴν Οὐάτιτ Στάρ Λάιν ἀντὶ 7.000.000 λ.σ., κατὰ τὸ αὐτὸν δὲ ἔτος προέδη εἰς δύο ἑκάδεσις μετοχῶν προτεριότητος μὲ μέρισμα τὴν γραμμήν παρ' αὐτῆς. Ἐξ ἀλλού μετοχὴ 4.000.000 λ.σ. ἐξεδόθησαν εἰς δημιούσιαν ἐγγραφὴν, ἐκαλύψθησαν δὲ ἀπὸ μετόχους τῆς Ρούαγιαλ Μαϊήλ.

Ἐν συνκρίσεις γῇ θέσις τῆς Οὐάτιτ Στάρ Λάιν κατὰ τὴν τέλη τοῦ 1930 ἐνεφχνίσθη ὡς ἔξης: Ἐνεργητικὸν 8.394.831 λίραι. Χρέη 4.442.511 λ.σ. Ἐνεργητικὸν ὑπόλοιπον λ.σ. 3.952.920. Καταφύγεται: διθεν, διτὸς τὸ κεφάλαιον τῆς Οὐάτιτ ἀπωλέσθη καὶ διτὸς ἔναντι τῶν δέκατον μετοχῶν προτεραιότητος τῶν ἡγγυημένων παρὰ τῆς Ρούαγιαλ Μαϊήλ δὲν ἀπομένει: εἰμὴ τὸ ἄνω διπλοῖπον.

Ἡ τιμὴ εἰς ὃν ἡγοράσθη ἡ Οὐάτιτ Στάρ Λάιν, τιμὴ λίγῳ ὑπερβολικὴ καὶ ἡ δεινὴ γνωτιλίακη κρίσις ἀπέφερον τὸν ακλονισμὸν τοῦ ὑπὸ λόγῳ ἀτμοπλοϊκοῦ γκρούπ. Ἡ θέσις τῆς Ρούαγιαλ δὲν εἶναι ακλονέρα. Ἐπὶ ἐνεργητικὸν 13.965.873 λ.σ. ἔχει παθητικὸν 12.156.018 λ.σ. τὴν ἀπομένει δὲ ἐνεργητικὸν ὑπόλοιπον 1.809.855 λιρῶν μόνον, ἵνα διτὸς αὐτοῦ ακλύψῃ κεφάλαιον 8.000.000 λ.

Ἐν ἀκριβολογίᾳ τὰ ἀλλείματα τῶν γκρούπ τῆς Ρούαγιαλ Μαϊήλ ἐμφανίζονται: ὡς ἔξης:

Ρούαγιαλ Μαϊήλ	λίραι: 6.990.145
Οὐάτιτ Στάρ Λάιν	» 5.047.680
Oceanic Navigation	» 1.986.113
Συνολικὸν ἔλειμμα	» 14.023.938

Τὰ ἀπὸ τοῦ 1926 πληρωθέντα μερίσματα δὲν προήρχοντο ἐκ καθερῶν κερδῶν, ἀλλ᾽ ἐλαμβάνοντο ἐκ τῶν ἀποθεματικῶν κεφαλαίων. Αἱ ηδη ἀμεσοὶ ὑποχρεώσεις τῶν τριῶν ἀνωτέρω ἀτμοπλοϊκῶν ἀγέρχονται εἰς 1.100.550 λίρας καὶ αἱ ληγεῖ πρόθεσμοι: εἰς 1.000.440 λ.σ., ἥτοι σύνολον διπλαχθῆ ἐκ λ.σ. 2.100.990.

Μὲ τὰς ἀνωτέρω τρεῖς μεγάλας ἀτμοπλοΐας συνεργάζονται στεγῶς καὶ συνδέονται: μετ' αὐτῶν οἰκονομικῶν καὶ αἱ κάτωθι πέντε ἀκόμη ἀτμοπλοΐα:—

- 1) R.M.S.P. Meat Transport, Ltd
- 2) Nelson S.S. Navigation Co, Ltd
- 3) David Maciver Co, Ltd
- 4) Pacific Steam Navig. Co, Ltd
- καὶ 6) Mc Andrews Co, Ltd

## Η ΔΙΚΗ ΔΙΑ ΤΟ Α/Π «ΒΕΣΤΡΙΣ»

Ἡ ἐκδίκασις τῆς ὑποθέσεως διὰ τὴν ἀπώλειαν τοῦ Ἀγγλικοῦ ὑπερωκεανοῦ «Vestrus», εἰς ὃν ἐπινίγησαν πλειστοὶ ἐπιβάται: θὰ διεξαχθῇ ἐνώπιον τῶν Ἀμερικανῶν δικαστηρίων τὸν προσεχῆ μῆνα Απρίλιον.

Ο δικαστὴς Κόδεξ διέψευσεν, διτὸς ἐγένετο διάδημα ἐκ μέρους τῶν ἐνδιαφερομένων κατὰ τὴν ἔταιρίας εἰς ὃν ἀγῆκε τὸ ὑπερωκεάνειον, ἵνα αὗτη καταβάλῃ πρόσθετον ἐγγύησιν ἐκ 2.500.000 δολαρίων πρὸς κάλυψιν τῶν ἐκκρεμῶν ἀπαιτήσεων τῶν οἰκογενειῶν τῶν πνιγέντων.

Αἱ ἐν λόγῳ ἀπαιτήσεις ἔχουν ἀνέλθει εἰς τὸ ποσὸν τῶν 4.000.000 δολαρίων.

## ΑΠΕΡΡΙΦΘΗΣΑΝ ΑΙ ΡΩΣΙΚΑΙ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

### ΔΙΑ ΤΑ ΣΥΜΒΟΛΑΙΑ «ΤΑ·Ι·Μ ΤΣΑΡΤΕΡ»

Λονδίνον 23, (τοῦ Ἀνταποκριτοῦ μαζ).—Αἱ ὑπὸ τῶν Σοβίέτ ὑποθέσεις περὶ συγχρέωσις γένους ναυλωσυμφώνων χρονικοῦ τύπου (Time charter) πρὸς μεταφορὰν ἔκτεινες ἐκ Βαλτικῆς καὶ ἡ Αρχαγγέλου ἀπερρίφθησαν τελικῶς ὑπὸ τῶν Ἀγγλων, Δανῶν, Γερμανῶν, Ολλανδῶν, Νορβηγῶν καὶ Σουηδῶν ἐφοπλιστῶν.

Εἰς ἐπιβεβαίωσιν τῆς ἀνωτέρω ἀποφάσεως ἐκοινοποιήθη καὶ ἡ ἀπάντησις τῆς Διεθνοῦς Ναυτικῆς Συνδιασκέψεως τῆς Βαλτικῆς, γῆτις καὶ αὕτη ὑπῆρξεν ἀρνητικὴ τῶν Σοβιετικῶν θρων. Οὕτω διελύθη πᾶσα ἀμφιβολία περὶ τοῦ δυνατοῦ τῆς παραδοχῆς τῆς Ρωσικῆς προτάσεως.

Συγχρόνως δὲν ὑπάρχει: οὐδεμία πιθανότης, διπλαχθῆσαι σταθῆσαι ἀλλης χώρας ἀποδεχθεῖσαι τυχὸν τὴν Σοβιετικὴν ἀποφυγὴν διὰ τὴν πληρωμὴν τοῦ ἐνισκίου τῶν ἀιματολίσιων των ἐκ τῶν διτέρων, δηλαδὴ «εὔθυνς μετὰ τὸ πέρας τοῦ ταξιδίου».

Μέχρι σήμερον ἐπεκράτει: γῇ συνήθεια τῆς μηνιαίας προπληρωμῆς διὰ τὰς χρονοναυλώσεις, μολονότι τελευταίως, λόγῳ τῆς κρίσεως καὶ τῆς στενότητος τοῦ χρήματος ἡ πληρωμὴ ἐγένετο μὲ 150ημέρους προπληρωμάς. Εἶναι δὲ γνωστόν, διτὸς ὁ πλοιοκήτης δὲν δύναται: γὰρ ἐξασφαλισθῇ μετὰ τὴν ἐκ πλοίου του ἐκφόρτωσιν τὸ φορτίον. Συνεπὸς ἡ ἀποδοχὴ τῶν ηδη Ρωσικῶν προτάσεων ἡτο πέντε ἀδύνατος.

Ἐπίσης καὶ οἱ Ἑλληνες ἐφοπλισταὶ δὲν θέλουν γῇ ισως καὶ δὲν δύνανται: γὰρ συμφωνήσουν μὲ τὴν Ρωσικὴν πρότασιν, νὰ πληρώνωνται: δηλαδὴ ἀφ' οὐ περπαθοῦ τὸ ταξιδίον καὶ συντελεσθῇ γῇ ἐκφύρωσις.

Φαίνεται: διτὸς τὰ Σοβιέτ ἐπιθυμούν ζωηρῶς γὰρ ἐπιτύχουν ὑπὲρ ἑαυτῶν πλεισταὶ δυνατὴν διευκόλυντιν ἐπὶ τοῦ οἰκονομικῶν ἐπιπέδου. Ἐκ τῶν λόγων τούτου προστάθη ἡ τροποποίησις τῆς πληρωμῆς δηλαδὴ ἐξ ἡμέρας μετὰ τὴν φόρτωσιν καὶ ἀναχώρησιν τοῦ πλοίου ἐκ Λένινγραδ καὶ δέκα ἡμέρας μετὰ τὴν ἀναχώρησιν ἐξ Αρχαγγέλου.

Γεννηταὶ δύμας τὸ ἔρωτημα: Ἐκνεεῖς ἐφοπλιστὴς ἀποστεῖλλῃ τὸ ἀτμόπλοιον του εἰς ἔνα τῶν ἀνω λιμένων καὶ δὲν εῦρει ἐκεῖ ἔταιρον, φορτίον τὸ θὰ πράξῃ διὰ γὰρ εἰςπράξῃ τὸ διφειλόμενον εἰς αὐτὸν ποσὸν: Ἐτέρα οὐσιώδης περίπτωσις, τὴν ὑποίκην δέσιν γὰρ ἔχωσιν ὅπ' ὅλην των οἰ οἴκων τοῦ εἰςπράξῃ τὸ φορτίον τῶν οἰκονομικῶν τοῦ πλοίου τοῦ περιπτωτικούς τετραγωνίου, ἐκφρατώσεως Ρωσικῆς ξυλείας ὑπὸ τῶν χωρῶν εἰς ὃ θὰ προσφέρεται: τὰ φορτία, ὡς λ.χ. ἐγένετο τὸ παρελθόν ἔτος εἰς τὰς Ήνωμ. Πολιτείας καὶ ἔν τινι μέτρῳ εἰς τὸν Καναδάν.

Ἡ θέσις τῶν πλοιοκήτων οὐ παρέβη εἰς τοιαύτην τινὰ περιπτωτικὴν ἐκτάκτων στενόχωρων, γῇ δὲ πείρων τοῦ παρελθόντος ἐπιβάλλη γὰρ μελετηθῇ προσηγκόντως καὶ μετὰ προσοχῆς ἔν τοιούτον ἐνδεχόμενον, ληγθοῦν δὲ μέτρα ἐξασφαλίσεως τῶν συμφερόντων των.

Τὸ διτὸς ἡ Ασφαλιστικὴ ἐταιρία προστασίας καὶ ἀποζημιώσεως (Protecting Indemnity) διάκειται δυσμενῶς πρὸς τὰς Ρωσικὰς προτάσεις ἀποτελεῖ δάσμων λόγου περὶ τοῦ ἀπαρρεδίκτου τῶν προτεινομένων συμβολαίων. Μέχρι τῆς στιγμῆς ταύτης τρία μόνον πλοῖα ἐδέχθησαν τὰ νέα τόπου Ρωσικὰ ναυλωσύμφωνα, καὶ τὰ πλοῖα δὲ ταῦτα είναι γῆλαίκες 26, 29 καὶ 36 ἐτῶν. Σημειώτεο, διτὸς μόνον διὰ τὴν εἰσχωρήγην γῆλαίκες εἰς τὰς Αγγλίαν χρειάζονται τὰ Σοβιέτ σκάφη διὰ μεταφοράν 600.000 στάνταρ.

Οσον ἀφορᾷ τοὺς πλοιοκήτες τῆς Νοτίου Οὐαλλίας οὐδεὶς δέδεχθη τοῦς ἔρους τῶν Σοβιέτ. Κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος εἰργάσθησαν πολυφελῶς περὶ τὰ 50 ἀτμόπλοια τῆς Νοτ. Οὐαλλίας, τινὰ δὲς αὐτῶν ἐφιχθαν καὶ μέχρι τῆς θαλάσσης Kara, ὅποιον δύμας ἐφέτος καὶ ὑπὸ τοὺς μάλλον εὐνοικωτέρους δρους γῇ ἐν λόγῳ ἐργασίας θὰ εἶναι λίγην χαλαρά.

Ἡ τιμὴ τὴν δύμαν προσφέρουν σήμερον διὰ χρονοῦ αὐλώσεις εἰνες σελ. 3. κατὰ τόννου ἀπὸ 4)6 ἔως 5)3, οἷα, γῆτο πέρισσον μετροσήκηρον 9 πεννῶν, ἐχαν ἐπρόκειται περὶ θαλάσσης Kara. Οι Νοτιο-Οὐαλλίοι ἐφοπλισταὶ πιστεύουν, διτὸς ἐφέτος αἱ Ρωσικαὶ ἐξαγωγαὶ ἀνάγκαι: θὰ καλυφθοῦσι μὲ ναυλώσεις κατὰ ταξιδίον καὶ οὐχὶ μὲ «Τάξις—Τσάρτερ».

# Η ΥΠΕΡΟΚΕΑΝΕΙΟΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

ΤΟΥ Κ. Α. ΒΕΡΥΚΙΟΥ ΔΙΕΥΘΥΝΤΟΥ<sup>1</sup> ΤΗΣ ΕΘΝΙΚΗΣ ΑΤΜΟΠΛΟΪΑΣ

"Έχων όπ' δψει μου τὴν ἐν τῷ τεύχει 67 τοῦ μηνὸς Δεκεμβρίου 1930 τῆς Ἐπιθεωρήσεως Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ δημιουρευθεῖσαν ἔκθεσιν τοῦ ἐν Νέα Υόρκῃ Γενικοῦ Προξένου τῆς Ἑλλάδος κ. N. Παρατευοπούλου καὶ ἀφορμὴν λαμβάνων ἐκ τῶν ἐν αὐτῇ ἀναγραφομένων, θεωρῶ καθήκον· οὐδὲ τὴν ἴδιαν τηνάκην μου ὡς Διευθυντοῦ Ναυτικῆς Ἑλληνικῆς Ἐπιχειρήσεως, νὰ μὴν ἀποκρύψω τὴν ἔκπληξίν μου δι· δικαίως ἀνέγνωστα ἐν τῇ ἐν λόγῳ Ἐκθέσει..

Ο κ. Γενικὸς Πρόξενος εἰσηγούμενος τοῦ θέματος τοῦ μὲν κάποιων προσφυνῆ ἀγνώστησιν κατὰ τοῦ ἐν ταῖς Ὑνωμέναις Πολιτείαις τοῦποι ἀλλὰ κυρίως κατὰ τοῦ Τύπου τῶν Ἀθηνῶν, διτὶς ὑπέπεσεν εἰς τόσουν ἀσυγχώρητον σφάλμαν υ' ἀναγράψῃ ἀρθροῖ σχετικὴ μὲ τὰ φλέγοντα ζητήματα τῆς Ἐμπορικῆς ἡμῶν ναυτιλίας καὶ συνεπῶς καὶ τῆς Ἐθνικῆς Ἀτμοπλοΐας τῆς Ἑλλάδος, προσπαθεῖ γὰρ παρατίσσῃ ὡς ἀναξίαν λόγου τὴν δρᾶσιν τῆς ὑπερωκεανίου ἐλληνικῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας σχηματίσας τὴν ἰδέαν ταῦτην ἐκ πορ-σμάτων καὶ συγνοιαλιῶν ἃς ἔσχε μετὰ διαφόρων ἐκείνων πρὸς τὴν συζητουμένην ὑπόθεσιν, καὶ ἐρωτᾷ: Εἰναι πράγματι ἐπιβε-θλημένον δι'; ἐθνικοὺς λόγους η̄ ἀντὶ πάσης θυσίας διατήρησις τῆς Ἐθνικῆς Ἀτμοπλοΐας καὶ ἀξίζει: οὕτως εἰπεῖν η̄ συνέχισις τῆς λειτουργίας αὐτῆς διὰ χορηγήσεως μέσων παρὰ τῆς Κυβερ-νήσεως διὰ τὴν ἀντικατότασιν τοῦ ἥδη ἐν χρήσει πλωτοῦ ὑλικοῦ διὰ νέων μεγαλειτέρων καὶ ταχυτέρων σκαφῶν:

Ἐν πρώτοις θὰ μοι ἐπίτερη γένεσις τῶν ἔχω ἀντίθετον γνώμην ἐκείνης τῶν ὃν τῇ ἑκθέσει ἀναφέρομένων ὡς εἰδικῶν προσώπων καὶ συγχρόνως νά διαστηρίξω διατάξεις: Καὶ οἱ ἐν Ἑλλάδι: ἐπίσης εἰδικοί, λίαν φυχαρίμως καὶ μετὰ νηφαλιότητος ἔξετάσαντες τὴν ἀποψίν αὐτῶν, φρονοῦν διατάξεις καὶ ή ἔστω μικρῷ Ἑλλάς, η γνωτική Ἑλλάς, δύναται νά συγχριθῇ, ἀν οὐχὶ πρὸς τὴν Ἰταλίαν ἀλλὰ πρὸς κράτη ἀριθμούντα τὸν αὐτὸν πληθυσμὸν καὶ τοιαῦτα εἶναι ἀρκετά, ών αἱ Κυδεργήσεις ἐφρόντισαν καὶ ἔξακολουθοῦν φροντίζουσαι: νά προστατεύσωτι μὲν θυσίας τὴν γνωτιλίαν των: πρώτον ὡς κλάδων παραγωγικὸν τῆς ἐθνικῆς αὐτῶν οἰκονομίας: δεύτερον διὰ λόγους ιστορικοὺς καὶ τέλος διὰ ἀπόψεως ἐθνικῆς ὑπερηφανίας, τοῦτο δὲ τοιούτῳ διότι θὰ εἶναι ἀναντίρρητως ταπεινωτικὸν διὰ τὴν ἡμετέρην γνωτιλίαν ἐάν αὐτοὶ ἔξαφνιζομένης τῆς Σημείας μας ἐκ τῆς γραμμῆς Ἀμερικῆς ἀντικαταστθῇ διὰ τῆς Σερβικῆς τοιαύτης, ήτις μοιραίως θὰ ἔξπυηρέται: τὴν ἐξ Ἑλλάδος δι: Ἀμερικήν καὶ τὰνάπαλιν συγκοινωνιακὴν κίνησιν εἰς ἐμπορεύματα καὶ ἐπιβέττες.

Διατηρουμένης της Έλληνικής Γεωργικής διάδοσης νέων και συγχρονισμένων άτμισπλωίων όχι είναι ικανή για συγκεντρώνη αύτη, άν σχ: τὰ 10) ο) ή αλλά τὰ 90 ο) της δλης Έλληνικής κινήσεως εἰς ἐπιβάτες και ἐμπορεύματα και ή κίνησις αύτη δὲν είναι μικρά, ἀφ' οὗ κατὰ τὸ ἔτος 1929 ἀνήλθεν εἰς 15000 ἐπιβάτες ἐκ τῶν ὁποίων ἡ<sup>ο</sup> Εθνική Ατμισπλωτική κατώρθωσεν καὶ συγκεντρώση τὰ 50 ο) της κινήσεως παρ' ὅλη τὴν πενιχρὰ μέσα διατηρεῖται.

Ἐκχομεν ὑπὲρ ἡμῶν τὴν ἐλληνικὴν φιλοπατρίαν ἃς τρεῖς ἀπόδειξιν φέρω τὴν ὄμβριαν ἔκκλησιν δὲν τῶν ἐν ταῖς Ἡνωμέναις Πολιτείαις συμπτείω, Σαλλήγων, Τύπου, πρὸς τὴν Κυβέρνησιν ὅπως μὴ παρερρίθῃ τὸ σαδράρι, τοῦτο ξήτημα. Δὲν δύναμει διθεν νὰ ἔννοιάσω ποῦ εὑρέθησαν οἱ εἰδικοὶ οὗτοι οἱ τόσου συνηγοροῦντες ὑπὲρ ἐγκαταλείψων τῆς ἴδιας ταύτης προβλέλλοντας ὃς δικαιολογίαν τὴν συμπρότητα τοῦ Κράτους μας, ἐν συγκρίσει, πρὸς μόνον τὸ Ἰταλικὸν, δηλ. πρὸς τὴν συναγωγὴστριαν Σημειών.

Δέν συμφωνώ πωσάς με τὴν γνώμην, ὅτι τὸ Κράτος δὲν δψίλει νὰ φροντίσῃ διὰ τὴν συντήρησιν μιᾶς οὐπερικενείου γραμμῆς διὰ τὸν λόγον ὅτι οἱ ἐν Ἀμερικῇ Ἑλλῆνες δὲν ἀνέρχονται εἰς 2.000.000, ἐπως οἱ Ἰταλοί, ἀλλ᾽ εἰς 300 η 400 χιλιάδες η δότι δὲν ἔχῃ συνδιασμένα καὶ ἀλλα συμφέροντα ώς λ. χ. ναυπηγεῖται διὰ τὴν κατασκευὴν τῶν πλοίων, ἑγκαταλείπουσαν οὕτω η ἐπίσημος Ἑλλάς εἰς τὴν τύχην των τὰς ἔστω 300.000 Ἑλλήνων τὰς Ἀμερικῆς. Ἀλλοιμονού ἔαν οὕτως ἐσκέπτοντο αἱ Κυνθρήσεις καὶ

ἄλλων γνωτικῶν Κρητῶν ἵστον μὲ τὴν ἡμετέραν χώραν εἰς πληθυσμόν.

Η Ἰταλία συγκεντρώνει καὶ πολλοὺς Ἀμερικανούς περιηγητὰς, τοιζέει δὲ κ. Παρατεκμένους, καὶ ὡς ἐκ τούτου ἔχει κάθε λόγον πλέον δικαιολογημένον ἀπὸ ἡμᾶς νὰ ἔχῃ ἑστραμμένη τὴν προσοχήν της εἰς τὰς Ὑπερωκενείους γραμμάς της. Η Ἐλλὰς ἵστως εἶναι χώρα ἀγριωτος εἰς τοὺς περιηγητὰς ἀνευ ἴστορίας, ἀνευ ἀρχαιολογίας. Θὰ ἦτο εὔκολον νὰ ἐπληροφορεῖτο δὲ κ. Γεν. Πρόξενος, διτὶ κατ' ἕτος ἐπισκέπτονται τὸν Τόπον μής πλέον τῶν 7000 περιηγητῶν Ἀμερικανῶν δι? ἀτμοπλοίων πρὸς τοῦτο νυκτουμένων καὶ διτὶ ἐλάχιστος τυγχάνει δὲ ἀριθμὸς τῶν Ἀμερικανῶν οἰτινες μεταβολίσουσιν εἰς Εὐρώπην διὰ τῆς Ἰταλίας καὶ διτὶ οὕτοι προτιμῶσι πάντοτε τὰ Ἀμερικανικὰ «Λεβίθαν» καὶ ἄλλα τῶν βορείων γραμμῶν πρὸς τὸ Χερδούργον τῆς Γαλλίας ή Λίθερπουλ καὶ Σκούθαμπτον τῆς Ἀγγλίας.

Τὸ ἀληθὲς εἶναι δτ: δλαὶ αἱ μέχρι στήμερον προσπάθειαι τῆς Ἰταλίας εἰς νέας ναυπηγήσεις βάσιν ἔχουν τὸν πόθον ὅπως δυνηθοῦν νὰ στρέψουν τὸ ρεύμα τῶν Ἀμερικανῶν πρὸς τὴν Ἰταλίαν, ἀλλὰ δὲν τὸ κατόφθιμαν μέχρι τοῦδε.

Αλλά καὶ τὴν Ἐθνικήν Ἀτμοπλοῖαν ἐτίμησαν πάχμπολοις κατὰ τὸ παρελθόν Ἀμερικανοὶ τῶν γραμμάτων, ταξιδεύσαντες διὰ τῶν ἀτμοπλοίων τῆς πρὸς τὴν Ἑλλάδα καὶ ἔξι Ἑλλάδος πρὸς τὴν Ἀμερικὴν ἐκφρασθέντες ἐνθουσιωδῶς διά τα τὴν περιποίησιν καὶ συμπεριφοράν τῆς ὑπηρεσίας τῶν ἀτμοπλοίων, εἰς διάψευσιν πληροφοριῶν ἀναγραφομένων ἐν τῇ ἐκθέσει τοῦ κ. Γενικοῦ Προξένου σχετικῶς μὲ τὰ πληρώματα τῶν Ἑλληνικῶν ἀτμοπλοίων καὶ εἰδικῶς τῶν ὑπερωκενείων τοιούτων.

Δέην ἔχομεν τὴν ἀξίωσιν βεβαίως νὰ καταλογισθῶμεν καὶ τὴν μεταξὺ οἱ Ἑλλήνες μεταξῦ τῶν Γερμανῶν ἀπὸ ἀπόφεως ὀργανώσεως ὑπηρεσίας ὑπερωκενείων ἀτμοπλοίων, ἐν τούτοις δημοσ. καὶ δὲν δύναται τις νὰ μὴ ἔξωτερικεύσῃ τὴν δύσυνηράν ἐντύπωσιν ἢν προ-  
έγουν αἱ τέσσαρες αὐστηροὶ ἐπικρίσεις τῆς ἐκθέσεως, ὡς πρὸς τὸ Προσωπικὸν τῶν ἀτμοπλοίων τῆς ἡμετέρας Ἐπαρείας διὰ τὸν κα-  
ταρτισμὸν τοῦ δρόποιου ἐδόθη ἡ δέουστα προσοχὴ τῆς Διευθύνσεως τῆς Ἀτμοπλοίας μηκ., ὑπερηφανεύεται δὲ ὅτι παρουσιάζει σήμερον τὴν ὑπηρεσίαν ταύτην τελείως κατηγορισμένην ὡφ' ὅλως τὰς ἀπόφεις καὶ σχεδὸν ἐφάμιλλον τῆς τῶν ξένων μεγάλων ἀτμοπλοϊ-  
κῶν ἔταιρῶν.

Συνεχίζων τὴν μακροσκελή "Εκθεσιν, φέρει: ως ἐπιχείρημα τὸν γιγαντιαῖον ἀνταγωνισμὸν τὸν "Αγγλῶν καὶ Γερμανῶν μὲ τοὺς νεκτηριγγηθέντας ὑπερωκεανέους κολοσσούς «Μπρέμενο» καὶ «Ἐουρόπα» καὶ μὲ τὸν νεκτηριγγηθεόμενον νέον τοιούτον τῆς Κιούναρ 73.000 τόννων. 'Αλλ' δοπίσαι σχέσιν ἔχουν οὗτοι μὲ τὸν Ιδικόν μας δρέπονται: Τούς καλοτεσσός ἔκεινους δὲν διενογήθησαν οὔτε θιδιανογήθησαν πινετὲ αἱ 'Εταίρειαι εἰς ἀξὸν ἀνήκουσιν οὗτοι, νῦν διαθέσισιν αὐτοὺς εἰς γραφιμήν Μεσσαρέους οὔτε πάλιν δι': αὐτῶν δύνανται νῦν στρέψωσι τὸ ρεῦμα τῆς ἐπιβατικῆς μας κινήσεως πρὸς τὸν Βορράν ἐκτὸς ἀστηράκτου ἀριθμοῦ 'Ελλήνων ἐπιβατῶν ἔχοντων ἀπόλυτον ἀνέγκην γὰρ ταξιδεύσατο: διὸ τῶν Βορείων γραφιμών,

"Ετερον ἐπιχείρημα ἀναφέρει τὸ πρωταθέν ύπὸ τῶν ἐνδιαιτηρομένων, μέτρον ἀποκλεισμοῦ τῶν ξένων Ἐπιχειρεῖσθαι ἐκ τῶν Ἑλληνικῶν Λιμένων καὶ χαρκητηρίζει τοῦτο διέθυρον διὰ τὰ συμφέροντα τοῦ πολλοῦ ἀρδου ἀποκλεισμούντος θηταγενεῦς βιοτηγχανίας τῆς ἐκ μέρους τοῦ Κράτους προστασίας τῆς Ἐλληνικῆς Ναυτιλίας καὶ διὰ τοῦ ἔχη ως ἐπεκολούθημα τὴν μηνήν τῶν ξένων Ἐπιχειρεῖσθαι καὶ τὴν ἐκ μέρους ἀντιτὸν σύντονον λῆψιν μέτρων κατὰ τοῦ τοιούτου ἀντιχωνισμοῦ, διτις παραβλήπτει: σπουδάξις τὰ συμφέροντά των, καὶ τὸ ζητητικό τοῦ τουρισμοῦ εἰς τὴν χώραν μας. Καὶ τέλος, οὗτος διόγκως οὐτε πολὺ οἱ προσεκτικοὶ ἔστετασκι τοῦ ζητημάτος θεωροῦσι: τὴν ὑπερχρέειν η μη τῆς Ἐλληνικῆς ὑπερωκενείου ἀτμοπλοικᾶς ὡς μη πειζούσιν σημαντικὸν ρόλον εἰς τὴν τόνωσιν τῆς θηταγενεῦς ιδέας τῶν Όμοργενῶν διὰ τῆς ἐμφανίσεως τῆς Ἐλληνικῆς σημαντικῆς ἐπὶ τῶν ἑλληνικῶν εἰς Ἀμερικὴν ἀτμοπλοίων καὶ διὰ

ούδεις λόγος ίδεολογίας παρακινεῖ τους όμοεθνες μας νὰ ταξιδεύσωσι διὰ τῶν ἀτμοπλοίων μας καὶ ὡς παράδειγμα φέρει τοὺς Γερμανούς οἰτινες λέγει ταξιδεύουσι μὲ τὰ γερμανικὰ ἀτμόπλοια ἐφ̄ δυον ταῦτα εἰναι τὸ «Μπρέμενη» ἢ «Εουρόπα». Επίσης οἱ Γάλλοι τὸ «ΙΔ—Ντέ—Φράνς» καὶ λοιπά.

Ἐπὶ τῶν σημείων τούτων θὰ μοι ἐπιτραπῇ νὰ ἔχω ἀντίθετον γνώμην ὡς πρὸς τὸν φόρον ἀντιπόιων, ἐλὺν θὰ ἥθετε τὸ Κράτος ποτὲ νὰ ἀποκλείσῃ ἐκ τῶν λιμένων μας ξένας ἐπιβατηγάς ἀτμοπλοίας καὶ τοῦτο διότι διοικούσι τὸν ἀποκλεισμὸν θὰ εἰναι ἐλαστικός ὡς συμβαίνει μὲ τὴν Ἰταλίαν, ἡς διασχίζει τὸν Νόμος δὲν ἀποκλείει καθ’ ὅλην τὴν προσέγγισιν, ἐφ̄ δυον αἱ ξέναι. Ἐταιρείαι συμμεροφοῦνται μὲ τὰς διατάξεις τοῦ περὶ Μεταγαστεύσεως Νόμου. Ἀλλ’ ὡς πρὸς τὸ σημεῖον τοῦτο δὲν συντρέχει λόγος, δεδομένου διὰ τοιοῦτον μέτρον δὲν θέλει ἐφαρμοσθῆ ἐπὶ τοῦ παρόντος. Αλλ’ δ. κ. Γ. Πρόξενος ἀρνεῖται παραδεδεγμένον ἀξιωμα, ἐφ’ ὃν στηρίζεται ὀλόκληρος ἡ Ναυτιλιακὴ πολιτικὴ τῶν ξένων Κρατῶν, δηλαδὴ τοῦ Εθνικοῦ ρόλου τῆς σημαίας ἐπὶ τοῦ αἰσθήματος τῶν τῇ ξένῃ διογεγνῶν.

Καθ’ δυον ἀφορᾷ τὸν τουρισμόν, οὗτος ὡς γνωστὸν ἔξυπηρετῆθη μέχρι σήμερον καὶ θὰ ἔξυπηρετῇ δι’ ἀτμοπλοίων πάσης ἰθνικότητος ἐκμισθουμένων ἀποκλειστικῶν διὰ τοιαύτης φύσεως ἐκδρομᾶς καὶ περιηγήσεις πρὸς τὴν ἀνατολικὴν λεκανὴν τῆς Μεσογείου, συνεπῶς δὲ καὶ πρὸς τὴν Ἑλλάδα. Ἀλλὰ ἔχω τὴν γνώμην διὰ τοιεστοὺς ἔξι αὐτῶν θέλει ἡ Ἑλληνικὴ Ἐταιρεία μεταφέρει ὅταν ἀποκτήσῃ καλὰ καὶ συγχρονισμένα ὑπερωκεάνεια ἀτμόπλοια. Ως πρὸς τὸ διμογενὲς στοιχεῖον ἔχω κάθε λόγον νὰ πιστεύω διὰ τοῦτο θὰ προτιμήσῃ καὶ πάλι τὴν σημαίαν του διωρεὶς καὶ κατὰ τὸ παρελθόν, ὅπότε συγεκέντρου ἡ Ἐταιρία μας τὰ 90 οἱ τῆς δλῆς κινήσεως. Απὸ τοῦ ἔτους 1928 ὅπότε ἐτέθησαν εἰς τὴν γραμμήν τὰ νεότευκτα ἀτμόπλοια τῆς Κόδουλιτς «Σατούνια» καὶ «Βουλκάνια», ἐφερον κάποιαν μείωσιν εἰς τὸ ποστόν μας εἰς τοῦτο συγέτεινον καὶ ἀλλα αἰτία δηλ. μερικαὶ ἀπρόσποτοι καθυστερήσεις τῶν ἀτμοπλοίων μας, λόγῳ ἐπισκευῶν ἡ ἀλλης τινος αἰτίας ἀπορρεούσης ἔξι αὐτῆς ταύτης τῆς παλαιότητος καὶ μειογενεικότητος αὐτῶν. Συναγωνισμὸν ἐκ μέρους τῶν νῦν ἔξυπηρετουσῶν τὴν γραμμήν ταύτην ξένων Ἐταιρίων δέν φορούμεθα διότι διὰ τοιοῦτος ἀνταγωνισμὸς θὰ παραβλάψῃ πρωτίστως τὰ ἴδια τῶν συμφέροντα, ὡς διαθετουσῶν διὰ τὴν γραμμήν ταύτην διπλασία κεφαλαίων εἰς τὴν ἀτμοπλοίων, διὰ νὰ ἐμφαγισθῇ δὲ ἀλλη Ἐταιρία, πολὺ ἀμφιβολού, ὡς διατρέχουσα κίνδυνον γὰρ ἐγκαταλείψῃ ταύτην εἰς τὴν ἀρχήν της, λόγῳ ὑπερόγκων δπτηνῶν.

Ἐν τέλει ἀφοῦ οἱ ἐγκαταλείψουσι τὴν γνώμην των ταύτην, διπλασία καὶ ἀλλασσαὶ ἀγοραὶ τῶν ἀτμοπλοίων μας, ἔνθα εὑρίσκει διὰ τὰ συμφέροντά της εἰναι σημαντικώτερα, παρὰ ταῦτα, ἀναγνωρίζουσι, λέγει οἱ εἰδικοὶ οὗτοι, ὡς ἐπιβεβλημένην καὶ τὴν ὑπαρξίην ὑπερωκεάνειον Ἑλληνικῆς Ἀτμοπλοίας δι’ ἐν Κράτος, ὡς τὸ ἡμέτερον, κατ’ ἔξοχὴν καθόσον αὐτῇ θ’ ἀποτελῇ καὶ ἔνα δεσμὸν μεταξὺ τοῦ Ἑλληνισμοῦ τῆς Ἀτμοπλοίας καὶ τῆς Ἑλλάδος εἰς διὰ διδεῖς ἀκόμη ζωὴν ἐθνικήν τριῶν δεκατετράδων, καὶ τέλος ὑποδεικνύει τοὺς τύπους τῶν ἐν χρήσει πλοίων εἰς τὴν γραμμήν τῆς Βορείου Ἀτμοπλοίας.

Ἄφοῦ ἐπρόκειτο νὰ καταλήξωσιν εἰς τὸ συμπέρασμα τοῦτο καὶ νὰ σύμφωνήσωσι: μὲ τὴν ἴδεαν τῶν ἐν Ἑλλάδι προσεκτικῶν ἔξεταστῶν τοῦ ζητήματος τούτου πρὸς τὸ διανομῆς θόρυβος; καὶ δοιοὶ λόγοι εἰλέν η πολυσύλλιδος αὐτῇ ξεκίνεις; Τοῦτο δριολογῷ εἰλικρινῶς διὰ δὲν ηδυνήθην γὰρ ἐννοήσω.

#### A. ΒΕΡΥΚΙΟΣ

#### ΙΔΡΥΣΙΣ ΤΣΕΧΟΣΛΟΒΑΚΙΚΗΣ ΑΤΜΟΠΛΟΙΑΣ

Ἄγγελεται ἡ προσεχῆς δογάνωσις εἰς τὴν Πράγαν μιᾶς Τσεχοσλοβακικῆς ἀτμοπλοίας. Η Τσεχοσλοβακία ἀπέρριψεν ήδη τὰς προτάσεις Ἀγγλικῶν καὶ Γερμανικῶν ἀτμοπλοίων, αἵτινες προετίθεντο νὰ ἔξυπηρετήσουν τὰς Τσεχοσλοβακικὰς μεταφορὰς καὶ ἀπεράσισε τὴν ἴδιαν ζητήματος τούτου πρὸς τὸ διανομῆς θόρυβος; καὶ δοιοὶ λόγοι εἰλέν η πολυσύλλιδος αὐτῇ ξεκίνεις; Τοῦτο δριολογῷ εἰλικρινῶς διὰ δὲν ηδυνήθην γὰρ ἐννοήσω.

#### ΓΕΡΜΑΝΙΑ

##### Γερμανικὰ πλοῖα ἡλλαζεν σημαίαν

Βαθεῖαν αἰσθητὸν προεκάλεσε μεταξὺ τῶν ναυτικῶν κύκλων τῆς Γερμανίας τὸ γενονδ, διὰ τὸ ἀτμοπλοίον Vogemann διέταξε διὰ τοῦ ἀσυμμάτου τὸ φορτηγὸν ἀτμόπλοιον τῆς «Vogtland» τ. γρόδ. 4218 νὰ υποστείη τὴν Γερμανικὴν σημαίαν καὶ νὰ ὑψώσῃ Παναμαϊκὴν τοιαύτην. Τὸ ἐν λόγῳ πλοῖον εὐρίσκεται ἐν πλῷ ἐκ τῶν λιμένων τοῦ Μεξικοῦ διὰ τὸ Ἀμβούργον, ἐνῷ δὲ ἀνεῳρησεν ἐκ Μεξικοῦ ὡς Γερμανικὸν, ἐφθασεν εἰς τὸ Ἀμβούργον ὡς Παναμαϊκόν.

Ἡ διατὴη ἀλλαγὴς τῆς σημαίας ἀποφύγησε πολογίαν καὶ ἵνα συγχρόνως ἐπιτύχη τὴν βαρυτάτην Γερμανικὴν φορολογίαν καὶ ἵνα συγχρόνως ἐπιτύχη μείσωσιν τῶν μισθολογίων κατὰ 25 οἱ.

Ἡ ιδία ἑταῖρία διέταξεν ήδη καὶ τὸ ἐτερον ἀτμόπλοιον τῆς «Vogesen» τ. γρόδ. 4181 νὰ ὑψώσῃ καὶ αὐτὸν σημαίαν τοῦ Παναμᾶ. Εἳν τὰ δύο ταῦτα πλοῖα δὲν ἥλσαν σημαίαν θὰ ἐδένοντο, διότι ἀδύνατον νὰ ἀντιμετωπίσουν τὰ ὑπέροχα φορολογικὰ βάρια. Καθ’ ἄργαφή εἰς τὸν ναυτικὸν τύπον τοῦ Αμβούργου καὶ ἀλλα Γερμανικὰ ἀτμοπλοῖα πόρκεται νὰ ἀλλάξουν τὴν σημαίαν τῶν σκαφῶν των, αἱ δὲ Γερμανικὴ Ἀρχι διέταξεν σχετικὰς ἐρεύνας, ἵνα διαπιστώσουν τὸ νόμιμον τῆς τοιαύτης ἀλλαγῆς.

Συμπληρωματικαὶ πληροφοριαὶ προσθέτουν, διὰ τὸν πληρωματοῦ «Vogtland» συγχρόνως μὲ τὴν ἀλλαγὴν τῆς σημαίας ἥλαβε καὶ τὴν ἀπόλυτον τοῦ διοί τοῦ ἀσυμμάτου. Οταν τὸ σκάφος ἐφθασεν εἰς τὸ Ἀμβούργον ἡρωήθη τὸ πλήρωμα, ἀν δέχεται νὰ προμεινῇ μὲ μείσωσιν τῶν μισθολογίων κατὰ 25 οἱ.

Ἡδη τὸ «Vogtland» μὴ ὑποκείμενον εἰς τὴν Γερμανικὴν ναυτικὴν νομοθεσίαν διὰ ἀποφέρει ἐκ τῆς ἐργασίας του μείσωσιν τῶν ἔξδων του κατὰ 44 οἱ ὑπὲρ τῆς ἑταῖρίας του, ητοι 25 οἱ ἀπὸ τὴν μείσωσιν τῶν μισθολογίων, 10 οἱ ἀπὸ τὴν μὴ ὑποχρεωτικὴν ἀσφάλισιν τοῦ πληρώματος καὶ 9 οἱ ἀπὸ τὴν διαφορὰν τῆς τοιαύτης συνθέσεως τοῦ πληρωματοῦ.

Ο Γερμανικὸς τύπος σχολιάζει εὐρύτερα τὸ γενονδ τοῦτο καὶ φρονεῖ, διὰ τὴν ἀνωτατοῦν μιηθοῦν καὶ ἀλλα, τότε θὰ αὐξηθῇ σπουδαίως ὁ ἀριθμὸς τῶν ἀνέργων Γερμανῶν ναυτικῶν. Τὸ πλήρωμα τοῦ «Vogtland» ἀδυνατεῖ νὰ συνεχίσῃ τὴν ἐργασίαν του διότι ἡ προφορὰ του μισθοῦ καὶ ἡ ἀπιμάρυνσις ἀτομικῶν ἐνὸς ἐκάστου τῆς συνεισφορᾶς διὰ τὴν ἀσφάλισιν ζωῆς, μείσωσι εἰς τὸ ἀλάχιστον τὸν ἀπομένονα καθαρὸν μισθόν.

Οὕτο νέοι ἀνεργοὶ προστίθενται εἰς τὸν λιμένα τοῦ Ἀμβούργου, ὅπου ηδη ἀργούν πλοῖα 300,000 τόννων, ἐνῷ ισάριθμα ἀργούν εἰς τὸ ποταμὸν Βέρερ.

##### Οι Ἀγγλοι καὶ Γερμανοὶ ἀσφαλισταὶ

Ἐκ τῶν συνδῶν ἐν Γερμανίᾳ πρωχεύσεων διαφόρων ἀσφαλιστικῶν ἑταῖρων ὑπέστη αἰσθητὰς τοῦτον τὸν πρωτότοπον μιηθοῦν καὶ ἀλλα, τότε θὰ αὔξηθῃ σπουδαίως ὁ ἀριθμὸς τῶν ἀνέργων Γερμανῶν ναυτικῶν. Τὸ πλήρωμα τοῦ «Vogtland» ἀδυνατεῖ νὰ συνεχίσῃ τὴν ἐργασίαν του διότι ἡ προφορὰ του μισθοῦ καὶ ἡ ἀπιμάρυνσις ἀτομικῶν ἐνὸς ἐκάστου τῆς συνεισφορᾶς διὰ τὴν ἀσφάλισιν ζωῆς, μείσωσι εἰς τὸ ἀλάχιστον τὸν ἀπομένονα καθαρὸν μισθόν.

Οι Ἀγγλοι ἀσφαλισταὶ εἰναι διατεθεμένοι ἀκόμη ὅπως περιορισθῶσιν εἰς ἐργασίαν ἀπλῆν καὶ καθαρὸν καπούντες δι’ ἔαντον τὰ καλυπτόμενα ποσά. Υπὸ τὸ ἰδιον πνεῦμα διαπνέονται ηδη καὶ οἱ κύκλοι τῶν Γερμανῶν ἀσφαλιστῶν, πρὸς τὸν σκοπὸν δ’ αὐτῶν συνήλθουν τελευταίων ἐν Ἀμβούργῳ εἰς συνέλευσιν, καθ’ ἧν ἐλαβον μέτρα ἀνάλογα πρὸς τὰ Ἀγγλικά.

Τοιουτορόπως ἡ ἐκ τῶν πιωτεύσεων ἐπελθοῦσα καταστροφὴ ἔσχε καὶ τὴν εὐεργετικὴν τῆς ἐπιδίδαισιν ἐπὶ τῆς διεύθυνσις Ναυτασφαλιστικῆς ἀγορᾶς.

#### ΣΟΒΙΕΤΙΚΗ ΡΩΣΙΑ

##### Αἱ γραμμαὶ Εἰρηνικοῦ

Ἐκ Ρίγκας μεταξύ η πληροφορία, διὰ τὰ Σοβιέτικων σκαφῶν, ἀτίνα ἔκταλον πλόας καὶ μεταφοράς Ρωσικῶν προβάτων εἰς τὰς λιμένας τοῦ Βίρηγκικοῦ Θεσσαλονίκης. Οὗτο θὰ διατεθεῖ 16 ἀκόμη σκάφη 57.000 τόννων. Τὰ πάντα πλοῖα θὰ μεταβιβασθοῦν ἀμέσως εἰς τὸ γκρουπ τοῦ Σοβιέτικου ἐμπορικοῦ στόλου τοῦ Ειρηνικοῦ.

#### ΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ ΤΩΝ ΣΟΒΙΕΤΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Ο Σοβιέτικος Ἐμπορικὸς στόλος (Sovtorgflot) καθώρισε διὰ τὸ ἐτο τοῦ τὰς κάτωθι γραμμὰς ἐκ Μαύρης Θαλάσσης. Διὰ τοῦ μηνὸς μίαν γραμμὴν ἐξ Ὁδησσοῦ διὰ Κ(ρούπον) — Θεσνίκην — Πειραιᾶ — Σμύρνην — Κων(πολιν) — Ὁδησσόν. Ετέραν γραμμὴν ἐξ Ὁδησσοῦ καὶ λιμένων Μαύρης Θαλάσσης θεσνίκης ητοι Λέσβου τοῦ Βίρηγκικοῦ Θεσσαλονίκης. Οὗτοι γραμμαὶ Ὁδησσοῦ — Αλεξανδρείας καὶ Πόροτ Σαΐδ. Η γραμμὴ Ὁδησσοῦ — Αλεξανδρείας δι’ ἐπιβάτας καὶ ἐμπορεύματα μὲ προσέγγισιν εἰς Σμύρνην καὶ Πόροτ Σαΐδ διατηρεῖται. Τέλος η γραμμὴ Μαύρης Θαλάσσης — Νέας Ύόρκης, ητοις ἔχει ἀνατεθῆ εἰς τὴν Ἀμερικανικὴν ἀτμοπλοίαν Export θὰ ἔξυπηται τοῖς τοῦ μηνὸς μὲ ἀναγωγῆσεις ἐκ Νέας Ύόρκης ἐκάστην 10ην, 20ην καὶ 30ην τοῦ μηνός.

# ΕΠΙΒΑΛΛΕΤΑΙ Η ΕΠΙΣΠΕΥΣΙΣ ΤΗΣ ΛΥΣΕΩΣ ΤΟΥ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΟΥ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΟΣ

Εις τὰ δύο τελευταῖα φύλλα τῶν «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ» ἔκτης τῆς ἀλλής ἀξιολόγου ὅλης περὶ τῆς ἐν γένει Ναυτιλίας, οἰγεται: συσχρᾶς τὸ Ακτοπλοϊκὸν πρόβλημα διὰ τῶν δημοσιευμάτων γραμμῶν τοῦ κ. Ὑπουργοῦ τῶν Οἰκονομικῶν καὶ διὰ τοῦ ἀρθροῦ τοῦ κ. Ὑπουργοῦ τῶν Ναυτικῶν.

Τὸ διπέρ τῆς Ναυτιλίας ἐνδιαφέρον τῆς Κυβερνήσεως καὶ τοῦ πολιτικοῦ κόσμου ἐν γένει τῆς χώρας εἶναι κατάδηλον πλέον καὶ χωρὶς νὰ χαρακτηρισθῇ τις ὡς ὑπερβολὴν αἰσιόδοξος, δύναται, ἀνενδιάστως νὰ προβλέψῃ, διὰ τὸ ἐνδιαφέρον τοῦτο θ' ἀποφέρῃ τὸ ἀγαθὰ ἀποτελέσματά του συντόμως καὶ ἀσφαλῶς.

Τὸ κυκλοφορῆσαν ἥδη τεῦχος τῶν Πεπραγμάνων τῆς ὑπὸ τὴν Προεδρίαν τοῦ κ. Ἀντιπροέδρου τῆς Κυβερνήσεως Ἐπιτροπῆς ἐπὶ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας μαρτυρεῖ, μετὰ πόσης προσοχῆς καὶ λεπτομεροῦς παρατηρήσεως ἐξητάσθησαν διὰ τὸ ἀφορῶντα τὴν νυκτιλίαν μαζὶ ζητήματα καὶ μετὰ πόσης ἐπιμελείας καὶ διορθικήτης ἐπειδιώχθησαν τὰ ὑπὲρ τῆς προστασίας τῆς μέτρων.

Βεβίως πρὸς ἐπίτευξιν τῶν προβλεπομένων ἀγαθῶν ἀποτελεσμάτων ἀπομένει: ἀκόμη ἐργασία ἱκανή, καὶ εἰναι φυσικὸν γ' ἀπικτήθη ἀνέλογος πρὸς τοῦτο χρόνος. Ἀλλὰ θὰ πρέπει νὰ εἴμεθο δίδικοι, διὰ τὸν τὰ μέλη τῆς Κυβερνήσεως, εἰς τὴν ἀρμοδιότητα τῶν δροίων ὑπάγεται, η ἐφαρμογὴ τῶν ὑποδεικνυμένων μέτρων, διὸν καὶ αἱ ὑπὸ αὐτὴν ἀρμοδίοις ὑπηρεσίαις: θὰ ἐπισπεύσωσι τὴν ἀποτομένην ἐργασίαν καὶ θὰ καταστῇ ταχέως δυνατὴ, η διατύπωσις τῶν μέτρων εἰς νομοθετήματα.

Ἄλλ' δι, ηδη ἐπιβάλλεται γὰρ ἐξετασθῆται εἰδικώτερον εἶναι τὸ ζητήμα τὸ θιγόμενον ὑπὸ τοῦ κ. Ὑπουργοῦ τῶν Οἰκονομικῶν, τὸ ὁποῖον δι' ἀλλούς σπουδάσιος λόγους λεπτομερέστερον, παρουσιάζεται: ἐν τῷ ἀρθρῷ τοῦ κ. Ὑπουργοῦ τῶν Ναυτικῶν, δηλαδὴ τὸ τῆς έκθιμαίας ἐν γένει: Κυβερνητικῆς ἐνεργείας.

Ἡ ἐπὶ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας Ἐπιτροπὴ εἰχε διακρίσει τὴν ἀποτελή τῆς εἰς τρεῖς οὖσιδεις κατηγορίας, διοι: ἀκριβῶς εἶναι καὶ οἱ εἰδικοὶ αὐλάδοι: τῶν θυλασσιῶν συγκρινούσιν, ήτοι: εἰς τὴν Ὑπερωκεάνιον ἐπιβατικὴν γαυτιλίαν, τὴν Φορτηγὸν καὶ τὴν Ἐπιβατικὴν, ητις οὖσιαστικῶς εἶναι η ἀκτοπλοΐα.

Καὶ περὶ μὲν τῆς πρώτης, τῆς Ὑπερωκεάνεων, πρέπει νὰ εὐχετῇ: τις, διὰ τὸ διπέρ τῆς Ἐπιτροπῆς ὑποδειχθέντα μέτρων θὰ υιοθετήθωσι: ὑπὸ τῆς Κυβερνήσεως καὶ θὰ καταστῇ δυνατὴν γὰρ ἐξερεύθησι: τὰ δικαία μέσα, τὰ δροῖα ἀπακτιτὶ η ἐφαρμογὴ τῶν καὶ τὰ δροῖα ἐνδεικνύοντας: ἀπὸ λόγους προστασίας ἐπιβατολομένης τοῦ αὐλάδου τούτου, ἀλλὰ καὶ ἀπὸ γενικωτέρους τοιούτους ἀφορῶντας τὴν Ἐθνικὴν Οἰκονομικὴν τῆς χώρας.

Πάντως διὰ πρὸς τὰ διπέρ τοῦ αὐλάδου τούτου μέτρων ἀνακύπτει: ζητήματα χρόνου καὶ εὐκτίαί τοι προσπαθεῖσιν τιγδά.

Ως πρὸς τὴν δευτέρην, τὴν Φορτηγόν, κατέπιν τῆς ὑπὸ τῆς Ἐπιτροπῆς ἀποδειχθῆται πάντων τῶν αἰτημάτων τῶν ἐγδιαφερομένων ἐφοπλιστῶν, ηδητο η ἐφαρμογὴ τῶν ὑποδειχθέντων μέτρων διὰ Νομοθετημάτων διορθογράφησιν καὶ γενικένων δεκτῶν ὑπὸ τῶν Νομοθετικῶν Σωμάτων καὶ ἑτέρων ἐν συγχεισθεὶς ὑποβληθηταίσιν.

Ἀπομένει: διοτε ὁ τρίτος αὐλάδος, ὁ τῆς Ἀκτοπλοΐας.

Τόσον δὲ ἀντιπροσωπεύσις ταῦτη, παρὰ τὴν Ἐπιτροπὴν, διὸν καὶ διοι: οἱ ἐνδιαφέρομενοι: ιδιοκτήται: ἐπιβατικῶν ἀκτοπλοΐων τῆς Ἀκτοπλοΐας διὰ τὴν ἐξήτησην ἀπὸ τὸ Κράτος κατ' οὔτεν διατίθενται.

Ἐξήτησην ἀπλῶς τὴν ἐκκαθάρισιν τοῦ ἀκτοπλοϊκοῦ στόλου, τὴν ἀχρήστευσιν δηλούντι: δριψμένου ἀριθμοῦ πεπακλιωμένων σκαφῶν, ἀκαταλλήλων καὶ διὰ τὴν ἀσφάλειαν ἀκόμη τῶν ἐπιβατολομένων, ἀλλὰ καὶ πολὺ μᾶλλον διὰ τὴν ἐλλείπουσαν ἀνεστίν συγχρημάτων μεταφορικῶν μέσων.

Τὴν ἀποζημίωσιν τῶν ἀχρήστευσιν σκαφῶν ἀναλαμβάνουσιν οἱ ίδιοι: Πλοιοκτήται τῆς Ἀκτοπλοΐας, ὑποχρεούμενοι: νὰ καταθέτωσι: 3 σοὶ ἐπὶ τῶν μικτῶν εἰσπράξεων τῶν ἀπομενόντων ἀτμοπλοΐων, διὰ γὰρ χρησιμένης τὸ κατατιθέμενον τοῦτο ποσοστὸν ὡς τοκοχρεωλύτιον τοῦ ἀγαχκιούμοτος διὰ τὴν ἀποζημίωσιν κεφαλίου.

Ἐξήτησην ἐπίσης τὴν ἀπαγόρευσιν τῆς ἐφεξῆς ἀναγνωρίσεως ὡς Ἐλληνικοῦ παντός πλοίου ἐπιβατικοῦ ὑπερβολίγοντος ωρισμέ-

νηγού ἡλικίαν, ηδη Ἐπιτροπὴ ἐκκαγόνισεν ὡς τοιαύτην τὴν τῶν 20 ἑτῶν.

Εἰναι τόσου δικαια καὶ λογικά, τόσου δίλιγα καὶ αὐτάρκη τὰ αἰτήματα ταῦτα τῶν ἀκτοπλοϊκῶν, ώστε η Ἐπιτροπὴ δὲν ἔδιστρας ποσῶν γὰρ τὰ παραδειχθῆ.

Ἄλλ' εἰναι ἔξι ἄλλους τόσους ἀπαρχήτητα, ὡς ἐξυπηρετικὰ τῆς κοινωνίας καὶ σωτήριαν διὰ τὴν ἀκτοπλοϊκὴν Ναυτιλίαν, ώστε προφανῶς γὰρ ἐπιβίλλεται: η σύντομος, η ἀμεσος εἰς δυνατὸν ληφθεῖ τῶν ὑποδειχθέντων μέτρων.

Αἱ ἀκτοπλοϊκαὶ ἐπιχειρήσεις δὲν ἔχηται τὴν δικαιὴν ἐνίσχυσιν τοῦ Κράτους καὶ ἐπομένως τὰ σχετικὰ μὲν αὐτὰς μέτρα δὲν πρόκειται: γ' ἀπασχολήσας τὸν Κρατικὸν Προϋπολογισμόν.

Τοῦτο διδίχιος ἀποτελεῖ σοσχρὸν λόγουν διὰ συντόμευσιν τῆς ἐφαρμογῆς των.

Ἄλλ' ὑπάρχει καὶ ἔτερος σοσχρώτερος λόγος πρὸς τοῦτο, τὸ διοίον ἐπεικαλέσθησαν οἱ ἐνδιαφέρομενοι: τελευταῖς, παρουσιασθέντες ἐνώπιον τοῦ κ. Ἀντιπροέδρου τῆς Κυβερνήσεως, καὶ παρεκάλλεσσαν τὴν ἐπιτάχυνσιν τῆς ὑποδειχθέως των. Ο δὲ λόγος οὗτος είναι ὁ ἔχεις.

Μεταξὺ τῶν μελλόντων γὰρ ἐκκαθαρισθέντων: συκφῶν ὑπάρχουσι πολλά, τὰ διπέρ εἰχουσιν ἀνάγκην ἐπιτεκνῶν η πρόκειται γὰρ ὑποδηλώθησιν εἰς τὴν ἐπιθεώρησιν τῆς ἀρμοδίας Κρατικῆς Αρχῆς.

Καὶ εἰς τὴν μίαν καὶ εἰς τὴν ἀλληγορίαν περιπτώσιν θ' ἀπαιτηθεῖσι: δικαίων, αἱ δικαίων: αὐταῖς, ἀχρηγοτευμένων τῶν σκαφῶν, θὰ εἴχωται: δικαίων ἀκτών: καὶ ἐπιτάχυντας τὸν Πλοιοκτητῶν.

Ἐν τῷ δημο: η ἐφαρμογὴ τῶν Κυβερνητικῶν μέτρων γίνη συγτόμως θ' ἀπαντευθεῖσι: τὰ ἀπατοπλοῖας ἐπιχειρήσεις Νομοθετημάτων, διὰ καταστῆ δικαίη, η πρὸς τὸν θερινό, τελείων ἐκκαθάρισις τῆς ἀκτοπλοϊκῆς καταστάσεως.

Διὰ τοῦ τρόπου συγκατατάσσονται τὰ δικαίων μίαν καὶ λόγον μέτρων τοῦ Κράτους προδιδόματος, ἐπιβίλλοντος τὴν Κυβερνήσεων, οὐδὲν διευκαλύπτει τὸν δικαίων δικαίων τοῦ δικαίων τοῦ προδιδόματος τὴν Κυβερνητικήν μέροιν: πρὸς τὴν εὐχέρειαν τῆς ὑποδειχθέντος ἐπιλύσεως τοῦ Ακτοπλοϊκοῦ προδιδόματος, ἐπιβίλλοντος τὴν Κυβερνητικήν μέροιν: πρὸς τὴν εὐχέρειαν τῆς Κυβερνητικῆς Νομοθετημάτων, διὰ καταστῆ δικαίη, η πρὸς τὸν θερινό, τελείων ἐκκαθάρισις τῆς ἀκτοπλοϊκῆς καταστάσεως.

Διὰ τοῦ τρόπου συγκατατάσσονται τὰ δικαίων μίαν καὶ λόγον μέτρων τοῦ Κράτους Αντιπροέδρου τῆς Κυβερνήσεως καὶ τὸν Κύριον Ὑπουργὸν τῶν Ναυτικῶν, τοὺς ἐπιδιέξαντας τὸ μεγαλύτερον ἐνδιαφέροντος τὸν τῆς Επιτροπῆς η πρόκειται: τὸν διευκαλύπτει τὸν δικαίων δικαίων τοῦ δικαίων τοῦ προδιδόματος τὴν Κυβερνητικήν μέροιν, η πρὸς τὸν θερινό, τελείων δικαίων τοῦ προδιδόματος τὴν Κυβερνητικήν μέροιν.

Ἄπο τὸν Κύριον Αντιπροέδρου τῆς Κυβερνήσεως καὶ τὸν Κύριον Υπουργὸν τῶν Ναυτικῶν, τοὺς ἐπιδιέξαντας τὸ μεγαλύτερον ἐνδιαφέροντος τὸν τῆς Επιτροπῆς η πρόκειται: τὸν διευκαλύπτει τὸν δικαίων δικαίων τοῦ δικαίων τοῦ προδιδόματος τῶν.

## ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΟΣ

### ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

### ΤΑ ΕΠΙΘΕΩΡΗΘΕΝΤΑ ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ

Τὸ τῆς ἐδραιούσεως εἰς Πειραιὲς ἀποθεωρήσων τῶν ἀμπερικῶν ἀτμοπλοϊκῶν ἐκλήθησαν συναρκοῦσας τοῦ 1930 καὶ ἐπιθεωρήθησαν γενικῶς 87 ἀτμόπλοιον 33 ρυμαλικά, 395 πιτρελαιοκίνητα σκάφη καὶ 50 σπιργγαλίες: έτοις τῶν 87 τούτων ἀτμοπλοϊων ἐπιθεωρήθησαν κατὰ τὰ τίσσαρα τρίμηνα, τὰ ἀκόλουθα:

Α' Ζημηνον: «Αργε», «Εισαγγελίστρια», «Γλάρος», «Αγγελίνη», «Λακωνία», «Ατράκητα», «Νικ. Τόλιας», «Ελευθερία», «Βάννα», «Βασιλική», «Τάσσος», «Πίτρος», «Οιράνια», «Νικήτας Δενδρούδη», «Χρυσολλή», «Ηεστόκος», «Αλ. Παπαδημάνης», «Γεώργιος», «Ατέρα», «Μαριάνη», «Αρτεμησία», «Ελένη» καὶ «Κωνστ. Τόγιας», ἐν δλφ. α) 25.

Β' Ζημηνον: «Ηρά Μ.», «Πτερωτή», «Μάννα», «Χίος», «Μπούμπούλινα», «Αγία Αναστασία», «Σουλτάνη», «Ναυαρχατούσα», «Βασιλική», «Ειρώτας», «Νίκη», «Τρίγλας», «Αλκατήνη», «Χρυσών», «Ισόμελη», «Μαρί Μ.», «Χρυσορρέη», «Κερονάρη», «Κρόνος», «Τάσσος», «Γέραρδος», «Αρκαδία», «Μαρία Λ.», «Ναυπακτία», «Ελενά Μ.», «Βρυσηνή», «Αδλίς», «Πλέτρος» (Πλεταμάνου), «Κερκυνή», «Παναγία» καὶ «Δελφίν», ἐν δλφ. πλοια 31.

Γ' Ζημηνον : «Εσπερός», «Τήγανος», «Αντολή», «Κλεωπότικη», «Αγ. Πολίνης», «Γεώργ. Τόλικης», «Ελληγ.», «Αννη», «Αγία Ζώνη», «Βόρων», «Βικτωρία Α.», «Φωνής», «Βικτωρία», «Παναγία», «Ελλην. Δασκαλάκη», «Αττική», «Σικινος», «Μοσχάθη Τόγιαν και Δωρίδη», έν διλη όπ. 19.

Δ' Ζημηνον: «Γαίαναρον», «Αφρόδης», «Φοντάνα», «Αγιος Γεώργιος», «Αιρέρκια», «Ελλην. (Μαρουσάδη)», «Αττάρος» (γιώτ.), «Κάροστος Τόγια», «Αναμόνη», «Ζέψυρος», «Ελέβιρχ» και «Ταυγύστος», έν διλη όπ. 12.

Ήτοι σικερούτος τοῦ 1930 ἐπειθωρίθησαν λεβητες και μηχαναι 87 ἀπομολίσιον, ἐποιητηρικούς 87 σκάφη και ἐποιητηρικούς 73 και τὰ βράχια 73 σκαφάρι. Επι ἀπομολίσιον ἐπιθετικούς και φορτηγούς ἐνηργήθησαν 125 νυκτιλιακούς ἐπειθωρίθησαν και 189 θυειονυμικούς. Μερικῶς κατὰ διαστήματα ἐπειθωρίθησαν τὰ όπ. «Θεράκη», «Δωρίδη», «Εσπερός», «Ιωάννης», «Γεώγιος», «Μικούλης», «Αδριατικός» και «Τριγλίκο» και τὸ ρυμούλικόν «Σπυρίδης».

Ρυμούλικά ἐπειθωρίθησαν 33, πατρελαιοκίνητα σὲ 335, ητο: 120 εἰς Πατρικά, 86 εἰς Κέαρικαν, 55 εἰς Καδιλλάν, 11 εἰς Κεφαλληνίαν, 19 εἰς Βόλον, 11 εἰς Καλάκυρα, 14 εἰς Διδυσκάλης, 11 εἰς Πάτρας, 16 εἰς Ζάκυνθον, 4 εἰς Χίον, 8 εἰς Θυνίαν, 7 εἰς Λευκάδα, 9 εἰς Χαλκίδη, 5 εἰς Ηρείων και 4 εἰς Σπιτσερά.

Σποργαλιστικά ἐπειθωρίθησαν 50, ητο: 21 εἰς Τρίρην, 7 εἰς Αίγιναν, 4 εἰς Βόλον, 2 εἰς Πάτρας, 5 εἰς Τρίκερη και 8 εἰς Πατρικά. Επίσης ἐντάξεις την θυειονυμικῶς και οι ἄπ. αὐτῶν θρηγαζόμενοι 312 δύται.

### Σερβέϋ φορτηγῶν

Κεφ' ἀ σημειοι τὸ Λέσβο Ρετζίστερ ἐξετέλεσαν τὸν Ικνιάριον γενικὸν σιδέρι τὰ φορτηγά «Αιρέλιος» εἰς Πατρικά, «Αγγελος Α.», εἰς Μπάρο, «Ελένη Εσνιός» εἰς Πατρικά, «Ελ. Χαρούδη» εἰς Ρόττερνταμ, «Ρομάρης» εἰς Αδντούρη, «Μαλιθίας», «Γεώργιος Π.» και «Γεώργ. Παλλιούρκος», εἰς Πατρικά, «Γεώργιος Γ.» και «Μιχ. Ευλέας» εἰς Ρόττερνταμ, «Μεράξ», «Πρωτεύς» και «Θεράνη» εἰς «Αμετερνταμ, «Πηλεύς» εἰς Μπάρο και «Παπαλιαρέ» εἰς Μπλάσιο.

### Έγγοραφαι εἰς τὸ Ρέτζιστερ

Ἐνεγράφησε τὸ Λέσβο Ρετζίστερ τὸ φορτηγόν «Πρωτήτης Ηλίας» (ex «Ελένη Εσνιός», ex «Αλέξ. Καλούστης») τόννων γκρές 1169 και γενικήσεως 1879, τοῦ κ. Ε. Εσνιός και Σ.α. Χίος.

### Νηολόγια

Διεγράφησαν ἐκ τῶν νηολογίων «Αργοστολίος» τὸ φορτηγόν «Καπτάν Σταθῆς» δικαίωμαν ήδη εἰς Γένοβαν. Καὶ ἐκ τῶν νηολογίων «Ανδρου τὸ νηαγήσαν φορτηγόν «Θεόδωρος Βούλγαρης».

— Ένηολογήθησαν εἰς Πατρικά τὸ φορτηγόν «Περάτος» τοῦ κ. Γ. Ν. Λουλούδη και τὸ φορτηγόν «Ναύαρχος Ε. Σαχτούρης» (ex «Maid of Hydra») τοῦ κ. Η. Σαχτούρη.

### Ματαίωσις δημοπρασίας

Εἰς τὸν Κεστάντζαν ἐπρόσκιτο νά πωληθῇ τὴν 11ην Φεβρουαρίου ἐν δημιοπρασίᾳ τὸ τέκνον «Ζίλδα Αμπατελλάου». Ή πωλήσις δημιοπρασία τὴν τελευταῖαν στιγμὴν ἐπ' ἀριστον, συνεπειαὶ τῆς ἐμφανισθείσες νέκες ἀπατήσασε ἐπὶ τοῦ πλοίου ἐκ μέρους τῆς Τραπεζῆς Αθηνῶν.

### Μεταβολαὶ κυριότητος ἀτμοπλοίων

Τὰ 44 σ. τοῦ φορτηγοῦ «Νικόλαος Α.» τ. γκρές 3652 ἐποιηθῆσαν ἀπὸ τὸν κ. Ιω. Αγγελον εἰς τὸν κ. Νικ. Γ. Λιθανόν ἀντὶ 1.480.000 δρ.

Τὸ νηαγοστοικόν «Μίρης» τ. γκρές 276 μετειδιάσθη ἀπὸ τὸν κ. Γεώργ. Κ. Στριγκον εἰς τὸν «Οίκον Στριγκού», Α. Ε. ἀντὶ 200.000 δρ.

Τὸ ἄπ. «Πτερωτή» τ. γκρές 133 ἐποιηθῇ ἀπὸ τὸν κ. Στρι. Σαχτούρην εἰς τὸν κ. Ηετρ. Σαχτούρην ἀντὶ 550.000 δρ.

### Δύο ἀκόμη διαγραφαὶ

Διεγράφησαν ἐκ τῆς διημέρεως τῆς νηατήλικης μηκεὶ τὰ νηολογημένα εἰς Πατρικά ἄπ. «Ελένη Σ. Ιστρερόγλου» τ. γκρές 3236 και «Χρυσόθεμη» τ. γκρές 1088, ἀμφότεροι δικαίωθεντα.

### Νέον ἔλληνικὸν φορτηγὸν

Τὸ Γαλλικόν ἄπ. «Guinée Française» ἀνήκον εἰς τὸν κ. Χ. Βλάσην και νηαλογοῦν εἰς Πατρικά διώσα τὴν Ελληνικὴν σημαίην επιτωνεύσθην «Αγία Παρακούνη». Τὸ σκάφος τοῦτο είναι τόννων γκρές 1944, νι: 1187 τ., φορτίου 3'000 τ. και νηαγήσεως 1889.

Ἐπίσης ἐνηρλούθη εἰς Πατρικά και τὸ ἄπ. «Αλομινή» τοῦ κ. Χ. Ελάσσην τ. γκρές 207 και νηαγήσεως 1912.

### Μεταγραφαὶ ἐκ Λονδίνου

Μετειγράφησαν ἐκ Λονδίνου εἰς τὸ νηολόγιον Πατρικῶν τὰ ἐσχάτως ἀγοραζόντα φορτηγά «Αντάνης Γεωργαντής» τ. γκρές 3557 τοῦ κ. Γεωργαντῆς και «Ανθεμίς» τ. γκρές 2716, τοῦ κ. Δημ. Πετάλο.

## GERMANIA

### Τὰ νηαπηγεῖα Κρούπ

Τὰ νηαπηγεῖα Κρούπ ἡθανθήσαν και αὐτὰ τὸν ἀντίκτυπον ἐκ τῆς πακιζούσιος οἰκονομικῆς κρίσεως, ἐμείσωσαν δὲ κατὰ τὸ θύμιον τὸν ἀριθμόν τοῦ προσωπικοῦ τοῦ, μολονότι ἔλασον ἐσχάτως ἐντολάς διὰ τὴν νηαπηγήσειν μερικῶν καλῶν μονάδων.

## ΗΝΩΜΕΝΑΙ ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ

### ΑΝΕΣΤΑΛΗ Η ΝΑΥΠΗΓΗΣΙΣ ΤΩΝ ΔΥΟ

### ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΩΝ ΥΠΕΡΩΚΕΑΝΕΙΩΝ

Ἐκ Νέας Υόρκης διειδιάσθη ἡ πληροφορία, καθ' ἥν ή κατασκευή εἰς τὰ νηαπηγεῖα Camden τὰς Νέας Υερσέης τῶν δύο μεγάλων Αμερικανικῶν ὑπερωκεανείων, 30.000 τ. γκρός ἐκαστοτοῦ διεκόπη, συνεπείᾳ δὲ τούτου ἀπελύθησαν 1600 ἐργάται.

Ἡ εἰδησις αὕτη γνωσθεῖσα ἀποτόμως προσκάλεσε κωμηράν ἔκπληξιν τόσον εἰς τοὺς νηαπηγεῖας κύκλους τῶν Ηνωμένων Πολιτειῶν, δόσον και εἰς τὴν Αγγλίαν. Ο πρόεδρος τῶν Νηαπηγείων τῆς Νέας Υόρκης προβάς εἰς σχετικὰς δηλώσεις ἀπέδωκε τὴν διακοπὴν εἰς λόγους ἀσχέτους πρὸς τὴν θέλησιν τῶν νηαπηγείων ἔξερχατε δὲ τὴν ἐλπίδα, δητι αἱ ἐργασίαι θὲται οὐκέτι παναληγθῷσι: κανονικῶς και πάλιν ἐντὸς διλίγων γηρεῶν.

Ἡ διοίκησις τοῦ Σίπιπικ Μπρόντ φρονεῖ, δτι λόγοι οἰκονομικοὶ ἐπέφεραν τὴν διακοπὴν τῆς νηαπηγήσεως. Κατ' ἀλληγ ἀνεπισημον θύμην, ή ἀναστολὴ ἐγένετο, κατόπιν ἐντολῆς τῆς ἐνδιαφερομένης ἀτιμοποίης, ἵνα ἀσκηθῇ πίεσις ἐπὶ τοῦ Σίπιπικ Μπρόντ και καταβάλλῃ τοῦτο εἰς τὰ νηαπηγεῖα ποσὸν τὸν πρὸς τὴν διακοπὴν διαθέτει: εἰσέτι.

Ἡ United States Lines, ἐπ' ὀνόματι τῆς δροσίας προσκάλεσε: πρὸ καιροῦ εἰς τὰ νηαπηγεῖα 2.755.000 δολαρίων, ή δὲ νηαπηγήσις εἰχεν ἀριστά προχωρήσει.

Ἐις τὰ νηαπηγεῖα ἔχουν ηδη συγκεντρωθῇ διὰ τὰ δύο ταῦτα διπερωκεανείων 11.935 τόννων χάλυβος, 6011 πόδες χαλκίων πτερυγίων και 5506 πόδες δρειχαλκίων διὰ τοὺς στροβίλους τῶν μηχανῶν.

### Ο Αμερικανικὸς ἐμπορικὸς στόλος

Συμφώνως πρὸς τὴν ἐκθεσιν τῆς διοικήσεως τοῦ Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ τῶν Ηνωμένων Πολιτειῶν, ὁ ἐμπορικὸς στόλος τῆς Αμερικῆς κατὰ τὴν 30ην Ιουνίου 1930 συμπεριλαμβανομένων τῶν κατηγοριῶν τῶν πλοίων, ἀνήρχετο εἰς 25.214 πλοία τόννων γηρούδων 16.067.725.

Ἐξ αὐτῶν 2.105 πλοία τόννων 10.233.125 ησαν ἀνω τῶν 1000 τόννων, ἔναντι 2256 πλοίων 10.724.030 τόννων κατὰ τὴν 30ην Ιουνίου 1929, δητι αἱ ιδιωτικαι ναυτικαι ἐπιχειρήσεις είχον πλοία 1953 τόννων 7.662.496, τὸ δὲ Σίπιπικ Μπρόντ είχε 628 πλοία 3.315.692 τόννων.

Κατὰ τὴν 1ην Ιουλίου 1930, τὸν μὲν ιδιωτικῶν ἐπιχειρήσεων ὁ ἀριθμὸς τῶν πλοίων ἀνήρχετο εἰς 1931 τόννων 7.818.366, τοῦ δὲ Σίπιπικ Μπρόντ εἰς 478 πλοία 2.663.879 τόννων, ἀνω τῶν 500 τ. γκρόδες ἔκστον.

Ἐπὶ τοῦ συνόλου τῶν 2409 πλοίων χωρητικότητος 10.482.245 τόννων (ἀνω τῶν 500 τ. γκρόδες) 1117 πλοία τόννων 3.008.653 ειργάζοντο εἰς διεθνεῖς γραμμὰς και 1292 πλοία τόννων 7.473.951 ειργάζοντο εἰς τὴν Ακτοπλοίαν και τὰς Αμερικανικὰς λίμνας.

Ἀπὸ τῆς 1ης Ιουνίου 1929, δητι η συμμετοχὴ τῆς Αμερικανικῆς σημαίας εἰς τὰς διεθνεῖς μεταφορᾶς ἐφθασεν εἰς 10.699.596 τόννους παρουσιάζεται μία σταθερὴ μείωσις, ητις κατὰ τὴν 1ην Ιουνίου 1930 ἐφθασει εἰς 7.480.044 τόννους.

Ἡ κυριότερα αἰτία τῆς σοβαρᾶς ταύτης μειώσεως ὁφείλεται εἰς τὴν διάλυσιν σημαντικῆς χωρητικότητος ἀτμοπλοίων ἐκ τῶν ἀνηκότων τῶν εἰς τὸ Σίπιπικ Μπρόντ και εἰς τὸ διὰ τὸ πολλὰ πλοία ἀπασχολούνται εἰς ἀτμοπλοίας μεταφορᾶς, λόγῳ τῶν εύνοικωτέρων συνθηκῶν τῆς τοιαύτης ἐργασίας.

Απὸ τῆς 1ης Ιουνίου 1921 ἡ ἀπτοσχολομένη εἰς τὴν Ακτοπλοίαν χωρητικότητα (ἄνω τῶν πλοίων μεγάλων λιμνῶν) ηδη ἔκθη κατὰ 4.953.981 τόννους. Κατὰ τὴν περίοδον τῶν ἐννέα ἑταῖνων ὡς λόγικη χωρητικότητα τῶν θαλασσοπλοϊούντων σκαφῶν ἐμειώθη κατὰ 2.525.063 τόννους.

Κατὰ τὸ ἔτος 1929–30 περὶ τὰς 1102 μονάδας τόννων 254.296 ἀπέκτησαν τὴν Αμερικανικὴν ιδιαίτερειαν. Επίσης ἐπὶ τοῦ Αμερικανικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου, ἀπαρχήθησαν 650.673 ἀξιωματικοὶ και ναῦται ἔναντι 627.392 τοῦ παρελθόντος ἔτους.

### Η ΥΠΟΘΕΣΙΣ ΤΗΣ ΜΠΑΥΡΟΝ

Ἐν συνεχείᾳ τῷ πληροφοριῶν μηκεὶ διὰ τὴν ἐκκαθάρισιν τῆς ἀτμοπλοίας «Μπάυρον» μηνθόνων, δητι διωρίσθη ὅπερ τὴν Αγγλικῶν διακοπητῶν δροτικῶν σύνδικος διστις και ἐπειλήφθη τοῦ ἔργου τῆς διαλύσεως τῆς ἑταῖρίας. Είναι μαζίλλον πιθανόν, δητι τὰς ἀτμοπλοίας τῆς «Μπάυρον» δεῦ οὐκαληγθῇ παραστάσεις, ἀλλὰ δι' ιδιωτικοῦ σμαρτονθή, πρέπει τούτην καλλιτέρας τιμῆς

ΤΙ ΠΙΣΤΕΥΟΥΝ ΕΙΣ ΤΗΝ ΙΑΠΩΝΙΑΝ

# ΟΛΑ ΤΑ ΠΛΟΙΑ ΕΧΟΥΝ ΨΥΧΗΝ!

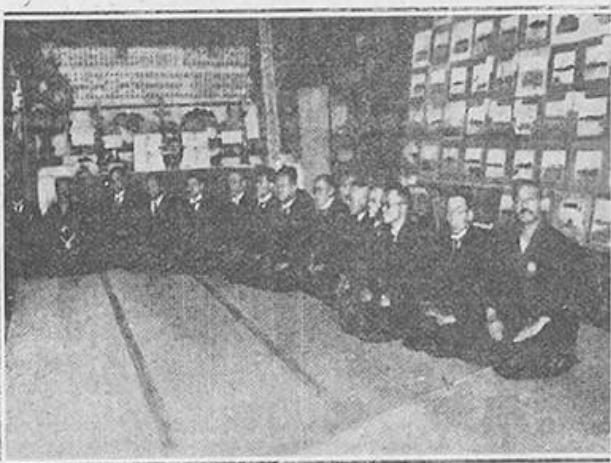
ΜΙΑ ΤΕΛΕΤΗ ΕΙΣ ΤΗΝ ΟΖΑΚΑ

"Όλα τὰ Ναυτικὰ κράτη δὲν ἔχουν μόνον τὴν θαλασσινήν των ιστορίαν, ἀλλὰ καὶ τοὺς θρύλους των. Οἱ ναυτιλλόμενοι διαώγειζον τὰς πλέον παραδόξους παραδόσεις των καὶ τὰ πλέον παράξενα ἔθιμα τῆς ναυτικῆς των ζωῆς. Οἱ Ἑλληγες ναυτίλοι: διατηροῦν πολλὰ τοιαῦτα περιεργα ἥθη καὶ ἔθιμα, πιστεύουν δὲ εἰς ώρισμένους θρύλους, οἱ ὅποιοι, ἀν μή τι ἄλλο, προσδίδουν κάπιοιν αἰγλην καὶ περιβάλλουν μὲ κάπιοι μυστήριον τὸν δρόμον τῶν πλοίων των ἐπάνω στὴν ἀπέρχεται θάλασσα.

"Ἄπει τῶν ἀρχαιοτάτων χρόνων οἱ ναυτίλομενοι περιέδικλον ωρισμένα γεγονότα τῆς θαλασσινῆς των ζωῆς μὲ τὸν πέπλον ἐνδειγητευτικοῦ θρύλλου, μέχρι: δὲ τῶν χρόνων μακρινοῦ θρύλλοι: καὶ προσλήψεις, ὑπὸ ἀλληληγορίας δέσμων μαρφάτην, ἔξακολουθοῦν ἐπαποχολοῦν τὸν κόσμον τῶν Ναυτικῶν. Κάποτε καὶ εἰδικῶς κατὰ τὴν τελευτὴν φύτιν τοῦ μεγάλου πολέμου ἐτοπιλλίσθη εἰς τὴν Αἰγαίην παράξεις παράξεις ἔναν Ελληνικὸν φρεγγὸν, ἢ «Λαλὴ Καλδωκορέση». Οταν τὸ πλοῖον ἔγυρε μὲ τὴν πλευρὰν καὶ ἥρχισε ταχέως δυϊζόμενην, ἔναν ἀπρόσπτον γεγονός συνεκίνησε βαθύτατα, μίχρι δικράνων, τοὺς ναυαγοὺς ἄνδρας τοῦ πληρώματός του, οἱ δηποίοι παρέμενον μακράν, ἐντὸς τῶν σωστικῶν λέμβων.

Τὸ δυθιζόμενον σκάφος, ἐνῷ ἔγκαττειπε τὴν ἐπιφάνειαν, πληγωμένον θυγάτιον, ἐσόριζεν ἐγώπιον τοῦ ἀνοιγομένου ὑγροῦ τοῦ τάφου, ὡς ἐάν ἀπηρύθητε τὸ τελευταῖον «χαῖρε» πρὸς τὴν

Αἱ τελεταὶ αἱ εἰκονιζόμενα: εἰς τὰς παρατιθεμένας φωτογραφίας μακρινοῖς χώρων εἰς τὴν πόλιν Ὀζάκα τὸν παρελθόντα μῆνα, παριστῶσι δὲ τὴν συγχροίσιν τῶν μελῶν τοῦ σωματείου τῶν ἐργαζομένων πρὸς διάλυσιν τῶν παλαιῶν πλοίων. Οὗτοι προσύχονται, κατὰ τὴ δέημα τοῦ Βούδα, ὑπὲρ τῶν ψυχῶν τῶν ἀτμο-



Τὰ μέλη τοῦ Σωματείου πρὸ τοῦ βιωμοῦ πλοίων, ἀτανατολήν διέλυσαν εἰς τὴν ἐργοστάσιά των ἀπὸ τοῦ 1923 καὶ ἐντεῦθεν.

Ἡ τελετὴ ἐπείχεν, οὕτως εἰπεῖν, θέσιν μνημεσύνου διὰ τὰς ψυχὰς τῶν διαλυθέντων πλοίων.

Ἀνεπέμφθη ἐπείσης καὶ ἐτέρη προσευχὴ ὑπὲρ τῶν ψυχῶν δέκα Ιαπώνων ἐργατῶν τυχίων φυγευθέντων κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς ἐργασίας τῆς διαλύσεως τῶν πλοίων.

Κατὰ τὸ χρονικὸν διάστημα 1923—1930 διελύθησαν εἰς τὰ ἐργοστάσια τῆς Ὀζάκας 109 ἀτμόπλοια 455.200 τόννων γκράζ, δύποι δὲ φρίνεται: εἰς μίαν τῶν παρατιθεμένων εἰκόνων, είχον ἀναρτηθῆνε εἰς τὴν αἴθουσαν τῆς τελετῆς αἱ φωτογραφίαι τῶν διαλυθέντων πλοίων, καθὼς καὶ αἱ εἰκόνες τῶν φυγευθέντων ἐργατῶν.

Ἐν ἀρχῇ τῆς ἱεροτελεστίκης προσεφέρθησαν εἰς τὸν Βούδαν διάφορα ἀφιερώματα, ἐν οἷς καὶ ὅποιακαὶ ἀκολούθως ἔξεφωνήθησαν τὰ διόρυκτα τῶν φυγευθέντων ἐργατῶν, καὶ τὰ διαλυθέντων



Ο κ. Σ. Σακαμότο Πρόσδερος τοῦ Σωματείου διαλυτῶν πλοίων Οζάκας ἔπειτα πρὸ τοῦ Βουδιστού Αρχιερέως νὰ προσευχηθῇ ὑπὲρ τῶν ψυχῶν τῶν διαλυθέντων πλοίων

ζωῆν, ὡς νὰ ἀποχαιρετοῦσε τοὺς ἄνδρας τοῦ πληρώματος, ποὺ πρὸ ὀλίγου μόλις χρόνου τὸ ἐκυδέρων.

Οἱ ναυαγοὶ μὲ δάκρυα εἰς τὰ μάτια εἰπαν:

— Ή ψυχὴ τοῦ δικτυοῦ μακρινὰς κακιρετάει.

Ίδοι, ἔνας παρόμοιος θρύλος, δτ: κάθε δηλαδὴ πλοίον ἔχει ψυχήν. Ο θρύλος αὐτὸς πιστεύεται: ἀπὸ τοὺς ναυτικοὺς πολλῷ κρατᾶν, ἀκέμην δὲ καὶ ἀπαλύτους τοὺς ψυχρούς. Αγγλον. Τὸ δτ: έμως δ θρύλος περὶ τῆς ψυχῆς τῶν πλοίων ἔχει τόσην ἔκτασιν εἰς τὴν μακρυνὴν Ιαπωνίαν, ὥστε για διεξάγωνται καὶ τελεταὶ, ἵτο μέχρι τῆς στιγμῆς ἀγγωστον ἀπὸ τοὺς πολλούς.

Λαθήνει εἰς τὰς παρούσας γραμμάς μακρινοῖς μία τελετὴ διεξαχθεῖσα εἰς τὴν Ιαπωνίαν καὶ τῆς ὅποιας παρατέττομεν τρεῖς χαρακτηριστικὰς φωτογραφίας, μοναδικὰς εἰς τὸ εἶδος των.

Φωτίγεται, δτ: εἰς τὴν Χώραν τῶν Χρυσανθέμων ἡ πεζότης τῆς ναυτικῆς ἐργασίας ἔχει περιβληθῆ μὲ κάπιοιν ποίησιν, ἀφ' οὐ οἱ Ιάπωνες πιστεύουν δύ: μόνον δτ: κάθε πλοίον ἔχει ψυχήν, ἀλλ' δτ: καὶ ἡ ψυχὴ παραμένει ἀδάντως καὶ μετὰ τὴν καταστροφὴν τοῦ πλοίου. Η ψυχὴ του λέγουν, δηλαδὴ τὸ «έγώ» κάθε πλοίου ἐπιζῆ εἰς τὸν αἰώνα, ἀκριδῶς ὅπως συμβάλλει καὶ μὲ τὸ δόγμα περὶ ἀθανασίας τῆς ἀνθρωπίνης ψυχῆς.



Ο πρόσδερος ἀπευθυνότερος πρὸς τὸ μῆλον κατά τὸ γεῦμα πλοίων, κατέπιεν δὲ ἀνεπέμφθησαν αἱ δεήσεις καὶ παρετέληγεν.

Ἡ τελετὴ αὕτη ἀπέιδεξεν, δτ: δέουν καὶ ἀν δοξασία, περὶ ὑπάρχεισας ψυχῆς τῶν πλοίων, εἰνε παλαιὰ εἰς τὴν Ιαπωνίαν, ἐν τούτοις πρότην φορὲν ἔλαχε χώρων ἔκει τοιαῦτη ἐπίσημος ἱεροτελεστία.

## Η ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΥΣΑ ΕΤΗΣΙΑ ΕΚΘΕΣΙΣ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΑΓΓΛΙΚΟΥ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟΥ

Η δημοσιευθείσα έτησία εκθεσίς του Ναυτικού Επιμελητηρίου της Αγγλίας δεν περιέχει δυστυχώς, ένθερρυντικάς προβλέψεις περί του μέλλοντος της γνωτιλίας. Χαρακτηριστική είναι η πρώτη φράσης της έκθεσεως, λίγα ότις ενδεικτική της κρυτούσης σκοτεινής απόσφαξίας: «Το έτος 1930 ήτο πολὺ ζοφερόν». Ούτως αρχίζει η έκθεσίς.

«Η πτώσις τῶν γκάλων ηρέστη σημειουμένη ἀπὸ τοῦ φεγγάρου τοῦ 1929, οπότε δὲ ηγένηθη μέχρι τοῦ σημείου ὅστε ἔφθασαν γὰ κατέλθουν καὶ κάτωθι: τοῦ μέσου προπολεμικοῦ όρου τοῦ έτους 1913. Αἱ τιμὴ τῶν «τάξις-τούρτερ» ήσαν τόν Δεκεμβρίου κατὰ 40—50 ορού κατὰ τῶν προπολεμικῶν τιμῶν, καὶ αὐτὴ δὲ ήσαν δύομαστικαῖ.

Αἱ παγκόσμιοι μεταφοραὶ δημητριακῶν οικρπῶν ἐμειώθησαν, αἱ δὲ φορτώσεις ἐξ Αργεντινῆς, Κραυγᾶς καὶ Ἕνωμ. Πολιτεῖων ἐν συγκρίσει μὲ τὰς φορτώσεις τοῦ 1929 περιωρίσθησαν σπουδαῖως, μολονότι αἱ ἔξαγωγαὶ ἐκ Ρωσίας καὶ Δουνάβεως ήσαν ἀνώτεραι τοῦ 1929.

Η μεταστροφὴ τοῦ ἐμπορίου ἀπὸ τὰ μᾶλλον μεμκυρωμένα πρὸς τὰ πληγιστέρα κέντρα ἔσχεν ὡς ἀντίκτυπον τῆς πτώσιν τῶν γκάλων, διότι ἡ προσφερούμενη χωρητικότης είναι μεγαλύτερη. Τὰ ἔξοδα ήσαν δυσανάλογα πρὸς τὰ κέρδη, πλὴν δὲ περιθώριον κέρδους ἔξηγαντισθη.

Τὰ ἀκαθάριστα κέρδη τῶν ἰδιοκτητῶν φορτηγῶν ἀτμοπλοίων ἐμειώθησαν κατὰ 20 ορού, μερικὴ δὲ ἀτμοπλοΐα δὲν ήγειρηθησαν σύτε καν γὰ ἐπιτύχουν ισοζύγιον κερδοῦνται.

Εἶναι πρόδηλον, ἔξακολουθεὶς η ἔκθεσις, διὶ τὴν παγκόσμιος διαλισμοὶς χωρητικότης ὑπερβρίκινει κατὰ πολὺ τὴν ζήτησιν. Τὸ τούνας ηγένηθη τὸ 1930 κατὰ 112 ἑκατομ. τόνγυσις καὶ πλέον, οὕτω δὲ ἡ διεθνὴ γνωτιλία ἀριθμεῖ σήμερον 69.607.644 τ. γκρός. Η αὔξησις αὐτὴ είναι ἀνώτερα τῆς προπολεμικῆς κατὰ 20.500.000 τόνγυσις, ἥτοι κατὰ 46 ορού.

Τὸ Αγγλικὸν τούνας δὲν ηγένηθη, τούναντίον δὲ πίπτει. Τὸ 1894 ἡ ἀναλογία τοῦ Αγγλικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου ἔναντι τοῦ παγκόσμιου τούνας ἦτο 58 ορού. Τὸ 1914 κατήλθεν εἰς 42 ορού καὶ ἡδη ἔφθασε εἰς τὰ 30 ορού. Οἱ στόλοις ἄλλων Κρατῶν αὐξάνονται διαρκῶς, ίδια δὲ τῆς Γαλλίας, Ἐλλάδος, Ολλανδίας, Ιταλίας, Ιαπωνίας καὶ Νορδηγίας, οἵτινες ἐτριπλακτικήσαν τῆς προπολεμικῆς τοῦ δυγάλιων.

Συγχρόνως ὁ ἐμπορικὸς στόλος τῶν Ἕνωμ. Πολιτεῖων ηγένηθη τεραστίως, χάρις εἰς τὸ ἐπικρατήσαν ἔθνος στικὸν πνεῦμα πρὸ τοῦ ὅποιου ἐτέθη κατὰ μέρος πᾶν οἰκουμενικὸν συμφέρον.

Ο ἐν Αγγλίᾳ Νόμος περὶ εὐκαλιπτῶν τοῦ ἐμπορίου, παρ' ὅλας τὰς διαμαρτυρίας τοῦ διοικητικοῦ κόσμου ἐπέτειγε τὴν κρίσιν τῆς Αγγλικῆς γνωτιλίας, τὴν ὁποίαν ὠδήγησε πρὸς μίαν νέαν δυστυχίαν, ἐν ἀντιθέσει πρὸς ἄλλα κράτη, ἀτινα ἐνεθέρρυναν τὰς γνωτιλίας των δι' αἰσιόλυτων ἐπιχορηγήσεων.

Οὕτω ἐνῷτε αἱ Αγγλία καὶ γνωτιλήσεις περιωρίσθησαν εἰς τὸ ἐλάχιστον, οἱ Αμερικανοὶ ἐφήρμοσαν πρόγραμμα παροχῆς δανείων 250 ἑκατ. δισ. λεπτών, ὡς τὰ 93 ἑκατομ. ἐδόθησαν ἡδη, διὰ τὴν γνωπήγενην 251 σκαρφῶν χωρητικότητος 477.000 τόνγυνα γκρός. Τὸ 1930 τὸ Αμερικανικὸν γνωπήγικὸν πρόγραμμα περιελάμβανε 75 ἑκατομ. δισ. διὰ 14 γένα σκάφη καὶ 45 ἑκατ. δισ. διὰ τὴν κατατεύχην τῶν δύο γένων «Λεβιάθην».

Ηδη μελετᾶται: ἐκεὶ καὶ νέα μείωσις τοῦ τόκου τῶν γκαντοδυνατῶν. Συγχρόνως περισσέθησαν ἐπιχορηγήσεις 6.000.000 λιρῶν εἰς ταχυδρομικὲς ἐπιχειρίες. Οὕτω τὰ Αμερικανικὰ σκάφη θὰ λέγουν 150.000 λίρας δια τὴν μεταφορὰν τοῦ ταχυδρομίου εἰς Ν. Αμερικήν, ἐνῷ μία Αγγλικὴ ἐπιχείρηση λαχιστεῖ ἐτησίως διὰ παρομίαν μεταφορὰν 11.000 λίρας μένον.

Ἐπιπροσθέτως τὸ Σιππιγκ Μπρότη προέτεινεν, διπλαὶς τὰ Αμερικανικὰ σκάφη τὰ ἀτακερχολύμενα μὲ τὸ ξένον ἐμπόριον ἀπαλλαγῶσι πάσης φορολογίας, οἱ δὲ ἐμπόροι τῆς Ν. Υόρκης πιέζουν ἡδη τὴν κυβέρνησιν γὰ ἐκτείνη τὴν προστασίαν τῆς καὶ ἐπὶ τοῦ κλάδου τῶν φορτηγῶν ἀτμοπλοίων, μολονότι τὸ Κογκρέσον ἔθεωργε τὸ πρόγραμμα τοῦτο ὡς μάταιον, ίσως δὲ καὶ ἐπικινδυνογονοῦ.

Οἱ Αγγλοί ἐφοπλισταὶ προήλθον εἰς ἀποφάσεις καὶ μέτρα, δι' ὧν θὰ προσπαθήσουν γὰ πριφρουρήσουν τὴν θεογνήγην τῶν γκα-

τιλίων διὰ τῆς «φασιοναλιζασιόν». Θὰ προσπεκθήσουν πρωτίστως γὰ ἀναζωγογήσουν τὸ Αγγλικὸν ἐμπόριον.

Απὸ τῆς λήξεως τοῦ πολέμου μέχρι σήμερον ἐδαπάνησαν αἱ Αγγλικαὶ Έπικρεπεῖαι ύπερ τὰ 300 ἑκατομ. λιρῶν διὰ τὴν ἀνακαίνισιν τοῦ ἐμπορικοῦ τῶν στόλου, τὸ δὲ 1930 εὑρε τὴν Αγγλικὴν γνωτιλίαν ἔχουσαν 46 ορού τοῦ ἀριθμοῦ τῆς ἀτμόπλοια καὶ μότοροπ; Ἡλικίας κατὰ τῶν 10 ἑκατ. καὶ μόνον 18 ορού είναι ἡλικίας 20 ἑκατ. καὶ ἀνοι.

Ἡ ἔξελιξις τῆς Αγγλικῆς γνωτιλίας ὑπῆρξε ικανογονή, δυστυχῶς διμος δὲν συνεθάδεσκη καὶ τὰ φορτία. Ο δικρός τῶν ἔξαγομένων ἀπὸ τὴν Αγγλίαν γενικῶν φορτίων διὰ τὸ ἐξωτερικὸν μὲ ταχυδρομικὰ σκάφη ἐμειώθη κατὰ 11 ορού. Τούτο, διότι ἡ Αγγλία δὲν ἐπέτυχε νὰ πωλήσῃ τὰ βιομηχανικὰ τῆς εἰδη, εἰς δὴ πλήρεστο ποσό.

Τὴν θέσιν τῆς Αγγλικῆς γνωτιλίας ὑπῆρξε ικανογονή, δυστυχῶς διμος δὲν συνεθάδεσκη καὶ τὰ φορτία. Ο δικρός τῶν ἔξαγομένων ἀπὸ τὴν Αγγλίαν γενικῶν φορτίων διὰ τὸ ἐξωτερικὸν μὲ ταχυδρομικὰ σκάφη ἐμειώθη κατὰ 11 ορού. Τούτο, διότι ἡ Αγγλία δὲν ἐπέτυχε νὰ πωλήσῃ τὰ βιομηχανικὰ τῆς εἰδη, εἰς δὴ πλήρεστο ποσό.

Κατὰ τὸ έτος τοῦτο ἡ γενικὴ κατάταξις φεύγεται: ἐπιθειμένη. Ιδίως τὰ περιοριστικὰ Πορτογαλικὰ μέτρα ἀποτελοῦν ἀπειλὴν κατὰ τοῦ διεθνοῦς ἐμπορίου, προτείνεται δὲ φόρος μήπως τὴν Πορτογαλίαν μιμηθοῦν καὶ ἀλλα Κράτη.

## ΤΑ ΛΙΜΕΝΙΚΑ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ ΤΟΥ ΖΟΖΑΡΙΟ

Εἰς ἔξαγωγικὸς σιτεμπορικὸς Οίκος τοῦ Ζοζάριο ηγειρε τελευταίως ἀγωγὴν κατὰ τῆς διοικησεως τοῦ ἐν λόγῳ λιμένος ζητῶν τὴν ἐπιστροφὴν τῶν πλέοντιμενών δικαιωμάτων ἔξαγωγῆς, ἀτινα παρανόμως εἰσεπράχθησαν κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς τελευταίας πενταετίας. Η ἀγωγὴ αὐτὴ ἀπέβη σοβαρωτάτη καὶ ἡγειρεν ἐνα την προκαλέσειν τὸ παγκόσμιον ἐνδιαφέρον.

Η ἀπόφασις τοῦ Ομοσπονδιακοῦ δικαιστηρίου τοῦ Ζοζάριο διαπιστώσασι τὸ παράνομον τῆς εἰσπράξεως ἐπὶ πλέον τελῶν διέταξε τὴν ἐπιστροφὴν τούτων. Μολονότι ἡ ἀπόφασις αὐτὴ ἐτέθη ἡδη ὑπὸ τὴν κορίσιν τοῦ Εφετείου, ἐν τούτοις οἱ ἐνδιαφρόγμενοι Αγγλικοὶ κύκλοι ἔλαβον τὰ ἀποτούμενα μέτρα, διόπει τούτων ἔγειρωσι καὶ αὐτοὶ ἀγωγὰς πρὸς ἀπόδοσιν τὸν πλέοντιμον ποσῶν λιμενικῶν τελῶν εἰσπράχθεντων καταπαρόμοιον παράνομον τρόπον.

Η ἀπόφασις τοῦ Αγγλων Ασφαλιστῶν, συμφώνως πρὸς ἔγκυκλιον τῶν κοινοποιηθείσαν εἰς τὸν ἀσφαλιστικὸν ὄργανον μονόν, ἔγκειται εἰς τὸ ὅτι οἱ πλοιοκτῆται δύνανται νὰ προβάλουν βάσιμον ἀπάτησιν ἐπιστροφῆς τούτων 1) τῶν πληρωθέντων εἰς Ζοζάριο διὰ τὰ σκάφη τῶν δικαιωμάτων εἰσόδου, διαμονῆς καὶ φορτώσεως κατὰ τὴν τελευταίαν πενταετίαν.

Ἐννοεῖται, διὶ πρέπει οἱ ἐνδιαφερόμενοι νὰ ἀναμένουν τὸ τέρμα τῆς ὑπὸ ἐκδίκασιν ἀγωγῆς, ητοι καὶ μετὰ τὸ Εφετεῖον είναι βέβαιον διὶ ἀχθῆ μέχρι τοῦ Αρειού Πάγου. Δυστυχῶς ἡ Δικαιοσύνη εἰς τὴν Αργεντινὴν κυνῆται βραδέως, συνεπῶς τὸ τέρμα τῆς προκειμένης ἀγωγῆς θὰ βραδύνηται πάρα πολὺ, ἔως διο τοῦ ἀχθῆ εἰς ἓν τέρμα.

Πάντως ὑπολογίζεται, διὶ τὸ συνολικὸν ποσόν, διόπει πρέπει νὰ ἐπιστραφῇ ἀνέρχεται εἰς 13.000.000 πέσος (11.90 πέσος = λίρα Αγγλίας).

## ΙΤΑΛΙΑ

### ΤΑ ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΙΣ ΜΠΑΘΩΝ

Κατὰ τὸ 1930 ἡ κατανάλωσις εἰς τὸν Ιταλικόν λιμένας γκανθράκων καὶ πετρελαϊκῶν διὰ μεταναστών ἀτμοπλοίων καὶ μάτοροπ; διὰ ἀνωτέρω τῆς τοῦ 1920 κατὰ 101.401 τόννων. Οὕτω διετέθησαν διὰ ἐφοδιασμὸν ἀτμοπλοίων 748.957 τόννων γκανθράκων, διὰ δὲ τὰ μάτοροπ; 413.608 τόννων πετρελαϊκῶν.

Η διάθεσις πετρελαϊκῶν καὶ γκανθράκων διὰ μποναρές ἀπὸ τοὺς κυριωτέρους 6 λιμένας τῆς Ιταλίας, έχει, ὡς κατατέρω:

Ἐκ τῆς Γένοβας	τόν. 519.986
> > Νεαπόλεως	> 264.353
> > Τεργέστης	> 125.898
> > Μεσογίας	> 47.620
> > Βαντιάς	> 33.437
Ἐκ τῆς Παλέρμου	> 11.617

## ΓΑΛΛΙΑ

### ΟΙ ΛΙΜΕΝΕΣ ΤΩΝ ΓΑΛΛΙΚΩΝ ΑΠΟΙΚΙΩΝ

Τὰ Γαλλικὰ Γερουσία ἐπικύρωσα τὴν ἔκθεσιν ἀποικιακῶν δικαιωμάτων 5 διακτομημάτων φράγκων διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τῆς Γαλλικῆς Δυτικῆς Αφρικῆς, Μεσογειακῆς καὶ Ινδονησίας καθὼς καὶ τῶν περιφερειῶν Τόγκο καὶ Καμερούν, διὶ δὲ τὴν Γαλλίαν έχει, λάβει, ἐντολὴν διεταγμένων.

Τὰ τόδια ἀντοτέρω περισσότερα τοῦτο τὸ ὑπὸ ἔκθεσιν δικαιωμάτων 1136 ἑκατομ. φράγκων διὰ τὴν κατακερυχήν λιμενικῶν ἔργων. Τὰ διάκινα δέσμων γὰ σκαφανδρώντας, προσλένεσσαν, γὰ μεταφερθῆσαν, διὲ διὰ τὴν Γαλλικήν προσλένεσσαν, γὰ διαποτελεστατικήν.

# Η ΙΣΤΙΟΠΛΟΪΑ ΕΙΣ ΤΑΣ ΔΥΣΜΑΣ ΤΗΣ ΔΡΑΣΕΩΣ ΤΗΣ

## ΤΑ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑ ΥΠΕΡΩΚΕΑΝΕΙΑ ΙΣΤΙΟΦΟΡΑ

Κατά τούς δύο τελευταίους μήνας έθεάθησαν μετ' έκπλήξεως από τούς κατοίκους τής Αφρικανικής ακρας, ιστιοφόρων εἰς τὸν Κόλπον τοῦ Ακρωτηρίου (Table bay). Μετ' έκπλήξεως, διότι από πεντετείνας κανένα μεγάλον, κανένα υπερωκεάνιον ιστιοφόρον δὲν είχε φύσει εἰς έκεινα τὰ θύδατα.

Έφετος ή πρώτη άφιξης ήτο τοῦ τετραϊστίου Γερμανικοῦ ιστιοφόρου «Magdalen Vinnen», νηολογημένου εἰς τὴν Βρεμηνη. Τὸ σκάφος τοῦτο προήρχετο από τὸν λιμένα Kotka τῆς Φιγλανδίας καὶ ἔφερε πλήρες φορτίον ξυλείας. Ακολούθως ἔφθισε τὸ Φιγλανδικὸν τετραϊστίον «Pommern» ἀνήκον εἰς τὸν ιστιοφόρον στόλον τῆς ἑταῖρας G. Erikson, φορτωμένον καὶ αὐτὸς μὲ ξυλείαν ἐκ τοῦ ίδιου λιμένος.

Ἐπηρεολούθησεν ὁ κατάπλους τοῦ Γερμανικοῦ ἐκπαιδευτικοῦ ιστιοφόρου «Grosshesjogin Elisabeth», διότι λιγκυροβόλησεν εἰς τὸν λιμένα τοῦ Ακρωτηρίου διασχίσαν μὲ μόνον τὰ ιστία του τὸ διάστημα ἀπό Ρίου Ιανείου εἰς Ακρωτηρίον ἐντὸς 18 μολίς: ημέρα.

Κατὰ τὰ μέσα τοῦ μηνὸς Ιανουαρίου εὑρίσκοντο ἐν ἐνὶ λόγῳ εἰς τὸν λιμένα τοῦ Ακρωτηρίου ἐπτὰ ἐν δλω μεγάλα ιστιοφόρα, ἔξω τὰ πέντε ἀνήκοντα τὸν στόλον τοῦ Εριξον. Τόσος ἀριθμὸς ιστιοφόρων πρώτην φοράν συνέρρευσεν εἰς τὰ θύδατα τοῦ Ακρωτηρίου μετὰ τὸν μέχρι πόλεμον.

Τὸ Γερμανικὸν ἐκπαιδευτικὸν πλοῖον, ἵπτον τριήστιον ιστιοφόρον, ἀνευ βοηθητικῆς μηχανῆς, ἐκτοπίσματος 1260 τόνων γκρός, ἔφερε δὲ ἐκτὸς τοῦ πληρωμάτος του καὶ 150 Γερμανοὺς δοκίμους ἐκτελούντας ἐκπαιδευτικὸν ταξείδιον. Μετὰ ὅπταζμερον παραμνήνει εἰς τὸ Ακρωτηρίον, ἀπέπλευσεν ἡ πλωτὴ αὔτη Γερμανικὴ σχολὴ διὰ τὴν νῆσον τῆς Αγίας Ελένης.

Καὶ ἐπειδὴ ὁ λόγος περὶ μεγάλων ιστιοφόρων θὰ ἀναφέρωμεν ὅλιγα τινὰ διὰ τὸν ἐφετεινὸν ἀγῶνα ταχύτητος, δοτὶς θὰ διεξαχθῇ μεταξὺ 12 μεγάλων ιστιοφόρων, ἀτινὰ θὰ φορτώσουν σιτηρά από τοὺς λιμένας τῆς Αὐστραλίας δ. "Αγγλία—Κόντινεντ.

Τὰ σκάφη ταῦτα εἰναι τὰ ἀκόλουθα:

Όνομα	τόννοι νὲτ	Ναυπήγ.	Παρατηρήσεις
Archibald Russel	2047	1905	τετραϊστίον
Favell	1106	1895	τριήστιον
Herzogin Cecilie	2584	1902	τετραϊστίον
Hougmont	2074	1897	"
Killoran	1523	1900	—
Lawhill	2540	1892	τετραϊστίον
Melbourne	2525	1892	"
Olivebarke	2427	1892	"
Penang	1743	1905	τριήστιον
Pommern	2114	1905	τετραϊστίον
Ponape	1974	1903	"
Viking	2154	1907	"

Διὰ τὸν ἀγῶνα τοῦτον ταχύτητος ιστιοφόρων καὶ μεταφορᾶς παρ' αὐτῶν σιτηρῶν ἔξι Αὐστραλίας εἰς Αγγλίαν ἡ Ήπειρωτικὴ Εὐρώπη, ὁ Αγγλικὸς ναυτικὸς τύπος παραθέτει τὰ κατωτέρω χρονικτηριστικὰ σχόλια:

«Δὲν πρόκειται περὶ ἀπειροσκεψίας, ἐάν προβλέψῃ κανεὶς, ὅτι ζωὴ ὀλίγων ἀκόμη ἐτῶν ἀπομένει εἰς τὰ υπερωκεάνεια ιστιοφόρων. Ηδη ὑπὸ Αγγλικήν σημαίαν δὲν ὑπάρχει κανένα τοιούτον. Τὰ μεγάλα ιστιοφόρα προώρισται νὰ ἐκλείψουν δύο μὲ τὸν θάγκατον τῶν παλαιῶν παραδοσιανῶν.

»Η δύσις τοῦ ήλιου ἐνέχει πάντοτε διὰ τοὺς ψημαγιτικοὺς μίαν ἰδιαιτέρων γοντείαν. Οὕτω καὶ ἐπὶ τοῦ προκειμένου. Ή πρὸς τὰς δυσμὰς τοῦ δίου τελούσα ιστιοπλοῖα ἐμφανίζει εἰς τὰ ἔμματα τῶν φίλων τῆς θαλάσσης καὶ τῶν παλιγδῶν ναυτικῶν μίαν αἰγλην, δικαίων δέ, ἀφ' οὐ πλείστοι γηραιοὶ πλοιάρχοι μὲ τὰ ιστιοφόρα κατὰ ἐδοκίμασαν τὰς πρώτας των περιπτετίκες εἰς τὰ κύματα καὶ μὲ αὐτὰ ἔδρεψαν ἐκάστοτε ἀξιολόγους θριάμβους.

»Κάλει χρόνο ὁ ἀγῶνας τῆς μεταφορᾶς Αὐστραλίας σίτου μὲ ιστιοφόρα συγκεντρώνει τὸ ἐνδιαφέρον καὶ τῶν μη ναυτικῶν κύκλων. Έφετος τὰ δώδεκα ναυλωθέντα ιστιοφόρα ἀνήκουν εἰς μίαν σημαίαν σχεδόν, ἀφ' οὐ τὰ ἔνδεκα εἰναι Φιγλανδικὰ καὶ τοῦ αὐτοῦ ιδιοκτήτου. Δὲν θὰ ἀποπλεύσουν δλα δύο, ἀλλὰ μὲ διαφορὰ ἀρ-

κετῶν ἡμερῶν. Συνεπῶς θὰ ἔχουν ν' ἀντιμετωπίσουν ἀνίσους καιρούς συνήθηκας. Πάντως εἰς τοὺς πεπειραμένους Φιγλανδίους ναυτούς ἐναπόκειται νὰ καταβάλλουν καὶ ἐφέτος μίαν υπερτάτην προσπάθειαν διὰ νὰ κερδίσουν τὴν τιμὴν μιᾶς δραίας θαλασσῆς νίκης.

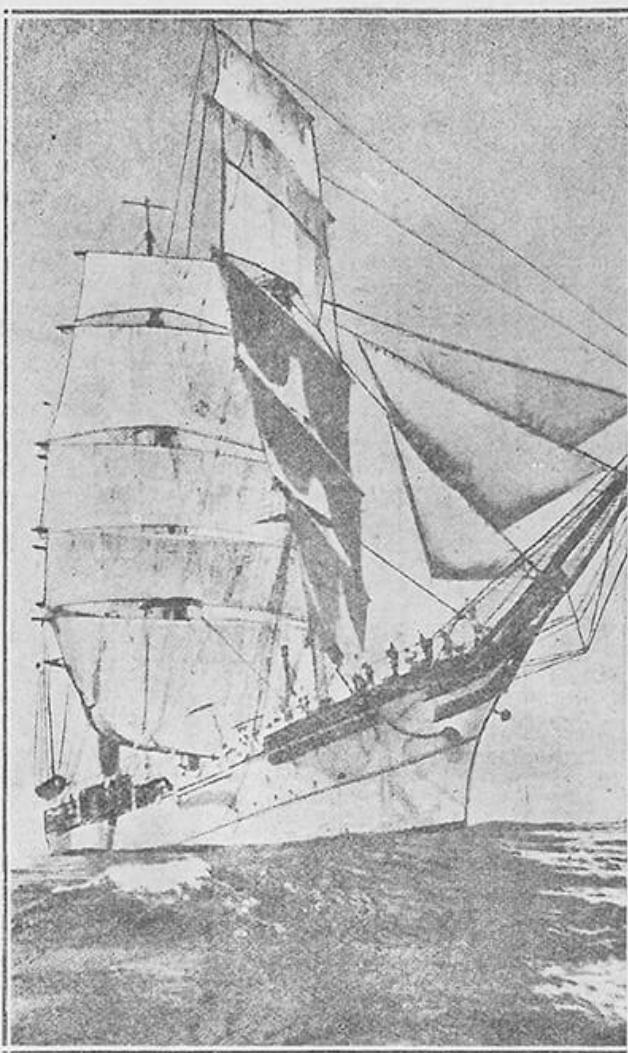
«Ἐκ τῶν ἐν λόγῳ ιστιοφόρων τὸ «Ἐριξονίν Σεσιλί» υπῆρχεν ἀλλοτε πλωτὴ σχολὴ Γερμανῶν δοκίμων, κατὰ δὲ τὰ τέσσαρα τελευταῖα ἔτη ἐσημείωσε τὰς κάτωθι ἐπιτυχίες εἰς μεταφορὰς σίτου ἐξ Αὐστραλίας:

Έτη	Ταξείδιον	ἡμέραι
1930	Απὸ Βαλλάροο εἰς Φάλμουθ	110
1929	Πόρτ Πιρρί	104
1928	» Λίνκολν	96
1927	» εἰς Κουνιστάουν	88

»Οὕτω κατὰ τὰ ἔτη 1927 καὶ 1928 ἐσημείωσε ρεκόρ ταχύτητος καὶ ἡλιθε πρῶτον, ἐνῷ τὸ 1929 ἔλαβε τὸ βραβεῖον ταχείας περιπλόσεως τῆς μεταφορᾶς τὸ ιστιοφόρον «Αρχιβάλδος Ρούσσελ» μὲ 93 ἡμέρας.

»Κατὰ τὸ 1930 τὸ βραβεῖον ἔλαβε τὸ ιστιοφόρον «Πόμπερν» μὲ χρόνον 93 ἡμέρων διὰ τὸ άπο Βάλλαροο εἰς Φάλμουθ διάστημα ἐνῷ τὸ «Ἐριξονίν Σεσιλί» ἔχρειάσθη 110 ἡμέρας.

»Οἱ γαύλοι διὰ τὰ δύο ἀνω 12 ιστιοφόρων ἐκμάνθησαν ἐφέτος μεταξὺ 29 ἐως 34 σελληγίων κατὰ τόνον δι. Αγγλία—Κόντινεντ, ηδη εἰναι η υψηλοτέρα δοθείσα ἐφέτος. Σημειώτεον, μόνον, διτι παρεσχέθη χατηρικῶν διὰ τὰ ιστιοφόρων



Τὸ Γερμανικὸν ιστιοφόρον «Γκροσέρζογκιν Ελιζαμπέθ», διπερ χρησιμεύει ως πλωτὴ σχολὴ δοκίμων

ΑΙ ΜΗΧΑΝΑΙ ΤΟΥ ΜΕΛΛΟΝΤΟΣ

## Η ΠΡΟΟΔΟΣ ΤΟΥ ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

### ΑΘΡΟΑΙ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ ΕΙΣ ΤΑΣ ΗΝΩΜ. ΠΟΛΙΤΕΙΑΣ

Παραδέστουμεν κατωτέρω ἔνα λίαν χαρακτηριστικόν αὔρθον τού διευθυντούν τῆς ἑταῖριάς «General Electric Company» περὶ τῆς συνεχοῦς προόδου, ἣτις σημειοῦται τελευταίως εἰς ναυπηγήσεις σκαφών ἐρδιασμένων μὲ μικτὴν κινητήριον δύναμιν, ἡτοὶ δι' ἀτμοστροβίλων (steam turbine) καὶ ἡλεκτρικῶν παραγωγέων (electrical generator). Τὰ σκάφη τὰ ἔχοντα τοιαύτην κινητήριον δύναμιν ὄνομασθησαν στροβίλο—ἡλεκτρικά πλοῖα (Turbo-electric ships).

"Ἡ ἐν τῷ κανταλίᾳ ἐφερμογῇ τοῦ ἡλεκτρικοῦ ὡς κινητηρίου δυνάμεως ἐκέρδισε τεχνικῶν ἀρκτῶν ἔσχος κατὰ τὸ παρελθόν ἦτο. Ὁποὶ πλοῖα κινούμενα διὰ μηχανῶν στροβίλο—ἡλεκτρικῶν (Turboelectric) ὑπὸ τῆς General Electric Company καὶ τῆς «British Thomson Houston Company», ἣτις ἀποτελεῖ ἀλάδον τῆς πρώτης ἑταῖριξ, ἐτέθησαν ἐν ὑπηρεσίᾳ, ἥρχισε δὲ ἡ κατασκευὴ ἑτέρων δέκα μηχανῶν διὰ πλοῖα, ἀτινα ὑθέλουσα καθελκυσθῆ κατὰ τὸ 1931. Αἱ ἔκτῳ περατωθεῖσαι κινητήριοι μηχανῶν ἔχουσι συνολικὴν δύναμιν 75.100 ἵππων, αἱ δὲ δέκα ὑπὸ κατασκευὴν 161.500.

"Ἐπισής ἑτέρων στροβίλο—ἡλεκτρική γεωτικὴ μηχανὴ 3000 ἵππων, ἣτις εἰχε παραμείνει ἐν ἀργίᾳ ἀπὸ τοῦ μεγάλου πολέμου, ἐποιηθῆσαν καὶ αὐτὴν ἐπὶ μιᾶς βυθούρος.

Κατὰ τὸ λήξιν ἦτος 1930 καὶ αἱ κινητήριοι ἡλεκτρικοὶ μηχανοὶ τούτου Ντζέζελ ἐκέρδισαν ἀρκτῶν ἐπίσης ἔσχος. Κινητήριοι ἐγκαταστάσεις ἐκ τοιούτων μηχανῶν, συνεπληρώθησαν δι' 22 πλοῖα διλικῆς δυνάμεως 15.105 ἵππων. Ο ἀριθμὸς οὗτος τῶν 22 συκφῶν ἀναδιθέσει τὸν διλικὸν διὰ τὸ ἦτος 1930 ἀριθμὸν πλοίων εἰς 67 δυνάμεως περίπου ὑπέρ τὰς 54.000 ἵππων.

"Ἐπισής μία ἐνδιαφέρουσα ἐγκατάστασις ἡτοὶ καὶ ἡ γεωτικὴ ἐντὸς πλοίου ἔνδος ἡλεκτρικοῦ σταθμοῦ πρὸς παροχὴν δυνάμεως ἡλεκτρικῆς εἰς τὰς ἀκτὰς τῆς Νέας Ἀγγλίας (Ηνωμ. Πολιτειῶν). Διὸ παραγωγοὶς εἰρηνέλιοι: ἐγκαταστάθησαν ἔχοντας ἔκκοτος δύναμιν 10.000 Kw.

"Ἡ ἀπόδοσης τῆς αὐθίσσεως τῆς δυνάμεως εἰς ἵππους πολὺ εὐκολότερον κατατάσκεινέται σύμερον, λόγῳ τῆς ἐμπειρούς επαθεράς προόδου τῶν ἐν λόγῳ μηχανῶν.

Πρὶν τεθῇ εἰς ὑπηρεσίαν τὸ ἀτμόπλοιον «Καλιφόρνια» κατὰ τὸ 1928 ἡ εἰς ἵππους διλικὴ στροβίλο—ἡλεκτρικὴ δύναμις ἡ ἐγκαταστημένη ἐπὶ πλοίου ἡτοὶ μόνον 38.800 ἵππων. Ἡ ἔκτοτε προστεθεῖσα δύναμις ἵππων κατ' ἔτος ἔχει ὡς ἔνδη:

1928	34,000
1929	43,000
1930	38,100
1930—1931	161.500

"Ἔκτὸς τοῦ διλικοῦ ποσοῦ τῶν 356.200 ἵππουπληρωθέντων ἡ συμπληρωματική δύναμης σύμερον ὑπὲρ τοῦ κατασκευῆν καὶ ἀλλα: ἡλεκτρομηχανὴ κινητήριοι, δυνάμεως 317.400 ἵππων.

"Ἡ ἡλεκτρικὴ μέθοδος τοῦ ἐλεκτρικῶν τεχνητοῦ πεταζῆν τοῦ στροβίλου καὶ τοῦ ἀξονοῦ τῆς διλικοῦ διακρίθει κερδίζει δημοτικότητα, διότι εἶνοι τὴν ἀπλότητα τοῦ σχεδίου τοῦ στροβίλου, τὸν πιστότερον ἔλεγχον, μιγαλείσοντας ἐλαστικότητα καὶ συγγράνων δὲν προκαλεῖ κραδασμὸν εἰς τὸ σκάφος.

"Ἀπεδείχθη οὐτοὶ δὲ ἵεσθησαν τοῦτο κινητηρίου δυνάμεως δι' εἰρηνέλιον πλοῖον, λόγῳ τῆς ἐμπειρούς επαθερᾶς προόδου τῶν ἐν λόγῳ μηχανῶν.

"Ἐπὶ τοῦ τόπου τῆς κινητηρίου δυνάμεως διὰ στροβίλο—ἡλεκτρικῶν μηχανῶν φεύγοντα: μᾶλλον ἐνεργομένους αἱ τῆς ὑψηλῆς πέσσων μηχαναὶ δι' ἐπίτευξιν ὑψελειῶν ἐπὶ τοῦ διάφορου κατῆτης ἀξίας. Τοῦτο ὑπερφύλετος ἀνάγκην διὰ τινα νέον τόπον, δι' οὐ νά ἐλαττοῦται ἡ ταχύτης τοῦ στροβίλου πρὸς ἡ μεταδικοῦσῃ δύναμιν ἐπὶ τοῦ ἀξονοῦ. Ὁ ἡλεκτρικὸς τοπος τῆς ἐλεκτρικῶν τεχνητῶν ταχύτητος διαφορῶν κερδίζει δημοτικότητα, καθότι ἐπιτέρεται τὴν ἐγκατάστασιν ἀριθμούμικρων μονάδων μηχανῶν, ὃν δύναται: νά γίνει χρήσις μεμονωμένως ἡ συλλήθηση, ἐφ' ὅσον ἀποτελοῦται αὐτοῦ αἱ δυναμικαὶ ἀνάγκαι.

Τὸ στροβίλο—ἡλεκτρικὸν ταχυδρομικὸν καὶ φορτηγόν πλοῖον «Santa Clara» ἐτέθη τὴν ὑπηρεσίαν τῆς γραμμῆς Νέας Γόρκης—Νοτίου Αμερικῆς ὑπὸ τῆς ἑταῖριας Grace Line. Ἡ ἐπιτευχθεῖσα ταχύτητος τοῦ ὑπερίδη τὰ 21 μίλια καὶ ἡ ὑψέλεια χρόνου κατὰ ταξεδίου ἐν συγκρίσει μὲ τὰ προγονούμιαν δρομολόγια τῆς ἑταῖριας είναι 36 δραῖς. Τὸ «Σάντα Κλάρα» ἔχει μῆκος 501 ποδῶν καὶ θέσεις δι' 600 ἀπεδάτες καὶ 6.000 τόνους φορτού, είναι δὲ διπλοελικούμινον καὶ δυνάμεως 12.600 ἵππων.

Τὰ πλοῖα «Morro Castle» καὶ «Oriente» ἐπίσης στροβίλο—ἡλεκτρικά τῆς ἑταῖριας Warde Line είναι τὰ ὁριστέρα πλοῖα ἀπό τις ἐντοπρετοῦν τὰς ἔνας γραμμὰς καὶ ὑπερβάλλουν οἰσαδήποτε παρόροια πλοῖα, διότι ἐνυπηγγήθησαν ἀποειλεστικῶς πρὸς προσέλκυσιν ἐπειδεῖν.

Τὰ «City of Flint» καὶ «City of Saginaw» ἐτέθησαν εἰς ὑπηρεσίαν ἀμετόπερα τὸ τρέχον ἦτος, είναι δὲ στροβίλο—ἡλεκτρικά, διπλοελικούμινητα 7.200 ἵππων δυνάμεως, μεταχέρευν δὲ σιδηροδρομικῆς ἀμάξεως καὶ διανύουσσι 18 μίλια. Εκαστον δύναται: τὰ περιλέπι 28 διεργάνει 42 ποδῶν μῆκος, είναι δὲ τὰ πλοῖα ταῦτα καὶ παγιόθραυστοιαὶ διὰ τὸν γειτοναὶ καὶ ἀνήκουσσι εἰς τὴν ἑταῖριαν «Pere Marquette Railroad».

Διὰ τὴν ἑταῖριαν «United Fruit Company» κατασκευάσθησαν στροβίλο—ἡλεκτρικά ἐγκαταστάσεις μηχανῶν ὑπὸ τῆς ἑταῖριας Thompson Houston διὰ τὰ τρία ἀκόλουθα πλοῖα τῆς, «Darien» 3300 ἵππων δυνά-

μεως, «Musa» καὶ «Platanos» δυνάμεως διλικῆς 7.000 ἵππων.

"Ἔπει ταῦτα μηχανῶν ἔχει ἡ «Γενικὴ Ἐλεκτρικὴ ἑταῖρια» μηχανάς δι' ἓν πλοῖον τῆς ἑταῖριας Dollar δυνάμεως 26.500 ἵππων καὶ δι' ἓν πλοῖον τῆς «United Mail Steamship Company» ἔξι 11.000 ἵππων δυνάμεως ἐκάστην.

"Ἡ «British Thomson Houston Co» προσάνεις ἡδη εἰς κατασκευὴν μηχανῶν κινητηρίων στροβίλο—ἡλεκτρικῶν διὰ τὰ δύο νέα πλοῖα «Strathaird» καὶ «Strathnaver» τῆς ἑταῖριας P. καὶ O. δυνάμεως 28.000 ἵππων ἐκάστην καὶ ἔτερος 13.000 ἵππων διὰ πλοῖον τῆς ἑταῖριας τῆς Νέας Ζηλανδίας.

"Ἐπει τριῶν γεωνυμηγήτων φροπλοίων ἐτέθησαν μηχανάς 350 ἵππων ἐκάστη, καὶ ἐπὶ ἑτέρων τριῶν ἐτέθησαν παρόροιαι: μηχανάς μηχανῆς ἡλεκτρο—Ντζέζελ.

Τὰ πλοῖα «Liston» καὶ «Linden», ἐφωδιάσθησαν διὰ τῶν αὐτῶν μηχανῶν Ντζέζελ—ἡλεκτρικῶν 350 καὶ 240 ἵππων.

Τὰ δύο πλοῖα τάνκερ «Veedol» καὶ «Tidewater» ἔχουσι μηχανάς δυοὶ μηχανῶν 1000 ἵππων s.h.p. "Ἐπει πλοῖα κατεσκευάσθησαν διὰ τὰς λίμνας 500 ἵππων δυνάμεως. Δύο ρυμουλκά Κυδερνητικά μὲ 150 ἵππων δυνάμεως ἔκκοτον, ἔχοντα μηχανάς μὲ τροχόν εἰς τὴν πρώμην, καὶ ταῦτα παρεδόθησαν κατὰ τὸ 1930.

Τέσσαρα ἐλικούμινα δυμούλκα 800 s.h.p. ἔκκοτον κατεσκευάσθησαν διὰ τὸν σιδηρόδρομον Erie.

"Ἐπει δύο «Venus» καὶ «Luna» 515 ἵππων ἔκκοτον γεωπηγόδυνται διὰ τὴν ἑταῖριαν «Mystic S.S. Co». Ἐπειρον ρυμουλκόν «Prescott» δυνάμεως 800 s.h.p. γεωπηγόδυνται διὰ τὴν ἑταῖριαν «Kanawhae Πλοΐου». Τὸ ρυμουλκόν τοῦ δύο ρυμουλκούσιον πρός μετακίνησιν τῶν σιδηροδρομικῶν ἀμάξων αἱ κινήσεις θὰ διευθύνονται ἐν τοῦ ἀτμοπλοίου, δηλαδὴ θὰ διευθύνῃ ἐν τῇ θαλάσσῃ ἐλιγμούς διχογονῶν ἐν τῷ ἔγρῳ.

"Ἡ ἑταῖρια B. T. Houston κατεσκεύασε δύο ἡλεκτρικά κινητηρίους μηχανάς διὰ δύο τάνκερ δυομηχεύτων «Permian» καὶ «Winkler» σμικρὰ τοῦ «Brunswick». Τὰ πλοῖα ταῦτα θὰ είναι 2800 ἵππων δυνάμεως ἔκκοτον.

## ΚΑΘΕΚΛΥΣΕΙΣ ΚΑΙ ΔΟΚΙΜΑΙ ΠΛΟΙΩΝ

Αἱ σπουδαιότεραι ἀνὰ τὸν Κόσμον καθελκύσεις καὶ δοκιμαὶ πλοίων κατὰ τὸ λήξιν 150μίλων είναι αἱ ἀκόλουθοι:

**«Strathnaver»:** Ἄνθρακον εἰς τὴν ἀτμοπλοίον P. καὶ O., καθελκύσθη τοῦ Μπαρρόδου ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖσα Βίκερς καὶ Ἀρμστρογκ. Τὸ ἐν λέγῳ διπλορυκάνειον ἔχει μηχανάς στροβιλούλεκτρικάς, είναι δὲ μῆκος 634 ποδῶν, πλάτος 58, 6φορος μέχρι τοῦ E' καταστρόματος 46,6' ποδῶν, ἔχει δύναμις 29 ποδῶν, δύναμις 28.000 ἵππων καὶ πρόδειψιν ταχύτητος 22 μίλων. Διακέττεται θέσεις διὰ 498 ἀπεδάτες α' θέσεως καὶ ἔτερος 668 «τούφιστ—κλάσ». Τὸ πλήρωμα τοῦ θὰ ἀπαρτίζεται ἀπὸ 746 ἀξιωματικούς καὶ ναύτας.

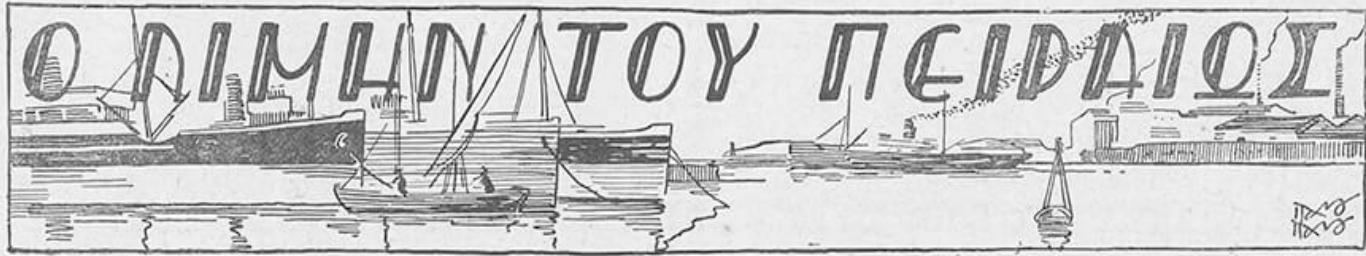
Τὸ σκάφος δικιρεῖται εἰς 12 στεγανὰ δικαμπεῖσκατα ἀσφαλεῖζόμενα ἀπὸ ισχρίθους θύρας, τῶν δύοισιν ἡ λειτουργία διευθύνεται στηματίσιως ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου ἀπὸ τὴν γεφύρας. Τὸ πηδάλιόν του λειτουργεῖ διὰ μηχανῆς ἡλεκτροδρομικῶν, μὲ τηλέμετρον καὶ αὐτόματον μηχάνημα ἐλέγχου ἐκ τῆς γεφύρας. Τὰ κίτρη του θὰ πριμήσει 2 καὶ 3 διενάντας: γά τηριον 2 καὶ 6 φυγέται.

"Ἐκ τῶν 498 ἀπειδήτων του τῆς α' θέσεως οι 262 θὰ ἔχουν ισχρίθους καμπίνας μὲ μίαν κλίνην, οι δὲ λοιποὶ καμπίνας μὲ δύο κλίνας. Διακέττεται ἐπίσης τὸ ἐν λόγῳ σκάφος καὶ 12 δικαμπεῖσκατα πολυτελεῖσα;

**«Svenoer»:** Νορβηγικὸν τάνκερ, καθελκύσθη εἰς τὰ ναυπηγεῖσα Σόλν Χούντερ καὶ Ούτγκαρ Ρίτσερσον, τοῦ Σούντερλαντ. "Ἔχει μῆκος 460 ποδῶν, πλάτος 59,6 καὶ 6φορος 34,1 καὶ μηχανάς Ντζέζελ τύπου Σούλτερ δυνάμεως 3000 ἵππων. Τὰ βοηθητικὰ μηχανῆματα θὰ κινοῦνται διὰ ἀτμοπλοίου πετρελαίου. Δύναται: νά περιλάβῃ 11.308 τόνους πετρελαίου εἰς χύμα ἀντρές 28 δεκαμενά. Διὰ τὴν ταχύτητον φορτοεκφόρτωσης του φέρεται δύο ἀντλίαις ισχυροτάτας.

**«India»:** Μικτὸν δακικὸν σκάφος, τῆς Ανατολικῆς—Ασιατικῆς ἀποστολῆς τῆς Κοπεγχάγης. "Ἔχει μῆκος 488 ποδῶν, πλάτος 63,6, 6φορος μέχρι τοῦ ἀνταστρόματος 40,3, είναι τόνους γκρός 9549 καὶ φορτίου 13.600 τόνους. Φέρει δύο μηχανάς καὶ διλικάς δυνάμεως 7100 ἵππων, ἀνέπτυξης δὲ κατὰ τὰς δοκιμάς τοῦ ταχύτητας 13(1)2 μιλῶν. Ἐπιπροσθέτως φέρει καὶ 6 καμπίνας διὰ 10 ἀπεδάτες.

**«Tawali»:** Ολλανδικὸν φορτηγοποστάλ, προσφεζόμενον διὰ πλόκου γκράμη μεταξῆν «Αρμστερνταχ» καὶ «Ολλανδικῶν Ίνδιων». Θὰ ἐπιτελῇ ταχύτηταν διαφοράς 40,2, 6φορος 36,5, χωρητικότητας 10.000 τόνους φορτίου, φέρει: μηχανάς Ντζέζελ συστήματος Βέρεζουρο—Σούλτερ, δυνάμεως 7.000 ἵππων, μίαν διλικα καὶ ἀναπτύξεις ταχύτητας 15 μιλῶν.



## Η ΠΡΟΑΓΩΓΗ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΙΚΗΣ ΣΙΔΗΡΟΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ

ΤΟΥ Κ. ΓΕΩΡΓ. Κ. ΣΤΡΙΓΚΟΥ

Ο διευθυντής τῶν Τελωνείων Πειραιώς φίλος κ. Σολανάκης μᾶς ἔδωκε εἰς τὸ τελευταῖον ἄρθρον του, διπέρ ἐδημοσιεύθη εἰς τὰ «Ναυτικά Χρονικά» τὰς γενικὰς γραμμικὰς τῶν ὅρων τῆς λειτουργίας τῆς ὑπὸ Ἰδρυμαν ἐλευθέρας ζώνης τοῦ Πειραικοῦ λιμένος.

Ἐκ τῆς ἴδιας τέρας θέσεως τὴν ὅποιαν κατέχει ὁ γράψας μᾶς ἐπιτρέπεται νὰ συμπεράνωμεν, διτὶ αἱ ἴδειαι του εὑρίσκουσιν ἀπῆχησιν καὶ εἰς τοὺς κύκλους τῆς ἐκτελεστικῆς ἔξουσίας, δισσον καὶ τοῦ Ο. Λ. Η. Μὲ τὴν ἔκκτισιν τὴν ὅποιαν δίδει ὁ κ. Σολανάκης, φανταζόμεθα, διτὶ θὰ ἐφαρμοσθῇ καὶ εἰς τὸν Πειραιά διτὶ γίνεται καὶ εἰς τὴν Θεσσαλονίκην.

Τὸ τελωνεῖον, ὑπόστεγον καὶ αἱ ἀποθήκαι αἰγά—σιγὰ οὐκ εἰνε ἔνα ξένον ἔδαφος, διπον τὸ ἐκ τῶν Ἑσωτερικοῦ ἐμπόρευμα οὐκ ἐναποθηκεύεται· ἀλεύ τῶν σημειριῶν διατυπώσεων.

Ἡ ἀρμοδιότης τοῦ κ. Διευθυντοῦ τῶν Τελωνείων ἐγγυάται, διτὶ ἔχουν μελετηθῆ ὅπλα· αἱ δυσχέρειαι τῆς ἐφαρμογῆς καὶ κυρίως ἔκειναι ποὺ ἀφοροῦν τὴν ἐξασφάλισιν τῶν συμφερόντων τοῦ Δημοσίου. Διὰ τὸν ἐμπορικὸν κόσμον οὐδὲν τὸ πλέον ἐλκυστικὸν καὶ ἐξυπηρετικόν. Εἴνε μία ἔνεσις διὰ τὴν χειρικῶσιμόνην ἀπὸ πολλούς χρόνους ἐμπορικὴν τάξιν, ἐὰν καὶ ἐφ' ὅσον καὶ ἀλλοι συντελεσταὶ συμβάλλουν εἰς τὴν καλλιτέρευσιν τῶν ὅρων ὡρ' οὓς οὐκ διεξαχθῇ ἢ κίνησις τοῦ λιμένος μας.

Σήμερον ἡ ἀποταμίευσις τῶν ἐμπορευμάτων — κατόπιν μάλιστα τῆς καταργήσεως τῶν ἴδιωτικῶν ἀποθηκῶν — καταντᾷ ἔνας θεσμὸς ἐλάχιστα πρόσφορος διὰ τὰς σοβαρὰς ἐργασίας.

Τὰ ἀσφάλιστρα, τὰ ἔξοδα μεταφορᾶς, τὰ ἐνοίκια, ὑπερβαίνουν τὰ περιθώρια ἐντὸς τῶν ὅποιων μπορεῖ νὰ κινηθῇ ἡ ἐργασία, ἡ ὅποια οὕτω ἐπαυσε πρακτικῶς ὑφισταμένη.

Δὲν εἰδα δῆμας ἀκόμη νὰ λαμβάνῃ συγκεκριμένην μορφὴν ἡ κατ' ἐπανάληψιν τονισθεὶσα ἀνάγκη τῆς ἴδρυσεως βιομηχανῆς ζώνης καὶ εἰδικῶς ἔκεινης, ποὺ ἔχει σχέσιν μὲ τὴν ἐπισκευὴν τῶν πλοίων. Ο σερ Joseph Lowrey τῆς Salvage Association, τοῦ διποίου τὰ καλά διὰ τὴν Ἑλλάδα αἰσθήματα ἐκ προσωπικῆς ἀντιλήψεως γνωρίζει ὅγραφων, εἰς ἐπιστολὴν του τηςέποικας τὸποιούντος ἐδημοσιεύθη, τοὺς κινδύνους τῆς βιομηχανίας ταῦτης καὶ τὸν ἀνταγωνισμὸν, ποὺ ἀντικρύζει ἀπὸ ἀλλούς λιμένων τῆς Μεσογείου.

Ο μόνος τρόπος νὰ μὴ ἴδωμεν τὰ ἔχοντα ἀνάγκας ἐπισκευῶν πλοία ταξιδεύοντα εἰς Μασσαλίαν ἢ ἀλλοῦ εἰνε αἱ παρασχεθῆσμεναι εἰς τὴν σιδηροδιοικηνάν λιμενικαὶ εὔκολιαι, διπος τὸ ἐτονίσαμεν εἰς τὴν πρὸ δὲ λίγων ἡμερῶν ὀμιλίαι μας πρὸς τὸ Παριποράκην συνέδροιον.

Ἐπίπομεν τότε, διτὶ δεδομένου διτὶ ἔχομεν εὐθηγόνην ἡμερομίσθιον καλούς τεχνίτας καὶ πελατείαν, δὲν μᾶς χρειάζεται παρὰ ὁργάνωσις καὶ σύστημα, ἵνα δηκούμον τὰ ἐλληνικὰ φορτηγά ἀλλὰ καὶ τὰ ἔνα προτιμῶν τῶν Πειραιᾶ καὶ δηκούμον διὰ τὰς προσωρινάς, ἀλλὰ καὶ τὰς ὀριστικὰς ἐπισκευάς, ἐτησίας ἐπ.θεωρήσεως κ.λ.π.

Παρκιμένιο: χωρὶς εἰνε ἀπαραίτητοι: διὰ τὴν ἐγκατάστασιν ἐργοστασίων, τὰ διποία πρέπει: νὰ ἐργάζωνται: ὑπὸ τὰς εὔκολιαι, ποὺ μόνον η ἐλευθέρα ζώνη παρέχει..

Σήμερον διὰ νὰ ἔσκαρφωθῇ ἔνα ἔλασμα πρέπει: νὰ μεταφερθῇ εἰς τὸ ἐργοστάσιον, νὰ γίνουν δὲ καὶ Τελωνεῖακαὶ διατυπώσεις. "Ολα αὐτὰ δυσκολεύουν τὴν ἐργασίαν, ἐπιθερύνουν τὸ κέστος καὶ εἰνε φύσεως τοικύτης, διτὲ διὰ αὐτῶν νὰ ἔξουδετερούνται: τὰ τόσα πλεονεκτήματα, τῶν ὅποιων μερικὰ μόνον ἀνεφέραμεν.

Δὲν μπορῶ νὰ φαντασθῶ διλοκλήρωσιν τῆς ἴδειας τῆς ἐλευθέ-

ρας ζώνης εἰς τὸν λιμένα Πειραιῶς χωρὶς νὰ περιέχωνται: εἰς τὴν ζώνην ταύτην χωρὶς ἐπισκευῆς πλοίων μὲ ἐργαλεῖα καὶ μηχανῆς παταὶ ἐκ τῶν τελευταῖων ἐν τῇ Ναυπηγικῇ βιομηχανίᾳ ἐφερμοζομένων.

Γ. Κ. ΣΤΡΙΓΚΟΥ  
Γερουσιαστής

## Η ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΚΙΝΗΣΙΣ ΤΟΥ ΜΗΝΟΣ ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ

Τὸπο τοῦ Ο.Λ.Η. ἐξεδόθη μόδις πρὸ ἐδομάδος ἡ στατιστικὴ τῆς λιμενικῆς καὶ ἐμπορικῆς κινήσεως τοῦ Πειραικοῦ λιμένος κατὰ τὸν μῆνα Ιανουάριον. Οὗτῳ κατέπλευσαν ἐκ τοῦ ἐξωτερικοῦ 225 ἀτμόπλοια 408.400 τόννων νέτη καὶ 5 ιστιοφόρα 767 τόννων. Ἐκ δὲ τοῦ Ἑσωτερικοῦ κατέπλευσαν 345 ἀτμόπλοια 119.112 τόννων νέτη καὶ 351 ιστιοφόρα 11.406 τόννων. Ήτοι κατέπλευσαν εἰς Πειραιᾶ γενικῶς 570 ἀτμόπλοια 527.512 τόννων νέτη καὶ 356 ιστιοφόρα 12.173 τόννων.

Ἐκ τῶν ιστιοφόρων ησαν Σερβικὰ 1 τόννων 158, Ἰταλικὰ 2 τόννων 120 καὶ Γερμανικὰ 1 τόννων 37. Πάντα τὰ λοιπὰ 352 τόννων 11.857 ησαν Ἑλληνικά.

Τὰ καταπλεύσαντα ἀτμόπλοια κατανέμονται: εἰς τὰς κατωτέρω 16 σημείας:

Σημαῖαι	ἀριθ. ἀπ	Τόννοι νέτη
Ἑλληνικά	423	213.440
Ἴταλικά	56	122.772
Ἄγγλικά	21	50.029
Γαλλικά	11	30.984
Ὀθωμανικά	11	27.206
Γερμανικά	13	26.614
Νορβηγικά	7	12.229
Ἰταλικά	2	8.644
Σερβικά	6	7.009
Ἀμερικανικά	2	6.660
Ρουμανικά	4	5.072
Σουηδικά	4	4.513
Σοδιετικά	3	4.442
Ὀλλανδικά	3	3.989
Οὐγγρικά	1	2.342
Βουλγαρικά	3	1.567
	570	527.512
Ιανουάριος 1930	596	499.915
Διαφορά	— 26	+ 27.597

Κατὰ τὸν αὐτὸν μῆνα Ιανουάριον τόσου ἡ εἰσαγωγὴ, δισυν καὶ ἡ ἐξαγωγὴ ἐμπορευμάτων ἐνεφάνισε μείσταν. Οὗτῳ ἔχομεν:

Εἰσαγωγὴ (εἰς τόννους)	Ἐξαγωγὴ (εἰς τόννους)
Iaz. 1931: Ἐξωτ. 111.307	Iaz. 1931: Ἐξωτ. 6.964
» Εσωτ. 23.107	» Εσωτ. 16.863
Σύνολον 134.414	Σύνολον 23.827
Iaz. 1930: Τόννοι: 162.223	Iaz. 1930: Τόννοι: 26.797
Διαφορά: — 27.809	Διαφορά: — 2.970

Συνεπώς ἡ Ιανουάριος τοῦ 1931 ἐνεφάνισε γενικῶς ἔναντι τοῦ Ιανουαρίου 1930 μείσταν 27.809 τόννων εἰς τὴν εἰσαγωγὴν ἐμπορευμάτων διὰ Πειραιᾶ καὶ 2.970 τόννων εἰς τὴν διὰ Πειραιῶς ἐξαγωγὴν.

Κεφαλαὶ ζώων εἰσήχθησαν 54.156 ητοι τῶν ἐφετεινῶν Ιανου-

άριον είχομεν εἰσαγωγὴν 10.514 κεφαλῶν ἐπὶ πλέον ἔγαντι τοῦ περισυνοῦ. Ή ἑξαγωγὴ ζώων ἀνήλθεν εἰς 3671 κεφαλᾶς, ἡτοι ἡτοι ἐπὶ ἔλαττον τῆς περισυνῆς κατὰ 2159 κεφαλᾶς.

Ἡ εἰσαγωγὴ ἐμπορευμάτων κατ’ εἰδὸς καὶ ποσὸν ἔχει ἐν συγκρίσει μὲ τὸν περισυνὸν Ἰανουάριον, ὡς κατωτέρω:

#### ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ 1931

Εμπορεύματα	Τόννοι	Ιαν. 1930	Διαφορά
Γα:άγνθροκες	37.138	65.546	-28.408
Ἐλαια δρυκτὰ	19.997	9.264	+10.733
Σιτηρὰ ἐν γένει	20.527	23.330	-2.803
Μέτζλλα κ.λ.π.	8.823	4.520	+4.303
Ξυλεῖα	7.992	7.697	+295
Ὀρυκτὰ ἀκατ.	6.421	11.089	-4.668
Ἐλαια, ἐλαιώδη	6.071	4.863	+1.208
Κηπουρικὰ προϊόντα	4.922	4.221	+701
Κτηνοτροφ. —ἀλιευτ.	2.264	2.074	+190
Λυγνήτης	2.115	1.489	+626
Συλάγνθροκες	2.112	2.683	-571
Χρώματα, φάρμακα	1.906	1.669	+237
Ὀσπρια κ.λ.π.	1.819	1.902	-83
Τσιμέντα—ἀσθετος	1.732	5.864	-4.132
Ζαχάρεις κ.λ.π.	1.488	999	+489
Τζάσμι., ίνες	1.348	1.321	+27
Ὀρυκτὰ κατειργ.	1.000	896	+104
Κυνόδεντα	854	1.807	-953
Δοιπά δυσικὰ	645	217	+428
Δέρματα	296	155	+141
Καρφές—ἀποικ.	285	528	-243
Ἀλευρο	245	437	-192
Πηνευματώδη	226	511	-285
Μεταφορ. δργκων	190	365	-166
Χημικὰ λιπάντα	23	3.706	-3.683
Διάφοροι	3.966	5.070	-1.104
Σύνολον	134.414	162.223	-27.809

Ἡ διαμετακομιστικὴ κίνησις κατὰ τὸν μῆνα Ιανουάριον ἐγένετο τὴν κατωτέρω εἰκόνα:

1) Ἐμπορεύματα ἀποστελλόμενα ἐκ τῆς διαμετακομίσεως

α) Διὰ τὸ ἔσωτερον	τόννοι	449
β) Διὰ τὸ ἔσωτερον	»	2.495
Σύνολον	»	2.944

2) Ἐμπορεύματα προερχόμενα ἐκ τοῦ ἔσωτερον καὶ μεταφορτωθέντα ἀπὸ πλοίου εἰς πλοίον

α) Διὰ τὸ ἔσωτερον	τόννοι	1.189
β) Διὰ τὸ ἔσωτερον	»	3.442
Σύνολον	»	4.631

3) Ἐμπορεύματα προερχόμενα ἐκ τοῦ ἔσωτερον καὶ μεταφορτωθέντα ἀπὸ πλοίου εἰς πλοίον.

α) Διὰ τὸ ἔσωτερον	τόννοι	1.369
β) Διὰ τὸ ἔσωτερον	»	775
Σύνολον	»	2.144

Δηλαδὴ ἡ διαμετακομιστικὴ κίνησις ἐμπορευμάτων διὰ Πειραιῶς ἀνήλθε τὸν Ιανουάριον εἰς τόννους 9.719.

#### ΑΙ ΕΡΓΑΣΙΑΙ ΤΗΣ ΔΙΑΡΡΥΘΜΙΣΕΩΣ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΟΣ ΤΗΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

Πληροφορούμενα, διτι συμφώνως πρὸς τὴν ὑπογραφεῖσαν σύμβασιν μεταξὺ τῆς Ἐπιτροπείας λιμένος Θεσσαλονίκης καὶ τῆς Γαλλικῆς ἑταρείας Ἐργασίας, αἱ ἐργασίαι διὰ τὴν ἐπέκτασιν τοῦ λιμένος θέλουν ἀρχίσει περὶ τὰ τέλη τοῦ προσεχοῦ ἔτους. Ἡ δὲ ἐργασία θέλει διαιρεθῆ εἰς τέσσαρα τμήματα, θὰ ἀφορῇ δὲ ἐκτασίν 5.000 τ. μ.

Ἡ πρώτη σειρὰ τῶν ἔργων θὰ ἀπαιτήσῃ δαπάνην 200—250 ἔκατον, δραχμῶν, θὰ ἐκτελεσθῇ ἐπὶ ἐκτάσεως 1500 τ. μ. Διὰ τὴν πλήρωμὴν τῶν ἔργων τούτων θὰ συναρμῇ δάνειον ἐξοφλητέον ἀπὸ τὰς τακτικὰς προσόδους τοῦ Αιμενικοῦ Ταμείου.

Τὰ ἔσοδα ταῦτα ἀνέρχονται ἡδη εἰς 12 ἔκατον, δο. ἐπησίως. Τὸ λιμενικὸν Ταμεῖον Θεσσαλίας θὰ ἰδύνατο νὰ διαθέσῃ 8 ἔκατον, εἰσέτι διὰ τὸν σκοπὸν τοῦτον, ἀλλὰ μέχρι τοῦ 1944 ὑποχρεοῦ-

ται νὰ καταβάλῃ τὸ ποσὸν τοῦτο εἰς τὴν παλαιὰν ἐταιρίαν τοῦ λιμένος, ὡς ἀποζημιώσιν διὰ τὴν ἐκχώρωσιν τοῦ προνομίου της.

Λόγῳ ἀνεπαρκείας τοῦ ποσοῦ τῶν 12 ἔκατον δο. διὰ τὴν ἐξυπηρέτησιν τοῦ δανείου, η κυβέρνησις θὰ ἐγγυηθῇ διὰ τὴν σύναψιν του. Ἡ α' σειρὰ τῶν ἔργων θὰ συντελεσθῇ ἐντὸς διετίας. Ἐν τῷ μεταξὺ τὰ λιμενικὰ ἔσοδα ἐπλήζεται νὰ ἀδέχθοιν, εἰς τοόπον ὥστε μὲ τὴν λῆξιν τῆς α' σειρᾶς νὰ δύναται η Αιμενικὴ ἐπιτροπὴ νὰ συνάψῃ νέον δάνειον διὰ τὴν β' σειρὰν τῶν ἔργων.

Αἱ ἐργασίαι αὗται θὰ ἀπασχολήσουν σοβαρὸν ἀριθμὸν ἐργατῶν.

#### ΞΕΝΟΙ ΛΙΜΕΝΕΣ

##### Ο λιμὴν τῆς Μασσαλίας

Τὸν Ιανουάριον κατέπλευσαν εἰς τὴν Μασσαλίαν 630 ἀτμόπλοια 1.238.479 τόννων μὲ 339.331 τόννους ἐμπορευμάτων καὶ μὲ 16.372 ἐπιβάτας. Τὸν Ιανουάριον π.ξ. είχον καταπλεύση εἰς τὴν Μασσαλίαν 634 ἀτμόπλοια 1.207.356 τόννων μὲ 354.949 τ. ἐμπορευμάτων καὶ 21.503 ἐπιβάτας.

##### Ο λιμὴν τοῦ Λονδίνου

Κατὰ τὸ 1930 κατέπλευσαν εἰς τὸ Λονδίνον ἀτμόπλοια 58.083.575 τόννων νέτ. ἡτοι ἐσγμειώθη αὐξῆσις ἔγχνη τῷ 1929 κατὰ 500 χλ. τόννους. Ἡ λιμενικὴ αὕτη κίνησις ἀπιτέλεσε τὸ ρεκόρ πάσης προηγούμενης.

##### Τὰ λιμενεργατικὰ Τεργέστης

Τὰ λιμενεργατικὰ ἡμερομίσθια τῆς Τεργέστης διὰ τὴν ἐκφόρτωσιν ἔνδειξε, για τανθράκων καὶ μεταλλεύματος ἐμειώθησαν κατὰ 500 τ.ο. Ἐφ' ὅσων τὸ ἀνωτέρω εἶδη, καθόδης καὶ γενικὴ ἐμπορεύματα κομίζονται: διὰ τὸ σκαρφῶν τῆς Κόζουλιτς ἡ μείωσις θὰ φθάνῃ εἰς 10 τ.ο., ἐὰν δὲ φορτοεκφορτώνων ταῖτα ἀνωτέρω εἶδην προηγουμένης. Σερβολαρή η μείωσις θὰ ἀνέρχεται εἰς 12 τ.ο.

##### Ο λιμὴν Σουεζ

Τὸν Ιανουάριον διῆλθον ἐκ τῆς διώρυγος τοῦ Σουεζ 506 ἀτμόπλοια ἔγχνη: 538 τοῦ Ιανουαρίου 1930, αἱ δὲ εἰσπράξεις ἀνήλθον εἰς 86.630.000 Γαλλικὰ φράγκα, ἔγχνη: 97.400.000 φρ. εἰσπραχθέντων πέρισσου.

##### Ο λιμὴν Αλεξανδρείας

Κατὰ τὸν μῆνα Ιανουάριον διῆλθε τῆς Αλεξανδρείας παρουσίας τὴρ καταθοῦ: κίνησιν. Κατέπλευσαν 158 ἀτμόπλοια τόννων 392.605 ἔγχνη: 178 τόννων 396.053 τοῦ Ιανουαρίου π.ξ.

Ἡ κίνησις αὕτη κατανέμεται εἰς τὰς καταθοῦ: σημαῖα:

Ταλαικὴ	30 τ.	90.410	Σουηδικὰ	4 τ.	9160
Ἀγγλικὰ	38 »	84.604	Σερβικὰ	4 »	7335
Γαλλικὰ	15 »	59.248	Βελγικὰ	3 »	6135
Αμερικ.	6 »	27.311	Σοδιετικὰ	3 »	4577
Ἐλληνικὰ	16 »	26.787	Αἰγαπτιακὰ	4 »	3785
Γερμανικὰ	13 »	26.369	Ρουμανικὰ	3 »	3784
Νορβηγικὰ	5 »	15.538	Βουλγαρικὰ	2 »	1962
Οθωμανικὰ	5 »	14.898	Δακικὰ	1 »	935
Όλλαγδικὰ	6 »	9.767			

##### Ο λιμὴν Κωνσταντινούπολεως

Κατὰ τὸν Ιανουάριον διῆλθον τὰ Στενὰ τράγτιτο (ἀπὸ Δαρδανέλλια καὶ Καθδάνια) 507 ἀτμόπλοια, εἰσῆλθον δὲ εἰς Κωνσταντινούπολιν 290 ἔτη: ἐν δλω 700. Ταῦτα κατανέμονται εἰς τὰς καταθοῦ: σημαῖας: Ταλαικὴ 148 τ. 367.858, Έλλην. 141 τ. 264.352, Αγγλ. 98 τ. 263.175, Τουρκ. 94 τ. 104.955, Γαλλικ. 30 τ. 88.743, Νορβηγ. 29 τ. 86.825, Γερμ. 27 τ. 57.665, Όλλαγδ. 22 τ. 45.263, Ρουμ. 30 τ. 44.437, Σοδιέτ. 27 τ. 37.894, Βελγικ. 7 τ. 20.635, Ισπαν. 7 τ. 16.381, Αμερ. 5 τ. 16.323, Σουηδ. 10 τ. 15.925, Δακικ. 7 τ. 12.675, Σερβ. 4 τ. 8.786, Αἰγαπτ. 5 τ. 8.323, Δάκταρ. 2 τ. 7.842, Βουλγ. 7 τ. 4.350, Ιαπων. 1 τ. 4.289, Πολων. 2 τ. 788, Ηερσικ. 1 τ. 473.

Ἡτοι ὁ δλω 290 τόννων γέτ 1.477.957.

**"ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ"**

ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ  
ΕΝ ΠΤΕΙΡΑΙΕΙ

ΓΡΑΦΕΙΑ: ΛΕΟΦΟΡΟΣ ΣΩΚΡΑΤΟΥΣ 35 ΤΗΛΕΦ. 5.65  
ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΑ: ΠΡΑΞΙΤΕΛΟΥΣ 120.

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: "ΧΡΟΝΙΚΑ"

ΟΡΟΙ ΕΤΗΣΙΑΣ ΣΥΝΔΡΟΜΗΣ  
ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ ΔΡΧ. 150. ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ ΛΙΡΑΙ ΑΓΓΛΙΑΣ 1.

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

**"ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ"**

A REVIEW OF SHIPPING & COMMERCE  
PIRAEUS - GREECE

**ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ****Η ΙΔΡΥΣΙΣ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣΦΑΛΕΙΑΣ**

Τὸ ξῆτημα τῆς ιδρύσεως τῆς Ἐλληνικῆς Θαλασσασφαλείας, κατόπιν τῆς Γενικῆς συνελεύσεως τῆς „Ἐνώσεως Ἐφοριαστῶν“, ἔλαβε τὴν δριτικὴν αὐτοῦ μορφήν. Ἀπεφασίσθη κατ' ἀρχὴν παμψηφεῖ ἡ ιδρυσίς Ἀσφαλιστικοῦ Ὁργανισμοῦ ὑπὸ μορφὴν Ἀνονύμου ἑταιρίας, μὲ κεφάλαιον 100.000 λιρῶν Ἀγγλίας, τῇ συμμετοχῇ ὅλων τῶν πλοιοκτητῶν διὰ τῆς καταβολῆς 2 σελληνίων κατὰ τόννον.

Τὸ Κράτος καὶ ἡ Ἐθνικὴ Τράπεζα δὲν πρόκειται νὰ μετάσχουν διὰ τῆς καταβολῆς κεφαλαίων. Κατὰ τὴν συνεδρίασιν εἰσηγήθη τοῦ θέματος ἡτο ὁ κ. Λεων. Ἐμπειρίκος, δοτις ἐτόνισε τὴν ὑψίστην ἀνάγκην τῆς ιδρύσεως Ἐλληνικῆς θαλασσασφαλείας, ἐστο καὶ μὲ μικρὸν κεφαλαιον κατ' ἀρχὰς, διόπις ἀνάλαμβάνῃ μέρος τι τῶν κινδύνων τῶν Ἐλληνικῶν σκαφῶν, ἐν στενῇ συνεργασίᾳ μὲ τοὺς Ἀγγλους ἀσφαλιστάς.

Ο Ἐλληνικὸς Ἀσφαλιστικὸς Ὁργανισμὸς καλῶς ὁργανούμενος καὶ διοικούμενος, θὰ ἀποβῇ συντελεστὴς κατοχυρώσωσις τῶν Ἐλληνικῶν ἐφοριαστικῶν συμφερόντων.

Σημειωτέον ἀκόμη, ὅτι διὰ τῆς συμμετοχῆς τῆς Ἐλληνικῆς Θαλασσασφαλείας εἰς τοὺς κινδύνους τῶν φορτηγῶν μας, θὰ δυνάμεθα—εἰπεν ὁ κ. Ἐμπειρίκος—νὰ παρακολουθούμεν τὸν ἀπολογισμὸν τῶν κερδοζημῶν ἐκ τῆς ἀσφαλίσεως τῶν Ἐλληνικῶν πλοίων.

Οὐρλῆσε κατόπιν ὁ κ. Ιων. Χανδρῆς, δοτις, ἐνῷ συνεφώνεσε πρὸς τὴν κατ' ἀρχὴν ιδρυσιν, θὰ ηθελε ταῦτην τῇ συμμετοχῇ ὅχι μόνον τοῦ Κράτους, ἀλλὰ καὶ ἄλλων Τραπεζικῶν καὶ Ἀσφαλιστικῶν ιδρυμάτων, διόπις εὑρυτέρα είνε ἡ δράσις τῆς, τῇ συνεργασίᾳ δ' ἀκόμη καὶ Ἀσφαλιστικῶν ιδρυμάτων ἔνων, ώς λ. κ. τῶν Γενικῶν Ἀσφαλειῶν Τεργέστης.

Ἐν τέλει ἀνέτεθη εἰς τὸ Διοικητικὸν συμβούλιον τῆς Ἐνώσεως, ὅπως προβῆ εἰς τὰ προκαταρκτικὰ διὰ τὴν ιδρυσιν τῆς Ἐταιρείας, συνάμα δὲ ζητήση ἀπὸ τὸ Κράτος τὴν ηθικὴν αὐτοῦ ἐνίσχυσιν ἀλλὰ καὶ τὴν ὑπικήν τοιαύτην, διόσοντος ἐπὶ τῶν Ἐλλήνων πλοιοκτητῶν, λόγῳ τῆς καταστάσεως, δὲν δύνανται νὰ καταβάλλουν τὴν ἐκ δύο σελληνίων κατὰ τόννον συμβολὴν τῶν εἰς τὰ ιδρυτικὰ κεφάλαια.

Τὴν ἀνωτέρῳ ἀπὸ τὴν πειραγκαὶ τὴν γνῶσιν τῶν πραγμάτων, ἔχει ρητὴν

**ΤΟ ΚΑΘΗΚΟΝ** θυμεῖ γὰρ ἐνισχύση τὴν Ναυτιλίαν, γὰρ τὴν

**ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ** δεχθῆ ἀνεπιφυλάκτως. Οὐδεὶς περισσότε-

ρον τῷ ἐγδιαφερομένῳ πλοιοκτητῶν δύ-

γαται: γὰρ ποιέσῃ τὸν ἐδρυμόσθμενον Ὁργανισμὸν καὶ κανεὶς δὲν

δύναται: γὰρ δόσῃ τὴν ἀρμόδιουσαν κατεύθυνσιν εἰς αὐτὸν, καλλιο-

τὸν ἐφοριαστῶν, οἵτινες γνωρίζουσι: καλῶς τί θὰ ἀγαμένωσιν ἐκ

τῆς καλῆς του λειτουργίας. Τὸ Κράτος δῆ: μόνον τὰ ὄλικα μέσω

**ΑΓΟΡΑ ΦΟΡΤΗΓΟΥ ΠΑΡ' ΕΛΛΗΝΩΝ**

Λονδίνον 24. (τοῦ Ἀνταποκριτοῦ μας). Ὁ ἐκ Χίου ἐφοπλιστὴς κ. Μέρκος Φράγκου ἔκλεισε τὴν ἀγορὰν τοῦ Ἀγγλικοῦ φορτηγοῦ «Novington» ἀντὶ τιμῆς 14.000 λιρῶν. Τὸ σκάφος θὰ παπαραληφθῇ εἰς τὸ Κάρδιφ κατόπιν ἐπιθεωρήσεως, εὑρίσκεται: δὲ εἰς ἀρίστην κατάστασιν.

Τὸ «Novington» ἀνήκει εἰς τὴν ἀτμοπλοΐαν «Bell Symonds and Co» τοῦ Λονδίνου, ἔχει εἰς τὸ Λόνδον κλάσιν 100 A1, ἐνυπηγγήθη τὸ 1912 (ἴων μῆρα) καὶ ἔχει σερβίου No 1 τοῦ 1928. Είναι τόννων γκράδης 3442, νέτ 2100 καὶ φορτίου 6080 τόννων.

Φέρετ: ἐν κατέστρωμα (λόγκ—μπρίτζ), ἔχει διαστάσεις 362X50X21.6 ποδῶν, δύθισμα (ἔμφροτον) 21.3 ποδῶν, κυβικὴν χωρητικότητα διὰ γεννήματα 335.000 κ.π. καὶ διὰ δέματα 310.000 κ.π. Κατεσκευασθη ἐις τὸ Στόκτων ἀπὸ τὰ υπουργεῖα Richar-dson Duck καὶ ἔχει μηχανᾶς Blair and Co, τριπλῆς ἑκτονώσεως, 25.41.67 μὲ διαδρομὴν 45. Δύναμις μηχανῶν 327 δύναμεσιν ἵππων N.H.P., δύο λέθητας πιέσεως 170 λιθρῶν καὶ ἵππων 100 λιθρῶν.

**Ο ΘΑΝΑΤΟΣ ΤΟΥ ΣΕΡ PARSONS**

Τὴν παρελθοῦσαν ἑδδομάδαν ἀνηγγέλθη ὁ αἰφνιδίως ἐπισυμβάζεις θάνατος τοῦ σερ Charles A. Parsons, ἐνῷ χρόνῳ οὐτος περιγγείτο τὰς Ἀγγλίας νήσους ἐπιβίωσιν θαλαμηγοῦ. Οὗτος ἦγε τὸ 77ον ἔτος τῆς ηλικίας του, ήτο δὲ μία ἐπιφανῆς φυσιογνωμία, ίσως ὁ ἐπιφανέστερος τῶν Ἀγγλων μηχανικῶν μετὰ τὸν περίφημον Watt.

Ἐχαιρε παγκοσμίου φήμης ἴδιᾳ λόγῳ τῆς τεραστίας διαδόσεως τῆς ἐφευρέσεώς του περὶ ἀτμοστροβίλων καὶ τῆς πρακτικῆς ἐφερμογῆς αὐτῶν εἰς τὰς κυνηγητήριους μηχανᾶς τῶν πλοίων.

Τὴν πρώτην ἐφεύρεσίν του ἐφήμεροσεν τὸ 1898 ἐπὶ τοῦ μικροῦ σκάφους του «Turbinia» χωρητικότητος 44 τόννων. Αἱ δοκιμαὶ εἰστεφθησαν τότε ὑπὸ κολοσσαίων ἐπιτυχίας, διότι ἐφθασαν νὰ ἀποδέσσουν εἰς τὸ μικρὸν ἐκεῖνο σκάφος ταχύτητα 33 μιλῶν καθ' ὥραν.

Ἐκτοτε ὁ σερ Parsons ἐξηκολούθησεν ἐργαζόμενος πρὸς τελεοποίησην τῆς ἐφευρέσεώς του, ήτις καὶ ἐφημέροσθη ἐπὶ τοῦ ναυπηγηθέντος τὸ 1901 ἀτμοπλοίου «Bristol's Edouard». Τὸ πλοίον τοῦτο πρωτίζετο διὰ ταξείδια ἀναψυχῆς.

Μετὰ μίαν 25ετίαν ἀκριβῶς, καθ' ἦν ἐπετελέσθησαν ἀρκεταὶ τελεοποίησις τῶν ἀτμοστροβίλων, ἐγένοντο κατὰ τὸ 1926 δοκιμαὶ ἐπὶ τοῦ νέου ταχυδρομικοῦ σκάφους «Bristol's Géorgios E» ἐφωδιασμένου μὲ ἀτμοστροβίλους τελευταίου τύπου (Parsons geared Turbines) ἔχοντας δύναμιν 3500 s.h.p. λαρματομένων ἐκ δύο δύοτοσωληγοῖς δύον λεβήτων τύπου Γιάρρων καὶ ἐργαζόμενους δύο τὴν τεραστίαν πίεσιν τῶν δύο λιθρῶν κατὰ τετραγωνικὴν γύρων καὶ μὲ ὑπερθερμικούς φθάνοντα τοὺς 700 βαθμούς Φαρεγκάτ.

Εἰς τὸ ἀτμόπλοιον «Bristol's Géorgios E» ἐφημέροσθη τὸ πρῶτον ἡ συμπληρωματικὴ ἐφεύρεσις τοῦ σερ Parsons, τῶν στροβίλων ὑψηλῆς πιέσεως, οἵτινες λαμβάνουν ἀτιδὸν κατ' εὐθείαν ἐκ τῶν λεβήτων καὶ ἐξαντλοῦν αὐτῶν ἐντὸς συνήθων στροβίλων. Πόσον μεγάλη ὑπῆρχεν ἡ διάπτυξις τῶν ἐν λόγῳ μηχανῶν τόσου εἰς τὰ ἐμπορικά, δοσον καὶ εἰς τὰ πολεμικὰ σκάφη, είναι τοῦτο παγκούνος γνωστόν.

Εἰς τῶν φυγιαστῶν θριάμβων τοῦ Parsons ἡσαν αἱ μηχανῆς τοῦ ὑπερωκενείου «Mauritania», ὅπερ ἀπὸ τοῦ 1907 μέχρι τοῦ 1930 ἦτο τὸ ταχύτερον σκάφος τοῦ κόσμου. Ο Parsons ἦτο πρόσδερος διαφόρων μεγάλων ἑταίρων καὶ Μηχανουργείων ἐν Ἀγγλίᾳ, ή δὲ γνωμή του ἐπὶ παντός ζητήματος τῆς μηχανουργίας ἐθεωρεῖτο αὐθεντικός.

Ἀπὸ τοῦ 1911 εἰχε λάθει τὸ τίτλον τοῦ «εὐγεγοῦς» K.C.B., κατὰ δὲ τὸ 1927 ἐπιψήμην μὲ τὸ παρόντορον τῆς Αξίας.

Τὴν πρώτην εἰς τῶν εύτυχων ἐφευρετῶν τῶν δοσῶν τὸ ἐργον ἐπειδήλητη ἀμέσως, ζήσας καὶ ἀπολαύσας τὰς γκράδας τῆς ἐφεύρεσεώς του.



## ΕΜΕΙΩΘΗ ΑΙΣΘΗΤΩΣ ΤΟ 1930<sup>Η</sup> ΚΙΝΗΣΙΣ ΤΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ ΤΟΥ ΠΟΤΑΜΟΥ ΠΛΕΙΤ

Συνεπείς της Παγκοσμίου έμπορικής κρίσεως έπηρεσθη εἰς δικαιόδοχον αύξιο σημείωτον και ή κίνησις των λιμένων του Ρίζερ Πλέιτ, γῆτις έγαντι τού 1929 έσημείωσε σοδοχροτάτην μείωσιν. Ούτω το 1930 κατέπλευσαν εἰς τοὺς λιμένας του Πλέιτ 3557 σκάφη τόνων νέτ 9.886.812, τὸ δὲ 1929 κατέπλευσαν 3325 σκάφη τόνων νέτ 11.701.924. Συνεπῶς ή μείωσις τού 1930 έφθισε τὰ 768 σκάφη και τὸ 1.815.112 τόνων νέτ.

Τὴς κίνησις αὗτη τοῦ έτους 1930 καταγέμεται εἰς τὰς κάτωθι σημαῖς:

«Μεγ. Βρετανία»: Πλοῖα 1064 τόν. 4.289.082 έγαντι τόνων νέτ 5.085.712 τοῦ έτους 1929. Άγαλογία 43.38 ο). τὴς δλῆς κινήσεως.

«Γερμανία»: Πλοῖα 196 τόνων 958.897 έγαντι 967.305 τοῦ έτους 1929. Άγαλογία 9.07 ο).

«Έλλας»: Πλοῖα 94 τόνων 259.578 έγαντι 885.677 τόνων τοῦ έτους 1930 (ὅτε κατείχε τὴν τρίτην θέσιν μὲ 7.56 ο)). «Ηδη ἀναλογία 2.63 ο) ἐπὶ τοῦ συγκλονιστικῆς τῆς κινήσεως.

«Ιταλία»: Πλοῖα 127 τόνων 749.169 έγαντι 877.023 τόνων τοῦ έτους 1929. Άγαλογία 7.49 ο).

«Ηνωμ. Πολιτείαι»: Πλοῖα 162 τόνων 676.052 έγαντι 711.788 τοῦ έτους 1929. Άγαλογία 6.08 ο),

Αἱ σημαῖαι τῶν ἄλλων Κρατῶν ἐμφαγίζονται κατὰ σειρὰν τόνων ὡς ἔξης:

Γαλλία: Τόνοι: νέτ 585.711, ἀναλογία 5.92, Όλλανδια: τόνοι: νέτ 482.488, ἀναλογία 4.88. Νορβηγία: τόνοι: νέτ 455.480, ἀναλογία 4.61. Σουηδία: τόνοι: νέτ 228.767, ἀναλογία 2.31. Ισπανία: τόνοι: νέτ 172.080. Δανία: τόνοι: νέτ 162.487. Βέλγιον: τόνοι: νέτ 144.305. Γιουγκοσλαβία: τόνοι: νέτ 130.141. Βραζιλία: τόνοι: νέτ 125.779. Αργεντινή: τόνοι: νέτ 124.007. Ιαπωνία: τόνοι: νέτ 122.576.

Αἱ ὑπόλοιποι σημαῖαι αἱ μὴ εἰδικῶς κατονομαζόμεναι ἔχουν κίνησιν κατωτέρων τῶν 100.000 τόνων.

Τὴν ἀνωτέρω στατιστικὴν παρέχει μίαν σαφῆ και ἐναργῆ εἰκόνα τοῦ κλονισμοῦ τῆς ἀγορᾶς τοῦ Ρίζερ Πλέιτ, γῆτις καταδεικνύεται συναφῆς και ἀπὸ τὰς Τελωνειακὰς και λιμενικὰς εἰσπράξεις, αλτινες ἀνγλήθου τὸ 1930 εἰς 290.999.317 πέζος, ητοι εἰνες δλῆς τεραπειας τοῦ έτους 1929 κατὰ 57 ἔκκοτομούρια πέζος. Τοιαύτη σπουδαία μείωσις δὲν εἶχε σημειωθῆ ἐπὶ σειρὰν δλῆς ἐτῶν, προέρχεται δὲ ἀπὸ τὴν κρίσιν τοῦ σιταμπορίου μόνον, καθ' ὅτι εἰς τὸ ἔχαγωγικὸν ἐμπόριον τῶν κατεψυχμένων κρεάτων ἐσημειώθη κατὰ τὸ 1930 αὐξησις έγαντι τοῦ 1929.

## ΑΓΓΛΙΑ

### Ἐγκατάλειψις ναυπηγουμένου φορτηγοῦ

Τὴν 18ην Φερίου ἔξετέθη εἰς τὸ Σούντερλαντ πρὸς πώλησιν διὰ δημοπρασίαν ἐν ὑπὸ ναυπηγησιν φορτηγὸν παραγγελθὲν ὑπὸ Νορβηγῶν, χωρικότητος 4350 τόνων φορτίου και ἔτοιμον ἡδη πρὸς καθέλκυσιν εκ τῶν ναυπηγείων John Priestman and Co.

Οι Νορβηγοὶ πλοιοκτήται ἡκύρωσαν τὸ συμβόλαιον διὰ τὴν ἐν λόγῳ ναυπηγησιν. Τὸ σκάφος ἔχει μηχανὰς George Clark και δύναται νὰ χρησιμοποιῇ, ὡς καύσμουν ὑλὴ γιανόνθρακα και πετρέλαιον.

Κατὰ τὴν δημοπρασίαν αἱ δοθεῖσαι προσφοροὶ ἐφθισαν μόλις εἰς τὸ ποσὸν τῶν 200.000 λιρῶν, συνεπείς δὲ τούτον οἱ μεσίται τὸ ἀπέσυραν. Τὸ γεγονός προύξενην ἐντύπωσιν ἐν Ἀγγλίᾳ, διότι πρώτην φορᾶν ἔξετέθη πρὸς πώλησιν πλοῖον κατ' εὐθείαν ἐκ τῶν ναυπηγείων πρὶν εἴτε συμπληρωθεῖ ἡ κατασκευὴ τοῦ.

## ΗΝΩΜΕΝΑΙ ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ

### Ἡ διώρυξ τοῦ Παναμᾶ

Συμφώνως πρὸς τὴν ἐσχάτων ἐκδοθεῖσαιν ἐπίσημον στατιστικὴν ἡ κίνησις τῆς διώρυγος τοῦ Παναμᾶ κατὰ τὸ 1930 ἵτο μειωμένη ἔναντι τῆς κινήσεως τῆς τελευταῖς τετραετίας. Οὕτω τὸ 1930 διῆλθον τὴν ἐν λόγῳ διώρυγος 5875 σκάφη, εἰσπράχθησαν δὲ διάδεκα δολλ. 26.106.900. Κατὰ τὸ 1926 δὲ διώρυξ εἰχεν εἰσπράξεις ἀπὸ 5420 διέδευς πλοίων δολλάρια 23.901.540, ἔτοιτο δὲ αἱ εἰσπράξεις ἢσχεν πάντας ἀνώτερα τῶν 26.100.900 δολλαρίων. Ἡ μείωσις τῶν εἰσπράξεων κατὰ τὸ 1930 εἶναι χαρακτηριστικὴ τῆς κινήσεως τοῦ διεθνοῦς ἐμπορίου και συνεπῶς τῆς μειώσεως τῶν θαλασσινών μεταφορῶν.

## ΙΤΑΛΙΑ

### Ἡ ήλικία τῶν Ναυτοπαίδων

Εἰς τὴν Ἰταλικὴν βουλὴν κατετέθη Νομοσχέδιον, δι' οὐ τροποποιεῖται διτάλικος ναυτικοῦ καθὼδος ἀφορᾶ τὴν ἐγγραφὴν ναυτοπαίδων ώς ἐργατῶν θαλάσσης. Διὰ τῆς τροποποιήσεως καθηρίζεται, διτι εἰς ἐκτέλεσιν ἀπογάσσεως τοῦ διεθνοῦς γραφείου ἐργασίας δέον νὰ μὴ ἀναγνωρίζωνται ὡς ἐργάταις θαλάσσης οἱ ναυτόπαιδες οἱ ἀγοντες ἥλικιν κάτω τῶν 14 ἔτων.

## ΔΑΝΙΑ

### Ἡ προστασία τῆς ναυτιλίας

Εἰς τὴν Δανίαν συνεχίζεται, ἡ κίνησις διὰ τὴν λῆψιν νέας σειρᾶς προστατευτικῶν μέτρων ὑπὲρ τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας. Ἀπὸ τοῦ 1929 ἐξητήθη ἡ συνδρομὴ τῆς Δανικῆς κυβερνήσεως, προύταθη δὲ ἡ ἐκδόσις ἀμολογιούσου δάνειον συνολοκού ποσοῦ 1.000.000 κορωνῶν ὑπὸ τὴν ἐγγύησιν τοῦ Δανικοῦ κράτους.

Οταν αἱ λεπτομέρειαι τῆς προτάσεως ταύτης ἐμελετήθησαν ἐπιστημονῶν, ἀπὸ τὴν Δανικὴν κυβερνήσεων κατηρτίσθη και ὑπεδλήθη εἰς τὴν Βουλὴν Νομοσχέδιον, δι' οὐ παρεχθῆντα ποσὸν μόνον 20.000 κορωνῶν ἔναντι τοῦ ἐγγηθέντος ἐνός ἐκπατημαρίου.

Τὸ ὑπόλοιπον δὲ κατεβλήθη διὰ τριμηνιαίων δάσσεων. "Απαν τὸ ποσὸν δὲ τὸ διαθέστο τὸ Κράτος. Τὸ σύτον συγκεντρούμενον κεφάλαιον δὲν θὰ οὐδὲ, ὡς οὐ συγκεντρούθη ποσὸν 3.000.000 κορωνῶν.

Ἐν τῷ μετέπειτα ἐδημοποιήθησαν ἔτεροι πόροι διὰ τηματικῆς ἐκδόσεως ἀμολογιού, θά δέοντας εἰς τὴν τρέπου τούτου και ὑπὸ τὴν Κρατικὴν ἐγγύησιν, ποσὸν 20.000 κορωνῶν.

Ἐκ τῶν κεφαλαίων τούτων θὰ παραχωρήθησον δάνεια εἰς τὰς διαφορετικὰς Δανικὰς ἀτμοπλοίας μὲ πρώτην ὑποθήκην ἐπὶ τῶν σκαφῶν των. Τὰ δάνεια αἱ οὐδεὶς λόγῳ θὰ δύνανται νὰ ὑπερβαίνουν τὸ δῆμος τῆς ἀξίας τῶν ἐπ' ὅτι τίθεται, ή πρώτην ὑποθήκην πλοίουν.

Η ἀνωτάτη προθεσμία ἔξοφλησεως τῶν δάνειων θὰ είναι εἰκοσιετής, προκειμένου περὶ κατινοργήματος πλοίων. Μεταξὺ διαφέρων ἀλλων δρῶν, ὑπάρχει και εἰς δὲ οὐ πειθάλλεται, σπως τὰ Δανικὰ σκάφη, ων οἱ πλοιοκτήται λαμβάνουν δάνεια, δέον νὰ ἔχων πληρωμάτα ἀπὸ Δανούς ἀποκλειστικῶς ὑπηκόους.

### Κύρωσις Ναυτικῆς Συμβάσεως

Ο πρωθυπουργὸς τῆς Δανικῆς ὑπέδειλεν εἰς τὴν Βουλὴν πρὸς συζήτησην Νομοσχέδιον περὶ κυρώσεως τῆς διεθνοῦς συμβάσεως περὶ καθηρίσματος τῆς γραμμῆς φορτώσεως τῶν πλοίων. Ο Δανὸς πρωθυπουργὸς κατὰ τὴν κατάθεσιν τοῦ Νομοσχέδιου ἐτόνει τὴν στούδειαν τῆς ἀφρομορφῆς ὅμοιας Νομοθεσίας δὲ τῷ τῶν περισσοτέρων γνωτικῶν κρατῶν. Η προσχώρησις πλείστων δανών Κρατῶν εἰς τὴν συμφωνίαν περὶ γραμμῆς φορτώσεως θέτει ἐνιστήτη τὰς συναγωνιζομένας ναυτιλίας.

## ΑΓΓΛΙΑ

### Οἰκονομίαι εἰς μεγάλας ἀτμοπλοῖας

Ἡ Οδᾶτ: Στάρ Λάρι και ή Ρούσιαλ Μαίηλ, καθὼδος και αἰπαράϊτων ἐφαρτώμεναι, ἡ πρὸς αἵτας συνδέσμεναι ἀλλαι μικρότεραι ἀτμοπλοῖαι ἀπεφασίσαν, κατόπιν κοινῆς συνενοήσαν, δύος ἀπό τοις εἰσησεν Ιησ Μαρτίου ἐφαρμόσουν πρόγραμμα ἀξιολόγων οἰκονομιῶν.

Πρὸς τούτο ἐλαττωθηται: ἀπὸ σύμμερον τὰ μισθολόγια τοῦ προσωπικοῦ τῶν Λονδίνων, Αλβερτού και Σκούθαμπτον γραφείων των. Ἡ μείωσις θὰ εἰσηγηθεῖ δια τοὺς ὑπαλλήλους τοὺς ἔχοντας ἀποδοχὰς ἀνώ τῶν 400 λ.

Οὕτω μισθοὶ 400—750 λιρῶν μειοῦνται: κατὰ 5 ο). Μισθοὶ 750—1000 λιρῶν μειοῦνται 7 1/2 ο). Μισθοὶ 1000—1500 λιρῶν μειοῦνται: 10 ο). Πάντες δὲ οἱ ἄνω τῶν 1500 λιρῶν ἐτηγάσιως μισθοὶ μειοῦνται: κατὰ 20 ο).

# Η ΠΡΟΟΔΟΣ ΤΗΣ ΜΗΧΑΝΗΣ ΝΤΖΕΛ ΕΝΑΝΤΙ ΤΗΣ ΑΤΜΟΜΗΧΑΝΗΣ ΕΝ ΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

## ΑΡΘΡΟΝ ΤΟΥ Κ. VIEILLE ΝΑΥΠΗΓΟΥ·ΜΗΧΑΝΙΚΟΥ

"Η ἀνάπτωσις τῶν μότορών περικλήσεων κατά τὰ τελευταῖα ἵδια ταῦτα μεταπολεμικά ἔτη είναι ἀξιόλογος. Κατά τὸ 1914 τὸ παγκόσμιον τοννᾶς τῶν πλοίων τῶν ἔχοντων μηχανῶν Ντζεζέλ συντετριώθη εἰς 300 σκάφη 235.000 τόννων. Κατά τὸ 1920 ὁ ἀριθμός τῶν μότορών περιείχεν αὐλαίηθεν εἰς 1200 σκάφη χωρητικότητος 1.000.000 τόννων περίπου.

Κατά τό 1927 άπηρχον 2500 τοικεῖται σκάφη 4 1)2) έκατομμυρίων τόννων και κατά τήν τελευταίαν στατιστικήν του Αέρας Ρέπτικας (τέλος Ιουνίου 1930) άπηρχον ήποδα ναυπηγήσαις 3.000.000 τόννων σκάφη εἰς δύο τόν κέμαρου, έξι όν τα 2)3) μέτροσις και τό 1)3) άτμαρποια.

Η ἀνάπτυξις ἐπομένων τῶν μοτέρων Ντῆσελ γίνεται: ἀναλόγως τῆς ἀπομημναγῆς τὰ δέ αἰτια τῆς ἀνάπτυξης της ταύθης δέον νά ἀναζητηθούσι: εἰς τὴν μικρὰν κατανάλωσιν κακούμενου βλάστη, εἰς τὸν μικρὸν χρόνον, οὐκ απαρέδονος καὶ εἰς τὴν εὐκολίαν τῆς χρήσεώς του.

Βεβαίως δύναται τις ἐπὶ τῷ βάσει τούτων νὰ ἔχειγάγη τὸ συμπέρασμα, διὶ αἱ μηχανὴ Ντζέσελ θὰ είναι ἡ μοναδικὴ κινητήριος δύναμις τοῦ μέλλοντος; Δέν δυνάμεις νὰ συμφωνήσουν τοιούτων τι. Η ἀτμομηχανὴ ἔσχειμίσιας καὶ αὐτὴ κατὰ τὰ τελευταῖς ἑταῖροις προσδόσουν χάρις εἰς τὴν κρήτην τὸν ὑψηλὸν πάτεσσον. Χρησιμοποιεῖ καύσμουν ὅλην εἰδηστότεραν τὴν τῆς Ντζέσελ, κατεναλλόσιες ὀλγυώτερον ἄλλαιον λαπάνων καὶ τέλος ἡ τιμὴ τῆς φθίνεις μόλις εἰς τὰ 3) τῆς ἀξίας μιᾶς μηχανῆς Ντζέσελ. Αικατολογεῖται θεύμι μία πλήρης ἔρευνα περὶ τοῦ ποία είναι ἡ καλλιτέρα λύσις:

— Ντήκεσλ ḷ ልጥምርዕኑን ;

Ἐξαὶ δοῦλων χρειάζεται ἀσθενής δύναμις η̄ μηχανὴ Ντῆζελ ἐπιβάλλεται. Διὰ τὰς ισχυρὰς δύναμεις παραμένει πάντοτε η̄ ἀτμομηχανὴ.

Από τιναν έτον περιστάμενης ένωπιον μιάς χαρακτηριστικής εξελίξεως της νυκτιγιάκης, έσσον άφορε τάξ κινητηρίους μηχανών. Ήρθε τού πολέμου δεν θηρεύει ειμή μόνον θύμ τύποι πλοίων. Τα έχοντα δηλαδή μηχανών με άτμοστροβίλους διέκ τάς μεγάλας δυνάμεις ή παλινδρομικά τοικύτας διά τάς μέσας και άθεμες δυνάμεις. Ο δεύτερος τύπος πλοίων ήτο τότε λιστιφόρος.

Τὰ μότοραίπες ἀπατέλουν μίαν ἐλαχιστην και ἀναξίαν λόγου μειονότητα.

Μετά τὸν πόλεμον αἱ Θάλασσαι εὐλακοῦνται ἀπὸ πολυπληθῆ μέτορεσπες συναγωνιζόμενα τὰ ἀτρόπλοια καὶ τὰ λιστιοφόρα. Ἐκ τῶν στατιστικῶν τοῦ Λόδοῦ Ρέτζιοτερ εὑρίσκεται τις τοὺς κάτωθι ἀριθμούς :

Έτη	Άριθμός Μότορσπιτς	Γιαρός τοννών
1914	297	234.287
1919	913	752.606
1920	1.178	955.810
1921	1.478	1.248.800
1922	1.620	1.542.160
1923	1.831	1.666.385
1924	1.950	1.975.798
1925	2.145	2.714.073
1926	2.343	3.493.284
1927	2.552	4.270.824

Οι ώρες αργίμου δεσμευόντων την ανθεκτική της διά μότορας περιοχής πλούτον από τον 1914. Κατά τόν πάλευμον δ' αργίμους τῶν μότορας εἰς ἄποινα πλακατάσθη. Άπο τον 1919 έως τον 1927 ἐπέκαιωθή νέος τριπλακατάσθης τού αργίμου τῶν μοναδῶν, ἐνώ τό τοννάκι ἐπεκλαπατάσθη. Κατά τά τελευταῖς ἔτη δύο μόνον αἱ μηχαναὶ Ντάρτερ διαβιδύνονται, ἀλλὰ ἐψηφιρεθῆσσαι εἰς μονάδας συσταττόνται από ἀπόδιμοι γυμνοτάσθηται.

Η μηχανή Ντίζελ δὲν περιορίζεται πλέον εἰς τὰ μικρά φορτηγά καὶ ταχυδρομικά σκάφη, ἀλλ᾽ έχει λύθη εἰς μηχανήν πρωτότοπων μεγάλων τάνκερων καὶ μεγάλων ταχυδρομικών σκαφών.

Εμπειρία ήδη παραχών τοῦ έτους 1903, δύτικας επικείμενή τοῦ πρότον μη κρέν πλοίον μὲ μηχανής Ντηζέλ, διπλάς επανύρωσε τὸ προνόμιον τῆς εύρεστικής, τὸ δόπον δὲ μηχανής Ντηζέλ είχε λάβει δύο έτη πρέτερον. Τοῦ 1907 μενού Ντηζέλ 700 ίππων επιπλέοντα λιγνίνας διένικεν.

Ἐκ τῶν στατιστικῶν τοῦ ΛΟΣ Δράμας ἐμφανίζεται, ὅτι κατά τὸ 1930 (30 Ἰουνίος) ἔναντι 334 ἀτμοπλοίων 1.117.524 τόννων εἰσόδους μεταξύ πέραν 1.920.505 τόννων, δηλαδὴ 70 οροὶ περισσότερα τῶν ἀτμοπλοίων. Επὶ τὸν 3.000.000 τόννων τὸν δῆμο ναυπηγητῶν πλοίων περισσότερα τοῦ 1/3 είναι ἀτμόπλοια και ὀλιγότερα κάπως τοὺς 2/3 είναι μέτροπες. Ταῦτα πράγματα ἐπιληπτική ἡ αἰλίδησις τῶν μοτέρων Ντάμελ κατὰ τὰ τελευταῖα ἑπτὰ μέρια αἰσθητή ὑποχρέωσην τῶν ἀτμομηχανῶν.

"Η αὐτοὶς αὐτὴ δικαιολογεῖται ἀπὸ τὰ δίδυκα πλεονεκτήματα: Ἐπιτρέπει πληρεστέρον τὴν χρήσιν τῆς θεραπευτικῆς δυνάμεως τῆς κυανίσμου ὅλης. Η θεραπευτική τῆς ἀπόδοσις είναι 35 °C περίπου. Δύνεται τις δύον νά είπῃ, δις περισσότερη τοῦ 1)3 τῶν θεραπεύων τῶν περιεχομένων εἰς τὴν κυανίσμων ὅλην μετατρέπονται: εἰς χρήσιμουν ἔργον. Τὰ ἔτερα 2)3 ἀπόλληνται, γάρ: ἀπὸ τὴν ἐξτάμνων εἶναι ποσοστὸν διλγύθτερον τοῦ 1)3, ἀπὸ τὴν κυαλοφορίαν τὸν ἀλλίον καὶ τοῦ οὗτος περισσότερον τοῦ 1)3 καὶ τὸ ὑπόλοιπον ἀπὸ τὴν ἀκτινοθόλικην τῆς θεραπεύτης.

Διάλα γνά παραχράγγη τις με μίαν άτμομηχανήν τό δέργον ένσες ωριαίων ίππου πρέπει να καταναλωθεί 3200 εώς 7000 θερμίδες και έτσι μάλιστας έντι είναι οικοτάριψα περιπτώσεις ότι άποδοσίες δεν δύνανται να υπερβεγκτήση το 20% οι. Εν τέλει καλυτέρας θερμικής αποδόσεως της Ντίζελ ή είναι άναλογης με τέλες άτμομηχανής

χανάς αποδεικνύεται: άμεσως, δη: διὰ τὴν ἀπόδοσιν μᾶς καὶ τῆς αὐτῆς δυνάμεως ἡ κατανάλωσις τῆς Ντζέλ είναι μικροτέρα.

Ἐπομένων μὲ τὸν αὐτὸν ὅγκον ἀποθηκῶν ἔνα δηγελοκίνητον πλοῖον οὐδὲ γιγαντώτερον ἀκίντια ἐνεργείας η̄ ἔνα ἀτμοκίνητον. "Η, διὰ μίαν καὶ τὴν αὐτὴν ἀκίντια ἐνεργείας ὁ ὅγκος τῶν ἀποθηκῶν καυσίμου ὥλης δὲ" ἔνα δηγελοκίνητον οὐδὲ εἶναι μικρότερος, θάτε οὐδὲ ἀπομένη μαγειλύτερος χῶρος διὰ φορτίον.

Τὸ μόστοριτον θὲν καταναλίσκεις κατὰ τὴν ἓν δῆμιο παραρκονήγ του καύσιμον γράφην, ἐν ἀντιθέσει πρός τὸ ἀτμόπλοιον. "Η λαπτομέρεια αὕτη είναι ἀποδιάδικτη πλοῖοι μὲ λειτουργίαν δηλασίτουσαν, θάπτε λ. γ., τὰ ομοιωλύτη

Πλλού διμιος τούτου τά ἀπόσπλοια και ἐν δριμῳ καταναλίσκουσι: κακύσιμοι δηλα διά την φορτεωκέρπτωσιν και τήν κίνησιν δὲων τῶν βοηθητικῶν των μηχανγμάτων.

Ο καταλαμβανόμενος χώρος είς μήκος διά τὴν ἐγκατάστασιν είναι μηκότερος τοῦ τῆς ἀτμομηχανῆς καὶ τῶν λεβήτων της. Ή ἐκκίνησις τῆς μηχανῆς ΝΤΖέλη, ή κράτησης καὶ οἱ μεταλλαγαὶ τῶν κινήσεων είναι ἀμεσοί. Ο χειρισμὸς τῆς είναι εύκολος, δὲν ὑπάρχῃ δὲ ἀνάγκη νά κανονίζῃ τις τὴν ἔδαμνηγιν εἰς τοὺς λέσχητας εἰς βάρος τῆς ἀπωλείας ἀτμοῦ τῆς μηχανῆς.

Η παραμονή είς τὰ διαιρείσματα τῶν μηχανῶν είναι καλλιτέρα πάρα εἰς τὰ ἀπόσπλικα. Τὰ μότορας περί εἶναι ἐπίσης κακιθρότερα τῶν ἀπομολοίων, λόγῳ τοῦ διτὸς ταῦτα δέν καταναλίσκουν γρανάθρωνας. Αἱ πρόσφατοι ἐπίσκαιναι κατὰ τὸν πλούσιον εἶναι εὐχέρεσται, λόγῳ τῆς δυνατότητος νὰ τίθεται ἐκτὸς τοῦ κυκλώματος ἔνεξ ἡ καὶ περισσότεροι κίλινδροι. Όσειλομεν δύνειν νὰ σληπεράνωμεν ἐκ τῶν ἀνωτέρων, διτὸς οὐ καυσιπλοῖς διτὸς ἀπόσπλικοι εἶναι πρωτο- σμένη νὰ ἐκλειψῃ ὁλίγον κατ' ὁλίγον πρὸ τῆς καυσιπλοΐας διὰ μότορας περί καλλιθεάτων οἱ δύο τύποι νὰ συνοιπάρθουν;

Ἐπὶ τῶν ἐρωτημάτων τούτων δέον νὰ ἀνατρέψωμεν καὶ πάλιν εἰς τὴν στατιστικήν τοῦ Ἰουνίου 1930, ἵνα ἡ έμπειρην τεκνία μετέπειταν εἶναι ἀντέρτια τῶν ἀτμομηχανών. "Οτις ἡ μέση δύναμις δι' ἔκστασην μηχανήν είναι 3200 ίππων διεκά την Ντζέζαν. 1350 διὰ τὰς ἀτμομηχανὰς τάξις ἐμβολοφόρων καὶ 14000 διά τους ἀτμοστρεβίλους. "Οτις εἰς τὰς δύο Χώρας, αἰτίνες κατέχουν τὸ μεγαλύτερον τονᾶ τοῦ Παγκοσμίου Ἐμπορικοῦ στόλου, δηλαδὴ τὴν Ἀγγλίαν καὶ τὴν Ἀμερικήν, η δύναμις τῶν ἀτμομηχανῶν τὸν ὅδη ὑπὸ κατακευήν είναι μεγαλύτερη τῶν μοτσέρων.

Δεν πρέπει επίσης να παρορθάται ότι έδων ή μηχανή Ντζέζελ καθηγματικών προσωπεύσεων από απόφευκτο τεχνικής (καὶ ητοι πρόσδοσης) εκτά τὴν γνώμην μας δέν ἐπερρύθμιση ἀκόμη) καὶ οὐδὲν ἀτμομηχανή παραληγάλως ἀπό τοῦ πολέμου, ἀφ' ἐνός διὰ τῶν ὑψηλῶν π.εισών, αἰτίες διεκρίθει ἀδέξαντοι· καὶ ἀφ' ἐπέρσυ διὰ τῶν ὑπερθερμανικομένου ἀποι, πολλάκις βελτιώσεις ἀστηριεύοσιν.

"Ηδη διὰ τὰς μεγάλας δυνάμεις ὃ ἀτμοστροβίλος ἐπιβάλλεται τῆς Ντζέζελ, δύσοι αφορά τὸ βάρος, τὴν τιμὴν καὶ τὸν καταλαμβανόμενον χώρον. Πίσσος τὸ παρόν μὲν ἀτμομηχανή ἀτμοστροβίλων 150.000 ἵππων λύγιζε περίπου 11.000 τόνους, ἤτοι: 75 χιλιόγραμμα καθ' ἵππον καὶ στοιχεῖται 180.000.000 φράγκα, ἤτοι: 1200 φρ. καθ' ἵππον. Μία μηχανή ἀτμοστροβίλων 25.000 ἵππων λύγιζε: 2300 τόνους, ἤτοι 100 χιλιόγραμμα καθ' ἵππον καὶ στοιχεῖται: 45.000.000 φρ. ἤτοι: 1700 φρ. καθ' ἵππον.

Εἰς τὰς δύο τεκνάς περιπτώσεις ή πίσσας τοῦ ἀτμοῦ είναι 30 χλιόμετρα μη κατά τετραγωνικὸν ἑκκατοτόμετρον, η δὲ κατανάλωσις πετρελαίου 330 γραμμάρια περίπου καθ' ἥπαν ωριαίον.

Μία μηχανή ατμοστροβίλων 3250 ίππων λυγίζει τό αύτό βάρος και ίππων (100 κχλιόγραμμα περίπου) και στοιχίζει την αύτην τιμήν καθ' ίππων δωρώ και μία μηχανή των 25.000 ίππων. Τα προγόνουμα παραδείγματα δεινούσσων πάσον ή τιμή και τό βάρος έκαστου ίππου πάπει τουν διά τούς ισχυρούς ατμοστροβίλους, καθ' ίην στημένη ή τιμή και τό βάρος της Ντζέζελ παραμένουν σταθερά και ή κατακευή μηχανής Ντζέζελ ισχυρής δυνάμεων πρός τό περόν δύο δύναται νά πραγματοποιηθή ή διά της ευσαμαρτώσασενης πλήρων, τών δύοισιν ή δύοντας εγκυμονιστεκαντας κατά μέγιστον δριογνατεΐν 10—15.000 ίππους.

Ἐάν ἀντὶ ἀποστρέψιλον λάθημεν ἀπομηγχανάς ἐμβολοφόρους, ἀρτὶ κατεκυρωθείσῃς, μηχανάς τριπλῆς ἑκατωνταεών 3000 ἵππων ἢ 800 ἵππων εὑρίσκουμεν διτὸς βάρος καθ' ἵππον είναι 130 χιλιόγραμμα καὶ ἡ τιμὴ 160 φρ. καθ' ἵππον. "Ολοὶ αἰτοῦσι οἱ ἀρθροί ἐπιτρέπουσι εἰς τὴν ἀπομηγχανήν ὡς ἀποτελεῖ ἔνα σεβαρὸν ἀνταγωνιστὸν τῶν μηχανῶν Ντζέσελ.

Η πετρά μάς ἀπαλοῦσκει ἐπαίσχυντας ἔχοντας σκηφή ἐπι τῶν αὐτῶν γραμμῶν διελεκτίνηται καὶ ἀπεικόνισθαι μᾶς εἰνας ἐξαιρετικῶν μεταφέρεσσα. Η σύγκρισις μεταξὺ τῶν δύο τίτανων δύναται: νὴ σωνοφίας τοῦ εἰς τὰ καταθώι: Ἀπὸ ἀπόψεως χώρου καὶ διάρροις ἀδικαιολογεῖταις ἡ ἀπειμηχανή καταλαμβάνει: μεταξὺ τῶν λέπτων καὶ τῶν γαιανθρωπικοῦ ἡμῶν περισσότερον χώρου περὶ δύο ή μηχανῆς Ναζέρε.

**Απτεναλωτής :** Επί αυτό μέσου όρού σύν της περιεξόντων μετ' επιστροφής (διεπλώνες ή/και έπειτα) η περιοχή στην οποία θα αποτελέσει καταλύματα:

	Πλοιον Α. (Ντηζελ)	Πλοιον Β. (Μηχ. τριπλ. έκτον)
Ταχύτης	μίλλια	12.5
Χωρητικότης	τόννων	9,000
Κατενάλωσις τό 21ωρον	τόννος	16
		46.30

διά 2000 μέρων τόννων	1.330	3.850
Τημή πετρελαιού πρός 400 φρ. γκαζίνθρα- κος πρός 161 φρ.	548.000	631.000
Κατανάλωση εἰς λιμένας προσεγγί- σμον... τόννοι:	92	674
Τημή φράγκη	32.700	110.200
Συνολική κατανάλωση τόννοι	1.422	4.524
Σύνολον κάποιου φράγκη	580.700	741.200
Κατανάλ. έλασιον λιπαντώσεως τ.	18	3.6
Τημή > φρ.	108.000	21.600
Όλικον σύνολον καυσίμου δήλης και έλασιον φρ.	688.700	762.800

Τιμή: "Η τιμή τῆς μηχανής Ντζέζελ είναι 20 φρ. ἀκριβώτερά μαζί ά-  
τμομηχανής τελείως ἔχαταστη μένης. Εἰς τὸ ἄνω περιθέμα, αἱ μηχαναὶ τοῦ πλοίου A. μετά τῶν θοιθητικῶν μηχανημάτων ἔστοιχοι 13.000.000  
Γαλλικά φρ., τοῦ δὲ πλοίου αἱ ἀτμομηχαναὶ ἔστοιχοι 8.000.000 φρ. Ἡ  
διαφορά μέ 10 φρ. τούνον καὶ ἀπόσθεσιν παρουσιάζει μίαν ἐπιδάρυσιν πε-  
ναλιαὶ 500.000 φράγκων (ποσὸν ἀνάθετον πρὸς τὴν ἑτησίαν οἰκονομίαν  
τῆς καυσίμου δήλης καὶ τοῦ ἔλασιον λιπαντώσεως, τὸ δόσιον εἴναι 2X74.100=  
148.200, δεδομένοις δὲ τὰ πλοῖα A. καὶ B. οὐποτίθεται, δὲ τὸ ἀκτελοῦν δύο  
ταξιδίων τὸ ἔτος μετ' ἀποστροφήν).

"Οσον ἀφορᾷ τὰς διατάξεις τῆς συντηρήσεως, φύλασσει δὲ τὴν φθορὰν τῶν  
κυλίνδρων καὶ τῶν ἐμβολίων μαζὶ μηχανής Ντζέζελ ἔξαρτονται κατὰ πολὺ<sup>1</sup>  
ἐκ τῆς ποιότητος τῆς καυσίμου δήλης καὶ δέον νό καταβάλλεται προσπάθεια  
ὅπως τὸ προσωπικὸν τοῦ πλοίου ἔκτειν τὰς περισσότερας ἔργασίας τῶν  
μηχανῶν διὰ τοῦ στόν τῶν ἀνταλλακτικῶν, διτίν πάντοτε δέον νό ὑπάρ-  
χωσαν ἐπ' αὐτῷ.

Εὐκόλια χειρισμοῦ: "Η εὐκόλια τοῦ χειρισμοῦ τῶν μηχανῶν Ντζέ-  
ζελ είναι ἀξιοσημείωτος, ἀρκεῖ νό διευθύνεται ἀπό ίκανον προσωπικοῦ,  
ιδίᾳ ἀξιοματικοῦ. Πάντως τὸ προσωπικόν είναι ὀλιγαρχιθμότερον, ἀλλὰ  
στοιχίζει ἀκριβά καὶ εἰς τὰ Ντζέζελ δύον σχεδόν καὶ εἰς τὰς ἀτμομηχανάς.

Άνεσης: Εἰς τὰ διαμερίσματα τὰ κείμενα ἔγγρως τῶν μηχανῶν ἡ θερ-  
μότης είναι ὀλιγότερά εἰς τὰ Ντζέζελ. Καλλιτέρα διαφορού είναι εἰς τὰς δια-  
λόπλοιας, περὶ τὸν θόρυβον, δύοτις είναι ὀλίγονον ἐνοχλητικός.

Ἐκ τῶν ἄνω, ἀλλὰ καὶ ἔκ των λειτουργίαν καὶ τῶν δόσων χειρισμοῦ ἐν τῇ ναυ-  
πλοίᾳ καὶ τῶν δόσων μηχανής Ντζέζελ ἔξαρτονται μεταξὺ ἀτμομηχανῆς  
καὶ Ντζέζελ δύναται τις νό συμπεράνη, δὲ παρὰ τὰ πλεονεκτήματα τῆς  
Ντζέζελ δέον δύναται εἰστεῖ αὐτῇ νό θεωρηθῆν ὡς τὸ μοναδικὸν μέσον προ-  
σθετοῦ ἐν τῇ ναυπλοίᾳ.

Καὶ διὰ τοῦτο δέλπομεν τὰ δύο μεγάλα ναυτικά Κράτη, τὴν Ἀγγλίαν  
καὶ τὰς Ἕνωμένας Πολίτειας νό συνεχίζουν τὴν κατασκευὴν εἰς μεγάλην  
κλίμακα πλοίων μὲ ἀτμομηχανάς. Θά ἡτο κατὰ τὴν γνώμην μαζὶ σοδαρὸν  
σφαλμά ἐνός ἀφορᾶτοῦ τὸ νό προσεξοφλήσης μεταξύ τῶν δύο τούτων τόπων  
ἀτρούς νό Ντζέζελ.

Ἡ ἐκλογὴ δέχεται: καρίσιον εἰς τὴν περιπτώσιν τοῦ προσορισμοῦ ἐκάστου  
πλοίου. Ἐν πάσαις περιπτώσεις, δύναται τις μετά πεποιθήσεως νό εἶναι, δὲ  
διά μηχανᾶς ἀσθενοῦς δυνάμεως, νό Ντζέζελ είναι νό καλλιτέρας λύσις, ἀν μή  
νό μοναδική. Ἀλλὰ διὰ τὰ ταχέα ταχιδρομικά ἐπιμέστροις λύσις.

Ἐπιδέλλεται μεταξύ τῶν δύο τόπων ἡ συγχριτική ἐξέταση εἰς τὰς πε-  
ρισσότερας περιπτώσεις διὰ τὴν ἐκλογὴν τῆς κατηγορίας δυνάμεως. Ἐν τέλει  
πιεστήσομεν εἰς τὴν παραλληλον ἀνάπτυξιν τῆς Ντζέζελ καὶ τῆς ἀτμο-  
μηχανῆς. Ἡ προσχωγὴ τῆς μαζὸς κατ' οὐδέν θά ἐμποδίσῃ τὴν ἀνάπτυξιν τῆς  
εἰδέρχεται.

'Εκ τῆς «Science et Industrie»

## ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ ΠΛΟΙΩΝ

«Beechpark» καὶ «Granepark» τόννων φορτίου 8250 ἵκαστον  
καὶ ναυπηγήσεως 1919 ἱκτεύοντας ὑπὸ τὸν κ. κ. C. W. Kellock and  
Co πρός πώλησιν διὰ ἀνημοπροσίας εἰς τὸ Χρηματιστήριον τοῦ Baltic ἐν  
Λογδένη ἀπεσύρθησαν διότι οὐδεὶς ἀγοραστὴς παρουσιάσθη.

«Lovaas» Νορβ. τόννων γκρός 1891, φορτίου 3130 τόννων καὶ ναυπη-  
γήσεως 1917, ἀπωλήθη εἰς Νορβηγούς ἀπίσης, ἀντὶ τιμῆς 284.000 Νορβη-  
γικῶν κορυνῶν.

«Ville de Bône» Γαλλικόν, τόννων γκρός 1883, φορτίου 1734 τ.,  
καὶ ναυπηγήσεως 1880, ἀπιστακόν, διαθέτον 54 θέσεις διὰ ἀπιστάτας κ'.  
θέσεως, 56 δ' θέσεως καὶ 45 γ' θέσεως, ἀπολήθη πρός διάλυσιν.

«Sara» Γαλλικόν, τ. γκρός 1986, φορτίου 3420 τόννων καὶ ναυπηγή-  
σεως 1919 ἀπωλήθη εἰς τὴν Γαλλία—αργικανική ἀπομονώσαν καὶ μετω-  
νομάσθη «Kamsa».

«Kenros» Ἀγγλικόν, 1032 τόννων φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1918 ἀ-  
πωλήθη εἰς Ἑσθονίας ἀντὶ 2.650 λιρῶν καὶ μετωνόμασθη «Heljo».

«Horsham» Ἀγγλικόν, 520 τόννων φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1910  
ἀπωλήθη εἰς Ἀγγλίας ἀντὶ 2.000 λιρῶν.

«Hecate» Ἀγγλικόν γκρός 421 καὶ ναυπηγήσεως 1903 ἀπω-  
λήθη ἀπὸ τὴν ἀποκρίσιν Χάντερσον εἰς Γερμανίας.

«Jason» Ἀγγλικόν γκρός 7, τ. γκρός 561 καὶ ναυπηγήσεως 1913 ἀπω-  
λήθη εἰς Ἀμερικανός. Τόσον διὰ τὸ γιώτ τοῦτο, δύον καὶ διὰ τὸ ἀνω-  
τέρω δύον ἀνεκτούμενη νό τιμή.

«Arturo Serena» (ex «Παναγής Δρακάτος») μὲ δύο καταστρώμα-  
τα, τ. γκρός 1142, φορτίου 1400 τ., ναυπηγήσεως 1881 ἀπωλήθη εἰς Ἰτα-  
λία πρός διάλυσιν ἀντὶ λ. στ. 2.250. Τόνον Απρίλιον τοῦ 1919 τὸ ἀνωτέρω  
σκάφος δύον μὲ τὰ ἄλλα: «Σίτο δρ Κάδει», τ. γκρός 780 καὶ ναυπηγήσεως  
1862 καὶ «Σίτο δρ Μπέλφαστ», τ. γκρός 891 καὶ ναυπηγήσεως 1876, εἰχον  
πωληθεῖ ἀντὶ λ. στ. 45.000 ἐν δλφ.

«Cheliff», Γαλλικόν τ. γκρός 1435 τ., φορτίου 2200 τ. καὶ ναυπηγή-  
σεως 1895 μὲ κλάσιν Βέρτας καὶ ἀπιστακόν 1929 ἀγοράσθη ἀπὸ Σέρ-  
βους ἀπομονώσας ἀντὶ 4.250 λιρῶν.

«Phra Nanq», Κινεζικόν, μὲ διπλὰ καταστρώματα τόννων γκρός 1604,  
φορτίου 2300 τ., ναυπηγήσεως 1890 καὶ «Lima», Πορτογαλικόν, τ. γκρός  
1643, φορτίου 2300 τ. καὶ ναυπηγήσεως 1898, ἀπωλήθησαν ἀμφότερα εἰς  
Κινέζους πρός διάλυσιν εἰς τὸ Χόγκ—Κένγκ, ἀντὶ τιμῆς 65.000 δολαρίων  
ἀμφότερα.

«Monterey» Ηπειρωτικόν, δύολινον μέτορπον τ., γκρός 1628, ντ. 1143  
καὶ ναυπηγήσεως 1917, μὲ νέον πτερύλιον τοῦ 1920 ἀπωλήθη εἰς Αμερικα-  
νούς ἀντὶ 1000 δολαρίων. Τό ἐν λόγῳ σκάφος ητο δεμένον ἀπὸ τοῦ Ο-  
κτωβρίου 1925.

«Pouyer Quertier», οδηγοῦν, πλωτόν τηλεγραφικόν συνεργειον, τ.  
γκρός 1396 καὶ ναυπηγήσεως 1879, ἀπωλήθη εἰς Γαλλία πρός διάλυσιν λ.  
στ. 1300.

## Ο ΛΙΜΗΝ ΤΟΥ ΖΟΥΓΚΟΥΛΔΑΚ

Κατὰ τὴν μεγάλην τρικυμίαν τοῦ Ηπειρουσίου καὶ συγεπεία  
ἀθρόων ναυαγίων ἀπομονώσαν ἐντὸς τοῦ λιμένος τοῦ Ζουγκούλδακ  
εἰχεν ἀποκλεισθῆ ὁ λιμὴν οὗτος διὰ τὰ πλοῖα, λόγῳ τοῦ ἀδυνά-  
του τῆς προσορμίσεως τῶν ναυαγίων καὶ δέον νό καταβάλλεται προσπάθεια  
ὅπως τὸ προσωπικόν τοῦ πλοίου ἔκτειν τὰς περισσότερας ἔργασίας τῶν  
μηχανῶν διὰ τοῦ στόν τῶν ἀνταλλακτικῶν, διτίν πάντοτε δέον νό ὑπάρ-  
χωσαν ἐπ' αὐτῷ.

## ΒΕΛΓΙΟΝ

### Ο ἐμπορικός του στόλος

Ο ἐμπορικός στόλος τοῦ Βελγίου συνεκροτεῖτο τὴν Ιηνί Ιανουαρίου  
1931, συμφώνως πρός τὴν ἐκδοθεῖσαν ἀπίσημον Βελγικὴν στάτιστικήν, ἀπὸ  
τὰ ἀκόλουθα σκάφη:

Ἄτμοπλοια 140 τόννων γκρός 465.165
Μέτορπος 10 > > 55.829
Ίστιοφόρα 1 > > 2.776
Μικρὰ σκάφη 10 > > 5.906
ἐν δλφοπλοια 161 > > 529.676

Ἐν συγκρίσει μὲ τὸ 1929 οἰδεμίων πρόδοσον ἐσχηματίσων νό Βελγικὴ ἀμ-  
πορικὴ ναυτιλία. Ἄξιον νό σημειωθῆ ἰδιαιτέρως είναι τὸ γεγονός δι—πλὴν  
ἐλαχίστων δέξιαρίσσων διὰ σχεδόν τὰ Βελγικὰ φορτηγά σκάφη ἐξηγε-  
τοῦ τηλετικῶν μεταφραστικῶν γραμμάτων μεταξὺ Βελγίου καὶ λιμένων τοῦ Ε-  
σωτερικοῦ, μεταξὺ δὲ τῶν ἀπαριθμητῶν τούτων σημειοῦται πολλάκις ζητη-  
σαντανομούσιοι.

— Η Βελγικὴ Κυβέρνησις παρέχειται πρόδοσον ἐσχηματίσων νό Βελγικὴ ἀμ-  
πορικὴ ναυτιλία. Ἅξιον νό σημειωθῆ ἰδιαιτέρως είναι τὸ γεγονός δι—πλὴν  
ἐλαχίστων δέξιαρίσσων διὰ σχεδόν τὰ Βελγικά φορτηγά σκάφη τοῦ Ε-  
σωτερικοῦ, μεταξὺ δὲ τῶν ἀπαριθμητῶν τούτων σημειοῦται πολλάκις ζητη-  
σαντανομούσιοι.

## N. & D. ΚΟΡΔΙΟΛΗΣ

ΕΡΓΟΛΑΒΟΙ ΦΟΡΤΟΕΚΦΟΡΤΩΣΕΩΝ

διαιοκτήται ΦΟΡΤΗΓΙΔΩΝ

ΧΑΡΙΛΑΟΥ ΤΡΙΚΟΥΠΗ 8

ΤΗΛΕΦ. 9-68

ΤΗΛΕΦ. ΔΙΕΥΘΥΝ. "ΝΙΔΙΚΟΡΑ.. - ΠΕΙΡΑΙΑ

## ΛΟΥΚΑΣ ΜΑΤΣΑΣ & ΥΙΟΙ

### ΝΑΥΑΓΟΣΩΣΤΙΚΑΙ ΡΥΜΟΥΛΚΗΣΤΙΚΑΙ ΕΡΓΑΣΙΑΙ

Ανάληψης πάσης φύσεως ναυαγιαὶρέσεων  
καὶ ουμουλκήσεων.

ΤΗΛΕΦ. ΔΙΕΥΘΥΝ. ΛΟΥΚΑΣ ΜΑΤΣΑΣ ΓΡΑΦΕΙΑ—Ομήρου 14.  
Τηλ. ήμέρ. καὶ νυκτὸς 259.

# ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

## Η ΑΓΩΝΙΩΔΗΣ ΠΑΛΗ ΕΙΣ ΤΟΝ ΜΑΙΝΟΜΕΝΟΝ ΠΟΝΤΟΝ

Ο Ποσειδών ωργίασε και πάλι συνταράξες δύλις σχεδόν τάς θαλάσσας από σειράν διαισθάτων και άλλεπαλλήλων τρικυμιῶν, όμοίας τῶν ὅποιων εἰς σφροδρότητα και καταστροφής είχε πολλή ἔτη γὰ ἀντικρίσης ή διεθνῆς ναυτιλίας. Απὸ τὰς τρικυμίας ταῦτας ἐδοκιμάσθη σκληρῶς ή ναυτιπλοῖσα ἀνὰ τὴν Μεσόγειον και εἰς τὴν Μαύρην Θάλασσαν, ὅπου ή σφροδρότης τῶν ὑπῆρχε χαρακτηριστική.

Απὸ τῆς 16ῆς μέχρι τῆς 28ῆς Φεβρουαρίου ή διεθνῆς ναυτική κοινωνίας πλήσσεται διαδοχικά ἀπὸ τὰ πικρὰ ἀγγέλματα τῶν μαυρομένων πόντων μέσον ἀπὸ τὸ ἀφρισμένο κύμα τῶν ὅποιων τὰ χαροπαλαίοντα σκάφη, ἐξαπολύου συνεχῶς τὸ δραματικὸν σῆμα τοῦ S. O. S.

Τὰ ἑρτζιανὰ κύματα μὲ τὴν ὑπερτάτην ἐπικυρίαν τοῦ κινδύνου διασταύρουνται μέχρι και τῆς στιγμῆς, καθ' ἥν χαράσσομεν τὰς παρούσας γραμμὰς, οἱ δὲ ναυαγοσθῶται ἀγνοοῦσονται ἀνὰ τὰς διαφόρους θαλάσσας διὰ γὰ παράσχουν τὰς ἀποτελεσματικὰς τῶν διηγήσεων.

Τὸ ληξινὸν 150ήμερον ήτο ὁ δυνητὸν διὰ τοὺς ἀσφυλιστὰς καθ' ὃτι ἐσημειώθησαν ἔκπτωτάδες δύλις συμμοντικῶν ἀδρηῶν, ἐνῷ ππαραλλήλων δὲν ὑστέρησαν και αἱ διεκατὰ ἀπόλειαι συκράνη, κατινες ὑπερέβησαν τοὺς 45.000 τόνους γκρέδες μέχρι τῆς παρούσης στιγμῆς.

Ἴδος μία ἀμυδρὰ εἰκὼν ἀπὸ τὰς θαλάσσας Ἐξέπιμψαν τὸ S. O. S. τὰ κάτωθι ἀτμόπλοια ἐν διαφόρων σημείοιν:

«Καπτὸν Ρόκος» τ. γκρέδ. 5486 τοῦ 1907, «Θεστόνος» τ. γκρέδ. 4018 τοῦ 1898, «Καπιτόλιο» Ἰταλ. τ. γκρέδ. 3702 τοῦ 1909, «Volos» Γερμ. 1905 τοῦ 1921, «Trevean» Ἀγγλ. 5208 τοῦ 1919, «Wellfield» Ἀγγλ. τ. γκρέδ. 5637 τοῦ 1924, «Everline» Λεττ. τ. γκρέδ. 3624 τοῦ 1899.

Ἀπαντά τὰ ἀνωτέρω σκάφη ἐδυθίσθησαν. Τὰ ἐξαποτειλλαγτὰ τὸ S. O. S. και διασώθητα μὲ σοδεράς ἀδρηίας ὑπερβήσαν τὰ 20 πλοῖα. Παραθέτομεν μίαν σειρὰν τῶν σπουδαίων ἀβροῖν, συμφώνως μὲ τὰ τελευταῖα ἀγγέλματα τοῦ ἀσυρμάτου. Τὰ μότορσιπς «William Willberforce» Ἀγγλ. τ. 4013 γκρέδ. και «Vigdis» Νορβ. τ. 6094 ὑπέστησαν σοδεράς ζημίας ἐκ συγκρούσεως περὶ τὸ φαρόπλοιον Νοργκέρνεϋ. Τὸ Λεττονικὸν «Ezderli» ἀπολέσκει τὴν ἀλικά του ἐγκατελείψθη περὶ τὸν φάρον Ness τῶν νήσων Σέτλαντ.

Τὸ Φιγλανδικόν «Kastelholm» τ. γκρέδ. 5233 ἐξ Ἰνδ:ῶν διὰ Γροκλήταρε εἰσήλθεν εἰς Μάλταν μὲ πυρπολούμενα τὰ μπόνκερες του, τὸ δὲ Ἰσπανικὸν ἀπὸ «Μαρία Γάρετσα» ἐγκατελείψθη κακόμενον πληγίον τῆς νήσου Κάρποι, τὸ δὲ πλήρωμά του διεσώθη ἀπὸ τὸ Ἑλληνικὸν φορτηγὸν «Διαμάντω». Ο «Νίκος Βαλμέζης» ἐφθασεν εἰς Κωνικοὺς μὲ ἀρκετάς ζημίας, ἀς ὑπέστη ἐκ τῶν πάγων εἰς Νικολάειφ και ἐκ τῆς τρικυμίας.

Δραματικὴ ἡτο ή τρικυμία εἰς τὴν Μαύρην Θάλασσαν, ἔνθα πλὴν τοῦ Ἰταλικοῦ «Καπιτόλιο» ἐξώκειλκε περὶ τὸ Ἀνατολικὸν στόμιον τοῦ Βοσπόρου τὸ Γερμανικὸν ἀπὸ «Ceres» τ. γκρέδ. 2445 (τοῦ 1922) και τὰ Ἀγγλικὰ «Trevean» τ. γκρέδ. 5208 (τοῦ 1918) και «Wellfield» Ἀγγλ. τάνκερ τ. γκρέδ. 5637 (τοῦ 1924). Τὰ δύο Ἀγγλικὰ ἐδυθίσθησαν, ἐκ δὲ τοῦ «Wellfield» φέροντος Ρουμανικὰ πετρέλαια ἐπιγίγησαν και 14 ἄνδρες. Τὸ «Trevean» ἐφερε Ρωσικὰ μεταλλεύματα.

Δύο ἀτμόπλοια, ἀτινα ἀναφέρομεν ἀλλαχοῦ ὡς κινδυνεύοντα εἰς τὴν Μεσόγειον ἥσκε τὰ: «Alleanza» Ἰταλικὸν τ. γκρέδ. 2011 (τοῦ 1892) και «Dohobak» Σερβ. τ. γκρέδ. 2949 (τοῦ 1892). Τὸ Ἰταλικὸν ἐφθασεν ἡμικατεστραμμένον εἰς Λικάτα. Τὸ Σερβικὸν ἀ-

γωγίζεται γὰ διατομῇ. Ἐπίσης ἐπέλασε διὰ τὴν σωτηρίαν του, ἀνοικτὴ τῆς Μασσαλίας και τὸ «Baron Sembill».

### ΑΙ ΤΡΙΚΥΜΙΑΙ ΕΙΣ ΜΑΥΡΗΝ ΘΑΛΑΣΣΑΝ ΕΝΑΥΓΗΣΕ ΤΟ ΙΤΑΛΙΚΟΝ «ΚΑΠΙΤΩΛΙΟ»

Πλὴν τῆς μεγάλης τρικυμίας τῆς 17ῆς και 18ῆς Φεβρουαρίου, ἥτις ἐπέληξε τὰ Ἑλληνικὰ παρόλια και προνέζενησε σημαντικάς ζημιάς εἰς τοὺς λιμένας Θεονίκης και Καβάλλας, ἐσημειώθη και νέα σφροδόλεπίσης τρικυμία, γενικὴ ἀνὰ τὴν Μεσόγειον μεταξὺ 22ας και 23ης Φεβρουαρίου. Η τρικυμία αὗτη ἦτο ἴδιατέρως σφροδόλεπίσης τὴν Μαύρην Θάλασσαν.

Εἰς τὰ Ἑλληνικὰ παρόλια, ώς ἀλλαχοῦ γράφομεν, ἐνανάγγηγησε παρὰ τὴν Σκίαθον τὸ Γερμανικὸν ἀπὸ «Volos». Εἰς τὰ Ἰταλικὰ ὄντα ἐξαπέστειλαν τὸ S.O.S. δύο ἔντα ἀτμόπλοια ἀπὸ τὰς Σικελίκας ἀκτιές, ἀπὸ δὲ τὰ Γαλλικὰ παρόλια ἐξαπέστειλε τὸ S.O.S. τὸ Ἀγγλικὸν ἀπὸ «Baron Sembill», κινδυνεύον 112 μύλια μακρὰν τῆς Μασσαλίας. Τὸ σκάφος τοῦτο εἶνε τόννων γκρόδ. 2498 και ναυπηγήσεως 1919, κατηγορίας διὰ τὸ Μονζό.

Εἰς τὴν Μαύρην Θάλασσαν ἐσημειώθησαν ἀρκεταὶ ἀβαρίαι ἀτμόπλοιοι, ώς ἐπίσης και ἐν νανάγιον. Οὕτω τὸ Ἰταλικὸν τῆς γραμμῆς «Campidoglio» τῆς ἑταίριας Λόιδη Τριεστίνο, ὡς ἀνήγγειλεν δ ἀσυρματος, ἐξώκειλεν εἰς βραχώδη ἀκτὴν τῶν Βουλγαρικῶν παραλίων μεταξὺ Μπουργκάκας και Σωζουπόλεως.

Αμα τῇ προσαράξει του, ἡτος ὑπῆρχε βιαία, ἥρισαν νὰ καταλήξωνται τὰ κύτη του ἀπὸ τὰ ὄντα, δὲ ἀσυρματιστὴς ἐκπέμψας τὸ S.O.S. ἥρισε νὰ καλῇ εἰς βοήθειαν. Τὸ ἀτυχὲς πλοῖον ἐνσφρωνθὲν ἐπὶ τῶν βράχων ἐβιβίσθη κατὰ τὸ μεγαλύτερον μέρος αὐτοῦ.

Εἰς τὸν τόπον τοῦ δυστυχήματος ἐφθασαν βραδύτερον δύο μικρὰ βουλγαρικὰ ἀτμόπλοια, ἀτινα παρέλασθον τοὺς ἐπιβατείς και τὸ πλήρωμα τοῦ Ἰταλικοῦ, τοὺς δροῖους και μετέφεραν εἰς τὸν πλησιέστερον βουλγαρικὸν λιμένα. Ἐξάρεται ἡ ψυχραμία τοῦ Ἰταλοῦ πλοιάρου κατὰ τὸ ἔργον τῆς διασώσεως τῶν ἐπιβατῶν.

Τὸ «Campidoglio» ἡτο τόννων γκρόδ. 3702 και ναυπηγήσεως 1909, ἐξετέλει ἀπὸ μακρᾶς σειρᾶς ἐπὸν τακτικῶν ἐπιβατείων πλόας μεταξὺ λιμένων Ἀδριατικῆς—Ἑλλάδος—Μαύρης Θαλάσσης, ἦτο δὲ σκάφος πάρα πολὺ γνωρίμον δ ἀ τὸν Πειραιῶν λιμένα. Πρό τοῦ Εδρωπατοῦ πολέμου, δὲ εἴρετο τὴν Αὐστροουγγρικὴν σημαίαν δινομάτετο «Karlsbad».

Ἐπίσης ἐν Μαύρης Θαλάσσης ἐλήφθη τὸ S.O.S. ἐκπεμπθὲν ἀπὸ τὸ Ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Trevean» τόννων γκρόδ. 5208 και ναυπηγήσεως 1918. Τὸ φορτηγὸν τοῦτο κατηγορεῖτο ἐν Νικολάειφ εἰς Κωνικοὺς πλόας, ἢ δὲ θέσις τοῦ κινδύνου του ἦτο δ μύλια μακρὰν ἀπὸ τῆς Ἀνατολικῆς εἰσόδου τοῦ Βοσπόρου. Περισσότεραι πληροφορίαι περὶ τοῦ ἀτυχήματος τούτου δὲν διεβιβάσθησαν εἰστεί.

### Η ΤΕΛΕΥΤΑΙΑ ΤΡΙΚΥΜΙΑ ΕΙΣ ΤΑΣ ΕΛΛΗΝΙΚΑΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ

Μετὰ τὴν τρικυμίαν τοῦ Ιανουαρίου, καιτὸν ἐκινδύνευε τὸ Οὐγρικὸν «Τάττα» εἰς τὴν Σέρβιαν και ἐξώκειλκεν ἐβιβίσθησαν τὰ ἀπὸ «Ούδανια» εἰς Μάρασθον τῆς Πύλου και τὰ «Ταύγετος» εἰς τὴν Κρήτην, νέα σφροδοτάτη τρικυμία συνετάραξε τὰς Ἑλληνικὰς θαλάσσας τὴν

βην και 17ην Φεβρουαρίου. Τα κύματα του Σαρωνικού υδραυλείνεις είς τάς Πειραιώς άκτας έφθαναν είς ύψος 20 μέτρων.

Τόση ήτο η βιασύτης τής τρικυμίας, ώστε οι όγκοι ισχοι του προσθίσαν τούς έξιτειγιούν λιμενοβραχίονος Θεμιστοκλέους έκρημνοις έπι οικόπεδοις επί μήκους 50 μέτρων, ο δε σταθμός αγκυροθόλιας έγκατελείφθη διά τινας ώρας άπό το προσωπικόν του. Εις τούς γειτονικούς όρμους έβυθισθησαν άρκετα λέμβοι, άλιευτικά πλοιάρια και μικρά ιστιοφόρα, η δε βυθοκόρος «Adria» διέτρεξεν είς τὸν προλιμένα σοβαρὸν κινδυνον νὰ βυθισθῇ και ἐρυμουσλήθῃ εἰς ἀσφαλὲς ἀγκυροβόλιον τοῦ Κεντρικοῦ λιμενούς.

Εις τὴν Σέριφον ἔβυθισθη ἐν ιστιοφόρον χωρητικότητος 60 τόννων δια δὲ τὴν ἀνέλκυσιν τοῦ ἐπλευτοῦ ἐκ Πειραιῶς τὸ ναυαγοσωστικὸν «Ἐναγγελίστρια». Εις τὸν κόλπον τῶν Πατρῶν ἔβυθισθησαν δύο ιστιοφόρα, εἰς δὲ ναυτῆς ἐπνίγη.

Εἰς τὴν Κρήτην ἐπεδεινώθη ἡ θέσις τοῦ προσηργαμένου «Ταῦγέτου», οὐτινος ἔθαυσθη τὸ πηδάλιον και ἑσάρωθη τὸ κατάστρωμα και τοῦ ὄποιον ἡ ἀνέλκυσις ἀπὸ τὸ ναυαγοσωστικὸν «Ἄγιος Γεώργιος» ἐγκατελείφθη. Ἐπίσης εἰς Κρήτην ἔβυθισθη ἐν ἀλιευτικῷ πλοίον, οι δύο δὲ ἐπιβιώνοντες ἀλιεῖς ἐπνίγησαν.

Αἱ ζημίαι εἰς τὴν Θεσσαλοτίην ἥσαν σημαντικαὶ, τόση δὲ ήτο η βιασύτης τοῦ ἀνέμου και τῶν κυμάτων, ὡστε πολλὰ πλοῖα, ἐν οἷς και τὸ ἐκπαιδευτικὸν τοῦ στόλου μας «Ἀρης» ἔξηλθον τοῦ λιμένος, ἵνα μὴ παρασυρθοῦν ἐπὶ τῶν κρητιδωμάτων. Η βυθοκόρος «Λουδίας» και ἓνα ποντίνι ταύτης ἔξωπειλαν.

Ἐκεὶ ἔνδια ἡ τρικυμία κυριοτεκνῶν ὠργίασε, ήτο και πάλιν ὁ μοιραῖος ἀλίμενος ὄρμος τῆς Καβάλλας. Οταν ἔξεσπταν ἡ τρικυμία, τὰ ἐνδεθέντα εἶκε ἀτύπολίτης «Ζέφυρος», «Ἀγγελική», «Σπέτσαι», «Ιο. Βογιατζῆς» και ἓν Αμερικανικὸν ἀπῆραν ἐν σπουδῇ και μετὰ ἀγωνιώδη πλούν κατέφυγον τὸ μὲν τοῖα πρῶτα εἰς τὰς Ἐλευθεράς, τὰ δὲ δύο ἄλλα εἰς τὴν Θάσον. Τὸ Αμερικανικὸν ἀπομεῖναν εἰς μίαν στιγμὴν ἥσμαιον τῶν κυμάτων, λόγῳ βλάβης τῆς μηχανῆς, ἐκινδύνευσε νά συντριβῇ ἐπὶ τῶν βράχων τοῦ φάρου της Παναγίας.

Ο ἐν Καβάλλᾳ ἀντιπόσωπος τῶν «Ναυτικῶν Χονικῶν» και Ν. Σαταράκης μάς γράψει, ὅτι τρικυμία τόσης ἀγριότητος εἰλεῖ πολλὰ χρόνια νά σημειωθῇ εἰς τὴν Καβάλλαν. Αἱ ζημίαι ὑπολογίζονται εἰς 5.000.000 δρ., και πλέον, καθ' ὃν ἔβλαψησαν ἐμπορεύματα και ἐντὸς αὐτοῦ τοῦ Τελωνείου, ἐντὸς τοῦ ὄποιον εἰσόδησαν τὰ κύματα.

Ἐκ τῆς θαλασσοταραχῆς ὑπέστησαν ἥσμαιον μεγάλας ζημίας τὰ ὑπὸ ἐκτελεσθειν ἡμενικά ἔργα τῆς «Ἐρδα», συνεπήνθη δὲ νά γίνη νέα βυθομέτρησις τῆς θεμελιώσεως τοῦ ὑπὸ κατασκευὴν κυματοθραύστου. Τὸ βενζινόπλοιον «Ἐναγγελίστρια» τοῦ πλοιάρχου Χ. Στραγαλού μὲ φορτίον ἔκλινθρων συνετριψε.

Ἐπίσης εἰς τὴν Καβάλλαν συνεντριβῇ τὸ βενζινόπλοιον «Ἀγ. Νικόλαος» τοῦ πλοιάρχου Ανδρ. Καραπαντελῆ. Τὸ σκάφος τοῦτο περιείχε πλήρες φορτίον ἀπὸ δοχεῖα βενζίνης και πετρελαίου, ήτο δὲ ἡ σφαλισμένον εἰς τὰς «Γενικὰς Ασφαλείας Τεχνέστης». Ἐβυθισθή ἐπίσης τὸ βενζινόπλοιον «Χρυσὴ Λαυρία» μὲ φορτίον κυβολίθων και κενῶν βαρείων, ἐτραματισθή δὲ σποραδῶς εἰς λειμβούς.

Τέλος ἔβυθισθησαν πέντε φορτηγίδες, ἔξ δὲ σπουδαῖος ὄπτω ἄλλαι περιέχουσαι γενικὸν φορτίον ἀξίας ἀρκετῶν ἐκατομμυρίων δραχμῶν.

## ΤΟ ΝΑΥΑΓΙΟΝ ΤΟΥ ΓΕΡΜΑΝΙΚΟΥ "VOLOS,"

Τὸ σημαντικώτερον θαλάσσιον δυστύχημα εἰς τὰς Ἑλληνικὰς θαλάσσιες κατὰ τὸ λῆξαν 150ήμερον ήτο τὸ ναυάγιον τοῦ Γερμανικοῦ φορτηγοῦ «Volos» πληγίον τῆς Σκιάθου. Τὸ ἐν λόγῳ σκάφος ἀγήκον εἰς τὴν Λέσβον Λάρι, τοῦ Ἀμβούργου, εἰλεῖ φορτώση εἰς Βόλον σημαντικὴν ποσότητα καπυγῶν διὰ τὸ Ἀμβούργον.

Οταν, τὴν νύκτα τῆς Κυριακῆς, και ὑπὸ καρόρων τρικυμίῳδην εύρισκετο Νοτίως τῆς Σητείας ἀκρας, παραπλέον τὰς ἀκτὰς τῆς Σκιάθου, προσέκρουσε μὲ δληγὴν αὐτοῦ τὴν ταχύτητα ἐπὶ τῆς ἐπικινδύνου ὄφαλου Λευθέρι, τὴν διποίαν και ὑπερέδην ἐνστρηγωθὲν ἐπὶ τῶν βράχων.

Τόση ήτο η σφοδρότητες τῆς προσκρούσεως, ώστε κι δραχώδες προεξοχαι τῆς ὄφαλου διέτρησαν τὴν τρόπιδα και εἰσῆλθον εἰς τὸ μηχανοστάτιον τοῦ πλοίου, μέγχ μέρος τοῦ ὄποιον και κατέστρεψαν. Τὰ πυρὶ τῶν λεβήτων ἐσδέσθησαν, τὰ ὑδάτα κατέκλυσαν τὰ κύτη, τὸ δὲ σκάφος ακλίνησεν ἐπικινδύνως παρέμεινεν ἐπὶ τῆς ὄφαλου ἡμιθύσιμενον.

Κατὰ τὴν σφοδρότατην πρόσκρουσιν εἰς γκύτης ἐκτιναχθεὶς ἐκ τοῦ καταστρώματος ἐτρυματίσθη σοβαρῶς. Ο πλοίορχος τοῦ σκάφους φὴν Πρίτς ἐπιδειξεις ψυχοχιμίαν, γεννυκιοφράσσων και αὐτομοσίαν, παρακρίνης εἰς τὴν θέσιν του ἐπὶ τῆς γεφύρας μέχρι τῆς τελευταίας στιγμῆς. Ἐπίσης ἐξειρέται η γεννυκιότης τοῦ ασυρματιστοῦ τοῦ πλοίου, διστις ἐπιδώδεκας ὄλοκληρους ωραρίους μετὰ τὸ δυστύχημα παρέμεινεν εἰς τὴν θέσιν του και ἐκάλειει εἰς διαήθησαν ἐξαποστέλλων τὸ ὑπέρτατον σῆμα κινδύνου S.O.S.

Ἐπίσης οι μηχανικοὶ τοῦ πλοίου παρέμεινενεν ἐντὸς τοῦ μηχανοστάτου ἀρκετὴν ώραν, βουτηγμένοι σχεδόν μέσκ εἰς τα νερά. Εις τὸν τόπον τοῦ γκυτήου ἔρχεται τοιχίων ἔνα παραπλέον ἰστιοφόρον, δραδύτερον δὲ και τὸ Σουηδικὸν γκυτήον στιγμὴν.

ἐκ Θεσσαλίης. Τὸ πλήρωμα παροχληθεὶς μετεφέρθη εἰς τὸν Βόλον, ὅποθεν και θάνατορήση σιδηροδρομικὸν διὰ τὸ Ἀμβούργον.

Τὸ λιμενοχρεῖον Βόλου ἔλαβε μίαν κατάθεσιν τοῦ πλοίου ἀρχού σχετικῆς μὲ τὸ δυστύχημα, διπερ προηγήθην ἐκ τῆς κακοκαιρίας, γῆτις περιώριζε τὴν δρατότητη και ἡμιπόδιας τὴν γαυσιπλοΐαν, δεδομένου δὲ οι φέροι και φυνοὶ τὸν γύρω σημείων δὲν διεκρίνοντο ἐκ τῆς κακονικῆς των ἀποστάσεων.

Τὸ ναυάγισαν σκάφος ήτο τόννων γκράδης 190δ, φορτίου 3500.

Ἐγγάρωσθηκαν ἀκόμη κατὰ τὸ λῆξαν 150ήμερον και τὰ ἀκόλουθα ἀτυχήματα εἰς Ἑλληνικὰ σκάφη :

«Γαρδελάκι» : Αμα τῇ προσαράξει τοῦ εἰς Δούναβιν δὲν ἐδέχθη ὑμούνικα προσπαθῆσαν ν' ἀνέλκυσθη μόνον του. Απέτυχεν διμος, δι' οι και ἐδέχθη βοήθειαν τεσσάρων ψυμούλκων, ἄτινα ἐπέληφθησαν ἐγαγασίας ἐκβαθύνσεως τοῦ βυθοῦ διά νὰ διευκολύνονταν τὴν ἀνέλκυσιν Δυστυχῶς οι παγετώνες και οι σφροδοί ἀνεμοὶ ἀνέστειλαν τὴν πρόσοδον τῆς ἐγαγασίας. Κατόπιν τούτου ἡμέστοτε τὸν πλοίον ἐκφρόνωσις τοῦ πλοίου, διπερ 800 τ. σιτηρῶν φορτωθέντας ἐν Κωνστάντζης. Η ἀριστερὰ ἀγκυρα τοῦ πλοίου ἐδένη εἰς τὴν ξηράν, δὲ δεξιὰ ἐρόφημη εἰς τὸ μέσον τοῦ ποταμοῦ, ἵνα μὲ τὸ βιράρισμα ἐπιτευχθῇ η ἀνέλκυσις. Δυστυχῶς η κακοκαιρία συνεχίζεται. Η θέσις, εἰς ἣν παραμένει τὸ «Γαρδελάκι» είνε δὲν εἰσδοση τῆς διόδου Κήλα 7 μιλία Βορ. τοῦ Σουλινά, είνε δὲ ἐκτενεμένη εἰς τὴν κακοκαιρίαν. Δύο ίμέραις βραδύτερον τὸ ἄπ. «Γαρδελάκι» ἀνέλκυσθεν ἐργυμούλκηθη εἰς Σουλινά, διπον και ἐπειρώθη. Δύο ἔλασματα τῶν ψάλιων του εὐρέθησαν, κατόπιν δὲ πιστοποιητικὸν ναυτολογία.

(Φεβρ. 16-19)

«Ματρόννα» : Εφθασεν εἰς Πειραιὰ μὲ ζημίας τῶν μηχανῶν του ἐκ τῆς κακοκαιρίας. Επισκευάζεται. (Φεβρ. 17)

«Μαριγόλ. Λ.» : Εξεφρόνωσεν εἰς Πειραιὰ σοβαρὸν τμῆμα τοῦ φορτίου του και ἐξετελεσεν ἐπισκευάς πρὸς συγκράτησην τῆς διαφροδης. Ακολούθως ἐπανεφρόνωσε διὰ τὸν προορισμόν του. (Φεβρ. 15-23)

«Δημ. Παντελῆς» : Προσκρούσαν δέ τὸν προσαράξεως διά τὸν προσαράξεως δὲ και διαρροὴ εἰς τὸ φόροπικ. Τὸ σκάφος ἐπιθεωρηθεὶς εἰς τὸ πλοίον πιστοποιεύεται.

(Φεβρ. 15)

«Αννα Βασιλάκη» : Κατευθυνόμενον ἐκ Μαύρης Θαλάσσης μὲ φορτίον μακούχας εἰς Odense μέσω Αάρογου ἐξώπειλε Βορείων τῆς νήσου Feyen και ἀποιώσεις εἰς τὴν θέσιν Bolsax εἰς τὴν εἰσδοση τοῦ φιόρδου τοῦ Όντρας. Η θέσις τῆς προσαράξεως δὲν ήταν πικίνδυνος, τὰ δὲ κύτη τοῦ σκάφους παρέμειναν στεγανά. Η ἀνέλκυσις ἐπετεύχη βοηθεία τῶν Σονηδικῶν ναυαγοσωστικῶν «Zvana» και «Em. Z. Svitzer», παστόν δὲ ἐκφρόνωσε 250 τόντων φορτίου. Διακούσθη τῆς προσαράξεως ἐπεκράδεις έλαφρος χιονοστρόβιλος, ηδη δὲ τὸ σκάφος ἡγκυροθολήθη ἐστεοειδετορον τοῦ φιόρδου, δηδού δὲν δύναται ἐξετάζουν τὰ ψαλά του. Καθ' ἀ διεπιστρώθη αι ζημίαι χαρακτηρίζονται ως μᾶλλον ἐλαφραί.

(Φεβρ. 17-23)

«Αναντα. Πετρόποτης» : Τὸ σκάφος φθάσαν εἰς τὴν Ρίγαν ἐξηκρίβωσθη, διη είχεν υπόστη μικροζημίας ἐκ τῶν πάγων εἰς τὴν ισαλογραμμήν τοῦ φόροπικ και ἀλλαχοῦ, ἐσημειούσθη δὲ ἐλαφροὶ διαρροὴ εἰς τὸ τάνκ Νο 6.

Νεωτέρα αναφορὰ πληροφορεῖ, διη τὸ φόροπικ είνε πλήρες ύδατων και, διη πλὴν τοῦ τάνκ ομάδη 1, 3 και 4. Εἰς τὰ ἐν λόγῳ κύτη τὰ ὑδάτα ἐφάσαν εἰς 3-4 ἴντσας, εἰς δὲ τὸ κύτη 1 εἰς τὰς 30 ἴντσας. Τὸ ζαχαροφορτίον ἐβλάψη εἰς τὰς βάσεις τῶν κυτῶν. Κατὰ τὴν πλεύσιν του εἰς Ρίγαν συνεκρούσθη τὸ ἐν λόγῳ σκάφος μὲ τὴν πρόμνην τοῦ Λεπτονικοῦ «Γκουντέγκα» εἰς δὲ και προυξένησης βλάβεις τινάς.

(Φεβρ. 17-20)

«Γεώργ. Κυριακίδης» : Συνεπείη μειώσωσ τῶν ύδατων εἰς τὸν ποταμὸν Πλέιτ προσαράξεις τὸ χιλίομ. 49, ἀνέλκυσθη δὲ βραδύτερον μὲ τὴν ἐπάνοδον τῶν ύδατων και τὴ βοήθεια ψυμούλκων. Εἰς τὴν ιδίαν θέσιν, ώμοι μὲ τὸν «Γεώργ. Κυριακίδην» προσήραξεν τὰ Ἀγγλικά μότοροπτες «Osiris» και «Tercero», τὸ Ιταλικὸν ἄπ. «Buccari» και τὸ Φινλανδικὸν «Herakles».

(Φεβρ. 19)

«Εὐγενία» : Ιστιοφόρον. Εναντίγησης συντριβὴν εἰς τὰς ἀκτὰς τῆς Μυτιλήνης. Τὸ σκάφος ἐφερε 3000 δοχεῖα πετρελαίων τῆς Σέλλ. Εξ αὐτῶν διεσώθη μικρόν τι μόνον τμῆμα.

(Φεβρ. 20)

«Παν. Μ. Χαδούλης» : Αποτλεύσαν ἐκ Ρεζάριο και κατεργόμενον τὸ ποταμὸν Plate προσήραξε, λόγω τῆς χαμηλῆς στάθμης τῶν ύδατων εἰς αἴσθατον θέσον. Τὸ σκάφος ἀμά τη προσαράξει τοῦ ἐξήτησης διὰ τὸν ασυρμάτιον βοήθειαν ναναγοσωστικοῦ, ηδης και τὸ παρεσχέθη. Πρόγιαται κατόπιν συντόνου βοήθειας ἐπετεύχη η ἀνέλκυσις του. Εργυμούλκηθη ακελούθως εἰς τὸν λιμένα τοῦ Μπουένος «Άνδρες ποδὲς ἐπιθεώρησην τῶν ζημιῶν του και ἐπισκευήν.

(Φεβρ. 21)

«Ασπισία Νεκιού» : Κατευθυνόμενον ἐκ Κωνστάντζης μὲ φορτίον ξυλείας διὰ Ραβένναν προσέκρουσεν εἰς τὴν διώρυγα τῆς Κορίνθου, ὑπέστη δέ πραγχινῶς, ὡμημή εἰς τὰ ψάλια. Συνεπεία τούτου κατέτησεν τὸ διάπλου τοῦ Κορινθιακοῦ και Πατραϊκοῦ κόλπου ἀνεφάνησην ύδατα εἰς τὸ ἀριθ. 1 κύτον τοῦ πλοίου, ἄτινα ηγέθησαν εἰς τὸ Ιόνιον πλήρας. Πρὸ τῶν ἀπών τῆς Κεφαλληνίας τὸ σκάφος είχε λίγης ἐπικινδύνου διαρροήν, κατέψυγε δὲ εἰς τὴν Σάμην, δουν ὁ πλοίορχος τὸ προσήραξε εἰς ἄμμωδη θέσιν. Επι τόπου οσπεύσαν ἔξ Αγοραστούν εἰς βοήθειαν τὸ ἄπ. «Ενάγ. Νομικός», τὸ δὲ προσαράξειν σκάφος ηρχισε νά ἐργυμούλκηθη τημά τοῦ φορτίου του ποδὲς ἐξαριθμώσαν τῶν ζημιῶν του και διευκολύνσιν τῶν ἐπισκευῶν. (Φεβρ. 21-25)

# ΤΑ ΝΑΥΑΓΙΑ ΤΩΝ ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΜΑΣ “ΚΑΠΤΑΝ ΡΟΚΟΣ,, ΚΑΙ “ΘΕΟΤΟΚΟΣ,,

Δύο σοβαρά θαλάσσια δυστυχήματα, άλληλοι αδόνως επελθόντα, έπληξαν κατά το δύο δύο ανακοπήσιν 150ήμερογ την Έλληνικήν έμπορική γνωτιλίαν. Την γύντα της 16ης πρός την 17ην Φεβρουαρίου είς Virgin Gorda έπι της ουράνου Ανεγαδα παρά δραχώδη ακρώρειαν τού Σαλιν Τόμας, το Έλληνικόν φορτηγόν «Καπτάν Ρόκος», διπέρ αποπλεύσαν έκ της Γκράντε την 31ην Ιανουαρίου και προσεγγίσαν είς Σάντα Λουτσία πρός άνθρακευσιν την 15ην Φεβρουαρίου, κατηγορύνετο είς τούς λιμενας της Βορ. Αμερικής.

Άριτ την προσκράξε: του είς την λίαν κινδυνόδη και έκτεινε μέγινα ταύτην θέσιν έξέπειρψεν διασυρκατιστής τού πλοίου το σήμα υπεράποδου Κινδύνου S.O.S., έσπευσε δὲ είς βοήθειαν τὸ Αμερικανικὸν γνωματωστικὸν «Grebe». Τὸ γνωματωστικὸν τοῦτο, ἀμαζόφθασεν είς τὸν τόπον τοῦ άτυχήματος προσεπάθησε γὰ άνασύρη τὸ πλοίον, πάσσα θύμως ἡ προσπάθειά του αιτητάπεδη ἀκαρπός.

Ἐφθασε κατόπιν ἐπὶ τόπου και τὸ Γαλλικὸν δογμητικὸν πολεμικὸν «Aldebaran», διπέρ ήγινε τὰς προσπαθείας του μὲ τὸ Αμερικανικὸν γνωματωστικὸν, ἀλλὰ και πάλιν δὲν κατέστη δυνατὴ ἡ ἀνέλκυσις τοῦ φορτηγοῦ.

Αἱ νεώτεραι τηλεγραφικαὶ πληροφορίαι προσθέτουν, ὅτι ἡ ἀνέλκυσις είναι ἀδύνατος, τὸ δὲ γνωματωστικὸν «Grebe» ἐπανέπλευσεν είς Σαλιν Τόμας φέρον και τημῆμα τοῦ πληρώματος τοῦ προσκράξαντος σκάφους. Θά καταβληθῇ μία υπερτάτη ἀκόμη προσπάθεια, ἔπως ἐκφορτωθῇ μέγα τημῆμα τοῦ φορτίου, ἵνα τὸ πλοίον ἐλαχυνθῇ, ὅτι πιθανὸν γὰ δελτιωθῇ ἡ θέσις του και νὰ ἐπιτευχθῇ ἡ ἀνέλκυσις. Τὴν ἐργασίαν ἔμως ταύτην δέον γὰ εὐνοήσῃ ἀπολύτως ὁ καιρός.

Αἱ τελευταῖαι εἰδήσεις ἀναφέρουν, ὅτι δυστυχῶς κατά την 20ην Φεβρουαρίου ἐπεκράτησε σοβαρὰ τρικυμία, ἀπαντᾶ δὲ τὰ κύτη, τὸ μηχανοστάσιον και τὸ λεθητοστάσιον τοῦ «Καπτάν Ρόκου» ἐπλήρωθησαν ὑδάτων, τὸ δὲ σκάφος ἔχει κλίσιν 18 μοιρῶν και συντόμως θά μετατραπῇ είς ἐλικήγη ἀπώλειαν (total loss). Τὸ πλήρωμά του ἀπειδέσθη ἀπανταύειν εἰς τὴν ξηράν, οἱ δὲ γνωματωσται τοῦ Νιούπορτ—Νιούς ἀπέσυραν τὴν πρασφοράν των πρὸς διάσωσιν τοῦ πλοίου. Ο «Καπτάν Ρόκος» ἀνεγράφη εἰς τὰς Λογινείους ἀντασφαλείας μὲ 400 ογκινέας, ἐφθασε δὲ εἰς τὰς 450 ογκέτες και ἀπειδέσθη λέγω τὴς ἐγκαταλείψεως του.

Ο «Καπτάν Ρόκος» (ex «Carina») ἀνήκει εἰς τὸν Κεφαλληναῖον ἀποτελεστὴν κ. Γεώργ. Βεργωτῆν, ἥτο τόννων γκρός 5486, φορτίου 8500 τόννων, γνωματηγήσεως 1907, είχε δὲ νηολογηθῇ εἰς τὸ Αργοστόλι.

\*  
\*  
\*  
Ἔτερον δυστύχημα ἥτο ἡ ἐκ γνωματηγήσεως καταβύθισις τοῦ φορτηγοῦ «Θεοτόκος» ἐτισυμβάσσα εἰς τὰ Αγγλικὰ παράλια τὴν γύντα της 18ης πρὸς την 19ην Φεβρουαρίου. Η γνωματηγήσεις ἥτο ἔξοχης δραχωτική, μολονότι εὐτυχῶς δὲν ἐθρηγήσαμεν θύματα, ὡς συνέην πρὸ ἐπών μὲ τὰς δύσηντρας εἰς τὰ ίδια ἐκείνα οὐδατὰ ἀπωλεῖας ἐκ γνωματηγήσεως τῶν Έλληνικῶν φορτηγῶν «Στεννιές» και «Ιω. Φαραλίός».

Τὸ ἄλλο πτολεμαϊκόν φορτηγόν «Maria de Larrinaga» (ex «Carina») ἀνήκει εἰς τὸν κ. Σπ. Πολέμην, ἥτο νηολογηγμένον εἰς την Ανδρον, τόννων γκρός 4018, φορτίου 7000 τόννων και γνωματηγήσεως 1898, είχε δὲ ἀποπλεύσει ἐκ Κάρδιβος διὰ Σαλαμίνα μὲ φορτίον γκιανθράκων διὰ τὸν Έλληνικὸν στόλον.

Τὸ πλοίον μεθ' οὐ συγκρούσθη ἥτο τὸ Γαλλικὸν «P.L.M. 14» τ. γκρός 3754, φορτίου 6000 τ. και γνωματηγήσεως 1921. Τὸ πρῶτον τηλεγράφημα περὶ τῆς γνωματηγήσεως ἐλήφθη εἰς τὸ Λονδίνον τὴν μεσημέριαν της 19ης ἀπὸ τὴν μικράν πόλιν St. Just. Συμφώνως πρὸς τοῦτο τὸ ἄλλο πτολεμαϊκόν φορτηγόν «Θεοτόκος» είχε συγκρούσθη 45 μίλια ΒΔ. τοῦ Λάδσεντ και δυθισθήσαν ἐκ μιᾶς λέμβου εἰς τὸ άκρωτόν Cornwall τὴν 6ην πρωΐνην ὥραν τῆς ίδιας ημέρας.

Δεύτερον τηλεγράφημα ἐκ Ρεινιτάνης ἀνέφερεν, ὅτι ἡ «Θεοτόκος» ἔδυθισθη κατόπιν γνωματηγήσεως μὲ ἀγνωστοὺς ἀπολόγους μεταξὺ Wolf και Longships τὴν 10ην γνωματηγήσεως ὥραν, ἀπαντᾶ δὲ τὸ πλήρωμα ἔξ 29 ἀνδρῶν διεσώθη εἰς τὴν πόλιν ταύτην διὰ δύο

γνωματηγήσεως κατόπιν λέμβων.

Συγχρόνως μὲ τὸ ἀνωτέρω ὁ ἀσύρματος τοῦ Λαδσεντού ἀνήγγελεν, ὅτι τὸ Γαλλικὸν φορτηγόν «P.L.M. 14» είχε συγκρούσθη πρὸς ἀγνωστοὺς σκάφους 10 μίλια Δ. τοῦ Λόγκστιπ. Τὸ πλοίον μεθ' οὐ είχε συγκρούσθη τὸ Γαλλικὸν «έξηφανίσθη ταχέως ἐν τῷ σκοτεινῷ». Ταῦτα ἐρχόμενα γράφει τὸ Γαλλικὸν ἀπολόγον διπέρ είχε συγκρούσθη μὲ τὴν «Θεοτόκον». Ἐκ τούτου καταφίνεται, ὅτι ὁ Γάλλος πλοιάρχος μετὰ τὴν σύγκρουσιν δὲν ἐσταμάτησεν, ἵνα παράσχῃ βοήθειαν εἰς τοὺς γνωματηγήσεως της «Θεοτόκου», ἀλλ' ὃς ἐὰν νὰ μὴ είχε συμβῇ τίποτε τὸ σοβαρὸν ἐξηκαλούθησε ἀταράχως τὸ ταξείδιόν του.

Τὸ Γαλλικὸν πλοίον συνεχίζον τὸ ταξείδιόν του ἐφθασε τὴν πρωΐνην εἰς τὸν κόλπον Mounts, ἀλλ' εδύνει ἀμέσως ἀνεγέρησε χωρὶς καν γὰ ἐπικοινωνήση μετὰ τῆς ξηρᾶς. Ταξιδεύεσσαν ἐπὶ 24ωρον εἰσάρχει τὴν πρωΐνην τῆς 20ης Φεβρουαρίου εἰς τὸ Κάρδιφ ἔνθα και ἀνέφερεν εἰς τὰς ἐκεί γνωματικὰ ἀρχὰς, ὅτι είχε συγκρούσθη. Τὸ «P. L. M. 14» εἰσήλθει ἀμέσως εἰς τὰς δεξαμενὰς Mountstuart, διότι ἐφερε σοβαρὰς ζημιάς ἀπὸ τῆς γεφύρας μέχρι τῆς ισάλου γραμμῆς εἰς τὴν δεξιάν αὐτοῦ πλευράν.

Κατὰ τὰς ἀνακοινώσεις τοῦ πλοιάρχου τῆς «Θεοτόκου» η σύγκρουσις ὑπῆρχε σφόδρα τάτη, ἐχέντει δὲ ακριθῶς τὴν 10ην γνωματηγήσεως ὥραν. Η «Θεοτόκος» ἐκτυπήθη εἰς τὴν ἀριστερὰν πλευρὰν ἐντὸς δὲ δλίγων λεπτῶν τῆς ὥρας τὰ δύοτα ἀγήλθιαν εἰς 20 πόδες ἐντὸς τοῦ ὑπὸ Α. 1 κύτους. Η δύθισθης ἐπήρχετο ραγδώιας, οὐδεμία δὲ προσπάθεια ἦτο ἵκανη γὰ συγκρατήσῃ τὸ πλοίον.

Κατόπιν τούτου ὁ πλοιάρχος διέταξε τὸ πλήρωμα νὰ ἐπιβῇ δύο λέμβων, ἐν τάχει: δὲ οἱ γνωματοὶ ἀπειπαρύθησαν τῆς «Θεοτόκου». Η παλίρροια παρέσυρε εὐτυχῶς τὰς δύο λέμβους πρὸς τὴν ξηράν. Η μίλιος προσήγγισεν εἰς τὴν ξηράν παρὰ τὸ Priest Cove, ἡ δὲ ἐπέρα παρὰ Poathigwarr.

Ἡ νῦν ἥτο σκοτεινή, μολονότι ὁ οὐρανὸς ἥτο ἀνέφελος. Οἱ γνωματοὶ μὴ δυνάμενοι νὰ δικρίνουν τὴν ξηρὰν κατετοπίσθησαν διὰ τὴν δύσην, ἥτο δὲ εἰς τὸ άκρολουθόσουν διὰ τὴν σωτηρίαν των ἀπὸ τὸ ἀσθενές φῶς μιᾶς ἀγρεπαύλεως. «Οταν οἱ γνωματοὶ εἰδούν διὰ τελευταῖν τῷ φοράν τὸ σκάφος των, είχε τοῦτο σαδρωτάτην κλίσιν, ἥ δὲ γέφυρά του ἤγγιζε τὴν ἐπιφάνειαν τῆς θαλάσσης.

Οι Αγγλικοὶ γνωματοὶ κύκλῳ εἶχαν τὴν ψυχραίμαν τοῦ πλοιάρχου και τοῦ πληρώματος, διπέρ έκωπηλάτει συνεχῶς ἐπὶ 8ωρον, ἐν αἰσθητῇ τρικυμίᾳ και μὲ δριμύτατον ψύχος.

Ἀντιθέτως προεκάλεσε δυσμενὴ σχόλια και στάσις τοῦ Γάλλου πλοιάρχου, διότι οὐδὲ καν ἐστάθμευσεν, ἵνα ἰδη τὸ πλοίον μεθ' οὐ συγκρούσθη εἰχεν ἀνήγκην βοήθειας.



Tὸ γνωματηγήσεως της «Θεοτόκου»

## ΔΙΚΑΣΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

# ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΥΣΑΙ ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΔΙΚΑΙ

Η ΣΥΓΚΡΟΓΕΣ ΤΗΣ «ΤΗΝΟΥ» ΜΕ ΤΟ ΒΕΝΖΙΝΟΠΛΟΙΟΝ  
«ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ»

Ένωπιον του Προέδρου τών ένα Πειραιών Πρωτοδικών κ. Χ. Οικονόμου έξεδικάσθη αίτησις κατασχέσεως του όπ. «Τήνος» διά την σύγκρουσήν του μετά το διενέγοντος «Αγιος Νικόλαος».

— Ενάγοντες οι ιδιοκτήται του βενζινοπλοίου Βεργάρδος Δ. Σαλταμανίκας κ.λ.π. έχοντες πληρεξόντος δικηγόρον τὸν κ. Δ. Παπαμιχαλόπουλον.

— Εναγόμενοι : Οι ιδιοκτήται του όπ. «Τήνος», δηλαδή ή ατμόπλοια «Υδων Δ. Ιγγλέση», έχουσα πληρεξόντος δικηγόρον τὸν κ. Δ. Ρεδιάδην.

Οι έναγοντες υπεστήριξαν, ότι τὸ βενζινόπλοιον των «Αγιος Νικόλαος» (ἀριθ. νηολογίου 582, τῆς Σύρου) ἀποπλεύσαν ἐκ Πειραιῶς τὴν 6.30' π.μ. τῆς 6ης Δεκεμβρίου διὰ Σύρου—Τήνος μὲ φορτίου 65 τόννων ἀλεύρων, πιτύρων, ἀποικιακῶν, σιτηρῶν καὶ μηχανῶν, ὑπέστη εἰς τὸν Σαρωνικὸν ὄλαβην τῆς μηχανῆς του καὶ ηγαντκάσθη γὰρ ἀναπετάση τὰ ίστια του καὶ γὰρ συνεχίση τὸ ταξεῖδιόν του ίστιοπλοοῦν.

Τὴν 11ην πρω῞ην ὥραν εἰσῆλθεν εἰς τὸ στενόν μεταξὺ Λαυρεωτικῆς καὶ νησίδος Πατρόκλου (Γαϊδουρονήσι) κροτοῦν πορείαν 100 μέτρων ἀπὸ τῆς ξηρᾶς καὶ πρὸς τὴν ἀριστερὰν πλευρὰν τοῦ στενοῦ. Εἰς ἀπόστασιν ἑνὸς μιλίου ἐνεφανίσθη τὸ όπ. «Τήνος» μὲ πορείαν ἐκ του Σουνγίου διὰ τὸν Πειραιά. «Εδεις κατὰ τοὺς ἔναγοντας ή «Τήνος» διενέγοντος ἀντελήφθη ἐντὸς του στενοῦ ἔνα ίστιοφόρον γὰρ κρατήσῃ πορείαν ἔξωθι τοῦ στενοῦ ή τούλαχιστον γὰρ σταματήσῃ καὶ γὰρ ἀναμένη τὴν ἔξοδον τοῦ ίστιοφόρου.

Παρὰ ταῦτα ἐσύνεχεσε τὸν πλοῦν τῆς μὲ πορείαν κατὰ τοῦ ίστιοφόρου. «Οταν ἐπέστη δὲ κίνδυνος, δὲ κυνεργήτης τοῦ βενζινοπλοίου ἀπηλπισμένος πλέον, ἔχειρισε δεξιὰ διὰ γὰρ ρίψη τὸ σκάφος του εἰς τὰ ἀδυτή καὶ ἀποφύγη σύγκρουσιν. Η πρώτα ζημιῶν τῆς «Τήνος» ἐκτύπησε τὸ βενζινόπλοιον εἰς τὴν δεξιὰν μάσκων καὶ τὸ ἀπόθηρε 150 μέτρα πρὸς τὰ ἀνοικτά.

Ἐκ τῆς συγκρούσεως τὸ βενζινόπλοιον ὑπέστη ρήμμα, πρὸς ἀποφυγὴν δὲ ὀλοσχεροῦς ἀπωλείας του, προσηράχθη—βοηθείᾳ τῆς «Τήνος»—εἰς τὴν ἀκτὴν, δησού καὶ ἔμβεβυθίσθη εἰς βάθος πέντε ὀργυιῶν. Οἱ έναγόμενοι : ἐπέμειναν, δτι—λόγῳ ράλλης τῶν μηχανῶν των—ἔδει τὸ βενζινόπλοιον των γὰρ θεωρηθῆ ἀποκλειστικῶς, ως ίστιοφόρον, ἔχηται συντηρητικῆς κατασχέσεως τῆς «Τήνος» διὰ ποσὸν 500.000 δρ. διότι τὸ σκάφος των ἦτο ἀξίας 480.000 δρ. καὶ διότι ἀπόλεσαν οἱ ιδιοκτήται ἐμπόρευμα ἀτομικῶν των ἀξίας 10.000 δρ. καὶ χρηματόδειμα ἐκ 12.000 δρ. Εξ ἀλλού τὸ διὰ λασμὸν τρίτων φορτίου του σκάφους γὰρ ἀξίας ἑτέρων 500.000 δρ.

Μετὰ μακράν διαδικασίαν, καθού γὰρ ἔχητασθησαν καὶ ἀρχετοὶ μάρτυρες ἐκ τῶν ἀποστάτων τῆς «Τήνος» δ. κ. Πρόεδρος ἀπεφάνη θεούς ἀποκλεισθως:

«Τὸ διενέγοντος «Αγ. Νικόλαος» καὶ τὸ όπ. «Τήνος» πλέοντα μὲ ἀντίθετον πορείαν συνηγνηθῆσαν κατὰ τὴν Δυτικὴν ἔξοδον τοῦ στενοῦ τοῦ σχηματιζομένου ἐκ τῆς Λαυρεωτικῆς Χερσονήσου καὶ τῆς παρὰ τὴν γησίδα τοῦ Πατρόκλου ὄφαλου. Η «Τήνος» εἰσέπλεεν ἐκ τῆς Αντολ. εἰσόδου, ή δὲ σύγκρουσις ἐπηλθευ ἀφ' οὐ ή «Τήνος» εἶχεν ὑπερβῇ κατὰ τι τὴν ὄψαλον. Τὸ βενζινόπλοιον ἐκτυπήθη ἐπὶ τὴν δεξιὰς πλευρᾶς.

«Διεπιστώθη, δτι τὸ βενζινόπλοιον ἔχον ἀναπεπταμένα τὰ ίστια, εἰχε ταῦτοχρόνως ἐν κινήσεις καὶ τὴν μηχανήν του τῆς ὁποίας ἡ λειτουργεία ἐγένετο ἐξ ἀποστάσεως ἀντιληπτῆς πρὸς τῆς συγκρούσεως κατέπλευ τοῦ μάρτυρος—ἐπ. δέκτας τοῦ πλοίου. Αγ. ή μηχανή του βενζινόπλοιου ἐλειτούργει ἐλαττωματικῶς, τοῦτο δὲν δύναται: γὰρ καταλογισθῆ εἰς βάρος του πλοίου ρήμα τῆς «Τήνος», ἵνα ἔχηται παρ' αὐτοῦ, δπως θεώρει τὸ βενζινόπλοιον, ως ἀπλοῦν ίστιοφόρον. Αντιθέτως δὲ πλοίαρχος τῆς «Τήνος» ἀκούων λειτουργούσας τὰς μηχανὰς του βενζινόπλοιου, διέκκειστο καὶ ὑπερχρεοῦτο γὰρ χειρίζεις ὡς ἐάν εἰχεν ἔνεγκτις αὐτοῦ ἀτμόπλοιον, διότι, ως τοιούτου, θεωρεῖται πάν σκάφος διὰ μηχανῆς πρωτοτούμενον.

»Τὸ δὲ π. «Τήνος» προκειμένου γὰρ διαπλεύση τὸ ἐν λόγῳ στεγάνω καὶ ἐπὶ τῇ ἐντὸς αὐτοῦ συναντήσεις τοῦ ἀντιθέτως ἐρχομένου βενζινοπλοίου δρυθῶς ἐτήρησε τὴν πρὸς τὰ δεξιὰ πορείαν, οὐδεμία δὲ ἐξετέθη περίπτωσις ἐπιβάλλουσα ή ἐνδεικνύουσα τὴν κατὰ τὴν ναυτικὴν πειρίαν ἀντίθετον ἐνέργειαν, διόλεγτος μᾶλιστα, δτι καὶ εἰς τὸ στενότερον σημεῖον τοῦ ἐν λόγῳ διακόλου δύνανται κανονικῶς καὶ ἀκινδύνως γὰρ διασταυρωθῆσαι δύο πλοῖα. Δὲν δικαιολογεῖται δθεν, δισχυρισμὸς τῶν ἐναγόντων, δτι τὸ διενέγοντος θὲ πεπιτενέπει τὴν οὐφάλου, ως καὶ δτι δὲν ἤδηνατο γὰρ μεταβλῆγ πλεύσιν διὰ τῶν ίστιων, πολλῷ μᾶλλον, καθού δσον διπένων ἀγεμίος τὸ γῆγοντες.

»Αφ' ης στιγμῆς δὲ προσέγγισις τῶν δύο πλοίων ἐκρίθη καὶ παρὰ τῶν ἐπιθετῶν ἀκόμη ἐπικινδύνος, γὰρ δυνατὴ καὶ η ἐπιθετῶν τὰ δεξιὰ πλεύσις τῆς «Τήνου» ὥστε δὲν δικαιολογεῖται ἐτερος δισχυρισμὸς τῶν ἐναγόντων, δτι δὲν ἐλλειψιν γάρ τὸ δὲ π. «Τήνος» ἐγκαταλείποντα τὴν πορείαν τοῦ ἀστρέφετο ἀριστερά. Τοιχύτην εἰδοποίησιν οὔτε διὰ σήματος, οὔτε διὰ συρίγμου ἀπγύρων γένος τῆς «Τήνου».

»Οθεν γὰρ κακὴ ναυσιπλοΐα τοῦ διενέγοντος στρέψαντος ἀπρόπτως ἀριστερὰ κατὰ τὴν κρισιμώτεραν στιγμὴν πρὸς τὴν Λαυρεωτικὴν ἀκτὴν, ἐνῷ η «Τήνος» δικίνουσα δεξιὰ ἐτρέπετο δλαγήν πρὸς τὴν ἴδιαν ἀκτὴν, προεκάλεσε τὴν σύγκρουσιν τῇ ἀποκλειστικῇ ὑπαπιτίθηται τοῦ διενέγοντος, χωρὶς ή εὐθύνη γὰρ επιμερίζηται καὶ πρὸς τὸ ἀτμόπλοιον, διότι δὲν παρέλειπε τοὺς ἐγκαίρους καὶ ἀπιβαλλομένους χειρισμοὺς τῆς μηχανῆς, ή δὲ μὴ πόντισις τῶν ἀγκυρῶν του, δὲν φύνεται ως παράλειψις, ης ἀνευθὲν ἀπετρέπεται η σύγκρουσις.

»Δὲν είνε ἐπίσης εἰς τὸ δὲ π. «Τήνος» κατεληγαστέαν παρέκχεις τῆς ἐγκυκλίου διά π. 14.351 τοῦ 1927, τοῦ ὑπουργείου συμφώνως πρὸς τὴν ὁποίαν : «τὰ ἀτμόπλοια δρεῖλουν γὰρ παραλάσσουν νήσους, ἀκρωτήρια καὶ ἀκρούς ἐν γένει, εἰς ἀπόστασιν μιλίου ἀπὸ τῆς ξηρᾶς», καθού δσον γὰρ διαταγὴ αὕτη δὲν δύναται οὐδὲ γραμματικῶς γὰρ ἐρμηγεύθη, ως ἀπαγορεύουσα τὸν διάπλουν διὰ στενοῦ, δσονδήποτε διὰ τοὺς ναυτιλομένους ἐπικινδύνων, κατίτοι κατετέθη, δτι διὰ τὸ περὶ οὐ πρόκειται στενόν, είνε συγγένεστατος δ διάπλους δχ: μόγον τῶν ἀκτοπλοικῶν σκαρφῶν, ἀλλὰ καὶ πλοίων σημαντικώτερου ἐκτοπίσματος.

»Διὰ ταῦτα ἀπορρίπτεται γὰρ αἴτησις τῶν ἐναγόντων ἰδιοκτητῶν τοῦ διενέγοντος.

## Η ΥΠΟΘΕΣΙΣ ΕΝΟΣ ΝΑΥΑΓΙΟΥ ΕΚ ΣΥΓΚΡΟΥΣΕΩΣ

Ένωπιον τοῦ προέδρου λόρδου Μέριθαλ καὶ δύο πλοιάρχων ως παρέδρων, τοῦ Ναυτικοῦ Δικαστηρίου Λογδίνου, ἐξεδικάσθη τὴν 30ην Ιανουαρίου ἡ ἀκόλουθος ὑπόθεσις.

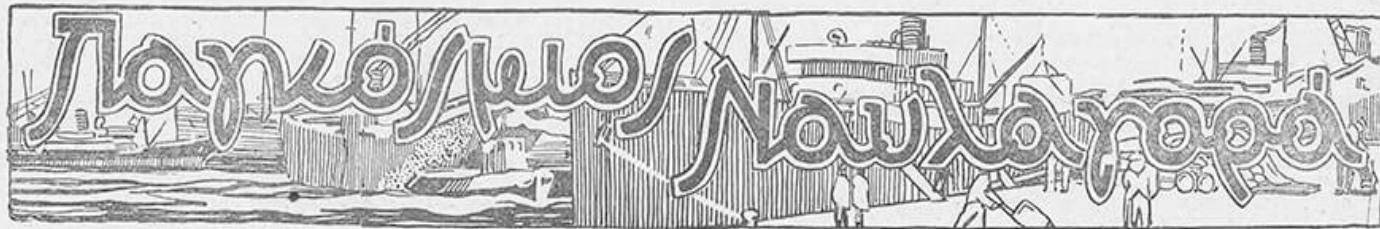
— Ενάγοντες : Οι ιδιοκτήται, δὲ πλοίαρχος καὶ τὸ πλήρωμα τοῦ δὲ π. «Clareta».

— Εναγόμενοι : Οι ιδιοκτήται τοῦ δὲ π. «Borderland».

Οι ιδιοκτήται τοῦ δὲ π. «Klairettas» John Monks, & C°, τοῦ Λίθερπουλ ἀπόγητησαν ἀποζημίωσιν διὰ τὴν καταδύθησιν τοῦ ἀτμοπλοίου των, ητοις συγένης ἐκ συγκρούσεως μετὰ τοῦ ἀτμοπλοίου «Borderland» ἀνήκοντος εἰς τὴν ἐπαρτείαν «Λήθ, Χούλλ καὶ Αμδούργου» τοῦ Λήθ. Η σύγκρουσις ἐπηλθε λόγῳ πυκνῆς ὅμηλης εἰς ἀπόστασιν 11 μιλίων περίπου δορέων τοῦ φάρου Λόγκασπις, λίσιν πρωτ., τὴν 31ην Αὐγούστου 1930.

Οι ἐναγόμενοι ισχυρίσθησαν, δτι η σύγκρουσις ἐπηλθε ἀποκλειστικῶς ἐξ ὑπατίθητος τοῦ «Klairettas», συνεπείσ ἐσφαλμένης ναυτιπλοίας αὐτοῦ καὶ ἀνταπήτησαν τὰς εἰς τὸ «Borderland» προξενηθείσας ζημίας. Η ύπόθεσις αὕτη είχε συζητηθῆ καὶ προηγματεύωνται τὴν 23ην Ιανουαρίου.

Ο Πρόεδρος ἐν τῇ ἀποφάσει τοῦ «Klairettas» πειράτης, δτι δὲν παραδέχεται τὸν ισχυρίσμον τῶν ἐνογκούρων τὸν ἀφορῶντα τὴν ταχύτηταν τῶν πλοίων πειράτης τοῦ «Borderland» ἐπιστοποίει, δτι τὸ πλοίον τοῦτο ἀντι-



## ΖΩΗΡΑ Η ΚΙΝΗΣΙΣ ΤΟΥ ΠΛΕΙΤ

Λονδίνον 24 Φεβρουαρίου, (τοῦ Ἀνταποκριτοῦ μαζ).—"Ηάγορά τοῦ Πλέιτ ἐπέδειξε κατὰ τὴν λήξεσσαν ἑδδομάδα αἰσθητὴν ζωηρότηταν. Ὅπολογίζεται, δὲ ταῦτα τὸν λήξαντα μῆνα ἐκλείσθησαν νυκτιώτες συναλλικοῦ τονιδῶν ἀνω 800.00. Ἐκ τῆς Ἡπειρωτικῆς Εὐρώπης ἐγένοντο μεγάλαι ἀγοραὶ Ἀργεντινοῦ σίτου, ἀραβοσίτου καὶ λινοσόπορου διὰ τὴν πάλιψιν τῶν πρώτων ἀναχρηνῶν τῶν ἐν λόγῳ ἀγορῶν, κρατοῦν δὲ βάσιμοι προσβλέψεις, δὲ τοῖς ἀγοραῖς θάσιοις μὲν ζωηρότητα, εἰς τρόπον δύτε νὰ ἀνακινένται οὐχὶ μόνον σταθερέτης τῷ θῷον τιμῶν τῶν νυκτῶν, ἀλλὰ καὶ ποιά τις ἀκόμη βελτίωσις.

Αἱ κρατοῦσαι ἡδη τιμαὶ κυμαίνονται γύρω ἀπὸ τὰ κάτωθι ἐπίπεδα:

"Ἀπὸ λιμένας ὅχ: ἄνω τοῦ Σάνη Λορέντζο.	
Διὰ ἀρχὰς Μάρτιου ἀπὸ μεγάλης 19)6—20)— ἀπὸ μέτρων 21)—	
Διὰ μέτρα " " 19)—19)6 " " 20)—	
Μάρτιον—"Απρίλιον" " 18)6— " " 19)6	
"Απρίλ.—Μάΐον " 18)3— " " 19)—	
"Ιούνιον—"Ιούλιον" " 18)— " " 18)6	

"Ἐγκυλώθησαν τὰ ἀπὸ «Ἐλένη» 8000 τ. 10 o)ο ὅχ: ἄνω τοῦ Σάνη Λορέντζο διὰ "Αγγλίαν ἢ Βορδώ—Αμβούργον 18)6, ἔναν "Αμβίρσαν—Ρόττερνταμ 18)—καντσέλλο 10 "Απριλίου. «Ἐρμούπολις» ὁμοίως, 5500 τ. διὰ "Αγγλίαν, Βορδώ, "Αμβούργον 19)—φύδην ἀπὸ Σάντα Φὲ 20)3, καντσέλλο 20 "Απριλίου.

Ἡ κατάστασις τῶν ἰσοδειῶν τοῦ ἀριθμοῦ σίτου, κατόπιν γενικῶν δροσῶν ἐν Ἀργεντινῇ θεωρεῖται: ως ἐκτάκτως λαμπρά. Ἐξ ἀλλοῦ τὰ δύτατα εἰς τὰ ἀδικότερα σημεῖα τοῦ Σάντα Φὲ εἰναι πόδες 32.3, εἰς Ροζέριο 30, εἰς Μάρτιν Γκάρτερια 30 καὶ εἰς Βιλλαχαν Κονστιτούτιον 28.3.

## Η ΑΓΟΡΑ ΤΟΥ ΚΑΝΑΔΑ

Ο Κνακδικὲς δργκανισμὸς τοῦ σίτου (Pool), καίτοι ἀργά—κατόπιν, δηλογότι, πείρας ἀκριβὴ πληρωθείσης—φαίνεται: δὲ εἰναι διατεθειμένος ἐφέτος νὰ πωλήσῃ σιτηρὰ εἰς τιμᾶς συναγωγοῦ. Δὲν εἶναι δέρβαικα γνωστὸν ἂν ή ὡς Μόντρεαλ ἐργασίαν ὡς εἶναι καλλιτέρων ἐφέτος διὰ τοὺς πλοιοκτήτας, πάντως δὲν ὡς εἶναι οὐκαὶ τὰ ἀπογοητευτικὰ ἔτη 1929 καὶ 1930. Η ἀρίστη τῶν δύο τελευταίων ἔτην ἡ τόση, δύτε τὰ ταχυδρομικὰ σκήπτη καὶ τὰ φρεγγαὶ γραμμῆς (liners) ἀνεχώρουν ἐκ Κνακδικῆς κανὰ σχεδόν.

Κατὰ τὴν νέαν ἐξαγωγικὴν περίοδον ὡς ἐργασθοῦν καλῶς τὰ λίκνερος, διαθέτουν δὲ ταῦτα τόσους χωρῶν, δύτε ὡς συναγωγοῦσιν ἐπικυνδύνων τὰ φρεγγαὶ. Ἀφοῦ τὸ Κνακδικὸν Pool διετήρησεν ἐπὶ μίαν διετὴν πολιτικὴν κάτοικογίας, ἡδη ἀντιμετωπίζῃ ἔνα νέον δεινὸν ἀνταγωνιστὴν, ζητοῦντα νὰ κυριαρχήσῃ εἰς τὸ σιτεμπόριον. Ο ἀνταγωνιστῆς οὗτος εἶναι η Ρωσία.

Μολογότι η Ρωσία σιωπὴ κχρηκτηριστικῶς ὡς πρὸς τὴν ἰσοδειῶν τῆς καὶ τὸ νέον πρόγραμμα τῆς διὰ τὰς ἐξαγωγὰς δύνανται: γάλη θεωρηθῇ ὡς μέλλον δίδοιον, δὲτι η κρούσις τοῦ περιουσιοῦ ντάμπηγκ διὰ τὰ σιτηρὰ ὡς ἐπαναληγφῆ καὶ ἐφίτες, ίσως δὲ μάλιστα εἰς εὑρύτερον κλίμακα.

νὰ ὅπισθιορήσῃ ἐπλεεπρὸς τὰ πρόσω μὲ ταχύτητα, οὐχὶ μικροτέραν τῶν τεσσάρων μιλίων. "Ωστε μία τοικύτη ταχύτης διαρκούσῃς τόσου πυκνῆς διμήχλης ἡτο τῇ ἀλληλείᾳ ὑπερβολική. Ἀμφότερος τὰ πλοιὰ δένον γάληθησιν δὲτι ἐσφαλλον, μέχρι βιθμοῦ τινὸς, διὰ παράστασιν τοῦ πυκνούσμου, διτις ἀπαντεῖ, ὥπως τὸ πλοιον στακτήσῃ, διτις ἀκούῃ ἐν σῆμα διμήχλης ἀπὸ ἔτερον πλοιον, διπερ πλέος ἔμπροσθεν αὐτοῦ ἡ παραπλεύρως. Διὰ τοῦτο, διὰ Πρόεδρος κατεμέτρεται τὸ 2)3 τῶν εὐθυνῶν τῆς συγκρούσεως εἰς βάρος τοῦ ἀπὸ «Boderland καὶ τὸ 1)3 εἰς δέρβες τοῦ ἀπὸ «Κλαρέττα», Ἐπίσης οἱ ἐναγόμενοι: θάσια καταδάλλουν καὶ τὰ δύο τρίτα τῶν ἔξιδων τῆς δίκης εἰς τοὺς ἐνάγοντας.

Ἐν τῷ μεταξῷ δὲ πρώτη πραγματικὴ ναύλωσις ἐκ Μόντρεαλ διὰ φόρτωσιν ἀλικῶς ὡς ἀνοιξῆρ ὁ πιταρμός, ἐγένετο εἰς τὰ 9 σάντες κατὰ 100 λίθρας σίτου διὰ Ἀμβέρσαν—Ρόττερνταμ. Οἱ φορτωταὶ προσφέρουν διὰ Μεσόγειον 12 σάντες, φόρτωσιν Μαζού.

Αἱ τιμαὶ αὗται: εἰναι πτωχαὶ καὶ κατώτεραι: τῶν καγονικῶν, δένον δὲ οἱ ἐφοπλισταὶ γάλη εἰναι συντηρητικοὶ καὶ κυριοτάτοι: καὶ γάλη μησπέδωσιν διὰ προσφέρουν τὰ σκάφητων καὶ γάλη προναυλώσεις διὰ μεμακρυσμένας ἡμερομηνίας φορτώσεως.

## ΟΙ ΝΑΥΛΟΙ ΡΩΣΣΙΚΗΣ ΣΥΛΕΙΑΣ

Μετὰ τὴν ἀπόρρηψιν τῶν Ρωσικῶν προτάσεων διὰ τὰς μεταφορὰς Ρωσικῆς ξυλείας καὶ τὰς χρονονυκλώσεις (τάξιμο τούρτερ) διὰ τῶν ἐφοπλιστῶν τῶν κυριωτέρων καυτικῶν κρατῶν, οἱ Ρωσοι: ἐτράπησαν εἰς ἐξεύρεσιν σκαφῶν ἀπὸ τὰς μικρὰς γαυτιλίας. Καὶ ἐκεῖθεν δρμος αἱ προτάσεις τῶν ἀπεκρύδουσθησαν, δένον κατώρθωσαν δὲ εἰμὴ νὰ γαυλώσουν πέντε μετρίου μεγέθους πλοία, ητο: δύο "Εσθογικά, δύο Λεττονικά καὶ ἐν Ίσπανικόν, ἀπαντα δὲ μεγάλης ἡλικίας.

"Ηδη εὑρίσκομεθα ἐνώπιον μιᾶς στακτηρίας, μολυγότι διὰ διπάρχουν πλείστα ἀργούντα σκάφη, ἀλλὰ μὴ προσφερόμενα, φαίνεται: δὲτι οἱ Ρωσοι: θά εἰναι ἐκείνοις οἵτινες θά τροποποιήσουν τὰς προσφοράς των. Οἱ πλοιοκτήται: ἀργούντων σκαφῶν πρέπει: γάλη εἰκοσιθύρην ἀπὸ καλὰς τιμὰς διὰ γάλη κινήσουν τὰ πλοία των, τὰ δὲ Σοβιέτ ἔχουν ἀνάγκην τονάζει. Συνεπῶς δὲ ποιοχώρησις τῶν Ρώσων εἶναι ἀναπόφευκτος.

"Πάρχει: ἡδη διαταγὴ διὰ 10.000 φάδοις στύλων (props) 11 ποδῶν μήκους μάξιμου, ἀπὸ Λένινγραδ διὰ "Αγγλίαν—Κόντινεντ μὲ ἐκφόρτωσιν Αμβούργου—Βορδὼ 30)6 κατὰ φάδοις καὶ οὐδετέστητες 37)6 ἔως 40) — κατὰ στάνταρ, οὐδεὶς δρμος πλοιοκτήτης προσφέρει σκάφος, διότι πέρισσοι οἱ Ρωσοι: ἔδιδον 42)6—45—σελλήνικ.

**ΟΙ ΝΑΥΛΟΙ ΑΠΟ ΔΟΥΝΑΒΙΝ** Η ἀγορὰ εἶναι ἡσυχος. Πάγοι: διπάρχουν ἀκόμη εἰς τὸ ποταμὸν. Ἐγκυλώθη ἀτμόπλοιον 4300 τόνν. διὰ Βορδὼ—Αμβούργον (Νάντης ἔξαιρουμένης) διὰ δρέπανα γεννήματα πρὸς 14)6. 3 πέννας διλιγώτερον διὰ Ἀμβέρσαν—Αμβούργον, 9 πέννας διλιγώτερον "Αμβέρσαν—Ρόττερνταμ μὲ δικαίωμα d. w. πρὸς 9 πέννας περισσότερον, καὶ ἀκόμη πλοιοκτήτης προσφέρει σκάφος, διότι πέρισσοι οἱ Ρωσοι: ἔδιδον 42)6—45—σελλήνικ.

**ΟΙ ΝΑΥΛΟΙ ΑΠΟ ΔΟΥΝΑΒΙΝ** Η ἀγορὰ εἶναι ἡσυχος. Πάγοι: διπάρχουν ἀκόμη εἰς τὸ ποταμὸν. Ἐγκυλώθη ἀτμόπλοιοιν 4300 τόνν. διὰ Βορδὼ—Αμβούργον (Νάντης ἔξαιρουμένης) διὰ δρέπανα μὲ ἐκφόρτωσιν Αμβούργου—Βορδὼ 30)6 κατὰ φάδοις καὶ οὐδετέστητες 37)6 ἔως 40) — κατὰ στάνταρ, οὐδεὶς δρμος πλοιοκτήτης προσφέρει σκάφος, διότι πέρισσοι οἱ Ρωσοι: ἔδιδον 42)6—45—σελλήνικ.

**Γεννήματα.** Οἱ γαυλωταὶ ζητοῦν πλοία διὰ τὸν Μάρτιον, μὲ δλα τὰ δικαίωματα, ἐγκυλώθησαν δὲ ἡδη "Αγγλικά ἀτμόπλοια μετρίου μεγέθους πρὸς 11)6.

**Μετάλλευμα.** Ἐγκυλώθη τὸ "Μιχαήλ Α." μὲ ἀκόμη πλοιον 6300 τόνν. πρὸς 10)9 ἀπὸ Κωνσταντζαν, Βάρναν, Πύργον διὰ "Αμβέρσαν—Αμβούργον, 6 πέννας διλιγώτερον, ἔναν "Αμβέρσαν Ρόττερνταμ—Αμστερνταμ μὲ δικαίωμα d. w. πρὸς 6 πέννας περισσότερον, ἀκόμη πλοιον 5 Μαρτίου. Απὸ Σουλίνα δὲ τιμὴ εἶναι 11)9 διὰ τὸ Κόντινεντ.

**ΑΠΟ ΜΑΥΡΗΝ ΘΑΛΑΣΣΑΝ** Η ἀγορὰ ἡσυχος.

Γεννήματα. Οἱ γαυλωταὶ ζητοῦν πλοία διὰ τὸν Μάρτιον, μὲ δλα τὰ δικαίωματα, ἐγκυλώθησαν δὲ ἡδη "Αγγλικά ἀτμόπλοια μετρίου μεγέθους πρὸς 11)6—12)6.

**Μετάλλευμα.** Ἐγκυλώθη τὸ "Μιχαήλ Α." μὲ ἀκόμη πλοιον 20 "Απριλίου 6800—7300 ἀπὸ Νικολάεφ πρὸς 10)6 διὰ Πότι: 11)9 διὰ Κόντινεντ. Τοῦτο ἐγκυλώθη ταύτοχρόνως ἀπὸ Βρέμης μὲ 6000 πυρότουβλα πρὸς 6) — διὰ Μαύρην Θάλασσαν μὲ δ. φ.

Προσφέρονται: ἐπίσης δολ. 3.10 ἀπὸ Νικολάεφ καὶ δολ. 3.25 ἀπὸ Πότι: διὰ "Ηγουμένας Πολιτείας.

**Γενικὸν Φορτίον.** Ζητοῦν ἀπὸ κουραδόρων διὰ 3—4 λιμένας Νοτ. Ἀμερικῆς, φορτωταὶ Μαρτίου 5—6000 πρὸς 17)6 f. i. o., ἀλλὰ δὲν εἶναι δέρβειον, ἔναν διπάρχη θετικὴ ἐργασία.

**ΑΠΟ ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΝ** Η ἀγορὰ εἶναι ἡσυχος. Όνομαστικῶς δὲ τιμὴ εἶναι διὰ Χούλλ 8)9 κατὰ 60 κυδ. πόδας.

**ΑΠΟ ΜΕΣΟΓΕΙΟΝ** Απὸ Βόρ. Ἀφρική (φωσφάτον) διὰ λιμένας Γαλλίας διπάρχουν μικρὰ φορτία ἐπὶ δέσμων 5)3 διὰ Δαύοδην δύο μέρη ἐκφορτώσεως 7)—, καὶ διὰ Κόρκ 7)9, διὰ Μαρτίου διὰ "Απριλίου, ἀλλὰ δὲ ποσότης δὲν διπάρχειν τοὺς 3300 τόννους.

**ΑΠΟ ΑΜΕΡΙΚΗΝ** Γεννήματα: Κατά τι: δέρτιων μένη ἡ ἀγορὰ ἐπὶ δέσμων Νόρδερη Ρέντντ 9 σάντες 9 1)2 σάντες διὰ

Κόντινεντ, ἀναλόγως μεγέθους καὶ θέσεως, καὶ 12 ὡς 12 1/2 σάντες διὰ τὴν Μεσόγειον. Διὰ τὴν Ἑλλάδα 14 σάντες. Τὰς αὐτὰς τυμάς προσφέρει καὶ τὸ Μόντρεαλ διὰ τὸν Μάρκον. Τὸ ἄπειρον «Spar» ἐνκυλώθη ἐκ Ν. Υόρκης 26.000 κουνήτερος σίτου δι' Ἑλλάδα 15 σάντες κατὰ 100 λίθρας, ἔνα λιμένα, φόρτ. Μάρτιον.

**Γαιάνθρωπος:** Αἱ τιμὴ ἀπὸ Νόρδερν Ρέιντς είναι: Δολλ. 1.75 διὰ Βορδώ, 2.00 Ἀδριατικὴν καὶ Δυτ. Ἰταλίαν διὰ τὸν Μάρτιον 2.40 Ρίου δι' Ἀπρίλιον—Μάϊον, 2.75 Πλέιτ δι' Ἀπρίλιον.

**ΚΟΥΒΑ** Εἶχε κάποιαν κίνησιν τὴν ἑδδομήνα τεύτην, εἰς τὰ 15—δι' Ἀγγλίαν μὲν ζάκχαριν. «Ἡδη προσφέρονται 14)—ἔως 15—διὰ Μάρτιον καὶ Ἀπρίλιον, ἀναλόγως μεγέθους καὶ θέσεως.

**ΑΠΟ ΒΟΡΕΙΟΝ ΕΙΡΗΝΙΚΟΝ** Προσφορὰ ὑπάρχει ἐκ Βαγκούνης εἰς τὰ 23)9 δι' Ἀγγλίαν—Κόντινεντ.

**ΑΠΟ ΙΝΔΙΑΣ** Η τιμὴ είναι ἐπὶ δύσεως 18)6 διὰ φόρτωσιν Μαρτίου, d.w. δι' Ἀγγλίαν—Κόντινεντ.

**ΑΠΟ ΜΠΟΥΡΜΑ** Ἐνκυλώθη μέγα ἀτμόπλοιον πρὸς 20)—διὰ Ὀλλανδίαν φόρτωσιν Μαρτίου—Ἀπρίλιον, καὶ μικρότερον διὰ μέσα Μαρτίου 21)—

**ΑΠΟ ΑΥΣΤΡΑΛΙΑΝ** Η τιμὴ παραμένει εἰς τὰ 29)6 διὰ σῖτον εἰς χύμα ἀπὸ Δυτ. Αὔστραλιαν, καὶ 32)—Νότιον Αὔστραλιαν διὰ Μεσόγειον—Ἀγγλίαν—Κόντινεντ, μὲν φόρτωσιν Μαρτίου—Ἀπρ.

**ΑΠΟ ΒΑΛΤΙΚΗΝ** Τίποτε εἰστί τὸ θετικὸν διὰ τὴν Ἀλεξάνδρειαν. Οἱ νυκτωτὰς ζητοῦν προσφορὰν μὲν δύσιν εἰς τὰ 45)—εἰς τὰ ὅποια μερικοὶ πλοιοκτῆται ἀντιπροσφέρουν 52)6 μὲν δύσιν φορτώσεως ἐκ Βίμποργκ.

**ΑΠΟ ΛΕΥΚΗΝ ΘΑΛΑΣΣΑΝ** Ζητοῦν ἀτμόπλοιαν διὰ Μάϊον—Ιούνιον ἀπὸ Ἀρχάγγελον ἐπὶ δύσεως 31)—τὸ φάδοιμ (pulpwood) δι' ἔνα λιμένα Ὀλλανδίας ἀνευ οὐδενὸς ἔξδου εἰς τὸν λιμένα τῆς φορτώσεως.

**ΑΠΟ ΤΑΙΝ** Η ἀγορὰ είναι σταθερὴ διὰ τὴν περιφέρειαν τοῦ Ταίν μὲ τὰς ἔντις ζητήσεις: 6)—ἔως 6)3 Δυτ. Ἰταλίαν, 7)3 ὡς 7)6 Βενετίαν, 7)3 ὡς 7)6 Ἀλεξάνδρειαν, 6)9 ὡς 7)—Οράν 7 δυοκατικῶς) δι' Ἑλλάδα.

**ΑΠΟ ΟΥΑΛΛΙΑΝ** Αἱ τιμὴ είναι ηδηγμένα: κατὰ 6 πίννας ἀπὸ τὸ τελευταῖον 150ήμερον, 6)6 ὡς 7)—διὰ Δυτ. Ἰταλίαν, 7)3 ὡς 7)6 Βενετίαν, 6)6 ὡς 6)9 Θεσσαλονίκην, 7)—(ἐπὶ κλίμακος) δι' Ἀλεξάνδρειαν, 6)9 ὡς 7)—διὰ Πόρτ—Σαΐδ, 7)—δι' Οράν, 9)9 ὡς 10)—Μοντεβίδεο, 10)6 Ροζάριο.

## ΠΕΙΡΑΤΙΚΗ ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Κατὰ τὸ λήξιν 150ήμερον ἡ γαύλαχορὰ ἡτο ἀτονος, λόγῳ τῆς μὴ προσφορᾶς ἔργασίας ὑπὸ τῶν Ρώσων εἰς ἴκανον ποιητικὴν ἐπίπεδα. Οὐδεμία γαύλωσις ἔκλεισθη ἐκ Πειραιῶς δι' ἔξαγωγὴν γεγνημάτων, μερικὴ δὲ μόνον ἀτμόπλοια ἐγκυλώθησαν ἐν Λονδίνῳ, διὰ φόρτωσιν Μαρτίου.

Τὸ πήρε μία διαταγὴ διὰ μεταφορὰν ἀλιτος ἐκ Μ. Θαλάσσης εἰς Βλαδιδοστόν, ἐκκαλύψθη δ' αὐτῇ ἀπὸ Ἀγγλικὰ σκάφη γαύλωθέντα ἐν Λονδίνῳ. Παρουσιάσθη ἐπίσης μία διαταγὴ ἀπὸ Νικολάεφ ἢ Πότι διὰ Κόντινεντ καὶ Βόρ. Ἀμερικήν, μέχρι τῆς στιγμῆς δρως δὲν ἔκλεισθη ἀτμόπλοιον.

Τὸ φορτηγὸν «Γεώργιος I. Γουλκανδρῆς» ἔκλεισθη χθὲς διὰ μεταφορὰν ἐξ Ὁδησσος 3250 κ.μ. ξύλων εἰς Τάρκοντα καὶ Σαδίνην πρὸς 9)—κατὰ κ.μ. φόρτωσιν 1-10 Μαρτίου, ἐλεύθερον φορτωτικῶν.

Ἐν γένει: ή κατάστασις τῆς ἀγορᾶς είναι χαλαρὰ καὶ ἀνευ σημείων καλλιτερεύσεως. Τὰς τελευταῖς ταύτας ἡμέρας παρετηρήθη εἰς Πειραιὰ κάποια κίνησις μεταξὺ τῶν πλοιοκτητῶν διὰ τάξην—τοάρτερ, προσεφέρθησαν δὲ εἰς τοὺς Ρώσους πολλὰ ἀτμόπλοια μὲ τροποποιημένους δρους ἀπὸ ἔκεινους τοὺς δρούς οἵ τοις Ρώσοις ἐπεξήγανταν ἢ ἐπιτόχουν.

Μέχρι: χθὲς δύμως οὐδὲν Ἐλληνικόν σκάφος ἔκλεισθη διὰ τάξην τούρτερ.

Ο Δούναβις ἐκάντιθέτως ἐμφανίζει ἐσχάτως μίαν ζωηρότητα, ἐγένοντο δὲ μερικαὶ πράξεις εἰς τὰ σελ. 14)3 διὰ Κόντινεντ καὶ 15)—δι' Ἀγγλίαν. Τὸ ἄπειρον «Κατίγιον» ἔκλεισθη διὰ 260 δραχ. ξυλείας εἰς τὰς λ. στ. 9 κατὰ διαχρόνιον διὰ Βαρκελώνην Σεβίλλην Καζαριπλάγκαν καὶ Ἀγαδίρ (sob and Stowed). Προηγουμένως ἔκλεισθη διὰ ξυλείαν τὸ ἄπειρον «Τάκης» δι' Ἀλγέριον, Σεβίλλην, Καζαριπλάγκαν ἀντὶ λ. στ. 1575 ἐν δλαφ. Τὸ «Μέρικα» (Πατριώ-

τικῆς) ἔκλεισε 1500 τ. σ.τηρῶν διὰ δύο λιμένας Σικελίας 12)3. Διὰ Σικελίαν ἐνκυλώθη τὸ ἄπειρον «Ηράκη» 2000 τ. καὶ διὰ Μασσαλίαν τὸ Ἀγγλ. «Νταγούμπιαν» 4500 τ. Τὸ Πολωνικὸν «Βίλ Ντε Τουλόν» ἔκλεισε διὰ Σμύρνην 75 δραχ. ξυλείας εἰς τὰς λ.στ. 6.5.0 κατὰ διαχρόνιον f.i.o. Τέλος τὸ «Μ.χ. E. Τρικόγλων» ἔκλεισθη διὰ Κόντινεντ εἰς τὰ 14)4 1/2). Τὸ «Αγγλίας διὰ Πειραιᾶ ἐνκυλώθη χθὲς τὸ ἄπειρον «Ιω. Π. Γουλκανδρῆς» 6500 τ. γχιανθράκων σελ. 6)9, ἀ.φ. Καὶ τὸ ἄπειρον «Γάγηντς» ἐκ Τάχην 6800 τ. διὰ Βενετίαν σελ. 7)9, ἀ.φ.

Αἱ τελευταῖς πληροφορίαι: διὰ τὸ Ρίθερ Πλέιτ ἐμφανίζουν τοὺς ἔκεινους γαύλους σταθερούς. Χθὲς ἐνκυλώθη ἐκ Πλέιτ τὸ ἄπειρον «Νήτου» 6500 τ. δι' Ἀγγλίαν—Κόντινεντ σελ. 19, κατατέλλοι 6 Ἀπρίλιον. Τὸ ἐν λόγῳ σκάφος θύ πλεύτη εἰς τὴν Ἀργεντινὴν κενόν.

## ΚΛΕΙΣΘΕΙΣΑΙ ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Αἱ κυριώτεραι γαύλωσεις Ἐλληνικῶν φορτηγῶν ἀτμοπλοίων, ἀλλὰ καὶ ἔνων τοιούτων, κατὰ τὸ λήξιν 150ήμερον, είναι αἱ κατώτεραι παρατιθέμεναι:

—Ἐκ Ρίθερ Πλέιτ.

“Μεμάς, ἀπὸ Necochea, μὲ συμπλήρωσιν ἐκ Μπάχιας Μπλάγκας, 6100 τ. σ.τηρῶν, διὰ Χάβρην—Αιβρύργον σελ. 21, ὄφιδον Μεσόγειον σελ. 23, Φεβρ. 19—26.

“Πολύμυνα, ἐκ Κοντσέφιον 6800 τ. σ.τηρῶν δι' Αμβέρσαν, Ρότερνταμ ἢ Αμερικανῶν σελ. 21, ἀ.φ.

“Alje Peñ—Koual. ἐκ Μπρουένας Αὔγουστος 1: Ρίου Ιανουάριον 300.000 κ.π. φορτίον διὰ τρεῖς λιμένας Αἴσφικτας σελ. 23 f.i.o. Μαρ. 7—16.

“Ζάννες Γούναρης, ἐκ Στὸν Αργεντίνης 7000 τ. σ.τηρῶν δι' Αγγλίαν—Κόντινεντ σελ. 19), ἐν Λαδίνιον 18)9, Μαρτίου 15—31.

“Βιργινία Σ., ἀπὸ Necochea ἢ Μπάχιας Μπλάγκας 6000 τ. σ.τηρῶν δι' Αγγλίαν—Κόντινεντ σελ. 19)3, κατατέλλοι 5 Ἀπριλίου.

—Ἐκ λιμένων Δουναβέως.

“Αγγελός Λ., ἐκ Σουλινᾶ 5900 τ. σ.τηρῶν δι' Αμβέρσαν—Αμβούργον σελ. 11)9, Φεβρ. 15—28.

“Arpad, Ούγγρος 5400 τ. δύοις ναύλον μὲ τὸν Αἴσφικτας σελ. 23 f.i.o. Μαρ. 7—16.

“Erland, Σουηδ. ἐκ Δουναβέως 5000 τ. σ.τηρῶν δι' Αμβέρσαν—Αμβούργον σελ. 14)6, Μαρτίου 1—15.

“Magdalena, Ολλανδ. ἐκ Δουναβέως 5000 τ. δι' Αμβέρσαν—Αμβούργον 14)6, Μαρτίου 1—15.

“Imatra, Φινλανδ. 6000 τ. δύοις διὰ τὸ άνωτέρω Ολλανδικ.

“Dubac, Σερβ. ἐκ Κωνσταντίνης 6300 τ. σ.τηρῶν δι' Αμβέρσαν—Αμβούργον σελ. 10)9, Φεβρ. 20—28.

“Lord Guilford, Αγγλ. ἐκ Σουλινᾶ 5000 τ. σ.τηρῶν δι' Αμβέρσαν—Αμβούργον σελ. 12)−, ἀ.φ.

“Ιω. Κορκόδελος, ἐκ Κωνσταντίνης 6200 τ. γεννημάτων Λά

Παλλί καὶ Ρουέν 11)9, Μάρτιον.

“Τάκης, 2500 τ. ξυλείας ἐκ Δουναβέως δι' Αλγέριον. Καζαπλάγκαν καὶ Σεβίλλην λ.στ. 1575, ἐλεύθ. ἐκφορτ. ἀ.φ.

—Ἐκ Μαύρης Θαλάσσης.

“St Andrew, Αγγλ. ἐκ Μαύρης Θαλάσσης 8500 τ. ζαχάρως διὰ Βομβάνην—Καράτοι σελ. 13)−, ἐὰν Ανατολικὲς ἀκτὰς Ινδίων 13)6, δύο λιμένας 14)3, Μαρτίου 10—25.

“Bradfynē, Αγγλ. 7000 τ. ἀλιτος ἐκ Μ. Θαλάσσης διὰ Βλαδιβοστόκης ή Χακοδάτην σελ. 18)− Μαρτίου 10—25.

“Ousebridge, Αγγλ. ἐκ Πότι 9000 τ. μεταλλεύματος διὰ Νόρδερν Ρέιντη δολ. 3.25, Μαρτ. 25—Απρ. 15.

“Orvieto, Ιταλ. ἐκ Μ. Θαλάσσης 5200 τ. γεννημάτων διὰ Κόντινεντ (έξαιρεσι Διτίας καὶ Συνδήσεως) σελ. 11, Μαρτ. 10—20.

“Levenbridge, Αγγλ. ἐκ Πότι 6200 τ. μαγγανέτας διὰ Νόρδο Χαττερας δολ. 3.45, Μαρτίου 1—10.

—Ἐκ λιμένων τῆς Μεσογείου.

“Ατμόπλοιον 6000 τ. ἐκ Σερίφου, μετάλλ., διὰ Ρότερνταμ σελ. 5)9, ἀ.φ.

“Tweed, Ολλανδ. ἐκ Τύνιδος 4500 τ. φωσφάτου διὰ Ρότερνταμ σελ. 6)−, ἀ.φ.

“Cyril, Δανικὸν Κύπρου 2500 τ. φορτίον διὰ Βορδώ σελ. 12)−, Μαρτίου 5—15.

“Ατμόπλοιον 7000 τ. ἐκ Χουνέλβας (μετάλλευμα) διὰ Νέαν Υόρκην, Φιλαδέλφειαν, Βαλτιμόρην σελ. 10)4 1/2, ὄφιδον Νόρφολκ καὶ Βαλτιμόρη σελ. 10)9, Μάρτιον.

—Ἐκ Βορ. Αμερικῆς—Καναδᾶ κ.λ.π.

... “Maru,” Ιαπων. ἐκ Ν. Υόρκης 35.000 κουνήτερος σίτου διὰ Μεσόγειον (έκπλεος Ισπανίας) 11)1/2 σάντες κατὰ 100 λίθρας, ὄφιδον Βόρ. Αφρικήν 12 σάντες, Φεβρ. 25—Μαρτίου 5.

“.....worth, Αγγλ. ἐκ Μόντρεαλ 32.000 κουνήτερος σίτου δι' Αμβέρσαν—Ρότερνταμ σελ. 9 σάντες κατὰ 100 λίθρας, Βορδώ—Δουναγέρην 10 σάντες, Λισσαβώνα 11, Λειψίδεος 11 1/2, Μαΐου 10—25.

“River Tigris,” ἐκ Χάμπτον Ρόδης 5000 τ. γαιανθράκων διὰ Δυτ.

Ιταλίαν δολ. 2, Μαρτίου 2—15.

"Baron.....," ἐκ Σάντο Ντομίγκο 3500 τ. ζαχάρεως διὰ Μασσαλίαν σελ. 14, Μάρτιον.

### —'Εκ λιμένων Αγγλίας

Έναντι λόθησαν διὰ μεταφοράς γαιανθράκων τὰ ἀπό :

"Περ. Δ. Κρυπτάνης,, ἐκ Μεθήλ 6500 τ. διὰ Πόρτ Σαΐδ 7)—Φεβ.

"Μιχαήλ,, ἐκ Γλασκώβης 5500 τ. διὰ Γένοβαν δ)—Φεβρ.

"Ατμόπλοιον ἐκ Κάρδιφ 6500 τ. διὰ Τζιμπούτι 10)3, Μαρτίου 5.

"Χρυσ. Σταυρούδη,, ἐκ Κάρδιφ 3000 τ. διὰ Κύπρου 9)9, ἐὰν φιοῦνται 10)9, Μαρτ.

"Corinthics" Αγγλ. ἐκ Κάρδιφ 7000 τ. δι' Αλεξάνδρειαν 6)9.φ.

### —'Εξ Ινδιῶν—"Απω Ανατολῆς.

"Logician" Αγγλ. ἐκ Μπούρμα 8250 τ. δρύζης δι' Ολλανδίαν σελ. 21, Μαρτίου 15—31.

"Ατμόπλοιον ἐκ Μαυρικίου 7100 τ. ζαχάρεως δι' Αγγλίαν 20)3, ὡψιῶν διὰ Μόντεραλ 23)6, Απριλ. 1—15.

"Εδα Ρίζωμος,, Γερμ. ἐκ Βλαδιμούστοκ 7000 τ. φορτίου δι' Αμβέρσαν—Αμβούργον σελ. 25, Απρ.—Μάιον.

### —'Εκ λιμένων Αύστραλίας

"Μαρία Σταθάτου,, ἐκ Δυτ. Αύστραλίας 7000 τ. σιτηρῶν διὰ Μεσόγειον—Αγγλίαν—Κόντινεντ σελ. 30, Ιουνίου 1—20.

"Baron Bellhaven" Αγγλ. ἐκ Σίδνευ Αύστραλίας 8400 τ. διὰ Μεσόγειον—Αγγλίαν—Κόντινεντ 29)3, Μαρτίου 1—15.

"Baron Fairlie" Αγγλ. 8200 τ. ἐκ Νοτ. Αύστραλίας διὰ Μεσόγειον, Αγγλίαν—Κόντινεντ σελ. 31), ἐὰν διὰ Καλκούταν σελ. 18)6, Μαΐου 1—15.

### —Τάιμ Τσάρτερ

"Piret,, Εσθονικὸν 4000 τ. διὰ 5—6 ταξείδ. σελ. 4, Μάιον.

"Janis Faulbaums,, Λειτου. 4560 τ. όμοιών σελ. 4.

"Durango,, Ισπαν. 5040 τ. όμοιών σελ. 3)5 1)2.

"Kalev,, Εσθονικὸν 2900 τ. σελ. 5, Μάιον

"Malev,, > 2950 > 5 \*

### —Ναυλώσεις τάνκερος.

"Ειρήνη,, 5100—5500 τ. πετρελαίου ἐκ Κωνσταντίνης δι' Αλεξάνδρειαν λ. στ. 1325, ἐὰν ἐκ Βατούμ δι' Αλεξάνδρειαν λ. στ. 1405, ἐὰν ἐκ Κωνσταντίνης καὶ Βατούμ διὰ τὴν Αλεξάνδρειαν λ. στ. 1475, διὰ 4 ἦως 6 συνεχῆ ταξείδια, μὲν ἔναρξιν ἀπὸ τοῦ Μαρτίου.

## ΤΑ ΕΝ ΠΛΩ ΔΙΑ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ

### —'Εκ λιμένων Αγγλίας

"Χατάσου,, Αγγλ. (Κράβρ—Στήθενς) φθάνει: Πειραιά 1 Μαρτίου ἐκ Λονδίνου καὶ Χούλλ.

"Λέσμπιαν,, Αγγλ. (Κράβρ—Στήθενς) φθάνει: Πειραιά 1 Μαρτίου ἐκ Γλασκώβης.

"Γεώργ. Πήττας,, φθάνει: Χαλκίδη 1 Μαρτίου ἐκ Κάρδιφ μὲν γαιάνθρακας.

"Βέλλα Μ. Διακάκη,, φθάνει: Θεσνίκην 1—2 Μαρτίου ἐκ Πλέναρθ μὲν γαιάνθρακας.

"Ορφ. Γάρδλ., Νορβγ. (Σπηλιωτούσιον) φθάνει: Πειραιά 3—4 Μαρτίου ἐκ Λονδίνου μέσῳ Αμβέρσης.

"Αγιος Γεώργιος,, (Καρδίδια) φθάνει: Πειραιά 3—4 Μαρτίου ἐκ Κάρδιφ μὲν γαιάνθρακας (Άδ. Σανθόπουλος).

"Ωρωπός,, φθάνει: Θεσνίκην 4—5 Μαρτίου ἐκ Μπάρρου μὲν γαιάνθρακας.

"Ντέστρο,, Αγγλ. (Κράβρ—Στήθενς) φθάνει: Πειραιά 5 Μαρτίου ἐκ Λονδίνου καὶ Χούλλ.

"Οπόρτο,, Αγγλ. (Κράβρ—Στήθενς) φθάνει: Πειραιά 8 Μαρτίου ἐκ Λίβερπουλ.

"Περσεύς φθάνει: Πειραιά 8—10 Μαρ. ἐκ Νισύρουστηλ, μὲν γαιάνθρακας. ("Ηδη ἔκπροστανται μέρος φορτίου στις Λαϊρίους).

"Βοσνία,, Αγγλ. (Κράβρ—Στήθενς) φθάνει: Πειραιά 10—15 Μαρτίου ἐκ Λίβερπουλ.

"Ντρομόρε,, Αγγλ. (Βάν Ντε Ζέ) φθάνει: Πειραιά 21 Μαρ. ἐκ Λίβερπουλ καὶ ἀναχ. 26 Μαρ. διὰ Βόλου, Θεσνίκην κ.λ.π.

"Ντακάρ Μαρού,, Ιαπων. (Κράβρ—Στήθενς) φθάνει: Πειραιά 25 Μαρ. ἐκ Λίβερπουλ.

"Ιω. Π. Γουλανδρῆς φθάνει: Πειραιά ἐκ Κάρδιφ τὸ β' 10ήμερον Μαρτίου, μὲν γαιάνθρακας.

### —'Απὸ Βόρειον καὶ Νότιον Αμερικὴν

"Αγιος Γεώργιος,, (Νικολάου) φθάνει: Πειραιά 1—5 Μαρτίου ἐκ Σάντα Φέ, μὲν σιτηρᾶ.

"Εὐγ. Σ. Εμπειρίκου,, φθάνει: Πειραιά 3 Μαρτίου ἐκ Νέας Υόρκης μὲν σιτηρᾶ.

"Εξτον,, Αμερ. (Εξπορτ) φθάνει: Πειραιά 5 Μαρτίου ἐκ Νέας Υόρκης. Θα συνεχίσῃ θεσνίκην.

"Γιλένιουρο,, Αγγλ. (Πανούσιον) φθάνει: Πειραιά ἀρχὰς Μαρτίου ἐκ

Βαγκούβερ, μὲν σιτηρᾶ. ("Ηδη ἔκφορτώνει: μέρος σίτου εἰς Σούδαν).

"Κίνη Σίτυ,, Αγγλ. (Πανούσιον) φθάνει: Πειραιά 7 Μαρτίου ἐκ Βαγκούβερ μὲν σιτηρᾶ.

"Σινάτα,, Γαλλ. (Φάρερ) φθάνει: Πειραιά 10 Μαρ. ἐκ Νέας Υόρκης διὰ Ρουμανίαν—Συριαν.

"Αγιος Μάρκος,, (Μαργαρόνη) φθάνει: Πειραιά 10—15 Μαρ. ἐκ Μπουνίος "Αύρες μὲν σιτηρᾶ.

"Εξάνθια,, Αμερ. (Εξπορτ) φθάνει: Πειραιά 15 Μαρτίου ἐκ Νέας Υόρκης. Θα συνεχίσῃ θεσνίκην.

"Ισιδώρα,, φθάνει: Πειραιά 3'. 10ήμερον Μαρτίου ἐκ Βοστώνης μὲν σιτηρᾶ.

"Μαρίσα Ράσιτς,, Σερβ. φθάνει: Πειραιά 20—25 Μαρτίου ἐκ Μπάχιας Μπλάγκικης μὲν σιτηρᾶ.

"Φραγκ., Β. Γουλανδρῆς,, φθάνει: Πειραιά τέλη Μαρτίου ἐκ Βορ. Αμερικῆς μὲν σιτηρᾶ.

"Γκουέρκους,, Αγγλ. φθάνει: Πειραιά τέλη Μαρτίου ἀρχὰς Απριλίου ἐκ Σάντα Φέ, μὲν σιτηρᾶ.

"Σπάρα,, Αγγλικόν φθάνει: Πειραιά ἐκ Νέας Υόρκης τέλη Μαρτίου, μὲν σιτηρᾶ.

### —'Εκ Βαλτικῆς καὶ Ήπειρος. Εύρωπης.

"Ολυμπίας" Γερμ. (Φραγκούσιον) φθάνει: Πειραιά 1 Μαρτίου ἐκ Αμερικῆς—Αμβέρσης.

"Ακούλακα" Γερμ. (Φραγκ.) φθάνει: Πειραιά 3 Μαρ. ἐκ Αμβέρσης—Αμβέρσης.

"Ρόλαντ" Σουηδ. (Εγγενίδη) φθάνει: Πειραιά 4 Μαρ. ἐκ Γκόττεμπουργκ—Δάντσιγκ κ.λ.π.

"Ντέλεος" Γερμ. (Φραγκ.) φθάνει: Πάτρας καὶ εἰτα Πειραιά 4—5 Μαρ. ἐκ Αμβέρσης—Αμβέρσης.

"Σέρες" Ολλανδ. (Φέλιξ Καρούκ) φθάνει: Πειραιά 9 Μαρτίου ἐκ Αστερνταρη—Ρότερνταμ. Θα συνεχίσῃ Βόλον—Θεσσαλονίκην.

"Μπλάνταντ" Σουηδ. (Εγγενίδη) φθάνει: Πειραιά 9 Μαρ. ἐκ Σουηδίας—Κόντινεντ.

"Ρούγιαλ Στισέπτρος" Αγγλ. (Βλάσσον) φθάνει: Χαλκίδης α' 10ήμερον Μαρ. ἐκ Αμβέρσης, μέσῳ Όραν, μὲν γαιάνθρακας.

"Γαλιλαία" Γερμ. (Φραγκ.) φθάνει: Πειραιά 6—10 Μαρ. ἐκ Βρέμης—Αμβέρσης—Αμβέρσης.

"Αντζουλέττα" (Γιαννούλατός) φθάνει: Πειραιά 12—13 Μαρτίου ἐκ Ρότερνταμ, μὲν γαιάνθρακας.

"Αμάντεα" Γερμ. (Φραγκ.) φθάνει: Πειραιά 14 Μαρτίου ἐκ Αμβέρσης—Αμβέρσης.

"Χάβο" Νορβ. (Φελιππωκοπούλου) φθάνει: Πειραιά 15 Μαρτίου ἐκ Αμβέρσης.

"Γκέρνιας" Γερμ. (Φραγκοπ.) φθάνει: Πειραιά 18 Μαρτίου ἐκ Αμβέρσης—Αμβέρσης.

### —'Εκ Ρωσίας—Ρουμανίας—Τουρκίας.

"Ντονυμπόβινκ" Σερβ. (Σπάσιτς) φθάνει: Πειραιά 2 Μαρτίου ἐκ Σμύρνης διὰ Τεργέστην.

"Εναγγ. Τόγια" φθάνει: Πειραιά τὸ α' 10ήμερον Μαρτίου ἐκ Θεοδόσιας μὲν γαιάνθρακας.

"Ενγενα Καμπάνη" φθάνει: Πειραιά τὸ β' 10ήμερον τοῦ Μαρτίου ἐκ Θεοδόσιας, μὲν γαιάνθρακας.

"Ομηρος" φθάνει: Πειραιά 3' 10ήμερον Μαρτίου ἐκ Ρουμανίας μέσῳ Καλαριών.

"Δημοκρατία" φθάνει Πειραιά ἐκ Θεοδόσιας τὸ α' 10ήμερον Μαρτίου, μὲν γαιάνθρακας.

### —'Εκ διαφόρων ἀλλων λιμένων.

"Πρ. Κοπάλιτς" Σερβ. (Σπάσιτς) φθάνει: Πειραιά 5 Μαρτίου ἐκ Τεργέστης διὰ Σμύρνην.

"Τόσκα" Ιταλ. (Ντανόν) φθάνει: Πειραιά α' 10ήμερον Μαρτίου ἐκ Γίνοβας διὰ Σμύρνην (ὑπὸ αἰρεσιν).

"Κάπο Πίνο" Ιταλ. (Εγγενίδη) φθάνει: Πειραιά 6 Μαρτίου ἐκ Γίνοβας.

"Ντελάγκος Μαρού" Ιαπων. (Κράβρ—Στήθενς) φθάνει: Πειραιά 23 Μαρτίου ἐκ Γιοχοκάμας—Σαγγάκης—Ινδίδιν.

## ΑΙ ΑΠΩΛΕΙΑΙ ΠΛΟΙΩΝ ΤΟΝ ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΝ

Τὴν 24ην Φεβρουαρίου ἐδημοσιεύθη ἐν Αγγλίᾳ ἡ ἐπίσημος στατιστικὴ τοῦ Λοῦδ διὰ τὰς ἀπωλεῖας πλοίων κατὰ τὸν μῆνα Ιανουάριον. Αἱ δλ̄καιαι ἀπώλειαι ἀνηλθούσι εἰς 8 ἀπ. τόννων 21.440 ἔχοντα 12, τόννων 35.498 τοῦ 1930 καὶ 16, τόννων 43.941 τοῦ 1929. Τὰ γυναγήσαντα πλοῖα τὸν ἐφετεινὸν Ιανουάριον ἦσαν: Αγγλικὰ 2 τόνων 5002, Ελληνικὰ 1 τόν. 1278 (τὸ «Μπαρόν ντε Κατελέν»), 1 Ιαπων. τ. 720 ἐν Νορβηγ. τ. 6119, ἐν Σερβικόν τ. 3950 καὶ δύο Τουρκικά τ. 4371.—Αἱ μερικαὶ ἀδαρίαι: ἀνηλθούσι δέξης:

"Ιανουάριος" 1931 ἐν δλ̄φ ἐπι 648 πλοίων

" " 1930 > " " 912 "

" " 1929 > " " 814 "

" " 1928 > " " 796 "

Αἱ ἀριθμοὶ αὐτοῖς κατανέμονται: Έκ ζημίας λόγῳ τρικυμίας 58, Εγκαταλείψεως 1, Ηροσεράξεως 145, Συγκρούσεως 189, Ηυρκατι 1 καὶ ἐκρήσεις 35, Ζημία: μηχανῶν, ἀξονῶν καὶ 85. Εξ ἀλλων αἰτιῶν 135.—



ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος Ναυπ.	Τόν. Γκρός	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΕΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
"Αβυδος	'Αντ. Δημάδη	73	1157	Έφθ. Πειραιά 27 Φεβρ. ἐκ Μάλτας
"Άγιοι Βίκτωρες	Μ. Κραύση	95	1550	ἀργει Χίον Φεβρ. 28
"Άγιος Γεώργιος	Ν. Νικολάου	11	4248	φθάνει Πειραιά 1—5 Μαρτίου ἐκ Σάντα Φέ
Άγιος Γεώργιος	Α. Γ. Βλασσοπούλου	12	3283	φθάνει Πειραιά 3—4 Μαρτίου ἐκ Κάρπηφ
Άγιος Γερέσιμος	έτ. «Ιωνία» Α.Ε.	98	3224	ἔφθασε Δουνκέρκη 15 Φεβρ. Ἐκφορτώνει:
"Άγιος Ιωάννης	έτ. «Ατλαντικός»	06	5699	ἀργει 'Αριδέραν Φεβ. 26
"Άγια Μαρίνα	έτ. «Κάσσος»	12	4151	εἰς Ροζάριο 28 Φεβρ. ὑπό ἐκφόρτωσιν γαιανθράκων
"Άγια Παρασκευή	Χρ. Βλάση	89	2041	ἔνωνται εἰς Πειραιά 28 Φεβρ.
"Άγιος Μάρκος	Π. Μαργαρώνη	10	5165	Φθάνει Πειραιά 12—15 Μαρτ. ἐκ Μπουένος "Αϊρες
"Άγιος Μάρκος	Γ. Τριλίθη	19	4514	ἀργει Πειραιά 28 Φεβρ.
"Άγιος Νικολάος	Φράγκον καὶ Λιθανοῦ	06	4363	ἔφθασε Κοπεγχάγην 18 Φεβρ.
"Άγιος Σπυρίδων	Γ. Δικούτρος κλπ.	01	3779	εἰς Πότι 20 Φεβρ. ἀδρανούν λόγῳ τῶν πάγων
"Άγγελική	Γ. Γεωργαντή	99	3231	ἀργει Πειραιά 28 Φεβρ.
"Άγγελος Λ.	Ε. Σκαρδέλη	04	3667	Σητήλις Σύρου 13 Φεβρ. διὰ Σουλινά, ἔφ. 16
"Άγγελης Καμπίτσης	Δ. Π. Καμπίτση	06	3016	εἰς Νικολάεφ 23 Φεβρ. ἀργούν λόγῳ τῶν πάγων
Άδαμ. I. Πειθῆς	Άθ. Πειθῆς	08	4537	ἐν πλ. 20 Φεβρ. ἐξ 'Αργεντινής διὰ Κόντινεντ
Άδαμ. Κοραής	Κακαρούκας κλπ.	84	1324	ἀργει Χίον 28 Φεβρ.
Άδελφότης	I. N. Γούλανδρη	08	3882	Σητήλις Κωνι) πολιν 18 Φεβρ. διὰ Φάλμουφ
Άθανάσιος	N. Λουκαρδοπούλου	07	4295	ἔφθ. εἰς Χέρσαν 21 Φεβρ. Ἐκφορτώνει:
Άιμιλιος	Γρόδημου	98	3297	ἀργει Πειραιά Φεβρ. 28
Άκροπολις	Βασ. Μπρούσου	13	4342	ἀργει εἰς 'Αριδέραν 28 Φεβρ.
Άλαφια	E. Νικολάτη	02	4470	ἀργει εἰς Γένοβην 27 Φεβρ.
Άλβανία	Χατζή 'Οσμάν	74	1373	εἰς Μπέτιος ὑπό κατάσχεσιν ἀπό ἐπον
Άλεκός	N. Κωττάκη	06	4395	εἰς Νικολάεφ 20 Φεβρ. ὑπό φόρτωσιν
Άλεξανδρα	Π. Νεγρεπόντε	99	4028	ἔφθ. Νεάπολιν 11 Φεβρ. Ἐκφορτώνει:
Άλκυών	'Ολιδιέ	00	3353	ἀργει εἰς 'Αριδέραν 28 Φεβρ.
Άλκυών	Κα Ε. Α. Λεμού	95	2701	ἀργει Πειραιά 28 Φεβρ.
Άλμα	Παπαδημητρίου	90	1814	ἀργει Πειραιά 28 Φεβρ.
Άλουμινη	Χρ. Βλάση	12	563	ἐν πλ. ἐκ Μυτιλήνης 26 Φεβρ. διὰ Σημύρην
Άμαζῶν	M. Χρουσάκη	03	2759	Βάπτιση «Νεράδα»
Άναστασία	I. Γ. Λιθανοῦ	05	2883	εἰς Κέρτη 26 Φεβρ. ἀργούν λόγῳ τῶν πάγων
Άναστασίς	K. Φύχα	07	4853	φθάνει Μασσαλίαν 1—5 Μαρτ. ἐκ Ροζάριο
Άναστ. Πετρούτσης	K. Α. Πετρούτση	99	3025	παρέινει εἰς Ρίγιν 27 Φεβρ.
Άναστ. Πατέρας	Δ. Πατέραρχη	14	3382	εἰς Κέρτη 26 Φεβρ. ἐν μέσῳ τῶν πάγων
Άγιθεις	Δ. Κ. Πιτέλλου	05	2716	ἀνεχ. Μπλάση 13 Φεβρ. διὰ Σέττεν
Άννα	N. Λουκαρδοπούλου	19	5173	ἀργει εἰς 'Αργοτόλι 28 Φεβρ.
Άννα Βούλγαρη	Χαρ. Θ. Βούλγαρη	12	4603	δηγλ. Γιαρκάλτερ 16 Φεβρ. διὰ Μπουένος "Αϊρες
Άννα Βασιλάκη	K. N. Βισαλάκη	04	3045	εἰς Όντζην 27 Φεβρ. ὑπό ἐκφόρτωσιν
Άννα Μαζαράκη	άθ. Μαζαράκη	13	5411	ἀργει Πειραιά 28 Φεβρ.
Άννουλα	Γ. Τσιτσάλη	08	4853	ἀργει Χίον 26 Φεβρ.
Άνθιππη Ν. Μιχάλου	έτ. Μιχάλου	05	3298	ἀργει Πειραιά 28 Φεβρ.
Άνδρεας Κ.	Π. Μαργαρώνη	03	3602	εἰς Θεσσαλονίκην 25 Φεβρ. ὑπό ἐκφόρτωσιν σίτου
Άνδρομέδα	Ίαδ. Μαργαρώνη	14	4997	ἔφθ. Καλαί 17 Φεβρ.
Άντωνιος	A. Γεωργαντή	83	1187	ἀργει Πειραιά 28 Φεβρ.
Άντωνης	Σ. καὶ Π. Λεμού	04	2679	εἰς λιμένας Δουνάδεως 28 Φεβρ. ὑπό φόρτ. διὰ Μπάρ:
Άντωνιος Βροντίσης	I. Βροντίση	04	2690	ἀνεχ. Κάρτη 6 Φεβρ. Φορτώνει: εἰς Μαρικούσπολιν
Άντωνης Γ. Λεμός	Σ. καὶ Π. Λεμού	11	4410	ἀργει Οινόβες 28 Φεβρ.
Άντωνης Γεωργαντής	Γ. Γεωργαντή	15	3557	ἀργει Πειραιά 28 Φεβρ.
Άντωνιος Δ. Κυδωνιεὺς	Δ. Κυδωνιέως	07	3920	εἰς Μπέργκεν 26 Φεβρ. ὑπό ἐκφόρτωσιν
Άντωνιος Σταθάτος	Δ. Σταθάτου	20	3836	εἰς Αμέρεραν 26 Φεβρ. ὑπό ἐκφόρτωσιν
Άντζουλέττα	'Αντ. Γιαννουλάτου	07	2693	ἀνεχ. Ρόττερνταμ 25 Φεβρ. διὰ Πειραιά
Άποινια	Z. Βαλιάδη	05	3607	ἔφθ. Νικολάεφ 22 Φεβρ. ὑπό φόρτωσιν 26 Φεβρ.
Άριάνη	I. Νικόφρου κλπ.	05	4319	δηγλ. Γιαρκάλτερ 13 Φεβρ. διὰ Κόντινεντ
Άριάδην Παντελή	έτ. «Μαριμάρα»	10	4445	ἀνεχ. Μοντεθίδεω 6 Φεβρ. διὰ Κόντινεντ
Άριστ. Α. Γουλανδρῆς	E. Γουλανδρῆ	05	3470	'Εκ Μπουνίδη: ἐν πλ. διὰ Πειραιά Φεβρ. 28
Άρης	Γ. Βεργωτή	03	919	ἀργει Πειραιά 28 Φεβρ.
Άρτεμις	Δ. Φαλαγκάκ	01	3587	δηγλ. Κωνι) πολιν 16 Φεβρ. δι: 'Αγγλίαν—Κόντινεντ
Άρτεμισία	H. Μαζαρή	06	4343	εἰς Αμβούργον 27 Φεβρ. ὑπό ἐκφόρτωσιν
Άρχαγγελος	άδ. Λιθανοῦ	17	4349	ἔφθ. Άλ. Παλλής 12 Φεβρ. ἐκ Χιλῆς. Ἐκφορτώνει:
Άσημίνα Μπάικα	H. Μπάικα	95	1495	ἀργει Πειραιά 28 Φεβρ.
Άσια	'Ολιδιέ	92	2893	εἰς Ρουέν 26 Φεβρ. ὑπό ἐκφόρτωσιν
Άσπασια εκ Θ. Γαλάκης	I. Γαλάκη	14	4211	ἔφθ. Νεάρχεας 8 Φεβρ. φορτώνει:
Άσπασια Νομικοῦ	M. Νομικοῦ	99	846	ἐν πλ. ἐκ Σουλινά διὰ Ραδέννων, ἐπόδισε Σάμην Φεβρ. 26
Άστιλη	Σταφυλοπάτη κλπ.	96	1350	εἰς Σαλέρνο 15 Φεβρ. ὑπό ἐκφόρτωσιν
Άτβις	'Ατλαντικός, Α.Ε.	30	4108	δηγλ. Μαζάρες 13 Φεβρ. διὰ Χούλλ. 'Εφθ. 22 Φεβρ.
Άτλαντικός	'Ατλαντικός, Α.Ε.	19	5600	ἔφθ. Μπουένος "Αϊρες 17 Φεβρ.
Άτλας	'Ατλαντικός, Α.Ε.	07	3815	εἰς Μαρικούσπολιν 25 Φεβρ. ἀργούν λόγῳ τῶν πάγων
Άφροδεσσα	'Αδ. Κερτάτα	05	2485	'Από Μαρικούσπολιν δι: 'Ιταλίαν ἐν πλ. 28 Φεβρ.
Βάντα	'Επιφανειάδη	03	4190	δηγλ. Κωνι) πολιν 17 Φεβρ. διὰ Φάλμουφ
Βασ. A. Πολέμης	Γκ. Γκουμά	07	3429	εἰς Πειραιά 28 Φεβρ. ἀναχ. 11 Μαρτ. διὰ Πόρτ Σατό
Βασ. Δεστούνης	άδ. Δεστούνη	97	3146	ἀργει Πειραιά 28 Φεβρ.

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος Ναυπ.	Τόν. Γκρός	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΕΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Βασ. Παντελής	άδ. Παντελή	07	5045	φθάνει Λονδίνον 2 Μαρτίου έκ Μοντεβίδεο
Βέλλα Μ. Διακάκη	Μ. Διακάκη	99	3457	φθάνει εἰς Θεσνίκην 1—2 Μαρτίου έκ Κάρδιφ
Βενιζέλος	άδ. Σιφναίου	10	1005	εἰς πλάκας Σέττες—Κατακώλω
Βιργίνια Μαυρολέων	Μ. Ε. Διακάκη	04	3569	διήλθε Μαδέρας 14 Φεβρ. διά Μπουένος "Αύρας"
Βιργίνια Σ.	Z. Σαμοθράκη	05	3885	εἴθ. Τσιτιτζένικαν 18 Φεβρ. έκφορτώνει
Βόλγας	Παπαδημητρίου	92	2505	άργει Πειραιά 28 Φεβρ. έκφορτώνει
Βύρων	Εθνικής	14	9272	άνεχ. Πειραιά 23 Φεβρ. διά Νέαν Τόρκην
Γαλούνης	A. Μπίστη	94	2154	άργει Πειραιά 28 Φεβρ.
Γαρδελάκη	E. Θεοφιλάτου	88	2282	διήλθε Κων(πολιν) 23 Φεβρ. διά Σούσα
Γέρω—Καρδας	άδ. Καρρά	11	4574	παραμένει εἰς Μαγκαλάνες 28 Φεβρ. μέζημας
Γεώργιος	άδ. Αιθανού	14	3536	έφθασε Μπουένος "Αύρας 21 Φεβρ."
Γεώργιος Γ.	Δ. Δάμπιαση	18	4289	"Ανεχ. Βίλλαν Κονστιτούσιον 22 Φεβρ. δι' Αθογούρου
Γεώργιος Μ.	Σ. Λέρου και Μ. Λευού	05	4254	έφθασε Υμουράνιον 17 Φεβρ.
Γεώργιος Π.	Έπιφανειάδη	03	4052	άργει Πειραιά 28 Φεβρ.
Γεώργ. I. Γουλανδρής	N. και Γ. Σίμουρα	96	2187	εἰς Πειραιά 28 Φεβρ. θάλασσας 3 Μαρτίου διά Ρεσίκην
Γεώργ. Κυριακίδης	N. Γ. Κυριακίδη	11	4201	άνεχ. Ροζάριο 15 Φεβρ. δι' Αμδούργον
Γεώργ. Κ. Σαλιάρης	Γ. Κ. Σαλιάρη	01	3514	άργει Πειραιά 28 Φεβρ.
Γεώργ. Μάντακας	B. Γ. Μάντακα	21	3246	άνεχ. Πειραιά 28 Φεβρ. διά Κύπρου
Γεώργ. Μ. Εμπειρίκος	S. Γ. Εμπειρίκος	21	5728	διήλθε Γιέραλτάρ 20 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
Γεώργ. Μ. Λιβανός	άδ. Αιθανού	28	3831	διήλθεν "Άγιον Βικέντιον 18 Φεβρ. διά Ροζάριο
Γεώργ. Παλαιοκρασσᾶς	Γ. Παλαιοκρασσᾶς	00	1043	άργει Πειραιά 28 Φεβρ.
Γεώργ. Πήττας	άδ. Γ. Πήττα	98	3110	εἰς Χαλκίδα 28 Φεβρ. υπό έκφρτωσιν
Γιάννης	Γ. Ανδρέας κλ.π.	05	4391	Εις Τάιν 28 Φεβρ. υπό φόρτωσιν
Γιαν. Γούναρης	Γ. Ζ. Γούναρη	01	2238	άργει Πειραιά 28 Φεβρ.
Γουλανδρής	Διαπούλη και Δάμπιαση	03	3849	εἰς Τσιτιτζένικαν ἀπό 18 Φεβρ. Έκφ. 28. Είτε Σύρου
Γρηγορίος Κ.	H. Καλλιμανοπούλου	90	2538	άργει Πειραιά 28 Φεβρ.
Δάρμας	άδ. Ηπίττα	83	1595	έφθασε Πειραιά 11 Φεβρ. Άργει
Δάφνη	Γ. Λυκαρδοπούλου	10	2810	έφθ. Γένοβαν 14 Φεβ. Παρέμενε 22 Φεβρ.
Δελφίν	Άδ. και Ανδρεαδῆ	06	3816	διήλθε Κων(πολιν) 18 Φεβρ. διά Φάλμουθ
Δέσποινα	Κοσμή και Γεωργ.λῆ	09	4461	εἰς Νικολάϊσφ ἀπό 18 Φεβρ. ἐν μέσῳ τῶν πάγων
Δέσποινα Γλύπτη	Γ. Γλύπτη	04	3313	εἰς Δεσδέσιαν 28 Φεβρ. υπό έκφρτωσιν
Δέσπω	I. Δ. Χανδρῆ	99	1819	έφθ. Πειραιά 21 Φεβρ. ἐκ Κοσσεΐρη
Δημήτρης	Σ. και Π. Λευού	05	3338	άργει Οινόύσας 27 Φεβρ.
Δημ. Γ. Θεομιώτης	A. M. Τατάκη	06	4271	διήλθε Κ(λ)ιν 18 Φεβρ. δι' Οδηγούσ. "Έφθ. 27 Φεβρ.
Δημ. Λ. Δανιόλος	Σ. και K. Δανιόλος	06	3824	διήλθε Γιέραλτάρ 21 Φεβρ. διά Κοπεγχάγην
Δημ. Μ. Διακάκης	M. Δ. Διακάκη	01	5872	εἰς Παλέρμον 20 Φεβρ. υπό έκφρτωσιν
Δημ. N. Βογιατζήδης	N. Δ. Βογιατζήδη	08	3444	άργει Πειραιά 28 Φεβρ.
Δημ. N. Βούλγαρης	N. Δ. Βούλγαρη	02	3975	άργει Σύρον 28 Φεβρ.
Δημ. Ν. Ράλλιας	N. Δ. Ράλλιας	99	3534	εἰς Σαδόνιαν 28 Φεβρ. υπό έκφρτωσιν
Δημ. Παντελῆς	άδ. Παντελῆ	20	4291	εἰς Μάρ Ντέλ Πλάτα 26 Φεβρ. υπό φόρτ. διά Κόντινεντ
Δημ. Χανδρῆς	I. Δ. Χανδρῆ	98	3346	άνεχ. Νικολάϊσφ 9 Φεβρ. διά Δανίαν, ἐν πλήρ. 26 Φεβρ.
Δημοκρατία	Γ. Περιθολάρη	00	3769	έφθ. Θεσδέσιαν 17 Φεβρ. Φορτώνει διά Πειραιά
Διαιμάντω	άδ. Τσατόσμουρο	03	2281	άνεχ. Γένοβα 25 Φεβρ. διά Σύρου
Διονύσιος	E. A. Καραδίκη	03	2018	εἰς Μπαρλέταν 28 Φεβρ. υπό έκφρστ.
Διον. Σταθάτος	Δ. A. Σταθάτος	19	5450	έφθ. Σάντα Φέ 16 Φεβρ. υπό φόρτωσιν 26 Φεβρ.
Δίρφυς	06	2795	διήλθε Κων(πολιν) 14 Φεβρ. διά Φάλμουθ	
Διώνη	Γ. Φ. Ανδρεαδῆ	03	4227	άργει Πειραιά 28 Φεβρ.
Δραγών	I. Δ. Κορκοδείλου	01	3582	άργει εἰς Σύρον 28 Φεβρ.
Δύο Φίλων	Ραπτάκη και Ρούσσου	03	3547	έφθ. Δάντοιγκ 27 Φεβρ. Φορτώνει
Δωροθέα	A. Μπαλτά	97	2024	άργει Κάρους 28 Φεβρ.
Έδισσων	'Εθνικής	96	II.103	άργει Πειραιά 28 Φεβρ.
Ειρήνη, τάνη	A. Καλλιγά κλπ.	09	4009	εἰς Αιδηρόσαν 20 Φεβρ. Ένακλόθη ἐκ Μ. Θαλάσσης
Ειρήνη Κυριακίδην	N. Γ. Κυριακίδη	22	3781	εἰς Δουγκέρκην 26 Φεβρ. υπό έκφρτωσιν
Ειρήνη N. Ράλλια	N. Δ. Ράλλιας	08	3860	άνεχ. Μπάρου 14 Φεβρ. διά Σαδόνιαν, διήλθε Γιέραλτάρ 21
Ειρ. Σ. Εμπειρίκου	Στ. Εμπειρίκου	27	4164	εἰς Πειραιά 28 Φεβρ. υπό έκφρτωσιν
Ελέγκω A. Κυδωνιέως	Π. Κυδωνιέως	02	4162	έφθ. Πειραιά 23 Φεβρ. ἐκ Γένοβης
Ελένη	A. Καλλινίκου	18	5655	άργει Ήπάχην 26 Φεβρ. Ένακλόθη
Ελένη Γ. Εμπειρίκου	A. Δ. Λός	01	1882	εἰς Πάτρας 21 Φεβρ. υπό έκφρτωσιν
Ελένη Σενιού	Στ. Εμπειρίκου	05	3919	εἰς Σαλόνιαν 27 Φεβρ. υπό έκφρτωσιν
Ελευθ. K. Βενιζέλος	E. Σενίδης και Σία	79	1169	άργει Πειραιά 23 Φεβρ. Μετανομάσθη «Προφήτης Ηλίας»
Ελισσήβετ	έτ. «Χίος» A. E.	98	4572	εἰς Νούσκατλ 26 Φεβρ. υπό φόρτωσιν διά Βαντίκην
Ελλήν	άδ. Μαζαράκην	22	3553	άργει Πειραιά 28 Φεβρ.
Εμμ. Σταυρούδης	Στ. Εμπειρίκου	13	4557	άνεχ. 1 Μαρτίου ἐκ Πειραιώς διά Κελάρικς
Ένωσις	Κα Σταυρούδη	03	4391	έφθ. Τάιν 26 Φεβρ.
Έρηνούλα	'Αγρέας και Αγγελή	03	4371	άργει Πειραιά 28 Φεβρ.
Ερμούπολις	N. Τσατόσμουρο	05	2715	άνεχ. Πέρτ. Σατή 21 Φεβρ. διά Μαρικονούσλιν
Εύαγγ. M. Διακάκη	E. Βασιλικού	06	3594	άνεχ. Κάρδιτ 21 Φεβρ. διά Ροζάριο
Εύαγγελία Τόγια	A. M. Διακάκη	03	2876	φθάνει εἰς Σαλίνα 1—5 Μαρτίου
Εύάγγ. Νεόφυτος	έτ. K. Τόγια	97	3022	εἰς Θεσδέσιαν 23 Φεβρ. υπό φόρτωσιν διά Πειραιά
Εύανδρος	G. Νεοφύτου	06	4432	άνεχ. Σαδόνιαν 23 Φεβρ. διά Σύρου
Εύγενα Καμπάνη	M. Βαλιάς	98	3543	εἰς Πειραιά 28 Φεβρ. υπό έκφρτωσιν
Εύγενία	G. N. Εμπειρίκου	98	3470	εἰς Θεσδέσιαν 23 Φεβρ. υπό φόρτ. διά Πειραιά
Εύγ. M. Γουλανδρή	άδ. Αιθανού	15	3687	άνεχ. Μπάρου 20 Φεβρ. διά Κων(πολιν)
Εύγ. Μ. Μύλωνα	B. και I. Κουτσούκου	03	3276	έφθ. Θεσδέσιαν 15 Φεβρ. Φορτώνειδη Ιταλίκην
Εύγ. Σ. Εμπειρίκου	Θ. Μύλωνας	01	5148	έφθ. Νικολάϊσφ 22 Φεβρ. Φορτώνει
Εύγ. Χανδρή	Στ. Εμπειρίκου	20	4862	Φθάνει Πειραιά 4 Μαρτ. ἐκ Νέας Τόρκης
Εύτ. Βεργωτή	I. Δ. Χανδρῆ	22	5108	εἰς Νοβορωσίσκην 27 Φεβρ. υπό φόρτωσιν
Ζάννες Γούναρης	G. Βεργωτῆ	13	5123	έφθ. Ροζάριο 4 Φεβρ. Παρέμενε 20 Φεβρ.
Ζαννής Λ. Καμπάνης	G. Βεργωτῆ	09	2993	διήλθε Κίνα 25 Φεβρ. διά Φάλμουθ (διαταγής)
Ζαχαριόζα	άδ. Γούναρη	07	4407	άνεχ. Τάιν 20 Φεβρ. διά Μπουένος "Αύρας
	κληρον. Λ. Καμπάνη	20	5298	εἰς Όθησσος 26 Φεβρ. Άναμενει διαταγής
	G. Λυκιαρδοπούλου	06	4645	έφθ. Χούλλ 28 Φεβρ.

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυπ.	Τόν. Γρόδες	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΕΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Ζηνοβία Ζύλδα Αμπατιέλλου τάνκ	έτ. «Μιχαλινού» Γ. Ε. Αμπατιέλλου	06 20	2947 1138	ζηθασ Πειραιά 24 Φεβρ. ἐκ Τσιτιαδένιας εἰς Κωνσταντζαν 28 Φεβρ. ὑπό ἀκποίησιν
Ηλίας Γ. Κουλουκουντής Ηρώων	έτ. «Ατλαντικός» Σορώτου Κουφού Παπαδάτ.	11 06	4861 1516	ἀνεχ. Νεκόχεα 9 Φεβρ. διὰ Γένοβαν εἰς Ραδένναν 26 Φεβρ. ὑπό ἀκφόρτωσιν
Θάσος Θεμιστοκλῆς Θεόδωρος Θεοτόκος Θεμώνη Θέτις Θησεύς Θράκη Θρασύβουλος	Πατριωτικής Ἐθνικής Α. Καλλινίκου Σ. Πολέμη «Κάσσος» Α.Ε. Ε. Χατζηλία Μ. Κουλουκουντή Πατριωτικής Α. Βογιατζήδη	19 07 99 98 29 30 99 17 12	1565 5956 5660 4018 3875 4123 3768 982 3693	ἀργεῖ Πειραιά 28 Φεβρ. ἀργεῖ Αμπατάλη 28 Φεβρ. εἰς Νισύκαστλ 24 Φεβρ. ὑπό φόρτωσιν ζηθασ ισθή σεις τάς Αγγλ. ἀκτάς ἐκ συγκρούσεως ἀνεχ. Νεκόχεα 14 Φεβρ. δι' Αγ. Βικέντιον παρέμενε εἰς Νεκόχεα (Αργεντινής) 20 Φεβρ. ἔφθ. Σύρου 20 Φεβρ. ἐκ Σορίας ἀργεῖ Πειραιά 28 Φεβρ. ἐν πλῷ ἐκ Σάν Νικολάς διὰ Κόντινεντ
Ιάκωβος Ιάσων Ιόθηη Ιθακος Ιουλία Ιοις Ιοιδώρα Ιουήνη Ιοιάννης Ιω. Βάττης Ιω. Ε. Γιανναγάς Ιω. Κορκόδειλος Ιω. Λύρας Ιω. Νομικός Ιω. Π. Γουλανδρής Ιω. Πατέρας	Γ. Ἀγγελίδη Ἀλεξάτου κλπ. Σ. Βλασσοπούλου Γ. Δρακούλη Π. Χατζηλία Ν. Ἀντωνίου Γ. Ν. Κονδύλη Γρόμην Δ. Δάμπαση Θεοφ. Βάτη έτ. «Κάσσος» Α.Ε. Π. Κορκόδειλος Ιω. Κ. Λύρα Α. Νομικοῦ Δ. Γουλανδρή νιῶν Ν. Πατέρα	01 90 11 06 08 00 00 00 09 12 07 05 19 99 10 07	2107 1083 4083 4070 3742 1106 3899 2399 3667 4418 4616 4071 2165 640 3750 3874	Φθάνει εἰς Βορδώ 2-3 Μαρτίου εἰς Πάτρας 25 Φεβρ. ὑπό ἀκφόρτωσιν τουρκ. γαιάνθρακος ζηθασ Αγ. Βικέντιον 21 Φεβρ. διὰ Μ. Θάλασσαν διῆλθε Κένι 16, εἰς Αιθόρο 24 Φεβρ. ὑπό ἀκφόρτωσιν διῆλθε Ρίον Ιανέντρον 14 Φεβρ. διὰ Τσιτιαδένιας ἀνεχ. Πειραιά 25 Φεβρ. διὰ Νεσπόλην ἀνεχ. Βοστώνην 21 Φεβρ. διὰ Πειραιᾶ ἀργεῖ Πειραιά 28 Φεβρ. διῆλθε Ντακάρ 16 Φεβρ. διὰ Ρόττερνταμ διῆλθε Ντακάρ 18 Φεβρ. δι' Αμστερνταμ ἔφθ. Βενετίαν 14 Φεβρ. ἐκφορτώνει ἀνεχ. Πειραιά 25 Φεβρ. διὰ Ρωσίαν ἀργεῖ Πειραιά 28 Φεβρ. ἔφθ. Πλύμου 12 Φεβρ. ἐκφορτώνει ἀργεῖ Χίον 28 Φεβρ.
Κ. Κτιστάκης Κ. Λύρας Κ. Χατζηπατέρας Καθαρά Καλαφάτης Καλλιόπη Καλουδώ Καλυψώ Βεργωτή Καπετάν Στρατής Καπτάν Ρόκος Καπτάν Στάθης Καρδάμυλα Κάρολος Κάσσος Κάτε Κάτε Κατερίνα Κατερίνα, τάνκ Κατίκιο Κατίνα Κέλη Κόρσο Κίμωλος Κλεάνθης Κλεοπάτρα Κοριάννα Κωνστ. Κουτσοδόντης Κώστας Κωσταντή Κωσταντής Λευδός Κωστής	Γ. Κτιστάκη Π. Λύρα Κ. Χατζηπατέρα Γ. Καραβάτη Κ. Καλαφάτη Δ. Πατέρα Γ. Ασημούτη Γερ. Βεργωτή Δ. Κουμπή Γ. Βεργωτή Γ. Αμπατιέλλου Π. Μ. Πουτους Δ. Λογοθέτη Κάσσος έτ. «Κάσσος» Α.Ε. Ν. Λυκιαρδοπούλου Φ. Πανά Γ. Μ. Κουλουκουντή κλπ. Ι. Γαλάνη Κ. Χατζηπατέρα Γ. Γρέου Α. Κουλούρα και Κ. Ξίνου Παπαδημητρίου Δ. Βογιατζήδη Δ. Μάντακα Α. Μπακατόρου Α. Κ. Κουτσοδόντη Π. Στεφανούλου & Σία Δ. Πατέρα Δ. Λευδός Κ. Λευδός και Σία	07 02 09 91 17 10 04 18 06 07 03 05 00 3308 4875 5197 3089 3147 87 96 04 05 04 03 89 11 07 99 4649 3890 2455 4153 3900 5170 4160 1346 4316 4419 2426	4291 3091 4344 2661 4213 4948 4921 5686 3547 5486 4834 3563 3308 4875 5197 3089 3147 2495 2578 4649 4649 3890 2455 4153 3900 5170 4160 1346 4316 4419 2426	διῆλθε Μαδέρας 17 Φεβρ. διὰ Μπέλφαστ ἔφθ. Πειραιά 16 Φεβρ. ἀργεῖ διῆλθε Γιβραλτάρ 21 Φεβρ. δι' Αγγλίαν ἀργεῖ Πειραιά 28 Φεβρ. ἔφθ. Καράτας (Ινδίαν) 26 Φεβρ. ἀργεῖ Χίον 28 Φεβρ. ἔφθ. Μπάχιαν Μπλάγκαν 16 Φεβρ. ἀργεῖ εἰς Μπλάϊ 20 Φεβρ. διῆλθε Γιβραλτάρ 24 Φεβρ. διὰ Λονδίνον. Φθάνει 2 Μαρτίου ἀπόκειται παρί το Σατί Τόμας ἐγκαταλειφθείη διαλύεται εἰς τὴν Γένοβαν ἔφθ. Γένοβουν 21 Φεβρ. ἐκφορτώνει διῆλθε Κων(ι)οποιιαν 18 Φεβρ. διὰ Φάλμουθ εἰς Πόρτ Σατί 26 Φεβρ. ὑπό ἀκφόρτωσιν ἔφθ. Μπουένος Αϊρες 4 Φεβρ. Παρέμενε 24 Φεβρ. ἔφθ. Τάιν 19 Φεβρ. Φορτώνει διῆλθε Κων(ι)ολην 22 Φεβρ. διὰ Μ. Θάλασσαν διῆλθε Κων(ι)ολην 11 Φεβρ. διὰ Φεντάλλη ἐπ πλῷ ἐκ Παλέρμου διὰ Κωνσταντζαν 26 Φεβρ. πρός φρτ. δι' Ισπανίαν διῆλθε Κήλιν 18 Φεβρ. ἐκ Ρωσίας διὰ Κόντινεντ ἀνεχ. Δάντιαν 13 Φεβρ. διὰ Τεργέστην ἀργεῖ Πειραιά 28 Φεβρ. ἔφθ. Χούλλ 24 Φεβρ. ἐκφορτώνει ἀνεχ. Βενετίαν 27 Φεβρ. διὰ Πειραιᾶ ἀργεῖ Αμδέρας 26 Φεβρ. ἔφθ. Σύρου 1 Φεβρ. Παρέμενε 20 Φεβρ. ἀργεῖ Πειραιά 28 Φεβρ. ἀργεῖ Οινούσιας 27 Φεβρ. ἔφθ. Βραΐλαν 20 Φεβρ. Φορτώνει
Λέανδρος Λουκία, τάνκ	Γιῶν Χατζηπατέρα Ι. Μαυρή και Σία	01 10	3298 2143	ἀργεῖ Πειραιά 28 Φεβρ. διῆλθε Όραν 19 Φεβρ.
Μαίνης δφ Σάμος Μαίνητ δφ "Υδρα Μαίρη N. Μαϊώτις Μάκης Μαραθών Μαργαρίτα Μαρκάκης Μαρία Μαρία Μαρία Μαρία M. Διακάνη Μαρία N. Ρούσου Μαρία Νομικού Μαρία Π. Ξυλά Μαρία Σταθάτου	Α. Κουλούμηρου Π. Σαχτούρη Δημ. Πατέρα Α. Συνδιών Ε. Κ. Βλασσοπούλ. o. Μ. Λυριασάκη Γεωργιαδή και Σοφίανος Ε. Μάρκου Σ. Βλασσοπούλου Κ. Λευδός Σ. Ηερή κλπ. Μ. Διακάνη Κυρ. Βενιζέλου Κα. Νομικού Μ. Καρρά Δ. Σταθήτου	01 02 09 88 06 05 89 04 07 01 00 10 1216 10 09 99 02 19	1190 1953 4330 1709 3546 3876 2187 4223 4225 3090 4362 3729 1165 3254 5229	ἀργεῖ Πειραιά 27 Φεβρ. βλέπε: «Ναύαρχος Γ. Σαχτούρης» ἀνεχ. Χάρτλεπουλ 18 Φεβρ. διὰ Λιβύρο ἀνεχ. Θεσ(ν)ικην 14 Φεβρ. διὰ Καρθαγένην ἀργεῖ Πειραιά 28 Φεβρ. εἰς Ροζάριο 20 Φεβρ. ὑπό ἀπικευήν ἔφθ. Πειραιά 21 Φεβρ. ἐξ Αγαθίρ ἀνεχ. Νέαν Τόρκη 13 Φεβρ. δι' Ιταλίαν ἔφθ. Ροζάριο 19 Φεβρ. διῆλθε Κων(ι)οποιιαν 22 Φεβρ. Φορτώνει εἰς Ρομανίαν εἰς πλάς Καλαμπού—Κατακώλου—Σέττας εἰς Οδησσόν 25 Φεβρ. ὑπό φόρτωσιν ἔφθ. Σουντιρλάντ 19 Φεβρ. ἔφθ. Πειραιά 23 Φεβρ. ἐκ Θεσσαλίας ἔφθ. Σέττας 17 Φεβρ. ἔφθ. Λονδίνον 27 Φεβρ. ἐκ Αλ. Πλάτας

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΓΗΤΑΙ	"Έτος Ναυπ.	Τόν. Γκρες	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΕΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Μαριγώ Λ.	Ν. Λύρα	02	4146	άνεχ. Πειραιά 27 Φεβρ. διά Λουδίουν άργει εἰς Σούθεντ 28 Φεβρ.
Μαρίκα	Ασακαρίδη και Σία	98	3175	έφθ. Γλασκώθην 12 Φεβρ. Ἐκφορτώνει. εἰς Βαρκελώνην 28 Φεβρ. διότι ἐκφόρτωσιν.
Μαρρέττα	Ν. Εύσταθιος	06	4660	έφθ. Νικολάεφ 14 Φεβρ. Φορτώνει.
Μαριέττα Νομικού	Η. Νομικού	82	1834	φθάνει εἰς τό Χούλλ 4 Μαρτίου.
Μαριόγκα Δ. Θεοφίλη	άδελφην Κιρτάτη	04	4784	έφθ. Σύρον 27 Φεβρ.
Μαριόγκα Ι. Γουλανδρή	άδ. Γουλανδρή	05	3904	έφθ. Νικολάεφ 21 Φεβρ. Φορτώνει. άνεχ. Όσιο 22. Εἰς Δάντισην διότι φόρτ. 28 Φεβρ.
Μαριογκούλα	Π. Γουλανδρή και Σία	01	3540	έφθ. Νικολάεφ 14 Φεβρ. Φορτώνει. φθάνει εἰς τό Χούλλ 4 Μαρτίου.
Μαρουκώ Πατέρα	Δ. Πατέρα	17	4269	διήλθ. Σύρον 18 Φεβρ. διά Φάληρον.
Μαρούλα	άδ. Πρωΐου	12	4307	άργει Κέαν 28 Φεβρ.
Μαρουσιώ	Ν. Μ. Πιάγκου	02	4152	άργει Ηπειρών 28 Φεβρ.
Μαρουσιώ Κουλούθρου	Α. Μ. Κουλούθρου	07	3556	εἰς Νεκόχειν 25 Φεβρ. ὑπό ἐκφόρτωσιν.
Μαρουλίδ. Πολέμη	Α. Β. Πολέμη	06	3732	εἰς Ραζένων 26 Φεβρ. ὑπό ἐκφόρτωσιν.
Μασσαλιώτις	Θ. Λιαρούτσου	99	4076	εἰς Οντάνη 24 Φεβρ. ὑπό ἐκφόρτωσιν.
Μαστραντέας	Μαστραντέα και Σινεκλίδη	01	3281	άργει Χίον 28 Φεβρ.
Ματθίαδης	Η. Μ. Λόρης	04	2434	άργει Ηπειρών 28 Φεβρ.
Ματρόννα	Ν. Βογιατζήδη	02	2846	εἰς Νεκόχειν 25 Φεβρ. ὑπό ἐκφόρτωσιν.
Μεμάς	Α. Βεργωτή	00	4359	εἰς Ηπειρών 28 Φεβρ. ὑπό ἐπισκευήν.
Μέντωρ	Γ. Δρακούλη	02	3050	έφθ. Ἀλεξανδρειαν 26 Φεβρ. ἐξ Ἀγγλίας.
Μερόπη	Κ. Καλαράτη	11	4181	άνεχ. Βενετίαν 26 Φεβρ. διά Σύρον
Μεσανδούρη	Α. Κεράνη	98	3550	άργει Ηπειρών 28 Φεβρ.
Μηνάς	Ἐμίρη και Γερογιάννη	01	3004	άνεχ. Ροζάριο 12 Φεβρ. διά Αμβέρσαν—Ρόττερνταμ
Μίνα Ε. Τρικόγλου	Ἐλευθ. Τρικόγλου	15	4273	εἰς Γένοβαν 28 Φεβρ. ὑπό ἐκφόρτωσιν.
Μιχαήλ	Δ. Λογοθέτη	05	3049	άργει Σύρον 25 Φεβρ.
Μιχαήλ Ε. Γιανναγάς	Ν. Μ. Γιανναγά	01	3319	άνεχ. Σύρον 24 Φεβρ. διά Δούναβιν
Μιχαήλ Ε. Τρικόγλου	Ε. Τρικόγλου	99	3044	εἰς Βράτην 28 Φεβρ. διά Βράτην, Φεβρ. 21.
Μιχαήλ Λ.	Ι. Λιθανοῦ	13	4160	άργει Ηπειρών 28 Φεβρ.
Μιχαήλ Λ. Ἐμπειρίκος	Στ. Ἐμπειρίκου	18	5202	άργει Σύρον 28 Φεβρ.
Μιχαήλ Ν. Μαρῆς	Ν. Μαρῆ	99	3926	εἰς Μασσαλίαν 20 Φεβρ.
Μιχαλάκης	Ν. Εισταθίου και Σία	04	3146	άνεχ. Μπουνέος "Αύρες 15 Φεβρ. διά Λάζ Πάλιας
Μιχάλης Πουτούς	Η. Μ. Πουτούς	00	3672	έφθ. Χάρηρην 19 Φεβρ.
Μιχαλίδης Συλᾶς	άδ. Συλᾶς	06	3828	εἰς Τοιθιαδένιαν 27 Φεβρ. ὑπό ἐκφόρτωσιν.
Μίμης Χανδρής	Ι. Δ. Χανδρή	92	1630	έφθ. Ρόττερνταμ 21 Φεβρ.
Μονάρχης	Γ. Χρουσάκη	94	3457	άνεχ. Χούλλ 14 φέβρ.
Μονίτωρ	Σ. Φαρκούχη	06	3704	έφθ. Δάντισην 5 Φεβρ. Ἐπισκευαστεῖς ζημίας.
Μωρηάς	Σ. Φαρκούχη	02	3734	έφθ. Κάρδια 15 Φεβρ. Φορτώνει.
Ναγός	άδ. Λιθανοῦ	10	4111	άργει Ηπειρών 28 Φεβρ.
Ναύαρχος Γ. Σαχτούρης	Π. Σαχτούρη	02	1953	έφθ. Βορδώ 12 Φεβρ.
Νάρκισσος	Γ. Σταθάτου	06	4313	άργει Ηπειρών 28 Φεβρ.
Ναυτίλος	Δ. Ι. Γουλανδρή	04	3531	άργει Ηπειρών 28 Φεβρ.
Νεράϊδα εκ Αμαζών	Μ. Χρυσάκη	03	2759	άργει εἰς Γάνδην 26 Φεβρ.
Νεφέλη	άδ. Κουτσούκου	97	3743	άνεχ. Ρουέν διά Τάνι εν πλῷ 27 Φεβρ.
Νήιον	Α. Ι. Καλλινίκου	05	4274	έφθ. Γένοβαν 18 Φεβρ. Ἐκφορτώνει.
Νηρεύς	Ἐμμ. Χατζηγιάτης	13	6694	άνεχ. Μπάριχαν Μπλάγκχαν 8 Φεβρ. διά Κόντινγιαν.
Νήριτος	Γ. Δρακούλη	07	3854	εἰς Αδριανούβ 26 Φεβρ. ὑπό ἐκφόρτωσιν.
Νίκη	Α. Βογιατζήδη	17	958	εἰς Ραζένων 26 Φεβρ. ὑπό ἐκφόρτωσιν.
Νικοκλής	Ν. Γ. Μωραΐτη	21	3576	εἰς Αλεξανδρειαν 26 Φεβρ. ὑπό φόρτ. διά Χούλλ.
Νίκος	Α. Γρυπαίου	14	3892	διήλθ. Φερν. Νορδίχα 12 Φεβρ. διά Βαρκελώνην.
Νίκος Βαλμάδης	Σ. Ν. Βαλμάδη	01	3920	εἰς Νικολάεφ 20 Φεβρ. λόγω τῶν Πάγων.
Νίκος Μάρκου	Ε. Μάρκου	12	4235	εἰς Μπάλφαστ 26 Φεβρ. ὑπό ἐκφόρτωσιν.
Νικόλαος	Ν. Δ. Βούλγαρη	01	3634	εἰς Νικολάεφ 20 Φεβρ. διά Φόρτωσιν.
Νικόλαος	άδ. Πήγιτα	80	1302	άργει Ηπειρών 28 Φεβρ.
Νικόλαος Α.	Ν. Γ. Λιθανοῦ	01	3652	διήλ. Όρχαν 9 Φεβρ. διά Μπουνέος "Αύρες.
Νικόλαος Α' θανατούλης	άληρη. Α'θανατούλη	01	3572	άργει Αμπελάκι από έπιν.
Νικόλαος Νομικός	Α. Νομικοῦ	99	625	εἰς πλάσις Ηπειρωτικός—Σμύρνης.
Νικόλαος	Β. Σ. Ρωσούμου	10	4540	εἰς Ηπειρών 28 Φεβρ. Ἐπισκευαστεῖ.
Νικόλαος Πατέρας	Ν. Πατέρα	06	3435	άργει Οινούσκη 28 Φεβρ.
"Ομηρος	Τσούρου και Σπινάρη	84	1366	άνεχ. Βρατλίαν 15 Φεβρ. διά Καλάμας—Ηπειρών.
Οινούσιος	Ν. Πατέρα και υἱῶν	04	5804	άνεχ. Χάμπτον Ρόδης 13 Φεβρ. διά Μπουνέος "Αύρες.
Ούρανία	Π. Σ. Αντόπουλα	03	3061	φορτώνει εἰς λιμένας Μ. Θαλάσσης Φεβρ. 28.
Π. Μαργαρώνης	Δημ. Μαργαρώνης	13	4979	άργει Νέρυντραχτ 28 Φεβρ.
Πανάγος Λύρας	Ν. Ι. Λύρα	02	3051	εἰς Ηπειρών 27 Φεβρ. Μετωνομάζει "Αίολος"
Παναγής	Ν. Λυκαρδοπούλου	20	5187	άνεχ. Χάρηρην 13 Φεβρ. διά Νότι. Αμερικήν.
Παναγής Βαλλιάνος	Α. Σ. Βαλλιάνου	04	2980	άργει Ηπειρών 28 Φεβρ.
Παναγής Μ. Χαδούλης	Ι. Η. Χαδούλη	07	3821	έφθ. Μπουνέος "Αύρες 25 Φεβρ. κατέπιν προσαράξεως.
Πανοδημίτης	Ι. Λυγίζου κλπ.	05	4327	άνεχ. Τάνι 18 Φεβρ. διά Αγκούν, διήλθ. Γιβραλτάρ 25.
Παντελής	άδ. Παντελή	91	2411	άργει Ηπειρών 28 Φεβρ.
Παπαλεμός	Γ. Α. Γεωργιαλή	10	3748	εἰς Ρόδον 20 Φεβρ. ὑπό φόρτωσιν.
Παρθενών	άδ. Πειθή	08	3189	διήλ. Γιβραλτάρ 20 Φεβρ. διά Λιμπίδια και η Ρίγην
Πάρος	Κρητικοῦ	94	951	έκτελετ πλάσις Σέττας—Βελεντίνας.
Πελαγία	Στυλ. Καστάνου	05	3157	άργει Ηπειρών 28 Φεβρ.
Περδάκης Λ. Καμπάνης	χληρ. Λ. Καμπάνη	10	3584	εἰς Μεθήλ 26 Φεβρ. ὑπό φόρτωσιν διά Πόρτ—Σάτιο.
Περσεύς	έτ. «Α' τλαντικός» Α.Ε.	06	4852	έκφρ. Λαύριον 28 Φεβρ. γκαλάθρων
Πεταλίοι	Μαρη. Εμπειρίκου	17	5126	διήλ. Λαύριον 28 Φεβρ. διά Ρωσίας μὲν θερινής διά Ν. Αμερικήν.
Πετρολίνα, τάνκ	Τ. Κορίλλου	10	579	εἰς μεταφοράν πετρελ. έκ Ρούμχνης εἰς Ελλάδα.
Πέτρος Νομικός	Η. Νομικοῦ	93	2522	άνεχ. Καραϊστάσια 21 Φεβρ. διά Τεργέστην.
Πηλεύς	Ε. Χατζηγιάτης	28	4695	έφθ. Μπάκικην Μπλάγκχαν 2 Φεβρ. Παρκιάνεις 20 Φεβρ.
Πλαταιάι	Γ. Γρέγου	97	3039	άργει Ηπειρών 28 Φεβρ.
Πολέμης	Κ. Α. Πολέμη	09	1457	άργει Σύρον 28 Φεβρ.
Πόλι έκ Θράκη	έτ. «Κάσσος» Α.Ε.	97	2861	εἰς Τεργέστην 28 Φεβρ. ὑπό ἐκφόρτωσιν.
Πολύντωρ	Γ. Δρακούλη	14	4077	εἰς Κοντούφιαν 20 Φεβρ. ὑπό φόρτωσιν.
Πολύνυμια	Ε. Μ. Χαλιτσιάνου	07	4937	εἰς Οδησσόν 27 Φεβρ. λόγω τῶν Πάγων
Πόντος	Γ. Γράτσου	12	4013	άργει Ηπειρών 28 Φεβρ.
Πόπη	Μιχ. Βερνίκου	96	1594	έψη. Πόρτ-Σάτι 16 Φεβρ. ὑπό φόρτ. 23 Φεβρ.
Ποσειδών	Κυρ. Βενιζέλου	09	3895	έφθ. Πόρτ-Σάτι 16 Φεβρ. ὑπό φόρτ. 23 Φεβρ.

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	"Έτος Ναυτ.	Τόν. Γκρές	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΕΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Πρίονας	έτ. «Κάσσος» Α.Ε.	07	3823	Έφθ. Γλαυκώδην 19 Φεβρ. εις Ροζάριο 20 Φεβρ. όποι έκφρασται.
Πρωτεύς	έτ. «Ατλαντικός» Α.Ε.	06	4170	άργει Πειραιά 28 Φεβρ.
Πρώτος	Γ. Ν. Λουλούδη	03	1171	Έφθ. Πόρτα Σατή 20 Φεβρ. έκφρασται.
Πυθέας	Ι. Γαλάνη	02	3028	
Ρίτα	Γ. Ηανά	01	2495	εις Τεργέστην 25 Φεβρ. όποι έκφρασται
Ρίτα Χανδρή	Ι. Δ. Χανδρή	90	1217	Έφθ. Πειραιά 27 Φεβρ. έκτακτως
Ρόκος Βεργωτής	Γερ. Βεργωτή	19	5637	άργει εις Ντιμόντρεχτ 20 Φεβρ.
Σόκομπελ. τάνι	έτ. «Σόκομπελ»	30	1654	
Σοφία Θεοδωροπούλου	Η. Θεοδωροπούλου	99	1518	εις Κωνστάντζαν 26 Φεβρ. όποι φέρτωσιν
Σούνιον	Μαρή Εμπειρίκου	19	3054	άργει Βόλον 28 Φεβρ.
Στάμος Φαφαλιός	Σ. και Δ. Φαφαλιός	06	3990	άνεγ. Αλεξάνδρειαν 10 Φεβρ. διά Χούλλ. Έφθ. 28 Φεβρ.
Στάθης Α.	άδ. Αποστολοπούλου	81	987	άργει Πειραιά 28 Φεβρ.
Στέφανος Κωστομένης	Ε. Κουλουκουντή	11	5409	Έφθ. Μονιμόβιο 18 Φεβρ.
Στρατής	Μ. Κυδωνιάς	05	3893	εις Σαντάντερ 26 Φεβρ. Έκφρασται
Στυλιανή	άδ. Πειθή	93	1828	άνεγ. έκ Αιθύης 7 Φεβρ. διά Χόμης
Στυλιανός	Η. Σ. Αντύππα	04	3564	διήλθε Κονιόπολιν 20 Φεβρ. διά Μ. Θάλασσαν
Στυλιανός Κουτσοδόντης	Α. Κ. Κουτσοδόντη	05	3076	εις Οδησσόν 17 Φεβρ. λόγω των πάγων
Socrates	Αγγλικόν	13	4979	Βλέπε: "Π. Μαργαρώνης."
Τάκης	Η. Σ. Αντύππα	04	1698	
Ταξιάρχης	Κ. Μ. Λεμού	08	3445	εις Ρουμανίαν 27 Φεβρ. όποι φέρτωσιν
Τερέζα Κοντογιάννη	Κοντογιάννη	89	764	άνεγ. Σάντα Φέ 5 Φεβρ. διά Κόντινεντ
Τηθύνς	Γ. Φ. Ανδρεάδη	00	3606	Έφθ. Πειραιά 18 Φεβρ. έκ Ρουμανίας
Τηλέμαχος	Γ. Δρακούλη	11	3562	διήλθε Γιερζλάτερ 21 Φεβρ. διά Φάλμουθ
Τίμιος Σταυρός	Β. Λευκόβ.	02	3564	διήλθε Κωνιόπολιν 13 Φεβρ. διά Φάλμουθ
Τό - Κύμα	Α. Κωνσταντινίδη	05	3721	έφθ. Χούλι 15 Φεβρ.
Τρίαντα	Γ. Λεμού και Μ. Γεωργιάδη	00	4358	εις Βάτταρφορτ 26 Φεβρ. έκφρασται
Τρίτων	Γ. Γράτσου	14	4211	εις Γανδάν 20 Φεβρ. όποι έκφρασται
Τσιροπινάς	Α. Κ. Τσιροπινά	14	3895	άνεγ. Ροζάριο 11 Φεβρ. διά Αγγλίαν—Κόντινεντ
Τόνης Χανδρής	Ι. Δ. Χανδρή	04	2689	άργει Σύρον Φεβρ. 28
"Υδρα	Γη. Κουλούρη	00	3513	έν πλήρει Ρωσίας διά Νεάπολιν, Φεβρ. 27
"Υδραίος	Α. Κουλούρη και Κ. Ξένου	02	4476	άργει Πειραιά 28 Φεβρ.
Φαίδων	Η. Άλεξάντερ και Σίκ	89	1882	εις Κένιζμπεργκ 20 Φεβρ. όποι έκφρασται
Φανερωμένη	Α. Βλαχάκη	08	3501	έφθ. Άλεξάνδρειαν 26 Φεβρ. έκ Αγγλίας
Φραγκούλα Β. Γουλανδρή	άδ. Γουλανδρή	18	5304	έφθ. Ν. Γόρκην 23 Φεβρ.
Φωτεινή Καρρά	άδ. Καρρά	08	4396	έκφρασται εις Μέμελ. Φεβρ. 24
Φώτης	Ν. Λυκιαρδοπούλου	12	3507	έφθ. Πειραιά 19 Φεβρ. Άργει
Φωφώ Μακρή	Η. Μακρή	03	1013	άργει Πειραιά 28 Φεβρ.
Φωνάρης	έτ. Ατλαντικός	07	2981	άνεγ. Αμετέρνταν 13 Φεβρ. διά Μπουένος Αϊρες
Χαδιώτης	έτ. «Κάσσος» Α.Ε.	29	4386	έφθ. Αμβούργον 20 Φεβρ.
Χαρδάλαμπος	Άντ. Γιαννισούλας	01	4389	άνεγ. Οδησσόν 25 Φεβρ. διά Κόντινεντ
Χαράλαμπος Π.	Η. Ι. Πατέρας και Σίκ	07	4362	έφθ. Πόρτα Σατή 22 Φεβρ. Έκφρασται
Χέλατρος	έτ. «Κάσσος» Α.Ε.	14	3489	άνεγ. Βίλλαν Κονστιτούσιον 14 Φεβρ. διά Αγγλίαν—Κόντινεντ
Χίος	Σ. Περρή κ.λ.π.	88	1356	άργει Πειραιά 28 Φεβρ.
Χλόη	Ν. Λυκιαρδοπούλου	99	5730	έν πλήρει Ήπειρος διά Δουργάρχην. διήλθε Στενά 15 Φεβρ.
Χριστίνα	Α. Βογιατζήδη και Σίκ	98	3438	άργει Σύρον 28 Φεβρ.
Χριστόφορος	έτ. «Χίος» Α.Ε.	10	4109	εις Τεργέστην 26 Φεβρ. όποι έκφρασται
Χρυσίνη	άδ. Πατέρας	00	3217	έφθ. Πειραιά 26 Φεβρ. έκ Σύρου
Χρυσάνθη Σταυρούδη	Ι. Σταυρούδη	90	2223	διήλθε Πειραιά 22 Φεβρ. διά Γιάρστον
Χρυσή	Η. Ι. Γουλανδρή	13	5367	άνεγ. Νικολάεφ 23, διήλθε Σύρον 27 Φεβρ. διά Φάλμουθ
Ψαρά	Κ. Δ. Καλαφάτη	03	2907	εις Μαρικανούπολιν 27 Φεβρ. έν μέσῳ των πάγων
Ψαρεάνια	Μ. Καριβάλη	07	4843	διήλθεν Αζόρας 25 Φεβρ. διά Μασσαλίαν
Ψαρεάνις	Ι. Ταχιμιτή	96	3471	εις Οδησσόν 19 Φεβρ. λόγω των πάγων
Ψοίων	έτ. Χίος» Α.Ε.	96	3256	άργει Πειραιά 28 Φεβρ.
Ψρωπός	Μαρή Εμπειρίκου	13	3475	φθάνει εις Θήνικην 4-5 Μαρτ. έκ Μπάρρου

(Της ίδιας ώρας, τῶν «Ναυτικ. Χορονικῶν» και ἐκ τοῦ «Λόρδου Λιστ»).

## ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΒΕΡΝΙΚΟΣ

ΝΑΥΑΓΟΣΩΣΤΙΚΑ - ΡΥΜΟΥΛΚΑ  
ΟΙΚΟΣ ΙΔΡΥΘΕΙΣ ΕΝ ΚΥΠΟΛΕΙ 1889

Ρυμουλκὰ κατάλληλα διὰ παντὸς εἰδούς Ρυμουλκήσεις  
Εἰδικὰ ταχύπλοα σκάφη δι' ἐκδομάς.

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

## ΝΑΥΑΓΟΣΩΣΤΙΚΑΙ ΕΡΓΑΣΙΑΙ ΡΥΜΟΥΛΚΗΣΕΙΣ ΑΝΟΙΚΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ S.S. "ΜΙΜΗΣ,"

Τὸ μεγαλείτερον καὶ ἴσχυρωτερον Ελληνικὸν ναυαγοσωστικὸν.

Ἐφοδιασμένον μὲ τὰ τελειότερα ναυαγοσωστικὰ μηχανῆματα Ἀντίσια 4.000 τόννων καθ' ὄραν.

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