

# NAYTIKA XRONIKA



1η Απριλίου 1931

Αρ. Φύλλου 7

# ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ДЕКАΤΕΝΟΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΑΙ ΑΡΙΘ. 7. = ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ = ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, 1 ΑΠΡΙΛΙΟΥ 1931

## Η ΕΝ ΤΗ ΒΟΥΛΗ ΨΗΦΙΣΙΣ ΤΟΥ ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟΥ ΠΕΡΙ ΑΠΑΓΟΡΕΥΣΕΩΣ ΑΓΟΡΑΣ ΠΑΛΑΙΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

ΑΙ ΟΜΙΛΙΑΙ ΤΩΝ Κ.Κ. ΑΡΓΥΡΟΠΟΥΛΟΥ, ΣΑΚΑΛΗ, ΚΟΥΛΟΥΡΑ ΚΑΙ ΦΩΚΑ

Τὴν 16ην λήξαντος περιόδου εἰς γυῶσιν τοῦ κ. Προέδρου τῆς Κυβερνήσεως, ἔτι ἀκτοπλοϊκοὶ ἐφοπλισταὶ προεξάφλουντες τὴν μελετωμένην ἐκαθαίρεσιν τῶν πεπαλαιωμένων σκαφῶν, προέβαντο εἰς ἀγορὰν ἐπιβατηγόν σκαφῶν ἥλικιας μεγαλυτέρας τῶν 20 ἑτῶν.

Οὐκ Βενιζέλος φρονῶν διὰ τὸ γεγονός δὲν ἐστερεῖτο σημασίας διὰ τὴν τύχην τῶν ὑπὸ ἐκτέλεσιν μέτρων πρὸς ἀναδιοργάνωσιν καὶ ἀνακαίνισιν τῶν ἐπιβατηγόν πλοίων καὶ διὰ ἡ τυχὴν πρόσκτησις καὶ δῆλων παλαιῶν τοιωτῶν κατὰ τὸ διάστημα τὸ μέχρι τῆς νομοθετήσεως καὶ ἐφαρμογῆς τῶν ὑπὸ τῆς Μεγάλης Ἐπιτροπῆς τῆς Ἑπειρωτικῆς Ναυτιλίας προταθέντων μέτρων, θὰ ἥδην κατοντανοῦν τὸ διακιδιόντη τὴν ἐπιδιωτικήν γένεσιν τῶν ἀκτοπλοϊκῶν πραγμάτων μετὰ τὸ γένεσιν τῶν νόμων 4835 ὅπεραν διὰ τὴν Ναυτικῶν Περιουσίαν δὲ τῶν ἀντιπροσώπων τοῦ Τύπου, παρεκκλεῖσαν διὰ τὸν Βενιζέλον τὸν κ. Ἀργυρόπουλον ὅπως ἐπιτελεῖσῃ τὸν καταρτισμὸν καὶ τὴν ὑποβολὴν εἰς τὴν Β. υἱὸν κεχωρισμένων τῶν ἀλλων ὑπὸ μέτρων διὰ τὴν ἐμπορικὴν νυντιλίαν νομοσχεδίου προβλέπου τὴν ἐφαρμογὴν τῶν ἀποφάσεων τῆς Μεγάλης Ἐπιτροπῆς περὶ τροποποίησεως τοῦ νόμου 4835 ὅπεραν ἡ ἀπαγόρευσις τῆς ἀναγνώρισεως ὡς Ἐλληνικῶν ἐπιβατηγόν πλοίων νὰ ἐπεκτείνῃ καὶ εἰς τὰ ἔχοντα ἥλικιαν ἀνωτέραν τῶν 20 ἑτῶν.

Πράγματι δ. κ. Γρουγός τῶν Ναυτικῶν κατήρτισεν ἀμέσως καὶ κατέθεσεν τὴν ἐπομένην, ἡτοι τὴν 17ην λήξαντος εἰς τὴν Βουλὴν τὸ κάτωθι νομοσχέδιον:

### ΣΧΕΔΙΟΝ ΝΟΜΟΥ

Περὶ ἀπαγορεύσεως ἀγορᾶς παλαιῶν πλοίων

Ἀρθρον 1

Τὸ ἄρθρον 1 τοῦ νόμου 4835 ἀντικαθίσταται ὡς ἔξι:

1. Ἀπαγορεύεται ἡ ἀναγνώρισις ὡς Ἐλληνικῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων, ἥλικις μεγαλειτέρας μὲν τῶν 20 ἑτῶν διὰ τὰ ἄνω τῶν 300 κόρων διὰ, χωτηπάστης, μεγαλειτέρας δὲ τῶν 25 ἑτῶν διὰ τὰ κάτω τριών.

2. Ἡ ἥλικις τῶν πλοίων τούτων μετράται ἀπὸ τὴν 31 Δεκεμβρίου τοῦ ἔτους τῆς ἀκτελήσεως τῶν.

Ἀρθρον 2.

Δεκτὸν διατεγμάτων ἀντιδομένων προσάσται τοῦ Γρουγός τῶν Ναυτικῶν, μετὰ σύμφωνον τῶν Σημειώλιών, Ἐμπορικῶν Ναυτικῶν, δύναται νὰ ἀπαγορεύῃ ἡ ἀναγνώρισις ὡς Ἐλληνικῶν πλοίων φαστηγόν ἥλικις ἀνωτέρας τῶν 25 ἑτῶν κατὰ κατηγορίαν τύπου, εἴδους καὶ χωρητικότητος.

Ἀρθρον 3.

Τῶν συνεδριάσεων τῆς ὀλομέλειας τοῦ Σημειώλιον, Ἐμπορικῶν Ναυτικῶν |

μετέχει καὶ διὰ τοῦ Υπουργού τῶν Ναυτικῶν, διότις καὶ προεδρεύει αὐτὸν. Ἐν ἀποστολᾷ τοῦ Υπουργοῦ προεδρεύει διὰ τὰς διατάξεις τοῦ οἰκείου νόμου ἐκλεγόμενος Πρόεδρος τοῦ Συμβουλίου.

Ἀρθρον 4.

Η τοχὺς τοῦ παρόντος νόμου ἀρχεται: ἀπὸ τῆς δημοσιεύσεως αὐτοῦ διὰ τῆς Ἐφημερίδης τῆς Κυριακής τοῦ 17 Μαρτίου 1931.

\*Ἐν Αθήναις τῇ 17 Μαρτίου 1931

Ο Γρουγός τῶν Ναυτικῶν  
Βουλευτής Αθηνῶν

Π. ΑΡΓΥΡΟΠΟΥΛΟΣ

(Σημ. Ν.Χ.: Διὰ τοῦ ἄρθρου 1 τοῦ νόμου 4835 ὅπεραν διὰ τὸν Αρχηγό τῆς Αναγνώρισεως ὡς Ἐλληνικῶν πλοίων ἐπιβατηγόν ἥλικις μεγαλειτέρας τῶν 30 ἑτῶν, διὰ τὸν Αρχηγό τῆς Αναγνώρισεως τῶν 30 ἑτῶν ἀπὸ τῆς καθελκύσεως τοῦ).

Τοῦ νομοσχεδίου προτάσσεται ἡ κάτωθι εἰσηγητικὴ ἐκθεσίς τοῦ κ. Γρουγού τῶν Ναυτικῶν:

### ΕΙΣΗΓΗΤΙΚΗ ΕΚΘΕΣΙΣ

ἐπὶ τοῦ σχεδίου νόμου «περὶ ἀπαγορεύσεως ἀγορᾶς παλαιῶν πλοίων»

Πρὸς τὴν Βουλὴν

Δυνάμει τοῦ ἄρθρου 1 τοῦ νόμου 4835, ἀπαγορεύεται σήμερον ἡ ἀναγνώρισις ὡς Ἐλληνικῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων ἥλικις ἀνωτέρας τῶν 20 ἑτῶν. Διὰ τοῦ ἄρθρου 1 τοῦ κατατιθεμένου ὑπὸ τὴν ψῆφον ὑμῶν σχεδίου νόμου ἡ ἀπαγόρευσις αὐτῆς ἐπεκτείνεται εἰς τὰς ἐπιβατηγὰ πλοία τὰς ἔχοντας ἥλικιαν ἀνωτέραν τῶν 20 ἑτῶν. Ἡ νέα αὐτῆς ἀπαγόρευσις εἰσάγεται εἰς ἐκτέλεσιν τῶν ἀποφάσεων τῆς Μεγάλης ἐπὶ τῆς Ναυτιλίας Ἐπιτροπῆς, ἡτοις ἡγαμοδότησε μετεξέν τοῦ ἀλλων ὑπὲρ τῆς ἀπαγορεύσεως ταύτης. Παρέκκλισις ἐλλαφρὰ τῆς ἀρχῆς ταύτης γίνεται διὰ τὰ μικρὰ πλοία τὰς ἔχοντας δηλ. χωρητικότητας οὐχὶ μεζοντας τῶν 300 κόρων διλικῶς, διὰ τὰς δοπικὰς ἡδιας ἐπιτροπῆς ἔχει προτείνει διὰ δύναται νὰ είναι καὶ μέχρις εἰκοσι πέντε ἑτῶν.

Τὸ μέτρον τοῦτο εἰσάγομεν ἀπὸ τοῦδε κατὰ προτίμησιν ἐκ τῆς δλῆς σειρᾶς τῶν μέτρων τὰ δύοτα ἐπρότεινεν ἡ Ἐπιτροπή, διότι ἐπὶ τῇ προσθήψει διὰ θέλουσι ληφθῆ ἀπαγόρευσικαὶ διατάξεις διὰ τὴν πρόσκτησιν παλαιῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων ἐγνωσθῆ στις ἐφοπλισταῖς τινες σπεύδουσιν ἐν τῷ μετεξέν καὶ μέχρις οὐ νομοθετήσουσιν αὶ ἀπαγόρευσις εἰς ἀγοράστους πλοία σῶν τῶν 20 ἑτῶν, οὕτω δὲ είναι δυνατὸν παρερχομένου τοῦ χρόνου καὶ ἀγοραζομένων παλαιῶν μανάδων νὰ διακυβεύῃ διὰ σκοπὸς εἰς ὃν ἀποθέλεομεν.









# Η ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ ΦΥΣΙΚΟΣ ΛΙΜΗΝ ΕΞΟΔΟΥ ΤΩΝ ΒΑΛΚΑΝΙΩΝ ΚΑΙ ΤΗΣ ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΕΥΡΩΠΗΣ ΕΝ ΤΗΙ ΜΕΣΟΓΕΙΩΙ

Η ΕΠΙ ΤΟΥΤΩΙ ΔΡΑΣΙΣ ΤΗΣ "ΕΛΕΥΘΕΡΑΣ ΖΩΗΣ,,

Έκεινοι οίτινες έγγρωρισαν τὸν λιμένα τῆς Θεσσαλονίκης πρὸ τοῦ πολέμου δὲν δύνανται περὶ γὰρ παραπονεθοῦν διὰ τὴν παροῦσαν κατάστασίν του, ἡ δόπια εἰνε πρόχυτις ἀξιολόγητος δοσο ἀφορᾷ τὴν ἐν γένει κίνησίν του. Κατὰ τὴν ἐποχὴν ἑκάστην ἡ Μακεδονίκη Μητρόπολις ήτο ἡ μοναδικὴ ἀγορὰ τῆς Μακεδονίας καὶ διοικήτρος τῆς Θράκης, ἐπεκτεινομένη καὶ εἰς Σερβίαν, Αλβανίαν, Βουλγαρίαν καὶ χώρας τῆς Κεντρικῆς Εὐρώπης.

Δεκάδες ἀτμοπλοίων ειργάζοντο καθημερινῶς εἰς τὴν ἐκφόρωσιν καὶ φόρτωσιν χιλιάδων τόννων. Η Θεσσαλονίκη συνεκέντρωνεν διόλκηρον τὴν παραγωγὴν τῆς εύρειας ἐκτάσεως τῆς διὰ τὴν εἰς τὸ ἔξωτερικὸν ἑκάστην τῆς, καὶ τὴν διαγομήν τῶν εἰσαγομένων προϊόντων διὰ τὰς ἀνάγκας ἐνδος μεγάλου πληθυσμοῦ κατοικοῦντος διόλκηρον σχεδὸν τὴν Βαλκανικὴν Χερσόνησον.

Εἰς τὸν ἐπισκεπτόμενον τὴν Θεσσαλονίκην κατέκεινην τὴν ἐποχὴν ἑκαμμενεν ἐντύπωσιν ἡ μεγάλη τοῦ λιμένος τούτου τοῦ Αιγαίου κίνησις, διστις δικκίως καλεῖται: «ὁ Μαργαρίτης τοῦ Αιγαίου».

Κατὰ τὸν πόλεμον, δι πληθυσμὸς τῆς Θεσσαλονίκης δὲν ἥνασε πᾶς ὁ λιμήν της εἰχε χάσει τὸν σπουδαίτερτα ταύτην. Αἱ ἐργασίαι ἐδέδιξαν καλῶς, δεδουλέων διτὸν τὸ ἐμπόριον τῆς πόλεως ταῦτης ἡτο πρωτεισμένον νὰ πρωτηθεῖ τρόφιμα εἰς χιλιάδες ἀνδρῶν συμμαχικῶν στρατευμάτων. Μηκροὶ καὶ μεγάλοι ηγετοῦσι τότε εἰς πρωτηθεῖς, εἰς τρόπον ὅστε δὲν ἥδηντο νὰ δύσωσι τὴν δέουσαν σημασίαν εἰς τὴν παντελή ἐλλειψιν τῆς υκυτικῆς τῆς περιφερείας κινήσεως. Ἐξ ἀλλού κατὰ τὴν ἐποχὴν αὐτὴν, ἡ ἀτμοπλοΐα ἡτο πολὺ δύσκολος αἱ δὲ διάφοροι ἐκτάσεις ἐμμενοῦ ἀκαλλιέργητοι.

Όλιγα ἔτη μετὰ τὴν ὑπογραφὴν τῆς ἀνακωχῆς, αἱ πολλαὶ καὶ διάφοροι παρακαταθήκαι τοῦ συμμαχικοῦ ὄλικοῦ ἑξαντληθεῖσαι, πρᾶγμα τὸ διποίον ἔδωσε μεγαλύτερον εἰς τὴν ἀγοράν κίνησιν, συνετέλεσαν εἰς τὸ νὰ ἔλθωσιν δλα εἰς τὴν θέσιν τῶν. Αἱ νέαι συμβάσεις είχον διαιρέσεις: τὴν Μακεδονίαν καὶ Θράκην, τὸ δὲ ἐμπόριον τῆς Θεσσαλονίκης ἑκάστη τὴν ληπηρὸν ἑκακρίδωσιν: ἡ νυκτιλιακὴ κίνησις ἡλικτήθη εἰς τὸ ἐλάχιστον δριον, τὰ περισσότερα ἀτμόπλοια ἀπέπλεον ἐλλειψις ἐργασίας. Χιλιάδες οἰκογενειῶν αἰτιες ἔζων ἐν τῷ ἐμπορικῶν συναλλαγῶν μετὰ τοῦ ἐσωτερικοῦ, δὲν κατώθωσαν νὰ ἀναλάβωσι καὶ πάλιν τὴν κίνησιν τῶν μετὰ τῆς προπολεμικῆς πελκτείας. Καὶ τοῦτο λόγῳ τῷ νέων τελωνειακῶν περιορισμῶν.

Τότε μόλις ἥρχισαν οἱ Θεσσαλονίκεις νὰ παραπονοῦνται. Η Κυδέρησις ἔγγονος διτὸν χιλιάδες οἰκογενειῶν ἥσχαν κατεδικασμέναι, νὰ ὑποφέρωσιν ἐν τῆς νέκει ταύτης φορᾶς τῷ πραγμάτων, ἔσπευσε νὰ λάβῃ τὰ ἐπιβαλλόμενα μέτρα πρὸς θεραπείαν τοῦ κακοῦ. Τότε ἐγεννήθη ἡ ἴδια μιᾶς «Ἐλευθέρας Ζώης» ἐν τῷ λιμένι: Θεσσαλονίκης, ἡ ἐπίτις τοῦ πληθυσμοῦ.

Η Ἐλευθέρα Ζώης καριώτερον σκοπόν της ἔχει νὰ ἔχει προτεττῇ τὴν κίνησιν τῶν μεθορίων χωρῶν ἐν τῷ λιμένι Θεσσαλονίκης. Ἐάν λάβῃ τις τὸν κόπον γὰρ ψήφη ἐν θέμεψιν εἰς τὸν Γεωγραφικὸν χάρτην τῷν Βαλκανικῶν, οὐτὸς διῃδησται δὲν τῆς θέσεως τοῦ δι λιμήνος οὔτος εἶναι ἡ φυσικὴ ἔξοδος τῆς Σερβίας, Νοτίου Αλβανίας καὶ Νοτίου Βουλγαρίας. Ἐν μέρει καὶ ἡ Ρουμανία, ἡ Πολωνία καὶ Ουγγαρία, δύνανται ἐπωφελῆς νὰ χρησιμοποιοῦν τὸν λιμένα τούτον διὰ τὴν κίνησιν τῆς εἰσαγωγῆς καὶ ἑκάστην την περιφερειαί των. Μπότον δρούσι τούτους, δὲν ὑπάρχει λόγος γὰρ μὴ δυνηθῇ ἡ Θεσσαλονίκη νὰ ἀναλάβῃ τὴν προτέρην ἑκτασίν τῆς.

Η Ἐλευθέρα Ζώης ἥρχισε λειτουργοῦσα ἀπὸ τοῦ 1925. Ἐξ ἔτη ἐργασίας ἥρκεσαν διὰ νὰ μεταβάλλουν τελείως τὸν λιμένα Θεσσαλονίκης. Δὲν θ ἀργήσῃ ἐλκύσσων μικρὸν κατὰ μικρὸν τὴν κίνησιν τῶν προαγαρφεθεισῶν χωρῶν, ἡ δὲ ἡμέρα καὶ ἡ Μακεδονίκη Μητρόπολις οὐτὸς γωρίσῃ τὴν πρωτέρην λαμπρότητά της διὰ ἀπέχει πολύ. Διὰ τῶν ἐπὶ κεφαλῆς τῆς σπουδαίας αὐτῆς καθοδρύσεως δρακτηρίων ιθυγάντων, ἡ πόλις τῆς Θεσσαλονίκης πρέπει νὰ ἀναμένη πολλά.

Τίποτε δὲν παρελείψθη πρὸς διευκόλυνσιν τῆς καγήσεως τῶν γειτόνων μαζὶ διὰ τῆς Θεσσαλονίκης. Νεώτεραι ἐγκαταστάτεις ἐγένοντο εἰς τὸν περίβολον τῆς Ἐλευθέρας Ζώης ητοι διὰ τὴν ἐκφροτηνήν καὶ φόρτωσιν, διὰ τὴν ἐγκατεύθυντιν ἐμπορευμάτων, σταῦλοι: διὰ τοῦ, ἡ κυκλωφορία διχογονίων καὶ λοιπῶν ὀχημάτων, ἡ διοχέτευσις διδάκτων κατὰ τὴν πυρκαϊά: «Ολλα ταῦτα ἀντεγράφησαν ἐν τῷν ἐλευθέρων εὐρωπαϊκῶν λιμένων, δποι, ἀπεστάλησαν ἐπὶ τόπῳ ἐπιτροπὴν ἵγα μελετήσωσι τὴν λειτουργίαν των.

Οι κατὰ τὸ τέλος ἑκάστου ἔτους ἐκδιδόμενοι ισολογισμοὶ, διεκνύουσι καθαρῶς τὴν καθημερινῶς ἀναπτυσσομένην πρόσδοταν τῆς Ἐλευθέρας Ζώης Θεσσαλονίκης.

Οἱ ἀπεσταλμένοι τοῦ Δευτέρου Βαλκανικοῦ Συνεδρίου τὸ διποίον ἔλαβε χώρων εἰς Θεσσαλονίκην, ἐτίμησαν τὴν πόλιν ταύτην τονίσαντες κατὰ τὸ δεῖπνον, μολονότι ἀνεπισήμως, δτο θὰ ἔνταλον νὰ ἰδωμεν τὸν Μαργαρίτην τοῦ Αιγαίου, πρωτεύουσαν τῆς μελούσης Ἐνώσεως τῷν Βαλκανικῶν Χωρῶν. Τοῦτο ἀποδεικνύει, δτο οι γείτονές μας ἥνωσαν τὴν σπουδαιότερη τὴν διποίαν ἡ Θεσσαλονίκη δύναται νὰ παίξῃ εἰς τὴν Οἰκουμένην τῆς Χερσονήσου.

Η Ἐλευθέρα Ζώη είναι πρὸς δικαίως τὰυτα εἰς τὴν ἀρχὴν καὶ πρέπει νὰ δομολογήσωμεν δτο δὲν τῆς θέτο δυνατὸν νὰ μεταβάλλῃ τὸν λιμένα τῆς Θεσσαλονίκης ἀπὸ τῆς μιᾶς ἡμέρας εἰς τὴν ἀλλην, δς διὰ μηχανῆς ράβδου. Τὸ ἔργον τὸ διποίον ἀγέλλεται δὲν είναι εύκολον ἐπιδήμητον μετὰ τῶν διαφόρων κρατῶν. Είναι γνωστόν τὸ δημητρίου διποίον ἀρρήκτως συνδεδεμένα μετὰ τῶν πολιτικῶν τοιούτων. Είναι πολιτικὴ τῆς εἰρήνης ἐκ τῆς διποίας φρίσται: νὰ είναι ἐμποτισμένη δικαίως τῆς Χερσονήσου αἱ χωραὶ, καὶ ἡ δοπιά θὰ δυνηθῇ νὰ διευκολύνῃ τὸ ἔργον τῆς Ἐλευθέρας Ζώης, ητοι διὰ ἀνωτέρω ἐλέχθη προώρισται νὰ διευκολύνῃ τὴν κίνησιν πάντων τῶν Βαλκανικῶν Κρατῶν, καὶ τῆς Κεντρικῆς Εὐρώπης διὰ τοῦ λιμένος Θεσσαλονίκης, διὰ φυσικῶν λιμένων ἑξόδου ἐν τῇ Μεσσηνίᾳ.

ΝΑΘΑΝ ΑΛΛΑΛΟΥΦ

Ναυτικός Πράκτωρ

## ΤΑ ΛΙΜΕΝΙΚΑ ΕΡΓΑ ΠΑΤΡΩΝ

Η λιμενικὴ ἐπιτροπὴ Πατρῶν κατὰ τὴν τελευταίαν τῆς συνεδρίασιν ἀπεφάσισε τὴν συμπλήρωσιν κατιδιαρρόμετριν τῶν λιμενοφόρων. Εἰδικῶς προύτατη διποτεττασίς τῆς προβληθῆτος Τοιάντη κατὰ 100 μέτρα πρὸς τὴν δημιουργίαν τῶν κυματοθραύστων καὶ μετ' ἀναλόγου διαπλατάνσεως, ἵνα καταστῇ δυνατὴ διποτεττητικὴ τῆς προβλητοῦ ταύτης καὶ απεκτενὴ ἀποθηκῶν διὰ τὰς εὐφλέκτους ὄλας.

Ἐπίσης διποτεττασίς διὰ φυσικῶν δγκολίθων τοῦ μώλου Αγίου Ανδρέου (Ψιλοῦ), ἵνα διασφαλισθοῦν τὰς ἐκεὶ μικροναυπηγεῖα καὶ ἵνα δημιουργηθῇ δισφαλές, ἀγκυροβόλων διὰ τὰς ουμούλας καὶ τὰς φροτηγίδας. Θύ διποτεττητικὴ διποτεττητης συμπληρωματικῶς δημοκρατία τῆς βορείας πλευρᾶς; τοῦ λιμένος ἀπὸ τὸν σημείον τῆς πρώτης καμπῆς τοῦ σιδηροδρόμου μέχρι τῆς ἀκρας Τοιάντη.

Η ἐκτέλεσις τῶν ἔργων τούτων ἐνεκρίθη κατ' αρχήν. Οριστικαὶ ἀποφάσεις δὲν ληφθοῦν μετὰ τὴν συμπλήρωσιν τῶν μελῶν τῆς Λιμενικῆς ἐπιτροπῆς διὰ τῶν δύο ἀντιπροσώπων τοῦ Δήμου Πατρών. Περαιτέρω τελοῦν ὑπὸ συζήτησιν καὶ τὰ κατοιδικά σχέδια.

Διαπλάτυνσις τῆς κεντρικῆς λιμενικῆς προκυμαίας πρὸς ἐπίτευξιν εὐθυγραμμήσεως, τοποθέτησις νέων δεστρῶν κ.λ.π. Διὰ τὴν κατασκευὴν τῶν ἔργων τούτων διποτεττητης διποτεττητης δημιουργία τοῦ 40ετῆ, ἵνα μὴ ἐπιβαρυνθῇ διποτεττητης διποτεττητης δημιουργία τοῦ παρόντος δημιουργία τοῦ παρόντος.

# Η ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ ΕΙΣ ΤΗΝ ΕΠΙΒΑΤΙΚΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΝ

ΑΡΘΡΟΝ ΤΟΥ Κ. Γ. ΟΙΚΟΝΟΜΟΠΟΥΛΟΥ ΛΙΜΕΝΑΡΧΟΥ Α'

## 1. Η σημασία του έργου της ναυτιλιακής Επιτροπής

Η ίδιαιτέρα θέσης την δύονταν κατέχει η επιβατική γαντιλία εν Έλλαδι ως συγκοινωνιακός και οικονομικός δργανισμός πολλαπλών χρησιμοτήτων επιβάλλει δημοσίευμαν μετ' ίδιας ζύσης προσοχής πρός τα πορίσματα της ίδιας ήπιας Προεδρίαν του κ. Αντιπρόεδρου της Κυβερνήσεως Ναυτιλιακής Επιτροπής επι του κεφαλίου τῶν θαλασσιῶν ἐσωτερικῶν συγκοινωνιῶν.

Διότι ἀν τὸ έργον τῆς Επιτροπής ἀποτελεῖ ἀλληθῶς ἐπιδοφόρον Σταθμὸν Κρατικοῦ προσανατολισμοῦ πρός τὰ ζωτικὰ προβλήματα τῆς καθόλου Ναυτιλίας εἰδίκως διὰ τὴν επιβατικήν Ναυτιλίαν μᾶς δίδει εἰς μίαν φωτισμένην ἀνάλυσιν τοῦ ζητήματος τῶν διὰ θαλάσσης ἐσωτερικῶν συγκοινωνιῶν μίαν σαφῆ γραμμήν τῆς εἰς τὸ παρόν καὶ τὸ ἔγγυς μέλλον κατευθύνσεως τῆς Κρατικῆς Πολιτικῆς.

Η ἑκατόντα δὲ εἰσέτι προσωπική ἐπέμβασις τοῦ κ. Προέδρου της Κυβερνήσεως διὰ τὴν ταχείαν ὥπερ τῶν Νομοθετικῶν σωμάτων ἐπιφήψισιν τοῦ θεσμοῦ Νομοσχεδίου περὶ ήλικίας τῶν επιβατικῶν πλοίων τείνει νὰ θεμελιώσῃ τὴν κρίσιν, διὰ τὸ Κράτος ἄρχη μὲν ἀλλὰ ἐγκαίρως, ἀκόμη, γνωρίζει τί θέλει: καὶ ἀναγνωρίζει διὰ δριμού πλέον τὴν ἀνάγκην νὰ ἐφαρμόσῃ σταθερῶς τὰ μέτρα ἑκεῖνα εἰς ἀντέληξην ή Επιτροπὴ τῆς Ναυτιλίας.

Τὰ μέτρα αὐτὰ διακρίνονται εἰς τὸ κυκλοφορῆσαν τεῦχος τῶν πορισμάτων τῆς Ναυτιλιακῆς Επιτροπῆς εἰς 2 κατηγορίας. Αούτα πάρια καὶ Βού τὰ μεταβατικά.

Τὰ πρῶτα περιλαμβάνουν τὸν καθορισμὸν ὅριου ήλικίας τῶν ὑπαρχόντων καὶ τῶν εἰς τὸ μέλλον ἀγορασθησομένων ἐπιβατικῶν μονάδων, τὴν ἀπαγόρευσιν τῆς συναγαχωρήσεως πλοίων τῆς ίδιας γραμμῆς τὴν αὐτὴν ἡμέραν, μίαν δικαίαν ἐγαλλιχήν δρομολογίων μεταξὺ πλοίων ἔξυπηρετούντων τὴν ίδιαν γραμμήν καὶ τέλος τὸν καθορισμὸν ἐπιχορηγουμένων γραμμῶν.

Τὸ δεύτερον προγειεῖ περὶ τῆς ἐκκαθαρίσεως τῶν παλαιῶν ὑπαρχουσῶν μονάδων τοῦ ἐπιβατικοῦ στόλου, τῆς ἀποζημιώσεως τῶν ίδιοκτητῶν αὐτῶν καὶ τῆς ὑπὲρ τῶν πληρωμάτων τῶν ἀχρηστευθησομένων πλοίων ἐπιβατικῶν μερίμνης.

## Τὸ σύστημα τῶν προτεινομένων μέτρων

Τὰ προταθέντα διὰ ἄνω μέτρα κριγμένα ἐν τῷ συνόλῳ αὐτῶν δὲ, δύνανται νὰ κριθοῦν εἰς μήδης ἀποτελούντα τὸ θεωρητικῶς σκοπιμότερον ἐφαρμοστέον σύστημα τακτοποιήσεως τοῦ ζητήματος τῆς θαλασσίας συγκοινωνίας.

Εἰδίκως διὰ καθορισμὸν ὅριου ἀνικανότητος λόγω ήλικίας τῶν ὑπαρχόντων ἐπιβατικῶν πλοίων εἰς τὸ δύονταν ἔτος διὰ τὴν σκοπουμένην ἐκκαθαρίσιν τὸν παλαιὸν ήλικιον τοῦ ἐπιβατικοῦ στόλου ἐντὸς ἔκκεντρου περιόδου, 0° ἀπετέλει τὸν ἄριστον τρόπον μᾶς συνδυουμένης δελτιώσεως τοῦ πλωτοῦ ήλικιοῦ συνάμα δὲ ἐλαττώσεως τῆς πλεονακόύσης γωρητικότητος ἀν μὴ ἐπροτείνετο τὸ διλαβέρων ἀντιστάθμισμα τῆς άνευ οὐσιώδους συγκοινωνίας τῆς ἀνάγκης ἀγαπληρώσεως τῶν ἀχρηστευομένων μονάδων μὲ «νέα» πλοίων ήλικίας μέχρις 20 ἔτονταν. Ποίας ἀξίας θὰ είναι τὰ γένη αὐτὰ πλοία καὶ τί εἶδους ὑπηρεσίας θὰ αλγήσουν νὰ προσφέρουν θὰ εξηγήσῃ ἔκτενέστερον.

Διὰ τὰ προτεινόμενα δὲ ἀστυνομικὰ μέτρα ἀπαγορεύσεως ταυτοχρόνων ἀπόπλων πλοίων τῆς αὐτῆς γραμμῆς οὐδεὶς ἀντιλέγει διὰ παρουσιάζουν τὸ θέσιμον ἔρισμα τοῦ εἰλόγου γενικωτέρου συμφέροντος τῆς θαλασσίας ἐσωτερικής συγκοινωνίας.

Ως πρός τὴν δημιουργίαν ἐπιχορηγουμένων γραμμῶν διεθνοῦς καὶ θεοτικῆς ἀκτοπλοΐας αὐτὴν ἡ διάκρισις αὐτῶν εἰς «ἀναγκαίες» διά τοι γραμμαῖς Κύπρου, Διωσεκανήσου καὶ Ἀλβανίας καὶ «ῶφελίμους» (Κωνσταντινούπολεως, Ἀλεξανδρείας, Μασσαλίας) προσδιορίζει τὴν σημασίαν τοῦ προτεινομένου μέτρου ἀπὸ ἀπόψεως θεοτικοῦ συμφέροντος, ἀλλὰ καὶ δικαίωστά της εἰς ταυτοχρόνων πλοίων ποιητικού τὸν σημαίνει μᾶς εἰς γραμμῆς διεθνοῦς ἀνταγωνισμοῦ.

Διότι: 0° ἀπετέλει: πρᾶξιν βιρείας διληγωρίας γάφινεται: ἐπ' ἀπειρον εἰς τὴν τόχην της ή θεοτικῆς προσπάθειας ἀτμωπλοΐαν ἔταιριδιν πρὸς συντήρησην τακτικῶν ἐξωτερικῶν δρομωλογίων μὲ πολυδάπνην νεότευκτα πλοῖα διατάσσει η «ΠΑΤΡΙΣ ΙΙ» ἐφ' δισυ εἰς γνωστὸν πόσσον πλούσιάς ἐπιχορηγούνται: συγκριτικῆς παρ' ἀλλων Κρατῶν τὰ πλοῖα ξένων έταιριδιν ποιῶ ἐκτελοῦν τὰς ίδιας γραμμάς.

Ως πρὸς τὸν προτεινόμενον τρόπων ἀποζημιώσεως τῶν πλοίων τῶν κατ' ἐφαρμογὴν τῆς ρήτρας ήλικίας ἀχρηστευομένων πλοίων εἰνες δέδικτον διαρρύθμισίς τοι καὶ ή ἀσφαλής προέλευσις τοῦ ἀπατητήθησομένου παρούσην πρωδικάζει τὴν ἐντὸς δικίου πλαισίου ίκανης ποιήσεων τῶν ίδιοκτητῶν τῶν ἀχρηστευθησομένων μονάδων.

Ἡ ἀμεσος ἐφαρμογὴ τοῦ ὥπερ φήμισιν Νόμου περὶ ήλικίας τῶν πλοίων 0° ἀχρηστεύσῃ κατὰ τὰς πληροφορίας τῆς Ναυτιλιακῆς Επιτροπῆς 36 πλοῖα ήλικίας ἀκού τῷ 50 ἐτῶν καὶ 19 εἰσέτι πλοῖα 0° ἀχρηστευθῶσιν ἐντὸς τῆς πρώτης ἐξετάξης τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ Νόμου. Οὕτω τὸ 1939 0° ἀπικείνη ἀριθμὸς ἐνεργείας πλοίων 58 ἀντὶ τῶν ὑπερχρύτων 113 καὶ ἐκτινάζει τῷ 45, τὰ πλοῖα κατὰ τὴν κρίσιν τοῦ Ειδικοῦ Εἰσηγητοῦ καλύπτουν ἐπικράτειαν τὰς ἀνάγκας τῶν ἐσωτερικῶν συγκοινωνιῶν.

## Ο πληθωρισμὸς χωρητικότητος

Μετὰ ἔκαστην λοιπὸν ἐφοριογής τοῦ προτεινομένου συστήματος ἐξηγίανσεως τοῦ χρονίως νοσούντος δργανισμοῦ τῆς ἐπιβατικῆς Ναυτιλίας θὰ συντελεσθῇ ή ποιουμένη ἀποκατάστασις μᾶς γονίμου ίσορροπίας ἀκτοπλοΐης γωρητικότητος καὶ συγκοινωνικῶν ἀναγκῶν.

Ἡ ίσορροπία διμως αὐτὴν ἐξασφαλίζεται διαρκούσῃ τῆς ἐξεταστούς περιόδου τῆς αὐτομάτου ἐκκαθαρίσεως τοῦ παλαιοῦ ἀκτοπλοΐου ήλικιοῦ:

Ἡ ἐπιτροπὴ φρονεῖ διὰ δύναται: ἐν τῷ μεταξύ (1931—1936) γὰρ ἐπιτευχθῇ ή πρόσκτησις συγχρονισμένων σκαφῶν τὴν θεωρίει τοῦ ιδρυθησομένου Ναυτικοῦ Πιστωτικοῦ δργανισμοῦ. Ἀλλ' ἀν διλέιτος τοῦ πλωτοῦ ήλικιοῦ προσδοκάζεται: δισέμμως ἐκ τοῦ περιορισμοῦ τῆς πλεονακόύσης παλαιᾶς ἐπιβατικῆς γωρητικότητος διατέλει ἀφίνεται: αὐτὴν ή δρθύοντος θύρα νέας ἐπιδρομῆς ποιῶ θὰ τείνει δημηράρια εἰς ἐπαγαφορὰν τοῦ παρατηρουμένου σήμερον πληθωρισμοῦ γωρητικότητος;

Ἡ γαντιλιακὴ Επιτροπὴ ἐν προκειμένῳ θεωροῦσα τὸ μή κείρον δέλτιστον ἐκρινεῖ προφανῶς διὰ ἀποτέλει σημαντικὸν δημοσίος διὰ τὴν θαλασσίαν συγκοινωνίαν ή περίπτωσις ἀντικαταστάσεως τῶν ἀχρηστευθησομένων μονάδων ποιῶ διερεθίσκει τὸ δύονταν ἔτος μὲ «συγχρονισμένα» σκάφη ήλικίας κάτω τῷ 20 ἐτῶν.

Ἐστήριξε δὲ προφανῶς τὴν ἀποψὺν ταύτην εἰς τὸ διὰ ἀκτοπλοΐης ἀγορά 0° διυσκολεύθῃ νὰ εῦρῃ πρὸς ἀγορὰν πλοῖα ηλικίαν τοῦ περιπγγήθεντα κατὰ τὰ ἔτη 1911, 1912, 1913 καὶ 1914 ἀφ' οὐ κατὰ τὴν τετραετίαν 1914—1918 αἱ ναυπηγήσεις εἰλογον σταματήσει λόγῳ τοῦ Εὐρωπαϊκοῦ πολέμου.

Εἰς τὸ σημερίνον διμως τοῦτο δὲν χρειάζεται ή γὰρ συμβουλευθῆ τις τὰς ἀγοράς ἀκτοπλοΐαν σκαφῶν τῆς τελευταίας ἐξετάξης 1926—30 διὰ νέας μονάδες ἐλέγχειστα 0° ἀπέχουν τοῦ ἀπαγορευτικοῦ δρίου τοῦ 2000 ἔτους.

Εἰς τὴν κρίσιν δὲ τὴν τούτην συντρέχει: σχεῖ μόνον διὰ πρόσφατος πειραρ, ἀλλὰ καὶ διάσιμος πρόσθιεψις τῆς εἰς ξένας γραμμάς ἐσωτερικῆς συγκοινωνίας ἀχρηστεύσεως κατὰ τὸ προσεχές μέλλον πολλῶν ἀτμωπλοΐητων μονάδων καὶ ἀντικαταστάσεως τοῦτων μὲ πετρελαιοκίνητα πλοῖα λόγῳ τῆς μεγάλης διεροχῆς αὐτῶν εἰς σημαντικούς γενικῶν διέδων καὶ ἀλλων πρωστάτων.

Θὰ είναι ἀναπόφευκτοι τότε γὰρ ἐμποτεσθῇ τὸ ἀπικείμενο της συγκριτικῆς «διάνεξης» ἀγορῶν πάσης ήλεκτροφωτίστου «σαχεύρας» τῶν Εὐρωπαϊκῶν συγκοινωνιῶν ἐκποιουμένης εἰς τημήν εὐκαιρίας.

Αἱ ἀγοραὶ αὗται 0° ἀναπληρώσουν καὶ πάλιν τὸ ἀχθίος τοῦ δ-

ΤΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΤΩΝ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΝ  
ΥΠΟ ΤΗΣ ΣΟΒΙΕΤΙΚΗΣ ΡΩΣΣΙΑΣ

ΕΚ ΤΟΥ ΛΟΝΔΙΝΕΙΟΥ "SYREN,"

ποίου αἱ ἐπιβατικὴ γραμμὶ ἀπηλλάγγησαν διὰ τῆς ἐφερμογῆς τῆς ρήτρας ἥλικις διὰ νὰ ἀναδιώσῃ αἰσιόως ὁ συναγωνισμὸς εἰς τὰς γονιμωτέρας γραμμὰς καὶ ν' ἀπολεσθῇ δριστικῶς πλέον πᾶσα ἑπτὶς ν' ἀποκτήσουν αὐται μέτα συγκοινωνίας ἀνταποκρινόμενα εἰς τὰς συγχρόνους κοινωνικάς ἀποκτήσεις.

**3.—Ἡ πρόβλεψις ποιότητος τοῦ  
κάτω τοῦ 20οῦ ἔτους νέου πλωτοῦ ὑλικοῦ**

"Ἐξ αὐτῶν τῶν σκέψεων εἶναι ἀπορον πῶς ἀφ' οὐ δὲ ἐλεύθερος ἀνταγωνισμὸς περὶ ὅλα τὰ κατ' αὐτοῦ ἐφερμογῆσαν μὲν ἀξιώσεις πνυχεῖας ὅπερ τοῦ Κράτους κατατελεῖται μέτρος οὐδείνιν μέχρι τοῦδε ἔσχε ὀφέλιμον ρυθμιστικὴν ἐπίδρασιν πρὸς διλήτωσιν τῆς θαλασσίας συγκοινωνίας, τούναντίον δὲ ἐπέφερε πάντοτε ἀποτελέσματα ἀδικτιλονικήν διάθεσιν, μὲ τὴν προτειγόμενην ὅπερ τῆς Ἐπιτροπῆς μέτρα ἀφίνεται νὰ συνεχίσῃ ἀνενόχλητην τὴν ὀλεορίαν ἐπίδρασίν του.

Πλοῖα 20 ἐτῶν ἀπὸ «δεύτερῳ χέρᾳ» τὸ second hand τῆς ἀγγλικῆς ἀγορᾶς 0° ἀγορασθεῖσαν εὐχερίστατα εἰς τὸ πρωτεύεις μέλλον πρὸς ἀναπλήρωσιν τῶν ἀχριστευθεῖσαν πολὺ ἐν ἀρχῇ καὶ δῆ δραδύτερον παλαιῶν μονάδων διότι οὔτε αἱ «εύκαιρίαι» τῆς ἀγορᾶς των θαλασσῶν ποτὲ εἴποι τῶν ἐπιχειρηματιῶν ποὺ διαβλέπουν εὔκολον πλουτισμὸν εἰς τὴν ἀκτοπλοΐην ἐπιχείρησιν.

Οἱ ἐπιχειρηματίαι: αὐτοὶ θὰ ἀγοράσουν πλοῖα 17, 18, 19 ἐτῶν, πλοῖα ποὺ 0° ἀναζητήσουν ἀγοραστὰς διὰ λόγους μειονεκτημάτων ἐκμεταλλεύσεως μᾶλλον καὶ ἀκτοπλοΐης δημόσιας.

Ἄπειδην πιράδειγμα ἀγορᾶς 20ετοῦ πλοίου ἐν Γερμανίᾳ τῷ 1926 ἐλάχιστα ἐργασθέντες διὰ τοὺς ἀνω λόγους ὑπάρχει: ἀρκετὰ διακτικὰ εἰς τὸν ἀκτοπλοϊκὸν μᾶς στὸλον.

Τὸ πλοῖον αὐτὸν περὶ τὰς 2 καπιοδόχους του καὶ τὴν νεαρὸν του ἥλικιν ἔχει πρὸ πελλοῦ πρόστην νὰ δραμολογεῖται, περιοδικῶς μόνον χρησιμοποιούμενον εἰς ἐκτάκτους νυκλώσεις μεταφράσεις περιγραφῆς δημόσιας εἰς τὸν εἰναι δεμίνυν λόγῳ ἀνεργίας.

Ἄπειδην πιράδειγμα λοιποὶ, σο, Θεόρ καὶ ἐπιδικτὺς Tramps τὰ πλοῖα «νεογειονίδη» κατὰ τὴν χρηστηροῦσαν τοῦ κ. Δ. Ηπειρωτικοῦ πολυτέλεος διὰ ν' ἀλλητούντα εἰς τοὺς ἐσωτερικοὺς λαμένχας.

Τὸν κατόπιν πλοκάδερο πλοῖον ἀποδίδων, ἔργασσον καὶ εἰς τὰς Ἑλληνικὰς καὶ εἰς τὰς ξίνης συγκοινωνίας.

Πιράδειγμα ἡ ἥλικια τῶν πλοίων τῆς Ηρακλείου Εταιρείας τοῦ Lloyd Triestino παροπλιζόμενης πρὸς διάλυσιν τὰ πλοῖα μετὰ τὸ 35ο, ἔτος, (Theodora Semiramis κλπ.)

(Ἡ συνέχεια εἰς τὸ ἐπόμενον)

### ΟΙ ΡΩΣΣΙΚΟΙ ΛΙΜΕΝΕΣ ΤΗΣ ΒΑΛΤΙΚΗΣ

Ἡ ἐν Λονδίνῳ ἐδρεύουσα Ἀγγλοσοβιετικὴ Ναυτικὴ ἐταιρία ἀποτύθηνε πρὸς τὸ «Λόστ Λίστ» τὴν ἀκόλουθον ἐπιστολὴν:

«Ἐχομεν τὴν τιμὴν νὰ σᾶς ἀνακοινώσωμεν, ὅτι κατὰ τὰς ἐν Μόσχας εἰδῆσεις μας, αἱ ἐφετειναὶ φορτώσεις ἔνδειας θὰ συντελεσθοῦν μετὰ πάσης ἀνέσεως καὶ δυνατῆς ταχύτητος. Ἡ πεῖρα τῆς παρελθούσης διετίας ἡγάκασε τὰς Σοβιετικὰς ἀρχὰς νὰ πραγματοποιήσωσιν ἐπειγόντως σειρὰν μέτων πρὸς ἀμεσον βελτίστων τῶν ὅδων τῆς φορτώσεως ἔνδειας κατὸ τὴν παροῦσαν ἔξαγωγικὴν περίοδον.

»Οὕτω ἐγένοντο νέα ἐγκαταστάσεις καὶ ἐπηνέγμησαν εἰς τὰς ὑπαρχούσας ἀρκεταὶ τεχνικαὶ πρόσοδοι. Πεπειραμένοι ἐργάται—στιβαδόροι μετεκλήμησαν ἐκ Αντικῆς Εύρωτης, οἱ δὲ ὄμιλοι τῶν Ρώσων ἔργατῶν θὰ τελοῦν ὑπὸ τὴν καθοδήγησιν τούτων. Αἱ βελτιώσεις αὗται θέλουν σπουδαῖος διευκολύνει τὰς φορτώσεις ἔνδειας εἰς τοὺς Σοβιετικοὺς λιμένας τῆς Βαλτικῆς, τὰ δὲ καταπλέοντα πλοῖα οὐδόλως θὰ καθιστεροῦν».

Καὶ πάλιν οἱ Ρώσοι ἐμφανίζονται μὲ τὸ κατ' ἔτος ἐπαναληπτικούμενον μυθιστόρημά των περὶ προγματοποιήσεως ἐνὸς κολοσσαίου παρ' αὐτῶν προγράμματος νέων ναυπηγήσεων. Κατά τινα ἔκθεσιν δημοσιευθεῖσαν εἰς τὴν «Σκανδιναվίαν» Ἐφημερίδη τῆς Ναυτιλίας» η Ρωσία ἐτοιμάζει διὰ τὸ ἔτος τοῦτο τὴν ναυπήγησιν 300 ἀτμοπλοίων καὶ μότορσις ἀντὶ διπλήνης 400 ἐκτιμούμενον χρυσῶν ρουβλίων.

Τὸ σύνολον τῶν κολοσσαίων τούτων ναυπηγήσεων ἀφήνεται θεωρίας για πιστεύθη, διτὶ οὐκ εκτελεσθῇ ἀπὸ τὴν Σοβιετικὴ ναυπηγεία.

«Ολος ὁ κόσμος ἐσυνήθισε πλέον εἰς τὰς πομπάδεις ταῦτας ἀναγγελίας τῆς Μόσχας, αἴτιας τόσου συχνὴ ἐπαναληπτικόν/ιονται: διὰ νὰ διαψευσθοῦν παταγωδῆς μὲ τὸ πέρασμα τοῦ χρόνου. Πάντοτε τὰ γεγονότα ἀπέδειξαν, διτὶ ἡ ἐκάστητες διαδηλωμένη καταπληκτικὴ αἰτιοδέξια τὸν Σοβιέτ, στερεῖται: παντὸς βρετανοῦ ὑπολογισμοῦ. Διτὶ τὸν λόγον αὐτὸν, προκειμένου περὶ τῶν ναυπηγήσεων, δικαίως τὸ «Λόστ Ρέτζιστερ» ἀποφέρει: ρρωγίμων, νὰ δούῃ διτὶ ἀριθμὸν οἰκειδήποτε λεπτομερεῖας τῶν ἐξεγγελμούμενων ναυπηγήσεων, ως καὶ τῶν ηδη ἀκόμη ἐκτελουμένων εἰς τὰ ναυπηγεῖα τῶν Σοβιετικῶν δημητρίου χρυσωρευτῶν, ἐλλείψει: θετικῶν καὶ διεύμενων πληρωφοριῶν.

«Ο Δυνικός ναυτικὸς τόπος λαβῶν ἐσχάτως αὐθιντικὰς πληρωφορίες, ἀναφίρει διτὶ εἰς τὴν Βρετανίην ναυπηγεῖς τοῦ Λέγιγκονδ, ἀτιγα εἶναι καὶ τὰ σπουδαίατερα τῆς Ρωσίας, διὺν ναυπηγοῦντας αὐτὴν τὴν στιγμὴν περὶ δέκα μέρων μῆραν πλοῖον. Τὸ μεγαλύτερον ἐξ αὐτῶν εἶναι 6000 τόνων καὶ προσφέρεται διὰ ταξιδίων τῆς Απο Αγκτολῆς.

«Ἔτερον σκέψεως, μότοριτον αὐτό, προσφέρεται διτὶ ὑπηρεσίαις ἀνὰ τοὺς λιμένας τῆς Κριμίνας, δύο δὲ ἀλλα δὲ τὴν μεταφορὴν φορτίων ἔμασίες ἐν Βρετανίῃ. Πέραν τῆς ἐργασίας ταῦτας τῶν δέκα τούτων πλοίων καὶ τοῦ διλλού στορχού: καὶ ἀλλαχοῦ ναυπηγουμένων, κακμάς ἀλλη λαβαρίκην ναυτηρικῆς καὶ ἀρτίς δὲν σημειώνεται ἀνὰ τὴν Ρωσίαν.

«Ἡ πιμπάδης δίλει ἀναγγείλει τὸ Σοβιέτ πιστῶν 300 μεγάλων μεγάλων ἐφερεύει τῷ δρίῳ τοῦ σαδραροῦ. Τὸ Σοβιετικὸν ναυτιγικὸν πρόγραμμα ἀποτελεῖ ἐκ τῶν χρειατηρούμενὸν τῆς δίλης πολαρισμοῦς Ρωσίας προπερχόμενος, ἡτοις ἀριστεραῖς: εἰς τὴν δημοργίαν ἐντυπώσεων. Ἐπὶ τῷ προκειμένῳ τὸ διαρηματικόν 300 γένετο πλοῖα μετρῶνται: ἐν τῇ πραγματικότηται: εἰς τοὺς δίκαια δικτύων τῶν χειρῶν.

### Η ΕΙΣ ΑΓΓΛΙΑΝ ΕΙΣΑΓΩΓΗ

#### ΞΥΛΕΙΑΣ ΑΠΟ ΤΑ ΣΟΒΙΕΤ

Κατά τὴν τελετείαν σημεδεῖται τὸ «Επεισόδιον» τοῦ σημερινοῦ: τοῦ διαμπονδίας τῶν Βρεττανῶν, ἐλευθερίων, συνεργατηρίας, δῆλον τὰς ζητήματα τὰς συναρπή μὲ τὸ ἐμπόριον τῆς Ελλάδος καὶ δῆ τῆς Ρωσίας τοιωτάτης. Τὰ πορίσματα τῆς συνηγορίας, διμογήνων ἔγκριθέντων, αἰνιγματικόν διὰ τὸ τόπου ὡς δέδος:

«Τὸ ἀπέταστον Σμβούλιον τῆς Ομοσπονδίας Ευλείας τῆς Μεγάλης Βρεττανίας βεβαιοῦ, διτὶ ἡ ἀγορά καὶ διαπραγμάτευσις δῆλων τῶν εἰδῶν τῆς ἔλειας, ὃν ἡ εἰσαγωγὴ ἐπιτρέπεται: ἐν Ἀγγλίᾳ εἶναι ἐλευθέρων. Τὸ σημερινόν πρωτεῖ, διτὶ ἡ δραγμής μερικῶν δημοσίων δημοριστῶν καὶ τινῶν επικείμενων νὰ δεχθοῦν τὴν Ρωσίαν τὴν Ελλάδαν, ἐπιφέρει ἀποτέλεσμαν εἰς τὴν ἀγοράν, λίγην ἐπιειδεῖ τόσο, διτὶ τοὺς ἐμπόρους, δῆλον καὶ δῆ τοὺς καταναλωτάς.

«Τὸ σημερινόν, πιστεύει, διτὶ ἡ πίστη: διτὶ τὸν μὴ παρεχούμενον τὴν Ρωσίαν τοῖς εἰσαγωγεῖς περὶ της Αγγλίας Εύρωτης, διτὶ οὐκ εἰσαγαγεῖται: ἐν λόγων τοῖς λακονικοῖς, ἐν ταῖς παραγγελίαις τῶν κατασκευῶν τῶν οἰκείων της Αγγλίας καὶ βρετανογενεῖων, διτὶ οὐκ εἰσαγάγεται: τὰ συνεργεῖται τῶν ἐν Ρωσίᾳ στρατιωτῶν τῶν σεντούκων, οὐτ' ἂν ἐργάζονται τὰ συνεργεῖται τῶν ἐν Ρωσίᾳ στρατιωτῶν τῶν πολιτικῶν καταδίκων.

**ΘΕΟΔ. Π. ΚΡΕΜΜΥΔΑΣ**  
**ΔΙΚΗΓΟΡΟΣ**  
**ΓΕΩΡΓΙΟΥ Α' 11**      **ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ**  
THL. 2-94





# Η ΟΡΓΑΝΩΣΙΣ “ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ,,

ΑΡΘΡΟΝ ΤΟΥ Κ. Φ. Η. ΦΙΛΙΠΠΑΚΟΠΟΥΛΟΥ

Άλι κρίσεις τέλος όποιας ή Σύνταξης τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» οπεστημείωσεν εἰς τάς σκέψεις μου ἐπὶ τῶν πορισμάτων τῆς Ἐπιτροπῆς μελέτης τῶν Ναυτικῶν ζητημάτων, δπως ἕδημος εἰς θήση σχετική τού προηγούμενον φύλλον, μὲ ἀγγκαλίζουν γὰ τὸ πνευμάτων τῶν ἀνωτέρω ζητήματος πρόδης ἐπιχειρησίας τῶν μερικῶν παρεξηγήσεων καὶ πλήρης ἀνάπτυξην του. Εὐχαριστῶ δὲ θερμῶς τὴν Σύνταξην τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν», τόσον διὰ τούς κολληκευτικοὺς δι’ ἑμέρας λόγους τῆς δσον καὶ διὰ τὴν εὐκαιρίαν τὴν δποίαν μεσον παρέχει.

**Ἐθνικισμός.** Δὲν ἀρνοῦμαι, δτι ἡ πολιτικὴ τῶν Γραμμῶν εἰναι ἀρκετὰ ἔθνικιστικὴ καὶ ακριβῶς κρούν τὸν κώδικαν τοῦ κιγδύου τῆς ἐναντίον μας ἐφαρμογῆς τῆς ὑπὸ ἀλλων. Ὁργανούντες γραμμὰς ἐμπορικῶν συγκοινωνιῶν δὲν κάμινομεν τίποτε ἀλλο παρὰ γὰ ἀμυνώμεθα ἐναντίον τῆς ἔθνικιστικῆς πολιτικῆς τῶν ἀλλων. Εἰσα τόσον γεγονός δτι εἶμεθος οὶ πλέον καθιυστεργιμένοι καὶ αὐτῶν ἀκόμη τῶν Γιουγκοσλάβων καὶ τῶν Τούρκων, εἰς τὸ ζητημα αὐτὸν ὥστε δὲν δύναται γὰ διάρκη ἀμφιθολία περὶ τοῦ ἀμυντικοῦ τῆς ἐνεργείας μας. “Ἄς μή φοδούμεθα λοιπόν δτι θμεῖς θὰ κάμιμεν τὴν ἀρχὴν ἔθνικιστικῆς ναυτικῆς πολιτικῆς. Δὲν χρειάζεται νομίζω γὰ ἐπικαλεσθῆναι τὸ ἀρθρον τοῦ κ. E. H. Watts εἰς τὴν Χριστούγεννατικην ἔκδοσιν τοῦ Lloyds List τὸ δποίον τὸσα σχόλια προσκάλεσεν ἐν Ἑλλάδι οὗτε τὴν εἰς τὸ Fairplay τῆς 12ης Μαρτίου ριπομένη πρότασιν περὶ World Ships Ltd καὶ British Ship Ltd ἡ δποία δσον καὶ ἀν τὸν κατακρούεται ἀπὸ τὴν Σύνταξην τοῦ Περιοδικοῦ καὶ χαρακτηρίζεται ὡς γνώμη «έρερατέχνη» εἰναι πάντοτε χαρακτηριστικὴ τῶν τάσεων τῆς Κοινῆς Γύνωμης. Οἱ ἀναμιγνύσμενοι εἰς τὸ διεθνὲς ἐμπόριον ἐν γένει, δχι μόνον οἱ ναυτικοὶ, γνωρίζουν τόσον καλλι τὴν ἀσκούμενην ἔθνικιστικὴν πίεσιν πρὸς προστασίαν τῶν γραμμῶν τῶν διαφόρων Κρατῶν, ὥστε νομίζομεν, δτι δὲν είναι ἀνάγκη γὰ εἰπωμεν προστέρα.

“Ἄλλωστε, δὲν είναι τοῦτο πρότερον καὶ δὲν θὰ είμαι: ἐγὼ ἔκεινος δ δποίος θὰ ἀρνηθῶ τὸ ἔθνικιστικὸν πνεύμα τῆς ναυτικῆς διομηχαίας. Τὸ πλοίον εἰναι πάντοτε ἔνα δραγανὸν ἐμπτορίου, ἀλλὰ ἔχει μέσα καὶ κάποιαν ψυχὴν τὴν δποίαν δὲν ἔχουν ἀλλα: διομηχαίας. Ἡ ψυχὴ ἀντὴν ἐνδηλοῦται: ἀπὸ τέλος διαφόρους θρησκευτικούς τελετὰς περὶ τῶν δποίων καὶ εἰς τὰ «Ναυτικὰ Χρονικά» πρὸς θμερῶν ἀδιαβάσαμεν, ἀλλὰ καὶ ἀπὸ τὴν δνομασίαν τῶν πλοίων ὡς Παρθένων η Μαρού, η μὲ ἀπλὰ τὰ δνόματα διαφόρων λιμένων η διαφόρων μακρυνῶν πατρίδων.

Τὸ ηθικὸν μέρος εἰναι ἔκεινος ἀκριβῶς διὰ τὸ δποίον καυχόμεθα δτι: ἔξυψωνει τὸν ἐργάτην γενικῶς μαζες Ναυτικῆς Ἐπιχειρήσεως, εἰναι ἔκεινο τὸ δποίον οάμει: τὴν Ἐμπορικὴν Ναυτιλίαν τὸν σφυγμὸν τῆς εἰρηνικῆς ζωῆς τῶν Εθνῶν. Ἐγὼ τούλαχιστον ὡς τοιάντην ἐγνώρισκ τὴν Ἑλλην. Ναυτιλίαν πάντοτε εἰς τὴν συείδησιν μέσα τῶν δημιουργῶν τῆς, ἀσχέτως ἀν τὰ μέσα τὰ δποία διαθέτουν δὲν τοὺς ἐπιτρέπουν πολλάκις γὰ ἐκδηλώσουν τέλος διαθέσεις των καὶ τὰ φρονήματα τῶν, δπως πιθανῶς θὰ ἐπεθύμουν.

**Ἀνωνυμοποίησις** τῶν Ναυτικῶν Ἐπιχειρήσεων. “Ἄς μή φοδούμεθα γὰ ἀνακόψωμεν τὴν πρόδοσιν τῆς Ναυτιλίας διὰ τῆς ἀνακοπῆς τῆς οίκογενειακῆς τῆς δραγανώσεως. Ἐγὼ, δ δποίος παρεστηθῶν ὀλίγον ἀνωτέρω ἀπὸ τέλος ωμαντικῆς διαθέσεις μου, ἐπιθέλω δμας εἰς τὸνέαυτὸν μουνα σιγήση τὰσυναισθήματά μου δταν εύρισκομαι πρὸ τῶν ἀκάμπτων νόμων τῆς ἔξειλίσεως. Βέβαια, η σημειωτὴ κολοσσαία διομηχαία μὲ τέλος τεραστίας μηχανικῆς ἐγκαταστάσεις ποῦ μεταμορφώσουν ἐκτάσεις δλοκάληρους εἰς κόλλασιν μελανήν καὶ γεμάτην ἀπὸ τὸνθρόδον τῶν κιγδύων μηχανῶν, δὲν ἔχει καμμίαν σχέσιν μὲ τὸν ωμαντικὸν τῆς οίκοακῆς διοτεχνίας τῆς ἀλλοτε. Ἀλλὰ τί τὰ θέλετε. Ἡ οίκονομία τῶν γενικῶν ἐξόδων τὴν δποίαν ἀναμφισθητήτως είχεν η οίκογενειακὴ ἐκείνη ὀργάνωσις τῆς ἐποχῆς τῶν «Αμπελαχίων» καὶ τῶν σηροτροφίων τῆς Αχαΐας ἐπὶ Βεζαντινῶν καὶ Τουρκοκρατίας, δὲν κατόρθωτε γὰ τὴν σώση ἀπὸ τὴν ἔξειλίσιν. Καὶ ἔξειλίσις είναι ἀναμφισθητήτως η Ἀγωνυμοποίησις. Οἱ ἔχθροι τῆς φέρουν διάφορη παραδείγματα. Τὰ κακὰ προηγούμενα εύρισκουται πάντοτε εἰς δ-

λων τῶν εἰδῶν τέλος Ἐπιχειρίας, ἀλλὰ καὶ ἀν ὑποθέσωμεν δτι εὑρίσκονται μόνον εἰς τάς Ἀγωνυμοποιες τοιαύτας καὶ πάλιν δὲν πταίει τὸ σύστημα ἀλλὰ δριμένης: εἰδούχης περιπτώσεις καὶ διπλανής δὲν δύνανται νὰ προκαλέσουν τὴν καταδίκην τοῦ συστήματος τῶν Ἀγωνων. Ἐπιχειρίων. “Ολη ἡ νεωτέρα ἀνάπτυξης τῶν μεγάλων διεθνῶν Ἐπιχειρήσεων θὰ ἡτοῦ ἀδύνατος ἀντὸν καὶ ἡ Ναυτικὴ Ἐπιχειρήσις, ἡ δποία πρέπει ἐξαιρετικῆς γὰ είναι ἀπὸ τέλος πλέον διεθνεῖς τοιάντας μόνον ἐπὶ τὴν δέσει τῆς δραγανώσεως αὐτῆς δύναται γὰ προκόψῃ. Ἡ Ἀγωνυμοποιες Ἐπιχειρία είναι τὸ μόνον μέσον διὰ τὸ δποίον οὶ Ἐλληνος Ἐφοπλισταὶ ἔννομενοι εἰς διμάχης καὶ καταβάλλοντες ἀντὶ κεφαλίων τὰ σκάφη των θὰ δυνηθοῦν γὰ τὰ ἀναγνεώσουν μὲ τὴν ἔμμεσον η ἔμμεσον οίκονομητὴ ἀρωγὴν τοῦ Κράτους καὶ γὰ δραγανώσουν κατὰ τρόπον ἐπιτρέποντα τὴν παρακολούθησιν τῆς διεθνοῦς ἐξειλίσεως, ἀλλως οἰδαδήποτε οίκογενειακὴ δραγανώσις δὲν θὰ τοὺς σώσῃ ἀπὸ τὸν γόμων αὐτῶν, παρασύροντα τὰ πάντα πρὸς τὴν κατασύμνησίν του, δραδέως μὲν ἀλλ ἀσφαλῶς. “Αλλωστε ἡ κακῶς δραγανώμενη Ἀγωνυμοποιες Ἐπιχειρία πρέπει διλα τὰ πλεονεκτήματα τῆς οίκογενειακῆς δραγανώσεως εἰς εύρυτέραν δμας πολὺ κλίμακα. Τὸ γὰ ἐπιμένον μὲν γὰ ἐφαρμόζωμεν σήμερον συστήματα μὲ τὰ δποία ἐπληροφορήθημεν ἐκ τῶν οίκογενειακῶν μας παραδείσων, δτι ἐπλούτησαν οὶ προπάποι μας εἰς τὸν Ναυπολεόντιον ἀποκλεισμὸν, ἀποτελεῖ διπλοῦρομητὴ δμοῖσαν ἐκείνης ἡ δποία προυκάλεσε τὴν καταστροφὴν τῶν Ἐλληνικῶν παροικῶν τῆς Ρωσίας ὑποκύψασην εἰς τὰ νεωτέρα συστήματα τοῦ διεθνοῦς ἐμπορίου, ἀτιγα ἐφήρμοσαν οἱ συγχωνισταὶ των.

**Δυνατότης δραγανώσεως φροτηγῶν γραμμῶν.** Εδρισκό μενος εἰς τὸ σημείον αὐτὸν θέλω γὰ ἐκφράσω τὴν ἀπόλυτον πεποιθησίαν μου δτι τὸ ίμιμου τούλαχιστον τοῦ Ἑλλ. τοντάξ, ἀφού βεβαίως ἀνανεωθῇ προηγουμένως, δύναται γὰ ἀπαντοληθῆ μὲ γραμμὰς φορτηγάς. Τὰ δρια τῶν γραμμῶν δὲν είναι στενῶν ἔθνικιστικῶν, ἀλλὰ εδρύτατα καὶ διεθνῆ μὲ μόνην τὴν διαφορὰν δτι διποτηρηζονται: ἀπὸ τέλος ἔθνικᾶς εἰσαγωγᾶς καὶ ἐξαγωγᾶς αὶ δποίας τοὺς χρησιμεύσουν δς δέσεις. Δὲν θὰ ηθελω γὰ εἰσέλθω δημοσίων εἰς μεγαλυτέρας ἐπὶ τοῦ παρόντος λεπτομερείς θιγούσας ἐπικαγγελματικὰ συμφέροντα τὰ δποία πρέπει γὰ παραμένουν ξένων πρὸς τὴν παρούσαν θεωρητικὴν συζήτησιν, ἀλλὰ τὴν δυνατότητα τῆς διαθηρηζεως τῶν γραμμῶν ἀπὸ τέλος Ἐλληνικᾶς εἰσαγωγᾶς καὶ ἐξαγωγᾶς θὰ ἀποδείξω μὲ μίαν στατιστικὴν μόνον.

“Η Νορδηγίας ἔχει κατὰ στατιστικὴν τῆς 31)12)29 Τον. 3.663.237, ἐκ τῶν δποίων ἀπαντοληδύνεται:

δ:ά γραμμῆς ἀκτοπλοΐας	Τον. 99.585
» Νορδηγίας—Εξωτερικῶν	499.410
» μόνων μετεκόντων	428.279 1.027.274

” Εχει δὲ ἔξωτερικῶν ἐμπόρων εἰσαγωγῶν εἰσοδυναμοῦ μὲ δριχ. 2 δ:σ. 720 ἑκατ. καὶ ἔξαγωγῶν δριχ. 2 δ:σεκ. 840 ἑκατομ. δηλ. σύνολον δριχ. 5.560.000.000.

“Η Ἐλλὰς κατὰ στατιστικὴ τοῦ 1929 πάλιν (δ:ά γὰ κρίνωμεν ἐπὶ τὸν δὲσει) διαθέτει: κατὰ τὰ παρόστατα τῆς Ἐπιτροπῆς ἐπ:θ. ἀ)π (τὰ μόνη δυνάμενα γὰ ληφθῶν δς ἀ)π γραμμῆς καὶ τὰ δποία ἀκτοπλοΐας τῆς Ἐθν. Απομπλοίας είναι τὰ ἀπαντοληδύνετα μὲ τὴν ἀκτοπλοΐαν τοῦ τόπου) 105.582.25 ἐπὶ συνόλων τόν. 1.350.157 τόν, τὸ δὲ εἰσαγωγικὸν τῆς ἐμπόρων ἀνήλιθον εἰς 13 δ:σ. 275 ἑκ. 531 χλ. πλέον τέλος ἐξαγωγᾶς ἀπὸ 6 δ:σ. 985 ἑκατ. 196 χλ. σύνολον δριχ. 20.260.727.000.

“Η σύγκρισις είναι εύκολος καὶ τὰ συμπεράντικα κατατίθενται. Θὰ προσθέσω ἔναν μόνον ἀκτομή τοισθεν. Η Νορδηγίας εἰς τὸ 1920 είχε μόνον 335.000 τον. περίπου γραμμῆς ἐξ ὅν 64.600 ἀκτοπλοΐα 135.000 Νορδηγίας—Εξωτερ. καὶ 68.122 μόνον ἔξωτερ. Επομένως η ἔξειλίσης τῶν γραμμῶν τῆς διηγήσεως διπλανής δὲν δύναται τὸ περιττότερον περιστεράς, πράγμα τὸ δποίον δεικνύει τὴν ἐπικρατεύσαν διπλανής διηγήσεως τῆς Ναυτιλίας εἰς τὴν χώραν ἐκείνην.

Διὰ γὰ τελειώσω, θέλω γὰ τὸνίσω τὸ ἔξηρης: “Ο χαρακτήρως τοῦ Ελληνος δ λεγόμενος κατὰ τέλος διαφόρους ἀπόψεις ἀπὸ τέλος δ-

ποικίλες έξετάζεται μετανυχτευτικής ή αποικιστικής ή και τυχοδιωτικής ένίστε, δεν είναι παρά όχι χαρακτήρα έκεινος ούποιος καταλλήλως μορφωμένος και διαπλασόμενος θά δώση εἰς μίαν δργάνωσιν έξωτερηκόν φορτηγών γραμμών και έξωτερηκού έμπορίου την μεγαλυτέρην δυνατήν έπιτυχίαν. Η δργάνωσις αυτή δεν είναι ζήτημα τούποιον δύναται: γάρ γείνη έντος ή δύο έτων. Είναι αποτέλεσμα προγράμματος τούποιον άπωτελεσμένη δεκτεύειν προπαρακευής πληρωμάτων, σκαφών και οικονομικής δργανώσεως διά γάρ εύρεται εἰς κάποιαν σχετικώς εύρεταιν έφαρμογήν. Θά άπαιτηση θυσίας, μελέτας, κόπους και ιδίως σύστημα. "Οχι: έργασιαν κερδοσκοπικήν, άλλα έργασικαν μέλλοντος διά την έποικην ή παρούσα γεννεά θά κοπιάσῃ. Είναι και αυτό ένας σπουδαιος λόγος διά τὸν έποικον χρείαζονται: Έται: ρεικι: άπρόσωποι: και μεγάλου καταμερισμού κεφαλίων. Άλλα τὸ πρόγραμμα αυτὸ διά γάρ έφαρμοσθή μετά μίαν δεκτεύειν πρέπει: γάρ άρχιση παρακευαζόμενον άπο σήμερον. Δεν υπάρχῃ διά τοὺς έργατας του ωροτερέρηκανοποίησις άπο τὴν ήμικήν έκεινην που παρέχει: εἰς τοὺς άγωνιστὰς τῶν εἰρηνικῶν προσπαθειῶν πρὸς ἐπέκτασιν τοῦ ἐκπολιτιστικοῦ πνεύματος μιᾶς χώρας, ή ἐπιτυχία. Τῶν προσπαθειῶν και άγρων αὐτῶν ή Ἐμπορική Ναυτιλία και τὸ Διεθνὲς Ἐμπόριον είναι οἱ μίνοις ἀκτάθλητοι: και ένθουσιώδεις φορεῖς.

Κατ' αὐτὸν τὸν τρόπον αἰσθάνομαι έγὼ τὴν Ἐμπορικὴν Ναυτιλίαν.

Φ. Η. ΦΙΛΙΠΠΑΚΟΠΟΥΛΟΣ

## ΤΟ ΝΕΟΝ ΓΑΛΛΙΚΟΝ ΣΟΥΠΕΡ ΛΑΪΝΕΡ

Είς τὴν Γαλλικὴν βούλην ηοχισεν ή συζήτησις διά τὰς τροποποιήσεις τῶν δρων, ὑφ' οὐς θὰ συντελεσθῇ ή ναυπήγησις τοῦ νέου υπερωκεανέου τῶν 60.000 τόννων τῆς «Κομπανύ Τζενεράλ Τρανσατλαντίκ». Συμφώνως πρὸς παλαιάν σύμβασιν χρονολογουμένην άπο τοῦ έτους 1912 ή Γαλλικὴ Κηβέρησις είλεν έγγυηδη τὴν οίκονομικὴν υποστήριξιν τῆς ἐν λόγῳ άτμοπλοίας, ήτις υπεροεύτο νὰ ναυπηγῇ καθ' ώρισμένα χρονικὰ διαστήματα σειρὰν τελείων ταχυδρομικῶν σκαφῶν.

Εἰς δρος τῆς συμβάσεως ταύτης ἐπέτρεπε τὴν τροποποίησίν της διότεδή ποτε δι' ἀμοιβαίας συγκαταθέσεως. Η «Τζενεράλ Τρανσατλαντίκ», βάσει τῆς ορθίεσης συμβάσεως, προσέβη εἰς τὴν παραγγελίαν τοῦ νέου πλωτοῦ κολοσσοῦ και ζητεῖ τὴν προκαταβολὴν ὑπὸ τῆς Γαλλικῆς κυβερνήσεως τῆς Κρατικῆς συμβολῆς, τὴν ἀναθεώρησιν τοῦ σημερινοῦ δρίου τῆς ἐπιχορηγήσεως και τὴν Κρατικὴν συμμετοχὴν εἰς τὴν ἀσφάλισιν τοῦ πλοίου κατά τῶν κινδύνων διαρκούσης τῆς ναυπηγήσεως.

Ο νέος πλωτὸς καλοσόδες θὰ κοστίσῃ τριπλασίως τοῦ ὑπάρχοντος «Ile-de-France» (ἀξίας 1.200.000 λ.στ.) ή ίσως και τετραπλασίως, δηλαδὴ μεταξὺ 4.800.000 ἔως 6.400.000 λιρῶν. Η ἀτμοπλοΐα ζητεῖ παράτασιν τοῦ χρόνου τῆς ναυπηγήσεως και πέραν τοῦ 1932, διότι—λόγῳ τοῦ μεγέθους τοῦ πλοίου—δέον νὰ τροποποιηθῶσι τὰ ντόπια τῶν ναυπηγίων τοῦ Σαὶν Ναζάριο.

Ο τόκος διά τὴν χορηγηθησμένην κυβερνητικὴν προκαταβολὴν θὰ είναι 3 ο.ο. Διά τὴν ἀσφάλισιν τοῦ πλοίου ή Γαλλικὴ κυβερνητικὴς ἐδέχθη νὰ καλύψῃ δόσον ποσὸν μενίν ἀκάλυπτον ὑπὸ τῆς Ἀσφαλιστικῆς ἀγορᾶς, πάντως δύνως δοκεῖ νὰ μὴ υπερβαίνῃ τὰς λ.στ. 2.400.000, ή δὲ πληρωμὴ νὸ γίνεται μόνον διά τὴν περίπτωσιν διλικῆς ἀπωλείας.

## ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΦΩΝΟΝ ΕΙΣ ΤΑ ΠΛΟΙΑ

Η ραδιοτηλεφωνία ἐφηριμόσθη ηδη εἰς τὰ μεγάλα υπερωκεάνεια σκάφη πρὸς χρήσιν τῶν ἐπιβατῶν. Μὲ ράδιοτηλεφωνικάς συσκευάς ἐφωδιάσθησαν ηδη τὰ υπερωκεάνεια «Μάζεστικ», «Ολυμπικ», «Ομερικ», «Λεβιάθαν» και «Μπέλτζενλαντ». Τὸ τελευταῖον τοῦτο φέρον περιηγητὰς και ἐκτελοῦν τὸν χρόνον τοῦ Κόσμου θὰ καταπλεύσῃ εἰς τὸ Φάλληρον τὴν 12ην Απριλίου. Εἰς τὰς χώρας, αἴτιες δέχονται: ραδιοτηλεφωνήματα ἐκ τῶν σκαφῶν τούτων προσετέθη ἐσχάτως και ή Ίταλία, μὲ τιμολόγιον ως ἔξης:

Διὰ τὰ τρία πρώτα λεπτά συγεννούσεως 142.50 φρ. χρυσᾶ και κατόπιν δι' έκκαστου λεπτού ανὰ φρ. χρ. 47.50.

## ΤΟ ΜΟΤΟΡΣΙΠ "ΒΙΚΤΩΡΙΑ,, ΤΟΥ ΛΟΥΔ ΤΡΙΕΣΤΙΝΟ

Αἱ ἐργασίαι πρὸς ἀποπεράτωσιν τοῦ νέου μότορος π. «Victoria» τοῦ Λόδη Τριεστίνο συνεχίζονται πρετωδῆς εἰς τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Σάντα Μάρκο. Η ἡμέρα τοῦ παρθενικούστου ταξιδίου ωρίσθη διὰ τὴν 12ην Αύγουστου. Τὸ σκάφος ἀποπλέσον ἐκ Τεργέστης και Βενετίας θὰ φύγῃ εἰς Βρινδήσιον τὴν 13ην και θ' ἀναχωρήσῃ αὐθημερὸν δι': Αλεξανδρείαν. Ο διάπλους Βρινδήσιου—Αλεξανδρείας διὰ τὴν 12ην έπιτεληται: ἐντὸς 40 περίου ώρων, ρεκόρ, δηλαδὴ, ταχύτητος διὰ τὸ ταξιδίον Εδρώπης—Αίγαπτου.

Μέχρι σήμερον ἀπηγέτετο ἀπὸ Τεργέστης μέσω Βενετίας—Βρινδήσιου δι': Αλεξανδρείαν χρόνος 72 ώρων, ἐνῷ τὸ «Victoria» θὰ μειώσῃ τὸν χρόνον τοῦτον κατὰ 12 και πλέον ώρας. Ο ἐκ Ρώμης ταξιδίωθεν θὰ φύγῃ μέσω Μπρίντιζε εἰς Αλεξανδρείαν ἐντὸς 50 ώρων, δὲ εἰς Ιταλίας ἐντὸς 60 ώρων, δὲ εἰς Λονδίνου ἐντὸς 80 ώρων. Τὸ μότορσιπ «Victoria» είναι 15.000 τόννων, ἔχει τέσσερας μηχανῆς—μετέπειτα τύπου Σούλτερ δυνάμεως 18.000 πιπων, δύο έλικας και ταχύτητα 21 μιλών.

## ΡΕΚΟΡ ΤΑΧΥΤΗΤΟΣ 43.5 ΜΙΛΙΩΝ

Ἐσχάτως ἐξετέλεσε δυκιμῆς ταχύτητος τὸ ἐλκυρρὸν κατοπτευτικὸν σκάφος τοῦ Ιταλίκου στόλου «Cadamosta» γκυπηγγθὲν εἰς τὸ Φούσιμ. Τὸ σκάφος τοῦτο ἀνέπτυξε ταχύτητα 43.5 μιλῶν καθ' ώραν, κατερριψών οὕτω δλα τὰ παχύσιμα ρεκόρ ταχύτητος οἰωνήποτε πολεμικῶν πλοίων.

Αἱ μηχαναὶ του κατεσκευάσθησαν εἰς τὴν Νεάπολιν, είναι δὲ στροβιλοφόροι τύπου Bellujo. Εἰς τὴν Νεάπολιν υπέρχουν εἰδοκοί έμπειροτέρηγκ: διὰ τὴν κατεσκευήν τῶν ἐν λόγῳ στροβίλων.

## ΚΑΪΡΟΝ·ΑΙΓΑΥΠΤΟΣ

### ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΟΝ

### "ΛΟΥΝΑ ΠΑΡΚ,,

Ἐπισκεπτόμενοι τὸ Κάρδον σᾶς συνιστῶμεν ΤΟ  
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ Ξενοδοχείον «Λούνα Πάρκ»

100 δωμάτια δλα μὲ ζεστὰ :::::::::::::::::::::  
:::::::::::::::::: και κρύα τρεχούμενα νερά

### ΤΡΟΦΗ ΑΦΘΟΝΟΣ ΚΑΙ ΥΓΙΕΙΝΗ

Αμερικανικὸν Μπάρο.

### ΗΛΕΚΤΡΙΚΟΣ ΑΝΥΨΩΤΗΡ

ΤΙΜΑΙ ΔΩΜΑΤΙΩΝ ἀπὸ γ.δ. 25

ΜΑΤΑ ΤΡΟΦΗΣ ἀπὸ γ.δ. 50

Ίδιαίτεραι συμφωνίαι δι' οίκογενείας

ΠΑΣΑ ΕΥΚΟΛΙΑ ΚΑΙ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑ ΠΑΡΕΧΕΤΑΙ εἰς τοὺς ΞΕΝΟΥΣ, ΥΠΟ ΠΕΠΕΙΡΑΜΕΝΟΥ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ

Διερμηνεῖς παραλαμβάνουν τοὺς ταξιδιώτας  
ἀπὸ δλα τὰ πλοῖα και τραίνα.

Τηλεγραφικὴ Διεύθυνσις: LYNAHOTEL·CAIRO

Ίδιοκτ.: Τ. ΚΑΛΟΜΟΙΡΗΣ & Κ. ΣΟΓΙΑΣ

## ΔΙΚΑΣΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

# ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΥΣΑΙ ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΔΙΚΑΙ

### ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΥΣΑ ΔΙΚΗ ΔΙΑ ΦΟΡΤΩΣΙΝ ΔΟΥΝΑΒΕΩΣ

Είς τό Λογδίνον ἔξεδικάσθη πρὸ δημερῶν ἡ μεταξὺ τῆς Ἰταλικῆς ἀτμοπλοΐας «Società Ligure di Armamento» καὶ τῆς ἑταῖρας «Joint Danube and Black Sea Shipping Agencies» τῆς Βραχίλας, ὑπόθεσις ἐπὶ δικαιορᾶς μεταξὺ πλαισιοτήτων καὶ νυκτιώτων, ἵτις προέκυψεν ἀπὸ διάφορον ἐρμηνείαν τοῦ νυκλοσυμφώνου Δουνάβεως τύπου «Dancon».

Τὸ νυκλοσύμφωνον εἶχεν ὑπογραφὴ τὴν 28ην Σεμβρίου 1929 διὰ τὸ ἀπό «Euro» μὲν δικταγήν, διότι πλεύσῃ εἰς Σουλινᾶ, διότι θὰ ἐλάμβανε ὁδηγίας νὰ κατευθυνθῇ εἰς οἰοιδήποτε λιμένα πρὸς φόρτωσιν γεννημάτων. Συμφώνως πρὸς τὴν § 4 τοῦ νυκλοσυμφώνου τὸ «Euro» θὰ παρελάμβανεν ἡμερησίων ώρισμένον ποσὸν φορτίου, ἡ δὲ φόρτωσις θὰ ἡρχηθεῖ ἀπὸ τῆς ἐπομένης πρωῒς τοῦ κατάπλου του καὶ κατόπιν ἐγγράφου δηλώσεως, διὰ τὸ σκάφος εἰς ἔτοιμον γὰρ δεχθῆται τὸ φορτίον.

Ἡ § 5 ἀνέφερεν, διὰ τὸ «Euro» ἐντὸς 6 ἑργασίμων ώρῶν ἀπὸ τοῦ κατάπλου του εἰς Σουλινᾶ, εἴτε νὰ ἐλάμβανε δικταγήν εἰς ποιὸν λιμένα θὰ κατηγορήσῃ πρὸς φόρτωσιν. Ἡ ὑπόθεσις ἀνεψύη ἀπὸ παρεμηνείαν τῆς § 9. Κατ’ αὐτὴν: «Ἐχει τὸ «Euro» κρητηθῆ περισσότερον τῶν 6 ώρῶν εἰς Σουλινᾶ, θὰ πληρώνεται ὑπερημερογία (κόντρα—σταλίσ) ἐκ λιρῶν 30 καθ’ ἡμέραν».

Ἐπιπροσθέτως ἦτο γεγραμμένη ἐπὶ τοῦ νυκλοσυμφώνου διὰ γραφομηχανῆς μία προσθήκη, καθ’ ὃν θὰ ἐπληρώσοντο παρὰ τοῦ πλοίου λ.σ. 15 ἡμερήσιων διὰ πάσαν ἐπερχομένην ὠφέλειαν χρόνου φορτώσεως (despatch money).

Τὸ «Euro» ἔφθασεν εἰς Σουλινᾶ τὴν 29ην Νοεμβρίου 1929 καὶ εὐθὺς εἰδοποίησε περὶ τοῦ κατάπλου του, ἀλλ’ οἱ νυκλωταὶ ἀντὶ νὰ δικτέξουν τὸ πλοίον ἐντὸς 6 ώρῶν παῦν θὰ πλεύσῃ πρὸς φόρτωσιν, τὸ ἐκράτησεν ἐν ἀνακριμῇ ἐπὶ τέσσαρος ἡμέρας καὶ 17 ώρας, διότε τὸ διετάξαν γὰρ πλεύση εἰς Βραχίλαν πρὸς φόρτωσιν.

Ἡ φόρτωσις εἰς Βραχίλαν ἐγένετο μετὰ μεγάλης ταχύτητος, δηλαδὴ, ἐνῷ τὸ συμβόλαιον ώρισε χρόνον φορτώσεως 17.12 ἡμερῶν, αὕτη συντελέσθη μόνον εἰς § 34 ἡμέρων.

Οἱ πλαισιοτήται ἀπήγαγον διὰ τὴν εἰς Σουλινᾶ καθυστέρησιν τῶν 4 ἡμερῶν καὶ 17 ώρῶν ἀποζημιώσιν ἐκ 5770 λιρετῶν ἡμερήσιων δι’ ἔξοδος τοῦ πλοίου καὶ διὰ τὸ χανόμενον ἡμερήσιον κέρδος. Συγχρόνως οἱ πλαισιοτήται ἤσαν διατεθεῖμενοι νὰ πληρώσουν εἰς τοὺς νυκλωτὰς ντίσπατς 7.34 ἡμέρων, λόγῳ κερδηθέντος ἵσου χρόνου φορτώσεως.

Κατὰ τοὺς πλαισιοτήτας ἔδει αἱ δύο διαφοραὶ νὰ διακανονισθῶσιν χωριστά, διότι τὸ νυκλοσύμφωνον δὲν προέβλεπε δι’ ἀργοπορίαν εἰς Σουλινᾶ.

Οἱ νυκλωταὶ ἔξι ἄλλου ἴσχυρίσθησαν, διὰ ἡ ἐν Σουλινᾶ ἀργοπορία καὶ τὸ ντίσπατς ἐπερπετεῖ νὰ διακανονισθῶσιν δικοῦ. Ως ἐπιχείρημα προέταξαν τὴν § 9, ἵτις καθηρώθησε τὸ δρίον τοῦ χρόνου παραμονῆς τοῦ πλοίου εἰς τὸν Δουνάδι: γ καὶ τοῦ δρίου ὅδειμία ὑπέρβολης ἐγένετο.

Μολονότι ἀπωλέσθησαν 4 ἡμέραι: καὶ 17 ώραι: εἰς Σουλινᾶ, ἐκερδήθησαν 7 ἡμέραι: καὶ 16 ώραι: εἰς Βραχίλαν, δὲ χρόνος τῆς παραμονῆς τοῦ πλοίου εἰς τὸν Δουνάδιν ἦτο διλιγότερος κατὰ 4 ἡμέρας καὶ 16 ώρας ἀπὸ τὸν προβλεπόμενον διὸ τοῦ νυκλοσυμφώνου. Διὰ τὴν προειδούσαν «ῳφέλειαν χρόνου φορτώσεως» οἱ νυκλωταὶ ἀπήγαγον «ντίσπατς» ποσὸν λιρῶν 71.15.0. Τὸ διόλοιπον ἐκ τῆς ὠφέλειας τὸ συνεψήφισμα εἰς τὸν χρόνον τῆς ἀργοπορίας τοῦ «Euro» εἰς Σουλινᾶ.

Ἡ διαφορὰ αὕτη ὑπεδήθη διὰ τὴν δικταγήν, ἵτις ἀπέλγειν ὑπὲρ τῶν πλαισιοτήτων. Κατὰ τὸν δικταγήν οἱ νυκλωταὶ μὴ δοσχυτεῖς διαταχήν εἰς τὸ «Euro» κατὰ τὸν κατάπλου του εἰς Σουλινᾶ ἐντὸς 6 ώρῶν, παρέβησαν τὸ νυκλοσυμφωνον, ἐπειδὴ δὲ ἡ παράγραφος περὶ «κόντρα—σταλίσ» δὲν ὠμίλει: περὶ τοῦχον καθυστέρησες εἰς Σουλινᾶ, οἱ πλαισιοτήται εἰχον δικαίωμα νὰ ἀπαιτήσωσιν ἀποζημιώσιν μέχρι ποσοῦ λ. στ. 145.19.2.

Ἐξ ἄλλου οἱ πλαισιοτήται πρέπει νὰ πληρώσουν «ντίσπατς» διὰ τὰς κερδηθέσιας ἡμέρας φορτώσεως.

Οἱ νυκλωταὶ ἔφεσίθησαν τὴν διαιτησίαν ἐνώπιον τοῦ «Αγγλού δικαστοῦ Mackinnon», διστις ἀπεφάνθη, διὰ διαιτητῆς εἰχε καταλήξει εἰς ἑστηλμένον συμπέρασμα, ἐκηρύχθη δὲ ὑπὲρ τῶν ἀπόψεων τῶν νυκλωτῶν.

Ο Ἀγγλος δικαστής ἐχαρκτήρισε τὸ νυκλοσύμφωνον ὡς σκοτεινὸν καὶ φλύχον, ἀνευ οὐδεμίας ἀγάγης. Φρονεῖ, διὰ τὴν φράσις τῆς § 9: («ὁ χρόνος ὁ ἀνω παθούσιον») κακύπτει δλας τὰς περιπτώσεις τῶν χρονικῶν δρίων καὶ ὑποχρεώσεων διὰ τε τὴν ἀργοπορίαν εἰς Σουλινᾶ, διστις καὶ διὰ τὸν κερδηθέντα χρόνον εἰς Βραχίλαν.

Κατὰ τὸ νυκλοσύμφωνον ἐν τῷ συνόλῳ του, ὑπερχρεοῦτο τὸ «Euro» νὰ διεθίσῃ 6 ώρας εἰς Σουλινᾶ καὶ 17.12 ἡμέρας εἰς Βραχίλαν, ἷτο: 18 ἡμερῶν παραμονὴν εἰς Δουνάδι. Ἀντ’ αὐτοῦ παρέμεινε 5 ἡμέρας εἰς Σουλινᾶ καὶ 10 εἰς Βραχίλαν, ἐν δλω ἡμέρας 15, ἔγνωτι: 18 ἀξειδιοῦτο γὰρ τὸ κρατήσουν οἱ νυκλωταὶ.

Καὶ διὸ Ἀγγλος δικαστής ἀπήγαγε τοὺς νυκλωτὰς πάσης ὑποχρεώσεως πληρωμῆς τόσου διὰ «κόντρα σταλίσ» διστις καὶ διὸ ἀποζημιώσιν ἐκ κατακρατήσεως τοῦ «Euro» εἰς Σουλινᾶ.

### ΔΙΚΗ ΔΙΓ ΑΙΓΑΙΤΗΣΙΝ ΣΩΣΤΡΩΝ ΑΠΟ ΤΟ ΦΟΡΤΗΓΟΝ «ANNA MAZAPAKH»

Ἐνώπιον τοῦ Δικαστηρίου τοῦ Ἀγγλικοῦ Ναυαρχείου ἔξεδικάσθη πρὸ δημερῶν ἐν Λογδίνῳ ἡ ἀγωγὴ τῆς ἐν Κάρδιψ ἑταῖρας ρυμουλκῶν ἐναντίον τῶν ἰδιοκτητῶν τοῦ ἀπό «Αννα Μαζαράκη» διὰ πακίτησιν σώστρων, συνεπείᾳ ἀποτελεσμάτικῶν ὑπηρεσιῶν, διὰ παρέσχον εἰς τὸ διανούσαν ἀτμόπλοιον τὰ ρυμουλκά «Nora», «Tenacious» καὶ «Wild Rose».

Ἐνάγουσα: «Ἡ ἑταῖρία τῶν ρυμουλκῶν τὸν Κάρδιψ.

Ἐναγόμενοι: Οἱ ἰδιοκτῆται τοῦ ἀπό «Αννα Μαζαράκη».

Κατὰ τοὺς ἐνάγοντας, τὸ Ἑλληνικὸν φορτηγὸν «Αννα Μαζαράκη» 5411 τόννων γκρός, ἔχον ἀξιαν συνολικήν μετὰ τοῦ φορτίου καὶ τοῦ ναύλου του ἐκ λ. στ. 30.788 ἀπέπλευσεν ἐκ Κάρδιψ τὴν 11.50' μ.μ. τῆς 16ης Σεπτεμβρίου π. ἔ. ρυμουλκούμενον ἀπὸ τὸ ρυμουλκόν «Nora».

«Οταν τὸ σκάφος ἐγκαταλείψαν τὸ ντὸν εὑρίσκετο ἔγκατι: τοῦ σηματηρίου Inner Wrack, ἐφάνη καταπλέον ἐκ τῆς ἀριστερᾶς πλευρᾶς τὸ Ἀγγλικὸν ἀτμόπλοιον «Bristol City». Μολονότι ἀμφότερα τὰ ἀτμόπλοια ἀντήλλαξαν σήματα διὰ μίαν πρὸς τὰ δεξιά πορείαν, τὸ «Αννα Μαζαράκη» ἥγακεσθη γὰρ χειρὶση πολὺ πλησίον πρὸς τὴν Δυτικὴν ἀκτὴν, διὸ καὶ προσήρχε. Τὸ πλοίον ἐφήπειτο τοῦ διυθεοῦ ἀπὸ τοῦ ποδοστάμου τῆς πρώρως μέχρι τοῦ μέσου.

Εἰς διοήθειάν του ἐπλευσε τὸ ρυμουλσόν «Nora», διπερ προηγμένως τὸ ἐρρυμούλκει. Ἐπίσης ἐσπευσε καὶ τὸ ρυμουλκόν «Tenacious». Ἐπειδὴ δημος ἀμφότερα τὰ ρυμουλκά δὲν κατώρθωσαν γὰρ ἀνελκύσουν τὴν «Αννα Μαζαράκη» ἐκλήθη εἰς δοήσιαν των καὶ τρίτον ἴσχυρὸν ρυμουλκόν, τὸ «Wild Rose», μετὰ προσπεχθείσας δὲ μᾶς ώρας ἐπετεύχθη ἡ ἀνέλκυσις.

Οἱ ἐνάγοντες ἴσχυρίσθησαν, διὰ ἐκεῖθους τέσσαρας τὸ σκάφος καὶ δὲν ἐπετυγχάνετο ταχύτατα ἡ ἀνέλκυσις του, διὸ ἐπήρχετο ἡ ἀμπωτίς, διὰ τὴν «Αννα Μαζαράκη» διέτρεχε τὸν κίνδυνον γὰρ κοπῆ εἰς δύο καὶ γὰρ μεταβληθῆ εἰς διλικὴν ἀπόλετον.

Οἱ ἐνάγομενοι ἀπεδέχθησαν τὸ ἀποτελεσμάτικῶν τῆς παρασχεθείσης διοήθειας, ἀντέταξαν δημος, διὰ τὴν φράσις τῶν νυκλωτῶν ἡτο διερθεοῦσαν καὶ διὰ τὸ προσέφερον μόνον 200 λιρῶν, πολέον ἡ ἀρκετὸν διὰμοιδήν. Προσέθεσαν ἀκόμη, διὰ τὴν «Αννα Μαζαράκη» ἐπλευσεν ἡρέμα κατὰ τὴν στιγμὴν τῆς προταράξεως της καὶ διὰ τὸ διυθέον ἐκείνο ἡτο λατπώδης. Ἐκ τῆς ἀμπωτίδος τὸ πλοίον δὲν διέτρεχε τὸν κίνδυνον γὰρ καπῆ, κατὰ δὲ τὴν παλλίρροιαν θὰ ἡδύνητο γὰρ ἀνελκυσθῆ ἀει τὸ διακελευτικόν διὸ τὸν κερδηθέντα μέχρι ποσοῦ λ. στ. 145.19.2.

Ἐτοικαν ἀκόμη, διὰ αἱ δύο τῶν τριῶν ρυμουλκῶν παρασχε-

**ΕΘΝΙΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.**  
ΕΤΟΣ ΕΙΚΟΣΤΟΝ ΔΕΥΤΕΡΟΝ

Γενικός Ισολογισμός από 1ης Ιανουαρίου έως 31ης Δεκεμβρίου 1930

<b>ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΝ</b>		<b>ΠΑΘΗΤΙΚΟΝ</b>		
"Εξοδα έγκαταστάσεως	Δ.Μ. (Φ.Χ.)	2.—	Δ.Μ. (Φ.Χ.)	7.299.104.25
ΣΤΟΛΟΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ				2.055.173.15
'Αξία άτμοπλοίων		6.850.000.—	Μετοχικὸν Κεφάλαιον	100.000.—
Ρυμουλκά, φορτηγίδες, ύδροφόροι κ.λ.π. έργαλεια		341.947.40	Αποθεματικὸν Κεφάλαιον	33.333.35
φορτοεκφορτώσεως		1.234.866.70	Κράτησις δι' ἐπισκευάς ἀπλοίων	13.772.50
'Ακίνητα Πειραιώς		55.461.05	Ταμείον Συντάξεως ὑπαλλήλων	128.026.50
Μετοχαὶ 'Υπερωκανείου Ἐλλ. Ατμοπλοίας		60.477.35	'Υπερωκανέιος Ἐλλ. Ατμοπλοία	4.726.60
Συμμετοχὴ εἰς Ἐλλ. Μηχαν. Ναυπ. «ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ»		33.333.35	Μερίσματα παρελθ. χρήσεων	93.126.40
'Ασφάλιστρα ἀπλοίων προκαταβληθέντα		357.128.40	Swan, Hunter & W. Richardson Co Ltd £ 6700	347.317.45
Ἐλλ. Δημόσιον. Αντάλλαγμα ἐπιτάξεων, ναῦλοι κ.λ.π.		511.548.20	Διάφοροι ἀνοικτοὶ λασμοὶ	64.074.80
'Εφόδια, υλικά, γαϊάνθρακες, πετρέλαιον καὶ τρό-		767.412.—	Κέρδη καὶ Ζημιαί. 'Υπόλοιπον εἰς Νέον	34.258.80
φια σὲν 'Ατμοπλοίοις καὶ 'Αποθήκαις		4.413.40	Λασμοὶ τάξεως	4.413.40
Διάφοροι Χρεωστικοὶ Λασμοὶ				
Ταμείον καὶ Τράπεζαι				
Λασμοὶ τάξεως				
	Δ.Μ. (Φ.Χ.)	10.344.827.20	Δ.Μ. (Φ.Χ.)	10.344.827.20

**ΑΝΑΛΥΣΙΣ ΜΕΡΙΔΟΣ "ΚΕΡΔΗ & ΖΗΜΙΑΙ,,**

<b>ΧΡΕΩΣΙΣ</b>		<b>ΠΙΣΤΩΣΙΣ</b>		
'Υπόλοιπον 1929	Δ.Μ. (Φ.Χ.)	53.772.75	Εισπράξεις ἐξ ἐπιβατῶν καὶ ἐμπορευμ. Δ.Μ. (Φ.Χ.)	7.660.248.15
'Εξοδα διαχειρίσεως καὶ Γενικά		272.842.25	Κέρδη διάφορα	19.973.85
'Εξοδα ἐμπαλλεύσεως ('Ασφάλιστρα, λιμενικά, ύλικα, ἔφοδοι, καύσιμος ὄλη, μισθοτροφοδοσία				
Φόροι ἐπὶ ταύλων καὶ συντήρησις ἀπλοίων		7.083.303.40		
Διάφοροι 'Αποζημιώσεις		95.632.40		
Ζημία ἐκ πωλήσεως τμήματος Στολίσκου		40.412.40		
Κράτησις δι' ἐπισκευάς ἀπλοίων		100.000.—		
'Υπόλοιπον εἰς Νέον		34.258.80		
	Δ.Μ. (Φ.Χ.)	7.680.222.—	Δ.Μ. (Φ.Χ.)	7.680.222.—

'Εντολῇ τοῦ Διοικ. Συμβουλίου  
'Εν Αθήναις 16η Μαρτίου 1931

'Ο Πρόεδρος τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου  
ΠΑΝ. ΖΑΪΜΗΣ

'Ο Διευθυντής τοῦ Λογιστηρίου  
ΔΗΜΟΣΘ. ΚΟΝΤΟΣ

Θεσσαλία διήθειαι: ήσαν ἀπλουστάτης φύσεως καὶ διὰ τὸ σκάφος οὐδένα ήτο δύνατον νὰ διατρέξῃ κίνδυνον, ἀφ' οὗ ἀλλως τε καὶ οὐδεμίαν ζημίαν τῶν ὑψηλῶν ὑπέστη ἐκ τῆς προσκράξεως.

Ο δικτυού Langton ἐκδίδων τὴν ἀπόφασίν του ὑπὲρ τῶν ἐναγόντων, εἶπεν, διὰ τὸ φορτηγὸν «'Αγγος Μαζαράκη» ἐφήπειτο τὸ ήμισυ ἐπὶ τοῦ βυθοῦ, κατὰ δὲ τὸ ἔτερον ήμισυ, δηλαδὴ τὸ μέσον του πλοίου μέχρι τῆς πρύμνης, ἐπέπλεε. Ἐκεῖ δὲν ἀγειλήστη ἐν σπουδῇ, διέτρεχε πράγματα τῶν κίνδυνον γὰρ κοπῆ.

Ο κίνδυνος οὗτος ἀπειδεξίθηκε τὸν τρόπον ρυμουλκῶν, ὑπὲρ τῶν ὅποιων καὶ ἐπεδίκκεις διὰ σάντρα συγολική ποσὸν 950 λιρῶν, ητοι λίρας 350 διὰ τὸ «Nora», 300 διὰ τὸ «Tenacious» καὶ ἑτέρας 300 διὰ τὸ «Wild Rose».

**ΒΡΑΖΙΛΙΑ**

Λιμενικὰ ἔργα εἰς Ρίον Ιανεῖρον

Κατὰ πληροφορίας ἐκ Βραζιλίας ἡ νέα κινέρηνησις, ητοι ἡ ἀνάλαβη τὴν δοκιμασίαν τῆς Χώρας μετὰ τὴν ἐπανάστασιν, μεριμνᾷ διὰ τὴν ρύθμισιν τῶν ζητημάτων τῶν σχετιζομένων μὲ τὰ λιμενικὰ ἔργα καὶ τὰς διατιμήσεις τῶν φορτοεκφορτικῶν, ἀπόντας μέχρι σήμερον ἐκκνόντικαν αὐθαιρέτως οἱ λιμενεργάται προσδιοίτας ἀποδοκίας εἰς αὐτῆς εἰκατόντα δοῦλησιν.

Ἡρῷ ἀλπίστει: διὰ θά πλεύθη μία τελικὴ συνεννόησις καὶ θά κανονισθούν παρήσια τὰ ημερομίσια, ἀπόνα σήμερον κυριανόντα γύρω τῶν 7 σεληνιγίων δὲ ἔκκοτον ἐργάτην. Οἱ ἔργαται δεικνύονται πλέον λογικώτεροι, λόγῳ τῆς κρίσεως, αἱ γνωσταὶ δειγμάτων ἐπιβραδύνονται τῶν ἐκφορτώσεων, αἱ τάσσον συγχαί τούς τους Βραζιλιανούς λιμένας ἐξέλιπον.

**ΙΤΑΛΙΑ**

Η Ιταλο-ρωσικὴ ἐμπορικὴ συνθήκη

Τὸ ποτὲ Ιταλικοῦ τύπου ἐδημοσιεύθησαν αἱ ἀκόλουθοι: λεπτομέρειαι τῆς συναφθείσης Ιταλο-ρωσικῆς ἐμπορικῆς συνθήκης. Η Σοβιετικὴ κυβέρνησις ὑποχρεοῦται νὰ δοσῃ κατὰ τὸ πρῶτον ἔτος τῆς ισχύος τῆς συνθήκης περισσεύσεις εἰς Ιταλίαν διὰ τὴν προμήθειαν τῶν κάτωθεν εἰδῶν:

Ναυτιλιακὰ εἰδή	50	ἕκατομμ. λιρεττῶν
Σιδηροδρομ. όλων	>	25
Μηχανήματα	>	25
Άδυτοιν. -γεωργ. μηχανάς	>	20
Άεροπλάνα	>	20
Χημικά προϊόντα	>	25
Ηλεκτρομηχανάς	>	25

190 ἕκατομμ. λιρεττῶν

Η Ιταλία ὑποχρεοῦται νὰ εἰσαγάγῃ ἐκ Ρωσίας σιτηρά, πετρέλαια, ξυλείαν, μεταλλεύματα καὶ γουναρικά. Εἰς Σαββόνναν θὰ κατασκευασθῶσι νέα σιλόδια τὰ Ρωσικὰ σιτηρά, εἰς δὲ τὸ Μπάρι εἰδικοὶ λιμεναποθήκαι διὰ τὰ λοιπὰ Ρωσικῆς προελεύσεως ἐμπορεύματα.

**ΟΛΛΑΝΔΙΑ**

Η γυροσκοπικὴ πηξίς

Τὰ δύο νέα ὑπερωκεάδεια τοῦ 'Ολλανδικοῦ Λαδοῦ «Baloeran» καὶ «Dembo», ἀπόνα ἐστήσαν σχετικάς ἐν πηγεσίας, ἐφωδιάσθησαν μὲ πλήρη ἐγκατάστασιν γυροσκοπικῶν πηξίδων Sperry, καθὼς καὶ μὲ μηχανικὰς ἐγκαταστάσεις αὐτούματον πηδαλίου. Παρομοία γυροσκοπικὴ πηξίς Sperry ὑπὸ αριθμ. VIII ἐποιεύθη καὶ ἐπὶ τοῦ 'Αγγλικοῦ ὑπερωκεάδειον «Reina del Pacifico», διόπειτε αὐτές καὶ τοῦ Μπιλφατ: διὰ τὸ παρθενικόν του ταξείδιον.



ρων παρεξηγήσεων και λεπτομερειακήν διαφώτισιν δύλων τῶν κοινοῦ συμφέροντος ζητημάτων.

Είτε τὸ παρελθόν οὐδέποτε εἶχε καταβληθῆ μία τοιαύτη προσπάθεια γενικωτέρας προσπίσεως και κατοχυρώσεως τῶν θαλασσίων μεταφορῶν και τῶν ναυτιλιακῶν συμφερόντων διὰ στενῆς συνεργασίας τῶν ἐνδιαφερομένων κύκλου.

Αἱ ὑπηρεσία τῆς ἰδρυμένης ἐπιτροπῆς θὰ ἀφοροῦν τὴν ἔξεντες μέσων λύσεων διὰ τὰς περιπτώσεις τῶν ἐκάστοτε ἀναφυομένων διαφορῶν. Θά δικῆ, τούτεστιν, ἡ ἐπιτροπὴ ρόλον ἀμερολήπτου διατητοῦ.

Τὴν Ἀμερικανικὴν αὐτὴν δοκιμὴν παρακολούθουν μετὰ πολλοῦ ἐνδιαφέροντος καὶ οἱ Ἀγγλικοὶ κύκλοι, οἱ δποῖοι ἔξαιροντες τὴν προσπάθειαν ταύτην τονίζουν, ὅτι οἱ Ἀμερικανοὶ οὐδεμίαν δόδον ἀφήνουν ἀνεκμετάλλευτον και ἀνέξεοι ὑνητον προκειμένου νὰ βελτιώσουν τὴν ναυτιλιακήν τῶν ἐφασίαν.

Οὐχί μόνον δαπανοῦν ἀφειδῶς τὸ χρῆμα τῶν διὰ νὰ τύχουν τῆς γενικῆς ἐμπιστοσύνης, ἀλλὰ και διοργανώνονται ἐπὶ καρακτηριστικῶν γραμμῶν τὴν πολιτικήν των, ὥστε νὰ ἐπιτύχουν δύο τινὰ τεράστια ὀφελήματα: «Μείωσιν τῶν ἔξόδων τῶν και αὔξησιν τοῦ ὄγκου τῆς ἐφασίας των».

## ΟΙ ΑΓΓΛΟΙ ΑΣΦΑΛΙΣΤΑΙ

### ΔΙΑ ΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗΝ ΝΑΥΤΑΣΦΑΛΕΙΑΝ

#### ΑΡΘΡΟΝ ΤΟΥ "FAIRPLAY,,

Τὸ Λογδίνειον Ναυτικὸν περισσικὸν «Fairplay» ἐπικέρχεται: εἰς τὸ ζήτημα τῆς ἰδρυσεως Ἑλληνικῆς Ναυτασφαλείας και παρέχει: ἐπὶ ἀριθμοῦ του νεωτέρας πληροφορίας και κρίσεις περὶ τῆς Ἑλληνικῆς ἀποράσεως.

»Ἐν Λογδίνῳ—γράφει—συνεχίζονται και συζητήσεις ἐπὶ τῆς ἰδρυμένης Ἑλληνικῆς Ναυτασφαλείας. Αἱ κρίσεις τῶν ἐνδιαφερομένων κύκλων είναι διχασμέναι. Κατὰ τοὺς μὲν ἡ ἰδρυσις τῆς Ναυτασφαλείας οὐδέλως θὰ θελιώσῃ τὴν θέσιν τῆς Ἑλληνικῆς ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, διότι τὸ καθορισθὲν ἴδρυτικὸν κεφάλαιον είναι ἐλάχιστον και διέτι—δύστοχος—ἡ Ἑλληνικὴ Ναυτιλία συγχροτεῖται κατὰ ποσοστὸν 75 οἰος ἀπὸ πλοίων ἥλικίς ἀνω τῶν 20 ἑτῶν.

»Ἐλάχιστοι: Ἀγγλοι: ἀσφαλισταὶ ἐνδιαφέρονται διὰ τὴν ἔξχρησθεῖσαν Ἑλληνικὴν Ναυτασφαλείαν, ητοις μέλις ἔνα μηδαμιγόν ποσοστὸν τῶν κινδύνων θελάσσης θὰ δυνηθῇ νὰ καλύψῃ εἰς τρόπον ὃστε οὐδεμία ἐκπτωτική τῶν ἀσφαλίστρων διὰ τὰ Ἑλληνικὰ σκάφη προσβλέπεται, ἐφ' ὅσον, ὡς ἐλέχθη, τὰ Ἑλληνικὰ πλοῖα είναι παλαιά, οἱ δὲ ἀσφαλισταὶ οἵτις μένον δὲν καρπούνται ωφέλη, ἀλλὰ και ζημιούνται πληρώσαντες διὰ ἀδριατικῶν μεγαλύτερων ποσῶν τῶν εἰσπραττομένων ἀσφαλίστρων.

»Ἀποτελεῖ διθεν φυτικὴν συνέπειαν, η ἀμυνα τῶν ἀγγλικῶν συμφερόντων διὰ τῆς αὐξήσεως τῶν ἀσφαλίστρων ἀδιαχρόως πάσης ἐκ τούτου συγεπειάς.

»Πρὸς ἐπιβεβιώσιν τῶν πεποιθήσεών των κατέδην οἱ Ἀγγλοι: ἀσφαλισταὶ ἀποδεικνύουν διὰ ἀριθμὸν τὰς ζημίας ἀτινες ὑπέστησαν κατὰ τὴν τελευτικὴν τετραετίαν ἀπὸ τὰς ἀσφαλίσεις Ἑλληνικῶν πλοίων. Χωρὶς νὰ ληφθοῦν διάφοροι τὰ ἔξοδα τῶν ναυτιλιῶν ἀσφαλείῶν, ἀποδεικνύεται διὰ τὸ τοῦ συνολικοῦ ποσοῦ τῶν ἀσφαλίστρων ἐργασιῶν τοῦ 1926 αἱ Ἀγγλοι: ἀσφαλισταὶ ἔτικειαν και οἱ ἀσφαλισταὶ ἀπεκόμισαν ζημίας 131 οἰος, κατὰ τὸ 1927 ζημίας 113 οἰος, κατὰ τὸ 1928 ζημίας 110 οἰος, κατὰ τὸ 1929 ζημίας μέσον 17 ὁσι 18 οἰος, κατὰ διὰ τὸ 1930 διὰ πρώτην φοράν ἀπὸ τετραετίας είχον ἔνα μεριδὸν 3 οἰος ἀτὰ τὰς ἀσφαλίσεις Ἑλληνικῶν πλοίων. Σημειωτέον, διὰ εἰς τινας περιπτώσεις οἱ Ἀγγλοι: ἀσφαλισταὶ δὲν ἐπλήρωσαν, η δὲ ζημίας ἔδηρουν ἔξ ὀλοκλήρου τοὺς Ἑλληνικὰς πλοιοκτήτας.

»Οἱ Ἀγγλοι: ἀσφαλισταὶ φρονοῦν, διὰ ἡ ἀπειρία μερικῶν Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν, οἵτινες ἀγροτάρχουν πλοιαὶ ἀτέρπλοια και χρεούνται: μὲ δικρατήσεις τόκους, είναι μία κυρία ἀφορμὴ τῶν ζημιῶν των. Διὰ νὰ ἀποκτήσουν ἔνα πλοίον δικαιίουνται: κεφάλαια πλέον τῷ διαδικαστηρίῳ διὰ τὴν τιμὴν τοῦ πλοίου και τοιουτορόπως—μὲ τὴν ἡδη μάλιστα κρίσιν—ἀδυνατούν γ' ἀντεπιξέλθουν εἰς

τὰ δυσδάστηκτα τοκοχρεωτά: και εἰς τὰ πολλαπλὰ ἀλλα ἔξοδα τῆς ὀπακηγορᾶς συντηρήσεως τῶν παλαιῶν πλοίων, συχνῶν ἐπισκευῶν καὶ. Τοιαύτας ὑποχρεώσεις μόνον ἔνας δυνατὸς ἐφοπλιστικὸς δργανισμὸς δύναται: γ' ἀντιμετωπίσῃ.

Καὶ τὸ «Fairplay» προσθέτει:

«Ἐντυθόν δέον γὰ σημειωθῆ, διὰ κατὰ τὴν τελευταίαν τετραετίαν 1927—30 τὸ ποσόν τὸ πληρωθὲν ὑπὸ τὸν Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν διὸ ἀσφαλιστρα ἐφίκει συγολικῶς τὸ 1.650.000 λιρῶν, οἱ δὲ ἀσφαλιστρα ἐπλήρωσαν ζημίας 116 οἰος ἐπὶ τοῦ ἀνωτέρῳ ποσοῦ, ἔξ ὧν ποσοστὸν 40 οἰος διὰ διλακτὸς ἀπωλεῖς τὸν Ἑλληνικῶν πλοίων. Επιχάτως αἱ συγγραφαὶ διλακτοὶ περὶ τοῦ μέλλοντος διασποράς τῆς ὑποχρέωσης σκέψεις περὶ τοῦ μέλλοντος.

## ΑΙ ΦΟΡΤΕΚΦΟΡΤΩΤΙΚΑΙ ΕΡΓΑΣΙΑΙ

### ΕΙΣ ΤΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ ΜΑΥΡΗΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ

Ο ἐπιμένοντι Γενικὸς πρόξενος τῶν Ἕνωμένων Πολιτειῶν πρὸς καθοδήγησιν τῶν Ἀμερικανῶν πλοιοκτητῶν και φορτωτῶν κατήρτεις λεπτομερῆ και μετὰ πάσης δυνατῆς ἀμεροληγήσις ἔκθεσις διὰ τὴν σημειωνὴν κατάστασιν τῶν κυριωτέρων Ρωσικῶν λιμένων τῆς Μαύρης Θαλάσσης. Η ἔκθεσις αὕτη είναι εύρυτέρας σημασίας, η δὲ γνώσης τῆς δύναται: γ' ἀποθῇ ὠφέλιμος και διὰ τοὺς Ἑλληνας πλοιοκτητας, οἵτινες διατελοῦν εἰς τόσον στενὴν ἐπικοινωνίαν μὲ τοὺς λιμένας τῆς Μαύρης Θαλάσσης.

Τὰ διατιθέμενα μέσα διὰ τὰς φορτωτῶν εἰς τοὺς Βορείους και ὑπὲρ—Καυκασίους λιμένας, ἔχουν φθάσει: εἰς τὸ ἀνότατον γραμμήν δριών τῆς ἀποδόσεως τῶν. Λόγου χάριν εἰς τὸν λιμέναν τῆς Νοσοφωσίσκης αἱ φορτωταὶ διεξάγονται ταχύτερα. Εἰς τὴν Οδησσὸν αἱ συγγραφαὶ διὰ τοὺς λιμένας τῆς Οδησσοῦ, ἐνῷ συγχρόνως εὑρετοῦνται και αἰσθητὴ ἔλλειψης εἰκαλῶν διατελοῦνται.

Η ἰδρυσις μεταπολεμικῶν εἰς τὴν Οδησσὸν τῶν ἀποθηκῶν—φυγείων κατὰ μῆκος τῶν ντόκως ἐπέφερε τὴν ἀχρήστευσιν μεγάλου λιμενικοῦ χώρου και τὴν ἐκεῖθεν ἀρσαὶν διεκόπησαν ταχύτερων σειρῶν ἀπὸ διστακτας. Αἱ ἐναπομεινακταὶ δὲν είναι ἐπαρκεῖς διὰ τὴν σημειωνὴν ἀναδημάτων τῆς γνωτιλεκῆς κινήσεως τῆς Οδησσοῦ, ἐνῷ συγχρόνως σημειωτοῦνται και αἰσθητὴ ἔλλειψης εἰκαλῶν διατελοῦνται.

Εἰς τὴν Χερσόνην αἱ λιμενικαὶ ἐγκαταστάσεις είναι ἐπίσης ἀνεπικρετεῖς, εἰς ἔτι δὲ χειρότερων κατάστασιν διατελοῦν πλάνες οἱ λιμένες τῆς Αζοφικῆς. Τὸ διάθισ τῶν ὑδάτων εἰς τοὺς ἐν λόγῳ λιμένας, ἀκόμη δὲ και εἰς τοὺς μεγαλυτέρους ἔξ αὐτῶν, ὡς είναι οἱ λιμένες Μαρικούπολεως, Ταχιγνίου και Ροστόδου, είναι ἀνεπαρκεῖς, πλοῖα δὲ ἔχοντα διδύμους διλιγόντερον και τοῦ μετρίου δριών δὲν δύνανται: γὰ πλευρίσουν εἰς τὰς τετράς τῆς φορτωτῶν και ἀναγκάζονται: νὰ φορτεκφορτώνουν ἐπὶ ἀγκύρᾳ διὰ τέτρων μέτων.

Εἰς Ροστόδον διὰ τὴν ἐκεῖνα κατηπλέοντα φορτηγὰ σκάφη είναι ὑποχρεωμένα νὰ παρκαρέωνται (2 διλόκληρα μίλλια μακράν τῆς δάσσεως τῶν φορτίων και γὰ ενεργωταὶ φορτεκφορτωτῶν εἰς μέσων αλεπίων.

Τοιαύτη τις ἐν ἀμυδρῷ είναι: είναι η κατάστασις τῶν Ρωσικῶν λιμένων, οἵτις βεβίων: ἀνεμένεται, ἐκν λάθη τις διάφοροι τοιαύτης της πολιτεικῆς των και τὰς ἀλλεπαλλήλους μεταδολάκης τοῦ προγράμματός των διὰ τὸ ἐμπόριον, τοὺς λιμένας και τὰς μεταφράσεις. Εγράφει και θαλάσσης.

## Η ΚΙΝΗΣΙΣ ΤΩΝ ΡΩΣΣΙΚΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ

Ο Ρωσικὸς προϋπολογισμὸς τοῦ 1931 προβλέπει: διὰ τὴν ἀντιμετώπισιν τῆς αὐξήσεως τῶν συγκανωνιακῶν μέσων, διὰ διαδικαστηρίου διαδικαστηρίου διάφορον τὸν 3.185.000.000 ρουβλίων. Εἴκη τοῦ ποσοῦ τούτου τὸ 215 ἑκατ. Θα διπλανηθεῖ διὰ λιμενικὰς μεταρρυθμίσεις και διὰ τὴν διάρτυσην γένους γραμμῶν γνωστοῖς πλοίοις. Τὸ σύνολον τῆς αὐξήσεως πλοίων εἰς τοὺς Ρωσικοὺς λιμένας, διὰ τὸ 15 ἑκατομμύρ. τόννοις κατὰ τὸ 1928, ἔχθισε τὸ 1929 εἰς 31.600.000 τόννοις, τὸ 1930 εἰς 46.700.000 τόννοις, και τὰ διὰ τὸ 1931 προβλέπεται γὰ αὐξηθῆ εἰς 68.120 ἑκατ. τόννοις.





## Ο ΕΜΠΟΡΙΚΟΣ ΜΑΣ ΣΤΟΛΟΣ ΚΑΤΑ ΤΟ ΛΗΞΑΝ ΤΡΙΜΗΝΟΝ

### ΜΕΙΩΣΙΣ ΕΙΣ ΤΟ ΤΟΝΝΑΖ

Η δύναμις της Εμπορικής γκυτλίνας, ήτις την 31ην Δεκεμβρίου 1930 είχε φθάσει το ρεκόρ του 1.413.020 τόννων γκρός, συμφώνως πρὸς τὴν ἐπίσημον στατιστικὴν τῆς Διευθύνσεως του Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ, ἥρχισεν ἔκτοτε μειούμενη. Ήδον μίκρων τοῦ σημερινοῦ δγκου τοῦ Ελληνικοῦ τονναζ καὶ τῶν ἑγγραφῶν καὶ διαγραφῶν τοῦ πρώτου τριμήνου τοῦ τρέχοντος ἔτους:

Τὴν 31ην Δεκεμβρίου 1929 ή ἐμπορική μας Ναυτιλία συγκροτεῖται ἀπὸ 547 ἀτμόπλοια 1.350.157 τόννων γκρός.

Διαρκοῦντος τοῦ 1930 ἐπῆλθον αἱ κάτωθι αὐξομειώσεις:

Ἐγγραφαί: Α' 3μηνον ἀ)π 9 τ. γκρός 36.024

Β' » » 19 » » 60.251

Γ' » » 8 » » 19.218

Δ' » » 4 » » 13.380

Σύνολον ἀ)π 40 » » 128.873

Διαγραφαί: Α' 3μηνον ἀ)π 7 τ. γκρός 22.363

Β' » » 9 » » 18.740

Γ' » » 8 » » 11.605

Δ' » » 4 » » 13.031

Σύνολον ἀ)π 28 » » 65.739

Ἐγγραφαί 40 τ. γκρός 128.873

Διαγραφαί 28 » » 65.739

Διαφορὰ ἐπὶ πλέον 12 » » 63.134

Τοπάρχουσα δύναμις 547 » » 1350.157

Σύνολον 559 » » 1413.291

Ἐπὶ ἔλαττον διαφορὰ 271

ἔξ ανγκαταμετρήσεων ) 1.413.020

Οθεν συμφώνως πρὸς τὴν ἐπίσημην πέντοτε στατιστικὴν τῆς Διεύθυνσεως του Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ ή 1η Ιανουαρίου 1931 εὑρε τὴν ἀπόλητην ἐμπορικήν μας γκυτλίναν συγκροτουμένην ἀπὸ : Ἀτμόπλοια 559 τόννων γκρός 1.413.020.

Ἄπο τὸν ἀνωτέρῳ διμῷ ἀριθμὸν ἔλλειπεις ή αὐξομειώσεις διαφόρων ἑγγραφῶν η διαγραφῶν συκρόνης ἀτινα ἡγοράτηθεν, ἔνυκάγησαν η ἐπωλήθησαν κατὰ τὸ τέλος τοῦ 1930 καὶ δὲν περιελήφθησαν εἰς τὴν ἐπίσημον στατιστικὴν, ἀλλ' ἐτεκτοποιήθησαν κατὰ τὸ λῆξαν α' 3μηνον τοῦ 1931. Αἱ αὐξομειώσεις αὗται, διμοῦ μὲ τὰς νεωτέρας μιταδόλες εἰνει κάτωθι :

Ἐγγραφαὶ Α' τοιμήνου τοῦ 1931

«Ἀλουμίνη» πρώγη Γαλλ. «Alumine» τ. γκρός 563

«Ἄγ. Γεώργιος» » Αγγ. «Kairon» » 592

«Ἀνδρομέδα» » Αγγ. «Huntress» » 4.997

«Ἀνθεμίς» » Γαλλ. «Nançeen» » 2.716

«Ἀγία Παρασκευὴ» » Γαλλ. «G. Francaise» » 2.041

«Ιωάνν. Φράγκος» » Αγγ. «Novington» » 3.442

«Κίμων» » Γαλλ. «Numidia» » 1.284

«Ναύ. Σαχτούρης» » Αγγ. «MaidofHydra» » 1.953

«Πρώτος» » Αγγ. «Protos» » 1.171

«Π. Μαργαρώνης» » Αγγ. «Socrites» » 4.949

«Φαέθων» » Αγγ. «Greleden» » 4.168

Ἀτμόπλοια 11 τόννων γκρός 27.876

Κατὰ τὸ αὐτὸν τριμήνον ἐσημειώθησαν ἐκ παντούν αἱ τιμῶν αἱ κάτωθι διαγραφαὶ ἀτμόπλοιων :

Διαγραφαὶ Α' τοιμήνου τοῦ 1931

«Ἄνγη» τ. γκρός 3716 πωλ. πρὸς διάλ. ἀπὸ τοῦ π. ἔ.

«Ἄσημάκος» » 4443 γκυτλίσαν ἀπὸ τοῦ π. ἔ.

«Ἐλ. Ιωσηφόγλου» » 3267 πωλ. πρὸς διάλ. ἀπὸ τοῦ π. ἔ.

«Ζωνής Εενιδές» » 1046 γκυτλίσαν ἀπὸ τοῦ π. ἔ.

«Θ. Βούλγαρης» » 4292 δυθ: σθὲν ἀπὸ τοῦ π. ἔ.

«Θεοτόκος» » 4018 δυθ: σθὲν κατόπιν συγκρούσεως

«Ἅγια» » 2679 πωλ. πρὸς διάλ. ἀπὸ τοῦ π. ἔ.

«Καπτάν Στάθης» » 4834 πωληθὲν πρὸς διάλυσιν

«Καπτάν Ρόκος» » 5486 ἔξοκειλαν καὶ ἑγκατελεῖψθεν

«Χρυσόθεμις» » 1089 πωληθὲν πρὸς διάλυσιν

Α)π 10 τ. γκρός 34.870

Ἐχομεν δύεν κατὰ τὸ ἐν λόγῳ τρίμηνον :

Διαφορὰς ἀ)π 10 τ. γκρός 34.870

Ἐγγραφὰς » 11 » » 27.876

Διαφορὰς + 1 » » -6.994

Ομοῦ μὲ τὴν ὑπάρχουσαν τὴν 1η Ιανουαρίου δύναμιν ἔχομεν σήμερον ἐμπορικὴν γκυτιλίαν ἀπορτιζομένην ἀπὸ :

Ἀτμόπλοια 560 τ. γκρός 1.406.026

## ΟΙ Κ.Κ. ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ ΙΔΡΥΣΑΝ ΑΓΓΟ-ΕΛΛΗΝΙΚΗΝ ΕΤΑΙΡΙΑΝ

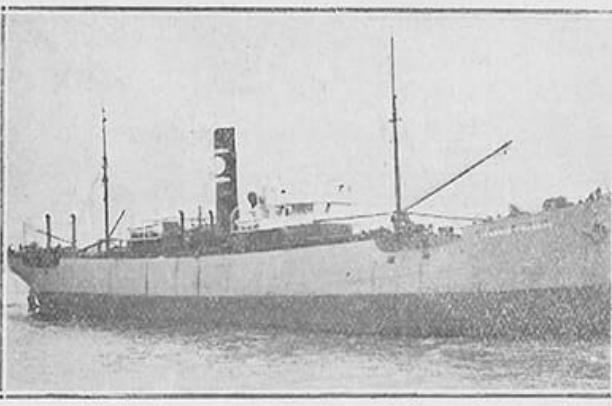
Κατὰ πληροφορίας ἐκ Λογδίνου τὸ ἐκεῖνον Ἐλληνικὸν γραφεῖον τῶν κ.κ. Ρεθύμνη καὶ Κουλουκουντῆ, Ltd, συμβόληθὲν μετὰ τοῦ μεγάλου Ἀγγλικοῦ οἰκου Lambert Bros, Ltd, προέδη εἰς τὴν ὅρυσιν ἐταρείας ὑπὸ τὴν ἐπωνυμίαν «Tramp Ship Finance and Mortgage Trust, Ltd». Καίτοι τὸ διοικητικὸν κεφάλαιον εἶναι λ.σ. 25.000, τὸ διατεθῆσμενα κεφάλαια προβλέπεται ὅτι θὰ ὑπερβῶσι τὰς 100.000 λίρας. Η νέα ἐταρεία σκοπὸν ἔχει τὴν διενέργειαν, σύτως εἰπεῖν, τραπεζικῶν γκυτιλίων ἐργασίαν, προμηθεύσας δύνεια ἐπὶ πλοίων, ἐκτελοῦσα ἀγθρακεύσεις, γκυτιλίας καὶ γενικῶς πάσαν γκυτιλίαν ἐργασίαν.

Ἡ συμμετοχὴ τῶν κ.κ. Ρεθύμνη καὶ Κουλουκουντῆ εἰς τὴν ἐταρείαν ταῦτην, ἀναμφισβήτητως θὰ ἐπιδράσῃ εὐνοϊκῶτατα εἰς τὴν διοικητήσιν τοῦ Ἐλλήνων τῶν γκυτιλίων λόρδων καὶ εἰς τὴν ἀνάπτυξιν καὶ προσαγωγὴν τῆς φορτηγοῦ μας γκυτιλίας. Καθ' ὃν στιγμὴν αἱ κρίσιμοι περιστάσεις ἀς διέρχεται η παγκόσμιος γκυτιλία, εἰδῶν δὲ, ἡ διαθέτουσα πτωχὰ μέσα Ἐλληνική, μᾶς ἐπιβάλλουσα μετ' ἀγνοσύνην ἀποικισμοῖς νὰ ἀτεγνίζωμεν τὸ μέλλον, η οἰκονομικὴ ὑπερτηρίας η παρασχεθῆσμενη ὑπὸ τῆς νέας ταῦτης ἐταρείας καὶ τῇ συμμετοχῇ Ἀγγλικῶν κεφαλαίων, ἀποτελεῖ γεγονὸς ἔξαιρετης δλῶς σημασίας διὰ τὴν γκυτιλίαν μας, ητὶς ἀτυχῶς μέχρι σήμερον, μόνον εἰς Ἀγγλικὰ κεφαλαία στηρίζεται τὴν οἰκονομικὴν της ἐνίσχυσιν, ἀφ' οὗ Κράτος, Ίραπεζα καὶ Ιδιωτικὰ κεφαλαία ἐν Ἐλλάδι, ἀχαρακτηρίστως ἔχουν κλείσει ἐρμητικῶς τὰς θύρας των πρὸς τὴν ἐμπορικὴν γκυτιλίαν.

## ΝΕΑ ΑΓΟΡΑ ΦΟΡΤΗΓΟΥ

Τὸ ὑπὸ Ἀγγλικὴν σημαίαν ἀ)π «Maid of Athens», τῆς Μπέλφορ, διπειρ εἰχεν ἐκτεθῆ πρὸς πώλησιν διὰ δημοπρασίας τὴν 14ην Απριλίου, ἀπεσύρθη ἀπὸ τὴν ἀγορὰν καὶ ἐπωλήθη, κατόπιν ιδιαίτερος συμφωνίας, εἰς τὸν εὐφορτιστὴν. Πήταν ἀντὶ τιμῆς 5500 λιρῶν. Τὸ σκάφος τοῦτο είνε τόνων γκρός 1433, φορτίου 2240 τόνων καὶ γκυτηγήσεως 1906, θὰ παραληφθῇ δὲ εἰς τὸ Τάνιν καὶ θὰ μετονομασθῇ «Αρτεμίς Πήτα».

## ΑΠΟ ΤΑΣ ΝΕΑΣ ΑΓΟΡΑΣ



Τὸ νεοαγορασθὲν φορτηγὸν «Ιωάννης Φράγκος» εκ «Novington» τόνων γκρός 3.442



# ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

## ΚΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

ΕΣΗΜΕΙΩΘΗΣΑΝ ΣΟΒΑΡΑΙ ΑΒΑΡΙΑΙ ΕΙΣ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ

ΑΙ ΠΡΟΣΑΡΑΞΕΙΣ ΤΩΝ Α)Π "ΑΝΔΡΕΑΣ Κ., & "ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ,,

Κατά τὸ λῆξην 15θμερον ἐσημειώθησαν ἀρκετὰ καὶ σημαντικὰ θυλάσσαια δυστυχήματα, ἀλλ' εἰς μακρύνας θυλάσσαις καὶ εἰς σημεῖα λίγην ἀπομεμφρυσμένην ἀφ' ἡμέραν, οὕτως ὅστε ἐλάχιστα ἀπηγχόλησαν τὴν ἐδῶ νυκτοῦ καὶ γνώμην. Οὕτω τὸ Νορδηγικὸν ἀκτοπλοϊκὸν «Hera» μὲ 32 ἐπιβάτες συνετρίβη ἐπὶ τὸν βράχων τὸν Νορβεργικὸν φιδρὸν, ἐκ δὲ τῶν ἐπιβατῶν του ἐπιλιγγοῖς καὶ εἰς δικρέως τραυματισθεὶς ἀπεβίωσε δραδύτερον. Ἐπίσης τὸ Γαλλικὸν «Chiang Kiang» ἐκτελοῦν πλόξας εἰς τὴν Κίναν ἔδωκειλεν ἐπὶ δράχων καὶ ἐδυθήσθη ἐκ δὲ τῶν ἐπιβατῶν του ἐπιλιγγοῖς 14. Δραματικὴ γέτος ἡ καταστροφὴ τοῦ φαλκινοθηρικοῦ «Viking» εἰς τὸ Ἀνταρκτικὸν πέλαγος, συνεπεία ἐκρήξεως. Τὸ σκάφος ανετυγχνήθη εἰς τὸν δέρα, μία δὲ τριακοντάς ψυχῶν εὗρε τὸν θάνατον. Τέλος ἔνα φωβερὸν δράμα ἐγράφη εἰς τὸν ποταμὸν Γιάν—Τσε—Κάν, δύοις ἐπωποιήθη τὸ Κινεζικὸν ποταμόπλοιον «Ta-Chi» φέρον 300 ἐπιβάτες, ἐξ ὧν οἱ 200 ἀπωλέσθησαν.

"Οσαν ἀφορᾶ τὴν Ἑλληνικὴν Ναυτιλίαν, είχε καὶ αὐτὴ τὸ μερίδιόν της εἰς τοὺς ἐκ τῆς θυλάσσης κινδύνους. Σημαντικώτεραι ἀδροὶ: ήσαν τρία σκαφῶν. Η ἔκρηξις εἰς τὸ λειθοταστάσιον τοῦ «Βασ. Πολέμη», ήτις είχε καὶ ἀνθρώπων ύδωρα, καὶ ἡ διρεῖα προσάρξις καὶ ἡμιδύσιος τῆς «Ἀβδύου» εἰς τὰ Κουφονήσια τῆς Κρήτης. Η τρίτη σοβαρὰ ζημία ἀφορᾷ τὸ φορτηγὸν «Ἀνδρέας Κ.» διπερ προσήρχεν εἰς τὸν Βόσπορον καὶ ἐγκατελεῖφθη ἀπὸ τὸ πλήρωμά του, ἀγελκύσθη δὲ μετὰ πολυημέρους προσπεθέας καὶ μὲ σειρὴν σπουδαίων ἀδαριῶν.

Ο «Ἀνδρέας Κ.» ἀπέπλευσεν ἐκ Βάρην τὴν 16ην Μαρτίου μὲ 6200 τ. σίτου διὰ Κόντινεντ, προσήρχεται δὲ, λόγῳ τῆς πυκνῆς διμίχλης εἰς Κίλια τοῦ Βοσπόρου ἐπὶ ἀμμώδους ὑψηλῶν. Τὸ σκάφος κατέστη ἀδύνατον γ' ἀνελκυσθῆ μόνον του ἔζητησε δὲ διήθειαν ἐκ Κ)πόλεως. Πράγματι ἔσπεισε πρῶτον ἐπιτέπου τὸ Τουρκικὸν νυκχοσωτικὸν «La Valette». Η θέσις εἰς ἥν προσήρχεται τὸ πλοῖον ὁνημάτεται: Μόδοι—χρῆ, κατέται δὲ περὶ τὸ 10 μίλια Λυτικῆς τῆς εἰσόδου τοῦ Βοσπόρου. Ο πλοίαρχος ὑπίγραψε συμβόλαιον τύπου Λόσδ, καὶ δὲ νυκχοσωτική ἐργασίαι τηροῦσαν ἀμέσως.

Τὴν πρώτην ἡμέραν τῆς προσαράξεως ἐπεκράτει πυκνοτάτη διμίχλη καὶ δυνατὴν Δυτικὴ χιονοθύελλα μέ θύλασσαν κυματώδη. Τὸ σκάφος ἔρριψε τὰς ἀγκύρας του, ἵνα ἔχειται τοῦ σκάφους ἀποβιβασθεῖν εἰς τὴν ξηρὰν διὰ περιστοτίρων ἀσφάλειαν. Η τρικυμία μετεπειράχθη εἰς ΒΑ καὶ ἐδυνάμωσε, μεγάλα δὲ κύματα ἐκάλυπτον τὸ πλοῖον καὶ ἐξέπλευν τὸ καταστρωμένη του σκάφοιοντας ἀφορά ἀντικείμενα.

Τὴν ἑσπέραν τῆς 17ης Μαρτίου ἀπέδη ἀδύνατος γέτος περιπτών νυκχοσωτική ἐργασία, λόγῳ, τοῦ δὲ τὸ σκάφος ὑψηλοῖς καὶ εἰτε ἐκτυπώτοις ἐπὶ τοῦ διυθεῖ, ἀνεμένετο δὲ τοῦ θύραστατο σειρῶν δληγούσιον σοδειτάτων ζημιῶν. Εἰς τὰς Λογδινείους ἀντασφαλεῖας ἀνεγράφη μὲ 25 οἰς γηνέας. Τὰ Τουρκικὰ νυκχοσωτικὰ «Άλα Βελέττα», «Άλα Νίνα» καὶ «Άλεμδάρ» παρευρέσκονται ἀπρακτοῦντα.

Η θέσις τοῦ πλοίου, δάσαι: ἐκθέσεως καταρτισθεῖσης μετὰ τὴν ἀνωτέρω τρικυμίαν, γέτος ἡ ἀκλούσθετος: Τὸ σκάφος παρέσυρε τὰ συρματόσχοινα, δι' ὧν ἦτο δεμένον. Τὰ τέλη τοῦ ἔρματος ἐπιληρώθησαν ἐπίτηδες διάδοτοι διάδοτοι παγιωθῆσαν τοῦ πλοίου.

Ἐν τούτοις ὁ «Ἀνδρέας Κ.» κτυπᾷ δικρέως ἐπὶ τῆς ἄμμου. Τὰ κύτη του δέν ἐνεφάνισαν διαρροὴν, τὸ δὲ φορτίον εἶναι ἀθικτον. Η ἀριστερὰ ἀγκυρα του πλοίου καπτίσκαν ἀπολέσθη συμπαραχύρασις 4 κλειδιά ἀλύτειας. Τὰ νυκχοσωτικὰ ἐπιλευτην εἰς Κ)πολιν, ἵνα προμηθευθοῦν ἀγκύρας.

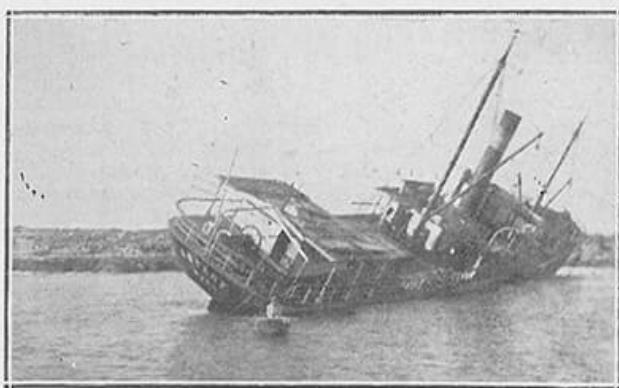
Σημειούσται: ἐλάχηρὰ κλίσις τοῦ πλοίου. Η δύρα τοῦ κράση—μπανικερὸς ηγούμενος, δὲ κανεντρικὴ στήλη τοῦ λαθοταστάσιου ἐλύγισε. Τὴν ἐπομένην 19ην Μαρτίου τὰ νυκχοσωτικὰ εἴσαντας τοῦ πλοίου τοῦ «Ἀνδρέαν Κ.» μὲ πάροχν ἐστραμμένην πρὸς τὴν διεύθυνσιν τοῦ κύματος. Η ζημία του ἐκ τῆς τρικυμίας γέτος ἐμφανής, ἀνεφάνησεν δὲ δύστατα εἰς τὸ τάνο Νο 2.

Ἐτέρᾳ ἔκθεσις τῶν νυκχοσωτικῶν νεωτέρω τῆς ἀνω, ἀναρίσται, διτείλεθηστάσιον τοῦ «Ἀνδρέαν Κ.» ἐγένεντο σοδεροί ζημίαι, καθὼς ἐπίσης καὶ εἰς τὰς μηχανὰς. Τὸ πηδάλιον τοῦ καὶ μέρος ἀπὸ τὸ ποδόσταμον τῆς πρύμνης ἀπωλέσθησαν. Οἱ σειτίνες Νο 1 καὶ 2, τὰ διπλοπλύθευκα καὶ τὸ μηχανοστάσιον καὶ λειθητάσιον ἔχουν σοδερού διαρροήν. Τὰ δύστατα διαρκῆς ἀνέρχονται.

Ἐν συνεχείᾳ ἀνεφέρθη τὴν 20ην Μαρτίου, διτείλεθηστάσιον τοῦ «Ἀγγλικοῦ Λόσδ» ἐφθασαν πάντα δυνατά τρόπον. Αντιπρόσωποι τῶν Ασφαλειστῶν καὶ τοῦ Αγγλικοῦ Λόσδ ἐφθασαν πάρα τὸ νυκχογίον. Εἰς τὰς Λογδινείους ἀντασφαλεῖας ἐσημειώθη μείωσις ἀπὸ 25 εἰς 15 οἰς γηνέας, καθότι πάρα τὸ πλοῖον ἐφθασαν φορτηγίδες διά τὴν ἐκφόρτωσιν 1000 τόννων σίτου.

Η τελευταία ἔκθεσις τῶν νυκχοσωτικῶν ἀνέφερεν, διτείλεθηστάσιον τοῦ διάδοτον δύστατων γύρου τοῦ πλοίου ἐποικιλλεῖ μεταξὺ 21 ἔως 24 ποδῶν. Τὸ ποδόσταμον τῆς πρύμνης δεδικιούται, διτείλεθηστάσιον, τὸ δὲ πηδάλιον ἀπωλέσθη. Η γενικὴ διαρροὴ συνεκρατεῖτο ἀπὸ τὰς ἀγκάλιες τοῦ πλοίου, τὰ δὲ νυκχοσωτικὰ σκάπτουν τὸν ἀμμώδη διύθην πρὸς διευκόλυνσιν τῆς ἀνελκύσεως, ἐν τῷ μεταξὺ ηρχοῖσε ταχεῖα γέτος ἀνεφόρτωσις, ἐπετεύχθη δὲ τέλος γέτος ἀνέλκυσις τοῦ σκάφους, διπερ καὶ ἐρρυμουλκήθη εἰς Μπουγιούν—Ντερέ τοῦ ζηγού Βοσπόρου.

Κρατεῖ φόδος, διτείλεθηστάσιον τοῦ θύραστης μεγάλας ζημίας, ιδίᾳ κάτωθι τῶν μηχανῶν καὶ τοῦ λειθηταστίου. Διτείλεθηστάσιον τοῦ ἐξεφορτώθησαν 1000 τόννων σίτου περίπου. Τὸ



Τὸ φορτηγὸν «Ἀβδο» ἡμιβυθισμένον εἰς Κουφονήσια



λάσματα της πρώτας. Αι ζημιές επικευμάσθησαν εἰς τό Κίελον τὸ δὲ πλοῖον ἀπέπλευσε. Κατὰ τὴν ἀναχώρησιν προσέκρουσεν ἡ πρύμνα του εἰς τὴν διώρυγα. Διὰ τὴν πρώτην πρόσκρουσιν ἡ διοίκησις τῆς διώρυγος ἀπήτησεν ἐγγόνησιν 2.500 χρ. μάρκων καὶ διὰ τὴν δευτέραν 1000 χρ. μάρκων διὰ τὴν επικευμήν διλαδών τοῦ κρηπιδώματος. (Μαρτ. 18)

«Κατίνα»: «Εφθασεν εἰς τὴν Αμβέρσαν μὲ φορτίον Ρωσσικῆς κριθῆς εἰς χύμα καὶ ἔλαστρακούντας ἐκ Νοθροποσίκης. Κατὰ τὸν πλούν συνήντησε σφρεράν τρικυμίαν, τῷ ἀνηράγῃ δὲ μία λέπιδος τῆς δεξιᾶς πλευρᾶς, τῷ ἀσχισθῇ τὸ σκέπασμα τῆς γαιανθρακαποθήκης, ὁθραύσθη ἡ ἀνυμοδόχος τοῦ Ντιάτακη, τῷ προσέργανθησαν δὲ καὶ τινες ἀλλαὶ μικροζημίαι. (Μαρτ. 19)

«Υδραίος»: Ἐδεξαρενίσθη εἰς τὸ Δάντσιγκ πρὸς ἐπιθεώρησιν ζημιῶν του. Τὸ πηδαλίον του εἴχε διλαδῆ ἐκ τῶν πάγων εἰς τὴν Μαριανούπολιν, ὡς ἐπισχεπόστη καὶ ζημιάτινον ὑφάλων πάλινέκα τῶν πάγων εἰς Κέντρα παρηγ. Τρία πτερά τῆς ἔλικός του εἰχον θραύσθη καὶ 27 ἔλασματα χρήσουν ἐπιδιορθώσεως. (Μαρτ. 20)

«Καπταν Στάθης»: Τὸ πλοῖον τοῦτο διαλύεται εἰς τὴν Γένοβαν, ἥδη δὲ ἀφικοῦνται τὰ ἔλασματα τῶν καταστρωμάτων του καὶ λύσονται αἱ μηχαναὶ του. Αἱ διλασίες τῶν ἄγκυρῶν του περιεπλάκησαν εἰς τὴν ἔλικα τοῦ Ιταλικοῦ «Maddalena Odero» οἵτις καὶ ἔλικάνη. (Μαρτ. 20)

«Οκεανίς»: «Εφθασεν εἰς Κωνικοὺς πολὺν ἐκ Νικολάεφ μὲ φορτίον μαγγανέζων. Τὸ πλοῖον τοῦτο διέστη ἐκ τῶν πάγων ζημιές εἰς ἀρκετά ἔλασματα καὶ εἰς τὰ καρφὰ τῶν ὑφάλων κάτωθεν τοῦ κύτους Νο 1 καὶ τοῦ φόρπικ. Εἰς Κωνικοὺς πολὺν ἐπιθεωράγη τῷ ἀπεταράθη δὲ νὰ πλεύσῃ μέχρι Σύρου πρὸς ἀνθράκευσιν καὶ ἔκτέλεσιν τῶν ἀπαιτουμένων προσωρινῶν ἐπικευμῶν. (Μαρτ. 15—21)

«Σύγενια Μυλωνᾶ»: Κατέπλευσε καὶ αὐτὸς εἰς Κωνικοὺς πολὺν ἐκ Νικολάεφ μὲ οιτοφορτίον. «Ἐκ τῶν πάγων ὑπέστη ζημιάς εἰς τρία ἔλασματα τῶν παρεῖλον τῆς πρώτης, ἐσημειώθη δὲ καὶ μικρὰ διαρροή εἰς τὰ φόρπικ. Κατόπιν ἀπιστρώθησεν καὶ ἔκτελέσεως προσωρινῶν ἐπικευμῶν ἀπέπλευσε διὰ τὸν προσορισμόν του, μέσω Σίγηρος τῆς Μυτιλήνης, ἔνθα θάλασσας. Εἰς τὸ Σίγηρον διώρας προσκράξαν ἐζήτησε τὴν διοίκησιν ρυμουλκῶν. «Ἐκ τῶν παρεῖλον τὸ ναυαγοσωστικόν «Ἄγιος Γεώργιος». Αἱ πρώται προσπάθειαι ἀπέθησαν ἄκαρποι, παρέστη δὲ ἀνάγκη ἐκφορτώσεως τημάκιτος τοῦ οιτοφορτίου διὰ νὰ ἔλασφρωθῇ τὸ πλοῖον καὶ διευκολυνθῇ ἡ ἀνέλκισις. «Ἐκ Πειραιῶς ἐξέπλευσε καὶ τὸ ρυμουλκόν «Ἀλέξανδρος» ρυμουλκούν ἔνα μεγάλο σλέπει διὰ τὴν μερικὴν ἐκφόρτωσιν.

Τὸ σκάφος τοῦτο φέρετ φορτίον 7220 τ. σίτου καὶ 200 τ. σικάλεως διὰ Μπάρι. «Ἡ προσάρξης του εἶναι ἐπὶ μαλακοῦ θυθοῦ, ἐφθεγγεῖ δὲ τὸ πλοῖον δὲ ἀντιρράσωσις τοῦ Λόδδη καὶ οἱ θεοτικῆται τοῦ πλοίου. Τὸ πλοῖον δὲν διαρρέει, οὔτε δὲ θέσις τῆς προσαράξεως εἶναι ἐπικινδύνος. (Μαρτ. 28)

«Ιωάννης»: Βενζινόπλοιον 180 τ. φορτίου. Καταπλέον εἰς Πειραιὰ ἐξ Ελευσίνος μὲ 40 τ. ταϊμέντων πρὸς ουμπλήρωσιν τοῦ φορτίου του, ἐχείρισεν ἥλεξιν εἰς τὸν προλιμένα καὶ συνεκρούσθη μὲ τὸ ἀποκλέον διὰ Μπρίντιαν ἀτμόπλοιον τῆς γραμμῆς «Φρίντεν». Τὸ δενζινόπλοιον διοστάνων ῥῆγην εἰς τὸ μέσον κατεκλύσθη ἀπὸ τὸ δεῦτα καὶ ἔδυθησθη. (Μαρτ. 23)

«Γαρδελάκη»: «Ἐπικευμάτει εἰς Πειραιὰ ἀρκετάς ζημιές, ἀπὸ πάστη ἐκ συγκρούσεως μὲ τὸ μικρὸν ἀτμόπλοιον «Μαριγά Βεγιάννη». (Μαρτ. 26)

«Ἀρρέσεσσα»: Κατὰ πληραφορίας ἐκ Κωνικού πόλεως τὸ σκάφος τοῦτο ἀπεφαίνεται ὅπε τῶν φορτωτῶν καὶ ὅπε τῶν Ρωσσικῶν λιμενικῶν ἀρχῶν νὰ ρυμουλχθῇ ὅπε οικιανούπλεως εἰς Κωνικοὺς πολύ πρὸς ἐπικευμήν ζημιῶν τῆς ἔλικός της. (Μαρτ. 27)

«Άγιος Μάρκος»: «Εφθασεν εἰς Βόλον ἐκ Πειραιῶς πρὸς ἐκφόρτωσιν ὑπόλοιπον οιτοφορτίου, ἐξηκριβώθη δὲ διὰ δὲ σίτου τοῦ ὑπὸ ἀριθ. 1 κύτους ἔχει διλαδῆ. (Μαρτ. 29)

«Δημήτριος Χανδρής»: Κατευθυνόμενον ἐκ Κόρσορ δὲ οὐτάν τοῦ ἔξωκειλον εἰς Fyens Hoved, λόγῳ τῆς πυκνῆς ὁμίχλης, παρὰ τὸ Romso. Ο πλοιαργός ὑπέργραψε διὰ τὴν ἀνέλκισιν συμβόλαιον, τόπου Λόδδη, μετὰ τῆς ναυαγοσωστικῆς ἐταιρίας Σεδίτζερ. Αἱ σεντίναι καὶ τὰ τάνκες τοῦ πλοίου εἶναι στεγνά, η δὲ προσάρξης δὲν εἶναι ἐπικινδύνος. Τὸ φορτίον του ἀπαρτίζεται ἀπὸ 2500 τόνους Ρωσσικῆς κριθῆς. (Μαρτ. 26)

«Μαρκάκης»: Κατευθυνόμενον ἐκ Βορ. Αμερικῆς μὲ γαιανθρακας διὰ Καλλιάρι καὶ Καστελλαμάρα κατέφυγεν εἰς Νεάπολιν πρὸς ἐπικευμήν ἀρκετῶν ζημιῶν, ἀπὸ διάστη κατὰ τὴν προσέγγισιν του εἰς Ἀλγέριον, πρὸς ἀνθράκευσιν. (Μαρτ. 27—30)

## ΗΡΧΙΣΕΝ ΕΙΣ ΤΟ ΛΟΝΔΙΝΟΝ Η ΔΙΚΗ ΔΙΑ ΤΟ ΝΑΥΑΓΙΟΝ ΤΟΥ ΑΠΟ "ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ",

Ἐγώπιον τῶν Ἀγγλικῶν δικαστηρίων ἡρχισεν ἐκδικαζομένη ἀπὸ τῆς 24ης Μαρτίου ἡ ὑπόθεσις τοῦ ναυαγίου τοῦ φορτηγοῦ «Παναγιώτης». Ἐνάγων εἶνε ὁ ιατρὸς κ. Δ. Λαζαρίδης συνιδιοκτήτης τοῦ ἀπολεσθέντος πλοίου καὶ ἐγκριμένη ἡ ἀσφαλιστικὴ ἐταιρία «British and Foreign Marine Insurance Co., Ltd», Δικηστής δὲ Μac-kinnon.

Ο κ. Δ. Λαζαρίδης ἔχει ἀπαίτησιν διὰ δύο ἀσφαλιστικὰ συμβόλαια τῆς 14ης Μαρτίου 1929 ἐπὶ σκάφους καὶ μηχανῶν τοῦ ἀπὸ «Παναγιώτης», διπέρ ἐγκαύγησε τὴν 30ην Νοεμβρίου 1930. Ή δλική ἀσφάλεια ἀνέρχεται εἰς 22.000 λίρας, δὲ ἐνάγων δμως ἐνδιαφέρεται διὰ ποσὸν 1600 λιρῶν. Τὸ σκάφος προσήρχεται ἐπὶ τῶν δράχων Ηονεν τοῦ κόλπου Αχιμ τῆς Ἀνατολ. Ἀφρικῆς, ἐνῷ ἔταιξεν ἀπὸ Secondee εἰς Βουλώνη μὲ μετάλλευμα, ἀπέγη δὲ δλική ἀπώλεια.

Οι ἐναγόμενοι ἡμιφιερήτου τὸ τυχαίον τῆς ἀπωλείας καὶ τείνουν εἰς τὸ νὰ πείσουν τὸ δικαστήριον, διτὶ ἐπρόκειτο περὶ δολίου ναυαγίου, χωρὶς δμως νὰ δύνανται νὰ παρτάξουν θετικὰ ἐπιχειρήματα. Ο «Ἀγγλος» δικαστὴς ἀπέδωκε σπουδαίαν σημασίαν εἰς τὴν ὑπόθεσιν ταύτην καὶ διέταξε νὰ ἐρευνηθῇ καὶ ἀποταφγήσθῃ. Τοιαύτη ὑπόθεσις μὲ ισχυρούσμὸν τῶν ἀσφαλιστῶν περὶ δολίου ναυαγίου δὲν είχε φθάσει πρὸ τῶν Ἀγγλικῶν δικαστηρίων ἀπὸ τοῦ ἔτους 1922.

Ο συνήγορος τοῦ ἐνάγοντος ἀντέκρους τὴν κατηγορίαν εἰπὼν διτὶ αὐτῇ ἐστηρίχητη εἰς ἐκδικηστικὴν ἐπιστολὴν ναύτοι τινάς ζητοῦντος ἀπὸ τοὺς πλοιοκτήτας ποσόν τι, διότι δηθεν δωροδοκίαν τού διὰ νὰ παρασιωπήσῃ ἀνόπτερη τεγγανίτη. Παραγμένοι εἰδίους ἐκδικησμοὶ πολλάκις ἔχουν σημειωθῆ.

Κατὰ τὸν πλοῦν ἐξερράγη πιρακκὶ εἰς τὸ φόρπικ τοῦ πλοίου, τοῦτο δὲ ἐπέφερε ταρκχήν μεταξὺ τοῦ πληγρώματος, δὲ ἀναδιδόμενος πυκνὸς κακνὸς ἐκκλιπτε τὴν γέφυραν καὶ πρεκόλην τῆς δρυτότητα. Οὕτω δὲ πλοιάρχος δὲν ἦδυνθήτη νὰ ἰδῃ ἐγκαίρως τὸν σημαντήρα τῶν δράχων Ηονεν καὶ τὸ σκάφος ἐξώκειλε. Ο ἐνάγων κ. Δημ. Λαζαρίδης κατέθεσεν, διτὶ ἡγόρασε τὸ πλοῖον τὸ 1925, διτὶ τὸ ἀσφάλισε κανονικῶς ἀντὶ τῆς ἀλλοθοῦς τιμῆς καὶ διτὶ ητο ἴκανοποιημένος, διότι ἔγτος 4ετίας ἀπέδωκε κέρδη 16.000 λιρῶν.

Η δική αὐτῆς ἀπέδη πολύχρονος, συνεχίζεται δὲ ἀκόμη ἐν «Ἀγγλίᾳ ἐξεταζούσιν πολυχρονίων μαρτύρων».

## ΚΑΙ ΆΛΛΗ ΑΓΟΡΑ ΠΛΟΙΟΥ

Παρὰ τὸν κ. κ. Ιω. Κοτζιά, Δ. Μονοκρούσου καὶ Σικ ήγοράσθη ἐν «Ἀγγλίᾳ ἀντὶ 3450 λιρῶν τὸ ἀτμόπλοιον «Inveresk» τ. γκρδ. 1537, νέτ 850 καὶ φορτίου 2170 τόνων, ναυπηγήσεως 1891 μὲ σερδέν Corporation No 3 τοῦ 1930. Τὸ σκάφος τοῦτο διερρούθη τοῦ ιατροῦ Σεδίτζερ τὸ 1919, διτὶ ἐποπθετήθησκεν ἐπ' αὐτοῦ νέας μηχαναὶ τριπλῆς ἐκτονώσεως καὶ νέος λέθης. Εχει κυδικήν χωρητικότητα διὰ φορτίου εἰς χύμα 99.000 πόδις καὶ διὰ δέματα 93.000 πόδις. Τὸ σκάφος θά παραληφθῇ «Άγιος Σπυρίδων».

## ΕΠΩΛΗΘΗ ΤΟ ΦΟΡΤΗΓΟΝ "ΕΡΜΗΣ,,

Τὸ μικρὸν φορτηγὸν «Ερμῆς» τοῦ κ. Ι. Α. Κουλούθρου καὶ Σικ τούνων γκρδ. 712, φορτίου 1050 τόνων καὶ ναυπηγήσεως 1919, ἐπωλήθη εἰς Ανάνυμον Γαλλικὴν ἀτμόπλοιον ἀντὶ τιμῆς 5.600 λιρῶν, ἐδεξικμείσθη δὲ εἰς Πειραιὰ πρὸς ἐπιθεώρησιν καὶ παράδοσιν. Τὸ αὐτὸ σκάφος εἰχε συρραγήθη πρὸς πάλησην τὸ 1928 ἀντὶ 7000 λιρῶν.

## ΤΑ ΜΙΚΤΑ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΑ ΑΙΓΥΠΤΟΥ

Ἐνχαρίστως πληροφορούμεθα, διτὶ δὲ ἐν «Άλεξανδρείᾳ ὁμογενῆς ναυτικὸς πρόπτερος κ. Ιω. Αγγιουρᾶς, διωρίσθη ταντικὸς πραγματογνώμων εἰς τὰ ἑκεῖ Μικτά Δικαστήρια.



Τὸ Ιταλικὸν ἀπὸ «Campidoglio» ἐπικινδύνων προσηργαμένον εἰς τὴν Βουλγαρίαν. Διὰ τὴν διάσωσιν του ἐργάζεται τὸ ναυαγ. «Μίμης».











ΟΝΟΜΑ ΠΑΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος Ναυτ.	Τέν. Γκρός	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΕΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
"Αβύδος	'Αδελφ. Μέλη	73	1157	εἰς Ηπειριά 31 Μαρτ. όποιος επισκεψήν ζημιών
"Αγιος Βίκτωρες	Μ. Καρούση	95	1550	άργει Χίον 31 Μαρτ.
"Αγιος Γεώργιος	Ν. Νικολάου	11	4248	εἰς Ηπειριά Μαρτίου 30
"Αγιος Γεώργιος	Α. Γ. Βλασσοπούλου	12	3283	εἰς Ιοματή 28 Μαρτίου όποιος φόρτωσιν δι: 'Αμερικήν
"Αγιος Γεράσιμος	έτ. <'Ιωνία> Α.Ε.	98	3224	έκφραστώνει εἰς Βενετίαν Μαρτ. 29
"Αγιος Ιωάννης	έτ. <'Ατλαντικός>	06	5699	άνεχ. Αμέρισαν 15 Μαρτ. διά Μπ. "Αύρας
"Αγία Μαρίνα	έτ. <'Κάσσος>	12	4151	έφθικε Μπουένος "Αύρας 20 Μαρτ.
"Αγία Παρασκευή	Χρ. Βλάση	89	2041	έν πλῷ ἐν Σάττας διά Μασταλίαν—'Ελλ. Μαρτ. 30
"Αγιος Μάρκος	Π. Μαργαρώνη	10	5165	εἰς Βόλον 28 Μαρτίου έκφραστώνει οίτον
"Αγιος Μάρκος	Γ. Τριλίθιον	19	4514	φορτώνει οιτηρά εἰς Δωνάθεν, Μαρτίου 30 δι: 'Αμερικήν
"Αγιος Νικόλαος	Φράγκου καὶ Λ:θανοῦ	06	4363	άνεχ. Τάιν 15 Μαρτ. διά Μπουένος "Αύρας
"Αγιος Σπυρίδων	Γ. Δακούτρος κλπ.	01	3779	φθάνει Γάνδην 1—2 'Απρ.
"Αγγελική	Ε. Σκαρδέλη	04	3231	άργει Παιριά 31 Μαρτ. 31
"Αγγελος Λ.	Δ. Η. Καρπίτση	06	3667	έκφραστώνει Ρόττερντην Μαρτ. 30
"Αγγελής Καμπίτσης	'Αθ. Πε:θή	08	4537	έκφραστώνει εἰς Βιζέρ Μαρτ. 29
"Άδαμ. Ι. Πειθής	Κακαρούώνα κλπ.	84	1324	άνεχ. Τάιν 19 Μαρτ. διά Τσι:θ:ταθέκιαν
"Άδαμ. Κοραής	I. N. Γουλανδρή	08	3882	άργει Χίον 25 Μαρτ.
"Άδελφότης	N. Λουκιαρδοπούλου	07	4295	έκφραστώνει εἰς Αάρχος 25 Μαρτ.
"Άδανάσιος	Γρόβικαν	98	3297	έφθ. 'Οράν 24 Μαρτ. έκφραστώνει
Αιμίλιος	N. I. Λύρα κλπ.	02	3016	εἰς Τεργέστην 26 Μαρτ. όποιος φόρτωσιν
Αϊόλος	Βιζ. Μπρούσου	13	4342	άναχωρει 1 'Απρ. δι: 'Αμερικήν
"Ακρόπολις	Ε. Νικολαΐδη	02	4470	άργει Γένοβην Μαρτ. 30
"Άλαφία	Χατζή Όσμαν	74	1373	εἰς Κονγκόπολιν όποιος κατέσχεσιν Μαρτ. 30
"Άλβανία	N. Κωττάκη	06	4395	ένωνταχεισι Μάνγκεστερ 26 Μαρτ.
"Άλεξις	Π. Νεγρεπόντα	99	4028	άργει Σύρον Μαρτ. 30
"Άλεξάνδρα	'Ολι:διά	00	3353	άργει 'Αμερισαν 25 Μαρτ.
"Άλκυών	Κα. E. Λ. Λεμού	95	2701	άργει Πειραιά 31 Μαρτ.
"Άλκυών	Παπαδημητρίου	90	1814	άργει Πειραιά 31 Μαρτ.
"Άλμα	Χρ. Βλάσση	12	563	εἰς πλόνας Ελλάδος—Μασσαλίας
"Άλουμινη	I. Γ. Λεθανού	05	2883	εἰς Άλεξάνδρειαν 31 Μαρτ. έκφραστώνει
"Άναστασία	K. Α. Πετρούτση	99	3025	ούποι φόρτωσιν εἰς Takoradi 30 Μαρτ.
"Άναστασης	Δ. Πατέρας	14	3382	παρέμενε 30 Μαρτ. εἰς Ρίγιαν
"Άνθημης	Δ. Κ. Πιττέλλου	05	2716	δι:θλή Πειραιά 24 Μαρτ. διά Φάλμουθ
"Άννα	N. Λυκαρδοπούλου	19	5173	ούποι φορτώσιγ δούνατ 1—15 'Απρ. δι: 'Άλεξάνδρειαν
"Άννα Βούλγαρη	Χαρ. Θ. Βούλγαρη	12	4603	εἰς Πόλι: 30 Μαρτ. όποιος φόρτωσιν διά B. 'Αμερικήν
"Άννα Βασιλάκη	K. N. Βασιλάκη	04	3045	έφθικε Μπουένος "Αύρας 18 Μαρτ. φορτώνει:
"Άννα Μαζαράκη	άδ. Μαζαράκη	13	5411	άνεχ. Δάντοιγκ 21 Μαρτ. δι: 'Αγκόνα
"Άννοιλα	Γ. Τοτσέλη	08	4853	άργει Πειραιά 31 Μαρτ.
"Άνθιμπη Ν. Μιχάλου	έτ. Μιχάλου	05	3298	άνεχ. Χίον 30 Μαρτ. διά Τραγανά πρός φόρτωσιν
"Άνθρακας Κ.	Π. Μαργαρώνη	03	3602	άργει Πειραιά 31 Μαρτ.
"Άνθρομέδα	'Ιασιδ. Μαργαρώνη	14	4997	εἰς Μπουγιών 30 Μαρτ. μὲ ζημιάς ἐκ προσαρ.
"Άντωνιος	A. Γεωργαντή	83	1187	έκταλεις έπισκεψά εἰς Ρόττερντην, Μαρτ. 30
"Άντωνης	S. καὶ H. Λεμού	04	2679	εἰς Πειραιά 30 Μαρτ. όποιος επισκεψήν
"Άντωνιος Βροντίσης	I. Βροντίση	04	2690	έφθιε Έν Ρωσίας 27 Μαρτ. διά Δ. Ιταλίαν
"Άντωνης Γ. Λεμός	S. καὶ H. Λεμού	11	4410	εἰς Κωνσταντζίου 28 Μαρτ. όποιος φόρτωσιν δι: 'Αμερισαν
"Άντωνης Γεωργαντής	G. Γεωργαντή	15	3557	άνεχ. Πειραιά 27 Μαρτ. Κονγκόπολιν 29 διά Μαρικνούπολιν
"Άντωνης Δ. Κυδωνιένς	A. Κυδωνιέως	07	3920	φθάνει Πειραιά 3—4 'Απρ. ἐκ Τάιν
"Άντωνης Σταθάτος	A. Σταθάτου	20	3836	εἰς Σάντα Φέ 30 Μαρτ. όποιος φόρτ. διά Γι:ρ. (δι:ταγής)
"Άντζουληττα	'Αντ. Γαννουλάτου	07	2693	εἰς Πειραιά 27 Μαρτ. εκ Πειραιάς 27 Μαρτ. διά Γι:ρ. (γαι:ανθρ.)
"Άποικια	Z. Βαλιά	05	3607	εἰς Λίθερπουλ 27 Μαρτ.
"Άριάδη	I. Νικηφόρου κλπ.	05	4319	εἰς Gdynia 30 Μαρτ. όποιος φόρτωσιν
"Άριάδην Παντελή	έτ. «Μαρμαρά»	10	4445	εἰς λιμίνας Οζαλλίας 28 Μαρτ.
"Άριστ. Λ. Γουλανδρής	E. Γουλανδρή	05	3470	άργει Πειραιά 31 Μαρτ.
"Άρης	G. Βεργωτῆ	03	919	άργει 'Αμπαλάκι άπο έτῶν
"Άρτεμις	Δ. Φαλαγκά	01	3587	εἰς Aabenraa 20 Μαρτ. όποιος φόρτωσιν
"Άρτεμισία	H. Μακρή	06	4343	άνεχ. Τάιν 20 Μαρτ. δι: 'Αγνόθην
"Άρχαγγελος	άδ. Λ:θανοῦ	17	4349	δι:θλή Μαλέρκος 21 Μαρτ. διά Μπουένος "Αύρας
"Άστημινα Μπάικα	H. Μπάικα	95	1495	εἰς Γαλάτας 29 Μαρτ. όποιος φόρτ. διά Μεσσήνην
"Άστια	'Ολι:διά	92	2893	έκφραστώνει εἰς Βηρυττόν Μαρτ. 28
"Άσπασια	I. Γαλάκη	14	4211	άνεχ. Necochea 12 Μαρτ. διά Γένοθην
"Άσπασια Νομικού	M. Νομικού	99	846	έφθ. Πόλαν 27 Μαρτ. φορτώνει
"Άστηθ	Σταψιλοπάτη κλπ.	96	1350	εἰς Κ)πολι: 25 Μαρτ. όποιος επισκεψήν
"Άτθις	'Ατλαντικός, Α.Ε.	30	4108	άνεχ. Χούλι 19 Μαρτ. διά Μπουένος "Αύρας
"Άτλαντικός	'Ατλαντικός, Α.Ε.	19	5600	δι:θλή Φερν. Νορόνχας 18 Μαρτ. διά Γι:ραλτήρ δι:ταγής
"Άτλας	'Ατλαντικός, Α.Ε.	07	3815	δι:θλή Κ)πολι: 23 Μαρτ. ἐκ Ρωσίας
"Άφροδεσσα	'Αθ. Κερτάτη	05	2485	εἰς Κ)πολι: 31 Μαρτ. όποιος επισκεψήν
Βάντα	'Επιφανειάδη	03	4190	έφθ. Κάρδιας 30 Μαρτ.
Βασ. Α. Πολέμης	Γκ. Γκούμα	07	3429	έφθ. Πειραιά 17 Μαρτ. 'Επισκ. ζημ. λέβητος.
Βασ. Δεσπούνης	άδ. Δεσπούνη	97	3146	άργει Πειραιά 31 Μαρτ.



ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	"Έτος Ναυπ.	Τέν. Γκρες	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΕΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Ζηνοβία Ζίλδα Αμπατιέλλου τάνκ	έτ «Μεγαλινού» Γ. Ε. Αμπατιέλλου	06 20	2947 1138	ἀργετ Ηειριά 31 Μαρτ. εις Κωνστάντζαν 30 Μαρτ. υπό κατάσχεσιν
Ηλίας Γ. Κουλουκουντής Ηρών	έτ. «Ατλαντικός» Σορότου Κουφού Παπαδάτ.	11 06	4861 1516	φθάνει Takoradi 2-5 Απρ. ἀνεχ. Γαλάται 22 Μαρτ. διά Μάλταν 30 Μαρτ.
Θάσος Θεμιστοκλῆς Θεόδωρος Θερμώνη Θέτις Θησεύς Θράκη Θρασύβουλος	Πατριωτικής Έθνικής Α. Καλλινίκου «Κάσσος» Α.Ε. Ε. Χατζηγιάνη Μ. Κουλουκουντή <sup>1</sup> Πατριωτικής Α. Βογιατζήδη	19 07 99 29 30 99 17 12	1565 5956 5660 3875 4123 3768 982 3693	ἀργετ Ηειριά 31 Μαρτ. ἀργετ Αμπατιέλλους από έτων εις Vagnizza 20 Μαρτ. υπό έκφροτωσιν εις Γένοβην 20 Μαρτ. υπό έκφροτωσιν εφθ. Λονδίνου 24 Μαρτ. εις Σύρου 25 Μαρτ. ἀργετ Ηειριά 31 Μαρτ. ἀνεχ. Σάν Πέντρο (Άργ.) 4 Μαρτ. διά Κόντινεντ
Ιάκωβος Ιάσων Ιθάκη Ιθακος Ιονία Ιερις Ισιδώρα Ισίδ. Κοντογιάννης Ισημήνη Ιωάννης Ιω. Βάτης Ιω. Ε. Γιανναγάς Ιω. Κορκοδειλος Ιω. Λύρας Ιω. Νομικός Ιω. Π. Γουλανδρής Ιω. Πατέρας Ιω Φράγκος	Γ. Αγγελίδη Αλεξάντερος κλπ. Σ. Βλασσοπόύλου Γ. Δρακούλη Η. Χατζηγιάνη Ν. Αντωνίου Γ. Ν. Κονδύλη Στρ. Κοντογιάννης Γρόβην Δ. Δάμπικη Θεοφ. Βάτη έτ. «Κάσσος» Α.Ε. Π. Κορκοδειλος Ιω. Κ. Λύρα Λ. Νομικός άδ. Γουλανδρή ιδίων Ν. Πατέρα Μάρκ. Φράγκου	01 90 11 06 08 00 00 18 90 09 09 12 07 05 19 99 10 07 02	2107 1083 4083 4070 3742 1106 3899 365 2399 3667 4418 4646 4071 2165 610 3750 3874 3142	εις Αιμιλέρσου 22 Μαρτ. έκφροτώνει υπό φόρτωσιν 25 Μαρτ. εις Σαμφούντα εφθ. Όδησσον 18 Μαρτ. εις Αργεντινής εις Βραζιλίαν 28 Μαρτ. υπό φόρτωσιν διά Ρόττερνταμ έκφροτώνει εις Ηαλέριο 27 Μαρτ. εφθ. Ηειριά 17 Μαρτ. παραμένει εφθ. Ηειριά 25 Μαρτ. εκ Βοστόνης—Σάμου εις Κωνστάντζαν 29 Μαρτ. υπό φόρτ. διά Ανατολήν εις Σερίφου 25 Μαρτ. υπό φόρτωσιν εις Ηειριά 17 Μαρτ. διά Μπουένος Αϊρες εις Κωνστάντζαν 30 Μαρτ. φορτώνει διά Κόντινεντ εις Κωνστάντζαν 30 Μαρτ. διά Ρουέν ἀργετ Ηειριά 31 Μαρτ. ἀργετ Ηειριά 31 Μαρτ. εις Ηειριά 31 Μαρτ. υπό έκφροτωσιν γαιακίθη ἀργετ Ηειριά 31 Μαρτ. μετωνομ. "Σαπφώ, διήλθε "Αγ. Βικέντιον 21 Μαρτ. διά Μπουένος Αϊρες
Κ. Κτιστάκης Κ. Λύρας Κ. Χατζηπατέρας Καθαρά Καλαφάτης Καλλιόπη Καλουδώ Καλυνφό Βεργωτή <sup>1</sup> Καπτεάν Στρατής Καπτάν Ρόκος Καρδάμυλα Κάρολος Κάσσος Κάτε <sup>1</sup> Κάτε <sup>2</sup> Κατερίνα Κατερίνα, τάνκ Κατιγκώ Κατίνα Κέιτ Κόρσο Κίμωλος Κλεάνθης Κλεοπάτρα <sup>1</sup> Κοριάννα <sup>1</sup> Κωνστ. Κουτσοδόντης Κώστας Κωσταντή <sup>1</sup> Κωσταντής Λεμδς Κωστής	Γ. Κτιστάκη <sup>1</sup> Π. Λύρα <sup>1</sup> Κ. Χατζηπατέρα <sup>1</sup> Γ. Καραβία <sup>1</sup> Κ. Καλαφάτη <sup>1</sup> Δ. Πατέρα <sup>1</sup> Δ. Ασημούλη <sup>1</sup> Γερ. Βεργωτή <sup>1</sup> Δ. Κουμπή <sup>1</sup> Γ. Βεργωτή <sup>1</sup> Π. Μ. Πουτούς <sup>1</sup> Δ. Λογοθέτη <sup>1</sup> έτ. «Κάσσος» Α.Ε. <sup>1</sup> Ν. Λυκιαρδοπούλου <sup>1</sup> Φ. Πανά <sup>1</sup> Γ. Μ. Κουλουκουντή κ.λ.π. <sup>1</sup> Ι. Γαλάνη <sup>1</sup> Κ. Χατζηπατέρα <sup>1</sup> Γ. Γρέγος <sup>1</sup> 'Αθ. Κουλούρα και Κ. Ξένου <sup>1</sup> Παπαδημητρίου <sup>1</sup> Δ. Βογιατζήδη <sup>1</sup> άδ. Μάντακα <sup>1</sup> Α. Μπεκατώρου <sup>1</sup> Α. Κ. Κουτσοδόντη <sup>1</sup> Π. Σταυρούλοπούλου & Σιά <sup>1</sup> άδ. Πατέρα <sup>1</sup> άδ. Λεμδς <sup>1</sup> Κ. Λεμδς και Σιά <sup>1</sup>	07 02 09 91 17 10 04 18 06 07 05 00 3308 00 07 18 06 01 07 18 98 00 87 96 01 05 89 11 07 99 04 1346 13 06 05	4291 3091 4344 2661 4213 4948 4921 5686 3547 5486 3563 3308 4875 5197 3089 3147 2495 2578 4649 3890 2455 4153 3900 5170 4160 1346 4316 4419 2426	ἀνεχ. Μπάρρω 18 Μαρτ. διά Μπουένος Αϊρες ἀργετ Ηειριά 30 Μαρτ. ἀναχωρει έκ Κάρδιφ 1 Απρ. διά Αλεξάνδρειαν ἀργετ Ηειριά 31 Μαρτ. διήλθε Περιά 27 Μαρτ. διά Αμδέρσου ἀνεχ. Μπούργκας 27 Μαρτ. διά Κόντινεντ διήλθε Αγίου Βικέντιον 24 Μαρτ. διά Αμδέρσου ἀργετ εις Μπλέϊο 28 Μαρτ. φορτώνει εις Κάρδιφ Μαρτ. 24 προσεκρατείνει εις Σκιν Τόμης έγκατελείφθη εις Νοσορωσίσκην από 6 Μαρτ. υπό φόρτωσιν έφθασε Μπαργκεν 17 Μαρτ. έκφροτώνει εις Θεσσαλίαν 20 Μαρτ. υπό φόρτωσιν διήλθε Τενερίφηαν 24 Μαρτ. διά Ολλανδίαν εις Ηειριά 31 Μαρτ. υπό έκφροτωσιν γαιακιθράκων διήλθε Σύρου 17 Μαρτ. διά Βρέμην ἀνεχ. Καζαμπλάγκαν 24 διά Κωνστάντζαν ἀνεχ. Κωνστάντζαν 29 Μαρτ. διά Ισπανίαν—Μαρόκου εφθ. Ρόττερνταμ 22 Μαρτ. διήλθε Κων(η)πολίν 27 Μαρτ. διά Ρωσίαν ἀργετ Ηειριά Μαρτ. 31 ἀνεχ. Κάρδιφ 20 Μαρτ. διά Ηειριά ἀργετ Ηειριά Μαρτ. 31 ἀργετ Αμδέρσου 30 Μαρτ. έκφρ. εις Ρόττερνταμ Μαρτ. 31 μετάλλ. διά Ελλάδος ἀργετ Ηειριά Μαρτ. 31 φορτώνει εις Ρωσίαν 25 Μαρτ. διά Κόντινεντ Βάπτε: "Δαναδές" εφθ. Ραθένναν 22 Μαρτ.
Λέανδρος Λουκία, τάνκ	Γιδών Χατζηπατέρα <sup>1</sup> Ι. Μαυρή και Σιά <sup>1</sup>	01 10	3298 2143	ἀργετ Ηειριά 31 Μαρτ. διήλθε Μάλταν 24 Μαρτ.
Μαίηντ σφ Σάμος Μαίρη Ν. Μαϊώτις Μάκης Μαραθών Μαργαρίτα Μαρκάκης Μαρία Μαρία Μαρία Μαρία Μ. Διακάνη Μαρία Ν. Ρούσσου Μαρία Νομικού Μαρία Π. Σύλλα Μαρία Σταθάτου	Α. Κουλούθου <sup>1</sup> Δημ. Πατέρα <sup>1</sup> Α. Συνδικός <sup>1</sup> Ε. Κ. Βλασσοπόύλου <sup>1</sup> Μ. Χρούσση <sup>1</sup> Γεωργιάδη και Σοφιανού <sup>1</sup> Ε. Μάρκου <sup>1</sup> Σ. Βλασσοπόύλου <sup>1</sup> Κ. Λεμδς <sup>1</sup> Σ. Περή κ.λ.π. <sup>1</sup> Μ. Διακάνη <sup>1</sup> Κυρ. Βενιζέλου <sup>1</sup> Κα. Νομικού <sup>1</sup> Μ. Κεράρ <sup>1</sup> Δ. Σταύρου <sup>1</sup>	01 09 88 06 05 89 04 07 01 00 10 10 09 02 19	1190 4330 1709 3546 3876 2187 4229 4225 3090 1216 4362 3729 1165 3254 5229	ἀργετ Ηειριά 31 Μαρτ. έκταλει άποινας εις Μασσαλίαν Μαρτ. 22 εφθ. Ηειριά 29 Μαρτ. διά Αίγιον ἀργετ Ηειριά Μαρτ. 31 διήλθε Ντακάρ 17 Μαρτ. διά Κόντινεντ ἀνεχ. Ηειριά 26 Μαρτ. διά Ρουμανίαν έπόλεις Νεάπολιν Μαρτ. 28 με ζημίας φθάνει Κόρη 1-2 Απρ. διήλθε Κων(η)πολίν 22 Μαρτ. διά Οράν (διαταγής) ἀργετ Χίον 30 Μαρτ. εις Όδησσον 20 Μαρτ. υπό φόρτωσιν έν πλφ διά Ρουμανίαν, προσήγαξε Προποντίδα Μαρτ. 30 ἀνεχ. Γαλάται 22 Μαρτ. διά Σμύρνην—Θνικήν εις Δούναβιν 31 Μαρτ. φορτώνει διά Δανίαν έν πλφ έκ Τάγν από 13 Μαρτ. διά Αίστραλίαν



ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυπ.	Τόν. Γκρός	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΕΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Πρίσιας	έτ. «Κάσσος» Α.Ε.	07	3823	εφθ. Μπουάνος "Άρρες 25 Μαρτ.
Προφήτης Ηλίας	Ε. Σανιδός και Σίσ	79	1169	άργει Πειραιά 21 Μαρτ.
Πρωτεύς	έτ. «Ατλαντικός» Α.Ε.	06	4170	φθάνει Μασσαλίαν 1-2' Απρίλιος
Πρώτος	Γ. Ν. Λουλούδη	03	1171	εις Γαλάτας 30 Μαρτίου υπό φόρτωσιν διά Σμύρνης
Πυθέας	Ι. Γαλάκη	02	3028	άργει Πειραιά 21 Μαρτίου
Ρίτα	Γ. Παναζ	01	2195	φορτώνει εις Ήπιτη Μαρτ. 20
Ρίτα Χανδρή	Ι. Δ. Χανδρή	90	1217	άργει Πειραιά 31 Μαρτ.
Ρόκος Βεργωτής	Γερ. Βεργωτή	19	5637	άργει εις Ντρόντραχ Μαρτ. 30
Σόκομπελ. τάνκ	έτ. «Σόκομπελ»	30	1654	άνεκ. Πειραιά 20 Μαρτ. διά Ρωσίαν
Σοφία Θεοδωροπούλου	Η. Θεοδωροπούλου	99	1518	εις Γαλάτας 31 Μαρτ. υπό φόρτωσιν
Σούνιον	Μαρή "Εμπειρίκου	19	3054	άργει Βόλον 27 Μαρτ. 'Εναυλιώθη
Στάμος Φαφαλιός	Σ. και Δ. Φαφαλιός	06	3990	άνεκ. Χούλι 21 Μαρτ. διά Καρύντας
Στάθης Α.	άδ. 'Αποστολοπούλου	81	987	άργει Πειραιά 31 Μαρτ.
Στέφανος Κωστομένης	Ε. Κουλουκουντή	11	5409	εφθ. Necochea 19 Μαρτ. φορτώνει:
Στρατής	Μ. Κυδωνιάς	05	3893	φθάνει Πειραιά 2-3 'Απρ. εις 'Αγγλίας
Στυλιανή	άδ. Πει. η	93	1828	εις πλόχος Σιρίας - Αρριανής
Στυλιανός	Π. Σ. 'Αντιόππα	04	3564	εφθ. Καλλιάρι 27 Μαρτ.
Στυλιανός Κουτσοδόντης	Α. Κ. Κουτσοδόντη	05	3076	διήλθει Γερσάλτερ 16 Μαρτ. διά Φάλμου (Σικελίας)
Τάκης	Π. Σ. 'Αντιόππα	01	1698	εφθ. Καζαρπλάγκην 27 Μαρτ.
Ταξιάρχης	Κ. Μ. Λεμού	08	3445	έξακοντα επί δράχμων Λιβύης "Άλλαντ 28 Μαρτ.
Τερέζα Κοντογιάννη	Κοντογιάννη	89	761	02 φορτ. 1-10 'Απρ. εις Δούναβιν διά Πειραιά
Τηθύνς	Γ. Φ. 'Ανδρεάδη	00	3606	άνεκ. έπι Τάνι 25 Μαρτ.
Τηλέμαχος	Γ. Δρακούλη	11	3562	έπικαστα Σουάνης 25 Μαρτίου φορτώνει:
Τίμιος Σταυρός	Β. Λιβανού	02	3564	άνεκάρχειν Πόρτ Σατή 25 Μαρτ. διά Χίου
Τό - Κύμα	Α. Κωνσταντινίδη	05	3721	εφθ. Μπάρον 23 Μαρτ. φορτώνει:
Τρίαντα	Γ. Λεμού και Μ. Γεωργιανή	00	4358	εις Σύρον 28 Μαρτ.
Τρίτων	Γ. Γράτσου	14	4211	εις Νισύρο πορτ 28 Μαρτ. υπό φόρτωσιν
Τσιροποιάς	Α. Κ. Τσιροποιά	14	3895	άργει Σύρον 31 Μαρτ.
Τόνης Χανδρής	Ι. Δ. Χανδρή	04	2689	άνεκ. Πειραιά 24 Μαρτ. διά Ρωσίαν
"Υδρα	Γκ. Κουλούρα	00	3513	φορτώνει εις θεοδόσιαν Μαρτ. 20
'Υδραιός	Α. Κουλούρα και Κ. Ξίνου	02	4176	έκτασεις επισκεψάς εις Δάντιαν Μαρτ. 28
Φαίλιων	Δημήτη	13	4168	εις Νισύρο πορτ 27 Μαρτ. υπό άποκεφαλήν
Φαίδων	Η. 'Αλεξάτον και Σίσ	89	1882	φορτώνει εις Καλάμης διά Σίτσην
Φανερωμένη	Α. Βλαχάκη	08	3501	άνεκ. Μπωρογκάς 30 Μαρτ. διά 'Αμδίρσαν
Φλοιόβος	Κ. Α. Βογιατζήγλου	81	746	άργει Πειραιά 31 Μαρτ.
Φραγκούλα Β. Γουλανδρή	άδ. Γουλανδρή	18	5301	διήλθει Αλέρξας 24 Μαρτ. διά Πειραιά
Φωτεινή Καρού	άδ. Καρράς	08	4396	διήλθει Νίσιον 23 Μαρτ. διά Ρίου Παναρίου
Φώτης	Ν. Λυκαρδοπούλου	12	3507	άνεκ. Πειραιάς 23 Μαρτ. διά Ρωσίαν
Φωφώ Μακρή	Π. Μακρή	03	1013	άργει Πειραιάς 31 Μαρτ.
Φωνάρης	έτ. 'Ατλαντικός	07	2981	εφθ. Μπουάνος "Άρρες 14 Μαρτ. έκφραστώνει:
Χαδιώτης	έτ. «Κάσσος» Α.Ε.	29	4386	άνεκ. Μπάρον 13 Μαρτ. διά Μπουάνος "Άρρες
Χαραλάμπιος	'Αντ. Γιαννουλάτου	01	4389	εις Ρόττερνταμ 31 Μαρτ. φορτώνει διά Πειραιά
Χαραλάμπιος Π.	Η. Ι. Πατέρα και Σίσ	07	4362	άργει Οινούσας Μαρτ. 20
Χέλατρος	έτ. «Κάσσος» Α.Ε.	14	3489	εφθ. "Αλαμπρόγκας 26 Μαρτ.
Χίος	Σ. Περρή κ.λ.π.	88	1356	άργει Πειραιάς 31 Μαρτ.
Χλόη	Ν. Λυκαρδοπούλου	99	5730	άνεκ. Gdynia 29 Μαρτ. διά Βαρκελώνην
Χριστίνα	Α. Βογιατζήδη και Σίσ	98	3438	άργει Σύρον 30 Μαρτ.
Χριστόφορος	έτ. «Χίος» Α.Ε.	10	4109	εφθ. Κωνστάντζαν 23 Μαρτ. φορτώνει διά 'Αμδίρσαν
Χρυσάνθη	άδ. Πατέρα	00	3217	άργει Πειραιάς 31 Μαρτ.
Χρυσάνθη Σταυρούδη	Ι. Σταυρούδη	90	2223	εις Κάρδιφ 30 Μαρτ. φορτώνει διά Κόπρον
Χρυσή	Η. Ι. Γουλανδρή	13	5367	εις Κάρδιφ 25 Μαρτ. φορτώνει διά Πειραιάς
Ψαρά	Κ. Δ. Καλαφάτη	03	2907	άνεκ. Κ) πολιν 27 Μαρτ. διά Μαρινούπολιν
'Οκεανία	Μ. Καριβαλή	07	4843	εφθ. Πειραιάς 20 Μαρτ. παρχρίνει:
'Οκεανίς	Ι. Ταχιμανή	96	3471	φθάνει Μάντζεστερ δ' 'Απρ.
'Οριων	έτ. Χίος Α.Ε.	96	3256	εφθ. Πάτη: 25 Μαρτ. φορτώνει:
'Ορωπός	Μαρή "Εμπειρίκου	13	3475	εις Θύνιην 20 Μαρτ. υπό έκφραστων

(Της ίδιας ή πιγρεσ. των «Ναυτικ. Χρονικών» και εκ του «Λόρδο Λίστ»).

## ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΒΕΡΝΙΚΟΣ

ΝΑΥΑΓΟΣΩΣΤΙΚΑ - ΡΥΜΟΥΛΚΑ  
ΟΙΚΟΣ ΙΔΡΥΘΕΙΣ ΕΝ ΚΙΠΟΛΕΙ 1889

Ρυμουλκά κατάλληλα διὰ παντὸς εἰδονος Ρυμουλκήσεις  
Ειδικά ταχύπλου σκάφη δι' έκδοματας.

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

## ΝΑΥΑΓΟΣΩΣΤΙΚΑΙ ΕΡΓΑΣΙΑΙ ΡΥΜΟΥΛΚΗΣΕΙΣ ΑΝCIΚΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ S.S. "MIMΗΣ,"

Τὸ μεγαλείτερον καὶ ἵσχυρότερον Ἑλληνικὸν ναυαγοσωστικὸν.

Ἐφωδιασμένον μὲ τὰ τελειότερα ναυαγοσωστικὰ μηχανήματα Ἀντίται 4.000 τόννων καθ' ὄφαν.

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