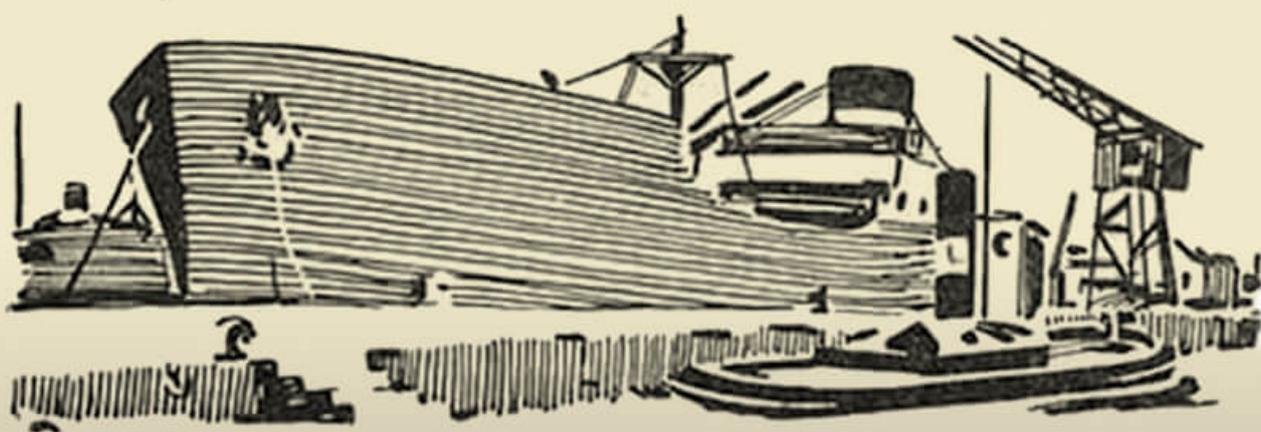


ΝΑΥΤΙΚΑ

ΧΡΟΝΙΚΑ



1η Ιουνίου 1931

Αρ. Φύλλου 11



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ Α' ΑΡΙΘ. 11. = ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ = ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, 1 ΙΟΥΝΙΟΥ 1931

ΤΑ ΚΡΑΤΙΚΑ ΜΕΤΡΑ ΔΙΑ ΤΗΝ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΝ

ΤΟ ΣΧΕΔΙΟΝ ΝΟΜΟΥ “ΠΕΡΙ ΜΕΤΡΩΝ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΗΣ ΕΠΙΒΑΤΗΓΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ,”

ΟΛΑΙ ΑΙ ΟΥΣΙΑΣΤΙΚΑΙ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΤΟΥ

Κατηρήσθη υπό της Διευθύνσεως του Έμπορικου Ναυτικού και έγκριθεν υπό του κ. Υπουργού των Ναυτικών διεβιβάσθη από της παρελθούσης Παρασκευής προς τὸ Γενικὸν Λογιστήριον ἵνα συντάξῃ τὴν ἐκθεσίαν του, τὸ νομοσχέδιον περὶ ρυθμίσεως τῶν ζητημάτων τῆς Ἀκτοπλοΐας.

Ὁ Υπουργὸς τῶν Ναυτικῶν κ. Ἀργυρόπουλος θὰ κληθῆσῃ τὸ νομοσχέδιον εἰς τὴν Βουλὴν ἐντὸς τῆς ἀρχαιμένης ἐβδομάδος, θὰ ψηφισθῇ δὲ τοῦτο, ὅπως ἐγράφη ἤδη, κατὰ τὴν παρούσαν Σύνοδον τῶν Νομοθετικῶν Σωμάτων, αἱ ἐργασίαι τῶν ὁποίων ὑπολογίζονται ὅτι θὰ παραταθῶν μέχρι τέλους σχεδὸν τοῦ ἀρχαιμένου μηνός.

Τὸ νομοσχέδιον κατηρήσθη ἐπὶ τῇ βάσει τῶν πορισμάτων καὶ εἰσηγήσεων τῆς ἐδικῆς ἐπιτροπῆς διὰ τὴν μελέτην τῶν ζητημάτων τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας. Φέρει τὸν τίτλον σχέδιον νόμου «περὶ μέτρων προστασίας τῆς ἐπιβατηγῆς ναυτιλίας» καὶ ἀποτελεῖται ἐκ 32 ἀρθρῶν.

Δημοσιεύμαεν τὰς οὐσιαστικὰς αὐτοῦ διατάξεις.

Διὰ τοῦ 1ου ἀρθροῦ ὀρίζεται ὅτι «Ἑλληνικὰ ἐπιβατικὰ πλοία ἐκ τῶν ὑπερχόντων κατὰ τὴν δημοσίευσιν τοῦ παρόντος νόμου, ὁλικῆς χωρητικότητος 100 κόνων καὶ ἄνω δὲν δύνανται νὰ ἐκτελοῦν μεταφορὰς ἐπιβατῶν μεταξὺ τῶν Ἑλληνικῶν λιμένων ἢ μεταξὺ τούτων καὶ λιμένων τῆς ἀλλοδαπῆς: α) Ἐκ τῆς 1ης Ἰανουαρίου 1932 τὰ ἔχοντα ἡλικίαν ἀνωτέραν τῶν 60 ἐτῶν, συμπληρωμένων κατὰ τὴν ἡμερομηνίαν ταύτην β) Ἐκ τῆς 1ης Ἰανουαρίου 1933 τὰ ἔχοντα ἡλικίαν ἀνωτέραν τῶν 55 ἐτῶν. γ) Ἐκ τῆς 1ης Ἰανουαρίου 1934 τὰ ἔχοντα ἡλικίαν ἀνωτέραν τῶν 53 ἐτῶν.

Ἐκ τῆς 1ης Ἰανουαρίου 1935 καὶ ἐφεξῆς οὐδὲν ἐπιβατηγὸν πλοῖον ἐκ τῶν ὑπερχόντων δύνανται νὰ ἐκτελῇ μεταφορὰν ἐπιβατῶν μετὰ τὴν συμπλήρωσιν τοῦ 50ου ἔτους ἡλικίας.

Διὰ τοῦ 2ου ἀρθροῦ ὀρίζεται ὅτι: «Τὰ ἀπὸ τῆς ἐνάρξεως τῆς ἰσχύος τοῦ νόμου ἀναγνωριζόμενα ὡς Ἑλληνικὰ ἐπιβατηγὰ πλοία δύνανται νὰ ἐκτελοῦν μεταφορὰς ἐπιβατῶν μόνον μέχρι συμπληρώσεως ἡλικίας 45 ἐτῶν.

Πλοία ἐν συνεχείᾳ περὶ ἑξήκοντα δύο ἐτῶν καὶ ἄνω, μετρούμενα ἀναδρομικῶς ἀπὸ 1ης Ἰανουαρίου 1932 καὶ ἄγοντα τὴν ἡμερομηνίαν α) ταύτην ἡλικίαν μεγαλειότεραν τῶν 50 ἐτῶν δὲν δύνανται ἐφεξῆς νὰ ἐκτελοῦν μεταφορὰς ἐπιβατῶν».

Ἡ ἀποζημίωσις τῶν πλοιοκτητῶν

Διὰ τῶν ἐν συνεχείᾳ ἀρθρῶν τοῦ νομοσχεδίου καθορίζονται τὰ τῆς ἀποζημιώσεως τῶν πλοιοκτητῶν, τῶν ὁποίων ἀχρηστεύονται τὰ πλοία.

Ὅρίζεται συγκεκριμένως: Οἱ ἰδιοκτῆται τῶν ἀχρηστευομένων διὰ τοῦ παρόντος νόμου πλοίων, οἱ δηλοῦντες ὅτι δὲν ἐπιθυμοῦν τὴν χρησιμοποίησιν αὐτῶν οὐδὲ διὰ μεταφορὰς ἐμπορευμάτων διακινουμένων ἀποζημιώσεως, καταβαλλομένης παρὰ τοῦ διὰ τοῦ παρόντος νόμου συνιστωμένου «Ταμείου Ἐκκαθάρσεως τοῦ ἐπιβατηγῆς στόλου».

Τὸ ἰδρυθένον Ταμεῖον εἶνε νομικὸν πρόσωπον δημοσίου δικαίου, μὲ ἔδραν τὸν Πειραιᾶ, τελῶν δὲ ὑπὸ τὸν ἐλεγχον τοῦ Υπουργείου τῶν Ναυτικῶν (Διευθύνσεως Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας).

Τὸ «Ταμεῖον» διοικεῖται ὑπὸ πενταμελοῦς συμβουλίου διοριζομένου ὑπὸ τοῦ Υπουργοῦ τῶν Ναυτικῶν.

Τὸ Συμβούλιον τοῦτο ἀποτελεῖται ἐξ ἐνός ἀνωτέρου λιμενικοῦ ἀξιωματικοῦ ὡς Προέδρου, ἐνός ἀντιπροσώπου τῆς Ἑθνικῆς Τραπεζῆς τῆς Ἑλλάδος, ἐνός ἀνωτέρου ὑπαλλήλου τοῦ Υπουργείου τῶν Οἰκονομικῶν ἢ τοῦ ἐλεγκτικοῦ Συνεδρίου καὶ δύο ἐφοπλιστῶν τῆς Ἀκτοπλοΐας, ἐκλεγομένων ἐνός ὑπὸ τῆς Πανελληνίου Ἀκτοπλοϊκῆς Ἐνώσεως καὶ τοῦ ἐτέρου ὑπὸ τῶν ἄλλων ἐφοπλιστῶν τῆς Ἀκτοπλοΐας.

Ὁ καθορισμὸς τῆς ἀποζημιώσεως

Πρὸς ἐκτίμησιν τῆς ἀξίας τῶν ἀχρηστευομένων πλοίων ὀρίζεται ὅτι ἐξοκρινθεῖται ἡ μέση τιμὴ εἰς τὴν διεθνή ἀγορὰν τοῦ ἐκ σιδήρου ἢ χάλυβος ὕλικου παλαιᾶς ἡλικίας ἐπιβατηγῶν πλοίων τῆς ἀκτοπλοΐας δι' ἑκάστον τῶν 5 προηγουμένων τῆς ἀχρηστεύσεως ἐτῶν. Δὲν λαμβάνονται ὑπ' ὄψιν ἐκ τῆς χρονικῆς ταύτης περιόδου τὰ δύο ἔτη καθ' ἃ ἐσημειώθη ἡ ἀνωτάτη καὶ ἡ κατωτάτη μέση τιμὴ τοῦ ὕλικου. Ὁ μέσος ὅρος τῶν μέσων τιμῶν τῶν τριῶν ἄλλων ἐτῶν ἀποτελεῖ θάσιν ἐκτίμησιν τῆς ἀξίας τοῦ πλοίου διὰ τὸν καθορισμὸν τοῦ ποσοῦ τῆς ἀποζημιώσεως τοῦ πλοιοκτητοῦ.

Διὰ τὸν καθορισμὸν τοῦ ποσοῦ τῆς ἀποζημιώσεως ἐκάστου πλοίου ἢ θάσιν αὐτὴ πολλαπλασιάζεται ἐπὶ συντελεστὴν κυμαινόμενον μετὰ 2 1)2—4.

Ἡ θάσιν ἐκτίμησεως τῆς ἀξίας τῶν πλοίων καταρτίζεται ὑπὸ

της διευθύνσεως του Έμπορικού Ναυτικού, ή εκλογή δὲ τοῦ προσήκοντος δι' ἕκαστον πλοῖον συντελεστού γίνεται παρ' εἰδικῆς ἐπιτροπῆς, διοριζομένης ὑπὸ τοῦ Ὑπουργοῦ τῶν Ναυτικῶν καὶ ἀποτελουμένης ἐκ τοῦ ἐπιθεωρητοῦ τῶν ἐμπορικῶν πλοίων, τοῦ λιμενάρχου Πειραιῶς, ἐνὸς ναυπηγοῦ, ἐνὸς μηχανικοῦ ἀξιωματικοῦ τοῦ Π. Ν. καὶ ἐνὸς ἀντιπροσώπου τοῦ Ἐμπορικοῦ καὶ Βιομηχανικοῦ Ἐπιμελητηρίου Πειραιῶς.

Ὁ πλοιοκτήτης ὁ μὴ θεωρῶν ἑαυτὸν ἱκανοποιημένον δικαιοῦται νὰ προσφύγῃ ἐντὸς 15 ἡμερῶν ἀπὸ τῆς κοινοποιήσεως τῆς ἀποφάσεως εἰς τὸ Συμβούλιον τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ αἰτούμενος ἀναθεώρησιν τῆς ἀποφάσεως.

Ἡ ἀποζημίωσις καταβάλλεται εἰς ὁλόκληρον μὲν διὰ τὰ ἐντὸς τῶν ἐτῶν 1932, 1933 καὶ 1934 ἀχρηστευθόμενα πλοῖα, μειωμένη δὲ κατὰ 2)10 διὰ τὰ ἐντὸς τῶν ἐτῶν 1935 καὶ 1936 ἀχρηστευθόμενα πλοῖα, κατὰ 3)10 διὰ τὰ ἐντὸς τῶν ἐτῶν 1937 καὶ 1938 ἀχρηστευθόμενα καὶ κατὰ 4)10 διὰ τὰ ἐντὸς τῶν ἐτῶν 1939 καὶ 1940 ἀχρηστευθόμενα.

Ἀπὸ τοῦ 1941 καὶ ἐκείθεν καμμία ἀποζημίωσις δὲν καταβάλλεται δι' ἀχρηστευσιν πλοίων πρὸς ἐφαρμογὴν τοῦ νόμου.

Μετὰ τὴν καταβολὴν τῆς ἀποζημιώσεως τὰ πλοῖα περιέρχονται κατὰ κυριότητα εἰς τὸ «Ταμεῖον Ἐκκαθαρίσεως» ὑποχρεούμενον νὰ τὰ ἐκποιήσῃ πρὸς διάλυσιν.

Ἀποζημιώσεις τῶν πληρωμάτων

Εἰδικὴ μέριμνα λαμβάνεται διὰ τοῦ νομοσχεδίου πρὸς ἀποζημιώσεις τῶν πληρωμάτων τῶν ἀχρηστευμένων πλοίων. Ἡ ἀποζημίωσις αὕτη καταβάλλεται ἐπίσης παρὰ τοῦ «Ταμείου Ἐκκαθαρίσεως», ὁρίζεται δὲ ὡς ἑξῆς:

α) Οἱ συμπληρώσαντες μέχρι τῆς ἡμέρας τῆς ἀπολύσεως 3 ἐτῶν συνεχῆ ὑπηρεσίαν δικαιοῦνται 12 μισθῶν. β) οἱ συμπληρώσαντες 1 ἔτους ὑπηρεσίαν 6 μισθοὺς καὶ γ) οἱ συμπληρώσαντες 6 μηνῶν ὑπηρεσίαν 3 μισθοὺς.

Οἱ πόροι τοῦ Ταμείου

Εἰδικὰ ἄρθρα τοῦ νομοσχεδίου προβλέπουν περὶ τῶν πόρων τοῦ «Ταμείου Ἐκκαθαρίσεως» καὶ ἐξασφαλίσεως τῆς εἰσπράξεως αὐτῶν.

Οἱ πόροι τοῦ Ταμείου ὁρίζονται ὡς ἑξῆς:

α) Κράτησις 3οιο ἐπὶ τῶν ἐξ εἰσιτηρίων καὶ φορτωτικῶν εἰσπράξεων παντὸς ἐπιβατηγῶ πλοίου τῆς ἀκτοπλοίας, ὑπολογιζόμενον ὁλοκλήρου τοῦ εἰσπραττομένου καλλίου ἢ κομίστρου μετὰ τὴν ἀφαίρεσιν τῶν ὑπὲρ τοῦ Δημοσίου, τοῦ Ναυτικοῦ Ἀπομαχικοῦ Ταμείου, τοῦ Λιμενικοῦ Ταμείου καὶ τῶν ἄλλων ἀναλόγων δημοσίων ἰδρυμάτων ἐπιβεβλημένων τελῶν.

β) Τὸ προῖον τῶν ἐκποιηθουσίων πρὸς διάλυσιν ἐπιβατηγῶν πλοίων τῶν περιεχομένων εἰς τὴν κυριότητα τοῦ Ταμείου, καὶ γ) Οἱ τόκοι κεφαλαίου καὶ καταθέσεων καὶ πᾶν ἄλλο ἔσοδον.

Ὅρίζεται ὅτι αἱ ἐπιβαλλόμεναι κρατήσεις ἐπὶ τῶν εἰσπράξεων ἐξ εἰσιτηρίων καὶ φορτωτικῶν τῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων τῆς ἀκτοπλοίας θεωροῦνται ὡς δημόσιον ἔσοδον καὶ εἰσπράττονται ὡς τοιοῦτον ἐφαρμοζομένων πρὸς ἐξασφάλισιν τῆς εἰσπράξεως τῶν σχετικῶν νόμων.

Εἰδικὴ διάταξις τοῦ νομοσχεδίου προβλέπει ὅτι δύναται τὸ «Ταμεῖον Ἐκκαθαρίσεως» πρὸς ταχύτεραν ἀποζημιώσεις τῶν πλοιοκτητῶν νὰ συνομολογήσῃ τῇ ἐγγυήσει τοῦ Κράτους δάνειον, πάντως ὄχι μεγαλειότερον τῶν 100.000 Ἀγγλικῶν λιρῶν.

Ἡ πρόσκτησις πλοίων

Ἐν συνεχείᾳ διὰ τοῦ νομοσχεδίου προβλέπεται ἡ ἀπαγόρευσις τῆς ἀναγνώσεως ἀπὸ 1ης Ἰανουαρίου 1932 ὡς ἑλληνικῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων ἡλικίαςμεγαλειτέρας τῶν 20 ἐτῶν, δι' ἄνω τῶν 300 τόνων ὀλικῆς χωρητικότητος, μεγαλυτέρας δὲ τῶν 25 ἐτῶν διὰ κάτω τῶν 300 τόνων χωρητικότητος.

Διὰ διατάγματος δύναται νὰ ἐπεκταθεῖ μετὰ σύμφωνον γνωμοδότησιν τοῦ Συμβουλίου τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ τὰ ὅρια εἰς 25 ἐτῶν ἡλικίαν διὰ τὰ ἄνω τῶν 300 κόρων καὶ 30 ἐτῶν διὰ τὰ κάτω τῶν 300.

Τὰ ἄνω τῶν 300 τόνων ὀλικῆς χωρητικότητος πλοῖα εἰς οὐδένα ὑπόκεινται περιορισμῶν διὰ τὴν ἀναγνώρισίν των.

Ἐλεγχος ναύλων καὶ δρομολογίων

Ἰδιαιτέραι διατάξεις τοῦ νομοσχεδίου προβλέπουν περὶ ἐλέγχου τῶν ναύλων καὶ δρομολογίων πρὸς ἀποφυγὴν τῆς κερδοσκοπίας ὡς καὶ τοῦ ἀθεμίτου συναγωνισμοῦ.

Ὁδῶ ὁρίζεται ὅτι τ' ἀνωτέρα ὄρια τῶν ναύλων τῶν ἐπιβατῶν καὶ ἐμπορευμάτων τῆς ἀκτοπλοίας ὑπόκεινται εἰς τὸν ἔλεγχον τοῦ Συμβουλίου τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ καὶ τὴν ἐγκρίσιν τοῦ Ὑπουργοῦ τῶν Ναυτικῶν κατὰ τὰ ἐρισθησόμενα διὰ διατάγματος.

Δύνανται ἐπίσης νὰ ὑπαχθεῖν εἰς τὸν αὐτὸν ἔλεγχον καὶ τὰ κατώτερα ὄρια τῶν ναύλων διὰ τινὰς ἢ ἄλλας τὰς γραμμὰς τῆς ἀκτοπλοίας.

Τίθενται πρόσθετοι πεινικαὶ κυρώσεις, χρηματικαί, διὰ πᾶσαν παράβασιν, καθοριζομένου τοῦ ἀλληλεγγύου τῆς εὐθύνης τοῦ πλοιοκτητοῦ, τοῦ πλοιοάρχου καὶ τοῦ πράκτορος.

Ἐπίσης διὰ διατάγματος δύναται νὰ τεθεῖν ὑπὸ τῶν ἐλεγχῶν καὶ τὴν γνωμοδότησιν τοῦ Συμβουλίου τοῦ Ε.Ν. καὶ τὰ δρομολόγια πρὸς περιορισμὸν ἀθεμίτου συναγωνισμοῦ, λαμβανομένης προνοίας ὅπως μὴ συμπίπτῃ ἢ συναναχώρησις περισσοτέρων τοῦ ἐνὸς πλοίων διὰ τὴν αὐτὴν γραμμὴν καὶ ὅπως, εἰ δυνατόν, ἐναλλάσσεται καθ' ὀρισμένην χρονικὴν περίοδον οὐχὶ ἐλάσσονα τοῦ μηνὸς ἢ ἡμέρας τῆς ἐκ Πειραιῶς ἀναχωρήσεως τῶν ἐξυπηρετούτων τὴν αὐτὴν γραμμὴν πλοίων.

Ἐνίσχυσις τῶν ναυπηγουμένων ἐν Ἑλλάδι πλοίων

Ὅρίζεται περικριτέρω ἐν τῷ νομοσχεδίῳ ὅτι εἰς ἐπιβατηγὰ πλοῖα ναυπηγούμενα ἐν Ἑλλάδι: πρέχεται ὑποχρεωτικῶς ἐπὶ τοῦ Κράτους χρηματικὴ ἐνίσχυσις ἐτησίως δρ. 1000 δι' ἕκαστον τόνον ὀλικῆς χωρητικότητος, ἀνεξαρτήτως πάσης ἄλλης εὐνοίας ἢ ἐπιχορηγήσεως.

Τὰ πλοῖα ταῦτα δεόν νὰ εἶνε χωρητικότητος ἀνωτέρας τῶν 50) τόνων καὶ νὰ τηροῦν κανονικὸν καὶ τακτικὸν δρομολόγιον μὲ συνήθη ταχύτητα οὐχὶ κατώτεραν τῶν 12 μιλίων.

Τὰ σχέδια ναυπηγήσεως τίθενται ἀπκριτῶς ὑπὸ τὴν ἐγκρίσιν τοῦ Ὑπουργοῦ τῶν Ναυτικῶν, δικαιομένου ν' ἀσκήσῃ ἔλεγχον κατὰ τὴν ναυπήγησιν.

Ἡ χρηματικὴ αὕτη ἐνίσχυσις ἀπὸ μέρους τοῦ Κράτους δὲν δύναται νὰ παραταθῇ πέραν τῶν 5 ἐτῶν.

Ἡ ἐπιχορήγησις τῶν Ἐξωτερικῶν γραμμῶν

Ἐν συνεχείᾳ τὸ νομοσχεδίον προβλέπει περὶ τῆς ἐπιχορηγήσεως ὑπὸ τοῦ Κράτους τῶν γραμμῶν ἐξωτερικῶν.

Ὅρίζει τὸ νομοσχεδίον ὅτι «δύνανται ν' ἀπονεμηθεῖν ὑπὸ ὄρους παρὰ τοῦ Κράτους χρηματικαὶ ἐπιχορηγήσεις εἰς ἐπιβατηγὰ πλοῖα ἐξυπηρετούμενα γραμμὰς ἀναγκαίας καὶ ὠφελίμου».

Ὡς γραμμαὶ ἀναγκαίαι χαρακτηρίζονται αἱ: Πειραιῶς—Δωδεκανήσων, Πειραιῶς—Κύπρου καὶ Πειραιῶς—Ἀλβανίας, ὠφέλιμοι δὲ αἱ: Πειραιῶς—Ἀλεξανδρείας, Πειραιῶς—Κων)πόλεως καὶ Πειραιῶς—Μασσαλίας.

Δύνανται νὰ χαρακτηρισθεῖν καὶ ἄλλαι γραμμαὶ ὡς ὠφέλιμοι.

Διὰ νὰ δικαιούται ἐπιχορηγήσεως πλοῖα ἐκτελοῦνται τὰς ἀναγκαίας γραμμὰς δεόν ν' ἄγουν ἡλικίαν μέχρι 20 ἐτῶν, νὰ εἶνε 1000 τόνων χωρητικότητος καὶ ἄνω πλὴν τῆς γραμμῆς Κύπρου τὰ ὅποια δύναται νὰ εἶνε 500 τόνων καὶ ἄνω καὶ νὰ ἀναπτύσσου ταχύτητα τοῦλάχιστον 14 μιλίων.

Προκειμένου διὰ τὰς ὠφελίμους γραμμὰς δεόν νὰ ἔχουν ἡλικίαν μέχρι 11 ἐτῶν, νὰ εἶνε χωρητικότητος μικροτέρας τῶν 3000 τόνων καὶ ν' ἀναπτύσσου ταχύτητα, τοῦλάχιστον, 14 μιλίων καθ' ὄραν.

Αἱ ἐπιχορηγήσεις ὁρίζονται εἰς ὄραμας: 1.500.000 διὰ τὴν γραμμὴν Δωδεκανήσων, 2.500.000 διὰ τὴν γραμμὴν Ἀλβανίας καὶ 3.000.000 διὰ τὴν γραμμὴν Κύπρου.

Ἐπίσης διὰ τὰς ὠφελίμους γραμμὰς εἰς: 2.625.000 διὰ τὴν γραμμὴν Κων)πόλεως, 3.000.000 διὰ τὴν γραμμὴν Ἀλεξανδρείας καὶ 3.750.000 διὰ τὴν γραμμὴν Μασσαλίας.

Διὰ τὰς ἄλλας ἀποφασισθησόμενας γραμμὰς ἢ ἐπιχορηγήσεις δὲν δύναται νὰ ὑπερβῇ πάντως τὰ 5 ἑκκατομύρια.

Ἐπὶ δύο πλοίων τῆς αὐτῆς γραμμῆς προκειμένου νὰ παρασθεθῇ ἐπιχορηγήσεις προτιμᾶται τὸ μικροτέρας ἡλικίας ὡς καὶ μεγαλειτέρας ταχύτητος.

ΩΔΙΝΕΝ ΟΡΟΣ.....

ΤΟ ΔΗΘΕΝ “ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΤΙΚΟΝ”,
ΤΗΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟΝ

“Ετος και πλέον παρήλθεν αφ’ οτου η μεγάλη επί της Ναυτιλίας επιτροπή επεράτωσε τὸ ἔργον της. Εἶχε παραχθῆ ἔκτοτε εἰς πάντας ἡ ἀγαθὴ ἐντύπωση, ὅτι τὸ Κράτος κατενόησεν, ἔστω και ἀργά, τὰς πρὸς τὴν Ναυτιλίαν ὑποχρεώσεις του. Ἀτυχῶς ἡ πρώτη ἐκδήλωσις τοῦ Κρατικοῦ ἐνδιαφέροντος, με ἀπαρχὴν τὴν Ἀκτοπλοῖαν, ὁμολογοῦμεν, ὅτι ὑπῆρξε δι’ ἡμᾶς μία πικρὰ ἀπογοήτευσις.

Τὰ ἀκτοπλοϊκὰ ζητήματα ἐμελετήθησαν ὑφ’ ὅλας αὐτῶν τὰς λεπτομερείας εἰς συναπτάς συνεδριάσεις τῆς μεγάλης Ἐπιτροπῆς. Προϋτάθησαν και υἱοθετήθησαν τὰ ριζικὰ ἐκεῖνα μέτρα, ἅτινα, ἄνευ τῆς ἐλαχίστης Κρατικῆς ὑλικῆς θυσίας, θὰ ἠδύνωντο νὰ δώσωσιν εἰς τὴν ἀκτοπλοϊκὴν μας συγκοινωνίαν, ρυθμὸν και εὐπρόσωπον ἐμφάνισιν.

Τὸ καταρτισθὲν ὁμῶς ὑπὸ τῆς ὑπηρεσίας τῆς Διευθύνσεως τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ σχέδιον Νόμου, εἰς ἐκτέλεσιν τῶν πορισμάτων τῆς ὑπὸ τὸν κ. Μιχαλακόπουλον ἐπιτροπῆς, οὐ μόνον εὐεργετικὴν ἐπίδρασιν δὲν πρὸκειται νὰ ἔχη εἰς τὰ Ἀκτοπλοϊκὰ πράγματα, ἀλλὰ τούναντίον πρόξενον ζημιῶνθὰ ἀποβῆ νομοθετούμενον, ὡς ὑπεβλήθη.

Τὰ ζητήματα τῆς ἀκτοπλοϊκῆς ναυτιλίας συνοψίζονται εἰς τὰ κάτωθι βασικὰ θέματα, τὰ ὁποῖα ἂν ὁ συντάκτης τοῦ Νομοσχεδίου ἔδειξε πρὸ αὐτοῦ, ἀναμφισβητήτως, δὲν θὰ ἔδιδε τὴν μορφήν, ἣν προσέδωκε εἰς τὸ περὶ «προστασίας» τῆς ἐπιβατηγοῦ Ναυτιλίας Νομοσχεδίου.

Και πρῶτον, εἶνε ἀναντίρρητον, ὅτι ἡ ἀκτοπλοϊκὴ ναυτιλία διέρχεται κρῖσιν δεινὴν, οὐδεμίαν σχέσιν ἔχουσαν πρὸς τὴν καθόλου ναυτιλιακὴν τοιαύτην. Διαβιοὶ ἀπὸ δεκαετίας ὑπὸ τοιαύτας οἰκονομικὰς συνθήκας, ὥστε χωρὶς ὑπερβολὴν, νὰ δύναται τις νὰ εἶπῃ, ὅτι αἱ ἀκτοπλοϊκαὶ ἐπιχειρήσεις βαίνουν ἀσφαλῶς πρὸς τὴν καταστροφὴν.

Ἐπομένως, ἐξαιρετικῶς διὰ τὴν Ἀκτοπλοῖαν, τὰ μέτρα τῆς Κυβερνήσεως ἔδει νὰ ἦσαν ΡΙΖΙΚΑ καὶ ΕΠΕΙΓΟΝΤΑ. Τὰ πορίσματα τῆς Ἐπιτροπῆς ἀπὸ τῆς πλευρᾶς ταύτης ἔθεσαν τὸ ζήτημα εἰς τὴν ἐμπρὸς ἡμῶν αὐτῶ θεοῖν.

Δεύτερον, δὲν δύναται νὰ ἀμφισβητηθῆ, ὅτι τὰ σκάφη τῆς Ἀκτοπλοῖας εἶνε πληθωρικὰ, κατὰ ἓνα μέρος πεπαλαιωμένα, ἄχρηστα δι’ ὃν σκοπὸν προορίζονται, ἐπικίνδυνα διὰ τὴν ἀσφάλειαν τοῦ ταξειδιωτικοῦ κόσμου και πόρρω ἀπέχοντα ἀπὸ τοῦ νὰ πληρώσωσιν τὰς ὑποτυπώδεις ἔστω ἀνάγκας ἐνὸς ἀνέτου ταξειδίου.

Τρίτον, αἱ δέκα ἐπτὰ ἐν ὄλῳ ἀκτοπλοϊκαὶ γραμμαὶ, βάσει ἀπολύτως ἀπηρεθωμένων στατιστικῶν δεδομένων, εἶνε ἀδύνατον, δι’ οἰονδήποτε καλῆς πίστεως συζητητὴν, νὰ συντηρήσωσι τὰ τόσα και τόσα ἀτμόπλοια, ἅτινα ἦδη τὰς ἐξυπηρετοῦσι. Ἡ δυναμικότης αὐτῶν και μάλιστα κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη, ὅτε ἡ οἰκονομικὴ κρῖσις δεινὴ ἐξέσπασε και παρ’ ἡμῖν, ἔχει καθορισμέτα ὄρια ἀποδόσεως.

Δὲν εἶνε δυνατὸν δύο και τρία ἀτμόπλοια συναναχωροῦντα διὰ τὴν αὐτὴν γραμμὴν, ἐκπίπτοντα κατ’ ἀνάγκην τοῖς ναύλοις, νὰ ἀπολαύσωσιν ταξειδεύοντα, εἰμὴ ζημίας, φθορὰν τοῦ ὑλικῶν των, ἐπισκευὰς πολυδαπάνους λόγῳ τῆς παλαιότητος των και χρῆσις δυσβάστακα παρὰ ταῖς ἐταιρείαις γαιανθράκων.

Τὰ ἀνωτέρω εἶνε μία ἀπὴν πραγματικότης, ἣτις δέον νὰ τεθῆ, ὡς βᾶσις τῆς ρυθμίσεως τοῦ ἀκτοπλοϊκοῦ προβλήματος. Δέον ὅθεν τὸ Κρατικὸν ἐνδιαφέρον διὰ τὴν

ἀκτοπλοῖαν νὰ ἔχη τὸν χαρακτῆρα τῆς ἀμέσου και ριζικῆς ἐπεμβάσεως.

Ἡ ὑπηρεσία τῆς Διευθύνσεως τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ φαίνεται ἐκ τοῦ καταρτισθέντος Νομοσχεδίου, ὅτι, κατ’ ἀρχὴν υἱοθετεῖ τὰς ἀποφάσεις τῆς μεγάλης ἐπιτροπῆς. Ἀναγνωρίζει τὴν ἀνάγκην τῆς ἐπεμβάσεως τοῦ Κράτους. Ἀλλὰ ἡ ἔλλειψις τῆς ἐπαρκοῦς γνώσεως τῶν πραγματικῶν ὄρων και συνθηκῶν ὑπὸ τὰς ὁποίας διενεργεῖται σήμερον ἡ ἀκτοπλοϊκὴ συγκοινωνία, ἡ ἀγνοία τῶν οἰκονομικῶν παραγόντων τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως και τῶν ἀποδόσεων αὐτῆς, ἴσως—ἴσως δὲ και ἡ ἔλλειψις στοιχειωδῶν στατιστικῶν δεδομένων ἐπὶ τῶν ἀναγκαιούτων δι’ ἐκάστην γραμμὴν και ἐπὶ τοῦ ἀριθμοῦ ἀκόμη τῶν ὑπαρχόντων ἀκτοπλοϊκῶν σκαφῶν, ὠδήγησε τὴν δῆσιν τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας—παρὰ τὴν ἐπιθυμίαν της ὅπως ἀποβῆ ἀγαθοποιὸν τὸ Νομοσχεδίον της—εἰς τὸ ἕτερον ἄκρον τοῦ ἐπιδιωκομένου σκοποῦ της.

Διότι τὴν ριζικὴν ἐκκαθάρισιν τῶν ἄνω τῶν 50 ἐτῶν ἀτμοπλοίων τὴν μετατοπίζει ἀπὸ ΑΜΕΣΟΝ, εἰς ΜΙΑΝ ΣΧΕΔΟΝ ΠΕΝΤΑΕΤΙΑΝ, ὡς εἰν ἡ οἰκονομικὴ καταστροφὴ, ἣτις κρούει τὰς θύρας τῶν ἀκτοπλοϊκῶν ἐπιχειρήσεων νὰ ἠδύνατο και αὐτὴ νὰ ἀναβληθῆ δι’ ἰσόχρονον διάστημα.

Και ἐνῶ ἐπιβάλλεται τὸ βαρύτερον τέλος τοῦ 3 ο) ἐπὶ τῶν ἀκαθαρίστων εἰσπράξεων τῶν ἀκτοπλοϊκῶν ἐταιρειῶν, ἀπὸ τῆς ἐπιψηφίσεως τοῦ Νόμου, ἡ ἐκκαθάρισις ἄρχεται τυπικῶς μὲν μετὰ ἐξάμηνον, ἐν τῇ οὐσίᾳ δὲ μετὰ πέντε ὁλόκληρα ἔτη, ἀφ’ οὗ κατὰ τὸ πρῶτον ἔτος, δηλαδὴ κατὰ τὸ 1932 μολὶς δέκα ἀτμόπλοια ἐκκαθαρίζονται, ἐκ τῶν ὁποίων τὰ δύο («Εὐρώτας» και «Ἅγιος Ἰωάννης») ἄχρηστα και ἀκατάλληλα πλέον ἀκίνητοῦσιν ἀπὸ ἐτῶν.

Ἄν οἱ ἀκτοπλοῖκοι ἐφοπλισταὶ ἀπεδέχθησαν τὸ τέλος τοῦ 3 ο) ἐπὶ τῶν εἰσπράξεων των, ὑπελόγησαν, ὅτι θὰ ἠδύναντο νὰ διαθέσωσι τοῦτο—δὲν εἶνε δὲ εὐκαταφρόνητον ποσὸν, ἄνω τῶν 6.000.000 δρ. ἐτησίως—ἐφ’ ὅσον ἡ ἐκκαθάρισις θὰ ἦτο ἀμεσος και αἱ ἐσωτερικαὶ μας γραμμαὶ θὰ ἀπέκτων ἀπόδοσιν τινα μεγαλυτέραν τῆς ὑπαρχούσης, ἐπιζημίου ἦδη.

Ἡ δῆσις ὁμῶς τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ φοβεῖται τὴν ἀθρόαν ἐκκαθάρισιν. Φοβεῖται δ’ αὐτὴν, διότι ὑπερβάλλει ὡς πρὸς τὸν ἀριθμὸν τῶν ἐκκαθαριστέων πλοίων και τὴν ἔκτασιν τῆς δημιουργηθησομένης ἀνεργίας ἀφ’ ἐνὸς και τῶν ἀναγκαιούτων σκαφῶν διὰ τὴν ἀκτοπλοϊκὴν μας συγκοινωνίαν ἀφ’ ἑτέρου.

Τὸ τοιοῦτον ὁμῶς δύναται, κατ’ ἀπόλυτον λόγον, νὰ καθορισθῆ χωρὶς τὸ παράπαν οὔτε αἱ γραμμαὶ νὰ στερηθῶσι τῶν πλεονῶν μέσων, οὔτε και μέγας ἀριθμὸς ναυτεργατῶν νὰ ὑποστῆ τὴν ἐκ τῆς ἐκκαθαρίσεως βίαιαν ἀνεργίαν.

Τὰ ὑπάρχοντα σήμερον ἐπιβατικὰ μας πλοῖα, συμπεριλαμβανομένων και ἐκεῖνων τῆς μικρᾶς, τῶν κόλπων, ἀκτοπλοῖας, ἀνέρχονται ἐν ὄλῳ εἰς 83. Ἐκ τούτων ἀπρακτοῦσιν ἀπὸ ἐτῶν ὑπὲρ τὰ 20, ἄλλα μὲν ἔλλειψαι ἐργασίας, ἄλλα δὲ λόγῳ τῆς πλήρους ἀκαταλληλότητος και τοῦ ἀσυγχρονίστου αὐτῶν.

Ἐπομένως τὰ 20 ταῦτα σκάφη δὲν ἀπασχολοῦσι πληρώματα ἀπὸ μακροῦ χρονικοῦ διαστήματος.

Ἐκ τῶν οὕτω ἀπρακτούντων τὰ 14 ἄγουσι τὴν ἡλικίαν τῶν 50 ἐτῶν και συνεπῶς ἐκκαθαριζόμενα οὐδεμίαν δημιουργοῦσιν ἀνεργίαν. Ἐκ τῶν ὑπολοίπων 68 τὰ 17 ἐκκαθαριστέα, λόγῳ τῆς 50ετοῦς ἡλικίας των, ἐργί-

ζονται ήδη εις άκτοπλοϊκάς γραμμάς. "Αρα άχρηστεύμενα θα δημιουργήσουν άνεργίαν εις 600 έν όλω εργάτας θαλάσσης άσχετως κλάδου και βαθμού.

Και ερωτάται ή δ)νσις του Έμπορικου Ναυτικού : Φοβείται την άνεργίαν των 600 τούτων ναυτεργατών ; Διότι δέν είνε δυνατόν νά υπάρξωσι περισσότεροι. "Η μήπως φοβείται ακόμη έλλειψιν συγκοινωνιακών μέσων διά της άθρόας εκκαθαρίσεως; Είς άλλα Κράτη, όπου οι οργανισμοί της επιθεωρησεως των πλοίων λειτουργούσι κατά τρόπον πληρούντα τόν σκοπόν, δι' όν ιδρύθησαν, τὰ σκάφη ταύτα θά είχον πρό πολλού καταδικασθή, ως επικίνδυνα εις την ασφάλειαν των επιβατών, ενώ ήμεεις τὰ άνεχόμεθα. Άνεξαρτήτως όμως τούτου, τὰ έναπομένοντα είνε υπεραρκετά διά την τήρησιν των άκτοπλοϊκών μας δρομολογίων, πυκνών, τακτικών, σχεδόν καθημερινών προς όλας τας διευθύνσεις, χωρίς κανένα κίνδυνον νά ύποστή ή κοινωνία και τό έμπόριον μειώσεως τό συγκοινωνιακού άγαθού.

Άγνοείτα όμως — φαίνεται — υπό της Έμπορικης Ναυτιλίας, ότι ήδη τέσσαρα έν όλω νέα άτμόπλοια επί τη προόψει μόνον της εκκαθαρίσεως ήγοράσθησαν παρ' άκτοπλοϊκών έφοπλιστών. Τά έξής : «Κίμων», «Φοκίων», «Έλληνις» και «Ίόνιον». Άγνοεί εισέτι, ότι τὰ άτμόπλοια «Έλλη Δασκαλάκη», «Έλένη» (Έμπειρικό), «Έλση», «Άθηνά», «Νικόλαος» και «Άννα» άπρακτούντα από έτους και πλέον — έλλείψει γραμμών — θα εκκινήσωσιν άμέσως, υπερπληρούντα και πάλιν τας γραμμάς και μέλλοντα νά άπασχολήσωσι πέραν των 3)4 των διά της εκκαθαρίσεως άνέργων ναυτεργατών.

Πιστεύομεν ότι ήδυνήθημεν νά καταδείξωμεν πόσον τό καταρτισθέν Νομοσχέδιον άπέχει της πραγματικότητος, πόσον τιτλοφορούμενον ως προστατευτικόν, ούδέν τό καλόν προσφέρει εις την βαρέως νοσούσαν άκτοπλοϊαν μας. "Αν όμως μία στενή αντίληψις των ιδυνόντων τὰ Ναυτιλιακά ήμών πράγματα ήθελεν οδηγήσει τελικώς εις την ψήφισιν τοιούτου Νομοσχεδίου, δέν θα είχομεν ειμή μίαν συμβουλήν προς τούς άκτοπλοϊκούς μας έφοπλιστάς νά άπειθύνωμεν.

« Μην έλπίζετε τίποτε, από την Κρατικήν μέριμναν. Εις χείρας σας κρατείτε την διάσωσιν των περιουσιών σας. Άρκετάς ζημίας υπέστητε, αλλά και άρκετάς υπηρεσίας έχετε προσφέρει μέχρι σήμερα προς τό Κράτος, τας όποιας, άτυχώς, δέν θέλει τούτο νά σας άναγνωρίση. Ρυθμίσατε τὰ καθ' ύμās άνευ αυτού. Είνε ή μόνη διεξοδος, ήτις σας άπομένει».

Ο ΝΕΟΣ ΒΟΥΛΓΑΡΙΚΟΣ ΝΟΜΟΣ ΠΕΡΙ ΤΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

ΜΕΡΙΚΑΙ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΥΣΑΙ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Υπό της Σοβράνις έψηφίσθη νάος Νόμος περί «Έμπορικης Ναυτιλίας», όστις δημοσιεύθει εις την επίσημον Βουλγαρικήν Έφημερίδα, έκδομένην ή πρός τούς άλλους και πρός τό Έμπορικόν και Βιομηχανικόν έπιμελητήριον Πειραιώς. Διατάξεις τινές τούνδου Βουλγαρικού νόμου άναφερόμεναι και διά τας προσεγγίσεις ξένων σκαφών εις τούς Βουλγαρικούς λιμένας, ένδιαφέρουν και τούς Έλληνας έφοπλιστάς. Τά «Ναυτικά Χρονικά» κρίνουν, όθεν, σκόπιμον νά παραθέσωσιν μίαν περίληψιν των κυριωτέρων σημείων των άναφερομένων εις τὰ ξένα άτμόπλοια :

Έάν εις άλλοδαπός έπιθυμή νά έχη άτμόπλοιον υπό Βουλγαρικήν σημαίαν πρέπει τὰ 49 ο)ο ν' άνήκουν εις αυτόν και τὰ 51 ο)ο εις πρόσωπον Βουλγαρικής υπηκοότητος. Έάν ξένος υπήκοος άποκτήσῃ πλέον των 51 ο)ο ένός Βουλγαρικού πλοίου δέν νά τό δηλώσῃ άμέσως, έπότῃ δέν νά αλλάξῃ σημαίαν ή νά πωλήσῃ τὰ επί πλέον ο)ο εις Βουλγαρικός υπηκόους. Έάν δέν πράξῃ τούτο έντός τριμήνου, δύναται ό άρμόδιος βουλγαρός λιμενάρχης νά διατάξῃ την δημοσίαν έπολήσιν των επί πλέον ο)ο, άφ' ου τύχη προηγουμένων σχετικής άδειας τοῦ Πρωτοδικείου της περιφέρειας. Πάντως έπιτρέπεται προσφυγή εις τό Άνώτατον Άκρωτικόν βουλγαρ. δικαστήριον.

Πλοία υπό ξένην σημαίαν καταπλέοντα εις Βουλγαρικούς λιμένας εκπροσωπούνται ένώπιον των λιμενικών αρχών υπό τοῦ πλοίαρχου ή ειδικού πληρεξουσίου ή τοῦ πράκτορος αυτών. Ό πράκτωρ όφείλει νά έχη μόνιμον κατοικίαν έν Βουλγαρία, έγγεγραμμένην έμπορικόν έπωνυμίαν, ένδὲ είνε άλλοδαπός νά έχη τολλάχιστον ένα βουλγαρον υπάλληλον και νά διαθέτῃ χρηματικήν, κτηματικήν ή προσωπικήν έγγύησιν μέχρι 300.000 λεβίων κατ' άνώτατον όριον.

Αί προκείμεσαι διαφοραί επί των ναυλοσυμφώνων επιλύονται από τὰ δικαστήρια της περιφέρειας, εις ήν ύπάγεται ό βουλγαρικός λιμήν, ή που έφωρτώθη ή εξεφορτώθη τό έμπόρευμα.

Εις τὰ βουλγαρικά πλοία ό πλοίαρχος, οι αξιωματικοί και τὰ 3)4 τοῦ πληρώματος δέν νά είνε βουλγαροί υπήκοοι, οι δε λοιποί άλλοδαποί. Εις περιπτώσιν άποδεδειγμένης ανάγκης δύναται νά προσληφθένται και πλοίαρχος ή πρώτος βοηθός αυτοῦ άλλοδαπός. Τό αυτό ισχύει και διά τό προσωπικόν της μηχανής.

Τά ύγειονομικά πιστοποιητικά των ξένων έμπορικων πλοίων των καταπλεόντων εις Βουλγαρίαν δέν νά ώσι θεωρημένα από τό Βουλγαρικόν προξενειον τοῦ λιμένος προσλεύσεως των, έντός εάν δέν υπάρχῃ τοιοῦτον. Άπαγορεύεται εις τὰ ξένα πλοία νά μεταφέρουν επιβάτας και έμπορεύματα μεταῦ των βουλγαρικων λιμένων, καθ' ότι τό δικαίωμα της άκτοπλοϊας άποτελεί προνόμιον των βουλγαρικων σκαφών.

Ό πλοίαρχος ξένου πλοίου καταπλέοντος εις λιμένα ή όρμον βουλγαρικόν δύναται νά καταθέσῃ τὰ ναυτιλιακά έγγραφα εις τό οικειον προξενειον υπό τόν όρον νά προσκομίσῃ εις τό βουλγαρικόν λιμεναρχειον σχετικήν έκδωσίαν τοῦ προξένου περί της καταθέσεως έντός 24 ώρων από της έλευθεροκοινωνίας τοῦ πλοίου. Η διατάξις αυτή εφαρμόζεται διά πλοία κρατων, άτινα δέν έχουν θεσπίσει επ' άμοιβαίότητι τόν όρον τοῦτον.

Εις περιπτώσιν ναυαγίου ή άτυχήματος πλοίου έπισυμβαίνοντος εις τὰ βουλγαρικά παράλια, ή οικεία λιμενική υπηρεσία παρέχει πᾶσαν δυνατήν άρωγήν ή διασώζει τὰ λείψανα τοῦ ναυαγίου επί τη βάσει ειδικής συμφωνίας. Εις περιπτώσιν άποτυχίας της άρωγής ή βουλγαρική λιμενική αρχή δέν εὐθύνεται δι' οικισθήσῃ ζημίας και άποζημιώσεως, εάν δέν υπάρχῃ ειδική συμφωνία, τότε δέν δύναται και ή βουλγαρική αρχή νά άπαιτήσῃ τὰ γενόμενα έξοδα.

Περί τοῦ ναυαγίου ή άτυχήματος ειδοποιείται άμέσως τό ένδιαφερόμενον προξενειον. Η ναυαγοσωστική υπηρεσία κανονίζεται συμφώνως προς τούς ισχύοντες διεθνείς κανόνες. Εις την άρμοδιότητα τοῦ βουλγαρικού δικαστηρίου δικαστηρίου υπάγονται : 1) Αί άπαιτήσεις ζημιών εκ συγκρούσεως έν άγκυροβόλιον, έν τη προκυμαία ή κατά τούς έντός τοῦ λιμένος έλιγμούς. 2) Αί άπαιτήσεις άποζημιώσεως διά παρασχεθέντων άρωγών εις πλοίων. 3) Αί άπαιτήσεις αί άπορρέουσιν εκ συμπάσεων, δι' ανεφοδιασμόν, συντήρησιν, δεχημερισμόν, έπισκευήν, πλοήγησιν κλπ. Και 4) Αί άπαιτήσεις διά μισθούς των πληρωμάτων.

ΒΟΥΛΓΑΡΙΑ

Έκλείσθησαν δύο άτμόπλοια

Η «Έμπορικη Βουλγαρική άτμόπλοια» της όποιας τὰ άτμόπλοια προσεγγίζουν τακτικώς και εις τόν Πειραιϊκόν λιμένα καθώς έπίσης και εις τούς λιμένας Θεσσαλονίκης και Βόλου, άπεφάσισαν όπως ένισχύσῃ τόν στόλον της διά της άγοράς δύο ακόμη καλών μονάδων, έκάστη των όποιων θά έχη χωρητικότητα 21)2 και 5000 τόννων.

Πρός τόν σκοπόν τοῦτον μετέδθησαν εις τό Λονδίον ό δ)ντης της άτμοπλοϊας ταύτης κ. Κάνεφ και ό προϊστάμενος της Ναυτιλίας παρά τη διεύθυνσιν των βουλγαρικων λιμένων κ. Σκουτούνοφ συνοδευόμενοι από τεχνικόν έπιτελεστον. Οὔτοι θά έπιθεωρήσωσιν έν Άγγλία τὰ δύο άτμόπλοια, τὰ όποια εκλείσθησαν ήδη.

Τά άγορασθησόμενα άτμόπλοια θά διατεθώσιν διά την εξυπηρέτησιν μιās έρρομένης νέας μεταφορικής γραμμής Βάρνης—Κων)πόλεως—Πειραιώς—Μασσαλίας—Άμβέρσης. Με την προσθήκην των δύο αυτών μονάδων ό στόλος της βουλγαρικής άτμοπλοϊας θά άπαρτίσεται από 7 άτμόπλοια.

Ηδη ή έν λόγω άτμοπλοια έχει τὰ κάτωθι άτμόπλοια : «Burgas» τ. γκρός 2941 (τοῦ 1900). «Tzar Ferdinand» τ. 1994 (τοῦ 1913). «Bulgaria» τ. 1108 (τοῦ 1894). «Kyril» τ. 509 (τοῦ 1903). Και «Evdokia» τ. 706 (τοῦ 1928).

Της ίδιας άτμοπλοϊας ήτο και τό ά)π «Varna», όπερ πρό έτους έδουθίσθη εις την Προποντιδα κατόπιν συγκρούσεως με τό φορτηγόν «Χρυσή».

Τά ύγειονομικά τέλη

Έδημοσιεύθη έσχάτως έν Βουλγαρία ό τροποποιηθείς Νόμος περί των εισπραττομένων τόσων έν Βουλγαρία, όσων και παρὰ των κατὰ τόπους βουλγαρικων προξενιων και προξενιων τελων διά την θεώρησιν των ύγειονομικων πιστοποιητικων άτμοπλοίων και ιστιοφόρων. Τά τέλη ταῦτα έχουν ως έξής :

Διά πλοία μέχρι 1000 τόννων άκχωρηστων λέβια	500
> > από 1000—3000 τ.	> 1000
> > από 3000 τ. και άνω	> 2000

ΠΑΡΑΚΛΗΣΙΣ

"Όσοι εκ των κ.κ. Συνδρομητών δέν έχουν εις τὴν άποστείλῃ την έτησίαν αυτών συνδρομήν, παρακαλοῦνται, όπως έμβάσωσιν αυτήν προς την Διεύθυνσιν των «Ναυτικων Χρονικων» Λεωφόρος Σωκράτους 35 Πειραιά.

Η συνδρομή διά μέν τό Έσωτερικόν είνε δραχμαί 150, διά δέ τό Έξωτερικόν μία Λίρα Άγγλίας.

(Έκ της Διευθύνσεως)

Η ΠΕΙΘΑΡΧΙΑ ΕΙΣ ΤΟ ΕΜΠΟΡΙΚΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟΝ

ΟΜΙΛΟΥΝ ΟΙ ΕΛΛΗΝΕΣ ΠΛΟΙΑΡΧΟΙ

[Συνέχεια ἐκ τοῦ προηγουμένου]

4ον) Ἡ ὑπὲρ πᾶν ἀνεκτὸν χρονικὸν ὄριον διατήρησης μερικῶν ἀρχηγόνων διατάξεων τοῦ Ἐμπορ. Νόμου περὶ παλιννοστήσεως καὶ ἀποζημιώσεως.

Ἡ ὑπαρξίς τῶν διατάξεων αὐτῶν, σήμερον ἔτι, δημιουργεῖ μεταξὺ τῶν ἀνικάνων καὶ ἀνυποτάκτων στοιχείων τὴν πεποίθησιν ὅτι καὶ λόγῳ τῆς συμπεριφορᾶς τῶν ἀπολυόμενων τῶν πλοίων θὰ τυγχάνουσιν πικρῶν ἀποζημιώσεων καὶ ὁδοιπορικῶν ἐξόδων, ἔτι δὲ καὶ νοσηλείων πρὸς θεραπεῖαν νοσημάτων σταχυολογηθέντων κατὰ τὰς ἐν ὄριμῳ πικρῶν χιτῶν.

Τίποτε ἄλλο δὲν ὑποβάλλει περισσότερο καὶ ἀσφαλέςτερον τὴν φυγοποιήν, τὰς ἀτάξιας καὶ ἀσχημίας τῶν ἀνθρώπων αὐτῶν ἀπὸ τὰς ἀψυχολογήτους καὶ ἐξωφρενικὰς ἀντιλήψεις, τὰς ὁποίας καλλιεργοῦν αἱ ἀσφατεῖς αὐταὶ διατάξεις.

Μετὰ τὴν ραγδαίαν ἐξέλιξιν τὴν ὁποίαν ὑπέστη ἡ σχετικὴ νομοθεσίᾳ ὄλων τῶν ἄλλων κρατῶν καὶ πρὸς τὸ γεγονός ὅτι ἡ θάλασσα τῆς ἐλληνικῆς φορητοῦ ναυτιλίας μετετοπίσθη μονίμως ἀπὸ τοῦ Περικαίου εἰς τὴν Σύρον εἰς τὴν Ἀγγλίαν καὶ τὴν Ἡπειρωτικὴν Εὐρώπην—ἀφ' ὅπου καὶ προσλαμβάνονται τὰ πληρώματα—ἡ διατήρησις τῶν διατάξεων περὶ καταβολῆς ἀποζημιώσεως ἐνὸς ἑξ ἑστέρας μισθῶν, εἰς τοὺς ἐν τῇ ἰδίᾳ αὐτῶν θάλασσας ἀπολυομένους ἀποτελεῖ κατάφωρον ἀδικίαν εἰς θάλασσαν τῶν πλοίων καὶ πολλάκις ἀντρέπει ἀρδῆν τὸν προϋπολογισμὸν τοῦ πλοῦ, ἐκ τοῦ ὁποίου ἔμως οἱ πολλοί, οἱ φιλόπονοι καὶ φιλότιμοι ναυτικοί, περιμένουν νὰ ζήσουν.

Οὐδεὶς θεοβίως ὀρνεύεται ὅτι, προκειμένου περὶ ἀδικαιολογήτου ἀπολύσεως ὁ ναυτικὸς πρέπει νὰ ἔχη δικαίωμα εἰς τὰ ἐξοδα ἐπικυβερνήτου πλοῦ—εἰς τὴν ἰδίαν αὐτῶν—εἰς τὴν ἰδίαν αὐτῶν—κατὰ τεκμήριον πλέον—εἶνε ἡ θάλασσα.

Τοῦτο εἶνε δικαιοσύνη καὶ ὑπάρχει ἄλλως τε εἰς τὴν νομοθεσίαν ὄλων τῶν ἄλλων κρατῶν τὰ ὁποία, ὡς ἐκ τῆς σταδιοδρομίας τῆς ὁργανωμένης Ναυτιλίας τῶν ἐξηκείνων ὅτι τοῦτο μὲν εἶνε ὀρθόν, ἡ πληρωμὴ ὅμως μισθῶν οὐδέποτε δουλευθέντων εἴτε νοσηλείων δι' ἀσθενείας ἢ ἀτυχήματα μὴ συμβάντα ἐν διατεταγμένῳ ὑπηρεσίᾳ εἶνε πράξις ἀνῆθικος.

5ον) Ἡ ἔλλειψις Ἐσωτερικοῦ Ὄργανισμοῦ τῶν Ἐμπορικῶν πλοίων, ὡς ἐκ τῆς ὁποίας ἐπικρατεῖ κατάστασις παχίως συγχύσεως φρενῶν ἀγνωστῶν εἰς τὰ προηγουμένα Ναυτικά, τοῦτέστιν ἀγνοία καθηκόντων, δικαιωμάτων καὶ εὐθυνῶν, συγκρούσεις ἀρμυδιότητων, ἀμψισθητήσεως δικαιοδοσίας, σχόλια ἐπὶ ἀνωτέρων διαταγῶν, ἀκαταστασία εἰς τὴν διεξαγωγὴν τῆς ὑπηρεσίας, τραγέλαφος ἐκσπῶν διαρκῶς εἰς θάλασσαν τοῦ πλοίου ὑπὸ ποικίλλας μορφάς.

Καίτοι ἀπὸ τοῦ 1923 ἡ Ἐνωσις τῶν Πλοίαρχων κατέθεσε πλήρη σχέδιον τοιοῦτου ὄργανισμοῦ, ἐδημοσιεύθη δὲ πρὸ δεκαμήνου παράμοιον εἰς τὴν «Ἐπιθεώρησιν τοῦ Ε. Ναυτικοῦ», τὸ ἐπιτακτικὸν αὐτὸ μέτρον δὲν ἔλαβε σάρκα καὶ ὄσπ' ἀκόμη, ἐνῶ εἶνε πλέον καιρὸς.

6ον) Ἡ ἔλλειψις ἐπίσημου Μισθολογίου καὶ Ἐδωματολογίου τῶν πληρωμάτων, ὡς ἐκ τῆς ὁποίας γενῶνται καθημερινῶς ἐριδές, διαπληκτισμοὶ καὶ ταραχαί, αἱ ὁποιαὶ μάλιστα ἐκσποῦν εἰς θάλασσαν τοῦ πλοίαρχου, καίτοι οὗτος δὲν εἶνε ὁ μισθοδοτῶν ἢ τροφοδοτῶν τὴν πληρωμὴν ἐξ ἰδίων του.

Πολυεταῖς προσπάθειαι διὰ τὴν ἐπίτευξιν λογικῆς συμφωνίας μεταξὺ τῶν δύο ἐνδιαφερομένων μερῶν—πλοιοκτητῶν καὶ ναυτικῶν—δὲν ἐκαρποφόρησαν καὶ κατ' ἀκολουθίαν ἡ ἐκτερωθεν ἐπιβαλλομένη ἐπέμβασις τοῦ Κράτους εἰς οὐδὲν ὠφελεῖ, πρὶν ἀκόμη πραγματοποιηθῆναι συμφωνία, τὴν ὁποίαν τὸ Κράτος θὰ ἔχη τότε δικαίωμα νὰ ἐπιβάλῃ ὡς κράτος.

Ἡ ἀποτυχία ἄλλοτε τοῦ ἡμεμισημένου μισθολογίου τοῦ 1927 καὶ τοῦ πρὸ διατίας ἐκδοθέντος ἐδωματολογίου, εἶνε εὐγλωττοὶ ἀποδείξεις. Ἀμφότερα τ' ἀνωτέρω ζητήματα πρέπει νὰ κρίνῃ ἰσό-

τιμος ἐπιτροπὴ εἰς τὴν ὁποίαν ν' ἀντιπροσωπεύωνται οἱ πλοιοκτῆται καὶ οἱ ναυτικοὶ συγχρόνως, προτὸν καταστήσων καρκίνοι καὶ ὅπλα ἐπικινδύνων πειρακτικισμῶν.

Αὐτὰ εἶνε ἐν γενικαῖς γραμμαῖς τὰ πρῶτα καὶ αἰτία τῆς ὁσμῆς ἐπιδεινουμένης ἀθλιότητος, ὑπὸ τὸ πῆλμα τῆς ὁποίας—τονίζω τοῦτο μὲ περισσὴν ἐντροπήν καὶ ἀγκυρότητα—μόνα τὰ τὰ ἐλληνικὰ πλοία στεναίχουν.

Ἦρκασε τοῦτέστιν μικρὰ δόσις κρατικῆς ἀφροντισίας καὶ μικρὸς ἀριθμὸς ἀναρχικῶν, διὰ ν' ἀντραποῦν τὰ πάντα καὶ νὰ ἐπικρατεῖ συντόμως—ἀντιστάσεως μὴ οὐσίας—ὁ κίνδυνος τῆς κακοδιοικήσεως τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου καὶ τῆς πικρῶς ἐλλείψεως συνοχῆς καθηκόντων καὶ ὑποχρῶσεων μεταξὺ τοῦ ἐμφύχου ὀλιγοῦ, προτεργάτου τῆς προόδου ἐνὸς ναυτικοῦ.

Τί πρέπει νὰ γίνῃ; Ἰσοῦ τὸ ἐρώτημα τὸ ὁποῖον κατέστησαν ἀγωνιώδεις τὴν ἐνδεκάτην ὥραν ὁ πικρομυθῶδες «ὄχι ἀδερφισμὸς» ἢ εὐτελής προχειρολογία, ἢ ἔλλειψις μελέτης καὶ σκέψεως καὶ ἢ ἀδιαφορία, ἢ ὁποία διακρίνει τὴν μεγάλην μερίδα τῶν πλοίαρχων καὶ τῶν λοιπῶν ναυτικῶν, ὡς καὶ τῶν πλοιοκτητῶν καὶ αὐτῶ ἀκόμη τοῦ ἐπίσημου κράτους—ὄχι θεοβίως πρόστιμῶν των.

Ἡ Ναυτιλία τῆς χώρας μας, μήτηρ—τροφὸς εἰκοσι χιλιάδων ναυτικῶν καὶ ἰσχυρῶν ἄλλων ἐλλήνων ἀποζώντων ἐξ αὐτῆς, ἔχει δικαίωμα καὶ καθήκον νὰ ζήσῃ. Ἡ παρουσία μερικῶν κακοποιῶν εἰς τὰς τάξεις τῆς δὲν δύναται ν' ἀνγκυρῶσιν τὸν δρόμον τῆς δημιουργικῆς ἐξελίξεώς της διότι, μὲ τὴν ἠθικὴν μόνον προστασίαν τοῦ Κράτους, ἡ Ναυτιλία δύναται νὰ ὑπάρχῃ καὶ ἀνεῦ αὐτῶν.

Ἡ ἠθικὴ ἐνίσχυσις τῆς ὁποίας ἡ Ναυτιλία ἔχει ἀνάγκην σήμερον, ὑπὲρ ποτε ἄλλοτε μεταφράζεται εἰς νομοθετικὰ ἢ διοικητικὰ μέτρα θετικά, λυσιτελή καὶ δίκαια, ὑπαγορευόμενα ἐκ τῆς βαθυτέρας σπουδῆς τῶν περιγραφέντων αἰτίων τῆς κακοδομίας τῆς.

Τοιαῦτα μέτρα εἶνε:

Πρῶτον: Ἀπόδοσις εἰς τὸν πλοίαρχον ἀκεραίας τῆς πειθαρχικῆς ἐξουσίας ἐπὶ τοῦ πληρώματος του.

Νὰ ἐπιλαμβάνεται τοῦτέστιν ὁ ἴδιος ἀμέσως καὶ ἐπὶ τόπου, ἀπάντων τῶν πειθαρχικῶν παραπτωμάτων, ἀνεῦ προσφυγῆς πρὸς τὰς ἐκτὸς τοῦ πλοίου ἀρχάς, καθοριζομένης περὶ ἀλλήλων καὶ τῆς ποινῆς τοῦ πρόστιμου εἰς ποσὴν ἴσον πρὸς τὸν μισθὸν μίαν ἕως δέκα ἡμερῶν, ἢ καὶ ἐπιβολὴ τῆς ποινῆς ταύτης ἐπιφέρει τὸ αὐτὸ πάντοτε ἀποτέλεσμα ἐφ' οἷοῦδήποτε τιμωρουμένου, ἀνεξαρτήτως τοῦ μισθοῦ του.

Πρὸς τοῦτο ἀπαιτοῦνται αἱ ἐξῆς διορθώσεις εἰς τὸν Ποιν. καὶ Πειθαρχ. Κώδικα:

1) Διαγραφή τῆς λέξεως «πρόστιμον» ἐκ τοῦ ἔδαφ. 1 τοῦ ἀρθροῦ 78.

2) Ἀντικατάστασις τῆς παραγρ. α' τοῦ ἔδαφ. 1 τοῦ ἀρθροῦ 84 διὰ τῆς ἐπομένης: «α) πρόστιμον ἴσον πρὸς τὸ ποσὸν τοῦ καθαροῦ μισθοῦ μίαν ἕως δέκα ἡμερῶν».

3) Ἀντικατάστασις τοῦ ἀρθροῦ 85 διὰ τοῦ ἐπομένου: «Ὁ πλοίαρχος, λαμβάνων ὁποσδήποτε γινῶσιν ἐκτρέφους παραπτώματος προκαλεῖ τὸν πταιστήτην, ἐντὸς εἰκοσι τεσσάρων ὡρῶν, ἰδιαιτέρως εἰς ἀπολογία, ἐξετάζει δὲ καὶ τυχὸν ὑπάρχοντας μάρτυρας, μεθ' ὃ δύνανται νὰ ἐπιβάλῃ μίαν τῶν ἐν τῷ προηγουμένῳ ἀρθρῷ ποιῶν».

3) Διαγραφή τῶν ἀρθρῶν 86, 87 καὶ 88.

Διὰ τὰ περιφουρηθῆ ὅμως ἡ ἐξουσία τοῦ πλοίαρχου ὑπάρχει ἀνάγκη καὶ τινος ἄλλης—πολὺ δὲ μείζονος σπουδαιότητος—διορθώσεως ἐν τῷ κειμένῳ τοῦ Κώδικος, τροποποιημένου τοῦ ἀρθροῦ 34 ὡς ἐπομένης: «Ὁ ἐπιβαίνων πλοίου, ὅστις καθίσταται ἔνοχος αἰτιῶν κατὰ τοῦ πλοίαρχου τιμωρεῖται, ἐὰν μὲν εἶνε ἀξιωματικὸς

δι' εἰρκῆς, ἐὰν δὲ εἶνε κατώτερος ἢ ἐπιβίτης, διὰ φυλακίσεως τοῦλάχιστον δύο ἐτῶν».

Πρὸς τοὺς ἀντικλιβανόμενους τὸν κίνδυνον ἐκ τοῦ συσχετισμοῦ τοῦ ἤδη ὑπάρχοντος καίμενου τοῦ ἄρθρου τούτου (34) πρὸς τὸ ἄρθρον 3, φρονῶ ὅτι περιτεύεται οἰαδὴποτε ἐξήγησις καὶ ὅτι πᾶς λογικὸς ἄνθρωπος, λαμβάνων ὑπ' ὄψει καὶ ἑτέραν παραμυθεῖν διατάξιν (ἄρθρον 38), ἢ ἀναγνωρίσῃ ὡς ἐπιβιβλημένην τὴν διορθωσιν, ἀνευ τῆς ὁποίας ἡ ἐξουσία τοῦ πλοίαρχου καταστᾶ τραγικὴ οὐτοπία καὶ εὐθραυστον ἄθρομα εἰς χεῖρας τοῦ πρώτου τυχόντος. Τέλος ἐπιβάλλεται ἡ συμπλήρωσις μιᾶς ἄλλης διατάξεως τοῦ Κώδικος, ἡ ὁποία ὡς εἶνε σήμερον, εἶνε ἐντελὴς νεκρά. Πρόκειται περὶ τοῦ ἄρθρου 78 ἐδάφ. 4, ὁρίζοντος ἀπλῶς ὅτι: «Ὁ πλοίαρχος δικαιοῦται πρὸς ἐκτέλεσιν τῶν ἀνωτέρω μέτρων νὰ ἐπιπληρώσῃ τὴν συνδρομὴν παντὸς ἐπιβιβλημένου τοῦ πλοίου». Διὰ τὴν λάθῃ ζῶν ἡ διατάξις αὕτη ἀπαιτεῖται νὰ προστεθῇ εἰς τὸ ἄρθρον 43 καὶ δευτέρον ἐδάφ. 2, ἔχον οὕτω: «2 Διὰ τῆς αὐτῆς ποινῆς τιμωρεῖται καὶ πᾶς ἐπιβιβλημένος πλοίου, ὅστις, καίπερ κληθεῖς ὑπὸ τοῦ πλοίαρχου ἢ παρὰ τὴν συνδρομὴν του πρὸς ἐκτέλεσιν τινὸς τῶν ἐν ἄρθρῳ 78 ἀναφερομένων μέτρων, ἀρνεῖται ἢ παραμελεῖ νὰ πράξῃ τοῦτο».

Ἡ ἀνάγκη τῆς συμπληρώσεως ταύτης εἶνε ἀνταπόδεικτος ἀρκαι νὰ σημειωθῇ ὅτι τὸ προβλεπόμενον ἀδικήμα εἶνε γνωστὸν ἐκ τοῦ κοινοῦ Ποινικοῦ Νόμου ὡς «πρᾶξις κατὰ τῆς ὀφειλομένης πρὸς τὴν Ἀρχὴν εὐπειθείας», ἐν προκειμένῳ ὅμως ἀποτελεῖ πραγματικῶς «ἀντίστασιν κατὰ τῆς Ἐξουσίας», ὡς ἐκ τῆς ἰδιαζούσης φύσεως τῶν κατὰ θάλασσαν συνθηκῶν ὑπὸ τὰς ὁποίας λαμβάνει τούτο χώραν.

Δευτέρως: Ἀντικατάστασις τῶν ἐν χρῆσει Ναυτικῶν Φυλλადίων διὰ νέων, μάλιστα δὲ διακριτικοῦ σχήματος καὶ τύπου διὰ τοῦ πλοίαρχου καὶ ἀξιωματικοῦ καὶ διακριτικοῦ διὰ πάντας τοὺς κατώτερους.

Τὰ νέα ταῦτα Ἀτομικὰ Βιβλιάρια, χορηγούμενα ἀντὶ τοῦ κητερωμένου τιμήματος εἰς ὄφελος τοῦ Ν.Α. Ταμείου ἐπ' ἀνταλλαγῆ καὶ ἀκυρώσει τῶν ἤδη χρησιμοποιουμένων, δεῖον νὰ περιέχουν:

- α) κοινὰς μὲν θυρίδας δι' ὅλους ἀνεξαίρετως τοὺς ναυτικούς τὰς ἐξῆς:
 1. Εἰδος καὶ ὄνομα τοῦ πλοίου (ἱστοφόρον, ἀτιμόπλοιον ἢ δυναμόπλοιον—φορητὸν ἢ ἐπιβιβλητὸν).
 2. Ὀλικὴ χωρητικότης (ὡς ἀκριβέστερον ἐκφράζουσα τὸν ὄγκον τοῦ πλοίου, ἀντὶ τῆς Καθαρᾶς).
 3. Ὀνομαστικὴ ἰσποδύναμις μηχανῆς.
 4. Εἰδος ναυσιπλοίας, τοῦτέστιν: ἀγγιπλοία (ἐντὸς ἑνὸς κόλπου), ἀποπλοία (ἐντὸς τῶν ἐλληνικῶν ὕδατων), ποντοπλοία (ἐντὸς τῆς Μεσογείου, Μυρίας, Ἐρυθρᾶς, Βορείου καὶ Βαλτικῆς ἢ μεταξὺ τούτων), ὠκεανοπλοία (ἔξω ἡπείρου εἰς ἡπείρου διὰ τινος ὠκεανοῦ).
 5. Ναυτολογίου (ἀριθμὸς, ἔτος καὶ λιμὴν ἐκδόσεως).
 6. Ἰδιότης ὑπὸ τὴν ὁποίαν ἐπιβιβάνει τὸ πλοίου ὁ ναυτικός.
 7. Χρονολογία ἐπιβιβάσεως καὶ ἀποδοχῆς αὐτοῦ.

α') εἰδικὰς δὲ θυρίδας διὰ πάντας τοὺς κατώτερους τὰς ἐξῆς δύο:

- 1) Διαγωγῆς.
 - 2) Ἰκανότητος.
- Τέλος, εἰς ὅλους ἀνεξαίρετως τῶν ναυτικῶν τὰς προσλήψεις καὶ ἀπολύσεις, νὰ ὑπογράφουν ἀπαραιτήτως:
- α') ὁ προσλαμβάνων καὶ ἀπολύων πλοίαρχος.
 - β') ὁ ἐνώπιον τοῦ ὁποίου προσλαμβάνεται ἢ ἀπολύεται ὁ ναυτικός, λιμενάρχης ἢ πρόξενος, καὶ
 - γ') αὐτὸς οὗτος ὁ ναυτικός, ἐπὶ τῇ ἀπολύσει του.

Νὰ διατεθῇ ἐξ ἄλλου καὶ ἀριθμὸς τις (2 ἢ 3) φύλλων ἐν ἀρχῇ τοῦ βιβλίου, διὰ τὴν καταχώρησιν τῶν εἰς τὴν θαλασσοπολίαν τοῦ ναυτικοῦ ἐπερχομένων ἐκάστου μεταβολῶν ὡς ἐκ τῆς προσκλήσεως διπλωμάτων ἢ πτυχίων κ.λ.π. κατὰ τὸν τρόπον καταφανῆ, εὐδιάκριτον καὶ λεπτομερῆ, οὕτως ὥστε ν' ἀποκλείεται ἡ ἐξαπάτησις τῶν πλοίαρχων καὶ τῶν λιμενικῶν καὶ προσκενικῶν ἀρχῶν καὶ αἱ συναφεῖς καταχρήσεις ἐκ δυσαναγνώστων καὶ ἀτελῶν κἀποτα δὲ καὶ πλαστῶν—ἐγγραφῶν, δυναμένων νὰ εἰσχωροῦν εὐκόλως εἰς τὸν μικρὸν χώρον τὸν διατιθέμενον πρὸς τοῦτο εἰς τὰ ἐν χρῆσει φυλλάδια.

Ἐκ παραλλήλου θὰ ἦτο σκόπιμον ἢ τὰ Ἀτομικὰ Βιβλιάρια—ἔστω καὶ ἂν ἀπαιτηθῇ νὰ γίνοντο κῆπος ὀγκώδη—περιλάβουν εἰς τὸ τέλος πάσας τὰς ἐν ὑπερησῆξ ἀνδιαφερούσας τὸν ναυτικόν

διατάξεις, τοῦτέστιν τὸν Ποιν. καὶ Πειθ. Κώδικα (ἀφ' οὗ διορθωθῇ) τὸν Ἐσωτερικὸν Ὀργανισμὸν τῶν Ἐμπ. Πλοίων (ὅταν ἐκδοθῇ) καὶ τὰ ἄρθρα 337—367 τοῦ Ἐμπ. Νόμου (ἀφ' οὗ διορθωθῶν καὶ τὰ ἐκ τούτων πραγματευόμενα κατωτέρω).

Κατὰ τὴν ἀνταλλαγὴν τῶν Βιβλιάρων ἔχω νὰ συστήσω ὅπως προκειμένου περὶ τῶν ἀξιωματικῶν γενικῶς, μὴ λάθῃ χώραν ἀπλή ἀντιγραφὴ τῆς στήλης θαλαμῶ καὶ κλάδου (εἰδος καὶ ἀριθμοῦ διπλώματος κ.λ.π.), ἀλλ' ἐκδοθῇ πρότερον ὑπὸ τῆς Διευθύνσεως Ε. Ναυτικοῦ ἔντυπον Μητρώον, περιέχον πάντα τ' ἀπαραίτητα στοιχεῖα καὶ εἰδικώτερον τὸ εἶδος τοῦ διπλώματος ἐκάστου, ἐὰν τοῦτέστιν εἶνε «κανονικόν» ἢ «εὐεργετικόν», δεδομένου ὅτι ἡ μεταξὺ τῶν δύο τούτων ἕρῃ διαφορά εἶνε κολοσιαία καὶ χαρακτηριστική.

Εἶμαι εἰς θέσιν νὰ γνωρίζω ὅτι ἡ δημοσίευσίς τοιούτου Μητρώου θὰ φέρῃ εἰς φῶς γεγονότα μέλλοντα ν' ἀπασχολήσῃ τὸ Ἀνακριτικὸν Συμβούλιον τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ καὶ τὴν Ποινικὴν Δικαιοσύνην.

Τρίτον: Συγχρονισμὸς ὠρισμένων διατάξεων τοῦ νόμου ΓΨΙΖ', διὰ τῆς καταργήσεως τῶν ἀδικῶν εἰς βᾶρος τῶν πλοίων διατάξεων περὶ ἀποζημιώσεως τῶν ἀπολυομένων εἰς τὸν λιμένα τῆς προσλήψεως τῶν ναυτικῶν, καὶ τῆς διευκρίσεως τῶν διατάξεων περὶ ὀδοιπορικῶν ἐξόδων τῶν ἀπολυομένων εἰς λιμένα διάφορον τοῦ τῆς προσλήψεως τῶν, ὡς καὶ τοῦ καθορισμοῦ τῆς θέσεως ἐν σιδηροδρόμῳ ἢ ἀτμοπλοίῳ εἰς τὴν ὁποίαν δικαιοῦται μεταφορᾶς ὁ ναυτικός.

Πρὸς τὸν σκοπὸν τοῦτον δεῖον νὰ ἐπανεχθῶν αἱ ἀκόλουθοι διορθώσεις εἰς τὸ καίμενον τοῦ νόμου:

1ον Ἀντικατάστασις τοῦ ἄρθρου 361 διὰ τοῦ ἐπομένου: «Ὁ πλοίαρχος δύναται πάντοτε ν' ἀπολύτῃ τὸν ναύτην [*] πρὸ τῆς λήξεως τῆς μισθώσεως, χωρὶς νὰ ὑποχρεωθῇ ν' ἀποδείξῃ ὅτι ὁ ναύτης ἐγένετο ὑπείκτιος πταίσματος, ὀφείλει ὅμως νὰ παράσῃ εἰς αὐτὸν τὰ μέσα τῆς ἐπιστροφῆς εἰς τὸν λιμένα τῆς προσλήψεως του, εἴτε καὶ εἰς τὴν πατρίδα του, ἐφ' ὅσον ὁ πλοίαρχος ἀποδέχεται τὸ τελευταῖον τοῦτο.

Ἐὰν ὁ ἀπολυόμενος εἶνε ἀξιωματικὸς δικαιοῦται μεταφορᾶς εἰς τὴν δευτέραν θέσιν ἀτμοπλοίου ἢ σιδηροδρόμου, ἐὰν δὲ εἶνε κατώτερος εἰς τὴν τρίτην θέσιν».

2ον Ἀντικατάστασις τοῦ ἐδάφ. 2 τοῦ ἄρθρου 345 διὰ τοῦ ἐπομένου: «Εἰς ἐκτέλεσιν τῶν περιπτώσεων ὁ ναύτης [*] δικαιοῦται εἰς τοὺς μέχοι τῆς ἀπολύσεως του δεδουλευμένους μισθοῦ καὶ εἰς τὴν κατὰ τὸ ἄρθρον 361 ἐπιστροφὴν του, δαπάναις τοῦ πλοίου».

3ον Ἐν ἄρθρῳ 354, ἐδάφ. 1, ἀμέσως μετὰ τὴν λέξιν «ναυγίου» προσθήκη ἐνὸς κόμματος καὶ τῆς λέξεως «παροπλισμοῦ».

Τέταρτον: Δημοσίευσίς Ἐσωτερικοῦ Ὀργανισμοῦ τῶν Ἐμπορικῶν πλοίων, θεσπίζοντος ὁλόκληρον τὴν πραγματικὴν καὶ ἀναγκαιάν ἔκτασιν τῶν δικαιοματῶν καὶ εὐθυνῶν τοῦ κυβερνήτου, τὰ πρὸς τὰς ἀρχάς, τὸν πλοιοκτήτην καὶ τοὺς λοιποὺς ἐντολεῖς του καθήκοντα καὶ σχέσεις, τὴν ἱεραρχικὴν τάξιν τοῦ πληρώματος, ἀπὸ τοῦ πρώτου ἀξιωματικοῦ καὶ τοῦ πρώτου μηχανικοῦ ἕως τῶν ναυτοπαίδων καὶ τῶν ἀνθρακῶν, τὴν κατανομήν του πληρώματος εἰς πλήρωμα Σκάφους καὶ εἰς πλήρωμα Μηχανῆς, τὴν ἀρμοδιότητα ἐκτέρου προῖσταμένου ἀξιωματικοῦ (Α' ἀξιωματικοῦ καὶ Α' μηχανικοῦ) ἐπὶ τῶν προσώπων τῆς ἐπιστάσεως του καὶ τὴν ἔκτασιν τῶν εὐθυνῶν του ἐνώπιον τοῦ Πλοίαρχου: τὰ εἰδικὰ καθήκοντα τῶν ὑφισταμένων ἀξιωματικῶν Σκάφους (ναυτίλων, ἱατρῶν, οἰκονομικῶν, τηλεγραφητῶν) καὶ τῆς Μηχανικῆς (μηχανικῶν), τὰ εἰδικὰ καθήκοντα τῶν δοκίμων καὶ λοιπῶν κατωτέρων: τὰ γενικὰ καθήκοντα πάντων τῶν προσώπων τοῦ πληρώματος, τὰς ἐργασίας, φυλακὰς καὶ ἐπιφυλακὰς, τὰς συσσιτίας τὴν τάξιν τῶν χειρισμῶν, γυμνασίων πυρκαϊᾶς καὶ ἐγκαταλείψεως: τὰς ἡμέρας ἀργίας, τὴν ἔννοιαν καὶ ἀμοιβὴν τῆς ὑπερωρίας: τὸ εἶδος τῶν ἀπαραίτητων λειτουργιῶν καὶ τὰς περιπτώσεις κινδύνου ἢ ἀνάγκης [**] κατὰ τὰς ὁποίας φυσικὰ οὐδεὶς ἐξαιρεῖται ἀλλὰ καὶ οὐδεμία πρόσθετος ἀμοιβὴ ἐπιτρέπεται.

1. ΦΑΦΟΥΤΑΚΗΣ

[*] Ἐν τῷ Ἐμπ. Νόμῳ ὁ ὅρος «ναύτης» περιλαμβάνει πάντα τὰ πρόσωπα τοῦ πληρώματος (ἀξιωματικούς, δοκίμους, ὑπαξιωματικούς, ἄνδρας ἢ παιδας) ἀδικησάντων. Ἴδου σχετικῶς ἄρθρον 367.

[**] ...of which the Master is the sole judge», ὡς εἶρξει ὁ Ἀγγλικὸς Κανονισμὸς. (Ἡ συνέχεια εἶνε τὸ ἐπόμενον)

ΑΠΟ ΤΗΝ ΝΑΥΤΙΚΗΝ ΚΙΝΗΣΙΝ ΤΩΝ ΓΕΙΤΟΝΩΝ ΜΑΣ

Ἡ ἴδρυσις νέων Θαλασσιῶν γραμμῶν ὑπὸ τῆς Σερβικῆς Ναυτιλίας.—Ἡ Σερβικὴ ἐμπορικὴ κίνησις.—Ὁ Τουρισμὸς εἰς τὰ Δαλματικά παράλια.—Ἡ Βουλγαρία ἐκλείσει τὴν ἀγορὰν δύο ἀτμοπλοίων.—Ἡ σιδηροδρομικὴ σύνδεσις Ἑλλάδος—Ἀλβανίας καὶ ἡ γραμμὴ Βοϊνδησίου.—Ἡ ναυτικὴ κίνησις τοῦ Δουνάβεως.—Τουρικικὴ Ναυτιλία.—Ὁ γαιάνθραξ τοῦ Ζουγκουλδάκ.—Ἡ Τουρικικὴ ναυαγοσωστικὴ ὑπηρεσία.

ΝΕΑΙ ΣΕΡΒΙΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ

Ἡ Σερβία συγκεντροῦσα σήμερον σοβαρότατον ἐξαγωγικὸν ἐμπόριον τρώτων ὑλῶν προβαίνει διαρκῶς εἰς τὴν ὀργάνωσιν νέων φορητῶν γραμμῶν ἐκ τῶν λιμένων τῆς πρὸς ὄλας τὰς κατευθύνσεις. Οὕτω πλὴν τῶν γνωστῶν ἐν ἐνεργείᾳ γραμμῶν Αἰγαίου καὶ Αἰγύπτου, τὰς ὁποίας ἐκτελεῖ ἡ «Γιαντράνσκα Πλόβνιτσα» τοῦ Σούσακ, ἕτερα ἀτμοπλοία, τὸ «Γιουγκοσλαβικὸν Λόυδ» διατηρεῖ ἀπὸ τινος τακτικῆς μηνιαίας γραμμῆν πρὸς τὴν Νότ. Ἀμερικὴν μὲ φορτώσεις ξυλείας, τιμμένων καὶ χάρτου ἐκ τῶς λιμένων Σούσακ, Σπαλάτου καὶ Γραβόζης.

Ἡ γραμμὴ αὕτη ἔχει τοῦτο μόνον τὸ μειονέκτημα. Ὅτι ἀντιμετωπίζει δυσχερείας, ὅσον ἀφορᾷ τὸν ναῦλον ἐπιστροφῆς, δι' ὃ καὶ καταβάλλεται ἰδιαίτερα προσπάθεια, ὅπως ἐξευρίσκονται φορτία γεννημάτων διὰ τὴν Μεσόγειον. Τοῦτο συχνὰ ἐπιτυγχάνεται, δι' ὃ καὶ βλέπομεν κομιζόμενα εἰς τὴν Ἑλλάδα αἰτοφορτία ἐξ Ἀργεντινῆς μὲ Σερβικὰ ἀτμόπλοια, ὡς λ. χ. πρὸ μηνὸς εἰς Βόλον μὲ τὸ ἀπ «Marija Racic» καὶ ἤδη εἰς Πειραιᾶ μὲ τὸ ἀπ «Izglied».

Καὶ ἡ ἀτμοπλοία «Oceana», τῆς ὁποίας μέγιστον μέρος τῶν μετοχῶν ἀνήκει εἰς τὸ Κράτος, ἐπέγραψε σύμβασιν μὲ τὴν Γιουγκοσλαβικὴν Κυβέρνησιν, ὅπως δι' ἐπιχορηγήσεων ἀναλάβῃ τὴν ἐκτέλεσιν διαφόρων γραμμῶν, πράγματι δὲ προβαίνει σήμερον εἰς τὴν ὀργάνωσιν γραμμῆς Δαλματικῶν λιμένων Μασσαλίας, Ἰσπανίας, Μαρόκου καὶ Καναρίων νήσων.

Μελετᾶται ἀκόμη ἡ ἴδρυσις νέων γραμμῶν μεταξύ Δαλματίας—Ἑλλάδος—Κύπρου—Συρίας—Αἰγύπτου καὶ Δαλματίας—Μάλτας—Τριπόλεως—Τύνιδος.

Ἡ ΚΙΝΗΣΙΣ ΤΩΝ ΣΕΡΒΙΚΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ

Παράλληλως ἐνισχύονται οἱ Γιουγκοσλαβικοὶ λιμένες, δημιουργουμένου τοῦ συγκροτήματος τοῦ Σούσακ—Μπακάο, ὁ λιμὴν τοῦ ὁποίου θὰ εἶνε καθ' ὅλα ἔτοιμος περὶ τὰ τέλη τοῦ 1932. Ἡ ἀνάγκη τῆς διαρρυθμίσεως τοῦ Σούσακ, περὶ οὗ λεπτομερῶς ἀσχολούμεθα κατωτέρω, δὲν ἐπεβλήθη μόνον ἐκ τῶν ἐξαγωγικῶν ἀναγκῶν τῆς Γιουγκοσλαβίας, ἀλλὰ καὶ ἐκ τῆς καταβαλλομένης παρ' αὐτῆς προσπάθειας, ὅπως ἀναγάγῃ τὸν λιμένα τοῦτον εἰς περιωπὴν καὶ τὸν καταστήσῃ φυσικὴν διέξοδον τοῦ ἐμπορίου τῆς Κεντρικῆς Εὐρώπης, προσελκύσῃ δ' εἰς αὐτὸν τὸ Τεχοσλοβακικὸν ἐμπόριον διὰ τῆς ὑποβιβάσεως εἰς τὸ ἐλάχιστον τῶν παντοίων ἐπιβαρύνσεων καὶ τῶν τιμολογίων ἐναντι τῶν λιμένων Φιοῦμ καὶ Τεργέστης.

Κατὰ τὸ 1930 ἡ Σερβικὴ ἐξαγωγή ἀνῆλθεν εἰς 5.300.000 τόννους, ἐξ ὧν τὰ 34 ο)ο ἦτοι ποσὸν 1.800.000 τόννων ἐμπορευμάτων μετεφέρθη θαλασσίως. Ὑπὸ τὴν αὐτὴν ἀναλογίαν τελεῖ καὶ ἡ εἰσαγωγή. Εἰς τὰς θαλασσίας μεταφορὰς τῶν ἐξαγωγῶν ἡ Σερβικὴ σημαία σημειοῦται μὲ 372.000 τόννους ἦτοι μὲ ἀναλογίαν 20.5 ο)ο ἐπὶ τῆς ὅλης κινήσεως. Τὴν μερίδα τοῦ λέοντος κρατεῖ πάντοτε ἡ Ἰταλικὴ ναυτιλία μὲ ἀναλογίαν 67.4 ο)ο ἔπειτα δὲ τῶν δύο τούτων σημαίων ἡ Ἑλληνικὴ μὲ ἀναλογίαν 7.7 ο)ο. Ἡ συμμετοχὴ τῶν λοιπῶν σημαίων ὑπῆρξε μηδαμινή.

Εἰς τὰς ἀπὸ θαλάσσης εἰσαγωγὰς ἡ Σερβικὴ σημαία σημειοῦται μὲ ἀναλογίαν 43.3 ο)ο καὶ ἡ Ἰταλικὴ μὲ 22.2 ο)ο, εἰς τὴν γενικὴν δὲ ναυτιλιακὴν κίνησιν τῶν Σερβικῶν λιμένων ἡ μὲν Σερβικὴ σημαία συγκεντροῖ ποσοστὸν 26.5 ο)ο, ἡ δὲ Ἰταλικὴ 56.01 ο)ο.

Ἡ ΘΕΣΙΣ ΤΗΣ ΙΤΑΛΙΚΗΣ ΣΗΜΑΙΑΣ

Ἡ αἰτία τῆς πληθωρικότητος τῆς Ἰταλικῆς σημαίας εἰς τὰ Σερβικὰ παράλια ἐξηγεῖται ἀπὸ τὴν γενίτιασιν τῶν λιμένων ἀφορησίας τῶν Ἰταλικῶν σκαφῶν. Ὅλαι αἱ Ἰταλικαὶ γραμμαὶ τοῦ ἐξωτερικοῦ αἱ ἀρχόμεναι ἀπὸ τῶν λιμένων Τεργέστης, Βενετίας καὶ Φιοῦμ πλησιάζουσι τοὺς Σερβικοὺς λιμένας, χωρὶς νὰ ἔχωσι αἰσθητὴν ἀπώλειαν χρόνου καὶ μεγάλας δαπάνας.

Αἱ Ἰταλικαὶ ἀτμοπλοῖαι πλουσίως ἐπιχορηγοῦνται ἀπὸ τὴν φασιστικὴν κυβέρνησιν εἰνε συγχρόνως καὶ εὐθηνότεραι εἰς τὰς παρ' αὐτῶν ἀναλαμβάνομενας μεταφορὰς, διότι ἐπιδιώκουν—προφανῶς—νὰ ἐξυπηρετήσουν βαθυτέρους Ἐθνικοὺς σκοποὺς.

Τὸ μόνον μέσον διὰ τοῦ ὁποίου ἡ Γιουγκοσλαβία ἀντιμετωπίζει τὸν κίνδυνον ἐπικρατήσεως τῆς Ἰταλικῆς σημαίας εἰς τοὺς λιμένας τῆς εἶνε ἀφ' ἐνὸς μὲν ἡ καθιέρωσις τακτικῶν γραμμῶν διὰ Σερβικῶν πλοίων κατ' εὐθείαν ἐκ τῶν Σερβικῶν λιμένων εἰς τὸ Ἐξωτερικόν, ἀφ' ἑτέρου δὲ ἡ ἀνανέωσις τῶν Σερβικῶν ἀτμοπλοίων τόσον τῶν ἐπιβατηγῶν ὅσον καὶ τῶν φορητῶν.

Ἡ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ

Δὲν παρέλειψεν ἀκόμη ἡ Σερβία ἀπὸ τοῦ νὰ ἐκμεταλλεθῇ κατὰ τὸν λυσιτελέστερον τρόπον καὶ τὸν τουρισμὸν ὡς πηγὴν πλούτου διὰ τὴν Χώραν. Αἱ ἐπισκέψεις περιηγητῶν εἰς τὰς Δαλματικὰς ἀκτὰς ὁλοκρῶς πυκνοῦνται, πλὴν δὲ τῆς ξενοδοχειακῆς ὀργανώσεως, διετεθῆ καὶ τὸ ὑπεροκεάνειον «Kraljika Marija» διὰ πλοῦς ἀναφυγῆς 12ήμερον διαρκείας μεταξύ Ἀδριατικῆς καὶ Ἑλλάδος. Συγχρόνως ἕτερα λαμπρὰ νεότευκτα Σερβικὰ θαλαμηγὰ ἐκτελοῦν τουριστικὰς διαδρομὰς κατὰ μῆκος τῶν Δαλματικῶν παραλίων.

ΠΡΟΣ ΕΝΙΣΧΥΣΙΝ ΤΩΝ ΝΑΥΠΗΓΕΙΩΝ

Κατὰ πληροφορίας ἐκ Βελιγραδίου ὁ ὑπουργὸς τοῦ Ἐμπορίου καὶ τῆς Βιομηχανίας προήδρευσε συσκεψέως ἀποσκοπούσης τὴν μελέτην τοῦ ζητήματος τῆς ἐνισχύσεως τῆς συντόμως ἤδη ἀναδιοργανουμένης Σερβικῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας. Οἱ συσκεψθέντες ἀπεφάσισαν ὁμοφώνως τὴν κατάρτισιν Νομοσχεδίου προβλέποντος τὴν ἀπονομὴν οικονομικῶν βοηθημάτων πρὸς ἐξασφάλισιν τῆς προόδου τῶν Σερβικῶν ναυπηγείων. Τὸ νομοσχέδιον τοῦτο οὐκ ἔτι ἐτέθησαν αἱ θέσεις κατὰ τὴν συσκεψιν, θὰ κατατεθῇ τὸ ταχύτερον εἰς τὴν Σκουψίαν.

Ἡ Σερβία παραλλήλως πρὸς τὴν προσπάθειαν ἀναπτύξεως τοῦ ἐμπορίου τῆς ναυτικῆς καὶ τὴν δημιουργίαν τακτικῶν γραμμῶν μὲ τὰ Μεσογειακὰ κέντρα, στρέφεται κατ' ἴσην σφῆδὸν μοῖραν καὶ πρὸς τὰ ναυπηγεία τῆς μὴ παρελθούσης τῆς ἐξαιρετικῆς σημασίας ἣν ἐνέχει διὰ τὴν χώραν ἡ ἀκμὴ τῆς βιομηχανίας ταύτης. Συγχρόνως ἡ Σερβία ἀνακαινίζει καὶ συμπληροῖ τὰ ἔργα καὶ τὰς συναφεῖς ἐγκαταστάσεις τῶν Δαλματικῶν τῆς λιμένων τεινούσα νὰ καταστήσῃ αὐτοὺς συγχρονισμένους καὶ πληροῦντας ὄλας τὰς συνθήκας διὰ μίαν εὐρυθμὴν λιμενικὴν ἐργασίαν.

ΤΟ ΛΙΜΕΝΙΚΟΝ ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑ ΤΟΥ ΣΟΥΣΑΚ

Εἰς προηγούμενον τεύχος των τὰ «Ναυτικά Χρονικά» εἶχον ἀναγράψαι τὴν πληροφορίαν, ὅτι ἡ Σερβικὴ κυβέρνησις ἐν τῇ προσπάθειᾳ τῆς, ὅπως ἀναπτύξῃ τὴν ναυτιλίαν καὶ τοὺς λιμένας τῆς ἀπεφάσισε νὰ θέσῃ εἰς ἐφαρμογὴν σχέδιον διαρρυθμίσεως τοῦ λιμένος τοῦ Σούσακ καὶ δημιουργίας τοῦ μεγαλύτερου λιμενικοῦ συγκροτήματος τῆς Ἀδριατικῆς διὰ τῆς συνενώσεως τῶν γειτονικῶν λιμένων Σούσακ, ἔρμου Μαρτίντσια καὶ Μπακάο.

Ὁ λιμὴν τοῦ Σούσακ ἀπετέλει ἄλλοτε τμήμα τοῦ λιμένος τοῦ Φιοῦμ, εὐρίσκεται δὲ εἰς γεωγραφικὴν θέσιν λίαν εὐνοϊκὴν καὶ μὲ χίλιετραντ ἀρκετὰ ἀνεπτυγμένον, ἐντὸς τοῦ κόλπου τοῦ Κουαρνέρο. Συγχρόνως εἶνε λιμὴν ἀσφαλέςτατος καὶ προφυλάσσεται τῶν ἀνέμων ἀπὸ μὲν τῆς ξηρᾶς διὰ μιάς ὑψηλοτάτης ὄροσειρᾶς, ἀπὸ δὲ τῆς θαλάσσης δι' ὑψηλοῦ λιμενοβραχίονος, ὅστις κλείει τὴν κυρίαν λεκάνην τοῦ λιμένος καὶ ἐπὶ τῷ ὁποίῳ ἐκασπῶσι τὰ κύματα τὰ ἐγειρόμενα ἀπὸ τοὺς σφοδρούς Νοτίους ἀνέμους.

Ἀπὸ ἀπόψεως ἐσωτερικῶν συγκοινωνιῶν εὐρίσκεται πλησιέστατα πρὸς τὰ μεγάλα Μεσευρωπαϊκὰ ἐμπορικὰ κέντρα καὶ κατέχει προνομιοῦχον θέσιν μεταξύ ὄλων τῶν Δαλματικῶν λιμένων. Ὁ κύριος λιμὴν τοῦ Σούσακ ἔχει ὄδακτινὴν ἐπιφάνειαν 100.000 τ. μ., κρηπιδιώματα μήκους 1455 μ. καὶ βάθους 7 ἕως 10 μέτρων, εἶνε ἐφοδισμένος μὲ 11 ἠλεκτροκινήτους γερανούς καὶ μὲ σιδηροδρομικὴν γραμμὴν κατὰ μῆκος τῶν κρηπιδιωμάτων.

Ἀπὸ ἀπόψεως τεχνικοῦ ἐξοπλισμοῦ καὶ λιμενικῆς ἰκανότητος εἶνε ὁ ἀριστερότερον κατηρητισμένος Σερβικὸς λιμὴν. Ἡ λιμενικὴ καὶ ἐμπορικὴ αὐτοῦ κίνησις καθ' ἡμέραν αὐξάνεται, διὰ τῶν νέων

δὲ τακτικῶν γραμμῶν πρὸς τὴν Μεσόγειον καὶ τὴν Νότ. Ἀμερικὴν, αἵτινες ἐνεκκινήθησαν ὑπὸ τῶν Σέρβων ἐφοπλιστῶν, εὐρὸ διανοίγεται τὸ μέλλον διὰ τὸν λιμένα τοῦ Σούσακ, διὰ τοῦ ὁποίου τὰ ἀφθονα γεωργικὰ προϊόντα καὶ ἡ Σερβικὴ ξυλεία θὰ διακομίζονται εἰς τὸ ἐξωτερικόν.

Κατὰ τὸ 1929 εἰσῆχθησαν διὰ τοῦ Σούσακ 2.493.740 στατήρες ἔμπορευμάτων, ἡ δὲ ἐξαγωγή ἀνήλθεν εἰς 2.993.550 στατήρας.

Ὁ λιμὴν τοῦ Σούσακ, ἔχει τῶν στατιστικῶν δεδομένων, ἀποτελεῖ τὸν μοναδικὸν Σερβικὸν διαμετακομιστικὸν λιμένα καὶ διὰ τοῦτο ἡ Σερβικὴ κυβερνήσις μεριμνᾷ διὰ τὴν καλλιτέραν διαρρύθμισιν καὶ τὴν ἐξοπλισμὸν τοῦ ἐν λόγῳ λιμένος, διότι ἐφ' ὅσον ἡ τεχνικὴ αὐτοῦ ἰκανότης ὑστερεῖ, ἡ Σερβικὴ ἐξαγωγή θὰ ἐξακολουθῇ νὰ λαμβάνῃ τὴν ὁδὸν τῆς Τερζέστης καὶ τοῦ Φιοῦμε.

Τὸ πρόβλημα ὅθεν τῆς διευρύνσεως τοῦ λιμένος τοῦ Σούσακ τίθεται ὡς ἑξῆς: Εἰς ἀπόστασιν 2)2 χιλιόμετρον Νοτίως τοῦ Σούσακ εὐρίσκεται ὁ φυσικὸς ὄρμος Martinicia, οὗτος ἡ λεκάνη ἔχει μῆκος 600 μέτρων, πλάτος 300 μ., καὶ βάθος 25 μέτρων εἰς διάφορα αὐτῆς σημεῖα. Δύναται δὲ δι' ἐνὸς κυματοθραύστου μῆκους μόλις 45 μέτρων νὰ κλεισθῇ ἀσφαλίστατα ἡ λεκάνη αὕτη καὶ νὰ προφυλάξῃ τελείως ἀπὸ τοῦς Νοτ. ἀνέμους τὸν οὕτω δημιουργούμενον λιμένα.

Διὰ τῆς μετατροπῆς τοῦ ἐν λόγῳ ὄρμου εἰς λιμένα θὰ ἐπιτευχθῇ μῆκος κρηπιδωμάτων 950 μέτρων δυναμένων νὰ ἐξυπηρετήσῃσι 300.000 τόννων ἐμπορικῆν κίνησιν.

Ὅπισθεν τοῦ ὄρμου Μαρτίνασια καὶ ἀνευ πολλῶν ἐξόδων θὰ ἰδρῶσιν ἀποθηκὴν ξυλείας δυνάμενα νὰ περιλάβωσι μονίμως ἀποθηκευμένα 150.000 μέτρα. Σιδηροδρομικὴ γραμμὴ συνδέουσα τὸ Σούσακ πρὸς τὸν ὄρμον τοῦτον προβλέπεται νὰ κατασκευασθῇ ἀντὶ δαπάνης 16.000.000 δηναρίων, ἡ ὅλη δὲ δαπάνη τῆς διαρρυθμίσεως τοῦ ὄρμου ὑπολογίζεται εἰς 53.000.000 δηναρίων. Διὰ τῆς ἐκμεταλλεύσεως ἀποθηκῶν καὶ λιμενικῶν δικαιομάτων αἱ δαπάναι αὗται θέλουσι ταχέως ἀποσβεσθῆ.

Νοτιώτερον τῆς Μαρτίνασια εὐρίσκεται ὁ λιμὴν τοῦ Bakar, ὅστις τεχνικῶς καὶ διοικητικῶς θὰ περιέλθῃ εἰς τὸ λιμενικὸν συγκρότημα τοῦ Σούσακ. Τὸ μῆκος τῆς λεκάνης τοῦ Bakar εἶναι 4500 μέτρων μὲ μέσον πλάτος 70 μέτρων, εἰς τρόπον ὥστε αὕτη αὕτη ἡ λεκάνη, ὅπως ἔχῃ, ὁμοιάζει πρὸς μίαν φυσικὴν νηροδόχον.

Ἡ λεκάνη αὕτη φυσικῶς προστατευμένη ἐξ ὄλων τῶν ἀνέμων δὲν ἐμφανίζει τὴν ἀνάγκην κατασκευῆς κυματοθραυστῶν καὶ δυνάται τις νὰ προχωρήσῃ ἀμέσως εἰς τὴν κατασκευὴν τῶν κρηπιδωμάτων. Ὑπολογίζεται νὰ κατασκευασθῶσι κρηπιδώματα μῆκους 2665 μέτρων μὲ βάθος 6—9 μέτρων καὶ μὲ ἐσωτερικὰς ἐδαφικὰς ἐκτάσεις χρησιμοποιησίμους 300.000 τ.μ.

Αἱ διαρρυθμίσεις αὗται δύνανται νὰ ἐξασφαλίσουν ἐμπορικὴν κίνησιν 800.000 τόννων μὲ δαπάνας 75.000.000 δηναρίων. Ἡ σιδηροδρομικὴ σύνδεσις Σούσακ καὶ Μπακάρ ὑφίσταται ἤδη.

Διὰ τῆς κατασκευῆς τοῦ ὄλου τούτου λιμενικοῦ συγκροτήματος ὅπερ θὰ τεθῇ ὑπὸ Ἀυτόνομον Διοίκησιν, ἡ Σερβία ἀποκτᾷ ἓνα σοβαρότατον κέντρον ἐξαγωγικῶν καὶ διαμετακομιστικῶν ἐμπορίου προοριζόμενον νὰ ἐξυπηρετήσῃ ὅχι μόνον τὰς Σερβικὰς ἀνάγκας, ἀλλὰ καὶ τὰς ἀνάγκας ἐνὸς μεγάλου τμήματος τῆς Κεντρικῆς Εὐρώπης.

ALBANIA

Ο ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ ΔΥΡΡΑΧΙΟΥ—ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

Ἐκ Τυράνων μεταδίδονται ἡμῖν ἔγκυροι πληροφοροί, καθ' ἃς Ἀγγλοϊταλικὸς ὄμιλος ἀνέλαβε τὴν κατασκευὴν σιδηροδρομικῆς γραμμῆς μελλούσης νὰ συνδέσῃ τὸ Δυρράχιον μὲ τοὺς Ἑλληνικοὺς σιδηροδρόμους καὶ ἐκείθεν μὲ τοὺς Τουρκοὺς τοιούτους εἰς τρόπον ὥστε νὰ καταστῇ στενωτέρα ἡ ἐπαφὴ Εὐρώπης καὶ Ἑγγὺς Ἀνατολῆς.

Ἡ συγκοινωνία μεταξὺ Μπάργου—Δυρραχίου θὰ ἐκτελεθῇ μὲ ταχύπλοα «ferry-boat» οἷω δὲ τὸ ταξιδίδιον Κων-πόλεως—Ἰταλίας θὰ συντελεθῇ ἐντὸς 30 μόνων ὥρων.

Ἡ κατασκευὴ τῆς σιδηροδρομικῆς ταύτης γραμμῆς ἀποτελεῖ μίαν ἐκ τῶν σπουδαιωτέρων ἴσως ἐκδηλώσεων τῆς προσπάθειας τῆς Ἰταλίας διὰ τὴν οικονομικὴν διέσυσιν τῆς εἰς τὴν Βαλκανικὴν. Ἡ γραμμὴ αὕτη θ' ἀποτελέσῃ ἀναμφισβητήτως μίαν σύγχρονον Ἑγνατίαν ὁδόν.

ΤΟΥΡΚΙΑ

Η ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ ΤΩΝ ΤΟΥΡΚΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ

Ἀπὸ μὴνός καὶ πλέον διεξήχοντο διαπραγματεύσεις μεταξὺ τῶν Τούρκων ἐφοπλιστῶν τῶν ἐχόντων μεμονωμένους ἀτμοπλοῖας καὶ τῆς Κρατικῆς «Σεῖρι Σεφαῖν» διὰ τὴν ἐπίτευξιν μιᾶς ὠφελίμου δι' ἀμφοτέρω τὰ μέρη συμφωνίας ἐναρμονίσεως τῶν ὁρομολογίων καὶ κατάπαυσιν τοῦ παρατηρουμένου συναγωνισμοῦ.

Αἱ διαπραγματεύσεις αὗται ἐν ἀρχῇ ἔδεικνον καλῶς, ὁπότεν ἡ «Σεῖρι Σεφαῖν» μετακλυοῦσα τακτικὴν ὑπέβαλε βαρυτάτας προτάσεις, ὅπως ἐπέλθῃ ἡ συμφωνία. Οἱ Τούρκοι ἐφοπλισταὶ θιγόμενοι ἀπέρριψαν τὰς προτάσεις ταύτας, οὕτω δὲ αἱ διαπραγματεύσεις διεκόπησαν.

Σχετικῶς μὲ τὴν διακοπὴν ὁ πρόεδρος τῶν Τούρκων ἐφοπλιστῶν τῆς «Ἐνώσεως γραμμῶν Μαύρης Θαλάσσης» ἐδήλωσεν εἰς τὰς Τουρκικὰς ἐφημερίδας τὰ ἀκόλουθα:

«Ἐπράξαμεν πᾶν τὸ δυνατόν διὰ νὰ ἐπιτύχωμεν μίαν συνενόησιν. Δυστυχῶς αἱ προσπάθειαι μας προσέκρουσαν εἰς τοὺς δυνάμεις ὅρους τῆς «Σεῖρι Σεφαῖν», ἡτις ἤδη ἀπειλεῖ νὰ ἐφαρμόσῃ εἰς βῆρος μας ἓνα σκληρὸν συναγωνισμὸν ὑποτιμῶσα τὰ ναυτολόγια τῶν ἐπιβιχτῶν καὶ φορτίων εἰς τὸ κατώτατον δυνατόν ὄριον».

Πρὸ τῆς ἀδιαλλάκτου στάσεως τῆς «Σεῖρι Σεφαῖν» αἱ ἀτμοπλοῖαι «Σαντικ Ζαδὲ» «Ἀλεμντάρ» καὶ «Γελκεντζή» συνεφώνησαν τὴν συνεργασίαν των εἰς τὰς γραμμὰς τῆς Θαλάσσης.

Ο ΓΑΙΑΝΘΡΑΞ ΤΟΥ ΖΟΥΓΚΟΥΛΔΑΚ

Ἡ παραγωγή γαιανθράκων ἐκ τῶν ὄρυχείων τοῦ Ζουγκουλδάκ καὶ ἡ ἐξαγωγικὴ κίνησις τούτων ἐμειώθη κατὰ σημαντικὴν ἀναλογίαν τὸν μῆνα Ἀπρίλιον. Ἡ μείωσις ἀποδίδεται εἰς τὸ διαπιστωθὲν γεγονός, ὅτι τὰ γαιανθρακοφόρα στρώματα τοῦ Ζουγκουλδάκ ἔπαυσαν πλέον νὰ παρίχουν ἐπαρκεῖς ποσότητες δυναμένας νὰ ἐννοήσουν τὴν ἐξαγωγήν.

Κατὰ τὴν τελευταίαν στατιστικὴν ἀναφύχθησαν τὸν Ἀπρίλιον 130.577 τόννοι, ἐξ ὧν ἐξήχθησαν 68.941 τόννοι συμπεριλαμβανομένων καὶ 18.000 τόννων, οἵτινες διετεθήσαν ἐν Κων-πόλει διὰ μπῶνκερς ξένων ἀτμοπλοίων. Αἱ ἀνθρακούσεις αὗται λίαν περιορισμέναι, ἐλπίζεται νὰ τριπλασιασθῶν, ἐὰν ἀπαλλαγῶσι τὰ ξένα πλοῖα ἀπὸ αἰσθητῆς τιμῆς ἐπιβαρύνσεως, διευκολυνομένης οὕτω ἐπὶ οικονομικωτέροις ὄροις τῆς προσεγγίσεώς των εἰς Κων-πολιν.

ΑΙ ΣΥΝΘΗΚΑΙ ΤΗΣ ΝΑΥΣΙΜΑΝΤΙΑΣ

Αἰσθητὴν πρόνοιαν καταβάλλει ἡ ἀρμοδιὰ Τουρκικὴ ὑπηρεσία διὰ τὴν βελτίωσιν τῶν συνθηκῶν τῆς ναυσιπλοίας εἰς τὰς Τουρκικὰς ἀκτὰς καὶ διὰ τὴν μείωσιν τῶν πολλαπλῶν κινδύνων τῶν πλοίων εἰς τὰ στενὰ τοῦ Βοσπόρου.

Ἡ ναυαγοσωστικὴ ὑπηρεσία παρήγγειλε καὶ παρέλαβε ἤδη ἐξ Εὐρώπης δύο ἰσχυρὰ φαρσπλοῖα ἀντὶ δαπάνης 110.000 λιρῶν Τουρκίας. Τὸ ἐν τούτων θὰ ἀγκυροβοληθῇ εἰς τὴν πρὸς τὴν Μαύρην Θάλασσαν εἴσοδον τοῦ Βοσπόρου.

Αἱ εἰσπράξεις τῆς ὑπηρεσίας ταύτης ἐκ τῶν ναυαγοσωστικῶν τελῶν ἀνήλθον κατὰ τὸ 1930 εἰς 500.000 λίρας Τουρκίας, τὰ δὲ ἔξοδά τῆς εἰς 300.000 λ. Τ., κέεται δὲ ἤδη ἀποθεματικὰ κεφάλαια 650.000 λιρῶν.

Σεβαστὸν ποσὸν ἐκ τῶν κεφαλαίων τούτων πρόκειται νὰ διατεθῇ διὰ τὴν βελτίωσιν τῶν μέσων, ἅτινα κα ἔχει ἤδη ἡ Τουρκικὴ ναυαγοσωστικὴ ὑπηρεσία.

ΔΙΑΦΟΡΟΙ ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΨΕΥΔΕΙΣ

Τὸ Τουρκικὸν ἀ)π «Sakarya» καταβυθίσθη ἐκ Κ)πόλεως εἰς τὴν Τραπεζοῦντα προσήραξεν ἐλαφρῶς λόφῳ τῆς πυκνῆς ἐμίχλης, εἰς τὴν θέσιν **Er-Kapu**, ἐγγὺς τῆς Ἰνεμπόλεως. Τὸ σκάφος ἀνεϊκόπη μετὰ τινος ὥρας μόνον του.

— Ἐπίσης τὸ ἀ)π «Chafak» μὲ φορτίον γαιανθράκων ἐκ Ζουγκουλδάκ ἐξώκειλεν εἰς τὴν εἴσοδον τοῦ Βοσπόρου, ἀλλ' ἀνεϊκόπη καὶ αὐτὸ ἀνευ βοήθειας καὶ ἐβύθη εἰς Κων)πολιν μὲ ἐλαφρὰς τινας μόνον ζημίας.

— Τὸ μικρὸν ἀτμοπλοῖον «Rumeli» τ. γκρὸς 810 καὶ ναυπηγήσεως 1884 ἐπολύθη ἐπὶ τοῦς Μουσαρίτς Ζαδὲ Ἀχμέτ βέην καὶ Ναφτὴ βέην εἰς τοὺς ἀελοφῶδες Ταβίλ Ζαδὲ Μουσταφᾶ καὶ μετωνομάσθη κατ' αὐτῶν «Saadet».

— Κατ' ἀνακίνωσιν τῆς Τουρκικῆς ὑπηρεσίας τοῦ Φαρικῶ δικοῦ ἐτοποθετήθη καὶ ἤρξατο λειτουργῶν εἰς τὴν ἀρχὴν **Tekir** τῶν ἀκτῶν τῆς Νικομηθείας νέος φάρος ἐγκαταστάθεις ἐπὶ πύργου 120 μέτρων ὕψους καὶ ἔχων δρατότητα εἰς ἀκτῖνα 35 μιλίων.

ΑΙ ΑΝΑΓΚΑΙ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

ΠΕΜΠΤΟΝ ΑΡΘΡΟΝ ΤΟΥ Κ. Ν. ΜΕΤΑΞΑ

Μισθοδοσία

Τὸ μισθολόγιον τῶν πληρωμάτων τῶν ἐμπορικῶν πλοίων διαιρεῖται εἰς τρεῖς κατηγορίας, ἀναλόγως τῆς ἐκτάσεως τῶν ταξείδιων αὐτῶν.

Εἰς τὴν τρίτην κατηγορίαν ὑπάγονται τὰ ἀτμόπλοια τὰ ἐκτελοῦντα πλόας μεταξὺ Ἑλλάδος, Εὐξείνου, Ἀδριατικῆς καὶ Μεσογείου. Εἰς τὴν δευτέραν κατηγορίαν ἀνήκουν τὰ ταξιδεύοντα μέχρι Ἀγγλίας καὶ τῶν παραλίων τῆς Βορείου, Δυτικῆς καὶ Νοτίου Εὐρώπης καὶ μέχρις ἐτι τῶν Καναρίων νήσων πρὸς Νότον, ἀλλ' ἐκείθεν ἐπιστρέφοντα εἰς Μεσόγειον. Εἰς τὴν πρώτην κατηγορίαν ἀνήκουν τὰ πλοῖα τῶν ὁποίων οἱ πλόας ἀπλοῦνται πέραν τῶν ἀνωτέρω ὁρίων.

Ἦθελεν εἰσθεῖν, κατὰ τὴν γνώμην μου, ἀπλούστερον εἰς τοὺς ὑπολογισμοὺς καὶ φυσικώτερον ἐὰν ἡ τρίτη κατηγορία περιελάμβανε τὰ μὴ ἐξερχόμενα τῶν ἐλληνικῶν παραλίων ἀτμόπλοια, ἢ δευτέρως τὰ ἐκτείνοντα τοὺς πλόας τῶν ἐντὸς τῆς Μεσογείου καὶ οὐχὶ ἔξω τῶν στενῶν τοῦ Gibraltar καὶ Suez, εἰς δὲ τὴν πρώτην κατηγορίαν ἐτάσσοντο τὰ ἀτμόπλοια τῶν ὁποίων οἱ πλόας ἐκτείνονται πέραν τῶν ὁρίων τούτων.

Διὰ τὸ μισθολόγιον τὸ ἰσχύον ἐπὶ τῶν πλοίων τῆς τρίτης κατηγορίας δὲν ἔχω σχηματίσῃ γνώμην ἐξ ἰδίας πείρας. Τὰ ἐν ἰσχύϊ ἐπὶ τῶν πλοίων τῆς πρώτης καὶ τῆς δευτέρας κατηγορίας μισθολόγια ἔχουσι ὡς ἐμφαίνει ὁ κατωτέρω πίναξ:

Ἰδιότης	Μισθὸς Μηνιαίος	
	Α' Κατηγορίας	Β' Κατηγορίας
Πλοίαρχος	£ 20— —	£ 18— —
ὑποπλοίαρχος	12— —	11— —
Ἀνθρακωπλοίαρχος	10—10—0	9—10—0
Ἀστροματ. α' τάξεως	10—0—0	10—0—0
Α' Μηχανικός	20— —	18— —
Β' »	14— —	13— —
Γ' »	11— —	10—10—
Δ' »	9— —	8—10—0
Ναύκληρος	7—10—0	7— —
Ξυλωργός	7—10—0	7— —
Ἀρχιθερμαστής	7—10—0	7— —
Μάγειρος	8—0—0	7—10—0
Θαλαμηπύλος	7—10—0	7— —
Θαλαμηπύλος μηχαν.	4—0—0	3—10—0
Ναῦται	6—0—0	5—10—0
Ναυτοπαιδῆς	4—0—0	3— —
Λιπικταὶ	7—0—0	6—10—0
Θερμασταὶ	6—10—0	6— —
Ἀνθρακτεῖς	5—0—0	4—10—0

Οἱ μισθοὶ οὗτοι εἶνε μὲν μικρότεροι τῶν καταβαλλομένων ἐπὶ τῶν πλοίων τῶν περισσοτέρων Εὐρωπαϊκῶν κρατῶν, ἀλλ' ὑπάρχουσι καὶ τινῶν κρατῶν πλοῖα τὰ ὁποῖα πληρώνουσι μικροτέρως ἐτι μισθοῦς. Θὰ ἦτο ἀπάνθρωπον ἐὰν ἐπεζητεῖτο ἡ ἐλάττωσις τῶν μισθῶν κάτωθεν τοῦ ἐπιπέδου τούτου. Ἐὰς φαντασθῇ ἕκαστος τὸν ἀδικόπως ταλαιπωρούμενον ναύτην, τὸν προσεδιηγμένον ἐκ ρευματισμῶν καὶ ψυχόμενον ἐν μέσῳ τῶν τρικυμιῶν, ἃς φαντασθῇ τὸν θερμαστὴν τὸν ἐπὶ τριάκοντα συνεχῆ ἡμερονύκτια, ἔξι ἡμέρας ἀλλ' ἡμερονύκτια, στεγνώνοντα τὸ αἷμα του καὶ ἀγωνιώντα νὰ ὑψώσῃ τὴν πίεσιν τοῦ ἀτμοῦ ἐντὸς τῆς διακεκαυμένης ζώνης, ὅπου ὁ ἀνθρώπινος ὄργανισμὸς φυσικῶς, ἀτονεῖ, ἐντὸς κλυδωνιζομένου πλοίου ὅπου καὶ νὰ στηριχθῇ τις ὀρθίως εἶνε ἐπιμολθῶν, ἃς φαντασθῇ τις τοὺς προσφέροντες οὕτω τὴν ὑγίαν των καὶ ριψοκινδυνεύοντες τὴν ζωὴν των εἰς τὸν ὑδάτινον Μινώταυρον χάριν τοῦ ἄρτου τῆς οἰκογενείας των καὶ τότε ἃς κρίνῃ ἂν ἐπιτρέπεται ἡ ἀμοιβὴ τῆς τοιαύτης θυσίας νὰ μὲν κατωτέρα τοῦ ἀπαιτουμένου προσὸς διατροφήν τῶν οἰκογενειῶν τῶν γενναί-

τέρων καὶ συμπαθεστέρων βιοπαλαιστῶν! Ἐὰς κρίνῃ κατὰ πόσον οἰαδήποτε ἐλάττωσις τῆς ἀμοιβῆς τῶν πλοιαρχῶν καὶ μηχανικῶν ἀνταποκρίνεται πρὸς τὰς δαπάνας περιουσίας καὶ ἐτῶν σπουδῆς καὶ προπαρσκευῆς μέχρις ὅτου ἀναλάβωσιν ἐπαξίως τὴν τιμητικὴν θέσιν των, ἥτις ὅμως εἶνε ἐπιφορτισμένη ὑπὸ βαρυτάτων εὐθυνῶν, χωρὶς νὰ εἶνε ἀπηλλαγμένη τῶν στερηρῶν ταλαιπωριῶν καὶ τῶν κινδύνων τῶν συνοδευόντων τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα.

Ὁμολογητέον ἐξ ἄλλου, ὅτι ὁ συναγωνισμὸς τῶν ξένων σημαίων δὲν ἐπιτρέπεται, ὑπὸ τὰς σημερινὰς συνθήκας ὕψους τοῦ μισθολογίου. Ἐφ' ὅσον τὰ ἔξοδα τῆς ζωῆς ἐν Ἑλλάδι εἶνε εὐθηνὰ ἐν συγκρίσει πρὸς ἄλλας χώρας καὶ συνεπῶς αἱ οἰκογενεαὶ τῶν ναυτικῶν μὲς δύνανται νὰ συντηρηθῶσιν οἰκονομικώτερον ἀπὸ τὰς οἰκογενεὰς τῶν Εὐρωπαϊκῶν συναδέλφων των, λαμβανομένου δ' ὑπ' ὄψιν ὅτι ἡ τροφοδοσία ἐπὶ τῶν πλοίων μὲς εἶνε δαπανηροτέρα τῆς παρεχομένης ὑπὸ τοῦ μέσου ὅρου τῶν ξένων πλοίων, τὸ ἐλληνικὸν ναυτικὸν μισθολόγιον δὲν εὐρίσκειται ἐν δυσκναλογίᾳ πρὸς τὰ ξένα τοιαῦτα.

Θὰ προέτεινον ἐν τούτοις, τὰς ἀκολουθοῦσας συμπληρωματικὰς διατάξεις :

1ον) Ἐὰν πᾶσαν συμπλήρωσιν διητοῦς ὑπηρεσίας εἰς τὸν ἴδιον βαθμὸν, ἐπὶ τοῦ αὐτοῦ πλοίου, ἢ ἐπὶ ἄλλου πλοίου τῆς αὐτῆς ἰδιοκτησίας, νὰ παρέχεται προοῦσα αὐξήσις εἰς μὲν τοὺς πλοιαρχοὺς, τοὺς μηχανικοὺς καὶ τοὺς ἀξιωματικοὺς καταστρώματος δ' οὐ ἐπὶ τοῦ ἀρχικοῦ μισθοῦ των, μέχρις ὅτου ἡ αὐξήσις φθάσῃ τὰ 25 ο/ο, εἰς δὲ τοὺς ὑπαξιωματικοὺς καὶ τὰ κατώτερα πληρώματα δ' οὐ μνημιαίως, μέχρις ὅτου ἡ αὐξήσις φθάσῃ τὰ 30ο/ο μνημιαίως. Τότε θὰ παύσων αἱ αὐξήσεις καὶ θὰ σταθεροποιεῖται ὁ ἠδηγεμένος μισθός. Καὶ θέλει μὲν οὕτω ὑψωθῇ κατὰ τι τὸ κοινὸν τῆς μισθοδοσίας, ἀλλ' ἐκ τῆς ἱκανοποιητικώτερας ἀμοιβῆς τῶν ἀφοσιουμένων εἰς τὴν ὑπηρεσίαν των καὶ ἐκ τῆς πρὸς τοῦτο ἐνθαρρύνσεως θέλει προκύψῃ καὶ εἰς τοὺς πλοιοκτῆτας ὠφέλεια μακροτέρως τῆς ἐπιβαρύνσεως ἣν θὰ ὑποστοῦν ἐκ τῆς μικρᾶς αὐξήσεως τῶν μισθῶν.

2ον) Ὅταν ποτε ἡ ναυτιλία ἀποδόσῃ γλυκυτέρους καρποὺς εἰς τοὺς ἐπιχειρηματίας, λογικὸν καὶ δίκαιον εἶνε ἵνα συμμετάσχωσι τῆς γλυκύτητος καὶ οἰκονομίας. Δὲν δύνανται θεδαίως οὕτοι εὐλόγως ν' ἀξιώσωσι συμμετοχὴν εἰς τὰ κέρδη, ἐφόσον αἱ ζημίαι τῆς ἐπιχειρήσεως βαρύνουσιν ἀποκλειστικῶς τὸ ἕτερον μέρος, ἀλλ' ὅταν τὸ καθαρὸν κέρδος ὑπερβαίῃ τὰ 10 ο/ο καὶ φθάσῃ μέχρις 20 ο/ο ἐπὶ τῶν κεφαλαίων τῆς ἐπιχειρήσεως, θὰ ἔπρεπεν εὐχαρίστως ν' ἀναγνωρισθῇ εἰς τοὺς καταρξαζομένους τὸ κέρδος τούτου, μίαν αὐξήσις 15 ο/ο ἐπὶ τοῦ μισθολογίου των. Ἡ αὐξήσις αὕτη ἀρμόζει ν' ἀναβιβασθῇ εἰς 30 ο/ο ἐπὶ τοῦ δικοῦ μισθολογίου, ὅταν τὰ καθαρὰ κέρδη τῆς ἐπιχειρήσεως ὑπερβῶσι τὰ 20 ο/ο ἐπὶ τῶν κεφαλαίων τῆς.

Ὁ τρόπος τῆς θεδαίωσης τῶν καρπῶν καὶ τοῦ ἐπὶ τῇ ἐλάσει τούτων ὑπολογισμοῦ τῆς αὐξήσεως τῶν μισθῶν τοῦ πληρώματος τῆς διανομῆς ταύτης, πρέπει νὰ γίνῃ ἀνευ τῆς ἐλαχίστης ὀχλήσεως τῶν πλοιοκτητῶν. Πλὴν, τούτο εἶνε ζήτημα λεπτομερειῶν.

Αἱ κρατήσεις διὰ τὸ ἀπομακρικὸν ταμεῖον, διὰ τὸ ταμεῖον προνομίας, διὰ φόρους κτλ. βαρύνουσι, φυσικὰ, τὸ ἐνδιαφερόμενον πλήρωμα. Μολτακτὰ, αἱ ποικίλαι αὐτὰ ἐπιβαρύνσεις πρέπει νὰ ἐλαττωθῶσι καὶ ν' ἀπλοποιηθῶσι, καθ' ὅσον τὸ γε νῦν ἔχον..... ζαλίζουσι τοὺς ναυτικούς. Περὶ τούτου θέλω ἀσχοληθῇ εἰς ἄλλο κεφάλαιον.

Ἀπὸ καθορισθέντος τοῦ μισθολογίου, εἶνε ἀνάγκη νὰ καταστῇ τούτο ὑποχρεωτικὸν διὰ τε τοὺς μισθωτὰς καὶ τοὺς μισθουμένους. Ὁ κινῶν τῆς προσφοράς καὶ ζητήσεως δὲν ἐπιτρέπεται νὰ παρεμβαίῃ ὑπὲρ τοῦ ἐνός τῶν μερῶν. Ὁ ἀρνούμενος νὰ ναυτολογήθῃ ἐπὶ τῇ βῆσει τοῦ μισθολογίου εἶνε θεδαίως ἐλεύθερος πρὸς τούτο, ἀλλὰ δὲν δύναται ν' ἀξιώσῃ τὴν ναυτολόγησιν του ἐπὶ ἀνωτέρω μισθῷ. Ἐν τοιαύτῃ περιπτώσει θὰ εἶνε ἐλεύθερος ὁ μισθωτὴς ὅπως ἐκλέξῃ οἰονδήποτε ἄλλον ἐγκρίνησις τὴν θέσιν τοῦ ἀρνούμενου, ἔστω καὶ ἀλλοδαπῶν. Ἐννοεῖται οὐδεὶς ἐμποδίζει τὸν μισθωτὴν νὰ

καταβάλλη μεγαλύτερους μισθούς, εάν θελήσει, μολοντί το τοιοῦτον θὰ ἔπρεπε νὰ διατυπώται ὑπὸ τύπον δώρου, χωρὶς νὰ ἐμφαίνεται ἐν τῇ ναυτολογίᾳ. Ἐν οὐδαμῶς ὅμως περιπτώσει ἐπιτρέπεται εἰς τὸν πλοιοκτῆτην νὰ ἐπωφεληθῆται τῆς ἀνάγκης τοῦ ναυτεργάτου διὰ νὰ μισθώσῃ τὸν κόπον τοῦ ἐπὶ μικροτέρῳ τμήματι. Τὸ τοιοῦτον πρέπει νὰ θεωρηθῆται ὡς ἀδίκημα καὶ νὰ τιμωρηθῆται ἀναλόγως. Φυσικῶς, ἐξαίρουται αἱ περιπτώσεις καθ' ἃς τὸ πλοῖον παύει νὰ εἶνε ἐν ἐνεργείᾳ καὶ σκληθεύει ἐν λιμένι πρὸς ἐπισκευήν ἢ ὑπὸ παροπλισμόν.

Τὸ πλήρωμα λαμβάνει, κατὰ κανόνα τὴν ἐξόφλησιν τοῦ μισθοῦ τοῦ εἰς τὸ τέρμα τοῦ ταξειδίου καὶ ἐντὸς πέντε ἡμερῶν ἀπὸ τοῦ κατάπλου εἰς τὸν λιμένα ὅπου λήγει ἡ μίσθωσις. Ἐπὶ τῇ ναυτολογίᾳ ὁ προσλαμβανόμενος δικαιούται εἰς προκαταβολὴν μέχρι ἐνός μηνιαίου μισθοῦ, ὑπὸ τὸν ὅρον ὅτι εἶνε φερέγγυος πρὸς τοῦτο. Ἐπίσης κατὰ τὴν διαμονὴν τοῦ πλοίου εἰς ἐνδιαμέσους λιμένας δικαιούται εἰς 2σελ. ἡμερησίως, χωρὶς ἐξαιρέσεως ν' ἀποκλείεται εἰς τὸν πλοίαρχον τὸ δικαίωμα ὅπως τὸν εὐκολύνῃ καὶ διὰ μεγαλύτερου ποσοῦ, εἰάν ἤθελε τὸ κρίνει εὐλογον. Ἡ μηνιαία προκαταβολὴ καὶ ἡ ἐξόφλησις τῶν μισθῶν καταβάλλεται εἴτε εἰς τραπέζιτικὸν cheque ἐπὶ Λονδίνου, εἴτε διὰ τὸ τοπικὸν νόμισμα ἐπὶ τῇ θάλασσᾳ τῆς τιμῆς τοῦ ἐπὶ Λονδίνου συναλλάγματος, ὅπως προτιμᾷ τὸ πλήρωμα. Αἱ εἰς τοὺς ἐνδιαμέσους ὅμως λιμένας ἀναλήψεις μετρητῶν δίδονται πάντοτε εἰς τοπικὸν νόμισμα.

Ἐνδιαίτησις τοῦ πληρώματος

Μεταξὺ τῶν ἄλλων σκληροτήτων τοῦ ναυτικοῦ βίου, ὁ τρόπος τῆς ἐνδιαίτησως τῶν πληρωμάτων δὲν ἀποτελεῖ ἐξαιρέσιν. Ἄλλ' ἂν ἡ διάθεσις ταῦ ἀπαιτούμενον χώρου πρὸς ἄνετον ἐνδιαίτησιν ἀποδείξει τεχνικῶς ἀνεπίκριτος, τοῦλάχιστον ἐπὶ τῶν φορητῶν ἀτμοπλοίων, ὑπολείπονται πολλαὶ καὶ οὐσιώδεις βελτιώσεις αἰτινες ἐπιβάλλεται νὰ ἐπενεχθῶσιν εἰς τὸν τρόπον τῆς ἐνδιαίτησως.

Οἱ διὰ τοὺς ὑπαξιωματικούς προωρισμένοι θάλαμοι δὲν ἀρμόζει νὰ διατίθενται ὡς ἀποθήκαι καὶ νὰ στερῶνται τῆς σχετικῆς ἐδρυχωρίας οἱ ὑπαξιωματικοί. Εἰς ἕκαστον τῶν μελῶν τοῦ κατωτέρου πληρώματος, πλὴν τῆς κλίνης πρέπει νὰ χορηγῆται καὶ ἐρμάριον χρησιμεύον πρὸς φύλαξιν τῶν ἀτομικῶν του ἀποσκευῶν καὶ ἀντικειμένων, ἐπίσης δὲ νὰ χορηγῆται καὶ γενικὸν ἐρμάριον ἐν εἴδει ἱματιοθήκης, ἐν τῇ ὁποίᾳ ν' ἀναρτῶνται τὰ ναυτικὰ ἀδιάρροχα καὶ ὑποδήματα ὡς καὶ τὰ ἐνδύματα ἐργασίας τῶν θερμαστῶν, οὕτως ὥστε οἱ θάλαμοι τῶν ναυτῶνων νὰ εἶνε ἀπληλαγμένοι τῆς ἐκ τῶν ἐνδύματων τούτων δυσσομίας καὶ ρυπαρὰς ἐμφάνσεως. Οἱ ἀρμόδιοι ὑπαξιωματικοὶ καὶ ἀξιωματικοὶ (ὁ ναύκληρος καὶ ὁ ὑποπλοίαρχος διὰ τοὺς ναύτας, ὁ ἀρχιθερμαστής καὶ Ἄ' μηχανικός διὰ τοὺς θερμαστὰς) δρῶσιν ν' ἀσκῶσιν ἐπισταμμένην ἐπιτήρησιν τῆς ἀτομικῆς καθαριότητος τῶν ὑποψισταμένων τῶν, χάριν τῆς ὁποίας ἐπιβάλλεται νὰ λαμβάνωνται τὰ ἐνδεικνύμενα ὑπὸ τῶν περ. στάσεων μέτρα, ἴτοι νὰ ὑποχρεοῦται ἕκαστος τοῦ πληρώματος ὅπως εἶνε προμηθευμένος μὲ τὰ ἰδικὰ του σκευῆ νιπτήρος τραπέζης καὶ κλίνης, τὰ ὁποῖα νὰ διατηρῆ καθαρὰ, συγχάκις δὲ νὰ πλύνῃ ὀλόκληρον τὸ σῶμα του, ὅχι μόνον τὸ πρόσωπον. Ἀκόμη δὲν ἐφθάσαμεν τὴν ἐποχὴν καθ' ἣν θὰ ὑποχρεωθῶσι τὰ πλοῖα νὰ διαθέτῃσι λουτρόνα διὰ τὸ πλήρωμα, ὡς καὶ αἴθουσαν χρησιμεύουσαν ὡς ἐστιατόριον αὐτῶν, ἀλλὰ φερόμεθα πρὸς τὴν κατεύθυνσιν ταύτην καὶ ὁσάκις εἶνε δυνατόν νὰ διατίθεται χώρος διὰ τοὺς τοιοῦτους προορισμούς, δὲν πρέπει τὸ πρᾶγμα νὰ παραβλέπεται. Αἱ ἀναφωτίδες, παρκαφωτίδες καὶ τὰ λοιπὰ ἀνοίγματα τῶν διαμερισμάτων πρέπει νὰ εἶνε εὐχρηστα μὲν ὅταν χρειάζεται ἀερισμός, ἀσφαλῆ δὲ καὶ στεγανὰ ὅταν πρέπει νὰ κλείωνται. Τὰ μέσα τῆς θερμάνσεως ἐπίσης πρέπει νὰ εἶνε ἀνελλιπῆ ὡς καὶ τὰ μέσα προφυλάξεως ἀπὸ τῶν κινώπων, ὅπου τὰ δῆγματα τούτων εἶνε ἐπικίνδυνα, ἀλλὰ τὰ τελευταία ταῦτα μέσα δὲν παρέχονται ὑπὸ τῶν πλοίων ἀλλ' ἐφοδιάζονται ἐπιμελεῖα τοῦ πλοίαρχου καὶ δι' ἐπιβαρύνσεως τοῦ πληρώματος. Τὸ τμήμα τῆς ἐπιθεώρησως τῶν ἐμπορικῶν πλοίων θὰ ἔπρεπε ν' ἀσκῆ τεκνικὸν ἔλεγχον ἐπὶ τῆς καθαριότητος τῶν διαμερισμάτων τοῦ πληρώματος, ὁσάκις δὲ εὐρεθῶσι ταῦτα ἀδικαιολογητῶς ρυπαρὰ ἢ ἀκατάστατα πρέπει νὰ τιμωρηθῆται ὁ ὑπάιτιος. Δυνατὸν νὰ εἶνε ὑπάιτιος ὁ πλοίαρχος εἰάν δὲν ἐχορήγησεν εἰς τὸ πλήρωμα τὰ απαιτούμενα διὰ τὴν καλὴν αὐτῶν συντήρησιν, ὅλικά, εἰάν ὅμως ἀποδεικνύεται ὅτι ἐχορήγησε ταῦτα, ἡ ὑπαίτιότης βαρύνει τὸ πλήρωμα. Ἐκαστος εὐθύνεται διὰ τὴν καθαριότητα καὶ εὐκαταστασίαν τοῦ διαμερισμάτου του.

Εἰδικὴ μέριμνα πρέπει νὰ λαμβάνεται διὰ τὴν ὑγείαν τοῦ

πληρώματος. Πλὴν τῶν ἀνωτέρω ὑποδεικνυομένων προληπτικῶν μέτρων, πρέπει νὰ ἀσκῆται ἔλεγχος κατὰ πόσον τὸ φαρμακεῖον τοῦ πλοίου εἶνε ἐν ὁποιαδήποτε στιγμῇ ἐπαρκῶς ἐφοδιασμένον, οἱ δ' ἀξιωματικοὶ πρέπει νὰ ἔχωσι τὰς στοιχειώδεις ἱατρικὰς γνώσεις, ὡς καὶ οἱ θαλαμηπόλοι τὰς στοιχειώδεις νοσηλιακὰς, διαθέτοντες ταύτας ὑπὲρ τῶν λαμβανόντων ἀνάγκην ἐκ τοῦ πληρώματος. Πρέπει νὰ ἐνεργηθῇ διαγωνισμὸς ὑπὸ τῆς Διευθύνσεως τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας διὰ τὴν συγγραφὴν πρακτικοῦ ἱατρικοῦ ἐγγειριδίου, ὅπερ θὰ ἐβρῆθῃ τὸν πλοίαρχον εἰς παραχρῆν τῶν πρώτων ἱατρικῶν βοήθειῶν ἐπὶ τοῦ πλοίου του, κατὰ τὸ ὑπόδειγμα τοῦ Ἀγγλικοῦ ἐγγειριδίου «Shipmaster's Medical Guide». Ἐπίσης, θὰ ἔπρεπε νὰ συνταχθῶσιν ὀλιγόλογοι ἀλλὰ ἐκφραστικαὶ διαφωτίσεις περὶ τῶν φρικτῶν συνεπειῶν τῶν ἀφροδισίων νοσημάτων, συνοδευόμενα καὶ ὑπὸ κτυπητῶν εἰκόνων, αἰτινες θάναρτῶνται ἐν εἴδει πινακίδου ἐντὸς τῶν ναυτῶνων, διὰ νὰ συγκρατῶσι τοὺς ναυτικούς μας ἐκ τοῦ κινδύνου. Οἱ προσβαλλόμενοι ἐκ τοιοῦτου νοσήματος ἢ οἰουδίηστος ἄλλου μεταδοτικοῦ πρέπει ν' ἀπομονώνονται κατ' ἀλλήλους, χάριν αὐτῶν τῶν ἰδίων καὶ τῶν ἄλλων συναδέλφων των, πᾶσα δὲ φροντίς νὰ λαμβάνηται διὰ τὴν ἐνδεδειγμένην διαίτησιν των.

Καὶ ψυχαγωγία τοῦ πληρώματος δὲν πρέπει νὰ παραμεληθῆται. Τὰ τυχερὰ παιγνίδια πρέπει ἀυστηρῶς ν' ἀπαγορεύωνται, πᾶσα δ' ἠθικὴ διασκέδασις καὶ τὸ «ναυτικὸν νοικοκυριὸν» ἐπιμελῶς νὰ ἐνθαρρύνεται. Συντελεστικὸν θὰ ἴητο νὰ τίθεται εἰς τὴν διάθεσιν τοῦ πληρώματος μικρὰ βιβλιοθήκη περιέχουσα τερπνὰ καὶ ἠθικὰ βιβλία εὐς καὶ ἐπαγγελματικὰ τοιαῦτα ὑποβοηθῶντα τὴν πρόσοδον τῶν ναυτιλλομένων εἰς ἀνωτέρας ἐκδηλώσεις.

Τὰ ἀνθρωπιστικὰ ταῦτα μέτρα εἶνε σχεδὸν ἀνέξοδα καὶ ἐπιβάλλονται ὅχι μόνον ὑπὸ τῆς συναδελφικῆς, ἀλλὰ καὶ ὑπὸ τῆς στοιχειώδους ἀνθρωπίνης ἀλληλεγγύης.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ Β. ΜΕΤΑΞΑΣ

Πλοίαρχος Ε. Ν.

ΤΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΤΗΣ ΠΗΔΑΛΙΟΥΧΙΑΣ

Ἡ Διεύθυνσις τοῦ Βελγικοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ εἰδοποίησε ἅπαντα τὰ Βελγικὰ ἀτμόπλοια, ὅτι ἀπὸ τοῦ μεσονυκτιοῦ τῆς 30ῆς Ἰουνίου δέον νὰ ταῦθ' αὐτῶν ἐν χρήσει τὸ νέον σύστημα τῶν διαταχῶν πηδαλιούχιας τῶν πλοίων. Ὅταν πρὸς ταῦτα νὰ στραφῇ τὸ πλοῖον δεξιὰ, ὁ πλοίαρχος θὰ δίδῃ τὴν διαταχὴν «δεξιὰ» (**droite-starboard**). Ὅταν πρὸς ταῦτα νὰ στραφῇ ἀριστερὰ, θὰ δίδεται πρὸς τὸν πλοίαρχον ἡ διαταχὴ «ἀριστερὰ» (**gauche-port**).

Πρὸς ἀποφυγὴν πάσης συγχύσεως, συνεισέθη εἰς τοὺς Βέλγους ναυτιλλομένους, ὅπως ἡ ἀπόφωσις τῆς διαταχῆς συνοδεύεται καὶ ἀπὸ ἀνάλογον κίνησιν τοῦ βραχίονος πρὸς τὴν ὑποδεικνυομένην διεύθυνσιν, διὰ νὰ ἐννοῦν ἀσφαλτέστερον ὁ πηδαλιούχος. Ἀπὸ τῆς 1ης Ἰανουαρίου 1932 αἱ διαταχαὶ μὲ τὰς λέξεις «**droite**» καὶ «**gauche**» θ' ἀντικατασταθῶσι μὲ τὰς λέξεις «**tribord**» (δεξιὰ) καὶ «**babord**» (ἀριστερὰ).

Οἱ Βέλγοι πλοῖοι θὰ ἐξακολουθήσουν, ὅπως καὶ κατὰ τὸ παρελθόν, νὰ συμμορφώνονται—ὡς πρὸς τὴν πλοῖα—μὲ τὴν ἐπιθυμίαν τῶν πλοίαρχων τῶν ἀκολουθῶντων τρόπον χειρισμοῦ ὑποδεικνυόμενον παρ' αὐτῶν. Φερ' εἰπαῖν, εἰάν πρόκειται νὰ πλοηγῆθῃ εἰς τὴν Ἀμβέρσιν ἐν ἀτμόπλοιοις Ἑλληνικῶν, ὁ Βέλγος πλοῖος δὲν θὰ ἐφαρμόσῃ τὸ νέον Βελγικὸν σύστημα διαταχῶν πηδαλιούχιας, παρὰ εἰάν λάβῃ σχετικὴν συγκατάθεσιν τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίαρχου.

Ὡς γνωστὸν τὸ Ἀγγλικὸν σύστημα πηδαλιούχιας, ὅπερ εἶνε καὶ τὸ διεθνῶς παραδεχόμενον, εἶνε ὅλως ἀντίθετον τοῦ ὑπὸ ἐφαρμογὴν Βελγικοῦ. Ἦτοι, ὅταν ὁ πλοίαρχος διατάσῃ «δεξιὰ» τὸ πηδάλιον στρέφεται ἀριστερὰ καὶ τὸ ἀντίθετον. Ἐπὶ τοῦ συστήματος τῶν διαταχῶν πηδαλιούχιας ἔχουν διαεξαχθῆ μέτροι σήμερον ἐβρῆται σαφῆς ἡσυχία, σκοπὸν ἔχουσαι τὴν ἐξεύρεσιν τοῦ ἀπλουστεροῦ τρόπου. Μέχρι τούτου οὐδαμῶς ἀπόφασις ἐλήφθη ἐν Ἀγγλίᾳ, λόφω σοβαρῶν διαφωνιῶν τῶν Ἀγγλῶν ναυτιλλομένων.

Ν. & Δ. ΚΟΡΔΙΟΛΗΣ

ΕΡΓΟΛΑΒΟΙ ΦΟΡΤΟΕΚΦΟΡΤΩΣΕΩΝ

&

ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ ΦΟΡΤΗΓΙΔΩΝ

ΧΑΡΙΛΑΟΥ ΤΡΙΚΟΥΠΗ Β

ΤΗΛΕΦ. 9-68

ΤΗΛΕΓΡ. ΔΙΕΥΘΥΝ. "ΝΙΔΙΚΟΡΔ., - ΠΕΙΡΑΙΑ

Η ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΗ ΙΚΑΝΟΤΗΣ ΤΩΝ ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΩΝ ΤΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ

Ασφάλεια της θαλασσοπλοίας

Είπε αληθές ότι, όσα πληρέστερον είνε οργανωμένη μία πολιτεία, τόσον αυστηρότερα είνε εις τυπικότητα περί την αναγνώρισιν των απαιτούμενων ιδιοτήτων και προσόντων η επγγελματικών γνώσεων από τα πρόσωπα άτινα αναλαμβάνουσιν υπηρεσίας είτε δημοσίας είτε ιδιωτικής η μικτής, εκ των όποιων, εξαρτώνται συμφέροντα πάσης φύσεως, κατά τό μάλλον η ήττον σημαντικά.

Έκ του μεγέθους δέ των συνεπειών αιτινες θα προέκυπτον εκ της επγγελματικής ανεπαρκείας του αναλαβόντος υπηρεσίαν τινα διοικητικήν, εξαρτάται και η αυστηρότης των απαιτήσεων της πολιτείας, δια τα προσόντα και την εν γένει επγγελματικήν ειδικότητα του προσώπου τούτου.

Ουδείς θα άμφισβητήσει ότι μία σύγκρουσις δύο άτμοπλοίων εν ανοικτώ πελάγει και υπό κακοκαιρίαν παρέχει την τραγικωτέραν εικόνα άνυπολογιστων και ανεπανορθώτων πλειστάκις ζημιών, και συνεπώς ο τε πλοίαρχος και οι αξιωματικοί καταστρώματος και μηχανής οι έντεταλμένοι να τηρώσι φυλακώς επί των πλοίων δέον να παρέχουσιν έγγύησιν πλήρους επγγελματικής επκρείας τεκμαιρούσης την κατά τό ανθρώπινως δυνατόν πρόληψιν τοιούτων εν πελάγει συμφορών.

Έκάστη πολιτεία θα ήδύνατο δυνάμει των κυριαρχικών αυτής δικαιωμάτων να ρυθμίξη κατά τό δοκούν ο,τι άφορά την σημαντικωτάτην ταύτην υπόθεσιν της ασφαλείας της θαλασσοπλοίας θέτουσα ιδίους κανόνας διέποντας αυτήν και αποδλέποντας εις την άποφυγήν συγκρούσεων, καθώς και να άπαιτη τα κατά την ιδικήν της αντίληψιν προσόντα από τους άνωτέρω μνησθέντας εις ούς άνατίθενται τασύτης αξίας συμφέροντα εν οίς τό πολυτιμώτερον η ζωή επί των πλοίων.

Έπειδή όμως η θαλασσοπλοία δέν είνε περιωρισμένη δι' εκάστην Ναυτιλίαν έντός των Έθνικών παραλίων της, άλλ' εκτεταμένη άνα την υδρόγειον και ελευθέρα άνευ ούδαμιάς εξαιρέσεως, είνε προφανές ότι θα έπρεπε να ισχύουσιν όμοιοι κανονισμοί διεθνείς δι' όλους τους θαλασσοπλοούντας, και μόνον ούτω θα ύπήρχεν έγγύησις ασφαλείας, τουτέστιν άποφυγής από των τρομερών συγκρούσεων πλοίων.

Τοιούτοι κανονισμοί από πολλού χρόνου έχουν μελετηθή υπό Διεθνών Ναυτικών συνδικακίσεων και υιοθετήθησαν υπό των διαφόρων Ναυτικών χωρών, ισχύοντες και ως Διεθνείς νόμοι, και ως Έθνικοί τοιούτοι, εσχάτως δέ έγινοντο ελαφραί τροποποιήσεις αιτινες υιοθετήθησαν και υπό της ήμετέρας πολιτείας κατόπιν γνωματεύσεως ειδικής επιτροπής εις ήν είχομεν την τιμήν να λάβωμεν μέρος.

Ούχ ήττον όμως, λόγω της καταπληκτικής αναπτύξεως της θαλασσοπλοίας, εν τη προκειμένη περιπτώσει και του Ναυτικού Έμπορίου, δέν θα ήρχον μόνον οι τεθειμένοι κανόνες και τό κύρος των πολιτειών αιτινες τους υιοθέτησαν, άλλ' άπητείτο όπως οι τεταγμένοι δια την εφαρμογήν αυτών όμοι με τας λοιπάς άπαιτήσεις των επγγελματικών αυτών υπηρεσιών, έχωσιν άπκραιτήτους γνώσεις και προσόντα δια να είνε πράγματι οι καλοί εκτελεσταί των κανόνων τούτων.

Καίτοι δέ όλα τα Ναυτικά Κράτη λίαν ένωρίς κατενόησαν την ανάγκην ταύτην και ήξίωσαν από τους επιθυμούντας να κριθώσι και άκνηρωρισθώσιν άρμόδιοι δια τας θέσεις Πλοίαρχου και αξιωματικών καταστρώματος, ώρισμένα προσόντα επγγελματικών γνώσεων και Ναυτικής πείρας, εν τούτοις όμως τό Διεθνές Γραφείον Έργασίας τό—ίδρυθέν δυνάμει του άρθρου 388 της συνθήκης των Βερσαλλιών — επελήθη του ζητήματος τούτου εν ειδικάις διασκέψεσι κατά τό πνεύμα και την σπουδικότητα αυτού.

Πρός τον σκοπόν τούτον συνεκλήθη τή 1929 η πρώτη ειδική διάσκεψις εις ήν εν εκ των θεμάτων της ήμερησίας διατάξεως ήτο τό ακόλουθον.

«Θεσμός παρ' εκάστου Ναυτικού Κράτους ελαχίστου όριου επγγελματικής ικανότητας άπαιτούμένης από τους πλοίαρχους, αξιωματικούς καταστρώματος και μηχανής τηρούντας φυλακήν επί των εμπορικών πλοίων».

Εις την διάσκεψιν εκείνην και δη κατά την συζήτησιν του άνωτέρω θέματος, καθ' ήν άτυχώς η Έλλάς δέν άντεπροσωπεύθη προσηκόντως, έμελετήθησαν αι κείμεναι νομοθεσία όλων των Ναυτικών χωρών.

Έν συνεχεία δέ η διάσκεψις απεφάσισεν όπως τό θέμα τούτο συζητηθή τελειωτικώς εις προσεχή σύνοδον, ήτις θα έχη ύπ' όψιν τας γνώμας και άποκρίσεις των Ναυτικών χωρών επί έρωτημάτων συναφών, άτινα και υπεβλήθησαν ήδη εις τας Κυβερνήσεις όλων των μελών της Κοινωνίας των Έθνών.

Τα τεθέντα έρωτήματα είνε τα ακόλουθα :

1) Φρονείτε ότι πρέπει η διεθνής διάσκεψις Έργασίας να εισηγηθή εν σχέδιον συμβάσεως όρίζον ότι αι εθνικαί νομοθεσία δέον να άπαιτώσι διπλώματα επγγελματικής ικανότητας από τους προσλαμβανόμενους υπό την ιδιότητα, α) πλοίαρχου, β) αξιωματικού φυλακής επί της γαφύρας, γ) πρώτου μηχανικού και δ) αξιωματικού φυλακής εν τή μηχανοστασίω ;

2) Έν τή έρωτήματι τούτῳ καθορίζονται σφαιρότερον αι ιδιότητες των άνωτέρω, παρὰ των όποιων θα άπαιτηται διπλωμα επγγελματικής ικανότητας.

3) Φρονείτε ότι δέον να άφαιθώσιν ελευθερία αι εθνικαί Νομοθεσία δια παρέλκυσιν από της διεθνούς συμφωνίας, αναλόγως του τύπου του πλοίου και της χωρητικότητας αυτού ;

4) Φρονείτε ότι άφίνοντες τας εθνικάς νομοθεσίας ελευθέρας δια τον εν λεπτομερείαις καθορισμόν των άπαιτούμενων προσόντων δια την άπόκτησιν διπλώματος δέον να άποδειχθή όπως γενικαί βάσεις των άπαιτήσεων των ώσι, α') κατώτερον όριον ηλικίας, β') ώρισμένην ναυτικήν πείρα, γ') εϋδοκίμησις εις εξετάσεις ;

5) Φρονείτε ότι θα έπρεπε να υιοδειχθή εις τας Έθνικάς Νομοθεσίας ότι όφείλουν να προβλέψωσι ποινικάς κυρώσεις κατά :

α) του πλοιοκλήτου του παραλαβόντος πρόσωπον υπό τας ιδιότητας πλοίαρχου, αξιωματικού καταστρώματος και μηχανής άνευ διπλώματος, β) του πλοίαρχου η αξιωματικού ναυτολογουμένου με ψευδή διπλώματα ;

γ) και τίς θα είνε ο χαρακτήρ της τσιούτης κυρώσεως, ποινικός η πειθαρχικός ;

6) Φρονείτε ότι θα έπρεπε να χορηγηθή τό δικαίωμα της κρατήσεως του πλοίου, από τας κρατικάς αρχάς, εις περίπτωσιν καθ' ήν τό έπιτελείον του πλοίου δέν είνε προσηκόντως κατηγορησένον ;

Τα άνωτέρω έρωτήματα υπεβλήθησαν εις τας Κυβερνήσεις των Ναυτικών χωρών από του Νοεμβρίου του 1929, και ήδη έχουνιν άποστείλει τας άπαντήσεις τα εξής Κράτη. Νότιος Άφρική, Γερμανία, Αυστραλία, Βέλγιον, Κούβη, Δανία, Ισπανία, Έσθονία, Φινλανδία, Γαλλία, Μεγάλη Βρετανία, Ινδία, Ιρλανδία, Ιταλία, Ιαπωνία, Λεττωνία, Νορβηγία, Ολλανδία, Πολωνία, Ρουμανία, Σουηδία, Τσεχοσλοβακία, Γιουγκοσλαβία, Αυστρία, Αίτη, Ούγγαρια, Λουξεμβούργον, Σιάμ, Έλβετία, Καναδάς, Νέα Ζηλανδία και Πορτογαλία.

Επί των άπαντήσεων τούτων θα γίνη εκτενης συζήτησις κατά την προσεχή δευτέραν διάσκεψιν, ένα ληφθή άπόφασις ήτις θα έχη η μορφή Διεθνούς Συνθήκης η συστάσεως εις τα μέλη της Κοινωνίας των Έθνών.

Ός δέλεψη τις εν τη απεριθμήσει των Κυβερνήσεων αιτινες άπήνησαν εις τα υποβληθέντα έρωτήματα, άπουσιάζει η Έλλάς ήτις θα όφειλε πρώτη μεταξύ των λοιπών να δείξη τό ενδιαφέρον της δια τό ζωτικώτατον τούτο ζήτημα τό στηρίζον την Έθνικήν Οικονομίαν της.

Αι άπαντήσεις όλων των Κυβερνήσεων γενικώς είνε καταφατικά, τουτέστιν όλα συμφωνούσιν ότι πρέπει να εξασφαλισθή η Θαλασσοπλοία δι' όμοιομόρφων θεσμών, τούλάχιστον εις γενικάς βάσεις, μεθ' ώρισμένων παρατηρήσεως άφορώσας τας λεπτομερείας και εξαρτωμένας μάλλον εκ των ιδιαιτέρων Έθνικών συνθηκών.

Ἡ Μεγάλη Βρετανία λ. χ. ἀποδέχεται τὴν διὰ Διεθνούς συνθήκης ρύθμισιν αὐτοῦ ἐξαιρουμένων τῶν ἀλιευτικῶν, καὶ ἀφιεμένης ἐκάστης Κυβερνήσεως ἐλευθέρως διὰ τὴν μορφήν τῆς κυρώσεως τῶν τεθησομένων κανόνων.

Ἡ Γαλλία ὑπερβαμπίζει, ἰδίως ἔχουσα ὑπ' ὄψιν τὴν σύγκρουσιν τοῦ ἀ)π «Lotus» μετὰ τοῦ Τουρκικοῦ «Boz—Kourt».

Εἰς ἓν σημεῖον ἀφορᾷ τὸ 3ον ἐρώτημα σχεδὸν ἅπασι αἱ ἀπαντήσεις συνιστῶσιν ὅπως ἐξαιρεθῶσι τῆς Διεθνούς συμφωνίας τὰ κάτω τῶν 200 τόνων ἱστιοφόρα τῆς ὑποχρεωτικῆς προσλήψεως διπλωματούχων μηχανικῶν καὶ ἀξιωματικῶν.

Εἰς τὸ 4ον ἐρώτημα συμφωνουσὼν ὄλων τῶν ἀπαντήσεων, προστίθεται λίαν ὀρθῶς καὶ δικαίως ὑπὸ τοῦ Βελγίου ἡ ἀξίωσις ὅπως ἀπαιτοῦνται ἀπὸ τοῦ διπλωματούχου, φυσικὴ καὶ ἡθικὴ ἰδιότητες, καὶ συγκεκριμένως ἐπαγγελματικὴ ἡθικὴ τῆς ὁποίας ἀτυχῶς σπανίως συναντῶνται ἴχνη.

Ὅσον δὲ ἀφορᾷ τὰς κυρώσεις διὰ παράβασιν τῶν ρυθμισθησομένων ἀπαιτήσεων, αἱ περισσώτεροι ἀπαντήσεις ἀποφαίνονται ὑπὲρ τῶν ποινικῶν ποινῶν, ἐνθ' ἃ ἐπρεπε γὰ προστεθῆ καὶ ἡ ποινὴ τοῦ προστίμου.

Συμπερασματικῶς θὰ ἠδύνατο νὰ καθορισθῶσι τὰ ἀκόλουθα, ἀφορῶντα τὸ κατώτερον ὅριον ἐπαγγελματικῆς ἱκανότητος τῶν πλοιαρχῶν καὶ ἀξιωματικῶν καταστρώματος καὶ μηχανῆς:

1) Διὰ διεθνούς συμφωνίας νὰ θεσπισθῆ ὅπως ἐκάστη Κυβερνήσις καθιερώσῃ κατώτερον ὅριον ἐπαγγελματικῆς ἱκανότητος ἐφ' ἧς νὰ χορηγῆ διπλώματα εἰς τοὺς ἀναλαμβάνοντας τὴν κυβερνήσιν πλοίου ἢ τὴν τήρησιν φυλακῆς ἐπὶ τῆς γεφύρας καὶ ἐν τῇ Μηχανοστασίῳ.

Ἐκ τῆς διατάξεως ταύτης νὰ ἐξαιρεθῶσι τὰ κάτω τῶν 200 τόνων ἱστιοφόρα ὅσον ἀφορᾷ τοὺς ἀξιωματικούς γεφύρας καὶ μηχανῆς, καθὼς καὶ τὰ τῆς ἐπακτίου ἀλιείας.

2) Προσόντα πρὸς ἀπόκτησιν διπλώματος.

α) κατώτερον ὅριον ἡλικίας.

β) Ναυτικὴ πείρα.

γ) Γραμματικὴ μόρφωσις.

δ) Φυσικὴ ἀριότης.

ε) Ἐπαγγελματικὴ ἡθικὴ.

στ) Εὐδόκιμος ἐξέτασις

3) Ποινὰ εἰς τοὺς παραβάτας τῶν διατάξεων τούτων.

α) Πρόστιμον εἰς τὸν πλοιοκτήτην.

β) Ποινικὴ κύρωσις εἰς τὸν πλοιοκτήτην καὶ τὴν ἀναλαμβάνοντα ἄνευ προσόντων ὡρησεῖαν.

4) Αὐστηροτάτη δέον νὰ εἶνε ἡ ἐπίβλεψις ἐπὶ τῆς νομίμου συνθέσεως τοῦ ἐπιτελείου τῶν πλοίων, καὶ κράτησις αὐτῶν ἐν ἐνικίτῃ περιπτώσει.

Χωρὶς νὰ ἀναζητήσωμεν καὶ ἀνεύρωμεν ἐὰν πλείστα θαλάσσια διαταχίματα ὀφείλωνται εἰς τὴν ἀνεπαρκῆ σύνθεσιν τοῦ ἐπιτελείου, καὶ μὴ ἐγκρίνοντας τὴν γνώμην ὅτι λ. χ. ἐὰν ὁ ἀνθυποπλοίαρχος εἶνε ἄνευ διπλώματος, θὰ τὸν ἀναπληρώσῃ ὁ πλοίαρχος εἰς τὴν φυλακὴν τοῦ, (διότι τοῦτο εἶνε ἄτοπον), ἔχομεν τὴν γνώμην, ὅτι ἡ σύνθεσις οὐχὶ μόνον τοῦ ἐπιτελείου, ἀλλὰ καὶ τοῦ λοιποῦ πληρώματος, δέον νὰ εἶνε ἐκείνη τὴν ὁποίαν ἀπαιτοῦσιν ἡ ἀσφάλεια τῆς Ναυσιπλοίας, καὶ αἱ ναυτικαὶ ἀνάγκαι.

Πλείστα ζημίαι προξενοῦνται εἰς πλοῖα, λόγῳ ἐλλείψεως καὶ εἰς ναῦτου ἀκόμη, ὅπως θὰ ἀντιλαμβάνονται ὅσοι ἔχουσι ναυτικὴν πείραν, πολλῶν δὲ μᾶλλον ὅταν λείπει εἰς διπλωματούχος.

Πραγματικοῦσιν τῶν ἀνωτέρω ὑποδείξεων, καὶ ὁ Ναυτικὸς ἐπαγγελματικὸς κόσμος θὰ ἀναπτυχθῆ ποιοτικῶς καὶ ἡ ναυτικὴ θὰ προσδεύσῃ ὅσον ἐξαρτᾶται ἐκ τοῦ προσωπικοῦ καὶ ἡ Ναυτικὴ ἡμῶν ἐμφάνισις, ἐν τῇ ἡμεδαπῇ καὶ ἐν τῇ ξένῃ θὰ εἶνε ἀξία τῆς Ναυτικῆς ἡμῶν ἱστορίας καὶ τῆς Ναυτικῆς δημιουργικότητος ἡμῶν.

Κ. ΔΑΝΑΛΗΣ

ΘΕΟΔ. Π. ΚΡΕΜΜΥΔΑΣ

ΔΙΚΗΓΟΡΟΣ

ΓΕΩΡΓΙΟΥ Α' 11

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛ. 2-94

ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΥΣΑΙ ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΔΙΚΑΙ

ΑΠΑΙΤΗΣΙΣ ΝΑΥΤΙΑΙΑΚΩΝ ΕΞΟΔΩΝ

ΔΙΑ ΠΛΟΙΟΝ ΕΝΟΙΚΙΑΣΜΕΝΟΝ

Ἐνάγων: Ὁ Νορβηγὸς πρᾶκτωρ τοῦ πλοίου.

Ἐναγόμενοι: Οἱ ἰδιοκτῆται τοῦ πλοίου.

(Ἐνώπιον τοῦ Νορβηγικοῦ Ναυαρχείου)

Τὸ δικαστήριον τοῦ Νορβηγικοῦ Ναυαρχείου ἐξέδωκεν ἐσχάτως ἀπόφασιν ἐπὶ μιᾶς ἐνδιαφερούσης ὑποθέσεως δι' ἀπείτην λογαριασμοῦ ναυτικῶν ἐξόδων πληρωθέντων πρὸς τὸν πρᾶκτωρα ἐνδὲς ἀτμοπλοίου τελευτῶτος ὑπὸ χρονολόγησιν (τάξιμ-τάρτερ).

Τὸ πλοῖον τοῦτο ἐγκυλώθη κατὰ Μάϊον τοῦ 1929 διὰ δώδεκα μῆνας μὲ συνήθεσ συμβόλαιον τύπου «Baltim», εἰς τὸ ὁποῖον περιλαμβάνεται μεταξὺ ἄλλων, ὅτι «ἐὰν ὁ πλοίαρχος ἤθελε ζητήσῃ χρήματα διὰ συνήθη ἐξοδα πρὸς ἐξόφλησιν λογαριασμῶν τοῦ πλοίου εἰς οἰονδήποτε λιμένα, τὸ ἀναφερόμενον ποσὸν θὰ κατεβάλλετο πρὸς τὸν ἐνοικιαστῆν ἢ τὸν πρᾶκτωρα τῶν καὶ θὰ ἀφαιρετο ἐκ τοῦ ἐνοικίου τοῦ ἐπομένου μηνός». Τοιαῦτα πληρωμαὶ δὲν ἐβάρυναν τοὺς ἐνοικιαστὰς, οἱ ὅποιοι ὑπεχρεοῦντο μόνον διὰ τὰς πληρωμὰς τῶν ὑπερωριῶν τοῦ πληρώματος.

Εἰς ναυτικὸς πρᾶκτωρ εἰς τὸν λιμένα Drammen (φίρδ τοῦ Ὀσλο), εἰς ὃν ἦτο συστημένον ἓκ πλοῖον, εἶχε πληρῶσαι ποσὸν 933 κορωνῶν, ἐξ ὧν 700 κορωνῶν διὰ λ)σμὸν ναυτικῶν ἐξόδων τοῦ πλοίου καὶ 233 κορωνῶν δι' ὑπερωρίας τοῦ πληρώματος. Εἰς προηγουμένης παρομοίας περιπτώσεως ὁ πλοίαρχος εἶχε ὑπογράψαι μίαν συνήθη ἀπόδειξιν, τοῦτο δὲ εἶχε πράξει καὶ διὰ τὴν ἐν λόγω περίπτωσιν, ἣτις ἐφθασε μέχρι τοῦ δικαστηρίου τοῦ Νορβηγικοῦ Ναυαρχείου.

Ἡ ἀπόδειξις αὕτη ἀνέφερε τὰ αἰτιολογικὰ τῶν δύο κονδυλίων, κατὰ παράκλησιν ὅμως τοῦ πρᾶκτορος εἶχε προσθέσει ὁ πλοίαρχος διὰ τὸ ποσὸν τῶν 700 κορωνῶν τὴν ἀκόλουθον φράσιν: «Ἐναντι λογαριασμοῦ τοῦ ἀτμοπλοίου δι' ἐξοδα ἐκτελέσεως τοῦ ταξειδίου».

Δεδομένου ὅτι ἐπρόκειτο περὶ ναυτικῶν ἐξόδων διὰ τὴν πληρωμὴν τῶν ὁποίων ἐβαρύνοντο κατὰ τὸ ναυλοσύμφωνον οἱ πλοιοκτῆται, οἱ ἐνοικιασταὶ ἐκράτησαν ἀπὸ τῶν λ)σμῶν τὰς 700 κορωνῶν. Βραδύτερον ἡ ἐνοικιαστὴς τοῦ πλοίου ἐλύθη, ὁ δὲ πρᾶκτωρ μὴ εἰσπράξας ἀπὸ τοῦ ἐνοικιαστῆς τὸ κονδύλιον τῶν 700 κορωνῶν ἐστράφη πρὸς τοὺς ἰδιοκτῆτας τοῦ πλοίου, οἵτινες ἦσαν μὲν ὑπόχρεοι διὰ τὴν πληρωμὴν, εἶχον ὅμως πληρῶσαι ταύτην εἰς τοὺς ἐνοικιαστὰς, οἱ ὅποιοι τὴν ἐκράτησαν μόνον τῶν ἀπὸ τῶν λ)σμῶν τοῦ ἐνοικίου.

Τὸ δικαστήριον τοῦ Νορβηγικοῦ Ναυαρχείου ἀπεφάνθη ὡς ἐξῆς: «Αἱ δαπάναι ἐνδὲς ναυτικοῦ πρᾶκτορος διὰ τὰ ναυτικὰ ἐξοδα ἐνδὲς σκάφους, τὸ ὁποῖον ἀντιπροσωπεύουν, βαρύνουν ὁπωσδήποτε τὸν πλοιοκτῆτην, ὅστις καὶ εἶνε ὑπόχρεος διὰ τὴν πληρωμὴν. Ἀσχέτως ἐὰν ὁ πλοιοκτῆτης κατέβαλε ταῦτα εἰς τοὺς ἐνοικιαστὰς, ἐφ' ὅσον ὁ πρᾶκτωρ δὲν ἐπληρώσῃ πρὸς αὐτῶν, δέον νὰ πληρωθῆ πρὸς τὸν πλοιοκτῆτην, ὅστις ἀκολούθως δύναται νὰ στραφῇ κατὰ τῶν ἐνοικιαστῶν τοῦ πλοίου διὰ τὴν ἀπείτησιν του.

Ἐν συνεχείᾳ τὸ δικαστήριον ἐπέβαλε νὰ πληρωσῇ εἰς τὸν πρᾶκτωρα καὶ τὰς 233 κορωνῶν διὰ τὴν ὑπερωρίαν τοῦ πληρώματος, ἐφ' ὅσον κατέβαλε ταύτην ὁ πρᾶκτωρ καὶ ἀσχέτως ἂν ὑπόχρεος διὰ τὰς ὑπερωρίας ἦσαν οἱ ἐνοικιασταὶ. Ὁ πλοιοκτῆτης ἔδει νὰ τὰ πληρώσῃ καὶ εἴτα νὰ ἐγειρῇ σχετικὴν ἀπείτησιν ἀπὸ τοῦ ἐνοικιαστῆς.

Τὰ δύο κονδύλια τῶν 933 κορωνῶν ἐχρηματηρήσθησαν ἐν τῇ οὐσίᾳ ὡς δάνειον τοῦ πρᾶκτορος πρὸς τὸν πλοιοκτῆτην, εἰς χῆρος τοῦ ὁποίου κατελογίσθησαν καὶ τὰ ἐκ 500 κορωνῶν ἐξοδα τῆς δίκης.

ΑΛΛΑΛΟΥΦ & ΣΙΑ

5 ΟΔΟΣ ΜΕΓΑΛΟΥ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥ - ΓΡΑΜΜΑΤΟΘ. 209

ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ

Τηλεγρ. Διευθ. ΑΛΛΑΛΟΥΦΚΟ—Τηλ. 11-31

Ναυτικοὶ Πράκτορες, Ναυλώσεις, Ναυτικαὶ Ἀσφάλεια, Ἀντιπρόσωποι Ἀεροπορικῶν Ἐταιριῶν, Τουρισμὸς, Εἰσιτήρια ταξειδίων.

ΤΑ ΔΙΕΘΝΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ

ΤΟ ΖΗΤΗΜΑ ΤΩΝ ΠΑΛΑΙΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Η ΕΚΘΕΣΙΣ ΤΟΥ BOARD OF TRADE

Ἡ κατωτέρω δημοσιευμένη ἔκθεσις τῆς ὑπὸ τοῦ Ἀγγλικοῦ Board of Trade διορισθείσης ἐπιτροπῆς διὰ τὴν γνωμάτευσιν ἐπὶ τῶν κατευθύνσεων τῆς Ἀγγλικῆς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς ἐν σχέσει μετὰ τὰ παλαιὰ πλοῖα ἐνέχει ἐξαιρετικὴν ὄλως σημασίαν καὶ διὰ τὴν Ἑλληνικὴν ναυτιλίαν. Ἡ Ἑλλάς, ὡς γνωστὸν, κέκτηται τὴν μεγαλυτέραν ἐν ἀναλογίᾳ παλαιὰν χωρητικότητα ἐναντι ὅλων τῶν Ναυτικῶν Κρατῶν, εἶνε δὲ νωπαὶ ἀκόμη εἰς τὴν νήμην ὄλων μας αἱ ἐπιθέσεις, ἃς ὑπέστη ἡ Ἑλληνικὴ ἐμπορικὴ Ναυτιλία ἀπὸ μέρους τῶν Ἀγγλῶν πλοιοκτητῶν καὶ τῶν Ἀγγλικῶν δημοσιογραφικῶν ὀργανῶν διὰ τὸ ζήτημα τῆς παλαιότητος τῶν σκαφῶν τῆς, καθὼς καὶ αἱ διατυπωθεῖσαι γνώμαι, καθ’ ἃς οἱ Ἀγγλοὶ πλοιοκτῆται «διαπράττουν ἐγκλημα» κατὰ τὸν ἐπιχειρησῶν τῶν πωλοῦντες εἰς Ἑλλάσας καὶ Ἰταλοὺς τὰ ἀχρηστεύμενα παρ’ αὐτῶν σκάφη, διότι οἱ Ἕλληνες καὶ οἱ Ἰταλοὶ μετὰ μικρὰ κεφάλαια καὶ μετὰ ὀλιγώτερα ἐξοδα κινήσεως τῶν πλοίων τῶν συναγωνίζονται ἐπιτυχῶς τὰ νεότευκτα Ἀγγλικά φορηγὰ.

Γνωσταὶ εἶνε ἀκόμη καὶ αἱ σκέψεις τῶν Ἀγγλῶν ἀσφαλιστῶν ἐν σχέσει μετὰ τὰ παλαιὰ σκάφη. Ἐὰν ἡ Ἀγγλικὴ ναυτιλία ἀπλήσαστο κατὰ ἕνα οἰονδήποτε τρόπον τῆς παλαιᾶς αὐτῆς χωρητικότητος, ἀλλοῖαι θὰ ἦσαν αἱ τελικαὶ ἀποφάσεις τῶν Ἀγγλικῶν ἀσφαλιστικῶν κύκλων. Τοῦτο ἀπετέλεσε τὴν μοναδικὴν σκέψιν, ἣτις τοὺς συνεκράτησε ἀπὸ τοῦ νάμῃ προβοῦν μίαν ὥραιον προῖαν εἰς τὴν πλήρη ἀρνήσιν ἀσφαλίσεως σκαφῶν ἡλικίας ἄνω τῶν 25 ἐτῶν. Κέκτηται ὁμοῦ καὶ ἡ Ἀγγλικὴ ναυτιλία ἕνα μεγάλο ποσοστὸν παλαιῶν πλοίων. Ἐπομένως τὰ διατυπούμενα ὑπὸ τῆς ἐπιτροπῆς τοῦ Board of Trade συμπεράσματα ἐνέχουν ἀπὸ τῆς πλευρᾶς ταύτης ἐξαιρετικὴν σημασίαν διὰ τὴν Ἑλληνικὴν ναυτιλίαν, διότι ἀναγνωρίζεται ἐπίσημως τὸ ἀδύνατον τοῦ καθορισμοῦ ὀρίου ἡλικίας, πέραν τοῦ ὁποίου ἔδειν νὰ ἀχρηστεύηται ἕνα φορηγὸν πλοῖον καὶ διότι ἐξ ἄλλου ἡ ἐπιτροπὴ δὲν ἀπέδεχθη τὰς προταθείσας λύσεις, περὶ μὴ πώλησεως τῶν παλαιῶν Ἀγγλικῶν πλοίων εἰς ἀλλοδαποὺς πρὸς ἐκμετάλλευσιν, ἀλλὰ διαλύσεως αὐτῶν. Ἡ ἐπιτροπὴ ὄχι μόνον ἀφίκετο πλῆρη πρωτοβουλιᾶν ἐνεργείας ἐπὶ τοῦ προκειμένου εἰς τοὺς ἐφοπιστάς, ἀλλὰ καὶ διεπίστωσεν, ὅτι εἶνε προτιμωτέρα ἡ πόλησις εἰς ἀλλοδαποὺς πρὸς ἐκμετάλλευσιν τῶν παλαιῶν Ἀγγλικῶν πλοίων, παρὰ ἡ διάλυσις τῶν.

Ἡ ἀναφερθεῖσα ἐπιτροπὴ τοῦ Board of Trade συνεστήθη διὰ νὰ μελετήσῃ τοὺς οικονομικοὺς παράγοντας διὰ τὴν δυνατότητα ἀντικαταστάσεως τῶν παλαιῶν Ἀγγλικῶν πλοίων διὰ κτινουργῶν ἄνευ Κρατικῆς ἐπιβάρυνσεως καὶ νὰ ὑποδείξῃ ἀναλόγως τὰ ἐνδεικνύμενα μέτρα. Ἡ ἐπιτροπὴ συνεκροτήθη ἀπὸ τοὺς σερ Ernest Glover, σερ Frederick Lewis καὶ τοὺς κ.κ. R. Denison καὶ G. Lathan ὑπὸ τὴν προεδρείαν τοῦ κ. G. A. Mitchell.

Ἡ ἐπιτροπὴ μετὰ μικροχρόνιον μελέτην καὶ ἀναλυτικὴν ἐρευναν κατήρτισε τὴν ἔκθεσίν τῆς, ἣτις καταλήγει εἰς τὸ ἀκόλουθον συμπέρασμα:

«Ἐξέλιξα ἐχρησιμοποιεῖται διαπιστώσαντες τὸ ἀδύνατον ἐξευρέσεως σχεδίου πρὸς διάλυσιν τῶν παλαιῶν πλοίων ἀπλοῦ, εἴτε συνδεδεμένου δι’ ἀντικαταστάσεως μετὰ κτινουργεῖς μονάδας, σχεδίου ἔξασφαλιζομένου ἀπὸ τὴν ἀναγκαστικὴν οικονομικὴν ὑποστήριξιν τῶν ἐνδιαφερομένων βιομηχανικῶν καὶ ἄνευ Κρατικῆς ἀρωγῆς. Τοιοῦτον πρακτικὸν σχέδιον, φιλοδοκίως ἐκτελούμενον, εἶναι ἀδύνατον νὰ συνταχθῇ. Ἡ ἡμέτερα λελογομένη γνώμη πιστοποιεῖ, ὅτι πᾶν τοιοῦτον σχέδιον διαλύσεως ἢ ἀντικαταστάσεως ἢ ὅποιουδήποτε περιορισμοῦ τῶν πλοιοκτητῶν πρὸς πώλησιν τῶν παλαιῶν τῶν σκαφῶν, ἔστω καὶ ἐὰν ἐκρίνητο πρακτικῶν, ἦθελεν ἀποβῆναι ἐν τῇ οὐσίᾳ ἐπιζήμιον εἰς τὸ Ἑθνικὸν συμφέρον».

Οἱ ἐκ τῶν μελῶν τῆς ἐπιτροπῆς βουλευταὶ κ.κ. Denison καὶ Lathan ὑπέγραψαν μετὰ τινὰς ἐπιφυλάξεις. Δηλαδή, δὲν εἶνε πεπεισμένοι ὅτι ἐν σχέδιον διαλύσεως ἐν συνδυασμῷ μετὰ κτινουργεῖς ἦθελεν εἰσθεῖ Ἑθνικῶς ἐπιζήμιον καὶ ὅτι τοιοῦτον ἀμοιβαίαν συμφωνίαν μετὰ τῶν ἐνδιαφερομένων δὲν θὰ εἶνε δυνατόν νὰ ἀποληξῶν εἰς πρακτικὰ ἀποτελέσματα ἐναρμονίσεως τῶν διαφόρων συμφερόντων. Οἱ δύο οὗτοι βουλευταὶ συνιστοῦσιν εἰς τοὺς πλοιοκτῆτας νὰ μελετήσωσιν ἐπιεικῶς τὴν σύστασιν ἐπιτροπῆς τῆς ὀργανισμοῦ ἐν συνεργασίᾳ μετὰ τοὺς διαλυτάς καὶ τοὺς βιομηχανοὺς σιδήρου καὶ χάλυβος πρὸς ἐπίτευξιν συμβάσεως, ἣτις θὰ ἀποτρέψῃ τὴν περαιτέρω ἀκκύνιστον διάθεσιν παλαιῶν πλοίων εἰς ἀλλοδαποὺς διαλυτάς καὶ θὰ δημιουργήσῃ ἀποκλειστικῶς διὰ τὴν Ἀγγλίαν μίαν ὠφέλιμον πηγὴν πρώτων ὀλών.

Ἡ ἔκθεσις τῆς ἐπιτροπῆς ἔχει ὡς κατωτέρω:

ΟΥΣΙΩΔΕΙΣ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ

Ἡ ἐπιτροπὴ ὑποδεικνύει, ὅτι τῆς εἶνε ἀδύνατον νὰ καθορίσῃ ἐπακριβῶς εἰδικὸν κανὸνα βᾶσει τοῦ ὁποίου θὰ θεσπιζήται ὄριον ἡλικίας πέραν τοῦ ὁποίου ἕνα πλοῖον θὰ ἀποβαίῃ ἀχρηστον. Τοῦτο ἐξαρτᾶται ἐκ πολλῶν παραγόντων, ὡς λ.χ. ἐκ τοῦ τύπου τοῦ πλοίου, τῶν προόδων τῆς κτινουργικῆς καὶ τῆς μηχανουργίας, ἐκ τῆς καταστάσεως τοῦ ἐμπορίου, ἐκ τῆς ἐργασίας δι’ ἣν ἕκαστον πλοῖον ἀπασχολεῖται, ἐκ τοῦ τρόπου τῆς συντηρήσεώς του κλπ.

Φυσικῶς τὰ 25 ἔτη δύνανται νὰ ληφθῶσιν, ὡς «μέσος ὄρος» τῆς ζωῆς ἐνὸς συνήθους φορηγοῦ ἀτμοπλοίου. Ἡ ζωὴ τῶν ἐπιβατηγῶν καὶ τῶν τάνκερς πιθανῶς νὰ εἶνε βραχυτέρα τῆς τῶν φορηγῶν, ἐνῶ τῶν ἰδιαιτέρου τύπου πλοίων δύνανται νὰ εἶνε καὶ

κατὰ τι μεγαλυτέρα.

Ἐχομεν πληροφορηθεῖ, ὅτι ὀλίγα πλοῖα 40 καὶ 50 ἐτῶν ἡλικίας ἐξακολουθοῦν ἀκόμη ἐργαζόμενα καὶ ἀποδίδοντα καλὰ κέρδη, συνεπῶς δὲν ὑπάρχει θετικὴ ἀπόδειξις πείθουσα ὅτι πρέπει νὰ μειωθῆται ὁ χρόνος τῆς ζωῆς ἐνὸς πλοίου, ὅταν τοῦτο εἶνε ἀκόμη χρήσιμον.

Ὁ ἐπόμενος πίναξ (Ἰουνίου 1930) ἀποδεικνύει, ὅτι ἡ Μεγάλῃ Βρετανίᾳ εἶνε ἀκόμη ὁ «ἀσυγκρίτως μεγαλυτέρος πλοιοκτῆτης ἐν τῷ Κόσμῳ» καὶ ὅτι συγχρόνως ἡ ἡλικία τῶν Βρετανικῶν πλοίων ἀποτελεῖ εὐνοϊκὴν σύγκρισιν μετὰ τὰ πλοῖα τῶν λοιπῶν Χωρῶν.

Ἰσοῦ ὁ ἐν λόγω πίναξ: Ἡ παγκόσμιος ναυτιλία συγκροτεῖται ἀπὸ 68.023.804 τόνους γκρόσ οἰτινες κατανέμονται οὕτω:

Ἡλικία πλοίων πλὴν τῶν Ἀγγλικῶν		
Ἔτη	τόνοι γκρόσ	ἀναλογία
Κάτω τῶν 5 ἐτῶν	11.221.912	16.5
Κάτω τῶν 10 ἐτῶν	24.750.953	36.4
Ἄνω τῶν 20 ἐτῶν	17.162.226	25.2

Ἡλικία τῶν Ἀγγλικῶν πλοίων

Κάτω τῶν 5 ἐτῶν	τ. γκρόσ 4.581.614	ἀναλογία 22.5
Κάτω τῶν 10 ἐτῶν	» 9.531.697	» 46.9
Ἄνω τῶν 20 ἐτῶν	» 3.209.730	» 15.8

Ἐπὶ συνόλου Ἀγγλικῶν πλοίων 20.321.226 τόνων γκρόσ.

Ἡ Ἐπιτροπὴ ἐπιστᾶ τὴν προσοχὴν ἐπὶ τοῦ γεγονότος, ὅτι οὐδεμία ἀπόδειξις ὑπάρχει, καθ’ ἣν ἡ ἀναλογία τῶν παλαιῶν πλοίων ἐν Ἀγγλίᾳ τείνει πρὸς ἀξίωσιν. Κατὰ τὸ 1930 ὑπῆρχον Ἀγγλικὰ πλοῖα κάτω τῶν 10 ἐτῶν μετὰ ἀναλογίαν 46.9 ο)ο, ἐνῶ τὰ συγκριτικὰ ποσοστὰ τῶν ἐτῶν 1925, 1920 καὶ 1915 ἦσαν 51 ο)ο καὶ 53.8 ο)ο. Ὁ τελευταῖος οὗτος ἀριθμὸς δέειν νὰ ἀποδοθῆ ἐν μέρει εἰς τὴν ζωηρὰν ναυπηγικὴν κίνησιν ἣτις ἐσημειώθη κατὰ τὰ ἔτη 1910—12, λόγω τῶν μεγάλων ἀναγκῶν τοῦ θαλασσοῦ ἐμπορίου.

Ἐξ ἄλλου τὰ 15.8 ο)ο ἀποτελοῦν διὰ τὸ ἔτος 1930 τὴν ἀναλογίαν τῶν ἡλικίας ἄνω τῶν 20 ἐτῶν Ἀγγλικῶν πλοίων, ἐνῶ ἡ ἀναλογία αὕτη κατὰ μὲν τὸ 1925 ἦτο 18.2 ο)ο, κατὰ δὲ τὸ 1920 ἦτο 17.4 ο)ο.

Ἐπὶ τοῦ θέματος τῆς τιμῆς δηλοῦται, ὅτι τοῦτο ποικίλλει σπουδαίως καὶ ἐξαρτᾶται ἐκ τοῦ τύπου τοῦ πλοίου, τῆς καταστάσεώς του καὶ ἐκ τῆς κρίσεως ἢ μὴ τῶν ναύλων. Ἐάν τις κρίνῃ αὐστηρῶς τὸν μέσον ὄρον τῆς τιμῆς τῶν παλαιῶν πλοίων ἀσχετῶς τύπων καὶ καταστάσεως, δύνανται τότε νὰ υποστηριχθῆ, ὅτι διὰ τὰ παλαιὰ σκάφη τύπου γενικοῦ φορτίου ἢ τιμὴ ποικίλλει μετὰ 3 ἕως 5 λιρῶν κατὰ τόνον γκρόσ. Διὰ τὰ παλαιὰ πλοῖα ἰδιαιτέρου τύπου ἢ τιμὴ εἶνε ὑψηλοτέρα.

Κατὰ τὸ παρελθὸν ἔτος ἀναφέρεται ἐξ ἄλλου, ὅτι ἐπωλήθησαν τὰ κατωτέρω ἀτμόπλοια διαφόρου ἡλικίας:

"Ετος ναυπ.	ά)π	Τ. γκρὸς
Πρὸ τοῦ 1905	79	157.655
1905—1909	46	151.233
1910—1914	32	130.284
1915—1919	21	53.435
1920—1930	39	65.080

Υπολογίζεται, ὅτι ἐκ τῶν ἀνωτέρω πωλήσεων (1929) εἰσεπράχθη ποσὸν 3.000.000 λιρῶν, ὡς ἔγγιστα.

ΜΙΑ "ΕΥΑΙΣΘΗΤΟΣ", ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ

Ἡ ἐπιτροπὴ εἶνε τῆς γνώμης, ὅτι δὲν ὑπάρχουν ἀποδείξεις ἐμφανίσεως ὅτι τὰ Ἀγγλικά σκάφη εἶνε τοιαῦτα, ὥστε νὰ ἀλλοιώσουν τὴν θέσιν τῆς Ἀγγλικῆς σημαίας ἐν τῷ παγκοσμίῳ μεταφορικῷ ἐμπορίῳ. Ἡ Ναυτικὴ βιομηχανία, λέγεται, ἔτι εἶνε «περιέργως εὐαίσθητος», ἔταν δὲ σημειωθῆ ζωηρότης εἰς τὸ ἐμπόριον καὶ ὕψωσης τῶν καύλων, τότε δίδονται κατὰ κανόνα παραγγελίαι ναυπηγήσεως νέων πλοίων.

Ἐὰν ἡ ἀγορὰ ἀφεθῆ νὰ κανονίσῃ μόνη τῆς τῆς θέσιν τῆς, τότε ἡ τάσις τῶν ἐφοπλιστῶν δὲν θὰ ἐκδηλωθῆ ὑπὲρ μιᾶς μικρᾶς ἀντικαταστάσεως παλαιῶν πλοίων διὰ καινουργῶν τριούτων, ἀλλὰ ὑπὲρ εὐρύτερας τοιαύτης, ὅπως συνέβη κατὰ τὸ 1920, καθὼς καὶ τελευταίως, ὅταν περτηρήθη μεγάλη ζήτησις τάνκερς. Πάντως ἡ Ναυτικὴ ὑποφέρει σήμερον ἀπὸ τὸ πλεονάζον τινάξ, ὅπερ προήλθεν ἐκ τῆς περτωθῶς ναυπηγικῆς ζωηρότητος τῶν πρώτων μεταπολεμικῶν ἐτῶν (ἐλέγχθη μάλιστα, ὅτι ἐσημειώθη κατὰ τὰ τρία τελευταία ἔτη καὶ ὑπερναυπήγησις τάνκερς).

Τὸ γεγονός, ὅτι δὲν ὑπάρχουν σήμερον παραγγελίαι πρὸς ναυπηγῆσιν, δείκνυσι ἀσφαλῶς, ὅτι δὲν ὑφίσταται οὐδεμίαν ἀνάγκη πλοίων. Εὐθύς ὡς ἤθελε περτωθῆ τοιαύτη θὰ δοθῶν ἀμείσως παραγγελίαι νέων ναυπηγήσεων, χωρὶς νὰ διαθέσῃ ἡ Ἀγγλικὴ κυβέρνησις ποσὸν τι δὲ ἀποζημιώσεις ἢ ἀμοιβὰς ἐνθαρρυντικῆς τῶν ναυπηγήσεων.

Ὅσον ἀγορᾶ τὴν πρόκειται, ὅπως διακλύονται κατ' ἔτος πλοία 500.000 τόνων γκρὸς ἐκ τῶν ἔχοντων ἡλικίαν ἄνω τῶν 20 ἐτῶν ἢ πωλοῦνται ταῦτα εἰς ἀλλοδαποὺς πρὸς ἐργασίαν, οἱ δὲ Ἀγγλοὶ ἐφοπλισταὶ ἀντ' αὐτῶν ἀντικατασκευάζουσι ἐτησίως καινουργῆ πλοία 250.000 τόνων, ἢ ἐπιτροπὴ παρατηρεῖ, ὅτι προκύπτει σημαντικὴ διαφορά μετὰ πωλήσεως πρὸς διάλυσιν καὶ πωλήσεως πρὸς ἐκμετάλλευσιν, φθάνουσι τὰς 3 λίρας κατὰ τόνον γκρὸς.

Ἄν, ὅθεν, ἀποφασισθῆ ὡς προτιμωτέρα ἢ διάλυσιν καὶ ὑποχρεωθῶν εἰς τὴν ἀπόφασιν ταύτην οἱ Ἀγγλοὶ κάτοχοι παλαιῶν πλοίων, τότε ἀπὸ τῆς ἐτησίαν πώλησιν 500.000 τ. γκρὸς θὰ χάνουσι τὸ ὀλιγώτερον 1.500.000 λίρας, ἄς καὶ θὰ ἐκέρδιζαν, ἐὰν ἐπώλουν τὰ σκάφη τῶν εἰς ἀλλοδαποὺς πρὸς ἐκμετάλλευσιν.

Θὰ ἔδει, λοιπὸν, νὰ ἐδίδετο εἰς τοὺς ἐν λόγῳ πλοιοκτῆτας ὑπὸ μορφὴν ἀποζημιώσεως ποσὸν 1.500.000 λιρῶν. Δεδομένου ὅτι δὲν θὰ καταβῆ τὸ ἐν λόγῳ ποσὸν τὸ Ἀγγλικὸν Κράτος ἀπομένει, ὅτι τὸ ἀπαιτηθῆσάμενον κεφάλαιον δεῖν νὰ συγκεντρωθῆ διὰ συνεισφορᾶς τῶν ἐνδιαφερομένων τάξεων ὑπὸ μορφὴν δασμοῦ τῶν βιομηχανικῶν τῶν καὶ μετ' ἀποφασισθῆναι πόρων ἐξ αὐτῆς τῶν τελῶν τῶν ἀσφαλίστρων ἐπὶ τῶν ὑπερχρόνων πλοίων.

Οἰαδήποτε ὅμως εὐεργετικὴ εἰσπραξὶς ἀπὸ τοὺς ἐνδιαφερομένους πλοιοκτῆται, ἤθελεν εἶσθε βεβαιωμένη καὶ θὰ ἐπιπτεν ἀνίσως ἐπὶ τῶν μεμονωμένων ἐφοπλιστῶν. Οἱ ἔχοντες καινουργῆ πλοία θὰ ἐβοήθουν ἐν τῇ οὐσίᾳ τοὺς ἔχοντες παλαιὰ τοιαῦτα, ὥστε ν' ἀποκτήσουν σύγχρονα πλοία. Οἱ οὕτω βαρυνόμενοι ἐφοπλισταὶ ἐπ' ὠφελείᾳ ἐτέρων, θὰ ἠναγκάζοντο τότε νὰ αὐξήσουν τὸν χρόνον ἀποσβέσεως τῶν πλοίων τῶν πέραν τοῦ κανονικοῦ ὁρίου.

Ἐξ ἄλλου οἰαδήποτε αὐξήσις τοῦ τέλους ἐπὶ τῶν ἀσφαλίστρων τῶν Βρετανικῶν πλοίων, ἔστω καὶ ἐν προνομίᾳ συνεννόησις θὰ ἦτο πρακτικὴ, θὰ ἔθετε τοὺς πλοιοκτῆτας εἰς ἡσσονα μοῖραν ἐναντι τοῦ διεθνοῦς ανταγωνισμοῦ καὶ συγχρόνως θὰ ἐφυγάδευεν ἐκ τῆς Ἀγγλίας καὶ ἐν τμηματῆς ἀσφαλιστικῆς ἐργασίας. Συγχρόνως οἱ ὅροι οὕτως θὰ ἐπεδύλλοντο εἰς τοὺς ἐφοπλιστὰς τοὺς διαλύοντας τὰ παλαιὰ πλοία τῶν καὶ ἀποζημιουμένων, ἵνα ναυπηγήσουν καινουργῆ, θὰ ἐδημιούργουν ἐπιπεριτέρω δυσκολίας.

Ἡ ἐπιτροπὴ διεπίστωσε περ' ὅλων τῶν ἐνδιαφερομένων διὰ τὸ ζήτημα τοῦτο βιομηχανικῶν, ὅτι δὲν θὰ ἦσαν διατεθειμένοι νὰ συνεισφέρουν διὰ τὴν δημιουργίαν κεφαλαίου σκοποῦντος τὴν χρηματοδότησιν ἐνὸς σχεδίου διαλύσεως καὶ ἀντικαταστάσεως πλοίων. Καὶ ἂν ἀκόμη ὅμως ἔσπεργον εἰς μίαν τοιαύτην θυσίαν

θὰ προέκυπτον νέα: δυσχέρεια: ἐκ τῆς ἀρνήσεως διαφόρων ἐκ τῶν ὑποχρέων εἰς τὴν καταβολὴν τῶν πιστικῶν συνεισφορῶν.

ΑΝΩΦΕΛΗΣ Ἡ ΑΝΤΙΚΑΤΑΣΤΑΣΙΣ

Ἀναφέρεται ἐν συνεχείᾳ εἰς τὴν ἐκθεσιν, ὅτι οἰονδήποτε σχέδιον καὶ οικονομικῶς ἀκόμη ὑποστηριζόμενον, ὅπερ θ' ἀπεσκοπεῖ εἰς τὴν τόνωσιν μιᾶς «ἀνωφελοῦς ἀντικαταστάσεως πλοίων», θὰ ἀπέβαινε ἐπιζήμιον διὰ τὸ Ἐθνικὸν συμφέρον τῆς Ἀγγλίας.

«Ἡ ἐμπορικὴ ναυτιλία εἶνε διὰ τὴν Ἀγγλίαν βιομηχανία ζυτικῆς σπουδαιότητος—τονίζει ἢ ἐπιτροπὴ—εἴμεθα δὲ πεπεισμένοι, ὅτι ἐν σχέδιον, ὅπερ θὰ ὑπεχρέωνε τοὺς ἐφοπλιστὰς εἰς ναυπήγησιν ἀζητήτου, χωρητικότητος κατὰ τὴν σημερινὴν ἰδίαν, κρισιμότητα, θὰ παρημποδίζε σοβαρῶς τὴν ἐφοπλιστικὴν προσπάθειαν, ὅπως συγχωνισθῆ τοὺς ξένους πλοιοκτῆτας ἐπιτυχῶς.

»Ἐπίσης ἤθελεν ἀκινήσει σεβάστων κεφάλαιον, τῶσον πολυτιμον καὶ χρήσιμον διὰ τὴν κάλυψιν τῶν ὑφισταμένων ἀναγκῶν τῆς ναυτιλίας, ἐὰν δ' ἢ πεῖρα τοῦ παρελθόντος ἀποτελεῖ ἀσφαλῆ ὁδηγὸν διὰ τὸ μέλλον, τότε δύναται νὰ ὑποστηριχθῆ βεσίμως, ὅτι παρόμοιον σχέδιον θὰ ἐπεβράδυνε τὴν ἀνάρρωσιν τῆς ναυτιλίας καὶ θὰ ἐπέδρα δυσμενῶς ἐπὶ τῆς ἱκανότητος τῶν ἐφοπλιστικῶν ἐπιχειρήσεων διὰ μελλοντικῆς παραγγελίας ναυπηγήσεων.

Ἡ ἐπιτροπὴ ἐκθέτει ἐν συνεχείᾳ τὴν γνώμην τῆς, ὅτι ἡ ἐντύπωσις ἐνὸς «σχεδίου διαλύσεως» ὅπερ θὰ περιελάμβανε καὶ τὴν ἀπαγόρευσιν πωλήσεως παλαιῶν πλοίων εἰς ξένους, θὰ ἦτο ἀντικρὺς ἀντίθετος τοῦ ἐπιδιωκόμενου σκοποῦ. Ἡ ἀπαγόρευσις πωλήσεως παλαιῶν πλοίων εἰς ξένους οὐδεμίαν ἐπίδρασιν δύναται νὰ ἔχη ἐπὶ τῆς συγχωνιστικῆς δυνάμεως τῆς Ἀγγλικῆς ναυτιλίας, μᾶλλον δὲ θὰ ἐπετάχυνε τὴν ἀντικατάστασιν διὰ καινουργῶν σκαφῶν, ἐξ οὗ θὰ ὠφελεῖτο καὶ ἡ ναυπηγικὴ βιομηχανία.

Πιστεύει ἀντιθέτως ἢ ἐπιτροπὴ, ὅτι ἡ διάλυσιν μεγάλῃς ἀναλογίας παλαιῶν Ἀγγλικῶν πλοίων θὰ ἀπεστέρει τὴν Ἀγγλικὴν ναυτιλίαν ἀπὸ τῆς συμμετοχῆς τῆς εἰς τὸν ἰσχυρότερον τύπον τῆς ναυτιλικῆς ἐργασίας, τῆς μεταφορᾶς, δηλαδή, γενικῶν φορτίων.

Σημκία τις μόνον δύναται νὰ δοθῆ εἰς τὴν πιθανότητα ἐνὸς συνδυασμοῦ πλοιοκτῆτων, διαλυτῶν καὶ βιομηχανίας σιδήρου καὶ χάλυθος δι' ὠρισμένην κατ' ἔτος καὶ ἀνάλογον τῆς δυναμικότητος τῆς ἀγορᾶς διάλυσιν ἀριθμοῦ τινος παλαιῶν πλοίων.

Εἰς τοιαύτην τινὰ συμφωνίαν, οἱ ἐφοπλισταὶ θὰ διετήρουν τὴν ἐλευθερίαν τῶν, ἵνα πωλήσωσι τὰ πλοία τῶν ἢ πρὸς περαιτέρω χρῆσιν ἢ πρὸς διάλυσιν. Θὰ ἦτο ὅμως τότε δύσκολον εἰς τοὺς διαλυτὰς τῶν πλοίων, ὅπως ὀρίσωσι μίαν παγίαν περίου τιμὴν ἀγορᾶς, ἥτις θὰ ὑφίστατο σοβαρὰς ἐπιδράσεις, ὅταν προσεφέρετο μίᾳ σεβάστων χωρητικῆς πλοίων πρὸς διάλυσιν.

Καὶ μόνον διὰ τὸν λόγον αὐτὸν ἢ ἐπιτροπὴ δὲν νομίζει ὅτι τοιαύτη συμφωνία χειριζομένη ἀπὸ τὴν βιομηχανίαν σιδήρου—χάλυθος καὶ τῶν διαλυτῶν, θὰ ἦτο πρακτικὴ. Ἀλλὰ καὶ ἐὰν ἦτο, τότε πάλιν μίᾳ μεγάλῃ δαπάνῃ κεφαλαίων ἤθελεν ἀπαιτηθῆ τὴν ὁποίαν ἐν οὐδεμίᾳ περιπτώσει θὰ ἐδέχοντο οἱ χαλυβουργοὶ καὶ σιδηροβιομηχανοὶ ἐναντι τῆς πιθανότητος ἐνὸς προδληματικοῦ μελλοντικοῦ κέρδους.

Ἐν συμπερασματὶ διατυπῶνται ἐν τῇ ἐκθεσὶ τῆς ἐπιτροπῆς ὅτι ἡ μόνη ἴσως δάσις, ἐφ' ἧς ἔνα σχέδιον διαλύσεως ἤθελε κριθῆ ὡς ἐθνικῶς συμφέρον διὰ τὴν Ἀγγλίαν θὰ ἦτο ἢ ἐπίτευξις ἐπὶ τοῦ προκειμένου μιᾶς διεθνοῦς συμφωνίας.

Ἀλλὰ καὶ ἂν ἀκόμη δεχθῆ τις ὅτι ὅλαί αἱ σπουδαιότεραι ναυτικαὶ χῶραι προσεχώρουν κατ' ἀρχὴν εἰς τὸ εὐρύτερον αὐτὸ «σχέδιον διαλύσεως» καὶ πάλιν θὰ ἦτο ἀμφίβολος ἢ διεθνῆς συμφωνία ἐπὶ ζητήματος τῶσον πολυπλόκου καὶ θριθοντος τῶσον δυσκόλου προδλημάτων.

ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΙΣ

Ἀνακοινῶνται ὅτι περὶ τὰ τέλη τοῦ μηνὸς Ἰουλίου τρέχοντος ἔτους θὰ ἐκτελεσθῶσι γενικαὶ ἐπισκευαὶ τῶν θυροπλοίων τῶν Δεξαμενῶν καὶ κατὰ συνέπειαν αἱ Δεξαμεναὶ θὰ ἀργήσωσι ἐπὶ 15θήμερον.

Παρακαλοῦνται οἱ ἐνδιαφερόμενοι ὅπως ρυθμίσωσι ἀναλόγως τὰς χρονολογίας δεξαμενισμοῦ τῶν πλοίων τῶν.

Ἐν Πειραιεῖ, τῇ 23 Μαΐου 1931

Ὁ Γεν. Διευθυντῆς
Θ. ΓΡΗΓΟΡΑΚΗΣ

Η ΕΚΜΗΔΕΝΙΣΙΣ ΤΩΝ ΑΠΟΣΤΑΣΕΩΝ

ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ ΑΕΡΟΠΛΑΝΩΝ ΚΑΙ ΥΠΕΡΩΚΕΑΝΕΙΩΝ

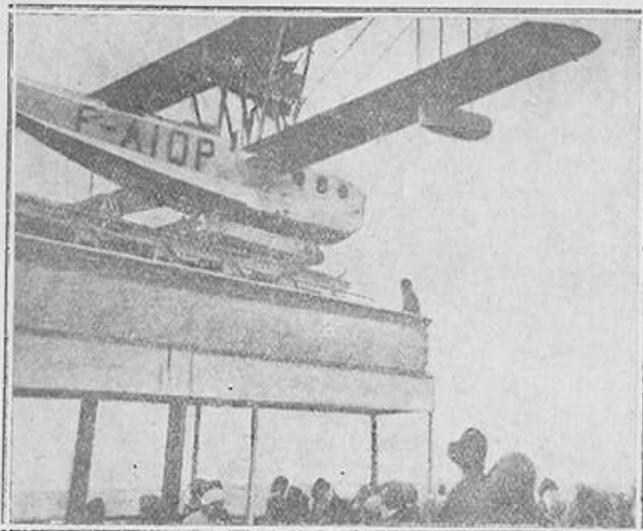
ΠΩΣ ΑΠΟΝΗΟΥΝΤΑΙ

Ἐνῶ ἀκόμη ὁ τυχερὸς ἐκείνος σαλπικτήης τοῦ Δυτικοῦ Μετώπου εἰς τὸν ὁποῖον ἔλαχε ἡ θεία μοῖρα νὰ σημάνη τὸ «Παύσατε Πῦρ» δὲν εἶχε τελειώσῃ τοὺς γλωττισμοὺς τοῦ σαλπίσματός του, ἡ ἀνθρωπότης, πιστὴ εἰς τὰ πεπωμένα της, ἐρρίπτετο εἰς νέον ἀγῶνα. Τὰ πολεμικὰ γεγονότα τὰ ὅποια τόσον συνετάραξαν ἐπὶ τετραετίαν ὀλόκληρον τὴν ὑδρόγειον ἦσαν πλέον ἱστορία δι' αὐτὴν καὶ πάντες ὁμοῦ νικηταὶ καὶ νικημένοι, λησμονοῦντες τὰ οἰκτρὰ ἀποτελέσματα τῆς πάλης, ἀπεδύοντο εἰς τὸν νέον ἀγῶνα, τὸν τοῦ Ἐμπορικοῦ καὶ Βιομηχανικοῦ συναγωνισμοῦ.

Φυσικὸν ἦτο ὁ τοιοῦτος συναγωνισμὸς νὰ ἔχη ἄμεσον τὸν ἀντικτυπον καὶ ἐπὶ τῶν συγκοινωνιακῶν μέσων, ἰδιαίτατα δὲ ἐπὶ τῶν θαλασσίων τοιοῦτων.

Οὕτω βλέπομεν ἀπὸ τῆς ἐπομένῃς τῆς Εἰρήνης τὰ Ναυπηγεῖα ὄλων τῶν χωρῶν ἀσχολούμενα πυρετωδῶς πρὸς ἀναπλήρωσιν τῶν ἀπωλειῶν τοῦ Πολέμου καὶ πέραν τούτου ἐνῶ θὰ ἦτο φυσικὸν ἡ ἐργασία τῶν νὰ σταματήσῃ εἰς τὸ σημεῖον αὐτὸ, ἐν τούτοις τὴν συνεχίζουσιν καὶ φθάνουσιν νὰ ὑπερβῶν τὴν παγκόσμιον προπολεμικὴν χωρητικότητά κατὰ πολὺ. Ἐνῶ παραλλήλως τὰ μηχανουργεῖα ἐφοδιάζουσιν καθημερινῶς διὰ τελειοτέρων προωστικῶν μηχανῶν τὰ ναυπηγήματα τῶν πρώτων εἰς τρόπον ὅστε νὰ μᾶς παρουσιάσῃ τὰ ρεκόρ τῶν κολοσσῶν «Bremen» καὶ «Europa», τὰ ἐκμηδενίσαντα τὰς ἀποστάσεις.

Ἐν τούτοις καὶ τὰ τέλεια μεταπολεμικὰ πλοῖα, τὰ παρέχοντα ἀνέσεις ὁμοίας τῶν ὁποίων οὔτε εἰς τὰ ἄριστα τῶν Ξενοδοχείων τοῦ Κόσμου δὲν δύναται νὰ ἐξασφαλίσῃ τις, τὰ ἀναγκάζοντα τοὺς ὑπερποντίους πλόας ἀπὸ Εὐρώπης εἰς τὸν Νέον Κόσμον εἰς ἀπλὰ πενθήμερα ταξιδίαι, ἐνομίσθη ὅτι δὲν θὰ ἱκανοποιῶν τὰς ἀξιώσεις τῶν ἀπαιτητικωτάτων ἐπιβατῶν τῶν ἐν δὲν συνεχρονίζοντο εἰς σημεῖον ὅστε νὰ παρέχουν αὐτοῖς καὶ τὴν τελευταίαν λέξιν τῆς ἐξελιξέως. Τὸ ἀεροπλάνον.



Ἡ ἀπὸνῆσις τοῦ ὑδροπλάνου. Τὸ ὑδροπλάνον ἔχει ἀποκτήσει ἤδη ὀριανὰ ταχύτητα 110 χιλιομέτρων

Ἀπὸ αὐτῆς τῆς θάσεως ὁρμώμενα αἱ μεγάλα ἀτμοπλοῖα ἐσκέφθησαν νὰ ἐφοδιάσῃ κατ' ἀρχὰς τὰ ἐκτελούντα πλόας περιηγητῶν ὑπερωκεανία τῶν διὰ μικρῶν ὑδροπλάνων, ἅτινα, ἐν γαλήνῃ καὶ μόνον καθαιρούμενα διὰ τῶν φορτωτήρων τῶν πλοίων, νὰ εἶνε εἰς τὴν διάθεσιν τῶν ἐπιβατῶν πρὸς ἐκτέλεσιν ἐνκερίων περιπέτων ἄνω τῶν λιμένων καὶ τῶν πλησίον πόλεων.

Ἡ ἀρχὴ ὅμως εἶνε τὸ ἤμισυ τοῦ παντός. Ἐφ' ὅσον λοιπὸν ἐγένετο τὸ πρῶτον βήμα τῆς χρησιμοποίησεως τοῦ ἀεροπλάνου ὑπὸ τοῦ πλοίου, ἦτο φυσικὸν νὰ συνδεθῶν τὰ δύο στενότερον σὺν τῷ χρόνῳ καὶ νὰ καταλήξωμεν εἰς τὸ σημερινὸν γεγονός τοῦ νὰ θεω-

ρητικὸν τὸ ἀεροπλάνον ἀπαραίτητον συμπλήρωμα ἐνὸς ταχείου συγκρόνου ὑπερωκεανείου. Ἀλλὰ, ἅς ἴδωμεν πῶς ἐφθάσαμεν εἰς τὸ γεγονός τοῦτο.

Οἱ ναυπηγοὶ πρὸς κολλυθῶντες τοὺς ναυπηγοῦντας πολεμικὰ πλοῖα συναδέλφους τῶν, εἶδον ὅτι οἱ τελευταῖοι θέλοντες διὰ διαφόρους λόγους νὰ ἐφοδιάσῃ τὰ ναυπηγήματά τῶν καὶ διὰ τοῦ νέου ὅπλου τοῦ αἰῶνος μας, τοῦ ἀεροπλάνου, καὶ μὴ δυνάμενοι λόγῳ τοῦ χώρου νὰ τοῦ δώσῃ τὸ ἀναγκαῖον ἔδαφος πρὸς ἀπονήωσιν (σημ. 1.), ἐσκέφθησαν νὰ τοῦ δώσῃ τὴν ἀναγκαῖαν ἀρχικὴν ταχύτητα εἰς μικρὸν διάστημα χώρου μεταχειριζόμενοι τὸν Καταπέλτην. Ἄμα ὡς ἐσημειώθησαν αἱ πρώται ἐπιτυχίαι τοῦ μηχανήματος αὐτοῦ καὶ ἐφηρμύσθη ὁ στερεὸς καταπέλτης ἐπὶ πολεμικῶν πλοίων οἱ κατασκευασταὶ ὑπερωκεανείων ἔσπευσαν νὰ τὸν ἐγκαταστήσῃ καὶ ἐπὶ τῶν πλοίων αὐτῶν. Οὕτω πλέον τὸ ἀεροπλάνον ἐκσφενδονιζόμενον ὑπὸ οἰασθήποτε συνθήκας θαλάσσης διὰ τοῦ μηχανήματος τούτου ἔπαυσε νὰ εἶνε ἄπλοον μέσον ψυχαγωγίας ριζηκελεύθῳ ἐπιβατῶν καὶ μετεβλήθη εἰς πρακτικὸν συμπλήρωμα ἀπαραίτητον εἰς πᾶν ταχυδρομικὸν ὑπερωκεανεῖον πλοῖον, οὕτινος προορισμὸς εἶνε καὶ νὰ μεταφέρῃ τὸ ταχυδρομεῖον, εἰς ὅσον ἔνεστι βραχύτερον χρόνον.

Σήμερον πλέον εἴκοσι τέσσαρας ὥρας πρὸ τοῦ κατάπλου τῶν ὑπερωκεανείων, τῶν ἐκτελούντων τὴν συγκοινωνίαν Κόντινεντ Βορείου Ἀμερικῆς, εἰς τὸν κατητήριον λιμένα, παραλαμβάνεται τὸ ταχυδρομεῖον ὑπὸ ἐξακοντιζόμενου ὑδροπλάνου καὶ μεταφέρεται εἰς τὸν προορισμὸν του, οὕτω δὲ ἐπιτυγχάνεται κίρως εἰς τὴν ὥρων καὶ πλέον εἰς τὴν λήψιν τοῦ ταχυδρομείου. Εἰς τὸν χρόνον αὐτὸν δέον νὰ προστεθῇ καὶ ἕτερον διάστημα τὸ ὅποιον ἐξοικονομεῖται διὰ τῆς χρησιμοποίησεως πάλιν ἀεροπλάνου ὅπερ ἀποθλασσόμενον ἐκ τοῦ παρὰ τὸν ἀφετήριον τοῦ ὑπερωκεανείου λιμένα, φθάνει τὸ ἦδη ἐν πλῆ ὑπερωκεανείου καὶ ρίπτει ἐπὶ τοῦ καταστρώματός του τὸν σάκκον τοῦ ἀπὸ τοῦ ἀπύπλου τοῦ πρώτου μέχρι τῆς ἀποθλασσέσεως τοῦ δευτέρου, συγκεντρωθέντος ταχυδρομείου.

Κατ' αὐτὸν τὸν τρόπον καὶ διὰ τοῦ διπλοῦ συνδυασμοῦ αὐτοῦ τοῦ πλοίου καὶ τῆς πετομηχανῆς ἐπετεύχθη κέρδος τριάκοντα ἕξ καὶ πλέον ὥρων περὶ τὴν ταχυδρομικὴν ἐπικοινωνίαν παλαιοῦ καὶ νέου Κόσμου, ὅπερ δυνάμεθα νὰ εἰπώμεν ὅτι δὲν εἶνε εὐκαταφρόνητον ἐὰν σκεφθῶμεν ὅτι διὰ τῶν τελευταίων ταχυπλόων ὑπερωκεανείων ὁ πλοῦς ἀπὸ Εὐρώπης εἰς Ἀμερικὴν εἶνε πέντε ἡμερῶν καὶ μερικῶν ὥρων διαρκείας, ἐπομένως διὰ τῆς οἰκονομίας 36 ὥρων ἐλαττωταὶ κατὰ τὸ τέταρτον ὁ χρόνος ἐπικοινωνίας τῶν.

Δεδομένου ἐπομένως ὅτι διὰ τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ καταπέλου ἐπέρχονται τοιαῦτα ριζικὰ μεταβολαὶ νομίζομεν ὅτι τὸ μηχανήμα τοῦτο θὰ καταστῇ μοιραίως τὸ ἀπαραίτητον καὶ ἀναπόσπαστον συμπλήρωμα τῶν νεωτέρων πλοίων καὶ ἐπομένως ὅτι δὲν ἐξερχόμεθα τῶν ὁρίων τῆς καθαρῶς ναυτικής ὕλης τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν», ἐὰν συνεχίζοντες τὸ παρὸν γνωρίζομεν εἰς τοὺς μὴ ἀσχοληθέντας μὲ τὴν ἀεροπλοῖαν ναυτικούς μας, τί εἶνε αὐτὸ τὸ νέον σύνεργον τῶν πλοίων ὁ Καταπέλτης.

Ο ΚΑΤΑΠΕΛΤΗΣ

Ἡ ἐκσφενδόνισις ἀεροπλάνου ἢ ὑδροπλάνου διὰ καταπέλου ἐφηρμύσθη, ὡς καὶ ἀνωτέρω εἰπώμεν, μεταπολεμικῶς. Μετὰ διαφόρους ἐρεῦνας ἐπετεύχθη ἐν Γαλλίᾳ νὰ ἐφοδιασθῶσιν τελευταίως τὰ ἐλαφρὰ καταδρομικὰ Duquesne, Trouville, Colbert καὶ Suffren, διὰ περιστρεφόμενον πλέον καταπέλου λειτουργοῦντος διὰ πεπιεσμένου ἀέρος.

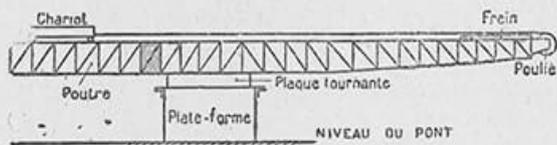
ΣΗΜ. 1.—Εἰς τὴν περίπτωσιν ὑφώσεως πετομηχανῆς ἀπὸ πλοίου χρησιμοποιοῦμεν τὴν λέξιν ἀπὸνῆσιν τὴν ὅποιαν θεωροῦμεν καλλίτερον ἐκφράζονσαν τὸ πρᾶγμα. Ἀντιτοδὲκονηθεῖς χρησιμοποιοῦμεν ὀροῦ ἀπογείσεως ληφθέντος ἐκ τοῦ γενικοῦ γαλλικοῦ ὀρου decolage. Ἐπίσης χρησιμοποιοῦμεν τὴν λέξιν προσνήσεως ἀντὶ τοῦ γενικῆς χρησιμοποιοῦμένου «προσγειώσεως» κατὰ μετάφρασιν τοῦ γαλλικοῦ atterissage.

Οι καταπέλται του τύπου αυτού είναι οι διάδοχοι των στερεών καταπελτών των εφευρεσθέντων υπό των πολεμικών ναυτικών Αγγλίας, Γαλλίας, Ιταλίας, Ιαπωνίας, Αμερικής και Σοβιετικής Ρωσίας και υπό των Γαλλικών εμπορικών τοιούτων πρό τριετίας.

Οι τοιοῦτοι καταπέλται επιτρέπουν την έκσφενδόνισιν αεροπλάνου βάρους μέχρι τριῶν χιλιάδων χιλιόγραμμων.

Ο τύπος του τελευταίου αυτού καταπέλτου αποτελείται από μίαν σιδηρῶν κατασκευῆν (δοκὴν) ἀποτελουσάν τὴν τροχιάν ἐφ' ἧς κινῆται τὸ φορεῖον ἐκσφενδόνισεως, ἐπὶ τοῦ ὁποίου πάλιν τοποθετεῖται τὸ ὑδροπλάνον καὶ τέλος ἀπὸ μίαν θύκιν περιστροφῆς τῆς δοκοῦ εἰς τρόπον ὥστε ἡ τελευταία νὰ προσκιντοῦν ἀντικρως τοῦ πνεόντος ἀνέμου κατὰ τὴν στιγμὴν τῆς ἐκσφενδόνισεως.

Τὸ σύνολον μῆκος τῆς δοκοῦ εἶναι εἴκοσι καὶ ἕνα μέτρων, ἐνῶ



Ἡ Δοκὴ τοῦ Κ καταπέλτου μετὰ τῆς βάσεως αὐτῆς

ἡ κινητὴ τροχιά τῆς δοκοῦ δὲν ὑπερβίνει τὰ δέκα πέντε.

Ἡ ταχύτης ἐκσφενδόνισεως ἐνὸς ὑδροπλάνου ζυγίζοντος 2300 ἕως 2500 χιλιόγραμμικα φθάνει μετὰ τῶν 23 καὶ 27 μέτρων κατὰ δευτερόλεπτον καὶ ἡ ἐπιτάχυνσις μετὰ τῶν 17 καὶ 24 μέτρων ἀνὰ δευτερόλεπτον ἄρα ἡ διάρκεια τῆς ἐκσφενδόνισεως δύναται νὰ ποικίλῃ μετὰ τῶν 1.35 καὶ 1.12 τοῦ δευτερολέπτου.

ΜΕΡΗ ΤΟΥ ΚΑΤΑΠΕΛΤΟΥ

Ἡ δοκὴ φέρει ὀλόκληρον τὴν συσκευὴν τῆς ἐκσφενδόνισεως, κύλινδρον, ἀεροφυλάκικα, ἐκλιβίδια ἐκσφενδόνισεως, κιβώτιον τοῦ σφύτου καὶ χειριστικὸν μηχανισμόν αὐτοῦ, φορεῖον, μηχανισμόν πέδης τοῦ φορείου κ.λ.π. Θὰ ἐξετάσωμεν διαδοχικῶς τὸν ρόλον ἐκάστου τῶν μηχανημάτων αὐτῶν κατὰ τὴν ἐκσφενδόνισιν. Καὶ πρῶτον ἄς ἴδωμεν τί εὐρίσκειται εἰς τὸ ὀπίσθιον μέρος τῆς δοκοῦ. Ἐκεῖ διακρίνομεν τὸν κύλινδρον καὶ τὸ ἀεροφυλάκικον.

Ὁ Κύλινδρος ἐκ χάλυβος ταχυμένου ἀνευ συγκολλήσεων ἔχει ἀνοίγματα ἀντανκλιῶντα εἰς τὸ τέλος τῆς τροχιάς, αὐτὰ τὰ ὁποῖα τὸ ἐμβολὸν θὰ ἐλευθερώσῃ τὴν δέουσαν στιγμὴν καὶ θὰ ἐπιτρέψουν τὴν ἐνέργειαν τοῦ ἀέρος. Ἡ χωρητικότης τῶν ἀεροφυλάκικων εἶναι 1200 κυβ. κ. μέτρα, ἡ δὲ πίεσις τῆς πληρώσεώς των ἀνάλογος πρὸς τὸ βάρος τοῦ ἐκσφενδονισθησομένου ὑδροπλάνου καὶ τὴν ταχύτητα τῆς αἰτηθησομένης ὑπὸ τοῦ χειριστοῦ. Ἡ ταχύτης αὕτη ἐξαρτᾶται ἐκτὸς ἄλλων συντελεστῶν καὶ ἀπὸ τῆς ἕλτασις τοῦ ἀνέμου καὶ τὴν πυκνότητα τῆς ἀτμοσφαιρας.

Ἡ πίεσις εἶναι γενικῶς 53 ἕως 54 χιλιόγραμμικα κατὰ τετραγωνικὸν ἕκαστόν. Ὁ ἀέρας φέρει εἰς τὰ ἀεροφυλάκικα δι' ἀγωγὸν στερεωμένον ἐπὶ τοῦ καταστρώματος τῆς γαφύρας.

Μετὰ τὸ ἀεροφυλάκικον καὶ τοῦ κυλίνδρου παρεμβάλλονται ἡ βαλβὴ καὶ μίαν ρυθμιστικὴ θύρα.

Πάντοτε εἰς τὸ ὀπίσθιον μέρος τῆς δοκοῦ ὑπάρχει ὁ κλειδὸς συγκρατήσεως τοῦ φορείου μετὰ τοῦ μηχανισμοῦ τῆς ἀφέσεως ὡς καὶ τὸ μικρὸν ἐξέλκτρον διὰ τὴν ἐπικραφορὰν τοῦ φορείου εἰς τὴν θέσιν του μετὰ τὴν ἐκσφενδόνισιν.

Εἰς τὸ πρόσθιον μέρος τῆς δοκοῦ εἶναι, ἐν τῶν σπουδαιότερων σκευῶν τοῦ καταπέλτου, ἡ πέδη, ἡ συγκρατοῦσα τὸ φορεῖον εἰς τὸ τέλος τῆς διαδρομῆς.

Ἀλλὰ πρῶτον ἐξετάσωμεν τὴν πέδην εἶναι ἀπαραίτητον νὰ γνωρίζωμεν τὸ τί ἀκριβῶς εἶναι τὸ φορεῖον. Εἶναι αὐτὸ τὸ φέρον τὴν πρὸς ἐκσφενδόνισιν πετομηχανήν. Τὸ φορεῖον εἶναι μεταλλικὸν ἐξ ὀλοκλήρου, ἡ ἀνωτέρα του ἐπιφάνεια ἔχει σχῆμα V καὶ εἶναι λίαν κοίλη. Ἐν διπλοῦν ἐλατήριον μεθ' ἐλάσματος ἀποτελεῖ τὸν ὀπισθικὸν τοῦ φορείου καὶ πιέζει τὴν πέδην κατὰ τὴν συγκράτησιν. Ἡ ὀλισθησις γίνεται διὰ τεσσάρων ζευγῶν ὀλισθίων τροχίσκων περιβαλλόντων τὴν τροχιάν. Εἰς τὰ ἄκρα τοῦ φορείου ὑπάρχουν τέσσαρα σταθερὰ ἀγκυστρα ἀνοικτὰ πρὸς τὰ ἔμπροσθεν, εἶναι αὐτὰ ἐπὶ τῶν ὁποίων συγκρατεῖται ἡ πετομηχανή. Ἡ ὄθισις κατὰ τὴν κινητικὴν διαδρομὴν ἐνεργεῖται ἐπὶ τῶν ὀπισθίων ἀγκυστρων.

Ὁλίγον ἔμπροσθεν τῶν ὀπισθίων ἀγκυστρων δύο ἀσφάλεια ἐμποδίζουσι τὸ ὑδροπλάνον νὰ διαφύγῃ ὅταν ὁ πιλότος πρὸ τῆς ἐκσφενδόνισεως δοκιμάζῃ τὴν μηχανήν του. Αὐταὶ αἱ ἀσφάλεια

ἀφαιροῦνται μηχανικῶς ὅταν τὸ αεροπλάνον ἔχει διατρέξῃ τὰ πρῶτα 6 μέτρα ἢ ὅταν ἔχει ἤδη ἀποκτήσει ἀρκετὴν ταχύτητα. Τὸ ἀγόμενον ὑπερ ἔλκει τὸ φορεῖον εἶναι χαλύβδινον συρματόσχοινον, ἐξαιρετικῶς εὐλόγιστον, τοῦ ὁποίου ἡ διάμετρος δὲν ὑπερβίνει τὰ 41 χιλιόστομια ἔχει δὲ μῆκος 63 μέτρα καὶ ἀντοχήν 70.000 χιλμ.

ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΕΚΣΦΕΝΔΟΝΙΣΙΝ ΤΟ ΦΟΡΕΙΟΝ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΣΥΓΚΡΑΤΗΘΗ

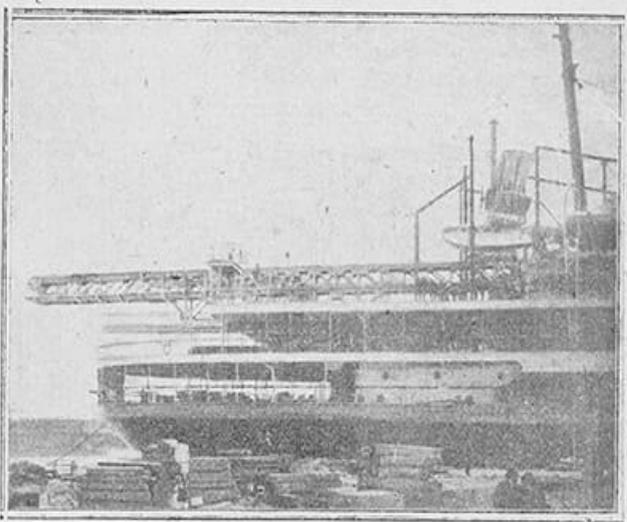
Ἄς ὑποθεθῇ ὅτι τὸ φορεῖον ἐκσφενδόνιζεται μετὰ τοῦ ὑδροπλάνου εἶδομεν ὅτι ἡ ταχύτης δύναται νὰ φθάσῃ μετὰ τῶν 23 καὶ 27 μέτρων ἀνὰ δευτερόλεπτον. Πῶς νὰ συγκρατηθῇ; μόνον διὰ πέδη. Ἡ πέδη εἶναι τοποθετημένη εἰς τὸ πρόσθιον μέρος τῆς δοκοῦ ἀποτελεῖται ἀπὸ ἕνα μεγάλο τεμάχιον κεντρικὸν ἀπὸ χάλυβα ἐκκτῆρωθεν δὲ εἶναι στερεωμένα καὶ ἀρθρωμένα εἰς τὰ ὀπίσθια ἄκρα τοῦ δύο μικρὰ πέδηλα ἐκ σφυρηλάτου χάλυβος. Αὐτὰ ὑπὸ τὴν ἐνέργειαν μοχλοῦ ἐνεργοῦντος δι' ὀκτώ ἐμβόλων κατανεμημένων κατὰ μῆκος τῆς πλησιάζουσι εἰς οἰκονομικὰ στιγμὴν θέλωμεν, πρὸς τὴν κεντρικὴν ῥάβδον. Ἡ πέδη ἐνεργεῖ ἐπὶ ἐνὸς ἀνωτάτου μήκους 2.50 κωνικῶς τὸ φορεῖον πρὸς τὴν στιγμὴν εἰς μίαν ἀπόστασιν 1.50 μέτρον.

Σημειώομεν ὅτι δύο ἀσφάλεια ἐμποδίζουσι τὴν ἐκσφενδόνισιν ἐὰν ἡ πέδη εἶναι ἀνεπρκῶς πεπληρωμένη διὰ πεπιεσμένου ἀέρος ὡς καὶ ἐὰν τὸ φορεῖον δὲν εἶναι εἰς τὴν κανονικὴν του θέσιν τελείως στερεωμένον.

Εἰδικὴ διάταξις ἐπιτρέπει εἰς τὸν πιλότον νὰ ἐκσφενδόνισῃ τὸ αεροπλάνον μόνος του χάρις εἰς κινητῆρα βοηθητικὸν συνδεόμενον πρὸς τὸν κύριον τοιοῦτον.

ΠΩΣ ΕΚΣΦΕΝΔΟΝΙΖΕΤΑΙ ΥΔΡΟΠΛΑΝΟΝ ΔΙΑ ΚΑΤΑΠΕΛΤΟΥ

Μόλις δοθῇ διαταγή τοῦ πλοιοῦρχου πρὸς ἐκσφενδόνισιν τοῦ ὑδροπλάνου γαμίζονται τὰ ἀεροφυλάκικα, ἐπιθεωροῦνται αἱ ἀσφάλεια τοῦ φορείου, ἀποκρικοῦνται τὸ ἀγόμενον τοῦ ὀπισθίου ἐξέλκτρον, προσκιντοῦνται ὁ καταπέλτης ἀντικρως πρὸς τὸν ἀνε-



Ἡ διάταξις σταθεροῦ καταπέλτου ἐπὶ τοῦ ὑπερωκεανείου μόν, συμπληροῦται ἡ πίεσις εἰς τὰ φρένα, δοκιμάζεται τὸ ὑδροπλάνον καὶ τέλος ἔλκεται ὁ μοχλὸς ὅστις δίδει τὴν κινήσιν εἰς τὸ φορεῖον.

Δυστυχῶς αἱ γραμμὴ τῶν πλοίων μας ἀφ' ἐνός ἀλλὰ καὶ αἱ τελευταία: δηλώσεις τοῦ κ. Προέδρου τῆς Κυβερνήσεως ἀποκλείουσι ἐπὶ τοῦ παρόντος τοῦλάχιστον τὴν ἐλπὶδα τοῦ νὰ ἴδῃ ἡ ἑλληνικὴ σημαία ἐαυτὴν ἐπικρασομένη ἐπὶ συγχρόνου ὑπερωκεανείου, ἐπομένως καὶ εἰς ἡμᾶς τοὺς Ναυτιλομένους τοῦ νὰ παρακολουθήσωμεν ἐκσφενδόνισιν Ἑλληνικοῦ ὑδροπλάνου ἀπὸ Ἑλληνικοῦ πλοίου. Ἰσως αὐρισ ἀνατέλλοντος τυχὸν ἐνὸς καλλιτέρου μέλλοντος εἰς τὴν ὑπερωκεανείον ἐπιδατηγὸν Ναυτιλίαν μας ἔχομεν νὰ φροντίζωμεν καὶ διὰ τὴν συντήρησιν καταπέλτου εἰς τὰ πλοία μας ἐκτός ἐὰν ἡ πρόδοσις τῆς ἀεροπορίας ἐπιβάλλει ἐν τῇ μετὰ τὴν γενικὴν ἀλλαγὴν τῆς μορφῆς τῶν ὑπερωκεανείων καὶ ἴδωμεν διαπλέοντα τοὺς ὠκεανούς τοιαῦτα τῆς ἐξωτικῆς μορφῆς τῶν σημερινῶν αεροπλανοφόρων.

“ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ.”

ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ
ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ

ΓΡΑΦΕΙΑ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΑ ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΣΩΚΡΑΤΟΥΣ 35 ΤΗΛΕΦ. 1.60

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ “ΧΡΟΝΙΚΑ.”

ΟΡΟΙ ΕΤΗΣΙΑΣ ΣΥΝΔΡΟΜΗΣ

ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ ΔΡΧ. 150. ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ ΛΙΡΑ ΑΓΓΛΙΑΣ 1.

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

“ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ.”

A REVIEW OF SHIPPING & COMMERCE

PIRAEUS - GREECE

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

Πρόσφατοι είνε ακόμη αι πρὸς τὰ «Ναυτικά Χρονικά» δηλώσεις τοῦ κ. Προέδρου τῆς Κυβερνήσεως ἐν σχέσει μετὰ τὰ ληφθησόμενα ὑπὲρ τῆς Ναυτιλίας μέτρα. Καὶ μεταξὺ τῶν πρώτων, τῶν ὁποίων ὑποσχέθη τὴν πραγματικῶς, ἦσαν τὰ ζητήματα τῆς θαλασσοασφαλείας καὶ τῆς Ναυτικῆς Πίστεως. Φαίνεται ὁμως—ἀνευχῶς—ὅτι πέραν τῶν ὡραίων λόγων καὶ τῶν ἀφειδῶν ὑποσχέσεων τίποτε δὲν πρόκειται νὰ ἐπιτελεσθῇ ἀπὸ τὰ τόσον διατυμπανισθέντα πορίσματα τῆς Μεγάλῃς Ἐπιτροπῆς καὶ ἀπὸ τὰς πομφολυγώδεις ὑποσχέσεις περὶ καθορισμοῦ ἐμποροναυτικῆς πολιτικῆς ἀπὸ μέρους τοῦ Κράτους. Ἡ Ναυτιλία μας, πτωχὴ, ὑφισταμένη τὰ ἀπηνή κτυπήματα τῆς κρίσεως, τῶν οἰκονομικῶν δυσχερειῶν, τῶν δυσβαστάκων τοκοχρεωλυσιῶν οὐδαμῶθεν εὐρίσκει τὴν στοργικὴν μέριμναν, ἣς δικαιούται.

“Ὅλαι αἱ θύραι ἔχουν δι’ αὐτὴν κλεισθῇ. Ὅταν οἰοσθῆτε μεταπρατῆς ψιλικῶν δύναται νὰ ἔχη ἀνοικτάς πιστώσεις εἰς δύο καὶ τρεῖς Τραπεζάς, Ἑλληνὶ πλοιοκτῆτης ἔχων ἀνάγκην ἔστω καὶ 100.000 δραχμῶν διὰ τὸν ἐφοδιασμόν καὶ μισθοτροφοδοσίαν τοῦ σκάφους του, πρὸς ἐκκίνησιν διὰ τοξείδιον, εἶνε ἀδύνατον νὰ τὰς ἐξεύρη. Αἱ Τράπεζαι τὸν ἀγνοοῦν. Θὰ καταφύγῃ εἰς διαφόρους τρίτους διὰ νὰ ἰκετεύσῃ τὸ ἀναγκαῖον αὐτῷ ποσόν, θὰ πληρώσῃ βαρῦτατον τόκον, ἴσως—ἴσως δὲ καὶ ὑποδουλώσῃ αὐτὴν ταύτην τὴν αὐτοτέλειαν τοῦ σκάφους του. Κατάντημα θλιβερόν διὰ τὴν ναυτικὴν Ἑλλάδα.

Τὴν παρελθούσαν ἑβδομάδα ὁ Πειραικὸς λιμὴν ἐφιλοξένησε τὸ μέγα Σερβικὸν ὑπερωκεάνειον «Βασίλισσα Μαρία». Τὸ λαμπρὸν σκάφος ἔφερεν ὑπερήφανον τὴν Ἐθνικὴν τοῦ σημαῖαν καὶ ἠγκυροβόλησε παράπλευρα πρὸς τὸ ἰδικὸν μας ὑπερωκεάνειον «Ἐδίσσων». Ἀργόσχολοι ναυτικοὶ καὶ διαβάνται τῆς προκυμαίας ἐθαύμαζαν τὸν κολοσσόν, ἐκκληκτοὶ ἔβλεπον τὴν κυματίζουσαν ἐπ’ αὐτοῦ Σερβικὴν σημαῖαν καὶ λυπηρὰ συναισθήματα τοῦς ἐπλημμύριζαν, ἀπὸ τὴν συγκρίσιν τῶν δύο πλοίων. Ἡ Ἑλλάς πρωτοπόρος εἰς τὸ κύμα, διὰ τοῦ «Ἐδίσσων» ἐνεφάνιζε τὸ μέγεθος τῆς ναυτιλιακῆς τῆς ἐκπτώσεως, ἐναντι μιάς δημιουργουμένης ναυτιλίας ποῦ προχθὲς ἀκόμη ἠγνοεῖτο καὶ ἡ ὁποία διὰ τῶν ἐντατικῶν προσπαθειῶν καὶ τοῦ θερμοῦ Κρατικοῦ ἐνδιαφέροντος τείνει νὰ ἀποβῇ ἀξιόλογος καὶ ὑπολογίσιμος ναυτιλιακὸς παράγων.

Συγκεκριμμένα παράπονα μᾶς διαβιβάζονται ἀπὸ μέρους πλοιοκτῆτῶν καὶ πλοιαρχῶν διὰ τὴν ὀλιγομίαν τῶν σταθμῶν ἀσυρμάτων Κερκύρας καὶ Κρήτης, τὴν ἐξυπηρέτησιν τῶν ἀναγκῶν τῶν διερχομένων πλησίων αὐτῶν Ἑλληνικῶν φορτηγῶν. Οὕτω φορτηγὸν ἀτμόπλοιον διαπλέον τὸ Ἴονιον πέλαγος, ἐπανειλημένως ἐκάλει τὸν ἀσύρματον Κερκύρας, ἀλλ’ οὗτος ἐπὶ μίαν συνεχῆ ὥραν ἐκώφευε. Ὁ παρακείμενος ἀσύρματος τοῦ Βρινθησίου ἀκούων τὰς συνεχεῖς κλήσεις ἔσπευσε νὰ προσεφθῇ τὰς ὑπηρεσίας του εἰς τὸ Ἑλληνικὸν τοῦτο σκάφος.

Εἶνε τόσον σημαντικὴ ἡ ἀποστολὴ τῶν ἀσυρμάτων Κρήτης καὶ Κερκύρας διὰ τὰς ἀνάγκας καὶ τοῦς κινδύνους τῆς ναυσιπλοίας, ὥστε νὰ δύναται νὰ χαρακτηρισθῇ ὡς ἐγκληματικὴ ἢ ἐγκατάλειψις τῆς φυλακῆς ἀπὸ τοῦς ἀσυντακτοῦς τῶν ἐν λόγῳ σταθμῶν. Τὸ ὑπουργεῖον τῶν Ναυτικῶν πρέπει, οὐ μόνον νὰ ὑπομνήσῃ εἰς τοὺς ἐπιλήθονας τὸ καθήκον τῶν, ἀλλὰ καὶ νὰ διατάξῃ σχετικὰς ἀνακρίσεις διὰ τὴν τιμωρίαν τῶν ὑπευθύνων.

ΝΕΑΙ ΑΓΟΡΑΙ ΦΟΡΤΗΓΩΝ
ΠΑΡ’ ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ

Τὸ Κυβερνητικὸν φορτηγὸν «Αἰγαῖον» (ex «Hagen»), ὅπερ εἶχεν ἐκτεθῆ ἐν δημοπρασίᾳ πρὸς πώλησιν ἠγοράσθη παρὰ τὸ ἐφοπλιστοῦ κ. Μ. Νικολάου, ὡς ἐστὶ καὶ εὐρίσκειται ἐν Ναυστάθμῳ, ἀντὶ τιμῆς 3.000 λιρῶν. Τὸ ἐν λόγῳ σκάφος θὰ ἐπισκευασθῇ ριζικῶς ἀντὶ σημαντικῆς δαπάνης καὶ θὰ ἐκτελέσῃ γενικὸν σερβέυ πρὸς ἀπόκτησιν κλάσεως εἰς τὸ Λόυδ.

Τὸ «Αἰγαῖον» εἶχεν ἐκχωρηθῆ εἰς τὴν Ἑλληνικὴν Κυβέρνησιν ἐναντι τῶν Γερμανικῶν ἐπανορθώσεων. Εἶνε τόνων γὰρ 4618, νῆτ 2617 τ., φορτίου 7500 τ.περίπου, ἐναυπηγήθηδὲ εἰς τὸ Φλέναμπουργκ τῆς Γερμανίας τὸν Ν)μβριον τοῦ 1906. Ἔχει μῆκος 389.6 ποδῶν, πλάτος 51 καὶ ἔμφορτον βύθισμα 25.2 ποδῶν. Φέρει διπλὰ καταστρώματα καὶ τρίτον ὑπὲρ τὰ κύθη 1 καὶ 3. Αἱ μηχαναὶ τοῦ εἶνε τριπλῆς ἐκτονώσεως, δυνάμει 472 ὀνομ.ἴππων, μετὰ 3 κυλίνδρους 27 1/4, 48 1/4 καὶ 76 Ἴντσῶν μετὰ διαδρομὴν ἐμβόλου 48 Ἴντσῶν.

Φέρει τρεῖς λέβητας μετὰ τεχνητὴν ἑλξιν καὶ 9 φούρνους, ἔρμα δὲ ὕδατος 1040 τόνους.

— Παρὰ τοῦ κ. Μαργῆ Ἐμπεριέικου ἠγοράσθη ἐξ ἄλλου τὸ ὑπὸ Ἀγγλικῆν σημαίαν ἀ)π «Maid of Andros» ἀνήκον εἰς τὴν διαλυθεῖσαν ἀτμοπλοῖαν «Μπάυρον». Τὸ σκάφος τοῦτο εἶχεν ἐκτεθῆ πρὸς πώλησιν διὰ δημοπρασίας τὴν 19ην Μαΐου, ἀπεσῶρηθ ὁμως διότι ἐκλείσθη ἰδιαίτερα συμφωνία διὰ τὴν ἀγοράν τοῦ ἀντὶ τιμῆς 14.000 λιρῶν.

Τὸ πλοῖον τοῦτο εἶνε τόνων γὰρ 3548, νῆτ 2175, φορτίου 6100 τόνων, ἐναυπηγήθη δὲ τὸ 1912 εἰς Στόκτων ὑπὸ τῶν ναυπηγῶν Craig, Taylor and Co, Ltd καὶ ἔχει σερβέυ τοῦ 1930.

Εἶνε διαστάσεων 360.7 ποδῶν μήκους, 50 πλάτους καὶ 21.4 βυθίσματος. Φέρει μηχανὰς τρικυλίνδρους 25 1/4, 41 καὶ 68 Ἴντσῶν μετὰ διαδρομὴν ἐμβόλου 45 Ἴντσῶν, αἵτινες παρέχουν δυνάμιν 376 ὀνομ. ἴππων, διαθέττει δὲ κυβικὴν χωρητικότητά διὰ φορτία εἰς χύμα 376.000 κυβ. ποδῶν καὶ διὰ φορτία εἰς δέματα 348.000 κ.π.

Ἦδὴ ναυλοχεῖ εἰς τὸ Λίβερπουλ, ἔνθα καὶ παρελήφθη ὑπὸ τοῦ πλοιαρχοῦ κ. Μιχ. Ν. Παλαιοκρασσά ἔχοντος ὡς ὑποπλοίαρχον τὸν κ. Ἄντ. Πετράκη. Τὸ νέον τοῦτο Ἑλληνικὸν ἀτμόπλοιον θὰ νηολογηθῇ εἰς τὴν Ἄνδρον, μετωνομάσθη δὲ «Σαρωνικός».

— Τὸ πωληθὲν εἰς Ἑλλήνας Ἀγγλικὸν ἀ)π «River Orontes», οὗτινος τὴν ἀγοράν ἀνέγραψαν τὰ «Ναυτικά Χρονικά» εἰς τὸ προηγούμενον τεύχος τῶν ἠγοράσθη ἀπὸ τὸν ἐκ Καρδαμύλων ἐφοπλιστὴν κ. Ἰω. Ἀγγελοῦ, ἀντὶ 10.875 λιρῶν, μέσῳ τοῦ ἐν Λονδίῳ γραφείου τῶν κ.κ. Neill καὶ Παντελῆ.

Τὸ πλοῖον τοῦτο κατέπλευσε πρὸ τινῶν ἡμερῶν ἐκ Βορ. Ἀμερικῆς εἰς τὴν Γένοβαν, ὅπου ἐκφορτώσαν τὸ γαιανθορακοφορτίον τοῦ δεξαμενίσθη καὶ μετὰ ἀπλῆν παρατήρησιν παρελήφθη, καθ’ ὅτι ἔχει σερβέυ Δεκεμβρίου τοῦ 1930. Ἐπὶ τοῦ σκάφους ὑψώθη ἢ Ἑλληνικὴ σημαία, μετωνομάσθη «Νικόλας Ἀγγελος» καὶ θὰ νηολογηθῇ εἰς τὴν Χίον.

Εἶνε τ. γὰρ 4351, νῆτ 2809, ναυπηγήσεως 1912, ἔχει κλάσιν «Μπρίτικς Κορπορέσιον», φέρει μηχανὰς τρικυλίνδρους δυνάμει 320 N.H.P. καὶ ἔχει διαστάσεις μήκους 375.8 ποδῶν, πλάτους 52.2 καὶ ἔμφορτον βυθίσματος 22.5 ποδῶν.

Δύναται νὰ περιλάβῃ φορτίον 7180 τόνων, ἔχει δὲ κυβικὴν χωρητικότητά διὰ φορτία εἰς χύμα 408.000 κυβ. ποδῶν καὶ διὰ φορτία εἰς δέματα 371.000 κ. ποδῶν.

— ἠγοράσθη ἐξ ἄλλου παρὰ τῶν κ.κ. ἀδελφῶν Καρρά τὸ Ἀγγλικὸν φορτηγὸν ἀτμόπλοιον «Southlea» ἀντὶ τιμῆς 14.500 λιρῶν καὶ μετὰ πρᾶξιν εἰς τὸ Μπάρου κατόπιν δεξαμενισμοῦ καὶ ἐπιθεωρήσεως. Τὸ σκάφος τοῦτο εἶνε τόνων γὰρ 3527, νῆτ 2208, φορτίου 6775 τόνων, κλάσεως 100 A1, ἐναυπηγήθη τὸν Ὀκτώβριον τοῦ 1917, καὶ ἔχει σερβέυ No 2 τοῦ 1926. Ἡ κυβικὴ χωρητικότης τοῦ διὰ φορτία εἰς χύμα εἶνε 378.000 κ.π. καὶ διὰ δέματα 349.000 κ.π.

Ἔχει διαστάσεις μήκους 348.5 ποδῶν., πλάτους 49.9, ὕψους 23.6 καὶ ἔμφορτον βύθισμα 22.11 ποδῶν. Φέρει ἕνα καταστρώμα καὶ «Δόγκ-μπρίτζ» μετὰ poop 29 ποδῶν, γέφυραν 213 ποδῶν καὶ forecastl 37 ποδῶν. Ἐρμα ὕδατος φέρει 1080 τόνους.

Κατασκευάσθη εἰς τὰ ναυπηγεῖα «Campbeltown S. B. Co»

της Σκωτίας και φέρει μηχανάς «Rankin and Blackmore» της Γλασκώης, τριπλής έκτονώσεως, τρικυλίνδρους 25, 40 και 65 ίντσών με διαδρομήν έμβόλου 45 ίντσών, πίεσιν λεβήτων 180 λιβρών κατά τετρ. ίντσιν και δύναμιν 327 ίππων Ν.Η.Ρ. Φέρει 3 λέβητας με 9 φούρνους, έχει ασύρματον και μηχανήν παραγωγής ηλεκτρικού φωτός.

Η “ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ,, ΗΓΟΡΑΣΕ ΤΟ ΙΤΑΛΙΚΟΝ ΘΑΛΑΜΗΓΟΝ “ΙΟΝΙΟΝ,,

Παρά της «Ακτοπλοίας της Ελλάδος, Α.Ε.» ήγοράσθη άντι 8000 λιρών Αγγλίας τό γνωστόν εις τούς ναυτικούς κύκλους τού Πειραιώς και εις τόν τριεξιδιωτικόν κόσμον Ιταλικόν θαλαμηγόν ατιόπλοιοι «Jonio» της ατιόπλοιας Puglia. Τό αγορασθέν πλοϊον υπερβά άποτελέσθ τήν νεωτέραν μονάδα τού Έλλην. άκτοπλοϊκού στόλου, εϊνε τόννων γκρός 1461 και νέτ 775, έναυπηγήθη δέ τό 1912 εις τήν Γλασκώην από τά ναυπηγεία τών κ.κ. Mackie και Thomson.

ΤΑ ΑΛΛΑ ΤΡΙΑ ΑΓΟΡΑΣΘΕΝΤΑ ΕΠΙΒΑΤΙΚΑ ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ

Τό αγορασθέν από τήν άτμοπλοϊαν Ποταμιάνου θαλαμηγόν «Κίμων» εκ «Numidia» περατώνει έντός τών ημερών έν Μασσαλία τήν ριζικήν έσωτερικήν του διαδρομήν, μεθ' ό θά εκτελέσθ ένα περίπλοον εις τούς κυριώτερους Μεσογειακούς λιμένας με περιηγητάς.

Μετά τήν εκτέλεσιν τού έν λόγω πλοΐου διά τόν όποϊον έναυλώθη ήδη, θά καταπλεύσθ εις Πειραιά και θά άρχισθ τήν εκτέλεσιν τών τακτικών αυτού δρομολογίων.

— Τό έτερον αγορασθέν υπό της άτμοπλοϊας τού κ. Ποταμιάνου θαλαμηγόν «Φωκίον» εκ «Lussino» (ναυπηγήσεως 1910) παραλαμβάνεται κατ' αυτές εις τήν Ιταλίαν.

— Έξ άλλου ή «Λακωνική άτμοπλοϊα» παρέλαβε τό παρ' αυτής αγορασθέν Ιταλικόν θαλαμηγόν «Molfetta» όπερ και μετωνομάσθη «Ελληνία». Τό νέον τούτο έπιβατικόν άτμόπλοιο κατέπλευσεν ήδη εις τόν Πειραιάδον λιμένα και εκτελεί διαφόρους άναγκαϊάς μικράς διαρρυθμίσεις μετά τό πέρας τών όποϊών θά άρχισθ τήν εκτέλεσιν τακτικόν δρομολογίων έν συνδυασμώ με τά έτερα δύο άτμόπλοια «Λέων» και «Λακωνία» της ίδιας άτμοπλοϊας.

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ

Έσημειώθησαν αι ακόλουθοι αγοραπωλησιαί άτμοπλοϊών κατά τό λήξαν 15ήμερον:

“Portavon,, Αγγλικόν τ. γκρός 671, φορτίου 875 τ. και ναυπηγήσεως 1930 έπωλήθη άντι 12.000 λιρών.

“Εν Ρυμουλικόν Αγγλικόν, τ. γκρός 135, ηλικίας 2 έτών και εφοδιασμένον με μηχανάς τριπλής έκτονώσεως δυνάμεως 550 i.h.p. έπωλήθη άντι 9.275 λιρών.

“Tai Fook Sing,, Κινεζικόν 2242 τ. γκρός, 2620 τ. φορτίου και ναυπηγήσεως 1897, διαθέντос και άρκετάς καμπίνας δι' έπιβάτας έπωλήθη άντι 58.000 δολλαρίων.

“Cambrian Peeress,, Αγγλ. τ. γκρός 5559, φορτίου 8550 τόννων και ναυπηγήσεως 1910, με σερβέυ Νο 1 τού 1927, ήγοράσθη παρ' Αγγλων λ. στ. 6.400. Τό αυτό σκάφος ειχε πωληθί τόν Δεκέμβριον τού 1926 άντι 30.000 λιρών.

“Middlehavet,, Δανικόν, τ. γκρός 1293, φορτίου 2150 τ. και ναυπηγήσεως 1921, έπωλήθη άντι 250.000 κορωνών, ήτοι πρός λ. στ. 6.8.0 κατά τόννον d. w.

“Egham,, Αγγλικόν τ. γκρός 3708, φορτίου 6163 τ. και ναυπηγήσεως 1906, με σερβέυ Νο 2 τού 1928 έπωλήθη εις Έσθονούς άντι 9.000 λιρών. Τό αυτό πλοϊον ειχεν ήγορασθί τόν Ιούλιον τού 1924 άντι 23.500 λιρών.

“Strudsholm,, Νορβηγ. ταχυδρομικόν, τ. γκρός 1190 και ναυπηγ. 1919 ήγοράσθη παρ' άτμοπλοϊας της Βομβάης διά τήν Ινδικήν άκτοπλοϊαν, άντι 11.000 λιρών.

“Zigurd,, Λεττονικόν, τ. γκρός 3486, φορτίου 5667 και ναυπηγήσεως 1896, με σερβέυ Νο 3 τού 1930, αναλεβήτωσιν τού 1920 και ταχύτητος 8—9 μιλίων, έπωλήθη εις δημοπρασίαν έν Λονδίνω άντι 2.900 λιρών.

“Athenale,, Αγγλικόν, τ. γκρός 3130, φορτίου 5200 τ. ναυπηγήσεως 1905, με σερβέυ Νο 3 τού 1925, εκτεθέν πρός πώλησιν διά δημοπρασίαν συνεκέντρωσε μίαν μόνον προσφοράν εκ λ. στ. 3.600, δι' ό και άπεσύρθη της πώλησεως. Τό αυτό σκάφος ειχεν ήγορασθί τόν Φεβρουάριον τού 1928 άντι 19.000 λιρών.

“Torbeath,, Αγγλικόν, τ. γκρός 4353, φορτίου 7040 τ. και ναυπηγήσεως 1906, με σερβέυ Νο 2 τού 1928 άπεσύρθη της δημοπρασίας πώλησεως, διότι ή δοθείσα δι' αυτό εκ 4.000 λιρών προσφορά έκρίθη

ασύμφορος. Τό αυτό πλοϊον ειχε πωληθί τόν Αύγουστον τού 1928 άντι 19.000 λιρών και τόν Νοέμβριον τού 1922 άντι 25.000 λιρών.

ΠΩΛΗΣΕΙΣ ΠΛΟΙΩΝ ΠΡΟΣ ΔΙΑΛΥΣΙΝ

Κατά τό λήξαν 15ήμερον έπωλήθησαν πρός διάλυσιν τά ακόλουθα άτμόπλοια :

Όνομα πλοϊου	Τ. γκρός	Ναυπηγ.	Τιμή λ.στ.	Διελυται
“Albert Victor,, Αγγλ.	106	1879	250	Αγγλοι
“Borelis,, Αγγλ.	4155	1901	5200	Ιάπωνες
“Αλάφια,, Έλλην.	4470	1902	3000	Ιταλοι
“Bithina,, Αγγλ.	3269	1893	4100	Ιάπωνες
“Placuna,, Αγγλ.	4968	1913	6200	»
“Zhiva,, Αγγλ.	9135	1914	11000	Αγγλοι
“Phorus,, Αγγλ.	4247	1900	5400	Ιάπωνες
“Derbyshire,, Αγγλ.	6163	1897	11000	»
“Rodska,, Σουηδ.	2767	1889	2000	Σουηδοι
“Benala,, Αγγλ.	11181	1913	13500	Ιάπωνες
“Billiton,, Αγγλ.	5890	1908	9150	»
“Tamaipais,, Αμερ.	574	1906	500	Αμερικανοι
“Asmund,, Νορβ.	4730	1900	5500	Αγγλοι
“Fafner,, Γερμαν.	3064	1897	2800	»
“Kalu,, Ινδικόν	892	1908	1100	Ινδοι
“Jinga,, Ινδικόν	892	1908	1100	»
“Holland,, Γερμ.	2284	1894	2150	Γερμανοι

ΑΙ ΠΩΛΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΤΗΣ ΑΤΜΟΠΛΟΪΑΣ ΜΠΑΨΡΟΝ

Τήν 19ην Μαϊου εξετέθησαν έν Λονδίνω πρός πώλησιν διά δημοπρασίας τρία ακόμη φορτηγά της «Byron», εξ όν τά δύο έπωλήθησαν. Ούτω τό ά)π «General Church» τ. γκρός 5177, φορτίου 9300 τ. και ναυπηγήσεως 1917, ήγοράσθη από τήν «European Shipping Co, Ltd» τού Λονδίνου, άντι 17.500 λιρών.

Τό «Maid of Syra», τ. γκρός 3451, φορτίου 6100 τ. και ναυπηγήσεως 1912, ήγοράσθη παρ' Αγγλων μεσιτών άντι 9.950 λιρών και εξετέθη εκ νέου πρός πώλησιν. Τό ά)π «Maid of Psara», τ. γκρός 4792, φορτίου 7300 τ. και ναυπηγήσεως 1922, άπεσύρθη της δημοπρασίας, διότι ή δοθείσα δι' αυτό προσφορά εκ λ.στ. 11.000 έκρίθη ασύμφορος.

Έξ άλλου, ως άλλαχού γράφομεν, τό ά)π «Maid of Andros», 6100 τ. φορτίου (τού 1912) ήγοράσθη δι' ιδιαιτέρας συμφωνίας άντι 14.000 λιρών υπό τού κ. Μαρτ Α. Εμπειρικού. Επίσης δι' ιδιαιτέρας συμφωνίας ήγοράσθη παρ' Φινλανδών εφοπλιστών και τό ά)π «Maid of Corfu», τ. γκρός 2700, φορτίου 4100 τ. και ναυπηγήσεως 1907, θά παραδοθί δέ εις τό Ρόττερταμ.

Εκ τών πλοϊων της «Μπάβρον», ως εγκαιρώς ανέγραψαν τά «Ναυτικά Χρονικά» έπωλήθησαν πλην τών άνωτέρω και έτερα πάντα σκάφη, ήτοι τά «Maid of Samos», (ήδη υπό Έλληνικήν σημαίαν), «Protos», (ήδη υπό Έλληνικήν σημαίαν), «Maid of Hydra», (ήδη «Ναυαρχος Γ. Σαχτούρης»), «Maid of Athens», (ήδη «Αρτεμις Πήγγη») και «Maid of Crete», (ήδη «Tivat» Σερβικόν). Απομένον ήδη πρός πώλησιν τά ακόλουθα :

Όνομα πλοϊου	Τ. γκρός	Ναυπ.	Λιμήν παραδδς.
“Admiral Hamilton,,	3100	1919	Αμβέρσα
“Lord Guilford,,	3108	1919	Αμβέρσα
“Maid of Lemnos,,	3930	1905	Αμβούργον
“Maid of Patras,,	2888	1905	Ρόττερταμ
“Maid of Psara,,	4792	1922	Μπάβρον
“Maid of Sparta,,	3201	1917	Ρόττερταμ

“THE DANUBE MARKET & SHIPPING REPORT,,

ΤΟ ΜΟΝΟΝ ΕΝ ΡΟΥΜΑΝΙΑ ΗΜΕΡΗΣΙΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΔΕΛΤΙΟΝ

έκδιδόμενον εκ Γαλαζίω παρὰ τών κ. κ.

I. ΣΝΕΛΛ και Γ. ΛΥΚΙΑΡΔΟΠΟΥΛΟΥ

περιέχον τήν καθημερινήν κίνησιν τών έν τώ Δουναβίει και Κωνσταντζή άτμοπλοϊών, Ναυλώσεις, Αφίξεις Σιτηρών, Μετεωρολογικόν Δελτίον, ως και διαφόρους πληροφορίας σχετιζόμενας με τήν Ναυτικήν κίνησιν τών Ρουμανικών Λιμένων Δουναβέως και Μαύρης Θαλάσσης.



ΗΝΩΜΕΝΑΙ ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ

Ατμόπλοια προς διάλυσιν

Το Shipping Board των Ηνωμένων Πολιτειών έχει σήμερα εν άρ-
γία 270 κυβερνητικά ατμόπλοια διά την συντήρησιν των οποίων εδαπάνη-
σε πέμισε ποσόν 890.000 δολλαρίων. Τα πλοία ταυτα καταβάλλεται συ-
στηματικῆ προσπάθεια ὅπως πωληθῶσιν πρὸς διάλυσιν, οὐχὶ ὁμως ἑπιμα-
κῶς ἀλλὰ κατὰ μικρὰς μερίδας, ἵνα καταστῆ δυνατὴ ἡ ἐπίτευξις μιᾶς καλ-
λιτέρας τιμῆς.

Κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος ἐπωλήθησαν 52 ατμόπλοια 320.000 τόνων ἀν-
τι τιμῆς 663.210 δολλαρίων, ἅπαντα πρὸς διάλυσιν. Πλοία τινὰ πωληθέν-
τα ἐφέτος πρὸς διάλυσιν ἐδόθησαν μὲ τιμὴν δολ. 1.10 ἕως 1.60 κατὰ τόν-
νον φορτίου. Ἦδη διὰ μίαν παρτίδα 10 ατμοπλοίων χωρητικότητος 62,000
τόνων ἐκτεθεῖσαν πρὸς πώλησιν ἐδόθη προσφορά 0.80 δολ. κατὰ τόννον
d.w., ἧτις καὶ ἀπερρίφθη, ὡς ἀσύμφορος.

Τὸ ἀπ «Lake Girth» 4115 τόνων φορτίου ἐπωλήθη πρὸ τιμῶν ἡμε-
ρῶν ἀντι 10.000 δολλαρίων ἧτοι πρὸς δολ. 2.40 κατὰ τόννον, προκειμένου
νά μετατραπῆ εἰς «μπάρριζκν» καὶ χρησιμοποιηθῆ δι' ὑπηρεσίας ἐντός τοῦ
ποταμοῦ Delaware.

Εἰς τὴν Ὀυακιγκτῶνα ἐπικρατεῖ ἡ γνώμη μεταξὺ τῶν ἀρμόδιων κύκλων,
ὅπως τὰ δεμένα κυβερνητικὰ σκάφη πωληθῶσιν ταχέως πρὸς διάλυσιν, διό-
τι ἡ ἀναγκαστικὴ ἀργία των παραβλάπτει τὰ συμφέροντα τῆς φορτηγῆς Ἀ-
μερικανικῆς ναυτιλίας καὶ ἐπιδρᾷ δυσμενῶς ἐπὶ τῆς ψυχολογίας τῶν φορ-
τωτῶν.

ΣΟΒΙΕΤΙΚΗ ΡΩΣΣΙΑ

Τὸ πρόγραμμα τῶν ναυπηγήσεων

Πληροφορία διαβιβασθεῖσα ἐκ Μόσχας ἀναφέρει, ὅτι τὸ ἀνώτατον
συμβούλιον τῶν Λαϊκῶν Ἐπιτρόπων ἀπεφάσισε τὴν κατὰ τὸ τρέχον ἔτος
πλήρη ἀναδιοργάνωσιν τοῦ Σοβιετικοῦ ἑμπορικοῦ στόλου, πλὴν τῆς ἀποφα-
σιθεύσεως ἀπὸ τινος καιροῦ τελειοποιήσεως καὶ συμπληρώσεως τῶν λιμενι-
κῶν ἐγκαταστάσεων τῆς Ρωσσίας.

Ὁβω ὁ Σοβιετικὸς ἑμπορικὸς στόλος θὰ ἀξήθη διὰ σημαντικὸν ἀριθμὸν
μονάδων. Εἰδικῶς μάλιστα ἀναφέρεται, ὅτι θὰ ναυπηγηθῶσιν 44 φορτηγὰ ἀ-
τμόπλοια καὶ μότορσιπ, 30 τάνκερς διὰ μεταφορὰς πετρελαίων καὶ τινὰ
εἰδικῶν τύπου πλοία κατὰλληλα διὰ μεταφορὰς φορτίων ξυλείας.

Συμφώνως πρὸς τὰς ἀποφάσεις ταύτας τῆς Μόσχας προβλέπεται, ὅτι ὁ
ἤδη ἑμπορικὸς στόλος τῶν Σοβιέτ θὰ ἀξήθη μὲ τὰς νέας προσθήκας κατὰ
69 ο)σ εἰς τοννάξ.

Καὶ αὐτὰ μὲν ἀναγγέλλονται ἀπὸ τὰς ἐπισημοὺς Σοβιετικὰς ἀνακοινώ-
σεις. Τὸ Λονδίνοιον ὁμως «Λόυθ Λιστ» παραθέτει χαρακτηριστικὴν ἐκ
Ρωσσίας ἰδιωτικὴν ἀντιπόκρισιν, ἧτις περιγράφει τὴν ναυπηγικὴν κατὰ-
στασιν τῆς Ρωσσίας ὡς ἐξῆς:

«Ἡ προσπάθεια—ἀναφέρει ἡ ἀντιπόκρισις αὕτη—τῶν ἐν Ἀγγλίᾳ καὶ
Ἡπειρωτικῇ Ἐυρώπῃ Ρωσικῶν ἀντιπροσωπειῶν, ὅπως ἐπιτύχουν τὴν σύ-
ναψιν συμβολαίων πρὸς ναυπήγησιν σκαφῶν, προέρχεται κυρίως ἀπὸ τὴν
προφανῆ καὶ πλήρη ἀνεπάρκειαν τῶν Ρωσικῶν Ναυπηγείων, τῶν ὁποίων
ἡ λειτουργία προσκόπτει καὶ εἰς τεχνικὰ ἐμπόδια, ἀλλὰ πρωτίτως εἰς
οἰκονομικὰς δυσχερείας.

«Πράγματι ἀπαφαισθῆ, ὅπως κατὰ τὸ τρέχον ἔτος ἐφαρμοσθῆ πρόγραμ-
μα ναυπηγήσεως 44 σκαφῶν χωρητικότητος 170.000 τόνων διὰ τὰς ἀνάγκ-
ας τῶν υπερβαλασίων μεταφορῶν τῶν Ρωσικῶν προϊόντων. Ἡ ἐφαρμογὴ
ὁμως τοῦ προγράμματος τούτου κρίνεται ὡς ἀμφίβολος.

«Ὅσον ἀφορᾷ τὰ ἤδη ναυπηγούμενα ἐν Ρωσσίᾳ ἀκτοπλοικὰ σκάφη καὶ
ποταμόπλοια, εἶνε δέδοκτον, ὅτι μέχρι τοῦ παρελθόντος μηνὸς δὲν εἶχον το-
ποθετηθῆ εἰς αὐτὰ οἱ λέβητες, μολοντί εἶχον κατασκευασθῆ εἰς τὰ χυτή-
ρια καὶ τὰ μηχανουργεῖα ἀπὸ τοῦ Δεκεμβρίου.

«Τούτο ὀφείλεται εἰς σειρὰν ἐλλείψεων, ἀπαρατήτων συμπληρωματικῶν
ἐργασιῶν καὶ μηχανημάτων. Ἐπάρχουν μάλιστα πλεῖστα περιπτώσεις,
καθ' ἃς Σοβιετικὰ πλοία κηλεικώθησαν μὲ σειρὰν ναυπηγικῶν ἀτελειῶν
καὶ μὲ πολλὰς μηχανικὰς ἐλλείψεις».

ΣΟΥΗΔΙΑ

Δάνεια διὰ ναυπηγήσεις

Κατόπιν συστάσεως τοῦ Σουηδικοῦ Board of Trade ἡ Σουηδικὴ κυ-
βέρνησις παρεχώρησε δάνεια συνολικοῦ ποσοῦ 1.900.000 κορωνῶν εἰς δια-
φόρους ἀκτοπλοϊκὰς ἐταιρίας πρὸς ἐνίσχυσιν των διὰ τὴν ναυπήγησιν νέων
σκαφῶν.

Ἐκ τοῦ ἀνωτέρω ποσοῦ ἡ ἐταιρία «Svenska Ostasiatiska» ἔλαβεν
1.170.000 κορωνῶν πρὸς ἀγορὰν τῶν ναυπηγικῶν μότορσιπ «Shantung»
καὶ «Nagara» καὶ ἑτέρων δύο καινουργῶν πλοίων τοῦ Gotaverken.

Ἐτέρα ἐταιρία ἔλαβε 450.000 κορωνῶν πρὸς ἀγορὰν τοῦ ἐτοιμοπαρ-
δέτου μότορσιπ «Sveaborg» καὶ τρίτῃ ἀκτοπλοία ἔλαβε 250.000 κορω-

νῶν πρὸς ναυπήγησιν ἐνὸς φορτηγῶ ἀκτοπλοίου.

Τέλος ὁ ἐφοπλιστὴς Olaf Hansen ἔλαβε 30.000 κορωνῶν πρὸς ἀγορὰν
ἐνὸς μεγάλου ἱστιοφόρου ταλοῦντος εἰσέτι ὑπὸ ναυπήγησιν.

Τὸ ναυάγιον τοῦ «Ὀμπερον»

Τὸν παρελθόντα Δεκεμβρίον εἶχε βυθισθῆ κατόπιν δραματικῆς ὁσον καὶ
πολυνέκρου συγκρούσεως εἰς τὸν πορθμὸν τοῦ Κάττεγατ τὸ Φινλανδικὸν
ταχυδρομικὸν ἀ)π «Oberon». Ἐκτοτε ἐγένοντο ἐρευναι διὰ συναργείου δυ-
τῶν πρὸς ἀνεύρεσιν τοῦ ναυαγίου, ἀνευρέθη δὲ τούτο μόλις πρὸ μηνὸς εἰς
βάθος 100 μέτρων. Κατόπιν τούτου ἐπεσημάνθη ἡ θέσις τοῦ ναυαγίου καὶ
τὴν 19ην Μαΐου ἤρχισαν αἱ προκαταρκτικαὶ ἐργασίαι πρὸς ἀνέλκυσιν του.

ΝΟΡΒΗΓΙΑ

Τὰ χορηγηθέντα ναυτοδάνεια

Ἐζημοσιεύθη ἐσχάτως ὁ ἰσολογισμὸς τῆς Νορβηγικῆς «Ναυτικῆς Πί-
στεως» διὰ τὴν λήξαν χρονίαν. Τὰ κεφάλαια τοῦ ἱδρύματος ἀνέρχονται εἰς
2.000.000 κορωνῶν, τὰ ἀποθεματικὰ εἰς 450.000 κορωνῶν, διανέμονται δὲ
μέρισμα 7 ο)σ. Κατὰ τὸ 1930 παρεχωρήθησαν ὑπὸ τῆς «Ναυτικῆς Πίστεως»
δάνεια ἐπὶ ὑποθήκῃ πλοίων συνολικοῦ ποσοῦ 5.115.000 κορωνῶν. Τὸ ἐνεργ-
γητικὸν τὸ ἐν λόγῳ ἱδρύματος ἀνέρχεται εἰς 12.018.768 κορωνῶν, ἐξ ὧν
τὰ 11.565.625 ἔχουν διατεθῆ εἰς πρώτας ὑποθήκας ἐπὶ πλοίων.

ΙΤΑΛΙΑ

Τὸ δρομολόγιον τοῦ μότορσιπ «Βικτώρια»

Τὸ παρθενικὸν ταξίδιον τοῦ νεοναυπηγῆτου μότορσιπ «Victoria» τοῦ
Λόυθ Τριστίνο ὠρίσθη διὰ τὴν 27ην Ἰουνίου, τὸ δὲ δρομολόγιόν του ἐκα-
νονίσθη ὡς ἐξῆς :

Λιμένες	Ἀφίξις	Ἀναχώρησις
Τεργέστη	—	Σάββατον μεσημέριον
Βενετία	Σάββατον, ὥρα 16	Σάββατον ὥρα 17.30'
Μπρίντζι	Κυριακὴ, ὥρα 13.15'	Κυριακὴ ὥρα 14.30'
Ἄλεξάνδρεια	Τρίτη, ὥρα 9.15'	Τρίτη, ὥρα 17.—
Μπρίντζι	Πέμπτη, ὥρα 10.—	Πέμπτη, ὥρα 11.—
Τεργέστη	Παρασκευὴ, ὥρα 6.15'	—

ΣΕΡΒΙΑ

Τὰ νέα Σερβικὰ ἀτμόπλοια

Εἰς τὸ τελευταῖον φυλλάδιον τοῦ Ἀγγλικοῦ «Λόυθ Ρέτζιστερ» ἐνεγρά-
φησαν τὰ κάτωθι νέα Σερβικὰ ἀτμόπλοια:

«Ante Topic» ex «Oreland» τ. γκρὸς 4.190 (τοῦ 1911), ἀνήκον
εἰς τὴν «Σλομπόντνα Πλόδιντμπα, D. D.», τοῦ Σόσσακ.
«Dedinje» ex «Θεορῶνῶ» τ. γκρὸς 3.702 (τοῦ 1914), ἀνήκον εἰς τὴν
«Ζαντράν Μπροντάρσκο» (Κ. Πόλιτς), τοῦ Μπακάς.
«Durmitor» ex «Plutarch» τ. γκρὸς 5613 (τοῦ 1913), ἀνήκον εἰς
τὴν «Ντουμπροβίτσα Πιρομπρόντνα Πλόδιντμπα», τοῦ Ντουμπρόβνικ.
«Tivat» ex «Maid of Crete» τ. γκρὸς 2243 (τοῦ 1903), ἀνήκον εἰς
τὴν «Παραμπροντάρσκο Ντρούτσε Σεκουρόβιτς καὶ Βουκάνοβιτς», τοῦ
Σπαλάτου.

«Prestolonaslednik Petar» τ. γκρὸς 1722 (τοῦ 1931), ἀνήκον εἰς
τὴν «Ζαντράννα Πλόδιντμπα, D. D.», τοῦ Σόσσακ.

ΓΕΡΜΑΝΙΑ

Τὸ ἀργοῦν τοννάξ

Συμφώνως πρὸς τὴν καταρτισθεῖσαν ἐπίσημον στατιστικὴν ἐτέλουν ἐν
ἀργίᾳ τὴν 1ην Ἀπριλίου 239 Γερμανικὰ ἀτμόπλοια συνολικῆς χωρητικότη-
τος 648.310 τόνων. Ὁ ὄγκος οὗτος ἀντιπροσωπεύει ποσοστὸν 15.8 ο)σ ἐπὶ
τῆς ὅλης Γερμανικῆς ναυτιλίας. Ἄν κρίνῃ τις τὴν ἀργόδοσιν Γερμανικὴν
χωρητικότητα ἐναντι μόνον τῆς φορτηγῶν τοιαύτης, τότε ἡ ἀναλογία τῶν
δεμένων Γερμανικῶν φορτηγῶν ἀνέρχεται εἰς 35.1 ο)σ.

Κυρίως τὰ Γερμανικὰ φορτηγὰ ἀπασχολοῦνται μὲ τὰς μεταφορὰς γεννη-
μάτων, κατὰ δὲ τὰ προηγούμενα ἔτη 1927—28 καὶ 1929—30 κανὲν ἐκ
τῶν σκαφῶν τούτων δὲν ἦτο δεμῖνον. Ἦδη 4780 κατὰ παραμῆνον ἀνερ-
γοὶ εἰς τὰς προκυμάς τῶν κεντρικῶν λιμῶνων τῆς Γερμανίας. Ἐν μέρει
ἡ κατάστασις αὕτη προήλθεν ἀπὸ διάφορα Κυβερνητικὰ μέτρα, περιοριστι-
κὰ τῆς εἰσαγωγῆς, ἅτινα ὀφέλησαν μὲν τὸν Γερμανικὸν Λαόν, ἔβλαψαν ὁ-
μως τὴν ναυτιλίαν.

Η ΠΑΡΑΓΩΓΗ ΕΙΣ ΤΗΝ ΑΓΓΛΙΑΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ ΕΚ ΤΟΥ ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΟΣ

Αί τελευταία ειδήσεις εκ Sheffield τής Ἀγγλίας ἀναφέρουν ὅτι με πᾶσαν σπουδὴν συντελεῖται ἡ ἐγκατάστασις τῶν μηχανημάτων διὰ τὴν παραγωγὴν πετρελαίου ἐκ τῶν γαιανθράκων. Μερικαὶ ἐγκαταστάσεις ἤρχισαν ἤδη λειτουργοῦσαι με ἀρκετὰ εὐχάριστα ἀποτελέσματα. Παρόμοια μηχανήματα ἐγκαθίστανται εἰς ἅπαντα τὰ γαιανθρακωρυχεῖα τοῦ Νοτίου Γιορκασίρ.

Τὸ Ἀγγλικὸν Ναυαρχεῖον κατόπιν πολυχρονίων δοκιμῶν καὶ χημικῶν ἀναλύσεων πεισθὲν περὶ τῆς τελειότητος τοῦ τεχνητοῦ πετρελαίου, ἐξήγγησε πρό τινων ἡμερῶν προσφοράς διὰ τὴν προμήθειαν ἀρκετῶν χιλιάδων τόννων. Συγχρόνως τὰ ὑπουργεῖα Στρατιωτικῶν καὶ Ἀεροπορίας ἤρχισαν προμηθεύμενα τοιαῦτα πετρελαία ἐκ τῶν γαιανθρακωρυχείων τοῦ Γιορκασίρ, καθὼς ἐπίσης καὶ πολλὰ βιομηχανία.

Τὰ δύο ἐργοστάσια παραγωγῆς τεχνητοῦ πετρελαίου εἰς Μπάρντλεϋ καὶ Ἀσκερν ἐπέτυχον νὰ παράγουν ἐβδομηδεκαίως 50.000 γαλόνια ἐξ 150.000 τόννων γαιανθράκων, ἐργάζονται δὲ ἀδιακόπως καὶ διαθέτουν ἀμέσως ἅπαντα τὴν παραγωγὴν των.

ΟΙ ΓΕΡΜΑΝΙΚΟΙ ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΕΣ

Παρ' ἔλθην τὴν κρίσιν, ἣν διέρχεται ἡ διεθνὴς γαιανθρακωρυχία, ἐν τούτοις αἱ τιμαὶ τῶν Γερμανικῶν γαιανθράκων διατηροῦνται εἰς σταθερὰ ἐπίπεδα. Κατὰ τὴν τελευταίαν τετραετίαν ἡ παραγωγὴ τῶν Γερμανικῶν ἀνθρακωρυχείων ἐφθασεν εἰς τὸ κατώτατον δυνατὸν αὐτῆς ὄριον, ἐνθ' ἀντιθέτως λόγω τῆς μὴ διαθέσεως μεγάλων παρτίδων τὰ ἀποθέματα ἠξήθησαν.

Ὀῦτω εἰς τὴν περιφέρειαν τοῦ Ροῦρ ὑπάρχει σήμερον στὸν 10.000.000 τόννων γαιανθράκων καὶ κῶκ, τὸ ὅλον δὲ Γερμανικὸν ἀπόθεμα συμποσοῦται εἰς 12.000.000 τόννων.

Τὸν Μάρτιον παρήχθησαν 10.606.000 τόννοι γαιανθράκων, 10.063.000 τ. λιγνίτου καὶ 2.110.000 τ. κῶκ. Κατὰ τὸν αὐτὸν μῆνα εἰσῆχθησαν εἰς τὴν Γερμανίαν καὶ 274.100 τ. Ἀγγλικῶν γαιανθράκων, ἧτοι ποσότης ἡλαττωμένη κατὰ τὸ ἡμισυ τῆς συνήθους εἰσαγωγῆς.

Κατὰ τὸν αὐτὸν ἐξ ἄλλου μῆνα ἐξήχθησαν ἐκ Γερμανίας 1.949.000 τόννοι γαιανθράκων με μείωσιν 79.200 ἔγκντι τοῦ Μαρτίου 1930, ἀλλὰ με αὐξήσιν 105.400 τόννων ἔγκντι τοῦ Φεβρουαρίου 1931

ΑΙ ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ ΔΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΚΥΑΜΩΝ ΜΑΝΤΖΟΥΡΙΑΣ ΜΕΣΩ ΠΑΝΑΜΑ

Διὰ πρώτην φοράν ἐσημειώθη ναύλωσις φορτηγῶ ἀτμοπλοίων πρὸς μεταφοράν κυάμων Μαντζουρίας, τύπου Σόγια (Soya beans) δι' Ἐυρώπην ὅσους νέου τύπου ναυλοσυμφώνου προβλεπόμενος ὄψιόν διάπλου μέσῳ τῆς διώρυγος Παναμᾶ, ἐνθ' ἕως σήμερον αἱ τοιαῦται ἐκ Μαντζουρίας μεταφοραὶ διεξήγοντο κατὰ κανόνα μέσῳ τῆς διώρυγος τοῦ Σουέζ.

Τὸ γεγονός τοῦτο ἐκδηλῶναι καταφανὲς τὸν αἰχάζοντα σὺν τῇ χρόνῳ συγκωνισμὸν μεταξὺ τῶν δύο Πλοίων τοῦ ὑπερβαλακασίου ἐμπορίου, τῶν διωρύγων Σουέζ καὶ Παναμᾶ, εἶνε δ' ἀξιοσημείωτον καὶ ἀπὸ τῆς ἀπίστεως τῆς ἐξαιρετικῆς ὁλως κινήσεως τοιούτων φορτίων κυάμων σόγια ἀπὸ τὴν Ἄπω Ἀνατολήν εἰς τὴν Ἐυρώπην.

Πράγματι κατὰ τὰ ἐτῆ 1928 καὶ 1929 διήλθον ἀπὸ τῆς διώρυγος τοῦ Σουέζ 300.000 τόννοι κυάμων Μαντζουρίας, ἀπὸ 1ης Ἰανουαρίου δὲ τοῦ τρ. ἔ. 26 φορτηγὰ ἐναυλώθησαν διὰ παρομοίας μεταφορᾶς, ἐνθ' ἀπὸ τῆς ὁλως ἐτέρα ποσότης 100.000 τόννων ἐφορτώθη ἐπὶ πλοίων τῆς γραμμῆς.

Ἐκδηλῶς ὅθεν εἶνε ἡ σοβαρὴ τῆς ζήτηματός διὰ τὴν διώρυγαν τοῦ Σουέζ ἐκ τῆς ἀλλαγῆς τῆς ὁδοῦ τῶν πλοίων καὶ τῆς παρ' αὐτὸν προτιμῆσεως τοῦ Παναμᾶ. Ἡ διώρυξ τοῦ Σουέζ πληγείσα σοβαρῶς ἀπὸ τὴν διεθνήν οικονομικὴν κρίσιν, δέχεται ἤδη καὶ νέον πλήγμα ἀπὸ τὴν ἀλλαγὴν τῆς γραμμῆς τῶν φορτηγῶν πλοίων τῶν ναυλωμένων ἐκ Μαντζουρίας δι' Ἐυρώπην.

Σχετικῶς τὸ «Λύθ Λιστ» ἀναφέρει, ὅτι οἱ πλοιοκτῆται μόνον τῆς θεωροῦν τὸν διὰ Παναμᾶ πλοῦν τῶν σκαφῶν τῶν οικονομικώτερον παρὰ τὴν διανοσμένην μεζῶνα εἰς μίλια ἀπόστασιν.

Μολονότι τὰ διόδια τοῦ Παναμᾶ ἔχουν καθορισθῆ ἐπὶ τῶν ἰδίων βάσεων μετὰ τοῦ Σουέζ, ἐν τούτοις ὁ τρόπος τῆς εἰσπράξεως των εἶνε συμπεριφέρτος διὰ τοῦ πλοιοκτῆτα, ἰδίᾳ μάλιστα κατὰ τὸς δυσκόλους αὐτοῦ καιροῦς, καθ' ὅς πᾶσαι γενικῶς αἱ ἀτμοπλοικαὶ ἐπιχειρήσεις εἶνε ὑποχρεωμέναι νὰ μειώσουν εἰς τὸ ἐλάχιστον τὰ ἐξοδα τῆς κινήσεως τῶν σκα-

φῶν των.

Τὰ μόνον λόγοι τῆς εὐθηνίας τῶν τιμῶν τῶν πετρελαίων εἰς τοὺς λιμένας τοῦ Εἰρηνικοῦ προτιμῶσι τὴν διὰ Παναμᾶ ὁδόν, ὅπως ἐπίσης καὶ τὰ ἐξ Ἀυστραλίας ἀτμοπλοία ἤρχισαν νὰ προτιμῶσι τὴν μέσῳ τῶν ἀκρωτηρίων τῆς Καλῆς Ἑλπίδος ὁδόν, λόγω τοῦ ὅτι οἱ χαλαροὶ ἐξ Ἀυστραλίας ναυλοὶ ἐπιστροφῆς δὲν ἐπιτρέπουν τὴν χρησιμοποίησιν τῆς μέσῳ Σουέζ συντομωτέρας ὁδοῦ.

Η ΕΝΑΕΡΙΟΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑ ΒΑΛΤΙΚΗΣ - ΑΙΓΑΙΟΥ

Τὸ ζήτημα τῆς σιδηροδρομικῆς συνδέσεως Βαλτικῆς—Αἰγαίου ἀπησχόλησεν ἀρκετὰ τὸν Βαλκανικὸν καὶ Εὐρωπαϊκὸν τύπον. Πολλὰ συνέδρια τῶν ἐνδιαφερομένων κύκλων συνεκλήθησαν ὅπως συμβιβασθῶσιν αἱ γνώμαι καὶ πραγματοποιηθῆ τὸ τόσον διὰ τὴν Πολωνίαν ὅσον καὶ διὰ τὴν Ρουμανίαν καὶ Βουλγαρίαν σοβαρὸν αὐτὸ σχέδιον. Αἱ ἐργασίαι αὗται οὐδὲν πρακτικὸν μέχρι τοῦδε ἀποτέλεσμα ἐπέφερον. Ἡ πραγματοποίησις τῆς σιδηροδρομικῆς γραμμῆς Βαλτικῆς—Αἰγαίου ἦτις θὰ ἤρχιζεν ἐκ Ντάντσιγκ ἢ Κνύνια καὶ θὰ κατέληγεν εἰς τὸν μέγαν τοῦ Αἰγαίου λιμένα τῆς Θεσσαλονίκης, προσέκρουσε μέχρι σήμερον εἰς πολλὰς ἀφ' ἑνὸς πολιτικὰς καὶ ἀφ' ἑτέρου οικονομικὰς δυσκολίας εἰς τρόπον ὅστε πρὸς τὸ μέγα ἐνδιαφέρον τῶν ἐνδιαφερομένων Κρατῶν καὶ τὴν μακροχρόνιον ἐπὶ τούτῳ ἐργασίαν, ἡ ἐφαρμογὴ τοῦ ὑπῆρξεν ἀδύνατος. Τὸ πρόβλημα τοῦτο διεγείρει τοὺς ρουμανικοὺς κύκλους πρὸ τοῦ μεγάλου μάλιστα πολέμου.

Λόγω τῆς σπουδαιότητος ἣν ἔλαβον αἱ ἐναεριοὶ μεταφοραὶ εἰς τὴν σύγχρονον οἰκονομίαν ἡ ἐναερίος σύνδεσις τῆς Βαλτικῆς μετὰ τοῦ Αἰγαίου δὲν ἦτο πρόβλημα μικροτέρας σημασίας καὶ ἐνδιαφέροντος ἐκείνου τοῦ ὁποῖον ἀναφέρομεν ἄνωτέρω. Ἀπασχόλησε μὲν τὴν ἰδίαν ἐπίσης ζεσίν τὰ χρονικά τοῦ Βαλκανίου τύπου. Λόγω ὁμοῦ τῆς νεαρᾶς ἡλικίας τῆς ἀεροπορίας, αἱ συζητήσεις αὗται ἤρχισαν πρὸ ὀλίγων μόλις μηνῶν.

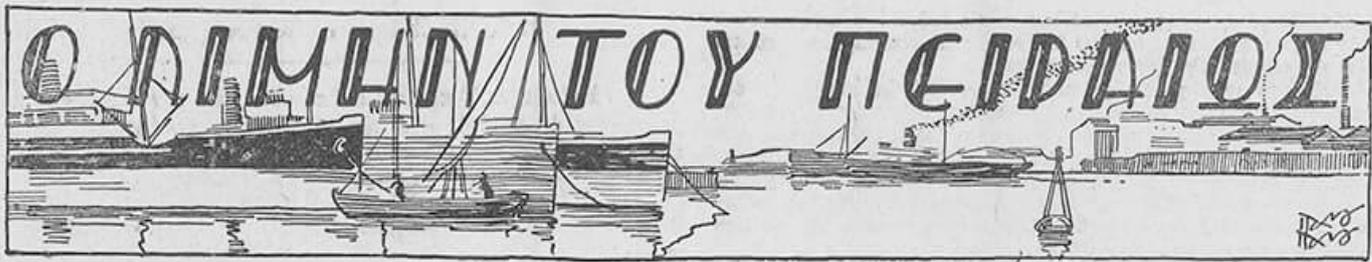
Παρὰ ταῦτα, τὸ σχέδιον τῆς ἐναερίου συνδέσεως Βαλτικῆς—Αἰγαίου φαίνεται νὰ εὐρίσκειται εἰς τὴν ὁδὸν τῆς λίαν προσηχοῦς πραγματοποίησεως του καὶ ἴσως ἐντὸς ὀλίγων ἐβδομάδων νὰ γίνῃ τετελεσμένον γεγονός. Ἐκεῖνοι οἵτινες παρεκλούθησαν τὴν μακροχρόνιον πολεμικὴν τοῦ τύπου τὴν ὁποίαν προεκάλεσε τὸ ζήτημα τῶν σιδηροδρομῶν κατὰ τὴν παντοῦ, ἦτοι εἰς Πολωνίαν, Ρουμανίαν, Βουλγαρίαν καὶ Ἑλλάδα, δὲν ἠμποροῦν εἰμὴ νὰ ἐκπλαγῶν παρατηροῦντες τὴν πλήρη συνεννόησιν τὴν ὁποίαν ἐδημιούργησεν τὸ ἐναερίον σχέδιον ἐντὸς τόσο μικροῦ χρονικοῦ διαστήματος. Αὐτὴ εἶνε μίαν τῶν καλλιτέρων ἀποδείξεων ὅτι τὸ μέλλον, ὅσον ἀφορᾷ τὰς μεταφορὰς, ἀνήκει ἀναμφισβητήτως εἰς τὴν ἀεροπορίαν.

Ἐννοεῖται ὅτι ἡ πρωτοβουλία τῆς ταχείας πραγματοποίησεως τοῦ ἐναερίου σχεδίου Βαλτικῆς—Αἰγαίου ὄφειλε νὰ ἀνήκει εἰς τὴν νεαρὰν καὶ ἀτρόμητον πολιτικὴν Ἀεροπορίαν τῆς Πολωνίας. Πλήρης συμφωνία ἐπῆλθεν ἤδη μετὰ τῆς Κυβερνήσεως τῆς Πολωνικῆς Δημοκρατίας καὶ τῶν τῶν Ρουμανίας, Βουλγαρίας καὶ Ἑλλάδος, ἀναφορικῶς μίας ἀεροπορικῆς συμβάσεως ἧτις θὰ διευκόλυνε τὴν λειτουργίαν τῆς ἐναερίου Πολωνικῆς γραμμῆς. Ἀεροπορικὴ ἀποστολὴ ἀνεχώρησε τὴν 1ην Μαΐου ἐκ Βαρσοβίας δι' εἰδικὸν ἀεροπλάνου ΦΟΚΚΕΡ τριῶν κινητήρων, πολωνικῆς κατασκευῆς καὶ ἰδιοκτησίας τῆς Πολωνικῆς Ἀεροπορικῆς Ἑταιρίας «ΛΟΓ». Ἡ ἀποστολὴ ἦτις διαδοχικῶς ἐστάθμευσεν εἰς Βουκουρέστιον, Σόφιαν καὶ Ἀθήνας, ἐπέτυχε πλήρως τὸ σκοπὸν τῆς καὶ δὲν θὰ ἐπηρεε, εἰμὴ νὰ συγχαρῶμεν τὴν Πολωνικὴν Ἀεροπορίαν διὰ τὴν ὠραίαν πραγματοποίησιν τὴν ὁποίαν προτίθεται νὰ κάμῃ.

Ἡ ὑπὸ μελέτην γραμμὴ ἦτις θὰ ἔχη ὡς ἀφετησίαν τὴν πόλιν Ντάντσιγκ θὰ ἐξακολουθῆ διὰ Βαρσοβίας—Λεμπουργ—Γαλαζίου—Βουκουρεστίου—Σόφιας καὶ Θεσσαλονίκης. Εἰς τὴν πόλιν ταύτην, τὰ ἀεροπλάνα τῆς Ἑλληνικῆς Ἑταιρίας Ἐναερίου Συγκοινωνιῶν θὰ παραλαμβάνονται τὸ ταχυδρομεῖον καὶ τοὺς ἐπιβάτας τοὺς προοριζομένους δι' Ἀθήνας ἢ τὰς διαφόρους ἀποικίας: Παλαιστίνην, Συρίαν, Ἰράκ, Ἰνδία, Ἰνδοκίαν, Ἰάβαν, Αἴγυπτον καὶ τὰς διαφόρους περιφερίας τῆς Ἀγγλικῆς Ἀφρικῆς, ἐπειδὴ αἱ Ἀθήναι, συνδέονται ἤδη ἐναερίως μετ' ὅλων τῶν ἀνωτέρω χωρῶν.

Δὲν εἶνε ζήτημα μικροῦ ἐνδιαφέροντος νὰ σημειωθῆ ἡ σπουδαιότης τὴν ὁποίαν λαμβάνει ἀμέσως ἡ Πολωνικὴ γραμμὴ ὡς ἐναερίου διεθνῆς κριτικῆς δυνάμενος νὰ θέσῃ εἰς ἀπ' εὐθείας συγκοινωνίαν οὐ μόνον τὴν Πολωνίαν, τὴν Ρουμανίαν καὶ Βουλγαρίαν μετὰ τῶν ἀποικίων, ἀλλὰ καὶ ὅλας τὰς χώρας τῆς Βαλτικῆς.

Αὐτὸ ἀποτελεῖ ἐν τῶν σπουδαιωτέρων ἐκπολιτιστικῶν ἔργων τὰ ὁποῖα ἀνέλαβεν ἡ πολωνικὴ πολιτικὴ ἀεροπορία. Ὁ ἀποβῆ ἐπὶ πλέον, φορεὶς τῆς εἰρήνης μετὰ τῶν Βαλκανίων, διὰ τῆς συνδέσεως τῶν 3 μεγάλων πόλεων Βουκουρεστίου, Σόφιας, Θεσσαλονίκης. Θὰ ἐπιτύχῃ ἐπίσης τὰς φιλεργητικὰς διαπραγματεύσεις τὰς ὁποίας ἀνέλαβον ἀπὸ τινος τὰ Βιζυάνια. Τόσον τὸ Βουκουρέστιον ὅσον ἡ Σόφια καὶ ἡ Θεσσαλονικὴ θὰ εἶχον ν' ἀποκομίσωσι μεγάλα πλεονεκτήματα ἐκ τῆς ἐναερίου συνδέσεως Βαλτικῆς—Αἰγαίου. Θὰ καθίστατο, χάρις εἰς τὴν διὰ μέσου τῶν ἐδαφῶν τῶν διαμετρικῶν, σαυροδρόμιον τῶν μεγάλων Συγκοινωνιῶν μετὰ τῆς Δύσεως καὶ τῆς Ἀνατολῆς, τῆς Βαλτικῆς καὶ τοῦ Αἰγαίου. Ἦνύθησαν πολὺ κίττα τὸ τοιοῦτον τὰ ἐνδιαφερόμενα Κράτη καὶ αὐτοὺς εἶνε ὁ λόγος διὰ τὸν ὁποῖον διευκόλυναν τὴν συνεννοησιν καθιστώμενα δυνατὴν τὴν ταχύτεραν πραγματοποίησιν τοῦ ἐναερίου σχεδίου ἢ τοῦ σιδηροδρομικοῦ τοιοῦτου.



**Ο ΛΙΜΗΝ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ
ΚΑΤΑ ΤΟΝ ΜΗΝΑ ΑΠΡΙΛΙΟΝ**

Κατά τον Απρίλιον κατέπλευσαν εις Πειραιά 575 ατμόπλοια τόνων νēt 566.162 και Ιστιοφόρα 436 τόνων 14.311. Η κίνησις αὕτη ἐν συγκρίσει μετὸν περισυνὸν Ἀπρίλιον ἦτο ἠλαττωμένη κατὰ 51 ατμόπλοια, ἀλλὰ ἐπὶ πλέον κατὰ 20.378 τόνους. Ἡ κίνησις διὰ τὰ Ιστιοφόρα ἦτο ἐπιπλαττωκατὰ 83 σκάφη 883 τόν. Ἐκ τῶν Ιστιοφόρων ἦσαν ἐν Ἀγγλικὸν τ. 52, ἐν Σερβικὸν τ. 123, ἐν Ἴταλικὸν τ. 2 καὶ ἐν Τουρκικὸν τ. 57. Τὰ λοιπὰ 432 τ. 14.077 ἦσαν Ἑλληνικά.

Ἡ κίνησις τῶν ατμοπλοίων κατανέμεται εἰς τὰς ἀκολουθοῦσας δέκα ἐπτὰ σημεῖαις :

Σημεῖαι	Ἀ)π	Τ. νēt	Σημεῖαι	Ἀ)π	Τ. νēt
Ἑλληνικά	410	222.279	Ρουμανικά	7	8.391
Ἴταλικά	56	128.440	Σοβιετικά	5	6.705
Γαλλικά	11	43.881	Ὀλλανδικά	4	6.020
Ἀγγλικά	30	43.812	Σουηδικά	4	5.558
Τουρκικά	13	33.564	Νορβηγικά	4	5.357
Γερμανικά	10	21.611	Βουλγαρικά	6	4.768
Σερβικά	7	12.975	Βελγικά	1	2.718
Ἰαπωνικά	2	8.722	Ὀδηγγικά	1	2.684
Ἀμερικανικά	4	8.697			
				575	566.162

Κατὰ τὸν αὐτὸν μῆνα ἡ εἰσαγωγή τῶν ἐμπορευμάτων ἐφθασεν εἰς 165.928 τόνους καὶ εἰς 103.173 κεφαλὰς ζώων, ἦτοι ἦτο ἠύξημένη ἐναντι τῆς περισυνῆς κατὰ 43.299 τόνους ἐμπορευμάτων καὶ κατὰ 59.006 κεφαλὰς ζώων. Ἡ ἀνωτέρω εἰσαγωγή ἦτο ἀπὸ μὲν τοῦ ἐξωτερικοῦ 140.458 τ. ἐμπορευμάτων καὶ 54.616 κεφαλὰς ζώων, ἀπὸ δὲ τοῦ Ἐσωτερικοῦ 25.470 τ. ἐμπορευμάτων καὶ 48.554 κεφαλὰς ζώων.

Τὰ κυριώτερα εἰσαχθέντα εἶδη εἰνε τὰ ἀκόλουθα ἐν συγκρίσει μετὸν εἰσαγωγὴν τοῦ Ἀπριλίου 1930.

Ἐμπορεύματα τόν. διαφορὰ	Ἐμπορεύματα τόν. διαφορὰ
Γαϊάνθρακας 69.276+27.592	Κτην.-ἀλιευ. 2.122+ 351
Ὄρυκτέλεια 21.799+18.590	Καυσόξυλα 1.537— 380
Σιτηρὰ 21.367+ 3.348	Λυγίτης 1.449— 2.012
Ὄρυκτὰ ἀκ. 7.801— 2.445	Ὄσπρια κ.λ. 1.169— 1.675
Μέταλλα κλπ. 5.419— 1.172	Υψάσμ.-ἴνες 997— 83
Κηπουρικά 4.775+ 778	Μεταφ.-ὄργαν. 389— 63
Τσιμέντα κ.λ. 4.269+ 643	Πνευματώδη 353— 168
Ἐλαια κλπ. 4.140+ 129	Καφ.-Ἀποικ. 269+ 98
Συλεία-δασικ. 3.685— 2.423	Δέρματα κ.λ. 246+ 92
Ζαχάρεις κ.λ. 3.587+ 2.185	Ἄλευρα 238+ 71
Συλάνθρακες 2.754+ 1.318	Χημ.-λιπάσμ. 13+ 10
Χρῶμ.-φάρμ. 2.386— 130	Διάφορα 3.755+ 428
Ὄρυκτὰ κατ. 2.133— 1.783	Σύνολον 165.928+43.299

Ἡ ἐξαγωγή ἐκ Πειραιῶς κατὰ τὸν αὐτὸν μῆνα ἀνήλθεν εἰς 22.491 τόνους ἐμπορευμάτων καὶ 1983 κεφαλὰς ζώων, ἦτοι ἦτο κατωτέρα τῆς περισυνῆς κατὰ 4708 τ. ἐμπορευμάτων καὶ 1122 κεφαλὰς ζώων. Τὰ κυριώτερα ἐξαχθέντα εἶδη ἦσαν τὰ ἀκόλουθα :

Ἐμπορεύματα τόν. διαφορὰ	Ἐμπορεύματα τόν. διαφορὰ
Ἄλευρα 6007 + 482	Δασικά 783 + 326
Ὄρυκτέλεια 2862 + 196	Χημ.-λιπάσμ. 687 — 145
Ὄσπρια 1954 + 790	Κηπουρικά 582 + 101
Τσιμέντα 1699 — 203	Πνευματώδη 565 — 47
Μέταλλα 1368 — 334	Ὄρυκτὰ ἀκατ. 520 + 111
Γαϊάνθρακας 1232 — 1170	Χρῶμ.-φάρμ. 466 + 163

Τέλος ἡ διαμετακομιστικὴ κίνησις κατὰ τὸν αὐτὸν μῆνα Ἀπρίλιον ἔχει ὡς ἐξῆς : Ἐμπορεύματα ἀποστελλόμενα ἐκ τῆς δι-

μετακομίσεως 3099 τόν. Μεταφορώσεις ἐμπορευμάτων κοιμισθέντων ἐκ τοῦ ἐξωτερικοῦ 3592 τόννοι καὶ ἐκ τοῦ ἐσωτερικοῦ 2960 τόννοι.

ΑΙ ΓΕΡΑΝΟΓΕΦΥΡΑΙ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Τὸ «Ἐλεύθερον Βῆμα» τῆς 28ης παρελθ. Ἀπριλίου τ.ἐ. ἐφιλοξένησε διάφορα ἐπιχειρήματα τοῦ φίλου ἀρχιτέκτονος κ. Δημ. Καμπέρου, σχετικῶς μετὰς Γερανογεφύρας ἀσπίνας προτίθεται νὰ ἐγκαταστήσῃ ὁ Ὄργανισμὸς Λιμ. Πειραιῶς, διὰ τὴν ἐκφόρτωσιν καὶ φόρτωσιν τῶν γαιανθράκων.

Τὰ ὀνομάζω δ' ἐπιχειρήματα, διότι μόνον περὶ τοιοῦτων πρόκειται, δεδομένου ὅτι εἶνε μακρὰν τῆς πραγματικότητος. Φαίνεται δὲ μᾶλλον ὅτι ἡ πηγή ἐξ ἧς ἠρύσθη τὰς πληροφορίας ὁ κ. Καμπέρος δὲν εἶνε ἡ ὀρθή, ὁ ἴλιγγος δὲ τῶν παρατιθεμένων ἀριθμῶν, νὰ συσκοτήσῃ μόνον τὴν ὑπόθεσιν δύνανται καὶ οὐχὶ πλέον.

Κατὰ τὴν ἐμὴν γνώμην, ἦτις εἶνε ἀπόρροια τριαντακονταετοῦς πείρας ἐν τῷ γαιανθρακεμπορίῳ, ἡ μόνη σωτηρία ἀφ' ἐνὸς αὐτοῦ καὶ ἀφ' ἑτέρου τῶν ἐργατῶν εἶνε ἡ ἐγκατάστασις τῶν Γερανογεφυρῶν.

Καὶ ὅπως ἀντιληφθῶμεν καλῶς τὸ ζήτημα, οὐχὶ διὰ τῆς παραθέσεως ἀριθμῶν εἰς ἑκατομύρια, φειδόμενοι ἐν ταῦτῳ καὶ τῆς φιλοξενίας, ἀς ἐξετάσωμεν τὸ ζήτημα, ἀπὸ ἐμπορικῆς, ἐργατικῆς καὶ ἀπὸ ἀπόψεως ἐκμεταλλεύσεως.

Ἀπὸ ἘΜΠΟΡΙΚΗΣ ἀπόψεως τοὺς νομίζοντας διὰ αἱ Γερανογεφυρά, καὶ ἡ ἀναντίρρητος τῆς δι' αὐτῶν ἐκφορώσεως εὐθηνία τῶν φορτοεκφορωτικῶν, θὰ ἐπιφέρουσι ζημίας, τοὺς παραπέμπο εἰς τὴν προπολεμικὴν ἀνθρακευτικὴν κίνησιν τῶν λιμένων μας. Ἐνθυμούμαι, ὅτι λόγῳ τῆς εὐθηνίας τῶν ἐργατικῶν 10 τοῦλάχιστον ατμόπλοια προσήγγιζον ἡμερησίως διαφόρων ἐθνικότητων πρὸς ἀνθράκευσιν, ἀτίνι δὲ ἐπρότιμον τὸν λιμένα μας διὰ τὸ εὐνοῦν τοῦ γαιάνθρακος, καὶ διὰ τὰς λοιπὰς εὐκολίας εἰς ἐπισκευὰς καὶ λοιπά. Ἦδη ὁμως ἀρκοῦμεθα εἰς τὰ ψυχία τῆς Ἀκτοπλοίας, τὴν ἐλαχίστην ἀνθρακευτικὴν κίνησιν τῶν φορηγῶν, ἐκείνων δηλαδὴ ἀτίνι παραλαμβάνουν τοὺς ἀπολίτως ἀναγκαίους αὐτοῖς γαιάνθρακας ὅπως φθάσουν εἰς τὸν πλησιέστερον ξένον ἀνθρακευτικὸν λιμένα καὶ εἰς τὸ νὰ μανθάνωμεν πόσα ατμόπλοια ἠνθράκευσαν εἰς Ὀράν, Ἀλγέριον, Ζουγκουλδὰν καὶ ἄλλους ἀνθρακευτικὸς σταθμοὺς τῆς Μεσογείου. Διὰ τὸ τοῦτο, διότι αἱ κατὰ καιροὺς Κυβερνήσεις ὅπως φανοῦν εὐάρεστοι εἰς τὰ Σωματεία, ἀφ' ἐνὸς μὲν ἠῤῥανον τὰ τιμολόγια τῶν φορτοεκφορωτικῶν, καὶ ἀφ' ἑτέρου ἐνέγραψον ἐργάτας, τὸ μόνον ὄρθον ἐξ ὅσων ἀναφέρει ὁ κ. Καμπέρος. Ἦτοι διττῶς ἐβλαπτον. Ἀφῆνω τὰ προσκόμματα εἰς τὸν καταρισμῶντων πληρωμάτων ἀνανύφιστανται τὰ προσεγντα εἰς Πειραιὰ ατμόπλοια. Ἐρωτῶ ἦδη πῶς εἶνε δυνατόν νὰ μὴ εὐχόμεθα ἀπαντες τὴν ταχύτεραν ἐγκατάστασιν τῶν Γερανογεφυρῶν, ἐφ' ὅσον ἡ δὴ δι' ἐργατικά καὶ ἐργαλεῖα πληρῶνονετὰ ἀκόλουθα ἔξοδα :

Ἐκφορωτικά καὶ ἐργαλεῖα εἰς φορηγίδας	δρ. 12.20
Ἐκφορτ. κατὰ μέσον ὄρον εἰς προκυμαίαν	» 20.—
Μαουινάτικα ἡμέρας φορτ. καὶ ἐκφορτ. μόνον	» 3.50
Φορωτικά ἐκ τῆς προκυμαίας εἰς φορηγίδας	» 20.—
Ἐργαλεῖα ἐπὶ τῶν Δρ. 40	» 5.20
	Δρχ. 60.90

Ἐὰν οἱ γαιάνθρακες δὲν ἐκφορωθοῦν εἰς τὴν ξηρὰν ἀλλὰ παραμείνουν εἰς τὰς φορηγίδας ἐπὶ 12 ἡμέρας. Λέγω δὲ 12 ἡμέρας διότι λαμβάνω ὑπ' ὄψιν, ὅτι ἐντὸς 12 ἡμερῶν θὰ παραδοθῇ ἡ φορηγίς συνήθους χωρητικότητος 60 ἕως 70 τόνων καὶ διὰ τὴν ὅποιαν πληρῶνονετὰ ἡμεραργίαν Δρχ. 100 ἡμερησίως :

Ἐκφορωτικά εἰς φορηγίδας καὶ ἐργαλεῖα	Δρχ. 12.20
Δι' ἡμεραργίας φορηγίδος ἐπὶ 12 ἡμέρας	» 20.—
	Κατὰ τόννον » 32.20

Ἐνὼ διὰ τῶν ΓΕΡΑΝΟΓΕΦΥΡῶΝ θὰ κοστίσῃ περίπου :	
Διὰ τὴν ἐκφόρτωσιν εἰς φορηγίδας κατὰ τόννον	Δρχ. 7.—
Διὰ τὴν ἀποθήκευσιν εἰς προκυμαίαν » »	» 5.—
Διὰ τὴν φόρτωσιν εἰς φορηγίδας » »	» 7.—
	Κατὰ τόννον » 19.—

Συνεπῶς προκύπτουν αἱ ἀφάνταστοι ἐπὶ ἔλαττον διαφορὰ :

Διὰ τοὺς ἐκφορτωνομένους γαιάνθρακας εἰς προκυμαίαν κατὰ τόννον Δρχ. 41.90.

Διὰ τοὺς παραμένοντας ἐπὶ 12 μόνον ἡμέρας εἰς φορηγίδας Δρχ. 13.20.

Τίς θὰ εἶνε συνεπῶς ἐκεῖνος ὅστις δὲν θὰ ἐκφορώσῃ τὸ πλείστον τοῦ γαιανθρακοφορτίου του εἰς τὴν προκυμαίαν διὰ τῶν Γερανογεφυ-

ρών, ούτω δὲ θ' ἀποφύγη τοὺς κινδύνους τῆς πλωτῆς ἀποθηκείσεως; Μὲ τὴν σημερινὴν δὲ κίνησιν τοῦ λιμένος, μία εικοσὰς φορτηγίδων θὰ εἶνε ἀρκετὴ διὰ τὴν ἐξυπηρέτησίν του.

Ἐξ ἐξέτασεν ἤδη τὴν ἐργατικὴν ἀποψιν τοῦ ζητήματος. Ἡ εὐθηνία τῶν φορτοεφορτωτικῶν καὶ ἡ ἐκ ταύτης μείωσις τῆς τιμῆς τοῦ γαιάνθρακος ἀνεπιθύητος εἶνε ὅτι ὀλίγον κατ' ὀλίγον θὰ προσελκύσῃ τὰ πρὸς ἀνθρώπους ἀτιόπλοια. Ὅποιαν σημασίαν ἔχει τοῦτο διὰ τὸν ἐργάτην εἶνε εὐκόλον νὰ τὸ ἀντιληφθῇ τις. Τότε θ' ἀρχίσῃ ἡ πραγματικὴ εὐμερσία. Φαντασθῆτε τὸν λιμένα μας προτιμώμενον καὶ πάλιν πρὸς τῆς Διεθνούς Ναυτιλίας. Φαντασθῆτε τὴν κίνησιν εἰς ὅλα τὰ ἐπαγγέλματα, ἐπισκευῶν, τροφῶν, πληρωμάτων κ.λ.π.

Ἡ προτίμησις λοιπὸν αὕτη θὰ ἐπιφέρει ἀναντιρρήτως καὶ τὸν διπλασιασμὸν τῆς εἰσαγωγῆς, συνεπῶς καὶ ἀπὸ ἐργατικῆς ἀπόψεως ἐνθαυρντικῆ, μέχρι τοιοῦτου δὲ σημείου ὥστε νὰ δύναται καὶ διπλάσιος ἀριθμὸς, τῶν ἤδη ἀσχολουμένων γαιανθρακεργατῶν ν' ἀπασχῶθῃ. Βεβαίως ἡ ἐκκαθάρισις τῶν ἡδὴ τοιούτων εἶνε ἀπαραίτητος ἀποζημιωμένων τῶν ὑπερηλίκων καὶ ἀναπήρων. Αὐξανόμενης δὲ κατόπιν τῆς ἐργασίας, ἡτοί τῆς κινήσεως, τότε νὰ ἐγγράφονται ἀναλόγως τῶν ἀναγκῶν νέοι, κρινόμενοι παρ' εἰδικῆς ἐπιτροπῆς, ἡ συμπληρουμένων τῶν κενῶν ἐκ τῶν ἄλλων ἐν τῷ ὄργανισμῷ ἐπαγγελμάτων. Ἐγὼ δὲ πεποιθῆσιν ὅτι μόνον δι' αὐτοῦ τοῦ μέσου θὰ εὐμερῆσιν καὶ οἱ ἐργάται, ἵνα μὴ βλέπη τις σήμερον, εὐυπολήπτους καὶ ἐργατικούς ἐξ αὐτῶν καλοὺς οἰκογενεάρχας, οἵτινες δὲν ἐγνώρισαν, οὔτε οἰκονομία, οὔτε τυχερὰ παιγνίδια, νὰ πένονται καὶ ν' ἀπολαμβάνουν ἐβδομαδιαίως 200—250 δρ., οὐχὶ λόγῳ τοῦ τιμολογίου ἀλλὰ λόγῳ ἐλλείψεως ἐργασίας.

Ἀπὸ ἀπόψεως ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΕΩΣ εἶμαι πλέον ἢ πεπεισμένος, ὅτι ἐκείνοι οἵτινες φαντάζονται ὅτι αἱ Γερμανοφόροι θὰ ἐπιφέρουν ζημίαν, θὰ εὐθεθῶν πρὸς ἐκπλήξεως, διότι συντόμως θ' ἀποδειχθῇ ὅτι αἱ δύο ὑπὸ ἐγκατάστασιν δὲν θὰ ἐπαρκοῦν εἰς τὴν κίνησιν.

Αἱ εἰσπράξεις δὲ θὰ εἶνε τοσούτοι ἐκ τῆς ἐργασίας; ἐφορτώσεως καὶ φορτώσεως, ὑπερρακεταὶ διὰ νὰ κλιψῶν τὰ ἔξοδα καὶ τὴν ἐξυπηρέτησιν τοῦ Κεφαλαίου ν' ἀφήσουν καὶ ἀρκετὰ κέρδη εἰς τὸν ὄργανισμόν, θὰ τὸν ἀναγκάσουν δὲ νὰ ἐκπέση καὶ τὰς ὡς ἄνω ὀριζόμενας τιμὰς.

Παρατηρήσατε τοὺς περισσότερους ἀνθρακωτικούς Σταθμοὺς εἰς τὸ Κόντινεντ καὶ τὴν Μεσόγειον. Ἡ Ἀλεξάνδρεια, Γένοβα κλπ. ἀπὸ εἰκοσαετίας ἤδη ἐργάζονται διὰ Γερμανοεφορτῶν.

Σχετικῶς μὲ τὸ Despatch (ἀποζημιώσεις παρὰ τοῦ ἀτιόπλοιου τοῦ παραλήπτου διὰ τὴν ταχύτεραν ἐκφόρτωσιν τῶν ὀριζόμενων σταλειῶν) ἀναφέρει ὁ κ. Καμπέρως, ἀπορῶ μὲ τὰ ἑκατομύρια ποῦ ἀναφέρει ἐξ αὐτοῦ. Ἐμπορευόμενοι τοὺς γαιάνθρακας ἀπὸ 45ετίας, εἶνε ζήτημα εἰς εἰσπράξεις ἀπὸ despatch καθ' ὅλον τοῦτο τὸ χρονικὸν διάστημα 100 λίρας! Ἔστω καὶ εἰς ὑποθέσωμεν ὅτι τὰ κατὰ τὸν ἑφορτωτικὴν πληρῶναι τὸ ἀτιόπλοιο, θὰ κανονίζονται ἐπὶ τῆς βάσει τοῦ ποσοῦ τῆς ἡμερησίας ἐκφορτώσεως, δηλαδή εἰς 500 τόννους διὰ πηλορῶν κατὰ τόννον 1 σελ. δι' 600 τόννους 1|1|2 καὶ οὕτω καθ' ἑξῆς καὶ πάλιν δὲν συμφέρει εἰς τὸν παραλήπτην διότι θὰ ἔχη νὰ ἐπιβαρυνθῇ μὲ τὰς ἡμεραγίας τῶν φορτηγίδων, ἡ μὲ τὰ φορτωτικά τῆς ἐπαναφορτώσεως ἐκ τῆς προκυμαίας εἰς τὰς φορτηγίδας, ἐνῶ εἰς πηλορῶν ἐπὶ περισσότερον χρόνον τὸ γαιανθρακοφορτίον του ὑπὸ ἐκφορτῶσιν πολλὰ θὰ ἔχη νὰ ὠφεληθῇ.

Θεωρῶ περὶ τὸν ν' ἀντιρροῦσθαι τὰ ὅσα περὶ Ναυπηγείων ἀναφέρει ὁ κ. Καμπέρως, ἐξυλοργῶν, καλαφατῶν κλπ., δεδομένου ὅτι τὰ πάντα θὰ ἐργάζονται ἐφ' ὅσον θὰ αὐξηθῇ ἡ κίνησις τοῦ λιμένος καὶ συνεπῶς περισσότεραι φορτηγίδες θὰ χρησιμοποιοῦνται.

Ἀφήσατε λοιπὸν τὸ ἔργον τῶν ἐπιτεταρμένων, ἐλεύθερον. Ἀφήσατε τοὺς νὰ φροντίσουν τὴν ταχύτεραν τοποθέτησιν τῶν Γερμανοεφορτῶν. Ἐκεῖνοι εἶνε αἱ μόναι αἰτινες θὰ μᾶς φέρουν ἐπαύξεισιν τῆς κινήσεως. Μὴ παρεμβάλετε προσκόμματα, αἵτινα εἶνε πρὸς ζημίαν καὶ τοῦ ἔμπορου καὶ τῶν ἐργατῶν. Εὐχρηθῆτε μόνον τὰ ἐκφορτωτικά νὰ κανονισθοῦν εὐθηνά, δι' ἀπολύτου φειδούς εἰς τὰ σχετ. ἔξοδα. Ἄσφροντίσωμεν ἐπίσης ἅπαντες τὸ κατὰ δύναμιν, νὰ ἐλαττωθῶν αἱ ἀφάνταστοι διατυπώσεις περὶ τὸν καταρτισμὸν τῶν πληρωμάτων καὶ λοιπὰ εἰς τὰς ὁποίας ὑποβάλλονται τὰ Ἑλληνικά κυρίως καὶ τὰ ξένα ἀτιόπλοια. Θὰ συζητήσωμεν τότε πλέον ἐπὶ τῶν ἀποτελεσμάτων.

ΔΗΜΟΣΘ. Ε. ΚΑΖΑΝΟΒΑΣ

ΤΟΥΡΚΙΑ

Ὁ λιμὴν τῆς Κων)πόλεως

Κατὰ τὸν μῆνα Ἀπρίλιον διήλθον τὰ Στενὰ Δαρδανελίων καὶ Καββακίων 822 πλοῖα, ἐξ ὧν τὰ 573 τράνζιτο, τὰ δὲ 249 προσήγγισαν εἰς Κων)πόλιν. Τὰ πλοῖα ταῦτα κατανέμονται εἰς τὰς κάτωθι 22 Ἐθνικότητας:

Σημαία	ἀ)π	Τ. νῆτ	Σημαία	ἀ)π	Τ. νῆτ
Ἰταλικὰ	159	397.769	Βελγικὰ	8	27.886
Ἀγγλικὰ	110	275.558	Σουηδικὰ	10	16.728
Ἑλληνικὰ	144	263.372	Ἰσπανικὰ	6	14.485
Νορβηγικὰ	47	150.899	Δανικὰ	7	12.943
Τουρκικὰ	132	121.987	Δαντικὰ	2	10.052
Γαλλικὰ	37	118.110	Σερβικὰ	4	9.617
Ρωσικὰ	34	62.289	Ἰαπωνικὰ	2	8.599
Γερμανικὰ	29	62.096	Αἰγυπτιακὰ	4	6.695
Ὀλλανδικὰ	29	57.352	Ὀθωρικὰ	2	4.708
Ἀμερικανικὰ	17	51.143	Βουλγαρικὰ	8	4.526
Ρουμανικὰ	30	44.864	Φινλανδικὰ	1	3.542

Ἡτοι ἐν ὄλῳ 822 πλοῖα τόννων νῆτ 1.728.220.

Ἡ ΚΙΝΗΣΙΣ ΤΟΥ ΔΟΥΝΑΒΕΩΣ

Κατὰ τὸν μῆνα Ἀπρίλιον ἀπέπλευσαν ἐκ τῶν λιμένων τοῦ Δουνάβειος 45 ἀτιόπλοια τ. νῆτ 74.694, ἐνῶ τὸν Ἀπρίλιον π. ἔ. εἶχον ἀππλευσῆσαι 56 ἀ)π τ. νῆτ 95.754. Ἡ κίνησις κατὰ σημαίαν μὲ σύγκρισιν ἔναντι τῆς περισηνῆς ἔχει ὡς κάτωθι:

Σημαία	Ἀπρίλιος 1931			Ἀπρίλιος 1930		
	ἀ)π	Τ. νῆτ	ἀναλογ.	ἀ)π	Τ. νῆτ	ἀναλογ.
Ἑλληνικὰ	19	31.149	41.70	12	20.197	21.09
Ἰταλικὰ	10	19.033	25.48	7	13.826	14.44
Ἀγγλικὰ	6	9.143	12.24	13	25.120	26.23
Αἰγυπτιακὰ	2	3.666	4.91	3	5.282	5.52
Ρουμανικὰ	3	3.660	4.90	3	5.182	5.42
Σερβικὰ	1	2.354	3.15	1	2.184	2.28
Σουηδικὰ	1	2.320	3.11	—	—	—
Νορβηγικὰ	1	2.307	3.09	1	2.536	2.64
Ὀλλανδικὰ	1	783	1.05	5	9.040	9.44
Γαλλικὰ	1	279	0.37	4	3.552	3.68
Δανικὰ	—	—	—	4	6.453	6.74
Γερμανικὰ	—	—	—	1	1.651	1.73
Πολωνικὰ	—	—	—	1	394	0.41
Τουρκικὰ	—	—	—	1	367	0.38
	45	74.694	100.—	56	95.754	100.—

(The Danube Market and Shipping Report)

ΓΑΛΛΙΑ

Ἡ κίνησις τῆς Μασσαλίας

Ὁ λιμὴν τῆς Μασσαλίας ἐσημείωσε τὴν ἀκόλουθον κίνησιν κατὰ τὸν μῆνα Ἀπρίλιον. Κατέπλευσαν 699 πλοῖα τ. νῆτ 1.292.911 μὲ 58.654 ἐπιβάτας καὶ 433.278 τ. ἐμπορευμάτων. Τὸν περισηνὸν Ἀπρίλιον εἶχον καταπλευσῆσαι 682 πλοῖα 1.211.538 τ. νῆτ μὲ 45.069 ἐπιβάτας καὶ 354.828 τ. ἐμπορευμάτων.

Ἡ ἐξαγωγή ἀνήλθεν εἰς 201.417 τόννους ἔναντι 201.174 περισηνῶν, οἱ δ' ἀναχωρήσαντες ἐπιβάται ἐφθασαν εἰς 27.769 ἔναντι 39.032.

Κατὰ τὸ τετράμηνον τρ. ἔτους ἡ κίνησις τῆς Μασσαλίας ἦτο αὕτη: Κατέπλευσαν 2560 πλοῖα τ. νῆτ 3.905.594 μὲ 97.100 ἐπιβάτας καὶ 1.603.144 τ. ἐμπορευμάτων, ἐνῶ κατὰ τὸ α' ἄμηνον τοῦ 1930 εἶχον καταπλευσῆσαι 2572 τ. νῆτ 4.756.420 μὲ 116.233 ἐπιβάτας καὶ 1.426.105 τ. ἐμπορευμάτων.

Ἡ ἐξαγωγή κατὰ τὸ ἄμηνον ἀνήλθεν εἰς 760.755 τ. ἔναντι 879.730 περισηνῶν. Ἐπιβάται ἀνεχώρησαν 82.928 ἔναντι 93.394.

ΑΙΓΥΠΤΟΣ

Ὁ λιμὴν τῆς Ἀλεξανδρείας

Ἀπὸ 1ης Ἰανουαρίου μέχρι 30ης Ἀπριλίου, ἦτο: κατὰ τὸ λήξαν ἄμηνον τοῦ τρ. ἔ. κατέπλευσαν εἰς τὸν λιμένα τῆς Ἀλεξανδρείας 598 ἀτιόπλοια καὶ μότορσις τ. νῆτ 1.586.607, ἐνῶ πῆρσι κατὰ τὸ αὐτὸ χρονικὸν διάστημα εἶχον καταπλευσῆσαι 678 σκάφη 1.748.831 τ. νῆτ. Τὰ κατὰ τὸ ἄμηνον καταπλευσάντα 598 πλοῖα κατανέμονται μεταξὺ τῶν κάτωθι σημαίων:

Σημαία	ἀ)π	Τ. νῆτ	Σημαία	ἀ)π	Τ. νῆτ
Ἀγγλικὰ	150	377.071	Σουηδικὰ	17	42.926
Ἰταλικὰ	119	359.171	Ὀλλανδικὰ	16	41.407
Γαλλικὰ	55	235.159	Ἰαπωνικὰ	7	28.575
Ἀμερικανικὰ	26	128.470	Σερβικὰ	11	20.831
Ἑλληνικὰ	46	70.264	Ρουμανικὰ	14	18.714
Γερμανικὰ	45	85.709	Ρωσικὰ	10	14.903
Νορβηγικὰ	22	55.521	Αἰγυπτιακὰ	15	9.275
Τουρκικὰ	18	52.081	Βουλγαρικὰ	7	8.486
Βελγικὰ	13	31.174	Δανικὰ	7	6.870

Ἡτοι σύνολον 598 πλοίων τόννων νῆτ 1.586.607.

— Ἐξ ἄλλου τὸν Ἀπρίλιον διήλθον ἐκ τῆς διώρυγος τοῦ Σουεῦ 510 πλοῖα ἔναντι 505 πλοίων διελθόντων πῆρσι.

ΙΣΠΑΝΙΑ

Νέος ναυαγοσωστικὸς σταθμὸς

Ἡ μεγάλη ναυαγοσωστικὴ ἐταιρεία τοῦ Ἀμβούργου «Bugsier Salvage Co» προέβη εἰς τὴν εγκατάστασιν ναυαγοσωστικοῦ σταθμοῦ εἰς τὸν Ἰσπανικὸν λιμένα τῆς Κορροῦνας, ὅπου κατὰ τοὺς θερινούς μῆνας θὰ σταθμεύῃ τὸ ναυαγοσωστικὸν «Ἄτλας», θυνάμειος 1050 ἵππων. Σημεῖα κλήσεως τοῦ ἀσυρμάτου τοῦ σκάφους τούτου εἶνε **D.D.L.U.**



ΣΦΟΔΡΑΙ ΣΥΓΚΡΟΥΣΕΙΣ ΠΛΟΙΩΝ

Κατά το πρώτον 15ήμερον του Μαΐου τα κυριότερα θαλάσσια δυστυχήματα αφέωρον πυρκαϊάς σκαφών, κατεστράφησαν δ' ως γνωστόν το Σουηδ. τάνκερ "Castor", τ. γκρός 8714 με φορτίον πετρελαίων και το Ολλανδικόν "Ares", τ. γκρός 3981 με φορτίον νιτράτων. Κατά το δεύτερον 10ήμερον του Μαΐου τα σημειωθέντα ατυχήματα προήρχοντο κυρίως από συγκρούσεις, έξ ών σπουδαιότεραι ήσαν τρεις:

Το Αγγλικόν άπ "Pacific", τ. γκρός 2916 κατευθυνόμενον κενόν διά Δάντσιγκ συνεκρούθη με το Γερμαν. "Emsstrom... Το πρώτον ύπέστη σειράν σοβαρών ζημιών, εισήλθε δ' εις το Κίελον ρυμουλκούμενον. Επίσης το Γαλλικόν τάνκερ "Rhea", τ. γκρός 7813 συνεκρούθη με το Αμερικανικόν "Wytheville", τ. γκρός 6098 παρά την νήσον Ουάιτ. Το Αμερικανικόν εφθασεν εις το Σαουθάμπτον με 4 τραυματίας, το δε Γαλλικόν κατέφυγεν εις την Δουγκέριγκη με ένα νεκρόν και 2 τραυματίας. Αμφοτέρων αι ζημιαί εινε σπουδαίαι.

Το Αγγλικόν τάνκερ "Haliotis", τ. γκρός 2097 (του 1931) αποπλευσαν εκ Ρότερνταμ διά το παρθενικόν του ταξιδιόν συνεκρούθη με το Ιταλ. μότορσιπ "Chisone", τ. γκρός 6168. Η σύγκρουσις έγινετο 12 μίλια μακράν του Beachy Head, ήτο δε σφοδρατή. Και τα δύο πλοία ύπέστησαν εκτεταμένας ζημιας.

Εξ άλλου το Γερμανικόν άπ "Gravenstein", τ. γκρός 3522 κατευθυνόμενον εκ Νέας Υόρκης εις Αμβέρσαν με φορτίον αυτοκινήτων και γεωργικών εργαλείων έμεινε ακυβέρνητον άνοικιά της Μάγχης συνεπεία θραύσεως του ηνδαλιού του, εξαπέστειλε δε το S.O.S. Το Γερμ. ναυαγιοσωτικόν "Max Berendt", σπείσαν εκ Κορρούνας το έρρουμύλησεν εις Αμβέρσαν.

Το Αμερικ. "President Cleveland", τ. γκρός 14.123 προσαράξαν εις Χόγκ-Κόγκ άνειλικύθη άνευ ζημιών. Εξ άλλου έναυάγησαν το Ιαπωνικόν "Dairen Maru", τ. γκρός 2238 εις τας άκτάς της Χαδοκάτης και το Ισπανικόν "Pravia", τ. γκρός 1885, ένφ κατηυθένετο με Αγγλικούς γαιάνθρακας εις Μπιλμπάο.

Τα κυριότερα ατυχήματα Ελληνικών σκαφών κατά το λήξαν 15-ήμερον ήσαν τα κατωτέρω:

«Αναστ. Πετρούσης»: Κατευθυνόμενον εκ Δάντσιγκ εις Αγκώνα προσέκρουσε παρά το Ιόν χλιόμετρον του Κιέλου από της εισόδου του Brunsbutekkoog. Επί τόπου έσπευσαν τα ρυμουλκά "Seeteufel", και "Fairplay X..", Το σκάφος εφθασεν εις Κίελον άνευ ζημιας, εις τα δε εξακολούθησε τον πλουν του, άφ' ου παρεσχθή έγγυήσις 4700 μάρκων δι' ζημίας ής ύπέστησαν από την πρόσκρουσιν τηλεγραφικά τινα καλώδια. (Μαΐου 11-14)

«Μασσαλιώτης»: Συνεπεία συγκρούσεως του με το Λεττονικόν άπ "Kuhrs", προσεράχθη έγγυς της νήσου Fehmarn. Εις βοήθειάν του εφθασαν ναυαγιοσωτικά, άτινα έλατσαν συμφωνίαν με τον δρον: "No cure no pay", το άνειλικύσαν και το έρρουμύλησαν εις Κίελον δι' έπισκοπήν. Το "Kuhrs", εφθασεν εις το Αμπιάο με ζημιας. Οι Έλληνες πλοιοκτήται υπέβαλον αίτησιν κατασχέσεως του Λεττονικού πλοίου, οι δε Λεττονοί του Έλληνικού, και ή ύπόθεσις έλαθε την δικαστικήν δόδν. Το «Μασσαλιώτης» έπισκευασθέν εις Κίελον απέπλευσεν εκειθεν την 17ην Μαΐου. (Μαΐου 11-16)

«Νεφέλη»: Εκ Πύργου εγνωσθη, ότι εξεφορτώθη το φορτίον του κύτου No 3, οι δε δύται εφραξαν τα ρήγματα. Αι προσωρινάι έπισκευαί εις Πύργον εινε δυσχερείς, έλλειψει δεξαμενής, το δε σκάφος θα ρυμουλκηθῆ εις Κων/πολιν. (Μαΐου 14-21)

«Δημ. Χανδρής»: Δεξαμενισθέν εις Ναπόλιν δέν εφρέθη με ζημιαν δι' ε έλαθε πιστοποιητικόν ναυσιπλοίας και άνεχώρησε δι' Αγγλίαν. (Μαΐου 12-13)

«Μαρία Ν. Ρούσσου»: Εφθασεν εις την Αμβέρσαν με Βουλγαρικά ουτηρά, θα έπισκευασθῆ και καίαιαν ελάβην της ελικός του. (Μαΐου 15)

«Φρίων»: Αγγέλλεται εκ Μπριστολ Τσάνναλ, ότι συνεπεία της όμιχλης προσήραξεν έλαφρώς έγγυς του Brean. Άνελικυσθέν μόνον του εφθασεν εις το Πέναρθ, όπου και εδεξαμενισθη. (Μαΐου 13-16)

«Φιλομήλα» (ex «Μαρία») : Άναχωρούν εκ Σάουθεν διά Κάρδιφ άπόλσεσ μίαν των άγκυρών του μετά 40 όργυιών άλύσεως. Βραδύτερον δύται τας περιέσωσαν. (Μαΐου 15)

«Ειρήνη Σ. Εμπεριόκου»: Συνεκρούθη ελαφρώς εις τον προλιμένα της Αμβέρσης με το Αγγλικόν "Port Bowen", αλλά μη ύποσάν ζημιας εξακολούθησε τον πλουν του δια Καναδάν. Το Αγγλικόν ύπέστη βλάβας εις μίαν λειμών του, μικροζημιας εις το ύπόστρωμα και εις τα ύποστηρίγματα του καταστρώματος της άριστερας πλευράς. (Μαΐου 13-14)

«Ανδρέας Κ.»: Επερατώθη ή επιθεώρησις του εις Κων/λιν και εζηλήθη των δεξαμενών. Αι ζημιαί των ύψάλων του εινε σοβαράι. Δέον ν' άντικατασταθόν 36 ελάσματα, να άραιρεθόν και επιδιορθωθόν άλλα 77 και να έπισκευασθόν επί τόπου η. Εις το έσωτερικόν του δαπέδου των κυτών δέον ν' άντικατασταθόν 121 ελάσματα, 88 ν' άραιρεθόν και διορθωθόν

και 70 να επισκευασθόν επί τόπου. Εις τας πλευράς των τάνκς δέον ν' άντικατασταθόν 30 ελάσματα και να επιδιορθωθόν 50-55. Αι μηχαναί πρέπει να λυθόν και οι λέβητες να εξαχθώσι. Πρέπει ν' άνανεωθόν το προμηνατον ποδωσταμον, το ηνδαλίον και τα στεγανά διαχωρίσματα (μπουλ-μέδες). Ο άξων έχει χάσει την εθήγγαριμίαν του, ε δε μετά των μηχανών σύνδεσμος εινε θραυσμένος. Σειρά επίσης ζημιών ύπάρχει εις τα δοκουλικά κλπ. εξαρτήματα του καταστρώματος. (Μαΐου 11-18)

«Πέτρος Νομικός»: Αγγέλλεται εκ Σουλινα, ότι το φορτίον του προμηναίου κύτους του εν λόγω πλοίου εκ βολείας και γεννημάτων εξεφορτώθη. Ο άραβόσιτος του κύτους No 2 εδράχη και θα στεγνωθῆ πριν επαναφορτωθῆ. Νεωτέρα ειδησις άναφέρει, ότι προσωρινάι έπισκευαί εβεταλέσθησαν, το δε σκάφος επαναφορτώσε. (Μαΐου 19)

«Φωνάρης»: Κατευθυνόμενον εκ Μαρκανούπολεως εις Όδησον και Ταγγάνιον προσέκρουσεν επί ναυαγίου άγνωστου πλοίου εις την θέσιν Ντελ-γκάγια εντός της Αζοφικής και περί τα 10 μίλια Νοτιώς της Μαρκανούπολεως. Το σκάφος εξαίτησεν άμέσως διά του άστυματου βοήθειαν, διότι ύπέστη σοβαρόν ρήγμα εις τα ύψαλα, έξ ου επήρχετο επικίνδυνος εισροή ύδάτων. Αι άντλία του πλοίου κατέστη άδύνατον να συγκρατήσουν την διαρροήν, ίνα προληφθῆ δε ή εθίσις, ε πλοιαρχος διηύθυνε το σκάφος εις την ερηάν και το προσήραξεν εις εάθος 18 ποδών.

Το τάνκ της πρώτας επλήρωθη ύδάτων, εις δε το κύτος No 4 τα ύδατα εφθασαν τους 5 ποδας. Εις τον τόπον της προσεράξεως εφθασαν άμέσως Σοβιετικά ναυαγιοσωτικά και φορτηγίδες. Άμέσως επραγματοποιήθη μερικη εκφόρτωσις ειδών του γεν. έμπορίου, το δε σκάφος άνελικυσθέν εισέπλευσε βοήθειαι των ρυμουλκίων εις την Μαρκανούπολιν. Διά την βοήθειάν του από τα Σοβιετικά ναυαγιοσωτικά υπεγράφη άνοικτιον συμφέλλαιον τύπου Λόυδ, παρίσταται δ' άνάγκη τεχνικής επιθεωρήσεως, όπως διαπιστωθῆ άν δύναται να πλεύσῃ το σκάφος έμφορτον μέχρι της Όδησου.

Κατά νεωτέραν άναφοράν εγένετο ή εξέτασις αυτή, εφρέθησαν δε μεγάλα ζημιαί εις τα ύψαλα της δεξιάς πλευράς. Τα διπλοσώματα του πλοίου εινε πλήρη ύδάτων, παρίσταται δ' άνάγκη γενικής εκφορτώσεως του πλοίου εις την Μαρκανούπολιν, ίνα κατόπιν—συνδεσεί σχορρυ ναυαγιοσωτικόν—πλεύσῃ μέχρι της Σεβατστουπόλεως δι' έπισκοπίας. (Μαΐου 20-30)

«Κ. Χατζηπατέρας»: Εφθασεν εις Παιραιά έξ Όδησου δι' Αγγλίαν προς έπισκοπήν ελάθης του ηνδαλιού του, και μικροζημιών, ής ύπέστη εις Ρωσσίαν εκ των πάγων και της κακοκαιρίας. (Μαΐου 20)

«Αγία Μαρίνα»: Εφθασεν εις το Αλγέριον κενόν (διά Μπουσιν «Α-ύρες) με ραγισμένον ένα ελάσμα της άριστερας πλευράς του εις μήκος 8 ιντσών. Εγένετο ταχυτάτη έπισκοπή δι' εδύνατοσολλήσεως και το σκάφος εφωδιάσθη με πιστοποιητικόν ναυσιπλοίας χωρίς οδδόλωσ να καθυστερήσῃ. (Μαΐου 21)

«Κωνσταντή»: Εφθασεν εις Μόντραλλ με ζημιας εκ της τρικυμίας, ήν συνήτησε κατά τον πλουν του. Ο κύριος άιμοδόχος αύτου σωλήν εφράχθη, εξαλαρώθησαν δε και αι συνδέσεις εις το τούνελ τῆς άξονος. (Μαΐου 21)

«Μιχαήλ Ε. Τρικόγλου»: Εκ Ταγγέρης ετηλεγραφήθη ότι εζώκειλεν 20 μίλια Άνατολικώς του Lagos της Πορτογαλίας και ακριβώς εις την θέσιν Castilla Point. Εις βοήθειάν του έπλευσε το Πορτογαλικόν άπ «Ναύαρχος Σούλας» καθώς και το ναυαγιοσωτικόν «Rescue» εκ Γιβραλτάρ. Το πρώτον ραβ)φημα άνέφερε, ότι το πλοιον κάμνει πολλά νερά εις τα κύτη 1 και 2, δι' ε και άνεγράφη εις τας Αουάνιους άντισταλειας με 50 ε)ο γινάκας. Νεωτέρα όμως ειδησις άνέφερεν ότι το σκάφος άνειλικύσθη άβλαβώς και εφθασεν εις Γιβραλτάρ, έπόμεν άνεχώρησε συνεχίζον το δι' Όλλανδίαν ταξιδιόν του. Ο «Μιχ. Τρικόγλου» είχε φορτώσει εις Τίνδα φωσφάτων. (Μαΐου 21-22)

«Μαρία Μ. Διακάκη»: Μεταξύ Καρχηπουρνου και Επικνωμής συνεκρούθη και κατεβύθησ το βενζινόπλοιον «Άγιος Νικόλαος» των αδελφών Τζιντζά. Η σύγκρουσις ήτο σφοδρά το δε βενζινόπλοιον κοπέν εις δύο ε-θουσίθη εντός 5', μόλις δε εδόθη καιρός να έπιβῆ το πλήρωμα μιάς λέμβου και να διασωθῆ εις την άκτήν. Το φορτηγόν εκόμειζεν εξ Έρβαν εις Οθίν-ακην 6200 τ. Γερμανικών γαιανθράκων διά τους Έλληνικούς σιδηροδρόμους. Το βοησθέν βενζινόπλοιον κατηυθένετο εκ Οθίνιας εις Βόλον με 160 εα-ρέλια άκαθάρτου πετρελαίου και 500 δοξατζά βενζίνης του Ρουμανικού Α-στέρους. (Μαΐου 24)

«Μαγ. Δ. Θεομιώτη» Εισπλέον εις Φρειδριτσάδεν προσήραξεν εις άβαθη θέσιν του προλιμένος Έρρουμυλκήθησαν παρά το πλοιον φορτηγίδες προς τμηματικήν εκφόρτωσιν, ίνα διευκολυνθῆ ή άνέλκυσις. (Μαΐου 27)

«Τηλέμαχος» Εκτελον ελιγμούς εις Βραζιλαν συνεκρούθη με το ρυμουλκόν «Σμύρνη» όστινος και εδλάθη το ηνδαλίον. Ο «Τηλέμαχος» δέν φαίνεται να ύπέστη ζημιας. (Μαΐου 27)

«Φωνάρης» Κατά νεωτέρας πληροφορίας το σκάφος τούτο εκφορτώσει εις Μαρκανούπολιν το δι' Όδησον φορτίον του. Ο επιθεωρητής ηρνθήν να επιτρέψῃ τον πλουν προς την Όδησον, μολονότι ε πλοιαρχος εδῆλωσεν, ότι δύναται να πλεύσῃ έως εκει το σκάφος.

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Μεταγραφή πλοίου

Μεταγράφη εκ Λονδίνου εις τὰ νηολόγια του Λιμεναρχείου Πειραιώς τὸ ν ο γγραφισθὲν φορτηγὸν «**Άγιος Σπυρίδων**» ex «**Inveresk**» τ. γκρός 1536, τῶν κ.κ. Γ.ω. Κοτζιά, Γ. Μονακρούσου καὶ Ν. Νικολέρη.

Μετονομασία φορτηγοῦ

Τὸ ἀρρῶν εις τὸν Πειραικὸν λιμένα φορτηγὸν «**Δέσπω**» τόνων γκρός 1739 μετονομάσθη «**Κατίνα**».

Μεταβολαὶ κυριότητος

Ἐκ μέρους τοῦ κ. Γεώργ. Γρωμμάν ἐπωλήθησαν τὰ 78ο)ο τῶν τριῶν ἀτριπλοίων του εις τοὺς κ.κ. Πλάτ. καὶ Ἐμμ. Βελόντιαν, Μιχ. Σαριώτην Κωνστ. Νέγγρη, Σπυρ. Δημουλίτσαν καὶ Πλ. Νικολατζήν με τὰς ἀκολουθούς τιμὰς: Τοῦ ἀ)π «**Ισμήνη**» τ. γκρός 2398 (τοῦ 1890) ἀντί λιβρῶν 4680. Τοῦ ἀ)π «**Φαιναρέτη**» τ. γκρός 707 (τοῦ 1884) ἀντί λιβρῶν 3120. Καὶ τοῦ ἀ)π «**Αἰμίλιος**» τ. γκρός 3637 (τοῦ 1888) ἀντί 7800 λιβρῶν.

Νεαὶ ὑποθήκαι

Ἐπὶ 6 φορτηγῶν μας ἐνεγράφησαν κατὰ τὸν Μάϊον εις τὰ νηολόγια Πειραιῶς ἰσάριθμοι ὑποθήκαι διὰ συνολικὸν ποσὸν 13.625 λιβρῶν. Ἐκ τοῦ ποσοῦ τούτου τρεῖς ὑποθήκαι διὰ λ.στ. 3625 ἐνεγράφησαν διὰ τὸ ἅλον τριῶν φορτηγῶν τ. γκρός 11.037, αἱ δὲ ἄλλαι τρεῖς ὑποθήκαι διὰ λ.στ. 10.000 ἐνεγράφησαν διὰ τὰ 50ο)ο τριῶν φορτηγῶν τ. γκρός 6742.

Εἰς νέαν δημοπρασίαν

Τὸ Κυβερνητικὸν φορτηγὸν «**Αρχιπέλαγος**» τ. γκρός 4505, νῆτ 2870 καὶ ναυπηγήσεως 1896 ἐξετέθη εις ἐπαναληπτικὴν πλειοδοτικὴν δημοπρασίαν πρὸς πώλησιν. Σχετικαὶ προσφοραὶ θὰ γίνωνται δεκταὶ εις τὸ Ἵπουργεῖον τῶν Ναυτικῶν μέχρι τῆς 2ας Ἰουνίου (μιοσημέριος).

Τὸ σκάφος τοῦτο ἔχει δύο καταστρώματα τύπου «**Γουέλ—ντέκ**», μήκους 369.8 ποδῶν, πλάτος 46.4, ἔμφωρον ὄψισμα 27 ποδῶν, μηχανὰς τετρακυλίνδρους μὲ τρεῖς λέβητας καὶ 9 φούρους καὶ ἔρμα ὕδατος 881 τόνους. — Ἐξ ἄλλου τὴν 16ην Ἰουνίου ἐκποιεῖται πρὸς διάλυσιν τὰ δύο παλαιὰ θεωρητὰ «**Ψαρά**» καὶ «**Υδρα**», καθὼς καὶ τὸ ἀχρηστον εὐδρόμον «**Μιαούλης**».

Διαγραφή φορτηγοῦ

Τὸ Ἀγγλικὸν Λούδ διέγραψεν ἀπὸ τὰ στελέχη τῆς διεθνοῦς ἐμπορικῆς ναυτιλίας τὸ βυθισθὲν κατόπιν συγκρούσεως εις τὰ Ἀγγλικά περάλια φορτηγὸν «**Θεοτόκος**».

Σερβέῦ ἀτμοπλοίων

Εἰς τὸ ὑπ' ἀριθ. 22 συμπληρωματικὸν τεῦχος τοῦ «**Λούδ Ρέτζιστερ**» (16—30 Ἀπριλίου) ἀναφέρεται, ὅτι ἐξετέλεσαν σερβέῦ τὰ κάτωθι Ἑλληνικὰ ἀτμόπλοια:

«**Αριάδνη Πανταλή**» εις τὸ Μπάρου, «**Γαλοῦνης**», «**Γεώργ. Παλαιοκρασσῆς**», «**Νικόλαος**», «**Σούνιον**» καὶ «**Στάθης Α.**» εις Πειραιᾶ, «**Πόντος**» εις Ρότερνταμ καὶ «**Καπετὰν Στρατῆς**» εις τὴν Ἰταλίαν.

Ἐγγραφαὶ εις τὸ Λούδ Ρέτζιστερ

Ἐνεγράφησαν εις τὸ «**Λούδ Ρέτζιστερ**» τὰ κατωτέρω τρία Ἑλληνικὰ φορτηγὰ ἀτμόπλοια:

«**Αρτεμις Πήττα**» ex «**Maid of Athens**» τ. γκρός 1433 (τοῦ 1906) τῶν κ.κ. ἀδελφῶν Γ.Ν. Πήττα καὶ Σία, Χίος.

«**Π. Μαργαρώνης**» ex «**Socrates**» τ. γκρός 4979 (τοῦ 1913) τοῦ κ. Δημ. Π. Μαργαρώνη, Πειραιεύς, καὶ

«**Σαυφρόν**» ex «**Ἰωάννης Πατέρας**» τ. γκρός 3874 (τοῦ 1907) τῶν κ.κ. Ν. Ι. Πατέρου καὶ Γιῶν, Χίος.

Παρελήφθη ἡ «Δωροθέα»

Τὸ πωληθὲν ἐν δημοπρασίᾳ πρὸ μηνὸς Ἑλληνικὸν φορτηγὸν «**Δωροθέα**» τ. γκρός 2021 καὶ ναυπηγήσεως 1897, παρελήφθη ὑπὸ τῶν νέων ἰδιοκτητῶν του εις τὸ Κάουεζ τῆς Ἀγγλίας μετονομάσθη «**Φλωρεντία Σ.**».

Διάλυσις ἀτμοπλοίου

Τὸ μικρὸν ἀ)π «**Πρωτεύς**», τ. γκρός 119 διεγράφη ἐκ τῆς δυνάμεως τῆς Ἑλληνικῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας, ὡς διαλυθὲν ἀπὸ ἔτους εις τὸ Ἐμπολιὰκι.

Διαγραφή φορτηγῶν

Ἰπὸ τῆς Διοσεως τοῦ Ε.Ν. διεγράφησαν τὰ φορτηγὰ «**Μαρίκα**» τ. γκρός 3175 καὶ «**Δωροθέα**» τ. γκρός 2021, διότι κατὰ τὴν ἐν Ἀγγλίᾳ ἐκποίησιν των διὰ δημοπρασίας ἠγροδόθησαν παρ' ἄλλοδαπῶν. Ἐπειδὴ ὁμοῦ ἀκολουθῶς ἐπανεπωλήθησαν εις Ἑλλήνας ἢ ἐγγραφεῖσαν, ὡς νεαὶ ἀγοραὶ, τὸ μὲν πρῶτον ὑπὸ τὸ ὄνομα «**Φιλομήλα**», τὸ δὲ δευτέρον ὑπὸ τὸ ὄνομα «**Φλωρεντία Σ.**».

Ἱστοφόρος ναυτιλία

Διεγράφησαν τὰ ἱστοφόρα: «**Γεώργιος**» τ. 49 (Χίου) ὡς βυθισθὲν εις τὴν ἀκτὴν Φοίνικας, «**Άγία Τριάς**» τ. 67 (Πειραιῶς) ναυαγήσασιν εις τὴν Ἀνάβυσσον. «**Σωτήρ**» τ. 37 (Πατρῶν) συντριβὲν εις τὰς ἀκτὰς τῶν Νέων Γκαρῶν καὶ «**Εὐγενία**» τ. 44 (Σάμου) καταποντισθὲν παρὰ τὸν κάβο — Πιλλῶν.

— Μετονομάσθησαν τὰ ἱστοφόρα «**Άγ. Γεώργιος**» τ. 44 (Πειραιῶς) εις «**Άγγελος**» καὶ «**Ράλλης**» τ. 52 (Σόρου) εις «**Τούλα**».

Τὸ φορτηγὸν «Εὐγενία Μυλωνᾶ»

Τὸ φορτηγὸν «**Εὐγενία Μυλωνᾶ**» τ. γκρός 5146 μεταβιβάσθη ἀπὸ τὸν κ. Ἀριστ. Μυλωνᾶν εις τὸν κ. Μακρήν Ἐμπειρικὸν διὰ ποσὸν λιβρῶν 4016. Ἡ μεταβιβάσις ἐγένετο πρὸς ἐξασφάλισιν ἰδίου ποσοῦ ἀπαιτήσεως.

Ἀγοραπωλησιαὶ ρυμουλκῶν

Τὸ ρυμουλκὸν «**Αφοβος**», τ. 89 ἐπωλήθη ἀπὸ τὴν ἐταιρίαν γαιανθράκων «**Glamorgan**», εις τὴν Ἀνώτερον γαιανθρακωπηρικὴν ἐταιρίαν τῶν ἀδελφῶν Καζανόβα ἀντί 380.000 δρ.

— Ἐν μικρὸν ρυμουλκὸν Τουρκικόν, ἀγορασθὲν ὑπὸ τοῦ κ. Τιμ. Χ.Χρυσακή, ἐτέθη ὑπὸ Ἑλληνικὴν σημεῖαν μετονομασθὲν «**Τοτός**».

Ἐγκρίσις μετονομασιῶν

Ἐνεκρίθησαν ὑπὸ τῆς Διοσεως τῆς Ἐμπορικῆς ναυτιλίας αἱ μετονομασιαὶ τῶν μικρῶν φορτηγῶν «**Ίθακος**» τ. γκρός 183 εις «**Άγιος Σπυρίδων**» καὶ «**Ματίνα**» τ. γκρός 323 εις «**Άγιος Νικόλαος**».

ὑποθήκη ἐπὶ ἐπιβατικῷ

Κατὰ τὸ λῆξαν 15θήμερον ἐνεγράφη εις τὰ νηολόγια Πειραιῶς καὶ μία ὑποθήκη ἐπὶ ἐπιβατικῷ πλοίῳ διὰ ποσὸν 100.701 δραχμῶν.

Ἡ ὑπόθεσις τοῦ ἀ)π «Γέρω—Καρράς»

Τὸν περὶ τὸν Ν)μῆρον εἶχαν ἐξουκίσει εις τὸν πορθμὸν τοῦ Μαγελάνου τὸ ἀ)π «**Γέρω—Καρράς**», βραχύτερον δὲ ἀνελευσθὲν ἐρρμουλκήθη εις **Magalanes** τὴν 18ην Δεκεμβρίου. Τὸ σκάφος ἐπιθεωρηθὲν εὐρέθη μὲ σειρὰν σπυρδακίων ζημιῶν, ἡ ἐπισκευὴ τῶν ὀπίων ἐκάλυπτε τὴν ἀξίαν του. Κατόπιν τούτου ἐχαρακτηρίσθη τὸ σκάφος ὡς «**total loss**», ἐγκατελείφθη δὲ εις τὰς ἀσφαλείας καὶ εἰσαπράχθη ἀπὸ τοῦ πλοιοκτῆτας ἡ ἀσφάλεια. Ἦδη ὁ «**Γέρω—Καρράς**», θὰ διεγραφῆ. Εἶνε σκάφος τ. γκρός 4574 καὶ ναυπηγήσεως 1911.

ΤΟ ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟΝ

ΠΕΡΙ ΝΑΥΛΟΜΕΣΙΤΩΝ

Ἰπὸ τοῦ Ἵπουργείου Ἐθνικῆς Οἰκονομίας κητηρίσθη νομοσχέδιον «περὶ ναυλομεσιτῶν» αἱ κυριώτεραι διατάξεις τοῦ οἴοιου εἶνε αἱ ἑξῆς:

Ἐπιτρέπεται ἡ μεσολάβησις πρὸς σύνψιν συμβάσεων ἀγοραπωλησίας ἀντιλλαγῆς καὶ ναυλώσεως πλοίων μόνον εις τοὺς κατὰ τὰς διατάξεις τοῦ νόμου διοριζομένους ναυλομεσίτας.

Ναυλομεσίτης διορίζεται ὁ ἔχων ἀπολυτήριον γυμνασίου ἢ δημοσίας ἐμπορικῆς σχολῆς ὑπὸ τοῦ προέδρου τοῦ Βιομηχανικοῦ καὶ Ἐμπορικοῦ Ἐπιμελητηρίου ἐντὸς τῆς περιφέρειας τοῦ οἴοιου θέλει ἀσκῆσαι τὸ ἐπάγγελμα του. Κατ' ἐξίκερσιν διορίζεται ναυλομεσίτης καὶ μὴ κεκτημένος τ' ἀνωτέρω προτὸντα ἀλλ' ἀσκῶν τὸ ἐπάγγελμα τοῦ ναυλομεσίτου κατὰ τὸ τελευταῖον πρὸ τῆς ἐνάρξεως τῆς ἰσχύος τοῦ παρόντος ἔτους.

Ὅρίζεται καταδελγία ἐγγύησις ὑπὸ τῶν ναυλομεσιτῶν, τῶν μὲν παλαιῶν ἐκ δραχμῶν 2000 τῶν δὲ νέων ἐκ δραχμ. 5000.

Τὰ ναυλομεσιτικὰ δικαιώματα καταβάλλονται κατὰ τὴν ἐκσταχοῦ ἰσχύος ἐθιμα τὰ ὁποῖα τηροῦνται ὑπὸ τῶν Ἐπιμελητηρίων κατὰ τὰς οἰκείας διατάξεις.

Οἱ ναυλομεσιτικὶ διώκονται ἢ τιμωροῦνται πειθαρχικῶς ὑπὸ τοῦ πειθαρχικοῦ Συμβουλίου τοῦ Ἐπιμελητηρίου ἐντὸς τῆς περιφέρειας τοῦ οἴοιου ἀσκούν τὸ ἐπάγγελμα των.

Πειθαρχικὴ ποινὰ εἶνε ἐπίπληξις πρόστιμον καὶ προσωρινὴ παύσις. Τὰ ποσὰ τῶν πρόστιμων ἐπιδικάζονται ὑπὲρ τοῦ Ταμείου ναυλομεσιτῶν ὁποτεδήποτε συσταθῆ.

Ὅστις ἐνεργεῖ ναυλομεσιτικὴν πράξιν ἀνευ διορισμοῦ τιμωρεῖται διὰ χρηματικῆς ποινῆς μέχρι 25.000 καὶ ἐπὶ πλέον διὰ τοῦ ποσοῦ τῶν εἰστῆν ἐνεργηθεῖσαν πράξιν ἀναλογούντων ναυλομεσιτικῶν δικαιωμάτων. Ἐν ὑποτροπῇ καὶ διὰ φυλακίσεως μέχρι 3 μηνῶν.

Τὰ ποσὰ τῶν χρηματικῶν ποινῶν ἐπιδικάζονται ὑπὲρ τοῦ ἀνωτέρω ταμείου.

Αἱ διατάξεις τοῦ νόμου ἐφαρμόζονται ἐντὸς τῶν περιφερειῶν τῶν ἐπιμελητηρίων Ἀθηνῶν, Πειραιῶς καὶ Θεσπρονικῆς δυνάμεναι νὰ ἐπεκταθῶσι καὶ εις ἄλλας πόλεις.

Δέον νὰ σημειωθῆ ὅτι σχετικὸν νομοσχέδιον εἶχε κητηρισθῆ πρὸ ἑτῶν χωρὶς ὁμοῦ ν' ἀχθῆ εις τὴν Βουλῆν.

Πάντως τὸ ἤδη κητηρισθὲν δὲν πρόκειται νὰ κατατεθῆ κατὰ τὰς παρρασχεθεῖσας ἀρμολίως πληρωφονίας, κατὰ τὴν προῦσαν σύνοδον τῶν Νομοθετικῶν Σωμάτων, δεδομένου ὅτι κηρισταὶ ἀνάγκη νὰ τύχη προηγουμένως τῆς ἐπεξεργασίας τῆς Νομοπαρασκευαστικῆς ἐπιτροπῆς.



Η ΑΝΑΣΚΟΠΗΣΙΣ ΤΗΣ ΝΑΥΛΑΓΟΡΑΣ

Λονδίνο 28, (Ίδιαι. ανταπόκρισις).—Η ζωηρότης τῆς ναυλαγοράς, ἥτις ἐσημειώθη κατὰ τὰς πρώτας ἡμέρας τοῦ 6' 15-ημέρου τοῦ Μαΐου ἐχαλαρώθη μετέπειτα, παρὰ τὴν σποραδικὴν ζωηρότητα διὰ τινὰς στιγμὰς. Ἦδη αἱ ἀγοραὶ παρουσιάζονται στάσιμοι μετὰ τάσεις χαλαρώσεως. Ὀλίγαί πράξεις ἐγένοντο χθὲς ἐκ Πλέιτ, Αὐστραλίας καὶ Ἄπω Ἀνατολῆς εἰς τιμὰς χαμηλάς. Ὁ Καναδὰς παρὰ τὰς αἰσιοδόξους προβλέψεις δὲν ἐπέδειξεν ἐνθαρρυντικὰς πράξεις, αἱ δὲ τιμὰί τῶν ἐκείθεν νυλίων ἐξέπεσαν ἑλαφρῶς.

Ἡ ἀγορὰ τοῦ Πλέιτ ἀπερρόφησεν ἐν ἀρχῇ σιδηρετὸν ὄγκον τωναῶν, πάντως κατώτερον τοῦ νυλωθέντος κατὰ τὸ ἄ 15ῆμέρου τοῦ Μαΐου, ὅποτε ἡ ζήτησις ἦτο ἐντονωτέρα. Αἱ τιμαὶ δι' Ἰουλίον δυστυχῶς ὑπεχώρησαν εἰς τὰ ἐξῆς ἐπίπεδα: Ἄπο ὄχι ἄνω τοῦ Σὴν Λορέντζο δι' Ἀγγλίαν—Κόντινεντ κατῆλθον ἀπὸ 20)6 εἰς 20) — καὶ εἰτα εἰς 19)6.

Ὡς γνωστὸν, ἡ ἀγορὰ τοῦ Πλέιτ, εἶνε μᾶλλον ἀσταθῆς, ἢ μικρὰ δὲ πείρα τονίζει, ὅτι πρέπει οἱ ἐφοπλισταὶ νὰ ἀνυψώσῃ τὴν ἀποστολήν των σαφώντων εἰς Ἀργεντινὴν κενῶν καὶ ἀνυλῶτων. Δυστυχῶς τὸ σφάλμα τοῦτο τὸ διέπραξαν καὶ ἐφέτος, παρὰ δὲ τὰς αἰσιοδόξους προβλέψεις κύκλων τινῶν, δέον νὰ εἶνε τις ἡδὴ περισσότερο ἐπιφυλλκτικὸς, διότι ὁ Καναδὰς καὶ αἱ Ἦνωι. Πολιτεία δὲν ἐπώλησαν εἰσέτι μεγάλα ποσὰ σιτηρῶν εἰς Εὐρώπην, ἢ δὲ Ρωσικὴ Σφιγξ κραδαίνει καὶ ἀγνωστον τί ἐπιφυλάσσει.

Αἱ Ἰνδία: καλύπτουν τὰς ἀνάγκας των ἀπὸ ὀλίγα σκάφη, αἱ δὲ τιμαὶ ἐκείθεν εἶνε σταθεραὶ καὶ μετὰ τάσεις ὑψώσεως. Ἡ Αὐστραλία παρέχει ἐργασίαν εἰς τὰς σελ. 28)9) διὰ φορτώσεις ἐκ τῆς Δυτ. ἀκτῆς καὶ 30)6 ἐκ τῆς Νοτ. ἀκτῆς. Ἡ Ἄπω Ἀνατολὴ διατηρεῖ ζωηρότητα διὰ φορτία κνάμων Μαντζουρίας μετὰ σελ. 25) ἀπὸ Βλαδιβοστόν διὰ Κόντινεντ.

Ἡ Μεσόγειος ἀμετάβλητος καὶ μετὰ ὀλίγας πράξεις. Ἐκ τῆς Μαύρης Θαλάσσης ἐκλείσθησαν νυλώσεις τινὲς διὰ σιτηρὰ Ἀγγλίαν—Κόντινεντ βάσις 10)6 καὶ μερικαὶ πράξεις ἐπὶ μεταλλευμάτων διὰ Βόρ. Ἀμερικὴν δολ. 3.30 καὶ διὰ Δυτ. Ἰταλίαν 9)6.

Ὅσον ἀφορᾷ τὸν Δούναβιον, λόγῳ τῆς ὑπερπληθώρας τῶν ἐκεῖ πλοίων ἐπιβραδύνεται σπουδαίως ἡ συμπλήρωσις τῶν φορτίων σιτηρῶν, πολλὰ δὲ φορτῆα καθυστεροῦνται ἐπὶ μῆνα καὶ πλέον εἰς τὰς λιμένας τοῦ ποταμοῦ καὶ εἰς τὴν Κωνσταντινῆν. Τὸ γεγονός τοῦτο προήλθεν ἀπὸ ἀθρόας πωλήσεις ἐτοίμων φορτίων δι' Αὐστρίαν καὶ Γερμανίαν, ἅτινα μεταφέρονται διὰ τοῦ ποταμοῦ μετὰ σιπέια.

Δύο χαρακτηριστικαὶ νυλώσεις ἐκλείσθησαν χθὲς εἰς τὸ χρηματιστήριον τοῦ Baltic πρὸς μεταφορὰν χυτοσιδήρου εἰς Ρωσίαν (Ὀττὸ ἀ)π 3500 τ. ἐκλείσθη ἀπὸ Κάρδιφ διὰ Λένινγκρανδ εἰς τὰ σελ. 5) — f.i.o.—Καὶ ἀ)π 10.000 τ. ἐκ Ρότερταμ (χυτοσιδήρου) διὰ Νοβορωσίσκιην 6)3 f.i.o. μετὰ συνδυασμὸν φορτώσεως ἐκ Πέτ. μεταλλεύματος διὰ Βόρ. Ἀμερικὴν εἰς τὰ δολ. 3.25.—

ΝΕΑ ΧΑΛΑΡΩΣΙΣ ΤΟΥ ΠΛΕΪΤ

Αἱ τελευταῖαι: ἐκ Λονδίνου τηλ)καὶ εἰδήσεις ἀναφέρουν νέαν χαλαρώσιν εἰς τὴν ἀγορὰν τοῦ Πλέιτ. Οἱ ἐφοπλισταὶ πιέζουσι τὴν ἀγορὰν διὰ νὰ ἐπιτύχουν νυλώσιν τῶν σαφῶν των, ἐκλείσθησαν δὲ πολλὰ σκάφη εἰς ἐπίπεδα τιμῶν χαλαρότατα. Διὰ κεντῆλλον 25 Ἰουλίου ἐξήτηθη ἀ)π 7030 τόνων 10 σ) εἰς τὰ 18) διὰ Μασσαλίαν—Γένοβαν—Νεάπολιν—Λιβέρνο, μετὰ ὄψιον Μεσόγειον (ὄχι Ἀνατολῆς Δυτ. Ἰταλίας 19) — Δι' Ἀμβούργον—Rang εἰδόντο 17)6 καὶ δι' Ἀμβέρσαν ἢ Ρότερταμ 17) —

Δυστυχῶς τὴν 30ῆν Μαΐου αἱ ἄνω τιμαὶ ἐξέπεσαν ἐπὶ πλέον.

Περὶ τὰ 40 ἀτμόπλοια κατευθύνονται τὴν στιγμὴν αὐτὴν κατὰ καὶ ἀνυλῶτα πρὸς τὸ Πλέιτ, λόγῳ δ' ἀπραξίας τῆς ἀγορᾶς οἱ

νυλωταὶ δείκνυνται ἀπρόθυμοι διὰ νυλώσεις πέραν τῆς καλύψεως τῶν ἀμέσων ἀναγκῶν των. Ἡ τιμὴ 18)6 διὰ Μασσαλίαν—Γένοβαν ἀπέβη ὀνομαστικὴ, ἢ ἄνω δὲ ἀναφερομένη διαταγὴ ἀπεσῶθη, διότι τὰ 40 κενὰ καὶ ἀνυλῶτα πλοῖα ζητοῦν ἡδὴ φόρτωσιν Ἰουλίου.

Ἡ ἀγορὰ τοῦ Μόντρεαλ ἐμφανίζεται ἡσυχῶς, οὐδαμῶς δὲ διαταγὴ ὑπάρχει. Παρ' ἐλπίδα καὶ ὁ κῆπος Μεξικῶν παρουσιάζει ἀζητησίαν, οὕτε δὲ καὶ προβλέπεται ὅτι αἱ ἐκεῖθεν φορτώσεις θὰ ἀρχίσουν πρὸ τῆς 15ῆς Ἰουλίου διὰ προϊόν τῆς νέας ἐσοδείας γεννημάτων.

Ὁ Δούναβιος ἀπρακτεῖ διὰ γεννημάτων, ἐλλείψει δὲ ποσότητων πρὸς συμπλήρωσιν τῶν φορτίων ἀρκετὰ πλοῖα περιέπεσαν ἀπὸ μῆνος εἰς σταλίαις καὶ «κόντρα—σταλίαις».

Τέλος καὶ οἱ ἐξ Ἀγγλίας ναῦλοι ἐχαλαρώθησαν καὶ σήμερον ἐμφανίζονται διὰ Πόρτ Σαϊδ—Ἀλεξάνδρειαν σελ. 8), Βενετίαν 7)10)2 καὶ Πειραιᾶ 8) —

ΠΕΙΡΑΪΚΗ ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

ΣΟΒΑΡΑ ΡΩΣΙΚΗ ΠΡΟΤΑΣΙΣ

Ἡ Πειραικὴ Ναυλαγορὰ οὐδαμῶν νυλώσιν ἐκλείσει διὰ φόρτωσιν σιτηρῶν ἐκ Μ. Θαλάσσης, μία δὲ διαταγὴ διὰ 4)2—5. 000 τ. δι' Ἀγγλίαν — Κόντινεντ 10)6 μετὰ ὄψιον Σκανδιναυίαν ἐκλείσθη δι' Ἀγγλικὸν πλοῖον.

Ἐπίσημος Ρωσικὴ προσωπικότης τῆς ἐν Λονδίῳ Σοβιετικῆς ἀποστολῆς ἐδήλωσεν εἰς τὸν Ἀγγλικὸν τύπον, ὅτι ἡ ἐφετεινὴ ἐσοδεὶα Ρωσικοῦ σίτου θὰ εἶνε ἠδὲξημένη τῆς περιουσίας κατὰ 7. 000.000 τόνους. Διὰ τὸν λόγον αὐτὸν ἐσημειώθησαν εἰς Πειραιᾶ βολιδοσκοπήσεις ἐφοπλιστῶν διαθετότων σιδηρετῶν τωναῶν, ὅπως ἀναλάβουν τὰς μεταφορὰς ὀρισμένων ποσοτήτων, μετὰ φορτώσεις ἀπὸ Αὐγούστου ἕως Δεμβρίου. Οἱ ἐφοπλισταὶ δείκνυνται εἰσέτι διττικτικοί, αἱ δὲ διαπραγματεύσεις δὲν ἐκαρπυφόρησαν ἀκόμη.

ΕΓΓΛΙΑ: Αἱ ἀρχικῶς ὑπάρχουσαι διαταγαὶ δι' 800-1000 στάνταρ Ρωσικῆς ξυλείας δι' Ἑλλάδα, ἐμειώθησαν εἰς 300 στάνταρ καὶ ἐν τέλει ἀπεσῶθησαν, διὰ νὰ ἐπικνέλθουν ἴσως ἀργότερον. Διὰ σιδηρετὴν ποσότητα ξυλείας ἀγορασθεῖσαν παρ' Αἰγυπτίων ἐμπόρων δὲν ἐγνώσθη ἀκόμη ἐὰν οἱ φορτωταὶ ἐξησφάλισαν τὰ ἀπαιτούμενα σκάφη. Αἱ σχετικαὶ φορτώσεις ἀρχοῦν ἀπὸ 15ῆς Ἰουλίου.

ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΕΣ: Ὡς εἰχόμεν ἀναγράψαι εἰς τὸ προηγούμενον τεύχος μας ἐκλείσθησαν διὰ φορτώσεις Ἰουλίου 6 ἀ)π τ. 3800—5000 ἀπὸ Μαριανούπολιν δι' Ἰταλίαν 8)7 1)2 ἕως 8)9, ἢ δὲ διαταγὴ 4000 τ. δι' 20—28 Ἰουλίου μένει εἰσέτι ἀνοικτὴ. Διὰ 6'. 15ῆμέρου Ἰουλίου—ἀρχῆς Αὐγούστου ὑπάρχουν δύο διαταγαὶ 3000 τ. ἐκάστη διὰ Μπρίντζπορτ.

ΜΕΤΑΛΛΕΥΜΑΤΑ: Ὑπάρχουν δι' Ἰούλιον δύο διαταγαὶ ἀπὸ Πότι ἢ Νικολάεφ, ἢ μία 8000 τ. καὶ ἡ ἑτέρα 6000 τ. ἕως 7000 τ. ἐν ἀνάγκῃ, διὰ Δυτ. Ἰταλίαν, ζητεῖται δὲ προσφορά τιμῆς καὶ πλοίων.

ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Αἱ τελευταῖαι νυλώσεις ἀ)π εἶναι αἱ ἀκόλουθοι: «Ἀριστ. Α. Γουλιανδρῆς» ἐκ Κάρδιφ 5500 τ. γαιανθρ. διὰ Πειραιᾶ 8) — «Λεάνδρος» ἐκ Κάρδιφ 5000 τ. διὰ Βενετίαν 8)6. — «Ἀντ. Σταθάτος» ἐκ Μπρίστολ Τσάννελ 6200 τ. γαιανθρ. διὰ Βίλλαν Κονστιτούσιον ἢ Ροζάριο 10) —, δύο λιμένας 10)6. —

Ἐκ Μαριανουπόλεως ἐκλείσθησαν τὰ ἀ)π «Ἀντζουλέττα» 6000 τ. διὰ Βαρδῶ ἢ Λὰ Ροσέλλ 10) —, δύο λιμένας 10)6, ἄ. φ. «Πελαγία» 5500 τ. δι' Ἰταλίαν 8)7 1)2. «Ἀντ. Βροντίσης» 5000 τ. καὶ «Ἀφροδέσσα» 5000 τ. δι' Ἰταλίαν ἐπίσης 8)7 1)2 Ἰουλίου 1—15.

«Δημ. Γ. Θεομιώτης» ἐκ Ροζάριο 6000 τ. γεννημάτων δι'

Ἀδριατικὴν 21)6, ὄψιόν Ἀγγλίαν — Κόντινεντ 19) — Ἰούλιον.
«Καλαφάτης» ἐκ Ρίβερ Πλέιτ 6500 διὰ Σκανδιναύων 20)6,
Ἰούλιον — Ἰούλιον.

«Μιχ. Λ. Ἐμπειρίκος» ἐκ Μόντρεαλλ (σιτηρὰ) δι' Ἑλλάδα
14 1)2 σέντε κατὰ 100 λίβρας, τέλη Ἰουλίου. «Χαράλαμπος»
ἐξ Ἀταλάντης 6000 τ. μεταλλ. διὰ Ρότερνταμ 5)7 1)2, ἐάν
ἔμδεν 5)10 1)2, ἄ. φ. Καὶ «Φωφὸ Μακρῆ» ἐκ Δουνάβεως
(ξυλείαν) διὰ Σμύρνην — Καλάμις λ. στ. 5.5.0. Ἰούλιον.

Αἱ ναυλώσεις Ἑλληνικῶν ἀτμοπλοίων κατὰ τὸ λήξαν 15θῆ-
μερον καὶ αἱ κυριώτεραι τῶν ξένων, ἦσαν αἱ ἀκόλουθοι :

— Ἐκ λιμένων τοῦ ποταμοῦ Πλέιτ

(Ἐκ Σάν Λορέντζο διὰ φορτία σιτηρῶν)

«Περ. Α. Καμπάνης» 6500 τ. δι' Ἀδριατικὴν 21)6, Ἰουν. 12—24.
«Πανομιτίης» 5900 τ. δι' Ἀγγλίαν ἢ Βορῶ—Ἀμβούργον 19)6, ἐάν
Μπρίστολ Τσάννελ 19), Ἰουνίου 12—27.

«Τὸ Κύμα» 5300 τ. διὰ Σκανδιναύων 22), ὄψιόν Ἀγγλίαν 21), ἄ. φ.
«Ἀκρόπολις» 7200 τ. δι' Ἀγγλίαν—Κόντινεντ 20)6, ὄψιόν ἀπὸ Σάντα
Φέ 21)9, φάρτωσις 20—30 Μαΐου.

Ἄ)π κ. Λιβανού 6000 τ. διὰ Βορῶ—Ἀμβούργον 19)9, ἐάν Δανίαν
21)9, Ἰουν. 24.

«Sveti Vlaho» Σερβ. 8500 τ. δι' Ἀμβέρσαν—Ρότερνταμ—Ἀμστερ-
νταμ 18), ὄψιόν ἀπὸ Σάντα Φέ 19)3. Ἰουν. 24.

«Ἀρτεμις» 5300 τ. δι' Ἀγγλίαν ἢ Βορῶ—Ἀμβούργον 20)—, Ἀμβέρ-
σαν—Ρότερνταμ 19)6, Δανίαν 22)—, ἐάν Μασσαλίαν, Γένοβαν, Λιθόρνο,
Νεάπολιν 21)— ἐνα λιμένα, Ἀδριατικὴν 22)—, ὄψιόν ἀπὸ Σάντα Φέ 21)3,
Ἰουν. 10—25.

«Πολύτωρ» 6400 τ. δι' Ἀδριατικὴν 22)1 1)2, δύο λιμένας 22)7 1)2,
Μασσαλίαν, Γένοβαν, Νεάπολιν 21)— ἐνα λιμένα, 21)6 δύο, καντσέλλο 29
Μαΐου.

Ἄ)π Ρεθ.—Κουλ. 5900 τ. διὰ Μεσόγειον 19)6, ὄψιόν ἀπὸ Μπάξιαν
Μπλάγκαν δι' Ἑλλάδα 20)—, Ἰουν. 15—Ἰουλίου 15.

«Ἄντ. Γ. Λαιμός» 6700 τ. διὰ Μπέργκεν—Στοκχόλμην (ἐκτός Δανίας)
20)6 με 9 πέννας ἔστρα δι' ἕκαστον ἐπὶ πλέον λιμένα μέχρι τριῶν. Ὅψιόν
ἀπὸ Κάτω λιμένας τοῦ Πλέιτ βάσις 19)6. Ἰουνίου 1—28.

(Ἐξ ἄλλων λιμένων τοῦ Πλέιτ ἐπίσης διὰ σιτηρὰ)

«Δημ. Μ. Διακάκης» ἐκ Ροζάριο 7800 τ. διὰ Μασσαλίαν, Γένοβαν,
Λιθόρνο, Νεάπολιν 18)9, ἐάν Βορῶ—Ἀμβούργον 18)6, Ἀμβέρσαν—Ρότ-
τερταμ 18)3, καντσέλλο Ἰουν. 30.

«Ἀναστ. Πατέρας» ἐκ Κοντοσίφιον 5000 τ. δι' Ἀμβέρσαν—Ρότερνταμ
ἢ Ἀμστερνταμ 19)6, Ἰουν. 1—15.

«Ἐλέγκω Α. Κυθωνιέως» ἀπὸ Νεκτόσσα με συμπληρωσιν εἰς Μάρ
Ντέλ Πλάτα 6400 τ. δι' Ἀγγλίαν ἢ Βορῶ—Ἀμβούργον 20)6, Ἀμβέρσαν
—Ρότερνταμ 20)—, Ἰουνίου 10—27.

«Θεοδόωρος» ἐκ Μπουένος Ἀἴρες 7600 τ. δι' Ἀγγλίαν—Κόντινεντ
17)9, Ἀμβέρσαν—Ρότερνταμ 17)3, ἐάν Μπρίστολ Τσάννελ 18)3, Μαΐου
28—Ἰουνίου 5.

«Langleegorse» Ἀγγλ. ἐκ Μπάξιαν Μπλάγκας 6500 τ. δι' Ἑλλά-
δα ἐνα λιμένα 20)— Ἰουνίου 25.

«Lina L. D.» Γαλλικόν, ἐκ Κάτω λιμένων τοῦ Πλέιτ 6000 τ. διὰ
Μεσόγειον 19)6, ὄψιόν Ἑλλάδα 20)— Ἰουνίου 25.

«.....Παντελής» ἀπὸ Νεκτόσσα 6300 τ. δι' Ἀγγλίαν ἢ Βορῶ—Ἀμ-
βούργον 19)9, Ἰουνίου 1—10.

«Μίνα Ε. Τρικύλου» ἐκ Σάντα Φέ ἢ Ντιαμάντ 6300 τ. δι' Ἀμβέρ-
σαν—Ρότερνταμ ἢ Ἀμστερνταμ 18)3, ἐάν διὰ Καναδῶν 21)— Μαΐου 30—
Ἰουνίου 8.

«Διον. Σταθάτος» ἐκ Μπάξιαν Μπλάγκας 6900 τ. δι' Ἑλλάδα βάσις
ἐνα λιμένα 19)6 με 6 πέννας δι' ἕκαστον ἐπὶ πλέον λιμένα μέχρι τεσσάρων
φάρτωσις Μαΐου 28—Ἰουνίου 6.

— Ἐκ λιμένων τῆς Μαύρης Θαλάσσης.

«Δάρμας» ἐκ Ταϊγανίου—Ὀδησσὸς, πλήρες φορτίον ξυλείας διὰ Τσι-
βιταθίκαν καὶ Σαβόνναν λ.στ. 1350 φέμ—καλλάγκο, Μαΐου.

«Ἐμμαν. Σταυροῦδης» ἐκ Πότι 7000 τ. μεταλλεύματος διὰ Δυτ. Ἰτα-
λίαν 9)6, ἐάν ἐκ Νικολάεφ 8)3, Μαΐου 25—Ἰουνίου 10.

«Βόλγας» ἐκ Μαριανπολίως 3500 τ. γαιανθρ. ἀκων δι' Ἰταλίαν 8)9,
Ἰούλιον.

— Ἐκ λιμένων τοῦ Δουνάβεως.

«Ἀστὴρ» ἐκ Δουνάβεως 2000 τ. σιτηρῶν διὰ Μεσόγειον 11)— νῆτ κα-
τὰ τόνων d.w. ἄμεσος φάρτωσις.

«Σοφία Θεοδοροπούλου» ἐκ Δουνάβεως 2100 τ. (ξυλείαν) δι' Ἑλλά-
δα με ὄψιόν Ἀδριατικὴν—Συρίαν λ.στ. 5.17.0 Μαΐου.

«Ἰάκωβος» ἐκ Δουνάβεως 3600 τ. σιτηρῶν διὰ δύο λιμένας Μεσογεί-
ου 11)— νῆτ, ἄ.φ.

«Πολέμης» ἐκ Δουνάβεως 160 βαγ. ξυλείας διὰ Βηρυττόν καὶ Τρίπολιν
λ.στ. 6.10.0, Ἰούλιον.

«Νίκη» ἐκ Δουνάβεως 95 βαγ. ξυλείας διὰ δύο λιμένας Ἑλλάδος λ.
στ. 6.5.0. ἄ.φ.

«Γουσσίκια» ἐκ Δουνάβεως 3000 τ. σιτηρῶν διὰ δύο ἢ τρεῖς λιμένας
Ἀδριατικῆς 11)— νῆτ, Μαΐου.

(Διὰ γαιανθράκας καὶ πετρέλαια)

«Πολέμης» ἐκ Ζουγκουλάκ 2150 τ. γαιανθράκων διὰ Γαλάτοι 110
piastres p.T. ἄ.φ. Εἰς τὴν αὐτὴν τιμὴν ἐκλείσθη καὶ τὸ Γαλλικόν ἄ)π

«Fracona» διὰ μεταφορὰν 1400 τόνων.

«Εἰρήνη» (τάνκερ) ἐκ Κωνσταντινῆς 5000 τ. πατρελαίων διὰ Γαλλικὸς
λιμένας Ἀτλαντικὸς 8)6 ὄψιόν φορτώσεως ἐκ Ρωσικῶν λιμένων τῆς Μαύ-
ρης Θαλάσσης 9)— Ἰούλιον.

— Ἐκ Βορείου Ἀμερικῆς καὶ Καναδᾶ

«Ἄγιος Γεώργιος» (Νικολάου) ἐκ Μόντρεαλλ 6000 τ. σίτου δι' Ἑλ-
λάδα 3)0 3)4 τὸ κούρτερ Ἰουνίου 10—22.

«Ἄννα» ἐκ Μόντρεαλλ 33.000 κούρτερ σίτου διὰ Μεσόγειον (ἐκτός
Ἰσπανίας) 13)1)2 σέντε κατὰ 100 λίβρας, Μαΐου 20—28.

«Νηρεὺς» ἐκ Κόλπου Μεξικὸ 9.700 τ. σιτηρῶν δι' Ἀμβέρσαν—Ρότ-
τερταμ 11 σέντε, δύο λιμένας 11)1)2 Μαΐου 25—Ἰουνίου 6.

«Oussebrindge» Ἀγγλ. 10.000 διὰ τρία ταξείδια (τάξιμ—τοῦσπερ)
δολ. 1.05 κατὰ τόνον, παραλαβὴ Βαλτιμόρην (Ἰούλιον) καὶ παραδοσιν
εἰς Ἀδριατικὴν.

— Ἐκ λιμένων Ἀγγλίας.

(Διὰ φορτία γαιανθράκων)

«Ἐρηνοῦλα» 6000 τ. ἐκ Μεθῆλ δι' Ἀλεξάνδρειαν 9)— ἄ.φ.

«Δάφνη» 5000 τ. ἐκ Σουάντ διὰ Πειραιᾶ (fuel) 9)6 ἄ.φ.

«Ὠρίων» 5500 τ. ἐκ Κάρδιφ διὰ Πειραιᾶ 8)6 ἄ.φ.

«Ἀτιόπλ. 4500 τ. ἐκ Κάρδιφ διὰ Χαλκίδα 8)7 1)2 ἄ.φ.

«Ἄγ. Γεράσιμος» 5300 ἐκ Σουάντ διὰ Ραβένναν καὶ Βενετίαν 9)4 1)2
ἐάν φιοῦσελ 10)4 1)2, ἄ.φ.

«Ἀγγελική» 5000 τ. ἐκ Κάρδιφ διὰ Πειραιᾶ 8)4 1)2 ἄ.φ.

«Ἀτιόπλ. 3000 τ. ἐκ Κάρδιφ διὰ Βόλον 9)6, ἄ.φ.

«Ἄννα Βούλγαρη» 7500 τ. ἐκ Τάιν διὰ Σαβόνναν 6)9, Μαΐου 21—30.

«Τρίαινα» 6300 τ. ἐκ Τάιν διὰ Πειραιᾶ 8)— Μαΐου 23—31.

«Δημ. Χανδρῆς» 5500 ἐκ Κάρδιφ διὰ Βενετίαν ἢ Φιοῦμη 8)6, ὄψιόν
Ραβένναν 9), ἄμ. φάρτωσις.

— Ἐκ διαφόρων ἄλλων λιμένων

(Ἐναυλώθησαν ἐκ διαφόρων ἄλλων λιμένων τὰ φορτηγὰ)

«Κλεάνθης» ἐκ Σερῖφου 6200 τ. μεταλλεύματος διὰ Ρότερνταμ
5)9 ἄ.φ.

«Δημ. Ν. Ράλλιας» ἐκ Κύπρου 5800 τ. φορτίου δι' Ἀμβούργον ἢ
Χάρμπουργκ 10)—, ἐάν Ρότερνταμ 9)6, Ἰουνίου 1—15.

«Μαρία Ν. Ρούσσου» ἐκ Ρότερνταμ 5000 τ. γαιανθράκων διὰ Σου-
σακ 8)6, ἄ. φ.

«Μαρία Π. Σουλᾶ» ἐκ Δάντοιγκ 4800 τ. γαιανθρ. διὰ Μπάρι καὶ Pe-
scara 9)6 ἄ.φ.

«Μιχαῆλ» ἐκ Δάντοιγκ 4800 τ. γαιανθρ. διὰ Γένοβαν, Σαβόνναν, Σπέ-
τζιαν ἢ Λιθόρνο ἐνα λιμένα 8)—, δύο 8)6 ἄ.φ.

«Γαλιούνης» ἐκ Κοτκα (ξυλείαν) 1100 φάρωσις διὰ Γκραντζενμάουθ
30)— ἄ.φ.

«Πόλι» ἐκ «Θράκη» ἐκ Σαβίλλης—Λισσαβώτος 4000 τ. γεν. φορτίου
καὶ φελῶν διὰ Μαύρην Θάλασσαν λ.στ. 1400 ἐν ὄψι, ἀρχῆς Ἰουνίου,
ἐλεύθ. φορτωκαρωτικῶν.

«Γιαν. Γούναρης» ἀπὸ Uxpilla 1050 φάρωσις ξυλείας διὰ Χουλλ
32)9 ἄ.φ.

Ἄ)π Ρεθ.—Κουλ. ἐκ Ρότερνταμ 6000 τ. γαιανθρ. δι' Ὀρᾶν 7)6 ἄ.φ.

Ἄ)π Ἑλλήν. ἐκ Τίν.λοζ 4600 τ. φωσφατοῦ διὰ Ρότερνταμ 6). Μαΐου
—Ἰούλιον.

Αἱ ἔξαγωγὰι σιτηρῶν Ἀργεντινῆς

Κατὰ τὴν πρώτην ἐβδομάδα τοῦ Μαΐου ἐναυλώθησαν διὰ
μεταφορὰς σιτηρῶν ἐκ τῆς ἀγορᾶς τοῦ ποταμοῦ Πλέιτ 79 ἀτιό-
πλοια 500.000 τόνων. Τὸ γεγονός τοῦτο ἀποτελεῖ ἀξιόλογον
ρεκόρ διὰ τὴν ἐφετησὴν ἐξ Ἀργεντινῆς ἐργασίαν. Ἡ ἐξαγωγή
φορτίων ἀραβοσίτου, λόγω δὲ τῆς ἐπικρατοῦσης καλοκαιρίας
καὶ τῆς ταχυτάτης μεταφορᾶς ἐκ τοῦ ἐσωτερικοῦ εἰς τοὺς λιμέ-
νας, ἐλπίζεται, ὅτι θὰ φθάσῃ τὰς 200.000 τόνων καὶ ὅτι συγ-
χρόνως μία καλὴ διὸ τὰ φορτηγὰ σκάφη ἐργασία θὰ προκύψῃ
δι' ὀλόκληρον τὴν Ἰούλιον, ἴσως δὲ καὶ διὰ τὸν Ἰούλιον.

Αἱ φορτώσεις κατὰ τὴν δευτέραν ἐβδομάδα τοῦ Μαΐου ἀ-
νῆλθον ὡς ὁ ἀκόλουθος πίναξ δεικνύει, καὶ με σύγκρισιν διὰ
τὸ αὐτὸ χρονικὸν διάστημα τῶν δύο παρελθόντων ἐτῶν.

	1930	1929
Σίτος	501.500	497.000
Ἀραβόσιτ.	648.500	1.058.000
Βρώμη	105.000	126.000
Λινόσπορος	24.600	28.200
		9.700

Συμφώνως πρὸς τὰς δημοσιευθείσας ἐπισημοὺς στατιστικὰς,
τὸ ὅλικόν ποσὸν τῆς ἐξαγωγῆς σιτηρῶν ἐκ τῆς Ἀργεντινῆς κατὰ
τὸ α' τρίμηνον τοῦ τρ. ἔ. παρουσιάζει αὐξήσιν κατὰ 1.000.000
τόνων ἔναντι τοῦ ἀντιστοίχου περιουοῦ, ἤτοι κατὰ 37.7 ο)σ ἐπὶ
πλέον. Ἀντιθέτως πρὸς τὴν αὐξήσιν ταύτην τῆς ἐξαγωγῆς αἱ εἰ-
σπράξεις ἐκ τῆς πωλήσεως ἐμειώθησαν κατὰ 30.000.000 πέζος
περίπου (ἤτοι 14.7 ο)σ), λόγω τῆς αἰσθητῆς ὑποτιμῆσεως τοῦ Ἀρ-
γεντινοῦ νομίσματος. Ἡ πραγματικὰ ποσὰ ἔχουν ὡς ἐξῆς: Ἐξήχ-
θησαν κατὰ τὸ α' τρίμηνον τοῦ 1931 γεννήματα 3.976.000 τόν-
ων με εἰσπραξίν 162.014.000 πέζος, ἔναντι 2.888.000 τ. περι-
συνῶν με εἰσπραξίν 189.987.000 πέζος,

ΤΑ ΡΩΣΣΙΚΑ “ΤΑΪΜ ΤΣΑΡΤΕΡ,”

Αναφορικώς με τὰς χρονοναυλώσεις πλοίων παρά Ρώσσω δια μεταφοράς ξυλείας ἐξ Ἀρχαγγέλου καὶ ἐκ τῶν λιμένων τῆς θαλάσσης Kara, ἀνεκονώθη, ὅτι μέχρι τῆς 9ης Ἀπριλίου τὰ Σοβιὲτ εἶχον κατορθώσει νὰ ἐξεύρουν 70 ἐν ὄλῳ ἀτμόπλοια. Ἀπὸ τῆς ἡμέρας ἐκείνης μέχρι τοῦδε ἐνοικιάσθησαν μόνον 5 φορηγὰ, ἐξ ὧν τρία Ἀγγλικά καὶ δύο Νορβηγικά.

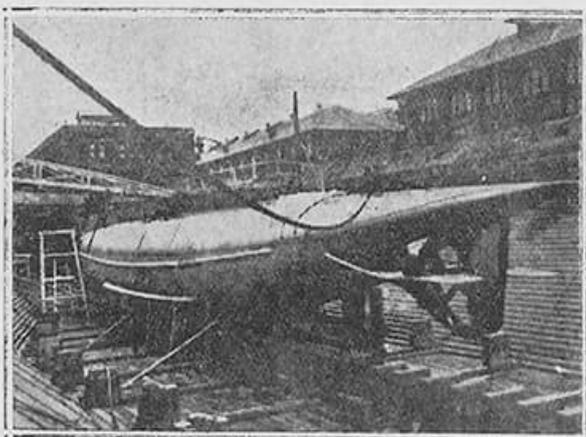
Τὰ πέντε ταῦτα σκάφη εἶνε τὰ ἑξῆς :

«Evelyne Rock» Ἀγγλ. τ. φορ. 3600 πρὸς σελ. 5)7 1)2 παράδοσις 31 Μαΐου. «Rowanburn» Ἀγγλ. τ. φορτ. 3800 πρὸς σελ. 5)6 παράδοσις ἕως 10 Ἰουλίου. «Dore» Ἀγγλ. τ. φορτ. 3154 πρὸς σελ. 5)7 1)2 παράδοσις 31 Μαΐου. «Dea» Νορβηγ. τ. φορτ. 4175 πρὸς σελ. 5)3 παράδοσις 1—15 Ἰουνίου. «Loveland» Νορβηγικὸν τ. φορτ. 4000 πρὸς σελ. 5)3 παράδοσις 31 Μαΐου.

ΤΑ ΔΙΟΔΙΑ ΤΗΣ ΔΙΩΡΥΓΟΣ ΣΟΥΕΖ

Τὸ διοικητικὸν συμβούλιον τῆς διώρυγος τοῦ Σουὲξ κατόπιν ἐπικειλημμένων συσκέψεων τοῦ ἐπὶ τοῦ ζητήματος τῆς μειώσεως τῶν διοδίων τῆς διώρυγος, ἀπεφάσισε νὰ μὴ ἐλαττώσῃ ταῦτα πρὸς τὸ παρὸν. Ἐπὶ τῆς ἀποφάσεως ταύτης ἐξεδόθη καὶ ἀνακοινωθὲν εἰς τὸ ὅποιον τονίζεται, ὅτι ἐφ’ ὅσον συνεχίζεται ἡ σημερινὴ κρίσις, καθίσταται ἀδύνατος πᾶσα μείωσις τῶν διοδίων, τὸ δὲ συμβούλιον τῆς διώρυγος εἶνε στερεῶς ἀποφασισμένον νὰ συνεχίσῃ τὰς παραδόσεις τῆς ἐταιρίας, ἣτις πάντοτε πρεσβεῖ τὴν ἀρχὴν νὰ παρέχῃ εὐεργετήματα καὶ εὐκολίας εἰς τὴν διεθνή ναυτιλίαν, ὅταν τὰ ἐκάστοτε πραγματοποιούμενα κέρδη τὸ ἐπιτρέπουν. Τὸ ἀνακοινωθὲν κλείει μὲ τὴν κατωτέρω χαρακτηριστικὴν δήλωσιν : «Ἀπὸ τὰ τηρούμενα ἐπίσημα βιβλία τῆς διοικήσεως τῆς διώρυγος καὶ συμφώνως πρὸς τὴν προαναφερθεῖσαν ἀρχὴν, ἀπὸ τοῦ 1883 διανεμήθησαν εἰς τοὺς μετόχους λ. στ. 59.000.000 ἀπὸ τὰ ἀξαναόμενα μερίσματα, οἱ δὲ ἐφοπλισταὶ ἀπὸ τὰς ἐκάστοτε μειώσεις τῶν διοδίων ὠφελήθησαν λ. στ. 60.000.000.

«Ο ΠΛΟΥΣ ΤΩΝ ΑΥΤΟΧΕΙΡΩΝ»



Τὸ ὑποβρύχιον “Ναυτίλος,” δεξαμενιζόμενον. Παρεχωρήθη ὑπὸ τῆς Ἀμερικανικῆς κυβερνήσεως εἰς τὸν σὲρ Οὐίλκινς διὰ τὴν κατά τὸ τρέχον ἔτος ἐκτέλεσιν τοῦ ἐξερευνητικοῦ τοῦ πλοῦ εἰς τὸν Βόρ. Πόλον. Παρὰ τῶν διεθνῶν Ναυτικῶν κύκλων ἡ ἀπόπειρα τοῦ Σὲρ Οὐίλκινς χαρακτηρίζεται ὡς ἡ πλέον παράτολμος ἀπόπειρα ὄλων τῶν μέχρι σήμερον ἐξερευνήσεων.

Οἱ κύκλοι τοῦ Ἀγγλικοῦ ναυαρχείου ἀπεκάλεσαν τὸ κινδυνώδες τοῦτο ταξεῖδιον «ὁ πλοῦς τῶν αὐτοχειρῶν», μετὰ μεγάλου δὲ σκεπτικισμοῦ ἀποβλέπουν εἰς τὸ εὐτυχὲς τέρμα τῆς ἀποστολῆς ταύτης πρὸς τῶν κινδύνων, οἵτινες θὰ ἐπικυρῶνται κάθε στιγμὴν εἰς τὸν ὑπὸ τὴν θάλασσαν δρόμον τῶν 20 ἡρῶων τοῦ «Ναυτίλου».

Ἐν τούτοις ἡ ἀποστολὴ τοῦ Οὐίλκινς συγκεντροῖ τὸ παγκόσμιον ἐνδιαφέρον καὶ θεωρεῖται μία ἀπὸ τὰς θαρραλεωτέρας προσπάθειάς τῆς ἀνθρωπότητος διὰ τὴν κατάκτησιν τοῦ μυστηρίου τῶν Παγωμένων ἐκτάσεων.

ΜΕΤΑ 12ΕΤΗ ΕΡΓΑΣΙΑΝ ΕΠΕΡΑΤΩΘΗ

Ο ΝΕΟΣ ΔΙΕΘΝΗΣ ΚΩΔΙΞ ΣΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟΥ

Ἐξεδόθη πρὸ τινῶν ἡμερῶν ἐν Λονδίῳ ὁ νέος Διεθνὴς σηματολογικὸς κώδιξ ἄναθε ὡρησις τοῦ ὁποῦ ἀπετέλεσεν ἀρκετὰ ἐπιπονον ἔργον. Ὁ ἐκ τῶν κυριωτέρων συντελεστῶν τῆς ἀναθεωρήσεως καὶ διοικητῆς τῆς «Ὁργανώσεως τῶν πλοίαρχων» Ἀγγλος πλοίαρχος κ. Ν. Ε. Travis ὁμιλῶν, ἐν σχετικῇ διαλέξει εἰς τὸ σωματεῖον τῶν πλοίαρχων ἀνέπτυξε ὅλας τὰς αἰσθητὰς δυσκολίας, αἵτινες παρεκκλήθησαν, διὰ τὴν ἀναθεώρησιν καὶ κωδικοποίησιν τοῦ συστήματος τοῦ σηματολογίου καὶ μετάφρασιν τούτου εἰς πλείστας ξένας γλώσσας.

Ἰδιαιτέραν ἐντύπωσιν προῦξένθησαν ἡ ἔκτασις τῶν ἰδιωτισμῶν τῆς Ἀγγλικῆς γλώσσης καὶ ἡ διάφορος ἐξηγήσις πολλῶν λέξεων, ἣτις εἰς τὰς διεθνεῖς συγκοινωνίας ἀποφέρει πολλὰς ἐπικινδύνους σύγχυσιν τῶν ἀνταλασσομένων σημάτων. Λόγου χάριν ἡ λέξις «port» τοῦ κώδικος Ἀγγλιστὶ σημαίνει «λιμὴν», ἀλλὰ συγχρόνως σημαίνει καὶ εἶδος οἴνου (port wine). Σημαίνει ἐπίσης καὶ τὸ «ἀριστερὸν μέρος πλοίου» μολοντί δὲ ἡ συνέχεια τῶν λέξεων ἐνὸς σήματος ἀρκεῖ διὰ νὰ ἐμφανίσῃ τὴν ἐν προκειμένῳ ἐξηγήσιν τῆς λέξεως «port», ἐν τούτοις, ὅταν ὁ μεθ’ οὗ ἡ συνεννόησις πλοίαρχος εἶναι ἀλλοδαπὸς με δυσκολίαν θὰ δυνηθῇ ἴσως νὰ ἐξηγήσῃ τὸ σῆμα.

Ἴδου εἶπεν ὁ κ. Travis—ἕτερον παράδειγμα, καθ’ ὃ εὐλόγως ἔνα σῆμα ἡρμηνεύθη λαμβασμένως. Ἐν Γαλλικὸν ἀντιτορπιλικὸν καταπλεύσαν εἰς Σπήτηχεντ ἐξήγησε διὰ διεθνούς σήματος τὴν πληροφορίαν, ποῦ ἔπρεπε νὰ ἀγκυροβολήσῃ.

Εἰς τὸ σῆμα τῷ ἀπήνησαν : «Ὅπουδήποτε ἔξω τοῦ Ryde» (Anywhere off Ryde). Ἡ ἐξηγήσις τῆς λέξεως off εἶνε «μακρὰν ἀπὸ» καὶ ἀποτελεῖ δι’ ὠρισμένας περιπτώσεις ἀρίστην ἐξηγήσιν. Εἰς τὴν περίπτωσιν ὅμως τοῦ ἀναφερθέντος σήματος, τοῦτο ἐξηγήθη ὑπὸ τοῦ Γαλλικοῦ ἀντιτορπιλικοῦ ὡς ἐξῆς : «Ὅπουδήποτε μακρὰν ἀπὸ τοῦ Ryde», ἐνῶ ἡ ἀσφαλὴς ἐξηγήσις ἔδει νὰ ἦτο : «Ὅπουδήποτε ἔξωθι τοῦ Ryde».

Κατόπιν τούτου τὸ Γαλλικὸν ἀντιτορπιλικὸν ἐτράπη μακρὰν τοῦ Ryde καὶ ἀνεζήτει ἀγκυροβόλιον εἰς ἐπικινδύνους θέσεις, μέχρις οὗ κατόπιν σειρὰς ὀλης σημάτων ἐπετεύχθη ἡ ἀγκυροβολία του εἰς ἀσφαλὲς σημεῖον.

Ὁ κ. Travis ἀνεφέρθη καὶ εἰς τὴν διαφορὰν κατὰ τὴν ἐκδοσιν τῶν ὁδηγιῶν ἐπὶ τῆς πορείας τῶν πλοίων ἐν τῷ πελάγει, ἣτις τυγχάνει ἀλλῆς ἐρμηνείας εἰς τὴν Γαλλικὴν γλώσσαν καὶ ἐτέραν εἰς τὴν Ἀγγλικήν.

Κατὰ τὴν Ἀγγλικὴν ἐρμηνείαν τρεῖς θραχεῖς συριγμοὶ τοῦ πλοίου σημαίνουν : «Αἱ μηχαναὶ μου κινουῦνται ὀπισθεν ὀλοταχῶς». Κατὰ τὴν Γαλλικὴν ἀποψιν οἱ τρεῖς οὗτοι θραχεῖς συριγμοὶ σημαίνουν : «Προχωρῶ πρὸς τὰ ὀπισθεν μετ’ ὀλην τὴν ταχύτητα». Ἡ διαφορὰ εἶνε : Ὅτι ὁ μὲν Ἀγγλος πλοίαρχος ἀναγγέλλει, ὅτι αἱ μηχαναὶ του κινουῦνται ὀπισθεν ὀλοταχῶς, ἕνα δόσον εἰς τὸ πλοῖον σχετικὴν πορείαν, ἐνῶ ὁ Γάλλος πλοίαρχος ἀναγγέλλει ὅτι κινεῖται ἤδη τὸ πλοῖον τοῦ ὀπισθεν ὀλοταχῶς. Τὴν διαφορὰν αὐτὴν εἰς περίπτωσιν δυστυχήματος δύναται νὰ τὴν μεταχειρισθῇ ὡς ἀκλόνητον ἐνώπιον τῶν δικαστηρίων ἐπιχειρήμα εἰς εὐφύλης δικηγόρος.

Ἡ ἐπὶ τῆς ἐκδόσεως ἐπιτροπὴ, κατέληξεν ὁ κ. Travis, ἐργασθεῖσα ἐπὶ 12 συνεχῆ ἔτη, ἐφήρμωσε σύστημα ἐργασίας κοπιώδες καὶ περίπλοκον, φρονεῖ ὅμως ὅτι ὁ καταρτιθεὶς νέος διεθνὴς κώδιξ κωδικοποίησε νὰ ὑπερνικήσῃ τοὺς ἰδιωτισμοὺς τῶν διαφόρων γλωσσῶν καὶ νὰ πράσῃ εἰς τοὺς ναυτιλλομένους ἕνα θετικὸν σύστημα ἀσφαλτοῦς συνεννόησεως τῶν πλοίων. Αἱ διαφορούμεναι ἐξηγήσεις σημάτων ἀπεφύχθησαν μετὰ προσοχῆς, αἱ δὲ λέξεις ἀποδίδονται διὰ τοῦ νέου κώδικος εἰς ὅλας τὰς γλώσσας μετ’ ἡνυχῆ καὶ οὐσιώδη αὐτῶν ἔνοιαν.

ΠΩΛΗΣΙΣ ΦΟΡΤΗΓΟΥ

Τὸ φορτηγὸν «Κατίνα» τοῦ κ. Γρέγου, τ. γκρὸς 4649 καὶ ναυπηγήσεως 1904, ἡγοράσθη ἀπὸ τὸν ἐφοπλιστὴν κ. Βασιλάκη ἂντὶ 9.000 λιρῶν.



ΟΝΟΜΑ ΠΑΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Ἔτος Ναυπ.	Τόν. Γιρῶς	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΕΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Ἄβυδος	Ἄδελφ. Μέλη	73	1157	ἀνεχ. Πειραιᾶ Μαῦ 31 διὰ Τουρκίαν
Ἅγιοι Βίκτωρες	Μ. Καρούση	95	1550	ἀνεχ. Σαβόνικαν 30 Μαῦ διὰ Σικελίαν
Ἅγιος Γεώργιος	Ν. Νικολάου	11	4248	φορτώνει εἰς Μόντραλλ 31 Μαῦ σίτον διὰ Πειραιᾶ
Ἅγιος Γεώργιος	Α. Γ. Βλασσουπόλου	12	3283	ἐφθ. Ἀμβούργον 23 Μαῦ
Ἅγιος Γεωργίου	ἐτ. «Ἰωνία» Α.Ε.	98	3224	ἐφθ. Σουάνζ 19 Μαῦ
Ἅγιος Ἰωάννης	ἐτ. «Ατλαντικός»	06	5699	ἐφθ. Χούλλ 27—28 Μαῦ
Ἅγία Μαρίνα	ἐτ. «Κάσσο»	12	4151	διήλθε Φιλίππικ 16 Μαῦ διὰ Μπουένος Ἄϊρες
Ἅγία Παρασκευὴ	Χρ. Βλάση	89	2041	ἐφθ. Αζόριον 28 Μαῦ
Ἅγιος Μάρκος	Α.Ι. καὶ Δ.Γ. Μαργαρόνη	10	5165	εἰς Πειραιᾶ 31 Μαῦ ὑπὸ ἐπισκευήν
Ἅγιος Μάρκος	Γ. Τριλιῆ	19	4514	ἀνεχ. Τάιν 9 Μαῦ διὰ Μπουένος Ἄϊρες
Ἅγιος Νικόλαος	Φράγκου καὶ Λιθανοῦ	06	4363	ἀνεχ. Μάρ Ντέλ Πλάτα 10 Μαῦ διὰ Γιβραλτάρ
Ἅγιος Σπυρίδων	Γ. Δακοῦτρος κλπ.	01	3779	ἐφθ. Ἀγκώνα 11 Μαῦ καὶ Ραβέναν 21
Ἅγιος Σπυρίδων	Ἰω. Κοτζίτ καὶ Σία	91	1537	ἐφθ. Νικολάισφ 23 Μαῦ φορτώνει
Ἀγγελικὴ	Γ. Γεωργαντῆ	99	3231	ἐφθ. Μπάρρο 20 Μαῦ, φορτώνει διὰ Πειραιᾶ
Ἀγγελος Δ.	Ε. Σακρδέλη	04	3667	ἀνεχ. Κόπρον 14 Μαῦ διὰ Ρότερνταμ, Γίβρ. 24
Ἀγγελῆς Καμπίτσης	Δ. Π. Καμπίτση	06	3016	ἐφθ. Ἀλιζάνδρου 13 Μαῦ
Ἄδαμ. Ι. Πειθῆς	Ἄθ. Πειθῆ	08	4537	ἐφθ. Ροζάριο 18 Μαῦ
Ἄδαμ. Κοραῆς	Κυκαρούκα κλπ.	84	1324	ἀργεὶ Χίον Μαῦ 30
Ἀδελφότης	Ι. Ν. Γουλανδρῆ	08	3882	ἐφθ. Πειραιᾶ 30 Μαῦ ἐκ Τεργέστης
Ἀθανάσιος	Ν. Λυκαρδοπούλου	07	4295	ἐφθ. Γένοβαν 22 Μαῦ ἐκφορτώνει
Αἰμίλιος	Γρῶμμαν	98	3297	ἐφθ. Τεργέστην 15 Μαῦ
Αἰόλος	Ν. Ι. Ἀύρα κ.λ.π.	02	3051	ἐκφορτών. Γένοβαν Μαῦ 23
Ἀκρόπολις	Βασ. Μπουόσκου	13	4342	εἰς Ρίβαρ Πλέτ 25 Μαῦ ὑπὸ φόρτων
Ἀλάφια	Ε. Νικολαῖδη	02	4470	ἀργεὶ Γένοβαν. Ἐπωλήθη εἰς Ἰταλοὺς
Ἀλέκος	Ν. Κωττάκη	06	4395	ἐφθ. Χάϊφρον 4 Μαῦ καὶ Σύρον 17
Ἀλεξάνδρα	Π. Νεγρεπόντες	99	4028	ἀργεὶ Σύρον Μαῦ 25
Ἀλκυὼν	Ἰολιδιά	00	3353	ἀργεὶ Ἀμβέρσαν 31 Μαῦ
Ἀλκυὼν	Κα Ε. Α. Λεμοῦ	95	2701	ἀργεὶ Πειραιᾶ 31 Μαῦ
Ἄλμα	Παπαδημητρίου	90	1814	ἀργεὶ Πειραιᾶ 31 Μαῦ
Ἀλουμίνη	Χρ. Βλάση	12	563	εἰς πλόα Εὐλάδος—Γαλλίας
Ἀναστασία	Ι. Γ. Λιθανοῦ	05	2883	ἐφθ. Χίον 12 Μαῦ, ἀργεὶ 31
Ἀνάστασις	Κ. Φύχα	07	4853	ἀνεχ. Βελτιμόρη 11 Μαῦ διὰ Ναύπολι
Ἀναστ. Πετρούτσης	Κ. Α. Πετρούτση	99	3025	ἐκφ. εἰς Ἀγκώνα 31 Μαῦ
Ἀναστ. Πατέρως	Δ. Πατέρω	14	3382	ἐκφορτ. εἰς Colon (Ἀργεντ.) Μαῦ 22
Ἀνθεμῖς	Δ. Κ. Πιτέλλου	05	2716	εἰς Δοίνακιν 25 Μαῦ
Ἄννα	Ν. Λυκαρδοπούλου	19	5173	ἐφθ. Μόντραλλ 23 Μαῦ, φορτώνει
Ἄννα Βούλγαρη	Χαρ. Θ. Βούλγαρη	12	4603	ἀνεχ. Τάιν 28 Μαῦ διὰ Σαβόνικαν
Ἄννα Βασιλάκη	Κ. Ν. Βασιλάκη	04	3045	ἀργεὶ Πειραιᾶ Μαῦ 31
Ἄννα Μαζαράκη	ἀδ. Μαζαράκη	13	5411	ἀργεὶ Πειραιᾶ 31 Μαῦ
Ἄννουλα	Γ. Τσιτσέλη	08	4853	ἀνεχ. Ἀκντογκ 19 Μαῦ διὰ Τσιδιτχέικιν
Ἀνθίπη Ν. Μιχάλου	ἐτ. Μιχάλου	05	3298	ἀργεὶ Πειραιᾶ 31 Μαῦ
Ἀνδρέας Κ.	Ι. Μαργαρόνη	03	3602	εἰς Κίον 31 Μαῦ μὲ ζυμίας ἐκ προεκάρισης
Ἀνδρομέδα	Ἰωθ. Μαργαρόνη	14	4997	εἰς Ρότερνταμ ὑπὸ ἐπισκευήν Μαῦ 30
Ἀντώνιος	Α. Γεωργαντῆ	83	1187	ἀργεὶ Πειραιᾶ 31 Μαῦ
Ἀντώνης	Σ. καὶ Π. Λεμοῦ	04	2679	διήλθε Κίποιν 11 Μαῦ διὰ Βάξερ
Ἀντώνιος Βροντίσης	Ι. Βροντίση	04	2690	ἐν πλόα ἐκ Γένοβας διὰ Μαριανούπολιν Μαῦ 28
Ἀντώνης Γ. Λεμοῦ	Σ. καὶ Π. Λεμοῦ	11	4410	ἀνεχ. Ἀμβέρσαν 12 Μαῦ διὰ Μπουένος Ἄϊρες
Ἀντώνης Γεωργαντῆς	Γ. Γεωργαντῆ	15	3557	ἐφθ. Σακμίνια 24 Μαῦ ἐκφ. γαϊάνθρ.
Ἀντώνιος Δ. Κυθωνιεύς	Δ. Κυθωνιεύς	07	3920	εἰς Βάρνικ 14 Μαῦ ὑπὸ φόρτων
Ἀντώνιος Σταθάτος	Δ. Σταθάτου	20	3836	ἐφθ. Μπρίστολ Τσάννελ 27 Μαῦ
Ἀντζουλέττα	Ἄντ. Γιαννουλάτου	07	2693	ἀνεχ. Πειραιᾶ 22 Μαῦ διὰ Ρωσσίαν
Ἀποίκια	Ζ. Βαλιμᾶ	05	3607	ἐκφορτ. εἰς Μοντεβίδεο 29 Μαῦ
Ἀριάδνη	Ι. Νικηφόρου κλπ.	05	4319	ὑπὸ φόρτ. εἰς Ροζάριο 24 Μαῦ
Ἀριάδνη Παντελῆ	ἐτ. «Μαρμαρᾶ»	10	4445	ἐφθ. Σάντος 11 Μαῦ
Ἀριστ. Α. Γουλανδρῆς	Ε. Γουλανδρῆ	05	3470	ἐφθ. Γένοβαν 26 Μαῦ ἐκφορτώνει
Ἀρτεμῖς Πήττα	Πήττα	06	1433	ἐφθ. Νοβορωσσίαν 22 Μαῦ, φορτώνει
Ἀρτεμῖς	Δ. Φαλαγκᾶ	01	3587	ἀνεχ. Χούλλ 1, Νίτον 3 Μαῦ διὰ Μπ. Ἄϊρες
Ἀρτεμισία	Π. Μακρῆ	06	4313	ἐφθ. Τάιν 24 Μαῦ
Ἀρχάγγελος	ἀδ. Λιθανοῦ	17	4349	ἀνεχ. Μπ. Ἄϊρες 3 Μαῦ διὰ Ρότερνταμ
Ἀσημίνα Μπαίκα	Π. Μπαίκα	95	1495	εἰς πλόα Δουνάβου—Ἑλλ.—Ἰταλίας
Ἀσία	Ἰολιδιά	92	2893	ναυλογεὶ Πειραιᾶ Μαῦ 31
Ἀσπασία	Ι. Γαλάκη	14	4211	διήλθε Γιβραλτάρ 6 Μαῦ διὰ Μπουένος Ἄϊρες
Ἀσπασία Νομικοῦ	Μ. Νομικοῦ	99	846	ἀργεὶ Πειραιᾶ 31 Μαῦ
Ἀστὴρ	Σταφυλοπάτη κ.λ.π.	96	1350	ἐκφορτ. εἰς Μπάρρο 30 Μαῦ
Ἀθῆς	Ἀτλαντικός, Α.Ε.	30	4108	ἀνεχ. Σαν Νικολάς 7 Μαῦ δι' Ἀγγλίαν—Κόντιναντ
Ἀτλαντικός	Ἀτλαντικός, Α.Ε.	19	5600	ὑπὸ φόρτων εἰς Τακοράδι Μαῦ 25
Ἄτλας	Ἀτλαντικός, Α.Ε.	07	3815	διήλθε Κίποιν Μαῦ 25 διὰ Μπ. Ἄϊρες
Ἀφρόεσσα	Ἄδ. Κερτάτα	05	2485	ἐν πλόα ἐκ Τσιδιτχ. διὰ Μαριανούπολιν Μαῦ 28
Βάντα	Ἐπιφανειᾶδη	03	4190	ἀνεχ. Πειραιᾶ 13 Μαῦ διὰ Ρωσσίαν
Βασ. Α. Πολέμης	Γκ. Γκοῦμα	07	3429	διήλθε Κων)πολιν 16 Μαῦ διὰ Βουστάνην
Βασ. Δεστούνης	ἀδ. Δεστούνη	97	3146	ἀργεὶ Πειραιᾶ 31 Μαῦ

ΟΝΟΜΑ ΠΑΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυπ.	Τόν. Γκρόσ	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΕΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Βασ. Παντελής	αδ. Παντελή	07	5045	ανεχ. Κούβκν 13 Μαΐου διά Αίβερπουκ
Βέλλα Μ. Διακάκη	Μ. Διακάκη	99	3457	άργει Σύρον 30 Μαΐου
Βενιζέλος	αδ. Σιφνίου	10	1005	άργει Πειραιά 31 Μαΐου
Βιργινία Μαυρολέων	Μ. Ε. Διακάκη	04	3569	διήλθεν "Άγιον Βικέντιον 23 Μαΐου διά Χάβρην
Βιργινία Σ.	Ζ. Σαμποράκη	05	3585	διήλθεν "Άγ. Βικέντιον 20 Μαΐου διά Ρόττερταμ
Βόλγας	Παπαδημητρίου	92	2505	ανεχ. Πειραιά 20 Μαΐου διά Σφάξ
Βύρων	Έθνικης	14	9272	άνχη. Πειραιά 4 'Ιουν.
Γαλούνης	Α. Μπίστη	94	2154	έν πληθ έκ Βαλτικης διά Γκραντζενμάουθ Μαΐου 30
Γαρδελάκι	Ε. Θεοφιλάτου	88	2282	άργει Πειραιά 31 Μαΐου
Γέρω—Καρράς	αδ. Καρρά	11	4574	άργει εις λιμένας Χιλής με ζημίας έκ προακράξιος
Γεώργιος	αδ. Λιδανού	14	3536	ανεχ. Χούλλ 14 Μαΐου διά Ρίβερ Πλάιτ
Γεώργιος Γ.	Α. Δάμπρα	18	4289	ένανθ. Μπ. "Άβρες 25 Μαΐου
Γεώργιος Μ.	Σ. Λύρα και Μ. Λερού	05	4254	ανεχ. Μασσαλίαν 23 Μαΐου έκφορτώνει διά Τρίπολιν
Γεώργιος Π.	"Επιφανειάδη	03	4052	άργει Πειραιά 31 Μαΐου
Γεώργ. Ι. Γουλανδρής	Ν. και Γ. Σίμπουρα	96	2187	εφθ. Νοβορωσισκην 20 (φορτώνει διά Τσιδιταξ.)
Γεώργ. Κυριακίδης	Ν. Γ. Κυριακίδη	11	4201	εφθ. Ρίον 'Ιανέρον 22 Μαΐου
Γεώργ. Κ. Σαλιάρης	Γ. Κ. Σαλιάρη	01	3514	άργει Πειραιά 31 Μαΐου
Γεώργ. Μάντακας	Β. Γ. Μάντακα	21	3246	ανεχ. Τάιν 20 Μαΐου δι' "Αρχάγγελον
Γεώργ. Μ. Εμπειρίκος	Σ. Γ. 'Εμπειρίκου	21	5728	ανεχ. Πέρθ (Αδστραλ.) 24 Μαΐου διά Μεσόγειον (δικτ.)
Γεώργ. Μ. Λιβινός	αδ. Λιδανού	28	3831	έκφορτ. εις Δουγκέρην Μαΐου 30
Γεώργ. Παλαιοκρασσάς	Γ. Παλαιοκρασσά	00	1043	άργει Πειραιά 31 Μαΐου
Γεώργ. Πήττας	αδ. Γ. Πήττα	98	3110	φθάνει Σπείτζιαν σήμεραν 1 'Ιουνίου
Γιάννης	Γ. 'Ανδρέου κ.λ.π.	05	4391	εφθ. 'Οντκς 22 Μαΐου έκφορτώνει
Γιαν. Γούναρης	Γ. Ζ. Γούναρη	01	2238	φορτ. εις Χρπίλλα δι' "Αγγλίαν Μαΐου 29
Γουλανδρής	Δακπούλη και Δάμπρα	03	3849	διήλθεν Κ)λιν 11 Μαΐου διά Δανίαν
Γρηγόριος Κ.	Π. Καλλιμανοπούλου	90	2538	άργει Πειραιά 31 Μαΐου
Δαναός ex Κωστ. Λεμός	Π. και Γ.Κ. Λερός	06	4419	εις Χίον 20 Μαΐου
Δάριμας	αδ. Πήττα	83	1595	φορτώνει 'Οδησσόν 30 Μαΐου δι' 'Ιταλίαν
Δάφνη	Γ. Λυκιαρδοπούλου	10	2810	ανεχ. Πέναρθ 28 Μαΐου διά Πειραιά
Δελφίν	Λω και 'Ανδρεάδη	06	3816	άργει Χίον. Μαΐου 28
Δέσποινα	Κοσμά και Γεωργιλή	09	4461	εις Μπουένος "Άβρες 23 Μαΐου
Δέσποινα Γλύπη	Γ. Γλύπη	04	3313	έκφορτώνει Πειραιά γιαάνθρ. Μαΐου 31
Δέσπω	Ι. Δ. Χανδρή	99	1819	άργει Πειραιά 31 Μαΐου Μετωνομ. «Κατίνα»
Δημήτρης	Σ. και Π. Λερού	05	3338	διήλθε Γαλάτσι: 17 Μαΐου διά Ρουέν. Κ)λιν 21
Δημ. Γ. Θεομιώτης	Α. Μ. Τατάκη	06	4271	διήλθε Λάδσεον 8 Μαΐου διά Μπουένος "Άβρες
Δημ. Α. Δανιόλος	Σ. και Κ. Δανιόλου	06	3824	άργει Πειραιά 31 Μαΐου
Δημ. Μ. Διακάκης	Μ. Δ. Διακάκη	01	5872	έν πληθ διά Ρίβερ Πλάιτ διήλθε Γιδρ. 22 Μαΐου
Δημ. Ν. Βογιατζίδης	Ν. Δ. Βογιατζίδη	08	3444	ανεχ. Πειραιά 13 Μαΐου διά Μπουένος "Άβρες Γιδρ. 23
Δημ. Ν. Βούλγαρης	Ν. Δ. Βούλγαρη	02	3975	άργει Σύρον 29 Μαΐου
Δημ. Ν. Ράλλιας	Ν. Δ. Ράλλια	99	3534	έκφορτ. Γοιζιταδέκιαν Μαΐου 25
Δημ. Παντελής	αδ. Παντελή	20	4291	φθάνει Μπουένος "Άβρες 1—3 'Ιουν.
Δημ. Χανδρής	Ι. Δ. Χανδρή	98	3346	εφθ. Κάρδιφ 27 Μαΐου φορτώνει
Δημοκρατία	Γ. Περιβολάρη	00	3769	διήλθε Κ)λιν 20 Μαΐου διά Φάλμουθ (δικτ.)
Διαμάντω	αδ. Τσατσόμοιρου	03	2281	φορτ. εις Νοβορωσισκην (ζ'χαρ.) διά Βαλτικην Μαΐου 25
Διονύσιος	Ε. Α. Καραβία	03	2018	εφθ. Γαλάτσι: 11 Μαΐου, παρέμεινε 25
Διον. Σταθάτος	Δ. Α. Σταθάτου	19	5450	φθάνει Μπάχιαν Μπλάγκαν 2—5 'Ιουν. (δι' "Ελλάδα)
Δίρφης	Α. Α. Σταθάτου	06	2795	εφθ. Πεσκάρα 19 Μαΐου
Διώνη	Γ. Φ. 'Ανδρεάδη	06	4227	ανεχ. Πειραιά 28 Μαΐου διά Ρωσσίαν
Δραγών	Ι. Δ. Κορκοβελίου	04	3582	φορτώνει εις Κωνσταντίαν 28 Μαΐου διά Κόντινεντ
Δύο Φίλοι	Ραπτίκη και Ρούσσου	03	3547	εφθ. Βενετίαν 28 Μαΐου
Δωροθέα	Α. Μπαλτά	97	2024	άργει Κάουας Μαΐου 31 μετωνομ. «Φλωρεντία Σ.»
Έβη ex Νικόλαος Α.	Ν. Γ. Λιδανού	01	3652	εις Harwich 20 Μαΐου υπό έκφόρτωσιν
Έδισων	"Εθνικης	96	1103	ανεχ. Πειραιά 25 και Πάτρας 26 Μαΐου διά Ν. 'Υόρκην
Ειρήνη, τάνκ	Α. Καλλιγιά κ.λ.π.	09	4009	φορτώνει εις Κωνσταντίαν 27 Μαΐου διά Γαλλίαν "Ατλαντ.
Ειρήνη Κυριακίδου	Ν. Γ. Κυριακίδη	22	3781	ανεχ. Σάν Νικολάς 17 Μαΐου διά Δουγκέρην
Ειρήνη Ν. Ράλλια	Ν. Δ. Ράλλια	08	3860	έκφορτ. "Αμδέρσχαν 25 Μαΐου
Ειρ. Σ. 'Εμπειρίκου	Στ. 'Εμπειρίκου	27	4164	φορτώνει εις Μόντρεαλ 31 Μαΐου δι' "Ελλάδα
Έλέγκω Α. Κυδωνιώς	Π. Κυδωνιώς	02	4162	διήλθε Γιβραλτάρ 20 Μαΐου διά Νεκότσα
Έλένη	Α. Καλλινίκου	18	5655	φθάνει "Αμδέρσχαν 1 'Ιουν.
Έλένη	Α. Λωξ	01	1882	εφθ. Γαλάτσι: 12 Μαΐου, φορτώνει 20
Έλένη, Γ. Εμπειρίκου	Στ. 'Εμπειρίκου	05	3919	ανεχ. Πειραιά 20 Μαΐου, εις Μαρινουόπ. 27 φορτώνει
Έλευθ. Κ. Βενιζέλος	έτ. «Χίος» Α.Ε.	98	4572	άργει Χίον 31 Μαΐου
Έλισάβετ	αδ. Μαζαράκη	22	3553	άργει Πειραιά Μαΐου 31
Έλλην	Στ. 'Εμπειρίκου	13	4557	διήλθε Γιβραλτάρ 23 Μαΐου δι' "Άβρονμουθ
Έμμ. Σταυρούδης	Κα Σταυρούδη	03	4391	υπό φόρτ. εις Πότι: Μαΐου 28
Ένωσις	'Ανδρέου και 'Αγγελή	03	4371	ανεχ. Πειραιά Μαΐου 14 διά Μπουένος "Άβρες Γιδρ. 21
Έρηνουλα	Ν. Τσατσόμοιρου	05	2715	ανεχ. Μεθόλ 19 Μαΐου δι' "Αλεξάνδρειαν
Έρμούπολις	Ε. Βασιλικού	06	3594	υπό έκφόρτ. εις Limerick 28 Μαΐου
Εύαγγ. Μ. Διακάκη	Α. Μ. Διακάκη	03	2876	ανεχ. "Εμδεν 16 Μαΐου διά Θηνίκτην, φθ. 2—3 'Ιουν.
Εύαγγελία Τόγια	έτ. Κ. Τόγια	97	3022	διήλθε Κ)λιν 26 Μαΐου διά Σαθόνναν
Εύάγγ. Νεόφυτος	Γ. Νεοφύτου	06	4432	διήλθε Ντακάρ 18 Μαΐου διά Μεσόγειον
Εύανδρος	Μ. Βαλμιά	98	3543	άργει Πειραιά Μαΐου 31
Εύγενια Καμπάνη	Γ. Ν. 'Εμπειρίκου	98	3470	εφθ. Πειραιά 17 Μαΐου έκφορτ. γιαάνθρ. 31
Εύγενία	αδ. Λιδανού	15	3687	εφθ. Ρόττερταμ 28 Μαΐου
Εύγ. Μ. Γουλανδρή	Β. και Ι. Κουτσούκου	03	3276	διήλθε Κ)λιν 28 Μαΐου δι' 'Ιταλίαν
Εύγ. Μυλωνά	Θ. Μυλωνά	01	5148	άργει Πειραιά Μαΐου 31
Εύγ. Σ. 'Εμπειρίκου	Στ. 'Εμπειρίκου	20	4862	εφθ. Πειραιά 20 Μαΐου έκφορτ. σίτον
Εύγ. Χανδρή	Ι. Δ. Χανδρή	22	5108	διήλθε Ντακάρ 30 Μαΐου διά Καλάμας
Εύτυχία	Γ. Βεργωτή	13	5123	φθάνει Βενετίαν 1—4 'Ιουν.
Εύτ. Βεργωτή	Γερ. Βεργωτή	09	2993	άργει Πειραιά 31 Μαΐου
Ζάννης Γούναρης	αδ. Γούναρη	07	4407	φορτώνει Κάρδιφ 28 Μαΐου
Ζαννης Α. Καμπάνης	κληρον. Α. Καμπάνη	20	5298	άργει Πειραιά 31 Μαΐου
Ζαχαριόζα	Γ. Λυκιαρδοπούλου	06	4645	εφθ. Κωνσταντίαν 2 Μαΐου παρέμ. 25

ΟΝΟΜΑ ΠΑΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος Ναυπ.	Τόν. Γκρὸς	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΕΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Ζηνοβία	έτ «Μιχαλινοῦ»	06	2947	ἀργεὶ Πειραιᾶ 31 Μαΐου
Ζίλδα Ἀμπατιέλλου τάνκ	Γ. Ε. Ἀμπατιέλλου	20	1138	ἀργεὶ Κωνσταντίνων Μαΐου 31
Ἡλίας Γ. Κουλουκουνητῆς	έτ. «Ατλαντικός»	11	4861	ἀνεχ. Γκαλίμπακ 16 Μαΐου δι' Ἀμβούργον διηλθ. Βαλέντσιαν 26
Ἡρών	Χρ. Γ. Σορῶτου καὶ Σία	06	1516	εἰς Μάλταν ὑπὸ ἐκφόρτ. 29 Μαΐου
Θάσος	Πατριωτικῆς	19	1565	ἐκφόρτ. εἰς Ἀγκῶνα 31 Μαΐου
Θεμιστοκλῆς	Ἐθνικῆς	07	5956	ἀργεὶ Ἀμπελάκι ἀπὸ ἐτῶν
Θεόδωρος	Α. Καλλινίκου	99	5660	διηλθε Γιβραλτάρ 6 Μαΐου διὰ Μπ. Ἀύρας
Θεωμένη	«Κάσος» Α.Ε.	29	3875	ἐν πλῆ ἐξ Εὐπατρίας διὰ Ν. Ἀμπερ. Μαΐου 30
Θέτις	Ε. Χατζηλίτ	30	4123	ἀνεχ. Μπουένος Ἀύρας 24 Μαΐου διὰ Τενερίφφα.
Θησεύς	Μ. Κουλουκουνητῆ	99	3768	ἀργεὶ Σέρρον 30 Μαΐου
Θράκη	Πατριωτικῆς	17	982	ἀργεὶ Πειραιᾶ 31 Μαΐου
Θρασύβουλος	Α. Βογιατζίδη	12	3693	ἀνεχ. Κάρδιφ 10 Μαΐου διὰ Ροζάριο
Ἰάκωβος	Γ. Ἀγγελίδη	01	2107	ἐφθ. Βρατίαν 20 Μαΐου, φορτ. δι' Ἀδριατικὴν
Ἰάσων	Ἀλεξάντου κλπ.	90	1083	ἐφθ. Ἐλευσίνα 25 Μαΐου
Ἰθάκη	Σ. Βλασσόπουλου	11	4083	ἐφθ. Βενετίαν 19 Μαΐου
Ἰθάκος	Γ. Δρακούλη	06	4070	ἐφθ. Βενετίαν 26 Μαΐου
Ἰουλίτ	Π. Χατζηλίτ	08	3742	διηλθε Γιβραλτάρ 20 Μαΐου διὰ Μπ. Ἀύρας
Ἰοίς	Ν. Ἀντωνίου	00	1106	ναυλογεὶ Πειραιᾶ 31 Μαΐου
Ἰσιδώρα	Γ. Ν. Κονθόλη	00	3899	ἀργεὶ Πειραιᾶ Μαΐου 31
Ἰσιδ. Κοντογιάννης	Στολ. Κοντογιάννης	18	365	εἰς πλόαζ Ἑλλάδος—Δουναβίως
Ἰσημήνη	Γρῶμακ	90	2399	εἰς Σέρρον 20 Μαΐου ὑπὸ φόρτωσιν
Ἰωάννης	Δ. Δάμπκοη	09	3667	ἐφθ. Τερσέστην 15 Μαΐου, ἐκφορτῶναι
Ἰω. Βάττης	Θεοφ. Βάττη	12	4418	ἀνεχ. Recalada 12 Μαΐου δι' Ἀμβούργον
Ἰω. Ε. Γιανναγᾶς	έτ. «Κάσος» Α.Ε.	07	4616	φθάσαι Μπουένος Ἀύρας 2—5 Ἰουν.
Ἰω. Κορκόδειλος	Π. Κορκόδειλου	05	4071	ἀνεχ. Κάρδιφ 27 Μαΐου διὰ Πειραιᾶ
Ἰω. Λύρας	Ἰω. Κ. Λύρα	19	2190	ἀργεὶ Πειραιᾶ 31 Μαΐου
Ἰω. Νομικός	Α. Νομικοῦ	99	610	εἰς πλόαζ Ἑλλάδος—Μάλτα
Ἰω. Π. Γουλανδρῆς	ἀδ. Γουλανδρῆ	10	3750	διηλθε Κ)λιν 22 Μαΐου διὰ Ρουέν
Ἰω Φράγκος	Μάρκ. Φράγκου	02	3142	ἐφθ. Πλόμουθ 22 Μαΐου
Κ. Κτιστάκης	Γ. Κτιστάκη	07	4291	διηλθε Φερν. Νορόνχα 13 Μαΐου διὰ Χάδερν
Κ. Λύρας	Π. Λύρα	02	3091	ἐφθ. Σαθόνναν 21 Μαΐου
Κ. Χατζηπατέρης	Κ. Χατζηπατέρης	09	4314	εἰς Πειραιᾶ 31 Μαΐου, ὑπὸ ἐπισκευήν
Καθαρά	Γ. Καραβία	91	2661	ἀργεὶ Πειραιᾶ 31 Μαΐου
Καλαφάτης	Κ. Καλαφάτη	17	4213	ἀνεχ. Arzew 29 Μαΐου διὰ Bougie
Καλλιόπη	Δ. Πατέρη	10	4948	διηλθε Γιβραλτάρ 14 Μαΐου διὰ Μπουένος Ἀύρας
Καλουδῶ	Γ. Ἀσημομίτη	04	4921	ἐφθ. Μπουένος Ἀύρας 19 Μαΐου
Καλυψὸ Βεργωτῆ	Γερ. Βεργωτῆ	18	5686	ἀνεχ. Γκαλίμπακ 15 Μαΐου δι' Ἰταλίαν
Καπετὰν Στρατῆς	Δ. Κουμπῆ	06	3517	ἀργεὶ Χαλκίδα 25 Μαΐου
Καρδάμυλα	ἀδελ. Μέλη	05	3563	ἐφθ. Ροζάριο 18 Μαΐου
Κάρολος	Δ. Λογοθέτη	00	3308	ἐν πλῆ ἐξ Ἰταλίας διὰ Μπάρρο Ρόδς. Γιβραλτάρ 23
Κάσος	έτ. «Κάσος» Α.Ε.	07	4875	ἐφθ. Μοντεβίδεο 24 Μαΐου
Κάτε	Ν. Λουκαρτζοπούλου	18	5197	ἐφθ. Τσιβιτανάκιαν 18 Μαΐου
Κάτε	Φ. Πανᾶ	98	3089	ἐφθ. Ραβένναν 20 Μαΐου
Κατερίνα	Γ. Μ. Κουλουκουνητῆ κ.λ.π.	00	3147	φορτῶναι εἰς Δουναβίαν 30 Μαΐου διὰ Κόντινεντ
Κατερίνα, τάνκ	Γ. Ραλάνη	87	2495	φορτ. Κωνσταντίνων πετρέλ. δι' Ἀφρικὴν
Κατίγκω	Κ. Χατζηπατέρης	96	2578	ἀνεχ. Νιοσπορτ 16 Μαΐου διὰ Τρίπολιν Συρίας, φθ. 1 Ἰουν.
Κατίνα	Γ. Γρέγορ	04	4649	ἐφθ. Πειραιᾶ 17 Μαΐου κενόν
Κέϊπ Κόρσο	Ἀθ. Κουλούρα καὶ Κ. Ξένου	05	3890	εἰς Μόντρεαλλ ὑπὸ φόρτ. 29 Μαΐου
Κίμωνος	Παπαζήμετριου	89	2455	ἀργεὶ Πειραιᾶ 31 Μαΐου
Κλεάνθης	Α. Βογιατζίδη	11	4153	ἐν πλῆ ἐξ Σερπίου διὰ Ρόττερνταμ, 30 Μαΐου
Κλεοπάτρα	ἀδ. Μάντακα	07	3900	ἀργεὶ Πειραιᾶ Μαΐου 31
Κοριάννα	Α. Μπεκκτώρου	99	5170	εἰς Μπουένος Ἀύρας 29 Μαΐου
Κωνστ. Κουτσοδόνης	Α. Κ. Κουτσοδόνη	04	4160	διηλθε Γιβραλτάρ 9 Μαΐου διὰ Μπ. Ἀύρας
Κώστας	Η. Σταυρολοπούλου & Σία	96	1346	ἐφθ. Σμύρνην 25 Μαΐου
Κωσταντῆ	ἀδ. Πατέρη	13	4316	ἀνεχ. Μόντρεαλλ 24 Μαΐου δι' Ἑλλάδα
Κωστής	Κ. Λεμοῦ καὶ Σία	05	2426	διηλθε Κ)λιν 18 Μαΐου δι' Ἀλγέριον
Λεάνδρος	Γιῶν Χατζηπατέρης	01	3298	ἀνεχ. Γένοβαν 23 Μαΐου διὰ Κάρδιφ (μέσφ Χίου)
Λουκία, τάνκ	Γ. Μαυρῆ καὶ Σία	10	2143	ἐφθ. Κωνσταντίνων 21 Μαΐου
Μαίηνη ὄφ Σάμος	Α. Κουλοῦθρου	01	1190	ἀνεχ. Μασσαλίαν 9 Μαΐου διὰ Λά Νουβέλλ—Πειραιᾶ, ἀνεμ.
Μαίρη Ν.	Δημ. Πατέρη	09	4330	ἐναυλόγησ. Ροζάριο 28 Μαΐου
Μαϊωτίς	Α. Συνοδινου	88	1709	εἰς Μαριανούπολιν ὑπὸ φόρτωσιν Μαΐου 28
Μάνης	Ε. Κ. Βλασσόπουλου	06	3546	ἀναμένεται Δουναβίαν (1—10 Ἰουνίου)
Μαραθῶν	Μ. Χρουσάκη	05	3876	εἰς Ἀμστερνταμ 30 Μαΐου ὑπὸ ἐπισκευήν
Μαργαρίτα	Γεωργιάδης καὶ Σοφιανῶ	89	2187	ἐφθ. Τόνιαν 18 Μαΐου
Μαρκάκης	Ε. Μάρκου	04	4229	ἐφθ. Μπουένος Ἀύρας 24 Μαΐου
Μαρία	Σ. Βλασσόπουλου	07	4225	ἐφθ. Λά Πλάταν 22 Μαΐου
Μαρία	Κ. Λεμοῦ	01	3090	ὑπὸ φόρτ. εἰς Σάντα Φέ 22 Μαΐου
Μαρία	Σ. Περῆ κ.λ.π.	00	1216	ἀργεὶ Χίον 30 Μαΐου
Μαρία Μ. Διακάνη	Μ. Διακάνη	10	4362	ἐκφ. εἰς Θ)νίχην γαλιάνθρ. 31 Μαΐου
Μαρία Ν. Ρούσσου	Καρ. Βενιζέλου	09	3729	ἀνεχ. Ρόττερνταμ 21 Μαΐου διὰ Σουσακ
Μαρία Νομικοῦ	Κα Νομικοῦ	99	1165	εἰς Πειραιᾶ 31 Μαΐου
Μαρία Π. Ξυλά	Μ. Καρρᾶ	02	3254	ὑπὸ φόρτ. εἰς Ἀντισειχ 25 Μαΐου
Μαρία Σταθάτου	Δ. Σταθάτου	19	5229	εἰς Φρήμαντλ 20 Μαΐου ὑπὸ φόρτωσιν

ΟΝΟΜΑ ΠΑΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΗΤΑΙ	Έτος Ναυπ.	Τόν. Γκρως	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΕΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Μαριγώ Α.	Ν. Αύρα	02	4146	άνεχ. Follonica 20 Μαΐου διά Κόντινεντ, Γέβρ. 25
Μαριέττα	Ν. Εύσταθίου	06	4660	έκφορτ. σίτον εις Ρόττερταμ 29 Μαΐου
Μαριέττα Νομικῶ	Π. Νομικῶ	82	1834	ἀργεὶ Πειραιᾶ 31 Μαΐου
Μαριόγκα Δ. Θεομιώτη	ἀδελφῶν Κιρτάτα	04	4784	εἰς Ἀκαμποργκ 21 Μαΐου
Μαριόγκα Γ. Γουλανδρή	ἀδ. Γουλανδρῆ	05	3901	ἔφθ. Πειραιᾶ 27 Μαΐου ἀργεὶ
Μαριογούλα	Π. Γουλανδρῆ καὶ Σία	01	3540	ἀργεὶ Πειραιᾶ 31 Μαΐου; ἐπισκ.
Μαρουκῶ Πατέρα	Δ. Πατέρα	17	4269	διήλθε Κ)λιν 23 Μαΐου δι' Ἀμβέρσαν
Μαρούλα	ἀδ. Πρωτοῦ	12	4307	ἔφθ. Ροζάριο 15 Μαΐου
Μαρουσιῶ	Ν. Μ. Παγγῶ	02	4152	ἀργεὶ Σύρον 31 Μαΐου
Μαρουσιῶ Κουλούθρου	Α. Μ. Κουλούθρου	07	3556	άνεχ. Τάιν 18 Μαΐου δι' Ἀρχάγγελον, διήλθ. Κόπερβικ 21
Μαρουσιῶ Β. Πολέμη	Α. Β. Πολέμη	06	3732	ἔφθ. Λονδίνον 21 Μαΐου
Μασσαλιώτης	Θ. Λιανρούσου	99	4076	διήλθε Λάβσοντ 20 Μαΐου διά Σπέτζιν
Μαστραντρέας	Μαστραντρέα καὶ Σινεαλιθῆ	01	3281	διήλθε Γεβραλτάρ 9 Μαΐου διά Μπ. Ἄβρες
Ματθαῖος	Π. Μ. Λῶς	04	2434	ἀργεὶ Χίον 25 Μαΐου
Ματρόνα	Ν. Βογιατζῆδῆ	02	2846	ἀργεὶ Πειραιᾶ 31 Μαΐου
Μεμάς	Α. Βεργωτῆ	00	4359	εἰς Μπουένος Ἄβρες 26 Μαΐου
Μέντωρ	Γ. Δρακούλη	02	3050	άνεχ. Γαλάτοι 2 Ἰουν. δι' Ἰταλίαν
Μερόπη	Κ. Καλαφάτη	11	4181	άνεχ. Ντούμπρονελικ 31 Μαΐου διά Μπόναν
Μεσσαθούρι	Α. Κεράνη	98	3550	εἰς Reni 15 Μαΐου παρῆμ. 28
Μηνᾶς	Ἐμῖρη καὶ Γερογιάννη	01	3004	ἀργεὶ Πειραιᾶ 31 Μαΐου
Μίνα Ε. Τρικόγλου	Ἐλευθ. Τρικόγλου	15	4273	εἰς Μπουένος Ἄβρες 25 Μαΐου
Μιχαήλ	Δ. Μ. Λογοθέτη	05	3049	ἔφθ. Ἀκαμποργκ 17 Μαΐου
Μιχαήλ Ε. Γιανναγᾶς	Ν. Μ. Γιανναγᾶ	01	3319	ἔφθ. Μασσαλίαν 18 Μαΐου
Μιχαήλ Ε. Τρικόγλου	Ε. Τρικόγλου	99	3044	διήλθε Γεβραλτάρ 22 Μαΐου, Νίτον 26 διά Ρόττερταμ
Μιχαήλ Α.	Ι. Λιδανῶ	13	4160	άνεχ. Ἀμβέρσαν 23 Μαΐου διά Μπρίστολλ
Μιχαήλ Α. Ἐμπειρικῶς	Στ. Ἐμπειρικῶ	18	5202	άνεχ. Πειραιᾶ 29 Μαΐου διά Μόντραελ
Μιχαήλ Ν. Μαρή	Ν. Μαρή	99	3926	ἀργεὶ Σύρον 30 Μαΐου
Μιχαλάκης	Ν. Εύσταθίου καὶ Σία	04	3146	διήλθε Φερν. Νορόνχα 16 Μαΐου δι' Ἀγγλ.-Κόντινεντ
Μιγάλης Πουτούς	Π. Μ. Πουτούς	00	3672	εἰς Μπουένος Ἄβρες 23 Μαΐου
Μιχαλῶς Ξυλάς	ἀδ. Ξυλά	06	3828	άνεχ. Σούντερλαντ 19 Μαΐου δι' Ἀλγέριον
Μίμης Χανδρῆς	Ι. Δ. Χανδρῆ	92	1630	ἀργεὶ Πειραιᾶ 31 Μαΐου
Μονάρχης	Γ. Χρουσάκη	94	3457	εἰς Πάτρας 20 Μαΐου
Μονίτωρ	Σ. Φαρκούχ	06	3704	ἀργεὶ Πειραιᾶ Μαΐου 31
Μωρηᾶς	Σ. Φαρκούχ	02	3734	άνεχ. Δάντσιγκ 21 Μαΐου διά Μπόναν
Ναγὼς	ἀδ. Λιδανῶ	10	4111	άνεχ. Μοντεβίдео 3 Μαΐου δι' Ἀγγλίαν—Κόντινεντ
Ναύαρχος Γ. Σαχτούρης	Π. Σαχτούρη	02	1953	εἰς Ραβένναν ὑπὸ ἐκφ. Μαΐου 28
Νάρκισσος	Γ. Ν. Σταθάτου	06	4313	φθάνει Μασσαλίαν 2—3 Ἰουν.
Ναυτίλος	Δ. Ι. Γουλανδρῆ	04	3531	ἀργεὶ Πειραιᾶ 31 Μαΐου
Νεράιδα ex Ἀμαζῶν	Μ. Χρουσάκη	03	2759	ἔφθ. Γάνδην 19 Μαΐου
Νεφέλη	ἀδ. Κουτουκού	97	3743	εἰς Πύργον (Βουλγ.) ὑπὸ ἐπισκ. Ζημιῶν, Μαΐου 25
Νήϊον	Α. Ι. Καλλινίκου	05	4274	έκφορτ. εἰς Μπέλφαστ. 26 Μαΐου
Νηρεὺς	Ἐμμ. Χατζηλίττα	13	6694	άνεχ. Χάμπτον Ρόζς 21 Μαΐου, διά Δυτ. Ἀφρικῆν
Νήριτος	Γ. Δρακούλη	07	3854	άνεχ. Μοντεβίдео 20 Μαΐου διά Ντακάρ
Νίκη	Α. Βογιατζῆδῆ	17	958	εἰς πλόας Ἑλλάδος—Ρουμανίας, διήλθ. Κ)λιν 21 Μαΐου
Νικολῆς	Ν. Γ. Μωραΐτη	21	3576	ἀργεὶ Σύρον 31 Μαΐου
Νίκος	Α. Γρυπαίου	14	3892	φθάνει Βορδῶ 4—6 Ἰουν.
Νίκος Βαλμάδης	Σ. Ν. Βαλμάδῆ	01	3920	ἔφθ. Μασσαλίαν 22 Μαΐου
Νίκος Μάρκου	Ε. Μάρκου	12	4235	διήλθε Φερν. Νορόνχα 8 Μαΐου δι' Ὀρὸν διήλθε Γέβρ. 23
Νικόλαος	Ν. Δ. Βούλγαρη	01	3634	ἀργεὶ Σύρον Μαΐου 25
Νικόλαος	ἀδ. Πήττα	80	1302	άνεχ. Πειραιᾶ 30 Μαΐου διά Ρουμανίαν
Νικόλαος Ἀθανασούλης	κ)ληρ. Ἀθανασούλη	01	3572	ἀργεὶ Ἀμπλακί ἀπὸ ἐτῶν
Νικόλαος Νομικῶς	Α. Νομικῶ	99	625	εἰς πλόας Πειραιῶς—Μάλτας
Νικόλας	Β. Σ. Ρωσσόλυμου	10	4540	εἰς Kilia 13 Μαΐου, παρῆμ. 30 Μαΐου
Νικόλας Ἄγγελος	Ἰω. Ἄγγέλου	12	4351	ex "River Orontes" , Παρελήφθη εἰς Γένοβαν
Νικόλας Πατέρας	Ν. Πατέρα	06	3435	ἀργεὶ Οἰνούσας 30 Μαΐου
Ὅμηρος	Τσοῦρου καὶ Σπινάρη	84	1366	άνεχ. Γαλάτοι 29 Μαΐου δι' Ἑλλάδα
Οἰνούσιος	Ν. Πατέρα καὶ υἱῶν	04	5804	εἰς Κάρδιφ 24 Μαΐου
Ὀυρανία	Π. Σ. Ἀντύππα	03	3064	άνεχ. Nykjobing 28 Μαΐου διά Δάντσιγκ
Π. Μαργαρόνης	Δημ. Μαργαρόνης	13	4979	άνεχ. Σάν Νικολᾶς 20 Μαΐου διά Κόντινεντ
Παναγῆς	Ν. Λυκιαρδοπούλου	20	5187	ἔφθ. Ἀθωνοῦθ 21 Μαΐου
Παναγῆς Βαλλιάνος	Α. Σ. Βαλλιάνου	04	2980	ἔφθ. Ρουέν 13 Μαΐου καὶ Κάρδιφ 25 Μαΐου
Παναγῆς Μ. Χαδοῦλης	Ι. Π. Χαδοῦλη	07	3821	άνεχ. Τάιν 4 διά Μόντραελ, ἔφθ. 24 Μαΐου
Πανομιτής	Ι. Λυγίζου κ)π.	05	4327	άνεχ. Ἰμουντεν 17 Μαΐου διά Μπουένος Ἄβρες
Παντελῆς	Γ. Δ. Παντελῆ	91	2411	ἔφθ. Πόλαν 28 Μαΐου
Παπαλεμῶς	Γ. Α. Γεωργιλιῆ	10	3748	ἔφθ. Μπουένος Ἄβρες Ρόζς 18 Μαΐου
Παρθενῶν	ἀδ. Παρθῆ	08	3189	άνεχ. Τόνδα 16 Μαΐου διά Ρόττερταμ
Πάρος	Κρητικῶ	94	951	ἀργεὶ Σάτταν 24 Μαΐου
Πελαγία	Στυλ. Κασάνου	05	3157	ἀργεὶ Πειραιᾶ 31 Μαΐου. Ἐναυλώθη
Περράκης Α. Καμπάνης	κ)ληρ. Α. Καμπάνη	10	3584	άνεχ. Γένοβαν 17 Μαΐου διά Μπουένος Ἄβρες
Περοεὺς	ἐτ. «Ἀτλαντικός» Α.Ε.	06	4852	διήλθε Γεβραλτάρ 17 Μαΐου διά Μοντεβίдео
Πεταλιοὶ	Μαρή Ἐμπειρικῶ	17	5126	άνεχ. Μπουένος Ἄβρες 19 Μαΐου δι' Ἀγγλ. Κόντινεντ
Πετρολίνα, τάνκ	Τ. Κυρίλλου	10	579	εἰς πλόας Ἑλλάδος Κωνσταντινῆς
Πέτρος Νομικῶς	Π. Νομικῶ	93	2522	άνεχ. Σουλινᾶ 31 Μαΐου διά Ν. Ἰταλίαν
Πηλεὺς	Ε. Χατζηλίττα	28	4695	άνεχ. Ροζάριο 20 Μαΐου διά Τενερίφφα
Πλαταιῆ	Γ. Γρέγου	97	3039	ἀργεὶ Ρόττερταμ 31 Μαΐου
Πολέμης	Κ. Α. Πολέμη	09	1457	ἔφθ. Γαλάτοι 13 Μαΐου ὑπὸ φόρτ. 30 Μαΐου δι' Ἑλλάδα
Πόλι ex Θράκη	ἐτ. «Κάσσο» Α.Ε.	97	2861	ἔφθ. Μασσαλίαν 16 Μαΐου
Πολύκτωρ	Γ. Δρακούλη	14	4077	ἔφθ. Ροζάριο 26 Μαΐου
Πολύμνια	Ε. Μιχαλιτσιάνου	07	4937	εἰς Δάντσιγκ 20 Μαΐου
Πόντος	Γ. Γράτσου	12	4013	ὑπὸ φόρτωσιν εἰς Βρατταν 30 Μαΐου
Πόπη	Μιχ. Βερνίκου	96	1594	εἰς Βηρυττόν 21 Μαΐου ὑπὸ ἐκφόρτ.
Ποσειδῶν	Κυρ. Βενιζέλου	09	3895	διήλθε Κ)λιν 22 Μαΐου δι' Ἀμβέρσαν

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος Ναυπ.	Τόν Γκρός	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΕΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Πρίονας	έτ. «Κάσσορ» Α.Ε.	07	3823	διήλθε Γιβραλτάρ 16 Μαΐου δι' Αλγέριν, έφθ. 18
Προφήτης Ήλιος	Ε. Ξενός και Σία	79	1169	άργει Χίον 30 Μαΐου
Πρωτεύς	έτ. «Ατλαντικός» Α.Ε.	06	4170	διήλθε Γιβραλτάρ 4 Μαΐου διά Ρίβερ Πλάιτ
Πρώτος	Γ. Ν. Λουλούδη	03	1171	όπό φέρτωσιν εις Δουναβίν 31 Μαΐου
Πυθέας	Ι. Γαλάκη	02	3028	άργει Πειραιά 31 Μαΐου
Ρίτα	Γ. Πανχ	01	2495	έκφορτώνει εις Βενετίαν 29 Μαΐου
Ρίτα Χανδρή	Ι. Δ. Χανδρή	90	1217	διήλθεν Όραν 29 Μαΐου διά Κατάκωλον
Ρόκος Βεργωτής	Γερ. Βεργωτή	19	5637	εις Μόντρακλ 20 Μαΐου (φορτ. διά Κόντινανε)
Σαπφώ εκ Ίω. Πατέρας	υίωΝ Ν. Πατέρη	07	3874	άργει Χίον 31 Μαΐου
Σαρωνικός	Μαρη Έμπειρικού	12	3548	ex "Maid of Andros,, Πικρολήψη εις Λίθερπουλ
Σόκομπελ. τάνκ	έτ. «Σόκομπελ»	30	1654	διήλθε Κ)λιν 24 Μαΐου διά Βατούμ
Σοφία Θεοδοροπούλου	Π. Θεοδοροπούλου	99	1518	φορτώνει εις Δουναβίν 27 Μαΐου δι' Ελλάδα
Σούνιον	Μαρη Έμπειρικού	19	3054	άναχ. Τάιν 22 Μαΐου δι' Αρχάγγελον
Στάμος Φαφαλιός	Σ. και Δ. Φαφαλιού	06	3990	άναχ. Μπ. Άδρες 15 Μαΐου διά Γιβραλτάρ (δικτ.)
Στάθης Α.	άδ. Άποστολοπούλου	81	987	εις Καβάλλαν 22 Μαΐου
Στέφανος Κωστομένης	Ε. Κουλουκουνη	11	5409	έφθ. Καλλιάρ. 20 Μαΐου
Στρατής	Μ. Κυθωνιέωσ	05	3893	έφ. Φάλμουθ 22 Μαΐου
Στυλιανή	άδ. Παρθ	93	1828	εις Σπλάτων 17 Μαΐου
Στυλιανός	Π. Σ. Άντύππα	04	3564	έφθ. Ρόττερνταμ 23 Μαΐου
Στυλιανός Κουτσοδόνητς	Α. Κ. Κουτσοδόνητς	05	3076	εις Ραβένναν 24 Μαΐου
Τάκης	Π. Σ. Άντύππα	04	1698	έφθ. Γιάφρα 31 Μαΐου
Τερέζα Κοντογιάννη	Κοντογιάννη	89	764	έφθ. Πειραιά 22 Μαΐου έκφ. Ξυλείαν
Τηθύς	Γ. Φ. Άνδρεάδη	00	3606	εις Πόα: 17 Μαΐου όπό φέρτωσιν
Τηλέμαχος	Γ. Δρακούλη	11	3562	άναχ. Βρατίαν 25 Μαΐου διά Νάντην
Τίμιος Σταυρός	Β. Λιδανού	02	3564	έφθ. Ταϊγγάνιο 11 Μαΐου. Φορτώνει
Τό - Κύμα	Α. Κωνσταντινίδη	05	3721	άναχ. Ροζάριο 20 Μαΐου διά Λάσ Πάλαμας
Τριταίνα	Γ. Λεμού και Μ. Γεωργιλή	00	4358	φορτώνει εις Κάρθιφ 26 Μαΐου
Τρίτων	Γ. Γράτσου	14	4211	έφθ. Μπουένος Άδρες 11 Μαΐου
Τσιροπινας	Κ. Α. Τσιροπινάκη και Γιού	14	3895	άργει Σύρον 31 Μαΐου
Τώνης Χανδρής	Ι. Δ. Χανδρή	04	2689	έφθ. Πειραιά 30 Μαΐου εκ Σαδόννας
Ύδρα	Γκ. Κουλούρα	00	3513	έφθ. Πειραιά 21 Μαΐου έκφ. γαϊάνθρ.
Ύδραϊός	Α. Κουλούρα και Κ. Ξένου	02	4176	άναχ. Μόντρακλ 29 η 30 Μαΐου διά Πειραιά
Φαίδων	άδ. Λιδανού	13	4168	άναχ. Άλεξάνδρειαν 18 Μαΐου (δικτ. εν πλήρ)
Φαίδων	Π. Άλεξάντου και Σία	89	1882	έφθ. Φηκλαγούστην (Άμμόχωστον) 27 Μαΐου
Φανερωμένη	Α. Βλαχάκη	08	3501	άργει Σύρον 31 Μαΐου
Φιλομήλα εκ Μαρίκα	Σ. Κατκπόδη	98	3175	εις Κάρθιφ 30 Μαΐου
Φλοίσθος	Κ. Α. Βογιατζήδη και Σία	81	746	άργει Πειραιά Μαΐου 31
Φραγκούλα Β. Γουλανδρή	άδ. Γουλανδρή	18	5304	άναχ. Μόντρακλ 24 Μαΐου διά Πειραιά, φθ. 17 Ίουν,
Φωτεινή Καρρά	άδ. Καρρά	08	4396	έφθ. Σαν Νικολάσ 17 Μαΐου
Φώτης	Ν. Λοκικαρδοπούλου	12	3507	διήλθε Γίβρα τάρ 15 Μαΐου διά Μπουένος Άδρες
Φωφώ Μακρή	Π. Μακρή	03	1013	έφθ. Σρόννη 24 Μαΐου
Φωνάρης	έτ. Άτλαντικός	07	2981	εις Μπριαντούπολιν 25 Μαΐου με ζημίασ
Χαδιώτης	έτ. «Κάσσορ» Α.Ε.	29	4386	έκφορτ. εις Λουδίνον Μαΐου 27
Χαράλαμπος	Άντ. Γιαννουλάτου	01	4389	έφθ. Άτκλάντην 25 Μαΐου φορτ. διά Ρόττερνταμ
Χαράλαμπος Π.	Π. Ι. Πατέρα και Σία	07	4362	έφθ. Ρόττερνταμ 24 Μαΐου
Χέλταρος	έτ. «Κάσσορ» Α.Ε.	14	3489	άναχ. Takoradi 15 Μαΐου διά Νόρφολκ
Χίος	Σ. Παρρη κ.λ.π.	88	1356	άργει Πειραιά Μαΐου 31
Χλόη	Ν. Λοκικαρδοπούλου	99	5730	εις Μπουένος Άδρες 21 Μαΐου (δι' Ελλάδα)
Χριστίνα	Α. Βογιατζήδη και Σία	98	3438	άργει Σύρον 30 Μαΐου
Χριστόφορος	έτ. «Χίος» Α.Ε.	10	4109	φθάνει Πειραιά σήμερον 1 Ίουνίου
Χρυσάνθη	άδ. Πατέρα	00	3217	εις Κόλια 25 Μαΐου όπό φέρτωσιν
Χρυσάνθη Σταυρούδη	Ι. Σταυρούδη	90	2223	άργει Πειραιά 31 Μαΐου
Χρυσή	Π. Ι. Γουλανδρή	13	5367	άργει Πειραιά Μαΐου 31
Ψαρά	Κ. Α. Καλαφάτη	03	2907	διήλθε Καφηρέα 28 Μαΐου διά Βενετίαν
Ώκεανία	Μ. Καρίβαλη	07	4843	διήλθε Κ)λιν 12 Μαΐου διά Βαλτιμώρην, Γίβρ. 22
Ώκεανίς	Ι. Ταχμιντζή	96	3471	έκφορτ. εις Βηροτόν Μαΐου 31
Ωρόν	έτ. Χίος» Α.Ε.	96	3256	φθάνει Πειραιά 6 Ίουν. εκ Πέναρθ
Ωρωπός	«Μαρη Έμπειρικού»	13	3475	έφθ. Γαλάτσι 16 Άπρ. Παρέμεινε 28 Μαΐου

(Τής ίδιας όπηρεσ. των «Ναυτικ. Χρονικόν» και εκ τοσ «Λόβδ Λίστ».)

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΒΕΡΝΙΚΟΣ

ΝΑΥΑΓΟΣΩΣΤΙΚΑ - ΡΥΜΟΥΛΚΑ
ΟΙΚΟΣ ΙΔΡΥΘΕΙΣ ΕΝ Κ)ΠΟΛΕΙ 1889

Ρυμουλκά κατάλληλα διά παντός είδους Ρυμουλκίσεις

Ειδικά ταχύπλοα σκάφη δι' έκδρομάς.

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

ΝΑΥΑΓΟΣΩΣΤΙΚΑΙ ΕΡΓΑΣΙΑΙ

ΡΥΜΟΥΛΚΗΣΕΙΣ ΑΝΟΙΚΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ
S.S. "ΜΙΜΗΣ,"

Τό μεγαλύτερον και ισχυρότερον Έλληνικόν ναυαγο-
σωστικόν.

Έφοδισμένον με τὰ τελειότερα ναυαγοσωστικά
μηχανήματα Άντία 4.000 τόννων καθ' όραν.

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