

NAYTIKA XPONIKA



1η Ιουλίου 1931

Αρ. Φύλλου 13

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ Α! ΑΡΙΘ. 13. = ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ = ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, 1 ΙΟΥΛΙΟΥ 1931

Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΜΑΣ ΔΙΕΡΧΕΤΑΙ ΤΗΝ ΚΡΙΣΙΜΟΝ ΚΑΜΠΗΝ ΤΗΣ ΥΠΑΡΞΕΩΣ ΤΗΣ

Β' ΑΡΘΡΟΝ ΤΟΥ Κ. Φ. Η. ΦΙΛΙΠΠΑΚΟΠΟΥΛΟΥ

Ένωπιον τής διεθνής ναυτιλιακής δυσπραγίας, τής όποιας τὰ αἰτία ἀνεπύξαμεν εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχος τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν», οἱ ζένοι ἐφοπλιστικοὶ κύκλοι καὶ δοσὶ δὲν ἐπιχορηγοῦνται, διαθέτουν διάφορα μέσα πρὸς δημονακές ἀναμονή τῆς ταχτοποιήσεως τῆς διεθνοῦς καταστάσεως καὶ τῆς ἔξ αὐτῆς ἀναζωγονήσεως τῆς ναυτιλιακῆς ἀγορᾶς.

Τὰ μέσα αὐτὰ εἰναι*ἰδίως* τὰ μεγάλα ἀποθεματικὰ τῶν κεφαλίων τὰ όποια τοὺς ἐπέτρεψαν νὰ προσθῇ εἰς γνωπηγήσεις νέων καὶ οἰκονομικῶν πλοίων. Τὰ πλοῖα αὐτὰ λόγῳ τῶν προσόντων τῶν δηλ. τῆς ταχύτητος καὶ οἰκονομίας κατορθώνουν παρὰ τοὺς δυσχερεῖς καιρούς γὰρ ἀνταποκρίνωνται εἰς τὰς ἀνάγκας τῶν περιστάσεων καὶ νὰ διατηροῦν δροσμένας *ἰδίως* γραμμάτες δι' ἡς αἱ λιδιοκτήτριαι. Έταιρεῖαι τῶν ἔχουν ἐργασθή ἀπὸ πολλῶν ἑτῶν καὶ εἰς τὰς δροσίας ἔχουν πλέον ἀποκτήσει πιστὴν πελατείαν.

Δυστυχῶς ή Ἐλληνικὴ Ναυτιλία δὲν ἔδιξεν ἐπι τοῦ προγράμματος αὐτοῦ. Ἀκολουθοῦσα τὴν γενικὴν τακτικὴν τῶν νεωτέρων Ἐλλήνων δύναται κανεὶς νὰ εἴπῃ διὰ δὲν ἐστήρχθη ἐπὶ κανενός προγράμματος, ἀλλὰ ἐπακρέμηται εἰς τὴν *ἰδιοφύειαν* τῶν Ἐλλήνων νὰ ἐπωφεληθῶσιν δύον περισσότερων δύναται: τῶν περιστάσεων. Τοιουτορόπως ή πορεία τῆς Ἐλληνικῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας διηρέει τῶν περιστάσεων ἡ μᾶλλον, διὰ νὰ χρησιμωποιήσῃ κανεὶς ἔνα δρόνον χωρὶς τὴν κακήν του μεταφορικὴν σημασίαν, τυχοδικαστική.

Ως τοιαύτη δὲν ἐδημιούργησε εἰς τὸν Λαζὸν τὴν ἐντύπωσιν τῶν ἐπιχειρήσεων μέλλοντος ή ὅποια προκαλεῖ τὴν συνειδησιν τὴν ἀναγκαίαν πρὸς προσέλκυσιν κεφαλίων. Εὑρισκομένη εἰς χειρες δρισμένων ἀτόμων μὲ πρόδρομοι μᾶλλον κερδοστοκοπικὸν ἐδημιούργησε ἐπικανειλημένως πολλὰ κεφάλαια, ἀλλὰ τὰ κεφάλαια ταῦτα ἐγγέλθον τὸν ναυτιλιακὸν κύκλον ἀπαξὴ δημιουργηθέντα καὶ μετετράπησαν εἰς ἀκίνητα ή βιομηχανικὰς ἐπιχειρήσεις. Τό γεγονός αὐτὸν εἰχε καὶ τὴν καλήν του ἀποφιν διὰ τὴν γενικὴν ἔθνικὴν οἰκονομίαν διότι πιθανὸν νὰ ἔχανοντο ἐντελῶς ἀν πρόμεναν εἰς τὴν ναυτιλίαν καὶ ἀν οἱ κάτοχοι των ἐξηκωλύθουν νὰ τὰ ἐργάζωνται κατὰ τὸν τρόπον καθ' ὃν τὰ ἐδημιούργησαν, ἀλλὰ πάντως διὰ τὴν ναυτιλίαν εἰχε μόγον κακούν ἀποψιν, διὰ τὴν ἐστήρησην τῶν δύοντων ἐπὶ τῶν δύοντων ὅποιων δὲν ἔδύνατο νὰ ὀργανωθῆ καὶ τῆς ἔδωσε εἰς τὴν κανονικὴν ἀντιληφτικὴν τὴν μορφὴν τῆς προσωρινότητος καὶ τῆς κερδοσκοπίας.

Η Ἐλλ. Ἐμπορικὴ Ναυτιλία ἐστράφη εὐθὺς ἐξ ἀρχῆς πρὸς τὴν κακὴν κατεύθυνσιν τῆς πληθωρικότητος. Ἀντι! νὰ ἔξετασθῇ ὁ

τρόπος καθ' ὃν θὰ ἔδύνατο νὰ ὀργανωθῇ πλέον βιομηχανικὰ καὶ πλέον θετικῶς ἐδημιούργετο εἰς κάθε ναυτικὸν δ ὅποιος ἔδειπε τὸν ἐξάδελφόν του ἢ τὸν ἀδελφόν του πλουτίσαντα εἰς μίαν περίστασιν, ἢ ἐπιθυμία τοῦ εὐκόλου κέρδους. Καὶ ἐνῷ εἰς οἰονδήποτε ἀλλο ἐπάγγελμα είναι σπάνιον νὰ συναντήσῃ κανεὶς δύο ἀδελφούς ἀσχολουμένους εἰς τὸ ίδιον ἐπάγγελμα καὶ ἐργαζομένους χωριστά, εἰς τὸ Ναυτικὸν ἐπάγγελμα ἐν 'Ελλάδι είναι δύσκολον νὰ συγκατήσῃ κανεὶς ἐστιο καὶ ἀδελφούς συνεργαζομένους. Οὐδεὶς ἡσχολήθη ποτὲ ἐκ μέρους τοῦ Κράτους διὰ νὰ ἀποδεῖξῃ εἰς τοὺς ἀγθρώπους αὐτοὺς τὸν κακὸν δρόμον τὸν ὅποιον ἐλάμβανον. Ή Ἐμπορικὴ Ναυτιλία ἀφέθη εἰς χειράς τοῦ Υπουργ. τῶν Ναυτικῶν, μὴ δυναμένου φυσικὰ νὰ ἐννοήσῃ τίποτε ἀπὸ τὰ λεπτεπίλεπτα οἰκονομικά καὶ πολιτικὰ προβλήματα τὰ ὅποια αὐτὴ ἐδημιούργει, καὶ διὰν μετεφέρθη εἰς τὸ Υπουργ. τῆς Ἐθνικῆς Οἰκονομίας τελευταίως, μετεφέρθη μόνον διὰ νὰ προκαλέσῃ ἀντίδρασιν μερικῶν ἀξιωματικῶν τοῦ Πολ. Ναυτικοῦ διὰ προσωπικοὺς λόγους, καὶ νὰ ἐπανέληθῃ ἐκ νέου εἰς τὸ παλαιὸν Υπουργεῖον, διὰ νὰ διχοτομήθῃ κατόπιν μεταξὺ καὶ τῶν δύο ὡστε νὰ μὴν ὑπάρχῃ τὸ ἐνιαίον ἐκείνο μιᾶς ὑπηρεσίας τὸ ὅποιον είναι ἀπολύτως ἀπαραίτητον διὰ τὴν ἐξέλιξιν καὶ τὴν πρόσδον αὐτῆς.

Ἐτυνειθίσκουμεν νὰ θυμητάζωμεν τὴν ἔξελιξιν τῆς Ἐμπορικῆς μας Ναυτιλίας, τῶν ἀναγκῶν καὶ ἀπαιτήσεων τῆς ὅποιας δὲν είχομεν οὔτε *ἰδέαν*, καὶ ἐνῷ οἱ γνωρίζοντες τὰ πράγματα ἀπὸ 4 η 5 ἑτῶν ποσὶ ἡρχίσαν ή ἐντατικὴ κίνησις τῶν Ἐλλήνων πρὸς ἀγορὰν παλαιῶν σκαφῶν ἔκρουσον τὸν κάθωνα τοῦ κινδύνου διὰ τὴν τοιαύτην πληθωρικὴν ἀγορὰν σκαφῶν ἀπορριπτομένων ἀπὸ τοὺς ἄλλους, τὸ Κράτος ἐστίσπικος κοιμάμενον, δ Τύπος ἐτόνιζε εἰς κάθε στιγμὴν μέχρι καὶ πρὸ μηνῶν μόλις τὴν ἀνθήσιν τοῦ Κλάδου αὐτοῦ τῆς Ἐθνικῆς μας Οἰκονομίας καὶ αἱ ναυτικοὶ μας οἱ ίδιοι: εἰχον κατατίθειν νὰ πιστεύσουν ἔχοτας ὡς τοὺς εὐφυεστέρους γνωτικοὺς τὸν Κόσμου καὶ τοὺς μόνους ἀκολουθοῦντας τὴν ὀρθήν πολιτικὴν τῆς ἀγορᾶς παλαιῶν σκαφῶν. Ή ἀφύπνισις βεβαίως δὲν ὑπῆρξεν εὐχάριστος. Σήμερον δέλπομεν τὰς ξένας οικμάκιας κυματίζουσας ἐπὶ τῶν νέων ἐκείνων σκαφῶν τῶν ὅποιων τὴν ναυπήγησιν αὐτοῖς οἱ ίδιοι: ὑπεδρήθησαν διὰ τῆς ἀγορᾶς τῶν παλαιῶν τοιστῶν, νὰ τοὺς ἐκτοπίζουν ἀπὸ τὰς διαφόρους ἀγορᾶς καὶ τὰς Ἐλληνικὰς ἀκόμη καὶ τοὺς ἔκυρους τῶν ὑποχρεωμένους νὰ δέσουν τὰ σκάφη των τὸ ἐν μετά τὸ ἀλλο, διότι δὲν είναι ἔκμεταλλεύσιμης διὰ τὰς σημερινὰς συγκίνηκες καὶ ὡς μάγιον φέρμακον κατὰ τῆς καταστάσεως προτείνουν τὴν ἰδρυσιν 'Ελλ. Θαλασσοσφρ-

λέιας διὰ νὰ ἐλαφρώσουν κατά 1 η 2 0)ο τὸ ἀσφάλιστρον τῶν σκαφῶν των. Τὸ μέτρον τοῦτο δὲν πρόκειται νὰ τούς σώσῃ διότι α) Κανεὶς δὲν δύναται νὰ μᾶς δεσμώσῃ δι: ή Ἐλληνικὴ Θαλασσασφάλεια νεοπαγῆς καὶ ἐπὶ ἀσθενῶν δάσειν ὕδρουμένη θὰ μᾶς δῶσῃ ἀσφάλιστρα εὐθυγότερα τῶν Ἀγγλῶν. Ἐπειριῶν δταν εἰμεῖς ὑποχρεωμένοι νὰ πιστεύσωμεν τοὺς ἀριθμούς των (ἔλλείψει: ἀλλων ιδικῶν μας) καθ' οὓς ἐκ τοῦ Ἐλληνος τονγάξ συνήγγαρον συνεχῶς μόνον ζημίας. Ἀλλωτε τοῦτο δὲν είναι ἀπίθινον δεδομένης τῆς παλαιότητος τῶν σκαφῶν ή δποία προκαλεῖ συνεχῶς ζημίας καὶ ἀδιάριας καὶ β) διότι: ή οἰκονομία αὐτῆς καὶ ἀν ἐπέλθη είναι ἀνεπικρήης νὰ ἐπαναφέρῃ τὸ ισοζύγιον εἰς τὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν ἀπομένης παρ' ὅλας τὰς κολοσσιαίκας οἰκονομίας τὰς δποίας ἐπιτυγχάνομεν εἰς τὰ πληρωματά μας. Τὰ ἀπασφάλιστρα τῶν φορτίων ἀνερχόμενα ἀπὸ 5—10 0)ο ἐπὶ τοῦ ναῦλου ἀναλόγως τῆς ἀξίας τοῦ φορτίου, ἀποτελοῦν ἔνα σπουδαῖον κώλυμμα διὰ τὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν ἀπομένης παρ' ὅλας τὰς δποίας τὸ ἐπιτελείον δὲν δύναται νὰ διορθωθῇ μὲ τὴν ὕδρυσιν τῆς Ἑλλ. Θαλασσασφαλείας εἰς οὓς δὲν δύνανται νὰ ὑποχρεωθοῦν νὰ ἀσφαλίζουν τὰ ἐμπορεύματά των οἱ ἔμποροι ἔλου τοῦ Κόσμου ἀλλὰ καὶ ή δποία δὲν είναι δυνατὸν καὶ ἀν ἡθελεν ἀκόμη γν̄ τοὺς τὰ ἀσφαλίσῃ, δι: ἀνεπάρκειαν μέσων. Καὶ δταν μὲν ή διαφορὰ αὐτῆς πρόκειται νὰ ἀφαιρεθῇ ἀπὸ ἔνα πιθανὸν κέρδος δύναται: δ Ἐλλην ἐφοπλιστῆς νὰ δεχθῇ μικρότερον ναῦλον ἀρκούμενος εἰς μικρότερον κέρδος, ἀλλὰ δταν δ προσφέρομενος ναῦλος λαμβανόμενος ἀκέραιος, διδει: ηδη ίκανην ζημίαν, δὲν δύναται: κανεὶς σοδαρῶς νὰ συζητήσῃ τὴν ἀκόμη περισσότερον ἐλλάτωσίν του πρὸς ἀντιμετώπισιν τῶν ἐπασφαλίστρων τοῦ φορτίου.

Διὰ νὰ καταλήξωμεν κατόπιν τῶν ἀνωτέρω εὑρίσκομεν ὅτι ἡ Ἑλλην. Ἐμπορικὴ Ναυτιλία ἔχεις 50 ἑτη ἐξελίξεως μέχρι: σήμερον διέτι: 1) Λόγῳ ἐλλείψεως Κρατικῆς κατευθύνσεως περιωρίσθη εἰς κερδοσκοπίας ἐπιχειρήσεις ἀτόμων ἔχοντων προσωρίνα συμφέροντα καὶ ὅχι εὑρυτέρας διαρκείας.

2) Διότι ἐκ τοῦ ἀνωτέρῳ λόγου δὲν ἔκαλλιέργησεν εἰς τὸν λαὸν τὸ αἰσθῆμα τῆς «γυναικής πίστεως» τὸ δρπίον θὰ ήδύνατο νὰ τὴν δοηθήσῃ εἰς τὸν σχηματισμὸν μεγάλων κεφαλίων εὑρέως καταμερισμοῦ ἀπαραίτητων διὰ τὴν ἀναγένωσιν τοῦ τονώντος της.

3) Διότι: τὰ κεφάλαια αὐτὰ καὶ ὅταν ἐδημιουργήθησαν ἐκ Ναυτικῶν κερδῶν ἐξῆγθον ὡς ἐπὶ τὸ πλεῖστον τοῦ προορισμοῦ των καὶ ἐγενόθησαν εἰς ἄλλας ἀξίας, ἐπομένως δὲν δύνανται νὰ δογθῆσουν τὴν ἐξέλιξιν της ὥποις συνέδη εἰς τὴν Ἰταλίαν π.χ. μὲ τὰ πολεμικὰ κέρδη τῆς N.G.I. καὶ τοῦ Lloyd Sabaudo τὰ ὅποια παρακμέναντα ὡς ἀποθεματικὰ τῶν Ἀγωγώμων τούτων Ἐπικριεῖν, διχὶ μόνον τοὺς ἐπέτρεψαν νὰ ἀνκυνέωσουν τὰ ἀπὸ των ἀλλὰ καὶ νὰ δογθῆσουν οἰκονομικῶς καὶ ἀποτελεσματικῶς ἄλλας ἀσθενεστέρας Ἐπικριέις αἱ δοποιαὶ λόγῳ τῆς ὑποτιμήσεως τῆς ἀξίας τῶν ἀπεριήγθον εἰς Ταμιακάς δυσχερείας (Cosulich).

4) Διότι κακώδης προσανατολίσθετα είς πολιτικήν πληθωρικής της γημέλησης τὴν οἰκονομικήν της δργάνωσιν διὰ τῆς δημιουργίας ταχικών φορτηγών γραμμών καὶ ἀφησεν οὕτω νὰ ἐκποιθῇ βαθμικίως ἀπὸ ὅλας τὰς καλλιέργοράς μηδὲ ἔξαιρουμένων καὶ τῶν Ἑλληνικῶν τοιούτων περιορισθεῖσας εἰς δευτερευούστας τοιαύτας μεταλλευμάτων καὶ ἄλλων πτωχῶν ἐμπορευμάτων.

5) Διότι συνεπέστι την γάνωτέρω λόγων εύρισκεται σήμερον κάποιος παλαιότερου θλικού (25 έτη μέσσως δρεσ) και ἐν ἀδύναμίᾳ ἐπομένως νὰ ἀντιμετωπίσῃ τὸν συναγωνισμὸν τῶν νέων σκαφῶν τὰ δόποια παρέχουν πᾶσαν δυνατήν οἰκειομοίχα καυσίμου θλης, ταχύτητος κλπ.

6) Διότι λόγω Κρατικής άμελείας άλλα και άσυγγνώστου έλλειψεως ένδικαφέροντος έκ μέρους τῶν ἐφοπλιστῶν ἡμέλησε τὴνδημιουργίαν δργανισμῶν ιδιοκτητῶν ἐπιδοχθήτων τῆς γνωτιλίαςκής οἰκονομικής δργανωσεως, οπως ή Θαλασσασφάλεια, οι Σύλλογοι προστασίας και ἀποζημιώσεως, η Ἐπιθεώρησις και παροχὴ Ἑλληνικής κλάσεως εἰς τὰ ἄπ, ή ἰδρυσις Σχολῶν πληρωμάτων ἀνωτέρων και κατωτέρων και ή μέρφωσίς των κατὰ τρόπου ἀνάλογον πρὸς τὴν ἐπιστημονικὴν εξέλιξιν τὴν ὁποίαν ἔλαβεν σήμερον ή νωτιλία εἰς τὸν κόσμον ὀλόκληρον εἰς τρόπου ὅστε νὰ δυνηθοῦν νὰ ἀναλάδουν ὑπηρεσίαν εἰς σκάφη τακτικῶν γραμμῶν και γενικοῦ φορτίου σκευα κινδύνου δημιουργίας σοβαρῶν ζημιῶν εἰς τοὺς ιδιοκτήτας τῶν ἄπ.

ΛΗΨΙΣ ΕΠΕΙΓΟΝΤΩΝ ΜΕΤΡΩΝ
ΥΠΕΡ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Δὲν κομίζουμεν Γλαῦκα εἰς Ἀθήνας, ἐπισημαίνοντες τὴν οἰκτρὰν κατάστασιν εἰς ἣν περιγέλθειν ή Ἐμπορικὴ Ναυτιλία συνεπείᾳ τῆς μακρᾶς ἡδης Διεθνῶς κρίσεως, διότι η μελανή εἰκόνων τῆς καταστάσεως είναι τοσοῦτον ζωηρὰ καὶ αἱ καθ' ἡμέραν ἐκδηλώμεναι τραγικαὶ αἰτήσι συνέπειαι ἔχουν τόσον ἔξαντληταικῶς πλήξει τὸν περὶ τὴν Ναυτιλίαν ἀσχολούμενον κόσμον, ὥστε δι-
βληγη τὴν Κοινωνίαν κατέστη ζῆτημα θλιβερᾶς συγκρήσεως.

Παρ' ὅλα ταῦτα ὅμιλος φάνεται ὅτι δὲν ὑπελογίσθη δεόντως δικαιούτερος κίνδυνος ὅστις ἀπέιλει πλέον αὐτὴν ταῦτην τὴν ακεραιότητα τοῦ Ἐμπορικοῦ ἥμισυ Στόλου.

Τόν κατανοούν βεβίως οἱ καθ' ὑποκείμενοι κινδυνεύοντες, δηλονότι οἱ πλοιοκτῆται, οἵτινες σχεδὸν μόνον τίτῳ εἴη τοιοῦτο, ἀλλ' οὐδὲ ἀντὶ θέλεπομεν γὰ προσπαθοῦν τούλάχιστον πρὸς ἀγωγήσιν τοῦ κινδύνου.

Ως γνωστὸν τὰ περισσότερα ἐκ τῶν Ἑλληνικῶν φορτηγῶν πλοίων ἔχουσιν ἀγορασθῆ ὑπὸ πλοιάρχων μὲν κεφάλαια μόλις καλύπτοντα τὸ ἥμισυ τῆς ἀγοραστικῆς ἀξίας αὐτῶν, διὰ δὲν εἶνον κατὰ τὸ ἔτερον ἥμισυ καὶ χρεωθέντων ἐπισῆς τὰ ἔξοδα ἐκκινήσεως ἀτινὰς ἀνέρχονται εἰς χιλιάδας λιρῶν ἀγγλικῶν (ἥς ἔξοδος μετεβολῆς σημαίνει, καταρτισμοῦ πληρώματος, ἐπιθεωρήσεως, ἀνθρακεύσεως, προμηθείας ὑλικῶν καὶ τραφίμων, ἀσφαλίστρων, ἐπισκευῶν κλπ.).

Τὰ περισσότερα ἐκ τούτων εἴτε διότι δὲν ἔχουσιν ἐνεργήσει πολλοὺς πλόκους, εἴτε διότι δύν ἐπρχυματοίσησκαν ἐκ τῶν ἐνεργηθέντων ταχειδίων ἴκκην κέρδη πρὸς απόσβεσιν τῶν χρεῶν των εἴνεισται· δεδηρυμένα δι' ὑποθήκης ὑπὲρ τοῦ κρηγματοδότου σημαντικῆς, ἐνῷ ἀντιθέτως ή πραγματική των ἀξία σήμερον ἔχει κατέληθη πολὺ, ίδιως δέ τὸ ἐλπιζόμενον ἐκπλειστηρίασμα θά είναι ἵσως ακτώτερον τοῦ χρέους καὶ ὑφίσταται· ὁ κίνδυνος ἀπωλείας πλήρους ἐδάνειστης ἀποκισιοδοξεῖ καὶ ἀποφράσιση γιλ ἔξατφαλισῃ οὕτι δύναται· πλειότερον διὰ τοῦ ἐκπλειστηρίασμα τοῦ πλοίου, φθορούμενος ἐπιδείγνωσιν τῆς καταστάσεως.

Καὶ εἰνε μὲν ἀληθές ὅτι οἱ δικαιοί τῆς Ἑλληνικῆς Ναυπιλίας δὲν ἔχουσιν ἀκόμη κατεποθή καὶ ἀνέχονται ἐπὶ τοῦ παρόντος τοὺς δρεπάλετος των, διατηροῦντες ἄλλως τε οἱ Ἰδεοὶ τὴν ἐπιχειρηματικὴν διεύθυνσιν (management) τοῦ πλεούς, οὐδεὶς δύναται νῦν ἐγγυηθῆ ὅτι ἐπιδεινούμενή τῆς καταστάσεως; ἢ ἀπλῶς παρετεινομένης, θὰ τηρήσωτε τὴν ἀνεκτικὴν αὐτὴν τακτικὴν, συγκρατοῦντες τὸν Ἐμπορικὸν ἡμίδιον Στόλον ὥπερ Ἑλληνικὴν συμμαχίαν, καὶ ὅτι δὲν θὰ ζητήσωσιν ὁ εἰς μετὰ τὸν ἄλλον

δουλίαν τοιούτων και γήγεσεν καὶ ἡ φροντὶς τοῦ Κρέτους διὰ τὸ σπουδαιότερον κλάδον τῆς Ἐθνικῆς Οἰκονομίας ἐπιβάλλεται: ἀμε-
σος καὶ δραστική. Μεγάλη ποστής κεφαλαίων δύναται ἐκ τοῦ ἑ-
ξατερικοῦ νὰ εἰσερεύῃ καὶ ἐπιβαθμῇ εἰς Ναυτικᾶς ἀξίας δύναν αἱ
Ἐπιχειρήσεις τὰς ὄποιας θὰ ἀντιπροσωπεύουν αὐταῖς: θὰ διδούν
τὰς ἔγγυήσεις τῆς ἀπατούμενῆς σειράρχητος καὶ ἐμπιστούμηνης.
Καὶ δύναν τὰ πορίσματα τῆς νεωτέρας ἐπιστήμης, τὸ καιγουργές
διλικὸν καὶ ἡ ἀναγκαῖα οἰκονομικὴ ὁργάνωσις συνδυασθεῖν μὲ τὴν
παγκοσίων γνωστὴν ἥδη οἰκονομιάν τῶν Ἑλληνικῶν πληρωμάτων
καὶ ἐπιτηδειότητα τῶν νυκτικῶν μας, δὲν ὅπορχει τακτία ἀμφιβο-
λία δι τὴν ἐπιτυχίαν θὰ είναι ἀμεσῶς καὶ ἀσφαλής.

Καὶ ἡ Ἑλλάς θὰ ἀνέρυθε εἰς τὸν σπουδιάτοταν αὐτὸν κλέδων τῆς Ἐθνικῆς Οἰκονομίας της τότε, τὴν δύναμιν ἐκείνην καὶ τὴν ζωὴν ποὺ τῆς χρειάζεται: διὰ νὰ ἀναδημούργησῃ μέσα ἀπὸ τὰς θαλάσσιες καὶ διὰ τῆς ίκιννότητος τῶν τέκνων της τὴν ἀτμόσφαιραν τοῦ πλούτου καὶ τῆς οἰκονομικῆς εὐπροσχήματος, η ὅποια είναι ἀπαραίτητος διὰ κάθε εἰρηνικὴν πρόσδοπον, διὰ κάθε ἀγάνα εὐγενῆ καὶ ἑκπολιτιστικὸν. Η Ναυτιλία είναι δὲ διὰ τὰ "Ἐθνη δε εἰρηνικὸς σφυγμός των, ἀλλὰ ιδίως διὰ τοὺς Ἑλληνας είναι η εὐγενεστέρα παράδοσις των, η δύναμίς των, η ἐλπίς των, τὸ μέλλον των. "Οπως η δημοκρατία τῶν Ἀθηναίων διὰ τοῦ λακμπρῶς δργανωμένου ἐμπορικοῦ της στόλου ἐδημιούργησε τὴν ἀξιομημόνευτον ἐκείνην ἐποχὴν τῆς χρυσῆς περιόδου είναι ἀπολύτως δυνατὸν καὶ πραγματοποιήσιμον νὰ ἐπαναλάβωμεν καὶ πάλιν τὸ θυμόν τῆς Ἑλληνικῆς Φυλῆς. "Ας ἔργασθωμεν.

ΦΙΛΙΠΠΟΣ Η. ΦΙΛΙΠΠΑΚΟΠΟΥΛΟΣ

γά ἔξασφαλίσωσι: τὰς ἐνύποθήκους ἀπαιτήσεις των προβαίνοντες εἰς τὴν κατάσχεσιν τῶν πλοίων καὶ ἐκποιοῦντες ταῦτα διὰ δημοσίων πλειστηριασμῶν ἔξι ὡς προέπομεν εἴνει ἀμφίβολον ἢ θάλασσοποιογνώσιγ: δι' ὅλα τὰ ποσά τῶν ἀπαιτήσεών των.

Τοῦτο θά είναι: ή μεγαλυτέρα Ἐθνικὴ συμφορά, ή οἰκτροτέρα θεομηγία, καὶ διὰ τὸν λόγον ἀκριβῶς τοῦτον θά ἔπειτε νὰ κατα-
θληθώσιν μεγάλαι καὶ ἀποτελεσματικαὶ προσπάθειαι, πρός πρό-
ληψιν αὐτῆς, καὶ νὰ μὴ ἀναμένουμεν μισθωτικῶς ἀφέμενοι
εἰς τὴν οὐχὶ ροδινην διὰ τὴν νκυτιλίαν ἡμῶν ἐξέλιξιν, καὶ εἰς
τὴν μεγαλοψυχίαν τῶν δυνειστῶν, ηττις ἐξαντεῖται: γέμεσα τὴν ἡμέσην.

Είνυι μὲν ἀληθές δτὶς οἱ πλοῖοικτῆται οὔτινες πρῶτοι τοιχίνεύουν, δὲν δύνανται διὰ τῶν ιδίων δυνάμεις εἰσελθεῖν νὰ ἔξουδετερώσουν τὸν ἐπικρεμάμενον κίλδυνον, θὰ ἔπρεπεν δημιώς νὰ παραστήσουν αὐτόν οἰος είνι: μοιραίος εἰς τὴν Κυδέργησιν καὶ νὰ συστήσωσιν ἀπικτητικῶς τὰ προσφορώτερα μέτρα πρὸς ἀποφυγὴν ἀπὸ τῶν συνεπειῶν του.

Νὰ προσδάλωσι τὴν ἀπαίτησίν των ταύτην μετὰ θάρρους καὶ παρρησίας, διότι αὐτὸι εἰναι οἱ δημιουργοὶ τῆς Ναυτιλίας δι' ἣς ἐλκυπρύνθη ἡ Ἑλληνικὴ σημαία ἀνὰ τὰ πέρατα τῆς ὑδρογείου, καὶ αὐτοὶ συνέστησαν ἀκένιτον πηγὴν πλεύτου, εἰσέρεοντος εἰς τὸ Ἔθνικὸν ταμεῖον, ἴδιωτικόν τε καὶ Δημόσιον, συνεπῶς ἔχουσιν ἀνηφόρετον δικαιώματα νὰ ἐπικαλεσθῶσι: τῆς Κρητικῆς ἀρωγῆς σήμερον, ὅτε προσδάλλογοτα: θαγασίμως ὑπὸ τῆς Διεθνοῦς κρίσεως.

"Ηδη ἀπὸ τῆς ἐμφανίσεως τῆς κρίσεως προβλέποντες τάξ ἐπικειμένης αὐτὰς συμφωράς δὲν ἐπάντακμεν παντοιοτρόπως νὰ συνιστῶμεν ὅπως διὰ πάσης θυσίας θεσπισθῶσιν ἐν 'Ἐλλάδι δύο ἴδρυματα οἰκονομικῆς ἐνισχύσεως τῆς Ναυτιλίας, τὸ τῆς Ναυτασφυλεῖας καὶ τὸ τῆς Τραπέζης μὲ ἀποκλειστικὸν σκοπὸν τὴν διατήρησιν τοῦ Ἐμπορικοῦ ήμιου Στόλου, τούτεστι εἰς τὴν δι' εὐδοκῶν ὅρων παροχὴν χρηματικῆς ἐνισχύσεως εἰς τοὺς κινδυνεύοντας γὰρ χάσωσι: τὰ πλοῖα τῶν διφειλέτας πλοιοκτήτας, ἀγαλαζικούσῃσης τῆς Τραπέζης ταύτης ὅπως ἔξοφλήσῃ δλους τοὺς ξένους δικαιείστας καὶ δι' εἰδίκου δργανομικοῦ συνεχίσῃ αὔτη τὴν Ἐλληνικὴν Ναυτιλίαν ἐπιχειρήσιν δι: δλων τῶν ἐνυπερθήκων αὔτη πλέον πλοίων, ἀφίνουσα τὴν προσήκουσαν πρωτοθεωρίαν εἰς τοὺς πλοιοκτήτας ὑπὸ τὴν ὑπὲρ αὐτῶν ἐποπτείαν της.

Η πρώτη ύπόδειξης μας είνυχας υιοθετήθη μέχρι και του χρονικήρος του Ναυτασφαλιστικού θεσμού άποδεχθέντων των Ελλήνων πλοιοκτητών δπως ίδρυσαν: Ναυτασφαλιστική Σωματείον (Marine Insurance Corporation) τό δόποιον πολὺ ταχέως ήτη έπιδειξη τα ύπέρ της Ναυτιλίας ώφελήματα, άτινα προσδιογίεν, έχαν θεσμίως δργκωναθῇ δεσόντως και δή Ναυτικώς.

Δια τον επεργ. και. ουσιαστησειρον νειρον υπολι. η αποτελεσματικων σωστικων λιμενων του Εμπροφορικου Σταθμου, δεν θλεπομεν ακομητη ποφυσιστικας ένεργειας, ως άντας δικιανον συδένων συνεχινει και ιπτοχειούμεθα πριν η σημάνη ή δωδεκάτη, για κρωύσωμεν δια πολλοστήγ φρέσκων την κάθιδων της άρχυπνησεως, διότι θα θρηγήσωμεν άργοτερος άγνωπολαγίστους συνιωθοφές.

Ἐάν δὲν ληφθῇ τὸ μόγον ἀποτελεσματικὸν τοῦτο μέτρον διὰ τάχσης θυσίας, θὲν ἔλθῃ ἡ ἀποφράξ ήμέρους καθ' ἥν θα διωμεν ἐξετι- μέζομενον τὸν Ἐμπορικὸν ἡμῶν στόλον, ὅποστε λλορεύης τῆς κυ- κνολεύουσαν ἀπὸ τῶν περισσοτέρων φορτηγών πλοιών.

Τι θα λέγουν τότε οι δυνάμεις; ἔγκαιρως νά προλαβώσι; τὸν Εθνικὸν κύτον σλεθρών, δτανίδωσι τὴν Ἐλλάδον κατητασσομένην ὡς Ναυτικήν χώραν μετὰ τὴν Σερβίαν καὶ τὸν Ναυτεργατικὸν ἄσμαν απερύμανον τῶν δυνάμων τὰς τελετήμενους διάταξες τους

Ἐφ' ὅσον εἰνε ἀκόμη καὶ ρὸς, καὶ διὰ γάρ μη εὐρέθωμεν εἰς τὴν ἀποχήν αὐτῆς ἐπικειμένην θέσιν, ἃς καταβληθῇ πᾶσα προσπάθεια καὶ θυσία, ἵνα μὴ περιορίσθῃ ὁ Ἐμπορὸς κὸς ἡμῶν Στόλος ὑδὲ κατά μίαν μονάδα, ἀλλὰ τούναντίον νικάνηθῇ καὶ συγχρόνως ἡ βελτιωθῆ ποιοτικῶς. Τήγαν ώραίαν καὶ ιδεώδη ἐλατίδα παρέχει: μόνον ή δύρσις καὶ λειτουργεία τῶν ἀγωτέων ὑπεικυνούμενών θεσμῶν, καὶ δι' ὃν σκοπὸν προείρηται.

Κ. ΔΑΝΑΛΗΣ

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

ΟΙ ΝΑΥΛΟΙ ΒΟΡΕΙΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ·ΕΛΛΑΔΟΣ ΔΙΑ ΤΑ ΠΛΟΙΑ ΓΡΑΜΜΗΣ ΕΜΕΙΩΘΗΣΑΝ

ΕΝΤΕΙΝΕΤΑΙ Ο ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ ΕΠΙΚΡΑΤΗΣΕΩΣ

Πληροφορούμεθα ἐξ Ἀμβέρσης, διτὶ ὁ ἀπὸ τυνος δὲν ἀνταγωνισμός μεταξὺ τῶν διαφόρων ἀτιμοπλοϊκῶν ἑταιριῶν, αἵτινες ἔχουσι προτετοῦσι διὰ τακτικῶν γραμμῶν τοὺς Βορέους λιμένας καὶ τὴν Ἔγγυς Ἀγατολήγη ἐπεδεινώθη κατόπιν τῶν ἀποφάσεων εἰς αἷς προῆλθεν ἡ «Ναυτικὴ Διάσκεψις τῆς Ἀγατολῆς».

Τὴν διάσκεψιν ταύτην, ὡς γνωστὸν, ἀπαρτίζουν αἱ ἀτμοπλοῖαι «L' Armement Deppe», «Dens et Co», «Deutsche Levant Linie», «Westcott and Laurence Line», «Johnston Line» καὶ «Nordefjeldske Dampsksibelselskab», αἱ οποῖαι ἀντικειμενικὸν σκοπὸν ἔχουσαι τὴν ἐπικοράτησιν τῶν εἰς τὰς μεταφορὰς τῆς Ἀνατολῆς, ἃς ἐπὶ σειρὰν ὅλην ἐτῶν ἔχνητηρεστοῦν, ἀπεφάσισαν ἀπὸ κοινοῦ τὴν σημαντικὴν ἵποτιμησιν τῶν διὰ τὴν Ἀνατολὴν ναῦλων πρὸς ἀντιμετώπισιν τοῦ συναγωνισμοῦ τοῦ διεξαγομένου ὑπὲ τῶν ἀτμοπλοῖῶν «Skandinavian Levant Linjen», «La Bristol Channel and Levant Line», «Norske Orient Linjen» καὶ «Armement Colignon».

Αἱ δὲ ἀνακοινωθέντος καθορισθεῖσαι ἐκπιώσεις εἰςπολλὰ εἴδη εἶνε ἀξιόλογοι, διά τινας δὲ περιπιώσεις φθάνουν καὶ πάτω τῶν ἡδη τηρουμένων ναυλολογίων παρὰ τῶν ἀνταγωνιστῶν ἀποπλοῖῶν. Εἰς τὸ ἐκδοθὲν ἀνακοινωθέν της διὰ τὰς ἀποφασισθεῖσας ἐκπιώσεις ἡ «Ναυτικὴ Διάσκεψις τῆς Ἀνατολῆς» δηλοῦ ἐπιρροσθέτως ὅτι θὰ προβῇ ἔτι περαιτέρω φθάνουσα καὶ εἰς τὸ κατώτατα δυνατὰ ἐπίπεδα τῶν ναύλων, ἂν οἱ ἀνταγωνισταὶ Σκανδινανοὶ ἰδίᾳ ἐφοπλισταὶ ἐφαρμόσουν καὶ κατωτέρας νέας ἐκπιώσεις.

Διὰ τοῦ τρόπου τούτου διαδῆλοί τὸ «γκρούπ τῆς Διασκέψεως; τῆς Ἀνατολῆς» τὴν στεργάν του ἀπόφασιν, δτῶς παραμεινηκυρίαρχον εἰς τὰς γραμμὰς τῆς Ἀνατολῆς ὑποβαλλόμε ον καὶ εἰς οἰανδήποτε ἔστο μυσίαν. Ο σκληρὸς ἄγων τίθεται πολὺ καθαρός. Είναι μία πάλη ἔξοντώσεως μεταξὺ τῶν συναγωνιζομένων ἐταιριῶν.

Ούτω οι ναῦλοι ἐπὶ τῶν φορτίων βάσεως, δηλαδὴ τοῦ σιδήρου καὶ τῶν σιδηρῶν κατασκευασμάτων, μηχανημάτων κλπ., ἀτινα ἀποτελοῦν τὰ 80—90 οροῦ τῶν ἐξ Ἀμβέρσης φορτίων διὰ τὴν Ἀνατολὴν ὑπετιμῆθησαν ως ἔξης:

Διὰ Πειραιᾶ σελήνης 8)6 κατά τόνον, διὰ Πάτρας 12)—, Θεσσαλίας 9)—, Κωνίπολιν 9)—, Πύργου 12)—, Κωνσταντίαν 12)—, Βάροναν 12)6, Γαλάται 14)—, Βραΐλαν 14)—, Βηρυτού 12)5, Ἀλεξανδρειαν 10)— καὶ μὲ μείωσιν εἰσέτι 1 σελλήνιον ὡς «risturn».

Αλλὰ καὶ αἱ τιμαὶ αὐτοῦ δὲν εἶνε πάγιαι. Δύνανται νὰ μειωθοῦν ἔτι πλέον καὶ προβλέπεται νὰ φθάσουν εἰς τὴν βάσιν τῶν 7)6 διὰ τοὺς Ἑλληνικοὺς λιμένας. Συνεπείᾳ τῶν ἐν λόγῳ τάσεων οἱ ἐνδιαφερόμενοι κύκλοι τῶν Βορείων λιμένων ἀποδοῦν καὶ διερχόνται μέχρι ποίου σημείου δύνανται νὰ ἔξιχθῇ ὁ ἀρχαίους λυσσώδης ἀνταγωνισμός.

Ἐλεῖ ἀναμφισθήτον, ὅτι ἡ δημιουργούμενή κατάστασις θέλει ἐπιφέρει σοβαροτάτας ζημιάς εἰς τὰς ἀτμοπλοῖας τὰς διενεργούσας τὸ μεταφροικὸν ἐμπόριον τῆς Ἀνατολῆς ἐκ τῶν Βοείων λιμένων.

Υπολογίζεται, δτι μετά τούς καθορισθέντας ναύλους ἐν ἀ-
τιμόπλοιον τῆς γραμμῆς, χωρητικότητος 4000 τόννων, μὲ πλήρες
φορτίον καὶ μὲ λιμένας ἐκφορτώσεως ἐν Ἀνατολῇ τέσσαρας ἡ-
πέντε, συγχρόνως δὲ καὶ μὲ ἔξησφαλισμένον ἕνα συμφέροντα
ναῦλον ἐπιστροφῆς ἐξ Ἀνατολῆς εἰς τὴν βάσιν του, θὰ ἀποφέρῃ
ζημιάν 1500 λιοντῶν κατὰ ταξείδιον. Τὴν δὲ ἐποχὴν ταύτην, καθ-
ην αἱ ἀγοραὶ τῆς Μ. Θαλάσσης καὶ τοῦ Δουνάβεως εἰνε τόσον
πτωχαῖ, πρέπει νὰ υπολογίζῃ τις καὶ μίαν πρόσδετον ζημιάν
ποοεογονιμένην ἀπὸ τὸν ναῦλον τῆς ἐπιστροφῆς.

Ποὺν ἀδόμη ἀποστολοῦν ἀλλὰ ἐκπτώσις, πολλάκις δὲ γύρος ἐνὸς ταξειδίου εἰς Ἀνατολὴν καὶ Μ. Θάλασσαν, ἡδύνατο νὰ ἀφῆσῃ μικράν ζημιάν παρὰ ἐλαφρότατον κέρδος.

Κατὰ τὰς γνώμας τῶν ναυτικῶν κύκλων τῆς 'Αμβέρσης ή ἀπωτέρα σκέψις τῶν ἑταῖρων τῆς «Διασκέψεως τῆς 'Ανατολῆς» είνε πάντας οι πειραιώνες τῶν ἀντιτάλων των μο.οπωλιακή

κατάκτησις τῶν ἀγορῶν τῆς Ἀνατολῆς, χωρὶς ὅμως καὶ νὰ ὑπολογίζηται, ὅτι εἰς ἔκαστην ὑψώσιν τῶν πρὸς τὴν Ἀνατολὴν ναύλων καὶ πάλιν θὰ ἐνεφανίζοντο οἱ ἀνταγωνισταί διὰ νὰ διεδικήσωσιν ἕνα ἐπαρκὲς μερίδιον ἐκ τῆς ἐργασίας τῶν ἐν λόγῳ γοαμιδῶν.

Ο συναγωνισμὸς στρέφεται κυρίως γύρω απὸ τοὺς Ἑλληνικοὺς λιμένας, διότι αἱ συμφωνήθεῖσαι ἐκπτώσεις τῶν ναυλῶν Μαύρης Θαλάσσης; καὶ Δουνάβεως ὑπῆρχον καὶ ἥδη ἐν τῇ πραγματικότητι.

¹ Αποδεικνύεται, δημε, ότι μόνον ἐπὶ τῆς Ἑλληνικῆς ἀγορᾶς δρζίζει δ σκληρός συναγωνισμὸς μειώσεως τῶν ναύλων, αἱ τοιανταὶ δῶροι ἐκπτώσεις εἰνε ἀπολύτως συμφέρουσαι τόσον εἰς τὴν Ἑλληνικὴν ἐμποραγορὰν, δόσον καὶ εἰς τοὺς ἔξαγωγεῖς τῶν Βοοείων λιμένων.

Η ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΗ ΤΟΥ ΛΟΥΔ ΔΙΑ ΤΑ ΝΑΥΑΓΙΑ ΤΟΥ ΜΑΪΟΥ

Τὴν 22αν Ιουνίου ἐδημοσιεύθη ἐν Ἀγγλίᾳ ἡ στατιστικὴ τοῦ Λόδδυ διὰ τὰ ναυάγια καὶ γενικῶς τὰς ἀβαρίας πλοίων κατὰ τὸν μῆνα Μαΐου. Αἱ ὄλικαι ἀπώλειαι ἀνήλθον εἰς 7 πλοῖα τόννων γραῦς 15.000. Ἐξ αὐτῶν ἦσαν 6 ἀτμόπλοια 13.831 τ. γραῦς καὶ ἕνα μότοριτ 1169 τόννων. Τὸν Μάιον 1930 εἶχον ἀπολεσθῆ 10 πλοῖα τ. γραῦς 25.854 καὶ τὸν Μάιον τοῦ 1929 εἶχον ἀπολεσθῆ 12 πλοῖα 36.950 τόννων.

Αι ἐφετειναὶ ἀπόλκειαι κατανέμονται εἰς τὰς κάτωθι σημαίας:
Ἄγγλικὰ 1 τ. γκρδς 1.107 Ισπαν. ἀ)π 1 τ. γκρδς 1.815
Ἀμερικαν. 1 » 3.818 » μ)π 1 » 1.169
Ολλανδ. 1 » 3.981 Πορτογαλ. 1 » 872
Ιαπωνικ. 1 » 2.238 Σκάφη 7 » 15.000

Τὰ δλικῶς ἀπολεσθέντα ἐπὶ πλοῖα ἦσαν τὰ ἔξης: «Pravia» τ. γκρδς 1815 ἐβυθίσθη εἰς τὸν Βισκαϊκὸν κόλπον. «Harvard» Ἀμερικανικὸν τ. 3818 ἔξωκειλε 3 μῆλλα Βορείων τοῦ Πόεντ Αργκουέλλο. «Dairen Maru» Ιαπων. τ. 2238 ἐβυθίσθη κατόπιν προσαράξεως εἰς «Aπώ» Ανατολὴν. «Ares» Ὁλλανδικὸν τ. 3981 ἔκαψε τὸν ποταμὸν Τάγον. «Corretora Primeiro» Πορτογαλ. τ. 872 ἐγκατελείφθη εἰς τὴν Μάγχην καιόμενον. «Caldier» Ἀγγλικὸν τ. 1107. εἰς ἄγνοιαν (Κατεποντίσθη αὐτανδρον). Καὶ «Ibasa» Ισπαν. μότορστ τ. γκρδς 1169 συνετρίβη ἐπὶ βούνον 30 μῆλλα πακοὰ τοῦ Μπίλιπάρο.

πραγμάτων των μεταλλικών.
Απόλεια Ἐλληνικοῦ πλοίου δὲν ἐσημειώθη τὸν ἐφετεινὸν Μάιον, ἐνῷ πέρισυ είχε βυθισθῆ 1 τ. γκόδς 3862 καὶ τὸν Μάιον τοῦ 1929 στρεου 1 τ. γκόδς 4167.

Συνολικῶς αἱ ἀδραγίαι πλούτων κατὰ τὸν μῆνα Μαΐου ἀνὴρθον εἰς 412 ἔναντι 487 τοῦ Μαΐου 1930, ἔναντι 530 τοῦ 1929 καὶ 538 τοῦ Μαΐου τοῦ 1928. Αἱ ἀδραγίαι τοῦ ἐφετεινοῦ Μαΐου καταγένουν εἰς τὰς ἀνοικούμενους αγίας:

Εἰς ζημίας ἐκ τοιχυμίας	25
Ναυάγια καὶ ἐγκαταλείψεις	1
Προσαράξεις καὶ προσκρούσεις	105
Συγκρούσεις ἐν πελάγει ἢ λιμένι	99
Εἰς ἄγγοιαν (ἀντανδροὶ ἀπώλεια)	1
Βλάβαι μηχανῶν, ἀζόνος, πηδαλίου	57
Ἐξ διαφόρων ἄλλων ἀφοριμῶν	90
Σύνολον ἀβασιῶν Μαίου	<u>412</u>

ΠΑΡΑΚΛΗΣΙ

“Οσοι ἐκ τῶν κ.κ. Συνδρομητῶν δὲν ἔχουσιν εἰσέτι ἀποστείλη τὴν ἑτησίαν αὐτῶν συνδρομὴν, παρακαλοῦνται, δπως ἐμβάσωσιν αὐτὴν πρὸς τὴν Διεύθυνσιν τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» Λεωφόρος Σωκράτους 35 Πειραιᾶ.

Ἡ συνδομὴ διὰ μὲν τὸ Ἐσωτερικὸν εἶνε δραχ-
μαι 150, διὰ δὲ τὸ ἔξωτερικὸν μία Λίρα Ἀγγλίας.

('Ex τῆς Διευθύνσεως)

«ΣΤΗΡΙΞΑΤΕ ΤΗΝ ΑΓΩΝΙΩΣΑΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΝ ΜΑΣ»

Η ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΘΕΣΙΣ ΤΩΝ ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΜΑΣ

ΜΙΑ ΕΠΙΣΤΟΛΗ ΠΡΟΣ ΤΑ "ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ,,

Κύριε Διευθυντά,

Μετά πολλούν ἐνδιαφέροντος παρακολουθώ τὰ διάφορα ἄρθρα τὰ παρ' εἰδικῶν γραφέμενα, μὲ τὴν ἐπιθυμίαν τοῦ νὰ συνεισφέρωσι τὸ κατὰ δύναμιν πόδες βελτίστων τῆς ἐμπορικῆς ἀτμήρους ναυτιλίας μας, τὰ δημοσιεύμενα πτῷ ὑψών εἰς τὰ «Ναυτικά Χρονικά». Ἐκείνο ὥπερ μὲ κάμεν σήμερον νὰ γράψω τὴν παρούσαν μου είναι τὸ νὰ συγχρωγὸνται διάφορα τὰ εἰς τὴν πρώτην σελίδα ὑπὸ τὴν ἐπικεφαλίδα «ΣΤΗΡΙΞΑΤΕ ΤΗΝ ΑΓΩΝΙΩΣΑΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΝ ΜΑΣ» ἄρθρον, διότι είναι ὁ μόνος ὁ ὅποιος ἔχει μέχρι σήμερον διηλήσει, καὶ φάνεται ὡς οὐσιαστική διαγνώσα τοῦ πού ἔγκειται, καὶ πόθεν μπορεῖ νὰ ἔλθῃ ἡ βοηθεία, διὰ διὰ νὰ θεραπεύση μαριγάκης τὴν κατάστασιν, ἀλλὰ διὰ νὰ βοηθήσῃ τοὺς ἐφοπλιστάς μας (καθὼς καὶ τὸν γράφοντα) νὰ παραταθῇ ἡ ζωὴ ἡ ἐφοπλιστικὴ καὶ ἡ κατοχὴ τῶν ἡδη̄ ὑπαρχόντων πλείων μας, ἐν ἀνάμορφῃ μᾶς καλλιτέρας αὔριον. Ο-λα τὰ ἄλλα μέσα τῶν μεγάλων καὶ μικρῶν ἐπιτροπῶν, ὅλαι αἱ περὶ συνθέσεως πληρωμάτων ὑπόδειξες, ὅλα τὰ περὶ τροφοδοσίας ἀξεπι-
ματικῶν καὶ πληρωμάτων ὑπόδειγματα είναι πράματα ἐκ τῶν ὅποιων ἀμυδρότατα μόνον ἔχει νὰ βοηθηθῇ ἡ κινδυνεύουσα ναυτιλία μας, ἀλλὰ καὶ ἡ φρέσια αὐτῆ, ἐάν ἐπιτρέπεται νὰ ἔλπισῃ τις τοιαύτην, ὅταν ἔλθῃ τόσον βραδέως, καὶ θὰ είναι τόσον ἀσήμαντος, ὃστε ἐγώ τούλκιστον, λέγω, ὅτι μέχρι τότε, δηλαδὴ μέχρις ὅτου συζητηθοῦν, ἀποφα-
σισθοῦν, καὶ ἐφαρμοσθοῦν τοιαύτα μέτρα, ἐφοπλισταὶ θὰ ὑπάρχουν μόνον τὸ Διοικητικὸν Συμβούλιον καὶ μερικά ἐκ τῶν μελῶν τῆς «Ἐνώ-
σεως τῶν ἐφοπλιστῶν». «Ολοὶ οἱ ἄλλοι θὰ ἔχουσι σύμβολο ἀπὸ τοὺς καταπλόγους τῶν πλοιοκτητῶν, διότι ἄλλου μὲν λῆγε τὸ σερβίευν καὶ δὲν ἔχει, καὶ δὲν εὐδίσκητε χρήματα γά τὸ περάσι, ἄλλου λῆγε τὸ χρεωκόλυσιον καὶ δὲν ἔχει νὰ τὸ πληρώσῃ καὶ τὸν πνίγονυ οἱ διανεισταῖ του, ἄλλου ἔχει μείνει τὸ πλοίον του ἐν παροπλισμῷ καὶ δὲν ἔχει τὰ ἀναγκαιούντα χρήματα γά τὸ ξενινήσῃ, καὶ ἄλλου ἔχει παρέλθει πολὺς χρόνος ἀφ ὅτου ἔξωφλησε τὸ ναυτολόγιον καὶ δὲν ἔχει νὰ τὸ ξενεδιόλησῃ, καὶ οὕτω κινδυνεύει κανεῖς διὰ τὴν ἐλλειψιν 500 ἡ χιλίων λιρῶν νὰ ἴδῃ περιούσιαν κτηθεῖσαν δι' ὑπερανθρώπων κόπων, καὶ πολυετῶν θυσιῶν νὰ χάνεται ἀνεπιστρέπτει.

Δὲν ήτο η ἴδρυσις τῆς ναυτιστικού πολέμου, η πρώτη ἀνάγκη ποῦ είχε νὰ σκεψθῇ ή ἐπὶ διετίαν συσκεπτομένη ἐπιτροπή, οὗτε ἔγκειται ἔκει ή μεγάλη καὶ ἐπείγουσα ἀνάγκη τῆς ναυτιλίας μας. 'Η μεγάλη ἀνάγκη ήτο καὶ εἰλεῖ θά είνε αὐτοῖς πολὺ μεγαλείτερός, τὸ νὰ ἴδρυθῃ ἡ ὑφεδρή μία τράπεζα, τὸ νὰ διευκολύνῃ τοὺς ἐφοτιστὰς (οἱ βαθιῶς ὁρισμένους πολυταλάντους) ἄλλα τὸνς ἔχοντας ἀνάγκην νὰ ξεκινήσουν τὰ πλοῖα των, η δους ἐλῆξε η τάξις των πλοιών των καὶ δὲν ἔχουσι τὰ ἀνάγκαιοντα χρήματα, ν ἀνανεώσουν αὐτήν. Δὲν ήτο μεγαλείτερα καὶ ἐθνικῶς ὠφελημοτέρα η προθυμία τῆς Κυβερνήσεως εἰς τὸ νὰ ἔγγυηθῇ ὑπὲρ μιᾶς ἑταρείας λιπαράτων ποσδύν 600. 000 λιγών, οὗτε είχον ἔκει νὰ ωφεληθοῦν τοσοὶ πολλοὶ πολῖται, σοὶ περιφερούν νὰ ωφεληθοῦν ἀπό τὴν διατήρησην τῆς Ἐλληνικῆς ναυτιλίας. Καὶ ὅμως ἔκει ἐπειδὴ εὐρέθησαν ἄνθρωποι ἐνδιαφερόμενοι ἔπεισαν τὴν Κυβέρνησιν καὶ τὸ ἐπράξε. 'Ημεῖς ἔχομεν τὴν «Ἐνωσιῶν τῶν Ἐφοπλιστῶν» (ὅπως πάμε θὰ μείνουν μόνον οἱ κάρτες ποὺ ἔχοσι τυπώσει οι πολλοί) καὶ ἔχουν δεῖξει τοισύντην ἀδράνειαν καὶ ἀπροσθυμίαν εἰς τὸ νὰ ὑποδειξώσιν τοὺς πραγματικοὺς κινδύνους, καὶ τὰ πραγματικὰ καὶ ουσιαστικά μέσα παροχῆς κάποιας βοηθείας, δῶστε νὰ φθάνῃ η ἐπὶ τῆς μελέτης ἐπιτροπῆς εἰς τὸ σημεῖον νὰ λέγῃ ὅτι «ἡ φροτηγὸς ἐμπορικὴ ναυτιλία ἔργαζομενη κανονικῶς καὶ δύσαλῶς δὲν ἔχει νὰ ἐπιδειξῃ ἄλλην ἀνάγκην ειμὶ τὸ ζήτημα τῆς ναυτιστικού πολέμου».

Άλλα και εις την ναυτασφάλειαν ή συμμετοχὴ τοῦ Κράτους ἀπεκρίσθη. Δὲν ἐγνώριζον οἱ κύριοι διευθύνοντες τὰ τῆς Ἐνώσεως τῆς όποιας και ἔγω είμαι μέλος, διτὶ ἐπρεπε νὰ ζητήσουν παρὰ τῆς Κυβερνήσεως νὰ ἐγγυηθῇ διὰ ποσὸν πεντακοσίων χιλιάδων λιρῶν, τὰς όποιας νὰ καταθέσουν μαζὶ μὲ τὰς 100.000 που λέγονται διτὶ θά κατέθετον οἱ ίδιοι, και ν' ἀποτελεσθῇ ἑνα κεφάλαιον κάπιως σοβαρόν, τὸ οποῖον τότε θὰ ἐπήρχεται νὰ ἀσφαλίζωμεν ἐδῶ και τὰ πεντήκοντα ἄκμην ἐκατοστὰ τῶν πλοίων μας, και ὅποτε οἱ περίφημοι ἀριθμογράφοι τῶν «Λονδίνειών Τάιμς», δὲν θὰ ἔγραφον ἔκεινα τὰ σαρκαστικὰ των ἄριθμων εἰς βάρος μας.

Τὸ ζῆτημα τῆς ἰδρυμώς τῆς «Ναυτικῆς Πίστεως» ὅπερ ἡτο καὶ τὸ σπουδαιότερον δὲν συνεζητήθη, ὡς ἔδει, ἵσως διότι πολυποίκιλα συμφέροντα ἀντεῖθεν εἰς τόδο. Καὶ ὅμως οἱ χαροπαλιάσοντες μακρινοὶ ἐφοπλισταὶ ἐκ τῆς ἑξενόρεσσος χοημάτων εὐθύνων καὶ μακροπρόθεσμων ἀνέμενον τὴν ἀνεξαρτησίαν τῶν πλοίων των καὶ τὴν διάσωσιν τῶν περιουσιῶν των.

"Οσον δ' ἀφορᾶ τὸ ζῆτημα τῆς ἔξασφαλίσεως δόπερ θίγεται διὰ τοῦ ἄρθρου σας τοῦ δημοσιευμένου εἰς τὸ φύλλον ἐκδόσεως 15ης παρελθόντος, σας λέγω ότι οὐτε τά ἐπὶ αἰνιγάνων τῆς πλατείας Ὁμονοίας δάνεια, δὲν παρέχουνται εἰς τὸν δανειστὴν τὰς ἔξασφαλίσεις τὰς ὅποιας παρέχουν τὰ ἐπὶ ψυθῆκη πλοίον δάνεια, καθὼς καλλίτερον πινεῖται ἄλλου σεις γνωρίζεται. Εκτὸς δύμως τούτους η Κυβένθης διὰ τῆς Ἀγροτικῆς παρέχει δάνεια μὲ προσδιοισμὸν νὰ διατεθούν διὰ σποράς

σίτου καπνῶν καὶ λοιπά. Ποίαν λοιπὸν ἐγγύησιν ἔχει ἡ τράπεζα ἐὰν καταστραφῇ ἡ ἑσοδεία;

Ἐβαρύνθημεν καὶ ἐσυχάζημεν νά ἀκούωμεν τὸ ὄνομα «ΜΕΓΑΛΗ ΕΠΙ ΤΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗ». Φαίνεται ὅτι ὁ σκοπὸς καὶ τὰ πρόσιμα αὐτῆς τῆς συστάσεως πόρῳ στὸν ἄπο τοῦ ναῦσθετεύουν τὰς ἀνάγκας τῆς ναυτιλίας μας καὶ αἰδή τῆς φορτηγοῦ. Οὐδὲν τὸ καλὸν πλέον ἀναμένεται εἰς ἔξ αὐτῆς. Ἐχεῖδως εὑρεῖ φάνεται τὸ Κράτος πολὺ ἀφελεῖς τοὺς ἀποτελοῦντας τὸν ἑφοπλιστικὸν κόσμον τῆς Ἑλλάδος. Ἀλλως δὲν ὅταν ἔπειτα περιέπειτο εἰς τὸν κ. ύψηστον γὸν τῶν Οἰκονομικῶν νὰ λέγῃ διτὶ χρῷετο τὸ Κράτος φόρους εἰς τὴν ναυτιλίαν καὶ ή ναυτιλία νὰ ξενόγη διτὶ πληρώνει περὶ τὰς 400 'Αγγλικάς λίρας τὸ κάθε βαπτόρι. Ἐχάριστα λέγουν τους φόρους συνθετικοὺς, καθαρὰς προσόδους κλπ. καὶ εἰσπράττουν μόνον ἐπιτήδευμα τὸ δόπιον κυμαίνεται ἀναλόγως τῆς χωρητικότητος τοῦ πλοίου. Δηλαδὴ ἔνα πλοίον 6500 τόνων πληρώνει 12.000 χιλ. δραχμὰς ἐπιτίδευμα. Ἔνων λοιπὸν ἔξηπτηθῇ ὁ ναυτικὸς κόσμος διὰ τοῦ μέτρου τούτουν καὶ ἐνόμισε ὅτι ἀπηλάγη ἀπὸ τὰς ἐπειδόστεις τῶν διαφόρων οἰκονομικῶν ἐφόδων καὶ ἀπεξέχῃ νὰ πληρώνῃ τὸ ποσὸν τούτο, χωρὶς βεβαίως νὰ ἔχῃ ἀπὸ τὸ Κράτος ἄλλην ὡφέλειαν εἰμὴ μόνον τὰς καταπίσεις τῶν κατὰ τόπους διαφόρων Προξενικῶν ὑπαλλήλισκων καὶ τὸ δικαιώμα καὶ τὴν τιμὴν νὰ ὑψώνῃ εἰς τὸ πλοίον του τὴν Ἑλληνικὴν σημαίαν, ἔργεται κατόπιν καὶ μὲν ὑπαλόβτητα καὶ τέχνην τὸ Κράτος καὶ ἀντὶ ἀμέσου φορολογίας ἀρχίζει τὴν ἔμμεσον, ποὺ οἱ ἀγαθοὶ ἑφοπλισταὶ δὲν τὴν καταλαμβάνουν μὲν ἀμέσως, ἀλλὰ μόνον ὅταν ἔχωφούν την ναυτολόγη καὶ τῶν πλοίων των. Δηλαδὴ προχίσταν τὴν αὔξησιν τῶν ἀπομαχικῶν τῶν πληρωμάτων δῆθεν, καὶ κατ' ἀκολουθίαν ἥψηνθη καὶ ἡ κατὰ τὴν ἐποχὴν ἔκεινη συνεισφορὰ τοῦ πλοιοκτήτου ἀναλόγως.

Ο φουκερᾶς ό πλοιοκτήτης έδέχθη (άφού δὲν είνε δργανωμένος διά νά μανυθῆ) καὶ ἐπλήρωσεν δι, τι τοῦ ἐπεβλήθη. Μετὰ παρέλευσιν καμποσού ρρόν, τὸ εὐφυές Κράτος ἐπειδὴ ἔφαγε λιγάνι καὶ ἔκαψε ορεξίν, ηὗσησεν πάλιν τὸ ἀπομαχικὸν τῶν πληρωμάτων, τὰ ὅποια κατὰ τὴν ἀφρηγιένην ἔννοιαν τοῦ γράμματος τοῦ νόμου ὑποτίθεται στὶ τὰ πληρώνοντα τὰ μέλη τὰ ἀποτελούντα τὸ πληρωμα. Τὸ πληρωμα δύως καὶ ἄς εἰπωμεν ὁ μηχανικὸς ποῦ ἐπληρώνετο τότε μὲ 18 λίρας τὸν μῆνα, εἰπε: τώρα δὲν μπορῶ νά ἔλθω μὲ 18 λίρες διότι ἔχω νά πληρώσω βαριά ἀπομαχικά, ἔχομαι δύως μὲ 19 λίρες καὶ νά πληρώνω ἕγω τὰ ἀπομαχικά μου ἥ με 18 λίρες καὶ νά είνε νέτες. Οἱ ἀφελῆς ἰδιοκτήτης εἰπε: καλὰ ἔτα μὲ 18 νέτες. Τοιουτοτρόπως λοιπὸν ἔφορτωθη ὁ ἰδιοκτήτης τὴν αὐξησον τῶν ἀπομαχικῶν τοῦ πληρωμάτος χρονίς νά τὸ πολυκαταλάβῃ. Ἐρχεται καὶ πάλιν τὸ Κράτος ποῦ θέλει νά προστατεύσῃ τοὺς Ἐφοπλιστάς καὶ αὐξάνει τὴν ἐπὶ τῶν ἀπομαχικῶν τοῦ πληρωμάτος συνεισφοράν τοῦ πλοιοκτήτου εἰς τὸ 80 ο). Ο προστατεύομένος παρὰ τοῦ Κράτους ἰδιοκτήτης ἀναγκάζεται νά πληρώσῃ καὶ τὸν φόρον τούτον, καὶ ἔτοι τὸ Κράτος ἀνοίγει περισσοτέρων ὅρεξιν. Περνά πάλιν μερικὸς ρρόνος καὶ τὸ Κράτος αὐξάνει τὰ ἀπομαχικά τῶν πληρωμάτων καὶ ἐπαναλαμβάνεται ἡ ἴδια σηνή. Δηλαδὴ λέγομεν στὸν μηχανικὸν μας: Πόσο θέλεις; Λέγει 20 λίρες νά πληρώνω ἕγω τὰ ἀπομαχικά μου ἥ 19 καὶνά τὰ πληρώνῃ τὸ πλοῖον. Δέχεται καὶ πάλιν ὁ καῦμένος ὁ ἰδιοκτήτης τὰς 19 καὶ νά φέρῃ ἔκεινος δηλ. ὁ ἰδιοκτήτης καὶ τὸ βάρος τῶν ἀπομαχικῶν, δῆλον τοῦ πληρωμάτος. Αφοῦ καὶ τοῦτο τὸ παιγνίδι ἐπέτυχεν, καὶ εἰδε τὸ φιλόστοργον Κράτος στὶ ή φορολογία αὐτῇ καλὴ ἔστι ηὗσησε καὶ τὸ ποσσότον τῆς συνεισφορᾶς τοῦ ἰδιοκτήτου εἰς 100 ο) καὶ σήμερον πληρώνομεν ἐπὶ παραδείγματι 40000 δρχμάς δι' ἀπομαχικὰ τοῦ πληρωμάτος καὶ ἄλλας 40000 δρ. διὰ τὴν συνεισφορᾶν τοῦ ἰδιοκτήτου. Ἐγώ διό τὴν ἀκοίβειαν ἐπληρώσατα σὸν βαπτόρι μου δι' ἓν ἔτος 97850 δραχμάς.

Τοιουτοτόπως λοιπὸν είχομεν μέχρι πρὸ δύο η τριῶν μηνῶν τὰς δύο αὐτὰς προστασίας τοῦ Κράτους μας, η δὲ "Ενωσις τῶν Ἐφοπλιστῶν μᾶς ἔλεγε, νὰ τὰ εἰσπράττωμεν τὰ ἀπομαχικὰ ἀπὸ τὰ πληρωμάτα, χωρὶς ὅμως καὶ νὰ ἐνεργηθῇ μᾶς ἀφέσσονται ἐλευθέρους, οὕτως ὥστε μόλις οιοδήποτε δὲν ἐδέχετο νὰ ναυτολογηθῇ με τὸν πρὸ τῆς αὐξήσεως τῶν ἀπομαχικῶν μισθῶν, νὰ μὴν ναυτολογήται, ο δὲ ιδιοκτήτης νὰ προσλαμβάνῃ οιονδήποτε ἄλλον ἐν τῷ πλοιῷ του. Τούναντίον μᾶς ἐπέβαλλον διαφόρους κανονισμοὺς συνθέσεων πληρωμάτων, πρότοις τάξεως ἀσυμματιστὰς μὲ ἀπαίτησεις μισθολογίων, ποὺ κανένες ἔνυος δὲν πληρώνει καὶ δηλοὶ πλὴν ἐλαχίστων ἔξαιρέσεων ἀρρούνται νὰ καταβάλλωσιν τὸν φόρον τοῦ ἀπομαχικοῦ των, ἀλλὰ καὶ οἱ δεκόμενοι ζητοῦν τὴν ἀνάλογον αὐξήσιν, οὕτως ὥστε τὸ βύρος τῆς φορολογίας ταύτης νὰ πίπτῃ ἐπὶ τῶν ὅμων τοῦ ιδιοκτήτου.

Τελενταίως λοιπὸν καὶ μετὰ τὴν ἀπόφασιν τοῦ Κράτους νὰ προστατεύσῃ τὴν ναυτιλίαν, μᾶς ἥλθε ἡ νέα ἐγκύλιος νὰ πληρώσωμεν καὶ τοὺς φόρους τῶν μισθωτῶν ὑπηρεσιῶν. Θὰ ξέρετε βεβαίως ὅτι, ἐάν π.χ. ὁ Μηχανικὸς πληρώνεται 20 λίρες τὸν μῆνα ἡ φροδολογία του ἐπὶ τοῦ μισθῶν του είνε περὶ τὰς 380 δραχμάς. Ήμεις λοιπὸν εἰχομένη τατιοῖον μηχανικῶν καὶ ἔνα τετταύον πλοιαρχοῦ, οἱ οἵποιοι μὲν εἶπον ὅτι δὲν μποροῦν νὰ ἔλθουν μὲν τὸν μισθῶν τῶν 20 λιρῶν, ἀλλὰ μὲν 21 καὶ νὰ πληρώσουν ἔκεινοι τὴν φροδολογίαν τῶν μισθωτῶν ὑπηρε-

οιών, λίρες και νά τὰ πληρώνη και πάλιν ὅλα τὸ ἀτμόπλοιον.
Υἱοὶ τοιαύτας λοιπὸν συνθήκας σᾶς ἐρωτῶ ἔχομεν ή δὲν ἔχομεν
Κράτος τὸ ὄποιον νὰ φροντίσῃ περὶ τῆς βελτιώσεως καὶ τῆς προστασί-
ας τῆς κινδυνεύσης νὰ ἔξαφανισθῇ (εστω καὶ κατὰ τὸ 60 ο) ἐμπορι-
κῆς μας ναυτιλίας;

Γράψετε δι' ὄνομα τοῦ Θεοῦ εἰς τὸ περιοδικὸν σας, δι' τι νομίζετε
ὅτι θὰ ἀνοίξῃ τὰ μάτια τῶν Κυβερνώντων, διότι ἡμεῖς οἱ λεγόμενοι
ἐφορπλισταὶ δὲν ἔχουμεν φάνετα οὔτε τὸ θάρρος, οὔτε τὰς ἀπαιτου-
μένας γνώσεις διὰ νὰ ὁργανωθῶμεν ἑστῶ καὶ εἰς τὸν βαθὺν τῶν
ναυτοθεραπειῶν, καὶ νὰ ζητήσωμεν τὴν προστασίαν τοῦ ὑποχριτικοῦ
Κράτους, περιοριζόμενα δὲ μόνον εἰς τὸν ἀκούσωμεν γαιρεράκως ὅτι
εἰς ἐκ τῶν συναδέλφων μας κινδυνεύει, διότι ἄλλος δὲν είχε νὰ ἔξοφλη-
σῃ τὸ πλήρωμα, ἄλλος δὲν είχε νὰ κάμῃ τὰς ἀνάγκαιούσας ἐπισκευάς,
καὶ ἡνακάσθη νὰ δέσῃ τὸ πλοῖον του καὶ προσποιεύμενος ὑποχρι-
τικῶς διὰ λυπούμενα τρίβουμεν τὰς κειρὰς ἐκ χαρᾶς διότι, ίσως ἔτενε
καὶ δὲν εἶμεν δῆλοι εἰς τὴν ιδίαν δύσκολον θέσιν. Ἐκείνοι ὀπέρε
ἔπειτα νὰ γίνη καὶ τὸ λεγό κατ' ἐπανάληψιν εἰς μερικοὺς φίλους μου
πλοιοκτήτας νὰ πράξωμεν, δηλ. νὰ μεταβούμεν ἐν σώματι καὶ νὰ ζη-
τήσωμεν νὰ παρουσιασμούμεν ἐνόπιον του κ. Προθυμούσαν, καὶ νὰ
τοῦ γνωρίσωμεν τὴν δύσκολον θέσιν μας, καὶ νὰ ζητήσωμεν νὰ κα-
ταργηθῇ προσωρινῶς ἡ συνεισφορά τοῦ πλοιοκτήτου εἰς τὸ Ἀπομαχι-
κὸν Ταμείον, νὰ μήν ἐπιφορτισθῇ ὁ πλοίαρχος νὰ εἰσπράττῃ τοὺς φό-
ρους τῶν μισθωτῶν ὑπηρεσιῶν ἀπὸ τὸ πλήρωμα, ἄλλα νὰ πράττωσιν
τοῦτο, οἱ κατὰ τόπους κ.κ. Διμεράχοι, ἀπὸ τοὺς δόποινς ἔχει γεμίσει
ὁ κόσμος εἰς τὴν Ἑξατερά, καὶ νὰ μᾶς ἀφίσουν σιωπηρῶς καὶ ἔως
ὅτου ἔξακολουθεῖ νὰ παρούσα κρίσις ἐλευθέρους ἀπὸ συνθέσεις καὶ
παρουσινέσεις πληρωμάτων, δεν ἔγνω καὶ οὔτε θὰ γίνη, διότι, ὡς
σᾶς λέγω, είνε τὸ μόνον ἐπαγγελματικὸν σῶμα, τὸ ὄποιον εὐδίσκεται
εἰς τὴν μεγαλυτέραν ἄγνοιαν καὶ τῶν δικαιωμάτων καὶ τῶν ὑποχρεω-
σεων αὐτοῦ.

Ζητῶν συγγνώμην διὰ τὴν πικρίαν ποῦ ἐκδηλοῦνται μέσα ἀπὸ τὰς
γραμμὰς τῆς ἐπιστολῆς μου διὰ τὸ κατάντημα τῆς Ναυτιλίας μας, πα-
ρακαλῶ ὑμᾶς διότι συγχωρήστε καὶ τὴν παράλειψιν τῆς μὴ ὑπογρα-
φῆς μου. Λόγοι εὐνόητοι μὲ ὑποχρεούμενοι εἰς τοῦτο. Είμαι ἐν τούτοις
πρόθυμος νὰ σᾶς ἀναφέρω προαιρείματα ἐφοπλιστῶν κινδυνεύσην των
νάσσων αξίας 5 καὶ 10 κιλ. λιρῶν διὰ τὴν ἑλλειψιν 500 ή 1000
λιρῶν.

Πειραιεύς, Ιουνίου 16η 1931 Μετὰ πολλῆς ἐκτιμήσεως

Εἰς ἐκ τῶν συνδρομητῶν σας

Υ.Γ. Παρέλειψα ν' ἀναφέρω ἀνωτέρω καὶ ἔνα ἄλλον γελοίον νό-
μον ποῦ ἐφαρμόζει τὸ Κράτος μας ἐν τῷ μεριμνῇ.... του νὰ προστα-
τεύσῃ τὰ Ἑλληνικὰ πλοιά. Ἔνω εἰς δὲν τὰ μέρη τοῦ κόσμου ή ἀπο-
λύμανσις ἐνὸς πλοίου ισχεῖ δι' ἐξάμηνον, καὶ ἀναγνωρίζεται ἀμοι-
βίως παρὰ δῶλων τῶν Κρατῶν διὰ ἐξάμηνον, τὸ Κράτος τὸ ιδικόν
μας ἀποτελεῖ παρὰ τῶν Ἑλληνικῶν ἀπομοτοίων ἢ ἀπολυμάνινται κάθε
τρεις μῆνας παρὰ δὲ τὰς ἔνων τῶν καταπλεόντων ἐνταῦθα ἀναγνω-
ρίζει τὴν ἐξάμηνον ἀπολύμανσιν. Σημειώσατε δὲ διὰ κάθε ἀπολύμαν-
σις ἀποτελεῖται περιστεράωρον καθυστέρησιν καὶ περὶ τὰς 2500—3000
δραχμάς, ἀνεξιρήτως τοῦ ποῦ ταξιδεύει τὸ Ἑλληνικὸν τοῦτο ἀτμό-
πλοιον, ἔστω καὶ ἀν ταξιδεύει εἰς τὰ Ἑλληνικὰ ὕδατα. Καὶ κατόπιν
λέγομεν διὰ δὲν μᾶς προστατεύει τὸ Κράτος.

ΑΠΟΚΡΟΥΕΤΑΙ Η ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ ΟΚΤΑΩΡΟΥ ΕΙΣ ΤΑ ΠΛΟΙΑ

Τὸ τοῦ ἐν Γενεύῃ Διεθνοῦς γραφείου Ἐργασίας ὑπεβλήθη
πρὸ κακοῦ εἰς ὅλα τὰ Ναυτικά κράτη σχέδιον διεθνούς συμβάσεως
διὰ τὴν ἐφαρμογήν τοῦ 8ώρους εἰς τὰ ἐπιβατικά πλοιά τὰ κάτω
τῶν 2000 τόνων γκρός, καὶ εἰς τὰ φορτηγά τοικύδια τὰ κάτω
τῶν 3000 τόνων γκρός, ἐφ' ὅσον ταῦτα ἐκτελοῦσι: ταξιδία διαρ-
κείας ἀνω τῶν 24 ὥρων.

Εἰς τὸ ἀπευθυνθέτη προηγουμένως ἐρωτηματολόγιον πρὸς τὰς
κυβερνήσεις τῶν ἐν λόγῳ Κρατῶν, 29 ἐν δῷλῳ, ἐν σχέσει μὲ τὴν
κατ' ἀρχήν ἀποδοχήν ή μὴ τῆς συζητήσεως ἐπὶ τοῦ σχεδίου, δύο
μόνον κράτη ἀπήντησαν θετικῶς ή Ἰολανδία καὶ ἡ Ζηλανδία
τονίζοντα νὰ παραμείνῃ ἡ Ἐργασία ἐπὶ τῶν πλοίων, ὡς ἔχει
σήμερον "Ἐτερα 20 κράτη ἀπήντησαν δεχόμενα τὴν κατ' ἀρχήν
συζητήσιν.

Τὰ ὑπόλοιπα ἐπτά κράτη, τὰ καὶ κυριώτερα Ναυτικά τοιαῦτα,
μεταξύ τῶν δόποιων κατήγοροι, ὑπέδειξαν εἰς τὸ διεθνές γραφείον
Ἐργασίας, διὰ την θεωρούν ὡς ἐντελῶς ἀσκοπον, πάσχων περὶ δικτύων
συζητήσιν.

Σχετικῶς μέ τὸ ζητηματα τοῦτο παραλαμβάνομεν ἀπὸ τὸ Λογδί-
νειον "Syren" ὑφισμένας ἐνδιαφερούσας κρίσεις ἐπὶ τοῦ προτα-
θέντος σχεδίου διεθνούς συμβάσεως.

"Ἐὰν η ἐπιτυχία ἔνδι ζητηματος γράφει τὸ "Syren" ἐξηρτάτο
κατὰ κενόντα ἀπὸ τὴν ἐπιμονὴν καὶ μόνον, τότε δ. κ. Thomas
καὶ οἱ περὶ αὐτὸν δούρωφόροι τοῦ Διεθνοῦς γραφείου Ἐργασίας ή
ἔδει γὰρ αὐτούς τὴν ἀποδοχήν τοῦ 8ώρου ἀπὸ τὴν Παγκό-
σμιον ναυτιλίαν. Τὸ πρότερος των διμος ἔλεγον πλέον τὴν μορφήν
χρονίου νοσήματος, χωρὶς δὲ νὰ χάνῃ ὑπωδήποτε τὴν ἀξίαν

της, γίνεται ἑκάστοτε πρόξενος κκοῦ. Ἄποτε ἐτῶν ἡ Γενεύη ἐπε-
νκλαμβάνει τὴν πρότασίν της μὲ ἀκρίβειαν τερπνοῦ ὥρολογίου ἀ-
δούτος εἰς ὥρασμένην ὥραν.

»Ἐχεις ἡδη ἐκ τῆς πείρας ἀποδειχθῆ, διὰ τοῦ θεωρείας τοῦ 8ώ-
ρου δὲν είνε ἐφαρμόσιμος ἐπὶ τῶν πλοίων. Παρὰ ταῦτα τὸ Διε-
θνές γραφείον Ἐργασίας ήταν φέρη καὶ πάλιν τὸ ζητηματα ἐνώπιον
τῆς διεθνούς Ἐργασίας Συνδικακέψεως τοῦ Ὀκτωβρίου, πρός δι-
ευκόλωντιν δὲ τοῦ ἔργου τῆς ἐξέπειμψεν ἐγκύκλιον πρὸς τὰς διαφο-
ρες κυβερνήσεις.

»Η Ἰολανδία καὶ Νέα Ζηλανδία ἐξέφρασαν
ἡδη ἀπροσαλύπτως τὴν γνώμην των ἀπορρίψαται τὴν πρότασίν την,
20 ἀλλα Κράτη ἀπήντησαν κατὰ συνθήκην καὶ τὰ κυριώτερα ἐ-
πιτὰ Ναυτικὰ Ἐθνηγκαν σκόπιμον νὰ μὴ δέσουν καρμίαν ἀ-
πάντησιν εἰς τὴν ἐγκύκλιον.

»Τὸ Δ.Γ.Ε. ἀποτελεῖ αὐτὸν καθ' ἑκατὸ πολιτικὴν ὀργάνωσιν,
διὰ τοῦ κατηγορίας ἀπορρίψεις καὶ οὐχὶ πρὸς τοὺς ἐν-
διαφερούμενούς ναυτιλιακούς ὀργανισμούς τῶν Κρατῶν. "Ολος δὲ
Κόσμος, πλὴν τῶν θεωρούντων τοῦ Δ.Γ.Ε., γνωρίζει, διὰ δὲρκος
τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ τῶν ναυτεργατῶν κάθε Ναυτικῆς Χώρας ἀ-
ποκρούει: τὸ 8ώρων ἐν τῇ Θαλάσσῃ, διότι: δὲν δύναται καν νὰ γίνη
σύγκρισις μεταξὺ τῶν ἀναγκῶν τῆς ἐργασίας ἐπὶ τῶν πλοίων καὶ
ἐπὶ τῇ ἡρῷ.

»Ο ἀγῶνας τῆς Γενεύης ἀποτελεῖ μικταὶ πονοίαν, διότι καὶ
πλέον ἀπειρος ναυτέρων δύναται: γὰρ δεκαώντα, διὰ τὸ προτεύμενον
σύστημα, ἐφαρμόζομενον, μόνον δυσχερείας ήταν δημιουργή-
γη εἰς τὴν κίνησιν τῶν πλοίων.

»Τὸ ἐν λόγῳ σχέδιον προβλέπει μεταξὺ τῶν ἀλλων «24ωρον
συνεχῆ ἀνάπτυξιν κάθε ἐπτά ημέρας!! καὶ «ἀποζημίωσιν διὰ
τὰς διεργασίες»! Οὕτω καθ' ὃν χρόνον τὸ πλήρωμα ἐναλλάξ ήταν
ἀναπτύχθηται: ή θὰ διασκεδάζῃ ἐν τῇ ἡρῷ κατὰ τὸ 24ωρον του, οἱ
πλοιαρχοὶ καὶ οἱ ἀξιωματικοὶ ήταν...ἀναπληροῦν αὐτὸν εἰς τὰς κα-
θημερινὰς ἐπὶ τῶν πλοίων ὑπηρεσίας. Εκάστη 8ωρας ὑπερωρία
τοῦ πληρωμάτος ἐν τῇ θαλάσσῃ θὰ ἀποζημιώσεται: διὰ χρημάτων
ηδὲ! Ισχρόνον ἀναπτύξεως, διταν τὸ πλοίον ἐλλιμενισθῇ.

»Ταῦτα πάντα—ἐπιλέγει τὸ «Syren»—θὰ ἀπανταχολήσουν τὴν
Ναυτικὴν Διάσκεψιν τοῦ Ὀκτωβρίου, ἀλλα θὰ ἀντιμετωπίσουν τὴν
πραγματικότητα ἀναπτυξανένην ἀπὸ μέρους τῶν ἀντιποτίσουν
τῆς Διεθνούς Ναυτικῆς «Ἐνώπιων».

Η ΣΥΝΕΛΕΥΣΙΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡ. ΤΟΥ ΔΟΥΝΑΒΕΩΣ

»Η Διεθνής Ἐπιτροπή τοῦ Δουνάβεως συνεκρότησε πρὸ ἡμέ-
ρων ἐν Γαλαξίᾳ τὴν τακτικὴν αὐτῆς ἐτησίαν συνέλευσιν, καθ' ὃν
ἀνεγνώσθη ἡ ἔκθεσις τῶν πεπραγμένων καὶ ἀνηγγέλθη ἡ σύνκρισις
δικείου διὰ τὴν ἐγκάλυπτην διεθνεύσην τῶν ἐργασιῶν τῆς ἐκβιβλύσεως τοῦ
στομίου τοῦ ποταμοῦ πρὸς ἐξασφάλισιν τῆς γκαστρίσπιτης εἰς Σου-
λιγάνην.

Εἰς τὰς ἀκουστικές ἐπικρίσεις, διὰ τὴν ἀσκάτως ἡ ἀλλα
τοῦ στομίου, διὰ τὴν προτερόπη τὸ διεπίστασεν, διότι δὲν ἔδυνται νὰ καθο-
ρισθῇ ἐκ τῶν προτέρων διὰ της ἀλλας, πάντως διμος ἐλή-
φθησαν ἐγκάριας δῆλα τὰ ἐνδεικνύμενα μέτρα διὰ τὴν ἀρσιν τῆς
ἀλλας καὶ τὴν σχετικὴν ἐκδίκησιν εἰς ἀ σημεῖα ἐνεργειασθησαν
δισχέρειας διὰ τὴν δίσοδον τῶν πλοίων.

Συνεπεία τῶν ἐν λόγῳ ἐργασιῶν ἡ ἐπιτροπὴ ἡγαγκάσθη ἡ ἀ-
γκάλη ἀκόμη καὶ τὸν ἐορτασμόν τῆς Τετηηρίδος της, ἐπέτυχεν
τοῦ ποταμοῦ προσπαθείας τὸ διατηρήσης δάστων 23 πο-
δῶν, διὰ δὲ τοῦ συναρτημούντος γένου δικείου θὰ καταστήσῃ ἐλευ-
θέρων τὴν γκαστρίσπιτην διράσιν τῶν παγιθρωμάτων.

Εἰς τὴν ἐπιτροπὴν κατετέθη καὶ μία διαμαρτυρία τῶν Ρουμά-
νων ἐφοπλιστῶν καὶ ἐξαγωγέων διὰ τὴν διποίαν οὗτοι: τοιίζουν
διὰ δισχέρειας τὴν γκαστρίσπιτην διράσιν τῶν παγιθρωμάτων.

Θὰ ἡτο δυνατόν—τοιίζει: ή διαμαρτυρία αὐτη—νὰ γίνη προ-
σιτοι εἰς τὰ πλοία οἱ λιμένες τοῦ Δουνάβεως οἱ κείμενοι πλησίον
τῶν ἐκβιβλύσεων αὐτοῦ καὶ κατὰ μέγα μέρος τῆς γκαστρίσπιτης περιό-
δου, ἀλλὰ ἡ ἐπιτροπὴ ἐλάμβανε τὰ πρὸς τοῦτο κατάλληλα μέτρα.

»Ἐν συνεχείᾳ τῆς συνεδρίασεως της ή Ἐπιτροπὴ ἀπεφάσισε
τὴν ἐκτέλεσιν ἔνδι ταξιδίου ἀνὰ τὸν Δουνάχιν δι: ἐπιτόπιον ἐξ-
τασιν τῶν ἀναγκῶν τῆς γκαστρίσπιτης καὶ θεραπείαν αὐτῶν. Κρα-
τεῖ ἡ πεποίθησις, διότι τὸ στόμιον τοῦ Αγίου Γεωργίου θὰ κατα-
λάβῃ ἀργά η γρήγορα τὴν θέσιν τοῦ Σουλιγάνη, διότι διόρμος του
είνε διπήγεμος καὶ διότι διμήνη τοῦ Σουλιγάνη κλείει εὐκολώτερον
καὶ συγχότερον διὰ τὴν γκαστρίσπιτην.

ΑΙ ΑΝΑΓΚΑΙ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

EKTON APΩPON TOY K. N. METAΞΑ

(Συνέχεια ἐκ τοῦ προηγουμένου)

3) Πειθαρχία, ἐποπτεία καὶ σχέσεις ἐν τῷ πλοίῳ.—Οὐ πλοιάρχος ὅφείλει νὰ διατηρῇ αὐτηρὸν πειθαρχίαν ἐν τῷ πλοίῳ καὶ νὰ ἐπιβλέπῃ δικαίως ὁ προϊστάμενος ἑκάστου διαιρέσματος πράττει διοίωσις ἐπὶ τῶν ὅπως αὐτὸν μελῶν τοῦ πληρώματος. Ἐπίσης ὁφείλει νὰ ἐπιβλέπῃ τὴν συμπεριφορὰν τῶν ἀξιωματικῶν ἀπέναντι τοῦ κατωτέρου προσωπικοῦ καὶ κατ' ἐπανάληψιν πρέπει νὰ εὑρίσκῃ εἰκασίας, δικαίου καὶ θεραπεύη κατὰ τὸ δυγκατὸν τὰ παράπονα τοῦ πληρώματος καὶ ἐκφράζῃ εἰς αὐτὸν λόγους πατρικῆς συμπαθείας καὶ παρακινέσεως πρὸς ἑκτέλεσιν τοῦ κακήγοντος.

Είς τάς ἀτομικάς σχέσεις του μὲ τοὺς ἀξιωματικούς καὶ τὸ ὑπόλοιπον πλήρωμα τοῦ πλοίου πρέπει νὰ ἔχῃ ὅπ' ὅψει του ὅτι ἀπὸ πειθαρχικῆς ἀπόψεως ὁφεῖλει νὰ είνει μιᾶς λογικῆς διακριτικῆς, εὐγενῆς, ἀλλὰ σταθερὸς καὶ δίκαιος, νὰ διδῷ τὸ παράδειγμα τῆς φιλοπογίας καὶ τῆς ἐν γένει ἀφοσιώσεως πρὸς τὸ καθηγοῦν.

4) Καθαριότης καὶ ὑγεία.—"Ολα τὰ μέσα πρέπει νάχρηγή σιμποιῶνται: διὰ τὴν διατήρησιν τῆς ὑγείας τοῦ πληρώματος καὶ ὁ πλοίαρχος πρέπει: γά εποπτεύῃ ἀπως ὅλα τὰ διαιμερίσματα ἐγδιατήσεως τοῦ πληρώματος καὶ τὰ εἰδή του στρατωνισμοῦ αὐτῶν διατηροῦνται: καθαρὰ, ἀπηλλαγμένα ζωυφίων. Αὐτὴν γέ, προσοχὴ πρέπει γά καταβάλλεται: καὶ διὰ τὴν καθόλου καθαριότητα τοῦ πλοίου καὶ καθαριότητα τοῦ μαγειρίου καὶ τὸν χρησιμοποιουμένων μηχειρικῶν σκευαδύ.

Πρὸ τῆς δικαιομήσεως τοῦ φαγητοῦ δψείλει: νὰ δοκιμάζῃ δεῖγμα αὐτοῦ. Λαμβάνων γυδίσιν ἀσθενείας μέλους τινὸς τοῦ πληρώματος δψείλει: ὁ πλοιάρχος νὰ λάβῃ τὴ ἐνδεκυνδόμενα μέτρα διά τε τὴν νοσηλείαν αὐτοῦ καὶ διὰ τὴν προφύλαξιν τοῦ ἄλλου πληρώματος. Ἐάν δὲν ὑπάρχῃ ἵατρὸς ἐν τῷ πλοίῳ πρέπει: νὰ παράσχῃ τὰς κατὰ τὸν πρόχειρον ἵατρικὸν δόηγδον ἐνδεκυνδομένας πρώτας δογθείας καὶ ἐν περιπτώσεις διαρρέεις ἢ παρατεινομένης ἀσθενείας νὰ ἀποδιέσχη αὐτὸν εἰς τὸν πλησιέστερον λιμένα, ἵνα εἰσαχθῇ εἰς νοσοκομεῖον ἐν τῇ Ἑρατὶ. Ἐν ἀνάγκῃ δύναται: νὰ ζητήσῃ διὰ τοῦ ἀσυρμάτου τοῦ πλοίου ἵατρικὴν συνδρομὴν, τηλεγραφῶν τὰ συμπτώματα τῆς γόσσου.

5) Ἐπιμέλεια τοῦ φροτίου. Ἀερισμὸς αὐτοῦ. Μέτρα κατὰ τῆς πυρκαϊᾶς.—Ἡ μεγαλειτέρα φροντὶς καὶ ἐπαγρύπνησις, ὡς καὶ κάθε προφυλακτικὸν μέτρον πρέπει νὰ λαμβάνωνται: διὰ τὴν πρόσληψιν τῶν κινδύνων πυρκαϊᾶς τοῦ φροτίου, ἢ ὅποιας ασθήτησε ἀλλης ὅλαβης αὐτοῦ. Οὕτως, ἢ στοιχεῖσα τοῦ φροτίου εἰς τρόπον ὥστε τὰ εὑρέλεκτα φορτία νὰ μὴ ἔρχωνται: εἰς ἐπαυγῆν μὲ τὰ διαιμερίσματα τοῦ λεβητοστασίου, ἢ ἐπιθεώρησις τῶν κυτῶν τῶν ἀποθηκῶν ὄλικον καὶ συγχρηματικόν, ἢ ἐπιθεώρησις τῶν διαιμερίσμάτων, ὅπου τὸ πῦρ δύναται νὰ ἀρχίσῃ, πρέπει νὰ ἐπισύρουν πάντοτε τὴν προσοχὴν τοῦ πλοιάρχου.

Τό κάπανισμα είς τὰ διαμερίσματα τοῦ εὐφλέκτου φορτίου καὶ εἰς τὰς ἀποθήκας ὑλικῶν πρέπει νῦ ἀπαγγείλεται, ὅπως ἐπίσης καὶ πλησίον τῶν ἀνοιγμάτων τῶν κυτῶν ἐπὶ τοῦ καταστρώματος. Εἰδικὴ προσοχὴ πρέπει νῦ καταβάλλεται διὰ τοὺς ἀεριστῆρας τοῦ φορτίου ἐπὶ τῷ σκοπῷ τῆς προφυλάξεως αὐτοῦ κατὰ τὰς περιόδους κακοκαιρίας. Κατὰ τὰς περιόδους αὐτὰς οἱ ἀεριστῆρες πρέπει νῦ σκεπάζωνται ἢ νῦ ἀπομακρύνονται.

6) Δεξαμεναι ἔρματος.—Αἱ δεξαμεναι ἔρματος καὶ τὰ διπύθμενα πρέπει νὰ γεμίζωνται η κενοῦνται μόνον κατόπιν ῥήτης διαταχῆς τοῦ πλοιάρχου καὶ ἐν ἀπουσίᾳ αὐτοῦ, τοῦ ὑποπλοιάρχου. Γοῦτο δὲν ἐφχριμόζεται προκειμένου περὶ τῶν δεξαμενῶν γλυκέος δόχτος, ἀλλ᾽ ὁ πλοιάρχος πρέπει νὰ βεβιοῦται καθ' ἐκάστην περὶ τῆς ποσότητος τῆς περιεχομένης εἰς αὐτάς.

7) Ἀλληλογραφία, ἔγγραφα πλοίουν.—Ο πλοίαρχος τηρεῖ ὑπὲρ εὐδόνηγος του τὰ ναυτιλιακὰ ἔγγραφα, τὴν ἀλληλογραφίαν, τὸ ταμεῖον καὶ τὴν σφραγίδα του πλοίου, ώς καὶ τὰ ἀτομικὰ διδιλέαρια καὶ διπλώματα του πληρώματος. Μόνος ὁ πλοίαρχος ἀλληλογράφει μετά τῶν ἀρχῶν καὶ παντὸς διὰ τὸ πλοίον ἢ τὸ πορτίον ἐνδιαφερομένου, καὶ πᾶν ἔγγραφον ἀφορὸν τὸ πλοίον, τὸ

φορτίον καὶ τοὺς ἐπιβάνοντας ἐν γένει ἀπευθύνεται ἀπαραιτήτως εἰς τὸν πλοιαρχὸν.

8) Ήμερολόγιον πλοίου.—Ο πλοίαρχος τηρεῖ, συντάσσει καὶ ὑπογράφει τὸ ἐπίσημον ἡμερολόγιον τοῦ πλοίου, εἰς ὃ καταχωρεῖ λεπτομερῶς καθ' ἕκαστην τὰ συγήνη γεγονότα τῆς υκυπελοΐξεως καὶ σύντομον δύσον καὶ ασφῆ ἔκθεσιν τῶν συμβάντων, τὰ δύποτε δύνανται νὰ χρησιμεύσουν ἢ ἀναγκαιούν διὰ τὴν προστασίαν τῶν συμφερόντων τῶν ἐνδιαφερομένον. Εἰς τὴν σύνταξιν τοῦ ἡμερολογίου λαμβάνει ὑπ' ὄψιν καὶ τὸ πρόχειρον ἡμερολόγιον τοῦ ὑπερπλοιάρχου.

Σκόπιμον θὲ γῆτο δραστηρία καὶ διθέλιον ἡμερησίου διατάχθει τοῦ πλοίου ἀρχού πρόδροτοῦ ἀξιῶματικούς.

9) Γυμνάσιον ἐγκαταλείψεως πλοίου.—Ο πλοίορχος διφεύλεις τούλαχιστον ἀπαξ καθ' ἔδησμάδα, ἐν ὥρᾳ ἀναπτύξεως κατὰ προτίμησιν, νὰ θετάσῃ γυμνάσιον ἐγκαταλείψεως τοῦ πλοίου ἐν κινδύνῳ διὰ γὰ ἔξασκωνται οἱ ἐπανθίσαντες εἰς τὴν ἐν περιπτώσει κινδύνου μετὰ ψυχραιμίας καὶ τέλεσις ἐκτίθεσιν τῷ πιρόχ τοῦ πλοίορχου διαταξομένων μέτρων σωτηρίας.

"Aρθρον 4

Ὑποπλοίαοχος

1) Γενικὰ καθήκοντα.—Ο ὑποπλοίαρχος είνε ὁ πρώτος ὑπόλογος καὶ ὑπεύθυνος ἀπέναντι τοῦ πλοιάρχου διὰ τὴν καλὴν συντήρησιν τοῦ σκάφους καὶ τὴν διοίκησιν τοῦ πληρωμάτος αὐτοῦ καὶ διὰ τὴν καλὴν ἐπεξέλεσιν τῶν κανονισμῶν καὶ τῶν διαταγῶν τοῦ πλοιάρχου, αἱ ὅποιαι ἀφοροῦν τὰ καθήκοντα, τὴν πειθαρχίαν καὶ τὴν ἀπόδοσιν τῶν ἀνδρῶν

Αὐτές, ὥπο τὰς διαταγὰς πάντοτε καὶ ὁδηγίας τοῦ πλοιάρχου, προσταταῖ ἐνεργῶς τῆς ὑπηρεσίας τοῦ κατεστρώματος τοῦ πλοίου καὶ τοῦ τεταγμένου ἐν αὐτῷ πληρώματος, διαγέμει ἐν δικαιοσύνῃ αὐτὸν εἰς τὰς διαφόρους ἔργωντος καὶ φυλακᾶς ἀποφεύγων τὴν δημιευργίαν περιπονών καὶ ἀταξίας καὶ μεταβίδων πάντοτε τὸ συναίσθημα τῆς εὐλαβείας πρὸς τὰς διαταγὰς καὶ τοὺς κανονισμοὺς ὥπο παγῆτες κατωτέρου.

2) Παρουσίασις εἰς τὸν πλοίαρχον μόνον μέσω τοῦ ὑποπλοιάρχου.—Οὐδεὶς τοῦ πληρώματος δικαιούται ν' ἀπευθυνθῇ ἀπ' εὐθείας πρὸς τὸν πλοίαρχον, ἐὰν μὴ πρότερον ζητήσῃ τὴν ἄδειαν τοῦ ὑποπλοιάρχου. Μόνον ἐὰν οὗτος ἀμελήσῃ να παρουσιάσῃ τὸν παραπονούμενον εἰς τὸν πλοίαρχον πάρον τῶν 24 ὥρῶν δικαιοῦται νὰ παρουσιασθῇ ἀπ' εὐθείας, ἐν πάσαις ὅμιλοι περιπτώσεις ὁφείλει προηγουμένως νὰ ἐκτελέσῃ τὴν δοθεῖσαν αὐτῷ διαταγὴν, ἐστω καὶ ἀν λόγος τῆς παρουσιάσεως του εἶνε νὴ διατριβὴ.

3)Κατά τηνείσοδον εις τὸν λιμένα. Όυποπλοίαρχος δέ φείλεις ἀποβιλέπη διὰ τὴν καλὴν ἐμφάνισιν τοῦ πλοίου, ὅταν εἰσέρχεται τοῖς τὸν λιμένα, ιδίᾳ δὲ ὑπωκλίαγκυροι, τὰ δὲ γκυρούλικατά διαρρούλικατανεύεις ἔτοιμαι πρὸς χρήσιν, συνάρματα δὲ ὅπως γένη πάσα τὰς ἐδεδειγμένης προετοιμασίας διὰ τὴν ἀμεσον ἔναρξιν τῆς φορτοεκφορτώσεως. Οὐδέποτε, ὥπτοι διαλέξεις συνθήκες, ἐπιτρέπεται τὸ πλοίον νὰ φύλασῃ τοὺς τόνιλιμένους τῆς φορτώσεως χωρὶς νὰ είναι ἔτοιμον πρὸς παραλαβὴν φορτίου, ή δὲ εὐθύνη τῆς τοιαύτης προετοιμασίας διαρρέει τρωτίστως τὸν ὑποπλοίαρχον. Δύναται: ἐν ἀνάγκῃ νὰ ζητήσῃ ἀπὸ τὸν πλοίαρχον ὑπερωρίαν ἔργασίας διὰ τὸ πλήρωμα η σίενδη πότε ἄλλην διευκόλυνειν ποσός ἐπίτευξιν τῆς ἔτοιμασίας τοῦ πλοίου.

4) Παραλαβὴ καὶ παράδοσις φορτίου.—¹⁰ Οὐ ποπλοίαρχος ἔχει τὴν γενικὴν ἐπιμέλειαν τῶν φορτοεκφορτώσεων. Οδηγούμενος ἐκ τοῦ σχεδιαγράμματος υκυπηγήσεως τοῦ πλοίου shippers' plan) καθίσταται ἐνήμερος τῆς χωρητικότητος ἐκάτου κύτου. Οφείλει: γὰρ ἔξεταζῃ πρὸ τῆς παραλαβῆς τοῦ φορτίου δῆλα τὰ κύτη ἐσωτερικῶν πρὸς θερινώσιν ὅτι: εἰνε καλῶς καριεριμένα καὶ εἰς καλὴν κατάστασιν, ἐπίσημος ὅτι καὶ αἱ κάτωθι πύργοι κυτῶν πυθμευτέρες καὶ οἱ ἐν αὐταῖς σωλήγεαντες τελείως καθαροί, οὕτως ὥστε οὐδέλως γὰρ παρεμποδίζεται τὸ ἔργον τῶν ἀντλι-

ΑΙ ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑΙ ΤΩΝ ΣΟΒΙΕΤ ΠΡΟΣ ΑΠΟΚΤΗΣΙΝ ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

ΑΓΟΡΑ ΚΑΙ ΝΑΥΠΗΓΗΣΙΣ ΔΙΑ ΠΙΣΤΩΣΕΩΝ

Τὰ «Ναυτικά Χρονικά» είσι τὸ προηγούμενον τεῦχος τῶν εἰχόν μῆτε τὸ ἔξδωχας ἐνδιαιφέρον τὴν Ἑλληνικὴν ναυτιλίαν ζήτημα τῆς Ρωσίας καὶ προσπαθεῖται πρὸς δημιουργίαν ἐμπορικοῦ στόλου διὰ τῆς ἀγορᾶς σκαφών ἥλικιας οὐχὶ ἄνω τῶν 5 ἑτῶν ἢ κατ' εὐθείαν ναυπηγήσεως τοιούτων ὑπὲρ εὐνοϊκωτάτους δροῦς καὶ μὲ μακροχρονίους πιστώσεις.

Πάσα ανέξις τού ἐμπορικού στόλου τῶν Σεβιέτ θὰ σημαγή ἀνάλογον μείωσιν τῆς ἔργασίας τῶν Ἑλληνικῶν πλοίων ἄτυνα κατὰ ἔνα μέγα μέρος ἀσχολοῦνται εἰς Ρωσικάς μεταφοράς. Τὸ ζῆτημα τούτο ἀπάσχολει σοβαρώς καὶ ἄλλα Ναυτικά κράτη, ιδίᾳ δὲ τὴν Ἀγγλίαν, τὴν Γερμανίαν, τὴν Σουηδίαν καὶ τὴν Δανίαν, ὁ δὲ ναυτικὸς τύπος τῶν χωρῶν τούτων ἀγούπνιος παρεκκιολούθει τὴν συντελουμένην ζήτησιν.

Διὰ νὰ καταστῇ δὲ πρόδηλον πόσον ἡ Ἑλληνικὴ ναυτιλία μετέχει εἰς τὰς Ρωσικὰς μεταφορὰς ἀρκεῖ νὰ παραθέσωμεν μερικούς χαρακτηρι-
στικοὺς ἀριθμοὺς, τοὺς ὅποιους ἀνεκοίνωσεν ὁ ἐν Ἀθήναις πρεσβευτῆς τῶν Σοβιέτ κ. Ποτέ μην καὶ οὕτινες εἴλεν κατά πάντα
ἀκριβεῖς.

Ούτω από της Ιουλίου 1930 μέχοι 18ης Ιουνίου 1931 έναυλώθησαν πάντα των Σοβιετ 433 έν δλρ. Έλληνικά φορτηγά χωρητικότητος 2.302.335 τόνων d. w. με σύνολον πληρωμέντον ναύλου 1.258.763 λίρας Αγγλίας. Έτ στα όπων σαφών έναυλώθησαν από τό εν Πειραιει τημάν ναυλώσων της Ρωσικής άντιποσωπείας 307 πλοίων 1.554.025 τόνων d. w. με σύνολον ναύλου 826.118 λιρών και από τό έν Λονδίνο τημάν 126 πλοίων 748.310 τόνων d. w. με σύνολον ναύλου 432.645 λιρών.

Ἐν συνεχείᾳ τῶν προγενεστέρων πληροφοριῶν μας παρέχουμεν σήμερον πλήρη εἰκόνα τῆς ὅλης ἔξελίξεως τοῦ φλέγοντος τούτου ζητήματος, διόπει κυρίως εἰς τὴν Ἀγγίλαν ἐμφανίζει διτήν μορφὴν: «Ἐὰν δοθούν πιστώσεις εἰς τὰ Σοβίετ ὑά ωφελητά σημαντικάς ἡ ἀτονύσα σήμερον ναυπηγή βιομηχανία τῆς Ἀγγίλιας, ὑά κτυπηθῆ ὅμως ἡ Ἀγγίλική ναυτιλία ἀπὸ τὰ δι' Ἀγγίλων χρημάτων ναυπηγηθῆσόμενα Ρωσικὰ πλοῖα. Εἴη δὲν δοθούν πιστώσεις, ὑά ἀποσοβηθῆ μὲν ὁ κίνδυνος τῆς ἀπωλείας ἀπὸ τὴν Ἀγγίλικὴν ναυτιλίαν μεγάλους μέρους τῶν Ρωσικῶν μεταφορῶν, ὑά ἔξακολουθησοῦμες ἡ κορισίς καὶ ὁ μαρασμός τῶν Ἀγγίλικῶν ναυπηγείων ἐλλείψει παραγγελῶν».

Βεβαίως, από της 'Ελληνικής πλευρᾶς δὲν ύφισταται τὸ Ἀγγειον δίλημμα, ἀλλὰ μόνον ὁ κίνδυνος μειώσεως τοῦ κύκλου τῆς ἐργασίας τῶν σκαφῶν μαζὶ διὰ Ρωσικὰς μεταφοράς, εἴαν αἱ Σοβιετικὴ προσπάθειαι ἀποκτήσεως πλοίων στεφθοῦν τελικῶς ὑπὸ ἐπιτυχίας.

Αι τελευταίαι ἐκ Λονδίνου πληρωφορίαι ἀναφέρουν και νέον διάδημα τῶν ἔργατῶν ναυπηγείων, τῶν δοποίων ἀντιπροσωπεία ὑπὸ τὸν Δήμαρχον τοῦ Νιούκαστλ παρουσιασθέσαι εἰς τὸ *Board of Trade* παρεκάλεσεν, δι-
τος ἡ Ἀγγλικὴ κυβέρνησις ἐπιταχύνῃ τὴν ἀπόφασιν τῆς διά τὰς Σοβιετι-
κρατίας περὶ παροχῆς σικενομικῶν εἰκολιών πρὸς νυκτήγεναν πλοϊ-
κούν ἐν Ἀγγλίᾳ.

Εἰς τὴν ἀντιπροσωπείαν πρεσβύθη οἷς ἀπόντησις καὶ εἰς τοὺς γνωμογούς: "Οὐδὲ θαλαδή ή Ἀγγλῶν Κυβέρνησις μελετᾶ ἐπιστημένως τάς Ρωσικὰς προτίθεται καὶ θά ἀπόντηση λίαν προσεχώθει".

Κατά τὸν «*Glascow Herald*» ἔφθασεν εἰς Ἀγγλίαν καὶ διετέρη Ρωσσικὴ ἀποστολὴ διὰ τὸ ζήτημα τῶν ναυπηγήσων. Ήτος θὲ ἐπισκεψθῆ καὶ τὰ ναυπηγεῖα τῆς Γλασκώθης.

Τὰ μέλη τῶν ἀποστολῶν τούτων κατέχονται ὑπὸ αἰσθησῆς, διὸ τὴν ἐπινοήν ἔκδικτα τῶν συννενοήσεων ἔτονται οἱ διεισδύτες ταχέως θάλασσῃ οὐ πονία, τὰς καὶ θάλασσας νάρας δέσσουν παραγγελίᾳς σκαφών συνολικῆς ἀξίας 4-5.000.000 λιρῶν.

ΑΙΑΡΗΜΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΑΙΓΑΙΚΕΙΟΝ

Εις τὸ δὲ ζῆτημα ξερόνυσσαν γνώμην ἔχει καὶ ὁ ἐφοπλιστικὸς κόσμος, διτις ὡς θιγμένος καιρίως προσπαθεῖ νὰ ἔξουδετερώσῃ τὰς ἐνεργείας τῶν "Αγγλών ναυπηγῶν καὶ ἑργατῶν καὶ νὰ ματαιώσῃ τελείως τὴν ἀποδοχὴν τῶν Σοβιετικῶν προτάσεων.

"Η Διεθνής Ναυτική Διάσκεψις της Βαλτικής, έπειτα απόλυτη φόρμη δι-
ή "Αγγλική κυβέρνησης θα παραχωρήσει τα Σοβιετικά αίτουμενα μα-
κροχρονίους πιστώσεις πρός ναυπήγηση 30 σκαφών σεν 'Αγγλικές, απήγνωστες
μέσω της Κοπεγχάγης. Αγγλικής προσδοτίας έγγραφο δικαιορυθμίας πρός
την 'Αγγλικην κυβέρνησην, είς την τούνελ, διτί η πραγματοποίησης τοισιώδων
ενοικιών θα αποδειχθεί λίγα έπειγματα διά την παγκόσμιαν ναυτιλίαν.

"Η ασυνήθης αἵτη πρᾶξις ὑποδολῆς διαμαρτυρίας ἀπό διεύθυν μὲν—ἰδιωτικῆς χροιᾶς διμος—έργωνται, θιά τὴν πολιτικὴν μιᾶς Ἐθνικῆς κυβερνήσεως προϊόντας ποιῶν τινα ἐκπληγέν τοις τὸ Λοιδίνον, εἰνα δέ χαρακτηριστική ή ἐπακολουθήσας ἐπίσημος Βρεττανικής δῆλωσις, καθ' οὐ μόνον οι Ἀγγλοὶ πλοιοκτήται· ήταν ἀρμέσοι νά συνηγορήσουν περά τῇ κυβερνήσει των ὑπέρ τῶν ἔγχημάτων των.

Πάντως μέσω τῶν γραμμῶν τῆς Ἑλλάσως διαφένεται, διὸ αἱ ἀπὸ περιωπῆς ἀπέψεις τῆς Ναυτικῆς διασκέψεως συμπίπτουν μὲ τὰς Ἀγγλικὰς τοιωτικές, ἢ κανόνης δὲ αὐτῆς ἀντιλήψεων κρίνεται ὡς οπουδαῖος παράγοντας τὰς ληφθησμένας Βρετανικὰς ἀποφάσεις, μολονότι εἰναἱ κάποια ἔκδηλος καὶ ἡ ἀναγνώσις διε τὴν τύχην τῆς καυπιγγικῆς θεομηγκνίας.

»Η παροχή τῶν ἐπιστημητῶν διευκολύνεσσεν—τονίζει η δηλώσις του **Board of Trade**—ή και μόνον η ἔνδειξη εἰνόποικης τινος δύσεως συννήσεως διὰ τὸν ακοπὸν τῶν Σοβιέτ, θὰ χρησιμεύῃ ὡς σύνθημα ἀπὸ τὰς

ἀλλας Χώρας, ὡν τὰ ναυπηγεῖα τελοῦν εἰς παρομοίαν κατάπτωσιν, ὅπω
ἀπειθύουνται καὶ αὐτὰ ἔτι μείζονας διενκολύνσαις πιστώσαντα πρότερον τὰ Σοδοίτα

Οι διεθνεῖς ναυτικοί κύκλοι φρονοῦν δια μία Ναυτική Χώρα ἔχουσα εἴδης προγραμμάτων τὴν τα ναυτιλίεν της καὶ τὴν ναυπηγικὴν διομηχανίαν, ὅφελες προκειμένου νὰ χεργηθῇ τοιωτὴν φύσεων πιστωσίας εἰς τὰ Σεβιέτ τὰ μὴν ἀγνοήσῃ τὴν σημερινὴν πειράν δοκιμασίαν τῆς Διεθνοῦς ναυτιλίας οὐχι μόνον πάλι τὴν ἔντονον κρίσιν τῶν Ἐμποραρχούν, ἀλλὰ καὶ πάλι τὴν σ-βαράν ὑπερπληθύσαν τοῦ ὑπάρχοντος τοννα.

Διαστυχώς δημως εἰς δόλας τὰς Νεατικάς Χώρας ὑπάρχοντα δύκοι αἱνέργων ναυτεργατῶν καὶ δὴ ναυπηγῶν, ζῆται δὲ ἐπιμάνως παραγγελίαι πρὸς ναυπήγησαν. Οἱ ιδιοκτήται ναυπηγείων δύνανται, δήν, εὐκόλως νά. ἐμπέσουν εἰς τὸν Φρεσκιάνο παιρασμὸν μὲ τὴν προϋπόθεσιν ἀμέσου παροχῆς ἔργωνταις καὶ χωρὶς κανένα ὑπολογισμὸν περὶ τῶν ἐνδεχομένων διασφέστων τελειώθη συνεπειώθη.

ΤΑ ΕΦΟΠΛΙΣΤΙΚΑ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΑ

Τὰ ἐφοπλιστικά ἐπί τοι ζητήματα ἐπιχειρήματα είναι τὰ ἑδής: «Οδεῖσι δικαιουόται γά ἐμποδίσιον τὰς Σοβιετικάς ναυπηγήσεις, οἱ δὲ ναυπηγοὶ τῶν διαφόρων Κρατῶν καλῶς πράττουν προσπεκθούντες νὰ ἔξασφαλίσουν δι' ἔκπτωσί τὴν ἀργασίαν. Δέον δημος αἱ ναυπηγήσεις νὰ γίνονται τοῖς μετρητοῖς καὶ οὐχὶ ἐπὶ πιστώσει, πολλῷ δὲ μᾶλλον ὑποστηριζόμεναι ἀπὸ τὰς κυβερνήσεις φρούρωσιομένην Χωρῶν, τὴν ἐποίων τὰς ναυτιλίας θὰ συναγωνισθοῦν μελλοντικά τὰ Σοβιέτ. "Αν οἱ Ρώσοι εἴναι ναυπηγούν τοῖς μετρητοῖς οδεῖσι ἐφοπλιστής θὰ ἀντέρχη, περά τὴν λύπην θὰ ἥσθαντο ἀπὸ τὴν ἀψυγολόγητον δημιουργίαν καὶ ἄλλων ἀκόμη πλοίων».

Αξίζει νά προστεθή και ή γνώμη πολλάδυν έφοπλιστῶν και ναυπηγῶν, δι τά Σοβιέτ ἐπιτυγχάνοντας ἐν Ἀγγλία τάξ αἰτουμένας διευκολύνεις δὲν θά δύσουν ἀθρόας παραγγελίας, ἀλλά θά κατεργάσουν και εἰς ἄλλα Κράτη πρὸς ἐπίτευξιν ἔτι καλλιέργων δρων. Θέτοντας σύντο δάντιμάτων εἰς ἀνταγωνισμὸν τά διάφορα Κράτη θά προέξουν εἰς μικρὰ τινὰς παραγγελίας και εἰς τὸν ἁρίστον διανατοῦσι εἰκόνων πολλάδυν.

Παρόμοιας πιστώσεις θα επικέπενται έναν είδεται φύρων ήπια την διμιουργία της φυλογονογένεων και την πλοιοκτητικήν, σίτινες αγγεληράσων θα διπλασιάζονται και τον δικρατούν συναγωνιστές την Σοφίαντα καινούργων πλοιών, έλαν τυχόν τη Σοφίαντα θελον άργνηθε δι' εισονήγησε λόγον την πληρωμήν την διπλασιάζει του.

Η ΣΤΑΣΙΣ ΤΗΣ ΓΕΡΜΑΝΙΑΣ

Αναφορικῶς μὲ τὸ Ιδεῖον Σύγχρονα ἔκυκλοισθρόντες ἐν Εὐρώπῃ μεταξὺ τοῦ ναυτικοῦ κέρδους ἡ φήμη, δὲ Γερμανικός ἀφοίτιστικός Οἶκος τοῦ Ρωστόν Διαπργματεύεται τὴν πώλησιν εἰς τὰ Σοβιέτον ὅπτά κινουργούν φορτηγῶν πλοίων καὶ δὲ ἡδὲ ἐπλήνεις επιμονία πρᾶξις ἄγοραν τῷ τεσσάρον.

Οι ἀφοπλισταὶ τοῦ Ρωσῶν ἐφοτυγίθαντος διέφευσαν ἐπισήμως τὴν διάδοσιν, φάνεται δὲ ὅτι ἡ Γερμανικὴ κυβερνητικὴ ἐν διοικητικά μετὰ τῶν ἀφοπλιστῶν ἀπορρίπτει σταθερῶς τὰς Ρωσικάς προτάσεις μηδ στέργουσας εἰς πωλήσεις ἢ ναυπηγήσεις ἐπὶ πιστώσει καὶ ὑπὸ τὴν κυβερνητικὴν ἔγγυησιν.

Η ΝΟΡΒΗΓΙΑ ΠΑΡΕΣΧΕ ΠΙΣΤΩΣΕΙΣ

Σχετικώς έγγνωσθή δτ: οι Ρέοσοι παρήγγειλαν είς τὰ ἐν Τόνομπεργκ
κυαπηγεία τὴν κατασκευὴν τουμὸν φαλακροθηρικῶν πλειστῶν, διαστάσεων 124
ποδῶν μῆκος ἔκαστον καὶ δυνάμεως μηχανῆς 800 ἐνδεικτικῶν ἵππων μὲ
τεγχύτετρα 12,34) μιλλίων καθ' ὅραν.

Τό περιστον τῶν τρίαν τούτων σκαρφῶν θά παραδοθῆ τὸν Σμύρνιον, τὸ δεύτερον τὸν Ὀικτόβριον καὶ τὸ τρίτον τὸν Νηστρίον. Ἐν τούτοις ἡ παράδοσις θὰ δέξεταινθῇ ἀπὸ τὴν ἀποκατάστασιν τῶν ἐργατικῶν ἀνομαλιῶν τῶν κυνηγείων. Ἡ πληγμοῦ ἀντίθετη θὰ γίνη μὲ 12 μηνον πίστωσιν καὶ ἔγγυης τῆς Νορμανδικῆς ακαδημαϊκῆς εἰδικής της τοῦ 75οῦ τῆς δέξιας τον, ητοι περὶ 400.000 καρωνάδη.

ΔΙΚΑΣΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΥΣΑΙ ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΔΙΚΑΙ

Η ΓΥΝ ΓΕΡΜΑΝΙΚΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΔΙΑΣΩΣΙΣ

ΤΟΥ Α)Π «ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΒΟΥΛΓΑΡΗΣ»

Ένώπιον του δικαστηρίου του Αγγλικού Ναυπραχείου έξεδικάσθη ένα Λογδίνων εἰς τρεις συνεχείς συνεδριάσεις την 16ην, 17ην και 18ην π.μ. Ιουνίου μία σοδηρωτάτη ύπόθεσις αποτιθέσεως σωστρων διὰ τὸ φορτηγὸν «Θεόδωρος Βούλγαρης», διπερ ἐγκατλειψθὲν ὑπὸ τοῦ πληρώματός του εἰς τὸν Βισκεκίνην κόλπον, διεσώθη δραδύτερον ὑπὸ τοῦ σπεύσαντος εἰς βρούθειαν Γερμανικοῦ φορτηγοῦ «Livadia» καὶ ἐρρυμουλκήθη εἰς τὴν Βρέστην.

Ἐνάγοντες: Οἱ ἰδιοκτῆται, ὁ πλοιαρχὸς καὶ τὸ πλήρωμα του Γερμανικοῦ ἀ)π «Livadia» τῆς Ἀμβούργο—Αμέρικαν Λίνες.

Ἐναγόμενοι: Οἱ ἰδιοκτῆται του Ελληνικοῦ φορτηγοῦ ἀτμοπλοίου «Θεόδωρος Βούλγαρης», τῆς Ανδρου.

Δικασταί: Ο λόρδος Langton καὶ δύο Ἀγγλοι: πλοιαρχοὶ του Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ.

Οἱ ἐνάγοντες ἰδιοκτῆται, πλοιαρχὸς καὶ πλήρωμα του Γερμανικοῦ ἀ)π «Livadia» ἀπῆτουν τὴν πληρωμὴν σωστρων διὰ τὴν διάσωσιν του Θεόδωρος Βούλγαρη. Οἱ Ἐλληνες ἰδιοκτῆται ἀπεδέχθησαν τὰς παρασχεθείσας ὑπηρεσίας δικισώσεως, ἐχαρακτήρισαν δύμας ὡς πολὺ ὑπερβολικὸν τὸ ζητούμενον διὰ σῶστρων ποσόν.

Κατὰ τοὺς ἐνάγοντας τὸ ἀτμόπλοιόν του «Livadia» 3083 τόνων γκρός καὶ ἀξίας 62.000 λιρῶν στερλιγάνη, διέπλεσε τὴν 21ην Σεπτεμβρίου 1930 τὸν Βισκεκίνην κόλπον, δύπον καὶ ἀνεῦρεν ἀκυρέρητον καὶ παντελῆς ἐγκαταλειψμένον τὸ ἀ)π «Θεόδωρος Βούλγαρης». Τὸ σκάφος τοῦτο κινδυνεύει εἰχεν ἐκπέμψει τὸ σῆμα κινδύνου S.O.S. καὶ εἶχεν ἐγκαταλειψθῆν ὑπὸ τοῦ πληρώματός του, διπερ ἐπέδη τοῦ σπεύσαντος εἰς βρούθειαν Ἀγγλικοῦ ἀ)π «British Advocate».

Τὸ πηγάδιον του Θεόδωρος Βούλγαρη εἶχε θρυασθῆ καὶ τὸ σκάφος εἶχε σοδηράν κλίσιν πρὸς τὰ δεξιά, ἔφερε δὲ ὑψωμένον τὸ διευθές σήμα:

— «Παραμένω ἀκυρόνητος».

Μετὰ μεγάλης δυσκολίας, λόγῳ τῆς σφοδρᾶς τρικυμίας, Γερμανοὶ ναυταὶ του «Livadia» καὶ δύο ἀξιωματικοὶ καταστρώματος καὶ μηχανῆς ἀνήλθον ἐπὶ τοῦ ἐρήμου πληρώματος «Θεόδωρος Βούλγαρης» καὶ ἐπιστοποίησαν τὴν ὅπαρξιν πολλανδάτων εἰς τὰ τάνκας καὶ τῆς σεντίνες.

Τὸ σιτοφορτίον του εἶχε μετατοπισθῆ, τὰ πυρά του ἦσαν ἐσδεσμένα καὶ τὸ μηχάνημα του πηγαδαλίου εἶχε βλαβεῖ. Οἱ Γερμανοὶ ἐτοποθέτησαν ἔνα προσωρινὸν πηγάδιον, κατώρθωσαν δέ γὰ ἀνάψουν τὰ πυρά καὶ νὰ ὑψώσουν ἐπικρῆ ἀτμὸν, ὥστε νὰ λειτουργήσουν αἱ ἀντίλικα τοῦ πλοίου καὶ ἐξαγθοῦν τὰ δεδατα τῶν σεντίνων. Παραλλήλως θεσσαν εἰς κίνησιν τὴν μηχανὴν του πηγαδαλίου καὶ τὰ δίντα: α.

Ἀκολούθως κατόπιν ἐπιπόνου προσπαθείσας προσεδίθη δ «Θεόδωρος Βούλγαρης» μὲν ἔνα συρματόσχοινο ἀπὸ τὸ «Livadia» καὶ ἤρχισεν ἡ ρυμούλκησί του πρὸς τὴν Βρέστην. Τὴν ἐπαύριον τὸ συρματόσχοινον τῆς προσδέσεως ἐκόπη διε. Συνεπείᾳ τούτου δ «Θεόδωρος Βούλγαρης» ἐτέθη δὲ ἀτμὸν καὶ διὰ τῶν ἰδίων αὐτοῦ δυνάμεων ἤκολούθει τὸ «Livadia».

Τὴν νύκτα τῆς δευτέρας ἡμέρας τὰ δύο πλοῖα ἡγκυροδόλησαν, ἔφθασαν δὲ εἰς τὴν Βρέστην τὴν Τοῖτην ἡμέραν. Τὴν 26ην Σεπτεμβρίου δ «Θεόδωρος Βούλγαρης» ἡγκυροδόληθη εἰς τὸν ἐσωτερικὸν λιμένα τῆς Βρέστης, προσδέθεισὲν ἀσφαλεία, τὴν δὲ ἐπομένην τὸ «Livadia» ἀπέπλευσε διὰ τὸν προορισμὸν του.

Οἱ ἐνάγοντες τούτους, διτὶ ἐκ τῆς ἀνωτέρω περιπτετείας, τόσου τὸ πλήρωμα, δύον καὶ τὸ πλοίον των ἐξετέθησαν εἰς σοδαρούς κινδύνους, χάρις δὲ εἰς τὴν παρασχεθεῖσαν ἀποτελεσματικὴν διεσωθῆν διεσωθῆν δ «Θεόδωρος Βούλγαρης» καὶ τὸ φορτίον του.

Τὸ ἐν λόγῳ Ελληνικὸν φορτηγὸν ἦτο τόνων γκρός 4292 καὶ εἶχεν ἀξίαν μετὰ τοῦ ναύλου του λ. στ. 11.700, κατηγορίαν δὲ ἐκ Μαύρης Θαλάσσης μὲν Ρωσσικὸν σίτον εἰς Φάλμουθ (διαταγάς)

Τὸ σιτοφορτίον του ἦτο ἀξίας 35.836 λιρῶν.

Κατὰ τοὺς ἐναγόμενους, ἐνῷ δὲ «Θεόδωρος Βούλγαρης» διέπλεσε τὸν Βισκεκίνην κόλπον τὴν νύκτα τῆς 18ης πρὸς τὴν 19ην Συμβρίου κατελήφθη ὑπὸ σφοδροτάτης τρικυμίας, ἐκ δὲ τοῦ κλυδωνισμοῦ μετετοπίσθη τὸ φορτίον του καὶ τὸ σκάφος ἔκλινεν ἐπικινδύνως πρὸς τὴν δεξιὰν αὐτοῦ πλευράν.

Τὴν νύκτα τῆς 19ης ἡ τρικυμία ἐσυνεχίζετο, τὸ δὲ πλοῖον δρυθοπλάσθησε. Τὴν πρωῒν τῆς 20ῆς, ἐπειδὴ ἐθρύσθη τὸ πηγάδιον του δὲ πλοιάρχος διέτρεψε καὶ ἀπεστάλη τὸ S. O. S. ζητῶν παρ' οἴουδήποτε παραπλέοντον πλοίον τὴν παροχὴν ἀμέσου δοηθείας.

Ἄλγῳ τῆς μεγάλης του κλίσεως καὶ λόγῳ τῆς ζημίας του πηγαδαλίου, τὸ πλοῖον ἐγκατελεῖφθη τελικῶς ὑπὸ τοῦ πληρώματός του, διπερ καὶ παρελήφθη ἀπὸ τὸ σπεύσαντος εἰς βρούθειαν Ἀγγλικὸν φορτηγὸν «British Advocate» καὶ μετεφέρθη εἰς τὸ Γιβραλτάρ.

Τὴν 26ην Συμβρίου τὸ πλήρωμα ἀνεχώρησε διὰ ξηρᾶς ἐκ τοῦ Γιβραλτάρ καὶ ἔφθασεν εἰς τὴν Βρέστην, ἔνθα παρέλαβε τὸ διασωθὲν πλοίον.

Ἐκ μέρους τῶν φορτωτῶν, ὑπεστηρίχθη, διτὶ ἡ ἐγκατάλειψις τοῦ πλοίου ὑπὸ τοῦ πληρώματός του ἐγένετο κακῆς καὶ χωρίς γὰ παρίσταται ἀνάγκη, καθ' ὅσον τὰ κύτη του εὑρέθησαν στεγανὰ, τὸ φορτίον ἀδλαβές, αἱ δὲ μηχαναὶ του ἐλειτούργουν κανονικῶς.

Οἱ ἐναγόμενοι κατὰ τὴν πρόσδον τῆς διαδικασίας ἡρούμησαν, διτὶ ὁ ἐνάγοντες διέσωσαν πλοίον καὶ φορτίον ἐκ βεβαίας ἀπωλεῖας. Ο «Θεόδωρος Βούλγαρης» εἶπον, εὐρίσκετο ἐπὶ τῆς γραμμῆς, ἦν τυροῦ ἐν τῇ πορείᾳ των εἰς τὸ μέρος ἐκείνο δλα τὰ πλοῖα καὶ ἀσφαλῶς θὰ συγνητάτο καὶ θὰ διεσώζετο παρ' οἴουδήποτε πλοίον. Ή συνδρομὴ τοῦ «Livadia» εἶχε ζητηθῆ ἐγκαίρως, καθὼς ἐπίσης εἶχε ραδιογραφηθῆ καὶ ἡ ἐγκατάλειψις τοῦ πλοίου.

Ἡ δευτέρα συνεδρίας τοῦ Δικαστηρίου κατηγαλώθη εἰς τὴν ἀνάγνωσιν διαφόρων καταθέσεων καὶ τὴν λήψιν μαρτυριῶν ἐπὶ σημείων, ἀτινα ἔχρησον διασκηνεώς πλειστέρας, καθὼς ἐπίσης καὶ ἐπὶ τοῦ καθορισμοῦ τοῦ αἰτουμένου παρὰ τῶν ἰδιοκτητῶν, πλοιάρχου καὶ πληρώματος του Γερμανικοῦ ἀτμοπλοίου, ποσοῦ σώστρων.

Κατὰ τὴν τρίτην ἡμέραν τῆς δικῆς ἐπινεχίσθη ἡ διαδικασία. Οἱ ἐναγόμενοι ἰδιοκτῆται του «Θεόδωρος Βούλγαρης» ἀπεδέχθησαν, διτὶ τὸ «Livadia» παρέσχεν οὐσιώδη συνδρομὴν καὶ διτὶ συγεπόδεις δικαιούσται σώστρων, οὐχὶ δύμας τόσου ποσοῦ δσον τὸ ζητούμενον.

Ἐπηρκολούθησεν ἡ ἔκδοσις τῆς ἀποφάσεως.

Ο δικαστής κ. Langton ἀναγέλων αὐτὴν ἐβεβάιωσεν, διτὶ ἐκτελεῖ πρωτιστῶς καθηκον λίαν εὐχάριστον, προκειμένου νὰ συγχαρητῆ ἀπὸ τῆς θέσεως του τὸν Γερμανὸν πλοιάρχον τοῦ ἀ)π «Livadia», καθὼς καὶ τὸ πλήρωμά του διὰ τὴν «ἔξοχον» ὑπηρεσίαν, ἦν παρέσχον τόσον ὁ πλοιάρχος, ὅσον καὶ οἱ γηραιοὶ συνάδελφοί του.

Συνεχίζων, εἶπε: «Δὲν ὑπάρχει ἔνδειξις σκηνῆς περὶ τῶν αἰτίων δυνάμεων τῶν δρούσιων τὸ Ελληνικὸν πλήρωμα ἐγκατέλειψε τὸ σκάφος του, τὸ Γερμανικὸν δύμα τοῦ πλήρωμα πλέοντες τὸν διάστατον τρόπον, καθ' ὅν προσήγγισε τὸ ἐγκαταλειμμένον πλοίον καὶ ἀντεπεξῆλθεν εἰς τὰ δυσκολίας, αἵτινες παρουσιάσθησαν.

» Υπάρχει ἐπίσης κατὶ τὸ ἀξιόν ἀπορίας περὶ τοῦ διατι τὸ Αγγλικὸν ἀτμοπλοίον «British Advocate» δὲν κατέβαλε μίαν ἀποφασιστικὴν προσπάθειαν γὰρ ρυμούλκηση τὸ ἀτμόπλοιον εἰς διαφαλλή λιμένα. Η πάντως δὲν δύναται τοῦ φορτηγοῦ τοῦ Βρετανικοῦ πληρώματος.

» Τὸ Ελληνικὸν φορτηγὸν ἐσώθη παρὰ τὸ Γερμανικόν πληρώματος ἀπὸ λίαν ἐπικινδύνου θέσιν ἐμφανίζουσαν ἐπικείμενον τὸν κινδύνον δικαιητικῆς πλούτου τοῦ φορτηγοῦ τοῦ Βρετανικοῦ πληρώματος. Τὸ φορτηγόν δικαιητικῆς πλούτου τοῦ φορτηγοῦ τοῦ Βρετανικοῦ πληρώματος δὲν δύεται τὸν δικαιητικὸν πλούτον τοῦ φορτηγοῦ τοῦ Βρετανικοῦ πληρώματος.

ΚΑΘΙΕΡΟΥΤΑΙ Η ΔΙΑΙΤΗΣΙΑ ΕΙΣ ΤΑΣ ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΙΚΑΣ ΔΙΑΦΟΡΑΣ

Τὴν 2αν Ἀπριλίου 1929 είχε κατατεθῇ εἰς τὴν Βουλὴν ὑπὸ τοῦ τότε καὶ νῦν υπουργοῦ τῶν Ναυτικῶν κ. Π. Ἀργυροπούλου γεμοσχέδιον «περὶ ὑπερχρεωτικῆς διαιτητικῆς ἐπιλύσεως τῶν ἐκ τῆς ουμάδος τῆς ἐργασίας ἀναφυομένων διαφορῶν μεταξὺ ἐργατῶν θαλάσσης καὶ ἐργοδοτῶν».

¹Αφοριήν εἰς τὴν κατάθεσιν τοῦ νομοσχεδίου αὐτοῦ εἶχε δώσει ἡ κατὰ τὴν ἐποχὴν ἔκεινην ναυτεργατικὴν ἀπεργίαν.

Τὸ νομοσχέδιον ἐν τούτοις δὲν ἐψήφισθη τότε, ἢ μᾶλλον ἀκρι-
βέστερον είχε τύχει ἀντιδράσεως ἐκ μέρους τῆς «Δημοκρατίας
Ἐγώσεων» καὶ ἀπεσύρηθη, ὃ δὲ διαδεχθεὶς ἐν τῷ Υπουργείῳ τῶν
Ναυτικῶν τὸν κ. Ἀργυρόπουλον, κ. Μπότσαρης τὸ ἐγκατέλειψεν
ὅριστικῶς.

"Ηδη δ κ. Ἀργυρόπουλος τὸ ἐπανέφερε καὶ νῦν Βουλὴ τὸ ἐψήφισεν ἄνευ συζητήσεως, εἰςήχθη δὲ εἰς τὴν Γερουσίαν.

Τό νομισμάτιον ἔξ 22 ἐν δλωφ ἀρθρών, διαιρεῖται εἰς δύο κεφάλαια. Τὸ πρῶτον ἔξ αὐτῶν ἀναφέρεται εἰς τὴν ἐπίλυσιν τῶν ἀτομικῶν διαφορῶν. Προσθέπει πρὸς ἐπίλυσιν τῶν ἀτομικῶν διαφορῶν ἀστεικῆς φύσεως, τῶν (ἀναφυομένων) μεταξὺ ἐργατῶν θαλασσηγαλα καὶ ἐργοδοτῶν τὴν σύστασιν ἐπιτροπῆς παρὰ τῷ Γραφείῳ Ναυτικῆς Ἐπαρχίας Πειραιῶς.

της Εργασίας Πειραιώς.
Η ἐπιτροπὴ αὕτη συγκροτεῖται ἀνὰ πᾶν ἔτος, δι' ἀποφάσεως τοῦ Υπουργοῦ τῶν Ναυτικῶν, καὶ ἀπαρτίζεται ἐκ τοῦ Διεθνοῦτοῦ τοῦ Γραφείου Ναυτικῆς Ἐργασίας Πειραιῶς ἢ τοῦ γομίου ἀντοῦ ἀναπληρωτοῦ ὡς Προέδρου, ἐνδὸς ἐργοδοτικοῦ καὶ ἐνδὸς ἐργατικοῦ ἀντιπροσώπου, ἐκλεγομένων ἐκ δύο προσώπων ὑπόδεικνυομένων ὑπὸ τῶν οἰκείων δργανώσεων.

Εἰς τὴν ἀρμοδιότητα τῆς ἐπιτροπῆς ὑπάγεται ὑποχρεωτικῶς πρὸς ἐπίλυσιν πᾶσα ἀτομικὴ διαφορὰ ἀστικῆς φύσεως μεταξὺ ἐργατῶν θαλάσσης καὶ ἐργοδοτῶν, διουδήποτε καὶ ἀν ἐγεννήθη αὕτη.

Διὰ διατέλλομενος δύναται: γ' ἀνατεθῇ ή διατητική ἐπίλυσις τῶν προβλημάτων εἰς τινας ή καὶ πάντας τοὺς προστιθέμενους τῶν λημενικῶν ἀρχῶν, πλὴν τῆς τοῦ Πειραιῶς, καὶ γὰρ διατεθῇ ή κατὰ τόπον ἀρμοδιότητης τῶν λημενικῶν ἀρχῶν, αἱ προσποιήσεις οὐδὲ μέσος χορηγεῖται καὶ ή ἔκτασις τοῦ δικαιώματος τούτου.

Ως άτομικα διαφορά διστικής φύσεως, οποκείμεναι εἰς διατητικήν λύσιν θεωροῦνται πάσι: αἱ διαφορά, αἱ προκύπτουσαι ἐκ τῆς συμβάσεως τῆς ἐργασίας μεταξὺ ἐργατῶν θαλάσσης καὶ ἐργοδιτῶν, ίδια δέ: α') αἱ περὶ ἐνόρξεως, ἔξακολουθήσεως καὶ λύσεως τῆς ἐργατικῆς σχέσεως, αἱ περὶ ἑκδόσεως, ἐπιστροφῆς ή διορθώσεως τοῦ περιεχομένου τῶν κατὰ τὸ ἄρθρον 344 τοῦ ἐμπορικοῦ νόμου ἐκδιδομένου ἐγγράφων η πιστοποιητικῶν ἐργασίας, αἱ περὶ τῶν ἀμοιβαίων ὑποχρεώσεων τῶν πηγαζουσῶν ἐκ τῆς ἐργατικῆς σχέσεως, αἱ περὶ πληρωμῆς τῶν χρηματικῶν διαφορῶν η τῶν εἰδικῶν, ἐν τοῖς νόμοις καθεστιζομένων, αποζημιώσεων ἔνεκκα μὴ ἐπιληρώσεως η μὴ προσηκόσης ἐπιληρώσεως τῶν ἀμοιβαίων ὑποχρεώσεων, ως καὶ αἱ περὶ τῶν ἀποζημιώσεων ἐξ ἀτυχήματος ἐν τῇ ἐργασίᾳ παθόντων κατὰ τὰς διατάξεις τοῦ νόμου δῖοι, ως οὗτος ισχύει ἐκάστοτε.

6') Αἱ περὶ ἐκκαθαρίσεως τῶν μισθῶν, μερίδων καὶ οἰκοδήποτε ἀλληγ ἀμοιβῆς ἢ ἀποζημιώσεως, ἀνγκούστης εἰς πρόσωπα θυνόντα ἐν τῇ δημόρεσί του πλοίου, ἀναχρόνειαι ἀμφισβήτησεις μεταξὺ τῶν δικαιοδόχων τοῦ θυγόντος ἀφ' ἐνδέ καὶ τοῦ πλοιάρχου ἢ ἐφοπλιστοῦ ἀφ' ἔτέρου.

γ') Αἱ μεταξὺ τῆς οἰκογενείας τῶν ναυτεργάτῶν καὶ τῶν πλοιάρχων ἡ ἐφοπλίστων ἀμφισσητήσεις, αἱ πηγάζουσαι συνεπείᾳ συμφωνίας ὅτι μέρος τοῦ μισθίου ἡ μερίδιον τοῦ ναυτεργάτου δέοντα καταβάλλεται εἰς τὴν οἰκογένειάν του.

Η ἐπιτροπὴ ἐπιλαμβάνεται τῆς διαιτητικῆς ἐπιλύσεως γεγονότος συνεπέχει ἀναφορᾶς πρὸς αὐτὴν ἐνδιαφερομένων ἢ διαταγῆς τῆς Διευθύνσεως Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ. Ἡ Ἐπιτροπὴ ἀρχικῶς προσπαθεῖ νὰ συμβούλευῃ τὰ διεστῶτα μέρη. Ἀποτυχόντος τοῦ συμβούλου ἢ ἐπιτροπὴ ἐπιλαμβάνεται τῆς διαιτητικῆς λύσεως τῆς διαφορᾶς, ἐκδίδει δὲ γήιτολογημένη ἀπόφασιν κοινοποιουμένην εἰς τοὺς ἑγδιαφερομένους.

Ἐπι διαφορῶν ἀναφευσμένων μυκράν τούς Ήπειρός οἱ ἐνδιαφερόμενοι δύνανται γὰ προσφύγουν εἰς τὴν λιμενικὴν ἀρχὴν η τὸν

ὑπάλληλοι λαμένοι, οἵτινες προσπαθοῦσι· γὰρ συμβιβάζωσι· ταύτας
Ἀποτυχόντος τοῦ συμβιβάσμου συντάξεται ὑπὸ τῶν ἀρχῶν λεπτο-
μερὲς πρωτόκολλον περὶ τῆς διαφορᾶς καὶ τῶν ἐνκατέρωθεν ἐξη-
γγίσεων καὶ διαβιβάζεται τὸ τεχνύτερον εἰς τὴν ἐν Ηειραιεῖ ἐπιτρο-
πήν, ἣτις ἐπιλαμβάνεται· τῆς διαιτητικῆς ἐπιλύσεως τῆς δια-
φορᾶς.

¹Ἐπι πάσης ἀναφυσιμένης εἰς τὸ νομοσχέδιον διαφορὰς δεῖ εἶναι ἐπιτετραμμένη ἡ δικαστικὴ δόδις ἀγενοπρογραμμένης προσφυγῆς εἰς τὴν διαιτητικὴν ἐπίλυσιν.

· Ή ἐπίλυσοις τῶν Συλλογικῶν διαφορῶν

Τό δεύτερον κεφάλαιον του νομοσχεδίου άφορα τήν έπιλυσιν τῶν συλλογικῶν διαχορών. Ὁρίζεται: δι: πρὸς τοῦτο συγιστάται ἀποφάσει τοῦ Ὑπουργοῦ τῶν Ναυτικῶν παρὰ τῇ Δ.Ιευθύνσει τοῦ ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ «Διαιτητικής Ἐπιτροπῆς». Η ἐπιτροπὴν ἀπαρτίζεται ἐκ τοῦ Διευθυντοῦ τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ, ωδέπροσδρου, τοῦ τημηταρχοῦ ἐργατῶν θαλάσσης παρά τῇ Δ.Ε.Ν., τοῦ Αιμενάρχου Πειραιώς η τῶν νομίμων ἀναπληρωτῶν αὐτῶν, δύο ἀντιπροσώπων τῶν ἐργατικῶν δργανώσεων καὶ δύο ἀντιπροσώπων τῶν ἐφοπλιστῶν. Οἱ ἀντιπρόσωποι τῶν ἐργατῶν—ἐφοπλιστῶν—ἐκλέγονται ἀνὰ πᾶν ἔτος μεταξὺ 4 προσώπων ὑποδεικνυομένων ὑπὲτῶν οἰκείων δργανώσεων.

Αἱ συγεδρίασεις τῆς Διαιτητικῆς Ἐπιτροπῆς δὲν είναι δημόσιοι.

Συλλογεική διαφορά θεωρεῖται πάσι σ διαφορά περίτων γενικών δρων της ἔξινοι λουθήσεως ή ἐπιγνολήψεως της ἐργατικής σχέσεων ἀναφρομένη μεταξύ ἐργατών θαλάσσης και ἐργοδοτών ή μεταξύ ἐργατών ωργανωμένων ή μη.

“Η Διαιτητική Ἐπιτροπὴ δ;” ἔγει τὴν πλειόνων μελῶν αὐτῆς δύναται νῦν προβῆ εἰς ἔρευναν πρὸς διαστάφησιν τῶν αἰτίων διαφορᾶς η καὶ νῦν κακλέσῃ ἐνώπιον αὐτῆς διάφορα πρόσωπα πρὸς παροχὴν σχετικῶν πληροφοριῶν. Τὴν ἔξετασιν ταύτην δύναται νῦν ἀναλέσσει καὶ εἰς Ἀρχὴν τινα.

Τὸ Ὑπουργεῖον Ναυτικῶν (Διεύθυνσις Ἐμπορ. Ναυτικοῦ) δύγκται· νὰ διατάξσῃ προληπτικὰ μέτρα μέχρι τῆς συγκλήσεως τῆς Διαιτητικῆς Ἐπιτροπῆς καὶ τῆς ὑπ' αὐτῆς λύσεως τῆς διαφορᾶς.

"Οταν ἀναφύεται συλλογική διαφορά, δικαιονόμηση του ποιητή, έπου αυτής της διαφοράς, προσπαθεῖ να συμβιβάσῃ τους διαφορετικούς περιεχόμενους αὐτεπαγγέλτως ή αλτήσει τινός τούτων.

¹⁰ Εάν ἐπίτευχθῇ συμβίβασμός, καθορίζονται εἰ δροὶ τούτου ἐν πρωτοκόλλῳ, ὑπογραφέμενῷ παρὰ τοῦ Λιμενάρχου καὶ τῶν ἀντιπροσώπων τῶν διαφερομένων, αντίγραφον δὲ τοῦ πρωτοκόλλου ὁ ποβάλλεται εἰς τὴν Διεύθυνσιν Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ.

Ἐν ἀποτυχίᾳ τοῦ συμβιθεσμοῦ ὑποβάλλεται εἰς τὴν Δ. Ε. Ν. ὑπὸ τῆς ἐπιληψίσεως τοῦ ζητημάτος Λιμενικῆς Ἀρχῆς λεπτομερῆς ἔκθεσις περὶ τῶν αἰτιῶν τῆς διαφορᾶς, τῶν ἐκπατέρωθεν ἀπόφεων καὶ ἐν γένει πάντων τῶν σχετικῶν ζητημάτων καὶ μετὰ πάντων τῶν ἐγγράφων. Ἡ Διεύθυνσις τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ λαχμβάνουσα τὴν ἔκθεσιν συγκαλεῖ ἀμελητεῖ τὴν Διαιτητικὴν Ἐπιτροπὴν καὶ προσκαλεῖ συγχρόνως καὶ τὰ διαφερόμενα μέρη, διπλωδρίσουν τοὺς ἀντιπροσώπους των, οἵτινες παρουσιαζόμενοι ἐνώπιον τῆς Ἐπιτροπῆς ἐκθέτουσι· τὰς ἀπόψεις καὶ τὰ ἐπιχειρήματα αὐτῶν.

Περὶ τῆς προσηκούσας νομιμωποίησεως τῶν ἀντιπροσώπων ἀποφάσινεται ἡ Ἐπιτροπὴ κατὰ τὴν ἀπόλυτην αὐτῆς κρίσιν, μή δεσμευομένη ὑπὸ τύπου.

‘Η Δικιτητική’ Επιτροπή μετ’ ακρόσαγι τῶν διαφερομένων, προσπάθει νὰ ἔξερῃ συμβολής βασικὴν λύται, λαμβάνοντας ὅπ’ θύγα τὰς συγεικαὶς πρὸς τὴν δικηφορὰν νομικὰς καὶ οἰκονομικὰς σχέσεις;

Ἐπιτευχθέντος συμβούλου, συντάσσεται πρωτόχολλον ὅπερ
νηπογράφεται παρὰ τῶν μελῶν τῆς Ἐπιτροπῆς καὶ τῶν ἀντιπρο-
σώπων τῶν δικαιωματικῶν.

Μή ἐπιτευχθέντος συμβιδίσασιοῦ η̄ μὴ προσελθόντων τῶν διαφορούμενων εἴτε καὶ ἐνὸς μόνον τούτων η̄ Ἐπιτροπὴ, λαμβάνουσαν ποὺς τὰ ὑπάρχοντα περὶ αὐτῆς στοιχεῖα, ἐκδίδει, ἐντὸς πέντε ἡμερῶν διαιτητικὴν ἀπόφασιν ἐφ' ὅλων τῶν ἐπιμέχων σημείων.
Ἡ ἀπόφασις λαμβάνεται κατὰ πλειογονεψηφίαν.

Ἡ ἀπόφασις καίνοτος είτε εἰς τοὺς διαφερομένους μετὰ τὴν προσκλήσεως, ὅπως δηλώσων, ἐντὸς τῆς διὰ ταύτης ὁρίζομένης ποσθετικῆς, ἐάν ἀποδέγμωται, ηλύθῃ ἀπόφασις.

"Η μὴ δήλωσις ἐντὸς τῆς δρίζεμένης προθεσμίας θεωρεῖται ὡς ἀπόκρυψις τῆς ἀπάρτειας.

ΥΠΟΜΝΗΜΑ ΤΗΣ ΕΝ ΕΛΛΑΔΙ “ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΝΩΣΕΩΣ,”

ΠΕΡΙ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΠΡΑΚΤΟΡΩΝ ΕΝ ΕΛΛΑΔΙ ΚΑΙ
ΤΗΣ ΕΝΑΝΤΙ ΑΥΤΩΝ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ

Έξι αφορμής τών παρὰ τῆς Διοικήσεως τῆς Ἐλευθέρας Ζώνης Θεσσαλονίκης ἐκδηλωθεῖσῶν ἐσχάτως τάσεων πρὸς ὑποκατάστασιν αὐτῆς εἰς τὰ ἔργα καὶ τὰ δικαιώματα τῶν ἑκεῖσε Πρακτόρων, ἡ ἐν Πειραιεῖ Διεθνῆς Ναυτικῆς Ενωσίς, ἡς μέλη ἀποτελοῦσιν οἱ ἐν Θεσσαλονίκῃ Πράκτορες, ἡναγκάσθη ν' ἀπευθύνη πρὸς τὸν κ. Πρόεδρον τῆς Κυβερνήσεως καὶ τὸν ἀρμοδίους κ.κ. Ὑπουργούς, τὸν κατωτέρῳ βαθείᾳς μελέτης καὶ σοβαρότητος ἔγγραφον, ἐξ οὗ καταδείκνυται ὁ σπουδαιότατος ρόλος τοῦ Πράκτορος καὶ αἱ ἐκ τῆς διαστρόφου τοιαύτης ἀντιλήψεως τῶν ἔργων καὶ τῶν δικαιωμάτων τοῦ ἐπαπειλούμεναι διὰ τὸ ἐμπόριον καὶ τὴν ναυτιλιακὴν ἐν γένει συγκοινωνίαν συνέπειαι.

Πρὸς τὸν ἔξοχοτάτους Κ. Κ.

Πρόεδρον τῆς Κυβερνήσεως, Ὑπουργὸν τῆς Ἐθνικῆς Οἰκονομίας, Ὑπουργὸν τῶν Οἰκονομικῶν, Ὑπουργὸν τῶν Ναυτικῶν, Ὑπουργὸν τῆς Συγκοινωνίας.

Μεταξὺ τῶν παραγόντων ἐνδὲ λιμένος, διεθνῶς ἔχει ἀναγγωρισθῇ, ὅτι σπουδαιότερην ἀποστολὴν ἔχουσιν οἱ Ναυτικοί Πράκτορες διὰ τὸν διάκινον διὰ τὴν Χώραν μας δι' αὐτῶν διενεργεῖται τὸ σύνολον σχεδὸν τοῦ εἰσαγωγικοῦ καὶ ἔξαγωγικοῦ ἐμπορίου. Δυστυχῶς παρὰ πολλῶν Κρατικῶν ὑπηρεσιῶν οὐ μόνον δὲν ἔχει κατανογθῇ πλήρως ἡ ἀποστολὴ τοῦ Ναυτικοῦ Πράκτορος, οὐδὲ εἰνεγνωσταί αἱ πολλαπλαὶ αὐτοῦ ὑπηρεσίαι πρὸς τὸ Κράτος, τὸ Ἐμπόριον καὶ ἰδιαιτέρως τὴν κίνησιν τῶν λιμένων, καὶ τὴν συγκοινωνίαν τῆς Χώρας. Γεγονός φρογοῦσιν διὰ οἱ πράκτορες ἔχουπρητοστοιν ἐφοπλιστικὰ καὶ μόνον συμφέροντα.

Μέχρι τῶν ἀρχῶν τοῦ XIX αἰώνος παχυκοσμίως ὁ πλοίαρχος ἦτο τὸ ἀπαντον (FACTOTUM) τῶν ἐφοπλιστικῶν ἐργασιῶν ἡ γένεσις ὅμως καὶ ἡ ἐμφάνισις τοῦ ἐπί προμηθεία ἐμπορίου, δημι-

πὴ ἐκδίδει ἀνακοίνωσιν, περιέχουσαν τὸ ἴστορικὸν τῆς διαφορᾶς τὴν ἐκδοθεῖσαν ἀπόφασιν καὶ τὰς τυχόν δηλώσεις τῶν μερῶν καὶ δημοσιευμένην διὰ δύο ἡμερησίων ἐφημερίδων.

Μέχρι τῆς παρόδου τῆς προθεσμίας πρὸς δῆλωσιν ὑπὸ τῶν ἐνδιαφερομένων ἔλαν ἀπόδεχνται τὴν ἀπόφασιν δὲν ἐπιτρέπεται ἡ ὑπὸ τινῶν τῶν διαφερομένων μερῶν λήψις μέτρων τειγόντων εἰς ἐπιβολὴν τῶν ἀπόψεων αὐτοῦ ἐπὶ τοῦ ἑτέρου μέρους.

Τὸ νομοσχέδιον προεκάλεσεν εἰς τὴν ἐπὶ τῶν Ναυτικῶν κοινοβουλευτικὴν ἐπιτροπὴν τῆς Γερουσίας, εἰς τὴν δοτίαν παρεπέμφθη μετὰ τὴν ψήφισίν του ὑπὸ τῆς Βουλῆς ζωηροτάτην συζήτησιν.

Ἡ ἐπιτροπὴ ἐκηρύχθη κατὰ πλειοψηφίαν ὑπὲρ τῆς τροπολογίας του νομοσχέδιου εἰς τὰς βασικάς του γραμμάς.

Κατὰ τὰς ἀπόφεις, αἱ δοτίαι ἐπεκράτησαν ἐν τῇ ἐπιτροπῇ δέον νὰ ἐπέλθῃ περιορισμὸς εἰς τὴν δικαιοδοσίαν τῆς διαιτητικῆς ἐπιτροπῆς τοῦ Πειραιῶς τῆς καθισταμένης διὰ τοῦ νομοσχέδιου πρὸς ἐπίλυσιν τῶν διαφορῶν καὶ παρεχομένης δι' αὐτοῦ προγματικῆς σχετικῶς δικαιοδοσίας εἰς τὰς κατὰ τόπους λιμενικὰς ἀρχάς.

Οἱ περιορισμὸς αὐτὸς κατὰ τὴν ἐπιτροπὴν ἐπιβάλλεται νὰ ἐπεκτείνῃ καὶ εἰς τὰ ποσὰ τῶν δοτίων αἱ διαφοραὶ θὰ λύνονται διὰ τῆς διαδικασίας τῆς ποιβλεπομένης διὰ τοῦ νομοσχέδιου.

Ἐπίσης ἡ κοινοβουλευτικὴ ἐπιτροπὴ ἐκηρύχθη ὑπέρ τοῦ περιορισμοῦ τῆς ἀρμοδιότητος καὶ τῆς ἐτέρας διαιτητικῆς ἐπιτροπῆς τῆς καθισταμένης διὰ τοῦ νομοσχέδιου πρὸς ἐπίλυσιν τῶν συλλογικῶν διαφορῶν.

Ἡ κοινοβουλευτικὴ ἐπιτροπὴ ὥρισεν ὡς εἰσηγητὴν ἐπὶ τοῦ νομοσχέδιου τῶν γερουσιαστὴν Πειραιῶς κ. Γ. Δουζίναν, δοτίος καὶ κατήστησε τὴν ἐκμεσίν του ἐγκριθεῖσαν προχθές.

ουργεῖ καὶ διὰ τοὺς ἐφοπλιστὰς τὴν ἀνάγκην τῆς μεσολαβήσεως κατ' ἄρχας διοικητικῶν προσώπων καὶ τέλος ἡ σημερινὴ τεραστία ἀνάπτυξις τῶν ἐμπορικῶν συναλλαγῶν δημιουργεῖ εἰς τὴν δημιουργίαν παρὰ αὐτῶν μονίμων ἀντιπροσώπων εἰς τοὺς διαφόρους λιμένες προσεγγίσεως, ἀπολύτως ἀπαρκιτήτων, οἵτινες ἀποτελοῦν τὴν τάξιν τῶν Ναυτικῶν Πρακτόρων.

Ο Πράκτωρ ἀναγγωρίζεται διεθνῶς διὰ διατάξεων θετοῦ δικαίου, ὃς γόμιμος ἀντιπρόσωπος τοῦ ἐνοπλιστοῦ καὶ πλοιάρχου Γαλλικόν, Βελγικόν, Ιταλικόν, Ἕνωμένων Πολιτειῶν, Ναυτικοῦ Δικαιού, διπερ σχεδὸν ὑμοιομόρφως ρυθμίζεται τὴν θέσιν τοῦ Πράκτορος καὶ ἀναγγωρίζεται αὐτὸν, ἐνῷ ἡ Ἀγγλία ἡ θέσις αὐτοῦ διέπεται διὰ τοῦ (LAW OF AGENCY).

Ἐκπρωτωπεῖ αὐτὸν εἰς τὸν διαφόρους λιμένες, ἐκτελεῖ ἀπάστρες τὰς ἐργασίας τὰς σχετικὰς μὲ τὴν ναύλωσιν ἢ τὴν σύμβασιν τῆς μεταφορᾶς, παράδοσιν φορτωτικῶν, παράδοσιν φορτίου, κανονισμὸν ἀβραρίων, ἐπιλήρωσιν διαφόρων τελωνειακῶν ὑποχρεώσεων καὶ γενικῶς λόγῳ διαφόρων γαυτικῶν ἔθιμων καὶ συνηθεῖῶν δικρύγεται διὰ πληθώρας ὑποχρεώσεων ἔναντι τοῦ ἐμπορεύματος, τοῦ ἐφοπλιστοῦ καὶ τοῦ πλοιάρχου, ἀλλὰ καὶ τοῦ Κράτους τοῦ ὅποιου εἰσπράκτωρ σοβαροτάτων προσόδων ἔχει καταστῆ, λαμβάνων μάλιστα ἀλλαχοῦ καὶ ποσοστὸν ἐπὶ τῶν εἰσπράξεων λόγῳ ἀποζημιώσεως,

Οἱ νεώτεροι: Κώδικες Ναυτικοῦ Δικαίου διλοιποτιμένων Κρατῶν θεωροῦσι τὸν Πράκτορον ἀπαραίτητον καὶ ἀναγκαιότατον συμπλήρωμα τοῦ ἐφοπλιστικοῦ μηχανισμοῦ καὶ διατυπώνουσι: σωρείτων δικτάξεων, ὃν ἡ ἐφαρμογὴ ἀφορᾷ τὸν Πράκτορας καὶ ἀκεί τῶν διποίων ἀδύνατος αὕτη κακίσταται, ἐνῷ ἐξ ἀλλού τὰ Κρατικὰ συμφέροντα σχεδὸν μόνον δι' αὐτοῦ διασφαλίζονται καὶ πλείσται διευκολύνσεις λεπτοτάτης φύσεως διὰ τὸ ἐμπόριον, μόνον δι' αὐτοῦ ἐπιτρέπεται γὰρ διενεργῶνται.

Τὴν τοιαύτην περὶ Πράκτορος ἀντίληψιν υἱοθετεῖ καὶ παρ' ἡμῖν τὸ προσχέδιον τοῦ Ναυτιλιακοῦ Κώδικος τοῦ Ιουλίου τοῦ 1930.

Πλεῖσται: δοκιμαστικάς εἰς διαλικτικόμεναι εἰς ὅλοκληρα ἀρθρά καὶ κεφάλαια αὐτοῦ, (ῶς ὅλοκληρον τὸ τρίτον κεφάλαιον), ὑπὲρ τοῦ ἐμπορεύματος, τοῦ ἐφοπλιστοῦ καὶ τῶν Κρατικῶν συμφερόντων στηρίζονται εἰς τὸν θεσμὸν τοῦ Πράκτορος.

Διεθνῶς ἡ γαυτικὴ ἐφοπλιστικήργασία, λόγῳ τῶν προσεγγίσεων τοῦ αὐτοῦ πλοίου εἰς διαφόρους λιμένες, εἶναι οὐσιαστικῶς ἐργασία Πρακτόρων.

Περαιτέρω τὸ ὑπόμνημα τούτον διὰ διαλικτικόμενον εἰς ὅλοκληρα κωδίκην (Νόμος 1165 καὶ αἱ τούτου τροποποιήσεις) καθορίζεται τὰς εὐθύνας τοῦ πράκτορος, μεταξὺ δὲ τοῦ πλοίου καὶ τῶν εὐθύνας τοῦ πλοιάρχου ἡ ἀλλού τινὸς τάσσει κατὰ κανόνα συνυπεύθυνον καὶ τὸν πράκτορα, ἐνῷ ἐν τῇ πράξει μόνος καὶ ἀποκλειστικῶς ὑπεύθυνος κατανατεῖ πάντοτε διὰ πράκτωρ.

Καθορίζονται: περαιτέρω τὰ καθήκοντα τῶν πρακτόρων, γισταθερά δὲ Τελωνειακὴ πολιτικὴ τοῦ Ἑλληνικοῦ Κράτους ἀπέβλεψε καὶ ἀποβλέπει πάντοτε πρὸς τὸν πράκτορα, δημιουργοῦσα δι' αὐτοῦ διεύθυνσις τάξεων τάσσεις καὶ νέας εὐθύνας. Μία ἀπλὴ φυλομέτρησις τοῦ Τελωνειακοῦ κώδικος πειθεῖ περὶ τούτου τοῦ πάντας.

Ἡ μεταφορτωτικὴ ἐπεργεῖται: μόνον παρὰ τοῦ πράκτορος ποιγικῶς καὶ ἀστικῶς εὐθύνομενον ἔναντι τοῦ Τελωνείου, αὐτὸν δικρύγεται πάντας τὰς συμβατικές εἰς τὸν πράκτορα, δημιουργοῦσα δι' αὐτοῦ δὲν ἐνεργεῖται καὶ ἡ μεταβολὴ τοῦ προσορισμοῦ. Γενικῶς εἰπεῖν, πάσα τελωνειακὴ παράδοσις δικρύγεται τὸν πράκτορα, εἰς τρόπον ὃστε καὶ δταν δὲν ύπερέχει ποινικὴν εὐθύνην εἰνε ἀλληλεγγύως συνυπεύθυνος μετὰ τοῦ παταδικασθέντος ἐπὶ λαθρεμπορίᾳ ὑπαλλήλου του, ὑπηρέτου του, οἰουδήποτε προσώπου ή ὄργανου του διὰ τε τὰς ποινὰς καὶ τὰ ἔξοδα.

Μοναδικὸς παραλήπτης τοῦ ἐμπορεύματος διέρχεται διὰ πράκτωρ

δστις και είνε υπεύθυνος έναντι: τοῦ Τελωνείου δι' ὅλας τὰς συνεπείας. "Ολαι αἱ δικαίων: τῶν πνητοίων ἐργατικῶν, ἑνοικίου φορτηγίδων, ἀδιαβρόχων, ρυμουλκήσεως κλπ. καὶ πᾶν μέχρι παραδόσεως τοῦ ἐμπορεύματος ἔξοδον προκαταβάλλεται ὑπὸ τοῦ πράκτορος. Τὰ ἔξοδα τοῦτα είνε σεβαστὰ ἀνερχόμενα πολλάκις εἰς ἕκατοντάδες χιλιάδων δραχμῶν, ἃς ὁ πράκτωρ καὶ ὑπὸ δικαίων ἀκόμη συνήγαγε καὶ οὐχὶ ὑπὸ τῆς σημερινῆς οἰκονομικῆς κρίσιν εἰσπράττει ἐκ τῶν υπεύθυνων. Τοῦτοντας ἔξι ἄλλους συχνὰ ἀρκετάς ζημιάς, λόγῳ παραλαβῆς τοῦ ἐμπορεύματος ὑπὸ προσωπικῆς εὐθύνης αὐτῶν πρὸς διευκόλυνσιν τοῦ παραλήπτου ἐμπόρου, ἐνῷ ἐπισημαῖτοι οἱ ναυλοὶ προκαταβάλλονται πολλάκις ὑπὸ τῶν πρακτόρων.

Εἶναι υπεύθυνος ἀκόμη ὁ πράκτωρ δι' ὅλας τὰς λιμενικὰς μεταφορὰς καὶ ὑγειονομικὰς διατάξεις καὶ ἀποτελεῖ συγχρόνως καὶ ἀμισθον Κρατικὸν ύπαλληλον, ἀφ' οὗ εἰσπράττει, δλους τοὺς συναρτεῖς μὲ τὰ πλοῖα καὶ τοὺς γαύλους φόρους, τελῶν καὶ ὑπὸ τὴν ἀπειλὴν δικρέων προστίμων διὰ πᾶσαν τυχὸν ὑπέρβασιν τῶν διὰ τὴν κατεβολὴν εἰς τὸ δημόσιον ταμείον προθεσμῶν. Τὰ ἐκ τῶν διαφόρων φόρων εἰσπραττόμενα ποσά ἐπὶ εἰσιτηρίων καὶ φορτωτικῶν καταβάλλονται παρὰ τῶν πρακτορείων κατὰ διαφόρους προθεσμίες εἰς διάφορα ταμεῖα. Φροντίδες καὶ πρόσθετος δαπάνην καὶ προσωπικὸν διὰ τὴν εἰσπραξιν, τήρησιν εἰδικῶν λογαριασμῶν, κατάστρωσιν καταστάσεων βιρρύουσιν ἀνευ οὐδεμιᾶς ἀμοιβῆς τὸν Πράκτορα.

Ἐκατοντάδες ἡ καὶ χιλιάδες τόνοι: ἀξίας πολλῶν δεκάδων ἑκατομμυρίων ἐμπιστεύονται αἱ Ἀτμοπλοῖκαι Ἐταιρεῖαι εἰς τοὺς Πράκτορας. Ἐπιφορτίζονται μὲ τὸ σύγολον τῆς ἀπαιτούμενης ἐργασίας καὶ δικράνης εὐθύνης διὰ τὴν παράδοσιν αὐτῶν εἰς τὸ ἐμπόριον καὶ πᾶσαν ἀμφισθήτησιν ἡ διαφορά, ητοις ηθελε δημιουργηθῆ μεταξὺ Τελωνείων καὶ ἐμπόρων.

ΠΟΙΟΣ Ο ΠΡΑΚΤΩΡ

Ποια περία καὶ μετὰ πόσα ἔτη εἴνε δυνατὸν νὰ ἀποκτηθῇ, δοπία ἵκανήσεως ἡ χιλιάδες εἰς τὸν Πράκτορα, εἰς τὸν Πράκτωρα, εἴνε τόσον γνωστὸν διὰ τοὺς ἀσχολουμένους εἰς τὰ ζητήματα τῶν λιμένων, ὥστε εἴνε περιττὸν νὰ τὸ τονίσωμεν.

ΔΙΠΑΝΑΙ ΠΡΑΚΤΟΡΩΝ

Ἡ συντήρησις τῶν γραφείων, ἐπιπλώσεις μισθώματα, γραφικοὶ ὅλαι, φωτισμὸς, θέρμανσις, τηλεγραφικαὶ καὶ ταχυδρομικὰ ἔξοδα κινήσεως τοῦ Πράκτορος καὶ τοῦ προσωπικοῦ, ἡ πληρωμὴ πολλῶν καὶ ἵκανῶν καὶ γλωσσομαθῶν δικαίων, πολλάκις ὑποχρεωμένων νὰ ἐργάζωσι καὶ κατὰ τὰς ὥρας τῆς νυκτὸς καὶ ἐοτές, ἀλλὰ καὶ κατὰ ἔξοχην ἐμπίστων καὶ γενικῶς τοῦ προσωπικοῦ δικράνουσι τὸν Πράκτορα.

Εἰς ταῦτα ποία δέοντα νὰ προστεθῇ ἀμοιβὴ τοῦ Πράκτορος:

Οἱ Πράκτορες δχι μόνον εἰς προσωπικούς κόπους καὶ θυσίας ὅλικὰς ὑποβάλλονται, δχι μόνον ἀνθρωποῖς ἵκανώτατοι, ἐμπιερότατοι καὶ γλωσσομαθέστατοι: εἴνε, ἀλλὰ καὶ πρόσωπα τῆς ἀπολύτου ἐμπιστούμηντος τῶν Ἐταιρειῶν, ὡς καὶ τῶν ἐμπόρων ἐξαγωγέων καὶ παραληπτῶν.

ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑΚΟΝ ΔΙΚΑΙΩΜΑ

Ο Πράκτωρ δι' ὅλας τὰς ὡς ἄνω δικαιοσύνας, τὰς τόσον πολυσχιδεῖς καὶ ποικίλας, δι' ὅλας τὰς ἀναπτυχθείσας ὡς ἄνω μεγίστης εὐθύνας, ποινικάς τε καὶ ἀστικάς, δι' ὅλας τὰς ὅλικὰς ζημιάς ἃς πολλάκις ὑφίσταται, δι' ὅλα τὰς κεφάλαιας ἀτινα ἀπαραιτήτως διαθέτει πρὸς διεξαγωγὴν τῆς ὑπηρεσίας του, διὰ τὴν προσωπικήν του ἐργασίαν καὶ γενικῶς δι' ὅλας τὰς ἀναφερομένας ἐκδουλεύσεις καὶ ἀπέναντι: τοῦ Κράτους ἀλλὰ καὶ εἰδικῶς καὶ πρωτίστως διὰ τὰς πρὸς τὸ ἐμπόριον τοιάστας, λαμβάνει καὶ κατὰ παγκόσμιον ἀναγνώρισιν δικαιούστα: νὰ λαμβάνῃ, τὸ λεγόμενον Πρακτορείακον Δικαιώμα. Τὸ πρακτορείακόν Δικαιώμα είνε ἡ μόνη ἀμοιβὴ, ἣν λαμβάνει διὰ τὰς πρὸς τὸ ἐμπόριον ὑπηρεσίας του, οὐδεμίαν ἄλλην ἀμοιβὴν καὶ παρ' οὐδενὸς λαμβάνει διὰ τὸ ἐμπόρευμα ὁ Πράκτωρ.

Τὰ Πρακτορείακα Δικαιώματα ἐν Ἑλλάδ: εἴνε μικρότερα παντὸς ἀλλού ξένου λιμένος καὶ μικρότερα τῶν προπολεμικῶν.

Τὰ Πρακτορείακα Δικαιώματα τοῦ λιμένος Πειραιῶς λεπτομερῶς διαλαμβάνονται εἰς τὸν ἰσχύοντα Καγονισμὸν Φορτοεκφορτωτικῶν λιμένος Πειραιῶς τῆς Ιησού Πολίου 1925. Ἐπίσης τὰ Πρακτορείακα τοῦ λιμένος Θεσσαλονίκης διὰ τῆς Αστυνομικῆς τοῦ

Λιμένος Διατάξεως περὶ καθορισμοῦ φορτοεκφορτωτικῶν δικαιωμάτων τῆς 30 Δεκεμβρίου 1926. Ἐπίσης διὰ παρομοίων κανονισμῶν ἐρρυθμίσθησαν τὰ Πρακτορείακα ἐν Ηρακλείῳ καὶ ἀλλαχοῦ.

Τὴν τοικύτην δικαιοσύνην καὶ πολυτρόπως ἔξυπηρετικὴν θέσιν τοῦ Πράκτορος, διεθνῶς δὲ ἀναγνωρίζομένην, τείνουσι διστυχίως νὰ κλονίσωσιν ἀστοχα καὶ ἀμελέτητα μέτρα ληφθέντα τελευταῖς παρὰ τῆς Οὐδετέρας Ζώνης Θεσσαλονίκης καὶ τείνοντα νὰ ἐπαναληφθῶσι καὶ ἐν τῷ λιμένι Ηρακλείου διὰ τοῦ κατατεθέντος Νομοσχεδίου «περὶ Λιμενικῆς Ἐπιτροπῆς Ηρακλείου», χωρὶς νὰ ἀκούσθωσι καὶ ἐν τῇ δευτέρᾳ ταύτη περιπτώσει οἱ ἐγδιαφερόμενοι Πράκτορες.

ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑΚΑ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

Ἐν Θεσσαλονίκῃ, κατόπιν τῆς ἀναλήψεως τῆς ἐκφορτώσεως τῶν ἀτμοπλοίων τῆς Ποντοπλοΐας παρὰ τῆς Ἐλευθέρας Ζώνης Θεσσαλονίκης, τὰ δυνάμεις τοῦ τιμολογίου ἀπὸ 30)12]25 κανονισθέντα Πρακτορείακα δικαιώματα ἐμειώθησαν διὰ τοῦ νέου τιμολογίου, δάσει τοῦ Νόμου 4492, εἰς δρ. 6.70 κατὰ τόνον. Τοῦτο δὲ ἐγένετο μὲ τὸν ἀφελὴ ισχυρισμὸν, καὶ χωρὶς οἱ ἐνδιαφερόμενοι ποσῶν νὰ ἀκούσθωσι παρὰ τῆς Ἐλευθέρας Ζώνης, διὰ αἱ εὐθύναι, ὑπηρεσίαι καὶ ὑποχρεώσεις τῶν Πρακτόρων ἐμειώθησαν.

Ἐν φόρῳ αἱ δικαιώματα τῆς Πράκτορος ἀπέναντι τοῦ Κράτους, Τελωνείου, Εμπόρου, Παραληπτῶν καὶ Εφοπλιστῶν, ἐξακολούθουσιν δικαιώματα, καὶ ἐξ ἄλλου, οὐδικῶς ἐμειώθη ἡ ὑπηρεσία καὶ αἱ υποχρεώσεις τοῦ Πράκτορος ἐναντὶ τῶν ἐμπόρων, κακόσσον δικαιώματα Νόμος ἐξακολούθειται ισχύων.

ΣΠΟΥΔΑΙΟΤΗΣ ΚΑΙ ΣΗΜΑΣΙΑ ΔΙΑΤΗΝ ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΙΝ ΕΝ ΤΗΣ ΕΛΑΤΤΩΣΕΩΣ Τῶν ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑΚΩΝ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ.

"Ινα κρ.θῇ τοῦτο παραθέτομεν κάτωθι: τὰ Πρακτορείακα Δικαιώματα, τὰ ἐπιβαρύνοντα εἰδη πρώτης ἀγάγκης.

α) Τὰ ἀλευρα. βάσει: τοῦ τιμολογίου τοῦ ισχύοντος ἀπὸ τῆς 30 Δεκεμβρίου 1926, ἐπλήρωνον, ἀφαιρουμένων τῶν δικαιώματων τῶν σημειωτῶν, δρ. 9.50, ὡς Πρακτορείακα Δικαιώματα ἐμειώθησαν εἰς δρ. 6.70 κατὰ τόνον.

β) Ορυζα, ζάχαρις.—Τὰ εἰδη ταῦτα ἐπλήρωναν, ὡς Πρακτορείακα Δικαιώματα, διά τοῦ ἀπὸ 30)12]26 Τιμολογίου, ἀφαιρουμένων τῶν δικαιώματων τῶν σημειωτῶν, δρ. 13.50, ἐνῷ διὰ τοῦ Τιμολογίου τοῦ Νόμου 4493 πληρώνουν δρ. 10.

γ) Βούτυρον καὶ λίπος.—Δυνάμει: τοῦ Τιμολογίου ἀπὸ 30)12]26, ἐπλήρωνον ὡς Πρακτορείακα Δικαιώματα, ἀφαιρουμένων τῶν δικαιώματων τῶν σημειωτῶν, δρ. 23 κατὰ τόνον, ἐνῷ διὰ τοῦ Τιμολογίου τοῦ Νόμου 4493, πληρώνουν δρ. 18.

δ) Καφρέδες.—Δυνάμει: τοῦ τιμολογίου ἀπὸ 30)12]26, ἐπλήρωνον ὡς πρακτορείακα δικαιώματα, ἀφαιρουμένων τῶν σημειωτῶν, Δρ. 38 κατὰ τόνον, ἐνῷ διὰ τοῦ Τιμολογίου τοῦ Νόμου 4493, πληρώνει Δρ. 18.

ε) Υφάσματα.—Διὰ τοῦ τιμολογίου ἀπὸ 30)12]26, ἐπλήρωνον ὡς Πρακτορείακα Δικαιώματα, ἀφαιρουμένων τῶν δικαιώματων τῶν σημειωτῶν, Δρ. 38 κατὰ τόνον, ἐνῷ διὰ τοῦ Τιμολογίου τοῦ Νόμου 4493, πληρώνουν Δρ. 27.

Ἐκ τῶν παρατιθεμένων ἀριθμῶν ἔξαργεται: διτὶ ἡ διαφορὰ μεταξὺ τοῦ Τιμολογίου ἀπὸ 30)12]26, καὶ τοῦ Τιμολογίου τοῦ Νόμου 4493, εἰνε:

Διὰ τὰ ἀλευρα Δρ. 2.80 κατὰ τόνον. "Ορυζα, ζάχαρης 3.50 κατὰ τόνον, βούτυρα, λίπος δρ. 5 κατὰ τόνον, καφφές δρ. 17 κατὰ τόνον, οὐφάσματα δρ. 11 κατὰ τόνον.

Αἱ ὡς ἀλευροὶ καταλογούμεναι: κατὰ χιλιόγραμμον, ἀντιστοιχοῦ:

Εἰς 28)100 τοῦ λεπ. κατὰ χιλιόγρ. διὰ τὰ ἀλευρα

» 35)100 » » » δρυζαν καὶ ζάχαριν.

» 1)2 λεπτὸν » » » βούτυρον καὶ λίπος

» ἐν λεπτὸν καὶ 70)100 τοῦ λεπτοῦ διὰ καφφὲ κατὰ χιλιόγραμμον.

"Ητο: τὰ ὡς ἀλευροῖς τοῦ λεπτοῦ ἐπειδόρυνον ἐπὶ πλέον τὰ διάφορα εἰδη πρώτης ἀγάγκης, διτὶ ἐφηρούμενο τὸ τιμολόγιον τῆς 30)12]26 καὶ οὐδεὶς βεβαίως εἰνε δυνατόν νὰ ἀπηρεάσῃ δυσμενῶς τὸ εἰσαγωγικὸν ἡ διαμετακομιστικὸν ἐμπόριον τῆς Θεσσαλονίκης, ἡ δύναται ποτε νὰ ἐπιδιαρύῃ τὴν λιγνικὴν πώλησιν τῶν ὡνω εἰδῶν.

"Η ἐλαχίστη αὕτη διαφορά, ἡ καταργηθεῖσα διὰ τοῦ Νόμου

4493, οὗτε κατὰ φαντασίαν δύναται: νὰ ὠφελήσῃ τὸν καταναλωτὴν διανεμομένη δὲ μεταξύ τῶν ἑκατοντάδων εἰσαγομένων οὐδὲν ἀπολύτως κέρδος δύναται: νὰ προσπορίσῃ εἰς αὐτοὺς, ἐνῷ ἀφιεμένη εἰς τοὺς Πράκτορες τοὺς ἐπιτρέπει: νὰ διατηρήσουν τὴν ἔργασίαν των καὶ τὸ προσωπικόν των, νὰ τοὺς συγχρητήσῃ δὲ ἀπὸ τοῦ γὰρ αὐξῆσουν συντόμως τὸν ἀριθμὸν τῶν ἡδη διπλαρχόντων πολλῶν ἀνέργων.

"Ἐπὶ τῇ εὐκαιρίᾳ ταύτη χωρὶς νὰ θέλωμεν νὰ καταδεῖξωμεν τὸ πασίγνωστον, διτὶ ἡ ἀνάληψις παρ' Ὀργανισμὸν Κρατικὸν ἡ ἡμικρατικῶν, ως ὁ τῆς ἐλευθέρας ζώνης Θεσσαλονίκης, ἐμπορικῶν ἐπιχειρήσεων, ως ἡ παρ' αὐτῆς ἐκφόρτωσις τῶν ἀτμοπλοίων, εἰναις ἀσύμφορος καὶ ἀκατάλληλος, ἀναφέρομεν διτὶ τὴν ἐργασίαν ταύτης ἐπιτευχέντα ἀποτελέσματα εἰναις ζημία εἰς βάρος τῆς Ἐλευθέρας Ζώνης Θεσσαλονίκης 500.000 Δρ. ἐντὸς τοῦ δραχέος διαστήματος καθ' ὃ ἀνέλαβεν αὕτη τὰς φορτοεκφορτώσεις.

Τὴν ἐργασίαν ταύτην ἔκαμψεν οἱ Πράκτορες πρὸ ἀμυημοεύτων χρόνων, μεταχειρίζομεν τὰ αὐτὰ ἀκριβῶς μέσα τὰ δόπια καὶ ἡ Ἐλευθέρα Ζώνη Θεσσαλονίκης μετεχειρίσθη χωρὶς νὰ ὑπάρχουν ζημίαι.

Οὕτω ἐδικιώθη ἡ ἐμπιστοσύνη καὶ ἡ ἀντίληψις τοῦ Ἐμπορικοῦ κόσμου Θεσσαλονίκης διὰ τοὺς Πράκτορες ἀπολύτως ἐμπράκτως.

"Οταν ετέθη εἰς αὐτὸν τὸ ἐρώτημα ἀν θέλη τὰς ἐκφορτώσεις τοῦ λιμένος νὰ ἐκτελοῦν, ως καὶ πρότερον, οἱ Πράκτορες, ἡ νὰ τὰς ἀναλάβῃ ἡ Ἐλευθέρα Ζώνη Θεσσαλονίκης, ἀπεφάνθη κατὰ τὴν συνεδρίασιν τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου τοῦ Ἐμπορικοῦ Ἐπιμελητηρίου Θεσσαλονίκης τῆς 4ης Ιουλίου 1929 διὰ ψήφων δεκατέσ (16) κατὰ ἑπτὰ (7) κατὰ τῆς ἀναλήψεως τῶν φορτοεκφορτωτικῶν ὑπὸ τῆς Ε.Ζ.Θ. καὶ ὑπὲρ τῆς παραμονῆς αὐτῶν εἰς τοὺς Πράκτορας.

Αἱ σκέψεις καὶ προσπάθειαι τῆς Ἐλευθέρας Ζώνης, εἰναις νὰ προσελκύσῃ τὴν μεταφορὰν τῶν ἐμπορευμάτων τῆς Γιουγκοσλαβίας, Βουλγαρίας, Οὐγγαρίας καὶ Πολωνίας ἀκόμη, μέσῳ Θεσσαλονίκης.

"Ἄλλ' ἡ ἀκολουθούμενη παρ' αὐτῆς στάσις ἔχει τὸν Πράκτορων Ποντοπλοίας, ἥτοι τῶν ἔξωτερικῶν γραμμῶν, εἰναις ἀπολύτως ἀντίθετος, σχεδόν καταστρεπτική διὰ τὰ συμφέροντα αὐτῆς καὶ τοῦ Κράτους.

Διότι: οὐδεὶς πειραστότερον τῶν Πράκτορων ἔχει συμφέρον τόσου κατάδηλον, ὅπει τοῦ οὐδεμίας γὰρ κρήτη ἀποδεῖξεις καὶ εἰναις εἰς θέσιν νὰ προπαγαδίσῃ καὶ εύνοησῃ τὴν ἐκ τῶν δύμάρων Κρατῶν πρὸς τὸν λιμένα Θεσσαλονίκης κίνησιν διὰ τῶν γαυτικῶν γραμμῶν, ἂς ἀντίπροσωπεύσιν.

"Άλλὰ τοῦτο ἀποκτεῖ (διὰ τὰς ἄνω χώρας) διπλάνας, διαφημίσεις, μεσητείας, χρησιμοποίησις: καταλλήλων προσώπων (ώς ἀντιπροσώπων ὑποπράκτορων ἔσωτερικοῦ κλπ.), ὑπὲρ ἀσφαλῶς ἀδυνατοῦσιν ἡ πράξισις κατόπιν τῆς ἐκμηδενίσεως τοῦ Πράκτορεικοῦ Δικαιώματος καὶ τῆς κατ' ἀνάγκην ἐπικειμένης παρ' αὐτῶν ἀπολύτων σεισμῶν τοῦ μεγίστου μέρους τοῦ προσωπικοῦ των, πράγμα διπερ καὶ διὰ τὰς καθαρῶς ἐλληνικάδεμετεχφορδὲς θὰ ἔχῃ κολοσσιαῖον ἀντίκτυπον, λόγῳ τῶν δυσκολιῶν, αἰτινες ἀσφαλῶς θὰ δημιουργηθῶσι. Τὸ κολοσσιαῖον ἔργον τῆς προσελκύσεως τοῦ εἰσαγωγικοῦ καὶ ἔξιγωγικοῦ ἐμπορίου τῶν γειτόνων χωρῶν δὲν εἰναις δυνατὸν νὰ ἐπιτευχθῇ ἀνεύ τῆς συμπράξεως τῶν Πράκτορων, ἀνεύ τῆς χρησιμοποίησεως τῆς πείρας, τῆς ἐνεργητικότητος, τῆς εἰδικότητος αὐτῶν.

Τὴν αὐτὴν παραγγώσιν τῶν ὑπηρεσιῶν τῶν Πράκτορων ἀποπειρᾶται νὰ θεσπίσῃ καὶ τὸ ὑπὸ κρίσιν τῆς Βουλγαρίας Νομοσχέδιον διὰ τὴν Λιμενικὴν Ἐπιτροπὴν Ἡρακλείου.

Πρὸς ἐπαναφορὰν τῶν Πράκτορεικῶν δικαιωμάτων, συμφώνως πρὸς τὸ Τιμολόγιον τῆς 30/12/26 ἐν Θεσσαλονίκη καὶ ἀποτροπὴν τῆς ἐπαπειλουμένης δημιουργίας νέας ἀδικίας διὰ τοὺς Πράκτορες ἐν Ἡρακλείῳ, ἥτις θὰ ἔχῃ τὰ αὐτὰ μὲ τὴν Θεσσαλονίκην ἀποτελέσματα, προσφεύγομεν πρὸς Υμᾶς, δέβαιοι: διτὶ θέλετε ἔξετασις εἰρύτερον τὸ ζητήματα.

Κύριε Πρόεδρε, Κύριοι Υπουργοί,

Διὰ τῆς ἀκολουθούμενης πολιτικῆς τῆς Ἐλευθέρας Ζώνης Θεσσαλονίκης καὶ τῆς ἐπαπειλουμένης παρὰ τῆς οἰκείας Λιμενικῆς Ἐπ. τροπῆς Ἡρακλείου διὰ τῆς μειώσεως τῶν Πράκτορεικῶν Δικαιωμάτων, ἐνῷ οὐδεὶς ἀπολύτως ὠφελεῖται, ως ἀπεδίχθη καὶ οὐδεὶς ἐπομένως ἔξυπηρτεῖται, καταδικάζεται εἰς ἀμεσον ἀνεργίαν καὶ ἀγέχειαν τὸ προσωπικόν τῶν Πράκτορείων,

ζημιώνονται τεραστίως οἱ Πράκτορες καὶ θὰ προκληθῇ διαταραχὴ κολοσσιαῖα εἰς τὴν διληγόνην κίνησιν τῶν λιμένων μὲ φοβερὸν ἀτίκτυπον διὰ τὰ ἐμπορικὰ τοῦ τόπου συμφέροντα.

Τονίζοντες τὰ ἀνωτέρω, παρακαλοῦμεν θερμῶς, ὅπως προκειμένου περὶ ζητημάτων λιμένων, ἀκούεται καὶ ἡ Ἡμετέρα Ἔνωσις, λόγῳ τῆς ἀποκλειστικῆς εἰδικότητος καὶ μακράς πείρας τῶν ἀποτελεσμάτων αὐτὴν μελῶν, Ναυτικῶν Πράκτορων, μὲ τὴν πεποιθήσιν διτὶ θέλει συμβίλλεις: αὕτη εἰς τὴν κχλυτέρχον ρύθμισιν τῶν ζητημάτων διὰ τῆς διαφωτίσεως τῶν Ἀρμοδίων.

Διὰ τὴν Διεθνῆ Ναυτικὴν "Ἐνωσιν ἐν Ἐλλάδι

"Ἐδρα ἐν Πειραιεῖ

Μετὰ βιθίως σεβασμοῦ

Ο Γεν. Γραμματεὺς

ΧΡ. ΑΔΑΜ

Ο Νομικὸς Σύμβουλος

Γ. ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ

Ἐν Πειραιεῖ τῇ 20ῃ Ιουνίου 1931

ΛΙΜΗΝ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

Κατὰ τὸν λήγοντα μῆνα Μαΐου κατέπλευσαν εἰς τὴν Θεσσαλονίκην 146 ἀτμόπλοια τόννων νέτ 134.731 κατανεμήσαντα μεταξύ τῶν κατωθι σημαῖαν:

Σημαῖα	ά.π	τ. νέτ	Σημαῖα	ά.π	τ. νέτ
Ἐλληνικὰ	95	45.538	Σοβιετικά	3	5.887
Ιταλικά	16	28.591	Γουγκοσλαβικά	5	5.305
Αγγλικά	7	11.284	Ολλανδικά	3	3.871
Αμερικανικά	4	12.940	Ρουμανικά	3	1.137
Γερμανικά	6	9.000	Τσερνικά	2	700
Νορβηγικά	2	7.478		146	134.731

Κατὰ τὸν αὐτὸν μῆνα κατέπλευσαν 120 ιστιοφόρα χωρητικότητος 4.560 τόννων. "Απαντά ήσαν Ελληνικά.

ΛΙΜΗΝ ΧΙΟΥ

"Η λιμενικὴ κίνησις τῆς Χίου κατὰ τὸν μῆνα Μαΐου ἀνηλθεν εἰς κατάπλοις 84 ἀτμόπλοιων τόννων νέτ 16.266 καὶ εἰς 121 ιστιοφόρα. τόνν. 2330 Τὰ ἀτμόπλοια ήσαν:

Ἐλληνικά	78	Γαλλικά	1
Ιταλικά	4	Βουλγαρικά	1

"Εσημειώθησαν 75 ναυτολογήσεις καὶ 95 ἀπολύσεις καὶ ἔξεδησησαν ναυτικὰ φυλλάδια 37. Η εἰσαγωγὴ ἐμπορευμάτων ἀνηλθεν εἰς 3806 τόννους καὶ ἡ ἔξαγωγὴ εἰς 635 τόννους.

"Επιβάται ἀριθμός 1506 καὶ ἀνεχωρησαν 1638. Αἱ οἰσπράξεις ἀνηλθον εἰς 22.232 δρ.

ΑΙΓΑΥΠΤΟΣ

Ο λιμὴν τῆς Αλεξανδρείας

Κατὰ τὸ α' διημέριον τοῦ τρ. ἐ. κατέπλευσαν εἰς τὴν Αλεξανδρείαν 765 ἀτμόπλοια καὶ μότοριστες τόννων νέτ 2.011.766, ἐνῷ πέρισσον κατὰ τὴν ίδιαν χρονικὴν περίοδον είχον κατέπλευσε: 852 ἀτμόπλοια καὶ μότοριστες τόννων νέτ 2.174.281. Προσέκυψε συνεπὸν δι' ἐπέτος μείωσις τῆς λιμενικῆς κίνησεως τῆς Αλεξανδρείας κατὰ 87 πλοῖσι τόννων νέτ 162.515.

Κατὰ σημαῖας ἡ λιμενικὴ αὕτη κίνησις κατανέμεται: ὡς ἔξι:

Σημαῖα	ά.π	τ. νέτ	Σημαῖα	ά.π	τ. νέτ
Ιταλικά	155	463.939	Βελγικά	17	40.320
Αγγλικά	191	456.566	Ιαπωνικά	7	28.575
Γαλλικά	74	321.696	Ρουμανικά	18	24.088
Αμερικανικά	33	162.801	Γιουγκοσλαβικά	12	22.435
Γερμανικά	60	111.143	Ρωσικά	14	21.405
Ἐλληνικά	59	86.646	Αιγαπτικά	19	12.697
Οθωμανικά	24	69.825	Βουλγαρικά	9	11.369
Νορβηγικά	24	60.751	Δανικά	7	6.870
Ολλανδικά	20	50.450	Οδηγηρικά	1	2.595
Σουηδικά	21	48.595		765	2.011.766

Δ. & Δ. ΚΟΡΔΙΟΛΗΣ

ΕΡΓΟΛΑΒΟΙ ΦΟΡΤΟΕΚΦΟΡΤΩΣΕΩΝ

διαδίκτηται ΦΟΡΤΗΓΙΔΩΝ

ΧΑΡΙΛΑΟΥ ΤΡΙΚΟΥΠΗ 8.

ΤΗΛΕΦ. 9-68

ΤΗΛΕΦ. ΔΙΕΥΘ. "ΝΙΔΙΚΟΡΑ,-ΠΕΙΡΑΙΑ

ΑΙ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΤΟΥ ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟΥ ΔΙΑ ΤΗΝ ΣΥΝΘΕΣΙΝ ΤΩΝ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ

‘Υπ’ τοῦ Υπουργοῦ τῶν Ναυτικῶν κ. Ἀρχυροπούλου κατετέθη ἀπὸ τῆς 8ῆς λήξαντος εἰς τὴν Βουλὴν νομοσχέδιον περὶ «συνθέσεως τῶν πληρωμάτων τῶν ἐμπορικῶν πλοίων».

Σκοπός τοῦ νόμου τούτου, ὃς ἀναφέρεται εἰς τὴν εἰσηγητικὴν ἔκθεσιν αὐτοῦ, εἰνεὶς διπλαῖς αἴ τινες ἀνατάξεις αἱ ἀφορώσας τὴν συγκρότησιν τῶν πληρωμάτων τῶν πλοίων, δηλαδὴ τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἀξιωματικῶν καὶ τοῦ ἀλλού κατωτέρου προσωπικοῦ, οἵτινες πρέπει νὰ ὑπηρετοῦν ἐπὶ τῶν πλοίων κατὰ κατηγορίας τύπου πλοίου, χωρητικότητος αὐτοῦ, ἐκτελουμένου συγήθως πλούτου κ.λ.π. λάβωσι παγίαν νομοθετικὴν μορφὴν, συγχρόνως δέ, διπερ τὸ σπουδαιότερον, ἐπὶ τευχῇ διὰ τῶν ἐγδεδεμένων διαιτητικῶν μέτρων καὶ ποινικῶν ἢ πιθαρικῶν κυρώσεων ἡ ἐφαρμογὴ καὶ ἡ τήρησις τῆς διατάξεως.

Διὰ τοῦ νομοσχέδιου δριζόνται: διτής δργανική σύνθεσις τοῦ ἀνωτέρου καὶ κατωτέρου προσωπικοῦ τῶν πληρωμάτων τῶν Ἑλληνικῶν ἐμπορικῶν ἀπόπλους πανογίζεται: διὰ διαιτημάτων ἐκδιδομένων μετὰ σύμφωνον γνώμην τοῦ Συμβουλίου τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ.

‘Η διατάξεως τοῦ νομοσχέδιου δριζόνται: διτής δργανική σύνθεσις τοῦ ἀνωτέρου καὶ κατωτέρου προσωπικοῦ τῶν πληρωμάτων τῶν Ἑλληνικῶν ἐμπορικῶν ἀπόπλους πανογίζεται: διὰ διαιτημάτων ἐκδιδομένων μετὰ σύμφωνον γνώμην τοῦ Συμβουλίου τοῦ Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ.

Εἰς λιμένας τῆς Ἰμερούπης, διπού ἐλλείψει: προσφερομένων πρόδης ναυτιλέρησιν ἐργατῶν θαλάσσης ἐπὶ τῶν ἔχοντων τὰ κατὰ νόμου προσήντητα δὲν καθίσταται δυνατή ἡ ἀμεσος συμπλήρωσις τῆς συνθέσεως τοῦ πληρώματος, δυνατή: νὰ ἐπιτραπῇ ἐπειγόντῃ ἀγάρηκη ὁ ἀπόπλους τῶν πλοίου κατέπλιν ἐγκρίσεως τοῦ ‘Υπουργοῦ καὶ ἐφ’ δοσοῦ οὐδένα κίνδυνον διεκτέχει ἐπὶ τῆς ἐλλιποῦς συνθέσεως τοῦ πληρώματος ἡ ἀσφάλεια τοῦ πλοίου.

Περὶ τῆς ἀσφαλίσεως τοῦ πλούτου μὲν ἡλαττωμένον προσωπικὸν κρίνεται: ἡ λιμενικὴ ἀρχὴ ἐπὶ τῇ δύσει: ἐγγράφου δεδικιώσεως τοῦ πλοίου.

‘Η διστίσια ἐγκρίσεις ἀπόπλου καταχωρίζεται: ἀπαρχιτήτως ἐν τῷ ἡμερολογίῳ τοῦ πλοίου.

Προκειμένου περὶ λιμένων τῆς ἀλλοδαπῆς διὰ νὰ ἐπιτραπῇ ὁ ἀπόπλους πλοίου ὑπὸ τῆς προξενικῆς ἀρχῆς δρεῖται ὁ πλοίαρχος πρὸς τούτοις νὰ κατατέσση χρηματικὴν ἐγγύησιν, δι’ ἡς ἀγαλλιαθεῖται τὴν ὑποχρέωσιν ὅπως εἰς τὸν προσεχῆ λιμένα κατάπλου τοῦ πλοίου συμπληρώσῃ τὸ ἐλλείπον προσωπικόν.

‘Η ἐγγύησις αὐτῇ ἐπιστρέφεται: εἰς τὸν πλοίαρχον, τὸν πλοιοκτήτην ἡ τὸ παρὰ τούτου ὑπόδεικυσμένον πρόσωπον εἰθὺς ὃς θέλει ἀναγγελθῆ εἰς τὴν ἀρχὴν εἰς ἡν κατετέθη παρὰ τῆς προξενικῆς ἡ λιμενικῆς ἀρχῆς τοῦ λιμένος, διπού κατέπλευσε τὸ πλοίον, ὅτι: ἡ συνθέσις συνεπληρώθη.

Μὴ ἐπιληρωθεῖσης τῆς ὡς ἀνω ἀναληφθεῖσης ὑποχρέωσεως ἡ ἐγγύησις κατατέπτεται: εἰς διελογίαν τοῦ Ναυτικοῦ Ἀπομαχικοῦ Ταμείου, ὑπὲρ οὐ λογίζεται: ἵσσοδον καὶ εἰς ὃ ἀποστέλλεται: μετὰ τῶν εἰσπράξεων τοῦ μηγός, καθ’ ὅν αὕτη κατέπεσεν.

Ἐν ἀδυναμίᾳ ἔξευρέσεως τοῦ ἀπαιτουμένου πρόδης συμπλήρωσιν τῆς συνθέσεως προσωπικοῦ εἰς τὸν προσεχῆ λιμένα κατάπλου τοῦ πλοίου, ἐφ’ δοσοῦ ἡ προξενικὴ ἀρχὴ ἦθελε πεισθῆ ὅτι: ὁ πλοίαρχος εἰλικρινῶς καὶ ἐγκαίρως ἐμερίμνησε διὰ τὴν συμπλήρωσιν ταῦτην, δυναται νὰ παρατείνῃ ἐν συνενοήσει: μετὰ τῆς προξενικῆς ἀρχῆς, παρ’ ἡ ἡ ἐγγύησις κατετέθη, τὴν ἴσχυν ταῦτης μέχρι τοῦ κατάπλου εἰς τὸν προσεχῆ λιμένα. Πάντως εἰς οὐδεμίαν περίπτωσιν ἡ ἐγγύησις δύναται νὰ παραμείνῃ ἐν ἴσχυι περισσότερον τῶν ἔξικοντα ἡμέρων.

‘Η ἐγγύησις εἰνεὶς τοῦ μισθοῦ ἐνδέ μηγός δι’ ἔκαστον τῶν ἐλλειπόντων μελῶν τοῦ πληρώματος.

‘Η ναυτολόγησις ἐπὶ τοῦ πλοίου ὡς ἀξιωματικῶν πάσης κατη-

γορίας ἐργατῶν θαλάσσης μὴ κεκτημένων τὸ ἀπαιτούμενον διπλωματικότητος, οδέποτε θεωρεῖται ὡς συμπλήρωσις τῆς ὀργανικῆς συνθέσεως τῶν ἀξιωματικῶν τοῦ πλοίου, ἐφχρομοζομένων καὶ ἐλειπούσης συνθέσεως.

Προκειμένης ἀναπληρώσεως δραπετῶν Ἑλλήνων ἐργατῶν θαλάσσης δικαιούσται: ὁ πλοίαρχος, νὰ προστέλλῃ ἐλλείψεις Ἑλλήνων ἀλλοδαπῶν, οἵτινες δύνανται νὰ ὑπηρετήσουν ἐπὶ τοῦ πλοίου μέχρις ἔξι μηνῶν, ἀδιαφόρως ἐάν τὸ πλοῖον προσήγγισεν ἐν τῷ μεταξύ εἰς Ἑλληνικὸν λιμένα ἢ εἰς λιμένα, διπού ἡτο δυνατή ἡ ἀντικατάστασις τῶν ἀλλοδαπῶν δι’ Ἑλλήνων.

Διὰ τὸν αὐτὸν ἐπίσης λόγον δύνανται νὰ ναυτολόγησθωσιν ἐλλείψεις Ἑλλήνων, καὶ ἀλλοδαποὶ ἀξιωματικοί, ἐφ’ δοσοῦ κέκτηνται τὸ οἰκεῖον διπλωματικότητος.

‘Ἐλλείψεις προσφερομένων πρὸς ναυτολόγησιν ἐργατῶν θαλάσσης θεωρεῖται ἐπίσης ὑπάρχουσα καὶ ὅταν οἱ ἐν τῷ λιμένι ὑπάρχοντες ἀνευ ἐργασίας Ἑλλήνες τοιούτοις ἀρρώνται: δυνατός δ ἐλεγχος καὶ ἡ ἀγαργή τῶν διατάξεων τοῦ παρόντος, καθίσταται: ἔνοχος δικέος πειθαρικού παραπτώματος καὶ τιμωρεῖται: συμφώνως τῷ δευτέρῳ πειθαριώτατος τοῦ Διδύλιου τοῦ ποινικοῦ καὶ πειθαρικοῦ κώδικος τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ ἐπιφυλακτομένης καὶ τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ ἀρθροῦ 45 τοῦ κώδικος τούτου.

Τὸ πρόστιμον ἐν τῇ περιπτώσει ταῦτη δύναται νὰ ἀνέλθῃ μέχρι δραχμῶν τριῶν χιλιάδων.

Μετὰ διπλῆς πειθαρικήν τιμωρίαν ἔνεκκη παραδίσεως τῆς δργανικῆς συνθέσεως παραπέμπεται: ὁ τιμωρηθεὶς πλοίαρχος ἐνώπιον Πειθαρικοῦ Συμβουλίου μὲ τὸ ἐρώτημα τῆς προσωριγῆς στερήσεως τοῦ διπλώματος τοῦ.

Πλοιοκτήτης ἡ πλοίαρχος ναυτολόγου ἐπὶ τοῦ πλοίου τοῦ ὡς ἀξιωματικὸν πάσης εἰδικότητος ἐργάζεται θαλάσσης μὴ κεκτημένον τὸ κατὰ νόμου διπλωματικότητος, τιμωρεῖται: διὰ δικαιούμενης δραχμῶν. Εἰς δὲ τὸ δέκατον τῆς ποινῆς ὑπόκειται: καὶ ὁ ἐργάτης θαλάσσης, δοτικὴ ἐδέχθη νὰ ναυτολόγηθῇ ὡς ἀξιωματικός, χωρὶς νὰ εἰνεὶς ἐφωδιασμένος διὰ τοῦ οἰκείου διπλώματος ἐκανότητος.

ΓΕΡΜΑΝΙΑ

Ο λιμὴν τοῦ Αυβούργου

Κατὰ τὸν μῆνα Μάιον κατέπλευσαν εἰς τὸν Ἀμβούργον 1800 ἀτμόπλοια τόννων νέτ 1.815.733. Ήτο αὐτῶν ἡ περί Σεπτεμβρίου τὸ 1241 τ. νέτ 835.409, τὰ δὲ λοιπά 559 τ. νέτ 980.321 ἀνήκουν εἰς τὰς κάτωθι: ἔνας ογκαίκος :

Ἀγγλικά	207	Ἰσλανδίας	2	Βαλγαρία	5
Ολλανδία	113	Οὐγγρικά	2	Ἑλληνικά	4
Νορβηγικά	55	Γεωγκοσ.	1	Ἰσπανικά	3
Σουηδικά	27	Παναμά	1	Βραζιλίας	3
Δανικά	61	Ρωσικά	16	Φιλανδίκα	1
Ἀμερικανικά	17	Πορτογαλικά	7	Ἐσθονικά	1
Γαλλικά	15	Ταταλικά	8	Λεττονικά	1
Δάντικα	2	Ιταλικά	6	Ἄργεντινης	1

ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΓΡΑΦΕΙΟΝ Ν. Π. ΕΥΣΤΑΘΙΟΥ ΠΑΡΑΛΙΑ-ΚΑΛΑΜΩΝ

Πρακτορεύσεις, Ναυλώσεις, Φορτοεκφορτώσεις,
Υδρεύσεις, Ανορθακεύσεις

"ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ,"

ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ
ΕΝ ΠΤΕΙΡΑΙΕΙ

ΓΡΑΦΕΙΑ. ΛΕΦΦΟΡΟΣ ΣΩΚΡΑΤΟΥΣ 35 ΤΗΛΕΦ. 160
ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΑ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: "ΧΡΟΝΙΚΑ,"

ΟΡΟΙ ΕΤΗΣΙΑΣ ΣΥΝΔΡΟΜΗΣ
ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ ΔΡΧ. 150.

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

"ΝΑΥΤΙΚΑ CHRONIKA,"
A REVIEW OF SHIPPING & COMMERCE
PIRAEUS - GREECE

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

Μετά τινας ήμέρας ή Βουλή τερματίζει τὰς έργασίας τῆς παρούσης συνόδου της. Οἱ πατέρες τοῦ "Ἐδυνούς ἀκολουθοῦντες μὲ τὴν σειράν ΚΡΑΤΟΣ ΚΑΙ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΑΙ των τοὺς κ. κ. Πρόδεδον καὶ ΕΣ ΙΣΟΥ ΗΔΙΑΦΟΡΗΣΑΝ Ἀντιπροσώπους τῆς Κυβερνήσεως θὰ λάβωσι τὴν ἄγουσαν πρὸς τὰς λουτροπόλεις καὶ τὰ θέρετρα. Αἱ τόσαι ὑποσχέσιες, τὰ τόσον διατυμπανισθέντα πορίσματα τῆς μεγάλης Ἐπιτροπῆς διὰ τὴν καθιέρωσιν Κρατικῆς ἐμποριογαντικῆς πολιτικῆς, παραπέμπονται μὲ τὴν νοοτροπίαν τῆς Ἑλληνικῆς ἀναβλητικότητος καὶ μοιρολατρείας διὰ τὴν χειμερινὴν περίοδον, ώσάν τὰ ναυτιλιακὰ ήμῶν προβλήματα νὰ ἥσαν ζητήματα, ἀτινα θὰ ἀνέμενον τὴν ἐπίλυσίν των, ὅπόταν θὰ ηδόκουν πρὸς τοῦτο αἱ διαθέσεις τῶν κυβερνώντων.

Καὶ δικαίως ή Ναυτιλία ἀγωνιᾶ.

Ζήτημα ἀν ή καταστφοφή της δὲν ἐπέλθη φαγδαιοτέρα, ἀφ' ὅσον πιστεύομεν.

Τὰ ζητήματα ιδίως τῆς ἐνισχύσεως τῆς ἐπιβατηγοῦ Ναυτιλίας μας καὶ τῆς «Ναυτικῆς Πίστεως» ἔπειτεν ἡδη νὰ ἔχουν λάβει τὴν δέουσαν Νομοθετικὴν κύρωσιν, ως πρώτη ἐκδήλωσις τοῦ Κρατικοῦ ἐνδιαφέροντος διὰ τὰ ναυτιλιακὰ ήμῶν πράγματα. "Αν αἱ πληροφορίαι μας εἰνε ἀκριβεῖς, τὸ Κράτος ἀπρόθυμον δείκνυται διὰ τὴν λῆψιν τῶν ἐπιβεβλημένων ἐκείνων μέτρων, ἀτινα ἀνακονφιστικῶς θὰ ἐπέδρων ἐπὶ τῆς τύχης τοῦ Ἐμπορικοῦ μας Ναυτικοῦ.

Διὰ τὴν τοιαύτην δικαιολογίαν δὲν ὑπέχουν ὀλιγωτέραν τὴν εὐδύνην οἱ Ἑλληνες πλοιοκτῆται, οἵτινες οὐδέποτε μέχρι σήμερον ἐπέδειξαν τὴν δέουσαν συστηματικὴν καὶ ώργανωμένην δράσιν, πρὸς δημιουργίαν εύνοικῆς ἀτμοσφαίρας συμπαθείας καὶ ἐνδιαφερόντος τῆς κοινῆς γνώμης διὰ τὰ δίκαια αίτήματα τῶν Ναυτιλούμενων μας. Δὲν κατέβαλλον τὰς δεούσας ἐνεργείας, ὅπως τὸ Κράτος ἀντιληφθῇ, ὅτι ή Ναυτιλία κέκτηται ἀπαράγραπτα δικαιώματα ἐνισχύσεως τοῦ ἔργου αὐτῆς.

Ολαὶ αἱ τάξεις, γεωργικαὶ, ἐμποριοβιομηχανικαὶ, ἐπαγγελματικαὶ καὶ ἐργατικαὶ μὲ τὴν σειράν των ἐφόρουτισαν ὄργανούμεναι νὰ προασπίσωσι τὰ ἐπαγγελματικὰ αὐτῶν συμφέροντα. Δὲν γνωρίζομεν ποῖοι λόγοι ἐπέβαλον εἰς τὸν ἐφοπλιστικὸν μας κόσμον τὴν στάσιν τῆς συγῆς ἔναντι τῶν ἐπιτακτικῶν ἀναγκῶν καὶ ζητημάτων τῆς ναυτιλίας μας. Πάντως διαπιστοῦμεν μίαν ἀλήθειαν ὅτι δὲν εἰργάσθημεν, ως ἐπρεπε, διὰ νὰ προκαλέσωμεν τὸ Κρατικὸν ἐνδιαφέρον. "Αν οἱ κυβερνῶντες ἀδιαφόρως ἀπέβλεψαν πρὸς τὴν Ναυτιλίαν, οὐχὶ ὀλιγωτέραν μοιρολατρείαν ἐπέδειξαν καὶ οἱ πλοιοκτῆται διὰ τὴν προσάσπισιν τῶν ἐπαγγελματικῶν αὐτῶν συμφερόντων ἐν τῷ συνόλῳ.

**Η ΑΛΛΑΓΗ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΦΥΛΛΑΔΙΟΥ
ΚΑΙ Η ΑΠΟΓΡΑΦΗ ΤΩΝ ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΩΝ**

Ἐν σχέσει μὲ τὰς ὑποδείξεις τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» περὶ τῆς ἀνάγκης δπως διεξχθῇ μία πλήρης ἀπογραφὴ τῶν ναυτικῶν καὶ καθιερωθῇ νέος πληρέστερος τύπος ναυτικοῦ φυλλαδίου ἀντὶ τοῦ ὑπάρχοντος ἀτελοῦς τοιούτου, μιᾶς διετυπώθησαν αἱ ἀκόλουθοι ἀπόψεις τῆς Διεύθυνσεως τοῦ Ε.Ν.

«Ἔπειτε στατιστικὴ μέχρι τῆς 31ης Δεκεμβρίου, ἀλλὰ μόνον διὰ τοὺς ναυτεργάτας διῶν τῶν κλάδων καὶ βαθμῶν τοὺς ἔργαζομένους ἐπὶ τῶν πλαίσιων. Η ἀπογραφὴ αὕτη, ἀτελῆς δέσκια, συμπληροῦται ἵκανοποιητικῶς ἀπὸ τὰ στοιχεῖα, ἀτινα παρέχουν εἰς τὴν Διγιαν τοῦ Ε.Ν. τὸ Ταμείον Κατωτέρων πληρωμάτων καὶ τὸ Ταμείον Προοϊάς Ἀξιωματικῶν.

«Διὰ τῆς ἀπογραφῆς τοῦ 1930 καὶ τῶν συμπληρωμάτων στοιχείων τῶν ἐν λόγῳ δύο Ταμείων ἡ δημητρία τοῦ Ε.Ν. τελεῖ ἐν ἐπαρφῇ μὲ τὴν πραγματικότητα. Τὰ στοιχεῖα ταῦτα ἐν γένει, ταξινομοῦνται εἰςτέτι καὶ προσεχῶς θὰ δημοσιευθοῦν.

«Οσον ἀφορᾷ τὴν τροποποίησιν τοῦ τύπου τῶν Ναυτικῶν Φυλλαδίων ἡ δημητρία φρονεῖ, διὰ τὸ ἡδη ἐν ἴσχυί ναυτικῶν φυλλαδίων ἀντιπροσωπεύει πιστῶς τὴν κειμένη νομοθεσίαν, διὰ δὲ τὴν ἀλλαγὴν του χρειάζεται τροποποίησις ὀρισμένων Νόμων. Πάντως ἡ δημιούσιος τοῦ Ε.Ν. μελετᾷ ἀπὸ τίνας καιροῦ τὸ δυνατόν μιᾶς τοιαύτης ἀλλαγῆς.

«Τὸ δὲ τὰς σημερινὰς δημως συνθήκης κρίνεται παρὰ τῶν κύκλων τῆς Διγιαν τοῦ Ε.Ν. ἡ τοιαύτη ἐργασία, ως δυσχερής καὶ ἐν ταύτῳ ἀσκοποῦ. Τὸ μέτρον ἔχει ἐφαρμοσθῆ πράγματι εἰς τὴν Ἀγγλίαν, ἀλλ' ἡ Ἀγγλικὴ νοστροπία είνε δὲλως διάφορος τῆς Ἐλληνικῆς.

«Σημειωτέον, διὰ καὶ εἰς τὴν διεύθυη διάσκεψιν τῆς ἐργασίας ἐν Γενεύῃ ἐξητήθη πέρισσον ἡ σύναψις διεθνοῦς συμβάσεως πρὸς καθιέρωσιν ἑνιακού τόπου Ναυτικοῦ φυλλαδίου. Καὶ ἡ Διάσκεψις δημως ἀπέψυγε νὰ χωρήσῃ εἰς τοφήσεις, λόγῳ τοῦ ἀκανθώδους τοῦ ζητήματος.

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

ΜΕΤΑΓΡΑΦΑΙ—ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ—ΚΙΝΗΣΙΣ ΝΗΟΛΟΓΙΩΝ

Ἐγκαταλείψεις εἰς τὰς ἀσφαλείας

Τὸ φορτηγόν «Ἀνδρέας Κ.» τ. γκρός 3602, ὅπερ εἰχε προσκράτει εἰς τὴν εἰσόδον τοῦ Βοσπόρου καὶ ἀνελκυσθὲν ἀκολούθως ἐφρυσουλκήθη εἰς Κων.) πολιν., ἐγκατελείψθη εἰς τὰς Ἀγγλικὰς ἀσφαλείας, καθότι ὑπέστη σειράν σοδαροτάτων ζημιῶν, ἡ ἐπισκυρή τῶν δποίων θὰ ἀπειτησθῇ δαπάνην ἀνερδίνουσαν την, δηλητοῖς πολοῖς τούτων ἀξιαν. Ο «Ἀνδρέας Κ.» παρακρατεῖται κατόπιν τούτων εἰς τὴν Κων.) πολιν., ἐξετάζῃ δ' ἐν Λονδίνῳ ὑπὸ τῶν ἀσφαλιστῶν πρὸς πόλησιν, ως ἔστι καὶ εὑρίσκεται.

— Εἴς ἀλλοι διὰ παρομοίους λόγους ἐγκατελείψθη εἰς τὰς ἀσφαλείας καὶ τὸ φορτηγόν «Μιχαήλ Ε. Τρικόγλου» ὅπερ ὑπέστη κατὰ τὸ τελευταῖον τεχνεῖδον του λίαν σημαντικάς ζημιῶν ἐκ προσκρούσεως ἐπὶ δραχώδους διδύο παρὰ τὸ Γερμανότάρ. Τὸ πλοίον τοῦτο ναυλοχεῖται ἡδη εἰς τὸ Ρότερνταμ, δηδέν θὰ ρυμουλχηθῇ εἰς τὸ Λονδίνον, δηδέν καὶ θὰ πωληθῇ ὑπὸ τῶν ἀσφαλιστῶν πρὸς διάλυσιν. Τὸ πλήρωμά του ἐφθασεν ἡδη εἰς Περιπολι.

Πέντε διαγραφαὶ φορτηγῶν

Διαγράφονται κατ' αὐτὰς παρὰ τῶν ἀρμοδίων νηολογίων ἐξερχόμενα τῆς δυνάμεως τοῦ Ἐμπορικοῦ μης στόλου τὰ κάτωθι πέντε φορτηγά ἀτρόπλεια.

«Ἀνδρέας Κ.» τ. γκρός 3602 ἐκ τῶν νηολογίων Χίου, ως ἐγκαταλείψθην εἰς τὰς ἀσφαλείας. «Γέρων—Καρράς» τ. γκρός 4574 ἐκ τῶν νηολογίων Χίου ὡς ἐγκατατείψθην εἰς τὰς ἀσφαλείας. «Γέρων—Καρράς» τ. γκρός 4574 ἐκ τῶν νηολογίων Χίου ὡς ἐγκατατείψθην εἰς τὰς ἀσφαλείας. «Ζίλδα—Αμπατιέλλον» (τάνκερ) τ. γκρός 1138 ἐκ τῶν νηολογίων Κεφαλληνίας, ως πωληθὲν εἰς ἀλλοδαπούς. «Μιχαήλ Ε. Τρικόγλου» τ. γκρός 3044, ἐκ τῶν νηολογίων Αΐδρου, ως ἐγκατατείψθην εἰς τὰς ἀσφαλείας. Καὶ «Ούρανία» τ. γκρός 3064, ἐκ τῶν νηολογίων Κεφαλληνίας, ως βυθισθὲν κατόπιν συγκρούσεως μὲν οὖν Νορθηγικῶν τάνκερ.

Καὶ ἐν ἐπιβατικὸν

Ἐπίσης διεγράφει τὸ ἐπιβατικὸν ἀτμόπλοιον «Ταῦγετος» τ. γκρός 434, ὅπερ προσκράτειν ἀπὸ τίνας μηνῶν εἰς τὰ Κρητικὰ παράλια ἐγκατατείψθη καταστάσης ἀλυνάτου τῆς ἀνελκυσθεώς του.

Παρελήφθη τὸ φορτηγόν «Ἀθηνᾶ»

Τὸ ἀγορασθὲν πρὸ μηνὸς ἐν Ἀγγλίᾳ παρὰ τοῦ κ. Ηλία «Ἀγγελη Ἀγγλικὸν φορτηγόν ἀπὸ» «Athenic» παρελήφθη ἡδη εἰς τὸ Tees, θύεων

έπι" αύτούς ή "Ελληνική σημαία και μετωνομάσθη «'Αθηνά» νηολογηθέν προσωρινός είς το προξενικόν λιμεναρχείον τοῦ Λονδίνου. Τό νέον τοῦτο φορτηγόν είναι τόννων γκρός 4078, φορτίου 7000 τόννων και ναυπηγήσεως 1906. "Ηδη έκτελει ασφέλι και σιδηρήν έπισκεψεύν.

Και τὸ φορτηγὸν «Νέα Τύχη»

"Επίσης παρελήφθη εἰς τὸ Τάνον τὸ ἀγορασθέν παρὰ τῶν κ.κ. Στρατ. και Δημ. Φαφαλιοῦ Ἀγγλικόν φορτηγὸν τῆς Μπαζούρον «Maid of Syra». Τό σκάφος τοῦτο ὑφίσσαν τὴν Ἐλληνικὴν σημαίαν μετωνομάσθη «Νέα Τύχη». "Η ἀγορά του ἐγένετο ἀντὶ 10.355 λιρῶν μέσον τοῦ ἐν Ἀγγλίᾳ γραφείου τοῦ κ. Σ. Λιβανοῦ και Σία.

Τὸ ἄπ. «Νέα Τύχη» είναι τόννων γκρός 3451, φορτίου 6100 τόννων και ναυπηγήσεως 1912 μὲν ασφέλι No 2 τοῦ 1930. Άλι διαστάσεις και ἐν γένει τὰ χαρακτηριστικά του είναι ὅμοια μὲ τὸ ἀγορασθέν παρὰ τοῦ κ. Μαρή Ἐμπειρίου ἀπ. «Σαρωνικὸς» (ex Maid of Andros).

Διαλύεται ἡ «Ἀνδρομέδα»

Τὸ φορτηγόν «Ἀνδρομέδα» (ex «Huntress») τ. γκρός 4997, φορτίου 8250 τόννων, ναυπηγήσεως 1914 και μὲ ασφέλι No 3 τοῦ 1926, ἐπωλήθη ἀπὸ τὴν Ἀττικοῦ φορτηγὸν «Ἀτλαντικός» εἰς Ὀλλανδίου πρός διάλυσιν ἀντὶ 3250 λιρῶν, ἢτοι πρός λ.σ. 0.75 κατὰ τόννου φορτίου.

Τὸ ἐν λόγῳ φορτηγόν είχεν ἀγορασθῆ πρὸς δλίγους μόλις μηνῶν ἀντὶ 7750 λιρῶν παρελήφθην δὲ εἰς Πόρτο Νατάλ ἔξτελλεσεν ἐκεῖ και μόνον ταξιδίους ὅποι «Ἐλληνικὴν σημαίαν μέχρι Κόντινεντ. Ἀκολούθως κατέπλευσεν εἰς Ρόττερνταμ, δημοσίᾳ και ἡχηροτεύθη.

Ἐπωλήθη ἡ «Ζίλδα Ἀμπατιέλλου»

"Απὸ τῆς 14ης Αὐγούστου 1930 παραμένει ὑπὸ κατάσχεσιν εἰς Κωνσταντίνου τὸν τάγμαρ «Ζίλδα Ἀμπατιέλλου». "Ηδη τὸ πλοίον τοῦτο ἡγοράσθη πρὸς ἡμεράν ἀντὶ 4.100.000 λ.σ. (5000 λιρῶν στερλινῶν) παρὰ τοῦ Οίκου Constant τοῦ Λονδίνου, θά ταῦθι δὲ ὑπὸ Ἀγγλικὴν σημαίαν.

Η «Ζίλδα Ἀμπατιέλλου» (ex «Bolbec») ἀνήκει εἰς τὸν κ. Γ. Ε. Ἀμπατιέλλου και είχεν νηολογηθῆ εἰς τὸ Ἀργοστόλι. "Ητο τόννων γκρός 1138, φορτίου 1363 τόννων, διπλωλικούντον και ναυπηγήσεως 1920.

Ἡ «Παρθένος τῆς Λήμουνος»

"Ενα ἀκόμη φορτηγόν τῆς πτωχευσάσης «Μπάζορον» ἔξετάθη πρὸς πώλησιν δὲ δημοπρασίας, ἡτοι θά ἐνεργηθῆ εἰς τὸ Ἀμδοῦρον τὴν 27ην Ιουλίου κατόπιν διαταργῆς τοῦ δικαιοτηρίου τοῦ Γερμανικοῦ Ναυαρχείου. Ἡ ἐκπολοὶς γίνεται τῇ ἐπιστρέψει διατάρων δανειστῶν. Τὸ ἐπιλειτηριασθόμενον σκάφος είναι τὸ «Maid of Lemnos» τ. γκρός 3929, φορτίου 6500 τόννων και ναυπηγήσεως 1905.

Ἡ ἐμπορίσις τοῦ «Ἀρχιπελάγους»

"Ἡ κατὰ τὴν τελευταίαν δημοπρασίαν δοθεῖσα προσφορά διὰ τὴν ἐκπολοὶς τοῦ κυβερνητικοῦ φορτηγοῦ «Ἀρχιπελάγος», ἐκριθῆ ὑπὸ τοῦ δημοπραγείου τῶν Ναυτικῶν ἀσύμφορος. Κατόπιν τούτου ὥρισθη ἡ διενέργεια τελειωτικῆς δημοπρασίας πρὸς πώλησιν του δ.ε. τὴν 8ην ἀρχεμένου μηνὸς Ἰουλίου. Κρατεῖ διεπιστήης, διτὸ πλοίον τοῦτο θά ἀγορασθῆ παρὰ Ἐλλήνων πρὸς ἐκμετάλλευσιν.

Ναυτικὰ διπλώματα

Τὴν 29ην Ιουνίου ἡσιεῖσαν παρὰ τὴν Δ.νοσοῖς τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας αἱ ἔξτασεις πρὸς ἀπόκτησιν διπλώματος πλοιάρχων και ἀξιωματικῶν καταστρόματος. Μετὰ τὸ πέρας τῶν ἐν λόγῳ ἔξτασεων θά ἀρχίσουν νέκι τοιαῦται πρὸς χορήγησιν διπλωμάτων μηχανικῶν.

Τὰ προξενικὰ λιμεναρχεῖα

Κατόπιν διαταγῆς τοῦ δημοπραγοῦ τῶν Ναυτικῶν κ. Ἀργυροπούλου διωρίσθη προξενικός λιμενάρχης εἰς τὸ Κάρδιφ δ.κ. Ν.ι.κ. Κομινηνός ἀντὶ τοῦ μέχρι τοῦδε κ. Κατερίνη, διτοις μετατίθεται εἰς τὸ Προξενικόν Λιμεναρχείου τοῦ Μπουένος Αϊρες.

Οἱ ἀγορασταὶ τοῦ «Ιάσωνος»

Εἰς τὸ προηγούμενον τεύχος μας ἀναγράφωμεν, διτὸ φορτηγόν «Ιάσων», τ. γκρός 1083 ἐπωλήθη ἀπὸ τοὺς κ.κ. Ἀντ. Ἀλεξάνδρου και Θρασ. και Όρ. Φωτιστρόπουλον ἀντὶ 2950 λιρῶν εἰς ἓνα γκρόποιον ἐφοπλιστῶν, και μετωνομάσθη «Μαριάννα», ἀγορασταὶ τοῦ πλοίου τούτου είναι οι κ. κ. Πλάτων Βελόνιας 60ο), Κωνστ. Παπαγεωργίου 25ο) και Δημ. Λιονέτης 25ο).

Μετονομασία σκαφῶν

Τὸ ἀκτοπλοΐκὸν ἀτμόπλοιον «Παναγία», τ. γκρός 294 μετωνομάσθη «Αθηνᾶ Σ...», ἐπίσης τὸ πετσελιακούντον «Ἄγ. Γεώργιος», τ. 43 τῶν II. και Δ. Ζαροκώστα μετωνομάσθη «Ἄγγελος».

Νηολόγια Πειραιῶς

Διεγράφη τὸ μικρὸν ἀτμόπλοιον «Κάσσος Σ.», τ. γκρός 260, ὃς πωλήθη ἀπὸ μηνὸς εἰς Αἴγυπτον.

— "Η ἐπὶ ποταμοπλοίον «Νέσος», ὑποθήκη διὰ λ.σ. 200 ἡρθη.

— "Ἐπὶ τοῦ μικροῦ φορτηγοῦ «Πάρος», τ. γκρός 962, τῶν κ.κ. Φωτίνη και Σία, διπερ είναι δεμένον εἰς τὴν Σέτταν, ἐνεγράφη παρὰ Γαλλικῆς ἀποικίας ὑποθήκη διὰ Γαλλικῆς φρ. 130.000.

Τὸ ἄπ. «Π. Μαργαρώνης»

Τοῦ ἄπ. «Π. Μαργαρώνης», ἐπωλήθησαν 16ο) ἀντὶ λιρῶν στερλ. 2636. "Εἳς αὐτῶν δο ηγόρασεν δ.κ. Μίχαλος ἀντὶ 855 λιρῶν, ἐπειδὴ δο ηγόρασεν δ.κ. Μάρκος Βολίκας ἀντὶ 855 λιρῶν, ἐπίσης καιδο ηγόρασεν δ.κ. Λεων. Κολακῆς ἀντὶ λιρῶν 1026.

Ο ΛΙΜΗΝ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΚΑΤΑ ΤΟΝ ΜΗΝΑ ΜΑΪΟΝ

ΕΙΣ ΠΛΟΙΑ ΚΑΙ ΦΟΡΤΙΑ ΜΕΙΩΣΙΣ

Συμφώνως πρὸς τὴν ἐκδοθεῖσαν στατιστικὴν τοῦ Ο.Δ.Π. ἡ λιμενικὴ κίνησις τοῦ Πειραιῶς ἀνῆλθε κατὰ τὸν μῆνα Μάιον εἰς 622 ἀτμόπλοια 600.808 τόννων νέτ και 569 ιστιοφόρα 18.289 τόννων. "Η κίνησις αὖτη συγκρινομένη μὲ τὸν Μάιον τοῦ 1930 παρουσιάζει μείωσιν κατὰ 109 ἀτρόπλοια και 11.885 τόννων, αὗτης δὲ κατὰ 6 ιστιοφόρα 2192 τόννων. Οι ἀπόλοι παρασυμένουν μείωσιν κατὰ 131 ἀτμόπλοια 37.994 τόννων νέτ και κατὰ 34 ιστιοφόρα, ὡς δημοσίες τὸ ἀποπλεῦσαν τονάκι είναι κατὰ 1065 τ. ἐπὶ πλέον.

Τὰ καταπλεύσαντα 569 ιστιοφόρα ἡσάν ἀπαντά Ἐλληνικά.

Ἐξ ἄλλου τὰ 622 ἀτμόπλοια κατανέμονται μεταξὺ τῶν κάτωθι σημείων:

Σημεῖοι	ά.)π	Τ. νέτ	Σημεῖοι	ά.)π	Τ. νέτ
Ἐλληνικά	465	233.529	Βουλγαρικά	7	7.916
Ιταλικά	60	137.420	Σοβιετικά	4	6.984
Ἀγγλικά	17	63.023	Ολλανδικά	4	6.286
Γαλλικά	11	33.366	Αμερικανικά	2	6.193
Γερμανικά	14	27.519	Ισπανικά	1	4.298
Τουρκικά	9	25.759	Σουηδικά	2	2.302
Γιουγκοσλαβικά	9	22.224	Οδηγγρικά	1	1.965
Νορβηγικά	7	11.622	Αλγυπτιανά	2	1.590
Ρουμανικά	7	8.812			—

Συνεπῶς ἔχομεν λιμενικὴν κατὰ Μάιον κίνησιν:

Κατάπλοιοι

Ἀπόπλοιοι

Μάιος 1931	ά.)π	622	τ. νέτ	600.928
>	1930	> 731	> 612.693	> 1930 > 753 > 638.922
Διαφορά	—109	—11.885	Διαφορά	—131 — 37.994
Κατάπλοιοι ἐκ τοῦ ἐξωτερικοῦ :	ά.)π	153	τ. νέτ	330.741
	>	>	> 469 >	270.067
Σύνολον		622		600.808

"Η εἰσαγωγὴ ἐμπορευμάτων κατὰ Μάιον τρ. ἔ. ἀνῆλθεν εἰς 161.192 τόννους ἐμπορευμάτων και 72.562 κεφαλάς ζώων, ἢτοι ἐν συγκρίσει μὲ τὸν Μάιον τοῦ 1930 ἐμφανίζεται μειωμένη κατὰ 8353 τ. ἐμπορευμάτων και κατὰ 1868 κεφαλάς ζώων.

"Η ἐδὴ τοῦ ἐξωτερικοῦ εἰσαγωγὴ ἀνῆλθεν εἰς 127.379 τ. ἐμπορευμάτων και 44.464 κεφαλάς ζώων, ἡ δὲ ἐκ τοῦ ἐσωτερικοῦ εἰσαγωγὴ ἀνῆλθεν εἰς 33.813 τ. ἐμπορευμάτων και εἰς 28.098 κεφαλάς ζώων. Κυριώτερα εἰσχέντα εἰδὴ ἡσαν τὰ ἀκόλουθα ἐν συγκρίσει μὲ τὸν περιοινόν Μάιον.

Ἐμπορεύμ. τόννοι διαφορά

Γαλιάνθρακες	52.395	— 6.398	Κρυστάλλα	2.043	† 186
Σιτηρά	37.848	† 2.068	Χήρ. λιπάσμ.	1.780	† 1.773
Όρκατά ἀ.κ.	16.879	† 6.846	Συλάνθρ.	1.400	— 463
Μέταλλα κλπ.	6.105	— 720	Χρώμ.—φάρμ.	1.359	— 1.393
Κηπουρικά	5.341	† 1.764	Όρκατά κατ.	1.206	† 348
Όρκατέλαικα	4.470	— 13.937	Τεχν. —τενες	1.056	† 41
Ζαχάρεις	4.371	† 1.019	Πνευματώδη	491	† 197
Ἐλαικά κλπ.	4.038	† 990	Μεταφ. δργανα	400	— 161
Συλεία	3.882	— 401	Δέρματα	383	† 276
Οσπρια	3.086	† 1.761	Καρφ.—ἀποικ.	383	† 260
Κτην. —ἄλιεντ.	2.916	† 1.147	Άλευρο	113	— 403
Τοιμέντα κλπ.	2.063	— 3.269	Διάφορα	4.081	† 509
Αγνήτης	2.323	† 396			

Σύνολον εἰσαγωγῆς τόννων: 161.192. Διαφορά — 8353.

Ζῶα, κεφαλαὶ 72.562. Διαφορά — 1.868.

"Ἐξ ἄλλου ἡ διὰ Πειραιῶς ἐκπαγωγὴ ἀνῆλθε κατὰ Μάιον εἰς 26.008 τόννους ἐμπορευμάτων και 10.131 κεφαλάς ζώων, ἡτο τούτοσιν. ἔναντι τῆς ἀντιστοίχου πετσιονῆς ἡλικατωμένη διὰ τὰ ἐμπορεύματα κατὰ 1825 τόννους και ηγήγεινη διὰ τὰ σφάγια κατὰ 3480 κεφαλάς. Διὰ τὸ ἐξωτερικοῦ ηγήγεινος 4258 τ. ἐμπορευμάτων, διὰ δὲ τὸ ἐσωτερικὸν 21.750 τόννον: ἐμπορεύματα και 10.131 κεφαλαὶ ζώων.

Γενικῶς τὰ κυριώτερα ἐκχένθετα διὰ Πειραιῶς εἰναι τὰ ἀκόλουθα.

Ἐμπορεύμ. τόννοι διαφορά

Άλευρα	5876	† 545	Χρώμ.—φάρμ.	540	— 122
Όρκατέλαικα	3130	— 185	Τεχν. —τενες	409	† 90
Οσπρια	2727	† 473	Συλεία	392	— 87
Τοιμέντα	2250	— 672	Ζαχάρεις	200	— 10
Γαλιάνθρακες	1641	— 918	Δέρματα	210	— 121
Χήρ. λιπά.	1610	† 824	Δασικά	713	— 449
Κηπουρικά	1255	† 615	Ἐλαικά	156	— 431
Μέταλλα	1067	— 367	Καρφ.—ἀποικ.	37	— 8
Πνευματώδη	598	— 324	Διάφορα	1692	— 998

"Η διαμετακομιστικὴ διὰ Πειραιῶς κεφαλαὶ κατὰ αἱ μεταφορτώδεις εἰναι μεταφορτώδεις:

α) Ἐμπορεύματα ἀποστελλόμενα ἐκ τῆς διαμετακομιστικῆς τ. 935

β) Ἐμπορεύματα προερχόμενα ἐκ τοῦ ἐσωτερικοῦ και

μεταφορτώδεις τ. 3.677

<p

Η ΣΗΜΕΡΙΝΗ ΔΥΝΑΜΙΣ ΤΗΣ ΑΤΜΗΡΟΥΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΜΑΣ

ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΗ ΤΩΝ "ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ.."

"Η δύναμις τής έμπορικής ναυτιλίας μας υπέστη σημαντικάς διακυμάνσεις κατά το λήξαν πρώτον θμηγον του τρ. έτους, κατά την διάρκειαν του δροσίου έσημειώθησαν περισσότεραι διαγραφαὶ παρότο εγγραφὲν νέον τοννάζ. Αἱ μεταβολαι αὐται δείχνυνται διὰ τῶν κατωτέρω ἀριθμῶν:

Έγγραφαι : ἀτμόπλοια	23	τ. γκρδς	62.491
Διαγραφαι : ἀτμόπλοια	22	»	66.937
Διαφορὰ : ἀτμόπλοια	†1	»	-4.446

Τὴν γηγενῆ Ιανουαρίου τρ. έτους ή ναυτιλία μας ἀπηρτίζετο ἀπὸ :

Ἀριθμὸν ἀτμοπλοίων	559	τ. γκρδς	1.413.020
Διαφορὰ ἔξαμηνου	+1	»	-4.446
Σημερικὴ δύναμις	560	»	1.408.574

Αναλυτικώτερον αἱ ἔγγραφαι καὶ αἱ διαγραφαι ἀτμοπλοίων μας κατὰ τὸ λήξαν ἔξαμηνον δείχνυνται ἀπὸ τοὺς κατωτέρω δυομετρικοὺς πίνακας:

ΤΑ ΑΓΟΡΑΣΘΕΝΤΑ ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ

Όνομα πλοίου καὶ πρ. όνομα	Σημαία	Τόννοι γκρδς	Φορτ.	Ναυπ.	Λ.στ.	Ιδιοκτήται	Νηολόγησις
«Αλογίνινος ex Alumine	Φ	Γαλλ.	563	800	12	Χρ. Βλάσση	Πειραιεὺς
«Ανδρομέδα» ex Huntress	Φ	Αγγλ.	4997	8250	14	έτ. «Ατλαντικός»	>
«Ανθεμίς» ex Naneeen	Φ	Γαλλ.	2716	4200	05	Δ. Πιτέλλου	>
«Αγ. Παρασκευὴ ex Guin. Francaise	Φ	>	2041	3500	89	Χρ. Βλάσση	>
«Αρτεμίς Πήττα» ex Maid of Athens	Φ	Αγγλ.	1433	2240	06	ἀδ. Γ. Ν. Πήττα	Χίος
«Άγιος Σπυρίδων» ex Inveresk	Φ	>	1537	2170	91-19	Ν. Κοτζιάς καὶ Σία	Πειραιεὺς
«Αιγαίον» ex Hagen	Φ	Γερμ.	4618	7500	06	Μ. Νικολάου	>
«Ελληνὶς» ex Molfetta	Ε	Ιταλ.	876	—	02	«Λακωνικής»	>
«Ιο. Φράγκος» ex Novington	Φ	Αγγλ.	3442	6080	12	Μ. Φράγκου	Χίος
«Ιο. Καρράς» ex Southlea	Φ	>	3527	6775	17	ἀδ. Καρρᾶ	>
«Κίμων» ex Numidia	Ε	Γαλλ.	1284	—	04	Ηπειρωτική	Πειραιεὺς
«Νάναρ. Σαχτούρης» ex M. of Hydra	Φ	Αγγλ.	1953	4000	02	Π. Σαχτούρη	Τύρρη
«Νικ. Αγγελος» ex River Orontes	Φ	>	4351	7180	12	Ίο. Αγγέλου	Χίος
«Π. Μαργαρώνης» ex Socrates	Φ	>	4949	8000	13	Δ. Μαργαρώνη	Πειραιεὺς
«Πρωτός» ex Protos	Φ	>	1171	2000	03	Γ. Ν. Λουλούδη	Άνδρος
«Σαρωνικός» ex Maid of Andros	Φ	>	3548	6100	12	Μαρ. Εμπειρίκου	>
«Φασέθων» ex Gieleden	Φ	>	4168	7550	13	Στ. Λιθανοῦ καὶ Σία	Χίος
«Φλωρεντία Σ.» ex Dorothea	Φ	>	2024	2240	97	3.240	—
«Φιλομήλα» ex Marika	Φ	>	3175	5100	98	Σπ. Κατοπέδη	Ιθάκη
«Φωκίων» ex Lussino	Ε	Ιταλ.	1128	—	10	Ηπειρωτική	Πειραιεὺς
Αθηνᾶ ex Athenic	Φ	Αγγλ.	4078	6500	06	Ήλ. Αγγελή	—
..... ex Jonio	Ε	Ιταλ.	1461	—	12	«Ακτοπόλις Ελλάδος»	Πειραιεὺς
Νέα Τύχη ex Maid of Syra	Φ	Αγγλ.	3451	6100	12	Στ. Φαραλίδης καὶ Σία	Χίος
Ατμόπλοια 23		62491	96235		155.115		

"Αφ' ἑτέρου κατὰ τὸ λήξαν αἱ θμηγον τοῦ τρ. έ. διεγράφησαν ἐκ τῆς δυνάμεως τῆς ναυτιλίας μας τὰ κάτωθι ἀτμόπλοια :

- α) Ναυαγήσαντα ἐκ παντοιων αἰτιῶν 9 τ. γκρδς 27.676
- β) Πωληθέντα εἰς ἀλλοδαποὺς 3 » 5.914
- γ) Διαλυθέντα ὡς ἄχρηστα 8 » 25.171
- δ) Ἐγκαταλειφθέντα εἰς τὰς ἀσφαλεῖας 2 » 8.176

Σύνολον διαγραφῶν θμήγου ἀπ.) 22 » 66.937
Αἱ ἀπώλειαι αἱ αὐται ἀγαλυτικῶς ἔχουν ὡς ἔξης:

Α) ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΑΓΗΣΑΝΤΑ

«Ασημάκος»	τ. γκρδς	4443	ἔξοκειλαν ἐπὶ δράχων
«Ζαννῆς Ξενιδός»	»	1046	προσκρούσαν ἐπὶ δράχων
«Θεόδ. Βούλγαρης»	»	4292	ἐγκαταλ. εἰς τὸ πέλαγος
«Θεοτόκος»	»	4018	βυθισθέντη ἐκ συγκρούσεως
«Καπτάν Ρόκος»	»	5486	ἔξοκειλαν ἐπὶ δράχων
«Ούρανία»	»	775	προσκραπήνει εἰς Πύλον
«Ούρανία»	»	3064	βυθισθέντη ἐκ συγκρούσεως
«Ταξιάρχης»	»	4018	ἔξοκειλαν ἐπὶ δράχων
«Ταῦγετος»	»	534	ἔξοκειλαν εἰς Κρήτην
Α)π 9 τ. γκρδς		27.676	

Β) ΠΩΛΗΘΕΝΤΑ ΕΙΣ ΑΛΛΟΔΑΠΟΥΣ

«Δωροθέα»	τ. γκρδς	2024	πωληθέν εἰς "Αγγλους
«Έρμης»	»	715	» » Γάλλους
«Μαρίνα»	»	3175	» » "Αγγλους
Α)π 3	»	5914	

Γ) ΔΙΑΛΥΘΕΝΤΑ ΩΣ ΑΧΡΗΣΤΑ

Αύγη	τ. γκρδς	3716	διαλυθέν εἰς "Ολλανδίαν
«Αλάφια»	»	4470	» "Ιταλίαν
«Ανδρομέδα»	»	4997	» "Ολλανδίαν
«Ελ. Σ. Ιωσηφόδηλον»	»	3267	» "Ιταλίαν
«Ιντια»	»	2679	» "Ολλανδίαν
«Καπτάν Στάθης»	»	4834	» "Ιταλίαν
«Πρωτεύς»	»	119	» "Ελλάδα
«Χρυσόθεμις»	»	1089	» "Ισπανία
Α)π 8		25171	

Δ) ΕΓΚΑΤΑΛΕΙΦΘΕΝΤΑ ΕΙΣ ΤΑΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

«Ανδρέας Κ.»	τ. γκρδς	3302	συνεπεία μεγάλων ζημιῶν
«Γέρω - Καρρᾶς	»	4574	» » »

ΤΑ ΜΕΤΟΝΟΜΑΣΘΕΝΤΑ ΠΛΟΙΑ

Παλαιὸν ονομα	Τ. γκρδς	Νέον ονομα
«Αμπαζών»	2759	εἰς "Νεράϊδα"
«Ατθίς»	4108	» "Γεώργ. Νικολάου"
«Δέσπων»	1739	» "Κατίνα"
«Δωροθέα	2024	» "Φλωρεντία Σ."
«Ελένη Ξεγιού»	1169	» "Προφήτης Ηλίας"
«Εργον»	106	» "Διονυσία"
«Θεόδωρος Γαλάκης»	4211	» "Ασπασία"

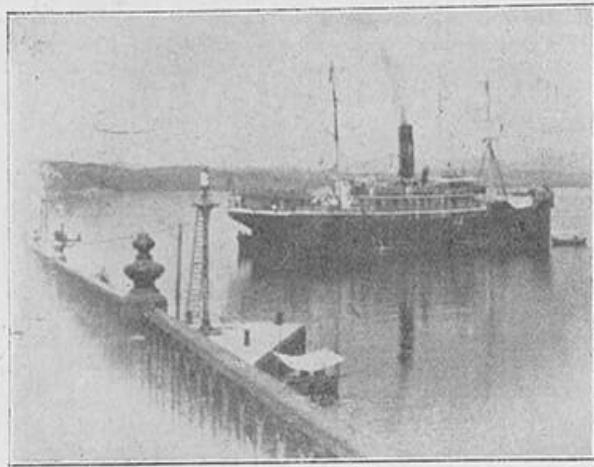
«Ιωάννης Πατέρας»	3847	είς	«Σαπφώ»
«Θυκος»	183	»	«Αγ. Σπυρίδων»
«Ιάσων»	1083	»	«Μαριάννα»
«Ιωάννης Λύρας»	2120	»	«Θέτις»
«Κωσταντής Λεμβός»	4419	»	«Δαναός»
«Μαρία Μ.»	324	»	«Χαρ. Βαγιάννης»
«Μαρίνα»	3175	»	«Φιλομήλα»
«Ματίνα»	283	»	«Αγ. Νικόλαος»
«Νικόλαος Α.»	3652	»	«Εβη»
«Πανάγιος Λύρας»	3051	»	«Αϊόλος»
«Ταΐγαρον»	500	»	«Νικόλαος Κ.»

Σημ. «Ναυτ. Χρονικών». — α) Αἱ καθ' δόλον τὸ δημηνὸν νέαι ἀγοραὶ πλοίων οὐδεμίαν ἐσπιείωσαν ποιοτικὴν βελτίωσιν τῆς ναυτιλίας μας ἀπὸ ἀπόφεως ἡλικίας τῶν σκαφῶν της. Τὰ πτωχὰ οἰκονομικὰ μέσα, ἄτινα διαθέτουσιν οἱ Ἑλληνες πλοιοκτήται καὶ ἡ παντελής ἔλειψις πάσης οἰκονομικῆς ἀρώντης διὰ τὴν ἀπόκτησιν νεωτέρων πλοίων δὲν ἐπέτρεψαν εἰς αὐτὸς τὴν διάθεσιν μεγαλειτέρων κεφαλαίων εἰς νέας ἀγοράς. Χαρακτηριστικὸν δῆμος είναι ὅτι τὰ τέσσαρα νεοαγορασθέντα ἐπιβατικὰ ἀτμόπλοια είναι τὰ νεώτερα τῆς ἀκτοπλοϊκῆς μας ναυτιλίας. Ο Νόμος περὶ ἀπαγορεύσεως εἰσιγωγῆς παλαιῶν πλοίων ἐπέφερε τὰ ἀγαθὰ αὐτὸν ἀποτελέσματα.

β) Η δύλικη δύναμις τῆς Ναυτιλίας μας ἐμειώθη τὰς τελευταίας ἡμέρας τοῦ Ιουνίου κατὰ 2 ἀκόμη ἀτμόπλοια: τὰ "Μιχ. Γρικόγλου", τόννων 3044 καὶ "Ζήλα" Ἀμπατελλούν, τόννων 1133 ἄτινα διαγράφονται τῆς δυνάμεως τῆς Ναυτιλίας μας.

Συνεπώς η μὲν χωρητικότης μειούνται κατὰ 4182 εἰσέτι τόννους γκρός, ὁ ἀριθμὸς δὲ τῶν σκαφῶν κατὰ δύο.

ΤΟ ΝΕΩΤΕΡΟΝ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΟΝ ΣΚΑΦΩΣ



Τὸ νεοαγορασθέντα ὑπὸ τῆς "Ακτοπλοῖας τῆς Ελλάδος Α. Ε., πολυτελέστατον θαλαμηγὸν" "Ιόνιον", τόννων γκρός 1451 καὶ ναυπηγήσεως 1912

ΕΠΩΛΗΘΗ ΚΑΙ ΆΛΛΟ ΑΓΓ. ΤΗΣ ΜΠΑΓΡΟΝ

Τὸ ἀ)π «Maid of Sparta» (ex "Λόρδος Βύρων,,) τῆς Μπάγρου, τ. γκρός 5681, φορτίου 5456 τόννων καὶ ναυπηγήσεως 1917 μὲ σερβέν No 3 τοῦ 1930 ἐπωλήθη ἐν δημοπρασίᾳ εἰς τὸ Ρόττερνταμ ἀντὶ τιμῆς 40.000 guilders. Οἱ ἀγοράσαντες αὐτὸν ἐφοπλισταὶ είναι "Ἀγγλοι".

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ

Ἐσημειώθησαν αἱ ἀκόλουθοι ἀγοραπωλησίαι ἀτμοπλοίων κατὰ τὸ λῆξιν 150θμερον:

«Milluna» Αύστραλιανόν, τ. γκρός 5681, φορτίου 8000 τ. καὶ ναυπηγήσεως 1914 μὲ σερβέν No 2 τοῦ 1929 ἡγοράσθη παρὰ "Ἀγγλῶν καὶ θα παραληφθῇ εἰς τὸ Σίδην. Τὸ σκάφος τούτο είχε πωληθῆ τὸν Δεκέμβριον τοῦ 1920 ἀντὶ 14.000 λιρῶν.

«Wynacre» Ἀγγλικὸν τ. γκρός 5412, φορτίου 7510 τ. καὶ ναυπηγήσεως 1911 μὲ σερβέν No 1 τοῦ 1929 ἡγοράσθη παρὰ Γιονγκοσλαύων ἀντὶ λ.στ. 11.000, ητοι κατὰ λίρας 1.9.3. τὸν τόννων d.w. Η πόλησις ἐγένετο μέσω τοῦ Οίκου Kadoninich and Co.

«Tageha» Γερμανικὸν τάνκερ, τ. γκρός 4567, φορτίου 6635 τόννων καὶ ναυπηγήσεως 1902 μὲ σερβέν No 3 τοῦ 1927 ἐπωλήθη εἰς Ιταλούς ἀντὶ λ.στ. 9.000 καὶ παραληφθὲν μετωνομάσθη "Delia".

«Hallmoor» Ἀγγλικόν, τόννων γκρός 3778, φορτίου 6412 τ. καὶ ναυπηγήσεως 1910 μὲ σερβέν No 1 τοῦ 1926, ἐπωλήθη ἀπὸ τὴν Moor Line εἰς ἄλλοδαποὺς ἐφοπλιστὰς ἀντὶ τιμῆς μη ἀνακοινωθείσης καὶ ὑπὸ τὴν αἰρεσιν δεξαμενισμοῦ εἰς τὸ Σούντερλαντ πρὸς ἐπιθεωρησιν.

«Quincy» Ἀμερικανικὸν τ. γκρός 3786, φορτίου 6500 τ. καὶ ναυπηγήσεως 1909, ἐπωλήθη ἀντὶ 15.000 δολλαρίων, ἐνῷ εἶναι ἡσφαλισμένον ἀντὶ 30.000 δολλαρίων.

Ἐξ ἄλλου ὑπὸ τοῦ Shipping Board τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν ἐπωλήθησαν τὰ ἀκόλουθα 12 ἀτμόπλοια ὁμαδικῶς:

Όνομα πλοίου	Τ. γκρός	Φορτίου	Ναυπ.	Τιμὴ εἰς δολ.
Ala	5976	8727	21	141.814
Ambridge	6631	9774	19	158.827
City of Alton	5590	7840	19	127.400
Coahoma County	5590	7840	19	127.400
Innoko	6093	9769	19	158.748
Sacandaga	4967	7825	18	127.156
Sac City	5735	7825	18	127.156
Saco	5106	7825	19	127.126
Tomalva	5104	7825	20	127.156
West Arrow	5802	8567	18	139.213
West Eldava	5607	8650	18	139.100
Wytheville	6098	9788	19	159.055

Τὰ ὡς ἄνω 12 ἀτμόπλοια ἡγοράσθησαν ἀπὸ τὴν Black Diamond Steamship Corporation, τῆς Νέας Υόρκης καὶ θὰ διατεθοῦν εἰς πλόας μεταξὺ Βορ. λιμένων τῶν Ἡνωμ. Πολιτειῶν καὶ Ἀμερικῆς—Ρόττερνταμ. Τὰ πλοῖα ταῦτα είναι ἐν συνόλῳ 68.299 τ. γκρός, 102.165 τ. φορτίου καὶ ἐπωλήθησαν ἀντὶ πεσοῦ 1.650.181 δολλαρίων, ἢ τοι πρὸς δολλάρια 16.25 κατὰ τόννον φορτίου.

ΠΩΛΗΣΕΙΣ ΠΛΟΙΩΝ ΠΡΟΣ ΔΙΑΛΥΣΙΝ

Κατά τὸ λῆξιν 150θμερον ἐπωλήθησαν πρὸς διάλυσιν τὰ ἀκόλουθα ἀτμόπλοια:

Όνομα πλοίου	Τ. γκρός	Ναυπήγ.	Τιμὴ λ.στ.	Διαλυται
Hopactong Αυσρ.	6216	20	8.250	Ἀμερικ.
La Drome Γαλλ.	3226	00	2.100	Ισπανοί
Nam Sang, Κινεζ.	4035	02	3.600	Ιάπωνες
(1) Biddenden, Ἀγγλ.	4109	05	2.300	Ἀγγλοί
Macedonia, Ἀγγλ.	11120	04	25.000	Ιάπωνες
Felix Trouache, Γαλλ.	1419	89	1.500	Ιταλοί
Άνδρωμέδα, Ἐλλην.	4997	14	3.250	Ολλανδ.
Orseolo, Ιταλ.	4450	05	3.600	Ιταλοί
Lackawanna, Ἀγγλ.	4125	94	2.300	Ολλανδοί
Monterey, Ἀμερ.	4729	01	4.000	Ἀμερικ.
(2) Arabestan, Ἀγγλ.	5029	03	8.500	Ιάπωνες
Khiva, Ἀγγλ.	9135	14	11.000	Ἀγγλοί
Derbyshire, Ἀγγλ.	6163	97	11.000	Ιάπωνες
Moulouja, Γαλλ.	2135	90	2.000	Ιταλοί
"Antinous" »	7133	13	4.150	»
«Cambrian Countes» Ἀγγ. 4063	06	2.425	Ἀγγλοί	
«Sarvistan» Ἀγγλ.	7714	99	12.000	Ιάπωνες

(1) Τὸ ἀ)π «Biddenden» είχε πωληθῆ τὸν Νοβεμβρίου 1921 ἀντὶ 17.000 λ.στ.

(2) Τὸ ἀ)π «Arabestan» είχε πωληθῆ τὸν Ιανουαρίου τοῦ 1929 ἀντὶ λιρῶν 14.000 καὶ τὸν Ιούλιον τοῦ 1923 ἀντὶ 20.000 λιρῶν.

ΤΟΥΡΚΙΑ

Παροπλισμὸς ἀτμοπλοίων

Ἡ Σεΐρι Σεφανὶ ἀπεργάσασε νὰ ἀχρηστεύῃ τὸ ἀτμόπλοιον τῆς «Ρεσήτ Πασαδέ», διότι διὰ τὴν ἐπισκευὴν τοῦ ἔδει νὰ ἀπωληθῇ ποσόν 125.080 λιρῶν Τουρκίας. Αἱ μηχαναὶ τοῦ πλοίου τούτου θὰ ἔξαχθοῦν ἵνα χρησιμοποιηθοῦν ἀλλαχοῦ. Εἰς Ἰταλικὸς δημίος ὑπὲρβαλεῖ προτάσεις εἰς τὴν Σεΐρι Σεφανὶ, ἐπως ἀγοράσῃ τὸ «Ρεσήτ Πασαδέ». Πρὸς διάλυσιν, σχετικὴ δημια ἀπόφασις δὲν ἔχει θέσθη ἀκόμη. Ή αὐτὴ ἔξι ἀλλοι ἀτμοπλοῖς ἔχει σταύρωσεις τὰς τροχοφόρους ἀτμόπλοια τῆς "Ισχέν" καὶ "Βισσόρου", ἀτινα ἔξετέλους τὴν γραμμὴν Κ)πόλεως—προκοπείων.

Τὸ ἀγορασθὲν ἀλιευτικὸν

Τὸ ἀλιευτικὸν «Balik» ὅπερ ἡγοράσθη ἐσχάτως ἐν Ἀγγλίᾳ, ἔφθισεν ἦδη εἰς Κ)πολεῖν μὲ Ἀγγλικὸν πλήρωμα. Είναι ἓνα σκάφος 130 τόννων καὶ ταχύτητος 13 μιλλίων, ἐφοδιασμένον δὲ μὲ τελειότατα μηχανήματα δι' ἀλιείων εἰς ἀνοικτὴν θάλασσαν.

Τὸ Ἐμπορικὴ κίνησις

Κατὰ τὴν τελευταίαν ἐπιζήμιον στατιστικὴν τῆς ἀφορδίας Κρατικῆς Τουρκικῆς ὑπηρεσίας ἡ ἐμπορικὴ κίνησις τῆς Τουρκίας κατὰ τὸ α' Αιγαίον τρ. ἡ ἐμφανίζεται ως κάτωθι:

Εἰσαγωγὴ: εἰδη ἀξίας λ.τ. 45.899.000

Έξαγωγὴ: εἰδη ἀξίας λ.τ. 41.058.000

ΤΟ ΑΡΓΟΥΝ ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΤΟΝΝΑΖ ΚΑΤΑ ΤΗΝ 30^{HN} ΙΟΥΝΙΟΥ

Η ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΗ ΤΩΝ "ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ,"

Κατά τὴν λῆξιν τοῦ α' τριμήνου τρ. ἔ. εὑρίσκοντο ἀργούντα εἰς τα τοὺς ἡμεδαποὺς δῖσου καὶ εἰς τοὺς ἀλλοδαποὺς λιμένας 124 Ἐλληνικὰ ἀτμόπλοια τόννων γκρὸς 379.900. Ἐκτοτε ἐσχημεύθη ποιά τις βελτίωσις τῶν ναυών καὶ ἀρκετὰ Ἐλληνικὰ πλοῖα ἔκ τῶν ἀργούντων ἐπενήλθησαν νέου εἰς τὴν ὑπηρεσίαν. Δέον δημοσία νὰ τονισθῇ, ὅτι ἀλλὰ σκάφη ἔκ τῶν ἐνέργεια ἐτίθησαν εἰς ἀργίαν κατὰ τὸ β' τρίμηνον, εἰς τρόπον ὥστε ἡ ἀργούντα Ἐλληνικὴ χωρητικότης κατὰ τὴν λῆξιν τοῦ β' τριμήνου (30 Ιουνίου) ἐμφανίζεται ἀνερχομένη εἰς 97 ἀτμόπλοια 300.133 τ. γκρός, ἥτοι ἐν συγκρίσει μὲ τὸ α' τρίμηνον παρουσιάζει μείωσιν κατὰ 27 ἀτμόπλοια καὶ 79.787 τόννους γκρός.

Ἐκ τῶν οὐτω ἀργούντων 97 φορτηγῶν ἀτμόπλοιών πλὴν 8 ἀκτελούντων ἐπισκευάς εἰς Πειραιά καὶ Σύρου καὶ 4 εὑρισκομένων ὑπὸ ἀνγακοστικὴν ἀργίαν συγεπίεις δικαστικῶν διεγένεσιν ἀπαντὰ τὰ λοιπὰ ἀργούντων ἐλλείψεις γκάλων. Ἡ ἀργία πεντήκοντα ἐξ αὐτῶν τόννων 178.584 χρονολογεῖται ἀπὸ 1ης Ἀπριλίου καὶ ἐντεῦθεν.

Οὕτω ἡ ἀργούντα χωρητικότης ἀντιπροσωπεύεται 230)ο περίπου τῆς διετῆς τοιαύτης τῆς φορτηγού μακινάτης καὶ 2.83 ο)ο τοῦ παγκαστίου ἀργούντων τοννάς περίπου.

Ἐλπίζεται: δημοσία, ἐντὸς τοῦ ἀρξιμένου καὶ ἐπομένου μηνὸς πλειστα ἀργούντα σκάφη νὰ ἐκκινήσωσιν, ἐφ' δῖσον αἱ Ρωσικαὶ μεταφρορὶ ηθελον ἐνταῦθῃ διὰ τῆς νέας ἑσσοδείας τῶν σιτηρῶν. Σημειωτέον ὅτι ἡ ἀγράρια τοῦ Πλέιτ εἰς ἡνὶ κατὰ μέρη στον μέρος ἀποχολεῖται ἡ Ἐλληνικὴ χωρητικότης, δεικνύεις τάσεις ἐξακολουθήσεως τὰν φαρτώσεων διὰ γκαλώσεων καὶ κατὰ τὸν Αὔγουστον, ἀν δὴ κίνησις αὐτῇ ἐξακολουθήσῃ καὶ πέραν τοῦ Αὔγουστου δύναται τὶς διαστάσεις νὰ προβλέψῃ ὅτι τὸ ἀργοῦν τοννάς τοῦ ἐπο-

μένου τριμήνου θὰ ἐμφανίσῃ ἀξιόλογον μείωσιν.

Μὴ ὑπαρχούσης δεδομένης στατιστικῆς τῶν ἐν ἐνεργείᾳ ἐργατῶν θαλάσσης, δὲν εἶναι δυνατὸν νὰ καθορισθῇ ὁ ἀριθμὸς τῶν ἀνέργων ναυτεργατῶν. Πάντως ἡ ἀργούντα χωρητικότης εἶναι ἐνδεικτική ὅτι: ἡ ἀνεργία τῶν ναυτιλλομένων μακινάτης εἰς ἀριθμόν, ἀδιαχρήτως κλάδου, δύναται νὰ ὑπολογισθῇ εἰς 2.500—3.000.

Ἡ ἐπιδιατηγός ναυτιλία λόγῳ τῆς θεριγῆς περιόδου εὑρίσκεται ἐν ἐνέργειᾳ κατὰ τὸ πλειστον μέρος αὐτῆς. Κατὰ τὴν ἐφετεινήν περίοδον περισσότερα ἀκτοπλοϊκὰ σκάφη, ἔχουσιν ἐκκινήσεις πάσης προηγουμένης ἐποχῆς, εἰς τρόπον ὥστε ἀνεργοὶ ναυτεργάταις ἐκ τοῦ κλάδου τῆς Ἀκτοπλοΐας, νὰ μὴν ὑπάρχωσι πλὴν ἐλαχίστων, πιθανῶς ἀνεπιθυμήτων, εἰςτὰ διάφορα ἐπιβατηγά πλοῖα.



Μία εἰκὼν ἀπὸ τὰ ἀργούντα εἰς Σύρον φορτηγά μακινάτης

ΕΙΣ ΤΟΝ ΛΙΜΕΝΑ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

"Όνομα πλοίου	T. γκρός χρόνος άργιας	Εύχαρδρος	3543	» 26 Ιανουαρ.	Φλοιόσδος	746	» ἑτῶν
"Άδελφότης	3882 ἀπὸ 30 Μαΐου	Εὔγ. Μολωγά	5148	» 11 Μαΐου	Χίος	1356	» 24 Ιαν.
"Αγ. Μάρκος	5165 » 1 »	Ζαν. Καμπάνης	5298	» 3 Μαΐου	Χριστόφορος	4109	» 1 Ιουνίου
"Άλκυών	2701 » 25 Δεκεμβρίου	Θεμιστοκλῆς	5936	» 24 Φεβρ.	Χρυσ. Σταυρούδη	2223	» 28 Απριλίου
"Άλμη	1814 » 27 Ιανουαρ.	Θράκη	982	» 29 Ιουλ. 1928	Χρυσή	5367	» 13 Απριλίου
"Άγ. Ηερόπούτης	3025 » 17 Ιουν.	Ιάσων	1083	» 27 Δεκ. 1930	Ψαρά	2907	» 18 Ιουνίου
"Άγνω Μαζίχράκη	5411 » 5. Φεβρ.	Ιρίς	1106	» 18 Μαΐου	Ψαρίων	3256	» 15 Ιουνίου
"Άγνω Βασιλάκη	3045 » 26 Απρ.	Ισιδώρων	3899	» 8 Μαΐου	"Α)π 60	173.940	
"Άγθ. Ν. Μιχάλου	3298 » 11 Ιαν.	Κλεοπάτρα	3900	» 11 Μαρτίου			
"Άντωνιος	1187 » 15 Ιαν.	Κ. Χατζηπαπτέρας	4344	» 14 Μαΐου	Αλεξανδρία	4028	ἀπὸ 24 Φεβρ.
"Άρης	919 » ἑτῶν	Κ. Λύρας	3091	» 6 Ιουνίου	Βέλλα Διακάνη	3457	» 14 Μαρτίου
"Άσπ. Νομικοῦ	846 » 22 Απρ.	Καθορά	2661	» 4 Ιαν.	Δημ. Βούλγαρης	3975	» 31 Οκτ. 1930
Βισ. Δεστούνης	3146 » 23 Νοεμβρίου	Κίμωλος	2455	» 25 Δεκ. 1930	Δύο Φίλοι	3547	» 8 Ιουνίου
Βενιζέλος	1005 » 1 Μαΐου	Μαίηντος δφ Σάμους	1190	» 31 Μαΐου	Εὐγεν. Γουλανδρῆ	3276	» 17 Ιουνίου
Γαρδελάκη	2282 » 23 Μαρτίου	Μάκης	3546	» 23 Νοεμβρίου	Ἐργονούδλα	2715	» 20 Ιουνίου
Γεώργ. Σαλιάρης	3514 » 28 Νοεμβρίου	Μαρία Ν. Ρούσσου	3729	» 24 Μαΐου	Ἐμμ. Σταυρούδης	4931	» 26 Ιουνίου
Γεώργιος ΙI.	4052 » 27 Οκτωβρίου	Μαρ. Ι. Γουλανδρῆ	3904	» 26 Μαΐου	Θησεύς	3768	» 20 Φεβρ.
Γ. Παλαιοκαρασσᾶς	1043 » 23 Απρ.	Μαριογκούλα	3540	» 11 Απριλίου	Ιωάννης	3667	» 4 Ιουνίου
Δημ. Δανιόλος	3824 » 11 Μαΐου	Ματρόννα	2846	» 12 Φεβρ.	Μαρούσιών	4152	» 24 Απριλίου
Δάρηνη	2810 » 4 Ιουνίου	Μελ. Βενεταπάνος	542	» 22 Φεβρ.	Μαρία Διακάνη	4362	» 8 Ιουνίου
Εὐτ. Βεργωτῆ	2993 » 17 Μαρτίου	Μηγάλης	3004	» 30 Δεκ. 1930	Μ.χ. Ν. Μαρῆς	3926	» 30 Νοεμβρίου
"Ελένη	1426 » 27 Ιανουαρ.	Μονάρχης	3457	» 6 Ιουνίου	Νικόλαος	3634	» 2 Μαΐου
"Ελένη	283 » 6 Φεβρουαρίου	Μονίτωρ	3704	» 1 Απριλίου	Νικολῆς	3576	» 26 Μαΐου
"Ελένης	3553 » 11 Ιανουαρ.	N. Σαχτούρης	1953	» 3 Ιουνίου	Ταϊροπόνας	3895	» 30 Νοεμβρίου
Ειρήνη	478 » 11 Φεβρ.	N.χ. Αθηνασούλης	3575	» 7 Μαΐου 1928	Φανερωμένη	3501	» 26 Μαΐου
Εύγ. Εμπειρίκου	4882 » 18 Ιουνίου	Πυθέας	3028	» 3 Μαρτίου	Χριστίνα	3438	» 27 Οκτωβρίου
EIS ΤΟΝ ΛΙΜΕΝΑ ΧΙΟΥ		Φωνάρης	2981	» 10 Ιουνίου	"Α)π 17	63.848	

ΕΙΣ ΤΟ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΝ

"Άδαμ. Κοραής	1324 ἀπὸ	29ης Ιανουαρίου	"Άλβηνία	1373 εἰς Κωνιτόπολιν	ἀπὸ 7 Νοεμβρ. 1929
"Άγκατσαίκη	2883 »	12ης Μαΐου	"Άλκυών	3353 » Αμπέρσαν	» 8 Δεκεμβρ. 1930
Δελφίν	3816 »	20ης Απριλίου	"Εσπερός	240 » Βάρηνα	» 18 Ιανουαρίου
Δημοκρατία	3769 »	5ης Ιουνίου	Λουκία [τάχνη]	2143 » Κωνιτόπολιν	» 19 Απριλίου
"Ελευθ. Βενιζέλος	4572 »	27ης Μαρτίου	Μαραθών	3876 » Αμπερνταμ	» 2 Απριλίου
Μαρία	1216 »	7ης Μαρτίου	Νίκος Βαλμέδης	3930 » Μασσαλίαν	» 22 Μαΐου
Νίκ. Πατέρας	3435 »	15ης Ιανουαρίου	Πάρος	951 » Σέτταν	» 13 Απριλίου
Σαπφώ	3874 »	τοῦ 1930	"Α)π 7	15.866	

ΕΙΣ ΤΟΥΣ ΛΟΙΠΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ

Δέσπ. Γλύπτη	3313	εις Βόλον	ἀπό 8 Ιουνίου
Εύζηγ. Νεόφυτος	4432	» Αργοστόλι	» 8 Ιουνίου
Ιθάκη	4083	» Ιθάκην	» 4 Ιουνίου
Καλ. Βεργωτή	5686	» Αργοστόλι	» 22 Ιουνίου
Μασσαλ.ώτις	4076	» Σπέτσας	» 18 Ιουνίου
"Α) π 5	21590		

Συνεπώς τήν 30ήν Ιουνίου, συμφώνως πρὸς τοὺς στατιστικοὺς πίνακας τῆς ιδιαιτέρως ἡμέραν διηγεσίας ήσαν δεμένα:

Εἰς τὸ ἐσωτερικὸν ἀ) π 90 τ. γκρδς 284.267
Εἰς τὸ ἔξωτερικὸν » 7 » 15.866
Σύνολον ἀργούντων 97 » 300.133

ΤΟ ΑΡΓΟΥΝ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΝ TONNAZ

Εἰς τὴν τελευτικὴν στατιστικὴν τοῦ Ἀγγλικοῦ Λόδοῦ (20 Ιουνίου) τὸ ἀργοῦν διεθνὲς τοννᾶ, εἰς δὲ παρεγγέλτομεν καὶ τὸ Ἐλληνικὸν τοιούτον, παρουσιάζεται ὡς δὲ κάτωθεν πίγχες δεικνύει:

Ναυτιλία	T. γκρδς	Χρόνος στατιστικῆς	
Ἀγγλίας	3.024.374	1 Απρίλιου	τρ. ᷂.
Ἀμερικῆς (έταιρ.)	1.339.822	31 Μαρτίου	»
» Σιππίγκη Μπόρντ	1.161.182	31 »	»
Νορβηγίας	871.000	1 Ιανουαρίου	»
Ἴταλίας	676.000	1 Απρίλιου	»
Γερμανίας	651.000	1 Ιουνίου	»
Ὀλλανδίας	353.348	1 Μαρτίου	»
Γαλλίας	342.957	15 Απρίλιου	»
Ἐλλάδος	300.133	1 Ιουλίου	»
Ισπανίας	241.000	15 Μαρτίου	»
Δανίας	148.000	2 Ιουνίου	»
Σουηδίας	167.000	1 Ιουνίου	»
Ισπανίας	147.460	31 Μαρτίου	»
Αυστραλίας	119.507	1 Ιουνίου	»
Λοιπῶν Κρατῶν	1.160.000	—	
	10.703.182		

ΤΟΥΡΚΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Ο γαιάνθραξ τοῦ Ζουγκουλδάκη. Παραγωγὴ, ἔξαγωγὴ, μπώνερος

ΚΩΝ)ΠΟΛΙΣ, (ιδιαιτ. ἀνταπόκρισις). — Συμφώνως πρὸς τὴν ἐκδοθεῖσαν ἀπίστομον στατιστικὴν, ἡ γενικὴ παραγωγὴ γαιάνθρακος Ζουγκουλδάκη ἀνήλθε διὰ τὸ ἔτος 1930 εἰς 1.557.206 τόνους, ἐνῷ κατὰ τὸ 1929 εἰχεν ἀνήλθε εἰς 1.463.435 τόνους. Εἰς μπώνερος ἀποτοπίον διετέθησαν 259.962 τόνους κατὰ τὸ 1930 ἐναντὶ 137.025 τ. τοῦ ἔτους 1929. Αἱ γενέμεναι εἰς Ζουγκουλδάκη φορτώσεις ἀνήλθον διὰ μὲν τὸ 1930 εἰς 953.877 τόνους, ἐνῷ τὸ 1929 εἰχεν φθάσει εἰς 924.425 τόνους τόνους. Ἐπομένων ἡ γενικὴ ἔξαγωγὴ ἐκ Ζουγκουλδάκη (εἰς φορτώσεις καὶ εἰς μπώνερος) ἀνήλθε κατὰ μὲν τὸ 1930 εἰς 1.213.830 τόνους, κατὰ δὲ τὸ 1929 εἰς 1.061.477 τόνους. Τὰ διαταθέντα κατὰ τὸ 1930 περὶ γαιάνθρακων διὰ μπώνερος καταμερίζονται εἰς ἀτρόπολεις τῶν κάτωθεν σημαῖδαν:

Σημαῖα	T. γαινθρ.	Σημαῖα	T. γαινθρ.	Σημαῖα	T. γαινθρ.
Ἐλλήν.	124.513	Ἀγγλ.	5.356	Αἰγαπ.	4.075
Τουρκ.	83.897	Ὀλλανδ.	5.005	Γαλλ.	2.189
Ἴταλ.	27.769	Ρουμαν.	4.994	Λοιπ. ομ.	2.177

Ἐπὶ τὸν 259.962 τ. μπώνερος οἱ 176.075 τόνους διετέθησαν εἰς ἑνάκις ἀπόπλοιος καὶ δὴ εἰς Ἐλληνικά, ἀτίνα παρέλασθον 124.513 τόνους, ἐνῷ τὰ πλοῖα δῶλων τῶν δλλων παρέλασθον 51.560 τόνους. Ἄφ' ἔτερου αἱ ἔξαγωγαι γαιάνθρακων ἐκ Ζουγκουλδάκη κατὰ τὸ 1930 σημειώνονται εἰς τὴν στατιστικὴν ὡς ἔπιδης: Διὰ τὸ ἐσωτερικὸν τῆς Τουρκίας 858.054 τόνους δι' Ἐλλάδα 79.760 τόνους, διὰ Ρουμανίας 10.191 τόνους καὶ διὰ διάφορων δλλων μέρη 5.872 τόνους. Οἱ κατατίθεσαι δῶλον πελάτης τὸν Τουρκικὸν γαιάνθρακος εἰναι Ἐλλάδ., ἥτις ἔρχεται πρώτη ἀπό τὰ ἑνάκις κράτη εἰς εἰσαγωγὴν γαιάνθρακος Ζουγκουλδάκη, ἐνῷ δὲ Ἐλληνικὴ ναυτιλία προμηθεύεται τὸ μεγαλύτερον ποσόν διὰ μπώνερος, ἀνώτερον καὶ αὐτοῦ τοῦ καταναλούμενον ἀπό τὰ Τουρκικὰ ἀτρόπλοια.

Ἡ αἴθησης τῆς παραγωγῆς τοῦ Τουρκικοῦ γαιάνθρακος καὶ ἡ παράλληλος προσάθεται ἐνισχύσεως τῶν ἀνθρακωθέσων καὶ τῆς ἔξαγωγῆς καταφαινεται χαρακτηριστικῶς ἀπό τὸν κάτωθεν στατιστικὸν πίνακα τῆς προσδετικῆς ἀνορύζεως κατὰ τὴν τελευταῖν τριακοντατάξιαν:

Ἐτη	Τόννοι	Ἐτη	Τόννοι	Ἐτη	Τόννοι
1900	387.000	1913	826.000	1918(πλ.)	186.000
1905	592. —	1914(πλ.)	651. —	1926	1.187.676
1910	674. —	1915 >	420. —	1927	1.242.894
1911	903. —	1916 >	408. —	1928	1.271.793
1912 (πλ.)	810. —	1917 >	146. —	1929	1.436.433
Καὶ κατὰ τὸ 1930 τόννοι 1.557.206.					
Κατὰ τὸν παρελθόντα Μάϊον ἡ παραγωγὴ τῶν δρυκείων Ζουγκουλδάκη ἔση-					

μείωσε ρεκόρ φθάσασα εἰς τὰς 152.840 τόνους. Κατὰ τὸν αὐτὸν μηναῖον ζητησαέντων Ζουγκουλδάκη 13.219 τόνους γαιανθράκων, ἐξ ὧν 9000 τόνους διεστάλησαν εἰς τὴν Ἐλλάδα.

Διὰ τοὺς πλοιάρχους

Τὸ πόλιν διεισιονομικῶν ἀρχῶν Κ)πόλεως ἐξεδόθη αὐτηρά ἐγκυλιοῖς, καθ' ἣν δὲ πλοιάρχος παντὸς καταπλέοντος εἰς Κων.)πόλειν πλοιού διεῖλεις νὰ δηλώνῃ τὸν ἀκριβῆ ἀριθμὸν τῶν ἐπιβατῶν καὶ τοῦ πληρώματος ὡς κατεύθυντος τοὺς τυχόν ἀσθενεῖς. Πλάσα τυχόν παράδεισος θα συνεπάγηται θεραπέας διὰ τὰ πλοῖα ποινάς.

Ο λιμὴν τῆς Κων.)πόλεως

Τὸ λιμενικὴ κίνησις τῆς Κων.)πόλεως ἀνήλθε κατὰ τὸν μῆνα Μάϊον εἰς 770 πλοῖα, ἐξ ὧν 529 διῆλθον ἀπλῶς, μόνον δὲ 241 προσήγγισαν εἰς Κων.)πόλειν. Τὸ κίνησις αὐτὴν κατανέμεται μεταξὺ τῶν ἀκολούθων σημαῖδων:

Σημαῖα	ἀ) π	T. νὲτ	Σημαῖα	ἀ) π	T. νὲτ
Ἴταλικά	139	337.869	Οὐγγρικά	2	22.436
Ἀγγλικά	103	289.266	Ισπανικά	7	18.865
Ἐλληνικά	130	215.796	Σουηδικά	11	14.989
Τουρκικά	139	121.368	Δανικά	5	13.893
Γαλλικά	34	102.776	Βουλγαρικά	9	8.848
Νορβηγικά	27	88.256	Αιγαπητικά	5	8.783
Ὀλλανδικά	29	69.142	Δανικούκα	2	7.842
Γερμανικά	46	54.904	Γερουγκοσλαβικά	3	7.056
Ρουμανικά	32	52.754	Ιαπωνικά	1	4.298
Σοβιετικά	24	42.832	Φινλανδικά	1	3.542
Βελγικά	10	38.524	Πολωνικά	1	394
Αμερικανικά	10	32.397	Σημαῖα: 23	770	1.556.830

ΜΕΓΑΛΑΙ ΠΥΡΚΑΙΑΙ ΚΑΙ ΣΥΓΚΡΟΥΣΕΙΣ ΕΙΣ ΠΟΛΛΑ ΞΕΝΑ ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ

Σημαντικαὶ ήσαν καὶ αἱ ἀπώλειαι: τῶν ἔνων γκυτελίων κατὰ τὸ διακρρεδον 150θμέρου, παρεβέττομεν δὲ κατωτέρω τὰς ἐξ αὐτῶν κυριωτέρων. Οὕτω τὸ Δανικὸν τάγκερ «Marie Maersk» τόνων γκρδς 8271 κατευθυνόμενον μὲ δενζίνας εἰς Λάζ Πάλμας ἐξέπειψε τὸ σήμα κινδύνου S.O.S. ἐκ θέσεως πλάνου 25—50°Β. καὶ μῆκους 40—55°Δ.

Εἰς τὸ μηχανοστάσιόν του εἶχε ἐκκρηγῇ μεγάλη πυρκαϊά, ητοις λαμβάνοντας διαστάσεις ἡπειρεῖται νὰ καταστρέψῃ δόλικηρον τὸ πλοῖον. Μετὰ τὴν ἐπομπήν του S.O.S. καὶ διότι: οὐ πήρε τὸ κίνησις καὶ δινόνος νὰ ἀναφεγγῇ τὸ ἐκ δενζίνας φορτίον, τὸ πληρωμακ ἐγκατέλειψε τὸ πλοῖον καὶ αἱ ἐπέδην τῶν λέμβων, ἐκ τῶν διποίων παρελήφθη ἀπὸ τὸ σπεύδαν εἰς δούλειαν τὸν Αμερικανικὸν ἀτρόπλοιον «Eastern Glen».

Ακολούθως τὰ δύο πληρωματακαὶ συντόνως ἐργασθέντα κατέστησαν τὸ πόρ, ή δὲ «Μαρία Μάερσκ» ἐρρυμούλκηθη εἰς Λάζ Πάλμας ήμικατεστραμμένη.

Ἐτέρω μεγάλη πυρκαϊά ἐσημειώθη ἐπὶ τοῦ Ἀγγλικοῦ ὑπερωκενεῖου τῆς Φέργες Λάιν «Bermuda» τ. γκρδς 19.086, ἐνῷ χρόνῳ τὸ σκάφος τοῦτο φέρον 300 ἐπιβάτες καὶ πληρωμακ 300 ἀγδρῶν ἦτοι επιμονον γὰν κατέλαβε τὸ πόρον νὰ ἐγκαταλείψῃ τὰς Βερμούδας νήσους διὰ τὰς Δυτικὰς Ἰνδίας.

Τὸ πόρ εἶδε ἀρκετὰ πολυτελές, διαθέτει: κακπτίγας δι' 616 ἐπιβάτες α'. θέσεως, καὶ 75 δ' θέσεως, ἢ δὲ κατὰ τὸ 1928 γκυτελήσης του ἐκόστισεν 1.000.000 λιρῶν.

— Σφοδροὶ συγκρούσεις ἐσημειώθησαν πλήγην τῆς «Οὐρανίας» καὶ ἄλλαι δύο κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ 150θμέρου. Τὸ Γαλλικὸν ὑπερωκενεῖον «Rochambeau» τ. γκρδς 12.678 κατευθυνόμενον ἐκ Χάρρης εἰς Νέαν Τόρκην συγκρούσθη, λόγῳ τῆς πυκνῆς διμίχλης, ἀνοικτὰ τοῦ Οὐζάν μὲ τὸ Ιταλικὸν φορτηγὸν «Ungheria» τ. γκρδς 3641 ὅπερ κατημθύνετο ἐκ Νοδορωσίσκης εἰς Κοπεγχάγην.

Τὸ Ιταλικὸν κτυπηθὲν εἰς τὸ μέσον ἐκόπη εἰς δύο, ἢ δὲ δύοθις του συνετελέσθη ἐντὸς 17 λεπτῶν τῆς ώρας. Τὸ πληρωμακ διεσώθη ἀπὸ τὸ Γαλλικὸν ὑπερωκενεῖον, ὅπερ δὲν ὑπέστη ζημίας, ἐπανέπλευσε δμως ἐκ λόγων προνοίας εἰς Χάρρην πρὸς ἐπιθεώρησιν.

Η ΑΝΑΣΚΟΠΗΣΙΣ ΤΗΣ ΝΑΥΛΑΓΟΡΑΣ ΚΑΤΑ ΤΟΝ ΜΗΝΑ ΜΑΪΟΝ

Η ζωηρότης ήτις είχεν ύπειχτήσει: εἰς τὴν Παγκόσμιον ναυλαγοράν κατά τὸν μῆναν Ἀπρίλιον καὶ ἐφ' ἡς τόσαι είχον στηριχθεῖ ἐλπίδες δι' αἰσιοτέρχες προβλέψεις κατὰ Μάϊον, δυστυχώς δὲν ἐσυνεχίσθη. Τουναντίον μάλιστα, ἀντὶ προδόου ἐσγημειώθη χαλάρωσις καὶ διὰ Μάϊος ἔκλεισε μὲν μίαν περιορισμένην ἔργασίαν.

Τὸ ἀποτέλεσμα τοῦτο προέκυψεν ἐκ τῆς πτωχείας τῶν διαφόρων ἀγορῶν. Κατὰ τὰ τέλη Μάϊου 1930 ὁ σίτος ποιότητος Rosafe ἐτιμάτο εἰς τὸ χρηματιστήριον τοῦ Baltic πρὸς σελ. 39)3 τὸ κουώρτερ (480 λίδρα), δὲ ἀρχιβόσιτος Λά—Πλάτας πρὸς 25)3. Αἱ κατὰ τὴν 30ὴν Μαΐου 1931 τιμαὶ διὰ τὰς αὐτὰς εἰδῆς καὶ ποιότητας ἦσαν μόνον 20)6 διὰ τὸν σίτον καὶ 15)—διὰ τὸν ἀραβόσιτον κατὰ κουώρτερ.

Ἡ μεγίστη αὕτη διποτίμησις καὶ αἰλάπτομοι διακυμάνσεις ἐκράτησαν διστακτικὴν τὴν Εὐρωπαϊκὴν ἀγορὰν, παρὰ τὰς ἀνάγκας τῆς καὶ μολονότι εἶναι γνωστὸν ὅτι θάττον ἡ δράδιον θὰ πραγματοποιηθοῦν ἀγοραὶ μεγάλων ποσοτήτων.

Ἡ ἐν Λογδίνῳ συγελθοῦσα διάσκεψις τοῦ σίτου τὸν παρελθόντα Μάϊον δὲν κατέληξεν εἰς οὐδεμίαν συμφωνίαν πρακτικῆς σημασίας καὶ ἀξίας, δι' ὃ καὶ ἡ ἔξελιξις τοῦ σιτεμπορίου ἀκολουθεῖ τὴν «φοράν τῶν πραγμάτων», φοράν τόσου ἐπιζήμιον διὰ τὴν ναυτιλίαν, ἵδιος κατὰ τὴν τελευταίαν τριετίαν.

Ἡ ἔργασία τῆς διαχειρίσεως ἔνδος φορτηγοῦ ἀπομολούσιον προμοίαζεται ἀπό τινας κύκλους πρὸς χαρτοπαξίαν. Σύμερον ἡ τύχη εἶναι καθολοκληρίαν ἀντίθετος πρὸς τὴν φορτηγὸν ναυτιλίαν. Ὁ σερ John Latta πρόεδρος μιᾶς μεγάλης Ἀγγλικῆς ἑταρίας είχεν εἴπει πρὸς μηνὸς «ὅτι σήμερον ὁ πλοιοκτήτης ὑποφέρεται δχι μόνον ἀπὸ τὰς διαδοχικὰς περιόδους τῆς ἐμπορικῆς παλιρροίας καὶ ἀμπώτιδος, ἀλλὰ κυριολεκτικῶς φύνει ὑπὸ τὸ δάρος σειρᾶς ὅλης ἀντιξόων περιστάσεων». Εἰς ταῦτα δύναται τις γὰρ προσθέσῃ ὅτι εἰς τὰς ἐναντίους συνθήκας εἶναι ἀδύνατον γ' ἀντεπεξέλθουν σύμερον οἱ πλοιοκτῆται.

Η ΠΟΡΕΙΑ ΤΩΝ ΝΑΥΛΩΝ

Οἱ ναῦλοι δι': Ἀγγλικοὺς γαιάνθρακας δὲν ἐβελτιώθησαν κατὰ τὸν Μάϊον. Παραγγελίαι ἐδόθησαν ἀραιαὶ τινὲς, αἱ δόποιαι καὶ ἐσπάνισαν κατὰ τὸ τέλος τοῦ μηνὸς.

Οἱ κανονισμὸις τῶν ὠρῶν ἔργασίας εἰς τὰ δρυχεῖα καὶ ἡ κατὰ ἀναλογίαν παράδοσις (quota) ἡ τεθεῖσα εἰς ἐφαρμογὴν ἀπὸ τοῦ παρελθόντος Δεκεμβρίου, ἐπέφερον ἀποτέλεσμα ἀντίθετον τοῦ προσδοκιμένου, διπερ εἴχεν ἐπίδρασιν καὶ ἐπὶ τῶν ναύλων.

Οἱ πλοιοκτῆται δεσχόμενοι τὰς συγμερινὰς τιμὰς διὰ μεταφορὰς γαιανθράκων οὐδὲν κέρδος ἀποκομίζουν. Αἱ γενόμεναι φορτώσεις δύνανται νὰ χαρακτηρισθοῦν ὡς ἔχουσαι τὸν χαρακτήρα «διαφημίσεως» τοῦ Ἀγγλικοῦ γαιάνθρακος καὶ ἀποτελοῦσαι:—τρόπου τινὰ—ἡθικήν ἐπιχρήγησιν τῆς ναυτιλίας πρὸς τὰ διατρέχοντα περίοδον κρίσεως Ἀγγλικὰ γαιανθρακωρυχεῖα. Εἶναι δῆμος πρόσδηλον ὅτι δὲν δύναται ἡ κατάστασις αὕτη γὰρ συγχριθῆ ἐπ' ἀριστοῦ.

Μία συγεννόησις τῶν πλοιοκτητῶν θὰ ἡδύνατο γὰρ ἐπιτύχη ἐλαφρὰν τινὰ δελτίωσιν τῶν σημερινῶν ἐπιπέδων τῶν διὰ γαιάνθρακας ναύλων. Δυστυχῶς ἡ συγεννόησις αὕτη καθίσταται ἀδύνατος, διότι ἡ ἐφοπλιστικὴ ἐπιχείρησις εἶναι δργανωμένη ἐπὶ αὐστηρῶν ἀτομικῶν δάσεων, ἔχει δὲ συγχρόνως γ' ἀντιμετωπίσῃ καὶ τὸν σκληρὸν διεθνῆ ἀνταγωνισμόν.

Οἱ κατωτέρω πίνακες σαφῶς δεικνύει τὰς τιμὰς τῶν ναύλων τοῦ Μαΐου διὰ γαιάνθρακας ἐξ Οὐαλλίας πρὸς τοὺς κυριωτέρους λιμένας τοῦ Κόσμου καὶ ἐν συγκρίσει πρὸς τὰ δύο προγρούμενα ἔτη:

ΛΙΜΕΝΕΣ	Μάϊος			Μάϊος		
	1929	1930	1931	1929	1930	1931
Γαλλία-Κόλπος				Μεσόγειος		
Βορδὼ	5)	4)	4)	Ἀδρεία	12)6	8)
Γιβραλτάρ	9)	5)3	5)6	Ἀλγέριον	10)3	7)9
Χάρηρη	4)	3)6	3)3	Γένοβος	9)6	6)9
Αισσανδρία	8)9	6)9	6)6	Μασσαλία	10)3	7)9
Ρουέν	4)9	3)9	3)9	Ὀράν	10)3	7)9

Ν. Ἀμερική	Πειραιεὺς	12)0	8)	7)6
Μπ. "Αὔρες 12)"	16)3	10)	8)	8)
Ρ. "Ιανέτρον 13)"	12)9	9)	Βεγετία	11)3
Ροζάριο	13)3	17)	Δυτ. "Ιταλία	9)9
ΟΙ ΝΑΥΛΟΙ ΤΩΝ ΣΙΤΗΡΩΝ				

Μετά τὴν σημειωθεῖσαν κατὰ Ἀπρίλιον ζωηροτάτην ζήτησιν διὰ μεταφορὰς γεννημάτων ἡ το εὐνόητον, διτι θὰ ἐπήρχετο κακοῖς αἴποια ἀνάπαιλα, ἀνεμένετο δὲ μία μικρὰ χαλάρωσις διὰ τὸν Μάϊον. Τὸ λυπηρὸν εἶναι, διτι καὶ διὰ τοὺς δύο τούτους μῆνας ἡ πραγματοποιηθεῖσα ἐργασία δὲν ἡ το πλήρης διὰ τὰς ὄντως ἀδομάδας των, ἀλλὰ περιοδικὴ καὶ μόνον διὰ τρεῖς ἀδομάδας ἡ ἐργασία διῆρχε καλή.

Ἡ τροπὴ αὕτη ἡμπόδισε τὴν ἀνάκλησιν εἰς τὴν ἐνέργειαν μεγάλου ἀριθμοῦ πλοίων ἐκ τοῦ ἀργοῦντος τονάκι, τοῦτο δὲ ἐξυπηρέτησεν ἀναμφισβήτητως τὴν ἐργασίαν τῶν ἐν κινήσει πλοίων, εἰς τὰς ἀποια παρέσχε μίαν εὐκαιρίαν γὰρ τούτους καλύτερας συνθήκας. Ἡδη προβλέπονται δυσχερεῖς στιγμαὶ διὰ τὸ μέλλον, διότι μὲ τὴν πρώτην τυχούσαν δελτίωσιν τῶν ναύλων ποίος ἐγγυάται, διτι δὲν θὰ κινηθῇ μέγα τιμῆμα τῆς ἐν ἀργίᾳ χωρητικότητος;

Δέον, συνεπῶς γὰρ τύχη τῆς δεούσης μελέτης διὰ τρόπος καθ' ὃν μελλοντικῶς θὰ ἔξερχωται: τὴν ἀργίας των τὰ διάφορα σκάφη ἵνα μηδὲ ἡ ἀθρόα κίνησίς των ἀποδῇ δικρανθρωπικῇ διὰ τοὺς ναύλους. Τὸ σοβαρὸν τοῦτο ζήτημα δὲν πρέπει—κατὰ τὸν "Ἀγγλικὸν εἰδηκὸν γὰρ συμβισθῆ ἀπὸ τὴν ἀστομίκην νοστροπίαν τῶν πλοιοκτητῶν".

Οἱ ἐκ τοῦ Πλέιτ ταῦλοι κατὰ Μάϊον, ἀφ' οὐ παρέμειναν εἰς τὰ 20)—κατὰ τὸ μεγαλύτερον διάστημα τοῦ μηνὸς, εἰς τὸ τέλος ἐσημείωσαν χαλάρωσιν. "Ολα τὰ γωνιαὶ κέντρα τῶν διεθνῶν ἀργίων δησαν κατὰ τὸν Μάϊον ἀμοιρά σπουδαιότητος καὶ μόνον ἡ ἀγορὰ τῆς Αὐστραλίας ἐνεφάνισε σχετικῶς ἔνα ἐγδιαφέρον.

Ίδιαντερώς ἀπογοητευτικὴ διῆρχεν ἡ ἀγορὰ τοῦ Μόντρεαλ, ἡτοι τὰς ἔξαγωγικὰς τῆς ἀνάγκας τὰς ἐκάλυψε διὰ τοὺς χώρους, δύνινα διέθετον τὰ πλοία τῆς γραμμῆς (liners), εἰς παρομοίαν δὲ κατάστασιν δησαν καὶ οἱ λοιποὶ ἔξαγωγικοὶ λιμένες τῆς Βορ. Αμερικῆς.

Ἐκ τῶν λιμένων τοῦ Εἰρηνικοῦ παραστατικῆς ποιάς τις ζήτησις, ἡτοι δῆμος οὐδέρων ἐκερποφόρησεν. "Ο Δούνκεις καὶ ἡ Μαύρη Θάλασσα ἐστεροῦντο κατὰ Μάϊον καὶ τοῦ ἐλαχίστου ἐγδιαφέροντος.

Κατωτέρω παρακθέτομεν γυγκριτικὴν πίνακαν τῶν ναύλων γενημάτων κατὰ Μάϊον τῶν τριῶν τελευταίων ἔτην:

Ρίβερ Πλέιτ	Μήν Μάϊος
Μπλάχα: Μπλάχα δι': Ἀμερικαν—Ρόττερνταμ	21) — 9)6
Ροζάριο δι': Ἀγγλίαν—Κόντινεντ	25)6 12) — 20)
Σάν Λορέντζο δι': Ἀγγλίαν—Κόντινεντ	25) — 12)6 19)9
Βόρ. Αμερική	
Μόντρεαλ δι': Ἀμερικαν—Ρόττερνταμ	(σέντες) 12
Κέλπος Μεξικοῦ δι': Ἀγγλίαν—Κόντινεντ	— 8
Μόντρεαλ διὰ Μεσόγειον	(σέντες) 18
Βόρ. Ειρηνικός	
Πίρτλαντ δι': Ἀγγλίαν—Κόντινεντ	29) — 21)6 26) —
Βαγκούδερ δι':	— — —
Αύστραλία	
(Νότ.) διὰ Μεσόγειον Ἀγγλίαν—Κόντινεντ	26)3 24)3 30)6
(Δυτ.) > > > >	25) — 25) — 28)6

Νότιος Αφρική	22) —	12)6	—
Κέπιπ Τάουν δι': Ἀγγλ.-Κόντινεντ	—	—	—
Ντουρμπάν > > > >	—	—	—

Μαύρη Θάλασσα	—	14) —	13)6
Δουναδίς διὰ Κόντινεντ	—	—	—
Ρωσία > >	—	—	—

ΛΟΙΠΑΙ ΕΡΓΑΣΙΑΙ ΝΑΥΛΩΝ

Ἡ συνδεδυασμένη ἐργασία μὲ ναύλον γαιανθράκων διὰ Ν. Ἀμερικήν καὶ δι': ἐπιστροφὴν ἐκεῖθεν εἰς Ἀγγλίαν μὲ στηρά ἡ

ΟΔΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

Η ΕΚ ΣΥΓΚΡΟΥΣΕΩΣ ΒΥΘΙΣΙΣ ΤΟΥ ΦΟΡΤΗΓΟΥ "ΟΥΡΑΝΙΑ",

Κατά τὸ διαρρευσαν 150ήμερου ἐσημειώθησαν ἀνὰ τὰς θαλάσσας ἀρκετὰ καὶ σημαντικὰ θαλάσσια δυστυχήματα, κυρίως λόγω συγκρούσεων συνεπείᾳ πυκνῆς ομίχλης ἀφ' ἐνός καὶ ἀφ' ἔτερου ἀπὸ ἐκκρήξεις ἐπὶ πλήινων καταστρεπτικῶν πυρκαϊδῶν. Εἰς τὰς διεθνεῖς διλικὰς ἀπωλεῖταις σκαφώνειχε καὶ ἡ Ἑλληνικὴ ναυτιλία τὸ μερίδιόν της διὰ τῆς δύσεως κατέπιν συγκρούσεως τοῦ φορτηγοῦ μας «Οὐρανία».

Ἡ «Οὐρανία» (ex «Dront») ἀνήκει εἰς τὸν ἐφοπλιστὴν κ. Π. Σ. Ἀντύπων, ἥτο 3064 τόννων γκρός, φορτίου 6000 τόννων περίπου, ναυπηγήσεως 1903 καὶ ἡτού νηολογημένον εἰς τὸ Ἀργοστόλον. Ἡ βύσισις του ἐπηλθεν ὑπὸ τὰς ἀκαλούθους συνθήκας.

Τὸ πλοίον τοῦτο φορτωταν εἰς τὸ Δάστιγμα γκιάνθρωπας, ἀπέπλευσεν ἐκεῖθεν κατευθύνομενον εἰς τὴν Τεργέστην. Ὁ πλοῦς ἦτο κοπιώδης καὶ ἔσχως ἐπικινδυνός καθότι ἐπεκράτει πυκνοτάτη ομίχλη, ἡτις καθίσταται σχεδὸν προσδηματικὴν τὴν ικανότηταν. Ἡ δραστότης ἀπὸ τῆς γεφύρας τῆς «Οὐρανίας» ἥτο ἀκτίνος μόλις ἑνὸς «μηχανού πλοίου».

Διὰ τὸν λόγον αὐτὸν ἡ «Οὐρανία» δραδυτλοῦσα δέχεται τὰς σιερήγος τῆς συνεχῆ σήματα ομίχλης, ἐνῷ διὰ τοῦ ἀσυρμάτου κατετοπίζεται περὶ τῆς θέσεως τῶν παραπλεόντων σκαφῶν. Πάντες οἱ ἄξιωματα καὶ καταστρώματα καὶ ὁ πλοίορχος εὑρίσκονται εἰς τὰς θέσεις των, εἰς δὲ τὴν πρώτην εἰχε τοποθετηθῆ σκοπός.

Δυστυχῶς τὸ μιστρίον ἐπηλθεν ἐντελῶς ἀπροσδοκήτως. Ὅταν ἡ «Οὐρανία» εύρισκεται ἐγγὺς τοῦ φορτηγοῦ Nord Hinder καὶ ἀκριβῶς εἰς θέσιν πλάτους 51—44' Β. καὶ μήκους 2—43' Α ἔνας μαύρος δγκος ἐφάνη πρὸς τὴν πλευρὰν καὶ πρὸς ἓτις οἱ ἐπὶ τῆς «Οὐρανίας» λάδους τὸν χρόνον διὰ τοὺς ἀναγκαῖους ἀλιγμοὺς τὸ ἐμφράσθη ἀγγωστον πλοίον ἐπέπεσεν ἐπὶ τοῦ Ἑλληνικοῦ.

Ἡ σύγκρουσις ὑπῆρχε σφοδροτάτη, ὁ δὲ ἀσυρματιστὴς τοῦ πλοίου μαλις ἀπεξ ἥδηνήθη γὰρ ἐκπέμψη τὸ S.O.S. Ἡ «Οὐρανία» κατηπειθεῖσα καὶ πρὸς εἰστὸν τῆς πλευρᾶς ὑπέστη μέγα ρήγμα ἐξ οὐ ηρχισαν ἀθρόως τὰ εἰσέροντα δύστα γὰ κατακλύζουν ταχύτατα τὰ κύτη τῆς. Πάσα προσπόλεια γὰ κρατηθῆ τὸ πλοίον εἰς τὴν ἐπιφάνειαν ἥτο ἀκαρπός, ἡ δὲ δύσισις ἥτο ζήτημα ὅλιγων

διὰ Β. Ἀμερικὴν καὶ ἐκεῖθεν μὲν ἐπιστροφὴν εἰς Ἀγγλίαν—Κόνινγεντ δὲν ἀπέδωκε κατὰ Μάτιον ἵκανοποιητικὰ ἀποτελέσματα, λόγω ὑποχωρήσεως τῶν τιμῶν.

Αἱ τιμαὶ τῶν χρονογυκλώσεων (τάξις—τοσότερος) ἥσαν ἥσυχοι καὶ μᾶλλον χαλαροί. Ἡ ἐργασία ἐκ τῶν ἀγορῶν Ἀπωλ. Ἀνατολῆς, Ἰνδῶν καὶ πολλῶν σχεδὸν ἐνεκρώθη κατὰ Μάτιον καὶ μόνον ὅλιγαι ναυλώσεις ἐκλείσθησαν διὰ μεταχρονίας τιγάς δρύζης καὶ κυάμων. Ἐκ Χιλῆς ἐσημειώθη κίνησίς τις διὰ γιτράτων, ἀλλ' ἀγενούμενοι περιτέρω σπουδαιότητος.

Ἐκ Κούνας καὶ Σὲν Ντομίγκο ἐπραγματοιήθησαν φορτώσεις ζυχάρεων μὲν ναῦλον κυρικού μεταξὺ σελ. 14)6 ἔως 15)6, ἀλλ' ἡ ζήτησις ὑπῆρχε κατωτέρα τῆς κανονικῆς. «Οσον ἀφορᾷ τὴν Μεσόγειον οὐχὶ μόνον κατὰ Μάτιον, ἀλλ' ἐπὶ σειράν ἥδη μηδὲν οὐδεμία ἐργασία διάρκει: διὰ φορτίων μεταλλευμάτων.

Γενικῶς εἰπεῖν ἡ κατάστασις δὲν ἔθετιώθη κανόνις διαρκοῦντος τοῦ Μαΐου, αἱ δὲ ἀπίδεις αἱ ἔξαγγελθεῖσαι τὸν Ἀπρίλιον οὐδόλως ἐπηλγήθησαν. Δυστυχῶς καὶ σήμερον παραμένει: μίας ἡ διασικῆ πραγματικότητος διὰ δηλαδὴ ἡ ἐνέργεια χωρητικότης δὲν θὰ ἐργασθῇ ἐπικερδῶς, ἐφ' ὅσου δὲν ζωηρεύουν αἱ ἐμπορικαὶ συγκληγαὶ καὶ δὲν εύρυνθῇ ὁ κύκλος τῶν ὑπερθαλασσιῶν μεταφορῶν. Εἰς τοῦτο δὲν δύνανται: γὰρ συντελέσουν—φεῦ!—οἱ πλοιοκτῆται.

(«The Shipping World»)

μόλις λεπτῶν τῆς ὥρας.

Συνεπείᾳ τούτου ὁ πλοίορχος διέταξε τὴν γοργὴν ἐγκατάλειψιν τοῦ πλοίου, τὸ δὲ πλήρωμα μετὰ πολλῆς τάξεως ἐπέδη τῶν λέμδων καὶ ἀπεικρύθη τοῦ πλοίου σκάφους ἵνα μὴ παρασυρθῇ εἰς τὴν σχηματιζόμενην δίγην.

Τὸ ἔτερον συγκρούσθεν πλοίον ἦτο τὸ Νορδηγικὸν τάκνερ «Beaufort» τόννων γκρός 5067 καὶ ναυπηγήσεως 1929, ὅπερ πατητούντος ἐκ Βετούμι μὲ Ρωσικὰ πετρέλαια διὰ τὸ Ρόττερνταμ. Εὔθυς μετὰ τὴν σύγκρουσιν τὸ Νορδηγικὸν πλοίον ἀνέκοψε τὸν πλοῦτον του καὶ ἐρευνήσαν προσεκτικῶς τὴν ἐπιφάνειαν ἀνεῦρε τὰς λέμδους τῶν ναυαγῶν τῆς «Οὐρανίας», παρέλαβε δὲ ὅλοκληρον τὸ Ελληνικὸν πλήρωμα καὶ τὸ μετέφερεν εἰς Ρόττερνταμ.

Τὸ Νορδηγικὸν ἔχει πέσταις καὶ αὐτὸν τὸ S.O.S. μὲ τὴν ἀκριβῆ θίσιν τῆς συγκρούσεως, δὲ δὲ ρυθμογραφικὸς σταθμὸς τοῦ Scheveningen ἔδεις πρὸς δλα τὰ πλοῖα τὴν κάτωθι ἀνακοίνωσιν:

— «Προσοχή. Θέσις πλάτους 51—44' Β. καὶ μήκους 2—43' Α. ἐπικίνδυνος διὰ τὴν ναυτιπλοῖαν. Συγκρούσθησαν τὰ πλοῖα «Οὐρανία» Ἐλληνικὸν καὶ τὸ «Beaufort» Νορδηγικόν. Ἡ «Οὐρανία» ἐγκατελεῖ φθη καὶ ἀγνωστον ἀνέθυσθη ἀμέσως ἡ ἐπιπλέστη». Τριάντα τρία πλοῖα παραγόντας τὴν διάρκειαν τῆς συγκρούσεως τοῦ Νορδηγικοῦ πλοίου.

Βραδύτερον ὁ ἀσύρματος τοῦ σημετοφορικοῦ σταθμοῦ τοῦ Νορδηγικοῦ πλοίου τοῦ «Οὐρανία» δέν ἐπιπλέστη. Ἐδύθισθη».

Ἄλι ζημίαι τοῦ «Beaufort» δέν ἔσχαν σημαντικά καὶ, συνίσταντο δὲ εἰς δλάχες τῶν ἐλασμάτων ἀμφοτέρων τῶν πλευρῶν τῆς πρώτης του (μάστες).

ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΕΙΣ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΛΟΙΑ

Τὰ κατὰ τὸ ληγχαν 150ήμερου σημειωθύνται καριώτερα θαλάσσια δυστυχήματα εἰνε τὰ κατωτέρω:

«Ἀκρόπολεις» Λαπολεόντου ἐκ Σάντων Φέδ., μὲ σιηρά, προσορχαζεῖν ἐγγύος τοῦ ἀνώ λιμένος. Φορτωτής τοῦ πλοίου ἥτο ὁ Οίκος Ντρέσσουρος. Εἰς τὸν τόπον τῆς προσχράξεως ἰστεύσαν ρυμιωλάκι τοῦ Οίκου Cassanello, ἀτινα ἐρρίψαν ἐκ τοῦ πλοίου δύο ὁγκούς εἰς τὴν Εηράνη, εἰτα ἐν δυνηθούσαν τὰς ἐπέτυχον τὴν ἀνάκωσιν του. Επιθερηγή τοῦ Λεβδού παρεγρίσατο. Τὰ δυρλα τοῦ πλοίου ἐξετασθέντα ὑπὸ δυτικῶν εὑρέθησαν δελαβῆ, τὸ δέ πλοιον λαδὸν πιστοποιητικὸν ναυοπλοίος σινεχῆς ἦδη τὸν πλοῦν του

(Ιουν. 13—16)

“Ιωάννης Βάττης», Εἰς τὸ προσηγούμενον τεῦχος μαζὶ εἰχομένης ἀναγράφει τὴν πλάτους 50 πλάτους ἥτο ἡ Αγγλικὸν πλοῖον ἐφέρετο συγκρούσθεν μετὰ τοῦ «Ελληνικοῦ «Ιωάννης Βάττης». Πράγματι 19 μίλιαν ΝΔ τοῦ φορτηγοῦ Roval Sovereign συνεκρούσθησε τὴν 13ην Ιουνίου καὶ περὶ ώραν 3.45' ἀπαγευματινήν, τὰ ἀμύπλοιας «Wennig» Αγγλικὸν ἀκτοπλοίον, τ. γκρός 787 (ναυπηγ. 1887), διπερ κατηγορούσατο εἰς τὸν πλοῦν του

(Ιουν. 13—16)

Τὸ Αγγλικὸν πλοῖον ὑπέστη τὴν δύο συγκρούσεως σοβαράς ζημιές, δὲ δὲ πλοίορχος διὰ νὰ προλάβῃ τὴν δύσιν τὸ προσήρχεν εἰς τὴν πλαγίον ἀπέτην. Βγει: διποτήρη σήμα γειτναὶ τὰς ἀριστερὰν πλευράν κατωθι: τῆς γεφύρας τὰ δέ κύτη του ἐπληρώθησαν οὐδάτων. Τὸ πλήρωμα παρειδεύσθη εἰς τὴν ξηράν.

Ἐξ αλλού δὲ «Ιωάννης Βάττης» ἐφθάσαε εἰς τὸ Αμερικον μὲ θραυσμένης ἀλάσματα τινὰ τῆς πρώτης του. Λάγεται, δὲ διθρώσθη καὶ τὸ ποδόσταυρον τῆς πρώτης, τοῦ θαρρούμενον δεῖ τὴν ἐπιφάνειαν, δὲ δὲ πιθεωρηγή τὸ πλοίον.

“Αννούλα», Ενθαρρυνθεὶς εἰς τὴν Τοιδετάκιαν καὶ δικαρπίαν διάσημης πρωτεύουσας ἀλλ' ἀνελασθεῖσαι τὸν διώροφον τοῦ Ανδραβίδην, ζηγριστικής τοῦ θεραπεύτη οὐδέποτε γενεθεῖσαι ζηδη τὸν πλοῦν του.

(Ιουν. 13—16)

“Μαστραντόφεας», Εκ Μπορένος «Αὔρες ἀγγέλλεται, δὲ τοι πατερχόμενον προσήρχεται τὸν διώροφον τοῦ Ανδραβίδην οὐδεμίας ζηδη τὸν πλοῦν του.

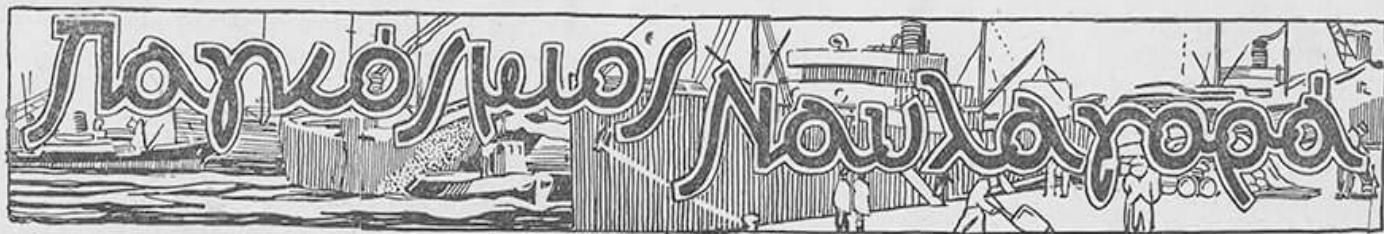
(Ιουν. 20)

“Αναστάσιος Πατέρας», Κατεργάσμενον τὸν ποταμὸν Πλάτι έμφορτον προσήρχεται εἰς τὴν διώροφη παρὰ τὸ χιλιόμετρον 85 καὶ παραμένει. Φορτωτὴ τοῦ πλοίου είναι οι κ. κ. Λ. Ντρέσσους καὶ Σιά, τὸ δέ φορτίον είχε παραληφθῆ ἐτοῦ λιμένος Κονταύσου τῆς Οδρογούσας.

Νεώτερα εἰδεῖσθαι αὐτοφορτεῖσθαι τὸν πλοῦν τοῦ Ανδραβίδην.

“Αριάδνη Πατέλατος» Ενθαρρυνθεὶς εἰς Νεάπολεσ τῆς Αργεντινῆς ἀκόπησαν τὰ πρυμνήσια του, λόγῳ της ἐνσηκψάσης θυελλῆς, διεκόπη δὲ καὶ ἡ φόρτωσί του.

(Ιουν. 16)



ΤΟ ΤΕΛΕΥΤΑΙΟΝ ΔΕΚΑΤΕΠΟΝΘΜΕΡΟΝ ΤΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΝΑΥΛΑΓΟΡΑΣ

Αονδίνον 26, (Ιδιαιτ. ανταπόκρισις).—Ή αυτή κατάστασης της κρίσεως και της άπραξίας ήτο το κύριον γνώρισμα της διεθνούς ναυλαχοράς κατά το διαφέρον 150ήμερον. Αυτούς ούδεμία διαφανεύεται: έλπις προσεχεύς δελτίωσεως τῶν συνήκων του υπερθαλασσίου έμπορου. Ή καταναλωτική δύναμις τῶν διαφόρων χωρών και ή διοικητική κρίσις κατήλθην εἰς τοιούτον έπιπεδον ώστε νὰ θέτουν φραγμὸν, δι' οίσανδήποτε, πρὸς τὸ παρόν τούλαχιστον καλλιτέρευσιν.

Η μόνη έμφανισθείσα κατά τὰς τελευταίας ήμέρας παρήγορος έλπις διὰ μιαν ἀναζωπύρησιν τῆς μαρκασμώδους οἰκονομικῆς καταστάσεως τοῦ κόσμου είναι ή ἐπέμβασις τῆς Ἀμερικῆς εἰς τὰ οἰκονομικὰ πράγματα τῆς Εὐρώπης. Η προταθείσα λόσις τοῦ χρεωστασίου είναι ἀναμφισβήτητον ὅτι θέλει τονώθη τὰς διοικητικάς Εὐρώπης — Ἀμερικῆς, θὰ ἐπιδράσῃ ψυχολογικῶς επὶ τοῦ κεφαλαίου και προσδώσει ζωηρότητά τινα εἰς τὸ παγκόσμιον έμπόριον. έξ οὐδεσώτατα ἔξχρταται η ἀποκατάστασις δικλωτέρων συνθηκῶν ἐν τῇ Διεθνῇ Ναυτιλίᾳ.

Ο δῆκος τοῦ ἀργοῦντος τονυάς πιέζει ὑποτιμητικῶς τὰς διαφόρους ναυλαχοράς, αἱ δὲ προκριγελθεῖσαι ἐλπίδες, διτοιοί μηνες Ιούνιος και Ιούλιος — ἀν και πάντοτε ὑπῆρξαν μηνες χαλαρότητος — θὰ ἐνεφάνισον ποιάν τινα ἐργασίαν δὲν ἐπραγματοποιήθησαν. Ή θέσις τῆς Νουτιλίας ούδεποτε ἐνεφανίσθη τόσον ἀπελπιστική. Μία ἐλαχίστη ζήτησις χωρητικότητος ἀπὸ ἔνα κέντρον φορτώσεως καταπνίγεται πρὶν ἡ εἰσεῖται ἐκδηλωθῆ ἀπό σμήνος σκαφῶν ζητούντων ὄπωσδήποτε ἐργασίαν.

ΑΓΟΡΑ ΡΙΒΕΡ ΠΛΕΙΤ

Ἐξαίρεσιν, δύναται τις νὰ εἴπῃ, ἀπὸ τὸν γενικὸν τόνον τῆς χαλαρότητος ἀπέτελεσεν ή ἀγορὰ τοῦ Πλέιτ, ητοις ἔξηκολούθησε νὰ παρέχῃ ἐργασίαν εἰς μέγαν ἀριθμὸν πλοίων πρὸς φορτώσειν ἀραδοσίτου, ή ζωηρότης δι' αὐτη θέλει. ἔξακολουθήσει, λόγῳ τῆς μεγίστης πρὸς ἔξαγωγὴν ποσότητος και τῆς καταπληκτικῆς ἐσόδεις.

Άν και εὶ λοιποὶ ἀγοραὶ ηθελον δεῖξει ποιάν τινα κίνησιν είναι ἀναμφισβήτητον, διτοιοί καποια ἀνακουφιστική ἐπιδρασις θὰ ἐδημοργεῖτο εἰς τὴν σημερινὴν μαρκασμώδη κατάστασιν.

Άλλαξ ή ἀπραξία τῶν ἀλλων ἀγορῶν κατέστησε και τὴν τοῦ Πλέιτ ἀνίκηνον νὰ ἀποδέσῃ ἐπικερδῆ τινὰ ἐργασίαν διὰ τὰς ἐκεῖθεν ναυλώσεις. Σημειωτέον διτοιοί τὸ ἐπικινδυνὸν ἐγχείρημα τῆς ἀποστολῆς κενῶν και ἀνυπλώτων πλοίων πρὸς τὰ ἐκεὶ ἀπὸ ὅλους τοὺς λιμένας τοῦ Κόσμου, ίδια δὲ ἐκ τῆς Μεσογείου, ἔξακολουθεῖ κατὰ τρόπον ώστε ούδεμία δελτίωσις τῶν τιμῶν τῶν γαύλων νὰ είναι δυνατή.

Οὕτω αἱ τιμαὶ περὶ τὰ μέσαν Ιουνίου διεκυμάνθησαν διὰ φορτώσεις τέλη Ιουνίου — ἀρχὰς Ιουλίου ἀπὸ Σάντα Λορέντζο, δι' Ἀγγλίαν — Κόντινεντ εἰς τὰ σελλήνα 16(6 ἔως 18) — ἀναλόγως μεγέθους τῶν πλοίων και λιμένων ἐκφορτώσεως, μικρὸν δὲ πλοίον ἐπέτυχε και σελ. 19) — διὰ φορτώσεις τέλους Ιουλίου.

Πέραν τῶν 30 ἀτμόπλοιων ἐκλείσθησαν μέχρι τῆς 20 Ιουνίου, διὰ φορτώσεις μέχρι μέσων Ιουλίου ὑπὸ τὰς αὐτὰς τιμάς, σκάφος δὲ μετρίας χωρητικότητος και και διὰ φορτώσεις Ιουλίου — Αγορούντος ἐναυλώθη διὰ Σκανδιναվίαν εἰς τὰσελ. 19)3απὸ Σάντα Λορέντζο,

Η αιφνιδία δικαίως ἔμφανισις φορτώσεων ἐκ Μεσογείου Θελάσσης ἐπέφερε κατὰ τὸ τέλος τοῦ δι' 10μέρου π.μ. ποιάν τινα χαλαρότητα εἰς τὴν ἀγορὰν τοῦ Πλέιτ. Εκείνησαν ἀτάξιοια τινα ἀπὸ Σάντα Λορέντζο διὰ Κόντινεντ εἰς τὰ σελ. 17) — ἔως 18), μὲ φορτώσεις Ιουλίου — ἀρχὰς Αγορούντος.

Άλλα παρὰ τὴν παροδικὴν ταύτην ἀνακοπὴν τὸ Πλέιτ ἀπὸ τῆς 20ης Ιουνίου ἐσταθεροποίησε τὸ γενικὸν τῆς ἀγορᾶς του τό-

νον, ή δὲ ζήτησις πλοίων ἔξηκολούθησε διὰ φορτώσεις Ιουλίου — ἀρχὰς Αγορούντος μὲ τιμὰς ἀπὸ 17(9 ἔως 19) — ἀναλόγως μεγέθους θέσεως και λιμένων ἐκφορτώσεως, ἀπὸ Σάντα Λορέντζο. Ἀτμόπλοιον 7200 τ. ἐναυλώθη ἐκ Μπουένος "Αὔρες διὰ Μασσαλίαν εἰς τὰ σελ. 16)6, φόρτωσις ἀρχὰς — μέσως Ιουλίου. Ἀπὸ Σάντα Φέ διὰ 6000 τ. δι' Ἀμβέρσαν — Ρόττερνταμ 18)3. ἀ.φ.

ΒΟΡ. ΑΜΕΡΙΚΗ — ΚΑΝΑΔΑΣ

Ο Καναδᾶς, κρατεῖ τὰ ἀποθέματα τῶν σιτηρῶν του μὲ τὴν ἐλπίδα ἐπιτυχίας καλλιτέρων τιμῶν, ἀποτελεῖ δὲ πρωτοφανέσσυμβάν διὰ τὸν μῆγον Ιούνιον, διτοιοί προηγουμένως ήτο πάντοτε μαλλὸν ἵκινοποιητικὸς μῆγον διὰ τὰς ἐξ Ἄγιον Λαυρεντίου φορτώσεις, νὰ ἀποπλεύσουν κενὰ ἀπὸ τὸ Μόντρεαλ φορτηγά σκάφη κατευθύνεται ἐκεὶ πρὸς φόρτωσιν και μὴ εθρόντα καρμίλαν ἐργασίαν.

Οὕτω ή ἀγορὰ τοῦ Καναδᾶ ὑπέστη τελείων νέκρωσιν κατὰ τὸ παρελθόν 150ήμερον διὰ τὴν γαυτίλιαν. Αραιαί τινες ναυλώσεις ἔλασσον χώρων ἀπὸ Μόντρεαλ. Ἀτμόπλοιον 25.000 κουνδρτερες ἐναυλώθη διὰ Ρόττερνταμ εἰς τὰ 7 σεντς κατὰ 100 λίθρως, ἔτερον εἰς τὰ 10 σεντς διὰ Μασσαλίαν, τρίτον δι' Ἀμβέρσαν — Ρόττερνταμ 6 σεντς (28.000 κουνδρτερες) και ἐπὶ Ἀμβέρσαρον — Βρέμην 6 1)2 σεντς. Τὸ Ἀγγλικὸν δι' π. «Ashloworth» ἐναυλώθη διὰ 33.000 κουνδρτερες Μεσόγειον 8 1)2 σεντς ἐνα λιμένα, 9 δύο και 9 1)2 σεντς τρεις λιμένας, φόρτ. 1—10 Ιουλίου. Ή τιμὴ αὕτη είναι ή κατιτέρω τοῦ παρελθόντος ἔτους.

Άλλα και ή Βόρειος Ἀμερικῆς ούδεν σημειον ζωηρότητος ἐπέδειξεν. Ή ζήτησις τονυάς διὰ φορτώσεις σίτου ὑπῆρξεν ἀσήμαντος, πολλὰ δὲ ἀτμόπλοια ἀπέπλευσαν και ἐκ τοῦ Ρόρδερον Ρέιντζ κανὰ εἰς ἀναζήτησιν ἀλλαχοῦ ἐργασίας. Αἱ χαμηλαὶ τιμαὶ τῶν γεννημάτων ὑπῆρξαν ή κυριωτέρα ἀφορμή τῆς ζήτησίκας χωρητικότητος.

Φρισμένα μόγον τάξιμα — τοσάρτερ ἐκλείσθησαν ἀπὸ Ηγαρ. Πολιτείας διὰ Δυτικὰς Ἰνδίας εἰς τὰ δολλ. 1 ἔως 1.40 κατὰ τόνον ἀναλόγως μεγέθους και μὲ ἀμισσον παρέδοσαν.

Ο Κόλπως Μεξικοῦ ἔδειξε ποιάν τινα κίνησιν, ἐκλείσθησαν δὲ δύο ἀτμόπλοια 32.000 κουνδρτερες, τὸ ἐπ. Ἀμβέρσαν — Ρόττερνταμ 10 1)2 σεντς κατὰ 180 λίθρως και 7500 τ. τὸ ἔτερον δι' Ἐλλαδας σελ. 2)10 1)2 τὸ κουνδρτερερ, φόρτωσις 8—20 Ιουλίου. Ἔναυλώθη ἐξ ἀλλού δι' π. 3000 τ. (δισφαλτον) διὰ Κάδιξ — Βαλέντσιαν δολλ. 5.25, φόρτ. Ιούλ.ον.

ΚΟΥΒΑ — ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ ΧΙΛΙ

Ἐξ ἀλλού οἱ λιμένες φορτώσεως γεννημάτων τοῦ Βορ. Εἰρηνικοῦ παραχένουν ἀπρακτοι τὸ πόλη τὴν ἐπήρειαν τῆς γενικῆς κρίσεως. Τὸ αὐτὸν ισχύει και διὰ τὰς ἐκ τῆς Χιλῆς φορτώσεις νιτράτων.

Ἄτμοσφαρα πλήρους ἐγκαταλείψεως βασιλεύει πρὸς τὴν πλευρὰν ταύτην τῆς ναυλαχορᾶς. Έκ Χιλῆς ἐγένετο μία ναυλώσις δι' π. 6800 τ. διὰ Βορδού — Αμδούογον 21) —, Ισπανίαν 22) —, Μεσόγειον 23) —, φόρτωσις Ιουλίου.

Διὰ ζηχάρεις Κούδης αἱ τιμαὶ διογκαστικῶς κυμαίνονται μεταξὺ 14) — ἔως 14)3 δι' Ἀγγλίαν — Κόντινεντ. φόρτωσις Ιουνίου — Ιουλίου, ούδεμία δικαίως πράξις ἐκλείσθη μὲ τὰς αὖτις τιμάς, παρὰ ἀτμόπλοιον 3380 τ. ἐδέχθη μεσημέρινή ἀκτὴν Κούδης σελ. 13)9 διὰ Δουγκέρκην, ἐπὶ ἀπὸ Σάντα Ντομίγκο 13)3, φόρτωσις Ιουλίου και ἀτμόπλοιον 6000 τ. ἐδέχθη σελ. 13)3 ἀπὸ Σάντα Ντομίγκο δι' Ἀγγλίαν και 12)9 διὰ Κόντινεντ.

ΟΙ ΕΞ ΑΓΓΛΙΑΣ ΝΑΥΛΟΙ

Η ἔλλειψις ἔξαγωγῆς Ἀγγλικοῦ γαιανόθρακος είναι ἀμφισβητήτως μία ἐκ τῶν ἀφορμῶν τῆς ναυτιλιακῆς δυσπραγίας. Άλλοτε ο πλοιοκτήτης ἐνὸς φορτηγοῦ ἐστήριξε τὴν ἐργασίαν του ἐπὶ ἐνὸς φορτηγοῦ γαιανόθρακον ἔξ Ἀγγλίας και ἐτέρου ἐπιστροφῆς πρώτων ωλῶν δι' Ἀγγλίαν — Κόντινεντ. Ή σημειεύνη ἐργασία τοῦ φορτηγοῦ πλοίου κατέστη μονοπλευρος. Χιλιάδες μιλλῶν ωλῶν ουνόνται διὰ πλοίων κενῶν, οίσαδήποτε δὲ ναυλος ἐπιστροφῆς δὲν είναι ε-

παρκής διὰ νὰ καλύψῃ τὰ ἔξοδα.

Ο γενικός τόνος τῆς ἔξαγωγῆς γαιανθράκων, λόγω τῆς Ηαγκούσιου κρίσεως καὶ τοῦ ἀνταγωνισμοῦ τοῦ Ρωσικοῦ γανάνθρακος, ήδη ἐν τῷ Μεσογείῳ, εἰνες χαλαρὸς καὶ μαρασμώδης. Διὰ οἰνδήποτε ἐμφανιζομένην φόρτωσιν ἀθρόα προσφέρονται σκάφη διὰ νὰ διατηρήσωσι τοὺς ναύλους εἰς χαμηλάς τιμάς, διὰ καὶ σημειούμενον κατωτέρω:

Διὰ φορτώσεις ἐκ Κάρδιφ: Α)π 6000 τ. διὰ Αλεξανδρείαν 7)3. Βορδὲ 1850 τ. 4)—Καζακπλάγκαν 2000 τ. 8)—Σάντα Φὲ 5000 τ. 10)9. Δυτ. Ιταλίαν 7000 τ. 6)3. Ἐπερον 6000 τ. 6)6 καὶ 5500 τ. 6)9. Μπουένος "Αὔρες—Δὲ Πλάταν 6000 τ. 9)4 1)2. Τύνιδη 2800 τ. 7)7 1)2. Βενετίαν 2850 τ. 8)3.

"Απὸ Νοσκαστλ: 6000 τ. (κών) διὰ Ντουμπρόβνικ 10)9 Γένοβαν 6500 τ. 6)6. Οράν 6700 τ. 6)9. Βενετίαν 4700 τ. 8)3. Δυτ. Ιταλίαν 6500 τ. 6)3.

Διὰ τὴν Ἐλλάδα ἐκλείσθησαν αἱ κάτωθι τιμαὶ: Ἐκ Τάιν 6000 τ. διὰ Πειραιᾶ 8)6, κών διὰ Λαύριον 10)6. Διὰ Λίμνην ἡ Γερακινὴν 1500 τ. 13)6, δύο λιμένες 14)—. Ἐκ Σουάνς 5000 τ. διὰ Πάτρας 8)7 1)2, ἐὰν καὶ Καλάμας 9)1 1)2. Ἐκ Ντῶνστον 3000 τ. διὰ Πειραιᾶ, Κέαν ἡ Σύρον 8)6 δύο λιμένες.

ΑΓΟΡΑ ΔΟΥΝΑΒΕΩΣ

Συγεχίζεται ἡ ἀπραξία καὶ ἡ ἔλλειψις φορτίων σιτηρῶν. Ἀτμόπλοια εὐρισκόμενα εἰς τοὺς λιμένας τοῦ Δουνάβεως ἐπὶ δολοκλήρους ἑδομάδας ἡγαγκάσθησαν διὰ μικρὰς ποσότητας νὰ δεχθῶσι χαμηλοτάτας τιμάς.

ΑΓΟΡΑ ΜΑΥΡΗΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ

Τὰ Σοδιέτ μετὰ σιωπῆν ἀρκετοῦ χρόνου ἐνεφανίσθησαν περὶ τὸ τέλος τοῦ β' 10ημέρου τοῦ Ιουνίου ζητοῦντα ἀτμόπλοια διὸ ἀμεσον φόρτωσιν σιτηρῶν. Η ἐντύπωσις εἰς τὸ Kaltic ἐνείχε ποιάν τινα ἔκπληξιν. Τὸ Πλέϊτ ησθάνθη ἀμέσως τὸν ἀντίκτυπον. Ἐκλείσθησαν τὴν πρώτην ἡμέραν τρία "Αγγλικά ἀτμόπλοια μὲ τὴν αὐτὴν τιμὴν τῶν 10)3, ἐκ Μ. Θαλάσσης διὸ "Αγγλίαν—Κόντινεντ καὶ μὲ φόρτωσιν 1—20 Ιουλίου.

Ἐγράψθη ἐπίσης ἡ ναύλωσις Ιταλικοῦ ἀτμόπλοιού διὰ τρία ουνεχὴ ταξείδια (Αὔγουστον—Δεκέμβριον) εἰς τὰ 10)9, ἐνῷ "Αγγλοι πλοιοκτήται διὰ τὴν ἐργασίαν ταύτην ἐξήτησαν 11)3. Ἐκλείσθη ἀκόμη Ἐλληνικὸν ἀτμόπλοιον 5200 τ. εἰς τὰ 10)3, Ιουλίου 10—25.

Η πρώτη κροῦσις τῆς Ρωσικῆς Σφιγγὸς διὰ τὴν ζήτησιν ἀθρόου τονάκις ἐγένετο ἥδη. "Αν αἱ μεταδιδόμεναι πληροφορίαι περὶ δικώδους Ρωσικῆς ἐσοδείας καὶ ἔξαγωγῆς εἰνες ἀκριβεῖς προβλέπεται μία ζωηρὰ καὶ πάλιν ἀπασχόλησις χωρητικότητος εἰς τοὺς λιμένας τῆς Μαύρης Θαλάσσης.

Ἀμφιδολίαι δικαὶοις μάρκας γεννῶνται, ἐὰν ἡ ζήτησις αὕτη θὰ είναι εὐρεγετικὴ διὰ τὴν δυσπραγοῦσαν νυκτιλίαν. "Οταν πέρισσα τὰ Σοδιέτ ἐνασκοῦντα τὸ «ντάμπιγκ» εἰς ἀθρόας προέβαντον ναύλωσεις σκαφῶν, ὅστε νὰ χορημοποιήσωσι πρὸς στιγμὴν διὰ τὰς ἔξαγωγάς των 600.000 τόνων πλοια, δῆλος ἐπιστεύσαμεν εἰς μίαν δειλίωσιν τῆς γαυτιλιακῆς ἐργασίας.

"Αλλὰ ἐπῆλθεν ἐντὸς διλίγου ἡ διάψευσις τῶν ἐλπίδων τούτων. Τὰ Ρωσικὰ σιτηρά κατέκλυσαν τὰς ἀγορὰς τῆς Εὐρώπης καὶ ἐδημιουργήσαν τὴν πλήρη ἀξητήσιαν ἔξαγωγῶν ἐκ τοῦ Πλέϊτ. Βορ. Ἀμερικῆς καὶ Αὐστραλίας. Η ἀναμενομένη δειλίωσις ὑπῆρξε τούναντίον ἐπιδείνωσις τῆς διεθνοῦς γαυτιλιακῆς κρίσεως.

Τὰς σκέψεις αὐτὰς μᾶς ἐμβάλλει καὶ πάλιν ἡ ἔναρξις τῶν Ρωσικῶν φορτώσεων. Τὰ Σοδιέτ ἐπωφελούμενα τῆς γενικῆς δυσπραγίας θὰ ἐπιτύχωσι τοὺς καλλιτέρους δρους διὰ τὰς μεταφορὰς των χωρὶς δικαὶοις τίποτε τὸ δικαιοῦντος φέλεμον νὰ προκύψῃ ἐκ τῆς ἀθρόας ζητήσιας τονάκις. Η αὐξησις τῶς κινήσεως ἐκ τῆς Μ. Θαλάσσης καὶ ἀντίστροφον λόγον θέλει ἐπιφέρει διπλασίαν μειώσιν τονάκις ἀπὸ τὰς ἀλλας ἔξαγωγικὰς χώρας.

ΑΓΣΤΡΑΛΙΑ — ΙΝΔΙΑΙ

Αἱ φορτώσεις σιτηρῶν ἐξ Αὐστραλίας δεδειξαν κατὰ τὰς τελευταῖς ἡμέρας μίαν κατιούσαν κατάστασιν. Αἱ τιμαὶ διεκυμάνθησαν εἰς τὰ 28)6 ἀπὸ Νότ. Αὐστραλίαν διὰ Κόντινεντ. Δύο ἀτμόπλοια ἐκλείσθησαν διὰ Μεσόγειον—"Αγγλίαν—Κόντινεντ, τὸ ἐν ἀπὸ Δυτ. Ἀκτῆς εἰς τὰ σελ. 27)— καὶ τὸ ἔπερον ἀπὸ Σίδηνε 29)—, φόρτωσις Ιουλίου.

Η ἀγορὰ τῶν Ινδιῶν τελείωσε ἀτονος καὶ μὲ οὐδεμίᾳν πρόβλεψιν προσεχοῦς καλλιτερεύσεως. Μετάλλευμα ἀπὸ Μουρμουγκά (Αὔγουστον) διὰ Κόντινεντ σελ. 18)6.

ΤΑ ΝΑΥΛΩΘΕΝΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ

Αἱ ναυλώσεις Ἐλληνικῶν ἀτμοπλοίων κατὰ τὸ ληξιν 150ήμερον καὶ αἱ κυριώτεραι τῶν ἔξω, ἵστανται ἀκόλουθοι:

—Ἐκ λιμένων τοῦ ποταμοῦ Πλέϊτ

«Γεώργ. Κυριακίδης» 6400 τ. σίτου ἐκ Σάντα Λορέντζο διὸ "Αγγλίαν—Κόντινεντ 18)—, Αμερικαν—Ρόττερνταμ 17)6, Ιουν. 15—24.

«Δημ. Ν. Βογιατζίδης» 5300 τ. σιτηρῶν ἐκ Ροζάριο διὸ "Αδριατικὴν 20)— μὲ 6 πέννας ἐπὶ πλέον διὸ ἐκκοτον εἰσάπτε λιμένας ἐκφροτάσσεως μέχρι τεσσάρων, Ιουν. 18—25.

«Ελένη» 7800 τ. σιτηρῶν ἐκ Σάντα Λορέντζο διὸ "Αγγλίαν 18)— Ιουλ. 1—20.

«Θρασύβουλος» 5500 τ. ἐκ Σάντα Λορέντζο διὸ "Αγγλίαν ἡ Βορδὼ—Αμερικαν 19)—, Αμερικαν ἡ Ρόττερνταμ 18)6, Ιουν. 22—Ιουλ. 10.

«Αννα Βούλγαρη» 6500 τ. ἐκ Σάντα Λορέντζο διὸ Κόντινεντ 18)— ἐκ Μεσόγειον 19)6, Ιουνον—Ιουλίου.

«Φαέθων» εκ «Greledein» 6400 τ. διὸ "Αμερικαν—Ρόττερνταμ—Αμερικανταμ 19), καντσάλιο 2 Ιουλίου.

«Zvīr» Σερβίδην 7400 τ. σκάφην ἐκ Σάντα Λορέντζο διὸ "Αμερικαν—Αμβούργον 17)3

«Αισάννης Καρδάς» εκ «Southlea» 5500 τ. ἐκ Σάντα Λορέντζο διὸ "Αγγλίαν—Κόντινεντ 18)7 1)2, Αμερικαν ἡ Ρόττερνταμ 18)1 1)2, Ιουλ. 25—Διγ. 10.

«Αδαμ. Ι. Πειθῆς» 6100 τ. ἐκ Σάντα Λορέντζο διὰ Μεσόγειον (διγ. Ανατ. ἡ Δυτ. Ιταλίαν) 18)—, Αδριατικὴν 19)—, δύο λιμένας 19)6, τρεῖς 20)— Διγ. 1—15.

«Μιχαήλη» 6200 τ. ἐκ Σάντα Φὲ διὰ Δανίαν 18)— Ιουλ. 8—22.

—Ἐκ λιμένων Μαύρης Θαλάσσης καὶ Δουνάβεως

«Πόλη» 4500 τ. γαιανθρ., ἐκ Μαριανουπόλεως διὸ "Ιταλίαν 8)3, συνήθεις δρους, τέλη Ιουνίου—ἀρχὰς Ιουλίου.

«Κωστῆς» 5000 τ. γαιανθρ. ἐκ Μαριανουπόλεως διὸ Ιαλίαν 8)6, ἐκ Σικελίαν 8)3, Ιουνίου.

«Ατμόπλοιον» ἐλληνικὸν ἐκ Μαύρης Θαλάσσης 5200 τ. σιτηρῶν διὰ Κόντινεντ 10)3, Ιουλ. 10—25.

«Ωκεανίς» 5500 τ. γαιανθρ. ἐκ Μαριανουπόλεως διὸ "Οράνη ἡ Άλγεριον 8)9, κλιμακοειδῆς φόρτωσις καὶ μὲ δύοις Ιταλίαν, Ιουνίου.

«Μαρία Νομικού» 110 δαχ. ἔξιστας ἐκ Δουνάβεως διὰ τρεῖς λιμένας Σικελίας—Δυτ. Ιταλίας λ. στ. 7.00 κατὰ βαχόνιον, ά. φ.

«Anna Maersk» Δανικὸν (τάνκερ) 7.700 τ. πετρελαίων ἐκ Κωνσταντζῆς διὰ Κέουσταν 5)9, Ιουλίου.

—Ἐκ Βορ. Αμερικῆς, Κούβας, Χιλῆς

«Ατμόπλοιον» ἐλληνικὸν 7500 τ. σίτου ἐκ Κόλπου Μεξικοῦ διὸ "Ελλάδας εἰλ. 2)10 1)2 τὸ κοντράτερ, Ιουλ. 8—10.

«Honor» Ιαλ. 7000 τ. γαιανθρ. ἐκ Χάμπτον Ρότς διὰ Δυτ. Ιταλίαν διο. 2 ά. φ.

«Marie Maersk» Δανικὸν 7000 τ. μελάσσης ἐκ 3 λιμένων Κούβας διὸ "Αγγλίαν—Κόντινεντ 14)—Ιουλ. 1—15.

—Ἐκ λιμένων Αγγλίας.

(Διὰ φορτία γαιανθράκων)

Α)π "Ελληνικὸν 5500 τ. ἐκ Κάρδιφ διὰ Ροζάριο 10)3, ὁφίον εἰς Σάντα Φὲ 11)3, Ιουλίου 22.

Ατμόπλοιον 5500 τ. ἐκ Κάρδιφ διὰ Πειραιᾶ 7)6 ά. φ.

«Ιω. Π. Γουλανδρῆς» 6000 τ. διὰ Πειραιᾶ 8)6, κών διὰ Λαύριον 10)6, ά. φ.

Ατμόπλοιον 5000 τ. ἐκ Σουάνς διὰ Πάτρας ἡ Καλάμας 8)7 1)2, ἀριθμέτους τοὺς λιμένας 9)1 1)2, Ιουνίου.

Α)π 1500 τ. (τρῆμα φορτίου) ἐκ Τάιν διὰ Λίμνην ἡ Γερακινὴν 13)6, δύο λιμένας 14)—Ιουν. 29.

Α)π "Ελληνικὸν 5700 τ. ἐκ Κάρδιφ διὸ "Οράν 7)—ά. φ.

Ατμόπλοιον 3000 τ. ἐκ Κάρδιφ διὰ Πειραιᾶ—Σύρον ἡ Κέαν 8)— δύο λιμένας 8)6, ά. φ.

Α)π "Ελληνικὸν 5200 τ. ἐκ Διάντων διὰ Λάζαροπολίς 7)—, Ιουλ. 4

«Παναγῆς», 7700 τ. ἐκ Μπάρρου διὰ Χάλιφχαν 7)9 Ιουν. 22.

«Dalveen» 7000 τ. ἐκ Τάιν διὸ "Οράν 6)9 Ιουν. 20.

Ατμόπλοιον 6300 τ. ἐκ Τάιν διὸ "Αλεξανδρείαν 7)4 1)2 ά. φ.

Ατμόπλοιον 7500 τ. ἐκ Κάρδιφ διὰ Νέακ—Κέρκη καὶ Σαγγάρη 12)9 Ιουλίου 6.

—Ἐξ Ηπειρωτικῆς Εύρωπης.

«Γουλανδρῆς» ἐκ Δάντεζην 5300—5500 τ. γαιανθρ. διὰ Μεσόγειον, Κατάνην, Παλέρμο (δύο λιμένας) 9)—Ιουν. 25—Ιουλ. 10.

Α)π "Ελληνικὸν ἐκ Ρόττερνταμ 6500 τ. γαιανθράκων διὰ Πειραιᾶ 7)6 Ιουνίου.

«Μαρ. Δ. Θερμιώτη» ἐκ Δάντεζην 6000 τ. γαιανθράκων διὰ Δυτ. Ιταλίαν 7)9 ά. φ.

—Ἐκ διαφόρων ἄλλων λιμένων

«Hellenic» Σουηδ. ἐκ Διάντης Αδστραλίας 6300 τ. σίτου διὰ Μεσόγειον, "Αγγλίαν—Κόντινεντ 27)3, Ιουλ. 15—30.

«Γαλούνης» ἐκ Kasko (Ξιλείν) διὸ "Ανατ. "Αγγλίαν εἰλ. 31)6 κατὰ στάνταρ, ά. φ.

Η ΤΕΛΕΥΤΑΙΑ ΕΙΚΩΝ ΤΩΝ ΝΑΥΛΩΝ

Λονδίνον 30, (Ιδιαίτερον).—*Η τελευταία ἔξιλιξις τῆς γνωλαγορᾶς τοῦ ποταμοῦ Ηλέιτ ἐμφανίζει τον ωμένην τὴν σταθερότητά της μὲ τιμᾶς κυματογενέας πέριξ τῆς δύσεως τῶν σελλ. 18) 6 δι.* ^ο *Αγγλίαν-Κόντινεν καὶ διὰ φορτώσεις Ίουλ. Πάσος πρόσδιεψις πείθει, διτι αἱ ἐκεῖθεν φορτώσεις θα συνεχισθοῦν καὶ τὸν Δύσην σταν. Δέον γὰ σημειωθῆ ἔξι ἀλλου, διτι τὸ ρεδματής ἀποστολῆς ήταν η Ηλέιτ κενῶν καὶ ἀναλούτων φορτηγῶν δὲν ἐκόπτει, ἀλλὰ συνεχίζεται, ηδη δὲ 25 ἀκόμη τοιαύτα πλοῖα πλέουν πρὸς τὴν Ἀργεντινήν, ἔξι ὡν 6—7 Ἐλληνικά, ἀπανταχάναχωρήταντα ἐκ λιμένων τῆς Μεσση-*

Επί Σάντα Λορέντζο ἐνκυλώθησεν τὰ κάτωθι ἀπιόπλοια :

«Παν. Μ. Χαδούλης» 6000 τ. σίτου δι': Ἀδριατικὴν 19)6 μὲ 6 πέννας ἔξτρα δι': ἔκκστον ἐπ! πλέον λιμένα, μέχρι τριῶν. Αὐγούστου 1—15.

«Ρόκος Βεργωτῆς» 7000 τ. σιτηρῶν δι?» Αγγλίαν—Κόντι-
γεντ 17)9, ἐκαν «Ἀμέσωσαν—Πότερνταυ η Μπρίστολ Τσάνγελ 17)3,
Ιουλ. 25—Αύγ. 10.

«Εἰρ. Ν. Πάλλια» 5700 τ. σίτου δ? Ἀγγλία—Κόντινεντ
18)6, ὁψὶ δὲ Μεσόγεον, ἔνα λιμένα, βάσις 19)6, Ιούλ. 15—27.

"Οσον ἀφορᾷ τὴν Καναδικήν ἀγορὰν αὕτη περιέπεισεν εἰς πλήρη μαρασμόν. Ή δὲ γίγην υπάρχουσα ἐργασία ἐξηγησθεῖσθη ἀπὸ πλοίων τῆς γραμμῆς καὶ μὲν γνώσους ἐντελῶς ἐξευτελεῖστοικούς. Φορτηγὰ φύλακαντα κενά εἰς τὸν ποταμόν τοῦ Ἀγίου Ανδρέαν ἀγε-
χωρησαν καὶ πάλιν κενά ρ.φθέντα εἰς τὰς πλησιεστέρας ἀγορὰς πρὸς ἐξασφάλισιν γνώσου. Συνεπεία τούτου αἱ τιμὴν ἀπὸ Νόρδερν Ρέιντς καὶ ἀπὸ Κέλπουν Μεξικοῦ ἐπιγραφάσθησαν υποτιμητικά.

Ἐκ Κόλπου ἐναυλώθη τὸ φορητὸν «Βασ.Α. Πολέμης» 5500 τ. σίτου 10 ο)ο δι: Ἐλλάδα, ἐνα λιμένιν βάσιν, σελ. 2)11 1)2 τὸ καιωνικότερο, φόρτωσις 10—20 'Ιουλίου.

Οι ἔξι Αγγίτες αυτοί διὰ μεταρράξεων γκιανθράκων περιέπεσχαν εἰς νέννυκι πλήνυχαλαρότητα. Πρόδημορῶν μικράς χωρητικότητος πλούτου, δ. «Γιαν. Γούναρης» ἐναυλώθη ἐκ Κάρδιψ 3000 τ. γκιανθράκων διὰ Ηειρκιά. Σύρον ἡ Κένη 8)—, δύο λιμένας 8)6, μὲδαμεσον φόρτωσιν. "Ηδη αἱ τιμαι, αἴτινες διὰ μετρίου μεγάθους πλοίων διετηροῦντο διὰ Ηειρκιά εἰς τὰ σελ. 7]6 (ναύλωσις ἀ)π «Σαρωνικὸς» κατέπεσχεν κατὰ 6 πέννυκ. Οὕτω τὸ ἀ)π «Ναυτίλλος» ἐναυλώθη προχθέει ἐκ Κάρδιψ δῆδοτ. γκιανθράκων διὰ Σκλαυμίχ 7].

¹⁷ Ἐπηρεασθέντες ὑπειπιμήθησαν ἀναλόγως καὶ οἱ ἐκ Δάντοι γηγενθεῖσι τοῖς γαϊανθράκων, ἐκλείσθη τὸ δὲ π «Μεσσαθοῦσι» 5300 τ. δ.ε. Χαλκίδα εἰς τὰ σελ. 7) —.

ΠΕΙΡΑΤΙΚΗ ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Κατά τὴν διάρκειαν τοῦ 150ημέρου καὶ ίδια κατά τὰς τελευταίας ἡμέρας τοῦ Ἰουνίου ἀμείωτον ἐστράφη τὸ ἐνδιαφέρον τῶν ἑδῶ ἐφοπλιστῶν, τῶν ἔχόντων δικίσματα πλοία, πρὸς τὴν ἀγορὰν τῆς Μαύρης Θαλάσσης. Τὰ Σαρδεῖα ἐπιφελούμενα τῆς ἀθρόας προσφορᾶς ζητοῦν νὰ ἔχαστραχίσουν σκέψη δι' εὑρυτάτην σειράνη φορτώσεων μεγάλων ποσοτήτων γεννημάτων ἀπὸ Αὐγούστου μέχρι Δεκεμβρίου, οἱ προτεινόμενοι: δύμας παρ' αὐτῶν δροι: εἰνε ἔξοχως δυσμενεῖς καὶ συναγοτούν ζωηράν τὴν ἐγείρουσαν ἀντίδροξιν.

Χαρακτηριστικὸν ἐν τούτοις είνε, ὅτι ἐνῷ τὸ ἐν Ηειραιεὶ τμῆμα νυκλώσεων δὲν ἥδυνθή γά εξασφαλίσῃ, ὡφ' οἵους δρους προτείνει· Ἐλληνικὰ ἀτμόποια, ἣ ἐν Λονδίνῳ Σοβιετικῇ ἀντιπροσωπείᾳ κατώρθωσε νχ ἐπιτύχη τὴν νυκλώσιν πολλάν· Ἀγγλικῶν σκαφῶν, διαρκῶς δὲ προσβινεῖ καὶ εἰς νέας νυκλώσεις μὲ τιμὴν 10β (εκστιγ) διὰ Κόγτιγεντ (Ιούλιον-Αὔγουστον). Διαφρινέται δημος καὶ κάποια προτίμησις διὰ τὰ Ἀγγλικὰ ἀτμόποια.

Οι "Ελληνες πλοιοκτήται: ἀνθιστάμενοι ἀπέρριψαν ὅλας τὰς μέχρι τῆς στιγμῆς Ρωσικὰς προτάσεις, μόνον ἐκ Λογδίου επιλείσθησαν εἰς τὰ 10) τὰ φορτηγά της "Αγγελος Α." καὶ της "Αγιος Γεώργιος" (Τριλύκου) 5500 ἔκαστον, διά φόρτωσιν Ιουλίου καὶ ὑπὸ τὸν δυσμενέστατον ὄφον ὅπως ἡ ἔξτρα ἀσφάλεια βριχύνει: ἐξ ὀλοκλήρου τὸ ἀτιμόπλοιον, πρᾶγμα ὅπερ αὐξάνει τὰς δυπάνας ἐκάστου ταχειεσθεῖσι 100 λόος.

Φαίνεται ότι αλ προσαγγίζθεις προβλέψεις περί μιᾶς πλουσιώτατης έσοδεικης γεννημάτων εἰς Ρωσίαν ἐπαλγθεύουσαν καὶ τὰ Σοβιέτ θά προδώσουν εἰς ἀθρόκες ἔξχωγας, ἀν κρίνη τις ἀπὸ τὸν ὄγκον τοῦ ἕγιουμένου πρὸς υκύλωσιν τοννάς. Μέχρι τῆς στιγμῆς ἔχλεισκαν τέσσαρα συμβόλια, τρία μὲ "Ιταλικές ἀποκλοές καὶ ἕνα μὲ τοῦ Ἀγγλικοῦ Οἰκου Ropner διὰ τοιαύτας μεταφοράς.

Ἐκ τῶν ἐν λόγῳ συμβολαίων τὰ Σοδιὲτ ἔξησφάλισαν σκάφη 500,000 τόννων d.w. δι' ἑργασίαν Αὐγούστου—Δεκεμβρίου. Εἰς τὰ συμβόλαια τεῦχα οἱ μὲν Ἰταλοὶ ἐπέτυχον τιμὴν 10)9 βάσιν Κόγ-
τινεντ, διὸ Οἰκος Ropner σελ. 11)—

Ἐξ ἀλλού ή ἄρνησις τῶν Ἑλλήνων πλοιουκτητῶν, διποιαὶ δύσωσι: τὰ πλοῖα τῶν διά φυρτώσεις Ιουλίου δὲν προέρχεται μόνον ἀπὸ τὴν μικρὰν τιμῆν τῶν σελ. 10)3 καὶ τῆς ἐπιβαρύνσεώς των διὰ τῶν ἔξτρα ἀσφαλίστρων, ἀλλὰ καὶ ἀπὸ ἀλλούς δυσμενεῖς ὅρους, ως λ.γ. ὁ τῆς ἀλλαγῆς λιμένων αλπ.

Διὰ γαύλινθρωπας ὑπάρχουν δι' Ιούλιον ἀρκετά διαταγή, ἐκλείσθησαν δέ ἀπὸ Μαρκανούπολιν τὰ φορτηγά: «Δελφὶν» 5800 τ. διὰ Κωνιπόλιν ὅ[δ]ι, ἐπειγόντες Ιταλίαν 8/3. «Αγ. Γεράσιμος» 5600 τ. διὰ Γένοβαν 8/3 σόττο—παλάγκο. «Δημ. Χανδρῆς» 5500 τ. δι' Ιταλίαν 8/3 συνήθεις δρους.

Ὑπάρχουν εἰσέτι δι: Ἰούλιον δύο διαταγματαὶ 4 ἔως 4.500 τόνους ἐκέστη, δὲν ἐκλείσθησαν ὅμως δι: αὐτὰς ἀτμόπλοια.

Ἐναυλόθησεν ἐξ ἀλλού καὶ τὰ φορτηγά «Ματθαῖος» 4500 τ. διὰ Μασσαλίαν, 9)-ἐκανεν καὶ Σέπτεμν 9)6 καὶ «Βόλγαρος» 3500 τ. διὰ Βενετίαν 8)9.—Πάντως, λόγῳ τοῦ συναγωνισμοῦ μεταξύ τῶν πλοιοκτητῶν καὶ τῆς πληθύσμος τῶν προσφερομένων σκαρφῶν οἱ γυμνοὶ ἔτει Μαρικογουόπλεως καὶ Μπεργτιάνσκ εἰς τὸ ἐπίπεδον τῶν 8)3 δι? ἀ)π 5000 τ. δι? Ἰταλίαν καὶ τὸν δρόμο σότο-παλλάγκο, διπτιζδιά τινας περιπτώσεις δημιουργεῖδι ἐκφορτωτικά δαπάνην 116.

ΔΙΑ ΜΕΤΑΛΛΕΥΜΑΤΑ: Τηρήσον ἀρκετά διαταγματά τόσουν διὰ Κόντινεντ, ὅσον καὶ διὰ Δυτ. Ἰταλίαν καὶ διὰ Βελτιμόρην, ἀλλὰ συγεπέλα τῶν προσφερομένων χαμηλῶν τιμῶν δὲν ἐκλείσθησαν εἰσάτι ἀτύπλοια.—Ἐν τῷ μεταξὺ διὰ φορτώσεως Αὐγούστου περιουσιάσθησαν πέντε διαταγματά μεταξὺ 4-4500 τ. ἔκαστη διὰ Ἰταλίαν.

Διὰ μικράν ποσότητα γλυκοφίλης 2700-3300 τ. διὰ Βόρ. "Αιερικήν προσεφέρθησαν Ἐλληνικά ἀτμόπλοια μὲ λογικὸν ναύλον ἐν τούτοις δημώς προετιμήθη Ἀγγλικὸν πλοϊον μὲ τιμὴν λ.στ. 2900 κατ' ἀνακοπήν.

Μία έτερη διαταγή 1900-2000 τ. ἀλούμινιον ἐκ Βεγετίας διένα
ἡ δύο λαμένας Μαύρης Θαλάσσης μὲ ναῦλον 6) —σόττο-παλ-
άχκο, δὲν ἐγνώσθη, ἐξα-εκείσθη.

Πλὴν τῶν ἀνωτέρω νυκτῶν ἐκλείσθησαν ἐκ Μαριανουπόλεως (διὰ γαίανθρακος) καὶ τὰ φορτηγά:

«Εύγενία Καμπάνη» 6200 τ. διά Κων)πολειν) 5) δ.Ιουλ.1-10
«Ελένη Γ. Ευπειρόκου» 5500τ.διά:Πειρα:αδ) -f.i.o., Ιούλ.

•Επίσης διὰ ξυλείαν ἐκλείσθησαν τὰ φορτηγά:
«Παντελής» ἐκ Νοσορωσισκῆς 2800 κ.μ. δι^π «Αλεξάνδρειαν

«Πολέμης» ἐν Χερσόνος 3000 π.Χ. διῆς Αλεξάνδρεια 6.Ιούλ.

ΑΙ ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ ΜΑΥΡΗΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ

ΠΕΡΙΕΡΓΟΙ ΑΞΙΩΣΕΙΣ ΤΩΝ ΣΟΒΙΕΤ
Τάν τελετουργίαν σπουδήν μέσα τύχοντας διώνεσαι ήταν οι Λαζαρί

Τηρετελευταιαν στιγμην μικρα πληροφοριουσν εγχυρως εκ Λογοδονου, οτι η εκει Ρωσικη αντιπροσωπεια ουδέλως ήλλοιωσε τους γυνωτούς δρους των συμβολαιών, δι' ων ανέκαθεν έγκυλοιντο σκάρη έν 'Αγγλια οπό των Ρώσων. Οι δροι παρέμεινεν οι αύτοι άλλα 450 τ. φόρτωσιν ήμερησίων κλπ. οι δε 'Εφοπλιστικοι Οίκοι ησης 'Αγγλικες και της Ηπειρ. Εύρωπης έχονται στερρώδες της ταξιδιωτικής των 11) — δια ταξ εκ Μ. Θαλάσσης γαυλώσεις σιτηρῶν.

Πλειστηται της Γενοδας προσπαθου γηδη να κλείσουν τα οπάφη των εις τα 11)3, η δε σημαντικωτέρων ἐκ των τελευταίων σφράξεων είναι ή ταυτόχρονος (en block) γκάλισης 8 μεγάλων Ιταλικών φορτηγών της αύτης έπειταρίξης διά φορτώσεις Αύγουστου -Νομβρίου εις τα σελ. 10)9, με τάς συγκρίθεις δψύ:όν.

Σημειώσουν δι: περιέργως οἱ προτεινόμενοι: δροι: γκυλώσεων
ν Πειραιὲς ὑπὸ τῶν Σορῆτες εἶνε κακὰ πολὺ δυσμενέστεροι: τῶν
ν Ἀγγλία προτεινομένων, δ: δ καὶ τὸ μὲν Λονδίνον παρέ-
ει εἰς τὰ Σοβιέτ πλοῖα, ἐνῷ δ Πειραιὲς δεικνύει ἐφεκτικότητα.
Ἡ ἐκ Μ. Θελάσσης ἀγορὰ φάνεται: ζωηροτέρα τόσον διὰ σι-
ηρά, δισυ καὶ διά μεταλλεύματα, δ: δ καὶ δέον νὰ εἶνε εύνοι-
ωτέρα εἰς τὰς τιμᾶς τῶν γκύλων, καθόσον πέρισσον ἀνευ συνα-
ωνισμοῦ ἔξ αλλων ἀγορῶν οἱ ἐκ Ρωσίας γκύλοι: ἔκυμπινογτο πέ-
ιξ τῶν σελ. 10)6—10)9, ἐνῷ ἐφέτος, ἐφ' δισυ τὸ Ηλένιτ ἔξανο-
ουθεὶ νὰ παρέχῃ ζωηράν ἐργασίαν, οἱ γκύλοι δρείλουν νὰ βελτι-
θοῦν, ἀπομένει δ: εἰς τοὺς πλοιοικήτας νὰ ἐπιτύχουν τοῦτο δεικ-
νύεται τὴν ἀπατουχένην ἔναντι τῶν Ρωσικῶν προτάσεων στα-
ερότητα.



ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Ετος Ναυτ.	Τέν. Γκρές	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΕΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
"Αβυδος	'Αδελφ. Μέλη	73	1157	ύπο φόρτ. εἰς Μαρικνούπολιν 25 'Ιουν.
"Άγιοι Βίκτωρες	Μ. Καρούση	95	1550	έφθ. Νοσόρωσισην 19 'Ιουν Φορτώνει
"Άγιος Γεώργιος	Ν. Νικολάου	11	4248	άνεχ. Σιδνεύ (Καναδά) 22 'Ιουν. διά Θυντήν
"Άγιος Γεώργιος	Α. Βλασσοπούλου	12	3283	έφθ. "Άλεξανδρειαν 24 'Ιουν.
"Άγιος Γεράσιμος	έτ. «Ιωνία» Α.Ε.	98	3224	έν πλφ ἐν Βενετίας διά Ρωσίαν 'Ιουν. 30
"Άγιος Ιωάννης	έτ. «Ατλαντικός»	06	5699	άνεχ. Χούλι 6 'Ιουν διά Ρεζέρβα
"Άγια Μαρίνα	έτ. «Κάσσος»	12	4151	έφθ. Ροζάριο 17 'Ιουν.
"Άγια Παρασκευή	Χρ. Βλάση	89	2041	έφθ. Λαζάριον 26 'Ιουν. Έκφορτ.
"Άγιος Μάρκος	Α.Ι. και Δ.Γ. Μαργαρώνη	10	5165	άργει Πατρικά 30 'Ιουν. έπισκεψη
"Άγιος Μάρκος	Γ. Τριλίβα	19	4514	άνεχ. Βίλλαν Κονσταντίου 14 'Ιουν. διά "Οράν (θιατ.)
"Άγιος Νικόλαος	Φράγκου καὶ Λιθανοῦ	06	4363	έκφορτ. εἰς Παλέρμο 23 'Ιουν.
"Άγιος Σπυρίδων	Γ. Δακούπτρος κλπ.	01	3779	εἰς Πόρτο Φερράργιο 21 'Ιουν. έκφορτώνει
"Άγιος Σπυρίδων	Ίω. Κοτζιά καὶ Σία	91	1537	άνεχ. Βραζίαν 18 'Ιουν. διά 4 λημ. Ιταλ. καὶ Μάλταν
"Άγγελική	Γ. Γεωργαντή	99	3231	άργει Πατρικά 30 'Ιουν.
"Άγγελος Λ.	Ε. Σκαρβέλη	04	3667	έφθ. Βενετία 27 'Ιουν.
"Άγγελης Καμπίτσης	Δ. Π. Καμπίτση	06	3016	διήλθε Γιβραλτάρ 20 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ
"Άδαμ. Ι. Πειθής	Α.Θ. Πειθή	08	4537	διήλθε Γιβραλτάρ 23 'Ιουν. διά Μεσόγειον
"Άδαμ. Κοραής	Κακαρόπου κλπ.	84	1324	άργει Χίον 30 'Ιουν.
"Άδελφότης	Ι. Ν. Πούλανθρη	08	3882	άργει Πατρικά 30 'Ιουν.
"Άθανάσιος	Ν. Λυκιαρδοπούλου	07	4295	έφθ. Γένοβην 21, Γιβραλτάρ 25 'Ιουν. διά P. Πλέιτ
"Άθηνα ex Athenic	'Ηλ. Άγγελή	06	4078	ex «Athenic». Παρελήγει εἰς Tees
"Άιγαίον	Μ. Νικολάου	06	4618	ex «Hagen.» εἰς Πατρικά υπό έπισκεψήν
"Άιμιλιος	άδ. Βελόνια καὶ Σία	98	3297	εἰς μεταφοράς μετάλλ. "Ελλάδος εἰς "Άδριατικήν
"Άιολος	Ν. Ι. Λύρα κλπ.	02	3051	έφθ. "Τριαντών 20 'Ιουν.
"Άκροπολις	Βασ. Μπρούσου	13	4342	άνεχ. Σάντα Φέ 15, διήλθε P. Ηγαθίρον 23 'Ιουν. διά "Αγγλ.-Κόντ.
"Άλαρια	Ε. Νικολαΐη	02	4470	έπολήθη εἰς Ιταλίας πρὸς διάλυσιν
"Άλέκος	Ν. Κωτσάκη	06	4395	εἰς Νικολάεφ 28 'Ιουν. φορτώνει
"Άλεξάνδρα	Η. Νεγρεπόντε	99	4028	άργει Σύρον 30 'Ιουν.
"Άλκυών	'Ολιβές	00	3353	άργει "Αμερίσκαν 30 'Ιουν.
"Άλκυών	Κα. Ε. Λ. Λεμοῦ	95	2701	άργει Πατρικά 30 'Ιουν.
"Άλμα	Ηαπαλημητρίου	90	1814	άργει Χίον 30 'Ιουν.
"Άναστασία	I. Γ. Λιθανοῦ	05	2883	έφθ. Τράπουν. 18 'Ιουν
"Άναστασίς	Κ. Ψύχα	07	4853	άργει Πατρικά 30 'Ιουν.
"Άναστ. Πετρούτσης	Κ. Α. Πετρούτση	99	3025	εἰς Colon ('Αργεντινής) παράμενε 10 'Ιουν.
"Άναστ. Πατέρας	Δ. Πατέρα	14	3382	έκφορτώνει εἰς Μασσαλίαν 28 'Ιουν.
"Άνθεμις	Δ. Κ. Πιτέλλου	05	2716	έφθ. Κατάνην 23 'Ιουν. ἐκ Μόντρεαλλ
"Άννα	Ν. Λυκιαρδοπούλου	19	5173	άνεχ. "Άλγεριον 20 'Ιουν. διά Πλέιτ, Γιβραλτάρ 22
"Άννα Βούλγαρη	Χαρ. Θ. Βούλγαρη	12	4603	άργει Πατρικά 30 'Ιουν.
"Άννα Βασιλάκη	Κ. Ν. Βασιλάκη	04	3045	άργει Πατρικά 30 'Ιουν.
"Άννα Μαζαράκη	άδ. Μαζαράκη	13	5411	έφθ. Μασσαλίαν 19 'Ιουν. έκφορτ.
"Άννουλα	Γ. Τειτσέλη	08	4853	άργει Πατρικά 30 'Ιουν.
"Άνθιππη Ν. Μιχάλου	έτ. Μιχάλου	05	3298	είς Colon ('Αργεντινής) παράμενε 10 'Ιουν.
"Άνδρεας Κ.	I. Μαργαρώνη	03	3602	έγκατελείφθη εἰς τὰς άσφαλείας λόγῳ ξημιῶν.
"Άνδρομέδα	'Ισιδ. Μαργαρώνη	14	4997	έπολήθη εἰς Ολλανδίας πρὸς διάλυσιν
"Άντωνιος	A. Γεωργαντή	83	1187	άργει Πατρικά 30 'Ιουν.
"Άντώνης	Σ. και Η. Λεμοῦ	04	2679	άνεχ. Σούντερλαντ 19, Λάδεσεντ 21 'Ιουν. διά Μασσαλίαν
"Άντώνιος Βροντίσης	I. Βροντίση	04	2690	είς Βενετίαν 23 'Ιουν. έκφορτώνει;
"Άντώνης Γ. Λεμός	Σ. και Η. Λεμοῦ	11	4410	ύπο φόρτ. εἰς Ρίβερ Πλέιτ 'Ιουν. 20
"Άντώνης Γεωργαντής	Γ. Γεωργαντή	15	3557	άνεχ. Πατρικά 26 'Ιουν. διά Μαρικνούπολιν
"Άντώνιος Δ. Κυδωνιεύς	Δ. Κυδωνιέως	07	3920	άνεχ. Χάζρην 19, έφθ. Σκιν Μαλά 24 'Ιουν.
"Άντώνιος Σταθάτος	Δ. Σταθάτου	20	3836	άνεχ. Πέναρθ. 6 'Ιουν. διά Βίλλαν Κονσταντίουσιν
"Άντζιουλέττα	'Αντ. Γαννουλάτου	07	2693	άνεχ. Λάρ. Ροσάλλα 30 'Ιουν. διά Τάιν
"Άποικια	Z. Βαλιά	05	3607	άνεχ. Σκην Νικολάς 7 'Ιουν. διά Μεσόγειον
"Άριάδην	I. Νικηφόρου κλπ.	05	4319	ἐν πλφ ἐκ Σάν Νικολάς διά Κόντινεντ. 'Ιουν. 25
"Άριάδην Παντελή	έτ. «Μαρμαρά»	10	4445	άνεχ. Νεκότεσν 20 'Ιουν. διά "Αγ. Βικέντιον
"Άριστ. Λ. Γουλανδρής	E. Γουλανδρή	05	3470	έφθ. Πειραιά 27 'Ιουν. ἐκρ. γυάλινθρακες
"Άρτεμις Πήγιτα	Πήγιτα	06	1433	άνεχ. Κυζαπιτάλγκαν 26 'Ιουν. διά "Ελλάδας
"Άρτεμις	Δ. Φαλαγκά	01	3587	άνεχ. Ροζάριο 19 'Ιουν. διά "Αγγλιαν-Κόντινεντ
"Άρτεμισία	Η. Μακρή	06	4343	διήλθε Γιβραλτάρ 20 'Ιουν. Λάδεσεντ 24 διά Μπάρου
"Άρχαγγελος	άδ. Λιθανοῦ	17	4349	έφθ. "Οράν 21 'Ιουν. Έκφ. γυάλινθρ.
"Άσημίνα Μπάκια	Η. Μπάκια	95	1495	ύπο έκφορτ. εἰς Πειραιά 'Ιουν. 27
"Άσια	'Ολιβές	92	2893	άνεχ. Λαζάριον 25 'Ιουν. διά Σπίτζιαν
"Άστασία	I. Γαλάκη	14	4211	άνεχ. Σάντα Φέ 11 'Ιουν. διά Λάρ. Πάλμας (θιατ.)
"Άστρασία Νομικού	M. Νομικοῦ	99	846	άργει Πατρικά 30 'Ιουν.
"Άστρη	Σταρολοπάτη κ.λ.π.	96	1350	έν πλφ ἐκ Ραζέννας διά Κλιν 'Ιουν. 30
"Άτθις	N. Νικολάου καὶ Σία	30	4108	"Ιόν: «Γεώργιος Νικολάου»
"Άτλαντικός	'Ατλαντικός, Α.Ε.	19	5600	έφθ. Χάμπτον Ρόδες 22 'Ιουν.
"Άτλας	'Ατλαντικός, Α.Ε.	07	3815	έκφορτ. εἰς Μπουένος "Αϊρες 'Ιουν. 20
"Άφροσσα	'Αδ. Κρέτατ	05	2485	έκφορτ. εἰς Μεσσήνην 'Ιουν. 24
Βάντα	Έπιφανειαδή	03	4190	εἰς Μαρικνούπολιν 27 'Ιουν. φορτώνει
Βασ. A. Πολέμης	Γκ. Γκούμα	07	3429	έφθ. Βεστώνην 17 'Ιουν. έκφορτώνει
Βασ. Δεστούνης	άδ. Δεστούνη	97	3146	άργει Πατρικά 30 'Ιουν.

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος Ναυπ.	Τέν. Γκρός	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΕΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Βασ. Παντελής	άδ. Παντελή	07	5045	άνεχ. Κάρδιφ 23 Ιουν. διά Σάντος
Βέλλα Μ. Διακάνη	Μ. Διακάνη	99	3457	άργει Σύρον 30 Ιουν.
Βενιζέλος	άδ. Σιφναίου	10	1005	άργει Πειραιά 30 Ιουν.
Βιργινία Μαυρολέων	Μ. Ε. Διακάνη	04	3569	άνεχ. Αμβέρσαν 21 Ιαν. διά Ρόττερνταμ-Ρ. Ηλέιτ
Βιργινία Σ.	Z. Σαμοθράκη	05	3885	άνεχ. Μπάρια 11 Ιουν. διά Μπ. "Αύρας
Βόλγας	Παπαδημητρίου	92	2505	φορτ. εἰς Μαριννούπολιν 20 Ιουν. διά Ιταλίαν
Βύρων	'Εθνικής	14	9272	άνεχ. Πειραιά 22, Πάτρας 23 διά Ν. Γέρρηνη
Γαλούνης	A. Μπιστη	94	2154	άνεχ. Kasko 17, "Ελσινορ 21 Ιουν. διά Βο' πες έφθ. 25
Γαρθελάκη	E. Θεοφιλάτου	88	2282	άργει Πειραιά 30 Ιουν. Επισκ.
Γέρω-Καρράς	άδ. Καρρά	11	4574	έγκαττελείψθη εἰς τὰς ἀσφαλείας λόγῳ ζημιών
Γεώργιος	άδ. Λιβανοῦ	14	3536	εἰς Ρίθερ Ηλέιτ 20 Ιουν. υπό φόρτωσιν
Γεώργιος Γ.	Δ. Δάμπτηση	18	4289	άνεχ. Ροζάριο 8 καὶ Cerrito 11 Ιουν. διά 'Αγγλ.-Κόντινεντ
Γεώργιος Μ.	Σ. Λύρα καὶ Μ. Λεμού	05	4254	διήλθε Ηράκλιταρ 18 Ιουν. διά Μπουένος "Αύρας (διατριχής)
Γεώργιος ΙΙ.	'Επικρινείδη	03	4052	άργει Πειραιά 30 Ιουν.
Γεώργ. I. Γουλανδρής	N. καὶ Γ. Σιμονούρη	96	2187	έφθ. Τριπολίν (Αδριηνός) 28 Ιουν.
Γεώργ. Κυριακίδης	N. Γ. Κυριακίδη	11	4201	άνεχ. Ροζάριο 20 Ιουν. διά Λάς Πάλμας
Γεώργ. Κ. Σαλιάρης	Γ. Κ. Σαλιάρη	01	3514	άργει Πειραιά 30 Ιουν.
Γεώργ. Μάντακας	B. Γ. Μάντακα	21	3246	εἰς πλάνας 'Αρχαγγέλου-'Αγγλίας (διά ξυλείαν)
Γεώργ. Μ. Εμπειρίκου	Σ. Γ. Εμπειρίκου	21	5728	διήλθε Ήράκλιταρ 13 Ιουν. διά "Αβαντικό
Γεώργ. Μ. Λιβανός	άδ. Λιβανοῦ	28	3831	άνεχ. Μπάρια 20 Ιουν. διά 'Ορκν
Γεώργ. Νικολάου	N. Νικολάου καὶ Σία	30	4108	άνεχ. Ρόττερνταμ 19 Ιουν. διά 'Ορκν
Γεώργ. Παλαιοκρασσάς	Γ. Παλαιοκρασσά	00	1013	άργει Πειραιά 30 Ιουν.
Γεώργ. Πήττας	άδ. Γ. Πήττα	98	3110	υπό φόρτ. εἰς Μαριννούπολιν 22 Ιουν. διά Ιταλίαν
Γάιννης	Γ. Ανδρέου κα. λ. π.	05	4391	άνεχ. εἰς Δάντισκην 24 Ιουν. διά Γάνδιν
Γιαν. Γούναρης	Γ. Ζ. Γούναρη	01	2238	άνεχ. εἰς Κέρδιφ (25 Ιουν.) διά Πειραιά, Κίνη η Σισσι
Γουλανδρής	Διαπούλη καὶ Δάμπτηση	03	3849	έφθ. Δάντισκην 25 Ιουν.
Γρηγόριος Κ.	Π. Καλλιφανούσου	90	2538	έφθ. Πειραιά 23 Ιουν. εἰς Ρωσίαν:
Δανάδες εκ Κωστ. Λεμός	Π. καὶ Γ. Κ. Λεμός	06	4419	διήλθε Ηράκλιταρ 15 Ιουν. διά Βρετανίαν
Δάρμας	άδ. Ηγήττα	83	1595	άνεχ. Σαδόνιναν 30 Ιουν. διά 'Ελλάδαν
Δάφνη	Γ. Λυκιαρδοπούλου	10	2810	άργει Πειραιά 30 Ιουν.
Δελφίν	Άθ καὶ Ανδρεάδη	06	3816	άργει Χίον 30 Ιουν.
Δέσποινα	Κοσμᾶ καὶ Γεωργιλή	09	4461	διήλθε Ρ. Ιανείρων 15 Ιουν. διά 'Αγγλ.-Κόντινεντ
Δέσποινα Γλύπτη	Γ. Γλύπτη	04	3313	άργει Βάλον 8-30 Ιουν.
Δέσπω	I. Δ. Χανδρῆ	99	1819	"Ιδε: «Κατίνα»
Δημήτρης	Σ. καὶ Η. Λεμός	05	3338	έφθ. Ρούνεν 15 Ιουν.
Δημ. Γ. Θεοφιλίτης	A. Μ. Τατάκη	06	4271	διήλθε Φερνάντο Νορόνχα 28 Ιουν. διά Λάς Πάλμας
Δημ. Λ. Δανιόλος	Σ. καὶ Κ. Δανιόλου	06	3824	άργει Πειραιά 30 Ιουν.
Δημ. Μ. Διακάνης	M. Δ. Διακάνη	01	5872	έφθ. Ροζάριο 19 Ιουν.
Δημ. Ν. Βογιατζήδης	N. Δ. Βογιατζήδη	08	3444	έφθ. Μπουένος "Αύρας 20, εἰς Ροζάριο 28 Ιουν.
Δημ. Ν. Βούλγαρης	N. Δ. Βούλγαρη	02	3975	άργει Σύρον 30 Ιουν.
Δημ. Ν. Ράλλιας	N. Δ. Ράλλια	99	3534	διήλθε Ρ. Ιανείρων 15 Ιουν. διά 'Αγγλ.-Κόντινεντ
Δημ. Παντελής	άδ. Παντελῆ	20	4291	άργει Βάλον 8-30 Ιουν.
Δημ. Χανδρής	I. Δ. Χανδρῆ	98	3346	"Ιδε: «Κατίνα»
Δημηοκρατία	Γ. Περιβολάρη	00	3769	έφθ. Ρούνεν 15 Ιουν.
Διαμάντω	άδ. Τσατσόμοιρου	03	2281	διήλθε Φερνάντο Νορόνχα 28 Ιουν. διά Λάς Πάλμας
Διονύσιος	E. Α. Καρδίδης	03	2018	άργει Πειραιά 30 Ιουν.
Διον. Σταθάτος	Δ. Α. Σταθάτου	19	5450	έφθ. Ροζάριο 19 Ιουν.
Δίρφυς	Bασ. Πατέρα καὶ Σία	06	2795	έφθ. Μπουένος "Αύρας 20, εἰς Ροζάριο 28 Ιουν.
Διώνη	Γ. Φ. Ανδρεάδη	06	4227	άργει Σύρον 30 Ιουν.
Δραγών	I. Δ. Κορκοδεΐλου	04	3582	διήλθε Ρ. Ιανείρων 23 Ιουν. εἰς Κύπρον διά 'Αμβούργον
Δύο Φίλοι	Ραπτίκη καὶ Ρούσσου	03	3547	εἰς Ρίθερ Ηλέιτ 20 Ιουν. υπό φόρτωσιν
Δωροθέα	97	2024	έφθ. Ραδένναν 27 Ιουν.	
"Εβη εκ Νικόλαος Α.	N. Γ. Λιβανοῦ	01	3652	άνεχ. Ιμμιγχαρ 9 Ιουν. διά Ροζάριο
"Εδίσων	'Εθνικής	96	1103	άνεχ. N. Γέρχην 18 καὶ Βοστώνην 19 Ιουν. διά Πειραιά
Ειρήνη, τάνκ	Α. Καλλιγά καλπ.	09	4009	εἰς Φερνάντο Νορόνχα 20 Ιουν. διά Ρομανίναν Ιουν. 30
Ειρήνη Κυριακίδην	N. Γ. Κυριακίδη	22	3781	έφθ. Δουγκίρην 22 Ιουν.
Ειρήνη Ν. Ράλλια	N. Δ. Ράλλια	08	3860	άνεχ. Κάρδιφ 16 Ιουν. διά Μπουένος "Αύρας
Ειρ. Σ. Εμπειρίκου	Στ. Εμπειρίκου	27	4164	έκρηστ. εἰς Κατσαλλακάρε 28 Ιουν.
'Ελέγκω Α. Κυδωνιέως	Π. Κυδωνιέως	02	4162	έφθ. Νεκότακ 14 Ιουν. φορτώνει:
'Ελένη	A. Καλλινίκου	18	5655	άνεχ. Μπάριαν Μπάλγκαν 12 Ιουν. διά 'Ελλάδα
'Ελένη	Δ. Λόδης	01	1882	εἰς Κάλιξ από 6 Ιουν.
'Ελένη Γ. Εμπειρίκου	Στ. Εμπειρίκου	05	3919	εἰς Νικόλαϊρ 16 Ιουν. υπό φόρτωσιν
'Ελενθ. Κ. Βενιζέλος	έτ. «Χίος» Α.Ε.	98	4572	διήλθε Σύρον 22 Ιουν. εἰς Ρούμην. διά Wesser
'Ελισάβετ	άδ. Μαζαράκη	22	3553	άργει Πειραιά 30 Ιουν.
'Ελλην	Στ. Εμπειρίκου	13	4557	"Ιδε: «Φλωρεντία Σ.»
'Εμμ. Σταυρούδης	Κα Σταυρούδη	03	4391	άνεχ. Αμβέρσα 9 Ιουν. διά Ροζάριο
"Ενωσις	'Ανδρέου καὶ Αγγελή	03	4371	άνεχ. Τέρτιο 15 Ιουν. διά Βοστώνην 19 Ιουν. διά Πειραιά
'Ερηνούλλα	N. Τσατσόμοιρου	05	2715	άνεχ. Επίκλητη 26 Ιουν. διά Ροζάριο
'Ερμούπολις	E. Βασιλικοῦ	06	3594	άνεχ. Μπάρια 26 Ιουν. διά Ηλέιτ
Εναγγ. Μ. Διακάνη	Δ. Μ. Διακάνη	03	2876	έφθ. Σύρον 26 Ιουν. διά Ηλέιτ
Εναγγελία Τόγια	έτ. Κ. Τόγια	97	3022	άνεχ. Σέτταν 20 Ιουν. διά Σκιν Λουτ (Ροδανού)
Ενάγγ. Νεόφυτος	Γ. Νεόφυτος	06	4432	άκρηστ. Πειραιά γατινόθρ. 30 Ιουν.
Ενανδρος	M. Βαλμάρ	98	3543	άργει Χίον 30 Ιουν.
Ενύγενα Καμπάνη	Γ. Ν. Εμπειρίκου	98	3470	άνεχ. Μπάρια 13 Ιουν. διά "Αγ. Βικέντιον
Ενύγενα	άδ. Λιβανοῦ	15	3687	εἰς Θενίκην 18 Ιουν. 'Εκρ. γατινόθρ.
Εύγ. Μ. Γουλανδρή	B. καὶ I. Κουτσούκος	03	3276	έφθ. Πειραιά 27 Ιουν. εἰς Ρωσίαν
Εύγ. Μ. Μύλωνα	Θ. Μύλωνα	01	5148	έφθ. Αργοστόλ. 8 Ιουν. 'Αργειτ 30
Εύγ. Σ. Εμπειρίκου	Στ. Εμπειρίκου	20	4862	άργει Πειραιά 30 Ιουν.
Εύγ. Χανδρή	I. Δ. Χανδρῆ	22	5108	έφθ. Καλάμης 13 Ιουν. Παράμενα 30
Εύτυχια	Γ. Βεργωτή	13	5123	διήλθε Πειραιά 22 Ιουν. διά Ηλέιτ
Εύτ. Βεργωτή	Γερ. Βεργωτή	09	2993	άργει Πειραιά 30 Ιουν.
Ζαννες Γούναρης	άδ. Γούναρη	07	4407	έφθ. Μπουένος "Αύρας 30 Ιουν.
Ζαννης Λ. Καμπάνης	κληρον. Λ. Καμπάνη	20	5298	άργει Πειραιά 30 Ιουν.
Ζαζαριώτα	Γ. Λυκιαρδοπούλου	06	4615	διήλθε Πειραιά 17 Ιουν. διά 'Αμβούργον

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυπ.	Τόν. Γκρός	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΕΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Ζηνοβία Ζύλδα Αμπατιέλλου τάνκ	έπ. «Μεχαλινού» Γ. Ε. Αμπατιέλλου	06 20	2947 1138	άργει Πειραιά 30 Ιουν. έπωλήθη έν δημοπρασία εἰς "Αγγλους
Ηλίας Γ. Κουλουκουντής Ήρων	έπ. «Ατλαντικός» Χρ. Γ. Σορώτου καὶ Σιά	11 06	4861 1516	έφθ. Αμπατερντάρι 9 Ιουν. Ηπρέμενε 20 ηπὸ ἐκφρότ. Κατάνη 24 Ιουν Συνεχίσει Μάλταν
Θάσος Θεμιστοκλῆς Θεόδωρος Θεμώνη Θέτις Θέτις εκ Ίω. Λύρας Θησεύς Θράκη Θρασύβουλος	Πατριωτικής Έθνικής Α. Καλλινίκου «Κάσσος» Α.Ε. Ε. Χατζηλίκης Ίω. Κ. Λύρα Μ. Κουλουκουντή ^η Πατριωτικής Α. Βογιατζήδη	19 07 99 29 30 19 99 17 12	1565 5956 5660 3875 4123 2120 3768 982 3693	εἰς Κολόν 20 Ιουν. άργει Αμπελάκι απὸ έπιδην ἀνεχ. Μπ. "Αὔρας 16 Ιουν. διὰ Τενερίφφαν (διατ.) έκφροτ. εἰς Σάντος Ιουν. 25 έφθ. Γένοβαν 20 Ιουν. ἀνεχ. Πειραιά 24 Ιουν. διὰ Ρωσίαν άργει Σύρον 30 Ιουν. άργει Πειραιά 30 Ιουν. έφθ. Ροζάριο 15 Ιουν.
Ιάκωβος Ιάσων Ιθάκη Ιθανος Ιονία Ιρις Ισιδώρα Ισίδ. Κοντογιάννης Ισιμήνη Ιωάννης Ιω. Βάττης Ιω. Ε. Γιανναγάς Ιω. Καρρός Ιω. Κορκόδειλος Ιω. Λύρας Ιω. Νομικός Ιω. Π. Γουλανδρής Ιω. Φράγκος	Γ. Αγγελίδη Άλεξάτου κλπ. Σ. Βλασσοπούλου Γ. Δρακούληη Π. Χατζηλίκη Ν. Αντωνίου Γ. Ν. Κονδύλη Στυλ. Κοντογιάννης ἀδ. Βελόνια καὶ Σιά Δ. Δάμπαση Θεοφ. Βάτηη έπ. «Κάσσος» Α.Ε. ἀδελ. Καρρά Π. Κορκόδειλος Ίω. Κ. Λύρα Α. Νομικοῦ ἀδ. Γουλανδρή ^η Μάρκ. Φράγκου	01 90 11 06 08 00 00 18 90 09 12 07 17 05 19 99 10 02	2107 1083 4083 4070 3742 1106 3899 365 2399 3667 4418 4646 3527 4071 2120 610 3750 3442	ἀνεχ. Κατάνη 20 Ιουν. διὰ Ραδίνναν "Ιδε: «Μαριάννα» έφθ. Ιθάκην 4 Ιουν. ἀργει 30 εἰς Δύονεζην ηπὸ φόρτωσιν 30 Ιουν. εἰς Μπουένος "Αὔρας 25 Ιουν. ἀργει Ηπειρωτά 30 Ιουν. ἀργει Πειραιά 30 Ιουν. εἰς πλάκας Ελλάδος-Δουνάδεως εἰς πλάκας Ελλάδος-Αδριατικής ἀργει Σύρον 30 Ιουν. εἰς Αμβούργον 30 Ιουν. Συνεκρ. 13 Ιουν. ἀνεχ. Ροζάριο 11 Ιουν. διὰ Λάζ. Πάλμας έφθ. Τενερίφφαν 21 Ιουν. εἰς Ηπειρωτά 30 Ιουν. ηπὸ φόρτωσιν διὰ Ρόττερνταρ "Ιδε «Θέτις» εἰς πλάκας Ελλάδος-Μάλτας έφθ. Νιούκαστορ 20 Ιουν. φορτώνει διὰ Ηπειρωτά διῆλθε Μαδέρας 18 Ιουν. διὰ Πλέϊτ
Κ. Κτιστάκης Κ. Λύρας Κ. Χατζηπατέρας Καθαρὰ Καλαφάτης Καλλιόπη Καλούνδω Καλυψώ Βεργωτή Καπετάν Στρατής Καρδάμυλα Κάρολος Κάρος Κάτε Κάτε Κατερίνα Κατερίνα, τάνκ Κατίγκω Κατίνα Κατίνα εκ Δέσπω Κέιπ Κόρσο Κίμωλος Κλεάνθης Κλεοπάτρα Κοριάννα Κωνστ. Κουτσοδόντης Κώστας Κωσταντή Κωστής	Γ. Κτιστάκη Π. Λύρα Κ. Χατζηπατέρα Γ. Καραδία Κ. Καλαφάτη Δ. Πατέρα Γ. Ασημησίη Γερ. Βεργωτή ^η Δ. Κουμπῆ ἀδελ. Μέληη Δ. Λογοθέτη έπ. «Κάσσος» Α.Ε. Ν. Αυκτιαρδοπούλου Φ. Πανᾶ Γ. Μ. Κουλουκουντή κλπ. Ι. Γαλάνη Κ. Χατζηπατέρα Γ. Γρέγου Ι. Δ. Χανδρή ^η 'Αθ. Κουλούρια καὶ Κ. Ξένου Παπαδημητρίου Δ. Βογιατζήδη ^η ἀδ. Μάντακη ^η Α. Μπεκατώρου ^η Α. Κ. Κουτσαρόντη ^η Π. Σταυρούλοπούλου & Σιά ^η Δ. Πατέρα Κ. Λεμοῦ καὶ Σιά ^η	07 02 09 91 17 10 04 18 06 05 00 96 07 18 98 00 87 96 04 04 99 05 89 11 07 99 04 11 07 99 04 07 05	4291 3091 4344 2661 4213 4948 4921 5686 3547 3563 3308 4875 5197 3089 3147 2495 2578 4649 1819 3890 2455 4153 3900 5170 4160 1346 4316 2426	ἀνεχ. "Εμπειρ. 21 Ιουν. διὰ Ρίον Ιανέρων ἀργει Ηπειρωτά 30 Ιουν. ἀργει Ηπειρωτά 30 Ιουν. Επισκ. ἀργει Ηπειρωτά 30 Ιουν. διῆλθε Γιδραλάταρ 10 Ιουν. διὰ Μπ. "Αὔρας ἀνεχ. 23 Ροζάριο καὶ Μοντεβίδεο 27 Ιουν. δι' "Αγ. Βικέντιον διῆλθε Λάζ. Πάλμας 22 Ιουν. διὰ Ηπειρωτά έφθ. Αργοστόλ. 22 Ιουν. ἀργει 30 έκφροτ. εἰς Αμέρισκην Ιουν. 28 ἐναυλόχει εἰς Ramallo 18 Ιουν. έφθ. Βηρυττόν 25 Ιουν. έφθ. Σάν Νικολάς 19 Ιουν. φορτώνει διῆλθε Γιδραλάταρ 20 Ιουν. διὰ Key West ἀνεχ. Βενετίαν 22 Ιουν. διὰ Κεφαλληνίαν εἰς Γαλάτα 20 Ιουν. (διὰ Μπόναν-Καζαμπλάγκαν) εἰς πλάκας Κωνσταντίνης-Καζαμπλάγκαν έφθ. Νοδορωσίσκην 19 Ιουν. φορτώνει φορτώνει εἰς Νοδορωσίσκην Ιουν. 22 ἀνεχ. Βιτόνι 27 Ιουν. δι' Ιταλίαν φθίνει Ελλάδα 3-4 Ιουν. ἐκ Καναδᾶ ἀργει Ηπειρωτά 30 Ιουν. διῆλθε Λάζ. Πάλμας 22 Ιουν. διὰ Πλέϊτ ἀργει Ηπειρωτά 30 Ιουν. ἀνεχ. Μπάλκιαν Μπλάγκαν 15 Ιουν. διὰ Τενερίφφαν έφθ. Μπουένος "Αὔρας 14 Ιουν. (Φορτ. δι' Αδριατ.) έφθ. Ηπειρωτά 27 Ιουν. ἐκ Ρουμανίας εἰς Σάρον 25 Ιουν. έκφροτ. σίτον εἰς Σαρίανούπολιν 26 Ιουν. ηπὸ φόρτωσιν εἰς Μαριαννούπολιν 26 Ιουν. φορτώνει
Λέανδρος Λουκία, τάνκ	Γιάνν. Χατζηπατέρα Ι. Μαυρή καὶ Σιά	01 10	3298 2143	έφθ. Βενετίαν 28 Ιουν. Εκφροτώνει ἀργει Κων(η)πολιν 30 Ιουν.
Μαίνητ δφ Σάμος Μαίρη N. Μαϊώτις Μάκης Μαραθών Μαργαρίτα Μαρκάτης Μαριάννα εκ Ιάσων Μαρία Μαρία Μαρία M. Διακάνη Μαρία N. Ρούσσου Μαρία Νομικοῦ Μαρία Π. Συλλά Μαρία Σταθάτου	Α. Κουλούθρου Δημ. Πατέρα Α. Συνοδηνού Ε. Κ. Βλασσοπούλου Μ. Χρουσάκη Γεωργαΐδη καὶ Σοφιανοῦ Ε. Μάρκου Βελόνια καὶ Σιά Σ. Βλασσοπούλου Κ. Λεμοῦ Σ. Περή κλπ. Μ. Διακάνη Κυρ. Βενιζέλου Κα. Νομικοῦ Μ. Καρρά Δ. Σταθάτου	01 09 88 06 05 89 04 90 07 01 00 10 09 09 02 19	1190 4330 1709 3546 3876 2187 4229 1083 4225 3090 1216 4362 3729 1165 3254 5229	ἀργει Ηπειρωτά 30 Ιουν. διῆλθεν "Αγ. Βικέντιον 26 Ιουν. (διατ. ἐν πλῷ) εἰς Μαριαννούπολιν 20 Ιουν. ηπὸ φόρτωσιν ἀργει Ηπειρωτά 30 Ιουν. ἀργει Αμπατερντάρι 30 Ιουν. εἰς Κω(η)πολιν 20 Ιουν. ἀνεχ. Μπ. "Αὔρας 12 Ιουν. δι' "Αγ. Βικέντιον ἀργει Ηπειρωτά 30 Ιουν. φθίνει Λονδίνον 6-7 Ιορδίου. ἀνεχ. Σάντα Φέ 2 Ιουν. δι' Αγγλ.-Κόντινεντ ἀργει Χίον 20 Ιουν. ἀργει Σάρον 30 Ιουν. έφθ. Ηπειρωτά 24 Ιουν. "Αργει εἰς Γαλάτα 20 Ιουν. (διὰ Σπέτσιαν κλπ.) έφθ. Μπάρι 21 Ιουν. διῆλθε Πόρτ Νατάλ 19 Ιουν. διὰ Ντεκέρ

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	"Έτος Ναυπ.	Τόν. Γκρός	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΕΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Μαριγώ Λ.	Ν. Λύρα	02	4146	άνεχ. Ρόττερνταμ 16 Ιουν. διά Βενετίαν
Μαρρούττα	Ν. Εύσταθίου	06	4660	έκφρατ. εἰς Ἀλγάριον Ιουν. 25
Μαριέττα Νομικοῦ	Π. Νομικοῦ	82	1834	ὑπό φόρτ. εἰς Μαριαννούπολιν 30 Ιουν.
Μαριόγκα Δ. Θερμιώτη	ἀδελφή Κιράτα	04	4784	έφθ. Gdynia 22 Ιουν. Φορτώνε:
Μαριόγκα Ι. Γουλανδρῆ	ἀδ. Γουλανδρῆ	05	3904	άργει Πειραιά 30 Ιουν.
Μαριόγκούλα	Π. Γουλανδρῆ καὶ Σία	01	3540	άργει Πειραιά 30 Ιουν.
Μαρούνικ Πατέρα	Δ. Πατέρα	17	4269	έφθ. Κάρδιφ 23 Ιουν.
Μαρούνικα	ἀδ. Πρωτού	12	4307	άνεχ. Ροζάριο 6 Ιουν. διά Λάζ Πάλμας (διατ.)
Μαρούσιω	Ν. Μ. Πιάτσκου	02	4152	άργει Σύρου 30 Ιουν.
Μαρούσιω Κουλούθρου	Α. Μ. Κουλούθρου	07	3556	εἰς μεταφ. Ἀρχαγγέλου-Αγγλίας (ξυλεία)
Μαρούνικ Β. Πολέμη	Α. Β. Πολέμη	06	3732	ἐν πλῷ ἐκ Ny Kavleby (26 Ιουν.) διά Κάρδιφ
Μασαλιώτις	Θ. Λιαρούτσου	99	4076	άργει Σπάτες 30 Ιουν.
Μαστραντέρας	Μαστραντέρα καὶ Σιμεωνίδη	01	3281	άνεχ. Σάνη Νικολάς 14 Ιουν. διά Λάζ Πάλμας
Ματθαίος	Π. Μ. Λόρης	04	2134	έκφρατ. Πειραιά γατάνθρ. Ιουν. 30
Ματρόννα	Ν. Βογιατζήδη	02	2846	άργει Πειραιά 30 Ιουν.
Μεμάς	Α. Βεργωτῆ	00	4359	διήλθε Λάζ Πάλμας 27 Ιουν. (διατ. ἐν πλῷ)
Μέντωρ	Γ. Δρακούλη	02	3050	έφθ. Βεγγάζην 10 Ιουν.
Μερόπη	Κ. Καλαφάτη	11	4181	διήλθε Γιβραλτάρ 8 Ιουν. διά Μπ. "Αὔρες
Μεσαδούρι	Α. Κεράνη	98	3550	φθάνει Weser 1-3 Ιουλ.
Μηνᾶς	'Εμίρη καὶ Γερογιάννη	01	3004	άργει Πειραιά 30 Ιουν.
Μίνα Ε. Τρικόγλου	'Ελευθ. Τρικόγλου	15	4273	άνεχ. Σάντα Φέ 18, Martin Garcia 21 Ιουν. διά Αιμιλέρουν
Μιχαήλ	Δ. Λογοθέτη	05	3049	έφθ. Γένοβαν 20 Ιουν.
Μιχαήλ Ε. Γιανναγάς	Ν. Μ. Γιανναγά	01	3319	διήλθε Γιβραλτάρ 10 Ιουν. διά Μπ. "Αὔρες
Μιχαήλ Ε. Τρικόγλου	Ε. Τρικόγλου	99	3044	έγκατελείφθη εἰς τὰς ἀσφαλείας λόγῳ ζημιῶν
Μιχαήλ Λ.	Ι. Λιδανοῦ	13	4160	εἰς Ρίον Ινδίων 30 Ιουν.
Μιχαήλ Λ. Εμπειρίκος	Στ. Εμπειρίκου	18	5202	άνεχ. Σίδεν 22 Ιουν. διά Πειραιᾶ
Μιχαήλ Ν. Μαρῆς	Ν. Μαρῆ	99	3926	άργει Σύρου 30 Ιουν.
Μιχαλάκης	Ν. Εύσταθίου καὶ Σία	04	3146	έφθ. Κάρδιφ. 21 Ιουν.
Μιχάλης Πουτούνς	Π. Μ. Πουτούνς	00	3672	διήλθε Φερνάντο Νοσόγχα 19 Ιουν. διά Ντακάρ
Μιχαλίδης Συλλάς	ἀδ. Συλλάς	06	3828	εἰς Μπουένος "Αὔρες 24 Ιουν.
Μίμης Χ ανδρῆς	Ι. Δ. Χανδρῆ	92	1630	άνεχ. Νοζορωσίσκην 28 Ιουν. διά Μπάρ:
Μονάρχης	Γ. Χρουσάκη	94	3457	άργει Πειραιά 30 Ιουν.
Μονίτωρ	Σ. Φαρκούχη	06	3704	άργει Πειραιά 30 Ιουν.
Μωρηᾶς	Σ. Φαρκούχη	02	3734	διήλθε Ντούτζενες 23 Ιουν. διά Ρόττερνταμ έφθ. 24
Ναγδός	ἀδ. Λιδανοῦ	10	4111	άνεχ. Βενετίαν 16 Ιουν. διά Όράν-Ρίθερ Πλέιτ
Ναύαρχος Γ. Σαχτούρης	Π. Σαχτούρη	02	1953	άργει Πειραιᾶ 30 Ιουν.
Νάρκισσος	Γ. Ν. Στεφάνου	06	4313	άνεχ. Μασσαλίαν 7, Γιβραλτάρ 12 Ιουν. διά Αργεντινήν
Ναυτίλος	Δ. Ι. Γουλανδρῆ	04	3531	εἰς Μπάρρου 30 Ιουν.
Νέα Τύχη	Στ. Φαφαλίσι	12	3451	ex «Maid of Syria» Παρελήφθη εἰς Τάν
Νεράϊδα εκ Αμαζών	Μ. Χρουσάκη	03	2759	εἰς μεταφοράς Ἀρχαγγέλου-Αγγλίας (Ρωσ. ξυλεία)
Νεφέλη	ἀδ. Κουτσούκου	97	3743	άνεχ. Μπουργκάς 15 Ιουν διά Αιμιλέρουν
Νήσιον	Α. Ι. Καλλινίκου	05	4274	άνεχ. Κάρδιφ 24 Ιουν. διά Ιμπίκου
Νηρεύς	Α'. Χατζηλίτα	13	6694	άνεχ. Γκαλάνεστον 10 Ιουν. διά Αμστερνταμ-Ρόττερνταμ
Νηρίτος	Γ. Δρακούλη	07	3854	διήλθε Ντακάρ 10 Ιουν. διά Αγγλ.-Κόντ.
Νίκη	Α. Βογιατζήδη	17	958	(διατ. ἐν πλῷ) εἰς Πειραιά 30 Ιουν.
Νικοκλής	Ν. Γ. Μωραΐτη	21	3576	άργει Σύρου 30 Ιουν.
Νίκος	Α. Γρυπαίου	14	3892	άνεχ. Μπάρρου 24 Ιουν. διά Ρίθερ-Πλέιτ
Νίκος Βαλμάδης	Σ. Ν. Βαλμάδη	01	3920	άργει Μασσαλίαν 30 Ιουν.
Νίκος Μάρκου	Ε. Μάρκου	12	4235	εἰς Μπουένος "Αὔρες 24 Ιουν.
Νικόλαος	Ν. Δ. Βούλγαρη	01	3634	άργει Σύρου 30 Ιουν.
Νικόλαος	ἀδ. Ηπίττα	80	1302	ούπο φόρτος. εἰς Πειραιᾶ 30 Ιουν.
Νικόλαος Αθανασούλης	κληρ. Αθανασούλη	01	3572	άργει Πειραιᾶ ἀπό έτον
Νικόλαος Νομικός	Δ. Νομικοῦ	99	625	έφθ. Πειραιᾶ 25 Ιουν.
Νικόλας	Β. Σ. Φωσολόμου	10	4510	άνεχ. Σουλιάν 12 Ιουν. διά Ρόττερνταμ, Κλήιν 17
Νικόλας Αγγελος	Ίω. Αγγέλου	12	4351	άνεχ. Γένοβαν 16, Γιβραλτάρ 22 Ιουν. διά Πλέιτ
Νικόλας Πατέρας	Ν. Πατέρα	06	3435	άργει Χίον 30 Ιουν.
"Ομηρος	Λεων. Σπινάρη	84	1366	έπο φόρτωσιν εἰς Γαλάτα: 30 Ιουν.
Οινοδύσιος	Ν. Πατέρα καὶ θίδην	04	5804	ἐν πλῷ 30 Ιουν. διά Μπουένος "Αὔρες
Ούρανία	Π. Αντόππα	03	3064	έβυθισθη κατόπιν συγκρούσεως
Π. Μαργαρώνης	Δημ. Μαργαρώνης	13	4979	έφθ. "Αδονιμούθ 22 Ιουν.
Παναγής	Ν. Λυκιαρδοπούλου	20	5187	άνεχ. Μπάρρου 25 Ιουν. διά Χαϊφφαν
Παναγής Βαλλιάνος	Α. Σ. Βαλλιάνου	04	2980	έφθ. Βηρυττόν 22 Ιουν.
Παναγής Μ. Χαδούλης	Ι. Η. Χαδούλη	07	3821	έφθορτ. εἰς Τόρρε Ανουντεζτα 25 Ιουν.
Πανορμίτης	Ι. Λυγίζους κλπ.	05	4327	έφθ. Ντακάρντ 15 Ιουν.
Παντελής	ἀδ. Παντελῆ	91	2411	φορτ. εἰς Ρωσίαν ξυλείαν, Ιουν. 30 διά Ιταλίαν
Παπαλεμός	Γ. Α. Γεωργιλῆ	10	3748	διήλθεν "Αγ. Βικέντιον 22. Ιουν. διά Αγγλ.-Κόντινεντ
Παρθενών	ἀδ. Πειθῆ	08	3189	διήλθε Γιβραλτάρ 21 Ιουν. διά Αλεξάνδρειαν
Πάρος	Κρητικοῦ	94	951	άργει Σέπταν 30 Ιουν.
Πελαγία	Στυλ. Καστάνου	05	3157	έκφορτονει εἰς Βενετίαν 30 Ιουν.
Περράκης Λ. Καμπάνης	κληρ. Λ. Καμπάνη	10	3584	άνεχ. Ροζάριο 23 Ιουν. διά Λάζ Πάλμας
Περσεύς	έτ. «Ατλαντικός» Α.Ε.	06	4852	άνεχ. Ρίον Ινδίων 21 Ιουν. διά Μοντεβίδεο
Πεταλού	Μαρζή Εμπειρίκου	17	5126	έφθ. 21 Ιουν. διά Αμβέρσαν-Περατώνει τὴν έφθ. 21 Ιουν.
Πετρολίνα, τάνκ	Τ. Κυρτίλλου	10	579	έκφορτονει εἰς Βενετίαν 30 Ιουν.
Πέτρος Νομικός	Π. Νομικοῦ	93	2522	άνεχ. Ροζάριο 23 Ιουν. διά Ρωσίαν
Πηλεύς	Ε. Χατζηλίτα	28	4695	άνεχ. Λισσαδόνην 17 Ιουν. διά Οδηγρασόν, Γιβραλτάρ 19
Πλαταιάι	Γ. Γρέγου	97	3039	άνεχ. Ροζάριο 2 καὶ Μοντεβίδεο 6 Ιουν. διά Ντακάρ (διατ.)
Πολέμης	Κ. Α. Πολέμη	09	1457	έφθ. Βενετίαν 16 Ιουν.
Πόλι έκ Θράκη	έτ. «Κάσσος» Α.Ε.	97	2861	εἰς Βασιλίαν 20 Ιουν. ὑπό φόρτωσιν
Πολέκτωρ	Γ. Δρακούλη	14	4077	εἰς Γαλάτα: 20 Ιουν. (διά Θ)νήκην, Βόλον, Πειραιᾶ
Πολύμνια	Ε. Μιχαλιτσιάνου	07	4937	άνεχ. Τάιν 20 διά Γένοβαν
Πόντος	Γ. Γράσσου	12	4013	
Πόπη	Μ.χ. Βερνίκου	96	1594	
Ποσειδών	Κυρ. Βενιζέλου	09	3895	

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος Ναυπ.	Τόν. Γιρός	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΕΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Πειραιάς	έτ. «Κάσσος» Α.Ε.	07	3823	εἰς Μπουένος "Άρες 21 Ίουν.
Προφήτης Ηλίας	Ε. Ξενίδης και Σία	79	1169	όργει Χίον 28 Ίουν. έναντι λάθη
Πρωτεύς	έτ. «Ατλαντικός» Α.Ε.	06	4081	διάδεινος Φερνάντο Νορδίνη 19 Ίουν. διάλ. Λονδίνον φθάν. 6 Ίουλ.
Πρώτος	Γ. Ν. Λουλούδη	03	1171	διάδεινος Κ)λιν 23 Ίουν εκ Βρετανίας διάλ. Ντίρναν
Πυθέας	Ι. Γαλάκη	02	3028	όργει Πειραιά 30 Ίουν.
Πύτα	Γ. Παναζ	01	2495	διάδεινος Λαζαρίου 8 Ίουν. εἰς Larymna 20 φορτώνει
Πύτα Χανδρή	Ι. Δ. Χανδρή	90	1217	εἰς Πειραιά 30 Ίουν.
Ρόκος Βεργωτῆς	Γερ. Βεργωτή	19	5637	έφθ. Τόρρες Αγγουστούσια 19 Ίουν. έκφ.
Σαπφώ εκ Ίο. Πατέρας	νίκην Ν. Πατέρα	07	3874	άργει Χίον 30 Ίουν.
Σαρωνικὸς	Μαρή Εμπειρίκου	12	3548	άνεχ. Πένναρθ. 20 Ίουν. διάλ. Πειραιά
Σόκομπελ. τάνκ	έτ. «Σόκομπελ»	30	1654	έφθ. Πειραιά 24 Ίουν.
Σοφία Θεοδωροπούλου	Π. Θεοδωροπούλου	99	1518	φθάνει Δούναβης 10-15 Ίουλ. εκ Ζοργκούλιδαν
Σούνιον	Μαρή Εμπειρίκου	19	3054	εἰς πλόας "Αρχαγγέλος—Αγγλίας (τάξης-τούρτερ)
Στάμος Φασαλίες	Σ. και Δ. Φασαλίες	06	3990	έφθ. "Αρμπιρίγιαν 23 Ίουν.
Στάθης Α.	άδ. Αποστολοπούλου	81	987	εἰς Πειραιά 28 Ίουν. έκφορτώνει
Στέφανος Κωστομένης	Ε. Κουλουκουντή	11	5409	διάδεινος Ριζερλάτερ 13 Ίουν. διάλ. Μπ. "Άρες
Στρατής	Μ. Κυθωνιάς	05	3893	έκφορτ. εἰς Χριστιανούδην 20 Ίουν.
Στύλι ανή	άδ. Πειραιά	93	1828	έκφορτ. εἰς Σπαλάτον Ίουν. 20
Στυλιανός	Π. Σ. Αντούππα	04	3564	διάδεινος Κίελον 26 Ίουν. εκ Δάντσιγκ διάλ. "Λεριατικήν
Στυλιανός Κουτσοδόντης	Α. Κ. Κουτσοδόντη	05	3076	διάδεινος Όρχην 21 Ίουν. διάλ. Δάντσιγκ
Τάκης	Π. Σ. Αντούππα	04	1698	φορτ. εἰς Νοβορωσίσκην 18 Ίουν.
Τερέζα Κοντογιάννη	Κοντογιάννη	89	761	Θά φορτ. εἰς Δούναβην (Ιούλιον) διάλ. "Ελλάδας
Τηνύς	Γ. Φ. Ανδραΐδη	00	3606	εἰς Βουλώνην 22 Ίουν. έκφορτ.
Τηλέμαχος	Γ. Δρακούλη	11	3562	διάδεινος Κ)λιν 7 Ίουν. διάλ. Νάντην
Τίμιος Σταυρός	Β. Λιθινού	02	3564	άνεχ. Πειραιά 20 Ίουν. Κ)λιν 23 διάλ. Ρωσίαν
Το - Κόμα	Α. Κωνσταντινίδη	05	3721	έκφορτ. εἰς Esbjerg Ίουν. 28
Τρίαντα	Γ. Λευστής και Μ. Γεωργίλη	00	4358	έφθ. Πειραιά 15 Ίουν. έκφ. γιατίνθρ.
Τρίτων	Γ. Γράτσος	14	4211	διάδεινος Τενερίφερα 20 Ίουν. διάλ. Βορδέ
Τουροπονάς	Κ. Α. Τσιροπονιάκη Μιού	14	3895	έκφορτ. εἰς Σάρον 30 Ίουν.
Τόνιος Χανδρής	Ι. Δ. Χανδρή	04	2689	άνεχ. Μαριανούπολιν 26 Ίουν. διάλ. Ρούν
Τύρα	Γκ. Κουλούρα	00	3513	έκφ. Πειραιάς γιατίνθρ. Ίουν. 30
Τύρασος	Α. Κουλούρα και Κ. Ξένου	02	4476	έκφ. Πειραιάς σιτον. Ίουν. 30
Φαίθων	άδ. Αιδανού	13	4168	διάδεινος Γ.θραλτήρ 30 Μαΐου διάλ. Πλίτες
Φαίδων	Π. Άλεξανδρου και Σία	89	1882	Εἰς Σουάζ 18 Ίουν. θά φορτ. εἰς Δούναβην (Ιούλ.)
Φανερωμένη	Α. Βλαχάκη	08	3501	άργει Σάρον 30 Ίουν.
Φιλομήλα εκ Μαρίκα	Σ. Καταπόδη	98	3175	άνεχ. Βορέλιν 16 εἰς Ραδεννίνη 18 Ίουν. θόδ. έκφ.
Φλοίσβος	Κ. Α. Βογιατζήγλου	81	746	άργει Πειραιά 30 Ίουν.
Φλωρεντία Σ. εκ Δωρούθ.	97	2024	άνεχ. Κάρδιτρ 19 Ίουν. διάλ. Βίλον	
Φραγκούλα Β. Γουλανδρή	άδ. Γουλανδρή	18	5304	έκφορτ. Πειραιάς σιτηρά Ίουν. 30
Φωτεινή Καρρά	άδ. Καρρά	08	4396	διάδεινος "Αγ. Βικέντιον 23 Ίουν. διάλ. Δουτζικίνην
Φώτης	Ν. Λυκιαρδοπούλου	12	3507	έκφορτ. εἰς Μπ. "Άρες Ίουν. 28
Φωφώ Μακρή	Π. Μακρή	03	1013	έκφορτ. εἰς Δεδαγάκτη Ίουν. 29
Φωνάρης	έτ. Ατλαντικός	07	2981	άργει Πειραιά 30 Ίουν. άποκ.
Χαδιώτης	έτ. «Κάσσος» Α.Ε.	29	4386	εἰς Μπουένος "Άρες 26 Ίουν.
Χαράλαμπος	Άντ. Γιαννουλάτου	01	4389	άνεχ. "Εμπειρία 28 Ίουν. διάλ. Πειραιάς
Χαράλαμπος Π.	Π. Ι. Πατέρα και Σία	07	4362	άνεχ. Όρχην 11 Ίουν. διάλ. Μπ. "Άρες (διπλ.).
Χέλλατος	έτ. «Κάσσος» Α.Ε.	14	3489	άνεχ. Χάμπτον Ρέδς 13 Ίουν. διάλ. Jucaro
Χίος	Σ. Περρή κ.λ.π.	88	1356	άργει Πειραιά 30 Ίουν.
Χλόη	Ν. Λυκιαρδοπούλου	99	5730	φθάνει Πειραιάς 1-2 Ίουλ. έξ. "Αργεντινής
Χριστίνα	Α. Βογιατζήδη και Σία	98	3438	άργει Σάρον 30 Ίουν.
Χριστόφορος	έτ. «Χίος» Α.Ε.	10	4109	άργει Πειραιάς 30 Ίουν.
Χρυσάνθη	άδ. Πατέρα	00	3217	εἰς Τάρκαντα 21 Ίουν. έκφ.
Χρυσάνθη Σταυρούδη	Ι. Σταυρούδη	90	2223	άργει Πειραιάς 30 Ίουν.
Χρυσή	Π. Ι. Γουλανδρή	13	5367	άργει Πειραιάς 30 Ίουν.
Ψαρά	Κ. Δ. Καλαφάτη	03	2907	άργει Πειραιάς 30 Ίουν.
Ψκεανία	Μ. Καρβέλη	07	4843	άνεχ. Βαλτιμέρη 19 Ίουν. διάλ. Λισσαβόνη
Ψκεανίς	Ι. Ταχιμαντζή	96	3471	έφθ. Νικολάεφ 23 Ίουν.
Ψρίων	έτ. «Χίος» Α.Ε.	96	3256	άργει Πειραιάς 30 Ίουν.
Ψρωπός	Μαρή Εμπειρίκου	13	3475	φορτ. 27 Ίουν. εἰς Δούναβην διάλ. Όρχην Ρότερνταμ και Λήφ.

(Της ίδιας η πύργος, τῶν «Ναυτικ. Χρονικῶν» και ἐκ τοῦ «Λόδως Λίστα»).

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΒΕΡΝΙΚΟΣ

ΝΑΥΑΓΟΣΩΣΤΙΚΑ - ΡΥΜΟΥΛΚΑ
ΟΙΚΟΣ ΙΔΡΥΘΕΙΣ ΕΝ ΚΩΠΟΛΕΙ 1889

Ρημουλκὶ κατάλληλα διὰ παντὸς εἰδούς Ρυμονίκησεις

Ελδικὰ ταχύπλοα σκάφη δι' ἐκδομάς.

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

ΝΑΥΑΓΟΣΩΣΤΙΚΑΙ ΕΡΓΑΣΙΑΙ ΡΥΜΟΥΛΚΗΣΕΙΣ ΑΝΟΙΚΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ S.S. "MIMΗΣ,"

Τὸ μεγαλύτερον καὶ ισχυρότερον Ἑλληνικὸν ναυαγο-

στικὸν.

Ἐφωδιασμένον μὲ τὰ τελείτερα ναυαγοσωστικὰ

μηχανῆματα Ἀντίτια 4,000 τόννων καθ' ὄρον.

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