

# NAYTIKA XPONIKA



1η Μαΐου 1933

Αρ. Φύλλου 57

# ΝΑΥΤΙΚΑ

# ΧΡΟΝΙΚΑ

## ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ Γ! ΑΡΙΘ. 57. = ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ = ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, 1 ΜΑΪΟΥ 1933

### ΤΑ ΒΑΛΚΑΝΙΑ ΚΑΙ Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΜΑΣ

Η σύγκλησις ἐν Ἀθήναις τὴν παρελθοῦσαν ἔβδομάδα τῆς συγκροτηθείσης ύπὸ τῆς III Βαλκανικῆς Διασκέψεως τοῦ Βουκουρεστίου εἰδικῆς ναυτιλιακῆς ἐπιτροπῆς, αἱ διεξαχθεῖσαι ἐν τῇ συσκέψει συζητήσεις καὶ τὸ ἐγκριθὲν, τέλος, ύπ' αὐτῆς καταστατικὸν τοῦ ναυτιλιακοῦ τμήματος τοῦ ἐν Κων(τ)όλει Διαβαλκανικοῦ Ἐπιμελητηρίου, ἀπετέλεσαν εὐλόγως ἀντικείμενον ιδιαιτέρου ἐνδιαφέροντος καὶ προσοχῆς τοῦ ἡλληνικοῦ ἐμποροναυτικοῦ κόσμου. Θὰ ἡτο παραλειψις, ἐὰν αἱ στῆλαι αὐταὶ δὲν συνεμερίζοντο τὸ δικαιολογημένον τῶν ναυτιλλομένων μας ἐνδιαφέρον. Εἶνε ἄλλωστε αἱ ἀρμοδιώτεραι νὰ κοίνουν τὴν ύπὸ τῶν πρωτεργατῶν τῆς Βαλκανικῆς συνεργασίας ἀνοιηφείσαν προσπάθειαν διὰ τὴν ναυτιλίαν, τοσοῦτον μᾶλλον καθόσον εἰς ἡλληνικὴν πρωτοβουλίαν ὁφείλεται ἡ προσπάθεια αὐτῆς.

Τῶν κοίσεών μας ὅδηγὸς θὰ εἴνε, ὅπως πάντοτε, ἡ ἀντικειμενικότης, οὐκοῦδος δὲ ἡ διὰ τῆς διαφωτίσεως ἐξυπηρέτησις τῶν καλῶς ἐννοούμενων τῆς ναυτιλίας συμφερόντων.

Εἶνε παγκοίνως γνωστὸν, ὅτι ἡ Ἑλληνικὴ Ἐμπορικὴ Ναυτιλία ἔχει ἀναπτυχθῆ δυσαναλόγως πρὸς τὰς εἰσιαγωγικὰς καὶ ἔξαγωγικὰς ἀνάγκας τῆς Ἑλλάδος καὶ ὅτι τὸ μέγιστον μέρος τῆς ἐργασίας τῆς πορίζεται ἐκ τῶν ἔνων ἀγορῶν. Κρατοῦσα μέχρι τοῦ Παγκοσμίου Πολέμου κυρίαρχον θέσιν εἰς τὰς ἑκ. M. Θαλάσσης καὶ Δουνάβεως μεταφορὰς καὶ εἰς τὴν κίνησιν τῆς Ἀνατολικῆς λεκάνης τῆς Μεσογείου, ὑπερχερῶθη μεταπολεμικῶς λόγῳ τῆς διαμορφωθείσης νέας καταστάσεως, τῆς ἐκριζώσεως τοῦ Ἑλληνικοῦ στοιχείου ἀπὸ τὴν M. Θαλασσαν καὶ τὰ ἔξαγωγικὰ κέντρα τῆς Μεσογείου καὶ τοῦ κλεισίματος τῆς Ρωσικῆς ἀγορᾶς, νὰ στραφῇ πρὸς ἄλλας μακρινὰς κατευθύνσεις εἰς ἀναζήτησιν φορτίων διὰ τὴν συντήρησίν της.

Τὸ κέντρον τῆς Ἑλληνικῆς ἐμποροναυτικῆς κινήσεως μετεποτίσθη εἰς τὸ Λονδίνον, τὰ φορτηγά μας μετέχουν ἡδη εἰς τὰς ὑπεροποντίους μεταφορὰς καὶ οἱ λιμένες τῆς Ἀργεντινῆς ὑποκατέστησαν τοὺς ωσσικοὺς διὰ τὴν ἔξεύρεσιν ναύλων.

Παράγων σημαντικὸς εἰς τὰς διεθνεῖς μεταφορὰς η σημαία μας στηρίζεται ἀκριβῶς εἰς τὴν ἐλευθερίαν τοῦ ἐμπορίου καὶ τῶν θαλασσῶν, εἰς τὴν ἰσοτιμίαν τῶν σημαίων εἰς δλους τὸν λιμένας καὶ δι' ὅλα τὰ σκάφη.

Οἱ προστατευτισμοὶ, αἱ διακρίσεις καὶ οἱ φραγμοί, ἔναντίον τῶν ὁποίων ἀγωνίζεται ἡ διεθνὴς ναυτιλία, ἀποτελοῦν, πρὸ παντὸς διὰ τὴν σημαίαν μας, θανασίμους ἔχθρούς, ἡ ἐπικράτησις τῶν ὁποίων, λαμβανομένης ύπ'

ὅψιν τῆς ἴδιαξούσης θέσεως τῆς ναυτιλίας μας, κινούμενης μακρὰν τῆς Ἐθνικῆς τῆς βάσεως, θέτει ἐν κινδύνῳ αὐτὴν ταύτην τὴν ὑπαρξίαν τῆς.

Ἡ χώρα μας ἀπολογούμενασα ἀνέκαθεν τὰς ἀρχὰς τῆς ἐλευθερίας τοῦ ἐμπορίου, δὲν παρέλειψε νὰ στηρίξῃ καὶ τὴν ἐμποροναυτικὴν τῆς πολιτικὴν εἰς τὴν ἀρχὴν τῆς ἐν ίσοτιμίᾳ πρὸς τὴν ἐθνικὴν, μεταχειρίσεως τῶν ἔνων σημαιῶν.

Καὶ κατὰ τὴν παροῦσαν ἀκόμη δυσχερῷ παμπήν, ὅτε ἡ ναυαγκάσθη εἰς τὴν δίνην τῆς παγκοσμίου οἰκονομικῆς πάλης νὰ προσφύγῃ καὶ αὐτὴ εἰς μέτρα προστατευτικά, ὁρθῶς δὲν ἀπέστη τῆς πλήρους ἐλευθερίας τῶν λιμένων τῆς δι' ὅλα τὰ πλοῖα καὶ οὐδὲν προστατευτικὸν τῆς ιδίας αὐτῆς ναυτιλίας μέτρον ἔθεσπισεν.

Ἄποδειξιν ἔλλειψεως στοιχειώδους συνέσεως θ' ἀπετέλει εἰὰν ἡ Ἑλλάς ἐγκαταλείπουσα τὴν ἐκ παραδόσεως τοιαύτην πολιτικὴν ἥθελε χωρήσῃ εἰς μέτρα δυνάμενα νὰ χαρακτηρισθοῦν ύπὸ τῶν ἔνων Κρατῶν, ὡς προστατευτικά τῆς ἐθνικῆς σημαίας. "Ἐχουσα αὐτὴν πλήρη ἐπίγνωσιν καὶ τῆς θέσεως τὴν ὅποιαν εἰς τὰς διεθνεῖς μεταφορὰς κατέχει ἡ ναυτιλία τῆς καὶ τοῦ ιδίου αὐτῆς συμφέροντος, δὲν πρόκειται νὰ διαπράξῃ τοιούτον ἀσύγγνωστον δόλοθημα, ποὺ θὰ ὑπενόμενε τὸ ναυτιλιακόν μας δημιούργημα.

Οἱ "Ἑλληνες ἐφοπλισταὶ ἀκριβῆ ἔχοντες ἀντίληψιν τῶν συνθηκῶν ύπὸ τὰς ὅποιας κινεῖται ἐπὶ τοῦ διεθνοῦς ἐπιπέδου ἡ ναυτιλία μας δὲν εἴνε νοητὸν ὅτι ἡμποροῦν νὰ εἰσηγηθοῦν εἰς τὴν Κυβέρνησιν ἢ τὸν ιδύνοντας τὸ ἡλληνικὸν ἐμπόριον μέτρα προτιμήσεως ἢ διακρίσεως ὀπωσδήποτε τῆς ιδίας ήμδων σημαίας. Τούναντίον θ' ἀντιδράσουν ἐνέργως εἰς τὴν ἀπίθανον περίπτωσιν τῆς θύενδήποτε προσφυγῆς εἰς μέτρα διακρίσεως καὶ προστατευτισμοῦ.

\* \* \*

Καθωρίσαμεν ἐπακριβῶς, πιστεύομεν, τὴν κατεύθυνσιν τὴν ὅποιαν ἐν συνεπείᾳ, ἄλλωστε, πρὸς τὴν μέχρι τοῦδε ἔξελιξιν τῆς ναυτιλίας τῆς, εἴνε ἐκ τῶν πραγμάτων ὑποχρεωμένην ν' ἀπολογούμενη ἐν τῇ ἀσκήσει τῆς ἐμποροναυτικῆς πολιτικῆς τῆς ἡ Ἑλλάς.

Ἡ διαβαλκανικὴ ναυτιλιακὴ συνεργασία ύπὸ τὴν ἔννοιαν τὴν καθοριζούμενην εἰς τὰ πορίσματα τῆς ἐπιτροπῆς τῆς Διασκέψεως καὶ τὸ σχέδιον καταστατικοῦ τοῦ ναυτιλιακοῦ τμήματος τοῦ Βαλκανικοῦ Ἐπιμελητηρίου Κων(τ)όλεως, τὸ ὅποιον ἐνέκρινεν, εἴνε πρόδηλον ὅτι ἀφίσταται τῆς βασικῆς ἀρχῆς ἐφ' ἣς ἐδράζεται ἡ ἐμποροναυτικὴ μας πολιτικὴ καὶ ἦτις δὲν εἴνε ἄλλη ἀπὸ τὴν

έλευθερίαν τῶν θαλασσών μεταφορῶν καὶ τὴν ισοτιμίαν τῶν σημαίων.

Ἡ συνεργασία μας εἰς τὴν λῆψιν ἐν τοῖς Βαλκανίοις μέτρων προστασίας τῶν ιδίων αὐτῶν σημαιῶν διὰ τῆς παροχῆς προνομίων καὶ διευκολύνσεων καὶ τῆς ἀποκαλύπτου προτιμήσεως ἐστω καὶ χάριν τῆς Ἑλληνικῆς ναυτιλίας, τῆς μόνης ἄλλωστε διαθετούσης ἐπαρκῆ χωρητικότητας, θὰ δημιουργήσῃ δυσχερείας καὶ θὰ ἔχῃ δυσαρέστους δί' αὐτὴν ταύτην συνεπείας.

Ἄπο μίαν τοιαύτην προστατευτικὴν πολιτικὴν, ὑπὸ τὴν παροῦσαν μάλιστα τραχυτάτην διεθνῆ ναυτιλιακὴν κοίσιν, μόνη ἡ Ἑλληνικὴ σημαία ἔξ οἄλλων τῶν βαλκανικῶν, ἔχουσα εύρειαν τὴν ἐπαφὴν τῆς πρὸς τὰς παγκοσμίους ἀγορὰς, θ' ἀποκομίσῃ ἀντὶ ὁφελημάτων ἀναποφεύκτους ζημιάς, ἀν καὶ τὰ ἔνα κράτη ἥθελον ἀκολουθῆση τὴν αὐτὴν ὑπὲρ τῆς διακρίσεως τῶν σημαιῶν των τακτικῆν.

Ἐνισχυτικὴ τῶν ἀπόφεων μας εἶνε ἡ πρόσφατος ἐκ Δανίας προειδοποίησις ἐκ τυχαίου ὅλως περιστατικοῦ, κατὰ τὸ ὄποιον ναυλωταὶ εἰς τὸ Πλέιτ δὲν ἐδέχθησαν τὴν προσφορὰν Δανοῦ πλοιοκτήτου διὰ τὴν μεταφορὰν φορτίου γεννημάτων εἰς Ἐλλάδα, μὲ τὴν δικαιολογίαν ὅτι οἱ Ἑλληνες παραλήπται ἔζητησαν ὅπως ἡ μεταφορὰ ἐνεργηθῇ δι' ἐλληνικοῦ φορτηγοῦ. Εἰς δημοσιεύσεις καὶ εἰς τὰς ναυτιλίας ἐφημερίδας τῆς Κοπεγχάγης καὶ εἰς τὸ Λονδίνειον «Fairplay» ὑπεμνήσθη, ὅτι ἡ Ἑλληνικὴ ναυτιλία μετέχει κατὰ τὰ 60—65 οὐραὶ εἰς τὸ σύνολον τῶν ἐκ Δουνάβεως, Μ. Θαλάσσης καὶ Πλέιτ διὰ Δανίαν μεταφορῶν καὶ ὑπεδείχθη, ὅτι ἡ Ἑλληνικὴ ναυτιλία ὑπὲρ πᾶσαν ἀλλην, ἐφ' ὅσον ἔχαρτάται ἀπολύτως ἐκ τῶν παγκοσμίων ἀγορῶν, ὁφείλει ν' ἀντιδράσῃ κατὰ τῶν περιορισμῶν καὶ τοῦ ἀσυνέτου προστατευτισμοῦ.

Ἐπανερχόμενον δὲ τὸ «Fairplay», τὸ ἔγκυρότερον αὐτὸ ἀγγλικὸν ναυτιλιακὸν δργανον, ἐπὶ τῆς ἐκ Κοπεγχάγης ἀνταποκρίσεώς του προσθέτει τὰ ἔντης χαρακτηριστικά:

«...Υποτίθεται ὅτι καὶ τὰ Ἀγγλικὰ πλοῖα θὰ ἔξαιρεθοῦν ἐπίσης καθὼς καὶ τὸ Δανικόν. Ἐνῷ εἶνε πράγματι πατριωτικὸν νὰ ἐπιζητοῦν οἱ παραλήπται τῶν φορτίων χῶρας τινὸς ὅπως ἡ μεταφορὰ ἐνεργεῖται διὰ πλοίων τῆς ιδίας των σημαιῶν, ἐστω καὶ ἀν ἀποκλείωνται ἔνα σκάφη, ἐγείρεται τὸ ζῆτημα κατὰ πόσον τοῦτο εἶνε συνετὸν ὑπὸ τὰς παρούσας περιστάσεις, λαμβανομένου ὑπὸ ὅψιν ὅτι μέγα ποσοστὸν τῆς Ἑλληνικῆς ναυτιλίας ἐργάζεται ἀποκλειστικῶς μεταξὺ ἔνων λιμένων. Δὲν θὰ ἡτο δύσκολον νὰ διατυπωθῇ ἀπὸ μέρους τῶν ἐκπροσώπων τῶν ἀγγλικῶν ναυτεργατικῶν ὁργανώσεων ἡ ἀξίωσις ὅπως ἀποκλεισθοῦν τοῦ ἐμπορίου τῆς Βρεταννικῆς Αὐτοκρατορίας τὰ ἔντης πλοῖα».

Ἄλλ' ἀνεξαρτήτως τῶν κινδύνων τοὺς ὄποιούς θὰ ἐδημιούργει μία τόσον φιλικὴ στροφὴ τῆς ἐμποροναυτῆς μας πολιτικῆς, ἔξεταστον εἶνε κατὰ πόσον καὶ ἐὰν νίσθετείτο ἐπισήμως ἀπὸ μέρους τῶν βαλκανικῶν Κρατῶν θετικὴ πρὸς τὴν ναυτιλίαν μας προτίμησις διὰ τῆς παροχῆς τῶν προνομίων, ποὺ προτείνει ἡ ναυτιλιακὴ ἐπιτροπή, θὰ ἡτο ἐπαρκῆς ὅπως ἀποδώσῃ οὐσιαστικὰ ὁφελήματα.

Οἱ εἰσηγηταὶ τῆς διαβαλκανικῆς ναυτιλιακῆς συνεργασίας δὲν ἀγνοοῦν βεβαίως, ὅτι ἡ σύνθεσις τοῦ ἐμπορικοῦ μας στόλου, ἀποτελούμενου κατὰ μέγα μέρος ἀπὸ φορτηγὰ «tramps» μεγάλης χωρητικότητος, προωρισμένα διὰ τὴν μεταφορὰν πρώτων ὑλῶν καὶ ἀκατεργάστων προϊόντων εἰς ὄγκωδεις ποσότητας, δέν ἐπιτρέπει τὴν εἰς σοβαρὸν ποσοστὸν ἀποδοτικὴν ἀπασχόλησίν του εἰς τὴν διαβαλκανικὴν ἀκτοπλοίαν.

Ἡ Ἑλληνικὴ ναυτιλία στρείται, δυστυχῶς, τῶν καταλλήλων ἔκείνων πλοίων, μικτῶν κατὰ τὸ πλείστον, ἄτινα θὰ ἡδύναντο ν' ἀναλάβουν ἀνάλογον πρὸς τὴν χωρητικότητα, ποὺ διαθέτει, ποσοστὸν εἰς τὰς μεταξὺ τῶν βαλκανικῶν χωρῶν θαλασσίας μεταφοράς.

Πέραν τῆς ἐργασίας τὴν ὅποιαν ἡδη συγκεντρώνουν

τὰ μικρὰ φορτηγά μας, σποραδικῶς ἐπισκεπτόμενα τοὺς βαλκανικοὺς λιμένας, ἔξαιρέσει βεβαίως τῶν ουμανικῶν, ὅπου τυπνή καὶ τακτικὴ εἴνε ἡ ἐπαφὴ, δὲν δυνάμεθα βασίμως νὰ προσδοκῶμεν ἐπέκτασιν τῆς ἐργασίας διὰ τὴν ναυτιλίαν μας εἰς τόσον εὐρέαν κλίμακα, ὥστε ν' ἀδιαφορήσωμεν πρὸς τοὺς κινδύνους μιᾶς προστατευτικῆς πολιτικῆς. 'Αλλ' ἀκόμη καὶ ἐὰν ἡδέλαμεν χωρήσῃ πρὸς τὴν πραγματοποίησιν τῶν προτάσεων, ποὺ διετυπώθησαν κατὰ τὴν σύνκεψιν, ἀνακύπτει ἡμεσσον τὸ πρόβλημα τοῦ διατηρήσεως ὑπὸ τῆς 'Ἑλληνικῆς ναυτιλίας τακτικῶν γραμμῶν ἔξ ὅλων τῶν βαλκανικῶν λιμένων διὰ καταλλήλων σκαφῶν, ἀφοῦ ὅχι μόνον στερούμενα τοιούτων, ἀλλὰ καὶ ἀπὸ ἀπόφεως ἐπωφελοῦς ἐκμεταλλεύσεως τ' Ἀδριατικὰ π. χ. παράλια δὲν θὰ παράσχουν ίκανον ποιητικὴν ἐργασίαν, δικαιολογοῦσαν τὰς δαπάνας μιᾶς ἐκεῖθεν τακτικῆς γραμμῆς.

Καὶ ταῦτα μὲν διὰ τὴν διαβαλκανικὴν ἀκτοπλοΐαν. Προκειμένου ἡδη περὶ τῆς γενικωτέρας ἐκ τῶν βαλκανικῶν λιμένων δράσεως τῆς Ἑλληνικῆς σημαίας ἔχομεν νὰ παρατηρήσωμεν ὅτι οὐσιαστικῶτερον θὰ ἔξυπηρετοῦντο τὰ ἐμποροναυτικὰ συμφέροντα τῆς Ἐλλάδος, ἀν οἱ Ἑλληνες ἀντιπρόσωποι εἰς τὴν βαλκανικὴν Διάσκεψιν ἐπεξήγησαν ἐπιμόνως τὴν υποστήριξιν ἀπὸ τοὺς λοιποὺς συναδέλφους των διὰ τὴν παρὰ τῶν Κυβερνήσεων Ρουμανίας καὶ Γουρκίας λῆψιν τῶν καταλλήλων μέτρων, ὥστε ἡ Ἑλληνικὴ ναυτιλία ν' ἀπαλλαγῇ ἀδικαιολογήτων βαρῶν μὲ τὰ ὄποια πιέζεται εἰς τὸν Δούναβιν καὶ τὰ Στενά. Τὸ ζῆτημα τῶν ἐπασφαλίστρων, εἰδικῶς διὰ τὴν σημαίαν μας, ἀποτελεῖ φραγμὸν διὰ τὴν διατήρησιν τῆς θέσεως μας εἰς τὰς ἔντης ἐκ Δουνάβεως φορτώσεις. Τὰ ἀδικαιολόγητα ὑγιεινομικὰ καὶ φραγκά τέλη, ποὺ εἰσπράττονται εἰς τὰ Στενὰ καὶ τὰ βαρύτατα δικαιώματα τῆς ἐπιτροπῆς τοῦ Δουνάβεως, ἐπιβαρύνονταν δυσβαστάτως τὰ φορτηγά μας.

Ἡ μείωσις τῶν ἐπασφαλίστρων καὶ τῶν ἐν τῷ Δουνάβει τελῶν καὶ ἡ κατάργησις τῶν ὑγιεινομικῶν τοιούτων εἰς τὰ Στενὰ καὶ πάλιν οὐχὶ μόνον περιωρισμένως χάριν τῆς Ἑλληνικῆς σημαίας, ἀλλὰ γενικώτερον χάριν τῆς διεθνοῦς ναυτιλίας, θ' ἀπετέλει ἐπιτυχίαν, διὰ τὴν ὄποιαν θὰ ἡδύναντο νὰ υπερηφανεύωνται οἱ πρωτεργάται τῆς βαλκανικῆς συνεργασίας. 'Αλλ' ἐπὶ πλέον ἡ ἀρσις τῶν βαρῶν τούτων, διὰ τὰ ὄποια ἡ Ἑλληνικὴ ναυτιλία δενάδας ἐκπατομμυρίων καταβάλλει ἐτησίως, θὰ διηγούληνε, αὐτὴ καὶ μόνον, τὴν ἀνάπτυξιν τῆς συμμετοχῆς τῆς εἰς τὰς βαλκανικὰς μεταφοράς.

\* \* \*

Οσον καὶ ἄν αἱ ἀπόφεις ἡμῶν, τὰς ὄποιας μόνον τὰ καλῶς ἔννοούμενα συμφέροντα τῆς ναυτιλίας μας ὑπαγορεύονταν, διῆστανται πρὸς τὰς εἰσηγήσεις τῆς ἐπιτροπῆς, θεωροῦμεν καθῆκον μας νὰ τονίσωμεν, ὅτι ἡ εὐγενής τῶν μελῶν τῆς προσπάθεια εἶνε παντὸς ἐπαίνου ἄξια, ὅτι ἡ Ἑλληνικὴ ναυτιλία χάριτας ὁφείλει πρὸς αὐτά.

Ὑπῆρξε τὸ ἔργον τῶν μία ἀκόμη, ἔξαιρετικῶς σημαντικὴ, ἐμπρακτος ἀναγνώρισις τῆς μεγάλης συμβολῆς τοῦ ἐλληνικοῦ ναυτιλιακοῦ παράγοντος, ὅχι μόνον εἰς τὴν ἐθνικήν, ἀλλὰ καὶ εἰς τὴν διαβαλκανικὴν οἰκονομίαν καὶ τὴν προαγωγὴν αὐτῆς.

W<sup>M</sup>. H. MÜLLER & C<sup>O</sup>. S.A.

AGENTS FOR GREEK STEAMERS

AT BELGIAN PORTS.

ANTWERP

21, RUE DE LA BOURSE.

TELEGRAMS: "MINERAL,"

# Τό δεκαπενθήμερον

## 'Επιβάλλεται μία ἄμεσος διάψευσις

Από την ὅλως συμπτωματικὴν προτίμησιν 'Ελληνικοῦ πλοίου διὰ τὴν μεταφορὰν γεννημάτων ἐκ Πλέιτ εἰς Ἑλλάδα καὶ τὴν ἀρνησιν τῶν φορτωτῶν, δῆλος δεχθούν προσφερθὲν Δανικὸν σκάφος, ἐδημιουργῆθησαν εἰς τὴν ἔντυπωσίες καὶ ἀνεγάρφησαν κρίσεις, αὐτίνες τείνονταν νὰ παρουσιάσουν τὴν Ἑλλάδα ὡς καθιερώναν προστατευτικὴν πόλην τῆς ιδίας της σημαίας μέτρα. 'Ο ἀντίκτυτος ἐπῆλθεν ἄμεσος. 'Έχομεν πληροφορίας ὅτι Ἐλληνικὰ φορτηγὰ προσφερθέντα διὰ τὴν μεταφορὰν σιτηρῶν ἐν Δοννάβεσι διὰ Δανίαν ἀπερρίφθησαν ὑπὸ τῶν παραληπτῶν, προτιμηθέντων ἔντονα τοιούτων.

Τὸ ζῆτημα εἶναι τόσον σοβαρὸν διὰ τὴν κίνησιν τῆς ναυτιλίας μας, ὥστε νὰ ἀπατήται μία ἄμεσος καὶ ὑπένθυνος διάψευσις ἀπὸ μέρους τῆς ἀρμοδιοῦς ὑπερσείας, τῆς Δ)νεσῶς τοῦ Ε. N., ἡτοῖς δημοσιευομένη εἰς τὸν τύπον τῆς Κοπεγχάγης καὶ εἰς τὸ Λονδίνειον «Fairplay» νὰ ἀποκαταστήσῃ τὴν ἀλήθειαν ἐπὶ τοῦ δημιουργηθέντος θυρόβυν καὶ καταδεῖξῃ ὅτι ἡ Ἑλλάς, ἐν τῷ ιδίῳ αὐτῆς συμφέροντι, οὐ μόνον δὲν ἔλαβε, ἀλλ' οὐδὲ καν σκέπτεται ν' ἀκολουθήσῃ τὴν τακτικὴν τῆς προτιμήσεως τῆς ιδίας της σημαίας. Παραδειγμὰ ἀπότατον τῆς ὑπὸ τῆς χώρας μας ὀποιουσθυμένης πολιτικῆς δὲν εἶναι μόνον ἡ πλήρης ἐλευθερία τῶν ἔντονων πλοίων τακτικῶν γραμμῶν εἰς τὴν ἐξ ὀλοκλήρου μεταφορὰν τῶν πρὸς ἔξαγωγὴν ἔθνικῶν μας προϊόντων, ἀλλ' ἀκόμη καὶ τὸ μέγιστον ποσοστὸν τῆς συμμετοχῆς τῶν ἔντονων σημαιῶν εἰς τὰς εἰσαγωγὰς τῆς χώρας μας. Αἱ σχετικαὶ στατιστικαὶ ὀδιούσιν εὐγλώτωτος.

Πλὴν ὅμως τοῦ σημειωθέντος ἀποκλεισμοῦ τῶν 'Ελληνικῶν πλοίων ἀπὸ τὰς Δανικὰς εἰσαγωγάς, ἔχομεν πρόσφατον παράδειγμα ἐξ ἀλλῆς Σκανδινανικῆς χώρας, τῆς Σουηδίας, ἀποκλεισμοῦ φορτηγοῦ μας διὰ τὴν μεταφορὰν ἔντειας εἰς Μεσόγειον. Δὲν γνωρίζουμεν, ἀν καὶ τὸ μέτρον τούτο ὁφείλεται εἰς τὴν αὐτῆς αἰτίαν. Πάντως ἔχεται ν' ἀποδεῖξῃ ὅποτεν εύπαθης, ὑπὸ τὴν παρούσαν ναυτιλιακὴν κρίσιν, εἶναι ἡ θέσις τῆς ναυτιλίας μας εἰς τὰς διεθνεῖς μεταφορὰς καὶ μετὰ πόσης προσοχῆς δέοντα νὰ παρακολουθοῦνται τὰ σχετικὰ μὲ αὐτὴν ζητήματα, ὥστε νὰ μὴ δημιουργοῦνται ἔντυπωσίες, αἱ διοικαὶ, ἐνῷ τόσον ἀφίστανται τῆς ἀλήθειας, δυσαρέστους ὅμως προκαλοῦν συνεπείας.

## 'Ο Πειδαρχικὸς κώδιξ τοῦ Ε. N.

Δημοσιεύομεν εἰς ἀλλην σελίδα ὀλόκληρον, μετὰ τῆς προτασσομένης εἰς αὐτὸν εἰσηγητικῆς ἐκθέσεως, τὸ καταρτισθέν ὑπὸ τῆς Διευθύνσεως Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ νομοσχέδιον «περὶ τροποποίησεως καὶ συμπληρώσεως τοῦ ποινικοῦ καὶ πειδαρχικοῦ κώδικος τοῦ Ε. N.»

Εἶναι ἀλήθης ὅτι μεταπολεμικῶς εἰς τὸ 'Ελληνικὸν πλοίον σημαντικὴ ἐσημειώθη χαλάρωσις τῆς τάξεως καὶ τῆς πειδαρχίας. 'Η μακρὰν τοῦ κέντρου, εἰς τὴν ἔντειαν, ἔργασία τῶν φορτηγῶν μας, ἡ ἔλλειψης ἐσωτερικοῦ κανονισμοῦ ὑπηρεσίας, τὰ διεισδύσαντα, εὐτυχῶς ἐλάχιστα, ἀπάντα στοιχεῖα μεταξὺ τοῦ ναυτεργατικοῦ κόσμου, τὸ ἀνομοιογενῆ πρὸς τὴν μεγάλην ναυτικὴν μας οἰκογένειαν καὶ μὴ δυναμένα νὰ προσαρμοσθοῦν πρὸς τὰς παραδόσεις ταῦτης καὶ ἡ ἀνύπαρξια, πρὸ παντός, ἀμέσων κολασμοῦ τῶν ἐπὶ τῶν πλοίων ὄδικημάτων, ἐδημιούργησαν τὴν ἀνάγκην ὅπως τὸ Κράτος προέλθῃ εἰς τὴν ληψιν καταστατικῶν μέτρων, ποτὲ νὰ ἐπιβάλλουν αὐτῆς κρεῶσις διὰ τὰς παρεκτροπὰς καὶ τὰ συγχρόνα σημειούμενα ἀντιτεθαρχικὰ κρούσματα.

Δὲν δύναται νὰ νοηθῇ ναυτιλία συγχρονισμένη καὶ ἔχουσα τὴν ἀξίωσιν γὰρ ἐργάζεται εἰς τὰς διεθνεῖς μεταφορὰς, ἀνευ καλῆς ἐν συνόλῳ διοικησιών. Τὸ καταρτισθέν σχέδιον νόμου ἀτοβλήτει ἀκριβῶς εἰς τὴν κατοχήρωσιν τῆς εὐθυμίας, τῆς ιεραρχίας καὶ τῆς ὀμαλῆς λειτουργίας τῶν ἐπὶ τῶν πλοίων ὑπηρεσίων. Εἰμεδα πέθαιον ὅτι θὰ τύχῃ τῆς ὄμοιού ἐγκρίσεως εἰς ἀμφότερα τὰ νομοθετικὰ σώματα.

## Τὸ ἐκ τῆς ναυτιλίας συνάλλαγμα

Από την ἔκθεσιν, τὴν ὁποίαν κατήρτισεν ἡ Κυβέρνησης ἐν συνεργασίᾳ μετὰ τοῦ 'Ανωτάτου Οἰκονομικοῦ Συμβουλίου, ἐπὶ τῆς καθόλου οἰκονομικῆς καταστάσεως τῆς χώρας καὶ τῆς κινήσεως τῶν πλουτοπαραγωγικῶν πηγῶν αὐτῆς, πρὸς διαφάνως τῶν κατερχομένων εἰς 'Ελλάδα ἐμπειριογνωμόνων τῆς Κ.Τ.Ε., παραλαμβάνομεν τοὺς κάτωθι ἀριθμούς ἀναφέρομένους εἰς τὰς ἑκ τῆς ναυτιλίας συναλλαγματικὰ προσόδους.

Κατά τὸ 1927 ὑπολογίζεται ὅτι εἰσήχθη ἐκ τῆς κινήσεως τῶν 'Ελληνικῶν πλοίων συνάλλαγμα λιρῶν στερλινῶν 1.335.000. Κατά τὸ 1928 λίραι 1.100.000 καὶ κατά τὸ 1929 λίραι 1.130.000.

Δὲν γνωρίζομεν τὰ στατιστικὰ στοιχεῖα ἐπὶ τῶν ὅποιων ἐστηριχθέντων 'Ανωτάτου Οἰκονομικοῦ Συμβουλίου διὰ νὰ καταλήξῃ εἰς τὰ ἔξαγόμενα αὐτά. Εἰμεδα δύως βέβαιοι ὅτι εἰς τὸ γενόμενον ὑπολογισμὸν τῶν ἐκ τῆς ναυτιλίας συναλλαγματικῶν προσόδων δὲν θὰ ἐλήφθησαν ὑπὸ διφίνι τὰ διατεθέντα ἐτῇ ἡμεδαπή ποσά δι' ἑ-

φοδιασμούς, ἐπισκευάς, δεξαμενισμούς, ἀνθρακεύσεις, μεσιτικάς καὶ πρακτορειακάς προμηθείας, ἀκόμη δὲ καὶ τὰ ἔξοδα συντηρήσεως ἐν Ἑλλάδι τῶν πλοιοκτητῶν καὶ τὰ εἰς συνάλλαγμα ἔσοδα τῆς ἐπιβατηγοῦ ναυτιλίας.

Ἡ τριετία 1927—1929 ὑπῆρξεν ἀλλωστε τόσον γόνιμος ἀπὸ ναυτιλιακῆς ἀπόφεως ὥστε βασικῶς νὰ πιστεύωμεν ὅτι οἱ ἀριθμοὶ τοῦ Α.Ο.Σ. ἀφίστανται σημαντικῶς τῆς πραγματικότητος.

## Τὸ Βαλκανικὸν ναυτιλιακὸν τμῆμα

Τὴν πρωῖτην τῆς 28ης λήξαντος ὑπὸ τῆς Βαλκανικῆς Ναυτιλιακῆς 'Ἐπιτροπῆς τὸ Καταστατικὸν τοῦ Ναυτιλιακοῦ Τμῆματος παρὰ τῷ Διαβαλκανικῷ 'Ἐπιμελητηρίῳ τῆς Κωνιγόπλεως.

Εἰς τὸ ίον ἀρρεῖν καθορίζεται ὅτι σκοπός τοῦ ίδρυμονέου τμῆματος εἶναι τὸ συμβολή εἰς τὴν ἐπίδιωξιν πληρεστέρας ὄργανωσεως καὶ ἀναπτύξεως τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας τῶν Βαλκανικῶν Κρατῶν διὰ τὴν ἀπὸ κοινοῦ ἀμυναν τῶν ναυτιλιακῶν συμφρόνων. 'Ο σκοπός οὗτος θὰ ἐπιδιωχθῇ κυρίως διὰ τῶν κάτωθι μέσων:

α!) Διὰ τῆς καθιερώσεως ἐν στενῇ συνεργασίᾳ μετὰ τῶν ἀλλῶν τημμάτων τοῦ 'Ἐπιμελητηρίου μαζὶ κοινῆς ἐμπορικῆς καὶ ναυτιλιακῆς πολιτικῆς, τεινούσης εἰς τὴν ἐνοποίησιν τῆς κατανεμημένης δραστηριότητος καὶ διὰ τῆς ὑποδείξεως τῶν καταλλήλων πρόσων μετούτων.

β!) Διὰ τῆς ἀνταλλαγῆς τῶν ἀπόφεων τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων καὶ τῆς ὄργανωσεως κοινῆς προπαγάνδας ὑπὲρ τῶν Βαλκανικῶν σημαιῶν καὶ τοῦ τουρισμοῦ.

γ!) Διὰ τῆς τακτικῆς δημοσιεύσεως στατιστικῶν, πληροφοριῶν καὶ ναυτιλικῶν μελετῶν.

δ!) Διὰ τῆς ἀπόλυτως ισοτιμίας μεταχειρίσεως τῶν Βαλκανικῶν σκαφῶν εἰς τοὺς λιμένας τῶν Βαλκανικῶν χωρῶν, ἔξαιρουμένου τοῦ δικαιωμάτος τῆς ἀκτοπλοΐας δι' ἐκάστην χώραν.

ε!) Διὰ τῆς χρησιμοποίησεως εἰς τὸ ἀνώτατον δυνατόν βαθύμου τῶν βαλκανικῶν σκαφῶν διὰ τὰς μεταφοράς τῶν Βαλκανίων, δεδομένου διὰ τὴν χρησιμοποίησίας αὐτῆς κρίνεται ως ἀναγκαῖα οὐ μόνον διὰ τὴν ναυτιλιακὴν ἀνάπτυξιν τῶν Βαλκανίων, ἀλλὰ καὶ διὰ τὴν ἀποκατάστασιν ισορροπίας εἰς τὰς μεταξὺ τῶν ἐμπορικάς συναλλαγάς.

στ!) Διὰ τῆς οἰκονομικῆς ἐνισχύσεως τῶν βαλκανικῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων διὰ τῆς ὄργανωσεως διαβαλκανικοῦ ίδρυματος ναυτιλικῆς πιστεως.

ζ!) Διὰ τῆς ἀπὸ κοινοῦ ἐκμεταλλεύσεως τῶν γραμμῶν, πού ἐχυπηρετοῦν τὰς βαλκανικάς χώρας.

η!) Διὰ τῆς μελέτης τῶν νομοθετικῶν μέτρων ἀμύνης τῶν βαλκανικῶν σημαιῶν ἔναντι τυχόν ἀθεμίτου ἀνταγωνισμοῦ, διστιθαντοῦ νὰ ἔχῃ καταστρεπτικὰς συνεπείας διὰ τὰς βαλκανικάς σημαίας.

θ!) Διὰ τῆς προστασίας τῶν βαλκανικῶν σημαιῶν ἔναντι τοῦ συναγωνισμοῦ, λόγω τῆς καθιερώσεως ὑπεριμέτρων ἀσφαλίστρων, ἐπιδιωχθούμενης ἐν συνεργασίᾳ μὲ τοὺς βαλκανικούς ἀσφαλίστρας καὶ διὰ τῆς ίδρυσεως βαλκανικοῦ γραφείου Αύτασφαλειῶν. ι!) Διὰ τῆς μελέτης τῆς δυνατότητος τῆς ίδρυσεως Ελδικοῦ Τεχνικοῦ οργανισμοῦ (Βαλκανικοῦ Νησιώνωνος) ἐν συνεργασίᾳ πρὸς πάροχοντας ἀναλόγους βαλκανικούς ἢ έξουσος ὄργανοις μεταξύ τοῦ διποίου τὰ πιστοποιητικά νὰ θεωροῦνται ισχυρὰ δι' ὅλας τὰς χώρας.

ια!) Διὰ τῆς ίδρυσεως «Βαλκανικῆς 'Ἐφοπλιστικῆς 'Ἐνώσεως προστασίας καὶ ἀποζημιώσεως» κατὰ τὸ ὑπόδειγμα τῶν ἀγγλικῶν ένσεων.

ιβ!) Διὰ τῆς ἐφαρμογῆς τῶν Διεθνῶν συμβάσεων ἐργασίας καὶ ένισιας κοινωνικῆς πολιτικῆς καὶ

ιγ!) Διὰ τῆς ἀπὸ κοινοῦ μειώσεως τῶν βαρῶν τῶν ἐπιβληθέντων εἰς τὰς βαλκανικάς σημαίας.

Τὸ Καταστατικὸν δίρζει ἐπίσης διὰ εἰς τὸ Συμβούλιον τοῦ Διαβαλκανικοῦ 'Ἐπιμελητηρίου Κωνιγόπλεως προστίθενται ἀνά ἓν εἰσέτι μέλος ἐξ ἐκάστης χώρας, εἰδικόν περὶ τὰ ναυτιλιακά.

Προβλέπει ἐν τέλει τὸ Καταστατικὸν διπάς τὸ Ναυτιλιακόν τμῆμα τοῦ Διαβαλκανικοῦ 'Ἐπιμελητηρίου προβή εἰς τὴν μελέτην τῶν διαφόρων ἐν ισχύι τύπων ναυλωσυμφώνων καὶ φορτωτικῶν διὰ τὴν προσαρμογήν αὐτῶν εἰς τὰς εἰδικάς συνθήκας τοῦ διαβαλκανικοῦ ἐμπορίου.

## Τὸ διαμετακόμιστο τοῦ λιμένος Θεσσαλονίκης

Εἰς τοὺς μὴ παρακολουθοῦντας ἐκ τοῦ σύνεγγυς τὸν λιμένα τῆς Θεσσαλονίκης, ἐπεκράτει ἡ σφαλέρα ἀντίληψις διὰ τὴν λιμένος τούτου διενεργούμενη ἐμπορική διαμετακόμιστης ἡλαττούντο, ἡμέρα τῇ ἡμέρᾳ, διὰ τὸν μετεβάλλετο ἀποκλειστικῶς εἰς εἰσαγωγικὸν μὲ ἐπαχίστην διαμετακομιστικὴν κίνησην, κυματινῶν μεταξὺ 4—6 οἰστρών της συνολικῆς αὐτοῦ κίνησεως.

Η κατωτέρω έπισημος στατιστική τών τελευταίων έτων άποδεικνύει ότι η κίνησης του λιμένος Θεσσαλονίκης έν συνόλῳ, δηλ. μόνον δεν ήταν άλλ' αντιθέτως η ίδιη καταπληκτικός, ώστε σήμερον άδιστάκτως ο λιμήν ούτος δύναται νά χαρακτηρισθῇ μεταγωγικός εἰς εύρειαν κλίμακα, με ποσοστὸν διαμετακομίσεως ἐπὶ τῆς συνολικῆς κινήσεως ἐπίζηλον και διὰ τοὺς καλυτέρους λιμένας τῆς Μεσογείου και Ἀδριατικῆς.

Ἀπὸ τὰ στατιστικὰ ἔξαγομενα τῶν δύο ἑλευθέρων ζωνῶν, Ἑλληνικῆς και Γιουγκοσλαβικῆς, καὶ τοῦ Τελωνείου Θεσσαλονίκης, κατὰ τὰ τρία τελευταῖα ἔτη, προκόπτουν οἱ κάτωθι, ἀρκετὰ χαρακτηριστικοὶ ἀριθμοὶ:

Ἐτη	Εισαγωγὴ	Διαμετακόμ.	Σύν. κινήσεως	Ποσ. διαμετ.
1930	641.308	133.538	777.846	20.8 ορο
1931	639.492	172.383	811.875	26.9 ορο
1932	586.037	225.504	811.541	38.9 ορο

Ἄσχετως πρὸς τὸ ζῆτημα τῆς γεωγραφικῆς θέσεως τοῦ λιμένος Θεσσαλονίκης ἀπότελούντος λιμένα Διαβατικούν, παραμένει ὡς γεγονός μὴ ἐπιδεχόμενον συνέχησιν, δι τὸν ἑλευθέρων Ζωνῶν, αὐτὲς λειτουργοῦν ἐνταῦθα ὑπὸ ὅλως ιδιαιτέρας εὐνοϊκᾶς διὰ τὸ διαμετακομιστικὸν ἐμπόριον συνθῆκας, η διαμετακομίσις τοῦ λιμένος τῆς Θεσσαλονίκης καίτοι φυσιολογικὴ ὑπὸ ὄμαλᾶς συνθῆκας, ἀσφαλῶς θὰ διέρρεε εἰς τοὺς λιμένας τῆς Ἀδριατικῆς, κατὰ τοσοῦτον μᾶλλον καθότου τὰ 3/4 διαμετακομιζομένων ἐμπορευμάτων προέρχονται η κατευθύνονται εἰς Γιουγκοσλαβιανάν. Τονίζομεν ιδιαιτέρως τὸ γεγονός δι της διαμετακομίσις ὃ διέρρεε εἰς τοὺς Γιουγκοσλαβικοὺς λιμένας τῆς Ἀδριατικῆς, διότι τὰ ἐκτελεσθέντα και ἐκτελούμενα εἰσέτι λιμενικὰ ἔργα εἰς τοὺς λιμένας Σούσακ, Κάταρο, Σπαλάτο, Δουντρόβινκ πρὸς τοὺς ὅποιους κατευθύνονται αἱ πυκνωθεῖσαι ἐσχάτως οιδιόροδοδρυμαῖς ἀρτηρίαι ὁλοκλήρου τὰς Γιουγκοσλαβικᾶς, εὐνοοῦσιν ἀπόλυτως τὴν διοχετεύσιν τοῦ ἔξαγορικοῦ τῆς ἐμπορίον πρὸς τὴν κατεύθυνσιν ταῦτην, ἐὰν η διαμετακομίσις μέσῳ Θεσσαλονίκης δὲν ἀπέλαμβανε ἔξαιρετικῶν εὐκολιῶν εἰς τὸν λιμένα αὐτῆς, ὀφειλομένων εἰς τὸ καθεστὼς τῶν ἑλευθέρων Ζωνῶν. Εἰχε δὲ η Γιουγκοσλαβικὰ συμφέρον τὴν διαμετακομιστικὴν τὰς κίνησιν νά συγκεντρώσῃ ἐπὶ τῶν λιμένων τῆς τόσον διὰ τὴν κίνησιν αὐτῶν, ὅσον και διὰ τὴν ἐνίσχυσιν τῆς Ἐθνικῆς της οἰκονομίας ἐν γένει, γνωστοῦ ὄντος δι της πρὸς τὴν λιμενικὴν πολιτικὴν στρέφεται ἀμέριστος η προσοχὴ τοῦ ἐπισήμου Σερβικοῦ Κράτους.

Πραγματεύσθησαν τὴν διὰ τοῦ λιμένος Θεσσαλονίκης διενεργούμενην διαμετακομιστικὴν κίνησιν, κρίνομεν σπόπιουν νά θίσωμεν ἔτερον γεγονός κεφαλαιώδους διὰ τὴν Ἐθνικήν μας οἰκονομίαν σημασίας. Πρόκειται περὶ τῆς φορτηγοῦ μας ναυτιλίας και τῆς συμμετοχῆς της εἰς τὰς ἐκ τοῦ Μακεδονικοῦ λιμένος φορτώσεις. Ἐπὶ 290 χιλιάδων τόνων μεταλλευμάτων (χρωμίου, φυσιδαργύρου, μολύβδου, μαγνησίας) φορτωθέντων διὰ τὸ ἔξωτερικὸν εἰς διάστημα 15 μηνῶν παρὰ τὴν Ἐταιρείας «Trepca Mines Limited» μόνον 17 χιλιάδες τόνοι ἐφορτώθησαν ἐπὶ Ἑλληνικῶν σκαφῶν και ουγκεκριμένως ἐπὶ τῶν ἀπ' «Ἀγαμεμνών» και «Γ. Μάντακας».

Εἰς ἐποχὴν καθ' ἣν κειμάζεται ὁ σπουδαιότατος ούτος παραγωγικὸς καὶ κλάδος, τὰ δὲ φορτηγά μας διασχίζουν τὰς θαλάσσας κενὰ ἢ ἀργούν εἰς διαφόρους λιμένας, τὰ ξένα τοιαῦτα, ἐν οἷς πρωτεύουσαν θέσιν κατέχουν τὰ Ἰταλικὰ, Σερβικά και Νορβηγικά, ἐπιτυγχάνουν τακτικὰς φορτώσεις ἐκ Θεσσαλονίκης.

W.

## Τὸ ἔνταλον μισθολόγιον

Ἡ ἐπελθοῦσα, μεσολαβήσει τοῦ Κράτους, ἐπαφὴ μεταξὺ τῶν δύο παραγόντων τῆς ναυτιλίας μας, τῶν πλοιοκτητῶν και τῶν ναυτεργατῶν, δὲν ἔργαδεν ν' ἀπόδωσῃ τ' ἀγαθὰ αὐτῆς ἀποτέλεσματα. Εἰχε καταστῆ τόσον ἐπιτακτικὴ ἢ ἀνάγκη τῆς συνεννοήσεως ὅπως τεθῆ τέρμα εἰς τὴν λυπτράν κατάστασιν και τὰς ἀνωμαλίας, ποὺ ἐκάστοτε ἐδημιουργοῦντο ἐπὶ τῶν φορτηγῶν σκαφῶν, ἵδια ἐν τῇ ξένῃ, λόγῳ τῆς ἀνυπαρξίας τοῦ ὄμοιομόρφου τοῦ μισθολογίου, ώστε ἥρκεσαν ἐλάχισται συναντήσεις τῶν ἐκατέρωθεν ἐκπροσώπων διὰ νά ἐπέλθῃ, μέ ἀμοιβαίας ὑποχωρήσεις, συμφωνία καιθεορτοῦσα τὸ ένιακον μισθολόγιον.

Μέ ἀνύποριτον χαράν χαιρετίζομεν τὴν ἐπιτευχεῖσαν ταύτην συνεννόθησιν, ἡτοις θά ἐπιτρέψῃ νά ἐκλείψουν αἱ θλιβεραὶ διενέξεις και ἀνωμαλίαι, αἱ ἡκιοτα ἐποικοδομητικαι διὰ τὴν θέσιν τῆς ναυτιλίας μας, διὰ τὴν καλήν διοίκησιν τοῦ πλοίου και τέλος δι' αὐτὸ τοῦ τὸ γόητρον τῆς σημαίας μας, ποὺ κατ' ἐπανάληψιν, δυστυχῶς, εύρεθη ἐκτεθειμένον.

Τὰ γενικῶτα συμφέροντα τῆς ναυτιλίας, ύπο τὰς κρισίμους μάλιστα περιστάσεις ποὺ διέρχεται, ἐπιβάλλουν ὅπως ἐπικρατήσῃ η τάξις και η πειθαρχία ἐπὶ τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου, ὅπως γίνῃ ἀντιληπτὸν ἀπὸ δύο διαφορών, πλοιοκτήτας και ναυτεργάτας, διτοι κοινάς ύπερχουν ύποχρεώσεις ἔναντι τοῦ μελλοντος τῆς σημαίας μας, και δι της μόνον η σύμπνοια θὰ διασφαλίσῃ τὴν ἀντιμετώπισιν τῶν κινδύνων, τῶν ὅποιων δλοι τόσον σαφῇ ἔχομεν ἐπίγνωσιν.

## Συμφωνητικόν

Μισθολογίου φορτηγῶν ἀτμοπλοίων, συνομολογούμενον μεταξὺ Ἐνώσεως Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν και Πανελληνίου Ναυτικῆς Ομοσπονδίας.

Ἐν Ἀθήναις σήμερον τὴν 26ην Ἀπριλίου 1933, ἡμέραν Τετάρτην, συνελθόντες οἱ κάτωθι ύπογεγραμένοι, ἀφ' ἐνὸς μὲν Νικόλαος Γ.

Κυριακίδης, Ἡλίας Ε. Χατζηλάζης, Λεωνίδας Θ. Βογιατζίδης, Βασίλειος Ι. Γουλανδρῆς, Ἀνδρέας Ι. Μαζαράκης και Λουκᾶς Ν. Νομικὸς ἐκπροσωπούντες ἐν προκειμένῳ τὸ Ἀθήναις ἔδρευον ἀνεγνωρισμένον ἐπαγγελματικὸν Σωματεῖον «Ἐν τοις οις Ἐλλήνης Πειραιεῖς Σωματεῖον» τοῦ διοικητικοῦ Συμβουλίου τοῦ ὅποιου τυγχανούσι μέλη, νομίμως ἔξουσιοι διοικητέοι την ἐποχήν τοῦ Σωματείου Ναυτικῆς Συνέλευσεως, και ἀφ' ἔτέρουν οι Θεόδωρος Καλλιανέσης, Μιχαὴλ Ἀμπουσελάμη, Ματθαῖος Πετρούλης, Γεώργιος Κοντάκος, Ἀναστάσιος Ἀντωνίνης, Κωνσταντίνος Μαράτος και Χρήστος Ἀρβανιτάκης, ἐκπροσωπούντες ἀδιαιρέτως τὴν ἐποχήν την ομοσπονδίαν πανελλήνιαν Ομοσπονδίαν, ἀνεγνωρισμένην διόγανωσιν ἐπαγγελματικὴν τῶν Ἑλλήνων ἔργατῶν θαλάσσης, δυνάμει τῆς ἀπὸ 26ης Ἀπριλίου ἐξ ἀποφάσεως τοῦ Σωματείου αὐτῆς Συμβουλίου. Εἰδικῶτερον ἐκπροσωπούντες τὰ ἀκόλουθα ναυτεργάταις και σωματεία, τὰ συναποτελούντα τὴν ομοσπονδίαν ως ἔξης: Καλλιανέσης, Γεώργιος Γραμματεὺς αὐτῆς, Ἀμπουσελάμη, Πανελλήνιον Ἐπαγγελματικὴν Ενώσεως Πλοιάρχων Ε.Ν., Πετρούλης Συνδέσμου Οικονομικῶν ἀξιωματικῶν Ε.Ν., Κοντάκος Πανελλήνιον Ενώσεως Ναυτικῶν Ε.Ν., Ἀντωνίνης Πανελλήνιον Ενώσεως Θερμαστῶν ξηρᾶς και θαλάσσης ὁ «Στέφενσων», Μαράτος Πανελλήνιον Ενώσεως Θαλαμηπόλων Ε. Α)πόιων και Ἀρβανιτάκης Πανελλήνιον Ενώσεως Ναυτομαραγέρων ως «Ἄγιος Σπυρίδων».

## Συνωμολογήσαμεν τὰ ἔξης:

Πρὸς φύδμισιν τῶν μισθωτικῶν σχέσεων μεταξὺ ἐφοπλιστῶν τῆς Φορτηγοῦ Ναυτιλίας και Ναυτεργατῶν ἀνηκόντων εἰς κλάδους συμμετέχοντας κατὰ τὰ ἀνωτέρω εἰς τὸ παρὸν συμβόλαιον, ἀποφασίεται ἀπὸ κοινοῦ και συμφώνου νὰ ἐφαρμοσθῇ ἐνιαῖον μισθολόγιον και ὀμοιόμορφον κατὰ τὰς πατωτέρω διαιρισίεις, κατὰ χωρητικότητα πλοίων και πλάτων και ἐκάπερον τῶν συμβαλλομένων μερῶν, ἀναλαμβάνει τὴν ὑποχρέωσιν νὰ ἀσκήσῃ πάσσαν τὴν ημικήν αὐτοῦ ἐπιφορούν πρὸς πιοτὴν τὴν μισθολογίον τοῦτον μέχρι λήξεως τῆς τασσομένης προθεσμίας.

Οἱ κατωτέρω μισθοί, οἱ συνομολογούμενοι εἰς λίρας Ἀγγλίας, νοοῦνται καταρτίσοι, ἐν Ἐλλάδι μὲν εἰς δραχμὰς μὲν τὴν ἐπίσημον τιμὴν συναλλάγματος τῆς Τσαπέλης τῆς Ἐλλάδος, ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ δὲ εἰς γρατίνας Ἀγγλικὰς λίρας η νόμιμα τοῦ τόπου κατ' ἐκλογὴν τοῦ πλοιάρχου μὲν ἐπιλογὴν τοῦ πληρώματος διὰ τὸν τόπον τῆς πληρωμῆς, Ταμείου Προνοίας και πρόσον πανθαράς προσόδου επιβαρύνεται τὸ πλήρωμα και ἐναντία συμφωνία ἀπαγορεύεται.

Ἐκαστὸν φορτηγὸν πλοίον ἀναλόγων τῆς χωρητικότητος του, τοῦ πλού τὸν ὅποιον ἐκτελεῖ, ἔχει ἐν ἐκ τῶν πέντε μισθολογίων τὰ ὅποια ἐπονται, ἐν περιπτώσει δὲ ἐκτελεσθεως νέου ταξιδίου εἰς τὸ ὅποιον ἀντιστοιχεῖ διάφορον μισθολόγιον, τὸ μισθολόγιον τοῦτο ἐφαρμόζεται αὐτόδικον μέχρι λήξεως τῆς ἐνάρξεως πέρας τοῦ πέρατος τοῦ ταξιδίου.

Εἰς τὸν ὄρον «Μεσόγειος» συμπεριλαμβάνεται ἐν προκειμένῳ και ἡ Ἀδριατική, η Μαύρη Θάλασσα και ἡ Αζοφική. Ταξίδια Μεσογείου είναι ἐκεῖνα τῶν ὅποιων ἡ λιμὴν φορτώσεως και λιμὴν ἐκφροτώσεως εύρισκονται ἐντὸς τῶν θαλασσῶν τούτων.

Ως ταξίδια Continent νοοῦνται τὰ μεταξὺ Μεσογείου ἀφ' ἐνὸς και τῆς Ευρωπαϊκῆς Ἀκτῆς ἀπὸ τῆς Βορείου «Ἀκρας τῆς Πορτογαλίας μέχρις Ἀρχαγγέλου η τῶν λιμένων Ἀγγλίας, Ἰρλανδίας, Βαλτικῆς, Σκανδιναվιῶν χωρῶν και λιμένων ἐπὶ τῆς Β.Δ. Ἀκτῆς τῆς Αφρικῆς, νοτίως τοῦ Αγαδίου, ἀλλ' οὐχὶ νοτίως και δυτικῶς τῶν Καναρίων νήσων η και μεταξὺ τῶν ως ἄνω ἔξω τῆς Μεσογείου ἀναφροδέμένων λιμένων.

Ἡ ἔννοια τοῦ Συμβολαίου είνει δι της κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς ισχύος τοῦ παρόντος η συνομολόγησις μισθῶν μικροτέρων τῶν διὰ τοῦ παρόντος συμφωνούμενων δέον νὰ θεωρηται ως ἀντιβαίνοντα εἰς τὸ περὶ δικαίου κοινὸν αἰσθημα και μὴ ἔχασφαλίζουσα εἰς τὸν ἐργάτην τὴν ἀνάλογον πρὸς τὴν ἐργασίαν τοῦ αἵμοιβην, ἀφ' ἔτερον δὲ ἡ ἐκ μερῶν ναυτικῶν τάξεων ἀπάτησιν υπερβολικήν, ητοις πρέπει νὰ δίδῃ ἀφορμὴν εἰς τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ ἀρδθρού δι τοῦ Νόμου περὶ συνθέσεως πληρωμάτων. Ἐπὶ τῇ βάσει τῶν ἀπόψεων τούτων διατυπούνται ἀμφιστέρων πρὸς τὴν Κυβέρνησιν η εὐχὴ και ἡ πρότασις ὅπως διὰ Διοικητικῶν μέτρων κατοχρωθῇ η πιστή και δυοιδύμορφος ἐφαρμογὴ τοῦ συνομολογηθέντος μισθολογίου.

α) Ἐφοπλιστὴς ἀποδεδειγμένως συνομολογήσας ιδιαιτέραν συμφωνίαν ἐπὶ ἔλαττον τοῦ παρόντος μισθολογίου, ἀφ' ἐνὸς θὰ πληρωνῇ τὴν διαφορὰν τοῦ μισθοῦ εἰς τὸν δικαιούχον ναυτεργάτην, ἀφ' ἔτερον δὲ θὰ πληρωνῇ ως σύνθετον τὸν Ν.Α.Τ. ἔνα μισθὸν ἐπὶ πλέον.

β) Νὰ τροποποιηθῇ ὁ Νόμος περὶ συνθέσεως πληρωμάτων φορτηγῶν ἀτμοπλοίων (ἀρθρον 4, παράγρ. 4) οὕτως ώστε νὰ μὴ δύναται πλοίον ἀδικαιολογήτως νὰ ταξιδεύῃ μὲ ἐλλειπή συνθέσειν πέραν τῶν δύο διαδοχικῶν λιμένων.

Συμφωνεῖται δι τὸ παρὸν Συμβόλαιον θέλει ισχύση ἀπὸ τῆς σήμερον μέρου τῆς 31ης Δεκεμβρίου 1933. Αι ηδη ύψισταμεναι συμβασεις ναυτολογίας παραμένουσιν ως ἔχουσιν ἐν ισχύτι μέχρι λήξεως αὐτῶν.

Τεσσαράκοντα ημέρας πρὸ τῆς λήξεως τῆς προθεσμίας ἐπάτερον τῶν συμβαλλομένων μερῶν δύναται νὰ ζητήσῃ ὅπως διὰ συμφωνίας

τῶν συμβαλλομένων μερῶν καθορισθή τὸ μισθολόγιον τὸ ἑφαδμοσθησμένον ἀπὸ τῆς Ιησ. Ιανουαρίου 1934 καὶ πέραν, ὡς καὶ ἡ χρονικὴ αὐτοῦ διάρκεια. Ἐν ἡ περιπτώσει ὅμως δὲν ἐπέλθῃ ὄριστικὴ συμφωνία, συνομολογεῖται ἀπὸ τοῦδε ὅτι μετὰ τὴν λῆξιν τοῦ παρόντος ἡ ἀπόλυτος ἐλευθερία ἐν τῇ μισθωτικῇ συμβάσει θέλει πλήρως ἀποκαταστῆ μεταξὺ ἑφοπλιστῶν καὶ ναυτεργατῶν.

Συμφωνεῖται ἐπὶ πλέον ὅτι ἡ παρούσα Σύμβασις δύναται νὰ καταγγελθῇ καὶ πρὸ τῆς λῆξεως τῆς ταχείστης προθεσμίας, ἐὰν ἐπὶ τριμηνοῦ ὁ μέσος δῆρος τοῦ ναυλοτιμαρίου τῶν ναυλαγορῶν Μαύρης Θαλάσσης, Μεσογείου, Continent καὶ Plate ἐξ οἰουδήποτε λόγου ἡ αἵτις παραδίη ἐπὶ τρίμηνον εἰς ἐπίπεδον διαφέρον τοῦ σημερινοῦ ἐπὶ πλέον ἡ ἔλατον κατὰ πεντήκοντα τοιλάχισσον τοῖς ἑκατὸν (50 ο.ο.)

Τὸ παρὸν ουμβόλαιον θεωρεῖται ἀδιάίσθετον δι' ἀπάντα τὰ εἰς αὐτὸ τὸ λαμβάνοντα μέρος ναυτεργατικὰ σωματεῖα τὰ περιλαμβανόμενα ὡς ἀνωτέρῳ εἰς τὴν Ὀμοσπονδίαν. Κατὰ συνέπεια δὲν δύναται νὰ χωρίσῃ μερονάμενη καταγγελία δι' ἐν ἡ διά τινα Σωματεῖα, ἀλλὰ μέρον γενικὴ καταγγελία ὡς πρὸς ἀπάντα τὰ ἐν τῇ Ὀμοσπονδίᾳ περιλαμβανόμενα τοιαύτα.

Αἱ κατὰ τὴν λῆξιν ἡ τὴν καταγγελίαν τῆς παρούσης συμφωνίας ὑφιστάμεναι συμβάσεις ναυτολογίας θέλουσι παραμείνῃ ισχυραὶ μέχρι λῆξεως τῆς Συμβάσεως Ναυτολογίας.

Τὰ δύο συμβαλλόμενα μέρη ἀναλαμβάνουν ὅπως διὰ παντὸς μέσου συμβάλλουν εἰς τὴν ἡθικὴν ἔξυψωσιν τῶν συμβαλλομένων ὄργανωσεων.

Τὸ παρὸν Συμβόλαιον ἐγένετο εἰς τριπλοῦν καὶ ὑπογράφεται ὡς ἔπειται :

Διὰ τὴν "Ἐνωσιν Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ἀ. α.

Ν. Γ. ΚΥΡΙΑΚΙΔΗΣ

Ἀντιπρόεδρος

Τὰ μέλη τῆς Ἐπιτροπῆς : Η. Ε. Χατζηλίας, Λ. Θ. Βογιατζίδης, Β. Ι. Γουλανδρῆς, Α. Ι. Μαζαράκης καὶ Λ. Ν. Νομικός.

Διὰ τὴν Πανελλήνιον Ναυτικὴν Ὀμοσπονδίαν : Ο Γεν. Γραμματεὺς Θ. Καλλιανέσης. Διὰ τοὺς Πλοιάρχους : Μ. Ἀμπουσελάμ. Διὰ τοὺς Οἰκονομικοὺς Ἀξιούς : Μ. Πετρουλῆς. Διὰ τοὺς Ναύτας : Γ. Κοντάκος. Διὰ τοὺς Θερμαστάς : Α. Ἀντωνίνης. Διὰ τοὺς Θαλαμηπόλους : Κ. Μαρατός. Διὰ τοὺς Ναυτομαγείρους : Χ. Ἀρβανιτάκης. Μισθολόγιον πληρωμάτων φορτηγῶν ἀτμοπλοίων

1. Εἰς πλοῖα ἀπὸ 7.500 τόννους d. w. καὶ ἄνω, δι' οἰουδήποτε πλόας ἐκτὸς τῆς Μεσογείου, ισχύει τὸ ἡπ' ἀριθ. I. μισθολόγιον. Διὰ πλόας τοῦ Continent ισχύει τὸ ὑπ' ἀριθ. II μισθολόγιον, διὰ δὲ πλόας ἐντὸς τῆς Μεσογείου τὸ ὑπ' ἀριθ. III μισθολόγιον.

2. Εἰς πλοῖα ἀπὸ 5.500 τόννους d. w. μέχρι 7500 τόννων d. w. δι' οἰουδήποτε πλόας ἐκτὸς τῆς Μεσογείου, ισχύει τὸ ὑπ' ἀριθ. II μισθολόγιον. Διὰ πλόας τοῦ Continent ἡ ἐντὸς τῆς Μεσογείου τὸ ὑπ' ἀριθ. III μισθολόγιον.

3. Εἰς πλοῖα ἀπὸ 3.500 τόννους d. w. μέχρι 5.500 τόννων d. w., διὰ πλόας ἐντὸς τῆς Μεσογείου ἡ μεταξὺ λιμένων τῆς Μεσογείου καὶ λιμένων ἀπέχοντων μέχρι 200 μιλίων πέραν τοῦ Γιβραλτάρος ἡ Σουέζ, ισχύει τὸ ὑπ' ἀριθ. V μισθολόγιον. Διὰ τὰ ἴδια πλοῖα δι' οἰουδήποτε ἀλλούς πλόας ἐκτὸς τῆς Μεσογείου, ισχύει τὸ ὑπ' ἀριθ. IV μισθολόγιον.

4. Εἰς πλοῖα ἀπὸ 1.500 τόννους d. w. μέχρι 3500 τόννων d. w. διὰ πλόας ἐντὸς τῆς Μεσογείου ἡ μεταξὺ λιμένων τῆς Μεσογείου καὶ λιμένων ἀπέχοντων μέχρι 200 μιλίων πέραν τοῦ Γιβραλτάρος ἡ Σουέζ, ισχύει τὸ ὑπ' ἀριθ. V μισθολόγιον. Διὰ τὰ ἴδια πλοῖα δι' οἰουδήποτε πλόας ἀλλούς πλόας ἐκτὸς τῆς Μεσογείου, ισχύει τὸ ὑπ' ἀριθ. IV μισθολόγιον.

5. Εἰς πλοῖα ἀπὸ 1.500 τόννους d. w. μέχρι 3500 τόννων d. w. διὰ πλόας ἐντὸς τῆς Μεσογείου ἡ μεταξὺ λιμένων τῆς Μεσογείου καὶ λιμένων ἀπέχοντων μέχρι 200 μιλίων πέραν τοῦ Γιβραλτάρος ἡ Σουέζ, ισχύει τὸ ὑπ' ἀριθ. V μισθολόγιον. Διὰ τὰ ἴδια πλοῖα δι' οἰουδήποτε πλόας ἀλλούς πλόας ἐκτὸς τῆς Μεσογείου, ισχύει τὸ ὑπ' ἀριθ. IV μισθολόγιον.

6. Εἰς πλοῖα κάτω τῶν 1.500 τόννων d. w. δι' οἰουδήποτε πλόας ἐντὸς τῆς Μεσογείου ισχύει τὸ ὑπ' ἀριθ. V μισθολόγιον μειωμένον κατά 10 ο.ο. Διὰ τὰ ἴδια πλοῖα διὰ πλόας ἐκτὸς τῆς Μεσογείου ισχύει τὸ ὑπ' ἀριθ. V μισθολόγιον ἀνευ οὐδεμιᾶς μειώσεως.

7. Εἰς πλοῖα οιασδήποτε χωρητικότητος ἑργαζόμενα μεταξὺ Μαύρης Θαλάσσης (Ἄζοφικής καὶ Δούναβεως) καὶ Ἑλλάδος ισχύει τὸ ὑπ' ἀριθ. V μισθολόγιον.

Ειδικότης	Κατηγορίαι μισθολογίων				
	Εἰς λίρας Ἀγγλίας		εἰς δραχ.		
I	II	III	IV	V	
Πλοίαρχος	116. 0.0	115. 0.0	14. 0.0	12. 0.0	5.000
Υποπλοίαρχος	10.10.0	9. 0.0	8.10.0	7.10.0	3.700
Ανθυποπλοίαρχος	8. 0.0	7. 0.0	6.10.0	5.10.0	3.000
Ναύληρος	5. 0.0	4.10.0	4. 0.0	3.10.0	1.900
Συλουργός	5. 0.0	4.10.0	4. 0.0	3.10.0	1.900
Ναύτης	4. 0.0	4. 0.0	3. 5.0	3. 0.0	1.550
Θαλαμηπόλος	5. 0.0	4.10.0	4. 0.0	3.10.0	1.300
Μάγειρος	6. 0.0	5.10.0	4.10.0	4. 0.0	2.000
Ναυτόπαις	2. 0.0	1.10.0	1. 5.0	1. 0.0	750
Αρχιθερμαστής	5.10.0	5. 0.0	4.10.0	4. 0.0	2.000
Θερμαστής	4.10.0	4.10.0	3.15.0	3. 5.0	1.850
Ανθρακεύς	3.10.0	3. 0.0	2.10.0	2. 0.0	1.100
Θαλαμ. Αξιωματικῶν	2.10.0	2.10.0	2. 0.0	1.10.0	750

Σημείωσις. —Διὰ τοὺς Α. Πλοιαρχους δύναται νὰ ὑπάρξῃ καὶ ιδιαίτερα συμφωνία ἀνω τοῦ μισθολογίου τοῦ πίνακος. X

## Αἱ ἀπώλειαι πλοίων κατὰ μῆνα Φεβρουάριον

Τὴν 21ην Ἀπριλίου ἐδημοσιεύθη ἐν Λονδίνῳ ἡ στατιστικὴ τοῦ «Λόδδη Ρέιτζιστερ» διὰ τὰ ναυάρτια καὶ γενικῶς τὰς ἀδαρίας σκαφῶν τῆς Ήπειρού πουντικῶν κατὰ τὸν μῆνα Φεβρουαρίου. Αἱ ὀλικαὶ ἀπώλειαι ἀνήλθον εἰς 8 σαφάρι 18.319 τ. γκρές (1 μέτοροι 4872 τίννων γκρές καὶ 7 ἀτμόπλοια 13.477 τ. γκρές), ἔναντι ἀπώλειων 7 σκαφῶν 17.301 τ. τοῦ Φεβρουαρίου 1932 καὶ 9 σκαφῶν 23.828 τ. τοῦ Φεβρουαρίου 1931. Αἱ ἀπώλειαι κατανέμονται εἰς τὰς κατωτέρω ἐπτὰ σηματίας:

Βρετανικανά	1 τ.	4872	Δυνικά	2 τ.	1728
Χιλιανά	1 >	4574	Ηνωμ. Πολιτειῶν	1 >	767
Νορβηγικά	1 >	3305	Αγγλικά	1 >	683
Ιππωνικά	1 >	2420	Σύνολον:	8 >	18349

Μεταξὺ τῶν ἀπολασθέντων 8 σκαφῶν κατὰ τὸν ἐφετεινὸν Φεβρουάριον κατατάλεγται: καὶ τὸ Χιλιανὸν φορτηγόν «Santiago» τ. γκρές 4574 καὶ υποπηγήσας 1911. Τὸ σκάφος τοῦτο ἡτο τὸ πρώτην Ελληνικόν «Γέρων Καρδαρά». Συνολικῶς αἱ ὀλικαὶ ἀπώλειαι καὶ αἱ μερικαὶ ἀδαρίαι πλοίων ἀνήλθον κατὰ τὸ Φεβρουάριον εἰς 504, ἔναντι 461 τοῦ Φεβρουαρίου 1932, ἔναντι 590 τοῦ Φεβρουαρίου 1931 καὶ 720 τοῦ Φεβρουαρίου 1930. Εἰς τὸν δυομετρικὸν κατάλογον τῶν σημαντικῶν ἀδαρίων ἀναφέρεται: καὶ ἡ προσάρτηση εἰς τὰς Βρετανικὰς παράλια τοῦ φορτηγοῦ «Ελλήνη».

Τὰ θαλάσσαια ταῦτα ἀτυχήματα πλοίων κατανέμονται: εἰς τὰς ἀκολούθους αἵτιας:

Ζημίαι: συνεπείς τρικυμίας	61
Ναυάρτια καὶ ἔγκατταλεψίαις	—
Ζημίαι: συνεπείς προσαράξεως	102
Συγκρούσεις καὶ προσκρούσεις	134
Πυρκαϊκή καὶ ἐκρήξεις	26
Βλάβαι μηχανῶν, πηδαλίου καὶ ἀξονος	77
Έκ διαφόρων ἀλλων αἰτιῶν	104
Σύνολον ἀδαρίων Φεβρουαρίου:	504

ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ 40.418

## Π. Γ. ΚΑΛΛΙΜΑΝΟΠΟΥΛΟΣ

ΜΕΓΑΡΟΝ ΒΑΤΗ - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

Διαρκής παρακαταδήκη 'Αγγλικῶν καὶ Ρωσσικῶν  
γαιανδράκων δι' ἀνδρακεύσεις  
ἀτμοπλοίων.  
'Επίσης Κώκ, Μπρικεττῶν καὶ 'Ανδρακίτου.

ΤΗΛΕΓΡΑΦ. ΔΙΕΥΘ. "ΚΑΛΛΙΜΑΝΑΚ - ΠΕΙΡΑΙΑ,



## Βέλγιον

‘Ο συναγωνισμός τῶν φορτηγών λάϊνερς

Κατόπιν τῆς έμφανισεως εἰς τὰ δύτατα τῆς Εγγύς και τῆς "Απω" Ανατολής διαφόρων σκαφών μή ἀνήκοντων εἰς τὰ γνωστά «pool» τῶν ἐταιριῶν τῶν ἔργαζομένων εἰς τὰς ἀνωτέρω τακτικά γραμμάς, ἀπεφασίσθη παρ' αὐτῶν ἡ ἔκπτωσις τῶν ἐξ Αμβέρσης ναύλων διὰ μεταφοράς σιδήρων και δὲλλων βαρέων ἐμπορευμάτων πρὸς τὴν "Απω" Ανατολήν ἀπό 24)— εἰς 20) — σελίνια κατὰ τόννουν. Δεδομένου, διτὶ εἰς τὸ ποσὸν τοῦτο τοῦ ναύλου περιλαμβάνεται και προμήθεια 4 1/2 οἰο, ἔτι δὲ και περισσότερα ἔκπτωσις, προκειμένου διὰ μεγάλας ποσότητας φορτίου, οι φορτωταὶ τῆς Αμβέρσης ὑπόλογίζουν πλέον ἐπὶ ναύλον 18) — μόνον, ἵσως δὲ και ὀλιγώτερον, διὰ τὰς πρὸς τὴν Σαγκάνην και λοιπούς λιμένας τῆς "Απω" Ανατολής φορτώσεις.

Η μείωσις αὕτη, λόγῳ τοῦ συναγωνισμοῦ, ἐπιφέρει καταστρεπτικά ἀποτελέσματα διὰ τοὺς ἑκτὸς τῶν διαφόρων «κοινοπραξιῶν» παραμένοντας ἐφοπλιστές, οἱ οποῖοι ἀδύκη καὶ μὲ ναύλον 17) — καὶ 16) — σελίνιαν δὲν δύνανται νὰ συμπληρώσουν τὸ φορτίον ἐξ Αμβέρσης. Διὰ τοῦ τρόπου αὐτοῦ ἐλπίζεται νὰ ἑκτοπισθοῦν οἱ ἑκτὸς τῶν συνεργαζομένων ἐταιριῶν ἀνταγωνισταί.

Ἐπίσης οἱ διὰ τὴν Εγγύς Ανατολήν ναύλοι κατῆλθον εἰς χαμηλή ἐπίπεδα, ἀν δὲ ὑπόλογισθοῦν καὶ αἱ τελευταῖαι ἀπαγορεύσεις, ίδια τῆς Αλγύπου και τῆς Συρίας, ὡς πρὸς τὴν εἰσαγωγὴν τοιμέντων, καθίσταται πρότην, διτὶ θὰ περιορισθοῦν καὶ αἱ ἀναχωρήσεις ἐκ τῶν Βορείων λιμένων. Χαρακτηριστικὸν τῆς σημειουμένης ἔκπτωσεως τῶν διὰ τὴν Εγγύς Ανατολήν ναύλων εἶνε καὶ τὸ γεγονός, διτὶ τελευταίως ή «Deutsche Levante Linie» ἐδέχθη φορτίον 6000 τόννων σιδήρων και τοιμέντων ἐξ Αμβέρσης διὰ Βηρυττόν, εἰς παραλίων τοῦ Γαλλικοῦ στρατοῦ τῆς Ανατολής, μὲ ναύλον 26 Γαλλικῶν φράγκων. Η τιμὴ αὕτη ἀντιπροσωπεύει 6) — ἔως 6 δισ σελίνια, ἥτοι ναύλον κατὰ 5) — σελίνια κατώτερον ἐκείνου, διτὶ συνήθως εἰσεπράττετο διὰ μεταφοράν μικροτέρων ποσοτήτων σιδήρου.

Οι κρατούμεντες σήμερον ἐξ Αμβέρσης ναύλοι διὰ φορτία σιδήρου εἶνε σελ. 7δ δι' Ἀλεξανδρειαν, 11) — διὰ Βηρυττόν και 8) — διὰ Κωνικού, ἐνῷ διὰ μεγάλας ποσότητας λεπτῶν σιδήρων εἰς ράβδους και φύλλα διὰ Δούναβιν ἔχεντο δεκταὶ μὲ ναύλον 9) — μόνον κατὰ τόννουν. Εἰς τὴν Αμβέρσαν ὑπάρχει ἀθρόον διαθέσιμον τοννάς ζητοῦν ἔργασιαν διὰ τὴν Εγγύς Ανατολήν, ἡ δὲ μεγάλη δυσαναλογία μεταξὺ προσφερομένης χωρητικότητος και παρεχομένης μικρᾶς ἔργασίας συντελεῖ δόλονέν εἰς τὴν ὑπότιμησιν τῶν ναύλων. Η Ἑλλειψις ἔργασίας προέρχεται ἐκ τῆς οικονομικῆς κακεξίας τῶν ἀγορῶν τῆς Εγγύς Ανατολῆς, αἵτινες προμηθεύονται τὰς ἀπολύτως μόνον ἀναγκαιότες εἰς αὐτὰς ποσότητας φορτίων.

## Βουλγαρία

Τὰ λιμενικὰ δικαιώματα τῆς Βάρνης

Ἐκ Σόφιας μεταδίδεται ἡ πληροφορία, καθ' ἥν ἀπὸ 1ης π. μ. "Απριλίου ἐφημερίσθη νέον σύστημα εἰς τὸν τρόπον τῆς εἰσπράξεως τῶν λιμενικῶν δικαιωμάτων τῆς Βάρνης. Οὗτον ἡ πληρωμή τῶν τελῶν φορτίου γίνεται ἡπ' αὐτοῖς εἰς τὸ Ταχυδρομεῖον παρὰ τοῦ πλοιάρχου ἐκάστου σκάφους ἢ τοῦ πράκτορός του, εἰδὺς ἀμά τῷ πέρατι τῆς ἐκφορτώσεως και πρὶν ἡ τὸ πλοίον ἀναχωρήσῃ ἐκ τοῦ λιμένος.

Προσγευμένων τὰ δικαιώματα τῶν ἐπιλογώντων ἀπὸ τοὺς παραλήπτας τοῦ φορτίου εἰς τὰς τελωνειακὰς ἀρχὰς.

Τὰ τέλη ἀγκυροδόλων και ἀδείας ἀπόπλου κατηγράφονται. "Εἴς ἄλλους τὰ λιμενικὰ δικαιώματα ἔχοντας ὡς ἐξῆς: διὰ τοὺς πρώτους 200 τ. 6 λέδια και τὰ τόννουν, διὰ τοὺς 200 μέχρι 500 τόννων 4 λέδια και διὰ τοὺς ἀνω τῶν 1000 τόννων 2 λέδια και τόννουν. "Οσον ἀφορᾷ τὰ φαρικά τέλη, ταῦτα ὠρίσθησαν εἰς 3 λέδια και τόννουν νέτ διὰ τοὺς πρώτους 800 τόννους και εἰς 2 λέδια και τόννουν διὰ τοὺς πέραν τῶν 800.

BUNKERS AT HAMBURG

Bd BLUMENFELD K.a.A

TRADING COMPANY OF THE FRED KRUPP A.G. ESSEN

TEL. ADDRESS: FELDKOHLE-HAMBURG

## Γαλλία

‘Η νέα σύμβασις μὲ τὴν «C.G.T.»

Τὸ πό τῆς Γαλλικῆς ἐπὶ τῶν ναυτιλιακῶν κοινοβουλευτικῆς ἐπιτροπῆς ἐνεκρίθη ἡ ἔκθεσις ἡ ἀφρόδισκη τὴν νέαν σύμβασιν μεταξὺ τῆς Γαλλικῆς κυβερνήσεως και τῆς «Compagnie Generale Transatlantique», πρόσκειται δὲ κατ' αὐτὰς νά τεθῇ ὑπὸ τὴν κρίσιν και τῆς ἐπιτροπῆς ἐπιτροπῆς. Διὰ τῆς νέας συμβάσεως ρυθμίζονται τὰ δρομολόγια τῶν σκαφῶν μεταξὺ Γαλλίας και Ήνωμένων Πολιτειῶν, ἐπίσης τὰ δρομολόγια πρὸς τὸ Μεσοπόντιον, τὰς Δυτικὰς Ινδίας και τὴν Κεντρικὴν Αμερικὴν, και διακανονίζονται τὰ ξηράματα τῆς ταχύτητος, τῶν μεταφορῶν και τῆς ἐπιτάξεως, τῆς ταχυδρομεύσης ὑπηρεσίας και ἀλλ., λαμβάνεται δὲ πρόνοια διὰ τὰς νέας ναυπηγήσεις και τὰς ἐπικαινίες τῶν πλοίων, διὰ τὰς ἐπιχορηγήσεις και διὰ τὴν περίπτωσιν ἐξοπλισμοῦ τῶν σκαφῶν τῆς «C.G.T.» διὰ τοὺς σαρκικάς ἀνάγκας.

Η σύμβασις, ἡ οποία επειδή τῶν 14ετῶν διαρκεῖας και θὰ ισχύσῃ ἀναδρομικά ἀπὸ 1ης Ιανουαρίου τρ. Ε., καλύπτει δῆλα ἀνεξιράτως τὰς ἀνάγκας τῶν ταχυδρομείων και τῶν γενικῶν ὑπηρεσιῶν μεταξὺ Γαλλίας, Ήνωμένων Πολιτειῶν, Μεσοπόντιου, Δυτ. Ινδίων και Κεντρικῆς Αμερικῆς. Η γραμμὴ Χάρδρης—Νέας Τόρκης θὰ ἐμπηρατήσῃ: δι' ἑδρματικῶν ἀναχωρήσεων μὲ σύνολον 52 κυκλικῶν ταξιδίων κατ' έτος δύοτες δύναται: δύος ἡ τῆς Κ. G.T. η νὰ καθιερώνῃ 16δήμερον ὑπηρεσίων διὰ τὴν χρονικήν περίοδον ἀπὸ 1ης Νοεμβρίου μέχρι 1ης Μαρτίου, ἀρκετοὶ πάντως νὰ διατηρηθῇ εἰς 52 διλικός ἀριθμός τῶν ἐπισημάνων ταξιδίων. Θὰ δύναται: ἐπίσης ἡ ἐταιρία νὰ κρημαστοῦ διὰ τὴν γραμμὴν Μασσαλίας — Νέας Τόρκης και σκάφος τοῦ τύπου «De Grasse».

Τὴν ὑπηρεσίαν Χάρδρης—Νέας Τόρκης θὰ ἐκτελοῦν τὸ ὑπερωκεάνιον «Normandie» (τελοῦν, ὡς γνωστόν, ὑπὸ κατακευήν) και τὰ λάγνας «France», «Paris» και «Ile-de-France», μέχρι δὲ τῆς ἀποπερατώσεως τοῦ «Normandie» θὰ ἐκπαιλουθήσουν ἔργαζόμενα εἰς τὸν Βόρ. Ατλαντικὸν τὰ ὑπερωκεάνια «Champlain» και «Lafayette».

Διὰ τὰς νέας ναυπηγήσεις τῶν πλοίων της «C.G.T.» προβλέπεται, διτὶ πράπει ἐκκοτον δὲ αὐτῶν νὰ ἔχῃ ἑκτόπισμα 28.000 τόννων γκρός, ἡ ἐπιτροπὴ δύοτες προέτασε μείωσιν εἰς 22.000 τόννους. Τοποχρεοῦται ἀκόμη ἡ ἐταιρία νὰ διατητέη κατ' ἑλάχιστον τρία ὑπερωκεάνια ἀντιτύπων ταχύτητας, διὰ τοῦτον τρία ὑπερωκεάνιαν νὰ κηρύξηση τὴν ἀντικατάστασην του, δόπτες ἡ παραγγελία τοῦ νέου πράπει νὰ δοθῇ ἐντός 6 μηνῶν. Η ἐλάχιστη μέση ταχύτητος τῶν υπερωκεάνων τῆς γραμμῆς τοῦ Βόρ. Ατλαντικοῦ δρίζεται: διὰ τῆς νέας συμβάσεως ὡς ἐξῆς: Διὰ τὸ «Normandie» 23 μίλια, διὰ τὸ «Ile-de-France» και τὸ «Paris» 20 μίλια, διὰ τὸ «Champlain» 18 1/2, διὰ τὸ «France» 18 και διὰ τὸ «Lafayette» 17 μίλια.

Τὸ ἀσύρματον τηλέφωνον τοῦ "Ιλε-ντέ-Φράνς"

Μία ὑπηρεσίας ἀσύρματου τηλεφόνου δυναμένη νὰ ἐπικοινωνῇ κατ' αὐτοῖς μὲ τὸν παλαιόν και νέον Κόσμον ἐγκατεστάθη ἐπὶ τοῦ ἐξηγηστοῦντος τῆς γραμμῆς τοῦ Βόρ. Ατλαντικοῦ Γαλλικοῦ υπερωκεάνου «Ile-de-France». Δεδομένου, διτὶ δοις οἱ ἀπιδέσταις πρώτης θέσεως τοῦ ἐν λόγῳ λαγνάν ἔχουν τηλέφωναν εἰς τὰ δικαιωμάτων των Ναυτικῶν νὰ τηλεφωνοῦν δὲ αὐτῶν κατ' εὐθείαν πρός οἰανδήποτε πόλιν τῆς Εύρωπης η τῆς Βόρ. Αμερικῆς.

Διέξοδος διὰ τὸ «Νορμανδία»

Τὸ Ἐμπορικὸν Ἐπιμελητήριον τοῦ Σαίν Ναζέριο ἀπεσφάσσει νὰ συνάψῃ δάνειαν 10.000.000 φράγκων πρὸς ἐκδάθυνσαν τοῦ λιμένος, ἵνα δυνηθῇ τὸ διγκώδειον λαγνάν τηλέφωνον εἰς τὰ δικαιωμάτων πάνω τοῦ Βόρ. Ατλαντικοῦ, τῶν 68.000 τόννων γκρός και ἐξέλθῃ τῆς δεξιμενῆς, ἵντος τῆς δοπίας ἥηδη εὑρίσκεται ἀποκεκλεισμένον.

Η ύπόδεσις τοῦ «Ατλαντικοῦ»

Τὸ πό τοῦ Εμποροδικού τῶν Παρισίων ἐπεδόθη τὴν 17ην Απριλίου ἀπόφασις ἐπὶ τῆς ὑποδέσεως τοῦ ἀποτεφρωθέντος Γαλλικοῦ υπερωκεάνου «L' Atlantique», διὰ τῆς δοπίας τὸ δικαιωτήριον κηρύσσει: ἔκτοτε ἀρμόδιον ' ἀποφανθῇ ἐπ' ἀμφιστέρων τῶν συμβολαιῶν ἀσφαλίσεως τοῦ σκάφους, ἵνοι τοῦ συμβολαιῶν «δι' διούς τοὺς καὶ νδίους» και τοῦ ἔτερου διὰ τὴν ὀλικὴν ἀπόλεταν». Η ἀπόφασις αὐτὴ ἐλήφθη—μολονότι τὸ διεύθυντον συμβολαιῶν περιέχει τὸν δρόμο περὶ διαιτησίας—διστὶ ἐκριθῇ διτὶ αἱ δύο περίπτωσις εἰς τὴν προκατέμένην ὑδρίσεων εἶναι ἀλληλέλεντοι: και ἐπρεπε νὰ τηρηθῇ δι' αὐτῶν ἀναίς διαδικασίαι.

"Οσον ἀφορᾷ τὴν ἀδείαν τῶν ἀσφαλίσεων, διτὶ ἐπρεπε νὰ ἐρευνηθοῦν ἐπισταμένων αἱ προσφοραὶ τῶν Βρετανικῶν ναυπηγείων διὰ τὴν ἐπισκευήν τοῦ Βρετανικούν διαδικασίας—διστὶ ἐκριθῇ διτὶ αἱ δύο περίπτωσις εἰς τὴν γνωμάτευσιν μιᾶς νέας ἐπιτροπῆς ἐμπεριγνωμό-

των. Πράγματι διωρίσθησαν τρεις πραγματογνώμονες μὲ τὴν ἐντολὴν νὰ καθορίσουν στρώσεις, ἔχον τὸ «L'Atlantique» ἀποτελεῖ ἐν τῇ πραγματικόνητι δὲικήν ἀπώλειαν ἢ δῆ. Ἐν τῇ δευτέρᾳ περιπτώσει ὅφειλον οἱ πραγματογνώμονες, μεταξὺ ἑπτατετράς ἑρμηνίας καὶ μελέτην δῶν ἀπαραιτήτων στοιχείων, νὰ ὑπολογίσουν τὸ κόστος τῶν ἐπισκευών. Τοισυτέροις ἡ ἀριθμοῦστης ἐπὶ τῇ ἀπόφασεως περὶ τῆς δυνατότητος ἡ μὲ τὴς ἐπισκευής, τῆς τούχης τῶν Βρετανικῶν προσφορῶν καὶ τῆς ἔξελιξεως τῆς δῆλης ὑποθέσεως τῆς ἀσφαλείας τοῦ «Athlanticus» περιήλθεν ἐν τῇ οὐσίᾳ εἰς γενεράς τῶν τριῶν ἐμπαιροταγών.

## Η νωμέναι Πολιτεῖαι

### Η ναυπήγησις νέου ύπερωκεανίου

Κατὰ πληροφορίας τοῦ ναυτικοῦ τύπου τῆς Νέας Υόρκης ἡ ἐταιρία «Gibbs & Cox Inc» ἐξεπόνησεν ἡδη τὰ σχέδια καὶ κατηγορεῖ τὸν προϋπολογισμὸν τῆς ἀπαιτηθούμενης διαπάνης διὰ τὴν ναυπήγησιν καὶ ἐνὸς τριῶν μεγάλου λαΐνερο, ἀδελφὸν τοῦ «Manhattan» καὶ τοῦ «Washington». Συναρψὼς πρὸς τὸν ἀντέφων εἰχεν ἀναγναφῆ καὶ πρὸ τούς, ὅτι ὁ κ. R. Stanley Dollar, ἐνδιαφερόμενος μετά τῆς «Roosdvelt International Marine Company» εἰς τὴν ἰδιοτείσιαν τῆς «United States Lines», ἐξέφρασε μετὰ τὴν ἑξῆς Εἰρήνης ἐπάνοδον τῶν τριῶν γνώμην, ὅτι ἡ ἑταῖρα αὕτη ἔχει ἀνάγκην τριῶν σκαφῶν τῆς σειρᾶς τοῦ «Manhattan», διὰ νὰ δυνηθῇ καὶ διατηρηθῆ μίαν τακτικὴν ἔβδομαδιαίαν δι᾽ ἐπιβάτας καὶ ταχυδρομεῖον γραμμῆν μεταξὺ Νέας Υόρκης—Χάρτρου—Αμβούργου.

Ἐν συνεχείᾳ ὁ κ. Dollar εἶχεν ὑποστηρίξει τὴν γνώμην, ὅτι ἡ μανία τῆς ταχύτητος εἰς τὸν διάπλουν τοῦ Βορ. Ατλαντικοῦ ὑπερχώρησε πλέον καὶ τὰ ταχυδρομικὰ πλοῖα τοῦ τύπου «cabin-class», ἀναπτύσσοντα μετριαὶ ταχύτητα, θὰ ἡδύναντο ἐπιτυχῶς νὰ ἐγρασθοῦν οὐχὶ μόνον πρὸς τὸ παρόν, ἀλλὰ καὶ πολλὰ ἀζόητη ἔτη. Οἱ ἀκοῦμης χρονοὶ τῆς ἐνάρξεως τῶν ἐργασιῶν διὰ τὴν ναυπήγησιν τὸν τριτὸν Αμερικανικοῦ λαΐνερο δὲν ἐγνώσθη εἰσέτι, φαίνεται δημοσίᾳ ὅτι ὁ ἀπόφασις τῆς «United States Lines» καὶ τῆς Δευθύνσεως τῶν Αμερικανικῶν Ταχυδρομείων περὶ προσεχοῦς ἐξόδου ἐν τῆς ὑπηρεσίας τοῦ «Leviathan» εἰς ἀντικατάστασιν τοῦ ὅποιου θὰ διατεθῇ τὸ νέον σκάφος.

## Ιταλία

### Η ναυπήγησις τρίτου σοῦπερ - λαΐνερ

Μεταξὺ τῶν Ἰταλικῶν ναυτικῶν κύκλων συζητεῖται ἀπό τίνος ἡ δυνατότης τῆς κατασκευῆς καὶ τρίτου μεγάλου ύπερωκεανίου τῆς σειρᾶς τῶν «Rex» καὶ «Conte di Savoia», φαίνεται δημοσίᾳ, διὰ παρὸ δὲικήν τὰς ἐκάστοτε διατυπουμέναν γνώμας, δὲν θεωρεῖται ἀκόμη κατάλληλος ἡ στιγμή, ὅπως ἡ Ἰταλικὴ Ναυτιλία ἔχειται λόγῳ, ὑπὸ τὴν παροῦσαν μάλιστα κρίσιν, τὰς δυνάμεις τῆς εἰς τοιοῦτον βαθμόν. Προστίθεται, διὰ κανεὶς λόγος δὲν συντρέχει διὰ τὴν ναυπήγησιν ἐνὸς ἀκόμη σοῦπερ - λαΐνερο, οὐτινος ἡ προσθήκη εἰς τὴν γραμμὴν τῆς Βορείου Αμερικῆς οὐδέλλως κρίνεται ἀναγκαῖα, ἀφοῦ διὰ μόνης τῆς ἐμφανίσεως τοῦ «Rex» καὶ τοῦ «Conte di Savoia», ἀνεκόπτη ἡ κίνησις τῶν μικροτέρων Ἰταλικῶν ύπερωκεανίων, ἐκ τῶν ὅποιων ἡδη τὸ «Augustus», τὸ «Roma» καὶ τίνα ἄλλα ἡρχισαν αἰσθανόμενα τὴν ἔλλειψιν ἀπασχολήσεως.

Ἀντιθέτως πρὸς τὸν ἀνωτέρω, ὁ δημοσίς τῆς «Italia» ἀκολουθῶν τὸ παράδειγμα τῆς Γερμανίας, οκτέπεται δημοσίᾳ, ἀντὶ τῆς ναυπήγησεως τρίτου ύπερκολοσσοῦ, ἐπιφέρει τὰς ἐνδεικυμένας διαρρυμίσεις—καὶ ἴδια δύο ἀφορᾶ τὰς μηχανικὰς αὐτοῦ ἔγκαταστάσεις—εἰς τὸ ύπερωκεανὸν «Augustus» 33.000 τόνων γκρός καὶ τοιούτοις πρὸς τὴν πρώτην θέσιν μεταξὺ τῶν ύπερωκεανίων, ποὺ ἐκτελοῦν τὴν πρὸς τὸν Βόρειον Αμερικήν γραμμῆν, τὴν τόσον ἀμείωτον συγκεντρώνουσαν τὸν Παγκόσμιον ἀνταγωνισμόν.

Μελετᾶται ἡδη μία ἀντικατάστασις τῶν τεσσάρων κινητηρίων μηχανῶν ἑσωτερικῆς καύσεως, δυνάμεις 9.000 ἵππων ἐκάστης, διὰ μηχανῶν ἀτμοστροβίλων μεγαλυτέρας δυνάμεις, δημοσίᾳ προτίθηση τὸ «Augustus»—σκάφος νεωτάτης ἄλλως τε κοτασκεύη—τὴν ταχύτητα ἑκείνην, ἡτοι ὡς ἡδύνατο ἐπαξίως νὰ τὸ ἀναγνάῃ εἰς τὴν πρώτην θέσιν μεταξὺ τῶν ύπερωκεανίων, ποὺ ἐκτελοῦν τὴν πρὸς τὸν Βόρειον Αμερικήν γραμμῆν, τὴν τόσον ἀμείωτον συγκεντρώνουσαν τὸν Παγκόσμιον ἀνταγωνισμόν.

THAΦ. 36939  
1589 HIGH ST.

THA. ACUTE-HULL  
28, BISHOP LANE.

## E. E. SHARP & SONS LTD.

ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΑΙ ΜΗΧΑΝΕΛΑΙΩΝ "STEPSOL,, BRAND

ΕΛΑΙΑ ΚΟΛΖΑ, ΚΥΛΙΝΔΡΕΛΑΙΑ, ΚΙΝΗΤΗΡΩΝ.

ΕΙΣΑΓΩΓΕΙΣ ΙΧΘΥΕΛΑΙΩΝ.

ΕΦΟΔΙΑ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ & ΜΗΧΑΝΗΣ.

ΧΟΥΛΛ (ΑΓΓΛΙΑΣ)

## Παράδοσις μεγάλου τάνκερ

Τὰ ἐν Τεργέστῃ ναυπηγεῖα «Cantieri Riuniti dell'Adriatico» παρέδοσαν πρὸ ημερῶν τὸ δευτέρον ἐκ τῶν τριῶν μότορ-τάνκερ, διπλανα παρηγγελθησαν τὸ 1930 ύπὸ τῆς Αμερικανικῆς ἑταῖρας πετρελαίων «Stantop Oils», τῆς Νέας Υόρκης. Τὸ νέον τάνκερ, διπερ ὑδομάσθι «Orville L. Harden», κατεσκευάσθη εἰς Μομφάλκον, ἔχει δέ μῆκος 546 ποδῶν, πλάτος 70, ύψος 31 ποδῶν καὶ ἐκτόπισμα μὲ πλῆρες φορτίον 25.557 τόννων. Φέρει μηχανάς Ντηζελ, κατασκευῆς Φιλατ, κατὰ δὲ τὰς ἐπιτυχεῖς δοκιμάς του ἀνέπτυξε μέσην ταχύτητα 14.2 μιλίων καθ' ὥραν.

## Η δύναμις τοῦ Έμπορικοῦ στόλου

Πρόσφατος στατιστικὴ τοῦ Ἰταλικοῦ Ἀσφαλιστικοῦ Ἰνστιτοῦ του σκαφῶν ἀναφέρει τὰς ἐπελθούσας κατὰ τὸ 1932 μεταβολὰς εἰς τὴν δύναμιν τῆς Ἰταλικῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας. Οὔτω, ύψωσαν τὴν Ἰταλικὴν σημαίαν 6 νεοναυπηγήτης σκάφη 120.061 τόννων γκρός, μεταξὺ τῶν ὅποιων τακτάλγονται καὶ τὰ σοῦπερ-λαΐνερς «Rex» καὶ «Conte di Savoia», καὶ 38 ἐπίσης ἄλλα πλοῖα, κατὰ τὸ πλεῖστον φορτηγά, 112.237 τόννων γκρός καὶ μέσης ἡλικίας 20 ἑταῖρων, ἀτίνα ἡγεράσθησαν ἐκ τῆς ἀλλοδαπῆς. Αἱ συνολικαὶ διθεν προσθῆκαι ἀνήλθον εἰς 44 πλοῖα 232.298 τόννων γκρός, ἔναντι διαγραφῶν 79 πλοίων, κυρίως φορτηγῶν, 340.698 τ. γκρός, ἀτίνα διελύθησαν, 9 τόννων 32.889 ἀτίνα ἐπωλήθησαν εἰς ἀλλοδαπούς καὶ 4 τόννων 11.018, ἀτίνα ἀπωλέσθησαν ἐθαλασσῶν ἀτυχημάτων. Τὸ σύνολον οὐτω τῆς Ἰταλικῆς χωρητικότητος κατὰ τὸ τέλος τοῦ 1932 ἦτο μειωμένον κατὰ 152.307 τόννους γκρός, ήτοι κατὰ ποσοτὸν 5 οροὶ ἐπὶ τῆς ὅλης δυνάμεως τῆς Ἰταλικῆς Ναυτιλίας, ἡτοις τὴν 30ήν Ιουνίου π. ε. περιελάμβανε σκάφη 3.331.00) τόννων γκρός.

## Ολλανδία

### Τὰ λιμενικὰ δικαιώματα

Κατ' ἀνακοίνωσιν τοῦ Οἰκου Γιανναγᾶ, ἡ δημοτικὴ ἀρχὴ τοῦ Ρόττερνταμ προέτεινεν, ὅπως τεθοῦν εἰς ἐφαρμογὴν ἀπό Ιης Ιουλίου τὰ νέα μειωμένα λιμενικὰ δικαιώματα τοῦ Όλλανδικοῦ τούτου λιμένος.

## Η ἐκπτωσις τῶν μεταφορῶν

Διὰ νὰ λάβῃ κανεὶς μίαν ιδέαν τοῦ μεγέθους τῆς παρούσης ἐκπτωσεῶν τοῦ υπερθαλασσού εμπορίου, ἀρκεῖ νὰ ρίψῃ ἔνα βλέμμα εἰς τοὺς χαρακτηριστικοὺς ἀριθμοὺς τῆς κινήσεως τῶν μεγάλων θαλασσῶν ἀρτηρῶν, οἷα εἰνεὶ σὲ διώρυγες τοῦ Σουεζ καὶ τοῦ Παναμᾶ, καθὼς καὶ τῶν τριῶν λιμενικῶν συγκροτημάτων τῆς Ήπειρωτικῆς Εὐρώπης, μέσω τῶν ὅποιων διοχετεύεται μέγα μέρος τῆς ἐμποροβιομηχανικῆς δραστηριότητος τοῦ Κόρσου.

Ἐναντὶ ἐμπορικῆς ἀπὸ διαλάσσης κινήσεως 69.156.000 τόννων κατὰ τὸ 1931 εἰς τοὺς λιμένας Αμβερσοῦς, Αμβούργου καὶ Ρόττερνταμ, ἐνεφανίσανται οὗτοι κατὰ τὸ 1932 κίνησον 55.850.099 τόννων ἐμπορευμάτων, ὑποστάντες οὕτω μίαν ἐκπτωσιν 19.24 οροὶ ἔναντι τοῦ 1931 καὶ 21 οροὶ ἔναντι τῆς περιόδου 1929-31. Διὰ τῆς διώρυγος τοῦ Σουεζ, ἐξ ἄλλου, διῆλθον 5032 πλοῖα 28.340.000 τ. νέτ κατὰ τὸ 1932 καὶ διεκομισθησαν φορτία 23.032.000 τ. ἐμπορευμάτων, ἔναντι διελεύσεως 5366 πλοίων 30.028.000 τ. νέτ καὶ 25.332.000 τ. ἐμπορευμάτων κατὰ τὸ 1931 καὶ 6274 πλοίων 33.466.000 τ. καὶ 34.516.000 τ. ἐμπορευμάτων κατὰ τὸ 1929. «Ἐπὶ πλέον σημαντικωτέρα εἰνεὶ τῆς διώρυγος τούτης διῆλθον 4367 πλοῖα 16.573.865 τόννων νέτ κατὰ τὸ 1932, ἔναντι 4972 πλοίων 18.921.461 τ. κατὰ τὸ 1931 καὶ 5885 πλοίων 22.068.067 τόννων νέτων κατὰ τὸ 1930.

Φυσική, θεν, συνέπεια τῆς τοιαύτης μειώσεως τῶν μεταφερομένων ἐμπορευμάτων εἰνεὶ οἱ διαρκῶς βαίνοντες πρὸς τὴν ἀνιούσαν ἀριθμοὶ τῆς ἀργούσης χωρητικότητος τῆς Παγκοσμίου ναυτιλίας. Κατὰ μαθηματικήν, δύναται τις νὰ εἴπῃ, ἀκριβείαν, τὸ ποσοτὸν τῆς ἐκάστοτε σημειουμένης ἐκπτωσεῶς τῶν μεταφορῶν βαίνει ἀναλόγως πρὸς τὸ ποσοστὸν τῆς παρωπλισμένης χωρητικότητος, ὅπερ σημειερούνται τὰ 20 οροὶ τοῦ Παγκοσμίου τοννάζ.

LIVERPOOL

REA LIMITED.

Stevedores of Cargo  
—of All Kinds—

TUG OWNERS

BIRKENHEAD

## Παλαιστίνη

### Ισραηλιτική άτμοπλοια

Παρ' όμαδος Ισραηλιτών ίδρυθη άτμοπλοια με έδραν την Γιάφφαν και μέ την έπωνυμίαν «Palestine Navigation Co, Ltd». Ή εταιρία αύτη θα ένεργη άκτοπλοϊκά μεταφοράς, ήγόρασε δέ το ύπο Αιγυπτιακή σημαίαν όπως «Hammouda» (ex «Ενωσις», ex «Άννα», ex «Ιθάκη» τ. γκρός 344 και ναυπηγήσεως 1895, το μετωνόμασε δέ «Carmel».

## Ρουμανία

### Οι ναῦλοι τῶν διὰ Δουνάβεως μεταφορῶν

Ἐξ Γερμανικῆς πηγῆς μετεδόθη ἡ πληροφορία, ὅτι μεταξὺ τῆς Γαλλικῆς ἑταῖριας ποταμοπλοίας εἰς τὸν Δούναβιν καὶ τὸν Τσερζούλοβακιόν, Γιουγκοσλαβίαν καὶ Ρουμανίαν ναυτικῶν ἑταιριῶν, αἱ δοῖαι ἐκτελοῦν μεταφοράς διὰ ποταμοπλοίου, ἀπεγράφη σημειωνία τηρήσεως ἔνιαίν των ναυλολογίων διὰ τὰ διακομιζόμενα φρούτα ἀκαδάρωτα καὶ διψιλισμέναν πετρέλαιον, σίτον καὶ εἶδον γενικοῦ ἑπιπορίου.

Μέχρι τοῦδε αἱ ἑταιρίαι αὗται εἰσήγαγον ἐπιζημίας, λόγῳ τῶν τιμῶν συναγωνισμοῦ, αἱ δὲ ζημιαὶ τῶν ησαν σημαντικότεραι προσεμένον διὰ τὰς μεταφοράς φρούτων γεννημάτων. Προστίθεται, ὅτι ἡ τελευταῖς ἴδρυθείσα ἐν Βουδαπέστῃ, χάρις εἰς τὴν κυρεντικήν ἀρρώγην, Οὐγγρική ἑταιρία μεταφορῶν διὰ τὸν ποταμὸν καὶ διὰ τὰ δαλάσσης, πρόκειται πολὺ σύντομος νά ἐγκατατέθῃ μίαν ταχείαν διεσδομαδιαίαν γραμμήν μεταξὺ Regensburg καὶ Γιουργεβο. Πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν ἡ παρεχομένη εἰς τὴν ἑταιρίαν κυρεντικῇ ἐπιχορήγησις ἥνθη εἰς 3.500.000 πέντος, ἣτοι εἰς ποσὸν 125.000 λιρῶν Ἀγγλίας.

## Σοβιετική Ρωσία

### Τὸ πενταετὲς σχέδιον τῆς ναυτιλίας\*

Κατὰ τὸ συγκροτηθὲν τελευταῖς εἰς τὴν Μόσχαν πέμπτον συνέδριον τῆς κεντρικῆς ἐπιτροπῆς ἐπὶ τὸν διὰ τὸν ὄδατος μεταφορῶν ἀνεπτύχθησαν τὰ ἀποτελέσματα τοῦ τελευταῖον πενταετοῦ σχέδιον καὶ συνεχήθη τὸ νέον, ἡ ἐφαρμογὴ τοῦ ὄποιον ἀρχεῖται ἀπὸ τὸν τοῦ. ἔτος. Κατὰ τὴν ἔκθεσιν τοῦ ἐπὶ τῆς ναυτιλίας ἐπιτρόπου Janson, τὸ σχέδιον ἐφαρματοποιήθη ἐντὸς 4ετίας μόνον, εἰς πολλὰς δὲ περιπτώσεις τὰ ἀπειργένετα ἀποτελέσματα ὑπερέβησαν τὰς προβλέψεις. Οὕτω διὰ τὸν στόλον τῶν ποταμοπλοίων ἀντὶ 144 ἔστι, τούνων μετεφέροντας 162 ἔκατα, τόνων ἐμπορευμάτων, ἣτοι 112 οἷον ἐπὶ τὸν προβλέψειν τοῦ σχέδιον. Ἐπέβατα μετεφέροντας 129.4 ἐκατομμύρια ἀντὶ 95.4, ἣτοι 134.9 οἷον ἔναντι τοῦ σχέδιον. Σημειοῦνται ἀζόμη, ὅτι τὸ ἐπὶ 1221.9 ἐκατομμύριον γονβίλων προβλεψθὲν διὰ τὴν ναυτιλίαν ὀλικὸν κεφαλαίου πῆχυνθη εἰς 1231 ἔκατα, γονβίλα, χωρὶς νά συμπεριληφθῶνται εἰς τὸ ποσὸν αὐτὸν αἱ μεγάλα δαπάναν αἱ ἀπατηθέσιοι διὰ τὴν διώρηγα τὴν ἐνοράν την Λευκὴν Θάλασσαν μὲ τὴν Βαλτικήν, ἢτις πρόκειται νά δοθῇ εἰς τὴν ναυτιλίαν ἐντὸς τοῦ ἔτους, οὕτω αἱ δαπάναι διὰ τὸ φράγμα τοῦ ποταμοῦ Δνείπερο.

Οἱ ἐμπορικὸς στόλος ἐσημείωσε σημαντικήν πρόοδον, ἀπὸ δὲ τοῦ 1929 μέχρι τοῦ 1932 προσετέθησαν εἰς τὴν δύναμιν τοῦ 110 νέα πλοῖα ὀλικῆς χωρητικότητος 386.700 τόννων. Ἐξ αὐτῶν τὰ ἡμίση περίτον, ἣτοι ἕνα ποσότον 48.2 οἷον, κατεστάθησαν εἰς τὰ Σοβιετικὰ ναυπηγεῖα. Παραλλήλως ἐβελτώθησαν καὶ αἱ βιωτικαὶ συνθῆκαι τῶν ναυτεργατῶν, ὁ μέσος ὄρος τῆς μισθοδοσίας τῶν ὅποιων ἀπὸ 71.85 γονβίλων κατὰ τὸ 1928 πῆχυνθη κατὰ τὸ 1932 εἰς 118.48 γονβίλα, ἣτοι κατὰ ποσότον 64.9 οἷον, ὥστε ἡ αὔξησης τῆς ἀποδόσεως τοῦ ἐργατικοῦ παράγοντος δὲν ἦτο ἀνάλογος, περιορισθεῖσα εἰς 35 οἷον μόνον.

Εἰς τὴν ἔκθεσιν Janson ὄμοιος εἴται, ὅτι αἱ προβλέψεις, εἰδικῶς ἐπὶ τῆς ναυτιλίας, διὰ τὸ ἔτος 1932, δὲν ἐφηρμόσθησαν τελείως, τούτῳ δ' ἀποδίδεται εἰς τὴν ἐλλειψην αὐστηρᾶς πειθαρχίας ἐπὶ τὸν πλοῖον, ἣτις καὶ ἐξεδηλώθη ἀπὸ τὸν τεράστιον ἀμφιθόον τῶν θαλασσῶν ἀπειχημάτων, τονίζεται δημοσίᾳ κατὰ τὸ τοῦρον ἔτος δὲν θὰ ἐπαναληφθῇ ἡ κατάστασις, διότι τὰ πλοιώματα τῶν Σοβιετικῶν πλοίων θὰ ἐπιδείξουν πειθαρχίαν καὶ ζῆλον, ὥστε νά φέρουν εἰς πέρας τὴν ἀποστολὴν των.

### Αἱ μεταφοραὶ τῆς "Απω" Ανατολῆς

Συνεκλήθη ἀφ' ἔτερου τελευταῖος εἰς τὸ Βλαδιβοστόκ συνέδριον τὸν ἔκει τοπικῶν ἐμπορωναυτικῶν ὄργανων, μὲ τὸν ἀντικεμενικὸν σοκόν διότι προπαρασκευάση τὰ τῆς ὀλικῆς διεξαγωγῆς τῶν μεταφορῶν κατὰ τὴν νέαν περιόδον τῆς ναυτιλίας. Εἰς τὸ ἐπὶ λόγῳ συνέδριον, παρ' ὅλας τὰς ἐπανειλημμένας προσκλήσεις, δὲν προσήλθονται οἱ ἐνδιαφερόμενοι, μολονότι ὑπῆρχε ποιμένον θέμα πρὸς συζήτησιν, ἡ μεταφορά δηλαδή, κατὰ τοὺς τοὺς προσεχεῖς μῆνας φορτίου ἄνω τῶν 300.000 τόννων.

Αἱ θαλάσσαι μεταφοραὶ εἰς τὰ ὄδατα τῆς "Απω" Ανατολῆς ἔχουν τελείως παραπληθῆ, εἰνε δὲ γεγονός, ὅτι αἱ δὲ αὐτὰς προβλέψεις τοῦ πενταετοῦ σχέδιον ἐφαρματοποιήθησαν κατὰ τὸ ἀσύμμαντον ποσότον 100.00 μόνον. Τὸ συνέδριον τοῦ Βλαδιβοστόκ ἀποσχολήθη καὶ μὲ τὸ ἐργατικὸν ζῆτημα διαπιστώσαν, ὅτι ἡ ἀμοδία ἐργατική ἐπιτροπή τῆς πειθαρχίας δὲν ἐπέδειξε κανέναν ἐνδιαφέροντα διά τὴν ἐπιτυχή διεξαγωγὴν τῆς ἀποτολῆς τοῦ ναυτεργάτου. Οἱ ἐφοδιασμοὶ εἰς τρόφιμα ἔχει τόσον κακώς ὄργανων μὴν, ὥστε φυγαδεῖν τὰς ἐργατικὰς γείρας αἱ τοῦ πειθαρχίας καὶ συντελεῖ εἰς τὴν μείωσην τῆς ἀποδόσεως ἐπὶ μέρους τοῦ ἐργατικοῦ παράγοντος. Αἰτείχθη ἀκομή, ὅτι μεταξὺ τῶν

ἐργατῶν ἀριθμοῦνται πολλοὶ πολέμοι τῶν Σοβιέτων.

Οἱ δραγανισμοὶ τῆς ἀλείας ἀπεφάσισαν νά μεταφέρουν εἰς ζῆμα τὸ ἀπατούμενον διὰ τὰς ἀνάγκας τῶν ἀλαζ., ἐλλείψεις μέσων συσκευασίας τον εἰς δέματα. Αἱρόμη σοβαρότερα διαγράφεται ἡ κατάστασις, ὅσον ἀφοῦ τὴν ἐλλειψην κανονιζεῖν αὐτῶν πορείαν, θὰ ἐπιτρέψει ἀπὸ τὴν κειμερικής περιόδου ἵκανά ἀποθέματα γιανθράκων εἰς τὸ Βλαδιβοστόκ, ἐνῷ ἡδη εἰνε λίαν ἀμφιβολίου ἔναν θὰ κατορθωθῇ νά διακριθεῖν οὐλίγα τινὰ φορτία ἐπὶ Σαχαΐνην.

### Ἡ κίνησις τοῦ Λένινγραδ

Κατ' ἀνακοίνωσιν τοῦ ἐν Βαλτικῇ τημάτος τῆς «Σόβτοργχφλοτ», ἐπρόκειτο νά κατατέλεσουν εἰς τὸν λιμένα τοῦ Λένινγραδ ἀπὸ 12 μέχρι 28 Ἀπριλίου 16 Σοβιετικά πλοῖα καὶ ἐτερα 18 ν' ἀναχωρήσουν μὲ φορτίον διὰ διαφόρους λιμένας τοῦ Εξοτερικοῦ. Τὰ μέλλοντα νά κατατέλεσουν κομίζουν 31.576 τόννους ἐμπορευμάτων.

### Αἱ μειονεκτικαὶ ἐπισκευαὶ

Τὰς ἐπὶ τῆς ναυτιλίας Σοβιετικάς ὑπηρεσίας ἀπασχολεῖ τὸ ζήτημα τῆς μειονεκτικῆς ἐπειταίσεως τῶν πλοίων εἰς τὰ Ρωσικά ναυπηγεῖα, ἀναφέρεται δὲ διαρρηγματικῶς ἡ ὑπόθεσης τῶν μότορων τοῦ «Smolny» καὶ «Djersbinsky». Τὰ σκάφη ταῦτα ἐπισκενασθέντα εἰς τὰς τὰ ναυπηγεῖα Kanonersky καὶ παρασχόντα εἰς τὴν ναυπηγίαν ἐβλήθησαν ἐν νέον κατὰ τὸν πρότον αὐτῶν πλοῦν καὶ ἐνῷ δὲν είχον ἀναζητήση ἀπόμη ἐν τῷ ναυπηγεῖων εἰς τὸ πέλαγος πέμψαν μᾶς ἀποστάσεως 10 μιλίων. Λόγῳ τῶν βλαβῶν τῶν ἐπέστρεψαν εἰς τὰ ναυπηγεῖα, ὥστε τὸ «Smolny» ἐπέστη νέας συμπληρωματικάς ἐπισκευάς, αἵτινες διήκοπεσαν πέντε ἥμέρας καὶ ἐπόστισαν 93.570 χρονικούς φούρμων.

Ἐξ τῶν διεξαγχεισῶν ἀναζητήσεων διεπιστόθη, διὰ τὸ «Smolny» καθειλκόνθη ἐν τῆς ναυπηγικῆς ἐσχάρας ἔχοντα σειρὰν ὅλην μειονεκτικῶν πλοίων καὶ ἐλλειψεων, λόγῳ τῆς ἐγκατηματικῆς ἀδιαφορίας τῶν ὑπενθύνων τοῦ ναυπηγείου. Τὸ ναυτιλόδιον διαστήματον τοῦ Λένινγραδ ἐνόπλιον τοῦ ποτού ηγήθη ἡ ὑπόθεσης αὐτῆς, κατελόγους τὰς εἰνθῆς μειονεκτικῶν πλατλήλους τῶν ναυπηγείων Kanonersky, ἐξ ὃν ὁ εἰτού ὁ τεχνικὸς διευθυντής. Ἐξ τῶν ὑπενθύνων οἱ διετῆ φυλάκισιν καὶ ὁ τρίτος εἰς 6 μηνῶν καταναγκαστικά ἔργα.

### Νέον λάινερ

Τὰ Σοβιετικά ναυπηγεῖα τῆς Βαλτικῆς ἔρχονται κατ' αὐτὰς τὴν ἐπέπονησιν σχέδιον διὰ τὴν κατασκευὴν ἐνός νέου λαΐνερ προοριζομένων καὶ ἐξηπητήσης τοῦ ὑπάρχοντα γραμμήν της Εγγύς Ανατολῆς, τὴν ἀρχομένην ἐξ Οδησσοῦ καὶ κατατέλησαν εἰς Αλεξανδρούπολην μὲ διαμένους προσεγγίσεις εἰς Κωνιτόπολην, Σμύρνην, Πειραιά καὶ Γάραγαν. Τὸ νέον σκάφος θὰ στοιχίσῃ 5 ἔως 6 ἐγκατομμύρια φουβλίων καὶ θὰ ἐφοδιασθῇ μὲ μηχανάς δυνάμεως 16 ἔως 19 χιλιάδων τόπων.

### Αἱ γραμμαὶ Κίνας καὶ Αύστραλίας

Κατὰ τὰς ἐπὶ Μόσχας, μέσῳ Ιαπωνίας, διαβιβαζομένας πληροφορίας, ἡ Σοβιετική κυβερνητικής μεταξὺ τοῦ Μαΐου μιαν νέαν ταττική γραμμήν μεταξὺ Βλαδιβοστόκ καὶ Σαγκάης, τὴν διόποιαν 7.000 τόννων ἔστασην, ἀπὸ τὰς ἀγρομαθητικές προσφράτων ὅπλων τοῦ τοῦ Σοβιέτ ἐν Γερμανίᾳ. Ἐν νέᾳ αὖτη γραμμῇ προέκυψεν ἀπὸ τὴν ἀνάγκην τῆς ἐπανασυνδέσεως τῶν ἐμπορευμάτων σχέδιον μεταξὺ Σοβιέτ καὶ Κίνας, προστίθεται δὲ καὶ ἡ πληροφορία, ὅτι προσεγγὼς πρόκειται νά ἰδουθῇ καὶ ἐτέρα γραμμή ἐξ Βλαδιβοστόκ πρὸς τὴν Ανατολικήν, ἣτις θὰ ἐξηπητεῖται ἀπὸ δύο νέων φορτηγῶν λαΐνερ.

\* Τὰς ἀνωτέρω πληροφορίας, ἀνεύ εὐθύνης τῆς συντάξεως, παραλαμβάνομεν ἐν Ρωσικῶν ἐφημερίδων.

## Τουρκία

### Αἱ ἔξαγωγαὶ γαιανδράκων

Κατ' ἐπίσημον στατιστικήν αἱ ἔξαγωγαὶ γαιανδράκων ἐξ Ζουγοντάλας ἀνήλθον κατὰ τὸν Μάρτιον εἰς 29 φορτία 73.217 τόννων ἐν συνόλῳ. Ἐξ τῆς ποσότητος ταῦτης 12.552 τόννων προσορίζονται διὰ τὴν Ελλάδα, 9800 τόννων διὰ τὴν Ιταλίαν, 6700 τ. διὰ Σμύρνην, 5245 τ. δι. Αἴγυπτον καὶ 2750 τ. διὰ τὴν Μερσίναν. Ἐν ὑπόλοιπος ποσότητος εἰς 39.170 τόννων ἐξεφορτώθη εἰς Κωνιτόπολιν.

ΟΙΚΟΣ ΙΔΡΥΘΕΙΣ ΤΟΥ 1903

CAPT. E. GOUDGE.

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: "GOUDGENSON,

ALBERT E. GOUDGE

## E. GOUDGE & SON

ΓΕΝΙΚΑΙ ΦΟΡΤΟΕΚΦΟΡΤΩΣΕΙΣ,

ΦΟΡΤΩΣΕΙΣ ΓΕΝΝΗΜΑΤΩΝ.

ΕΠΙΘΕΩΡΗΤΗΣ ΤΟΥ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΟΣ "VERITAS,,

GALVESTON, TEXAS HOUSTON, TEXAS CORPUS CHRISTI, TEXAS

U. S. A.

# Διά τήν διασφάλισιν τῆς τάξεως και πειθαρχίας ἐπὶ τῶν πλοίων

## Τὰ σχετικὰ Νομοθετήματα

Ἡ Διεύθυνσις τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ ἐν τῇ πρωταρχικῇ αὐτῆς μερίμνῃ διὰ τὴν ἀποκατάστασιν τῆς τάξεως καὶ τῆς πειθαρχίας ἐπὶ τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου, πρόκειται, εἰς τὴν νέαν σύνοδον τῆς βουλῆς καὶ κατὰ τὰς πρώτας αὐτῆς συνεδριάσεις, νὰ ὑποβάλῃ πρὸς κύρωσιν τὸ κάτωθι σχέδιον νόμου, διὰ τοῦ πλοίου συμπληροῦται καὶ τροποποιεῖται τὸ περὶ «Ποινικοῦ καὶ Πειθαρχικοῦ Κώδικος τοῦ Ε.Ν.» Νομοθετικον Διάταγμα τοῦ 1923.

Τὸ σχέδιον Νόμου καὶ ἡ ἐπ' αὐτοῦ αίτιολογικὴ ἔκθεσις, ἔχουν ως κάτωθι:

### Αίτιολογικὴ ἔκθεσις

«Περὶ τροποποιήσεως καὶ συμπληρώσεως τοῦ ἀπὸ 13 Δεκεμβρίου 1923 Ν. Δ. περὶ ποινικοῦ καὶ πειθαρχικοῦ Κώδικος τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ».

### Πρὸς τὴν Βουλὴν

Λαμβάνων τὴν τιμὴν νὰ καταθέωσιν εἰς τὴν Βουλὴν σχέδιον Νόμου περὶ τροποποιήσεως καὶ συμπληρώσεως τοῦ ἀπὸ 13 Δεκεμβρίου 1923 Ν. Δ. περὶ Ποινικοῦ καὶ Πειθαρχικοῦ Κώδικος τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ».

Τὸ σχέδιον τοῦτο Νόμου ἀποβλέπει γενικῶς εἰς τὴν διὰ συμπληρώσεως τῶν γενικῶν διατάξεων τοῦ ἡδη ἰσχούντος Ποινικοῦ καὶ Πειθαρχικοῦ Κώδικος ἔδραιώσιν τῆς ἐπὶ τῶν πλοίων πειθαρχίας τῶν πληρωμάτων, ἡ ἐλλείψις τῆς ὅποιας δημιουργεῖ συνεχῶς πράγματα εἰς τὴν δημαρχίαν λειτουργίαν τῆς ἑσωτερικῆς ὑπηρεσίας καὶ τὴν ἑκμετάλλευσιν τῶν πλοίων, ἐπὶ ἀνυπολογίστω φλάβῃ τῶν συμφερόντων αὐτῶν.

Ἡ Ἐμπορικὴ ἡμῶν Ναυτιλία καὶ ίδιᾳ ἡ φορτηγὸς ύποφέρει σήμερον ἀπὸ τὴν ὁσμήραι αὐξουσιαν κατὰ τοὺς μεταπολεμικούς χρόνους τάσιν μερίδος τινός τῶν κατωτέρων πληρωμάτων πρὸς τὴν ἀπειθαρχίαν καὶ τὴν ἄρνησιν, τάσιν τὴν ὅποιαν δυστυχῶς δὲν δύνανται ἀποτελεσματικῶς νὰ καταστείλῃ ἡ σημερινὴ νομοθεσία ως ἐκ τῆς ἐλλείψεως τῶν καταλλήλων πρὸς τοῦτο διατάξεων.

Διά τὸν λόγον τοῦτον καθίσταται ἐπιβεβλημένη ἡ συμπλήρωσις τῶν διατάξεων τοῦ Ποινικοῦ καὶ Πειθαρχικοῦ Κώδικος Ε. Ν. τὴν δόπιαν τὸ προκείμενον σχέδιον Νόμου ἡδη σκοπεῖ.

Εἰδικῶτερον διὰ τῶν ἄρθρων 1, 2 καὶ 3 τοῦ σχέδιον Νόμου παρέχονται γενικοὶ ὄρισμοι ἐκφράσεων τινῶν ἀπαντωμένων εἰς τὸν Κώδικα καὶ καθορίζεται ἡ δοσιδικία τῶν ἐπὶ τῶν πλοίων ἐπιβαίνοντων στρατικῶν ἐγένετο διὰ τὰ παρ' αὐτῶν τελούμενα ἐπὶ πλοίων ἀδικήματα.

Τὸ ἄρθρον 6 τοῦ Κώδικος ὅπερ ἀντικαθίσταται διὰ τοῦ ἄρθρου 3 τοῦ σχέδιον Νόμου, ἔχει ως ἔξῆς:

#### Άρθρον 6

«Ἐν τῷ παρόντι Κώδικι οἱ κάτωθι δροὶ ἔχουσι τὴν ἔξης ἔννοιαν. α) Ὑπουργός ἀνεύ ἑτέρου προσδιορισμοῦ, νοεῖται ὁ τῆς Ἐθνικῆς Οἰκονομίας.

β) «Πλοίαρχος», ὁ πλοίαρχος, ὁ κυβερνήτης καὶ ἐν ἐλλείψει ἡ ἐν κωλύματι, ὁ νομίμως ἑνασκῶν τὴν κυβερνήσιν τοῦ πλοίου.

γ) «Πλήρωμα» πάντα ἔξαιρεσι τοῦ πλοίαρχου, τὰ πρόσωπα τὰ εἰς τὴν ὑπηρεσίαν ἐν γένει τοῦ πλοίου τεταγμένα.

δ) «Προσωπικὸν τοῦ πλοίου», ὁ πλοίαρχος καὶ τὸ πλήρωμα.

ε) «Ἐπιβαίνοντες», τὸ προσωπικόν τοῦ πλοίου καὶ οἱ ἐπιβάται.

οτ) «Πλοῖον», πᾶν πλοῖον ἡ ναυπηγήματα, ἔξαιρεσι πολεμικῶν.

Διὰ τῶν ἐπερχομένων διὰ τοῦ σχέδιον Νόμου τροποποιήσεων τῶν ἀνωτέρων διατάξεων σκοπεῖται ἀφ' ἐνός δ' ἀκριβέστερος ὄρισμὸς τῶν δρῶν τούτων διὰ τῆς ἀπαλείψεως λέξεων ἔχουσῶν ἀδριστόν πως ἔννοιαν καὶ ἀφ' ἑτέρου δ' ἀποκλεισμὸς ἀπὸ τῆς ἐφαρμογῆς τῶν διατάξεων τοῦ Κώδικος προσώπων ἐπιβαίνοντων μικρῶν πλοίων ἑσωτερικῆς συγκοινωνίας, ἡ πλοιαρίων.

Διὰ τοῦ ἄρθρου 4 τοῦ σχέδιον Νόμου δίριζεται, διὰ τοῦ λοιποῦ οἱ ἐργάται θαλάσσης θά εἰνε δυνατόν νὰ στερώνται οὐ μόνον τοῦ διπλώματος ικανότητος καὶ τῆς ἀδείας τῶν, ως μέχρι τοῦδε τὸ ἄρθρον 7 τοῦ Κώδικος ὥριζεν, ἀλλὰ καὶ τοῦ πτυχίου εἰδικότητος, δύσκολος εἰνε ἐφωδιασμένον διὰ τοιούτου καὶ γενικῶτερον τοῦ δικαιώματος τῆς ἀσκήσεως τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος.

Οὕτως, ἐνῶ πρότερον ἡ ως ποινὴ ἐπιβαλλομένη στέρησις τοῦ διπλώματος ἀφεώρω μόνον τοὺς ἀξιωματικούς τῶν πλοίων καὶ τοὺς κυβερνήτας καὶ ἀπεστέρει τούτους τοῦ δικαιώματος τῆς ως τοιούτων ναυτολογίας τῶν, ἡδη ἐπεκτείνεται καὶ ἐπὶ τοῦ λοιποῦ προσωπικοῦ, εἰς τρόπον ὥστε νὰ εἰνε δυνατή ἡ ἐκ τῶν πλοίων τελούντων, κατὰ τὴν διάρκειαν τῶν πολυμέρων αὐτῶν πλόων, μακρόν πάσης ἐπόπειας τῶν δημοσίων ἀρχῶν, ἀπομάκρυνσις τῶν ταραχοποιῶν ἐκείνων στοιχείων, ἀτινα καὶ τὴν ἐν αὐτῷ πειθαρχίαν σοβαρῶς διαταράσσουσι καὶ τὴν ἀσφάλειαν ἔτι αὐτοῦ καὶ τῶν ἐπιβαίνοντων δύνανται νὰ θέσωσιν ἐν κινδύνῳ.

Ο θεσμὸς οὗτος τῆς στέρησεως τοῦ δικαιώματος τῆς ἀσκήσεως τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος δὲν εἰνε καινοφανῆς—ἔχων καὶ κα-

τὰ τὴν διάρκειαν τοῦ Εύρωπαϊκοῦ πολέμου τεθῆ εἰς ἐφαρμογὴν—ἀπέφερεν ἀγαθώτατον ἀποτέλεσμα δύον ἀφορᾶ τὴν πειθαρχίαν ἐν τοῖς πλοίοις.

Τὸ ἄρθρον 7 τοῦ Κώδικος, ὅπερ τροποποιεῖται διὰ τοῦ ἄρθρου 4 τοῦ σχέδιον Νόμου ἔχει ως ἔξῆς:

«Βαθμοφόρος ἐργάτης θαλάσσης δύναται νὰ στερηθῇ τοῦ διπλώματος ἡ τῆς ἀδείας τοῦ ὁριστικῶς ἡ προσωρινῶς».

Διὰ τοῦ ἄρθρου 5 τοῦ σχέδιον Νόμου δίριζονται εὐρύτερον αἱ περιπτώσεις καθ' ὃς χωρεῖ ἡ προσωρινὴ στέρησις τοῦ διπλώματος, ἀδείας, πτυχίου ἡ τοῦ δικαιώματος τῆς ἀσκήσεως τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος, εἰς τρόπον ὥστε νὰ ἀνταποκρίνωνται πληρότερον πρὸς τὰς ἐν τῇ πρακτικῇ ἐμφανιζομένας ἀνάγκας. Τὰς περιπτώσεις ταύτας δὲν ἐκάλυπτε ἡ περιωρισμένη διατύπωσις τοῦ ἄρθρου 8 τοῦ Κώδικος καὶ ἡ κατὰ νομικὴν ἀνάγκην στενὴ ἐμμενία ταύτης, δεδομένου διὰ τὸ πρόκειται περὶ νόμου πειθαρχικοῦ περιεχομένου.

Τὸ ἄρθρον 8 τοῦ Κώδικος ὅπερ ἀντικαθίσταται διὰ τοῦ ἄρθρου 5 τοῦ σχέδιον Νόμου ἔχει ως ἔξῆς :

- α) «Η προσωρινὴ στέρησις χωρεῖ.
- β) «Ἐπὶ προσαίρουσι φυσικῆς ἀνικανότητος.
- γ) «Ἐπὶ καταδίκης δι' ἀμετακλήτου δικαστικῆς ἀποφάσεως λόγῳ ναυτικοῦ πλημμελήματος.
- δ) «Ἐπὶ πάσης πράξεως ἡ παραλείψεως γενομένης ἐν τῇ ἐνασκήσει τῶν καθηκόντων καὶ ἀντιβαίνοντος εἰς τὴν ναυτικὴν ἐπαγγελματικὴν τιμὴν.

»2. «Η προσωρινὴ στέρησις εἰνε διαρκεῖας ἐνός μηνὸς μέχρι 2 ἑτῶν.

Διὰ τοῦ ἄρθρου 6 τοῦ σχέδιον Νόμου δίριζονται αἱ περιπτώσεις καθ' ὃς χωρεῖ ἡ ὁριστικὴ στέρησις τοῦ διπλώματος, ἀδείας, πτυχίου ἡ τοῦ δικαιώματος τῆς ἀσκήσεως τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος ἐπερχομένης οὐσιώδους τροποποιήσεως εἰς τὰς προσχούσσας σχετικὰ διατάξεις τοῦ ἄρθρου 9 τοῦ Κώδικος. Ἔνω δηλαδὴ πρότερον μεταξὺ τῶν περιπτώσεων, τῶν συνεπαγόμενῶν ὁριστικὴν στέρησιν τοῦ διπλώματος, συγκατελέγετο (έδ. β) ἡ διλκὴ ἀπώλεια τοῦ πλοίου ἐκ βαρέος πταίσματος τοῦ πλοιάρχου, ἡδη ἀπαλείφεται ἡ λέξις αὐτῆς «ἰλαίαρχος» συμπεριλαμβανομένων οὐτών καὶ τῶν περιπτώσεων διλκῆς ἀπώλειας τοῦ πλοίου, ἐν ὦ χρόνῳ ἐκτελεῖ φυλακήν ἐπὶ τῆς γεφύρας οὐχὶ ὁ πλοιάρχος ἀλλ' ἔτερος ἀξιωματικός, ως ἐπίσης καὶ τῶν περιπτώσεων ἐκείνων καθ' ὃς ὀλικὴ ἀπώλεια σφεύγεται εἰς πρᾶξιν ἡ παράλειψιν οἰουδῆποτε ἀλλού ἐκ τοῦ πληρώματος τοῦ πλοίου.

Οὔτως τοῦ λοιποῦ διὰ τῆς ποινῆς τῆς ὁριστικῆς στέρησεως τοῦ διπλώματος, ἀδείας, ἡ πτυχίου εἴτε τοῦ δικαιώματος πρὸς τοῦ πατριαρχής ἀνικανότητος. Οὔτως θέλει καταστῆ τοῦ λοιποῦ δυνατός δὲ κολασμός τῶν συνεργών τινῶν ναυτικῶν οὐ μόνον δυσφημοῦν τὴν Ἐλληνικὴν Ἐμπορικὴν Ναυτιλίαν, ἀλλὰ γίνονται καὶ πρόδεινοι μεγάλης οἰκονομικῆς ζημίας εἰς τὸ σύνολον τῆς φορτηγοῦ Ναυτιλίας, δεδομένου διὰ τοῦ συχναὶ περιπτώσεις ἐν τῷ παρελθόντι δολίων ναυαγίων καὶ ἀσφαλῶν ἔσχον ἀποτέλεσμα τὴν ἐπιβολὴν μεγαλυτέρων ἀσφαλίστρων ἐπὶ τῶν Ἐλληνικῶν πλοίων.

Τὸ ἄρθρον 9 τοῦ Κώδικος, ὅπερ ἀντικαθίσταται διὰ τοῦ ἄρθρου 6 τοῦ σχέδιον Νόμου ἔχει ως ἔξῆς :

«Η ὁριστικὴ στέρησις χωρεῖ

»α) «Ἐπὶ διαρκοῦσα φυσικῆς ἀνικανότητος ἡ ἀποδεδειγμένης ἐπαγγελματικῆς ἀνικανότητος.

β) «Ἐπὶ διλκῆς ἀπώλειας τοῦ πλοίου ἐκ βαρέος πταίσματος τοῦ πλοιάρχου.

γ) «Ἐπὶ καταδίκης δι' ἀμετακλήτου δικαστικῆς ἀποφάσεως λόγῳ κακουργήματος.

δ) «Ἐπὶ καταδίκης εἰς πολλάχιστον ἑπτάντα πλοιάρχων, ἡ διλκή ἀπώλεια τοῦ πλημμέλημα, ἡ διὰ τοῦ κλοπήν, ὑπεξαίρεσιν, ἀπάτην, ψευδορίκιαν, πλαστογραφίαν, ψευδῆ καταμήνυσιν, ουκοφαντίαν, ψευδῆ διὰ χειραψίας ὑπόσχεσιν.

»ε) «Ἐάν τις τιμωρηθεῖ διὰ προσωρινῆς στέρησεως ὑποπέσῃ ἐκ τρίτου εἰς πρᾶξιν συνεπαγόμενην τὴν αὐτὴν πειθαρχικὴν ποινήν».

Διὰ τοῦ ἄρθρου 7 τοῦ σχέδιον Νόμου καθιερώνται ἡ δημοσία συγκρίσις τῶν υποθέσεων ὑπὸ τῶν ἀνακριτικῶν συμβουλίων, χάριν μείζονος ἐγγυήσεως διὰ τοὺς ἐνώπιους αὐτῶν παραπεμπομένους, ἐνώ συγχρόνως διὰ τὸν πλοιάρχον τοῦ δικαιώματος τῆς ἀσκήσεως ἐφέσεως κατὰ τῶν ἀποφάσεων τῶν ἀνακριτικῶν συμβουλίων ἐνώπιους δευτεροβαθμίων τοιούτων.

Τὸ ἄρθρον 11 τοῦ Κώδικος, ὅπερ τροποποιεῖται διὰ τοῦ ἄρθρου 7 τοῦ σχέδιον Νόμου ἔχει ως ἔξῆς :

- 1. Τὸ ἀνακριτικὸν συμβούλιον καταρτίζεται ἐκάστοτε δι' ἀποφάσεως τοῦ «Ὑπουργοῦ» ἐξ ἐνός ἀνωτέρου μαχίμου ἀξιωματικοῦ τοῦ πολεμικοῦ ναυτικοῦ καὶ δύο λιμενικῶν ἀξιωματικῶν, εἴτε ἐκ τριῶν λιμενικῶν ἀξιωματικῶν, πρὸς δὲ ἐνός πλοιάρχου τοῦ ἐμπορικοῦ ναυτικοῦ ὡμοταγόνων πρὸς τὸν παραπεμπόμενον. Εἰς τὰς περιπτώσεις τῶν ἄρθρων 8 ἄρθρο 1 καὶ 9α μετέχει προσέτι τοῦ συμ-

<sup>3</sup> Ή Αύγουστος τοῦ διαμετρικοῦ Συνθετικοῦ Στρατοῦ.

»2. Η ενώπιον του ανακριτικού Συμβουλίου διαδικασία κανονίζεται διά Π. Διατάγματος».

Τά άρθρα 8—12 τοῦ σχεδίου Νόμου σκοπὸν ἔχουν ὅπως ρυθμίσουν καὶ συμπλήρωσουν τὰς περὶ ἐγκαταλείψεως θέσεως, παρανόμου ἀποσιάς καὶ λιποταξίας διατάξεις τοῦ Κώδικος, εἰς τρόπον ὃστε νά ἀνταποκριθούν πληρέστερον πρὸς τοὺς ἑπιδιωκομένους δι' αὐτῶν σκοπούς, οἵτινες συνίστανται εἰς τὴν περιστολὴν τῶν τοιούτων ἀδικημάτων.

Τὰ ἄρθρα 26, 28, 29, 30 καὶ 31 τοῦ Κώδικος, ἀτίνα τροποποιούνται διά τῶν ἀνωτέρω ἄρθρων τοῦ σχεδίου Κώδικος ἔχουν ως ἔξης:

\*Αρθρον 26

«Τιμωρεῖται διδ φυλακίσεως μέχρι δύο έτῶν πᾶς ἐκ τοῦ πληρώματος δοτις ἀνευ ἀδείας καθιστάται ἔνοχος ἀπουσίας, καθ' ὃν χρόνον ἐκτελεῖ ἐπὶ τοῦ πλοίου ὑπηρεσίαν φύλακής ἡ οκοπιαροῦ, ἢ ἄλλην ὑπηρεσίαν ἀφορῶσαν εἰς τὴν φύλαξιν καὶ τὴν ἀσφάλειαν τοῦ πλοίου, δύον μικρά καὶ ἄν εἰνε ἡ διάρκεια τῆς ἀπουσίας ταύτης».

"Apθρον 28

«Τιμωρεῖται διὰ φυλακίσεως μέχρι τριών μηνῶν πᾶς ἐκ τοῦ πληρώματος δστις: α) ἀνεύ ἀδείας καθίσταται ἔνοχος ἀποσύσις, δσον μικρά καὶ ἀν εἰνεῖ ή διάρκεια αὐτῆς, καθ' ὃν χρόνον δὲν ἐκτελεῖ μὲν ὑπηρεσίαν τινά ἐκ τῶν ἐν τῷ προηγουμένῳ ἄρθρῳ 26, ἐξακολουθεῖ δύως νά διεξάγηται κατὰ φυλακάς ή ἐπὶ τοῦ πλοίου ὑπηρεσία τοῦ καταστρώματος ή τῶν μηχανῶν. β) Καθίσταται ἔνοχος ἀποσύσις ή συνεχείας ἀποσύσις δοση καὶ ἀν εἰνεῖ ή διάρκεια αὐτῆς καθ' ὃν χρόνον ἐπὶ τῇ ἀπεικαμένῃ ἀπάρσει ἥρχισε νά διεξάγεται κατὰ φυλακάς ή ὑπηρεσία ἐπὶ τοῦ πλοίου. γ) ἕγκαταλείπει τὸ πλοίον καθ' ὃν χρόνον διατελεῖ ὑπό κράτησιν.

"Apθροv 29

«1. Πᾶς ἐκ τοῦ πληρώματος, δοτις ἄνευ ἀδείας τοῦ πλοιάρχου ἢ μετ' ἀδικαιολόγητον ἀρνησιν αὐτοῦ, ἄνευ ἑγγύραφου ἀδείας τῆς Λιμενικῆς ἀρχῆς ἢ τῆς Ἑλληνικῆς Προξενικῆς ἀρχῆς, ἔγκατατείπει τὸ πλοῖον, θεωρεῖται λιποτάκτης.

>2. Ό λιποτάκτης τιμωμείται διά φυλακίσεως μέχρις 6 μηνών καὶ χρηματικῆς ποινῆς μέχρι πεντακούων δραχμῶν, ἐάν ή λιποτάξια διεπράχθῃ ἐν τῇ ἡμεδαπῇ διὰ φυλακίσεως δὲ μέχρις ἐνός ἔτους καὶ χρηματικῆς ποινῆς μέχρι δραχμῶν χιλίων, ἐάν ή λιποτάξια διεπράχθῃ ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ.

>3. Έάν δὲ λιποτάκτης εἴνει ἀξιωματικός τοῦ πλοίου τὸ ἄνωτατον ὅριον τῶν ἄνωτέρω ποιῶν ὅριζεται εἰς τὸ διπλάσιον.

"Αρθρον 30

«Τιμωρεῖται διά τοῦ διπλασίου τῶν ἐν τῷ προηγουμένῳ ἅρθρῳ ποιῶν ἡ λιποτάξια: α) ἡτὶς ἔγενετο ἐκ συστάσεως ὑπὸ δύο ἡ πλειόνων προσώπων τοῦ πληρώματος. β) καθ' ἣν δὲ λιποτάξης μετεχείρισθη δῆλα ἡ κατέστη ἔνοχος βιαιοπραγιῶν, αἰκιῶν ἢ τραυμάτων.»

"Apθρον 31

>1. Έάν διποτάκτης ἐπανέλθῃ εἰς τὸ πλοῖον πρό του ἀπόπλου καὶ ἐντὸς πέντε ἡμερῶν ἀπό τῆς λιποταξίας ἐν τῇ ἡμεδαπῇ καὶ δύο ἡμερῶν ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ ἡ λιποταξία δέν τιμωρεῖται ποινικῶς, ἀλλὰ μόνον ως βαρὺ πειθαρχικὸν παράπτωμα.

>2. Έαν ό λιποτάκτης συλληφθή πρό τού ἀπόπλου ὁ πλοίος-  
χος ἐν μὲν τῇ ἡμεδαπῇ δικαιοῦται νά ζητηση παρά τῆς Λιμενικῆς  
Αρχῆς νά παραλάβῃ τοῦτον ἐν τῷ πλοιώ, ἐν δέ τῇ ἀλλοδαπῇ ὑ-  
ποχρεοῦται νά παραλάβῃ αὐτὸν καὶ παραδώσῃ εἰς τὴν Λιμενικὴν  
Αρχὴν.

»3. Έαν εις τὴν λιποταξίαν συνήργησαν πρόσωπα, μή δητα ἐργάται θαλάσσης, τιμωροῦνται διά φυλακίσεως μέχρι ἔξι μηνῶν καὶ χρηματικῆς ποινῆς μέχρι πεντακοσίων δραχμῶν».

Διά τού ἄρθρου 13 τοῦ σχεδίου Νόμου τὸ πρῶτον ἥδη ὄριζεται, διὰ εἰς τὰς περιπτώσεις ὑποβολῆς μηνύσεως ἐπὶ παρεβάσει τῶν διτάξεων τοῦ Κώδικος τὸν ἀναφερομένων εἰς τὰ ἀδικήματα τῆς ἔγκαταστείψεως θέσεως, παρανόμου ἀποσύστασις καὶ λιποταξίας, ἀφ' ἐνδικής ἡ ἀρμοδιά λιμενική ἡ Προξενική Ἀρχὴ συντάσσει μετ' ἀνάκρισιν τοῦ πληρώματος πρωτόκολλον διαπιστώσεως τοῦ ἀδικήματος, ἐπέχον θέσιν πλήρους ἀποδείξεως, ὁφ' ὠρισμένας προϋποθέσεις καὶ ἀφ' ἑτέρου πρὸ τῆς τοιαύτης διαπιστώσεως ὑπὸ τῆς ἀρχῆς τῆς γενομένης πράξεως κατάσχεται τὸ ναυτικὸν φυλλάδιον, διπλῶμα Ικανότητος καὶ πτυχίον ειδικότητος τοῦ ὑπατίου ἀπαγορευμένης ἀποδέσσεως ἡ ἐκδόσεως ἀντιγράφου εἴτε προσωρινό ναυτικὸν φυλλάδιον πρὸ τῆς δριστικῆς ἐκδικάσεως ὑπὸ τοῦ ἀρμοδίου Δικαστηρίου τῆς μηνύσεως ἡ ἐκτίσεως τῆς ἐπιβληθείσης ποινῆς εἴτε τῆς παραγραφῆς τοῦ ἀδικήματος.

Ούτω θά καταστῇ δυνατόν τὸ μὲν νάκολάζωνται πάντοτε τὰ ἀδικήματα ταῦτα, καὶ τὰ ὄποια μέχρι σήμερον παρέμενον ἀτιμῶ ρητὰ δεδομένου, διὶ τὰ μέλη τοῦ πληρώματος τοῦ πλοίου ἐξ οὐλέγεντο ὑπὸ τοῦ ὑπαιτίου ἡ ἔγκαταλεψις τῆς θέσεως εὐρίσκονται μετὰ πάροδον τοῦ χρόνου, ὅστις ἀπήτειτο διὰ τὴν ἐνέργειαν τῆς τακτικῆς ἀνακρίσεως καὶ ἐκδικάσεως τοῦ ἀδικήματος διεσκορπισμένα εἰς διάφορα πλοῖα ταξιδεύοντα εἰς μεμακρυσμένας θαλάσσας καὶ συνεπῶς δὲν ἦτο ἐφικτή ἡ λῆψις τῶν μαρτυρικῶν αὐτῶν καταθέσεων, ἀλλὰ καὶ οὗτοι οἱ παρασβάται ναυτοδ-

γούμενοι ἐπὶ ἄλλων πλοίων ἐλευθέρως κατορθώνουν νὰ διαφέγουν, τὸ δὲ νὰ ἀποτραπῇ ἡ μεγίστη ηθικὴ βλάβῃ ἡ ἐπερχομένη διάτης τοιαύτης ἀτιμωρησίας τῶν ὑπαιτίων, οἵτινες ναυτολογούμενοι, ὡς ἐλέχθη, ἐλευθέρως ἐπὶ ἄλλων πλοίων, ἔγενοντο πρόξενοι διαδόσσονται μειακεύ τῶν πληρωμάτων τοῦ σπέρματος τῆς ἀπειθαρχίας.

Πλεονεκτοὶ διὰ τὴν ἔσοδον 13 τοῦ αγρού Νάους ἀπέιλησαν.

Περαιτέρω διά του ἀρθρου 13 τοῦ σχεδίου Νόμου δρίζεται ὅτι ἡ καθυστερουμένη μισθοδοσία τῶν ἐπὶ τοῖς ἀνωτέρω ἀδίκημασι καταδικαζομένων περιέρχεται εἰς τὸ Ν.Α.Τ., ἐπιτρεπομένου ὅπως ἔκ τοῦ ποσοῦ τούτου διατίθεται ποσοστὸν μέχρι τοῦ ἡμίσεως πρὸς ἀποζημιώσιν τοῦ πλοιάρχου ἢ ἐφοπλιστοῦ διὰ τὰς συνεπεία τῆς παραβάσεως ἐπελθόντων εἰς τὸ πλοῖον ζημίας.

Διὰ τοῦ ἅρθρου 14 τοῦ σχεδίου προστίθεται ἡδη διάτοξις καθ' Ἰην χάριν τῆς ἀκριβοῦς τηρήσεως τῶν περὶ ἔγκαταλειψεως θέσεως καὶ λιποτάξιας διατάξεων, καθίσταται ποινικὸς κολάσιμος ὥπλος αρχος, εἰς ἣν περίπτωσιν ἦθελε παραείψῃ νά μηνύσῃ εἰς τὰς ὁρχὰς τοὺς ὑπαίτους τῶν ἀδικημάτων τούτων ἡ παραδόση τὰ ναυτικά φυλλάδια, διπλώματα ἱκανότητος καὶ πτυχια ειδικότητος ἢ ἦθελε ναυτολογήσῃ ἐργάτην θαλάσσης, μή ἔχοντα κανονικῶς ἀπολυθῆ ἐκ τοῦ πλοίου, ἐπὶ τοῦ ὅποιου ἦτο πρότερον ναυτολογημένος.

Τό δέκατον 15 τοῦ σχεδίου Νόμου προβλέπει καὶ τιμωρεῖ τὰς περιπτώσεις ἔκεινας καθ' ἃς ὁ πλοιαρχὸς προσλαμβάνει ἢ ἀπολύει πρόσωπον τοῦ πληρώματος, χωρὶς νά φροντίσῃ νά γίνη ἡ προσήκουσα ἔγγραφή εἰς τό ναυτολόγιον ἢ ναυτολογεῖ ἐργάτην θαλάσσης μή ἐπιβαίνοντα τοῦ πλοίου.

Ἡ διάταξις αὐτή σκοπὸν ἔχει νά περιορίσῃ τὸ σῆμερον ἐμφανιζόμενον ἄποτον, καθ' ὃ πολλὰ πρόσωπα ἐπὶ τῷ σκοπῷ τοῦ νά ἀποκτήσωσιν ὡρισμένην ναυτικὴν ὑπήρεσίαν χρησιμεύσουσαν εἰς αὐτούς εἴτε πρὸς στρατολογίαν ἐν τῷ πολεμικῷ ναυτικῷ εἴτε πρὸς ουμπλήρωσιν ναυτικῶν προσόντων διά τὴν ἀπόκτησιν διπλώματος ναυτικῆς ἱκανότητος εἴτε πρὸς ουμπλήρωσιν δικαιώματος συντάξεως ἐτοῦ Ναυτικοῦ Ἀπομαχικοῦ Ταμείου, ναυτολογοῦνται διά γνωστῶν εἰς αὐτά πλοιάρχων ἐπὶ πλοίων χωρὶς νά ἐπιβαίνωσιν αὐτῶν, καὶ ἀποστεροῦσιν ἐπὶ πλέον διά τῆς τοιαύτης αὐτῶν ἐνεργείας τὴν ἐργασίαν ἔτερων κατ' ἐπάγγελμα ἐργατῶν θαλάσσης, οἵτινες κανονικῶς ναυτολογοῦμενοι θά επέβαινον τῶν πλοίων, δεδομένους διτὶ ὁ ἀριθμός τῶν ἀνδρῶν τοῦ πληρώματος τῶν ἐμπορικῶν πλοίων εἰνε ὁργανικῶς καθωρισμένος.

“Η δευτέρα παράγραφος του άρθρου 44 του Κωδικού ήτις άντικαθίσταται διά του άρθρου 14 του σχεδίου έχει ως έξης :

2. Τιμωρεῖται διό φυλακίσεως μέχρις έξι μηνών καὶ χρηματικῆς ποινῆς μέχρι πεντακοσίων δραχμῶν ὁ πλοίαρχος ὅστις προσέλαβεν ἢ ἀπέλυσε πρόσωπον τοῦ πληρώματος χωρὶς νάφροντισῃ νά γίνη ἢ προσήκουσα περὶ τούτου ἐγγραφὴ ἐν τῷ ναυτολογίῳ».

Διά τοῦ ἄρθρου 16 τοῦ σχεδίου Νόμου λαμβάνεται πρόνοια διπλωμάτων μή ναυτολογούνται ἐπὶ Ἑλληνικῶν πλοίων ἀλλοδαποῖ ή μή τὸ ἑπάγγελμα Ἐλληνες ναυτικοι εἴτε λιτοτάκται ή ἔργαται θαλάσσιης τιμωρηθέντες διά στερήσεως τοῦ διπλώματος ἱκανότητος καὶ πτυχίου εἰδικότητος ή δικαιώματος ἀσκήσεως τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος, καθ' ὃν χρόνον διαρκεῖ ή ποινὴ τῆς στερήσεως, καὶ τούτῳ ἵνα ἀφ' ἐνός μὲν προστατεύηται ἡ τοσούτον ὑπὸ τῆς ἀνεργίας μαστιζομένη τάξις τῶν πραγματικῶν καὶ νομοταγῶν Ἑλλήνων ἔργατων θαλάσσης, ἀφ' ἑτέρου δὲ μή ματαιοῦται ὁ σκοπός τῆς ἐπιβολῆς τῶν πειθαρχικῶν ποινῶν ἐπὶ ἀνυπολογίστω βλάβῃ τῆς τάξεως καὶ πειθαρχίας ἐν τοῖς πλοίοις.

Διά τοῦ αὐτοῦ ἡρόου καθορίζεται διτὶ αἱ παραβάσεις τῆς ναυτολογίας τῶν ὧν ἀνώ προσώπων διώκονται κατ' ἔγκλισιν τοῦ Διευθυντοῦ τοῦ Ναυτικοῦ Ἀπομαχικοῦ Ταμείου ή τῶν ἐν Ἑλλάδι ἀνεγνωρισμένων ναυτεργατικῶν ὅργανώσεων, καθ' ὅσον τὸ μὲν Ναυτικόν Ἀπομαχικόν Ταμείον ἔχει ἀμεσον πρὸς τοῦτο οἰκονομικὸν συμφέρον, δεδομένου διτὶ κατὰ τὸ ἡρόον 5 τοῦ Κώδικος αἱ κατὰ τὰς διατάξεις αὐτοῦ ἐπιβαλλόμεναι χρηματικαὶ ποιναὶ καὶ τὰ πρόστιμα λογίζονται ὡς ἕσοδα ἡτού, αἱ δὲ ναυτεργατικαὶ ὄργανώσεως ἔμμεσον θήικόν τοιούτον δεδομένου διτὶ ἔκ τῶν παραβάσεων τούτων ἑκτοπίζονται ἐκ τῆς ἔργασίας τὰ μέλη τούτων—ἀπογεγραμμένοι ἐργάται θαλάσσης—δέν ωφίσταται δ' ἀφ' ἔτερου συγκεκριμένον πρόσωπον εἰς ὃ νά συγκεντροῦται ἡ ίδιότης τοῦ παθόντος καὶ τὸ ὄποιον θά τη ἐνδεδειγμένον ὅπως κινήσῃ τὴν ποινικὴν ἀγωγὴν.

Τό δέ όρθρον 50 τοῦ Κωδικος ὅπερ ἀντικαθίσταται διὰ τοῦ ἄρθρου 16 τοῦ σχεδίου Νόμου ἔχει ὡς ἔξῆς :

«Τιμωρείται διά φυλακίσεως μέχρις ένδις μηνός καὶ χρηματικῆς ποινῆς μέχρι διακοσίων δραχμῶν ὁ πλοίαρχος Ἑλληνικοῦ πλοίου στοις α) ναυτολογεῖ "Ἑλλήνας μὴ ἀπογευραμμένους β) δὲν ἀποδίδει εἰς ἀπολύθμενον ἔργατην θαλάσσης τὸ φυλλάδιον αὐτοῦ».

Διά τῶν ἄρθρων 17 καὶ 18 τοῦ Κώδικος καθορίζεται εύρυτερον ἡ πειθαρχικὴ δικαιοδοσία τοῦ πλοιάρχου, παρεχομένου εἰς αὐτὸν τοῦ δικαιώματος, δῆπας πλὴν τῆς ἐπιπλήξεως καὶ τοῦ περιορισμοῦ ἐπιβάλῃ εἰς τὰ μέλη τοῦ πληρώματος διά τὰ παρ' αὐτῶν διαπρατ-  
τόμενα ἔλαφρά παραπτώματα καὶ τὴν ποινὴν τοῦ προστίμου ὡς  
λίαν συντελεστικοῦ διά τὴν ἐμπέδωσιν τῆς τάξεως καὶ τῆς πει-  
θαρχίας ἐπὶ τοῦ πλοίου καὶ τοῦτο καθ' ὅσον ή σημειρινὴ πειθαρ-  
χικὴ ἔξουσία τοῦ πλοιάρχου, περιλαμβάνουσα μόνον τὴν ποινὴν τῆς  
ἐπιπλήξεως καὶ τοῦ περιορισμοῦ μέχρι 4 ἡμερῶν ἀπεδείχθη ἐν τῇ  
πρᾶξι τελείως ἀνεπαρκῆ, διότι ἡ μὲν ἐπιπλήξις δὲν δύναται πάν-  
τοτε καὶ διὸ ἀπαντάς τοὺς πτασίσαντας νὰ ἐπιφέρῃ τὸ υπὸ τοῦ Νό-  
μου ἐπιδικωμένον ἥθικόν ἀποτέλεσμα, ὃ δὲ περιορισμὸς εἰνεὶ ἀνε-  
φάρμοστος ἐν τῇ πρᾶξι, ὡς μὴ ὑπαρχούσης τῆς ἀπαιτουμένης δύ-

γανώσεως ἐπὶ τῶν ἐμπορικῶν πλοίων διὰ τοιαύτας ποινάς.

Ἡ δευτέρα παράγραφος τοῦ ἄρθρου 78 τοῦ Κώδικος ἡτις ἀντικαθίσταται διὰ τοῦ ἄρθρου 17 τοῦ σχεδίου Νόμου ἔχει ὡς κάτωθι: «Λόγῳ τῶν σκοπῶν τούτων ὁ πλοίαρχος δὲν δικαιοῦται νὰ ἐπιβάλῃ πρόστιμον, ἐλάττωσιν τροφής πέραν τοῦ πενθημέρου, περιορισμὸν πέραν τῶν τεσσάρων ἡμερῶν, κάθειρξιν καὶ σωματικὴν τιμωρίαν, οὔτε ὡς ποινὴν οὔτε ὡς μέσον ἔξαναγκασμοῦ».

Ἡ δευτέρα παράγραφος τοῦ ἄρθρου 80 τοῦ Κώδικος ἡτις ἀντικαθίσταται διὰ τοῦ ἄρθρου 18 τοῦ σχεδίου Νόμου ἔχει ὡς ἔξῆς: «2. Αἱ δὶς ἐλαφρὰ παραπτώματα ποιηται εἰνε

»α) Ἐπιπληξις.

»β) Περιορισμὸς μέχρι τεσσάρων ἡμερῶν, ἀνευ ἀπαλλαγῆς ἀπὸ τῆς ὑπηρεοίας».

Διὰ τοῦ ἄρθρου 19 τοῦ σχεδίου Νόμου δρίζεται χάριν μείζονος ἔγγυησεως ὑπὲρ τῶν ἐργατῶν θαλάσσης διὰ τὴν ὑπὸ τῶν πλοιάρχων δικησιῶν τοῦ δικαιώματος τῆς ἐπιβολῆς προστίμων, διὰ τῶν ἀποφάσεων τοῦ πλοιάρχου ἐπιτρέπεται προσφυγὴ ἐνώπιον τῆς Λιμενικῆς ἢ Προενικῆς Ἀρχῆς δυναμένης νὰ ἀπικυρώσῃ, τροποποιήσῃ, δρῇ τὴν ἐπιβλήθεσσαν ποινὴν ἢ καὶ νὰ αὐξήσῃ ταύτην ἐάν κρίνῃ ἀβασίμους τοὺς λόγους τῆς ἀσκηθείσης προσφυγῆς, δημοσίης διὰ δύναται νὰ ἐλέγῃ δεῖνιως τὸν ἀδικαιολογήτως ἐπιβάλλοντα τοιαύτην ποινὴν πλοιαρχον.

Τέλος κατὰ τὸ ἄρθρον 20 τοῦ σχεδίου Νόμου καθορίζεται τὸ ποσὸν τῶν ἐπιβαλλομένων διὰ βαρέα παραπτώματα προστίμων μὲ βάσιν τὸ ἔν πέμπτον κατ' ἀνώτατον δριον τοῦ μηνιακοῦ μισθοῦ, διότι τὰ ὑπὸ τοῦ ἄρθρου 84 τοῦ Κώδικος καθωρισμένα σταθερά ποσὰ κρίνονται τὸ μὲν ὡς μὴ ἀνταποκρινόμενα σήμερον εἰς βαρύτητα ποινῆς διὰ τὰ παραπτώματα ταῦτα, τὸ δὲ ὡς παρακαλούντα την χρήσιν τοῦ πειθαρχικοῦ τούτου μέσου κατὰ τρόπον δυνάμενον νὰ γίνῃ ἔξι ἵσου αἰσθητὸς ἐπὶ παραβατῶν διασφόρων ἀποδοχῶν.

Ἡ πρώτη παράγραφος τοῦ ἄρθρου 84 τοῦ Κώδικος ἡτις ἀντικαθίσταται διὰ τοῦ ἄρθρου 20 τοῦ σχεδίου Νόμου ἔχει ὡς ἔξῆς : «1. Αἱ διὰ βαρέα παραπτώματα ποιηται εἰνε α) πρόστιμον μέχρι δραχμῶν πεντήκοντα διὰ τοὺς ὑπαξιωματικοὺς καὶ ναύτας, ἐκατὸν διὰ τοὺς ἀξιωματικούς καὶ τριακούς διὰ τὸν πλοιάρχον, β) κράτησις τεσσάρων μέχρι δέκα ἡμερῶν, γ) αὐστηρὰ κράτησις μέχρι πέντε ἡμερῶν».

## Σχέδιον Νόμου

«Περὶ τροποποίησεως καὶ συμπληρώσεως τοῦ ἀπὸ 13 Δεκεμβρίου 1923 Ν. Διατάγματος «περὶ Ποινικοῦ καὶ Πειθαρχικοῦ Κώδικος τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ».

### Άρθρον 1ον

».Ιπου ἐν τῷ παρόντι Νόμῳ ἀνακρέπεται ἡ λέξις Κώδικες νοεῖται διὰ Ποινικὸς καὶ Πειθαρχικὸς Κώδικες τοῦ Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ.

### Άρθρον 2ον

Εἰς τὸ ἄρθρον 1 τοῦ Κώδικος προστίθεται δευτέρα παράγραφος ἔχουσα σύντομο :

2. Οἱ εἰς τὸν κατὰ Ἑράν, θάλασσαν καὶ ἀέρα στρατέων ἀνήκοντες, δωσιεύοντος ἐνώπιον τῶν δρυμούλων δικαιοστίων, διὰ τὰ ὑπὸ αὐτῶν, ἐπὶ πλοίων, τελούμενα ἀδικήματα, τὰ ὑπὸ τοῦ παρόντος Κώδικος προβλεπόμενα.

### Άρθρον 3ον

Τὸ ἄρθρον 6 τοῦ Κώδικος ἀντικαθίσταται ὡς ἀκολούθως :

Διὰ τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ παρόντος Κώδικος νοεῖται ὡς α) «Ὑπουργός» διὰ τῶν ἑπτάριων προσδιορισμοῦ, διὰ τὸν ὅπαγεται διὰ διοίκησις τοῦ Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ.

β). «Πλοίαρχος» διὰ νομίμως ἂν πράγματι ἐναντικῶν τὴν κυβέρνησιν τοῦ πλοίου.

γ) «Ἄξιωματικός» διὰ τατταγμένος εἰς τὸν ὑπηρεσίαν τοῦ πλοίου καὶ ἐφωδιαρόνος διὰ διπλώματος ἵκαντητος ἔξαρτεσσος τῶν πλοιάρχου, ναυκλήρου καὶ ἀρχιθερμαστοῦ.

δ) «Πλοιάρχης» πάντα, ἔξαρτεσσος τοῦ πλοιάρχου, τὰ πρόσωπα ἀμφοτέρων τῶν φύλων διὰ νομίμου ἔμου προσληφθῆ διὰ τὴν ὑπηρεσίαν τοῦ πλοίου.

ε) «Προσωπικὸν τοῦ πλοίου», διὰ πλοιάρχος καὶ τὸ πλήρωμα.

στ) «Ἐργάτης Θαλάσσης» διὰ νομίμως ἐφωδιαρόνος διὰ ναυτικοῦ φυλακῆς.

ζ) «Ἐπιδιάλογος» τὸ προσωπικὸν τοῦ πλοίου καὶ οἱ ἀποδόται.

η) «Πλοίον» πᾶν σκάφος διπέρ κατὰ τὰς ἔκαστατες ἴσχυούσας διατάξεις εἰνε ἡ δέον νὰ εἰνε ἐφωδιαρόνος διὰ ναυτολογίου.

### Άρθρον 4ον

Τὸ ἄρθρον 7 τοῦ Κώδικος τροποποιεῖται ὡς ἔξῆς :

Ἐργάτης θαλάσσης κακτυμένος ἢ μὴ διπλωματικός τοιαύτης ποινὴν εἰτέρας πειθαρχικῆς τοιαύτης, νὰ στρατήῃ λόγῳ πειθαρχικῆς ποινῆς, τοῦ εἰδικοῦ ἀξιωμάτος διπέρ ἐπὶ τῷ βάσει τοῦ διπλώματος ἀδείας ἢ πτυχίου δικαιούται νὰ ἀσκήῃ ἐν τῷ Εμπορικῷ Ναυτικῷ εἰτέ νὰ στρατήῃ ἐν γένει τοῦ δικαιωμάτος τῆς ἀσκήσεως τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος εἰτέ καὶ ἀμφοτέρων προσωρινῶν διὰ δικαιούθως.

### Άρθρον 5ον

Τὸ ἄρθρον 8 τοῦ Κώδικος ἀντικαθίσταται ὡς ἀκολούθως :

1. Η προσωρινὴ στέρησις χωρεῖ :

α) Ἐπὶ προσκάριτου φυσικῆς ἀνικανότητος.

β) Ἐπὶ καταδίκης διὰ διμετακλήτου δικαστικῆς ἀποφάσεως λόγω

ναυτικοῦ πλημμελήματος.

γ) Ἐπὶ πάσης πράξεως ἢ παρασείψεως γενομένης ἐν τῇ ἑκτέλεσι ἐν γένει τῆς ὑπηρεσίας εἴτε ἐν τῇ ἀσκήσει τῶν εἰδικῶν καθηκόντων τοῦ ἀντιβασιούσης εἰς τὴν ναυτικὴν ἐπαγγελματικὴν τιμὴν ἢ τάς ἐπαγγελματικάς ή θυμικάς ἢ νομικάς ὑποχρεώσεις.

δ) Ἐπὶ τῶν περιπτώσεων τοῦ ἄρθρου 6 τοῦ παρόντος, διάκις κατὰ τὴν κρίσιν τοῦ ἀνακριτικοῦ Συμβουλίου, δὲν συντρέχει λόγος δριστικῆς στέρησεως.

ε) Ἐπὶ πάσης ἀλληγορίας περιπτώσεως εἰδικῶν υπὸ τοῦ νόμου δριστικῆς.

2. Η προσωρινὴ στέρησις εἰνε διαρκείας ἐνδος μηνὸς μέχρι δύο εἰώνων.

### Άρθρον 6ον

Τὸ ἄρθρον 9 τοῦ Κώδικος ἀντικαθίσταται ὡς ἀκολούθως :

1. Η δριστικὴ στέρησις χωρεῖ:

α) Ἐπὶ διαρκοῦς φυσικῆς ἀνικανότητος ἢ ἀποδεειγμένης ἐπαγγελματικῆς ἀνικανότητος.

β) Ἐπὶ ναυαγίου ἢ ἀβυρίας κριθέντων υπὸ δικαστηρίου ἢ τοῦ Συμβουλίου Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ ὡς διαπραχθέντων ἐν δόλῳ εἴτε ἐπὶ ὀλίκης ἀπωλείας τοῦ πλοίου συνεπείᾳ πταίσματος.

γ) Ἐπὶ καταδίκης διὰ διμετακλήτου δικαστικῆς ἀποφάσεως λόγω κακούργηματος.

δ) Ἐπὶ καταδίκης εἰς φυλάκιστον διὰ λαθρεμπορίαν ἢ εἰς φυλάκιστον ἐπούλασιτον ἐπούλασιτον διὰ ναυτικὸν πλημμέλημα ἢ διὰ κλοπὴν, ύπεξαιρέσιν, ἀπάτην, φευδορίαν, πλαστογραφίαν, φευδῆ καταμήνουσιν, συκοφαντίαν, φευδῆ διὰ χειραψίας ὑπόσχεσιν.

ε) Ἐπὶ της τιμωρηθείσης διὰ προσωρινῆς στέρησεως, υπὸ ποτέσσον.

στ) Ἐπὶ πάσης ἀλληγορίας περιπτώσεως εἰδικῶν υπὸ τοῦ νόμου δριστικῆς.

### Άρθρον 7ον

Τὸ ἄρθρον 11 τοῦ Κώδικος τροποποιεῖται ὡς ἀκολούθως :

1. Τὸ ἀνακριτικὸν Συμβούλιον καταρτίζεται εἰς τὴν ἀρχὴν ἐκάστης τριμηνίας διὰ ἀποφάσεως τοῦ Ὑπουργοῦ, ἐξ ἐνδος ἀνωτέρου μαχίμου Ἀξιωματικοῦ τοῦ Πολεμικοῦ Ναυτικοῦ, ἐνδος ἀνωτέρου Λιμενικοῦ ἀξιωματικοῦ, ἐνδος δικαστικοῦ Συμβούλου τοῦ Πολεμικοῦ Ναυτικοῦ, ἐνδος πλοιάρχου τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ καὶ ἐνδος ἐργάτην έργου πρόσωπου τοῦ Πολεμικοῦ Ναυτικοῦ διαταρίζεται πρὸς τὸν παραπεμπόμενον.

Εἰς τὰς περιπτώσεις τῶν ἄρθρων 8 ἔδαφ. 1α καὶ 9 ἔδ. 1α προκειμένου περὶ φυσικῆς ἀνικανότητος, μετέχει προσέτι τοῦ Συμβούλου καὶ ἀνωτέρου διεπαρχικούς τοῦ Πολεμικοῦ Ναυτικοῦ.

2. Κατὰ τῆς ἀποφάσεως τοῦ Ἀνακριτικοῦ Συμβούλου δύναται νὰ ἀσκηθῇ ἐφ' ἀπαξιασθεῖσαν διάρκητον ἐνδοσφερομένου, εἴτε τοῦ διεπαρχικοῦ Συμβούλου, συντεθειμένου κατὰ τὰ ἐν τῇ προηγουμένῃ παραγράφῳ δριζόμενα, ἐντὸς μηνὸς ἀπὸ τῆς διά τῆς διοικητικῆς δόσης κοινοποιήσεως τῆς ἀποφάσεως εἰς τὸν ἐνδιαφερόμενον.

Η δικησίας τῆς ἀφέσεως δὲν ἀναστέλλει τὴν ἐκτέλεσιν τῆς ἀποφάσεως τοῦ ἀνακριτικοῦ Συμβούλου.

3. Τὰ Ἀνακριτικὰ Συμβούλια συνεδριάζουν δημοσίᾳ, ἐκτὸς ἐάν, κατὰ τὴν κρίσιν αὐτῶν, ἡ δημοσίᾳ συζητησίς ἡθελεν εἰσθαι ἐπιβλαβής εἰς τὴν κοινὴν εύταξίαν ἢ τὴν χρηστοθείαν, δτε, διὰ της ἀποφάσεως δύνανται νὰ συνεδριάζουν κεκλεισμένων τῶν θυρῶν.

Η τε ἀπόφασις αὕτη καὶ ἡ κυρία ἀπόφασις ἀπαγγέλλονται πάντοτε ἐπὶ δημοσίᾳ συνεδριάσεως.

4. Τὰ τῆς συγκροτήσεως τῶν ἀνακριτικῶν Συμβούλων καὶ τῆς ἐνώπιον αὐτῶν διαδικασίας ὡς καὶ πᾶσα ἀλλή λεπτομέρεια, ἀφορῶσα τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ παρόντος ἄρθρου, κανονισθούσαι τοιαύτης.

5. Καταργεῖται τὸ ἄρθρον 12 τοῦ Κώδικος.

### Άρθρον 8ον

Τὸ ἄρθρον 26 τοῦ Κώδικος ἀντικαθίσταται ὡς ἀκολούθως:

Ως ἔνοχος ἐγκαταλείψεως θέσεως τιμωρεῖται διὰ φυλακίσεως 6 ημερῶν μέχρι διὰ μηνῶν, πᾶς τοῦ πληρώματος δοσις, εἰς Ἐλληνικόλιμένα, ἀπουσιάζει παρανόμως τοῦ πλοίου, ἐνῷ ἔχει διαταχθῆ ἦνα ἑκτελή ὑπηρεσίαν φυλακῆς ἢ οκοπιώρων ἢ ἀλλην ὑπηρεσίαν ἀναγομένη εἰς τὴν φύλαξιν ἢ ἀσφάλειαν τοῦ πλοίου.

### Άρθρον 9ον

Τὸ ἄρθρον 38 τοῦ Κώδικος ἀντικαθίσταται ὡς ἀκολούθως:

Τιμωρεῖται διὰ φυλακίσεως μέχρι τοιῶν μηνῶν πᾶς ἐκ τοῦ πληρώματος δοσις εἰς Ἐλληνικὸν λιμναῖα:

α) ἀπονοτάζει ἀνευ ἀδείας καθ' ὃν χρόνον δὲν ἐκτελεῖ μὲν ὑπηρεσίαν εἰς τὸν ἀναφερομένων εἰς τὸ ἄρθρον 26 τοῦ Κώδικος, ὡς τροποποιεῖται διὰ τοῦ παρόντος Νόμου, ἐξ ικολουθεῖ ὅμως νὰ διεξάγηται κατὰ φυλακᾶς ἢ ἐπὶ τῶν πλοίων ὑπηρεσία.

β) ἀπονοτάζει ἀνευ ἀδείας καθ' ὃν χρόνον, ἐπὶ τῇ ἐπικειμένῃ ἀπάρσει δηξιαγομένη ἢ ὑπηρεσία τοῦ πλοίου κατὰ φυλακάς.

γ) ἀποβαίνει τοῦ πλοίου, ἐνῷ τελεῖ ὑπὸ κράτησιν.

### Άρθρον 10ον

Τὸ ἄρθρον 29 τοῦ Κώδικος ἀντικαθίσταται ὡς ἀκολούθως :

1. Ως ἔνοχος λιποταξίας τιμωρεῖται διὰ φυλακίσεως μέχρις ἐνδος ετούς.

Πᾶς ἐκ τοῦ πληρώματος δοσις ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ, ἀνευ ἀδείας τοῦ πλοιάρχου ἢ μετ' ἀδικαιολόγητον ἀργησιν αὐτοῦ, ἀνευ ἐγγράφου ἀ-

δείσας της Προξενικής 'Αρχής άπουσιάζει άδικαιολογήτως τοῦ πλοίου συνεχώς, πλέον τῶν δύο ήμερῶν ἡ μέχρι τοῦ ἀπόπλου τοῦ πλοίου.

2. Τὸ ἀνώτατον δριπού τῆς ποινῆς διπλασιάζεται ἐὰν ὁ ὑπαίτιος είναι ἀξιωματικὸς τοῦ πλοίου.

#### "Ἀρθρον 11ον

Τὸ ἄρθρον 30 τοῦ Κώδικος ἀντικαθίσταται ως ἔξῆς :

Τιμωρεῖται διὰ τοῦ διπλασίου τῶν ἐν τῷ προηγουμένῳ ἄρθρῳ ποινῶν ἡ λιποταξία ὅσον δὴποτε βραχυρόνιος καὶ ἀν εἰνε, αἱ ητοὶ ἐγένετο ἐν συστάσεως δύο ἡ πλεύσιον προσώπων τοῦ πληρώματος β) καθ' ἣν ὁ λιποτάκτης μετεγειρίσθη ὥπλα ἡ κατέστη ἔνοχος βιαιοπραγίῶν, αἰκιῶν ἡ τραυμάτων.

#### "Ἀρθρον 12ον

Τὸ ἄρθρον 31 τοῦ Κώδικος ἀντικαθίσταται ως ἀκολούθως :

1. 'Εὰν ὁ ὑπαίτιος λιποταξίας ἐπανέλθῃ οἰκειοθελῶς εἰς τὸ πλοίον πρὸ τοῦ ἀπόπλου ἡ πρὸ τῆς παρελεύσεως τῶν δύο ήμερῶν ἡ πρᾶξις τιμωρεῖται ως βαρὺ πειθαρχικὸν παράπτωμα.

2. 'Εὰν ὁ ὑπαίτιος λιποταξίας συλληφθῇ πρὸ τοῦ ἀπόπλου ὁ πλοίαρχος ὑποχρεούται νὰ παραλάβῃ τούτον ἐπὶ τοῦ πλοίου καὶ νὰ παραδώῃ εἰς τὴν ἀρμοδίαν διὰ τὰ περαιτέρω Λιμενικὴν 'Αρχήν.

3. 'Εὰν εἰς τὴν τέλεσιν τῶν ὑπὸ τοῦ ἄρθρου 26—29 τοῦ Κώδικος, ως τροποποιοῦνται διὰ τοῦ παρόντος Νόμου προβλεπομένων πράξεων συνήργησαν πρόσωπα μὴ δύνται ἐργάται θαλάσσης, τιμωροῦνται διὰ φυλακίσεως μέχρι τριῶν μηνῶν.

#### "Ἀρθρον 13ον

1. Ἐπὶ τῇ ὑποβολῇ μηνύσεως ἐπὶ παραβάσει τῶν διατάξεων τῶν ἄρθρων 26—30 τοῦ Κώδικος, ως τροποποιοῦνται διὰ τοῦ παρόντος Νόμου, εἴτε καὶ αὐτεπαγγέλτως ἡ ἀρμοδία λιμενικὴ ἡ Προξενικὴ 'Αρχὴ, συντάσσει, μετ' ἔγγραφον ἀνάκρισιν τοῦ πλοιάρχου καὶ τοῦ πληρώματος πρωτόκολλον διαπιστώσεως τοῦ ἀδικήματος. Τὸ πρωτόκολλον τοῦτο ἐπέχει θέσιν πλήρους ἀποδείξεως τοῦ ἀδικημάτος, ἐφ' ὃσον ἐντὸς μηνὸς απὸ τῆς διαβιβισάσεως τῆς σχετικῆς δικογραφίας εἰς τῆς ἀρμόδιον τακτικὴν ἀνακριτὴν δὲν καθίσταται δυνατὴ ἡ ὑπὸ αὐτοῦ ἐσενα τῆς ὑποθέσεως καὶ συλλογὴ ἐπαρκῶν στοιχείων λόγῳ ἀπουσίας τῶν ἀρμόδων τοῦ πληρώματος ἡ τοῦ ἀγνώστου τῆς διαμονῆς αὐτῶν.

2. Ἀπὸ τῆς εἰς τὴν ἀρμοδίαν Λιμενικὴν ἡ Προξενικὴ ἀρχὴν ὑποβολῆς μηνύσεως ἐπὶ παραβάσει τῶν ἄρθρων 26, 30 ως τροποποιοῦνται διὰ τοῦ παρόντος Νόμου καὶ 34, 39 τοῦ Κώδικος, καὶ τῆς ὑπὸ τῆς ἀρχῆς ταύτης διαπιστώσεως, κατὰ τὰ ἀνωτέρω τῆς μηνυομένης πράξεως, κατάσχεται τὸ ναυτικὸν φυλλάδιον, δίπλωμα ἵκανότητος, ἀδειαὶ ἡ πτυχίον εἰδικότητος τοῦ ὑπαίτιου, ἀπαγορεύεται δὲ ἡ ἀπόδοσις ἡ ἔκδοσις ἀντιγράφου τούτων εἰς προσωρινού ναυτικοῦ φυλλάδιου πρὸ τῆς ὑπὸ τοῦ ἀρμόδιου Δικαστήρου ὁριστικῆς ἐκδικάσεως τῆς σχετικῆς μηνύσεως, ἡ ἔκτισεως τῆς ἐνδεχομένης ἐπιβληθείσης εἰς τούτον ποινῆς, εἴτε τῆς παραγραφῆς τοῦ ἀδικήματος.

3. Ἡ καθυστερούμένη μισθοδοσία, τῶν ἐπὶ παραβάσει τῶν ἄρθρων 26, 30 τοῦ Κώδικος ως τροποποιοῦνται διὰ τοῦ παρόντος Νόμου καταδικαζομένων περιέρχεται εἰς τὸ Ν.Α.Τ.

Ἐκ τοῦ ποσοῦ τούτου τημά μέχρι τοῦ 1/2 διατίθεται πρὸς ἀποζημίωσιν τοῦ πλοιάρχου ἡ ἐφοπλιστοῦ διὰ τὰς συνεπείας τῆς παραβάσεως τῶν μηνησθέντων ἄρθρων τοῦ Κώδικος, ἐπελθούσας εἰς τὸ πλοίον ζημίας κατὰ τὰ εἰδικώτερον διὰ Διατάγματος ὁρισθεόμενα.

#### "Ἀρθρον 14ον

Εἰς τὸ τέλος τοῦ ἄρθρου 32 τοῦ Κώδικος προστίθεται δευτέρᾳ παράγραφος ἔχουσα οὕτω:

2. Τιμωρεῖται διὰ φυλακίσεως μέχρις ἔξη μηνῶν καὶ χρηματικῆς ποινῆς μέχρι δύο χιλιάδων δραχμῶν ὁ πλοιάρχος διστις:

α) Κατὰ τὸν κατάπλουν τοῦ πλοίου διπέρ τον κυθρονῆ, εἰς λιμένα ἔνθα ἐδρεῖν Λιμενικὴ ἡ Προξενικὴ 'Αρχὴ παρέλειπε νὰ μηνύσῃ τοὺς ὑπαίτιους παραβάσεων τῶν ἄρθρων 26, 30 τοῦ Κώδικος ως τροποποιοῦνται διὰ τοῦ παρόντος Νόμου καὶ νὰ παραδώσῃ εἰς τὴν ἰδιαν ἀρχὴν τὰ ναυτικὰ φυλλάδια, τὰ διπλώματα ἵκανότητος, ἀδειαὶ καὶ πτυχία εἰδικότητος ὡς καὶ τὴν καθυτερούσαν μισθοδοσίαν αὐτῶν.

β) Ἐν γνώσει ἡ μηνύσησαν ἐνώπιον τῶν ἀρμόδιων ἀρχῶν, ἐπὶ ἀδικήματος προβλεπομένοις ὑπὸ τῶν ἄρθρων 26, 30 τοῦ Κώδικος ως τροποποιοῦνται διὰ τοῦ παρόντος Νόμου, μέλος τοῦ πληρώματος μὴ ὑπολεσθεί εἰς τὰ ἀδικήματα ταῦτα.

γ) Ἐναυτολόγησεν ἐργάτην θαλάσσης ἐπὶ τοῦ ναυτικοῦ φυλλάδιον τοῦ ὑποίου δὲν είνει κανονικῶς καταχωρημένην ὑπὸ τῆς ἀρμοδίας ἀρχῆς ἡ πρᾶξις τῆς ἀπολύσεως του ἐκ τοῦ πλοίου, ἐφ' οὐ ἡτο πρότερον ναυτολογημένος.

#### "Ἀρθρον 15ον

Ἡ δευτέρᾳ παράγραφος τοῦ ἄρθρου 44 τοῦ Κώδικος ἀντικαθίσταται ως ἀκολούθως:

Τιμωρεῖται, διὰ φυλακίσεως μέχρι 3 μηνῶν καὶ χρηματικῆς ποινῆς 100—3000 δραχμῶν, ὁ πλοιάρχος διστις προσέλαβεν ἡ ἀπέλυσην προσώπων τοῦ πληρώματος χωρὶς νὰ φροντίσῃ νὰ γίνῃ ἡ προσήκουσα περὶ τούτου ἐγγραφὴ ἐν τῷ ναυτολόγῳ, εἴτε ἐναυτολόγησεν ἐργάτην θαλάσσης μὴ ἐπιβαίνοντα τοῦ πλοίου ἡ παρελειψεις νὰ ζητήσῃ παρὰ τῆς ἀρμοδίας ἀρχῆς τῆς ἀπόλυσην ναυτολογημένος καὶ μὴ ἐπιβαίνοντος τοῦ πλοίου.

#### "Ἀρθρον 16ον

Τὸ ἄρθρον 50 τοῦ Κώδικος ἀντικαθίσταται ως ἔξῆς:

1. Τιμωρεῖται διὰ χρηματικῆς ποινῆς διακοσίων μέχρι πεντακοσίων δραχμῶν ὁ πλοιάρχος Ἑλληνικοῦ πλοίου διστις:

α) ναυτολόγει 'Ἑλληνα μὴ απογεγραμμένον ἐργάτην θαλάσσης ἡ

ἀπογεγραμμένον μὲν ἀλλὰ στερούμενον ναυτικοῦ φυλλαδίου εἴτε στερούμενα τοῦ δικαιώματος τῆς ἀσκήσεως τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος καθ' ὃν χρόνον διαφεκεὶ ἡ ποινὴ τῆς στεροήσεως.

β) Ναυτολόγει εἰς θέσιν διπλωματούχου ἡ πτυχίον εἰδικότητος είτε κεκτημένον δίπλωμα ἵκανότητος ἡ πτυχίον εἰδικότητος είτε κεκτημένον μὲν ἀλλὰ στερούμενα τούτου, καθ' ὃν χρόνον διαφεκεὶ ἡ ποινὴ τῆς στεροήσεως.

γ) ναυτολόγει ὑφ' οἰανδήποτε εἰδικότητα ἀλλοδαπὸν πλὴν τῶν ὑπὸ τοῦ νόμου ἐπιτεπομένων περιπτώσεων.

2. Τιμωρεῖται διὰ χρηματικῆς ποινῆς διακοσίων μέχρι πεντακοσίων δραχμῶν πάξ ἀξιωματικὸς τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος ἡ πάξ ἐν τοῖς γένει δημόσιος ὑπάλληλος σύμπραξας εἰς τὰς ναυτολογίας περὶ ὃν ἡ προηγουμένη παράγραφος.

3. Τιμωρεῖται διὰ χρηματικῆς ποινῆς πεντακοσίων μέχρι χιλίων δραχμῶν ὁ πλοιάρχος Ἑλληνικοῦ πλοίου διστις δὲν ἀποδίδει εἰς τὸν ἀπολύσην εἰδικότητος τὸ ναυτικὸν φυλλάδιον ἡ τὸ δίπλωμα ἵκανότητος ἡ πτυχίον εἰδικότητος είτε τὸ βιβλίον ποιότητος αὐτοῦ.

4. Διὰ τὰς ὑπὸ τοῦ παρόντος ἄρθρων προβλεπομένας περιπτώσεις λογίζεται ως ἴδια παράβασις ἡ ἀντιστοιχίουσα εἰς ἔκαστον ναυτολογούμενον ἡ ἀπολύσην εἰδικότητος καὶ ἐπιβάλλεται δι' ἔκαστην ταύτην ἡ ἀντιστοιχίουσα ποινή.

5. 'Ἐκ τῶν παραβάσεων τοῦ παρόντος ἄρθρου διαφέρει τὸ παρόντος οὐαραγόραφος 1 καὶ 2 κατ' ἔγκλισιν τοῦ Διευθυντοῦ τοῦ Ναυτικοῦ 'Απομακρικοῦ Ταμείου ἡ τῶν ἐν Ἑλλάδι ἀνεγνωρισμένων Ναυτεργατικῶν 'Οργανώσεων, αἱ δὲ τῆς παραγράφου 3 κατ' ἔγκλισιν τοῦ παρόντος.

#### "Ἀρθρον 17ον

Ἡ δευτέρᾳ παράγραφος τοῦ ἄρθρου 78 τοῦ Κώδικος ἀντικαθίσταται ως ἀκολούθως:

2. Αἱ δι' ἔλαφου παραπτώματα ποιναὶ εἰνε:

α) Ἐπίπληξις.

β) Πρόστιμον μέχρι τοῦ δεκάτου τοῦ ἐν τῷ ναυτολογίῳ καθοριζομένου μηνιαίου μισθοῦ.

γ) περιορισμὸς μέχρι τεσσάρων ὑμερῶν ἀνενάπλωτην απαλλαγὴν τῆς ὑπηρεσίας.

#### "Ἀρθρον 18ον

Ἡ δευτέρᾳ παράγραφος τοῦ ἄρθρου 80 τοῦ Κώδικος ἀντικαθίσταται ως ἀκολούθως:

2. 'Η κατὰ τὴν προηγουμένην παράγραφον ἐπιβληθεῖσα πειθαρχικὴ ποινὴ καταχωρεῖται εἰς τὸ ποινολόγιον καὶ ἡμερολόγιον τοῦ πλοίου καὶ ἀνακοινώναι ἄμα τῇ ἐπιβολῇ ταύτης εἰς τὸ πατίστην.

Κατὰ τῆς ἀποφάσεως τοῦ πλοιάρχου, τῆς ἐπιβαλλούσης τὴν ποινὴν τοῦ προστίμου, ἐπιτέρεται προσφυγὴ ἐνώπιον τῆς Λιμενικῆς ἡ Προξενικὴς ἀρχῆς τοῦ πρώτου κατάπλου τοῦ πλοίου, μετὰ τὴν ἐπιβολὴν τοῦ προστίμου ἡ μετά τὴν εἰς τὸν πιστοφορθέντα ἀνακοινώσιν αὐτοῦ.

4. 'Η Λιμενικὴ ἡ Προξενικὴ 'Αρχὴ δι' ἡτοιολογημένης ἀποφάσεως ἐπικυροῦ, τροποποιεῖ ἡ αἵρει τὴν ποινὴν, δυναμένη καὶ νὰ αὐξήσῃ ταῦτην μέχρι τοῦ διπλασίου ἐφ' ὃν ἡσέλεκτρη κρίνῃ ως ἀβαίομενος τὸν λόγον της ἐνώπιον αὐτῆς ἀσκηθεῖσης προσφυγῆς. Δύναται ὡσαύτης, ἐάν ἡσέλεκτρη ὅτι, ἡ καθ' ἡς ἡ προσφυγὴ ἀπόφασις ἐξεδόθη ἀδικαιολογήτως σὺν τῇ ἀκυρώσει ταύτης, νὰ χαρακτηρίσῃ τὴν πρᾶξην τοῦ ἐπιβαλόντος τὴν ποινὴν, ὡς βαρὺ πειθαρχικὸν παράπτωμα καὶ νὰ ἐπιβάλῃ εἰς τούτον τὴν ὑπὸ τοῦ ἄρθρου 84 τοῦ Κώδικος προβλεπομένην ποινὴν τοῦ προστίμου.

#### "Ἀρθρον 19ον

Ἡ πρώτῃ παράγραφος τοῦ ἄρθρου 84 τοῦ Κώδικος τροποποιεῖται ως ἀκολούθως :

1. Αἱ διὰ βαρέου παραπτώματα ποιναὶ εἰνε.

α) Πρόστιμον μέχρι τοῦ ἐνδε πέμπτου τοῦ ἐν τῷ ναυτολογίῳ καθοριζομένου μηνιαίου μισθοῦ.

β) Κράτησις τεσσάρων μέχρι δέκα ἡμερῶν.

γ) Αὐδητρὰ κράτησις μέχρι πέντε ἡμερῶν.

'Ο ἐπὶ τῆς Δικαιοσύνης

Ύπουργὸς

Σ. ΤΑΛΙΑΔΟΥΡΟΣ

ΑΛΕΞ. ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑΚΟΣ

**TOWAGE AT HAMBURG**  
**"FAIRPLAY," TUGS**  
 17 POWERFUL STEAM TUGS  
 FOR  
 HARBOUR-RIVER-SEA  
**FAIRPLAY STEAM TUNG OFFICE**  
 11. STEINHÖFT HAMBURG



### "Αρθρον 3ον

\*Εφαρμογή εις 'Ελληνικά πλοια.—1). Η Σύμβασις ἀφαρμόζεται εἰς πάντα τὰ ἄνω τῶν 150 κόρων διλικῆς χωρητικότητος ὑπὸ 'Ελληνικὴν σημαίαν πλοια ἀκτέλεσθαι Διεθνῇ πλεύσιν ἔξιετον μέντον:

α) τῶν πολεμικῶν. β) τῶν θαλαμηγῶν καὶ διλιευτικῶν. γ) τῶν μὴ μεταφέρνοντον ἐπιβάτες ἡ φορτίον.

2). Διὰ Διατάχμάτων προτάσεως: τοῦ ὑπουργοῦ τῶν Ναυτικῶν (Δ.Ε.Ν.) ἐκδιδομένων, κατόπιν γνωμοδοτήσεως τοῦ Συμβούλου 'Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ, δύνανται: αἱ διατάξεις τῆς Συμβάσεως ὡς ἔχουσιν εἴτε τροποποιούμεναι ἀναλόγως τῶν τοπικῶν συνθηκῶν νὰ ἐπακτείνωνται.

α) ἐπὶ διεθνῶν πλοίων, διλικῆς χωρητικότητος κατωτέρας τῶν 150 κόρων.

β) ἐπὶ τῶν πλοίων 'Εσωτερικοῦ.

3). Αἰτήσεις τοῦ πλοιοκτήτου ἡ εἰδικοῦ ἀντοῦ πληγρεξούσιος, δύνανται: νὰ ἀφαρμοσθῇ ἐπὶ παντός ὑπὸ 'Ελληνικὴν σημαίαν πλοιοῦ χαρακτηριζομένου ἐν τοιαύτῃ περιπτώσει: ὡς διεθνοῦς.

### "Αρθρον 4ον

Διάκρισις τῶν πλοίων.—1). Τὰ κατὰ τὰς διατάξεις τοῦ παρόντος ὑπόχρεα εἰς τὴρησιν τῆς Συμβάσεως 'Ελληνικὰ πλοια διειροῦνται εἰς τρεῖς κατηγορίας.

α) Πλοία κατηγορίας Α'. 'Ως τοιαῦτα θεωροῦνται: τὰ κακτημένα γραμμῆς φορτώσεως πλοια καὶ ὧν ἡ ναυπλήγησις ἥρετο κατὰ τὴν πρώτην 'Ιουλίου 1932 καὶ ἐντεῦθεν.

β) Πλοία κατηγορίας Β'. 'Ως τοιαῦτα θεωροῦνται: τὰ πλοια ὧν ἡ ναυπλήγησις ἥρετο πρὸ τῆς 1ης 'Ιουλίου 1932 καὶ ἀτινα κακτημένα: γραμμῆς φορτώσεως καὶ ἔγκυρου πιστοποιητικοῦ ἐκδεδομένου καθ' ὅν τρόπον διὰ τὰ πλοια τῆς κατηγορίας Β'.

γ) Πλοία κατηγορίας Γ'. 'Ως τοιαῦτα θεωροῦνται: τὰ πλοια ὧν ἡ ναυπλήγησις ἥρετο πρὸ τῆς 1ης 'Ιουλίου 1933 καὶ ἀτινα δὲν είναι ἀφωδιασμένα διὰ γραμμῆς φορτώσεως καὶ ἔγκυρου πιστοποιητικοῦ ἐκδεδομένου καθ' ὅν τρόπον διὰ τὰ πλοια τῆς κατηγορίας Β'.

2). Τὰ πλοια κατηγορίας Α'. καὶ Β'. διεκείνεται: ἀδιακρίτως εἰς τὰς διατάξεις τῆς παραγράφου Α'. καὶ Β'. τοῦ ἀρθροῦ 5 τῆς Συμβάσεως ἀντιστοίχους διεκτάξεις.

3). Τὰ πλοια κατηγορίας Γ'. ἐπιθεωροῦνται: καὶ ἀφοδιάζονται: διὰ γραμμῆς φορτώσεως, συμφώνως, πρὸς τὰς διατάξεις εἴτε τῆς παραγράφου Α'. τοῦ ἀρθροῦ 5 τῆς Συμβάσεως εἴτε ἐπὶ τῇ δάσει: τῶν κανόνων γραμμῆς φορτώσεως τῶν ἐκδεδομένων παρὰ τοῦ 'Αγγλικοῦ ὑπουργείου τοῦ 'Εμπορίου, ὡς οὗτοι ἐπροποιηθησαν μέχρι τοῦ 1930 καὶ τῶν διοικών τὸ ἐπίσημον κατέμενον εἰς τὴν 'Ελληνικὴν κυρωθήσεται διὰ Προεδρικοῦ Διατάγματος.

Η ἐπιλογὴ τῆς ἀφαρμογῆς τῶν περιπτώσεων τούτων ἐπαφίεται: εἰς τὸν πλοιοκτήτην ἡ εἰς τὸν νόμιμον ἀντοῦ ἀντιπρόσωπον.

### "Αρθρον 5ον

\*Πιστοποιητικά.—1). Πρὸς τὸν ακοπόν τῆς ἀφαρμογῆς τῆς Συμβάσεως καὶ πρὸ τῆς ἐκδόσεως τοῦ κατὰ τὸ ἐπόμενον ἀρθρον πιστοποιητικοῦ, καθὼς καὶ πρὸ τῆς ἀνανεώσεως καὶ περιοδικῆς ἀντοῦ θεωρήσεως, τὸ πλοιον ὑποδάλλαται: εἰς ἐπιθεωρήσοντας διεβαίνοντας διὰ πληγροῖς τοὺς δροῦσι τοὺς προβλεπομένους ὑπὸ τῆς Συμβάσεως καὶ τῶν προσαρτημένων ταύτην κανόνων.

2). 'Η ἐπιθεωρήσης ἀκτελεῖται παρὰ τῇ διηγρασίᾳ τῆς 'Επιθεωρήσεως 'Εμπορικῶν Πλοίων διά τὸν παρ' αὐτῇ ὑπερτεθούντων ναυπηγικῶν ἀξιωμάτων καὶ ἐλέγχεται ὑπὸ τῆς Δ.Ε.Ν.

### "Αρθρον 6ον

Πιστοποιητικά.—1). Μετὰ τὸ πέρας τῆς κατὰ τὸ ἀρθρον 5 τοῦ παρόντος ἐπιθεωρήσεως καὶ ἐπὶ τῇ δάσει τοῦ ἀποτελέσματος αὐτῆς ἐκδίδεται: ὑπὸ τῆς 'Επιθεωρήσεως 'Εμπορικῶν πλοίων τὸ σίκειον πιστοποιητικοῦ.

2). Τὸ πιστοποιητικὸν τοῦτο είναι πανταστοῦ διαρκείας, ἀνανεοῦται δὲ κατόπιν νέως ἐπιθεωρήσεως, ὅμοιας πρὸς τὴν πρώτην ἀνὰ πᾶσαν πεντακτίαν ἡ καὶ πρὸ τῆς λήξεως ταύτης καὶ αἰτήσει τοῦ πλοιοκτήτου.

3). Τὰ πιστοποιητικά συντάσσονται: κατὰ τὸν ὑπὸ τῆς Συμβάσεως δριζόμενον τύπον εἰς 'Ελληνικὴν καὶ 'Αγγλικὴν γλώσσαν.

4). Πάντα τὰ διὰ πιστοποιητικοῦ ἀφωδιασμένα πλοια ὑποδάλλανται: εἰς ἐπηργασίαν ἀπὸ τῆς ἐκδόσεως ἀντοῦ ἐπιθεωρήσεων, πρὸς βεβαίωντας διὰ ἐκακολουθοῦντων τοὺς δροῦσι τῆς Συμβάσεως δι': οὐδὲ ἐξεδεῦθη τοῦτο. Σχετικὴ μενία δι': ἐκάστην ἐπηργασίαν ἐπιθεωρήσεων δέον νὰ γίνεται: ἐπὶ τοῦ πιστοποιητικοῦ.

5). Δι': ἀποφάσισεως τῆς Δ.Ε.Ν. δύνανται: νὰ παρκαθῇ ἡ προθεσμία ἐκτελέσεως τῆς ἐπιθεωρήσεως, μέχρι: δύο μηνῶν, ἐφ' ὅσον βεβαιοῦνται: δι::

α) ἡ ἀκτέλεσης τῆς ἐπιθεωρήσεως ὃλη ἐδισχέραντες τὴν ἐμπορικὴν δρᾶσιν τοῦ πλοιοῦ.

β) δι: δὲ πλοιοκτήτης δὲν ἐπέδειξε ἀπροθυμίαν δπως ὑποδάλη τὸ πλοιον του εἰς ἐπιθεωρήσιν.

γ) δι: δὲν ὑφίσταται: ισχυρός λόγος νὰ ὑποτεθῇ δι: οἱ δροὶ οὓς δέον νὰ πληροὶ τὸ πλοιον κατὰ τὴν ἐπηργασίαν ἐπιθεωρήσεων ἔχουσι: μεταδῆλην.

6). Η ισχὺς τοῦ πιστοποιητικοῦ θεωρεῖται λήξεσα δταν καὶ οιανδήποτε ἐπιθεωρήσειν τοῦ πλοιοῦ ἀποδεκτή δι: ἐλαβον χώρων μεταδολαι εἰς τὸ διεκόνων τοῦ σκάφους καὶ τὰ ὑπερκατακουεύματα: ἐπηργαζόμενοι τὸ θύες τῶν ἐξαλῶν ἡ δι: αἱ προϋποθέσεις: ἐπὶ τῇ δάσει: τῶν διοικών ἐχοργηγήθη κατ' ἀφαρμογὴν τῶν κανόνων τῆς Συμβάσεως ἐπαναστατωνται εἰς τὴν αὐτὴν Ιανουαριοτικὴν κατάστασιν εἰς ἡν ἐδρίσκοντο κατὰ τὴν ἐκδοσιν τοῦ πιστοποιητικοῦ.

7). 'Η ισχὺς τοῦ πιστοποιητικοῦ λογίζεται: δημοίων λγήσας δταν δὲν ἀκτελεσθῇ ἡ ἐπηργασία ἐπιθεωρήσεως.

### "Αρθρον 7ον

1). Διὰ τὰς πρὸς ἀκτέλεσιν τοῦ παρόντος καὶ τῆς Συμβάσεως γενομένας ἐπιθεωρήσεις, ἐκδοσιν, ἀνανέωσιν καὶ ἐπηργασίαν θεώρησιν τῶν οἰκείων πιστοποιητικῶν καταβάλλονται: ὑπὸ τοῦ ἐφόπιστον ιστοῦ ἡ τοῦ νομίμου αὐτοῦ ἀντιπροσώπου, τὰ ἐν τέλει τοῦ παρόντος νόμου ἀναγγαφόμενα δικαιώματα, δριζόμενα εἰς μεταλλικά δραχμάς.

2). 'Εκαν διὰ τὴν ἐπιθεωρήσιν τοῦ πλοιοῦ αἰτεῖται: ὑπὸ τοῦ πλοιοκτήτου ἡ μετάδοσις ναυπηγικοῦ ἀξιωμάτων εἰς δίλον, ἐκτες τοῦ Πειραιῶς, λιμένα, βρύσεσι: οὖς διὰ τῷ διοικητικῶν ἐξεδων αὐτοῦ, καταβάλλεμένων κατὰ τὰς ισχυρότερας ἀκαδέστοτε περὶ διοικητικῶν ἐξεδων τοῦ Η. Ν. διατάξεις.

### "Αρθρον 8ον

\*Εκδοσις πιστοποιητικῶν ὑπὸ δένων νηογνωμόνων.— Διὰ Διατάγμάτων ἐκδιδομένων προτάσεως: τοῦ ἐπὶ τῶν Ναυτικῶν 'Υπουργοῦ (Δ.Ε.Ν.) μετὰ γνωμοδότησην τοῦ Συμβούλου τοῦ 'Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ δύνανται:

1). 'Η 'Ἐπιθεωρήσις 'Ελληνικῶν διενην πλοιων καὶ ἡ ἐκδοσις ἡ ἀνανέωσις τῶν πιστοποιητικῶν γραμμῆς φορτώσεως, ὡς καὶ ἡ ἐπηργασία αὐτῶν θεώρησις νὰ ἀντιτίθεται: καὶ εἰς ὁργανωμένους 'Ελληνικῶν ἡ ἀλοδαπῶν διεθνῶς ἀναγνωρισμένων νηογνωμόνων, ἐφ' ὅσον εἰς τοῦ τελευταίους τούτους ἔχεινοις παρομοια εἰντον διά τὰ πλοιά τῆς καταστάσεως τῆς φόρας ταύτης, καὶ ἡ χώρα αὐτῆς ἀφαρμοζεται: τὴν Συμβάσιν. Εἰς τὰς περιπτώσεως ταύτας τὰ πιστοποιητικά ἐκδίδονται: ἐξ ὁμοτάσιος παρέχεται: καὶ τατ'

"Η εἰς τοὺς ἀλοδαπῶν νηογνωμόνων δέσμουσιδησιον παρέχεται μόνον διὰ τὰ 'Ελληνικὰ πλοια τὰ ναυλοχοῦνται εἰς λιμένας ἐπιτολής τοῦ 'Ελληνικοῦ Κυβερνήσεως.

2). 'Ερχοταικῶν καὶ κατόπιν εἰδικῆς ἐγκρίσεως τοῦ 'Υπουργοῦ τῶν Ναυτικῶν δύνανται, εἰς κατεπιγόνους περιπτώσεις, νὰ ἐπιθεωρηθῇ 'Ελληνικῶν πλοιων καὶ ἐν ἐκδοθῇ παρά τοῦ διενην θεώρησις.

3). 'Η ἀνανέωσις καὶ ἡ ἐπηργασίας πιστοποιητικῶν ἐκδιδομένων ὑπὸ τῆς Ε.Π. δύνανται νὰ ἀκτελέσηται: εἰς τὸν πιστοποιητικόν μεταβαίνονται: ὡς Ἀνανεώσισιον διενην θεώρησις μεταβαίνονται: καὶ ἀντιθέτως ἡ ἀνανέωσις καὶ ἡ ἐπηργασία θεώρησις τῶν παρὰ τὸν νηογνωμόνων πιστοποιητικῶν δύνανται: νὰ ἀκτελέσηται: ἐν 'Ελλάδι: παρά τὴς Ε.Ε.Π.

4). 'Η ἀνάθεσις τῆς ἐντολῆς εἰς 'Ελληνικούς ἡ ἀλοδαπῶν νηογνωμόνων γίνεται: κατόπιν πιστοποιητικοῦ συμφωνητικοῦ συνομολογουμένου καὶ ὑπογραφομένου μεταβαίνονται πρὸς τὸν πιστοποιητικόν θεώρησις.

Διὰ τοῦ συμφωνητικοῦ καθορίζονται: οἱ δροὶ οὓς οὖς παρέχεται: ἡ ἐπουσιόδησης, αἱ πορειασθέσιες τῶν λογικῶν καὶ συμφώνων τοῖς στοιχείοις τοῦ πλοιοῦ κατακαλωθέντων καὶ κατακαλωθησμένων διεικόνων ἐν γένει.

5). 'Η εἰδεχόμενος τῆς Συμβάσεως τοῦ πλοιοῦ διατάξεις.

1). Δύνανται νὰ παρκαθωλῇ δὲ ἀπόπλους πλοιοῦ πλαγμένου εἰς τὰς διατάξεις τῆς Συμβάσεως, ἐάν κατὰ γενόμενον διλαγχοῦνται.

2). είναι ἐφωδιασμένον διὰ ἔγκυρου πιστοποιητικοῦ λήξαντος ἡ μὴ φέροντος τὴν ἐπηργασίαν θεώρησις.

3). είναι ἐφωδιασμένον δι' ισχύοντος πιστοποιητικοῦ ἀλλὰ δὲν φέρει καχαργμένας εἰς τὸν πλευρῶν αὐτοῦ, κατ' ἀριθμόν, σχῆμα, διαστάσεις ἡ εἰς τὴν ἐπι πιστοποιητικοῦ ἐφωδιασμένη θεώρησιν, τὰς δύο τῆς Συμβάσεως δριζόμενας γραμμῆς φορτώσεως.

4). είναι φορτωμένον ὑπὸ τὴν διὰ τὴν ἐποχήν γραμμῆς φορτώσεως.

5). ὑπέστη μεταδόλας διεκόνων εἰς τὸ σκάφος η εἰς τὰ ὑπερκατακουεύματα, ἐπηργαζόμενας τὴν θύσιν τῆς γραμμῆς φορτώσεως.

6). δὲν τηρεται τοὺς δύο τῆς Συμβάσεως τιθεμένους κανόνας, τοὺς ἀφοροῦταις τὴν φορτώσεων διελεῖται, ἐφ' ὅσον μεταφέρεται: η πρόκειται νὰ μεταφέρεται τοιαύτην.

7). 'Η εἰς ἀκτέλεσιν τῶν διατάξεων τοῦ παρόντος ἀρθροῦ διατάχθεσσα παρκαθωλύτων αὐτοῦ τοῦ πλοιοῦ παρτεινομένη μέχρις δια: ἡ προπαλέσσων ταύτην αἰτία, δὲν δύνανται: νὰ γεννήσῃ ἀξιωμάτων πιστοποιητικοῦ ἡ προπαλέσσων παρὰ τῆς ἐντακτημένης τὴν παρκαθωλυτιν τοῦ ἀπόπλου ἡ τοῦ Δημοσίου.

### "Αρθρον 11ον

Ποινικαὶ διατάξεις.—1). 'Επιδάλλεται: πρόστιμον μέχρι: δραχμῶν μεταλλικῶν 2500 εἰς πλοιον:

α) ἀποπειρώμενον νὰ ἐκπλαύσῃ πρὸς ἀκτέλεσιν διεθνοῦς πλοιοῦ ἀνεγκάριον πιστοποιητικοῦ.

β) ἀποπειρώμενον νὰ ἐκπλαύσῃ τὴν θεώρησιν διεκόνων λήξαντος ἡ μηρωθέντος η μήροντος τὴν θεώρησιν.

γ) ἀφωδιασμένον δι' ισχύοντος πιστοποιητικοῦ, ἀλλὰ μὴ φέροντος καχαργμένας ἐπὶ τὸν πλευρῶν αὐτοῦ εἰς ἀριθμόν, σχῆμα, διαστάσεις ἡ εἰς τὴν ἐπι πιστοποιητικοῦ ἐφωδιασμένη θεώρησιν, τὰς δύο τῆς Συμβάσεως καὶ

τοῦ παρόντος Νόμου δριζομένης γραμμής φορτώσεως.

δ) διπερ είναι φορτωμένον υπέρ τὴν διὰ τὴν ἐποχὴν ἔκεινην τοῦ ἔτους ἐπιτροπομένη γραμμήν φορτώσεως συμφώνως πρέσ τὰς διατάξεις τῆς Συμβάσεως.

Εἰς τὴν εἰδικήν ταύτην περίπτωσιν, λαμβανομένου ὥπ' ψυχίν τοῦ ἔτης ὑπερφορτώσεως προσδοκιμάνου κέρδους ἀπειδάλλεται: πρόσθιτον πρόστιμον μέχρι 2500 μεταλλικῶν δραχμῶν δὲ τὸ ξακοτόν 'Αγγλικόν δάκτυλον ἢ καλάσμα δάκτυλου καθ' ἓν τὸ πλεῖστον ὑπερφορτώθη.

ε) ἀποπειρώμενον νὰ ἐκπλεύσῃ ἐνῷ ὑπέστη μεταβολής ὄλικοῦ εἰς τὸ οικόφορο καὶ τὰ ὑπερκατακευασμάτα ἐπηρεαζόμενας τὴν θέσιν τῆς γραμμῆς φορτώσεως.

2). 'Επιδάλλεται: πρόστιμον μέχρι δραχμῶν μεταλλικῶν 10.000 εἰς πᾶν πλεῖστον διπερ παραδεῖν: τούς ὥπ' τῆς Συμβάσεως τιθεμένους κανόνας, τοὺς ἀφορθέντας τὴν φόρτωσιν ἔκεινας ἐφ' δύον μεταφέρει: ἢ πρόκειται νὰ μεταφέρῃ τοιαύτην.

3). 'Επιδάλλεται: πρόστιμον μέχρι μεταλλικῶν δραχμῶν 100 εἰς τὸν πλοίον 'Ελληνικοῦ πλοίου, ὑποκειμένου εἰς τὰς διατάξεις τῆς Συμβάσεως δοτικού:

α) παραμελεῖ νὰ καταχωρήσῃ εἰς τὸ ἡμερολόγιον τοῦ πλοίου πᾶσαν λεπτομέρειαν ἀφορώσαν τὸ βύθισμα τοῦ ἐμφόρου πλοίου κατὰ τὸν ἀπόπλουν.

β) παραμελεῖ διπερ είναι ἀνηρτημένον εἰς ἐμφανές μέρος τοῦ πλοίου ἀντίγραφον τοῦ ἐκδούθεντος ἐγκύρου πιστοποιητικοῦ.

γ) παραμελεῖ νὰ ἀναγράψῃ, πρὸ πλοΐης: ἀλλής ἐγγραφής, εἰς τὴν πρώτην οείδειαν τοῦ ἡμερολογίου πλοίου πᾶσαν λεπτομέρειαν ἀφορώσαν τὰς γραμμής φορτώσεως, ὡς αὗταις ἐμφανίζονται εἰς τὸ διά τὸ πλοίον ἐκδούθεν πιστοποιητικού.

δ) ἀρνεῖται ἀδικαιολογήτως νὰ παρουσιάσῃ εἰς τὴν Λιμενικήν 'Αρχήν πρὸ τοῦ ἀπόπλου τοῦ πλοίου τὸ πιστοποιητικόν.

ε) ἀρνεῖται: νὰ παραδώσῃ εἰς τὸ κατὰ τὰς διατάξεις τοῦ παρόντος νόμου ἐνέργον τὸν ἔλεγχον ἐφαρμογῆς τῆς Συμβάσεως πρόσωπον, τὸ ἀκυρωθέν η ληξίσης ισχύος πιστοποιητικού.

#### Ἄρθρον 12ον

1). Τὰ κατὰ τὸν παρόντα νόμον ἐπιδαλλήμενα πρόστιμα ἢ εἰσπροτέρων δικαιώματα ἀποτελοῦντα πάρον τοῦ Ν.Α.Τ. βαρύνωσι τὸ πλοίον καὶ τὰ κατὰ τὴν περιγραφον τοῦ παρόντος ἀρθρου πρόσωπα.

2). 'Αλληλγεργίων ὑπεύθυνος: διὰ τὴν καταδολήν τὸν κατὰ τὸν παρόντα νόμον ἐπιδαλλομένων προστίμων ἢ εἰσπραττομένων δικαιωμάτων είναι διποικιτής, δ ἐφοπλιστής καὶ ἐπὶ νομικῶν προστίμων διεισθυτής ἢ ἐντεταλμένος σύμβουλος αὐτοῦ, δ πλοίαρχος ὡς καὶ πᾶς ἀντιπρόσωπος ἢ πράκτωρ τούτων, διπερ εκτέλεσην τοῦ πλοίου ἢ ἀγκυρώντων εἰς τὰ ἀνωτέρω πρόσωπα, τὸ ὥπ' αὐτοῦ καταδηλητὸν ποσόν, ὡς καὶ πᾶσαν ἀλλήλην δικαιόνην εἰς ἣν ὑπελεγθή ἔνεκα τῆς τοιαύτης καταδολής, μηδὲπιλομένην διμως εἰς ὑπακούστητο τοῦ.

3). 'Αντιπρόσωπος τὸν κατὰ τὰ ἀνωτέρω προσώπων καταδηλῶν εἰσιδήποτε ποσόν, εἰς ἐκτέλεσην τοῦ παρόντος Νόμου δικαιούσται: νὰ παρακριτήσῃ, δικαιομάτων ἀποσταλέντων εἰς αὐτὸν διὰ τὸ πλοίον ἢ ἀγκυρώντων εἰς τὰ ἀνωτέρω πρόσωπα, τὸ ὥπ' αὐτοῦ καταδηλητὸν ποσόν, ὡς καὶ πᾶσαν ἀλλήλην δικαιόνην εἰς ἣν ὑπελεγθή ἔνεκα τῆς τοιαύτης καταδολής, μηδὲπιλομένην διμως εἰς ὑπακούστητο τοῦ.

#### Άρθρον 13ον

1). Αἱ παραδάσεις τῶν διατάξεων τοῦ παρόντος Νόμου, θεωρούμεναι: ἀστυνομικαὶ παραδάσεις, κολαζόνται παρὰ τὴν Λιμενικήν 'Αρχήν ἢ προσταταται: Λιμενικός 'Αδιωματικός εἰς τὴν περιφέρειαν τῆς διοίκησης διεπιστώθη διπαράδεισις.

2). Κατὰ τὴν σχετικής ἀποφάσεως τῆς Λιμενικής 'Αρχής δύνανται: νὰ ἀσκήθῃ διφορούσις, ἐντὸς πενθήμερου προθεσμίας παρατελμένης λόγῳ ἀποστάσεως, ἐνώπιον τοῦ ἀρμοδίου Δικαστηρίου τῶν Πλημμελειούδειων.

3). 'Η δύοκησις τῆς ἐφέσεως ἀναστέλλεται: τὴν ἐκτέλεσην τῆς ἀποφάσεως τῆς Λιμενικής 'Αρχής.

4). Διὰ διαταγμάτων ἐκδιδούμενων προτάσεις τῶν ἐπὶ τὴν δικαιούσην καὶ Ναυτικῶν (Δ.Ν.Ι.) 'Υπουργοῦ δριζούνται:

α) 'Ετεραὶ ἀρχαὶ, ἀσκοῦσσαι Λιμενικὰ καθήκοντα, εἰς ἃς δύνανται: νὰ ἀντεθῇ ἢ δύοκησις τῆς ὑπὸ τοῦ παρόντος ἀρθρου δικαιούσας.

β) 'Η τηρουμένη διὰ τὴν ἀπειδάλλη τὸν προστίμον διαδικασία.

#### Άρθρον 14ον

Διὰ διαταγμάτων ἐκδιδούμενων προτάσεις τοῦ 'Υπουργοῦ τῶν Ναυτικῶν (Δ.Ν.Ι.) μετὰ γνωμοδοτήσιν τοῦ Σ.Ε.Ν. κανονισθεῖσαι:

α) δ τρόπος καὶ αἱ λεπτομέρειαι ἐν γένει τὴν προηγουμένην παράγραφον ἀναφερομένων προστίμων διὰ τὴν ἀντιμοθίαν τοῦ πρός ἐκτέλεσην τοῦ παρόντος νόμου προσλαμβανομένου δι' ἀποφάσεως τοῦ 'Υπουργοῦ ἐκτάκτου ἢ ἡμερομηνίας προσωπικοῦ ἐσχεδιαστῶν διὰ τὰς ἀναγκαῖας δαπάνας διὰ τὴν προμήθεαν ὁργάνων, ἐργαλείων καὶ ὀλικῶν καὶ διὰ τὴν ἀμοιβὴν τῶν ἐνεργούντων τὸν ἔλεγχον τῆς ἐφαρμογῆς τῆς Συμβάσεως καὶ τὴν διεύθυνσιν τῶν προστίμων καὶ δικαιωμάτων ὑπαλλήλων.

β) δ τρόπος καὶ ἐν γένει αἱ λεπτομέρειαι τῆς διαθέσεως τῶν ἀναγκαῖων ποσῶν ἐν τῶν εἰς τὴν προηγουμένην παράγραφον ἀναφερομένων προστίμων διὰ τὴν ἀντιμοθίαν τοῦ πρός ἐκτέλεσην τοῦ παρόντος Νόμου καὶ τῆς Συμβάσεως ὑπὸ τῶν ὑπογράφων πρός τὴν πρώτην παράτησην τοῦ πλοίου 'Ελληνικῶν ἢ ἀλλοδαπῶν καὶ αἱ λεπτομέρειαι ἐν γένει τοῦ ἔλεγχου τούτου.

στ) Αἱ λεπτομέρειαι τοῦ συμφωνητικοῦ τοῦ συνταξοσομένου μεταξὺ τοῦ 'Υπουργοῦ τῶν Ναυτικῶν καὶ τῶν ἔνοντων ἀνεγνωρισμένων νηογνωμόνων εἰς ἐκτέλεσην τοῦ ἀρθρου 8 τοῦ παρόντος.

ζ) Αἱ ἔξιτρέσσαις ἀπό τὴν ἐφαρμογής τῆς Συμβάσεως τῶν ἀναφερομένων εἰς τὴν παράγραφον 2 τοῦ ἀρθρου 2 τῆς Συμβάσεως πλοίων.

η) Πλοιοῦ ἀλλή λεπτομέρειαι πρός ἐκτέλεσην τοῦ παρόντος Νόμου ἀποτικούμενη.

#### Άρθρον 15ον

Διὰ διαταγμάτων ἐκδιδούμενων προτάσεις τῶν ἐπὶ τῶν Οἰκονομικῶν καὶ Ναυτικῶν (Δ.Ν.Ι.) 'Υπουργοῦ στηριζομένη εἰς γνωμοδότησιν τοῦ Συμβουλίου Ἐμποροῦ. Ναυτικοῦ, ἐπιτρέπεται: διπερ καθορίζεται δ τρόπος τῆς εἰς μεταλλικόν καταδολής τὸν δικαιωμάτων διαστίμων ἢ ἐγκρίνεται διὰ ταῦτα διατάξεις τῆς ίδιας συνταξεστῆς μετατροπῆς τῆς μεταλλικῆς δραχμῆς εἰς χαρτίνας δραχμῆς διὰ πάσας ἢ τινάς κατηγορίας πλοίων διὰ τούτων πλάνων.

#### Άρθρον 16ον

"Ἐνεργεις ισχύος.— 'Η ισχύς τοῦ παρόντος Νόμου ἀρχεται: ἀπό τὴν δημοσίευσιν τοῦ εἰς τὴν 'Επηγειρίδα τῆς Καρδίας, νήσου, παρεχομένης διμως προθεσμίας μέχρι 31ης Δικτύου 1933 εἰς πάντας τὰ 'Ελληνικά πλοῖα διὰ τὴν ἐπιθεώρησιν καὶ ἐφοδιασμόν διάτον διὰ ταῦτα διατάξεις τῆς Συμβάσεως.

"Ο ἐπὶ τῶν Ναυτικῶν 'Υπουργός  
Βουλευτής Φαρεώ

Α. ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑΚΟΣ

#### Πίναξ

Καταβαλλομένων ὑπὸ τῶν πλοίων δικαιωμάτων διὰ τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ ἀρθρου 7 τοῦ Νόμου 'περι Διεύθυνσις γραμμῆς φορτώσεως πλοίων».

Όλικη χωρητικότης	Καταταγμένα εἰς νηογνώμονας πλοία			Μὴ καταταγμένα εἰς νηογνώμονας πλοία		
	Δικαιωμάτα 1	2	3	4	5	6
Κάτω τῶν 100 κόρων	75	25	25	125	125	25
100 κόρ. μέχρι 300	100	25	25	200	200	25
301 >	500	125	37.50	37.50	275	37.50
501 >	1000	200	50	375	375	50
1001 >	1500	250	67.50	67.50	475	67.50
1501 >	2000	275	75	550	550	75
2001 >	2500	300	75	625	625	75
2501 >	3000	325	87.50	87.50	700	87.50
3001 >	4000	350	100	775	775	100
4001 >	5000	375	100	850	850	100
5001 >	6000	400	100	925	925	100
6001 >	7000	425	125	1000	1000	100
7001 >	8000	450	125	1075	1075	100
8001 >	9000	475	125	1150	1150	100
9001 >	10000	500	125	1125	1125	100
10000 καὶ ἄνω	500	125	100	Διχ. 75 ἀνὰ 1000 ἐπὶ πλέ- ον κόρος	1000	100

#### Παρατηρήσεις

1). 'Εν τῷ περιπτώσει: διὰ πρός ἀνανέωσιν τοῦ πιστοποιητικοῦ ἐνεργουμένης ἐφεύρησης πλοίου καταταγμένου εἰς νηογνώμονα, γίνεται συγχρόνως μὲ τὴν εἰδικὴν ἐφεύρησην κλάσεως νηογνώμονος διὰ τὴν διοίκησιν καταδέλλονται: ἀλλή δικαιωμάτων, καταδέλλονται: τὰ εἰς τὴν στήλην 2 ἀναγραφούμενα δικαιωμάτων, ἀλλώς καταδέλλεται: τὸ 1)2 τῶν εἰς τὴν στήλην 1 ἀναγραφούμενων ποσῶν.

2). 'Εάν εἰς πλοίον κεκτημένον ισχύει πιστοποιητικόν ἔχεισι γίνεται μηριαὶ τροποποιήσεις, συνεπαγχύσεις: μὲν μεταδολήν τοῦ Σύφους τῶν ἐξαλων, ἀλλὰ μη ἀπατούσαι πλήρη ἐπιθεώρησιν τοῦ πλοίου, καταδέλλονται: τὰ δικαιωμάτων τῆς στήλης 2.

#### ΕΙΣ ΤΟ ΡΟΤΤΕΡΝΤΑΜ

#### ΚΑΠΝΑ & ΣΙΓΑΡΕΤΤΑ

ΧΗΡΑ ΙΩΑΝΝΟΥ Λ. ΖΑΝΗ & ΥΙΟΙ

64. VEERLAN ROTTERDAM

Τὸ μόνον 'Ελληνικὸν ἐν Ολλανδίᾳ καπνεργοστάσιον.

Καπνὰ 'Ελληνικά, Τουρκικά, Βουλγαρικά, Σιγαρέττα καὶ Πούρα ἐκλεκτά. 'Ηγγυημένης συσκευασίας, ἀφορολόγητα.

ΤΗΛ. ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: ZANNIS-ROTTERDAM.

ΤΗΛ. 50632

# THE SIGRI COALING C° L<sup>TD</sup>

ΑΝΘΡΑΚΕΥΤΙΚΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ ΑΙΓΑΙΟΥ

ΛΙΜΗΝ ΣΙΓΡΙ (ΜΥΤΙΛΗΝΗ)

## ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΕΙΣ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ

Διαρκής παρακαταδήκη γαιανδράκων "FLOTSKY,,

ΠΟΙΟΤΗΣ ΗΓΓΥΗΜΕΝΗ

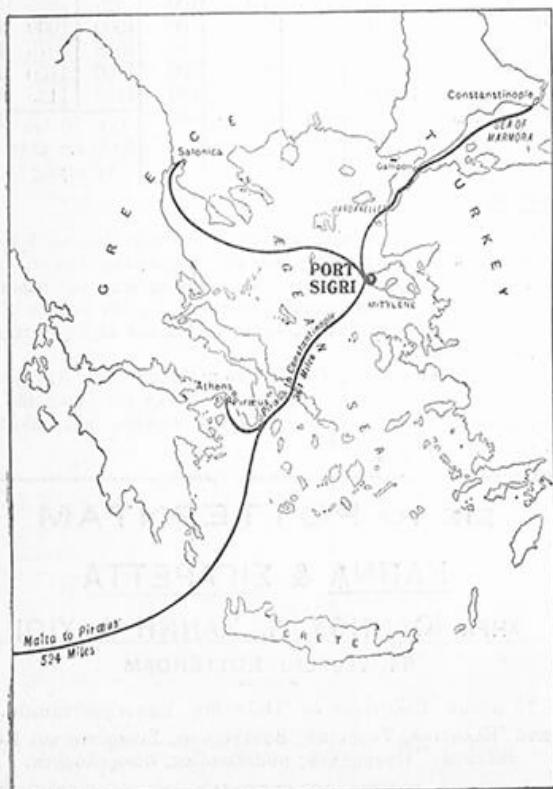
ΛΙΜΗΝ ΑΣΦΑΛΗΣ

Προσιτός ύφ' ὅλας τὰς καιρικὰς συνδήκας

ΑΝΕΞΟΔΟΣ, ΑΝΕΥ ΟΥΔΕΜΙΑΣ ΠΑΡΕΚΚΛΙΣΕΩΣ

ΤΑΧΕΙΑ ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΙΣ

ΠΟΣΙΜΟΝ ΥΔΩΡ



## ΤΡΟΦΙΜΑ ΕΥΘΗΝΑ

ΕΔΡΑ ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

16 ΟΜΗΡΟΥ

ΤΗΛΕΦ. 40 - 326

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ

SIGRICOAL—SIGRI

ΤΟΜΕΡΗΥ—PIRAEUS

## "ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ,,

ΔΕΚΑΤΕΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣ Σ  
ΕΝ ΠΤΕΙΡΑΙΕΙ

ΓΡΑΦΕΙΑ, ΛΕΟΦΟΡΟΣ ΣΩΚΡΑΤΟΥΣ 35 ΤΗΛΕΦ 40.658  
ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΑ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: "ΧΡΟΝΙΚΑ,,

ΟΡΟΙ ΕΤΗΣΙΑΣ ΣΥΝΔΡΟΜΗΣ

ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ ΔΡΧ. 200 ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ ΛΙΡΑ ΑΓΓΛΙΑΣ 1.

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

## "NAFTIKA CHRONIKA,,

A REVIEW OF SHIPPING & COMMERCE

PIRAEUS - GREECE

## ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

ΜΕΤΑΓΡΑΦΑΙ—ΑΓΟΡΑΤΩΛΗΣΙΑΙ—ΚΙΝΗΣΙΣ ΝΗΟΛΟΓΙΩΝ

### Παραλαβαί φορτηγών σκαφών

Τό Αγγλικόν φορτηγόν «Glanbrydan» 1859 τ. γκρές, 2700 τ. φορτίου και ναυπηγήσωσε 1912 μὲ αρεδύ Νο 1 τοῦ 1930, άγορασθάν παρά τοῦ κ. Ιων. Λιθανοῦ ἀντὶ 3000 λιρῶν (λ.σ. 1.2.2. κατά τόννων φορτίου), παραληφθέν εἰς Appledore ὑψωσε τὴν Ελληνικὴν σημαίαν και μετωνυμόθη «Τζέννυ».

— Επίσης τὸ άγορασθὲν παρὰ τοῦ κ. Ιων. Γ. Λιθανοῦ ἀντὶ 5000 λιρῶν Αγγλικὸν φορτηγόν «Derwent River» τ. γκρές 4724, φορτίου 8020 και ναυπηγήσωσε 1915, παραληφθέν εἰς Milford Haven, ὑψωσε τὴν Ελληνικὴν σημαίαν και μετωνυμόθη «Ιλίσσος».

— Εἰς Milford Haven τελεῖ ὑπὸ παραλαβῆν και τὸ άγορασθὲν παρὰ τοῦ κ. Ν. Γ. Λιθανοῦ ἀντὶ 4250 λιρῶν, Αγγλικὸν φορτηγόν «Victorian Transport» τ. γκρές 4521, φορτίου 8020 τ. και ναυπηγήσωσε 1913. Τὸ σκάφος τοῦτο, ὑπὸ Ελληνικὴν σημαίαν τιθέμενον, θά μετονυμάθη «Εβῖη», ἐφ' δοσον ηθελε πωληθῆ τὸ ηδη ὑπὸ τὸ αὐτὸν δυνομα ὑπάρχον φορτηγόν τοῦ ίδιου ιδεοτήτου.

— Ηπειρωτικὴ έπισης εἰς τὸ Φάλμουθ τὸ άγορασθὲν ἀντὶ 7750 λιρῶν Αγγλικὸν φορτηγόν «Trewellard» 4202 τ. γκρές 7800 τ. φορτίου και ναυπηγήσωσε 1914. Τὸ πλειον τοῦτο τελέν ὑπὸ Ελληνικὴν σημαίαν και μετωνυμάθη «Σύλβια», κατευθύνεται ηδη εἰς τὸ Ηλέκτη μὲ Αγγλικὸν γιανούραχοφορτίον.

### Καὶ ἄλλο Παναμαϊκὸν

Τὸ παρὰ τῶν κ. κ. Ρεθύμνη και Κουλουκουντὴ άγορασθὲν Αγγλικὸν φορτηγόν «Bernini» 5212 τ. γκρές και ναυπηγήσωσε 1918, παραληφθὲν εἰς River Blackwater ὑψωσε Παναμαϊκὴν σημαίαν και μετωνυμόθη «Ορος Δίφυσ» («Mount Dirfys»).

### Πωλήσεις Ελληνικῶν πρόδη διάλυσιν

Τὸ ὑπερωκεάνιον «Θεμιστοκλῆς» (εκ «Μωραΐτης») τ. γκρές 5956 και ναυπηγήσωσε 1907 και τὸ ἀμπελόποιον «Σύδρος» (εκ «Εσπερία») τ. γκρές 1821 και ναυπηγήσωσε 1893, ἀμφότεροι ἀνήκονται εἰς τὴν Εθνικὴν Ατμοπλοΐαν τῆς Ελλάδος, ἐπωλήθησαν εἰς Ιταλίους πρός διάλυσιν ἀντὶ 6.900 λιρῶν και θά παραδοθέσθων εἰς τὴν Σαδόνναν. Ἀμφότεροι εὑρίσκονται εἰς Πειραιᾶ, δόσθεν ἀναχωροῦν τὰς πρώτας ημέρας τοῦ Μαΐου. Ο «Θεμιστοκλῆς» θά ρυμουλκήσῃ τὴν «Σύρου». Τὸ ἀπὸ «Θεμιστοκλῆς» ναυπηγήσων ὑπὸ τῆς Ελληνικῆς Τυπωρωκανίου ἀμπολοτίσας τὸ 907, ήγοράσθη τὸν Νοεμβρίου τοῦ 1914 ἀπὸ τὴν Εθνικὴν ἀμπολοτίσην ἀντὶ 3.200.000 δρ., τὸ δὲ «Σύδρος» ήγοράσθη ἐκ τῆς ἀλλοδαπῆς τὸν Σεπτεμβρίου τοῦ 1912 ἀντὶ 315.697 κρ. δραχμῶν.

— Επωλήθη έπισης εἰς Ιταλίους πρός διάλυσιν τὸ ἀργοῦν ἀπό διετίας εἰς τὸ Αμπελάκι φορτηγόν «Παντελῆς» τῶν ἀδελφῶν Παντελῆ, τ. γκρές 2411, φορτίου 3700 τ. και ναυπηγήσωσε 1891,θὰ παραδοθῇ δὲ εἰς τὴν Ιταλίαν. Τὸ σκάφος τοῦτο, ὄνομαξέμενον ἀρχικῶς «Tregurno», εἶχεν ἀγορασθῆ τὸν Μάιον τοῦ 1911, ἀντὶ 9.000 λιρῶν.

— Η τιμὴ πωλήσωσε τοῦ ἀπὸ «Αλεξάνδρα» εἰς Ιταλ. ὃ ποές διάλυσιν εἶναι λ.σ. 3700. Τὸ σκάφος τοῦτο, ὡς «Manchester Importer» τ. γκρές 4028 και ναυπηγήσωσε 1899, εἶχεν ἀγορασθῆ παρὰ τοῦ κ. Η. Ναυρόποντάν τὸν Σεπτεμβρίου τοῦ 1927 ἀντὶ 18.000 λιρῶν. Θά παραδοθῇ εἰς τὴν Βενετίαν.

— Επίσης ἡ τιμὴ, εἰς ἥν ἐπωλήθη πρός διάλυσιν τὸ ἀπὸ «Υδρα» τοῦ κ. Γκίκα Κουλούρα εἶναι λ.σ. 2750. Τὸ σκάφος τοῦτο, ὡς «Norman Prince» τ. γκρές 3553 και ναυπηγήσωσε 1900, εἶχεν ἀγορασθῆ τὸν Φεβρουάριον τοῦ 1920 ἀντὶ τιμῆς 180.000 λιρῶν.

— Ανηγγέλθη ἔπισης, διτὶ τὸ ναυλοχόον εἰς Πειραιᾶ φορτηγόν «Κλεοπάτρα» τοῦ κ. Μάντζακα, ἐπωλήθη εἰς Ιταλίους πρός διάλυσιν ἀντὶ 2700 λιρῶν. Τὸ σκάφος τοῦτο εἶναι τόννων γκρές 3900 και ναυπηγήσωσε 1907, θὰ παραδοθῇ δὲ ἐντὸς τοῦ Μαΐου εἰς τὴν Γένοβαν.

### Σύντομα ναυτικὰ νέα

Τοῦ θησαυροῦ αἱ ὄποιθενκα: τὸν ἀπὸ «Βικτωρία Α.» διὰ δρ. 232.000 και «Ελλην. Τόγια» διὰ δρ. 700.000.

— Μετεγράφη ἐκ Σύρου εἰς Πειραιᾶ τὸ φορτηγόν «Νεράϊδα» τ. γκρές 2750.

— Τὸ τάνκερ «Κατερίνα» 2495 τ. γκρές (τοῦ 1887) και «Πετρόϊλ» τ. γκρές 4634 (τοῦ 1903), ηγοράσθησαν τὸ πρῶτον ἀπὸ τὴν ἑταίρειαν «Πετρέλαια» ἀντὶ 6.500 λιρῶν και τὸ δεύτερον ἀπὸ τὴν ἑταίρειαν «Τρανσόπετρόλ» ἀντὶ 8.500 λιρῶν.

### Σεοβέσι και ἐπισκευαι πλοίων

Καθ' ἀναφέρεται εἰς τὸ δέκατο οκτώ. 20 συμπληρωματικὸν τεῦχος τοῦ Λέσβου Ρέτζιστερ» ἐξετάσεσιν οφεδεῖ ἀπὸ 16—30 Μαρτίου τὰ φορτηγά «Ανδανότασις» εἰς Μάραρρο, «Εσπερός» εἰς Πειραιᾶ, «Ιω. Καρρᾶς» εἰς Κάρδια, «Ιω. Μ. Εμπειρίκος» εἰς Μάραρρο, «Μαρίνα» και «Στερνάϊδες» εἰς «Ελλάδα» και τὸ Παναμαϊκὸν «Ορος Ταῦρος» εἰς Λίβερπουλ.

— Κατὰ τὸ αὐτὸν διετόνημα ἐξετάσεσιν ἐπισκευασθῆσαν τὰ ἀπὸ «Αγ. Σπυρίδων», «Αντ. Γεωργαντῆς», «Καλλιόπη», «Λεωνίδας ΙΙ», «Πάτρος Νομίκος», «Πολύκατη», «Τούροπινάς» και τὸ Παναμαϊκό «Μιράγη» και «Παυλίνα».

### Δεξαμενὰί Πειραιῶς

Εἰς τὴν μεγάλην μόνιμην Πειραιῶς παρέμενε κατὰ τὸ 150ήμερον ὑπὸ ἐπισκευασθῆν ζημιῶν του ἐκ προσαρδέσεως τὸ τάνκερ «Ειρήνη». Εἰς τὴν μικρὴν δεξαμενὴν ἐκαθαρίσθησαν τὰ ἀπὸ «Λαζαρός», «Πήλιον», «Άρτεμισι Φ.», εἰς δὲ τὰς δεξαμενὰς Βεσιλεύουσάν τὸ Ιταλικόν «Stampalea»

### Τὰ φορτηγὰ τοῦ κ. Όνασον

Εἰς Χάλιφαξ παρελθόνθη τὸ ἀγορασθὲν παρὰ τοῦ κ. Αριστ. Όνασον καταναδικὸν Καναδικὸν φορτηγόν «Canadian Miller» 5439 τ. γκρές, 8400 τ. φορτίου και ναυπηγήσωσε 1919, οὗθισσαν «Ελληνικὴν σημαίαν και ὄνομασθεῖν «Σωκράτης Ωνάσης». Ήπειρά τοῦ ίδιου ήγοράσθη και ἔτερον ἀπελθόν φορτηγόν, παραλαμβανόντεν ἐντὸς τοῦ Μαΐου εἰς Χάλιφαξ. Τὰ πληρώματα ἀμφοτέρων κατηγορίθησαν ἐν Αγγλίᾳ. Εἴς Πειραιῶς και Σπ. Φερεντίνος, οἱ α'. μηχανικοί και Καν. Γουλιέμης και Μάρκος Φώσκολος, εἰς γ'. μηχανικός και δ' άσυρματοτῆς και Μάρκος Βλαδιμέρους.

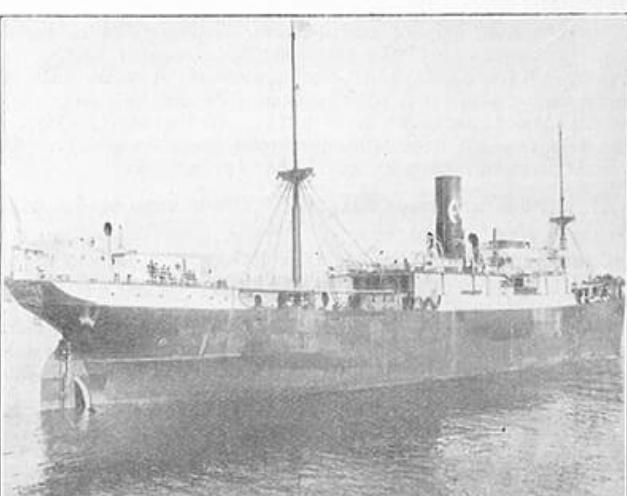
## ΝΕΑ ΑΓΟΡΑ ΦΟΡΤΗΓΟΥ ΠΑΡ' ΕΛΛΗΝΟΣ ΕΦΟΠΛΙΣΤΟΥ

«Manchester Civilian» Αγγλικόν, ἡγοασθῆ παρὰ τοῦ κ. Γ. Βεργωτῆ ἀντὶ 5750 λιρῶν και θά παραληφθῆ εἰς Μάντζεστερ, ὅπου τελεῖ ἐν παροπλισμῷ ἀπὸ τῆς δησ Μαΐου π. ἔ. Τὸ σκάφος τούτο εἶναι 4706 τ. γκρές, 2927 νέτ και 8014 τ. φορτίου, ἐναυπηγήθη δὲ τὸ 1913 εἰς Οὐέστ Σάχτελεπούλ, ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα «Irvine Shipbuilding Co., Ltd» και ἔχει εκάστον «British Corporation».

Φέρει ἔνα κατάστρωμα, ἔχει πόδεστογον μήκος 36 ποδῶν, μεσόπτεγον 119 ποδῶν και ἐπίστεγον 36 ποδῶν, διαμέτεται δὲ κῶδων διὰ φορτία εἰς χῆμα 425.000 π.π., διὰ δέματα 399.000 κ.π. και διὰ μπόνεγ 13.825 κνβ. ποδῶν και εἶναι ἐφωδιασμένον μὲ συσκευὴν φαρδιογνομέτρου.

Αἱ μηχαναί του, κατασκευῆς «Richardsons, Westgarth & Co», και δυνάμειος 320 ὄνοι, ἵππων, εἶναι τρικύλινδροι μὲ διαστάσεις κυλίνδρων 25'', 40'', 68'' και διαδρομὴ 48'' ιντσῶν.

### Τὰ Ελληνικὰ φορτηγά - λάϊνερς



Ἐναὶ ἀπὸ τὰ ώραια ἀποκτήματα τῆς Ελληνικῆς Ναυτιλίας εἶναι και τὸ νεοαγορασθὲν παρὰ τοῦ κ. Μαρκῆ Εμπειρίκον φορτηγὸν λάϊνερ «Αργολικός», ὅπερ ἐφιλοξενήθη εἰς τὰ Πειραιϊκὰ ὑδάτα πρὸ ημερῶν, κατὰ τὴν ἑκτέλεσιν τοῦ τακτικοῦ τον δρομολογίου ἐκ Κόντινεντ διὰ Ρουμανίαν

## 'Άγοραπωλησίαι πλοίων

Τό «Fairplay», είς τό τελευταίον τεύχος του, άσχολούμενον μέ τάς άγοραπωλησίας πλοίων πρός περαιτέρω έκμετάλλευσιν, παρατηρεῖ δή δέ σημειούται ζήτησις οκαφών έχοντων ήλικιαν 3 έως 8 έτην καὶ τονίζει δή πρός τάς τιμάς, διείχουν έκπεσει κατά 50 οյο περίπου διά τά πρό τριετίας ναυπηγήθεντα φορτηγά, ένω ένο νεότευκτον, έάν πωληθή εύθύς μετά τάς δοκιμάς του, μόλις θά ήδύνατο νά πραγματοποιήσῃ τιμήν άντιπροσωπεύουσαν τά 70 οյο τού κόστους του.

Οι άγορασται ζήτουν σήμερον άτμόπλοια στοιχίζοντα 5 έως 8 χιλ. λίρας έκαστον, διότι φρονοῦν, δή τα πλοία αύτά έχουν άκομη ζωήν δίλγων έτῶν καὶ θά άποφέρουν κέρδος τι καὶ ύπό τούς σημειρινούς ναύλους, πολὺ δὲ περισσότερον έάν οδοι βελτιωθούν κατά τά δύο προσεχή έτη, ένω πάλιν, έάν ούδεμιά βελτίωσις έπλεθη, τότε δέν έχουν νά χάσουν ειλικρίας κεφάλαια, άντιπροσωπεύοντα τήν διαφοράν μεταξύ τής τιμῆς της άγορας των καὶ τής πωλήσεως πρός διάλυσιν.

Οι ξένοι έφοπλισται οι προτιμώντες τοιαῦτα πλοία θά έχουν άποκομίσει είς τήν περίπτωσιν τής βελτιωσεως τῶν ναύλων, ίκανά κέρδη, ώστε νά άγοράσουν έάν νεώτερον φορτηγόν. Περαιτέρω τό «Fairplay» τονίζει, δή είς άντιθέτων τίνα περίπτωσιν αι ζημιαί θά είνε άνεπαίσθηται, φέρει δ' ός παράδειγμα τό γεγονός δή ξενή δέκα "Έλληνες ουνεταριούθεντες, ήγόρασαν πρό μηνός έάν φοργόν τύπου «κλειστού σέλτερ—ντέκ» καὶ standard, ναυπηγήσεως 1919, τ. γκρός 6566 καὶ φορτίου 10.620 τόννων, άντι τιμῆς 6750 λιρών. Τό οκάφος τούτο έχει κατανάλωσιν 34 τ. γαιασθράκων μέ ταχύτητα 9 μιλών καὶ 46 τόννων μέ ταχύτητα 10 μιλών, ύπεστη δέ άπό τετραετίας καὶ έντευθεν μίλων έκπτωσιν τής άξιας του κατά 20 οյο έτησιων, δεδομένου, δή έάν άδελφον αύτοῦ πλοίον έπωληθή τόν Μάϊον τού 1928 άντι 35.000 λιρών. "Όταν ή τιμή τοῦ παλαιοσιδύρου—πράγμα πολύ πιθανόν—φθάσῃ τήν 1 λίραν κατά τόντον ογκός, τό έν λόγω πλοίον καμίαν ζημιάν δέν θά άπεφερεν είς τούς ίδιοκτήτας του, ούτινες μάλιστα δ' αρκούσης τής έκμεταλλεύσεως του θά ήσαν έντελως άπηλλαγμένοι τοῦ κονδυλίου τής έποισθεώεις.

"Εν συνεχείᾳ τό «Έλληνικόν περιοδικόν παραθέτει τάς κατά τό έτος τούτο τρείς πωλήσεις οκαφών 8000 τ. φορτίου τού ένδος καὶ 6400 τ. έκαστον τῶν δύο άλλων καὶ ναυπηγήσεως 1927, 1929 καὶ 1930, άντι τιμῆς 90.000 λιρών (30.000 λίρας έκαστον) έναντι συνολικού κόστου τής ναυπηγήσεως τῶν 190.500 λιρών. Ήαρετηρήθη, δηλαδή, διαφορά ἐπί έλαττον 100.500 λιρών, άντιπροσωπεύουσαν έκπτωσιν 52 οյο τής άξιας των. "Από έτερον πίνακα 9 φορτηγών 74. 520 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως τριών καὶ τεσσάρων έτων, προκύπτει ιτάτη έπωληθησαν πέρυσι άντι 310.950 λιρώνενται κόστους τῶν 689.250 λιρών, ήτοι μέ έκπτωσιν 54 οյο τής άξιας των. "Η σύγκρισις τῶν άνωτέρω μέ τάς έφετεινάς άγοραπωλησίας έμφανίζει έλαφράν τίνα άνατιμησιν, μέ τάσεις ποιάς τίνος προδευτικής σταθερότητος.

### Ή άγορά κατά τό 15δήμερον

Μετά τάς έορτάς τοῦ Πάσχα, έσημη ιώθησαν άρκεται πωλήσεις φορτηγών πλοίων, νεωτέρας ναυπηγήσεως, καθώς καὶ παλαιότερων τοιούτων, πρός περαιτέρω έκμετάλλευσιν. Οι ίάπωνες ήγόρασαν τρία άκόμη Καναδικά φορτηγά τοῦ κυβερνητικού στόλου, 8400 τ. έκαστον καὶ ναυπηγήσεως 1919—21, άντι τιμῆς 5500 λιρών έκαστον, μέ τήν δηλωσιν, δή θά τα χρησιμοποιήσουν πρός έκμετάλλευσιν, ένω τά πρό μηνός άγορασθεντά παρ' ίαπωναν 6 Καναδικά φορτηγά τοῦ ίδιου τύπου (standard «B») καὶ μεγέθους, τής αύτης δέ ήλικιας, προωρίζοντο διά διάλυσιν.

"Επίσης οι Κινέζοι έφοπλισται έξηκολούθησαν τάς άγοράς οκαφών παλαιότεράς ήλικιας, καθώς έπίσης οι Φινλανδοί, οι Έσθονοι καὶ οι Νοτιοαμερικανοί. Τά νεωτέρας θμώς ήλικιας (κάτω τῶν 5 έτῶν) πωληθέντα φορτηγά ήγοράσθησαν παρ' Άγγλων (άπ' *Cerasus*) 4095 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1928 καὶ τρία μικρά 1500—2500 τ. φορτίου έκαστον), έν δέ μόνον, τό Καναδικόν *Port Alfred* 4918 τ. γκρός, τού 1930, ήγοράσθη παρά Νορβηγών. Αι τιμαὶ πωλήσεως τῶν οκαφών αύτῶν δέν έγνωσθησαν.

Αἱ κυριώτεραι άγοραπωλησίαι: πλοίων κατά τό διαρρεύσαν 15δήμερον είνει αἱ άκολουθοι:

«Canadian Victor» καὶ δύο άλλα άδελφά τούτου Καναδικά φορτηγά, 8400 τ. γκρός έκαστον, ναυπηγήσεως 1919, 1920 καὶ 1921, μέ σερβές Νο 2, ήγοράσθησαν παρ' ίαπωναν άντι 5500 λιρών έκαστον.

«Caprera» Ιταλικόν, 7871 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1917, εύρισκόμενον εἰς Ρίον Ιανέτρον μέ ζημιάς έκ προσεράξεως, ήγοράσθη παρά Βρετανικής έπικρίσεος δέ θά τεθῇ εἰς άνηρεσίαν.

«Maize» Νορβηγικόν, 3835 τ. γκρός, 6300 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1905, μέ σερβές Νο 2 τού 1922, έπωληθή έν δημοπρασία εἰς Δακούς πρός έκμετάλλευσιν άντι 39.400 κορωνών.

«Mary» Άγγλικόν 5497 τ. γκρός, 8800 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1921, ήγοράσθη παρ' Άγγλων άντι 6.500 λιρών.

«Minerice» Άγγλικόν, 4713 τ. γκρός, 7200 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1909, ήγοράσθη υπό Κινέζουν άντι 10.000 λιρών, παραδοτέον εἰς τόν λιμένα τής Σαγκάνης.

«Pinar del Rio» Άγγλικόν, τ. γκρός 3066, φορτίου 4860 τ. καὶ ναυπηγήσεως 1920, μέ σερβές Νο 3 τού Διμερίου 1932, ήγοράσθη παρ' Άγγλων άντι 11.000 λιρών.

«Bellbro» Άγγλικόν, 3100 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1921, μέ σερβές Νο 2 τού 1930, έπωληθή άντι 11.000 λιρών.

«Rhodesian Transport» Άγγλικόν, 1986 τ. γκρός, 8200 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1914 μέ σερβές Νο 3 τού 1927, ήγοράσθη παρά Κινέζουν άντι 5.200 λιρών, μέ παραδόσιαν, ώς έστι καὶ εύρισκεται έν Άγγλικ. «Hellmuth» Γερμανικόν, 761 τ. γκρός, 885 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1899, έπωληθή εἰς Εσθονίους άντι 2.180 λιρών.

«Vigor» Σουηδικόν, τ. γκρός 2896, φορτίου 3950 τ. καὶ ναυπηγήσεως 1905, ήγοράσθη παρά Φινλανδών, άντι 3.000 λιρών.

«Llantuit Major» Άγγλικόν, 2298 τ. γκρός, 3400 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1913, μέ σερβές Νο 1 τού 1928, έπωληθή, εἰς Κινέζους άντι 10.000 λιρών καὶ υπό τό δρόν τής παραδόσιας εἰς τήν Σαγκάνην. Τό πλοίον τούτο είχεν ήγοράσθη τόν Μάϊον τού 1923 άντι λιρών 29.250.

«Plum Branch» Άγγλικόν, 1798 τ. γκρός, 7000 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1921, ήγοράσθη υπό Χιλιανήν έπικρίσειν άντι 6500 λιρών.

## Πωλήσεις πρός διάλυσιν

Καὶ κατά τό διαρρεύσαν 15θήμερον έσυνεχίσθησαν μετά ζωρότητος αι πωλήσεις παλαιών πλοίων πρός διάλυσιν, κυριώτεροι δέ άγορασται ήσαν Ιταλοί, ίάπωνες, Κινέζοι καὶ Άγγλοι, ένω σποραδικώς ένεφανίσθησαν καὶ Γάλλοι, Ισπανοί, Ολλανδοί κλπ. άγορασται, διά μεμονωμένα θμώς καὶ μικράς χωρητικότητος οκάφη. Παρ' ίαπωνων διαλυτών ήγοράσθη τό «Ολλανδικόν λάινερ *Radja*» άντι 12.400 λιρών, παραδοτέον εἰς ίαπωνιαν καὶ τό Βρετανικόν υπερωκεάνιον *Darro*» άντι 13.250 λιρών, παραδοτέον έν Άγγλιας ή 23.000 λιρών περίποτον έάν παραδοτέον εἰς ένα λιμένα τής ίαπωνιας. Τό *Darro* είνε άδελφόν πλοίον τού διπλής ονομασίας *Demerasar*, όπερ έπωληθή πρό μηνός εἰς ίαπωνας διαλυτάς, άνηκει εἰς τόν στόλον τής *Royal Mail*, είνε τ. γκρός 11.493 καὶ ναυπηγήσεως 1912, διασέθει δέ χρόνον διά 10.040 τόνους φορτίου καὶ διαμερίσματα δι' 95 έπιβατας α'. Θέσεως, 38 β'. Θέσεως, 290 β'. οικονομικής καὶ 485 γ'. Θέσεως.

Μία άκομη Άγγλική άτμοπλοιοία, ή *Empire Transport Co. Ltd.*, άνανενούσα τόν στόλον τής έπωλησεν έξι φορτηγά οκάφη τής, ένω τρία εἰς ίταλούς πρός διάλυσιν καὶ ένα εἰς Κινέζους, έτερα δέ δύο πρός περαιτέρω έκμετάλλευσιν, εἰς *"Ελληνας* τό έν καὶ εἰς Κινέζους τό άλλο. Μεταξύ τῶν πωληθέντων έξι άλλους Άγγλικών φορτηγών πρός διάλυσιν καταλέγεται καὶ τό άπ' *Margay* τ. γκρός 4139, φορτίου 7370 τ. καὶ ναυπηγήσεως 1910, ήγοράσθη παρ' ίταλων άντι 2700 λιρών, συμπεριλαμβανομένων τῶν έπι τού οκάφους ύλικών καὶ τῶν μπώνκερ του, παραδοτέον δέ εἰς τό Φάλμουθ. Τό οκάφος τούτο ήτο τό πρώτην *"Έλληνικόν Χριστόφορος*, άγορασθησεν παρά τής *"Χιακής Ατμοπλοίας* τόν Ιανουάριον τού 1930, ύπο τό δύνομα *Cape Transport* άντι τιμῆς 27.750 λιρών καὶ περιελθόν μετά τίνα χρόνον εἰς τούς "Άγγλους ένυποθήκους δανειστάς, παρ' έν καὶ έξεπλευσιτριάσθη έν Λονδίνω τόν Ιανουάριον π. έ. άντι τιμῆς 5250 λιρών.

Τής Έλληνικής ναυτιλίας δέν έμεινεν άμετόχος άπό τήν κίνησιν τής πωλήσεως παλαιού ύλικού. Μετά τό φορτηγόν *"Y δρας*, έπωληθησαν πρός διάλυσιν τά φορτηγά *"Παντελής ή*» καὶ *"Κλεόπατρα*» καὶ δύο οκάφη τής *"Εθνικής άτμοπλοίας* τής *"Έλλαδος*», δημιούργημεν καὶ έν άλλη στήλη μας, τό έπιβατικόν *"Σύρος*» καὶ τό υπερωκεάνιον *"Θεμιστοκλής ή*». Τελούν έξι άλλους ύπο διαπραγμάτευσιν πρός πωλησίαν εἰς Οίκους διαλύσεων καὶ τίνα άλλα άκομη Έλληνικά φορτηγά.

Όνομα πλοίου	Τ. γκρός	Ναυπ.	Τιμή £	Διαλυται
Darro, Άγγλ.	11493	12	13.250	Ιάπωνες
Donator, Λεττον.	1570	99	1.200	Πολωνοί
1) Egyptian Transport,	4618	13	4.250	Κινέζοι
2) Empress, Γαλλ.	2098	07	2.00	Γαλλοί
3) Ydrou, Έλλην.	3553	00	2.700	Ιταλοί
4) Pacific Transport, Αγ.	4490	13	3.000	»
4) Panama "	4641	14	3.000	»
4) Tasmanian "	4491	13	3.000	»
5) Radja, Ολλανδ.	7503	13	12.400	Ιάπωνες
6) Mendant, Άγγλ.	3752	03	2.800	Άγγλοι
7) Pyrénées, Γαλλ.	1622	96	—	Ολλανδοί
8) Sūros, Έλλην.	1821	93	—	Ιταλοί
8) Θεμιστοκλής, Έλλην.	5956	07	—	»
9) Wanahaim, Γερμ.	3695	03	—	Άγγλοι
Durango, Ισπαν.	3067	95	2.400	Ισπανοί
Everline, Λεττον.	8311	59	2.800	Ιταλοί
Cötaland, Σουηδ.	3698	99	2.350	Άγγλοι
Hakata Maru, Ιαπων.	5970	97	—	Ιάπωνες
10) Meddo, Αμερ.	3102	10	—	Αμερικαν.
Reichenfels, Γερμ.	4743	03	—	Γερμανοί
Pantelīs, Έλλην.	2411	91	—	Ιταλοί
11) Riouw, Ολλ.	7621	14	13.500	Ιάπωνες
Kleopatra, Έλλην.	3900	07	2.700	Ιταλοί

1) Ως έστι καὶ εύρισκεται έν Άγγλιας. 2) Παράδοσις εἰς Καλαϊ, όπου άργει. 3) Αργει εἰς Καλαϊδά όποι 17 Φεβρουαρίου τρ. δ. Ζε η παραδοθή δέ εἰς τόν Ιταλίους. 4) Ως είσι καὶ εύρισκεται εἰς Milford Haven. 5) Παράδοσις εἰς τήν Ιαπωνίαν. 6) Υπό τό δύνομα *"Laurel Branch"* είχε πωληθή τόν Ιαπωνίου τού 1930 άντι 11.000 λιρών. 7) Αντι τιμής 10)—κατά τόν γκρός 8) Αμπάτερ άντι 6900 λιρών παραδοτέον εἰς Γένοβαν. 9) Αντι τιμής 31.500 χρ. μάρκων, μέ παράδοσιν εἰς Σέπτεμν, έποθεν Ζε μονούλικηθή εἰς Φάρερ δερ Φέρερ. Τόν Αθηναστον τού 1920 είχε πωληθή έν θηγιεράξεις άντι 50.000 λιρών καὶ τόν Νοέμπερον τού 1923 άντι 9000 λιρών. 10) Αντι τιμής 12.500 δολαριών. 11) Παραδοτέον εἰς τήν Ιαπωνίαν.

## ΤΑ ΠΑΛΑΙΑ ΚΑΙ ΝΕΑ ΣΚΑΦΗ

## ΤΟ ΣΥΓΧΡΟΝΟΝ ΦΟΡΤΗΓΟΝ ΠΛΟΙΟΝ

## Η ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ ΚΑΙ ΤΑ ΠΡΟΤΕΡΗΜΑΤΑ ΑΥΤΟΥ

Τὸ περιοδικὸν «Shipping World» ἐν συνεχείᾳ τῆς ἔρευνης του ἐπὶ τῆς ομερινῆς θέσεως καὶ τοῦ μέλλοντος τοῦ «τράμπ», φορτηγοῦ, δημοσιεύει ἔνδιαφέρουσαν μελέτην Ἀγγλου πλοιοκήτου ἐπὶ τῆς ὁποίας καταδεικνύεται ὅτι, δύον καὶ ἄν αἱ ἑφαδοσθεῖσαι τελειοποιήσεις εἰς τὸ σκάφος καὶ τὰς μηχανὰς τοῦ νεωτέρου φορτηγοῦ πλοίου, καθιστοῦν αὐτὸν μαχητικότερον εἰς τὸν ἀνταγωνισμὸν ἔναντι τῶν παλαιότεράς ἡλικίας πλοίων, δὲν δύναται ὅμως καὶ νὰ ἔκποιηται τὰ προπολεμικῆς ἀκόμη κατασκευῆς φορτηγά, ὅταν ταῦτα εὑρίσκονται ὑπὸ ωρισμένας ξένας σημαῖας. Τὴν ἐπὶ τῆς κανοίμου ὥλης καὶ ἐπὶ τῆς μεγαλυτέρας ταχύτητος οἰκονομίαν ἀντιμετωπίζει ἀποτελεσματικῶς τὸ παλαιότερον φορτηγὸν διὰ τὸν μικροῦ τοῦ κεφαλαίου καὶ τῶν μειωμένων ἔξδων διαχειρίσεως. Τὸ ἐν λόγῳ ἀριθμὸν, ἔχει ως κάτωθι :

\*\*\*

Ἐλέκθη κάποιε, ὅτι αἱ ὑπερόποντοι μεταφοραὶ θὰ ἀπαιτήσουν διὰ τὸ μέλλον πλοῖα φορτηγά, ἵνανά ν' ἀναπτύσσουν ταχύτητα 12 ἔως 16 μιλίων καθ' ὥραν, γεγονός ποὺ θὰ ἐσήμαινεν αὐτόχοημα τὴν κυριαρχίαν τῶν φορτηγῶν λάΐνεος καὶ τὴν ἔκτοπισιν ἀπὸ τὸ ὑπερθαλάσσιον ἐμπόριον τῶν «τράμπ» φορτηγῶν σκαφῶν. Θὰ ἡτο πρόγματι δυνατὸν νὰ συμβῇ τοῦτο, ἐὰν αἱ ἀνάγκαι τοῦ Κόσμου εἰς τούρφιμα, πρώτας ὥλας καὶ βιομηχανοποιημένα εἴδη ἐνεφανίζοντο σταθεραί, μὴ ὑποκείμεναι εἰς ἀνωμαλίας καὶ διακυμάνσεις καὶ ἐὰν ἡ ἐκστασιοῦ παραγωγὴ τῶν προϊόντων τῆς Γῆς ἡτο κατὰ κανόνα ἡ αὐτὴ πάντοτε, οὐδόλως τελοῦσα ὑπὸ τὴν ἐπιφορὴν τῶν ίδιοτροπιῶν τῆς Φύσεως. Τὸ ὑπερθαλάσσιον ὅμως ἐμπόριον δὲν ἐκινήθη ποτὲ, οὔτε πρόκειται νὰ κινηθῇ ὑπὸ διοικούμφους συνθήκας ἢ ἐπὶ τῇ βάσει ἐνὸς καθωρισμένου σχεδίου. Καμπία Χώρα δὲν δύναται ἐκ τῶν προτέρων νὰ ὅρισῃ πόσην χωρητικότητα θὰ χρειασθῇ διὰ μίαν μελλοντικὴν περίοδον τῶν ἔξαγωγῶν ἢ τῶν εἰσαγωγῶν της, αἱ δὲ ἐταιρίαι ποὺ διατηροῦν τακτικὰς γραμμάς, εἶναι μὲν εἰς θέσιν νὰ προϋπολογίσουν διὰ τινὰ χρόνον τὸ ἐλάχιστον ποσοστὸν ἐργασίας τῶν φορτωτῶν των, ἀλλὰ δὲν θὰ δυνηθοῦν ποτέ οὔτε νὰ προβλέψουν, ἀλλ' οὔτε καὶ νὰ διαθέσουν ἐπαρκὲς τοντάς διὰ τὴν κάλυψιν μιᾶς τυχὸν ηὗξημένης εἰς τὸ ἀνώτατον δροῦν ζητήσεως.

Κατ' ἀνάγκην πρέπει νὰ ὑφίσταται εἰς τὸν δραγανισμὸν τῶν ὑπερποντίων μεταφορῶν μία «ναυτιλιακὴ οινοπράξια», ἡ δοποία νὰ δύναται, εἰς δεδομένην στιγμὴν, νὰ κατευθύνῃ τὸν ἀπαιτούμενον ὅγκον πλοίων παντοῦ, ὅπου ἐμφανίζεται ζήτησις, καὶ νὰ ἀνακουφίζῃ τὸ ἐμπόριον ἀπὸ τὴν πίεσιν τῆς ἐλλείφεως χωρητικότητος εἰς οἰονδήποτε χρόνον καὶ ἐξ οἰασδήποτε ἀγορᾶς. «Η «οινοπράξια» αὕτη μόνον διὰ τῶν «τράμπ» φορτηγῶν δύναται νὰ πραγματοποιηθῇ, διότι προσαρμόζεται πλήρως πρὸς τὸν προσφισμὸν τοῦ καθαρῶς φορτηγοῦ σκάφους. Τὰ λάΐνεος, τὰ μικτὰ λάΐνεος καὶ τὰ φορτηγά λάΐνεος ἀποτελοῦν πράγματι τὴν νεωτέραν ἔξελιξιν τοῦ φορτηγοῦ πλοίου, ἀλλ' εἰναι πρωτοισμένα δι' εἰδικὰς ὑπηρεσίας καὶ διὰ πεταφοράς φορτίων ὕδρισμένων κατηγοριῶν, ἐνῷ τὰ «tramps» ἔξαγολονθοῦν ἀκόμη νὰ προσφέρουν τὴν εὐθηνοτέραν μορφὴν τῆς μεταφορᾶς καὶ νὰ συγκεντρώνουν τὸ μέγιστον ποσοστὸν τῶν Παγκοσμίων μεταφορῶν διὰ τὰ εἰς χῶμα φορτία. «Ἔτι δὲ, αἱ τιμαὶ τῶν ναύλων τὰς δοποίας δύναται νὰ δεχθῇ τὸ «tramp» φορτηγόν, ἀποτελοῦν τὴν βάσιν τῶν ναύλων δι' ὅλους τοὺς τύπους τῶν πλοίων.

## Η δυναμικότης τοῦ φορτηγοῦ σκάφους

Αόγῳ τῶν συνεχῶν τελειοποιήσεων του εἰς τὸ σχέδιον τοῦ σκάφους, εἰς τὰς μηχανὰς καὶ τὴν ἔξαρτησίν του τὸ «τράμπ» φορτηγόν ηδυνήθη διὰ μέσου τῶν ἑτῶν νὰ ἐπιτυγχάνῃ διαφορᾶς καὶ νέας οἰκονομίας εἰς τὴν ἐκμετάλλευσίν του, αἵτινες ἐπέδρασαν ἐπὶ τῶν ναύλων, τούς δοποίους ἡτο ἵναν ἔκαστοτε νὰ δεχθῇ. «Ἡ θετικὴ δυσχέρεια ποὺ ἀντιμετωπίζεται σήμερον εἰναι τὸ ὅτι κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς πολεμικῆς περιόδου ἀνεστάλησαν ἀναγκαστικῶς αἱ βελτιώσεις τοῦ φορτηγοῦ πλοίου, ἐναυπηγήθη δὲ ἐν σπουδῇ μία δυσανάλογως πρὸς τὰς ἀνάγκας τοῦ ἐμπορί-

ον ηὗξημένη χωρητικότης σκαφῶν πολυδαπάνων, ἐνῷ τούναντίον ὁ μεταπολεμικῶς ἐπιτευχθεῖς τύπος τοῦ συγχρόνου «tramp» εἰναι κατὰ ποὺ οἰκονομικώτερος καὶ πλέον κατάλληλος ἔναντι τῶν παλαιοτέρας κατασκευῆς φορτηγῶν.

Αἱ δομητικαὶ, τὴν ἀληθείαν, πρόσδοιοι ποὺ ἐπραγματοποιήθησαν ἀλλεπαλλήλως κατὰ τὴν τελευταίαν πενταετίαν, ὅταν ἐπετυγχάνοντο φυσιολογικῶς καὶ βαθμηδὸν ἐντὸς μιᾶς εἰκοσαετίας, μὲ ἀτοτέλεσμα, ὅτι ἡ διαφορὰ μεταξὺ τῆς οἰκονομικῆς ἐκμετάλλευσεως καὶ τῆς ἴκανότητος ἐνὸς νέου φορτηγοῦ καὶ ἐιδὸς ναυπηγήθεντος πρὸ πέντε, δέκα ἢ καὶ δέκα πέντε ἑτῶν, δέν θὰ ἡτο τὸ ποὺ μεγάλη, δύον ἡ σημερινὴ, ήτις ποτὲ δὲν ἐσημειώθη εἰς τὴν στοιχίαν τῆς ναυτιλίας. «Ἐν διλογίοις τὸ «τράμπ» φορτηγόν ἐξειλίχθη ταχύτατα καὶ κατέστη ἀσύγχριτον ἔναντι τῶν γεροντέρων ἀδελφῶν του.

Τὰ χαρακτηριστικὰ τῆς οἰκονομίας καὶ τῆς καταλληλότητος τῶν καινουργῶν φορτηγῶν ἔγκεινται εἰς τὴν μικρὰν παρ' αὐτῶν κατανάλωσιν καυσίμου ὥλης καὶ εἰς τὸ γεγονός, ὅτι ἡ δύναμις τῆς μηχανῆς των εἰναι τοιαύτη, ὅστε εἰς τὴν μέσην ταχύτητά των νὰ μὴ παραπορῇται σπατάλη καυσίμου ὥλης. Τὰ δύο ταῦτα κονδύλια ἔχουν στενὴν πρὸς ἀλληλαγόνην. Εἰς τὸ παρελθόν—δὲν ὑπάρχει ἀμφιβολία—ὅτι τὰ φορτηγά ἐφωδιάζοντο μὲ μηχανᾶς μεγαλυτέρας δυνάμεως παρ' ὅσης πραγματικῶς ἀπητεῖτο διὰ τὴν ὑπηρεσίαν των καὶ συνεπὸν ὑφίσταντο ωρισμένην φθορὰν καυσίμου ὥλης, ἐντελῶς ἀδικαιολογήτως. Κατὰ τὰ τελευταῖα ἐτη ἔδοθη ποὺ μεγαλυτέρα προσοχὴ εἰς τὴν σχέσιν μεταξὺ τοῦ σχεδίου τοῦ σκάφους καὶ τῆς δυνάμεως τῆς μηχανῆς του, ἀποτέλεσμα δὲ τούτου ὑπῆρξεν, ὅτι τὸ νέον φορτηγόν πλοίον δὲν ἔχει μεγαλυτέραν ἀπὸ ὅσην χρειάζεται δύναμιν μηχανῆς, διπλαὶς συνέβανεν εἰς τὰ παλαιὰ φορτηγά.

## Ο παράγων τῆς καυσίμου ὥλης

Μέχρι τῆς ἐφευρέσεως καὶ τῆς ἐφαρμογῆς τῶν μηχανῶν Ντηζελ, διλόγη ἡ σχεδὸν καμπία προσπάθεια δὲν κατεβλήθη ὑπὸ τῶν ναυτικῶν μηχανικῶν διὰ τὴν βελτίωσιν καὶ τελειοποιήσιν τῆς τριπλῆς ἐκτονώσεως ἀτμομηχανῆς, ήτις πάντοτε περιεβάλλετο ἀπὸ τὴν προτίμησιν καὶ τὴν ἀμείωτον πρὸς αὐτὴν ἐμπιστοσύνην τῶν πλοιοκτητῶν καὶ κανεὶς δὲν συνεζήτει διὰ τὴν κατανάλωσιν τῆς εἰς καύσιμον ὥλην πέριξ τῆς 1.5 λίβρας γαυάνθρακος κατ' ἐνδεικτικὸν ἵππον καὶ ὥραν. Κατὰ τὰ τελευταῖα δύος ἔτη αἱ ἔρευναι ἐπέτυχον ἀξιόλογα ἀποτελέσματα ἐπὶ τοῦ ἀντικειμένου τούτου καὶ σήμερον ενδιοικόμεθα ἔγγυς εἰς τὴν κατανάλωσιν μιᾶς λίβρας γαιάνθρακος καθ' ἵππον καὶ ὥραν, καίτοι ἀκόμη δὲν ἐπετεύχθη αὕτη.

Ο μέσος δρός μεγέθους τῶν φορτηγῶν πλοίων εἰναι ἡ χωρητικότητα τῶν 7500 τόννων φορτίου. «Ἐνα καινουργὲς πλοίον τοῦ μεγέθους αὐτοῦ εἰναι δυνατὸν νὰ διανύῃ 10 μίλια τὴν ὥραν μὲ μηχανᾶς δυνάμεως 1600 ἵππων (i.h.p.), ἐνῷ τὰ παλαιότερά του ἀδελφὰ φορτηγὰ εἰναι ἐφωδιασμένα διὰ τὴν ἴδιαν ταχύτητα μὲ μηχανᾶς δυνάμεως 2000 ἵππων. «Ἐὰν παραδεχθῶμεν, ὅτι οἱ ἀνωτέρω ἀριθμοὶ παρέχουν μίαν λογικήν σύγκρισιν τῆς ἴκανότητος ἐνὸς καινουργοῦ φορτηγοῦ ἔναντι ἐνὸς ἀδελφοῦ σκάφους παλαιοτέρας ναυπηγήσεως καὶ ὅτι τὸ πρῶτον καταναλίσκει 1 λίβρας, τό·ε τοῦ μὲν νέου πλοίου η κατανάλωσις διὰ εἰναι 17 τ. τὸ 24ώρων, τοῦ δὲ παλαιοῦ 32 τόννων. Μὲ τιμὴν μπῶντες 16)—κατὰ τόννον ἡ ἀξία τῶν γαιανθράκων εἰς τὴν πρώτην περίπτωσιν θὰ εἰναι λίραι 13.12.0 καὶ εἰς τὴν δευτέραν λίραι 25.12.0, ἥτοι τὸ νεότευκτον διὰ ἔχη μίαν οἰκονομίαν 12 λιρῶν εἰς τὸ 24ώρων ἀπὸ τὴν καύσιμον ὥλην του. «Ἡ οἰκονομία αὕτη εἰναι ἔτι μεγαλυτέρα, ἔτι ὑπολογίση κανεὶς, ὅτι δι' ἔνα κυρλικὸν ταξίδιον ἔξ. Εὐρωπής εἰς τὸ Πλέισ μετ' ἐπιστροφῆς, τὸ μὲν φορτηγὸν θὰ ἀνθρακεύσῃ ἀπαξ ἐν Ἀγγλίᾳ μὲ 1000 τόννους, ἐνῷ διὰ

νὰ ποάξῃ τὸ ἕδιον τὸ παλαιότερον φορτηγὸν πρέπει νὰ διαθέτῃ χῶρον διὰ 1900 τόννους μπῶνκερ. Κατ' ἀντίστροφον ἀναλογίαν, τὸ καινούργες φορτηγὸν δύναται νὸ μεταφέρει 900 τόννους φορτίου ἐπὶ πλέον τοῦ παλαιοῦ διὰ τὸ Ἑλλασίας πρὸς τὸ Πλέιτ ταξίδιον του καὶ 450 τόννους φορτίου ἐπὶ πλέον διὰ τὴν ἐκ Πλέιτ εἰς Ἐνδώπην ἐπιστροφήν του.

Βεβαίως, οἱ ἀνωτέρῳ ἀριθμῷ λαμβάνονται κατὰ προσέγγισιν, ἐν τούτοις ὅμως εἶναι χαρακτηριστικοὶ εἰς τὸ νὰ καταδεῖξουν πόσην ἐπιρροὴν ἀσκεῖ ἡ μειωμένη κατανάλωσις εἰς τὴν αὔξησιν τῶν κερδῶν τοῦ πλοίου.

Συγχρόνως, ἐκτὸς τῆς καυσίμου ὥλης, δύνανται νὰ ὑπολογισθοῦν καὶ ὅλα τὰ ἄλλα ναυτιλιακὰ ἔξοδα ἐνὸς τυπικοῦ ταξίδιον τοῦ Πλέιτ μετ' ἐπιστρόφης, συμπεριλαμβανομένης καὶ τῆς ἀσφαλείας, βάσει τῆς ἀρχικῆς ἀξίας τοῦ πλοίου εἰς 9 λίρας κατὰ τόννον φορτίου, ὡς ἀνερχόμενα εἰς 7500 λίρας δι' 7500 τόννους φορτίου, ἡτοι εἰς 20)—τὴν ἡμέραν.

Οὕτω, τὸ παλαιὸν φορτηγὸν μὲ ἔνα πλῆρες φορτίον γαιανθράκων ἐξ Ἀγγίλας διὰ Πλέιτ—μείον τῶν μπῶνκερς διὰ τὸ κυκλικὸν τοῦ ταξίδιον—καὶ μὲ ναῦλον 9)— κατὰ τόννον, καθὼς καὶ μὲ ἔνα πλῆρες φορτίον γεννημάτων ἐκ Πλέιτ δι' Ἐνδώπην—μείον τῶν μπῶνκερς ἐπιστρόφης—καὶ μὲ ναῦλον 15) δε σελίνιον, θὰ εἰσέπραττε ναῦλον 7596 λιρῶν. Τὰ μπῶνκερς ποὺς 16)—θὰ τῷ ἐστοίχιζαν 1520 λίρας, οὕτως ὥστε μὲ ὅλα τὰ ἄλλα ναυτιλιακὰ ἔξοδα ἀνερχόμενα εἰς 7500 λίρας θὰ εἴχε τημίαν 1424 λιρῶν. Μὲ τὰς αὐτὰς τιμὰς ναῦλων, αἵτινες καὶ ισχύουν κατὰ προσέγγισιν σήμερον, αἱ εἰσπράξεις τοῦ καινούργου φορτηγοῦ θὰ ἀνήρχονται εἰς 8350 λίρας καὶ δὲ λογαριασμὸς τῶν μπῶνκερς του εἰς 800 λίρας, οὕτως ὥστε διοῦ μὲ ὅλα τὰ ἄλλα ἔξοδα, ὑπολογιζόμενα εἰς 7500 λίρας, θὰ παρουσίασε, ἀντὶ ζημίας, μικρόν τι κέρδος γύρω τῶν 50 λιρῶν.

Διὰ νὰ δυνηθῇ, τούτεστιν, τὸ παλαιὸν φορτηγὸν νὰ συναγωνισθῇ τὸ νέον ἐπὶ ἵσοις δροῖς, θὰ ἔπειτε νὰ μειώσῃ τὰ ἔξοδά του κατὰ 20 οἱ, ἡτοι κατὰ 1474 λίρας. Ἐν τῇ πραγματικότητι δὲ λογαριασμὸς ἀποσβέσεως καὶ ἀσφαλίστρων τοῦ παλαιοῦ φορτηγοῦ δὲν πρόκειται νὰ ὑποστῇ ἔκπτωσιν, διότι εἶναι κατὰ πολὺ μειωμένος ἔναντι τοῦ νεοτεύκτου φορτηγοῦ, ἐφόσον δὲν στηρίζεται ἐπὶ ἀξίᾳ 9 λιρῶν κατὰ τόννον. Ἐὰν δὲ ἀξία του εἶναι μία μόνον λίρα κατὰ τόννον, τοῦτο θὰ ἐσήμαινεν οἰκονομί-

αν 1400 λιρῶν ἀπὸ τὸ κονδύλιον ἔξόδων τοῦ κυκλικοῦ ταξίδιον τοῦ Πλέιτ ὑπὲτο τοῦ παλαιοῦ φορτηγοῦ. Τὰ λιμενικὰ τέλη καὶ τὰ ἔξοδα φορτώσεως καὶ ἐκφορτώσεως εἶνε τὰ αὐτὰ καὶ διὰ τὸ δύο πλοῖα, τὰ ἔξοδα ὅμως ἐπισκευῶν καὶ συντηρήσεως θὰ εἶναι, προφανῶς, μεγαλύτερα διὰ τὸ παλαιὸν φορτηγὸν, οὕτως ὥστε η μόνη ἐναπομένουσα οἰκονομία θὰ ἦτο η ἀφορῶσα τὴν περιοπήν τῆς μισθοτροφοδοσίας τοῦ πληρώματος.

### Τὰ παλαιὰ σκάφη

Ἐκ τῶν γενικῶν αὐτῶν ἀφιμῶν προκύπτει ὅτι, ὡς δργανον τῶν ὑπεροπτιών μεταφορῶν τὸ νεότευκτον φορτηγόν, εἶναι ἀναμφισβήτητος οἰκονομικῶτερον ἀπὸ τὸ παλαιόν, ἐκτὸς μόνον ἀπὸ τὰ κονδύλια τῆς ἀποσβέσεως καὶ τῆς ἀσφαλείας, ἣντια βασίζονται ἐπὶ τοῦ ἀρχικοῦ κόστους. Κατὰ συνέπειαν τὰ πολὺ παλαιότερα πλοῖα δύνανται, πραγματικῶς, ἐπὶ ἵσοις δροῖς νὰ συναγωνίζωνται τὰ καινούργη εἰς εἰσπράξεις, τοῦτο δὲ ἐφόσον πιθανῶς δάδει εὐρίσκωνται εἰς τείχους ξένων ἐφοπλιστῶν καὶ θάξουν μειωμένας τὰς διὰ τὴν μισθοτροφοδοσίαν δαπάνας των.

Τὰ μέσης ἡλικίας φορτηγά δὲν ἔχουν τὴν ἰδίαν τύχην, διότι ἡ ἀρχική των ἀξία, ὑπολογιζομένη ἐν τοῖς βιβλίοις μὲ 3 λίρας κατὰ τόννον, παρουσιάζει διαφορὰν σημαντικὴν εἰς τὸ κονδύλιον τῆς ἀποσβέσεως καὶ τῆς ἀσφαλείας, μὴ δυναμένη νὰ καλυφθῇ ἀπὸ τὴν οἰκονομίαν ἐκ τῆς μισθοτροφοδοσίας τοῦ πληρώματος. Οἱ μόνοι, διὸν, πιθανοὶ συναγωνισταὶ τῶν νεοτεύκτων φορτηγῶν, εἶναι τὰ προπολεμικῆς ναυπηγήσεως φορτηγά πλοῖα καὶ μάλιστα τὰ ἐξ αὐτῶν ἐπὸ ξένας σημαίας παραμένοντα. Τά πολεμικῆς κατασκευῆς φορτηγά, ὑπὸ οἰανδήποτε σημαίαν καὶ ἀνερχόσκωνται, δὲν ἀποτελοῦν ὑπολογιζόμενον συναγωνιστήν.

Άλλα καὶ τῶν σκαφῶν τούτων η δυναμικότης δὲν εἶναι πλέον μαροχόρδιος. Διὰ πλειστοῦ ἐξ αὐτῶν προσεγγίζει μία ἐποχὴ ἔξαιρετικῶν δαπανῶν, η ἐπιτεώρησης Νο 3. Ἡ διάλυσις τοῦ προπολεμικοῦ τοννά, η δοσμέραι εὑρυνομένη, πρόσκειται πράγματι ν' ἀποκαθάρῃ τὸ ἔδαφος διὰ μίαν οὐσιαστικὴν ἀναβίωσιν τῆς ναυπηγήσεως φορτηγῶν σκαφῶν. Πιστεύομεν ἀπομάντως, διότι μόνον μὲ τὴν πάροδον τοῦ χρόνου θέλοντο ἐπιλυθῆ τὰ προβλήματα τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας, ἀν καὶ δὲν ἔπειται ἐκ τούτου, διότι πρέπει καὶ μοιρολατρικῶς νὰ ἀναμένωμεν τὴν φυσιολογικὴν ταύτην ἔξελιξιν.

## ΓΕΝΙΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε. GENERAL INSURANCE OF GREECE C<sup>o</sup>. L<sup>TD</sup>

ΙΔΡΥΘΕΙΣΑ ΤΩΙ 1917

ΕΔΡΑ ΕΝ ΑΘΗΝΑΙΣ:

ΙΔΙΟΚΤΗΤΟΝ ΜΕΓΑΡΟΝ

1. ΟΔΟΣ ΚΟΡΑΗ



ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ ΠΥΡΟΣ

ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

ΣΚΑΦΩΝ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ

ΓΕΝΙΚΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΕΝ ΑΓΓΛΙΑ:

MESSRS LYKIARDOPULO & C<sup>o</sup>. L<sup>TD</sup>

EXCHANGE CHAMBERS

24, ST. MARY AXE

LONDON E.C. 3.

## ΤΟ ΝΑΥΠΗΓΙΚΟΝ ΤΡΙΜΗΝΟΝ

**ΣΥΝΕΞΙΖΕΤΑΙ Η ΕΚΠΤΩΣΙΣ ΤΩΝ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΝ**

## ΑΙ ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑΙ ΤΟΥ „ΛΟ'ΥΔ ΡΕΤΖΙΣΤΕΡ“

Ἐγένετο δέ τοι Λαοδίτεσίου ναυτικοῦ τύπου ἐδημοσιεύθησαν πρό τινων ἡμερῶν οἱ στατιστικοὶ πίνακες τοῦ «Ἄερος Ρέτζοςτερ» διότι τάξ ναυπηγικῆς ἔργασίας τοῦ ἀ. Ζεύγους τοῦ τ.ε.Δ.· αὐτὸν αἱ Ἀγγλίῃ καὶ Ἰρλανδίᾳ ναυπηγήσας εἰς παρούσας αἰώνων ποιῶν τινας ζωτηρίας τηνας ἔναντι τοῦ προγενέστερου τριμήνου, ἐνθῷ αἱ τῶν λοιπῶν χωρῶν σημειώσουν καὶ νέαν ἐκπτωσιν. Πάντως καὶ τὸ ναυπηγικὸν τοῦτο Ζεύγον, ἐν τῷ οινόδηλῳ τῷ κρινόμενον, ἐμφανίζει μείωσιν τῆς ὑπὸ κατασκευὴν τελούσης χωρῆς: κατὰ τὴν 31ην Μαρτίου ἔναντι τῆς 31ης Δεκεμβρίου π. Ἑ.· Ἡ ναυτιγραμμήν εἰς δύλα τὰ κράτη χωρητικότης ἀναρχομένην εἰς 17.910.944 τ.γραφές, ὅποι μικρότερά τῆς τοῦ δ'. τριμήνου π. Ἑ. κατὰ 24.776 τ. γραφές καὶ ἔναντι τοῦ Ἑ.· Ζεύγου π. Ἑ. κατὰ 160.000 τ. γραφές, χωρὶς νὰ ὑπολογιζηται καὶ ἡ ἀναστολὴ τῆς περιπτέρου ναυπηγήσεως πλοίων συνολοῦ: καὶ ἡ χωρητικότης 178.805 τ. γραφές.

Παρόλο που οι αποτελέσματα της διαβούλευσης είναι σημαντικά, η πλειονότητα των 10.000 ψήφων, που απέδιδε στην Κεντροαριστερή, δεν μπορεί να αποτελέσει έναν απότομο καθηγήτη στην πολιτική σκηνή. Η Βρατανική συμμετοχή ήδη έγινε 34.1 σε 100 από 29.4 του δ'. Ζημήσαντες και 26.5 το δ'. Ζημήσαντες π. δ., έναρη τό ποσοστό δι' άλλα τά διάλλα κράτη κατέλησαν είς 65.9 σε 100 από 70.6 το δ'. Ζημήσαντες και 73.5 το δ'. Ζημήσαντες π. δ. Αι Άγγλοι και νυν πηγήσασι, πρώτην ήδη φοράν δεικνύουσαι αύξησην από το δ'. Ζημήσαντες το 1931, περιλαμβάνουν 68 πλειστούς 252.401 τ. γραφές, αι δέ νυν πηγήσασι δύλων 1935 των λοιπών κρατών 161 πλειστούς 488.543 τόννων. Κατά κατηγορίας σκαρφών και κατά χώρας αι νυν πηγήσασι το δ'. Ζημήσαντες δεικνύουνται άναντες κινήτερον από τόν διάδοσθεν πίνακα:

Χώραι	άτιμπλοια	μόδοσις	Ιστιοφόρα
Αγγλ.-Ιρλανδία	47 τ. 191.995	15 τ. 58.981	6 τ. 1.425
Λοιποί χώραι	36 τ. 136.746	127 τ. 351.172	1 τ. 625
Συνολικά	180 τ. 427.732	143 τ. 441.034	

Σύνολον 83 τ. 328.741 142 τ. 410.153 7 τ. 2.050  
Τὰ ἐν Ἀγγλίᾳ καὶ Ἰερανδίᾳ ναυπηγούμενα σκάφη προστίθεντο διὰ τὰς ἀκολουθίους επιχειρίας ἡ δὲ ἀγγλώστας τοιαύτας καὶ πρέσ πώλησιν:

Αγγλικά	45	τ.	187.005	Βρετανίας	3	τ.	730
Αγγλ. άποικιῶν	5	τ.	7.550	Ηράκλειον	13	τ.	53.660
Μεξικό	2	τ.	3.456	Σύνολον	68	τ.	259.401

Τά τελεσίνας ἀρ' ἔτέρου οὐδὲ κατακεκυήγη εἰς τὰς λοιπὰς χώρας κατανέ-  
μενας, ἣς δὲ κατεύθυνται πρὸς ταῦτα.

Χώρα	Άτμοπλοια	Μότορσπις	Σύνολον
Αγγλ. Αποκλια:	4 τ. 7.675	5 τ. 1.250	9 τ. 8.925
Βίλγια:	— > —	2 > 4.030	2 > 4.030
Βελγίκη:	1 > 125	— > —	1 > 125
Δάνια:	2 > 550	— > —	2 > 550
Δανία:	1 > 3.300	10 > 16.887	11 > 20.187
Εδεσσίνα:	1 > 120	— > —	1 > 120
Γαλλία:	7 > 79.579	11 > 17.910	18 > 97.489
Γερμανία:	4 > 2.570	37 > 49.995	41 > 52.565
Ολλανδία:	2 > 200	12 > 32.250	14 > 32.450
Ιταλία:	— > —	7 > 59.098	7 > 59.098
Ιαπωνία:	2 > 2.710	13 > 52.880	15 > 55.570
Λιθουανία:	— > —	3 > 1.090	3 > 1.090
Νορβηγία:	5 > 5.785	2 > 2.812	7 > 8.597
Πορτογαλία:	1 > 400	— > —	1 > 400
Ισπανία:	4 > 2.360	7 > 31.252	11 > 33.612
Σουηδία:	1 > 1.372	16 > 80.960	17 > 82.332
Ην. Πολιτεία:	1 > 30.000	1 > 503	2 > 30.503
Ούρουγγουάζ:	— > —	1 > 275	1 > 275

Σύνολον	36	> 136.746	127	> 351.172	163	> 487.918
Ναυπηγοθάται: έπισης Ιστιοφόρα:				1	>	625
Σύνολον:				164	>	488.543
'Εκ της συγκρίσεως των άνωτέρω πινάκων με την άντιστοίχους των προγενεστέρων τοριώνου προκύπτει, ότι: α) Αγγλικαὶ ναυπηγήσεις παρουσιάζουν (δύοις μετά τινων Ιστιοφόρων) αύξησην κατά 26.904 τόνους γκρές, τό σύνολον διμοιρία της ναυπηγουμένης κατά την 31ην Μαρτίου χωριστικότητος είναι μειωμένον κατά 120.572 τόνους ή πάντα την 31ην Μαρτίου 1932. Ήδη δύλωσε έχει ηδή άναπτυξιαλή ἐν Αγγλίᾳ ή ἔργοσια είναι 19 πλοίων 147.442 τόνουν (ἐκ τῶν δύοπλων 17 είναι διπλόπλωα 132.016 τόνων και δύο μεταρρυπικές 15.426 τ.), σις τρόπον μάτια πραγματικιδικές εύσυναγκέτως ή ναυπήγησις 49 πλοίων 104.959 τόνων ή πάντα την 31ην Δεκεμβρίου. Ή κατά τό α'. Ζημιονος δύρξαμενή νέα ἔργοσια — άνερχομένη είς 77.306 τόνους (ηδή 5 δύοις Ιστιοφόρων 1305 τ.) — ἀφ' ἔνος των ομηραΐνων τό σύνολον την δήλωσε κατά το 1932 ἔργοσιας ἐν Αγγλίᾳ, ἐνῷ αφ' ἔτερου είναι μεγαλύτερα και τῆς εἰς τόδι οποιούπον κάθομον δύρξαμενης (63.793 τόνων) κατά τό α' ζημιονος νέας ἔργοσιας.						

Σημειωτέον ἀκόμη, διτὶ εἰς τὴν στατιστικὴν δὲν περιλαμβάνουν καὶ τινὰ πλούτοι, τῶν διότοι αἱ παραγγελίαι ἀνηγγελθήσαν πρὸ τινῶν ἐδομέδων, ὑπάρχουν δὲ θετικαὶ ἀνέδειξε, διτὶ αἱ ναυπηγικαὶ ἔργασιςι θέλουν αὐξῆ-  
γῆ ἀρκετὰ κατά τοὺς προσεχεῖς μῆνας.

Αἱ κατὰ χώρας ναυπηγήσεις

**Επί τούτου πάντας οι πάντες θέλουσιν την αρχήν της συγκρίσεως**

τακτικού ή χωρητικότης σκαφών 488.543 τόννων γκρές των λοιπών δύο εκατόντα περιουσίας: μείωσιν 51.680 τόννων έναντι τοῦ Διμήρου 1932 και σημαντικώς τὸ κατώτατον ἀπὸ τοῦ Διακεκρίμοντος τοῦ 1909 δριον. Ἐκ τῶν νεωγεγράφων αὐτῶν ἔχει ἀνασταλῆ ἡ περικτέρω κατακούνη 14 μέρον πλοίων 31.363 τόννων γκρές, ἐκ τῶν δύοτεν 4 τόννων 1335 είναι ἀτμόσπειλα καὶ 10 τόννων 30.038 είναι μέτοροιπε.

Μετά την Αγγλίαν και Ιρλανδίαν, πρώτη είς τάξ ναυπηγήσεις έξι διλογιών λοιπόν κρατούν έρχεται: ή Γαλλία μέ 97.489 τ. γκρός και μείωσιν κατά 4186 τ. Έναντι της 31ης Δεκεμβρίου. Την δεύτερην θέσην κατέλαβεν η δημήτρια Σουηδία μέ 82.332 τ. και ακόμην κατά 23.801 τ. Έναντι του προηγουμένου τριμήνου, δύοτε μέ 58.530 τ. κατέβη την έκτην θέσην. Τρίτη έρχεται: ή Ιταλία μέ 59.098 τόνους, ένω την 31ην Δεκεμβρίου ήρχητο πέμπτη μέ το ανώτατο περίπου τοννάκι. Τετάρτη έρχεται: ή Ιαπωνία μέ 55.570 τόνους και μείωσην 7775 τ. Έναντι του προηγουμένου τριμήνου, δύοτε κατέβη την τρίτην θέσην.

Η Γερμανία, ητις ήρχετο δυστέρα, κατέπιε σε την πάμπτην θέσιν με 52.565 τ. και με μείωσιν 27.745 τόννων. Η Ισπανία κατέλαβε την έκτην θέσιν άντι της Έγκι με 33.612 τ. και έλλαφρά κατά 200 τ. αδέξιον, η Ολλανδία περιέβινε σε την έδεδμην θέσιν με 32.450 τ. και μείωσιν 7000 τ., η δε Δυνιά διετήρησε και αύτη την έννατην θέσιν της με 20.187 τόννους. Αι Ήν. Πολιτείαι συμμετεύνουν σε την όγδοην θέσιν με 31.128 τόννους άντι της παραπάνω Αγγλίας, η οποία διέτελε την έντατην θέσιν με 33.300 τ.

νους, αντί της τετράτης, υπέστησαν δέ έκπτωσιν των ναυπηγήσεών των κατά 28.500 τ. Σηναντί της 31ης Δεκεμβρίου και κατά 175.575 τ. Σηναντί της 31ης Μαρτίου π. Έ., δύοτε είχαν υπό κατηκουσήν πλοία των 206.703 τ. γκρέδ.

Οδοικοτικώτερον δ' ἀπολογισμός τοῦ α' ναυπηγικού τριμήνου σημειώτι, διὰ τὴν Γαλλίαν, πλήν τοῦ συνπερ—λάινερ «**Normandie**», συνεχίζεται η ναυπηγήσις ἔτερων σκαφῶν 24.000 τόνων γκρέδ. Εἰς τὴν Γερμανίαν ἐπερασθεῖται τὸ λάινερ «**Caribia**», παρεδέθησαν δέ δύο μεγάλα μότορ—τάνκερας τῆς «Στάντικ «Οὐλ» καὶ ἀριθμός τις μικροτέρων πλοίων, ήτοι σύνολον χωρητικότητος 28.000 τ., συνεχίζεται δὲ δέ ή ἔργασία ἐπὶ πλοίων 52.000 τόνων. Εἰς τὴν Ἰταλίαν συνεπληρώθησαν σκάφη 23.000 τόνων καὶ ἀπομένουν ἔτερα 8000 τόνων. «Οσον ἀφορᾷ τὰς Ἕνωμάκις Πολιτείας ἡ ὁντιέται σημειώμενη ἔκπτωσις των ναυπηγικῶν ἔργων διὰ τὸν ἀποδῆσται εἰς τὸ γεγονός, διὰ τηρούσαν ἔδειτολούμεναί αἱ πρέστη τὴν ναυτιλίαν Κρατική πιστώσεις.

Όσο πρός τα Σοδιέτα ούδεμία θετική πληροφορία διατίθεται από τον 1930, δύτια έκαυπηγούντο σχεδόν 156.621 τόννων γκρέις.

**Ἐνάρξεις ναυπηγήσεωγ καὶ καθελκύσεις**

Οι κατωτέρω παρατηθέμενοι πίνακες δίδουν μιαν πλήρη εικόνα τῶν ἀρχεμάνων νέων ναυπηγήσεων καὶ τῶν καθελκύσεων τοῦ αὐτοῦ, τριμήνου, μὲν θεατέρων μετίναι διῆ τὰ ἄγνωτά τοι διῆ τὰ μέταποτα.

**Ἐγάρεις** γαυπηγάσεων

Χώρα	Άτομόπλοια	Μότορσπις	Σύνολον
Αγγλία - Ιρλανδία	18 τ. 36.961	10 τ. 39.010	28 τ. 76.001
Αγγλ. άποικια:	1 > 2.500	2 > 315	3 > 2.815
Δανία	— > —	4 > 1.952	4 > 1.952
Γαλλία	2 > 3.526	— > —	2 > 3.526
Γερμανία	— > —	14 > 9.280	14 > 9.280
Ολλανδία	— > —	2 > 1.050	2 > 1.050
Ιταλία	— > —	1 > 1.500	1 > 1.500
Ισπανία	1 > 110	5 > 15.320	6 > 15.430
Αιθουσανία	— > —	1 > 140	1 > 140
Νορβηγία	1 > 1.500	— > —	1 > 1.500
Ισρανία	2 > 200	— > —	2 > 200
Σουηδία	— > —	7 > 26.400	7 > 26.400

Σύνολον νέων ναυπηγήσεων α'. Ζημήσεις: 76 > 141.099

Καθελκύσεις

Χώρα	Ατμόπλοια	Μότορσιπς	Σύνολον
Αγγλία—Ιρλανδία	11 τ. 12.732	— τ.	11 τ. 12.732
Αγγλ. αποικίαι	2 > 2.975	2 > 580	4 > 3.555
Βέλγιον	— >	1 > 830	1 > 830
Δανία	2 > 4.605	5 > 6.150	7 > 10.755
Γαλλία	2 > 2.693	4 > 13.093	6 > 15.786
Γερμανία	— >	7 > 13.110	7 > 13.110
Ολλανδία	— >	3 > 11.535	3 < 11.535
Ιταλία	— >	1 > 121	1 > 121
Ισπανία	1 > 110	6 > 8.195	7 > 8.305
Νορβηγία	2 > 1.170	— >	2 > 1.170
Σουηδία	— >	2 > 12.800	2 > 12.800
Σύνολον	20 > 21.885	21 > 66.114	21 > 87.999

Λόν	20 > 24.885	31 > 66.414	51 >	91.299
Καθειλκύσθησαν ἐπίσης Ιστιοφόρα			4 >	1.434
Σύνολον καθειλκύσεων α'. Ζημένου			55 >	92.733

Εις τὴν Μεγ. Βρετανίαν καὶ Ἰρλανδίαν ἤρχονται κατὰ τὸ διαφεύγον τρίμηνον νέαν ναυπηγήσεις 33 πλοίων 77.306 τ. γκρός (συμπεριλαμβανομένων 5 ιστιοφόρων 1305 τόννων), δ' ὁ ἀριθμός αὐτῶν ὑπερβαίνει κατά 5.000 τόννους τὴν δῆλην κατὰ τὸ 1932 ἀρχαιότερην νέαν ἤρχασιν. Καθειλκυζόθεσιν ἀφ' ἑτέρου 13 πλοίων 13.942 τ. γκρός (συμπεριλαμβανομένων καὶ 2 ιστιοφόρων 210 τόννων), μὲν μετώπιν ἔναντι τῆς 31ης Δεκεμβρίου κατὰ 26.461 τόννους.

Εἰς τὰ λοιπὰ Κράτη ἤρχονται νέαν ναυπηγήσεις 43 πλοίων 63.793 τ. γκρός καὶ ἐσημειώθησαν καθελκύσεις 42 σκαφῶν 78.791 τόννων (συμπεριλαμβανομένων καὶ 2 ιστιοφόρων 1224 τόννων). Οἱ ἀριθμοὶ οὗτοι συγκρινόμενοι πρὸς τοὺς ἀντιστοίχους τῆς 31ης Διηρέου παρουσιάζουν μείωσιν διὰ μὲν τὰς νέας ναυπηγήσεις κατὰ 12.578 τόννους, διὰ δὲ τὰς καθελκύσεις κατὰ 93.597 τόννους γκρός.

### Τάνκερς καὶ μότορσιπς

Τὰ ὅπο ναυπηγήσαιν ἀνὰ τὸν Κέαριν τάνκερς κατὰ τὴν 31ην Μαρτίου ἄνηρχοντο εἰς 23 τόννων γκρός 169.690, ἀντιπροσωπεύοντα τὰ 23 οὐρανά ὅπο κατασκευὴν παγκοσμίου χωρητικότητος. Ἐξ αὐτῶν 4 τ. γκρός 16.760 είναι ἀτμοκίνητα καὶ 19 τ. γκρός 152.930 (ητοι: τὰ 90 οὐρανά τὸν ὅπο ναυπηγήσαις τάνκερς) είναι μότορσιπς. Κατὰ χώρας ναυπηγήσεων τὰ ἀνωτέρω τάνκερς κατανέμονται ὡς ἔχει:

Χώραι	Ατμοκίνητα	Μότορ-τάνκερς	Σύνολον
Αγγλ.-Ιρλ.	2 τ. 14.600	2 τ. 15.426	4 τ. 30.026
Δανία	— > —	1 > 8.500	1 > 8.500
Γερμανία	— > —	2 > 24.800	2 > 24.800
Ιταλία	— > —	3 > 34.152	3 > 34.152
Ισπανία	2 > 2.160	3 > 16.052	5 > 18.212
Σουηδία	— > —	8 > 54.000	8 > 54.000
Σύνολον :	4 > 16.760	19 > 152.930	23 > 169.690

Γενικῶς ἐκ τῆς ὅπο ναυπηγήσαις χωρητικότητος 232 σκαφῶν 740.944 τ. γκρός, τὰ μότορσιπς ἀντιπροσωπεύονται μὲν ἀπό 10.153 τόννους, ἥτοι 58.981 τ. διὰ τὴν Ἀγγλίαν-Ιρλανδίαν καὶ 351.172 τ. διὰ τὰ λοιπὰ κράτη. Οὕτω ἡ ἀνάλογία τῶν μότορσιπς είναι 55.3 οὐρανά ἔναντι τῶν ναυπηγουμένων ἀτμοπλοίων, μὲν ποσοτὸν συμμετοχῆς διὰ μὲν τὴν Ἀγγλίαν 23.4 οὐρανά ἔναντι 9.1 τοῦ δ'. Ζητήσου π. ἔ., διὰ δὲ τὰ λοιπὰ κράτη 71.9 οὐρανά 68.8 τῆς 31ης Διηρέου 1932. Ἀναλυτικάτερον, τὸ ποσοτόν τῶν ναυπηγουμένων μότορσιπς είναι διὰ τὴν Σουηδίαν 38.3 οὐρανά, διὰ τὴν Ισπανίαν 95.1, διὰ τὴν Γερμανίαν 95.1 διὰ τὴν Δανίαν 71.3 καὶ διὰ τὴν Ισπανίαν 93 οὐρανά.

### Μηχαναὶ καὶ μεγέθη πλοίων

"Οσον ἀφορᾷ τὰς μηχανὰς προώσεως ἀναφέρεται: εἰς τοὺς πίνακας τοῦ «Λεύδ Ρέτζιστερ», ὅτι: εὑρίσκονται: ὅπο κατασκευὴν ἡ ἀποποθετήθησαν ἐπὶ πλοίοιν κατὰ τὸ πρῶτον ναυπηγικὸν τρίμηνον τρ. ἔτους 96 ἀπομηχαναὶ συνολικῆς δυνάμεως 503.178 ἵππων, ἐκ τῶν διποίων αἱ 90 δυνάμεως 90.433 ἵππων ἦσαν παλινδρομικαὶ καὶ αἱ ὄποδοι: 16 δυνάμεως 412.745 ἵππων δέξιονος ἦσαν ἀποστροβῖλοι. Ἡ κατασκευὴ ἡ τοποθέτησις ἐπὶ πλοίον μηχανῶν ἐσωτερικῆς κακύστεως ἀνῆλθεν εἰς 206 δυνάμεως 381.059 ἵππων. Τοινοτέρω τὸ σύνολον τῶν μηχανῶν ἔφθασε τὰς 30? συνολικῆς δυνάμεως 884.237 ἵππων, ἔναντι 259 μηχανῶν 924.817 ἵππων τοῦ δ'. Ζητήσου π. ἔ.

Ως πρὸς τὰ μεγέθη τῶν ὅπο κατασκευὴν εἰς δύο τὰ κράτη 225 ἀτμοπλοίοιν καὶ μότορσιπς (ἐξαιρουμένων 7 ιστιοφόρων) κατανέμονται ταῦτα ὡς

διάπολουθος πίνακας διεκνύεις κατὰ τόννους γκρός καὶ ἐν συγκρίσει μὲ τὸ προγνέστερον δ' ζητήσου π. ἔ. καθόδης καὶ μὲ τὸ ἀντίστοιχον α'. Ζητήσου τοῦ 1932.

ΜΕΓΕΘΗ	α' Ζητήσου	δ' Ζητήσου π. ἔ.	α' Ζητήσου π. ἔ.
	'Α)π Μ)ς	'Α)π Μ)ς	'Α)π Μ)ς
"Εως 2000 τ.	48	86	72
2— 5999 τ.	30	19	10
6— 9999 τ.	2	30	28
10—19999 τ.	—	7	10
20—29999 τ.	—	—	1
30—39999 τ.	1	—	—
"Ανω40000 τ.	2	—	4
Σύνολον :	83	142	120
		78	134
		120	120

Τὸ ἄνω τῶν 30.000 τ. σηματεύμενον ὑπὸ κατασκευὴν ἀτμόπλοιον είναι τὸ Ἀμερικανικὸν «Washington», τὰ δέ δύο ἄνω τῶν 40.000 τ. είναι τὸ Γαλλικὸν «Normandie» 68.000 τ. γκρός καὶ τὸ «Cunarder» τῶν 73.000 τόννων, ἐπὶ τοῦ διποίου δμῶν ἔχει ἀνασταλῆ ἡ ἕργασία ἀπὸ ἑνὸς καὶ ἡμίσεως ἔτους. Πέρισσος κατὰ τὴν ἰδίαν ἐποχὴν ἔτελον ὑπὸ κατασκευὴν 4 ἀτμόπλοιοι ἀνω τῶν 40.000 τόννων, ἐκ τῶν διποίων δμῶν τὰ δύο, ἥτοι, τὰ Ἰταλικὰ «Rex» καὶ «Conte di Savoia» ἀποκερατωθέντα ἐν τῷ μεταξύ τελοῦν ἀπὸ τινῶν μηνῶν ἐν ὑπηρεσίᾳ.

### Διεθνὲς γραφεῖον Εύρεσιτεχνιῶν

#### Γνωστοποίησις

Φέρομεν εἰς γνῶσιν πανιδὸς ἐνδιαφερομένου διτὶ τὸ ὅπ' ἀριθ. 280 Διπλῶμα Εύρεσιτεχνίας τῆς 30 Μαρτίου 1922 περὶ «Ηλεκτρικοῦ ὑποβρυχίου δρομομέτρου», (πρὸς ἔνδειξιν καὶ καταγραφὴν τῆς ταχύτητος καὶ τῆς ἀποστάσεως τῆς διανυομένης ὑπὸ τῶν πλοίων), καὶ περὶ κατατεθέν ἀρχικῶς ἐπ' δόνυματι τοῦ κ. B. Chernikeeff, Ρώσου πολίτου, κατοίκου Λονδίνου, δέν ἀνήκει σήμερον εἰς τὴν ἀποκλειστικὴν κυριότηταν αὐτοῦ, διότι διὰ τοῦ ἀπὸ 10 'Οκτωβρίου 1922 συνταχθέντος ἐν Λονδίνῳ Συμφωνητικοῦ, ἀνεγνωρίσθη ὡς συγκύριος τῆς σχετικῆς ἐφεύρεσεως κατ' ἴσον μερίδιον ὁ W. P. Amprenoff, Ρώσος πολίτης, κατοίκος Λονδίνου, δοτίς ἀνέλαβε ἔκτοτε καὶ τὴν Διεύθυνσιν τῆς συσταθείσης 'Εταιρείας ὑπὸ τὴν ἐπωνυμίαν «The Electric Submerged Log Co», εἰς τὰ κεφάλαια τῆς δόσιας περιλαμβάνεται καὶ τὸ ἀνωτέρω ἑλληνικὸν Δίπλωμα ὑπ. ἀριθ. 280.

"Ἐπίσης γνωστοποιούμενην διτὶ κατόπιν ἀγωγῆς, τὰ Δικαστήρια τοῦ Λονδίνου διώρισαν εἰδικὸν προσωρινὸν διαχειριστὴν τῆς ὡς εἵληται ἐπωνυμίας, δοτίς καὶ εἰναι μόνος ἐκ τοῦ νόμου ἀρμόδιος καὶ ὑπεύθυνος διὰ πάσχων διάθεσιν καὶ μεταβιβάσιον τοῦ ἀνωτέρω Διπλῶματος Εύρεσιτεχνίας, γενομένην κατὰ τὸν χρόνον τῆς ἐκκρεμοδικίας.

"Ο κ. Π.Δ. Θεοδωρίδης, δικηγόρος, Σταδίου 4 (Μέγαρον Μετοχικοῦ) παρέχει πάσχων συμπληρωματικὴν πληροφορίαν εἰς τοὺς ἐνδιαφερομένους.

**ECONOMICAL Red Hand EFFICIENT**  
**ANTIFOULING** **COMPOSITION**  
**FOR SHIPS' BOTTOMS**  
**REGULARLY SPECIFIED by LEADING GREEK SHIOPWNERS**

THE RED HAND COMPOSITION CO  
 48 FENCHURCH STREET LONDON  
 CONTRACTORS TO THE BRITISH ADMIRALTY

AGENTS FOR GREECE: THE SHIPPING  
 CHARTERING & FORWARDING CO.S.A.  
 OMIROU 16 PIRAEUS

## ΤΑ ΚΕΦΑΛΑΙΩΔΗ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΑ ΖΗΤΗΜΑΤΑ ΤΟΥ Ε.Ν.

## Ο ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

(Συνέχεια ἐκ τοῦ προηγουμένου)

## Κεφάλαιον Βον.—Πλήρωμα σκάφους.

"Αρθρον 8ον.—Προστάμενος

1.—Προστάμενος τοῦ σκάφους καὶ τοῦ πληρώματος τούτου εἶναι ὁ Αος Ἀξιωματικός.

2.—Ο Αος Ἀξιωματικός ἔχει: καθῆκον γὰρ ἐκτελῇ τὰς ἐντολὰς τοῦ πλοιάρχου τὰς ἀφορώσας εἰς τὸ σκάφος καὶ τὴν ὑπηρεσίαν τῶν προσώπων τοῦ πληρώματος τούτου καὶ γὰρ διεξάγῃ τὰς εἰς αὐτὸν, ὡς ναυτίλον Ἀξιωματικὸν, ἀναγομένας ἐργασίας.

Ο Αος Ἀξιωματικός ἔχει: καθῆκον καὶ εἰναι ἀρμόδιος γὰρ διευθύνη αὐτοπροσώπως τὴν ὑπηρεσίαν τοῦ σκάφους καὶ γ' ἀπευθύνη οἰκοδήποτε καταλλήλους ὑπηρεσιακὰς παραγγελίας, δῆγίας, συστάσεις ἢ ἐπιπλήξεις θεωρεῖ ἀναγκαῖας πρὸς οἰονδήποτε ὅπερ τὴν ἀρμοδιότητά του πρόσωπον.

Ἐχει: ώσπερ ταῦτας καθῆκον γὰρ τηρῇ τὸν πλοιάρχον ταχτικῶς ἐνήμερον περὶ παντὸς ἀφορῶντος εἰς τὸ σκάφος ἢ τὸ πληρώμα τούτου, γ' ἀνακοινοῖ εἰς αὐτὸν μετὰ πάσης ἀκριβείας οἰανδήποτε ζητουμένην ὑπηρεσιακὴν πληροφορίαν ἢ στοιχείον καὶ γ' ἀκολουθῇ τὰς παραγγελίας αὐτοῦ τὰς ἀφορώσας εἰς τὴν ἀσφάλειαν, τάξιν, ὑγειεινὴν, καθαριότητα καὶ τὸν εὐτερπισμὸν τοῦ σκάφους, τὴν ἐπάνδρωσιν τούτου, τὸν ἐρματισμὸν ἢ κούφωσιν, τὰς φορτώσεις ἢ ἐκφορτώσεις, τὰς ἐν δρμῷ μετακινήσεις καὶ τὴν μετὰ τῆς ἔηρας ἢ ἀλλων πλοίων ὡς ναυπηγημάτων ἐπικοινωνίαν τοῦ πλοίου, τὴν παραλαβὴν καὶ διαχείρισιν τοῦ ὄλικοῦ, τοῦ ποσίμου ὅδητος, τοῦ ὅδητος καθαριότητος, τὰς ἐργασίας συντηρήσεως, ἐπισκευῆς, ἐξαρτισμοῦ καὶ λειτουργίας ἐν γένει τοῦ σκάφους, τὰς φυλακάς, ἐπιφυλακάς, ὑπηρεσίαν φυλάκων καὶ λοιπὰς ἐργασίας τῆς ἀργίας, ἀναπτύξεις καὶ ἀδείας ἀποσύνας τῶν προσώπων τοῦ πληρώματος σκάφους, ὡς αὗται: καθορίζονται ὅπο τῶν διεκτάξεων τοῦ παρόντος Ὁρογνωμοῦ.

3.—Ἐάν ἐπὶ τοῦ πλοίου δὲν ὑπηρετῇ ιατρὸς Ἀξιωματικός, καθήκοντα τοιούτου δρεῖται γὰρ ἐκτελῇ ὁ Αος Ἀξιωματικός.

4.—Τὸν Αον Ἀξιωματικὸν ἀπόντα ἀναπληροῦ ὁ Βος Ἀξιωματικός, μεταξὺ δὲ πλειστῶν τοιούτων, ὃς ἐκ τῆς τελευταίας ναυτολογίας ἀρχαιότερος.

"Αρθρον 7ον.—Ναυτίλοις Ἀξιωματικοῖ

1.—Ἐκαστος ναυτίλος Ἀξιωματικὸς ἔχει: καθῆκον τὴν ἐκτέλεσιν πάσης ἐργασίας συγ.στώσης τὴν ὑπηρέτησιν καὶ τὴν ἐπιβλεψιν τῆς ὑπηρετήσεως τοῦ σκάφους ἐν γένει, εἰς ἀσφάλειαν, τάξιν, ὑγειεινὴν, καθαριότητα, συντηρήσιν, ἐπισκευῆν, ἐξαρτισμὸν, εὐτερπισμὸν καὶ λειτουργίαν γενικώτερον καὶ πάσης ἀλληλῆς ὑπηρεσίας ἀναγομένης εἰς τὴν ἐπαγγελματικὴν αὐτοῦ κατάρτισιν καὶ εἰδικότητα, ὡς ἀρμόδιως παραγγέλλεται: ἐκάστοτε.

2.—Ἐάν ἐπὶ τοῦ πλοίου δὲν ὑπηρετῇ οἰκονομικὸς Ἀξιωματικός, καθήκοντα τοιούτου δρεῖται γὰρ ἐκτελῇ ὁ ἀρμόδιος πρὸς τοῦ παραγγελλόμενος ναυτίλος Ἀξιωματικός.

"Αρθρον 8ον.—Ιατρὸς Ἀξιωματικὸς

Ο ιατρὸς Ἀξιωματικὸς ἔχει: καθῆκον τὴν ἐν παγτὶ χρόνῳ παροχὴν τῆς ἐπαγγελματικῆς αὐτοῦ ἀντιλήψεως πρὸς τοὺς ἐπιβλήστας, τὴν ἐξέτασιν τῶν ἀρμόδιων παραπεμπομένων αὐτῷ ὃς ἀσθενῶν προσώπων τοῦ πληρώματος καὶ τῶν ὡς τοιούτων παρουσιαζομένων ἢ ἐπικαλουμένων αὐτὸν ἐπιβατῶν, τὴν χορήγησιν τῶν καταλλήλων φαρμάκων καὶ τὴν παραγγελίαν τῆς καταλλήλου διαιτῆς πρὸς τούτους, πρὸς δὲ τὴν ἐκτέλεσιν πάσης ὑγειονομικῆς ἐργασίας καὶ πάσης ἀλληλῆς ὑπηρεσίας ἀναγομένης εἰς τὴν ἐπαγγελματικὴν αὐτοῦ κατάρτισιν καὶ εἰδικότητα, ὡς ἀρμόδιως παραγγέλλεται: ἐκάστοτε.

Ὦς ὑπόλογος, εἰδικώτερον, ὁ ιατρὸς ἔχει: καθῆκον τὴν διεύθυνσιν καὶ ἐπιβλεψιν τῶν ιδιαιτέρων ἐπαγγελματικῶν καθηκόντων τῶν ἀρχιγονομούμων καὶ νοσοκόμων, τὴν ἐπιμελή καὶ συνετὴν δι-

## ΕΙΔΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ ΤΟΥ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ κ. I. ΦΑΦΟΥΤΑΚΗ

αγείρισιν τοῦ ὑγιειονομικοῦ ὄλικοῦ ἐν γένει, τὴν τήρησιν τῶν οἰκείων βιβλίων, τὸν εὐτερπισμὸν καὶ τὴν συντηρήσιν καὶ καθαριότητα τοῦ ιατρείου, φαρμακείου, χειρουργείου καὶ νοσοκομείου, τὴν τακτικὴν ἐπιθεώρησιν τῶν δεξιαρχευμάτων ποσίμου ὅδατος, τῶν τροφικοθηκῶν, μαγειρείων, ζαχαροπλαστείων, ἀρτοποσίεων, κυλικείων, σφραγείων, πλυντηρίων καὶ τῶν διαμερισμάτων ἐνδιατήσεως τοῦ πληρώματος καὶ τῶν ἐπιβατῶν ὡς ἀρμόδιως παραγγέλλεται: ἐκάστοτε.

"Αρθρον 9ον.—Οἰκονομικοὶ Ἀξιωματικοί

Ἐκαστος οἰκονομικὸς ἀξιωματικὸς ἔχει: καθῆκον τὸν ἔλεγχον τῶν εἰσιτηρίων καὶ φορτωτικῶν, τὴν κατανομὴν τῶν ἐπιβατῶν εἰς τὰς οἰκείας θέσεις ἐνδιατήσεως, τὴν παραλαβὴν καὶ παράδοσιν ἐμπορευμάτων καὶ τὴν κανονικήν καὶ ἀσφαλῆ διεύθυνσιν τούτων πρὸς δὲ τὴν ἐκτέλεσιν πάσης ταμειακῆς λογιστικῆς ἢ γραφικῆς καὶ πάσης ἀλληλῆς ὑπηρεσίας ἐνδιατήσεως τῶν ιατρών κατάρτισιν καὶ εἰδικότητα, ὡς ἀρμόδιως παραγγέλλεται: ἐκάστοτε.

Ο ὑπόλογος οἰκονομικὸς εἰδικώτερον ἔχει: καθῆκον τὴν διεύθυνσιν καὶ ἐπιβλεψιν τῶν ιδιαιτέρων ἐπαγγελματικῶν καθηκόντων τῶν βιοθηθῶν οἰκονομικῶν, τῶν δοκίμων οἰκονομικῶν καὶ τῶν προσώπων βιοθηθικῶν ὑπηρεσιῶν, ἐξαιρέσεις ἀρχιγονομούμων καὶ νοσοκόμων, τὴν ἐπιμελή καὶ συνετὴν διαχείρισιν τοῦ χρηματικοῦ καὶ τοῦ ὄλικοῦ, τὴν τήρησιν τῶν οἰκείων βιβλίων, τὴν παραλαβὴν καὶ παράδοσιν χρηματοδεμάτων τοῦ ταχυδρομείου, τὸν εὐτερπισμὸν καὶ τὴν συντηρήσιν καὶ καθαριότητα τοῦ φροντιστηρίου, τῶν διαμερισμάτων ἐργασίας, τῶν προσώπων βιοθηθικῶν ὑπηρεσιῶν καὶ τῶν διαμερισμάτων ἐνδιατήσεως τῶν Ἐπιβατῶν, ὡς ἀρμόδιως παραγγέλλεται: ἐκάστοτε.

"Αρθρον 10ον.—Τηλεγραφηταὶ Ἀξιωματικοί

Ἐκαστος τηλεγραφητὴς ἀξιωματικὸς ἔχει: καθῆκον τὴν αὐτηράν τήρησιν τοῦ ἀπορρήτου τῆς διὰ τοῦ ἀσυρμάτου ἀνταποκρίσεως, τὴν ταχείαν ἐπίδοσιν εἰς χειρας τοῦ Πλοιάρχου πάσης εἰσερχομένης ἀνταποκρίσεως καὶ τὴν ταχείαν ἐκπομπὴν πάσης ἐξερχομένης τοιαύτης, μετ' ἔγκρισιν τοῦ Πλοιάρχου πάντοτε καὶ ἐπὶ τὴν κεκανονισμένην πληρωμὴν ἐκ μέρους τοῦ ἀποστολέως προσώπου τοῦ Πληρώματος ἢ Ἐπιβάτου, τὸν εὐτερπισμὸν, τὴν συντήρησιν, ἐπισκευήν, καθαριότητα καὶ κανονικήν λειτουργίαν τοῦ σταθμοῦ ἀσυρμάτου, τὴν ἐκτέλεσιν τῶν διὰ σημειῶν τοῦ Διεθνοῦς Κώδικος Σημάτων, ἢ χειροσικήν των σηματῶν ἢ φανοῦ Μόρος σημάνσεων, τὴν ἐπιμέλειαν τῆς συντηρήσεως, ἐπισκευῆς καὶ κανονικῆς λειτουργίας τῶν ἡλεκτρικῶν ἐγκαταστάσεων τοῦ σκάφους, πρὸς δὲ τὴν ἐκτέλεσιν πάσης γραφικῆς ἐργασίας καὶ πάσης ἀλληλῆς ὑπηρεσίας ἀναγομένης εἰς τὴν ἐπαγγελματικὴν αὐτοῦ κατάρτισιν καὶ εἰδικότητα, ὡς ἀρμόδιως παραγγέλλεται: ἐκάστοτε.

Ο ὑπόλογος τηλεγραφητὴς εἰδικώτερον, ἔχει: καθῆκον τὴν διεύθυνσιν καὶ ἐπιβλεψιν τῶν ιδιαιτέρων ἐπαγγελματικῶν καθηκόντων τῶν βιοθηθῶν τηλεγραφητῶν καὶ τῶν δοκίμων τηλεγραφητῶν, τὴν ἐπιμελή καὶ συνετὴν διαχείρισιν τοῦ ὄλικοῦ καὶ τὴν τήρησιν τῶν οἰκείων βιβλίων, ὡς ἀρμόδιως παραγγέλλεται: ἐκάστοτε.

"Αρθρον 11ον.—Κατώτερον πλήρωμα

1.—Ἐκαστον πρόσωπον τοῦ κατωτέρου πληρώματος σκάφους ἔχει: καθῆκον τὴν ἐπιμελή ἐκτέλεσιν τῶν ἀρμόδιων παραγγελλομένων αὐτῷ ἐπαγγελματικῶν καθηκόντων τῆς ιδίας εἰδικότητος ἢ εἰδικοτήτων καὶ πάσης ἐργασίας συνιστώσης τὴν ὑπηρέτησιν τοῦ σκάφους εἰς ἀσφάλειαν, τάξιν, ὑγειεινὴν, καθαριότητα, συντηρήσιν, ἐπισκευήν, ἐξαρτισμὸν, εὐτερπισμὸν καὶ λειτουργίαν ἐν γένει.

2.—Ἐκαστον τῶν προσώπων διογκητικῶν ὑπηρεσιῶν εἰδικώτερον, δρεῖται προσθέτως γὰρ ἐπισφέρει τὰς ὑπηρεσίας αὐτοῦ πρὸς νοσηλείαν, περιθαλψιν, φυχαγωγίαν καὶ ὑπηρέτησιν τῶν ἐπιδι-

νόντων καὶ τῶν ἐνδιαιτημάτων αὐτῶν, ὡς ἀρμοδίως παραγγέλλεται.

### Κεφάλαιον Γον.—Πλήρωμα μηχανῆς

"Αρθρον 12ον.—Προϊστάμενος

1.—Προϊστάμενος τῆς μηχανῆς καὶ τοῦ πληρώματος ταύτης είναι ὁ Α'. μηχανικός.

2.—Ο Αος μηχανικός ἔχει καθήκον νὰ ἐκτελῇ τὰς ἐντολάς του πλοιάρχου τὰς ἀφορώσας εἰς τὴν μηχανήν καὶ τὴν ὑπηρεσίαν τῶν προσώπων του πληρώματος ταύτης καὶ νὰ διεξάγῃ τὰς εἰς αὐτὸν, ὡς μηχανικὸν ἀξιωματικὸν, ἀναγομένας ἔργασίας.

Ο Αος μηχανικός ἔχει καθήκον καὶ εἶναι ἀρμοδίος γὰρ διευθύνη αὐτοπροσώπως τὴν ὑπηρεσίαν τῆς μηχανῆς καὶ ν' ἀπευθύνῃ οἰκεῖη ποτε καταλλήλους ὑπηρεσιακάς παραγγελίας, διδηγίας, συστάσεις ἢ ἐπιπλήγξεις θεωρεῖ ἀναγκαίας πρὸς οἰονδήποτε ὅπο τὴν ἀρμοδιότητά του πρόσωπον.

"Ἔχει διατάσσεις καθήκον νὰ τηρῇ τὸν πλοίαρχον τακτικῶς ἐνήμερον περὶ παντὸς ἀφορώντος εἰς τὴν μηχανήν ἢ τὸ πληρώμα ταύτης, γ' ἀναγκοῖοι εἰς αὐτὸν μετὰ πάσης ἀκριβείας οἰανδήποτε ζητουμένην ὑπηρεσιακὴν πληροφορίαν ἢ στοχείον καὶ ν' ἀκολουθῇ τὰς παραγγελίας αὐτοῦ τὰς ἀφορώσας εἰς τὴν ἀσφάλειαν, τάξιν, διγεινήν, καθαριότητα καὶ τὸν εὐτρεπισμὸν τῆς μηχανῆς, τὴν ἐπάνδρωσιν ταύτης, τὸν εἰς καύσιμον ὅλην ἐφεδιασμόν καὶ τὴν κίνησιν καὶ ταχύτητα τοῦ πλοίου, τὴν παραλαβὴν καὶ διαχείρισιν τοῦ διλικοῦ, τοῦ ὄπιστος ἀτμολεβήτων ἢ καὶ τοῦ τῆς καθαριότητος, τὰς ἐργασίας συντηρήσεως, ἐπισκευῆς, ἐξαρτισμοῦ καὶ λειτουργίας ἐν γένει τῆς μηχανῆς, τὰς φυλακάς, ἐπιφυλακάς, διητηρεύσεων φυλάκων καὶ λοιπὰς ἐργασίας, τὰς ἀργίας, ἀναπούσεις καὶ ἀδείας ἀπουσίας τῶν προσώπων του πληρώματος μηχανῆς, ὡς αὐταὶ καθορίζονται: ὅπο τῶν διατάξεων τοῦ παρόντος Ὁργανισμοῦ.

3.—Τὸν Αον μηχανικὸν ἀπόντα ἀναπληροῖ ὁ Βος μηχανικός, μεταξὺ δὲ πλειόνων τοιούτων, ὁ ὡς ἐκ τῆς τελευταίας ναυτολογίας ἀρχαιότερος.

"Αρθρον 13ον.—Μηχανικοὶ ἀξιωματικοὶ

"Εκαστος μηχανικός ἀξιωματικός ἔχει καθήκον τὴν ἐκτέλεσιν πάσης ἐργασίας συνιστώσης τὴν ὑπηρέτησιν καὶ τὴν ἐπίδειξιν τῆς ὑπηρετήσεως τῆς μηχανῆς ἐν γένει, εἰς ἀσφάλειαν, τάξιν, διγεινήν, καθαριότητα, συντηρήσιν, ἐπισκευῆν, ἐξαρτισμόν, εὐτρεπισμὸν καὶ λειτουργίαν γενικώτερον καὶ πάσης ἀλλης ὑπηρεσίας ἀναγομένης εἰς τὴν ἐπαγγελματικὴν αὐτοῦ κατάρτιον καὶ εἰδικότητα ὡς ἀρμοδίως παραγγέλλεται ἔκαστοτε.

"Αρθρον 14ον.—Κατωτέρων πλήρωμα

"Εκαστον πρόσωπον του κατωτέρου πληρώματος μηχανῆς ἔχει καθήκον τὴν ἐπιμελή ἐκτέλεσιν τῶν ἀρμοδίων παραγγέλλομένων αὐτῷ ἐπαγγελματικῶν καθηγόντων τῆς ιδίας εἰδικότητος ἢ εἰδικότητων καὶ πάσης ἐργασίας συνιστώσης τὴν ὑπηρέτησιν τῆς μηχανῆς εἰς ἀσφάλειαν, τάξιν, διγεινήν, καθαριότητα, συντηρήσιν, ἐπισκευῆν, ἐξαρτισμόν, εὐτρεπισμὸν καὶ λειτουργίαν ἐν γένει.

### Κεφάλαιον Δον

#### Γενικαὶ διατάξεις τῆς ἐσωτερικῆς ὑπηρεσίας

"Αρθρον 15ον.—Χερόνος τοῦ πλοίου

1.—Ο ἔνιατος χρόνος του πλοίου, συμφώνως τῷ ὅποιῳ διεξάγεται: ἢ ἐν αὐτῷ ὑπηρεσία ἐν γένει εἰγεῖ, ἐν δρμῷ μὲν ὁ συμβατικός πολιτικὸς χρόνος, ἐν πλῷ δὲ ὁ ἀλγηθῆ τοπικὸς χρόνος.

Ο ἀκριβῆς χρόνος ἐκάστης τῶν εἰς τοὺς κατὰ τὰ ἀρθρὰ 32 καὶ 37 πίνακας ὑπηρεσίας διαλκυρνομένων κινήσεων σημαίνεται: πάντοτε διὰ καταλλήλου μέσου, ὡς εἰδικότερον ἀρμοδίως ὀρίζεται.

2.—Κατὰ τὰς κινήσεις του πληρώματος, τοὺς κινδύνους, τοὺς χειρισμοὺς καὶ τὰ γυμνάσια, περὶ ὃν τὰ ἀρθρὰ 16, 17, 18 καὶ 20, δύναται: νὰ παραγγέλλεται ἀρμοδίως ἢ ἀκύρωσις ἢ ἀναστολὴ πάσης συμπιπτούσης ὑμάντεως καὶ κινήσεως.

"Αρθρον 16ον.—Κλήσεις πληρώματος

'Οσάκις, πρὸς ἀνάθεσιν ὑπηρεσίας, ἢ διανομὴν ἐργασίας ἢ διγεινομικῆς ἐπιθεώρησιν, ἢ ἀλληγορίας, παραγγέλλεται ἀρμοδίως αὐτῆς του πληρώματος ἢ μέρους τούτου, ἢ ὀρισμένου προσώπου, ἔκαστον οὕτω καλούμενον πρόσωπον του πληρώματος ἔχει

καθήκον νὰ προσέρχεται ὅπου καὶ διποτες ἕκαστοτε ἀρμοδίως δρίζεται.

"Αρθρον 17ον.—Κίνδυνοι

1.—Ως κίνδυνοι τεκμαίρονται αἱ περιπτώσεις ἐγκαταλείψεως τοῦ Πλοίου παροχῆς βίσηθείας πρὸς πλοίον ἢ ἀνθρωπον κιγδυνεύοντα, πυρκαϊδές, διαρροής, δύμχλης, συγκρούσεως, προσκρήσεως, ἀπωλείας ἢ ἀποκοπῆς μέσου ἀγκυροθολίας, προσδέσεως ἢ ρυμουλκήσεως, ζημιῶν ἐπὶ τοῦ σκάφους ἢ ἐν τῇ μηχανῇ καὶ πᾶσα ἀλληγορίας εἰς τὴν κρίσιν τοῦ Πλοίαρχου δύνανται νὰ θέσῃ ἐν κιγδύῳ τὴν ἀσφάλειαν ἢ τάξιν του Πλοίου, τῶν ἐπιβιβάντων ἢ τοῦ φορτίου.

2.—Κατὰ πᾶσαν τις αὐτήν περίπτωσιν, ἔκαστον πρόσωπον του πληρώματος ἔχει καθήκον νὰ ἐκτελῇ πᾶσαν ἀρμοδίως παραγγελλομένην ὑπηρεσίαν.

"Αρθρον 18ον.—Χειρισμοὶ

1.—Κατὰ πάντα ἀπόπλουν ἢ κατάπλουν καὶ κατὰ πᾶσαν μεθόρμησιν του πλοίου καθ' ὃν δὲ Πλοίαρχος κυδεργᾷ τοῦτο αὐτοπροσώπως, τὰ πρόσωπα του πληρώματος δρίζονται εἰς τὰς Ἑζής οἰκείες θέσεις.

α') ἐπὶ τοῦ σκάφους: "Ο Λος Ἀξιωματικός, παρὰ τὸν Πλοίαρχον ἐὰν οἱ νυκτίλοις ἀξιωματικοὶ εἰναι πλειότεροι τῶν τριῶν, ἀλλως δὲ ἐπὶ τῶν ἀγκυρῶν. "Ο Βος Ἀξιωματικός, ἐπὶ τῶν ἀγκυρῶν, ἢ δὲ ἀλλως ἐπὶ τῶν πρωμηνησίων, τὰ λοιπὰ πρόσωπα του πληρώματος σκάφους, εἰς ἃς θέσεις παραγγέλλονται ἀρμοδίως.

β') ἐν τῇ μηχανῇ: "Ο Αος Μηχανικός, ἐπὶ τοῦ χειρισμοῦ τῶν πρωσταῖκων μηχανῶν ἐὰν οἱ μηχανικοὶ ἀξιωματικοὶ εἰναι πλειότεροι τῶν τριῶν, ἀλλως δὲ ἐπὶ τῶν κινητηρίων. "Ο Βος Μηχανικός, ἐπὶ τῶν κινητηρίων ἐν πάσῃ περιπτώσει, τὰ λοιπὰ πρόσωπα του πληρώματος μηχανῆς, εἰς ἃς θέσεις παραγγέλλονται ἀρμοδίως.

Κατὰ πάντα ἀλλού χειρισμὸν του Πλοίου, ἔκαστον πρόσωπον του πληρώματος τάσσεται εἰς ἃς θέσεις ἀρμοδίως παραγγέλλεται.

2.—Κατὰ τοὺς χειρισμοὺς του Πλοίου, ἔκαστον πρόσωπον του Πληρώματος ἔχει καθήκον νὰ ἐκτελῇ πᾶσαν ἀρμοδίως διδομένην αὐτῷ ἐντολήν, εἰδικότερον δέ:

α') "Ο ἐπὶ τῶν ἀγκυρῶν ἀξιωματικὸς νὰ ἐκτελῇ, εὐθὺς ὡς παραγγέλλεται τὴν πόντισιν ἢ ἀπάρσιν ἀγκύρας, νὰ τηρῇ τὸν πλοίαρχον ἐνήμερον τῆς παρεάσεως, εἰσολκής ἢ ἐκτονώσεως τῶν ἀλλεσών, τοῦ ἀριθμοῦ ἐκάστου παρεομένου ἢ εἰσελκυμένου ἀμφιτος, τῆς ἀνασπάσεως, ἀναδύσεως καὶ ἐνοψιαλμίσεως ἢ μασχαλισμοῦ τῶν ἀγκυρῶν, τοῦ χειρισμοῦ τῶν μέσων προσδέσεως καὶ τοῦ ἀσφαλοῦς ἢ ἐπισφαλοῦς τῆς πρόσω πινήσεως ἢ στροφῆς του Πλοίου.

β') ὁ ἐπὶ τῶν πρωμηνησίων ἀξιωματικὸς νὰ ἐκτελῇ, εὐθὺς ὡς παραγγέλλεται, τὸν χειρισμὸν μέσου προσδέσεως ἢ ἴσχαδος καὶ νὰ τηρῇ τὸν Πλοίαρχον ἐνήμερον τῶν χειρισμῶν τούτων καὶ τοῦ ἀσφαλοῦς ἢ ἐπισφαλοῦς τῆς λειτουργίας τῶν ἐλίκων, τῆς ἀναποδίσεως ἢ τῆς στροφῆς του Πλοίου.

γ') ὁ Αος Μηχανικός νὰ ἐκτελῇ, εὐθὺς ὡς παραγγέλλεται, πᾶσαν κίνησην τῶν πρωσταῖκων μηχανῶν καὶ νὰ τηρῇ τὸν πλοίαρχον ἐνήμερον τῆς ἐκτέλεσις αὐτῆς, διὰ τοῦ πρὸς τοῦτο καταλλήλου μέσου, ἀπαξὲ ἔκαστοτε.

δ') ὁ πηδελιούσος νὰ ἐκτελῇ καὶ τηρῇ ἐπικριθῶς τὴν παραγγελλομένην αὐτῷ οἰκείωσιν ἢ πλεύσιν καὶ νὰ ἐπικνεψων ἀπεκτηνεῖσθαι πράξεις.

3.—Κατὰ τοὺς χειρισμούς του Πλοίου δύναται νὰ παραγγέλλεται: ἀρμοδίως ἀπόπλους πράξεις: πρωτάρων του κατωτέρου πληρώματος μηχανῆς πρὸς ἐγίσχυσιν τοῦ κατάπλους πληρώματος σκάφους, ἔξιρέσεις τῶν πρωστῶν τῆς διεξιχρέων παραγγελλομένης παραγγελλομένης σημαίνεται: πάντοτε διὰ καταλλήλου μέσου, ἀγαλόγως.

Πάντως ἀποστώμενον πρόσωπον του κατωτέρου πληρώματος μηχανῆς ἐπιθεώρησιν τοῦ ἀρμοδίως ἀπεκτηνεῖσθαι τοῦ Προϊσταμένου του σκάφους, ἐφ' ὅσου χρόνον διεκριῇ ἡ ἀπέταξις του αὐτῆς.

(Η συνέχεια εἰς τὸ ἐπόμενον)

### ΤΑ "ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ,, 1932

ΤΟΜΟΙ ΤΩΝ "ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ,, ΤΟΥ 1932, ΧΡΥΣΟΔΕΤΟΙ, ΠΩΛΟΥΝΤΑΙ ΕΙΣΤΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΜΑΣ ΑΝΤΙ ΔΡ. 250.

# Η τελευταία είκων τῶν ναύλων

Ποιά τις ἔκτασις ζητήσεως ἐσημειώθη κατά τὸ 150ήμερον εἰς τὰς ἑξ Ἀργεντινῆς φορτώσεις, ἀρκετά ἀνακουφιστική διὰ τὴν ἀπαλλαγὴν τῆς κυριωτέρας ταύτης ὄγορδες ἐκ τοῦ δύκου τῶν ἐτοίμων πλοίων. Κυριώτερος παράγων τῆς τοιαύτης φορτώσεως ὑπῆρχεν αἱ εἰς μεγάλην κλίμακα ἀγόραι γεννημάτων παρὰ τῶν Εὐρωπαϊκῶν χωρῶν καὶ ὁ σταθερὸς τόνος τῶν τιμῶν. Οἱ γαύλοι δι’ ἀμεσον φόρτωσιν ἡρχισαν φελτιούνειον, αἱ δὲ ναυλῶσεις ἐπεκτείνουσαν καὶ μέχρι τοῦ Ἰουνίου. Αἱ ναυλῶσεις ἐκ Μόντρεαλ καὶ Αντόρκαλιας ἐπρεσσήσαν εἰς τὴν ζητήσεως τοῦ Πλέιτ σημειούται ἥδη μὲ τιμᾶς φελτιούμενας ἔναντι τῶν πρὸ εἰκοσαπημέρουν.

Ἡ ἔγορδα τοῦ Πλέιτ ἐμφανίζεται διονέν καὶ σταθερωτέραν μορφήν, αἱ δὲ τιμαὶ τῶν ναύλων ἐσγειώσαν προσδευτικὴν φελτίωσιν, κυτόπιν τῆς ἀπορροφήσεως τοῦ διαθεσίμου καὶ προσφερομένου δι’ ἀμεσον φόρτωσιν τονόντα. Ἀπὸ τὸν ἀργοῦντα εἰς τοὺς λιμένας τοῦ Πλέιτ δύκον φορτηγῷ σκαφῷ, ἀπέμενον τὴν 29ην Ἀπριλίου ἀνακύλωτα 4 μονον σκάφῃ, τονίζεται δέ, διὰ τὸ ἔτοντας ζήτησις συνεχισθῆ, τότε ὑπάρχει βάσιμος ἀπλίκης διὰ μίαν αἰσθητὴν ἀνατίμησιν τῶν ναύλων. Εἶναι χαρακτηριστικὸν ἐτὶ ἐντὸς τοῦ 150ήμερου ἐναυλώθησαν ὑπὲρ τὰ πεντήκοντα φορτηγά, ἐκ τῶν ὅποιων τὰ 40 ἐκλείσθησαν κατὰ τὴν λήξειν ἔδομαδες. Αἱ τιμαὶ δείκνυνται ἀπὸ τὰς κατωτέρω ἀντὶ προσωπευτικὰς ναυλῶσεις:

Ἐκ Πλέιτ.— «Μίνα Ε. Τρικόλου» ἐκ Σάν Λορέντζο 6600 τ. δι’ ὠρισμένους λιμένας Ἀγγλίας 15),— ὀφίδην Ἀδριατικὴν 16),— ἐάν Βραΐλην 17),— ἀ. φ. «Ἀρχάγγελος» ἐκ Μπάχιας Μπλάγκας 7300 τ. δι’ ὠρισμένους λιμένας Ἀγγλίας 13),— Μάιου 5. «Ιω. Βάτης» ἀπὸ Νεκότσεα 7500 τ. δι’ Ἀγγλίαν—Κόντινεντ 15)— ἀ. φ. «Δεσνίδας Ζ. Καμπάνης» ἐκ Σάν Λορέντζο 6600 τ. δι’ Ἀγγλίαν—Κόντινεντ 15),— Μάιου 10—25. «Τσιροπινᾶς» ἐκ Σάν Λορέντζο 6200 τ. δι’ Ἀγγλίαν—Κόντινεντ 16)— σελ. ἀ. φ. «Νησεύς» ἐκ Μπάχιας Μπλάγκας 9.20) τ. δι’ Ἀμβέρσαν 13),— Ιουνίου 1—10. «Πηλεύς» ἐκ Σάν Λορέντζο 6800 τ. δι’ Ἀμβέρσαν 14),— ἀ. φ. «Ιω. Καρράς» ἐκ Βίλλας Κονστιτούσιον 6500 τ. διὰ Βόρ. Ισπανίαν 16),— ὀφίδην 2 λιμένας ἐκφροτώσεως 1)— ἔξτρα, ἐάν Ισπανικὴν Μεσσόγειον 17)— βάσις, ἐάν δύο λιμένας 9 πέννες ἔξτρα. Ἀτμόπλοιον (Ρεθ.—Κουλ.) ἐκ Μπάχιας Μπλάγκας 8800 τ. δι’ Ἀμβέρσαν 13),— Ιουνίου 1—10. Καὶ ἀτμόπλοιον (Ρεθ. Κουλ.) ἐκ Μπάχιας Μπλάγκας 9200 τ. δι’ Ἀμβέρσαν 13),— Ιουνίου.

Ἐκ τοῦ Δουνάβεως ἡ ἔργασια χαλαρὰ μὲ τιμᾶς 13) δι’ Ἀμέρσαν—Ρόττερνταμ, 13) Ἀμέρσργον, 14) 3 Ἀγγλίαν, 14) 9 ἔως 15) Δανίαν. Τὸ ἀτμόπλοιον «Νικοπλῆς» ἐκλείσθη ἐκ Δουνάβεως 6000 τ. γεννημάτων 10 ορο, δι’ Ἀμέρσαν—Ρόττερνταμ ἡ Ἀμετέρνταμ 13),— ὀφίδην φορτώσεως ἀπὸ Κωνστάντζαν—Βάργκυν ἡ Μπουργκάς 3) διλιγώτερον, Μάιου 1-10.

Αἱ ἐκ Μαύρης Θυλάσσης ἔξχωγατι περιωρισμέναι καὶ μὲ τιμᾶς ναύλων ἀρκετά χαλαράς. Ἐκλείσθησαν σκάφη τιγά διὰ μεταλλεύματα, γιανθρώπις καὶ ξυλεῖν μὲ τιμᾶς συμφώνως πρὸς τὰς ἀκολούθους ναυλῶσεις:

«Διαμάντω» ἐκ Νοσφωρίσικης 4600 κ.μ. ξυλεῖς διὰ Δυτ. Ιταλίαν 8)—, Μάιου. «Δημ. Ν. Ράλλιας» ἐκ Μαρικανουπόλεως 5500 τ. γαιανθράκων δι’ Ιταλίαν 7)—, Μάιου 5—15. «Ἐργονοῦλα» ἐκ Βατούμη, Σκούρτζης Μπαΐη καὶ Χερσόνης 2700 κ.μ. πριονισμένης ξυλείας δι’ Ιταλίαν 8) 6 καὶ 2800 κ.μ. ξυλείας διὰ χαρτοποιίαν 6) 9, μὲ 1) φορτωτικὰ διὰ τὴν πριονισμένην ξυλείαν καὶ 9 πέννας διὰ τὸ λοιπὸν φορτίον, φόρτωσις εἰς τριῶν λιμένων καὶ ἐάν ἐκφροτῶσιν δὲ λιμένας 3 πέννες ἔξτρα, Μάιου. «Κλεοπάτρα» ἐκ Μαρικανουπόλεως 6000 τ. γαιανθράκων διὰ Δυτ. Ιταλίαν 6) 9 ἐκ λιμένα, 7)— δύο λιμένας, ὀφίδην Ἀλγέριον ἡ Οράν 8),— ἀ. φ. «Μερόπη» ἐκ Ηλέτη ἡ Νικολάεψ 7000 τ. μεταλλεύματος διὰ Κόντινεντ, 9)— Μάιου. «Πολέμης» ἐκ Νοσφωρίσικης (πλήρες φορτίον ξυλείες) διὰ 3 λιμένας Ἀφρικῆς μέχρι Καζαριπλάγκας 9),— Μάιου. «Τώνης Χανδρῆς» ἐκ Μαρικανουπόλεως 5000 τ. γαιανθράκων, 10 ορο, διὰ Ρουέν 9)— Μάιου.

Οἱ γαύλοι διὰ μεταφορὰς γαιανθράκων ἔξ Ἀγγλίας ἡ Κόντινεντ, ἀμετάβλητοι. Ἐκλείσθησαν τὰ ἀπὸ π. «Θεομήτωρ» ἐκ Νοτ. Οὐαλλίας 6000 τ. διὰ Ροζάριο 9),— ἀ. φ. «Θεοσκέπαστη» ἐκ Ρόττερνταμ 5800 τ. διὰ Τεργίστην 6) 9, ἀ. φ. «Περ. Λ. Καμπάνης» ἐκ Οὐαλλίας 5200 τ. διὰ Βίλλαν Κονστιτούσιον 9),— ἀ. φ. Καὶ «Αννα Βούλγαρη» ἐκ Ρόττερνταμ 7000 τ. διὰ Μπουέγος Αὔρες 9)— ἀ. φ.

## ΤΑ ΝΑΥΛΩΘΕΝΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ

Αἱ κυριώτεραι γαυλώσεις Ἐλληνικῶν ἀπειλεῖται εἰς αἱ κάτωθι:

— 'Ἐκ Ρίβερ Πλέϊτ (Διὰ φορτία γεννημάτων)

«Κλεάνθης» ἐκ Σάν Λορέντζο 6000 τ. διὰ Χάβρην — "Αμιστερνταμ 14) 6, δέο λιμένας 15)—, τρεῖς 15) 3, ἀ. φ.

«Ανδριώτης» ἐκ Σάν Λορέντζο 6500 τ. διὰ Μπέργκεν — Στοκχόλμην Ρέιντεν (ἔξαιρεσι Δανίας) σελ. 16—μὲ 6 πέννας ἔξτρα δι’ ἐκαστον ἐπὶ πλέον λιμένα μέχρι τοιῶν τοιούτων, φόρτωσις 1—10 Μαΐου.

«Χρυσή» ἐκ Ροζάριο 6600 τ. δι’ ώρισμένους λιμένας Ἀγγλίας 14) 6, ὀφίδην Μπέργκεν — Λοντοντερρώ — Λουβλίνον (δύο λιμένας) σελ. 1)— ἔξτρα, ἀ. φ.

«Αναστ. Πατέρας» ἐκ Σάν Λορέντζο 5100 τ. δι’ ώρισμένους λιμένας Ἀγγλίας 14) 10) 1), ἐάν Πλένουθ καὶ Κάρδιφ 1)— ἔξτρα, ἀ. φ.

«Νόμφη» ἐκ Σάν Λορέντζο 6800 τ. δι’ Ἀγγλίαν—Χάβρην—Αμβέργον 14) 6, ὀφίδην δύο λιμένας Ἀγγλίας 1)— ἔξτρα, ἐάν βάσις φορτώσεως ἀπὸ Μπάχιαν Μπλάγκαν 13),— ἀ. φ.

«Δαναδός» ἐκ Σάν Λορέντζο 5800 τ. δι’ Ἀγγλίαν—Χάβρην—Αμβέργον 15)—, ὀφίδην Ελλάδα 16) 6 μὲ 6 πέννας ἔξτρα δι’ ἐκαστον ἐπὶ πλέον λιμένα μέχρι τεσσάρων τοιούτων, ἐάν Μπέργκεν—Στοκχόλμην 16), τρεῖς λιμένα μέχρι τεσσάρων τοιούτων, ἐάν Μπέργκεν—Στοκχόλμην 16), τρεῖς λιμένα μέχρι τεσσάρων τοιούτων, ἐάν Μαΐου 8—20.

«Ατμόπλοιον (Ρεθ.—Κουλ.) ἀπὸ Νερότορα καὶ Μπάχιαν Μπλάγκαν 8500 τ. δι’ Αμβέρσαν 13)—, Μάιου 1—15.

«Φραγκ. Β. Γουλανδρός» ἐκ Μπάχιας Μπλάγκας 8200 τ. δι’ Αμβέρσαν 12) 1) 2), ὀφίδην Ρόττερνταμ 12) 6, δύο λιμένας 13)—, ἀ. φ.

«Ατμόπλοιον (Ρεθ.—Κουλ.) ἐκ Σάν Λορέντζο 6300 τ. διὰ Μπέργκεν—Στοκχόλμην Ρέιντεν (ἔξαιρεσι Δανίας) σελ. 16) 3, μὲ 9 πέννας ἔξτρα δι’ ἐκαστον ἐπὶ πλέον λιμένα μέχρι τοιῶν τοιούτων, Μαΐου 10.

— 'Ἐκ λιμένων Μαύρης Θαλάσσης

«Ἀγγελική» ἐκ Μαριανουπόλεως 5500—6000 τ. γαιανθράκων διὰ Ρουέν 6), Μάιον.

— 'Ἐκ τοῦ Δουνάβεως

«Οօρος Παρνασσόδες» (Παναμαϊζόν) ἐκ Δουνάβεως 5800 τ. δι’ Αμβέρσαν—Ρόττερνταμ 13) 3, Αμβέρσαν—Αμβέργον 13) 9, ἀ. φ.

«Γεώργ. Μάντακας» ἐκ Δουνάβεως 4800 τ. δι’ Αμβέρσαν—Ρόττερνταμ 13) 3, Αμβέρσαν—Αμβέργον 13) 9, ἐάν Αγγλίαν 14) 3, ὀφίδην Μπέργκεν—Αίθους (ἔξαιρεσι Δανίας) 15) 3, ἀ. φ.

«Γεώργ. Πήττας» ἐκ Δουνάβεως 4800 τ. δι’ Αμβέρσαν—Ρόττερνταμ—Αίθους (ἔξαιρεσι Δανίας) 15) 3, ἀ. φ.

— 'Ἐξ Ἀγγλίας ἡ Κόντινεντ (Διὰ γαιανθράκων)

«Παντελῆς» ἐκ Ρόττερνταμ 6500 τ. διὰ Ρίον Ιανέτον 7) 9, ἀ. φ.

— 'Ἐκ παντοίων ἄλλων ἀγορῶν

«Φωτεινὴ Καρρᾶ» ἐκ Χάμπτον Ρόδης 6000 τ. γαιανθράκων διὰ Μοντερίδεο δολλάρ. 1.75, Μάιου 1—15.

«Κατίγω» ἐκ Σπαλάτου 4200 τ. τοιμέντον δι’ Λλεξάνδρειαν—Συρίαν 15 λιμέττας, fob, ἀ. φ.

«Ιάκωβος» ἐκ Βενετίας 3600 τ. ἀμιτονίας διὰ Πειραιά 20 λιμέττας, ἀ. φ.

«Αππανο» Νορμπη, ἐξ Ἀγίας Μαρίνας 2500 τ. μεταλλεύματος διὰ Garston 13),— Μάιου 5—15.

### ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

### ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ

## A. ΛΟΥΖΗΣ

23, ST MARY AXE,  
LONDON E.C. 3.

ΔΑΝΕΙΑ

TELEGR. ANGELLUSI, TEL. AVENUE 4098 ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

## A. LUSI

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ ΕΝ ΕΛΛΑΣΙ

## B. ΒΕΡΝΙΚΟΣ

27, ΜΕΓΑΡΟΝ ΚΑΡΑΠΤΑΝΟΥ  
ΑΘΗΝΑΙ

### ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ

### ΑΝΩΡΑΚΕΥΣΕΙΣ

## Πειραιϊκή ναυλαγορά

**Γεννήματα.**—Ούδεποτε ναύλωσις διὰ μεταφορὰν γεννημάτων ἐκλείσθη κατά τὸ διαχρέσαν δεκαπενθήμερον, σύτε δὲ καὶ ὑπάρχει: ζήτησις σκαρφών. "Οπως προσβλέπεται, ή ἀγορά τῆς Μαύρης Θαλάσσης δὲν πρόκειται: γ' ἀπασχολήσῃ χωρητικότητα διὰ σιτηρά πρὸ τῆς γένες ἐσοδεῖξε.

**Γαιάνθρακες.**—Ἐγκυλώθησαν ἐκ Μαριανουπόλεως ἀτμόπλοια 5500-6000 τ. δι: Ἰταλίαν 7)-καὶ ἀτμ. 6000 τ. παρὰ ποδὸς ἀγοραστῶν 6)9, δψ:δν Ὀράν 8)3, μὲ 2400 τ. ἐκφόρτωσιν 2)4. Τὸ δεῦχθὲν τὴν τελευταίαν ταῦτην μεταφορὰν ἀτμόπλοιον, τονίζεται: δι: πρόκειται, μετὰ τὴν ἐκφόρτωσίν του, νὰ παραδοθῇ εἰς Ἰταλίαν πρὸς διάλυσιν. Πληρουσιάσθη ἔξι ἀλλού ἐργασία διὰ 5000-5500 τ. διὰ Ρουέν μὲ φόρτωσιν 5-15 Μαΐου, λόγῳ δὲ τοῦ σημαιωθέντος συναγωνισμοῦ περὶ τὴν ἑξαφάλισιν τῆς διαταγῆς ταῦτης, ἐκλείσθη εἰς τὴν ἑξευτελιστικήν τιμὴν τῶν 9)-μὲ 1000 τ. ἐκφόρτωσιν. Μετὰ τὴν ναύλωσιν ταῦτην διεδόθη, δι: διὰ φόρτωσιν 1-15 Μαΐου ἐκλείσθη ἕτερον ἀτμόπλοιον παρὰ Ἐλλειπόν ναυλωτῶν, 5000 τ. παχύπιτον, εἰς τὰ σελ. 8)9 δι: Ρουέν καὶ 8)6 διὰ Ρόττερνταμ, μὲ 500 τ. ἐκφόρτωσιν καὶ μὲ φόρτωσιν ἐκ Μαριανουπόλεως. Ἐνὸς ἐκ Νικολάεφ ἢ Θεοδοσίας 3 πέννες διλγύτερον. Υπάρχει: ἡδημία διαταγῆς διὰ φόρτωσιν 20-30 Μαΐου ἐκ Μαριανουπόλεως διὰ Βορδὼ ἢ Λάζ Ροσέλλ, ζητεῖται δὲ ναῦλος 10)6 σελινίων.

**Συλεία.**—Ἐγκυλώθησαν ἀρκετὰ σκάφη πρὸς μεταφορὰν ξυλείας διαφόρων εἰδῶν, ἀλλὰ μὲ γαύλους ἑξευτελιστικούς, ὑπάρχουν δὲ καὶ ἔτερα: διαταγαὶ ἐκ λιμένων τῆς Μαύρης Θαλάσσης δι: Ἀλεξάνδρειαν, Ἰταλίαν καὶ Καζαρπλάγκαν.

"Εξ Ἀρχαγγέλου ἐκλείσθη ἀτμ. διὰ 1950 standards εἰς τὰ σελ. 41)6 δι: Ὀλλανδίαν, μὲ φόρτωσιν 15-25 Μαΐου, ὑπάρχουν δὲ ἀρκετὰ ἀκόμη διαταγαὶ εἰς Ἀρχαγγέλου καὶ Λένινγραδ διὰ Κόντινεγκ.

**Μεταλλεύματα.**—Ἐκλείσθη ἀτμ. 7500 τ. ἐκ Νικολάεφ διὰ Κόντινεγκ εἰς τὰ σελ. 9)3, ὑτάρχουν δὲ καὶ ἄλλαι: διαταγαὶ.

**ΔΟΥΝΑΒΙΣ.**—Ἐκλείσθησαν δλίγα ἀτμόπλοια διὰ Κόντινεγκ—Δανίαν, ἔξι κύτων δὲ ἔνα 3500 τ. ἐδέχθη διὰ Δανίαν ναῦλον 15)3. Πάντως ἐκ Δουνάβεως δὲν παρατηρεῖται: μεγάλη ἐργασία, ή δὲ δλίγη παρουσιαζομένη τοιαύτη καλύπτεται: ἀμέσως, λόγῳ τῆς πληθωρᾶς τῶν διαθεσίμων ἀτμοπλοίων, εἰς τιμὰς δὲ καὶ δρούς τῶν ναυλωτῶν.

## ΚΑΙ ΆΛΛΗ ΑΓΟΡΑ ΦΟΡΤΗΓΟΥ

"Ηγοράσθη παρ' Ἐλλήνων τὸ Ἀγγλικὸν φρεγηγὸν «Marlwood» τ. γκόδος 1988, φορτίου 3120 τ. καὶ ναυπηγήσεως 1906 (Νοέμβριον). Διαθέτει χώρον διὰ φορτίου εἰς χώμα 161.000 κ.π., καὶ διὰ μπλάνκερς 5310 κ.π., ἔχει ἔμφορτον βύθισμα 17.10 ποδῶν καὶ χρησιμοποιεῖ ἔργα ὕδατος 539 τόννους. Αἱ μηχαναὶ τοῦ εἰναι τρικλινούντος δυνάμεως 194 ὄνομ. ἵππων, φέρει δὲ 2 λεβηταὶ πιεσεως 170 λιβρῶν καὶ ἔνα βοηθητικὸν πιεσεως 70 λιβρῶν.

**W. KUNSTMANN,**  
**STETTIN AND SWinemünde**  
ΟΙΚΟΣ ΙΔΡΥΘΕΙΣ Τῷ 1870  
ΕΦΟΠΛΙΣΤΑΙ — ΑΠΟΣΤΟΛΑΙ  
ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ — ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΕΙΣ  
ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ ΡΥΜΟΥΛΚΩΝ  
ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΟΥ ΛΟΥΔ—Swinemunde  
Τηλεγραφήματα: Kunstmania, Stettin.  
ΚΩΔΙΚΕΣ

Scott's 1906, 1896, 1885, Watkins & Appendix, Seedienst.  
Boe. Telephones. Stettin 25601 (5 line). Swinemunde, 2036

## 'Ατυχήματα εἰς 'Ελληνικὰ πλοῖα

**«Ρίτα Χανδρῆ.** Κατέπλευσεν εἰς Μασσαλίαν μὲ ζημίαν εἰς τὰς μηχανάς, ητοι εἰχεν ἐπισκευασθῆ ὑπὸ τοῦ πληρώματος κατὰ τὴν προσέγγισιν τοῦ σκάφους εἰς τὴν Μεσογῆν. Ἐπίσης τὸ πλοῖον ἀπώλεσεν μίαν ἐκ τῶν ἀγκυρῶν του μετ' ἀρκετῆς ἀλύσεως κατὰ τὴν προσπάθειάν του ὅπως ἀποφύγη προσάραξιν. (Απρ. 12-17)

**«Άγιος Γεράσιμος.** Κατέπλευσεν εἰς Αδριανούπολην κατέπλευσεν εἰς Αδριανούπολην, ἵνα δὲ πλοιαρχος ἔδητησεν διδηγίας περὶ τῆς περιτέρω τούχης τοῦ φορτίου. (Απρ. 14)

**«Μάξ Βόλφ.** Κατὰ πληροφορίας ἐκ Μπουένος "Άρες τὸ ἄπ: «Μάξ Βόλφ» κατέπλευσεν ἐπειδὲ προσέκρουσεν εἰς τὴν εἰσοδον ἐνδές ντός καὶ ὑπόστη ἐλαφρὰ βλάβη εἰς τὸ ποδόστομον τῆς πρώτας. Ἐπισκευαστοί ἔστελλον. (Απρ. 14)

**«Πέτρος Νομικός.** Μετὰ τὴν κατάσθεσιν ἐν Πύλῳ τῆς ἐκραγείσης εἰς τὸ κύτος του Νο 4 πορκαλῆς, κατέπλευσεν εἰς Κορώνην, Μαθώνην, Καλάμικη, Γύθειον, Ναύπλιον ωλ., πρὸς ἐκσερτώσιν, μεθ' δὲ ἐδητησεν εἰς Πατέρα. Τὸ ἔκτον φορτίον του, προσερζέραντον δι' ἔννές ἐν δλιτ λιμένας, περιελάρθεντο 72.322 τάνκους, ἔξι ὁλ. 17.530 διὰ Καλαμάς. Εἳς αὐτῶν οἱ 500 σάκκοι ἀρέθησαν βεβλαρμένοι. (Απρ. 15)

**«Μαργαρίτης.** Κατέπλευσεν εἰς Αμερέσιον ἐκ Μπάχιας Μπλάχης μὲ πλήρες φορτίον γεννημάτων. Κατὰ τὸν πλεύν τὸ σκάφος συνήντησε αφορτήσαν τρικλινούντος τοῦ φορτίου τούς τοὺς θερμούς τοῦ περικοπούντος. (Απρ. 17)

**«Ανάστασις.** Τὸ Ἀγγλικὸν ἄπ: «Min» ἀναχωροῦν ἐκ Μπάρρου διὰ τὸ πέλαγος συνεκρούσθη μὲ τὸ ἄπ: «Ανάστασις», ἐνιθ τοῦτο ἐτέλει: ὑπὸ φόρτωσιν. Τὸ Ἐλληνικὸν ὑπέστη ζυμίκες τινάς εἰς τοὺς θερμούς ἀναρτήσας τῶν λέμβων του. (Απρ. 17)

**«Καλλόπητη.** Κατὰ τὴν ἀλλαγὴν τοῦ ἀγκυροθεσίου του εἰς τὸν λιμένα τοῦ Μπουένος "Άρες προσέκρουσεν ἐπὶ τῆς προκυμαίας εἰς τὴν ὅποιαν προύξηντος ζημίας Συγγρένως ὑπέστη βλάβην εἰς τὴν πρώτην καὶ ἡ «Καλλόπητη». (Απρ. 18)

**«Περράκης Λ. Καμπάνης.** Προσερχόμενον ἐκ Σάντα Φέ, μὲ γεννήματα, κατέπλευσεν εἰς τὴν Αμερέσιον. Κατὰ δήλωσιν τοῦ πλοιαρχού, διταν τὸ σκάφος ἐπεράτωσεν εἰς Σάντα Φέ τὴν φρέστωσιν του καὶ ἵπτοιμον πρές ἀπόπλουν, ἡναγκάσθη νὰ καθυστερήσῃ ἐπὶ τετραγύμνων, συνεπεία ζημίων εἰς ἕνα τὸν λειδίων του. (Απρ. 19)

**«Ειρήνη Σ. Εμπειρίκου.** Ολίγον μετὰ τὴν ἀναχωρησίαν του ἐκ Μπουένος "Άρες προσέκρουσεν εἰς τὸ χιλιόμετρον 7 τῆς Νετίου Διάρυγας καὶ εἰς θάσιν, ἵνα δέ τοῦτον ὑπάρχει 25.10' πόδες. Βερδύτερον ἀνατικύσθη. (Απρ. 21)

**«Κουλούρας—Ξένοφος.** Προσερχόμενον ἐκ Βοστώνης κατέπλευσεν εἰς τὴν Αμερέσιον μὲ φορτίον γεννημάτων. Κατὰ τὸν πλοῦν τοῦ σκάφους συνήντησε αφορτήσαν τρικλινούνταν εἰς τὸν Ατλαντικὸν θαλασσονό, ἰσχυραίσθη δὲ διαρροή εἰς τὸ «Ἄφτερ—πίκ» προσέθεσαν ἀπὸ χαλάρωσιν τῶν καρφώσων μερικῶν ἐλαφρώτων. Επίσης παρασυρθεῖσαν ἀπὸ ἔνα κόμια διλοιπορίας ἐπάνω εἰς ένα βρούδικον τοῦ πλοίου τραχυπάσθεις: ἐλαφρώς. (Απρ. 23)

## Τὸ μισδολόγιον τῆς 'Ακτοπλοίας

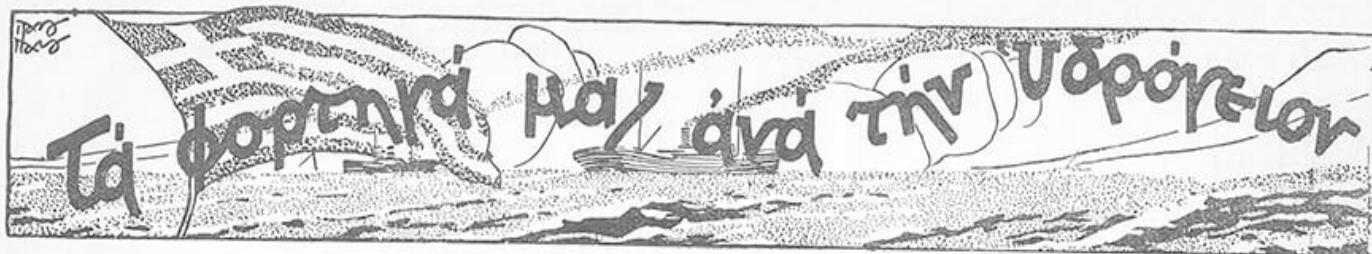
Κατόπιν ἔγκρισεν τὸ ὑπουργεῖον τῶν Ναυτικῶν καὶ Ἀλ. Χατζηκυράκου καὶ βάσει οχετικῆς γνωμοδοτήσεως τοῦ Σωματείου τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ, κατηγράσθη ὑπὸ τοῦ διευθυντεοῦ τῆς Εμπορικῆς Ναυτιλίας κ. Χρηστοφῆ τὸ νέον μισθολόγιον τῶν ἀξιωματικῶν καὶ κατωτέρων πληγρωρῶν τῆς ἐπιδικτυοῦ ναυτιλίας, διὰ τὸ διποίου αὐξάνονται: οἱ μισθοί των ὁδηγῶν:

Πλοιαρχος: Α' δραχ. 4.800, Β' δραχ. 3.800, Γ'. 3.000. Μηχανικοί: Α' δραχ. 4.750, Β' δραχ. 4.300, Γ' δραχ. 3.650. Οἰκεν. άξιομητικοί: Ζρ. 3.000, άσυρματισταί: Ζρ. 3.000, ναυτιληροί: δραχ. 2.200, άσυρματισταί: 2.500, λιπανταί: 2.300, θερμισταί: 2.300, ἀνθρακείς: 1.500, θαλαμηγός: Α' 900, Β' 800, Γ' 600, θαλαρηγός: μηχανικοί δραχ. 750.

"Επίσης διατέθησαν μισθοί τῶν μαχείσων α' κατηγορίας αὐξάνεται κατὰ 5 στοιχεῖα τῶν διεργώντων καὶ γ' κατηγορίας πλαρμάνει ὡς ἔχει. Τῶν δοκοθήν μαχείσων καὶ χυτροκαθαριστῶν πάσῃς κατηγορίας οἱ μισθοί αὐξάνονται: κατὰ 10 στοιχεῖα τῶν διεργώντων κατὰ 10 στοιχεῖα τῶν μισθούμενων μεταξύ των διεργώντων καὶ διεργώντων κατὰ 10 στοιχεῖα.

**"BUGSIER,  
REEDERFI-UND-BERGUNGS-AKTIENGESSELLSCHAFT  
HAMBURG - DANZIG - NEUFAHRWASSER  
TOWAGE-SALVAGE**

AGENT IN GREECE: PANOS D. SARANDIS  
SPYRAKI BUILDING - PHONE 40337 - TEL. SARAD. - PIRAEUS



ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	"Ετος Ναυπ.	Τόννοι γκρές	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Άγαμέμνων	«Μιχαλινός» Α.Ε	19	2120	Σειρήνες Κων/λιν 17 'Απρ. διά Νεάπολιν—Ταξιδέψαν
Άγιοι Βίκτορες	Κ. Καρούση	95	1550	άργει εις Ηπειρωτικό 30 'Απρ.
Άγιος Βλάστος	Γιώ. Χανδρή	07	3227	Σειρήνες Κρήτης 17 'Απρ. και Γιβραλτάρ 28 διά Ρουέν
Άγιος Γεώργιος	Ν. Νικολάου	11	4248	Έφθ. Καλλιάρι 10 'Απρ. και Ταξιδιώτικαν 20
Άγιος Γεώργιος	Α. Γ. Βλασσοπούλου	12	3283	Σειρήνες Γιβραλτάρ 13 'Απρ. διά Ρόττερνταμ, έφθ. 20
Άγιος Γεράσιμος	Στ. «Ιονία» Α.Ε.	98	3224	Έφθ. Άλσος 12 'Απρ.
Άγια Βαρθλάμος	Δ. Λουσθάνη—Μ. Φωκῆ	13	4572	Σειρήνες Κρήτης 17 'Απρ. διά Αριδέρον
Άγια Θαλασσινή	Δ. Κεράνη	11	3809	Έφθ. Ηπειρωτικό 22 'Απρ.
Άγια Μαρίνα	Στ. «Κάσσος»	12	4151	άνεγ. Σεύλλη 22 'Απρ. διά Κάρδιψ, έφθ. 25
Άγια Παρασκευή	Χρ. Βλάση	89	2041	άργει Λαζαρίον ἀπό 26 Φεβρ.
Άγιος Μάρκος	Άλεξανδρος Μαργκράνη	10	5165	άργει Ηπειρωτικό 23 Μαΐου 1932
Άγιος Μάρκος	Γ. Τριλίδη	19	4514	Σειρήνες Γιβραλτάρ 18 'Απρ. διά Ρόττερνταμ, έφθ. 25
Άγιος Σπυρίδων	Γ. Δακούτρος κλπ.	01	3779	άργει Ηπειρωτικό 7 'Ιαν. 1932
Άγγελική	Γ. Γεωργαντή	99	3231	Έφθ. Χίον 9 'Απρ.
Άγγελος Α.	Ε. Σκαρδελή	04	3667	Σειρήνες Ηπειρωτικό 14 'Απρ. και Γιβραλτάρ 23 διά Κοπεγχάγην
Άγγελης Καμπίτσης	Δ. Η. Καμπίτση	06	3016	άργει Ηπειρωτικό 29 Μαρτ.
Άδαμ. Γεωργαντής	Άδελφος Γεωργαντή	16	3814	Έφθ. Μπριντόλι 4 'Απρ. και άνεγ. 7 διά Χίον, έφθ. 11
Άδαμ. Ι. Πειθής	'ΑΟ. Ηεθή	08	4537	άνεγ. Άλεξανδρειαν 11'Απρ. και Γιβραλτάρ 21 διά Λήνο
Άδαμ. Κοραής	Κακαρόφους κλπ.	84	1324	άργει Χίον ἀπό 22 Δεκεμβρίου 1932.
Άδελφητης	Ι. Ν. Γουλανδρή	08	3882	Έφθ. Τεργέστην 18 'Απρ.
Άθανάσιος	Ν. Λουκαρδοπούλου	07	4295	άνεγ. Βανετίαν 19 'Απρ. διά 'Αργοστόλι, έφθ. 24
Αιμίλιος	Στεριώτη και Σία	98	3297	Έφθ. Μαρπολίν 13 'Απρ.
Άλνος	Α. Λούζη	10	3554	άργει Μασσαλίαν ἀπό 10 Φεβρ.
Άλοκος	Ν. Λύρα κ.λ.π.	02	3051	Έφθ. Γένοβαν 9 'Απρ. και άνεγ. 14, Οδεύαν 21 διά Βανετίαν
Άλις Γιώργης	Νομ. Σιγάλια	03	2098	Έφθ. Γαλάτος 9 'Απρ.(έφθ. 22 ή Ιταλίαν)
Άκροπολις	Βασ. Μπρούσου	13	4342	Σειρήνες Λάζ Πάλμας 24 'Απρ. διά Χίολλ
Άκτη	Στ. «Κάσσος» Α.Ε.	20	5663	εἰς River Blackwater 25 'Απρ.
Άλεκος	Ν. Κωτσάκη	06	4395	Έφθ. Γένοβαν 17 'Απρ. και Λιθόρνο 19
Άλεξανδρα	Π. Νευραπόντα	99	4028	Έπωληθη Ιταλούς πρόδις διάλυσιν
Άλικη	Στ. Λιβανού	17	5140	Έφθ. Θεσσαλίαν 8 'Απρ.
Άλκυον	Κα. Ε. Α. Αερού	95	2701	άργει Χίον ἀπό 26 Ιαν. 1932
Άλμα	Παπαδημητρίου	90	1814	άργει Ηπειρωτικό 9 Φεβρ.
Άναστασία	Η. Πρωτοπαπά	05	2883	έφθ. Ηπειρωτικό 21 Μαρτ. Ηπρκμένει
Άναστασις	Κ. Ψύχα	07	4853	άνεγ. Μάρτρου 14 'Απρ., Μαδέρας 20 διά Λάζ Ηλάταν
Άναστ. Πετρούτης	Κ. Α. Πετρούτη	99	3025	έφθ. Ηπειρωτικό 9 'Απρ.
Άναστ. Πατέρας	Δ. Πατέρας	14	3382	έφθ. Μπουνένος "Άρρες 5 'Απρ. και Ροζάριο 22
Άνδριώτης	Ν. Κυδωνιάς	12	4393	έφθ. Σάντος 15 'Απρ.
Άννα	Ν. Λουκαρδοπούλου	19	5173	έφθ. Ρόττερνταμ 13 'Απρ.
Άννα Βούλγαρη	Χαρ. Θ. Βούλγαρη	12	4603	Σειρήνες Γιβραλτάρ 18 'Απρ. διά 'Αμβούργον, έφθ. 29
Άννα Βασιλάκη	Κ. Ν. Βασιλάκη	04	3045	άργει Ηπειρωτικό 24 Ιαν.
Άννα Μαζαράκη	άδ. Μαζαράκη	13	5411	άργει Ηπειρωτικό 8 'Απρ.
Άννονύλα	Γ. Ταϊτούλη	08	4853	Σειρήνες Νέρο Φόρελαντ 21 'Απρ. διά Βιζέν
Άνθιππη Ν. Μιχάλου	έτ. Μιχάλου	05	3298	έφθ. Chekka (Σύριξ) 6 'Απρ.
Άντωνιος	Α. Γεωργαντή	83	1187	άργει Χαλκιδίαν ἀπό 23 Νοεμβρίου 1932
Άντωνιος Βροντίσης	I. Βροντίση	01	2690	άργει Σύρους ἀπό 1 'Απρ.
Άντωνης Γ. Λεμδός	Σ. και Η. Λεμδό	11	4410	έφθ. Ροζάριο 17 'Απρ.
Άντωνης Γεωργαντής	Γ. Γεωργαντή	15	3557	Σειρήνες Κων/λιν 17 'Απρ. διά Γένοβαν
Άντωνιος Δ. Κυδωνιένς	Δ. Κυδωνιάς	07	3920	άργει Ηπειρωτικό 7 Μαρτ.
Άντωνιος Σταθάτος	έτ. Δ. Α. Σταθάτου	20	3836	εἰς Βραχίλαν 22 'Απρ. (ὑπό φόρτωσιν διά Ρόττερνταμ)
Άντζουλέττα	οιοι 'Αντ. Γιαννουλάκιου	07	2693	έφθ. Ηπειρωτικό 26 'Απρ.
Άποικα	Z. Βαλρά	05	3607	έφθ. Ζαρή 6 'Απρ.
Άργεντίνα	'Αντ. Ρούσσου	11	4861	έφθ. 'Αμβούργον 12 'Απρ. και Κάρδιψ 27
Άργολικός	Μαρή 'Εμπειρίκου	21	4786	έφθ. Ηπειρωτικό 21 'Απρ. και άνεγ. 28 διά Ασύναδην
Άριάδηνη	I. Νικηφόρου κλπ.	05	4319	Σειρήνες Λάζ Πάλμας 23 'Απρ. διά Ρόττερνταμ
Άριάδηνη Παντελή	έτ. Μαρκυράς	10	4415	έφθ. Μπουνένος "Άρρες Ρόδης 9 'Απρ.
Άριστ. Λ. Γουλανδρής	E. Γουλανδρή	05	3470	εἰς Θεσσαλίαν ἀπό 27 Μαρτ.
Άρτεμις Πήγητα	Πήγητα	06	1433	άνεγ. Θεσσαλίαν 25 'Απρ., Κρήτη 27 διά Καρκαπλάγκην
Άρτεμιοις	Η. Μακρή	06	4343	άργει Ηπειρωτικό 5 Ιαν. 1932
Άρχαγγελος	άδ. Λιβανού	17	4349	άνεγ. Σάντος 20 'Απρ. διά Μοντεβίδεο
Άρχον	Κ. Λυρού	16	3511	άνεγ. Σάντα Φέ 4 'Απρ. διά Μαδέρας
Άσπηνία Μπάικα	Η. Μπάικη	95	1495	έφθ. Βραχιλάνη 13 'Απρ.
Άσια	'Ολιδέ	92	2893	εἰς Ήράκλειον πλωτός σταθμός άνθρακεύσεων
Άσπασία	I. Γαλάκη	14	4211	άνεγ. Μοντεβίδεο 23 'Απρ. διά Νεάπολεων
Άσπασία Νομικού	M. Νομικού	99	846	εἰς πλόσιο Ηπειρωτικό — Μάλτης
Άστηρη	Σταρφιλοπάτη κ.λ.π.	96	1350	έφθ. Σίταν 12 'Απρ. και άνεγ. 14 διά Κατάκωλον
Άτλας	'Ατλαντικός. Α.Ε.	07	3815	Σειρήνες Γιβραλτάρ 23 'Απρ. διά Χαλκιδίαν
Άττικος	A. Λούζη	06	4078	άνεγ. Σάντα Φέ 13 'Απρ. διά Χάδρην
Άφρούσσα	'Αδ. Κιρτάτα	05	2485	έφθ. Βραχιλάν 22 'Απρ. (φορτώνει διά Δανίαν)
Βαλλιάνος	A. Λούζη	08	4734	έφθ. Βορδέλ 11 'Απρ. και Χάδρην 22
Βάντα	Θ. Επιφανειάδη	03	4190	έφθ. Θεσσαλίην 17 'Απρ.
Βασ. Α. Πολέμης	Γκ. Γκούμα	07	3429	έφθ. Κάρδιψ 19 'Απρ. και άνεγ. 25

ΟΝΟΜΑ ΠΑΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος γνωσ.	Τόννος γκρές	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Βασ. Παντελής Βέλλα Μ. Διακάνη Βενιζέλος Βιολαντώ Ν. Γουλανδρή Βιργινία Βιργινία Σ. Βόλγας Βύρων	άδ. Παντελή Μ. Διακάνη άδ. Σιγναΐου άδ. Γουλανδρή 'Αντ. Παπαδάκη Ζ. Σαμοθράκη Παπαδημητρίου 'Εθνικής	07 99 10 19 17 05 92 14	5045 3457 1005 3598 1918 3885 2505 9272	άργει 'Αμδέρσου από 18 Ιουλ. 1932 άργει Σύρου από 14 Μαρτ. 1931 εἰς πλός 'Ελλάδος—Σάττας (σίνοι) εἰφ. Ηειραιά 22 'Απρ. άργει εἰφ. Γαλάτας 22 'Απρ. (φέρτ. διά Ήπατρας —Ηειραιά) άνεγ. Κάρδια 8 'Απρ. διά Ρίον Ίαννίτρου άργει Ηειραιά από 26 Μαρτ. εἰφ. Νέαν 'Ηράκην 19 'Απρ.
Γαρδελάκη Γέροντας Γεώργιος Γεώργιος Π. Γεώργιος Ι. Γονλανδρής Γεώργιος Κυριακίδης Γεώργιος Κ. Σαλιάρης Γεώργιος Μάντακας Γεώργιος Μ. Εμπειρίκος Γεώργιος Μ. Αιθανάς Γεώργιος Νικολάου Γεώργιος Πήττας Γιάννης Γιαν. Γούναρης Γοηγόριος Κ.	Ε. Θεοφιλάτου Κ. Καρρά και Α. Λεμός Δ. Δάμπαση Θ. Επιφανειάδη Ν. και Γ. Σιμουρά Ν. Γ. Κυριακίδη Γ. Κ. Σαλιάρη Β. Γ. Μάντακα Σ. Γ. Εμπειρίκου άδ. Α. έχανος Ν. Νικολάου και Σίκ άδ. Γ. Ηήττα Γ. 'Ανθρέου κ.λ.π. Γ. Ζ. Γούναρη Π. Καλλιμανοπούλου	88 13 18 03 96 11 01 21 21 28 30 98 05 01 90	2282 4355 4289 4052 2187 4201 3511 3246 5728 3831 4108 3110 4391 2238 2538	άργει Ηειραιά από 12 Ιουν. 1932 άνεγ. Νεκότσια 9 'Απρ. διά Γιβραλτάρ εἰφ. Ρόττερνταμ 21 'Απρ. άργει Ηειραιά από 27 Οκτ. 1930 άργει Ηειραιά από 1 Μαρτ. άνεγ. Ροζάριο 7 'Απρ. διά Λάζ Πάλμας άργει Ήσιον από 13 Μαρτ. άνεγ. Ηειραιά 15 'Απρ. διά Βρετανίαν εἰφ. 20 (διά Λιβερπούλ) εἰφ. 'Αμδέρσου 13 'Απρ. εἰφ. Σάντα Φέ 7 'Απρ. εἰφ. "Άδενμουρ 15 'Απρ. και Λιβερπούλ 24 άνεγ. ίδια Ήσιον 1 Μαρτ. διά Δούναβιν εἰφ. Μπάχιαν 13 'Απρ. εἰφ. Νορδρεσείχνην 4 'Απρ. φορτώνει άργει Ηειραιά από 1 Ιαν.
Δαναός Δάρμας Δάρφη Δελφίν Δέσποινα Δέσποινα Γλύπτη Δημήτρης Δημ. Γ. Θερμιώτης Δημ. Λ. Δανιόλος Δημ. Ν. Βογιατζίδης Δημ. Ν. Βούλγαρης Δημ. Ν. Ράλλιας Δημ. Χανδρής Διαμάντω Διονύσιος Διον. Σταθάτος Δίρφυς Διώνη Δραγών Δύο Φίλοι	Π. και Γ.Κ. Λεμός άδ. Ηήττα Γ. Λυκιαρδοπούλου Άθ και Ανδρασίδη Κοσμάς και Γεωργιάδη Γ. Γλύπτη Σ. και Η. Λεμός Α. Μ. Τατάκη Σ. και Κ. Δανιόλου Ν. Δ. Βογιατζίδη Ν. Δ. Βούλγαρη Ν. Δ. Ράλλια Ι. Δ. Χανδρή άδ. Τσατόδημουρου Ε. Α. Καραβία έταρ.Δ. Α. Σταθάτου Βασ. Πατέρα και Σίκ Γ. Φ. 'Ανδρασίδη Ι. Δ. Κορκεδείλου Ραπτάκη και Ρούσου	06 83 10 06 09 04 05 06 06 08 02 09 99 98 03 03 19 06 06 04 03	4419 1595 2810 3816 4461 3313 3338 4271 3824 3144 3975 3534 3346 2281 2018 5450 2795 4227 3582 3547	εἰφ. Μπάρρο 16 'Απρ. ήργει Ηειραιά από 20 Μαρτ. εἰς Ρουάν από 17 Μαρτίου άνεγ. Βρετανίαν 12 'Απρ. Κωνπολίν 16 διά 'Αμστερνταμ εἰφ. Μοντεβίδεο 11 'Απρ. εἰφ. Esbjerg 13 'Απρ. και Ράντερς 23 άνεγ. Βρετανίαν 14 'Απρ., Κωνπολίν 18 διά "Ακληρούγκ εἰφ. Σαδόννυαν 16 'Απρ. και άνεγ. 18 διά Ηειραιά, εἰφ. 23 άργει Ηειραιά από 12 Φεβρ. εἰφ. Ροζάριο 15 'Απρ. άργει Σύρου από 20 Μαρτού 1912 εἰφ. Σπέλιαν 13 'Απρ. και Λιβερπούλ 21 εἰφ. Βινταίαν 29 'Απρ. εἰφ. Ηειραιά 16 'Απρ. και άνεγ. 25 διά Ρωσσίαν εἰφ. Γαλάτας 11 'Απρ. (εἰφέτ. 22 διά Νικαϊαν—Μασσαλίαν) εἰφ. 'Αμδέρσου 14 'Απρ. άνεγ. Οινόσους 11 'Απρ. διά Χερσονήσου, εἰφ. 17 εἰφ. Μαρπολίν 4 'Απρ. φορτώνει άνεγ. Μπάχιαν Μπλάγκαν 2 'Απρ. διά 'Οράν άργει Σύρου από 8 Φεβρ.
"Εβη "Εδίσων Ειρήνη, (τάναερ) Ειρήνη Κυριακίδου Ειρήνη Ν. Ράλλια Ειρ. Σ. Εμπειρίκου 'Εκατόνταρχος Δρακούλης 'Ελέγχω Α. Κυδωνιέως 'Ελένη 'Ελένη 'Ελένη Γ. Εμπειρίκου 'Ελένη Τ. 'Ελευθ. Κ. Βενιζέλος 'Ελισάβετ 'Ελισάβετ Β. 'Ελλην 'Εμπανούλη 'Εμμ. Σταυρούδης 'Επαι. Κ. Εμπειρίκου 'Ερηνούλα 'Εστερος Εύαγγ. Μ. Διακάνη Εύαγγελία Τόγια Εύανδρος Εύβοϊκός Εύγενα Καμπάνη Εύγενία Εύγ. Μ. Γουλανδρή <sup>1</sup> Εύγ. Μυλωνά <sup>2</sup> Εύγ. Σ. Εμπειρίκου Εύθαλλα Εύτυχία Εύτ. Βεργωτή	Ν. Γ. Λιδανού 'Εθνικής Λ. Καλλιγά κλπ. Ν. Γ. Κυριακίδη Ν. Δ. Ράλλια Στ. Εμπειρίκου Γεωργ. Ν. Δρακούλη Π. Κυδωνιέως Α. Καλλινίκου Δ. Λως Π. Γ. Εμπειρίκου Λ. Τεργιάδου έτ. «Χίος» Α.Ε. άδ. Μαζαράκη Ν. Κ. Βραιλάκη Στ. Εμπειρίκου 'Αντ. Ροδαρή Κα Σταυρούδη Γιοι 'Επ. Εμπειρίκου Ν. Τσατόδημουρου Κ. Τσιροπούνα και Γιένη Δ. Μ. Διακάνη έτ. Κ. Τόγια Μ. Βαλμάς Μαρζ. Εμπειρίκου Γ. Ν. Εμπειρίκου άδ. Λιδανού Β. και Ι. Κουτσούκος Θ. Μολωνά Στ. Εμπειρίκου άδ. Γουλανδρή <sup>3</sup> Γ. Βεργωτή <sup>4</sup> Γερ. Βεργωτή <sup>5</sup>	01 96 09 22 08 27 17 02 18 01 05 97 98 22 22 04 13 91 03 27 27 05 27 05 27 06 97 98 22 22 04 1619 1557 2277 4391 4385 2715 683 2876 3022 3543 2292 3470 3687 03 01 20 18 13 09	3652 II.103 4009 3781 3860 4164 5329 4162 5655 1882 3919 3039 4572 3553 4619 4557 2277 4391 4385 2715 683 2876 3022 3543 2292 3470 3687 3276 5148 4862 3653 5123 2993	εἰφ. Ηειραιά 13 'Απρ. και άνεγ. 28 διά Βόλον άργει Ηειραιά από 15 Ιαν. εἰς Ηειραιά 30 'Απρ. υπό έπισκεψήν εἰς Ηλέτ 20 'Απρ. άνεγ. Νάπολην 11 'Απρ. διά Μαρπολίν, εἰφ. 19 άνεγ. Μπουένος 'Αμπρες 20 'Απρ. διά Λάζ Πάλμας. εἰφ. Ροζάριο 13 'Απρ. εἰφ. Αβούμουρ 12 'Απρ. εἰφ. Ρόττερνταμ 4 'Απρ. εἰς πλός Ηειραιώς—Ζευγκουλδάκ εἰφ. Μκριανούπολιν 16 'Απρ. εἰφ. Ζευγκουλδάκ 17 'Απρ. άργει Ήσιον από 27 Μαρτ. 1931. Πρός πώλησιν εἰφ. Κατάνυαν 18 'Απρ. και Ηειραιά 29 εἰφ. Τεργέστων 3 'Απρ. και άνεγ. 13 διά Ηειραιά, εἰφ. 17 εἰς Μπλάθη από 20 Φεβρ. υπό έπισκεψήν εἰφ. Γένοβην 9 'Απρ. Παρεδόθη και διαλύεται άργει Σύρου από 27 Δεκ. 1931 άνεγ. Τελίτσαν 26 'Απρ. διά Βάρναν, εἰφ. 28 εἰφ. Χάλυψαν 9 'Απρ. εἰς πλός 'Ελλάδος—Αδριατικής άργει Μασσαλίαν από 12 Μαρτού 1932. 'Επωλήθη εἰς "Αγγλους άργει Ηειραιά από 31 Ιαν. άργει Ηειραιά από 2 'Απρ. άνεγ. 'Αμδέρσου 22 'Απρ. διά Ηειραιά εἰφ. Ηειραιά 1 Μαρτ. εἰφ. Μπάρρο 10 'Απρ. και άνεγ. 24 διά Σάντος άργει Ηειραιά από 4 Μαρτ. εἰφ. 'Αμδέρσου 13 'Απρ. διηλθε. Γιβραλτάρ 16 'Απρ. διά Ρόττερνταμ, εἰφ. 22 διηλθε. Φερν. Νορίνχα 17 'Απρ. διά Μοντεβίδεο άργει Βεντίκιαν από 5 Σεπτ. 1932 άργει 'Αργιστόλι από 14 Δεκ. 1931
Ζάννες Γούναρης Ζαννής Λ. Καμπάνης Ζέφυρος	άδ. Γούναρη <sup>6</sup> κληρον. Δ. Καμπάνη <sup>7</sup> Α. Λούζη <sup>8</sup>	07 20 09	4407 5298 4796	εἰφ. Ροζάριο 6 'Απρ. διηλθε. Γιβραλτάρ 16 'Απρ. διά Ρόττερνταμ, εἰφ. 23 εἰς Μπουένος 'Αμπρες από 19 Μαρτ.

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	"Έτος ναυρ.	Τόννος γκράς	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Ζηνοβία	ίτ. «Μεγαλινού»	06	2947	Έφθ. Ηπειρώται 31 Μαρτίου
"Ηρων	Χρ. Γ. Σοφότος και Σία	06	1516	Έφθ. Γαλάται 18 Απρ. (διά Πάτρας-Αίγιον)
Θάσος	Πατριωτικής	19	1565	Έφθ. Σαδόνναν 16 'Απρ. και άνεχ. 25 διά Ηπειρώται
Θεμιστοκλής	'Εθνικής	07	5956	εἰς Ηπειρώται ἀπό 19 'Απρ. 'Επωλήθη 'Ιταλούς πρὸς διάλυσιν
Θεμώνη	«Κάσσος» Α.Ε.	29	3875	Έφθ. Τάιν 6 'Απριλίου και άνεχ. 12 διά Σάντος
Θεοφανώ	άδελφ. Λεοντίου	17	4210	Σιγήλος Ριον 'Ιανέρον 13 'Απρ. διά 'Αμβέρσαν
Θεομήτωρ	Μηχ. Σπ. Πολέμης	13	4427	Έφθ. Νιούπορτ 16 'Απρ.
Θεοκέπαστη	Β. Μαζίου-Σ. Μανδρινού	11	3726	άνεχ. Σάντα Φέ 25 Μαρτίου διά Ρόττερνταμ
Θέτις	Ε. Χατζηλίτη	30	4123	Έφθ. Μπουένος "Άιρες Ρόδης 17 'Απρ.
Θράκη	Πατριωτικής	17	982	Έφθ. Κόρινθον 24 'Απρ.
Θρασύβουλος	Α. Βογιατζής	12	3693	άνεχ. Βίλλαν Κονστιτούσιον 18 'Απρ. διά Λάζ Πάλμας
'Ιάκωβος	Γ. 'Αγγελίδη	01	2107	Έφθ. Βαντίναν 11 'Απριλ. και άνεχ. 1 Μαΐου διά Ηπειρώται
'Ιθάκη	Σ. Βλασσοπούλου	11	4083	άργεις 'Ιθάκην ἀπό 8 Μαρτ.
'Ιδακος	Γ. Δρακούλη	06	4070	άνεχ. Βαρελάν 14 'Απρ. και Ηπειρώται 23 διά 'Ουτάνς
'Ιουλία	Η. Χατζηλίτη	08	3742	άνεχ. Κάρδιτ 1 'Απρ. διά Μοντεβίδεο
'Ισιδώρα	Γ. Ν. Κονδύλη	00	3899	άργεις Σύρουν ἀπό 21 Μαρτ.
'Ισιμήνη	Στεριώτη και Σία	90	2399	Έφθ. Χουέλλεν 17 'Απρ.
'Ιωάννης	Δ. Δάμπιαση	09	3667	άνεχ. Ηπειρώται 14 'Απρ. διά Νοεμβρωσίσκην, έφθ. 19
'Ιω. Βάττης	Θεοφ. Βάτη	12	4118	εἰς Μοντεβίδεο ἀπό 7 Μαρτ.
'Ιω. Ε. Γιανναγάς	ίτ. «Κάσσος» Α.Ε.	07	4646	Σιγήλος Μαδέρας 9 'Απρ. διά Μπουένος "Άιρες
'Ιω. Καρράς	άδελφ. Καρρά	17	3527	Έφθ. Βίλλαν Κονστιτούσιον 23 'Απρ.
'Ιω. Κοροζόελιος	Η. Κοροζόελιο	05	4071	άργεις Σύρουν ἀπό 25 Δεκ. 1931
'Ιω. Μ. Εμπειρίκος	Στ. Εμπειρίκου	24	3734	άνεχ. Πέρτ Σατή 13 'Απρ. διά Ηπειρώται, έφθ. 16
'Ιω. Νομικός	Α. Νομικού	99	610	εἰς πλάνας Σάμουν-Σάττας (σίνοι)
'Ιω. Π. Γουλανδρής	άδ. Γουλανδρή	10	3750	Έφθ. Μπουένος "Άιρες 11 'Απριλίου και άνεχ. 20 διά 'Αμβέρσαν
'Ιω. Φράγκος	Μάρκ. Φράγκου	12	3442	άνεχ. Σάντα Φέ 5 'Απρ. διά Αυστριακήν
Κ. Κτιστάκης	Γ. Κτιστάκη	07	4291	Σιγήλος Γιδραλτάρ 16 'Απρ. διά Διέδρον
Κ. Λόρδας	Η. Λόρα	02	3095	Σιγήλος Γιδραλτάρ 13 'Απρ. και Νίτον 19 διά 'Αλαρχους, έφθ. 25
Καθαρά	Γ. Καραδίκη	91	2661	άργεις Ηπειρώται ἀπό 4 Ιουλ. 1931
Καίτη Χανδρή	Ι. Δ. Χανδρή	18	2348	Έφθ. Λιδόρον 26 'Απρ.
Καλαφάτης	Κ. Καλαφάτη	17	4213	άνεχ. Μπάρρου 12 Απρ. διά Σιγήλος 'Οράν 19 διά 'Αλεξανδρείαν
Καλλιόπη	Δ. Πατέρα	10	4118	άνεχ. Μπάρχιαν Μπλάγκαν 22 'Απρ. διά 'Ελλάδα
Καλούνδω	Γ. Αστυμορίτη	04	4921	Σιγήλος Ριον 'Ιανέρον 11 'Απρ. διά 'Αμβέρσαν
Καλυψώ Βεργωτή	Ισρ. Βεργωτή	18	5686	Έφθ. Μπάρρου 20 'Απρ.
Κατετάν Στρατής	Δ. Κουμπῆ	06	3547	άργεις Ηπειρώται ἀπό 11 Νοεμ. 1932
Κάσσος	ίτ. «Κάσσος» Α.Ε.	07	4875	άνεχ. Σύρουν 15 'Απρ. διά Βρατιλάν, έφθ. 19 (διά Δανίαν)
Κάτε	Ν. Λυκιαρδοπούλου	18	5197	Σιγήλος Πέρα Σατή 11 'Απρ. διά Βορδέλην, έφθ. 15
Κατερίνα	Γ. Μ. Κουλουκουντή κ.λ.π.	00	3147	άργεις Ηπειρώται ἀπό 1 'Απριλίου
Κατερίνα, (τάννερ)	ίτ. «Πατρέλακας»	87	2495	Έφθ. Καλήν 19 'Απρ. ἐκ Βατούμ
Κατίγκω	Κ. Χατζηγατάρεα	96	2578	Έφθ. Σπαλάτα 23 'Απρ. (φαρτόνεις διά 'Αλεξανδρείαν)
Κατίνα	Ν. Δ. Μαυριδόγλου	99	1819	Έφθ. Ηπειρώται 25 'Απρ. και άνεχ. 26 διά Ν. Ρωσίσκην
Κατίνα	Νίκ. Δ. Βούλγαρη	12	4567	άργεις Ηπειρώται ἀπό 28 Μαρτ.
Κέηπ Κόδσο	Αθ. Κουλούρα και Κ. Ξένου	05	3890	Έφθ. Ηπειρώται 12 'Απρ. μέσα σίτον. Παραμένει:
Κίμωλος	Πεπαδημητρίου	89	2455	άργεις Ηπειρώται ἀπό 20 'Ιαν.
Κλεάνθης	Α. Βογιατζής	11	4153	άνεχ. Μονιμείδεο 13 'Απρ. διά Σάντα Φέ, έφθ. 18
Κλεοπάτρα	άδ. Μάντακα	07	3900	άνεχ. Ηπειρώται 28 'Απρ. διά Ρωσίσκην. 'Επολ. 'Ιταλούς πρὸς διάλ.
Κονιότρα	Θωμᾶς 'Επικανειάδη	07	3539	άνεχ. Ηπειρώται 27 'Απρ. διά Ρωσίσκην
Κοριάννα	Α. Μπεκατώρου	99	5170	άργεις εἰς 'Αργοστόλι 'Απρ. 15
Κουλούρας—Ξένος	Αθ. Κουλούρας-Κυρ. Ξένου	15	4914	Έφθ. 'Αρδίρεσαν 18 'Απρ.
Κύμη	Ι. Χατζούδη—Μ. Σιτινᾶ	12	3994	άνεχ. Ρεζάριο 9 'Απρ. διά 'Αγ. Βικέντιον
Κωνσταντίνος Η.	Ηλ. και 'Αθ. Ηλιοπούλου	05	2716	Έφθ. Ηπειρώται 10 'Απρ.
Κωνστ. Κουτσοδόντης	Α. Κ. Κουτσοδόντη	04	4160	άργεις Βικέντιαν ἀπό 2 Μαΐου 1932
Κώστας	Η. Σταυρουλοπούλου και Σία	96	1346	άργεις Ηπειρώται ἀπό 17 Φεβρ.
Κώσταντη	άδ. Πατέρα	13	4316	Έφθ. Μπάχιαν Μπλάγκαν 15 'Απρ.
Λάκης Νομικός	Η. Νομικού	01	927	Έφθ. Γαλάται 14 'Απρ. (έφθετ. 22 διά Πάτρας—Καλάμας)
Λακωνικός	Μαρξ. 'Εμπειρίκου	14	3803	άνεχ. 'Αμβέρσαν 12 'Απρ. διά 'Οράν, έφθ. 18
Λεωνίδας ΙΙ.	Ανδρ. Βεστάρχη	19	5246	εἰς Αμβέρσαν ἀπό 29 Μαρτίου
Λεωνίδας Ζ. Καμπάνης	κληρον. Λ. Καμπάνη	17	4274	Έφθ. Σάντος 21 'Απρ.
Λουκία, τάνκ	Ι. Μαυρή και Σία	10	2143	άργεις Κωνιόλιον ἀπό 30 Ιαν.
Μαίανδρος	ίτ. Λ. Διανοῦ	14	4309	Έφθ. Μάρ Ντέλ Πλάτα 14 'Απρ.
Μαίηντ οφ Σάμος	Α. Κουλούρθου	01	1190	εἰς πλάνας 'Ελλάδος-Σάττας (σίνοι)
Μαίηνη	Ν.Γ. Λιδανοῦ	09	1459	Έφθ. Βατούμ 12 'Απρ.
Μαίην Ν.	Δημ. Πατέρα	09	4330	άνεχ. Σάντα Φέ 13 'Απρ. διά Λάζ Πάλμας
Μαίην Δευτεραίου	Βασ. Δευτεραίου	03	1383	έφθ. Γαλάται 17 'Απρ. (διά 'Ιταλίαν)
Μαιώτις	Α. Συνοδινοῦ	88	1709	έφθ. Ηπειρώται 12 'Απρ.
Μάκης	Ε. Κ. Βλασσοπούλου	06	3546	έφθ. Ρόττερνταμ 19 'Απρ.
Μαλιακός	Μαρξ. Εμπειρίκου	12	3903	άνεχ. Φιλιππίδηλ 'Απριλίου διά Κωνσταντζαν έφθ. 17
Μάξ Βόλφ	Πορτόλου	17	6694	άνεχ. Μπουένος "Άιρες 20 'Απρ. διά Ρόττερνταμ
Μαρή Χανδρή	Ι. Δ. Χανδρή	01	2365	έφθ. Ισραήλ 18 'Απρ. (διά Μάλταν-Μασσαλίαν)
Μαργαρίτα	Γεωργιαίδη και Σοφιανοῦ	89	2187	έφθ. Ηγουμενίτσαι 14 'Απρ.
Μαργαρίτης	άδ. Περιβολάρη	13	4584	έφθ. 'Αρδίρεσαν 10 'Απρ. και Νιούπορτ 25
Μαρία	Σ. Βλασσοπούλου	07	4225	άνεχ. Κάρδιτ 15 'Απρ. και 'Ελληγκριποργκ 21 διά Λένινγκραδ
Μαρία	Κ. Λεμοῦ	01	3090	άνεχ. Νερούρωσίσκην 8 'Απρ., Γιδραλτάρ 21 διά Μέμελ
Μαρία	Σ. Περρή κ.λ.π.	00	1216	εἰς λόνανδιν 30 'Απρ. ὑπό φόρτωσιν διά 'Ελλάδα
Μαρία Μ. Διακάνη	Μ. Διακάνη	10	4362	άργεις Σύρουν ἀπό 25 'Απρ. 1932
Μαρία Ν. Ρούσσου	Κυρ. Βανιζέλου	09	3729	άργεις Ηπειρώται ἀπό 5 'Απρ.
Μαρία Νομικού	Λουκά Νομικού	99	1165	έφθ. Formia 21 'Απρ.
Μαρία Π. Ξυλά	Μ. Καρρά	02	3254	άργεις Ηπειρώται ἀπό 8 Μαρτίου
Μαρία Σταθάτου	έπατρ. Α. Σταθάτου	19	5269	έφθ. Κωνιόπολιν 12 'Απρ. και Νιούπορτ 23 διά Κούλλα
Μαργή Λ.	Ν. Λύρα	02	4146	Σιγήλος Κωνιόπολιν 12 'Απρ. και Γιδραλτάρ 23 διά Κούλλα

ΟΝΟΜΑ ΗΑΟΙΟΓ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	"Έτος ναυπ.	Τόννος γκρές	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Μαριέττα	Ν. Εισταθίου	06	4660	διήλθε Γιδραλτάρ 11 'Απρ. διά Πάτρας
Μαριόγκα	άδ. Πρωτού	12	4236	έφθ. Μπουένος "Άρες 28 Μαρτ.
Μαριόγκα Δ. Θεομιώτη	άδειαφών Κιρτάτα	04	4784	άνεχ. Χάρπτον Ρέδε 18 'Απρ. διά Ρίον Ιανέρον
Μαρούκω Πατέρα	Δ. Πατέρα	17	4269	άνεχ. Νεκότσα 9 'Απρ. διά Κόντινεντ
Μαρούλα	άδ. Πρωτού	12	4307	άνεχ. Σούντερλαντ 11 'Απρ., Μαδέρας 21 διά Μπ. "Άρες
Μαρουσιώ	Ν. Μ. Πιάζηκου	02	4152	έφθ. Βηρυττόν 5 'Απρ. και Πατριάδ 23
Μαρουσιώ Κουλούθρου	Α. Μ. Κουλούθρου	07	3556	διήλθεν "Αγ. Βιάντιον 16 'Απρ. διά Δούναβιν
Ματθιός	Π. Μ. Λαδῆ	04	2434	έφθ. Μαρζλιν 7 'Απρ. φορτώνει
Ματρόννα	Ν. Βογιατζήδη	02	2846	άργει Πατριάδ από 29 Μαρτ.
Μεμάς	Α. Βεργωτή	00	4359	διήλθε Γιδραλτάρ 11 'Απρ., Ντόθερ 17 διά Δανίαν
Μέντωρ	Γ. Δρακούλη	02	3050	άνεχ. Βραζίλιαν 8 'Απρ., Γιδραλτάρ 21 διά Κέρσορ
Μερόπη	Άνδρε. Παππά	11	4181	έφθ. "Αλεξάνδρειαν 20 'Απρ.
Μιμόσα εκ Μιχαήλ	έτ. «Βλάσσος»	05	3049	έφθ. Ζουγκουλάδην 13 'Απρ.
Μίνα Ε. Τρικόγλου	Έλευθ. Τρικόγλου	15	4273	έφθ. Σαν Λορέντζο 24 'Απρ.
Μιχαήλ Λ.	Ι. Λιδανού Η. Πρωτοπαπά	13	4160	διήλθε Καζαπιτάγχην 19 'Απρ. διά Ελλάδα
Μιχαήλ Λ. Εμπειρίκος	Στ. Εμπειρίκου	18	5202	διήλθε Γιδραλτάρ 16 'Απρ. διά Πατριάδ, έφθ. 24
Μιχαλάκης	Ν. Εισταθίου και Σία	04	3146	άνεχ. Μπουένος "Άρες 5 'Απρ. διά Takoradi
Μιχαλίδης Ξυλατής	άδ. Ξυλά	06	3828	άνεχ. Νεκότσα 20 'Απρ. διά Νιούπην
Μίμης Χανδρής	Ι. Δ. Χανδρή	92	1630	έφθ. Πατριάδ 8 'Απρ., παραμένει
Μονίτωρ	Σ. Φαρκούδη	06	3690	έφθ. Γέρνια 14 'Απρ.
Μόσχα Λ. Γουλανδρή	άδ. Γουλανδρή	17	5199	άνεχ. Μπουένος "Άρες 5 'Απρ., Φ. Νορόνχα 18 διά Ελλάδα
Μύκονος εκ Γαλούνης	Χ. Θεοδώρου-Φ. Σιγάλα	94	2154	έφθ. Μαρζλιν 14 'Απρ.
Ναγός	άδ. Λιδανού	10	4111	έφθ. Μοντεδίδεο 18 'Απρ.
Ναύαρχος Γ. Σαχτούρης	Π. Σαχτούρη .	02	1953	έφθ. Βετούμ 18 'Απρ.
Νάρκισσος	Γ. Ν. Σταθάτου	06	4313	άργει Πατριάδ από 9 Μαρτ.
Ναυτίλος	Δ. Ι. Γουλανδρή	04	3531	έφθ. Ραδένναν 12 'Απρ. και Πατριάδ 19
Νέα Τόχη	Στ. και Δημ. Φαρακλιό	12	3451	άνεχ. Σάντα Φέ 29 Μαρτ. διά Μαδέρας
Νεραΐδα	έτ. Η. Νομικού	03	2759	έφθ. Πότι 5 'Απρ. φορτώνει
Νεμέα	Γ.Ν. Σταθάτου	19	5101	έφθ. Νοδορωσίσκην 16 'Απρ. (φορτώνει διά Κίναν)
Νήτιον	Α. Ι. Καλλιάνηκου	05	4274	έφθ. Νοδορωσίσκην 12 'Απρ.
Νησεύς	Έμμη. Χατζηλία	13	6694	άργει 'Αμπέρσαν από 2 Μαρτ. Εναυλώθη
Νήριτος	Γ. Δρακούλη	07	3854	έφθ. Πατριάδ 8 'Απρ.
Νίκη	Α. Βογιατζήδη	17	958	άνεχ. Πατριάδ 25 'Απρ. διά Ρουμανίαν
Νικολής	Ν. Γ. Μωραΐτη	21	3576	έφθ. 'Αλεξάνδρειαν 14 'Απρ και Σύρον 25
Νίκος	Α. Γρυπάνη	14	3892	έφθ. Ροζάριο 3 'Απρ.
Νίκος Μάρκου	Π. Ι. Πατέρα και Σία	12	4235	έφθ. Ροζάριο 19 'Απρ.
Νικόλαος	Ν. Δ. Βούλγαρη	01	3634	άργει Σύρον από 18 Μαρτ. 1932
Νικόλαος 'Αθανασούλης	άληρη. 'Αθανασούλη	01	3572	άργει 'Αμπαλάκι από έτιδων
Νικ. Γ. Κουλουκουντής	έτ. 'Ατλαντικός	17	3201	άνεχ. Σάντα Φέ 6 'Απρ. διά Γένοβαν
Νικόλαος Νομικός	Δ. Νομικού	99	625	εις πλάσις Πειραιώς-Κατάνης-Μάλτας
Νικόλαος Φιλίνης	Μικέλ Φιλίνη	04	3111	άργει Πατριάδ από 9 Φεβρ.
Νικόλας	Β. Σ. Ρεωσόλημου	10	4540	διήλθε Γιδραλτάρ 13 'Απρ. διά 'Αλεξάνδρειαν, έφθ. 21
Νικόλας "Αγγελος	'Ιω. 'Αγγελού	12	4351	άνεχ. Ροζάριο 11 'Απρ. διά Λάς Πάλμας
Νικόλας Πατέρας	Ν. Πατέρα	06	3435	έφθ. Σπαλάτο 16 'Απρ.
Νύμφη	Ν. Λυκιαρδοπούλου	21	4504	έφθ. Μοντεδίδεο 3 'Απρ.
Οίνούσιος	Ν. Πατέρα και οιδίν	04	5804	άνεχ. Μπάχιαν Μπλάγκαν 4 'Απρ. διά Λάς Πάλμας
Π. Μαργαρώνης	Δημ. Μαργαρώνη	13	4979	έφθ. Ρόττερνταμ 16 'Απρ. και άνεχ. 27 διά Μπουένος "Άρες
Παναγής	Ν. Αιγαικαρδούλου	20	5187	άνεχ. Τάβι 19 'Απρ. διά Γένοβαν
Παναγής Βαλλιάνος	Α. Σ. Βαλλιάνου	04	2980	άργει Σύρον από 20 Νοεμ. 1931
Παναγ. Θ. Κουμάνταρος	άδ. Σ. Κουμάνταρου	12	5839	έφθ. Καλάμπα 21 'Απρ.
Πάνις	Α. Αναστασάτου	06	1781	άργει Πατριάδ από 28 Δεκ. 1932
Πάνος	Π. Πρωτοπαπά	15	4305	άνεχ. Νοδορωσίσκην 18 'Απρ. Κων) πολιν 21 διά Σκανδιναυσίαν
Παντελής	άδ. Παντελή	91	2411	άργει Πατριάδ από 29 Δεκ. 1931. Επωλ. Ιταλούς πρόδι διάλυσιν
Παντελής	Κ. Λεμού	11	3845	έφθ. Ρόττερνταμ 11 'Απρ. και άνεχ. 18 διά Ρίον Ιανέρον
Παντιάς	άδελ. Μαργαρώνη	12	5149	έφθ. Μπουένος "Άρες 15 'Απρ. και άνεχ. 25 διά Ελλάδα
Παπαλευδός	Γ. Α. Γεωργιάδη	10	3748	έφθ. Σάντα Φέ 20 'Απρ.
Παρθενών	άδ. Πειθή	08	3189	έφθ. Κύπρον 8 'Απρ. και άνεχ. 13 διά Βενετίαν, έφθ. 20
Πάτρα	Τασμαριάνη-Κωνιγίδη	96	3256	έφθ. Πατριάδ 26 'Απρ.
Παύλος	Στ. Γκλανουδάκη και Σία	90	2223	έφθ. Βρακελώνην 11 'Απρ.
Πελαγία	Στυλ. Καστάνου	05	3157	άνεχ. Ρένι 21 'Απρ. και Κ)λιν 24 διά Λήθ
Περδράκης Λ. Καμπάνης	άληρη. Λ. Καμπάνη	10	3581	έφθ. 'Αμπέρσαν από 18 Μαρτ.
Περσεύς	Α. Ανδρέστου	18	5172	άνεχ. Βραζίλιαν 8 'Απρ. και Γιδραλτάρ 24 διά Ρόττερνταμ
Πεταλίοι	Μαρη. Εμπειρίκου	17	5126	εις πλάσις Κ)ντζέρ-Κ)λεως (πετρέλαια)
Πετρούλια (τάνκερ)	Τ. Κυρίλλου	10	579	άνεχ. Πατριάδ 18 'Απρ. και Βετούμ 26 διά Γένοβαν
Πετρούλι (τάνκερ)	έτ. «Τρανσπετρότη»	03	4634	άνεχ. Πατριάδ 18 'Απρ. και Βετούμ 26 διά Γένοβαν
Πετράκης Νομικός	Η. Νομικού	06	4618	άνεχ. Γδύνια 20 'Απρ. διά Πατριάδ
Πέτρος Ι. Γουλανδρής	άδ. Γουλανδρή	23	4693	άνεχ. Μπουένος "Άρες 5 'Απρ. διά Ελλάδα
Πέτρος Νομικός	Η. Νομικού	93	2522	άνεχ. Στρατιών 23 'Απρ. και Πατριάδ 24 διά Φιούμης
Πήγασος	Γ. Ν. Λουλούδη	15	1795	έφθ. Α. Παλλής 19 'Απρ. και άνεχ. 23 διά Ρουέν
Πηλεύς	Ε. Χατζηλία	28	4695	έφθ. Σάντος 19 'Απρ.
Πολέμης	Ι. Δ. Παλαιακρασᾶ	97	1457	έφθ. Σπεζίαν 17 'Απριλίου και Γένοβαν 21
Πόλη	Α. Άλεξάτου-Μ. Ρεδάτη	09	2861	έφθ. Πότι Σάβι 19 'Απριλίου και Σύρον 27
Πολύκτωρ	Γ. Δρακούλη	14	4077	έφθ. Μπανιόλι 17 'Απρ.
Πολύμνια	Ε. Μιχαλίτσανου	07	4937	έφθ. Σεμπάνικο 8 'Απρ. και άνεχ. 14, Γιδραλτάρ 24 διά Ρόττερνταμ
Πόντος	οιος Γ. Γράτσου	12	4013	άργει Πατριάδ από 14 Μαρτ.
Πόπη	Μιχ. Βερνίκου	96	1594	έφθ. Νοδορωσίσκην 5 'Απρ. φορτώνει
Ποσειδών	Κυρ. Βενιζέλου	09	3895	έφθ. "Αλμποργκ 11 'Απρ. και Σβέντιποργκ 21
Πρώτος	Γ. Ν. Λουλούδη	03	1171	άργει Πατριάδ από 6 Φεβρ.
Ρίτα	Γ. Ηανᾶ	01	2495	διήλθε Γιδραλτάρ 17 'Απρ. διά Βορδώ

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυπ.	Τόννος: γκρός	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Πίτα Χανδρή	Ι. Δ. Χανδρή	90	1217	άνεγ. Μασσαλίαν 17 'Απρ. διά Ηεραιά. έφ. 24
Ρόκος	Γ. Βεργωτή	18	4781	φθάνει Μπουένος "Αύρας 28-30 'Απρ.
Ρόκος Βεργωτής	«Βεργωτής» Α.Ε.	19	5637	έφ. Λουδίνον 17 'Απρ. και άνεγ. 22 διά Αγ. έφ. 21
Σαρωνικός	Μαρή 'Εμπειρίκου	12	3548	έφ. Βρατλάν 11 'Απρ. (έφρτ. 22 διά 'Αμερίσαν)
Σίρφος	Θερ. Σταυλοπάτη	17	2904	έφ. Νοδορωσίσην 14 'Απρίλιον
Σοφία Θεοδωροπούλου	Π. Θεοδωροπούλου	99	1518	εἰς πλός Μυτιλήνης Θεσμίκης (άλλας)
Σούνιον	Μαρή 'Εμπειρίκου	19	3054	άνεγ. Βρατλάν 12 'Απρ. Γιεραλτάρ 21 διά 'Αλεξανδρ.
Στάμος Φαφαλιός	Σ. και Δ. Φαφαλιός	06	3990	άργει Χίον από 31 Μαρτίου
Στάμης Α.	άδ. 'Αποστολοπούλου	81	987	άργει Ηεραιά από 11 Δεκ. 1932
Στάθης Κ. εκ Φιλομήλα	Σ. Καταπόδη	98	3175	άνεγ. Τάιν 21 'Απρ. διά Σαρδηνίαν
Στέφανος Κωστομένης	Ε. Κουλουκουντή	11	5409	έφ. Μπάχαν Μπλάχικαν 9 'Απρ.
Στεφανίδης	'Ανδρ. Λεμού	06	4081	εἰς πλός Γιεραλτάρ 15 'Απρ. διά 'Αλεξανδρ.
Στηλιανή	άδ. Ηειθή	93	1828	έφ. 'Αλεξανδρίτιαν 16 'Απρ.
Στηλιανός	Π. Δ. Μαρκεσίνη	04	3564	έφ. Μπαγιέν 12 'Απρ.
Στηλιανός Κουτσοδόντης	Α. Κ. Κουτσοδόντη	05	3076	άργει Θηλίκην από 29 Ιουλ. 1932
Σύλβα	Α. Καλλέργη και Σιά	14	4202	άνεγ. Μπάρρε 12 'Απρ. διά Μπουένος "Αύρας
Τάκης	Π. 'Αντόππα—Μαρκεσίνη	01	1698	διήλθε Κων(η)πολίν 17 'Απρ. διά Σαλέρνο
Ταξιάρχης	άδελφ. Λεμού	13	4221	έφ. Μοντεδίζεο 15 'Απρ.
Τερέζα Κοντογιάννη	Σταλ. Κοντογιάννη	89	764	άργει Ηεραιά από 2 Ιουν. 1932
Τζένην	'Ιω. Λιθανού	12	1859	έφ. Ηέναρο 16 'Απρ. και άνεγ. 22 διά 'Αλεξανδρούπολιν
Τηλέμαχος	Γ. Δρακούλη	11	3562	έφ. 'Αλεξανδρίτην 22 'Απρ.
Τό Κύμα	Α. Κωνσταντινίδη	05	3721	έφ. Ρουέν 20 'Απρ.
Τρίαινα	Γ. Λεμού και Μ. Γεωργιλή	00	4358	διήλθε Αέρι Ηάλιμος 20 'Απρ. και Γιεραλτάρ 21 διά Νεάπολιν
Τρίτων	υοι Γ. Γράτσου	14	4211	διήλθε Γιεραλτάρ 21 'Απρ. διά Τσιταδίκιαν
Τσιροπινάς	Κ. Α. Τσιροπινάκης Υιοί	11	3895	έφ. Μπουένος "Αύρας Ρέδες 18 'Απρ.
Τώνης Χανδρής	Ι. Δ. Χανδρή	04	2689	εἰς Ηεραιά από 14 Μαρτ.
Υδρα	Γκ. Κουλούρα	00	3513	άργει Χαλκίδης από 17 Φεβρ. 'Επωλήθη 'Ιταλούς πρός διάλυσιν.
Υδραίος	Α. Κουλούρα και Κ. Ξένου	02	4476	έφ. 'Αμερίσαν 9 'Απρ. και άνεγ. 22 διά Κάρπαθ. έφ. 25
Φαέθων	άδ. Λιθανού	13	4168	διήλθεν "Αγ. Βικέντιον 14 'Απρ. διά Συκανδιανίαν
Φανερωμένη	Λ. Βλαχάκη	08	3401	έφ. 'Αγκόνα 18 'Απρ. και Τεργέστην 20
Φλωρεντία Σ.	Φλωρεντ. Σιδηρίδου	97	2024	άργει Νεάπολιν από 15 Αύγ. 1932
Φραγκούλα Β. Γουλανδρή	άδ. Γουλανδρή	18	5304	έφ. Ρίον Ιανέτριον 10 'Απρ. και Μπάχ. Μπλάχικαν 22
Φρεδ	Κ. Δ. Καλαφάτη	07	4043	έφ. Ηεραιά 5 'Απρ.
Φωτεινή Καρρά	άδ. Καρρά	08	4396	εἰς Βοστώνην από 17 Μαρτ. 'Εναυλόθη
Φώτης	Ν. Λυκαρδοπούλου	12	3507	εἰς Ηεραιά από 27 Φεβρ. υπό επισκεψή την
Φιώφω Μακρή	Ι. Σ. Στρυμπουλάκη	03	1013	έφ. Θυίκην 18 'Απρ., και Ηεραιά 21
Χαδιώτης	άτ. «Κάσσος» Α.Ε.	29	4386	έφ. Μπάρρε 16 'Απρ.
Χαράλαμπος	υοι 'Αντ. Γιαννουλάτου	01	4389	έφ. Ηεραιά 4 'Απρ. και άνεγ. 21 διά Ρεσσίν
Χέλατρος	άτ. «Κάσσος» Α.Ε.	14	3489	έφ. Ηεραιά 9 'Απρ. και Σύρου 29
Χίος	Σ. Ηερή κ.λ.π.	88	1356	εἰς πλός 'Ελλαδος Σέττινας (οίνος)
Χρήστος Ζ.	Ν. Ζωϊούπολου	00	1106	άνεγ. Βαρκελόνην 13 'Απρ. διά Ηεραιά, έφ. 18
Χριστίνα	Α. Βογακήση και Σιά	98	3438	έφ. Ηεραιά 10 'Απρ.
Χρυσάνθη	άδ. Ηατέρα	00	3217	διήλθε Κων(η)πολίν 12 'Απρ. και Γιεραλτάρ 24 διά 'Αλεξανδρ.
Χρυσή	Η. Ι. Γουλανδρή	13	5367	έφ. Ροζάριο 17 'Απρ.
Ψαρά	Κ. Δ. Καλαφάτη	03	2907	έφ. Σπολάτε 6 'Απρ. και Ηεραιά, έφ. 18
Όκεανία	Μ. Καριδαλή	07	4843	έφ. Γίνοβλην 17 'Απρ. και Ηεραιά 26
Όρωπος	Μαρή 'Εμπειρίκου	13	3475	έφ. Λουδίνον 18 'Απρ. και 'Αμερίσαν 23

## ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΥΠΟ ΞΕΝΑΣ ΣΗΜΑΙΑΣ

Άγαθη Τουρκικόν	Π. Σταυροπούλου και Υιοί	79	1432	εἰς πλός ένν Τουρκιά
Άγγειον 'Αγγλικόν	άδ. Κουρούκλη-'Αθηνη & Σιά	10	1673	εἰς Βρατλάν 22 'Απρ. (διά Μασσάγιαν)
Αίκατ. Νικολάου Παναμαρκόν	Ν. Νικολάου	17	5177	διήλθε Μαδέρας 24 'Απρ. διά Γκότεμπουργκ
Αρέθουσα Παναμαρκόν	Ν.κ. Καρπούρη	11	3693	διήλθεν Αέρι Ηάλιμος 24 'Απρ. διά Βάτερφορντ
Βιργινία Νικολάου, Παναμαρκόν	Νικολάου	20	6869	διήλθε Αέρι Ηάλιμος 11 'Απρ. διά Μπουένος "Αύριες
Εναγόρας Κυπριακόν	«Τρόδος» Ltd	28	5127	έφ. Τάιν 7 'Απρ.
Εύγενία Χανδρή Παναμαρκόν	'Ιω. Χανδρή	20	5317	άργει Ρόττερταρι από 15 Φεβρ.
Ζίλδα 'Αμπατιέλλου 'Αγγλικόν	'Ελλήνων έδισκητην	20	1138	άργει Μασσαλίαν από 24 Αύγ. 1932
Θέμις 'Αγγλικόν	Φραγκοπούλου και Σιά	88	2173	άργει Ηεραιά από 21 Οκτ. 1932 Μετωνομάσθη «ΚΟΛΧΙΣ»
'Ι. Ν. Βλασσόπολ Ρουμανικόν	Τ. Ν. Βλασσόπούλου	11	3160	έφ. Βρατλάν 7 'Απρ. (έφρτ. 22 διά Δυνίτων)
Καλλιόπη Λύτρε 'Αγγλικόν	Λύτρες	87	1032	εἰς ζώμον 'Αγ. Γεωργίου μὲ ζημίας
Κωστή Κυπριακόν	Κ. Ξεδιά και Γιάνν	05	3876	εἰς 'Αλλαγραίαν 24 'Απρ. διά Ζηράς
Μαρτηΐς 'Αγγλικόν	Γ. Μ. Κουλουκουντή	94	2483	άνεγ. Κατάνην 14 'Απρ. διά Ηεραιά, έφ. 17
Μιρένη Παναμαρκόν	άτ. Ρ. 'Ολιβιέ	07	3821	εἰς Κύπρο 25 'Απρ.
Μιρουπάνου 'Αγγλικόν	Μινακούλη και Σιά	05	2539	εἰς Γαλάτας 22 'Απρ. (υπό φόρτ. διά Σφάλη)
Μοριάκι 'Αγγλικόν	«Πατριωτικής»	04	1128	άνεγ. Σύρου 27 'Απρ. διά Ζουγκουλάδων
Νέλλη Παναμαρκόν	I. Μαργαρώνη	13	4826	άνεγ. Ρίον Ιανέτριον 13 'Απρ. διά Ροζάριο, έφ. 20
Νικόλαος 'Αγγλικόν	άδ. Ηάγιτα	80	1302	άργει Χίον από 20 Ιαν.
Νοέμη—Τζενίλια 'Αγγλικόν	A. Μενακούλη—Ρουσάνου	95	2499	έφ. Σάν Λουτ (Ροδανού) 18 'Απρ.

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυπ.	Τόννοι γκρές	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
"Ορος "Άθως Παναγιατίδην	Ρεθύμνη—Κουλουκουντή	12	3876	Σεφ. 'Αρεσάρχην 14 'Απρ. και άνεχ. 19 διά Takoradi
"Ορος "Ελικών	Ρεθύμνη—Κουλουκουντή	18	5525	άνεχ. Λιθόρρο 7 'Απρ., Γιεράλταρ 11 διά Τακοράντη
"Ορος "Ιδη	Κορμέτος—Κουλουκουντή	20	5210	διηλθεν Λέση Πάλμης 22 'Απρ. διά Βιενέτην
"Ορος Κιθαιρών	Ρεθύμνη—Κουλουκουντή	13	3578	άνεχ. Ιρριγχεν 5 'Απρ. διά Takoradi
"Ορος "Οσσα	Κορμέτος—Κουλουκουντή	18	5201	διηλθεν "Άγιον Βικέντιον 8 'Απρ. διά 'Αρεσάργην, έπο. 23
"Ορος "Ολυμπος	Ρεθύμνη—Κουλουκουντή	20	5166	έπο. Μπαχάκην Μπλάγκαν 20 'Απρ.
"Ορος "Ορθονες	Ρεθύμνη—Κουλουκουντή	19	6509	έπο. Γιεράλταρ 12 'Απρ.
"Ορος Παρνασσος	Μαργαρώνη·έτ. «'Ατλαντός»	15	3654	έπο. Βραζίλιαν 1 'Απρ. (έπος. 22 διά 'Αρεσάργην)
"Ορος Πάρνης	Ε. Μάρκου και Ρεθ.—Κουλ.	11	3726	έπο. Γέρνιαν 18 'Απρ.
"Ορος Πέρα	Ρεθύμνη—Κουλουκουντή	18	5208	άνεχ. Μπάρρο 8 'Απρ. διά Περνομαρτσάκην
"Ορος Πήλιον	έτ. «Θηγεσός» Α. Β.	17	5701	έπο. Ρεζάρσο 13 'Απρ.
"Ορος Πίνδος	Ρεθύμνη—Κουλουκουντή	14	4810	άνεχ. Κατζαν 10 'Απρ., Γιεράλταρ 23 διά 'Αρεσάρχην
"Ορος Τανγκετος	Ρεθύμνη—Κουλουκουντή	20	6698	έπο. Μπάγκαν Μπλάγκαν 21 'Απρ.
"Ορος Τανύρος	«'Ατλαντικός» Α. Ε.	20	6696	άργει Λιθέρπουλ από 23 Μαρτ.
"Ορος Υμηττός	«Γηγετές» Α. Ε.	18	5249	έπο. Μασσαλίαν 18 'Απρ.
Πάντες Σ. Τσιρκιάνη Παντίνα Παναράξην	Η. Στυκοροπούλου και Γιοι Ρ. Όλιβιέ	90	2302	άργει Κεντρικόν από 5 Μαρτ.
		13	4920	έπο. 'Αλγέριον 14 'Απρ. και Follonica 22
Τουσσίκια Άγγλικην Τρεγκόδηναν Αιγαίου πατένεν	Κ. Λασκαρίδη—Α. Δάσιλας Κ. Συζήλ και Γιόν	03	1828	άργει εις Γαλάτα: από 14 'Απρ.
Φρακόνα Γαλλικήν Φρογία Παναράξην	«Ερμενίος» Α. Ε. Ραζήρ. Όλιβιέ	82	1173	έπο. Κατζαν 17 'Απρ. (φορτόνει διά Σκανδιναβίαν)
Bernini 'Αγγλ. Canad Miler Κνακάζ. Derwent River Jekri, 'Αγγλ. Jeppa, 'Αγγλ. Manchester Civilian 'Αγγλ. New Georgia Rocio, 'Αγγλ. Sagama River Teheran, Περσ. Trewellard 'Αγγλ. Victoria Transport 'Αγγλ.	έτ. «'Ατλαντικός» Α. Ε. 'Αριστ. Όνάση Ίω. Γ. Α.βανεδ Ρεθύμνη—Κουλουκουντή Ρεθύμνη—Κουλουκουντή Γ. Βεργωτή Σ. Ηλεκτρούτη Ρεθύμνη—Κουλουκουντή Ρεθύμνη—Κουλουκουντή Ν. Στυκούτηο "Ελλήνες χροκοτάτι Ν. Γ. Λιθονεδ	18	5242	εις River Blackwater Μετωνη. «ΟΡΟΣ ΔΙΡΦΙΓΣ», σημ. Παναράξ εις Νάντηφας Μετωνη. «ΣΩΚΡΑΤΗΣ ΩΝΑΣΗΣ», σημειώνεται Έλληνική εις Μίλφορδ Χάβεν. Μετωνη. «ΙΛΙΣΣΟΣ», σημειώνεται Έλληνική εις Dartmouth ύπό παραλαβήν εις » » » εις Μάντζεστρο ύπό παραλαβήν εις Dartmouth ύπό παραλαβήν διηλθεν Νίτσον 21 'Απρ. διά Ντέππην εις Milford Haven ύπό παραλαβήν εις Ρόδον ύπό παραλαβήν Π.Π.: «ΣΓΑΒΑ», σημειώνεται Έλληνική εις Μίλφορδ Χάβεν ύπό παραλαβήν. Πιθανόν σημείο: «ΣΒΗ»
		19	5439	
		15	4724	
		17	5875	
		17	5875	
		13	4706	
		19	6566	
		15	3726	
		15	4732	
		79	677	
		14	4202	
		13	4521	

## HAMBURG STEVEDORING Co. Ltd.

HAMBURG, STEINHÖFT 11.

LARGEST STEVE DORING FIRM IN HAMBURG.  
ALL MODERN EQUIPMENT.  
OWN LARGE FLOATING GRABS.

Discharging of Pneumatic Grain  
Tel. Add.:—"Stevedoring,"

## CHARLES HILL & SONS

ΟΙΚΟΣ ΙΔΡΥΘΕΙΣ ΠΡΟ 150 ΕΤΩΝ

ΕΦΟΤΠΛΙΣΤΑΙ - ΜΕΣΙΤΑΙ  
BRISTOL

Γραφεία εις Avonmouth, Sharpness, Gloucester  
και Portishead.

Ός έφοπλισταί έκτιμωμεν τάς δυνατερείς συνθήκας  
πού διέρχονται οι πλοιοκτήται.

Τὰ πλοῖα τῶν όποιων ἡ πρατιόρευσις θὰ ἀνατεθῇ εἰς ὑμᾶς  
θεωροῦντας ως μέρος τού ιδιοκτού μας στόλου και τὰ ἔξοδά  
των θὰ είναι οσον τὸ δυνατὸν χαμηλότερα μὲ ταχίστην διε-  
ξαγωγὴν τῆς ἐργασίας.

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: "HILLS,, BRISTOL, AVONMOUTH, SHARPNESS, GLOUCESTER.

Διαρκής Παρακαλαδήκην  
Τουρκικῶν γαιανδράκων αγοραίων

KOZLOU και

Tout venant KANDILLY

Τῶν γαιανδρακωρυχείων τῆς

TÜRK KOMÜR

MADENLER A. S.

ΓΕΝΙΚΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΔΟΛΑΣΙΚ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΜΕΓ. ΗΛΕΚΤΡ. ΣΤΑΘΜΟΥ ΤΗΛΕΦ. 40.307

## GUERET, LLEWELLYN & MERRETT LIMITED.

BROKERS FOR THE SALE, PURCHASE & CHARTERING OF ALL TYPES OF SHIPS.

71, ST. MARY AXE, LONDON E.C. 3

TELEGRAMS: "TEREUG LONDON..

CODES USED: BOE, WATKINS, BENTLEY'S, SCOTTS 10TH