

NAYTIKA XPONIKA



15η Μαΐου 1933

Αρ. Φύλλου 58

ΝΑΥΤΙΚΑ

ΧΡΟΝΙΚΑ

ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ Γ! ΑΡΙΘ. 58. = ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ = ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, 15 ΜΑΪΟΥ 1933

Εἰς τὴν Διάσκεψιν τοῦ Λονδίνου

Ἡ Κυβέρνησις, κατὰ τὰς βεβαιώσεις τῶν ἀρμοδιωτέων ἐκ τῶν μελῶν της, ἐν συνεργασίᾳ μετὰ τοῦ Ἀνωτάτου Οἰκονομικοῦ Συμβουλίου, προπαρασκευάζεται συντόνως διὰ τὸν καθορισμὸν τῶν ἀπόφεων, τὰς ὅποιας ὅτι ὑποστηρίξῃ ἐνώπιον τῆς Διεύθυνος Οἰκονομικῆς Διασκέψεως καὶ τῶν συσταθησομένων ὑπ' αὐτῆς ἐπιτροπῶν, κατὰ τὴν συζήτησιν τῶν ὑπὸ κρίσιν προβλημάτων.

Εἰς τὰ θέματα, ἀτινα ὅτι ἀπασχολήσουν τὴν Διεύθυνη Διάσκεψιν τοῦ Λονδίνου πρωτεύουσαν κατέχουν θέσιν καὶ τὰ προβλήματα τῆς ναυτιλίας. Ἡ κρίσις, ἄλλωστε, τῶν θαλασσίων μεταφορῶν, ἡ τόσον καιρίως πλήξασα τὴν παγκόσμιον ναυτιλίαν ἔχει τὴν δημιουργὸν τῆς αἰτίαν πρὸ παντὸς εἰς τὸν οκληρὸν οἰκονομικὸν ἀνταγωνισμὸν, τὸν ὅποιον τὰ Κράτη, ὁχυρωθέντα ὅπισθεν ύψηλῶν τελωνειακῶν τειχῶν, ἀμείλικτον διεξάγουν ἐναντίον ἀλλήλων.

Τὸν ἀκήρωτον αὐτὸν πόλεμον ἐκλήμη ἡ Διάσκεψις τοῦ Λονδίνου νὰ τερματίσῃ ὁριστικῶς καὶ ἀποκαταστήσῃ τὸ καθεστῶς τῆς ἐλευθερίας τοῦ ἐμπορίου καὶ ἀμοιβαίας συνεργασίας τῶν Λαῶν. Βεβαίως αἱ διεξαχθησομεναι ἐν αὐτῇ καὶ εἰς τὰς ἐπιτροπὰς, τὰς ὅποιας ὅταν καταρτίσῃ, συζητήσεις, προοιωνίζονται ἐπίμοχθοι, δὲν δύνανται ὅμως παρὰ νὰ εἶνε καὶ ἀποφασιστικαί.

Ἀποφασιστικὴ, συνεπῶς, ὅτι εἶνε καὶ τῶν προβλημάτων τῆς ναυτιλίας ἡ ἀντιμετώπισις. Αἱ λύσεις καὶ τὰ πρὸς ἐπίτευξιν αὐτῶν μέτρα, διεύθυνος ἐφαρμογῆς καὶ ἴσχυνος, εἰς τὰ ὅποια ὅταν καταλήξουν αἱ ἐν Λονδίνῳ συζητήσεις ιδιαιτέρων ὅλως, ὡς εἶνε εὐγόντον, ὅτι ἀσκήσουν ἐπίδρασιν καὶ ἐπὶ τῆς θέσεως τῆς Ἑλληνικῆς ναυτιλίας, ἀφοῦ τὰ φροτηγά μας σχεδὸν ἔξ ὀλοκλήρου μετέχουν εἰς τὴν κίνησιν τοῦ διεύθυνος ὑπερθαλασσίου ἐμπορίου.

Ἐχει καθῆκον ἡ Κυβέρνησις—καὶ εἴμεθα βέβαιοι, ὅτι δὲν ὅταν τὸ παραμελήσῃ — καὶ τὴν ἑλληνικὴν θέσιν ἐπὶ τοῦ ναυτιλιακοῦ προβλήματος σαφῶς μετὰ ὥριμον μελέτην νὰ διαγράψῃ καὶ τὴν ἀποτελεσματικὴν ὑποστήσῃ ἀντῆς κατὰ τὰς ἐν τῇ εἰδικῇ ἐπιτροπῇ τῆς Διασκέψεως συζητήσεις νὰ διασφαλίσῃ.

Διαμέτει, εὐτυχῶς, ἡ Ἑλληνικὴ ναυτιλία ἐν τῇ Ἀγγλικῇ πρωτευούσῃ προσάγοντας ἵκανον ν' ἀντιπροσωπεύσουν ἐπαξίως τὴν Κυβέρνησιν εἰς τὴν συσταθησομέ-

νην ὑπὸ τῆς Διασκέψεως ἐπιτροπῆν. Αἱ ἀπόφεις των, λόγῳ τῆς θέσεώς των μεταξὺ τῶν ναυτιλιακῶν κύκλων τῆς Βρεταννικῆς μητροπόλεως, ὅτι ἀκουσθοῦν μετὰ προσοχῆς.

Ο κ. Πρόεδρος τῆς Κυβερνήσεως καὶ οἱ κ.κ. Ὑπουροί τῶν Οἰκονομικῶν καὶ τῶν Ἐξωτερικῶν μεταβαίνοντες εἰς Λονδίνον δὲν πρόπει οὔτε νὰ παραλείψουν νὰ ζητήσουν τὰς γνώμας τῶν αὐτόθι Ἑλλήνων ἐφοπλιστικῶν πραγαγόντων διὰ τὴν ἀποκρυστάλλωσιν τῆς ὑποστηριχθησομένης ἐν τῇ Διασκέψει, ὡς πρὸς τὸ ναυτιλιακὸν πρόβλημα, ἑλληνικῆς ἀπόφεως, οὔτε νὰ διστάσουν νὰ ἐμπιστευθοῦν εἰς αὐτὸν τὴν ἀντιπροσώπευσιν τῆς Κυβερνήσεως εἰς τὴν ναυτιλιακὴν ἐπιτροπήν.

Τὰ ναυτιλιακὰ νομοδετήματα

Πλήρης νομοθετικὴ ἐργασία, χάρις εἰς τὴν ἀξιέπαινον πρωτοβουλίαν τοῦ κ. Ὑπουρογοῦ τῶν Ναυτικῶν καὶ τὸν ἀκάματον ἔνδον τοῦ Διευθυντοῦ τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ κ. Χρηστοφῆ, ἔχει καταρτισθῆ, ἀποκαθιστῶσα τὸν ουθὺν καὶ τὴν τάξιν εἰς τὰ διοικητικὰ πράγματα τῆς ναυτιλίας μας.

Ἐπιστέγασμα πολυνετῶν συζητήσεων, ὑποβολῆς ὑπομημάτων καὶ ἀνταλλαγῆς ἐγγράφων ἡ ἐργασία αὐτῆς, δὲν εἶνε δίκαιον νὰ παραμένῃ ἐκκρεμῆς εἰς τὰ ἐδμάρια τῆς Διθύνσεως τοῦ Ε.Ν., διότι γενικῶτεροι λόγοι ὑπηγόρευσαν εἰς τὴν Κυβέρνησιν νὰ διακόψῃ ἐπὶ δίμηνον καὶ τάλιν τὰς κοινοβούλευτικὰς συνεδριάσεις.

Πιστεύομεν ἀπολύτως, ὅτι εἰς τὰ θέματα τῆς νομοθετικῆς ἔξουσιοδοτήσεως, τὴν ὅποιαν ὅτι ζητήσῃ ἀπὸ τὰς Βουλᾶς ἡ Κυβέρνησις, προέχουσαν θέσιν δικαιούνται νὰ καταλάβουν τὸ ἀφορῶντα τὴν ναυτιλίαν, ἢτις μαστιζομένη ἀπὸ τὴν διεύθυνη κρίσιν δὲν στρέφεται πρὸς τὸ Κράτος ὅπως ζητήσῃ, παρὰ μόνον τὴν ἀριθμή του διὰ τὸν διακανονισμὸν ἐκκρεμοτήτων διοικητικοῦ καθαρῶς χαρακτήρος.

Ἄφοῦ δὲ τὸ Κράτος διὰ τῶν καταρτισθέντων νομοθετικῶν δὲν πρόττει τίποτε περισσότερον ἀπὸ τοῦ ν' ἀναγνωρίσῃ πόσον καινῶς μετεχειρίσθη μέχρι σήμερον τὴν ναυτιλιακὴν ὑπόθεσιν καὶ ἀποδείξῃ ἐμπράκτως τὴν ἐπελθοῦσαν μετοβολὴν τῆς τακτικῆς του, Κυβερνήσεως καὶ Ἀντιπολίτευσις ὁφείλουν νὰ διευκολύνουν τὴν ταχυτέραν ἐφαρμογὴν τῶν μέτρων.

Τό δεκατενθήμερον

'Η Ελλάς και η «διάκρισις της σημαίας»

"Αμεσος και αποτελεσματικη υπήρξεν η ένεργεια του υπουργού των Ναυτικών κ. Χατζηκυριάκου επί του δημιουργήμένος θορύβου, λόγω της διάλογος συμπτωματικής προτιμήσεως της Ελληνικού πλοίου, άντι του προσφερθέντος Δανικού, διά την μεταφοράν οιτηρών έκ του Πλέιτ εις Ελλάδα. Απέδειξεν ή επέμβασις του έπισημου Κράτους, διά της συστάσεως του κ. Χατζηκυριάκου πρός τὸν ἐπὶ τῶν Εσωτερικῶν συνάδελφόν του, διόπεις ἀποφεύγεται πᾶσα διάκρισις σημαίας, προκειμένου περὶ μεταφορῶν γεννημάτων εἰς Ελλάδα, διότι, εν πλήρει πειγνώσει τῶν πραγματικῶν συμφερόντων τῆς ναυτιλίας μας, κανὲν προστατευτικὸν μέτρον δὲν εἴλε οἱ ληφθῆ ύπερ τῆς ιδίας ἡμῶν σημαίας, δυνάμενον νὰ δικαιολογήσῃ τὰ εἰς βάρος μας δυσμενῆ σχόλια. Η ένεργεια του κ. Χατζηκυριάκου άξιζει πράγματι θερμῶν συγχαρητηρίων. Προήσπισε τὰ καλῶς ἐννοούμενα ναυτιλιακά ἡμῶν συμφέροντα.

Άλλα καὶ οἱ "Ελλήνες πλοιοκτήται διὰ τῆς «Ἐνώσεως» τῶν δέν παρέλειψαν νὰ ἐπιτελέσσουν τὸ καθῆκον τῶν. Εδόθη εἰς αὐτοὺς μία, εὐκαιρία, διόπεις διαδηλώσουν τὴν ἀπόλυτον πίστιν τῆς μεγάλης ναυτιλιακῆς μαζοίκογενείας πρὸς τὰς μακράινων παραδόσεις μᾶς ναυσιβούν φυλής, ήτις τὰς ἀνέκαθεν ἔχοντες, ἔδρασε καὶ ἀνεπτύχθη ἀπὸ τὴν πλήρη ἀλευθερίαν τοῦ θαλασσίου ἐμπορίου. Η κάτωθι δημοσιεύμένη ἐν μεταφράσει σχετική ἀλληλογραφία, εἶναι ἀρκετά δηλωτικῆ τῆς ἀνέκαθεν υπὸ τῶν Ελλήνων ἐφοπλιστῶν τηρηθεῖσης πολιτικῆς εἰς τὰ ζητήματα τοῦ προστατευτισμοῦ καὶ τῆς διακρίσεως τῶν σηματιών.

Οὕτω ή «Ἐνώσεως τῶν Εφοπλιστῶν» διὰ τοῦ ἀντιπροέδρου αὐτῆς κ. Ν. Κυριακίδηου ἀπέστειλε πρὸς τὴν «Βαλτικήν καὶ Διεθνῆ Ναυτικήν Διάσκεψιν» τὸ ἀκόλουθον τηλεγράφημα:

«Ἀναφερόμενοι εἰς πληροφορίας Δανοῦ ἀνταποκριτοῦ τοῦ «Fairplay», δημοσιεύσεις 13ην Ἀπριλίου, δηλούμενην διότι η 'Ελλάς, πιστὴ πάντοτε εἰς τὴν ιστορίαν καὶ τὰς παραδόσεις τῆς, εἶναι κατ' ἔξοχὴν ὁ παδὸς τῆς ἀλευθερίας τοῦ ἐμπορίου. Κυρερηνῆτη διατάγη αἱρεῖ παρεξηγήσεις, διὰ συστάσεως τῆς πρὸς τὸν ἐν 'Ελλήνων ἀντιπροσώπους τῶν ἑταῖρῶν Bunge καὶ Dreyfus, διόπεις οὐδεμίαν σημαίαν ἔχαιρούν ἀπὸ τὰς ἔξι 'Αργεντινῆς δι' Ελλάδα φορτώσεις, τιθεμένης οὐτῷ πλήρους ισοτιμίας τῶν ἔνεντων σηματιών πρὸς τὰ 'Ελληνικὰ σκάφη. Παρακαλούμενοι κοινοποιήσατε πληροφορίαν ταῦτην εἰς ἐνδιαφερομένους. Μετὰ τῶν ἐκ τῶν προτέρων εὐχαριστιῶν μας.»

Ν. ΚΥΡΙΑΚΙΔΗΣ

«Ἄντι πρόεδρος 'Ἐνώσεως Ελλήνων Εφοπλιστῶν

Ταῦτόσημον τηλεγράφημα ἀπεστάλη καὶ πρὸς τὸ «Fairplay». Πλήν τοῦ ἄνω τηλεγράφηματος πρὸς τὴν «Βαλτικήν καὶ Διεθνῆ Ναυτικήν Διάσκεψιν» ἀπεστάλη ἀπὸ μέρους τῆς «Ἐνώσεως Ελλήνων Εφοπλιστῶν» καὶ σχετικὴ ἐπιστολή, ἐν τῇ διόπεις τονίζεται διότι, «τὸ τηλεγράφημα θὰ διασάλουη τὰς ἀναφυείσας παρεξηγήσεις ἔνεκεν τῆς ἀρνήσεως ναυλωτοῦ τίνος, διόπεις φορτώση Δανικὸν πλοίον ἐκ Πλέιτ δι' Ελλάδα». Τοῦτο τηλεγράφημα πρὸς τὸν πρόεδρον τῆς Διεθνῆς Ναυτικής Διάσκεψις διεβίβασεν ἐν ἀντιγράφῳ πρὸς τοὺς 'Ελληνας ἐφοπλιστάς τὴν ἑκδοθεῖσαν παρ' αὐτῆς ἐγκύκλιον, ἔχουσαν οὕτω:

«Φορτώσεις γεννημάτων ἐκ Πλέιτ δι' Ελλάδα. Κατάργησις διακρίσεως σημαίας: Εἰς τὸ τεῦχος τῆς 13ης Ἀπριλίου, τοῦ «Fairplay», ἀνεδημοσιεύθησαν σχόλια τοῦ Δανικοῦ τύπου, σχετικῶς μὲ τὸν ἐν 'Ελλάδι προστατευτισμὸν τῆς Εδυνῆς σημαίας. 'Ανεκοινώτο, μεταξὺ ἀλλών, διὰ Δανὸς πλοιοπτῆτης διεπραγματεύετο ναύλωσιν σκάφους τοῦ ἐκ Πλέιτ δι' Ελλάδα, ἀλλ' οἱ ναυλωταὶ ἀπέρριψαν ἐν τέλει τὸ Δανικὸν πλοίον μὲ τὴν δικαιολογίαν, διότι οἱ ἐν 'Ελλάδι πραλήπται ἔξητησαν, διόπεις τὸ φορτίον μεταφερθῆ δι' Ελληνικού σκάφους. Αἱ πληροφορίαι αὗται προεκάλεσαν τὸ ἀκόλουθον τηλεγράφημα, διόπεις ἀλλούσιον παρὰ τὸν ἀντιπροέδρου τῆς «Ἐνώσεως τῶν Ελλήνων Εφοπλιστῶν» (ἀκόλουθει τὸ κείμενον τοῦ τηλεγραφήματος).

Καὶ η ἐγκύκλιος συνεχίζει:

«Ἐχοντες ὑπὸ διόπεις τὴν ὑπὸ τῶν ψευδήνων 'Ελληνικῶν κύκλων τηρηθεῖσαν στάσιν, διόπεις ἀφορεῖ τὰς ἐκ Πλέιτ φορτώσεις γεννημάτων δι' Ελλάδα, εἶναι λογικὸν νὰ συμπεράνωμεν διότι η διάκρισις σημαίας, ἐάν υφίσταται εἰς ἀλλας ἀγοράς, θέλει τύχει τῆς αὐτῆς μεταχειρίσεως.»

Ἐν ιδιαιτέρᾳ δ' ἐπιστολῇ τῆς Διασκέψεως πρὸς τὴν «Ἐνώσεων τῶν Ελλήνων Εφοπλιστῶν» ἀναφέρεται, διότι «ξετιμήθησαν δεόντως τὰ ληφθέντα μέτρα πρὸς ἄστον τοῦ ἐν τῇ διάκρισεως τῆς σημαίας προστατευτισμὸν καὶ ἐφιστᾶται ἡ προσοχὴ ἐπὶ τῆς τελευταῖς παραγράφου τῆς ἐγκύκλιου, διά τῆς διόπειας ἐκφράζεται ἡ πεποίθησις, διότι διάκρισις σημαίας δὲν ἔχει καθιερωθῆ καὶ διὰ τὰς ἀλλας ἀγοράς, προκειμένου περὶ Ελλάδος».

Ἐπίστολη τοῦ «Fairplay» δι' ἐπιστολῆς του πρὸς τὸν κ. Κυριακίδην βεβαιοῖ τὴν λήψιν τοῦ τηλεγραφήματος, διόπεις καὶ θέλει δημοσιεύει εἰς τὸ προσεχές τεῦχος του.

Τὸ Λονδίνειον «Fairplay» τῆς 27ης Απριλίου ἐφιλοξένησεν ἐπίσης τὴν κατωτέρω ἀναδημοσιευμένην ἐπιστολὴν τοῦ κ. Εμπολουκούντη, ἀποδεικνύουσαν πόσον ἀστήρικτοι ὑπῆρξαν αἱ εἰς βάρος τῆς Ελλάδος κρίσεις ἐκ τοῦ ὅλως συμπτωματικοῦ περιστατικοῦ.

Φίλε Κύριε,

Μετ' ἐνδιαφέροντος ἀνέγγωσα εἰς τὸ φύλλον τῆς 13ης τρέχοντος τὴν πληροφορίαν τοῦ ὅλης συνέτερου περὶ δυσκολίαν πλοίου ποίεις συνήντησην εἰς τὴν Δανὸν ἐφοπλιστής, ἐπιζητήσας νὰ ναυλώσῃ ἐν τῶν σκαφῶν τοῦ ἀπὸ τὸ Πλέιτ διὰ τὴν Ελλάδα.

Μὲ ἐκπλήσσει, ἀληθῶς, ἡ πληροφορία ὅτι οἱ "Ελλήνες εἰσαγωγεῖς γεννημάτων ἐνεκανίσαν προστατευτικὴν διὰ τὴν Εδυνήν ναυτιλίαν τακτικὴν, διότι πρὸ τοῦ πλοίου μοίρας προετιμήθη ὑπὲρ αὐτῶν Ιταλικὸν πλοίον διὰ τὴν μεταφράσην φροτίου εἰς τοῦ Κόλπου Μεξικοῦ εἰς Ελλάδα, ἐνῷ μητε εἰχούσει προσφέρει ἐν τῶν φορτηγῶν μας, ναυπηγήσεως τοῦ 1929. Καὶ ἡ προτίμηση πρὸς τὸ Ιταλικὸν ἐγένετο διὰ μίαν διαφορὰν γανόλου 1)4 πέννας κατὰ κονώδρετο !

Οἱ "Ελλήνες πλοιοκτήται οὐδέποτε ἐπεξῆτησαν τὰς ἐπιχορηγήσεις καὶ τὸν προστατευτισμόν.

Ἐὸν συνέβη ἡδη οἱ ναυλωταὶ νὰ προτιμήσουν 'Ελληνικὰ σκάφη διὰ φορτώσεις ἀπὸ τὸ Πλέιτ εἰς τὴν Ελλάδα, πρόκειται περὶ ἐνεργείας ὀφειλομένης εἰς τὴν ιδίαν αὐτῶν καὶ μόνον πρωτοβουλίαν, ήτις σκοπὸν ἔχει νὰ πείσῃ τὴν Εδυνήν κυβέρνησην καὶ ἀρι τὸν ἐπαγθῆ ἐπὶ τοῦ Αργεντινοῦ σίτου δασμὸν. Διότι τὸ πρώτον ἡδη ἀπὸ τὸν πλοίον εἰσαγωγὴ γεννημάτων εἰς τὸν Ελλάδα ἀπὸ τὸ Πλέιτ.

Οπος γνωρίζετε, αἱ φορτώσεις σιτηρῶν διὰ τὴν Ελλάδα ἐγίνοντο κατὰ τὸ παρελθόν κυρίως ἐκ τοῦ Κόλπου Μεξικοῦ, τῆς Αντιρραίας κλπ. Πλείστοι Αγγλοί ἐφοπλισταὶ μετεῖχον, ως δύνανται οἱ ίδιοι νὰ σάς βεβαιώσουν περὶ τούτου, εἰς τὰς μεταφοράς ταύτας. Κάθε δὲ ἀλλοὶ ή ἐπωφελούντο τὰς ἐλληνικὰ πλοία, τούναντίον μάλιστα υφίσταντο ἐμπανῶς καὶ ζημιὰς καθόδους ὑπερχριστοῦντο νὰ κατοβάλλουν πρόσθετα ἐπασφάλιστρα εἰς τοὺς Αγγλούς καὶ Αμερικανὸς ἀσφαλιστὰς διὰ τὰ φορτία γεννημάτων δι' Ελληνικῶν φορτηγῶν μεταφερόμενα. Η ἐντεύθεν ἐπιβάρυνσις ηνάγκαζε τοὺς παραλήπτας νὰ προτιμούν Αγγλικὰ πλοία.

Θὰ ἡτο ἐνδιαφέροντον νὰ πληροφορηθῆτε, διότι ὑπάρχει ἐλληνικὸς σιτηροδοξὸς οἰκος, δόποιος κατὰ προτίμησιν τὰς μεταφοράς του ἐνεργεῖ διὰ πλοίων τῶν ἐφοπλιστῶν κ. κ. Σ. Γ. Εμπειρίου, ἀδελφῶν Γουλανδρή καὶ Κουλούρα. Τοιμῶν νὰ ισχυρισθῶ, διότι ἔαν οἱ παραλήπται οὗτοι εἰχούσι φορτίον ἐκ τοῦ Πλέιτ θὰ προείμων πλοίον τῶν ἀνωτέρω ἐφοπλιστῶν, ἀποκλείοντες οὐκ μόνον τὸ Δανικὸν φορτηγὸν, περὶ οὐδὲ λόγος, ἀλλ' ἔξ ίου καὶ οἰονδήποτε ἐλληνισμόν.

Ἡ ἀποκλειστικὴ ναύλωσις ἐλληνικῶν πλοίων διὰ τὰς φορτώσεις ἀπὸ τὸ Πλέιτ εἰς τὴν Ελλάδα δὲν ἀποτελεῖ ἐργασίαν καὶ τόσον ἐπιθυμητὴν διὰ τοὺς 'Ελληνας ἐφοπλιστας. Ενεργεῖται παρὰ τὸν δύο κυριωτέρων σιτηροδοξῶν, τῶν κ. κ. Bunge καὶ Ντρέψφους καὶ η προτίμησις τῶν 'Ελληνικῶν σκαφῶν ἀπετέλεσε προσφανῶς ἐν τῶν ἐπιχειρημάτων τὰ ὅποια ἔχρησιμοποιήσαν οὗτοι παρὰ τὴν Εδυνηκή Κυβερνήσεις διὰ νὰ τὴν πείσουν ν' ἀρι τὸν εἰσαγωγικὸν δασμὸν ἀπὸ τὸν Αργεντινοῦ σίτου.

Τὸ ζήτημα, ὅπερ ἔθιξετε, τὸν ἀποκλεισμὸν τῶν ἔνεντων σηματιών ἀπὸ τὸ Πλέιτ εἰς τὴν Ελλάδα δὲν ἀποτελεῖ ἐργασίαν καὶ τόσον ἐπιθυμητὴν διὰ τοὺς 'Ελληνας ἐφοπλιστας. Οἱ σκοπός οὐνούσιος διόπεις τὸν προστατευτισμὸν τῆς σημαίας η ἀλλοὶ πως προήλθεν ἀριόδες εἰς τὴν ναυτιλίαν τῆς καὶ ἐπομένως δὲν περιπτώσις ἀντιποίων, διόπεις αἱ κρίσεις οὓς τῆς 20ης Απριλίου ἀφήνουν νὰ ὑπονοήσων.

Οσον ἀφορεῖ τὸν ισχυρισμὸν τοῦ ἐκ Δανίας ἀνταποκριτοῦ σας, διότι τὰ 'Ελληνικὰ πλοία ουμετέχουν κατὰ μέγα ποσοστὸν εἰς τὰς εἰσαγωγαὶς γεννημάτων τῆς χώρας ταύτης, δύναμαι νὰ σάς παραπέμψω πρὸς ἓντες τὸν προστατευτισμὸν τῆς σημαίας η ἀλλοὶ πως προήλθεν ἀριόδες εἰς τὴν ναυτιλίαν τῆς καὶ ἐπομένως δὲν περιπτώσις ἀντιποίων, διόπεις αἱ κρίσεις οὓς τῆς 20ης Απριλίου ἔχει ηγούσαι καὶ ὑπὸ τὴν πιεσιν ἀσυμφόρων 'όψιδιον' ἐκ μέρους τῶν ναυλωτῶν.

Διατελούμεν μετὰ πάσης τιμῆς
«Ρεθύμνης—Κουλούκουντης, I.td»
Ε. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ
Διευθυντής

Χαρακτηριστικὸν τῆς εὐμενοῦς ἐντυπώσεως ἦν παρήγαγεν εἰς τὸν εἰς τὸν οὐρανὸν καὶ τὸν οὐρανὸν η δύνη ἐνέργεια τῆς 'Ενώσεως τῶν Ελλήνων ἐφοπλιστῶν ἐπὶ τοῦ δημιουργήθεντος ζητήματος εἶναι καὶ η κάτωθι ἐπιστολὴ τοῦ γνωστοῦ ναυτικοῦ Οίκου τοῦ Λονδίνου τῶν κ. κ. P. Wigham—Richardson & Co Ltd πρὸς τὸν κ. Κυριακίδην.

Φίλε Κύριε Κυριακίδη,

Θά μοι ἐπιτρέψῃς νὰ σάς εἴπω, μὲ πόσην μεγάλην παράν καὶ

έκτιμησιν είδον, τό τηλεγράφημα τοῦ 'Αντιπροέδρου τῆς «Ενώσεως τῶν Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν», τὸ δημοσιευθὲν σήμερον τὴν πρώταν εἰς τὴν ἑψημερίδα *'Lloyd's List'* σχετικῶς πρός τὰ διατυπωθέντα παράπονα τῶν Δανῶν ἐφοπλιστῶν περὶ 'διακρίσεως Σημαίας' εἰς τὰς ἔξ 'Αργεντινῆς δι' Ἑλλάδα ναυλώσεις.

Τό θαρασσλέον ἄπαι τε καὶ ἐμπευσμένον διάβημά σας ἀποτελεῖ τίτλον τιμῆς διά την Ἑλλάδα καὶ τὴν φορτηγὸν αὐτῆς ναυτιλίαν. Δεν δύναμαι παρὰ νά ἑκφράσω τὴν εὐχήν, ὅπως τὸ παράδειγμα ὑμῶν ἀκολουθήσῃ γενικῶς ἡ Οἰκουμένη, μὲ ἀποτέλεσμα τὴν ἀπόδοσιν τῆς ἑλευθερίας εἰς τὸ διεθνές ἐμπόριον καὶ τὴν ἐκ ταύτης ἀνακούφισιν ἐκ τῆς οἰκονομικῆς καχεζίας, ἀπὸ τὴν ὥποιαν ἡ διεθνῆς Οἰκονομία καὶ πρὸ παντὸς ἡ Ναυτιλία δοκιώσεται.

Λονδίνον 8 Μαΐου 1933

Μετά πάσης τιμῆς
(Υπογραφή)

Διὰ τὴν ἀπρόσκοπτον ἐφαρμογήν των

Παρακολουθήσαντες μὲ έξαιρετικόν δλως ἐνδιαφέρον καὶ προσοχὴν τὴν καταβαλλομένην ύπό τοῦ κ. Χρηστοφῆ προσπάθειαν καὶ τὸ συστηματικὸν τῆς δλης του ἑργασίας ὥπως ἀποδώσῃ εἰς τὴν ναυτιλίαν μας τὸν ἀπαιτούμενον διοικητικὸν ρυθμόν, ποὺ θὰ επιτρέψῃ εἰς αὐτὴν ἀπερισπάστως νά χωρήσῃ εἰς τὸ ἔργον της, τὸ τόσον δύσκολον, φρονούμεν διτέ ἐκδηλούμεν καὶ τὸν ἐνδιάθετον τοῦ λιδίου πόθον ὑποστηρίζοντες, διτέ τὰ πρός ἔφαρμογην μέτρα δέον νά συμπίπτουν, κατά τὸ δυνατόν, πρός τὰς ἀπόψεις τῶν παραγόντων τῆς ναυτιλίας.

Κατοχυροῦνται οὕτως ἡ ἀποτελεσματική τῶν μέτρων ἐκτέλεσίς καὶ διασφαλίζεται ἡ εὐχερῆς αὐτῶν ἐφαρμογή, χωρὶς τὸν κίνδυνον δικαίων ἢ ἀδίκων διαμαρτυριῶν ἀπό μέρους τῶν ἀμέσως ἐνδιαφερομένων. Διότι δὲν πρέπει νὰ λησμονῆται ὅτι ἔαν κατά τὸ παρελθόν σωρεία νόμων καὶ διαταγμάτων παρέμειναν ἐν τῇ πράξει ἀνεφάρμοστα διφέλεται τοῦτο εἰς τὸ δέ δλως ἀψυχολογήτως καὶ μακράν τῆς πραγματικότητος κατηρτισθησαν, τὴν θύελλαν διαμαρτυριῶν μόνον προκαλέσαντα ἑκείνων ἀκριβῶς, ὑπέρ τῶν ὄποιων δῆθεν ἐνεφανίζετο, ὅτι ἐθεσμοθετοῦντο.

Διά νά μή νομισθῇ δέ ὅτι ἀναφερόμεθα εἰς γενικότητας ἔχομεν νά διατυπώσωμεν συγκεκριμένας παρατηρήσεις ἐπὶ τῶν δύο νομοσγεδίων, τά ὅποια ἐδημοσιεύσαμεν εἰς τὰ προηγούμενα τέμνο-

Πρόκειται περὶ τῆς ἐπιβαλλομένης διὰ τοῦ νομοσχεδίου «περὶ κυρώσεως τῆς ουμβάσεως διεθνοῦς γραμμῆς φορτώσεως» περιοδικῆς ἐπιθεωρήσεως τῶν φορτηγῶν σκαφῶν, ἐπὶ πλέον τῆς κατὰ πενταετίαν ὄριζομένης τοιαύτης. Αὐτὸ τοῦτο τὸ κείμενον τῆς ουμβάσεως οὐδαμοῦ ἀναγράφει τὸ ὑποχρεωτικὸν ἔτησίων ἐπιθεωρήσεων, διότι οἱ συντάκται αὐτῆς ἀντελήθησαν τὴν δυσχέρειαν εἰς τὴν δόσισαν θά προσέκοπτεν ἡ ἐφαρμογὴ τοιούτου μέτρου. Εύχη μόνον διετυπώθη ὅπως, εἰ δὲ ν στ δ ν, αἱ ἐπιθεωρήσεις ἐνεργοῦνται ουχινότερον τῆς ὑποχρεωτικῆς πενταετίας.

Θά δητος ὅλως ἀδικουν, βαρύ καὶ δυσχερές διὰ τὴν φορτηγόν μας ναυτιλίαν, έαν ύπερχερούτο αὐτή εἰς ἔτησίς ἐπιθεωρήσεις, αἴτινες μόνον διπάνας, καθυστερήσεις καὶ πιθανάς παρεξηγήσεις εἰς τὸ μέλλον θά ἡδύναντο νά προκαλέσουν. "Ἄς ομηριώθῃ δ' ἀκόμη διτα φορτηγά μας σπανίως ἐπισκέπτονται τοὺς ἐλληνικούς λιμένας καὶ ἐπομένως θά παρίσταται ἀνάγκη νά μεταβιβασθῇ δι τοικαλώμα τῆς ἐπιθεωρήσεως εἰς ξένους νηογνώμονας, οἱ ὅποιοι, ἐνδεχομένως, νά μή ἐπεδείκνυν πάντοτε δικαιολογημένην αύστηρότητα. "Δευτέρα πατήρησος μας ἀνάφερεται εἰς τὸ συμπληρωματικὸν νομοσχέδιον "περὶ ποικιλοῦ καὶ πειθαρικοῦ κώδικος".

Οσον και ἀν εἰνε πράγματι αύστηρά τὰ διά τοῦ νομοσχέδιου λαμβανόμενα μέτρα διά τὴν τάξιν καὶ τὴν πειθαρχίαν ἐπὶ τῶν Ἑλληνικῶν πλοίων ἃς μᾶς ἐπιτραπῆ νὰ φρονῶμεν ὅτι δὲν πληρούν τὸν οκοπόν εἰς τὸν ὅποιον καὶ ὁ βασικός κώδικς καὶ αἱ συμπληρώσεις ἀποβλέπουν. Κατά τὴν γνώμην μας μόνον ἡ καθιέρωσις τοῦ φυλαλίου ποιότητος, κατά τὸ ἀγγλικόν ὑπόδειγμα, θὰ ἡτο ίκανὴ νὰ ἀποκαθάρῃ τὰς ναυτεργατικάς τάξεις τῶν εὐαριθμών ταραχοποιῶν στοιχείων, ἀτίνα πολλάκις ἔγενοντο οἱ ἥρωες δυσφημιστικῶν διὰ τὴν σπουδαίαν μας ἐπεισοδίους εἰς τὴν ἡμένην.

Τύποτηρήζοντες ως άποτελεσματική τήν καθιέρωσιν τοῦ φυλαδίου ποιότητος θεωροῦμεν ὑποχρέωσιν μας νὰ μὴ παραλείψωμεν τήν διατύπωσιν οὐσιώδους ἐπιφυλάξεως. Θά ξπρεπε νὰ ἔξευρίσκετο τρόπος, ώστε ἡ ἔγγραφη οἰσασθῆται κολασίμου πράξεως τὸ φυλαδίων νὰ μὴ είνει δυνατή παρά μόνον ὡς συνέπεια κρίσεως ὄρθης καὶ δικαίας, ἀπλλαγμένης προσωπικῶν προκαταλήψεων. Νά δημισφαλίζετο δὲ ὑπέρ τοῦ κολαζούμενου τὸ δικαίωμα τῆς προσφυγῆς εἰς τάς προξενικάς ἢ λιμενικάς ἀρχάς διὰ πᾶσαν τυχούσαν ὑπέρβασιν τοῦ εἰς τοὺς πλοιάρχους παρασχεθησούμενου δικαιώματος.

Αἱ Μεσογεῖακαὶ γαρνηλαί

Γεγονός ἀξιοσημείωτον ἀποτελεῖ διά τὴν ἐν τῇ Μεσογείῳ ἀνάπτυξιν τῆς δράσεως τῆς Ἑλληνικῆς σημαίας ή ἔγκαινιασθέντα ύπό τῆς «Ἀκτοπλοΐας τῆς Ἐλλάδος» τακτική γραφική Κύπρου—Παλαιοτίνης—Συρίας—Αιγύπτου. Ἡ καθιέρωσίς της ἀνοίγει διά τὰ βιομηχανικά καὶ γεωργικά προϊόντα μας τὰς ἀγοράς τῆς Παλαιοτίνης καὶ τῆς Συρίας, αἵτινες ἥγουντο μέχρι σήμερον ύπό τῶν ἔσαγωγέων μας μολονότι ὥδηντον ν' ἀποβούν σημαντικαὶ πηγαὶ εἰσοδημάτων διά τὴν Οικονομίαν τῆς Χώρας.

Αι ἀπό καιροῦ εἰς καιρὸν ἄτακτοι καὶ σποραδικοί μέχρι τοῦδε ἀναχωρήσεις ἔξ Έλλάδος διὰ τὰς δύο ταύτας χώρας, κάθε ἄλλο ἢ το δυνατῶν παρά να διευκολύνουν τὴν ἐδραίωσιν τῶν ἐμπορικῶν μας σχέσεων πρὸς τὰ ἑκεῖ καὶ τὴν τοποθέτησιν τῶν προϊόντων μας. Μόνον ἡ «τατική γραμμή» μὲ συγχά καὶ προκαθωρισμένα δρομολόγια δύναται νά διασφαλίσῃ τὴν ἐμποροβιομηχανικήν διεσδύσιν εἰς μίαν ἀγοράν.

‘Η ἀνάγκη καθιερώσεως τῆς γραμμῆς ταύτης ἀπό μακροῦ εἶχε τοινοθή ἀπό τῶν στηλῶν αὐτῶν.

Αι ένεαι ναυτιλίαι, ή 'Αγγλική, ή 'Ιταλική, ή Γαλλική κ.λ.π. διά να δύνανται νά κατέχουν πρωτεύουσαν θέσιν είς την κίνησιν τῶν λιμένων Συρίας και Παλαιστίνης, υπόβαθλονται εις ούχι εύκαταφρονήτους θυσίας. 'Αρκει νά σημειώσωμεν, ότι η Γαλλική σημαία ἀντιπροσωπεύεται εἰς τὴν Παλαιστίνη μὲ πολυτελεστα σκάφη, ως τὰ «*Champollion*» και «*Mariette Pacha*», ἄτινα ἔβδομαδιάσιως ἑκτελοῦν τὴν γραμμὴν Μασσαλίας—Γιάφφας—Κάϊφφας, ή 'Ιταλική διά τῶν θαλασσηγών «*Vienna*», «*Italia*», «*Heluan*» και «*Martha Washington*». Ή παραγγώριοις ἀπό μέρους τῆς Ἑλλάδος τῶν ἄγωρων τῆς 'Ανατολικῆς Μεσογείου, εὐρισκομένων ἦδη ἐν πλήρει δημιουργίᾳ, ήτοι ἀξιοκατάκριτος, τοσούτῳ μᾶλλον, καθόσον ή Μεσογειακή ναυτική Χώρα μας ἀπαράγραπτα ἔχει δικαιώματα, ὅπως διατηρήσῃ προέχουσαν τὴν θέσιν της εἰς τὰς γειτονικάς μεταφοράς.

Τό πρώτων βήμα συνετελέσθη ηδη. "Ας ἐλπίσωμεν, ότι θά ἐπακολουθήσῃ, ή δι' Ἑλληνικῶν σκαφῶν ἔξυπηρέτησις καὶ ἄλλων ὅμορων ἀγορῶν, πρός τὰς ὁποίας σοιβαρότατα συμφέροντα τῆς Ἐθνικῆς οἰκονομίας μᾶς καλοῦν.

Аі «тактикаі үраңнаі»

Μεμονωμένη ἀτυχώς, ἀκόμη, ἀλλά περισσότερον διά τοῦτο ἀξία πασης ύποστηρίξεως, ἡ προστάθεια τοῦ κ. Μαρῆ Ἐμπειρίου, δύποτε ἀποκτήσῃ καὶ ἡ Ἑλληνικὴ Ναυτιλία μίαν συγχρονισμένην ὀργάνωσιν «τακτικῶν γραμμῶν». Ὑποχρέωσιν ἔχει τὸ Κράτος θεμέλιον νὰ ἐκδηλώσῃ τὸ ἐνδιάφερον του καὶ ὑποβοήθηστο τὸ ἀναληφθὲν ἔργον διὰ τῆς παροχῆς πάσης δυνατῆς διοικητικῆς διευκολύνσεως καὶ ἐνισχύσεως, δύποτε τοῦτο ἕδραιωσθῇ καὶ προοδεύσῃ.

Θά ήθελαμεν ἀκόμη νὰ ὑπόδειξωμεν πρὸς τοὺς ἄρμοδίους, ὅτι ἐπιβάλλεται ἡ συμμετοχὴ τῶν πλοίων τῆς γραμμῆς ταύτης κατὰ ἔνα ποσοστόν εἰς τὰς ἔξαγωγὰς τῶν προϊόντων μας (σταφίδος, καπνῶν, σύκων κ. λ. π.) τὰ ὅποια σήμερον μονοπωλιακῶς με ταφέρονται ύπο πλοίοις ξένων ἑταῖριν, πού συγκροτοῦν τὰ γνωστά 'pools' τῆς ἔγγυς Ἀνατολῆς.

Την Ἑλληνικήν παραγωγήν καὶ τὴν εύρυτέραν διάδοσιν τῶν προϊόντων μας ἀμεσώτατα ἐνδιαφέρει ή ὄργανωσις ίδιων «τακτικῶν γραμμῶν» καὶ ἀφοῦ ἡδη, χάρις εἰς τὴν πρωτοβουλίαν τοῦ κ. Ἐμπειρίκου, ἀπεκτήσαμεν τὰ πρῶτα —ἔστω καὶ δίλγα— κατάλληλα σκάφη, ὅφείλομεν ἀκολουθοῦντες τὸ παράδειγμα τῶν ξένων ουμαιῶν, νά καταστήσαμεν οὐ μόνον δυνατὴν τὴν συνέχισιν τῆς ἀρέμαμένης προσπαθίας, ἀλλ' ἀκόμη τὴν ἐπέκτασιν αὐτῆς, κατὰ τρόπον ὥστε ἡ ναυτιλία μας ν' ἀποβῇ οὐσιαστικώτερος παράγων τῆς ἐμποροβιομηχανικῆς μας δραστηριότητος.

Ἐλπίζουμεν δὲ ὁ κ. Χρηστοφῆς, ἐν τῇ μελέτῃ τῶν γενικωτέρων ύπερ τῆς ναυτιλίας μέτρων, θέλει περιλάβῃ καὶ τὸ ζήτημα τοῦτο.

‘Ο ἀλιευτικός μας πλοῦτος

Μίαν ἀπόδειξιν τοῦ πλούτου, ποὺ περικλείειν αἱ ἀνεκμετάλλευτοι Εὐληγιναι Θάλασσαι καὶ τῆς σπουδαιότητος ποὺ ἐνέχει διὰ τὴν Ἑ-
νικιανή Οἰζουνομίαν τῆς Χώρας μας ἡ ὄργανωσις καὶ ἐνίσχυσις τῆς ἀ-
λιευτικῆς βιομηχανίας ἀποτελεῖ τὸ γεγονός, ὃν εἰς διάστασιν ἐνὸς πε-
ριόδου μήνος, ἣντοι απὸ θέση Μαρτίου μέχριον 4ης Μαΐου ἔχηκαν εἰς
τὴν Ἰταλίαν ἐξ Ἑλλάδος, λόγῳ καὶ τῆς συναλλαγματικῆς διαφορᾶς,
140 περίπου τόννοι νωπὸν Ιζθύνων. Αἱ ἀποστολαὶ αὗται ἔχεφορτοθή-
σαν εἰς τὸν λιμένα τῆς Κατάνης ἀπὸ τὰ ἀτμοσίνητα καὶ ἐφωδιασμένα
μὲν ψυγεῖα ἀλιευτικά μας «Γλάρος», «Ἀργώ», «Βασιλική» καὶ «Ἀρτε-
μίσια Φ.

Ἐπί τῇ εὐκαιρίᾳ δέν θά ἡτο ἀσκοπον νὰ ἐπιστήσωμεν ιδιαίτερως τὴν προσοχὴν τῶν ἀριθμίον ἐπὶ τῆς ἀπὸ τοῦ παφόντος τεύχους μας λογισμένης δημοσιεύσεως σειρᾶς ἄρθρων τοῦ εἰδικῶς ἐγκυμαντος εἰς τὰ ἀλείας φύλον συνεργάτου μας κ. Σ. Τσακάζην. "Οταν ὅλα τὰ κράτο τοσαύτη ἀπόδιδον σημασίαν εἰς τὴν ἀλείαν διὰ τὴν τόνωσιν τῆς ἔθνυκής των παραγωγῆς καὶ εἰς τὸν ὑπερβολικὸν προθιάνων θυσίας διὰ τὴν ἔνταξιν τούτων ἐκμετάλλευσιν τοῦ ἀλευτικοῦ των πλούτου, θὰ ἀπετέλει ἔγκλημα ἡ συνέχεισις τῆς μέχρι σήμερον παρὰ τοῦ κράτους ἐπιδειχθείσης ἀδιαφορίας πρὸς ἓννα κλάδον, ὅστις ὅλως ἀδαπάνος διὰ τὸν ψατικὸν προπολογισμὸν καὶ χωρὶς τὴν ἐπιβάρυνσιν τοῦ Ἑλληνικοῦ λαοῦ διὰ προστατευτικὸν δασμὸν, θὰ ἥδοντα πολλὰ νὰ συνεισφέρῃ εἰς τὴν ἐπάνηψιν τοῦ ἔθνους εἰσοδήματος καὶ τὴν παροχὴν ἐργασίας τοῦ ἀποκτήτα πηλάδας ἀνέσονται.

Παρήγορι προβλέψεις

¹ Από τὴν τελευταίαν ἔκθεσιν τῆς «Βαλτικῆς καὶ Διεθνοῦς Ναυτικῆς διασκέψεως» ἐπὶ τῆς ναυτιλιακῆς κρίσεως παραλαμβάνομεν ώρισμένας ἔξαιρετικῶς ἐνδιαφερούσας ποδοβλέψεις περὶ εὐνοϊκώ-

τέρων συνθηκών εις τὴν Παγκόσμιον ναυτιλίαν. Διαπιπτοῦται ἡ γνώμη, διτὶ ἐντὸς ἑνὸς ἡ δύο ἔτῶν αἱ διεθνεῖς συναλλαγαὶ θ' ἀναλάβουν τὸν προπολεμικὸν τὸν καὶ διτὶ, δεδομένης τῆς αὐξήσεως τοῦ πληθυσμοῦ τῆς Υδρογείου καὶ τῆς βελτιώσεως τοῦ βιωτικοῦ ἐπιπέδου τῶν μᾶλλον όπισθοδρομικῶν ἔθνῶν, θὰ δυνηθῇ ἡ Ἐμπορικὴ Ναυτιλία νὰ ἔξευρῃ μεγαλυτέραν ἐργασίαν ἑκείνης, τὴν ὅποιαν εἰχει κατά τὸ ἔγγυς παρελθόν.

Διὰ νὰ πραγματοποιηθῇ δύμως ἡ πρόβλεψις αὕτη ἀπαιτεῖται, ὅπως τὰ προταθόμενα εἰς τὴν Παγκόσμιον Οἰκονομικὴν. Διάσκεψιν μέτρα ἔξυγιανεως γίνουν ἀπόδεκτά ἀπὸ δῆλα τὰ κράτη καὶ πρὸ π.ντὸς ἀπὸ ἑκεῖνα ποὺ διέπραξαν ὀλέθρια σφάλματα, ἐπιτείναντα τὴν κρίσιν καὶ τὸ ἀδείξον. Εἰς τὰ σφάλματα αὕτα περιλαμβάνεται καὶ ἡ τακτικὴ τῆς «Βιομηχανικῆς αὐτarkείας», τὴν ὅποιαν ἡ Κοιλούθησαν πλείστα "Ἐθνην". Ἡ τακτικὴ αὕτη πρέπει ν' ἀποκηρυχθῇ, διότι ἡ περαιτέρω ἔφαρμογή τῆς ισοδυναμεῖ, αὐτόχρημα, πρὸς «οἰκονομικὴν παραφροσύνην».

Ἡ διαρκὴς προσθήκη καὶ νέων βιομηχανιῶν εἰς τὰς ὑπαρχούσας, αἵτινες συντελοῦν εἰς τὴν μείωσιν τῶν κατὰ χώρας ἔξαγωγῶν καὶ ἡ συστηματικὴ ἔνισχυσις τῶν ἑσσοδειῶν τοῦ παλαιοῦ Κόσμου, αἵτινες ἐπένησαν πανταχοῦ τὴν ἀπόδοσιν τῶν προϊόντων τῆς Γῆς, ἐπέδρασαν καταστρεπτικῶς εἰς τὴν κίνησιν τῶν ὑπερθαλασσίων ἀνταλλαγῶν. Ἐάν τοῦτο ἔξακολουθήσῃ, τότε πράγματι, ζοφερόν διαγράφεται τὸ μέλλον τῆς ναυτιλίας.

Ὑπάρχουν δύμως καὶ αἱ ἀντίθετοι γνῶμαι, ποὺ ὑποστηρίζουν, ὅτι μέχρι σήμερον ἔνα μικρὸν μόνον ποσοστὸν τῶν Λαῶν ἐπωλήθη εἰς εὑρέλαν κλίμακα—διὰ τῶν θαλασσῶν μεταφορῶν—τῶν ἀγαθῶν τοῦ πολιτισμοῦ καὶ τῆς ἀνετωτέρας ζωῆς. Ἀπὸ τὴν Νοτιοαμερικανικὴν ἡπειρον παρετηρήθη τελευταῖς μία ζωηρὰ αὔξησις εἰς τὴν ζήτησιν βιομηχανικῶν προϊόντων δλῶν τῶν εἰδῶν, ἀναμένεται δὲ τοιαύτη εἰς τὸ ἔγγυς μέλλον καὶ ἀπὸ τὰς ἀχανεῖς καὶ ἀνεκμεταλλεύτους εἰσέτι ἀγοράς τῆς Ἀπων Ἀνατολῆς καὶ τῆς Ρωσίας.

«Οι πλοιοκτῆται—ἀναφέρεται ἐν τῇ ἑκθέσει—δὲν θὰ κατείχονται ἀπὸ σκέψεις τόσον ἀπασιοδόξους, ἐάν ὑπελόγιζον, ὅτι τὸ 1/5 τοῦ πληθυσμοῦ τῆς Γῆς εὐρίσκεται εἰς τὴν Κίναν, ὅταν δὲ ἡ ἀπέρχοντας αὕτη Χώρα ἀποκτήσῃ πολιτικὴν τινὰ σταθερότητα, τότε οἱ Κινέζοι θὰ φιλοδοξήσουν νὰ βελτιώσουν καὶ τὸ ἐπίπεδον τῆς ζωῆς τῶν. "Ἐνα ἔτερον 1/6 τοῦ Κόσμου ζῇ εἰς τὰς Ἰνδίας καὶ καταναλίσκει σήμερον ἀσήμαντα ποσὰ ἐξ ἑκείνων τῶν εἰδῶν, ἀτινα θεωροῦνται, ὡς πρώτης ἀνάγκης, ἀπὸ τοὺς λαοὺς τῆς Δύσεως. Ἡ Ρωσία τέλος, ἀντιπροσωπεύει τὸ 1/12 τοῦ πληθυσμοῦ τῆς Γῆς, θὰ εἰσέλθῃ δ' ἐν καιρῷ εἰς τὸν κύκλον τῶν εὐρυτέρων εἰσαγωγῶν, διότι δὲν εἰνε δυνατόν νὰ παραταθῇ ἐν αὐτῇ τὸ σημερινὸν χάσος καὶ ἡ τραγικὴ κατάστασις ἡμιλιμοκτονίας τοῦ λαοῦ τῆς.

Ἐάν οὗτον οἱ ἀνωτέρω σπουδαῖοι παράγοντες ληφθοῦν ὑπ' ὅψιν, εἶναι εὐνότον νὰ διῆδῃ κανεὶς μίαν διαφαινομένην καλλιτέραν αὐριον διὰ τὴν Παγκόσμιον Ἐμπορικὴν Ναυτιλίαν.

Διὰ νὰ γίνῃ «Πύλη τῶν Βαλκανίων»

Εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχος ἀπεδείξαμεν ἐπὶ τῇ βάσει ἐπισήμων καὶ αὐθεντικῶν στατιστικῶν δεδομένων, πόσον σφαλερά² εἶνε ἡ ἀντίληψις ἑκείνων, οἵτινες μὴ παρακολουθοῦντες ἐκ τοῦ σύνεγγυος τὴν κίνησιν τοῦ λιμένος τῆς Θεσσαλονίκης, ὑποστηρίζουν, ὅτι ἀλλοτροῦται ἡ διενεργούμενη δι' αὐτοῦ ἐμπορικὴ διαμετακομίσιος καὶ μεταβάλλεται ὡς λιμήν ἀποκλειστικῶς εἰς εἰσαγωγῆς μὲν ἐλαχίστην διαμετακομιστικὴν κίνησιν.

Θ' ὅποιείδωμεν διὰ τοῦ παρόντος σημειώματός μας διτὶ, ἐάν ἔγκαιρως ληφθοῦν τὰ ἐνδεικνυόμενα μέτρα, διαλιμήν τῆς Θεσσαλονίκης, φυσικός λιμῆν τῶν Βαλκανίων, ούδενα σοβαρὸν διατρέχει ὡς πρὸς τὴν μελλοντικὴν αὐτοῦ ἔξελιξιν κίνησυν ἐκ τῶν ἐμπορικῶν, ναυτιλιακῶν καὶ συγκοινωνιακῶν συνδυασμῶν, οἱ ὅποιοι ἐκτελοῦνται ἡ ἀπλῶς κυοφοροῦνται μεταξὺ τῶν μεσευρωπαϊκῶν καὶ τῶν βαλκανικῶν κρατῶν.

"Οτι εἰς εὐρυτάτην κλίμακα ἐνεργοῦνται ἡ εύρισκονται ὑπὸ ἀκτέλεσιν τοιούτων συνδυασμοῦ εἰνε πολὺ γνωστόν. "Οτι ἀκόμη οι συνδυασμοὶ αὐτοὶ ἔχουν ἡ πρόκειται νὰ ἔχουν ὡς συνέπειαν ἀληθεῖς μεταμορφώσεις εἰναι ἐπίσης ἀναμφισθῆτον. "Αρτηρίαι ἀτμοπλοικαὶ ἡ οιδηροδρομικαὶ ἡ ὁδικαὶ ἐπὶ τῶν ὅποιων ἀπὸ πολλῶν δεκαετηρίδων ἐκινεῖτο τὸ διεθνὲς ἐμπόριον, παραμερίζονται σήμερον. Κέντρα ἀποταμεικτικὰ ἡ διαμετακομιστικὰ κατέχοντα μέχρι πρό τον τὰ σκηνήτρα τῆς κίνησεως καὶ ἔχασκοντα ἐπίρροιον ἐμπορικήν, διεθνῶς ἀναγνωρισθεῖσαν, βαθμηδόν καὶ κατ' ὅλην ἐξουδετεροῦνται περιερχόμενα εἰς μαρασμόν. "Αποτελεῖ τοῦτο συνέπειαν τῶν τάσεων καὶ κατευθύνσεων λιμενικῆς καὶ συγκοινωνιακῆς πολιτικῆς τῶν Κρατῶν, ἀλλὰ καὶ ἐμπορικῶν καὶ ναυτιλιακῶν συνομολογηθεισῶν μεταξὺ αὐτῶν διὰ τὴν ἔνισχυσιν ὡρισμένων κλάδων τῆς Ἐθνικῆς τῶν οἰκονομίας.

Ἡ σημερινὴ Πολωνία παραμερίζει τὸ Danzig Ιδρύσασα ἐπὶ τοῦ ἑδάφους της τὴν Gdynia, ἡ ὅποια διμολογούμενως ἔκαμε ἀλματικάς προόδους εἰς βάρος τοῦ Danzig. Ἡ συνομολογηθεῖσα σύμβασις μεταξὺ Πολωνίας καὶ Ρουμανίας διὰ τὰς μέσω Γαλαζίου καὶ ἔκειθεν διὰ τοῦ Δουνάβεως καὶ τῆς Μαύρης Θαλάσσης εἰς Μεσόγειον καὶ πέραν ταύτης ἔξαγωγάς, θὰ ἔχῃ ἀποτελέσματα εὐνοϊκά μέν διὰ τὴν Ρουμανίαν, ἀλλά κάθη ἀλλο πορά εὐχάριστα διὰ τοὺς Βορείους Γερμανικούς λιμένας, τὸ Bremen καὶ τὸ Ἀμβούργον. Ἡ ὡς γεγονός πλέον ἔξαγελλομένη κατασκευὴ τῆς γεφύρας

ἐπὶ τοῦ Δουνάβεως δι' ἔξόδων τῶν δύο συμβαλλομένων Κρατῶν, τῆς Γιουγκοσλαβίας καὶ τῆς Ρουμανίας, ἔχει ἀντικειμενικὸν προσιμοῦν νὰ διευκολύνῃ τὸ διαμετακομιστικὸν ἐμπόριον μεταξὺ Δύσεως καὶ Ἀνατολῆς διὰ τῆς δημιουργίας διαμετακομιστικῶν Κέντρων μεταξὺ τῆς Ἀδριατικῆς (Σπαλάτο ή Σούσακ) καὶ τοῦ Δουνάβεως (Γαλάζιον), ἔνθα ίδρυεται Ἐλευθέρα Ζώνη. Ἀλλ' εἰνε ἐπίσης προφανές, διτὶ ἀν ἐπιτούχη διανυσμάτων οὗτος, ὀφειλόμενος πρωτίστως εἰς τὴν Γιουγκοσλαβίαν πρωτεύουσαν, στρεφομένην κατὰ τῆς Τεργεστῆς, ἀσφαλῶς θά ἐπιφέρει ἀνατροπὴν ἐνός ἀπὸ πολλῶν δεκαετηρίδων καθιερωθέντος καὶ ἐπιβληθέντος συγκοινωνιακοῦ καθεστώτος. Οὐδεμία δὲ χωρεῖ ἀμφιβολία διτὶ τὰ μᾶλλον ἐνδιαφέρομενα Κράτη, ἡ Ἰταλία καὶ ἡ Γερμανία, θὰ ἀντιδράσουν κατὰ τῶν συνδυασμῶν τούτων.

Ἐκ πρώτης ἐντυπωσίας δύναται, βεβαίως, νὰ δημιουργηθῇ ἡ ἀντίληψις, διτὶ δίων δὲ δεύτερος συνδυασμούς (Ἀδριατικῆς—Δουνάβεως) πραγματοποιούμενος, θὰ εἰχε ἐπιβλαβῆ ἐπίδρασιν διὰ τὸν λιμένα τῆς Θεσσαλονίκης καὶ τὴν διαμετακομιστικήν κίνησιν αὐτοῦ.

Προσεκτικωτέρα ἐν τούτοις τοῦ προβλήματος ἐξέτασις εἰς δῆλας τὰς λεπτομερίες του ὅδηγει εἰς τὸ ἀσφαλές συμπέρασμα διτὶ ὁ λιμὴν τῆς Θεσσαλονίκης κείται μὲν πλησιεύστατα, ἐφάπτεται σχεδόν τοῦ κύκλου τῆς νέας καταστάσεως, τὴν διποίαν θὰ ἐδημιουργεῖ ἡ πραγματοποίησις τοῦ συνδυασμοῦ, ἀλλὰ δὲν θίγεται. Τοῦτο δὲ ἀπλούστατα διότι ἡ Θεσσαλονίκη δὲν εἰνε δυνατόν ν' ἀναμένη γενικὴν συγκέντρωσιν εἰς τὸν λιμένα της Ἐμπορικῆς διαμετακομιστικῶν πόλεων πάντων Πολωνίαν, τὴν Τσεχοσλοβακίαν, τὴν πέραν τοῦ Δουνάβεως Ρουμανίαν, ἀλλὰ καὶ ἔξ αὐτῆς τῆς Βορείου Σερβίας μέρος μόνον, τὸ ἐλάχιστον τούτων.

Ἡ ἐπιρροὴ τοῦ λιμένα τῆς Θεσσαλονίκης καὶ τοῦτο πάλιν διὰ τὸν ἔφαρμοθή διολκηρωτικῶς τὸ πρόγραμμα δργανώσεως αὐτοῦ, δὲν δυναται κατὰ φυσικὴν καὶ λογικὴν συνέπειαν νὰ ἐπεκταθῇ πέραν τῆς Νοτίου Σερβίας, τῆς περιφερειας τῆς Κορυτοῦ διὰ τὴν Αλβανίαν, τῆς Βουλγαρίας καὶ τὴν κάτω τοῦ Δουνάβεως Ρουμανίας.

Πρόκειται περὶ ἀκτίνος ἐπιρροῆς, ἡ ὅποια εἰνε δυνατόν πρεπει πάλιν διὰ τὸν λιμένα της Θεσσαλονίκης νὰ ἔξελιχθῇ εἰς τὴν πρώτην γραμμὴν τῶν Μεσογειακῶν λιμένων καὶ νὰ καταλάβῃ τὴν θέσιν ἡ ὅποια φυσιολογικῶς τῷ ἀνήκει.

Δέν διατρέχει, λοιπόν, ἡ Θεσσαλονίκη κανένα κίνδυνον διὰ τὸ μέλλον ἀπὸ τοὺς κυοφορούμενους ἐκείθεν τῆς ἀκτίνος τῆς ἐπιρροῆς της συνδυασμούς. Διατρέχει κινδύνους ἀπὸ τὴν παραμέλησιν τῆς ἔφαρμογῆς τῶν μέτρων τῆς τεχνικῆς βελτιώσεως τοῦ λιμένος της καὶ τῆς ἐπεκτάσεως τοῦ σιδηροδρομικοῦ δικτύου. Χωρὶς τὴν ληψιν ἐγκαίρου προνοίας πρὸς τὰς δύο ταύτας κατευθύνσεις καὶ διατὸν ἡ κρίσις, ἡ ὅποια μαστίζει δλους ἀνεξαιρέτως τοὺς λιμένας, παρέλθη, ούδεν ἐπὶ πλέον τῶν κτηθέντων θά ἔχῃ νὰ προσδοκᾶται διὰ τὴν θέσσαλον τῆς Θεσσαλονίκης. Διότι ἐν τῷ μεταξὺ τὰ δύο μέρη της θέσσαλον τοῦ, τὴν διποίαν διασφαλίζεται, ἐλλειψει συγκοινωνίας, νὰ ἔξυπηρητησουν τὴν διαμετακομιστικὴν κίνησίν των διὰ τοῦ φυσικοῦ των λιμένων, ἀναγκάζονται νὰ τραποῦν πρὸς ἄλλους διὰ τὴν διοχετεύσιν τῶν προϊόντων των. Καὶ οἱ ἄλλοι αὐτοὶ λιμένες δργανοῦνται, καθιστάμενοι ἡμέρα τῇ ἡμέρᾳ ἐπικίνδυνοι συνχωνισταὶ.

Δέν εἰνε δυνατόν νὰ συγκεντρώσῃ διὰ τὴν διποίην τῆς μακεδονικῆς πρωτεύουσης τὴν κίνησιν τὴν διποίαν ἐκ τῆς θέσεως του δικαιοῦται, ἔαν δὲν συνδεθῇ σιδηροδρομικῶς μετά τῆς Βουλγαρίας, ἔαν δὲν ἐπεκταθῇ τούλαχιστον μέχρι τῶν συνόρων τῆς Αλβανίας ἡ γραμμὴ Φλωρίνης, ἔαν δὲν προεκτοθῇ ἡ γραμμὴ Θεσσαλονίκης—Μοναστηρίου πρὸς τὸ ἐσωτερικὸν τῆς Σερβίας. "Ἐχει ἐπίσης ἀνάγκην ἀπαραιτητον τεχνικῆς βελτιώσεως του, τὴν διποίαν διασφαλίζει μόνον ἡ ἐπεκτάσις τῆς ἐλευθέρας ζώνης πρὸς δυσμάς συμφώνων πρὸς τὰ προμελετηθέντα σχέδια καὶ ἡ κατασκευὴ ἐπὶ τῆς ἐπεκτάσεως ἀποθηκῶν, ύποστέγων, σιδηροδρομικῶν δικτύων κλπ. δαπάναις τοῦ λιμενικοῦ ταμείου.

Ὀταν δὲν αὐτὰ ἀκτέλεσιθοῦν θὰ καταστῇ πραγματικῶς διὰ τὸν λιμὴν τῆς Θεσσαλονίκης Πόλη τῶν Βαλκανίων, ὅπως τόσον προσφιδῶς τὸν ἔχαρακτήρισεν ἡ «Ιολίτικα» τοῦ Βελιγραδίου. W.

Πώς κρίνονται αἱ νέαι ἀγοραὶ μας

Πρό τινων ἡμερῶν ἐδημοσιεύθησαν ἐν Λονδίνῳ οἱ στατιστικαὶ τοῦ «Λόδδη Ρέτζιστερ» διὰ τὰς πραγματοποιηθεῖσας κατὰ τὸ α' Ζυμνον τρ. Ε. πωλήσεις Ἀγγλικῶν ἀτμοπλοίων εἰς ἀλλοδαπούς. "Ἐξ αὐτῶν ἐμφανίεται, διτὶ ἡγοράσθησαν παρ' Ἐλλήνων πρὸς περαιτέρω ἑκατόλεσευσιν 13 οκάφη τονών γκρός 56.386 ἔχοντα μέσην χωρητικότητα 4.400 τ. γκρός ἔκστον καὶ ἡλικίαν 19 ἔτῶν.

Τὸ «Fairplay» σχολιάζον τοὺς ἀνωτέρω ἀριθμούς τονίζει διτὶ, ἀπὸ τῆς Ἀλληλικῆς βεβαίως πλευρᾶς, ἔχουν δλον τὸ δικαίωμα οἱ "Ἐλληνες πλοιοκτῆται νὰ προβαίνουν εἰς ἀγορὰς τῶν παλαιῶν αὐτῶν πλοίων, τῶν ὅποιων μάλιστα αἱ τιμαὶ λόγω τῆς ἀγοραστικῆς ταύτης ζωηρότητος συγκρατοῦνται ἐν τῇ ἀγορᾷ ἀπὸ τοῦ νὰ κατέλθουν εἰς ἔτι ἔξευτελιστικῶτερα ἐπίπεδα. Ἐίνε δύμως φρόνιμον—διερωτάται τὸ Ἀγγλικὸν περιοδικόν—καὶ ἔξυπηρετικὸν τῶν συμφερόντων τοῦ συνόλου τῆς Βρετανικῆς ναυτιλίας, νὰ πωλοῦνται τὰ πλοῖα ταῦτα εἰς συναγωνιστὰς καὶ μάλιστα εἰς τιμάς ὀλίγον τι ἀπεχούσας ἀπὸ τὰς προσφερομένας διὰ τὸ πρός διάλυσιν παλαιῶν πλωτῶν ύλικόν

"Η τιμὴ, εἰς τὴν ὅποιαν ἡγοράσθησαν τὰ 13 ταῦτα φορτηγά

παρ' Ελλήνων, είνε, κατά μέσον δρόν, μικροτέρα της μιᾶς λίρας κατά τόννον φορτίου, φαίνεται δὲ έκ πρώτης όψεως ότι άποτελεῖ άριστην άπασχόλησιν κεφαλαίων δι' δους έφοτλιστάς δύνανται νά κινοῦν με διλιγότερα ξέδοια τά πλοιά των ή έχουν την εύχεριαν νά τά παροπλίζουν έπι ένα ή δύο ξητη, έναν άναμονή παρόδου της έποχης τών ζημιών.

Τονίζεται άκομη ύπο τοῦ «Fairplay», διτές δέ έκ τών παρ' Ελλήνων άγορασθέντων Αγγλικῶν φορτηγῶν είχον ναυπηγηθῆ μεταξύ τών έτών 1918—1921, ως δέ έγνωσθη εἰς τό Λονδίνον, μερικοί έκ τών κατόχων των σκέπτονται νά πωλήσουν πρός διάλυσιν τά εἰς χειρας των παλαιότερα οκάφη καί νά τά άντικαστούσουν μέν νεώτερα, έφόσον ήδύναντο νά άγοράσουν τοιαύτα εἰς τόσον χαμηλάς τιμάς, οιαί αἱ κρατούσαι σήμερον.

Νά τεδή φραγμός

Υπεδείξαμεν καὶ ἄλλοτε την άναγκην όπως τεθῇ φραγμός εἰς τήν παρατέρω έκδοσιν νέων διπλωμάτων ἀσυρματιστῶν, έφόσον οἱ ύπαρχοντες, οὐ μόνον ύπερπληροῦν τάς άνάγκας τήν ναυτιλίας μας, ἀλλὰ καὶ υπερεξήκοντα έξ αὐτῶν παραμένουν ἀνευ ἐργασίας. Υπό τήν παρούσαν ναυτιλιακήν κρίσιν, τής όποιας τό τέρμα είνε ἀκόμη ἀδηλον καὶ γενικώτερον φρονοῦμεν διτές η ἐπαύξησις τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ναυτιλλομένων μας ἀντί νά προσπορίσῃ ὠφέλειάν τινα εἰς αὐτούς, θά πυκνώσῃ τάς τάξεις τῶν άνέρων, ζητήματα θέλει δημιουργήσῃ εἰς τό Κράτος καὶ εἰς τήν Κοινωνίαν, καὶ τήν προσροάν τής ἐργασίας εἰς χαμηλότερα ἔτι ἐπίπεδα θέλει ύποβιβάσῃ.

Η «Ρασιοναλιζασιόν» εἰς τήν ναυτιλίαν

Τό ύπο τής «Βαλτικής καὶ Διεθνοῦς Ναυτικῆς Διασκέψεως», ύποβληθὲν πρὸς τό Ναυτικὸν «Ἐπιμελητήριον τοῦ Λονδίνου ύπομνημα ἐπὶ τής άναγκης, διτές διὰ τής «Ρασιοναλιζασιόν» τοῦ διεθνοῦς τοννάς προέλθη ἡ ποιητὴ άνακούφισις τής ναυτικῆς βιομηχανίας, ἀπετέλεσεν δέμα έξονυχιστικῶν συζητήσεων καὶ σχολίων μεταξύ τῶν διεθνῶν ἐφοπλιστικῶν κύκλων. Άναγνορίζεται παρά πάντων, διτές ἀνεν τής κοινῆς ἐνεργείας ἀπό μέρους τῶν ἐνδιαφερομένων πλοιοκιτηρῶν, δὲν διαφαινεται ή ἐλπίς ένος σταθερωτέρων μελλοντος διὰ τήν Παγκόσμιον ναυτιλίαν. Εφόσον ὁ παράγων τής προσφορᾶς καὶ ζητήσεως χωρητικότητος δὲν θέλειν ισορροπήσῃ, δὲν δύναται τίς νά άναμενέηται η βελτίωσιν τῶν ναυτιλιακῶν συνθηρίσων.

Εἰς τήν ύπομνημα τής ή Διάσκεψης ύποδεικνύει οὕτι ἔτιν αὐτή καθ' έναντην ή ναυτική βιομηχανία δὲν καταστῇ ίσανη νά διατυπωσῃ ἔνα σαμαρά πρόγραμμα κατευθύνσεως, είνε ἀμφιβολούν ἀκόμη ἔτιν καὶ ή Παγκόσμιος Οἰκονομική Συνδιάσκεψις θά δυνηθῇ νά ξενόρη τά κατάλληλα μέτρα, διτές παράσχῃ εἰς τήν Παγκόσμιον ναυτιλίαν πρακτικά μέτρα σιωτηρίας.

Εἰς τήν καταρτισθένταν ύπο τοῦ Ναυτικοῦ «Ἐπιμελητήριον τοῦ Λονδίνου ἐπιτροπήν διὰ τήν ἐκπόνησιν πρακτικοῦ σχεδίου ἐφαρμογῆς τής «άναλογικότητος» εἰς τήν Παγκόσμιον χωρητικότητα, ύποβληθή καὶ τό ἀκόλουθον ύπομνημα τοῦ γνωστοῦ «Ελληνος τοῦ Λονδίνου, ύπο τό φευδώνυμον «Realist».

«Πάσαι αἱ μέχρι σήμερον συγκληθεῖσαι οἰκονομικαὶ διασκέψεις κατέληξαν ὅμοφωνα εἰς τό συμπέρασμα, διτές οὐσιωδέστερον σημειού διὰ τήν γενικήν ὅλων τῶν βιομηχανιῶν ἀναβίωσιν ἔνεκτο εἰς τήν έναρμόνισιν τής προσφορᾶς πρὸς τήν ζητήσιν, διὰ τής διεθνοῦς συνεργασίας, ως μόνης δυναμένης νά ξεσαφαλίσῃ τήν μελλοντικήν σταθερότητα.

«Η ίσορροπος κατάστασις προσφορᾶς καὶ ζητήσεως διεταράχθη εἰς τοιούτον βαθμὸν, διτές αἱ μεμονωμέναι προσπάθειαι χωρῶν τινῶν, διστονοί καὶ ἀν είνε, ἀδυνατοῦν νά δόηγησουν ἔγκαιρως εἰς μίαν δραστικὴν λύσιν, δυναμένην νά σώσῃ τάς βιομηχανίας ἀπό τάς σοβαρωτάτας συνεπειάς, αἵτινες τάς ἀπειλούν. Η λυπηρὰ αὐτη πραγματικότητας ἀπατεῖ καὶ ἀποτελεσματικὴν διεθνή ἐνέργειαν, τείνουσαν εἰς τά κατωτέρω μέτρα:

α) Κατάργησην τῶν ἐπιχορηγήσεων καὶ τοῦ ύπο πάσαν ἀλλην μορφὴν ἐκδηλουμένου προστατευτισμοῦ.

β) Καθυσισμὸν όριου χωρητικότητος (quota) δι' ἔκαστον ναυτικῶν κράτους.

γ) Κατάρτισμὸν Διεθνοῦς ἐπιτροπῆς ἐλέγχου διὰ τήν ἐκπόνησιν σχεδίου «άναλογικότητος» τοῦ τοννάκ καὶ ίνα ἀποφασίζῃ ἔκάστοτε περὶ τής άναγκαιότητος χωρητικότητος πρὸς ἀντιμετώπισιν τῶν κατ' ελδος ὑπερθαλασσίων μεταφορῶν, ἐνδεχομένως δὲ νά ορίζῃ καὶ τά κατωτάτα οὐρά των ναυλῶν.

δ) Έκάστη χώρα νά ξεχῃ ένα δρίον (quota) καὶ σειράν διὰ τοὺς ύπηκοους τῆς.

ε) Η πλεονάζουσα χωρητικότης νά τίθεται εἰς παροπλισμὸν η καὶ νά διαλένται.

στ) Νά καθιερωθῇ φορολογία τις ἐπὶ τῶν ἐν ύπηρεσίᾳ σλαβῶν, τό ποιὸν τῆς όποιας νά χρησιμεύσῃ διὰ τήν δημιούργιαν «ταμείου κοινοπραξίας (pool) πρὸς ἀποζημίωσιν τῶν ιδιοκιτῶν τῶν παροπλισμένων η διαλογισμῶν πλοίων.

ζ) Νά θεσπισθῶντιν βαρεῖται ποιναὶ διὰ πάσαν παράβασιν τής συμφωνίας.

η) Νά παρακληθοῦν αἱ κατά τόπους λιμενικαὶ ἀρχαὶ, διτές μὴ εἰσπράττουν τέλη ἀργίας ἀπό τά παρωπλισμένα πλοῖα η μειώσουν τά

τέλη ταῦτα εἰς τό ἐλάχιστον δυνατὸν δριον.

θ) Νά καθισθοῖσθη 20ετής ύπηρεσία δι' ὅλα τά ἀπό τοῦδε καὶ εἰς τό ἔτης νυπηγούμενα πλοῖα. Καὶ:

ι) Ήσαν κοινὴ πρακτικῶς σιδηρίου, νά παρακληθοῦν αἱ διάφοροι κυβερνήσεις, διτές προέλθουν εἰς ἐκουσίαν μεταξύ τῶν συμφωνίαν, ύπηρεσίουσαν τά συμβαλλόμενα μέρη νά τηροῦν μίαν ἀπλούστευμένην καὶ ἔνιαίν ναυτιλιακὴν Νομοθεσίαν.

Αἱ ιταλικαὶ ἀπόψεις

Η τελευταία συνάντησις ἀντιπροσωπειῶν τής «Διεθνοῦς Ναυτικῆς Διασκέψεως τής Βαλτικῆς» καὶ τοῦ Ναυτικοῦ «Ἐπιμελητήριον τοῦ Λονδίνου πρὸς τόν σκοπόν διτές μελετήσουν τά ἐνδεικνύουμενα μέτρα διὰ τήν ἐφαρμογὴν μίας «ρασιοναλιζασιόν» τής χωρητικότητος, χάριν τής βελτίωσεως τῶν συνθηκῶν ἐργασίας τής Παγκούσμου «Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, ἐκίνησε τήν προσοχήν καὶ τό ἐνδιαφέρον τοῦ ἐφοπλιστικοῦ κόδιου τής Ιταλίας. Από μίαν εύρυτεραν ἔρευναν μεταξύ τῶν κυριωτέρων ἐφοπλιστῶν ἐπὶ τοῦ ἀντικείμενον τούτων προέκυψεν, διτές οἱ Ιταλοὶ παρακολουθοῦν μετά πολλῆς ἐπιφυλάξεως τάς προσπαθειῶν τής «Διασκέψεως τής Βαλτικῆς» διότι φρονοῦν, διτές είνε δύοκολον, διτές μη καὶ ἐντελῶς ἀδύνατον, νά εύρεθῃ πρακτικὴ λύσης πρὸς ἀμεσὸν ἐνίσχυσιν τής ναυτικῆς βιομηχανίας.

Ἐπιφανῆς Ιταλὸς πλοιοκτήτης, διμιλῶν ἐπὶ τοῦ προκειμένου, διερωτᾶται, έσσαν εἰς Δανός λ. χ. ἐφοπλιστής ηθελεν ἐπιτρέψει εἰς τά έξανταν συνάδελφον του νά ύπεισέλθῃ εἰς τήν ἐργασίαν του καὶ νά τοῦ ύποδείξῃ διτές πρέπει νά πωλήσῃ μερικά ἀπό τῶν σκαφῶν του, διτές αύτά δέν ἀποφέρουν κέρδη. Έξ αλλού είνε δυνατόν νά πέσῃ κανεὶς ναυτικάς τινας χώρας νά πωλήσουν τήν παλαιάν αὐτῶν χωρητικότητα η νά τάς πείσῃ νά πάλλαγον τοῦ βάσισης τῶν οίκονομιῶν ἐνός καινουργούν πλοίου ἔναντι τῶν παλαιῶν τῶν οίκονομιῶν της διατηρητικῆς πλοΐας.

Ποιος ἐβίασε τούς Ιταλούς ἐφοπλιστάς νά πωλήσουν 400.000 τόνους γκρός πεπαλαιωμένων σκαφῶν των ἀπό Ιης Ιανουαρίου 1932 καὶ ἔτεούθεν; Ούδείς, παρά μόνον τό γεγονός, διτές η πώλησίς των πρὸς διάλυσιν ἐπωφελής, λόγῳ τής καθιερώσεως τῶν έξ 25 λιρετῶν κατά τόννον γκρός κυβερνητικῆς ἐπιχορηγήσεως. Οἱ Ιταλοὶ ἐφοπλισταὶ πιστεύουν, διτές καμμία χώρα δέν θα δεχθῇ ποτέ νά ἐπιτρέψῃ μείωσιν τής δυνάμεως της δι' ἀποφάσεως αλλων.

Τά πραγματοποιηθέντα επιτυχῇ ἀποτελέσματα τοῦ Ιταλικοῦ σχεδίου διαλύσεων συνετέλεσαν, ώστε νά ἀντιπερωθῇ η ἐλπὶς μίας διεθνοῦς προσπαθειῶν πρὸς συνεργασίαν ἐπὶ τοῦ προγράμματος εύρυτεράς ἐφαρμογῆς τῶν διαλύσεων. Η «Διεθνῆς Ναυτικῆς Διασκέψεως τής Βαλτικῆς» ἀποδίδει τήν δέουσαν σημασίαν εἰς τό συντελεσθὲν ύπο τῆς Ιταλίας καὶ τίνων ἀλλωνκρατῶν ἔργον. Συγχρόνως δύμας αύτης ύποδεικνύεις εἰς μίαν πρὸς τό Ναυτικόν Επιμελητήριον τοῦ Λονδίνου ἀνακοίνωσιν τής, διτές «ἄν καὶ πρὸς τό παρόν διάλυσις τῶν πλοίων διεξάγεται ἐπὶ μεμονωμένης βάσεως εἰς τέσσαρας χώρας (Ιταλία, Γερμανία, Ιταπανία, Ήνωμ. Πολιτείαι), η ἐξ αύτής ἐπίδρασις δέν είνε εἰσέτι τόση, ώστε νά γίνουν διεθνῶς αἰσθητά τά ἀποτελέσματα τής. Πρός τοῦτο θά ἀπαιτηθῇ μία γενικὴ καὶ σύγχρονος δλῶν τῶν ναυτικῶν κρατῶν προσπάθεια. Αἱ ἀνω τέσσαρες χώραι δαπανοῦν σήμερον τά χρήματά των διά τήν ἐκτέλεσιν σχεδίου, τό όποιον ώφελει (έλαφρως βέβαια) δλάσ τάς ναυτικάς χώρας, συνεπῶς δέν θα αἰσθανθοῦν αὐταὶ μνησικακίαν, έσσαν καὶ ἀλλαί χώραι ἀναλάβουν παρόμοια βάρη, έξυπηρετικά γενική κατέτερας σκοπιμότητος».

Διατυπώσεις εἰς τούς Ρουμανικοὺς λιμένας

Ο ἐν Σουλινῇ Ναυτικῷ Πράκτωρ ο. Α. Κυριακίδης μᾶς γνωρίζει τά κάτωθι:

Η Διεύθυνσις τῶν Ρουμανικῶν Μονοπωλίων δυνάμει νόμου, ἀρθροῦ 53ον καὶ ἐν συνεννόησηι μετά τής Γενικῆς Διευθύνσεως τῶν Τελωνείων, ἐπιβάλλει εἰς πάντα πλοίασχον προσεγγίζοντα εἰς Ρουμανικὸν λιμένα, ἀμέσως μὲ τήν ἀφίξεν τοῦ πλοίου, νά ύποβάλῃ εἰς τό ἐκεῖ Τελωνεῖον λεπτομερές καὶ ἀκοιτές δηλωτικῶν εἰς διπλοῦν πάντων τῶν ἐν τῷ πλοίῳ καὶ πληρωματικῶν εἰδῶν μονοπωλίων, προσκαλῶν συνάμα τήν τελωνειακὴν ἐπιτεώρησην ἐν τῷ πλοίῳ πρὸς ἔκδοσιν τῶν τοιούτων εἰδῶν.

Ἐπειδὴ πολλὰ καὶ μεγάλα πρόστιμα ἐπεβλήθησαν εἰς πολλὰ πλοῖα διαφόρων σηματιῶν καὶ μάλιστα Ελληνικῶν, διὰ τοῦτο συνιστάται εἰς πάντας τούς ἐνδιαφερομένους, διτές επιστήσωσι τήν προσοχήν τῶν πλοιάσχον νά ξεχωσι τά τοιαῦτα δηλωτικά πρὸς τοὺς εἰς τούς οὓς εἰς τήν συμπεληρημένα, συντας μὲ τήν ἀφίξεν τῶν εἰς Ρουμανικὸν λιμένα νά τά καταθέτωσιν.

Εἶδη μονοπωλίων θεωροῦνται ύπο τοῦ νόμου τά ἀκόλουθα: I) Καπνός, Σιγαρέττα, Πούρα, Ταμπάκος καὶ Σιγαρόχαρτα. II) Πυρεία, η πάν εἰδος ἐργαλείου ἐκπέμποντος η συλλαμβάνοντος η μεταδίδοντος πν. III) «Οπλα, φυσίγγια, πυρίτις. IV) «Άλας. V) Κινητικατώδη ποτά. VI) Παιγνιόχαρτα.

Πρὸς διευκόλυνσιν τῶν πλοίων ἐξετυπώθησαν εἰδικὰ τοιαῦτα δηλωτικά.

Ἡ ἐφαρμογὴ τοῦ Ἐνιαίου Μισδολογίου

«....Η ψυχή καὶ ἡ σκέψις ὀλοκλήρου τοῦ Ἐθνους εἶνε ἑστραμμένη πρὸς τὴν φορτηγόν μας ναυτιλίαν.....»

‘Η Διεύθυνσις τοῦ Ε.Ν. κοινοποιούσα πρὸς τὰς Λιμενικάς καὶ Προξενικάς ἀρχὰς τὴν ἐπελθόνταν συμφωνίαν μεταξὺ τῆς «Ἐνώσεως τῶν Ἐφοριαστῶν» καὶ τῆς Ναυτικῆς Ὀμοσπονδίας, διὰ τὴν καθιέρωσιν τοῦ ἔνιαίου συμβατικού μισθολογίου, συνοδεύει αὐτὴν μὲ τὴν κάτωθι ἐνδιαφέρουσαν ἐγκύλωλιν:

«Τὸ πειρειχόμενον τῆς ἐν λόγῳ συμβάσεως είνε αρκετὰ σαφὲς, ὅστε νὰ μὴ χρήσῃ ἐρμηνευτικῆς ἀνάλυσεως. Ἐφιστώμεν ἐν τούτοις τὴν προσοχὴν ὑμῶν ἐπὶ τῶν διατάξεων τῶν ἀφορωσῶν τὴν ἔννοιαν τοῦ συμβολαίου ὃς πρός τὸ ποστόν τῶν μισθῶν καὶ καθ' ὃν συνομοδούγησι τοιούτων μικροτέρων τῶν διὰ τῆς συλλογικῆς συμβάσεως καθοδισθέντων, δέον να θεωρητα ὡς ἀντιβαίνοντα εἰς τὸ περὶ δικαιού κοινὸν αἰσθῆμα καὶ μὴ ἔξασφαλίζοντα εἰς τὸν ἐργάτην τὴν ἀνάλογον πρός τὴν ἔργασιαν τοῦ ἀμοιβῆν, ἐν φ. ἀφ' ἐτέρου νὴ ἐκ μερους τοῦ ναυτεργάτου ἀξίωσις μείζονος μισθού ἀποτελεῖ κατὰ τὸ κοινὸν τῶν ἐργαζομένων ναυτικῶν τάξεων αἰσθῆμα, ἀπάτησιν ὑπερβολικὴν, ἥτις πρέπει νὰ δίδῃ ἀφορημένην εἰς τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ ἀριθμοῦ 6 τοῦ Νόμου περὶ «συνθήσεως πληρωμάτων».

»Τὴν ἀνότερῳ ἐκτείσαν ἄποινιν ἀποδεχόμεθα πλήρως καὶ παραγγέλλομεν δπως, ἐπὶ τῇ βάσει ταύτης, ἀφ' ἑνὸς μὲν ἐπιτύπηται καὶ τὰς ἀναφορούμενας διαφορὰς μεταξὺ πλοιάρχου καὶ πληρωμάτος, διάπολες ὑποβάλλονται πρὸς ήμας παράπονα καὶ ζητεῖται ἡ ἐπέμβασις σις παρὰ τοῦ ἔτερου ἢ ἀμφοτέρων τῶν μερῶν, ἀφ' ἔτερος δὲ ἀρνεῖσθε τὴν συμφοραζίνην σας εἰς τὴν ναυτολογίαν ἐπὶ μισθῷ μικροτέρῳ τοῦ ἐν τῇ συλλογικῇ συμβάσει ἀναγεγραμμένου, εἴτε, διάπολες εὐρίσκεσθε πρὸς τῆς περιπτώσεως ἔργων θαλάσσης ἀξιούντων μισθῶν μεγαλείτερον τοῦ ὡς ἄνω καθοδισθέντος, ἐπιτρέπητε τὸν ἀπόλουν τοῦ πλοίουν μὲν ἐλλιπήτη σύνθεσιν πληρώματος, ἐφ' ὅσον ἔννοεται οὐδένα κίνδυνον διατρέψει ἐκ τούτου ἡ ἀσφάλεια αὐτοῦ, ἡ τὴν ναυτολογίαν ἀλλοδαπῶν. Δέοντον νά σημειωθῆ, δπως κατὰ τὴν γενομένην συμφωνίαν, αἱ ὑφιστάμεναι πρὸς τῆς ὑπογραφῆς αὐτῆς (26 Ἀπριλίου 1933) συμβάσεις ναυτολογίας θέλουσι θεωρηθῆναι ὑπὲρ ὑμῶν ὡς ισχυραὶ μέχρι τῆς λήξεως αὐτῶν, εἴτε πρόσκειται περὶ ποσοῦ μισθοῦ μεγαλείτερον, εἴτε περὶ μισθοῦ μικροτέρου πρὸς τὰ δι' αὐτῆς καθιερώμενα κλιμάκια καὶ διτὶ μόνον ἐφ' ὅσον πρόσκειται περὶ ναυτολογίας καταστιθείσης ἡ καταστιζομένης μετά τὴν εἰσημένην χρονολογίαν θέλετε ἐνεργεῖ συμφώνως πρὸς τὰς ὡς ἄνω παρεχομένας δόγματας.

»Κατά ταῦτα εἰς τὴν τελευταίαν περιπτώσιν καὶ ἐφ' ὅσον ήθελετε εὑρέθη πρὸ κατηγοριμένου ἥδη δι' οἰνοδήποτε λόγου διαφόρως ναυτολογίου, θέλετε προθιάσιν εἰς τὴν ἡ̄ χρυσῆας μελάνης ἐπανορθωτικήν ἐπὶ τῆς οἰκείας στήλης ἔγγραφην τῆς φράσεως «κατὰ τὴν συλλογικὴν σύμβασιν» κατὰ δὲ τὴν ἑκάτην αὐτοῦ ἀπόλυτην η̄ τὴν ἔξοφλησιν τῆς μισθοδοσίας ἐργάτου θαλάσσης, θέλετε μετέχοεσθαι πάντα τὰ ὑπὸ τῶν κειμένων διατάξεων παρεχόμενα ὑμῖν ἀναγκαστικά μέσα πρὸ προστασίαν εἴτε τούτου - ἀξιούντες τὴν εἰς αὐτὸν καταβολὴν τοῦ ὑπὸ συλλογικῆς συμβάσεως καθωρισμένου διὰ τὴν περιπτώσιν εἰς η̄ τὴν ὑπάγεται μισθοῦ καὶ μὴ ἐπιτρέποντες τοιαύτην ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ τυχὸν ἀναγεγραμμένου εἰς τὸ ναυτολόγιον μικρότερον η̄ ἀργούμενοι τὴν σύμπραξην ὑπὸ διὰ τὴν ἑκάτην αὐτοῦ πλοίουν ἀπόλυτιν του, ἐφ' ὅσον αὕτη αιτεῖται ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου η̄ τοῦ ἐφοπλιστοῦ η̄ ἀντιπροσωπου τούτου - εἴτε πρὸς προστασίαν τοῦ ἐφοπλιστοῦ ἀπὸ τῆς ὑπὸ τοῦ ἐργάτου θαλάσσης ἀξιώσεως πρὸς καταβολὴν μισθοῦ μεγαλειτέρου τοῦ ὑπὸ τῆς συλλογικῆς συμβάσεως καθωρισμένου, ἕστω ἢν τοιοῦτος φέρεται ἀναγεγραμμένος εἰς τὸ ναυτολόγιον, εἴτε ὑπὸ τὴν πίεσιν ἀνάγκης, εἴτε ἐλευθερώς συνομολογηθείς.

„Περαιτέρω έν τῇ συλλογικῇ συμβάσει ἀναφέρεται ὁ ὄδος, καθ' ὃν ὁ ἑποπλιστὴς ὁ ἀποδεδειγμένως συνομολογήσας ἴδιαιτέ-
ρα συμφωνίαν περὶ παροχῆς μισθοῦ μικροτέρου τοῦ ὑπὸ τῆς
συμβάσεως καθωρισμένου ὑποχρεούται εἰς τὴν κατεβολὴν ποινικῆς
ρήτρας ὑπὲρ τοῦ Ναυτικοῦ Ἀπομαχικοῦ Ταμείου, ἵστης πρὸς τὸν μι-
σθὸν ἐνὸς μηνός.

»Διὰ τὴν ἐφαρμογὴν τῆς διατάξεως ταύτης ὁσάκις εὐθίσκεσθε πρὸ τῆς περιπτώσεως ναντολογίου ἀναγράφοντος μισθὸν μικρότερον τοῦ καθωρισμένου ὑπὸ τῆς συλλογικῆς συμβάσεως, θέλετε ἀνεν περαιτέρω ἔρευνης προβάντη εἰς τὴν ἀμεσον ὑπὲρ τοῦ N.A.T. εἰσπρᾶξιν ποσοῦ ἀντιστοιχίουντος πρὸς τὸν μισθὸν ἐνὸς μηνὸς δι'- ἔκαστον ἐργάτην ὑπάλλοσης ὑπαγόμενον εἰς τὴν κατηγορίαν ταύτην καὶ ἔναντι ἐκδόσεως τῆς κανονισμένης διὰ τὰς λοιπὰς εἰσπράξεις τοῦ N.A.T. τριπλούπον ἀποδείξεως, δεόντως συμπληρωμένης καὶ ἡς τὸ μὲν ἐν ἀπόκομμα θέλετε ἐγχειρίζῃ εἰς τὸν πλοίαρχον, τὸ δ' ἐτερον μετὰ τῶν εἰσπραχθέντων χρημάτων θέλετε ἀποστέλλῃ ἐν καιρῷ εἰς τὸ N.A.T. μετὰ τῶν λοιπῶν εἰσπράξεων καὶ δικαιολογητικῶν τοῦ μηνός. «Οσάκις ὅμως, τοῦθ̄ ὅπερ θέλει ἐμφανισθῇ πιθανῶς συχνότερον ἐν τῇ πράξει, σᾶς καταγγελθῇ διτε εἰς μὲν τὸ ναυτολόγιον ἀναγράφονται οἱ ὑπὸ τῆς συλλογικῆς συμβάσεως καθωρισμένοι μισθοί, πράγματι ὅμως ἔχει ιδιαιτέρως συμφωνηθῆ ὅπως καταβλήθωσι μικρότεροι, δέον νὰ προβαίνητε εἰς τὴν δέουσαν ἔρευναν πρὸς ἔξακριβωσιν τῆς ἀλληλείας τῶν καταγγελλομένων καὶ ἐν ἡ περιπτώσει διαπιστώσητε τοιούτον τι, νὰ ἐνεργήτε κατὰ τὸ σωτέρω ἐκτεθέντα, πρὸς εἰσπρᾶξιν τῆς ποινικῆς ούπτας.

»Σκόπιμον ἐπὶ τούτοις θεωροῦμεν πρὸς ἀποφυγὴν ἀπώλειας χοόνου καὶ τῆς ταλαιπωρίας τοῦ πλοιάρχου καὶ τοῦ πληρώματος, διότι συστήσωμεν ὑμῖν ἵνα σπανίως καταφένυγεις εἰς τὸ μέσον τῆς ἀνακίσεως πρὸς διαπίστωσιν τῆς ἀληθείας τοιαύτης τινὸς καταγγελίας, καὶ ἡς ἡ ἀποτελεσματικότης θὰ είνει ώς ἐπὶ τὸ πολὺ ἀμφίβολος, ἀλλ' ἵνα ἐνεργῆτε ως ἔξης :

»Ἐπειδὴ ή καταστρατήγησις τοῦ συμβατικοῦ μισθολογίου δύναται κυρίως νὰ γίνεται, ισχυριζομένου τοῦ πλοιάρχου, κατόπιν ἐννοεῖται ιδιαιτέρας συμφωνίας μετά τοῦ ἑργάτου θαλάσσης, τελούντος ὑπὸ τὸ κράτος ἐσχάτης ἀνάγκης πρὸς ἔξασφάλισιν συνεργασίας ὅτι τὸ ἔχοργον δῆθεν προκαταβολὴν ἔναντι τοῦ μισθοῦ καὶ ἡς τὴν παρακράτησιν ζητῇ, κατὰ τὴν ἔξφρησιν αὐτοῦ δέοντος πώπος μὴ δέχησθε τὸν τοιούτον ισχυρισμόν, ἐφ' ὃσον δὲν ἀποδεικνύεται δι' ἔγγραφου ἀποδείξεως συντεταγμένης μετά τὸν χρόνον τῆς γαντολογίας καὶ εἰτε ἐνώπιον οἰστρήπτοε δημοσίας ἀρχῆς βεβαιούσης τὴν προκαταβολὴν καὶ τὸ ποσὸν ταύτης, εἴτε ἐνώπιον δύο ἀνδρῶν τοῦ πληρώματος τοῦ αὐτοῦ πλοιού βεβαιούντων τὰ αὐτά στοιχεία διὰ τῆς ὑπογραφῆς των.

»Ἐννοεῖται ὅτι κατ' ἀμφοτέρας τὰς περιπτώσεις ἡ περὶ προκαταβολῆς ἀπόδειξις δέοντος νὰ είνει ὑπογεγραμμένη ὑπὸ τοῦ εἰς δύναθη ἀντικείμενος τοῦ οὐτοῦ τυγχάνη ἀγράμματος κατὰ τὴν ορθὴν ἐν αὐτῇ μείσιαν.

»Ἐν πάσῃ περιπτώσει καὶ ἀνεξαρτήτως τῆς ἐπιβολῆς τῆς ποινικῆς οὐχτρᾶς θέλετε ἔνεργει τὴν ἐπὶ τοῦ ναυτολογίου ἐπανορθωτικὴν ἑγγραφὴν περὶ ἡς ἀνωτέρω καὶ μετέρχεσθε τὰ διὰ τῆς παρούσης διαγραφόμενα μέσα πρὸς ἐφαρμογὴν τοῦ συμβατικοῦ μισθολογίου ἐκ τῆς αὐστηρᾶς τοῦ ὅποιουν, τῇ μεριμνῇ ὑμῶν, τηρήσεως, θέλετε τὰ μέγιστα ἔξαρτηθῆ ἢ τάξις καὶ ἡ πειθαρχία ἐπὶ τῶν φορτηγῶν ἀτμοπλοίων, ηὗται σοβαρῶς διαταραχθεῖσας κατὲ τὸ παρελθόν, λόγῳ τῆς μισθολογικῆς ἀναρχίας, τοσούτον ἔξεσθε καὶ ἀλλόνιος εἰς τὸ γόνητον τῆς Ἑλληνικῆς σημαίας καὶ τὴν ἐπαγγελματικὴν ἀξιοπρέπειαν τῶν ἐργατῶν θαλάσσης καὶ αὐτὰς τὰς βάσεις τῆς οἰκονομικῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν ναυτιλιακῶν ἡμῶν ἐπιχειρήσεων.

»Τὸ ζῆτημα τούτο δὲν ἀποτελεῖ ἀπλὴν ἐπαγγελματικὴν ύπόθεσιν, ἀλλὰ τοιαύτην ὑψίστης ἔδυνικῆς σημασίας.

»Καθ' ήν στιγμὴν τὸ Ἑλληνικὸν Κράτος ὑποστὰν καὶ αὐτὸ τὰ πλήγματα τῆς τρομερᾶς οἰκονομικῆς κρίσεως, ητὶς μαστίζει τὴν ἀνθρωπότητα δόλοκληρον, καταβάλλει τὴν ὑστάτην προσπάθειαν ἀνασυγχρισίαν, ἀναδημονήριγές, ἡ ψυχὴ καὶ ἡ σκέψη δόλοκληρον τοῦ ἔθνους είνε ἐστραμμένη πρὸς τὴν φροτηγὸν μας ναυτιλίαν, ἐξ ἣς πολλὰ τούτῳ ἀναμένει καὶ ητὶς τὴν αὐτὴν διεξάγουσα προσπάθειαν καὶ ὑπὸ τὰς δυσμενεστέρας καὶ τραχυτέρας μάλιστα τῶν συνθηκῶν παλαίσσα, κυριολεκτικῶς ἀγονιέ. Διὰ νὰ δημιουρῇ νά συνέλθῃ καὶ ἔξασφαλίσῃ δι' ἐστιν τὴν ἀρμόδιουσαν θέσην ἐν τῷ στίβῳ τῆς παγκοσμίου πάλης καὶ διὰ νὰ καταστῇ νά συνεχίσῃ καὶ μεταδῶῃ εἰς τὰς ἐπιγιγνομένας γενεὰς ἀλωβήτους τὰς μεγάλας παραδόσεις τὰς δύοις ἐπληρούμησε, διὰ νὰ καταστῇ τέλος ἀξία τῶν ἐλπίδων δόλοκληρον τοῦ "Ἑθνους ἔχει ἀνάγκην τοῦ ζωτηροῦ ἐνδιαφέροντος, καὶ πατρικῆς στοργῆς ἐκ μέρους ἔκεινων, οἵτινες ὑπὸ τῆς πολιτείας ἐτάχθησαν ἀντιλήπτορες τῶν ἀναγκῶν αὐτῆς καὶ ουδικοῖσται τὸν ὑπόθεσεών της, ποιώσισταις καὶ κυρίως ἀνάγκην τῆς ὑπάρξεως ρυθμού, τάξεως, πειθαρχίας.

» Ή θύμισις τοῦ ἡγεμόνα τοῦ μισθολογίου, ἐκριθή ώς μέλλονα
νά συντελέσῃ εἰς τὴν ἔξασφάλισιν τῆς τάξεως καὶ πειθαρχίας ἐν τῷ
πλοίῳ, τῆς εὐημερίας τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας καὶ τῆς ναυτεργατικῆς
τάξεως καὶ εἶναι ἀλήθης παρήγορον διὰ τὴν ὅλην Ἐδεικήν προσπά-
θειαν, διὰ τὴν ναυτεργατικὴν ὅλης σχεδὸν ὀδόληρος ἥσθιάνθη βαθύτατα
τὰς ἀληθείας αὐτᾶς καὶ τὸ πραγματικὸν αὐτῆς συμφέρον καὶ συνετέ-
λεσον διὰ τῆς σώφρονος καὶ εἰλικρινοῦς αὐτῆς στάσεως εἰς τὴν
μετά τῶν ἐφοπλιστῶν ἄτοντος εὐθείας συνεννόσησιν καὶ τὴν κατάρτισιν
τοῦ μισθολογίου ώς συμβατικοῦ.

» Ή ένέργεια αυτή των Ἑλλήνων ἐργατών θαλάσσης ἀποτελεῖ παραδίειγμα πρὸς μίμησιν διὰ τὰς ἄλλας ἐργατικὰς ὁγγανώσεις, ὃν τὰ μέλη ἀσχολοῦνται εἰς τοὺς λοιποὺς οἰκλάδους τῆς ἑπτικῆς παραγωγῆς, ἄλλα καὶ δι' αὐτοὺς τοὺς ἀλλοδαπούς, ἀποτελεῖ τίτλον τιμῆς διὰ τὴν τάξιν τῶν ναυτεργατῶν μας, οἱ δοιοὶ ἐπετέλεσαν εὔσυνειδήτως ὡς τίμιοι καὶ χοηστοὶ πολῖται τὸ καθηκόν των.

»Καὶ ἦδη ἡ Πολιτεία ἀξιοῖ παρ' ὑμῶν νὰ πράξῃς καὶ ὑμεῖς μετὰ τῆς αὐτῆς εὐσυνειδήσιας τὸ ιδικόν σας· νὰ ἐφορεύσῃς δηλονότι εἰς τὴν ἀκριβῆ τήρησιν τῶν ἔκατέρωθεν συμφωνηθέντων καὶ νὰ παράσχῃς πρόδυμον συνδρομήν σας διὰ τὴν δικαίαν καὶ ἀμερόληπτον ἐπίλυσιν τῶν διαφορῶν, αἵτινες ἐνδέχεται νὰ προκύψουν ἐκ τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ συμβατικοῦ μισθολογίου, βέβαιοι δινες ὅτι οὕτω πράττοντες δὲν ἔξυπηρετείτε μόνον τὴν ἔννοιαν τῆς δικαιοσύνης, ἀλλὰ τὴν μεγάλην ἔθνικήν ύπόθεσιν.

»Ως θέλετε παρατηρήση τὸ συμβατικὸν μισθολόγιον δὲν περιλαμβάνει τοὺς κλάδους τῶν μηχανικῶν καὶ φασιοτῆλεγμαρφτῶν. Διὰ τούτους συνεπῶς δὲν ὑφίσταται καθωρισμένον ἐλάχιστον δριὸν μισθοδοσίας καὶ ἐπὶ τοῦ ἀντικειμένου αὐτοῦ θέλετε ἀφίση ἐλεύθερως λειτουργοῦντα τὸν νόμον τῆς προσφορᾶς καὶ ζητήσεως, χωρὶς νὰ ἐπεμβαίνητε διὰ τὸν δικαιονομισμὸν τῆς μισθωτικῆς σχέσεως ὡς πρὸς τὸ ἐλάχιστον ποσὸν, τοσούτῳ μᾶλλον, καθ' ὅσον οἱ ἀνήκοντες εἰς τοὺς κλάδους τούτους δὲν τυγχάνουσιν ἐκ τῶν ἐν τῇ πράξῃ ὄλιγοτερον μισθοδοτούμενων. Οὐδὲ ἔχουσι ὡς πρὸς αὐτοὺς ἐφαρμογὴν αἱ περὶ δῆθεν προκαταβολῶν τῆς ποινικῆς ὥρτρας προστατεύεται διατάξει τῆς πατρόπολες. Παρασημένον ὅμως τοῖς τοῦ πεντάτο



Αλβανία

Η έκμετάλλευσις των πετρελαιοπηγών

Η Ιταλική κυβέρνησης ήτις — ως γνωστόν — έχει άναλαβει τό προνόμιον της έκμεταλλεύσεως των Αλβανικών πετρελαιοπηγών και έχει έκτελέσει πρός τούτο σοβαράς προπαρασκευαστικά έργασιας εις την κοιλάδα Ντέβολ, συνεπήρωσεν ήδη τους οίκονομικούς ουνδυσμούς της διά την κατασκευή των διόχετευτικῶν του πετρελαίου σωλήνων άπο τάς πηγάς μέχρι του λιμένος της Αύλωνος. Διά την τετραετή έκμετάλλευσιν του προνομίου, ο ζελεγχος του θόπου έχει άναπτεθη εις τους Κρατικούς Ιταλικούς οιδηροδόμους, έζητηθή ή έγκρισις άπο την Ιταλικήν βουλήν πιστώσεως 200 έκαπομμύριών χαρτίνων λιρεττών.

Γαλλία

Η αντικατάστασις τοῦ «Άτλαντικοῦ»

Ο Γάλλος ύπουργός της Εμπορικής ναυτιλίας κ. Φρότ ένδιαφέρομενος διά την παροχήν έργασιας εις τα Γαλλικά ναυπηγεία ἀφ' ἐνδός καὶ διά την ἀποκατάστασιν ἀφ' ἔτερου του Γαλλικοῦ γοτρού εις τὴν γραμμήν του Νοτίου Άτλαντικοῦ, ἔχοργήν—παρά τὴν ύφισταμένην δυσχερή οίκονομικήν κατάστασιν — τὴν ἀδειαν ναυπηγήσεως ἔτερου μεγάλου λάίνερ εις ἀντικατάστασιν του ἀποτεφρωθέντος *"L'Atlantique"*.

Η άργούσα χωρητικότης

Τὸ ἀργοῦν Γαλλικὸν τοννάς κατά τὴν 15ην Ἀπριλίου παρουσίας μείνονται κατά 41.836 τόνους γκρός ἔναντι τῆς 1ης Μαρτίου. Η βελτίωσις αὐτῆς δέν δύναται ν' ἀποδοθῇ εἰς εύνοϊκωτέρας συνθήκας έργασιας τῆς Γαλλικῆς ναυτιλίας, ἀλλ' εἰς τὴν ἐκκίνησιν ὀρισμένων μεγάλων υπερωκεανίων συνολικῆς χωρητικότητος 96.000 τόνουν γκρός μεταξὺ τῶν ὅποιων καταλέγεται καὶ τὸ λάίνερ *"Ile-de-France"*. Τούναντίον η παρωπλισμένη φορτηγὸς χωρητικότης ἐμφανίζει αὐξησιν κατά 38.000 τ. γκρός.

Γερμανία

Ο ἄγων ταχύτητος ίστιοφόρων

Ἐφέτος τὸν ἀγῶνα ταχύτητος ίστιοφόρων εἰς τὰς μεταφορὰς σίτου ἐξ Αλσετρίλας εἰς Εύρωπην ἔκαρδεσεν η Γερμανική σημαία, χάρις εἰς τὸ ίστιοφόρον *"Priwall"*, διπερ ἀπολαμβάνει τὸν Port Victoria τὴν 18ην Ιανουαρίου ἔφθασεν εἰς τὸ Μάρρων ἐντὸς 106 ημερῶν. Εἰς τὸν ἀγῶνα καὶ τὸν μεταξὺν κατὰ τὰ τέλευταῖς ἑτη μόνον τὰ Φινλανδικὰ ίστιοφόρα τοῦ πλοιάρχου *"Εριξόν"*, προδέσσεις δὲ ἐντύπωνται η ἀριστερή σηματοχή καὶ νίκη τοῦ Γερμανικοῦ ίστιοφόρου.

Τὸ *"Priwall"* ἀνήκει εἰς τὴν ἑταιρίαν *F. Laeisz*, τοῦ Αμερικανοῦ, ἐνκυργήνη τὸ 1919, εἰς τόνων γκρός 3185, μετέφερε δὲ κατὰ τὸ παρόν ταχύτερον τὸν 4620 τόνουν σίτου εἰς σάκκουν. Τὸ πλήρωμα τοῦ ἀπερτούτεροῦ ἀπό 61 ἀνδρας, οἱ οἵτισις δύως ἐξ αὐτῶν εἰναι δάκιμοι ναυτικοὶ ἐπιθάντες δι' ἐκπατθεσιν.

ὅριον τῆς μισθοδοσίας, πέραν τοῦ ὅποιον θὰ θεωρήται τὴν ἀπάίτησιν ως ὑπερβολικὴν καὶ θὰ ἐπιτρέψῃται εἴτε τὸν ἀπόπλουν τοῦ πλοίου μὲν ἡλιαττούμενην σύνθεσιν, ἐφ' ὃσον ἐννοεῖται δὲν κινδυνεύει ἐκ τούτου η ἀσφάλεια τοῦ πλοίου, εἴτε τὴν ναυτολογίαν ἀλλοδαπῶν, ἐν δὲ εἰς τὸν σᾶς καθιστῶμεν γνωστὸν, διτε κατὰ τὴν κρατούσαν ἀνέκαθεν ἐν τῇ φορτηγῷ ναυτιλίᾳ τάξιν, καὶ ἡν εἰσαγάγομεν ἐσχάτως καὶ ἐν τῇ ἐπιβατηγῷ ναυτιλίᾳ, ἡ μισθολογικὴ κλιμαξ τοῦ πληρώματος βασίζεται ἐπὶ ιεραρχικῆς τάξεως καὶ καθ' ἣν ἐπὶ κεφαλῆς φέρεται ὁ πρώτος πλοιαρχος καὶ οὐτινος τὴν μισθοδοσίαν δὲν ἐπιτρέπεται νὰ ὑπερβῇ οὐδεὶς τῶν ἐπὶ τοῦ πλοίου ὑπηρετούντων, διτε η μισθοδοσία τοῦ Β'. Μηχανικοῦ εἰναι κατὰ τὴν ὑπερτέρα τῆς τοῦ ὑποπλοιάρχου, η μισθοδοσία τοῦ Γ'. Μηχανικοῦ ὀλίγον μεγαλύτερα τῆς τοῦ ἀνθυποπλοιάρχου, η τοῦ γαδιοτηλεγραφητοῦ Α' τάξεως κυμαίνεται μεταξὺ τῆς μισθοδοσίας τοῦ ὑποπλοιάρχου καὶ ἀνθυποπλοιάρχου, η δὲ τοῦ γαδιοτηλεγραφητοῦ Β'. τάξεως ἔξομοιούται σχεδὸν πρὸς τὴν τοῦ ἀνθυποπλοιάρχου.

Πάσαν συνεπώς ἐπέκεινα τῶν ὅριων τούτων ἀξιώσιν θέλετε χαρακτηρίσῃς ως ὑπερβολικὴν καὶ θέλετε ἐφαρμόσῃ τὰ ἀνωτέρω ἔκτεντα καὶ τούτο, καθ' ὃσον η κατάσχησις τῆς ιεραρχικῆς μισθολογικῆς διαβαθμίσεως θέλει ἐπιφέρῃ τὴν ἀνατροπὴν πάσης ἐννοίας τάξεως καὶ πειθαρχίας ἐν τῇ ναυτιλίᾳ καὶ τὴν ἀποσύνθεσιν.

Ο Υπουργός

Α. ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑΚΟΣ

Ο Γερμανός πλοιαρχός του *R. Clauss*, διά πρώτην φορὰν ταξιδεύσας ως κυβερνήτης ίστιοφόρου, θέλησεν, διτε εἰς τὸν λιμένα τοῦ *Port Victoria* ἔφόρτωναν οιτηρά δι' Εύρωπην ὅπτα τοῦ *"Priwall"*, διτε τὰ σινήντησαν διμοι κατὰ τὸν πλοῖον. Τὸ ταξίδιον τοῦ Γερμανικοῦ ίστιοφόρου συνετελέσθη ὑπὸ δυνατῶν συνθήκων καὶ καμμίαν σεισχρὰν περιπίτεται δὲν ἔχειται πλὴν τῆς θρύσιας τεσσάρων ἐπι τῶν ζωνίων τοῦ κατὰ τὸν περιπλόου τοῦ ἀκρωτηρίου Χέρι, τῆς Γῆς τοῦ Πυρός, σπουδαίης σφράγιδάν τρικομίκην καὶ ἔνος ἐπι τῶν κατωτέρων ίστιών τοῦ κατὰ τὸν διάπλουν τοῦ Βορ. Ατλαντικοῦ.

Σημειωτέον, διτε εἰς τὸν Ισημερινὸν καθιστέρησαν ἐπ' ἀρκετόν, λόγῳ τῆς νησιώνας, η δὲ μεγαλύτερά διακρίνεται παρ' αὐτοῦ ἀπόστασις, διαρκοῦντας τὸ ταξίδιον καὶ ὅπε σύρειν ἀνεμον. ητο δὲ τὸν 307 μιλῶν τὸ ημερούκτιον, ητο περὶ τὰ 12 1/2 μιλαὶ καθ' ὥραν.

Η πρὸς τὴν Ν. Αμερικὴν ἐναέριος γραμμὴ

Τὸ Γερμανικὸν ἀτμόπλοιον *"Westfalen"*, διπερ, ως εἰχομεν ἀναγράψει διερρυθμίσθη εἰς πλωτὸν ἀεροδιέμενα, σπουδαίομοποιηθῆ διά σταθμὸς εἰς τὸν ὀκεανὸν διά τὴν Γερμανικὴν ἀεροπορικὴν ὑπηρεσίαν πρὸς τὴν Δυτικὴν Αφρικὴν καὶ τὴν Νότιον Αμερικὴν, ἀπέπλευσεν ἐπι Κουεχάβεν τὴν 3ην Μαΐου, προκειμένου νὰ σταθεύσῃ εἰς τὸ κέντρον τοῦ Νότιου Άτλαντικοῦ.

Ηνωμέναι Πολιτεῖαι

Αἱ διαταγαὶ πηδαλιουσίας

Οι πλοηγοὶ τῆς διώρυγος Παναμῆς εὑρίσκονται ἐνώπιον δυοκαλών, διη λαδόντες εἰσέται: δηνγίλας σχετικὰς μὲ τὴν μεταβολὴν τῶν διαταγῶν πηδαλιουσίας, δὲν γνωρίζουν δὲ ποτὲ οὐσίαν θά διαφαρμοσθῆ κατὰ τὴν διεύθυνσιν τῶν πηδαλιουσίας, δὲν ποτὲ οὐσίαν σύστημα τῶν διαταγῶν, διπερ ἀπὸ 1ης Ιανουαρίου σφαρμόζεται ἐπι τὸν Αγγλικὸν πλοῖον, διτε δὲ καὶ διεύθυνσαν νὰ πληροφορούνται τοῦ "Αγγλικοῦ πλοίου, πληρωμούς καὶ τὸν Οικουμένην σύστημα τῶν διώρυγος προτιμεῖ τὸ δέν χρήσει παλαιόν σύστημα. Εάν διως οἱ "Αγγλοι πλοίαρχοι εἰπεύθουν νὰ σφαρμόζουν τὰς νέας διαταγὰς πηδαλιουσίας, τότε οἱ πλοηγοὶ διείλουν νὰ συμμορφωθοῦνται πρὸς τὴν ἐπιθυμίαν τῶν ταύτην.

Ιαπωνία

Αἱ νέαι ναυπηγήσεις καὶ αἱ διαλύσεις

Ἐκ Τόκου μετεδόνη η πληρηφορία, καθ' ἣν η Ιαπωνικὴ κυβερνήσις ἐνέκρινε πίστωσιν 11.000.000 γιὲν διὰ τὴν ἐφαρμογὴν ἐντὸς τῶν δύο προσεχῶν ἔτων τοῦ προγράμματος τῆς διαλύσεως πλαισιῶν πλοίων 400.000 τ. γκρός καὶ τῆς ναυπηγῆσις ἐπέρων 200.000 τόνων. Δέον νὰ σημειωθῇ, διτε ἀπὸ τοῦ παρελθόντος Οκτωβρίου μέχρι τοῦ Μαρτίου τρ. ξ. η Ιαπωνικὴ κυβερνήσις ἐνέκρινε πίστησις διὰ τὴν ναυπήγησην 10 πλοίων συνολικῆς χωρητικότητος 73.000 τόνων, τὰς δὲ διόπιν τὰ τρία θὰ έχουν ταχύτητα 16 μιλῶν, τὰ δὲ λεπτὰ ἐπτὰ 18 μιλῶν καὶ ἄνω.

Η κυβερνήτικὴ ἀρωγὴ διὰ τὴν κατασκευὴν τῶν δέκα τούτων πλοίων θὰ ἀνέλθῃ περὶ 3.850.000 γιὲν, η δὲ πληρωμὴ θὰ γίνη κατὰ τὸ ημισεον ἀρχῇ της τοποθεσίας τῶν καὶ κατὰ τὸ ὑπόλοιπον ημισεον εὐθὺς ὡς ταῦτα παραδοθοῦν. "Οσον ἀφορᾷ τὸ παλαιόν υλικόν, διεξάγονται ηδη συνεννοήσεις διὰ τὴν διάλυσιν 36 Ιαπωνικῶν πλοίων ἔχοντων συνολικὴν χωρητικότηταν 155.000 τόνων γκρός καὶ ηλικίαν 25 ἔως 50 ἔτῶν.

LIVERPOOL

REA LIMITED.

*Stevedores of Cargo
of All Kinds—*

TUG OWNERS

BIRKENHEAD

'Η βιομηχανία των διαλύσεων

Τελευταίως παρατηρεῖται ζιτηδός κίνησις άγοράς παρ' Ιαπώνιον ξένουν παλαιών πλοίων προς διάλυσιν, ένψη χρόνῳ ίπτάρχουν εἰς τοὺς Ιαπωνικοὺς λιμένας ἀφοῦντα, ἀρκετά ημιάρχηστα ἔθνικά σκάφη. Η μὴ προτίμησις τούτουν ἐπὶ τῶν Ιαπωνικῶν ἐργοστασίων ὀφείλεται εἰς δέοντα κυρίως λόγους. Πρῶτον, εἰς τὸ διὰ τὰ περισσότερα ἀπὸ τὰ παλαιὰ Ιαπωνικὰ πλοῖα ἔχουν βαρεῖας ὑποθήκας, οἱ δὲ ιδιοκτῆται τῶν ἀδυνατοῦνταν τὰ παλιοῖς, εὖν προηγούμενος δὲν ἔξοφλήσουν τὰ ἔνυπτηκα δάνεια καὶ δεύτερον, εἰς τὸ διὰ τὰ ἀφοῦντα παλαιὰ Ιαπωνικά σκάφη εἶναι τόδον ἔφαμψεν, ὥστε δὲ διάλυσις τοῦ δὲν ἀποφέρει εἰμὶ μίαν μικρὰν ποσοτήτηα ἐξμεταλλευσίμου παλαιοῦ ὄλικον. Διὰ τοὺς δύο αὐτοὺς λόγους οἱ Ιαπωνες διαλύται προτιμῶν τὴν ἀγορὰν ἐπὶ τῆς ἀλλοδατῆς παλαιῶν πλοίων, τῶν διόποιν ἡ ἀνοτέρα ποιοτική κατάστασις τοῖς ἔξασφαλλει μεγαλύτερον περιθύριον κεφδῶν.

Ισπανία

Αἱ πρὸς τὴν ναυτιλίαν ἐπιχορηγήσεις

Τὸ τῆς Ισπανικῆς Δημοσίεως τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ ἀνεκοινώθη, διὰ εἰς τὸν νέον προϋπολογισμὸν τῆς χρήσεως 1933—34 ἀναγράφεται πιστώσεις 72 ἔκατ. πεσετῶν διὰ κυβερνητικᾶς ἐπιχορηγήσεις πρὸς τὴν Ἐμπορικὴν Ναυτιλίαν. Τὸ ποσόν τοῦτο εἶναι ἡδημένου κατὰ 12 ἔκατ. πεσετῶν ἔμαντι τῆς προηγούμενῆς χρήσεως, δεδημένου δὲ διὰ τὰ ὑπὸ Ισπανικῆν σηματῶν ἀτρόπλοια καὶ μέτοπεις ἔχουν συνολοῦκήν χωρητικότητα 1.285.582 τόννων γκρός, ἀντιστοιχεῖ ποσὸν ἐπιχορηγήσεως κατὰ μέσον δροῦ 1 λίρας καὶ 10 σαλινίων κατὰ τόννουν γκρός. Αἴτιος ἐστι τούτοις νὰ σημειωθῇ διὰ τῆς Ισπανικῆς προϋπολογισμὸς τῆς χρήσεως 1931—32 παρουσίασε ἔλλειμπα 576 ἔκατ. πεσετῶν, δὲ τῆς χρήσεως 1932—33 παρουσίαν περίπου 7εικόνεις κατάστασιν.

Χάριν τῆς ἀλιείας τῆς

Ἡ κυβέργησις τῆς Μαδρίτης κατέρτισε καὶ ἐδημοσίευσε Κανονισμοὺς διὰ τὸν ὄποιον ἀπαγορεύεται ἡ ωτανασὶς τῶν Ισπανικῶν ρυμικῶν ὑδάτων ἀπὸ μηχανέλαια ἀποφριπτόμενα ἐπὶ τῶν πλοίων. Τὸ μέτρον αὐτὸν ἀποβλέπει κυρίως εἰς τὴν προστασίαν τῆς Ισπανικῆς ἀλιευτικῆς βιομηχανίας, διετάχθησαν δὲ αἱ τόπους λιμενικαὶ ἀρχαὶ καὶ ἡ ἀκτοφύλακή νὰ τὸ εραπορχόμενον μετὰ πάτης αἰσθηρότητος.

Ἀπαγορεύεται οὕτω εἰς τὰ πλοῖα καὶ μάλιστα εἰς τὰ μότοροφυτα νὰ ἐκκενώνονται τὰ ἀκάθατα καὶ ἀχρησταὶ μηχανέλαια αὐτῶν ἐντὸς τῶν Ισπανικῶν λιμένων, ὅμιλοι καὶ ποταμοὶ ἡ ἐντὸς τῶν παρακτίων περιοχῶν. Πάσα παράβατος συνεπάγεται δικαιοτική δίωξιν ἀπὸ μέρους τῶν ναυτικῶν ἀρχῶν καὶ τημωρεῖται μὲ πρόστιμον 1000 πεσετῶν καὶ ἀνάτατον ὄριον. Σημειώτον, διὰ τοῦ μέτρου δὲν ἔξαιροῦνται οὐδὲ αὐτὰ τὰ ξένα πολεμικὰ σκάφη.

Ιταλία

Ο λιμὴν τῆς Ρώμης

Δὲν εἰναι—τοσοῦτην κλίμακα γνωστῶν, διὰ ἡ πρωτεύουσα τῆς Ιταλίας κατέχει ἔνα μικρὸν μὲν, ἀλλὰ τελείον καὶ συγχρονισμένον λιμένα, προστάτει εἰς πλεισταὶ σκάφη τῆς Ιταλικῆς ἀκτοπλοΐας. Οἱ εἰσόπλους τῶν πλοίων ἐκ τῆς θαλάσσης γίνεται διὰ τοῦ ποταμοῦ Τιθέρων, καταλλήλως ἐκθεματωθέντος. Πλοῖα ἔχοντα δύνησαν καὶ 8 ποδῶν δύνανται νὰ εἰσέλθουν εἰς Φιονιντόνο καὶ ν' ἀναπλεύσουν τὸν Τίθερον μέχρι τοῦ προστετοῦ τῆς Ρώμης Σὲν Πάσσο, ἀπέχοντος 25 μίλια ἀπὸ τῆς θαλάσσης.

Ἄποδεξιν τῆς ταχυτάτης ἀναπτύξεως τοῦ λιμένος τῆς Ρώμης παρέχουν αἱ στατιστικαὶ τῆς ἐν αὐτῷ ναυτιλιακῆς κινήσεως, ητοι, ἀπὸ 8 πλοῖα 28 τόννων νέτη κατὰ τὸ 1920, ἀνάθλοις κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος εἰς 736 πλοῖα 71.639 τόννων. Αἱ πλακικὲς ἔξιναι ἀποδάσθαι, αἱ ἀνάκτουσαν χρηματοποιούμεναι διὰ τὴν ἐπιπροτικήν κίνησιν, ἀντικατεστάθησαν ἡδη διὰ νέων ἐπιδημοτικούς κοινάματος προκυπτικῶν, ἔκατη τῶν ὄποιων ἔχει μῆκος 840 ποδῶν καὶ πλάτος 250 καὶ εἶναι ἐφωδιακόνη μὲ 4 γερανούς δυνάμεως 1500 κιλῶν καὶ ἔνα τῶν 5000 κιλῶν, καθὼς καὶ μὲ ἀποθήκης διεθετούσας ἀνὰ ἔνα ἀναλυτικῆς δυνάμεως 2000 κιλῶν.

Οἱ λιμὴν τῆς Ρώμης ἀποδεῖναι σταθερῶς σὺν τῷ χρόνῳ μία ἐμπορικὴ ἀρτηρία διὰ τὰς τοπικὰς ἀνάγκας. Η ἑταῖρα τῆς *Ligura-Romana* διατηρεῖ ἀπὸ διακεταῖς καὶ πλέον τακτικῶν ἔδημορισταικῶν γραμμῶν μεταξὺ Γένοβας καὶ Ρώμης ἐνθῇ καὶ πολλαὶ ἀλλαὶ μικρότεραι ἀκτοπλοΐαὶ ἐπιχειρήσεις ἀνέπτυξαν ἔνα ἐπικερδές μεταφορικόν ἐμπόριον πλέον τὴν Ρώμην ἀπὸ τοὺς λιμένας τῆς Νοτίου Ιταλίας καὶ τῆς Σικελίας καὶ τὰν πακτολίν. Από 100 τόννων ἐμπορευμάτων κατὰ τὸ 1920 ἔφθασε κατὰ τὸ 1932 ἡ κίνησις τοῦ λιμένος τῆς Ρώμης εἰς 70.000 τόννους ἐμπορευμάτων, τὰ κυρώτερα δὲ ἡδη τῆς εἰσαγωγῆς εἶναι γκαλάνθρωπος καὶ σινός, καὶ τῆς εἰσαγωγῆς γεωργικὰ προϊόντα, ἀλεύρου, κύριμοι καὶ τορός.

Ἡ φασιστικὴ κυβέργησις ἐπιδεικνύει πολὺ ἐνδιαφέρον διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τοῦ λιμένος τούτου, εἰς τὸν διόποιον καὶ ἀπεξτάσιν δὲλα τὰ προνόμια καὶ τὰς ἐργατικὰς δικτάξεις ποιούσιν εἰς τοὺς ἀλλούς λιμένας. Τὰ δικαιωμάτα διὰ τὰ προσαγγίζοντα σένα πλοῖα εἰναι 3 λιρέται: κατὰ τόννουν, δὲλα δὲ τὰ Ιταλικὰ ἀκτοπλοϊκά 1 λιρέται. Σημειώτον τέλος, διὰ εἰς τὸν λιμένα τῆς Ρώμης ἔχει διορισθῇ ἀντιπρόσωπος τοῦ Ἀγγλικοῦ Λαδοῦ, ὡς ἐπίσης καὶ πρέσβειος ἐκ μέρους πλείστων κρατῶν.

Αἱ ἐπιχειρήσεις τοῦ «Αρτίλιο»

Αἱ ἐργασίαι ἀνελκύσεως τοῦ ὑπολοίπου χρυσοφορτίου τοῦ διυτισμένου εἰς τὰ Γαλλικὰ παράλια τοῦ Ἀτλαντικοῦ Ἀγγλικοῦ ὑπερωκεανίου *«Egypt»*, πρόσβειται νὰ ἐπαναληφθεῖν καὶ αὐτὰς ὑπὸ τοῦ Ἰταλικοῦ ναυαγοσωστικοῦ *«Artiglio»*. Εἶναι δὲ χρόνος τὸ ἐπιτρέψῃ τὴν ἐφετεινῆν περίσσον, τότε τὸ *«Artiglio»* οὐκανάλαδηγ μίαν προσπάθειαν ἐπισημάνεσσε τὸν Γαλλικὸν πλοίων τῶν διυτισμένων κατὰ τὴν ναυαγίαν τοῦ Ἀμπουκίρ (1798), προκειμένου νὰ ἐπιχειρήσῃ τὴν διάσωσιν τοῦ ὑπάρχοντος εἰς τὰ σκάφη ταῦτα χρυσοῦ.

Μεγάλη Βρεταννία

Τὸ μηχάνημα εὔσταθείας τῶν πλοίων

Κατὰ πρόσβατον ἐν Νέας Ύόρκης ἀνταπόκρισιν, τὸ ἐπὶ τὸν Ἰταλικὸν ὑπερωκεανὸν *«Conte di Savoia»* ἐγκατεστημένον γυροσκοπικὸν μηχάνημα εὔσταθείας (*Sperry Stabiliser*) ἐμείσως τὸν κλινωτὸν πλοιόν τοῦ πλοίου εἰς ἔνα τελευταίον ταξίδιόν του εἰς 3 μόνον μοίρας, ἐνψη ώς, χάριν τῶν δοκιμῶν, διεκόπη ἡ λειτουργία του, διαλυνόμενός τοῦ σκάφους την ἐπίσημη ἀμέσων καὶ ἡ πρὸς ἐκπατέρευσην τῶν πλευρῶν κλίσις του ἀνήλθεν εἰς 23 μοίρας. Τὸ ἀποτέλεσμα τῆς ἐξάμηνην ἐφαρμογῆς τοῦ συντημάτου τοῦτον ἐπὶ τοῦ *«Conte di Savoia»*, καθὼς καὶ ἐπὶ μεγάλων τῶν μονάδων τοῦ Ἰταλικοῦ Πολεμικοῦ Ναυτικοῦ, ἀπέβησαν ἀκρος ἐπιτυχῆ, ἡ δὲ ἑταῖρα *«Sperry Gyroscopic Company»* ἀνεκοινώσεν, ὡς γεγονός πιστοποιημένον ἀπὸ σειράν ὅλην δοκιμῶν, διὰ δὲ τοῦ μηχανήματος ἐπιτυγχανομένη εὐστάθεια τῶν σκαφῶν εἰς στημάτας τρικυμίας εἶναι τόση, ὥστε πᾶσα ἐπὶ αὐτῶν ἐργασία νὰ διεξάγηται κανονικῶς, ὅπως ὅταν τὸ πλοίον ταξιδεύει ὑπὸ ὄμαλὰς καιρικὰς συνθήκας.

Εἰς τὴν ἀνακοίνωσην τῆς ἑταῖρας προστίθεται, διὰ δὲν εἶναι ἀκόμη καιρὸς νὰ δοθοῦν εἰς τὴν δημοσιότητα τὰ ἀπὸ οἰκονομικῆς ἀπόφεως ἐπιτυγχάνεται ἀποτέλεσματα ἐπὶ τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ μηχανήματος εὔσταθείας ἐπίσημης ἐπὶ τοῦ *«Conte di Savoia»*, ἐπάρχουν ὅμις ἐνδείξεις πειθούσα, διὰ τοῦ πλευρᾶς τοῦ πλοίου, γεγονός ποὺ σημαίνει, διὰ σκάφους μη ἐφωδιασμένον διὰ μηχανήματος *Sperry* ὑπόκειται εἰς παρέκκλισιν μέχρι 3 μοίρων ἀπὸ τῆς πορείας του, ἐνψη ἐπὶ τοῦ *«Conte di Savoia»* ἐπὶ τὰς αὐτὰς ἀποσφαιρικὰς συνθήκας καὶ κατὰ τὸν ἰδιον πλοῦν ἡ ἀπὸ τῆς κανονικῆς πορείας παρέκκλισις τοῦ πλοίου εἰς 1 1/2 μοίραν.

Τάνκερ μὲ ἡλεκτροσυγκεκολλημένα ἐλάσματα

Εἰς τὰ ἐν Τάνη ναυπηγεῖς *«Swan, Hunter & Wigham Richardson»* κατεσκευάσθη τελευταίως ἔνα τάνκερ (μπάριζα) διὰ λογαριασμὸν τῆς ἐν Τορόντο Καναδικῆς ἑταῖρας *«Dominion Tankers»*, ἔχον ὅλα αὐτοῦ τὰ ἐλάσματα, καθὼς καὶ τὸν νομίζει, συνδεδεμένους διὰ ἡλεκτροσυγκολλήσεως (*all welded ship*). Τὸ σκάφος τοῦτο εἶναι, κατὰ τὸ μέγεθος, τὸ μεγάλυτερον πάτιτον τῶν κατεσκευασθεῖτων ἐν Ἀγγλίᾳ διὰ τοῦ συντημάτου τῆς ἡλεκτροσυγκολλήσεως τῶν ἐλάσματων.

Κατεσκευάσθη ἀπὸ ταχνίτας εἰδικευμένων εἰς τὴν ἐφαρμογὴν τῆς ἡλεκτροσυγκολλήσεως, προσφέρεται δὲ διὰ τὴν μεταφοράν πετρελαίων εἰς χρήματα τῷ πλοίῳ τοῦ μηχανήματος Καναδικῶν λιμνῶν καὶ διαρύγων. Επὶ τοῦ σκάφους τούτου οὐδεμία κάρφωσις ἐπάρχει, ἡ δὲ κυρτήγησης τοῦ ἐπικοίνων νομέων (*longitudinal frames principle*), οἵνες ἐπικαρπαλίζουσαν περισσότεραν ἀκτινίδιαν εἰς τὸ πλοίον, τὸ καθιστοῦν ἐλαφρότερον καὶ συγχρόνως τὸ μειώνουν τὸ κύτος τῆς ναυπηγήσεως ἔναντι τῶν παραπότερων πλοίων τῆς συνήθους διὰ καρφώσεων κατασκευῆς.

Αἱ διατάξεις του εἶναι μῆκος 179 ποδῶν, πλάτους 31 καὶ ὁψοῦς 15, μὲ ἔμφορτον δύναμισι 12.6' ποδῶν. Δικτύωται νὰ περιλαβῇ φορτίον 1700 τ. ἐντὸς τεσσάρων δεκαετίων (τάνκες), εἶναι δὲ διαγραμμένον τὸ σκάφος, καὶ δὲλον αὐτοῦ τὸ μῆκος, διὰ ἐνὸς σταγανοῦ ἐλαστοσταγοῦς διαχωρίσματος, εἰς δύο διαμερίσματα.

Κινητήριοις μηχανάκας δὲν ἔχει, δὲλοις εἶναι πρωτογενένος νὰ ρυμουλκήσῃ. Πρός τὸ μέρος τῆς πρώμας του ὑπάρχει ἐγκυτάστασις ἀντιλιθων διὰ τὴν ἐπικένωσιν τοῦ σκάφους, αἰτίας δύνανται νὰ παραδίδουν 150 τόννους φορτίον τὴν ὥραν. Οἱ ἀπρός διὰ τὴν λειτουργίαν τῶν ἀντιλιθων θὰ παρέχηται ἐκ τῆς ἔνηρᾶς.

"BUGSIER,"
REEDEREI-UND-BERGUNGS-AKTIENGESELLSCHAFT
HAMBURG - DANZIG - NEUFAHRWASER
TOWAGE-SALVAGE
AGENT IN GREECE: PANOS D. SARANDIS
SPYRAKI BUILDING - PHONE 40337 - TEL. ADR. - PIRAEUS

Τὰ φορτηγὰ τοῦ τύπου Ἰσεργουντ

Είς τὸν Λογδίνειον νυκτικόν τύπον ἀνεγράφησαν πρὸ ἡμερῶν ἐνδιαφέρουσαι πληροφορίαι περὶ τῶν οἰκονομιῶν, αἵτινες ἔξουσιαὶ ήσονται: ἀπὸ τὰς φορτηγὰ πλοῖα τοῦ τύπου **[Arcform]**, τοῦ ἑπτονήμετος, ὡς γνωστοῦ, ἀπὸ τῶν σὲρ **[Isarcgous]**. Ἔπειχνής "Ἄγγλος ἐφότιστης" ἔλαβεν ὡς παράδειγμα ἕνα αὐγχρόνον οἰκονομικὸν φορτηγόν, τὸ οὗπολον καὶ συνέκρινε διαφοραὶ ἔνα δμοσιὸν φορτηγόν τοῦ τύπου **[Arcform]**. Κατὰ τὸν "Ἄγγλον" αὐτὸν πλοιοτητὴν, ἔνα καινουργές φορτηγόν μὲ χωρητικότητα 8660 τόννων φορτίου, μὲ δύναμισα 24.9 1) ποδῶν καὶ ταχύτητα 10.29 μιλίων εἰχε κατανάλωσιν εἰς ἔνα πρός τὴν Γένοβαν ταξίδιον του 22.82 τόννων γαιανθράκων τὸ 21πόρον. Ἐν αυγχρίσι τὸ πρός αὐτό, ἔνα φορτηγόν τοῦ τύπου **[Arcform]** ἔχει τὰς ἀκολούθους διαφοράς. Τὸ πλάτος του ἀπὸ 51.9 πόδας αὐξάνεται εἰς 60.3, ἢ εἰς ἐπους δύναμις ἀπὸ 1700 μισθῶται εἰς 1550, ἢ δὲ ταχύτητας τῶν 10.29 μιλίων ἐπιτυγχάνεται μὲ 20.80 τόννων γαιανθράκων τὸ 24πόρον, γεγονός δημοσιόντες τὴν εἰς φορτίον χωρητικότητα τοῦ πλοίου τύπου **[Arcform]** κατὰ 27.7 τόννους. ἦτοι ἀπὸ 8660 εἰς 8930 τόννους, ἀλλὰ μὲ δύναμισα 25.0 1) ἢ αὐτὶ 24.9 1) ποθέων.

Ἐπὶ τοῦ νέου τούτου τύπου τοῦ σέρ "Ισεργούντ απειδείχθυ κατὰ τὰς γα-
νομένας δοκιμάς ἐπὶ προτύπων εἰς εἰδικάς δεξιμενάς, διὶ τὸ καταλλήλωτε-
ρον. Κατέγενθος εἶναι τὸ τόπον πάντας 12.370 τόννων. Μὲ τὴν βάσιν αὐτῆν,
ὑπελογίσθη, ὅτι φορτηγόν τοῦ ἑλλόγυμ μεγάθους θα ἔχῃ βάθος 21.11 1/2
ποδῶν, δύναμιν μηχανῶν 16.000 ἑνδεδειγμένων ἵππων (i.h.p.) καὶ ταχύτητα
10.29 μιλῶν μὲ φορτίον βάρους 9210 τόννων, ήτοι 550 τόννους περιεστά-
τον τοῦ φορτηγοῦ τῶν 8600 τόννων καὶ μὲ μικροτέραν ἔναντι τούτου δύνα-
μιν μηχανῆς, ἀλλ᾽ ἀποδεῖσθαι τὴν θέσιν ταχύτητα.

Νορβηγία

Τὰ ναυπηγικὰ δάνεια

Η Νορβηγική κυβέρνησης μεριμνάσα διά την ένσχουσιν της 'Εμπορικής ναυτιλίας και της ναυπηγικής της βιομηχανίας είναι διατεθειμένη να συνεχίσῃ την παραχώρησην δανειών εκ των κεφαλαίων του Κρατικού «Ταμείου πλοίων». Τονίζεται έπι τον προκειμένον. Στις 14 Ιανουαρίου 1928 η Νορβηγική βουλή έδνειε ζάνεια 6.700.000 κερωμών, με έσυντερον έπι των πλοίων υπόβαχνα και έξεργαλτέοντας πάντας, κατά τέλος το 1930 άπαγκοις την έπεκτασην του εύρεγτατήματος και διά τα ναυπηγεία.

Την 28 Φεβρουαρίου τρ. έξοργηγήθησαν δάνεια επί 30 πλοίων διά ποσόν 4.250,000 κορωνών και έτερα 1.310.000 κορ. εἰς δύο ναυπηγεία. Οδιώ το σύνολον των τότε δανείων διά νέαν ναυπηγήσεις ἀνήλικεν εἰς 21.331.500 κορώνας, ή δ' ἐργασία κατενεμήθη εἰς 10 θέσια ναυπηγεία. "Ησγ. λιγώ τῆς ναυπηγικῆς κρίσεων και τῆς ἀνεργίας η κυβερνά πρόστατης νὰ παραταθῇ η κορηγήσεις δανείων μέχρι τοῦ 1933, μὲν παντετή προθεσμίαν ἀποφλήσεως ἀπὸ τῆς παραλαβῆς τῶν ναυπηγγθασμένων πλοίων.

‘Ολλανδία

Τὰ λιμενικὰ δικαιώματα τοῦ Ρόττερνταμ

Κατ' ἀνακοίνωσιν τοῦ Ναυτικοῦ Οἴκου Τ. Τυροπούλης Λτδ, ἡ δημοτικὴ ἀρχὴ τοῦ Ρόττερνταμ, εἰς τὴν ἀρμοδιότητα τῆς ὁποίας ὑπάγεται καὶ ὁ λιμὴν τῆς πόλεως ταῦτης, κατέληξεν εἰς τὴν ὄριστικήν ἀπόφασιν σὺν θέσῃ εἰς ἐφαρμογὴν ἀπὸ Ιησ. Ἰουλίου τὴν νέαν διατίμησην τῶν μειωμένων λιμενικῶν δικαιωμάτων.

Poumavía

‘Η ἐμπορικὴ κίνησις τῆς Κωνστάντζης

Κατά τό α'. τρίμηνον τρ. Ε. ή ἐξαγωγή ἐμπορευμάτων και προϊόντων εἰς τοῦ λιμένος τῆς Κονσταντίνεω ἀνὴρθεν εἰς 1.488.139 τόνους, ήτο δηλαδή μεγαλύτερα κατά 218.187 τόνους ἔναντι τῆς ἀντιστοίχου περιουσίας, ή δε εἰσαγωγή ἀνὴρθεν εἰς 22.239 τόνους και ήτο μειούμενή ἔναντι τῆς περιουσίας κατά 3717 τόνους. Τα τρία κυριώτερα εἴδη τῆς ἐξαγωγῆς είναι τὰ ἀκόλουθα:

Είδη	α'. Ζημηνος 1933	α'. Ζημηνος 1932	Διαφορά
Πατρέλαια	τ.	1.170.913	970.095
Γεννήματα	>	232.431	268.605
Συλεσία	>	32.929	26.285

Σοβιετική Ρωσία

Αἱ διὰ τῶν ποταμῶν συγκοινωνίαι

Τά Σοδιέτ, παραλλήλως πρός τὴν ἀνάπτυξιν τῶν διὰ Ἑγρᾶς καὶ Θαλασσῆς συγκοινωνιῶν των, προσπαθούν νῦν πονηρώσουν καὶ τὸ δίκτυον τῶν ποταμίων δέων των πρός βελτίωσιν καὶ ἐπιτάχυνσιν τῶν μεταφορῶν διὰ μέσου τῆς ἀχανοῦς Ρωσικῆς ἐνδοχώρας. Οὕτω, συμφώνως πρός τὸ δεύτερον παντακτικὸν σχέδιον, μερικαὶ λαπτομέρειαι τοῦ διόπιου ἐδημοσιεύθησαν προσφάτως εἰς τὸ μηνιαίον δελτίον τῆς Narodny Bank, τῆς Μόσχας, προσβλέποις μεταξύ διαφόρων ἀλλών συγκοινωνιακῶν ἔργων καὶ ἡ κατακευὴ μᾶλις διέρχουσας ἐνόπιον τῆς Βαλτικῆς μὲ τὴν Μεσόγειον Θάλασσαν.

Μετά τήν ἀποπράσινων τοῦ γιγαντιαίου φράγματος καὶ τοῦ ὑδρογελεκτρικοῦ σταθμοῦ εἰς τὰς δυχικαὶς τοῦ ποταμοῦ Δνείπερο, ἀπέσιν οὗτος πλωτός καθ' ὅλον τὸν ρούν του ἀπό Κιέδου μέχρι Χερσόνησος, ἐνῷ συγχρόνως ὁ σταθμός τοῦ Βορειώτα διγύρων σύνει τὴν κατασκευὴν τῆς πλωτῆς αἱλακούς, ἡτις μέσω τοῦ δικτύου τῶν ποταμῶν ἔνωνται τὸ Λάγνινον μὲν τὴν Χερσόνησον.

Τὰ Σοδιέτ, κατὰ τὰ καταστρωθέντα νέα σχέδια, ἐπιδιώκουν νὰ συνδέ-

οσυν τὰ ἀνάτερα καὶ κατότερα τημάτα τῆς ἐνδοχώρας διὰ νὰ ἐπικοινωνῆσουν κι ἀνω τοῦ Δνείπερ παριοχῇ μὲ τὸ δόλον συγκρότημα τῶν ποταμών συγκοινωνιῶν. Ή σχεδιαζούμενή σύνδεσις τῶν ποταμῶν Δέσνα καὶ Τοῦ Δέημιτσυρήγη μίαν συγκοινωνίαν μεταξὺ Μόσχας καὶ Χερσονόσ καὶ θάλασσας τῆς λεκάνης τοῦ Δνείπερ μὲ τὸ δίκτυον τῶν ποταμῶν Βόλγα καὶ Κάμα, καθὼς καὶ μετά τοῦ ποταμοῦ Νίτον, δύσις καὶ ηδή ἐπικοινωνεῖ μὲ τοῦ Δνείπερ μέσον τοῦ ποταμοῦ Σεβέρου, Δόνατε καὶ Σκαρά.

"Η πραγματοποίησης τῶν εἰδότατον αὐτῷ σχεδίων θά δώσῃ εἰς τὴν Σε-
ξιατικήν Ρωσίαν ἔνα ἀπέραντον κύκλον ποτικίων συγκοινωνιῶν, δότις θὲ
ἐπιτρέπει εἰς τὰ πολιῖ νά κατευθύνουνται ἀπό τὸ Διανομοποτέρφων εἰς Τσερ-
νιγκόφ, Μπριάνον Μέσοχον, Γκρέκον, Σαμάρκαν, Στάλιγκραφ καὶ Ροστόν
μέ πόστοροφην εἰς Διανομοποτέρφων διὰ τῆς Ἀνατολικῆς πλανηρᾶς.

"Ένα άλλο Σοδιτικόν σχέδιον προβλέπει τὴν κατασκευὴν διώρυγος, η-
τις θὰ ἐνώψῃ τὴν Κασπίαν μὲ τὴν Μερύγην Θάλασσαν διὰ τῆς Ἀζοφικῆς.
Η διώρυξ αὗτῇ θὰ είναι ἀρκτὰ βαθεῖα καὶ θὰ ἐπιτέρπῃ τὴν μεταφορὰν
φορτίων πετρελαίων ἐκ Μπακού, γεννημάτων καὶ κρέατων ἀπὸ Καζακστάν
ὅπουκαν ἔκ Τουρκικῶν καθηδρῶν καὶ γεωγράφων ἐπὶ τῆς περιοχῆς τοῦ Δέλ-
ντες. Τὸ μήκος τῆς ἐλόγῳ διώρυγος θὰ κυμαίνεται γύρω τῶν 400 μιλίων,
μὲ ἀφετηρίαν πλησίον τοῦ Ἀλαμπού, μιᾶς δηλαδὴ πόλεως καιμάντης Νο-
τίων τοῦ Ἀστραχάν καὶ μὲ τέμρα δύλιγον Βορείωταρον τοῦ Ροστώρ καὶ ἀ-
κριδῶν εἰς τὸ σημεῖον τῆς συμβολῆς τῶν ποταμῶν Μάντς καὶ Νάτον.
Οσον
ἀφορᾷ τὴν ἀποκτήθησαν διάπονην διαπόνην διπολογίζεται μεταξὺ 350 ἥως 400
έκατον μηρύμοντων ρουσθίων.

‘Ο λιμὴν τοῦ Μούρμανσκ

Πρωσικαὶ πληροφορίαι: περὶ τοῦ λιμένος τοῦ Murmansk δημολογούμενοῦ, ὅτι αἱ ἀπό της εἰσερχούσαις ἔργασις κατὰ τὴν διαρρέουσαν χειμερινὴν περίοδον ὑπῆρχαν πτωχαῖ, οὐδὲλως ἀνταποκρίθεισαι εἰς τὰς προβλέψεις τοῦ παντακτοῦ σχεδίου. Αἱ διουσαράξιες ἀπάται συνθήκαι, παραταθεῖσαι κατὰ τὸ αἱ τρίμηνον τρ. ἐξ ἀκαλούσιον ὑπειστρέψαι εἰσέται, μόλις δὲ τῷρα πρῆγμασιν λαμβάνεσσιν μέτρα βελτιώσεως τῶν. Κυριωτέρᾳ ἀφορμῇ τῆς παντριχρᾶς καὶ πληριμαλοῦς ἁμφανίσεως τοῦ Σοβιετικοῦ τούτου λιμένος ὑπῆρχεν ἡ ἐκτάκτως χρηματὴ ἀπόδοσις τοῦ ἔργατος κομ παράγοντος. Οὗτον κατὰ τὸ 1930 ὁ μέσος ὅρος ἀποδέσεως ἐνός ἔργατου τῶν ντεκτὸς ἦτο 4.8 τόννοι, τὸ 1931 κατέπιεσσιν εἰς 4 τόννους, τὸ 1932 εἰς 4.2 τόννους, τὸ δὲ Ἰανουάριον τρ. ἐ. κατήλθεν εἰς 3.7 τόννους μόνον, διὰ νὰ φύσασι κατὰ Μάρτιον εἰς 4.7 τόννους, ἔκνυτι προσθέψεως 4.6 τόννων τοῦ παντακτοῦ σχεδίου. Ἡ ἄλλεις φυσικὸς ὄργανων πάσης εἶναι προφανῆς, τὰ δὲ 30 οἱ τοῦ χρόνου ἐκάστης ἔργασις μου ἥμέρας οπατακλώνται εἰς αναμονὴν τῶν ἔργων, οἵτινες στρούνταν σαφῶν περὶ τῆς ἔργασίας τῶν δεηγηγίων.

Σουηδία

· Η δέσις τῆς Ἐμπορικῆς ναυτιλίας

Κατά τάς έπισημους στατιστικάς τής Διευθύνσεως τοῦ ἐμπρίου τό σύνολον τῶν πληρωθέντων μισθῶν εἰς τὰ πληρώματα διά τά ύπερποντια ταξίδια τῶν Σουηδικῶν πλοίων ἀνῆλθε κατά τὸ 1913 εἰς 13.271.100 κορώνας καὶ κατά τὸ 1931 εἰς 38.750.600 κορώνας. Αἱ δια τά αὐτά ἔτη ἀκαθάριστοι εἰσπράξεις τῆς ναυτιλίας ἀνῆλθον εἰς 138.740.871 κορώνας διά τὸ 1913 καὶ εἰς 239.020.880 κορώνας διά τὸ 1931.

Ούτω, οι καταβλήθεντες είς τά Σουηδικά πληρώματα μισθοί ἀναλογούν πρός ποσοστόν 9.6 ο) ἐπὶ τῶν εἰσπράξεων κατά τά 1913 και πρός 16.2 ο) διὰ τό 1931, ή δὲ μισθοδοσία ἀνήρχετο εἰς 10.4 κορώνας κατά τό 1913 και εἰς 24.7 κατά τό 1931 κατά τόν γράφοντας. Ηὕτηθαν ἐπίσης τά ἔξοδα τῆς τροφοδοσίας τῶν πληρωμάτων, διημέριθμος τῆς ὄποιας, μὲ βάσιν 100 διὰ τό 1913, ἀνήρχετο κατ' Ιανουαρίον εἰς 123 ο).

·Η μείωσις τῶν εἰσπράξεων

Περαιτέρω διατυπούνται ύπό της Δήνοεως τοῦ Ἐμπορίου, ἐν συμπεράσματι, ἡ γνώμη ὅτι αἱ ναυτικαὶ ἐπιχειρήσεις θὰ ἀντιμετω-

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

πίσουν τὴν ἀνάγκην δυσαναλόγων ἀποσβέσεων τῆς ἀξίας τῶν παλαιῶν τῶν πλοίων, ὅτινα εἰς τὰ βιβλία τῶν ἀναγράφονται μὲ συγκριτικῶς πολὺ ψηφιλὴν ἀξίαν. Ἡ κατάστασίς τῶν αὐτῆς ἀπεικονίζεται ἀπὸ τὸν ἀκόλουθον πίνακα:

ΕΤΗ	'Ακαθάρ. κέρδη εἰς ἔκατ. κορων.	'Αξία Ἐμπ. Στόλου εἰς ἔκατ. κορων.	Ποσοστὸν ἀκ. κερδῶν ἐπὶ τῆς ἀξίας
1913	162	194	83.5
1929	339	454	74.7
1931	277	493	56.2

Σημειώτεον, διτὶ εἰς τοὺς ἀνωτέρω ἀριθμοὺς περιλαμβάνονται αἱ ἀκαθάριστοι εἰσπράξεις τοῦ τε ἐσωτερικοῦ καὶ τοῦ ἔξωτερικοῦ ὑπερθαλασσίου ἐμπορίου.

Ἡ ποιότης τοῦ Σουηδικοῦ τοννάζ

Τὰ 31.2 οῷ τῆς Σουηδικῆς ναυτιλίας ἀφεώρων κατὰ τὸ 1913 πλοία ἡλικίας 25 ἑτῶν καὶ ἄνω, κατὰ δὲ τὸ 1932 παρέμενεν ἡ αὐτὴ περίου διανομογία μὲ ποσοστὸν 33.8 οῷ ἐπὶ τῆς συνολικῆς δυνάμεως 1027 ἀτμοπλοίων (ἄνω τῶν 100 τ.) χωρητικότηος 1.160.000 τ. γκρός, ἤτοι 577 ἀτμοπλοίων 551.000 τ. γκρός ἡσαν 25 ἑτῶν ἢ παλαιότερα, ἀντιπροσωπεύοντα τὰ 56 οῷ τῶν ἀτμοπλοίων καὶ τὰ 44 οῷ τοῦ ὀλικοῦ ἀθροίσματος τῆς Σουηδικῆς χωρητικότηος. Ἐκ τῆς παλαιᾶς αὐτῆς χωρητικότηος, ποσοστὸν 73 οῷ ἀφορᾶ τὴν κατηγορίαν τῶν φορτηγῶν, 18 οῷ τὰ λάσινερς καὶ 9 οῷ διάφορα παρωπλισμένα ναυαγοσωστικά, ἀλιευτικά, παγοθραύστας κλπ. Ἐκ τῶν φορτηγῶν, 45.000 τόννοι γκρός (12 οῷ) περιελάμβανε σκάφη 100 ἔως 1000 τόννων, ἐνώ διὰ τὰ λάσινερς τὸ ποσοστὸν τούτων ἀνήρχετο εἰς 59 οῷ. Τὸ σύνολον τῶν ἄνω τῶν 100 τ. μότοροις περιελάμβανε σκάφη 325.000 τ. γκρός, ἐκ τῶν ὁποῖων μόνον πλοία 3800 τόννων γκρός είχον ἡλικίαν 25 ἑτῶν καὶ ἄνω. Τέλος μία ἔρευνα διὰ τὸ παρωπλισμένον κατὰ τὰς ἀρχὰς Μαρτίου Σουηδικὸν τοννάζ, ἀποδεικνύει, διτὶ τοῦτο, κατὰ τὸ μέγα μέρος ἀπαρ-

τίζεται ἐκ φορτηγῶν κλπ. κατηγοριῶν πλοίων ἡλικίας 25 ἑτῶν καὶ ἄνω.

Τουρκία

Ἡ μονοπώλησις τῶν συγκοινωνιῶν

Κατὰ τὰς ἔξι Ἀγκύρας διαβιβαζομένας πληροφορίας, ἡ κοινοβουλευτικὴ ἐπιτροπὴ ἐπὶ τῶν ναυτικῶν ζητημάτων ἐπεράτωσε τὴν ἐπεξεργασίαν τοῦ καταρτισθέντος ὑπὸ τῆς Τουρκικῆς κυβερνήσεως καὶ κατατέθεντος εἰς τὴν βουλὴν πρὸς ψήφισιν Νομοσχέδιον «περὶ ἐκμεταλλεύσεως τῶν ἀκτοπλοϊκῶν συγκοινωνιῶν εἰς τὰ ἔθνικά ὅδατα». Ἡ κοινοβουλευτικὴ ἐπιτροπὴ ἔνεκρινεν ὅλα τὰ βασικὰ σημεῖα τοῦ Νομοσχέδιου, προσέθηκε δὲ καὶ ἐν ἀρθρον διὰ τοῦ διποίου πλήν τῆς ἡμικρατικῆς ἔταιρίας, ἡτις προβλέπεται νὰ ίδρυθῃ ὑπὸ τὴν αἰγίδα της «Σειρὶ Σεφαΐν» πρὸς ἐκμετάλλευσιν καὶ τῶν ἔξωτερικῶν Τουρκικῶν γραμμῶν, ἐπιτρέπεται καὶ ἡ ίδρυσις Ἀνωνύμων ναυτικῶν ἔταιρων πρὸς τὸν αὐτόν σκοπόν, ἀρκεῖ νὰ ἔχουν κατατεθειμένα κεφάλαια 1.000.000 λιρῶν Τουρκίας, κατὰ κατώτατον δριον.

Χιλή

Ἡ ἔξαγωγὴ νιτράτων

Αἱ κατὰ τὸν μήνα Φεβρουαρίου διελεύσεις ἐκ τῆς διώρυγος τοῦ Πανομῆ φορτίων νιτράτων Χιλῆς, ἀνὴρθον εἰς 33.000 τόννους, ἡ δὲ ποσότης αὐτῆς ὑπεράδη διὰ πρώτης φοράς τὰς διελεύσεις ἀπὸ τοῦ περιουσιοῦ Φεβρουαρίου, ὅτε είχον ἀνέλθει εἰς 64.000 τόννους. Κατὰ τὸν περιουσιὸν Μάρτιου αἱ διελεύσεις νιτράτων είχον ἀνέλθει μόδις εἰς 19.000 τ. καὶ καὶ Ἀπριλίου π. ἐ. εἰς 18.000 τόννους. Ἐνώπιον τῆς ἐμφανισθείσης ἡδη ἡ σωηρότητος διερωτάται τις, ἀναλάθη ἀρά γε τὴν ἀνισθανα κατίμακα ἡ κινησις τῶν ἔξαγωγῶν τοῦ προλόγου τούτου, οὕτως κατὰ τὰ ἔτη 1928 καὶ 1929 αἱ φορτώσεις ἀνῆλθον εἰς 2.500.000 τόννους ἐπησάρεις.

ΕΘΝΙΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΪΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑ

ΕΤΟΣ ΕΙΚΟΣΤΟΝ ΤΕΤΑΡΤΟΝ

Γενικός Ἰσολογισμός ἀπὸ 1ης Ἰανουαρίου ἕως 31ης Δεκεμβρίου 1932

ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΝ		ΠΑΘΗΤΙΚΟΝ	
Ἐξοδα ἐγκαταστάσεως	Δ.Μ. (Φ.Χ.)	2.-	Δ.Μ. (Φ.Χ.)
ΣΤΟΛΟΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ			
Ἄξια ἀτμοπλοίων	»	6.850.000.-	Μετοχικὸν Κεφάλαιον
Ρυμουλκά, φορτηγίδες, ὑδροφόροι, ἀπολυμαντήριον κλπ. ἐγγαλία, φορτοεκφορτώσεως	»	326.777.20	Ἀποθεματικὸν Κεφάλαιον
Ἄκινητα Πειραιῶς	»	1.179.933.35	Μέτοχοι
Μετοχαὶ 'Υπερωκεανίν 'Ελληνικῆς ἀτμοπλοίας	»	128.270.70	Κράτησις δι' ἀπόσβεσιν ἐπὶ τῆς ἀξίας τῶν ἀτων
Ἄσφαλτος ἀτμοπλοίων προκαταβληθέντα	»	33.417.30	Ύπερωκεανείος 'Ελληνικής ἀτμοπλοία
Ἐλλην. Δημόσιον. Ἀντάλλαγμα ἐπιτάξεων, ναῦλοι κλπ.	»	16.666.70	Μερίσματα παρελθουσῶν χρήσεων
Ἐφόδια, ψίλια, γαιάνθρακες, πετρέλαιον καὶ τρόφιμα ἐπὶ αὐτοπλοίοις καὶ ἀποθήκαις	»	232.932.35	Ταμείον Συντάξεως 'Υπαλλήλων
Πρακτορεῖα καὶ Πλοίαρχοι	»	372.795.85	Ταμείον Περιθάλψεως 'Υπαλλήλων
Διάφοροι Χρεωστικοὶ Λογαριασμοὶ	»	130.662.80	Ναῦλοι ἐπιβατῶν προκαταβληθέντες
Ταμείον καὶ Τράπεζαι	»	324.186.25	Διάφοροι Πιστωτικοὶ Λαμπτοί
Λογαριασμοὶ τάξεως	»	15.510.85	Λογαριασμοὶ τάξεως
	Δ.Μ. (Φ.Χ.)	9.611.155.35	Κέρδη καὶ Ζημίαι. 'Υπόλοιπον εἰς νέον
			Δ.Μ. (Φ.Χ.)
			9.611.155.35

'Ανάλυσις μερίδος "Κέρδη καὶ Ζημίαι,"

ΧΡΕΩΣΙΣ

ΧΡΕΩΣΙΣ	Δ.Μ. (Φ.Χ.)	Δ.Μ. (Φ.Χ.)
Ἐπόλοιπον 1931	15.324.60	
Ἐξοδα διαχειρίσεως καὶ Γενικά	»	103.453.60
Ἐξοδα ἐκμεταλλεύσεως (ἀσφαλίστρα, λιμενικά, ἐφόδια, καύσιμος ψίλη, μισθοτροφοδοσία, φόροι ἐπὶ ναῦλων καὶ συντήρησις ἀτμοπλοίων)	»	3.803.093.35
Διάφοροι 'Αποζημιώσεις	»	62.828.10
Κράτησις δι' ἀπόσβεσιν ἐπὶ τῆς ἀξίας τῶν ἀτων	»	169.000.-
'Υπόλοιπον εἰς νέον	»	30.494.95
	Δ.Μ. (Φ.Χ.)	4.184.194.60

ΠΙΣΤΩΣΙΣ	Δ.Μ. (Φ.Χ.)
Εἰσπράξεις ἐξ ἐπιβατῶν καὶ ἐμπορευμάτων	4.119.238.05
Κέρδη Διάφορα	»

Δ.Μ. (Φ.Χ.) 4.184.194.60

'Εντολὴ τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου

'Ἐν 'Αθήναις τῇ 26 Ἀπριλίου 1933

Ο Διευθύνων Σύμβουλος
Λ. Α. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ

Ο Ηρόδορος τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΖΑ·Ι·ΜΗΣ

Ο Διευθύνων τοῦ Λογιστηρίου
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ ΚΟΝΤΟΣ

ΠΩΣ ΕΡΓΑΖΟΝΤΑΙ ΑΛΛΑΧΟΥ

Η ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΗΣ ΑΛΙΕΙΑΣ ΕΙΣ ΤΑ ΔΙΑΦΟΡΑ ΚΡΑΤΗ

ΣΕΙΡΑ ΑΡΘΡΩΝ ΤΟΥ Κ. Σ. ΤΣΑΚΑΚΗ

Άξιοθαύμαστος είνε δυντως η προσπάθεια τὴν δοιάν καταβάλλοντα πρὸς τοῦ σημαντικὰ ποσά, τὰ Εδρωπαι-κὰ Κράτη, τὰ δοῖα ἔχουν ἀλιευτικὴν παραγωγὴν, πρὸς ἀνάπτυ-ξιν τῆς ἀλιείας τῶν καὶ αὔξησιν τῆς ἰχθυοπαραγωγῆς τῶν. Εἰς αὐτὰ ή ἀλιεία, ἐν ἀιτιθέσει πρὸς ἡμᾶς, θεωρεῖται σημαντικώ-τατος παράγων τῆς ἐθνικῆς τῶν οἰκονομίας, τὸν δοῖον περι-βάλλον μὲν ἴδιαιτέρων στοργήν.

Τὰ «Ναυτικὰ Χρονικὰ» εἰς τὸ τεῦχος τῆς 1ης Απριλίου ἐ.ἔ. ἀνέγραψαν πολλὰς πληροφορίας περὶ τῆς πολιτικῆς ἦν ἀκόλου-θεῖ ή Φασιστικὴ Κυ-βέρνησις ὑπὲρ τῆς ἀλι-είας τῆς. Δὲν κρίνω ἀ-σκοπον νὰ συμπληρώ-σω τὰς πληροφορίας ταύτας καὶ νὰ προσθέ-σω δοῖα ἀντίστοιχα μέ-τρα ἔλαβον καὶ ἄλλα ἀκόμη κράτη, ὡς π. χ. ή Γαλλία καὶ Γερμα-νία, εἰς τὰ δοῖα ή ἀ-λιεία ὑπὸ τὴν στοργή-κὴν ἐνίσχυσιν τῶν Κυ-βέρνησεών των ἔχει ἐ-ξελιχθῆ εἰς εὐημεροῦ-σιν βιομηχανίαν, παρέ-χουσα ἐργασίαν εἰς ἐκα-τοντάδας χιλιάδων ἐρ-γατικῶν χειρῶν.

‘Ιταλία.—Η Φασι-στικὴ Κυβέρνησις ἤρ-χισε μεριμνῶσα ὑπὲρ τῆς ἀλιείας τῆς χώρας ταύτης ἀπὸ τοῦ ἔτους

1926 ὅτε ὁ Μουσσολίνι ἐδικαιολόγησε τὴν ἀνάγκην τῆς ἐνι-σχύσεως τῆς ἀλιείας ἐκ τοῦ γεγονότος, διτὶ «ἡ Ἱταλία ἔχει 10.000 χιλιόμετρα ἀκτῶν, βρέχεται παρ’ ἡμισείας δωδεκάδος δα-λασσῶν καὶ ἐν τούτοις εἰσάγει ἀλιευτικὰ προϊόντα ἀξίας 510 ἐ-κατομυρίων λιρετῶν καὶ ἔχαγει τοιαῦτα ἀξίας μόλις 43 ἐκα-τομυρίων λιρετῶν».

‘Η πολιτικὴ τῆς Κυβερνήσεως Μουσσολίνι κατέβαλε τὴν προσπάθειαν: 1) εἰς τὸ νὰ ἔλκυσῃ διὰ καταλλήλου προπαγάνδας τὸ ἐνδιαφέρον τοῦ κοινοῦ ἐπὶ τῆς σημασίας τῆς ἐν Ἱταλίᾳ ἀλιείας καὶ ἐπὶ τῆς ἀνάγκης τῆς ἀναπτύξεως αὐτῆς, 2) νὰ βελτιώσῃ τοὺς δοῖους τῆς ἀλιευτικῆς ἐμπειλλεύσεως καὶ νὰ συντελέσῃ εἰς τὴν αὔξησιν τῶν προσόδων αὐτῆς, 3) νὰ ἐνισχύσῃ τὴν ἀλιευτικὴν τάξιν καὶ 4) νὰ ἔλκυσῃ νέα κεφάλαια εἰς τὴν ἀλιευτικὴν βιομηχανίαν.

Ταῦτοζούνως ἥρξατο συστηματικὴ ἐργασία πρὸς αὔξησιν τῆς παραγωγῆς καὶ μείωσιν τῶν ἔξωθεν εἰσαγωγῶν. Ἀποτέλε-σμα αὐτῆς ὑπῆρχε μετὰ τριετίαν νὰ αὔξηθῇ η παραγωγὴ κατὰ 20 οἷον καὶ νὰ μειωθοῦν αἱ εἰσαγωγαὶ κατὰ 80.000 τόννους ἀ-λιευτικῶν προϊόντων. Ἀλλὰ παρ’ ὅλην τὴν ἐντατικὴν ἀλιευτικὴν δρᾶσιν εἰς τὰ Ἱταλικὰ ὕδατα η παραγωγὴ ἦτο ἀνεπαρκῆς δύος καλύψη τὰς ἀνάγκας τῆς καταναλώσεως. Ως ἐκ τούτου κατεβλή-θη προσπάθεια ὅπως ἐπεκταθῇ η παραγωγικὴ δραστηριότης τῆς ἀλιευτικῆς τάξεως εἰς θαλάσσας μᾶλλον ἀπομεμαρυσμένας τῶν Ἱταλικῶν ἀκτῶν καὶ εἰς αὐτὸν ἀκόμη τὸν Ὁκεανόν.

‘Η Φασιστικὴ Κυβέρνησις προέσχε τὰς ἀκολούθους ἀξίας προσοχῆς ἐνισχύσεις. Διὰ Νομοθετικοῦ Διατάγματος, ὑπὸ δοι. 149 τῆς 19 Ιανουαρίου 1931, δίδεται ἀμοιβῆ:

α) Τὰ 20 οἷον ἐπὶ τῆς ἀξίας εἰς τὸν ἐφοπλιστὰς τοὺς ναυπη-γοῦντας ἀλιευτικὰ φέροντα ψυκτικὴν ἐγκατάστασιν διὰ τῆς δο-πίας θὰ πραγματοποιῆται ἀρτία ή συντήρησις τῶν ἰχθύων.

β) Τὰ 20 οἷον ἐπὶ τῆς ἀξίας εἰς τὰ ἔντινα ἀλιευτικὰ σκάφη τῶν συρομένων δικτύων [ἀνεμοτραπῶν] διαν χρησιμοποιοῦν μηχανικὴν πρόσωσιν.

γ) Τὰ 30 οἷον ἐπὶ τῆς ἀξίας διαν τὰ ἀλιευτικὰ ταῦτα εἰνε σιδηρᾶ.

Διὰ τοῦ ὑδίου διατάγματος παρέχονται δύο βραβεῖα ἐκ λι-ρετῶν 35.000 καὶ 25.000 εἰς τὰς ἐπιχειρήσεις, αἵτινες ὑδρύουν εἰς τὸν τόπον τῆς ἐκφορτώσεως ἰχθύων ψυκτικὰς ἐγκαταστά-σεις διὰ τὴν συντήρησιν αὐτῶν η ἐγκαταστάσεις παραγωγῆς πάγου πρὸς ἐφοδια-σμὸν τῶν ἀλιευτι-κῶν.

‘Ωσαντως διὰ τοῦ αὐτοῦ διατάγματος παρέχονται δύο βρα-βεῖα συνολικῆς ἀξίας 55.000 λιρετῶν εἰς τὰς ἀλιευτικὰς ἐπι-χειρήσεις, αἵτινες δρ-γανώνονταν τελείστε-ρον τὴν μεταφορὰν τῶν ἰχθύων ἀπὸ τῶν σημείων τῆς ἐκφο-τώσεως μέχρι τῶν κέντρων καταναλώ-σεως η ἐφαρμόζουν ἐπιστημονικὴν συν-τήρησιν τῶν ἰχθύων κατὰ τὴν λιανικὴν πώλησιν αὐτῶν.

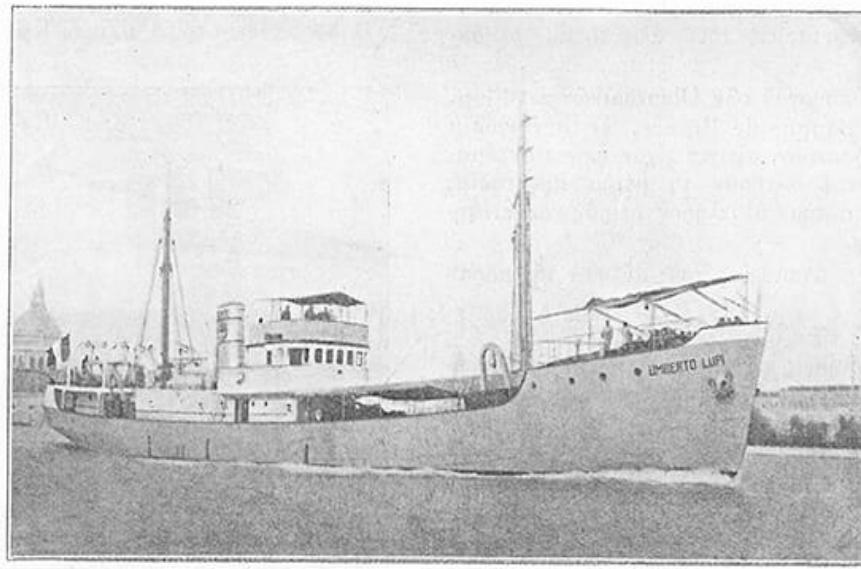
‘Η προσπάθεια αὕτη ἔφερεν ἀγαθὰ ἀποτελέσματα, διότι συννετέλεσεν εἰς τὸ νὰ ἀποβάλῃ η ἐν Ἱταλίᾳ ἀλιείᾳ τὴν πρωτό-γονον μορφήν της καὶ νὰ εἰσαγάγῃ τελειοτέρας μεθόδους καὶ μέσα, εἰς τρόπον ὃστε ν’ ἀρχίσῃ γὰρ προσλαμβάνη μορφὴν συγ-χονισμένης βιομηχανίας.

Διὰ τὴν ἐπέκτασιν τῆς ἀλιείας εἰς τὸν Ἀτλαντικὸν Ὁκε-νόν, [εἰς τὰς ἀκτὰς τῆς Δυτικῆς Ἀφρικῆς] ἔνθα ὑπάρχει ἀμύθη-τος ἀλιευτικὸς πλοῦτος δρειλόμενος εἰς τὴν ἐπίδρασιν ἔξαιρετη-κῶν ὑδρολογικῶν συνθηκῶν [έναλλαγὴ τῶν θερμῶν οευμάτων τοῦ Gulf—Stream μὲ τὰ ψυχρὰ ὕδατα τοῦ οευμάτως τοῦ La-brador, δῆπερ κατερχόμενον κατὰ μῆκος τῆς Ἀμερικανικῆς ἀκτῆς καὶ διερχόμενον ἔμπροσθεν τῆς Νέας Ύόρκης, βυθίζεται κατό-πιν κάτωθεν τοῦ Gulf—Stream καὶ καταλήγει εἰς Ἀφρικανι-κὴν ἀκτὴν—κόλπος Levrier] ἐναυπηγήθησαν ἐσχάτως 4 τέλεια σιδηρὰ ἀλιευτικὰ πλοῖα, φέροντα κινητῆρας Diesel, χωρητικό-τητος 450—600 τόννων, δύναμιτ Umberto Lupi, Alfa—Ro-meo, Generale Cantone καὶ Balilla. ‘Η ἀρτία ψυκτικὴ ἐγκα-ταστάσεις τῶν ἔξασφαλλεῖ τὴν πολυχρόνιον συντήρησιν τῶν ἰχ-θύων καὶ κατὰ συνέπειαν ἐπιτρέπει τὴν ἀντίστοιχον ἀλιευτικὴν δρᾶσιν τῶν πλοίων τούτων μακρὰν τῶν ἐν Ἱταλίᾳ βάσεων καὶ εἰς τὰς ἐν τῷ ὥκεανῳ περιοχαῖς, πλουσίας ἰχθυοπαραγωγῆς.

‘Η Ἱταλικὴ Κυβέρνησις μελετᾷ κατ’ αὐτὰς τὴν ἐπέκτασιν τῆς ἀλιείας καὶ πρὸς τὴν Λιβύην διὰ πλοίων φερόντων ἐγκατα-στάσεις παραγωγῆς τεχνητοῦ ψύχους. Σκοπεῖται δ’ ὅπως η ἰχθυ-οπαραγωγὴ τῆς περιφερείας ταύτης κατευθύνεται πρὸς τὴν Ἀλεξανδρειαν, Σμύρνην, Θεσσαλονίκην, Πειραιᾶ καὶ εἰς ἄλλας Μεσογειακὰς πόλεις.

‘Οφεῖλομεν νὰ σταματήσουμεν μετὰ θαυμασμοῦ πρὸ τῆς προ-σπάθειας η καταβάλλει τὸ Ἱταλικὸν Κράτος πρὸς βελτίστων τῆς ἀλιευτικῆς του παραγωγῆς.

Γαλλία.—Η δραγάνωσις τῆς ἀλιείας εἰνε ἀρτιω-



Τὸ νέον Ἱταλικὸν ἀλιευτικόν, τύπου «U. Lupi».

τέρα παντὸς ἄλλου Κράτους. Εἰς αὐτὴν ὁ παραγωγικὸς οὐτος κλάδος παρέζει ἐργασίαν εἰς σημαντικὸν τμῆμα τοῦ Γαλλικοῦ πληθυσμοῦ καὶ ἀποτελεῖ ἀξιόλογον πηγὴν πλούτου τόσον ἐν τῇ Μητροπόλει ὡσον καὶ ἐν ταῖς ἀποικίαις της. Ὑπὸ τὴν δημιουργὸν πνοὴν τοῦ Γαλλικοῦ Κράτους, τὸ δόποιον δὲν ἐφείσθη οὐδεμιᾶς μυσίας διὰ νὰ ἔξισθαι λιμένων ἡ ἀριτιώρεα ἐπιστημονικὴ αὐτῆς δργάνωσις, ἡ ἀλιεία ἐν Γαλλίᾳ ἔχει ἔξειλην ἡ εἰς συγχρονισμένην βιομηχανίαν ἀπασχολοῦσαν τεράστια κεφάλαια καὶ παρέχουσαν ἐργασίαν μετὰ τῶν συναφῶν ἐπιχειρήσεων εἰς ἑκατοντάδας χιλιάδων ἐργατικῶν ψειρῶν.

Εἰς τὰ βόρεια εὐρωπαϊκὰ Κοράτη, Ἀγγλίαν, Ολλανδίαν, Βέλγιον, Γερμανίαν, Δανίαν καὶ Νορβηγίαν ἡ ἀλιεία ἔχει ὑποστῆ τὸν ἀντίκτυπον τῆς διεθνοῦς κοίσεως καὶ τῆς μειώσεως τῆς καταναλωτικῆς δυνάμεως τοῦ πληθυσμοῦ αὐτῶν. Ἐντεῦθεν ἐδημιουργήθη εἰς τὴν ἀλιείαν τὸν Κρατῶν τούτων ὅξεια κοίσις, προκαλέσασα σημαντικὴν ἀνεργίαν εἰς τοὺς πληθυσμοὺς των καὶ εἰς τὰς ἔξι αὐτῆς ἔξαρτομένας βιομηχανίας. Ἐν Γαλλίᾳ δημοσὶ δταν ἥρχισε νὰ ἐκδηλωτεῖται ἡ ἀριζὴ τῆς κοίσεως ἐν τῇ ἀλιείᾳ, ἐλήφθη ἀμέσως σειρὰ μέτρων, συνεπείᾳ τῶν δόποιων παρημποδίσμην ἡ εἰσβολὴ τῆς ἀνεργίας εἰς τὸν ἀλιευτικὸν πληθυσμὸν τῆς.

Τῇ πρωτοβουλίᾳ τοῦ ὑπουργοῦ τῶν Οἰκονομικῶν κ. Flan-din (Δεκέμβριος 1931) ἡ Banque de France, ἐν συνεργασίᾳ μετὰ τῶν σοβαροτέρων Τομεῖσῶν, αὐτίνες εἶχον ὑποκαταστήματα εἰς τὰς ἀλιευτικὰς πόλεις ἐμελέτησαν τὰ μέτρα προστασίας τῆς ἀλιείας, τὰ δόποις ἀπετέλεσαν διόκλητον σειρὰν καὶ ἐτέθησαν ταχέως εἰς ἐφαρμογὴν.

Οὕτοι : 1) Κατέβαλον προσπαθείας πρὸς αὐξῆσιν τῆς παραγωγῆς.

2) Ἐμείσωσαν τὰ ἔξοδα τῆς ἐκμεταλλεύσεως.

3) Εἰσήγαγον τελειοποιήσεις εἰς τὰς μεταφορὰς καὶ τὴν πώλησιν τῶν ἀλιευτικῶν προϊόντων εἰς τρόπον ὥστε νὰ μειώσουν τὰς δαπάνας αὐτῶν.

4) Ἐμείσωσαν τὰ ἀσφάλιστρα τῶν ἀλιευτικῶν σκαφῶν κατὰ 50 οἱ, διὰ τῆς εἰσαγωγῆς μεταρρυθμίσεων εἰς τὴν ἀσφάλισιν αὐτῶν, (ἴδωσις ἀλληλεγγύων ἀσφαλειῶν κατὰ κινδύνων δαλάσσης).

5) Ἐξετόσισαν τοὺς ἐνδιαιμέσους ἐμπόρους καὶ ἐμείσωσαν τὸ κόστος τῶν ὑλικῶν τῶν πλοίων καὶ πληρωμάτων (ἴδωσις συνεταιρισμῶν καὶ προμηθευτικῶν ἐνώσεων).

6) Ἐμείσωσαν τὴν ἀμοιβὴν τῶν πληρωμάτων, ἡτις ἀπετέλει σημαντικὴν δαπάνην ἐν τῇ ἐκμεταλλεύσει τῆς ἀλιείας.

7) Ωργάνωσαν τελείωτερον τὰς ἐκφροτάσεις τῶν ἀλιευτικῶν πλοίων καὶ περιώρισαν τὰς σπατάλις εἰς τοὺς λιμένας (ἀπώλεια χρόνου, μετακινήσεις, φύρα πάγου, κόμιστρα ἐμπορεύματος κλπ.).

Πάντα τὰ ἀνωτέρω μέτρα συνετέλεσαν εἰς τὴν ἐπίτευξιν οἰκονομίας ἐν τῇ ἐκμεταλλεύσει κατὰ 15 οἱ. Ἄλλα δὲν ἐκρίθη ὅτι διὰ τοῦ ἀποτελέσματος τούτου ἐλύθη τὸ πρόβλημα τῆς κοίσεως ἐν τῇ Γαλλικῇ ἀλιείᾳ, δι' ὃ ἐπιχειρεῖται ἀκόμη ἵνα τὸ Γαλλικὸν Κράτος ουθμίσῃ τὰ ἔξης ἐπὶ πλέον σοβαρὰ προβλήματα.

α) ὅπως ἐπιβάλῃ τὴν παράτασιν τῆς πληρωμῆς τῶν κυμανομένων χρεῶν, ἀτινα ἔχουν δημιουργήθη ἐκ τῆς προμηθείας τῶν ὑλικῶν ἐκμεταλλεύσεως τῶν ἀλιευτικῶν πλοίων, β) ὅπως ἐπιβάλῃ ὀδσάστως τὴν παράτασιν τῆς πληρωμῆς τῶν χρεωλυτικῶν δόσεων τῶν ἐνυποθήκων ἐτὶ ἀλιευτικῶν σκαφῶν δανείων καὶ γ) ὅπως ἐπιβάλῃ τὴν πεταροπήν τῶν δανείων τούτων εἰς μακροτρόχεσμα. Ἐπιπροσθέτω; δ' ἐπιχειρεῖται ἡ ἐπέκτασις ναυτικῆς ὑποθηκικῆς πίστεως, ἡτις μέλλει ν' ἀνακονφίσῃ σημαντικῶς τὴν ἀλιευτικὴν βιομηχανίαν.

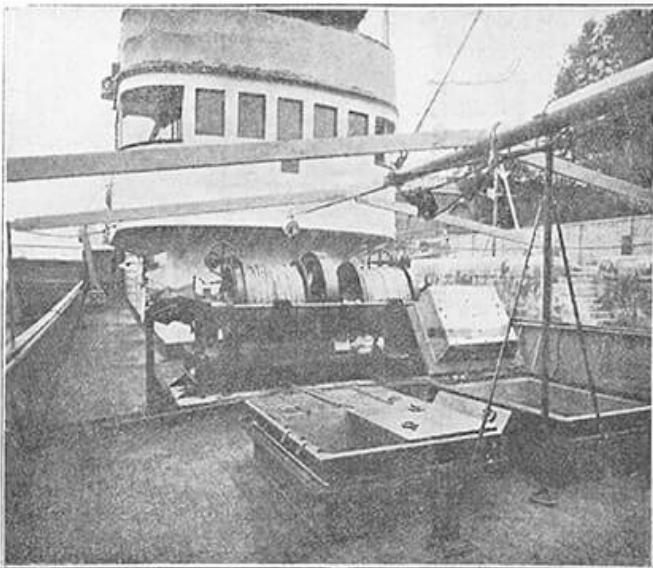
Ἐκ παραλλήλου πρὸς τὸς ἀνωτέρω βελτιώσεις αὐτίνες εἰσήχθησαν ἐν τῇ ἐκμεταλλεύσει τῆς ἀλιείας ἡ Γαλλικὴ Κυβέρνησις ἐξακολούθει νὰ διαθέτῃ σημαντικὰ κονδύλια ἐκ τοῦ Προϋπολογισμοῦ ὑπὲρ τῆς ἐνισχύσεως τοῦ παραγωγικοῦ τούτου κλάδου τῆς ἐθνικῆς οἰκονομίας. Τῇ 21 Μαρτίου 1933 ἐψηφίσθη ὁ προϋπολογισμὸς τῆς ὑπηρεσίας ἀλιείας, ἀνερχόμενος εἰς 22.069.465 φράγκα. Τὸ κονδύλιον τοῦτο εἶνε ἀνωτέρον τοῦ προηγουμένου ἔτους 1932 κατὰ 14.168.750 φράγκα.

Ἐις τὸν προϋπολογισμὸν τοῦ 1933 περιλαμβάνεται πίστωσις 14 ἑκατομμυρίων φράγκων πρὸς παροχὴν δώρου ἐξαγωγῆς (prime d' exportation) εἰς τὸν βικαλάον. Ωσαύτως κατεβλήθη

ἰδιαιτέρα προσπάθεια πρὸς βελτίσθιν τῆς καταστάσεως τῶν ἀλιευτικῶν λιμένων, ἵνα διευκολύνθῃ ἡ τοχεῖα μεταφορὰ τῶν προϊόντων ἀλιείας καὶ μειωθοῦν αἱ δαπάναι ἐκμεταλλεύσεως τῆς ἀλιευτικῆς βιομηχανίας, αἵτινες ἔνεκυ αἰσθητῶν ἐλλείψεων τῶν λιμένων τούτων εἶχον αὐξῆσει ὑπερβολικά.

Κατὰ πρῶτον κατεσκευάσθη ὁ ἀλιευτικὸς λιμὴν τοῦ Lorient, διστας δύναται νὰ λεγῇ ὅτι είνει ὁ τελειότερος ἐν τῷ κόσμῳ, διὰ τὴν κατασκευὴν τοῦ δόποιον διετέθησαν ἀρχικῶς περὶ τὰ 200 ἑκατομμύρια φράγκα, ἔπειτα δὲ ὁ Γαλλικὸς προϋπολογισμὸς ἀναγράφει κατ' ἔτος διάφορα κονδύλια πρὸς συμπλήρωσιν τῶν ἐγκαταστάσεων του καὶ τῶν τεχνικῶν ἔργων. Διὰ τῆς τελείας κατασκευῆς του, ἡτις ἤξιοι κατὰ Νοέμβριον 1921 καὶ ἐπαραιώθη κατὰ Ιούλιον 1927, καὶ τῆς ἀριτίας ὀργανώσεως τῆς ἐκμεταλλεύσεως του ἐπειεύχθη οἰκονομία εἰς τὰς δαπάνας μεταφορᾶς τῶν ἰχθύων καὶ τῆς ἀλιευτικῆς ἐν γένει ἐπιχειρήσεως ἐξ 23 ἑκατοστῶν τοῦ φράγκου κατὰ χιλιόγραμμον ἰχθύων. Τὸ ἀποτέλεσμα τοῦ ἐκριθῆ ἀρκετὰ ἱκανοτοικὸν λαμβανομένων ὑπὲρ διψει τῶν τεραστίων ποσοτήτων ἰχθύων, οἵτινες διέρχονται κατ' ἔτος δι' αὐτοῦ.

Ἡ προσπάθεια τοῦ Γαλλικοῦ Κράτους δὲν περιωρίσθη ὑ-



Τὸ κατάστρωμα τοῦ ἀλιευτικοῦ μὲ τὸ ἴσχυρότατον βαρούλκον ἀνελκύσεως τῶν δικτύων.

πέρ τοῦ Lorient μόνον. Κατὰ τὸ 1926 ἐψηφίσθη πίστωσις 108 ἑκατομμυρίων φράγκων διὰ τὴν ἐκτέλεσιν τεχνικῶν ἔργων καὶ εἰς τοὺς λοιποὺς Γαλλικοὺς ἀλιευτικοὺς λιμένας. Τὰ περισσότερα τῶν ἔργων ἔχετελέσθησαν καὶ ὑπολείπεται διὰ τὸ τρέχον ἔτος ποσοστὸν ἐκ 14 ἑκατομμυρίων φράγκων πρὸς συμπλήρωσιν τῶν ἔργων εἰς τοὺς λιμένας Boulogne, Dieppe, Cancale, Douarnenez, Cancarneau, Lorient, La Rochelle, Capbreton, St. Jean—de—Luz καὶ Cannes.

Ωσαύτως ἀπεφασίσθη ὅπως κατὰ τὰ ἔτη 1933 καὶ 1934 ἐκτελεσθῇ τὸ πρόγραμμα τῆς ἀνακαίνισεως τῶν ἐθνικῶν ἔγκαταστάσεων, διπτέος θὰ διατεθοῦν 7.163 ἑκατ. φράγκων καὶ θὰ παρασχεθῇ ἐργασία εἰς χιλιάδας ἐργατικῶν ψειρῶν, δι' ὃν ἄλλως τε σκοπὸν ἀπεφασίσθη αὕτη.

Ἐκ τοῦ ποσοῦ τούτου θὰ διατεθοῦν 42.500.000 φράγκων διὰ τὴν βελτίσθιν τῶν ἀλιευτικῶν ἔγκαταστάσεων καὶ λιμένων πρὸς προαγωγὴν τῆς ἀλιείας. Ἐπὶ πλέον θὰ διατεθοῦν 36.000.000 φράγκων διὰ φάρους, σήματα, πλωτοὺς σημαντήρας κλπ.

Ἡ ἐκμετάλλευσις τοῦ ἀλιευτικοῦ λιμένος Lorient ἔχει ἀνατεθῆ εἰς Ανώνυμον Εισαγόραν. Η Γαλλικὴ Κυβέρνησις ὅταν συνεφωνήσῃ τοῦτο ἀνέλαβε τὴν ὑποχρέωσιν νὰ ἀνεγείρῃ δαπάναις τοῦ Κράτους ἐπιστημονικὸν ἔργον τῆς ἀλιείας. Η ὑποχρέωσις αὕτη ἐποιηματοικήθη κατὰ τὰς ἀρχὰς τοῦ ἔτους 1931 ὅτε ἔγκαινισθη τὸ ἔργον τοῦ Office des Pêches Maritimes.

Ἡ Γαλλικὴ Κυβέρνησις ὀλοκληροῦσα τὰς ὑπὲρ τῆς ἐπιστημονικῆς ὀργανώσεως τῆς ἀλιείας προσπαθείας της προέβη εἰς

τὴν ναυπήγησιν ἐνὸς εἰδικοῦ ὠκεανογραφικοῦ πλοίου, καταλλήλων πρὸς ἀνάληψιν ἐπιστημονικῶν ἔρευνῶν ὑπὲρ τῆς ἀλιείας, οὗτον δὲ ἡ δαπάνη ἀνῆλθεν εἰς 9.000.000 φρ. Τὸ πλοῖον τοῦτο ἔχει ἐφεδιασθῆ μὲ δῆλας τὰς ἀταιτουμένας πρὸς ἐκπλήρωσιν τοῦ προορισμοῦ του ἐπιστημονικὰς ἐγκαταστάσεις.

Ἐν γένει δὲ προσπάθεια ἦν καταβάλλει ἡ Γαλλία πρὸς ἐνίσχυσιν τῆς ἀλιείας τῆς εἰνεὶ ἀνωτέρᾳ παντὸς ἄλλου Κράτους καὶ ἔχει ἀποδώσει εὐεργετικὰ ἀποτελέσματα.

Γερμανία.—Ἐίς τὴν χώραν ταύτην ἡ ἀλιεία δὲν ἐμφανίζει τὴν ποικιλίαν τῆς ἐν Γαλλίᾳ τοιαύτης, διότι διεξάγεται εἰς τὴν ἀνοικτὴν θάλασσαν ὑπὸ μεγάλων ἀλιευτικῶν πλοίων. Οἱ Γερμανοὶ ἀλιεῖς ἐργάζονται εἰς τὴν Βόρειον θάλασσαν, τὴν Βαλτικὴν καὶ εἰς τὸν Ὡκεανὸν μέχρι Ἰσλανδίας. Ἐν Γερμανίᾳ τὸ λιθυεμπόριον καὶ ἡ δραγάνωσις τῆς μεταφορᾶς ἔχουν ἀναπτυχθῆ ἀρτίως. Τὸ σημαντικότερον μειονέκτημα ἐμφανίζεται εἰς τὴν ἀνεπάρκειαν τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἀλιευτικῶν σκαφῶν, ἡ παραγωγὴ τῶν δποίων δὲν ἐπαρκεῖ εἰς τὰς αἰτήσεις τῆς καταναλώσεως. Διὸ ἡ Γερμανικὴ Κυβερνησία παρέσχεν εἰς μεγάλα τραπεζικά ἴδρυματα τῆς χώρας τὴν ἐγγύησιν τοῦ Κράτους ἵνα ζηρηγήσουν δάνεια μέχρι 4.000.000 μάρκων εἰς ἀλιευτικὰς ἐπιχειρήσεις πρὸς ναυπήγησιν 30 μεγάλων ἀλιευτικῶν, διὸ ὅταν ἐπιτευχθῇ ἡ αὐξήσης τῆς γερμανικῆς λιθυοπαραγωγῆς.

Παρότι ἡ ἀλιεία είναι γνωστὸν πλέον διότι εὑρίσκεται εἰς πρωτόγονον κατάστασιν, διότι οὐδέποτε μέχρι τοῦτο ἔτικες ἐνίσχυσεως καὶ τῆς καταλλήλου κατευθύνσεως παρὰ τοῦ Κράτους. Ὅταν κατὰ τὸ παρελθόν ἥθελεν γίνη συζήτησις περὶ τῆς ἀσημάντου παραγωγῆς της καὶ τῆς ἀνάγκης τῆς ἀναδιογανώσεως τοῦ παραγωγικοῦ τούτου κλάδου ὑπῆρχον πάντοτε πρόδυμα τὰ εἰρωνικὰ μειδιάματα, διότι οὐδεὶς ἐπίστενεν εἰς τὴν παραγω-

κὴν ἀξίαν αὐτοῦ.

Τὸ Κράτος πρὸς τὴν ἀλιείαν ἐπέδειξεν ἀστοργίαν καὶ ἐποδοσεῖν αὐτὴν μόνον ὅταν ἐπρόκειτο νὰ εἰσποδέῃ φόρους. Οὐδέποτε ἐμιλετήθησαν αἱ ἀνάγκαι αὐτῆς καὶ αἱ δυνατότητες τῆς ἀναπτύξεως τῆς. Αὐτὴ ἀκόμη ἡ ἀρμοδία τῆς Υπηρεσία τοῦ Υπουργείου ὑπεστήθη, διότι δὲν ὑπῆρχον ψάρια ἐπαρκῆ — ἐλησμόνει τελείως τὸν πλοῦτον τῶν μεταναστευτικῶν ἰχθύων οἵτινες κατακύζουν τὰς Ἑλληνικὰς θαλάσσας — διότι ἀναπτυχθῆ ἀξιόλογος λιθυοπαραγωγὴ καὶ ὑπεδείχνευν δύπος διά τὴν γνώμην τῆς πληθωρισμοῦ τῶν ἀλιέων εὔηρη διέξοδον διὰ τῆς μεταναστεύσεως εἰς ἄλλας γειτονικὰς χώρας.

Ἐντυχῶς αἱ ἀντιλήφεις μετεστράφησαν. Ἡ Κυβέρνησις κατενόησεν πρώτη, διότι ἡ ἀλιεία μας εἶναι ἀξιόλογος πηγὴ πλούτου, τῆς δύοις διαστηματικὴς ἐκμετάλλευσις θὰ παράσχῃ σημαντικὴν ὀφέλειαν εἰς τὴν χώραν καὶ θὰ ἀνακουφίσῃ τὸν Ἑλληνικὸν Λαόν. Ὁ κ. Πρόεδρος τῆς Κυβερνήσεως ἔδωκεν οητὴν ὑπόσχεσιν εἰς τὸν δύο προεκλογικοὺς λόγους τοῦ Λαϊκοῦ κόμματος (κατὰ Σεπτέμβριον 1932 ἐν Πάτραις καὶ κατὰ Μάρτιον 1933 ἐν Πειραιῷ) καὶ κατὰ τὰς προγοματικὰς δηλώσεις τῆς Κυβερνήσεως ἐν τῇ Βουλῇ (3 Ἀπριλίου ἐ.ξ.), διότι θὰ ἀναδιογανώσῃ οικιώσης τὸν κλάδον τοῦτον τῆς ἐθνικῆς μας οἰκονομίας, ὥστε νὰ ἔξασφαλίσῃ ἀρθρονοτέραν καὶ εὐθηνοτέραν τροφὴν εἰς τὸν Ἑλληνικὸν λαὸν καὶ νὰ παράσχῃ ἐργασίαν εἰς χιλιάδας ἐργατῶν καὶ εἰδῶν.

Ο Ἑλληνικὸς Λαός ἀναμένει μετ' ἀνυπομονησίας τὴν ἔναρξην τῆς πραγματοποιήσεως τῶν ὑποσχέσεων τούτων.

Σ. ΤΣΑΚΑΚΗΣ

ΕΙΣ ΤΟ ΠΡΟΣΕΧΕΣ. — Ἡ βιομηχανία τοῦ ψύχους ἐν τῇ ἀλιείᾳ.

ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΚΑΙ ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΑ ΜΗΧΑΝΩΝ ΚΑΙ ΛΕΒΗΤΩΝ NORDERWERFT. A. E.

ΕΝ ΑΜΒΟΥΡΓΩ



ΤΗΛΕΦ. 351471
ΤΗΛΕΓ. NORDERWERFT HAMBURG

Εἰς τὸ ἄνω Ναυπηγεῖον ἐκτελοῦνται ναυπηγήσεις νέων σκαφῶν, καὶ δὲν τῶν εἰδῶν ἐπισκευαὶ ἀτμοπλοίων, ἐν βραχυτάτῳ χρόνῳ καὶ εἰς τιμὰς δυναμένας νὰ συναγωνισθοῦν ὅλους τοὺς λιμένας Ἀγγλίας καὶ Continent.

ΣΚΟΥΝΑ ΜΕ ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ

DIESEL ΧΡΗΣΙΜΟΤΑΤΗ

ΔΙ' ΕΛΛΑΔΑ

Μῆκος	102'
Πλάτος	22.4''
Βάθισμα	9'
MOTEUR DIESEL	
Χωρητικότης φορτίου	250 T.
Ταχύτης	8 N.M.
Regist.	174 T.]]
Netto	91 T.

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ & ΕΠΟΠΤΗΣ ΕΠΙ ΤΩΝ ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ ΕΡΓΑΣΙΩΝ Γ. ΖΑΧΑΡΙΑΔΗΣ

ΤΑ ΚΕΦΑΛΑΙΩΔΗ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΑ ΖΗΤΗΜΑΤΑ ΤΟΥ Ε.Ν.

Ο ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

ΕΙΔΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ ΤΟΥ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ κ. Ι. ΦΑΦΟΥΤΑΚΗ

(Συνέχεια ἐκ τοῦ προηγουμένου)

"Αρθρον 19ον.— 'Απαραιτητοι λειτουργίαι

'Απαραιτητοι λειτουργίαι: τοῦ Πλοίου εἰνε: α') ἡ προετοιμασία, ἐπιμέλεια καὶ εὐθέτησις τῶν μέσων ἀγκυροθολήσεως, προσδέσεως, ρυμουλκήσεως, τοῦ συστήματος τοῦ πηδαλίου καὶ τῶν ἑξ αὐτοῦ τούτου τοῦ ἀπόπλου, κατάπλου, μεθορμίσεως ἢ μετακίνησεως ὑπαγορευομένων ἀγκαλιών ἐργασίων. β') ἡ προετοιμασία πρὸς ἐφοδιασμόν, φόρτωσιν, ἢ ἐκφόρτωσιν, ἢ κατὰ τὴν διάρκειαν αὐτῶν ἐπιμέλεια τῶν οἰκείων μέσων καὶ χώρων καὶ ἡ μετὰ τὸ πέρας αὐτῶν εὐθέτησις τούτων καὶ ἐξασφάλισις τῆς καυσίμου ὅλης καὶ τοῦ φορτίου. γ') ἡ μέτρησις, πλήρωσις, ἐκκένωσις ἢ ἀποτράγγισις ἐρμηνείας τῶν ὑδροσυλλεκτῶν καὶ ὑδροσυλλεκτῶν. δ') ἡ παραλαβή, ἐπιδίβασις καὶ δικαίωμῃ ὄλικοῦ, τροφίμων καὶ ὕδατος ε') ἡ ἀνάληψις ὑπηρεσίας φυλακῆς πρὸς ἀναπλήρωσιν ἀπόντος, κατὰ τὰς δικαίεις τοῦ ἀρθροῦ 45. στ) αἱ κατὰ τὸν οἰκεῖον πίνακα ὑπηρεσίας, ἢ διὰ σημείων τοῦ Διεθνοῦς Κώδικος Σημάτων ἢ διὰ χειροκινήτων σηματῶν, ἢ διὰ φανοῦ Μόρες, σημάνσεως, τὰ ἐν διμήλῃ ἥχηρά σημεῖα καὶ ὑδιὰ τοῦ ἀσυρμάτου ἀνταπόκρισις. ζ) αἱ κατὰ τὸ ἀρθρον 56, ἐδάφιον 2, παραγράφους δευτέραν, τρίτην καὶ πέμπτην, καὶ ἐδάφιον 4, παραγράφους πρώτην καὶ τρίτην, διατάξεις ὑγιεινῆς.

"Η ἔκτελεσις ἀπαραιτητοῦ τινὸς λειτουργίας τοῦ Πλοίου εἶναι καθήκον ἐκάστου πρὸς τοῦτο ἀρμοδίως παραγγελλομένου προσώπου τοῦ Πληρώματος.

"Αρθρον 20ὸν.— Γυμνάσια

1.-Ἐν τῷ Πλοίῳ ἔκτελονται, κατὰ τὰς εἰδικώτερον ἐκάστοτε ἀρμοδίως παραγγελλόμενα τὰ ἑνίκας γυμνάσια ἀτομικῆς καὶ ὅμαδικῆς ἐξασκήσεως τῶν προσώπων τοῦ πληρώματος.

α') γυμνάσιον λέμβων. β') γυμνάσιον πυρκαϊδῶν. γ') γυμνάσιον σημάτων. Τὸ γυμνάσιον λέμβων συνίσταται εἰς τὴν κατανομὴν τῶν προσώπων τοῦ πληρώματος εἰς τὰς διαφόρους θέσεις χειρισμοῦ τῶν σωστίδων λέμβων ἢ τινῶν μόνον προσώπων τοῦ Πληρώματος εἰς τὰς θέσεις χειρισμοῦ ὥρισμένης λέμβου ἢ λέμβων, καὶ εἰς τὴν ἔκτελεσιν τῶν πρὸς ἐγκατάλειψιν τοῦ Πλοίου, ἢ πρὸς διάσωσιν κινδυνεύοντος πλοίου ἢ ἀνθρώπου χειρισμῶν τῶν λέμβων καὶ εἰς τὴν ἐγκαπευθέτησιν τούτων.

Τὸ γυμνάσιον πυρκαϊδῶν συνίσταται εἰς τὴν κατανομὴν τῶν προσώπων τοῦ πληρώματος εἰς τὰς διαφόρους θέσεις τῶν πρὸς κατάσθεσιν πυρκαϊδῶν ἐνδεικνυομένων χειρισμῶν, ἢ καὶ εἰς τὴν ἔκτελεσιν τούτων, τὴν χρησιμοποίησιν τῶν οἰκείων μέσων, τῶν στεγανῶν θυρῶν, κυτοστομίων, καθεκτῶν κ.λ.π. καὶ εἰς τὴν ἐπανευθέτησιν τούτων.

Τὸ γυμνάσιον σημάτων συνίσταται εἰς τὴν κατανομὴν τῶν νυκτίλων καὶ τηλεγραφητῶν ἀξιωματικῶν, τῶν δοκίμων νυκτίλων καὶ τηλεγραφητῶν καὶ τῶν οἰκείων πρὸς ἀνταλλαγὴν σημάνσεων διὰ σημείων τοῦ Διεθνοῦς Κώδικος Σημάτων, χειροκινήτων σηματῶν, φανοῦ Μόρες καὶ διὰ τοῦ Ἀσυρμάτου. 2. Εἰς ἔκτελερον τῶν δύο πρώτων γυμνασίων, τὸ πρόσταγμα ἐνάρξεως καὶ τὸ πρόσταγμα παύσεως σημαίνεται δι' ἐνὸς παρατεταμένου καὶ ἐνὸς βραχέος, ἢ τοῦ σειρήνος τοῦ πλοίου, ἢ δι' ἄλλου καταλλήλου μέσου ὃς εἰδικώτερον δριζεται ἀρμοδίως.

Τὸ πρόσταγμα ἐνάρξεως ἀκολουθεῖται πάντοτε ὑπὸ παραγγέλματος δριζοντος τὸ εἶδος τοῦ ἔκτελεστέου γυμνασίου, ἢ εἰδικωτέρους ἀσκήσεως, ὡς «ἐγκατάλειψις πλοίου», ἢ «ἀνθρωπος εἰς τὴν θάλασσαν—δεξιά» ἢ «ἄριστερα» ἢ πυρκαϊδὲ εἰς τό·δεινα μέρος, καὶ καθ' ἑνίκης.

Τὸ πρόσταγμα ἐνάρξεως καὶ τὸ πρόσταγμα παύσεως κατὰ τὸ γυμνάσιον σημάτων δίδεται ὃς εἰδικώτερον δριζεται ἀρμοδίως ἐκάστοτε.

3.— Ἡ εἰς πᾶν γυμνάσιον ταχεῖα παρουσία καὶ ἔκτελεσις τῶν ἀρμοδίως παραγγελλομένων χειρισμῶν ἢ σημάνσεων, ἀποτελεῖ ὑποχρέωσιν ἐκάστου προσώπου τοῦ Πληρώματος, ἀρμοδίως δριζο-

μένου εἰς τοῦτο.

Ἄπὸ τοῦ ἑτέρου ἢ καὶ ἀμφοτέρων τῶν δύο πρώτων γυμνασίων δύναται: γὰρ παραγγέλλεται ἀρμοδίως ἐξαίρεσις τῶν προσώπων τῆς διεξαγομένης φυλακῆς, ἢ τῶν φυλάκων, ἀναλόγως.

"Αρθρον 21ον.— Ἐργασίαις

1.— Περὶ τῆς ἐργατίσεως τοῦ Πλοίου, εἴτε τῆς ἀποδολῆς τοῦ ἐν αὐτῷ ἔρματος, ἔχει καθήκον νὰ μεριμνᾷ ἐγκαίρως ὁ Αος Ἀξιωματικός, ὑπὸ τὴν ἐπίδειξιν τοῦ διποίου διεξάγεται ἡ ἐργασία αὕτη.

Πρὸς τοῦτο διφείλει: οὗτος νὰ εἰδοποιῇ τὸν Αον Μηχανικὸν περὶ τοῦ χρόνου καθ' ὅτι δέον γὰρ πληροῦνται: ἢ ἐκκινοῦνται αἱ ἐρμηνείαι καὶ τινες μόνον τούτων καὶ νὰ παρακολουθῇ τὴν πρόσδοσην τῆς σχετικῆς ἐργασίας.

Οφείλει ἐπίσης νὰ ἐπιμελήται: τῆς διαρκοῦς ἀποστραγγίσεως τῶν ὑδροσυλλεκτῶν καὶ νὰ εἰδοποιῇ τὸν Αον Μηχανικὸν περὶ τῆς ἐκάστοτε ἀνάγκης πρὸς τοῦτο.

2.— Ο Αος Μηχανικὸς ἔχει καθήκον, εἰδοποιούμενος πρὸς τοῦτο, νὰ ἐπιλαμβάνεται: τῆς πληρώσεως ἢ ἐκκενώσεως τῶν ἐρμηνείων καὶ τῆς τακτικῆς ἀποστραγγίσεως τῶν ὑδροσυλλεκτῶν.

Τὰ ἀρμοδίως δριζόμενα πρόσωπα τοῦ Πληρώματος ἔχουν καθήκον τὴν ἐκτέλεσιν τῆς πρὸς ἀποδολήγοντας ἀπαίτουμένης ἐργασίας.

"Αρθρον 22ον.— Ἐφοδιασμὸς

1.— Περὶ τοῦ ἐφοδιασμοῦ τοῦ πλοίου εἰς καύσιμον ὅλην ἔχει καθήκον νὰ μεριμνᾷ ἐγκαίρως ὁ Αος μηχανικός, ὑπὸ τὴν ἐπίδειξιν τοῦ διποίου διεξάγεται ἡ ἐργασία αὕτη.

Πρὸς τοῦτο διφείλει: οὗτος νὰ εἰδοποιῇ τὸν Αον Ἀξιωματικὸν περὶ τῆς ποσότητος τῆς ἐπιδιδούτεας καυσίμου ὅλης καὶ νὰ ἐξελέγῃ ποιότητα καὶ ποσότητα ταύτης κατὰ τὴν ἐπιδίβασιν καὶ πρὸς αὐτῆς.

2.— Ο Αος Ἀξιωματικὸς ἔχει καθήκον, εἰδοποιούμενος πρὸς τοῦτο, νὰ ἐπιλαμβάνεται: τῆς προετοιμασίας τῶν πρὸς ἀνθράκευσιν ἀπαίτουμένων μέσων καὶ χώρων.

Οι μηχανικοὶ ἀξιωματικοὶ ἔχουν καθήκον γὰρ διεξάγουν ἐπιμελῶς τὴν μέτρησιν ἢ ζύγισιν τῆς ἐπιδιδούμενης καυσίμου ὅλης καὶ τὴν ἐπίδειξιν τῆς καταλλήλου διευθετήσεως τῶν γαιαυθάρκων.

Τὰ ἀρμοδίως δριζόμενα πρόσωπα τοῦ Πληρώματος ἔχουν καθήκον νὰ διεξάγουν τὴν προετοιμασίαν τῶν πρὸς ἀνθράκευσιν ἀπαίτουμένων μέσων καὶ χώρων, τὸν ἐπιμελῆ χειρισμὸν τῶν βαρούλκων ἢ γερανῶν, τὴν κατάλληλον διευθετήσιν τῶν γαιαυθάρκων καὶ τὴν ἐξασφάλισιν τούτων καὶ τῶν περιεχόντων χώρων.

"Αρθρον 23ον.— Υλικά, Τρόφιμα καὶ "Υδωρ

1.— Η ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τοῦ πλοίου ἢ τῆς ἐγγύς τούτου ἀκτῆς μεταφορά, ἐπιδιδούσις καὶ ἐναποθήκευσις, τῶν μὲν ὄλικῶν τοῦ σκάφους εἰγειναί τῶν προσώπων τοῦ κατωτέρου πληρώματος σκάφους, τῶν δὲ ὄλικῶν τῆς μηχανῆς εἰγειναί τῶν προσώπων τοῦ κατωτέρου πληρώματος μηχανῆς, εἰς χρόνον καὶ τρόπον ἀρμοδίως δριζόμενον ἐκάστοτε.

2.— Η ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τοῦ Πλοίου, ἢ τῆς ἐγγύς τούτου ἀκτῆς μεταφορά, ἐπιδιδούσις καὶ ἐναποθήκευσις τῶν τροφίμων εἰγειναί τῶν προσώπων τοῦ κατωτέρου Πληρώματος, ἐξαιρέσει τῶν δοκίμων καὶ τῶν ὄπαξιωματικῶν, διεξάγεται δὲ ὑπὸ τὴν εὐθύνην καὶ ἐπίδειξιν τοῦ τροφοδότου, εἰς χρόνον καὶ τρόπον ἀρμοδίως δριζόμενον ἐκάστοτε.

3.— Περὶ τῆς παραλαβῆς, ἐπιδιδούσεως καὶ ἀποθηκεύσεως, τοῦ μὲν ποσίμου ὕδατος καὶ τοῦ τῆς καθηκούτητος ἔχει καθήκον γὰρ μεριμνᾶ ὁ Αος Ἀξιωματικός, τοῦ δὲ ὕδατος ἀτμολεβήτων ἔχει καθήκον γὰρ μεριμνᾶ ὁ Αος Μηχανικός.

"Αρθρον 24ον.— Ἀνεφοδιασμὸς μαγειρείων κ.λ.π.

Ο εἰς γαιαυθάρκας ἀνεφοδιασμὸς τῶν μαγειρείων, ἀρτοποιεί-

ων καὶ λοιπῶν διαμερισμάτων τοῦ Πλοίου είναι καθήκον τῶν προσώπων τοῦ κατωτέρου πληρώματος μηχανῆς καὶ ἔκτελεῖται, ἐν ζρυφῷ μὲν ὑπὸ τῶν φυλάκων, μεταξὺ τῆς 7ης καὶ 8ης π. μ. εἴτε ὑπὸ τῶν πρὸς τοῦτο ἀρμοδίων δριζομένων προσώπων ἀμέσως μετὰ τὴν 8ην π. μ., ἐν πλῷ δὲ ὑπὸ τῶν προσώπων τῆς ἀπελθούσης φυλακῆς ἀμέσως μετὰ τὴν 8ην π. μ. εἴτε καὶ κατ' ἄλλην ἀρμοδίων δριζομένην ὥραν.

"Αρθρον 25ον.— 'Υπολείμματα καυσίμων ύλων κ.λ.π.

1.—Η ἐν δρυφῷ ἀπόθεσις τῶν ὑπολειμμάτων καυσίμων ύλων καὶ λοιπῶν ἀπορριμάτων τῆς μηχανῆς ἐπὶ τοῦ σκάφους, ἢ ἀπόρριψις αὐτῶν εἰς φορτηγίδας ἢ ἀλλαχοῦ είναι καθήκον τῶν προσώπων τοῦ κατωτέρου πληρώματος μηχανῆς, εἰς μέρος καὶ χρόνον ἀρμοδίων δριζομένουν.

Ἡ ἐν πλῷ ἀπόρριψις εἰς τὴν θάλασσαν τῶν ἐπὶ τοῦ σκάφους, κατὰ τὴν ἐν δρυφῷ παραμονὴν τοῦ πλοίου συσσωρευμένων ὑπολειμμάτων καυσίμων ύλων καὶ λοιπῶν ἀπορριμάτων τοῦ Πλοίου είναι καθήκον τῶν προσώπων τοῦ κατωτέρου Πληρώματος, ἔξαιρέσει τῶν προσώπων βοηθητικῶν ὑπηρεσιῶν, εἰς χρόνον καὶ τρόπον ἀρμοδίων δριζομένον.

2.—Η ἐν πλῷ ἀπόρριψις εἰς τὴν θάλασσαν τῶν καθ' ἔκαστην φυλακὴν παραγομένων ὑπολειμμάτων καύσεως καὶ λοιπῶν ἀπορριμάτων τῆς μηχανῆς είναι καθήκον τῶν προσώπων τοῦ κατωτέρου πληρώματος μηχανῆς τῆς τοῦ διεξαγομένης καὶ τῆς ἐπερχομένης φυλακῆς, εἰς χρόνον καὶ τρόπον ἀρμοδίων δριζομένον.

"Αρθρον 26ον.—Φόρτωσις καὶ ἔκφρότωσις

1.—Περὶ τῆς ἑτοιμασίας τοῦ πλοίου πρὸς φόρτωσιν ἢ ἔκφρότωσιν καὶ περὶ τῆς κανονικῆς καὶ ἀπροσκόπου διεξαγωγῆς ταῦτης ἢ ἔκεινης ἔχει καθῆκον νὰ μεριμνᾷ ἐγκαίρως ὁ Αօς Ἀξιωματικός, ὑπὸ τὴν ἐπίβλεψιν τοῦ διοίκου διεξάγονται αἱ ἐργασίαι αὐται·

Πρὸς τοῦτο ὁφείλει σύτος νὰ εἰδοποιῇ τὸν Αօς μηχανικὸν περὶ τοῦ ἀναγκαιούντος ἐπὶ τοῦ σκάφους ἀτμοῦ καὶ ἡλεκτρικοῦ ρεύματος, νὰ καθιστᾶ δὲ τοῦτο ἐνήμερον περὶ πάσης τυχὸν ἀνεπαρκοῦς χορηγίας, εἴτε θλάρης ἢ ἐλαττωματικῆς λειτουργίας δικρούλων ἢ γερανῶν.

2.—Ο Αօς μηχανικὸς ἔχει καθῆκον, εἰδοποιούμενος πρὸς τοῦτο, νὰ ἐπιλαμβάνεται τῆς χορηγίας ἀτμοῦ καὶ ἡλεκτρικοῦ ρεύματος καὶ πάσης χρηζούσης ἐπισκευῆς ἢ διορθώσεως τῶν βραδύλων ἢ γερανῶν.

Οἱ ναυτίλοι, οἰκονομικοὶ καὶ τηλεγραφηταὶ ἀξιωματικοὶ ἔχουν καθῆκον νὰ διεξάγουν ἐπιμελῶς τὴν μέτρησιν ἢ ζύγισιν τοῦ φορτίου καὶ τὴν ἐπίβλεψιν τῆς καταλλήλου διευθετήσεως τοῦ ἐπιβικζομένου τοισύτου.

Τὰ ἀρμοδίων δριζομένα πρόσωπα τοῦ πληρώματος ἔχουν καθῆκον νὰ διεξάγουν τὴν προετοιμασίαν τῶν πρὸς φόρτωσιν ἢ ἔκφρότωσιν ἀπαιτούμενων μέσων καὶ χώρων, τὸν ἐπιμελῆ χειρισμὸν τῶν βραδύλων ἢ γερανῶν, τὴν κατάλληλον διευθέτησιν τοῦ φορτίου καὶ τὴν ἔξασφάλισιν τούτου καὶ τῶν περιεχόντων χώρων.

"Αρθρον 27ον.—Μετατόπισις γαιανθράκων ἢ φορτίου

1.—Η μετατόπισις γαιανθράκων ἢ φορτίου πρὸς εὐθέτησιν κύτους, ἀποθήκης καυσίμου ύλης, καταστρώματος ἢ ἀλλού χώρου τοῦ πλοίου, ὡς ἀρμοδίων παραγγέλλεται ἔκαστοτε, είναι καθῆκον τῶν προσώπων τοῦ κατωτέρου πληρώματος, ἔξαιρέσει τῶν προσώπων βοηθητικῶν ὑπηρεσιῶν καὶ τῶν προσώπων τῆς διεξαγομένης φυλακῆς, ἢ τῶν φυλάκων ἀναλόγως.

"Αρθρον 28ον.— Μετάθεσις ἐργασίμου χρόνου

1.—Κατὰ τὴν διεξαγωγὴν φορτώσεως, ἔκφροτώσεως, ἢ ἔφοδος μεριμνοῦ τοῦ πλοίου, ὡς ἀρμοδίων παραγγέλλεται ἀρμοδίως μετάθεσις τοῦ ἐπικαίρου πίγματος διατάξεως, διακοπῆς, ἐπαναλήψεως καὶ παύσεως ἐργασίας, ὡς καὶ τοῦ πρὸς αὐτῶν καὶ μετ' αὐτᾶς χρόνου ἐγρέσεως καὶ συστατικῶν, ἀναλόγως, πρὸς τὸν σκοπὸν προσαρμογῆς τοῦ ἐργασίμου χρόνου τοῦ πληρώματος, εἴτε μόνον τοῦ πληρώματος σκάφους, ὡς εἰδικότερον δριζεῖται ἀρμοδίως, πρὸς τὰ χρονικὰ ὅρια τῆς διεξαγομένης φορτώσεως, ἔκφροτώσεως ἢ ἔφοδος μεριμνοῦ, ἢ πρὸς τὸν διατάξιμον ἔκαστοτε χρόνον πρὸς ἐπίτευξιν τῆς ταχυτέρας μετατόπισεως τῶν γαιανθράκων ἢ φορτίου.

Κατὰ τὰς αὐτὰς περιπτώσεις καὶ πρὸς τὸν αὐτὸν σκοπόν, δύ-

ναται· νὰ παραγγέλλεται ἀρμοδίως διαίρεσις τοῦ πληρώματος, εἴτε μόνον τοῦ πληρώματος σκάφους, ὡς εἰδικώτερον δριζεῖται ἀρμοδίως, εἰς δύο ὅρια τῆς διατάξεως, διακοπῆς, διατάξεως, διακοπῆς, ἐπαναλήψεως καὶ παύσεως ἐργασίας, πρὸς κατανομὴν τῆς ἐργασίας μεταξὺ τῶν δύο μεταξύ τῶν δύο ὅριων ἀπὸ τῆς 6ης π. μ. μέχρι τῆς 2ης π. μ. μ. διὰ τὴν πρώτην καὶ ἀπὸ τῆς 2ης π. μ. μ. μέχρι τῆς 10ης π. μ. μ. διὰ τὴν δευτέραν, μεταξὺ τῶν τριῶν δὲ διμάρτυρων ἀπὸ τῆς 6ης π. μ. μέχρι τῆς 2ης π. μ. μ. διὰ τὴν πρώτην, ἀπὸ τῆς 2ης π. μ. μ. μέχρι τῆς 10ης π. μ. μ. μέχρι τῆς 6ης π. μ. διὰ τὴν δευτέραν καὶ ἀπὸ τῆς 10ης π. μ. μ. μέχρι τῆς 6ης π. μ. διὰ τὴν τρίτην.

2.—Ἐν οὐδεμιᾷ τῶν περιπτώσεων τοῦ προηγουμένου ἐδαφίου ἐπιτρέπεται· ἡ ὑπέρβολες τοῦ κατὰ τὸν οἰκείον πίνακα διπηρεσίας συνολικοῦ χρόνου τῆς γιαρερήσιας ἐργασίας τῶν προσώπων τοῦ πληρώματος, πλὴν ἐφ' ὅσου ἀρμοδίως παραγγέλλεται· ὑπερωρία ἐπ' ἀμοιβή.

"Αρθρον 29ον.—Χρόνος ἀργίας

1.—Κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς διεξαγωγῆς τῆς διπηρεσίας συμφώνως τῷ κατὰ τὸ ἀρθρον 32 πίνακι διπηρεσίας δρμού καὶ ἐπιφυλακσομένων τῶν περὶ ἐπιφυλακῶν διατάξεων τοῦ ἀρθρον 33, χρόνος ἀργίας τῶν προσώπων τοῦ πληρώματος, ἔξαιρέσει τῶν φυλάκων καὶ τῶν προσώπων διηγηθητικῶν διπηρεσιῶν είναι:

α) Πάσαις αἱ Κυριακαὶ, β) ἡ 1η Ἰανουαρίου, γ) ἡ 6η Ἰανουαρίου, δ) ἡ 25η Μαρτίου, ε) ἡ Μεγάλη Παρασκευή, στ) ἡ 15η Αὐγούστου, ζ) ἡ 14η Σεπτεμβρίου, η) ἡ 6η Δεκεμβρίου καὶ θ) ἡ 25η Δεκεμβρίου, λογιζόμεναι ἀπὸ μεσονυκτίου εἰς μεσονυκτίου, πρὸς δὲ ι) πάντα τὰ Σάββατα ἀπὸ τῆς 1ης π.μ. μέχρι τοῦ μεσονυκτίου.

2.—Κατὰ τὴν διάρκειαν διεξαγωγῆς τῆς διπηρεσίας συμφώνως τῷ κατὰ τὸ ἀρθρον 37 πίνακι διπηρεσίας πλοῦ, χρόνος ἀργίας τῶν προσώπων τοῦ πληρώματος, ἔξαιρέσει τῶν εἰς φυλακὰς τεταγμένων καὶ τῶν προσώπων διηγηθητικῶν διπηρεσιῶν, είναι:

α) πάσαις αἱ Κυριακαὶ, β) ἡ 1η Ἰανουαρίου, γ) ἡ 6η Ἰανουαρίου, δ) ἡ 25η Μαρτίου, ε) ἡ Μεγάλη Παρασκευή, στ) ἡ 15η Αὐγούστου, ζ) ἡ 14η Σεπτεμβρίου, η) ἡ 6η Δεκεμβρίου καὶ θ) ἡ 25η Δεκεμβρίου λογιζόμεναι ἀπὸ μεσονυκτίου εἰς μεσονυκτίου.

Κατὰ τὸν χρόνον τοῦτον, οἱ γνωτίοι, μηχανικοὶ καὶ τηλεγραφηταὶ ἀξιωματικοὶ μὲν ἀπαλλάσσονται τῆς κατὰ τὸ ἀρθρον 43 συμπληρωματικῆς ἐργασίας, τὰ δὲ εἰς φυλακὰς τεταγμένα πρόσωπα τοῦ κατωτέρου πληρώματος σκάφους περιορίζονται· εἰς τὴν ἐκτέλεσιν τῶν καθηκόντων πηδαλίουχων, σκοπιαρχῶν καὶ ἀγγελιαφόρων.

"Αρθρον 30ον.—Μετάθεσις χρόνου ἀργίας

'Οσάκις, ἐν χρόνῳ ἀργίας, ἐν δρυφῷ ἢ ἐν πλῷ, παραγγέλλεται ἀρμοδίως διεξαγωγὴ φορτώσεως, ἔκφροτώσεως ἢ ἔφοδος μεριμνοῦ τοῦ πλοίου, ὡς μετατόπισεως γαιανθράκων ἢ φορτίου, ἐκκατοντή πρόσωπον τοῦ πληρώματος ἐκ τῶν κατ' ἔφορμογήν διατάξεων τοῦ προηγουμένου ἀρθρού τυγχανόντων ἀργίας εἴτε περιορισμοῦ ἐργασίας ἔχει· καθῆκον νὰ ἐργασθῇ, ἐφ' ὅσου παραγγέλλεται ἀρμοδίως πρὸς τοῦ πλοίου.

Πρὸς ἐκκατοντή πότισμα ἐφόδου ἐπρόσωπον τοῦ πληρώματος δέοντα νὰ χορηγήσει ἀρμοδίων ἰσόχρονος ἀργία, ἐν δρυφῷ ἢ ἐν πλῷ ἀντιστοιχῶς κατὰ τὴν διάρκειαν δὲ τοῦ αὐτοῦ ἀμφοτερόπλου, ἐὰν τὸ πλοίον εἰναι κανοπόρον ἢ ποντοπόρον, ἢ ἐντὸς μηγδὸν ἐὰν εἴναι ἀκτοπλοϊκόν, ἢ ἐντὸς ἐπταημέρου ἐὰν εἴναι ἀγγιπλοϊκόν καὶ πρὸ τῆς ἐκ τοῦ Ναυτολογίου τοῦ πλοίου ἀπολύτεως τοῦ ἐργασίου πρόσωπου ἐν πάσῃ περιπτώσει.

"Αρθρον 31ον.— 'Υπερωρία

1.—Ἐπιφυλακσομένων τῶν διατάξεων τῶν ἀρθρῶν 17 ἕως 20, 24, 25 ἑδάφιον 2 καὶ 30 ἐργασία ἀρμοδίως μὲν παραγγελλομένη, καθ' ὑπέρβολες τοῦ πλοίου τοῦ συνολικοῦ χρόνου ἐργασίας τοῦ δριζομένου ὑπὸ τῶν κατὰ τὸ ἀρθρον 32 καὶ 37 πινάκων διπηρεσίας εἴτε ἐν χρόνῳ ἀργίας καὶ μὴ ὑπαγομένη εἰς τὴν κατὰ τὸ προηγουμένον ἀρθρον μετάθεσιν, εἴναι ὑπερωρία ἐπ' ἀμοιβή.

2.—Ἡ ἐπ' ἀμοιβήν ὑπερωρία είναι καθῆκον ἐκάστου προσώπου τοῦ πληρώματος ἀρμοδίως παραγγελλομένου πρὸς τοῦτο, δὲν ἐπιτρέπεται διμως νὰ είναι μετίσων τῶν ἔξι ώρων ἐπέκεινα τοῦ κατὰ τὸ οἰκείον πίνακα διπηρεσίας συνολικοῦ χρόνου ἐργασίας τοῦ προσώπου τοῦτου κατ' εἰκοσιτετράωρον.

2.— "Η ἀμοιβή ὑπερωρίας καθ' ὥραν καὶ κατὰ κλάσμα μετῶν τῆς ἡμίσεις ὥρας εἰναι ἐφ' ὅσον ὑπὸ ἀλληγούς νομικής διατάξεως ἡ εἰδικοῦ ὅρου συμβάσεως ναυτολογήσεως δὲν δρίζεται: ἀλλως, ἵση πρὸς τὸ δέκατον τοῦ καθηροῦ ἡμερησίου μισθοῦ τοῦ ἐργασθέντος προσώπου, καταβάλλεται δὲ πρὸς αὐτὸν κατὰ τὴν ἐκκαθάρισιν τῆς μισθοδοσίας του.

Κλάσμα ἔλαττον τῆς ἡμίσεις ὥρας λογίζεται ὡς ἡμίσεια ὥρα. 3.— "Εξιρουμένης τῆς ἔνεκεν ὑπερωρίας ἀμοιβῆς, ὡς καὶ τῶν κατὰ τὰς διατάξεις τοῦ παρόντος Ὀργανισμοῦ ὁρίζομενων χρόνων ἀργίας, ἀναπαύσεως καὶ ἀδειῶν ἀπουσίας καὶ ἐπιψυλασσομένων τῶν περὶ μισθοῦ, διατροφῆς καὶ ἀμοιβῶν λόγῳ ἐπιχαρακτήριος ἡ νυκτική: καὶ ρέσεως κειμένων διατάξεων, τὰ πρόσωπα τοῦ πληρώματος οὐδεμίᾳς ἀλληγούς ἀργίας, ἀναπαύσεως ἡ ἀδειας ἀπουσίας δικαιοῦνται: ἐν τῇ ἐκτελέσει τῶν ὑπὸ τῶν διατάξεων τοῦ παρόντος ὀργανισμοῦ δριζομένων καθηκόντων καὶ ὑποχρεώσεων αὐτῶν.

Κεφάλαιον Εον.— Ὅπηρεσία ὅρμου

"Ἀρθρον 32ον

1.— "Ἐπιψυλαστομένων τῷ διατάξεων τοῦ προηγουμένου κεφαλαίου, ἡ ὑπηρεσία τοῦ πληρώματος, ἀπὸ τῆς παύσεως τῶν φυλακῶν καὶ μέχρις ἐνάρξεως τούτων, διεξάγεται: συμφώνως τῷ ἐν τῷ παρόντι ἀρθρῷ πίνακα: ὑπηρεσίας ὅρμου.

"Ἡ παύσις τῶν φυλακῶν καὶ ἐνάρξις διεξιγωγῆς τῆς ὑπηρεσίας κατὰ τὸν πίνακα ὑπηρεσίας ὅρμου δρίζεται: ἐκάστηστε ἀρμοδίως τηρουμένων τῶν ἐπομένων διατάξεων.

Πᾶν πρόσωπον τοῦ πληρώματος, διεξάγοντα φυλακὴν καὶ τασσόμενον εἰς ὑπηρεσίαν ἡμέρας ἡ νυκτός, εἴτε εἰς ὑπηρεσίαν φύλακος ἡμέρας ἡ νυκτός, δέον γά τυγχάνῃ ὀκτώρου ἀναπαύσεως, ἀμέσως προηγουμένης τῆς ἐνάρξεως τῆς ὑπηρεσίας εἰς τὴν ὅποιαν τάσσεται.

"Ἡ τοικύτη ὀκτώρως ἀνάπαυσις ἔλαττοῦται: κατὰ τόσον ἀκριθῶς χρόνον καθ' ὅσον ἡ ἐναρξίς τῆς ὑπηρεσίας εἰς τὴν ὅποιαν τάσσεται ἀπέχει: τῆς παύσεως τῆς φυλακῆς εἰς τὴν ὅποιαν ἡτοταγμένον.

Ἄλι διατάξεις τῶν δύο προηγουμένων παραγράφων ἐπιχριστοῦνται: καὶ ἐπὶ προσώπου μετατασσομένου ἐξ ὑπηρεσίας ἡμέρας εἰς ὑπηρεσίαν νυκτὸς ἡ ἐξ ὑπηρεσίας φύλακος ἡμέρας εἰς ὑπηρεσίαν φύλακος νυκτὸς ἡ τάνακτας.

Πίναξ ὑπηρεσίας ὅρμου

Σημάνσεις	Κινήσεις
6.30 π. μ.	"Ἐγερσίς καὶ προάριστον τῶν εἰς ὑπηρεσίαν ἡμέρας τεταγμάτων προσώπων βοηθητικῶν ὑπηρεσιῶν.
7.00 >	Παῦσις ἐργασίας καὶ προάριστον τῶν εἰς ὑπηρεσίαν νυκτὸς τεταγμάτων προσώπων δοηθητικῶν ὑπηρεσιῶν καὶ ἐναρξίς ἐργασίας τῶν εἰς ὑπηρεσίαν ἡμέρας τεταγμάτων τούτων.
7.30 >	"Ἐγερσίς καὶ προάριστον πληρώματος, ἐξαιρέσεις τῶν φυλάκων νυκτὸς καὶ τῶν προσώπων δοηθητικῶν ὑπηρεσιῶν.
8.00 >	"Ἐναρξίς ἐργασίας πληρώματος. Παῦσις ἐργασίας καὶ προάριστον τῶν φυλάκων νυκτὸς. "Ἐναρξίς ἐργασίας τῶν φυλάκων ἡμέρας. Διακοπὴ ἐργασίας καὶ δριστὸν πληρώματος, ἐξαιρέσεις τῶν φυλάκων ἡμέρας καὶ τῶν προσώπων δοηθητικῶν ὑπηρεσιῶν.
Μεσημβρία	
1.00 μ. μ.	"Ἐπανάληψις ἐργασίας πληρώματος, διακοπὴ ἐργασίας καὶ δριστὸν τῷ φυλάκων ἡμέρας καὶ τῶν προσώπων δοηθητικῶν ὑπηρεσιῶν.
2.00 >	"Ἐπανάληψις ἐργασίας τῶν φυλάκων ἡμέρας καὶ τῶν προσώπων δοηθητικῶν ὑπηρεσιῶν.
4.30 >	"Ἐγερσίς καὶ δεῖπνον τῶν φυλάκων νυκτὸς.
5.00 >	Παῦσις ἐργασίας καὶ δεῖπνον τῶν φυλάκων ἡμέρας καὶ πληρώματος ἐξαιρέσεις τῶν προσώπων δοηθητικῶν ὑπηρεσιῶν.
8.00 >	Παῦσις ἐργασίας τῶν εἰς ὑπηρεσίαν ἡμέρας τεταγμάτων προσώπων δοηθητικῶν ὑπηρεσιῶν καὶ ἐναρξίς ἐργασίας τῶν εἰς τὴν ὑπηρεσίαν νυκτὸς τεταγμάτων τούτων.
6.00 >	Διακοπὴ ἐργασίας καὶ δεῖπνον τῶν προσώπων δοηθητικῶν ὑπηρεσιῶν.
7.00 >	"Ἐπανάληψις ἐργασίας τῶν προσώπων βοηθητικῶν ὑπηρεσιῶν.

2. Κατὰ Σάββατον, αἱ σημάνσεις καὶ κινήσεις τῆς Μεσημβρίας μὲν καὶ τῆς 2ης μ. μ. ἐκτελοῦνται κατὰ τὴν 1ην μ. μ. αἱ δὲ τῆς 1ης μ. μ. κατὰ τὴν Μεσημβρίαν.

Κατὰ τὸν συμφώνως τῷ ἀρθρῷ 30 ἐδόξα. 1 χρόνον ἀργίας καὶ ἐφ' ὅσον δὲν παραγγέλλεται ἀρμοδίως τὸ ἐναντίον κατ' ἐφαρμογὴν διατάξεως τινος περὶ ἡς ἡ ἐπιφύλαξις τῆς πρώτης παραγράφου τοῦ προηγουμένου ὁδαρφίου αἱ σημάνσεις καὶ κινήσεις ἐνάρξεως, δικαιοπῆς, ἐπαναλήψεως καὶ παύσεως ἐργασίας τοῦ πληρώματος, ἐξαιρέσεις τῶν φυλάκων καὶ τῶν προσώπων βοηθητικῶν ὑπηρεσιῶν ἀκυροῦται.

"Ἀρθρον 33ον.— Ἐπιφύλακαι

1. Κατὰ τὴν διάρκειαν διεξιγωγῆς τῆς ὑπηρεσίας συμφώνως τῷ πίνακι: ὑπηρεσίας ὅρμου, τὰ ἀπερτιζόντα τὰς φυλακὰς πλοῦ πρόσωπα τοῦ πληρώματος διεξάγουν τὰς ἐπιφύλακάς.

"Ἡ ἐπιφύλακή συνίσταται εἰς τὴν ἐπὶ τοῦ Πλοίου ἐναλλαξική παραμονὴν τῶν προσώπων ἐκάστης φυλακῆς σκάφους καὶ ἐκάστης φυλακῆς μηχανῆς ταῦτοχρόνως πρὸς ἀσφάλειαν τοῦ Πλοίου, τῶν ἐπιθυμόντων καὶ τοῦ φορτίου ἀπὸ τῶν κανόνων πυρκαϊδῶν ἐν τῷ πλοίῳ ἢ ἐπὶ ἑτέρου παρ' αὐτῷ πλοίους ἢ ναυπηγήματος, ἢ ἐν τῇ ἔγρᾳ παρ' ἢ τὸ πλοῖον εἰναι παραδειγμάτων ἢ θυέλλης, καταγίδος, ὄμιχλης, συγκρούσεως, διαρροῆς, ἀποκαπῆς ἢ ἀπωλείας μέσου ἀγκυροδολίας ἢ προσδέσεως καὶ ἐν γένει: πρὸς ἀντιμετώπισιν ἢ πρόληψιν οἰσουδήποτε συμβάντος ἢ ἐνδεχομένου.

"Ἡ ἐπιφύλακή καθ' ἐκπομπήν εἰς οὐδεμίαν ἐργασίαν ἐπιτρέπεται: νὰ ὑπάγεται.

2.— "Ἡ διάρκεια ἐκάστης ἐπιφύλακῆς εἰναι εἰκοσιτετράροος, τῆς ἐναλλαξικῆς γενομένης κατὰ τὴν 8ην π. μ. ἐκάστης ἡμέρας.

"Ἐκάστη ἐπιφύλακή περιλαμβάνει τὴν πλήρη δύναμιν ἐκάστης φυλακῆς πλοῦ ἀμφιστέρων τῶν πληρωμάτων σκάφους, καὶ μηχανῆς, ἐξαιρέσεις τῶν φυλάκων ἡμέρας ἡ νυκτός τεταγμένων προσώπων τοῦ κατωτέρου πληρώματος πλούτερων τῶν πληρωμάτων σκάφους, εἴτε τόσων μόνον ἐν τούτων δύο εἰναι καὶ τὰ ἀπαρτιζόντα ἐκάστην τῶν δύο πρώτων ἐπιφύλακῶν.

3.— Τῶν ἐπιφύλακῶν ἔξαιροῦνται: οἱ ιατροὶ καὶ οἱ οἰκονομοὶ ἀξιωματικοὶ, οἱ δύοιμοι οἰκονομικοὶ καὶ τὰ πρόσωπα βοηθητικῶν ὑπηρεσιῶν, πρὸς δὲ διάλογος τηλεγραφητής, ἐφόσον οὐδεὶς ἔτερος τηλεγραφητής ἀξιωματικὸς ἢ δύοιμος τηλεγραφητής ὑπηρετεῖ ἐπὶ τοῦ πλοίου.

"Ἀρθρον 34ον.— Ἐξαιρέσις προσώπων

"Ἐὰν οἱ τε νυκτίοις καὶ μηχανικοὶ ἀξιωματικοὶ εἰναι πλειστεροί τῶν δύο ἀμφιστέρων, ἀμφότεροι οἱ προστάμενοι ἔξαιροῦνται: ταῦτο χρόνως τῶν ἐπιφύλακῶν, ἐκκατέρου πληρωμάτους μηχανῆς μὲν εἰναι τρεῖς, τοῦ κατωτέρου πληρωμάτους σκάφους δὲ δύο, δέον γά παραγγέλλεται ἀρμοδίως ἢ εἰς τρίτην ἐπιφύλακήν σύνταξης τῶν ἐκτὸς φυλακῶν πλούτερων τεταγμένων προσώπων τοῦ κατωτέρου πληρώματος σκάφους, εἴτε τόσων μόνον ἐν τούτων δύο εἰναι καὶ τὰ ἀπαρτιζόντα ἐκάστην τῶν δύο πρώτων ἐπιφύλακῶν.

"Ἀρθρον 35ον.— Φύλακες

Κατὰ τὴν διάρκειαν διεξιγωγῆς ὑπηρεσίας ὅρμου δύναται: νὰ δρίζωνται ἀρμοδίως εἰς ἡ πλειστονες φύλακες ἡμέρας ἡ νυκτός, ἐπὶ τοῦ σκάφους ἢ καὶ ἐν τῇ μηχανῇ, ἐκ προσώπων τοῦ κατωτέρου πληρωμάτους σκάφους, καὶ τοῦ κατωτέρου πληρωμάτους μηχανῆς ἀντιστοίχως, κατάλληλοι: δὲ διὰ τὸ εἶδος τῶν ἀναπληρουμένους, ἀλλείψει πέμπτου, διὰ δοκίμου ἢ τοῦ κατὰ διαθήματος πλάτους, ὡς εἰδικώτερον καθηκόντων.

Καθηκόν τῶν φυλακῶν εἰναι ἡ φύλαξις τοῦ πλοίου, ἢ ἐπιμέλεια τοῦ φωτισμοῦ τούτου, τὰ κατὰ τὴν διάρκειαν ὄμιχλης σημεῖα, ἢ διὰ λέμβου συγκοινωνία μετὰ τῆς ἔγρᾳς, ἢ ἐπιτήρησις τῆς ἐν τῷ πλοίῳ κυκλοφορίας καὶ πάσα ἄλλη ἀρμοδίως παραγγελλομένη ὑπηρεσία.

2.— Καθηκόν ἐκάστου φυλακοῦ σκάφους εἰδικώτερον εἰναι αἱ σημάνσεις αἱ συμπίπτουσαι πρὸς τὸν χρόνον τῆς ὑπηρεσίας αὐτοῦ, ἢ ἐπιμέλεια τῶν τυχόν εἰς τὴν διάρκειαν καθηκόντων λέμβων, τῶν κλιμάκων, τῶν σηματῶν, σημείων καὶ φανῶν ἀγκυροδολίας καὶ ὁ εὐτρεπομένος τοῦ σκάφους.

vilian», οι κ. κ. Λ. Φραγκισκάτος υποπλοίαρχος, Γ. Γιαννακόπουλος α' μηχανικός και Α. Καραμελέκος δ' μηχανικός.

'Επωλήθη τὸ ἀπ' «Κατερίνα»

Τὸ φορτηγὸν «Κατερίνα» τ. γκρός 3417 καὶ ναυπηγήσως 1900, ἀπολύθη ἀπὸ τὸν κ. Γ. Μ. Κουλουκουνιῶν εἰς ἐφοπλιστὴς τῆς Βρετανίας ἀντὶ τιμῆς 3.500 λιρῶν. Τὸ σκάφος θὰ παραδοθῇ εἰς τὴν Βρετανίαν.

ΝΕΑ ΑΓΟΡΑ ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΥ ΠΑΡ' ΕΛΛΗΝΟΣ ΕΦΟΠΛΙΣΤΟΥ

«Colima» Ἀγγλικὸν ἐπιβατικόν, ἡγοράσθη παρὰ τῶν κ. κ. Ρεθύμνη καὶ Κουλουκουντῆ διὰ λογαριασμὸν τοῦ κ. Νικ. Κυτσαμάδου καὶ Σια, ἀντὶ τιμῆς — ὡς ἀναγράφει τὸ «Λόσιον» — 2.300 λιρῶν. Θὰ παραληφθῇ εἰς Σαουνάμπτον, δύον εὐρίσκεται ἐν παροπλιού. Εἰναι τὸν γκρός 1393, νὲ 819, ἐναυπηγήθη τὸ 1917 (Νοέμβριον) εἰς τὰ ναυτηγεῖα «Lobnitz & Co, Ltd», τοῦ Renfrew καὶ ἔχει διαστάσεις μήκους 255.9 ποδῶν, πλάτους 35 καὶ ὑψους 15.4 ποδῶν, μὲ πρόστεγον μήκους 31 ποδῶν, γέφυραν καὶ ἐπίστεγον 166 ποδῶν.

Φέρει ἐν κατάστρωμα καὶ δεύτερον ὑπὲρ τὰ κύτη No 1 καὶ No 3, ἔχει δὲ μηχανᾶς δυνάμεως 219 ὄνομ. ἵππων, τετρακύλινδρους, μὲ διαστάσεις κυλίνδρων 23'', 37'' καὶ 2 τῶν 42'' καὶ μὲ διαδοχὴν ἑμβόλου 30'' ἵντσῶν. Νέος βοηθητικὸς λέβης ἐποποθετήθη ἐπὶ τοῦ πλοίου τὸ 1921. Συμπληρωματικῶς μᾶς προστίθεται ἐντεῦθεν, ὅτι οἱ λέβητές του δύνανται νὰ χρησιμοποιοῦν πετρέλαιον, διαστέτει χώρον δι' 80 ἐπιβάτας α' θέσεως καὶ 50 β'', διαστέτει ταχύτητα ἔως 12 1/2 μιλῶν καὶ ὅτι κατόπιν διασκευῶν, ἔτη τινὰ μετὰ τὴν ναυπηγήσων του, σπέκτησε χωρητικότητα 1487 τ. γκρός καὶ 917 τ. νέτ.

Πωλήσεις πρὸς διάλυσιν

Αἱ πωλήσεις παλαιῶν πλοίων πρὸς διάλυσιν ἐσυνεχίσθησαν μὲ ἀρκετὴν ζωηρότητα, ἐξησαλίσθη δὲ παρ' Ἰαπωνίων διαλυτῶν τὸ Ἀγγλικὸν λαίνεο «Desna» 11.468 τ. γκρός, ἀντὶ τιμῆς 13.600 λιρῶν, μὲ παραλαβὴν ἐν Ἀγγλίᾳ. Λί τιμα διὰ τὰ φορτιγά στρέφονται πέριξ τῶν 15)—, διά τινας ὅμως περιπτώσεις ἐπετεύχθη καὶ ἀντέρα, ὡς λ.χ. 17)8 διὰ τὸ Ἀγγλικὸν ἀπ' «Parana», λόγω τὸν πολλὸν ἐπὶ τοῦ σκάφους ὑλικῶν καὶ γανανθράκων. Ἐλληνικὰ φορτιγά ἐπωλήθησαν τοια ἀπόμην εἰς Ἰταλικοὺς σίκους διαλύσεως, τὰ ἀπ' «Ψ αὶ ο ο ἁ», «Φ λ ο ι σ ο ε» καὶ «Ἐ λ ε ν θ. Κ. Β ε ν ι ζ ἐ λ ο ξ», τελοῦν δὲ καὶ τινὰ ἄλλα ὑπὸ διαπραγμάτευσιν. Ἐπίσης Ἰάπωνες διαλυταὶ διαπραγματεύονται ἐν Λονδίνῳ καὶ ἔνα «Ἐλληνικὸν φορτιγόν.

Ἐπωλήθησαν ἀρ' ἔτέρω πρὸς διάλυσιν κατὰ τὸ διαρρεῦσαν 150ήμερον καὶ τὰ ἀκόλουθα ἀτρόπλοια:

Όνομα πλοίου	T. γκρός	Ναυπ.	Τιμὴ £	Διαλυταὶ
1) Ethiopian, Ἀγγλ.	2739	02	2.200	Σκάφων:
Osmo, Φινλανδ.	2031	90	—	Γέλλοι:
Fürst Bülow, Γερμαν.	7744	10	—	Γερμανοί

2) Desna, Ἀγγλ.	11466	12	13.600	Ἰάπωνες
Gen. Voynon, Γαλλ.	6267	05	4.900	Γάλλοι:
3) Yotunheim, Γερμ.	3565	95	—	Δανοί:
Basso Piave, Ἰταλ.	4482	06	—	Ἴταλοι:
Parana, Ἀγγλ.	4515	01	4.000	Ἀγγλοί:
Buccari, Ἰταλ.	4482	07	—	Ἴταλοι:
Ψαρά, Ἑλλην	2907	03	2.300	Ἴταλοι
J. Thompson, Ἀγγλ.	995	97	700	Ἀγγλοί:
4) Cobetas, Ἰσπαν.	2512	88	—	Ἴσπανοί:
Φλοιόβος, Ἑλλην.	746	81	700	Ἴταλοι
Arpard, Ἰταλ.	3891	97	—	>
Maj, Σουηζ.	1859	88	—	Σουηζοί
Έκεινος K. Βενιζέλος Ἐλλ.	4572	98	3.250	Ἴταλοι
Glor. Larriaga, Ἀγγλ.	4649	08	3.800	Ἴταλοι
Tritone, Ἰταλ.	4142	12	2.800	>

1). Τὸν Ἀπρίλιον τοῦ 1925 εἰχε πωληθῆ ἀντὶ 7750 λιρῶν. 2). Παραστάσιόν εἰς Ἀγγλίαν. 3). Τὸν Μάϊον τοῦ 1931 εἰχεν ἀγορασθῆ ἀντὶ 52.000 χρυσῶν μάρκων. 4). Η τιμὴ τῆς πωλήσεώς του εἶναι 90.000 πεσόται, θὰ παραδοθῇ δὲ εἰς Βεργαλώνην καὶ θὰ διαλυθῇ εἰς Μπιλμπάο.

Άγορα πωλησίαι πλοίων

«Η ἀγορά πλοίων πρὸς περαιτέρω ἐκμετάλλευσιν δέν παρουσιάσεν, εἰμι ἐλάχιστον ἐνδιαφέρον κατὰ τὸ 150ήμερον, ἐπραγματοποιήθησαν δὲ δόλγαις ἀγοραπωλησίαι, ἀφορῶσαι κυρίως φορτηγά ἡλικίας 10 ἔως 15 ἑτῶν. Ἀξιολογωτέρα ἦτο ἡ πώλησις τοῦ Νορβηγικοῦ φορτηγοῦ λάινερ «Java» 8875 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1926, εἰς Ἀγγλικήν ἑταίρειαν. Τὰ Σοβιέτη ἡγόρασαν ἐπὶ πιστώσει τὸ Νορβηγικόν φορτηγοῦ «Kollgrim» τ. γκρός 1984, φορτίου 3100 τ. καὶ ναυπηγήσεως 1921. «Ἐλλήνες δὲ ἀγορασταὶ ἐκείσανται ἀντὶ τιμῆς 13.000 λιρῶν ἔνα «Ἀγγλικὸν φορτηγὸν 8.000 τ. περίπου καὶ ναυπηγήσεως 1922.

Αἱ κυριώτεραι ἀγοραπωλησίαι: πλοίων κατὰ τὸ διαρρεῦσαν 150ήμερον εἰναι αἱ ἀκόλουθοι:

«Silvergray» Ἀγγλ. 2412 τ. γκρός 3900 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1920, ἐπωλήθη ἀντὶ 6.500 λιρῶν. Τὸ σκάφος τοῦτο εἰχε πωληθεῖ τὸν Ιανουάριον τοῦ 1923 ἀντὶ 15.000, τὸν Ιούλιον 1922 (μὲ ζημιάς) ἀντὶ 7500 λιρῶν, τὸ δὲ κόστος τῆς κατὰ τὸ 1920 ναυπηγήσεώς του ἀνήλθεν εἰς 150.000 λιρᾶς.

«Siracusa» Γερμαν. 2106 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1909, ἡγοράσθη παρ' Ἰταλῶν ἀντὶ 4.500 λιρῶν.

«Boswell» Ἀγγλ. 5327 τ. γκρός 8500 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1920, ἐπωλήθη ἀντὶ 5250 λιρῶν.

«Malin» Σουηζικόν (πρώην «Ἐλένη», πρώην «Κονδύλης») τ. γκρός 3128, φορτίου 5000—καὶ ναυπηγήσεως 1900, ἡγοράσθη παρὰ Φινλανδῶν, ἀντὶ 3000 λιρῶν.

«Sag Harbour» Ἀμερ. τ. φορτίου 3800 καὶ ναυπηγήσεως 1918 ἐπωλήθη ἐν δημοπρασίᾳ ἀντὶ 7.000 δολλαρίων.

ΓΕΝΙΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε. GENERAL INSURANCE OF GREECE CO. LTD

ΙΔΡΥΘΕΙΣΑ ΤΟΙ 1917

ΕΔΡΑ ΕΝ ΑΘΗΝΑΙΣ:

ΙΔΙΟΚΤΗΤΟΝ ΜΕΓΑΡΟΝ

1. ΟΔΟΣ ΚΟΡΑΗ



ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ ΠΥΡΟΣ

ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

ΣΚΑΦΩΝ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ

ΓΕΝΙΚΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΕΝ ΑΓΓΛΙΑ:

MESSRS LYKIARDOPULO & C^o. LTD

EXCHANGE CHAMBERS

24, ST. MARY AXE

LONDON E.C. 3.

Πῶς τροποποιεῖται ὁ Νόμος
περὶ φαρικῶν κλπ. τελῶν

Ἐν συνεχείᾳ τῶν σχετικῶν μὲ τὴν ναυτιλίαν μας Νομοθετημάτων, ἄτινα ἐδημοπροσένουμεν εἰς τὸ προγενέστερον τεῦχός μας, ὡς Διεύθυνσις τοῦ Ε.Ν. κατήσταται καὶ πρόσειται νῦν καταθέσι γε εἰς τὰ Νομοθετικά Σώματα ποδὸς κύρωσιν τὸ κάτωθι σχέδιον Νόμου, δι' οὗ τροποποιοῦνται ἀφικαὶ τινες διατάξεις τοῦ περὶ φαιρικῶν καὶ τελῶν ἀγρυποβορείας Νόμου.

Αίτιολογική έκθεσης

Ἐπὶ τοῦ σχεδίου Νόμου «περὶ τροποποιήσεως καὶ συμ-
πληρώσεως τῶν Νόμων ΓΦΕ» (3505) τῆς 31ης Δε-
κεμβρίου 1909 «περὶ φαρικῶν καὶ ἀγκυροβούλι-
ας τελῶν» καὶ 1591 «περὶ τροποποιή-
σεως τοῦ Νόμου ΓΦΕ» (3505) ήλπ.

Πρὸς τὴν Βούλην

1. Αρμόδιων τὴν τιμὴν νά καταθέσω εἰς τὴν Βουλὴν σχέδιον Νόμου «περὶ τροποποιήσεως καὶ συμπληρώσεως τῶν Νόμων ΓΡΦΕ' (3505) τῆς 31 Δεκεβίου 1909 «περὶ φρεικῶν καὶ ἀγκυροδελίκων τελῶν» καὶ 1591 «περὶ τροποποιήσεως τοῦ Νόμου ΓΡΦΕ' (3505) κλπ».

2. Διὰ τοῦ σχεδίου τούτου Νέμου σκοπεῖται: γενικῶς ὅπως παρασχεθῇ ἡ εὐχέρεια εἰς τὴν Διοίκησιν νὰ προσαρμόσῃ ἐκάστοτε τὰ ὑπὸ τῶν πλοίων καταβαλλόμενα ἐν Ἑλλάδι: φαρὲκα καὶ ἀγκυροβολίσις τέλη πρὸς τὰς συναλλαγματικὰς συνθήκας καὶ τὴν ἀντίστοιχον ἔξελο: ξιν τῆς ἀξίας τῆς δραχμῆς καὶ τούτο ἵγα προλαμβάνωνται: αἱ ἐκ τῶν εἰσπράξεων τούτων ζημιαὶ τοῦ Δημοσίου ἐκ τῆς ὑποτιμήσεως τῆς δραχμῆς.

3. Κατά τό άρθρον 18 του Νόμου ΓΦΕ (3505) του 1909 «περι φαρικών και ἀγκυροβολίας τελῶν» τὰ φαρικά τέλη, τὰ βαρύνοντα τὰ ἀτμόπλοια τὰ ἔκτεινοντα τοὺς πλόας αὐτῶν μέχρι τῆς ἀλλοδαπῆς κατεβάλλοντο εἰς χρυσᾶς δραχμᾶς. Ήτοι εἰς αὐτούς α χρυσᾶς νομίσματα, ἐνῷ συμφώνως πρὸς τὴν ρητῶς ὑπὸ του Νόμου καθιερωθεῖσιν διάκρισιν, τὰ ἀκτοπλοσῦντα ἀτμόπλοια και ἵστοις φόρα κατεβάλλον τὰ τέλη ταῦτα εἰς τραπεζᾶς καὶ γραμμάτικ.

4. Μεσολαβήσαντος του Εύρωπακέων πολέμου έδημοι ουργήθησαν ίδιαζουσαι οίκινομικοί και συνθήκει και ειδικώτερον ως πρός τὴν κυκλοφορίαν του χρυσού και τότε ο νόμος 987 του 1917, ως συνεπληρωθή και ήρμηνεύθη διά του Νόμου 1414 του 1918, δηισεν δτι, πᾶσαι αι ἐν Ἐλλάδι εἰς χρυσαν νομίσματα διποχρεώσεις ἔξιφλωνται διά τραπεζῶν γραμματίων εἰς τὸ ἀριστον, συμφώνας πρός τὴν ἐπίσημον του Κράτους διατίμησιν.

δ.' Από τοῦ ἔτους διημέρεων 1922 ἥρχε: σε γάρ γίνεται σοδαράτέρα πτῶσις τῆς ἀξίας τῆς δραχμῆς καὶ ἐνεφανίζοντο ως ἐκ τούτου σο-
δραχεὶ συνέπειαι ἐκ τῆς καταβολῆς εἰς τραπεζικὰ γραμμάτια τῶν εἰς μεταλλικὸν εἰσπρακτέων φαρικῶν τελῶν. Ηρεκλήθησαν τότε αἱ διατάξεις τοῦ ἅρθρου 11 τοῦ Νόμου 3)30 τῆς 10ης Αὐ-
γούστου 1922, διὰ τῶν ὅποιών ὠρίσθη δι, τὰ κατὰ τὸ ἅρθρον 18 τοῦ Νόμου ΓΦΕ' καταβαλλόμενα εἰς μεταλλικὸν φαρικὰ καὶ ἀ-
γκυροδολίας τέλη καταβάλλονται εἰς τραπεζικὰ γραμμάτια, ἐκά-
στης μεταλλικῆς δραχμῆς ὑπολογιζομένης πρὸς τέσσαρας χαρτί-
νας δραχμάς. Οὐ αὐτὸς Νόμος 3030 προσδέπων ἐνδεχομένην πε-
ρίπτωσιν ἀνάγκης γένου διακκνονισμοῦ τῆς βίσεως ἀναγωγῆς τῆς μεταλλικῆς δραχμῆς, προσκρυποζομένου περισσότερον πρὸς τὰς με-
ταβαλλομένας οἰκονομικάς συνθήκας, παρέσχε τὴν ἔξουσιοδότη-
σιν ὅπως μεταβάλλεται ἐκάστοτε ἡ βίσις αὐτῇ τῆς μετατροπῆς τῆς μεταλλικῆς δραχμῆς διὰ Διαταγμάτων ἐκδιδομένων ὑπὸ τοῦ Ὑπουργοῦ τῶν Ναυτικῶν (τότε Ἐθνικῆς Οἰκονομίας) καὶ Οἰκονο-
μικῶν καὶ στηριζομένων εἰς γνωμοδότησιν τοῦ Συμβουλίου τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ. Οὕτω σήμερον ὁ συντελεστής μετατροπῆς τῆς μεταλλικῆς δραχμῆς εἰς χαρτίνας, διὰ τὰ πλοῖα τὰ ὄποχρε-
ούμενα γάρ καταβάλλωσι τὰ φαρικὰ αὐτῶν εἰς μεταλλικὸν — καὶ τοιαῦτα πλοῖα είνε τὰ ἐκτείνοντα τοὺς πλόκους αὐτῶν εἰς τὴν ἀλ-
λοδαπήν — ἔχει ὠρίσθη εἰς 9, ἔφου προγχουμένως εἰχεν αὐξηθῆ
ἀλληλοδιαδόχως εἰς 6 πρώτον καὶ κατόπιν εἰς 6.

6. Ἐνῷ δῆμως ἐκ τῆς ἀνωτέρω διεστάξεως παρέχεται· ή εὐχέρεια δηποτὲ ἀναλόγως τῆς ἀξίας τῆς δραχμῆς κακονοίζεται· ἐκάστοτε ή βάσις τῆς μετατροπῆς τῆς μεταλλικῆς δραχμῆς τῶν εἰς χρυσὸν κατεκτεῖλομένων φαρικῶν τελῶν, οὐδεμίᾳ ἀντιθέτως ὑφίσταται· δι-

άταξις νόμου ἐπιτρέπουσαν ἐνδεχομένη αὐξήσιν τῶν εἰς τραπεζογραμμάτια καταβαλλομένων ἀνέκαθεν φαρικῶν τελῶν παρὰ τῶν πλοίων τῆς ἀκτοπλοΐας, ἀπινα τέλη παρέμειναν μέχρι σήμερον δοσικαὶ καὶ κατά τὸ 1918 κατεβάλλοντο, μιλονότι ὅλοι οἱ ἄλλοι φόροι καὶ τέλη ἡκόλουθησαν τὴν ἀντίστοιχον ἑξέλιξιν της ἀξίας τῆς δραχμῆς. Ἀφ' ἔτέρου ἡ σήμερον υφισταμένη γενικῶς ὄμοιούμορφος βάσις φαρικῆς φορολογίας ὅλων τῶν πλοίων τῶν ἀνηκόντων εἰς νησισμένην τινὰ κατηγορίαν ἐμφανίζει ἐν τῇ πρακτικῇ πολλάκις περιπτώσεις φορολογικῆς ἀνισότητος μεταξὺ τῶν πλοίων τούτων. "Αλλὰ δὲ τέλος σημεῖα τῆς περὶ φαρικῆς φορολογίας νομοθεσίας ἔχουσιν ἀνάγκην τροποποιήσεως η συμπληρώσεως χάριν μείζονος προστερεμογῆς αὐτῶν πρός τὰς σημειριγάδες συνθήκας καὶ διπλωτής πληρωθεῖν ἐνυπάρχουσαι ἐν αὐτῇ ἀμφισθητήσεις η κενά.

7. "Ηδη διὰ τῶν ἀρθρων 1 καὶ 2 τοῦ σχεδίου Νόμου ὅριζεται
ὅτι τὰ φυρικὰ τέλη νοοῦντας γενικῶν καὶ καθ' ἀπάσας τὰς περι-
πτώσεις εἰς μεταλλικὰς δραχμὰς, ἐπιτρεπομένου ὅπως καταβάλ-
λονται εἰς δραχμὰς χαρτίνας διὰ πάσας ἡ τινὰς μόνον περιπτώ-
σεις τῆς φαρικῆς φορολογίας ἐπὶ τῇ βάσει συντελεστοῦ καθοριζο-
μένου ἑκάστοτε διὰ Διαταγμάτων ἑκδιδομένων προτάσεις τῶν ἐπὶ
τῶν Ναυτικῶν καὶ Οἰκονομικῶν Ὑπουργῶν καὶ μετά γνωμοδότη-
τιν τοῦ Συμβουλίου Ε.Ν. Τοιοῦτος συντελεστής δύναται νὰ ὅριζε-
ται ἰδιος δι' ἑκάστην κατηγορίαν πλοίων καὶ δι' ἑκάστην περι-
πτώσιν καταβαλλῆς φυρικῶν καὶ ἀγκυροβολίσεων τελῶν.

Ούτως, ένηρή ἔξασφαλίζεται· γενικῶς δὲ ἐκάστοτε προσαρμογὴ τῆς φαρικῆς φαροδογίας πρὸς τὰς κρατούσας οἰκονομικὰς συνθήκας καθ' ὅλην αὐτῶν τὴν ἔκτασιν, διευκολύνεται· ἀφ' ἑτέρου δὲ πόδης τῆς Κυβερνήσεως ἐφερμογὴ καὶ τήρησις ὠρισμένης ναυτιλιακῆς πολιτικῆς, διότι θά δύναται· εὐχερῶς γάρ προσαρμόσῃ πρὸς αὐτὴν πᾶσαν γένουν κατάστασιν τῆς ναυτιλίας δυναμένην γάρ δημιουργηθῇ εἴτε συνεπείᾳ διακυμάνσεως τοῦ συναλλάγματος, εἴτε δύριῳ ἐμφανίσεως νέου παράγοντος ἐν τῇ ναυτιλιακῇ ἐπιχειρήσει, η προβλεψθέντος ὑπὸ τῆς κειμένης νομοθεσίας. "Ινα μὴ δμως δὲ αὐτή εὐχέρεια περὶ τὴν μεταβολὴν τοῦ συντελεστοῦ ἀσκήση ἀρρόδηλεπτον ἐπίδρασιν ἐπὶ τοῦ προϋπολογισμοῦ, προβλέπεται δια σχετικὰ Διατάγματα" θά ἐκδιδώνται· κοινῇ προτάσει τῶν Υπουρῶν Οἰκονομικῶν καὶ Ναυτικῶν. Ἐπὶ πλέον διὰ τοῦ δρόμου ιδίου συντελεστοῦ δι' ἐκάστην κατηγορίαν πλοίων δὲ περίπτωσιν καθιστᾶς φαρικῶν καὶ ἀγκυροδολίας τελῶν θέλει· ἔξασφαλισθῇ δὲ ορολογικῇ Ιστήσει μεταξὺ τῶν διαφόρων πλοίων.

Αἱ διατάξεις αὗται τῶν ἀρθρῶν 1 καὶ 2 τοῦ σχεδίου Νόμου
ἔκπτεινένεσται ἐφ' ὅλων ἀνεξαιρέτως τῶν ἐμπορικῶν πλείων,
ὅσον τῶν Ἑλληνικῶν ὅσον καὶ τῶν ξένων, οὐδὲ μάθεις ἀντίκεινται
εἰς τὰς ἐκ τῆς Διεθνοῦς Συμβίσσεως τῆς Γενούς τῆς 9 Δεκεμ-
βρίου 1923 «περὶ διεθνοῦς καθεστώτος τῶν θαλασσιών λιμένων»
καταληγθεῖσας ὑποχρεώσεις, ἀτε μὴ καθιεροῦσαι διάκρισιν ση-
μιάς.

8. Διὰ τοῦ ἀρθρου 3 τοῦ σχεδίου Νόμου ρυθμίζεται τὸ ζῆτη-
κ τῆς φαρικῆς φορολογίας τῶν πλοίων τῶν μεταφερόντων περιη-
γάξ.

‘Η κεμένη νομοθεσία, οὐδεμίαν ποιούμενη διάκρισιν τούτων πò τῶν λοιπῶν ἐμπορικῶν πλοίων, ὑποβάλλει αὐτὰ εἰς φαρικὴν ὄρολογίαν ἐπὶ τῇ βάσει: τῆς εἰς κόρους καθηκάς αὐτῶν χωρητι- στήτος, ὡς συμβίνει: καὶ δι’ ὅλης τὰ ἄλλα πλοῖα, χωρὶς νὰ λαμ- κένεται: ὑπὸ ὄψιν ὁ ἀριθμὸς τῶν μεταφερομένων ἐπιθέτων.

‘Η τοιαύτη δημος φροντισία τῶν περιηγητών πλοίων είναι
δικος, διότι εἰς πολλάς περιπτώσεις πλοῖα μεταφέρονται περιη-
γήτας υποδάλλονται εἰς διπλασίαν ή καὶ τριπλασίαν φροντισίαν
συγκρίσει: πρὸς ἄλλα φέροντα τὸν αὐτὸν ἀριθμὸν ἐπιβιτῶν,
ἄλλα ἔχοντα κατωτέραν χωρητικότητα.

Απότελεσμα τούτου είναι δις τά ξένα περιηγητικά πλοία καὶ τὰ έξ αὐτῶν μεγάλης χωρητικότητος ἀποφεύγουν τοὺς Ἑλλήκονδες λιμένας. Οὕτως τελευταίως πληροφορούμεθα ἐκ σχετικῆς ακοινώσεως τῆς Διεθνοῦς Ναυτικῆς Ἐνίστασεως, δις αἱ μεγαλεῖρα τῶν Ἐπαρθέσιων, αἱ δύοις διοργανώνουν συστηματικῶς περιηγητικά ταξιδία, οὐδεμίαν προσέγγισιν εἰς Ἑλληνικοὺς λιμένας ἀναγράφουσι διὰ τὰ πλοῖα, διτίνα πρόκειται ἀπὸ τοῦ προσενεγκόν Μαρτίου νὰ ἔκτελέσωσι πλόξις ἑντὸς τῆς Μεσογείου μεταρουντα περιηγητάς. Είναι προφανῆς ἡ ἔντασθεν ζημιά τοῦ Δημοσίου καὶ τῆς Ἐθνικῆς Οἰκονομίας καθόλου καὶ συνεπῶς ἡ ἀγχη τῆς ἐπὶ ἄλλων δύσεων διαρροθιμίσεως τῆς φυρικῆς φορογύιας τῶν πλοίων τῆς κατηγορίας ταύτης. Τοῦτον δὲ τὸν σκοπὸν ηροὶ οἱ διάταξις τοῦ ἁσθούσου ἢ διὸ οἱ φύσεις πολεμικῆς ποσο

λογίας τῶν πλοίων τούτων λαμβάνεται ὁ ἀριθμὸς τῶν μεταφερομένων ἐπιβατῶν καὶ δὴ ἀσχέτως πρὸς τὴν χωρητικότητα τοῦ πλοίου. Τοιαύτην δάσιν φαρικής φορολογίας ἀκολουθεῖ καὶ ἡ Ἰταλικὴ Νομοθεσία.

9. Διὰ τοῦ ἀρθρου 4 τοῦ Σχεδίου Νόμου ρυθμίζεται τὸ ζῆτημα τῆς φαρικής φορολογίας τῶν ρυμουλκῶν τῶν ἐνεργούντων ἐμπορικὰς πράξεις ἀλλοτρίας πρὸς τὸν συνήθη αὐτῶν προσρισμόν.

Κατὰ τὸ ἀρθρον 4 τοῦ Νόμου ΓΦΕ, τὰ ρυμουλκὰ, καταβάλλοντα 75 ἑκατοστὰ τῆς δραχμῆς διὸ ἔκκαστον ἵππον ἐνδεικτικῆς δυνάμεως τῆς κινητήρου αὐτῶν μηχανῆς, ἀπαλλάσσονται ἐπὶ δεκάμηνον πάσης ἀλλῆς φαρικῆς φορολογίας. Η τοιαύτη δῆμος ἐλαφρὰ φορολογία, δημιουργήσασα πλεονεκτήκην διὸ αὐτὰ κατάστασιν, τοῖς παρέχει τὴν εὐκαιρίαν νὰ ἐνεργῶσιν ἐμπορικὰς πράξεις ἀλλοτρίας πρὸς τὸν συνήθη προσρισμόν των. χωρὶς νὰ ὑποβάλλωνται εἰς τὴν ἀνάλογον φαρικὴν φορολογίαν κατὰ τὴν τεθειμένην ὑπὸ τοῦ Νόμου δάσιν τῆς ἐπιβολῆς φαρικῶν τελῶν ἐπὶ τῶν ἐνεργούμενων ἐμπορικῶν πράξεων καὶ σύτος δημιουργεῖται ἀνταγωνισμὸς εἰς δάρος τῶν ἀτμοπλοίων, ἀτινα διαρρόνται διὸ ἀσυγκρίτως μεγαλειτέρων φορολογικῶν βαρῶν καὶ διπλαγῶν ἔκμεταλλεύσεως.

Τὴν ἀνισότητα ταύτην ἥθελησε νὰ περιορίσῃ ὁ Νόμος διὰ διατάξεως περιληφθείσης εἰς τὴν τελευταίαν παράγραφον τοῦ ἀρθρου 4 αὐτοῦ. Η διατύπωσις δῆμος τῆς διατάξεως ταύτης, μὴ περιλαμβάνουσα δλας τὰς ἐμφανίζομένας περιπτώσεις, δὲν ἥδυνθη νὰ ἐπιτύχῃ τὸν σκοπὸν τοῦτον, πρὸς δὲν ἥδη τείνει τὸ ἀρθρον 4 τοῦ σχεδίου Νόμου.

Τὸ κείμενον τοῦ διὰ τοῦ ἀρθρου τούτου τροποποιουμένου ὑπὸ ἀριθ. 4 ἀρθρου τοῦ Νόμου ΓΦΕ' ἔχει ὡς ἔξις :

«Τὸ ἑντὸς τοῦ Κράτους ἐργαζόμενα ἀτμοκίνητα ρυμουλκὰ καταβάλλουσι λόγῳ τελῶν ἀγκυροδολίας καὶ φαρικῶν 0.75 ἑκατοστὰ τῆς δραχμῆς διὸ ἔκκαστον ἵππον ἐνδεικτικῆς δυνάμεως τῆς κινητήρου μηχανῆς αὐτῶν, αἱ παντὸς εἰδους φορτηγίδες καὶ οἰκοδήποτε χρήσεως καὶ χωρητικότητος 1.50 δραχμὴν διὸ ἔκκαστον κάρον τῆς καθαρᾶς αὐτῶν χωρητικότητος, οἱ δὲ πλωτοὶ γερανοὶ 1.50 δραχμὴν διὸ ἔκκαστον τόνον βάρους, ὅπερ δύνανται νὰ ἀφωσιν.

Τὰ τέλη ταῦτα ἰσχύουσιν ἐπὶ δωδεκαμῆνον μῆνας.

Ρυμουλκὸν καίτοι καταβαλλὸν τὰ ἐπὶ δωδεκαμῆνον ἰσχύοντα ὡς ἄνω τέλη ἐνεργοῦν πλόδους μετὰ πράξεων ἐμπορικῶν ἀλλοτρίων πρὸς τὸν εἰδικὸν αὐτοῦ προσρισμὸν διατάσσεται εἰς τὰ ἀναλόγως τῶν ἐνεργούμενων πράξεων κεκανονισμένα τέλη».

10. Τὰ ἀρθρα 5 καὶ 6 ἀποδέλπουσιν εἰς τὴν ὑπὲρ τοῦ Δημοσίου ἔξασφάλισιν τῶν εἰσπραττομένων φαρικῶν τελῶν εἰς τὰς περιπτώσεις ἀλλοτρίης σημαίας ἢ ἀπωλείας τοῦ πλοίου ἐξ οἰκοδήποτε κίτιας.

11. Διὰ τοῦ ἀρθρου 7 προσδιορίζονται εὐρύτερον τὰ ὑπεύθυνα διὰ τὴν καταβολὴν φαρικῶν τελῶν πρόσωπα.

Η πρώτη καὶ δευτέρα παράγραφος τοῦ ἀρθρου 8 τοῦ Νόμου ΓΦΕ', αἵτινες τροποποιοῦνται διὰ τοῦ ἀρθρου τούτου, ἔχουν ὡς ἔξις :

«Τὰ φαρικὰ καὶ ἀγκυροδολίας τέλη βαρύνονται τὸ πλοῖον καὶ τὸν πλοιοκτήτην.

»Συνευθύνονται δὲ ἀλληλεγγύως μετὰ τοῦ πλοιοκτήτου οἱ διευθυντές, πράκτορες καὶ ἀντιπρόσωποι ἀτμοπλοϊκῶν Ἑταιριῶν καὶ πλοίων ἐν γένει».

12. Τὸ ἀρθρον 8 διδεῖ τὸν δρισμὸν τοῦ ἀτμοπλοίου κατὰ τρόπον αἱροντα διφοταμένην ἀνισότητα φαρικῆς φορολογίας τῶν ἀτμοπλοίων ἔναντι τῶν διὰ διαφοράς μηχανῆς κινουμένων ἴστιοφόρων πλοίων.

Τὸ ἀρθρον 19 τοῦ Νόμου ΓΦΕ' παρέχει ἀνάλογον δρισμὸν τοῦ ἀτμοπλοίου, μὴ ποιούμενον δῆμος διάκρισιν τῆς μηχανῆς ὡς κυρίου ἢ βιοθητικοῦ πρωταρικοῦ μέσου, ἔωντεν ἀφορμὴν νὰ διεθεστον διάφοροι, ἔκκαστοτε λύσεις ἀντίθετο: πρὸς ἀλλήλας ὡς ἐκ τοῦ ὅτι τὸ ζῆτημα τοῦ χαρκιτηρισμοῦ τῆς μηχανῆς ἴστιοφόρου τινὸς ὡς κυρίου ἢ πρωταρικοῦ μέσου εἶναι καθαρῶς πραγματικὸν καὶ δὲν εἴναι δυνατὸν νὰ λυθῇ κατὰ τρόπον διμοιδορφού. Τὸ ἀρθρον 8 τοῦ σχεδίου Νόμου σοκοπεῖ ἥδη νὰ συμπληρώσῃ κατὰ τὸ σημεῖον τοῦτο τὴν περὶ φαρικῆς φορολογίας κομισθεσίαν, δριζόμενον διὰ ὡς ἀτμοπλοίου θεωρεῖται πάν πλοίον διὰ μηχανῆς κινουμένου εἴτε αὐτὴ χρησιμοποιεῖται ὡς κύριον πρωταρικὸν μέσον εἴτε ὡς βιοθητικόν. Οὕτως ἐπέρχεται φορολογικὴ ἴσστης μεταξὺ τῶν παντὸς εἰδους πλοίων τῶν ἐνεργούντων ἐμπορικὰς πράξεις καὶ κινου-

μένων διὰ μηχανῆς αἱρομένης τῆς μειογεντικῆς θέσεως, ἥτις εἰχε δημιουργηθῆ διὰ τὴν ἐπιβατηγόρην διὰ τὴν ἀντιτικηνήν, ἥτις εἰχε γάντιμετωπίσῃ τὸν συγχωνισμὸν τῶν ἀλλων μηχανοκινήτων πλοίων, τῶν βικρυνούμενων διὸ ἐλαφροτέρων φαρικῶν τελῶν, λοιπῶν φορολογικῶν βαρῶν καὶ διπλαγῶν ἔκμεταλλεύσεως.

Τὸ κείμενον τοῦ ἀρθρου 19 τοῦ Νόμου ΓΦΕ', ὥστε ἀντικαθισταται διὰ τοῦ ἀρθρου 6, ἔχει ὡς ἔξις :

«Ἄτμοπλοιον κατὰ τὴν ἔννοιαν τοῦ παρόντος Νόμου λογίζεται πάν πλοίον διὸ ἀτμοῦ ἢ ἀλλῆς μηχανικῆς δυνάμεως κινούμενον».

13. Τέλος διὰ τοῦ ἀρθρου 9 τοῦ σχεδίου Νόμου, ἔχει δυνητικὸν χαρακτήρα, συσπεῖται ὅπως ἐνισχυθῇ οἰκονομικῶς τὸ Ναυτικὸν Ἀπομακικὸν Ταμείον, τὸ εὑρεγετικὸν τοῦτο διὰ τοὺς ἀπομάχους ναυτικούς καὶ τὰς οἰκογενείας αὐτῶν ἰδρυμα, ἐφ' ὃσον ἡ δυναμικότητης τοῦ προϋπολογισμοῦ θὰ ἐπέτρεψε τοῦτο. Η τοιαύτη ἐνίσχυσης τοῦ Ταμείου τούτου θὰ πραγματοποιήσται κοινῇ ἀποφάσει τῶν Ὑπουργῶν Οἰκονομικῶν καὶ Ναυτικῶν.

Τὸ κείμενον τοῦ ἀρθρου 2 τοῦ Νόμου 1591, εἰς τὸ ὅτοιον προστίθεται ὡς παράγραφος τὸ ἀρθρον 7 τοῦ σχεδίου Νόμου, ἔχει ὡς ἔξις :

«Ἄπο τῆς 1ης Ιανουαρίου 1919 τὰ πέντε ἑκατοστὰ τῶν ἐκ τῶν φαρικῶν καὶ ἀγκυροδολίας τελῶν ἀποδίδονται εἰς τὸ Ναυτικὸν Ἀπομακικὸν Ταμείον τὴς ἀποδόσεως ταύτης συνιστώσης πόρου τοῦ ἐν λόγῳ Ταμείου».

Ο ἐπὶ τῶν Ναυτ. Ὑπουργὸς
Α. ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑΚΟΣ
Βουλευτής Ψαρών

ΣΧΕΔΙΟΝ ΝΟΜΟΥ

«Περὶ τροποποιήσεως καὶ συμπληρώσεως τῶν Νόμων ΓΦΕ (3505) τῆς 31 Δεκεμβρίου 1909 «περὶ φαρικῶν καὶ ἀγκυροδολίας τελῶν» καὶ 1591 «περὶ τροποποιήσεως τοῦ Νόμου ΓΦΕ (3505) κατά π.»

Ἀρθρον 1.

1. Τὰ ἐν τῷ Νόμῳ ΓΦΕ (3505) «περὶ φαρικῶν καὶ ἀγκυροδολίας τελῶν» ὡς ἐτροποποιήθη διὰ τοῦ Νόμου 1591 καὶ τροποποιεῖται διὰ τοῦ παρόντος, ἀναγραφόμενα εἰς δραχμᾶς καὶ εἰς ἑκατοστὰ τῆς δραχμῆς ποσά, νοοῦνται προκειμένου περὶ καταβολῆς φαρικῶν καὶ ἀγκυροδολίας τελῶν, καθ' ἀπάσας τὰς περιπτώσεις, εἰς μεταλλικὰς δραχμᾶς.

Ἀρθρον 2.

1. Διὰ Διαταγμάτων ἐκδιδομένων προτάσει τῶν ἐπὶ τῶν Οἰκονομικῶν καὶ Ναυτικῶν (Δ. Ε. Ν.) Ὑπουργῶν, στηριζόμενη εἰς γνωμοδότησιν τοῦ Σ.Ε.Ν. ἐπιτρέπεται, ὅπως τὰ κατάτο διάρθρον 1 τοῦ παρόντος δριζόμενα εἰς μεταλλικὸν ποσὰ καταβάλλωνται εἰς δραχμᾶς χαρτίνας, διὰ πάσας ἢ τινὲς μόνον τῶν ἐν τῷ Νόμῳ ΓΦΕ, ὡς οὗτος ἰσχύει ἔκάστοτε, προδιεπούμενας περιπτώσεις.

2. Διὰ Διαταγμάτων ἐκδιδομένων ἔκάστοτε κατὰ τὰς διατυπώσεις ἐπιτρέπεται ἐπίσης ὅπως :

α) Καθορίζεται ὁ τρόπος τῆς εἰς μεταλλικὸν καταβολῆς τῶν διφειλομένων φαρικῶν καὶ ἀγκυροδολίας τελῶν.

β) Καθορίζεται ὁ συντελεστής μετατροπῆς τῆς μεταλλικῆς δραχμῆς εἰς χαρτίνας τοιαύτας.

γ) Ορίζεται ἴδιος τοιούτος συντελεστής διὸ ἔκάστηγη κατηγορίαν πλοίων ἢ πλωτῶν ναυπηγημάτων ἢ καὶ διὸ ἔκάστηγη περιπτώσιν καταβολῆς φαρικῶν καὶ ἀγκυροδολίας τελῶν ἀναλόγως τῆς διασκευῆς, προσρισμοῦ ἢ τρόπου ἐκμεταλλεύσεως τῶν πλοίων ἢ τοῦ εἰδους τῶν ἐνεργούμενων πλόων.

3. Πλέον αὐξήσεις τοῦ συντελεστοῦ μετατροπῆς μεταλλικῆς δραχμῆς ἐπεκτείνεται καὶ ἐπὶ τῶν προκαταβαλλόντων φαρικῶν καὶ ἀγκυροδολίας τέλη διωδεκαμήνου ἴσχύος, πλοίων ἢ πλωτῶν ναυπηγημάτων διὰ τοὺς μὴ δεδουλευμένους μῆνας.

4. Πλοία καταβαλόντα φαρικὰ καὶ ἀγκυροδολίας τέλη διωδεκαμήνου ἢ τριμήνου περιόδου μιᾶς κατηγορίας, μετατιθέμενα εἰς ἑτέρους τοιαύτην, λόγῳ μετασκευῆς ἢ ἀλλαγῆς προσρισμοῦ, εἴτε τρόπου ἐκμεταλλεύσεως, εἴτε ἀλλαγῆς ἢ ἐπεκτάσεως τοῦ πλοίου αὐτῶν, διφειλούσι: νὰ καταβάλλωσι: διὸ ἔκκαστον νέον πλοῖον, ἐπαγόμενον ηδειγμένα τέλη, τὴν κατὰ τὸν χρόνον τῆς ἐγκρέσεως αὐτοῦ διαφορῶν, ἐπὶ τοῦ τετάρτου τῶν καταβληθέντων τελῶν μέχρι: συμπληρώσεως τῆς διαφορᾶς ἐφ' ὅλοιλήρου τοῦ ποσοῦ τῶν προκαταβληθέντων τελῶν.

Η ἔκάστηγες διφειλομένη διαφορὰ καταβάλλεται ἐντὸς μηνὸς ἀπὸ τῆς ἐνάρξεως τοῦ νέου πλοίου, ἀλλως ἐφαρμόζονται αἱ διατάξεις τοῦ ἀρθρου 17 τοῦ Νόμου ΓΦΕ, ὡς τοῦτο ἰσχύει ἔκάστηγες.

THE SIGRI COALING C° L^{TD}

ΑΝΘΡΑΚΕΥΤΙΚΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ ΑΙΓΑΙΟΥ

ΛΙΜΗΝ ΣΙΓΡΙ (ΜΥΤΙΛΗΝΗ)

ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΕΙΣ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ

Διαρκής παρακαταδήκη γαιανδράκων **"FLOTSKY,,**

ΠΟΙΟΤΗΣ ΗΓΓΥΗΜΕΝΗ

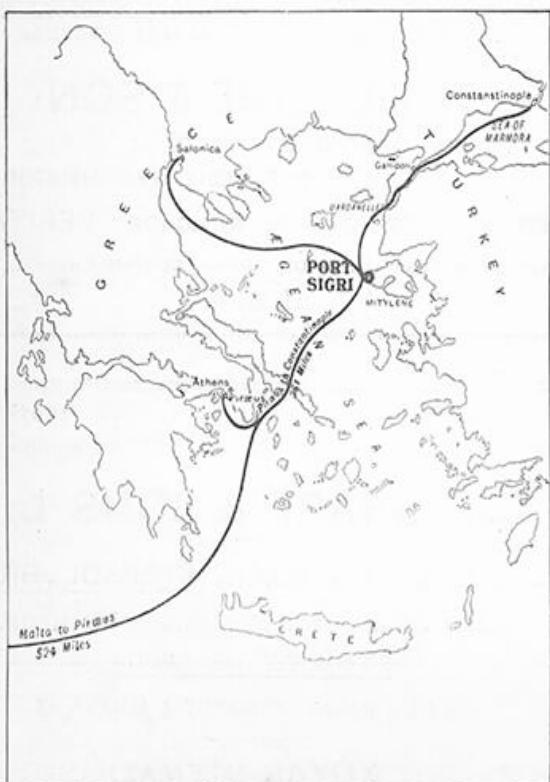
ΛΙΜΗΝ ΑΣΦΑΛΗΣ

Προσιτός ύφ' ὅλας τὰς καιρικὰς συνδήκας

ΑΝΕΞΟΔΟΣ, ΑΝΕΥ ΟΥΔΕΜΙΑΣ ΠΑΡΕΚΚΛΙΣΕΩΣ

TAXEIA ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΙΣ

ΠΟΣΙΜΟΝ ΥΔΩΡ



ΤΡΟΦΙΜΑ ΕΥΘΗΝΑ

ΕΔΡΑ ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

16 ΟΜΗΡΟΥ

ΤΗΛΕΦ. 40 - 326

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ

SIGRICOAL—SIGRI

ΤΟΜΕΡΗΥ—PIRAEUS

ΔΙΚΑΣΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΥΣΑΙ ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΔΙΚΑΙ

— Ἡ ἑρμηνεία τοῦ περὶ πάγων ἄρθρου τῶν Ρωσικῶν ναυλοσυμφώνων.

Ἐνώπιον τῶν Ἀγγλικῶν δικαιοτήρων ἔστειλακόθη τὴν Ιην Μαῖου, καὶ μέσαν τῶν Ρώσων ναυλωτῶν, ἢ ὑπόδιαις τοῦ φορτηγοῦ «Ἀναστασία», προεβούσα ἀπὸ Διαφόρων ἐμπηγναίς τοῦ περὶ πάγων ἄρθρου τοῦ ναυλο-σημφώνου. Οἱ ναυλωταὶ ὑπερχρεοῦσιν, εὐθὺς ὡς τὸ σκάφος ἔφθανεν ἐκ τοῦ ἀνοικτοῦ πελάγους εἰς τὸ ἄκρον τοῦ πάγου^ν ἀποστέλλουν παγοθραύστας· οὐαὶ τῷ θεοφόρῳ οὐαὶ τῷ πάγῳ^ν παγοθραύστας· Τὸν πάγον θάλασσαν καὶ αἱ τυχόν ζημιὰς τοῦ πλοίου οὖς τῶν πάγων θάλασσαν τούς Ρώσους ναυλωτάς. Τὸ φορτηγόν «Ἀναστασία» εἶχε ναυλωθῆ ἀπὸ τὴν «Ugleexport», τοῦ Χρκών, διὰ τρία συναργή ταξίδια μεταφορᾶς γιανι-θράκων, κατὰ δὲ τὸ δεύτερον ταξίδιόν του διετάχθη νὰ κατατυνθῇ πρὸς φόρτωσιν εἰς τὸν λιμένα τῆς Μαριανούπολεως, διτες ἡτο ἀποκεκλισμένος ὑπὸ τῶν πάγων. «Οταν τὸ πλοίον ἦν τῆς ἀνοικτῆς Θαλάσσης ἔφθασεν εἰς τὴν ἄκραν τοῦ πάγου, προέσχε σχετική εἰδοποίησιν, οἱ δὲ ναυλωταὶ ἀπέστειλαν μὲν ἐμπροθέσμους τὸν παγοθραύστην, ἀλλ᾽ οὐτοῦ ἀφ' οὐδὲ εἰργασθεὶς κακομάνευσιν ἐπὶ 4 ἡμέρας καὶ ἔφερε τὸ σκάφος ἁγγὺς τῆς Μαριανούπολεως ἕκτοτεν ἀγκατάλειψεν ἐπὶ 17 ὥρας ἡμέρας πάσσων περιτάρας δού-θεαν. Τοιουτοτρόπως ἡ «Ἀναστασία» εἰσῆλθεν εἰς τὸν λιμένα τῆς Μαριανούπολεως μετὰ 24 1/2 ἡμέρας ἀφ' ἣς ἔφθασεν εἰς τὸ ἄκρον τοῦ πάγου, ἐνῷ κατὰ τοὺς πλοιοτήτης ἡρκουν 2 μανούς ἡμέρας συναχθούς ὑπὸ τοῦ πα-γοθραύστου διηγήθησαν διὰ νὰ φθάσῃ τὸ σκάφος εἰς τὸν λιμένα τῆς φορτη-σας. Διά τὰς ἡμέρας ταύτης τῆς ἀποκλιούγοντος καθυστερήσεως ἔζητον^ν ἀποδημητῶν οἱ ἐνάδεις τες «Ελλήνες πλοιοκτῆται.

Οι νυκλωταί τόσον κατά τὴν διαιτησίαν, δύσον καὶ κατά τὴν πρώτην δίκην εἰχόν ισχυρότερη, διτὶ οἱ παγοθραμδαῖς αὖλον σὺν λιμενικήν ἀρχήν τῆς Μαρινούπολεως καὶ διτὶ ἐις τὸν νυκλουσμάρτων ὑπερχροῦντο ἀπλόδες νὰ συστήσουν σύτοι τὴν Ἑγκαιρούν ἀποστολήν. Τεύθο καὶ προξέαν. Λέν τὸν ἡμέραν ὑπεύθυνον, ἐάν δὲ παγοθραμδαῖς κατόπιν ἔγκαττέλεψε τὴν «Ἀνακτορίαν». Αὐτὸτεοί οἱ πλοιοκήται εἴπεμειναν, διτὶ οἱ ναυλωταί ἡσαν ὑποχρεωμένοι νὰ παράσχουν συνεχῆ δογματίαν εἰς τὸ πλοίον τῶν, ἐάν δὲ τοι-σύτον τι ἐάν ὠφέλεστο σακφῶν ὑπὸ τοῦ ναυλοσυμφώνου, πάντως ὑπερχροῦντο νὰ πράξουν τὸ κακλίτερον διὰ «νὰ δυνηθῇ τὸ πλοίον νὰ φθάσῃ εἰς τὸ λι-μένα τῆς φρούσωσις», διτὶ δὲ ἐπράχαν, δέν ἦτο ἀσφαλές δὲ κακλίτερον τρόπον. «Ο διαιτητής κ. Porter ἀπεδέχθη τὴν τελευταῖαν ταύτην ἀποφυν- καὶ ἀνεγνώστης τὸ δικαίωμα τῶν πλοιοκήτων» ἀποδημιώθουν διὰ τὰς ἡμέρας καθημετερήσασις τοῦ πλοίου του, δὲ δικαστής κ. Roche χαρα-κτησίας ἀδικαιασθένητον τὴν ἐπὶ 17 ἡμέρας διακοπὴν τῆς δογματίας, ἐπε- κόρυτο διὰ τῆς ἀπὸ 18 Νοεμβρίου 1932 πρωτοβίου ἀποφάσεως του, τὸ πρότισμα τῆς διαιτησίας. Κατὰ τὴν ἀποφάσεως ταύτης ἥγιειραν τὴν ἔφεσίν του οἱ ναυλωταί.

Τὸ Εφεστεῖον τοῦ Λογδίνου ἐπὶ ληφθὲν τῆς ἔργας εἰς τὴν Μακού καὶ
ινὰ μὴ προσικάσῃ ἐτέραν παρομοίαν ὑπὸ ἐκδίκασιν ὑπόθεσιν, ἐπεψυλάχθη
γ' ἀποφασίσιγ ταῦτοχρόνως δι' ἀμφοτέρας.

Εις τὴν ζωτάραν ὑπόθεσιν, ἐψεισθάλλουσα ήτο ἡ «**Russian Wood Agency, Ltd**», ἡτις εἰχει ἐναντιθῆ ὑπὸ Δανικῆς ἐφοπλιστικῆς ἀταξίας ἀπαιτούσῃς ἀποζημιώσιν τῶν ἡμερών καθυστερήσεως τοῦ πλοίου της «**Askö**», συνεπειά μὴ ἀποτελεσματικῆς βοηθίας παγκράυστου, σπουδῇ ἔξαρθρῳ ἐκ Λέανινγκραδ εἰς τὸ ἐλεύθερον πάλαιρος. Ἡ πρωτιδικοῦ ἀπόφασις εἰχει ἐσδοθῇ υπὲρ τῶν ἁγανάντων Δανικῶν πλοιοκτητῶν. Γόνιμον τοις δια τοις ἔστιν εἰς Λέανινγκραδ διὰ Χούλλη καὶ ἡτο ἕποιμον πρὸς ἀπόπλουν τὴν 12.30' μ.μ. τῆς 31ης Δημερίου 1931. Ἀπὸ τὴν ὥραν αὐτῆς καὶ μέχρι τῆς 7.30' μ.μ. τῆς 3ης Ἰανουαρίου ἦταχε βοηθίας ἐν μέρους ἐνὸς Ρωσικοῦ παγκράυστικοῦ δ' ὃ τη 10 μέρον ὥρας καὶ δὲν ἐγήλθε τῶν πάγων εἰπῇ μέσον τὴν 12.30' μ.μ. τῆς 12ης Ἰανουαρίου 1932, ἐπιβραδυνθέντες οὕτω τοῦ τεχνιδίου του κατά 10 12 ἡμέρας.

Τό δρυθρον 35 τοι ναυλωσυμένου προέδιδεπεν δι: οι Ράσσοι: ναυλωται
ὑπερχρεούντο νά παράσχουν βοηθείαν παγιοθραύστου, ένα τό πλοϊον δυνηθή και
κατηπλεύσηγ η ἀποπλεύση εκ τοι λιμένος τῆς φορτώσεως, ἐλεύθερον ἔσσδων
παγιοθραύστου και μὲ χρόνον ἀναμονής τού παγιοθραύστου 48 ὥραιν ἀπό τῆς
πυροχής εἰδοποίησεσ. Πέραν τού χρόνου τούτου πάσας ἀναμονή θά ἐδάρειν
τούς ναυλωταίς. Οι Ράσσοι, κατά τὴν ἀνακάρχησιν τού ἐμφρότου πλοϊού θάν
ἡδονήγαναν νά πάρασχουν εἰς αὐτό συνεχή και ἀποτελεσματικήν βοήθειαν,
δι: ὅ και τό «*Asköö*» ἀπώλεσεν ἀδικαιολογήτως ἀρκετάς ἡμέρας, ἔως διτού
ψυθάση εἰς τό ἐλευθερον πάγων ἀνοικιτόν πέλαγος. Ο δικαστής κ. *Roche*
εἰς τὴν πρωτόδικον ἀπόφασιν του ἐνέκρινεν ὑπέρ τῶν πλοιοτήτων ἀποη-
μίων δι: ἀπώλειαν χρόνου και πληρωμήν τῶν ζημιῶν, ἀτινας
ὑπέστη τό πλοϊον των δι πάγων. Κατά τῆς ἀπόφασεως ταῦτης ἡσκηθή
ἡ ἕφεσις τῶν Ρώσων ναυλωτῶν.

* * *

Ο πρόσδρος τοῦ τριμελοῦς Ἐφετείου τοῦ Λευδίνου λόσδος Scrutton ἐκδίδων τὰς ἀποφάσεις του ἐπὶ τῶν ἀνωτέρω δύο ὑποθέσεων, ἵστοντες ἐν προσομίῳ, διὰ τὰ ἔμμαχάμενα ἐκ Ρωσσίας φορτία γκανθιζάκων καὶ ἐνελίας ἀνήκουν σίες τὴν Σοβιετικὴν κυβέρνησιν, ὡς καὶ πάσα εἰσαγωγικὴ ἢ ἔξαγωγικὴ ἔργασια, αἱ δὲ ὀργανώσεις αἵτινας επροσδικίουν εἰς τὰς γκανθιζάκες τῶν σκαρφῶν είναι κρατικαὶ ὑπηρεσίαι. Η κυβερνηηὸς τῆς Μόσχας ἐν τῷ προστάτευσί της, δηλαδὴ ἐπιτύχη αὐξήσιον τῶν ἔξαγωγῶν της, ἐκράτει: καὶ κατὰ τὴν γενιεοτελῆ περίοδον, ὅσον χρόνον ἦδυντο προσειστέον, ἀνοικτούς εἰς τὴν

νανυσπλοίων τούς λιμένας της, ή ὑπερασία της διώρυξ διὰ τὴν προρχύην βρογχής διὰ μέσου τῶν πάγων εἰς τὰ πλοῖα, διελήγετο πλημμυρῶς καὶ ἀνωμάλως, εἰς τρόπουν μότε εκπονῶν περίποιον δίκαια προέσθιεν ματαίων τῶν ἐνδιαφερομένων πλοιοκτητῶν καὶ τῆς Ρωσίας καθερνύσεων. Αἱ δύο πρωτεύουσαί τοις ἦχον μέχρι τοῦ Ἑρεστίου ἤταν αἱ προκείμεναι.

Διά τὴν περίπτωσιν τοῦ ἀπὸ «Ἀναττοῖς», ἔτοντας δὲ «Ἄγγλος δικαιοῦ», διῆς τὸ πρωτόν καὶ κύρτον ἄρθρον τοῦ νυκτιούμφωνου, προέβλεπαν διῦ, «ἔκαν δὲ λαμήτης φορτώσεως δὲν εἶνα προσίστο, λάργῳ πήκεσσι, οἱ νυκλωταὶ ὑποχρεούνται: νὰ χορηγήσουν βοήθειαν παγκόθραυστου, δηποτὲ ἀτμόπλοιον δυνηθῇ καὶ φθάσῃ εἰς τὸν λιμένα.....». Εάν ή πηδῆς ἐπάλληλος μετὰ τὸ κυτάπλουν εἴς τὸν λιμένα τῆς φορτώσεως, οἱ νυκλωταὶ ὑποχρεούνται νὰ παρδόσουν βοήθειαν, δηποτὲ τὸ πλοῖον ἐλίχθυθε εἰς τὴν νησοδέχηται τῆς φορτώσεως καὶ είτα ἐμφόρτον ἀναχωρήσῃ, διανεγμένης αὖλακος ὑπάρχει τοῦ παγκόθραυστου μέχρι τῆς ἀκρας τοῦ πάγου εἰς τὸ ἐλεύθερον πέλαγος. Εἰς ἀμφοτέρας τὰς περιπτώσεις τὸ ἀτμόπλοιον ἀπαλλάσσεται: τῶν ἔξιδων διὰ τὸ παγκόθραυστην.

Συνεχίζουν δικαιοτής έτοντας, ότι ήτο έση αλμάνος διαχρισιμές τῶν ναυλωτῶν, καθ' ὃν ὑπεγραφόντο μόνον νὰ χορηγήσουν ἐντές 48 ὥρων παγιθραυστικέν πλοίον εἰς τὸ ἄκρον τοῦ πάγου καὶ διὰ οὐδὲλων ζησαν ὑπεύθυνοι διὰ τὴν περιπτέρων ἐγγασίαν τοῦ παγιθραυστού. Τὸ πλοῖον προσθίθεται εἰκάσια συνάρθκη κακών ιδιαίτερων συμβόλαιον μὲ τὸν παγιθραυστην καὶ συνεπόντοι ναυλωταὶ ὑπεγραφόντο νὰ παρέσχουν ἀποτελεσματικήν καὶ συνεχῆ δογήνταν εἰς τὸ σκάφος διά νὰ δυνηθῇ καὶ φύσῃ εἰς τὸν λημένα τῆς φορτώσατο.

"Οσον ἀφορεῖ τὴν διάνεξην διὰ τὸν καθορισμὸν τοῦ ἀπολεσθέντος χρόνου δὲν ἡσχολήθη τὸ Ἐφετεῖον, μολεντίς δὲ λόρδος δικαιοτῆς παρετήρησαν, διτὶ τὸ προσύμφωνον τῆς Ἀνακτοσίας¹ καθώρτες ἀκόμη καὶ τὴν Ἰερεσίαν ποστέστησαν φορτώσων. Διτὶ νάντια παπαλαγούν, θίσιν, εἰς ναυλωταὶ τῶν ἀνατηλημάτων διά την φόρτωσιν ὑποχρεώσανταν, ἔπειτα νά προσκομίσουσαν ὑδάσπας δικαιολογητὰκά, ὡς λ.χ. τὴν ἔκρηξιν ἀπεργίας κ.λ.π. Τοιαύταις δύμως ἀπελλακτικαὶ ἐξαιρεσίαι δὲν προσβλέποντο κανὸν ὑπὸ τοῦ ναυλωσομφώνου, εἰ δὲ ναυλωταὶ δὲν ἦγουντο οὐδὲ αὐτὴν τὴν μακράν ἀπούσιαν τοῦ παγκοθεάτου να δικαιολογήσουν. Βάσεις τοῦ σκεπτικοῦ τούτου τοῦ τριμέλες Ἐφετεῖον ἀπέρριψε τὴν ἔφεσιν τῶν Ρώμων ναυλωτῶν μετά τῶν ἔργων της.

* * *

Διά τὴν ὑπόθεσιν τοῦ Δανικοῦ ἀπὸ «Askō», ἐπονέθη, διτὸ τοῦτο και-
πλευσαν ὅντευ δυσκολίας εἰς τὸν λιμένα τῆς φορτώσεως, ὅταν δημως ἔφρ-
τωσε καὶ ὡτὸ Ετοιμου πρές ἀπέλουσιν, εἰχεν ἐπάλθει ἡ πῆγμας ἀπὸ τοῦ ἑσω-
τερικοῦ λιμένος τοῦ Λένινγραδ μέχρι τῆς Κρονστάνης, ἵνα ἀποτελεῖ τὰ
ἔμπορικα καὶ διοικητικά δρια τῆς λιμενικῆς παρειχήδης τοῦ Λένινγραδ.
Ἄστραγοι ἐπίσης ὑπῆρχον καὶ πέρα τῆς Κρονστάνης πρές τὴν ἀνοικτὴν Ήδασ-
σαν μέχρι τῆς ὁποίας ἔβεταινετο ἡ πῆγμα. Τὸ ἀπὸ «Asko» ἀνωμαρῆσαν ἐκ
Λένινγραδ τὴν μεσημβρίαν τῆς 31ης Δεκεμβρίου 1931 ἐφθασαν εἰς τὴν ἄκραν
τοῦ πάγου τὴν μεσημβρίαν τῆς 12ης Ιανουαρίου 1932, λόγῳ ἀνεπαρκείας
βοηθείας καὶ ἀφοῦ ἐπὶ ὅκτω ἡμέρας ἐγκατελεῖσθη ὑπὸ τοῦ παγοθραυστοῦ.
Διὰ τὴν καυθυστέργιον ταύτην ἡ εὐθύνη ἔβαρυνεν ἀποκλειστικῶς τοὺς νεα-
λυτάς.

Οι Ρωσοί ναυλωταί προέταξαν, ότι και εἰς τὴν περίπτωσιν τῆς «Αναστασίας», τό δ' Ἐφετεῖον ἀπεράθηκε καὶ αὐτῶν μὲν εἰσὶν καὶ διὰ τὸ Ἑλληνικὸν σκάφος σκεπτικόν. «Οσον ἀφορᾷ ἔπειρον ισχυρομόν τῶν ναυλωτῶν, διτὸς ὑπερχρεούντο νὰ βογήθουν τὸ ἄλιπος» *(Askö)* μέχρι τῶν ὅριών τοῦ λιμένος τοῦ Λένινγραδού. Σηλαζή μέρις τῆς Κρονστάδης, τὸ Ἐφετεῖον, εὑρε τὸ ἐπιχειρήμα τοῦτο ἐντελῶς ἀστήρικτον. «Ἡ πορχώσωσις τῶν ναυλωτῶν, εἶπεν δὲ πρόεδρος τοῦ Δικαστηρίου, διὰ τὴν βογήθειαν παγυθραύσουσον, ἥρχισε καὶ κατέληγε εἰς τὸ ἄκρον τοῦ πάγου καὶ οὐχὶ εἰς τὸ ὅριον τοῦ λιμένος, διότι ἐν τοικατύη περιπτώσει θά γητο τὸ ίδειον, ὃς ἐὰν ἔλεγον οἱ ναυλωταί διτὸς: «Ωδὲ βογήθωμεν τὸ πλοίον σας ἐντὸς τοῦ λιμένος μας, οὐχὶ δὲ νὰ μεταφέρητε τὸ ἀμπάρευμα καὶ ἕκτός αὐτοῦ», γεγονές ποι θὰ ἐσήμαινεν αὐτόχρημα, διτὸς ὁ λιμήν τοῦ Λένινγραδού ἢτοι κλειστός εἰς τὴν ναυσιπλοτάν. Τὸ Ἐφετεῖον σύντο, βάσει τοῦ δεδικασμένου τῆς *(Anastasia)* ἀπέρριψε καὶ διὰ τὸ Δεκτικόν ἄλιπος *(Askö)* τὴν ἐπιχείρησιν τῶν Ρώσων ναυλωτῶν.

— Διένεξις ἐπὶ Ρωσσικοῦ γαυλοσυμφώνου διὰ τὰ
έκφορτωτικά

Ἐνπότιον τοῦ Ἀγγλὸν διαστοῦ **Roche** ἔξεδικάσθη ποθὲ ίμερον ἐνδιαιτέρουνα ὑπόθεσις, προελθοῦσα ἀπὸ διάφορον ἐφηνείαν ναυλωματίουν, ὡς πρὸς τὰ ἔκτατα ἔξοδα τῆς ἐπιφορτώσεως. Διάδικα μέρη ἦσαν ἡ ἐνάγουσα Ἰταλικὴ ἀποικολοιία **«Corrado»**, τῆς Νεαπόλεως καὶ ἡ ἐναγομένη Σοβιετικὴ ὄργανος **«Exprothleb»**, τῆς Μόσχας. Ἡ ἐπαιδία εἶχε ναυλώσει τὴν 26ην Μαρτίου π. ἔ. ἡ ἀποικολοιόν της **«Premuda»** εἰς τὴν **«Exprothleb»** διὰ τὴν φόρτων ἐξ ἐνός Ρωσικοῦ λιμένος φορτίου γεννημάτων καὶ μεταφοράν τούτων εἰς ἓντα ἢ καὶ πλειόνας λιμένας τῆς Ἰταλικοτεχνῆς Ἐνόποτες ἡ τῆς Ἀγγλίας κατὰ

την ἐξλογή τῶν ναυλωτῶν.
Τὸ ναυλοσύνημαν περιελάμβανε καὶ διαφόρους ὄφιόν, μία δὲ ἐξ αὐτῶν, ἔκεινη ἀφιβός τῆς ὅποιας ἐγίνετο χρῆσις εἰς τὴν προξεμένην περίπτωσιν, προεβλέπετο ὑπὸ τοῦ ἀρθροῦ 12καὶ παρεῖχεν εἰς τοὺς ναυλοτάς τὸ δικαιόμα, ὃπος φορτώσουν ἔνα πλήρες καὶ τέλειον φορτίον οἰνοδήποτε εἴδους γεννημάτων ἢ ἐλαιοπλακούντων. Εἰς τὸ τέλος τοῦ

ἄρθρου τούτου ὑπῆρχεν ἡ πρόβλεψις περὶ τῶν ἔκδωτων τῆς ἐκφορτώσεως, ἐκ τῆς δούλιας καὶ ἀνεψηνή ἡ διένεξις. Κατὰ τὴν παραγραφὸν ταῦτην, χειρογράφως προστεθεῖσαν εἰς τὸ ναυλοσυμφωνον, «πάντα τὰ ἔκτακτα ἔσοδα εἰς τὸν λιμένα ἡ τούς λιμένας τῆς ἐκφορτώσεως, πέραν τοῦ κανονικοῦ τιμολογίου διὰ τὰ ἐκφορτωτικὰ κριθῆς εἰς γῆμα, ἵσσαν εἰς βάρος τῶν ναυλωτῶν».

Τό από «Premuda» είχε χωρητικότητα 7000 τόννων φορτίου βάρους, έπειτα της βάσεως δ' αυτής θά έγινετο και η πληρωμή τού ναυλών. «Οταν έφθασεν είς τὸν λιμένα τῆς φορτίσεως οἱ Ρόδοις ναυλωταὶ ἐφόρτωσαν ἐπὶ τοῦ πλοίου 4648 τόννους μόνον βαμβακοσπόδουν καὶ ἔλαιοπλακούντων, ἐπλήρωσαν ὅμως ναῦλον διὰ φορτίου βάρους 7000 τόννων. Η διαφορὰ ὡς πρὸς τὰ ἔπατα ξέδα ἐξφορτίσεως προήλθεν ὡς ἔξις: Οἱ πλοιοκτῖται ἐπλήρωσαν διὰ τὴν ἐξφόρτωσιν τὸν 4648 τόννουν βαμβακοσπόδουν καὶ ἔλαιοπλακούντων λίρας 885.14.8, προέταξαν δὲ ὅτι η δαπάνη ἐξφορτίσεως 4648 τόννων κριθῆ ἐις κῦμα θά ἀνηρχετο μόνον εἰς λίρας 201.15.6, συνεπός η προκύψασα διαφορὰ 683.19.2 λίρῶν ἀπέτελεν «ἔπατα ξέδα» βαρύνοντα τοὺς ναυλωτας. Οἱ τελενταῖοι οὖτι πάλιν ἐδέχθησαν νὰ πληρώσουν λίρας 581.13.9 καὶ ἀφήκαν ἔνα ὑπόλοιπον ἐκ λιρῶν 102.5.5, ἐκ τῆς ἀρνήσεως καταβολῆς τοῦ ὅποιον προήλθεν ἡ ὑπόθεσις.

Η διαφορία τῶν διαδίκων ἔκειτο εἰς τὸν δάφορον παρ' αὐτῷ τρόπον ἐπολογισμοῦ τῶν ἐκτάτων δαπανῶν. Οὕτοιοι ἐνάγοντες πλουσιώτηταν συνέχουν τὴν δαπάνην ἐξφορτώσεως 4618 τ. βαμβακοσπόρου και ἐλαιοπλαζούντων πρὸς τὴν δαπάνην ἐξφορτώσεως ἵσου ποσοῦ κρυθῆς, τὴν δὲ διαφοράν, ἀνεργούμενήν εἰς λίρας 689.19.2, τὴν ἐχαρακτήριζον ως ἀντιπροσωπεύονταν τὰ ἐξτάτα ἔξοδα ἐξφορτώσεως εἰς τὰ ἑπτοῖα ὑπεβλήθησαν. Αντιθέτως οἱ ἐνάγοντες ναυλώνταν συνέχουντα τὰ ἔξοδα ἐξφορτώσεως 4618 τόννων γεννιμάτων και ἐλαιοπλαζούντων πρὸς τὰ ἔξοδα, ἀτίνα θύ ἐπλήρωνταν οἱ πλοιοστήται, ἐάν τε ἔξεφορτωνταν φροτίουν βάρους 7000 τ. κρυθῆς εἰς χιμαδεδομένον μάλιστα ὅτι ἐπὶ τῆς βάσεως ταῦτης ἐπληρώθησαν τὸν ναυλὸν. Έξ τῆς τοιαύτης συγχρόσεως προέκυπτε διαφορά ἐπὶ ἔλαττον ἐξ λιρῶν 102.5.5 ἀπὸ τὸ αἰτούμεον ὑπὸ τῶν πλοιοστήτων ποσού, αὐτάς δὲ τὰς 102 λίρας ἥγονόντο οἱ ἐναγόμενοι νὰ πληρώσουν.

Η διένεξης έτεθη ύπο την κοίσμην διαιτητού, εἰς τὸν ὥποιον καὶ παρεσχέθησαν ὅλα τὰ στοιχεῖα, πλὴν ἐνός: Τῆς ποσότητος, δηλαδή, κοινῆς εἰς χῆμα, τὴν ὅποιαν ἴδνυντο νὰ φροτώσῃ τὸ ἄλπα «Premuda». Ταῦτη καὶ ὑπελόγισεν ὁ διαιτητής εἰς 7000 τ. d.w. Κατά τὴν διαιτητικὴν ἀπόφευκην ἐδίκαιωθή ἡ ἀπονομὴ τῶν ἐφοπλιστῶν, διότι τὸ ἄριθμον 12 τοῦ ναυλοσυμψηφίων δὲν παθοῦσε σφαδός, διό τοι ὁ ὑπολογισμός τῶν ἔκτακτων ἔξοδων ἐξηρτότωσες θὰ ἐγίνετο βάσει φορτίου 7000 τ. κοινῆς εἰς χῆμα, ἀλλ' ἀνέφερεν ἀπλῶς «πάντα τὰ ἔκτακτα ἔξοδα ἐξφοτιώσεως, πέραν τοῦ κυνονικοῦ τιμολογίου δι」 ἐξφράζονται κοινῆς εἰς χῆμα». Ἐδίκαιωντα συνεπώς — κατά τὸν διαιτητὴν — οἱ ἐφοπλισταί νὰ ὑπολογίσουν τὴν δαπάνην τούτην, ὅση θὰ ἀπτετείτο διὰ τὴν ἐξφότεον 4648 τ. κοινῆς εἰς χῆμα.

Ο δικαστής είπε την άπόφασην τοῦ διαιτητοῦ, ώς προφανῶς δόθην, διότι ἡ παρὰ τῶν ναυλωτῶν δοθεῖσα ἀντίθετος ἐόμηνει τοῦ ἐπιμάχου ἄρθρου 12 ἔβασιζετο ἐπὶ αὐθαιρέτων σκέψεων, αἵτινες δὲν ἀπέργοντο ἀπὸ τὴν ἀξιοβῆτη ἐννοιαν τῶν λέξεων καὶ φάσεων τῶν περιεγμένων εἰς τὸν ἀριθμὸν τοῦ ναυλωσμάτων. Πάντως — προσθήκειν ὅτι "Ἄγγελος δικαστής — καὶ τῶν πλουσιοτάτων ἡ ἐξημενία ἀπέδιδε τὰς ἐννοίας τοῦ ἄρθρου μέχρις ἐνὸς σημείου, διότι τὸ λεπτικὸν τῶν φράσεων ἣν περιωρισμένον καὶ πολὺ σύντομον, αἱ περισσότεραι δὲ λέξεις ἔχονται λεπτομερεστέρας διενυφανίσεως. "Ἄξιον μάλιστα νὰ σημειωθῇ ιδιαίτερος ἥτο τὸ γεγονός διὰ δὲν ἐγήνετο καμία μνεία ἐν τῷ ἀριθμῷ περὶ πληρούματος πουλήσεως.

Πραγματικά δύσκολης φροντίδα η πρώτη, όπου δεν αισθάνεται έντονα πλήρως ίανανοτοπιμένον, διότι δεν ιδύνατο να καθορίσῃ έπαχυνθές, ή αν η εις φροτίον βάρους χωριτικότης του πλοίου ήτο 7000 τόνου, δεν αμφεβαλλεί ούτε περι της αριθμείας των γενινδών ήπι της υποθέσεως μεταποιητικού του. Δι ων αποτελείται τόν μάταντος του διατεταγ-

Άτυχήματα είς Έλληνικά πλοῖα

«Ιω. Καρολᾶς» Απώλεσαν εἰς Ποζάριο μίαν τῶν ἀγκυρῶν του μετ' αρχαιῆς ἀλύσιως, ητοις ὅμως βραδὺτερον ἀνεσύρηη ὥπο δεῦτον ἐπανατοποθετήθησα. (Απρ. 27)

«Καλούδω». Κατευθυνόμενον ἐκ Πλάγης εἰς Ἀρδούργον μὲν φορτίον γεννημάτων διέλθουν ἐκ Σαΐν Βίνσεντ, δους γηνθράκων καὶ ἑσυνήχτος τὸν πλοῦτον του. Τὴν ἐπομένην τῆς ἀναχωρήσεως του ἀπέστειλε διὰ τοῦ ἀσυρμάτου κλήσιν παροχῆς βοήθειας, διότι ἀπόλλεται τὴν ἔλικα του καὶ εἰρίσκετο ἀκυρώνταν εἰς θέσιν πλάτους 18.20 Β' καὶ μήκους 24.20' Δ', ἐγγὺς τοῦ Πρασίνου ἀκρωτηρίου του, Καναρίων νήσων. Ο ἐν Σαΐν Βίνσεντ ἀντιπρόσωπος τῶν Ιδιοκτητῶν τοῦ πλοίου ποιῶντας εἰς συνενόχειας μὲν τὸ Ισπανικὸν ναυπηγεστικὸν «Infante D' Henrique», δημιούργησε τεθεῖ τὸ ταχύτερον πρός παροχὴν βοήθειας.

Ἐν τῷ μεταξὺ ὥρᾳ τινάς βραδύτερον ὁ πλοίαρχος τοῦ ἀπὸ «Καλουσὸν» ἡγύκοσας τὴν αἰτησὸν ἀποτολῆσαι νωμαγοσωτικοῦ, διότι εἰς τὸν Ἀτλαντικὸν ἄπειροτάτης γαλήνη, χρειάζεται ἐδῶ ἀτερπόλιταις οὐρανούτο πληγέστερον, πλέοντας εἰς βούθημά τοι. Πρότονος ἔξ θλιψιος παρὰ τὸ ἀκούδερνον σκάφος τὸ φορτηγόν «Ιωάννης Φραγκός», διπλαρ προσέδεσα τὴν «Καλουσὸν» καὶ τὴν ἐρυμανθικῶν ἐντὸς τοῦ λημένου τοῦ Σαΐν Βίναντ. Διὰ τὴν ρυμούλκησιν ὁ πλοίαρχος τοῦ ἀπὸ «Καλουσὸν» ὑπέγραψε μὲ τὸν πλοίαρχον τοῦ ἀπὸ «Ιωάννης Φραγκός» ἀνοικτὸν συμβόλαιον, τόπου Λέσβου.

Μετά τό πέρας της ρυμουλκήσεως δύο «Ιωάννη Φράγκος» έξικολούθησαν τό ταξιδιώτον του, διότι πλοιούχος τού αήρα «Καλούδων» έδηγητας παρά την θυελλιστικήν του πλοίου. Αναφέσται διτί sic Σαΐν Βίγκαντ δὲν οπάγει

έφεδρική ἔλεγχος, οὗτε σύραξις ἀρχών, ώστε τό πλείον νὰ ἐπικενυασθῇ καὶ συνεχίσῃ τὸν διά 'Αμβοδρόγον πλεύνη του. Δύναται δημιως, μετά τὴν ἐπικενυήν του βαρούλκου τῆς ὀγκύρας καὶ τοῦ πηγαδαλίου του, νὰ ρυρουληγθῇ.

(Άπρ. 27-Μάιος 3) «Μαραθών» και «Πόρτολος XI» (ρυμουλκά). Έκ Βρεττίλας ἀγγέλλεται, ὅτι: τὰ δύο ταῦτα ρυμουλκά ἀπετεφρώθησαν δύοσχερθς, ἐντὸς τοῦ λιμένος, καταστάντα «δῆλην, ἀπώλειαν».

Η πυρκαϊά έπειρράγη τό μεσονύκτιον και ένω χρόνι φ τά δύο ταῦτα ρυμουλκά ήσαν προσθέτεμένα ἐπὶ μιᾶς πλωτῆς ξυλίνης γεφύρας εἰς τό άνω μέρος τοῦ λιμένος καὶ ἔγινεται τοῦ ἀργοσταῖον οἰνοπνευμάτων τῆς Βραλλαγῆς. Τὰ ρυμουλκά ἀπεμάκρυθησαν ἐγκαίφως καὶ ἐξθείσθησαν εἰς τὸν ποτηρόν, ἀποτραπείσης σύτῳ ἀποτεμφωσεως τῆς γεφύρας καὶ μεταδόσιως τοῦ πυρέως εἰς τὸ ἄγγελον ἀργοστάτων. Τὸ ρυμουλκόν «Μαραθών» ἀνήκειν εἰς τὸν Καλλίνικον, τὸ δὲ «Πλέοντος ΧΙ» εἰς τὸν κ. Γεώργιον. Ηρότολον.
(Απρ. 30)

«Εύτυχια». Όσην Bevestiq ἀντιπρόσωπος τοῦ Λεύθ άναψερά, διη παραμένει ἐν παροπλίσιῳ εἰς τὸν ἑκεὶ λιμένα ἀπὸ δῆμος Σμύρνης π. θ. τὸ φορτηγόν «Εύτυχια» μὲν ζημίας ἐν πυρκαϊδῖ και προσφρόσεως, διὸν ὑπάρχουσαν σταύρωσεν τοῦτον τὸν παραπλεύτην.

ζε πινακοτήτες, στις οποίες είναι γέμισαν. (Μάτων 1)
«Ζάννες Γουνάρης». Άναφερται ότι προσγέμισεν εἰς τό 47ον χιλιόμετρον τού ποταμού Πλάτης, ἐνθή χρόνῳ κοτύχετο ἐκ Σάντα Φέ μὲ προσριψών Σαΐν Βίνσεντ (Σιαταγάς). Τό σκάφος ἐπικαθήτας μαλακῶς βυθόν καὶ οὐ ἀνελκυσθεῖ μὲ τὴν παλίρροιαν. Ηράγματι μὲ τὴν ὑψωσιν τῶν διάδοτων ἀνέβαλλον. (Μάτων 2-8)

«Μίνα Ε. Τρικόγλου». Και τό φορτηγόν μως τούτο κατερχέμενον έμφορτον τῶν ποτομάν Ηλεῖς προσήγαγεν ἐπὶ ὄρμώδους ὄφαλον, δόνο καὶ παραμένει. Ἐπὶ τόπου ἔθυσεν ὁ ἐν Μπουένος "Ἄρες ἐπιθεωρητῆς τοῦ Αἴδη, δοτίς καὶ διεπιστοσαν διὸ κατέπιν βογχείας ρυμονικῶν μετακινήη αἰσθητῶς τὸ πλοῖον καὶ ἵεστινιώθη ἡ θύσις τοῦ. Κατὰ τὴν προσάρξιν ἔλλαδή τοι οὐνόμηνα τοι παράδοιν ἀλλ᾽ ἐπιπονητήσθη τὸν τίμοναν.

Νεωτέρων ἀναφορά τῷ ἀντιπρόσωπῳ τοῦ Λαζήδη προσθέτει, διὸ τὸ πλοῖον είναι ἡδη προσηρχημένον ἐλαφρῷ ἐπὶ τοῦ ἄκρου μῆδε ὅμητόν τοις ὑφάλοις καὶ διὸ ἔχει ἐλαφράν τινας κλίσινς πρὸς τὴν δεξιὰν πλευράν. "Ενδειξεῖς διαρροῆς ἢ ἔγκωμός τινος τῶν ὑφάλων του δὲν παρετηρήθη. Τὸ πλοῖον ἐπικαθάπτει τῆς ὑφάλου μεταξὺ τῶν κατών Νο 2 καὶ 4, τὸ δέ σαμπετός τῆς ὁμητότητος είνα τοιχούρον καὶ τὰ διάτακτα κατέρχονται μίαν Ιννοκεντίνην ἡμέραν. Αἱ προσπάθειαι, δηποτε τὸ πλοῖον ἀνελκυσθῇ μόνον του ἀπέδηναν ἄκχροι, θά κληθούν δὲ ισχυρά φυλακούλην καὶ πιθανῶς θά πειστεῖται ἀνάγκην ἐκφορτώσεως τημήματος τοῦ πλοίου του.

Τότε Τίγη Ματούς έπιγεγραψθή ή ἀνέλκυσις τοῦ σκάφους τῇ ξερθείᾳ Ιεχυρών ρυμουλκών καὶ ἀφοῦ ἐριψθήσαντο Ἀγκυραῖς εἰς καταλήγεις θέσεις. Ἀνάγκη ἐκφορτώσωσι τηνήκατος τοῦ φορτίου του δὲν παρέστη. Η «Μίνα Ε. Τρικλύδου» εύθεως μετά τὴν ἀνέλκυσιν της κατέπλευσεν εἰς τὸν λιμένα τοῦ Μπουρίνος «Αὔρες», ὅπου ἐπειθερμάνη παρὰ τοῦ ἀντιπροσώπου Αὔρες καὶ ἔστελλεσαν τὰς ὑποβαθμίασις ἐπικευάδες. Τὴν 19ην Μαΐου τὸ πλοίον ἀντιγένθησε συνεγγέλλον τὰ ταξίδιά του. (Ματού 4-10)

«Κλεάνθης. Προσήλαξεν εἰς τὸ προλιμένα τοῦ Σάντα Φέ, ὅπου καὶ περικύπεινε. Διὸ ριμωλὴν εὑρίσκουνται πληγίσιν του καὶ τὸ βρυθόνυ, ἀνεύ διαμος ἀποτελέσματος. Προσελήφθη καὶ τρίτον ρυμουλῶν, ἀλλὰ καὶ πάλιν ἐπεταύχη ἡ ἀνάλκωσις, δι' ὃ καὶ δὲ πλοιάρχος ἀπέλισε ταῦτα καὶ ἀναρέψει τὴν ἄφεσιν τοῦ ἐπιμετρωποῦ τοῦ Αἴδου. Τὸ πλοῖον ἔγινε προσχρέσται εἰς τὸ δίσκυλον τῆς ράδας τοῦ Σάντα Φέ, ἡ δὲ προσπάθεια διπλως ἀνέλκυσθη ἀνευ προηγουμένης ἐκφορτώσεως θάλαττας παρεμποδίζει τὸν εἰς Σάντα Φέ επλούσιον καὶ ἐκπλούσιον τῶν πλοιών. Συνιστᾶται δημονὴ ἡ τρηματικὴ ἐκφόρτωσις ἐντὸς φορτηγίδων. Τὸ φορτίον του ἀπεκτίζεται ἀπὸ λιγόσπορον καὶ ἀσαρδόσιτον.

Νεωτέρα πληροφορία προσθέτει, ότι την Ζην και Άγνα Ματου, παρουσία του άντιπροσώπου του Λεύδη έπειρθησαν 2 λάγκυραι είς τὴν Ἑράν και ἔγένοντα ἀνεπιτυχεῖς τίνες ἀπότιταις προσωπικῶν, δύοτα ἀνελάνουσσον τὸ σκάφος. Κατὰ τὴν διάρκειαν τῶν προσπαθειῶν αὐτῶν εἰλεῖσθη εἰς τὴν ναυπολεῖσαν δὲ λιμήν τοῦ Σάντα Φέ. Τὴν δην μ. μ. τῆς ἄγνας Ματου ἡρίστηκε ἡ ἐλάφρυνσις τοῦ πλοίου δι' ἐκφροτώσεως 500 τ. ἀράβοσίτου μὲς συμφονίαν 19 πέσσος κατά τόννου διὰ τὰ ἐκφροτατικά. Η ἀνέλκισις ἐπραγματοποιήθη τὴν δῆν Ματου, ὥστε τὸ σκάφος κατηγορύθη εἰς Νικαράντ, δην ἐπανερθώτως τοὺς 500 τόνους και ἀπέπλευσε τὴν δην Ματου διὰ τὸ πρός τὴν Εὐρώπην ταξίδιόν του.
(Ματου 3-7)

«Εὐγενία Χανδρή» (Σημεία Παναρά). «Αποπλέσων ἐκ Ρόττερντεμ καὶ ίνα ὑπερθύγγ σύγκρουσιν μετ' ἄλλου σκάφους ἀντιβάθτως ἔρχομένου, ἥγκυρο-θέλλησαν ἐν εποιδῇ διὰ τὸν ἀνακόψη τὸν πλοῦν του. Συνεπείδη τούτου ὑπάστη βλάδην τὸ βραχοῦλκον τῶν ἁγκυρῶν του. Ἐπίσης ἀμφότεραι καὶ ἅγκυραι τοι μετ' ἀρνητικῆς ἀλλούσιας ἀπολιθίσθησαν. Μετά τὸ ἀτύχημα τοῦτο η «Εὐγενία Χανδρή» ἔρριψε απολιθώκητη εἰς τὸν λιμένα τοῦ Ρόττερνταμ, δύτας δὲ ἀσχολεύ-ται διὰ τὴν ἀνέλκυσιν τοῦ ἁγκυροῦ της.» (Μάτιον 4)

W^{M.} H. MÜLLER & C^O. S.A.

AGENTS FOR GREEK STEAMERS

AT BELGIAN PORTS.

ANTWERP

Τὸ δεκαπενδήμερον τῆς διεδνοῦς ναυλαγορᾶς

Σταθερώτερος ύπηρεν διά τόνος τῆς διεθνοῦς ναυλαγορᾶς κατά τὰς πρώτας ἡμέρας τοῦ Μαΐου. Ή ζήτησις ἐκ Πλεύτη διά τοῦ μεσον θόρων καὶ διά φορτωσίς Ιουνίου ἔλαβεν ἔκτασιν ἀρκετά Ικανοποιητικήν, αἱ δὲ τιμαὶ τῶν ναυλῶν ἐβελτιώθησαν ἐλάφρως. Οἱ φορτωταὶ, λόγῳ τῆς σημειώσεως ἀνατιμήσεως τοῦ ἀραβοσίτου, ἐναὐλώσαν ἀρκετά σκάφη πρὸς δῆλας τὰς Εὔρωπακας κατευθύνοσις, συμπεριλαμβανομένης καὶ τῆς Ρωσίας, ἡτις, μέχρι τῆς στιγμῆς, προέβη εἰς τὴν ἀγορὰν 35.000 τ. Ἀργεντινοῦ σίτου διά τοῦ λιμένας τῆς Μαύρης Θαλάσσης.

Ἡ σταθερότης τῶν τιμῶν ἐπέξετάθη καὶ μέχρι τῶν φορτωσεων Αὔγουστου, διά τὰς ὁποῖας ἐκλεισθησαν καὶ τινα ἀτμόπλοια. Τὸ μικρὸν ποσὸν τῆς διαθεσίμου χωρητικότητος διά φορτωσεις Μαΐου—Ιουνίου καὶ ἡ επιφυλακτικότης τῶν ἐφοπλιστῶν, ὅπως κλείσουν τὰ ἔτοιμα πλοῖα τῶν συνετέλεσαν ἐπίσης εἰς τὴν σημειώσεων βελτίωσιν τῆς ἀγορᾶς.

Αἱ λοιπαὶ ἀγοραὶ δέν ἦκολούθησαν, ἀτυχῶς, τὴν σταθερότητα τῆς Ἀργεντινῆς τοιαύτης. Οἱ Βορειοαμερικανικαὶ λιμένες, παρὰ τὴν ὑψωσιν τῶν τιμῶν τῶν προϊόντων, δέν κατέστη δυνατόν νὰ παράσχουν ἐργασίαν τινὰ εἰς τὴν ναυτιλίαν. Ἐν τῷ μεταξὺ δὲ δύκος τῆς διασείδου χωρητικότητος εἰς τὸ Μόντρεαλ ἐξησθένησε τὰς τιμὰς καὶ οἱ προσφερόμενοι ναῦλοι κατέθισαν εἰς χαμηλότερα ἐπίπεδα. Ἀπὸ τὴν Αὔστραλιαν, παρὰ τὰς γενομένας ναυλωσεις, αἱ τιμαὶ ἔξακολουθοῦν παραμένουσαι χαλαραὶ, λόγῳ πιέσεως τῶν ἔτοιμων πλοίων. Οἱ φορτωταὶ ἐκάλυψαν τὰς ἀμέσους ἀνάγκας τῶν, αἱ δὲ σποραδικῶς ἥδη σημειούμεναι νιυρλασίες ἀναφέρονται διὰ φορτωσεις Ιουνίου—Ιουλίου.

Οἱ Δούναβις ἀνέλαβε ποιάν τινα ζωηρότητα, εἰς τιμὰς ὅμως ἀρκετά χαμηλάς, οἱ δὲ λιμένες τῆς Μαύρης Θαλάσσης παρέσχον μίαν συνήθη ἐργασίαν μεταλλευμάτων καὶ γαιανθράκων, μὲ ἀθρόαν προσφοράν οκαφῶν. Ή κατὰ διαφόρους τομεῖς διακόμανσι τῶν ναύλων, ἔχει ὡς κάτωθι:

ΠΛΕΙΤ.—Ἀπὸ δῶν ποταμὸν (μεγάλα πλοῖα) δι' Ἀγγλίαν—Κόντινεντ, μὲ φορτωσίν Μαΐου, ἐπληρώθησαν σελ. 15)6, διὰ μέτρια 16)—ἐώς 16)6. Ἀπὸ Μπάχιαν Μπλάγκαν 13)6 δι' Ἀμβέρσαν ἡ Ρόττερνταμ, Μάιον καὶ διὰ Μάιον—Ιουνίου 14)3. Ἀπὸ Μπουένος "Αὔρες δι' Ἀμβέρσαν—Ρόττερνταμ σκάφος 7200 τ. ἐπληρώθη 14)—, ἀμέσων φορτωσίν διὰ φορτωσίν δὲ Αὔγουστου σκάφος 8600 τ. ἐκλεισθησαν εἰς τὴν αὐτὴν τιμὴν, δι' ὧρισμένους λιμένας Ἀγγλίας, Ἀμβέρσαν ἡ Ρόττερνταμ. Δι' Ιουνίου ἀπὸ "Ανώ Ποταμὸν 14)6 Ἀμβέρσαν—Ρόττερνταμ καὶ 14)9 "Αβονιμούθ.

ΒΟΡ. ΑΜΕΡΙΚΗ—ΚΑΝΑΔΑΣ.—Ἀπὸ Μόντρεαλ διὰ ὧρισμένους λιμένας Ἀγγλίας καὶ φορτωσίν Μαΐου ἐπληρώθησαν σελ. 1)6 τὸ κουδωτέρω καὶ δι' Ἀμβέρσαν ἡ Ρόττερνταμ 5 1)2 σέντες τὰς 100 λίβρας, Ἀπὸ Βαγκούμπερ δι' Ἀγγλίαν—Κόντινεντ 18)6, Μάιον ἡ Μάιον—Ιουνίου, διὰ δὲ σαχάρεις Κούβας σημειοῦται ἡ τιμὴ τῶν 13)6 διὰ σκάφη 7500 τ., Ἀγγλίαν—Κόντινεντ—Χάρην—Ἀμερικανῶν διὰ φορτωσίν διὰ Αὔγουστου σκάφος 8600 τ. ἐκλεισθησαν εἰς τὴν αὐτὴν τιμὴν, δι' ὧρισμένους λιμένας Ἀγγλίας, Ἀμβέρσαν—Ρόττερνταμ. Δι' Ιουνίου ἀπὸ "Ανώ Ποταμὸν 14)6 Ἀμβέρσαν—Ρόττερνταμ καὶ 14)9 "Αβονιμούθ.

ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ—ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ.—Οἱ ναῦλοι ἔξ Αὔστραλιας εἰς τὰ σελ. 20)—ἀπὸ Σίδνεϋ διὰ φορτωσίν Ιουνίου—Ιουλίου, 21)1 1)2 ἐώς 21)9 ἀπὸ Δ. Αὔστραλιαν εἰς σάκκους καὶ 23)3 ἀπὸ Νότιον ἡ Βικτωρίαν διὰ Μεσογείου—Ἀγγλίαν—Κόντινεντ. Οἱ κύαμοι Μαντζουρίας εἰς τὰ 17)1—ἀπὸ Dalny διὰ Ρόττερνταμ ἡ Ἀμβούργον, 20)—ἔαν δὲ Βλαδιβοστόκ. Ἀπὸ Madras Coast ἐσημειώθη μία ἐργασία εἰς τὰ σελ. 23)—ἐώς 23)6 διὰ Μασσαλίαν—Κόντινεντ.

ΜΕΣΟΓΕΙΟΣ—ΜΑΥΡΗ ΘΑΛΑΣΣΑ.—Ἄνευ ιδιαιτέρου ἐνδιαφέροντος ἡ ἀγορά τῆς Μεσογείου. Ή συνήθης ἐργασία μεταλλευμάτων διὰ μικρᾶς χωρητικότητος πλοῖα ἀπὸ διαφόρους Μεσογειακούς λιμένας, ἀπὸ δὲ τὴν Ρωσίαν διὰ μεταλλεύματα ἀπὸ Πότι—Νικολάεφ ὑπῆρχον ὧρισμένα διαταγαί δι' Ἀπω Ανατολήν εἰς τὰ σελ. 16)—. Ἐκ Μαριανουπόλεως διὰ Κόντινεντ 9)—. Οἱ Δούναβις εἰς τὰ 13)6 δι' Ἀμβέρσαν—Ἀμβούργον, 13)—Ἀμβέρσαν—Ρόττερνταμ, 14)—Ἀγγλίαν, 14)9—15)—Δανίαν, ἀπὸ δὲ τὴν Κωνσταντζαν—Βάρναν—Μπουργκάς 10)—δι' Ἀμβέρσαν—Ἀμβούργον καὶ 9)9 ἔαν Ἀμβέρσαν—Ρόττερνταμ.

ΤΑ ΝΑΥΛΩΘΕΝΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ

Αἱ κυριώτεραι γνωλώσεις Ἐλληνικῶν ἀπειλεῖται:

— Ἐκ Ρίβερ Πλεύτη (Διὰ φορτία γεννημάτων)

«Παπαλαιμὸς» ὅσι ἄνω Σάντα Λορέντζο 5500 τ. δι' Ἀγγλίαν, Χάρην, Ἀμβούργον 16)3, ὄψιον ἀπὸ Σάντα Φέ 17)6, ἀ. φ.

«Ναύδος» ἐξ Σάντα Φέ 6200 τ. διὰ Μπέργκεν—Στοκχόλμην 17)—μὲ 9 πέννες ἔξτρα δι' ἐξαστον ἐπὶ πλέον λιμένα μέχρι τριῶν, ἀ. φ.

«Ατμόπολις» (Ρεθ.—Κούν.) ἐξ Μπουένος "Αὔρες 6800 τ. διὰ Λονδίνον, Χούλλ., Ἀμβέρσαν ἡ Ρόττερνταμ 14)6, Μάιον 20—29.

«Ειρήνη Κρισιαδίου» ἀπὸ Μάρτιο Ντέλ Πλάτα η Μπάζιαν Μπλάγκαν 5800 τ. δι' Ἀμβέρσαν—Ἀμβούργον 15)—, ἔαν Ρόττερνταμ 14)9, ὄψιον Ἀμβέρσαν 14)6, ἀ. φ.

«Ρόκος» ἐξ Μπάζιαν Μπλάγκαν 8000 τ. δι' Ἀμβέρσαν—Ἀμβούργον (ξειράσεις Weser) σελ. 14)— ὄψιον Ρόττερνταμ 13)9, Ἀμβέρσαν 13)6,

δύο λιμένας ἐκφορτώσεως 9 πέννες ἔξτρα, ἐὰν τρεῖς λιμένας 9 πέννες ἔξτρα, ἀ. φ.

«Αδαμ. I. Πειθῆς» ἐξ Σάντα Λορέντζο 5500 τ. διὰ Μπέργκεν—Στοκχόλμη (ξειράσεις Δανίας) σελ. 16)6, μὲ 6 πέννες ἔξτρα δι' ἐξαστον ἐπὶ πλέον λιμένα μέχρι τεσσάρων τοιούτων, φόρτωσις 10—20 Ιουνίου.

«Ιούλια» ἐξ Σάντα Λορέντζο 5500 τ. δι' Ἀγγλίαν—Χάρην—Ἀμβούργον ἡ ἔνα λιμένα Βορ. Ισπανίας 16)—, ἔαν δύο λιμένας Βορ. Ισπανίας 17)—, φόρτωσις 12—25 Μαΐου.

«Δέσποινα» ἐξ Σάντα Λορέντζο 6400 τ. διὰ Μπέργκεν—Στοκχόλμην Ρέντης (σημειούμενης τῆς Δανίας) σελ. 16)9 βάσις, μὲ 9 πέννες ἔξτρα δι' ἐξαστον ἐπὶ πλέον λιμένα μέχρι τεσσάρων τοιούτων, ἐλεύθερον φορτωτικῶν, Μάιον 10—20.

«Γιάννης» ἐξ Μπουένος "Αὔρες 6200 τ. διὰ Ριοσούποις λιμένας τῆς Μαίου Θαλάσσης 16)9, Μάιον 12—20.

«Νίκος» ἐξ Ροζάριο 6100 τ. δι' Ἀγγλίαν—Ἀμβέρσαν—Ἀμβούργον 15)9, ὄψιον Ἀμβέρσαν ἡ Ρόττερνταμ 15)3, ἀ. φ.

«Δημ. N. Βογιατζίδης» ἐξ Ροζάριο 5200 τ. δι' Ἀγγλίαν—Χάρην—Ἀμβούργον 16)—, ὄψιον Μεσόγειον 17)3, βάσιν ἔνα λιμένα, ἀ. φ.

— Ἐκ λιμένων Μαύρης Θαλάσσης

«Πάτιαν» ἐξ Πότι 5000 τ. μεταλλεύματος διὰ Πότι Φερράγιο 7)10 1)2, μὲ 1 1)2 φορτωτικά καὶ 1)1—ἐκφορτωτικά, Μάιον.

«Ναυτίλος» ἐξ Μαριανουπόλεως 5500 τ. γανανθράκων δι' Ιταλίαν 7)—, φόρτωσις 20—31 Μαΐου.

«Τάκης» ἐξ Νοβοροδόσις 3400 κ. μ. πριονισμένης ξυλείας διὰ Τάραντα καὶ Πότι Πατρίου 8)4 1)2 ἔνα λιμένα, 8)7 1)2 δύο λιμένας, συνήθεις ὄρους Σόβλεσον, Μάιον.

«Τάνης Χανδῆς» ἐξ Μαριανουπόλεως 5000 τ. γανανθράκων διὰ Λά Ροστί 9)7 1)2, ὄψιον Βορδώ 6 πέννες ἔξτρα, Μάιον.

«Ψαρί» (ποληθὲν πρὸς διάλυσιν) ἐξ Μαριανουπόλεως 5000 τ. γανανθράκων διὰ Δυτ. Ιταλίαν 6)10 1)2, Μάιον.

«Χίος» ἐξ Μαριανουπόλεως 1500 τ. γανανθράκων διὰ Δούναβιν 5) f.i.o., Μάιον.

— Ἐκ τοῦ Δουνάβεως

«Θέμις» (σημαία Ἀγγλική) ἐξ Δουνάβεως διὰ τρεῖς λιμένας Νοτίου Γαλλίας 1000 τ. γεννημάτων 9)— καὶ 200 βαγ. ξυλείας λ. στ. 7.50 κατὰ βαγόνιον, Μάιον 10—18.

«Αγαμέμνων» ἐξ Δουνάβεως 3200 τ. γεννημάτων δι' Ἀμβέρσαν ἡ Ρόττερνταμ 14)—, Ἀγγλίαν 14)1 1)2, ὄψιον ἔνα λιμένα Δανίας 15)4 1)2, Μάιον 15—25.

«Νίκη» ἐξ Δουνάβεως 95 βαγ. ξυλείας διὰ δύο λιμένας Ἐλλάδος λίρας 6.0.0, ἀ. φ.

«Πρώτος» ἐξ Δουνάβεως 1650 τ. γεννημάτων διὰ 4 λιμένας Σιελίας καὶ Τριπολίτιδος λ. στ. 900, ἔαν 3 λιμένας λ. στ. 875, Μάιον.

«Κύμα» ἐξ Δουνάβεως 6300 τ. διὰ Σκανδινανίαν 13)9, ὄψιον Ἀρβέρσαν—Ρόττερνταμ 12)9, Μάιον.

«Μαρούσιον Κουλούθιον» ἐξ Δουνάβεως 5600 τ. γεννημάτων διὰ Πλήρους καὶ "Αβονιμούθ 14)6, φόρτωσις 10—25 Μαΐου.

— Ἐξ Ἀγγλίας ἡ Κόντινεντ (Διὰ γαιανθράκων)

«Εὐγενία Σ. Εμπειρίκων» ἐξ Ρόττερνταμ 7500 τ. γανανθράκων διὰ Ρίον Ιανείδον 7)9, ἀ. φ.

«Ελέγκω Α. Κυδωνιέως» ἐξ Κάρδιφ 6000 τ. διὰ Γένοβαν 5)6, ἀπεσος φόρτωσις.

«Ζαννής Λ. Καμπανής» ἐξ Εμδεν 6200 τ. διὰ Ρίον Ιανείδον 7)9, ἀπεσος φόρτωσις.

«Α)π Ἐλληνικὸν ὃς Ονάλλιας 6500 τ. διὰ Ντιέγκο Σουαρές 9)3, ἀ. φ..

«Α)π Ρεθ.—Κούν. ἐξ Κάρδιφ 6250 τ. διὰ Λά Πλάταν 8)9, ἀ. φ.

«Ἐβη» (ex "Victorian Transport") ἐξ Κάρδιφ 7000 τ. δι' Λαγού Γερώντιον 6)9, ἀ. φ.

— Ἐκ παντοίων ἀλλων ἀγορῶν

«Μόνικος» ἐξ Κύπρου 3200 τ. μεταλλεύματος διὰ Σουσάν 7)—, ἔαν Τεργέστην—Φιούδη 7)6, Μάιον 15.

«Ματθαίος» ἐξ Λευκῆς Θαλάσσης 1300 στάνταρ ξυλείας δι' ἔνα λιμένα Ολλανδίας 43)—, Ιουνίου.

«Bretagne» Δανικὸν (μότορσπ) ἐξ Μόντρεαλ, Γραίμπεκ ἡ Σοργέλ 4800 τ. σιτηρῶν δι' Ἐλλάδα 9. 1)2 σέντες τὰς 100 λίβρας, φόρτωσις 5—20 Μαΐου.

«Μονίτωρ» ἐξ Σφάξ 6000 τ. φωσφάτου διὰ Ρούνεν 29 φράγα κατὰ τόννον, ἀ. φ.

«Ωνάσης Σωκράτης» (ex "Canadian Miller") ἐξ Κούρβας 7500 τ. ζαζάρων δι' Ἀγγλίαν—Χάρην—Ἀμβέρσαν—Ρόττερνταμ 13)6, Μάιον 20—Ιουνίου 8.

BUNKERS AT HAMBURG
Bd BLUMENFELD K. a. A

TRADING COMPANY OF THE FRED KRUPP A.G. ESSEN

TEL. ADDRESS: FELDKOHLE-HAMBURG

'Η τελευταία είκών τῶν ναύλων

Αἱ ἑκ Δονδίου τελευταῖαι πληροφορίαι: ἀναφέρουν, διὶς κατὰ τὴν β'. ἔδοσμάδικ τοῦ Ματου ἡ ἄγορά τοῦ Πλάτη ἐπέδειξε τὸν ἔξιετετον σταθερότητος μὲ προσφερομένους ναύλους 16)—ἕως 16)3 πλοιών 6500 τόννων 10 ο), καὶ οὐδὲ. 17—διὰ σκάφη 5500 τόννων, 10 ο), ἀπὸ Σάν Λορέντζο δι' Ἀγγλίαν—Κόντινεντ. Μαστούχῳς ὅμως, λόγῳ τῆς ἀσκηθείσης πιέσεως τῆς ἄγορᾶς ὥπο τῶν κενῶν καὶ ἀναυλάτων σκαφῶν, ἀτινα ἡδύναντο νὰ δώσουν φόρτωνις ἕτος τοῦ α' 15θέμερου τοῦ 'Ιουνίου, ἡ ἄγορά τοῦ Πλάτη παρουσιάσθηκε ἀπὸ τῆς 12ης Μαΐου σημεῖα γαλαρότητος. Τοῦτο ἀποδεικνύεται καὶ ἀπὸ τὰς δύο τελευταῖαις ναύλωσις Ἀγγλικῶν σκαφῶν, ἐνὸς 6500 τ. καὶ ἔτερου 7500 τόννων, 10 ο), ἀτινα ἐκτιθέσκων εἰς τὴν τιμὴν τῶν οὐλ. 14)9 ἀπὸ Σάν Λορέντζο δι' Ἀρμέρσου—Ρόττερνταμ—Ἀμστερνταμ.

'Η Μαύρη Θάλασσα παρέχει: συνήθη ἐργασίαις ματαλλευμάτων, γιανθράκων καὶ διατάξεων, μία δὲ διατάξη γεννημάτων ἐκλεισθή, ἀπὸ τὸ ἀ)π «Φωτῆς». Ως πληροφορούμεθα ὑπάρχει: καὶ ἔτερα διατάξη γεννημάτων δι' ἀ)π ἐπὸς 7000 τόννων, δι' ἡνὶς οἱ ναυλωταὶ κατιώθωσαν νὰ ἐπιτίχων ναύλου οὐλινα 8)10 1)2, ἀπὸ Μαύρη Θάλασσαν δι' Ἀγγλίαν—Κόντινεντ. Κοττάρονται ἐπίσης δύο διατάξαι ματαλλευμάτων, διὰ συνήθους μεγάθους φορτηγῶν, ἀπὸ Πότι διὰ Βοσλάνην—Ρόττερνταμ Ρέιντζ, φορτωσιν α' 10ημέρου 'Ιουνίου, προσφέραται δὲ ναύλος οὐλ. 9—.

Ο δούναβης ἐν ἀπροξίᾳ.

Ἡ ἄγορά τῶν Ἀγγλικῶν γιανθράκων σταθερωτέρα διὰ τὴν Μεσόγειον, ἐπληρώθη δὲ ναύλος 7)—δι' Ἀλεξανδρειαν, Ἰωνιαν 6)—πρὸ 15θέμερου. Διὰ Πιερία διατάξει μία διατάξη ἐπὸς Νοτ. Οὐαλλίας διὰ 5—5 1)2 χιλ. τόννων, ἀλλὰ οἱ φορτωταὶ δὲν πλοσφέρουν ναύλους πέραν τῶν οὐλ. 6)6. Αἱ τιμαὶ διὰ Δυτ. Ιταλίαν στρέφονται: γύρω τῶν 6)—, διὰ δὲ τὴν Νοτ. Ἀμερικὴν ἀμετάβλητοι. Ἐκ τῶν διαφόρων ἀγορῶν ἐσημειώθησαν αἱ ἀκόλουθαι: νεφετεραι: ναυλώσεις :

ΕΚ ΤΟΥ ΠΛΕΙΤ: 'Ατμόπλοιον (Ρεθ.—Κούλ.) ἐκ Σάν Λορέντζο 6500 τ. διὰ Μπρέγκαν—Στοκχόλμην Ρέιντζ (συμπεριλαμβανομένης τῆς Δανίας) οὐλ. 17)6, ὁφέλον Ἀγγλίαν 16)—, Μαΐου 15—25 «Γεωργίος Γ.» ἐκ Ροζάριο 6600 τ. δι' ὡρισμένους λιμένας Ἀγγλίας 15)6, 'Ιουνίου 10—25. 'Ατμόπλοιον (Ρεθ. Κούλ.) ἐκ Σάν Λορέντζο 6100 τ. δι' ὡρισμένους λιμένας Ἀγγλίας 16)—, σφίον 'Αρμέρσου—Ρόττερνταμ 15)9, Μαΐου 20—31. 'Ατμόπλοιον (Ρεθ.—Κούλ.) ἐκ Μπουνένος 'Αὔρας 8600 τ. δι' ὡρισμένους λιμένας Ἀγγλίας ἡ Ἀμερικὴν—Ρόττερνταμ 14)—, Αἴγούστου 1—24. «Μαρ. Δ. Θερμιάτης» ἐκ Μπουνένος 'Αὔρας 6300 τ. 10 ο) δι' Ἀλεξάνδρας 15)3, φορτωσις 25 Μαΐου ἔως 12 'Ιουνίου. «Ενθάλια» ἐκ Σάν Λορέντζο 6200 τ. 10 ο) δι' Ἀγγλίαν—Κόντινεντ 16)3, Μαΐου 10—25. «Βιολαντό Ν. Γουλανδρή» ἐκ Σάν Λορέντζο 5500 τ. 10 ο) δι' Ἀγγλίαν—Κόντινεντ 17)—, 'Ιουνίου 5—20. Και «Βιργινία Σ.» ἐκ Μπουνένος 'Αὔρας 6000 τ. διὰ Μπρέγκαν—Στοκχόλμην 16)6, ἵνα λιμένα, Μαΐου 18—25.

ΕΚ ΤΟΥ ΔΟΥΝΑΒΕΩΣ.—«Νικόλας Ἀγγελος» ἐκ Δου·δέσσων 6200 τ. γεννημ. δι' Ἀρμέρσου—Ρόττερνταμ 12)9, 'Αμστερνταμ 13)—, 'Αγγλίαν 13)9, σφίον Δανίας 14)—, 'Ιουνίου 5—15.

ΕΚ ΜΑΥΡΗΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ: 'Αντωνίος Γεωργαντῆς» ἐκ Πότι ἡ Νικολάϊα 6000 τ. μεταλλ. διὰ Μπουνένος 10)1 1)2, Μαΐου 10—25. «Καλαφάτης» ἐκ Πότι ἡ Νικολάϊα 7000 τ. μεταλλευμ. διὰ Βοσλάνην—Ρόττερνταμ 9)3, Μαΐου 10—25. «Ατλας» ἐκ Μ. Θαλάσσης 5300 τ. γεννημ. δι' Ἀγγλίαν—Κόντινεντ 9)3, ὁφέλον Trondheim—Στοκχόλμην Ρέιντζ οὐλ. 2)—, ξετρα., Μαΐου 15—25. «Νάρκισσης» ἐκ Πότι 6500 τ. μεταλ. δι' 'Ιαπωνίας 16)—ἵνα λιμένα, 16)6 δύο, Μαΐου 10—22. «Ἐλένηρ (Λδ) ἐκ Νοσοκοκηνής 4650 κ. μ. διεύθειας δι' Ἀλεξάνδρειαν 5)3. fob. Μάΐου. «Φωτῆς» ἐκ Μ. Θαλάσσης 5500 τ. γεννημ. δι' Ἀγγλίαν—Κόντινεντ 9)3 βάσιν. Μαΐου 15—25. «Εύν. Μ. Γουλανδρή» ἐκ Πότι 5000 τ. μεταλ. 10 ο), διὰ Πόρτο Φαρεράγιο οὐλ. 8)1 1)2 Μαΐου 15—25. «Αιμίλιος» ἐκ Μαρζλέων 5000 τ. γιανθρ. διὰ Δυτ. Ιταλίαν 6)3 μὲ 6 πέννες ἐκφορτωτικ. 'Ιουν. 10—20.

ΕΚ KONTINENT: «Γεωργίος Γ.» ἐκ Ρόττερνταμ 6500 τ. γιανθρ. διὰ Ρίον 'Ιανέρον 7)10 1)2 α. φ.

ΕΚ MADPAS COAST: «Παναγῆς» 7500 τ. φιστίκια δι' Ἀγγλίαν—Κόντινεντ 24)—, Μεσόγειον 23)6, 'Ιουν. 1—15. «Ρόκος Βεργωτῆς» 6420 τόννους διὰ Μεσόγειον 22)6, 'Ιουνίου 15—25.

Πειραιϊκή ναυλαγορά

Ἡ κίνησις καὶ αἱ τιμαὶ τῶν ναύλων κατὰ τὸ 15θέμερον παρουσίασαν τὴν ἀκόλουθην εἰκόνα κατὰ κατηγορίας ἐξηγωγῶν ἐκ τῶν λιμένων τῆς Μαύρης Θαλάσσης :

ΓΕΝΝΗΜΑΤΑ.— Οἱ Ράσσοι, μολονότι ἐναύλωσαν δὲ 'Αργεντινής, διὰ φόρτωσιν Ματου, ἵνα ἀτμόπλοιον 6500 τ. πρὸς μεταφοράν γεννημάτων εἰς Ἑνδονήσιας τῆς Μαύρης Θαλάσσης, ἐν τούτοις ἐκλεισαν δύο ἀτμόπλοιοι δι' ἐξηγωγῆς οιτηρῶν ἐκ Μαύρης Θαλάσσης καὶ μὲ φόρτωσιν Ματου. Τό ἐν ἀ)π 5300 τ. 10 ο) ἐκλεισθήσεις τῆς 9)3 δι' Ἀγγλίαν—Κόντινεντ μὲ 2)—, ἔπειτα διὰ Trondhjem—Στοκχόλμην Ρέιντζ, ἢν ὁφέλον ἀλιστοπλακούντας 1)9 ἔπειτα, τό δὲ ἔπειτα, ἀ)π 7000 τ. 10 ο) ἐκλεισθήσεις τῆς 8)10 1)2 δι' Ἀγγλίαν—Κόντινεντ, μὲ ἀνάλογους ὁφέλους. 'Αναμφιβολώς δύοις καὶ τὰ δύο ταῦτα πλοιά δὲ φορτωσούν ἀλλα τείχη—ἐκτὸς οίτου—ἴδιως δὲ μακούδες.

Μέχρι τῆς στιγμῆς οὐδεμία ἔνδειξης ὑπάρχει: ἐάν οἱ Ράσσοι ναυλωταὶ θὰ χρειασθοῦν καὶ ἀλλα ἀτμόπλοια δι' ἐξηγωγῆς φορτίων ἐκ τῶν ἀνωτέρω εἰδῶν.

ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΕΣ.— 'Εκλεισθήσαν σκάφη τινὰ 5000 τ. διὰ Μάτου εἰς τὰ οὐλ. 6)1 1)2 ἐκ Μαρικουνοπόλεως δι' Ἰταλίαν, ἀλλὰ μὲ 500 τ. καὶ 6 πέννες ἐκφορτωτικά καὶ ἔπειτα, ἀ)π 6000 τ. μάξιμου, δι' 'Ιονίου εἰς τὰ 9)3 μὲ 500 τ. 6 πέννες ἐκφορτωτικά, ὑπάρχουν δὲ ἀκόμη καὶ ἀλλα: διαταγαῖ. 'Η ἐργασία διὰ Βορδώ καὶ ἡ Λάρη Ροσσέλ ἐκλεισθήσεις εἰς τὰ οὐλ. 9)7 1)2, μὲ 6 πέννας ἔπειτα διὰ ζεύτερον λιμένα.

ΜΕΤΑΛΛΕΥΓΜΑΤΑ.— 'Εναυλώθησαν πολλὰ Ἐλληνικὰ καὶ ἔνα πλοίο καὶ διὰ μὲ τὸ Κόντινεντ ἐπληρώθη ναύλος 9)3, διὰ δὲ τὸς Ιταλικούς λιμένας 8)—, ἔπειτα δι' 8)3, μὲ εὐνούκους διὰ τὸν πλοιοκτήτα δρους.

Ἐγγύθως ἐπίσης, δι: διὰ φόρτωσιν Ματου ἐκλεισθήση ἀ)π 5500—6000 τ. ἐκ Πότι ἡ Νικολάϊα διὰ Μπουνένος εἰς τὰ οὐλ. 10)1 1)2 μὲ 700 τ. φόρτωσιν 1)6 καὶ 700 τ. ἐκφόρτωσιν 1)—, ὑπάρχουν δὲ καὶ ἀλλα: διαταγαῖ διὰ Νόρδερν Ρέιντζ. 'Εκλεισθήση ἀκόμη ἀ)π 6500 τ. ἐκ Πότι δι' 'Ιαπωνίαν οὐλ. 16) διὰ λιμένα, 16)6 δύο λιμένας.

ΞΓΑΛΕΙΑ.— Δι: 'Αλεξάνδρειας ἐκλεισθήσεις ἀ)π 5000 κ. μ. εἰς τὰ οὐλ. 5)3, μὲ φόρτωσιν ἐκ Χερσονήσου, Μαΐου. 'Η διαταγὴ διὰ 4850 τόνους τραβέρσος ἐκλεισθήσεις εἰς τὰ 10)— fob, ἀπὸ Τουρκικὸν ἀτμόπλοιον. Διὰ διεύθειαν καὶ τηλεγραφικούς στίλους ὑπάρχουν καὶ ἀλλα: διαταγαῖ διὰ Ιταλίαν.

ΔΟΥΝΑΒΙΣ.— Πολλὰ ἀτμόπλοια κατέπλευσαν καὶ πρόσειται νὰ καταπλέουσσιν ἐκ Ηλέτης εἰς τὴν Βραζιλίαν πρὸς ἐκφόρτωσιν γεννημάτων, τούτου δὲ ἔνακαν δὲν πληρώνονται: ναύλοι δέσιοι λόγου. Τρία ἐκ τῶν σκαφῶν αἰτῶν ἐξέχθησαν 13)— διὰ Κόντινεντ, 13)6 'Αμδέρσου — 'Αμδέρσουν καὶ Σκανδιναβίαν 14)3, οὗτοι δὲ οἱ ναύλοι: ἐκφράζουσαν εἰς χαλαρὴ ἐπίπεδα.

Ο ναυλοτιμάριδμος τοῦ 'Απριλίου

Εἰς τὸν δημοσιευθέντα τὴν 7ην Μαΐου ἐν Λονδίνῳ ναυλοτιμάριδμον τοῦ 'Αδόϊδ Λίστ: διὰ τὸν μῆνα 'Απρίλιον, ἀναφέρεται, διὰ παρὰ τὸν ἀνακοτήτη τῶν νηοτιμητικῶν τάσσων τῆς ἀγορᾶς, οἱ ναύλοι ὑπέστησαν καὶ νέαν τινὰ μείονσιν, ὃ δὲ μέσος δόρος τοῦ τιμαρίδμου ἐκλείσεων εἰς τὰ 63.45 οἰοντοι μὲ πετώσιν μιᾶς περίποιαν μονάδος ἐναντί τοῦ Μαρτίου. Πέρισσαν, ὁ ναυλοτιμάριδμος τοῦ Μαρτίου ἦτο 69.45 οἰο καὶ κατὰ τὸν αὐτὸν μῆνα τῆς τριτικίας 1929—31 εἰχει διατηρήθη εἰς ἔνα μέσον δροῦ 78 οἰο. 'Αναλυτικώνεον αἱ διαγνώσεις τοῦ τιμαρίδμου τῶν ναύλων κατὰ τὸν π. μ. 'Απρίλιον δείνηνται κατὰ θαλασσίους τοπεῖς ἀπὸ τὸν ἀκόλουθον πίνακα καὶ ἐν συγκρίσει πρὸς τὸν Μάρτιοντο.

Θαλάσσ. τομεῖς	Τιμάρ.	Διαφ.
Εὐρώπη	67.48	— 0.30
Βόρ. Αμερική	56.—	— 0.78
Νότ. Αμερική	64.25	— 0.42
Αν. Ίνδιας—Αφρική	72.79	— 1.89
Ειρηνικός—Ανταρκτικά	56.71	— 1.37
Σύνολον :	63.45	— 0.97

ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ 40.418

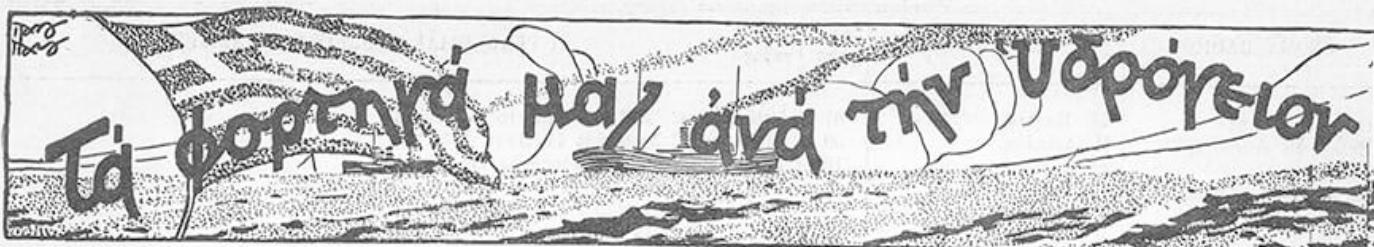
ΤΗΛΕΓΡΑΦ. ΔΙΕΥΘ. "ΚΑΛΛΙΜΑΝΑΚ - ΠΕΙΡΑΙΑ,"

Π. Γ. ΚΑΛΛΙΜΑΝΟΠΟΥΛΟΣ

ΜΕΓΑΡΟΝ ΒΑΤΗ - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

Διαρκής παρακαταδήκη 'Αγγλικῶν καὶ Ρωσσικῶν γαιανδράκων δι' ἀνδρακεύσεις ἀτμοπλοιοίν.

'Επίσης Κώκ, Μπρικεττῶν καὶ 'Ανδρακίτου.



ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	*Έτος Ναυπ.	Τόννοι γκρές	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Άγαμέμνων	«Μιχαλινός» Α.Ε	19	2120	Έφθ. Τσιδιαδένιαν 24 'Απρ. και Πειραιά 11 Μαΐου
Άγιοι Βίκτωρες	Κ. Καρούση	95	1550	άργει Πειραιάς άπό άργον 'Απρ.
Άγιος Βλάσιος	Ιω. Χανδρή	07	3227	Έφθ. Ρουέν 6 Μαΐου και Ιμριγχαρ 13
Άγιος Γεώργιος	Ν. Νικολάου	11	4248	ζνεχ. Τσιδιαδένιαν 29 'Απρ., Γιδραλτάρ 4 Μαΐου διά Πλέιτ
Άγιος Γεώργιος	Α. Γ. Βλασσοπούλου	12	3283	Έφθ. Τάιν 27 'Απρ. και ζνεχ. 4 Μαΐου διά Μπανιάλι:
Άγιος Γεράσιμος	Στ. «Ιονία» Α.Ε.	98	3224	Έφθ. Τάιν 5 Μαΐου
Άγια Βαρβάρα	Α. Λογοθέτη—Μ. Φωκῆ	13	4572	Έφθ. Αμβρόσιαν 5 Μαΐου και ζνεχ. 12 δι: 'Αμβρόσιον
Άγια Θαλασσινή	Α. Κεράνη	11	3809	άργει εις Πειραιάς άπό 22 'Απρ.
Άγια Μαρίνα	έτ. «Κάσσος»	12	4151	άνεχ. Κάρδιφ 29 'Απρ. διά Μπ. "Αύρας
Άγια Παρασκευή	Χρ. Βλάση	89	2041	άργει Λαύριον άπό 26 Φεβρ.
Άγιος Μάρκος	Αδελφοί Μαργαρώνη	10	5165	άργει Πειραιάς άπό 23 Μαΐου 1932
Άγιος Μάρκος	Γ. Τριλίδη	19	4514	Έφθ. Χούλλ 30 'Απρ. και ζνεχ. 6 Μαΐου διά Σαβέννιν
Άγιος Σπυρίδων	Γ. Δικούστρος κ.λπ.	01	3779	άργει Πειραιάς άπό 7 Ιαν. 1932
Άγγειλη	Γ. Γεωργαντή	99	3231	άνεχ. Χίον 30 'Απρ. διά Μαρπολίν, έφθ. 7 Μαΐου
Άγγελος Λ.	Ε. Σκαρδέλη	04	3667	Έφθ. Κοπαγχάγην 4 Μαΐου
Άγγελης Καμπίτσης	Δ. Η. Καμπίτη	06	3016	άργει Πειραιάς άπό 29 Μαρτ.
Άδαμ. Γεωργαντής	Άδελφ. Γεωργαντή	16	3814	άργει Χίον άπό 11 'Απρ.
Άδαμ. Ι. Πειθής	'Αθ. Πειθή	08	4537	Έφθ. Λήθη 29 'Απρ. και Χούλλ 10 Μαΐου
Άδαμ. Κοραής	Κακαρούνας κ.λπ.	84	1324	άργει Χίον άπό 22 Δεκεμ. 1932.
Άδελφότης	I. N. Γουλανδρή	08	3882	άνεχ. Τεργέστην 26 'Απρ. διά Πειραιάς, έφθ. 30
Άθανασίος	N. Λυκαρδοπούλου	07	4295	άργει Αργοστόλης άπό 22 'Απρ.
Άιμιλιος	Στεριώτη και Σιά	98	3297	διήλθε Κωνιάν 2 Μαΐου διά Τεργέστην
Άινος	A. Λουζή	10	3554	άργει Μασσαλίας άπό 10 Φεβρ.
Άιολος	N. I. Λύρα κ.λ.π.	02	3051	διήλθε Γιδραλτάρ 27 'Απρ. διά Βενετίαν
Άις Γιώργης	Νορ. Σιγάλα	08	2098	έφτ. Σαράτων Γαλάτας 5 Μαΐου διά Σπέτσιαν
Άκροπολις	Bασ. Μπρούσου	13	4342	Έφθ. Χούλλ 5 Μαΐου
Άκτη	έτ. «Κάσσος» Α.Ε.	20	5663	εις River Blackwater 10 Μαΐου
Άλεκός	N. Κωττάκη	06	4395	Έφθ. Τεργέστην 29 'Απρ.
Άλεξάνδρα	Π. Νεγρεπόντες	99	4028	πωληθὲν πρόδε διάλ. άνεχ. Σύρον 21 'Απρ. διά Βενετίαν έφθ. 27
Άλικη	έτ. Δ. βανού	17	5140	έφθ. Θεσνίνην 1 Μαΐου
Άλκιων	Κα. Ε. Λ. Λεμού	95	2701	άργει Χίον άπό 26 Ιουν. 1932
Άλμα	Παπαδημητρίου	90	1814	άνεχ. Πειραιάς 14 Μαΐου διά Ρωσίαν
Άναστασία	Π. Πρωτοπακά	05	2883	άργει Πειραιάς άπό 21 Μαρτ.
Άναστασης	Κ. Ψύχα	07	4853	διήλθε Μαζέρας 20 'Απρ. διά Λά Πλάταν
Άναστ. Πετρούτσης	K. A. Πετρούτση	99	3025	άνεχ. Πειραιάς 14 Μαΐου Ρωσίαν
Άναστ. Πατέρας	Δ. Πατέρα	14	3382	άνεχ. Σάν Νικολάς 2 Μαΐου διά Τενερίφφην
Άνδριώτης	N. ι. Κυδωνιέως	12	4393	άνεχ. Σάντος 1 Μαΐου διά Ροζάριο έφθ. 9
Άννα	N. Λυκιαρδοπούλου	19	5173	άργει Ρόττερνταμ άπό 13 'Απρ.
Άννα Βούλγαρη	Χαρ. Θ. Βούλγαρη	12	4603	έφθ. Ρόττερνταμ 5 Μαΐου και ζνεχ. 11 διά Πλέιτ
Άννα Βασιλάκη	K. N. Βασιλάκη	04	3045	άργει Πειραιάς άπό 24 Ιαν.
Άννα Μαζαράκη	Ά. Μαζαράκη	13	5411	άργει Πειραιάς άπό 8 'Απρ.
Άννούλα	Γ. Τσιτσέλη	08	4853	άνεχ. Τάιν 10 Μαΐου διά Φιλαδέλφειαν
Άνδηπη Ν. Μιχάλου	έτ. Μιχάλου	05	3298	άνεχ. Χεκκα 25 'Απρ. και Κλιν 6 Μαΐου διά Ρωσίαν
Άντωνιος	Α. Γεωργαντή	83	1187	άργει Χαλκίδα άπό 23 Νοεμ. 1932
Άντωνιος Βροντίσης	I. Βροντίση	04	2690	άργει Σύρον άπό 1 'Απρ.
Άντωνης Γ. Λεμός	Σ. και Π. Λεμού	11	4410	έφθ. Ροζάριο 17 'Απρ. φορτόνει
Άντωνης Γεωργαντής	Γ. Γεωργαντή	15	3557	άνεχ. Βενετίαν 4 Μαΐου και Χίον 14 δι: Κλιν (διαταγής)
Άντωνιος Δ. Κυδωνιέως	Δ. Κυδωνιέως	07	3920	άργει Πειραιάς άπό 7 Μαρτ.
Άντωνιος Σταυθάτος	έτ. Δ. Α. Σταυθάτου	20	3836	άνεχ. Βρατλαν 29 'Απρ., Λαύριον 2 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
Άντζουλέττα	υίοις Άντ. Γιαννουλάτου.	07	2693	έφθ. Παρισί 26 'Απρ.
Άποκια	Z. Βαλμηρ	05	3607	άνεχ. Μπούνενος "Άηρες 7 Μαΐου διά Λάς Πάλμης
Άργεντίνα	Άντ. Ρούσσου	11	4861	έφθ. Κάρδιφ 26 'Απρ.
Άργολικής	Μαρή Έμπειρηκού	21	4786	έφθ. Μπουργκάς 4 Μαΐου και Κλιν 5
Άριάδηνη	I. Νικηφόρου κ.λπ.	05	4319	έφθ. Ρόττερνταμ 3 Μαΐου
Άριάδηνη Παντελή	έτ. «Μαρμαράς»	10	4445	εις Μπουένος "Άηρες άπό 10 'Απρ.
Άριστ. Λ. Γουλανδρής	E. Γουλανδρή	05	3470	διήλθε Κωνιάπολιν 30 'Απρ. διά Βενετίαν, έφθ. 13 Μαΐου
Άρτεμις Πήγητα	Πήγητα	06	1433	διήλθε Κωνιάπολιν 27 'Απρ. διά Καζκυρπλάζκην, έφθ. 14 Μαΐου
Άρτεμισία	Π. Μακρη	06	4343	άργει Πειραιάς άπό 5 Ιαν. 1932
Άρχαγγελος	Ά. Λιβανού	17	4349	έφθ. Μπάχιαν Μπλάγκην 28 'Απρ.
Άρχων	K. Λεμού	16	3511	έφθ. Ipswich 10 Μαΐου
Άστρινα Μπάικα	Π. Μπάικα	95	1495	έφθ. Βρυξελώνη 13 'Απρ., παρέμενε 8 Μαΐου
Άσια	Όλιθιέ	92	2893	εις Ήδαλκειον πλωτόδε σταθμόδε άνθρακεύσεων
Άσπασία	I. Γαλάκη	14	4211	έφθ. Ναξότεσκ 24 'Απρ. και ζνεχ. 4 Μαΐου διά Λάς Πάλμης
Άσπασία Νομικού	M. Νομικού	99	846	άνεχ. Σίττυν 3 Μαΐου διά Σκίν Λούτ (Ροζνού)
Άστηρη	Σταυφυλοπάτη κ.λ.π.	96	1350	εις πλόνας Ελλάδος — Σίττης
Άτλας	Ατλαντικός. Α.Ε.	07	3815	έφθ. Πάτος 30 'Απρ. και Καλάμις 8 Μαΐου
Άττικος	A. Λουζή	06	4078	φύσια: Χάρηγην 14—16 Μαΐου και Καλάμις 8 Μαΐου
Άφροδεσσα	Ά. Κιρτάτα	05	2485	διήλθε Κωνιάπολιν 7 Μαΐου διά Bandholm
Βαλλιάνος	A. Λουζή	08	4734	έφθ. Νιούπορτ 8 Μαΐου
Βάντα	Θ. Επιφρενείαδη	03	4190	έφθ. Θ. ινηγην 24 'Απρ. και ζνεχ. 10 Μαΐου, Κλιν 12 δι: Μηρ)λιν
Βασ. Α. Πολέμης	Γκ. Γκούμα	07	3429	άνεχ. Κάρδιφ 25 'Απρ., Γιδραλτάρ 1 Μαΐου διά Βηρυττίν

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	*Έτος γνωσ.	Τόννοι γκρές	ΑΙ ΤΕΛΕΓΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Βασ. Παντελής	άδ. Παντελή	07	5045	αργεί 'Αμβέρσαν από 18 Ιουλ. 1932
Βέλλα Μ. Διακάκη	Μ. Διακάκη	99	3457	άργει Σύρον από 14 Μαρτ. 1931
Βενιζέλος	άδ. Σιφνάτου	10	1005	εἰς πλάσας 'Ελλαδος—Σέπτεμβριος (εἰναι)
Βιολαντή Ν. Γουλανδρή	άδ. Γουλανδρή	19	3598	άνεχ. Πειραιά 11 Μαΐου διά Ισπανίαν—Πλάτη
Βιργινία	'Αντ. Παπαδάκη	17	1918	έφόρτωσε Γαλάτειο 5 Μαΐου διά Θερίνη—Πειρ. —Πάτρας
Βιργινία Σ.	Z. Σαροθράκη	05	3885	έφθ. Ρέιν Ισηνέρον 5 Μαΐου
Βόλγας	Παπαδημητρίου	92	2505	άργει Πειραιά από 26 Μαρτίου
Βύρων	'Εθνικής	14	9272	άνεχ. N. Τόρκην 25 Απρίλ. διά Πατρας, έφθ. 10 Μαΐου
Γαρδελάκη	E. Θεοφίλατου	88	2282	άργει Πάτρας από 12 Ιουν. 1932
Γέροντας	K. Καρράς και A. Λεμού	13	4355	διήλθεν Αγ. Βικέντιον 1 Μαΐου διά Γιδραλτάρ
Γεώργιος Γ.	A. Δάμπαση	18	4289	άνεχ. Ρόττερνταμ 3 Μαΐου, Οιζάν 7 διά P. Ιανείρον
Γεώργιος Π.	Θ. Επιφανειάδη	03	4052	άργει Πειραιά από 27 Οκτ. 1930
Γεώργ. I. Γουλανδρής	N. και G. Σιμούρα	96	2187	άργει Πειραιά από 1 Μαρτ.
Γεώργ. Κυριακίδης	N. Γ. Κυριακίδη	11	4201	διήλθε Λάζ Πάλμας 5 Μαΐου διά Κάρπαθο
Γεώργ. K. Σαλιάρης	G. Κ. Σαλιάρη	01	3514	άργει Χίον από 13 Μαρτ.
Γεώργ. Μάντακας	B. Γ. Μάντακα	21	3246	έφθ. Ρέιν 20 Απρ., έφόρτ. 5 Μαΐου διά Λίθαρπουλ
Γεώργ. Μ. Εμπειρίκος	S. Γ. Εμπειρίκου	21	5728	έφθ. Τάιν 27 Απρ. και άνεχ. 29 διά Μπ. Μπλάγκκαν
Γεώργ. Μ. Λιβανδός	άδ. Λιβανδός	28	3831	εἰς Σάντα Φε από 7 Απρ.
Γεώργ. Νικολάου	N. Νικολάου και Σία	30	4108	έφθ. Κάρπαθο 27 Απρ. και άνεχ. 8 Μαΐου διά B. Καύσιον
Γεώργ. Πήττας	άδ. Γ. Ηγήτη	98	3110	έφθ. Γιλλάτο 4 Μαΐου, φερτόνει διά Κόντινεντ
Γάννης	G. Ανδρέους κλπ.	05	4391	άνεχ. Μπάχιαν 5 Μαΐου διά Μπ. "Αύρας
Γιαν. Γούναρης	G. Z. Γούναρη	01	2238	διήλθε Κήλιν 28 Απρ. διά Βενετίκην, έφθ. 5 Μαΐου
Γρηγόριος Κ.	H. Καλλιμανοπούλου	90	2538	άργει Πειραιά από 1 Ιαν.
Δαναδός	H. και Γ. Κ. Λεμός	06	4419	άνεχ. Μπάρρο 27 Απρ. διά Μπ. "Αύρας
Δάρμας	άδ. Ηγήτη	83	1595	άργει Πειραιά από 20 Μαρτ.
Δάφνη	G. Αυστηροπούλου	10	2810	έφθ. Μπάρρο 4 Μαΐου
Δελφίν	Λώ και Ανδρεάδη	06	3816	διήλθε Γιδραλτάρ 28 Απρ. διά "Αμαρτερντάμ, έφθ. 8 Μαΐου
Δέσποινα	Κοσμή και Γεωργιάλη	09	4461	εἰς Μοντεβίδεο από 11 Απρ.
Δέσποινα Γλύπτη	G. Γλύπτη	01	3313	έφθ. Ράντερ 21 Απρ. και Λάντοςγκ 6 Μαΐου
Δημήτρης	S. και Π. Λεμός	05	3338	διήλθε Γιδραλτάρ 29 Απρ. διά "Αλαμπρούχ, έφθ. 10 Μαΐου
Δημη. Γ. Θεομιλίτης	A. M. Τατάκη	06	4271	άργει Πειραιά από 23 Απρ.
Δημη. Λ. Δανιόλος	S. και K. Δανιόλου	06	3824	άργει Πειραιά από 12 Φεβρ.
Δημη. N. Βογιατζίδης	N. Δ. Βογιατζίδη	08	3444	εἰς Ροζάριο από 15 Απρ.
Δημη. N. Βούλγαρης	N. Δ. Βούλγαρη	02	3975	άργει Σύρον από 20 Μαΐου 1932
Δημη. N. Ράλλιας	N. Δ. Ράλλια	99	3534	άνεχ. Λιθόρο 21 Απρ. διά Μαρζλίν, έφθ. 4 Μαΐου
Δημη. Χανδρής	I. Δ. Χανδρή	98	3346	έφθ. Βενετίκην 30 Απρ. και Ραδίνναν 13 Μαΐου
Διαμάντω	άδ. Τσατούμογιου	03	2281	έφθ. Νοδισκηνη 28 Απρ.
Διονύσιος	E. A. Καραβία	03	2018	έφόρτωσε Γαλάτειο 5 Μαΐου διά Μασσαλίαν
Διον. Σταθάτος	έπατρ.Δ. Α. Σταθάτου	19	5450	έφθ. Μπάρρο 9 Μαΐου
Δίεψυς	Bασ. Πατέρα και Σία	06	2795	διήλθε Κήλιν 9 Μαΐου διά Γιδραλτάρ
Διώνη	G. Φ. Ανδρεάδη	06	4227	διήλθε Κήλιν 27 Απρ. διά Σάντην, έφθ. 5 Μαΐου
Δραγών	I. Δ. Κορκοδελίου	04	3582	διήλθε Γιδραλτάρ 4 Μαΐου διά Μασσαλίαν, έφθ. 7
Δύο Φύλωι	Ραπτάκη και Ρούσσου	03	3517	άργει Σύρον από 8 Φεβρ.
"Εβη	N. Γ. Λιβανδός	01	3652	έφθ. Βόλον 28 Απρ. και Μαρζλίν 4 Μαΐου
"Εβη	N. Γ. Λιβανδός	13	4521	έφθ. Μπάρρο 1 Μαΐου και άνεχ. 9 διά Πειραιά
"Εδισων	'Εθνικής	96	1103	άργει Πειραιά από 15 Ιαν.
Ειρήνη, (τάνκερ)	Α. Καλλιγά κλπ.	09	4009	εἰς Πειραιά 14 Μαΐου υπό έπικαιρούν ζημιών
Ειρήνη Κυριακίδην	N. Γ. Κυριακίδη	22	3781	άνεχ. Μοντεβίδεο 2 Μαΐου διά Νακότεαν, έφθ. 4
Ειρήνη N. Ράλλια	N. Δ. Ράλλια	08	3860	έφθ. Μαρζλίν 20 Απρ.
Ειρ. Σ. Εμπειρίκου	Στ. Εμπειρίκου	27	4164	άνεχ. Μπουένος "Αύρας 20 Απρ. διά Λάζ Πάλμας
Έκατονταρχος Δρακούλης	Γεωργ. N. Δρακούλη	17	5329	άνεχ. Μπουένος "Αύρας 8 Μαΐου διά Μασσαλίαν
Έλεγκω Α. Κυδωνιέως	H. Κυδωνιέως	02	4162	άνεχ. Μπάρρο 9 Μαΐου διά Γένοβαν
Έλένη	A. Καλλινίκου	18	5655	άργει Ρόττερνταρ από 4 Απρ.
Έλένη	Δ. Λώς	01	1882	άργει Πειραιά από 1 Φεβρ.
Έλένη Γ. Εμπειρίκου	H. Γ. Εμπειρίκου	05	3919	έφθ. Πειραιά 5 Μαΐου
Έλένη T.	A. Τεργάζου	97	3039	έφθ. Πειραιά 5 Μαΐου
Έλευθ. K. Βενιζέλος	έπ. «Χίος» A. E.	98	4572	άργει Χίον από 27 Μαρτ. 1931. Έπωλ. Ιταλούς πρὸς διάλυσιν
Έλισάβετ	άδ. Μαζαράκη	22	3553	άργει Πειραιά από 28 Απρ.
Έλισάβετ B.	N. K. Βασιλάκη	04	4649	άργει Πειραιά από 17 Απρ.
Έλληνη	Στ. Εμπειρίκου	13	4557	άνεχ. Μπλάζο 29 Απρ. διά Μπουένος "Αύρας
Έμμ. Σταυρούδης	Κα Σταυρούδη	03	4391	άργει Σύρον από 27 Δεκ. 1931
Έπαμ. K. Εμπειρίκου	Γιοι Επ. Εμπειρίκου	27	4385	διήλθεν Ανδρού 3 Μαΐου διά Ρόττερνταρ
Έρηνούλλα	N. Τσατούμογιου	05	2715	έφθ. Βετούμι 29 Απρ.
Έσπερος	K. Τσιροπινά και Μίλιν	20	683	άργει Πειραιά από 13 Απρ.
Εύαγγ. M. Διακάκη	A. Δ. Διακάκη	06	2876	άργει Μασσαλίαν από 12 Μαΐου 1932. Έπωληθη εἰς "Αγγλους
Εύαγγελία Τόγια	άτ. K. Τόγια	97	3022	άργει Πειραιά από 31 Ιαν.
Εῦανδρος	M. Βαλμάκ	98	3543	άργει Πειραιά από 4 Μαρτ.
Εύβοικος	Μαρη Εμπειρίκου	22	4792	έφθ. Πειραιά 9 Μαΐου και θυνίκην 12
Εύγενα Καμπάνη	G. N. Εμπειρίκου	98	3470	άνεχ. Πειραιά 1 Μαΐου διά Μαρζπολίν, έφθ. 5
Εύγενια	άδ. Λιβανδός	15	3687	άνεχ. Μπάρρο 24 Απρ. "Αγ. Βικέντιον 7 Μαΐου διά Σάντος
Εύγ. M. Γουλανδρή	B. και I. Κουτσούκου	03	3276	άργει Πειραιά από 4 Μαρτ.
Εύγ. Μ. Μυλωνά	Θ. Μυλωνά	01	5148	άνεχ. Αμβέρσαν 8 Μαΐου διά Αλεξανδρείαν
Εύγ. Σ. Εμπειρίκου	Στ. Εμπειρίκου	20	4862	έφθ. Ρόττερνταρ 20 Απρ. Παρέμενε 6 Μαΐου
Εύνθαλια	άδ. Γουλανδρή	18	3653	έφθ. Μοντεβίδεο 30 Απρ. και άνεχ. 12 Μαΐου διά Λάζ Πάλμας
Εύτυχια	G. Βεργωτή	13	5123	άργει Βενετίκην από 5 Σεπτ. 1932
Εύτ. Βεργωτή	G. Βεργωτή	09	2993	άργει Αργοστόλι από 14 Δεκ. 1931
Ζάννες Γούναρης	άδ. Γούναρη	07	4407	άνεχ. Σάντα Φε 25 Απρ. διά Μαδέρχας
Ζαννής Λ. Καμπάνης	κληρον. Δ. Καμπάνη	20	5298	έφθ. Αμδέσηργον 29 Απρ.
Ζέφυρος	A. Λούζη	09	4796	άργει Σάντα Φε από 25 Μαρτ.

ΟΝΟΜΑ ΠΑΙΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυπ.	Τόννος γκρές	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Ζηνοβία	έτ. «Μιχαλινού»	06	2947	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπό 31 Μαρτ.
"Ηρων	Χρ. Γ. Σορόφτος καὶ Σία	06	1516	ἔφθ. Πάτρας 5 Μαΐου καὶ Πειραιᾶ 13 (διὰ Δεύνας)
Θάσος	Πατριωτικής	19	1565	ἔφθ. Πειραιᾶ 30 'Απρ. καὶ Ζουγκουλδάκι 8 Μαΐου
Θεμιστοκλής	'Εθνικής	07	5956	πωληθὲν πρὸς διάλυσιν, ἀναχ. ἐκ Πειραιῶς 18 Μαΐου διὰ Σαβόναν
Θεμώνη	«Κάσσος» Α.Ε.	29	3875	ἀνεκ. Τάγι 12 'Απρ. διὰ Σάντος
Θεοφανῶ	ἀδελφ. Λιθανοῦ	17	4240	ἔφθ. 'Αμβέρσαν 11 Μαΐου
Θεομήτωρ	Μ.χ. Σπ. Ηολέμης	10	4427	ἀνεκ. Νιούπορτ 5 Μαΐου διὰ Ροζάριο
Θεοσκέπαστη	Β. Μαύρου-Σ. Μενδρινοῦ	11	3726	ἔφθ. Ρόττερνταρ 2 Μαΐου
Θέτις	Ε. Χατζηλία	30	4123	ἀνεκ. Μπουένος "Άρες 30 'Απρ. διὰ Λάς Πάλμας
Θράκη	Πατριωτικής	17	982	ἔφθ. Γαλάτεια 13 Μαΐου
Θρασύβουλος	Α. Βογιατζῆδη	12	3693	ἀνεκ. Β. Καρούσιον 18 'Απρ. διὰ Λάς Πάλμας
Ιάκωβος	Γ. 'Αγγελίδη	01	2107	εἰς Πειραιᾶ 7 Μαΐου
Ιθάκη	Σ. Βλασσοπούλου	11	4083	ἀργεῖ 'Ιθάκην ἀπό 8 Μαρτ.
Ιθακος	Γ. Δρακούλη	06	4070	διῆλθε Γιέραλτάρ 4 Μαΐου, Νίτον 10δι., 'Οντάνης
Ιλισσός	Ίω. Γ. Λιθανοῦ	15	4724	ἔφθ. Κάρδιφ 8 Μαΐου
Ιονία	Η. Χατζηλία	08	3742	ἔφθ. Μοντεβίδεο 3 Μαΐου
Ισιδώρα	Γ. Ν. Κονδύλη	00	3899	ἀργεῖ Σύρου ἀπό 24 Μαρτ.
Ισιμήνη	Στεφανή καὶ Σία	90	2399	ἀνεκ. Χουέλσεν 3 Μαΐου, 'Οράν 5 δι., 'Αγκόνων
Ιωάννης	Δ. Δάμπιανη	09	3667	ἔφθ. Νοδορωσίσκην 19 'Απρ., παρέμενε 8 Μαΐου
Ιω. Βάττης	Θεοφ. Βάτη	12	4418	ἔφθ. Νεκότασα 8 Μαΐου
Ιω. Ε. Γιανναγάς	έτ. «Κάσσος» Α.Ε.	07	4616	ἔφθ. Μπουένος "Άρες 3 Μαΐου
Ιω. Καρράς	ἀδελφ. Καρρᾶ	17	3527	εἰς Βίλλαν Κονστιτούσιον ἀπό 23 'Απρ.
Ιω. Κορκόδειλος	Π. Κορκόδειλου	05	4071	ἀργεῖ Σύρου ἀπό 25 Δεκ. 1931
Ιω. Μ. Επιειρίκος	Στ. Επιειρίκου	24	3734	ἔργει Πειραιᾶ ἀπό 16 'Απρ.
Ιω. Νομικός	Α. Νομικοῦ	99	610	ἔφθ. Μάλταν 30 'Απρ. καὶ Πειραιᾶ 9 Μαΐου
Ιω. Π. Γουλανδρῆς	ἀδ. Γουλανδρῆ	10	3750	διῆλθε Φ. Νορόνχα 4 Μαΐου δι., 'Ελλάδα
Ιω. Φράγκος	Μάρκ. Φράγκου	12	3442	διῆλθεν "Αγ. Βικέντιον 20 'Απρ. διὰ Δουγκέρην
Κ. Κτιστάκης	Γ. Κτιστάκη	07	4291	ἔφθ. Λιθόρο 20 'Απρ., Σπέτσιαν 28, ἀνακιέν. Πειραιᾶ
Κ. Λύρας	Π. Λύρα	02	3095	ἔφθ. Λιθόρου 25 'Απρ. καὶ Δάντιαγκ 4 Μαΐου
Καθαρὰ	Γ. Καραβία	91	2661	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπό 4 'Ιουλ. 1931
Καίτη Χανδρῆ	Ι. Δ. Χανδρῆ	18	2948	ἔφθ. Λιθόρο 21 'Απρ. καὶ Πειραιᾶ 11 Μαΐου
Καλαφάτης	Κ. Καλαφάτη	17	4213	ἔφθ. 'Αλεξανδρείαν 26 'Απρ.
Καλλιόπη	Α. Πατέρα	10	4948	ἀνεκ. Μπάζικιν Μπλάγκαν 22 'Απρ. δι., 'Ελλάδα
Καλούδω	Γ. 'Ασημούμιτη	01	4921	ἔρρυμουλκήθη εἰς Σαίν Βίνσεντ 29 'Απρ. Απώλεσεν ἔλικα
Καλυψώ Βεργωτῆ	Γερ. Βεργωτῆ	18	5686	ἀνεκ. Μπάρρη 1 Μαΐου διὰ Ρίον 'Ιχνέρον
Καπετάν Στρατῆς	Δ. Κουμπῆ	06	3517	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπό 11 Νοεμ. 1932
Κάσσος	έτ. «Κάσσος» Α.Ε.	07	4875	ἔφροταν Βραλίαν 5 Μαΐου διὰ Δανίαν
Κάτε	Ν. Λουκαρδοπούλου	18	5197	ἔφθ. Mormugao 2 Μαΐου καὶ ἀνεκ. 8 διὰ Ρόττερντα
Κατερίνα, (τάνκερ)	Γ. Μ. Κουλουκουντή κ.λ.π.	00	3147	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπό 1 'Απριλίου. 'Επωλήθη
Κατίγκω	έτ. «Πετρέλαια»	87	2195	ἔφθ. Σαρδίνην, ἔφθ. 1 Μαΐου καὶ ἀνεκ. 5 διὰ Βατούμ
Κατίνα	Κ. Χατζηπατέρα	96	2578	ἀνεκ. Σπαλάτα 4 Μαΐου διὰ Λέρου
Κατίνα	Ν. Δ. Μαυρίδηγλου	99	1819	ἀνεκ. Νοβόλαχην 14 Μαΐου δι., 'Αλεξάνδρειαν
Κατίνα	Νικ. Δ. Βούλγαρη	12	4567	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπό 28 Μαρτ.
Κέπι Κόρσο	Αθ. Κουλούρα καὶ Κ. Ξένου	05	3890	ἔφθ. Πειραιᾶ 12 'Απρ., παρέμενε 14 Μαΐου
Κίμωλος	Παπαδημητρίου	89	2155	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπό 20 'Ιαν.
Κλεάνθης	Α. Βογιατζῆδη	11	4153	ἀνεκ. Σάντα Φέ 6 Μαΐου διὰ Δουγκέρην
Κλεοπάτρα	ἀδ. Μάντακα	07	3900	ἔφθ. Μαρίλιαν 3 Μαΐου, ἐπωλήθη 'Ιταλούς πρὸς διάλυσιν
Κονίστα	Θωμάς 'Επιφανειάδη	07	3539	ἀργεῖ Πειραιᾶ 2 Μαΐου, φορτώνει 14
Κοριάννα	Α. Μπεκατώρου	99	5170	ἀργεῖ εἰς 'Αργοστόλι ἀπό 6 'Απρ.
Κούλοντας—Ξένος	Αθ. Κουλούρας-Κυρ. Ξένου	15	4914	ἔφθ. Μπάρρη 1 Μαΐου
Κόμη	I. Χαδούλη—Μ. Στινά	12	3994	διῆλθε Γιέραλτάρ 7 Μαΐου δι., 'Οράν, ἔφθ. 8
Κωνσταντίνος Η.	'Ηλ. καὶ 'Αθ. 'Ηλιοπούλου	05	2716	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπό 10 'Απρ.
Κωνστ. Κουτσοδόνης	Α. Κ. Κουτσοδόνη	01	4160	ἀργεῖ Βινατίαν ἀπό 2 Μαΐου 1932
Κώστας	Π. Σταυρούλοπουλουκαί Σία	96	1346	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπό 17 Φεβρ.
Κωσταντή	ἀδ. Πατέρα	13	4316	εἰς Μπάζικιν Μπλάγκαν ἀπό 15 'Απρ.
Δάκης Νομικός	Π. Νομικοῦ	01	927	ἔφθ. Πάτρας 5 Μαΐου
Δακωνικός	Μαρή 'Εμπειρίκου	14	3803	ἔφθ. 'Αλεξάνδρειαν 26 'Απρ. καὶ Κλήν 8 Μαΐου
Δεονίδας ΙΙ.	'Ανδρ. Βεστάρχη	19	5346	ἀργεῖ 'Αμβέρσαν ἀπό 29 Μαρτ.
Δεονίδας Ζ. Καμπάνης	Δημητρ. Λ. Καμπάνη	17	4274	ἔφθ. Σάντος 21 'Απρ. Παρέμενε 6 Μαΐου
Δουκία	I. Μαυρή καὶ Σία	10	2143	ἀργεῖ Κωνιήλιν ἀπό 30 'Ιαν.
Μαίανδρος	Ίω. Λιθανοῦ	14	4309	ἀνεκ. Μάρ Ντέλ Πλάτα 27 'Απρ. διὰ Κόντινεντ
Μαίνητ δφ Σάμος	Α. Κουλούρου	01	1190	ἀνεκ. Σάνταν 6 Μαΐου διὰ Πάτρας (φάνες: Πειραιᾶ 15 Μαΐου)
Μαίρη	Ν.Γ. Λιθανοῦ	09	1459	διῆλθε Κλήν 4 Μαΐου διὰ Ναύπολιν
Μαίρη N.	Δημητρ. Πατέρα	09	4330	ἀνεκ. Σάντα Φέ 13 'Απρ. δι., Εύρωπην
Μαίρη Δευτεραίου	Βασ. Δευτεραίου	03	1383	ἔφροταν Γαλάτας 5 Μαΐου διὰ Μάλταν
Μαϊώτις	Α. Συνοδονίου	88	1709	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπό 12 'Απρ.
Μάκης	Ε. Κ. Βλασσοπούλου	06	3546	ἀνεκ. Ρόττερνταρ 5 Μαΐου διὰ Φιλιππίλλ
Μαλιακός	Μαρή 'Εμπειρίκου	12	3903	διῆλθε Γιέραλτάρ 9 Μαΐου δι., 'Αμβέρσαν
Μάλη Βόλφ	Πορτόλου	17	6694	ἀνεκ. Μπ. 'Άρες 20 'Απρ. διὰ Ρόττερνταρ
Μαροή Χανδρῆ	I. Δ. Χανδρῆ	04	2365	ἀνέκ. Γαλάτας 12 Μαΐου διὰ Μάλταν
Μαρογαίτα	Γεωργιάδη καὶ Σοφιανοῦ	89	2187	ἔφθ. Πειραιᾶ 2 Μαΐου καὶ ἀνεκ. 11 διὰ Δούναβιν
Μαρογαίτης	ἀδ. Παρισόλαρη	13	4584	ἔφθ. Νιούπορτ 25 'Απρ. καὶ ἀνεκ. 4 Μαΐου διὰ Μπ. "Άρες
Μαρία	Σ. Βλασσοπούλου	07	4225	ἔφθ. Λένινγκραδ 25 'Απρ.
Μαρία	Κ. Λαροῦ	01	3090	ἔφθ. Μέμιλ 2 Μαΐου
Μαρία	Σ. Περρή κ.λ.π.	00	1216	ἔφθ. Βόλον 12 Μαΐου. Είτε Πειραιᾶ
Μαρία Μ. Διακάνη	Μ. Διακάνη	10	4362	ἀργεῖ Σάρος ἀπό 25 'Απρ. 1932
Μαρία Ν. Ρούσσου	Κυρ. Βανιζέλου	09	3729	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπό 5 'Απρ.
Μαρία Νομικοῦ	Λουκᾶ Νομικοῦ	99	1165	ἔφθ. Κατάνη 29 'Απρ.
Μαρία Π. Ευλᾶ	Μ. Καρρᾶ	02	3254	ἀνεκ. Σάνταν 24 'Απρ. διὰ Πειραιᾶ, ἔφθ. 3 Μαΐου
Μαρία Σταθάτου	έταρ. Δ. Α. Σταθάτου	19	5269	ἀργεῖ 'Αμστερταριαν ἀπό 8 Μαρτίου
Μαριγά Λ.	N. Λύρα	02	4146	ἔφθ. Χούλι 1 Μαΐου

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	*Έτος ναυπ.	Τόννος γκρός	ΑΙ ΤΕΛΕΙΤΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Μαριέττα	Ν. Εύσταθίου	06	4660	Έφθ. Ηάρης 19 'Απρ., Καλάμικης 28 και Σύρον 7 Μαΐου
Μαριόγκα	άδ. Περιθου	12	4236	άνεγ. Μπουένος "Άϊρες 27 'Απρ. διά Λάζ Πάλμας
Μαριόγκα Δ. Θεομιώτη	άδελφον Κιρτάτη	04	4784	άνεγ. Χάμπιον Ρόδης 18 'Απρ. διά Λάζ Πλάταν
Μαρουκή Πατέρα	Δ. Πατέρα	17	4269	Σιγκαλέαν "Αγ. Βικέντιον 2 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
Μαρούλα	άδ. Περιθου	12	4307	Σιγκαλέαν Μαδέρας 21 'Απρ. διά Μπ. "Άϊρες
Μαρουσιώ	Ν. Μ. Πιάγκου	02	4152	άργει Πατρικίας ἀπό 23 'Απρ.
Μαρουσιώ Κουλούθρου	Α. Μ. Κουλούθρου	07	3556	Σιγκαλέαν 'Οράνη 27 'Απρ. διά Βρατλαν, έφθ. 9 Μαΐου
Ματθαίος	Π. Μ. Ληγ	04	2134	Σιγκαλέαν Γιδραλτάρ 9 Μαΐου διά "Αμστερνταμ
Ματρόννα	Ν. Βογιατζίδη	02	2816	άργει Πατρικίας ἀπό 29 Μαρτ.
Μεμάς	Α. Βεργωτή	00	4359	Έφθ. Brevik 21 'Απρ. και Δάντσιγκ 7 Μαΐου
Μέννων	Γ. Δρακούλη	02	3050	Έφθ. "Άρχογκς 7 Μαΐου
Μερόπη	'Ανδρ. Παππά	11	4181	άνεγ. "Αλ)νθρωπιαν 29 'Απρ. διά Πότι, έφθ. 5 Μαΐου
Μιμόζα ex Μιχαήλ	έτ. «Βλάσσος»	05	3049	Έφθ. Ναύπολιν 1 Μαΐου
Μίνα Ε. Τρικόγλου	'Ελευθ. Τρικόγλου	15	4273	άνεγ. Ροζάριο 29 'Απρ. διά "Αγ. Βικέντιον
Μιχαήλ Α.	I. Διανούδη Η. Πρωτοπαπᾶ	13	4160	Έφθ. Κέρκυραν 27 'Απρ. και Θεσσαλικην 7 Μαΐου
Μιχαήλ Α. 'Εμπειρίκος	Στ. Εμπειρίκου	18	5202	Έφθ. Πειραιάς 24 'Απρ., παρέμενε 14 Μαΐου
Μιχαλάκης	Ν. Εύσταθίου και Σιά	04	3146	Έφθ. Takoradi 26 'Απρ. και άνεγ. 6 Μαΐου διά Εύρωπην
Μιχαλίδης Συλλας	άδ. Συλλ	06	3828	άνεγ. Ναύπολεσ 20 'Απρ. διά Ντιέππην
Μίμης Χανδρής	I. Δ. Χανδρή	92	1630	άνεγ. Πατρικίας 8 Μαΐου διά Μαρμπολίν, έφθ. 13
Μονίτωρ	Σ. Φαρκούχη	06	3690	άνεγ. Σύρινα 21 'Απρ., Γιδραλτάρ 3 Μαΐου διά 'Οράνη
Μόσχα Λ. Γουλανδρή	άδ. Γουλανδρή	17	5199	Έφθ. Πατρικίας 10 Μαΐου
Μύκονος ex Γαλούνης	X. Θεοδόρου-Φ. Σιγάλα	94	2154	Έφθ. Σουσάκ 29 'Απρ.
Ναγδή	άδ. Λιβανού	10	4111	Έφθ. Ροζάριο 29 'Απρ.
Ναύαρχος Γ. Σαχτούρης	Π. Σαχτούρη	02	1953	εἰς Βατούμη 7 Μαΐου ὑπό φόρτωσιν
Νάρκισσος	Γ. Ν. Σταύρου	06	4313	άνεγ. Πειραιάς 14 Μαΐου διά Ρωσίαν—Ιαπωνίαν
Ναυτίλος	Δ. I. Γουλανδρή	04	3531	άργει Πατρικίας ἀπό 19 'Απρ.
Νέα Τόγη	Στ. και Δημ. Φαφαλίου	12	3451	Έφθ. 'Αμβέρσαν 5 Μαΐου
Νεράϊδα	έτ. Π. Νομικού	03	2759	Σιγκαλέαν Κ)λιν 3 Μαΐου διά Γένοβαν
Νεμέα	Γ.Ν. Σταύρου	19	5101	Σιγκαλέαν Κ)λιν 3 Μαΐου, Σουέζ 8 διά Dairen
Νήσιον	Α. I. Καλλίνικου	05	4274	Σιγκαλέαν Κ)λιν 10 Μαΐου εἰς Ρωσίας
Νηρεύς	'Εμη. Χατζήλια	13	6694	άνεγ. 'Αμβέρσαν 4 Μαΐου διά Μπ. Μπλάγκαν
Νήριτος	Γ. Δρακούλη	07	3854	άργει Πατρικίας ἀπό 8 'Απρ.
Νίκη	Α. Βογιατζίδη	17	958	έφρτωνα Γαλάταις 5 Μαΐου διά Πειραιᾶς—Ναύπλιον
Νικοκλής	Ν. Γ. Μωραΐτη	21	3576	Έφθ. Σύρον 26 'Απρ. και Δούναδιν 9 Μαΐου
Νίκος	Α. Γρυπαίου	14	3892	εἰς Ροζάριο ἀπό 3 'Απρ.
Νίκος Μάρκου	Π. I. Πατέρα και Σιά	12	4235	άνεγ. Σάνη Νικολάς 4 Μαΐου διά Λάζ Πάλμας
Νικόλαος	N. Δ. Βούλγαρη	01	3634	άργει Σύρον ἀπό 18 Μαρτ. 1932
Νικόλαος 'Αθανασούλης	κληρηρ. 'Αθανασούλη	01	3572	άργει 'Αμπελάκιας ἀπό έτον
Νικ. Γ. Κουλουκούντης	έτ. 'Ατλαντικός	17	3201	Σιγκαλέαν Γιδραλτάρ 8 Μαΐου διά Γένοβαν
Νικόλαος Νομικός	Α. Νομικού	99	625	Έφθ. Σαδόνναν 4 Μαΐου
Νικόλαος Φιλίνης	Μική Φιλίνη	04	3111	άργει Πατρικίας ἀπό 9 Φεβρ.
Νικόλαος	B. Σ. Ρωσολέου	10	4540	Έφθ. Πειραιάς 2 Μαΐου, άργει
Νικόλαος 'Αγγελος	'Ιο. 'Αγγελου	12	4351	άνεγ. Ροζάριο 11 'Απρ. διά Εύρωπην
Νικόλαος Πατέρας	Π. Πατέρα	06	3435	άνεγ. Σπαλάτα 27 'Απρ. διά Οίνούσας
Νίτσα	άδ. Γιανναγά	15	4732	εἰς Μίλφορντ Χάρδεν 10 Μαΐου
Νύμφη	N. Λυκιαρδοπούλου	21	4504	άνεγ. Μπουένος "Άϊρες 5 Μαΐου διά Τενερίφφαν
Οινούσιος	N. Πατέρα και υιῶν	04	5804	Σιγκαλέαν Λάζ Πάλμας 2 Μαΐου, Λάδισαντ 9 διά Μπίρκανχιντ
Π. Μαργαρώνης	Δημη. Μαργαρώνη	13	4979	άνεγ. Ρότερνταμ 25 'Απρ. διά Μπουένος "Άϊρες
Παναγής	N. Λυκιαρδοπούλου	20	5187	Έφθ. Γένοβην 30 'Απρ.
Παναγής Βαλλιάνος	A. Σ. Βαλλιάνου	04	2980	άργει Σύρον ἀπό 20 Νοεμ. 1931
Παναγ. Θ. Κουμάνταρος	άδ. Σ. Κουμάνταρος	12	5839	Έφθ. Πειραιάς 3 Μαΐου, άκυροτάνα;
Πάνις	A. 'Αναστασάτου	06	1781	άργει Πατρικίας ἀπό 28 Δεκ. 1932
Πάνος	Π. Πρωτοπαπᾶ	15	4305	Σιγκαλέαν Γιδραλτάρ 2 Μαΐου, Niton 7 διά "Ακλιμποργκ
Παντελής	άδ. Παντελή	91	2411	άργει Πατρικίας ἀπό 29 Δεκ. 1931. 'Επωλ. Ιταλούς πρὸς διάλυσιν
Παντελής	K. Λαμπού	11	3845	Έφθ. Ρόττερνταμ 18 'Απρ. διά Ρίον Ιανέρον
Παντιάς	άδελ. Μαργαρώνη	12	5149	άνεγ. Μπ. "Άϊρες 27 'Απρ. διά Ελλάδα
Παπαλεμός	Γ. A. Γεωργιαλή	10	3748	άνεγ. Ροζάριο 8 Μαΐου διά Λάζ Πάλμας
Παρθενών	άδ. Πεθή	08	3189	άνεγ. Βανετίαν 28 Μαΐου διά Μαρμπολίν
Πάτρα	Τσακιράνη—Κωννιάδη	96	3256	άνεγ. Πειραιάς 8 Μαΐου, Κ)πολιν 10 διά Ρωσίαν
Πανίδος	Στ. Γαλανούσδην και Σιά	90	2223	άνεγ. Βερκελώνην 3 Μαΐου διά Πειραιάς
Πελαγία	Στολ. Καστάνου	05	3157	Σιγκαλέαν Γιδραλτάρ 4 Μαΐου διά Λάζ, έφθ. 12
Περδακής Δ. Καμπάνης	κληρηρ. Λ. Κακουάνη	19	3581	Έφθ. Μπάρρο 26 'Απρ. και άνεγ. 3 Μαΐου διά Μπ. "Άϊρες
Περοεύς	A. 'Ανδρεάτου	18	5172	άργει 'Αμβέρσαν ἀπό 18 Μαρτ.
Πεταλοί	Μαρή. Έμπειρικου	17	5126	Έφθ. Ρόττερνταμ 3 Μαΐου
Πετρούλινα (τάνκερ)	T. Κυρίλλου	10	579	εἰς πλόκος Κ)ντζήνης —Κ)λωσ (πατρόλικα:α)
Πετρούλιν (τάνκερ)	έτ. «Τρανσόπετρόβλη	03	4634	Σιγκαλέαν Γιδραλτάρ 6 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
Πετρακής Νομικός	Δ. Νομικού	06	4618	Σιγκαλέαν Γιδραλτάρ 1 Μαΐου διά Πειραιάς, έφθ. 8
Πέτρος I. Γουλανδρής	άδ. Γουλανδρή	23	4693	Έφθ. Σούδαν 12 Μαΐου
Πέτρος Νομικός	Π. Νομικού	93	2522	Έφθ. Φιόδεν 29 'Απρ. και Στρατόν: 14 Μαΐου
Πήγασος	Γ. N. Λουλούδη	15	1795	Έφθ. Ρουέν 26 'Απρ. και 'Αμβέρσαν 2 Μαΐου
Πηλεύς	E. Χατζηλία	28	4695	Έφθ. Σάντος 20 'Απρ. Είτα εἰς Πλάτη
Ποιλέμης	I. Δ. Παλαιοκρασσ	97	157	άνεγ. Γένοβην 25 'Απρ. και Πειραιάς 13 Μαΐου διά Ρωσίαν.
Πόλη	A. Άλεξάτου-Μ. Ρεδ:άρη	09	2861	άργει Σύρον ἀπό 27 'Απρ.
Πολύκατωρ	Γ. Δρακούλη	14	4077	άνεγ. Ναύπολιν 27 'Απρ. διά Πότι, έφθ. 4 Μαΐου
Πολύμνια	E. Μιχαλιτσιάνου	07	4937	Έφθ. Ρόττερνταμ 1 Μαΐου
Πόντος	υιοι Γ. Γράτου	12	4013	άνεγ. Πειραιάς 6 Μαΐου διά Δούναδιν, έφθ. 10
Πόπτη	Μ.χ. Βεργίκου	96	1594	Έφθ. Μπάρι 28 'Απρ. και άνεγ. 4 Μαΐου διά Πειραιάς
Ποσειδών	Κυρ. Βενιζέλου	09	3895	Έφθ. Ronne 29 'Απρ. και Δάντσιγκ 4 Μαΐου
Πρωτός	Γ. N. Λουλούδη	03	1171	άνεγ. Πειραιάς 3 Μαΐου διά Δούναδιν, έφθ. 8
Ρίτα	Γ. Πανά	01	2495	Έφθ. Βορδό 23 'Απρ. και Σουάνς 29, άνεγ. 7 Μαΐου διά Πειράρα

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυ.	Τόννος: γκρός	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Πίτα Χανδρή	I. Δ. Χανδρή	90	1217	ἀργεῖ Πατραιά από 24 'Απρ.
Ρόκος	Γ. Βεργωτή	18	4781	ἔφθ. Μπάχιαν Μπλάγκαν 5 Μαΐου
Ρόκος Βεργωτής	«Βεργωτής» A.E.	19	5637	ἔφθ. Τάν 30 'Απρ. και ἀνεχ. 6 Μαΐου διά Σαδόννην
Σαρωνικός	Μαρή 'Εμπειρίκου	12	3548	ἀνεχ. Ρένι 3 Μαΐου, Κλινι 6 διά 'Αμερίσσαν
Σίφνος	Θεμ. Σταύλοπάτη	17	2004	εἰς Νήσωσισην 1 Μαΐου ώπο φόρτωσιν
Σοφία Θεοδωροπούλου	ΙΙ. Θεοδωροπούλου	99	1518	εἰς πλόσια Μυτιλήνης—Θυνίης (άλλας)
Σούνιον	Μαρή 'Εμπειρίκου	19	3054	ἔφθ. Χόρσαν 6 Μαΐου
Στάμος Φαφαλίδης	Σ. και Δ. Φαφαλίδης	06	3990	ἀργεῖ Χίον από 31 Μαρτίου
Στάθης Α.	άδ. 'Αποστολοπούλου	81	987	ἀργεῖ Πατραιά από 11 Δεκ. 1932
Σεάθης Κ. εκ Φιλομήλα	Σ. Καταπόδη	98	3175	εἰηλίθιο Γιεράλταρ 30 'Απρ. διά Σαδόννην
Στέφανος Κωστομένης	Ε. Κουλουκουντή	11	5409	ἀνεχ. Μπ. Μπλάγκαν 26 'Απρ. διά Λέσ. Πάλμας
Στεφανίδης	'Ανθρ. Λεμού	06	4081	ἀνεχ. 'Αμερίσσαν 5 Μαΐου διά Μέθηλ, έφθ. 8
Στυλιανή	άδ. Πειθή	93	1828	ἀνεχ. 'Αλεξάνδρειαν 29 'Απρ. διά Τεργέστην
Στυλιανός	ΙΙ. Δ. Μαρκεσίνη	04	3564	ἐν πλῷ ἐκ Μπαχίδην δι 'Ασχάγγελον
Στυλιανός Κοντοσοδόνης	Α. Κ. Κοντοσοδόνη	05	3076	ἀργεῖ Θύνικην από 20 'Ιουλ. 1932
Σύλβα	Α. Καλλέργη και Σία	14	4202	φύσεις Μπ. "Άθρας 12—16 Μαΐου
Τάκης	ΙΙ. 'Αντόππα—Μαρκεσίνη	04	1698	ἀνεχ. Πατραιά 11 Μαΐου διά Ρεσσίνων
Ταξιάρχης	άδελφ. Λεμού	13	4221	ἔφθ. Μπουένος "Άθρας Ρέδης 7 Μαΐου
Τερέζα Κοντογιάννη	Στυλ. Κοντογιάννη	89	761	ἀργεῖ Πατραιά από 2 'Ιουν. 1932
Τζέννην	'Ιω. Λευκοῦ	12	1859	διήλιθο Γιεράλταρ 29 'Απρ. δι 'Αλεξανδρούπολιν, έφθ. 8 Μαΐου
Τηλέμαχος	Γ. Δρακούλη	11	3562	ἔφθ. 'Οντιάνες 28 'Απρ. και Χόλμπεκ 7 Μαΐου
Τό Κύμα	Α. Κωνσταντινίδη	05	3721	ἔφθ. Δάντοιγι 1 Μαΐου
Τρίαντα	Γ. Λεμού και Μ. Γεωργιλή	00	4358	διήλιθος Νεάπολιν 2 Μαΐου διά Τεργέστην
Τρίτων	υιοί Γ. Γράτσου	14	4211	ἔφθ. Ταξιδιώτερειαν 25 'Απρ. και ἀνεχ. 6 Μαΐου δι 'Ελλάδα
Τσιροπινάς	Κ. Α. Τσιροπινάδης και Υιοί	14	3895	ἔφθ. Ροζάριο 30 'Απρ.
Τύρνης Χανδρής	I. Δ. Χανδρή	04	2689	ἀνεχ. Πατραιά 14 Μαΐου διά Μαρ. πολιν
Υδρα	Γκ. Κουλούρα	00	3513	ἀργεῖ Χαλκίδα από 17 Φεβρ. 'Επωλήθη 'Ιταλούς πρὸς διάλυσιν
Υδραίος	Α. Κουλούρα και Κ. Ξένου	02	4476	ἀνεχ. Σουάνη 4 Μαΐου διά Βενετίαν
Φαέθων	άδ. Λευκοῦ	13	4168	ἔφθ. Γκόττεμποργκ 1 Μαΐου, 'Αλέρχους Βκαϊ'Οντός 9
Φανερωμένη	Α. Βλαχάκη	08	3404	ἀνεχ. Τεργέστην 27 'Απρ. διά Πατραιάς έφθ. 1 Μαΐου
Φλωρεντία Σ.	Φλωρεντ. Σιδερίδου	97	2024	ἀργεῖ Νεάπολιν από 15 Αύγ. 1932
Φραγκούλα Β. Γουλανδρή	άδ. Γουλανδρή	18	5304	ἔφθ. Μπάχιαν Μπλάγκαν 22 'Απρ. φορτώνει
Φρέδη	Κ. Δ. Καλαφάτη	07	4043	άν. Νικολάτηρ 28 'Απρ., ήλιν 1 Μαΐου διά Κάρδιψ
Φωτεινή Καρρά	άδ. Καρρά	08	4396	ἀνεχ. Χάρπτον Ρέδης 5 Μαΐου διά Μοντερίζεο
Φώτης	Ν. Ανικαρδοπούλου	12	3507	ἀργεῖ Πατραιά από 27 Φεβρ. 'Εναυλήθη
Φωφώ Μακρή	I. Σ. Στρυμπουλάκη	03	1013	ἔφθ. Πατραιά 21 'Απρ.
Χαδιώτης	έτ. «Κάσσος» Α.Ε.	29	4386	ἀνεχ. Μπάροιν 27 'Απρ. διά Μπουένος "Άθρας
Χαράλαμπος	υιοί 'Αντ. Γιαννουλάτου	01	4389	ἔφθ. Μαρ. πολιν 24 'Απρ.
Χέλατρος	έτ. «Κάσσος» Α.Ε.	14	3489	ἀργεῖ Σύρον από 29 'Απρ.
Χίος	Σ. Περρή κ.λ.π.	88	1356	ἀργεῖ Χίον από 22 'Απρ.
Χρήστος Ζ.	N. Ζωτοπούλου	00	1106	ἀργεῖ Πατραιά από 18 'Απρ.
Χριστίνα	Α. Βογιατζήδη και Σία	98	3438	ἀργεῖ Πατραιά από 10 'Απρ.
Χρυσάνθη	άδ. Πατέρα	00	3217	ἔφθ. 'Αμερίσσαν 2 Μαΐου και ἀνεχ. 6 διά Λένινγραδ
Χρυσή	Η. Ι. Γουλανδρή	13	5367	ἀνεχ. Ροζάριο 2 Μαΐου διά Λέσ. Πάλμας
Ψαρά	Κ. Δ. Καλαφάτη	03	2907	ἀργεῖ Πατραιά από 18 'Απρ. 'Επωλήθη 'Ιταλούς πρὸς διάλυσιν
Ωκεανία	M. Καρβιδάλη	07	4843	ἀργεῖ Πατραιά από 26 'Απρ.
Ωνάση Πηνελόπη	'Αριστ. 'Ωνάση	19	5404	ἀργεῖ εἰς Μόντρειαλ 5 Μαΐου
Ωνάσης Σωκράτης	'Αριστ. 'Ωνάση	19	5439	εἰς Χάλιφραξ 5 Μαΐου (διά Κούδαν)
Ωρωπός	Μαρή 'Εμπειρίκου	13	3475	παρίμενεν 'Αμερίσσαν 6 Μαΐου

ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΥΠΟ ΣΕΝΑΣ ΣΗΜΑΙΑΣ

Αγάθη Τουρκικόν	ΙΙ. Σταυροπούλου και Υιοί	79	1432	εἰς πλόσια ἐν Τουρκίᾳ
Αιγαίον 'Αγγλικόν	άδ. Κουρούκηλη—Αθίνη & Σία	10	1673	ἔφθ. Βρατλάν 29 'Απρ. (διά Μεσσήναν—Βαγγαζηνού)
Αίκατ. Νικολάου Παναμαϊκόν	N. Νικολάου	17	5177	διήλιθο Φλωρεντίκη 2 Μαΐου διά Γκόττεμποργκ. έφθ. 4
Αρέθουσα Παναμαϊκόν	Ν.ικ. Καμπούρη	11	3693	ἔφθ. Βάτερφορτ 4 Μαΐου
Βιργινία Νικολάου, Παναμαϊκόν	Νικολάου	20	6869	ἔφθ. Νεκταρεα 4 Μαΐου
Εύαγρος Κυπριακόν	«Τρόδος» Ltd	28	5127	ἀργεῖ Τάν από 7 'Απρ.
Εύγενία Χανδρή Παναμαϊκόν	'Ιω. Χανδρή	20	5317	ἔφθ. Ιμριγκχιρ 13 Μαΐου
Ζίλδα 'Αμπατιέλλου 'Αγγλικόν	'Ελλήνων ιδιοκτητῶν	20	1138	ἀργεῖ Μασσαλίαν από 24 Αύγ. 1932
Θέμις 'Αγγλικόν	Φραγκοπούλου και Σία	88	2173	ἀνεχ. Πατραιά 6 Μαΐου διά Δούναβεν, έφθ. 11
'Ι. Ν. Βλασσόπολ Ρουμανικόν	T. N. Βλασσόπολου	11	3160	ἀνεχ. Ισμαήλ 2 Μαΐου, Κλιν 6 δι 'Ελεσιγκποργκ
Καλλιόπη Λύτες 'Αγγλικόν	Λύτες	87	1032	εἰς δρόμον 'Αγ. Γεωργίου μὲ ζημίας
Κωστή Κυπριακόν	K. Ξυδιά και Σίδην	05	3876	ἀνεχ. 'Αλεξάνδρειαν 30 'Απρ., Γιερ. 9 Μαΐου διά Λουδίνον
Μαρθής 'Αγγλικόν	G. M. Κουλουκουντή	94	2183	ἀνεχ. Πατραιά 13 Μαΐου διά Ρουμανίαν
Μιρένη Παναμαϊκόν	έτ. P. 'Ολιβιέ	07	3821	διήλιθο Πατραιά 4 Μαΐου διά Γιεράλταρ
Μιρουπάνου 'Αγγλικόν	Μινακούσηλη και Σία	05	2539	έφόρτωντο Γιαλάται: 5 Μαΐου διά Σφράδη
Μοριάκ 'Αγγλικόν	«Πατριωτικής»	04	1128	έφθ. Ζουγκουλάδην 30 'Απρ. και Βόλον 12 Μαΐου
Νέλλου Παναμαϊκόν	I. Μαργαρώνη	13	4826	έφθ. Ροζάριο 20 'Απρ. και Μπ. "Άθρας 7 Μαΐου
Νικόλαος 'Αγγλικόν	άδ. Ηγήτα	80	1302	ἀργεῖ Χίον από 20 'Ιαν.
Νοέμη—Τζούλια 'Αγγλικόν	A. Μινακούσηλη—Ρουσάνου	95	2499	έφθ. Φιλιππούλλα 2 Μαΐου και ἀνεχ. 6 διά Δούναβεν

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	"Ετος ναυπ.	Τόννοι: γκρές	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
"Ορος "Άθως Παναμαϊκόν	Ρεθύμνη—Κουλουκουντή	12	3876	Έφθ. Takoradi 6 Μαΐου φορτώνει
"Ορος Δίρφης >	Ρεθύμνη—Κουλουκουντή	18	5242	Έφθ. Τάνι 1 Μαΐου και άνεχ. 9 διά πλέξτ
"Ορος "Ελικών >	Ρεθύμνη—Κουλουκουντή	18	5525	Έφθ. Τακοραδί 24 'Απρ.
"Ορος "Ιδή >	Κοσμέτου—Κουλουκουντή	20	5210	Έφθ. Βαντιάν 4 Μαΐου και Τεργέστην 7
"Ορος Κιθαρών >	Ρεθύμνη—Κουλουκουντή	13	3578	άνεχ. Takoradi 27 'Απρ. διά Δουνκέρκην
"Ορος "Οσσα >	Κοσμέτου—Κουλουκουντή	18	5201	άνεχ. Αμερικής 6 Μαΐου διά Μπ. "Άρες
"Ορος "Ολυμπος >	Ρεθύμνη—Κουλουκουντή	20	5166	άνεχ. Μπ. Μπλάγκαν 6 'Απρ. διά Λάς Ηλάμπας
"Ορος "Ορθρος >	Ρεθύμνη—Κουλουκουντή	19	6509	εις Γκρήναν ώπο 12 'Απρ.
"Ορος Παρανασός >	Μαργαρώνη· έτ. «Ατλαντίς»	15	3654	άνεχ. Γαλάτει: 1 Μαΐου, Πατριών 6 διά 'Αμερικής
"Ορος Πάροντς >	Ε. Μάρκους και Ρεθ. —Κουλ.	11	3726	άνεχ. Γέδιαν 4 Μαΐου διά Ναύπολιν
"Ορος Πέρα >	Ρεθύμνη—Κουλουκουντή	18	5208	Έφθ. Πειραιών 28 'Απρ.
"Ορος Πήλιον >	έτ. «Θησεύς», Α.Ε.	17	4592	άνεχ. Μπάχιαν Μπλάγκαν 2 Μαΐου διά Λάς Ηλάμπας
"Ορος Πίνδος >	Ρεθύμνη—Κουλουκουντή	14	4810	Έφθ. 'Αμερικής 1 Μαΐου
"Ορος Ταῦγετος >	Ρεθύμνη—Κουλουκουντή	20	6698	άνεχ. Μπάχιαν Μπλάγκαν 9 Μαΐου διά Λάς Ηλάμπας
"Ορος Ταύρος >	«Ατλαντίκης» Α.Ε.	20	6696	Έφθ. Κάρδιφ 27 'Απρ. και άνεχ. 5 Μαΐου διά Ρ. Ιανέζερον
"Ορος Υμηττός >	«Γιαντάτος» Α. Ε.	18	5249	άνεχ. Γένοβαν 4 Μαΐου, Γιθράλταρ 9 διά Μπ. "Άρες
Πάντζο Σ. Τουρκικόν Πανλίνα Παναμαϊκόν	Η. Σταυροπούλου και Υιοί Ρ. Όλιεριέ	90	2302	άργει Κωνιπολιν ώπο 5 Μαΐτ.
Τουσσίκα Αγγλικόν Τρεγκόδναν Λιγυπτιακόν	Κ. Λασκαρίδη—Α. Δαλλάκ Κ. Ξελίδη και Υιόν	03	1828	έφρατον Γαλάτει: 5 Μαΐου διά Μασσάγιαν
Φρακόνα Γαλλικόν Φρυγία Πανεμπλίκην	«Ερζενός» Α. Ε. Ραζηρ. Όλιεριέ	82	1173	άνεχ. Γαλάτει ώπο 14 Μαΐτ.
Jekri, Αγγλ. Jebba, Αγγλ. Manchester Civilian Αγγλ. Marlwood, Αγγλ. New Georgia Rocio, Αγγλ. Sagama River Teheran, Ήρα.	Ρεθύμνη—Κουλουκουντή Ρεθύμνη—Κουλουκουντή Γ. Βεργωτή "Ελληνες άγορασται Σ. Παραμυθιώτη Ρεθύμνη—Κουλουκουντή Ρεθύμνη—Κουλουκουντή Ν. Σταυράκη	17	5875	εις Dartmouth ύπο παραλαβήν εις Dartmouth ύπο παραλαβήν εις Μάντζεστερ ύπο παραλαβήν εις Σουάνη ύπο παραλαβήν εις Dartmouth ύπο παραλαβήν άνεχ. Ντιάπην 2 Μαΐου διά 'Αμερικής, έφθ. 4 Μαΐου
		79	677	Ίδε: «ΝΙΤΣΑ» σημαία «Ελληνική εις Ρόδον άργει, πιθανόν σημαία Ιταλική

CHARLES HILL & SONS

ΟΙΚΟΣ ΙΔΡΥΘΕΙΣ ΠΡΟ 150 ΕΤΩΝ

ΕΦΟΤΠΛΙΣΤΑΙ - ΜΕΣΙΤΑΙ
BRISTOL

Γραφεία εις Avonmouth, Sharpness, Gloucester
και Portishead.
Ως έφοπλισταὶ ἔκτιμοιν τὰς δυσχερεῖς συνθήκας
ποὺ διέρχονται οἱ πλοιοικήται.

Τὰ πλοῖα τῶν ὁποίων ἡ πρακτόρευσις θὰ ἀνατεθῇ εἰς ὑμᾶς
θεωροῦνται ως μέρος τοῦ ιδιού μας στόλου καὶ τὰ ἔξοδά
των θὰ είναι ὅσον τὸ δυνατὸν χαμηλότερα μὲ ταχίστην διε-
ξαγωγὴν τῆς ἐργασίας.

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

ΕΙΣ ΤΟ ΡΟΤΤΕΡΝΤΑΜ

ΚΑΠΝΑ & ΣΙΓΑΡΕΤΤΑ

ΧΗΡΑ ΙΩΑΝΝΟΥ Λ. ZANNI & YIOI
64. VEERLAN ROTTERDAM

Τὸ μόνον Ελληνικὸν ἐν Ολλανδίᾳ καπνεργοστάσιον.
Καπνά Ελληνικά, Τουρκικά, Βουλγαρικά, Σιγαρέττα και Πούρα
ἐκλεκτά. Ήγγυημένης συσκευασίας, ἀφορολόγητα.

ΤΗΛ. ΔΙΕΥΘΥΝΣ Σ. ZANNIS-ROTTERDAM.

ΤΗΛ. 50632

TOWAGE AT HAMBURG

"FAIRPLAY,, TUGS

17 POWERFUL STEAM TUGS
FOR
HARBOUR-RIVER-SEA

FAIRPLAY STEAM TUG OFFICE
11. STEINHÖFT HAMBURG

HAMBURG STEVEDORING Co. Ltd.

HAMBURG, STEINHÖFT 11.

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

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

Διαρκῆς Παρακαλαδήκη

Τουρκικῶν γαιανδράκων αγοραμένων

KOZΛΟΥ και

Tout venant KΑΝΔΙΛΛΥ

Τῶν γαιανδραρυχείων τῆς

TÜRK KOMÜR

MADENLER A.S.

ΓΕΝΙΚΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΔΟΛΑΣΙΚ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΜΕΓ. ΗΛΕΚΤΡ. ΣΤΑΘΜΟΥ ΤΗΛΕΦ. 40.307