



ΤΟ ΜΟΝΟΝ ΕΝ ΕΛΛΑΔΙ ΕΒΔΟΜΑΔΙΑΙΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΠΕΡΙΟΔΙΚΟΝ ΕΙΚΟΝΟΓΡΑΦΗΜΕΝΟΝ

ΙΔΡΥΤΗΣ ΚΑΙ ΙΔΙΟΚΤΗΤΗΣ

Ι. Θ. ΣΙΦΝΑΙΟΣ



ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ

Κ. ΑΥΓΕΡΗΣ ΚΑΙ Η. ΚΟΤΣΟΒΙΛΛΗΣ

ΣΥΝΕΡΓΑΤΑΙ



- Ν. ΓΕΡΜΑΝΟΣ
- Μ. ΓΟΥΔΑΣ
- Ε. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ
- Π. ΚΑΛΔΙΓΑΣ
- Ν. ΔΕΒΙΔΗΣ
- Α. ΜΑΤΕΣΙΣ
- Ε. ΜΑΚΡΥΓΙΑΝΝΗΣ
- Μ. ΜΑΤΘΑΙΟΠΟΥΛΟΣ
- Α. ΜΗΔΙΑΡΑΚΗΣ
- Κ. ΠΑΠΑΜΙΧΑΛΟΠΟΥΛΟΣ
- Κ. ΡΑΔΟΣ
- Ε. ΡΕΠΟΥΛΗΣ
- Ε. ΤΣΑΚΑΛΗΣ
- Π. ΧΡΥΣΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ
- Κ. ΨΑΧΑΡΟΠΟΥΛΟΣ κλπ.



ΑΘΗΝΑΙ

1901

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Ὁ σκοπὸς καὶ τὰ ἀποτελέσματα τοῦ ναυτικοῦ συνεδρίου, ἄρθρον τοῦ κ. Ἐμ. Ρέπουλη. — Ὁδηγία περὶ χαρτῶν, ναυτιλιακῶν ὁδηγῶν καὶ φαραδεικῶν καὶ τῆς καθόλου πλωτικῆς ὑπὸ τοῦ κ. Μ. Μαθιοπούλου, ὑποπλοίαρχου τοῦ Π. Ναυτικοῦ. — Γυμνάσια ναυτικῆς δυνάμεως τῷ 1901, ὑπὸ τοῦ κ. Νικ. Γ. Μπότση. — Ἐκ τῆς ἰδιοφύρου ναυτιλιακῆς Σπετσῶν. — Μηχαναὶ τριπλῆς ἐκτονώσεως ὑπὸ Μηχανικοῦ. — Ναυτικὴ μετεωρολογία ὑπὸ Ν. Γ. Κοτσοβίλλη. — Ναυτικὸν δίκαιον, περὶ πτωχῶν πωλίσσεως φορτίου ὑπὸ Ἐμ. Σ. Μακρυγιάννη. — Ναυτικὸς χρονομέτρης ὑπὸ Κ. Ε. Α. — Τὰ ἑλληνικὰ ἀτυόπλοια καὶ τὸ τελωνεῖον Πειραιῶς. — Γεωγραφικὰ, ἐξ ἀνεκδότου συγγράμματος τοῦ κ. Ν. Γ. Κοτσοβίλλη. — Ἡ κίνησις ἐν Ρουμανίᾳ ὑπὸ Χ. Μεσσῆνη. — Κίνησις ἑλληνικῆς ναυτιλιακῆς ἐν Βοιωτίᾳ. — Ναυτικὰ νέα.

ΕΙΚΟΝΕΣ

Τὸ ἰδιόκτητον φορητὸν ἀτυόπλοιο «Πολύμητις». — Ἡ θυμολοκκίς τοῦ ἑλληνικοῦ ἰδιοφύρου «Στέφανος». — Ὁ λιμὴν τῆς Δελαγῶς.



ΤΟ ΜΟΝΟΝ ΕΝ ΑΝΑΤΟΛΗ

ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΠΕΡΙΟΔΙΚΟΝ

ΕΤΗΣΙΑ ΣΥΝΔΡΟΜΗ

ΕΝ ΕΛΛΑΔΙ  
Δρχ. 12

ΕΝ ΤΩ ΕΞΩΤΕΡΙΚῳ  
Φρ. χρ. 12

ΕΞΑΜΗΝΟΣ

Οἱ κ.κ. συνδρομηταὶ παρακαλοῦνται νὰ συνοδεύωσι τὰς αἰτήσεις των πρὸς ἐγγραφήν μετὰ τοῦ ἀντιτύπου.

ΣΗΜ. «ΝΑΥΤ. ΕΛΛ.» Οἱ κρατούμενοι τῶν πρώτων καὶ δευτέρων ἀριθμῶν τῆς «Ναυτικῆς Ἑλλάδος» θεωροῦνται συνδρομηταὶ αὐτῆς.

Ο ΣΚΟΠΟΣ ΚΑΙ ΤΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ  
ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΣΥΝΕΔΡΙΟΥ

Φαίνεται ὅτι δὲν ἔχει ἐπαρκῶς παρ' ἡμῶν ἐκτιμηθῆ ἡ σημασία καὶ ἡ ἀποστολὴ τῶν εἰδικῶν Συνεδρίων, καὶ εἴτε ὑπεριτιμᾶται, ἐξαρτωμένης ἐξ αὐτῶν τῆς λύσεως πάντων τῶν ζητημάτων δι' ἃ καλοῦνται, ἢ παρρησιάζεται ὅπως ἀκριβῶς διότι δὲν δύνανται νὰ δώσωσι πᾶσαι τὰς ἀνεκδομένης λύσεις. Τοιαῦτα ἰδέει κρατοῦσι καὶ περὶ τοῦ ναυτικοῦ συνεδρίου, ἀπορεῖ δέ τις ἀκούων : Καὶ τί θὰ βγῆ ἀπὸ τὸ Συνέδριον ; Ἡ ἀνάπτυξις τῆς ναυτιλιακῆς εἶνε ζήτημα κεφαλαιῶν, κεφάλαια δὲ δὲν θὰ εὔρη τὸ Συνέδριον !

Βεβαίως δὲν θὰ εὔρη κεφάλαια τὸ Συνέδριον ἀλλὰ μήπως εὔρη ἢ ἡδύνατο νὰ εὔρη τὸ Γεωργικόν ; Τοῦτο ὅμως δὲν ἀπέκλεισε τὴν χρησιμότητά αὐτοῦ. Καὶ ἂν χάριν τῆς Γεωργίας ἐκρίθη ἀναγκασίον ὑπὸ πάντων εἰδικῶν Συνεδρίων, ἐκλονίσθη δὲ ἤδη τῆ πρωτοβουλία αὐτοῦ τοῦ Βασιλέως ἢ τακτικῆ τοιοῦτων Συνεδρίων συγκρότησις εἶνε πολλῶ μᾶλλον ἀπαραίτητον τοῦτο χάριν τῆς Ναυτιλιακῆς. Ὁ προϋπολογισμὸς τοῦ ἑλληνικοῦ Κράτους ἀναγράφει ὅπωςδὴποτε καὶ δαπάνης τινὰς ὑπὲρ τῆς Γεωργίας, καὶ ἄλλως δὲ ἐξεδηλώθη ἢ ὑπὲρ αὐτῆς μέριμνα τῆς Πολιτείας, δι' εἰδικῶν νομοθετημάτων. Ἐχει ἤδη ἐπιβληθῆ ἢ γεωργία εἰς τὴν μέριμναν ταύτην, καὶ ἂν μέχρι τοῦδε ἔχουσι πραχθῆ ὑπὲρ αὐτῆς μικρὰ, ἀλλ' ἀνεπτύχθη καὶ πολιτικὴ ἀμιλλα ὅπως πραχθῶσι μεγαλειότερα καὶ σπουδαιότερα.

Διὰ δὲ τὴν ἐμπορικὴν ναυτιλίαν ποῖα τὰ πραχθέντα ; Εἰς ποῖας ἀποφάσεις τῆς Πολιτείας ἐμφανίζεται ἢ ὑπὲρ αὐτῆς μέριμνα ; Καὶ εἰς ποῖας ἐπαγγελίας διαφαίνεται ἐλπίς μερίμνης εἰς τὸ μέλλον ; Διὰ τὴν ναυτιλίαν δὲν ὑπάρχει καὶ οὔτε τὸ εἰδικὸν ὑπουργεῖον ! Τὸ ὑπουργεῖον τῶν Ναυτικῶν, εἰς ὃ καὶ αὕτη ὑπάγεται, εἶνε μόνον ὑπουργεῖον Στόλου. Ἐν τμήμα τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλιακῆς περιλαμβάνεται ἐν αὐτῷ καὶ ἐκεῖνο συνενωμένον μετὰ τοῦ τμήματος τῆς στρατολογίας, ὥστε νὰ διευθύνῃ ἀμφοτέρω τὸ αὐτὸ ἐκ τριῶν ἢ τεσσάρων ὑπαλλήλων προσωπικόν ! Πέραν δὲ τῆς ὑπηρεσίας τῶν λιμενεργειῶν ΟΥΔΕΝ ἐκδηλοῦται σημεῖον ὑπάρξεως καὶ ἐμπορικῆς ναυτιλιακῆς ὑπὸ τὴν μέριμναν τοῦ ὑπουργείου τῶν Ναυτικῶν. Ἐντεῦθεν ἢ οἰκτρὰ κατὰστασις πάσης τῆς σχετικῆς πρὸς τὴν ναυτιλίαν

τῆς ἐπιβλήθῃ ἢ Βουλῆ. Καὶ ἐνεκὰ τοῦ τρόπου καθ' ὃν καταρτίζονται, καὶ ἔκκ τῶν τρόπου καθ' ὃν ἐργάζονται αἱ εἰδικαὶ ἐπιτροπαὶ τῆς Βουλῆς, οὐδὲν πράττουσι πέραν τῆς τυπικῆς ὡς ἐπὶ τὸ πολὺ ἐπεξεργασίας τῶν εἰς αὐτὰς παραπεμπόμενων νομοσχεδίων. Εἴτε δὲ διότι δὲν ὑπῆρξαν οἱ εἰδικοί καὶ θερμῶς ἐνδιαφερόμενοι ἐν αὐτῇ ἀντιπρόσωποι, εἴτε διὰ τὴν ἐν γένει πολιτικὴν ἡμῶν κατὰστασιν, ἢ ἐμπορικὴν ναυτιλίαν ἐγένετο ξένη καὶ πρὸς τὰς φροντίδας τῆς Βουλῆς, ὡς ὑπῆρξε ξένη πάντοτε πρὸς τὰς φροντίδας τῶν κυβερνήσεων.

Αὐτὴν τὴν ἀπόστασιν καλεῖται κυρίως νὰ συντομεύσῃ τὸ Ναυτικὸν Συνέδριον. Ἡ ἐπὶ ταῦτο συγχέντρωσις καὶ συνένωσις ἀντιπροσώπων πάντων τῶν ναυτικῶν πληθυσμῶν καὶ πασῶν τῶν τάξεων, ὧν τὰ συμφέροντα συνδέονται πρὸς τὴν πρόοδον τῆς ναυτιλιακῆς, θὰ ἐνισχύσῃ τὴν φωνὴν τῶν ἀναγκῶν αὐτῆς. Καὶ ἢ φωνὴ αὕτη βεβαίως θὰ εἶνε ἐπαρκῶς ἰσχυρὰ καὶ ἐντονος ὥστε νὰ ἐπιβλήῃ εἰς τὴν Πολιτείαν τὴν ὑπὲρ τῆς ναυτιλιακῆς μέριμναν, νὰ ἀποτινάξῃ τὴν νάρκην ὑφ' ἧς σήμερον νεκροῦται πᾶσα περὶ αὐτῆς σκέψις, νὰ ἐξεγείρῃ τὸ ἐνδιαφέρον, τὸ ὅποιον ἀπαιτοῦσι τῆς Ἑλλάδος ὅλης τὰ συμφέροντα. Καὶ τοῦτο μόνον ἂν ἤθελεν ἐπιτύχει, εἶδει καὶ διὰ μόνον τοῦτο νὰ συγχληθῆ.

Ἄλλ' ἵνα ἐξεγερθῆ τὸ ἐνδιαφέρον, δεόν νὰ ὑποδειχθῶσιν εἰς τὴν Πολιτείαν τὰ μέσα δι' ὧν ὀφείλει νὰ ἔλθῃ ἀρωγός. Καὶ τὰ μέσα ταῦτα βεβαίως δὲν εἶνε μόνον χρηματικά. Πρόκεινται ζητήματα πολλὰ εἰς μελέτην καὶ λύσιν. Ἐκ τῆς λύσεως δὲ τούτων θὰ διευκολυνθῆ καὶ τῶν κεφαλαιῶν ἢ ἐξεύρεσις, ἐν ᾧ πολλὴν ἄλλην θὰ εὔρη προστασίαν ἢ ναυτιλίαν. Σήμερον συζητοῦνται τὰ ζητήματα ταῦτα ἐν τῷ τύπῳ ἀπὸ καιροῦ εἰς καιρὸν, ὑπὸ ὀλιγίστων μόνον δυναμένων νὰ προβάινωσιν εἰς τοιαῦτα δημοσιεύματα, καὶ διὰ τοῦτο δὲ καὶ διότι δὲν παρουσιάζεται μία τις περὶ ἐνός ἐκάστου ζητήματος γνώμη φαινομένη ὅτι ἐπιπροτείνεται καὶ ἀναγνωρίζεται ὑπὸ

πολλών ή όρθή, ή Πολιτεία δέν άκούει τάς κρυγές τών όλίγων άγωνιζομένων νά τήν διαφωτί- ζωσι καί τήν ώθηΐν εις κίνησιν καί ένέργειαν. Βεβαίως όμως θά προσέξη εις τάς γνώμας ταύ- τας, όταν έξέλθωσιν ένός Συνεδρίου περιβεβλη- μέναι τό κύρος τής συζητήσεως καί έχουσαι τήν έπιβολήν του όγκου, όν θ' άποτελέση τοιαύτη συνέλευσις. Καί του Συνεδρίου αί άποφάσεις ή συστάσεις θά είνε ό όδηγός φάρος εις τόν δρό- μον, όν όφείλει νά άκολουθήσῃ τό Κράτος, όπως προστατεύσῃ τήν θάλασσαν, ής άνευ ούτε υπήρ- ξεν, ούτε δύναται νά υπάρξῃ ποτέ έπαρκώς ευ- δαίμων Έλλάς. Καί μόνον όσα ναυτικά θέμα- τα έχουσι συζητηθῆ μέχρι τουδε διά του τύπου άν έπιβληθώσιν εις τήν φροντίδα τής Πολιτείας, τό κέρδος θά προέλθῃ μέγιστον καί σημαντικώ- τατον.

Άς μὴ άπαισιοδοξώμεν λοιπόν. Άς μὴ νο- μίζωμεν ότι καθείς γνωρίζει τήν λύσιν του ναυ- τικού προβλήματος, ότι ή λύσις αὐτή άπαιτεῖ μόνον χρῆμα, ότι άρα δέν θά δυνηθῆ πολλά καί σημαντικά πράγματα τό Συνέδριον, άφού δέν θά δυνηθῆ νά έξεύρῃ κεφάλαια. Δέν είνε του πικρότερος ή έκθεσις τών θεμάτων, άτινα δέν νά τεθώσι καί βεβαίως θά τεθώσιν υπό τήν μελέ-

την του Συνεδρίου. Οί άναλαβόντες τήν πρω- τοβουλίαν καί σύγκλησιν αὐτου έπραξαν βε- βαιώς τότο έν γνώσει τών συζητητέων ζητη- μάτων. Νομίζομεν δέ ότι δέν όπωσδήποτε νά ένισχυθώσι καί ένθαρρυνθώσιν οί άνδρες οὗτοι εις τήν πρωτοβουλίαν των. Έγραφή υπό του πάντων ειδικωτάτου εις τά τής ναυτιλικής άξιο- τίμου φίλου κ. Ν. Κοτσοβίλλη ότι ίνα επιτύ- χῃ τό Συνέδριον έπρεπε νά συγκροτηθῆ έν Ά- θήναις. Έμπνέει φέβους εις τόν κ. Κοτσοβί- λλην, ό θερμότητος αὐτου πόθος, όπως έξασφα- λισθῆ όσον τό δυνατόν πληρέστερον ή επιτυχία του Συνεδρίου. Δέν νομίζω άναγκαίον νά προ- έλθω εις συζήτησιν τών έπιχειρημάτων αὐτου, ούτε θέλω νά διαμυσηθῆ τήν όρθότητα τών συλλογισμών του. Άλλά διότι έξελέγη ή Σύρος, ή μάλλον διότι έσίγησαν αί Άθήναι καί ό Πει- ραιεύς καί έσχε τήν πρωτοβουλίαν ή Σύρος, δέν πρέπει νά συγκροτηθῆ εκεί; Βεβαίως δέν έννοεῖ τοιοῦτο τι ό κ. Κοτσοβίλλης, παρ' ου' πολλά προσδοκῶσι πάντες κατὰ τό Συνέδριον, τό ό- ποιον πρέπει όπωσδήποτε νά συγκροτηθῆ καί πιστεύομεν ότι θά συγκροτηθῆ.

ΕΜΜ. ΡΕΠΟΥΛΗΣ.

## ΟΔΗΓΙΑΙ

### ΠΕΡΙ ΧΑΡΤΩΝ, ΝΑΥΤΙΑΚΩΝ ΟΔΗΓΩΝ ΚΑΙ ΦΑΡΟΔΕΙΚΤΩΝ ΚΑΙ ΤΗΣ ΚΑΘΟΛΟΥ ΠΛΩΤΙΚΗΣ

(συνέχεια καί τέλος)

5) *Σημαντήρες.* Δέν είνε δυνατόν νά εϊμέθα πάντοτε βέβαιοι ότι αί σημαντήρες παραμένου- σιν εις τάς άκριθείς αὐτῶν θέσεις. Έπομένως αί σημαντήρες πρέπει νά θεωρῶνται ως προειδο- ποιητικά καί όχι άλλανθαστα σημεῖα εις τούς ναυ- τιλλομένους, κυρίως δέ εις έκτεθειμένους θέσεις, καί πᾶν πλοῖον πρέπει νά πλέῃ διά διοπτύσεων ή γωνιῶν σταθερῶν καί όχι διά τῶν σημαν- τήρων.

5) *Πυρσοί.* Κύκλοι κεχαρχαγμένοι επί τῶν χαρ- τῶν περίξ πυρσοῦ δέν παρέχουσι πληροφορίαν περί τής άποστάσεως έκ τής οποίας οὗτος δύ- νεται νά φανῆ, αλλά μόνον δεικνύουσιν, έν περι- πτώσει πυρσῶν, αί όποιοι δέν φαίνονται όμοίως κατὰ πάσας τάς διευθύνσεις, τάς διοπτύσεις μεταξυ τῶν όποίων ή άλλοίως του χρώμα- τος ή τής φωτοβολίας, ή καί ή άπόκρυψις του πυρσοῦ γίνεται.

Πᾶσαι αί άποστάσεις αί παρεχόμεναι εις τούς καταλόγους τῶν φάρων καί επί τῶν χαρτῶν διά τήν φωτοβολίαν τῶν πυρσῶν ύπελογίσθησαν δι-

ύψος του όρθοκλμου του παρατηρητοῦ 15 ποδῶν (4μ. 5). Ο πίναξ τῶν άποστάσεων όρατότη- τος ό εις έκαστον φαροδείκτην περιεχόμενος πα- ρέχει κατὰ πόσον περισσότερο ή ολιγώτερον τό φῶς είνε όρατόν, καθ' όσον τό ύψος τής γεφύ- ρας είνε μεγαλύτερον ή μικρότερον. Η λάμψις ισχυροῦ φωτός πολλάκις κρίνεται πέρην του ό- ρίου όρατότητος τῶν πραγματικῶν άκτίνων του πυρσοῦ, άλλ' αὐτή δέν πρέπει νά συγγένηται πρὸς τήν πραγματικὴν φωτοβολίαν, άλλωστε, ή διάθλασις δύναται νά καταστήσῃ όρατόν τό φῶς μακρότερον παρὰ εις τάς συνήθεις περιστά- σεις. Όταν ζητοῦμεν πυρσόν τήν νύκτα πολλά- κισ λησμονοῦμεν ότι ύπέρ τό κανονικόν ύψος ή όρατότης μεγάλως αὐξάνει.

Η δλη δύναμις πυρσοῦ δέν πάντοτε νά λαμβάνηται ύπ' όψει, όταν πρόκειται νά όρθῆ έν όμιγλώδει νυκτί: άσθενές φῶς εύκόλως άπο- κρύπτεται υπό τής όμίγλης. Η δύναμις αὐτή του πυρσοῦ δύναται νά έκτιμηθῆ διά τής παρα- τηρήσεως τής τάξεως αὐτου έν τῷ φαροδείκτη,

καί, εις τινας περιπτώσεις, διά τής παρατηρή- σεως κατὰ πόσον ή φωτοβολία αὐτου έν αἰθρίᾳ νυκτί όφείλεται εις τό ύψος έφ' ου' κείται. Οὕτω φῶς κείμενον 200 ποδας ύπέρ τήν θάλασσαν καί σημειούμενον ως όρατόν εις 10 μίλια έν αἰθρίᾳ είνε προφανῶς μικρᾶς λαμπρότητος, καθ' όσον τό ύψος αὐτου έπιτρέπει νά γίνῃ όρατ' έν από 20 μιλίων.

7) *Σήματα όμίγλης.* Ο ήχο μεταβ.βάζε- ται διά λίαν ιδιότροπου όδου έν τῇ άτμο- σφαιρᾷ. Πλήν του ύπηνέμου, μεγάλαί έκτάσεις σιωπῆς εύρέθησαν εις διαφόρους διευθύνσεις καί διαφόρους άποστάσεις από του όργανου του ή- χου άκόμη καί έν αἰθρίᾳ.

Έπομένως δέν πρέπει νά έχωμεν μεγάλην βεβαιότητα ότι θά άκουσθῆ σήμα όμίγλης. Τό μηχανήμα άφ' έτέρου άπικτεῖ χρόνον τινά όπως ήχησῆ, άφ' ότου είνε έτοιμον νά λειτουργήσῃ. Η όμίγλη ενίοτε όλισθικίνει άπαρτηρητος πρὸς τήν ξηράν καί δέν παρατηρεῖται υπό τῶν άν- δρῶν του φάρου μέχρις ότου φθάτῃ εκεί, έν φ' τό πλοῖον δυνατόν νά εύρίσκειται πρὸ αὐτῆς διά πολλάς ώρας καί νά πλησιάζῃ τήν ξηράν. Έν τοιαύτῃ δέ περιπτώσει οὐδέν σήμα θά ήχηθῆ. Τέλος όταν ό ήχος πρόκειται νά μεταδοθῆ έ- ναντίον του άνέμου δύναται νά άνκλασθῆ πρὸς τά άνω, καί τότε άνήρ επί τής έξαρτίας δύ- νεται νά άκούσῃ αὐτόν, έν φ' δέν είνε άντιλη- πτός εις τούς επί του καταστρώματος.

Λαμβανομένων ύπ' όψει όλων όμοῦ τῶν γε- γονότων τούτων δέν νά προσέχωμεν παρὰ πολὺ όταν παραπλέωμεν τήν ξηράν έν όμίγλη. Γενι- κῶς ή βολις είνε ό μόνος άσφαλῆς όδηγός. (\*)

8) *Παλιρροια καί παλιρροιακά ρεύματα.* Κατὰ τόν παράπλου άκτῶν, όπου τό μέγεθος τής παλιρροίας είνε σημαντικόν, άπικτεῖται δι- αρκῆς προσοχή.

Η στροφή του παλιρροιακοῦ ρεύματος παρὰ τήν ξηράν σπανίως συμπίπτει πρὸς τήν πλήμην καί τήν ρηχίαν. Εις τούς άνοικτούς πορθμούς τό ρεύμα τής παλιρροίας συνήθως προτρέχει κατὰ τρεῖς ώρας τήν άναστροφήν τής κατακορύφου κινήσεως τής παλιρροίας, τούτέστι τό ρεύμα μεταβάλλεται κατὰ τήν ήμισπλήμην (Half-tide) καί τούτου ένεκα κατὰ τήν πλήμην καί τήν ρηχίαν τό ρεύμα έχει τήν μεγαλύτερην τα- χύτητα.

Επίσης πρέπει νά ένθυμούμεθα ότι ενίοτε τὰ

(\*) Καί γενικῶς προκειμένου περί βολίδος συνιστῶ- μεν πάντοτε έν νυκτί ή όμίγλη τήν χοῆσιν αὐτῆς από τής στιγμῆς καθ' ήν τό πλοῖον ύποτίθεται ότι εισήλ- θεν έντός τής γραμμῆς τῶν έκάτον όργυιῶν, εάν μὴ σημεῖα τής ξηρᾶς δεικνύουσι τήν θέσιν αὐτου. Εις τοιαύτην παράλειψιν όφείλεται τό πρό τινος γεγόμενον ναυάγιον τής Ρωσίας παρὰ τήν Μασσαλίαν.

ύδατα άναχωροῦσι (φεύγουσι) κατωτέρω τῶν συνήθων ρηχεῶν τῶν συζυγιῶν, από τάς οποίας μετροῦνται τά βολίσματα τῶν χαρτῶν. Τούτο πάντοτε συμβαίνει κατὰ τάς ίσημερίας, άλλῶ καί ό άνεμος δύναται νά προσενήσῃ τότο όπο- τεδήποτε καί τό ποσόν τής έλαττώσεως του βά- θους τό όποῖον δεικνύει ό χά:της είνε διάφορον κατὰ τούς διαφόρους τόπους. Έν Πειραιεῖ με- ισχυροῦς βορείους άνέμους εὔρον τόν Δεκέμ- βριον του 1897 καί τόν Φεβρουάριον του 1898 διαφορᾶν 38 έκαστῶν του μέτρου (1 ποδος). Τέλος όταν τό περιγέιον τής σελήνης συμπίπτει μετὰ τής πᾶντελήνου ή τής νέας σε- λήνης τό αὐτό άποτέλεσμα συνήθως παραγάγειται.

9) *Τὰ βέλη ρευμάτων* επί τῶν χαρτῶν δει- κνύουσι τήν συνηθετέραν ή τήν μέσην διεύθυν- σιν παλιρροιακοῦ ρεύματος ή έτέρου ρεύματος, οὐδέποτε δέ πρέπει νά ύποτεθῆ ότι ή διεύθυνσις του ρεύματος δέν μεταβάλλεται από τής ένδει- κνυμένης υπό του βέλους. Η ταχύτης του ρεύ- ματος άλλάσει άναλόγως τῶν περιστάσεων καί ή υπό του χάρτου παρεχομένη είνε άπλῶς ή μέση εύρεθεῖσα κατὰ τήν ύποτύπωσιν, πιθανῶς δέ καί έξ' ολιγίστων παρατηρήσεων.

10) *Μεταβολή τής άποκλίσεως τής πυλίδος.* Η βαθμιαία μεταβολή τής άποκλίσεως δέν νά λαμβάνηται ύπ' όψει κατὰ τόν προσδιορισμόν τής πορείας καί τόν προσδιορισμόν του στίγμα- τος διά διοπτύσεων. Τὰ μηχανητικά άνεμολό- για τά τιθέμενα επί τῶν χαρτῶν, πρὸς διευκό- λυνσιν τής άναγωγῆς, συν τῷ χρόνῳ καθίσταν- ται μικρόν έσφαλμένον καί εις τινας περιπτώσεις ως έν ταῖς μικραῖς κλίμαξιν ή όπου αἱ γραμ- μαί τῶν διοπτύσεων είνε μακρά, ή έκτόπισις του σημείου τής άριζέως (καπιτηρίου) διά τās πορείας, ή του σημείου του στίγματος διά τās διοπτύσεις δυνατόν νά είνε σημαντική. Τὰ ά- νεμολόγια χαράσσονται έκ νέου, όταν τό σφάλμα άνέρχεται εις τέταρτον ρόμβου: δέν διορθοῦνται δέ συχνότερον ένεκα του άδυνάτου τής συχνῆς άλλοιώσεως του αὐτου σημείου τής χαλκῆς πλα- κῆς.

Η γεωγραφική μεταβολή τής άποκλίσεως εις τινά μέρη του κόσμου είνε άρχοῦντως τα- χεῖα ώστε νά έπισπᾶ τήν προσοχήν ήμῶν. Έπί παραδείγματι εις τόν πλέοντα εις Halifax από τής Newfoundland ή άπόκλισις μεταβάλλε- ται 10° εις ολιγώτερον τῶν 500 μιλίων. Έν τοιαύτῃ δέ περιπτώσει δέν νά συμβουλευώμεθα τούς χάρτας τῶν άποκλίσεων.

Μ. ΜΑΤΘΑΙΟΠΟΥΛΟΣ

Υποπλοίαρχος του Π. Ναυτικού.

## ΓΥΜΝΑΣΙΑ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΔΥΝΑΜΕΩΣ Τῆς 1901.

Ὁ Γαλλικός στόλος τῆς Μεσογείου καὶ ὁ τοῦ Βορρᾶ μέλλουσι νὰ συνενωθῶσι καὶ νὰ ποτελέσωσι ναυτικήν δύνειμιν, ἣτις θέλει ταχθῆναι ὑπὸ τὰς διαταγὰς τοῦ ἀντιναυάρχου Gervais τοῦ ἀρχαιοτέρου τῶν Γάλλων ναυάρχων. Τὰ γυμνάσια τῆς ναυτικῆς ταύτης δυνάμεως θέλουσιν ἐκτελεσθῆναι ἐν τῇ Μεσογείῳ.

Κατὰ τὸ παρελθὸν ἔτος οἱ δύο στόλοι συνήντηθησαν παρὰ τὸ ἀκρωτήριον Finisterre, ἐποίησαν ὁμοῦ διαφόρους ἐλιγμούς καὶ εἶτα ἐξετέλεσαν εἰκονικὴν προσβολὴν τοῦ ὄρμου τοῦ Quiberon καὶ τῶν πέριξ νήσων. Ἀφ' οὗ δὲ ἄπασα ἡ ναυτικὴ δύνειμις ἠγκυροβόλησεν εἰς Brest ἀπέπλευσε τοῦ λιμένος τούτου κατὰ στόλους, καὶ συνεκεντρώθη εἰς Χερβοῦργον ἔνθα ἐπιθεώρησεν αὐτὴν ὁ πρόεδρος τῆς Γαλλικῆς Δημοκρατίας μεθ' ὃ κατέπλευσεν ἐκ νέου εἰς Brest καὶ ἐκεῖ διελύθη. Αἱ τέσσαρες θωρακοβάριδες, αἵτινες εἶχον συνοδεύσει τὸν στόλον τῆς Μεσογείου παρέμειναν εἰς Χερβοῦργον.

Ἐφέτος ὁ ναύαρχος Gervais θὰ ἔχη ὑπὸ τὰς διαταγὰς του

1ον. Τὸν στόλον τῆς Μεσογείου εἰς ὃν προστίθενται τὸ Condor καὶ τὸ Brennus.

2ον. Τὸν στόλον τοῦ Βορρᾶ.

3ον. Τὰς θωρακοβάριδας Bouvines καὶ Amiral Tréhouart.

4ον. Τὸ ἀνθρακοφόρον μεταγωγικὸν Japon.

5ον. Τὰ καλλίτερα τορπιλλοβόλα τῆς κινήσεως τῆς ἀμύνσεως τοῦ Τουλὸν, τῆς Κορσικῆς, τῆς Ἀλγερίας καὶ τῆς Βιζέρτας.

Ὁ στόλος τῆς Μεσογείου θ' ἀποτελεῖται ἐκ τῶν θωρηκτῶν

Bouvet, Saint—Louis, Gharlemagne, Gaulois, Charle—Martel καὶ Jauregui-bery.

Ἐκ τῶν τεθωρακισμένων καταδρομικῶν Pothuau, Chanzy, Latouche — Tre-ville.

Ἐκ τῶν διαφόρων τάξεων εὐδρόμων. Du Chayla, Cassard, Galilée, Lavoisier καὶ Linois.

Καὶ ἐκ τῶν ἀντιτορπιλικῶν. Condor, Dunois, Hallebarde, Espignol, Pique, Epee, Cyclone (τορπιλλοβόλον ἀνοικτῆς θαλάσσης).

Ὁ στόλος τοῦ Βορρᾶ θ' ἀποτελεῖται ἐκ τῶν θωρηκτῶν

Massena, Carnot, Amiral — Baudin, Formidable, Courbet, Hoche.

Ἐκ τῶν θωρακοβαρίδων.

Bouvines καὶ Amiral Tréhouart.

Ἐκ τῶν τεθωρακισμένων καταδρομικῶν.

Dupuis de Lôme καὶ Bruin.

Ἐκ τῶν εὐδρόμων.

D' Assas καὶ Jurcouc.

Ἐκ τῶν ἀντιτορπιλικῶν.

Cassini, La Hire, Fauconneau, Durandal καὶ Yatagan.

Ἦτοι ἐν ὄλῳ 15 θωρηκτᾶ, 2 θωρακοβάριδες, 5 τεθωρακισμένα καταδρομικά, 7 εὐδρόμα καὶ 12 ἀντιτορπιλικά· δηλ. συμπεριλαμβανομένου καὶ τοῦ Japon 40 πλοία· εἰς ταῦτα δέον νὰ προστεθῶσι καὶ τὰ τορπιλλοβόλα τῆς κινήσεως ἀμύνσεως.

Ἡ σύνθεσις τῆς ναυτικῆς ταύτης δυνάμεως εἶνε περίπου ἡ αὐτὴ πρὸς τὴν τοῦ παρελθόντος ἔτους καθ' ὅτι αὐτὴ ηὐξήθη μὲν κατὰ ἐν θωρηκτῶν ἠλαττώθη ὁμοίως κατὰ δύο θωρακοβάριδας· ὁ ἀριθμὸς τῶν καταδρομικῶν καὶ ὁ τῶν ἐλαφρῶν πλοίων δὲν μετεβλήθη, ἀλλὰ μόνον ἄπαντα τὰ τορπιλλοβόλα ἀνοικτῆς θαλάσσης ἐκτὸς ἐνὸς ἀντεκατεστάθησαν ὑπὸ ἀντιτορπιλικῶν τοῦ τύπου Hallebarde.

Ἡ περὶ τῶν γυμνασίων ἀπ' εὐθείας συνενόησις τῶν ἀρχηγῶν τῶν στόλων καὶ τοῦ ναυάρχου Gervais ἤρξατο ἀπὸ τῆς 25/12 Μαΐου.

Τὰ γυμνάσια ταῦτα εἶναι γυμνάσια διπλῆς ἐνεργείας καὶ γυμνάσια ναυτικῆς δυνάμεως, θέλουσι δὲ διαρκέσει ἀπὸ τῆς 28ης Ἰουνίου μέχρι τῆς 28ης Ἰουλίου.

Ὁ στόλος τοῦ Βορρᾶ καὶ αἱ θωρακοβάριδες θέλουσιν ἀποπλευσεῖν ἐκ Βρέστης τὴν 22 Ἰουνίου.

Ὁ ἀντιναύαρχος Gervais θέλει ὑψώσει τὸ σῆμα αὐτοῦ ἐπὶ τοῦ θωρηκτοῦ Bouvet τὴν 27 Ἰουνίου ἐν τῷ λιμένι τοῦ Ἀλγερίου.

Σημειωτέον ὅτι τῇ προσθήκῃ τοῦ Brennus ἕκαστος τῶν δύο στόλων θὰ ἔχη πλήρη τὸν ἀριθμὸν τῶν θωρηκτῶν αὐτοῦ· ὡς ἐκ τούτου τὸ πλοῖον τοῦ ἀρχιναυάρχου θὰ δύναται νὰ ἔχη πλήρη ἀνεξαρτησίαν τῶν κινήσεων αὐτοῦ.

Κατὰ τὰ γυμνάσια ταῦτα θέλει μελετηθῆναι ὑπὸ μεγάλην κλίμακα ἢ ὑπὸ δοκιμὴν νέα τακτικὴ τῶν ἐλαφρῶν μυρῶν· διὰ τῆς χρήσεως τοῦ ἀνευ σύρματος τηλεγράφου, ὅστις ἐφέτος ἔχει ἐγκαταστήσῃ ἐπὶ τῶν πλοίων ἀμφοτέρων τῶν στόλων θὰ ἦ δυνατὴ ἡ μεγέθυνσις τῆς ἀκτίνας ἀνιχνεύσεως τῶν καταδρομικῶν.

Ὁ ὑπουργὸς τῶν Ναυτικῶν ἀπεφάσισεν ὅπως συμπεθέξωσι τοῦ γυμνασίου καὶ οἱ μαθηταὶ τῆς ἀνωτέρας τοῦ ναυτικοῦ σχολῆς· ἐκ τούτων οἱ ἐξ νεώτεροι θέλουσι ἀποτελέσει μέρος τοῦ ἐπιτελείου τοῦ θωρηκτοῦ Brennus, ὅπερ ἐξοπλισθῆσεται χάριν τῶν γυμνασίων.

Ἐν Ἀθήναις τῇ 25 Μαΐου 1901

Νικόλαος Ι. Μπότασις  
Ἀνθυποπλοίαρχος Β. Ν.

## ΕΚ ΤΗΣ ΙΣΤΙΟΦΟΡΟΥ ΝΑΥΤΙΑΣ ΣΠΕΤΣΩΝ

Ἐκ τῆς διτόμου ἱστορίας τῶν «Ναυτικῶν» τοῦ 1821 τοῦ ἀειμνήστου Σπετσιώτου συγγραφέως Ἀναστασίου Κ. Ὁρλάνδου, ἐξ ὧν ἐρανίσθη ὁ ἐγκριτος συνεργάτης ἡμῶν κ. Κωνστ. Ν. Παπαμιχαλόπουλος, καὶ ἐδημοσίευσεν εἰς τὸ προτελευταῖον φυλλάδιον τῆς «Ναυτικῆς Ἑλλάδος» τὴν διὰ λέμβου ἐπιστροφὴν ἐξ Ἰσπανίας, μετὰ χιλιάδων ταλλήρων τοῦ ἀτρομήτου Ναυτικοῦ Μπούκουρη (τοῦ καὶ ἰδιοκτῆτου τοῦ κατεδαφισθέντος παλαιοῦ θεάτρου, ὅπερ, χάριν τῆς ἱστορίας, γνωρίζομεν, ὅτι ὁ ἴδιος, ὁ ναυτικός, ἐλθὼν εἰς Ἀθήνας ἐκτίσθη τῷ 1844), μεταφέρομεν σήμερον καὶ τὸ ἐξῆς χαρακτηριστικώτατον τῶν ναυτικῶν ἀνδρῶν τῆς ἐποχῆς ἐκείνης, οὗς ἡ θεία πρόνοια ἔφερεν εἰς τὸν κόσμον, ἵνα πολεμήσωσι καὶ ἐλευθερώσωσι τὴν ἀπὸ τῶν αἰώνων ὑπὸ τὸν τυραννικὸν ζυγὸν στενάζουσαν Ἑλληνικὴν πατρίδα.

«... Τῷ 1796, ὁ Β. Α. Γκίνης, ἐκ Σπετσῶν, ἐξαπατήσας τῶν Ἀγγλων ἀποκλειτῶν τῆς Τουλὸν τὴν προσοχὴν, προσωρμίσθη ἐξ ἀνάγκης μετὰ τὸ πλοῖον του, ὑπὸ φορτίον σίτου, εἰς Γαλλικὸν τινὰ ὄρμον προστατευόμενον ὑπὸ μόνου Πύργου τινὸς φέροντος ἐν ἡ δύο ἀδύνατα πυροβόλα. Ἀγγλικὴ δὲ τις φεργάτα ἰδοῦσα τὸ πλοῖον καὶ μὴ δυνάμενη ἕνεκα γαλήνης νὰ τὸ πλησιάσῃ ἐπεμψε διὰ νυκτὸς κατ' αὐτοῦ πολλὰς λέμβους, πλήρεις στρατιωτῶν, ἵνα τὸ κυριεύσῃ. Πραγματικῶς οἱ Ἀγγλοι ἐφορμήσαντες πνενταχόθεν ἐπέβησαν μὲν τοῦ πλοίου, ἀλλ' ἰσχυρὰν ἀπαντήσαντες ἀντίστασιν, καθ' ἣν καὶ ναῦται καὶ ἀξίωματικοὶ τινες ἐφρονεῦθησαν καὶ ἐπληρώθησαν, ἠναγκάσθησαν νὰ ὑποχωρήσωσι. Μετ' ὀλίγον ἐπανέλαβον τὴν προσβολὴν οἱ Ἀγγλοι διὰ τῶν λέμβων πάλιν καὶ μετὰ μεγαλειτέρης πεισιμονῆς, ἀλλ' ἀπεσοβήθησαν καὶ αὐτίς μετὰ νύκτων ζυμῶν τῶν. Ἐπειδὴ δὲ ὁ ἐν τῇ πρκαλίᾳ πύργος δὲν ἦτον ἰσχυρὸς, ὥστε νὰ προστατεύσῃ τὸ πλοῖον ἀπὸ τοῦ μεγάλου πυρὸς τῆς φεργάτας, ἣτις οὐ δόλωσ ἀπομακρυνομένη, ἀνέμενον ἀρμόδιον πρὸς ἐπίθεσιν ἀνεμον, ὁ Γκίνης συνενουθεῖ μετὰ τοῦ ἐκεῖ σταθμεύοντος Γάλλου ἀξιωματικοῦ, ἐκκυσεν αὐθορμήτως τὸ πλοῖον του, πρὸ τῶν ὀφθαλμῶν τῶν πρροργισμένων Ἀγγλων καὶ διηυθύνθη εἰς Παρισίους. Ἡ Γαλλικὴ Κυβέρνησις θαυμάσασα τὴν γενναϊότητα καὶ τὸν ἀποφασιστικὸν χαρακτῆρα τοῦ ἀνδρός, ἀντήμειψεν αὐτὸν γενναίως, δωρήσασα αὐτῷ ἐν τῆς ἐκλογῆς ἐκ τῶν ἐν τῷ λιμένι τῆς Μασσαλίας ὠραίων εὐρωπικῶν πλοίων, ἐξ ἐκείνων, δηλαδὴ, ἅτινα εἶχον δημευθῆ, πλήρες φορτίου ζαχαρέως καὶ καφφέων, καὶ ἀνέδειξεν αὐτὸν καὶ Γαλλικὸν ὑποπρόξενον ἐν Σπέτσει. Τοιοῦτων ἀνδραγαθημά-

των, ὡς ἐπίσης καὶ μεγάλων ζυμῶν, ὡς ἐκ τῶν ὁποίων κατεστράφησαν οἰκίαι πρότερον ἀνθοῦσαι ἐν Σπέτσει (εἰς τὴν κατηγορίαν ταύτην ὑπήχθη δυστυχῶς καὶ ὁ πῆππος ἡμῶν Ἰωάν. Ὁρλάνδος, τοῦ ὁποίου τὸ νεώκτιστον πλοῖον συνέλαβον, ἐδήμευσαν καὶ ἐπυρπολήσαν κατὰ τὴν ἐποχὴν ἐκείνην οἱ Ἀγγλοι ἐν Μελίτῃ) βρῖθῃ ὁ πρὸ τῆς ἐπαναστάσεως ναυτικὸς ἐμπορικὸς βίος τῶν Σπετσιωτῶν...»

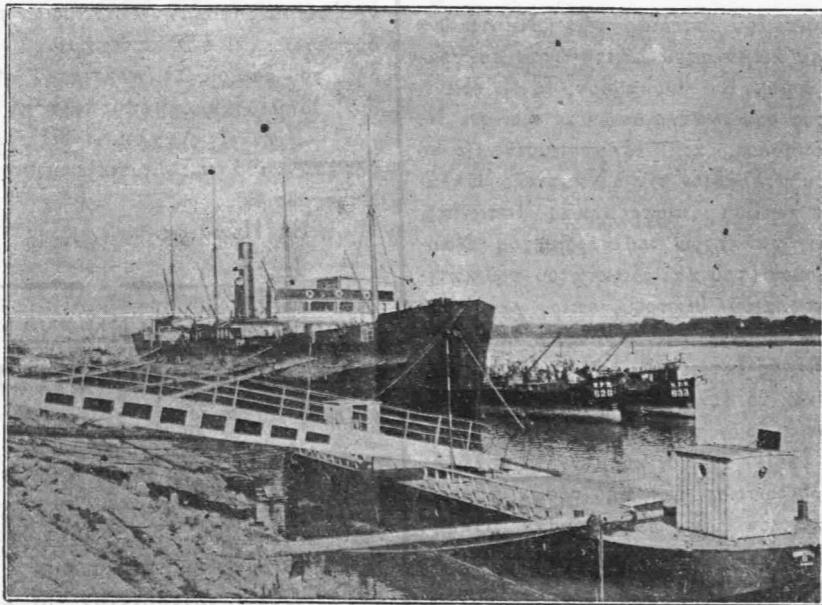
Ἐκ Πειραιῶς.

## ΚΙΝΗΣΙΣ ΕΛΛΗΝ. ΝΑΥΤΙΑΣ ΕΝ ΒΡΙΝΔΗΣΙΩ

Ὁ ἐν Βρινδησίῳ ἑλληνὸς πρόξενος ὑπέβαλεν εἰς τὸ ὑπουργεῖον κατάστασιν ἐμφαίνουσαν τὴν κίνησιν τῆς Ἑλλ. Ἐμπορικῆς ναυτικῆς ἐν τῷ λιμένι Βρινδησίου κατὰ τὴν α'. τριμηνίαν τοῦ 1901. Οὕτω κατέπλευσαν τὴν 2 Ἰανουαρίου ἡ βρατσέρα «Πλατυτέρα» τόν. 31 προερχομένη ἐκ Δυρραχίου μετὰ φορτίον ἀραβοσίτου ἀξίας 3,000 φρ. τὴν 6 Ἰανουαρίου τὸ τραμβάκλον «Μαρία» τόνων 18 ἐκ Δυρραχίου μετὰ φορτίον ἀραβοσίτου ἀξίας 3,500 φρ. τὴν αὐτὴν ἡμέραν τὸ τραμβάκλον «Ἀγ. Νικόλαος» τόνων 18 ἐκ Δυρραχίου μετὰ ἀραβοσίτου ἀξίας 3,000. τὴν 31 Ἰανουαρίου ἡ λέμβος «Πρόδρομος» 1 τόννου ἐκ Χέλωνος κενή. τὴν 16 Φεβρουαρίου ἡ βρατσέρα «Πλατυτέρα» 31 τόνων ἐκ Δυρραχίου μετὰ ἀραβοσίτου ἀξίας 4,000. τὸ τραμβάκλον «Ἀγ. Νικόλαος» τόνων 18 ἐκ Δυρραχίου μετὰ ἀραβοσίτου 2,000 φρ. ἀξίας.

Ἐπίσης τὸ τραμβάκλον «Μαρία» τόνων 18 ἐκ Δυρραχίου μετὰ διάφορα φορτία ἀξίας 3,500 φρ. τὸ τραμβάκλον «Παλαμήδιον» τόνων 22 ἐκ Δυρραχίου μετὰ ἀραβοσίτου ἀξίας 3,500 φρ. τὴν 5 Μαρτίου τὸ τραμβάκλον «Γεώργιος» τόνων 18 ἐκ Κερκύρας μετὰ φορτίον βούρων ἀξίας 2,000 φρ., τὸ τραμβάκλον «Μαρία» τόνων 18 ἐκ Δυρραχίου μετὰ φορτίον ἀραβοσίτου ἀξίας 3,500 φρ. τὴν 25 Μαρτίου τὸ καίκιον «Ἅγιος Διονύσιος» τόνων 17 ἐκ Κεφαλληνίας μετὰ φορτίον βούρων ἀξίας 1200, ἐπίσης τὸ καίκιον «Ἅγιος Διονύσιος» τόνων 16 ἐκ Βοιτίσης μετὰ βούρων ἀξίας 780 φρ. Ἡ βρατσέρα «Ὀλύγας» τόνων 28 ἐκ Ληξουρίου κενή. τὴν 28 ἡ βρατσέρα «Ἀγ. Ἰωάννης» τόνων 31 ἐκ Κερκύρας καὶ τὴν 29 ἡ βρατσέρα «Αἰκατερίνη». Ἦτοι ἐν συνόλῳ 15 πλοία 326 τόνων μετὰ φορτία ἀξίας 32,980 φρ.

## ΤΟ ΕΜΠΟΡΙΚΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΜΑΣ



Τὸ ὑπὸ ἑλληνικὴν σημαίαν φορτηγὸν ἀτμόπλοιο «Πολύμησις» τοῦ κ. Ὁδ. Σταθάτου χωρητικότητος 5,500 τόνων, ὑπὸ πλοίαρχον τὸν κ. Ε. Καραθιάν, ἐκ φωτογραφίας φιλοτεχνηθείσης παρὰ τοῦ ἐν Βραΐλα διακεκριμένου καλλιτέχου κ. Marco Klein, εὐγενῶς παραχωρήσαντος ταύτην μετ' ἄλλων εἰς τὸν ἀνταποκριτὴν μας κ. Χ. Μεσσήνην.

## ΝΑΥΤΙΚΗ ΜΕΤΕΩΡΟΛΟΓΙΑ

## Ἀφρικῆς Παράλια

Εἰς τὰ παράλια τῆς Ἀφρικῆς, τοῦ Λευκοῦ Ἀκρωτηρίου, τοῦ Σέρα - Λεόνε ὁ ἄνεμος πνέει συνήθως ἀπὸ τὸν Βορρᾶν κλίνων πρὸς τὸν Πουνέντε ἐνίοτε καὶ πρὸς τὸν Λεβάντε.

Ἀπὸ τὸ Σέρα-Λεόνε μέχρι τοῦ ἀκρωτηρίου Πάλμας ἡ συνήθης διεύθυνσις τῶν τοπικῶν ἀνέμων εἶνε Πουνέντε-Μαίιστρο. Πέραν τοῦ ἀκρωτηρίου Πάλμας πρὸς Νότον μέχρι 28<sup>ο</sup> μοίρας Νοτίου Πλάτους, οἱ ἄνεμοι πνέουν ἀπὸ τὸ μέρος τῶν καιρῶν Γαρμπῆ κλίνοντες πρὸς τὴν Ὀστρια καὶ πότε πρὸς τὸν Πουνέντε, κατὰ τὴν διεύθυνσιν τῆς Ἀφρικανικῆς παραλίας.

Μακρὸν τῆς παραλίας ταύτης μέχρι 200-300 μιλίων ἐπικρατοῦν συχνὰ γαλῆναι καὶ αἰονίδιοι ἄνεμοι τοὺς ἑποικοὺς ὀνομάζουσι Τορνάδας (Tornados). Οἱ ἄνεμοι οὗτοι δὲν ἔχουν ὠρισμένην διεύθυνσιν καὶ ἐπομένως πνέουσιν ἀπὸ ὅλα τὰ μέρη τοῦ ὁρίζοντος ἀλληλοδιαδόχως.

## Ἰσημερινός

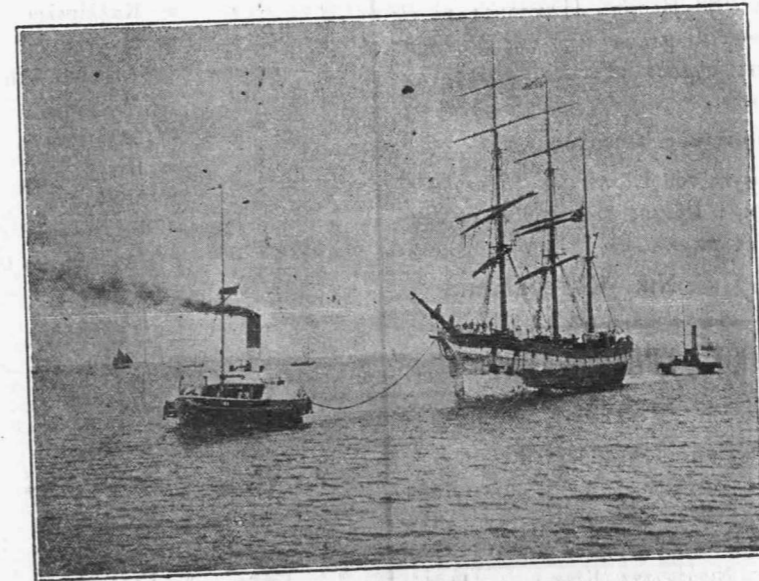
Εἰς τὴν θάλασσαν τοῦ Ἰσημερινοῦ δηλαδὴ

μεταξὺ Ἀμερικῆς καὶ Ἀφρικῆς, πρὸς Βορρᾶν τοῦ Ἰσημερινοῦ πνέουσιν ὡς ἐπὶ τὸ πλεῖστον ἄνεμοι τῆς Ὀστριας, τρεπόμενοι πρὸς τὸν Σιρόκον καὶ Λεβάντε. Οἱ ἄνεμοι οὗτοι φθάνουν ἀπὸ τῆς 4<sup>ο</sup> μοίρας Βορείου πλάτους μέχρι τῆς 12<sup>ο</sup>, ἐνίοτε δὲ φθάνουν καὶ μέχρι τῆς νήσου Πρασί-νου Ἀκρωτηρίου. Ἀπὸ τοῦ μηνὸς Ἰουνίου μέχρι τοῦ Σεπτεμβρίου οἱ ἄνεμοι τοῦ Γαρμπῆ πνέουν μετὰ δυνάμεως καὶ ὁ οὐρανὸς εἶναι κεκαλυμμένος ἀπὸ νέφη προξενοῦντα ἀδιάκοπον βροχὴν.

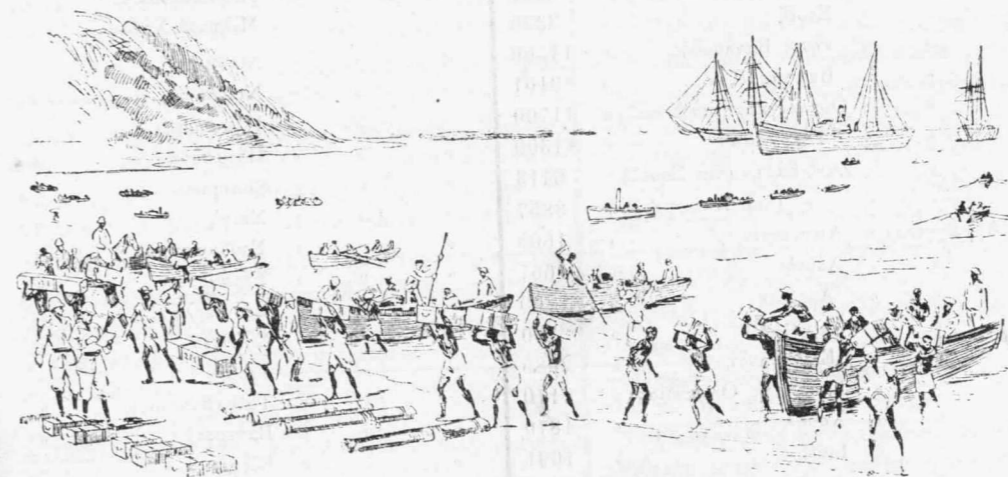
Αἱ νηνεμίαι καὶ οἱ ἑλαφροὶ ἄνεμοι εἶναι σπάνιοι ἀπὸ τοῦ Ἰουλίου μέχρι τοῦ Αἰγούστου, ἀρχίζουσι δὲ τὸν Ἰθρίον.

## Βραζιλίας Παράλια

Εἰς τὰ παράλια τῆς Βραζιλίας πνέουν δύο περιοδικὸι ἄνεμοι, ἀπὸ τοῦ Γρέγου μέχρι τοῦ Λεβάντε, κατὰ τοὺς μῆνας Σεπτέμβριον, Ὀκτώβριον, Νοέμβριον, Δεκέμβριον Ἰανουάριον, Φεβρουάριον καὶ Μάρτιον, καὶ ἀπὸ τῆς Ὀστριας μέχρι τοῦ Σιρόκο—Λεβάντε κατὰ τοὺς μῆνας Ἀπρίλιον, Μάϊον, Ἰούνιον, Ἰούλιον καὶ Αὐγούστον.



Ἡ ρυμούλκησις τοῦ ἑλληνικοῦ ἰστιοφόρου «Στέφανος» προσαράξαντος εἰς τὰς ἀκτὰς τῆς Σικελίας τὸν παρελθόντα χειμῶνα.



Ὁ λιμὴν τῆς Δελαγίας ἐν Νοτίῳ Ἀφρικῇ, ὅπου ἡ ἀποδύσασις τῶν ἀγγλικῶν πολεμοφοδίων.

Ἀτλαντικός Ὠκεανός

Εἰς τὸν Ἀτλαντικὸν Ὠκεανὸν μεταξύ τῆς 10<sup>ῆς</sup> μοίρας καὶ 28<sup>ῆς</sup> Βορείου Πλάτους καὶ εἰς ἀπόστασιν 200—250 μιλίων ἀπὸ τῆς παραλίας τῆς Ἀφρικῆς πνέει σχεδὸν πάντοτε ἄνεμος ἐλαφρὸς τοῦ Γρέγου.

Εἰρηνικός Ὠκεανός

Ἐπὶ τῆς λεκάνης τοῦ Εἰρηνικοῦ Ὠκεανοῦ οἱ ἄνεμοι Σιρόκος καὶ Γρέγος πνέουσιν ἄνευ διακοπῆς μακρὰν τῆς παραλίας.

ΝΙΚ. ΚΟΤΣΟΒΙΔΗΣ

Ο ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΧΡΟΝΟΜΕΤΡΗΣ

(Συνέχεια ἐκ τοῦ προηγουμένου)

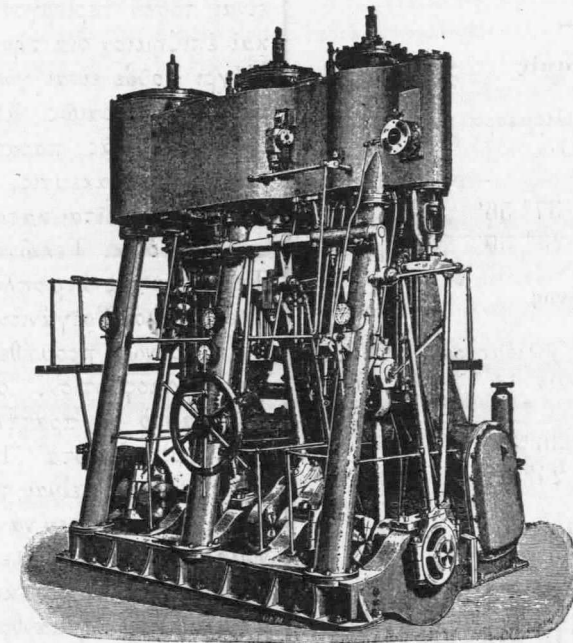
Ἀπὸ Ἀντιβέρπην εἰς Νατάλην	μίλ.	7060
» » Νέαν Ὀρλεάνην	»	4819
» » Νέαν Ὀρκην	»	3290
» » Νιούσουαγκ (Κίνας)	»	11215
» » Ὀζάκαν	»	11135
» » Παναμαῖν	»	11757
» » Penang	»	8096
» » Περναμποῦκο	»	4190
» » Quebec	»	3100
» » Ρανκούν	»	7970
» » Ρίον Ἰανέιρον	»	5257
» » Ἅγιον Φραγκίσκον	»	13838
» » Σαγκάην	»	10683
» » Σιγκαπούρην	»	8403
» » Ἅγιον Ἰωάννην	»	2232
» » Ἅγ. Βικέντ. (Πράσ. Ἀκρ.)	»	2550
» » Σουέζ	»	3370
» » νῆσοι Βανκούβερ	»	14500
» » Βαλπαράϊζον	»	9101
» » Ουέλλιγκτον(διὰ Σουέζ)	»	11700
» » Ὑοκοχάμαν	»	11309
» » Ζανζιβάρην (διὰ Σουέζ)	»	6413
» » (διὰ Ἀκρωτηρ.)	»	8857
» Ἀρχάγγελον Ἀμπερντίν	»	1605
» » Δουῖνδι	»	1667
» » Ἄρρουϊκ	»	2200
» » Ἄμμερφεστ	»	780
» » Ἐλιγολάνδην	»	2085
» » Χούκ (τῆς Ὀλλανδίας)	»	2170
» » Χούλλ	»	1870
» » Leith	»	1691
» » Λονδίνον	»	2050
» » Μίδλεσβρουγ	»	1779
» » Σέλδ Ρίβερ	»	2250
» » Shields	»	1750
» » Texel	»	2155
» » Vadsoe	»	550

» » Βάτερφορ	»	2145
» Πειραιῶς Κωνσταντινούπολιν	»	377
» » Καλλιόποιν	»	260
» » Μάλταν	»	540
» Barrow Aberysthwith	»	145
» » Ἄβερδὴν	»	555
» » Ἄρδρσσάν	»	140
» » Barry	»	258
» » Μπέλφαστ	»	110
» » Βριστόλην	»	288
» » Ἀκρωτήριο Οὐράθ	»	365
» » Κάρδιφ	»	266
» » Κόρκ	»	260
» » Deal	»	590
» » Δούγκλας	»	52
» » Ντρεγκεντά	»	130
» » Δουβλίνον	»	138
» » Δουῖνδι	»	615
» » Φάλμουτ	»	320
» » Φλήτθουδ	»	18
» » Γκαλουάυ	»	420
» » Γλασκώβην	»	190
» » Γρήνοκ	»	172
» » Ἄρτλπουλ	»	711
» » Holyhead	»	73
» » Χούλλ (νοτίως)	»	790
» » Leith	»	630
» » Λίμερικ	»	490
» » Λίβερπουλ	»	48
» » Λονδίνον	»	675
» » Λονδόνδερν	»	185
» » Lynn	»	760
» » Μίδλεσβρουγ	»	725
» » Μίλφορντ Χάβεν	»	200
» » Νιούπορτ	»	276
» » Νιούβρυ	»	130
» » Πλυμούθην	»	340
» » Πόρμαδοκ	»	140
» » Sharpness	»	296
» » Σλιγὸ	»	296
» » Σούθαμπτον	»	465
» » Στράνραερ	»	110
» » Σούνδερλανδ	»	709
» » Σθάνσεα	»	231
» » Τροῦν	»	135
» » Τάιν (βορείως)	»	700
» » Βάτερφορ	»	210
» » Βέξφορ	»	165
» » Οὔιτμπυ (βορείως)	»	740
» » Οὔάιτ Χάβεν	»	35
» » Γιάρμουτ	»	680

(ἀκολουθεῖ) Κ. Ε. Α.

ΜΗΧΑΝΑΙ ΤΡΙΠΛΗΣ ΕΚΤΟΝΩΣΕΩΣ

(Triple expansion)



Ἀριστούργημα συστήματος μηχανῆς θεωρεῖται ἡ νέα ἐφεύρεσις τῆς τριπλῆς ἐκτονώσεως τῆς ὁποίας παραθέτομεν τὴν εἰκόνα ἐναυθῶα.

Ἀπὸ τοῦ 1890 ἤρχισαν νὰ γενικεύονται αἱ μηχαναὶ τῆς τριπλῆς ἐκτονώσεως, συνιστάμεναι κυρίως ἀπὸ τρεῖς κυλίνδρους, ἐνὸς ὑψηλῆς πίεσεως καὶ δύο χαμηλῆς, κειμένων κατὰ μῆκος τοῦ πλοίου καὶ εἰς εὐθείαν γραμμὴν, ὡς φαίνεται εἰς τὸ ἄνωθεν τῆς εἰκόνας μέρος.

Τὸ σύστημα τοῦτο ἀνώτερον τοῦ τῆς διπλῆς ἐκτονώσεως, διότι ἡ καύσιμος ὕλη εἶναι ὀλιγωτέρα καὶ ἐπομένως οἰκονομία καθημερινὴ ὄχι μικρὰ, ἐκρίθη παρὰ τῶν ἐν Εὐρώπῃ μηχανικῶν ὡς τὸ καταλληλότερον διὰ τὰ ἐμπορικὰ καὶ φορτηγὰ ἀτμόπλοια καίτοι ἡ μηχανὴ εἶναι πολυπλοκώτερα τοῦ τῆς διπλῆς ἐκτονώσεως συστήματος.

Ἡ τελεία εἰκὼν, ἣν παραθέτομεν μᾶς δεικνύει τὸ σύστημα ὁλόκληρον τῆς τριπλῆς ἐκτονώσεως καὶ ὅλα τὰ διαμερίσματα αὐτῆς λεπτομερῶς, οὕτως τῆς μηχανῆς ἐστραμμένης εἰς

τρόπον, ὥστε νὰ φαίνεται ἡ κίνησις καὶ ἡ θέσις ἐκ τῆς ὁποίας κινεῖ αὐτὴν ὁ μηχανικός.

Ἐπὶ τῆς βάσεως ταύτης κατασκευάζονται ἀπὸ τοῦ 1896 τὰ νεώτερα συστήματα τετραπλῆς ἐκτονώσεως (quadruple expansion) διὰ τὰ μεγάλα ὑπερωκεάνεια ταχυδρομικὰ ἀτμόπλοια· ἀλλ' αἱ μηχαναὶ αὗται εἶναι πολυπλοκώτεροι, ἐπιφέρουσαι μεγαλειτέραν ἀκόμη οἰκονομίαν εἰς τὴν καύσιμον ὕλην.

Ἡ κίνησις τῶν μηχανῶν τῆς τριπλῆς καὶ τετραπλῆς ἐκτονώσεως ἀπαιτεῖ μεγάλην ἀνάπτυξιν ἀτμοῦ, οἱ δὲ λέβητες δὲν διαρκοῦν, ὅσον διατηροῦνται εἰς τὸ σύστημα τῆς διπλῆς ἐκτονώσεως καίτοι λαμβάνονται εἰς τὴν κατασκευὴν ὅλα τὰ προφυλακτικὰ μέτρα.

Τὰ ἀπὸ τῆς κατασκευῆς τοῦ 1892 καὶ ἐνεῦθεν φορτηγὰ ἀτμόπλοια ἔχουσι σύστημα μηχανῶν τριπλῆς ἐκτονώσεως.

Ὁ Μηχανικός  
ΙΩΑΝΝΗΣ

## ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΑ\*

ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΑ ΜΕΓΕΘΗ ΤΩΝ ΝΗΣΩΝ  
ΤΟΥ ΕΛΛ. ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟΥΣΕΞ ΑΝΕΚΔΟΤΟΥ ΣΥΓΓΡΑΜΜΑΤΟΣ  
ΤΟΥ κ. ΝΙΚ. ΚΟΤΣΟΒΙΛΛΗ

## Σαλαμίς

Έμβαδόν Τετραγων. χιλιόμετρα	92.61
Περίπλους Άγγλικά μίλια	35.—
Υψος Γαλλικά μέτρα.	384.—
Πλάτος Β. 37° 56'	
Μήκος Α. 23° 30'	

## Σίφνος

Έμβαδόν Τετραγωνικά χιλιόμετρα	89.15
Περίπλους Άγγλικά μίλια	26.—
Υψος Γαλλικά μέτρα	695.—
Πλάτος Β. 36° 57'	
Μήκος Α. 24° 42'	

## Σύρος

Έμβαδόν Τετραγωνικά χιλιόμετρα	85.82
Περίπλους Άγγλικά μίλια	26.—
Υψος Γαλλικά μέτρα	437.—
Πλάτος Β. 37° 26'	
Μήκος Α. 24° 55'	

## Κύθνος

Έμβαδόν Τετραγωνικά χιλιόμετρα	85.75%
Περίπλους Άγγλικά μίλια	25.—
Υψος Γαλλικά μέτρα	293.—
Πλάτος Β. 37° 25'	
Μήκος Α. 24° 26'	

## Αίγινα

Έμβαδόν Τετραγωνικά χιλιόμετρα	82.32
Περίπλους Άγγλικά μίλια	22.—
Υψος Γαλλικά μέτρα	534.—
Πλάτος Β. 37° 43'	
Μήκος Α. 23° 30'	

## Μύκονος

Έμβαδόν Τετραγωνικά χιλιόμετρα	75.46
Περίπλους Άγγλικά μίλια	25.—
Υψος Γαλλικά μέτρα	363.—
Πλάτος Β. 37° 28'	
Μήκος Α. 25° 23'	

\* Ίδε προηγούμενο.

## ΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ

ΚΑΙ ΤΟ ΤΕΛΩΝΕΙΟΝ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Είναι όντως περιέργον τὸ μέτρον, ὅπερ θέλει ὁ κ. Τελώνης Πειραιῶς νὰ ἐφαρμόσῃ, ὡς μανθάνομεν, ἐπὶ τῶν Ἑλληνικῶν φορτηγῶν ἀτμοπλοίων. Τὸ μέτρον δὲ τοῦτο εἶναι τόσον περιέργον καὶ καινοφαές, ὅσον καὶ ἐπιζήμιον διὰ τὴν ἑλληνικὴν ναυτιλίαν. Μέχρι τοῦδε εἶναι γνωστὸν ὅτι τὰ διερχόμενα ἐκ Πειραιῶς ἀτμόπλοια ἠνθράκων ἄνευ οὐδεμιᾶς παρατηρήσεως, οὐδ' ἐθεωρεῖτο ἡ ἀνθράκωσις, ὡς φορτίον διὰ τὸ ὅποιον ἀπικτεῖται καταβολὴ φαρικῶν τελῶν.

Ἡδὴ ὁ κ. Τελώνης τὴν παρελθούσαν Τετάρτην εἰς ἀτμόπλοιον μέλλον νὰ ἀποπλεύσῃ διὰ Ταϊγάνιον ἐχαρκτήρησε τὴν ἐκ 200 τόννων προμηθεῖαν γαιάνθρακος, ὡς γαιάνθρακοφορτίον, δηλῶν συγχρόνως ὅτι τοῦτ' αὐτὸ θὰ πράττῃ δι' ὅλα τὰ εἰς Πειραιᾶ καταπλέοντα Ἑλληνικά ἀτμόπλοια!

Ἡ εἰδησις εἶναι τόσον καταπληκτικὴ, ὥστε ἀδυνατοῦμεν νὰ τὴν πιστεύσωμεν. Ὁ νόμος παρέσχεν ἀτέλειαν εἰς τὰς ἀπαραίτητους διὰ τὸ πλοῖον καὶ τὸ πλήρωμα προμηθείας καὶ ὁ γαιάνθραξ εἶναι διὰ τὴν μηχανὴν ἡ πρώτη καὶ κυριωτάτη τροφή, ὁ ἐπιούσιος ἄνευ τοῦ ὁποίου ἀδύνατον νὰ κινήσῃσιν οἱ τεράστιοι σιδηροὶ μοχλοὶ, οἱ ἀποτελοῦντες αὐτήν. Ποῦ ὁ κ. Τελώνης εὔρεν ἐν τῇ προμηθείᾳ τοῦ γαιάνθρακος τῶν ἐσχαρῶν τοῦ πλοίου ἐμπορεύσιμον εἶδος; Ἐάν τὸν μέτρον του δύναται νὰ συντελέσῃ πρὸς ἐνίσχυσιν τοῦ ταμείου τῶν φάρων καὶ φανῶν, ἀλλ' εἶναι ἐλάχιστα συντελεστικὸν ὑπὲρ τῆς ἀναγεννωμένης Ἑλλην. ναυτιλίας.

Ἀρκετὰς ἔχουσιν ἐνοχλήσεις οἱ Ἑλληνες πλοίαρχοι καὶ ἀρκετὰ καθ' ἑκάστην ἐμπόδιον ἀπαντῶσι παρά τῶν διαφόρων ἀρχῶν καὶ ἀρκετὰ μερικοὶ τελωνοφύλακες ἐξαντλοῦσι τὴν αὐστηρότητα αὐτῶν κατὰ τῶν Ἑλληνικῶν πλοίων, τρεπόμενοι εἰς ματαίαις ἐρεῦνας καὶ ἀκαίρως χρονοτριβοῦντες. Διὰ τὰ Ἑλληνικά ἀτμόπλοια θὰ εἶναι νέον δεῖγμα καταδιώξεως τὸ μέτρον τοῦ κ. Τελώνου, καταδιώξεως ἀπερισκέπτου ἐννοεῖται, καθόσον τὰ ἀτμόπλοια ἀποφεύγοντα τὸν λιμένα Πειραιῶς θὰ ἀνθρακεύωσιν εἰς Κωνσταντινούπολιν ἢ ὅπουδήποτε ἄλλοῦ εἰς τὸ μέλλον, καὶ πάλιν ἐπὶ βλάβῃ τῆς ἀγορᾶς τοῦ Πειραιῶς.

## ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΔΙΚΑΙΟΝ

## ΠΩΛΗΣΙΣ ΦΟΡΤΙΟΥ

Ἐάν ὁ πλοίαρχος εἰς ὃν ἰφείλεται ναῦλος, λαβὼν τὴν ἄδειαν παρὰ τοῦ φορτωτοῦ, πωλήτῃ τὸ φορτίον εἰς τὸν τόπον τοῦ προορισμοῦ του, ἄνευ τῆς ἀδείας τοῦ δικαστηρίου, ποῖα ἔσσονται αἱ συνέπειαι τῆς παραβάσεως ταύτης; Ἡ, δύναται ὁ πλοίαρχος οὗτος νὰ θεωρηθῇ ἔνοχος ναυταπάτης;

Ἡρωτήθημεν νὰ ἐκφράσωμεν γνώμην ἐπὶ τοῦ ζητήματος τούτου, ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν, ὅτι ὁ φορτωτὴς ἔδωκε ρητὴν ἄδειαν πρὸς τὸν πλοίαρχον νὰ πωλήσῃ τὸ φορτίον καὶ πληρωθῇ τὸν ναῦλον του.

Ἐν σχέσει πρὸς τὴν περίπτωσιν ταύτην, ἔχομεν ὑπ' ὄψιν τὸ ἄρθρον 305 τοῦ Ἐμπορ. Κώδικος. «Ἐάν ὁ παραλήπτης δὲν θελήσῃ νὰ παραλάβῃ τὰς πραγματείας, ὁ πλοίαρχος δύναται νὰ πωλήτῃ διὰ τοῦ δικαστηρίου μέρος αὐτῶν πρὸς πληρωμὴν τοῦ ναύλου του καὶ νὰ παρακαταθέσῃ τὸ ὑπόλοιπον. Ἐάν δὲν ἐξαρκοῦν πρὸς πληρωμὴν τοῦ ναύλου διαφυλάττει τὴν κατὰ τοῦ φορτωτοῦ ἀγωγὴν του.

Μέχρι τινὸς ἐπεκράτει ἡ γνώμη, παρεδέχθησαν δὲ καὶ τινες δικαστικαὶ ἀποφάσεις ὡς ἡ τοῦ Ἐφετείου Ρουάν τῆς 10 Μαΐου 1852 ὅτι καίτοι τὸ φορτίον ἐπωλήθη ἄνευ δικαστικῆς ἀδείας, ὁ πλοίαρχος διατηρεῖ τὸ δικαίωμα ἀναγωγῆς κατὰ τοῦ φορτωτοῦ διὰ τὸ ὑπόλοιπον, ἡ δὲ παράβασις αὕτη, παρέχει μόνον τὸ δικαίωμα εἰς τὸν φορτωτὴν νὰ παραπονεθῇ, βεὶ ὁ πλοίαρχος δὲν ἐπεμείληται τὰ συμφέροντα αὐτοῦ, καὶ οὕτω τὸ φορτίον ἐπωλήθη εἰς ἐλάσσονα τιμὴν τῆς πραγματικῆς. Τοῦτο ἄλλως εἶνε ζήτημα ἀποδείξεως, ὁ δὲ πλοίαρχος ἀποδεικνύων ὅτι οὐδεμίαν βλάβην προσέγευετο εἰς τὸν φορτωτὴν, διότι κατεβλήθη πᾶσα φροντίς καὶ ἐπιμέλεια πρὸς περιφύρησιν τῶν συμφερόντων τοῦ φορτωτοῦ διετήρησε τὴν ἀναγωγὴν του. Τὸ Ἀκυρωτικὸν ὅμως τῆς Γαλλίας ἀπέκρουσε τὴν ἐκδοχὴν ταύτην εἰπὼν ὁρθῶς κατ' ἐμὲ ὅτι ἅμα ὁ πλοίαρχος παρέλειψε νὰ ζητήσῃ παρὰ τοῦ δικαστηρίου τὴν ἄδειαν πρὸς ἐκποίησην ἀποβάλλει τὸ δικαίωμα τῆς ἀναγωγῆς κατὰ τοῦ φορτωτοῦ διὰ τὸ περιπλέον τοῦ ναύλου. (Alanzet sur l' article 305 καὶ Bedarride sur l' article 305). Ἄλλ' αἱ συνέπειαι αὐταὶ ἔπονται, ὅταν κατὰ τὴν διάταξιν τοῦ ἄρθρου 305 ὁ παραλήπτης ἀρνεῖται νὰ παραλάβῃ τὸ φορτίον, ἐπὶ τοῦ προκειμένου ὅμως, ἔχομεν δεδομένον ὅτι ὁ πλοίαρχος ἔλαβε τὴν ἄδειαν παρὰ τοῦ φορτωτοῦ νὰ ἐκποιήσῃ τὸ φορτίον πρὸς πληρωμὴν τοῦ ναύλου του.

ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν ταύτην δὲν συντρέχει ὁ ὅρος τοῦ νόμου τῆς ἀρνήσεως τουτέστι τοῦ παραλήπτου, ἐκλείπει δὲ καὶ ὁ σκοπὸς τοῦ νόμου βουλομένου νὰ προστατεύσῃ τὸ συμφέρον τοῦ φορτωτοῦ, ὅτι οὗτος μακρὰν εὐρισκόμενος τοῦ τόπου τῆς πωλήσεως, δύναται εὐχερῶς νὰ ὑποπέσῃ εἰς τὴν παγίδα τῆς κακῆς πίστεως τοῦ πλοίαρχου, ἢ τῆς ἀδιαφορίας αὐτοῦ πρὸς ἐπιτι-

χίαν μείζονος προσφραῶς, ὅταν ἐκ τῆς τιμῆς τοῦ φορτίου ἐξασφαλίζεται ὁ ναῦλος.

Ὅταν ὁ φορτωτὴς συναινῇ εἰς ἐκποίησην καὶ χορηγῇ τὴν πρὸς τοῦτο ἐντολήν, ἡ ἐπαγροῦνησις τῆς δικαστικῆς ἀρχῆς πρὸς τοῦ κυρίου, ὅστις ἀπαλλοτριεῖ τὴν περιουσίαν αὐτοῦ δι' ἑτέρου προσώπου, ἤθελεν εἶσθαι ἀξίωσις ὑπὸ νομικὴν ἔννοιαν ἀδικαιολόγητος, οὔτε εἶνε ἡ διάταξις τοῦ ἄρθρου 305 δημοσίας τάξεως, ἀλλ' ἀφορᾷ ἀποκλειστικῶς εἰς τὸ συμφέρον τοῦ φορτωτοῦ, ἅμα οὗτος δι' οἰονδήποτε λόγον, δὲν θέλει νὰ παραλάβῃ τὸ φορτίον, ἢ ὅπερ ταῦτόν, ἀπουσιάζει, δὲν ὑπάρχει δὲ παραλήπτης εἰς τὸν τόπον τοῦ προορισμοῦ.

Ἐννοεῖται οἴκοθεν ὅτι οὐδὲ λόγος δύναται νὰ γείνη περὶ ναυταπάτης κατὰ τὴν προκειμένην περίπτωσιν. Ἡ ἑλλείψις τῆς δικαστικῆς ἀδείας πρὸς ἐκποίησην τοῦ φορτίου, ὡς αἰτίας ἀπαιτεῖται, κατὰ τὴν μᾶλλον ἐπικρατούσαν γνώμην, ἥτις κατ' ἐμὴν γνώμην εἶνε καὶ ἡ ὀρθότερα, στερεῖ μόνον τὸν πλοίαρχον, τοῦ δικαιώματος, νὰ ζητήσῃ παρὰ τοῦ φορτωτοῦ τὸ μετὰ τὴν ἐκποίησην τοῦ φορτίου ὑπολειπόμενον ποσὸν τοῦ ναύλου. Ὅθεν οὔτε λόγος δύναται νὰ γείνη περὶ ναυταπάτης, διότι ἡ ποινικὴ ναυταπάτη, οἷα ἤθελεν εἶσθαι ἐπὶ τοῦ προκειμένου, προϋποθέτει δολίαν προαίρεσιν πρὸς σφετερισμὸν ξένης περιουσίας.

Σύρος

ΕΜΜ. ΜΑΚΡΥΓΙΑΝΝΗΣ  
δικηγόρος

## ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑ ΝΕΟΥ ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΥ

Οἱ κ. κ. Ἀδελφοὶ Μιχαλινῶ παρήγγειλαν εἰς West Hartlepool καὶ εἰς τὰ μεγάλα ἐργοστάσια τῶν κ. κ. William Gray et C' νῆον ἀτμόπλοιο τόννων 5300 ἀντὶ λιρῶν ἀγγλικῶν 41,000.

Τὸ μήκος τοῦ ἀτμοπλοίου τούτου θὰ εἶναι 338 ἀγγλικῶν ποδῶν, πλάτος 40 καὶ 9 καὶ τὸ βύθισμά του 20 καὶ 6. Θὰ ὀνομασθῇ «Μαρία Μιχαλινῶ» καὶ ἡ παράδοσις του γενήσεται τὸν Φεβρουάριον τοῦ 1902.

## ΟΙ ΝΑΥΛΟΙ ΕΝ ΡΩΣΣΙΑ

(Τοῦ ἐν Ταϊγανίῳ ἀνταποκριτοῦ μας)

28 Μαΐου 1901.

Οἱ ναῦλοι ἐντεῦθεν οὐδὲν τὸ ἐκτακτον παρουσιάζουσι. Ναυλώσεις ἑλληνικῶν ἀτμοπλοίων γίνονται συνεχῶς. Διὰ Ροττερδάμην τιμὴ 9 καὶ 6—10 σελλίνια κατὰ τόννον.

Διὰ Μασσαλίαν ἐγένετο ναύλωσις πρὸς 10 φρ. καὶ 50. Ἡ αὐτὴ τιμὴ δίδεται καὶ διὰ τὴν Ἰταλίαν με αὐξήσιν 0,25 διὰ δεῦτερον λιμένα καὶ 0,25 διὰ τρίτον.

## Η ΚΙΝΗΣΙΣ ΕΝ ΡΟΥΜΑΝΙΑ

(Τοῦ ἐν Βραΐλα ἀνταποκριτοῦ μας)

2 Ἰουνίου 1901

Ἡ κατάσταση τῶν ναύλων ἐνταῦθα εἶναι ἀπελπιστική. Οἱ πράκτορες προσφέρουσιν ἀτμόπλοια μὲ ναῦλον 8 σελ. κατὰ τόννον δι' Ἀντβέρπην καὶ Ροττερδάμην καὶ 8 καὶ 6 δι' Ἀμβούργον. Μεθ' ὅλην ἐν τούτοις τὴν χαλαρότητα τῶν ναύλων οἱ ἔμποροι ἔχοντες ὑπ' ὄψιν τοὺς συνεχεῖς ἐκπαισμούς τῶν σιτηρῶν ἐν Εὐρώπῃ διατάσσουσι νὰ προβῶσιν εἰς φορτώσεις.

Ἡ Μεσόγειος, τῆς ἑποίας οἱ ναῦλοι πρό τιμος ἦσαν σχετικῶς καλοὶ ἔπαυσε νὰ εἰσάγῃ, ὅπερ ἔφερε γενικὴν πρᾶξιν τῶν ναύλων, κυμαινόμενην μεταξὺ τῶν 6—8 φράγκων.

Οἱ ναῦλοι τῶν σλεπίων παραμένουσιν ἀμετάβλητοι.

Οἱ γαιάνθρακες τιμῶνται πρὸς 35 φρ. κατὰ τόννον, αἱ δὲ τιμαὶ τῶν σιτηρῶν ἔχουσιν ὡς ἐξῆς: Ἀραβόσιτος: 9,60—9,70 τὰ  $\frac{1}{10}$  Klbs.

Σίτος: 8—8,10 τὸ Hect.

Κριθή: 9,10—9,20 τὰ  $\frac{1}{10}$  Hect.

Ἐν Βραΐλα φορτώνουσιν 8 ἀτμόπλοια, ἐκ τῶν ὁποίων τὰ δύο εἶναι Ἑλληνικὰ «Ἐρνέστα Φωσκόλου» διὰ Μεσσηνίαν καὶ «Λεονάρδος» δι' Ἰταλίαν.

Ἐν Γαλαξίῳ εὐρίσκονται ὑπὸ φόρτωσιν 4 ἀτμόπλοια, ἐκ τῶν ὁποίων μόνον ὁ «Κωνσταντῖνος» ὑπὸ Ἑλληνικὴν σημαίαν προωρισμένος διὰ τὴν Μεσόγειον.

### Χ. ΜΕΣΣΗΝΗΣ

## ΝΑΥΤΙΚΑ ΝΕΑ

### ΚΙΝΗΣΙΣ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ

Τὰ ἀτμόπλοια τῶν κ. κ. ἀδελφῶν Σταθάτου τῶν ἀντιπροσωπευμένων ἐν Πειραιῇ παρὰ τοῦ κ. Π. Σταθάτου εὐρίσκονται τὸ μὲν «Ἀντώνιος Σταθάτος» τόνων 4,800, πρωτοτάξειδον, ὑπο φόρτωσιν γαιάνθρακος εἰς Νιουκάστλ Β. Ἀγγλίας. Ἐναυλώθη διὰ Σουλινᾶ μὲ ναῦλον 8 σελλινίων καὶ θὰ διέλθῃ ἐκ Πειραιῶς, ὅπως νηρολογηθῇ.

— Τὸ ἀτμόπλοιο «Ἀμφιτρίτη» τόνων 4,600 ἐναυλώθη νὰ φορτωθῇ εἰς Βραΐλαν σιτηρὰ μὲ ναῦλον 9 σελλίνια διὰ διαταγὴν εἰς Γιβραλτάρ, μὲ πιθανότητα διευθύνσεως εἰς Ἀγγλίαν. Ἀνεχώρησε τῇ 5/18 Ἰουνίου ἐκ Βενετίας διὰ Βραΐλαν. Ἐκ Πειραιῶς θὰ διέλθῃ τὸ Σάββατον πρὸς ἀνθράκευσιν.

— Τὸ ἀτμόπλοιο «Κωνσταντῖνος Σταθάτος» τόνων 3,400 ἀνεχώρησεν ἐκ Κάρδιφ τὴν 2/15 Ἰουνίου μὲ ἀνθρακοφορτίον διὰ Πειραιᾶ εἰς παραλαβὴν τοῦ κ.

Π.Α Σταθάτου 1500 τόνους καὶ ἀδελφῶν Φραγκούλη 1600 μὲ ναῦλον 8 σελλινίων.

— Τὸ ἀτμόπλοιο «Ποσειδῶν» τόνων 4,000 φορτώνει εἰς Βραΐλαν σιτηρὰ διὰ τὸ Χούλλ τῆς Ἀγγλίας μὲ ναῦλον 9 σελλινίων.

— Τὸ ἀτμόπλοιο «Ἀνδριάννα Σταθάτου» τόνων 3,800 ἐκφορτώνει εἰς Βενετίαν. Ἐναυλώθη ἐκ Βραΐλας διὰ τὸ Continent μὲ ναῦλον 9 σελλινίων.

### (Ἀτμόπλοια Μιχαλινού)

Τὸ ἀτμόπλοιο «Ἀλέξανδρος Μιχαλινός» ἀνεχώρησεν ἐκ Ταϊγανίου μὲ ναῦλον 10 σελλινίων διὰ τὸ Emden τῆς Γερμανίας. Σήμερον Κυριακὴν θὰ διέλθῃ ἐκ Πειραιῶς πρὸς ἀνθράκευσιν.

— Τὸ ἀτμόπλοιο «Γεώργιος Μιχαλινός» εὐρίσκεται εἰς Κάρδιφ ὑπὸ φόρτωσιν διὰ Πειραιᾶ μὲ ναῦλον 8 σελ. καὶ 6 πένων.

— Τὸ ἀτμόπλοιο «Βαλλιάνος» ἐπίσης ὑπὸ φόρτωσιν εἰς Κάρδιφ διὰ Πειραιᾶ μὲ ναῦλον 8 καὶ 6.

— Τὸ ἀτμόπλοιο «Δέσποινα Μιχαλινού» εὐρίσκεται εἰς Κάρδιφ φορτῶν γαιάνθρακα διὰ Σύρον μὲ τὸν αὐτὸν ναῦλον.

### ΚΑΤΑΠΛΟΙ

— Κατὰ τὴν παρελθούσαν ἐβδομάδα κατέπλευσαν εἰς τὸν λιμένα Πειραιῶς ἡ «Ἰωνία» τῆς Πανελληνίου ἐκ Χίου, «Ἡρα» τοῦ Τζῶν ἐκ Κων(σταντινουπόλεως), «Γεώργιος Κούσης» καὶ «Ἀκρόπολις» ἐκ Ταϊγανίου μὲ φορτίον σίτου καὶ «Ἄνδρος» ἐκ Ταϊγανίου πρὸς ἀνθράκευσιν.

— Ἐπίσης τὸ αὐστριακὸν «Ceres» ἐκ Σμύρνης καὶ «Ἡλέκτρα» ἐκ Κωνσταντινουπόλεως.

— Τὴν παρελθούσαν Τρίτην ὁ «Σκαραμαγκᾶς» τῆς Πανελληνίου ἐκ Ταϊγανίου μὲ φορτίον σίτου καὶ «Ἐπτάλοφος» ἐκ Νικολαίφ πρὸς ἀνθράκευσιν.

— Τὴν παρελθούσαν Τετάρτην τὸ «Ἀδελφοὶ Σιφναίου» ἐκ Καστελαμάρε πρὸς ἀνθράκευσιν, «Δέσποινα» ἐκ Μασσαλίας πρὸς ἀνθράκευσιν, «Βυζάντιον» Παναγιόπουλος ἐκ Σμύρνης καὶ «Ναύπλιον» τοῦ Γουδῆ ἐκ Θεσσαλονίκης—Βώλου.

— Τὴν παρελθούσαν Πέμπτην ἡ «Σάμος» τῆς Πανελληνίου ἐκ Τεργέστης—Καλαμῶν καὶ «Ἀλεξάνδρεια» τοῦ Χατζῆ-Δαοῦτ ἐκ Σμύρνης Χίου.

— Κατέπλευσαν ἐπίσης τὸ αὐστριακὸν «Aurora» ἐκ Κρήτης, τὸ ἰταλικὸν «Στοῦρα» ἐκ Θεσσαλονίκης, τὸ ρωσικὸν «Βασίλισσα Ὀλγα» ἐξ Ὀδησοῦ-Σμύρνης, τὰ ἑλληνικὰ «Μάρθα» ἐκ Ταϊγανίου μὲ φορτίον σίτου, «Ἐλένη» ἐκ Ταϊγανίου πρὸς ἀνθράκευσιν, «Μαρία» ἐκ Ταϊγανίου-Ἄνδρου πρὸς ἀνθράκευσιν, «Κλειώ» τοῦ Τζῶν ἐκ Κρήτης καὶ τὸ γερμανικὸν «Τῆνος» ἐξ Ἀμβούργου-Μελίτης.

### ΟΙ ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΕΣ

Ἡ τιμὴ τῶν γαιανθράκων κατὰ τὴν παρελθούσαν ἐβδομάδα ὑπέστη οὐ μικρὰν ὑψωσιν. Ἡ ὑψωσις αὕτη προήλθεν ἀφ' ἐνός μὲν ἀπὸ τὰς μεγάλας προμηθείας

### ΣΙΤΑΓΟΡΑ

Αἱ τελευταῖαι ἐκ Ρωσίας πληροφορίαι περὶ τῆς ἐσοδείας τῶν σιτηρῶν οὐδὲως εἰσὶν εὐχάριστοι. Ἡ ἐπικρατούσα ἐκεῖ ἀνομβρία καὶ ξηρασία ἀπειλεῖ ἐπὶ μᾶλλον καὶ μᾶλλον τὴν ἐν γένει παραγωγὴν καὶ ὁ κίνδυνος θὰ εἶναι ἀπειλητικώτερος ἀν' ἐξακολουθήσει ἡ αὕτη καιρικὴ κατάσταση.

Ὁ σίτος τῶν 9 φουντίων ἐν Ρωσίᾳ κατὰ τὰς τελευταίας ἐκείθεν τιμὰς πωλεῖται πρὸς 9 ρούβλια καὶ 10—15 καπίκια.

Πάντα τὰ εἰς Πειραιᾶ καταπλέοντα ἀτμόπλοια φέρουσι σίτον πρὸς ἴδιον λογαριασμόν. Αἱ γενόμεναι πράξεις κατὰ τὴν παρελθούσαν ἐβδομάδα ἦσαν ἐντελῶς ἀσήμεντοι.

### ΝΑΥΤΙΚΑ ΕΙΔΗ

Τὰ ναυτικὰ εἶδη δὲν ὑπέστησαν ἀξιοσημεῖον μεταβολὴν κατὰ τὴν παρελθούσαν ἐβδομάδα.

Μεταξὺ αὐτῶν τὰ ἀγγλικά λινέλαια, θρασμένα τιμῶνται κατ' ὅκᾰν πρὸς 2.50.

Τὰ ἄβραστα πρὸς 2.40.

Τὰ κεδρωτὰ σχοινία τῆς Τεργέστης πρὸς 2.40, τοῦ δὲ Βελγίου 2.20.

Τὰ λευκὰ σχοινία τιμῶνται 2.60 κατ' ὅκᾰν.

Τὰ ἐκ τοῦ σπάρτου σχοινία (τζίβαι) πρὸς 2.40.

Τὸ μίνιον (ἐκ μολύβδου) ἀπὸ 1—1.40.

### Χρῶματα

Τὸ λευκὸν χρῶμα μολύβδου τῆς α'. ποιότητος πωλεῖται πρὸς 1.50 κατ' ὅκᾰν, τῆς δευτέρας δὲ ποιότητος 1.10.

Τὸ λευκὸν χρῶμα σίγκου πρὸς 1.70 κατ' ὅκᾰν.

Τὸ σκούρον χρῶμα, ἤτοι μαῦρον, ξύλου, πράσινον κλπ. πρὸς 1.10.

εἰς ἃς προέβη τὸ Ἀγγλικὸν Ναυαρχεῖον καὶ ἀφ' ἑτέρου ἐκ τῆς ἐπικρατούσης ἐν Ἀγγλίᾳ εὐδίας, τῆς ὁποίας ἐπωφελοῦμενοι οἱ Ἀγγλοὶ διοργανοῦσιν ἑορτάς.

Ἐν Πειραιῇ ὁ συνήθης γαιάνθραξ διὰ τὰ ἀτμόπλοια ἐπωλήθη τὸν τόννον πρὸς 27 σελλίνια καὶ 28. Τὴν παρελθούσαν ἐβδομάδα ὁ ἐκ Σύρου κ. Μαυρογορδάτος ἐπρομηθεύθη ἐκ τῆς ἀγορᾶς Πειραιῶς περὶ τοὺς 1800 τόνους πρὸς 28 σελ.

(Τοῦ ἐν Κάρδιφ ἀνταποκριτοῦ μας)

1 Ἰουνίου 1901

Ἡ τιμὴ τῶν γαιανθράκων ἐνταῦθα ἔχει ὡς ἐξῆς: Α' ποιότητος Κάρδιφ γονδρὸν 23—21 σελλίνια. Β' ποιότητος 19 καὶ 6, Γ' ποιότητος 17. Λεπτὸς γαιάνθραξ Κάρδιφ α' ποιότητος 10 σελ. καὶ 3 πέν., β' ποιότητος 9—9 καὶ 6. Γαιάνθραξ Νιούπορτ γονδρὸς α' ποιότητος 16 καὶ 6—17 καὶ β' ποιότητος 15 καὶ 6.

### ΝΑΥΑΟΙ

(Τοῦ ἐν Κάρδιφ ἀνταποκριτοῦ μας)

1 Ἰουνίου 1901

Αἱ τιμαὶ τῶν ναύλων διὰ τὰ ἐντεῦθεν φορτῶνοντα ἀτμόπλοια ἔχουσι κανονισθῆ ὡς ἐξῆς κατὰ τόννον.

Δι' Ἀλεξάνδρειαν 8 καὶ 3—8 σελ. καὶ 6, διὰ Βρινθήσιον 8, διὰ Βαρκελώναν 9, διὰ Κατάνην 8, Κωνσταντινούπολιν 7 καὶ 9, Σιβιταβέκιαν 8, Λεγκὸν 7 καὶ 6, Γέγουσαν 7 καὶ 6, Μισσαλίαν 8 φρ. καὶ 25, Μάλταν 6 σελ. καὶ 6—6 καὶ 9, Μεσσηνίαν 8, Νεάπολιν 7 καὶ 6, Μινταλέναν 7 καὶ 9—8 σελ., δι' Ὀδησσὸν 7 καὶ 9, διὰ Πόρτ-Σαϊτ 8, διὰ Παλέρμον 8, Πειραιᾶ 7 καὶ 6—7 καὶ 9, διὰ Ρέτζιο 8, Σαβόναν 7 καὶ 6, Σύρον 7 καὶ 6—7 καὶ 9, διὰ Σμύρνην 8, Σουλινᾶ 8, Σπέτσιαν 7 καὶ 6, Τεργέστην 8 καὶ 9—9, Τάραντα 8 καὶ Βενετίαν 8 καὶ 9—9.

## ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ

## ΡΩΣΣΙΑ

### ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ ΕΝ ΠΕΤΡΟΥΠΟΛΕΙ

ΚΕΦΑΛΑΙΑ 175,000,000 ΔΡΧ.

### ΓΕΝΙΚΟΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΤΗΣ ΕΝ ΤΑΪΓΑΝΙΩ

ΑΧ. Λ. ΚΟΡΕΣΗΣ

(Ἀσφαλίζει ἐπὶ σωμάτων ἀτμοπλοίων, ἱστιοφόρων, σιτοφορτίων, πυρκαϊῶν, κινδύνων ζωῆς, ἀτυχημάτων κ.λ.π.)

### ΠΑΣΑ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑ ΠΕΡΙ ΑΣΦΑΛΕΙΩΝ



# ΕΤΑΙΡΙΑ ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΩΝ GLAMORGAN LIMITED

(GLAMORGAN COAL COY LIMITED)

ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ

6, BUTE CRESCENT, CARDIFF

ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ : Λονδίνον, Νεοκάστελ, Γιβριλτάρ, 'Αλγέριον, Μελίτη, Γένοβα, Νεάπολις, Σαβόνα, Κωνσταντινούπολις κ.λ.π.

'Ιδιοκτῆται τῶν ἀνθρακωρυχείων.

HOOD'S MERTHYR SMOKELESS STEAM COAL

Προμηθευταὶ τοῦ 'Αγγλικοῦ Ναυαρχείου.

'Ετησία παραγωγή Γαιανθράκων Τόν. 1,000.000.

'Ετησία κακασκευὴ Κῶκ » 300.000.

'Αντιπρόσωπος ἐν Πειραιεὶ **Γ. ΚΑΖΑΝΟΒΑΣ.**

Τὸ 'Αγγλικὸν Ναυαρχεῖον εἰς τὰς τελευταίας προμηθείας του ἔδωκε παραγγελίαν Hood's Merthyr ἄνω τῆς τετραπλασίας ἢ εἰς πᾶσαν ἄλλην 'Εταιρίαν ποδοῦτος.

## ΝΑΥΤΙΚΑ ΣΥΓΓΡΑΜΜΑΤΑ

ΚΑΙ ἌΛΛΑ ἜΡΓΑ ΧΡΗΣΙΜΑ ΕἰΣ  
ΤΟΥΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥΣ

**Νέος Διμενοδείκτης** μετὰ 250 ὀλοσελίδων χαρτῶν ὑπὸ Ν. Γ. Κοτσοβίλλη, ἐκδότης Α. Κωνσταντινίδης Δρ. 20.—

**Περὶ Παρεκτροπῆς τῶν Πυξίδων** ὑπὸ Ν. Γ. Κοτσοβίλλη μετὰ 35 εἰκόνων Δρ. 10—

**Περὶ 'Εξαρτισμοῦ τῶν Πλοίων** ὑπὸ Ν. Γ. Κοτσοβίλλη Δρ. 3.—

**Θαλασσογραφικὸς χάρτης** 'Ελλάδος, Κρήτης, Κυκλάδων, Σποράδων καὶ Μ. 'Ασίας Δρ. 8.—

**Θαλασσογραφικὸς χάρτης** Θεσσαλονίκης, Β. Σποράδων, Θράκης, Μαρμαρᾶ, Κ|πέλεως κλπ. Δρ. 5.—

**'Ανεμολόγιον Πυξίδων** παντὸς μεγέθους Δρ. 5.—

**Διαγράμματα Ναπιερ** διὰ τὴν Παρεκτροπὴν Δρ. 5.—

Οἱ ἐπιθυμοῦντες τὴν ἀπόκτησιν τοιούτων βιβλίων δύνανται νὰ γράφουν πρὸς τὴν Διεύθυνσιν τῆς Ναυτικῆς 'Ελλάδος συστημένην ἐπιστολὴν μετὰ τοῦ ἀντιτίμου καὶ τῶν ταχυδρομικῶν διὰ νὰ ἀποστέλλωνται τὰ βιβλία συστημένα ἀμέσως εἰς τὸν αἰτοῦντα.

— Τὴν φιλὴν συναδέλφων ἐφημερίδα «ΦΩΝΗ ΚΥΚΛΑΔΩΝ ΚΑΙ ΑΘΗΝΩΝ» τοῦ Κώστα Δ. Πολυδώρου. Συνιστῶμεν θερμῶς. Τὰ Γραφεῖα αὐτῆς, ὁδὸς Παρνασσῶ ἀριθ. 2. Πλησίον τοῦ Ὑπουργεῖου τῶν Ναυτικῶν.

**Φ. ΦΩΤΙΑΔΗΣ καὶ Γ. ΔΑΝΕΖΗΣ**

Πράκτορες ἐμπορικῶν ἀτμοπλοίων καὶ ναυλομεσῆται. Διεύθυνσις τηλεγραφικὴ: **ΔΑΝΕΖΗΝ**, Κωνσταντινούπολιν.

**ΣΚΑΡΑΜΑΓΚΑΣ ΕΥΜΟΡΦΟΠΟΥΛΟΣ ΚΑΙ Cie**

Πράκτορες ἐμπορικῶν ἀτμοπλοίων. Μέγα Ναυλομεσιτικὸν κατάστημα. Ἔδρα ἐν Ροστοβίφ Ὑποκαταστήματα εἰς Λονδίνον καὶ Ταϊγάνιον.

**DUNCAN HOYLAND ET CO**

Πράκτωρ σιτηρῶν καὶ ἐμπορικῶν ἐταιριῶν. Ναυλομεσιτικαὶ ἐργασίαι ἐν Ταϊγάνιφ, Ροστοβίφ καὶ Νοβοροσίτσκ.

**L. KONKE**

Πράκτωρ σιτηρῶν καὶ ναυλομεσίτης. Ἀντιπρόσωπος διαφόρων ἐταιριῶν. Κεντρικὸν κατάστημα ἐν Ροστοβίφ. Ὑποκαταστήματα εἰς Ταϊγάνιον, Νοβοροσίτσκην καὶ ἄλλους λιμένας.

**NICOLAS D COTZIAS (SYRA)**

Μεσίτης ἀγορῶν πωλήσεων καὶ ναυλώσεων ἀτμοπλοίων.

Τηλεγραφ. Διεύθυνσις. COTZIAS, SYRA.