



ΙΔΡΥΤΗΣ ΚΑΙ ΙΔΙΟΚΤΗΤΗΣ

Ι. Θ. ΣΙΦΝΑΙΟΣ



ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ

Κ. ΑΥΓΕΡΗΣ ΚΑΙ Η. ΚΟΤΣΟΒΙΛΛΗΣ

ΣΥΝΕΡΓΑΤΑΙ



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



ΑΘΗΝΑΙ

1901

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Τὸ Ἐμπορικὸν Ναυτικόν, ἄλλοτε καὶ τώρα ὑπὸ Ν. Γ. Κοτσοβίλλη — Αἱ σχολαὶ τοῦ πολεμικοῦ ναυτικοῦ ἐν Γαλλίᾳ ὑπὸ Κ. Ν. Ράδου. — Ὁραὶ ἀναστ. οἰκίας τοῦ ρεύματος ἐν τῇ γεδύρα τοῦ Εὐρίπου τὸν Νοέμβριον τοῦ 1901 ὑπὸ Μ. Μπαθιοπούλου ὑποπλοιάρχου τοῦ Πολ. Ναυτικοῦ. — Αἱ ἐργασίαι καὶ τὰ κέρδη τῶν Ἑλληνικῶν ἀτμοπλοίων ὑπὸ τῶν κ. κ. Ἀγελάστου Σφέτσου καὶ Σια. — Κανονισμοὶ πρὸς ἀποφυγὴν συγκρούσεων πλοίων ἐν Θαλάσσῃ. — Οἱ κανόνες τῆς Ἰόρκης καὶ Ἀμβέρδης τοῦ 1890 ὑπὸ Σ. Α. Μάτσει. — Ἡ ἀπογγαλιεῖα ἐν Ἀφρική καὶ ἡ διασώσις τῶν θυμάτων τοῦ δεκαφάνδρου ὑπὸ Ν. Κοτσοβίλλη. — τὸ Ἑλλ. ἀτμόπλοιον «Ἡπειρος» εἰς τὴν Βομβάνν. — Ναυτικὰ νέα. — Γεωγραφικὰ ἐξ ἀνεκδότου συγγράμματος τοῦ κ. Ν. Κοτσοβίλλη κ. λ. π.

ΕΙΚΟΝΕΣ

Τὸ ὄπλιταγωγὸν «Μυκάλη» μεταβληθὲν εἰς κλιβανοφόρον δικάφος διὰ τὰς ἀνάγκας τῆς ὑγειονομικῆς ὑπηρεσίας.

ΕΤΑΙΡΙΑ Γαιωνθράκων Γλάμοργαν. Ἀντιπρόσωπος ἐν Πειραιεῖ Γ. ΚΑΖΑΝΟΒΑΣ. Δ. ΚΟΤΣΟΒΙΛΛΗΣ, ναυτοδιδάσκαλος, διευθυντῆς Ναυτικοῦ Γραφείου, Πειραιεὺς ὁδὸς Νοταρᾶ 99.
Κ. ΔΕΔΟΥΣΗΣ, ναυλομεσίτης, Πειραιεὺς. Γ. ΚΑΨΙΜΑΛΛΗΣ, ἔμπορος ναυτικῶν εἰδῶν ὁδὸς Βουλίνης 7, Πειραιεὺς.
Κ. ΜΙΧΑΛΟΠΟΥΛΟΣ, ἀντιπρόσωπος χρώματος Μοράβιας ὁδὸς Βουβουλίνης ἀριθ. 7 ἐν Πειραιεῖ. Μ. ΒΟΛΙΚΑΣ, ναυλομεσίτης ἐν Πειραιεῖ.

PENE AMIEL

Γενικὸς ἀντιπρόσωπος χρωμάτων «Hungaria» τὰ δίδοντα τόσον λαμπρὰ ἀποτελέσματα εἰς τὴν βαφὴν τῶν ὑφάλων μερῶν τῶν πλοίων. — 16 Ὁ Φίλωνος Πειραιᾶ.

Ἡ «ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΛΛΑΣ»

Κυκλοφοροῦσα εἰς 2,000 ἀντίτυπα καὶ ἀριθμοῦσα περὶ τοῦ 20,000 ἀναγνώστας δύναται νὰ χρησιμεύσῃ ὡς ἐξαίρετον μέσον διαφημίσεως διὰ τὸ ἐξαγωγικὸν ἐμπόριον καὶ διὰ τὰς ἐργασίας καὶ τὴν χρησιμότητα τῶν κ. κ. ἀσφαλιστῶν, πρακτῶν, ναυλομεσιτῶν, ἀργυραμοιβῶν, τῶν τραπεζῶν, ἐμπόρων γαιάνθρακος καὶ σιτηρῶν καὶ τῶν ἐν γένει ἀντιπροσώπων τῶν διαφόρων ἐμπορικῶν καὶ τραπεζικῶν οἰκῶν.

ΧΑΡΙΝ ΕΡΚΟΛΙΑΣ

μεγαλειτέρας ἐγκαινιάζομεν ἀπὸ σήμερον ἀγγελίας μιᾶς γραμμῆς μόνον περιλαμβανούσας τὸ ὄνομα, ἐπάγγελμα καὶ Διεύθυνσιν τῶν ἐπιθυμούντων νὰ γνωρίσωσι τὸ ἐπάγγελμά των εἰς εὐρύτερον κύκλον.

Καὶ ταύτας μόνον ἀντί:

ΜΙΑΣ ΔΡΑΧΜΗΣ

ὥστε μὲ μίαν δραχμὴν δι' ἐκάστην δημοσίευσιν ἢ δραχ. 1.50, ὡσάκις ἡ ἀγγελία καταλαμβάνει δύο στίχους, θὰ δύναται πάντες ἀνεξαιρέτως νὰ υποβοηθήσωσι τὴν ἀνάπτυξιν τῆς ἐργασίας των καὶ τὴν ἐνίσχυσιν ταύτης.

ΠΑΣΑ ΑΓΓΕΛΙΑ

καθὼς καὶ αἱ συνδρομαί, προπληρώνονται εἰς τὰ Γραφεῖα τῆς «Ναυτικῆς Ἑλλάδος» ὁδὸς Νομισματοκοπέου παρὰ τὸ ὑπουργεῖον τῶν Ναυτικῶν ἢ διὰ ταχυδρομικῆς ἐπιταγῆς: Πρὸς τὴν Διεύθυνσιν τῆς «Ναυτικῆς Ἑλλάδος».



ΤΟ ΕΜΠΟΡΙΚΟΝ ΜΑΣ ΝΑΥΤΙΚΟΝ

ἌΛΛΟΤΕ ΚΑΙ ΤΩΡΑ

Ν. τοδοιδάσκαλοι, Μαθηταὶ καὶ Πλοιάρχοι.

Ἐὰν ἀνατρέξῃ τις εἰς τὴν παρελθούσαν ἐποχὴν, κατὰ τὴν ὁποίαν πραγματικῶς ὑπῆρχον μεγάλοι ἄνδρες φροντίζοντες περὶ τῆς προόδου τῆς ἡμετέρας Πατρίδος καὶ ἐγείρη μικρὰν γωνίαν τοῦ πυκνοτάτου πέπλου, ὅστις καλύπτει σήμερον τὰς ἀθανάτους πράξεις τῶν μεγαλοκάρδων μας πατριωτῶν, θὰ καταληφθῇ ὑπὸ ἱερᾶς φρίκης διὰ τὴν ἐπιμέλειαν καὶ φιλοπατρίαν ἐκείνων καὶ θὰ ἀπελπισθῇ διὰ τὴν ἀκηδείαν καὶ ὀλιγωρίαν τῶν νέων τῆς συναλλαγῆς πολιτευτῶν, οἵτινες ἐκλήθησαν νὰ διευθύνωσι τοὺς διαφόρους τῆς ὑπηρεσίας κλάδους.

Τὸ 1839 ὑπῆρχε Γραμματεία τῆς Ἐπικρατείας, ἡ ὁποία εἶχε διορίσῃ καθηγητὰς τῶν ναυτικῶν σχολῶν καὶ μάλιστα πεπαιδευμένους καὶ διαπρέποντας ἄνδρας. Ὡς ἐξάγεται δὲ ἐκ τῶν ἐγγράφων, ἅτινα θὰ παραθέσω καὶ τὰ ὁποῖα πᾶς τις δύναται νὰ ἴδῃ, διότι ἔχω εἰς χεῖράς μου τὰ πρωτότυπα, διὰ τὴν παιδευσιν τῶν ναυτικῶν τῆς ἐποχῆς ἐκείνης ὑπῆρχον καὶ σχολαὶ ναυτικαὶ καὶ καθηγηταὶ διακεκριμένοι ἀναδείξαντες πολλοὺς ἐκ τῶν πλοιάρχων καὶ αὐτοῦ τοῦ Πολ. Ναυτικοῦ ὡς τοὺς ἀρίστους εἰς τὸ εἶδος των.

Διὰ νὰ κρίνωσιν οἱ ἀναγνώσται μας πῶς εἰργάζοντο τότε ὑπὲρ τῆς προόδου τοῦ ἐμπορικοῦ ναυτικοῦ αἱ κυβερνήσεις καὶ τὰ πρόσωπα καὶ νὰ ἐννοήσωσι πῶς ἐσπούδαζον τότε οἱ μέλλοντες νὰ πλοιαρχεύσωσι καὶ νὰ διοικήσωσι ἐμπορικὰ πλοῖα εἶναι ἀνάγκη νὰ παραθέσωμεν ἐνταῦθα ἐγγράφα, τῶν ὁποίων τὰ πρωτότυπα κατ' εὐτυχῆ συγκυρίαν εὐρέθησαν εἰς χεῖράς μας.

Ἐγγραφὸν Ἀορ

Ἄριθ. 15 488

Ἀθῆναι τῇ 20 Ἰουλίου 1839.

Βασίλειον τῆς Ἑλλάδος.

Ἡ ἐπὶ τῶν Ναυτικῶν Γραμματεία τῆς Ἐπικρατείας

Πρὸς τὸν ἐν Ἰδρυθ Καθηγητὴν τῆς Ναυτικῆς Σχολῆς.

«Ἀναγνωρίζοντες καὶ ἡμεῖς ὡς ἐλατήριον τῆς φιλοτιμίας τῶν σπουδαζόντων, τὰ πρὸς αὐτοὺς χορηγούμενα ἐνδεικτικὰ τῶν προσῶν των, ὡς ἐπιτρέπομεν Κύριε Καθηγητᾶ, νὰ ἐκδόσῃτε τριαῦτα Ἐνδεικτικὰ πρὸς τοὺς ἐξετασθέντας καὶ ἀριστεύσαντας ἐπὶ μαθητὰς σας τῆς Ναυτικῆς Σχολῆς, κατὰ τὴν ἐνοίαν τῆς ἀπὸ 12 τοῦ παρόντος ἀναφορᾶς σας.

Ὁ Γραμματεὺς τῆς Ἐπικρατείας.

(ὑπογρ.) Α. Γ. Κρεζῆς.

ἐπὶ τοῦ ἀρ. 33

(ὑπογραφή δυσανάγνωστος)

Λοιπὸν ἐὰν σήμερον δὲν ἔχωμεν ναυτικὰς σχολὰς, τριαῦται ὑπῆρχον ἀπὸ τὸ 1839 εἰς τὴν Ἑλλάδα καὶ καθ' ἕνα χρόνον ὁ προϋπολογισμὸς τοῦ Κράτους ἦτο ΕΝΔΕΚΑ ἐκατομμύρια!

Ἄλλὰ τινὲς θὰ νομίσουν ὅτι τὸ πτωχὸν τὸ Κράτος μας δὲν ἦτο εἰς θέσιν νὰ πληρῶνῃ μισθοὺς εἰς τοὺς Ναυτοδιδασκάλους καὶ κατὰ συνέπειαν θὰ συνετηροῦντο ἀπὸ τὰ ἐπιδόματα τῶν μαθητῶν. Τίποτε ἀπὸ αὐτὰ δὲν ὑπῆρχεν.

Οἱ καθηγηταὶ τῶν ναυτικῶν σχολῶν ἐπληρώνοντο διὰ μισθοῦ πρώτης τάξεως, διότι οἱ διευθύνοντες τότε τὸ Ἔθνος ἐγνώριζον τὴν σημασίαν, ἣν εἶχε τὸ ἐμπορικὸν ναυτικὸν πρὸς τὴν ἀνάπτυξιν τοῦ Κράτους καὶ ποίας ὑπηρεσίας δύναται νὰ προσφέρῃ τὸ ἀνεπτυγμένον ἐμπορικὸν ναυτικὸν εἰς τὰς κρίσιμους στιγμὰς τῆς Πατρίδος μας.

Ἀλλὰ καὶ περὶ τοῦ μισθοῦ τῶν καθηγητῶν τῶν ναυτικῶν σχολῶν μᾶς ἀναφέρει τὸ ἀκόλουθον ἔγγραφον.

Ἔγγραφον 2ον

Ἀριθ. 2.933

Ἐν Ἀθήναις τῆ α΄. Αὐγούστου 1842.

Βασιλεῖον τῆς Ἑλλάδος

Ἡ ἐπὶ τῶν Ναυτικῶν

Γραμματεία τῆς Ἐπικρατείας.

Πρὸς τὸν ἐν Ὑδρᾷ Καθηγητὴν τῆς Ναυτικῆς Σχολῆς Κύριον Α. Βονέλον.

«Διὰ μισθόν σας τοῦ παρελθόντος μη-

νός Ἰουλίου σας ἐπισυνάπτομεν ἐπ' ὀνόματι σας χρηματικὸν ἔνταγμα ἐκ δρ. 200 πληρωτέας ἀπὸ τὸν Ταμίαν Ὑδρας, τὴν ἐξαργύρωσιν τοῦ ὁποίου θέλετε φροντίσῃ, ἀποστέλλοντες τὴν περὶ τούτου ἀνήκουσαν ἀπόδειξιν πρὸς τὸ ἐν Πύρρῳ Ναυτικὸν Διευθυντήριον, θέλετε δὲ μᾶς εἰδοποιήσῃ ἐπομένως.

Ὁ Γραμματεὺς

(ὑπογρ.)

Α. Γ. Κριεζῆς.

«Ἐγκλείεται ἔνταγμα ἐκ δραχ. 200

(ὑπογραφή δυσανάγνωστος).»

Μετὰ τὴν παράθεσιν τῶν ἐγγράφων τούτων γεννᾶται ἡ ἀπορία: Πῶς σήμερον τὸ Κράτος μας δὲν δύναται νὰ διατηρήσῃ σχολὰς τοῦ ἐμπορικοῦ ναυτικοῦ μετὰ προϋπολογισμὸν ἙΚΑΤΟΝ ΔΕΚΑ ΠΕΝΤΕ ἑκατομμυρίων;

Τὴν ἀπορίαν ταύτην βεβαίως δὲν δυνάμεθα ἡμεῖς νὰ λύσωμεν.

N. Γ. ΚΟΤΣΟΒΙΛΛΗΣ

ΚΑΝΟΝΕΣ

ΤΗΣ ΥΟΡΚΗΣ ΚΑΙ ΑΜΒΕΡΣΗΣ ΤΟΥ 1890

(Συνέχεια ἀπὸ φύλ. 29)

Ἐπὶ τοῦ δωδεκάτου κανόνος.

Εἶδομεν ἀνωτέρω ὅτι ὁ Β' κανὼν ὀρίζει ὡς κατατακτέας εἰς τὴν γενικὴν Ἀβαρίαν, πάσας τὰς βλάβας τὰς ἐπελθούσας εἰς τὸ πλοῖον ἢ τὸ φορτίον ἐκουστῆ βουλήσει τοῦ πλοιάρχου, καὶ πρὸς κοινὸν ὄφελος φορτίου καὶ πλοίου, καὶ ὅτι ὁ Γ' κανὼν ἐπεκτείνει τὴν διὰ συνεισφοράς ἀποζημίωσιν καὶ ἐπὶ πάσης ἀπαρτίας προκληθείσης ἐκ τῆς ἀναγκαστικῆς εἰς λιμένα τινὰ προσωρμίσεως εἴτε διὰ τροφοδοσίαν καὶ μισθοδοσίαν τοῦ πληρώματος, εἴτε ἐνεκὸν τῆς κατ' ἀνάγκην γενομένης ἐκφορτώσεως, ἀποθηκεύσεως, ἀναφορτώσεως, καὶ στοίχισματος τοῦ φορτίου.

Ἀλλ' ἐὰν τυχὸν κατὰ τὴν ἐκφόρτωσιν, παραμονὴν τοῦ φορτίου ἐν ταῖς ἀποθήκαις, ἀναφορτώσιν καὶ στοίχισμα προκύψῃ ἔλλειψις ἢ βλάβη εἰς τὸ φορτίον, ποῦ δεόν νὰ καταταχθῇ ἢ ἐκ τούτων ζημίαι;

Εἰς τὰς γενικὰς ἀβαρίας ἀναμφισβήτως λέγουσιν οἱ μὲν. Ἡ βλάβη αὕτη κατ' αὐτοὺς δὲν δύναται ν' ἀποχωρισθῇ τῆς παραγαγούσης αὐτῶν αἰτίας. — Ἀντιδοξοῦν ἕτεροι μὴ εὐρίσκοντες ἐν τῇ ζημίᾳ ταύτῃ τὴν ἐκουσιότητα, στιχεῖον ἀπαραιτήτον πρὸς κατάταξιν οἰκισθῆποτε ζημίας εἰς τὸν πίνακα τῶν διὰ συνεισφοράς ἀποζημιουμένων βλαβῶν, ἢ ἐξόδων.

Ἡ Γαλλικὴ Νομολογία ὑπὸ τὸ κράτος τοῦ Ἐμπορ. Νόμου παρεδέχθη τὴν πρώτην γνώμην.

Ἐν τῷ συνεδρίῳ τῆς Ὑόρκης τοῦ ἔτους 1877, συνεζητήθη εὐρέως τὸ ζήτημα τοῦτο, ἐψηφίσθη δὲ ὁ Θ' κανὼν τοῦ ἀρχαιοτέρου κειμένου τοῦ 1877, ὅστις ὥρισεν ὅτι αἱ περὶ ὧν ὁ λόγος ζημίαι καταλογίζονται εἰς τὰς γενικὰς ἀβαρίας μόνον καθ' ἣν περίπτωσιν ἢ ἐκφόρτωσις ἐγένετο ὁμαλῶς, καὶ κατὰ τὰς συνθήκας τὰς συνθήκας κατὰ τὰς φορτώσεις καὶ ἐκφορτώσεις τὰς

ἐν τῷ λιμένι τῆς καταφυγῆς.

Τὸν κανόνα τοῦτον τοῦ ἀρχαιοτέρου κειμένου σχολιάζων ὁ Κουρτῆ, ἐδέχετο ὡς ὀρθόν, ἀλλ' ἐθεώρει τοῦτον ὡς λύοντα ἀπλῶς ζήτημα λεπτομερείας, ἢ ἐφαρμογῆς, καὶ μὴ χρήζοντα τοῦ κόπου νὰ διατυπωθῇ εἰς εἰδικὸν κανόνα. Αἱ διατάξεις αὐτοῦ, κατὰ τὴν γνώμην τοῦ διδασκάλου ἀσφαλιστοῦν, περιλαμβάνονται εἰς τὸν γενικὸν κανόνα δι' οὗ διακρίνομεν τὰς ζημίας τὰς ἐπερχομένας ἐκ γεγονότος προκληθέντος ἐκουστῶς, καὶ πρὸς κοινὴν σωτηρίαν φορτίου καὶ πλοίου ἢ πρὸς κοινὴν ὠφέλειαν πάντων τῶν ἐκ τοῦ συναλλάγματος τῆς ναυλώσεως ἐνδιαφερομένων, ἀπὸ τῶν ζημιῶν, αἰτίνας προέρχονται ἐκ τυχαίου συμβάματος τῆς ναυσιπλοΐας. Φανερόν εἶνε, προστίθησιν αἰτιολογῶν τὴν γνώμην τοῦ ὀρθομένου συγγραφεύς, ὅτι ὁ πλοίαρχος ἀπορρυσίας ν' ἀναγκωχέσῃ ἐν τινι λιμένι, ἢ ὄρμῃ καταφυγῆς, χάριν ἐπισκευῆς τοῦ πλοίου του, καὶ ἐξκοιλοθήσεως τοῦ πλοῦ του, κατ' ἀναγκαστικὴν συνέπειν εἶδει νὰ ἐκφορτώσῃ τὸ φορτίον καὶ ν' ἀποθηκεύσῃ τοῦτο ἐν ἀποθήκαις ἢ ἐπὶ φορτηγίδων, ἐπομένως αἱ ἀπαρτίαι τῆς ἐκφορτώσεως ἀποθηκεύσεως κτλ. ἐνέκιντο εἰς τὴν ἀπόφασίν του. καὶ διὰ τοῦτο ἀποτελοῦν κοινὴν ἀβαρίαν. Ἡ βλάβη ὅμως τοῦ φορτίου, ἢ ἡ ἔλλειψις αὐτοῦ ἐπισυμβᾶσαι ἐνεκὸν τῶν ἀνωτέρω πράξεων δὲν περιλαμβάνονται εἰς τὴν ἀπόφασιν τοῦ πλοιάρχου, καθότι ἡ βλάβη ἢ ἡ ἔλλειψις τοῦ φορτίου κατὰ τὴν ἐκφόρτωσιν κτλ. δὲν εἶνε ἀναγκαστικὰ αὐτῶν συνέπειαι, καὶ ἐπομένως, ἐκτὸς ἐὰν ἐπροκαλεῖτο ἐξ ἑτέρας τινὸς αἰτίας, περιλαμβάνεται εἰς τὰς μερικὰς ἀβαρίας.

Ἡ πρακτικὴ τῶν κανονιστῶν ἀβαριῶν, καὶ τῶν ναυτιλλομένων δὲν εὔρε τὴν λύσιν ταύτην συμφωνοῦσαν πρὸς τὰς σκέψεις τῶν ἐν τῇ ναυτικῇ ἐμπορίᾳ κερδοσκοποῦντων. Αἱ διατάξεις τοῦ Θ' κανόνος κατηγγέλθησαν ὡς ἀόριστοι, ὡς προκαλοῦσαι πλείστας ἀμφιλογίας, οὕτω δὲ καὶ ἡ πρακτικὴ καὶ ἡ νομολογία, ἥτις συνήθως μορφοῦται σύμφωνα τῆς γ' ὡμικς τῶν ἐμπορευομένων, ἰδίως ἐν Γαλλίᾳ ἐνεκὸν τοῦ θεσμοῦ τῶν Ἐμποροδικείων, τυχῶς ἐτρέπησαν ὁμαλῶς ὁδὸν δεχόμεναι τὴν κατάταξιν τῶν εἰρημένων ζημιῶν εἰς τὴν γενικὴν ἀβαρίαν.

Ἐν τῇ στάσει ταύτῃ ἐκεῖνο τὸ ζήτημα, ὅτε κατὰ τὸ 1890 συνήλθεν ἐν Λιβερούλει τὸ διεθνὲς ναυτικὸν συνέδριον εἰς οὗ τὴν γενικὴν συνέλευσιν ὑπεβλήθη πρὸς μεταρρύθμισιν τὸ κείμενον τοῦ 1877 τῶν ἡμετέρων κανόνων. Κατὰ τὴν συζήτησιν τοῦ Θ' κανόνος μετὰ τινὰς ἀσθενεῖς ἀντιρρήσεις ἐκ μέρους τῶν ἐφοπιστῶν ἐψηφίσθη ὁ κανὼν ὡς ἔχει ἤδη ἐν τῷ κειμένῳ τοῦ 1890 ὑπὸ στοιχείῳ IB' δι' οὗ ὥρισθη ὅτι αἱ ἀπώλειαι καὶ βλάβαι αἱ ἀναπορεύτως ἐπελ-

θοῦσαι εἰς τὸ φορτίον ἐνεκὸν τῆς ἐκφορτώσεως ἀναφορτώσεως καὶ ἀποθηκεύσεως κατατάσσονται εἰς τὴν γενικὴν ἀβαρίαν ἐὰν εἰς ταύτην ἔχουν καταταχθῆ αἱ ἀπαρτίαι αἱ καταβληθεῖσαι πρὸς συντέλεσιν τῶν εἰρημένων πράξεων. (Ἴδε τὸ κείμενον τοῦ κανόνος τούτου ἐν φυλλαδίῳ 16ῳ σελίδι 244 τοῦ ἀναχ. χείρας περιοδικοῦ).

(ἔπεται συνέχειαι)

Σ. Α. ΜΑΤΕΙΣ

ΑΙ ΣΧΟΛΑΙ ΤΟΥ ΠΟΛΕΜΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΕΝ ΓΑΛΛΙΑ

(Συνέχεια τοῦ ἐν τῷ προηγούμενῳ φύλλῳ)

Πυκνότεραι εἶναι αἱ ἀσκήσεις πεζικοῦ καὶ πυροβολικοῦ, αἱ πορεῖαι καὶ αἱ μικραὶ πολεμικαὶ ἐπιχειρήσεις, μετὰ διαλειμμάτων ἐννοεῖται πάντοτε πρὸς ψυχαγωγίαν, ὧν ἡ ἀπόλαυσις συνίσταται κυρίως εἰς τὸ παρακολουθεῖν τὰ διὰ ἄφορα ἐν τῷ λιμένι γεγονότα· τὸν κατάπλου ἐπὶ παραδείγματι τοῦ στόλου, τὴν ἀπαρτίαν ἐνὸς εὐδρόμου πρὸς διαδρομὴν εἰς μεμακρυσμένης θαλάσσης. Αἱ ἄγκυραι ἀνελευθέρωνται, ἀφίενται τὰ πρυμνήσια, οἱ ναῦται ἀποκαλύπτονται ἐνῶ ἡ μουσικὴ τοῦ ναυστάθμου ἀνακρούει α' Ἐμπρὸς τέκνα τῆς πατρίδος».

Σειρὰ ὀλη παραδόσεων καὶ ἐθίμων ἀπὸ σχολαί ἄλλοτε τοὺς ἐν τῇ Σχολῇ. Ἐπειδὴ ἐν τούτοις ἡ παρασκευὴ αὐτῶν, ἀπαιτοῦσα ἐνίοτε πολὺν χρόνον, ἐπέφερε ἀνωμαλίαν τινὰ εἰς τὴν μελέτην, ἀπασχολοῦσα τοὺς μαθητὰς περιωρίσθη κάπως ἐσχάτως. Ἀπέμειναν ἐν τούτοις ἕθιμα καὶ ἑορταὶ ἱκαναί, ὅπως δικιόπτωσι τὴν μονοτονίαν τοῦ βίου, καθιστῶσιν εὐάρεστον τὴν διαμονὴν ἐν τῷ σκάφει καὶ ἀναπτύσσει τὸ πνεῦμα τῆς συναδελφότητος. Μία τῶν μεγάλων παραδόσεων εἶνε ἡ ἑορτὴ τοῦ grand C. Ἡ ἡμέρα τελειώνει διὰ μεγάλου καὶ λίαν φαιδρῶ συμποσίου, καθ' ὃ μετὰ σειρὰν προπόσεων καὶ λόγων ρίπτεται εἰς τὴν θάλασσαν ἀνδρείκελον φέρον ἐν τῷ θυλακίῳ ὠρολόγιον, δύο φράγκα καὶ 55 λεπτά. Τὸ πρᾶγμα ἔχει σχέσιν μετὰ τὴν αὐστηρὰν διάταξιν τοῦ κανονισμοῦ, καθ' ἣν εἰς τὸν bordache δὲν ἐπιτρέπεται νὰ φέρῃ ἐπ' αὐτοῦ πλέον τῶν 2 φρ. 50 καὶ μόνον παρὰ τοῦ ἡλίου νὰ μακθᾶν τὴν ὥραν. Ὁ granb C. ὡς εἶδτε φέρει ὠρολόγιον καὶ τολμᾶ νὰ ἔχῃ 2 καὶ 55, πῶς νὰ μὴ κρημνισθῇ εἰς τὴν θάλασσαν;

Ἀπειράριθμοι εἶνε αἱ ἐξετάσεις εἰς ἃς ὑποβάλλονται οἱ ταλαίπωροι bordaches· διαγωνισμοί, γενικαὶ ἐξετάσεις, ἀπολυτήριον· καὶ πρέπει νὰ συγκεντρώσων πολλοὺς, πολλοὺς ἀριθμοὺς διὰ νὰ προαχθῶσι. Τέλος οἱ fistots, ὅπως λέγονται οἱ τῆς κατωτέραις κλάσεως, οἱ

εὐδοκιμήσαντες κατὰ τῆς ἐξετάσεως καταλείπουν τὸ Borda καὶ μετ' ἐνθουσιασμοῦ ἐπιβαίνουν τοῦ Bougainville. Αὕτη εἶναι ἡ πρώτη ἀξία λόγου θαλασσοπορίας των. Περιτρέχοντες τὰς ἀκτὰς τῆς Γαλλίας καὶ τῆς Ἀγγλίας, δισχίζουσι διαγωνίως τὴν Μάγχην καὶ ἐπισκέπτονται τὴν Ἀμβέρσαν καὶ τὸ Ἀμστελῶδαμον.

Μετὰ τὸν πλοῦν τοῦτον οἱ fist ts λαμβάνουσι τὴν τίτλον τοῦ «παλαιῶ» καὶ οἱ τῆς ἀνωτέρως τέλος τάξεως καθίστανται «midships» ὅπερ μεθερμηνεύμενον εἰς καθαρῶσαν γαλλικὴν λέγεται aspirants.

K. N. ΡΑΔΟΣ

ΑΙ ΕΡΓΑΣΙΑΙ ΚΑΙ ΤΑ ΚΕΡΔΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ

Ἀναφορικῶς εἰς ὅσα ἐγράψαμεν περὶ τῆς ἀποδόσεως τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν ὑπὸ ἑλληνικὴν σημαίαν καὶ ὑπὸ Ἑλλήνων ἰδιοκτητῶν διευθυνομένων ἑλληνικῶν ἀτμοπλοίων παραθέτομεν, πρὸς ἐνίσχυσιν τῶν λεγομένων μας περὶ τῆς ἐπιζημίου τανῦν καταστάσεως τῆς ναυτιλίας ἐν γένει, τοὺς ἀκόλουθους ἀριθμούς, ἵνα μὴ φανῶμεν ἀπαισιοδοξοῦντες, ὑπὲρ τὸ δέον.

Ἐχομεν πρὸ ὀρθαλμῶν τὸν λογμὸν ἑλληνικοῦ ἀτμοπλοίου ἀγορασθέντος τὸν Μάρτιον τοῦ ἔτους τούτου, ἡλικίας περίπου 5 ἐτῶν (ἐναυπηγήθη τῷ 1896) καὶ στοιχίσαντος Λ. Σ. 37000. Ὁ λογμὸς οὗτος ἀναφέρεται εἰς ταξείδιον 85 ἡμερῶν ἤτοι ἀπὸ 13 Ἰουλίου—5 Ὀκτωβρίου 1901, ἐξ ὧν ἐδαπάνησε κατὰ τὸν πλοῦν 41 ἡμέρας καὶ 44 εὐρίσκειτο ἐν λιμένι διαφόροις. Τὸ ἀτμόπλοιον τοῦτο ἐναυλώθη ἀπὸ Cardiff διὰ Πειραιᾶ με φορτίον γαιανθράκων 4395 T. με ναῦλον 7)9 καὶ ἐκείθεν μετέβη εἰς Δούναβιν ἔνθα ἐφόρτωσε 4949 T. δι' Ἀμβέρσαν πρὸς 11—. Ὁ ναῦλος τῶν γαιανθράκων Πειραιῶς ἀφαιρέσει 20% διὰ τὸ μὴ ζύγισμα καὶ διαφορὰν μετρητῶν ἀντὶ τριμήνου συναλλαγματος ἐξεκαθάρισε Λ Σ 1656 σ. 1 Ὁ ναῦλος Δουνάβειος Ἀμβέρσας ἀπέδωκεν ὁμοῦ με πανικόλο Λ. Σ. 35 καὶ Λ. Σ. 4 16/- ἐπιβάτας (τυχαία ὠφέλεια) Λ. Σ. 2759. 17. 3, ἤτοι ἐν συνόλῳ Λ. Σ. 4415. 18. 9. Εἰσπραξίς.

Ἐδαπάνησε δὲ διὰ λιμενικὰ	Λ. Σ. 558 19.9
Πράκτορες	» 23 2.0
Μεσιτείας ἢ προμηθείας	» 157 8.8
Φορτωτικὰ ἐν Gardiff ἐκφορτωτικὰ, ἐν Πειραιεὶ Λίμνον καὶ φορτωτικὰ Δουνάβειος	» 613 8.4
Μισθοῦς	» 289 6.5
Τρόφιμα	» 72 12.4
Ἐξόδα καταστρώματος	» 103 5.6
Ὁμ. μηχανῆς	» 72 18 2

Χρωματισμὸν καὶ διατήρησιν σκάφους	» 39
Κάρβουνα 760 T.	» 671 2.11
Ἀσφάλιστρα	» 550
Ἐκτακτὰ νομισματικὴ διαφορά κλπ.	» 15 16.0
	» 3167 0.1

ἤτοι κέρδος Λ. Σ. 1248. 18 8.

Ἐκ τούτων ὁ ἰδιοκτήτης ἀφαιρεῖ Λ. Σ. 48. 18. 8 μόνον ὡς ἀποθεματικὸν κεφάλαιον καὶ μοιράζει εἰς τοὺς μετόχους Λ. Σ 1200.—

Ἄν υποθέσωμεν πρὸς στιγμὴν δὲ τὸ ἀτμόπλοιον δυνηθῆ νὰ ἐκτελέσῃ 4 τοιαῦτα ταξείδια εἰς ἓν ἔτος ὑπὸ τοὺς αὐτοὺς ναύλους καὶ τὰς αὐτὰς δαπάνης τὸ ἐνιαύσιον κέρδος θ' ἀνήρχετο εἰς Λ. Σ. 4. 800 ἤτοι ἐπὶ κεφαλαίου Λ. Σ. 37. 000 13% ἀφαιρουμένου ὅμως τοῦλάχιστον 7 1/2% δι' ἀποθεματικὸν ἢ ἀποσβεστικὸν κεφάλαιον μένει καθαρὸν κέρδος 5 1/2% ὅπερ διὰ τοσοῦτω πλήρη ἀπροσώπων καὶ κινδύνων ἐργασίαν δὲν δύναται νὰ θεωρηθῆ ἰκανοποιητικόν.

Ἀλλὰ σήμερον οἱ ναῦλοι διὰ Πειραιᾶ εἶναι μόνον 5/3, ὥστε τὸ αὐτὸ ταξείδιον ὑπὸ τοὺς αὐτοὺς ὄρους καὶ μὴ λαμβανομένων ὑπ' ὄψιν ἐνδεχομένων καθάρσεων καὶ κακοκαιρίας κλπ. καὶ ἐπὶ τῇ ὑποθέσει ὅτι ὁ ναῦλος τῆς ἐπιστροφῆς μένει εἰς τὰ 11/- ἀπὸ Δούναβιν, εὐρίσκομεν ὅτι τὸ ρηθὲν ἀτμόπλοιον θὰ εἰσέπραττε ἐλάσσονα ναῦλον κατὰ 2/6 τὸν τόννον ἤτοι ἐπὶ 4, 395 T. Λ. Σ. 549 7/6, ὥστε τὸ κέρδος ἀπὸ λίρ. σ. 1.200 θὰ κατήρχετο περίπου εἰς μόνον Λ. Σ. 651 καὶ ἐπειδὴ βεβαίως αἱ προμηθημεσιτείαί θ' ἦσαν ὀλιγώτεραι ἐπὶ ἐλάσσονος ναύλου ἄς παραδεχθῶμεν Λ. Σ. 675 καθαρὸν κέρδος, ἤτοι ἐπὶ κεφαλαίου L 37,000 δι' ἓν ἔτος 7 1/2%, ἤτοι μόνον τόσον, ὅσον χρειάζεται πρὸς ἀπόσβεσιν.

Οἱ ἀριθμοὶ λαλοῦσιν ἄφ' ἐαυτῶν καὶ οὐδενὸς ἑτέρου σχολίου ἔχουσιν ἀνάγκην. Ἐκ τῶν ἄνω ὅθεν ἔπεται ὅτι ναῦλος ἐνὸς ταξείδιου 85 ἡμερῶν ἀπὸ Cardiff εἰς Μεσόγειον, Μαύρην Θάλασσαν μέχρις λιμένος τινὸς Ἡπειρωτικῆς Εὐρώπης πρὸς 16/3 καλύπτει μόνον τὰ ἐξόδα καὶ ἀφίνει 7 1/2% διὰ φθορὰν. Ἄρα ὅταν οἱ ναῦλοι εἶναι κάτω τοῦ ἐπιπέδου τούτου, ὅπως ἔχουσι τῶρα, καὶ παρεντίθενται καὶ δεκαήμεροι καθάρσεις καὶ βραδύτητες καιρικαὶ κλπ. ἡ ζημίαι εἶναι ἀναπόδραστον καὶ σοβαρὰ. Περαιτέρω ἐξακολουθοῦντες τοὺς ἄνω συλλογισμοὺς εὐρίσκομεν ὅτι ἀτμόπλοιον 4,395 T. διὰ γαιανθράκων καὶ 4,949 T. γεννήματος διὰ νὰ δυνηθῆ ὑπὸ τοὺς σημερινούς ναύλους νὰ φέρῃ ἐν 6% τοῦλάχιστον, ἄφ' οὗ βεβαίως τεθῆ καὶ 7 1/2% κατὰ μέρος ὡς ἀπόσβεσις ἐπὶ τῶν κεφαλαίων, πρέπει νὰ στοιχίζῃ οὐχὶ περισσότερον τῶν λ. σ. 21,000

Ἄν δὲ εἰς ὅλα ταῦτα προσθήσῃ κανεὶς καὶ

ἐκεῖνο, ὅπερ εἶνε συνηθέστατον σήμερον ἤτοι δύνειον ἐπὶ τοῦ ἀτμοπλοίου, ἐφ' οὗ τόκος 8% τοῦλάχιστον ὑπολογίζεται, θὰ ἴδῃ ὅτι ἐν ἐπὶ σκάφους Λ. Σ. 37,000 ἔχει δανεισθῆ ὑποθέσωμεν Λ. Σ. 10/15, 000, οἱ τόκοι θ' ἀπορροφήσωσι καὶ τὸ κερδῆθὲν πρὸς ἀπόσβεσιν ποσὸν καὶ ὁ πλοιοκτήτης θὰ ἐργάζεται μόνον διὰ νὰ πληρῶσῃ τὸν τόκον καὶ νὰ βλέπῃ τὴν περιουσίαν τοῦ φθειρομένην.

(Ἐκ τοῦ γραφείου Ἀγέλαστου Σφέτσου καὶ Σία)

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ

ΠΕΡΙ ΑΠΟΦΥΓΗΣ ΣΥΓΚΡΟΥΣΕΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΕΝ ΘΑΛΑΣΣῃ

(Συνέχεια)

Πλοῖον ἐξοκειλαν ἐν στενωπῷ ἢ πλησίον διώρυγος δέον νὰ φέρῃ τὸν ἄνω φανὸν ἢ φανούς καὶ τοὺς δύο ἐρυθροὺς φανούς τοὺς ἐν τῷ ἄρθρῳ 4 (α) ἀναγραφόμενους.

Ἄρθρον 12ον

Πᾶν πλοῖον δύναται, ἐὰν παρίσταται ἀνάγκη, νὰ προκαλέσῃ τὴν προσοχὴν, εἰς προσθήκην τῶν φανῶν, οὗς οἱ κανόνες οὔτοι ἀπαιτοῦσι νὰ φέρῃ, νὰ ἐπιδεικνύῃ φανὸν μετ' ἀναλαμπῶν ἢ νὰ ποιῆται χρῆσιν οἰουδήποτε φωνητικῶν σήματος, ὅπερ νὰ μὴ ἦ δυνατὸν νὰ ἐκληφθῆ ὡς σήμα δυστυχήματος.

Ἄρθρον 13ον

Οὐδὲν ἐν τοῖς κανόσι τούτοις κωλύει τὴν ἐμφασην οἰωνδήποτε εἰδικῶν κανονισμῶν, ἐκδιδόμενων ὑπὸ τῆς κυβερνήσεως οἰουδήποτε Ἐθνικῆς καὶ ἀφορώτων εἰς τὴν προσθήκην τοποθετικῶν καὶ σηματολογικῶν φανῶν διὰ δύο ἢ πλεῖστον πολεμικῶν πλοίων ἢ διὰ πλοῖα ἰστιοφόρα βαίνοντα ἐν συμπλοῖα, ἢ τὴν χρῆσιν σημαντικῶν διακριτικῶν παραδεδεγμένων ὑπὸ τῶν ἐφ' ἑλιστῶν, ἅτινα αἱ οἰκείαι Κυβερνήσεις ἐνεκριναν, ἀνεγράφασαν προσηκόντως ἐν τοῖς νηολογίοις καὶ ἐδημοσιεύθησαν.

Ἄρθρον 14ον

Ἀτμόπλοιον θαλασσοποροῦν μόνον δι' ἰστιῶν ἀλλ' ἔχον τὴν καπνοδόχον τοποθετημένην ἐν τῇ οἰκείᾳ τῆς θέσει, δέον νὰ φέρῃ ἐν ἡμέρᾳ κατὰ τὸ πρῶτον μέρος, ἔνθα ἄριστα δύναται νὰ καταστή καταφανῆς, σφαιρὰν μέλαιναν ἢ σήμα διαμέτρου δύο ποδῶν.

Φωνητικὰ σήματα ἐν οὐμίχλῃ κλπ.

Ἄρθρον 15ον

Ἀπκντα τὰ σήματα τὰ ὑπὸ τοῦ ἄρθρου

τούτου ἀναγραφόμενα διὰ πλοῖα θαλασσοποροῦντα δέον νὰ ἐκτελῶνται.

1) Ὑπὸ ἀτμοπλοίων, διὰ τῆς συρίκτρας ἢ ἀτμοσυρίκτρας.

2) Ὑπὸ ἰστιοφόρων, καὶ πλοίων βυμουλκούμενων, διὰ φωνητικῶν κέρατος.

Αἱ λέξεις «ἤχος παρατεταμένος» ὧν γίνεταί χρῆσις ἐν τῷ ἄρθρῳ τούτῳ, θὰ σημαίνωσιν ἤχον διαρκείας ἀπὸ 4 ἕως 6 δευτερολέπτων.

Πᾶ ἀτμόπλοιον δέον νὰ φέρῃ συρίκτραν ἢ ἀτμοσυρίκτραν ἀρκούντως ἤχηρὰν, ἡχοῦσαν τῇ βοήθειᾳ τοῦ ἀτμοῦ ἢ οἰουδήποτε ἑτέρου μέσου, ἀντικαθιστῶντος τὸν ἀτμὸν, εὔτω πως τοποθετημένην, ὥστε νὰ μὴ ἦ δυνατὸν νὰ διακοπῆ ὁ ἤχος ὑπὸ τινος κωλύματος οἰουδήποτε, καὶ ἀρκούντως ἤχηρὸν φωνητικῶν κέρατος, ἡχοῦν διὰ μηχανικῶν μέσων, ὡς ἐπίσης καὶ κώδωνα ἀρκούντως ἤχηρὸν (*)

Ἰστιοφόρον πλοῖον μικτῆς χωρητικότητος 20 τόνων ἢ καὶ πλέον δέον νὰ φέρῃ ὅμοιον φωνητικὸν κέρατος καὶ κώδωνα.

Ἐν οὐμίχλῃ, πτώσει χιόνος, ἢ ἰσχυρῆς μετὰ βροχῆς θυελλιακῆς, εἴτε ἐν ἡμέρᾳ εἴτε ἐν νυκτὶ, τὰ σήματα τὰ ἀναγραφόμενα ἐν τῷ ἄρθρῳ τούτῳ θὰ τίθενται εἰς χρῆσιν ὡς ἔπεται δηλ.

(α) Πᾶν ἀτμόπλοιον ὀφείλει νὰ ἐκπέμπῃ διὰ τῆς ἀτμοσυρίκτρας ἢ δι' ἄλλου μηχανήματος, κατὰ χρονικὰ διαλείμματα, οὐχὶ διαρκέστερα δύο λεπτῶν τῆς ὥρας, σύριγμα παρατεταμένον.

(β) Ἀτμόπλοιον θαλασσοποροῦν, διακίψαν τὸν πλοῦν καὶ ἀκίνητον μένον, δέον νὰ ἐκτελῆ κατὰ χρονικὰ διαλείμματα οὐχὶ διαρκέστερα 2 λεπτῶν τῆς ὥρας, 2 παρατεταμένα σύριγματι, χωριζόμενα διὰ χρονικοῦ μεταξὺ τούτων διαλείμματος περίπου 1 δευτερολέπτου.

(γ) Πᾶν πλοῖον ἰστιοφόρον, θαλασσοποροῦν ὀφείλει νὰ ἐκτελῆ κατὰ διαλείμματα οὐχὶ διαρκέστερα ἐνὸς λεπτοῦ τῆς ὥρας, διὰ τοῦ φωνητικῶν κέρατος τὰ ἀκόλουθα σήματα, ἤτοι νὰ ἐκπέμπῃ ἓνα ἤχον, ὅταν ἔχη τὸν ἄνεμον ἐκ δεξιῶν, δύο δὲ ἤχους διαδοχικούς, ὅταν ἔχη τοῦτον ἐξ ἀριστερῶν καὶ τρεῖς ἤχους ἀλληλοδιαδόχους, ὅσάκις ἔχει τὸν ἄνεμον φορὸν.

(δ) Πλοῖον ἡγκυροβολημένον, δέον κατὰ χρονικὰ διαλείμματα οὐχὶ διαρκέστερα ἐνὸς λεπτοῦ τῆς ὥρας, νὰ κρούῃ τὸν κώδωνα ταχέως ἐπὶ πέντε περίπου δευτερολέπτα.

(Ἐπεται συνέχεια)

(*) Εἰς πάσας τὰς περιπτώσεις καθ' ἃς οἱ κανόνες ἀπαιτοῦσι χρῆσιν κώδωνος, οὗτος θὰ ἀντικαθίσταται διὰ τυμπάνου ἐπὶ τουρκικῶν πλοίων, ἢ διὰ γόγγυου ἐνθα τοιοῦτων εἰδῶν γίνεταί χρῆσις ἐπὶ μικρῶν θαλασσοπορούντων πλοιαρίων.

ΩΡΑΙ ΑΝΑΣΤΡΟΦΗΣ ΤΟΥ ΡΕΥΜΑΤΟΣ
ΕΝ ΤΗ ΓΕΦΥΡΑ ΤΟΥ ΕΥΡΙΠΟΥ ΤΩΝ ΝΟΕΜΒΡΙΩΝ 1901

Χρονολογία	Διευθύνσεις ρεύματος							
	πρώιας				εσπέρας			
	Πρός Ν.	Πρός Β.	Πρός Ν.	Πρός Β.	Πρός Ν.	Πρός Β.	Πρός Ν.	Πρός Β.
1	3 ^ω 27 ^λ	9 ^ω 35 ^λ	3 ^ω 43 ^λ	9 ^ω 51 ^λ				
2	3	10 8	4 17	10 26				
3	4 35	10 44	4 53	11 3				
4	5 14	11 24	5 34	11 45				
5	5 51	12 10	άνώμαλα	—				
	Πρός Β.	Πρός Ν.	Πρός Β.	Πρός Ν.				
6	άνώμαλα	άνώμαλα	2 ^ω 13 ^λ	8 ^ω 32 ^λ				
7	άνώμαλα	άνώμαλα	3 33	9 52				
8	2 ^ω 52 ^λ	9 ^ω 13 ^λ	4 47	11 4				
9	4 11	10 30	5 50	—				
10	5 20	11 36						
	Πρός Ν.	Πρός Β.	Πρός Ν.	Πρός Β.				
11	0 ^ω 4 ^λ	6 ^ω 18 ^λ	0 ^ω 32 ^λ	6 ^ω 45 ^λ				
12	0 58	7 11	1 24	7 37				
13	1 50	8 3	2 15	8 27				
14	2 39	8 51	3 3	9 15				
15	3 27	9 39	3 50	10 1				
16	4 12	10 23	4 34	10 45				
17	4 55	11 5	5 16	11 27				
18	5 32	11 49	5 59	—				
	Πρός Β.	Πρός Ν.	Πρός Β.	Πρός Ν.				
19	0 ^ω 10 ^λ	6 ^ω 21 ^λ	0 ^ω 33 ^λ	6 ^ω 45 ^λ				
20	0 57	7 11	άνώμαλα					
21	άνώμαλα	άνώμαλα	άνώμαλα					
22	άνώμαλα	άνώμαλα	άνώμαλα					
23	άνώμαλα	άνώμαλα	4 59	11 15				
24	5 30	11 44	5 57	—				
	Πρός Ν.	Πρός Β.	Πρός Ν.	Πρός Β.				
25	0 ^ω 9 ^λ	6 ^ω 21	0 ^ω 32 ^λ	6 ^ω 43 ^λ				
26	0 53	7 3	1 13	7 22				
27	1 32	7 41	1 49	7 58				
28	2 6	8 15	2 23	8 31				
29	2 38	8 46	2 53	9 1				
30	3 10	9 19	3 27	9 35				

Παρατηρήσεις

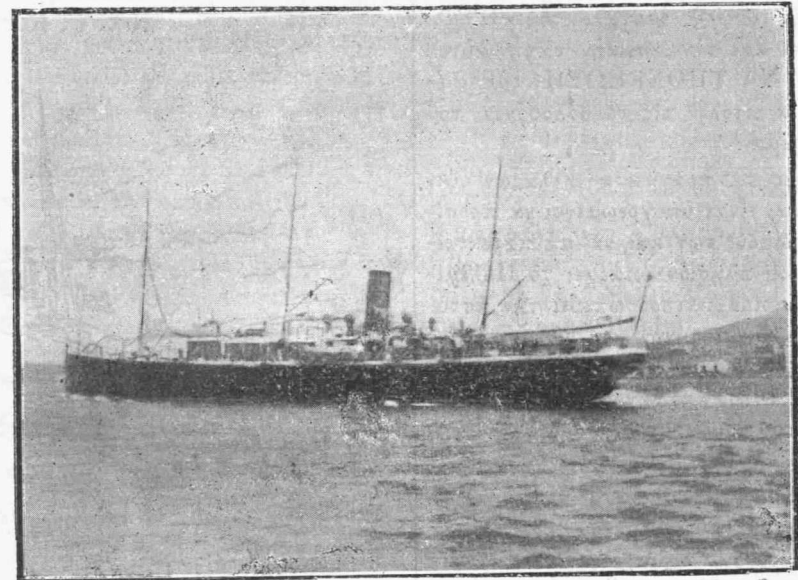
Αί ένταῦθα σημειούμεναι ὥραι πρέπει νά αὐξηθῶσι κατὰ πέντε περίπου λεπτά διὰ τὴν διάρκειαν τῆς στάσεως τοῦ ρεύματος.

Αἱ ὥραι αὗται ἐπηρεάζονται ὑπὸ τῶν ἀνέμων. Καὶ οἱ μὲν Νότιοι καὶ Νοτιοδυτικοὶ ἰσχυροὶ ἀνεμοὶ γίνονται αἰσθητοὶ ἀπὸ τῆς πρώτης ἡμέρας, αὐξανομένης τῆς ταχύτητος τοῦ πρὸς Β. ρεύματος καὶ ἐπιταχυνομένης τῆς ὥρας τῆς ἀλλαγῆς, οἱ δὲ Βόρειοι μετὰ δύο ἢ τρεῖς ἡμέρας.

Ἰσχυρότερον τὸ ρεῦμα περίπου 7.5 μίλια, ἔσται τὴν 13ην, καὶ 14ην, κατὰ τὸ μέσον μεταξύ τῶν συνακολουθῶν ἀλλαγῶν διευθύνσεως χρονικῶν διέλειμμα.

Μ. ΜΑΤΘΑΙΟΠΟΥΛΟΣ

Ὑποπλοίαρχος τοῦ Πολ. Ναυτικοῦ



Τὸ ἐπιταγωγὸν «Μικάλη», τὸ ὁποῖον μετεβλήθη εἰς κλιβανοφόρον σκάφος διὰ τῆς τοποθετήσεως κλιβάνου χάριν τῶν ἀναγκῶν τῆς ὑγειονομικῆς ὑπηρεσίας.

ΤΟ ΕΛΛ. ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΝ «ΗΠΕΙΡΟΣ»
ΕΙΣ ΤΗΝ ΒΟΜΒΑΗΝ

Τὸ μεγαλειότερον Ἑλληνικὸν ἀτμόπλοιο «Ἡπειρος» τοῦ κ. Τοπάλη χθὲς ἀνεμένετο νάποπλεύτη ἐξ Ἀμβέρσης.

Ἡ «Ἡπειρος» ἐναυλώθη ἀπὸ Κάρδιφ διὰ Βομβάην μὲ φορτίον γαιαιθράκων πρὸς 10 σελ. κατὰ τόννον.

Ὁ ναῦλος οὗτος, ἀνάλογος πάντοτε πρὸς τὴν Εὐρωπαϊκὴν ναυλοαγοράν, δὲν εἶναι καὶ πολὺ ἐνθαρυντικὸς. Ἄλλ' ὁ κ. Τοπάλης ἐσκέφθη ὅτι τὰ Ἑλληνικὰ ἀτμόπλοια δὲν πρέπει νά περιορισθῶσιν εἰς τὸν στενὸν χῶρον τῆς λεκάνης τῆς Μεσογείου καὶ Ἀζοφικῆς. Τὸ μέλλον τῶν ἀτμοπλοίων μας δὲν ἐγκτεται εἰς ταύτας καὶ ὁ κ. Τοπάλης θελήσας πρῶτος αὐτός, ἐκ τῶν Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν νά δοκιμάσῃ τὴν τύχην τῶν μακρυνῶν ναύλων εἰς τὰς σημερινὰς περιστάσεις, ἀποβαίνει ὁ πρόδρομος τῶν νέων ἰδεῶν, αἵτινες εὐτυχῶς ἀρρίζουν νά κατανοῦνται.

Ἡ ΣΠΟΓΓΑΛΙΕΙΑ ΕΝ ΑΦΡΙΚῃ
ΚΑΙ Ἡ ΔΙΑΣΩΣΙΣ ΤΩΝ ΘΥΜΑΤΩΝ ΤΟΥ ΣΚΑΦΑΝΔΡΟΥ

Ἡ μεγαλειτέρα δόξα διὰ μίαν Κυβέρνησιν ἢ ἓνα Ὑπουργὸν εἶναι ἡ φροντίς τοῦ πᾶς νά ἐξασφαλίξεται ἡ ζωὴ τῶν κινδυνευόντων πολιτῶν καὶ κυρίως ἐκείνων, οἵτινες ὡς ἐκ τοῦ ἐπαγγέλματός των, εὐρίσκονται διαρκῶς ἐν κινδύνῳ.

Ἡ ἀποστολὴ τοῦ πολεμικοῦ «Κρήτη» εἰς τὰ ἀνθρωποφάγα παράλια τῆς Ἀφρικῆς εἶναι ἡ μεγαλειτέρα ἐπιτυχία ἐξ ὧν ἀναφέρονται μέχρι σήμερον εἰς τὰ ναυτικὰ χρονικὰ ἡμῶν.

Οἱ δύσμοιροι Σπογγαλιεῖς, μακρὰν τῆς ἀγαπητῆς τῶν Πατρίδος. Ἐκεῖ εἰς τὰς ἀχανεῖς ἀμώδεις παραλίας, ὑπὸ τὸ βάθος τεσσαράκοντα ὀργυίων, ἤτοι μέτρων ὀγδοήκοντα, ὑπὸ τὴν ταραχώδη ἐπιφάνειαν τῆς Ἀφρικανικῆς παραλίας, προσεβάλλοντο ὑπὸ ἀποπληξίας ἐντὸς τοῦ ἀπαισίου φορέματος τῆς καταδυτικῆς μηχανῆς, θνήσκοντες ἐν τῷ μέσῳ ἀφορήτων πόνων καὶ φρικτῶν ἀλγηδόνων, ἀνευ ἰατρικῆς περιθάλψεως θαπτόμενοι ἀκλαυτοὶ εἰς τὴν ἄξενον παραλίαν ὡς κύνες!

Πολλάκις ἡ ἀφθονία τοῦ ἀλιεύματος ἢ ἡ ἀ-

πλησίον των Έκκινητών έφεραν εις τοιοϋτον ση- μεϊον τα πράγματα, ώστε ΑΥΤΟΣ Ο ΠΑΤΗΡ μετὰ τὴν θάνατον τοῦ ἐνὸς ὁμογαλάκτου καὶ ὁμο- πατρίου υἱοῦ του καὶ τὴν κυνικὴν ταφὴν αὐτοῦ ἐπὶ τῆς ἄμμου, ΝΑ ΥΠΟΧΡΕΩΣΗ τὸν ἄλ- λον υἱὸν του νὰ εἰσέλθῃ εἰς τὸ δολοφόνον τοῦ σκαφάνδρου φόρεμα!

Σήμερον ὁμως τὰ πράγματα ἤλλαξαν ὄψιν καὶ οἱ κυβερνήται εἶναι ὑποχρεωμένοι νὰ προσέ- χωσι τοὺς ἀνθρώπους των καὶ νὰ μὴ παρεκτρέ- πωνται, διότι ἐκεῖ πλησίον ὑπάρχει τὸ Πολεμι- κὸν Κρήτη, τὸ ὁποῖον ἀντιπροσωπεύει τὴν ἀστυ- νομίαν καὶ τὴν δικαιοσύνην καὶ θὰ ζητηθῇ ὁ λόγος τῆς ἀσφυζίας μέχρις ἐξακριβώσεως πάν- των καὶ ἐὰν ἐτηρήθησαν κατὰ γράμμα τὰ κεκα- νονισμένα ὑπὸ τοῦ νόμου.

Τὸ Πολεμικὸν Κρήτη μὲ τοὺς προσηνεῖς καὶ γλυκεῖς Ἀξιωματικούς του καὶ Ἴατροὺς, μὲ τὰ εὐεργετικὰ φάρμακα, εὐρισκόμενον πάντοτε εἰς κίνησιν καὶ περιτρέχον τὰ Ἀφρικανικὰ παράλια ἀπὸ Τριπόλεως μέχρι Μπενγκάζης, ἐκεῖ ἔνθα τὸ κέντρον τῶν Ἐργασιῶν τῶν Σπογγαλιέων μας, διαρκῶς ΕΥΕΡΓΕΤΕΙ! ΘΕΡΑΠΕΥΕΙ! Α- ΝΑΣΤΗΝΕΙ ΝΕΚΡΟΥΣ! ἐκ τῶν ἐτοιμοθι- νάτων ναυτικῶν μας.

Οἱ ἀπράξιμοι εἰς τὰ τῶν διασώσεων ναυ- τικαί μας αἰσθάνομενοι τὴν ὑποχρέωσιν ἣν ἀνέ- λαβον ἀντιπροσωπεύοντες τὴν Πατρίδα μας δέ- χονται εἰς τὸ Ἑλληνικὸν ἔδαφος εἰς τὴν Κρήτην — τοὺς νοσοῦντας καὶ ἐξ ἀσφυζίας παθόντας Σπογγαλιεῖς μετ' ἀπεριγράπτου πατρικῆς στορ- γῆς καὶ ἀδελφικῆς ἀγάπης ἣν οὐδεὶς ἄλλος κλι- δος θὰ ἐδείκνυεν εἰς αὐτούς.

Πεντήκοντα καὶ τρεῖς προσεβλήθησαν ἐκ συμ- φορήσεως ἢ ἀσφυζίας — δηλ. ἐκτυπήθησαν — ἐν τῷ πυθμένι καὶ ἐκ τοῦ φοβεροῦ τούτου ἀριθμοῦ οἱ ΠΕΝΤΗΚΟΝΤΑ ἐσώθησαν! ἐντὺς τῆς κολυμβή- θρας τοῦ Σιλωὰμ τῆς εὐεργετικῆς Κρήτη: ἀπὸ τὰς ἀδελφικὰς χεῖρας τῶν ἀξιωματικῶν ἱατρῶν καὶ τῶν νοσοκόμων τοῦ ἀγίου τούτου σκάφους!

Τίς δύναται σήμερον μὲ τοιαῦτα σωτήρια ἀπο- τελέσματα νὰ μὴ δοξάσῃ τὸν Θεὸν διὰ τὴν διό- σωσιν τῶσων ἀδελφῶν μας;

Τίς ἔστω καὶ ἐκ τῶν σκληροκάρδων αὐτῶν ἄν- θρώπων, δύναται νὰ κρατηθῇ καὶ νὰ μὴν ἐκ- φωνήσῃ ἐπικνευλιεμένα ΕΥΓΕ εἰς τὴν Κυβέρνη- σιν καὶ τὸν Ὑπουργὸν τῶν Ναυτικῶν διὰ τὴν ἀποστολὴν τοῦ Πολεμικοῦ Κρήτη;

Ὅλων οἱ ὀφθαλμοὶ εἶναι πλήρεις δακρύων ἀπὸ εὐγνωμοσύνης πρὸς τὰς ρηθείσας ἀρχὰς καὶ ἀπὸ Ἐνθουσιασμὸν πρὸς τοὺς εὐγενεῖς καὶ ἀκάμπτους ἀξιωματικούς, ὑπαξιωματικούς καὶ ναύτας τῆς «Κρήτης» οἵτινες τόσον ἐπιτυχῶς ἐξετέλεσαν τὴν

πολύμοχλον κτύτην ὑπηρεσίαν των, διασώσαν- τες τοσούτους ἀδελφοὺς Ἑλλήνας.

ΝΙΚ. Γ. ΚΟΤΣΟΒΙΛΛΗΣ



ΚΑΤΑΠΛΟΙ

— Εἰς τὸν λιμένα Πειραιῶς κατέπλευσαν τὴν πα- ρελθοῦσαν ἐβδομάδα τὰ ἑλληνικὰ «Ἀφροδίτη» τοῦ Τζῶν ἐκ Κων)πόλεως, «Ἡπειρος» καὶ «Σαπφώ» τῆς Πανελληνίου τὸ μὲν ἐκ Κων)πόλεως, τὸ δ' ἐκ Χίου, «Μάρθα» ἐκ Ταϊγανίου, τὰ αὐστριακὰ «Ἀχιλλεὺς» ἐκ Σμύρνης, «Vesta» ἐκ Σμύρνης — Σύρου καὶ «Im- peratrix» ἐκ Κων)πόλεως, «Ἀθηνῆ» καὶ «Ἡρά- κλεια» τοῦ Κουρτζῆ τὸ μὲν ἐκ Χίου, τὸ δ' ἐκ Σύρου, τὸ γαλλικὸν τοῦ Μεσαζερῆ «Σενεγάλη» ἐκ Σμύρνης, «Σενεζέα» καὶ «Tabot» τοῦ Φραισινὲ τὸ μὲν ἐκ Λαυ- ρίου, τὸ δ' ἐκ Γενούης καὶ «Ἐλενα» ὀλλανδικὸν ἐκ Μελίτης.

— Τὴν Τρίτην τὰ ἑλληνικὰ ἀτμόπλοια «Νικόλαος Βερβενιώτης» ἐκ Βραΐλας πρὸς ἀνθρώπους καὶ «Ἀ- κρόπολις» ἐκ Ταϊγανίου, τὸ γαλλικὸν τοῦ Μεσαζερῆ «Σαγκαλιέν» ἐκ Μασσαλίας καὶ τὸ γερμανικὸν «Ἄρ- γος» ἐκ Νιουκάστελ.

— Τὴν Τετάρτην τὰ ἀτμόπλοια «Ἐλένη» ἑλλήν. ἐξ Ἰταλίας πρὸς ἀνθρώπους, «Μπέμπη» ἑλλήν. ἐκ Ταϊγανίου πρὸς ἀνθρώπους «Χρυσομάλη Σιφναίου» ἐκ Ταϊγανίου πρὸς ἀνθρώπους.

— Τὴν Πέμπτην «Ἐλπίς» τῆς Νέας ἐκ Κων)πόλε- ως, «Μαρία» τοῦ Χατζῆ Δαοῦτ ἐκ Σμύρνης καὶ «Οὐγ- γαρία» αὐστριακὸν ἐκ Χίου.

— Τὴν Παρασκευὴν τὰ ἰταλικὰ «Μοντενέγκρο» ἐκ Κων)πόλεως καὶ «Βισνία» ἐκ Βρενδηρίου Πατρῶν, τὰ ἑλληνικὰ «Κλημεντίνη» ἐκ Ταϊγανίου πρὸς ἀνθρώπους, «Ἀδελφοὶ Σιφναίου» ἐκ Ταϊγανίου πρὸς ἀνθρώπους, «Βικτωρία» ἐκ Ταϊγανίου πρὸς ἐκφόρτωσιν αἰτίου, «Δέσποινα» ἐκ Καστελαμάρε πρὸς ἀνθρώπους, τὸ ἀγ- γλικὸν «Πεγκαλένηκ» ἐκ Hull μὲ φορτίον γαιανθράκων.

ΟΙ ΝΑΥΛΟΙ

(Ἄνταποκριτοῦ μας)

Κάρδιφ 1 Νοεμβρίου

Αἱ τιμαὶ τῶν ναύλων ἐνταῦθα ἔχουσι κανονισθῆ

οὔτω: Δι' Ἀλγέριον φρ. 6, 25, Ἀλεξάνδρειαν σελ. 5 καὶ 6 πέν Βρενδηρίου 5 καὶ 3 καὶ 5 καὶ 6 Βηκελιώ- νην 6 καὶ 4 1)2, Κατάνην 6. Κωνσταντινούπολιν 6, Σιθιταβέικιαν 5 καὶ 9 ἕως 6, Γένουαν 5 καὶ 3, Λεγ- κὸν 5 καὶ 3, Μασσαλίαν φρ. 6, 75, Μεσσήνην 6, Βε- νετιαν 6 καὶ 6, Δεριντζέ 5 ἕως 5 καὶ 3, Μάλταν 4, Νεάπολιν 5 καὶ 3, Πόρτ Σάϊδ 5 καὶ 3, Πειραιᾶ 5 ἕως 5 καὶ 3, Σαβόναν 5 καὶ 3, Σύρον 5 ἕως 5 καὶ 3, Σμύρνην 5 καὶ 9, Σπέτσιαν 5 καὶ 3, Τόρρε Ἀ- νουτζιάτα 5 καὶ 9 ἕως 6, Τεργέστην 6 καὶ 6, Τά- ραντα 5 καὶ 6, Ἀγκώνα 6 καὶ 6, Παλέρμον 5 καὶ 9 ἕως 5 καὶ 10 1)2.

**

Οἱ ναῦλοι ἀπὸ Swansea διὰ Πειραιᾶ γαιανθράκων εἶναι 5 καὶ 6.

ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Table with 2 columns: Ship name/origin and Freight rate. Includes entries like 'Ἐναυλώθησαν ἐκ τοῦ ἐν Σύρῳ γραφείου τοῦ x, Π. Νεγρεπόντε τὰ ἐξῆς ἀτμόπλοια', '«Σπάρτη» Νικολάϊφ διὰ Μασσαλίαν φράγ. 11', etc.

Εἰς τὸ Αἴγαϊον

Τηλεγραφήματα πρὸς τὸ ὑπουργεῖον τῶν Ναυτικῶν ἀναγγέλλουσι ὅτι κατὰ τὴν παρελθοῦσαν ἐβδομάδα καθ' ὅλον τὸ Αἴγαϊον ἐπεκράτει σφοδρὰ θλασσοταρα- χή, ὑπάρχον δὲ φόβοι ὅτι ἐκ ταύτης ἐσημειώθησαν ναυάγια.

ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ

Κατὰ τὸ παρελθὸν δεκαήμερον οὐδεμία νέα παραγ- γελία ἀτμοπλοίου ἀναγράφεται ὑπὸ τῶν Ἀγγλικῶν ναυ-

τικῶν περιοδικῶν. Τὰ πλεῖστα τῶν ναυπηγείων, ὡς καὶ ἄλλοτε ἐγράψαμεν, εἶναι πλήρη ἐργασιῶν μέχρι τῶν μέσων τοῦλάχιστον τοῦ ἐπιόντος ἔτους.

**

Πωλήσεις ἀτμοπλοίων δὲν σημειοῦνται παρὰ δύο μόνον μικρᾶς χωρητικότητος. Τὸ ἐν ἐπωλήθη εἰς Ἰτα- λοὺς καὶ τὸ ἕτερον εἰς Γάλλους.

ΤΑΞΕΙΔΙΑ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ

Τὸ ἀτμόπλοιο «Ἴω. Κούτσης» πρὸ 5 ἡμερῶν εὐ- ρίσκεται εἰς Ἀμβούργον ἐκφορτῶν πετρέλαια.

— Τὸ ἀτμ. «Γεώργ. Κούτσης» φορτῶναι σιτηρὰ εἰς Ἰσμαήλιον διὰ Πειραιᾶ.

Κατὰ τὸν «Ναυτίλον» τὸ ἀτμόπλοιο «Κυκλάδες» τῆς ἐταιρίας Μωραΐτου ἐναυλώθη ἀπὸ Ἀμβούργον διὰ Σαβάναν τῆς Βορείου Ἀμερικῆς πρὸς 8 σελλίνα τὸν τόννον. Ἐκεῖθεν δὲ τῷ προσφέρουν ναῦλον ὅπως φορτώσῃ ἐκ τοῦ αὐτοῦ λιμένος διὰ Γένουαν πρὸς 30 σελλίνα τὸν τόννον ρεζίστρο.

— Τὸ ἀτμόπλοιο «Μιχαήλ» τῆς ἐταιρίας Στ. Ἐμ- πειρικοῦ ἐναυλώθη ἀπὸ ἓνα λιμένα τῆς Νοβορωσσίσκης διὰ Κοντινέντε πρὸς 9 σελ. καὶ 3 πέν. τὸν τόννον.

— Τὸ ἀτμόπλοιο «Ἀσημίνα» τῆς αὐτῆς ἐταιρίας, ἐναυλώθη ἀπὸ Κάρδιφ διὰ Σύρον πρὸς 5 σελ. καὶ 41)2 πέννες τὸν τόννον.

— Τὸ ἀτμόπλοιο «Μπήλιω» ἐναυλώθη διὰ τὴν ἐπιστροφὴν ἀπὸ Καντάνια διὰ Νοβορωσσίσκη 4, 000 φράγκα.

— Τὸ ἀτμόπλοιο «Εὐάγγελος Πετρίτσης» τῆς ἐν Σύρῳ ἐταιρίας τῶν υἱῶν Πετρίτση ἐναυλώθη ἀπὸ Βραΐ- λαν δι' ἓνα λιμένα τῆς Ἰταλίας πρὸς 11 φράγκα τὸν τόννον.

— Τὸ ἀτμόπλοιο «Ἀκμή» τῆς ἐν Σύρῳ ἐταιρίας Νεγρεπόντη, ἐναυλώθη ἀπὸ Βραΐλαν δι' Ἀγγλίαν πρὸς 12 σελλίνα τὸν τόννον.

— Τὸ ἀτμόπλοιο «Μαρία» τῆς ἐταιρίας Μωραΐτη ἐναυλώθη ἀπὸ Βραΐλαν διὰ Λίντε τῆς Ἀγγλίας πρὸς 13 σελ. τὸν τόννον, καὶ ἂν φορτώσῃ ἀπὸ Σουλινᾶ πρὸς 10 σελ. καὶ 3 πέν.

— Τὸ ἀτμόπλοιο «Ἀνδρέας» τῆς ἐταιρίας Λ. καὶ Μ. Ἐμπερικοῦ εὐρίσκεται καθ' ὁδὸν διευθυνόμενον εἰς Δούναβιν πρὸς φόρτωσιν.

— Τὸ ἀτμόπλοιο «Δεωνίδα» καὶ «Ἐλένη» τῆς ἐ- ταιρίας Β. Ἐμπερικοῦ ἀναχωρεῖ αὔριον ἀπὸ Κων)- πολιν διὰ Σουλινᾶ πρὸς φόρτωσιν δι' Ἀγγλίαν πρὸς 9 σελ. καὶ 6 πέννες καὶ δι' Ἀμβούργον πρὸς 10 σελλίνα.

— Τὸ ἀτμόπλοιο «Μανούσος» τῆς αὐτῆς ἐταιρίας ἔφθασεν εἰς Ἀμπερτίν τῆς Σκωτίας πρὸς φόρτωσιν.

Οἱ ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΕΣ

(Ἄνταποκριτοῦ μας)

ΚΑΡΔΙΦ 7 Νοεμβρίου

Αἱ τιμαὶ τῶν γαιανθράκων ἔχουσιν οὔτω: Χον- δρὸς γαιάνθραξ Κάρδιφ α'. ποιότητος σελ. 16 καὶ 3,

θέσει των πραγμάτων έβελτιώθη και τὰ ατμόπλοια εξήλθον τῆς καταναγκαστικῆς αὐτῶν ἀργίας και ἤρ-
χισαν ἐργαζόμενα και τελεσφόρως. ἀλλὰ τότε ἡ ἀνα-
λογία ὡς πρὸς τὰ ξένα λεγόμενα ατμόπλοια, ἦτοι
Γερμανικά, Σκανδιναυικά, Ἰσπανικά, Αὐστριακά, Ἰ-
ταλικά και Ἑλληνικά ἦτο ἐλαχίστη. Τὴν σήμερον
ὅλα τὰ ρηθέντα ἔθνη ἤρξθησαν σημαντικῶς τοὺς στόλους
των και ἡ δυσαναλογία μεταξὺ αὐτῶν και τῶν Ἀγ-
γλικῶν ἔπαυσε νὰ εἶνε τόσοσ πελωρία. Καί ὅμως
παρὰ τὴν αὐξῆσιν ταύτην εἰς τοὺς ἐμπορικῶς στό-
λους τῶν ἄλλων ἐθνῶν ἡ διαφορά μεταξὺ αὐτῶν και
τῆς Ἀγγλικῆς ἐμπορικῆς νυτιλίας μένει ἀκούοντως
μεγάλη ὥστε νὰ μᾶς ἐπιτρέψῃ νὰ ἐκφράσωμεν τὴν
γνώμην ὅτι ἂν οἱ Ἀγγλοὶ πλοιοκτῆται, και μόνοι
αὐτοὶ ἀποφασίσωσι νὰ θέσωσι τὸ πλεῖστον τῶν σκα-
φῶν των εἰς ἀργίαν, τὸ γενικὸν τοῦ κόσμου ἐμπόριον θὰ
συναισθανθῆ ἀμέσως τὴν διαφορὰν διότι τὰ σκάφη τῶν
ἄλλων ἐθνῶν δὲν ἐξαρκούσι πρὸς ἐξυπηρέτησιν τῶν ἀ-
ναγκῶν τοῦ ἐμπορίου. Ὅθεν ἐκ τῆς Ἀγγλίας πάλιν ἡ
θεραπεία. Εἰς χεῖρας αὐτῆς ἀπόκειται νὰ διευθετήσῃ
τὸ κακόν, ὅπερ ὁσημέραι ἐπῆγει, και ὡς ἔθνος πρα-
κτικὸν δὲν θὰ διστάσῃ νὰ ἐπιληφθῆ τοῦ ἐπιμόχθου
τούτου ἔργου ὅπερ και αὐτοῦ, θὰ σώσῃ και τὰ ἄλλα
νήπια θὰ ὠφελήσῃ.

Α. Κ. Σφέτσος.

ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΟΙ ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΕΣ

Ἡ ἐξαγωγή τοῦ Ἀμερικανικοῦ γαϊάνθρακος
κατὰ τὰς ἐπισήμους πληροφορίας τῆς στατιστικῆς,
γράφει ἡ «Ναυτιλιακὴ Ἐπιθεώρησις» τῆς Νοτίου
Ἀμερικῆς ἀνῆλθε μέχρι τῆς 30 Ἰουλίου λήγοντος ἔ-
τους εἰς 8,000,000 περίπουτόνους. Κατὰ τὸ 1890
ὑπῆρξε 2,000,000 κατὰ τὸ 1895 ἔφθασε 3,772,192
τόν. και κατὰ τὸ 1900 εἰς 7,188,648.

Ἐν τῇ παραγωγῇ τοῦ γαϊάνθρακος γενικῶς αἱ Ἠ-
νωμένοι πολιτεῖαι κατέχουσι τὴν πρώτην θέσιν εἰς τὸν
κόσμον. Κατὰ τὸ 1899 παρήχθησαν 226,553,564
τόν. ἐνῶ ἡ Ἀγγλία παρήγαγε 220,094,981 τόν.

Κατὰ τὰς στατιστικὰς ἡ παραγωγή κατὰ τὸ 1890
ἐν Ἀμερικῇ ἀνῆλθε μόνον εἰς 140,882,729 τόν.
ἐνῶ εἰς τὴν Ἀγγλίαν ἦτο 181, 614, 228.

ΤΑ ΗΛΕΚΤΡΙΚΑ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΟΥ

Τὴν παρελθοῦσαν ἐβδομάδα ἐν Χαλκίδι παρουσία και
τοῦ Ὑπουργοῦ τῶν Ναυτικῶν κ. Βουδούρη ἐγένοντο
τὰ ἐγκαίνια τοῦ ἡλεκτροφωτισμοῦ τῆς πόλεως, ὡς και
φωτισμοῦ τῆς γεφύρας τοῦ Εὐρίπου διὰ δύο μεγάλων
ἡλεκτρικῶν λαμπτήρων χάριν τῶν διαπλεόντων πλοίων.

Τῆς γεφύρας τοῦ Εὐρίπου θὰ δημιοσιεύσωμεν εἰκόνα
εἰς τὸ προσεχές φύλλον τῆς «Ναυτικῆς Ἑλλάδος».

ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΑ*

ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΑ ΜΕΓΕΘΗ ΤΩΝ ΝΗΣΙΩΝ

ΤΟΥ ΕΛΛ. ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟΥΣ

ΕΞ ΑΝΕΚΔΟΤΟΥ ΣΥΓΓΡΑΜΜΑΤΟΣ

ΤΟΥ κ. ΝΙΚ. ΚΟΤΣΟΒΙΛΛΗ

Θήμια

Ἐμβαδὸν Τετραγων. χιλιόμετρα 10.33—
Περίπλους Ἀγγλικὰ μίλια 9.—
Υψὸς Γαλλικὰ μέτρα 480.—

Πλάτος Β. 37° 35'

Μῆκος Α. 26° 27'

Λέβυθα

Ἐμβαδὸν Τετραγωνικὰ χιλιόμετρα 10.29
Περίπλους Ἀγγλικὰ μίλια 11.—
Υψὸς Γαλλικὰ μέτρα 320.—

Πλάτος Β. 37° 00'

Μῆκος Α. 26° 29'

Σχινοῦσσα

Ἐμβαδὸν Τετραγωνικὰ χιλιόμετρα 10.29
Περίπλους Ἀγγλικὰ μίλια 7.—
Υψὸς Γαλλικὰ μέτρα 149.—

Πλάτος Β. 36° 52'

Μῆκος Α. 25° 33'

Θηραδία

Ἐμβαδὸν Τετραγωνικὰ χιλιόμετρα 9.43—
Περίπλους Ἀγγλικὰ μίλια 8.—
Υψὸς Γαλλικὰ μέτρα 271.—

Πλάτος Β. 36° 25'

Μῆκος Α. 25° 21'

Ἀρκόννηδος

Ἐμβαδὸν Τετραγωνικὰ χιλιόμετρα 9.43
Περίπλους Ἀγγλικὰ μίλια 8. 1/2
Υψὸς Γαλλικὰ μέτρα 533.—

Πλάτος Β. 36° 58'

Μῆκος Α. 27° 30'

Νηδὶς Σαπιέντα

Ἐμβαδὸν Τετραγωνικὰ χιλιόμετρα 9.43
Περίπλους Ἀγγλικὰ μίλια 10.—
Υψὸς Γαλλικὰ μέτρα 225.—

Πλάτος Β. 36° 46'

Μῆκος Α. 21° 43'

(*)* Ἴδε προηγούμενον.

**Ἡ ΔΙ' ΑΥΤΟΚΡΑΤΟΡΙΚΟΥ ΔΙΑΤΑΓΜΑΤΟΣ
ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΘΕΙΣΑ
ΡΩΣΣΙΚΗ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ**

ΤΩ 1844

ΚΕΦΑΛΑΙΑ ΡΟΥΒΛΙΑ 40,000.000 Δρ. 200,000.000

Ἀσφαλίζει σώματα Ἀτμοπλοίων και πλοίων ἀπὸ τῶν κατὰ θάλασσαν και ποτα-
μοὺς κινδύνων, ὡς και μεταφορὰς Πραγματειῶν και γορηγεῖ προκαταβολὰς ἐπὶ παρα-
καταθήκῃ Ἐμπορευμάτων.

Διὰ πᾶσα πληροφορίαν περὶ Ἀσφαλειῶν ἀπευθύντεον εἰς τὸ ἐν Ταϊγανίῳ Πρακτο-
ρεῖον τῆς Ρωσσικῆς Ἀσφαλιστικῆς Ἐταιρίας τοῦ 1844.

Πρόκτωρ ἐν Ταϊγανίῳ
Χ. Δ. ΠΑΣΧΑΛΗΣ

ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ

ΡΩΣΣΙΑ

ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ ΕΝ ΠΕΤΡΟΥΠΟΛΕΙ

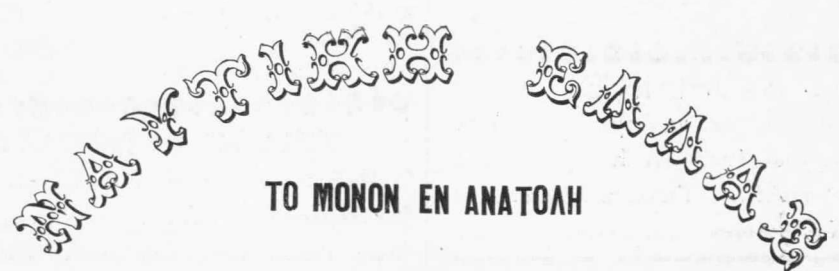
ΚΕΦΑΛΑΙΑ 175,000,000 ΔΡΧ.

ΓΕΝΙΚΟΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΤΗΣ ΕΝ ΤΑΪΓΑΝΙΩ

ΑΧ. Λ. ΚΟΡΕΣΗΣ

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

ΠΑΣΑ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑ ΠΕΡΙ ΑΣΦΑΛΕΙΩΝ



ΤΟ ΜΟΝΟΝ ΕΝ ΑΝΑΤΟΛΗ

ΝΑΥΤΚΟΝ ΠΕΡΙΟΔΙΚΟΝ

ΕΤΗΣΙΑ ΣΥΝΔΡΟΜΗ

ΕΝ ΕΛΛΑΔΙ
Δρ. 12

ΕΝ ΤΩ ΕΞΩΤΕΡΙΚΩ
Φρ. γρ. 12

ΕΞ ΑΜΗΝΟΣ

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

ΜΙΧΑΛΙΝΟΣ ΚΑΙ ΣΙΑ
 ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ—ΛΟΝΔΙΝΟΝ
 ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ
 ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ
 ΕΙΣΑΓΩΓΕΙΣ ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΩΝ
ΔΙΑΡΚΗΣ ΠΑΡΑΚΑΤΑΘΗΚΗ
ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΩΝ ΚΑΡΔΙΦ
ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ

Τηλεγραφικαί Διευθύνσεις: Λονδίνου: Michalinos, London :
 Πειραιώς: Amichalinos, Pirée.
 Γραφεία Λονδίνου: 160—163 Gresham House old Broad Street, London e.c.

NICOLAS D COTZIAS(SYRA)

Μερίτης αγορών πωλήσεων και
 ναυλώσεων ατμοπλοίων.
 Τηλεγραφ Διεύθυνσις COTZIAS,SYRA.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΠΑΠΑΔΟΚΟΝΟΜΟΣ

(Μερίτης τῶν Ἑλλήνων ἀτμοπλοίων ἀπὸ τὸ 1879)

ΕΝ ΒΑΡΚΕΛΩΝῃ

Ἐνεργεῖ ἕλων τῶν εἰδῶν τὰς ναυλώσεις καὶ πᾶσαν
 ὑπόθεσιν ναυτικὴν ἀφορῶσαν τὰ ἀτμόπλοια καὶ τὰς
 ἐκφορτώσεις αὐτῶν. Οἱ ἐπιθυμοῦντες νὰ ἐργασθῶσι με
 τὸν κ. Παπαδοκονόμου θὰ εὗρωσι πρωτοφανῆ ἐργατι-
 κότητα συνδουαζομένη μετὴν οἰκονομίαν.

Διεύθυνσις. C. Papadonomos
 Sensale Maritimo

BARCELONA

L. KOHNKE

Πράκτωρ σιτηρῶν καὶ ναυλομεσίτης Ἄντι-
 πρόσωπος διαφόρων ἐπιχειρῶν. Κεντρικὸν κατὰ-
 στημα ἐν Ροστοβίφ. Ὑποκαταστήματα εἰς
 Ταϊγάνιον, Νοβοροσίακην καὶ ἄλλους λιμένας.

Φ. ΦΩΤΙΑΔΗΣ καὶ Γ. ΔΑΝΕΖΗΣ

Πράκτορες ἐμπορικῶν ἀτμοπλοίων
 καὶ ναυλομεσίται. Διεύθυνσις τηλε-
 γραφικῆ: ΔΑΝΕΖΗΝ, Κωνσταντι-
 νούπολιν.

ΤΥΠΟΙΣ Δ. Γ. ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΥ
 8 Ὁδὸς Πραξιτέλους 8

Σ. Ν. ΣΑΒΒΑΣ καὶ ΑΔΕΛΦΟΙ

Ἐμποροὶ καὶ ναυλομεσίται. Δέ-
 χονται ἐμπορεύματα ἐπὶ προμηθεῖα
 καὶ προναυλώνουσι πλοῖα ἐστιοφόρα
 καὶ ἀτμόπλοια.

BUENOS—AIRES.

(America Sud, Republica Argentina).

ΦΥΛΛΑ

ΤΗΣ «ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ»

Πωλοῦνται ἀντὶ 30 λεπτῶν ἑκάστον εἰς ἅ-
 παντα τὰ ἐν Ἀθήναις βιβλιοπωλεῖα καὶ ἐν
 τῷ «Ἀθηναϊκῷ βιβλιοπωλείῳ» παρὰ τὸ Ὑ-
 πουργεῖον τῶν Ναυτικῶν.

ΕΝ ΣΥΡῳ

φύλλα τῆς «Ναυτικῆς Ἑλλάδος»
 πωλοῦνται εἰς τὸ αὐτόθετι πρακτορεῖον
 τῶν ἐφημερίδων.

ΣΚΑΡΑΜΑΓΚΑΣ ΕΥΜΟΡΦΟΠΟΥΛΟΣ ΚΑΙ Cie

Πράκτορες ἐμπορικῶν ἀτμοπλοίων. Μέγα
 Ναυλομεσιτικὸν κατὰστημα. Ἔδρα ἐν Ροστο-
 βίφ Ὑποκαταστήματα εἰς Λονδίνον καὶ Ταϊ-
 γάνιον.

DUNCAN HOYLAND ET CO

Πράκτωρ σιτηρῶν καὶ ἐμπορικῶν ἐταιριῶν.
 Ναυλομεσιτικαὶ ἐργασίαι ἐν Ταϊγάνιφ, Ροστο-
 βίφ καὶ Νοβοροσίακην.