



ΙΔΡΥΤΗΣ ΚΑΙ ΙΔΙΟΚΤΗΤΗΣ

Ι. Θ. ΣΙΦΝΑΙΟΣ



ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ

Κ. ΑΥΓΕΡΗΣ ΚΑΙ Ν. ΚΟΤΣΟΒΙΛΛΗΣ

ΣΥΝΕΡΓΑΤΑΙ



- Ν. ΓΕΡΜΑΝΟΣ
- Μ. ΓΟΥΔΑΣ
- Ε. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ
- Π. ΚΑΛΛΙΓΑΣ
- Ν. ΛΕΒΙΔΗΣ
- Α. ΜΑΤΕΣΙΣ
- Ε. ΜΑΚΡΥΓΙΑΝΝΗΣ
- Μ. ΜΑΘΑΙΟΠΟΥΛΟΣ
- Α. ΜΗΔΙΑΡΑΚΗΣ
- Κ. ΠΑΠΑΜΙΧΑΛΟΠΟΥΛΟΣ
- Κ. ΡΑΔΟΣ
- Ε. ΡΕΠΟΥΔΗΣ
- Ε. ΤΣΑΚΑΛΗΣ
- Π. ΧΡΥΣΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ
- Κ. ΨΑΧΑΡΟΠΟΥΛΟΣ κλπ



ΑΘΗΝΑΙ

1901

ΕΤΑΙΡΙΑ Γαικινθράκων Γλάμοργαν. 'Αντιπρόσωπος Δ. ΚΟΤΣΟΒΙΔΗΣ, ναυτοδιδάσκαλος, διευθυντής
έν Πειραιεῖ Γ. ΚΑΖΑΝΟΒΑΣ.

Κ. ΔΕΔΟΥΣΗΣ, ναυλομεσίτης, Πειραιεύς.

Κ. ΜΙΧΑΛΟΠΟΥΛΟΣ, αντιπρόσωπος χρώματος
Μοράβιας ὁδὸς Βουβουλίνας ἀριθ. 7 έν Πειραιεῖ.

Γ. ΚΑΨΙΜΑΔΗΣ, ἔμπορος ναυτικῶν εἰδῶν ὁδὸς Βου-
βουλίνας 7, Πειραιεύς.

Μ. ΒΟΛΙΚΑΣ, ναυλομεσίτης έν Πειραιεῖ.

Η «ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΛΛΑΣ»

Κυκλοφοροῦσα εἰς 2,000 ἀντίτυπα καὶ ἀριθμοῦσα περὶ τοὺς
20,000 ἀναγνώστας δύναται νὰ χρησιμεύσῃ ὡς ἐξαίρετον μέσον δια-
φημίσεως διὰ τὸ ἐξαγωγικὸν ἐμπόριον καὶ διὰ τὰς ἐργασίας καὶ τὴν χρη-
σιμότητα τῶν κ. κ. ἀσφαλιστῶν, πρακτῶρων, ναυλομεσιτῶν, ἀργυρα-
μοιστῶν, τῶν τραπεζῶν, ἐμπόρων γαιάνθρακος καὶ σιτηρῶν καὶ τῶν ἐν
γένει ἀντιπροσώπων τῶν διαφόρων ἐμπορικῶν καὶ τραπεζιτικῶν οἰκῶν.

ΧΑΡΙΝ ΕΥΚΟΛΙΑΣ

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

Καὶ ταύτας μόνον ἀντί :

ΜΙΑΣ ΔΡΑΧΜΗΣ

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

ΠΑΣΑ ΑΓΓΕΛΙΑ

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

ΕΠΕΙΓΟΥΣΑ ΑΝΑΓΚΗ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΣΧΟΛΗΣ

Ὅτι ἔγραφον κατὰ τὴν παρελθοῦσαν ἐβδομά-
ἐν τῇ «Ναυτικῇ Ἑλλάδι» περὶ τῆς θαυμαστῆς
ιδιοφυίας καὶ τῆς ἐκτάκτου ἐπιδόσεως τῶν αὐ-
τοδιδάκτων Ἑλλήνων εἰς τὰ τῆς μηχανικῆς, δύ-
ναταί τις δικαιότερον καὶ γενικώτερον νὰ εἴπῃ
περὶ τῆς εὐδοκίμησεως τοῦ Ἑλλήνος εἰς τὰ τῆς
ναυτικῆς καθόλου. Συνήθως κοινοτυπία πλέον
θεωρεῖται ἡ ἀναδρομὴ εἰς τὴν ἱστορίαν τριᾶκοντα
ὄλων αἰώνων καὶ τὴν κατ' αὐτοὺς περίδοξον εὐ-
δοκίμησιν τῆς Ἑλληνικῆς φυλῆς ἐν τῇ θαλάσῃ.

Τῆς ιδιοφυίας ταύτης ἔχομεν κατὰ τὰ τελευ-
ταῖα ἔτη περίτρανον ἀπόδειξιν. Μετὰ πρόσκι-
ρον ἀμφιταλάντευσιν, κατὰ τὴν ἀπὸ τῶν ἰστίων
πρὸς τὸν ἀτμὸν τροπὴν τῆς ναυτικῆς τέχνης,
μετὰ λελογισμένην ὀρρωδίαν πρὸ τοῦ μεγέθους
τοῦ νέου ἔργου, ἐτρέπη αἴφνης, ὡς ἐξ ἀποφά-
σεως, ὁ Ἑλληνισμὸς πρὸς τὸ νέον ἐγγεῖρημα
καὶ ἐρρίφθη ἀκάθεκτος εἰς αὐτό. Ἴδου δ' ὅτι
ἐπ' ἐσχάτων ἐφθασεν εἰς ὄλωσ ἀδόκητον εὐδοκί-
μησιν ἡ ἑλληνικὴ ναυτιλία, τείνουσα πρὸς μεί-
ζονας προόδους.

Ἄλλ' ἐκ παραλλήλου ἀναφαίνονται καὶ νέαι
ἀνάγκαι καὶ ἄλλαι ἀξιώσεις τῆς ναυτικῆς τέχνης.
Αἱ ὕγραὶ ὁδοὶ καὶ μηχανήματα καὶ πυκνοῦνται
ὁσημέραι καταπληκτικῶς. Οἱ λιμένες τῶν ἀπό-
πλων καὶ τῶν κατὰπλων πληθύνονται τεραστί-
ως. Ἡ ἀπὸ χώρας εἰς χώραν καὶ ἀπὸ ἡπείρου
εἰς ἡπείρον μεταφορὰ ἀπειροπληθῶν καὶ πολυπο-
κίλων προϊόντων τῆς φύσεως ἢ τῆς τέχνης καθί-
σταται ἐπιτακτικώτερα ἀνάγκη τοῦ ἀκαθέκτως
πολιτιζομένου ἀνθρωπίνου γένους. Πρὸς ταῦτα
πάντα ἡμεῖς θὰ μείνωμεν ἀπαθείς καὶ ἀδιάφο-
ροι θεαταί; Ἐὰ διατελώμεν ζένοι τῆς τόσης κι-
νήσεως καὶ ζωῆς; Τὰ 113 φορτηγὰ ἀτμόπλοια,
ὅσα ἐβεβαίωσεν ἡμῖν ἡ ἐπίσημος στατιστικὴ ὑπάρ-
χοντα μέχρι τῆς 31 Μαΐου 1901, ὡς καὶ τὰ
πολλὰ ἔτι εὐτυχῶς ἰστιοφόρα ἡμῶν καὶ ὅσα τα-
χέως θὰ προστεθῶσι, σὺν Θεῷ, εἰς αὐτά, παρὰ
τίνων θὰ κυβερνηθῶσι; Παρὰ τίνων θὰ ὀδηγη-
θῶσιν ἀσφαλῶς καὶ εὐδοκίμως εἰς τὸν μέγαν
ἐθνικὸν προορισμὸν αὐτῶν, ἐν ταύτῳ δὲ καὶ εἰς
τὸν διεξαγόμενον διεθνῆ παγκόσμιον ἀγῶνα;

Ὅσημέραι καταφαίνεται ἀριδῆλως ὅτι ἡ ἀνα-
τολικὴ λεκάνη τῆς Μεσογείου καὶ αἱ πρὸς βορ-
ρᾶν αὐτῆς θάλασσαι καὶ ποταμοί, ὡς καὶ τινες
λιμένες τῆς δυτικῆς Μεσογείου καὶ σπορδικαί
τινες πλοῖες ἐκεῖθεν τῶν Ἑρακλείων Σητλῶν πρὸς

τὴν Ἀγγλίαν καὶ τὴν Βόρειον Θάλασσαν, ἀρι-
δῆλως, λέγω, καταφαίνεται ὅτι ταῦτα ἀποτε-
λοῦσι στενὸν καὶ ἀνεπαρκές πεδίον ἐνεργείας διὰ
τὴν Ἑλληνικὴν σημαίαν, ἐάν, ἐννοεῖται ἐπιθυ-
μῶμεν νὰ ἀκούωμεν μεθ' ὅσης καὶ νῦν εὐφροσύ-
νης ὅτι οἱ Ἕλληνες πλοιοκτῆται ἀπολαμβάνου-
σιν ἐπὶ τῶν χρημάτων αὐτῶν τόκον ἀπὸ 20 μέ-
χρι 40 καὶ 42 ἐπὶ τοῖς ἑκατόν! Διότι τὸν θαυ-
μάσιον τοῦτον ἐξωτερικόν, οὕτως εἰπεῖν, ἐμπο-
ρικὸν στόλον ἡμῶν δὲν προορίζομεν βεβαίως πρὸς
ἐξίσωσιν μετὰ τοῦ ἀκτοπλοικοῦ, ὅστις ἐκ τῆς
στενότητος τοῦ πεδίου τῆς ἐνεργείας περιστῆ εἰς
τὴν γνωστὴν φθοροποιὸν ἀλληλομαχίαν τὴν μέ-
χρις ἀλληλοφαγίας ἐξικνουμένην. Καὶ ταῦτα μὲν
τὰ ἀκτοπλοικά, καὶ οὕτω σώζονται ἔτι, ἔστω
καὶ φυτοζωοῦνται. Ἀλλὰ τὰ τοῦ ἐξωτερικοῦ ἐμ-
πορίου ἔχουσιν ἀνάγκη ἰσχυρᾶς τροφῆς, ἵνα πα-
λαίσωσι πρὸς τὰς ἀνταγωνιζομένας σημαίας.

Πόσα ἐμπορεύματα, ἐκ τῶν λεγομένων ἀποι-
κικῶν, δὲν διέρχονται διὰ τοῦ Μαλέα ἡμῶν,
ἢ ἐνίοτε καὶ δι' αὐτοῦ ἔτι τοῦ Πειραιῶς, κομι-
ζόμενα ἐξ Ἀφρικῆς ἢ ἐξ Ἰνδιῶν πρὸς τοὺς λι-
μένους τῆς Αὐστρίας, τῆς Ἰταλίας καὶ τῆς Γαλ-
λίας, ὅπως ἐκεῖθεν εἰσαχθῶσιν εἰς τὴν Ἑλλάδα
ἐπιβαρυνόμενα μὲν διὰ διπλοῦ, ἐν μέρει, ναύλου
καὶ ὑπερτιμώμενα ἕνεκα τῆς διανομῆς εἰς πλεί-
ονας χεῖρας τῆς ἐξ αὐτῶν ὠφελείας;

Δὲν ὠρύχθη ἄραγε καὶ διὰ τὴν Ἑλληνικὴν
σημαίαν τὸ Στενὸν τοῦ Σουέζ; Δὲν ὑπάρχουσιν
ἀνοικτὰ καὶ εὐπλευστὰ τὰ πρὸς τὰς Ἰνδίας καὶ
πρὸς τὴν παραλίαν τῆς Ἀνατολικῆς Ἀφρικῆς
μέχρι τῶν Πορτογαλικῶν κτήσεων ὕγρα κέ-
λευθα; Δὲν δύναται ἄραγε νὰ διασχίσωσιν αἱ
πρῶραι τῶν Ἑλληνικῶν ἀτμοπλοίων τὰ κύμα-
τα τοῦ Ἀτλαντικοῦ πρὸς τὴν Ἀμερικὴν μεθ' ὅ-
σης εὐκολίας τὸ ἰστιοφόρον πλοῖον τοῦ Ἰωάν.
Μπούκουρη τῷ 1835; * Καὶ δὲν ὑπάρχει ἀρ-
κετὴ ἐργασία ἐμπορικὴ δι' ἐν ἀτμόπλοιοις Ἑλ-
ληνικῶν εἰς τοὺς παμμεγέθεις καὶ πικμπλοῦτους
λιμένους τῆς Βορείου Ἀμερικῆς ἀπὸ τοῦ Port-
land μέχρι τῆς Φλωρίδος, ἢ ἐν ταῖς Δυτικαῖς

* Σημ. «Ναυτικῆς Ἑλλάδος». Ὅρα τὸ ἐν τῷ 5ῳ φυλ.
λαδίῳ τοῦ ἡμετέρου περιοδικοῦ ἄρθρον τοῦ κ. Παπαμιχα-
λοπούλου περὶ τοῦ ναυτικοῦ τοῦτου κητορθώματος τοῦ
ἐκ Σπετσῶν πλοιάρχου Ἰωάν. Μπούκουρη, ἐφ' ᾧ καὶ
ἐπληθῆ ὑπὸ τοῦ Βασιλέως Ὁθωνος διὰ Βασιλικῆς Δια-
τάγματος.

Ἰνδίας, ἢ ἐν Κούβα, ἢ ἐν Ρίφ Ἰανείρω ἢ ἐν Μοντεβιδέο, ἢ Μπουένος Ἄϊρες τῆς Νοτίου Ἀμερικῆς; Ἐν ταῖς ἀγγελίαις τῆς «Ναυτικῆς Ἑλλάδος» βλέπω ὅτι ἀκριβῶς ἐν Μπουένος Ἄϊρες ὑπάρχει ἑλληνικὸς οἶκος «Σ. Ν. Σάββας καὶ Ἀδελφοί», ζητῶν νὰ συνδέσθῃ μεθ' ἡμῶν ἐργασίας ἐμπορίου καὶ ναύλων!

Ἴδού τὸ ἔργον τῆς Ναυτικῆς ἡμῶν. Ἀλλὰ χρειαζόμεθα ἑμπείρους, γλωσσομαθεῖς καὶ εὐρέως μεμορφωμένους πλοίαρχους καὶ ἄλλους ἀξιωματικούς. Οἱ ὑπάρχοντες δὲν ἀρκοῦσιν ἔσως δὲ καὶ τινες τῶν ὑπαρχόντων δὲν ἐπαρκοῦσι, διότι καὶ αὐτὴ ἡ ἐκτακτος ναυτικὴ ἰδιοφυία τοῦ ἑλληνοσ μόνη δὲν ἀρκεῖ. Σήμερον ἡ Ναυτικὴ εἶνε ἐπιστήμη πλήρης. Οἱ ἡμέτεροι ναυτικοὶ δὲν εἶχον τὴν τύχην νὰ διδασθῶσι πολλά, ἢ δὲ αὐτομάθεια δὲν ἀρκεῖ ἄλλως δὲν θὰ ἤθλάνετο ἡ Γαλλία τὴν ἀνάγκην νὰ ἔχη 16 σχολὰς πρὸς παρασκευὴν τῶν ἐπιμένων νὰ λάβωσι ναυτικὸν δίπλωμα. Παραλείπω δὲ τὴν Ἀγγλίαν, τὴν Ὀλλανδίαν καὶ λοιπὰς χώρας.

Οἱ ἰδιῶται Ναυτοδιδάσκαλοι τοῦ Πειραιῶς ὁμολογοῦσιν, ἐλπίζω, τὴν ἀνεπάρκειάν των, ὅπως τροφοδοτήσωσι δι' ἐπιστημόνων πλοίαρχων τὸ γιγαντωδῶς προοδεύον Ἑλληνικὸν Ναυτικόν, ὅ,τι δ' ἐπεχείρησε πρὸς τοῦτο τὸ Κράτος ἀπέτυχεν ἄχρι τοῦδε. Ἴσως διότι δὲν ἦτο καιρὸς ἀκόμη. Καὶ ἐπεχείρησεν οὐκ ὀλίγα.

Ὁ ἀξιοτίμος φίλος μου κ. Θ. Τυπάλδος Μπασιᾶς, βουλευτὴς Πάλης, δι' ἐπιμελεστάτης καὶ κοπιώδους ἐργασίας, κατῆρτισε μακροσκελὴ πίνακα τῶν ἀπὸ τοῦ 1833 μέχρι τοῦ 1887 θισπισθέντων ὑπὲρ τῆς ναυτικῆς Ἐκπαιδεύσεως. Νόμοι καὶ Β. Διατάγματα ἐξεδόθησαν ὑπὲρ τὰ 25. Ἀποβλίνει δ' ἀπελπιστικὸν ν' ἀνευρίσκῃ τις ἐν ταῦτοις πᾶσιν ὅτι ἰδρύθησαν κατὰ καιροῦς ναυτικαὶ σχολαὶ τῶ 1867 ἐν Ἐρμουπόλει, Ἰδρα, Σπέτσαις, Γαλαξειδίῳ καὶ Ἀργοστολίῳ, ὧν οὐδεμία ἐλειτούργησεν, ὡς δὲν ἐλειτούργησεν καὶ ὁ Νόμος τοῦ 1837, δι' οὗ προσετίθεντο διδάσκαλοι τῆς Ναυτικῆς εἰς τὰ Ἑλληνικὰ Σχολεῖα τῆς Σύρου καὶ τοῦ Ναυπλίου, ἢ ὁ Νόμος τοῦ 1838, δι' οὗ ἰδρύετο ναυτικὴ σχολὴ ἐν Ἰδρα. Τῶ 1882 κατ' Αὐγουστον ἰδρύθησαν ναυτικαὶ σχολαὶ διὰ τοῦ νόμου ἈΔΘ' τέσσαρες μὲν ἁ τάξεως, ἐν Πάτραις, Πειραιεῖ, Σύρω καὶ Ἀργοστολίῳ, τέσσαρες δὲ β' τάξεως ἐν Γαλαξειδίῳ. Ἰδρα, Σπέτσαις καὶ Θήρα, μετὰ ἕνα δὲ μῆνα προσετέθησαν εἰς ταύτας ἑτταί δύο, ἡ μὲν ἐν Βώλω, ἡ δὲ ἐν Ἰθάκῃ. Πᾶσαι αὗται ἢ δὲν ἐλειτούργησαν ποσῶς, ἢ ἀρξάμεναι, ἐκλείσθησαν μετὰ τινὰς μῆνας. Θάυμα δὲ ἀληθῶς, πῶς ἔχομεν καὶ τινὰς καλοὺς πλοίαρχους!

Ὁ κ. Μπασιᾶς τῶ 1899 εἰσήγαγεν εἰς τὴν

Βουλὴν πρότασιν νόμου «περὶ ἐκπαιδεύσεως καὶ προσόντων τῶν βαθμοφόρων τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ» μετὰ μακρᾶς διαφωτιστικῆς Ἐκθέσεως. Δὲν συνεζητήθη. Κατὰ τὸ 1900, ἡ ὑπηρεσία τοῦ ὑπουργείου τῶν Ναυτικῶν συνέταξε σχέδιον νόμου «περὶ συστάσεως ἐμπορικῶν ναυτικῶν σχολείων», ὅπερ ὑπεβλήθη ὑπὸ τοῦ κ. ὑπουργοῦ τῶν Ναυτικῶν εἰς τὴν Βουλὴν τῆ 31 Μαρτίου 1900, τῆ δ' ἐπιούση συνεζητήθη προχειρῶς καὶ ἐψηφίσθη εἰς ἃ ἀνάγνωσιν, ἀλλὰ τῆ 3 Ἀπριλίου ἔληξαν αἱ ἐργασίαι τῆς Βουλῆς καὶ τὸ νομοσχέδιον ἀπέμεινεν ἐκκοιμῆς. Κατὰ δὲ τὴν ἐπιμένην σύνοδον τῆς Βουλῆς δὲν ἐπανήλθε πλέον εἰς συζήτησιν.

Διὰ τοῦ νομοσχεδίου τούτου, ἰδρύετο ἐν τῷ ἐν Πόρῳ Κεντρικῷ Προγυμναστηρίῳ τοῦ Πολεμικοῦ Ναυτικοῦ πρὸς τοῖς ὑπάρχουσι κλάδοις διδασκαλίας πολεμικῶν μαθημάτων καὶ Σχολεῖον Ἐμποροπλοίαρχων, ἐν ᾧ ἠδύνατο νὰ μαθητεύωσιν ἐπὶ ἕνα ἔτος πρὸς λήψιν διπλώματος πλοιαρχίας οἱ στρατεύσιμοι τῆς θαλάσσης καὶ οἱ ἐθελουσίως πρὸς τοῦτο κατατασσόμενοι. Ἐδίδετο δὲ δικαίωμα τῇ Κυβερνήσει νὰ ἰδρύσῃ καὶ ἄλλα δημόσια ναυτικὰ σχολεῖα, ἢ νὰ ἐπιτρέψῃ τὴν ἰδρυσιν ἰδιωτικῶν. Δὲν ἀναφέρω πλείστας ἐκ τῶν διατάξεων τοῦ νομοσχεδίου ἐκείνου, ἀφοῦ δὲν ἐψηφίσθη. Εὐχομαι δὲ καὶ νὰ μὴ ψηφισθῇ, διότι καὶ δι' αὐτοῦ ἡμίμετρα μόνον λαμβάνονται, προωρισμένα εἰς ἀποτυχίαν, δυστυχῶς δὲ τιθέντα πάλιν τὸ ναυτικὸν ἐν μοίρᾳ Καρῶς.

* *

Νῦν ἐπέστη ἀνάγκη νὰ τεθῇ τὸ ζήτημα ἐπιτακτικῶς πρὸ τῆς Πολιτείας καὶ πρὸ τῆς Ἑλληνικῆς κοινωνίας ὀλοκλήρου, ἰδίᾳ δὲ τοῦ ναυτικοῦ κόσμου. Ἐχομεν ἐπείγουσαν ἀνάγκην ἐμπορικῆς ναυτικῆς σχολῆς, αὐθυπάρκτου, πλήρους, σοφῆς, ἀνταποκρινομένης εἰς τὰς αὐξούσας χρεῖας τῆς ἡμετέρας ναυτικῆς καὶ εἰς τὰς ἀξιώσεις τοῦ ἔθνους ἀπ' αὐτῆς. Εἶνε δὲ χαρακτηριστικώτατον τῆς τοιαύτης ἀνάγκης καὶ τοῦτο: ὅτι πλὴν τῶν ἐπιμένων νὰ διδασθῶσιν νῦν τὴν ναυτικὴν κατὰ τὴν σημερινὴν τελειότητα αὐτῆς, καὶ πολλοὶ τῶν ἐν ἐνεργείᾳ καλῶν καὶ φιλοτίμων πλοίαρχων, αἰσθανόμενοι τὰς ἐλλείψεις αὐτῶν, ζητοῦσι σχολὴν, ἵνα μαθητεύσωσι καὶ συμπληρώσωσι τὰς γνώσεις αὐτῶν.

Ἡ Σχολὴ αὕτη δέον νὰ ἰδρυθῇ ἐν Πειραιεῖ, διὰ γενναίας κυβερνητικῆς δαπάνης, ἣν πολλαπλασίονα ἀποδίδει ποικιλοτρόπως ἡ ναυτικὴ. Ἐν τῇ Σχολῇ ταύτῃ δέον νὰ διδάσκωσιν οἱ εἰδικώτεροι τῶν παρ' ἡμῖν ὑπαρχόντων καθηγηταὶ γυμνασίων, ἢ καὶ τοῦ Πανεπιστημίου καὶ οἱ ἐνδεδειγμένοι πρὸς τοῦτο ἐκ τῶν ἀξιωματικῶν τοῦ πολεμικοῦ ναυτικοῦ, ὅλα ἐκεῖνα τὰ μα-

θήματα, ἅτινα ἀνέγκρυσεν ὁ νόμος ἈΔΘ' τοῦ 1882, καὶ ὅσα ἄλλα κρίνονται ἀναγκαῖα. Συγχρόνως δὲ πρέπει νὰ σταλῶσιν εἰς Εὐρώπην ἀμέσως νῦν τρεῖς τοὐλάχιστον ὑπότροφοι, κυρίως ἐκ τῶν ἀξιωματικῶν τοῦ ναυτικοῦ, εἰς εἰς Ἀγγλίαν, ἕτερος εἰς Γαλλίαν καὶ ἄλλος εἰς Ὀλλανδίαν, ἵνα σπουδᾶσωσιν εἰδικῶς ἐν ναυτικαῖς σχολαῖς τὰ κατ' αὐτὰς καὶ ἐπικνηθόντες τελειοποιήσωσι καὶ τὴν Σχολὴν ἡμῶν.

Ἀλλὰ καὶ τοῦτο ἐστὶ: Ὁ κ. ὑπουργὸς ἐπὶ τῆς Παιδείας συνέστησεν ἐνταῦθα Ἐμπορικὴν Σχολὴν ἐκ τῶν κληροδοτημάτων. Τί προσφωρότερον τῆς προσθήκης εἰς ταύτην καὶ Ναυτικοῦ τμήματος, ἔστω καὶ προσωρινῶς, μέχρι τῆς ἐπανόδου τῶν ὑποτρόφων ἐξ Εὐρώπης; Τοῦτο δύναται νὰ ἐπιτελεθῇ σκοπιμώτερον διὰ συννενοήσεως μετὰ τοῦ κ. ὑπουργοῦ ἐπὶ τῶν Ναυτικῶν

Ἀλλὰ πάλιν καὶ μόνος οὗτος, ὁ ἐπὶ τῶν Ναυτικῶν, δύναται νὰ προβῇ νῦν εἰς τὴν ἰδρυσιν ἐν Πειραιεῖ μίξ ἐκ τῶν δέκ ἐκείνων Σχο-

λῶν τοῦ 1882, ἀφοῦ ὁ Νόμος ἈΔΘ' τοῦ ἔτους ἐκείνου ἰσχύει πάντοτε, οὐδέποτε καταργηθεῖς. Ἐννοεῖ διὰ τὴν ἐνεργεῖαν ταύτην οὕτως: Νὰ ἐπιχειρηθῇ νῦν ἀμέσως παρὰ τοῦ ὑπουργοῦ πᾶσα ἡ ἀπαιτούμενη προπαρασκευαστικὴ ἐργασία πρὸς σύστασιν τῆς Σχολῆς, ἅμα δὲ τῇ ἐνάρξει τῶν Βουλευτικῶν ἐργασιῶν νὰ ζητηθῶσιν ἐκτάκτως αἱ ἀπαιτούμεναι πιστώσεις πρὸς ἐνάρξιν τῆς λειτουργίας τῆς Σχολῆς ἀπὸ 1ης Ἰανουαρίου 1902.

Τριάκοντα καὶ ἕνα νέα φορτηγὰ ἀτμόπλοια ἀξίας δραχμῶν 16 570 000 ἀπέκτησεν ἡ Ἑλληνικὴ Σημαία ἐντὸς τῶν τελευταίων 18 μηνῶν! Τ' ἀτμόπλοια ταῦτα ἐχρηιάστησαν τοῦλάχιστον 60 πλοίαρχους καὶ ὑποπλοίαρχους. Πόθεν λαμβάνονται οὗτοι, ἱκανοὶ πεπαιδευμένοι, γλωσσομαθεῖς;

Ἀνάγκη νὰ σπεύσῃ τὸ Κράτος εἰς ὑποστήριξιν τῆς Ναυτικῆς διὰ τῆς ἰδρύσεως Σχολῆς!

Κωνστ. Ν. Παπαμιχαλόπουλος

ΑΓΟΡΑ ΠΩΛΗΣΙΑΙ ΠΛΟΙΩΝ

Με ὄλην τὴν κατάστασιν τῶν ναύλων αἱ παραγγελίαι πρὸς ναυπήγησιν νέων ἀτμόπλοιων διατηροῦνται ἀκμαϊόταται, ἀλλ' ὡς ἐπὶ τὸ πλεῖστον διὰ μεγάλης χωρητικότητος ἀτμόπλοια ἐπιμένως οἱ ἔχοντες μικρὰ ἀτμόπλοια φρονίμως ποιοῦσι θέτοντες αὐτὰ εἰς ἀργίαν, καθ' ὅσον οἱ ναῦλοι δι' αὐτὰ τὰ ἀτμόπλοια ὀφείλουσι νὰ φθάσωσιν εἰς τοιοῦτον ἐπίπεδον, ὥστε νὰ δύνανται οἱ ἰδιοκτῆται των νὰ τὰ κινήσωσι με ὀφέλειαν.

Διὰ τὰ ἀτμόπλοια τῶν 6,000 τόνων ὑπάρχουσιν ἄλλαι ἀγοραὶ καὶ ἄλλαι διὰ τὰ ἀτμόπλοια 2500)3000 τ.

Ἐπομένως ὁ ἀγὼν τοῦ μέλλοντος θὰ διεξαχθῇ μεταξὺ τῶν ἰδιοκτητῶν τῶν ἀτμόπλοιων τῶν 6,000 τ. καὶ λαμβανομένου ὑπ' ὄψιν τοῦ πλήθους τῶν ναυπηγουμένων ταύτων σκαφῶν δὲν δύναται ὁ ἀγὼν οὗτος παρὰ νὰ καταλήξῃ δυσαρέστως διὰ πολλοὺς τῶν ἰδιοκτητῶν, ἀγὼν εἰς τὴν καταστροφὴν αὐτῶν ἰδίᾳ, ὅταν ληφθῇ ὑπ' ὄψιν ὅτι θὰ ἔλθωσι νὰ συναγωνισθῶσι καὶ με τὰς τακτικὰς γραμμάς.

Ἐπάρχουσι πολλοὶ λιμένες, οἵτινες μόνον μικρᾶς χωρητικότητος σκάφη δύναται νὰ

δεχθῶσι, δι' ἀνεπάρκειαν ὕδατος κτλ, δὲν πρέπει λοιπὸν νὰ ὑποτεθῇ διότι σήμερον ναυπηγοῦνται ἀτμόπλοια μόνον 6,000 τ., ὅτι οἱ λιμένες οὗτοι θὰ κλείσωσι· βεβαίως ὅχι διότι οἱ ναῦλοι διὰ τοὺς λιμένας ἐκείνους ὀφείλουσι νὰ ἀνέλθωσιν εἰς τοσοῦτον σημεῖον ὥστε νὰ ἰκανοποιήσωσι τὰ μικρὰ σκάφη ὅπως μεταβῶσιν ἐκεῖ.

Κατόπιν ὑπάρχει τὸ ἐμπόριον τῶν λιπασμάτων phosphate. οἱ ἔμποροι δὲν δύναται νὰ πωλήσωσι μεγάλα φορτία καὶ οἱ λιμένες τῆς φορτώσεως καὶ ἐκφορτώσεως δὲν δύναται νὰ δεχθῶσι μεγάλα ἀτμόπλοια.

Τὸ πλεῖστον μέρος τῶν λιπασμάτων τούτων διευθύνεται εἰς Stettin, S Nazaire, Nantes, S Louis du Rhône, Besse, Kings Lynn κτλ., μέρη εἰς τὰ ὁποῖα σχετικῶς τὰ μικρὰ σκάφη δύναται νὰ πλησιάσωσιν. Ὅσον δ' ἀφορᾷ τὸ πελώριον ἐμπόριον τῆς Ἀργεντινῆς, εὐρίσκομεν ὅτι ἡ ζήτησις εἶναι σκεδὸν ἀποκλειστικῶς δι' ἀτμόπλοια 3,300 τ., τὰ ὁποῖα νὰ φορτάνωσι ἐντὸς τοῦ ποταμοῦ, ἐν ᾧ τὰ ἀτμόπλοια τῶν 6,000 τ. με ἐμβύθισιν 24 ποδῶν μόλις δύναται νὰ εἰσελθῶσιν εἰς τὸ Buenos Ayres πόσον μάλλον νὰ ἀνέλθωσι τὸν ποταμὸν.

Εἰς τὸ ἐμπόριον τῆς ξυλείας πάλιν, με-
ταξὺ τῆς Βαλτικῆς καὶ Ἀγγλίας, ὅταν τὰ
πράγματα εἶναι χαλαρὰ οἱ ἔμποροι ἀποφεύ-
γουσι τὰ μεγάλα φορτία καὶ 1000—1300
βαγόνια εἶναι ὁ ἀνώτερος ὅρος, ὃν δέχονται
νά φορτώσωσιν, ἐν ᾧ ἡ χωρητικότητα τῶν
6,000 τ. εἶναι 1900 βαγόνια καὶ πολλοὶ
μάλιστα λιμένες ὡς ἡ Penacola, Mobile,
Pascagoula τῆς Ἀμερικῆς εἶναι ἀπλησία-
στοι δι' αὐτὰ τὰ ἀτμόπλοια.

Τὸ συμπέρασμα ὅλων τούτων λοιπὸν εἶ-
ναι ὅτι ὑπάρχει εὐρύτατον στάδιον διὰ τὰ
μετρία χωρητικότητος ἀτμόπλοια καὶ οἱ
ἰδιοκτῆται τούτων δὲν πρέπει νὰ φοβῶνται
τοὺς Λεβιάθαν τούτους, τοὺς ἀπειλοῦντας
τὴν ὑπαρξίν των, διότι κατὰ τὴν γνώμην
ἐγκρίτου ἀγγλικοῦ φύλλου, ἣν ἡμεῖς ἀ-
παζόμεθα, ἡ στιγμή δὲν εἶναι μακρὰν ὅποτε
τὸ μᾶλλον ἐπωφελεὲς εἶδος ἀτμοπλοίων θὰ
εἶναι τὰ μέτρια σκάφη, ἥτοι τῶν 3,000)3,
500 τ. καὶ τοιαῦτα σήμερον δὲν ναυπηγοῦν-
ται, ἂν καὶ σήμερον διὰ παρελθόντα ταξεί-
δια τὰ μεγάλα ἀτμόπλοια ἐδειξαν καλλίτε-
ρα ἀποτελέσματα ἀπὸ μέτρια σκάφη. Τοῦ-
το ὅμως δὲν πρέπει νὰ θεωρηθῆ ὡς μέλλον
νὰ ἐξακολουθήσῃ καὶ μετ' ὀλίγον καιρὸν θὰ
ἐπέλθῃ ἡ κατάστασις ἐκεῖνη, ἣν ἄνω περι-
εγράψαμεν. Ὀμιλοῦμεν βεβαίως περὶ τοῦ
προσεχὸς μέλλοντος οὐχὶ ἐντὸς μηνῶν τι-
νῶν, ἀλλ' ἐντὸς δύο ἢ τριῶν ἐτῶν ἂν ἡ πα-
ραοῦσα κατάστασις τῶν ναύλων παραταθῆ.

(Ἐκ τοῦ Γραφείου τῶν κκ. Ἀγελάστου, Σφέτσου
καὶ Σια).

ΝΑΥΑΓΙΟΝ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΥ

Τηλεγραφικῶς ἀνηγγέλθη προχθὲς τὴν
νύκτα ὅτι κατὰ τὰς Πορτογαλικὰς ἀκτὰς
καὶ παρὰ τὸ Βίγκο, περὶ τὰ 370 μίλια μακρὰν
τῆς Βίλλα Ρεάλε, 1950 δὲ περίπου τοῦ Πει-
ραιῶς κατόπιν συγκρούσεως πρὸς τὸ Γαλ-
λικὸν ἀτμόπλοιο «Constantin» τὸ ὑπὸ
Ἑλληνικὴν σημαίαν τοιοῦτον ἄρμα «Εμμανουήλ»
κατεβυθίσθη, σωθέντος τοῦ πληρώματος.

Τὸ ἀτμόπλοιο «Εμμανουήλ» ἦτο νηο-
λογημένον ἐν τῷ λιμένι Σύρου καὶ μετῴνο-
μάσθη οὕτως ἐσχάτως ἐκ τοῦ ἀρχικοῦ ὀνό-
ματός του «Ἀδελφοὶ Χρυσοβελώνη». Ἦτο
τόνων 1,498,05.

ΤΥΠΟΙ ΦΟΡΤΩΤΙΚΩΝ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ *

ΦΟΡΤΩΤΙΚΑΙ ΤΟΥ 1890.

**Διάφορα προϊόντα Μαύρης θαλάσσης,
Ἀζοφικῆς καὶ Δουνάβεως.**

Ἐφορτώθη ἐν καλῇ τάξει καὶ καταστάσει
ὑπό..... ἐντὸς καὶ ἐπὶ τοῦ
ἀρμυδίου ἀτμοπλοίου..... εὐρισκομένου νῦν
εἰς τὸν λιμένα τῆς..... καὶ διευθυνόμενον
εἰς..... ὃν ἐλεύθερον νὰ προσεγγίσῃ εἰς ἕνα
ἢ καὶ περισσοτέρους λιμένας πρὸς ἀνθράκωσιν
ἢ φόρτωσιν ἢ καὶ ἐκφόρτωσιν ἢ καὶ δι' ἄλ-
λους ἀναγκαίους σκοπούς.....

σημειωμένα καὶ ἀριθμημένα εἰς τὸ περιθώριον
καὶ νὰ ἐκφορτωθῶσιν ἐν ὁμοίᾳ καλῇ τάξει καὶ κα-
ταστάσει εἰς τὸν λιμένα τῆς..... εἰς.....
..... ἢ εἰς αὐτοῦ ἢ τῶν ἀντιπροσώπων του, αὐ-
τὸς ἢ ἐκεῖνοι πληρόντες τὸν ναῦλον ἐπὶ τῶν ἄνω
ἐμπορευμάτων πρὸς..... καὶ τὰ ἐξοδα ὡς
τὸ περιθώριον..

1. Ἀμοιβαίως συμφωνηθῆ ὅτι τὸ πλοῖον
θὰ εἶναι ἐλεύθερον νὰ πλεύσῃ ἄνευ πωρῶων, ῥυ-
μουλικῆ καὶ συνδράμης ἀτμόπλοια ἢ πλοῖα ἐν κιν-
δύνῳ, νὰ λοξοδρομῆ προκειμένου νὰ διασωθῇ τὴν
ζωὴν ἢ περιουσίαν τινός, νὰ μετακομίσῃ ἐμπο-
ρεύματα εἰς πλοίαρχον πρὸς ἢ ἀπὸ τοῦ ἀτμοπλοίου
μὲ κίνδυνον τῶν ἰδιοκτητῶν τῶν ἐμπορευμάτων,
ἀλλὰ μὲ ἐξοδα τοῦ πλοίου, καὶ ἐν περιπτώσει
καὶ τὸ πλοῖον προσορμισθῆ ἐν τινι λιμένι πρὸς
ἐπισκευὴν νὰ μεταφορτώνῃ τὰ ἐμπορεύματα εἰς
τὴν διευθύνσιν των ἐπὶ οἰουδήποτε ἄλλου πλοίου.

2. Τὸ ἔργον τοῦ θεοῦ, αἱ καταστροφαί, οἱ
κίνδυνοι, καὶ τὰ δυστυχήματα τῆς θαλάσσης,
ἢ ἄλλα δυστυχήματα οἰασθήποτε φύσεως καὶ
εἶδος τοιούτων. Πῦρ ἐξ οἰασθήποτε αἰτίας ἐπὶ
τῆς ξηρᾶς ἢ ἐν τῷ ὕδατι, Ναυταπάτη τοῦ πλοίαρχου
ἢ τοῦ πληρώματος, Ἐχθροί, Πειραταὶ καὶ
Κλέπται, Συλλήψεις ἢ παρκαλώσεις Ἡγεμόνων,
Κυβερνητῶν καὶ ἀνδρῶν τοῦ λαοῦ, Ἐκρήξεις,
Διακρήξεις ἀτμολεβήτων, θραύσις τοῦ ἄξονος
οἰουδήποτε κρυφοῦ σφάλματος ἢ ἐλαττώματος,
ἐντὸς τοῦ κύτους τοῦ πλοίου, ἢ καὶ εἰς τὰς Μη-
χανὰς, Ναυάγια, Συγκρούσεις, καὶ οἰασθήποτε
ἄλλα δυστυχήματα τῆς θαλασσοπλοίας καὶ ὅλαι
αἱ ἀπώλειαι καὶ καταστροφαὶ προξενηθεῖσαι ὑπ'
αὐτῶν, ἐξαίρουνται καὶ ἂν ἀκόμη προῆλθον ἐξ
ἀδιαφορίας, σφάλματος λάθους, ὑπολογισμοῦ τοῦ
πρωρέως, πλοίαρχου, ναυτῶν ἢ ἄλλων ὑπηρετῶν,

* Τούτους τύπους τούτους μεταχειρίζονται πάντοτε οἱ
Ἄγγλοι πλοίαρχοι, ἰδιοκτῆται καὶ φορτωταί· θὰ ἦτο
δὲ εὐχῆς ἔργον, εἴαν ἠκολούθουν καὶ οἱ ἡμέτεροι
πρὸς πρόληψιν περιπλοκῶν καὶ παρεξηγήσεων.

τῶν ἐροπλιστῶν καὶ ἂν ἐξώκειλε, ἢ καὶ ἐβυθίσθη
ἢ ἐκτῆ οὐδὲν ἐνταῦθα ἀναφερόμενον θὰ ἀπαλάσῃ
τὸν ἰδιοκτῆτην τῆς εὐθύνης νὰ πληρώσῃ διὰ τὴν
βλάβην τοῦ φορτίου προελθοῦσαν ἐκ κακοῦ στι-
βάσματος, ἐξ ἀκαταλλήλου ἢ ἀνεπαρκούς ψαθώ-
ματος, ἐκ τῆς ἐλλείψεως συνήθους ἀερίσματος ἢ
ἐξ ἀκαταλλήλου ἀνοίγματος τῶν θυρίδων, Κλεί-
θρων, καὶ πορτέλλων, ἢ ἐξ αἰτιῶν ἄλλων ἢ ἐκεῖ-
νων ὡς ἄνω ἐξαίρεθισῶν καὶ αἱ ὡς ἄνω ἐξαί-
ρέσεις, συμφωνοῦσι ἐπὶ τοῦ ὅτι τὸ πλοῖον ἦτο
πλευσίμον εἰς τὸ κύτος ἢ εἰς τὴν Μηχανὴν, δὲν
θὰ τὸ θεωρήσωσι ὡς μὴ πλευσίμον ἐκτὸς ἂν τὸ
τοιοῦτον δὲν προέρχεται ἐξ ὀφειλομένης ἐνδελε-
χείας τῶν ἰδιοκτητῶν ἢ τινός ἐξ αὐτῶν ἢ τοῦ
πλοίαρχου ἢ Κυβερνήτου.

3. Ὁ ἰδιοκτῆτης τοῦ πλοίου δὲν εἶνε ὑπεύ-
θυνος διὰ τὴν ζημίαν τοῦ προελθόντος δυστυχή-
ματος ἐξ ἐκπτώσεως φθαρσίματος, Σκουριάσμα-
τος καὶ ἰδρώσεως, Ἀλλαγῆς ἰδιότητος, φύρας,
Σπασίματος, ἢ οἰασθήποτε ἀπωλείας, ἢ κα-
ταστροφῆς προερχομένης ἐκ τῆς φύσεως τοῦ ἐμπο-
ρεύματος, ἢ τοῦ ἀνεπαρκούς ἐμβαλλομένου, οὐδὲ
διὰ τὰς ἐν τῇ ξηρᾷ καταστροφᾶς, οὐδὲ διὰ
τὴν ἐξάλειψιν ἢ ἀπουσίαν τῶν Σημείων ἢ ἀριθ-
μῶν, οὐδὲ διὰ τὴν ἀπώλειαν ἢ χάλασμα προε-
ρχόμενον ἐκ παρατάσεως τοῦ ταξιδίου.

4. Τὸ ἀτμόπλοιο κατὰ τὴν διαμονὴν του ἐν
τινι λιμένι πρὸς ἀνθράκωσιν εἶνε ἐλεύθερον νὰ
ἐκφορτώσῃ καὶ προσλάβῃ ἐμπορεύματα καὶ ἐπι-
βάτας.

5. Τὰ ἐμπορεύματα ὀφείλουσι νὰ ζητηθῶσι
(ἢ παραλάβωσι) ἐντὸς 24. ὥρων ἀπὸ τοῦ φθα-
σίματος τοῦ πλοίου καὶ τῆς ἐκθέσεως εἰς τὸ τε-
λωνεῖον, ἄλλως ὁ πλοίαρχος ἢ πρᾶκτωρ θὰ εἶνε
ἐλεύθερος νὰ τὰ φορτώσῃ εἰς μαγούνας ἢ νὰ τὰ
ἐκφορτώσῃ μὲ κίνδυνον τοῦ φορτωτοῦ εἰς βάρος
καὶ λ)σμὸν τῶν ἰδιοκτητῶν τῶν ἐμπορευμάτων.

6. Ἐν περιπτώσει καθάρσεως ἐν ὁποιοῦθῆ-
ποτε λιμένι τὰ ἐμπορεύματα τὰ προσδιωρισμένα
διὰ τὸν λιμένα τοῦτον δύνανται νὰ ἐκφορτωθῶσιν
εἰς τὴν ἀποθήκην τῆς Καραντίνας χυτὰ, ἢ ἐπὶ
ἄλλου πλοίου, ἢ ὅπως τὸ καλέσῃ ἡ περίστασις
διὰ τὴν ἐπίσπευσιν τοῦ πλοίου. Τὰ ἐξοδα τῆς
Καραντίνας ἐπὶ τῶν λεγθέντων ἐμπορευμάτων
οἰασθήποτε φύσεως ἢ εἶδους, εἶνε εἰς βάρος τῶν
ἐκεῖ ἰδιοκτητῶν.

7. Ὁ πλοίαρχος ἢ πρᾶκτωρ θὰ ἔχη δικαί-
ωμα ἐπὶ τῶν πραγματειῶν, διὰ τὸν ναῦλον καὶ
τὰ ἐπακολουθήσαντα ἐξοδα (εἴαν ἔγεινον τοιαῦ-
τὰ) ἢ διὰ τὸ ὑπεύθ.νον προκύπτον σχετικῶς μὲ
τυχόν τινα ἐξοδα ἐπ' αὐτῶν, διὰ τὰ ὁποῖα εὐ-
θύνεται ὁ ἰδιοκτῆτης τῶν ἐμπορευμάτων.

8. Ἐν περιπτώσει καὶ κατὰ τὴν ἐκφόρτω-
σιν τῶν ὡς ἄνω πραγματειῶν εἰς τὸν πρὸς ὃν ὄρον
ἐλλείπει μέρος αὐτῶν, καὶ δὲν δύναται νὰ εὐ-

ρεθῆ κατὰ τὴν ἐν τῷ λιμένι διαμονὴν τοῦ
πλοίου, πρέπει νὰ ἐπιστραφῶσι, τὰ ἐλλείποντα
διὰ πρώτης εὐκαιρίας μὲ κίνδυνον καὶ μὲ ἐξοδα,
τοῦ πλοίου ὅπερ, εἶνε ὑπεύθυνον δι' ἐνδεχομένην
ἀπαίτησιν ἀποζημιώσεως διὰ τὴν διαφορὰν τιμῆς
εἴαν ἀποδειχθῆ ὅτι τὰ ἐμπορεύματα ἔφερον εὐ-
κρινὲς σημεῖον.

9. Τὸ πλοῖον δὲν θὰ εὐθύνεται διὰ τὴν ἐλ-
λιπὴ ἀπόδοσιν τῶν δεμάτων ἢ μὴ ἐν ἕκαστον
ἐξ αὐτῶν εὐκρινῶς ἐμαρκαρίσθη ὑπὸ τῶν φορτω-
τῶν πρὸ τῆς φορτώσεως.

10. Γενικὴ Ἀθρία πληρωτέα κατὰ τοὺς
τοῦ 1890 Ὑόρκης-Ἀμβέρσθης κανόνας York
Antwerp Rules 1890.

11. Ὁ Κύριος καὶ παραλήπτης τῶν πρα-
γματειῶν καὶ ὁ ἐφοπλιστῆς ἀμοιβαίως συμφω-
νοῦσι νὰ ὑποχρεοῦνται δι' ὅλας τὰς ἀνωτέρω
συμφωνίας, ἐξαίρεσεις καὶ ὄρους, ἂν καὶ μερικαὶ
συνήθειαι τῶν λιμένων τῆς φορτώσεως καὶ ἐκ-
φορτώσεως ἔχουσι τὰ ἐναντία.
Πρὸς ἐνδειξίν τῶν ἄνω ὁ πλοίαρχος ἢ ὁ αὐθη-
μερὸν ἐξουσιοδοτηθεὶς πρᾶκτωρ τοῦ λεγθέντος
ἀτμοπλοίου ἐπεκύρωσε διὰ τῆς ὑπεγραφῆς του
Τρεῖς φορτωτικὰς ὄλας τῆς αὐτῆς ἐνοίας καὶ
ἡμερομηνίας, ἐκτελεσθησομένης τῆς μίαις ἐξ αὐ-
τῶν αἱ ἄλλαι θεωροῦνται ἄκυροι.

Ἐν.....τῆ.....19..

Ζύγι, ποιότης ποσότης καὶ περιεχόμενα ἄγνωστα.
Γ Γ. Οἱ παρᾶγραφοὶ 12 καὶ 13 τοῦ 1890
ναυλοσυμφωνητικοῦ τῆς Μαύρης θαλάσσης πρέ-
πει νὰ θεωρηθῶσιν ὡς ἀποτελοῦντες μέρος τῆς
παρούσης φορτωτικῆς.

Η ΚΙΝΗΣΙΣ ΕΝ ΡΟΥΜΑΝΙΑ

(τοῦ ἐν Βραίλα ἀναποκριτοῦ μας)

Βραίλα 1 Αὐγούστου
Ἡ ἀγορὰ μας πρὸ ἡμερῶν ἦτο κάπως στα-
θερὰ, ἀλλὰ ἐνεκα τῆς μὴ ζητήσεως τῶν γεννη-
μάτων εἰς τὰς ἀγορὰς τῆς Εὐρώπης ἐπῆλθε μι-
κρὰ ὑφέσις, ἢ ὁποῖα ἐλπίζομεν ὅτι θὰ εἶναι προ-
σωρινή. Πρὸ τριῶν ἡμερῶν κατέπεσε ραγδαία
βροχὴ καθ' ἅπασαν τὴν Ρουμανίαν, ἢ ὁποῖα
προῦξενησε πολλὰς ζημίας εἰς τε τὰς πόλεις καὶ
τοὺς ἀγρούς. Νῦν ὅμως ὁ καιρὸς ἐβελτιώθη καὶ
ἐλπίζεται ὅτι θὰ ἐλαττωθῶσιν αἱ ὑπὸ τῆς βρο-
χῆς προξενηθεῖσαι ζημίαι.

Αἱ τιμαὶ τῶν γεννημάτων εἶναι· σίτος φρ.
12,30—14,50 τὰ 100 χγρ. ἀραβόσιτος 10—
10,30, βρώμη 10,40—10,60, κριθὴ 9.80—
10,20, σίκαλις 10—11.

Οἱ ναῦλοι τῶν ἀτμοπλοίων εἶναι· δι' Ἀμ-
βέρσθην 9 σελ. καὶ 6 πέν. διὰ Ροττερδάμην 10
σελ. δι' Ἀμβούργον 10 καὶ 6 πέν.

Οἱ ναῦλοι τῶν σλεπιῶν εἶναι· διὰ σλεπία

ἀπὸ 2000 κοιλὰ Βραζίλας καὶ ἄνω φρ. 1.30—1,40.

Οἱ γαιάνθρακες τιμῶνται φρ. 37—38 κατὰ τόννον.

Τὰ ἐν τῷ λιμένι μὲς ὑπὸ φόρτωσιν εὑρισκόμενα ἀτμόπλοια εἶναι 15, ὧν τὰ τρία ἑλληνικά «Μενέλκος» διὰ Κοντινέντε «Κατίνα» καὶ «Ἀριστέα» διὰ Μεσόγειον

Εἰς τὸν λιμένα Γαλκζίου εὑρίσκονται 4 ἀτμόπλοια, ὧν οὐδὲν ἑλληνικόν.

Τὰ ὕδατα τοῦ Δουνάβεως εἶναι 20 Ἀγγλικοὶ πόδες. X. M.

Ο ΦΑΡΟΔΕΙΚΤΗΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΑΡΑΛΙΩΝ

Πατρῶν.

Ἐπὶ τῆς ξηρᾶς τοῦ μῶλου τοῦ Ἁγίου Νικολάου Πατρῶν ὑπάρχει φάρος ἑως τῆς τάξεως μὲ φῶς λευκὸν μετ' ἐκλάμψεων λευκῶν ἀνὰ 90 δευτερόλεπτα. Εὑρίσκεται ἐπὶ πύργου στογγυλοῦ λιθοκίστου βελθὸς τεφροῦ ἐν τῷ μέσῳ τῆς κοιτίας τοῦ φύλλκος. Τὸ ὕψος τῆς ἐστίας τοῦ φωτός εἶναι ἀπὸ μὲν τὴν ἐπιφάνειαν τῆς θαλάσσης 17, 00 μ. ἀπὸ δὲ τὴν βᾶσιν τοῦ κτιρίου 12, 40 Φωτίζει ἐν αἰθρίᾳ νυκτὶ εἰς ἀπόστασιν 12 μιλίων. Γεωγρ. θέσις : Β. Πλ. 58°, 15', 00'', καὶ Μ. Ἀν. 21°, 44', 20''.

Πατρῶν (β.)

Ἐπὶ τοῦ ἄκρου τοῦ μῶλου Καλαβρύτων ὑπάρχει φανὸς λιμένος μὲ φῶς πράσινον σταθερὸν φωτίζων ἐν αἰθρίᾳ νυκτὶ εἰς ἀπόστασιν 4 μιλίων. Εὑρίσκεται ἐπὶ στήλης χυτοσιδηρᾶς καὶ ἡ ἐστία τοῦ φωτός εἶναι ἀπὸ μὲν τὴν ἐπιφάνειαν τῆς θαλάσσης 8,90 μ. ἀπὸ δὲ τὴν βᾶσιν τοῦ κτιρίου 6,00. Ἠνέφηθη τῷ 1900.

Γεωγρ. θέσις : Πλ. Β. 38°, 15', 6'' καὶ Μῆκ. Ἀν. 21°, 43', 40''.

Πατρῶν (γ')

Ἐπὶ τοῦ Ν. Δ. καὶ Β. Α. ἄκρου τοῦ κυματοθραύστου τοῦ λιμένος ὑπάρχει φανὸς λιμένος εἰς ἐρυθρὸς σταθερὸς καὶ εἰς πράσινος σταθερὸς φωτίζων ἐν αἰθρίᾳ νυκτὶ εἰς ἀπόστασιν ὁ μὲν ἐρυθρὸς 6, ὁ δὲ πράσινος εἰς ἀπόστασιν 4 μιλίων. Εὑρίσκονται εἰς στήλην σιδηρᾶν ἐπὶ κλεισίδος σιδηρᾶς καὶ ἡ ἐστία τοῦ φωτός αὐτῶν ἀπὸ μὲν τὴν ἐπιφάνειαν τῆς θαλάσσης 8,90 μ, ἀπὸ δὲ τὴν βᾶσιν τῆς στήλης 6,00.

Ἡ Γεωγρ. θέσις εἶναι τοῦ ἐρυθροῦ Β. Πλ. 38° 15' 6'' ὡς καὶ τοῦ πράσινου, τὸ δὲ Ἀν. Μ. τοῦ α' 21°, 43', 46'' τοῦ δὲ β' 21°, 44', 46''. K. E. A.

ΜΗΧΑΝΙΚΑ

Η ΤΑΧΥΤΗΣ ΤΩΝ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ

Εἰς τὸ 15ον τεῦχος τῆς Ναυτικῆς Ἑλλάδος ἐγράψαμεν τὸν λόγον παραδεχθέντες τὸν ἵππον ὡς μονάδα, διὰ τὴν δύναιμι τῶν μηχανῶν, καὶ ἐξηγήσαμεν τὸ ἔργον ἐνὸς ἵππου ἀτμοῦ διὰ πόσων ἵππων (ζῶων) δύναται νὰ ἀναπληρωθῇ.

Νῦν δὲ θέλομεν ἀναφέρει τινὰ περὶ τῆς ταχύτητος τῶν ἀτμοπλοίων, καὶ τῶν δυνάμεων τῶν μηχανῶν αὐτῶν, ὑπολογιζομένων καὶ συγκρινόμενων πρὸς τὰ πραγματικὰ ἐξαγόμενα, ἅτινα ἐξηκρίβωσαν ἐκ πείρας διάφοροι διάσημοι μηχανικοὶ, καὶ πολλοὶ τύποι ἐπενοήθησαν, οὐδεὶς ὅμως δύναται νὰ προείπῃ τὴν ταχύτητα ἀκριβῶς ἐνὸς ἀτμοπλοίου, καὶ ἐπομένως πᾶς οἰοσδήποτε κινῶν μόνον κατὰ προσέγγισιν δύναται νὰ θεωρηθῇ.

Τὸ σχῆμα τοῦ σκάφους, αἱ γραμμαὶ τῶν παρεῖων καὶ τῆς πρύμνης, ἡ ἀναλογία τοῦ μήκους πρὸς τὸ πλάτος, τὸ βύθισμα τοῦ πλοίου ἐντὸς τοῦ ὕδατος, ἡ δυσανκλογία τῆς δυνάμεως τῆς μηχανῆς ὡς πρὸς τὸ σκάφος, ἡ διάμετρος καὶ τὸ βῆμα τῆς ἑλικος, κλπ. πάντα ταῦτα βεβαίως προσθέτουσιν ἢ ἀφαιροῦσι μέρος τῆς ταχύτητος τοῦ πλοίου.

Ἔχομεν π. χ. τὰς ἐξῆς διαστάσεις ἐνὸς ἀτμοπλοίου φορτηγοῦ.

Τοῦ σκάφους

Μῆκος τῆς γραμμῆς τοῦ σημείου τῆς φορτώσ. 265 πόδ.

Πλάτος 38 »

Βύθισμα φορτίου 19 »

Τῆς μηχανῆς

Κύλινδρος ὑψηλῆς πίεσεως 37 δακτ. διαμέτρου

Κύλινδρ. χαμηλῆς πίεσεως 68 » »

Διαδρομὴ 42 » »

Πίεσις ἀτμοῦ 75 λιτρῶν »

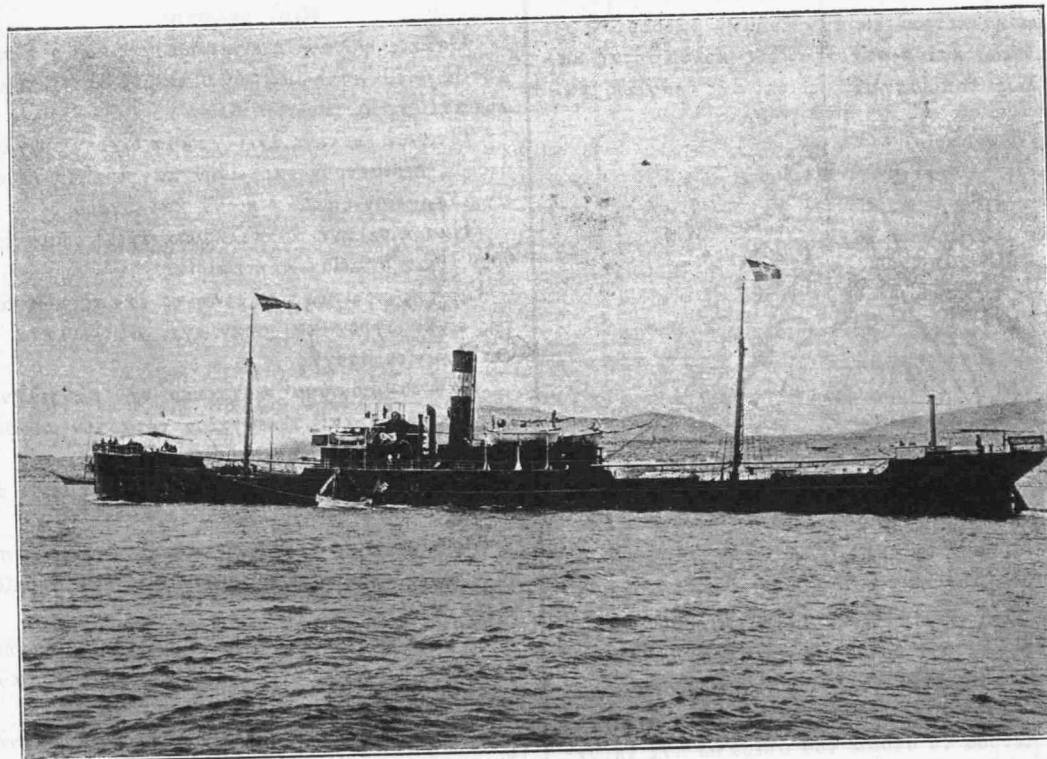
Πρῶτον θὰ εὔρωμεν τὴν δυνάμιν τῆς μηχανῆς εἰς δυναμοδεικτικούς ἵππους διὰ τοῦ τύπου δύν. μηχαν. = $\frac{\Delta^2 + \delta^2 \times (M + 30)}{2,000}$

ἀντικαθιστῶντες τὰς τιμὰς τῶν γραμμάτων ἔχομεν $\frac{68^2 + 37^2 \times (42 + 30)}{2,000} = 215$ ἵπ. ὀνομ.

Ἰνα τρέψωμεν τοὺς 215 ὄν. ἵπ. εἰς δυναμοδεικτικούς πολλαπλασιάζομεν αὐτοὺς ἐπὶ 4 καὶ εὐρίσκομεν 215 × 4 = 860 ἵπποι δυναμοδεικτικοί.

Ἔχοντες τὴν δυνάμιν τῆς μηχανῆς εὐκόλως δυνάμεθα νὰ εὔρωμεν τὴν ταχύτητα τοῦ πλοίου εἰς μίλια ἀνὰ ὥραν, προσδιορίζεται δὲ διὰ

ΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΜΑΣ ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ



Τὸ νεότευκτον ἀτμόπλοιον «Ἀντώνιος Σταθάτος» τόννων φορτίου 5,000 κυβερνώμενον ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου κ. Γεωργίου Γράτσου καὶ ἀνήκον εἰς τὴν ἐν Βραΐλια ἐδρεύουσαν ἀτμοπλοικὴν ἐταιρίαν τῶν κ. κ. ἀδελφῶν Σταθάτου

τοῦ ἐξῆς τύπου.

$$Tαχ = \sqrt[3]{\frac{\text{δυναμοδ ἵπ.} \times 20,000}{MX (11 + 2B \times 0,91)}} \text{ ἀντικαθι.}$$

στῶντες τὸν τύπον ἔχομεν :

$$Tαχ = \sqrt[3]{\frac{860 \times 20000}{265 \times (38 + 38 \times 0,91)}} \text{ ἢ}$$

$$\sqrt[3]{\frac{17,200,000}{18,327}} \text{ ἢ } \frac{260}{26} = 10 \text{ μιλ. κη' ὥραν}$$

I. ΜΠΟΥΚΟΥΒΑΛΑΣ
μηχανικὸς

NEON ΣΩΣΙΒΙΟΝ

Πρὸ 25 ἡμερῶν εἰς τὸν Ἰταλικὸν λιμένα Ἀντζὸ ἐγένοντο αἱ δοκιμαὶ τοῦ νέου ἐφευρεθέντος σωσίβιου παρὰ τοῦ κ. Ἐρρίκου Μοντανιόλη.

Τὸ σωσίβιον εἶναι κατασκευασμένον ἀπὸ ὑφάσματος ἀδιαπέραστον, ὅπερ εἰς ὀλίγα δευτερόλεπτα φουσκώνει μὲ ἀτμοσφαιρικὸν ἀέρα τὸν ὁποῖον πέμπει ὁ φορῶν τὸ σωσίβιον ἀπὸ μίαν ὀ-

πὴν μετὰ βαλβίδος ὡς φκίνεται εἰς τὴν 1ην εἰκόνα.



Εἰκὼν 1.

Τὰ πειράματα ἀπέδειξαν τὴν μεγάλην ἀντο-

χὴν το εὐεργετικοῦ σωσιβίου, ὃ δὲ ναυτικός Τοτόνις ἐφόρεσεν αὐτὸ καὶ ἀφέθη εἰς τὰ ὕδατα με δεδεμένης τὰς χεῖρας καὶ τοὺς πόδας, με προσδεδεμένην πέτραν εἰς τὴν κνήμην βάρους 56 χιλιogramμων καὶ τέσσαρας νέους κολυμβητὰς καταλήλωσ τοποθετημένους ἐπὶ τῆς ράχεώς του.



Εἰκὼν 2.

Μεγάλοι προσπάθειαι κατεβλήθησαν διὰ νὰ βυθισθῇ μετὰ τὸ τρομερὸν αὐτὸ βᾶρος ὁ Τοτόνιος ἀλλ' ἐστάθη ἀδύνατον, διότι τὸ σωσίβιον ἐκράτει μετὰ ὅλον αὐτὸ τὸ βᾶρος 40 ἑκατοστὰ τοῦ Γαλ. μέτρου τὸ στόμα του ὑπεράνω τῆς ἐπιφανείας τῆς θαλάσσης.

Οἱ δυνάμενοι νὰ κρίνωσι ναυτικοὶ περὶ τῆς σπουδαιότητος τῆς ἐφευρέσεως ἀπεφάνθησαν ὅτι τὸ σωσίβιον τοῦ κ. Μοντανιόλη εἶνε ἡ ἀληθὴς λύσις τοῦ προβλήματος τῶν σωσιβίων.

Ὁ φέρων τὸ σωστικὸν τοῦτο γελέκο δύναται ἐν δικστήματι ὀλίγων δευτερολέπτων νὰ πέμψη ἄνεμον διὰ τοῦ στόματος ἄνεμον μέσῳ τῆς βαλβίδος διὰ νὰ ἀρχίσῃ ἀμέσως τὴν εὐεργετικὴν του λειτουργίαν διὰ τῆς ὁποίας ἐπιπλέει ἐλευθέρως ὁ ἄνθρωπος, ἀναλόγως δὲ τοῦ βάρους τῶν ἐνδυμάτων καὶ τῶν περιστάσεων δύναται ὁ ναυαγὸς νὰ πέμψῃ ἄνεμον ἐντὸς αὐτοῦ διὰ νὰ χρησιμοποιηθῇ τὸ σωσίβιον καὶ δι' ἄλλα κινδυνεύοντα ἐκεῖ πλησίον πρόσωπα.

N. Γ. Κ.

ΔΗΛΩΣΙΣ

Παρακαλοῦμεν τοὺς καθυστεροῦντας εἰσεῖτε ἐκ τῶν κ. κ. Συνδρομητῶν ἡμῶν τὴν συνδρομὴν των, ὅπως σπεύσωσι καὶ ἐμβάσωσι ταύτην χάριν τῶν ἀναγκῶν τοῦ φύλλου.

ΝΑΥΤΙΚΗ ΜΕΤΕΩΡΟΛΟΓΙΑ

Περὶ σελήνης

Ὅσακις ἡ Σελήνη εἶναι διαυγῆς καὶ ὁ δίσκος αὐτῆς ἄνευ νεφελωμάτων ὁ καιρὸς θὰ εἶναι καλὸς καὶ ξηρὸς.

Ὅταν ἡ Σελήνη ἔχει χρῶμα ὠχρὸν ὀμιχλωδὲς μετὰ περιμέτρον σκοτεινὴν καὶ κύκλον λευκὸν εἶναι σημεῖον κακοῦ καιροῦ καὶ ὑγροῦ

Ἐὰν ἡ σελήνη ἀνατέλλουσα ἔχει χρῶμα ἐρυθρὸν εἶναι σημεῖον κακοκαιρίας.

Εἰς τὰς πρώτας τῆς σελήνης ἐὰν τὸ φῶς αὐτῆς εἶναι ὠχρὸν καὶ ὅταν ἔχει νεφελώματα εἶναι σημεῖον βροχῆς

Ἐὰν τὸ ἴδιον συμβαίνει κατὰ τὴν πανσέληνον ἢ τὸ πρῶτον καὶ τελευταῖον τέταρτον μετὰ τῶν ὑποκίτρινον εἶναι σημεῖον βροχῆς.

Τὸ ἴδιον μετὰ χρῶμα ἐρυθρὸν εἶναι σημεῖον ἀνεμου.

Εἰς τὰς ἰδίας ἀνωτέρω φάσεις ὁσάκις ἡ σελήνη εἶναι καθαρὰ καὶ διαυγῆς, εἶναι σημεῖον καλοῦ καιροῦ

Κατὰ τὴν ἀνατολὴν καὶ δύσιν τῆς σελήνης, ἐὰν ὑπάρχῃ ὀλίγος ἄνεμος κακοκαιρίας θὰ αὐξήσῃ.

Μετὰ τὴν ἀνατολὴν καὶ δύσιν τῆς σελήνης ἐὰν ὁ ἄνεμος εἶναι ὀλίγον βροχερὸς θὰ γείνη βροχερότερος.

Ὅταν εἶναι καλὸς καιρὸς ἡ ἀνατολὴ καὶ δύσις τῆς σελήνης δὲν φέρει κακοκαιρίαν.

Ὅσακις κατὰ τὰς πρώτας ἡμέρας τῆς σελήνης ἢ κατὰ τὰς τελευταίας ὁ φαινόμενος δρεπανοειδὴς δίσκος τῶν κεράτων αὐτῆς διπλασιάζεται εἶναι σημεῖον ὅτι ὁ ὑπάρχων ἄνεμος θὰ αὐξήσῃ καὶ κατὰ τὸν χειμῶνα θὰ ἔχωμεν βροχήν.

Ἡ σελήνη δὲν εὐρίσκεται πάντοτε εἰς τὴν αὐτὴν ἀπόστασιν μετὰ τῆς γῆς ἐπομένως ἀπομακρύνεται καὶ ἔχει τὰς ἐξῆς ὄψεις.

Ἀπόγειον δημεῖον

Ἀπόγειον σημεῖον λέγεται ἡ πλέον ἀπομακρυσμένη θέσις εἰς τὴν ὁποίαν εὐρίσκεται ἡ σελήνη ἀπὸ τῆς γῆς.

Περιγίγιον δημεῖον

Περιγίγιον σημεῖον ὀνομάζεται τὸ πλησιέστερον μέρος τῆς τροχιακῆς τῆς σελήνης ἐπὶ τῆς γῆς.

Συζυγία

Συζυγία λέγονται τὰ σημεῖα εἰς τὰ ὁποία συναντᾶται ὁ ἥλιος καὶ ἡ Σελήνη καὶ εἰς ἐκεῖνα τὰ ὁποία ἀντίκεινται. Δηλ. ἡ Νέα Σελήνη καὶ ἡ Πανσέληνος.

Τέταρτα

Τέταρτα λέγονται τὰ μετὰ τὴν νέαν Σελήνην

καὶ τὴν Πανσέληνον ἡμιφώτιστα μέρη αὐτῆς.

Ἡαλίρροια

Αἱ μεγαλιέτεραι πλημμυρίδες καὶ ρηχία συμβαίνουν κατὰ τὰς συζυγίας, αἱ δὲ ἐλάχισται κατὰ τὰ τέταρτα τῆς σελήνης.

Ἐπιρροαὶ ἀποδιδόμεναι εἰς τὴν Σελήνην(*)

Αἱ παρατηρήσεις ἀπέδειξαν ὅτι αἱ κακοκαιρία καὶ ἐν γένει αἱ τρικυμία συμβαίνουν ὡς ἐπὶ τὸ πλείστον ὀλίγας ἡμέρας πρὸ καὶ μετὰ τὴν νέαν Σελήνην παρὰ εἰς τὴν Πανσέληνον.

Κυρίως αἱ τρικυμία συμβαίνουν ὁσάκις τὸ στερέωμα εἶναι σκοτεινὸν καὶ δὲν φωτίζεται τὴν νύκτα ὑπὸ τῆς Σελήνης.

Ὅσακις ἡ Σελήνη εὐρίσκεται εἰς τὸ πλησιέστερον αὐτῆς σημεῖον πρὸς τὴν γῆν τότε ὑπάρχει μεγάλη πιθανότης ὅτι δύναται νὰ ἀλλάξῃ ὁ καιρὸς.

Ὅταν ἡ Πανσέληνος συμπίπτει μετὰ τὸ περίγειον αὐτῆς καὶ ὁ ἥλιος εὐρίσκεται εἰς τὸν Ἰσημερινὸν ὑπάρχει πεποίθησις μεγάλη ἀλλαγῆς καιροῦ. Τοῦ καιροῦ αἱ μεταλλαγῆ συμβαίνουν συνήθως 2—3 ἡμέρας πρὸ ἢ μετὰ τὰς φάσεις τῆς σελήνης.

Κύκλος τῆς Σελήνης

Ὅσακις παρατηροῦμεν τὴν νύκτα περίξ τῆς Σελήνης κύκλον νεφελοειδῆ ἔχοντα χρῶμα σκοτεινὸν, ἐξετάζομεν τὴν διεύθυνσιν τοῦ σκοτεινοτέρου αὐτοῦ μέρους, καὶ γνωρίζομεν ὅτι ἐξ ἐξ αὐτοῦ τοῦ σημείου θὰ ἔχωμεν βροχήν.

Ἐὰν ὁ κύκλος τῆς Σελήνης ἔχῃ χρῶμα ἐρυθρῶν καὶ εἶναι καθαρὸν θὰ ἔχωμεν ἄνεμον δυνατὸν.

Ἐὰν τὸ χρῶμα αὐτοῦ εἶναι κίτρινον πρέπει νὰ ἀναμένωμεν τρικυμίαν, χάλαζαν καὶ κεραινοὺς.

«Τοῦ ἡλίου ὁ κύκλος ἄνεμος»

«Τοῦ φεγγαριοῦ χειμῶνας»

συνειθίζουσιν νὰ λέγουν οἱ ναυτικοί.

Παρασελήνη

Ἡ παρασελήνη εἶναι εἰς φωτεινὸς κύκλος περίξ τῆς Σελήνης. Ὅσακις βλέπομεν παρασελήνην πρέπει νὰ ἀναμένωμεν ἄνεμον δυνατὸν καὶ βροχήν ραγδαίαν.

ΝΙΚ. Γ. ΚΟΤΣΟΒΙΑΛΗΣ

(*) Ὁ διάστημα ἀστρονόμος Κ. Φλαμαριὸν ἐπισταμένως ἐρευνήσας τὰ περὶ ἐπιρροῆς τῆς Σελήνης ἐπὶ τοῦ καιροῦ καταλήγει εἰς τὸ συμπέρασμα ὅτι ἡ Σελήνη οὐδεμίαν ἐπιρροὴν ἔχει ἐπὶ τοῦ καιροῦ.

Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ ΕΝ ΤΩ ΕΥΞΕΙΝΩ ΠΟΝΤΩ

Αἱ ἐργασίαι τῶν Ἑλληνικῶν ἀτμοπλοίων

(Ἀλληλογραφία τῆς Ναυτ. Ἑλλάδος)

Ταῖγάνιον 5 Αὐγούστου

Ἐφ' ἧς ἠνοιξεν ἐνταῦθα ἡ Θαλασσοπλοία τοῦ τρέχοντος ἔτους τὰ ἐντεῦθεν διεθόντα ἢ ἀποπλεύσαντα Ἑλληνικά πλοῖα μέχρι 1 Ἰουλίου εἶναι τὰ ἐξῆς:

«Ἡρώ», πλοίαρχος Μαργαράνης τόνων ἀκκαθαρίστων 2,453 καὶ 75, «Λέρος» πλ. Ρουσσος τόν. ἀκαθ. 1920 καὶ 41, «Μάρθα» πλ. Γουδῆς τόν. 1187 καὶ 99, «Βικτωρία» πλ. Σαλιάρης τόν. 1453 καὶ 30, «Ἀδελφοὶ Σιφναίου» φορτωμένον πλ. Καλλιμασιᾶς τόν. 2554 καὶ 29, «Ἀννίτσα» φορτωμένον πλ. Λὰς τόν. 419 καὶ 18, «Ἄννα» πλ. Φραγκόπουλος τόν. 249 καὶ 74, «Παρθενὼν» πλ. Κωστάλας τόν. 886 καὶ 26, «Ἐλένη» πλ. Σαλιάρης τόν. 1282, «Ἀλέξ. Μιχαλινὸς» πλ. Πίττας τόν. 2400 καὶ 35, «Ἰωάν. Κούτσης» πλ. Μπαζιώτης τόν. 1605 καὶ 80, «Μήτηρ Ἀργυρῆ» πλ. Κακαρούκας τόν. 1287 καὶ 03, «Ζέφυρος» πλ. Νικολάκης τόν. 2896 καὶ 78, «Ἀρτεμισία» πλ. Μουσοῦρης τόν. 1904 καὶ 49 «Κεφαλληνία» πλ. Καμπίτσης φορτωμένον τόνων 1083 καὶ 55, «Γεώργιος Κούτσης» πλ. Μπαζιώτης τόν. 735 καὶ 65, «Ἅγιος Γεώργιος» πλ. Σιγάλας τόν. 115 καὶ 89 φορτωμένον, «Αἰκατερίνη» πλ. Κυβιέλος τόν. 247 καὶ 36, «Πολύμητις» πλ. Καραβίας τόν. 3380 καὶ 93, «Ἀκρόπολις» πλ. Μπροῦσκος τόν. 1508, 02 φορτωμένον, «Βρυσή» πλ. Κοσμάς τόνων 1287 καὶ 22, «Σῦρος» πλ. Σιγάλας τόνων 903,82, «Κλημεντίνη» πλ. Χάβνος τόνων 2373, 80, «Ζέφυρος» πλ. Ροσόλυμος τόν. 256 καὶ 13 φορτωμένον, «Θεόδωρος Σιφναίος» πλ. Χαρόπουλος τόν. 1513 καὶ 99 φορτωμένον, «Μαρία» πλ. Κουτσουλέρης τόν. 1665 καὶ 95, «Ναυσικά» πλ. Τρίγκαλας τόν. 312 καὶ 89 φορτωμένον, «Γεώργιος Ρουσσος τόν. 1419 καὶ 87 φορτωμένον, «Λεωνίδα» πλ. Ρεφιμόσης τόν. 1410 καὶ 90 «Ἐλπιδοφόρος» πλ. Νεομονιτάκης τόνων 1982 καὶ 46, «Σκαρμαγκᾶς» πλ. Καλαμίδας τόν. 1520 καὶ 68, «Μάρθα» πλ. Ἀποστόλου τόν. 1187 καὶ 99, «Μιχαῆλ» πλ. Γουλιανδρῆς τόν. 1701, 50, «Μαρία» πλ. Λευκόπουλος τόν. 1827, «Ἐμμανουήλος» πλ. Φιλίππου τόν. 2004, 62, «Δέσποινα» πλ. Μαργαράνης τόν. 1002, 59, «Ἀριστέα» πλ. Παπάλας τόν. 1255 καὶ 76, «Βασίλειος» πλ. Μάνδακας τόν. 1562 καὶ 56, «Ἀκμή» πλ. Μαγνησιώτης τόν. 2058 καὶ 46, «Λεωνίδα» πλ. Μιχαλιτζιάνας τόν. 331 καὶ 33 φορτωμένον, «Βικτωρία» πλ. Σαλιάρης τόν. 1453, 30, «Μιτυλήνη» πλ. Λεβαντῆς τόν. 2327, 78, «Νικόλαος Βερβενιώτης» πλ. Βότσης τόν. 2170 καὶ 24 «Λέρος» πλ. Πύκιος τόν. 1920, 41, «Ἐλένη» πλ. Σαλιάρης τόν. 1282, «Ἄγ. Γεώργιος» πλ. Νομικὸς τόν. 245 καὶ 36 φορτωμένον, «Ἄγ. Γεώρ-

γίος» πλ. Διακάκης τόν. 403,37, «'Ασημίνα» πλ. 'Εμπεϊρίκος τόν. 2513 και 36, «Γεώργ. Μιχαλινός» πλ. Καρίβαλης τόν. 2350 και 98, «Γεώργιος Κούτσας» πλ. Μπαζιώτης τόν. 735,65, «'Ιωάν. Κούτσας» πλ. Μπαζιώτης τ. 1505, 80, «'Ηρώ» πλ. Μαργαρώνης τ. 2453,75, «Χρυσομάλλη Σιφναίου» πλ. 'Αντωνέλλος τόν. 2154,50 φορτωμένον, «Ζάννος Σιφναϊός» πλοίαρ. Γκούμας τόν. 2297 και 77 φορτωμένον, «Μάρθα» πλ. Γουδής τόν. 1187 και 99, «Κατίνα» πλ. Κουλουκουντής τόν. 2212,96, «'Αδελφοί Σιφναίου» πλ. Καλλιμασιᾶς τόν. 2554,29, «'Αρτεμισία» πλ. Μουσουρής τόν. 1904,49 φορτωμένον, «'Ακρόπολις» πλ. Μπροῦσκος τόν. 1508,02, «Βρυσηῖς» πλ. Κοσμάς τόν. 1287, 22, «Κωνσταντίνος» πλ. Καλαφάτης τόν. 1544,44, «Μπήλιω» πλ. Πολέμης τόν. 1614,86 «Δέσποινα Γ. Μιχαλινού» τόν. 1462,66, «Μαρία» πλ. Δεκαρώνης τόν. 151,57 φορτωμένον, «Σκαραμαγκᾶς» πλ. Καλαμίδας τ.1520,68, «Γεώργιος Κούτσας» πλ.Μπαζιώτης τ. 735,65, «Εὐάγ. Πετρίτσας πλ. Κάτσας τ.1809,94, «Δέσποινα» πλ. Μαργαρώνης τόν. 1002, 11, «Θεόδωρος Σιφναϊός» πλ. Χαρόπουλος τόν. 1513, 99, «Γεώργιος» πλ. Κωστάκης τόν. 1963, 34, «Στέφανος» πλ. Πιατῆς τόν. 1623, 87, «'Ανδρὸς» πλ. 'Εμπεϊρίκος τόν. 3139, 42, «Μανούσης» πλ. Μπίστης τόν. 1587, 79, «Λεωνίδας» πλ. Ρεφίμνης τόν. 1410, 90, «Παρθενών» πλ. Κωστάλας τόν. 886, 26, «Γεώργιος» πλ. Βασιλάκης τόν. 1050, 86, «Κλημεντίνη» πλ. Χάνος τόν. 2373, 80, «Μάρθα» πλ. Γουδῆς τόν. 1187, 99 «'Αλέξιος Γάγκος» πλ. Κουλουκουντής τόν. 2010, 44, «'Αμπατιέλος» πλ. Κόκινος τόν. 1698,58, «Μαρία» πλ. Τσίτουρας τόν. 1665, 95, «'Αργῶ» πλ. Καλημέρης τόν. 2395, 54 «Παναγίας Γενέθλια» πλ. Μοσχάκης τόν. 203, 65 φορτωμένον, «'Ελίζα» πλ. Νομικός τόν. 140, 45 φορτωμένον, Γ. Ρουσσός πλ. Μ. Ρουσσός τόν. 1419, 87, «Μαρία» πλ. Λευκόπουλος τόν. 1827, «'Ελπίς» πλ. Οικονόμος τόν. 973,06, «Γεώργιος Κούτσας» πλ. Μπαζιώτης τόν. 735, 65, «'Αλ. Μιχαλινός» πλ. Πίτας τόν. 2400, 35, «'Ακρόπολις» πλ. Μπροῦσκος τόν. 1508, 02, «'Αρτεμισία» πλ. Μουσουρής τόν. 1904, 49, «Σκαραμαγκᾶς» πλ. Καλαμίδας τόν. 1520, 68, «'Ελένη» πλ. Σαλιάρης τόν. 1232, «Μιτυλήνη» πλ. Κουτσουλέρης τόν. 2326, 78, «Νικόλαος» πλ. Πλατῆς τόν. 177, 31 φορτωμένον, «Βρυσηῖς» πλ. Κώστας τόν. 1287, 22, «Βασιλείος» πλ. Μάνδακας τόν. 1562, 62, «Μαρῆς Βαλιάνος» πλ. Καλογιάννης τόν. 906, 50 φορτωμένον, «Βερβενιώτης» πλ. Βότσας τόν. 2170, 24, «Μάρθα» πλ. Καστριώτης τόν. 1187, 99, «'Ηρώ πλ. Μαργαρώνης τόν. 2453, 75, «'Αέρος» πλ. Ρουσσός τόν. 1920, 41, «Χρυσομάλλη Σιφναίου» πλ. 'Αντωνέλλος τόν. 2154, 59, «Θεόδ. Σιφναϊός» πλ. Χαρόπουλος τόν. 1513, 99 φορτωμένον, «Παρθενών» πλ. Κωστάλας τόν. 886 26, «Τρίτων» πλ. Καρλούκας τόν. 350, 99 φορτωμένον, «'Ελπίς» πλ. Σανούδος τόν. 300, 86

φορτωμένον, «Γεώργιος» πλ. Βλάχος τόν. 163, 65 φορτωμένον, «Εὐαγγελίστρια» πλ. Κουτσούκος τόν. 152, 88 φορτωμένον, «Γ. Κούτσας» πλ. Μπαζιώτης τ. 735, 65, «Δημήτριος» πλ. Δαμίγκος τ. 184, 17, «'Ακρόπολις» πλ. Μπροῦσκος τόν. 1508, 02, «'Αγ. Γεώργιος» πλ. Μανωλέσος τόν. 163, 19 φορτωμένον, «'Αέων» πλ. Νικολάκης τόν. 2417. 08, «Γεώργιος» πλ. Βασιλάκης τόν. 1050, 86, «Μαρία» πλ. Λεβαντῆς τ. 1665, 95, «Μόσχα» πλ. Φάλαγγας τ. 93, 40 φορτωμένον, «Ναυσικᾶ» πλ. Τρίγκαλας τόν. 312, 89, «Σκαραμαγκᾶς» πλ. Καλαμίδας τ. 1520, 68, «Μάρθα» πλ. Καστριώτης τ. 1187, 99, «'Αικατερίνη» πλ. Κυβιέλος τ. 247, 36 φορτωμένον, «Κατίνα» πλ. Κουλουκουντής τ. 2212, 96, «'Ελη» Χαζάκης τόν. 115, 21 φορτωμένον, «'Ελένη Σιφναίου» πλ. 'Εμ. Βλατσόπουλος τόν. 2351, 00, «'Αγγελος» πλ. Γιανναγᾶς τόν. 445, 20, «Γεώργιος Ρουσσός» πλ. Μ. Ρουσσός τόν. 1419, 87.

'Ητοι ἐν συνόλῳ ὑπὸ 'Ελληνικὴν σημαίαν σκάφη ιστιοφόρα καὶ ἀτμήλατα 127 τόν. ἀκαθαρίστων 177, 331, 61.

'Αγγλικά σκάφη κατέπλευσαν 81 τόνων 198,973, 10, 'Ιταλικά 26 τόν. 52, 384, 82, ἐν τῆς Σουηδίας καὶ Νορβηγίας τόνων 2396 καὶ 61, τρία Γερμανικά τόν. 6520, 37 τρία τῆς Δανιμαρκίας τόν. 8234, 36, ἐν Βελγικόν τόν. 2063, 83, 'Αυστριακά 5 τόν. 14, 105, 64, πέντε Τουρκικά τόν. 644, 80, καὶ ἐν ὑπὸ σημαίαν Ρωσικὴν τόν. 523, 94.

ΙΑΤΡΙΚΟΣ ΟΔΗΓΟΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ

"Ατομά τινα νεαρᾶς καὶ μέσης ηλικίας συνήθως, ἅτινα ἠσθάνοντο πρὸ κειροῦ ἐνοχλήσεις ἐκ τοῦ στομάχου των, ὡς ἐρυγᾶς ὀξίνους (ρέψιμον) πόνους περιοδικούς καὶ ἰδίως ἡμίσειαν ἢ μίαν ὥραν μετὰ τὸ φαγητόν, ἀλλὰ τὰ ὅποια δυνατὸν οὐδεμίαν ἐνόησαν νὰ ἠσθάνοντο, καταλαμβάνονται ἐξαίφνης, εἴτε μέσα εἰς τὰς ἀσχολίας των εἴτε συνήθως ἐν ὥρᾳ ὕπνου, ὑπὸ σκοτοδινίας, ζάλης, λιποθυμικῆς καταστάσεως, τὸ πρόσωπον αὐτῶν ὠχρᾶ, τὰ ὦτα αὐτῶν βομβοῦσι. Μετὰ διάρκειαν δὲ ἄλλοτε ἄλλην, πάντοτε ὁμως βραχείαν τῆς καταστάσεως αὐτῆς, καταλαμβάνονται ὑπὸ ναυτίας καὶ ἐμέτου καθ' ὃν ἐμοῦσιν αἷμα εἴτε καθαρὸν, εἴτε συνηθέστερον ἀνάμικτον μετὰ λειψάνων τροφῶν, τεθρομβωμένον, χροιάς βαθείας καὶ ὑπομελαίνης. 'Η αἱμορραγία δὲ αὕτη προέρχεται ἐκ παθήσεως τινος τοῦ στομάχου «στρογγύλον ἔλκος» καλουμένης, ἣτις μέχρι τῆς στιγμῆς ἐκείνης μικρὰς ἐνοχλήσεις προὔξει, εἰς τὰς ὁποίας ὁ ἄρρωστος οὐδεμίαν ἔδιδε προσοχήν.

Τὸ πρῶτον ὅπερ ἔχομεν νὰ πράξωμεν πρὸ τοιαύτης περιπτώσεως εὐρεθέντες εἶνε νὰ ἐξε-

τάσωμεν μήπως τὸ αἷμα προέρχεται ἐκ τῆς ρινός, τοῦ στόματος, τοῦ φάρυγγος ἢ τῶν πνευμόνων, καὶ τὸ ὅποιον ἀπεβλήθη κατόπιν δι' ἐμέτου. Ἢ ἐξετάσωμεν πρὸς τοῦτο τοὺς ρώθωνας μήπως περιέχουν πεπηγμένον αἷμα, τὸν φάρυγγα τὸ στόμα μήπως τὰ οὖλα αἱμορραγοῦν, ἢ ἐρωτήσωμεν τὸν ἄρρωστον, ἐάν προηγουμένως ὑπέφερεν αἱμορραγίας τῆς ρινός, εἴτα ἐν κατὰ τὴν βῆχᾳ ἔπτυν αἷμα καὶ ἅμα ἀποκλείσωμεν ὅλα ταῦτα ἢ στρέψωμεν τὴν προσοχήν εἰς τὸ «στρογγύλον ἔλκος». Διατάσσομεν τότε ἀπόλυτον ἡσυχίαν. Χορηγοῦμεν 15-20 σταγόνας λαυδίνου ἐντὸς γάλακτος ἢ ὕδατος ψυχροῦ ἢ παγωμένου εἰ δυνατόν. Πρὸς τούτοις δίδομεν βισμουθιον κατὰ μεγάλας δόσεις (4-8 δράμια ἐκάστην δόσιν) ἐπαναλαμβανόμενας ἐν ἀνάγκῃ δις καὶ τρίς. 'Επὶ τῆς στομαχικῆς χώρας τῆς κοιτίας διατάσσομεν ἐπιθέματα πάγου ἢ ἐλλείψει τούτου, ψυχρὰ ἐπιθέματα. Τροφήν δὲ ἀπαγορεύομεν οἰανδήποτε τὰς πρώτας ἡμέρας καὶ περιοριζόμεθα χορηγοῦντες ψυχρὸν γάλα καὶ ὕδωρ κατὰ κοιλίαν. 'Εκτὸν δὲ ὁ ἄρρωστος εἶνε ἀρκετὰ ἐξηνητημένος διατάσσομεν κλύσμα ἐξ 20-30 δραμίων κωνιάκ, 60 δραμ. ὕδατος χλιαροῦ καὶ 5-8 σταγόνων λανθάνου. Τοιαῦτα κλύσματα 3 ἕως 4 τὸ νυκθήμερον περιέχοντα ἐγγύμα καφὲ 20-30 δράμια, 10 δράμια κωνιάκ, 40-50 δράμια γάλακτος καὶ 5-7 σταγ. λανθάνου ἐν ἀνάγκῃ καὶ ἐν ὧν θὰ χρησιμεύσωσιν ἀντὶ τροφῆς ἐσωτερικῶς. Πρὸ ἐκάστου τούτων ὁμως ἀνάγκη νὰ γίνεται κλύσμα ἐξ 100 δραμίων ὕδατος χλιαροῦ πρὸς καθαρισμόν. Μετὰ 4-5 δὲ ἡμέρας ἀπὸ τῆς αἱμορραγίας θὰ ἐπιτρέψωμεν ἔσω γάλα ἢ ζωμόν, ὀλίγον κατ' ὀλίγον ἐπιτρέποντες στερεωτέραν τροφήν καὶ καταργοῦντες τὰ κλύσματα.

Μειραιεύς ΝΙΚ. Α. ΤΣΙΠΙΝΤΑΝΗΣ
ιατρός ἐν τῷ Ζακυνθίῳ Νοσοκομείῳ

Ο ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΧΡΟΝΟΜΕΤΡΗΣ

(Συνέχεια ἀπὸ τὸ 11ον τεῦχος)

Ἀπὸ	εἰς	Πόρτ Σαϊδ	ναυτ. μίλια	3218
Ἀπὸ	Βορrow	Ραγούζαν	"	2688
"	"	Σμύρνην	"	2923
"	"	Σύρον	"	2776
"	"	Τεργέστην	"	2954
"	"	Τρίπολιν Ἀφρικ.	"	2393
"	"	Βενετίαν	"	2951
"	"	Βῶλον	"	2933
"	"	Ζάκυνθον	"	2586

Εὐξείνιος πόντος

Ἀπὸ Βορrow εἰς Βατοῦμα ναυτ. μίλια 3662

"	"	Κων)πολιν	"	3177
"	"	Γολάζιον	"	3421
"	"	Βραίλιαν	"	3433
"	"	Κέρως	"	3508
"	"	Κωνσταντζαν	"	3275
"	"	'Οδησόν	"	8415
"	"	Πότι	"	3662
"	"	Σεβαστούπολιν	"	3380
"	"	Σουλινᾶ	"	3336
"	"	Ταϊγάνιον	"	3666
"	"	Τραπεζοῦντα	"	3584
"	"	Βάρναν	"	3226

'Απὸ Barry Docks

Ἀπὸ Barry Docks εἰς	Abeynstwith	"	"	162
"	'Αμπερτιν	"	"	865
"	'Αρδρόσαν	"	"	346
"	Barrow	"	"	258
"	Μπελφάττ	"	"	302
"	Βριστόλην	"	"	30
"	Κέιπ Ουράθ	"	"	550
"	Κάρδιφ	"	"	8
"	Κόρκ	"	"	207
"	Deal	"	"	432
"	Δούγλας	"	"	252
"	Drogheda	"	"	232
"	Δουβλίνον	"	"	202
"	Δούνδην(νοτιῶς)	"	"	826
"	Φάλμουθ	"	"	180
"	Φλήβουδ	"	"	274
"	Γκαλουά	"	"	420
"	Γλασκώβην	"	"	392
"	Γκρήνοκ	"	"	374
"	'Αρτλπουλ	"	"	697
"	Holyhead	"	"	192
"	Houll	"	"	630
"	Leith	"	"	8 6
"	Λίμερικ	"	"	402
"	Λιβερπούλην	"	"	262
"	Λονδίνον	"	"	518
"	Londonderry	"	"	372
"	Longships	"	"	141
"	Lundy	"	"	57
"	Lynn (Not.)	"	"	645
"	Μίλδεσβρουγ Ν.	"	"	695
"	Μιλφὸρν	"	"	82
"	Νιούπορτ	"	"	20
"	Νιούρι	"	"	252
"	Πλυμούθην	"	"	210
"	Πορμαδόκ	"	"	192
"	Shargness	"	"	38
"	Sligo	"	"	517
"	Σούθαμπτον	"	"	330
"	Stanraer	"	"	312

K. E. A.

ΝΑΥΤΙΚΑ ΝΕΑ

ΚΑΤΑΠΛΟΙ

— Τὴν παρελθούσαν Κυριακὴν καὶ Δευτέραν κατέπλευσαν εἰς Πειραιᾶ τὰ ἑλληνικὰ «Ίωνία» τῆς Πανελληνίου ἐκ Κων/πόλεως Δῆλου, «Γεώργιος Κούτσρας» ἐκ Ταϊγανίου με φορτίον σίτου «Ζέφυρος» ὑπὸ Σαμιακὴν σημαίαν ἐκ Φιούμης-Καλαμῶν, «ZohnPenter» ἀγγλικοῦ τηλεγράφου ἐκ Σύρου πρὸς ἐπιδιόρθωσιν καλωδίων.

— Τὴν παρελθ. Τρίτην τὰ ἀτμόπλοια «Ζάννος-Σιφναῖος» ἐξ Ἀνδρου πρὸς ἀνθράκευσιν, «Killermou» ἀγγλικὸν τηλεγράφου ἐκ Ζακύνθου πρὸς ἀνθράκευσιν.

— Τὴν Τετάρτην τὰ ἐξῆς ἀτμόπλοια: ἑλληνικὰ «Νικόλαος Βερβενιώτης» ἐκ Κάρδιφ με φορτίον γαιανθράκων, «Ν. Καστριώτης» ἐκ Λαυρίου καὶ «Βυζάντιον» ἐκ Κλαζομενῶν «Σοφία» τοῦ Χατζῆ Δαοῦτ ἐκ Δῆλου καὶ τὸ γερμανικὸν «Ἄργος» ἐξ Ἀμβερούργου.

— Τὴν Πέμπτην τὰ αὐστριακὰ «Κάστωρ» ἐκ Θεσσαλονίκης Ἀγίου Γεωργίου καὶ «Τεθε» ἐκ Σμύρνης, τὸ ἰταλικὸν «Βοσνία» ἐκ Κωνσταντίνης Καθακίων, «Ἀλεξάνδρεια» τοῦ Χ' Δαοῦτ ἐκ Σμύρνης—Ἀγίου Γεωργίου καὶ τὸ βελγικὸν «Hainaut» ἐξ Ἀμβέρσης.

ΚΙΝΗΣΙΣ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ

— Τὸ ἀτμόπλοιο «Ἡπειρος» τῆς Ἑταιρίας Μαυρῶ ἀνεχώρησε πρὸς νηολόγησιν εἰς Γαλαξειδίον.

— Τὸ ἀτμόπλοιο «Ἀντώνιος Σταθάτος» τόν. 5,000 ὑπὸ πλ.τὸν κ. Γ. Γράτσον ἀνεχώρησε τὴν 1 Αὐγ. ἐκ Πειραιῶς διὰ Ροττερνδάμην με ναῦλον 11 σελ. καὶ 6 πεννῶν.

— Τὸ ἀτμ. «Ποσειδῶν» τόν. 4,000 ὑπὸ πλοίαρχον τὸν κ. Α. Φερεντίνον ἀφίκετο εἰς Βραίλιαν τὴν 7 Αὐγ. οἱ με φορτίον γαιανθράκων διὰ λ)σμὸν τῶν ἰδιοκτητῶν κ. κ. ἀδελφῶν Σταθάτου.

— Τὸ ἀτμ. «Ἀμφιτρίτη τῶν ἰδίων τόν. 4000 ὑπὸ πλοίαρχον τὸν κ. Στ. Χάνον ἀναχωρήσαν ἐκ Κάρδιφ τὴν 2 Αὐγούστου εὐρίσκειται ἐν πλῆθι δι' Ἀλεξάνδρειαν με φορτίον γαιανθράκων. Ναῦλος σελ. 8.

— Τὸ ἀτμ. «Ἀνδριάντα Σταθάτου» ὑπὸ πλοίαρχον τὸν κ. Β. Ρεμέντζην ἀνεχώρησεν ἐκ Κάρδιφ τὴν 1 Αὐγούστου διὰ Βρισηνὸν με φορτίον γαιανθράκων, Ναῦλος 7 σελ. καὶ 9 πέν.

— Τὸ ἀτμ. «Κωνσταντίνος Σταθάτος» ὑπὸ πλοίαρχον τὸν κ. Ι. Πιέρρον ἀνεχώρησεν ἐκ Κάρδιφ διὰ Μασσαλίαν τὴν 4 Αὐγούστου με γαιανθρακας. Ναῦλος 8 φράγκα.

— Τὸ ἀτμόπλοιο «Ἀλέξανδρος Μιχαλινός» φορτῶναι εἰς Νικολάεφ δι' Ἀγγλίαν πρὸς 10 σελ. καὶ 3.

— Τὸ ἀτμ. «Βαλλιάνας» ἐκφορτῶναι ἤδη γαιανθρακας εἰς Ἀλεξάνδρειαν.

— Τὸ ἀτμ. «Δέσποινα» ἀφίκετο ἐπίσης εἰς Νεάπολιν με γαιανθρακας.

— Τὸ ἀτμόπλοιο «Γεώργιος Μιχαλινός» ἀναχώρησε

χθὲς Σάββατον ἐξ Ἀγγλίας κατευθυνόμενον εἰς Πειραιᾶ.

ΟΙ ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΕΣ

(Ἀνταποκριτοῦ μας)

ΚΑΡΔΙΦ 2 Αὐγούστου

Τὸ τιμοκαταλόγιον τῶν γαιανθράκων ἐνταῦθα ἔχει ὡς ἐξῆς:

Α'. ποιότητος γαιάνθραξ Κάρδιφ χονδρὸς σελ. 19 καὶ 6 πέν., β'. ποιότητος 18 καὶ 6, γ'. ποιότητος 18, ἀ. ποιότητος λεπτός 11 καὶ 6—12, β'. ποιότητος 10 καὶ 6. Ἀνάμικτος ἀνὰ ἤμισυ ἀ. ποιότητος 15 καὶ 6—15 καὶ 9. Α'. ποιότητος χονδρὸς γαιάνθραξ. Νιουπόρτ 16 καὶ 6—16 καὶ 9, β'. ποιότητος 15 καὶ 3.

ΔΙΑ ΤΟΥΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥΣ

Τὸ ἀτμόπλοιο «Στέτιν» κατεποντίσθη καλυφθὲν ὑπὸ 19 μ. ὕδατος πρὸς Β. 490 Α. τοῦ σημαντῆρος τοῦ Stilo, 2 1/2 μίλια περίπου μακρὰν τῆς ξηρᾶς Β. Πλ. 540, 51. Μῆκ. Ἀν. 150 32'.

ΣΙΤΑΓΟΡΑ

Ἡ ἀγορὰ τῶν σιτηρῶν ἐν τῇ ἀγορᾷ Πειραιῶς καὶ Ταϊγανίου ἀπέμεινεν ἡ αὐτῇ, οἷα καὶ κατὰ τὴν προ-παρελθούσαν ἐβδομάδα.

Κατέπλευσεν ἐκ Ταϊγανίου τὸ ἀτμόπλοιο «Γεώργιος Κούτσρας» με φορτίον σίτου ἐξ ὄκ. 1,000,000, ἐξ ὧν αἰ 600,000 διὰ λ)σμὸν τῶν σιτεμπορικῶν γραφείων Γ. Κοζαδίνου καὶ Ἀθ. Δρίθα, αἰ δὲ 400,000 διὰ λ)σμὸν τοῦ ἐργοστασίου Π. Θ. Μώτη.

Παραδόσεις διὰ Σβριον καὶ Ὀκτώβριον τῶν 50 φουντῶν 9. 45 ἐπὶ τοῦ ἀτμοπλοίου, τῶν 51 φουντῶν 9 καὶ 70

ΝΑΥΛΟΙ

(Τοῦ ἐν Κάρδιφ ἀνταποκριτοῦ μας).

2 Αὐγούστου.

Αἱ τιμαὶ τῶν γαιανθράκων ἐντεῦθεν ἔχουσιν ὡς ἐξῆς: Δι' Ἀλγέριον 8 φρ. δι' Ἀλεξάνδρειαν σελίνια 7 καὶ 6—7 καὶ 7 1/2, Βρισηνὸν 7, Βηρκελώνην 7 καὶ 6, Κατάνην 7, Κωνσταντινούπολιν 6 καὶ 6, Λεγκόρν 6 καὶ 6, Μασσαλίαν φρ. 7,75, Μάλταν 5 καὶ 3, Μεσσήνην 6 καὶ 9—7, Νεάπολιν 6 καὶ 6, Πόρτ Σάϊδ 7 καὶ 3, Παλέρμον 6 καὶ 9 Πειραιᾶ 6 καὶ 6, Ρέτζιο 6 καὶ 9-7, Σαθόναν 6 καὶ 6, Σύρον 6 καὶ 6, Σμύρνην 6 καὶ 9-7, Σπέτσιαν 6 καὶ 6, Τόρρε Ἀννουτσιάτα 6 καὶ 9 Τεργέστην 7 καὶ 9-8, Βενετίαν 7 καὶ 9 8, Τάραντα 6 καὶ 9-7, Σιβιταθέκιαν 6 καὶ 9-7, Γένοβαν 6 καὶ 6, Σουλινά 7.

Υ. Γ. Κατὰ τὰ τελευταῖα τηλεγραφήματα δίδονται προναυλώσεις ἀπὸ Δούναβιν καὶ Ἀζοφικὴν διὰ Κοντινέντε 13 σελ. διὰ τὸν Ὀκτώβριον.

Εἰς ΝΟΒΟΡΩΣΣΙΣΚΗΝ

Γράφουσιν ἡμῖν ἐκ Νοβορωσσίσκης τῆς Ρωσσίας πολ-

ΝΑΥΤΙΚΑ ΕΙΔΗ

λοῦς ἐπαίνους ὑπὲρ τοῦ αὐτόθι στιβαδῶρου κ. Φορμύζη Βαλασάκη, καθ' ὅσον οὗτος φαίνεται λίαν εὐεργετικὸς καὶ ἐπιωφελὴς εἰς πάντα τὰ καταπλέοντα αὐτόθι πρὸς φόρτωσιν ἑλληνικὰ ἀμιόπλοια. Χαίρομεν δὲ διότι εὐρίσκονται τοιοῦτοι πρόθυμοι λειτουργοὶ τοῦ ἑλληνικοῦ ἐμπορίου καὶ τῆς ἑλληνικῆς ναυτιλίας πανταχοῦ.

ΝΕΟΙ ΕΜΠΟΡΟΠΛΟΙΑΡΧΟΙ

Κατὰ τὰς ἐνεργηθεῖσας ἐξετάσεις ἔτυχον διπλώματος πλοίαρχιας οἱ ἐξῆς ἐμποροπλοίαρχοι. Ἐμ. Γ. Μόσχος ἐξ Ἐρμουπόλεως, Ἰωάν. Στ. Τσατσαρώνης, ἐξ Ἐρμουπόλεως, Ἡλ. Ν. Λύρας ἐπίσης Ἀναστ. Γ. Σκυριανός ἐξ Ἀνδρου, Μιχ. Ι. Γουλανδρῆς ἐπίσης Ἐμ. Ν. Νιάδας ἐξ Ἀθηνῶν, Μιχ. Ε. Κυδωνιεύς ἐξ Ἀνδρου, καὶ Θεμ. Θ. Κανάρης ἐκ Νέων Ψαρῶν.

ἌΛΛΑ ΝΕΑ

Ἡ εἰδησις τὴν ὁποίαν εἶχεν ἀναγράψει ἡ «Ναυτικὴ Ἑλλάς» περὶ ἀγορᾶς ἀτμοπλοίου ἐν Τεργέστῃ παρὰ τοῦ κ. Γ. Ρεμπουσάκου καὶ τοῦ κ. Ἀλ. Γιαννουλάτου καὶ τὴν ὁποίαν διέψευσεν ἡ συνάδελφος «Σφαῖρα» παρακληθεῖσα ἐπιβεβαιούται ἤδη.

Τὸ ἀτμόπλοιο τοῦτο ὠνομάσθη «Ζέφυρος», εἶνε τόνων 150 καὶ ἔχει ταχύτητα 10 μιλίων. Πρὸ τινων ἡμερῶν μάλιστα κατέπλευσεν ἐκ Φιούμης εἰς Πειραιᾶ ὑπὸ πλοίαρχον τὸν κ. Ἐμ. Γόμπον.

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

Μεταξὺ αὐτῶν τὰ ἀγγλικά λινέλαια, θρασμένα τιμῶνται κατ' ὄκᾶν 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' ὄκᾶν.

Τὰ ἐκ τοῦ σπάρτου σχοινία (τζίβα) πρὸς 2.40.

Τὸ μίνιον (ἐκ μολύβδου) ἀπὸ 1—1.40.

Χρῶματα

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

Τὸ λευκὸν χρῶμα τσίγκου πρὸς 1.70 κατ' ὄκᾶν.

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

Αἱ τιμαὶ τῶν βερνικίων ὡς τοῦ Ἀμερικανικοῦ, Ἀγγλικοῦ καὶ Γαλλικοῦ ποικίλλουν ἀναλόγως τοῦ εἶδου καὶ τῆς ποιότητος αὐτῶν ἀπὸ δραχ. 8—12.

Αἱ ἀγκυραὶ βάρους μικροτέρου τοῦ ἐνὸς στατῆρος 1 δραχ. κατ' ὄκᾶν, πλέον τοῦ στατῆρος πρὸς 0,85.

Αἱ τιμαὶ τῶν ἀλύσων, συρμάτων σιδηρῶν καὶ χαλυβδίνων διὰ πλοῖα, στυπίων, σπάγγων καὶ ἱστιοπάνων ποικίλλουσιν ἀναλόγως τῆς ποιότητος καὶ τοῦ πάχους αὐτῶν.

ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ

ΡΩΣΣΙΑ

ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ ΕΝ ΠΕΤΡΟΥΠΟΛΕΙ

ΚΕΦΑΛΑΑ 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

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.

Σ. Ν. ΣΑΒΒΑΣ και ΑΔΕΛΦΟΙ

Έμποροι και ναυλομεσῆται. Δέχονται έμπορεύματα επί προμηθεία και προναυλώνουσι πλοῖα έστιοφόρα και άτμόπλοια.

BUENOS—AIRES.

(America Sud, Republica Argentina).

**ΑΙ ΣΥΝΔΡΟΜΑΙ
ΤΗΣ «ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ»**

Παρακαλοῦμεν τούς κ. κ. συνδρομητάς τῆς «Ναυτικῆς Ἑλλάδος» ὅπως τὰς συνδρομάς των ἐμβάζουσι κατ' εὐθείαν πρὸς τὴν: Διεύθυνσιν τῆς «Ναυτικῆς Ἑλλάδος»... Ἀθήνας, ἵνα λαμβάνῃ γνῶσιν τῆς ἐξοφλήσεως τοῦ λογαριασμοῦ των ἀμέσως ἢ διαχειρίσιν και ἀποστέλλεται ἡ σχετικὴ ἀπόδειξις

**ΦΥΛΛΑ
ΤΗΣ «ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ»**

Πωλοῦνται ἀντὶ 30 λεπτῶν ἑκάστον εἰς ἅπαντα τὰ ἐν Ἀθήναις βιβλιοπωλεῖα και ἐπὶ «Ἀθηναϊκῆ βιβλιοπωλείῳ» παρὰ τὸ Ὑπουργεῖον τῶν Ναυτικῶν.

ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ

Ἡ «Ναυτικὴ» Ἑλλάς πωλεῖται εἰς τὸ βιβλιοχαρτοπωλεῖον ὁ «Ἐρμῆς» τοῦ κ. Γ. Ν. Ἀλεξάκη.

ΤΥΠΟΙΣ Δ. Γ. ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΥ

8 Ὁδὸς Πραξιτέλους 8

Φ. ΦΩΤΙΑΔΗΣ και Γ. ΔΑΝΕΖΗΣ

Πράκτορες έμπορικῶν άτμοπλοίων και ναυλομεσῆται. Διεύθυνσις τηλεγραφικῆ: ΔΑΝΕΖΗΝ, Κωνσταντινούπολιν.

ΣΚΑΡΑΜΑΓΚΑΣ ΕΥΜΟΡΦΟΠΟΥΛΟΣ ΚΑΙ Cie

Πράκτορες έμπορικῶν άτμοπλοίων. Μέγα Ναυλομεσιτικὸν κατάστημα. Ἐδρα ἐν Ροστοβίφ Ὑποκαταστήματα εἰς Λόνδινον και Ταϊγάνιον.

DUNCAN HOYLAND ET CO

Πράκτωρ σιτηρῶν και έμπορικῶν εταιριῶν. Ναυλομεσιτικαί έργασίαι ἐν Ταϊγάνιῳ, Ροστοβίφ και Νοβοροσίσκη.

L. KOHNKE

Πράκτωρ σιτηρῶν και ναυλομεσίτης. Ἀντιπρόσωπος διαφόρων εταιριῶν. Κεντρικὸν κατάστημα ἐν Ροστοβίφ. Ὑποκαταστήματα εἰς Ταϊγάνιον, Νοβοροσίσκη και ἄλλους λιμένας.

NICOLAS D COTZIAS (SYRA)

Μεσίτης αγορῶν πωλήσεων και ναυλώσεων άτμοπλοίων.

Τηλεγραφ. Διεύθυνσις. COTZIAS, SYRA.