



ΤΟ ΜΟΝΟΝ ΕΝ ΕΛΛΑΔΙ ΕΒΔΟΜΑΔΙΑΙΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΠΕΡΙΟΔΙΚΟΝ ΕΙΚΟΝΟΓΡΑΦΗΜΕΝΟΝ

ΙΔΡΥΤΗΣ ΚΑΙ ΙΔΙΟΚΤΗΤΗΣ

Ι. Θ. ΣΙΦΝΑΙΟΣ



ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ

Κ. ΑΥΓΕΡΗΣ ΚΑΙ Ν. ΚΟΤΣΟΒΙΛΛΗΣ

ΣΥΝΕΡΓΑΤΑΙ



- Ν. ΓΕΡΜΑΝΟΣ
- Μ. ΓΟΥΔΑΣ
- Ε. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ
- Π. ΚΑΛΛΙΓΑΣ
- Ν. ΔΕΒΙΔΗΣ
- Α. ΜΑΤΕΣ Σ
- ΕΜ. ΜΑΚΡΥΓΙΑΝΝΗΣ
- Μ. ΜΑΤΘΑΙΟΠΟΥΛΟΣ
- ΑΝΤ. ΜΗΔΙΑΡΑΚΗΣ
- Κ. ΠΑΠΑΜΙΧΑΛΑΚΟΠΟΥΛΟΣ
- Κ. ΡΑΔΟΣ
- Ε. ΡΕΠΟΥΛΗΣ
- Ε. ΤΣΑΚΑΛΗΣ
- Π. ΧΡΥΣΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ
- Κ. ΨΑΧΑΡΟΠΟΥΛΟΣ κλπ



ΑΘΗΝΑΙ

1901



ΕΞΕΤΡΩΜΕΝΑ ΝΕΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ

ΔΙΑ ΤΗΝ ΑΓΙΜΗΡΗ ΗΜΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΝ

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Ἐξεύρωμεν νέα κεφάλαια ἄρθρον τοῦ κ. Ἐπ. Ἐμπειρικοῦ. — Νέα μηχανικά δυνάμματα τῶν ἀτμοπλοίων ὑπὸ τοῦ μηχανικοῦ Ἰωάννη. — Ἀπὸ τῆν ναυτικὴν ἱστορίαν μας, ἄλλα Ἑλλήνων ναυτικῶν, ὑπὸ Κωνστ. Ν. Παπαμιχαλοπούλου. — Ὁ Ναυτικὸς Χρονομέτρος, ὅλαι αἱ κατὰ μίλια ναυτικαὶ ἀποστάσεις τῶν ἐμπορικῶν λιμένων τοῦ κόσμου ὑπὸ Κ. Αὐγέρη. — Σπουδαιότατη ἐφεύρεσις νέου σκάφου καταδυτικῆς μηχανῆς, ὑπὸ Ν. Γ. Κ. — Τότε καὶ τώρα, ναυτικὴ ἐπισκόπησις ἑνὸς πλοιοῦρου Loup de mer. — Γεωγραφικά, ἐξ ἀνεκδότου συγγράμματος τοῦ Ν. Γ. Κοτσόβιλλη. — Αἱ μεγάλαι Ἐπιουμίδες ὑπὸ Ν. Γ. Κ. — Τὰ μεγαλύτερα ἀτμόπλοια τοῦ κόσμου, ὑπὸ Ν. Γ. Κοτσόβιλλη. — Ἡ Ἑλληνικὴ σημαία ἐν Ρωσσίᾳ. — Ἀναποκρίσεις ἐξ Ἀλεξανδρείας, Ταϊγανίου, Βραΐλας. — Ναυτικὰ νέα.

ΕΙΚΟΝΕΣ

Ὁλοθέλιδος εἰκὼν ἐκ τῶν λιμενικῶν ἔργων Σιελίδος — Μεγάλῃ ἐπιδρομῇ μὲ ἐξ ἰστία. — Μηχανὴ δύνθετος Κομπόουτ. — Τὸ Τουρκικὸν τορπιλλοβόλον «Χαμνιδι» ἐν Πειραιεῖ — Σκάφανδρον καταδυτικῆς μηχανῆς.



ΤΟ ΜΟΝΟΝ ΕΝ ΑΝΑΤΟΛΗ

ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΠΕΡΙΟΔΙΚΟΝ

ΕΤΗΣΙΑ ΣΥΝΔΡΟΜΗ

ΕΝ ΕΛΛΑΔΙ
Δρχ. 12

ΕΝ ΤΩ ΕΞΩΤΕΡΙΚῳ
Φρ. χρ. 12

ΕΞΑΜΗΝΟΣ

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

ΣΗΜ. «ΝΑΥΤ. ΕΛΛ.» Οἱ κρατὸν καὶ δεῦτερον ἀριθμὸν τῆς «Ναυτικῆς Ἑλλάδος» θεωροῦνται συνδρομηταὶ αὐτῆς.

Ἡ κατὰ καταπληκτικὸν βαθμὸν προβαίνουσα ὀνημέραι ἐπαύξεισι τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἐμπορικῶν ἡμῶν ἀτμοπλοίων ἀναγκαίως θὰ σταματήσῃ μετ' οὐ πολὺ, ἐὰν μὴ νέα κεφάλαια ἐξευρεθῶσι καὶ ὑπὸ συμφέροντος ἔρους διατεθῶσιν ὑπὲρ τοῦ κλάδου τούτου, τὸν ὁποῖον ἐκμεταλλεύονται ἤδη τοιοῦτοι ἐπιτυχῶς οἱ ναυτικοὶ ἡμῶν πληθυσμοὶ καὶ οἱ ἐν τῇ ἐπιχειρήσει ταύτῃ εὐρίσκοντες κερδοφόρον τὴν τοποθέτησιν τοῦ ἑαυτῶν χρήματος κεφαλαιοῦχοι.

Καὶ οἱ μὴ ναυτικοὶ ἡμῶν, ἐὰν μὴ ἐξήνητησαν ἄχρι τοῦδε τὰ μικρὰ αὐτῶν κεφάλαια ἐν ἀγοραῖς ἀτμοπλοίων, θὰ δοκιμάσωσιν ὅσον οὐπω τὴν τύχην ταύτην, τὰς εὐλογίας τῶν εὖ φρονούντων ἀποκομίζοντες, διότι διὰ τῆς πρωτοβουλίας καὶ τούτων ἐγένετο ἡ σώτεια αὕτη διὰ τὴν ἡμέτερον ἔθνος ἀπαρχή, τῆς εἰς τὴν ἀτμήρη ναυτιλίαν ἐπιδόσεως. Οἱ δὲ κεφαλαιοῦχοι ἡμῶν, τὴν εἰς διαφόρους κλάδους τοποθέτησιν τῆς ἑαυτῶν περιουσίας προκρίνοντες, δὲν εἶνε δυνατόν νὰ προτιμήσωσι τὴν κατὰ τὸ ὅλον εἰς τὴν ἀτμήρη ναυτιλίαν διάθεσιν τῶν κεφαλαίων των.

Τὴν δοξασίαν ἡμῶν ταύτην ἡ ναυτικώτερα τῶν νήσων μας, ἡ Ἄνδρος, ἔρχεται πασιφανῶς ν' ἀποδείξῃ. Ἡ Ἄνδρος ἀριθμεῖ ἤδη 17 μεγάλα ἀτμόπλοια. Κατὰ τοὺς 4 πρώτους μῆνας τοῦ τρέχοντος ἔτους ἠγοράσθησαν παρ' Ἀνδρίων 3 μεγάλης χωρητικότητος ἀτμόπλοια, ἄνω τῶν 4000 τόνων, ἀντὶ λιρῶν στερλινῶν 93,000, ἢ δρχ. 4.000.000 περίπου. Κατὰ τὸ αὐτὸ χρονικὸν διάστημα παρηγγέλθησαν εἰς Ἀγγλικὰ ναυπηγεῖα 2 ἔτερα σκάφη, ἄνω τῶν 5000 τόνων ἕκαστον ἀξίας λιρῶν στερλινῶν 80,000, ἢ δρχ. 3.400.000, παραγγέλλονται δὲ πιθανῶς ὅσον οὐπω καὶ 4 ἀκόμη ἀτμόπλοια, ἐν συνόλῳ τόνων 20,000, ἀξίας λιρῶν στερλινῶν 160,000 ἢ δρχ. 7.000.000. περίπου.

Εὐκόλως ἐννοεῖ ὁ ἀναγνώστης ἐκ τῶν ἄνω ἀριθμῶν, ὅτι τὸ χρῆμα τοῦτο δὲν εἶνε ἀπανάνδριακόν. Δυνάμεθα μάλιστα νὰ ἰσχυρισθῶμεν ὅτι διὰ τῶν ἀτμοπλοίων τούτων ὁ τόπος χρηματικῶς ἀπεστραγγίσθη καὶ ὅτι τὸ διδόμενον συνήθως παρὰ τῶν κεφαλαιοῦχων εἰς τὴν γεωργίαν καὶ τὸ ἐμπόριον χρῆμα ἐζητήθη παρ' αὐτῶν καὶ ἐπεστράφη ἤδη, διετέθη δ' ἅπαν εἰς τὴν ἀτμήρη ναυτιλίαν. Ἄλλ' ὁ γεωργὸς καὶ ὁ ἔμπορος πάσχουσι σήμερον ἐν τῇ νήτῳ, δὲν εἶναι δ' ὡς φρονούμεν ὁρθὸν νὰ καταστρέφεται εἰς κλάδος, ἐπίσης παραγωγικὸς, ἵνα προοδεύσῃ ὁ ἕτερος.

Δὲν ἠδυνήθημεν νὰ ἐξακριβώσωμεν τί συμβαίνει εἰς τὰ ἄλλα ναυτικά τῆς Ἑλλάδος μέρη, ἀλλ' ἐκεῖνο τὸ ὁποῖον παρατηροῦμεν ἐν Ἄνδρῳ, θὰ κρατῆ κατὰ τὸ μᾶλλον ἢ ἥττον καὶ εἰς ταῦτα.

Ἡ κατάστασις ὅμως αὕτη δεῖλνει ν' ἀπασχολήσῃ σοβαρῶς τοὺς ἀρμοδίους καὶ, κατὰ τὴν κρίσιν ἡμῶν, ἐὰν μὴ καταστῇ συντόμως δυνατὴ ἡ σύστασις τῆς Ναυτικῆς Τραπεζίτης, ἀνάγκη τοῦλάχιστον νὰ κατανοήσωσιν οἱ ἀρμοῖοι ὅτι ἐπιβάλλεται εἰς τὸ πρῶτον πιστωτικὸν ἡμῶν ἴδρυμα νὰ διαθέτῃ καὶ τοῦτο μερικὰ ἑκατομμύρια ὑπὲρ τῆς ἀτμήρους ἡμῶν ναυτιλίας.

Κρείστων ταύτης τοποθέτησις δὲν εἶναι δυνατόν νὰ ὑπάρξῃ. Νόμου ὑποθήκης τῶν πλοίων δὲν στερούμεθα. Ἴσως ὁ ἐν ἰσχύϊ νόμος περὶ Ναυτοδανείων παρουσιάζει προσκόμματα τινα πρὸς πλήρη ἐφαρμογὴν τοῦ πρώτου. Ἄς καταργηθῇ λοιπὸν ὁ δεῦτερος οὗτος διὰ τὰ φορτηγὰ ἡμῶν ἀτμόπλοια. Οὐδεμία χρῆσις ναυτοδανείων, ἐξ ὅσον γνωρίζομεν, γίνεται σήμερον παρὰ τῶν ἐξοπλιστῶν ἡμῶν, ἀφοῦ τὰς βλάβας τῶν μηχανῶν καὶ τῶν σκαφῶν ἐπανορθοῦσιν ἀμέσως οἱ ἀσφαλισταί. Ἄς μείνῃ δ' ἐν ἰσχύϊ μόνον ὁ νόμος περὶ ὑποθήκης, τροποποιούμενος καὶ οὗτος ἐν τισιν, ἐὰν τοιαύτη παραστῇ

ανάγκη. Ούτως πλήρης ασφάλεια θα υπάρξει και θα δυναθῆ, ἐλπίζομεν, καὶ ἡ Ἐθνικὴ Τράπεζα νὰ ἔλθῃ ἀρωγὸς καὶ εἰς τὸν κλάδον τοῦτον, ὡς ἐπραξεν ἤδη ἡ Τράπεζα Ἀθηνῶν, διαθέσασα ἄχρι τοῦδε καὶ δάνεια ὑπὲρ ἀγορᾶς φορητῶν ἀτμοπλοίων, πλέον τοῦ 1 1/2 ἑκατομμυρίου καὶ ἐξακολουθοῦσα, ἐν τῷ μέτρῳ τῶν δυνάμεων τῆς νὰ βοηθῆ τοὺς τιμίους καὶ ἱκανοὺς ἐπιχειρηματίας τοὺς πρὸς τὴν θάλασσαν ἐμπιστευθέντας τὴν ἐργασίαν καὶ τὰ κεφάλαιά των.

Ἡμεῖς καὶ πρὸ ὀλίγου ἔτι ἐσχόμεν τὴν τιμὴν, ἐν τῇ συγκροτηθείσῃ συνελεύσει τῶν Ναυτικῶν Δήμων τοῦ Κράτους, ἀντιπροσωπεύοντες τὸν Δῆμον Ἀνδρου, νὰ προτείνωμεν τὴν διάθεσιν μέρους τῶν κεφαλαίων τοῦ Ναυτικοῦ Ἀπομαχικοῦ Ταμείου εἰς δάνεια ὑπὲρ τῆς ἀτμήρουσ νευτιλίας, ἡ δὲ πρότασις ἡμῶν αὕτη, διὰ πειστικῶν ἐπιχειρημάτων ὑποστηριχθεῖσα ἐγένετο ὁμοφώνως ἀποδεκτὴ παρὰ πάντων ἀνεξαιρέτως τῶν ἀντιπροσώπων τῶν Ναυτικῶν Δήμων. Δὲν ἐννοοῦμεν ὅμως διὰ τίνος λόγου καὶ ἕτερα μεγάλα κεφάλαια μένουσιν εἰσέτι νεκρά παρὰ τῇ Ἐθνικῇ ἢ ἄλλαις Τραπεζαῖς καὶ δὲν τοποθετοῦνται εἰς τοιαύτας ἐπιχειρήσεις ἀσφαλῶς, ἀσφαλέστατα.

Ἐὰν πρὸς τοῦτο θὰ χρειασθῶσι νομοθετικά τινες μεταρρυθμίσεις, φρονοῦμεν ὅτι τὸ νομοθετικὸν ἡμῶν σῶμα δὲν θὰ δκνήσῃ, ἀλλὰ θὰ προθυμοποιηθῆ νὰ παραδεχθῆ ταύτας, ἀφοῦ κύριος σκοπὸς θέλει εἶσθαι ἵνα ἐγχυθῆ νέον καὶ πάλιν αἷμα εἰς τὴν ναυτικὴν ἡμῶν δύναμιν, τὴν ὁποῖαν δὲν θὰ παύτωμεν διακηρύττοντες ὅτι θεωροῦμεν τὴν μόνην (μετ' ἐκείνης ἐννοεῖται τῆς γεωργίας), ἣτις θὰ δυναθῆ, προαγομένη, νὰ χρησιμεύσῃ διὰ τὴν ἀληθῆ πρόδον καὶ τὴν πραγματικὴν εὐημερίαν τῆς χώρας.

Ε. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ

ΝΑΥΤΟΙ

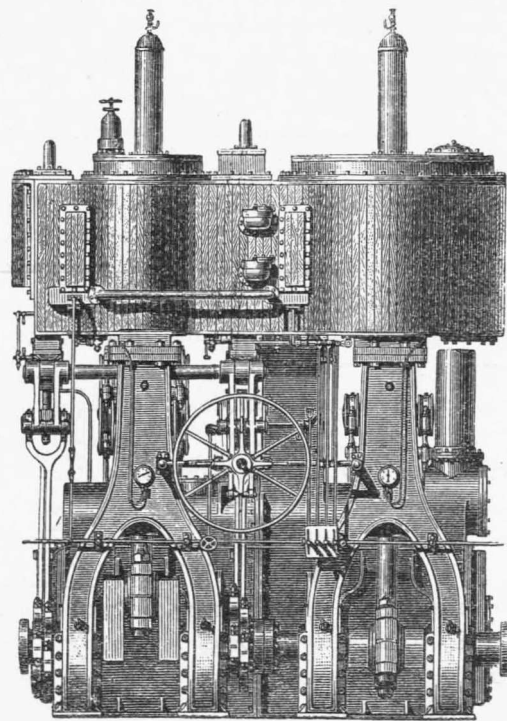
Εἰς τὴν τιμὴν τῶν ναύλων παρατηρήθη στασιμότης κατὰ τὴν παρελθούσαν ἐβδομάδα, ὡς παρατηρεῖ καὶ ὁ ἐν Ταϊγνίῳ ἡμέτερος ἀνταποκριτής.

Αἱ ναυλώσεις τῶν Ἑλληνικῶν πλοίων ἐν τῷ Εὐξείνῳ ἐξακολουθοῦσιν ἀβρόα. Ἀπὸ Ἀζώρ διὰ Ροττερδάμην ἐγένετο ναύλωσις 10 σελινίων καὶ 6 πεννῶν. Αἱ τιμαὶ τῶν ναύλων Ἀγγλίας ἐξακολουθοῦσιν ὡς καὶ ἐν τῷ παρελθόντι φύλλῳ ἀνεγράψαμεν ταύτας.

ΝΕΑ ΜΗΧΑΝΙΚΑ ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΤΩΝ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ

Μηχαναὶ σύνθετοι διπλῆς, τριπλῆς καὶ τετραπλῆς ἐκτονώσεως.

Τὰ ἀρχαῖα συστήματα τῶν μηχανῶν τῶν ἀτμοπλοίων καὶ τὰ τῆς μέσης πίεσεως, ὑπεχώρησαν εἰς τὰ τελευταῖα οὐσιώδη οἰκονομικὰ συστήματα τῶν συνθέτων μηχανῶν τῆς διπλῆς, τριπλῆς καὶ τετραπλῆς ἐκτονώσεως.



Μηχανὴ σύνθετος (Κομπόουντ)

Σύνθετος μηχανὴ λέγεται ἡ ἀποτελούμενη ἀπὸ συστήματ χαμηλῆς καὶ ὑψηλῆς πίεσεως. Συγκεῖται δὲ ἐκ δύο κυλίνδρων τοῦ αὐτοῦ ὕψους, ἀλλ' ἀνίσου διαμέτρου, τοῦ πρὸς τὰ ἔμπροσ εὐρισκομένου κυλίνδρου ὄντος μικροτέρου κατὰ τὸ ἡμισυ διαμέτρου τοῦ ὀπίσθεν μεγάλου.

Τὸ σύστημα τοῦτο λειτουργεῖ ὡς ἑξῆς Ὁ ἐξερχόμενος τοῦ λέβητος ἀτμὸς λειτουργεῖ ἐπὶ τοῦ μικροῦ κυλίνδρου μετ' ὑψηλῆν πίεσιν, ἀποκόπτεται δὲ διὰ τοῦ ἀτμοσύρτου εἰς τὸ ἡμισυ περίπου τῆς διαδρομῆς αὐτοῦ.

Τοιοτοτρόπως ὁ ἐξερχόμενος τοῦ μικροῦ κυλίνδρου ἀτμὸς εἰσέρχεται εἰς τὸν ἕτερον κύλινδρον, ὅσον δὲ τὰ ἐμβόλα τῶν κυλίνδρων ἀνέρχονται καὶ κατέρχονται ἐπὶ τοσοῦτον ὁ ἀτμὸς εἰσέρχεται διὰ τοῦ ἐνὸς εἰς τὸν ἄλλον κύλινδρον καὶ τὰνάπκαλιν.

Ἡ κίνησις τῶν ἐμβόλων τῶν κυλίνδρων μετα-

δίδεται διὰ τῶν στροφάλων ἄτινα εὐρίσκονται εἰς τὸν κυρίως ἄξονα τῆς μηχανῆς καὶ ἡ πκλινδρομικὴ κίνησις ἐξακολουθεῖ κανονικῶς.

Ὅταν τοῦ μικροῦ κυλίνδρου τὸ ἐμβόλον δηλ. τῆς ὑψηλῆς πίεσεως, εἶναι εἰς τὴν ἀρχὴν τῆς διαδρομῆς αὐτοῦ, ὁ συνδεόμενος μετὰ τοῦ βκτρου τοῦ ἐμβόλου στροφὴν θὰ εἶναι κάθετος ἐπὶ τοῦ ἄξονος τῆς μηχανῆς· τὸ δὲ ἐμβόλον τοῦ μεγάλου κυλίνδρου δηλ. τῆς χαμηλῆς πίεσεως, θὰ εὐρίσκειται εἰς τὸ μέσον τῆς διαδρομῆς αὐτοῦ καὶ ὁ στροφάκος θὰ εἶναι ὀριζόντιος εἰς τὸν κυρίως ἄξονα καὶ ἀντιστρόφως τοῦ πρώτου.

Τὸ ζήτημα τῆς χρησιμοποίησεως τοῦ περιττεύοντος ἀτμοῦ εἶναι ἡ μόνη ἀπασχόλησις τῶν μεγαλοφυῶν ἀνδρῶν τῆς ἐποχῆς μας καὶ ἐπ' αὐτοῦ στηρίζονται ὅλα τὰ νέα ἐφευρεθέντα πολὺπλοκα μηχανικὰ ἐπιτελεσθήματα.

Τὸ σύστημα Κομπόουντ εἶναι τὸ σφέρεώτερον καὶ ἀπλούστερον τῶν μέχρι σήμερον ἐφευρεθέντων, ἡ κατανάλωσις τῶν γαικινθράκων δὲν εἶναι μὲν ὁμοία ὡς πρὸς τὰ συστήματα τῆς τριπλῆς καὶ τετραπλῆς ἐκτονώσεως τῶν νεωτέρων, ἀλλὰ πρέπει νὰ ὁμολογήσωμεν ὅτι μεγάλη οἰκονομικὴ κυσίμου ὕλης καὶ ὠφέλεια ἐπήγαγεν ἐκ τοῦ λαμπροῦ τούτου συστήματος, ὅπερ εἰς τὰ πλείεστα τῶν ἡμετέρων ἀτμοπλοίων λειτουργεῖ τότεν ἐπιτυχῶς.

Ὁ Μηχανικὸς ἸΩΑΝΝΗΣ

Ἡ ΜΕΓΑΛΕΙΤΕΡΑ ΤΑΧΥΤΗΣ ΤΩΝ ΥΠΕΡΩΚΕΑΝΕΙΩΝ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ

Τὸ ρεκόρ τῆς μεγκλειτέρης ταχύτητος τῶν ὑπερωκεανείων μεγάλων ἀτμοπλοίων τὸ ἔχει τὸ Γερμανικὸν ἀτμοπλοῖον «Deutschland», ὅπερ διανύει τὴν ἀπὸ Εὐρώπης μέχρι Ἀμερικῆς ὁδὸν μετ' ταχύτητά εἰκοσι τριῶν μιλίων καὶ 36 ἐκτοστῶν.

Ἡ μέση ταχύτης τῶν δικιλευτάτων τὴν ἀπόστασιν ταυτην μεγάλων ἀτμοπλοίων εἶναι τὰ ἑξῆς

2	Καίσαρ Γουλιέλμος Γερμαν.	μίλ.	22.47 ⁰ / ₁₀
3	Λουκάρια Ἀγγλικὸν	»	22.—
4	Καμπάρια	»	21 50
5	Παρίσια Ἀμερικανικὸν	»	21.—
6	Σεν - Πώλ	»	20.95
7	Τερτοριὸς Ἀγγλικὸν	»	20.90
8	Μάξεστικ	»	20.85
9	Ὀυμβριον	»	20.65
10	Ἐτρούρικ	»	20.65
11	Ὁκεανικός	»	20.45
12	Νέα—Γόρκη Ἀμερικανικὸν	»	20.—
13	Λα—Γουρέν Γαλλικὸν	»	19.60

N. Γ. Κ.

Ο ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΧΡΟΝΟΜΕΤΡΗΣ

ΟΛΑΙ ΑΙ ΚΑΤΑ ΜΙΛΙΑ ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΑΠΟΣΤΑΣΕΙΣ ΤΩΝ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ ΤΟΥ ΚΟΣΜΟΥ ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Ἡ ἀνάπτυξις τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας καὶ τὸ κεί κινούμενον καὶ κεί μοχλοῦν πνεῦμα πρὸς κατὰκτησιν νέων ἐμπορικῶν πεδίων θὰ εὕρισκον σπουδαῖα κωλύματα ἐν τῇ καθ' ὅλου αὐτῶν δράσει, ἐν μὴ ἤρχοντο ἐπιβοηθητικῶς εἰς ἐνίσχυσιν καὶ συνδρομὴν αὐτῶν αἱ νεώτεροι μεγάλα κωλύματα.

Τὸ τηλεσκόπιον ἡλκτώτε τὰς ἀποστάσεις καὶ ἐνίσχυσε τὸν ὀρθοκλμῶν, αἱ ἐπίμονοι πκρχτηρήσεις τῶν θκλκασῶν ἀνεκάλυψαν τὰ ρεῦματα, τὰς ἀνωπίτιδες καὶ τὰς παλιρορίας. Οἱ μαθηματικοὶ ὑπολογισμοὶ καὶ αἱ ἀλγεβρικαὶ ἐξιτάσεις συνετέλεσαν εἰς τὴν ἀνακάλυψιν νέων τύπων μηχανῶν, νέων συστημάτων.

Αἱ θκλκαστικαὶ κατκμετρήσεις ἐξερεύνησαν τὰ στέγνα τῶν ὕγρων κυμάτων. Ἀνεκάλυψαν τὰ κβκθῆ ὕδατα, τῶν ὁποίων δὲν εἶναι ἀμέτοχος κινδύνων ὁ διάπλους, προήγαγον εἰς φῶς τὰς κινδυνώδεις ὑφάλους.

Τὴν πείραν τῶν ἀρχαίων ναυτικῶν τῶν διὰ τοῦ ὀρθοκλμῶν δυναμείων νὰ κατκμετρήτουν τὰς ἀποστάσεις ἀντικκτέστησαν οἱ γεωγραφικοὶ χάρται. Ἡ πυξίς πκρέχει, ἀσρκλῆς ὀδηγός, τὴν πορείαν τοῦ σκάρους καὶ δὲν ὑπάρχει τίποτε πλέον τὸ μυτηριῶδες ἢ σκοτεινὸν καθ' ὅλην τὴν ἀπέροχτον ὕγρὰν πλᾶκκ τῆς θκλκασσης.

Αἱ νέαι ἀνακκλύψεις εἶδ καν εἰς τὸν ἀνθρωπον τὸ σκάρος, ἵνα ταξεῖδεῦη καὶ ἐπειδὴ τοῦτο διατρέχει κινδύνους πρὸς μεγαλειτέρην αὐτοῦ ἀσφάλειαν τῷ εἶδωκαν τὰς ναυκαγσωστικὰς λέμβους καὶ τὰ σωσσίβια. Διὰ νὰ ἀπομακρύνουν τοὺς ἐκ τῶν ἐπὶ βράχων προσκρούσεων διαφόρους κινδύνους ἰσχυροὶ φάροι καὶ φανοὶ ἐκ μακρυνῶν ἀποστάσεων προαγγέλλουν τὴν κινδυνώδη ἀκτὴν. Οἱ περὶ σημάτων κκκνισμοὶ πκρχλακκβάνουν τὰς κλληλοσυγκρούσεις. Κκκ ἀντὶ μικρῆς, ἀνκλόγως πρὸς τὰ κέρδη, δαπάνης αἱ ἀσρκλιστικαὶ ἐταιρίαι μετὰ τὴν καταστροφὴν κκκρσθάνουν τὴν ζκκμῖαν.

Ἄνευ ὄλων τῶν πκρχπαιτουμένων τούτων, τῶν λειτουργούντων μετ' ἀκρίβειαν μηχανισμοῦ ὠρολογίου τὸ ναυτικὸν ἐμπόριον δὲν θὰ εἶχε σήμερον τὴν ἐκτασιν, ἣν ἔχει καὶ δὲν θὰ ἀπέβκκινεν ἐκ τῶν μεγαλειτέρων ἐθνικῶν πκρχγόντων πκσσης χώρας.

Ἄλλ' ἡ ναυτικὴ ἐπιστήμη δὲν ἀπέμεινε στάσιμος. Αἱ καθ' ἐκάστην ἀναγγελομένηαι ὑπὸ τοῦ

Εὐρωπαϊκοῦ τύπου ἀνακαλύψεις περιέχουσι πρακτικώτατος ὁδηγίας συντέμνουσαι πού μὲν τὰς ὑπερόγκους δαπάνας, πού δὲ τὴν κατανάλωσιν χρόνου, ὅστις ὡς χρῆμα ἐπίσης λογίζεται. Ἄλλὰ πᾶσα ἀνακάλυψις, πᾶσα παντὸς ναυτικοῦ ζητήματος ἐπισκόπησις ἀνάγκη ἔχει τὴν ἀκριβῆ γνῶσιν τῶν θαλασσίων ἀποστάσεων.

Αἱ ἀποστάσεις αὗται εἰ κατὰ μίλλια ἀριθμοῦμεν κωνοῖζουσι τὰς τιμὰς τῶν ναύλων, αἵτινες πάλιν ἐπηρεάζουσι τὴν ἀξίαν τῆς κατὰ τόννον κατασκευῆς τῶν πλοίων.

Α΄.

Τὴν ἀπόστασιν ὑπολογίζει ὁ ἔμπορος καὶ γνωρίζει τὴν ἡμέραν τῆς παραδόσεως τοῦ ἐμπορευματοῦ του εἰς τὸν λιμένα, διὰ τὸν ὁποῖον τὸ προορίζει, τὴν ἀπόστασιν ταύτην γνωρίζει ἰδιοκτήτης καὶ προετοιμάζει τὴν νέαν ναύλωσιν τοῦ πλοίου του, τὴν ἀπόστασιν ταύτην γνωρίζει ὁ μηχανικός καὶ κανονίζει τὴν προμήθειαν τοῦ γαιάνθρακος. Καὶ εἶνε ἡ γνῶσις τῶν ναυτικῶν ἀποστάσεων, τὸ κυριώτατον μάθημα τῶν Ἀγγλικῶν ναυτικῶν Σχολῶν.

Ἄλλ' αἱ ἀποστάσεις αὗται δὲν εἶναι πάντοτε ἀκριβῶς ὑπολογιστέαι, ὡς παρατηρεῖ καὶ ὁ εἰδικώτατος πάντων C. H. Bailey's εἰς τοὺς «πίννακας τῶν ἀποστάσεων λιμένων πρὸς λιμένας» (Tables of Distances, from port to port).

Κατὰ τὰς νέας ἐν τούτοις καταμετρήσεις, τὰς καὶ ἀκριβεστέρας θεωρουμένας αἱ ἀποστάσεις ὄλων τῶν ἐμπορικῶν λιμένων τοῦ κόσμου λαμβανόμενης ὡς ἀφετηρίας τῆς Ἀγγλίας ἔχουσιν ὡς ἑξῆς: Τὰς σημειούμεν ἐν αὐθᾶ φρονούντες ὅτι παρέχουσι οὐ μικρὰν συντομίαν χρόνου εἰς τοὺς πλοίαρχους καὶ ἐν γένει τοὺς ἐπιθυμοῦντας τὴν ἀκριβῆ τῶν ἀποστάσεων γνῶσιν.

Ἀπὸ Aberdeen (λιμὴν τῆς Σκωτίας) μέχρι τῶν λιμένων τῆς δυτικῆς Μεσογείου Algiers ναυτικὰ μίλλια 2100, μέχρι Ἀλικάντε 1990, μέχρι Ἀμαζαρόν 1910, μέχρι Ἀλμερίας 1832, μέχρι Βαρκελώνης 2200, μέχρι Μπὸνα 2330, μέχρι Cagliari 2400, μέχρι Καρθαγένης 1920, μέχρι Σέττας 2350, μέχρι Γενούης 2555, μέχρι Γιβραλτάρ 1690, μέχρι Gerngenti 2600, μέχρι Λεγκόρν 2560, μέχρι Μαλάγας 1750, μέχρι Μασσαλίας 2380, μέχρι Μεσσήνης 2700, μέχρι Νεαπόλεως 5664, μέχρι Ὀράν 1920, μέχρι Παλέρμου 2590, μέχρι Πόρ-Μαδὸν 2310, μέχρι Σαλέρνου 2680, μέχρι Σαβόνας 2535, μέχρι Σφαξ 2656, μέχρι Συρακούσης 2710, μέχρι Torre Vieja 1958, μέχρι Ταργῶνος 2170, μέχρι Tangeriers 1658, μέχρι Τύνιδος (Τούνεζι) 2480,

μέχρι Βαλεντίας 2075, μέχρι Βενετίας 3339.

Ἀνατολικὴ Μεσόγειος καὶ Ἀδριατικὸν πέλαγος.

Ἀπὸ Ἀμπερτίν εἰς Ἀλεξάνδρειαν ἡ ἀπόστασις εἶναι 3478 ναυτικὰ μίλλια, μέχρι Ἀλεξάνδρείας 3738, μέχρι Ἀγκῶνος 3229, μέχρι Ἀθηνῶν 3150, μέχρι Βάρης 3022, Βαρλέττης ναυτικὰ μίλλια 3050, Βηρυττοῦ, 3721, Βρινδησίου 2962, Κεφαλληνίας 2948, Κερκύρας 2971, Κορίνθου 3070, Δαρδανελλίων 3320, Φιούμης 3113, Καλλιπόλεως (Ιταλικῆς) 2998, Γιάφορας 3712, Λάρνακος 3634, Μάλτας 2668, Πατρῶν 3012, Πόρτσάιδ 3606, Ραγούζης 3076, Σμύρνης 3311, Σύρου 3164, Τεργέστης 3342, Τριπόλεως (Αφρικῆς) 2786 Βόλου 3310 καὶ Ζακύνθου 2974.

Εὐξεινος Πόντος.

Ἀπὸ Ἀμπερτίν μέχρι Βατούμ ἡ ἀπόστασις εἶναι 4050 ναυτ μίλλια μέχρι Κωνσταντινουπόλεως 3470, μέχρι Γαλαζίου 3810, μέχρι Βρσίλας 3822, μέχρι Κέρτς 3896, μέχρι Κωνσταντίας 3662, μέχρι Ὀδησοῦ 3807, μέχρι Πότι 4050, Σεβαστουπόλεως 3768, Σουλινᾶ 3724, Ταϊγανίου 4051, Τραπεζοῦντος 3972, Βάρνας 3610.

(ἄκολουθεῖ)

Κ. ΑΥΓΕΡΗΣ

Ἡ ΚΙΝΗΣΙΣ ΕΝ ΑΙΓΥΠΤῳ ΥΨΩΣΙΣ ΝΑΥΛΩΝ

(Τοῦ ἐν Ἀλεξανδρείᾳ ἀναποκριτοῦ μας)

Προ ἡμερῶν κατέπλευσεν ἐνταῦθα τὸ νέον Ἑλληνικὸν ἀτμόπλοιον «Ἀργῶ» τοῦ ἰδιοκτήτου κ. Γω. Βάττη ἐκ Σύρου ὑπὸ κυβερνήτην τὸν πλοίαρχον κ. Δημ. Καλημέρην.

Ἡ «Ἀργῶ» εἶχε φορτίον γαιάνθρακων 3, 4000 τόννων ἐκ Χιούλ τῆς Ἀγγλίας.

Εἰς τοὺς ναύλους τῶν κουκίων παρετρήθη ὕψωσις τις μέχρι σελινίων 6 καὶ 6 πεννῶν. Διὰ τὸν Ἰούλιον ἀναμένεται μεγαλειτέρα ὕψωσις.

Ἡ ΚΙΝΗΣΙΣ ΤΗΣ ΕΛΛ. ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ Εἰς τὸν Λιμένα Βενετίας

Ὁ ἐν Βενετίᾳ πρόξενος τῆς Ἑλλάδος ἀνέφερεν εἰς τὸ ὑπουργεῖον τῶν Ἐξωτερικῶν ὅτι κατὰ τὸ παρελθὸν ἔτος 1900 κατέπλευσαν εἰς τὸν λιμένα Βενετίας Ἑλληνικὰ ἀτμόπλοια ἐν ὄλῳ 12, ἱστιοφόρα δὲ 6. Καὶ τὰ μὲν ἀτμόπλοια ἀντιπροσωπεύουν ἐν ὄλῳ χωρητικότητά 13844 τόννους, τὰ δὲ ἱστιοφόρα 1475 τόννους. Τὰ φορτία τούτων συνίστανται εἰς δημητριακοὺς καρποὺς ἢ γαιάνθρακας.

ΤΟΤΕ ΚΑΙ ΤΩΡΑ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΙΣ ΕΝΟΣ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ

Κύριε Διευθυντὰ τῆς «Ναυτικῆς Ἑλλάδος».

Οὐδέποτε μοι ἐπῆλθεν ἡ ἰδέα, οὐδὲ ἠθέλησα ποτὲ τὰ ἀναμειχθῆ εἰς δημοσιογραφικὰ θέματα. Καὶ ἀκατάλληλος εἶμαι διὰ ταῦτα. Προκειμένου ὅμως περὶ ναυτικῶν ζητημάτων οἷς παρακαλῶ νὰ φιλοενητε ἐνίοτε πρακτικὰς τινας σκέψεις ναυτικοῦ ἀπορροεῖσας ἐκ μακροχρονίου ναυτικῆς πείρας καὶ ἀντιλήψεως. Ἐλπίζω πάντοτε εἰς τὴν ἐπιείκειαν τῶν συναδέλφων μου, ὡς πρὸς τὴν ἔκφρασιν τῶν ἰδεῶν, διότι πρὸς τοὺς ἀγαπητοὺς μου ἐν θαλάσῃ συναδέλφους ὑποτείνομαι.

Ἄφ' ὅτου ἤρχισεν ἡ ἔκδοσις καθαρῶς ναυτικοῦ περιοδικῶ διὰ πρότην φοράν ἐν Ἑλλάδι καὶ πολλοὶ ἔξοχοι ἄνδρες ἔλαβον μέρος εἰς τὴν σύνταξιν αὐτοῦ οἱ ναυτικοὶ μας ἀναγινώσκοντες τὰ πολύτιμα ἄρθρα τῶν ἀνεθάρρησαν καὶ πάντες νῆχθημεν τὸ περιοδικὸν αὐτὸ νὰ χρησιμεύσῃ ὡς περὶ, περὶ τὸν ὁποῖον ἐν πυκνῇ γάλαγγι νὰ συγκεντρωθῶσιν ὅλαι αἱ εἰδικότητες διὰ τὴν πρόοδον τῆς ἐμπορικῆς καὶ πλουτοφόρου ναυτιλίας μας. Εὐχόμεθα οἱ ἀξιοῦμενοι συνεργάται τῆς «Ναυτικῆς Ἑλλάδος» νὰ μὴ παύσων παρέχοντες τὰ πολύτιμα φῶτά των εἰς τοὺς ναυτικούς, εὐχαρίστως δὲ θὰ ἀναγνώσωμεν καὶ ἄρθρα τῶν ἀνωτέρων καὶ κατωτέρω ἀξιωματικῶν τοῦ Πολεμικοῦ μας ναυτικοῦ.

Μεθ' ὑπολήψεως ἐν Παρτί πρόδρομος
Loup de mer

Ἀναγινώσκουσι ἐνίοτε εἰς ἐφημερίδας μὴ ναυτικῆς, μελέτας τινας, ὡς ἐπὶ τὸ πλεῖστον οὐδεμίαν σχεῖσιν ἔχουσας πρὸς τὰ καθαρῶς θετικὰ ναυτικὰ ζητήματα. Ἐχουν δίκαιον οἱ γράφοντες ὡς μὴ ἐνδικερόμενοι περὶ τῶν ναυτικῶν, ὅπως δυστυχῶς οἱ περισσώτεροι Ἕλληνες, πλὴν τῶν τοῦ Ἐξωτερικοῦ.

Ἐλπίζομεν ἐν τούτοις διὰ τῆς «Ναυτικῆς Ἑλλάδος» νὰ ἀποδειχθῇ ὅτι ἡ ἐξέλιξις τῆς προόδου τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας ἐκτελεῖται βραχυδρόμῳ, διὰ τῆς ἰδιωτικῆς πρωτοβουλίας τῶν ναυτικῶν, οὐδεμίαν δὲ δύναται δύναμις νὰ ἀναχαιτίσῃ ταύτην. Οὔτε Κυβερνητικὴ ἀστοργία, οὔτε μὴ συνδρομὴ Τραπεζῶν, οὔτε ἡ παρατηρουμένη ἀντίδρασις ἐνίων ἀρχῶν, ὡς θὰ ἀποδείξωμεν κατωτέρω.

Καὶ ἀρχόμεθα πρῶτον ἐκ τῆς ἰκανότητος τῶν πλοίαρχων μας, περὶ τῶν ὁποίων μάλιστα μεγαλόσχημος τις ναυτικὸς ἐξεφράσθη ἀπὸ τρίποδος ἐν συνδιαλέξει μετὰ πλοίαρχου διὰ τῆς φράσεως: Ὅτι πλοίαρχους δὲν ἔχομεν!

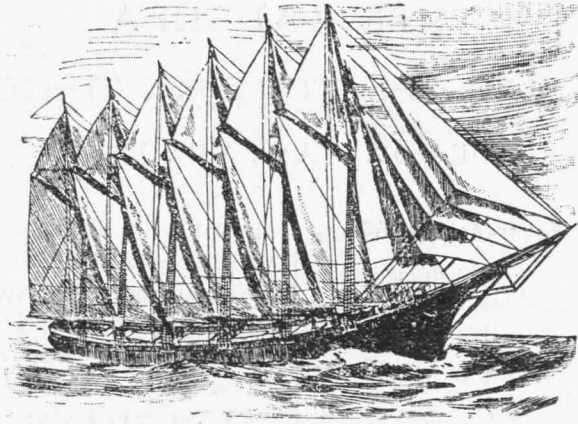
Εἶναι ἀληθὲς ὅτι ἐπιστημονικὴ ναυτικὴ σχολὴ

δὲν ὑπάρχει ἐν Ἑλλάδι, οὐδὲ ἐπίσημα ναυτικὰ συγγράμματα, ἐκτὶς ἂν ἐξαιρεθῇ τις τὸ τοῦ Τρικκαλιώτου, τὸ ὁποῖον δυστυχῶς δὲ ἐγενεκεύθη καὶ τινεῖς ἄλλα ἀπνεθίσματα μικροῦ λόγου ἄξιζ. Ἄλλ' εἶναι ἐπίσης ἀληθὲς καὶ πρέπει νὰ διασχιπύσθῃ πνυτχοῦ Ἑλληνικῆς γῆς ὅτι ἔχομεν πλοίαρχους πλέον ἢ λαμπρῶς κατηρητισμένους, τελειοποιήσαντας τὸ ἐπάγγελμα των διὰ συγγραμμάτων ξένων γλωσσῶν, εἰς τρόπον ὅστε νῦν οἱ θαλασσοπόροι μας διασχίζουσι τὰς θαλάσσεως καὶ ὠκεανούς θεωρητικῶς μεταχειριζόμενοι Ἀγγλικά, Γαλλικά καὶ Ἰταλικά συγγράμματα καὶ ναυτικούς ὁδηγούς. Μόνοι κατανοήσαντες τὴν ἀξίαν τῶν ξένων τούτων γλωσσῶν τὰς ἐξέμαθον καὶ εὐχερῶς ὀμιλοῦσι ταύτας καὶ δι' αὐτῶν βοηθούμενοι μεταχειρίζονται σχεδὸν ὅλα τὰ ναυτικὰ ἐργαλεῖα, τὰς Ἀστρονομικὰς ἐφημερίδας κλπ. Ἀλλὰ καὶ ἡ ἀρίστη συμπεριφορὰ τῶν πλοίαρχων μας γνωστὸν τοῖς πᾶσι τυγχάνει πόσο τιμὰ τὸν Ἑλληνισμόν εἰς τὸ Ἐξωτερικόν καὶ πόσον ἐνεκα ταύτης ἐκτιμῶνται οἱ Ἕλληνες πλοίαρχοι εἰς τοὺς ἐκτὸς τῆς Ἑλλάδος λιμένας, ὡς τρανώτατα ἀπεδείχθη καὶ ἐκ τῆς τελευταίας ἐπισήμου ἐκθέσεως τοῦ ἐν Ταϊγανίφ προξένου κ. Φιλήμονος, γράφωντος ὅτι οἱ Ἕλληνες πλοίαρχοι γενικῶς ἐν Ρωσίᾳ προτιμῶνται ὑπὸ τῶν φορτωτῶν.

Ἡ ἀνάγκη τοῦ νὰ ζῆ ὁ Ἕλληνας ἐν τῇ θηλάσῃ καὶ διὰ τῆς θαλάσσης ὑπῆρξεν ἡ ἰσχυροτάτη τῶν αἰτιῶν τῆς προόδου του καὶ ἔδωκε τὴν μεγαλητέραν ὠθησιν εἰς τὸ ἐμπορικὸν ἡμῶν ναυτικόν.

Ἡπῆρξεν Ἑλληνικὸν ναυτικὸν πρὸ τῆς ἀνεξαρτησίας τῆς πατρίδος μας. Ἐρωτῶμεν: Τίς ἐδημιούργησε τὸ ναυτικὸν τῆς ἐποχῆς ἐκείνης τὸ προσενηκὸν τόσον πολυτίμους ὑπηρεσίας καὶ τόσον τεράστια κατορθώματα κατὰ τὸν ὑπερἀνεξαρτησίας ἀγῶνα; Ἡ τυραννικὴ τῆς ἐποχῆς ἐκείνης Κυβέρνησις; Ὁλι βεβαίως. Ποία ἄλλη δύναμις παραγωγὸς συνετέλεσεν εἰς τὴν κατασκευὴν καὶ συντήρησιν τούτου; Οὐδεμία, ἀπολύτως οὐδεμία.

Ἡ λύσις τοῦ προβλήματος ἐν τούτοις εἶναι ἀπλουστάτη, δέον δὲ νὰ ζητηθῇ εἰς τὸ ἐπιχειρηματικὸν πνεῦμα, τὸ ριψοκίνδυνον, τὸ ἐμπορικὸν καὶ τὸ θαλασσινὸν ἔμφυτον τοῦ Ἑλλήνου ναύτου. Ὅλοι ἐνθυμούμεθα ἀπὸ διηγήσεις τῶν πατέρων μας οἱ ναυτικοὶ τῆς ἐποχῆς ἐκείνης διὰ



Μεγάλη επίδρομος με έξι ιστία (βλέπε κατωτέρω άρθρον).

νά μεταφέρουν τὰ σιτηρά και άλλα έμπορεύματα εις τήν 'Ισπανίαν με τί κινδύνους και ήρωϊσμούς κατώρθωναν νά διέλθουν τὸ Τυρρηνικόν πέλαγος, ληϊζόμενοι τότε υπό τῶν 'Αλγερινῶν. Ἡ ιστορία του έμπορικοῦ ναυτικοῦ κατά τὸν περί ανεξαρτησίας ἀγῶνα εἶναι γνωστὴ τοῖς πᾶσιν.

Ἐπειτα έρχεται ἡ ἐποχὴ τοῦ 1830 μετὰ τὴν ἀποκατάστασιν τῆς τάξεως. Ναυτικὸν σχεδὸν δὲν ὑπῆρχεν εις πολλὰ μέρη τῆς 'Ελλάδος. Ἄλλ' οἱ ναυτικοὶ μας ἤρχισαν ἀπὸ τὰ μικρὰ πλοίαρικα, χωρὶς καμμίαν κυβερνητικὴν προστασίαν, οὔτε Τραπεζιτικὴν και κατὰ τὸ 1840 πλοῖον ἱστιοφόρον τοῦ Κωστέλλου δεικνύει τὴν 'Ελληνικὴν σημαίαν εις μακρυνὰς θalάσσας, μεταξέρον φορτίον βελανιδίου εις Ἄγγλιαν. Ἴσως και ἄλλο πρότερον νά εἶχε καταπλεύσει, τὸ ὁποῖον ὁμως ἐγὼ δὲν γνωρίζω.

Ἐκτοτε ἤρχισαν οἱ τοῦ Ἐξωτερικοῦ Ἕλληνες, τῆς Τεργέστης πρωτίστως και ἄλλων μερῶν νά λαμβάνουν μετοχὴν εις τὰ Ἕλληνικὰ ἱστιοφόρα και κατὰ τὸ 1847 ἡ Ἕλληνικὴ σημαία ἐκυμάτιζεν ἐπὶ τῶν μεγάλων ἱστιοφόρων σκαφῶν τῆς ἐποχῆς ἐκείνης.

Ἐρχεται δεύτερον ἐρώτημα: Τί συνδρομὴν και κατὰ καιροὺς Κυβερνήσεις παρέσχον; Οὐδὲμίαν. Ἐμπόδια μᾶλλον, φόρους και δυσκολίας με τοὺς δασνόμους και δασφύλακας κατὰ τὴν παραλαβὴν και τὴν σφράγισιν τῆς ναυπηγησίμου ξυλείας, τελωνειακὰ τέλη ἐπὶ τῶν σιδηρικῶν ἐν γένει, πανίων, σχοινίων κλπ. Καὶ μεθ' ὅλα ταῦτα και με τοὺς ὑπερόγκους τόκους—θαλασσοδάνεια τῆς ἐποχῆς ἐκείνης 360ο—ἡ ναυτικὴ πρόοδος ἐξετελέσθη και ὅλοι ἐνθουμούμεθα τὴν μεγάλην ἱστιοφόρον Ἕλληνικὴν ναυτιλίαν, ὑποστᾶσαν μικρὰν ἐκλειψιν κατὰ τὸν Κριμαϊκὸν πόλεμον τὸ 1855-56, ἐνεκα τῆς τεραστίως ἀναπτύξεως τῆς Αὐστριακῆς και Ἰταλικῆς ἱστιοφόρου ναυτιλίας. Οἱ ναυτικοὶ Ἕλλη-

νες ὁμως οὐδέως ἀπεθρούνθησαν και ἀπὸ τὸ 1860 μέχρι τοῦ 1880 ἐκτελεῖται δεύτερον γιγάντιον ἔλμα και ναυπηγοῦνται τὰ μεγάλα ἱστιοφόρα μας τὰ ἄνω τῶν 1000 τόννων, τὰ ὁποῖα μετὰ συγκινήσεως ἐβλέπμεν εἰσερχόμενα και ἐξερχόμενα πλησίον εἰς τοὺς Ἕλλητικούς, Εὐρωπαϊκούς, Ἀγγλικούς και Ἀμερικανικούς λιμένας.

Ἐπειτα ἀρχίζει ἡ παρακμὴ τῆς ἱστιοφορίας και ἡ μακρὴς Κυβέρνησις τῆς ἐποχῆς ἐκείνης ἀποφασίζει νά ἀρῇ τοὺς δασμούς και φόρους τῆς ναυπηγησίμου ὕλης, ἀφίνου ὁμως μέχρι και τῆς σήμερον ἀκόμη τὸ δαυτὸν ἐπὶ τῶν ὑφαλίων χρωμάτων, ὡσὰν νά ὑπάρχη τοιαύτη ἐγγύριος βιομηχανία, μὴ σκεπτόμενοι ὅτι τὰ ἀτμόπλοιά μας χρωματίζονται και καθορίζονται εις τὰς εὐρωπαϊκὰς δεξαμενὰς πληρώνοντα τοὺς ξένους ἐργάτας εις χρυσόν, ἐνῶ οἱ ἐργᾶται τοῦ Πειραιῶς και τῆς Σύρου στεροῦνται και τοῦ ἐπιουσίου ἀκόμη. Ἄλλ' ἐς ἄλλοτε περί τούτου.

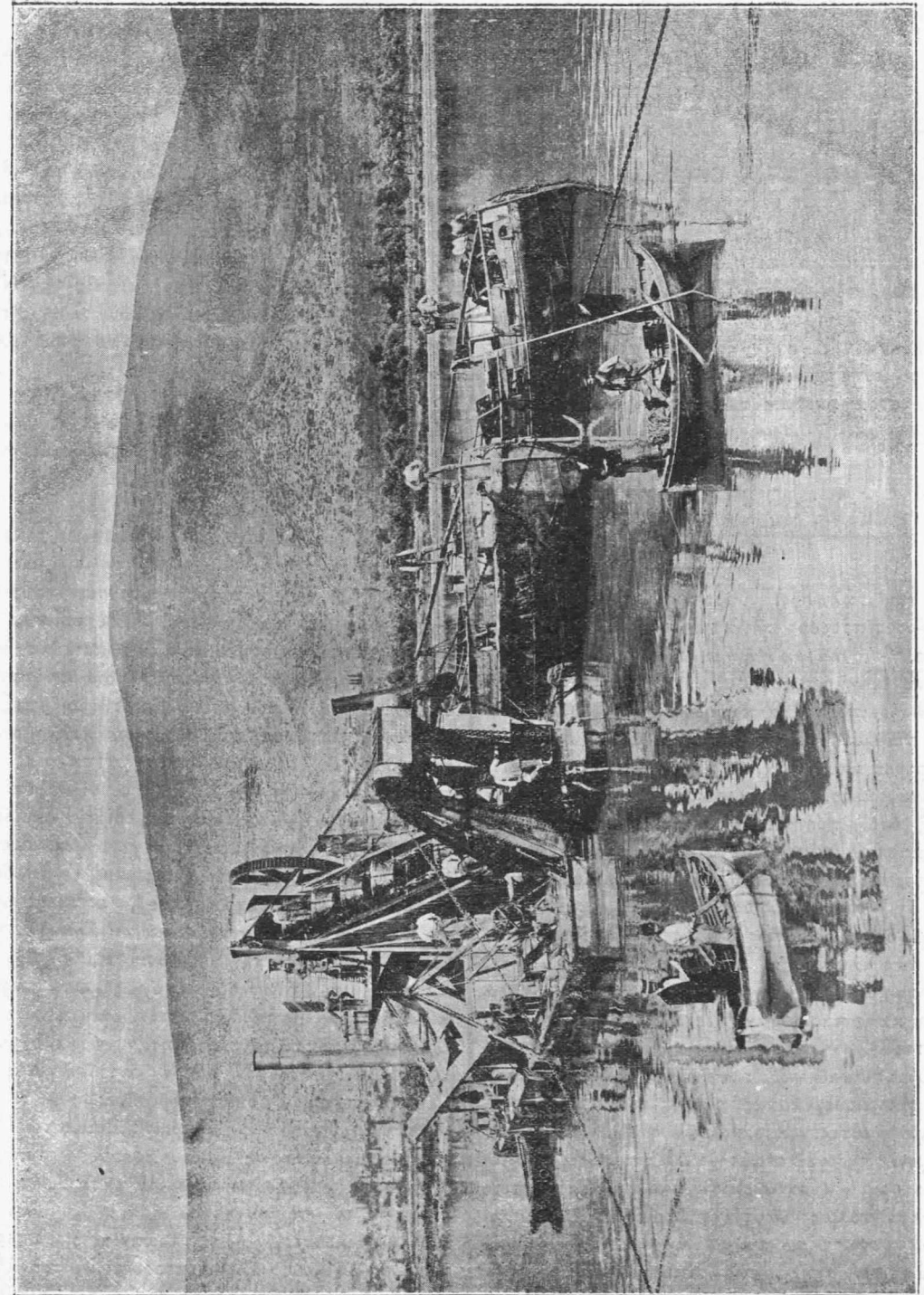
LOUP DE MER

ΑΙ ΜΕΓΑΛΑΙ ΕΠΙΔΡΟΜΙΔΕΣ

(Σκοῦνες=Schooner)

Ἡ ἱστιοπλοία και ἡ ἱστιοφόρος ναυτιλία τῆς Ἀγγλίας και τῆς Ἀμερικῆς βαίνει αὐξανομένη μετὰ τῆς αὐτῆς δυνάμεως μεθ' ἧς και ἡ ἀτμήρης ναυτιλία. Τὸ ἱστίον ἐκεῖ δὲν ἔχασεν ἀκόμη τὴν ἐνεργητικὴν του δύναμιν, ἀλλὰ τὸναντίον θεωρεῖται ὡς ἐνεργητικώτερον μέσον τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας.

Ἐκτὸς τῶν μεγάλων σιδηρῶν ἱστιοφόρων, ἄτινα κατασκευάζονται καθημερινῶς με κερκίας και πολυκάτκρον, ναυπηγοῦνται και πολυκάτκροι ἐπιδρομίδες (Σκοῦνες) διὰ σταυρώσεις (βλέπε εἰκόνα) τῶν ὁποίων ἡ χωρητικότης πολ-



Εἰκὼν ἐκ τῶν λιμενικῶν ἔργων τῆς Στουλίδος.

λάκις ανέρχεται εις 3, 4 και 5 χιλιάδας τόννους.

Εις τὸ Camden τῆς Ἀμερικῆς καθεικύνθη πρὸ δύο μηνῶν μία μεγάλη σιδηρὰ τοιαύτη ἐπιδρομὴς δυναμένη νὰ μεταφέρῃ ἀνέτως φορτίον 6,500 τόννων.

Τὸ μήκος αὐτῆς εἶναι εἰς τὴν τρόπιδα 104 μέτρα. Πλάτος 15 καὶ βάθος 7 1/2. Ἐχει βοηθητικὴν μηχανὴν διὰ τοὺς χειρισμοὺς τῶν ἰστιῶν δυνάμεως 30 ἵππων καὶ δύο μεγάλας ἀντλίαις δυνάμεως νὰ ἀντλήσωσι 600 τόννους ὕδατος εἰς μίαν ὥραν.

Τὸ ὕψος τῶν ἰστιῶν ἀνέρχεται εἰς 37—40 μέτρα, εἰς τὸ ὅποιον πρέπει νὰ προστεθῶσιν ἀκόμη ἄλλα 20 μέτρα διὰ τὰ ἐπιστήλια (τσιμπούκια). Ὅλος ὁ ἐξαρτισμὸς εἶναι ἀπὸ συρματίνων σχοινία δεδοκιμασμένης ἀντοχῆς εἰς τὸ τριπλάσιον τῆς ἀπαιτουμένης τῶν κανονικῶν σχοινίων.

Ὁ τετραγωνισμὸς τῶν ἰστιῶν ἀνέρχεται εἰς

12,000—12,500 τετραγωνικὰ μέτρα!

Τὸ σκάφος δέ, ὡς βλέπετε εἰς τὴν εἰκόνα ληφθεῖσαν καθ' ὃν χρόνον τὸ πλοῖον ἐξήρχετο τοῦ λιμένος, ἔχει 6 ἰστὺς ἄνευ κερκιδῶν.

Ἐπιδρομὴς μὲ 7 ἰστὺς!

Περὶ τὸ τέλος τῆς κατασκευῆς αὐτῆς εὐρίσκειται ἡ μεγαλύτερα αὐτῆ Σκούνα τοῦ κόσμου.

Τὸ μήκος αὐτῆς θὰ εἶναι 110 μέτρα καὶ 60 ὀ. Τὸ πλάτος 18,30 καὶ τὸ βάθος 9,75. Τὸ πλοῖον τοῦτο θὰ ἔχη τὸ προτέρημα νὰ ταξειδεύῃ ἄνευ ἔρματος (σαβούρας) καὶ ἐπὶ τῆς ὑποθέσεως ταύτης κυρίως ἐργάζεται ὁ ἰακκεριμέντος μηχανικός Κ. Γουίλκινσον διευθυντῆς τοῦ Veritas.

Μεγάλα συζητήσια γίνονται εἰς τὴν Νέαν Ὑόρκην περὶ τῆς κατασκευῆς τοῦ πλοίου τούτου, αἱ ὁποῖαι στρέφονται εἰς τὸ πρωτοφανὲς ζήτημα τοῦ ταξειδίου ἄνευ ἔρματος.

Ν. Γ. Κ.

ΑΠΟ ΤΗΝ ΝΑΥΤΙΚΗΝ ΙΣΤΟΡΙΑΝ ΜΑΣ

ΑΘΛΑ ΕΛΛΗΝΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

Πληροί, ἀληθῶς, εὐφροσύνης τὴν καρδίαν ἡ ἀκάθεκτος πρόοδος τῆς ἀτμηθούσης ἑλληνικῆς ναυτιλίας, ἥτις ἡμέρᾳ τῆ ἡμέρᾳ μείζονας προκάλει τὰς ἐκδηλώσεις τῆς χαρᾶς ἀπάντων ἡμῶν. Ἀλλὰ δὲν πρέπει νὰ παύσωμεν στρέφοντες πάντοτε βλέμμα στοργῆς καὶ μερίμνης πρὸς τὴν ἰστιοφόρον ναυτιλίαν, περὶ τῆς δέον νὰ ληφθῶσι σύντονα μέτρα ἐπειγόντως. Παρ' οὐδενὶ τῶν λαῶν, ὅσοι προήγαγον τὴν ἀτμὴν ναυτιλίαν εἰς μεγίστην ἀκμὴν, διεγράφη ἡ παρημιλήθη ἡ ἰστιοφόρος ναυτιλία, ὡς φρονούσι τινες παρ' ἡμῖν ὅτι οφείλομεν νὰ πράξωμεν καὶ ἡμεῖς. Φρονῶ δὲ πεπειθότως ὅτι ἡ ἰστιοφόρος ναυτιλία παρ' ἡμῖν ἰδίᾳ, θὰ ὑπάρξῃ ἕσκει ἡ βᾶσις τῆς ἀτμηθούσης καὶ δὴ ἡ τρεφὸς αὐτῆς. Ἀλλὰ ταῦτα κατὰ παρενθήκην· εἰς ἄλλοτε δὲ περὶ τοῦ θέματος.

Νῦν ἐπιθυμῶ νὰ σπείσω φόρον θαυμασμοῦ πρὸς γενναίους ναύτας, οἵτινες ἐτίμησαν τὸ ἑλληνικὴν ναυτικὸν πέραν τῶν στενῶν ὁρίων τῆς σημερινῆς ἐνεργείας αὐτοῦ. Μελετῶν τὰς ναυτικὰς ἱστορίας, εὐρον ὄρασιον παράδειγμα ἐμπειρίας καὶ τόλμης ναυτικῆς πρωτοφανοῦς θέλω δὲ νὰ καταστήσω τοῦτο γνωστὸν τοῖς πολλοῖς ἀπὸ τῶν στηλῶν τῆς «Ναυτικῆς Ἑλλάδος».

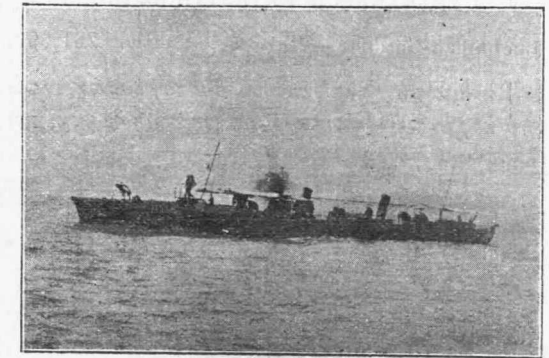
Ἀντιγράφω ἀπλῶς ἐκ τῶν «Ναυτικῶν» τοῦ ἐξόχου συγγραφέως ἐκ Σπετσῶν ἀειμνήστου Ἀναστασίου Ὀρλάνδου, ὅτι κατὰ τὰς ἀρχὰς τοῦ λήξαντος αἰῶνος Σπετσιῶτες ναυτικοὶ ἐπεχείρουν πλοῦς μέχρις Ἀμερικῆς ἄνευ ὁδηγῶν, πρὸς μεγάλην ἐκπλήξιν καὶ αὐτῶν τῶν Εὐρω-

παίων. Εἰς τῶν ἀτρομήτων τούτων ναυτῶν ὁ πλοίαρχος Ἰω. Μπούκουρης, διακρινόμενος οὐ μόνον διὰ τὰς θεωρητικὰς καὶ πρακτικὰς ναυτικὰς γνώσεις αὐτοῦ, ἀλλὰ καὶ διὰ τὸ ἀπτόητον καὶ ριψικίνδυνον τοῦ χαρακτήρος, ἐπέζητει νὰ ναυλώσῃ κατὰ τὸ 1829 τὸ πλοῖον αὐτοῦ ἐπωφελῶς ἐκ Βαρελλῶνος τῆς Ἰσπανίας διὰ τὴν Ἀμερικὴν. Ἐπειδὴ ὅμως οἱ ναυλωταὶ ἠρνοῦντο νὰ ναυλώσωσιν αὐτόν, διότι δὲν εἶχεν Εὐρωπαϊκὸν ὁδηγόν, οὗτ' ἐδέχετο νὰ συμπαραλάβῃ τοιοῦτον, αὐτὸς δ' ἐπέμενε ν' ἀποδείξῃ ὅτι δὲν εἶχεν ἀνάγκην ὁδηγοῦ, παρηκκτέθεσεν ὡς ἐγγύησιν ὅλα τὰ χρηματικὰ κεφάλαια αὐτοῦ, οὕτω δ' ἐπέτυχεν τὴν ναύλωσιν τοῦ πλοίου καὶ ἐξετέλεσε τὸν διάπλουν εὐτυχῶς καὶ ταχέως μετὰ ναυτῶν Ἰσπανῶν, διότι καὶ αὐτοὶ οἱ ἐκ Σπετσῶν ναυταὶ τοῦ ἠρνήθησαν ν' ἀκολουθήσωσι, διὰ τὸν αὐτὸν λόγον, ὅτι δὲν ἤθελε νὰ λάβῃ Εὐρωπαϊκὸν ὁδηγόν τοῦ πλοῦ.

Ἐπανελθὼν δ' ἐξ Ἀμερικῆς αἰσιῶς τῷ 1820 εἰς Βαρελλῶνα καὶ διελύσας τὸ ἐξ Ἰσπανῶν πληρωμα, ἀπεφάσισεν ἠρωικὸν κατόρθωμα: νὰ ὁδηγήσῃ τὸ πλοῖον αὐτοῦ—ὅπερ δὲν ἦτο καὶ ἐκ τῶν μικροτέρων—ἐξ Ἰσπανίας εἰς Σπέτσας μετὰ τριῶν μόνον ἄλλων προσώπων: τοῦ ἀδελφοῦ Δημητρίου, τοῦ ἐξαδέλφου αὐτοῦ Νικολάου Μπούκουρη καὶ ἐνὸς χωλοῦ μαγειροῦ Ἰσπανοῦ, καίτοι κομίζων μέγιστα κέρδη εἰς χρήματα καὶ κριμίζον!

Ὁ αὐτὸς βραδύτερον, τῷ 1835, πωλήσας χάριν μεγάλου συμφέροντος ἐν Κάδιζ τῆς ὠκεα-

ΟΙ ΞΕΝΟΙ ΣΤΟΛΟΙ



Τὸ εἰς τὸν λιμένα τοῦ Πειραιῶς καταπλεῦσαν τὴν παρελθούσαν ἐβδομάδα Τουρκικὸν τορπιλλόλον «Χαμηδιὸν» ἐκ φωτογραφίας τοῦ ἐπιβαίνοντος κ. Σανταφιόρα. Εἶναι μήκους 55 μ. 50. Ἡ δυνάμις τῆς μηχανῆς του 2,400 ἵππων, τὸ ἐκτόπισμά του 165 τόννους καὶ ἡ ταχύτης του 25 μιλίων.

ἐν, ἦτοι ἐν ὄλῳ ἐντὸς χρονικοῦ διαστήματος 19 ἡμερῶν κατέπλευσαν ἡμέτερα πλοῖα 27. Ἐκ τούτων ἀπέπλευσαν μέχρι τέλους Μαρτίου 16 ἀτμόπλοια τόννων registro 19. 114 ἢ βάρους φορτίου τόνων 47643 μετὰ ναυτῶν 330 καὶ φορτίου σιτηρῶν, ψαθῶν 285.800 ἦτοι 35,725,000 ὀκάδων. Καὶ δι' ἑλληνικοὺς μὲν λιμένας ἀτμόπλοια 4 μετὰ φορτίου ψαθῶν σίτου 33600, δι' Ἰταλικούς 9 μὲ φορτίον σίτου, ψαθῶν 176, 700, διὰ Γαλλικοὺς 1 ἐπίσης ψαθῶν 11, 500, διὰ Γερμανικοὺς 1 ὡσαύτως ψαθῶν 32,000, δι' Ὀλλανδικούς 1 μὲ φορτίον σικάλειος ψαθῶν 25,000 καὶ διὰ Μελίτην 1 μὲ φορτίον ψαθῶν σίτου 7000, ὅπερ εἶναι καὶ διὰ Βόλον πρόωρισμένον μετὰ 4,000 ψαθῶν σίτου. Οἱ ξένοι καὶ οἱ Ρωστικοὶ ἐμπορικοὶ οἶκοι προὔτιμησαν καὶ πάλιν εἰς τὰς ναυλώσεις των τὰ ἡμέτερα πλοῖα, ὅπερ ἀποδεικνύει ὅτι ἐν τῇ Ἀζοφικῇ καὶ Μαύρῃ θαλάσσει, προσκτώμεν ὀσημέραι ἕδαφος.

Ἴδου καὶ κατάπλοι ξένων ἀτμοπλοίων εἰς Ταϊγάνιον κατὰ τὸν Μάρτιον: Ἀγγλικὰ 14, Αὐστριακὸν 1, καὶ Ἰταλικὰ 4, ἦτοι ἐν ὄλῳ 19, κατὰ δύο ἑλαττον τῶν ἡμετέρων, ἐν δὲ τῶν Ἀγγλικῶν, ὀνόματι «Sidney Thomas» ἀνήκει εἰς τὸν ἐκ Κεφαλληνίας πλοίαρχον κ. Μιχαὴλ Μιχαλιτζάνον.

νεῖου Ἰσπανίως τὸ τε πλοῖον καὶ δύο φορτία αὐτοῦ, ἐπέστρεψεν ἐκεῖθεν εἰς Σπέτσας μετὰ δύο μόνον Σπετσιῶτων ναυτῶν ἐπὶ μικρᾶς ἰσπανικῆς λέμβου, ἣν, ἐπὶ τούτῳ ἠγόρασεν ἐν Κάδιζ. Ἡλέμβος κατέπλευσεν εὐτυχῶς εἰς Σπέτσας, πλήρης θησαυροῦ, ὁ δὲ ἄθλος τοῦ Μπούκουρη διευτυμάνισθη καθ' ὅλην τὴν Ἑλλάδα. Αὐτὸς ὁ βασιλεὺς Ὄθων ἔκρινεν ἐπιβαλλόμενον νὰ τιμηθῇ δι' ἰδίου Β. Διατάγματος τὴν προῆξιν. Ἴδου δὲ διὰ τίνος ὑπηρετικῆς γλώσσης ἐκοινοποιήθη τῷ ἀτρομήτῳ πλοίαρχῳ ὁ Βασιλικὸς ἐπαινος:

«Βασιλεῖν τῆς Ἑλλάδος.— Ὁ ὑπολιμενάρχης Σπετσῶν.— Ἀριθ. πρωτοκ. 13.— Πρὸς τὸν κύριον Ἰω. Γ. Μπούκουρη, πλοίαρχον κλπ. Δυνάμει Β. Διατάγματος ἀπὸ 19) 31 τοῦ λήξαντος ἀρτίως μηνὸς Δεκεμβρίου 1835, σπεύδομεν νὰ σᾶς ἐκφράσωμεν, Κύριε, τὴν εὐχαρίστησιν τῆς Α. Μ. διὰ τὴν ὁποίαν ἐδείξατε, κατὰ τὴν ἀπὸ Ἰσπανίας εἰς Ἑλλάδα ἐντὸς μικρᾶς λέμβου ἐπιστροφὴν σας, ἐμπειρίαν περὶ τὰ ναυτικὰ καὶ τόλμην. Ταύτην δὲ τὴν ὕψηλὴν τῆς Α. Μ. εὐχαρίστησιν μετοχετεύομεν κατὰ συνέπειαν προσκλήσεως τοῦ Κεντρικοῦ λιμεναρχείου Ὑδρας ὑπ' ἀριθ. 2109, ἐκδοθείσης δυνάμει Διαταγῆς τῆς ἐπὶ τῶν Ναυτικῶν Β. Γραμματείας τῆς ἐπικρατείας, ὑπ' ἀριθμὸν 11040 τοῦ 1835.— Ἐν Σπέτσαις τῆ 5 Ἰανουαρίου 1836. Ὁ ὑπολιμενάρχης Γεώργιος Ὀρλάνδος»

Οὐδεὶς δύναται ν' ἀρνηθῇ ὅτι πρὸς τοιαύτην τόλμην, πρὸς τόσην γενναϊότητα, πρὸς τοιαῦτα κατορθώματα μόνη ἡ ἰστιοφόρος ναυτιλία διαπλάσσει. Καὶ ὁ Σουρμελῆς καὶ ὁ Κουρεντῆς καὶ ὁ Ὀρλώφ τῶν νεωτέρων χρόνων, ἐὰν ἠνδραγάθησαν δι' ἀτμοπλοίων, ἐπλάσθησαν ὅμως καὶ ἐμορφώθησαν ἐν τοῖς ἰστιοφόροις, περὶ ὧν ἔλλοτε.

ΚΩΝΣΤ. Ν. ΠΑΠΑΜΙΧΑΛΙΣ ΠΟΥΛΟΣ

(*) Ναυτικὰ Ἀναστασίου Ὀρλάνδου 1869, τόμος 1 σελ. 36.

Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ ΕΝ ΡΩΣΣΙΑ

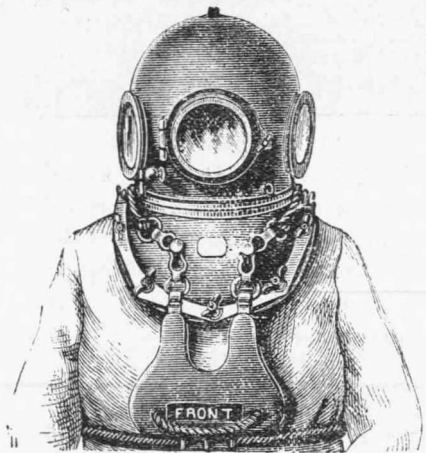
Ὁ ἐν Ταϊγανίῳ πρόξενος τῆς Ἑλλάδος κ. Φιλήμων ἀπέστειλεν εἰς τὸ ὑπουργεῖον τῶν Ἐξωτερικῶν νέαν ἐκθεσίαν του ἐν ἣ λέγει ὅτι, οἱ πάγοι τῆς Ἀζοφικῆς διελύθησαν πλέον καὶ ἡ ναυσιπλοία αὐτῆς ἤρξατο αἰσιῶς διὰ τὸ Ἑλληνικὸν ναυτικὸν ἀπὸ τῆς 12 Μαρτίου. Μέχρι τέλους τοῦ μηνὸς τούτου κατέπλευσαν εἰς Ταϊγάνιον Ἑλληνικὰ ἰστιοφόρα ἕξ καὶ ἀτμόπλοια εἴκοσι καὶ

ΣΠΟΥΔΑΙΟΤΑΤΗ ΕΦΕΥΡΕΣΙΣ

ΝΕΟΝ ΣΚΑΦΑΝΔΡΟΝ ΚΑΤΑΔΥΤΙΚΗΣ ΜΗΧΑΝΗΣ

(Buchanan-Gordon. — Βραβεύσεως ἀριθ. 261,693)

Τὰ διὰ τῶν Σκαφάνδρων δυστυχήματα ἔχουν τὴν ἀρχὴν των εἰς τὰ ἐξῆς μειονετήματα τοῦ ἐλαστικοῦ φορέματος.



Σκάφανδρον καταδυτικῆς μηχανῆς.

Ὅταν τὸ βάθος εἶναι ἀνώτερον τῶν 20 ὀργυγιῶν ἢ στήλη τοῦ ὕδατος πιέζει τὸ φόρεμα καὶ ὁ ἀήρ τῆς μηχανῆς δὲν λειτουργεῖ εἰς ὅλα τὰ μέρη. Τὸ φόρεμα πιεζόμενον πιέζει τὰ κάτω ἄκρα. Ἡ λειτουργία τοῦ αἵματος περιορίζεται καὶ προσβάλλεται ἡ σπονδυλικὴ στήλη, ἐν δὲν ἐπέληθῃ κεραυνοβόλος ἀποπληξία.

Ὁ κ. Gordon κατεσκεύασε τοιοῦτοτρόπως τὸ ἐφευρεθὲν παρ' αὐτοῦ Σκάφανδρον, ὥστε ὁ δῦτης δύναται νὰ ἐργασθῆ ἐντὸς αὐτοῦ ἀσφαλῶς εἰς βάθος 30—35 ὀργυγιῶν καὶ πολὺ περισσότερον, ὅταν πρόκειται νὰ γίνῃ στιγμιαία κατάδυσις μόνον.

Τὸ σκάφανδρον ἔχει περικεφαλαίαν, θώρακα, ὑποδήματα, ἄκρα καὶ σῶμα μεταλλικὸν με καταλλήλους κλειδώσεις, εἰς τὰ γόνατα τοὺς ἀγκῶνας καὶ τὴν μέσην διὰ νὰ κινῆται ὁ δῦτης ἐλευθέρως καὶ νὰ μὴ ἐμποδίζεται τὸ σῶμα του, ἀλλὰ καὶ οὔτε νὰ συσφίγεται εἰς τὰ ἄκρα καὶ εἰς τὴν μεγαλειτέραν πίεσιν τῆς στήλης τοῦ θαλασσοῦ ὕδατος· δηλ. εἰς οἰονδήποτε βάθος καὶ ἂν εὐρίσκηται ὁ δῦτης τὸ ἐφευρεθὲν φόρεμα δὲν πιέζεται ὑπὸ τοῦ βάρους καὶ τῆς πίεσεως τῆς θαλάσσης, ἀδιάφορον ὅτι καὶ ἡ μηχανὴ θὰ στέλῃ μέτριον ἀέρα.

Διὰ πᾶσαν πληροφορίαν οἱ ἐπιθυμοῦντες νὰ

μάθουν περὶ τοῦ νέου Σκαφάνδρου δύνανται νὰ ἀποτανθῶσιν εἰς τὴν ἐξῆς ἐπιγραφὴν·

Monsieur
BRANDON FRERES
ingenieurs—conseils
59 rue de Prouvanse
PARIS

Οἱ ζητοῦντες οἰονδήποτε πληροφορίαν θὰ λάβωσιν αὐτὴν ἀμέσως.

N. Γ. Κ.

ΕΝ ΘΑΛΑΣΣΙΟΝ ΑΤΥΧΗΜΑ

ΕΙΣ ΤΟ ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΝ «ΖΑΡΙΦΗΣ»

Τὸ ἐλληνικὸν ἀτμόπλοιο «Ζαρίφης» τόνων 1839, νηολογημένον ἐν Πειραιεῖ, ὑπὸ πλοίαρχον τὸν Κ. Γ. Νικολάκη, κατὰ τὸν ἐκ Πειραιῶς εἰς Ταϊγάνιον κατάπλου του προσήραξε πλησίον τῆς Μαριανουπόλεως ἐπὶ ὑφάλου καθυστερήσαν μέχρις ἀνεγκύσεως τοῦ τρεῖς ἡμέρας, κατὰ δὲ τὸν ἐκ Ταϊγάνιου δι' Ἰταλίαν ἀπόπλου του, φορτωμένον ψάθας σίτου 30,100, προσήραξεν ἐναντι τοῦ Κερτσίου πάλιν ἐπὶ ὑφάλου, ὑποστάν ρήγματα σπουδαῖα εἰς τὴν τρύπιδά, παραμένει δ' ὡς ἐκ τούτου ἐπισκευαζόμενον ἐν Κερτσίῳ.

ΝΕΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ

ΕΝ ΚΩΝ ΠΟΛΕΙ

Ἀναγγέλλομεν μετ' εὐχαριστήσεως εἰς τοὺς ἀναγνώστας ἡμῶν ὅτι πράκτορες τῆς «Ἀνατολικῆς Ἀτμοπλοίας» Π. Πανταλέοντος ἐν Κωνσταντινουπόλει ἀνεγνωρίσθησαν οἱ κ.κ. Φ. Φωτιάδης καὶ Γ. Δανέζης, γνωστότατοι ἀπὸ τὸν ἐμπορικὸν καὶ ναυτικὸν κόσμον. Ὅντως δικαιοτάτη ἡ ἐκλογή τῆς «Ἀνατολικῆς Ἀτμοπλοίας» προκειμένου περὶ τοῦ Γραφείου τῶν κ. κ. Φ. Φωτιάδης καὶ Γ. Δανέζης, γραφεῖον ὅπερ ἀντιπροσωπεύει οὐκ ὀλίγα φορτηγὰ ἀτμόπλοια, εὐρίσκει δὲ τις ἐν αὐτῷ μοναδικὴν τάξιν καὶ ἀκριθεῖαν εἰς τὴν διεκπεραίωσιν τῶν ναυτιλιακῶν ἐγγράφων καὶ πάσης ἄλλης ναυτικῆς ὑποθέσεως.

Ἡ «Ναυτικὴ Ἑλλάς» διαβιβάζει θερμότητα συγχαρητήρια πρὸς τοὺς νέους πράκτορας τῆς Ἑταιρίας Πανταλέοντος.

ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΑ*

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

Πάρος

Ἐμβαδὸν τετραγῶν. χιλιομέτρα 195.51%
Περίπλους Ἀγγλικὰ μίλια 35.—
Ῥῆθος Γαλλικὰ μέτρα 771.—
Πλάτος Β. 37° 05'
Μῆκος Α 25° 14'

Τήνος

Ἐμβαδὸν τετραγῶν. χιλιομέτρα 195.50
Περίπλους Ἀγγλικὰ μίλια 36.—
Ῥῆθος Γαλλικὰ μέτρα 713 —
Πλάτος Β. 37° 35'
Μῆκος Α 25° 10'

Γαμοθράκη

Ἐμβαδὸν τετραγῶν. χιλιομέτρα 181.10
Περίπλους Ἀγγλικὰ μίλια 30.—
Ῥῆθος Γαλλικὰ μέτρα 1515.—
Πλάτος Β. 40° 27'
Μῆκος Α. 25° 36'

Μήλος

Ἐμβαδὸν τετραγῶν. χιλιομέτρα 161.21%
Περίπλους Ἀγγλικὰ μίλια 44 —
Ῥῆθος Γαλλικὰ μέτρα 773.—
Πλάτος Β. 36° 40'
Μῆκος Α. 24° 27'

Ἄμοργος

Ἐμβαδὸν τετραγῶν. χιλιομέτρα 123.48
Περίπλους Ἀγγλικὰ μίλια 45.—
Ῥῆθος Γαλλ. μέτρα 780.—
Πλάτος Β. 37° 50'
Μῆκος Α. 25° 55'

Μαργαράς

Ἐμβαδὸν τετραγῶν. χιλιομ. 109.76
Περίπλους Ἀγγλ. μίλια 24.—
Ῥῆθος Γαλλ. μέτρα 732.—
Πλάτος Β. 40° 37'
Μῆκος Α. 2° 38'

*Ἴδε προηγούμενον.

ΤΑ ΜΕΓΑΛΕΙΤΕΡΑ ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ
ΤΟΥ ΚΟΣΜΟΥ

Ἀπὸ τοῦ 1889 ἡ κατασκευὴ τῶν μεγάλων ἀτμοπλοίων εἰσέρχεται εἰς τὸ μέγεθος τῶν 10 χιλ. τόνων Ἀνεγνωρίσθη δὲ ἐπισήμως ὡς σύμβολον τῆς κατασκευῆς τῶν ἀτμοπλοίων ἡ ἐλιξ, καθ' ὅσον ἡ ἀποτυχία τοῦ «Λεβιθάν» οφείλεται εἰς τὸ σύστημα τῶν τροχῶν.

ΠΑΡΙΣΙΟΙ

Τὸ 1889 κητελεύθη τὸ ἀτμόπλοιο Πόλις τῶν Παρισίων μήκους 170,45· πλάτ. 18,25, βάρ. 12, τόνων ἀκαθ. 10,500.

Γερμανικὸς καὶ Μαζεστικ

Τὸ αὐτὸ ἔτος ἐρρίφθησαν εἰς τὴν θάλασσαν τὰ ἰσομεγέθη ἀτμόπλοια Γερμανικὸς καὶ Μαζεστικ, μήκους ἑκάστου 177,40· πλάτ. 17,57 βάρ. 11,95· τόνων ἀκαθ. ἑκάστου 9,984.

Βισμαρκ

Τὸ 1890 κατασκευάσθη τὸ ἀτμόπλοιο Βισμαρκ, μήκους 158,41· πλάτ. 17,52· βάρ. 11,58· τόνων ἀκαθ. 8,874.

Τουρὲν

Τὸ αὐτὸ ἔτος ἐρρίφθη εἰς τὴν θάλασσαν τὸ Τουρὲν, μήκος 164,54· πλάτ. 17,07· βάρ. 10,51· τόν. ἀκαθ. 9,209.

Λουκάνια καὶ Καμπάνια

Κατὰ τὸ 1893 κητελεύθησαν ἐν Ἀγγλίᾳ τὰ ἀτμόπλοια Λουκάνια καὶ Καμπάνια, ἅτινα προωρίσθησαν νὰ δώσωσι νέαν ὄψιν εἰς τὴν ναυπήγησιν τῶν μεγάλων ἀτμοπλοίων καὶ νὰ ὑπεκαίωσιν τὸν ζῆλον ὄλων τῶν ἔθλων Ἑθνῶν.

Τὸ μήκος ἑκάστου τῶν ἀριστουργημάτων τούτων τῆς ἐποχῆς ἦτο μέτρ. 189, πλ. 19,80, βάρ. 13,10, τόνων ἀκαθ. 12,950.

Καίσαρ Γουλιέλμος

Ἀπὸ τῆς κατασκευῆς τῶν ἄνω ἀτμοπλοίων ἤρχισε μέγας ἀγὼν κατασκευῆς μεγάλων ἀτμοπλοίων καὶ ἄμιλλα ποῖον ἐκ τῶν μεγάλων Ἑθνῶν θὰ ἔχη τὸ μεγαλειτέρον ἀτμόπλοιο· καὶ κατὰ τὸ 1897 κητελεύθη Καίσαρ Γουλιέλμος, μήκους 197,42· πλάτ. 20,73· βάρ. 12,80· τόνων ἀκαθ. 14,349, ὅστις ἔλαβε τὰ πρωτεῖα εἰς τὸν Ἀτλαντικόν.

Ὁκεανικὸς

Πυρετὸς κατέλαβε τὰ ἀγγλικὰ ναυπηγεῖα ὅταν ὁ «Γουλιέλμος» ὑπεδείκνυε τὴν γερμανικὴν σημαίαν του ἀπὸ τὸν Ἀτλαντικόν καὶ ἐν δικστήματι ἐνός ἔτους καὶ τινῶν μηνῶν κατεσκεύασαν τὸν «Ὁκεανικόν» καθελκυθέντα. Τὸ 1899. Μήκους 214,94· πλάτ. 20,73· βάρ.

14,92· τόνων· άκκθ. 17,27i.

Ντέτσλαρδ

Τό 1900 νέον άτμόπλοιο μικρότερον τήν χωρητικότητα καθειλκυσαν οί Γερμανοί τó Ντέτσλαρδ, μήκους 209· πλ. 20,42· βάθ. 12,29· τον. άκκθ. 15,500

Κελτικός

Έπί τέλους πρό όλίγων μηνών καθειλύθη τó άτμόπλοιο Κελτικός, τó όποιον ύπερέβη και αυτόν τόν Λεβιάθην κατά τήν χωρητικότητα, μήκους 214· πλ. 22,86· βάθ. 15· τον. άκκθ. 20,880.

Ός βράινουσι δέ τά τής ντυπηγήσεως τών άτμοπλοίων δέν θά είναι πρόξοδοζον, εάν άκούσωμεν ότι κατασκευάζονται άτμόπλοια μέ μέγεθος τó όποιον ούδεις έφροντάσθη.

N. P. K.

Η ΚΙΝΗΣΙΣ ΕΝ ΡΩΣΣΙΑ Η ΤΙΜΗ ΤΩΝ ΝΑΥΛΩΝ

(του έν Τσιγανίω άνταποκριτού μας
30 'Απριλίου 1901

Οί ναύλοι κατά τήν παρελθοῦσαν έβδομάδα άπέμειναν στάσιμοι, ούδεμίαι δέ παρετηρήθη είς τήν τιμήν αύτῶν άξισημείωτος μεταβολή.

Αί τελευταίαι ναυλώσεις αί γενόμεναι διά τόν Πειραιά είναι 9,25—9,50 φρ.

Διά τήν Μασσαλίαν 11,25 φρ. τόν τόννον, καθώς και δι' ένα λιμένα τής 'Ιταλίας, μέ αύξησην 0,25 διά δεύτερον και διά τρίτον έτερα 0,25.

(του έν Βραίλα άνταποκριτού μας)

Τά είς τούς λιμένας Γαλαζίου και Βραίλας φορτώνοννα άτμόπλοια είναι τά εξής.

Γαλαζίου: «'Αμφιτρίτη» (άδελφών Σταθάτου) έκφορτώνον γαιάνθρακα.

Ό «Ποσειδών» (άδελφών Σταθάτου) έκφορτώνον γαιάνθρακα.

Η «'Ερνέστα» Φωσκόλου, συμπληρώνει φορτίον, δι' 'Ιταλίαν και δύο άλλα άγγλικά, Antwerps και Ρεττράμ.

Είς τόν λιμένα Βραίλας. Φορτώνουν περί τά 15 άτμόπλοια διά διαφόρους λιμένας, εξ ὧν 2 'Ελληνικά. «Γέρδα 'Αμπατιέλου» διά Γενούην και s) Ταρικούπήζ» (Τσετσέλη) έκφορτώνον γαιάνθρακα.

Οί ναύλοι τής ημέρας είναι 10]— διά Antwerp, Rotterdam. Διά Hamburg 10]9. Και διά μεσόγειον 11—12 φραγ. Οί ναύλοι τών σλεπιών είναι 1—1,10—1,20. έως 1,50. φρ. τó Κ.

Αί τιμαί τών γεννημάτων είναι :

'Αραβόσιτος 8,50. 9,φρ. 0]0 Klg
Σίτος 12,50, 15,76, φρ. 0]0 Klg
Κριθή 10,30, 10,50, 0]0 Klg
Σικάλις 10,65 10,65 0]0 Klg
Φασόλια 14. έως 16 φρ. 0]0 Klg

Τά ύδατα τού Δουνάβεως είναι 20. feet.

X. ΜΕΣΣΗΝΗΣ

ΝΑΥΤΙΚΑ ΝΕΑ

— Τό νέον άτμόπλοιον όνόματι «Ζίνος Σιφναϊός» τών άδελφών κκ. Σιφναίου καταπλέει είς Πειραιά έντός τής έβδομάδος πρός νηολόγησιν και άνθράκευσιν. 'Αναχωρεί άμέσως έπειτα δι' Εύρώπην έχον φορτίον σίτου 4,000 τόννων.

— Προχθές κατέπλευσεν είς Πειραιά τó 'Αγγλικόν άτμόπλοιο «Iorobale» μέ φορτίον 2,200 τόννων γαιάνθρακων.

— Επίσης ή «'Ακρόπολις» τών κ. κ. Ρασσογιάννη και Σία μέ φορτίον σίτου.

— Τήν Κυριακήν σήμεραν αναμένεται ό «Σκαρμαγκάς» τής Πανελληνίου μέ φορτίον σίτου.

— Τό νέον άτμόπλοιο τών κκ. Σιφναίου και Σία «'Ελένη Σιφναίου» έναυλώθη εξ 'Αγγλίας διά Πειραιά μέ φορτίον γαιάνθρακων.

Τό άτμόπλοιο «King Bleddyn» είναι τó άγορασθέν παρά τού κ. Ι. Σιφναίου έχον και έν έτερον μέγα προσόν ότι διέρχεται τó Κέρτζ άνευ λίμπου, ώς έχον βύθισμα 18 3/4 πόδας

— Τό άτμόπλοιο «Γεώργ. Μιχαλινός» άνεχώρησε τή Πέμπτην κατ' εὐθείαν διά Μασσαλίαν.

— Τό έν 'Αλεξανδρεία Πρακτορείον και Νυκτομεσιτικόν κατάστημα του κ. Zonh Z. Goufoudaki et Cie επί τής οδού Παλαιού Τελωνείου έκφορτώνει συγκαταβητικῶς οιαδήποτε έμπορεύματα, παραδίδει δέ και γαιάνθρακα μέχρι 500 τόννων καθ' έκάστην μέ 2 1/2 πέννας.

ΚΙΝΗΣΙΣ ΑΤΛΟΠΛΟΙΩΝ

Τό άτμόπλοιο «'Αρτεμισία» ναυλωμένον μέ φορτίον σίτου διήλθεν έκ Πειραιώς κατευθυνόμενον είς Πάτρας—Κέρκυραν.

— Τό άτμόπλοιο «Χρυσομάλλη Σιφναίου» κατέπλευσε τήν 9 τρέχοντος είς τόν λιμένα Πειραιώς πρός άνθράκευσιν υπό τόν διακεκριμένον πλοίαρχον κ. Πέτρον 'Αντωνέλλον. Προήρχετο έκ Ταϊγανίου μέ φορτίον σίτου 3,450 τόννων και άεχώρησεν αυθημερόν διά Μάλταν και Σαιν-Λουί.

— Τό άτμόπλοιο «Μάρθα» τού κ. Καττριώτη μετά τήν έκφόρτωσιν αύτου έν τῷ λιμένι Πειραιώς άπήλθεν είς Ταϊγανίον.

— Τό άτμόπλοιο «'Ιωάν. Κούτσης» τών κ. κ. άδελφών Κούτση έκφορτώνει έν τῷ λιμένι Πειραιώς. 'Αναχωρεί δέ και πάλιν κατ' αυτάς.

— Τό άτμόπλοιο «Στέφανος» έναυλώθη μέ φορτίον 2850 τόννων δημητριακῶν καρπῶν από 'Αζώφ είς 'Ανατολικήν 'Ιταλίαν ή 'Αδριατικόν πέλαγος πρός φρ. 11—11,25 διά δεύτερον λιμένα και 11,50 διά τρίτον.

ΣΙΤΑΓΟΡΑ

Είς τήν σιταγοράν Πειραιώς ούδεμίαι παρετηρήθη

σπουδαία μεταβολή Και κατά τήν παρελθοῦσαν έβδομάδα εξηκολούθησεν ή παραλαβή τών προηγοραμένων. Η τιμή τών σιτηρῶν περιφέρεται είς τά 40—41.

ΚΑΤΑΠΑΟΙ

Τήν παρελθοῦσαν εβδομάδα κατέπλευσεν είς τόν λιμένα Πειραιώς τά άτμόπλοια «Θράκη» τής Πανελληνίου έκ Τεργέστης—Καλαμών, «Κρήτη» τού Γουδῆ έκ Θεσσαλονίκης—Βόλου, «Χρυσομάλλη» Σιφναίου έκ Ταϊγανίου πρός άνθράκευσιν και «Μαρία» εξ 'Ιταλίας πρός άνθράκευσιν.

— Τό άτμόπλοιο «Κλειώ» τής 'Εταιρίας Τζών κατέπλευσεν έκ Θεσσαλονίκης Βόλου.

ΟΙ ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΕΣ

Η Τιμή τών γαιάνθρακων κατά τήν παρελθοῦσαν εβδομάδα ύπέστη μικράν τινα πτώσιν. 'Αγορά γαιάνθρακων Κάρδιφ κοινῆς χρήσεως μέ παραλαβήν έντός άτμοπλοίου περί τά 25 σελίνα τόν τόννον.

ΜΙΑ ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΗ

Είς τόν λιμένα Πειραιώς κατέπλευσαν κατά τήν λήξασαν τετραμηνίαν 1260 πλαϊά τόννων 828,690.

Κατά σημαίας τά σκάφη ταῦτα διαιροῦνται ώς εξής :

Έλληνικά	828	τον.	352,200
Όθωμανικά	62	»	37,200
Αυστριακά	104	»	145,500
Γαλλικά	31	»	55,80
Όλλανδικά	8	»	5,600
'Αγγλικά	50	»	75,000
'Ιταλικά	57	»	94,20
Γερμανικά	19	»	28,500
Ρωσικά	29	»	72,500
Σουηδικά	4	»	7,200
Βελγικά	6	»	7,000
Βουλγαρικά	1	»	540
Νορβηγικά	1	»	150

ΠΡΟ ΟΝΤΑ ΕΠΤΑΝΗΣΟΥ

Κατά τόν επίσημον στατιστικόν πίνακα εξήχθησαν έκ τών διαφόρων λιμένων τής 'Επτανήσου διάφορα έπτανησιακά προϊόντα έκ τών όποιων εισεπράχθησαν δραχ. 1,234,744 και 86 ήτοι έλαϊαι 2855 όκάδες εξ ὧν εισεπράχθησαν δραχ. 141,50, έλαιον 52,810 βαρέλαι και 37 όκ. εξ ὧν εισεπράχθησαν 698,615 δραχ. και 80, έλαιώδης ύλη παραγομένη εξ έλαιοφυρῶνων 308,496, εξ ὧν εισεπράχθησαν δραχ. 7211 και 15, σάπων 1,288,650, εξ ὧν εισεπράχθησαν δρ. 74,607 και 90, οίνος βαρέλαι 24250 και 34 όκ. εξ ὧν εισεπράχθησαν δρ. 23,190 και 91 και σταφίς 11,210,074 λίτρα και 60 εξ ὧν εισεπράχθησαν 430,977 και 60.

Ό λιμην Κερκύρας εξήγαγε 110 όκ. έλαιας, έλαιον 23,820 βαρέλαι και 42 όκάδες, ύλην έλαιοφυρῶνων 121,167 όκ., σάπωνα 120,621 όκ. και οίνον

βαρέλαι 461 και 32 όκάδες.

Ό λιμην 'Αργοστολίου εξήγαγε 1199 βαρέλαι έλαιον και 18 όκ., σάπωνα 537 όκάδες, οίνον 1621 βαρέλαι και 45 όκάδες, και σταφίδα 6,044,534 λίτρας.

Ό λιμην Παζῶν 1383 όκ. έλαιας, έλαιον 5065 και 25 όκ. και σάπων 9797 όκ.

ΑΛΛΑ ΝΕΑ

— Τό άτμόπλοιο «Δέσποινα Μιχαλινού» έναυλώθη από 'Αζώφ μέ φορτίον 2,500 τόννων σίτου διά Μασσαλίαν.

— Τήν παρελθοῦσαν Τρίτην κατέπλευσεν έκ Σεβαστοπόλεως ή Βασιλική θαλαμηγός «'Αμφιτρίτη» υπό Κυβερνήτην τόν κ. Δημ. Βουδούρη.

— Τό υπό τών έν Βραίλα όμογενῶν κ. κ. Τομπάζη κλπ. άγορασθέν άτμόπλοιο έν 'Αγγλία ναυπηγείται ήδη είς Middlesbrough..

— Ό «Νκύρχος Μιαούλης» άπέπλευσε έκ Μελίτης κατευθυνόμενος είς Γιβραλτάρ.

— Τό όπλιταγωγόν «Κρήτη» μεθωρμίσθη έκ Ναυτάθμου είς Πειραιά, όπως παρασκευασθη διά τόν άπότλον αύτου είς τά παράλια τής 'Αφρικῆς.

— Τήν παρελθοῦσαν εβδομάδα άπεβίωσε πλήρης ημερῶν άρχαίος και ένθερμος ύποστηρικτής τής έμπορικῆς ήμῶν ναυτιλίας ό Γ. Κούπας.

ΧΡΗΜΑΤΙΣΤΗΡΙΟΝ

28 'Απρ. 11 Μαΐου

'Ηνοπ. δάνειον..... Δρ 260 | 5 0]0 |

'Ομολογία

Λαχ. 'Εθν. Τραπεζης... » | 670 | 6 |

Μετοχάι Τραπεζῶν

'Εθν. Τραπ. 'Ελλάδος... »	3940	248
Τραπέζης Κρήτης..... »	231	106,75
Βιομηχ. Πίστewος..... »	66	667
Τραπέζης 'Αθηνῶν..... »	177	

Μετοχάι 'Εταιριῶν

Μεταλ. Λαυρείου..... »	135	3945
Σιδηρ. 'Αθην. Πειραιώς. »	345	232
Σι. 'Αθην.-Πειρ.-Πελ... »	56,75	67
Σιδηρ. Θεσσαλίας..... »	130,50	180,50
Δημ. και Δημοτ. 'Εργων »	84,50	130
Γεν. 'Εταιρ. 'Εργοληψ... »	200	352
'Ελλ. Πυριτιδοποιείου... »	106	57
Πανελ. 'Ατμοπλοίας... »	228	132,75
'Εταιρ. Μονοπωλίον... »	481 1)2	87,50
'Αεμιόφωτος 'Αθηνῶν... »	900	206
'Ηλεκτρ. 'Εταιρίας... »	95	107

Νομίσματα

Εικοσάφρ. μετρητοῖς... »	32 90	33,60
Λίρα 'Αγγλίας..... »	41 65	40,65
Λίρα Τουρκίας..... »	37 40	37,15

ΕΤΑΙΡΙΑ ΓΛΑΜΟΡΓΑΝ

ΓΛΑΜΟΡΓΑΝ LIMITED

(GLAMORGAN COAL BOY LIMITED)

ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ

6, BUTE CRESCENT, CARDIFF

ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ : Λονδίνο, Νεοκάστελ, Γιβραλτάρ, 'Αλγέριον, Μελίτη, Γένοβα, Νεάπολις, Σαβόνα, Κωνσταντινούπολις κ.λ.π.

Ίδιοκτήται των άνθρακωρυχείων.

HOOD'S MERTHYR SMOKELESS STEAM COAL

Προμηθευταί του 'Αγγλικού Ναυαρχείου.

'Ετησία παραγωγή Γαιανθράκων Τόν. 1,000.000.

'Ετησία κακασκευή Κόκκ. » 300.000.

'Αντιπρόσωπος εν Πειραιεϊ Γ. ΚΑΖΑΝΟΒΑΣ.

Τό 'Αγγλικόν Ναυαρχείον εις τας τελευταίας προμηθείας του έδωσε παραγγελίαν Hood's Merthyr άνω της τετραπλασίας η εις πᾶσαν άλλην 'Εταιρίαν ποδότητος.

L. ΚΟΥΚΕ

Πράκτωρ σιτηρών και ναυλομεσίτης 'Αντιπρόσωπος διαφόρων έτιριών. Κεντρικόν κατάστημα εν Ροστοβίφ. 'Υποκαταστήματα εις Ταϊγάνιον, Νοβοροσίτσκη και άλλους λιμένες.

ΣΚΑΡΑΜΑΓΚΑΣ ΚΑΙ ΕΥΜΟΡΦΟΠΟΥΛΟΣ

Πράκτορες έμπορικῶν άτμοπλοίων. Μέγα Ναυλομεσιτικόν κατάστημα. Έδρα εν Ροστοβίφ 'Υποκαταστήματα εις Λονδίνο και Ταϊγάνιον.

DUNCAN H & WYLAND ET CO

Πράκτωρ σιτηρών και έμπορικῶν έτιριών. Ναυλομεσιτικαί εργασίαι εν Ταϊγάνίφ, Ροστοβίφ και Νοβοροσίτσκη.

Κ. ΜΙΧΑΛΟΠΟΥΛΟΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ 7 ΟΔΟΣ ΒΟΥΒΟΥΛΙΝΑΣ 7

'Ο μόνος εν Πειραιεϊ έχων γνήθια χρώματα Μοράβιας δια τὰ άτμόπλοια. Αποφεύγετε τας νοθείας αγοράζοντες χρώματα μόνον παρὰ του κ. Κωστέ. Μιχαλοπούλου.

ΤΥΠΟΙΣ Δ. Γ. ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΥ

§ 'Οδός Πραξιτέλους 8

Φ. ΦΩΤΙΑΔΗΣ και Γ. ΔΑΝΕΖΗΣ

Πράκτορες έμπορικῶν άτμοπλοίων και ναυλομεσίται. Διεύθυνσις τηλεγραφική: ΔΑΝΕΖΗΝ, Κωνσταντινούπολιν.

ΣΥΝΔΡΟΜΑΙ

'Η συνδρομή της «Ναυτικῆς 'Ελλάδος» εις ναι εν 'Ελλάδι έτησίως δραχ. 12 και εν τῷ 'Εξωτερικῷ φρ. χρ 12. 'Εξάμηνος εν 'Ελλάδι δρ. 7 και εν τῷ 'Εξωτερικῷ φρ. χρ. 7.

ΦΥΛΛΑ

ΤΗΣ «ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ»

Πωλοῦνται άντι 30 λεπτῶν έκαστον εις άπαντα τὰ εν 'Αθήναις βιβλιοπωλεία και εν τῷ «'Αθηναϊκῷ βιβλιοπωλείφ» παρὰ τὸ 'Υπουργείον τῶν Ναυτικῶν.

ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ

'Η «Ναυτικὴ» 'Ελλάς» πωλεῖται εις τὸ βιβλιοχαρτοπωλείον τῷ «'Ερμῆς» τοῦ κ. Γ. Ν. 'Αλεξάκη.

NICOLAS D COTZIAS (SYRA)

Μεσίτης αγορῶν πωλήσεων και ναυλώσεων άτμοπλοίων.

Τηλεγραφ. Διεύθυνσις. COTGIAS, SYRA.