



ΙΔΡΥΤΗΣ ΚΑΙ ΙΔΙΟΚΤΗΤΗΣ

Ι. Θ. ΣΙΦΝΑΙΟΣ



ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ

Κ. ΑΥΓΕΡΗΣ ΚΑΙ Ν. ΚΟΤΣΟΒΙΛΛΗΣ

ΣΥΝΕΡΓΑΤΑΙ

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



ΑΘΗΝΑΙ

1901

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Οἱ δυναεῖς πνιγμοὶ διὰ τῶν λέμβων καὶ πλοιαρίων, τί μέτρον πρέπει νὰ ληφθῆ ὑπὸ Νικ. Γ. Κοτσοβίλλη.— Οἱ Κανόνες τῆς Ὑόρκης καὶ Ἀμβέρδης τοῦ 1890 συνέχεια τῶν ἀρθρῶν τοῦ κ. Σ. Μάτσει.— Ὁ ἄνευ οὐράτος τηλεγράμος ὑπὸ Ν. Γ. Κ.— Ἕλληνες Ναυτικοὶ εἰς τὴν Ἀμερικὴν ὑπὸ Κ. Α.— Γεωγραφικὰ ἐκ ναυτικοῦ Συγγράμματος τοῦ κ. Ν. Κοτσοβίλλη.— Τὸ Ναυτικὸν Συνέδριον, ὑπὸ Ἐμ. Μακρουγιάννη.— Κανονισμὸς πρὸς ἀποφυγὴν συγκρούσεων πλοίων ἐν Θαλάσσῃ.— Ἡ Γενικὴ Ἰταλικὴ Ἀτμοπλοῖα, μίᾳ στατιστικῇ τῶν ἀτμοπλοίων τῆς.— Ναυτικὰ νέα, ἀνταποκρίσεις ὀδηγίαι, πληροφορίαι.— Ὄνόματα καιρῶν, ἀνέμων, μετεώρων καὶ φαινομένων καὶ ἡ κατάστασις τῆς θαλάσσης ὑπὸ Ν. Γ. Κ.

ΕΙΚΟΝΕΣ

Τὰ Ἀγγλικῆς κατασκευῆς τορπιλλοβόλα.— Σωσίδιον πλοίου.— Σωσίδιον λέμβου.

ΕΤΑΙΡΙΑ Γαιανθράκων Γλάμοργαν. Ἀντιπρόσωπος ἐν Πειραιεῖ Γ. ΚΑΖΑΝΟΒΑΣ. Δ. ΚΟΤΣΟΒΙΛΛΗΣ, ναυτοδιδάσκαλος, διευθυντῆς Ναυτικοῦ Γραφείου, Πειραιεὺς ὁδὸς Νοταρᾶ 99.

Κ. ΔΕΔΟΥΣΗΣ, ναυλομεσίτης, Πειραιεὺς.

Γ. ΚΑΨΙΜΑΛΗΣ, ἔμπορος ναυτικῶν εἰδῶν ὁδὸς Βουβουλίνας 7, Πειραιεὺς.

Κ. ΜΙΧΑΛΟΠΟΥΛΟΣ, ἀντιπρόσωπος χρώματος Μοράβιας ὁδὸς Βουβουλίνας ἀριθ. 7 ἐν Πειραιεῖ.

Μ. ΒΟΛΙΚΑΣ, ναυλομεσίτης ἐν Πειραιεῖ.

ΡΕΝΕ ΑΜΙΕΛ

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

Ἡ «ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΛΛΑΣ»

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

ΧΑΡΙΝ ΕΥΚΟΛΙΑΣ

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

Καὶ ταύτας μόνον ἀντί:

ΜΙΑΣ ΔΡΑΧΜΗΣ

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

ΠΑΣΑ ΑΓΓΕΛΙΑ

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



ΟΙ ΣΥΝΕΧΕΙΣ ΠΝΙΓΜΟΙ ΔΙΑ ΤΩΝ ΛΕΜΒΩΝ ΚΑΙ ΠΛΟΙΑΡΙΩΝ ΤΙ ΜΕΤΡΟΝ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΛΗΦΘΗ

Τὰ θύματα τοῦ διὰ πνιγμοῦ θανάτου ἐν τὸς τῶν ἱστιοπλοουστῶν λέμβων καὶ πλοιαρίων εἶναι τόσα πολλὰ εἰς τὰ ἡμέτερα παράλια, ὥστε ἐπιβάλλεται πλέον εἰς τὴν Κυβέρνησιν νὰ φροντίσῃ, ἵνα ἐκάστη λέμβος ἢ πλοιαρίον ἱστιοπλοοῦν νὰ φέρῃ ἴσον ἀριθμὸν σωσιβίων ἀναλόγως τοῦ πληρώματος ἢ τῶν ἐπιβατῶν.

Ὁ διασχίσας ὠκεανούς καὶ θαλάστας πλοίαρχος Τσίπουρας, ὁ ἀψηφίσας τὰ οὐρανομήκη κύματα τοῦ ὠκεανοῦ καὶ τὰ θεελάωδη οὐριγκὰν αὐτοῦ εὗρε τὸν θάνατον διασκεδάζων ἐξωθεν τοῦ λιμένος τοῦ ναυτικωτάτου Γαλαξειδίου. Συνειθισμένος νὰ ζῆ ἐν τῇ θαλάσῃ ἠθέλησε νὰ ἀλιεύσῃ. . . . Τὰ ριπίσματα τοῦ ἀνέμου ἐκλίνον τὴν λέμβον ἱστιοπλοοῦσαν καὶ κακῇ ἴσως ἐκτίμησις τῆς δυνάμεως τῆς σπηληάδος ἔκαμεν ὥστε νὰ κλίνη περισσότερο ἢ λέμβος, καθ' ἣν στιγμὴν ἴσως ὁ πλοίαρχος Τσίπουρας ἀμέριμνος ἐθαύμαζε τοὺς ἀλιευθέντας ἰχθῆς ἢ λέμβος ἐγέμισε νερὰ καὶ ὑπεχώρησεν ἀ-



Σωσίδιον πλοίου

Ὁ καταστρεπτικὸς πνιγμὸς τοῦ πλοίαρχου Τσίπουρα πρὸ τοῦ λιμένος τοῦ Γαλαξειδίου δὲν εἶναι ἡ πρώτη ἀπόδειξις ὅτι καὶ αὐτοὶ οἱ πλοίαρχοι εἶναι ὑποκείμενοι εἰς ἀνατροπὰς μικρῶν ἱστιοπλοούντων σκαφῶν καὶ εἶναι βέβαιον ὅτι δὲν εἶναι δυνατόν νὰ ἀποφύγῃ τὴν ἀπροσδόκητον ἀνατροπὴν μιᾶς λέμβου καὶ οἱ καταλληλότεροι κυβερνῆται.

Ἡ σειρὰ τοιούτων δυστυχημάτων ἀπὸ τοῦ πνιγμοῦ τοῦ αἰμυνηστοῦ Βουδούρη ἐν Φαλήρῳ καὶ ἐντεῦθεν πρέπει νὰ μᾶς πείσωσιν ὅτι δὲν πρέπει ἄνευ τῶν ἐπὶ τούτῳ σωστικῶν μέσων νὰ ἐπιβαίνωμεν τῶν ἀκαταφράκτων λέμβων καὶ τῶν μικρῶν ἱστιοφόρων, καθόσον παραμικρὰ ἀπροσεξία τοῦ λεμβούχου ἢ τοῦ ολακίζοντος τὴν λέμβον πλοίαρχου ἐν μιᾷ στιγμῇ δύναται νὰ μᾶς διευθύνῃ πρὸς τὸν ἄλλον κόσμον.



σωσίδιον λέμβου

φήσασα εἰς τὴν ἐπιφάνειαν τοὺς ἐπιβαίνοντας! καὶ βυθισθεῖσα συνεπεῖα τοῦ ἔρματος ἄνευ ἐλπίδος νὰ ἐπιπλεύσῃ μόνη τῆς.

Οἱ ναυαγοὶ ἦσαν τρεῖς καὶ αἱ κώπαι δύο τῆς λέμβου, ἃς συνέλαβον ἐπιπλεύσας. Ἄλλὰ αἱ ἀπὸ ὀξειᾶν κατασκευασμέναι βαρεῖται κώπαι πολλάκις δὲν δύναται νὰ κρατήσωσιν εἰς τὴν ἐπιφάνειαν τῆς θαλάσσης εἰμὴ ἐλάχιστον βᾶρος 3-5 δεκάδων. Πῶς

λοιπόν να κρατηθῆ ἐπ' αὐτῶν ἄνθρωπος μὲ ἐνδύματα, ὑποδήματα; κ.τ.λ.

Τοιαύτης φύσεως εἶναι ὅλοι οἱ πνιγμοὶ οἵτινες πολυαριθμώτατοι συμβαίνουν εἰς τὰ παράλια μας, τοῦ δὲ Πόρου τὸ πρὸ ἐτῶν φοβερὸν δυστύχημα τοῦ πνιγμοῦ τῶν ἀνθρώπων ἰδύνατο μόνον νὰ μᾶς κάμῃ νὰ συναισθανθῶμεν καὶ νὰ διατάξωσιν αἱ ἀρχαὶ τὸν πλήρη ἐφοπλισμὸν τῶν ἱστιοπλοουσῶν λέμβων.

Ὁ ἐξαρτισμὸς μιᾶς λέμβου καὶ τῆς πτωχοτέρας ἀκόμη πρέπει νὰ στοιχίσῃ εἰς τὸν λεμβοῦχον ἄνω τῶν 100 δραχμῶν, καθ' ὅσον χρειάζονται ἱστία, σχοινία, ἱστός, ἀντένα, μαστιοῦνι κτλ. καὶ ἐργασία ἀνάλογος διὰ τὴν κατασκευὴν καὶ τοποθέτησιν: καὶ ὅλα ταῦτα γίνονται προθύμως διὰ νὰ ἔχωσιν αἱ λέμβοι τὸν ἱστοπλοῖχον αὐτῶν ἐξαρτισμὸν πλήρη.

Διὰ δὲ τὰ σωσιβία ἄτινα οὐδέποτε θὰ στοιχίσουν περισσότερον τῶν 4—5 δραχμῶν ἕκαστον καὶ διὰ μέσου τῶν ὁποίων καὶ αὐτὸς ὁ λεμβοῦχος θὰ σωθῆ καὶ οἱ ἐπιβάται

τοῦ σωθέντος χάριν αὐτῶν τῶν σωσιβίων θὰ τὸν ἀνταμείβουν γενναίως, δι' αὐτὰ τὰ ἄγνωστα εἰς τὰς λέμβους σωσιβία δὲν ἐξοδεύεται πεντάρα, οὔτε ἐλήφθη ὑπ' ἔψιν τὸ σωτήριον καὶ ἐπιβαλλόμενον τοῦτο ἐργαλεῖον.

Εἶναι ἀληθὲς ὅτι ὁ κόσμος εἶναι πολὺ δύσκολος καὶ δὲν ἀναγνωρίζει ἀμέσως τὰ σωτήρια μέτρα, ἀλλ' ὁ Ὑπουργὸς τῶν ναυτικῶν κ. Β. Βουδούρης ὁ τόσον κοπιᾶσας διὰ νὰ εἰσαγάγῃ τὰ σωστικά μέτρα, Σωτήρια σκάφη, σωσιβία κ.τ.λ. ἐπὶ τῶν ταχυδρομικῶν ἀτμοπλοίων, δείξας πρωτοφανῆ Ὑπουργικὴν θέλησιν διὰ νὰ κατορθώσῃ ὅ,τι σήμερον χαίροντες βλέπομεν ἐν τάξει εἰς τὰ ἀτμόπλοια Ἐκεῖνος, μόνον δύναται νὰ προλάβῃ τοὺς ἀδίκως συμβαίνοντας καθημερινούς πνιγμούς διὰ τῶν μικρῶν ἱστιοφόρων καὶ τῶν ἱστιοπλοουσῶν λέμβων ἄτινα εἰσὶ πολυαριθμώτατα ἐν τῇ Πατρίδι μας.

N. Γ. ΚΟΙΣΟΒΙΛΗΣ

ΚΑΝΟΝΕΣ

ΤΗΣ ΥΟΡΚΗΣ ΚΑΙ ΑΜΒΕΡΣΗΣ ΤΟΥ 1890

(Συνέχεια)

Ἐν προηγουμένῳ φύλλῳ ἐλέγαμεν ὅτι ὁ ΙΑ' κανὼν καθιεροῖ σύστημα ἀντίθετον τοῦ Β' ἐδαφίου τοῦ ἀρθρ. 400 τοῦ Ἐμπ. Νόμου, κατατάσσων εἰς τὴν κοινὴν ἀβαρίαν τὴν μισθοδοσίαν καὶ τροφοδοσίαν τοῦ πλοιάρχου καὶ τοῦ πληρώματος, καὶ καθ' ἣν περιπτώσιν ἐπι ἡ ναύλωσις συνωμολογήθη κατὰ πλοῦν.

Ὁ ἡμέτερος νόμος ἀποκλείει ἀδικαιολογήτως τὰς ἐκτάκτους ταύτας δαπάνας προκαλουμένας ἐκ τῆς ἀναγκαστικῆς παραμονῆς εἰς λιμένα ἐν ᾧ ἐξ ἀνάγκης κατέφυγε τὸ πλοῖον περιορίζων μόνον τὴν εἰς τὰς γενικὰς ἀβαρίας κατὰ τὰς ἐπιπτώσεις καθ' ἃς ἡ ναύλωσις ἔχει συνωμολογηθῆ κατὰ μῆνα.

Ἡ τοιαύτη διάταξις ἠδύνατο νὰ αἰτιολογηθῆ εἰς μόνην τὴν ἐκ τῆς ἐμποδίσσεως, ἢ ἐκ τῆς κατακρατήσεως εἰς τινὰ λιμένα παραμονῆν τοῦ πλοίου, ἣν περιπτώσιν προσέβλεπεν ἡ διάταξις τοῦ 1881 ἐξ ἧς ἐλήφθη τὸ ἀρ. 400 τοῦ Γαλ. Ἐμπ. Νόμου οὐ μετὰ φρασὶς εἶνε τὸ ἡμέτερον.

Ἀλλὰ τὸ ἀρθρ. 400 παρεξέτεινε τὴν διά-

τάξιν καὶ εἰς τὴν περίστασιν τῆς ἀναγκαστικῆς προσορμίσεως. Κατὰ τὴν διάταξιν τοῦ 1681 ὁ ναυλωτῆς ὁ ναυλώσας τὸ πλοῖον κατὰ μῆνα ἀπαλάσσεται τῆς πληρωμῆς τοῦ ναύλου τοῦ ἀναλογουμένου πρὸς τὸ χρονικὸν διάστημα τῆς ἀναγκαστικῆς παραμονῆς, λόγῳ τῆς κατακρατήσεως τοῦ πλοίου, ἢ το ἐπομένως δίκαιον, ὅπως ὁ ἐφοπλιστῆς ἀποζημιωθῆ διὰ τὰς δαπάνας, τὰς ὁποίας κατέβαλε διαρκούσης τῆς κατακρατήσεως, ἀφοῦ ἔπαυεν ἡ πληρωμὴ τοῦ ναύλου κατὰ τὸ διάστημα τῆς παραμονῆς, ἐνῶ εἰς τὴν κατὰ πλοῦν ναύλωσιν ὁ ἐφοπλιστῆς ἀνεδέχεται δι' ἕνα ναῦλον ὠρισμένον τὸν ἀπὸ τοῦ τύπου τῆς φορτώσεως πρὸς τὸν τῆς ἐκφορτώσεως πλοῦν, κερδοσκοπῶν ἐπὶ τοῦ μακροτέρου ἢ βραχυτέρου χρόνου τῆς ἐκτελέσεως αὐτοῦ.

Οὕτω κατὰ τὸν ἡμέτερον νόμον ἐπειδὴ συνηθέστατα αἱ ναυλώσεις συνωμολογοῦνται κατὰ πλοῦν δύναται τις ἀκριβολογῶν νὰ εἴπῃ, ὅτι αἱ δαπάναι τῆς διατροφῆς καὶ μισθοδοσίας πλοιάρχου καὶ πληρώματος κατὰ τὸ διάστημα τῆς ἀναγκαστικῆς παραμονῆς δὲν καταλογίζονται

εἰς τὴν γενικὴν ἀβαρίαν, οἰαδήποτε κἂν ἡ ἡ αἰτία ἢ ἐξαναγκάσσασα τὸ πλοῖον εἰς τὴν ἀναγκαστικὴν προσορμίσιν. Ζημιούται δὲ ὁ ἐφοπλιστῆς ὅλως ἀδίκως.

Τὴν ἀνακολουθίαν ταύτην τοῦ ἀρθ. 400 τοῦ ἡμέτερου νόμου εἶχε συναισθανθῆ πρὸ πολλοῦ ἡ ναυτικὴ πείρα, ἣτις ἐν τῇ ναυτικῇ νομοθεσίᾳ δίδει πάντοτε πρώτη τὴν ἀφετηρίαν τῆς διευθύνσεως τῆς νομολογίας καὶ τῶ νομοθέτη, καὶ δὴ ἐν τῷ συνεδρίῳ τῆς Ὑόρκης προτάθη ὑπὸ τῶν ἐφοπλιστῶν, καὶ ἐγένετο δεκτὸς ὁ ἐν τῷ ἀρχαιοτέρῳ κειμένῳ ὑπὸ στοιχείῳ Η' κανὼν.

Κατὰ τὴν ἐπιθεώρησιν τῶν κανόνων τῆς Ὑόρκης ἐν τῷ συνεδρίῳ τῆς Ἀμβέρσης κατὰ τὸ 1877, δὲν ἐγένετο μεταρρυθμίσις τις τῆς εἰρημῆς διατάξεως, ἀλλὰ κατὰ τὸ 1890 συνεζητήθη ἐκ νέου ἐν τῷ Συνεδρίῳ τοῦ συνελθόντος ἐν Λονδίῳ, ἀνεπτύχθη ὁρισθειῶν τῶν σχετικῶν περιστάσεων τῆς ἐφαρμογῆς του καὶ καθρητίσθη ὡς ἔχει σήμερον.

Ὅπως δὲ καὶ εἰς τὸν προηγουμένον Ι κανόνα, προσετέθη καὶ εἰς τὸν ΙΑ' τελευταῖον ἐδάφιον, δι' οὗ ὁρίζεται, ὅτι ἐν ἡ περιπτώσει τὸ πλοῖον δὲν ἠδύνατο νὰ ἐξακολουθήσῃ τὸν πλοῦν εἴτε διότι ὁ φορτωτῆς ἀνέλαβε τὸ φορτίον, εἴτε διότι τὸ πλοῖον κατέστη ἀνίκανον πρὸς πλοῦν, τότε αἱ εἰρημῆαι δαπάναι καταλογίζονται εἰς τὴν μερικὴν ἀβαρίαν.— Ὅρθως δέ.— Τότε μόνον τὸ φορτίον δέον νὰ βεβρύνηται μὲ τὴν συνεισφορὰν, ὅποτε αἱ γενόμεναι δαπάναι συνετέλεσαν εἰς τὸ κοινὸν συμφέρον τὸ συγδέον τὰ ἐν τῇ ναυλώσει πρόσωπα, τοῦτέστιν εἰς τὴν ἐκτέλεσιν τοῦ συναλλάγματος τῆς ναυλώσεως.

Ἐν Γαλλίᾳ πολλοὶ ἐφοπλισταί, κατὰ τοὺς ἐγκύψαντας εἰς τὰ ζητήματα ταῦτα, προτιμῶσι νὰ ὑποβάλλωνται εἰς τὸν κίνδυνον τοῦ νὰ στερηθῶσι τοῦ παρὰ τῶν κανόνων τῆς Ὑόρκης καὶ Ἀμβέρσης χρηρηγουμένου τῷ πλοῖῳ πλεονεκτήματος μὴ δεχόμενοι τὴν συμβατικὴν ἐφαρμογὴν αὐτῶν ἐν ταῖς συνωμολογουμέναις ναυλώσεσιν, ὅπως μὴ στερηθῶσιν ἐτέρου πλεονεκτήματος χορηγουμένου εἰς τὸ πλοῖον ὑπὸ τοῦ Ἐμπορ. Νόμου, ἣτοι τοῦ νὰ συνεισφέρῃ τὸ πλοῖον καὶ ὁ ναῦλος κατὰ τὴν κατὰ τὰς ἐπιπτώσεις εἰς τὴν γενικὴν ἀβαρίαν ἀξίῳ, μόνον κατὰ τὸ ἡμισυ τῆς ἀξίας του.

Οἱ ἡμέτεροι ἐφοπλισταί τὸ μὲν ἐνεκεν τῆς ἐπιβολῆς τῶν ἀσφαλειῶν, τὸ δὲ ἐκ τῆς μικρᾶς εἰσέτι πείρας αὐτῶν ἐπὶ τῶν ναυτικῶν δικαιοπραξιῶν δὲν ἔχουσι σχηματίσει εἰσέτι πεποιθήσιν πότερον νὰ προτιμῶσιν, τὴν ἀπόκτησιν τῆς ὠφελείας τῆς ἐν τυχούσῃ κοινῇ ἀβαρίᾳ συνεισφορᾶς τοῦ πλοίου καὶ τοῦ ναύλου διὰ τοῦ ἡμίσεως μόνον τῆς ἀξίας του, ἢ τὸν καταλογισμὸν ἐν

τῇ κοινῇ ἀβαρίᾳ τῶν δαπανῶν τῆς μισθοτροφῆς πλοιάρχου καὶ πληρώματος κατὰ τὴν ἀναγκαστικὴν παραμονὴν ἐν τῷ λιμένι τῆς κατ' ἀνάγκην προσορμίσεως.

Ἐὰν προτιμῶσι τὸ πρῶτον δέον νὰ μὴ παραδέχωνται τὴν συνωμολογήσιν τῆς συμβατικῆς ἐφαρμογῆς τῶν κανόνων τῆς Ὑόρκης καὶ Ἀμβέρσης τοῦ 1890 ὑποβαλλόμενοι εἰς τὰς διατάξεις τοῦ ἀρθρ. 417 τοῦ διέποντος ἡμᾶς Ἐμπ. Νόμου.

(Ἐπεται συνέχεια).

Σ. Α. ΜΑΤΕΣΙΣ

Ο ΑΝΕΥ ΣΥΡΜΑΤΟΣ ΤΗΛΕΓΡΑΦΟΣ

ΣΥΝΕΝΝΟΗΣΙΣ ΕΜ Τῷ ΟΚΕΑΝῷ

Τὰ μεγάλα τῆς ἐταιρίας Κιουνάρ ἀτμόπλοια «Λουκάνια» καὶ «Καμπάνια» συνηντήθησαν ἔξωθεν τῆς Νέας Ὑόρκης 200 μίλια παρὰ τὴν Νηοῦ-Φάνουτλαν, Ἐγένετο δὲ ἡ ἐξῆς συνεννόησις μεταξὺ τῶν δύο μεγάλων ἀτμοπλοίων.

- «Λουκάνια» εἶσαι ἐκεῖ;
- Μάλιστα.
- Σὺ πῶς ὀνομάζεσαι;
- «Καμπάνια».
- Τί μήκος καὶ πλάτος ἔχετε «Λουκάνια»;
- Μῆκος τῶσον . . . Πλάτος τῶσον . . .
- Ἡμεῖς ἔχομεν πλάτος καὶ μήκος τῶσον .

Καὶ ἐγένετο ἀμέσως ἡ σύγκρισις τῶν θέσεων τῶν δύο ἀτμοπλοίων καὶ εὐρέθησαν ἀπέχοντα τὸ ἐν τοῦ ἄλλου μίλια 45 χωρὶς δὲ νὰ βλέπῃ τὸ ἐν τῷ ἄλλῳ ἐσημειώθησαν αἱ θέσεις αὐτῶν ἐπὶ τοῦ χάρτου.

Ἄς ἴδωμεν τί ἐκπλήξῃς μᾶς ἐπιφυλάσσει ἀκόμη ὁ ἀνευ σύρματος τοῦ Μαρκόνι τηλεγράφος!

N. Γ. Κ.

ΑΙ ΣΥΝΔΡΟΜΑΙ ΤΗΣ «ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ»

Παρακαλοῦμεν τοὺς κ. κ. συνδρομητὰς 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 διαχειρίσις καὶ ἀποστέλλεται ἡ σχετικὴ ἀπόδειξις.

ΤΟ ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΣΥΝΕΔΡΙΟΝ

Θέματα τινα συζητητέα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ Γ'.

Αι άμοιβαί δέον να ώσι διάφοροι καθ' έκατέραν των περιπτώσεων τούτων, ως διακρίνει το διάταγμα του 1681 ;

Κατά τον Ιταλικόν Κώδικα άρθρ. 134 § 2 και 3 η άμοιβή επί της διασώσεως ποικίλλει κατά τας περιστάσεις, καθ' άπάσας όμως, ο διασώθεις είνε ύπόχρεως προς πληρωμήν της ζημίας ην πραγματικώς υπέστη.

Κατά τον Ρωσικόν Κώδικα άρθρ. 500 και 508 η άμοιβή είναι το 1) 4 των διασωθέντων εάν το ναυάγιον έλαβε χώραν εις άπόστασιν ώρισμένην από της ξηράς άλλως εις το 1) 6. Επίσης εις το 1) 4 και κατά πολλάς άλλας περιπτώσεις.

Τα Γαλλικά δικαστήρια εφαρμόζοντα το διάταγμα του 1681, επιδικάζουσιν άμοιβήν, όταν η διάσωσις έλαβε χώραν εν άνοικτῃ θαλάσση, ενώ ο διασώσας πλοϊον καθισμένον επί της όχθης, δικαιούται μόνον εις ανάλογον άποζημίωσιν (Έφετεϊον Alger της 22 Ιουνίου 1890).

Κατά τον ήμέτερον περί ναυαγίων και ναυαγιαίρέσεων νόμον, αι άμοιβαί εισιν κατά μὲν τας περιπτώσεις του άρθρου 35 το ήμισυ της αξίας των ναυαγίων, κατά δὲ τας του άρθρου 36 εις τα δύο δέκατα μόνον.

Κατά το άνωτέρω παρ' έμου προτεινόμενον σύστημα της άποζημιώσεως διά τε την βοήθειαν και την διάσωσιν, και της προσθέτου άμοιβῆς διά την διάσωσιν, όπερ δέον να καθιερωθῆ εν τη ήμετέρα νομοθεσία η λύσις του άνωτέρω τρίτου ζητήματος, έξαρτάται εκ της κρίσεως του δικαστου, διότι ουτος λαμβάνων ύπ' όψει τας περιστάσεις, ύφ' ως έλαβε χώραν η διάσωσις, θέλει όρίζη προς τη θετικῃ ζημίᾳ κατά την διάσωσιν και την άμοιβήν επί της αξίας των ναυαγίων, εντός των ύπό του νόμου τεταγμένων όρίων.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ Δ'.

Οι ιδιοκτήται του διασωθέντες πλοίου δέον να επαναφέρωσιν εις την άποζημίωσιν της διασώσεως επί της αξίας του πλοίου μόνον, η και επί της αξίας του ναύλου, τον όποιον η διάσωσις του πλοίου, προσεπόρισεν εις αυτούς;

Γνωρίζομεν ότι κατά τε τον Γαλλικόν και τον ήμέτερον άρθρ. 302 δὲν όφείλεται ναύλος επί των πραγματειών, όσαι άπωλέσθησαν εις ναυαγίας, καθισματο, διηρηπάγησαν από πειρατάς η συνελήφθησαν ύπό των έχθρων. Ο πλοίαρχος χρεωστέι ν' άποδώσῃ τον προπληρωθέντα

τυχόν εις αυτόν ναύλον, αν δὲν ύπάρχη εναντία συμφωνία, κατά δὲ το άρθρ. 303, εάν το πλοϊον και αι πραγματεΐαι διασωθώσιν από της ναυαγίας, ο πλοίαρχος λαμβάνει τον μέχρι του τόπου της ναυαγίας ναύλον κλπ.

Κατά τον Κώδικα της Πορτογαλλίας του 1888 άρθρ. 689, ο ιδιοκτήτης των διασωθέντων ναυαγίων, δὲν ευθύνεται προσωπικώς, διά την άμοιβήν της σωτηρίας η της βοήθειας. Ο παραλήπτης, όστις έχει γνώσιν του χρέους ευθύνεται προσωπικώς μέχρι της αξίας των έμπορευμάτων, ότινα παρεδόθησαν προς αυτόν.

Τα Γαλλικά δικαστήρια επί του ζητήματος τούτου εξέδοντο αντιθέτους άποφάσεις. Ούτω κατά την από 22 Μαρτίου 1887 άπόφασιν του Έφετεϊου Dunkerque και 2 Ιανουαρίου 1883, ο πλοίαρχος άπαλλάσσεται της συνεισφοράς επί της αξίας του ληφθέντος ναύλου, ενώ τουναντίον κατά την από 11 9βρίου 1874 άπόφασιν του Έφετεϊου Χάβρης, και την από 9 Ιουλίου 1867 άπόφασιν του Πρωτοδικείου Μασσαλίας.

Είνε άδικαιολόγητος η γνώμη, ότι ο ιδιοκτήτης του πλοίου δὲν είνε ύπόχρεως να συνεισφέρη εις την άμοιβήν της διασώσεως επί της αξίας του ναύλου. Αφοϋ η διάσωσις του ναυαγίου συνεπιφέρει και το δικαίωμα προς πληρωμήν του ναύλου, έχομεν διάσωσιν και του ναύλου, όστις άλλως ήτο άπολωλώς διά τον ιδιοκτήτην του πλοίου. Ο διάσημος ασφαλιστής των Παρισίων Courcy, ύπερεμάχησε της εκδοχῆς ταύτης, διά μακράς αυτού διατριβῆς, καταχωρηθείσης εν τη Διεθνεί Έπιθεωρήσει του ναυτικού δικαίου.

Διά της διασώσεως όμως των έμπορευμάτων, δὲν όφελείται μόνον ο ιδιοκτήτης του πλοίου, άπολαύων τον ναύλον, αλλά και ο ιδιοκτήτης των διασωθέντων έμπορευμάτων, όστις επανακτά ταϋτα. Τούτου δεθέντος δὲν είνε δικαϊον να ύποχρεωθῆ και ουτος της συνεισφοράς κατ' αναλογίαν της αξίας των διασωθέντων;

Ναι ειπε το Διεθνές Ναυτικόν Συνέδριον άποδεξάμενον την ακόλουθον λύσιν.

« Η άμοιβή όφείλεται ύπό του ιδιοκτήτου του πλοίου κατά λόγον της αξίας του πλοίου και του διασωθέντος ναύλου. Αλλά και ύπό του ιδιοκτήτου του φορτίου κατά λόγον της αξίας των διασωθέντων και προς αυτόν παραδοθέντων έμπορευμάτων » (Παράβαλε την Διεθνή επιθεώρησιν « les avaries » ύπό Ρούσου, Τεργέστης η. 13 2ον έτος σελίς 67).

(Ακολουθεΐ)

ΕΜΜ. Σ. ΜΑΚΡΥΓΙΑΝΝΗΣ
δικηγόρος

ΟΝΟΜΑΤΑ

ΚΑΙΡΩΝ, ΑΝΕΜΩΝ, ΜΕΤΕΩΡΩΝ ΚΑΙ ΦΑΙΝΟΜΕΝΩΝ

ΚΑΙ ΚΑΤΑΣΤΑΣΙΣ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ

| Καιροι | Δύναμις Άνέμων | Μετέωρα και Φαινόμενα | Κατάστασις Θαλάσσης |
|-----------------|-------------------|----------------------------|---------------------|
| Αιθρία | Άνεμος Λεπτός | Δρόσος | Νηνεμία |
| Ευδία | » Ολίγος | Ψεκας | Γαλήνη |
| Έπινεφεία | » Μέτριος | Όμβρος | Εύθαλασσία |
| Άστασία Ούρανοϋ | » Λαμπρός | Υιέτος | Κυματισμός |
| Λευκονεφεία | » Δυνατός | Χιών | Κλύδων |
| Μελανεία | » Σφοδρός | Χιονόλυτον | Σάλος |
| Σκότος | » Σκληρός | Χαλάτια | Άποθαλασσία |
| Σεληνόφως | Καταιγίς | Πάχνη | Πίτυλος |
| Λυκαυγές | Τυφών | Άστραπή | Ρεϋμα |
| Έως | Λαϊλαψ | Κεραυνός | Άνάρρους |
| Αύγη | Θύελλα | Πρηστήρ | Δίναϊ |
| Ήως | Άνεμοστρόβιλος | Άνεμοστρόβιλος | Πλημμυρίς |
| Λυκόφως | Χιονοστρόβιλος | Σίφων | Άμπωτις |
| Εηρασία | Άνεμος Καταιγίζων | Ίρις | Πλήμη |
| Όμίχλη | » Κοπάζων | Παρήλιος = Άντανακλαστικός | Πλήσμη |
| Υγρασία | » Αποπνέων | Άντήλιος = Άνθήλιος | Ρηχία |
| Υιέτια | » Υποπνέων | Παρασελήνη | Φωσφορισμός |
| Κατομβρία | » Υπακμάζων | Βόρειον Σέλας | |
| Όμβρος | » Ριπαίος | Ζωδιακόν φῶς | |
| Νιφετός | » Λείος | Βολίδες | |
| Θύελλα | » Μεταπίπτων | Διάττοντες άστέρες | |
| Καταιγίς | | Άερόλιθοι | |
| Νιφάς | | Δορυφόροι | |
| Παγετός | | | |
| Ψυχός | | | |
| Παγλυσία | | | |
| Θάλπος | | | |
| Καϋμα | | | |
| Πνιγμός | | | |
| Αύχμος | | | |
| Αϋρα | | | |

N. Γ. Κ.

ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΑ*

ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΑ ΜΕΓΕΘΗ ΤΩΝ ΝΗΣΩΝ

ΤΟΥ ΕΛΛ. ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟΥΣ

ΕΞ ΑΝΕΚΔΟΤΟΥ ΣΥΓΓΡΑΜΜΑΤΟΣ

ΤΟΥ κ. ΝΙΚ. ΚΟΤΣΟΒΙΛΛΗ

Ἄμουλιανή

| | |
|------------------------------|--------|
| Ἐμβαδὸν Τετραγων. χιλιόμετρα | 13.72— |
| Περίπλους Ἀγγλικά μίλια | 11.— |
| Ῥῆθος Γαλλικά μέτρα. | 265.— |
| Πλάτος Β. 40° 19' | |
| Μήκος Α. 23° 55' | |

Ἄγαθονήσι

| | |
|--------------------------------|-------|
| Ἐμβαδὸν Τετραγωνικά χιλιόμετρα | 13.72 |
| Περίπλους Ἀγγλικά μίλια | 10.— |
| Ῥῆθος Γαλλικά μέτρα | 219.— |
| Πλάτος Β. 37° 28' | |
| Μήκος Α. 27° 00' | |

Γιοῦρα (Β. Σποράδων)

| | |
|--------------------------------|-------|
| Ἐμβαδὸν Τετραγωνικά χιλιόμετρα | 13.72 |
| Περίπλους Ἀγγλικά μίλια | 9 1/2 |
| Ῥῆθος Γαλλικά μέτρα | 109.— |
| Πλάτος Β. 39° 22' | |
| Μήκος Α. 24° 10' | |

Νηδὶς Ἀγκίστρι

| | |
|--------------------------------|-----------------------------------|
| Ἐμβαδὸν Τετραγωνικά χιλιόμετρα | 13.72 ⁰ / ₀ |
| Περίπλους Ἀγγλικά μίλια | 8.— |
| Ῥῆθος Γαλλικά μέτρα | 216.— |
| Πλάτος Β. 37° 41' | |
| Μήκος Α. 23° 20' | |

Καλολίμνη (Μαμαρά)

| | |
|--------------------------------|-------|
| Ἐμβαδὸν Τετραγωνικά χιλιόμετρα | 11.15 |
| Περίπλους Ἀγγλικά μίλια | 9.— |
| Ῥῆθος Γαλλικά μέτρα | 158.— |
| Πλάτος Β. 40° 32' | |
| Μήκος Α. 28° 32' | |

Νηδὶς Σκίζα

| | |
|--------------------------------|-------|
| Ἐμβαδὸν Τετραγωνικά χιλιόμετρα | 11.14 |
| Περίπλους Ἀγγλικά μίλια | 8.— |
| Ῥῆθος Γαλλικά μέτρα | 196.— |
| Πλάτος Β. 36° 44' | |
| Μήκος Α. 21° 46' | |

*Ἴδε προηγούμενον.

ΕΛΛΗΝΕΣ ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΕΙΣ ΤΗΝ ΑΜΕΡΙΚΗΝ

Μία παροιμία εἰς τὴν Ἀργεντινὴν Δημοκρατίαν.—Πῶς ἐργάζεται.—
Ἔχουν καὶ ἀτμόπλοια.

Τὸ ἐπιχειρηματικὸν πνεῦμα τοῦ Ἑλλήνος διήνοιξε πάντοτε νέους ὀρίζοντας ἐργασίας καὶ ὁσάκις ὁ χώρος ὑπῆρξε στενὸς δι' αὐτὸν τὸν ἐγκατέλειπεν, ἵνα ἐργασθῆ κερδοφόρος εἰς μακρῶνας χώρας. Εἶναι τὸ πνεῦμα τοῦ ἀποικισμοῦ τῶν ἀρχαίων Ἑλλήνων, τὸ ὑποῖον συναντᾷ κανεὶς εἰς ἐκάστην σελίδα τῆς ἱστορίας τοῦ νεωτέρου Ἑλλήνος.

Σήμερον χιλιάδες ὄλαι Ἑλλήνων εἰσὶ διασκορπισμένοι ἀνά τὰς πόλεις τῶν Ἰνδιῶν, τῆς Νοτίου καὶ Βορείου Ἀμερικῆς, τῶν Ἀφρικανικῶν ἀκτῶν, τῆς Αὐστραλίας, τῆς Μαδαγασκάρης, πανταχοῦ τέλος, ὅπου τὸ ἐμπόριον ἢ ἡ βιομηχανία ἀνοῦσιν ὑπὸ τὴν προστασίαν ἰθαγενῶν ἢ Εὐρωπαϊκῶν νόμων. Καὶ εἶναι περιεργότερον ἀκόμη ὅτι τὸ φυσικὸν τοῦ Ἑλλήνος στοιχεῖον, ἡ θάλασσα, τὸν ὠθεῖ πέραν ἔτι μέχρι τοῦ σημείου νὰ ζητῆ θέσεις ἐπὶ ἀτμοπλοίων ξένων ὑπερωκεανείων ἀτμοπλοικῶν Ἑταιριῶν.

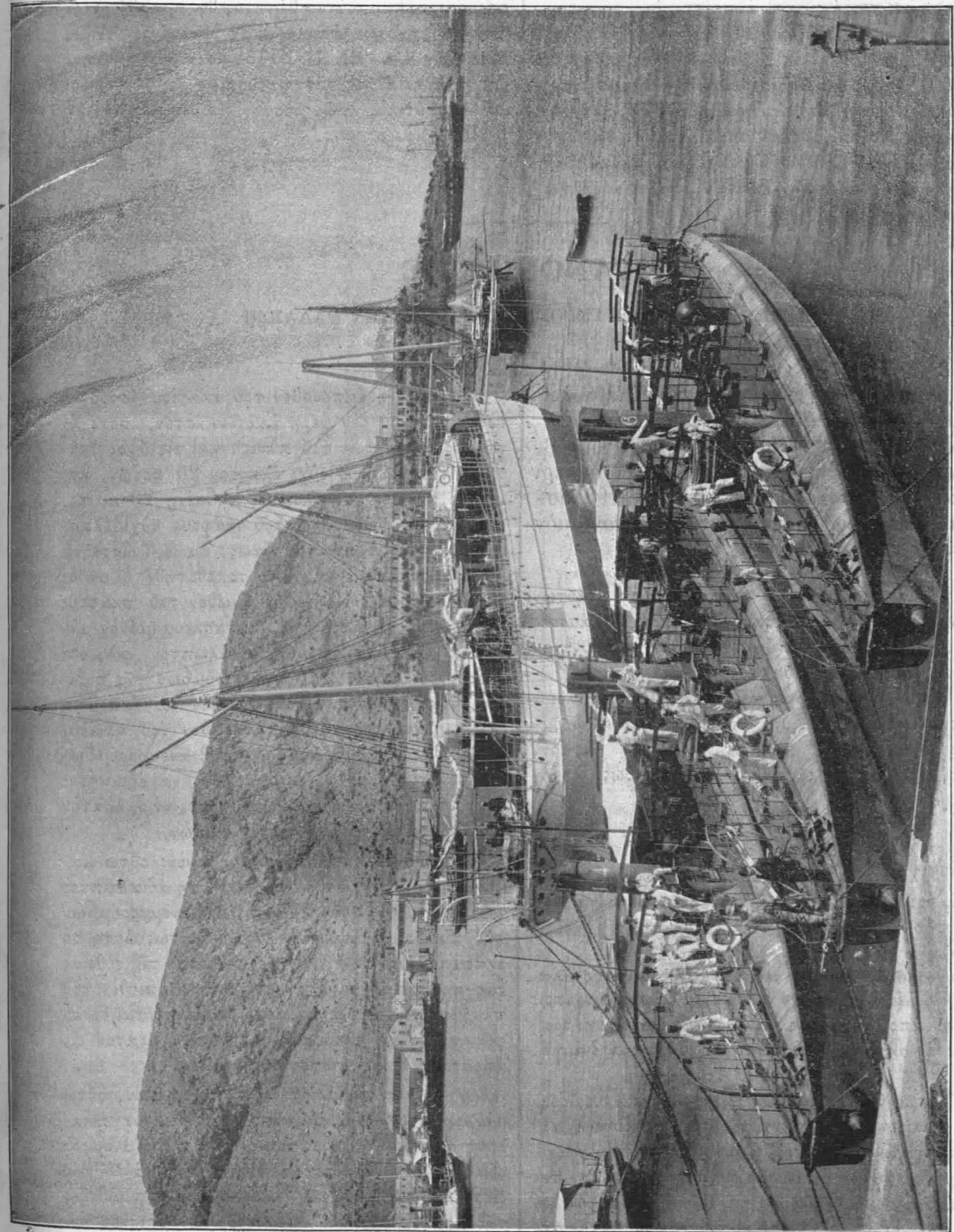
Τὸ φυσικὸν τοῦτο ἐνστικτὸν ἔφερε πρὸ ὀλίγων δεκάδων ἐτῶν Ἑλληνας τινὰς ναυτικούς εἰς τὸ Μπουένος Ἀἶρες τῆς Ἀργεντινῆς Δημοκρατίας. Ἐγκατεστάθησαν ἐκεῖ καὶ εἰργάσθησαν μετὰ τὴν χαρακτηρίζουσαν τοὺς Ἑλληνας ναυτικούς οἰκονομίαν καὶ τιμιότητα.

Ἦδη ἡ μικρὰ αὕτη ὁμάς τῶν ἐλλήνων ἀποκαλύπτεται ἀποικία ἐκ 200 καὶ πλέον ἀτόμων, οἱ πλεῖστοι τῶν ὁποίων μετέρχονται τὸν πλοηγὸν (πιλότον) εἰς τὰς ἀκτὰς καὶ τοὺς ποταμούς.

Εἰς τὸ Μπουένος Ἀἶρες ὀλίγοι τινὲς Ἕλληνες εἰσὶ καφφεπῶλαι, ἀργυραμειβοὶ οἱ κ.κ. Μ. Λύτσας καὶ Σα, Ἰω. Ζωσεφίδης καὶ ἐργοστασιάρχης ὁ κ. Α. Λάπας. Ἄλλ' ὑπάρχουν ἐπίσης πράκτορες ἀτμοπλοίων καὶ ἐφοπλισταὶ οἱ κ. κ. Σ. Ν. Σάββας καὶ ἀδελφοὶ ἔχοντες δύο ἀτμόπλοια ὑπὸ Ἀργεντινὴν σημαίαν ὀνόματι «Τάγος» 1500 τόννων καὶ «Φλωριανούπολις» τόν. 200.

Τὰ ἀτμόπλοια ταῦτα ἐργάζονται εἰς τὰς ἀκτὰς τῆς Βραζιλίας καὶ ἐν Μπουένος Ἀἶρες ἐκμεταλλεῦόμενα τὸν ποταμὸν Ροζάριο.

Οἱ κ. κ. Ἀδελφοὶ Σάββα εἶναι γνωστότατοι εἰς τοὺς ναυτικούς μας ἐπὶ πολλὰ ἔτη ταξιδεύσαντες τὴν Μεσόγειον καὶ τὸν Εὐξείνιον μετὰ τὸ πλοῖον τῶν τὰ «Μακρὰ Τεῖχη», μετὰ τὸ «Καστελλόριζον» καὶ μετὰ τὴν «Ἀνατολήν» τὸ ἀτμόπλοιον τῶν κ.κ. Καραβάς, Λήμνεις καὶ Σια, τὸ ὁποῖον ἀνήκει ἤδη εἰς τὴν Ἑταιρίαν Παν-



Τὰ Ἀγγλικῆς κατασκευῆς Ἑλληνικά Τροπικολόβα, ἃτινα διαπραγματεύεται νὰ ἀγοράσῃ ἡ δημοκρατία τῆς Βενεζουέλας. Τὰ τροπικολόβα ταῦτα ἔχουσι τοὺς λέβητας ἐθθαμμένους σχεδὸν καὶ ἡ ταχύτης των δὲν ὑπερβαίνει τὰ 17 μίλια ἀπέναντι τῶν 30 μιλίων, τὴν ὅποιαν ἀναπτύσσον τὰ ἄλλα τροπικολόβα μας.

ταλέοντος.

Ἄλλ' ἢ Ἑλληνική αὐτὴ παροικία στερεῖται Ἑλληνος προξένου καὶ ἢ προστασία τῶν συμφερόντων της ἔχει ἀνατεθῆ εἰς τὸν αὐτόθι πρεσβευτὴν τῆς Γαλλίας.

Ἡ Ἑλληνική Κυβέρνησις ἄς στραφῆ πρὸς τὴν Ἀμερικὴν καὶ ἄς πέμψῃ αὐτόθι πεπειραμένον προξένον, ὅστις νὰ μελετήσῃ τοῦτο τὸ σπουδαιότατον θέμα: Εἶναι δυνατὴ ἢ ἐκμετάλλεισις τῶν θαλασσῶν ἐκείνων ὑπὸ τῶν ἑλληνικῶν ἀτμοπλοίων; Καὶ κατὰ ποῖον τρόπον;

Ἡμεῖς εἰς τὸ προσεχὲς ἡμῶν φύλλον ἐπὶ τοῦ σπουδαιότατου τούτου θέματος θὰ παραθέσωμεν τὴν γνώμην τῶν ἐγκρίτων ἐν Μπουένος Ἄϊρες ὁμογενῶν κ.κ. Σ. Ν. Σάββα καὶ ἀδελφῶν καὶ διὰ ταύτης ἐλπίζομεν σπουδαίως νὰ φωτισθῶσι καὶ ὁ ναυτικὸς ἡμῶν κόσμος καὶ ἢ Ἑλληνική Κυβέρνησις.

K. A.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ

ΠΕΡΙ ΑΠΟΦΥΓΗΣ ΣΥΓΚΡΟΥΣΕΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΕΝ ΘΑΛΑΣΣῃ

Χάριν τῶν πλείστων τῶν Ἑλλήνων πλοίαρχων, τῶν μὴ λαβόντων εἰσέτι γνώσιν τοῦ ἀπὸ 11 Μαΐου τοῦ 1899 διὰ Β. Διατάγματος ἐγκριθέντος κανονισμοῦ «περὶ ἀποφυγῆς συγκρούσεων πλοίων ἐν θαλάσῃ», δημοσιεύομεν πλήρη τὸν κανονισμόν τοῦτον, ἔχοντα ὡς ἐξῆς:

Ὁ κανονισμὸς θέλει τηρεῖσθαι ὑπὸ πάντων τῶν πλοίων τῶν ἐν ταῖς ἀνοικταῖς θαλάσσαις καὶ καθ' ἅπαντα τὰ ὕδατα τὰ ταύταις συνεχόμενα, προσιτὰ τοῖς θαλασσοποροῦσι πλοίοις.

Ἐν τῷ ἐπομένῳ κανονισμῷ πᾶν ἀτμόπλοιον ἰστιοπλοῦν καὶ μὴ ὑπ' ἀτμὸν θεωρεῖται ὡς ἰστιοφόρον πλοῖον, πᾶν δὲ πλοῖον ὑπ' ἀτμὸν, εἴτε ἰστιοπλοῦν εἴτε μὴ, θεωρεῖται ὡς ἀτμόπλοιον.

Ἡ λέξις «ἀτμόπλοιον» θὰ περιλαμβάνῃ πᾶν πλοῖον κινούμενον διὰ μηχανῆς.

Πλοῖον διατελεῖ «ἐν πλῶ» συμφώνως τῇ ἐννοίᾳ τοῦ κανονισμοῦ τούτου, ὅταν δὲν ἔχῃ ἀγκυροβολήσῃ, ὁρμισθῇ (διὰ πρυμνησίων) ἢ ἐξωκεῖλη.

Κανονισμοὶ ἀφορῶντες εἰς τοὺς φανούς κλπ.

Ἡ λέξις «φάνος» ἐν τοῖς κανονισμοῖς τούτοις ὅταν ἀποδίδῃται εἰς φανούς, θὰ σημαίῃ ὁρατὸς ἐν σκοτεινῇ νυκτὶ ὑπὸ ἀτμόσφαιραν διαυγῆ.

Ἄρθρον 1ον

Οἱ κανόνες οἱ ἀφορῶντες εἰς τοὺς φανούς, δέον νὰ ἐφαρμόζωνται πάντοτε ἀπὸ τῆς δύσεως μέχρι τῆς ἀνατολῆς τῶν ἡλίου, κατὰ τὴν χρονικὴν δὲ ταύτην διάρκειαν οὐδὲν ἕτερον φῶς, ὅπερ δυνατὸν νὰ ἐκληφθῇ ὡς τις τῶν ἀναγραφομένων φανῶν, θέλει φαίνεσθαι κατὰ τὸ ἐξωτερικὸν μέρος τοῦ πλοίου.

Ἄρθρον 2ον

Πᾶν ἀτμόπλοιον θαλασσοποροῦν ἀφείλει νὰ φέρῃ:

α') Ἐπὶ ἢ ἔμπροσθεν τοῦ ἀκατίου ἰστοῦ, ἢ ἐὰν τὸ πλοῖον δὲν φέρῃ ἀκατίον ἰστόν, τότε ἐν τῷ προσθίῳ μέρει τοῦ πλοίου καὶ εἰς ὕψος ὑπεράνω τοῦ σκάφους οὐχὶ ἔλασσον 20 ποδῶν, καὶ ἐὰν τὸ πλάτος τοῦ πλοίου ὑπερβαίῃ 20 πόδας, τότε εἰς ὕψος ὑπεράνω τοῦ σκάφους οὐχὶ ἔλασσον τοιοῦτου πλάτους, οὕτως, ὅμως, ὥστε νὰ μὴ παρίσταται ἀνάγκη νὰ τοποθετηθῇ ὁ φάνος εἰς μείζον ὕψος 40 ποδῶν ἄνωθεν τοῦ σκάφους φανὸν λευκόν, διαφεγγῆ, κατασκευασμένον μὲν οὕτως, ὥστε νὰ δεικνύῃ ἀδιάλειπτον φῶς ἐπὶ τόξου τοῦ ὁρίζοντος 20 ἀνεμορρόμβων τῆς πυξίδος, τοποθετημένον δ' οὕτως ὥστε νὰ ἐκπέμπῃ φῶς 10 ἀνεμορρόμβους ἐκατέρωθεν τοῦ πλοίου, δηλαδή ἀπὸ τῆς πρῶρας μέχρι 2 ἀνεμορρόμβων ὀπισθεν τοῦ πλαγίου ἐκατέρωθεν, νὰ ἐξικινῆται δὲ τὸ φῶς αὐτὸ ἐπὶ τοσοῦτον, ὥστε νὰ ᾗ ὁρατὸν εἰς ἀπόστασιν τοῦλάχιστον 5 μιλίων.

β) Πρὸς τὰ δεξιὰ πράσινον φανὸν οὕτω κατασκευασμένον, ὥστε νὰ ἐκπέμπῃ ἀδιάλειπτον φῶς ἐπὶ τόξου τοῦ ὁρίζοντος 10 ἀνεμορρόμβων τῆς πυξίδος, τοποθετημένον δ' οὕτως ὥστε τὸ ἐκπεμπόμενον φῶς νὰ ᾗ ὁρατὸν ἀπὸ τῆς εὐθείας τῆς πρῶρας μέχρι 2 ἀνεμορρόμβων ὀπισθεν τοῦ πλαγίου τῆς δεξιᾶς πλευρᾶς, νὰ ἐξικινῆται δὲ τὸ φῶς τοῦτο ἐπὶ τοσοῦτον, ὥστε νὰ ᾗ ὁρατὸν εἰς ἀπόστασιν τοῦλάχιστον δύο μιλίων.

γ') Πρὸς τὰ ἀριστερὰ φανὸν ἐρυθρόν, οὕτω μὲν κατασκευασμένον, ὥστε νὰ δεικνύῃ ἀδιάλειπτον φῶς ἐπὶ τόξου τοῦ ὁρίζοντος 10 ἀνεμορρόμβων τῆς πυξίδος, τοποθετημένον δ' οὕτως ὥστε νὰ ἐκπέμπῃ φῶς ὁρατὸν ἀπὸ τῆς εὐθείας τῆς πρῶρας μέχρι 2 ἀνεμορρόμβων ὀπισθεν τοῦ πλαγίου τῆς ἀριστερᾶς πλευρᾶς, νὰ ἐξικινῆται δὲ τὸ φῶς τοῦτο ἐπὶ τοσοῦτον, ὥστε νὰ ᾗ ὁρατὸν εἰς ἀπόστασιν 2 τοῦλάχιστον μιλίων.

δ') Οἱ ρηθέντες πράσινος καὶ ἐρυθρὸς πλευ-

ρικοὶ φανοὶ δέον νὰ φέρωσιν ἕκαστος κατὰ τὴν ἐσωτερικὴν πλευρὰν αὐτῶν παρασανίδωμα ἀλεξιφωτον, ἐξέχον ἀπὸ τοῦ φωτός πρὸς πρῶραν 3 πόδας, οὕτως ὥστε οἱ φανοὶ οὗτοι ἀνημμένοι νὰ μὴ ὧσιν ὁρατοὶ ἐκ τῶν παρεῖων τοῦ πλοίου, ὁ μὲν πράσινος ἀριστερόθεν, ὁ δὲ ἐρυθρὸς δεξιόθεν.

ε') Ἀτμόπλοιον θαλασσοποροῦν δύναται νὰ φέρῃ ἐπιπρόσθετον λευκὸν φανὸν ὅμοιον τῇ κατασκευῇ πρὸς τὸν φανὸν τὸν ἀναφερόμενον ἐν τῇ ὑποδιαίρεσει (α). Οἱ δύο οὗτοι φανοὶ δέον νὰ ὧσι τοποθετημένοι ἐν γραμμῇ πρὸς τὴν τρύπιδαν, ὥστε ὁ εἰς νὰ κείτῃαι τοῦλάχιστον 15 πόδας ὑψηλότερον τοῦ ἐτέρου καὶ οὕτω πως τοποθετημένοι ἐν σχέσει πρὸς ἀλλήλους, ὥστε ὁ χαμηλότερον κείμενος φάνος δέον νὰ κῆται ἔμπροσθεν τοῦ ὑψηλότερον τοποθετημένου. Ἡ κῆτος ἀπόστασις μεταξὺ τῶν δύο τούτων φανῶν ἔσται ἐλάχιστων τῆς ὁρίζοντιου.

(ἀκολουθεῖ)

Ἡ ΓΕΝΙΚΗ ΙΤΑΛΙΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΪΑ

Ὁ ἐμπορικὸς στόλος της. — Ἑκατὸν ἐν σκάφῃ. — Ἡ χωρητικότης των.

Κατὰ τὸν ἐκδοθέντα κατάλογον τῆς Γενικῆς Ἱταλικῆς Ἀτμοπλοίας (Navigazione generale Italiana) τὰ μέχρι τῆς 1ης Ἰουλίου τοῦ 1901 ἀτμόπλοιά της ἀνήρχοντο εἰς 101. Τὰ ἀτμόπλοια ταῦτα εἰσὶν τὰ ἐξῆς:

Ἄδριας» τόν. 1861, Ἄδριατικὸς» τ. 1154 Ἄφρικῆ» τόν. 1112, Ἄλεξανδρος Βόλτας» τόν. 633 Ἄμερικὸς Βεσπούκιος» τόν. 847, Ἄγκων» τ. 681, Ἄραβία» τόν. 1351, Ἄρχιμῆδης» τόν. 2853 Ἄσια» τ. 1364, Ἄσσυρία» τ. 1611, Ἄβανασα» τόν. 867, Ἄβιμανία» τόν. 2384, Ἄβισαγνο» τ. 2314, Ἄβορμιδα» τ. 2304, Ἄβισπορος» τόν. 2813, Ἄβονία» τόν. 2548, Ἄβουλγαρία» τ. 2548, Ἄβρήτη» τ. 1046, Ἄβιρριδί» τόν. 1231, Ἄβύπρος» τόν. 907, Ἄβοντε Μενάβρα» τόν. 170, Ἄβ. Κολόμβος» τ. 1662, Ἄβ. Βαλδουίνος» τόν. 4580, Ἄβ. Δρεπανο» τόν. 1558, Ἄβ. Εἰγάδι» τ. 1948, Ἄβ. Αἴγυπτος» τ. 1112, Ἄβ. Ἐλβα» τόν. 207, Ἄβ. Ἡλεκτρικὸν» τόν. 1356, Ἄβ. Ἐννα» τόν. 1758, Ἄβ. Ἐντελλά» τόν. 2276, Ἄβ. Αἴτνα» τόν. 603, Ἄβ. Φάρο» τόν. 963, Ἄβ. Φλαβίω Γιοῖα» τόν. 847, Ἄβ. Γαλιλαῖος Γαλιλαῖος» τ. 1664, Ἄβ. Γιαννιτρί» τ. 549, Ἄβ. Γιάνα» τ. 2755, Ἄβ. Γίγλιο» τ. 446, Ἄβ. Γοργόνα» τ. 183, Ἄβ. Γοττάρδο» τόν. 2853, Ἄβ. Ἡμέρα» τόν. 1257, Ἄβ. Ἰνδία» τ. 1331.

Ἄβ. Ἀνεξάρτητος» τόν. 2853, Ἄβ. Ἰνιγιατίνα» τόν. 2040 Ἄβ. Ἰόστο» τόν. 1047, Ἄβ. Λετιμβρο» 2202, Ἄβ. Λιγουρία» τ. 5127, Ἄβ. Λιλιβεο» τ. 1016, Ἄβ. Λομβαρδία» τ. 5130,

Ἄβ. Μαλαβάρ» τόν. 1627, Ἄβ. Μάλτα» τ. 1020, Ἄβ. Μανίλλα» 3910, Ἄβ. Μάρκο Μιγκέτι» τ. 2519, Ἄβ. Μάρκο Πόλο» τ. 1664, Ἄβ. Μαρσάλα» τόν. 1656, Ἄβ. Μεσσάνα» τ. 1127 Ἄβ. Μοντεβέλλο» τ. 2577, Ἄβ. Μοντενέγκρο» τόν. 2548, Ἄβ. Νεάπολις» 495, Ἄβ. Νεῖλος» 2840, Ἄβ. Ορετο» τ. 1251, Ἄβ. Οριονο» τ. 4161, Ἄβ. Παχίνο» τ. 1049, Ἄβ. Παλέρμον» τ. 536, Ἄβ. Παλαιστίνη» τ. 967, Ἄβ. Παλμαρία» τ. 1034, Ἄβ. Παραγουάη» τ. 1359, Ἄβ. Πέλορο» 1963, Ἄβ. Περσεὺς» 4158, Ἄβ. Περσία» 1346, Ἄβ. Περτουσόλα» 608, Ἄβ. Ριανόσα» τ. 74, Ἄβ. Πλάτα» τ. 1862, Ἄβ. Ρο» 2334, Ἄβ. Πολρεβέρα» 2170, Ἄβ. Πρίγκηψ Ἀμεδαῖος» τ. 1240, Ἄβ. Πρίγκηψ Ὀδίνε» τ. 1239, Ἄβ. Ρουμπατίνο» τ. 4580, Ἄβ. Βασ. Μαργαρίτα» τόν. 3577, Ἄβ. Ρώμη» τ. 1865, Ἄβ. Ρουμανία» 2548, Ἄβ. Ἄγ. Γεώργιος» 2817, Ἄβ. Σκύλλα» 1214, Ἄβ. Σεμπιουέ» 3149, Ἄβ. Σερβία» 254, Ἄβ. Σικελία» 5600, Ἄβ. Σκρίβια» 2557, Ἄβ. Σεγέστα» 1782, Ἄβ. Σελινούντε» 1300, Ἄβ. Σιμέτο» 1691, Ἄβ. Σιγγαπύρη» 3685, Ἄβ. Σείριος» 4141, Ἄβ. Σολφερίνο» 2206, Ἄβ. Σολούντο» 1908, Ἄβ. Στουρα» 2239, Ἄβ. Σουμάτρα» 1880, Ἄβ. Τίρσο» 1411, Ἄβ. Οὐμβέρτος Α'» 2821, Ἄβ. Βενετία» 846, Ἄβ. Βικέντιος Φλόριος» 2840, Ἄβ. Οὐάσιγκον» 2833, καὶ Ἄβ. S. Erasmo Veliero» τ. 1909.

Ἐκτὸς τῶν 101 τούτων ἀτμοπλοίων ἢ Ἑταιρία αὐτὴ εἶχεν ὑπὸ κατασκευὴν δύο ἀτμόπλοια ἀμφότερα 5600 τόν. καὶ δύνανται μηχανῆς 4000 ἵππων τὴν Ἄβ. Σαρδηνίαν» καὶ Ἄβ. Οὐμβρίαν».



ΚΑΤΑΠΛΟΙ

— Τὴν παρελθούσαν ἐβδομάδα κατέπλευσαν εἰς Πειραιᾶ τὸ ὀθωμανικὸν «Κρήτη» ἐκ Κρήτης, Ἄβ. Ἀτλαντικὸς» ρωσικὸν ἐκ Νιουπόρτ, Ἄβ. Ἀλβανία» ἑλληνικὸν ἐκ Χίου, Ἄβ. Siset» Fraissinet γαλλικὸν ἐκ Μασσαλίας, Ἄβ. Mimosa» ἀγγλικὸν ἐκ Σύρου, Ἄβ. Νεάπολις» ὀθωμανικὸν ἐκ Χίου καὶ Ἄβ. Ἐλένη Σιφναίου» ἐκ Ταϊγανίου πρὸς ἀνθράκωσιν. Ὁσαύτως κατέπλευσε καὶ τὸ ἑλληνικὸν «Σύρος» ἐκ Ταϊγανίου, ἐπειδὴ ὅμως προσήγγισεν εἰς Καρθάκια ἐτέθη ὑπὸ καθαρίσιν μέχρις οὗ τὸ ὑπουργεῖον ἀποφανθῇ.

— Τὴν Τρίτην κατέπλευσαν τὰ ἐξῆς ἀτμόπλοια: «Γεώργιος Ροῦσσος» ἑλλήν. ἐκ Ταϊγανίου πρὸς ἀνθράκωσι, «Κωνσταντῖνος» τοῦ Συνοδινοῦ ἐκ Μασσαλίας πρὸς ἀνθράκωσι, «Τρεβόριον» Ἀγγλικὸν ἐκ Κάρδιφ, «Κλειώ» τοῦ Τζῶν ἐκ Βόλου καὶ τὸ γαλλικὸν τοῦ Μεσσαζερῆ «Σενεγάλ» ἐκ Μασσαλίας.

— Τὴν Τετάρτην τὸ ἑλληνικὸν «Δέσποινα Μιχαλινού» ἀπὸ τὸ Ἰσμιθ πρὸς ἀνθράκωσι, «Ἀλέξανδρος» τοῦ Χατζῆ Δαοῦτ ἐξ Ἀλεξανδρείας—Δήλου, «Πελοπόννησος» τοῦ Γουδῆ ἐκ Θεσσαλονίκης—Βόλου καὶ «Ἑλπίς» τῆς Νέας ἐκ Κων/πόλεως.

— Τὴν Πέμπτην κατέπλευσαν τὸ ἑλληνικὸν «Σαπφώ» Πανελληνίου ἐκ Τεργέστης—Καλαμῶν, «Κρήτη» τοῦ Κουρτζῆ ἐκ Σύρου καὶ «Βραΐλα» ἐκ Τεργέστης—Καλαμῶν.

ΤΑΞΙΔΙΑ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ

Τὸ ἀτμόπλοιο «Σῦρος» τῶν ἰδιοκτητῶν κ. κ. Αὐγερινού Βιτάλη Ἐλευθεριάδου καὶ Δρούτση κατέπλευσεν ἐκ Ταϊγανίου εἰς Πειραιᾶ με φορτίον σίτου πρὸς 9 1)2 φρ. τὸν τόννον.

— Τὸ ἀτμόπλοιο Βριστὴς τῶν ἰδιοκτητῶν Βιτάλη, Δρούτση, Νοστράκη ἀπέπλευσεν ἐκ Μαρνανούπολεως διὰ Μασσαλίαν με φορτίον σίτου καὶ κριθῆς πρὸς 14 φρ. τὸν τόννον.

— Τὸ ἀτμόπλοιο «Ποσειδών» τῶν κ. κ. ἀδελφῶν Σταθάτου ἀνεχώρησεν ἐκ Κάρδιφ με φορτίον γαιανθράκων.

— Τὸ ἀτμόπλοιο «Ἡπειρος» Μπαλατζῆ καὶ Σία ἐκφορτώσαν εἰς Γένοβαν σιτηρὰ ἀνεχώρησεν ἐκεῖθεν τὴν παρελθοῦσαν ἐβδομάδα.

— Ἡ «Δέσποινα Μιχαλινού» εὐρίσκειται ἐν πλῆ· ἐκ Μπαλτζικίου γεννήματα δι' Ἀγγλίαν.

— Τὸ ἀτμόπλοιο «Μενέλαος» τοῦ κ. Βούλγαρη ἀφίκετο εἰς Μασσαλίαν με γαιανθράκας πρὸς 6 φρ.

— Τὸ ἀτμόπλοιο «Ἀνώνυμος» ἀνεχώρησεν ἐκ Βενετίας διὰ Βραΐλαν πρὸς φόρτωσιν διὰ Κοντινέντε.

ΝΑΥΛΟΙ

(Ἀνταποκριτοῦ μας)

Κάρδιφ 3 Ὀκτωβρίου.

Ἡ ναυλοαγορὰ ἐντεῦθεν ἔχει ὡς ἐξῆς:

Δι' Ἀλγέριον 6.25 φρ., Ἀλεξανδρείαν 5 καὶ 9, Βαρκελώνην 6 καὶ 9, Κατάνην 6, Κωνσταντινούπολιν 5 καὶ 6, Σιβιταβέκιαν 6, Γένοβαν 5 καὶ 6, διὰ Λεγκόρν ἀτμόπλοιο 800 τόν. 5 καὶ 6 ἀτμόπλοιο δὲ 500 τόνων τὸν αὐτὸν ναῦλον με 5 καὶ 9, διὰ Μασσαλίαν 6 φρ., διὰ Μάλταν 3 σελ. καὶ 9 πένες ἕως 4 σελ. διὰ Μεσσίαν 6 σελ., διὰ Νεάπολιν ἀτμόπλοιο 800 τόνων 5 καὶ 6, διὰ Πόρτ-Σάϊτ 5 σελ., διὰ Παλέρμον 6, διὰ Πειραιᾶ 4 1)2 ἕως 5, διὰ Ρέτζιο 6, Σαβόναν 5 καὶ 6, Σῦρον 4 1)2 ἕως 5, Σμύρνην 5 καὶ 9, Σουλινᾶ 5 καὶ 9 ἕως 6 1)2, Σπέτσιαν ἀτμόπλοιο 600 τόνων ἕως 6 1)2, Τόρρε Ἀννουτζιάμα 5 καὶ 9, Τεργέστην 6 καὶ 6,

Τάραντα 5 καὶ 9, Βενετίαν 6 καὶ 6 καὶ Ἀγκῶνα 6 καὶ 6.

ΟΙ ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΕΣ

(Ἀνταποκριτοῦ μας)

Κάρδιφ 3 Ὀκτωβρίου

Αἱ τιμαὶ τῶν γαιανθράκων ἐνταῦθα ἔχουσιν ὡς ἐξῆς.

Γαιάνθραξ χονδρὸς Κάρδιφ α'. ποιότητος παραδοτέος ἐν τῷ ἀτμοπλοίῳ σελλίνια 16 καὶ 9 ἕως 17, β'. ποιότητος 16 καὶ 3, γ'. ποιότητος 15 καὶ 6. Ψιλλὸς γαιάνθραξ Κάρδιφ α' ποιότητος 8 καὶ 6 ἕως 8 καὶ 9 καὶ β' ποιότητος 7 καὶ 9. Νιούπορτ χονδρὸς α' ποιότητος 14 καὶ 6 καὶ β' ποιότητος 13 καὶ 6.

Γαιάνθραξ Κάρδιφ ἀνάμικτος (μισὰ χονδρὰ καὶ μισὰ ψιλλὰ, σελ. 12 καὶ 10 1)2 πέν. ἕως 13 σελ., ὁ β' ποιότητος 12 καὶ 3.

Χ

Εἰς τὴν ἀγορὰν Πειραιῶς ὁ συνήθης γαιάνθραξ Κάρδιφ παραδοτέος ἐν τῷ ἀτμοπλοίῳ ἐτιμᾶτο τὴν παρελθοῦσαν ἐβδομάδα πρὸς 23 σελ. τὸν τόννον.

ΟΙ ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΕΣ ΚΑΡΔΙΦ

(Ἀνταποκριτοῦ μας)

ΚΑΡΔΙΦ 3 Ὀκτωβρίου

Τὰ ἐνταῦθα γαιανθρακωρυχεῖα ἔλαβον τὴν παρελθοῦσαν ἐβδομάδα παραγγελίαν 70,000 τόννων γαιανθράκας καλῆς ποιότητος διὰ παράδοσιν μέσα Μαρτίου ἐπομένου ἔτους. Ἐν γένει ὅμως σήμερον εἰς τὴν ἀγορὰν παρατηρεῖται, ἡ αὐτὴ χαλάρωσις, ἧτις καὶ κατὰ τὴν παρελθοῦσαν ἐβδομάδα ἐπεκράτει.

Φορτώσεις ἀτμοπλοίων με γαιάνθρακα Κάρδιφ ὀλίγαι ἐγέναν κατὰ τὸ ἀνωτέρω χρονικὸν διάστημα. Εἰς τὴν μικρὰν δὲ ταύτην ζήτησιν δυσανάλογον πρὸς τὴν ἐν γένει παραγωγὴν ὀφείλεται καὶ ἡ τιμὴ τῶν 16 σελ. καὶ 9 πέν. τοῦ α' ποιότητος γαιανθράκας Κάρδιφ.

ΝΑΥΑΓΙΟΝ ΓΑΛΛΙΚΟΥ ΙΣΤΙΟΦΟΡΟΥ

Αἱ τελευταῖαι τρικυμῖαι καὶ καταιγίδες τῆς Μάγης ἐσημείωσαν τὸ ἀκόλουθον δυστύχημα.

Τὸ βρῖκιον «Ρενάϊος» ἀνῆκον εἰς ἐταιρίαν ἐν Σαίν—Μαλό ἐναυάγησε πλησίον τοῦ Penmark ἐξ αἰτίας τῆς ὀμίγλης καὶ τοῦ ἐλεεινοῦ καιροῦ. Ἀλιευτικὰ πλοία-ρια ἀναζητοῦσι τὰ πτώματα τῶν ναυτῶν εἰς τὴν θάλασσαν.

Ἐπειδὴ ἐνόμισαν ὅτι ἐπὶ τῶν ἰστών τοῦ ναυαγήσαντος ἰστιοφόρου διεκρίνετο μέρος τοῦ πληρώματος τρία σωστικά πλοίαρια ἀπεστάλησαν, ὅπως παράσχωσι βοήθειαν.

ΜΙΑ ΚΑΤΑΓΙΣ ΕΝ ΤΗ ΜΑΧῆ

Ἐξ ἐκθέσεως ληφθείσης ἐνταῦθα περὶ τοῦ πλοῦ τοῦ εὐδρόμου «Ν. Μιαούλης» ἐγνώσθη ὅτι 4 ὥρας μετὰ τὸν ἐκ Λονδίνου ἀπόπλου τοῦ εὐδρόμου τὴν 23 Σεπτεμβρίου ὁ καιρὸς κατὰ τὰς ἐνδείξεις τῶν ναυτικῶν ὀργάνων μετεβάλλετο εἰς κακοκαιρίαν καὶ τὸ εὐδρόμον πρὸς ἀσφάλειαν ἠναγκάσθη νὰ προσορμισθῇ

εἰς Ντάουνς, ἀνοικτὸν ὄρμον ἄνω τοῦ Δόβερ καὶ ἔναντι σχεδὸν τοῦ Καλαί.

Πράγματι ἡ καταιγὶς δὲν ἤργησε νὰ ἐπιπέσῃ καὶ ἦτο ἐκ τῶν σφοδροτέρων, τῶν κατὰ καιροὺς ἐπισκεπτομένων τὴν Μάγην. Ὁ «Ν. Μιαούλης» προφανῶς θὰ διεκινδύνευε παραμένων εἰς τὸ πέλαγος, καθόσον ἡ καταιγὶς αὐτὴ ἐπροξένησεν ἄρκετὰς καταστροφὰς καὶ ναυῖα εἰς τὰ ταξιδεύοντα πλοῖα, ὡς ἀναγγέλλει ἡ ἔκθεσις. Εὐτυχῶς λίαν ἐγκαίρως τὸ εὐδρόμον προσορμισθῆ εἰς Ντάουνς, ἀποφυγὴν οὕτω σπουδαῖον κίνδυνον.

Κατὰ τὰς 3 ἡμέρας τῆς ἐν τῷ ἀνωτέρω λιμένι ἀγκυροβολίας τοῦ «Ν. Μιαούλης» ἔνεκα τῆς τρικυμίας ἀπέβη ἀδύνατος ἡ μετὰ τῆς ζηρᾶς συγκοινωνία.

ΝΑΥΑΓΙΟΝ ΕΝ ΠΟΡΩ

Κατὰ τηλεγράφημα τῆς Παρασκευῆς ἐκ Πόρου περὶ τὸ μεσονύκτιον λέμβος ἀλιευτικῆ ὀνόματι «Ἄγιος Γεώργιος» τὸν 2 ὑπὸ κυβερνήτην τὸν Γ. Βάνον ἐξ Ὑδρας ἔνεκεν τοῦ σφοδροῦ ἀνέμου ἀνετράπη εἰς τὴν Ν. Α. τῆς νήσου θέσιν Τρίο.

Ἐκ τοῦ πληρώματος ἐπνίγησαν οἱ ναῦται Ἰω. Καπερώνης ἐξ Ἐρμιόνης καὶ Γ. Φωτιάδης ἐκ Κωνσταντινουπόλεως μὴ ἀνευρεθέντες. Τὸ πλοίαριον ἀπωλέσθη ὁ πλοίαρχος καὶ εἰς ἀκόμη ναύης ἐσώθησαν.

ΕΛΛΗΝΕΣ ΣΩΖΟΝΤΕΣ ΠΛΟΙΟΝ

Ἡ ἐφημερὶς «Ἔθνος» ἐκδιδομένη εἰς τὸ Μπουένος Ἀίρες τῆς Ἀργεντινῆς Δημοκρατίας ἀναγράφει τὰ ἐξῆς περὶ τῆς σωτηρίας Ἀργεντινοῦ ἰστιοφόρου ὑπὸ τοῦ ἀτμοπλοίου «Φλωριανόπολις» τῶν Ἑλλήνων αὐτοῖ ἐφοπιστῶν κκ. Σ. Σάββα καὶ ἀδελφῶν.

Τὸ ἀτμόπλοιο «Φλωριανόπολις» πλέον παρὰ τὸ Μαρ ντελ Πλάτα ἔσωσε τὴν Ἀργεντινὴν ἡμιολίαν «Ἄννα Μόργκαν», ἡ ὁποία ἐξώκειλεν εἰς τὰ ρηχὰ τοῦ ἀκρωτηρίου Medanos καὶ ἐκινδύνευε νὰ καταστραφῇ. Ἡ «Φλωριανόπολις» ἰδοῦσα τὰ κήματα τοῦ κινδύνου ἐπλησίασε τὸ ἐξοκείλαν πλοῖον, ἔδωσε ρυμούλιον καὶ μετὰ προσπαθείας 2 ὥρων κατώρρωσε νὰ τὸ ἀνασῶρῃ. Ἡ ὑπὸ τῶν Ἑλλήνων ναυτικῶν διασωθεῖσα ἡμιολία εἶναι χωρητικότητος 289 τόννων καὶ ἔφερε φορτίον σίτου.

Τὸ μέρος εἰς τὸ ὅποιον εἶχε καθίσει ἡ «Ἄννα Μόργκαν» θεωρεῖται λίαν κινδυνώδες ἔνεκα τῶν πολλῶν ὑφάλων.

ΣΙΤΑΓΟΡΑ

Ἐνεκα τῶν ἀφιχθεῖσων μεγάλων ποσοτήτων σίτου τὴν παρελθοῦσαν ἐβδομάδα τὰ σιτηρὰ εὐρίσκοντο εἰς ἀνατίμησιν. Ἐν τῇ ἀγορᾷ Ταϊγανίου ὁ σίτος τῶν 50 φουντιῶν ἐτιμᾶτο πρὸς ρούβλ. ἀργυρᾷ 9,05 ἕως 9,10. τῶν 49 φουντιῶν ἐλλείπου.

Ἐνεκα τῶν ἐναποθηκείσων ἐν Πειραιεὶ πράξεις δὲν ἐγένοντο.

ΟΙ ΝΑΥΛΟΙ ΕΙΣ ΤΗΝ ΑΡΓΕΝΤΙΝΗΝ

Οἱ ναῦλοι τοῦ ὠκεανοῦ, ὡς καὶ ἐν τῷ παρελθόντι

ἡμῶν φύλλῳ ἀνεγράψαμεν, εἶχον ὑποστῆ τελευταίως κρίσιν, ἧτις ἐνέβαλεν εἰς σπουδαίας ἀνησυχίας τὸν κόσμον τῶν ἐφοπιστῶν.

Ἦδη ἐν τούτοις παρατηρεῖται ποιά τις ἀνάρρωσις τῶν ναύλων, καθὼς μανθάνομεν δὲ ἐκ Μπουένος Ἀίρες μετὰ δὲ μνημον στασιμότητα ἤρχισαν καὶ ἐκεῖ νὰ κινουῦνται τὰ ἀτμόπλοια, γίνονται δὲ προναυλώσεις πρὸς 17 ἕως 18 σελλίνια τὰ 400 κοιλὰ διὰ τὸν μῆνα Νοέμβριον ἀπὸ Ροζάριον καὶ 15 ἕως 16 σελλίνια ἐκ Μπουένος Ἀίρες.

ΝΕΟΙ ΕΜΠΟΡΟΠΛΟΙΑΡΧΟ

Τὴν παρελθοῦσαν Τετάρτην ἐγένοντο ἐν τῷ Ὑπουργείῳ τῶν Ναυτικῶν αἱ ἐξετάσεις τῶν νέων ἐμποροπλοίαρχων, ἐκ τῶν ὁποίων ἐπέτυχον οἱ ἐξῆς: Δημ. Κοντογιάννης, Ἀλ. Παλαιοκρασσᾶς, Τρ. Θεοχάρης, Ἀθ. Βογιατζῆς, Ἀντ. Κουφοπαντελῆς, Ἀντ. Καραβίας, Θεμ. Ψιαλῆς, Ζῶρζος Ἀγγελῆς καὶ Σπ. Ἀρβανίτης.

ΠΩΛΗΣΙΣ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ

Τὰ ἀγγλικά ναυτικά περιοδικὰ ἀναφέρουσι πωλήσεις 4 μόνον ἀτμοπλοίων κατὰ τὴν παρελθοῦσαν ἐβδομάδα.

Ἐκ τούτων τὸ ἐν 3,400 τόννων ἐπωλήθη εἰς Νορβηγούς, εἶναι δὲ κατασκευῆς τοῦ 1890. Ἐτερον ἀτμόπλοιο 1200 τόννων με βύθισμα 17 ποδῶν ἐπωλήθη εἰς Γάλλους ἀντὶ 8,000 ἀγγλικῶν λιρῶν.

Τὰ δύο ἕτερα ἀτμόπλοια ἐπωλήθησαν εἰς Ἀμερικανικὴν Ἐταιρίαν ἐκτελοῦσαν πλοῦς ἐν τῷ ὠκεανῷ μεταξὺ Ἀγγλίας καὶ Ἀμερικῆς. Τὰ ἀτμόπλοια ταῦτα θὰ καθελκυσθῶσιν εἰς τὴν θάλασσαν τὸν προσεχῆ Φεβρουάριον.

ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ

Κατὰ τὰς ἀγγλικὰς ναυτικὰς ἐφημερίδας ἀρκετοὶ ξένοι ἐφοπισταὶ τὴν παρελθοῦσαν ἐβδομάδα μετέβησαν εἰς Λονδίνον με ἀποκλειστικὸν σκοπὸν τὴν ἀγορὰν ἢ παραγγελίαν ἀτμοπλοίων.

Ἰδίᾳ ἐπιζητεῖται ἡ ἀγορὰ νέας κατασκευῆς ἀτμοπλοίων, τὰ ὁποῖα εἶναι οικονομικώτερα εἰς τὴν καταναλώσιν τῆς καυσίμου ὕλης, ἔχουσι δὲ καὶ βύθισμα ἀνάλογον πρὸς ἀποφυγὴν λίμψου.

Νέα ἀτμόπλοια κατὰ τὸ παρελθὸν ἐφθήμερον παρηγγέλθησαν 8 μόνον, ἐκ τῶν ὁποίων ἐν χωρητικότητος 5,500 τόννων.

ΑΝΑΓΚΗ ΦΑΝΟΥ

Εἶναι γνωστὸν ὅτι πολλὰ καὶ ἑλληνικά καὶ ξένα ἀτμόπλοια προσεγγίζουσιν εἰς τὰ Θερμιά τῆς Κύθνου πρὸς παραλαβὴν μεταλλευμάτων, τὰ ὁποῖα ἐξάγουσιν εἰς τὸ ἐξωτερικόν. Ἄλλοτε διὰ τὸν λόγον τοῦτον ἐσυστήσαμεν εἰς τὴν Κυβέρνησιν τὴν σύστασιν αὐτοῖ ὑποτελωνεῖου ἢ τελωνοσταθμαρχεῖου. Ἦδη φρονοῦμεν ὅτι ὑπάρχει καὶ ἕτερα κατεπεύγουσα ἀνάγκη διὰ τὰ ἀτμόπλοια τὰ καταπλέοντα τὴν νύκτα εἰς Κύθνον. Ἡ ἀνάγκη δὲ αὕτη εἶναι νὰ ἀναφθῇ φανὸς εἰς τὸν

ὄρμον τῶν λουτρῶν Κύθνου, διότι τὰ ἀτμόπλοια ἐκ τῆς ἐλλείψεως τοιούτου χάνουν οὐκ ὀλίγας ὥρας καὶ καταναλίσκουν ἀρκετὸν γαιάνθρακα ἀναγκαζόμενα νὰ σταθμεύουν ἔξω τοῦ ὄρμου.

Τὸ τμήμα τῶν Φάρων καὶ Φανῶν ἐλπίζομεν νὰ λάβῃ ὑπὸ σοβαρὰν ἐποψιν καὶ τὴν ἔλλειψιν ταύτην.

ΤΑ ΑΓΓΛΙΚΑ ΤΟΡΠΙΛΟΒΟΛΑ

Εἰς τὴν Ἀγγλικὴν ναυτικὴν ἐφημερίδα «The Outlook» ἀναγινώσκωμεν ὅτι τὰ πλείστα τῶν Ἀγγλικῶν Τορπιλικῶν καὶ ἀντιτορπιλικῶν εἰσι λίαν ἐπιπολαίως κατασκευασμένα. «Ἐπὶ ἔτη μακρὰ πολλὰ τῶν μικρῶν τούτων πλοίων ἀπέμειναν ἄνευ ἐπισκευῶν καὶ τώρα τὸ τρίτον τοῦλάχιστον τῶν ἑκατὸν ἐν ὑπηρεσίᾳ σκαφῶν τῆς κλάσεως ταύτης εἶναι ἀδύνατον νὰ ἀνθέξωσιν εἰς τὴν θάλασσαν. Ἡ καταστροφή τοῦ «Cobra» καὶ τὰ δυστυχήματα, τὰ ὁποῖα σχεδὸν παρέλυσαν τὸ «Craner» «Brazen» «Uulture» καὶ τόσα ἄλλα προκαλοῦσι τὴν γενικὴν προσοχὴν ἐπὶ τῶν ἐλλείψεων των. Τὰ πλείστα εἰσὶν ἀσθενοῦς κατασκευῆς, ὀσθενέστερα ν' ἀντιπαλαίωσι πρὸς τὰς καταγίδας, αἵτινες ποτὲ δὲν εἶναι μακρὰν. Καὶ ὅταν ὁ καιρὸς εἶναι τρικυμιώδης ἔχουσι τὴν ταχύτητα τῶν κοινῶν πολεμικῶν σκαφῶν.»

Ο ΙΤΑΛΙΚΟΣ ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΝΟΜΟΣ

Κατὰ τὸν νέον ἰταλικὸν νόμον τῆς 15 Μαΐου 1901 ἡ ἰταλικὴ κυβέρνησις θὰ χορηγήῃ τῇ ἐξῆς ἐπίδοματα πρὸς ἐνίσχυσιν τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας.

40 χρυσᾶ λεπτὰ κατὰ τόννον εἰς τὰ ἀτμόπλοια καὶ 30 εἰς τὰ ἰστιοφόρα. Τὸ χορηγηθησόμενον ἐπίδομα διὰ μὲν τὰ ἀτμόπλοια δὲν θὰ ὑπερβῇ τὰ 30,000 μίλια ἐτησίως καὶ διὰ τὰ ἰστιοφόρα 12,000 μίλια.

Τὰ πλοῖα ἐκ σιδήρου ἢ χάλυβος ἔχοντα χωρητικότητα πλεόν τῶν 400 τόννων διὰ τὰ ἀτμόπλοια καὶ πλεόν τῶν 100 διὰ τὰ ἰστιοφόρα θὰ λαμβάνωσιν ἐφ' ἅπαξ κατὰ τὴν παράδοσιν 60 φρ. κατὰ τόννον ἂν καθεικλύσθησαν πρὸ τῆς 30 Ἰουνίου 1903, 50 φρ. ἂν καθεικλύσθησαν μετὰ τῆς 1 Ἰουλίου 1903 καὶ τῆς 30 Ἰουνίου 1905, 40 φρ. ἂν καθεικλύσθησαν μετὰ τῆς 1 Ἰουλίου 1905 καὶ τῆς 30 Ἰουνίου 1907.

Τὸ ἐπίδομα διὰ τὰ ξύλινα ἰστιοφόρα ὄρισθη εἰς 30 φρ. κατὰ τόννον διὰ τὰ καθεικυσθέντα πρὸ τῆς 30 Ἰουνίου 1903, 20 φρ. ἀπὸ τοῦ 1903 ἕως τοῦ 1905 καὶ 10 φρ. ἀπὸ τοῦ 1905 ἕως τοῦ 1907.

Τὸ ποσὸν τὸ ὁποῖον θὰ χορηγήῃ τὸ κράτος δι' ἐπίδοματα πρὸς τὸ ἐμπορικὸν ναυτικὸν δὲν θὰ ὑπερβῇ τὰ 8 ἐκ. ἐτησίως ἀπὸ τοῦ 1901—1902 μέχρι τοῦ 1905—1906.

ΝΕΟΙ ΜΗΧΑΝΙΚΟΙ

Κατὰ τὰς τελευταίας ἐξετάσεις τῶν μηχανικῶν ἐν τῷ Ὑπουργείῳ τῶν Ναυτικῶν ἔλαβον διπλώματα πρώτου μηχανικοῦ οἱ κ.κ. Κ. Παπαδημητρίου Ἰω. Παπαδημητρίου, Δημ. Καλλιέρου, Νικ. Σταύρου, Πέτρ. Μανιδάκης, Ι. Δαφνόπουλος, Κ. Σαρδέλης, Ζαφ. Ἀνασταίος, καὶ Ἰω. Γιαννίσης μὴ παρουσιασθέν-

των τριῶν. Ὁ β' τάξεως μηχ. Ἀπ. Χέλμης ἐκρίθη ἱκανὸς διὰ διπλωμα α'. τάξεως. Διὰ διπλωμα β'. τάξεως ἐκρίθη ἱκανὸς ὁ Τριαντ. Μποχώρης. καὶ διὰ διπλωμα γ'. τάξεως ὁ Κυριάκος Καψιμάλης.

ΑΡΧΙΔΟΥΕ ΠΑΟΙΑΡΧΟΣ

Κατὰ τηλεγράφημα πρὸς τὸ ὑπουργεῖον τῶν Ναυτικῶν ἐξ Ἰθάκης κατέπλευσεν εἰς τὸν αὐτόθι λιμένα ἡ αὐστριακὴ θαλαμηγὸς «Nixe» προσερχομένη ἐκ Κερκύρας. Ὁ ἐκτελὼν χρέη λιμεναρχοῦ ἐν τῷ προσωπῷ τοῦ ἐπισκεφθέντος τὸ λιμεναρχεῖον Κυβερνήτου τῆς θαλαμηγοῦ ἀνεγνώρισεν τὴν Α. Α. Υ. τὸν Ἀρχιδούκα τῆς Αὐστρίας Σαλθατῶρ.

Η ΘΩΡΗΚΗ ΜΟΙΡΑ

Ἡ ὑπὸ τὸν Ἀρχηγὸν κ. Ζῶτον θωρηκτὴ Μοίρα κατὰ διαταγὴν τοῦ Ὑπουργείου τῶν Ναυτικῶν διετάχθη νὰ ἀποπλεύσῃ ἐξ Ἀγίου Ὄρους, ὅπου μετέβη πρὸς ἐπίσκεψιν τῶν Μονῶν καὶ κατευθυνθῆ εἰς Μιτυλήνην.

Τὸ δρομολόγιον τῆς Μοίρας ἔχει ὀρισθῆ ὡς ἐξῆς παραμονὴ ἐν Μιτυλήνῃ 3 ἡμέρας, ἐν Σμύρνῃ ἐξ καὶ ἐν Σάρμῃ 4 ἡμέρας.

Ο Ν. ΜΙΑΟΥΛΗΣ

Τὸ ὑπὸ Κυβερνήτην τὸν κ. Δαμιανὸν εὐδρομον «Ν. Μιαούλης» ἀπέπλευσεν ἐκ Βρέστης κατευθυνόμενον εἰς Λισσαβῶνα.

ἌΛΛΑ ΝΕΑ

Κατὰ τὰς ἐξετάσεις τῶν νέων ἐμποροπλοιαρχῶν ἐπέτυχε μεταξύ τῶν ἄλλων καὶ ὁ μεμορφωμένος νέος κ. Θεμ. Ψιακῆς ἐκ Μιτυλήνης, πρῶτος ἂν δὲν ἀπατώμεθα ἐκ Μιτυλήνης. Ὁ κ. Ψιακῆς σκοπεῖ μετ' ὀλίγον νὰ ἀπέλθῃ πλησίον τῶν ἐν Ἀμερικῇ ἀδελφῶν του, ὅπου θὰ εἰσέλθῃ εἰς Σχολὴν ἐμποροπλοιαρχῶν, ἵνα καταρτισθῆ ἔτι μᾶλλον τελειοποιούμενος καὶ εἰς τὴν Ἀγγλικήν.



ΦΥΛΛΑ ΤΗΣ «ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ»

Πωλοῦνται ἀντὶ 30 λεπτῶν ἑκάστον εἰς ἅπαντα τὰ ἐν Ἀθήναις βιβλιοπωλεῖα καὶ ἐν τῷ «Ἀθηναϊκῷ βιβλιοπωλεῖῳ» παρὰ τὸ Ὑπουργεῖον τῶν Ναυτικῶν.

ΕΝ ΣΥΡῶ

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

ΕΝ ΚΕΡΚΥΡᾶ

ἐπίσης παρὰ τῷ κ. Νικ. Ἰωαννίδῃ πράκτορι τῶν Ἐφημερίδων.

ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ

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

ΝΑΥΤΙΚΑ ΣΥΓΓΡΑΜΜΑΤΑ

ΚΑΙ ἌΛΛΑ ἜΡΓΑ ΧΡΗΣΙΜΑ ΕἰΣ
ΤΟΥΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥΣ

Νέος Λιμενοδείκτης μετὰ 250 ὁλοσελίδων χαρτῶν ὑπὸ Ν. Γ. Κοτσοβίλλη, ἐκδότης Α. Κωνσταντινίδης Δρ. 20.—

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

Περὶ Ἐξαρτισμοῦ τῶν Πλοίων ὑπὸ Ν. Γ. Κοτσοβίλλη Δρ. 3.—

Θαλασσογραφικὸς χάρτης Ἑλλάδος,

Κρήτης, Κυκλάδων, Σποράδων καὶ Μ. Ἀσίας Δρ. 8.—

Θαλασσογραφικὸς χάρτης Θεσσαλονίκης, Β. Σποράδων, Θράκης, Μαρμαρᾶ, Κ[ύ]π[ρ]ου κλπ. Δρ. 5.—

Ἀνεμολόγιον Πυξίδων παντὸς μεγέθους. **Διαγράμματα Ναπιέρ** διὰ τὴν Παρεκτροπῆν.

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

ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ

ΡΩΣΣΙΑ

ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ ΕΝ ΠΕΤΡΟΥΠΟΛΕΙ

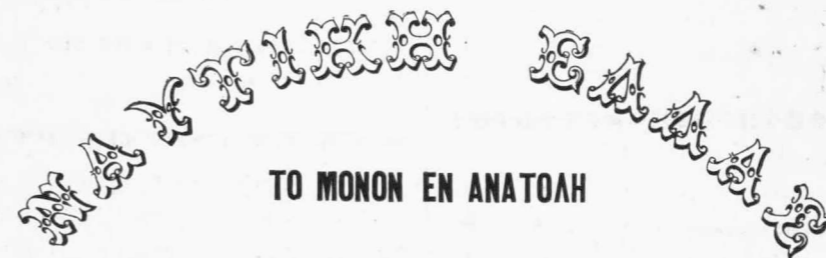
ΚΕΦΑΛΑΙΑ 175,000,000 ΔΡΧ.

ΓΕΝΙΚΟΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΤΗΣ ΕΝ ΤΑΪΓΑΝΙΩ

ΑΧ. Λ. ΚΟΡΕΣΗΣ

(Ἀσφαλίζει ἐπὶ σωματῶν ἀτμοπλοίων, ἰστιοφόρων, σιτοφορτίων, πυρκαϊῶν, κινδύνων ζωῆς, ἀτυχημάτων κ.λ.π.)

ΠΑΣΑ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑ ΠΕΡΙ ΑΣΦΑΛΕΙΩΝ



ΤΟ ΜΟΝΟΝ ΕΝ ΑΝΑΤΟΛῃ

ΝΑΥΤΚΟΝ ΠΕΡΙΟΔΙΚΟΝ

ΕΤΗΣΙΑ ΣΥΝΔΡΟΜΗ

ΕΝ ΕΛΛΑΔΙ
Δρχ. 12

ΕΝ ΤΩ ΕΞΩΤΕΡΙΚῶ
Φρ. χρ. 12

ΕΞ ΑΜΗΝΟΣ

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

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

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

NICOLAS D COTZIAS(SYRA)

Μερίτης ἀγορῶν πωλήσεων καὶ
 ναυλώσεων ἀτμοπλοίων.
 Τηλεγραφ Διεύθυνσις. COTZIAS, SYRA.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΠΑΠΑΔΙΚΟΝΟΜΟΣ

(Μερίτης τῶν Ἑλλήνων ἀτμοπλοίων ἀπὸ τὸ 1879)
 ΕΝ ΒΑΡΚΕΛΩΝῃ

Ἐνεργεῖ ὄλων τῶν εἰδῶν τὰς ναυλώσεις καὶ πᾶσαν
 ὑπόθεσιν ναυτικὴν ἀφορῶσαν τὰ ἀτμόπλοια καὶ τὰς
 ἐκφορτώσεις αὐτῶν. Οἱ ἐπιθυμοῦντες νὰ ἐργασθῶσι μὲ
 τὸν κ. Παπαδικονόμου θὰ εὐρωσι πρωτοφανῆ ἐργασι-
 κότητα συνδυαζομένην μὲ τὴν οἰκονομίαν.

Διεύθυνσις. G. Pappadiconomos
 Sensale Maritimo

BARCELONA

L. KOHNKE

Πράκτωρ σιτηρῶν καὶ ναυλομεσίτης. Ἐντι-
 πρόσωπος διαφόρων ἐταιριῶν. Κεντρικὸν κατὰ-
 στημα ἐν Ροστοβίφ. Ὑποκαταστήματα εἰς
 Ταϊγάνιον, Νοβοροσίσκην καὶ ἄλλους λιμένας.

Φ. ΦΩΤΙΑΔΗΣ καὶ Γ. ΔΑΝΕΖΗΣ

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

ΤΥΠΟΙΣ Δ. Γ. ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΥ
 8 Ὁδὸς Πραξιτέλους 8

Σ. Ν. ΣΑΒΒΑΣ καὶ ΑΔΕΛΦΟΙ

Ἐμποροὶ καὶ ναυλομεσίται. Δέ-
 χονται ἐμπορεύματα ἐπὶ προμηθείᾳ
 καὶ προναυλώνουσι πλοῖα ἰστιοφόρα
 καὶ ἀτμόπλοια.

BUENOS—AIRES.

(America Sud, Republica Argentina).

Ζητοῦνται μηχανικοὶ α', β' καὶ γ'.
 τάξεως Ἑλλήνες κατέχοντες Ἀγγλικά δι-
 πλώματα δι' ἀτμόπλοιοι «Ἡπειρος» περὶ
 τὰ τέλη Νοεμβρίου ἔ. ν. ἐν Ἀγγλίᾳ. Προ-
 τάσεις ἀπευθυντέαι πρὸς τὸν Κον Ρ. Sp.
 Topali. Gara Munteni, Roumanie.

ΣΚΑΡΑΜΑΓΚΑΣ ΕΥΜΟΡΦΟΠΟΥΛΟΣ ΚΑΙ Cie

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

DUNCAN HOYLAND ET CO

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