

ΤΟ ΜΟΝΟΝ ΕΝ ΕΛΛΑΔΙ ΕΒΔΟΜΑΔΙΑΙΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΠΕΡΙΟΔΙΚΟΝ ΕΙΚΟΝΟΓΡΑΦΗΜΕΝΟΝ

ΙΔΡΥΤΗΣ ΚΑΙ ΙΔΙΟΚΤΗΤΗΣ

Ι. Θ. ΣΙΦΝΑΙΟΣ



ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ

Κ. ΑΥΓΕΡΗΣ ΚΑΙ Η. ΚΟΤΣΟΒΙΛΛΗΣ

ΣΥΝΕΡΓΑΤΑΙ



- Ε. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ
- Ε. ΡΕΠΟΥΛΗΣ
- Π. ΚΑΛΔΙΓΑΣ
- Ε. ΤΣΑΚΑΛΗΣ
- Μ. ΓΟΥΔΑΣ
- Μ. ΜΑΘΕΑΙΟΠΟΥΛΟΣ
- Κ. ΠΑΠΑΜΙΧΑΛΟΠΟΥΛΟΣ
- Ν. ΔΕΒΔΗΣ
- Π. ΧΡΥΣΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ
- Κ. ΨΑΧΑΡΟΠΟΥΛΟΣ
- Κ. ΡΑΔΟΣ
- Α. ΜΑΤΕΥΣΙΣ
- ΑΝΤ. ΜΗΛΙΑΡΑΚΗΣ
- Ν. ΓΕΡΜΑΝΟΣ
- ΕΜ. ΜΑΚΡΥΓΙΑΝΝΗΣ κλπ

ΑΘΗΝΑΙ

1901

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Ἰπὸ τὴν Ἄγκυραν, ὑπὸ Ἰ. Σ. Θ.— Νέα καὶ παλαιὰ ἀτμόπλοια, ὑπὸ Ε. Ἐμπειρίκου.— Ἀνάγκη Ναυτικῶν Σχολῶν, ὑπὸ Π. Καλλιγᾶ.— Ὁ 10' Αἰὼν, ὑπὸ Ε. Τ.— Εἰδικὴ περίπτωσις προέδριου τοῦ Πλάτους, ὑπὸ Μ. Ματθαίου.— Τὸ Σύγχρονον Ναυτικόν, ἄρθρον τοῦ κ. Κ. Ράδου.— Ναυτικὴ Μετεωρολογία, ὑπὸ Ν. Κοτσοβίλλη.— Ἐν θαλάσσιον προῖον ἀνεκμετάλλειον ὑπὸ Ν. Γερμανοῦ.— Συνεφοπλισμὸς ἄρθρον τοῦ κ. Ἐμ. Σ. Μακρυγιάννη.— Γεωγραφικὴ Ἑταιρεία.— Ἰατρικὸς Ὁδηγὸς τῶν πλοιάρχων.— Ναυτικὰ Νέα κλπ.

## ΕΙΚΟΝΕΣ

Ἡ Πρόοψις τῆς Βαδδανείου Σχολῆς τῶν Δοκίμων.— Ἡ ἡμερινὴ Σχολὴ τῶν Δοκίμων.— Τετρακάταρτον ἰδιοφόρον.— Τὸ μεταλλικὸν Βαρόμετρον.



Τὸ Ἑλληνικὸν Ἔθνος τὸ ἀπὸ τῶν ἀρχαιοτάτων χρόνων κατ' ἐξοχὴν ναυτικὸν στερεῖται εἰδικοῦ δημοσιογραφικοῦ ὄργανου ἀσχολουμένου περὶ τῶν ναυτικῶν ζητημάτων ἀποκλειστικῶς. Τὴν ἔλλειψιν ταύτην κατιδὼν ἀπεφάσισα τὴν ἴδρυσιν τῆς «Ναυτικῆς Ἑλλάδος», μὲ τὴν ἐλπίδα ὅτι θ' ἀποβῆ τὸ Πανελλήνιον ναυτικὸν βῆμα, ἀπὸ τοῦ ὁποῖου ἐλευθέρως καὶ εἰλικρινῶς καλοῦνται νὰ ἀναπτύξωσι τὰ διάφορα ναυτικὰ ζητήματα οἱ εἰδικοί.

Διὰ τῆς συνεργασίας ταύτης θαρρῶντως ἐλπίζω ὅτι μεγίστη ὠφέλεια θέλει προκύψει εἰς τὸ Ναυτικὸν τῆς Ἑλλάδος. Καὶ ἐπὶ τούτοις εὐχαριστῶ θερμῶς τοὺς εὐγενῶς ἀποδεχθέντας τὴν παράκλησίν μου, ὅπως τιμήσωσι διὰ τῆς γραφίδος τῶν τῶς στήλας τῆς «Ναυτικῆς Ἑλλάδος» καὶ τὸν ἀξιότιμον ἐπὶ τῶν Ναυτικῶν Ἰπουργὸν κ. Βουδούρη, ἐπιτρέψαντα διὰ τῶν στήλων τούτων ν' ἀρθρογραφῶσι καὶ ἰξιωματικοὶ τοῦ Ναυτικοῦ.

Ι. Θ. Σ.



**ΝΕΑ  
ΚΑΙ ΟΥΧΙ ΠΑΛΑΙΑ ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ**

Έν τῇ σπουδαία ἀναπτύξει, τὴν ὁποίαν ὁσημέραι λαμβάνει ἡ ἀτμῆρης ἡμῶν ἐμπορικὴ ναυτιλία, ἐκεῖνο τὸ ὅποιον ὀφείλουσι νὰ μὴ παραμελῶσιν οἱ ἐφοπλισταὶ ἡμῶν καὶ οἱ ἐν τῇ ἐπιχειρήσει ταύτῃ τοποθετοῦντες τὸ ἑαυτῶν χρῆμα, εἶνε ἡ ἀπόκτησις νέων καὶ οὐχὶ παλαιῶν ἀτμοπλοίων.

Υπῆρχον ἐν τῷ παρελθόντι παρ' ἡμῖν οἱ φρονούντες ὅτι οἱ τὰ παλαιὰ ἀτμόπλοια ἀγοράζοντες ἐπορίζοντο μεγαλείτερα ἐκ τῆς ἐπιχειρήσεως κέρδη, οὐδαμῶς δ' οὗτοι ἐσκέπτοντο περὶ προσκλήσεως νέων, ἔτι δὲ μᾶλλον οὐδὲ ἔφροντιζον περὶ ἐξευρέσεως τῶν μέσων, πρὸς παραγγελίαν τοιούτων ἐν τοῖς ἀγγλικαῖς ναυπηγείαις. Ἄλλ' ἤδη καὶ τῶν ἐχόντων παραπλήσια φρονήματα ἐφοπλιστῶν ὁ ἀριθμὸς ἡλαττώθη ἀρκούντως, κατὰ τὰ τελευταῖα μάλιστα ἔτη ταῦτα, πολλοὶ δ' εἰσὶ τὴν σήμερον οἱ ἐπιχειρηματῆαι, οἵτινες ὡς βᾶσιν τῆς ἐργασίας τῶν ὀρίζουσι τὴν παραγγελίαν νεωτάτου συστήματος ἀτμοπλοίων, ἢ τοῦλάχιστον, ὅταν τοῦτο καθίσταται ἀδύνατον, ἀποφασίζουσι τὴν ἀγορὰν, ὅσον οἶον τε μικρὰς ἡλικίας σκαφῶν.

Ὅποῖαν σημασίαν δύναται νὰ ἔχη διὰ τὴν χώραν ἡμῶν τὸ κυριώτατον τοῦτο ζήτημα, μόνον δι' ὀλίγων θέλομεν πειραθῆναι νὰ ἐξηγήσωμεν.

Τὰ νεωτάτου τύπου καὶ νέου συστήματος μηχανῶν ἀτμόπλοια τυγχάνουσιν ἐν πρώτοις οικονομικώτερα ἐν τῇ καταναλώσει τῆς καυσίμου ὕλης. Ἀτμόπλοιον 3,000 τόνων, παραδείγματος χάριν, κατασκευῆς τοῦ 1885-1890, καταναλίσκει, κατὰ 24 ὥρας, 5 ἕως 7 τόνους γαιανθράκων πλειότερον τοῦ ἀτμοπλοίου τῆς τελευταίας κατασκευῆς. Ἐκτὸς τούτου, τὰ νέα μηχανήματα ἐπιτρέπουσι τὴν κατανάλωσιν καὶ κατωτέρας ποιότητος γαιανθράκων, οὕτω δὲ ἐπέρχεται ἰκανὴ οικονομία ἐκ τῆς συμφερωτέρας αὐτῶν τιμῆς.

Τὰ παλαιὰ ἀφ' ἑτέρου ἀτμόπλοια ἔχουσι γενικῶς μεγαλειτέραν καταβύθισιν τῶν

νεωτέρων. Τὰ ἄνω μάλιστα τῶν 4,000 τόνων σκάφη, τὰ ὁποῖα σήμερον κατασκευάζονται μὲ βύθισιν 19 ἕως 20 ποδῶν, πρὸ δεκαπενταετίας ἐναυπηγοῦντο μὲ καταβύθισιν 21-22 ποδῶν καὶ ἄνω. Σημαντικὴ δ' ὠφέλεια προσγίνεται εἰς τὰ ἐλάσσονα καταβύθισιν ἔχοντα φορτηγὰ ἀτμοκίνητα, ἐνεκεν τῶν ἀβαθῶν μερῶν τῆς Ἀζοφικῆς καὶ τοῦ Δουνάβεως, ἐνθα, ὡς ἐπὶ τὸ πλεῖστον, φορτώνονται τὰ ἑλληνικὰ ἀτμόπλοια, τὰ ὁποῖα ἀπαλλάσσονται οὕτω τῆς δαπάνης τῶν μερικῶν ἀνακουφιστικῶν ἐκφορτώσεων, ἄνευ τῶν ὁποίων ἀδύνατος καθίσταται ἡ διόδος ἐκ τῶν ἀβαθῶν τούτων μερῶν.

Ἄλλὰ πλὴν τούτων, τῶν παλαιῶν ἀτμοπλοίων ἡ κατάστασις τυγχάνει ὡς ἐπὶ τὸ πλεῖστον μειονεκτικὴ, συχνάκις δὲ παρυσιάζονται ἀνάγκαι ἐπισκευῶν, αἵτινες οὐκ ὀλίγον ἀπορροφῶσι χρῆμα, πρὸς εὐπρόσωπον παράστασιν τῶν ἰδιοκτητῶν τῶν ἐνώπιον τῶν περιοδικῶν ἐπιθεωρήσεων τῶν ἀσφαλιστῶν.

Ἐκ τῶν ὀλίγων τούτων εὐχερῶς δύναται τις νὰ σχηματίσῃ πεποιθήσιν ὅτι τὰ νέα ἀτμόπλοια—καίτοι σημαντικῶς ἀκριβώτερα—τυγχάνουσιν ὑπὸ πᾶσαν ἐποψίν προτιμώτερα τῶν παλαιῶν καὶ ὅτι συμφέρον μείζιστον ἔχει ἡ Πολιτεία νὰ καθοδηγῇ τοὺς ἐπιδιδόμενους εἰς τὰ τῆς ἀτμῆρους ναυτιλίας πρὸς ἀπόκτησιν νέων ἀτμοπλοίων.

Ἄλλ' ἡ ἐπέμβασις τῆς Πολιτείας τότε μόνον ἰδύνατο νὰ ᾗ τελεσφόρος, ἐὰν καὶ δι' ἀπτῶν, οὕτως εἰπεῖν, μέσων ἐπηρεάζετο τὸ συμφέρον τῶν ἐφοπλιστῶν ἡμῶν πρὸς τοῦτο. Εἶνε δὲ εὐχερὲς, καθ' ἡμᾶς, πρακτικὴ Κυβέρνησις, κηδομένη τῶν συμφερόντων τῆς ναυτιλίας καὶ ἀντιλαμβανομένη τῶν ἐκ τῆς προόδου ταύτης πολλῶν γενικῶν ὠφελειῶν, νὰ κινῶσιν, διὰ νόμου, ποιουτοτρόπως τὸ ζήτημα τοῦτο, ὥστε πᾶς ἐφοπλιστῆς, ναυπηγῶν ἀτμόπλοιοι, ἢ ἀγοράζων ὄλως νέον τοιοῦτον, ν' ἀπαλλάσσεται ἐπὶ μίαν δεκαετίαν τοῦ φόρου ἐπιτηδεύματος καὶ τῆς πληρωμῆς τέλους χαρτοσήμου ἐπὶ τῆς πράξεως τῆς ἀγορᾶς, καθὼς καὶ τῶν δικαιωμάτων καταμετρήσεως, ἢ τέλος, καὶ λόγῳ ἐπιδό-

ματος, νὰ τῷ ἀφαιρῆται ὠρισμένον ποσοστὸν, ἐκ τοῦ ὀλικοῦ ἀριθμοῦ τῶν τόνων καταμετρήσεως ἐπὶ ἐκάστου ἀτμοπλοίου.

Πάντα τὰ ἔστω καὶ κατ' ἐλάχιστον ἀνακουφιστικὰ ταῦτα μέτρα, ἐξ ὧν οὐδεμία σημαντικὴ ζημία ἐπέρχεται εἰς τὸ Δημόσιον, συνδεδόμενα μετὰ τοῦ μικροῦ συμφέροντος τοῦ ἐφοπλιστοῦ, φρονούμεν ὅτι ἡδύνατο νὰ παρασύρωσι τούτους πρὸς τὸ ὀρθὸν καὶ νὰ τοὺς ἀποτρέψωσιν ἀπὸ τῆς ἀγορᾶς παλαιῶν ἀτμοπλοίων, ἅτινα, ἐκ κινῶν ἐν οὐμένῳ συμφέροντος, ἀποκτῶσιν ἀπαλλάσσοντες τοὺς Ἀγγλοὺς ἰδιοκτήτας ἀπὸ παλαιοῦ ὕλικου, οἱ ὁποῖοι, διὰ τοῦ χρήματος ἡμῶν, ἀντικαθιστῶσι τὸ ἔαυτῶν, διὰ νεωτέρου καὶ τελειοτέρου.

Ἡ δὲ βαθμηδὸν καὶ κατ' ὀλίγον ἀπόκτησις ὄλως νέων ἀτμοπλοίων, τελειότερων συστημάτων, βεβαίως θὰ γένηται ἀφορμὴ τῆς λύσεως τοῦ κυριωτέρου καὶ μεγαλειτέρου διὰ τὴν ἡμετέραν ἀτμῆρη ναυτιλίαν ζητήματος, τοῦ ὁποίου τὴν σημασίαν κατενόησαν τέλος πάντων οἱ πολλοὶ καὶ τὸ ὅποιον, εὐχαρίστως βλέπομεν, μελετῶσιν οἱ ἀρμοδίοι, τοῦ ζητήματος τῆς ἀλλήλασφαλείας, δι' οὗ καὶ οἱ ἐφοπλισταὶ ἡμῶν, τιμίως καὶ συνετῶς ἐργαζόμενοι, θὰ πολλαπλασάσωσι τάχιστα τὰ κέρδη τῶν καὶ ἡ ἐν γένει οἰκονομία τῆς χώρας θὰ ἐπωφεληθῇ, ἰκανῶν εἰς χρυσὸν ποσοτήτων, παραμενουσῶν πλέον παρ' ἡμῖν.

Ὡστε τὴν ἀπόκτησιν νέων ἀτμοπλοίων ἐπιβάλλεται ἡμῖν νὰ θεωρῶμεν ὡς ὑψίστης σημασίας μέτρον διὰ τὴν πρόοδον τοῦ κλάδου τούτου καὶ τὴν ἐμπρέπουσαν τῇ χώρῃ ἡμῶν ναυτικὴν ἀνάπτυξιν. Ἐκεῖνο τὸ ὅποιον πολλάκις ἄχρι τοῦδε ἐπανελάβομεν, ἦτι ἡ Ἑλλάς τυγχάνει καὶ ἐξ ἀνατροφῆς καὶ ἐξ ἱστορικῶν παραδόσεων κατ' ἐξοχὴν ναυτικὴ χώρα, εἶνε ἀληθέστατον, αἱ δὲ σημεριναὶ καταπληκτικαὶ πρόοδοι, ἐν τῷ κλάδῳ τούτῳ, τοῦτο ἀποδεικνύουσιν, ἀλλ' ἐκτὸς τῶν ἀναγκαίων προαπαιτουμένων τούτων, ἀπαιτεῖται καὶ ἕτερον πρὸς ἐξακολούθησιν τῆς προοδευτικῆς ἡμῶν πορείας. Προαπαιτεῖται ἀπαραιτήτως ἡ παρὰ τῶν ἰθυνόντων κατανόησις τῶν πραγματικῶν τῆς χώρας ἀναγκῶν. Κατανόησις δὲ

ἀληθοῦς ἀνάγκης τῆς ναυτιλίας ἡμῶν εἶνε καὶ ἡ ἀπόκτησις νέων ἀτμοπλοίων, ἦτις διὰ τοῦ Κράτους, ἔχοντος καὶ τούτου μείζιστον συμφέρον, δεόν κυρίως νὰ ἐξασφίλισθῃ.

Ἐ. Ἐμπειρικός.

**ΑΝΑΓΚΗ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΣΧΟΛΩΝ  
ΠΛΟΙΑΡΧΟΙ ΚΑΙ ΜΗΧΑΝΙΚΟΙ  
ΤΑ ΠΙΣΤΩΤΙΚΑ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ**

(ΜΙΑ ΕΠΙΣΤΟΛΗ ΤΟΥ κ. Π. ΚΑΛΛΙΓΑ)

Ἄξιότιμε κ. Διευθυντά,

Ἡ ἐκδοσις τῆς «Ναυτικῆς Ἑλλάδος» ἦς εὐρησθήθητε νὰ μοὶ ἀναγγεῖλητε τὴν προσεχῆ ἔναρξιν, εἶνε γεγονός τοσοῦτω μᾶλλον εὐχάριστον καθόσον ἐξ αὐτοῦ καταφαίνεται ὅτι ὁ ἀριθμὸς τῶν περὶ τῶν ναυτικῶν ἐνδιεφερομένων εἶνε ἤδη τοσοῦτος, ὥστε νὰ παρίσταται ἡ ἀνάγκη ὑπάρξεως δημοσιογραφικοῦ ὄργανου εἰδικῶς περὶ ταῦτα ἀσχολουμένου· θέλει δ' ἀποβῆ τὸ ὑμέτερον φύλλον χρησιμώτατον εἰς τὴν ἀναγεννωμένην Ἑλληνικὴν ναυτιλίαν, διότι δι' αὐτοῦ θέλουσιν ἐξερευνηθῆ τὰ ληπτέα μέτρα, δι' ὧν λυσιτελέστερον θέλει προοδεύσῃ ὁ σπουδαιότερος οὗτος παράγων τῆς ἐθνικῆς ἡμῶν εὐημερίας. Μολονότι δὲ ἡ πρόοδος τοῦ ἐμπορικοῦ ναυτικοῦ θέλει ἐπέλθῃ βαθμηδὸν ἀφ' ἑαυτῆς, διότι ἡ εἰς τὰ ναυτικὰ ἐπίδοσις ἔγκειται ἐν αὐτῇ τῇ φύσει τοῦ Ἑλλήνου, ἐν τούτοις ἐν πολλοῖς δύναται νὰ συντελέσῃ καὶ ἡ πολιτεία πρὸς εὐχερεστέραν ἀνάπτυξιν αὐτοῦ. **Οὕτω ἄμεσος παρίσταται ἀνάγκη ἰδρύσεως σχολῆς πλοιαρχῶν καὶ μηχανικῶν**, ὅπως σὺν ταῖς ἀρεταῖς δι' ὧν κοσμοῦνται οἱ Ἕλληνες ναυτικοί, καὶ αἵτινες ἀποτελοῦσι τὴν μεγίστην ἰσχύν τοῦ ἐμπορικοῦ ἡμῶν ναυτικοῦ, κτῶνται καὶ τὰς διὰ τὰ σημερινὰς ἀνάγκας ἀπαιτουμένας γνώσεις, οἱ δὲ μηχανικοὶ καταρτίζονται οὕτως ὥστε ν' ἀποβῶσιν ἐφάμιλλοι τῶν Ἀγγλῶν συναδελφῶν τῶν, διότι ἡ **οἰκονομικὴ ἐκμετάλλευσίς ἐξαρτᾶται κυρίως ἐκ τῆς ἰκανότητος τῶν ἀξιωματικῶν τούτων.**

Ἡ πολιτεία δεόν ἐπίσης νὰ μεριμνήσῃ, ὅπως ὅσον τὸ δυνατόν πλειότερα κεφάλαια διατεθῶσιν εἰς τὴν τόσον ἐπικερδῆ ὅσον καὶ πατριωτικὴν



ταύτην ἐπιχειρήσιν. Πρὸς τοῦτο παρίσταται ἀνάγκη νομοθετημάτων, δι' ὧν νὰ καθίσταται εὐχερὴς ἡ ἐνεχυρίασις τῶν τίτλων ἰδιοκτησίας ἐν ἀτμοπλοίων, ἐπίσης νόμου περὶ ὑποθήκης πλοίων, ὅστις πικρῶς μὲν μειονεκτικὰ τινε, ὅμως δύναται μεγάλως νὰ συντελέσῃ πρὸς τὸν αὐτὸν σκοπὸν, διότι τὰ πιστωτικὰ καταστήματα, ἅτινα ἢ διαθέτουσιν ἤδη κεφάλαια εἰς χρυσὸν ἢ δύναται διὰ δανείων νὰ προσκτώσιν τοιαῦτα, θέλουσι δανείζην ἀσφαλῶς ταῦτα πρὸς τοὺς πλοιοκτῆτορας, οὕτω δὲ πλὴν τῆς εὐχερείας, ἥτις θέλει παρασχεθῆ πρὸς ἀγορὰν ἀτμοπλοίων καὶ τοῦ ἐκ τῆς διαφοράς τοῦ τόκου προκύψοντος εἰς τὰ πιστωτικὰ καταστήματα κέρδους,

## Ο ΙΘ'. ΑΙΩΝ

Εἶνε βεβαίως ἀναντίρρητον ὅτι ὁ ΙΘ'. Αἰὼν ὑπῆρξεν ὁ αἰὼν τῶν θαυμάτων· ἰδίως δὲ ἀξιόθαυμαστος εἶνε ἡ δευτέρη πεντηκονταετηρὶς αὐτοῦ. Ὁ ὁδοιπὸρος ἀπὸ τοῦ ἐσχάτου ὁροσήμου ἐκπληκτικὸν βλέμμα στρέφει ἐπὶ τῆς ὁδοῦ, ἣν διήνυσεν αὐτὸς καὶ οἱ σύγχρονοι αὐτοῦ. Ἡ ἱστορία τοῦ αἰῶνος τούτου καὶ τῆς παραγωγικότητός του θὰ γραφῆ εἰς μέλλοντα χρόνον, καθ' ὅσον οἱ σύγχρονοι διατελοῦντες ἤδη ὑπὸ τὸ κράτος τῆς ἐκπλήξεως ἀδυνατοῦσι νὰ πράξωσι τοῦτο. Ὁ κύριος χαρακτήρ τῆς παρελθούσης ἑκατονταετηρίδος ἐν γένει εἰπεῖν εἶνε ὁ μηχανικός, ἐιδικώτερον δὲ δύναται νὰ χαρακτηρισθῆ ὡς ὁ αἰὼν τῆς κινήσεως, λαμβανόμενου ὑπ' ὄψιν ὅτι ὁ παράγων τι κινεῖται ἢ δίδει τοῖς ἄλλοις τὰ μέσα τῆς κινήσεως. Ὁ μηχανουργὸς ἔδωκεν ἡμῖν τὴν ἀτμάμαξαν, ὁ γεφυροποιὸς τὴν ὁδὸν διατήρησας ὄρη καὶ ζεύξας χαράδρας καὶ ποταμούς, ὁ ναυπηγὸς τὸ ἀτμόπλοιο. Ἡ ὁδὸς εἶνε ὁ μέγιστος τῶν ἐκπολιτιστῶν, καθ' ὅσον ἡ κοινωτική καὶ ἡ ἐπιστημονική πρόοδος βαίνει κατὰ λόγον εὐθὺν πρὸς τὰς προόδους τῆς συγκοινωνίας. Ἡ δὲ πεζοῦ κομιζομένη τὸ πρῶτον ἐπιστολή, εἶτα διὰ τοῦ ἰππέως καὶ βραδύτερον διὰ τῆς ἀμάξης, φέρεται ἤδη διὰ τοῦ σιδηροδρόμου ἢ διὰ τῶν ταχύπλων σαφῶν. Τὴν ταχύτητά τῶν πέντε χιλιομέτρων καθ' ὥραν τοῦ πεζοῦ τῶν ὀκτὼ τῆς ἀμάξης ἀντικατέστησεν ἡ τῶν τριάντα χιλιομέτρων τὸ πρῶτον καὶ τῶν ἑκατὸν δέκα ἔπειτα τῶν σιδηροδρόμων. Τὴν κώπην ὑποκατέστησεν τὸ ἰστιὸν καὶ τοῦτο ὁ ἀτμός.

Ἡ καθ' ἑπτὰ μίλια καθ' ὥραν ἀρχικὴ

θέλει ἐπέλθῃ καὶ μείωσις τῆς νομισματικῆς διαφοράς, διότι ὡς ἤδη ὑπέδειξαν καὶ οἱ τὰ πρῶτα πιστωτικὰ καταστήματα διευθύνοντες, μίαν τῶν σημαντικωτέρων αἰτιῶν τῆς ἐσχάτως παρατηρηθείσης ὑπερτιμῆσεως τοῦ συναλλάγματος εἶναι καὶ ἡ ἐκ τῆς χώρας ἐξαγωγή χρυσοῦ πρὸς ἀγορὰν ἀτμοπλοίων.

Ἐπὶ τῶν ζητημάτων τούτων καὶ ἄλλων συναφῶν ἐλπίζω ὅτι θέλουσι ἐκφράσῃ γνώμην διὰ τῆς ὑμετέρας ἐφημερίδος ἄνδρες ἔχοντες εἰδικὰς ἐπ' αὐτῶν γνώσεις, δι' ὃ εὐχομαι τῇ «Ναυτικῇ Ἑλλάδι» ταχεῖαν πρόοδον ἐπ' ἀγαθῇ τῆς πατρίδος.

Διατελῶ μετὰ πλείστης πρὸς ὑμᾶς ὑπολήψεως.  
Π. ΚΑΛΔΙΓΑΣ

ταχύτης τῶν ἀτμηλάτων σαφῶν περὶ τὰς ἀρχὰς τοῦ αἰῶνος ἠυξήθη εἰς τριάκοντα ἑπτὰ εἰς τὸ τέλος τῆς ἑκατονταετηρίδος διὰ τῶν μηχανῶν τοῦ Πάρσον. Ὁ τηλεγράφος μεταδίδει ἡμῖν τὰ εἰδήσεις ἀπὸ τῶν περάτων τῆς οἰκουμένης ἐντὸς δευτερολέπτων τινῶν· καὶ διὰ τοῦ τηλεφώνου ἐκ μακροτάτης ἀποστάσεως ἀντιλαμβάνομεθα τῆς φωνῆς τῶν φιλότων ἡμῶν.

Καὶ ἐν τούτῳ πάντα ταῦτα ἐντὸς βραχέως μέλλει νὰ ἀντικαταστήσῃ ὁ ἀνευ σύρματος τηλεγράφος· μετὰ μικρὸν ἢ φωνὴ μας θὰ φέρεται ἐπὶ τῶν κυμάτων τοῦ Χέρες. Ἴδου ἀληθῶς τεράστια ἄλλα, ἐν τούτῳ βραχεῖ χρόνῳ διαστήματι ὅσον ἀφορᾷ τὴν πρόοδον τῆς συγκοινωνίας. Αἱ ἀποστάσεις ἐσμικρύνθησαν, τὰ κράτη ἐπλησίασαν ἐπὶ τοσοῦτον πρὸς ἄλληλα, ὥστε δύναται νὰ εἴπη τις ὅτι γειτνιάζουσιν μᾶλλον ἀλλήλοις ἢ ἄλλοτε αἱ ἐπαρχίαι ἐνὸς καὶ τοῦ αὐτοῦ κράτους. Ἡ ἐπήρεια τῆς ταχύτητος τῆς συγκοινωνίας ἐπὶ τῆς καθ' ὅλου εὐτυχίας τῆς ἀνθρωπότητος εἶνε πλέον ἢ κατὰ τὴν ἀνάγκην. Εἰς ταύτην δ' ὀφείλεται καὶ ἡ ἀπαλλαγὴ τῆς ἀνθρωπότητος ἀπὸ τῶν τοσοῦτον ἄλλοτε καταμαστιτισάντων αὐτὴν λοιμῶν.

Ἄλλ' ὑποθέσωμεν πρὸς στιγμὴν ὅτι πάντα τὰ μέσα ταῦτα τῆς συγκοινωνίας ἐξέλιπον. Ὅποια φρικαλέα εἰκὼν τῆς καταστάσεως· εἰς ἣν θέλουσι περιέλθῃ τὰ 350 ἑκατομμύρια τῶν κατοίκων τῆς Εὐρώπης, ἐγκαταλελειμμένα εἰς τὰ μέσα τῆς συγκοινωνίας τῶν παρελθόντων αἰώνων.

E. T.

## ΕΙΔΙΚΗ ΠΕΡΙΠΤΩΣΙΣ ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΥ ΤΟΥ ΠΛΑΤΟΥΣ

Ἀξιότιμη Κύριε

Μετ' εὐχαριστήσεως ἀνέγνω τὴν ἀπὸ 11ης μεσοῦντος ἐπιστολήν σας δι' ἧς μοι γνωρίζετε τὴν ἐκδοσὶν ἐβδομαδιαίου ναυτικοῦ περιοδικοῦ «τῆς Ναυτικῆς Ἑλλάδος», καὶ ὅτι μὲ σπκαταριθμήσατε μεταξὺ τῶν συνεργατῶν αὐτοῦ, ὅπερ ἀποδέχομαι μὲν εὐχαρίστως.

Λαμβανομένης ὑπ' ὄψιν τῆς ἐπ' ἐσχάτως αὐτήσεως τοῦ ἡμετέρου ἐμπορικοῦ ναυτικοῦ ἤτο ἀπαραίτητος ἡ ἐκδοσις περιοδικοῦ ναυτικοῦ, ἀποβλέποντος εἰς τὴν ὑπεράσπισιν τῶν συμφερόντων αὐτοῦ καὶ τὴν προαγωγὴν τῶν ναυτικῶν γνώσεων τῶν ναυτιλλομένων, καθιστωμένων διὰ τῶν ἐν αὐτῷ δημοσιεύσεων ἐνημέρων τῶν βελτιώσεων καὶ ἀνακαινίσεων αἱ ὁποῖαι καθ' ἑκάστην ἐπιγίγνεται εἰς τὸ ἐν χρήσει ὕλικόν.

Διὰ τὴν ἀπόφασιν ὑμῶν ταύτην σπεύδω νὰ εἶς συγχαρῶν καὶ εὐχόμενος τελείαν ἐπιτυχίαν εἰς τὸ ἡμέτερον περιοδικόν, ὡς ἀποστέλλω βραχεῖαν σημείωσιν περὶ εἰδικῆς περιπτώσεως ἀπαρτώσης κατὰ τὴν παρατήρησιν τῶν ὑψῶν τῶν ἀστρῶν ὡς ἀπαρχὴν τῆς συνεργασίας μου.

Ὁλος πρόθυμος

M. Ματθαίουπουλος.

(Προσδιορισμὸς τοῦ Πλάτους διὰ παρατηρήσεως τοῦ ὕψους τοῦ ἡλίου ἢ ἀστέρος κατὰ τὴν μεσουράνησιν αὐτῶν ἀπὸ τοῦ ἀνωτέρου πόλου.)

Τὴν 12ην Ἰουλίου π. ἔ. εὐρισκόμενος πρὸ τῶν ἀκτῶν τῆς Ἀλγερίας παρετήρησα ὅτι τὸ προσδιοριζόμενον πλάτος διὰ τῆς μετρήσεως τοῦ ὕψους τοῦ ἡλίου καὶ τοῦ Διὸς κατὰ τὴν μεσουράνησιν αὐτῶν ἀπὸ Νότου, ἦτο ἐσφαλμένον κατὰ τινα μίλια, ὡς ἐξήχθη ἐκ τοῦ κατὰ τὰς αὐτὰς στιγμὰς προσδιορισμοῦ τῆς θέσεως τοῦ πλοίου διὰ δεκτικῶν τμημάτων (μετρήσεως τῶν φαινομένων γωνιῶν) μεταξὺ τριῶν καλῶς γνωστῶν ἀντικειμένων τῆς ξηρᾶς.

Τὸ σφάλμα τοῦτο ἀπέδωκα εἰς ὕψειν τοῦ ὀρίζοντος ὀφειλομένην εἰς τὸ ψυχρότερον ρεῦμα, ὅπερ ἀπὸ τοῦ Ἀτλαντικοῦ εἰσέρχεται εἰς τὴν Μεσόγειον, ρέον πρὸς Ἀνατολὰς παρὰ τὰς ἀκτὰς τῆς Ἀλγερίας.

Τὸ αὐτὸ φαινόμενον παρετήρηθη καὶ τὴν 13ην Ἰουλίου.

Ὅπως ἀπαλλαγῶμεν τοῦ σφάλματος τούτου παρετήρησα τὰ ὑψηλὰ ἀστρῶν ἀπὸ τοῦ Βορρᾶ (ἐστραμμένους πρὸς Βορρᾶν) καὶ περιγραφὴν τῆς παρατηρήσεως καὶ τὴν μέθοδον τῆς διορ-

θώσεως τῶν οὕτω μετρουμένων ὑψῶν πρὸς ἕνα κατωτέρω.

Ὅσον ἀφορᾷ εἰς τὰ φαινόμενα κατὰ τὴν τοιαύτην παρατήρησιν, εἶνε δῆλον ὅτι γίνονται ὅλως ἀντιθέτως ἀπὸ τὰ κατὰ τὴν συνήθη ἀπὸ Νότου παρατήρησιν συμβαίνοντα, καθ' ὅτι περὶ τὴν μεσουράνησιν τὸ ἀπὸ Νότου ὕψος βαίνει αὐξανόμενον (προκειμένου πάντοτε περὶ μεσουράνησεως μεταξὺ τοῦ Zenith καὶ τοῦ Νότου, ὡς κατὰ τὴν προκειμένην περίπτωσιν), ἐν ᾧ τὸ ἀπὸ Βορρᾶ τοῦναντίον βαίνει ἐλαττούμενον.

Ὡς γνωστόν, λεπτὰ τινα πρὶ τῆς ἀληθοῦς μεσημβρίας, κατὰ τὴν ἀπὸ Νότου μέτρησιν, ἀρχόμεθα παρατηροῦντες τὸ ὕψος τοῦ ἄστρου καὶ τηροῦμεν ἐν ἐπαφῇ τὸ χεῖλος τοῦ ἡλίου ἢ τὸν ἀστέρα πρὸς τὴν γραμμὴν τοῦ ὀρίζοντος, ἀπὸ τῆς ὁποίας διαρκῶς ἀπομακρύνονται, αὐξάνοντες οὕτω τὴν γωνίαν τοῦ ἐξάντος. Εἶνε δὲ μεσημβρία ἀληθής, προκειμένου περὶ τοῦ ἡλίου, ἢ μεσουράνησις, προκειμένου περὶ ἑτέρου ἄστρου, ὅταν ταῦτα παύωνται ἀνερχόμενα (ἰταθῶσιν).

Εἰς τὴν ἀπὸ Βορρᾶ ὅμως μέτρησιν τοῦ ὕψους, τοῦναντίον συμβαίνει, τὸ χεῖλος τοῦ ἡλίου ἢ ὁ ἀστὴρ βυθίζονται ὑπὸ τὴν γραμμὴν τοῦ ὀρίζοντος (θαγκώνονται) καὶ κατὰ τὴν παρατήρησιν τοῦ μεσημβρινοῦ ὕψους πρέπει, ὅπως τηρῶμεν τὴν ἐπαφὴν, νὰ ἐλαττώμεν τὴν γωνίαν τοῦ ἐξάντος ἀναβιβάζοντες εἰς τὴν γραμμὴν τοῦ ὀρίζοντος τὰ ἄστρα. Εἶνε δὲ μεσημβρία ἀληθής, προκειμένου περὶ τοῦ ἡλίου, ἢ μεσουράνησις, προκειμένου περὶ ἑτέρου ἄστρου, ὅταν ταῦτα παύωνται βυθιζόμενα.

Τὸ οὕτω λαμβανόμενον ὕψος τοῦ ἡλίου, ὅπως διορθώσωμεν ἐκ τῆς κλίσεως τοῦ ὀρίζοντος, τῆς διαθλάσεως, τῆς ἡμιδικιμέτρου καὶ τῆς παραλλάξεως καὶ εὐρωμεν τὸ ἀληθὲς ὕψος τοῦ κέντρου, ὅπως θὰ ἐξήγετο ἐκ τῆς ἀπὸ Νότου παρατηρήσεως, ἐργαζόμεθα ὡς ἐξῆς:

Ἀπὸ τὸ παρατηρηθὲν ὕψος:

Ἀφαιροῦμεν ἢ προσθέτομεν τὸ σφάλμα τοῦ ἐργαλείου, ὡς συνήθως·

Ἀφαιροῦμεν τὴν κλίσιν τοῦ ὀρίζοντος·

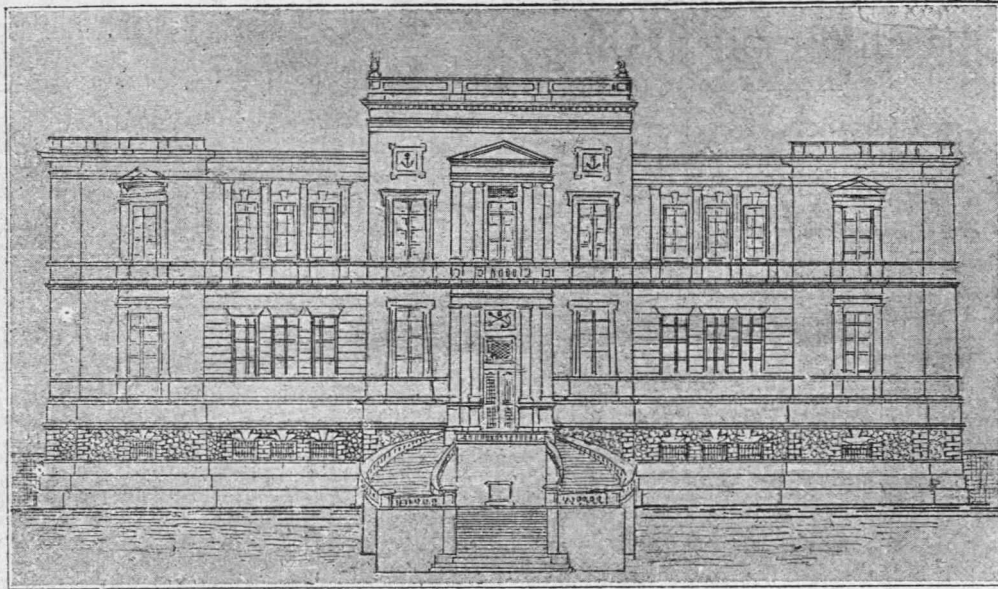
Προσθέτομεν τὴν ἡμιδιάμετρον, ἐὰν παρετηρήσαμεν τὸ ἄνω χεῖλος, ἢ ἀφαιροῦμεν, ἐὰν παρετηρήσαμεν τὸ κάτω.

Ἀφαιροῦμεν τὸ ὑπόλοιπον ἀπὸ 179° 59' 60''

Ἀφαιροῦμεν τὴν διάθλασιν καὶ προστίθεμεν τὴν παραλλάξιν.

**Παράδειγμα:** τὴν 13]26 Ἰουλίου εὐρισκόμενοι εἰς πλάτος 36° 50' Β. καὶ μῆκος 2° 49' 30' Α. C. P. παρετήρησαμεν τὸ ὕψος τοῦ ἄνω χείλους τοῦ ἡλίου ἐστραμμένοι πρὸς Βορρᾶν 107° 5' 20'' μὲ σφάλμα ἐργαλείου + 2' ὕψος ὀφθαλμοῦ 4μ. Ζητεῖται τὸ πλάτος.





ΒΑΣΣΑΝΕΙΟΣ ΝΑΥΤΙΚΗ ΣΧΟΛΗ

Εἰς ἓνα κόλπον τῆς Πειραικῆς Χερσονήσου μεταξύ τοῦ γλαυκοῦ τοῦ οὐρανοῦ καὶ τοῦ βαθυκυάνου τῆς θαλάσσης, ὅπου τὰ κύματα τοῦ Σαρωνικοῦ ἐκχύνονται εἰς ἀθροεῖς στεναγμοῦ, τὸ φιλόπατρι ὄνειρον τοῦ ἀειμνήστου Βασσάνη, ἀποτυπῶται εἰς καλλιμάρμαρον μέγαρον, τὴν Βασσάνειον Ναυτικὴν Σχολήν. Τὰ ἐγκαίνια τῆς Σχολῆς ἐτίμησαν διὰ τῆς παρουσίας των ἡ Βασιλικὴ Οἰκογένεια καὶ τὸ Ὑπουργικὸν Συμβούλιον, ἐξῆρε δὲ δι' εὐγλώττου καὶ θερμῆς προσφωνήσεως τὴν ἀξίαν τοῦ ἔργου ὁ ἐπὶ τῶν Ναυτικῶν Ὑπουργὸς κ. Β. Βουδούρης.

Τὸ παρὸν σχέδιον παριστάνει τὴν πρόσφιν τῆς Σχολῆς μετὰ τὸ πέρας τῶν ἐργασιῶν, αἵτινες λήγουσι μετὰ ἓν καὶ ἡμισυ ἔτος. Ἡ οἰκοδομὴ θὰ εἶναι πλάτους μὲν 36 μ. 20 καὶ μήκους 43 μ. 50. Τὸ σχεδιάγραμμα ἐξεπονήθη ἐπὶ τῆς βάσει τῆς Δανικῆς Ναυτικῆς Σχολῆς. Τὸ ἔργον προϋπελογίσθη εἰς δρ. 400,000 καὶ τὴν ἐκτέλεσιν αὐτοῦ ἀνέλαθεν ὁ ἐργολάβος κ. Ἀπέργης. Ἐκτὸς τοῦ κυρίως κειρίου, τὸ ὁποῖον περιεῖχε τὸ σχέδιον τοῦτο, θὰ κατασκευασθῶσι καὶ ἄλλαι οἰκοδομαί, αἵτινες θὰ χρησιμεύωσιν ὡς Νοσοκομείων, ναὸς κλπ.

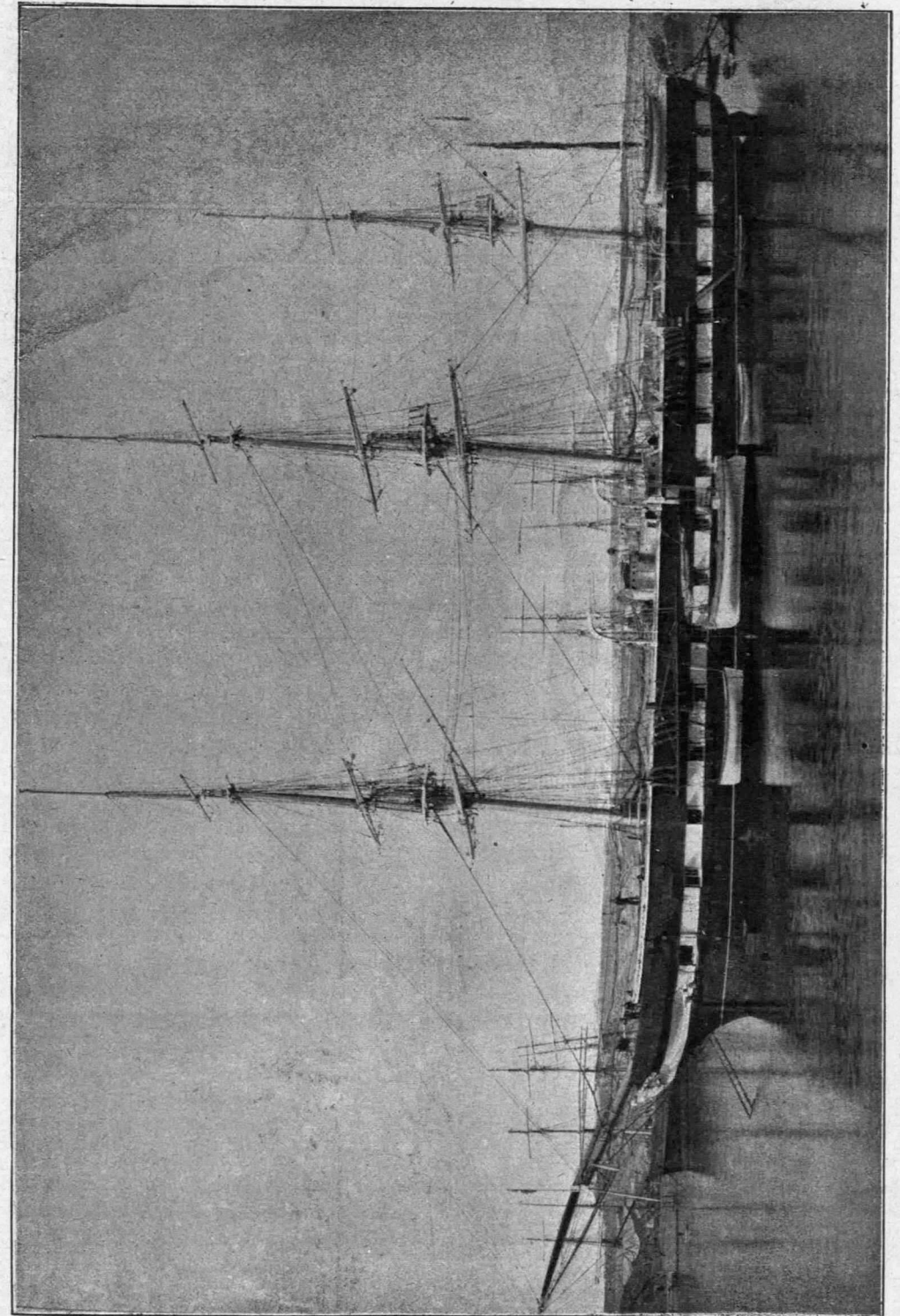
|                                  |             |
|----------------------------------|-------------|
| Ὑψος ἐργαλείου ἄνω χεῖλους....   | 107° 5' 20" |
| Σφάλμα ἐργαλείου (+).....        | +2 00       |
| Ὑψος παρατηρηθῆν.....            | 107 7 20    |
| Κλίσις ὀρίζοντος.....            | —3 40       |
| Ὑψος φαινόμενον ἄνω χεῖλους...   | 107 3 40    |
| Ἡμιδιάμετρος.....                | +15 47      |
| Ὑψος φαινόμενον κέντρου ἀπὸ Β.   | 107 19 27   |
| .....                            | 179 59 60   |
| Ὑψος φαινόμενον κέντρου ἀπὸ Ν.   | 72 40 33    |
| Διάθλασις.....                   | — 19        |
| Παράλλαξις.....                  | + 2         |
| Ὑψος ἀληθὲς κέντρου ἀπὸ Ν...     | 72 40 16    |
| .....                            | 89 59 60    |
| Ζενιθικὴ ἀπόστασις.....          | 17 19 44    |
| Κλίσις ἡλίου τὴν 16 Ἰουλ. Βορεῖα | 19° 29' 53" |
| Πλάτος.....                      | 36° 49' 37" |

Εἶνε φανερόν ὅτι κατὰ τὴν ἀπὸ Βορρᾶ παρατηρήσιν στρέφομεν τὰ νῶτα πρὸς τὸ ἄστρον.

Ἡ παρατήρησις αὕτη εἶνε δυνατὴ ὅταν τὸ ὕψος τοῦ ἄστρου εἶνε μεγαλύτερον τῶν 60°, ἐὰν παρατηρῶμεν δι' ἐξάντος μετροῦντος τὰς 120", ἥτοι κατὰ τὰ νότια παράλια τῆς Μεσογείου ἀπὸ τοῦ Ἀπριλίου μέχρι μέσων Αὐγούστου καθ' ἡμέρας.

Ἐν ὁμοίᾳ τὸ ὕψος εἶνε μικρότερον, ἢ μέθοδος αὕτη δὲν ἐφαρμόζεται καὶ εἰμεθα ἡναγκασμένοι, ὅπως ἀποφύγωμεν τὸ ἐκ τῆς ἀκανονίστου διαθλάσεως σφάλμα νὰ καταφύγωμεν, ὡς συνήθως, εἰς παρατηρήσεις ἄστρων μεσουρανούντων μεταξύ τοῦ Ζενιθ καὶ τοῦ πρὸς τὸν φαινόμενον πόλον ὀρίζοντος.

Τοιαύτη ἀνάλογος περίστασις ἀκανονίστου διαθλάσεως παρατηρεῖται καὶ παρὰ τὰς ἀκτὰς τῆς Ἀνατολικῆς Ἀφρικῆς καὶ κατὰ τὰ σημεῖα τῆς διαχωρίσεως τοῦ πολιτικοῦ ἀπὸ τοῦ ρεύματος τοῦ Κόλπου (Gulf steam). Δύναται δὲ ἡ διάθλασις αὕτη, ἀναλόγως τῆς θέσεως τῶν αἰτίων τῶν προκαλούντων ταύτην, νὰ ἐπηρέασῃ καὶ τὴν παρατήρησιν ὑψῶν πρὸς προσδιορισμὸν τῆς ὥρας. Αἱ αὐταὶ δὲ μέθοδοι πρὸς ἀποφυγὴν τῶν



ΑΤΜΟΣΦΟΜΟΝ «ΕΛΛΑΣ» (στῆμεντὴν σχολῆ τῶν δοκίμων).



έντευθεν σφαλμάτων δύνανται να συστηθώσι και κατά την περίστασιν ταύτην.

Τέλος ή μέθοδος αύτη ιδία κατά τον ύπο τους τροπικούς πλοῦν χρησιμεύει και ως εξέλεγχις τῆς παρατηρήσεως τῶν παρὰ τὸ Zenith μεσου ρανήσεων μετρουμένων τῶν ὑψῶν και ἀπὸ Βορ-

ρᾶ και ἀπὸ Νότου. Ἐπίσης δέ, ἐν ἀμφιβολίᾳ περὶ τὴν γραμμὴν τοῦ ὀρίζοντος, δυνάμεθα νὰ καταύγωμεν εἰς τὴν μέθοδον ταύτην, ἐν τὸ ὕψος τοῦ ἄστρου ἐπιτρέπη τοῦτο.

Μ ΜΑΤΘΑΙΟΠΟΥΛΟΣ

Ἵποπλοίαρχος τοῦ Π. Ναυτικοῦ.

## ΤΟ ΣΥΓΧΡΟΝΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟΝ

ΔΥΝΑΜΕΙΣ ΔΙΚΑΙ ΚΑΙ ΔΥΝΑΜΕΙΣ ΗΘ ΚΑΙ

Τὸ κύριον χαρακτηριστικὸν τοῦ συγχρόνου πολεμικοῦ ναυτικοῦ εἶναι ἀναντιρρήτως ἡ ἀπαυστος, τοῦ ὑλικοῦ αὐτοῦ μετατροπῆ. Εἰς συνεχῆς ἀνακαινισμός, μία αἰωνία ἐπανάστασις. Δὲν θὰ ἠδύνατό τις εὐσυνειδήτως νὰ ἰσχυρισθῆ ὅτι τὸ Α σκάφοι, ὅπερ πρὸ πέντε μόνον ἐτῶν ἀπετέλει τὸ καύχημα τῆς παρατάξεως δὲν εἶναι σήμερον ὀλίγον τι πεπαλαιωμένον, ὀλίγον τι ἄχρηστον, ἀφοῦ οἱ νέοι καθελευσθέντες συμπολεμισταὶ υπερβάλλουσιν αὐτὸ ἐν πᾶσιν. Ὅποια καθ' ἐκάστην πρόοδος ταχύτητος, οικονομίας καυσίμων, διατρητικῆς δυνάμεως βλημάτων, ἀντοχῆς ἀμυντικῆς ἐπενδύσεως. Εἰμεθα βεβαίως πολὺ μακρὰν πλείον τῶν ἠρωϊκῶν χρόνων τῆς ναυτικῆς ἀρχιτεκτονικῆς τοῦ Φορφαί και τοῦ Σανέ, και ἡτις και αὐτὴ ἐν τούτοις ἦτο τι θαυμάσιον. Τεράστια δὲ και ὁ ὄγκος και τὸ ἐκτόπισμα και πάντων ἐκείνων τῶν μηχανημάτων τὸ πλῆθος, τῶν διεξαχόντων μετ' εὐχερείας και ταχύτητος ἀπιστεύτου μυρίους χειρισμοῦς. Τὸ θεωρητικὸν Sans-Pareil δὲν ἀρκεῖται εἰς ὀλιγώτερον τῶν πενήτην ἑπτὰ βοηθητικῶν μηχανημάτων μηδεμίαν ἄμεσον σχέσιν ἔχόντων μετὰ τῆς κυρίως ἀτμομηχανῆς. Τὸ κακὸν δὲ ἀπύστωτος ἀξάνει, ὁ κατήφορος ὁσημέραι γίνεται ἐκικλινέστερος. Αὐτὰ τὰ μεγάλα ναυτικὰ κράτη μόλις ἀντέχουσιν εἰς τὴν ἀδραχίαν τῆς νεωτέρως νευπηγίας, τοῦ ἀνωτέρου ὀπλισμοῦ.

Ὁ ὄγκος ἐν τούτοις οὗτος, ἡ θρικταμβευτικὴ αὐτὴ τῆς ὕλης ἐπιβολὴ δὲν πρέπει νὰ ἐμβάλλῃ εἰς ὑπερβολικοὺς φόβους Ἡ ρῆσις τοῦ Κανάρη «οἱ καλοὶ ναῦται ἀξίζουσι περισσότερον ἀπὸ τὰ κακὰ κράδια» οὐδέποτε θὰ ἀποβάλλῃ ἐντελῶς τὴν σημερινὴν τῆς. Τὸ πᾶν δύνανται νὰ ἀποδειχθῆ δι' ἀναμφισβητήτων ἱστορικῶν τεκμηρίων. Ἡ δυνάμην νὰ ἀαφέρω ἐνταῦθα χίλις ἀναφέρω ἐν μόνον. Ὁ στόλος τοῦ Τεγετώφ ἐν Λίσσα δὲν εἶχε οὔτε τὸν ἀριθμὸν, οὔτε τὸ πάχος τοῦ θώρακος, οὔτε τὴν διατρητικὴν δυνάμην τοῦ πυροβολικοῦ ὑπὲρ αὐτοῦ. Οὐδὲν τῶν αὐστριακῶν πυροβόλων και ἀρ' οἰασθήποτε ἀποστά-

σεως ἠδύνατο νὰ διατρήσῃ ἰταλικὸν θώρακα. Εἶχεν ὁμως ὑπὲρ αὐτοῦ τὴν ἀσκησιν, τὴν μελέτην, τὴν πειθαρχίαν, τὸ ὁμοιογενὲς τῶν ἐπιτελειῶν, τὴν στρατιωτικὴν τῶν πληρωμάτων, τὴν ὑπέροχον ἀρχηγίαν τέλος, προϊόντων ὅλων τῶν ἀνωτέρω, προϊόντων και τούτων ἐργασίης πεφωτισμένης και ἀδικκόπου.

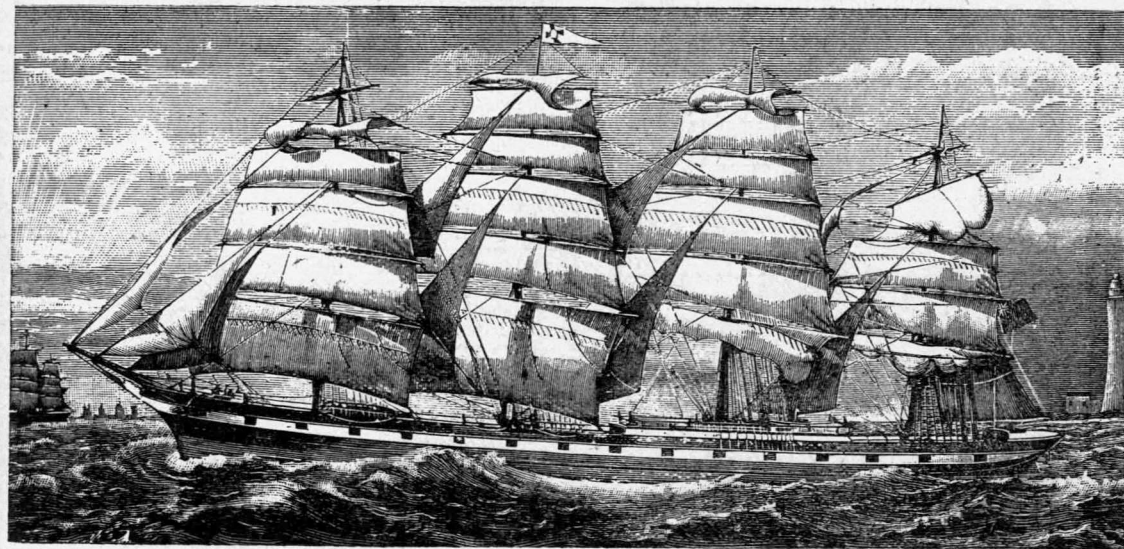
Αὕτη μόνη δύνανται νὰ γεννήσῃ τὴν ἠθικὴν ἐκείνην δυνάμιν, ἡτις εἶναι ἡ κυρία δυνάμεις τῶν στρατιωτῶν εἴτε ἐν ξηρᾷ, εἴτε ἐν θαλάσῃ. Οχυμασίως διετύπωσε τὴν θεωρίαν ὁ Γάλλος συνταγματάρχης Βιλμποῦ Μαρέιγ, ὁ πέρυσι φανευθεὶς εἰς τὸ Τρανσβάαλ, ἀξιωματικὸς ἀξίως καλλιτέρας τύχης. «Ἡ μάχη εἶναι σύγκρουσις δυνάμεων ἠθικῶν, ἔχουσῶν ὡς μέσον, ὡς ὄργανον τὰς ὑλικὰς δυνάμεις». Εἶναι τοῦτο ἀλήθεια, ἀλήθεια ἐκπηδῶσα ἐκ πάσης τῆς ἱστορίας σελίδος και κυρίως ἐκ τῶν σελίδων τῆς ἱστορίας τῆς ναυτικῆς ἀλήθειαι δὲ νομίζομεν ἀρκούντως ἐνθαρρυντικὴ διὰ τοὺς ὑλικῶς ἀδυνάτους. Ἐργασθῶμεν, θυσιάσωμεν ἐν μέτρῳ τῶν δυνάμεων ἡμῶν πρὸς πρόσκτησιν τοῦ ἀπκραιτήτου ὑλικοῦ· μὴ λησμονῶμεν ἐν τούτοις ποτὲ ὅτι ὡς οὐδὲν τὸ ὑλικὸν ἀνευ τοῦ προσωπικοῦ, τοῦ ἡσχημένου προσωπικοῦ, τοῦ ἐπιστήμιου προσωπικοῦ, πρὸ παντὸς τοῦ με ὑψηλὸν τὸ φρόνημα προσωπικοῦ.

Κ. Ν. ΡΑΔΟΣ

### ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ

Ἡ ὑπὸ ἐπίτιμον πρόεδρον τὴν Α. Β. Υ. τὸν Διάδοχον συστάσα Γεωγραφικὴ Ἐταιρία λίαν προσεχῶς ποιεῖται ἐπίσημον ἐναρξιν τῶν ἐργασιῶν αὐτῆς. Τὰ μέχρι τοῦδε μέλη τῆς Γεωγραφικῆς Ἐταιρίας ἀνέρχονται εἰς 300, ὑπὲρ τῆς προκοπῆς δὲ και ἀναπτύξεως τοῦ λαμπροῦ τούτου σωματείου μέγα ἐνδιαφέρον δεικνύει ἡ Α. Υ. ὁ Διάδοχος.

Ἡ «Ναυτικὴ Ἐλλάς» τῆς ὁποίας ὁ σκοπὸς οὐκ ὀλίγην ἔχει ἐνάρξιν μετὰ τὸν τῆς Ἐταιρίας θὰ παρέβη ἐλευθέρως πάντοτε τὰς σήλας τῆς διὰ τὰς ἀνακαινώσεις τῶν μελῶν τῆς Ἐταιρίας.



Τετρακάταρτον ἄγγλικόν ἱστιοφόρον ἐκ τῶν διαπλεόντων τὸν Ὀκεανόν.

### ΙΑΤΡΙΚΟΣ ΟΔΗΓΟΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ

Πολλάκις θὰ συνέβη εἰς τοὺς ἄνδρας πληρώματός τινος ταξειδεύοντος, ὡς συνήθως ταξειδεύουσι τὰ Ἑλληνικὰ πλοία ἀνευ ἱατροῦ νὰ ὑποστῶσιν ἀσθενείας κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πλοῦ. Ὁ ἀσθενὴς παλαίει κατ' ἀγνώστου ἰχθροῦ, ὁ δὲ κυβερνήτης τοῦ πλοίου ἀγνοεῖ κατὰ ποῖον τρόπον θὰ ἠδύνατο νὰ ἔλθῃ ἀρωγὸς τοῦ πάσχοντος ναύτου.

Ἐν τοιούτῃ περιπτώσει ὁ Κυβερνήτης δὲν ἔχει ἢ νὰ ἀνοίξῃ τὰς σελίδας τῆς «Ναυτικῆς Ἐλλάδος» διὰ τῆς ὁποίας θὰ παρελάβουσιν ἱατρικαὶ συμβουλαὶ τῶν συνηθεστέρων παρ' ἡμῖν ἀσθενειῶν ἢ αἰφνιδίων δυστυχημάτων.

Τὴν ἑλλειψιν εἰδικῶ βιβλίου θὰ προσπαθῶμεν κατὰ τὸ ἐφικτὸν νὰ ἀναπληρώσωμεν ἀρχόμενοι ἐκ τῆς καταπόσεως ἀπὸ ἀπροσεξίαν διαφόρων ἀντικειμένων καθὼς εἶναι αἱ βελόναι, καρφίδες, κόκκαλα ἰχθύων κλπ.

Γενικῶς πάντα τὰ εἶδη ταῦτα, ὅταν τὰ καταπιῇ τις φέρονται εἰς τὸν πεπτικὸν σωλῆνα, παρέχοντα βραχυτάτους, ἀλλὰ πολὺ ζωηροὺς πόνους, οἱ ὁποῖοι καταπαύουσιν εὐθὺς ὡς ἐξέλθουν. Δύνανται ἐν τούτοις εἰς τὸν δρόμον, τὸν ὁποῖον ἀκολουθοῦσι τὰ αἰγμηρὰ ταῦτα σώματα νὰ διατρυπήσωσι γειτονικὰ τινὰ ἀγγεῖα και νὰ προκαλέσωσι σοβαρώτατον κίνδυνον.

Ἐν τοιαύτῃ περιπτώσει πρέπει ἀπολύτως νὰ ἀποφύγετε νὰ δώσετε ἐμετικόν. Ὁ παθὼν δὲ δύνανται νὰ πῆ 4 κουταλιὰς τῆς σούπας ἐλαιολάδου μέσα εἰς μίαν λίτραν ὕδατος με γόμμα (eau gommée).

Ἐὰν οἱ πόνοι εἶναι ζωηροὶ νὰ τρίψετε ἐλαφρῶς τὸ μέρος εἰς τὸ ὁποῖον ὑπάρχουν οἱ πόνοι με θερμὴν φανέλλαν ἐπὶ τῆς ὁποίας νὰ χυθῆ μίγμα ἀπὸ 5 κουταλιὰς ἐλαιολάδου και μίαν κουταλιὰν τοῦ καφέ λαύδανον.

Ἐὰν ἐπιμένωσιν οἱ πόνοι διδετε ἐσωτερικῶς μίαν κουταλιὰν τοῦ καφέ hydrate de chloral ἐν διαλύσει με ἴσην ποσότητα λίαν ἐσαχαρωμένου ὕδατος ἐντὸς ποτηρίου.

Ω.

### ΝΑΥΤΙΚΗ ΜΕΤΕΩΡΟΛΟΓΙΑ

Ἀπὸ τῆς ὑπάρξεως τῆς ναυτικῆς οἱ θαλασσοπλοοῦντες ἔστρεφον τὰ βλέμματα αὐτῶν πρὸς τὸν οὐράνιον θόλον και ἐξ αὐτοῦ ἐζήτουν νὰ ἐξακριβώσουν, ἐὰν ἤθελε συμβῆ μεταβολὴ τῶν ἀνέμων ἢ ἐν γένει ἀλλαγὴ τῆς ἀτμοσφαιρικῆς καταστάσεως.

Τὰ νέφη ἔχοντα ἄμετον σχέσιν μετὰ τὴν κατάστασιν τῆς ἀτμοσφαιρας εἶναι τὰ μόνα προχειρα μέσα, ἀτινα προδίδουσι τὴν κατάστασιν τοῦ καιροῦ, οἱ δὲ ναυτικοὶ ἐπ' αὐτῶν στηρίζουσιν ὅλας τὰς παρατηρήσεις των.

Αἱ ἐπὶ σειρὰν ἐτῶν παρατηρήσεις τῶν πρακτικῶν και θεωρητικῶν ναυτικῶν κατέληξαν εἰς τὴν ἐξακριβῶσιν συμπερασμάτων, ἐπὶ τῶν ὁποίων δύνανται τις νὰ βασισθῆ μετὰ πεποιθήσεως.

Τὰ μέσα ἀτινα μεταχειρίζομεθα πρὸς ἐξακριβῶσιν τοῦ καιροῦ εἶναι ἐργαλεῖα ἐφευρεθέντα παρὰ διακεκριμένων φυσικομαθηματικῶν ἐπιστημόνων, δίδοντα μετ' ἀκριβείας τὰς παραλλαγὰς τοῦ καιροῦ και ἐν γένει δεικνύοντα τὰς μεταβολὰς τῆς ἀτμοσφαιρας.

Πάντες οἱ ναυτικοὶ γνωρίζομεν σήμερον τὰς ὑπηρεσίας, ἃς προσφέρει τὸ Βαρομετρον εἰς τὴν ναυτιλίαν και τὴν λατρείαν ἣν ἔχουσιν, οἱ ταξειδεύοντες μεγάλα και τρικυμιώδη πελάγη, πρὸς αὐτό.

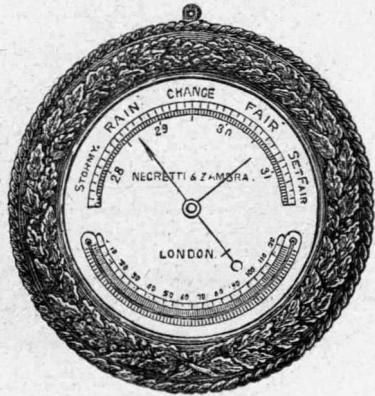
Τὸ ἐργαλεῖον τοῦτο προλέγει πάντοτε σχεδὸν τὰς μεταβολὰς τοῦ καιροῦ και σημαδεύει με μεγάλην προσέγγισιν τὰς τρικυμίας, τὰς θυέλλας, τὰς καταιγίδας, τοὺς ἀνεμοστρόβιλους και



τὴν διάρκειαν αὐτῶν καθὼς καὶ τὸ ἀμετάβλητον τοῦ καιροῦ.

### Περὶ Βαρομέτρου

Δύο εἰδῶν Βαρομέτρα μεταχειρίζομεθα εἰς τὴν θάλασσαν. Τὰ μεταλλικὰ (Aneroïde) κα-



Μεταλλικὸν βαρομέτρον μετὰ θερμομέτρου, τὸ ἐν χρήτῃ ἐν τοῖς πλοίοις καὶ ἀτμοπλοίοις.

λούμενα καὶ τὰ ὑδροαργυρικὰ ἢ ναυτικὰ ὀνομαζόμενα. Τῶν πρώτων ἡ χρῆσις ἐγενικεύθη εἰς ὅλον τὸν ναυτικὸν κόσμον.

Τὰ Ἀγγλικὰ μεταλλικὰ Βαρομέτρα εἶναι βαθμολογημένα εἰς δακτύλους (Ἴντσες), τὰ δὲ Γαλλικὰ εἰς χιλιοστά.

Αἱ κινήσεις τοῦ βαρομετρικοῦ δείκτου ποικίλουσιν ἀναλόγως τῆς ἐποχῆς καὶ τῆς καταστάσεως τοῦ ἐργαλείου, ὡς πρὸς τὴν κατεύθυνσιν.

Ὅσακις χαμηλώνει ὁ δείκτης τοῦ Βαρομέτρου, παρετηρήθη ὅτι οὐδέποτε ὑπερβαίνει τὰ 720 χιλιοστά εἰς τὸ Γαλλικὸν σύστημα καὶ τὰς 28 Ἴντσας εἰς τὸ Ἀγγλικόν.

Ἐπίσης τὸ ὕψος τοῦ καλῶς κεκλιμένου Βαρομέτρου, φθάνει μέχρι τῶν 78' χιλιοστών διὰ τὸ Γαλλικὸν καὶ 31 Ἴντσας διὰ τὸ Ἀγγλικόν.

Αἱ παρατηρήσεις τῆς ἀλλαγῆς τῶν ἀνέμων καὶ τῶν ἀτμοσφαιρικῶν μεταβολῶν πρέπει νὰ γίνωνται τὸν χειμῶνα κατὰ τοὺς μῆνας Ὀκτωβρίου, Νοεμβρίου, Δεκεμβρίου, Ἰανουαρίου, Φεβρουαρίου καὶ Μάρτου, καθόσον τότε αἱ βαρομετρικαὶ κινήσεις εἶναι ἐπιστηθῆται καὶ πραγματικαί.

Εἰς τὰς μικρὰς Βαρομετρικὰς κινήσεις τῶν λοιπῶν μηνῶν τοῦ θεροῦ δὲν πρέπει νὰ δίδωμεν μεγάλην προσοχήν, διότι αὐταὶ εἶναι ὀλιγώτερον βέβαιαι, ἐκτὸς ἐὰν πρόκειται περὶ ἀλματωδῶν κινήσεων, αἰτινες προμηνύουσι σπουδαίαν μεταλλαγὴν καιροῦ.

(ἀκολουθεῖ)

Νικ. Γ. Κοτσοβίλλης

## ΕΝ ΘΑΛΑΣΣΙΟΝ ΠΡΟΪΟΝ ΑΝΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΤΟΝ ΤΑ ΚΟΡΑΛΛΙΑ ΜΑΣ

Μεταξὺ τῶν πολυκρίθμων εἰδῶν Κοραλλίων, τὰ ὅποια ὑπὸ μορφήν δεινροειδῶν πλασμάτων βιοῦσι προσπεφυκῶτα ἐπὶ τοῦ πυθμένος τῆς θάλασσης, διακρίνεται τὸ λεγόμενον *εὐγενὲς ἢ ἐρυθρὸν Κοράλλιον* (*Corallum rubrum*), ὀνομασθὲν οὕτως ὡς ἐκ τοῦ ἐρυθροῦ χρώματος τοῦ καὶ πασίγνωστον καταστάν ὡς ἐκ τῆς ἐκτεταμένης αὐτοῦ ἐφαρμογῆς εἰς κατασκευὴν ἐνωτίων, ψελλίων, περιδερσίων καὶ ποικίλων κοσμημάτων καὶ κομψοτεχνημάτων.

### ΠΟΥ ΖΗ

Τὸ Κοράλλιον τὸ βιοῦν εἰς ἀπόστασιν μιλίων τινῶν ἀπὸ τῆς ἀκτῆς καὶ εἰς βάθος 20—25 μέτρων, εὐρίσκεται εἰς τὴν Μεσόγειον θάλασσαν καὶ ἰδίως εἰς τὰ νότια παράλια τῆς Ἀλγερίας καὶ Τύνιδος, τῆς Σικελίας, τῆς μεσημβρινῆς Ἰταλίας, παρ' ἡμῶν δὲ εὐρέθῃ μεταξὺ τῶν Ἰονίων νήσων.

Μολονότι ἐν Ἑλλάδι οὐδεμία εἰσέτι ἐλήφθη πρόνοια νὰ ἐξερευνηθῶσιν τὰ δυτικὰ παράλια αὐτῆς ἀπὸ τῆς Κερκύρας μέχρι τοῦ Ταινάρου καὶ νὰ ἐξακριβωθῇ κατὰ πόσον τὰ βάρη τῶν θάλασσαν μας ἐγκλείουσι τὸ πολύτιμον τοῦτο προϊόν, ἐν τούτοις ἐκ τῶν σποραδικῶν καίπερ ἱεροκρυφίως γενομένων ἀνιχνεύσεων, ὑπὸ Ἰταλῶν ἰδίως καὶ ἐκ τοῦ γεγονότος ὅτι ὁμὰς Ἰταλῶν ἐζήτησαν δι' ἀνκυροῦν παρὰ τοῦ Ὑπουργείου τῶν Οἰκονομικῶν νὰ τοῖς παραχωρηθῇ τὸ προνόμιον τῆς ἀλιείας κοραλλίων εἰς τὰς Ἑλληνικὰς ἀκτὰς, δυνάμεθα νὰ παραδεχθῶμεν ὅτι καὶ αἱ ἡμέτεραι θάλασσαι περιέχουσι κοραλλία εἰς βάρη ἐπιτρέποντα τὴν ἐκμετάλλευσιν αὐτῶν ὑπὸ τῶν ἐπιδειξιωτάτων ἀλιέων ἡμῶν.

### Η ΑΞΙΑ ΤΟΥ

Ἐκκατον χιλιόγραμμον κοραλλίων, τῶν ὁποίων ὁ κορμος εἶνε παχὺς καὶ λεμπρῶς ροδόχρους, τιμᾶται ἀπὸ 400—500 γρ. φράγκων, τῆς δευτέρας ποιότητος ἢ τιμὴ εἶνε 45—70 φρ. καὶ τῶν συντριμμάτων ἢ σκληροῦτων τεμαχίων τὸ χιλιόγραμμον τιμᾶται 5—20 φρ. Ἐν Ἰταλίᾳ περὶ τὰ 600 πλοίαρκα μὲ πλῆρωμα 5000 ἀνδρῶν ἀσχολοῦνται ἐτησίως εἰς τὴν ἀλιείαν τῶν κοραλλίων, ἡ δὲ κατεργασία καὶ τὸ ἐμπόριον αὐτῶν γιγνόμενα κατὰ τὸ πλεῖστον ἐν Ἰταλίᾳ (Νεαπόλει, Λεόνωφ, Γενούῃ) ἀπασχολοῦσι πολλὰς χιλιάδας ἀνθρώπων, διὸ καὶ ἀποτελεῖ τὸ κοράλλιον σημαντικὸν ἄρθρον βιομηχανίας καὶ ἐμπορίου διὰ τοὺς Ἰταλοὺς,

### Η ΚΑΤΕΡΓΑΣΙΑ ΕΝ ΕΛΛΑΔΙ

Διὰ τοὺς ἡμετέρους βιοπλοκιστὰς ἀλιεῖς, καὶ ναυτικούς διὰ πολλὰς χεῖρας, αἱ ὁποῖαι προθύμως θὰ ἐπεδίδοντο εἰς τὴν εὐκόλον καὶ οὐχὶ ἐπίπονον οὔτε πολλὴν ἐξάσκησιν καὶ μέθοδον ἀπαιτοῦσαν κατεργασίαν τῶν κοραλλίων, διὰ τὸ πτωχὸν ἐμπόριόν μας καὶ δι' αὐτὸ ἀκόμη τὸ Δημόσιον ταμεῖον, δὲν θὰ ἦτο μία νέα πηγὴ πλοῦτου τὸ Κοράλλιον, ἐὰν δι' ἐλαχίστης

δαπάνης προέβαιεν ἡ Κυβέρνησις εἰς τὴν ἐξερεύνησιν τῶν θάλασσῶν καὶ κατεδεικνύετο ὡς ἔχομεν λόγους νὰ πιστεύωμεν ἢ ὑπαρξῆς τῶν Κοραλλίων; Περὶ τοῦ ζητήματος τούτου κατ' ἐπανάληψιν νομίζομεν ἐπισημασθῆναι λόγον ἐν τῇ Βουλῇ ὁ σθεναρὸς καὶ ἐνθερμὸς ὑποστηρικτὴς παντὸς ζωτικῶν ζητήματος κ. Κ. Παπαμιχαλόπουλος, ἀλλὰ δυστυχῶς οὐδὲν μέχρι τοῦδε ἐγένετο.

Ν. Γ.

## ΣΥΝΕΦΟΠΛΙΣΜΟΣ

(ARMEMENT COLLECTIF)

Ὁ μοχλὸς τῶν μεγάλων ἐμπορικῶν, βιομηχανικῶν καὶ ναυτικῶν ἐπιχειρήσεων, εἶνε τὸ ὀσημέρι ἀνκλυσόμενον πνεῦμα τοῦ συνεταρισμοῦ. Διὰ τούτου, ἐνισχυομένη ὑπερφυῶς ἡ δράσις τῶν ἀνθρωπίνων ὕλικῶν καὶ ἠθικῶν δυνάμεων, κατακτᾷ ἔδραμον ἐπὶ τὰ πρόσω, πρὸς ἐκπλήρωσιν πόθων, ὧν ἡ ἐπιτυχία προσκρούει νευραγοῦσα εἰς τὸν σκόπελον τῆς ἀτελείας καὶ ἀνικμίας τοῦ ἀτόμου. Ὁ πολλαπλασιασμὸς τῶν βιωτικῶν ἀναγκῶν, ἀποτέλεσμα τῆς προϊούσης ἀνκλυσεως τῆς ἀνθρωπίνης διανοίας, ἀντικαταβαλλομένης ἐπιστηθότερον τὴν ἔλλειψιν τῶν ἀπαραιτήτων πρὸς εὐμερίαν τοῦ ἀτόμου ἐφοδίων τοῦ βίου, δι' ὧν θέλει ἐξασφαλίζεσθαι ἡ ἀνετωτέρα ἀπόλαυσις τῶν τοῦ βίου ἀγαθῶν, προσηθεῖ ἀνεπιστήτως τὰς ἀτομικὰς δυνάμεις, εἰς ἕν ὅλον συμπαγῆς καὶ ἀδιαχώριστον, ἐξ οὗ σχηματίζονται τὰ σωματεῖα, οἱ σύλλογοι καὶ αἱ παντὸς εἶδους ἐταιρίαι, πρὸς ἐπιτέλεσιν τοῦ τοιοῦτου σκοποῦ. Καὶ τὸ σύνολον τοῦτο πειθροῦν εἰς τὴν κοινὴν τῶν ἐταίρων βούλησιν, ἧτις εἶνε ὁ νοῦς καὶ τὰ νεῦρα τῆς κολοσιαίας μηχανῆς, καὶ ἐνισχυόμενον ὑπὸ τῆς ἐνότητος τῶν κεφαλαίων, εἰσβάλλει σθεναρῶς συνεταγμένον, καὶ ἀνευδότης πρὸς ἐκπλήρωσιν τοῦ σκοποῦ, ὃν ἡ κατ' ἰδίαν δυνάμις προσβλέπει ὡς ἀπόρητον.

Ἴνα ὁμῶς ἡ ὁμὰς αὕτη τῶν προσώπων καὶ κεφαλαίων προχωρῇ νικηφόρος, πρὸς εὐδῶσιν πάσης μεγάλης ἐπιχειρήσεως, εἶνε ἀναπόδραστος ἡ ἀνάγκη τῆς συντάξεως καὶ ὀργανώσεως αὐτῆς, κατὰ τρόπον ἐγγυώμενον τὴν ἀσφάλειαν τοῦ συμφέροντος τῶν ἀτόμων, διὰ τῆς ἐνώσεως τῶν ὁποίων παράγεται ὁ ἰδιωτικὸς καὶ δημόσιος πλοῦτος.

Ἄλλ' οὐχ ἦτον συνεισφέρων τὸ ἄτομον τὰ κεφάλαια αὐτοῦ εἰς τὴν κοινὴν ἐπιχείρησιν, δι-

καιοῦται καὶ ὀφείλει νὰ γνωρίζῃ ἐκ τῶν προτέρων, ποῖα τὰ δικαιώματα καὶ αἱ ὑποχρεώσεις αὐτοῦ πρὸς τοὺς συμμετόχους τῆς ἐπιχειρήσεως ταύτης, καὶ ποῖος ὁ δεσμὸς καὶ αἱ νομικαὶ συνέπειαι τῆς πρὸς ἀλλήλους σχέσεως, κατὰ πόσον ἐξασφαλίζεται ἡ ἐνεστώσα καὶ μέλλουσα περιουσία αὐτοῦ, καὶ ποῖος ὁ κύκλος τῆς ἐλευθερίας αὐτοῦ ἐν τῇ διαχειρίσει καὶ διαθέσει τοῦ συνεισνεχθέντος κεφαλαίου, ἵνα μὴ ἡ κακὴ τῶν συμμετόχων πίστις καὶ ἡ δυστροπία αὐτῶν, ἢ τῶν δανειστῶν τῶν συνιδιοκτητῶν, ἐπιπροσθεῖ ματαιοῦσα τὴν ἐκτέλεσιν.

Σήμερον δὲ εὐτυχῶς, ὅτε ἐπεκράτησε τὸ πνεῦμα τοῦ συνεταρισμοῦ καὶ ἐπὶ τῆς ἀτμήρους νευτιλίας, ἧτοι ὁ λεγόμενος συνεφοπλισμὸς, δυνάμει τοῦ ὁποίου τὸ ἐμπορικὸν ναυτικὸν τῆς Ἑλλάδος, βοηθούμενον ὑπὸ τῆς φυσικῆς δεξιότητος τοῦ Ἑλλήνος περὶ τὴν ναυτικὴν ἐπιστήμην, καὶ ἐκ τοῦ κλίματος καὶ τῆς γεωγραφικῆς θέσεως τῆς Ἑλλάδος κατέλαβε θέσιν περιβλεπτοῦν δέον νὰ σκεφθῇ σοβαρῶς ἡ Ἑλληνικὴ Κυβέρνησις ὅτι ἡ σχέση τῶν συνεφοπλισμῶν, μὴ ὑπάρχοντος παρ' ἡμῶν νόμου εἰδικῶς προβλεπόντος, δεῖται προστασίας νομοθετικῆς ἵνα οὕτω διακανονισθῶσιν αἱ πρὸς ἀλλήλους νομικαὶ συνέπειαι τῶν συνιδιοκτητῶν τῶν ἀτμοπλοίων καὶ ὀρισθῇ ἡ ἐκτασις τῶν δικαιωμάτων καὶ ὑποχρεώσεων αὐτῶν πρὸς τοὺς τρίτους, διότι ἐκ τῶν πενιχρῶν διατάξεων τοῦ παρ' ἡμῶν ἰσχύοντος ἐμπορικοῦ νόμου ὀλίγα δυνάμεθα νὰ ὠφελθῶμεν.

Ὁ συνεφοπλισμὸς, πολυπλοκωτέρα ἀποβαίνουσα νομικὴ σχέση, ὡς ἐκ τῆς πληθύσεως τῶν ἐταίρων, δέον νὰ προκαλέσῃ σήμερον καὶ ὡς τάχιστα μάλιστα τὴν προσοχήν τοῦ νομοθέτου, ἵνα μὴ παραμείνωσιν ἀπροσάτακτα τὰ συμφέροντα τῶν συνεφοπλιστῶν. Καὶ τὴν ἀνάγκην



## ΝΑΥΤΙΚΑ ΝΕΑ

ταύτην ειδικού νόμου εξηγεί ή άμηχανία τών συνεφοπιστών, μεθ' ής έπιλαμβάνονται τήν διά συμβολαίου διακκάνονσιν τών δικαιωμάτων αυτών άνευ όδηγού, έξ ου και μόνου ήθελον δυνηθῆ νά άντιληφθώσι σαφώς τις ή έννοια τής νομικής ταύτης σχέσεως, και ποία τά νομικά άποτελέσματα τής κοινής αυτών ένεργείας. Έντεϋθεν δέ είνε ένδεχόμενον εις προσεχίς μέλλον περιπλοκαί δυσεπίλυτοι, άνευ τής συνδρομής άλλοδαπού νόμου ειδικώς περί συνεφοπισμού άσχολουμένου.

Προτού όμως οί συνεφοπιστάι εύρεθώσι πρό του τοιούτου άδιεξόδου, συμφέρει νά ληφθῆ νομοθετική πρόνοια καθήκον δέ έχει ή Έλληνική Κυβέρνησις νά μεριμνήσῃ περί τούτου. Ουδέ άπαιτείται σύστασις Έπιτροπών και ιδιαιτεροι μελέται και κατανάλωσις χρόνου, πρός άπόκτησιν τοιούτου νόμου, διότι δύναται ό νομοθέτης ν' άκολουθήσῃ κατά γράμμα τό περί συνεφοπισμού κεφάλαιον του Γερμανικού Έμπορικού Κώδικος ειδικώς περί τής σχέσεως ταύτης όμιλούντος, έν φ' σοφώταται καθιερούνται διατάξεις διέπουσαι τάς σχέσεις τών συνεφοπιστών, έφ' όσον δέν ύπάρχει έναντία συμφωνία. Ούτω διά του νόμου τούτου, όρίζεται ό τρόπος τής από κοινού ένεργείας, πώς διορίζεται ό διαιριστής και άνακαλείται, κατά τίνα έκτασιν και κατά πότον άντιπροσωπεύει ούτος και ύποχρεοί τούς συνεφοπιστάς, τά περί έγκαταλείψεως του άτμοπλοίου (abandon) εις τούς δανειστάς και του τύπου αυτης, τά περί δικνομής κερδών και ζημιών, τάς σχέσεις και τά δικαιώματα του άγοραστού, τά περί έκχωρήσεως και μεταβολής του προσώπου και μεριδούχου κλπ.

Ίνα δέ τó κείμενον του νόμου τούτου καταστή γνωστόν τοίς διαφερομένοις και χρησιμεύῃ ως βάση του καθορισμού τών σχέσεων αυτών κατά τάς μεταξύ των συμβάσεις μέχρις ου έπιψηφισθῆ, θέλομεν άρχίσει από του προσεχούς φύλλου δημοσιεύοντες έν μεταφράσει έκ του Code de Commerce Allemand (Μετάφρασις έκ του Γερμανικού ύπό Gid' και Ch. Lyon Caen καθηγητών τής έν Παρισίους νομικής Σχολής J. Flach δικηγόρου και καθηγητού τών πολιτικών Έπιστημών και J. Diets δικηγόρου παρά τῷ Έφετείῳ Παρισίων), τ' άρθρα 456—477 του Γερμανικού Αστικού Κώδικος. Έπικαλούμεθα δέ τήν φωνήν των διαφερομένων, ήτις μετά τής ήμετέρας άσθενοϋς Εύχης ἴσως συντελέσῃ πρός τήν ταχύτεραν και παρ' ήμιν έγκλιμάτισιν του Γερμανικού κειμένου και άποτελέσῃ τούτο τμήμα του Έμπορικού ήμῶν Κώδικος.

ΕΜΜ. Σ. ΜΑΚΡΥΓΙΑΝΝΗΣ.

Προσεχώς ό έμπορικὸς ήμῶν στόλος αύξάνει κατά έν επί πλέον άτμόπλοιον παραγγελθέν ήδη έν 'Αγγλία.

—Τό άτμόπλοιον τούτο θά είναι 5.200 τόνων, άνήκει δέ εις του, κ. κ. Π. Καλλιγάν και Έμπερτίκον.

— Κατά τηλεγράφημα έξ 'Αγγλίας πρός τόν έν Πειραιῆ κ. 'Αλεπουδέλην του πλοίαρχου κ. Έμ. Βλασσπούλου ή άγορά τών άτμοπλοίων του κ. Ι. Θ. Σιφναίου έγένετο έπιτυχής. 'Αλλας λεπτομερείας δέν περιέχει τό τηλεγράφημα.

— Τό άτμόπλοιον «Armanistan» τών αδελφῶν Σιφναίου απέπλευσεν έκ Κάρδιφ διά Πειραιᾶ με φορτίον γαιάνθρακος.

— Όμάς έφοπιστών υπό τόν έκ Γαλαξειδίου πλοίαρχον κ. Λουκάν Βισθίκην διαπραγματεύεται τήν έν 'Αγγλία άγοράν και έτέρου άτμοπλοίου υπό Έλληνικήν σημαίαν.

— Τήν έρχομένην έβδομάδα καταπλέει έκ Πόρτ-Σαϊδ τό άτμόπλοιον «Ζίννος Σιφναίος», τόνων 4,000 υπό τόν πλοίαρχον τόν κ. Ι. Γκούμαν όπως νηολογηθῆ έν τῷ λιμένι Πειραιῶς.

— Τό θωρηκτόν «Ψαρά» υπό Κυβερνήτην τόν κ. Π. Κουντουριώτην κατέπλευσεν έξ 'Ιόππης εις Πειραιᾶ τήν παρελθούσαν έβδομάδα.

— Η τρέχουσα τιμή τών γαιανθράκων έν τῇ άγορᾷ του Πειραιῶς έντός τών άτμοπλοίων είναι 24 σελίνια κατά τόνον.

— Είδοποιούνται οί κ. κ. Πλοίαρχοι τών Έλληνικών άτμοπλοίων ότι αι έπισκευαί και έν γένει ή κατασκευή τών εξαρτημάτων τών μηχανῶν έκτελούνται εις τά μεγάλα τής 'Ανατολής Νεώρια τής Σύρου, ένθα ύπάρχει έκτός τών μετρίων νεωλκείων και τό μέγα υδραυλικόν Νεωλκείον δυνάμενον νά άνεγκύσῃ άτμόπλοιον τόνων τριῶν χιλιάδων πεντακοσίων (άρθ. 3.500) με όλας τάς άπαιτουμένας έγγυήσεις.

— Τό θωρηκτόν «Σπέτσαι» καθαρισθέν έν τῇ δεξαμενῇ τής Μάλτας καταπλέει εις τόν Πειραιᾶ έντός τής προσεχούς έβδομάδος.

— Πρακαλούνται οί κ. κ. Πλοίαρχοι και συνδρομηταί τής Ναυτικῆς 'Ελλάδος, όσάκις έχωσι τί άξιον λόγου νά άνακοινώσωσι πρός ώφέλειαν του ναυτικού, ή έάν πρός διόρθωσιν κακοῦ τινός θέλωσι νά πραγματευθῶσι ναυτικόν άντικείμενον εις τό περιοδικόν μας, νά γράψωσιν άπευθείας (έστω και άπλήν σημείωσιν) πρός τόν κ. **Νικολ. Γ. Κοσδοβίλλην** ... εις **Σύρον**.

### ΜΙΑ ΕΚΘΕΣΙΣ

— Ό διεϋθύνων γραμματεὺς τό προξενείον Μεσσηνίας τής Σικελίας κ. Βάμβας άπέστειλεν εις τό Ύπουργείον τών Ναυτικῶν τήν κίνησιν τής Έμπορικῆς Έλληνικῆς ναυτιλίας έν τῷ λιμένι Μεσσηνίας κατά τήν α'. τριμηνίαν του 1901.

—Κατά τήν έκθεσιν ταύτην κατέπλευσαν τήν 30 'Ιανουαρίου έκ Πατρῶν ή βρατσέρα «'Αγ. Σπυρίδων» τόνων 58,35]94, άνήκουσα εις τόν λιμένα Σύρου με φορτίον γλυκέριζα και πλήρωμα 5 ναυτῶν.

'Ανεχώρησεν εις Κατάνην τήν 14 Φεβρουαρίου

—Τήν 21 Φεβρουαρίου έκ Ροζινῶν τό άτμόπλοιον «Λέρος» τόνων 1288 άνήκον εις τόν λιμένα Πειραιῶς, κενόν, με πλήρωμα 21 ναυτῶν. 'Ανεχώρησεν εις Ρωσσίαν αύθημερόν.

— Τήν 2 Μαρτίου έκ Κατάνης τό άτμόπλοιον «Κεφαλληνία» τόνων 1029 38]94 κενόν με πλήρωμα 20 ναυτῶν άνήκον εις τόν λιμένα Κεφαλληνίας. 'Ανεχώρησε τήν 13 Μαρτίου διά Ταϊγάνιον με φροῦτα άξίας 80.000 φρ.

— Τήν 9 Μαρτίου έκ Κατάνης τό άτμόπλοιον «'Ακρόπολις» τόν. 992 75 ]94 κενόν, με πλήρωμα 19 ναυτῶν άνήκον εις τόν λιμένα Πειραιῶς. 'Ανεχώρησε με φροῦτα 70,000 φρ. εις Ταϊγάνιον τήν 15 Μαρτίου.

— Τήν 14 Μαρτίου έκ Κωστάντσας τό άτμόπλοιον «Φρόσω» τόνων 890 με ναύτας 20, φορτίον γεννήματα, άξίας 150,000 φρ., άνήκον εις τόν λιμένα Σύρου. 'Ανεχώρησε τήν 15 ίδίου διά Βενετίαν άφου έξεφόρτωσε μέρος του φορτίου άξίας 60,000 φρ.

— Τήν 20 του αυτού έκ Μασσαλίας τό άτμόπλοιον «Κλημεντίνα» άνήκον εις τόν λιμένα Σύρου τόνων 1617 75]94, κενόν. 'Ανεχώρησεν αύθημερόν διά Ταϊγάνιον.

— Τήν 21 Μαρτίου έκ Γένοβας τό άτμόπλοιον «Γεώργ. Ρούσσος» τόνων 1053 57]94 κενόν, με άνδρας 21, άνήκον εις τόν λιμένα Σύρου. 'Ανεχώρησεν αύθημερόν διά Κατάνην.

— Τήν 29 Μαρτίου έξ 'Αργοστολίου ή ήμιολία «Γεώργιος» τόνων 155, 48] 94 κενή, με 8 ναύτας άνήκουσα εις τόν λιμένα Θήρας. 'Ανεχώρησε τήν 31 του ίδίου εις Γένοβαν πρός παραλαβήν φορτίου 90, 000 φρ.

— Τήν 31 του ίδίου έκ Ταϊγανίου τό άτμόπλοιον «'Ελένη» τόνων 778, άνήκον εις τόν λιμένα Ζακύνθου, με άνδρας 50 και φορτίον γεννήματα άξίας 120, 000 φρ.

### ΝΑΥΛΟΙ

— Αί τελευταίαί τιμαί τών ναύλων κατά τάς έξ 'Αγγλίας ειδήσεις έχουσιν ως εξής :

—'Από 'Αγγλίας εις Πειραιᾶ τιμή γαιανθράκων 7 σελίνια και 9 πένναι κατά τόνον.

—'Από Ταϊγανίου εις 'Αμβούργον τιμή σιτηρῶν κατά τόνον 11 σελίνια και 9 πένναι.

— 'Από Λαυρίου εις 'Αγγλίαν τιμή κατά τόνον σελίνια 6 και πένναι 6.

### ΝΑΥΣΤΑΘΜΟΣ

Εις τήν δεξαμενήν του Ναυστάθμου καθαρισθῆσαν τήν προπαραλθούσαν έβδομάδα ή Βασιλική θαλαμηγός «'Αμφιτρίτη» και τήν παρελθούσαν τό όπλιταγωγόν «Κρήτη», τό όποϊον άνεχώρησεν εις Λαύριον

πρός παραλαβήν έρματος, επέστρεψε δέ εις Πειραιᾶ τό έσπέρας της Πέμπτης.

— Τήν προπαραλθούσαν Παρασκευήν εις τήν δεξαμενήν εισήλθεν ή «'Ελλάς» τής 'Εταιρείας Γουδῆ και εξήλθε τήν Τρίτην.

— Μετά τήν «'Ελλάδα» εισήλθε τό ιδιόκτητον άτμόπλοιον «Αίγινα» τών κ. κ. Μπενέτη και Πλάτσο και εξήλθε τήν Τετάρτην.

—'Αντ' αυτης εισήλθον τό ιδιόκτητον άτμόπλοιον «'Αστήρ» του κ. Παπαλεονάρδου και ή άτμομηολία «Κίχλη».

### ΧΡΗΜΑΤΙΣΤΗΡΙΟΝ

Κατά τήν παρελθούσαν έβδομάδα ή κίνησις έν τῷ Χρηματιστηρίῳ έφ' όλων τών άξιών ύπήρξε ζωηρότάτη. Πράξεις πλείσται έγέγοντο, τών περισσοτέρων δέ ή τιμή ύπέστη αξιόλογον ύψωσιν. Μεγαλειτέραν τοιαύτην έχον αι μετοχαί τής 'Εταιρείας τών Δημοσίων και Δημοτικῶν έργων, αίτινες άρξάμεναι έκ δρχ. 60 άνήλθον μέχρι τών 90 και με τάσιν μεγαλειτέρας ύπερτιμήσεως.

Χρυσού παρατηρήθη μεγίστη έλλειψις και κατόπιν ίκανῶν άγοραπωλησιῶν ή τιμή αυτών ύπέστη αξιόλογον ύπερτίμησιν και παρέμεινε σταθερά. Η τιμή του συναλλάγματος μετά τών αναλόγων διακυμάνσεω παρέμεινεν ή αυτή.

7 'Απρ. 14 'Απρ.

'Ηνοπ. δάνειον..... Δρ. ] 106 1)4 | 106 1)4

### Όμολογιαί

Λαχ. 'Εθν. Τραπεζης... » | 681 | 681 ]

### Μετοχαί Τραπεζῶν

|                           |        |         |
|---------------------------|--------|---------|
| 'Εθν. Τραπ. 'Ελλάδος... » | 3925   | 3927.50 |
| Τραπεζης Κρήτης..... »    | 227    | 235     |
| Βιομηχ. Πίστωος..... »    | 65 3)4 | 67 1)2  |
| Τραπεζης 'Αθηνῶν..... »   | 181    | 179     |

### Μετοχαί 'Εταιρῶν

|                            |         |         |
|----------------------------|---------|---------|
| Μεταλ. Λαυρίου..... »      | 140     | 142     |
| Σιδηρ. 'Αθην. Πειραιῶς. »  | 350     | 350     |
| Σ. 'Αθην.-Πειρ.-Πελ... »   | 55      | 52 1)2  |
| Σιδηρ. Θεσσαλίας..... »    | 135 1)2 | 135 1)2 |
| Δημ. και Δημοσ. 'Εργων »   | 75 1)4  | 89      |
| Γεν. 'Εταιρ. 'Εργοληψ... » | 192     | 201     |
| 'Ελλ. Πυριτιδοποιείου... » | 106     | 112     |
| Πανελ. 'Ατμοπλοίας... »    | 217     | 219     |
| 'Εταιρ. Μονοπωλίων... »    | 481 1)2 | 483     |
| 'Αερίφωτος 'Αθηνῶν... »    | 900     | 900     |
| 'Ηλεκτρ. 'Εταιρίας... »    | 99 1)2  | 100 1)2 |

### Νομίσματα

|                          |        |
|--------------------------|--------|
| Εικοσάφρ. μετρητοίς... » | 33.90  |
| Λίρα 'Αγγλίας »..... »   | 42. 55 |
| Λίρα Τουρκίας »..... »   | 38. 70 |



# ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ

## ΡΩΣΣΙΑ

ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ ΕΝ ΠΕΤΡΟΥΠΟΛΕΙ

ΚΕΦΑΛΑΙΑ 175.000.000 ΔΡΧ.

ΓΕΝΙΚΟΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΤΗΣ ΕΝ ΤΑΪΓΑΝΙΩ

ΑΧ. Λ ΚΟΡΕΣΗΣ

( Ἀσφαλίζει ἐπὶ σωμάτων ἀτμοπλοίων, ἱστιοφόρων, σιτοφορτίων, πυρκαϊῶν, κινδύνων ζωῆς, ἀτυχημάτων καὶ ὑάλων

### ΠΑΣΑ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑ ΠΕΡΙ ΑΣΦΑΛΕΙΩΝ

#### L. KOUKE

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

#### ΣΚΑΡΑΜΑΓΚΑΣ ΚΑΙ ΕΥΜΟΡΦΟΠΟΥΛΟΣ

Πράκτορες ἐμπορικῶν ἀτμοπλοίων. Μέγα Ναυλομεσιτικὸν κατάστημα. Ἐδρα ἐν Ροστοβίῳ. Ὑποκαταστήματα εἰς Λονδίνον καὶ Ταϊγάνιον.

#### DUNCAN HEWYLAND ET C<sup>O</sup>

Πράκτωρ σιτηρῶν καὶ ἐμπορικῶν ἐταιριῶν. Ναυλομεσιτικαὶ ἐργασίαι ἐν Ταϊγανίῳ, Ροστοβίῳ καὶ Νοβοροσίσκῃ.

#### K. ΜΙΧΑΛΟΠΟΥΛΟΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ 7 ΟΔΟΣ ΒΟΥΒΟΥΛΙΝΑΣ 7

Ὁ μόνος ἐν Πειραιεὶ ἔχων γνήσια χρώματα Μοράβιας διὰ τὰ ἀτμόπλοια. Ἀποφεύγετε τὰς νοθείας ἀγοράζοντες χρώματα μόνον παρὰ τοῦ κ. Κωνστ. Μιχαλοπούλου.

ΤΥΠΟΙΣ Δ. Γ. ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΥ

8 Ὀδὸς Πραξιτέλους 8

#### ΣΥΝΔΡΟΜΑΙ

Ἡ συνδρομὴ τῆς «Ναυτικῆς Ἑλλάδος» εἶναι ἐν Ἑλλάδι ἐτησίως δρχ. 12 καὶ ἐν τῷ Ἐξωτερικῷ φρ. χρ. 12. Ἐξέμνητος ἐν Ἑλλάδι δρ. 7 καὶ ἐν τῷ Ἐξωτερικῷ φρ. χρ. 7.

#### 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.