



ΤΟ ΜΟΝΟΝ ΕΝ ΕΛΛΑΔΙ ΕΒΔΟΜΑΔΙΑΙΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΠΕΡΙΟΔΙΚΟΝ ΕΙΚΟΝΟΓΡΑΦΗΜΕΝΟΝ

ΙΔΡΥΤΗΣ ΚΑΙ ΙΔΙΟΚΤΗΤΗΣ

Ι. Θ. ΣΙΦΝΑΙΟΣ



ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ

Κ. ΑΥΓΕΡΗΣ ΚΑΙ Η. ΚΟΤΣΟΒΙΛΛΗΣ

ΣΥΝΕΡΓΑΤΑΙ

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



ΑΘΗΝΑΙ

1901

## Η «ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΛΛΑΣ»

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

### 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 ἡ ἀγγελία καταλαμβάνει δύο στίχους, θὰ δύναται πάντες ἀνεξαίρετως 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».

## Η ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

ΓΕΝΝΗΘΗΤΩ ΦΩΣ.

Α'.

### Ἡ Ἀτμοπλοικὴ Ναυτιλία

Λέγομεν πάντες τὴν ναυτιλίαν τὸν κυριώτερον μετὰ τὴν γεωργίαν παράγοντα τοῦ Ἑθνικοῦ ἡμῶν πλοῦτου. Τίς ὁμῶς ἢ ἔκτασις τοῦ παράγοντος τούτου οὐδεὶς γνωρίζει. Ποία ἢ ἀξία τῆς ἐμπορικῆς ἀτμοπλοικῆς ἡμῶν ναυτιλίας, ποία ἢ τῆς ἀτμοπλοίας συγκοινωνίας, ποία ἢ τῆς μεγάλης ἰστιοφόρου, ποία ἢ τῆς μικρᾶς, εἶνε πράγματα ἄγνωστα σχεδόν. Δὲν ὑπῆρξεν ἢ ἐπιβεβλημένη εἰς τὸ Κράτος περὶ τούτων μέριμνα, δὲν ὑπῆρξεν οὔτε κἀν ἀπλή περιέργεια, ἵνα μάθωμεν τί περίπου ἀποφέρει ἡ ναυτιλία εἰς τὴν χώραν ἡμῶν. Οὕτω δὲ μόνον θὰ δυνάμεθα νὰ κρίνωμεν ἀσφκλῶς καὶ τὴν ἐπέκτασιν, ἧς δύναται νὰ τύχῃ ἐπικερδῶς. Ἄν ἐξακολουθῇ ἀκόμη νὰ συνέχῃ πολλὰ κεφάλαια δειλία ἀπὸ τῶν θαλασσιῶν ἐπιχειρήσεων, τῆς δειλίας ταύτης ἢ αἰτία ἐγκείται εἰς τὴν ἀγνοίαν τῶν πραγμάτων. Εἶνε ὁ φόβος τοῦ ἀγνώστου. Ὀλίγιστοι εἶνε οἱ ριψοκίνδυνοι, οἱ ἀποφασίζοντες νὰ ρίπτωσι τὰ κεφάλαια αὐτῶν εἰς ἐπιχειρήσεις, ὧν ἡ ἔκβασις δὲν διαφωτίζεται ἐκ τοῦ προτέρου. Ἐξῴθει δὲ τούτους ἢ ἔλπις μεγάλου κέρδους, κατισχύουσα τοῦ φόβου μεγάλης ζημίας. Ἄλλ' αἱ ναυτιλιακαὶ ἐπιχειρήσεις δὲν κατατάσσονται εἰς τὰς ἐπαγγελλομένας ἀμύθητα κέρδη. Θετικαὶ καὶ ἀσφαλεῖς, παρέχουσιν ὠφέλειαν ἱκανοποιούσων ἐπαρκέστατα τὸ κεφάλαιον, ὡς δὲν ἱκανοποιεῖται εἰς ἄλλα ἔργα ἐπιτιμώμενον ὑπὸ τῶν φρονίμων καὶ ὀλιγαρχικῶν ἐπιχειρηματιῶν. Οὗτοι δὲ οἱ φρόνιμοι καὶ οὗτοι οἱ ὀλιγαρχεῖς ἐπέχουσι καὶ ἀπέχουσι ἀκόμη τῆς θαλάσσης, διότι οὐδὲν διαφωτίζει τὸ ἀσφκλῶς ἐπικερδῆς τῆς ἐπιχειρήσεως. Ποῦ ἄλλοῦ ἠκούσθη ὅτι ἡ ἐμπορικὴ ναυτιλία ἀποτελεῖ ἄδηλον πόρον. — ! Ἄδηλος πόρος ἐκεῖνος, τοῦ ὁποῦ δύναται νὰ μετρηθῶσι καὶ ἐκτιμηθῶσι καὶ τὰ ὄργανα καὶ τὰ πρόσωπα καὶ τὸ ποσὸν τῆς παραγωγῆς! Καὶ ὁμῶς ἡ ναυτιλία ἐν Ἑλλάδι κατατάσσεται εἰς τοὺς ἀδήλους πόρους! Διότι οὐδέποτε ὑπελογίσθη, διότι οὐδέποτε κατεμετρήθη, διότι οὐδέποτε ἐξετιμήθη. Ἀγῶνες δημοσιογραφικοὶ διεξήχθησαν πολλάκις περὶ τοῦ ἐμπορικοῦ

ἡμῶν ἰσοζυγίου, καὶ διὰ τὴν λύσιν τοῦ ἰσοζυγικοῦ μυτηρίου πρέπεμπον πάντες εἰς τὸν κυριώτερον τῶν ἀδήλων πόρων, τὴν ναυτιλίαν. ὅτι αὐτὴ ἐπιφέρει λυθχνόντως τὸ ἰσοζύγιον, οὐδέποτε δὲ οὔτ' ἐξ ἀπλῆς περιεργείας ἐπελήφθη τὸ Κράτος τῆς ἐπιβεβλημένης στατιστικῆς ἐρεῦνης καὶ μελέτης.

Διὰ τοῦτο εἰς μὲτην ἐπαναλαμβάνονται διὰ τοῦ τύπου αἱ παρθαρρυντικαὶ τῶν κεφαλαίων προτροπαὶ πρὸς τὴν θάλασσαν. Δὲν θὰ τραπῶσι πρὸς αὐτήν, ἐφ' ὅσον δὲν γνωρίζουσι τοῦ φέρονται· καὶ δὲν θὰ γνωρίσωσι τοῦτο, καὶ δὲν θὰ πεισθῶσιν εἰς ὅ,τι συμβουλευτικὸν ἂν ἀκούωσιν, ἂν μὴ ἴδωσιν ἀσφκλῆ ὁδηγὸν τὸ φῶς τῆς στατιστικῆς.

Αὕτη θὰ εἶπη πόσα κεφάλαια εἶνε σήμερον διατεθειμένα εἰς τὴν ἐμπορικὴν ἀτμοπλοίαν καὶ τί περίπου κερδαίνουσιν.

Ἐκ τῶν συγκριτικῶν ταύτης ἀριθμῶν θὰ ἐξαχθῶσι τὰ συμπεράσματα περὶ τῆς ἐκτάσεως, ἣν δύναται νὰ ἔχῃ ἡ τοιαύτη ναυτιλία, ἵνα ἐργάζηται ἐπικερδῶς.

Καὶ στατιστικὴν ἐν Ἑλλάδι Ναυτικὴν δὲν ἔχομεν.

Συνετάχθη ποτέ, πρὸ δεκαπενταετίας ἢ εικοσαετίας, νομίζω, ὑπὸ τοῦ Ὑπουργείου τῶν Ναυτικῶν ἀπλοῦς τις πῖναξ περὶ τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἔνω τῶν 30 τόνων πλοίων, τῶν νηολογημένων εἰς τοὺς Ἑλληνικοὺς λιμένας. Ἐκτοτε μόνις πρὸ μικροῦ ἠκούσαμεν ὅτι ἐξεδόθη ἄλλος πῖναξ ἀνγράφων τὴν παροῦσαν κατῆστασιν τῆς ἐμπορικῆς ἡμῶν ναυτιλίας. Εἶνε δεῦτερον ζήτημα τὸ τῆς ἀκριβείας τῶν πινάκων τούτων, εἰς οὓς παρὰδόξως ἀνευρίσκονται πολλὰ καὶ ὄχι ἀσήμαντα λάθη. Εἶνε ὁμῶς ἐπαρκῆς τοιαύτη μόνον στατιστικὴ:

Βεβαίως τὸ Ὑπουργεῖον τῶν Ναυτικῶν οὐδὲν περισσότερο τούτου δύναται νὰ πράξῃ, μὴ ἔχον εἰδικὸν στατιστικὸν τμήμα. Δύναται ὁμῶς τὸ Ὑπουργεῖον τῶν Οἰκονομικῶν, εὐχάριστος δὲ ἐμάθομεν ὅτι καταγίνεται εἰς τὸ ἔργον τοῦτο ὁ διευθυντὴς τοῦ εἰδικοῦ τμήματος κ. Α. Παναγιωτίδης μετὰ τοῦ διακρίνοντος αὐτὸν ζήλου.

Ἐχει πολλήν σπουδαιότητα τὸ ζήτημα τοῦτο. Δὲν εἶνε δυνατόν νὰ ἐνθαρρυνθῶσι τὰ κεφάλαια ὅπως ἐπιδοθῶσι καὶ εἰς τὴν ναυτιλίαν, ἂν μὴ πεισθῶσιν ὅτι θὰ εὐρωσιν ἀσφαλῆς—κατὰ τὸ ἐνὸν πάντοτε—τὸ κέρδος. Διὰ τοῦτο ἡ στατιστικὴ μελέτη δεόν νὰ εἶνε ὅσον τὸ δυνατόν εὐρυτέρη. Ἡ παραβολὴ τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ὑπαρχόντων πλοίων πρὸς τὴν κίνησιν τοῦ εἰσαγωγικοῦ καὶ ἐξαγωγικοῦ ἡμῶν ἐμπορίου θὰ ἀποτελέσῃ διαφωτιστικώτατον φάρον, καταφαίνοντα τὸ μέλλον τῆς ἀτμοπλοικῆς ἐμπορικῆς ἡμῶν ναυτιλίας. ἐφ' ὅσον τὸ μέλλον τοῦτο συνδέεται πρὸς τὴν ἄλλην τῆς χώρας ἡμῶν ἐμπορικὴν κίνησιν. Δὲν θὰ κωλύνται τὰ κεφάλαια εἰς τὴν θάλασσαν ὡς εἰς κυβιστικὴν ἐπιχειρήσιν ἀδήλου ἀποτελέσματος.

Ὅταν δὲ ἐνθαρρυνθῶσιν οἱ καὶ ἀμέσως δυνάμενοι νὰ ἐπιδοθῶσιν εἰς τοιαύτας ἐπιχειρήσεις—καὶ εἶνε οὗτοι πολλοί, προτιμῶντες σήμερον ἄλλα ἔργα πρὸς ἂ οὐτ' ἐκ γενετῆς ἐπλάσθησαν οὗτ'

ἐξ ἀνατροπῆς διεπλάσθησαν ἀρμόδιοι—θὰ ἐξέλθωσι βραχυπρόθεσμα, ἵνα ἀτενίσωσι τὴν θάλασσαν καὶ κεφάλαια ἄλλα, ὅσα ἐμφρόδως συγκρούπονται σήμερον εἰς χρεώγραφα ἢ—εἶτι δειλότερα—προτιμῶσιν τὴν ἀσφάλειαν ἣν παρέχει ἡ νεκρότης τῶν Ταμείων τῶν ἀτόκων ἢ μικροτόκων καταθέσεων.

Δὲν ἐκτεινόμεθα περισσότερο ἐπὶ τοῦ θέματος τούτου σήμερον, ἀναμένοντες νὰ ἴδωμεν ποῖα στοιχεῖα θὰ ἀπαρτίσωσι τὴν στατιστικὴν τοῦ Ὑπουργείου. Ἐξ ἐκείνων ἐλπίζομεν νὰ δυνάμεθα νὰ προέλθωμεν εἰς εὐρυτέραν ἔρευναν.

Ἄλλ' εἶνε τάχα ἀπαραιτήτως ἀναγκαῖα μόνον τῆς ἀτμοπλοικῆς ναυτιλίας ἢ στατιστικῆς; Δὲν πρέπει νὰ γνωρίζωμεν καὶ τῆς ἄλλης ναυτιλίας τὴν κατάστασιν; Δὲν πρέπει νὰ γνωρίζωμεν τῆς τε μεγάλης ἰστιοφόρου, ὡς καὶ τῆς μικρᾶς τὴν ἀξίαν καὶ τὴν κίνησιν;

Περὶ τούτων εἰς ἐπόμενον ἄρθρον.

ΕΜΜ. ΡΕΠΟΥΛΗΣ.

## ΟΙ ΚΑΝΟΝΕΣ

ΤΗΣ ΥΟΡΚΗΣ ΚΑΙ ΑΜΒΕΡΣΗΣ ΤΟΥ 1890

(Συνέχεια ἀπὸ τὸ προηγούμενον φύλλον)

### ΚΑΝΩΝ Β'

Βλάβαι ἐξ ἐκβολῆς καὶ ἐκ θυσιῶν γενομένων πρὸς κοινὴν σωτηρίαν.

Λογίζεται κοινὴ ἀβάρια πᾶσα βλάβη ἐπελθούσα εἰς τὸ σκάφος, ἢ εἰς τὸ φορτίον, ἢ εἰς ἀμφοτέρω συλλήβδην, καὶ κατὰ συνέπειαν ἐκουσίας θυσίας γενομένης πρὸς κοινὴν σωτηρίαν, ἢ κατὰ συνέπειαν εἰσροῆς ὕδατος εἰσρεύσαντος ἐν τῷ κύτει, εἴτε ἐκ τῶν ἀνοιχθέντων ἐπιστομάτων τῶν ἐπὶ τοῦ καταστρώματος, εἴτε ἐξ ὅπων ἐκουσίως γενομένων ἐπὶ σκοπῷ τοῦ νὰ καταστῇ εὐχερεστέρα ἢ ἐπιτευξίς τῆς ἐκβολῆς.

### ΚΑΝΩΝ Γ'

Ἐπιπυρκαϊᾶς ἐκτραγείσης ἐν τῷ πλοίῳ.

Αἱ βλάβαι αἱ προξενηθεῖσαι εἰς τὸ φορτίον, ἢ εἰς τὸ πλοῖον ἢ εἰς ἀμφοτέρω ἐξ ἐκουσίου καθίσματος, ἢ ἐξ ἐκουσίου καταποντισμοῦ τοῦ πλοίου, ἐπὶ τῷ σκοπῷ ἀποσθέσεως πυρκαϊᾶς ἐκτραγείσης ἐν τῷ φορτίῳ ἢ ἐν τῷ πλοίῳ, λογίζονται, ὡς κοινὴ ἀβάρια, δικαιούμεναι εἰς τὴν ἐκ τῆς συνεισφοράς ἀποζημίωσιν.

Δὲν ἀποζημιῶνται ὁμοῦ αἱ βλάβαι αἱ ἤδη ὑφιστάμεναι κατὰ τὴν στιγμὴν τοῦ καθίσματος, ἢ τοῦ καταποντισμοῦ, καὶ προξενηθεῖσαι ἐκ

τοῦ εἰς τὸ φορτίον, ἢ εἰς μέρη τινὰ αὐτοῦ, ἢ εἰς τὸ πλοῖον μεταδοθέντος πυρός.

### ΚΑΝΩΝ Δ'

Ἀποκοπὴ ἢ ἐκβολὴ λειψάνων.

Ἡ ἀπώλεια ἢ βλάβη ἢ προξενηθεῖσα ἐκ τῆς ἀποκοπῆς λειψάνων, ἢ θραυσμάτων τῶν ἰστίων, ἢ ἄλλων ἀντικειμένων συντριβέντων προηγουμένως ἐκ θαλασσοῦ δυστυχήματος δὲν καταλογίζονται εἰς τὴν γενικὴν ἀβάριαν.

### ΚΑΝΩΝ Ε'

Ἐκούσιον κάθισμα

Δὲν καταλογίζονται εἰς τὴν γενικὴν ἀβάριαν αἱ ἀπώλειαι ἢ αἱ βλάβαι αἱ ἐπελθούσαι εἰς τὸ πλοῖον, ἢ εἰς τὸ φορτίον, ἢ εἰς τὸν ναῦλον, ἐξ ἐκουσίου καθίσματος πλοίου ὅπερ εὐρίσκειτο ἐκ θαλασσοῦ συμβάντος εἰς τοιαύτην κατάστασιν, ὡστε καὶ ἂν δὲν ἐκάθιζεν ἐκουσίως ἤθελε πάντως ἐξωκεῖλη εἰς τὴν ξηρὰν ἢ τὰς ὑφάλους.

Εἰς πᾶσαν ὁμοῦ ἐτέραν περίπτωσιν ἐκουσίου καθίσματος ἀποφασισθέντος χάριν κοινῆς σωτηρίας, αἱ ἐκ τούτου προελθούσαι βλάβαι καὶ ἀπώλειαι καταλογίζονται εἰς τὴν γενικὴν ἀβάριαν.

### ΚΑΝΩΝ Σ'

Ἐκβίασις τῶν ἰστίων. Βλάβη ἢ ἀπώλεια αὐτῶν.

Ὅσακις ὁ πλοίαρχος χάριν τῆς κοινῆς σωτηρίας ἐκβιάσει (σφορτσάσει) τὰ ἰστία, ἐπὶ τῷ τέλει τοῦ ν' ἀνακινήτη τὸ καθίσαν πλοῖον, ἢ νὰ τὸ καθίσῃ εἰς ἀσφαλεστέραν θέσιν, αἱ ἐκ τῆς ἐκβιάσεως ταύτης ἐπελθούσαι ἀπώλειαι ἢ βλάβαι τῶν ἰστίων καὶ τῶν ἰστίων καταλογίζονται εἰς τὴν γενικὴν ἀβάριαν.

Ἀπ' ἐναντίας αἱ ἐκ τῆς εἰρημένης ἐκβιάσεως ἐπελθούσαι ἀπώλειαι ἢ βλάβαι τοῦ πλοίου τοῦ φορτίου, ἢ τοῦ ναύλου δὲν καταλογίζονται εἰς τὴν γενικὴν ἀβάριαν, ἐὰν τὸ πλοῖον καθ' ἡν ὥραν ἐξεβιάζοντο τὰ ἰστία δὲν ἦτο καθισμένον.

### ΚΑΝΩΝ Ζ'

Βλάβαι τῆς μηχανῆς προελθούσαι ἐκ τῶν προσπαθειῶν πρὸς ἀνακίνησιν καθίσαντος ἀτμοπλοίου.

Ἡ βλάβη ἢ ἐπελθούσα εἰς τοὺς λέβητας, ἢ τὰς μηχανὰς ἕνεκεν τῶν προσπαθειῶν πρὸς ἀνακίνησιν ἀτμοπλοίου καθίσαντος εἰς θέσιν ἐπικίνδυνον, καταλογίζεται εἰς τὰς γενικὰς ἀβάριας, κατὰ μόνον τὴν περίπτωσιν, καθ' ἣν εἶνε ἀποδεδειγμένον, ὅτι ἡ βλάβη αὕτη προήλθε χάριν ἀνακινήσεως τοῦ ἀτμοπλοίου καὶ ἐπὶ τῷ σκοπῷ κοινῆς σωτηρίας.

### ΚΑΝΩΝ Η'

Ἐξοδα καὶ βλάβαι πρὸς ἀνακίνησιν καθίσαντος πλοίου.

Ἐὰν χάριν ἀνακινήσεως, ἢ ἀνακουφίσεως καθίσαντος πλοίου, ἐκφορτωθῶσι τὸ φορτίον, οἱ ἀνθράκες καὶ αἱ τροφαί, ἢ τί ἐκ τούτων, τὰ ἐπισυμβαίνοντα ἐκτακτὰ δαπανήματα ἐκφορτώσεως, τὰ μισθώματα τῶν ἀποθηκῶν, ἢ τῶν φορτίων, καὶ αἱ δαπάναι τῆς ἀναφορτώσεως, καθὼς καὶ αἱ πρεσβόμεναι βλάβαι καὶ ἀπώλειαι, καταλογίζονται εἰς τὴν γενικὴν ἀβάριαν.

### ΚΑΝΩΝ Θ'

Χρῆσις τοῦ φορτίου, τῶν ἐπιπλῶν ἢ σκευῶν τοῦ πλοίου, καὶ τῶν προμηθειῶν ἐν ἐλλείψει καυσίμου ὕλικου.

Ἐν ἡ περίπτωσιν ἀπολειφθέντων κατὰ τὸν πλοῦν τῶν ἀνθράκων, χρησιμοποιοθῶσιν ἐν ὥρᾳ κινδύνου, καὶ πρὸς κοινὴν σωτηρίαν, ἀντὶ καυσίμου ὕλης τὰ ἐπιπλά καὶ σκευὴ τοῦ πλοίου, τὸ φορτίον, ἢ αἱ προμήθειαι, αἱ ἐκ τῆς καταστροφῆς ταύτης βλάβαι ἢ ἀπώλειαι καταλογίζονται εἰς τὴν κοινὴν ἀβάριαν, ἀλλὰ μόνον, ἐὰν ἀποδειχθῇ ὅτι ὑπῆρχεν ἐν ταῖς ἀποθήκαις τοῦ ἀτμοπλοίου μεγάλη προμήθεια (1) ἀνθράκων προ-

(1) Ample, ampia.

ωρισμένων διὰ τὸν μελετώμενον πλοῦν.

Ἄλλ' ἢ κατ' ἐκτίμησιν ἀξία τῶν γαικῶν θράκων ὅσοι ἤθελον ἀποδεχθῆ ὡς ἀναγκαῖοι κατὰ τὸ διάστημα τῆς καύσεως τῶν εἰρημένων ἀντικειμένων, καὶ κατὰ τὴν τρέχουσαν τιμὴν ἐν τῷ λιμένι τοῦ ἀπόπλου, κατὰ τὴν ἡμέραν τοῦ ἀπόπλου, θέλουσιν καταλογίζεσθαι εἰς λογαριασμόν τοῦ ἐφοπλιστοῦ, καὶ εἰς πίστιν τῆς γενικῆς ἀβαρίας.

### ΚΑΝΩΝ Ι'

Ἐξοδα ἐν τῷ λιμένι τῆς προσορμίσεως κτλ.

α') Ὅσακις τὸ πλοῖον προσορμισθῇ εἰς τινὰ λιμένα ἢ τόπον ἐκτὸς τοῦ προορισμοῦ του ἢ ποδίσει εἰς τὸν λιμένα τῆς φορτώσεως κατὰ συνέπειαν θαλασσοῦ συμβάντος, ἢ κατὰ συνέπειαν ἐκουσίας θυσίας, ἢ ἕνεκεν ἐκτάκτων περιστάσεων καθιστωσῶν ἀναπόφευκτον χάριν τοῦ κοινῶν συμφέροντος τὴν τοιαύτην προσορμίσιν, τὰ ἐξοδα τῆς προσορμίσεως ταύτης καταλογίζονται εἰς τὴν γενικὴν ἀβάριαν. Ὅσακις δὲ τ' ἀνωτέρω ἐξοδα καταταχθῶσιν εἰς τὴν γενικὴν ἀβάριαν κατατάσσονται ἐπίσης καὶ τὰ ἐξοδα τοῦ ἀπόπλου ἐκ τοῦ εἰρημένου λιμένος τῆς προσορμίσεως, ἢ ἐκείνου τοῦ ποδίσματος.

β') Τὰ ἐξοδα τῆς ἐκφορτώσεως γενομένηα εἴτε ἐν τῷ λιμένι τῆς φορτώσεως, εἴτε ἐν τῷ λιμένι τῆς διαταγῆς, εἴτε ἐν τινι λιμένι ἀναγκαστικῆς προσορμίσσεως, περιλαμβάνονται εἰς τὴν γενικὴν ἀβάριαν μόνον ἐν ἡ περιπτώσει ἢ ἐκφορτώσεως καταστῆ ἀναγκαῖα διὰ τὴν κοινὴν σωτηρίαν, ἢ ἐν ἡ περιπτώσει τὸ πλοῖον πρέπει νὰ ἐπισκευάσῃ τὰς βλάβας αὐτοῦ προξενηθεῖσας ἐξ ἐκουσίας θυσίας, ἢ ἐκ θαλασσοῦ γεγονότος συμβάντος διαρκούντος τοῦ πλοῦ, καὶ ἐὰν αἱ ἐπισκευαὶ αὗται ὦσιν ἀναγκαῖαι πρὸς ἀσφαλήν τοῦ πλοῦ ἐξακολούθησιν.

γ') Ὅσακις αἱ δαπάναι τῆς ἐκφορτώσεως περιληφθῶσι κατὰ τ' ἀνωτέρω εἰς τὴν γενικὴν ἀβάριαν, θέλουσιν ἐπίσης καταλογίζεσθαι ἐν αὐτῇ καὶ αἱ δαπάναι τῆς ἀναφορτώσεως, τοῦ ἀναστίβγματος καὶ τῆς ἐναποθηκείσεως τοῦ φορτίου.— Ἄλλ' ἐὰν τὸ πλοῖον κηρυχθῇ ἀνικανόν πρὸς πλοῦν ἢ δὲν περατώσῃ τὸ συνομολογηθὲν ταξίδιον, τὰ μετὰ τὴν ἀπόφασιν τῆς ἀνικανότητος πρὸς πλοῦν ἢ τὰ μετὰ τὴν διάλυσιν τοῦ πλοῦ ἐπακολουθήσαντα ἐξοδα ἀποθηκείσεως τοῦ φορτίου δὲν ὑπάγονται εἰς τὴν γενικὴν ἀβάριαν.

δ') Ἐὰν πλοῖον ὑπὸ ἀβάριαν εὐρίσκηται ἐν τινι λιμένι, ἢ τόπῳ, ἐνθα δύναται νὰ ἐπισκευασθῇ, ἐν τούτοις χάριν εὐωνοτέρως ἐπισκευῆς, ῥυμουλκηθῇ εἰς ἕτερον λιμένα ἢ τόπον, ἢ εἰς τὸν λιμένα τοῦ προορισμοῦ του, ἢ ἐὰν ὄλον ἢ μέρος τοῦ φορτίου μεταφορτωθῇ ἐπὶ ἑτέρου

πλοίου ή γίνει ή αποστολή του φορτίου δι' οίου-δήποτε άλλου τρόπου εις τον προορισμόν του — καθ' όλκας ταύτας τὰς περιστάσεις τὰ τῆς ρυμουλκήσεως έκτακτα έξοδα, τὰ έξοδα τῆς μεταφορτώσεως καὶ τῆς ἀποστολῆς τοῦ φορτίου εἰς τὸν προορισμόν του, καὶ μέχρι τοῦ ποσοῦ τοῦ οικονομηθέντος διὰ τῶν έκτάκτων τούτων δαπανημάτων, θέλουν βρύνει ἰδικιτέρως ἕκαστον τῶν εἰς τὴν ἀποστολὴν διαφερομένων κατ' ἀναλογίαν τῶν πρὸς ὄφελος αὐτοῦ οικονομηθέντων.

(ἀκολουθεῖ)

Ἐν Σύμφ.

Σ. Α. ΜΑΤΕΣΙΣ

## ΤΟ ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΣΥΝΕΔΡΙΟΝ

Ἡ ἰδέα περὶ συστάσεως ναυτικοῦ συνεδρίου ἐνεθουσίασε γενικῶς τὸν κόσμον τῶν ἐφοπλιστῶν, ἰδίᾳ δὲ τοὺς ἐν Ρωσσίᾳ ὁμογενεῖς, παρ' ὧν ἔχομεν πλείστας ἐπιστολάς. Ἀλλὰ ὡς νὰ ὑπῆρχε μεταξύ πάντων τούτων συνεννόησις, κοινὴ εὐχὴ ἐκφράζεται, ὅπως ὡς χρόνος τοῦ Συνεδρίου ὀρισθῆ ὁ μὴν Φεβρουάριος ἢ μᾶλλον αἱ ἀρχαὶ τοῦ μηνὸς τούτου.

Εἶναι γνωστὸν ὅτι διὰ τὴν ἐπιτυχίαν τοῦ Συνεδρίου δὲν ἀπαιτεῖται μόνον ἡ παρουσία ἐδικῶν περὶ τὰ ναυτικὰ νομικὰ ζητήματα. Πρόκεινται βεβαίως εἰς τὴν μελέτην τοῦ Συνεδρίου θέματα τοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου, ἀλλὰ πρόκεινται ἐπίσης ζητήματα ἐπὶ τῶν ὁποίων θὰ εἶναι ἀπείρως πολῦτιμος ἡ γνώμη τῶν ἐκ τῶν πραγμάτων ἐχόντων τὴν πείραν καὶ τὴν μάθησιν.

Μεταξὺ τούτων πολῦτιμοὶ σύμβουλοι καὶ φωτεινοὶ συζητητὰ θὰ ὦσιν οἱ ἐν τῇ ξένη Ἑλληνες ἐφοπλισταί. Δυστυχῶς ἄλλος χρόνος διὰ τοὺς ἐν Ρωσσίᾳ ἰδίᾳ Ἑλλήνας δὲν ἀπομένει ἐλεύθερος ἢ ὁ τοῦ μηνὸς Φεβρουαρίου, ὃν, καλούμενοι εἶναι πρόθυμοι νὰ θυσιάσωσιν ὑπὲρ τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας, τῆς ψυχῆς ταύτης τοῦ Ἐθνους.

Φρονοῦμεν ὅτι ὡς πρὸς τὸν χρόνον τῆς συγκροτήσεως τοῦ Συνεδρίου οἱ ἀρμόδιοι δὲν θὰ παρίδωσι τὴν ἄνω παρατήρησιν ἡμῶν ἀποκλείοντες τοὺς ἐν Ρωσσίᾳ ὁμογενεῖς ἐφοπλιστάς, παρ' ὧν πλείστα ἀναμένομεν, ὡς πρὸς δὲ τὸν τόπον τοῦ Συνεδρίου, ἔαν

δὴντως τοιοῦτος ὀρισθῆσαν αἱ Ἀθηναὶ καλῶς τοῦτο ἐγένετο, καθόσον τὸ πρῶτον Ναυτικὸν Συνέδριον εἰς τὴν πρώτην τῆς Ἑλλάδος πόλιν δέον νὰ συγκροτηθῆ δι' οὓς λόγους πολλοὶ πολλαχοῦ διὰ πολλῶν ἀνέπτυξαν καὶ κρίνομεν περιττὸν νὰ ἐπαναλάβωμεν ἐνταῦθα.

Περὶ τῆς ἀναγκαιότητος τοῦ Ναυτικοῦ Συνεδρίου οὐδεὶς χωρεῖ δισταγμός. Ὑπάρχουν πολλὰ ζωτικὰ ζητήματα, ἅτινα θὰ τεθῶσιν ἐπὶ τάπητος καὶ πολλὰ καὶ καλὰ δύνανται νὰ προκύψουν καὶ μεγάλως θὰ ὠφεληθῆ ἐξ αὐτῶν ἡ ἐμπορικὴ Ναυτιλία. Ἀλλ' ἡ ἐπιτυχία αὕτη ἂς μὴ λησμονῶσιν οἱ ἀρμόδιοι ὅτι πρωτίστως ἐξαρτᾶται ἐκ τοῦ χρόνου καὶ τοῦ τόπου τῆς Συγκροτήσεως τοῦ Συνεδρίου.

Κ. Ε. Α.

## ΑΙ ΘΑΛΑΣΣΙΑΙ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΑΙ ΕΤΑΙΡΙΑΙ

Αἱ θαλάσσιαι ἀσφαλιστικαὶ ἐταιρίαι ἐν Εὐρώπῃ διέρχονται ἀπὸ τινῶν ἐτῶν περίοδον κρίσεως, ἣτις ἠδύνατο νὰ ἐπηρεάσῃ τὸ μέλλον αὐτῶν, ἔαν σοβαρὰ μέτρα δὲν ληφθῶσι πρὸς ἀνόρθωσιν τοῦ κακοῦ ἐγκαίρως.

Τοῦτο παρετηρήθη ἤδη καὶ πολλὰ πρὸς πολλῶν ἐπροτάθησαν μέτρα.

Μεταξὺ ἄλλων σοφῶν εἶναι αἱ γνώμαι τοῦ Γαλλικοῦ Ἐμπορικοῦ Συλλόγου, τὰς ὁποίας εἶδομεν εἰς τὸ Bulletin de la Chambre de commerce française.

Βεβαιούται ὅτι κατὰ τὴν τελευταίαν δεκαετίαν μέγας ἀριθμὸς ἐκ τῶν θαλασσίων Ἀσφαλιστικῶν Ἐταιριῶν ὑπέστησαν μεγάλας ἀπωλείας, ὅτι ἄλλαι μόλις κατώρθωσαν νὰ φέρωσιν ἰσοζύγιον εἰς τὰς προσόδους καὶ δαπάνας αὐτῶν καὶ ὅτι τέλος πολὺ ὀλίγαι ἔσχον τὸ εὐτύχημα νὰ ἀποδώσωσι μέρημα εἰς τοὺς μετόχους τῶν.

Κατὰ τὴν ἀναζήτησιν τῶν αἰτίων τῆς καταστάσεως ταύτης μόνον καὶ στερεότυπον ἀπάντησιν θὰ εὔρη τις τὸν διενεργούμενον μέγαν συναγωνισμόν. Ἀλλ' εἶναι τόσον ἀληθὲς τοῦτο; Τὴν γνώμην ταύτην δὲν δύναται τις ν' ἀποδεχθῆ ἢ μετὰ πολλῶν ἐπιφυλάξεων.

Εἶναι βέβαιον ὅτι ἀπὸ τοῦ 1870 οἱ ὄροι τῶν θαλασσίων ἀσφαλειῶν ἐμετριάσθησαν εἰς σημεῖον εὐνοϊκώτατον διὰ τοὺς ἀσφαλιζομένους,

εἴτε διὰ τῆς χαμηλώσεως τῆς τιμῆς τῶν ἀσφαλιστρῶν, εἴτε διὰ τῆς παραδοχῆς ἐλάχιστα εὐνοϊκῶν ὄρων, αὐξάνοντων τοὺς κινδύνους τῶν ἀσφαλιστῶν.

Ἀλλ' ἂν ἐτέρου αἱ Ἐταιρίαι εὗρον μεγάλην ἀνακούφισιν εἰς τὰς ἐπιτευχθείσας προσόδους καὶ βελτιώσεις ἐν ταῖς θαλασσίαις μεταφοραῖς.

Ὅντως αἱ θαλάσσιαι ναυπηγήσεις τελειοποιοῦνται ἡμέρα τῆ ἡμέρα. Αἱ νέαι ἐγκαταστάσεις τῶν φάρων καὶ σηματοφορικῶν σταθμῶν πολλαπλασιάζονται. Τὰ μέσα τῆς σωτηρίας διακίδονται εὐρύτερον καὶ συγχρόνως καθίστανται δραστηριώτερα καὶ πρακτικώτερα.

Πολλὰ ἀτμόπλοια μὲ στεγανὰ διαφράγματα δύνανται νὰ ὑποστῶσι μερικὴν ἀβηρίαν χωρὶς τὰ ἐμπορεύματα τὰ τοποθετημένα ἄλλου ἢ εἰς τὸ βλαβὴν κῦτος νὰ ὑποστῶσι φθορὰν τινά. Τέλος ἡ ἐπιτευχθείσα ταχύτης κατὰ τοὺς πλοῦς τῶν ἀτμόπλοιων σμικρύνει αἰσθητῶς τὴν διάρκειαν τῶν ταξειδίων καὶ συνεπῶς τὴν τῶν θαλασσίων κινδύνων. Πᾶσαι αἱ πρὸδοι καὶ βελτιώσεις αὗται μειοῦσαι τὴν εὐθύνην τῶν ἀσφαλιστῶν ἐξηγοῦσι καὶ δικαιολογοῦσι τὴν διαφορὰν μεταξὺ τῶν σημερινῶν συμβολαίων καὶ τῶν πρὸ 20ετίας ἢ 30ετίας συναπτομένων.

Μεθ' ὅλα ταῦτα ἂς παραδεχθῶμεν ὅτι ὁ συναγωνισμὸς τῶν Ἐταιριῶν συντελεῖ ἐν τινὶ μέτρῳ εἰς τὴν σμικρότητα τῶν κερδῶν. Διὰ νὰ ἀνεύρωμεν τὴν ἀρχικὴν αἰτίαν τῆς σημερινῆς κρίσεως πρέπει ἀπὸ ἄλλης ἀπόψεως νὰ ἐξετάσωμεν τὸ ζήτημα.

Ὅτι τῷ ὄντι ἐπισύρει τὴν προσοχὴν τοῦ παρατηρητοῦ εἶναι ὁ τρόπος τῆς διακανόνισεως τῶν ἀβηρίων καὶ ἐπιτρέπεται νὰ πιστεύη τις ὅτι ἡ κατάστασις τῶν πραγμάτων, περὶ τῆς ὁποίας παραπονοῦνται εἶναι ἰδικιτέρως συνδεδεμένη πρὸς τὸν τρόπον τούτον, διότι ἐπὶ τῇ βᾶσει τῆς μαρτυρίας τῶν ἰκανῶν καὶ ἀξίων πειστεως προσώπων, αἱ Ἐταιρίαι πληρώνουσιν εἰς ἀποζημιώσεις βεβαίως 50 % πλέον τοῦ ποσοῦ τῶν πραγματικῶν ἀπωλειῶν!

Μόλις ἀβηρία τις συντελεσθῆ ὁ ἀσφαλιζόμενος εἰδοποιεῖ τοὺς ἀρμοδίους καὶ ὁ πράκτωρ τῆς Ἐταιρίας διορίζει τοὺς πραγματογνώμονας αὐτοῦ, ἵνα ἐξετάσωσι τὴν ὑποβληθείσαν αἴτησιν. Ἡ πραγματογνώμοσύνη σπανίως εἶναι ἀντίθετος, γενικῶς δὲ οἱ πραγματογνώμονες μεσολαβοῦσιν ὡς συμβιβασταί. Ὁ ἀσφαλιζόμενος ἀπαιτεῖ τὴν εἰκαζομένην ζημίαν καὶ ἐπ' αὐτῆς χωρεῖ τὴν συζήτησιν. Ἀλλ' ἡ συζήτησις αὕτη εἶναι ἀνάλογος πρὸς τὴν εὐπορίαν ἢ μὴ τοῦ πελάτου. Ὅσον πλουσιώτερος καὶ ἔχων ἐπιρροὴν εἶναι ὁ πελάτης τόσον οἱ πραγματογνώμονες τῆς ἐταιρίας θὰ προσπαθήσωσι νὰ τὸν εὐ-

χαριστήσωσιν, ἵνα μὴ φέρῃ ἄλλου τὰς ὑποθέσεις του.

Ἐν ἄλλοις λόγοις:

Ὁ ποσὸν τῆς πληρωτέας ἀποζημιώσεως ἐξαρτᾶται συνήθως ὀλιγώτερον μὲν ἀπὸ τὴν προτιγενομένην βλάβην, περισσότερον δὲ ἀπὸ τὴν ἐπιρροὴν τοῦ ἀσφαλιζομένου.

Ἐὰν ὁ πράκτωρ τῆς Ἐταιρίας θελεῖ νὰ αὐξήσῃ ἢ νὰ διατηρήσῃ τὴν ὑπάρχουσαν πελατεῖαν του πρέπει ν' ἀποκτήσῃ τὴν φήμην καλοπληρωτοῦ ἐν περιπτώσει ἀβηρίας καὶ χωρὶς πολλὰς—πολλὰς διαπραγματεύσεις. Κα αἱ ὑποχωρήσεις αὗται δὲν δύνανται ἢ νὰ ὦσιν ἐπιβλαβεῖς διὰ τὰς Ἀσφαλιστικὰς Ἐταιρίας. Ἴδου δὲ διατὶ ἡ διακανόνισις τῶν ἀβηρίων συνεπάγεται τὸ μείζον τῶν ἀναγραφομένων ζημιῶν.

Αἱ Ἀσφαλιστικαὶ Ἐταιρίαι δέον νὰ παραμείνωσιν εἰς τὸν ἀρχικὸν αὐτῶν προορισμόν: Νὰ παραμείνωσιν ὡς ἐγγύσις πρὸς ἀνόρθωσιν τῆς πραγματικῆς ζημίας.

Ὅταν πάντες οἱ σοβαροὶ ἀσφαλισταὶ συμφωνήσωσιν ἐπὶ τῆς ἀρχῆς ταύτης δὲν θὰ βραδύνη πλούσιος νὰ ἔλθῃ ὁ ἀμητός.

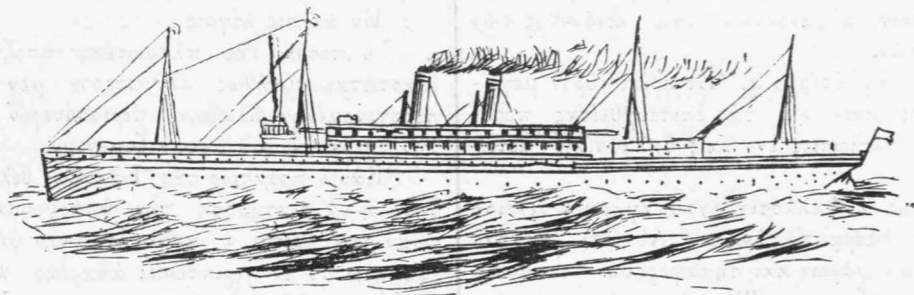
Ὅταν κατὰ τὴν διακανόνισιν τῶν ἀβηρίων πρυτανεύῃ ἡ ἰσότης καὶ ἡ δικαιοσύνη οὐδὲν συμφέρον θὰ ἔχωσιν οἱ ἀσφαλιζόμενοι νὰ μεταφέρωσι τὰς ὑποθέσεις τῶν, ἔαν παντοῦ πρόκειται νὰ εὕρωσι τὰς αὐτὰς ἐγγυήσεις καὶ τὴν αὐτὴν αὐστηρότητα κατὰ τὴν ἐφαρμογὴν τῶν μεθόδων τῆς πραγματογνωμοσύνης.

Τὸ πρῶτον βῆμα πρὸς παρόμοιον σκοπὸν θὰ ἦτο ἐν ἐκάστη πόλει ἡ ἴδρυσις θαλασσίων ἀσφαλιστικῶν ἐπιτροπῶν, ὡς ἐγένετο ἐν Σμύρνῃ, αἵτινες μεταξύ τῶν ἄλλων πολλῶν αὐτῶν ἀσβολιῶν θὰ ἐξέλεγον σῶμα ἐδικῶν πραγματογνώμων, ἐκλεγομένων ἐννοεῖται μὲ ὄλην τὴν ἐπιμέλειαν, ἣν ἀπαιτοῦσι τὰ τόσον λεπτὰ αὐτῶν καθήκοντα. Δι' ἐκάστην κατηγορίαν ἐμπορεύματος, θὰ ὑπῆρχεν ἀρκετὸς ἀριθμὸς προσώπων δυναμένων νὰ ἀνταποκριθῶσιν εἰς τὰς ἀπαιτήσεις τῆς ὑπηρεσίας τῶν. Ἐν περιπτώσει δὲ ἀβηρίας ἀσφαλισταὶ καὶ ἀσφαλιζόμενοι θὰ ἐλάμβανον τοὺς πραγματογνώμονας αὐτῶν ἐκ τοῦ καταλόγου τῆς ἐπιτροπῆς.

Ἐὰν κατόπιν κοινῆς συνεννοήσεως ἡ μεσολάβησις τῶν πραγματογνώμωνων καταστῆ ὑποχρεωτικὴ, αἱ ὑποχωρήσεις, αἵτινες ἐξηγοῦνται διὰ τοῦ πόθου τῆς αὐξήσεως ἢ συγκρατήσεως τῆς πελατείας τῶν Ἀσφαλιστικῶν Ἐταιριῶν δὲν θὰ εἶχον λόγον ὑπάρξεως καὶ ἀπαξ εἶτι θὰ κατεδεικνύετο ἡ μεγάλη ἀλήθεια ὅτι αἱ μεγάλοι, ὡς καὶ αἱ μικροὶ ἐπιχειρήσεις εὐδοκίμοισι μόνον διὰ τῆς καλῆς πίστεως καὶ τῆς εὐθύτητος.

Κ. ΑΥΓΕΦΗΣ

## ΤΟ ΜΕΓΑΛΕΙΤΕΡΟΝ Α΄ ΜΟΠΛΟΙΟΝ ΤΟΥ ΚΟΣΜΟΥ



Τὸ μεγαλύτερον ἀτμόπλοιον τοῦ Κόσμου ὁ «Κελτικός» περὶ τοῦ ὁποῦ ἐγράψαμεν εἰς τὸν 5ον ἀριθμὸν τῆς «Ναυτικῆς Ἑλλάδος» τόνων 20,880 παρεχωρήθη πρὸς μίαν μεγάλην Ἀμερικανικὴν ἑταιρίαν τῶν ταξειδίων πρὸς διασκέδασιν, πρόκειται δὲ νὰ ἐκδράμῃ πρὸς τὰς Καναρίους νήσους τὴν Μαδέραν καὶ τὴν Μεσόγειον.

Προσεχῶς θὰ ἐκδοθῇ τὸ πρόγραμμα διὰ τοῦ ὁποῦ θὰ ὁρισθῇ καὶ ὁ ναῦλος ἐκάστου ἐπιβάτου, ἀναλόγως τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἐπιβατῶν, οἵτινες θὰ λάβωσι μέρος εἰς τὴν μεγάλην ταύτην ἐκδρομὴν.

Ἔπαρχει πεποιθήσις ὅτι ὁ Κελτικός θὰ πλεύσῃ, μετὰ τὴν ἐπίσκεψίν του πρὸς τοὺς μεγάλους λιμένας τῆς Μεσογείου καὶ τὴν Ἀνατολήν, δὲν εἶνε δὲ παράδοξον νὰ ἴδωμεν αὐτὸν κατὰ τὸν 8θρον μεγαλοπρεπέστατα ἠγχοροβολημένον εἰς τὸ Φάληρον.

N. Γ. Κ.

## ΤΟ ΔΥΣΤΥΧΗΜΑ ΤΗΣ «ΜΥΤΙΛΗΝΗΣ» ΠΩΣ ΕΓΕΝΕΤΟ

(Ἀπόσπασμα ἐκ τοῦ ἡμερολογίου  
τοῦ κρατουμένου ἐν τῷ ἀτμοπλοίῳ).

5 Ἰουλίου, ὥρα 11, 35' π. μ.

Διήλομεν τὸν φάρον τῆς Μεσσήνης.

6 Ἰουλίου ὥρα 11, 55' π. μ.

Εἰς πλάτος 36°, 57' Β. καὶ μῆκος 28°, Α. μᾶς ἐφυγεν ἡ ἕλιξ θραυσθέντος τοῦ τελευταίου τεμαχίου τοῦ ἄξονος ἀκριβῶς εἰς τὸ μέρος τῆς ὀπῆς τῆς ἕλικος. Μετὰ τὴν ἀποκοπὴν τῆς ἕλικος ἡ μηχανὴ εἰργάζετο πλέον τοῦ ἐνὸς λεπτοῦ τῆς ὥρας μὲ στροφὰς ἀνυπολογίστους. Τούτων ἕνεκα φοβοῦμαι μήπως ἐγένετο ζημία εἰς τὴν μηχανήν, ἣν δὲν δυνάμεθα ἐπὶ τοῦ παρόντος νὰ διακρίνωμεν. Ἐπίσης κατὰ τὴν πτώσιν τῆς ἕλικος φοβοῦμαι μήπως ἐπῆλθε ζημία εἰς τὴν τρόπιδα, εἰς τὸ πηδάλιον, ἢ εἰς τὸ μέρος, ὅπου στηρίζεται τοῦτο, διότι ὁ κρότος ἐκεῖ ὑπῆρξε τρομερός. Ὁ ἄνεμος ἐπνεε Μακίστρος ὀλίγος. Ἐκάμμεν ὅλα τὰ πανιὰ καὶ διητύσαμεν 2 μίλια καθ' ὥραν πλὴν τὸ πλοῖον διητύνητο κακῶς. Ἐβάλαμεν τὰ διακριτικὰ σημεῖα τῆς ἡμέρας: ἀκυβερνήτου πλοίου καὶ ζητοῦντος βοήθειαν. Ἡ στιγμὴ ἦτο κρίσιμος, διότι ὀλίγον κατ' ὀλίγον τὸ ἀτμόπλοιο παρασυρόμενον ὑπὸ τοῦ ἀνέμου καὶ τῶν ὀλίγων ρευμάτων ταχέως θὰ ἐξήρχετο τῆς γραμμῆς τῶν ἀτμοπλοίων καὶ ἀτμόπλοιο καὶ πλήρωμα ἤθελον εὐρεθῆ εἰς προφανῆ κίνδυνον.

Μετὰ μεγίστης προσοχῆς διερευνοῦμεν τὸν

ὀρίζοντα, ὅπως διακρίνωμεν ἕτερον ἀτμόπλοιο.

6 Ἰουλίου ὥρα 2 μ. μ.

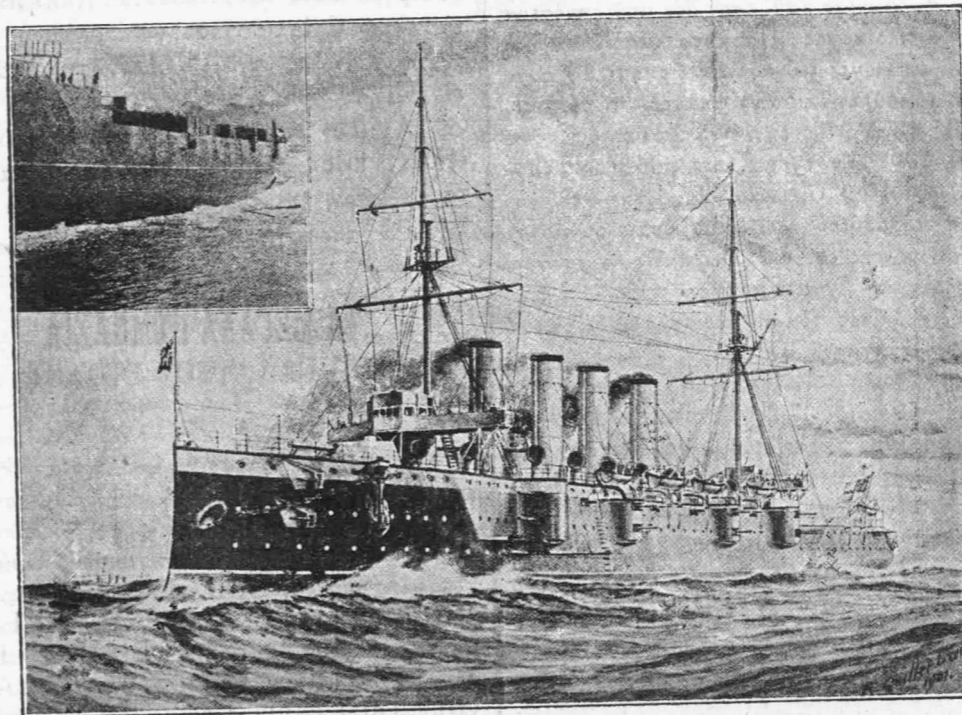
Περὶ τὴν ὥραν ταύτην καπνὸς φαίνεται ὀλίγον δεξιώτερα. Μεθ' ἡμίσειαν ὥραν ἀναγνωρίζομεν ἀτμόπλοιο τῆς Γαλλικῆς ἑταιρίας Paquet. Πλησιάζει εἰς ἀπόστασιν 20 μιλίων. Τότε πάντες παντὶ τρόπῳ ζητοῦμεν, ὅπως τοῦ ἐκλύσωμεν τὴν προσοχὴν. Πλησιάζει ἀκόμη. Μᾶς διακρίνει. Διακρίνει τὴν μεσίστιον σημαίαν μας, ἀκούει τὰ σφυρίγματα.

Πλὴν χωρὶς κἄν νὰ συγκινηθῇ ἐξακολουθεῖ τὴν πορείαν του, ὅπερ σημαίνει ὅτι τὸ ἴδιον θὰ ἐπραττε, ἐὰν τὸ πλοῖόν μας κατεποντίζετο Ἡτο φρικώδης ἡ πρᾶξις αὕτη τοῦ πλοιάρχου ἐκείνου καὶ ἀληθῶς ἀξία στιγματισμοῦ. Μετὰ μίαν ὥραν δὲν διακρίνομεν, εἰμὴ τὸν καπνὸν τοῦ ἐν λόγῳ ἀτμοπλοίου. Ὁ ἄνεμος ἐξακολουθεῖ νὰ μᾶς ὠθῇ ἐκτὸς τῆς γραμμῆς μας καθ' ὅλην τὴν νύκτα ἔχοντας τὰ διακριτικὰ σημεῖα. Οὐδὲν ἄλλο ἀτμόπλοιο ἢ ἰστιοφόρον συνητήσαμεν

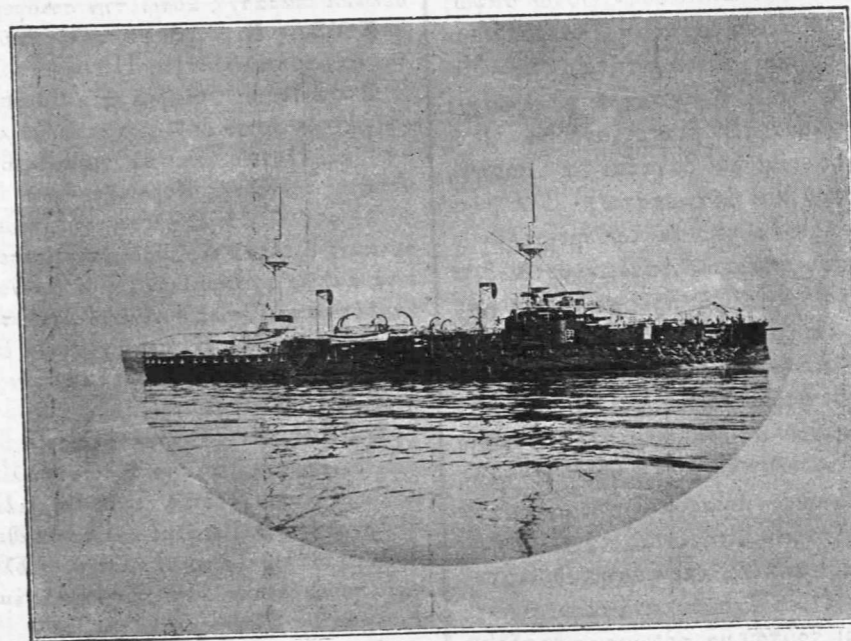
7 Ἰουλίου ὥρα 4. 15. π. μ.

Διακρίνομεν ἕτερον ἀτμόπλοιο πρὸς τὰ ἀριστερὰ καὶ εἰς ἀπόστασιν 4 περίπου μιλίων καὶ διευθυνόμενον πρὸς ἀνατολάς. Σφυρίζομεν. Ρίπτομεν ἐπανειλημένως ροκέτας, ἀνάπτομεν βεγγαλικὰ φῶτα καὶ δι' ὅλων αὐτῶν τῶν μέσων μετὰ πάροδον ἡμίσειας ὥρας κατωρθώσαμεν νὰ τοῦ ἐκλύσωμεν τὴν προσοχὴν. Ἀμέσως ἐστρεψε τὴν πῦραν του πρὸς ἡμᾶς. Ἐπλησίασε καὶ μᾶς ἠρώτησε διὰ σημάτων, ἐὰν ζητοῦμεν βοήθειαν καὶ τῷ ἀπηντήσαμεν ἐπίσης διὰ σημάτων καταπρακτικῶς δηλώσαντες ὅτι μᾶς ἐσπασεν ὁ ἄξων μετὰ τῆς ἕλικος.

## «Ο ΛΕΒΙΑΘΑΝ» ΤΟ ΝΕΟΝ ΑΓΓΛΙΚΟΝ ΚΑΤΑΔΡΟΜΙΚΟΝ



Τὴν 3 Ἰουλ. (ν) καθειλύσθη ἐκ τῶν Ναυπηγείων τῆς Γλασκώθης τὸ πρώτης τάξεως καταδρομικὸν «Λεβιάθαν», ἐν τῶν 4 πλοίων τοῦ τύπου Drake 500 μ. μήκους καὶ 75 πλάτους. Τὸ ἐκτόπισμά του εἶναι 14,166 τόνων. Ὁμοιάζει πρὸς τὸν «Φοβερὸν» καὶ «Τρομερὸν» καὶ ἡ δύναμις τῶν μηχανῶν του εἶναι 33,000 ἵππων. Ὁ ὅπλισμός του συνίσταται εἰς 10 πυροβόλα τῶν 25 ἐκατ., 14 ταχυβόλα τῶν 15 ἐκατ., 9 Μαξίμ κτλ.



Τὸ θωρηκτὸν «Σπέτσα» ἐν τῷ ὄρμῳ τοῦ Φαλήρου.

Συγχρόνως ἔρριψα τὴν λέμβον καὶ μετέβην ἐπ' αὐτοῦ ὅπως ἔλθω εἰς πλήρη συνεννόησιν, ὅπως μᾶς ρυμουλκήσῃ εἰς Πειραιᾶ. Τοῦτο ἐγένετο ἄνευ οὐδεμιᾶς συμφωνίας, καθ' ὅσον δὲν μοῦ ἐπρότεινε τοιαύτην ὁ πλοίαρχος Πάραυτα μᾶς ἔδεσε διὰ τοῦ ἰδικοῦ μου σχοινίου καὶ εἰς ὥρα 6.20' π.μ. ἤρξατο ἡ ρυμούλκησις ἀπὸ πλάτος 36° 48'. Β μήκος 20' 35' Α'. Τὸ ἐν λόγῳ ἀτμόπλοιο ὑπὸ σημαίαν Ἀγγλικὴν ὀνομάζεται «Scarlsdale» τοῦ λιμένος Bristol καὶ διοικεῖται ὑπὸ εὐγενοῦς καὶ φιλοτίμου πλοίαρχου, ὅστις οὐ μόνον ὡς ἀληθῆς ναυτὴς ἐφέρθη ἀλλὰ καὶ εὐγενέστατα μὲ ἠρώτησεν ἐὰν ἔχομεν ἀνάγκην τροφῶν ἢ ἄλλου τινός, δι' ὅπερ τὸν ἠγαθήσθηκα, διότι οὐδενὸς εἶχαν ἀνάγκην. Ὁ καιρὸς ἐξακολουθεῖ ὁ αὐτός.

7 Ἰουλίου ὥρα. 7. 15' μ. μ.

Εὐρισκόμεθα παραπλεύρως τοῦ ἀκρωτηρίου Ματαπαῶ

8 Ἰουλίου ὥρα. 1. 15. π. μ.

Διήλθομεν τὸν Μαλέαν.

8. Ἰουλίου ὥρα. 8. μ. μ.

Ἀγκυροβολήσαμεν ἐν Πειραιεὶ χωρὶς νὰ ἐλευθεροκοινωνήσωμεν ἕνεκα τῆς ἐπελθούσης νυκτός.

9 Ἰουλίου ὥρα. 6. π. μ.

Ἐξεληθόντος τοῦ πλοίαρχου ἐλευθεροκοινωνήσαμεν.

Ἐν Πειραιεὶ τῇ 9 Ἰουλίου 1901.

Ὁ πλοίαρχος.

ΚΩΝΣΤ. ΚΟΥΤΣΟΥΛΕΡΗΣ

Σημ. «Ναυτ. Ἑλλάδος». Οὕτω σαφῶς καὶ τελειῶς συντεταγμένον τὸ ἡμερολόγιον τοῦ πλοίαρχου καὶ συνιδιοκτήτου τῆς «Μιτυλήνης» κ. Κ. Κουτσουλέρη παρέχει πλήρη τὴν εἰκόνα τῶν διατρεξάντων. Ὁ κ. Κουτσουλέρης εἶναι καὶ δύναται νὰ θεωρηθῇ ἐκ τῶν πρώτων καὶ ἰκανωτάτων Ἑλλήνων πλοίαρχων καὶ ἐκ τῆς ἐν τῷ ἡμερολογίῳ ἀφηγησεῶς του ἐπαρκῶς ἀποδεικνύεται ὅ,τι ἔπραξε πᾶν τὸ ἐφ' ἑαυτῷ πρὸς σωτηρίαν τοῦ τε σκάφους καὶ τοῦ πληρώματος μόνος ἐπὶ τῆς λέμβου πλησιάσας τὸ ἀντιπαρερχόμενον Ἀγγλικὸν ἀτμόπλοιο. Ἀλλὰ περὶ τοῦ Γαλλικοῦ ἐκείνου ἀτμοπλοίου τῆς Ἐταιρίας Πακὲ τί νὰ εἴπῃ τις; Οἱ ναυτικοὶ μᾶς γνωρίζουν καλῶς ὅποιας καὶ πόσας κατὰ καιροῦς προσέφεραν ὑπηρεσίας τὰ Ἑλληνικά πλοῖα εἰς Γαλλικά καὶ πάσης ἐθνικότητος τοιαῦτα. Οὐδὲ ἔχομεν ἀνάγκην συγκριμένως περὶ τούτου νὰ φέρωμεν παραδείγματα. Ὅ,τι μόνον μετὰ τινος πικρίας δυνά-

μεθα νὰ παρατηρήσωμεν εἶναι ἢ καὶ ἄλλοτε ἐπιδειχθεῖσα παρομοίου εἶδους Γαλλικὴ ἀστοργία πρὸς κινδυνεύοντα Ἑλληνικά ἀτμόπλοια ἢ ἰστιοφόρα.

Σήμερον εἰς τὴν Κυβέρνησιν ἀπόκειται νὰ τιμῆσῃ ἠθικῶς τὸν γενναῖον καὶ εὐγενῆ Ἀγγλον ναύτην, τὸν πλοίαρχον τοῦ «Scarlsdale» τὸν ἀξίζοντα καὶ ὑπεραξίζοντα νὰ φέρῃ ἐπὶ τοῦ στήθους του τὸ Ἑλληνικὸν παράσημον.

## ΤΑ ΜΕΓΑΛΑ ΓΥΜΝΑΣΙΑ ΤΟΥ ΓΑΛΛΙΚΟΥ ΣΤΟΛΟΥ

Τὰ ναυτικὰ γυμνάσια, ὧν τὸ θέμα ἐξετέθη ἐν γενικαῖς γραμματικαῖς εἰς τὸ προηγούμενον φύλλον τῆς «Ναυτικῆς Ἑλλάδος», ἤρξαντο ἀπὸ τῆς 3ης Ἰουλίου διακρινθέντων τῶν πλοίων εἰς τέσσαρας στόλους Α, Β, Γ, Δ, ὡς ἑξῆς.

**Στόλος Α.** Θωρηκτά: Saint Louis, Charlemagne, Gaulois, Brennus. Καταδρομικά: Pothuau, Chanzy, Latouché-Treville, Du Chayla, Cassard, καὶ Linois.

Ἀντιτορπιλλικά: Condor, Espignole, Pique, Cyclone. Ὁ στόλος οὗτος εὐρίσκειτο κατὰ τὴν ἑνάρξιν τῶν γυμνασίων εἰς σημεῖον ὀρίσθην αὐτῷ ὑπὸ τοῦ ναυάρχου Gervais καὶ κείμενον μετὰ τῶν Βαλεαρίδων καὶ τοῦ Γιβραλτάρ· ἡ κινητὴ ἄμυνα τοῦ Toulon καὶ τῆς Ἀλγερίας θέλουσι παράσχη αὐτῷ τὴν συνδρομὴν των.

**Στόλος Β.** Ἄπας ὁ στόλος τοῦ Βορρᾶ πλὴν τοῦ ἀντιτορπιλλικοῦ La Hire.

**Στόλος Γ.** Θωρηκτά: Charles-Martel καὶ Jaureguiberry. Καταδρομικά: Lavoisier καὶ Dunois καὶ τὰ τορπιλλοβόλα τῆς κινητῆς ἀμύνης τῆς Κορσικῆς.

Ὁ στόλος οὗτος, ἀντιπροσωπεύει ἐχθρικὴν δύναμιν ἔχουσαν ὡς βᾶσιν ἐπιχειρήσεων λιμένα τινὰ καλῶς ὠχυρωμένον καὶ ἀναμύνουσαν εὐνοϊκὴν στιγμὴν, ὅπως συνενωθῇ μετὰ τοῦ συμμαχικοῦ αὐτῷ στόλου Β, προερχομένου ἐκ τοῦ Ἀτλαντικοῦ καὶ εἰσπλέοντος εἰς τὴν Μεσόγειον περὶ τὴν 3ην Ἰουλίου.

**Στόλος Δ.** Θωρακοβάριδες Bouvines καὶ Trehouart καὶ τὸ ἀντιτορπιλλικὸν Lahire. Ὁ στόλος οὗτος εἶναι Γαλλικὴ δύναμις προερχομένη ἐκ Βρέστης καὶ προσπαθεῖ νὰ συνενωθῇ μετὰ τοῦ ἐτέρου Γαλλικοῦ στόλου Α ὅπως καταπολεμήσωσιν ὁμοῦ τὸν Β καὶ ἐμποδίσωσιν αὐτὸν νὰ συνενωθῇ μετὰ τοῦ Γ.

Ὁ ναύαρχος Gervais ἐπιβαίνων τοῦ Bouvet καὶ συνοδευόμενος ὑπὸ τῶν Galilée καὶ

Hallebarde θέλει εἰσθαι γενικὸς διοικητὴς τῶν γυμνασίων καὶ δικαιοτήτης.

Εἶνε δύσκολον νὰ ἐκθέσῃ τις ἀπὸ τοῦδε ἀπάσας τὰς κινήσεις τῶν διαφόρων τούτων ναυτικῶν δυνάμεων καθ' ὅτι ἀγνοοῦνται εἰσέτι πολλὰ λεπτομέρειαι αὐτῶν· θέλομεν ὅθεν ἀρκεσθῆ πρὸς τὸ παρὸν εἰς γενικὰς τινὰς πληροφορίας περὶ τῶν κυριωτέρων ἐκ τῶν κινήσεων τούτων.

Τὴν 3ην Ἰουλίου ὁ στόλος τοῦ Βορρᾶ (στόλος Β) ὅστις θεωρεῖται ἐχθρικός, ἦτο ἐν ὄψει τοῦ Γιβραλτάρ. Τὴν δεῖλην τῆς 24ης εἶχε καταπλευσεῖ εἰς V go ἔνθα ὡς ἤδη ἐρρέθη ἠνθράκωσεν ἐκ τῶν παρακολουθούντων αὐτὸν ἀνθρακωφόρων, τὴν δὲ 26ην τοῦ αὐτοῦ μηνὸς περὶ τὴν 5 μ. μ. ὥραν ἀπῆρεν ἐκεῖθεν ἐν γραμμῇ παραγωγῆς καὶ ἐξηφανίσθη πρὸς Ζέφυρον· αἱ κινήσεις τῆς ἀπάρσεως αὐτοῦ ἐξετελέσθησαν μετὰ τοσαύτης ἀκριθείας καὶ ταχύτητος ὥστε ἐθαυμάσθησαν ὑπὸ τῶν ἐκεῖ ἰσπανῶν ἀξιωματικῶν.

Ὁ στόλος Β διήλθε πρὸ τοῦ στομίου τοῦ Τάγου τὴν 27ην περὶ τὴν 2 ὥραν μ. μ. Ἐκεῖ που τὸ καταδρομικὸν Brouir συνεκρούσθη ἐλαφρῶς μετὰ τινος ἀγγλικοῦ ἀνθρακωφόρου· οὐδέτερον τῶν σκαφῶν ὑπέστη σοβαρὰν βλάβην. Τὴν 28 ὁ στόλος οὗτος ἦτο εἰς Lagos (μικρὸς λιμὴν κείμενος πρὸς Ἀπηνιώτην τοῦ ἀκρωτηρίου Ἀγίος Βικέντιος) τὴν δὲ 1 Ἰουλίου κατέπλευσεν εἰς Tanger τέλος, ἠγκυροβόλησεν εἰς Cadix, ὅπερ ἦτο ὁ τελευταῖος λιμὴν εἰς ὃν ὤφειλε νὰ προσεγγίσῃ πρὸ τῆς ἐνάρξεως τῶν ἐχθροπραξιῶν.

Τὴν τετάρτην Ἰουλίου τὰ θεωρακισμένα καταδρομικὰ τοῦ στόλου τούτου ὄφθησαν πρὸ τῆς Ἀλικάντης, ἔνθα ὡς λέγεται, προσεβλήθησαν ἐξ ἀπροόπτου καὶ κατεπολεμήθησαν ὑπὸ τοῦ στόλου Α, ἐν τῆλει δὲ ἠσυχάζθησαν νὰ παραδοθῶσι τούτῳ. Εἰκάζεται ὅτι μετὰ τοῦτο οἱ στόλοι Α καὶ Β ἐναυμάχησαν παρὰ τὰ παράλια ταῦτα, φαίνεται ὅμως ὅτι ὁ στόλος Β κατάρθωσεν νὰ σενωθῇ μετὰ τοῦ συμμαχοῦντος αὐτῷ στόλου Γ, καθ' ὅτι οἱ δύο οὗτοι στόλοι ἠγκυροβόλησαν ὁμοῦ εἰς Αἰάκειον τὴν 8ην Ἰουλίου.

Ἐπαναλαμβάνομεν ὅμως καὶ πάλιν ὅτι αἱ πληροφορίες αὗται εἶνε εἰσέτι ἀόριστοι καὶ δὲν εἶνε δυνατόν νὰ μορφώσῃ τις ἐξ αὐτῶν σαφῆ ἰδέαν περὶ τῶν διαφόρων γεγονότων.

Ἐξ ἄλλου, κατὰ τὰς ὑπαρχούσας πληροφορίας ὁ στόλος Γ ἀπέπλευσεν ἐξ Αἰάκειου τὴν πρῶταν τῆς 4 Ἰουλίου, συνοδευόμενος ὑπὸ τῶν τορπιλλοβόλων Chevalier 201, 202, 203, 231 καὶ 233, ἅτινα ἀποτελοῦσι τὴν ἐπιθετικὴν μοῖραν τῆς κινητῆς ἀμύνης τῆς Κορσικῆς.

Ἐν ᾧ δὲ ὁ στόλος οὗτος ἐχειρίζεν ὅπως συνενωθῇ μετὰ τοῦ συμμαχικοῦ τοῦ Β τὰ συνοδευόμενα αὐτῆν τορπιλλοβόλα ἐξετέλεσαν ταχεῖαν

ἀπόβασιν εἰς τὴν Γαλλικὴν ἀκτὴν καὶ ἀνεχώρησαν ἐκεῖθεν ἀφ' οὗ κατέστρεψαν μέρος τῆς μεταξὺ Golf Juan καὶ St. Tropez σιδηροδρομικῆς γραμμῆς. Κατὰ τὸν αὐτὸν χρόνον, δηλαδὴ τὴν νύκτα τῆς 5 Ἰουλ. τινὰ ἐκ τῶν πλοίων τοῦ στόλου ἠνθράκωσεν εἰς Βιλλαφράγκαν μετὰ 52 ὥρῶν πλοῦν.

Ἐπιτίθεται ὅτι ὁ στόλος Δ συνηνώθη μετὰ τοῦ Α τὴν 7ην ὥραν εἰς Ὀράν, φεῖται δὲ ὅτι ἡ ναυαρχὶς Bouvet τὸ πλεῖστον τοῦ χρόνου εὐρίσκειτο εἰς τὰ περίξ τοῦ σημείου ἐκείνου, διότι τοῦτο εἶνε ὁ πλησιέστερος πρὸς τὸ Γιβραλτάρ λιμὴν, καὶ διότι ἐκεῖνο ἠδύνατο ταχύτερον νὰ δοῦν εἰς τὰ σημεία, εἰς ἃ ἐθεωρεῖτο πιθανὴ ἡ μεταξὺ τῶν διαφορῶν στόλων συνάντησις.

Τὸ ὑποβρύχιον Gustave Zédé, ὅπερ ὡς ἐν τῷ προηγούμενῳ φύλλῳ ἐλέχθη προσέβαλεν ἐν τῶν θωρηκτῶν τοῦ στόλου παρὰ τὰς ἀκτὰς τῆς Ἀλγερίας εἶχεν ἀποπλευσεῖ ἐκ Toulon κατὰ τὴν ἑνάρξιν τῶν ἐχθροπραξιῶν, συνοδευόμενον ὑπὸ τοῦ ρυμουλκοῦ Utile καὶ κατάρθωσεν τοιοῦτοτρόπως νὰ φθάσῃ ἀπαρατήρητον μέχρι τῶν ἀκτῶν τῆς Κορσικῆς· ἐκεῖ, ἐνῶ οὐδεὶς ὑπόπτευετο τὴν παρουσίαν του, ἐπληξεν αἰφνης διὰ τορπιλλῆς τὸ θωρηκτὸν Jaureguiberry (ὅπερ ἀνήκει εἰς τὸν στόλον Γ) κατὰ τὴν στιγμὴν καθ' ἣν τοῦτο ἐξήρχετο τοῦ Αἰάκειου ἐπιβεβαίωσεν τοιοῦτοτρόπως τὴν ὑπὸ πολεμικὴν ἐποψίν ἀντοχὴν καὶ ἀποτελεσματικότητά αὐτοῦ.

Ὁ χειρισμὸς οὗτος ἐπιτηδείως συνδυασθεὶς τιμᾷ μεγάλως τὸν κυβερνῶντα αὐτὸ ὑποπλοίαρχον Jobard.

ΝΙΚ. Ι. ΜΠΟΤΑΣΗΣ

Ἀνθυποπλοίαρχος τοῦ Β. Ναυτικοῦ

## ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ «ΡΩΣΣΙΑ»

Φρονῶ ὅτι ἐπιβάλλεται μοι καὶ δημοσίᾳ νὰ ἐκφράσω τὰς εὐχαριστίας μου πρὸς τὴν Ἀσφαλιστικὴν Ἐταιρίαν «Ρωσσία», ἰδίᾳ δὲ πρὸς τὸν γενικὸν αὐτῆς ἐπιθεωρητὴν, τὴν πολυτίμως ἐργαζόμενον ὑπὲρ τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας κ. Ἀχ. Α. Κορέσσην διὰ τὴν ταχεῖαν καὶ δικαίαν διακανόνισιν τῆς ἀβαρίας τοῦ ἀτμοπλοίου «Χρυσομάλλη Θ. Σιφναίου», ἐπισυμβάσης τὸν παρελθόντα χειμῶνα ἐν Νικολάεφ ἕνεκα τῶν πάγων.

Ὅ,τι κυρίως δέον νὰ χαρακτηρίσῃ τὰ παρομοίου εἶδους Ἀσφαλιστικὰ ἰδρύματα εἶναι ἡ ταχύτης καὶ ἡ δικαιοσύνη περὶ τὴν

διακανόνισιν οιασδήποτε ζημίας, τὰ δύο δὲ ταῦτα προσόντα ὑπὲρ πᾶσαν ἄλλην κείμενηται ἡ Ἀσφαλιστικὴ Ἐταιρία «Ρωσσία», παρέχουσα πολυτιμοτάτας ὑπηρεσίας εἰς τοὺς Ἕλληνας καὶ ξένους ἐφοπλιστάς.

Ἐν Ταϊγανίῳ τὴν 2 Ἰουλίου 1901.

I. Θ. ΣΙΦΝΑΙΟΣ

**Ο ΦΑΡΟΔΕΙΚΤΗΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΑΡΑΛΙΩΝ**

*Λευκάδος*

Καὶ ἐπὶ τοῦ ἄκρου τοῦ μώλου τοῦ Β λιμένος τῆς Λευκάδος ὑπάρχει φανὸς λιμένος με φῶς πράσινον σταθερὸν φωτίζων ἐν αἰθρίᾳ νυκτὶ εἰς ἀπόστασιν 4 μιλίων. Εὐρίσκεται εἰς σιδηρᾶν στήλην ἐπὶ σιδηρᾶς κλεισιάδος καὶ εἶναι ἡ ἑστία τοῦ φωτὸς ἀπὸ μὲν τῆς ἐπιφανείας τῆς θαλάσσης μ. 7,69, ἀπὸ δὲ τῆς βάσεως τοῦ κτιρίου 6,00.

Γεωγρ. θέσις: —Β. Πλ. 38°, 50', 35', Μῆκος Ἄν. 20°, 44', 18'.

Παρατ. Τὰ πλοῖα οφείλουν νὰ διέρχωνται 60 μ. μακρὰν τοῦ φανοῦ.

*Δουκάτου (Λευκάδος)*

Ἐπὶ τοῦ ἀκρωτηρίου Δουκάτου (Κερᾶς) ὑπάρχει φάρος γ' τάξεως ἔχων φῶς λευκὸν μετ' ἐκλάμψεων λευκῶν ἀνὰ πᾶν λεπτόν διαρκείας 10". Φωτίζει εἰς ἀπόστασιν 20 μιλίων ἐν αἰθρίᾳ νυκτὶ καὶ εὐρίσκεται ἐπὶ πύργου τετραγώνου λιθοκτίστου ἐπὶ τῆς κατοικίας τῶν φυλάκων. Ἡ ἑστία τοῦ φωτὸς εἶναι εἰς ὕψος ἀπὸ μὲν τῆς ἐπιφανείας τῆς θαλάσσης 69,70 μ. ἀπὸ δὲ τῆς βάσεως τοῦ κτιρίου 13,40.

Γεωγρ. θέσις: Β. Πλ. 38°, 33', 46' καὶ Μ. Ἄν. 20°, 33', 50'.

Παρατ. Ὅρατός ἀπὸ Ν—6°—Α μέχρι Ν—66°—Ζ (2δ8°).

*Αγ. Ἀνδρέα (Ἰθάκης)*

Ἐπὶ τῆς ἄκρας τῆς Ἀνατολικῆς πλευρᾶς τοῦ στομίου τοῦ λιμένος Βαθὺ τῆς Ἰθάκης ὑπάρχει φανὸς κοινὸς με φῶς λευκὸν σταθερὸν φωτίζων ἐν αἰθρίᾳ νυκτὶ εἰς ἀπόστασιν 6 μιλίων. Εὐρίσκεται ἐπὶ πύργου στρογγύλου λιθοκτίστου ἐπὶ τῆς κλιτύος τοῦ βουνοῦ καὶ ἡ ἑστία τοῦ φωτὸς εἶναι ἀπὸ μὲν τὴν ἐπιφάνειαν τῆς θαλάσσης 9 καὶ 10 μ., ἀπὸ δὲ τὴν βῆσιν τοῦ κτιρίου 5,00.

Γεωγραφικὴ θέσις: Πλ. Β. 38°, 23', 5' Μῆκος Ἄν. 20°, 42', 58'.

*Λιμοκαθαρηρίου*

Ἐν τῷ λιμοκαθαρητίῳ τοῦ λιμένος Βαθὺ ὑπάρχει κοινὸς φανὸς φωτίζων ἐν αἰθρίᾳ νυκτὶ

εἰς ἀπόστασιν 2 μιλίων. Εὐρίσκεται ἐπὶ κίονος λιθοκτίστου καὶ ἡ ἑστία τοῦ φωτὸς εἶναι ἀπὸ μὲν τῆς βάσεως τοῦ κτιρίου 3,00 μ., ἀπὸ δὲ τῆς ἐπιφανείας τῆς θαλάσσης 4 50 μ.

Γεωγρ. θέσις: Β. Πλ. 38° 22', 4', Μ. Ἄν. 20°, 43', 32'.

*Φισκάρδου (Κεφαλληνίας)*

Ἐπὶ τοῦ ὁμωνύμου ἀκρωτηρίου κειμένου πρὸς Β. τοῦ ἰδίου λιμένος ὑπάρχει φάρος 6ης τάξεως με φῶς λευκὸν σταθερὸν φωτίζων ἐν αἰθρίᾳ νυκτὶ εἰς ἀπόστασιν 9 μιλίων. Εὐρίσκεται ἐπὶ πύργου τετραγώνου λιθοκτίστου λευκοῦ εἰς ἀπόστασιν 130 μ. πρὸς Β. τοῦ ἀκρωτηρίου. Ἡ ἑστία τοῦ φωτὸς εἶναι ἀπὸ μὲν τὴν ἐπιφάνειαν τῆς θαλάσσης 27,50 μ. ἀπὸ δὲ τὴν βῆσιν τοῦ κτιρίου 14,50

Γεωγρ. θέσις: Β. Πλ. 38°. 27', 39', Μ. Ἄν. 30°, 36', 00'.

**Η ΚΙΝΗΣΙΣ ΕΝ ΡΩΣΣΙΑ**

(Τοῦ ἐν Ταϊγανίῳ ἀνταποκριτοῦ μας.)

Οἱ ναῦλοι ἐνταῦθα εἶναι ἡσυχοί. Διὰ Μασσαλίαν 9,50 φρ. ἕως 9,75. Εἰς λιμὴν τῆς Ἰταλίας 9,25—9,50 με ἀύξησιν 0,25 διὰ τὸν δεύτερον καὶ 0,25 διὰ τὸν τρίτον διὰ Ροτερδάμην ἐναυλώθη τὸ ἀτμόπλοιο «Μιτυλήνη» πρὸς σελ 9—9 καὶ 3 ἐτοιμόφθαστον (Σ. «Ν. Ἑλλ.». Συνεπεῖρα τοῦ τελευταίου αὐτῆς παθήματος «ἡ Μιτυλήνη» ἐπισκευάζεται ἤδη ἐν Πειραιεῖ). Τὸ «Ἑλένη Σιφναίου» ἐναυλώθη διὰ τρία ταξιδιὰ τῆς Ἰταλίας. Τὸ πρῶτον, ὅπερ ἤδη ἐκτελεῖ ἔχει ναῦλον 10,50 φρ., τὸ δεύτερον 11,50 καὶ τὸ τρίτον 12,50 με τὰς ἀναλόγους προσθροχιρέσεις διὰ τοὺς ἄλλους λιμένους τῆς Μεσογείου, ναῦλος ὅστις σήμερον εἶναι κατὰ 3/4 φρ. καλλίτερος.

Ἐπίση: ἐγένετο ἄλλη ναύλωσις διὰ τὸν χειμῶνα. Παρεχωρήθησαν ἀνὰ 2—2350 τόν. διὰ τοὺς μῆνας Νοέμβριον Δέριον, Ἰανουάριον καὶ Φεβρουάριον ἐκ Ναβοροσίσσης διὰ τρεῖς λιμένους Ἰταλίας πρὸς 10,25, ὥστε δὲν πρέπει νὰ ἀπελπίζωνται οἱ ἐφοπλισταὶ μας.

**ΔΗΛΩΣΙΣ**

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

**ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΑ\***

ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΑ ΜΕΓΕΘΗ ΤΩΝ ΝΗΣΩΝ ΤΟΥ ΕΛΛ. ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟΥΣ

**ΕΞ ΑΝΕΚΔΟΤΟΥ ΣΥΓΓΡΑΜΜΑΤΟΣ ΤΟΥ κ. ΝΙΚ. ΚΟΤΣΟΒΙΛΛΗ**

**Πάτωος**

|                              |        |
|------------------------------|--------|
| Ἐμβαδὸν Τετραγών. χιλιόμετρα | 41.15% |
| Περίπλους Ἀγγλικά μίλια      | 20.—   |
| Ῥῦθος Γαλλικά μέτρα.         | 266.—  |
| Πλάτος Β. 37° 20'            |        |
| Μῆκος Α. 26° 35'             |        |

**Σίκινος**

|                                |       |
|--------------------------------|-------|
| Ἐμβαδὸν Τετραγωνικά χιλιόμετρα | 39.44 |
| Περίπλους Ἀγγλικά μίλια        | 17.—  |
| Ῥῦθος Γαλλικά μέτρα            | 352.— |
| Πλάτος Β. 36° 40'              |       |
| Μῆκος Α. 25° 09'               |       |

**Κίωλος**

|                                |       |
|--------------------------------|-------|
| Ἐμβαδὸν Τετραγωνικά χιλιόμετρα | 37.76 |
| Περίπλους Ἀγγλικά μίλια        | 14.—  |
| Ῥῦθος Γαλλικά μέτρα            | 398.— |
| Πλάτος Β. 36° 47'              |       |
| Μῆκος Α. 24° 34'               |       |

**Ἀντίπαρος**

|                                |        |
|--------------------------------|--------|
| Ἐμβαδὸν Τετραγωνικά χιλιόμετρα | 37.73% |
| Περίπλους Ἀγγλικά μίλια        | 17.—   |
| Ῥῦθος Γαλλικά μέτρα            | 213.—  |
| Πλάτος Β. 37° 00'              |        |
| Μῆκος Α. 25° 04'               |        |

**Ἀνάφη**

|                                |       |
|--------------------------------|-------|
| Ἐμβαδὸν Τετραγωνικά χιλιόμετρα | 37.73 |
| Περίπλους Ἀγγλικά μίλια        | 16.—  |
| Ῥῦθος Γαλλικά μέτρα            | 350.— |
| Πλάτος Β. 36° 22'              |       |
| Μῆκος Α. 25° 50'               |       |

**Τένεδος**

|                                |       |
|--------------------------------|-------|
| Ἐμβαδὸν Τετραγωνικά χιλιόμετρα | 34.31 |
| Περίπλους Ἀγγλικά μίλια        | 13.—  |
| Ῥῦθος Γαλλικά μέτρα            | 190.— |
| Πλάτος Β. 39° 50'              |       |
| Μῆκος Α. 26° 06'               |       |

\* Ἴδε προηγούμενον.

**ΜΕΤΑΛΛΑΓΑΙ ΦΑΡΩΝ καὶ ΦΑΝΩΝ**

**Σικελία.**

Τὸ μετ' ἐκλάμψεων πράσινον φῶς τῆς ἄκρας τοῦ ἀνατολικοῦ μώλου τοῦ Licata εἶναι θεατὸν ἀπὸ Ν. 77° Α. μέχρι Β. 14°, Α Μ.

Τὸ μετ' ἐκλάμψεων ἐρυθρὸν φῶς τῆς ἄκρας τοῦ Ἀνατολικομεσημβρινοῦ μώλου εἶναι θεατὸν ἀπὸ Ν 18° μέχρις Β. 37° Α. Μ. Ἀπὸ τὸ μέρος τῆς Ἀνατολικῆς εἰσόδου εἰς τὸ ἐσωτερικὸν τοῦ λιμένος καὶ ἀπὸ Β. 86° Α. μέχρι Ν. 16° Α. ἀπὸ τὸ μέρος τῆς Ἀνατολικομεσημβρινῆς εἰσόδου.

Ἡ διέλευσις ἀπὸ τὴν Ἀνατολικομεσημβρινὴν εἰσόδον εἶναι ἐπικίνδυνος ἐξ αἰτίας τῆς γραμμῆς τῆς ἄμμου, ἣτις ὑπάρχει εἰς τὴν ἀκτὴν, καὶ τὴν ὁποῖαν πρέπει νὰ ἀποφεύγωμεν.

**Ἀδριατικὴ θάλασσα.**

Ὁ σιδηρὸς σημαντὴρ ὁ βυθισμένος εἰς 4,000 μ. ἀπόστασιν εἰς Ν. 38° Α. τῆς ἄκρας τῆς Νοτίου πλευρᾶς τοῦ Malamocco μετεφέρθη Ν. Α. Μ. Ἦδη εὐρίσκεται ἐπὶ τῆς γραμμῆς τοῦ φάρου Malamocco καὶ τοῦ κωδωνοστασίου Ποσέλια εἰς 4825 μ. ἀπόστασιν ἀπὸ τοῦ πρώτου τῶν δύο τούτων σημείων

**Η ΚΙΝΗΣΙΣ ΕΝ ΡΟΥΜΑΝΙΑ**

(Τοῦ ἐν Βροῦλα ἀνταποκριτοῦ μας)

7 Ἰουλίου.

Οἱ ναῦλοι τῆς ἡμέρας εἶναι σελ 9—9 καὶ 3 δι' Ἀντθέροπην καὶ Ροτερδάμην καὶ 9 καὶ 6—9 καὶ 9 δι' Ἀμβούργον. Τῆς Μεσογείου οἱ ναῦλοι ἐν νεκρώσει. Οἱ ναῦλοι τῶν σλεπίων φρ. 1,10—1,20 Κ. Β. Τιμὴ γαιανθράκων 35,50—36 φρ. κατὰ τόννον.

Τὰ γεννήματα: Σίτος 10,25—12,20 τὰ ἐκατὸν Klgr. Ραφανιδόσπορος 22,50—25 φρ. 100 Klgr.

Εἰς τὸν λιμένα Βραίλας ὑπάρχουν 6 ἄ/πλοια ὑπὸ φόρτωσιν ὧν ἐν μόνον ὑπὸ Ἑλληνικὴν σημαίαν ἡ «Ἀρτεμισία» τοῦ Συνοδικοῦ διὰ Μασσαλίαν.

Εἰς τὸν λιμένα Γαλαζίου ὑπάρχουν 3 ἀτμόπλοια, ἐκ τῶν ὁποίων 2 εἶναι Ἑλληνικά, ἡ «Ἡπειρος» δι' Ἀντθέροπην καὶ «Ζακίφης» διὰ Continent. Ἐπίσης φορτῶνουσιν 8 ἰστιοφόρα με ζυλεῖαν διὰ διάφορα μέρη τῆς Μεσογείου, ἐξ ὧν 2 Ἑλληνικά.

Τὰ ὕδατα τοῦ Δουνάβεως εἶναι 16 Ἀγγλικούς πόδας.

X. ΜΕΣΣΗΝΗΣ

## ΝΑΥΤΙΚΑ ΝΕΑ

Κατὰ τὸ τελευταῖον δελτίον τοῦ Ἐμπορ. Ἐπιμελητηρίου Κ)πόλεως ἀπὸ Νικολάου διὰ Ροττεδάμην ἐδόθησαν ὡς ναῦλοι μολὶς 8 σελλίνα ἕως 8 καὶ 6, διὰ τὴν ἑξῆς Αὐγούστου πληρώνουν 11—11 καὶ 3 μὲ 6 πέννας περισσότερον δι' Ἀμβούργον, ἐπίσης διὰ τὴν ἰδίαν ἐποχὴν φορτώσεις διὰ τὴν Μεσόγειον προσφέρουν 10—10 1)2 φρ.

— Κατὰ τὰ βεβαιωθέντα ἀποτελέσματα παραγωγῆς γαιανθράκων ἐν Ἀγγλίᾳ ἀπὸ τοῦ 1890 μέχρι τοῦ 1900 παρήχθησαν. Κατὰ τὸ 1898—202,054,516 τόννοι καὶ ἐξήχθησαν 35,058,430. Κατὰ τὸ 1899—220,094,781 τόν. ἤτοι παρετήρηθη αὔξησης 18.040.265 καὶ ἐξήχθησαν 41,089,197 ἤτοι ἐπῆλθεν αὔξησης 6.124,902. Καὶ κί τὰ 1900—225,470,163 τόν. ἤτοι ηὔξησης κατὰ 5,075,382 καὶ ἐξήχθησαν 44,089,197 ἤτοι ηὔξησης κατὰ 2,903,865 τόν.

— Ἡ περὶ ἀγορᾶς ἀτμοπλοίου εἰδήσεις ἐν Τεργέστη ὑπὸ τοῦ κ. Γ. Ρεμπουτσάκου, ἡ εὐρέως κυκλοφορήσασα ἐν τῇ ἀγορᾷ Πειραιῶς διαψεύδεται.

— Ὑπὸ τοῦ ἐν Σύρῳ κ. Ἄντ. Π. Φουστάνου ἀναγγέλλεται ἡ ἐκδοσις Συριανοῦ Ἡμερολογίου, τὸ ὁποῖον θὰ συγκεντρώσῃ πάντας τοὺς Συριανοὺς λογίους καὶ ἐπιστήμονας. Μεταξὺ τῶν συνεργατῶν τοῦ Ἡμερολογίου τούτου ἀναφέρονται οἱ κ. κ. Γ. Γαϊτάνος, Μιχ. Ζώρας, Ν. Κοτσοβίλλης, Ν. Μπαξεβανάκης, Ἄντ. Μάτεσις, Ν. Πολίτης, Γ. Φακίρης καὶ ἄλλοι πολλοί.

### ΝΕΟΝ ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΝ

Κατὰ τὴν συνάδελφον «Σφαῖραν» ἠγοράσθη κατ' αὐτὰς ἐν Ἀγγλίᾳ νέον ἑλληνικὸν ἀτμόπλοιον παρὰ τοῦ πλοίαρχου καὶ ἐφοπιστοῦ κ. Ν. Λυκιαρδοπούλου τόνων φορτίου 4,800 ἀντὶ 27,500 λιρῶν.

Τὸ ἀτμόπλοιο τούτου παραλαβὸν γαιάνθρακας ἐκ Κάρδιφ θὰ τοὺς ἀποβιάσῃ εἰς Γένουαν καὶ ἐκεῖθεν θὰ πλεύσῃ εἰς τὸν λιμένα, Πειραιῶς, ἵνα νηολογηθῇ.

### ΟΙ ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΕΣ

Ἡ τιμὴ τῶν γαιανθράκων Κάρδιφ ἐν τῇ ἀγορᾷ Πειραιῶς συνήθου καλῆς ποιότητος εἶναι 24 σελλίνα. Γαιανθρακοφορτία ἀφίχθησαν κατὰ τὴν παρελθούσαν ἐβδομάδα: Διὰ τῆς «Ἀριάδης» τόν. 2,462 ἐκ Κάρδιφ. Διὰ τοῦ «Duck of Cornwall» τόννοι 2180 Νιοῦπορτ, διὰ τῆς «Πελοποννήσου» Γουδῆ ἀπὸ Ζογκουλάκ Τουρκίας τόν. 570 καὶ διὰ τοῦ Ὀθωμανικοῦ «Σεγιάρ» τόν. 808 Τουρκίας.

(Τοῦ ἐν Κάρδιφ ἀνταποκριτοῦ μας).

Αἱ τιμαὶ τῶν γαιανθράκων ἐντεῦθεν ἔχουσιν ὡς ἑξῆς: Α' ποιότητος χονδροὶ γαιάνθρακες Κάρδιφ 19 σελ. β' ποιότητος 17, καὶ 6, γ' ποιότητος 16 καὶ 6. Λεπτὸς γαιάνθραξ Κάρδιφ. α. ποιότητος 9 σελ., β' ποιότητος 8 καὶ 6. Ἀνάμικτος. α. ποιότητος ἀνὰ ἡ-

μισὺς 14, σελ., β' ποιότητος 13. Πρώτης ποιότητος Νιοῦπορτ χονδροὶ 15 καὶ 3, β' ποιότητος 16 καὶ 3.

Καθὼς εἰκάζεται ἡ σταθερὰ μορφή, ἣν ἔλαβον αἱ τιμαὶ τῶν γαιανθράκων θὰ ἐξακολουθήσῃ καθ' ὅλον τὸν μῆνα τούτου καὶ μέχρι τοῦλάχιστον τῶν μέσων Αὐγούστου.

Διὰ τὰ φθινοπωρινὰ γυμνάσια τοῦ Ἀγγλικοῦ στόλου εἰς τὴν Μάγχην ἐναυλώθησαν 11 ἀτμόπλοια μεταφέροντα γαιάνθρακας καὶ παρακολουθοῦντα τὰ πολεμικὰ πρὸς 10 σελ. καὶ 6 τὸν τόννον καταμετρήσεως.

### ΚΑΤΑΠΛΟΙ

Τὴν παρελθούσαν ἐβδομάδα κατέπλευσαν εἰς τὸν λιμένα Πειραιῶς τὰ ἀτμόπλοια: «Ἀδελφοὶ Σιφναίου» ἐκ Ρωσσίας πρὸς ἀθράκους, «Ἐλένη Σιφναίου» ἐκ Ταϊγανίου πρὸς νηολόγησιν καὶ «Μυτιλήνη» ἐκ Γενούης πρὸς ἐπισκευήν.

— Τὴν παρελθούσαν τρίτην ἡ «Πελοπόννησος» τοῦ Ιουδῆ ἐκ Ποντοηρακλείας μὲ γαιάνθρακας.

— Τὴν παρελθούσαν Πέμπτην τὸ γαλλικὸν τοῦ Μεσαζερῆ «Rei-Ho» ἐκ Μασσαλίας, τὸ ἰταλικὸν «Ρουμανία» ἐκ Βραΐλας-Καθάκια, τὸ Βελγικὸν «Σάγκαμορ» ἐκ Δίθερπουλ καὶ τὸ ἑλληνικὸν «Γεώργιος Ρούσος» ἐκ Ταϊγανίου πρὸς ἀθράκους.

— Τὴν παρελθούσαν Παρασκευὴν τὸ Αὐστριακὸν «Κάστωρ» ἐκ Κρήτης καὶ τὸ ἰταλικὸν «Μοντενέγκρο» ἐκ Βρινδήσιου.

— Εἰς τὸν λιμένα Χόππης κατὰ τὸ 1900 κατέπλευσαν 425 ἀτμόπλοια καὶ 433 ἰστιοφόρα τόννων 539,625. Ἐκ τούτων 152 ἀτμόπλοια ἦσαν Ἀγγλικά, 84 Αὐστριακά, 68 Ρωστικά, 62 Γαλλικά, Τουρκικά καὶ ἰταλικά ἀνὰ 22 καὶ 15 Γερμανικά. Ἰστιοφόρα κατέπλευσαν 421 Τουρκικά τόν. 13,666 καὶ 11 Ἑλληνικά τόν. 1,947.

### ΝΑΥΛΟΙ

(τοῦ ἐν Κάρδιφ ἀνταποκριτοῦ μας)

4 Ἰουλίου 1901

Ναυλώσεις ἐγένοντο ἐντεῦθεν δι' Ἀλγέριον πρὸς 8 φρ. κατὰ τόννον, δι' Ἀλεξάνδρειαν 9 σελ. Βρινδήσιον 7 καὶ 9, Βαρκελώνην 8 καὶ 6, Κατάνην 8, Κωνσταντινούπολιν 7 καὶ 6, Σιβιταβέκιαν 7 καὶ 9. Λεγκὸν 7 καὶ 3-7 καὶ 6, Γένουαν 7 καὶ 3 7 καὶ 6, Μασσαλίαν 8 καὶ 75 φρ. Μάλταν σελ. 6 καὶ 3 πέν., Μεσσήνην 8, Νεάπολιν 7 καὶ 3 Μανταλέναν 7 καὶ 9, Ὀδησσὸν 7 καὶ 9, Πὸρ Σαῖδ 8 καὶ 3, Παλέρμον 7 9-8, Πειραιᾶ 7 καὶ 6, Ρέτζιο 8, Σαβόναν 7 καὶ 3-7 καὶ 6 Σῦρον 7 καὶ 6, Σμύρνην 7 καὶ 9-8, Σουλινᾶ 7-9, Σπέτσιαν 7 καὶ 6, Τόρρε Ἀνουτσιάτα 7 καὶ 9, Τεργέστην 8 καὶ 6, Βενετιαν 8 καὶ 6, Τάραντα 7 καὶ 9-8.

### ΝΕΟΙ ΣΗΜΑΙΟΦΟΡΟΙ

Διὰ Β. Διατάγματος κατετάχθησαν σημαιοφόροι εἰς τὸ Ναυτικὸν οἱ ἐπιτυχόντες κατὰ τὰς ἀπολυτηρίου ἐξετάσεις δόκιμοι τῆς Δ' τάξεως καὶ τυχόντες πλέον

τῶν 7)10 τοῦ ἀνωτάτου ὅρου τῆς ικανότητος: Σ. Γιαννιόπουλος, Σπηλιωτάκης, Χ. Πουλᾶκος, Γ. Μεταξᾶς, Ν. Τούμπας, Σ. Ἀφρονίδης, Μ. Σακόρραφος, Σ. Μαυρομιχάλης καὶ Α. Βότσης.

Οἱ νέοι σημαιοφόροι ὠρκήσθησαν τὸν κεκανονισμένον ὄρκον ἐνώπιον τοῦ ὑπουργοῦ κ. Βουδούρη τὴν παρελθούσαν Τετάρτην.

### ΚΙΝΗΣΙΣ ΔΑΡΔΑΝΕΛΛ' ΟΝ

Τὰ ἐκ Δαρδανελλίων κατὰ τὴν 27, 28 καὶ 29 παρελθ. Ἰουνίου διαπλεύσαντα ὑπὸ Ἑλληνικὴν σημαίαν πλοῖα εἶναι: Τὸ ἀτμόπλοιο «Ἑλλη» ὑπὸ πλοίαρχον τὸν κ. Γιαννάκον τόννων 163 μὲ φορτίον σίτου ἀπὸ Νικομήδειαν εἰς Θεσσαλονίκην. Τὸ ἀτμόπλοιο «Θράκη» ὑπὸ πλοίαρχον τὸν κ. Πρίμξαν τόννων 787 μὲ φορτίον διαφόρων ἀπὸ Τραπεζοῦντα εἰς Τεργέστην.

Τὸ ἀτμόπλοιο «Ζάτουνα» ὑπὸ πλοίαρχον τὸν κ. Καμίνην τόννων 74 μὲ φορτίον διαφόρων ἀπὸ Κωνσταντινούπολιν εἰς Σύρην.

### ΔΙΑ ΤΟΥΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥΣ

Ἀπὸ 1ης Ἰουλίου (v) 1901 ἤρξατο ἡ ἀνέλκυσις τοῦ ἀτμοπλοίου «Δήμος» καταποντισθέντος εἰς τὸ στενὸν τῆς Ἑλλάς μεταξὺ Mühlewberg καὶ Nienstedten. Τὰ πλοῖα διερχόμενα παρὰ τὸ ναυάγιον τούτου ὀφείλου νὰ λαμβάνουν, πάντα τὰ προφυλακτικά μὲτρα καὶ νὰ συμμορφῶνται πρὸς τὰ σήματα τὰ ἐπὶ τοῦ ναυαγίου.

\*\*

\*

Ὁ ἀρχιπλοηγὸς τῆς Στοκχόλμης ἀναφέρει ὅτι τὸ ἀτμόπλοιο «Θύρα» ἐκάθισεν εἰς τὰ ρηχὰ καλυφθὲν ἀπὸ 6 μ. ὕδατος καὶ ἀπομείναν εἰς τὸ στενὸν εἰς τὴν ἡμίσειαν περίπου ἀπόστασιν μεταξὺ Kräkskär καὶ Vat- tkulbb.

Τὰ ρηχὰ ταῦτα εὐρίσκονται Β. 58ο, 50', 23" καὶ Α. 15ο, 24', 38".

### ΣΙΤΑΓΟΡΑ

Καὶ κατὰ τὴν παρελθούσαν ἐβδομάδα ἡ ἀγορὰ τῶν σιτηρῶν Πειραιῶς ἔμεινεν εἰς τὸ αὐτὸ σημεῖον ἄνευ πρᾶξεων. Ἡ τιμὴ τοῦ σίτου τῶν 9 φουντιῶν ἐν Ρωσσίᾳ κατὰ τὰς τελευταίας ἐκεῖθεν εἰδήσεις εἶναι ρούβλια 41,50—42.

### ΝΑΥΤΙΚΑ ΕΙΔΗ

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

Μεταξὺ αὐτῶν τὰ ἀγγλικά λινέλαια, βρασμμένα τιμῶνται κατ' ὁκᾶν πρὸς 2.50.

Τὰ ἄβραστα πρὸς 2.40.

Τὰ κερωτὰ σχοινία τῆς Τεργέστης πρὸς 2.40, τοῦ δὲ Βελγίου 2.20.

Τὰ λευκὰ σχοινία τιμῶνται 2.60 κατ' ὁκᾶν.

Τὰ ἐκ τοῦ σπάρτου σχοινία (τζίβι) πρὸς 2.40.

Τὸ μίνιον (ἐκ μολύβδου) ἀπὸ 1—1.40.

## ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ

## ΡΩΣΣΙΑ

### ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ ΕΝ ΠΕΤΡΟΥΠΟΛΕΙ

ΚΕΦΑΛΑΙΑ 175,000,000 ΔΡΧ.

### ΓΕΝΙΚΟΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΤΗΣ ΕΝ ΤΑΪΓΑΝΙΩ

ΑΧ. Λ. ΚΟΡΕΣΗΣ

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

**ΠΑΣΑ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑ ΠΕΡΙ ΑΣΦΑΛΕΙΩΝ**



# ΕΤΑΙΡΙΑ ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΩΝ GLAMORGAN LIMITED

(GLAMORGAN COAL COY LIMITED)

ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ

6, BUTE CRESCENT, CARDIFF

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

Ἰδιοκτῆται τῶν ἀνθρακωρυχείων.

HOOD'S MERTHYR SMOKELESS STEAM COAL

Προμηθευταὶ τοῦ Ἀγγλικοῦ Ναυαρχείου.

Ἐτησίᾳ παραγωγή Γαιανθράκων Τόν. 1,000.000.

Ἐτησίᾳ κακασκευὴ Κόκκ. » 300.000.

Ἀντιπρόσωπος ἐν Πειραιεὶ Γ. ΚΑΖΑΝΟΒΑΣ.

Τὸ Ἀγγλικὸν Ναυαρχεῖον εἰς τὰς τελευταίας προμηθείας του ἔδωκε παραγγελίαν Hood's Merthyr ἄνω τῆς τετραπλασίας ἢ εἰς πᾶσαν ἄλλην Ἑταιρίαν ποδότητος.

Κ. Ν. ΡΑΔΟΥ

ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΩΝ ΣΥΓΧΡΟΝΩΝ  
ΠΟΛΕΜΙΚΩΝ ΣΤΟΛΩΝ

ΑΠΟ ΤΗΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΤΟΥ ΑΤΜΟΥ ΩΣ  
ΚΙΝΗΤΗΡΙΟΥ ΑΥΤΩΝ ΔΥΝΑΜΕΩΣ

ΜΕΤΑ ΠΟΛΛΩΝ ΣΧΕΔΙΩΝ ΚΑΙ ΠΙΝΑΚΩΝ

Ἐκδίδεται τὴν προσεχῆ ἑβδομάδα.

Τιμᾶται δραχμῶν ὀκτώ.

(Αἰτήσεις ἐγγραφῆς συνδρομητῶν παρ' ἡμῖν.)

ΦΥΛΛΑ

ΤΗΣ «ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ»

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

ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ

Ἡ «Ναυτικὴ» Ἑλλάδος πωλεῖται εἰς τὸ βιβλιοχαρτοπωλεῖον ὁ «Ἑρμῆς» τοῦ κ. Γ. Ν. Ἀλεξάκη.

ΣΥΝΔΡΟΜΑΙ

Ἡ συνδρομὴ τῆς «Ναυτικῆς Ἑλλάδος» εἶναι ἐν Ἑλλάδι ἑτησίως δραχ. 12 καὶ ἐν τῷ Ἐξωτερικῷ φρ. χρ. 12. Ἐξέμνηνος ἐν Ἑλλάδι δρ. 7 καὶ ἐν τῷ Ἐξωτερικῷ φρ. χρ. 7.

ΤΥΠΟΙΣ Δ. Γ. ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΥ

8 Ὁδὸς Πραξιτέλους 8

Φ. ΦΩΤΙΑΔΗΣ καὶ Γ. ΔΑΝΕΖΗΣ

Πράκτορες ἐμπορικῶν ἀτμοπλοίων καὶ ναυλομεσῆται. Διεύθυνσις τηλεγραφικῆ: ΔΑΝΕΖΗΝ, Κωνσταντινούπολιν.

ΣΚΑΡΑΜΑΓΚΑΣ ΕΥΜΟΡΦΟΠΟΥΛΟΣ ΚΑΙ Cie

Πράκτορες ἐμπορικῶν ἀτμοπλοίων. Μέγα Ναυλομεσιτικὸν κατάστημα. Ἔδρα ἐν Ροστοβίφ Ὑποκαταστήματα εἰς Λονδίνον καὶ Ταϊγάνιον.

DUNCAN HOYLAND ET CO

Πράκτωρ σιτηρῶν καὶ ἐμπορικῶν ἐταιριῶν. Ναυλομεσιτικαὶ ἐργασίαι ἐν Ταϊγανίφ, Ροστοβίφ καὶ Νοβοροσίση.

L. KOHNKE

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

NICOLAS D. COTZIAS (SYRA)

Μεσίτης ἀγορῶν πωλήσεων καὶ ναυλώσεων ἀτμοπλοίων.

Τηλεγραφ Διεύθυνσις COTZIAS, SYRA.