



ΙΔΡΥΤΗΣ ΚΑΙ ΙΔΙΟΚΤΗΤΗΣ

Ι. Θ. ΣΙΦΝΑΙΟΣ



ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ

Κ. ΑΥΓΕΡΗΣ ΚΑΙ Η. ΚΟΤΣΟΒΙΛΛΗΣ

ΣΥΝΕΡΓΑΤΑΙ

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



ΑΘΗΝΑΙ

1901

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Αί εργασίαι και τὰ κέρδη τῶν Ἑλληνικῶν ἀτμοπλοίων, ὑπὸ Ναυτικοῦ. — Οἱ Κανόνες τῆς Ὑόρκης και Ἀμβέρδης, ὑπὸ Σ. Μίττελ. — Ὁ Φωτισμὸς τῶν ἀκτῶν τῆς Γαλλίας, ὑπὸ Λεσβίου. — Ἡ ἀκτοπλοία μας, ὑπὸ Μ. Γούδζ. — Κανονισμὸς πρὸς ἀποφυγὴν συγκρούσεων πλοίων ἐν Θαλάσσῃ. — Γεωγραφικὰ, τὰ συγκριτικὰ μεγέθη τῶν νήδων τοῦ Ἀρχιπελάγους ἐξ ἀνεκδότου συγγράμματος τοῦ κ. Ν. Κοτσουβίλλη. — Ἡ Γένεσις τοῦ Συγγρόνου Ναυτικοῦ ὑπὸ Κ. Ράδου. — Τὸ διεμπόριον τοῦ Πειραιῶς, ὑπὸ Κ* — Ναυτικὰ νέα. — Ἀνταποκρίσεις.

ΕΙΚΟΝΕΣ

Ἡ γέφυρα τοῦ Εὐρίπου, εἰς τὴν ὁποίαν ἰγένετο ἡ τοπαθέτησις δύο ἠλεκτρικῶν λαμπτήρων.

Κ. ΔΕΔΟΥΣΗΣ, ναυλομεσίτης, Πειραιεύς.

Ναυτικοῦ Γραφείου, Πειραιεύς ὁδὸς Νοταρᾶ 99.

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

Γ. ΚΑΨΙΜΑΛΗΣ, ἔμπορος ναυτικῶν εἰδῶν ὁδὸς Βουβουλίνιας 7, Πειραιεύς.

Δ. ΚΟΤΣΟΒΙΛΛΗΣ, ναυτοδιδάσκαλος, διευθυντῆς

Μ. ΒΟΛΙΚΑΣ, ναυλομεσίτης ἐν Πειραιεῖ.

PENE AMIEA

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

Ἡ ΔΙ' ΑΥΤΟΚΡΑΤΟΡΙΚΟΥ ΔΙΑΤΑΓΜΑΤΟΣ
ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΘΕΙΣΑ

ΡΩΣΣΙΚΗ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ

Τῆς 1844

ΚΕΦΑΛΑΙΑ ΡΟΥΒΛΙΑ 40,000.000 Δρ. 200,000.000

Ἀσφαλίζει σώματα Ἀτμοπλοίων και πλοίων ἀπὸ τῶν κατὰ θάλασσαν και ποταμούς κινδύνων, ὡς και μεταφοράς Πραγματειῶν και χορηγεῖ προκαταβολὰς ἐπὶ παρακαταθήκῃ Ἐμπορευμάτων.

Διὰ πᾶσαν πληροφορίαν περὶ Ἀσφαλειῶν ἀπευθύντεον εἰς τὸ ἐν Ταϊγανίῳ Πρακτορεῖον τῆς Ρωσσικῆς Ἀσφαλιστικῆς Ἐταιρίας τοῦ 1844.

Πρόκτωρ ἐν Ταϊγανίῳ
Χ. Δ. ΠΑΣΧΑΛΗΣ



ΑΙ ΕΡΓΑΣΙΑΙ ΚΑΙ ΤΑ ΚΕΡΔΗ

ΤΩΝ ΕΛΛΗΝ. ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ

Κύριε συντάκτα,

Ἀνέγνωσα μετὰ πολλῆς προσοχῆς και ἐγὼ τοὺς ἀριθμούς, τοὺς ὁποίους παρατάσσει οἱ κ. Ἀγέλαστος, Σφέτσος και Σία περὶ τῶν «εργασιῶν και τῶν Κερδῶν τῶν Ἑλληνικῶν ἀτμοπλοίων» και ὁμολογῶ ὅτι κατεπλάγην πρὸ τῆς παρατάξεως τοιούτων ἀριθμῶν οἵτινες δὲν εἶναι, ἀλλ' οὔτε δύνανται νὰ εἶναι ἀκριβεῖς.

Δὲν θεωρῶ ἀναγκαῖον νὰ καταφύγω εἰς ἀριθμούς, ἵνα ἀποδείξω και ἐγὼ τὸ ἀντίθετον ἐκείνου, τὸ ὁποῖον προσπαθοῦν νὰ ἀποδείξωσιν οὔτοι. Τὸ μεγαλειότερον κατ' αὐτῶν ἐπιχείρημα εἶναι τὰ ἀποτελέσματα τῆς ἀποδόσεως τῶν ἑλλήν. ἀτμοπλοίων ὅχι μόνον κατὰ τὸ παρελθὺν ἔτος, ὁπότε τὰ κέρδη τῶν ἑλληνικῶν ἀτμοπλοίων ἔφθασαν εἰς τὰ 45 και 40 και 32 τοῖς ο)ο, ἀλλὰ και κατὰ τὰ προγενέστερα ἀκόμη, ὁπότε ἡ ἀπόδοσις τῶν ἑλληνικῶν ἀτμοπλοίων οὐδέποτε κατήλθε τῶν 15 και 17 τοῖς ο)ο ἐκτὸς, ἐὰν σπουδαῖαι ἀβαρίαι ἐγένοντο εἰς βᾶρος αὐτῶν.

Ἐὰν τόσο ἐπιζήμιοι ἦσαν αἱ ἐργασίαι τῶν Ἑλληνικῶν ἀτμοπλοίων ποῖος ἐκ τῶν Ἑλλήνων πλοιαρχῶν θὰ ἔσπευδεν εἰς τὴν ἀγορὰν ἀτμοπλοίου, ἢ ποῖος ἐκ τῶν Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν θὰ προέβαιεν εἰς τὴν παραγγελίαν και ἐτέρων ἀτμοπλοίων ἐν Ἀγγλίᾳ, ὡς συνέβη ἤδη;

Ὁ Ἑλληνικὸς ἐμπορικὸς στόλος ὡς παρατηρεῖ τις εἰς τὴν ὑπὸ τῆς «Ναυτικῆς Ἑλλάδος» δημοσιευθεῖσαν συγκριτικὴν στατιστικὴν ὑπέστη κατὰ τὴν τελευταίαν δεκαετίαν τεραστίαν αὐξησιν. Οὕτω ἐν ἑξῆς κατὰ τὸ 1883 εἶχομεν ἀτμοπλοία 52 μόνον, χωρητικότητος 24,693 τόνων, τὴν 1 Ἰανουαρίου τοῦ 1901 ὁ στόλος τῶν ἐμπορικῶν ἡμῶν ἀτμοπλοίων ἐμφανίζεται μὲ 167 σκάφη χωρητικότητος 128,282 τόνων και ἀπὸ 1 Ἰανουαρίου μέχρι 1 Ἰουλίου τοῦ ἰδίου ἔτους ἦτοι ἐντὸς πενταμήνου χρονικοῦ διαστήματος εἰς τὰ 167 σκάφη προστίθενται ἕτερα 12 καταμετρήσεως 15,576 τόν. ἀντιπροσωπεύοντα χρηματικὴν ἀξίαν 5,941,

672 φρ. χρυσῶν.

Ἡ εὐγλωττος αὕτη παράταξις τῶν ἐπιτήμων ἀριθμῶν ἀρκεῖ νὰ πείσῃ τοὺς πάντας ὅτι δὲν εἶναι τόσο ἀνάξια λόγου τὰ κέρδη τῶν Ἑλληνικῶν ἀτμοπλοίων, ὅσον προσπαθοῦσι νὰ τὰ ἀποδείξωσιν οἱ κύριοι οὔτοι. Ἐὰν ἡ σημερινὴ χαλάρωσις τῶν ναύλων ἐσμίκρυνε τὰ κέρδη, ἐὰν τὰ Ἑλλ. ἀτμοπλοία δὲν ἀποδώσωσι και ἐφέτος 45 τοῖς ο)ο, ἐὰν τέλος αἱ διάφοροι καθάρσεις και αἱ ἄλλαι καιρικαὶ μεταβολαὶ συντελέσωσιν ἐπίσης εἰς τὴν μείωσιν τῶν κερδῶν, ἀλλὰ τὰ κέρδη ταῦτα θὰ ἀπομείνωσιν ἀρκούντα πάντοτε πρὸς ἰκανοποίησιν τῶν ἐργαζομένων ἀτμοπλοίων.

Εἶναι ψεῦδος ὅτι τὰ Ἑλληνικὰ ἀτμοπλοία σήμερον ἀφίνουσι ζημίαν, εἶναι ψεῦδος ὅτι δὲν δύνανται νὰ καλύψωσι τὰς δαπάνας τῶν, εἶναι ψεῦδος ὅτι οἱ μιθῶί, αἱ τροφαί, αἱ ἀσφάλειαί και οἱ τόκοι τοῦ κεφαλαίου ἀπορροφῶσι τὰ κέρδη.

Ἀλλὰ θέλετε και ἄλλην ἀπόδειξιν τῶν ἀληθῶς παραλόγων τούτων ἀριθμῶν;

Ἴδου αὕτη:

Ὁ τόσο ἀνύπαρκτος ἰσχυριζόμενος ἀφαιρεῖ 7 1)2 τοῖς ο)ο ετησίως ὡς φθορὰν ἀτμοπλοίου. Οἷον ὕψος ἀγνοίας τῶν πραγμάτων! Τὸ καινουργῆς ἀτμοπλοῖον περὶ τοῦ ὁποῖου ὁμιλεῖ εἶναι ἀξίας 37,000 λιρῶν στερλινῶν, κατὰ τοὺς ὑπολογισμούς του δὲ δέον νὰ ἀφαιροῦνται ετησίως ἐκ τοῦ κεφαλαίου, ὡς φθορὰ πρὸς 7 1)2 τοῖς ο)ο, λίρ. στ. 2,775! Ἦτοι ἐντὸς μιᾶς 15ετίας τὸ ἀτμοπλοῖον δὲν πρέπει νὰ θεωρηθῆ ὑπάρχον, διότι πρὸς 7 1)2 τοῖς ο)ο πάντοτε ὑπολογιζομένης τῆς φθορᾶς, θὰ ἔχη ἀφαιρεθεῖ ὁλόκληρον τὸ ἐκ 37,000 λιρῶν κεφάλαιον και πρὸς ταῦταις 4,625 ἀκόμη λίραι δηλ. ἐν συνόλῳ 41,625!

Ἄλλ' αὐτὰ εἶναι ἔξω τῆς ἀληθείας, συνεπῶς δὲ οὐδὲν δέον νὰ λαμβάνωνται ὑπὸ ψφει.

Με πολλὴν ὑπόληψιν

Ὁ πάντοτε φίλος Σας

ΝΑΥΤΙΚΟΣ

ΚΑΝΟΝΕΣ

ΤΗΣ ΥΟΡΚΗΣ ΚΑΙ ΑΜΒΕΡΣΗΣ ΤΟΥ 1890

(Συνέχεια από φύλ. 29)

Εἰς τὰς δυνάμει τοῦ ἡμετέρου κανόνος κατατασσομένης τῆ γενικῆ ἀβερία βλάβης τοῦ φορτίου, ἐννοεῖται συμπεριλαμβανομένη καὶ ἡ κατὰ τὰς ὡς ἀνωτέρω μεταφορὰς ἐπισυμβαίνουσα κατ' ἀνάγκην ἔλλειψις ἢ φύρα τοῦ φορτίου προερχομένη ἐκ τοῦ σκορπίσματος τὴν ἔλλειψιν δὲ ταύτην ἐξευρίσκουσιν οἱ κανονισταὶ ἀφαιροῦντες τὸ ποσὸν τοῦ βάρους, ἢ τῶν μέτρων τὸ πικροθὲν τοῖς παραλήπταις, ἐκ τοῦ ποσοῦ τοῦ βάρους ἢ τοῦ μέτρου τοῦ δηλουμένου ἐν τῇ φορτωτικῇ, μετὰ τὴν ἀφαίρεσιν τῆς ἐν τοῖς καθ' ἕκαστα φορτίοις ὑπολογιζομένης συνήθους φύρας.

Σημειωτέον ὅτι καὶ ἡ Γαλλ. νομολογία κατὰ τὸ πλεῖστον καὶ ἡ Γερμανικὴ σχεδὸν ὁμοθυμῶς, καὶ ἡ τῶν λοιπῶν ναυτικῶν κρατῶν ἐφαρμοζούσα ἢ ἐρμηνεύουσα τὸν IB. κανόνα δὲν θεωρεῖ ὡς περιλαμβανομένην εἰς τὰς διὰ τῆς συνεισφορὰς ἀποζημιουμένης ζημίας, τὰς προερχομένης ἐκ βλάβης τοῦ φορτίου ἐπελθούσης αὐτῷ κατὰ τὸν χρόνον τῆς ἐν τῇ ἀποθήκῃ παραμονῆς τοῦ φορτίου ἢ τοῦ σκωρίασιν τῶν σιδηρῶν, τὴν ζύμωσιν τῶν ἀλεύρων καὶ σιτηρῶν κτλ. Ἡ τοιαύτη διαστολὴ καθ' ἡμᾶς εἶνε ὀρθή, καθότι ἡ τοιαύτη τοῦ φορτίου βλάβη ἢ εἶνε ἀποτέλεσμα ἰδίου τοῦ πράγματος ἐλαττώματος, ὅτε βεβαίως ὡς κατωτέρω ρηθῆσεται δὲν δικαιούται εἰς ἀποζημίωσιν ἢ προέρχεται ἐκ τῆς κακῆς καταστάσεως τῶν ἀποθηκῶν, ἢ ἐτέρων εἰδικῶν αἰτιῶν, ὧστε δὲν εἶνε ἀντικείμενον γενικῆς ἀβερίας.

Ὁ IB. κανὼν δὲν μνημονεύει ρητῶς, ὅτι ἐν τῇ γενικῇ ἀβερίᾳ δὲν συμπεριλαμβάνονται αἱ ζημίαι αἱ προκαλούμεναι ἐκ βλαβῶν προερχομένων ἐξ ἰδίου τοῦ φορτίου ἐλαττώματος, καὶ ἀναφνευστῶν κατὰ τὴν ἐν ταῖς ἀποθήκῃς παραμονὴν αὐτοῦ, ἢ ἐπὶ τῶν φορτηγίδων. Ἀλλὰ τὸ ρῆμα τῆς διατάξεως ὀρίζουσης ὅτι ἀποζημιούται ἐκ βλάβης ἀναπορεύτως (inevitablement) ἐπελθούσης εἰς τὸ φορτίον κατὰ τὴν ἀποθήκην ἀποκλείει τὴν ἐξ ἰδίου ἐλαττώματος βλάβην.

Δυνατὸν ἢ μικροτέρα ἐστὶ τῷ πλῶ καὶ ταῖς ἀποθήκῃς καὶ πέρην τοῦ συνήθους παραμονῆς τοῦ φορτίου νὰ προύκλειε τὴν βλάβην, ἥτις ἐὰν τότε μετεφέρτετο κατὰ τὸν ἀπαιτούμενον εἰς συνήθη πλοῦν χρόνον ἴσως δὲν ἐπῆρχετο, καὶ ἴσως παρεδίδοτο πρὶν ἢ εἰσέτι ἤθελον

ἐμφανισθεῖ τὰ ἐξωτερικὰ σημεῖα τῆς βλάβης, καὶ δυνατὸν κατὰ συνέπειαν ὁ φορτωτὴς νὰ ἰσχυρίζετο ὅτι ἡ περὶ τὸν πλοῦν βραδύτης ἦτον ἢ ἀφορμὴ τῆς ἐκδηλωθείσης βλάβης, καὶ συνεπῶς ἡ αἰτία τῆς ζημίας. Ἀλλὰ πάντως τούτους τοὺς ἰσχυρισμοὺς ἂν καὶ εὐλογοφνεῖς ἀπέκρουσε καὶ ἡ πρακτικὴ καὶ ἡ νομολογία διὰ τοῦτο δὲ καὶ τὸ Συνέδριον πρὸς ἀποφυγὴν παρερμηνειῶν ἐν τῷ κειμένῳ τοῦ κανόνος περιέλαβε τὴν λέξιν ἀναπορεύτως (inevitablement) τούτεστιν ὅτι ἡ βλάβη τοῦ φορτίου κατατάσσεται εἰς τὴν γενικὴν ἀβερίαν, ὅποτε αἱ διάφοροι ἐργασίαι αἱ ἀναγκαῖως ἐκτελούμεναι πρὸς μεταφορὰν τοῦ φορτίου, καὶ ἡ ἐν ταῖς ἀποθήκῃς παραμονὴ του, θὰ ἐπέφερον πάντων τὴν ζημίαν, καὶ τὸ φορτίον ἦτο ἐν καλῇ καὶ συνήθει καταστάσει. Ἡ ἔλλειψις τῆς ἀντοχῆς τῶν ἀντικειμένων ἀποτελούντων τὸ φορτίον, εἰς τὰς προβλεπομένης βραδύτητος ἐν τῇ ναυσιπλοΐᾳ, καὶ ταῖς ὁμαλῶς ἐκτελούμεναις μεταφοραῖς αὐτοῦ κατὰ τὰ ἐπισυμβαίνοντα διαρκούσης τῆς μεταγωγῆς αὐτοῦ κωλύματα, ἢ ἔλλειψις τῆς ἀντοχῆς προερχομένη ἐξ ἰδίων τοῦ ἀντικειμένου τούτου ἰδιοτήτων, καὶ οὐχὶ ἐκ τῆς συνήθους αὐτοῦ φύσεως, εἶνε ἐλάττωμα τοῦ φορτίου, καὶ κατὰ συνέπειαν ἢ ἐκ ταύτης ἐπερχομένη βλάβη δὲν πρέπει νὰ καταταχθῇ εἰς τὴν γενικὴν ἀβερίαν. Ἡ Γαλλ. Νομολογία καὶ οἱ πλεῖστοι τῶν διδασκάλων τοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου ἀπεφῆνκτο ἐπὶ τοῦ προκειμένου, ὅτι ὁσάκις ἕνεκα τῆς μικρᾶς παραμονῆς τοῦ πλοίου ἐν τινι λιμένι ἀναγκαστικῆς προσορμίσσεως, τὸ φορτίον ὡς ἐκ τῆς φύσεώς του εὐεπίφορον εἰς βλάβης ὑποστῇ τοιαύτην, ἢ ἐκ ταύτης ἐπελθούσα ζημία δέον νὰ ἐκτιμηθῇ, οὐχὶ ὡς ἀποτέλεσμα θαλασσοδυστυχίματος, ἀλλ' ὡς ἀποτέλεσμα τοῦ ἰδίου τοῦ πράγματος ἐλαττώματος, καὶ καθ' ἣν περίπτωσιν ἐστὶ ἡ ἀναγκαστικὴ ἐν τῷ λιμένι προσορμίσσις καὶ παραμονὴ προήλθεν ἐκ θαλασσοῦ δυστυχίματος. Τὸ ζήτημα τοῦτο εἶνε ἀρκετὰ σπουδαῖον διότι ἡ τοιαύτη ἢ τοιαύτη λύσις αὐτοῦ δύναται νὰ μεταβάλλῃ σπουδαίως τὰ ἀποτελέσματα τοῦ κανονισμοῦ τῆς γενικῆς ἀβερίας, ἐὰν δὲ τὸ φορτίον τύχῃ ἀξίας μεγάλης, θὰ βλαυνθῇ τὸ πλοῖον τὸ συνεισφέρον κατὰ τοὺς κανόνας τῆς Ὑόρκης καὶ Ἀμβέρσης ὅχι διὰ τοῦ ἡμίσεως τῆς ἀξίας τοῦ πλοίου καὶ τοῦ

ναύλου, ἀλλὰ διὰ τῆς ὅλης ἀξίας αὐτῶν μὲ ποσοστὸν ὑπέρογκον, ὅπερ καὶ πιθανὸν νὰ τοῦ ἀμφισβητήσῃ ἢ ἀσφάλεια δυνάμει τῶν ἰδιαιτέρων πάλιν συνθηκῶν τοῦ ἀσφαλ. συμβολαίου. (1)

(ἔπεται συνέχεια)

Σ. Α. ΜΑΤΕΣΙΣ

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ

ΠΕΡΙ ΑΠΟΦΥΓΗΣ ΣΥΓΚΡΟΥΣΕΩΝ ΠΛΟΙΩΝ
ΕΝ ΘΑΛΑΣΣῃ

(Συνέχεια)

(ε) Πᾶν πλοῖον ὁσάκις ῥυμουλκῇ ἕτερον, ἐστὶ δὲ πᾶν πλοῖον ἀπηχολημένον εἰς κατὰδυσιν ἢ ἀνέλκυσιν τηλεγραφικοῦ καλωδίου, καὶ πλοῖον θαλασσοποροῦν, μὴ δυνάμενον νὰ ἐξέλθῃ τῆς πορείας προσπελάζοντος πλοίου ὡς μὴ κυβερνώμενον, ἢ μὴ χειριζόμενον, λόγῳ οἰσθητοῦ αἰτίας, ὡς ἀπαιτοῦσιν οἱ κανόνες οὗτοι, ὀφείλει, ἀντὶ τῶν σημάτων, τῶν ἀντιγραφόμενων ἐν ὑποδιαίρεσει (α) καὶ (γ) τοῦ ἄρθρου τούτου, κατὰ διαλείμματα οὐχὶ διαρκέστερα δύο λεπτῶν τῆς ὥρας, νὰ ἐκπέμπῃ τρεῖς ἀλληλοδιαδόχους ἤχους δηλ. ἓνα παρατεταμένον ἤχον ἀκολουθούμενον ὑπὸ δύο λεπτῶν βραχέων τοιούτων.

Πλοῖον ῥυμουλκούμενον δύναται νὰ ἐκτελῇ τὸ σῆμα τοῦτο, δέον ὁμῶς νὰ μὴ ἐκτελῇ ἕτερον.

Ἴστιοφόρα πλοῖα καὶ λέμβοι ἐλάσσονος τῶν 20 τόνων μικτῆς χωρητικότητος δὲν θὰ ὑποχρεῶνται νὰ ἐκτελῶσι τὰ ἄνω ἀναφερόμενα σήματα, ἐὰν ὁμῶς δὲν ἐκτελῶσι ταῦτα, δέον νὰ ἐκτελῶσι ἕτερά τινα ἀρκούντως ἡχηρὰ ἡχητικὰ σήματα κατὰ διαλείμματα οὐχὶ διαρκέστερα ἐνός λεπτοῦ τῆς ὥρας.

Ἡ ταχύτης τῶν πλοίων δέον νὰ ἦ μεμετρομένη ἐν ὀμίχλῃ κτλ.

Ἄρθρον 16ον

Πᾶν πλοῖον ἐν ἀχλύϊ ὀμίχλῃ, πτώσει χιόνος ἢ ἰσχυραῖς μετὰ βροχῆς θυέλλαις, δέον νὰ μετριάξῃ τὴν ταχύτητά του, μετὰ προσοχῆς προσβλέπον εἰς τὰς παρούσας περιστάσεις καὶ δρους.

Ἀτμόπλοιοι ἀκούον φαινομενικῶς ἐμπροσθεν τοῦ πлагίου αὐτοῦ, τὸ τῆς ὀμίχλης σῆμα πλοίου οὐ τινος δὲν εἶναι βεβαιωμένη ἢ γεωγραφικὴ θέσις, ἐν ἣ εὐρίσκειται, ὀφείλει, ἐφ' ὅσον ἐπιδέχονται τοῦτο ἐν τῇ περιπτώσει ταύτῃ αἱ περιστάσεις, νὰ κρατήσῃ νὰ σταματήσῃ τὰς μηχαν-

Σημ. (1) Ὁ θέλων εὐρύτερον νὰ μελετήσῃ τὸ ζήτημα τοῦτο δύναται νὰ συμβουλευθῇ τὰς § 2457-2517 τοῦ ἄρθ. Assurances τῶν Pandectes Francaises ἐν τόμῳ X. σελίδι 384 καὶ ἐφεξῆς.

νάς του), καὶ τότε νὰ πλέῃ μετὰ προφυλάξεως, ἕως οὗ ὁ κίνδυνος συγκρούσεως παρέλθῃ.

Κανόνες περὶ οἰακίσεως καὶ πλοῦ —
Κίνδυνος συγκρούσεως.

Ὁ κίνδυνος συγκρούσεως δύναται ὁσάκις αἱ περιστάσεις τὸ ἐπιτρέπωσι, νὰ βεβαιωθῇ δι' ἐπιμελοῦς παρατηρήσεως τῆς πυξίδος προσεγγίζοντος πλοίου. Ἐὰν ἡ διόπτεισις μὴ ἀλλάσῃ κατὰ τρόπον ἐκ μητόν, θὰ ἐθεωρεῖτο ὅτι ὑρίσταται τοιοῦτός τις κίνδυνος.

Ἄρθρον 17ον

Ὅταν δύο πλοῖα ἰστιοφόρα, θαλασσοποροῦντα, συμπλησιάζουσιν ἄλληλα οὕτως ὥστε νὰ ἐπίκειται κίνδυνος συγκρούσεως, τὸ ἐν τούτων δέον νὰ ἐκκλίνῃ τῆς πορείας τοῦ ἑτέρου, ὡς ἐξῆς δηλ.

(α) Πλοῖον ἔχον τὸν ἄνεμον φορὸν ὀφείλει νὰ ἀπομακρύνῃται τῆς πλεύσεως πλοίου πλέοντος τὴν ἐγγυτάτην.

(β) Πλοῖον πλεόν τὴν ἐγγυτάτην καὶ μὲ τὸν ἄνεμον ἀριστερὰ ὀφείλει νὰ ἀπομακρύνῃται τῆς πλεύσεως πλοίου πλέοντος τὴν ἐγγυτάτην καὶ μὲ τὸν ἄνεμον δεξιὰ.

(γ) Ὅταν ἀμφότερα τὰ πλοῖα ἔχωσι τὸν ἄνεμον φορὸν, οὐχὶ καὶ ἐκ τῆς αὐτῆς πλευρᾶς, τὸ πλοῖον τὸ ἔχον τὸν ἄνεμον ἀριστερὰ ὀφείλει νὰ ἀπομακρύνῃται τοῦ ἑτέρου.

(δ) Ὅταν ἀμφότερα τὰ πλοῖα ἔχωσι τὸν ἄνεμον φορὸν καὶ ἐκ τῆς αὐτῆς πλευρᾶς, τὸ πλοῖον τὸ εὐρισκόμενον προσηνέμως ὀφείλει νὰ ἀπομακρύνῃται τῆς πλεύσεως τοῦ πλοίου τοῦ ὑψηνέμως εὐρισκόμενον.

(ε) Ὅταν τὸ πλοῖον οὐριόρομῃ, ὀφείλει νὰ ἀπομακρύνῃται τῆς πλεύσεως παντὶς ἑτέρου πλοίου.

Ἄρθρον 18ον

Ὅταν δύο ἀτμόπλοια διευθύνωνται ἀντιθέτως ἢ σιεδὸν ἀντιθέτως τὸ ἐν πρὸς τὸ ἕτερον, εἰς τρόπον ὅτε νὰ κινδυνεύωσι νὰ συγκρουσθῶσιν, ἕκαστον τούτων ὀφείλει νὰ οἰακίσῃ δεξιὰ, οὕτως, ὥστε νὰ ἀφήσῃ τὸ ἕτερον ἀτμόπλοιο ἐν ἀντιπαρέλθῃ, πρὸς τὰ ἀριστερὰ αὐτοῦ.

Τὸ ἄρθρον τοῦτο ἐφαρμόζεται μόνον, καθ' ἣν περίπτωσιν τὰ πλοῖα πλέωσιν ἀντιθέτως ἢ σχεδὸν εἰς τρόπον ὅτε νὰ ἐπίκειται κίνδυνος συγκρούσεως, δὲν ἐφαρμόζεται δὲ εἰς τὴν περίπτωσιν καθ' ἣν δύο πλοῖα, τηροῦντα ἑκάτερον τὴν πορείαν αὐτοῦ, ἀντιπαρέρχονται ἄνευ φόβου συγκρούσεως.

Αἱ μόναι περιπτώσεις, εἰς ἃς ἀφορᾷ τὸ ἄρθρον τοῦτο εἰσὶν ἐκείναι, καθ' ἃς ἑκάτερον τῶν πλοίων ἔχει τὴν πρῶραν αὐτοῦ ἐναντι ἢ σχεδὸν ἐναντι τῆς πρῶρας τοῦ ἑτέρου ἐν ἄλλαις λέξεσι, ὅταν ἐν ἡμέρᾳ μὲν ἑκάτερον τῶν συναν-

τωμένων πλοίων βλέπει τούς ιστούς τοῦ ἑτέρου συμπιπτοντας εἰς τὴν αὐτὴν ἢ σχεδὸν εἰς τὴν αὐτὴν εὐθείαν γραμμὴν μὲ τούς ἰδίους αὐτοῦ ιστούς, ἐν νυκτὶ δὲ ὅταν τὸ πλοῖον εὐρίσκηται εἰς τοιαύτην θέσιν, ὥστε βλέπει ταύτοχρόνως ἀμφοτέρους τούς πλευρικούς φανούς τοῦ ἑτέρου πλοίου. Δὲν ἐφαρμόζεται δὲ τὸ ἄρθρον τοῦτο ἐν ἡμέρᾳ μὲν, ὅταν πλοῖόν τι πρὸς τὴν πρῶτον αὐτοῦ ἕτερον πλοῖον τέμνον τὴν πορείαν του, ἐν νυκτὶ δὲ ὅταν ὁ ἐρυθρὸς φανὸς τοῦ ἑνὸς τῶν δύο πλοίων ἀντίκειται πρὸς τὸν ἐρυθρὸν φανὸν τοῦ ἑτέρου ἢ ὅταν ὁ πράσινος φανὸς πλοίου τινὸς ἀντίκειται πρὸς τὸν πράσινον φανὸν τοῦ ἑτέρου ἢ ὅταν ὁ ἐρυθρὸς φανὸς ἀνευ πράσινου φανοῦ ἢ ὁ πράσινος φανὸς ἀνευ ἐρυθροῦ φανοῦ, ἢ ὁρατὸς πρὸς πρῶτον ἢ ὅταν ἀμφοτέροι, ὅ, τε πράσινος καὶ ὁ ἐρυθρὸς φανοὶ φαίνονται πρὸς οἰονδήποτε ἕτερον μέρος τοῦ πλοίου ἐκτὸς τῆς πρῶρας.

(ἔπεται συνέχεια)

Ο ΦΩΤΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΑΚΤΩΝ ΤΗΣ ΓΑΛΛΙΑΣ

Οἱ Γάλλοι μηχανικοὶ καὶ τεχνίται ὁμολογουμένως εὐρίσκονται ἐν τῇ πρώτῃ γραμμῇ μεταξὺ τῶν ἐργασθέντων καὶ ἐργαζομένων πρὸς τελειοποίησιν τοῦ φωτισμοῦ καὶ τὴν ἐγκατάστασιν παντοίων σημαντῶν ἐν τοῖς παραλίαις τῆς Γαλλίας. Τοῦτο ἀποδεικνύεται καὶ ἐκ μικρᾶς ἐπιθεωρήσεως τῶν γενομένων ἐπὶ τούτων προόδων.

Ὅπου ὑπῆρχεν ἀνάγκη δὲν ἐδίστασαν νὰ ἐγκαταστήσωσι τὰ ἀστραπηβόλα ἠλεκτρικὰ φῶτα περὶ ὧν ἀρκούμεθα νὰ εἰπώμεν ὅτι εἶναι οὕτω συσσωρευμένα, ὥστε τῆς φθοροειδοῦς συσκευῆς περιστρεφόμενης ἐν μεγίστῃ ταχύτητι, αἱ ἀκτίνες αὐτῆς διατρέχουσι τὸν ὀρίζοντα ἀστραπιαίως. Ἐπὶ δεκατριῶν τῶν κυριωτέρων φάρων εὐρισκομένων ἐπὶ τῶν μᾶλλον προεξεχόντων ἄκρων τῆς Γαλλίας ἐγένετο ἐγκατάστασις τῶν ἀστραπηβόλων ἠλεκτρικῶν φῶτων. Ἄλλ' ἐπειδὴ τὸ σύστημα τοῦτο εἶναι πολὺ δαπανηρὸν ἕνεκα τοῦ ἠλεκτροπαραγωγῶν σταθμοῦ, ὃν πρέπει ἕκαστος φάρος νὰ ἔχη, ἐγένετο ἀνάγκη νὰ ἐξεύρωσιν ἄλλα μέσα διὰ τούς ἔχοντας μικροτέραν σημασίαν φάρους. Ἄλλως τε καθ' ὅσον ἀφορᾷ τούς ἠλεκτρικούς φάρους ἢ τελειοποιήσις των ἔφθασεν εἰς βαθμὸν, ὥστε ἡ φωτιστικὴ των δύναμις εἶναι ἀνωτέρα τοῦ χρησίου δύναται τις νὰ εἴπῃ, διότι τὸ φῶς των φθάνει μέχρι σημείου ὅπου κατανατᾷ ἀόρατον ἕνεκα τῆς στρογγυλότητος τῆς γῆς.

Δὲν θὰ φανῆ ποσῶς τοῦτο παράδοξον ὅταν λάβῃ τις ὑπ' ὄψιν τούς ἐξῆς συγκριτικούς ἀριθμούς: Τῷ 1872 οἱ καλλήτεροι καὶ μεγαλύτεροι φάροι, οἵτινες ἐφώτιζον διὰ πετρελαίου, ἂν καὶ ἀπετελοῦντο ἐκ πέντε μεγάλων θρυαλλίδων (mèches) μόλις παρείχον φωτιστικὴν δύναμιν 6000 δεσμίδων (carcels): ἕκαστον carcel δύναται ὀλίγον τι πλέον τῶν 9 συνήθων κηρίων). Μετὰ δέκα ἔτη οἱ φάροι καὶ οἱ δι' ἠλεκτρικοῦ φωτὸς ὡς ὁ τοῦ Καλαὶ δὲν ἔδιδον φῶς ἀνώτερον τῶν 9000 δεσμίδων. Ὁ ἀριθμὸς οὗτος ἦτο βεβκίως καταπληκτικῶς ἀνώτερος τοῦ πρώτου· μὴ λησμονῶμεν ὅμως ὅτι τὸ φῶς τοῦτο ἐπετυγχάνετο δι' ἐγκαταστάσεως πολυπλοκου καὶ λίαν δαπανηρᾶς καὶ ὅμως ἐν καιρῷ ὁμίχλης τὸ φῶς εἰς τοιοῦτου φάρου ἐξισθίνει σημαντικῶς εἰς τὰ μακρὰν καὶ σχεδὸν δὲν ἐχρησίμευε νὰ εἰδοποιῇ τὸν ναυτικὸν ἀρκετὰ ἐνωρίς περὶ τῆς εἰς τὴν ξηρὰν προσελεύσεώς του. Σήμερον κατήντησαν νὰ δώσουν εἰς τὸ ἠλεκτροφῶς δύναμιν καταπληκτικὴν κυμαινομένην μεταξὺ 1 500,000 καὶ 3,200,000 δεσμίδων, πέλαιος δηλαδὴ φωτὸς διασχίζοντος σχεδὸν πάντοτε τὰς πυκνοτέρας καὶ ἐπικινδυνότερας ὁμίχλας οὕτως ὥστε κατανατᾷ νὰ συμπεράνη τις ὅτι δὲν εἶναι δυνατὸν, ἀλλ' οὔτε ἀναγκαῖον νὰ ἐπιζητήσῃ τις πλείονα τελειοποίησιν τοῦ φωτισμοῦ.

Ἐξηκολούθησαν ὅμως τὰς ἐρεῦνας πρὸς ἐλάττωσιν τῶν δαπανῶν, ἃς συνεπάγεται ἡ λειτουργία των καὶ ἔφθασαν εἰς πολὺ συμφέρον σύστημα. Μὲ τὴν κατὰ τὸ δυνατὸν ἐλαχίστην περιπλοκὴν τοῦ συστήματος κατώρθωσαν νὰ παραγάγεται ἀσθενέστατον ρεῦμα ἢ ἰσχυρότατον ἀναλόγως τῆς διαυγείας ἢ ζοφερότητος τῆς ἀτμοσφαιρᾶς, ἐκχυνομένης ἀναλόγως τῆς ἀνάγκης μέρους μόνον ἢ ὅλης τῆς φωτιστικῆς καὶ διαθεσίμου τοῦ μηχανήματος δυνάμεως.

(ἔ. ο. λουθεῖ)

ΛΕΣΒΙΟΣ

ΑΙ ΣΥΝΔΡΟΜΑΙ ΤΗΣ «ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ»

Παρακαλοῦμεν τούς κ. κ. συνδρομητὰς τῆς «Ναυτικῆς Ἑλλάδος» ὅπως τὰς συνδρομάς των ἐμβάζουσι κατ' εὐθείαν πρὸς τὴν: Διεύθυνσιν τῆς «Ναυτικῆς Ἑλλάδος»... Ἀθήνας, ἵνα λαμβάνῃ γινῶσιν τῆς ἐξοφλήσεως τοῦ λογαριασμοῦ των ἀμέσως ἢ διαχειρίσις καὶ ἀποστέλλεται ἢ σχετικὴ ἀποδείξις

Η ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ ΜΑΣ

Τώρα ποῦ τὸ μέγα ζήτημα τῆς ἐμπορικῆς μας ναυτιλίας ἤρχισε νὰ κινή τὸ ἐνδιαφέρον τοῦ ἔθνους περισσότερο ἀπὸ ἄλλοτε, καὶ βλέπομεν κεφαλαιούχους, νὰ σκέπτονται ὅτι ἡ θάλασσα, εἰς τὴν ὁποίαν τόσα ἄλλοτε κεφάλαια διετέθησαν ἐπικερδέστατα διὰ τῆς ἰστιοφόρου ναυτιλίας, καὶ σήμερον ἀκόμη πρέπει καὶ ἡμπορεῖ νὰ χρησιμοποιηθῇ ὡς πεδῖον, ὃχι μόνον ἀπλῶς τοποθετήσεως τῶν κεφαλαίων, ἀλλὰ καὶ ὡς πεδῖον ἐπικερδῶν ἐπιχειρήσεων, τὰς ἂν καὶ γεννηθεῖσα καὶ ἀναπτυχθεῖσα μόνη της, χωρὶς τὴν ἐλαχίστην ποτὲ κυβερνητικὴν μέριμναν, ὑπεκατέστησεν ἐν πολλοῖς τὴν παλαιότεραν ἀδελφὴν αὐτῆς ἰστιοφόρον, δὲν θὰ ἦτο ἄσκοπος, οὔτε ἄκκιρος ἡ μελέτη τοῦ ζητήματος τῆς ἀκτοπλοίας μας, τὸ ὁποῖον, ἐκτὸς τῆς μικρᾶς μερίμνης, τὴν ὁποίαν ἐδείξαν κατὰ καιροὺς ἕνας ἢ δύο λιμενάρχαι φιλοτίμως λίαν ἀποπειραθέντες τὴν ἀστυνομικὴν τακτοποίησιν τῶν ἀκτοπλοούντων ταχυδρομικῶν ἀτμοπλοίων μας, οὐδέποτε ἄχρι τοῦδε ἐμελετήθη σοβαρῶς. Καὶ εἶναι μὲν ἀληθὲς ὅτι ἰδιόζουσαν κατέχει θέσιν τὸ ζήτημα τῶν φορτηγῶν ἀτμοπλοίων ἀπὸ ἀπόψεως γενικωτέρων ἐμπορικῶν συμφερόντων, ἀλλ' εἶναι ἐπίσης ἀληθὲς καὶ ἀναμφισβήτητον ὅτι ἡ ἀφόρητος πλέον καταστάσις τῶν ταχυδρομικῶν μας πλοίων κατὰστασις ἐπιβλάθει τὴν σύντονον μελέτην τῶν ἀφορώντων εἰς αὐτὴν ἰδιαιτέρως ζητημάτων.

* *

Τὸ μέγα γενικὸν συμφέρον, τὸ ὁποῖον ὑπηρετεῖται ὑπὸ τῶν ταχυδρομικῶν μας ἀτμοπλοίων, ἢ ἐσωτερικὴ δηλονότι συγκοινωνία, ὑπηρετεῖται κατὰ τρόπον ὃχι μόνον πλημμελέστατον, ἀλλὰ καὶ ἐπιβλαβῆ εἰς τε τῶν ὑπηρετούμενων ἐνταῦθα καὶ τῶν ὑπηρετούντων τὰ συμφέροντα.

Ῥυπαρὰ ἀτμόπλοια ἀπὸ καταβολῆς ρυπαρῶν ἐπιπλέον διηνεκῶς ἀπὸ τὰ παντὸς εἶδους ἐμψυχα καὶ ἀψυχα φορτία μὲ τὰ ὁποῖα ὁ ἐξευτελιστικώτερος ἐμπορικὸς ἀνταγωνισμὸς τὰ καταφορτώνει, βραδυκίνη ταλόγῃ τῆς παλαιότητος αὐτῶν, ἐπικίνδυνα λόγῃ τῆς κακῆς καταστάσεως, εἰς τὴν ὁποίαν ὁ αὐτὸς ἐξευτελιστικὸς ἀνταγωνισμὸς καταδικάζει τὰ αὐτὰ, οὐδέποτε παραμένοντα εἰς τοὺς λιμένας περισσότερον ἀπὸ δύο ἢ τρεῖς ὥρας, οὐδέποτε ἐπισκευαζόμενα ὅπως πρέπει, μόλις καὶ μετὰ βίας καθαρζόμενα τὰς γάστρας κατὰ ἀραιότατα χρονικὰ διαλείμματα Ἰδοῦ ἢ εἰκῶν τῶν

πλείστων ταχυδρομικῶν ἀτμοπλοίων μας διὰ νὰ μὴ εἰπώμεν πάντων ἀνεξαιρέτως. Τὸ ἐπισημαίνον πρότινος χρόνου τραγικὸν τῆς Σαρκίας δυστύχημα ἐχρησίμευσεν ὡς ἀφορμὴ συζητήσεως τῶν ἀφορώντων εἰς τὴν ταχυδρομικὴν μας ναυτιλίαν ζητημάτων καὶ συνεζητήθησαν ταῦτα τότε κατὰ τὸν ἀκαταλληλότερον τρόπον, καὶ ἔγεινε κάποιον νευρικὴ—ἃς μοῦ ἐπιτραπῆ ἡ λέξις—ἐργασία ἐπιθεωρήσεως καὶ ἐπεζητήθη κάποιος ἐφοδιασμὸς αὐτῶν, ἀλλὰ τὰ αἰτία τῆς κακῆς των καταστάσεως ἐμειναν καὶ τότε ἄθικτα καὶ ἀνεξέταστα καὶ τῆς ἀναμνήσεως τῆς Σαρκίας παρελθούσης τὰ πράγματα ἐπανῆλθον καὶ πάλιν εἰς τὴν προτέραν αὐτῶν κατὰστασιν, οὐδὲ τῆς ἐλαχίστης ἐπιγενομένης βελτιώσεως.

Ἐξητάσθησαν αἱ μηχαναὶ καὶ οἱ λέβητες τῶν ταχυδρομικῶν ἀτμοπλοίων, ἐπεζητήθη ὁ ἐφοδιασμὸς αὐτῶν διὰ σωσιβίων καὶ διὰ λέμβων ἐπαρκῶν εἰς πᾶσαν τυχούσαν ἀνάγκην, ἀλλὰ σήμερον εἴμεθα πλέον ἢ βέβαιον ὅτι τῶν πλείστων ἴσως πλοίων αἱ μηχαναὶ καὶ οἱ λέβητες δὲν θὰ παρουσιάζουν οὔτε κατὰ πολλοστὸν τὴν ἀπαιτούμενην ἀσφάλεια, αἱ λέμβοι λόγῃ τῆς ἀχρηστίας καὶ τῆς ἐλλείψεως μεθόδου συντηρήσεως, θὰ διαρρέωσι καὶ πάλιν ἂν ἐν δεδομένῃ στιγμῇ ριφθῶσιν εἰς τὴν θάλασσαν, τὰ σωσιβία τὰ προωρισμένα διὰ τούς ἐπιβάτας ἂν μὲν καθ' ὄλοκληρίαν ἐξήχθησαν, θεωρηθέντα ἄχρηστα, θὰ εἶνε βεβκίως κεχωσμένα εἰς ἀποθήκην τινα, ἀπὸ τῆς ὁποίας ἡ ἐν δεδομένῃ ἐξαγωγή θὰ ἀπαιτῆ ὀλόκληρον χειρισμὸν πρὸς ἐκφόρτωσιν τοῦ ἀτμοπλοίου πρώτον ἀπὸ τῶν ὑπῆρθεν σεσωρευμένων ἐμπροσθεν. Τούτων δὲ πάντων αἰτίων ἐν καὶ μόνον. Ὁ ἐξευτελιστικὸς ἀνταγωνισμὸς ὁ λυσσώδης ἐπικρατήσεως ἐσχάτως μεταξὺ τῶν διαφόρων ἀτμοπλοικῶν ἐταιρειῶν.

* *

Οὐδεμιὰς ἐταρείας οὐδὲν ἀτμόπλοιο ἀνεχώρησέ ποτε τὴν ὠρισμένην τοῦ δρομολογίου του ὥραν· συνηθέστατα ὥρων ὀλοκληρῶν, πλήρους ἴσης ἡμέρας βραδύτης περὶ τὴν ἀνχώρησιν ἐπέρχεται ἕνεκα τῆς ἐπιβιβάσεως τῶν ἐμπροσθεν διὰ τὰ ὁποῖα ἀναγκάζει ὁ συναγωνισμὸς τὰς ἐταρείας νὰ ἐνδιαφέρονται πλείοντερον ἀπὸ ἀκριβῆ τοῦ δρομολογίου των τήρησιν. Ἄλλ' ἐκτὸς τοῦ ἀτόπου τούτου τῆς ἀνωμαλίας τῶν δρομολογίων, τὸ αὐτὸ γενικὸν καὶ κυριεῦον αἷτιον τοῦ συναγωνισμοῦ ἔχει ὡς ἀποτέλεσμα τὴν μεταβολὴν τῶν ταχυδρομικῶν ἀτμοπλοίων εἰς φορτηγὰ τοῦ χειρίστου εἶδους τῶν ὁποίων

τὰ καταστρώματα ἕνεκα τῶν παντοίων ἐναποτιθεμένων ἐμφύχων καὶ ἀψύχων ἐμπορευμάτων καθίστανται συνηθέστατα ἀδιάβατα. Κατὰ τινὰ λοιπὸν τρόπον ὑπηρετοῦνται τὰ συμφέροντα τῆς ἐσωτερικῆς συγκοινωνίας; Διὰ τὴν μεταβῆτε ἐπὶ παραδείγματι εἰς Βῶλον διὰ τὰς ὑποθέσεις σας πρέπει νὰ κατέλθῃτε ἀπὸ τῆς μεσημβρίας εἰς Πειραιᾶ καὶ νὰ λογισθῆτε εὐτυχῆς ἂν κατορθώσῃτε ν' ἀναχωρήσῃτε τὸ μεσονύκτιον, καὶ ἄφ' οὗ ἀπολέσῃτε οὕτως ἐπὶ μοταίῳ ὀλόκληρον δωδεκάωρον, πρέπει νὰ εὐχαριστηθῆτε λίαν, ἔαν δὲν κινδυνεύετε κατὰ τὸν πλοῦν νὰ ἀποτελέσετε μέρος ἀγέλης προβάτων ἢ βοῶν καταλαμβανούσης τὸ κατάστρωμα ἀπὸ πρῶρας ἕως πρύμνης καὶ ἀπειλούσης ἀπὸ στιγμῆς εἰς στιγμήν βιαίαν εἰσβολὴν καὶ εἰς αὐτὰ ἔτι τὰ διαμερίσματα, τὰ ἀποκλειστικῶς διὰ τοὺς ἐπιβάτας προωρισμένα. Ἀφίνω ὅτι κάθε παραφωτὶς πρέπει νὰ εἶνε κκτάκλειστος διαρκούντος τοῦ πλοῦ ἕνεκα τῆς ἀφορήτου δυσσομίας, τὴν ὅποιαν τὰ τοιαῦτα ἐμπορεύματα ἀναδίδουσιν. Ὑστερον δὲ ἀπὸ πάντα ταῦτα πρέπει νὰ εἴσθε λίαν εὐχαριστημένος ἀπὸ τὰς ὑπηρεσίας καὶ τὰς περιποιήσεις τοῦ καμαρότου, συνηθέστατα ρυπαροῦ, εἰδεχθοῦς τὴν θέαν καὶ σύροντος θορυβωδῶς κατὰ γενικὸν σχεδὸν κανόνα ζευγὸς ἐσχισμένων ἐμβάδων ἀπὸ τὰς ὁποίας σπανίως ἀποχωρίζεται.

Τὰ λοιπὰ τοῦ ταξιδίου ἐπακόλουθα εἶνε εὐνόητα, κλίμη καὶ ἂν ὑπάρχῃ θὰ εἶνε ρυπαρὰ μέχρις ἀηθίας, τροφὴ δὲ δυναμένη ἀσφαλῶς, νὰ σὰς παρασκευάσῃ πάθησιν τοῦ στομάχου πολὺ χειροτέραν ἀπὸ τὴν προξενουμένην ἐκ τῆς μεγαλειτέρας τρικυμίας εἰς πρωτόπλους καὶ κατὰ φύσιν ναυτιῶντας.

ΜΙΧ. ΓΟΥΔΑΣ

(Ἐπεταὶ συνέχεια)

Ἡ ΓΕΝΕΣΙΣ ΤΟΥ ΣΥΓΧΡΟΝΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ

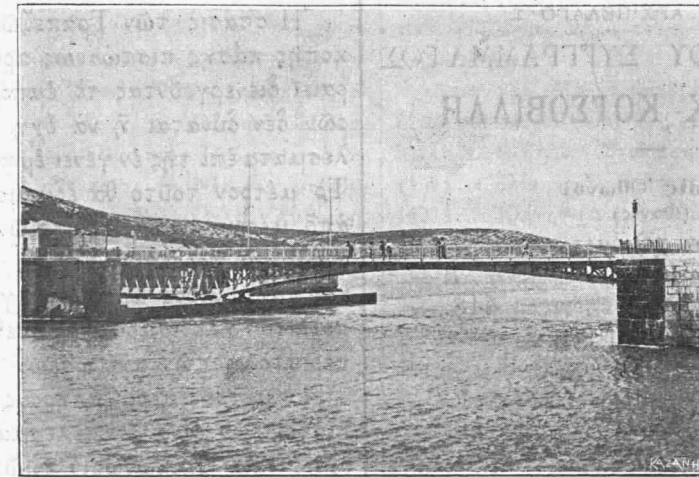
Τῶν συγχρόνων πολεμικῶν στόλων ἄλλοι μὲν ἔχουσι τὴν γένεσιν ὅλως πρόσφατον, ἄλλοι δὲ παλαιότητα. Μὲ τὴν πολεμικὴν κατὰ θάλασσαν δύνανμιν δὲν συμβαίνει ὅτι μέτῃν ἐμπορικὴν ναυτιλίαν. Δὲν ἀρκοῦσι μόνον ἢ γειννάσις τῆς θαλάσσης, οἱ ἐμπορικοὶ καὶ ναυτικοὶ πληθυσμοί, οἱ λόγοι οἱ ἐπιβάλλοντες τὴν θάλασσαν ὡς τὴν κυρίαν ὁδὸν τῶν μεγάλων ἐμπορικῶν μεταφορῶν καὶ προκαλοῦντες τὴν δημιουργίαν τῶν ἐμπορικῶν στόλων. Τοῦ πολεμικοῦ ναυτικοῦ ἀνάγκη νὰ προὔπάρξῃ τὸ κράτος τὸ ἔχον ἀνάγκην δυνάμεως πολεμικῆς ἐν τῇ ἀπτομένη αὐτοῦ θαλάσση καὶ τὴν θέλησιν, τὰ μέσα καὶ τὰς γνώσεις πρὸς συγκροτήσιν τοιαύτης. Ἐκ τοῦ Αἰγαίου οὐδέποτε ἔλλειψαν οἱ στόλοι οἱ ἐμπο-

ρικοί, οὐδὲ θὰ λείψωσι ποτὲ τελείως ἐφ' ὅσον περικάθηνται αὐτοῦ πληθυσμοὶ ναυτικοὶ διὰ τῆς θαλάσσης συγκοινωνούντες πρὸς ἀλλήλους· πολεμικοὶ ὅμως ἐν αὐτῷ στόλῳ ὑπάρχουσι μόνον ἐφ' ὅσον ἐπὶ τῶν ὄχθων αὐτοῦ ἴστανται κράτη ἐννοοῦντα τὴν σημασίαν τῆς θαλάσσης καὶ δυνάμειν νὰ καθελκύωσι καὶ ὀργανῶσι στόλους. Δύο χιλιάδες τετρακόσια περίπου εἴτη διέρρευσαν ἀπὸ μηδικῶν πολέμων. Κατὰ τὸ μακρὶν τοῦτο χρονικὸν διάστημα οἱ Ἕλληνες οὐδέποτε ἔπαυσαν ναυτιλλόμενοι· πολεμικοὺς ὅμως στόλους εἶδον μόνον ἐφ' ὅσον ὑπῆρχον αὐτόνομοι ἐλληνικαὶ πολιτεῖαι, ἄξια λόγου ἐλληνικὰ κράτη, αἱ Ἀθήναι, ἡ Σπάρτη, οἱ Μακεδόνες, τὸ Βυζάντιον, ἢ σύγχρονος Ἕλληξ εὐθὺς ὡς διὰ τῶν ἔργων περιεβλήθη ἐπίσημόν τινα ὑπόστασιν καὶ πρὶν εἶτι ἀναγνωρίσῃ ταύτην ἢ θέλησιν τῶν ἰσχυρῶν. Τὰ αὐτὰ παρατηροῦμεν πανταχοῦ. Αἱ Ἠνωμένοι πολιτεῖαι μόλις χειραφετηθεῖσαι τῆς Ἀγγλίας ἀποκτῶσι στόλον πολεμικὸν ἐμπορικὸν ὅμως ναυτικὸν κέκτηνται ἀπὸ τῆς θεμελιώσεως σχεδὸν αὐτῆς τῶν πρώτων ἀποικιακῶν ἰδρυμάτων ἅτινα ἐμελλον ν' ἀναπτυχθῶσιν εἰς τὴν ἀχανῆ σύγχρονον Συμποτιτείαν. Καὶ αἱ ἰσπανογενεῖς δὲ πολιτεῖαι τῆς μεσημβρινῆς Ἀμερικῆς δὲν ἀποκτῶσι πολεμικὸν ναυτικὸν ἢ μόνον τὴν ἐπαύριον τῆς ρήξεως αὐτῶν πρὸς τὴν ἰδίαν μητρόπολιν.

Διὰ τὴν λόγον τοῦτον ἡ γένεσις ἐκάστου τῶν συγχρόνων στόλων παρακολουθεῖ ὡς ἐπὶ τὸ πλεῖστον τὴν ἐμφάνισιν ἐπὶ τῆς διεθνούς σκηνῆς τῆς πολιτείας εἰς ἣν ἀνήκει καὶ κατ' ἀκολουθίαν ἄλλου μὲν τούτων αἱ ἀρχαὶ εἶνε χθεςναί, ἄλλου δὲ παλαιόταται.

Ὁ ἰσχυρότατος τῶν συγχρόνων στόλων εἶνε κατὰ βάθος καὶ ὁ παλαιότατος, ὁ ἀγγλικός. Διότι καὶ μὲν ὁ πορτογαλικός, ὁ ἰσπανικός, οἱ σκανδιναυκοί, εἰσῆλθον εἰς τὸν βίον πολὺ πρὸ αὐτοῦ, ἀλλ' ἐπαθον διαλείψειν σημαντικὰς περιέπεισαν εἰς ἀδράνειαν ἐπὶ μακρὰ χρόνου διασπῆματα. Δὲν δυνάμεθα δὲ ἐνταῦθα νὰ ἀναζητήσωμεν τὴν ἀρχὴν τῶν συγχρόνων στόλων ἐν τῇ ἱστορίᾳ τοῦ κωπήρου ναυτικοῦ, διότι οὐδεμία πραγματικὴ συνέχεια αὐτοῦ δύναται νὰ εὑρεθῇ ἐν τῷ κατόπιν ναυτικῷ, τῷ ἱστιοφόρῳ καὶ τῷ ἀτμήρῳ. Εἶνε ἐντελῶς διάφορον ναυτικόν, εἰς ὃ δὲν ἐπέτρεψε νὰ παρατείνῃ ἐπὶ πλέον τὸν μακρὸν αὐτοῦ βίον ἢ ἐπιπόνησις τῆς πυρίτιδος. Μετὰ τῆς ἀνακαλύψεως ταύτης, τῆς προαγωγῆς τῶν μαθηματικῶν, τῆς μαγνητικῆς βελόνης, τῆς κατατμήσεως τῆς ἱστιοφορίας, ἐγκαινίζεται ἐντελῶς νέος βίος ἐν θαλάσση, νέα φάσις τῶν ναυτικῶν πραγμάτων παραγαγοῦσα καὶ τοὺς νεωτέρους πολεμικοὺς στόλους. Ἄλλως τὸ γέρας τῆς παλαιότητος θὰ ἠδύνατο νὰ ἀμφισβητηθῇ

Ἡ ΓΕΦΥΡΑ ΤΟΥ ΕΥΡΙΠΟΥ



Ἡ ἀνωτέρω εἰκὼν παριστᾷ τὴν γέφυραν τοῦ Εὐρίπου μετὰ τὴν τοποθέτησιν ἐν αὐτῇ τῶν δύο μεγάλων ἠλεκτρικῶν λαμπτήρων. Τὰ ἐγκαίνια τοῦ ἠλεκτροφωτισμοῦ τῆς γεφύρας ἐγένοντο τὴν προπαραελθούσαν ἐβδομάδα. Τὸ ρεῦμα ἐν τῇ εἰκόνι ταύτῃ διευθύνεται ἐκ Νότου πρὸς βορρᾶν.

καὶ ὁ τουρκικὸς στόλος εἰς ὃν αἱ θυμύσαι κωπήλατοι αὐτοῦ μοῖραι, αἱ βερβερικαί, αἱ ἀσιατικαί, αἱ εὐρωπαϊκαί, εἶχον δώσει τὸ κράτος τῆς θαλάσσης καθ' ἣν ἐποχὴν ἐντῇ Δύσει κατετίθεντο, ὑπὸ τὸ νέον πνεῦμα, τὰ θεμελιὰ τῶν κραταιοτάτων τῶν ἐπιζώντων ναυτικῶν. Μετὰ τῶν νέων ἰδεῶν, μετὰ τῆς νέας τάξεως τῶν πραγμάτων, κατέρρεε δυνάται τις νὰ εἴπῃ ἔσκει τὸ κατὰ θάλασσαν τουρκικὸν μεγαλεῖον. Ἀφῆσωμεν τὴν Ἀνατολὴν ἐν τῷ ὕπνῳ της ὅπως διὰ βραχέων ἐπισκοπήσωμεν τὴν κατὰ τὸ τέλος τοῦ ΙΣ' καὶ τὰς ἀρχὰς τοῦ ΙΖ' θεμελιώσιν τῶν μεγάλων ναυτικῶν δυνάμεων τῆς Δύσεως, φυσικὴν συνέπειαν τῆς μετὰ τοὺς μέσους χρόνους τῆς ἱστορῆς ἀναγεννήσεως τοῦ πολιτισμοῦ.

Οἱ χρόνοι, οἵτινες εἶδον τὴν ἀναγέννησιν τῶν γραμμάτων, τῶν τεχνῶν καὶ τῶν ἐπιστημῶν, ἐπόμενον ἦτο νὰ ἴδωσιν ἐπίσης καὶ τὴν ἀναβίωσιν τῆς πολεμικῆς ἐν θαλάσση τέχνης. Οἱ στόλοι ἐν τούτοις ἐξηκολούθουν νὰ εἶναι πάντοτε κωπήλατοι. Αἱ γαλέραι ἐγένοντο αἱ διάδοχοι τῶν τριήρων τῆς ἀρχαιότητος ἢ μᾶλλον τῶν λιβυρνιδῶν τῶν Ρωμαίων καὶ τῶν δρομώνων τῶν Βυζαντινῶν, καὶ αἱ γαλαῖσαι τῶν πενήτηρων καὶ τῶν δεκῆρων. Ἐνῷ ὅμως ταῦτα συνέβαινον ἐν τῇ Μεσογείῳ καὶ οἱ ναύσταθμοι καὶ ναυτικοὶ στρατοὶ μόνιμοι ἀπεκαθίσταντο, ἐπὶ τῶν ὄχθων τοῦ Ὠκεανοῦ οὐδὲν τὸ ὅμοιον ἀπό-

μη συνεκρτεῖτο, οὐδὲ ἦσαν ἄξια τοῦ ὀνόματος τοῦ στόλου τὰ τυχαῖα ἀθροίσματα τῶν πλοίων, ἅτινα συνῆγον περὶ ἑαυτοὺς μόνον ἐν πολέμῳ οἱ ἡγεμόνες. Οἱ βασιλεῖς τῆς Ἀγγλίας καὶ τῆς Γαλλίας εὐθὺς ὡς παρήρχετο ὁ κίνδυνος ἀπέπεμπον τὰ παντοειδῆ πλοῖα ἢ μᾶλλον πλοῖα ρα, ἅπερ εἶχον συσθροίσει ἐπὶ μισθῷ ἐξ ὄλων τῶν λιμένων καὶ τὰ ὅποια ἐχρησίμουν αὐταῖς οὐχὶ ὡς στόλος κατὰ τὴν κυρίαν σημασίαν τῆς λέξεως, ἀλλ' ὡς πλωτὸν πεδῖον μάχης διὰ τὰ πεζικὰ αὐτῶν στρατεύματα. Ἐνίοτε προσφευγον καὶ εἰς τοὺς θαλασσίους κονδοτιέτους τῆς Γενούης, οἵτινες παρέιχον εἰς αὐτοὺς τὰς λαμπρὰς αὐτῶν γαλέρας ἐπὶ βραχὺν χρόνον καὶ κντὶ ἀδράς ἀμοιβῆς. Τὰ κωπήλατα ἄλλως σκάρη δὲν εὐρίσκοντο ἐνταῦθα εἰς τὸ σινοχεῖόν των, μὴ κεκτημένα τὰς ναυτικὰς ἐκείνας ἀρετὰς αἵτινες ἀπαιτοῦνται πρὸς ἀντιμετώπισιν τῶν δυσχερειῶν τοῦ Ὠκεανοῦ. Ἡ εὐθρατος γαλέρα δὲν διεκρίνετο καὶ ἐπὶ μεγάλῃ εὐσταθείᾳ. Μόνον ἡ γάβα ἠδύατο νὰ ἐκτίθεται ὀπωσδήποτε ἀρόβως εἰς τὰ κύματα τῆς Μάγχης, τοῦ κόλπου τῆς Βισκαίας ἢ τῆς Βορειογερμανικῆς θαλάσσης. Ἐκ τῶν καβῶν τούτων ἢ γερ συνεκροτήθη ἐν τῷ Ὠκεανῷ τὸ πρῶτον ἄξιον λόγου ναυτικόν, τὸ ὅποιον τοσοῦτον ἐπικαίρως ἦλθον νὰ ἐνισχύσωσιν ἢ πυξὶς καὶ τὰ πυροβόλα.

Κ. Ν. ΡΑΔΟΣ

ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΑ*

ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΑ ΜΕΓΕΘΗ ΤΩΝ ΝΗΩΝ

ΤΟΥ ΕΛΛ. ΑΡΧ. ΠΕΛΑΓΟΥΣ

ΕΞ ΑΝΕΚΔΟΤΟΥ ΣΥΓΓΡΑΜΜΑΤΟΣ
ΤΟΥ κ. ΝΙΚ. ΚΟΤΣΟΒΙΛΛΗΝηδίοι Όθωνοί
(Φανός)

Έμβαδόν Τετραγων. χιλιόμετρα 9.29—
Περίπλους Άγγλικά μίλια 7.—
Υψος Γαλλικά μέτρα 418.—

Πλάτος Β. 39° 51'
Μήκος Α. 19° 25'

Σύρνα

Έμβαδόν Τετραγωνικά χιλιόμετρα 8.57
Περίπλους Άγγλικά μίλια 7.—
Υψος Γαλλικά μέτρα 331.—

Πλάτος Β. 36° 21'
Μήκος Α. 26° 41'

Σκάτσοιρα

Έμβαδόν Τετραγωνικά χιλιόμετρα 7.72
Περίπλους Άγγλικά μίλια 7.—
Υψος Γαλλικά μέτρα 115.—

Πλάτος Β. 39° 10'
Μήκος Α. 24° 06'

Άντιμυλός

Έμβαδόν Τετραγωνικά χιλιόμετρα 7.72—
Περίπλους Άγγλικά μίλια 6.—
Υψος Γαλλικά μέτρα 157.—

Πλάτος Β. 36° 47'
Μήκος Α. 24° 14'

Δεσποτικό

Έμβαδόν Τετραγωνικά χιλιόμετρα 7.71
Περίπλους Άγγλικά μίλια 7.—
Υψος Γαλλικά μέτρα 195.—

Πλάτος Β. 36° 57'
Μήκος Α. 25° 00'

Άλιμιά (Διμιόνια)

Έμβαδόν Τετραγωνικά χιλιόμετρα 7.71
Περίπλους Άγγλικά μίλια 7 1/2—
Υψος Γαλλικά μέτρα 220.—

Πλάτος Β. 36° 16'
Μήκος Α. 27° 44'

(*) Ίδε προηγούμενον.

ΤΩ ΣΙΤΕΜΠΟΡΙΟΝ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Ἡ στάσις τῶν Τραπεζῶν διὰ τῆς ἀποκοπῆς πάσης πιστώσεως πρὸς τοὺς ἐν Πειραιεὶ διενεργουήσας τὸ ἐμπόριον τῶν σιτηρῶν δὲν δύναται ἢ νὰ ἔχη θλιβερά ἀποτελέσματα ἐπὶ τῆς ἐν γένει ἐμπορικῆς πίστεως. Τὸ μέτρον τοῦτο θὰ ἐδικαιολογεῖτο κάπως ἀπὸ μέρους τῶν Τραπεζῶν ἂν σπουδαῖαι ἀπώλειαι προσεγίνοντο εἰς αὐτάς. Ἀλλὰ καὶ πάλιν πρὸς ἀποφυγὴν γενικωτέρου ἐμπορικοῦ κλονισμοῦ θὰ ἐπεβάλλετο μόνον περιστολὴ τῶν πιστώσεων.

Τὸ μέτρον περὶ πλήρους ἀποκοπῆς τῶν πιστώσεων τίνα ἀποτελέσματα δύναται νὰ ἔχη; Θὰ ζημιωθῶσιν ἰδιῶται μόνον; Ἐλάχιστα φαίνεται πιθανὸν τοῦτο. Αἱ Τράπεζαι θὰ ὑποστῶσι τὴν μεγαλειτέραν ζημίαν προκαλοῦσαι κρίσεις. Καὶ ἡ κρίσις ἐνὸς κλάδου τοῦ ἐμπορίου εἶναι γνωστὸν ὅτι ἀναποδράστως ἔχει τὸν ἀντίκτυπον καὶ ἐπὶ τῶν ἄλλων πάντων.

Ἐν τῇ περιστάσει ταύτῃ ἐπιθυμοῦμεν νὰ ἐλπίζωμεν ὅτι θὰ κατανοηθῇ παρὰ τῶν Τραπεζῶν καὶ ἰδίᾳ παρὰ τῆς Κυβερνήσεως ὁ ἐπικείμενος κίνδυνος καὶ θὰ ἐπιδιωχθῇ ἢ βιημιαια ἐκκαθάρισις, διὰ τῆς ὁποίας καὶ μόνον δύναται νὰ ἀποσιβηθῇ οὗτος.

Κ*



ΚΑΤΑΠΛΟΙ

— Τὴν παρελθούσαν ἐβδομάδα κατέπλευσαν εἰς Πειραιᾶ τὰ ἑλληνικὰ «Βόσπορος» ἐκ Μασσαλίας πρὸς ἀνθράκευσιν, «Πηλοπόννητος» τοῦ Γουδῆ ἐκ Κρήτης, «Πηνειὸς» ἐκ Θεσσαλονίκης — Βόλου, «Ἀντιγόνη» τοῦ Τζῶν ἐκ Κων/πόλεως, τὰ ἀγγλικά «Wineycike» ἐκ

Κάρδιφ καὶ «Asouan» ἐκ Σμύρνης, τὰ αὐστριακὰ «Γαλάτεια» ἐκ Σμύρνης καὶ «Καρνιόλιτ» ἐκ Κων/πόλεως καὶ τοῦ Κουρτζῆ «Πέλις Μιτυλήνη» ἐκ Σύρου, «Βραΐλαν» τοῦ Φραισινὲ ἐκ Μασσαλίας.

— Τὴν Τρίτην καὶ Τετάρτην: α' Ἐλένη—Σιφναίου» ἐκ Κέρτζ πρὸς ἀνθράκευσιν. «Νικόλαος—Καστριώτης» ἐκ Μασσαλίας πρὸς ἀνθράκευσιν. Τὸ Γαλλικὸν τοῦ Μεσσαζερῆ «Ρεϊ—Νο» ἐκ Σάμου, τὸ ἑλληνικὸν «Γεώργιος—Κούτσης» ἐξ Ἰσμαηλίας πρὸς ἐκφόρτωσιν σίτου καὶ τὸ Ὄθωμανικὸν «Ἀγκορα» ἐκ Νέουπορτ μὲ φορτίον γαιανθράκων, «Hainauk» Βελγικὸν ἐξ Ἀμβέρσας — Λαυρίου.

— Τὴν Πέμπτην τὸ α' Ἐλένη» Ἑλληνικὸν ἐκ Θεσσαλονίκης πρὸς ἀνθράκευσιν.

ΤΑΞΕΙΔΙΑ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ

Τὸ ἀτμόπλοιο «Ἰωάννης Κούτσης» ἀνεχώρησεν ἀπὸ Ἀμβούργου πρὸ 8 ἡμερῶν. Ἔρχεται εἰς Πειραιᾶ πρὸς ἀνθράκευσιν διευθυνόμενον εἰς Κωνσταντῖνα, ἔνθα θέλει φορτώσει ἔλαια δι' Ἀγγλίαν πρὸς 21 σελ. καὶ 1)2 κατὰ τόννον.

— Τὸ ἀτμόπλοιο «Γεώργιος Κούτσης» ἀναχωρεῖ ἐκ Πειραιῶς διὰ Νοβορωσσίκην ὅπως φορτώσῃ σιτηρὰ μὲ ναῦλον 8 κατὰ τόννον.

— Τὸ ἀτμ. «Ἀνδριάνη Σταθάτου» ἀφικνεῖται ἐκ Βραΐλας τὴν προσεχῆ Τρίτην μὲ γεννήματα δι' Εὐρώπην

— Τὸ ἀτμ. «Λέων» τοῦ κ. Νικολάκη ἀφίκετο τὴν παρελθούσαν Παρασκευὴν εἰς Μασσαλίαν καὶ ἐκφορτώνει. Εἶναι ναυλωμένον ἀπὸ Νικολάφ διὰ Μασσαλίαν πρὸς 10 φρ.

— Τὸ ἀτμ. «Ζαρίφης» ἀνεχώρησε τὴν παρελθούσαν Παρασκευὴν διὰ Μασσαλίαν ἐκ Σουλινᾶ. Εἶναι ναυλωμένον διὰ τὸ ἀκόλουθον ταξεῖδιον πρὸς 9 διὰ τὴν Ὀδησσὸν καὶ 9 1)2 διὰ Μασσαλίαν

— Τὸ ἀτμ. «Δέσποινα» φορτώνει εἰς Βερδιάνσκα σιτηρὰ.

ΚΙΝΗΣΙΣ ΕΛΛ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ

ΓΕΝΟΥΑ 24 Νοεμβρίου

(συνεργάτου μας)

α' Ἀλέξανδρος Μιχαλινός» Δαρδανέλλια 11)11 διὰ τὸ Endem. α' Ἀλέξιος Γάγκος» 8)11 Δαρδανέλλια διὰ Βραΐλαν. α' Ἀριστέας» ἀνεχώρησε ἀπὸ Μασσαλίαν 8)11.

α' Ἀνδρέας» διῆλθε Δαρδανέλλια 15)11. α' Ἄνδρος» εἰς Κέρτζ 10)11 ἀπὸ Σύρου. α' Ἀντώνιος» ἔφθασεν εἰς Παλέρμον 28)11. α' Ἀντώνιος Σταθάτος» ἀνεχώρησεν ἀπὸ Βενετιαν 12)11.

α' Ἀκμή» διῆλθε Κωνσταντινούπολιν 7)11. α' Ἀρτεμισία» εἰς Κέρτζ τὴν 11)11. α' Ἀσημίνα» ἔφθασεν εἰς Βρέμην 7)11. α' Ἀνίκα» ἀνεχώρησεν ἀπὸ Μεσσίαν.

α' Ἀῦρα» διῆλθε Κωνσταντινούπολιν 6)11. α' Βόσπορος» ἔφθασεν εἰς Μασσαλίαν. α' Βικτωρία» εἰς Κέρτζ 12)11 ἀπὸ Πειραιᾶ. α' Βαλλιάνος» διῆλθε 6)11 ἐκ Κων/πόλεως.

α' Βασίλειος» 13)11 Κέρτζ. α' Βριστῆς» εἰς Κέρτζ

13)11. α' Γεώργιος» (Βασιλάκης) εἰς Κέρτζ 10)11.

α' Γεώργιος» (Μωραΐτου) ἔφθασεν εἰς Penarth 31)11.

α' Γεώργιος Μιχαλινός» ἀνεχώρησεν ἀπὸ Neuport διὰ Πειραιᾶ. α' Γεώργιος Ρουσσος» ἀνεχώρησεν ἀπὸ Βενετιαν. α' Γεώργιος Μπούμπουλης» διῆλθε εἰς τὰς 30)11 Δαρδανέλλια.

α' Δέσποινα» (Μαργαράνης) ἔφθασεν εἰς Τόρρε 10)11.

α' Δέσποινα Μιχαλινού» ἔφθασεν εἰς Λιθερούλην 9)11. α' Δημήτριος Σκυλίτσας» ἔφθασεν εἰς Clyde 11)11. α' Ἐλένη» (Σαλιάρης) ἀνεχώρησεν ἀπὸ Τόρρε 11)11. α' Ἐλένη» (Διακάκη) διῆλθε Δαρδανελ. 12 διὰ Γένοβαν.

α' Ἐμμανουήλ» διῆλθε Δαρδανέλλια 10)11. α' Ἐλπιδοφόρος» διῆλθε Δαρδανέλλια. α' Ἐλπίς» εἰς Κωνσταντινούπολιν 6)11 ἀπὸ Τραπεζοῦντα. α' Ἐπτάνησος» ὑπὸ φορτώσιν Βραΐλα. α' Ἐρνέστα Φώσκολος» ἀνεχώρησεν ἀπὸ Γένοβα 16)11 διὰ Σαβίνα.

α' Εὐάγγελος Πετρίτσας» ἀνεχώρησεν ἀπὸ Γένοβα 16)11. α' Ζάνος Σιφναίου» διῆλθε Κων/πόλεως 8)11 Σπέτσαν 18)11. α' Ἡρώ» ἀνεχώρησε 13)11 ἀπὸ Ἀμβέρσας διὰ Κάρδιφ.

α' Ἡπειρος» (Θεοφιλάτος) διῆλθε Sagress 7)11 δι' Ἀμβέρσαν. α' Θεόδωρος Σιφναῖος» εἰς Κέρτζ 10)11. α' Ἰωάννης Κούτσης» διῆλθε εἰς 10)11 Γιβραλτάρ δι' Ἀμβούργον.

α' Κατίνα» ἔφθασεν εἰς τὰς 12 11 Βραΐλα. α' Κωνσταντῖνος» (Καλαφάτης) ἔφθασεν εἰς Γένοβα 16)11. α' Κωνσταντῖνος Σταθάτος» ἀνεχώρησεν ἀπὸ Γένοβα. α' Λέων» 4)11 εἰς Ταϊγιάνιον.

α' Λέρος» εἰς Κέρτζ 11)11. α' Λεωνίδας» Δαρδανέλλια 14)11 ἀπὸ Μασσαλίαν. α' Λεωνίδας καὶ Ἐλένη» ἔφθασεν εἰς Κων/πολιν 6)11. α' Κλημεντίνη» εἰς Βραΐλαν 8)11 ἀπὸ Μασσαλίαν.

α' Κεφαλληνία» διῆλθε Δαρδανελ. 4)11 διὰ Ἰταλίαν. α' Κορνήλιος» ἔφθασεν εἰς Κέρτζ 3)11. α' Λεονάρδος» Κέρτζ 30)11. α' Κυκλάδες» ἔφθασαν εἰς Ἀμβούργον 6)11. α' Μαρία» (Λεβαντής) διῆλθε Δαρδανελ. 7)11 ἔφθασεν εἰς Τόρρε.

α' Μαρία» (Φωκᾶς) διῆλθε Pd. Beachy Head Nov. 13. α' Μαρίς» (Μωραΐτου) Δαρδανέλλια 6)11. α' Μιτυλήνη» εἰς Κέρτζ 10)11. α' Μαρτίετα Ράλλη» ἀπὸ Ἀλεξάνδρειαν 4)11 διὰ Δουγκέρκην.

α' Μενέλαος» ἔφθασεν εἰς Galatz 5)11. α' Μιχαήλ» ἔφθασεν εἰς Γένοβα. α' Μπήλιω» ἔφθασεν εἰς Κέρτζ 10)11. α' Νικόλαος Βερβενιώτης» διῆλθε Δαρδανελ. 12 ἀνεχ. 15 διὰ Μασσαλίαν.

α' Πριγκήπισσα Σοφία» διῆλθε Δαρδανελ. 11)11. α' Πολυζένη» διῆλθε Δαρδανελ. 8)11. α' Ποσειδών» ἔφθασεν εἰς Βραΐλαν 6)11. α' Πολύμητις» διῆλθε Δαρδανέλλια 14)11 δι' Ἀμβέρσαν. α' Σπάρτη» διῆλθε Δαρδανέλλια 15)11 διὰ Βόσπορον. α' Τρικούπης» Pd. Lizard 14 διὰ Κάρδιφ.

α' Φώτης» ἔφθασεν εἰς Νικολάφ 4)11. α' Χαρίλαος Τρικούπης» Δαρδανέλλια 8)11. α' Χρυσομάλλη Σιφναίου» Ταῖγαν. 4)11. α' Ἀνώμοτος» εἰς Σουλινᾶ 2)11.

άρχου, ὅστις εἶνε Ὁθωμανὸς ὀνομαζόμενος Μουχαμέτ Ἀτρέχ. Τὸ πλοῖον ἦτο βρίκιον ἐξ Αἰγύπτου με ὀθωμανικὴν σημαίαν, ἐκαλεῖτο δὲ «Ἀσία» καὶ ἦτο χωρητικότητος 233 τόννων.

Διηυθύνετο εἰς Ἀλεξάνδρειαν, ἀναχωρήσαν τὴν 3ην τρέχοντος ἐκ Κωνσταντινουπόλεως.

Μετὰ τὴν ἐγκατάλειψιν τοῦ πλοῖου παρεσύρετο ὑπὸ τῶν κυμάτων πρὸς τὸ μέρος τῆς Νάξου, μετρί τῆς σήμερον δὲ ἀγνοεῖται ἡ τύχη του.

ΝΑΥΑΓΙΑ

Ἐκ Πάρου ἐτηλεγράφησεν ὁ ὑποτελώνης Παροιχίας, ὅτι καθ' ἃ τῶ ἀνέφερον ὁ τελωνοφύλαξ Νκούσης, εἰς τὸν ὄρμον «Σάντα Μαρία» ἐναυάγησε τὴν παρελθούσαν ἐβδομάδα ἡ λέμβος ὀνομαζομένη «Πηνελόπη», 4 τόννων ὑπὸ κυβερνήτην Ἰωάν. Χριστοδούλου. Τὸ πλοῖον καὶ τὸ φορτίον ἐξ 600 ρεβόλβερ διὰ Σάμον διεσώθη.

×

Ὁ τελωνὸς Θήρας ἀνήγγειλε τηλεγραφικῶς εἰς τὸ ὑπουργεῖον τῶν Οἰκονομικῶν, ὅτι κατ' ἀναφορὰν τοῦ τελωνοφύλακος Ἰου, ἐναυάγησεν αὐτόθι καὶ εἰς θέσιν «Κουμπάρα» βρίκιον με φορτίον ναυπηγησίμου ξυλείας. Οὐδεὶς ὑπῆρχεν ἐν τῷ πλοίῳ κατὰ τὴν ὥραν τοῦ ναυαγίου.

×

Τηλεγραφικῶς ἀνηγγέθη ἐκ Πάρου εἰς τὸ ὑπουργεῖον τῶν Ναυτικῶν ὅτι ἑλληνικὴ βρατσέρα με πλοίαρχον τὸν ἐκ Πάρου Χαρ. Κ. Σπαθαρόπουλον ἔ τόν. με φορτίον ζῶων ἀναχωρήσασα ἐκ Πάρου διὰ Σύρον ἐναυάγησε πλησίον τῆς Ἀντιπάρου ἐπὶ τῆς ξηρᾶς νησίδος τῶν φάρων, ριφθέντος τοῦ πλοίου ἐπὶ τῶν βράχων. Ἐσώθη τὸ πλοῖον καὶ μέρος τοῦ φορτίου.

ΔΙΑΠΛΟΙ ΔΑΡΔΑΝΕΛΛΙΩΝ

Ἑλληνικὰ ἀτμόπλοια διῆλθον ἐκ Δαρδανελλίων τὰ ἐξῆς.

Τῆ 12, ἀτμ. «Ταξιάρχης», πλ. Ν. Πάτερας, τόν. 435, με φορτ. σιτηρῶν, ἀπὸ Πάνορμον εἰς Γιβλαρτάρην. Ἄτμ. «Ἐλένη», πλ. Διακάκης, με φορτ. σιτηρῶν, ἀπὸ Καραβίγαν εἰς Μασσαλίαν.

Τῆ 13, ἀτμ. «Μπίλλιω», πλ. Πολέμης, τόν. 1232, με φορτ. σίτου, ἀπὸ Ταϊγάνιον εἰς Κατάνην. Ἄτμ. «Θεόδωρος Σιφναῖος», πλ. Χαρόπουλος, τόν. 1001, με φορτ. σίτου, ἀπὸ Ταϊγάνιον εἰς Πειραιᾶ. Ἄτμ. «Χίος», πλ. Παπαευαγγέλης, τόν. 621, με φορτ. διαφόρων, ἀπὸ Βάρναν εἰς Πειραιᾶ καὶ Ἀγίους Σαράντα. Ἄτμ. «Ἀρτεμισία», πλ. Μουσοῦρης, τόν. 952, με φορτ. σίτου, ἀπὸ Ταϊγάνιον εἰς Πειραιᾶ.

Τῆ 14, ἀτμ. «Ἀμφιρίτη», πλ. Χάνος, τόν. 1751, με φορτ. σικάλως καὶ κριθῆς, ἀπὸ Σουλινᾶν εἰς Γλασκώβην. Ἄτμ. «Φώτης», πλ. Λυκιαρδόπουλος, τόν. 1614, με φορτ. σίτου, ἀπὸ Νικολάϊεφ εἰς Ἀμβούργον. Ἄτμ. «Ἀγλαΐα Κουρεντῆ», πλ. Κουρεντῆς, τόν. 1152, με φορτ. βρώμης καὶ σίτου, ἀπὸ Εὐπατορίαν καὶ Βαχὰλ εἰς Μισσιλιαν. Ἄτμ. «Πολύμητις», πλ.

Ρεμουῦδος τόν. 2192, με φορτ. σιτηρῶν, ἀπὸ Βραΐλα εἰς Ροτερδάμην.

Τῆ 15, ἀτμ. «Μενέλαος», πλ. Βούλγαρης, τόνων 1716, με φορτ. σιτηρῶν καὶ ξυλείας, ἀπὸ Βραΐλαν εἰς Γένουαν Ἄτμ. «Ἐμμανουήλ».

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

Μετὰ τὴν παροίτησιν τοῦ τέως ὑπουργείου ὑπὸ τὸν κ. Θεοτόκην ἡ νέα Κυβέρνησις τοῦ κ. Ζαΐμη ἀνέθηκε προσωρινῶς τὴν διεύθυνσιν τοῦ ὑπουργείου τῶν Ναυτικῶν εἰς τὸν ἐπὶ τῶν Στρατιωτικῶν ὑπουργὸν κ. Κόρπαν.

ΑΠΟ ΤΗΝ ΡΟΥΜΑΝΙΑΝ

Κατὰ τὰς πληροφορίας τοῦ ἐν Βραΐλα ἀνταποκριτοῦ μας τὸ Ἀγγλικὸν ἀτμόπλοιο «Mimosa» ἐκφορτώσαν εἰς Βραΐλαν πῖσαν ἀπέπλευσεν ἐκεῖθεν κατευθυνόμενον εἰς Πάτρας, ἔνθα θὰ φορτώτῃ σταφίδα διὰ Λονδίνον πρὸς σελ. 14 τὸν τόννον.

Κατὰ τὰς πληροφορίας τοῦ αὐτοῦ ἀνταποκριτοῦ μας οἱ ἐπικρατοῦντες καιροὶ εἶναι ψυχροὶ καὶ ὀμίχλωδεις, τὰ δὲ ὕδατα τοῦ Δουνάβεως ἐφθатаν εἰς 19 καὶ 3)4 Ἀγγλ. πόδας.

ΝΑΥΤΙΚΑ ΕΙΔΗ

Χρῶματα

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

Τὸ λευκὸν χρῶμα τσίγκου πρὸς 1.70 κατ' ὀκᾶν. Τὸ σκούρον χρῶμα, ἦτοι μαῦρον, ξύλου, πράσινον κλπ. πρὸς 1.10.

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

Αἱ ἄγκυραι βάρους μικροτέρου τοῦ ἐνὸς στατήρος 1 δραχ. κατ' ὀκᾶν, πλέον τοῦ στατήρος πρὸς 0,85.

Αἱ τιμαὶ τῶν ἀλύστων, συρμάτων σιδηρῶν καὶ χαλυβδίνων διὰ πλοῖα, στυπίων, σπάγγων καὶ ἱστιοπάντα πικίλλουσιν ἀναλόγως τῆς ποιότητος καὶ τοῦ πάχους αὐτῶν.

ΣΥΝΔΡΟΜΑΙ

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

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

ΝΑΥΤΙΚΑ ΣΥΓΓΡΑΜΜΑΤΑ

ΚΑΙ ἌΛΛΑ ἜΡΓΑ ΧΡΗΣΙΜΑ Εἰς
ΤΟΥΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥΣ

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

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

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

Θαλασσογραφικὸς χάρτης Ἑλλάδος, Κρήτης, Κυκλάδων, Σποράδων καὶ Μ. Ἀσίας Δρ. 8.—

Θαλασσογραφικὸς χάρτης Θεσσαλονίκης, Β. Σποράδων, Θράκης, Μαρμαρᾶ, Κ]πόλεως κλπ. Δρ. 5.—

Ἀνεμολόγιον Ηυξίδων παντὸς μεγέθους. **Διαγράμματα Ναπιέρ** διὰ τὴν Παρεκτροπὴν.

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

ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ

ΡΩΣΣΙΑ

ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ ΕΝ ΠΕΤΡΟΠΟΛΕΙ

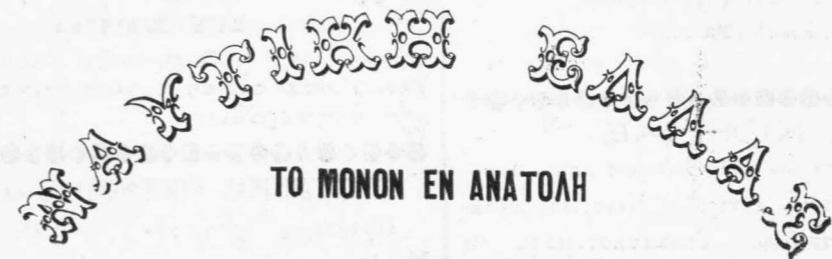
ΚΕΦΑΛΑΙΑ 175.000.000 ΔΡΧ.

ΓΕΝΙΚΟΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΤΗΣ ΕΝ ΤΑΪΓΑΝΙΩ

ΑΧ. Λ ΚΟΡΕΣΗΣ

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

ΠΑΣΑ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑ ΠΕΡΙ ΑΣΦΑΛΕΙΩΝ



ΤΟ ΜΟΝΟΝ ΕΝ ΑΝΑΤΟΛΗ

ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΠΕΡΙΟΔΙΚΟΝ

ΕΤΗΣΙΑ ΣΥΝΔΡΟΜΗ

ΕΝ ἙΛΛΑΔΙ

Δρ. 12

ΕΝ Τῷ Ἐξωτερικῷ

Φρ. χρ. 12

ΕΞ ἈΜΗΝΟΣ

» 7

» » 7

Οἱ κ.κ. συνδρομηταὶ παρακαλοῦνται νὰ συνοδεύσωσι τὰς αἰτήσεις των πρὸς ἐγγραφήν μετὰ τοῦ ἀντιτίμου.

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

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

NICOLAS D. COTZIAS (SYRA)

Μεσίτης αγορών πωλήσεων και
 ναυλώσεων ατμοπλοίων.

Τηλεγραφ Διεύθυνσις COTZIAS, SYRA.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΠΑΠΑΟΙΚΟΝΟΜΟΣ

(Μεσίτης τῶν Ἑλλήν. ατμοπλοίων ἀπὸ τὸ 1879)

ΕΝ ΒΑΡΚΕΛΩΝῃ

Ἐνεργεῖ ὅλων τῶν εἰδῶν τὰς ναυλώσεις καὶ πᾶσαν
 ὑπόθεσιν ναυτικὴν ἀφορῶσαν τὰ ατμόπλοια καὶ τὰς
 ἐκφορτώσεις αὐτῶν. Οἱ ἐπιθυμοῦντες νὰ ἐργασθῶσι μὲ
 τὸν κ. Παπαοικονόμου εἰς εὐρωσι πρωτοφανῆ ἐργασι
 κήματα συνδουαζομένην μὲ τὴν οἰκονομίαν.

Διεύθυνσις, C. Pappaiconomos
 Sensale Maritimo

BARCELONA

L. KOHNKE

Πράκτωρ σιτηρῶν καὶ ναυλομεσίτης Ἀντι-
 πρόσωπος διαφόρων ἐταιριῶν. Κεντρικὸν κατά-
 στημα ἐν Ροστοβίφ. Ὑποκαταστήματα εἰς
 Ταϊγάνιον, Νοβοροσίτσκη καὶ ἄλλους λιμένας.

Φ. ΦΩΤΙΑΔΗΣ καὶ Γ. ΔΑΝΕΖΗΣ

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

ΤΥΠΟΙΣ Δ. Γ. ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΥ
 8 Ὁδὸς Πραξιτέλους 8

Σ. Ν. ΣΑΒΒΑΣ καὶ ΑΔΕΛΦΟΙ

Ἐμποροὶ καὶ ναυλομεσίται. Δέ-
 χονται ἐμπορεύματα ἐπὶ προμηθεῖα
 καὶ προναυλώνουσι πλοῖα ἰστιοφόρα
 καὶ ατμόπλοια.

BUENOS—AIRES.

(America Sud, Republica Argentina).

ΦΥΛΛΑ

ΤΗΣ «ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ»

Πωλοῦνται ἀντὶ 30 λεπτῶν ἑκάστον εἰς ἅ-
 παντα τὰ ἐν Ἀθήναις βιβλιοπωλεῖα καὶ ἐν
 τῷ «Ἀθηναϊκῷ βιβλιοπωλεῖῳ» παρὰ τὸ Ὑ-
 ποιργεῖον τῶν Ναυτικῶν.

ΕΝ ΣΥΡῳ

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

ΣΚΑΡΑΜΑΓΚΑΣ ΕΥΜΟΡΦΟΠΟΥΛΟΣ ΚΑΙ Cie

Πράκτορες ἐμπορικῶν ατμοπλοίων. Μέγα
 Ναυλομεσιτικὸν κατάστημα. Ἔδρα ἐν Ροστο-
 βίφ. Ὑποκαταστήματα εἰς Λονδίνον καὶ Ταϊ-
 γάγιον.

DUNCAN HOYLAND ET CO

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