



ΙΔΡΥΤΗΣ ΚΑΙ ΙΔΙΟΚΤΗΤΗΣ

Ι. Θ. ΣΙΦΝΑΙΟΣ



ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ

Κ. ΑΥΓΕΡΗΣ ΚΑΙ Ν. ΚΟΤΣΟΒΙΛΛΗΣ

ΣΥΝΕΡΓΑΤΑΙ



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



ΑΘΗΝΑΙ

1901

ΕΤΑΙΡΙΑ Γαικινθράκων Γλάμοργαν. Αντιπρόσωπος
έν Πειραιεί Γ. ΚΑΖΑΝΟΒΑΣ.

Κ. ΔΕΔΟΥΣΗΣ, ναυλομεσίτης, Πειραιεύς.

Κ. ΜΙΧΑΛΟΠΟΥΛΟΣ, αντιπρόσωπος χρώματος
Μοράβιας οδός Βουβουλίνας αριθ. 7 έν Πειραιεί.

Δ. ΚΟΤΣΟΒΙΛΛΗΣ, ναυτοδιδάσκαλος, διευθυντής
Ναυτικού Γραφείου, Πειραιεύς οδός Νοταρά 99.

Γ. ΚΑΨΙΜΑΛΗΣ, έμπορος ναυτικών ειδών οδός Βου
βουλίνας 7, Πειραιεύς.

Μ. ΒΟΛΙΚΑΣ, ναυλομεσίτης έν Πειραιεί.

Η «ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΛΛΑΣ»

Κυκλοφορούσα είς 2,000 αντίτυπα και αριθμούσα περί τους 20,000 αναγνώστας δύναται νά χρησιμεύση ως εξαίρετον μέσον διαφημίσεως διά τὸ εξαγωγικόν εμπόριον και διά τὰς ἐργασίας και τὴν χρησιμότητα τῶν κ. κ. ασφαλιστῶν, πρακτόρων, ναυλομεσιτῶν, ἀργυραμοιβῶν, τῶν τραπεζῶν, ἐμπόρων γαιάνθρακος και σιτηρῶν και τῶν έν γένει ἀντιπροσώπων τῶν διαφόρων ἐμπορικῶν και τραπεζικῶν οἰκῶν.

ΧΑΡΙΝ ΕΥΚΟΛΙΑΣ

Μεγχειτέρας ἐγκαινιάζομεν ἀπὸ σήμερον ἀγγελίας μιᾶς γραμμῆς μόνον περιλαμβανούσας τὸ ὄνομα, ἐπάγγελμα και Διεύθυνσιν τῶν ἐπιθυμούντων νά γνωρίσωσι τὸ ἐπάγγελμά των είς εὐρύτερον κύκλον.

Και ταύτας μόνον ἀντί:

ΜΙΑΣ ΔΡΑΧΜΗΣ

Ὅστε με μίαν δραχμὴν δι' ἐκάστην δημοσίευσιν ἢ δραχ. 1.50, ὡσάκις ἢ ἀγγελία καταλαμβάνει δύο στίχους, θά δύναται πάντες ἀνεξαιρέτως νά ὑποβοηθήσωσι τὴν ἀνάπτυξιν τῆς ἐργασίας των και τὴν ἐνίσχυσιν ταύτης.

ΠΑΣΑ ΑΓΓΕΛΙΑ

καθὼς και αἱ συνδρομαί, προπληρώνονται είς τὰ Γραφεῖα τῆς «Ναυτικῆς Ἑλλάδος» οδός Νομισματοκοπείου παρὰ τὸ ὑπουργεῖον τῶν Ναυτικῶν ἢ διὰ ταχυδρομικῆς ἐπιταγῆς: Πρὸς τὴν Διεύθυνσιν τῆς «Ναυτικῆς Ἑλλάδος».

ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΗΣ ΑΤΜΟΠΛΟΪΑΣ

Ἐν ἄρθρῳ ἐπιγραφομένῳ «Les marines marchandes et la navigation commerciale» ὁ Γάλλος Οἰκονομολόγος λόγον ποιούμεντος διὰ μακρῶν περὶ Ἴστιοπλοίας και Ἀτμοπλοίας παρενεῖρει και τὸ ἱστορικόν τῆς ἀναπτύξεως τῆς τελευταίας ταύτης, ἐξ οὗ ἐθεωρήσαμεν ἐνδιαφέρον διὰ τοὺς ἀναγνώστας τῆς «Ναυτικῆς Ἑλλάδος» ν' ἀποσπᾶσωμεν τὰς κατωτέρω περικοπὰς.

Θαυμασία ἂν και ὄχι μακρὰ εἶναι ἡ ἱστορία τῆς ἀρχῆς και ἀναπτύξεως τῆς Ἀτμοπλοίας. Εἰς τὰ 1776 και 1783 ἐγένοντο αἱ πρῶται δοκιμαίι ὑπὸ τοῦ Μαρκησίου τοῦ Ζουφροά, εἰς τὰ 1803 δὲ αἱ τοῦ Φούλτωνος: τῷ 1809 τὸ ἀτμόπλοιον «Κλερμών» ἀνῆλθε διὰ πρῶτην φοράν τὸν Οὐδσωνα ἀπὸ τοῦ Νεοβοράκου εἰς τὴν Ἀλβάνην. Ὁ λόγος δι' ὃν μετὰ δυσκολίας ἐγένετο ἀποδεκτὸς ὁ νέος οὗτος τρόπος τῆς μετατοπίσεως εἶναι ὅτι κατ' ἀρχὰς τὰ πάντα ἦσαν ἐλαττωματικά. Ἀκόμη και κατὰ τὸ 1835 σοφὸς μηχανικὸς τοῦ Λονδίνου μετ' αὐταρκειᾶς κατεδείκνυεν ὅτι ποτὲ δὲν θά διαβῆ ἐξ αὐτομάτου, οὕτως εἰπεῖν, ἐν ἀτμόπλοιον τὸν Ὠκεανόν, διὰ τὸν λόγον ὅτι θά τῷ ἦτο ἀδύνατον νά παραλάβῃ ὅλον τὸν διὰ τοιοῦτον ταξείδιον ἀναγκαῖον ἀνθράκα. Τότε εἶχε τελειοποιηθῆ ἡ ἱστιοπλοία και διέπλεον μετὰ τὰ παντὰ ἀπὸ τὴν Εὐρώπην εἰς τὴν Ἀμερικὴν ὄχι πλέον εἰς ἐβδομήκοντα ἡμέρας ὡς ὁ Χριστόφορος Κολόμβος, ἀλλὰ εἰς εἰκοσιπέντε μόνον.

Χάρις εἰς τὸν ἀτμόν τὸ 1838 ὁ «Σείριος» ἐξετέλεσεν εἰς δεκαεπτὰ ἡμέρας τὸ ταξείδιον ἀπὸ τὸ Κόρκ εἰς τὸ Νεοβόρακον και ὀλίγον βραδύτερον ὁ Μέγας Ἀνατολικὸς εἰς δεκατρεῖς και ἡμίσειαν ἡμέρας ἐπέστρεφεν ἀπὸ τὰς Ἠνωμένας Πολιτείας.

Ἵπερβολικὰ σύντομον! ἔλεγον τότε πολὺ ἀργὸ ταξείδι, θά ἐλέγομεν σήμερον, και εἰκαίως ἀφοῦ τοῦτο ἀπαιτεῖ σήμερον τὸ ἡμισυ τοῦ χρόνου, γινόμενον εἰς μόνον πέντε και ἡμίσειαν ἡμέρας, και συντόμως θά γίνῃ ἀναμφιβόλως εἰς πέντε μόνον.

Εἶναι γνωστὸν πόσοι και ποῖοι νεωτερισμοὶ και μεταρρυθμίσεις ἐγένοντο διὰ νά φθάσωσιν εἰς αὐτὰ τ' ἀποτελέσματα. Πρὸ πάντων πρέπει νά ὑπομνήσωμεν τὴν ἀντικατάστασιν τῶν τροχῶν διὰ τῶν ἐλίκων: ἀλλὰ δὲν ἤρκει τοῦτο.

Εἴτε με τοὺς τροχοὺς, εἴτε με τὴν ἑλίκαν τὸ παρακλῶν τὴν ἀνάπτυξιν τῶν ἀτμοπλοίων, τὸ ἀπαγορεῖον αὐτῷ τὴν φιλοδοξίαν τοῦ νά ἐξυπηρετήσῃ ἐμπορικῶς τὰς μεγάλας διεθνεῖς ἀρτηρίας. ἦτον ὁ μέλας ἐκεῖνος ὄγκος, ὃν ἐχρειάζετο και νά ἐπιβαρυνθῆ μετὰ μέγαν ἐξοδα, ἵνα γεμίσῃ τὰς ἀποθήκας του πρὶν ἀναιχθῆ εἰς τὸ πέλαγος: ἦτον ὁ γαιάνθραξ. Ἀλλ' ἡ δυσκολία αὕτη, ἡ θεωρουμένη ἀνυπερβλήτος, ὑπερνεικήθη θαυμασίως διὰ τῆς τροποποιήσεως τῶν κινητηρίων μηχανημάτων. Ἡ πρωτογενὴς μηχανή, μηχανὴ ἐνζυγος (balanciers) 300—400 ἵππων δυνάμειος ἐξύγιζεν 800 χιλιόγραμμα καθ' ἵππον, και κατηνάλισκε καθ' ἵππον και καθ' ὥραν 4 ἢ 5 χιλιόγραμμα γαιάνθρακος. Λοιπόν, ἡ ἔκθεσις τοῦ 1900 μᾶς ἐπέδειξε κινητήρια μηχανήματα, ὅπου τὸ καθ' ἵππον βᾶρος δὲν εἶναι πλέον εἰμὴ 80 χιλιόγραμμα και τῶν ὁποίων ἡ κατανάλωσις καθ' ἵππον και καθ' ὥραν μολίς ὑπερβαίνει τὰ 600 γραμμάρια. Πῶς κατάρθωσαν νά ἐλαττώσωσι μέγισ αὐτοῦ τοῦ σημείου τὰς ἀνάγκας τῆς κινητηρίου μηχανῆς; Διὰ μακρὰς σειρὰς μεθόδων συμπληρουσῶν ἀλλήλας: διὰ τῶν πολυσωλήνων λεβήτων (σωλήνων πυρὸς ἢ σωλήνων ὕδατος), διὰ συμπυκνωτῆρων μετ' ἐπιφανείας, διὰ τῆς τριπλῆς ἢ τετραπλῆς ἐκτονώσεως (compound) διὰ τῆς ὑπερθερμάνσεως τοῦ ἀτμοῦ κλπ. (1). Ἐξακολουθοῦσι δὲ πάντοτε και πανταχόθεν αἱ μελέται και ἔρευναι και Κύριος οἶδε τί μᾶς ἐπιφυλάσσει ἡ ἀντικατάστασις τοῦ γαιάνθρακος διὰ τοῦ πετρελαίου και αἱ ἄλλαι ἐφευρέσεις και τελειοποιήσεις.

Τὸ βέβαιον εἶναι ὅτι ἀπὸ τοῦδε κινούμενα ἀπειροπληθῆ πλευστὰ ἀνάκτορα, φέροντα ἕκαστον ἐν τοῖς κόλποις του λαὸν ὀλόκληρον κατοίκων και βουναὶ ἐμπορευμάτων, διαυλακώουσι καθ' ἡμέρας τὰ ὑγρά κέλευθα τῶν ὠκεανῶν, ὅμοια κατὰ τε τὴν ταχύτητα και τὴν ἀκρίβειαν πρὸς

(1) Εἰς τὸ συνέδριον τῶν μηχανικῶν τοῦ 1896 ἐν Λίβερπουλ ὁ Mac Guinis παρουσίατεν ὑπολογισμούς, ἐξ ὧν συνάγεται ὅτι σύνθηες ἀτμόπλοιον διανῶν 8 ἢ 9 κόμβους, δύναται σήμερον μετὰ τὴν κατανάλωσιν γαιάνθρακος νά μεταφέρῃ τριηκοντάκις πλείοτερον ἐμπόρευμα παρ' ὅ,τι πρὸ 60 ἐτῶν (δηλαδὴ ἀντὶ 0,13 τόνου, πλέον παρὰ 4 τόνους κατὰ χιλιόγραμμον γαιάνθρακος).

ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΟΣ ΠΙΝΑΞ ΤΗΣ ΔΥΝΑΜΕΩΣ ΤΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

	1 Ιανουαρίου 1883			1 Ιανουαρίου 1901			1 Ιουλίου 1901		
	ἀριθ.	χωρητικότης εἰς τόννους		ἀριθ.	χωρητικότης εἰς τόννους		ἀριθ.	χωρητικότης εἰς τόννους	
Ἰπτιοφόρα	1307	201.467	21	1066	156.618	80	1049	152.110	79
Ἀτμόπλοια	52	24.693	35	167	128.282	97	176	145.895	91
Ἀθροίσις	1359	226.160	56	1233	284.901	77	1225	298.206	70

Σημείωσις. Οἱ ἀνωτέρω πίνακες ἀποβλέπουσι μόνον εἰς τὰ χωρητικότητος ἀπὸ 30 τόνων καὶ ἄνω πλοῖα.

ΤΟ ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΣΥΝΕΔΡΙΟΝ

ΘΕΜΑΤΑ ΤΙΝΑ ΣΥΖΗΤΗΤΕΑ

(Συνέχεια ἐκ προηγουμένου φύλλου)

Ἐν προηγηθέντι φύλλῳ, ὑπ' ἀρ. 16, σκούσης τὴν καλωσύνην τῆς διευθύνσεως τῆς «Ναυτικῆς Ἑλλάδος», καὶ φιλοξενήσῃ ἐν ταῖς στήλαις αὐτῆς θέματα τινα, πρόσφορα πρὸς τὸν σκοπὸν τοῦ Ναυτικοῦ Συνεδρίου ὑπεσχέθη τότε, ὅτι θέλω συνεχίσῃ τὸ ἄρθρον ἐκεῖνο, καὶ ἐκφράσω τὰς ἰδίας σκέψεις ἐφ' ἑκάστου τῶν ζητημάτων τούτων.

Ἦδη ἀρχόμενος ἀπὸ τοῦ πρώτου, ἔχω ὑπ' ὄψιν μου πρωτίστως τὴν νομοθεσίαν τῶν πεπολιτισμένων ἐθνῶν, καὶ τὴν νομολογίαν τῶν δικαστηρίων, ἵνα ἐπὶ τῇ βάσει τῶν βοηθημάτων τούτων προχωρήσωμεν εὐχερέστερον καὶ ἀκωπώτερον, εἰς τὴν ὀρθὴν ἀντίληψιν καὶ ἐκτίμησιν τῶν θεμάτων, ὑπὸ τε πρακτικὴν καὶ θεωρητικὴν ἐποψίν, ἀποφασίσωμεν ποῖα δὲ θέλει εἶσθαι ἡ ὀρθότερα καὶ μᾶλλον σύμφωνος πρὸς τὸ δίκαιον καὶ τὰς ἀνάγκας τῆς ναυτιλίας ἐκδογῆ, ἢν δέον ν' ἀκολουθήσῃ τὸ Ναυτικὸν Συνέδριον.

Ζήτημα 1. — Δέον νὰ διακριθῇ νομοθετικῶς, ἢ διάσωσις τῆς ἀπλῆς βοήθειας;

Ἰδωμεν τί λέγουσιν οἱ νόμοι τῶν ξένων κρατῶν.

Ἐν Γαλλίᾳ τὸ διάταγμα τοῦ 1681 καθιεροῖ ἰδίους κανόνας περὶ διασώσεως πλοίου ἀπολωλότος, δὲν ὁμιλεῖ ὅμως περὶ βοήθειας κινδυνεύοντος πλοίου. Ἡ βοήθεια κανονίζεται μόνον

ὑπὸ τῆς νομολογίας τῶν δικαστηρίων.

Ὁ Γερμανικὸς Ἐμπορικὸς Κώδιξ τῆς 5 Ἰουνίου 1869, ὅστις εἶνε ὁ πληρέστερος τῶν νεωτέρων Κωδίκων, ἰδοὺ πῶς ὀρίζει καὶ διακρίνει τὴν διάσωσιν ἀπὸ τῆς ἀπλῆς βοήθειας.

Ἄρθρ. 742 Ἐὰν ἐν περιπτώσει καταστροφῆς, τὸ πλοῖον ἢ τὸ φορτίον του, διεσώθῃ καθόλου, ἢ ἐν μέρει, ὑπὸ τρίτου τινός, καὶ τῇ ἐπιμελείᾳ αὐτοῦ, ἐξησφαλίσθῃ, ἀφοῦ κατέστη ἀδύνατος πᾶσα ὑπὸ τοῦ πληρώματος διοικήσις, ἢ ἐγκατελείφθῃ παρ' αὐτοῦ, ὁ τρίτος ἔχει δικαίωμα ἀμοιβῆς διὰ τὴν διάσωσιν.

Ἐὰν ἐξαίρουμένης τῆς περιπτώσεως ταύτης, τὸ πλοῖον ἢ τὸ φορτίον του διεσώθῃ ἐκ τῆς ἐπιχειμένης καταστροφῆς, τῇ βοήθειᾳ τρίτων, οὗτοι ἔχουσι δικαίωμα ἀμοιβῆς διὰ τὴν παρασχεθεῖσαν βοήθειαν. Τὸ πλήρωμα τοῦ ἀπωλεσθέντος πλοίου ἢ τοῦ εὑρισκομένου ἐν κινδύνῳ, δὲν ὑπόκειται εἰς τὴν ἀγωγὴν περὶ ἀμοιβῆς διὰ τὴν διάσωσιν ἢ τὴν βοήθειαν.

Ἐν Ἀγγλίᾳ γίνεται χρῆσις μιᾶς καὶ μόνης λέξεως «Salvage» πρὸς ἔκφρασιν τῆς τε διασώσεως καὶ τῆς βοήθειας. Κατ' ἀμφοτέρας δὲ τὰς περιπτώσεις δίδεται ἡ αὐτὴ ἀμοιβή, ἥτις ποικίλλει κατὰ τὰς περιστάσεις. (Maclachlan A. treatise of the law relative-to merchant shipping. 3 edition-London Steven et sons 1880 pp. 81 et 582).

Κατὰ τὸν Κώδικα τῆς Χιλῆς, ὅστις ἐδημοσιεύθη τὴν 23 9βρίου 1865 καὶ ἐτέθη ἐν ἰσχύϊ τὴν 1 Ἰανουαρίου 1867 (ἄρθρον 1163) ὑπάρχει διάσωσις (sauvetage) κατὰ τὰς ἀκολούθους περιπτώσεις,

1) Ἐὰν τὸ πλοῖον ἢ τὸ φορτίον του, ἐπεσκευάσθῃ ἐν ἀνοικτῇ θαλάσῃ, ἢ ὠδηγήθῃ εἰς κρηκτὴ λιμένα καὶ ἐὰν ἀνελευσθήσῃ ἐκ τοῦ πυθμίνου τῆς θαλάσσης λείψανα ἀντικειμένων ἀνήκοντων εἰς τὸ πλοῖον, ἢ τὸ φορτίον.

2) Ἐὰν τὸ πλοῖον ἢ τὸ φορτίον εὐρεθέντα ἀδέσποτα ἐν ἀνοικτῇ θαλάσῃ, ἢ ἐπὶ τῶν ἀκτῶν διεσώθῃσιν.

3) Ἐὰν τὸ πλοῖον διεσώθῃ ἤδη ἐκ τοῦ ἐπελθόντος καθίσματος, ἢ κατ' ὄν χρόνον ἔβαινε μοιραίως ὅπως ἐξοκέλη ἐπὶ τῶν βράχων, καὶ εὑρίσκετο εἰς κίνδυνον ἀπειλοῦντα τὴν ἀπώλειαν τοῦ τε πληρώματος καὶ τοῦ φορτίου.

4) Ἐὰν τὸ φορτίον διεσώθῃ ἐκ πλοίου συντριβέντος.

5) Ἐὰν τὸ ὑπὸ τοῦ πληρώματος ἐγκαταλειφθὲν πλοῖον, κατελήφθῃ ὑπὸ τρίτων σκοποῦντων νὰ διασώσωσιν αὐτὸ, καὶ ὠδηγήθῃ εἰς λιμένα ἀσφαλῆ μετ' ὀλοκλήρου ἢ μέρους τοῦ φορτίου.

(ἀκολουθεῖ)

Σύρος.

ΕΜΜ. Σ. ΜΑΚΡΥΓΙΑΝΝΗΣ
(δικηγόρος)

ΑΓΟΡΑ ΝΕΟΥ ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΥ

Κατ' ἀκριβεῖς ἡμῶν πληροφορίας οἱ ἐν Χίῳ ἀδελφοὶ κ.κ. Σαλιάρη μετὰ τοῦ ἐν Ταϊγανίῳ μεγαλεμπόρου κ. Δημ. Νεγρεπόντε παρήγγειλαν πρὸς κατασκευὴν εἰς Σούνδεραντ τῆς Ἀγγλίας νέον φορτηγὸν ἀτμόπλοιο τόν. 4,300 ἀντὶ λιρῶν Ἀγγλικῶν 34,000.

Τὸ ἀτμόπλοιο τοῦτο θὰ ὀνομασθῇ «Νεγροπόντες», ἢ δὲ παράδοσις του θὰ γίνῃ τὸν Φεβρουάριον τοῦ 1902.

ΡΩΣΣΙΚΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΩΝ
ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ

Εἰς τὴν ἀγορὰν Πειραιῶς καὶ μετὰ τῶν κύκλων τῶν γαιανθρακεμπόρων ἐκυκλοφόρησεν ἡ φήμη ὅτι ἡ Ρωσικὴ Κυβέρνησις ἀπεφάσισε τὴν σύστασιν ἐν Πειραιεὶ σταθμοῦ γαιανθράκων, ὅπου θὰ προσέρχωνται πρὸς ἀνθράκωσιν τὰ Ρωσικὰ πολεμικὰ, τὰ ἀνήκοντα εἰς τὴν μοῖραν τῆς Μεσογείου.

Ἡ εἰδήσις αὕτη ἐγνώσθη ἐκ τηλεγραφικῆς περιλήψεως τοῦ «Νταῖλυ Μάιλ», ἀλλὰ θεωρεῖται ἀπίθανος.

ΧΡΥΣΟΜΑΛΛΗ Θ. ΣΙΦΝΑΙΟΥ

Ὅπως ἀδόκητον καὶ θλιβερὸν ἀγγελμα μετέδωκεν ἡμῖν ὁ τηλεγράφος κατὰ τὴν παρελθοῦσαν ἐβδομάδα. Σεβαστὴ δέσποινα, μήτηρ δὲ προσφιλῆς τοῦ ἐν Ταϊγανίῳ ἐροπλιστοῦ καὶ ἰδρυτοῦ τῆς «Ναυτικῆς Ἑλλάδος» κ. Ἰω. Σιφναίου ἐτελεύτησε τὸ ζῆν ἐν Εὐρώπῃ, ὅπου τελευταῖον εἶχε μεταβῆ πρὸς λήψιν λουτρῶν ἐν ταῖς θερμαῖς τοῦ Βισῦ.

Ὁ θάνατος ἐν ξένῃ χώρᾳ, μακρὰν τῶν φιλάτων τέκνων καὶ λοιπῶν οἰκείων γενόμενος καθιστᾷ δριμυτέραν τὴν δόλυν τῆς ἀπωλείας καὶ τὸ ἄλγος βαθύτερον.

Ἡ Χρυσομάλλη Θ. Σιφναίου ἐν ζηλευτῇ ἀρετῇ τὸν βίον διεληθούσα, ἀφθονα τὰ χαρίσματα τῆς ψυχῆς τῆς διεσκόρπιζε πρὸς πάντας καὶ τὴν λατρεῖαν πάντων συνεχέντρου ἢ φιλεύσπλαγχος καὶ ἐλεήμων καρδία τῆς.

Τὸ κενὸν, ὅπερ ἐγκαταλείπει καὶ ἐν τῇ οἰκογενείᾳ τῆς καὶ ἐν τῇ κοινωνίᾳ τοῦ Ταϊγανίου, ἦς σεβαστὸν καὶ ἀξιαγάπητον μέλος ἐτύχχανεν, εἶνε μέγα. Μέγα δὲ καὶ τὸ πένθος πάντων, ὅσοι καὶ ἀπλῶς μόνον ἐγνώρισαν τὴν ἀγίαν γυναῖκα, τὴν ἀγαθὴν σύζυγον, τὴν φιλόστοργον μητέρα.

Ἡ μνήμη τῆς Χρυσομάλλης Σιφναίου ἔσεται ἀλησμόνητος, ὁ δὲ βίος αὐτῆς, ὁ μεστός ἀρετῆς καὶ εὐποιίας, ὑπόδειγμα μιμήσεως ἀρίστον.

Ἀπερχομένην σήμερον τοῦ κόσμου τούτου τὴν ἐνάρετον δέσποιναν συνοδεύουσιν ἀπειράριθμοι αἱ εὐχαὶ καὶ εὐλογίαι τῶν πολλῶν καὶ πολλακίς καὶ παντοίως εὐεργετηθέντων παρ' αὐτῆς.

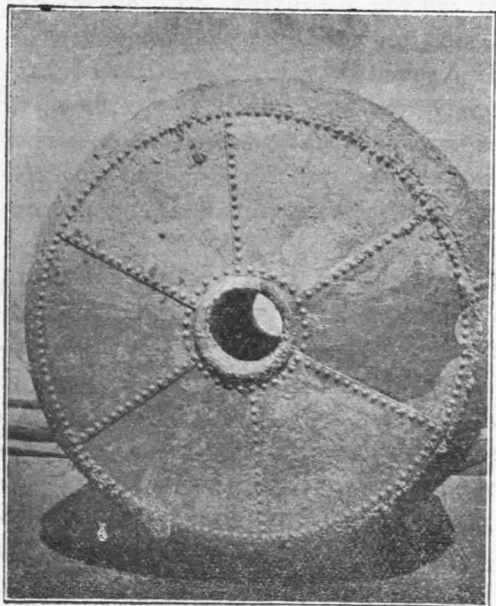
ΔΗΛΩΣΙΣ

Παρακαλοῦμεν τοὺς καθυστεροῦντας εἰσεῖτε ἐκ τῶν κ. κ. Συνδρομητῶν ἡμῶν τὴν συνδρομὴν των, ὅπως σπεύσωσι καὶ ἐμβάσωσι ταύτην χάριν τῶν ἀναγκῶν τοῦ φύλλου πρὸς τὴν διεύθυνσιν τῆς «Ναυτικῆς Ἑλλάδος» Ἀθήνας.

ΧΡΩΜΑΤΑ «HUNGARIA»

Μετά τὸ τελευταῖον ἡμῶν ἄρθρον περὶ τοῦ χρώματος «Hungaria», τὸ ὁποῖον θεωρεῖται λαμπρότατον διὰ τὴν βαφὴν τῶν ὑφάλων μερῶν τῶν πλοίων ἠθελήσαμεν νὰ λάβωμεν περισσότερας πληροφορίας περὶ τοῦ ἐργοστασίου τῆς «Hungaria» καὶ τῶν ἐν αὐτῷ ἐργασιῶν.

Ἡ ἐν λόγῳ ἐταιρεία ἐγκατεστάθη εἰς Φιούμην τῆς Οὐγγαρίας, ἵνα ἐκμεταλλεῖται τὴν κατασκευὴν τοῦ χρώματος Nept ne τῆς Μοσσελίας, τὸ ὁποῖον χρῶμα ἀπὸ 15 ἐτῶν καὶ πλέον χρησιμοποιεῖται παρ' ὅλων τῶν ἀτμοπλοικῶν ἐταιριῶν τῆς Μοσσελίας ἴσως τῶν Mes-age-



Σημαντὴρ τοῦ λιμένος Φιούμης φωτογραφηθεὶς ἑπτὰ μῆνας μετὰ τὸν χρωματισμὸν του διὰ τοῦ ὑφάλου χρώματος «Hungaria».

ries, Paquet, Fraissinet, et Cie, Cie Nationale, Cote Occidentale d'Afrique etc. Maison J.J. Hutter τῆς Χάβρης κλπ.

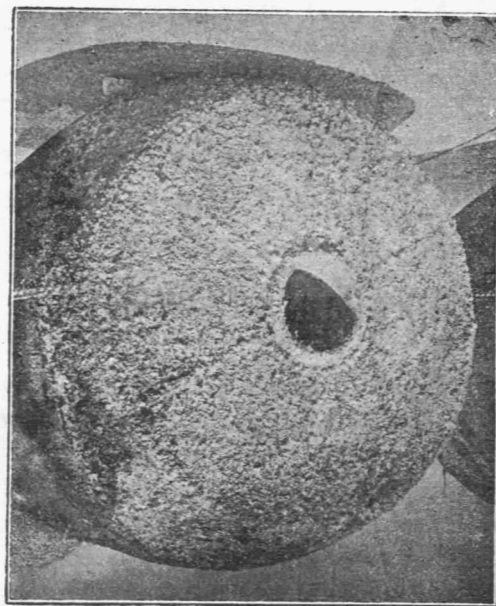
Κατόπιν αὐστηροτάτου ἐλέγχου γενομένου παρὰ τῆς Οὐγγρικῆς Κυβερνήσεως (Gouvernement Royal Hongrois) ἐπὶ πάντων τῶν λοιπῶν χρωμάτων τῶν παραγομένων ἐν τῷ Κράτει ἡ ἐταιρεία «Hungaria» ἔλαβε τὸ προνόμιον τὸ παρεχόμενον εἰς τὰς νέας βιομηχανίας, αἵτινες τὸ πρῶτον ἐγκαθίστανται ἐν Οὐγγαρίᾳ καὶ δύνανται νὰ ἐπιδείξωσιν ἐμπόρευμα καλλιτέρας ποιότητος ὅλων τῶν ἄλλων ἀναλόγων εἰδῶν, τῶν ἐπίσης ἐν τῷ τοπῷ κατασκευαζομένων.

Ἡ ἐταιρεία «Hungaria» προμηθεύει τὰ

χρώματά της εἰς τὰ ἀτμοπλοία τῶν τελωνείων τῆς Φιούμης (Administration Royale des douanes du port de Fiume) καὶ παραθέτομεν ἐνταῦθα δύο περιεργατάτας εἰκόνας, καταδεικνύουσας λίαν σαφῶς τὰ ἀποτελέσματα τοῦ χρωματισμοῦ ἐπὶ δύο σημαντῶν τοῦ λιμένος τῆς Φιούμης.

Ἡ φωτογράφησις ἀμφοτέρων τῶν σημαντῶν ἐγένετο σύγχρονος ἑπτὰ μῆνας μετὰ τὸν χρωματισμὸν τοῦ ἐνὸς μὲν διὰ χρώματος Rathjens, τοῦ δὲ ἑτέρου διὰ χρώματος Hungaria.

Ὁ διὰ τοῦ τελευταίου χρώματος βαφεὶς



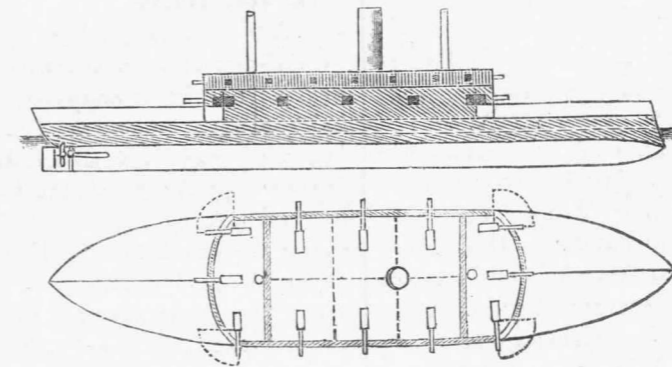
Σημαντὴρ τοῦ λιμένος Φιούμης φωτογραφηθεὶς ἑπτὰ μῆνας μετὰ τὸν χρωματισμὸν του διὰ τοῦ ὑφάλου χρώματος Rathjens ἐν συναγωνισμῷ πρὸς τὸ χρῶμα «Hungaria».

σημαντῆρ εἶναι καθαρῶτατος, σαφῶς δὲ βλέπουσιν οἱ ἀναγνώσται μας εἰς τὰς παρατιθεμένας ἄνω εἰκόνας πόσον ἑρμερὸς εἶναι ὁ ἕτερος τοῦ Rathjens. χρώματος ὅπερ μετεχειρίζετο πρότερον ἡ Οὐγγρική Κυβέρνησις.

Ἐκτὸς τῶν ὑπὸ τῆς ἐταιρίας Hungaria βαφέντων περστικῶν ἀτμοπλοίων, τῶν ὁποίων ὁ ἀριθμὸς εἶναι ἀρκετὰ σκεδαστὸς παρ' αὐτῆς προμηθεύονται ἐπίσης χρώμα καὶ ἀτμοπλοικαὶ ἐταιρίαι «Puglia», ἐν Bari, «Adria» καὶ «Hungaro-Croata» τῆς Φιούμης. Τοῦτο δὲ ἀποδεικνύεται ἐκ πλείστων πιστοποιητικῶν, τὰ ὁποῖα ὁ γενικὸς ἀντιπρόσωπος ἐν Πειραιεὶ κύριος Ρενὲ Ἀμιέλ—ὁδὸς Φίλωνος 106—ἔχει εἰς

ΤΟ ΠΟΛΕΜΙΚΟΝ ΠΛΟΙΟΝ ΤΟΥ ΜΕΛΛΟΝΤΟΣ

(Κατὰ τὸν ναύαρχον Βέρνερ.)



(Ἐκ τῆς ἱστορίας τῶν Συγχρόνων Στόλων.)

χειρας του καὶ δύνανται νὰ τὰ ἀνκοινώσῃ εἰς πάντας, ὅσοι ἠθελον ἔχει τὴν κλωσύνην νὰ ἀποτανθῶσι πρὸς αὐτὸν εἴτε αὐτοπροσώπως, εἴτε δι' ἐπιστολῆς των.

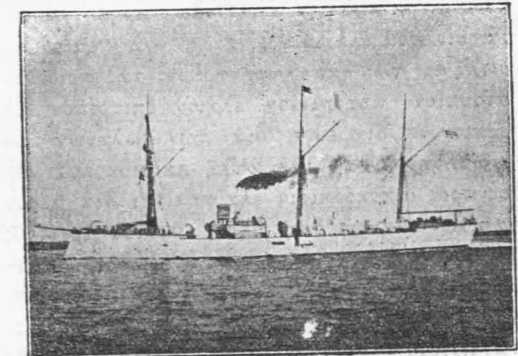
Τὸ χρῶμα «Hungaria» ἔδωκε πάντοτε τὰ καλλίτερα ἀποτελέσματα ἀπὸ ὅλας τὰς ἄλλας μάρκας μὲ τὰς ὁποίας ἐτέθη εἰς συναγωνισμὸν ὡς τὴν Μορράβικην, Rathjens, Holzappel, Hanza κλπ. καὶ ἀνεδείχθη διακρίστερον καὶ οἰκονομικώτερον.

Ἐπὶ τῶν ἀτμοπλοίων τῆς ἐταιρίας «Hungaria-Croata», ἐπὶ τῶν ὁποίων τὸ χρῶμα «Hungaria» εὐρίσκειται εἰς καθημερινὸν συναγωνισμὸν μὲ τὸ χρῶμα Rathjens παρατηρήθη ὅτι ταῦτα ἐπκνέρονται πάντοτε μετὰ πλοῦς ἕξ καὶ ἑπτὰ μηνῶν ἐντὸς τῶν τόσον θερμῶν καὶ τόσον διαβρωτικῶν (corrosif) ὑδάτων τοῦ Guarnero καὶ Δελματίας ἄνευ οὐδενὸς ἔχρους θαλασσίας βλαστήσεως, μολονότι ὡς ἀνωτέρω εἵπομεν τὰ εἰρημένα ὑδάτα εἶναι τόσον καταστρεπτικὰ διὰ τὰ χρώματα.

Μεθ' ὅλας ἐν τούτοις τὰς ἀποδείξεις ταῦτα παραθέτομεν ἐνταῦθα καὶ τὴν μετάφρασιν ἐνὸς πιστοποιητικοῦ, τὸ ὁποῖον ὁ ἰδιοκτῆτης τοῦ ἱστιοφόρου «Sava» ἐκ Lussinpiccolo ἀπέστειλεν εἰς τὴν ἐταιρίαν Hungaria.

«Ὅπως τὸ πιστοποιητικόν μου σὰς ἐπιτρέψῃ νὰ ἀποδείξητε τὴν διάρκειαν τοῦ «χρώματος σας, γράφει ὁ ἐν λόγῳ πλοίαρχος, γνωστοποιῶ διὰ τῆς παρουσίας μου ὅτι «ἐχρωμάτισα μὲ τὴν βαφὴν «Hungaria» τὰ «ὑφαλα μέρη τοῦ σιδηροφράκτου ἱστιοφόρου «Sava» καὶ ὅτι μετὰ ἐν ταξείδιον δέκα καὶ ἕξ μηνῶν εἰς Αὐστραλίαν—Χιλῆν καὶ ἐπιστροφήν εἰς Φιούμην, ἐπανῆλθον εἰς Dry—»Dock τοῦ Stabilimento Technico τῆς «Τεργέστης καὶ εὔρον τὰ ὑφαλα μέρη τοῦ ἱστιο-

ΟΙ ΞΕΝΟΙ ΣΤΟΛΟΙ



Τὸ Γερμανικὸν Καταδρομικὸν δ' τάξεως «See-Adler». Καθειλύθη τὸ 1892. ἔχει μῆκος 76 μέτρων καὶ πλάτος 11,20. Τὸ βύθισμα του εἶναι 4,50 καὶ ἡ ταχύτης του 16 καὶ 5. Ὁ ἐπιπλοῦς του εἶναι ὀκτὼ ταχυβόλα τῶν 10 καὶ 5 Κρούπ, ἑπτὰ τῶν 37 χιλιοστῶν Μαξίμ, δύο πυροβόλα καὶ τὸ πλήρωμά του 150 ναυτῶν.

»φόρου μου λαμπρῶς διατηρημένα. Διὰ τοῦτο «σὰς ἀποστέλλω τὸ παρὸν πιστοποιητικόν, «ὅπως τὸ ἐπιδείξητε εἰς πάντας τοὺς ἰδιοκτῆσιδῶν ἀτμοπλοίων ἢ ἱστιοφόρων.

(Ἵπογρ.) MARCO O. MARTINOLICH

Ἴδιοκτῆτης τοῦ Αὐστριακοῦ τριῦστου «Sava» ἐκ Lussinpiccolo.

Διὰ πλειοτέρας πληροφορίας δύνανται τις νὰ ἀποτανθῆ πρὸς τὸν Κ^ο Ρενὲ Ἀμιέλ, γενικὸν ἀντιπρόσωπον (depositaire)—106 ὁδὸς Φίλωνος. Πειραιᾶ, ὁ ὁποῖος ἔχει καὶ διαρκῆ παρακαταθήκην τοῦ χρώματος «Hungaria».

ΤΟ ΕΛΑΙΟΝ

ΚΑΘΗΣΥΧΑΣΤΙΚΟΝ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ

Τὸ Διεθνὲς Ναυτικὸν Συμβούλιον ἐν Βασιγι-
κτῶν συνιστᾷ διὰ τῶν ἐξῆς φράσεων τὴν χρῆ-
σιν τοῦ ἐλαίου κατὰ τῆς τρικυμίας. «Αἱ διάφο-
ραι κυβερνήσεις πρέπει νὰ συστήσωσι εἰς
τοὺς πλοιάρχους τῶν, ἵνα ἕκαστον πλοῖον
φέρῃ ἀρκετὴν ποσότητα ἐλαίου μετὰ ὀδη-
γιῶν περὶ τῆς χρήσεώς του». Πυκνὸν καὶ
βαρὺ ἔλαιον εἶναι τὸ κάλλιστον. Μεταλλικὸν
ἔλαιον δὲν εἶναι τόσον ἀποτελεσματικόν, ὡς τὸ
ἐκ ζῶων. Ἀκατέργαστον πετρέλαιον δίδει εὐχά-
ριστα ἀποτελέσματα, ἀλλὰ δὲν εἶναι τόσον κα-
λὸν, ὅταν καθαρῶσθῃ. Μερικὰ εἶδη ἐλαίων ὡς τὸ
ἐκ κουκουναριῶν καὶ ἰχθυέλαιον παγώνει ἐν ψυ-
χρᾷ ἀτμοσφαίρᾳ καὶ ὡς ἐκ τούτου εἶναι ἀμετα-
χείριστον, ἀλλὰ δύνανται ν' ἀναμιχθῶσι μετὰ
μεταλλικοῦ ἐλαίου πρὸς χρησιμοποίησιν.

Γενικῶς ἡ καλλιτέρα μέθοδος πρὸς χρησι-
μοποίησιν τοῦ ἐλαίου, εἶναι τὸ νὰ γεμισθῶσι
οἱ σωλῆνες τῶν ἀποχωρητηρίων τῆς πύρας,
μὲ στουπίον ποτισμένον ἔλαιον ἐπιτρέπον εἰς
τὸ ἔλαιον νὰ διαφεύγῃ διὰ τῶν σωλῆνων τῶν
ἀποχωρητηρίων. Ἄλλη ἀπλὴ καὶ εὐκόλος μέ-
θοδος πρὸς διασκόρπισιν ἐλαίου εἶναι διὰ μέσου
καναβίνων σάκκων ἐνὸς πηδῶς περίπου μεγέθους
γεμισθέντων διὰ στουπίου καὶ ἐλαίου συγκοινω-
νούν δὲ δι' ὀπῶν μέσῳ χονδρῆς βελόνης (σακορά-
φας.) Ὅταν τρέχομεν ἐναντίον χονδρῆς θαλάσσης,
μεταχειρίζου ἐλαιοσάκκους ἀπὸ τὰ κηπὸνια τῆς
ἀγκύρας ἢ ἀπὸ τοὺς πλωριοὺς ἀποπάτους. Ἀγ-
κυροβολημένον μεταχειρίζου ἔλαιον ἀπὸ τὴν
προσῆνεμον πλευρὰν. Μὲ χονδρὴν διπλαρικὴν
θάλασσαν μεταχειρίζου ἐλαιοσάκκους εἰς κανο-
νικὰς ἀποστάσεις κατὰ μῆκος τῆς προσῆνεμου
πλευρᾶς. Ταξιδευμα μὲ κατάπλωρην θάλασσαν
μεταχειρίζου ἔλαιον μέσον τῶν πλωριῶν ἀπο-
πάτων. Ὑπάρχουσι πολλὰ ἄλλα περιπτώσεις
ὅπου τὸ ἔλαιον δύναται νὰ χρησιμοποιηθῇ ἐπι-
φελῶς.

Ἡ ἀκόλουθος ἀφήγησις ἀπεικονίζει τὴν χρῆ-
σιν τοῦ ἐλαίου. Τὸ Ἀγγλικὸν ἀτμόπλοιο «Ben-
» larig προσεβλήθη πλησίον τοῦ ἀκρωτηρίου
» Trafalgar ὑπὸ τρικυμίας ἐκ νότου ὅπου ταν
» ἡ μηχανὴ του κατέστη ἀχρηστος καὶ ὁ πλοῖ-
» αρχος ἀναφέρει ὅτι ὀλίγον μετὰ ταῦτα πα-
» ρετηρήθη καὶ ἐρμουκλήθη ὑπὸ τοῦ Ἀγγλ.
» ἀτμοπλ. «Vesta» ἀλλὰ ἡ ὑπερβολικὴ ὀρμὴ
» ἔκοψε τὸν ἕνα τῆς ρουμουκλήσεως κάλω καὶ
» ἐγένετο ἀνάγκη ὡς ἐκ τῆς προσεγγίσεως εἰς
» τὰς ὑφάλους νὰ κόψουν καὶ τὸν ἄλλον. Ἡ
» «Vesta» προσήγγισε εἰς Gibraltar καὶ
» ἀνέφερε ὅτι ἐγκατέλειψε τὸ «Benlarig» ἀνί-

» κανον πρὸς πλοῦν καὶ ταχέως διευθυνόμενον
» εἰς τοὺς βράχους, τὸ ὅποιον πλοῖον ἐθεωρεῖτο
» ὡς ναυαγισμένον.

» Ἄλλ' ὁ πλοίαρχος Freeman ἐμέσως παρε-
σκευάσθη πρὸς ἀγκυροβολήσιν. Τὸ πλοῖον ἐκτύ-
πησε δυνατὰ ἐπικνελημένως ἐπὶ τῶν ὑφάλων
ἀλλ' εὐτυχῶς διῆλθε καὶ ἠγκυροβόλησε εἰς δύο
ἀγκύρας μετὰ τῶν ὑφάλων καὶ ἀκτῆς. Δύο ἀκόμη
ἀγκυραὶ ἐρρίφθησαν καὶ τὸ ἀτμόπλοιο ἐμεινεν
ἐπὶ τέσσαρας ἡμέρας εἰς τὴν θέσιν ταύτην, πε-
σόντος ἰσχυροῦ ἀνέμου Πουέντε καὶ Μαί-
στρου. Ἡ χονδρὴ θάλασσα ἤτις ἐθρύετο ἐπὶ
τῶν ὑφάλων κατεκάλυπτε τὸ πλοῖον ἀπὸ ὅλας
τὰς πλευρὰς· λέμβοι καὶ κάθε τι ἐπὶ τοῦ κατα-
στρώματος παρεσύρθη ὑπὸ τῶν κυμάτων. Ὁ
πλοίαρχος ὑπέθετεν ὅτι τὸ πλοῖον του ἐβυθίζετο,
ἀλλὰ ὡς τελευταῖον καταφύγιον ἔφεραν δύο βαρέ-
λια λινέλαιον τὸ ὅποιον διεσκόρπισον ἐκ τῶν πλω-
ριῶν ἀποπάτων καὶ τὸ ὅποιον εἰχε ἀνέλπιστα ἀπο-
τελέσματκ. Ἀπόπειρα ἐγένετο πρὸς χρησιμοποίη-
σιν ἐλαιοσάκκων ἐκ τοῦ κηπουρίου, ἀλλὰ ἦτο
ἀνωφελὲς ὡς ἐκ τοῦ πνέοντος ἀνέμου καὶ τῆς
θαλάσσης· ἐντὸς ὀλίγων μερῶν τὸ κατὰστρω-
μα ἔμενεν ἐντελῶς στεγνὸν ἕως ὅτου ἡ
τρικυμία παρήλθε. Μετὰ ταῦτα τὸ πλοῖον ἐρ-
μουκλήθη εἰς Γ' θραυτάρ' καὶ ὁ πλοίαρχος λέ-
γει ὅτι τὸ πλοῖον, τὸ φορτίον καὶ αἱ ὑπάρξεις
τοῦ πληρώματος ἀναμφιβόλως ἐσώθησαν ἐκ τῆς
χρήσεως τοῦ ἐλαίου καὶ συνιστᾷ τὴν χρῆσιν
τούτου εἰς πᾶν πλοῖον ἀγκυροβολημένον εἰς προ-
σῆνεμον ἀκτὴν.

Θ. Χ. ΚΟΚΚΙΝΟΣ
(πλοίαρχος.)

Ἡ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ ΕΝ ΡΩΣΣΙΑ

(ἀλληλογραφία τῆς «Ναυτ. Ἑλλάδος»)

TA-I-GANION Αὐγούστου 1901.

Ὁ ἐνταῦθα Ἕλληνας πρόξενος ἀπέστειλε πρὸς
τὴν ἑλλην. Κυβέρνησιν νέαν ἐκθεσίν του περὶ τῆς
κατὰ τὸν μῆνα Ἰουνίου κινήσεως τῶν ἐλληνικῶν
ἀτμοπλοίων ἐν τῷ ἡμετέρῳ λιμένι. Κατὰ τὴν
ἐκθεσιν ταύτην τὸν μῆνα Ἰουνίου κατέπλευσαν
μὲν εἰς Ταϊγάνιον ἀτμόπλοια 16 καὶ ἰστιοφόρα
12, ἧτοι ἐν συνόλῳ 28, ἀπέπλευσαν δὲ 31 ἐξ
ῶν ἀτμόπλοια 23 καὶ ἰστιοφόρα 8, ἐκ τῶν πα-
ραμεινάντων ἀπὸ τὸν μῆνα Μαΐου, τόνων
registro 25,907 καὶ 66/00 ἢ βάρους φορτίου
τόν. 55,584 καὶ 40/00 μετὰ ναυτῶν 571 καὶ
φορτίου ψαθῶν γεννημάτων διαφόρων, σίτου καὶ
κριθῆς 333,305.

Καὶ εἰς ἐλληνικοὺς μὲν λιμένας ἀπέπλευσαν
ἀτμόπλοια ὀκτώ μετὰ φορτίου ψαθῶν σίτου 81,

700 καὶ ἰστιοφόρα ὀκτώ μετὰ φορτίου ψαθῶν
σίτου 16,555 ἧτοι ἐν συνόλῳ ὀκτάδων 12,281,
87, ἢ ψαθῶν 98,255.

Εἰς ἰταλικούς λιμένας ἀτμόπλοια ὀκτώ μετὰ
φορτίου 149,200 ψαθῶν, εἰς γαλλικοὺς 4 μὲ
φορτίον 62,800, εἰς γερμανικοὺς ἐν μὲ φορτίον
23,050 ἧτοι ἐν συνόλῳ ψαθῶν 333,305. Προ-
σέτι ἀπέπλευσαν δύο κενά, τὰ ἀτμόπλοια «Βρυ-
σπής» καὶ «Ἑλπίς» διὰ Μαριούπολιν Ρωσσίας
καὶ Ζογκουλδὰκ Τουρκίας.

Ἐκ τῶν ἀνωτέρω μνημονευομένων κατα-
πλευσάντων 28 ἀτμοπλοίων, ἦσαν φόρτωμένα
12 ἧτοι 4 ἀτμόπλοια μετὰ φορτίου ἐλαίων ἐξ
Ἑπτανήσου καὶ Μιτυλήνης, βαλάνων ἐκ Σμύρ-
νης καὶ γεννημάτων ἐκ Κερκύρας πρὸς συμπλή-
ρωσιν φορτίου καὶ 8 ἰστιοφόρα μετὰ φορτίου
ἐλαίων ἐξ Ἑπτανήσου, Μιτυλήνης καὶ Κυδων-
ιᾶν, χαρουπιῶν ἐκ Κρήτης, χαλβάδων καὶ δια-
φόρων ἐκ Νέας Ἐφέσου καὶ Κυδωνιῶν.

Ἀπὸ τῆς ναυσιπλοίας μέχρι τέλους Ἰου-
νίου κατὰ μὲν :
τὸ 1900 ἦσαν κατάπλοι 108, ἀπόπλοι 105
τὸ δὲ 1901 » » 129, » 121

Ἡ εὐχάριστος αὕτη διαφορά, ἐπιλέγει εἰς
τὴν ἐκθεσίν του ὁ κ. πρόξενος, προέρχεται ἐκ
τῆς κατασκευῆς νέων ἡμετέρων ἀτμοπλοίων καὶ
τῆς καθ' ἑκάστην αὐξανομένης προτιμήσεως τῶν
ἡμετέρων ἐν ταῖς ναυλώσεσιν.

Ἡ ΚΙΝΗΣΙΣ ΕΝ ΝΟΒΟΡΩΣΣΙΣΚΗ

(Ἀλληλογραφία τῆς «Ναυτ. Ἑλλάδος»)

Νοβορωσσίσκη 5 Αὐγούστου.

Ἀπὸ 1 μέχρι 31 Ἰουλίου κατέπλευσαν ἐν-
ταῦθα ὑπὸ ἐλληνικὴν σημαίαν τέσσαρα ἀτμό-
πλοια. Ἐκ τούτων τὸ ἀτμόπλοιο «Ἰωάν.
Μουμουτζῆς» τόν. 1240 ἀφίκετο ἐκ Ταϊγανίου
τὴν 15 καὶ ἀνεχώρησε τὴν 18 διὰ Μασσαλίαν
μὲ ἐξαγωγέα τὸν κ. Λ. Δρέυφους. Τὸ φορτίον
τοῦ ἦτο σίτος εἰς τὸ πούτικ 68,066 καὶ ἀραβό-
σιτος 745 πούτικ. Τὸ ἀτμόπλοιο «Δέσποινα»
ὑπὸ πλοίαρχον τὸν κ. Μαργαρώνη τόν. 726
ἀφίκετο τὴν 18 ἐκ Θεοδοσίας καὶ ἀνεχώρησε
τὴν 20 διὰ Πειραιᾶ μὲ φορτίον πούτικων 40
000 σκληρῶν. Ἐξαγωγεὺς ὁ κ. Διαμαντίδης.

Τὸ ἀτμόπλοιο «Βόσπορος» τόν. 1499 ἀ-
φίκετο πρὸς συμπλήρωσιν τὴν 23 Ἰουλίου ἐκ
Ταϊγανίου καὶ ἀνεχώρησε τὴν 25 διὰ Μεσσή-
νην μὲ ἐξαγωγέα τὸν κ. Δρέυφους. Τὸ φορτίον
τοῦ ἦτο 44,000 πούτικ σκληρῶν. Τὸ ἀτμό-
πλοιο «Ἀκμή» τόν. 1490 ἀφίκετο ἐκ Ταϊγα-
νίου πρὸς συμπλήρωσιν τὴν 25 καὶ ἀνεχώρησε
τὴν 28 διὰ Βαρκελώνην μὲ ἐξαγωγέα τὸν κ.
Λ. Δρέυφους. Φορτίον 73,500 πούτικ σίτου

καὶ 6,100 κεχρίου, ἧτοι ἐξήχθησαν δι' Ἑλλη-
νικῶν ἀτμοπλοίων πούτικ 232,411.

Ὑπὸ Ἀγγλικὴν σημαίαν κατέπλευσαν 9
ἐξαγωγόντα 1,236,979, Ρωσικὰ 2 ἐξαγα-
γόντα 392,168, Γαλλικὰ 2 ἐξαγωγόντα περὶ
τὰς 14,000, Βελγικὰ 2 ἐξαγωγόντα 184,332,
ἐν Αὐστριακὸν ἐξαγωγόν 35,000, ἐν Γερμανι-
κὸν 5,910 καὶ ἐν Ἰταλικὸν 68,597.

Ἡ ΚΙΝΗΣΙΣ ΕΝ ΡΟΥΜΑΝΙΑ

(Τοῦ ἐν Βραίλα ἀναποκριτοῦ μας)

8. Αὐγούστου 1901.

Εἰς τὸν λιμένα μας εὐρίσκονται 22 ἀτμό-
πλοια ὑπὸ φόρτωσιν καὶ ἐκφόρτωσιν, ἐκ τῶν
ὀποίων τὰ ἐξῆς Ἑλληνικὰ :

«Πριγκ. Σοφία» διὰ Γένουαν, «Λεονάρδος»
ἐκφορτώσαν γαιάνθρακας, «Ἄνδρος» διὰ Κον-
τινέντε. «Ποσειδών» ἐκφορτῶνον γαιάνθρακας
τῶν κ. Ἀδελφῶν Σταθάτου καὶ θὰ φορτώσῃ
διὰ Κοντινέντε, «Αὔρα» φορτῶνον διὰ Κοντι-
νέντε· περιμένονται δὲ τὰ ἐξῆς ἀτμόπλοια
τὰ ὅποια διῆλθον ἀπὸ Σουλινᾶ.

«Ἀλέξιος Γάγγος» καὶ «Ζίρδα Ἀμπατιέλο».
Εἰς τὸν λιμένα Γαλαζίου εὐρίσκονται 4
ἀτμόπλοια ὑπὸ φόρτωσιν, ὧν οὐδὲν Ἑλληνικόν.

Οἱ ναῦλοι τῆς ἡμέρας εἰσὶν ἀμετάβλητοι.
Ἐκ Λονδίνου ναυλῶνται ἀτμόπλοια διὰ Σε-
πτέμβριον καὶ Ὀκτώβριον μὲ 13 σελίνια καὶ
6 πέννας ἕως 13 καὶ 9. Οἱ ναῦλοι τῶν σλεπιῶν
εἶναι 1,40 ἕως 1,50 Κ. Β.

Γεννήματα: Αὐτὰς τὰς ἡμέρας κατέφθα-
σαν ἄφθονα, ὡς ἐκ τούτου ἐγένεον πολλὰι πρά-
ξεις εἰς τὴν ἀγορὰν μας καὶ ἕνεκα τῆς ὑπερτι-
μήσεως εἰς τὸ ἐξωτερικόν. Ἐπωλήθησαν μὲ τὰς
ἐξῆς τιμὰς :

Σίτος φρ.	12,45	τὰ 100 χγρ.
Ἀραβόσιτος »	10,25-10,50	τὰ » »
Μπιζέλια »	11,15	» » »
Βρώμη »	11,10	» » »
Σίκαλις »	10,	» » »
Α' ποιότη. ραφανιδόσπορος	26 φ.	» » »

Οἱ γαιάνθρακες τιμῶνται 37 φρ.—88 τὸν
τόνον ποιότητος κοινῆς καὶ 47—38 Α' ποιό-
τητος.

Τὰ ὕδατα τοῦ Δουνάβεως εἶναι 20 Ἀγγλι-
καὶ πόδες.

X. M.

ΕΜΠΟΡΙΚΗΝ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΚΗΝ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΙΝ ΖΗΤΟΥΜΕΝ

Πόσον ἡ ναυτιλία ἐξυπηρετεῖ τὸ ἐμπόριον καὶ πόσον τὸ τελευταῖον ὑποβοηθεῖ τὴν πρώτην εἶναι βεβαίως θέματα, ἐφ' ὧν σήμερον οὐδεμία δύναται νὰ χωρήσῃ συζήτησις. Ὡς ὅμως ἐν πάσῃ ἐργασίᾳ ἐν Ἑλλάδι ἀνεκὰθεν παρατηρήθη ἡ ἔλλειψις συστήματος, οὕτω καὶ οἱ εἰς τὰς δύο μεγάλας ταύτας ἀρτηρίας τῆς ἀνθρωπίνης ἐπιδόσεως ἀσχοληθέντες σύστημα οὐδέποτε ἠκολούθησαν.

Εἰς τὴν ἔλλειψιν τοῦ συστήματος τούτου δεῖον νὰ ἀποδοθῇ καὶ ἡ ἀλλαγὴ μὲν τῆς ἐμπορικῆς Εὐρώπης, ἰδιαιτέρως δὲ ἐν Ρωσίᾳ παρατηρηθεῖσα ὑποχώρησις τῶν μεγάλων ἑλληνικῶν ἐμπορικῶν οἰκῶν παραγκωνισθέντων ὑπὸ τῶν Γερμανοεβραϊκῶν τοιούτων

Ἐν τῇ ἱστορίᾳ τῆς «Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας καὶ τοῦ Ἑλληνικοῦ Ἐμπορίου» τὴν ὁποῖαν δημοσιεύει ὁ κ. Σ. Καντακλιζηνός ἐν τῷ μηνιαίῳ Δελτίῳ τοῦ Ἑλληνικοῦ Ἐμπορικοῦ Ἐπιμελητηρίου Κωνσταντινουπόλεως, βλέπομεν πᾶσαν τὴν ἐξέλιξιν τοῦ ἐν τῇ Ἀζορικῇ ἑλληνικοῦ ἐμπορίου.

Ἐφ' ὅσον ἡ Ρωσία ἐχρησίμευεν ὡς ἡ κυριώτερα τροφοδοτὴς τῆς Εὐρώπης, οἱ ἐκεῖ Ἕλληνες ἀγοράζοντες σιτηρὰ ἐν αὐτοῖς τοῖς κέντροις τῆς παραγωγῆς, προσέβαινον εἰς τὴν φόρτωσιν αὐτῶν διὰ τὸ ἐξωτερικὸν εἰς τὴν τύχην. Καὶ διὰ τοῦ τρόπου τούτου τοῦ ἐμπορευεσθαι ἐκέρδιον κολοσσαῖα ποσά.

Ἀλλὰ μετ' ὀλίγον ἐφ' ὅσον ἡ παραγωγὴ τῆς Ἀμερικῆς, τῆς Αὐστραλίας, τῶν Ἰνδιῶν, τοῦ Καναδά καὶ λοιπῶν μερῶν ἤρξανεν, αἱ συνθήκαι τῆς διεξαγωγῆς τοῦ ἐμπορίου ἀνετρέποντο καὶ ἀρχαί ἄλλαι καὶ σύστημα νέον ἐτίθετο εἰς χρῆσιν παρὰ τῶν μετ' ἐκπληκτικῆς ὁρμῆς εἰσερχομένων εἰς τὸ εὐρωπαϊκὸν ἐμπόριον Ἀμερικανῶν.

Καθ' ἣν ἐποχὴν οἱ Ἀμερικανοὶ ἴδρουν τοὺς πράκτορας εἰς τὰς εὐρωπαϊκὰς ἀγοράς, οἱ Ἕλληνες ἠκολούθησαν τὴν ἰδικὴν των πορείαν. Βαδίζοντες ἄνευ συστήματος ὑπέστησαν ἐπανειλημμένως ἀποτυχίας μὴ θέλοντες δὲ νὰ συμμορφωθῶσι πρὸς τὰς νέας ἀρχὰς τοῦ ἐμπορίου καὶ στερούμενοι παντελῶς ἐμπορικῆς παιδείσεως διεκινδύνευσαν, ὅχι μόνον τὴν παρουσίαν των, ἀλλὰ καὶ αὐτὴν τὴν ἐμπορικὴν των ὑπαρξιν.

Ὁ κυριώτερος λόγος τῆς τοιαύτης ἀποτυχίας τῶν Ἑλλήνων ἐμπόρων τότε καθ' ἡμᾶς οὐδεὶς ἄλλος ἢ τὸ ἡ ἔλλειψις ἐμπορικοῦ πνεύματος μὴ ἀποκτωμένου δυστυχῶς μόνον καὶ

πάντοτε διὰ τῆς πείρας.

Οἱ Ἄγγλοι πλοίαρχοι καὶ οἱ Ἄγγλοι ἐμποροὶ πρὶν ἢ ἐπιδοθῶσιν εἰς τὴν θάλασσαν ἢ τὸ ἐμπόριον ἐπὶ μακρὰ ἔτη φοιτῶσιν εἰς Ἐμπορικὰς Σχολὰς. Ἐκ τῶν καλλιτέρων τοιούτων ἀγγλικῶν σχολῶν εἶναι καὶ ἡ Weston School εἰς Βίθ τῆς Ἀγγλίας, καθὼς καὶ ἡ τοῦ Κάου. Ἐν Ἑλλάδι ναυτικὰς ἢ μᾶλλον ναυτοεμπορικὰς σχολὰς οὐδέποτε ἔσχονεν καὶ εἰναι ἴσως μακρὰν, πολὺ μακρὰν ὁ χρόνος, καθ' ὃν θὰ ἴδωμεν πραγματοποιούμενον τὸ ὄραϊον τοῦτο ὄνειρον. Ἐκ τῶν Ἐμπορικῶν Σχολῶν μας ἀρίστη εἶναι ἡ λεγομένη Ἀθηναϊκὴ Σχολή, ἣτις περιλαμβάνει τὸ ἐμπορικὸν λύκειον ἐπιδιδόνον τὴν μόρφωσιν ἐμπόρων, ἐμπορικῶν καὶ τραπεζικῶν ὑπαλλήλων καὶ ὑπαλλήλων τῆς δημοσίας οικονομικῆς καὶ προξενικῆς ὑπηρεσίας, ἰκανῶν ὅχι μόνον εἰς τὰ τοῦ ἡμετέρου ἐσωτερικοῦ ἐμπορίου, ἀλλὰ καὶ δυναμένων νὰ ἀναπτύξωσι τὰς ἐμπορικὰς σχέσεις τῆς Ἑλλάδος πρὸς τὰς ξένας χώρας. Διδάσκεται ἐν αὐτῇ ἡ Λογιστικὴ, ἡ Καταστιχογραφία, ἡ Γαλλικὴ καὶ ἡ Ἀγγλικὴ γλῶσσα, τὸ Ἐμπορικὸν δίκαιον, ἡ Ἐμπορευματολογία, ἡ Πολιτικὴ Οἰκονομία, ἡ Φυσικὴ, ἡ Οἰκονομικὴ γεωγραφία καὶ ὅταν ἐξέρχεται ἐκείθεν ὁ σπουδαστὴς δύναται νὰ εἰσέλθῃ ἀμέσως εἰς τὸ ἐμπορικὸν στάδιον, ὧν εἰς θέσιν νὰ ὀμιλῇ καὶ γράφῃ τὴν γλῶσσαν τοῦ ἐμπορίου οὐ μόνον ἑλληνιστί, ἀλλὰ καὶ γαλλιστί καὶ ἀγγλιστί, ὅπερ ἀποτελεῖ τὸν σπουδαιότατον ὄρον τῆς ἐπιτυχίας ἐν τῷ πρακτικῷ σταδίῳ.

Ἀλλὰ πόσαι εἶναι αἱ σχολαὶ αὗται;

Μάτην ζητεῖ κανεὶς διὰ τοῦ βλέμματός νὰ εὕρῃ καὶ ἄλλην σχολὴν ὁμοίαν πρὸς τὴν Ἀθηναϊκὴν, ἐνθα διδάσκουσιν οἱ κορυφαῖοι τῶν παρ' ἡμῖν ἐπιστημόνων καὶ καθηγητῶν τοῦ Πανεπιστημίου προσέτι.

Ἐνῶ δὲ διὰ τὴν ἐμπορικὴν τὴν στείρωσιν ὑπάρχει, διὰ τὴν ναυτικὴν ἐκπαίδευσιν οὐτε μίαν ἔχομεν σχολὴν ὅχι δημοσίαν, ἀλλ' οὐτε ἰδιωτικὴν. Μερικοὶ κομπογιαννῖται ἐν Πειραιεὶ —ἐξαιροῦμεν ἓνα ἢ δύο μόνον— ἀνέλαβον χρεὴ ναυτοδιδασκάλου, ἀγράμματοι αὐτοὶ κατὰ βέθος νὰ διδάξωσιν εἰς ἄλλους ναυτικὰ μαθήματα! Καὶ ὅχι μόνον Σχολὰς, ἀλλ' οὐτε ναυτικὰ συγγράμματα καὶ ἔχομεν. Καὶ εἶναι ὄντως ἀπορίας ἕξιον πῶς, οἱ Ἕλληνες πλοίαρχοι οὕτω ἀκατάριστοι, κατὰ τὸ πλεῖστον δὲ ἀδελφεῖς ξένων γλωσσῶν, προσεγγίζουσιν εἰς ξένους λιμένας καὶ κατορθοῦσι νὰ συνεννοῶνται ἄνευ ἀπωλείας τοῦ πλοίου των πρὸς ἀμοιβὴν τῶν ἀναλαμβάνοντων τὴν ἐξομάλυνσιν τῶν ἀναφουμένων ὑπὸ θέσεω των παρὰ ταῖς ξένικας λιμενικὰς καὶ ἄλλαις ἀρχαῖς!

Ὁ κ. Παπαμιχαλόπουλος ἐν τῷ ἐνδικρῆ

ροντι αὐτοῦ ὑπὲρ συστάσεως ναυτικῆς Σχολῆς μεταξὺ καὶ ἄλλων ὑπέδειξεν εἰς τὴν Κυβέρνησιν τὴν π. οσθήκη ναυτικοῦ τμήματος εἰς τὴν συσταθσομένην ἐνταῦθα ἐμπορικὴν Σχολήν. Ἡ ἰδέα αὕτη δὲν μᾶς φρίνεται καὶ τόσον ἐπιτυχῆς, ἐφαρμοζομένη δὲ εἰς οὐδὲν ἄλλο ἤθελε συντελεσθῆναι ἢ εἰς τὸ νὰ ληρθῶσι καὶ ἄλλα ἀκόμη ἡμίμετρα καθ' ὧν τόσον φρίνεται κατηγχαντισμένος ὁ κ. Παπαμιχαλόπουλος

Ὁ τι ἔχομεν ἀνάγκην Ναυτικῆς Σχολῆς οὐδεμία περὶ τούτου συζήτησις. Τὰ ναυτικὰ μαθήματα μόνον εἰς Ναυτικὴν Σχολὴν θὰ διδάσκωνται μετ' ἐπιτυχίας. Ἀλλ' ὁ κ. Παπαμιχαλόπουλος καὶ πάντες οἱ τῶν ναυτικῶν ἐπαρχιῶν βουλευταὶ ἄς μὴ περιορίζωνται ζήτουντες τοῦτο σήμερον ἀπὸ τῆς Κυβερνήσεως.

Ὅταν ἐπιστῇ ἐν τῇ Βουλῇ ἡ στιγμὴ τῆς συζητήσεως τῶν δικόρων νομοσχεδίων ἄς μὴ λησμονήσωσιν ὅ,τι ζητοῦμεν καὶ σήμερον καὶ πάντοτε ἀληθῆ ἐμπορικὴν καὶ ναυτικὴν ἐκπαίδευσιν χάριν ὑψίστων ἐθνικῶν συμφερόντων, χάριν τῆς ναυτιλίας, ἣτις ἀποτελεῖ τὴν ψυχὴν, τὸ αἷμα καὶ τὰ νεῦρα τοῦ Κράτους.

Ἐρουῖς

ΝΑΥΤΙΚΑ ΝΕΑ

ΚΙΝΗΣΙΣ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ

Τὸ ἀτμόπλοιον «Ἀγλαΐα Κουρεντῆ» ἐναυλώθη ἀπὸ Νικολάεφ διὰ Μασσαλίαν καὶ St. Luis πρὸς 10,75 παρὰ τῶν κ. κ. Μάγκου, υἱῶν καὶ Σία.

Τὸ ἀτμόπλοιον «Ἡπειρος» τῶν κ. κ. Μαυρᾶ καὶ Σία ἐναυλώθη ἀπὸ Νικολάεφ καὶ Θεοδοσίαν πρὸς 10 καὶ 25.

Τὸ ἀτμόπλοιον «Ἰωάννης Κούτσης» φορτῶναι πετρέλαια εἰς Κωνσταντινὴν διὰ τὸ Λονδίον.

Τὸ ἀτμόπλοιον «Γεώργιος Κούτσης» ἀνεχώρησεν εἰς Ταϊνάνιον πρὸς φόρτωσιν σιτηρῶν. Ἀμρότερα ἀνεχώρησαν τὴν παρελθοῦσαν Τρίτην.

Τὸ ἀτμόπλοιον «Δέσποινα Μιχαλινού» εὐρίσκειται ὑπὸ ἐκφόρτωσιν εἰς Σιθιταβέκιαν.

Τὸ ἀτμόπλοιον «Ἀλέξανδρος Μιχαλινός» ἀφίκεται εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ Νικολάεφ δι' ἀνθράκευσιν.

Τὸ ἀτμόπλοιον «Γεώργιος Μιχαλινός» ἀνεχώρησεν ἐκ Κάρδιφ τὴν παρελθοῦσαν Τετάρτην κατευθυνόμενον εἰς Πειραιᾶ.

Τὸ ἀτμόπλοιον «Βαλλιάνος» ἐκφορτῶναι γαϊάνθρακας εἰς Ἀλεξάνδρειαν.

Τὸ ἀτμόπλοιον «Βικτωρία» ἐκφορτῶναι εἰς Γένοβαν γεννήματα ἀπὸ Ἀζορικῆν.

Τὸ ἀτμόπλοιον «Ἑλένη» τῶν κ. κ. Δ. Νεγρεπόντε καὶ ἀδελφῶν Σαλιάρη διήλθε τὴν παρελθοῦσαν Τετάρτην ἐκ Πειραιῶς πρὸς ἀνθράκευσιν.

Ἐπίσης ἀναμένεται ἐν Πειραιεὶ πρὸς ἀνθράκευσιν τὸ ἀτμόπλοιον «Ἑλένη Σιφναίου».

ΚΑΤΑΠΛΟ

Τὴν παρελθοῦσαν Κυριακὴν καὶ Δευτέραν κατέπλευσαν εἰς Πειραιᾶ τὸ Αὐστριακὸν ἀτμόπλοιον «Ceres» ἐκ Σμύρνης, τὸ ἑλληνικὸν «Ἑλένη» ἐκ Ταϊνάνιου πρὸς ἀνθράκευσιν, «Siset» γαλλικὸν τοῦ Φραϊσινὲ ἐκ Μασσαλίας—Γενούης, «Clermore» ἀγγλικὸν ἐκ Λίβερπουλ—Μελίτης, «Ἡρα» τοῦ Τζῶν ἐκ Βάρνης, «Θυάκη» τῆς Πανελληνίου ἐκ Χίου—Σμύρνης καὶ «Σαπρῶ» ἐκ Κων(σταντι)πόλεως—Ἀγίου Γεωργίου.

Τὴν τρίτην τὰ ἀτμόπλοια «Βασίλειος» ἑλληνικὸν ἐκ Μασσαλίας πρὸς ἀνθράκευσιν, «Saghalieu» γαλλικὸν ἐκ Μασσαλίας—Νεαπόλεως καὶ «Pollux» Ὀλλανδικὸν ἐξ Ἀμστερδαμ.

Τετάρτην καὶ Πέμπτην τὸ γαλλικὸν «Βιγδάτ» τοῦ Μεσταζερῆ ἐκ Βατοῦμ-Καβακίων καὶ «Ρουμανία» ἰταλικὸν ἐκ Βραΐλας-Καβακίων.

Τὴν δὲ Παρασκευὴν τὸ Αὐστριακὸν «Venus» ἐκ Κρήτης, τὰ Ἰταλικά «Μοντενέγκρο» ἐκ Βρινδησίου—Πατρῶν καὶ «Ἐντέλλα» ἐκ Θεσσαλονίκης ὑπὸ καθαρίσιν πρὸς παράδοσιν καὶ παραλαβὴν τῆς ἀλληλογραφίας, τὸ ἑλληνικὸν «Ἀλέξανδρος Μιχαλινός» ἐξ Ὀδησοῦ πρὸς ἀνθράκευσιν καὶ τὸ ἀγγλικὸν Kate B. Somes μὲ φορτίον 2,600 τόν. γαϊάνθρακας διὰ λογαριασμὸν τοῦ κ. Δρίβα.

ΟΙ ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΕΣ

Ἡ τιμὴ τῶν γαϊανθράκων εὐρίσκειται εἰς τὴν αὐτὴν κατάστασιν ὡς καὶ κατὰ τὰ παρελθόντα φύλλα ἀνηγγεϊλαμεν. Εἰς τὰς τιμὰς ἐκείνας, ἐπειδὴ ἐκπίπτουσιν οἱ ναῦλοι τῶν γαϊανθράκων δεόν μόνον νὰ ἐπέλθῃ σχετικὴ τις ἐκπτώσις.

ΣΙΤΗΡΑ

Εἰς τὰ σιτηρὰ παρατηρεῖται μικρὰ χαλάρωσις. Ἐν Ταϊνάνιῳ σῖτος τῶν 50 φουντιῶν ἐπωλήθη ρούβλια 9 καὶ 10 ἕως 9 καὶ 15, τῶν δὲ 49, ρούβλ. 8 καὶ 90.

Αἱ παραδόσεις ἕνεκα τῶν καιρῶν εἶναι μᾶλλον εὐθηνότεραι. Τῶν 50 φουντιῶν Σίβριον τέλη Ὀκτώβριον 8 καὶ 80, τῶν 51 φουντιῶν 9 καὶ 90.

Ἐν Πειραιεὶ ἐπωλήθη σῖτος μικρομερίδες 59 1)2 λιβρῶν 40 λεπτά κατ' ὁκῶν μὲ 3 0)0 σκόντο.

ΠΛΩΤΗ ΔΕΞΑΜΕΝΗ

Τὴν ἐσπέραν τῆς 13 ε. μ. κατέπλευσαν εἰς μὲν τὸν ὄρμον Φαλήρου τὸ Ναυαγοσωστικὸν Γερμανικὸν ἀτμόπλοιον «Berthilde» ὑπὸ τὸν πλοίαρχον Tederpf ρουμουλοῦν ἐν μέρος πλωτῆς δεξαμενῆς, εἰς δὲ τὸν ὄρμον Κερατσινίου τὸ ἐπίσης ναυαγοσωστικὸν Δανικὸν ἀτμόπλοιον «Danmark» ὑπὸ τὸν πλοίαρχον Pedersen ρουμουλοῦν ἐπίσης τὸ ἕτερον μέρος τῆς αὐτῆς δεξαμενῆς.

Τὴν δεξαμενὴν ταύτην, τὰ ἄνω ἀτμόπλοια παρέλαβον ἐκ Φιοῦμε ἐνθα κατεσκευάσθη διὰ τὸν λιμένα Ὀδησοῦ, προσήγγισαν δ' ἐνταῦθα πρὸς ἀνθράκευσιν.

Καί τὸ μὲν μέρος (Pontoon) τὸ ρυμουλκούμενον παρὰ τοῦ «Berthilde» εἶχε μῆκος 217 ποδῶν τὸ δὲ παρὰ τοῦ «Danmark» 164. Ἐνούμενα τὰ δύο ταῦτα μέρη, ἀποτελοῦν δεξαμενὴν μῆκους 371 ποδῶν, πλάτους 79 καὶ ὕψους 37· βύθισμα 4 ποδῶν.

ΚΙΝΗΣΙΣ ΕΝ ΧΙΩ

Ἐπίσημος ἔλθεσις τοῦ ἐν Χίῳ Ἑλληνος προξένου πρὸς τὸ Ὑπουργεῖον τῶν Ἐξωτερικῶν ἀναφέρει ὅτι κατὰ τὸ ἔτος 1900 κατέπλευσαν εἰς τὸν αὐτόθι λιμένα ὑπὸ Ἑλληνικὴν σημαίαν ἑξαπλοῖα μὲν 273, τόννων 94, 570, ἱστιοφόρα δὲ 55 τόννων 5932. Οἱ ἀριθμοὶ οὗτοι, συνεπάγεται ὁ κ. πρόξενος, εὐγλώττως καταδεικνύουσιν ὅτι ἡ Ἑλληνικὴ ἀτιμῆρος πρώτην κατέχει θέσιν, καὶ θίγει ἐπὶ 380 καταπλευσάντων ἀτμοπλοίων τὰ 273 εἰσὶν Ἑλληνικά. Τούναντιον τὰ ἱστιοφόρα εἰσὶν ἐλάχιστα διότι ἐπὶ 1379 μόνον 55 ἔφερον τὴν Ἑλληνικὴν σημαίαν. Ἐπὶ τῇ εὐκαιρίᾳ ταύτῃ ὀφείλω νὰ προσθῶ ὅτι τὰ Ἑλληνικά ἀτμόπλοια προτιμῶνται ὑπὸ τῶν κατοίκων τῆς Ὀθωμανικῆς Αὐτοκρατορίας παντὸς ζέου ἀτμοπλοίου.»

ΤΟ ΝΑΥΑΓΗΣΑΝ ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΝ

Ἐν τῷ παρελθόντι ἡμῶν φύλλῳ ἀνηγγείλαμεν τὴν σύγκρουσιν τοῦ Γαλλικοῦ ἀτμοπλοίου «Κωνσταντῖνος» μετὰ τοῦ Ἑλληνικοῦ «Ἐμμανουήλ» συνεπείᾳ τῆς ὁποίας συγκρούσεως τὸ Ἑλληνικὸν κατεβυθίσθη. Ἡδὴ μανθάνομεν ὅτι τὸ ἀτμόπλοιο «Ἐμμανουήλ» ἀνῆκεν εἰς τοὺς κ.κ. ἀδελφούς Φιλίνη, Κωνστ. Τσιροπινᾶν καὶ ἄλλους Συριανοὺς ἐφοπιστάς, ἦτο δὲ ἐν αὐτῷ πλοίαρχος ὁ κ. Νικ. Μ. Φιλίνης.

Τὸ ἀτμόπλοιο τοῦτο ἦτο κατὰ τὸ πλεῖστον ἡσφαλισμένον, εὐτυχῶς δὲ δὲν ἔφερον ἄλλους ἐπιβάτας ἐκτὸς τοῦ πληρώματος, ὅπερ ἐσώθη.

Κατὰ τὰς πληροφορίας Συριανῶν ἐφημερίδων οἱ ἰδιοκτῆται τοῦ ναυαγήσαντος «Ἐμμανουήλ» προσέβησαν ἐν Ἀγγλίᾳ εἰς ἀγορὰν ἑτέρου φορτηγοῦ ἀτμοπλοίου τόννων 4,000 κατασκευῆς τοῦ 1897.

Ο «ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ»

Τὴν παρελθούσαν ἐβδομάδα ἐπερατώθη ἡ ἐπισκευὴ τῆς πύρας τοῦ ἀτμοπλοίου «Πειραιεύς», τὸ ὅποιον ἐπανήρχισε τοὺς πλοῦς αὐτοῦ ὑπὸ τὸν πλοίαρχον κ. Ι. Μακρῆν.

Ἡ ἐπισκευὴ τοῦ «Πειραιεύς» ἐγένετο εἰς τὸν ἐν Πειραιεὶ Μηχανουργεῖον τοῦ κ. Βασιλειάδου ἐντὸς 17 ἡμερῶν, μετὰ τῆς διακρινούσης τὸ ἐργαστάσιον τοῦ κ. Βασιλειάδου ταχύτητος καὶ καλῆς ἐργασίας.

ΚΟΛΥΜΒΗΤΙΚΟΙ ΑΓΩΝΕΣ

Ἐν τῷ λιμένι Πειραιῶς ἀπεφασίσθη ἡ τέλεισις ἀγώνων κολυμβητικῆς καὶ λεμβοδρομιῶν καὶ θαλασσίων παιγνίων. Τὸ πρόγραμμα περιέχει 8 ἀγωνίσματα μετὰ βραβείων τιμητικῶν καὶ χρηματικῶν.

Οἱ ἀγῶνες οὗτοι ὤρισθησαν διὰ τὴν σήμερον Κυριακὴν 19 Αὐγούστου.

ἌΛΛΑ ΝΕΑ

Ἡ ἀγγελοθεῖσα ἐνταῦθα ἐμφάνισις πανώλους ἐν Σουλινᾷ διαψεύδεται ἐπίσημως ὑπὸ τοῦ Ὑπουργεῖου τῶν Ἐξωτερικῶν.

— Ἐν Πόρτ Σάϊδ, κατὰ τηλεγράφημα τοῦ προξένου ἐγένετο ἐν νέον κρούσμα, εἰς ζὲ τὸ χωρίον Μιτζαμάρ, κατὰ τηλεγράφημα ἐξ Ἀλεξανδρείας, εἰς παλαιολογὸς θάνατος.

— Δυστύχημα ἀνεπανάριθτον ἐπληξε τὸν τετιμημένον οἶκον τοῦ ἐν Ταϊγανίῳ μεγαλεμπόρου καὶ ἐφοπιστοῦ κ. Σκαρχαμακῆ. Ὁ 26ετής υἱὸς αὐτοῦ Παντιούσας διαμένων ἐν Παρισίοις ἔθηκε τέρας εἰς τὴν ζωὴν του. Ἡ «Ναυτικὴ Ἑλλάς» διαβιβάζει θερμὰ συλλυπητήρια πρὸς τὴν δεινῶς τρωθεῖσαν οἰκογένειάν του.

— Πρὸ τινων ἡμερῶν ἐλθόντες ἐκ Χίου παρέμειναν ἐπὶ τινὰς ἡμέρας ἐνταῦθα ὁ πλοίαρχος κ. Κ. Σκλιάρης καὶ ὁ ἐν Γενούῃ διαμένων παρὰ τῷ μεγάλῳ ναυλομειστικῷ γραφεῖῳ τοῦ κ. Κώστα κ. Ν. Μανός.

— Τὸ ἱστιοφόρον «Πρίγκηψ Γεώργιος» τοῦ κ. Γ. Βολίκα τόννων 1,250 ναυλωθὲν ἀναμένεται κατ' αὐτὰς εἰς Πετρούπολιν.

— Ἀπὸ τοῦ μηνὸς Σεπτεμβρίου, ἡ ἐν Σύρῳ ἐδρεύουσα νέα Ἑλλην. Ἀτμοπλοία ἀρχεται ἐβδομαδιαίως γραμμῆς ἀπὸ τῶν Ἀγίων Σαράντα τῆς Ἡπείρου μέχρι Κωνσταντινουπόλεως καὶ ἐκεῖθεν μέχρι Βάρνας μετὰ προσεγγίσεων εἰς διπλῶν λιμένων τῆς Ἑλλάδος καὶ Τουρκίας.

ΝΑΥΤΙΚΑ ΕΙΔΗ

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

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

Τὰ ἄβραστα πρὸς 2.40.

Τὰ κεδρωτὰ σχοινία τῆς Τεργέτης πρὸς 2.40, τοῦ δὲ Βελγίου 2.20.

Τὰ λευκὰ σχοινία τιμῶνται 2.60 κατ' ὁκᾶν.

Τὰ ἐκ τοῦ σπάρτου σχοινία (τζίβαι) πρὸς 2.40.

Τὸ μίνιον (ἐκ μολύβδου) ἀπὸ 1—1.40.

Χρῶματα

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

Τὸ λευκὸν χρῶμα τσίγκου πρὸς 1.70 κατ' ὁκᾶν.

Τὸ σκούρον χρῶμα, ἦτοι μαῦρον, ξύλου, πράσινον κλπ. πρὸς 1.10.

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

Αἱ ἄγχιραι βάρους μικροτέρου τοῦ ἐνὸς στατῆρος 1 δραχ. κατ' ὁκᾶν, πλέον τοῦ στατῆρος πρὸς 0,85.

Αἱ τιμαὶ τῶν ἀλύσων, συρμάτων σιδηρῶν καὶ χαλυβδίνων διὰ πλοῖα, στυπίων, σπάγγων καὶ ἱστιοπάνων ποικίλλουσιν ἀναλόγως τῆς ποιότητος καὶ τοῦ πάχους αὐτῶν.

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

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

Θαλασσογραφικὸς χάρτης Ἑλλάδος,

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

Θαλασσογραφικὸς χάρτης Θεσσαλονίκης, Β. Σποράδων, Θράκης, Μαρμαρᾶ, Κιπόμεως κλπ. Δρ. 5.—

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

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 αἰτοῦντα.

ΑΘΗΝΑΪΚΗ ΣΧΟΛΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΚΑΙ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ

(Ἐγκρίσει τῆς Κυβερνήσεως καὶ ἀρωγῇ τοῦ δήμου Ἀθηναίων)

Περιλαμβάνει ἐμπορικὸν Λύκειον, Λύκειον θετικῶν ἐπιστημῶν καὶ φιλολογ. Λύκειον

Ἐπόπται τοῦ ἐμπορικοῦ Λυκείου

Ν. ΔΑΜΑΣΚΗΝΟΣ

Καθηγητῆς τοῦ ἐμπορ. δικαίου ἐν τῷ Ἐθνικῷ Πανεπιστημίῳ.

Γ. ΚΑΤΣΕΛΙΔΗΣ

Οἰκονομολόγος, πρῶτον ἐπιθεωρητῆς Τραπεζῆς.

Ἐπόπται τοῦ Λυκείου τῶν Θετικῶν ἐπιστημῶν

ΤΙΜΟΛ. ΑΡΓΥΡΟΠΟΥΛΟΣ

Καθηγητῆς τῆς φυσικῆς ἐν τῷ Ἐθνικῷ Πανεπιστημίῳ.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΔΑΜΒΕΡΓΗΣ

Καθηγητῆς τῆς χημείας ἐν τῷ Ἐθν. Πανεπιστημίῳ.

Ἐκπαίδευσις τελεία, πλήρης μόρφωσις, οἰκοτροφεῖον μετὰ πατρικῆς ἐπιβλέψεως
Ἡ «Ἀθηναϊκὴ Σχολή» εὐρίσκειται : ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟΥ καὶ ΟΔΟΣ ΒΟΥΛΗΣ.

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 κ.λ.π.)

ΠΑΣΑ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑ ΠΕΡΙ ΑΣΦΑΛΕΙΩΝ

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.

Σ. Ν. ΣΑΒΒΑΣ και ΑΔΕΛΦΟΙ

Έμποροι και ναυλομεσῆται. Δέχονται έμπορεύματα επί προμηθεία και προναυλώνουσι πλοῖα ιστιοφόρα και άτμόπλοια.

BUENOS—AIRES.

(America Sud, Republica Argentina).

ΑΙ ΣΥΝΔΡΟΜΑΙ
ΤΗΣ «ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ»

Παρακαλούμεν τούς κ. κ. συνδρομητάς τῆς «Ναυτικῆς Ἑλλάδος» ὅπως τὰς συνδρομάς των ἐμβάζουσι κατ' εὐθείαν πρὸς τήν: Διεύθυνσιν τῆς «Ναυτικῆς Ἑλλάδος»... Ἀθήνας, ἵνα λαμβάνη γνώσιν τῆς ἐξοφλήσεω, τοῦ λογαριασμοῦ των ἀμέσως ἢ διαχειρίσις και ἀποστέλλεται ἡ σχετικὴ ἀπόδειξις

ΦΥΛΛΑ
ΤΗΣ «ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ»

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

ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ

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

ΤΥΠΟΙΣ Δ. Γ. ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΥ
 8 Ὀδὸς Ποσειδέωνος: 8

Φ. ΦΩΤΙΑΔΗΣ και Γ. ΔΑΝΕΖΗΣ

Πράκτορες έμπορικῶν άτμοπλοίων και ναυλομεσῆται. Διεύθυνσις τηλεγραφικῆ: ΔΑΝΕΖΗΝ, Κωνσταντινούπολιν.

ΣΚΑΡΑΜΑΓΚΑΣ ΕΥΜΟΡΦΟΠΟΥΛΟΣ ΚΑΙ Cie

Πράκτορες έμπορικῶν άτμοπλοίων. Μέγα Ναυλομεσιτικὸν κατάστημα. Ἐδρα ἐν Ροστοβίφ Ὑποκαταστήματα εἰς Λονδίνον και Ταϊγάνιον.

DUNCAN HOYLAND ET Co

Πράκτωρ σιτηρῶν και έμπορικῶν εταιριῶν. Ναυλομεσιτικαί εργασίαι ἐν Ταϊγανίφ, Ροστοβίφ και Νοβοροσίσκη.

L. KOHNKE

Πράκτωρ σιτηρῶν και ναυλομεσίτης. Ἀντιπρόσωπος διαφόρων εταιριῶν. Κεντρικὸν κατάστημα ἐν Ροστοβίφ. Ὑποκαταστήματα εἰς Ταϊγάνιον, Νοβοροσίσκη και ἄλλους λιμένας.

NICOLAS D COTZIAS (SYRA)

Μεσίτης ἀγορῶν πωλήσεων και ναυλώσεων άτμοπλοίων.

Τηλεγραφ Διεύθυνσις COTZIAS, SYRA.