



ΤΟ ΜΟΝΟΝ ΕΝ ΕΛΛΑΔΙ ΕΒΔΟΜΑΔΙΑΙΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΠΕΡΙΟΔΙΚΟΝ ΕΙΚΟΝΟΓΡΑΦΗΜΕΝΟΝ

ΙΔΡΥΤΗΣ ΚΑΙ ΙΔΙΟΚΤΗΤΗΣ

Ι. Θ. ΣΙΦΝΑΙΟΣ



ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ

Κ. ΑΥΓΕΡΗΣ ΚΑΙ Ν. ΚΟΤΣΟΒΙΛΛΗΣ

ΣΥΝΕΡΓΑΤΑΙ

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



ΑΘΗΝΑΙ

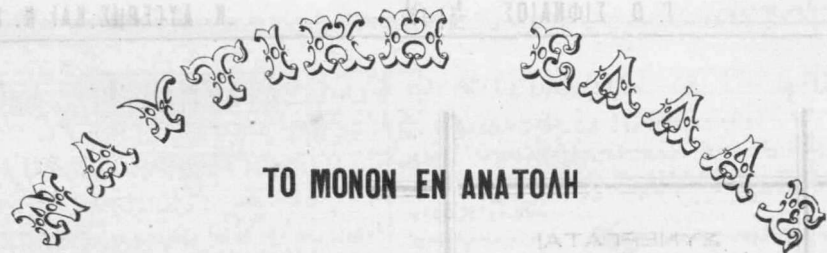
1901

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Αί πρόοδοι τῆς Ναυπηγικῆς ἐν Ἰταλία. — Ὅρος ἀπαλλαγῆς τῆς ἀσφαλείας ἐκ τῆς ἀβαρίας ἄρθρον τοῦ κ. Ἐμμ. Μακρυγιάννη. — Γεωγραφικά ὑπὸ Ν. Γ. Κοτσοβίλλη. — Ὁραὶ ἀναστροφῆς τοῦ ρεύματος ἐν τῇ γεφύρᾳ τοῦ Εὐρίπου τὸν Ἰούλιον 1901 ὑπὸ τοῦ κ. Μ. Ματθαίουπούλου, ὑποπλοιάργου τοῦ Πολ. Ναυτικοῦ. — Ναυτικά χρονικά ὑπὸ Ν. Γ. Μπότση ἀνθυποπλοιάρχου τοῦ Β. Ναυτικοῦ. — Ὅλοι οἱ τύποι τῶν φορητῶν ἀτμοπλοίων. — Ὁ Φαροδείκτης τῶν Ἑλληνικῶν παραλίων μετὰ τὰς τροποποιήσεις του πάδας. — Μεταλλαγὰὶ φάων καὶ φινῶν. — Οἱ Ἰσπανοὶ ἐν Τραφάλγαρ, ἱστορικὸν σημεῖωμα τοῦ κ. Κ. Ν. Ράδου. — Ἡ αὐξήσις τῶν ἀτμοπλοίων μας καὶ ἡ ἐπέκτασις τῶν ἐργασιῶν των ὑπὸ τοῦ κ. Κ. Κουτσουλέρη πλοιάρχου τοῦ ἑλλην. ἀτμοπλοίου «Μιτυλήνη». — Ἡ κίνησις ἐν Ρουμανία ὑπὸ Χ. Μεσσῆνη. — Τελωνεῖον ἐν Κύθωφ. — Ναυτικά νέα κλπ.

ΕΙΚΟΝΕΣ

Τύποι φορητῶν ἀτμοπλοίων. — Τὸ ἑλληνικὸν ἀτμοπλοῖον «Ἀμφιτρίτη» τῶν ἐν Βραΐλα κ. κ. ἀδελφῶν Σταθάτου. — Τρεχαντήριον ἐκ Κεφαλληνίας καταληθὲν ἐν τῷ Δουναβί ὑπὸ πάγων τὸν παρελθόντα χειμῶνα.



ΤΟ ΜΟΝΟΝ ΕΝ ΑΝΑΤΟΛΗ

ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΠΕΡΙΟΔΙΚΟΝ

ΕΤΗΣΙΑ ΣΥΝΔΡΟΜΗ

ΕΝ ΕΛΛΑΔΙ
Δρχ. 12

ΕΝ ΤΩ ΕΞΩΤΕΡΙΚῳ
Φρ. χρ. 12

ΕΞ ΑΜΗΝΟΣ

Οἱ κ.κ. συνδρομηταὶ παρακαλοῦνται νὰ συνοδεύωσι τὰς αἰτήσεις των πρὸς ἐγγραφήν μετὰ τοῦ ἀντιτύπου.

ΣΗΜ. «ΝΑΥΤ. ΕΛΛ.» οἱ κρατύσαντες τὸν πρῶτον καὶ δεύτερον ἀριθμὸν τῆς «Ναυτικῆς Ἑλλάδος» θεωροῦνται συνδρομηταὶ αὐτῆς.

ΑΙ ΠΡΟΟΔΟΙ ΤΗΣ ΝΑΥΠΗΓΙΚΗΣ ΕΝ ΙΤΑΛΙΑ

Τὸ ἐσχάτως ἐκ τῶν ναυπηγείων τῆς Spezia καθελκυσθὲν ἰταλικὸν θωρηκτὸν «Βασίλισσα Μαργαρίτα» ἀποτελεῖ νέον πασιφανὲς δείγμα τῆς προόδου τῆς ναυπηγικῆς ἐν Ἰταλίᾳ.

Ὁ τύπος τοῦ θωρηκτοῦ τούτου παριστᾷ τὴν καλλιτέραν χρῆσιν τῆς χωρητικότητος ἐν σχέσει πρὸς τὴν ἐπιθετικὴν δύναμιν καὶ πρὸς τὰς ἀμυντικὰς ιδιότητάς πολεμικοῦ πλοίου. Τοῦτο δὲ ἀκριβῶς εἶναι σήμερον τὸ πρόβλημα τῆς πολεμικῆς ναυτικῆς ἀρχιτεκτονικῆς.

Ἴδου πῶς ἐν τῷ θωρηκτῷ τούτῳ διηρέθη τὸ ὀλικὸν βᾶρος τοῦ πλοίου, ὅπερ μεθ' ὄλου τοῦ ὀπλισμοῦ εἶναι 13426 τόννων.

Τὸ σκάφος καὶ παραρτήματα αὐτοῦ τόννοι 5,120.

Οἱ θώρακες καὶ σχετικαὶ συνδέσεις 3155.

Τὸ πυροβολικὸν καὶ πυρομαχικὰ 1333.

Αἱ κινητήριαι μηχαναὶ 1553

Ἡ συνήθης χωρητικότης τῶν ἀνθρακωποθηκῶν 1000.

Τὰ ὑποβρύχια ὄπλα αὐτοῦ καὶ ἡ ἠλεκτρικὴ ἐγκατάστασις 140.

Οἱ ὑπολειπόμενοι 1125 τόννοι προωρίσθησαν διὰ τὰς λοιπὰς ὑπηρεσίας ἤτοι ὕδατος, τροφῶν ὀπλισμοῦ, ναυτῶν κλπ.

Εἶναι δὲ τὸ σκάφος, τοῦτο στερεώτατον διάνυσον 20 μίλια τὴν ὥραν καὶ φέρει ἰσχυρότατον πυροβολικὸν ἀναπτύσσον φοβεράν καταστρεπτικὴν ἐνέργειαν καθ' οἰοῦδήποτε τύπου ἐχθρικοῦ πλοίου. Ἐχει δὲ καὶ εὐρείαν αὐτονομίαν, διότι ἐκτος τοῦ συνήθους ἐφοδίου 1000 τόννων ἀνθράκων, δύναται νὰ ἀποθηκεύσῃ ἐτέρους 1000 τόννους, εἰς τρόπον, ὥστε ἐὰν ἀναπτύξῃ ταχύτητα μόνον 10 μιλίων καθ' ὥραν δύναται μετὰ τὴν ρηθείσαν ποσότητα ἀνθράκων νὰ διακινήσῃ ἐξακολουθητικῶς 10 χιλιάδες μίλια.

Καίτοι δὲ ἡ ἐπιθετικὴ ἐνέργεια καὶ ὄχι ἡ ἀμυντικὴ, εἶναι ἐκείνη ἐξ ἧς ἐξαρτᾶται ἡ ἕκτασις τῆς ναυμαχίας καὶ ἡ καλλιτέρα ἀμυνα κατὰ ἐχθρικοῦ πλοίου εἶναι τὸ ταχὺ καὶ ἀποτελεσματικὸν πῦρ τοῦ πυροβολικοῦ. Ἐντούτοις τὸ θωρηκτὸν «Βασίλισσα Μαργαρίτα» συνδυάζει μέγιστα προτερήματα ἀμυντικὰ χάρις εἰς τὴν διασκευὴν τοῦ θώρακος αὐτοῦ.

Συνελόντι εἰπεῖν ἡ «Βασίλισσα Μαργαρίτα» εἶναι πρῶτης τάξεως θωρηκτὸν καὶ ἐν αὐτῷ ἐπραγματοποιήθησαν ὅλαι αἱ πρόοδοι τῆς ναυπηγικῆς.

Καὶ ἀφ' οὗ περὶ τῶν λαμπρῶν ἀποτελεσμάτων καὶ τῆς προόδου τῆς ναυπηγικῆς ἐν Ἰταλίᾳ ὀμιλοῦμεν δὲν πρέπει νὰ παραλείψωμεν καὶ τὴν ἐν τοῖς ναυπηγείοις τῶν Ἀνσάλδο ἐν Γενουῇ κατασκευὴν νεωστὶ τῶν δύο τουρκικῶν τορπιλοβόλων «Ἀβδούλ Μετζήτ» καὶ Χαμηδιέ», τὰ ὅποια εἶχομεν τὴν εὐκαιρίαν νὰ θαυμάσωμεν ἐν Πειραιῇ συνεννοῦντα πᾶσιν πρόοδον ἐπιτευχθεῖσαν κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη εἰς τὸ εἶδος τοῦτο τῶν πλοίων.

Ὁ Τύπος τῶν ρηθέντων τορπιλοβόλων τοῦ οἴκου Ἀνσάλδο ἔχει τὰς ἐξῆς διαστάσεις.

Μέγιστον μῆκος	μ.	50. 50
Μῆκος μεταξὺ τῶν καθέτων	»	48. 50
Μέγιστον πλάτος	»	5. 65
Ὑψος	»	3 20
Μέση βύθιτις	»	1, 20

Ἐκτόπισμα τόννους 145

Δυνάμειος ἵππων » 2400

Ἐπιτευχθεῖσα ταχύτης μίλια 27. 50

Χωρητικότης ἀνθρακωθηκῶν τον. 60

Ἀκτῖνα ἐνεργείας.

μετὰ ταχύτητα 14 κόμβων κόμβοι 2000

Πυροβόλα τῶν 37 ἑκατ. ἀριθ. 2

Σωληνας ἐκσφενδονίσεως τορπιλλῶν » 2

Ἡ γενομένη δοκιμὴ αὐτῶν εἰς μετρηθὲν μίλιον ἐπὶ βάσεως 7 μιλίων μετὰ τρικυμωδῆ θάλασσαν καὶ ἀέρα τεταμένον ἔδωκε θριαμβευτικὸν ἀποτέλεσμα εἰς τὸν κατασκευάσαντα αὐτὰ οἶκον, διότι ὑπερέβη πᾶσαν προσδοκίαν καὶ τὰ ἐν τῷ μετὰ τῆς Τουρκικῆς Κυβερνήσεως συμβολαίῳ συμφωνηθέντα προτερήματα.

Τὰ σκάφη δὲ ταῦτα ὑπέστησαν ἐτέραν φοβεράν, ἀλλὰ ἐπιτυχῆ δοκιμασίαν. Διακοκύντος τοῦ πλοῦ αὐτῶν ἀπὸ Portoferraio εἰς Μεσσήνην ἐπὶ τρεῖς ἡμέρας ἐπάλαισαν ἐνκντίον ἰσχυρᾶς τρικυμίας καὶ ἀπέδειξαν ὅτι ἔχουσι στερεὰν κατασκευὴν καὶ λαμπρὰς ναυτικὰς ιδιότητάς.

Ὅτε δὲ προσωρμίσθησαν εἰς Μεσσήνην, ὅπου ἐκ τηλεγραφημάτων τῶν διαφόρων σηματοδότην σταθμῶν εἶχε φθάσῃ ἡ εἰδησις τῆς ἰσχυρᾶς τρικυμίας, ἣτις ἐδέσποζεν ἐν τῷ Τυρρητικῷ πελάγει μετέβησαν εἰς ἐπισκεψίμω των οἱ ἀξιωματικοὶ τῶν ἐν τῷ λιμένι ἐκείνῳ εὕρισκομένων τορπιλοβόλων τοῦ Ἰταλικοῦ ναυτικοῦ, οἵτινες ἀντελήφθησαν ἰδίως ὁμμάσιν ὅτι οὐδεμίαν βλάβην προεξένησαν εἰς αὐτὰ ἡ τρικυμία καὶ συνεχάρησαν τὸν πλοίαρχον αὐτῶν κ. Ἐλίαν, ἄξιον

κυβερνήτην τόνον ώραιών και ισχυρών τορπιλοβόλων.

Ο Ιταλικός οίκος 'Ανσάλδο δίδει συχνά δείγματα τής τελειότητος τών υπ' αυτού κατασκευαζομένων πλοίων. Ούτω τὸ καταδρομικὸν θωρηκτὸν «Γαριβάλδης» ντυπηγηθὲν ἐν τοῖς συνεργείοις 'Ανσάλδο ἐγένετο ἀντικείμενον θυμασμοῦ ἐσχάτως ἐν Τουλῶνι, καὶ τὰ προτερήματα αὐτοῦ ἀνωμολόγησεν αὐτὸς οὗτος ὁ Γάλλος ναύαρχος κ. Caillard.

Μέχρι τοῦδε ὁ οἶκος οὗτος ἔχει κατασκευάσῃ διάφορα πολεμικὰ πλοῖα διὰ λισμὸν τῆς Ἰταλίας καὶ ἄλλων Κρατῶν. Καταπληκτικὰ δὲ προόδους ἐπέτελεσε καὶ εἰς τὴν κατασκευὴν τῶν

ἐμπορικῶν ἀτμοπλοίων, ἐὰν λάβῃ τις ὑπ' ὄψει τὰ μεγάλῃ ἀτμόπλοια τοῦ Φλόριο «Montenegro» «Bosnia» «Bulgaria» κλπ. ὑπ' αὐτοῦ τοῦ τελευταίου κατασκευασθέντα καὶ εἰς Πειραιᾶ καθ' ἑβδομάδα προσορμιζόμενα.

Γνωστὸν τυγχάνει ὅτι καὶ οἱ ἡμέτεροι ἀρχιτέκτονες καὶ μηχανικοὶ τοῦ Βασιλικῆς ναυτικῆς ἔχουσιν ἀρίστην ἰδέαν περὶ τῶν ἰταλικῶν ναυπηγείων καὶ μετ' ἐνδιαφέροντος παρακολουθοῦσι τὰς ἐν Ἰταλίᾳ προόδους, ἀνωμολογεῖται δὲ ὅτι ἀπὸ τῆς ἀπόψεως ταύτης ἡ Ἰταλία οὐδόλως ὑπολείπεται τῆς Ἀγγλίας καὶ Γαλλίας ἐν τισὶ δὲ μέλιττα ὑπερέχει αὐτῶν.

ΟΡΟΣ ΑΠΑΛΛΑΓΗΣ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΕΚ ΤΗΣ ΑΒΑΡΙΑΣ

(συνέχεια καὶ τέλος)

Ἐν Ὀλλανδίᾳ (ἀρθ. 646 καὶ 719) ὁ ὄρος ἐλεύθερον ἀβαρίας, δὲν ἐπεκτείνεται καὶ εἰς τὰς γενικὰς ἀβαρίας, ἀμα αὐταὶ δὲν ὑπερβαίνουσι τὸ ἑκατοστὸν τῆς ἀξίας τοῦ βλαβέντος πράγματος.

Ἐν Βελγίῳ κατὰ τὴν ἀναθεώρησιν τοῦ Ἐμπορικῆς Κώδικος, ἐπροτάθη, ὅπως ὁ ὄρος οὗτος περιορισθῆ μόνον εἰς τὰς εἰδικὰς ἀβαρίας, μὴ ἐφαρμοζομένη δὲ οὔτε ἐπὶ καθίσματος ἢ πυρκαϊᾶς, διὰ τὸν λόγον ὅτι ὁ ὄρος οὗτος, ἀπέβαλε τὴν ἔννοιαν ἣν ἔχει κατὰ τὸ ἀρθρον 409 τοῦ Ἐμπορ. νόμου ὡς ἐκ τῶν ἰδικιτέρων συμφωνιῶν μεταξὺ τῶν συμβαλλομένων, ἀλλ' ἠπρότασις αὐτῆ ἀπερίσθη, διότι ἐθεωρήθη προτιμώτερον ὅπως δικτηρηθῆ ἡ γενικὴ ἔννοια τοῦ ὄρου «ἐλεύθερον ἀβαρίας» εἰς δὲ τοὺς συμβαλλομένους χορηγηθῆ ἀπόλυτος ἐλευθερία, νὰ περιορίζωσι τὴν ἔννοιαν τοῦ ὄρου κατ' ἀρέσκειαν ἵνα δυνάμει τῶν συμφωνιῶν τούτων καθορίζηται ἡ ἔκτασις τῆς εὐθύνης καὶ τὸ μέτρον τῆς ἀπαλλαγῆς τοῦ ἀσφαλιστοῦ.

Ἐκ τῆς συνοπτικῆς ταύτης ἱστορίας ὑπὸ νομικὴν ἐποψίν, τῆς συνηθείας τοῦ ὄρου τούτου, ὅστις εἶναι σήμερον ἐν μεγίστῃ χρήσει, πειθόμεθα ὅτι ἡ ἔννοια αὐτοῦ παραλλάσσει ὡς ἐπὶ τὸ πολὺ κατὰ τὰς διαφόρους νομοθεσίας καὶ τὴν διάφορον ἀντίληψιν.

Ἄλλ' ἰδῶμεν ποῖα εἶνε ἡ ὀρθὴ λύσις τοῦ ἐν τῇ κεφαλίδι τεθέντος ζητήματος ὅπερ ἀνεκινήθη ἐπὶ τῆς ἐξῆς ὑποθέσεως.

Ἡ ἀσφαλ. ἐταιρεία Remberg et Cie ἠσφάλισεν τὸν ἐπὶ τοῦ πλοίου Hareals φορτωθέντα ἀρχαῖστου, τὸ δὲ φορτίον τούτο εὐρέθη κατὰ τὴν

ἄφιξιν τοῦ πλοίου εἰς τὸν προορισμὸν του, βεβλαμμένον ἐκ πυρκαϊᾶς. Οἱ παραλήπται ἠγείρον ἀγωγὴν κατὰ τῆς ἀσφαλείας ζητοῦντες ἀποζημίωσιν διὰ τὴν βλάβην ταύτην. Κατὰ τῆς ἀγωγῆς δὲ ταύτης, ἡ ἀσφάλεια ἀντέταξεν ὅτι ἡ βλάβη προῆλθεν ἐξ ἰδίου τοῦ πράγματος ἐλαττώματος, καὶ ὅτι συνεπῶς οὐδεμίαν κατὰ νόμον φέρει εὐθύνην.

Οὔτω ἐχούσης τῆς ὑποθέσεως ἦτο ἐξεταστέον. Τίνα ἔννοιαν ἔχει ἡ ρηθεῖσα ῥήτρα ἐν σχέσει πρὸς τὸ δικαίωμα ἀπαλλαγῆς τοῦ ἀσφαλιστοῦ δι' ἰδίον τοῦ πράγματος ἐλάττωμα, ὅπερ δικαίωμα ἀπολαύει ἐκ τῆς τοῦ νόμου, καὶ τοῦ ἀσφαλιστικῆς συμβολαίου. Ἦτοι ἀρῶν ὁ ἀσφαλιστὴς δὲν εἶναι ὑπόχρεως ν' ἀποζημιώσῃ τὸν ἀσφαλιζόμενον, ἀμα τὸ φορτίον ἐβλάβη ἐξ ἰδίου τοῦ ἐλαττώματος, εἶνε δυνατὸν νὰ θεωρηθῆ ὑπεύθυνος ἐν περιπτώσει πυρκαϊᾶς, ἀδιάφορον ἂν ἡ πυρκαϊὰ τοῦ φορτίου προῆλθεν ἐξ ἰδίου τοῦ πράγματος ἐλαττώματος;

Ὁ ἡμέτερος Ἐμπορ. νόμος, ὀρίζων τὴν ἔννοιαν τοῦ ὄρου ἐλεύθερον ἀβαρίας, κανονίζει τὰς συνεπείας τῆς τοιαύτης γενικῆς ῥήτας, ἀσχετῶς πρὸς πᾶσαν ἐξαίρεσιν, συνομολογουμένην μεταξὺ ἀσφαλιστοῦ καὶ ἀσφαλιζομένου, διὰ τοῦτο δὲν ὀμιλεῖ τίνας ἔσονται αἱ συνέπειαι τοῦ ὄρου, ἀμα γίνονται ἐξαίρεσις ὠρισμένων δυστυχημάτων οἷον ἐλεύθερον ἀβαρίας ἐκτὸς περιπτώσεως, συγκρούσεως, καθίσματος, πυρκαϊᾶς κλπ.

Ἐπὶ τῆς ὑποθέσεως ταύτης ἠσχυρήθη τὸ Ἀνώτατον δικαστήριον τῆς Γαλλίας εἰπὸν ὅρ-

θότατα, ὅτι ἡ ἔννοια τοῦ ἀσφαλιστικῆς συμβολαίου εἶνε ὅτι, ὁ ἀσφαλιστὴς ἀναλαμβάνει εὐθύνην διὰ πάντας τοὺς κινδύνους τῆς πυρκαϊᾶς, οἵτινες δύνανται νὰ ἀπειλήσωσι τὸ πλοῖον καὶ συνεπεία τῶν ὁποίων ἐπέρχεται βλάβη εἰς τὸ φορτίον, ὅτι ἐπομένως ἡ βλάβη αὕτη, καίτοι ἠδύνατο τὸ φορτίον εὐχερέστερον ἐκ τῆς ἀναπτύχσεως ἐκ τῆς πυρκαϊᾶς, θερμότητος νὰ βλαβῆ ὡς ἐκ τῆς φύσεως αὐτοῦ, οὐχ' ἦττον εἶνε συνέπεια τῆς πυρκαϊᾶς τῆς ὁποίας τοὺς κινδύνους ἠσφάλισεν ὁ ἀσφαλιστὴς, ἐξαίρεσιν τούτους ἐκ τοῦ ὄρου «ἐλεύθερον ἀβαρίας».

Εἶνε ἀναμφισβήτητον κατ' ἐμὲ ὅτι αἱ σκέψεις αὐταὶ τῆς ἀποφάσεως εἰσὶν ὕγιαι καὶ ὀρθαὶ διότι ὁ ἀσφαλιστὴς δὲν ἐνέχεται μὲν δι' ἴδιον τοῦ πράγματος ἐλάττωμα, καὶ εἶνε ἀπηλλαγμένη ἡ ἀσφάλεια ἀλλ' ἡ ἀπαλλαγὴ αὕτη ὑπόκειται εἰς τὴν ἐξαίρεσιν τοῦ γεγονότος τῆς πυρκαϊᾶς, ὅπερ γεγονὸς ἀνατρέπει τὴν ἀπαλλαγὴν τοῦ ἀσφαλιστοῦ ἀπὸ ἰδίου τοῦ πράγματος ἐλάττωμα ἀρ' ἑτέρου δυνάμει τοῦ ὄρου, πάσης μερικῆς ἀβαρίας, καθιστᾶ τούτον ὑπεύθυνον δυνάμει τῆς συμφωνίας, ἣτις ἔχει γενικὴν ἔννοιαν.

Οὔτω ἐρμηνεύει τὸν ὄρον τούτον, ἐν σχέσει πρὸς τὴν πυρκαϊάν δι' ἰδίον τοῦ πράγματος ἐλάττωμα καὶ ὁ περιλάλητος διὰ τῆς ἐμβρίθειαν καὶ περιεκτικότητά καὶ τὴν σορῆ, διακανόνισιν τῶν πολυπλόκων καὶ δυσχερῶν ἀσφαλιστικῶν ζητημάτων Κανονισμὸς τοῦ Ἀμβούργου τοῦ ἔτους 1867 ἐν ἀρθρῷ 104, ὅστις ἐπέχει τόπον κοινῶν ἀσφαλιστικῶν συμβολαίου καὶ ἀσφαλοῦς ὀδηγοῦ, πρὸς διαφώτισιν τοῦ κυκλώοντος τῶν ἀμφιβολιῶν περὶ τὴν ἔννοιαν τούτου νόμου καὶ τῶν ἀσφαλιστικῶν συμβολαίων.

Μόνη περιπτώσις καθ' ἣν καθιεροῦται ἡ ἀπαλλαγὴ τοῦ ἀσφαλιστοῦ δι' ἰδίον τοῦ πράγματος ἐλάττωμα προκειμένου περὶ πυρκαϊᾶς εἶνε ἡ αὐτόματος ἀνάφλεξις τοῦ ἀσφαλισθέντος φορτίου, ἣτοι ὁσάκις ἡ αἰτία τῆς πυρκαϊᾶς ἐγκτεται ἐν τῇ φύσει τοῦ φορτίου ἀνευ ἐξωτερικῆς ἐπιδράσεως πυρός.

Περὶ τῶν ζητημάτων τούτων ποιεῖται ἐκτεταμένη ἀνάπτυξις ὁ ἔμπειρος ἀσφαλιστὴς τῶν Παρισίων De Courcy (Ἐρμηνεία τοῦ ἀσφαλ. συμβολαίου ἐπὶ ἐμπορευμάτων ἀριθ. 10) Παρ. 6. καὶ Ἐφετείου Παρισίων ἀπόφασιν τῆς 26 Ἰανουαρίου 1899 καὶ τῆς 14 Δεκεμβρίου 1899 καὶ ἀποφ. Ἀκυρωτικῆς τῆς 1 Αὐγούστου 1899.

Σύρος

ΕΜΜ. ΜΑΚΡΥΓΙΑΝΝΗΣ

δικηγόρος

ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΑ*

ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΑ ΜΕΓΕΘΗ ΤΩΝ ΝΗΩΝ
ΤΟΥ ΕΛΛ. ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟΥΣ

ΕΞ ΑΝΕΚΔΟΤΟΥ ΣΥΓΓΡΑΜΜΑΤΟΣ
ΤΟΥ κ. ΝΙΚ. ΚΟΤΣΟΒΙΛΛΗ

—
Λέρος

'Εμβαδὸν Τετραγων. χιλιομέτρα	54.88%
Περίπλους Ἀγγλικὰ μίλια	22.—
"Υψὸς Γαλλικὰ μέτρα	323.—
Πλάτος Β. 37° 09'	
Μῆκος Α. 26° 52'	

—
Ἰδρυ

'Εμβαδὸν Τετραγωνικὰ χιλιομέτρα	49.73
Περίπλους Ἀγγλικὰ μίλια	25.—
"Υψὸς Γαλλικὰ μέτρα	597.—
Πλάτος Β. 37° 20'	
Μῆκος Α. 23° 28'	

—
Ἅγιος Στράτης (Εὐστράτιος)

'Εμβαδὸν Τετραγωνικὰ χιλιομέτρα	45.10
Περίπλους Ἀγγλικὰ μίλια	15.—
"Υψὸς Γαλλικὰ μέτρα	296.—
Πλάτος Β. 39° 30'	
Μῆκος Α. 24° 59'	

—
Σκιάθος

'Εμβαδὸν Τετραγωνικὰ χιλιομέτρα	44.60%
Περίπλους Ἀγγλικὰ μίλια	18.—
"Υψὸς Γαλλικὰ μέτρα	455.—
Πλάτος Β. 39° 09'	
Μῆκος Α. 23° 28'	

—
Νίδυρος

'Εμβαδὸν Τετραγωνικὰ χιλιομέτρα	42.87
Περίπλους Ἀγγλικὰ μίλια	14.—
"Υψὸς Γαλλικὰ μέτρα	692.—
Πλάτος Β. 36° 35'	
Μῆκος Α. 27° 12'	

—
Ψαρά

'Εμβαδὸν Τετραγωνικὰ χιλιομέτρα	41.17
Περίπλους Ἀγγλικὰ μίλια	15.—
"Υψὸς Γαλλικὰ μέτρα	564.—
Πλάτος Β. 38° 34'	
Μῆκος Α. 25° 36'	

* Ἴδε προηγούμενον.

ΩΡΑΙ ΑΝΑΣΤΡΟΦΗΣ ΤΟΥ ΡΕΥΜΑΤΟΣ
ΕΝ ΤΗ ΓΕΦΥΡΑ ΤΟΥ ΕΥΡΗΠΟΥ ΤΟΝ ΙΟΥΛΙΟΝ 1901

Χρο- νο- λο- γία	Διευθύνσεις ρεύματος			
	πρωίας		εσπέρας	
	πρός Ν.	πρός Β.	πρός Ν.	πρός Β.
1	0 ^ω 37 ^λ	6 ^ω 49 ^λ	1 ^ω 1 ^λ	7 ^ω 13 ^λ
2	1 25	7 37	1 48	8 00
3	2 11	8 21	2 32	8 42
4	2 51	9 1	3 10	9 18
5	3 27	9 35	3 44	9 52
6	4 0 10	8 4	4 16 10	26
7	4 32 10	40	4 48 10	56
8	5 4 11	12	5 2 11	28
9	5 37 11	47	5 56	—
	πρός Β.	πρός Ν.	πρός Β.	πρός Ν.
10	0 ^ω 10 ^λ	6 ^ω 20 ^λ	0 ^ω 31 ^λ	6 ^ω 44 ^λ
11	0 58	7 13	άνώμαλα	
12	άνώμαλα		άνώμαλα	
13	άνώμαλα		άνώμαλα	
14	άνώμαλα		5 ^ω 22 ^λ	11 ^ω 36 ^λ
15	5 ^ω 50 ^λ	12 ^ω 4 ^λ	6 ^ω 17 ^λ	—
	πρός Ν.	πρός Β.	πρός Ν.	πρός Β.
16	0 ^ω 30 ^λ	6 ^ω 41 ^λ	0 ^ω 52 ^λ	7 ^ω 2 ^λ
17	1 12	7 21	1 29	7 38
18	1 48	7 59	2 9	8 20
19	2 29	8 38	2 48	8 56
20	3 6	9 16	3 24	9 33
21	3 43	9 52	4 1 10	11
22	4 21 10	31	4 41 10	51
23	5 1 11	12	5 24 11	36
24	5 48 12	00	6 13	—
	πρός Β.	πρός Ν.	πρός Β.	πρός Ν.
25	0 ^ω 26 ^λ	6 ^ω 40 ^λ	0 ^ω 56 ^λ	7 ^ω 12 ^λ
26	1 30	7 50	άνώμαλα	
27	άνώμαλα		άνώμαλα	
28	άνώμαλα		5 ^ω 8 ^λ	11 ^ω 24 ^λ
29	5 ^ω 40 ^λ	11 ^ω 57 ^λ	6 14	—
	πρός Ν.	πρός Β.	πρός Ν.	πρός Β.
30	0 ^ω 24 ^λ	6 ^ω 37 ^λ	0 ^ω 50 ^λ	7 ^ω 1 ^λ
31	1 12	7 23	1 34	7 44

Παρατηρήσεις

Αι ένταυθα σημειούμεναι ώραι πρέπει να αύξηθώσι κατά 5 περίπου λεπτά διά την διάρκειαν τής στάσεως του ρεύματος.

Αι ώραι αύται έπηρεάζονται υπό των άνέμων. Καί οι μόνον Νότιοι και Νοτιοδυτικοί ισχυροί άνεμοι γίνονται αισθητοί από τής πρώτης ήμέρας, αύξανομένης τής ταχύτητος του προς Β ρεύματος και επιταχυνομένης τής ώρας τής αλλαγής, οι δέ Βόρειοι, οι και επικρατούντες κατά τον μήνα τούτον μετά δύο ή τρεις ήμέρας.

Ίσχυρόν τό ρεύμα περίπου 6,5 μίλια θά είνε, τήν 3ην έσπέρας, τήν 4ην και τήν 5ην πρωί, όμοίως τήν 19ην έσπέρας 20ην, 21ην, και 2' αν μη λαμβανομένων ύπ' όψει των άνέμων.

Σημ. Θα ήδυνάμεθα ακριβέστερον να όρίσω μεν τά φαινόμενα τής παλιρροίας εν τῷ Ευρίπω άν εν αι γενόμεναι παρατηρήσεις υπό των μηχανικών των δημοσίων έργων έγινοντο κατά τους κανόνες τής επιστήμης. Από του Όκτωβρίου του 1897 είχομεν ύποδείξη τον τρόπον τής εγκαταστάσεως των προς τούτο οργάνων εν διαλέξει εν τῷ Πολυτεχνικῷ Συλλόγῳ· δυστυχώς όμως δεν ελήφθη ύπ' όψει υπό των αρμοδίων ούτος, καιτοι ούτε κόπου ούτε δαπάνης εδέετο ή εγκατάστασις, και αι μέχρι τούδε γενόμεναι παρατηρήσεις είνε όλως άχρηστοι υπό ναυτιλιακήν έποψιν.

M. ΜΑΤΘΑΙΟ.ΙΟΥΛΟΣ

Υποπλοίαρχος του Π. Ναυτικού.

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ
(Πολεμικόν Ναυτικόν).

Γερμανία.—Είς τὰ εν Dantsig ναυπηγεία Shichau καθειλύθη τήν 6 Ιουνίου τό θωρηκτόν D όπερ ώνομάσθη Wettin. Έχει μήκος μεταξύ των ορθίων 120μ, μήκος όλικόν 127μ, 30, πλάτος 20μ, 9', πυρμαίον βύθισμα 8μ, 5 και εκτόπισμα 12000 τόννων φέρει θωρηκτήν ζώνην εξ έσκληρυμένου χάλυθος, ήτις είς μέν τό μέσον και επί μήκους ίσου προς τὰ 3/4 του όλικού, έχει πάχος 225χιλ έως 250χιλ, είς δέ τὰ άκρα 100χιλ έως 127χιλ. άνωθεν τής ζώνης ταύτης φέρει θώρακα 140χιλ έως 152χιλ πάχους, περιβάλλοντα άπαν τό σκάφος. Τό πάχος του θωρηκτού καταστρώματος ποικίλλει από 40 έως 76χιλ. Τρεις ανεξάρτητοι άλλήλων μηχαναί, τριπλής εκτονώσεως θ' άναπτύσσωσι δύναμιν 15000 ίππων και ταχύτητα 19 κόμβων· ό κανονικός φόρτος των γαιωνθράκων του πλοίου εσται 650' τόννων θά δύναται όμως νάνέλθη μέχρι 1200 τόννων. Τό πυροβολικόν αυτού θ' αποτελείται, 1) εκ τεσσάρων πυροβόλων των 24 ύφεκατ. ταχυβόλων, τετοποθετημένων εντός δύο τεθωρακισμένων πύργων πάχους 255χιλ κινουμένων δι' υδραυλικής πίεσεως· τούτων ό μέν πρωραϊός θά εύρίσκηται είς ύψος 9μ, 15, ό δέ πυρμαϊός είς ύψος 6μ. 5 2) εκ δεκαοκτώ πυροβόλων των 15 ύφεκατομ. ταχυβόλων, ών, 8 εν θωρηκτῷ πυροβολείῳ κειμένῳ επί του κυρίου του πλοίου καταστρώματος, 2 είς τό πρωραϊόν μέρος του καταστρώματος τούτου, 4 είς τήν πώραν εκάτερωθεν του πρωραϊού πύργου εν γοργύραις πάχους 152χιλ και 4 επί του άνωτέρου καταστρώματος εντός περιστροφικών πύργων πάχους 152χιλ 3) δώδεκα πυροβόλα των 88 χιλιοστομ. 4) δώδεκα των 37χιλ και οκτώ μυδραλιοβόλων και τέλος εξ εξ τορπιλλοβλητικῶν σωλήνων ών 5 υποβρύχιοι. Τό πλήρωμα αυτού αποτελείται εξ 715 άνδρῶν.

Τά καταδρομικά 4ης τάξεως Medusa και Thetis, 2800 τόννων, 8000 ίππων και 21 κομβ. 5 ταχύτητος είνιν έτοιμα, όπως άρξωνται των δοκιμών των.

Ίταλία. Τό καταδρομικόν Agodard (1350 τόννων) εξετέλεσε τας δοκιμάς του, υπό πίεσιν εν τοίς λέβησιν 11 χιλιογρ. 9 έδωκεν επί 6 ώρας διά φυσικου έλκυσμού, ίππους 4670, στροφάς 190 και ταχύτητα 18κομβ, 8 ή κατανάλωσις των καυσίμων ήτο 0 χιλιογρ, 929 καθ' ίππον και ώραν υπό πίεσιν 14 χιλιογρ. 2 διά τεχνητού έλκυσμού και επί τρεις κατά συνέχειαν ώρας έδωκεν ίππους 8550, στροφάς 232 και ταχύ-

τητα 22 κομβ, 2.

Λέγεται, ότι μετά τας επιτυχείς δοκιμάς του υποβρυχίου Delfino, αίτινες έγινοντο ενώπιον του βασιλέως, ή Ίταλική κυβέρνησις θάπορσίσση τήν κατασκευήν 20 υποβρυχίων του τύπου τούτου

Πορτογαλλία. Τό μικρόν καταδρομικόν Rainha D. Amelia, 1600 τόννων, όπερ κατασκευάσθη εν Λιτταβώνι επί τής βάσει σχεδίων του Γάλλου ναυπηγού Croneau εξετέλεσε δοκιμάς λίαν επιτυχείς υπό πίεσιν εν τοίς λέβησιν 11 χιλιογρ, 33 και διά φυσικου έλκυσμού έδωκεν επί 5 ώρας, ίππους 3088, στροφάς 170 και ταχύτητα 17κομ 1/4 ή κατανάλωσις των καυσίμων ήτο 0χιλ, 64 καθ' ίππον και ώραν· είτα, υπό τους αυτούς όρους και επί 24 ώρας έδωκεν 162 στροφάς και 15 κομβ, 75. Υπό πίεσιν 12 χιλ. διά τεχνητού έλκυσμού και επί τρεις ώρας έδωκεν, ίππους 5396 στροφάς 200 και ταχύτητα 20κομ, 6 ή κατανάλωσις των καυσίμων ήτο 0χιλ, 96 καθ' ίππον και ώραν.

Ρωσσία. Τά είς τήν άπωτάτην άνκτολήν εύρισκόμενα τεθωρακισμένα καταδρομικά θέλουσιν έφοδισθῆ διά μεγάλης λέμβου, ήτις εσται προωρισμένη να καταδιώκη τά πλοίαρια των Κινέζων πειρατών παράτε τας ακτάς και εντός των ποταμών. Η λέμβος αύτη είνε έφοδιασμένη δι' ιστίων, δύναται όμως να κινήται και διά μικράς μηχανής καταναλισκούσης καύσιμον υγρόν: άεροθάλαμος τις καθιστά αύτην άβύθιστον και εν αύτῇ έτι τῇ περιπτώσει καθ' ήν ήθελεν εισρεύσει εν αύτῇ μεγάλη ποσότης ύδατος. Πέντε τοιαύτα πλοία άπεστάλησαν ήδη· έχουσι μήκος 11μ και πλάτος 2μ, 50.

Τουρκία. Η κυβέρνησις προτίθεται να παραγγείλη καταδρομικόν δευτέρας τάξεως είς τό ναυπηγεία Armstrong.

Ηνωμένοι Πολιτεία. Τήν 18 Μαΐου τό τορπιλλοβόλον Bagley (60 τόννων) εξετέλεσε δίωρον δοκιμήν και είτα έδωκε ταχύτητα άνωτέραν κατά 1,2 κόμβους τής προύπολογισθείσης είς τό τέλος μάλιστα τής δοκιμής ή ταχύτης αυτού άνήλθε μέχρι 30 κόμβων· τό όμοιον αυτόν Barney, έδωκεν εν προκατακτικῇ τινι δοκιμῇ ίππους 4006 (άντι των 2200 προύπολογισθέντων) και ταχύτητα 29 κομβ, 3. ή πίεσις ήτο 16 χιλιογρ.

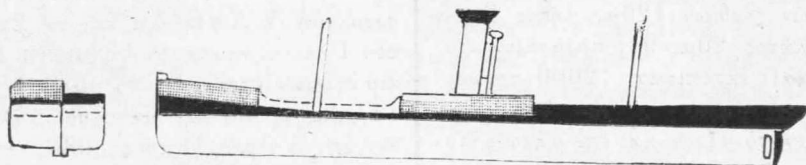
Έν Αθήναις τῇ 18ῃ Ιουνίου 1901

ΝΙΚ. Ι. ΜΠΟΤΑΣΗΣ

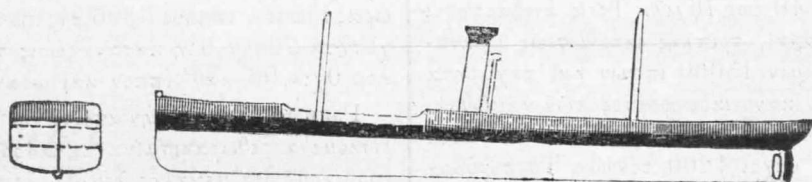
Α. υποπλοίαρχος του Β. Ναυτικού

ΟΛΟΙ ΟΙ ΥΠΟΙ ΤΩΝ ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ

Οἱ κίνδυνοι, τοὺς ὁποίους διέτρεχον εἰς τὰς τρικυμίας, τὰ ἔχοντα μεγάλα κενὰ ἐν τῷ καταστρώματι ἀτμοπλοίων : δηλ. τὰ ἀναφερόμενα εἰς τὰς εἰκόνας 1, 2, 3 καὶ 4, ἐνδὸς τῶν ὁποίων εἰσέρχονται τὰ κύματα μὴ εὐρίσκοντα ἐλευθέραν ἐξόδον καὶ ταχέϊαν, ἠνάγκασαν τοὺς ναυπηγούς τῶν ἀτμοπλοίων νὰ καταφύγωσιν εἰς περισσότεραν κατάφραξιν τοῦ χώρου τοῦ καταστρώματος.



Εἰκὼν 5



Εἰκὼν 6

Οἱ τύποι 5 καὶ 6 μᾶς δεικνύουν πόσον μέρος τοῦ ἀνοικτοῦ καταστρώματος ἐκαλύφθη διὰ τῶν τύπων τούτων. Παρέμενε δὲ τὸ ἀπὸ γεφύρας μέχρι τοῦ ναυτῶνος μέρος ἀφρακτον.

Τὸ σύστημα τοῦτο ἐθεωρήθη καταλληλότερον καὶ ἐπεκράτησεν ἄρκετὰ ἔτη ὡς ὁ μόνος θαλασσινότερος τύπος τῆς κατασκευῆς τῶν ἀτμοπλοίων.

ΔΙΑ ΤΟΥΣ κ. κ. ΠΛΟΙΑΡΧΟΥΣ

ΦΑΡΟΔΕΙΚΤΗΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΑΡΑΛΙΩΝ

Ἐπειδὴ ὁ μέχρι τοῦδε γνωστός «Φαροδείκτης τῶν Ἑλληνικῶν παραλιῶν» ὁ μετὰ περισσῆς ἐπιμελείας ἐπεξεργασθεὶς καὶ συμπληρωθεὶς παρὰ τοῦ κ. Γ. Πλαστροπούλου ὑπέστη ἕκτοτε οὐκ ὀλίγας μεταβολὰς καὶ συμπληρώσεις καλῶν ἐκρίναμεν χάριν τῶν ναυτιλλομένων νὰ δημοσιεύσωμεν ἐν τῇ «Ναυτικῇ Ἑλλάδι» πλήρη τὸν Φαροδείκτην τοῦτον περιέχοντα πάντας τοὺς μέχρι 1ης Μαρτίου τοῦ 1901 ἰδρυθέντας φάρους καὶ φανούς.

Ἰόνιον Πέλαγος

Πεντακόσια πενήκοντα μέτρα πρὸς δυσμὰς τῆς ἄκρας Καστρὶ τῆς περιφερείας Κερκύρας εἶναι ὁ φάρος τῶν Ὁθωνῶν β' τάξεως μετ' ὡς λευκὸν μετ' ἐκλάμψεων ἐρυθρῶν ἀνὰ πᾶν λεπτόν φωτίζων ἐν αἰθρίᾳ νυκτὶ εἰς ἀπόστασιν 26 μιλίων. Τὸ ὕψος τῆς ἐστίας τοῦ φωτός ἀπὸ μὲν

τὴν ἐπιφάνειαν τῆς θαλάσσης εἶναι 106 μ. καὶ 40, ἀπὸ δὲ τῆς βάσεως τοῦ κτιρίου 13 καὶ 90. Εὐρίσκεται ἐπὶ πύργου στρογγύλου λευκοῦ ἐπὶ οἰκίας λιθοκτίστου. Ὁ πυρσὸς αὐτοῦ ἠνήθη κατὰ τὸ 1872.

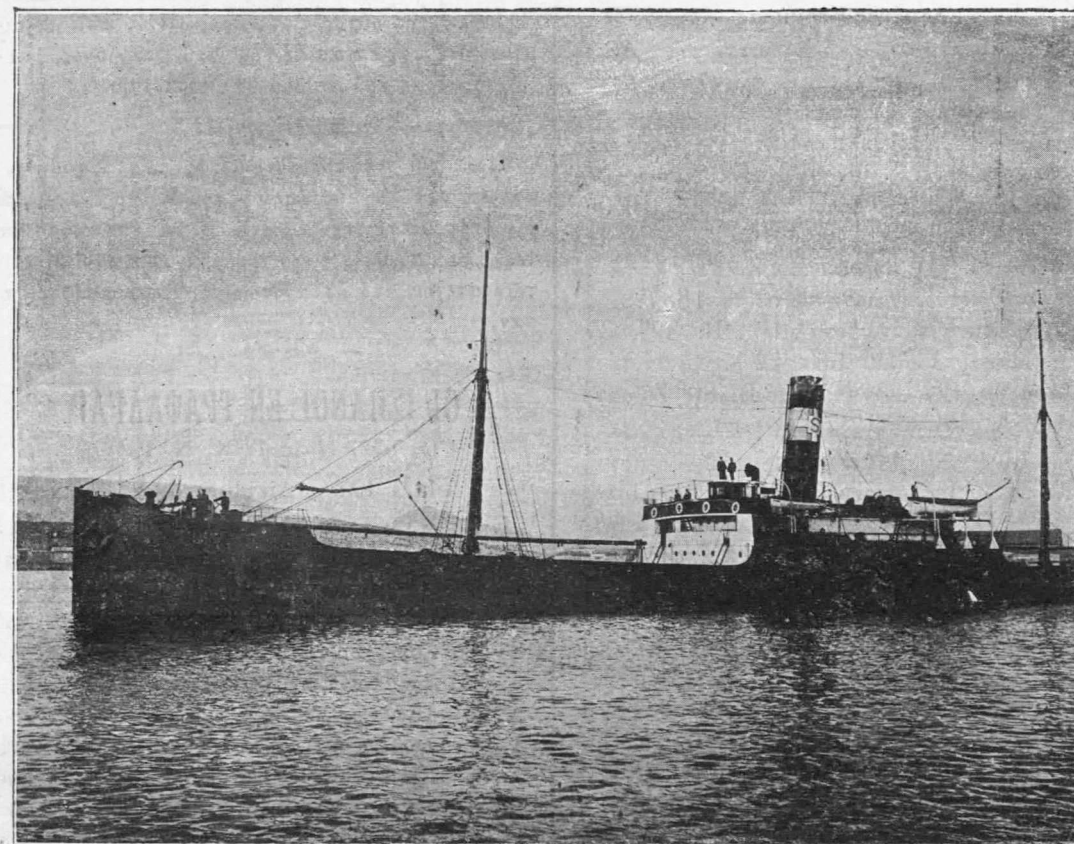
Γεωγραφικὴ θέσις : Πλάτος βόρειον 39°, 51' 22". Μῆκος Ἀνατολικὸν 19°, 26', 28".

Περιστερῶν

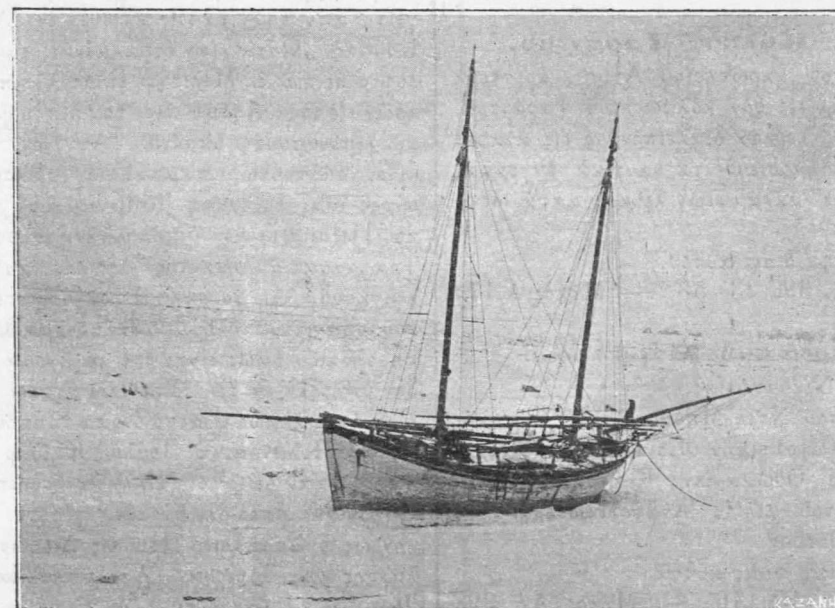
Ἐπὶ τῆς κορυφῆς τοῦ ὁμωνύμου νησιδίου ἐν τῷ βορείῳ στομίῳ τοῦ περηνίου Κερκύρας ὑπάρχει ὁ φάρος Περιστερῶν ε' τάξεως μετ' ὡς λευκὸν μετ' ἐκλάμψεων ἐρυθρῶν ἀνὰ πᾶν λεπτόν, φωτίζων ἐν αἰθρίᾳ νυκτὶ εἰς ἀπόστασιν 15 μιλίων. Τὸ ὕψος τῆς ἐστίας τοῦ φωτός εἶναι ἀπὸ μὲν τὴν ἐπιφάνειαν τῆς θαλάσσης 30 μ. ἀπὸ τὴν βάσιν δὲ τοῦ κτιρίου 16 καὶ 70. Εὐρίσκεται ἐπὶ πύργου στρογγύλου λευκοῦ. Ὁ πυρσὸς τοῦ ἠνήθη κατὰ τὸ 1828 καὶ μετερρυθμίσθη τῷ 1887. Γεωγραφικὴ θέσις : Πλ. Β. 39°, 47' 13". Μῆκος Α. 19°, 58' 30".

Παρατήρ. Ἡ ὕψος Σέρπα κεῖται 1 1/2 μιλίων πρὸς Ν. 11° Α. τοῦ πυρσοῦ καὶ ἡμι-

ΤΟ ΕΜΠΟΡΙΚΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΜΑΣ



Τὸ ἑλληνικὸν φορτηγὸν ἀτμόπλοιο «Ἀμφιτρίτη» τῶν ἐν Βραΐλα κ. κ. ἀδελφῶν Σταθάτου. Εἶναι τόνων 4,400 καὶ πλοιαρχεῖται ἐν αὐτῷ ὁ κ. Στ. Χάνος.



Ἑλληνικὸν τρεχαντήριον ἐκ Κεφαλληνίας μετ' ἐλασιοπυρρήνων καταληφθὲν ὑπὸ πάγων τὸν παρελθόντα χειμῶνα εἰς τὸν Δούνιβιν. Καὶ ἡ εἰκὼν αὕτη ὀφείλεται εἰς τὸν ἐν Βραΐλα διακεκριμένον καλλιτέχνην κύριον Marco Clein.

συ μίλιον τῆς ὕψους Μπαρκέττας πρὸς Ἀνατολάς.

Λιμένος Κερκύρας

Ἐπὶ τῆς κορυφῆς τοῦ φρουρίου τῆς Ἀκροπόλεως φάρος ὁ τῆς τάξεως, με φῶς λευκὸν σταθερόν, φωτίζων εἰς ἀπόστασιν 16 μιλίων ἐν αἰθρία νυκτί. Τὸ ὕψος τῆς ἐστίας τοῦ φωτός ἀπὸ μὲν τὴν ἐπιφάνειαν τῆς θαλάσσης εἶνε μ. 74 καὶ 70, ἀπὸ δὲ τὴν βᾶσιν τοῦ κτιρίου 10,00. Αὐρίζεται ἐπὶ πύργου στρογγύλου λευκοῦ ἐπὶ τοῦ φρουρίου. Ὁ πυρσὸς του ἠνῆφθη κατὰ τὸ 1822 καὶ μετερρυθμίσθη κατὰ τὸ 1887.

Γεωγραφικὴ αὐτοῦ θέσις: Πλ. Β. 39°, 37' 10". Μῆκος Α. 19° 56' 42".

Παρατήρ. Εἶνε ὄρατος ἀπὸ Β. 80° Ζ. μέχρι Ν. 10° Α. ἐν τομῇ 270 μοιρῶν.

Λευκίμυξ

Ἐπὶ τοῦ Ἀκρωτηρίου τῆς Λευκίμυξ ὑπάρχει φανὸς λιμένος με χρῶμα ἐρυθρὸν σταθερόν φωτίζων ἐν αἰθρία νυκτί εἰς ἀπόστασιν 6 μιλίων. Ἐχει ὕψος ἀπὸ μὲν τὴν ἐπιφάνειαν τῆς θαλάσσης μ. 6 καὶ 70, ἀπὸ τὴν βᾶσιν τοῦ κτιρίου 6,00. Εὐρίζεται ἐπὶ σιδηρᾶς κλεισιᾶδος παραπλεύρως ξυλίνου παραπήγματος. ἠνῆφθη τὸ 1825 καὶ μετερρυθμίσθη τὸ 1890. Ἡ Γεωγραφικὴ αὐτοῦ θέσις εἶνε Πλ. Β. 39° 27', 6" καὶ Μ. Α. 20°, 5' 28".

Παρατήρ. Τὰ ἀβαθῆ μέρη τῆς θαλάσσης ἐκτείνονται εἰς ἀπόστασιν 2 μιλίων ἀπὸ τῆς ξηρᾶς ἔνθα ὁ φανὸς.

ΜΕΤΑΛΛΑΓΑΙ ΦΑΡΩΝ καὶ ΦΑΝΩΝ

Ἰταλία—Κόλπος Ταράντου.

Ὁ Φάρος τοῦ ἀκρωτηρίου Alice, ἀριστερὰ τῶ εἰσερχομένῳ εἰς τὸν κόλπον τοῦ Ταράντου, δὲν εἶναι φωτὸς λευκοῦ διαλείποντος ὡς ἀναφέρεται εἰς τὰ δημοσιευθέντα ναυτικὰ ἔγγραφα, ἀλλὰ φάρος μετ' ἐκλάμψεων λευκῶν κατὰ δέκα δευτερόλεπτα

Γεωγραφ. θέσις αὐτοῦ.

Πλάτος Β. 39° 23' 53".— Μῆκος Α 17° 09' 27".

Θάλασσα τοῦ Μαρμαρᾶ.

Κόλπος Νικομηδείας.

Ὁ φανὸς τοῦ Ντίλ-Μπουρνὸς δὲν εὐρίζεται εἰς τὴν γεωγραφικὴν θέσιν, ἣν ἀναφέρει ἡ εἰδοποίησις τῆς Ὀθωμανικῆς Κυβερνήσεως ἀλλὰ 6 δέκατα τοῦ μιλίου Ἀνατολικότερον τῆς σημειουμένης θέσεως.

Γεωγραφικὴ θέσις αὐτοῦ

Πλάτος Β 40° 46'.— Μῆκος Α. 39° 31' 49"

Λιμὴν Νεαπόλεως

Περὶ τὰ 350 μέτρα πρὸς τὰς 79° ἀπὸ τῆς

ἀκρας τοῦ μολοῦ τοῦ Ἀγίου Βικεντίου ἠγκυροβολήθη σημερινὸ με φῶς πράσινον σταθερόν. Ὁ σημερινὸς οὗτος εἶναι προσωρινὸς καὶ χρησιμεύει διὰ τὰς ἐργασίας τοῦ νέου βραχίονος, μετὰ τὸ πέρασ τοῦ ὁποῦ θὰ ἀφαιρεθῆ.

Σαρδηνία.

Πρὸς τὸ Ἀνατολικὸν μέρος τῆς Σαρδηνίας καὶ εἰς τὴν Ἀγκυροβολίαν τοῦ Κ ἄ ρ λ ο-Φ ὀ ρ τ ε ἐτοποθετήθησαν ὀριστικῶς οἱ ἐπισκευασθέντες σημαντικῆς οἰτινες ἐσήμαινον τὴν διέβασιν τῶν στενῶν, τὰ δὲ προσωρινὰ σημεῖα ἀφῆρθησαν.

ΟΙ ΙΣΠΑΝΟΙ ΕΝ ΤΡΑΦΑΛΓΑΡ

(Ἱστορικὸν σημείωμα Κ. Ν. Ράδου).

Φίλε Κύριε Διευθυντά.

Εἰς τὴν ἐρώτησίν σας ἀπαντῶ: Τὰ ἰσπανικὰ σκάφη περὶ τῆς μετασχόντα τῆς ἐν Τραφάλγαρ ναυμαχίας ὑπὸ τὸν ναύαρχο Γκραβίνα, τελούσα ὑπὸ τὴν γενικὴν ἀρχηγίαν τοῦ Γάλλου ναύαρχου Βιλλεναίβ, ἦσαν τὰ τρίκροτα καὶ δίκροτα Πρίγκηψ τῶν Ἀστουριῶν, Ἀγία Ἀννα, Παναγία Τριάς, Ράγιο, Ποσειδῶν, Ἀργοναύτης, Ἅγιος Ἰλδεφόνσος, Βαχάμα, Ἅγιος Ἰωάννης Νεπομουθένος, Ἅγιος Αὐγουστίνος, Μονάρχης, Μοντανιέθ, Ἅγιος Φραγκίσκος Ἀσίς, Ἅγιος Ἰούτος καὶ Ἅγιος Λεάνδρος, δεκαπέντε ἐν ὅλῳ πλοία τῆς γραμμῆς, ὧν ἐπέβαινον δωδεκασήμεροι σχεδὸν ἄνδρες καὶ ὧν τὸ πρῶτον ναυπηγηθὲν ἐχρονολογεῖτο ἀπὸ τοῦ 1749, κτισθὲν ἐν Ἀβάντ τῆς Κούβας. Ὡστε λίαν ἐσφαλμέναις εἶναι αἱ πληροφορίαι τοῦ ἐκ Μερίτης ἐπιστέλλοντος διὰ μακρῶν εἰς τὸ «Ἄστυ» περὶ τοῦ διαλυομένου νῦν ἐν τῷ λιμένι τούτῳ ὑπὸ τῶν Ἀγγλων, οὗς καὶ κακίζει πὶ τούτῳ, παμπάλαιου τρικρότου, εἰς ὃ οὗτος δίδει τὸ ὄνομα Ἰβηρονία ἀπὸ τοῦ λατινικοῦ Hibernia καὶ ὑπολαμβάνη λάφυρον τῶν ἐν Τραφάλγαρ ἀθλήσαντος Ἀγγλοῦ ναύαρχου Κολφριγκουδ. Ἄν τὸ σκάφος τοῦτο ἀπέτελεσε μέρος τοῦ ἰσπανικοῦ στόλου ὑπὸ ἄλλο ὄνομα δὲν γινώσκω τὴ βέβαιον ὅμως εἶναι ὅτι τὸ ὄνομα Hibernia δὲν ὑπῆρξεν ἐν τῷ ἰσπανικῷ στόλῳ τοῦ Γκραβίνα ὅπερ ἄλλως εἶναι τὸ ὄνομα τὸ ὁποῖον δίδουσιν εἰς τὴν Ἰρλανδίαν ὁ Ἰούλιος Καίσαρ καὶ ὁ Τάκιτος, καὶ ὅπερ οἱ Ἕλληνες οὐδέποτε, εἶπον Ἰβηρονίαν, ὅπερ δὲν θὰ εἶπῃ τίποτε, ἀλλὰ Ἰερνὴν ὡς ὁ Στράβων, Ἰριν ὡς Διόδωρος ὁ Σικελιώτης καὶ Ἰουέρναν. Ἄλλ' οὔτε κἀν τὸ ὄνομα Ἰβηρονία καὶ ἔφερε τι τῶν σκαφῶν τῶν ἀγωνισθέντων ἐν Τραφάλγαρ.

Υμέτερος
Κ. Ν. ΡΑΔΟΣ

Ἡ ΑΓΡΗΣΙΣ ΤΩΝ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ ΜΑΣ ΚΑΙ Ἡ ΕΠΕΚΤΑΣΙΣ ΤΩΝ ΕΡΓΑΣΙΩΝ ΤΩΝ

Οὐδένα λανθάνει ἡ ὁσημέραι αὔξησις τῆς ἀτμῆρους Ἑλληνικῆς ναυτιλίας, τῆς ὁποίας τὰ ἀτμόπλοια πρὸ τεσσάρων ἀκόμη ἐτῶν, ἠδύνατο νὰ μετρῶνται εἰς τὰ δάκτυλα. Ὁ καταπληκτικὸς καὶ βραγδαῖος οὗτος πολλαπλασιασμός, ἡ ἐξαφίς ἥτις κατέλαβεν, οὐχὶ μόνον τὸν κυρίως Ναυτικὸν κόσμον, ἀλλὰ καὶ τοὺς μηδέποτε ἀναμιχθέντας εἰς θαλασσίας ἐπιχειρήσεις, ὁ πυρετὸς, λέγω, οὗτος πρὸς ἀπόκτησιν ἀτμοκινήτων, ὅστις ἐσχάτως ἀκράτητον ἔλαβε χαρακτήρα, φαίνεται κατ' ἀρχὴν αἰσιος εὐωνός καὶ χρηστὰς δίδων ἐλπίδας, μετὰ χαρᾶς δὲ ἅμα καὶ ὑπερηφανείας ἅπαντες οἱ Ἕλληνες ἐμιλῶμεν διὰ τὴν πρόσοδον ταύτην. Καὶ τῶ ὄντι οὕτω θὰ εἶχε τὸ πρᾶγμα, ἐὰν οἱ Ἕλληνες πλοῖαρχοὶ καὶ συνεφοπλισταί, ἐγνώριζον νὰ ἦνε καὶ καλοὶ ὑπολογισταί καὶ τελειότεροι συστηματικοί, ὡς εἶνε καλοὶ καὶ ἱκανοὶ ἐργάται, ὡς εἶνε ἐξαιρετοὶ οἰκονόμοι καὶ ὀλιγαρχεῖς.

Δυστυχῶς τὰ προσόντα ταῦτα, ὅπως συναγωνισθῶμεν τοὺς Εὐρωπαϊκοὺς λαοὺς, δὲν ἀρκούσιν. Ἐχομεν ἀκόμη ἀνάγκην τελειότερων μέσων, χρειάζεται ἀνάπτυξις ἐπιστημονικωτέρα, τελεία μόρφωσις πλοῖαρχων, εὐρεταὶ γνώσεις τῶν διαχειριστῶν τῶν σκαφῶν τούτων καὶ λεπτομερῆς πείρα περὶ τὴν διοίκησιν καὶ διεύθυνσιν αὐτῶν. Αἱ πασιφανεῖς αὗται ἐλλείψεις μᾶς ἀναγκάζουσιν, ἵνα κλεισθῶμεν εἰς τὴν μικρὰν λεκάνην τῆς Μεσογείου, ἔνθα ἀναμιφθῶμεν θὰ πάθωμεν ἐξ ἀσφυξίας καὶ λίαν ταχέως, φρονῶ ὅτι μετ' οὐ πολὺ ἅπαντες θέλομεν κατανοήσει τὴν ἀλήθειαν αὐτήν.

Ἡ Μεσόγειος θάλασσα μετὰ τῆς Μαύρης θαλάσσης καὶ τῆς Ἀζοφικῆς δὲν εἶνε τὸ κέντρον τοῦ συναγωνισμοῦ καὶ τῆς πάλης· ὁ ἐφετεινὸς χρόνος ἀρκούντως θὰ δικαιώσῃ τοὺς λόγους μου. Εἶνε καιρὸς ἀκόμη νὰ σκεφθῶμεν ὀριμώτερον, καὶ προτοῦ προβῶμεν εἰς νέας ἀγορὰς ἀτμοπλοίων, καὶ δὴ μεγάλων χωρητικότητων, ὀφειλομεν νὰ μελετήσωμεν ποῶς θὰ ἦνε ὁ προορισμός των, ποῖα τὰ δρομολογία των καὶ πῶς θὰ διοικῶνται καὶ διευθύνωνται καταλ-

λήλως, καὶ οὐχὶ ν' ἀποστέλλωμεν αὐτὰ ἀναυλά εἰς τὴν ἀσφυκτικὴν ἀγορὰν τοῦ Ταϊγανίου, ὡς ἐγένετο πρὸ ὀλίγων ἡμερῶν, καὶ ἠναγκάσθησαν οἱ ἰδιοκτῆται αὐτῶν, ἄλλοι μὲν νὰ δεχθῶσιν ἐξευτελιστικὴν τιμὴν καὶ ἄλλοι νὰ διατάξωσι τοὺς πλοιάρχους των ν' ἀναχωρήσωσι κενοί, πρὸς μεγάλην των ζημίαν.

Ἡ ἀπελπιστικὴ αὕτη κατάστασις ἢ πρὸς καταστροφὴν τείνουσα, με ἠνάγκασε νὰ γράψω τὰς ὀλίγας ταύτας γραμμάς θερμῶς παρακαλῶν ἅπαντα τὸν Ναυτικὸν κόσμον, ὅπως ἀφοῦ δὲν δυνάμεθα τοῦλάχιστον ἐπὶ τῷ παρόντι ν' ἀναλάβωμεν μεγάλους πλόας ἐκτὸς τῆς Μεσογείου, μὴ ἐξευτελιζώμεν τοὺς ναύλους εἰς βαθμὸν ἀπελπισίας, τοσθ' ὅπερ θὰ μᾶς φέρῃ εἰς τὸν δλεθρον, εἰς ἀληθὲς ἀλληλοφάγωμα. Εἶνε προτιμώτερον ἐν τοιαύταις περιστάσεσι νὰ παροπλιζώμεν τὰ ἀτμόπλοιά μας, παρὰ νὰ δεχῶμεθα ναύλους ἐξευτελιστικῶς ἢ τοι προφανῆ καὶ βεβαίαν ζημίαν.

Ἐν Μιλᾶτῳ τῆ 16)29 Ἰουνίου 1901.

Διατελῶ μεθ' ὑπολήψεως

Ὁ πλοίαρχος τοῦ Ἑλληνικοῦ ἀτμ. «Μιτυλήνη»

Κ. Κουτσουλέρης.

ΝΑΥΤΙΚΗ ΜΕΤΕΩΡΟΛΟΓΙΑ

Περὶ Θυελλῶν

Εἰς τὸ Βόρειον ἡμισφαίριον ἡ κυκλοφορικὴ κίνησις τῶν θυελλῶν εἶνε πάντοτε πρὸς τὰ ἀριστερά. Δηλαδή ἀντίθετος τῆς κινήσεως τοῦ ὠροδείκτου καὶ λεπτοδείκτου τῶν ὠρολογίων. Τούναντιον εἰς τὸ Νότιον ἡμισφαίριον εἶναι πάντοτε πρὸς τὰ δεξιὰ.

Ἐπειδὴ ἡ κυκλοφορικὴ κίνησις τῶν θυελλῶν εἶναι ἀμετάβλητος τὰ μέρη πρὸς τὰ ὁποῖα θὰ κλίνη πνέουσα εἶναι καὶ αὐτὰ ἀμετάβλητα.

Ἡ κίνησις τῆς μεταθέσεως διὰ τὰ δύο ἡμισφαίρια εἶναι ἡ ἐξῆς.

Βόρειος Ἀτλαντικὸς Ὠκεανὸς

Εἰς τὸν Βόρειον Ἀτλαντικὸν Ὠκεανὸν ἀπὸ 10° μοίρας μέχρι 50° Βόρειον, καὶ μῆκος ἀπὸ 52° ἕως 102° Δυτικόν.

Ἰνδικὸς Ὠκεανὸς

Εἰς τὸν Ἰνδικὸν Ὠκεανὸν εἰς ἀπόστασιν 3.000 μιλίων ἀπὸ Πλάτος 6° μέχρι 22° Νότιον.

Τυφῶνες Κίνας

Οἱ Τυφῶνες τῆς Κίνας ἀπὸ 10° Πλάτος

μέχρι 30^ο Βόρειον καὶ μήκος 143 Ἀνατολικόν.

Ὁσάκις ὁ Τυφὼν εὐρίσκεται εἰς τὸ Βόρειον ἡμισφαίριον μὲ ἄνεμον Σιρόκο τὸ Κέντρον τῶν Κυκλώνων εἶναι πρὸς τὸν Γαρυπῆ.

Ἐπίσης ὅταν εὐρίσκεται εἰς τὸ Βόρειον ἡμισφαίριον μὲ ἄνεμον Τραμουντάνα τὸ κέντρον τῶν Κυκλώνων εἶναι πρὸς τὸν Λεβάντε.

Εὐρισκόμενου τοῦ Τυφῶνος πρὸς τὸ Νότιον ἡμισφαίριον μὲ ἄνεμον Τραμουντάνα τὸ κέντρον τῶν Κυκλώνων εἶναι πρὸς τὸν Πουέντε.

Εὐρισκόμενον δὲ πρὸς τὸ Νότιον ἡμισφαίριον μὲ ἄνεμον Σιρόκο τὸ κέντρον τῶν Κυκλώνων θὰ εἶναι πρὸς τὸν Γρέγον. Ἡ ταχύτης τοῦ ἀνέμου κατὰ τὰς πλέον ὕψητικὰς θελάσας ἢ Τυφῶνας εἶναι ἀπὸ 35—50 μέτρα κατὰ δευτερόλεπτον.

Μεγάλη φουσκεθαλασσιὰ (σάλος) καὶ πτώσις βαρομετρικῆ ἢ σφοδρὸς ἄνεμος εἰς τὰ ἄνω μέρη ἀγγέλλουν ὅτι δὲν εἶναι μακρὰν ἢ θεέλλα.

Εἰς τὰς θεέλλας συμπεριλαμβάνονται καὶ τὰ ὀνόματα Τυφῶνες καὶ Κυκλώνες, αἱ περιδικαὶ τρικυμιαί, αἱ ὅποιαι ἔχουν τὸ ἀρχικὸν κέντρον των εἰς τὰς Τροπικὰς χώρας καὶ αἱ ὅποιαι παρατηροῦνται εἰς τὸν Βόρειον Ἀτλαντικὸν ὠκεανόν, εἰς τὸν Ἰνδικὸν ὠκεανόν καὶ εἰς τὰς θαλάσσας τῆς Κίνας.

Σημεῖα ἐκ τῶν ὁποίων δυνάμεθα νὰ ἀναγνωρίσωμεν τὴν προσέγγισιν τῆς θεέλλης εἶναι τὰ ἑξῆς.

Ἰνδικὴ θάλασσα.

Πρὸς Νότον τοῦ Ἰσημερινοῦ περὶ τὸ Βουρβὸν καὶ Ἄγ. Μαυρίκιον τὰ νέφη κατὰ τὴν Ἀνατολὴν ἢ Δύσιν τοῦ Ἡλίου εἶναι χρώματος ἐρυθροῦ πολὺ ζωηροῦ, τὸ ὅποιον ἀντανακλᾷ εἰς ὅλα τὰ ἀντικείμενα.

Ἀκολουθῶς μεταβάλλονται εἰς ὠχροκόκκινα καὶ κεραμοειδοῦς χρώματος.

Ἡ θάλασσα ταράσσεται, ὀγκοῦται, καὶ πολλακίς στρέφεται ἐναντίον τῆς φορᾶς τοῦ ἀνέμου.

ΝΙΚ. ΚΟΤΣΟΒΙΔΗΣ

ΕΚ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΙΣΤΟΡΙΑΣ ΤΟΥ ΙΕΡΟΥ ΑΓΩΝΟΣ

Ἐκ τῆς διτόμου ἱστορίας «τὰ Ναυτικά» τοῦ εὐπατρίδου Σπετσιώτου συγγραφέως αὐτῶν, Ἀναστ. Κ. Ὁρλάνδου ἀποσπῶμεν, ἐκ τοῦ Α' τόμου, σελ. 309, ὀλίγα ἐκ τῆς κατὰ τὴν 8ην 7βρίου τοῦ ἔτους 1822 συμβάσεως Ναυμαχίας ἐν τῷ περθημῷ τῆς νήσου τῶν Σπετσῶν, καθ' ἣν, —μετὰ τῶσαν ἄλλων ἡρώων τοῦ ἱεροῦ ἐκεί-

νου ἀγῶνος, —ὁ γενναῖος μὲν ἀλλ' ἄνευ τύχης καὶ φήμης, πυρπολητῆς, **Κοσμάς Μπαρμπάτσος**, ἀνεδείχθη, πράγματι, σωτὴρ τῆς ἰδιαιτέρας αὐτοῦ πατρίδος Σπετσῶν, καὶ ὁ ὁποῖος, ἐν τούτοις, ἀπέθανε σχεδὸν πεινῶν, καὶ στενάζων, διὰ τὴν πρὸς αὐτὸν καὶ ἄλλους πλείστους ὁμοίους, ἀχαριστιὰν καὶ ἀκηδῖαν τοῦ ἀπελευθερωθέντος καὶ ἀποκατασταθέντος δι' αὐτῶν ἔθνους.

Μόνον ἐπ' ἐσχάτων ὁ παρ' ἡμῖν ποιητῆς κ. Γ. Στρατήγηρ, ἐνεθυμήθη, ἢ ἐνεπνεύσθη, καὶ ἐξύμνησεν αὐτὸν εἰς ἓν ποιημᾶ του.

Εἰς ἀνάμνησιν δὲ τῆς ἱεῖρας ταύτης καὶ κρισίμου ἡμέρας, οὐχὶ μόνον διὰ τὴν νῆσον τῶν Σπετσῶν, ἀλλὰ καὶ διὰ τὴν ὅλην ἔκθεσιν τοῦ ἀγῶνος, ὁ ἐκ τῶν τὰ πρῶτα φερόντων κατὰ τὴν ἐπανάστασιν Ἰ. Κούτσης (πάππος τῶν ἐν Πειραιεὶ ἰδιοκτητῶν ἀτμοπλοίων κτλ. κ. κ. Ἀδελφῶν Γεωργίου Ἰ. Κούτση) ἔκτισε Ναὸν ἐπ' ὀνόματι τῆς «Γεννήσεως τῆς Θεοτόκου» συμπιπτούσης τῆς ἐορτῆς ταύτης μὲ τὴν ἰδίαν ἡμέραν. Τὴν ἡμέραν ταύτην οἱ Σπετσιῶται μέχρι τῆς σήμερον ἀναμνησκονται μετὰ ἱεῖρας συγκινήσεως καὶ εὐλαβείας, ἐντὸς δὲ τῆς ἐκκλησίας ταύτης, ἐξωγραφῆθη ἐπ' ἐσχάτων τῆ πατριωτικῆς φροντίδι καὶ δαπάνῃ τοῦ ἐν Πειραιεὶ ἐφοπιστοῦ κ. Ἰ. Γ. Κούτση, καὶ ὑπὸ τοῦ ἐξόχου διὰ τοιαῦτα Ναυτικὰ ἔργα Καλλιτέχνου κ. Κωνστ. Βολανάκη.

Ἴδου ἡ περιγραφή . . .

«Καὶ δὴ ὁ Μπαρμπάτσος ἀνώτερος ἑαυτοῦ γενόμενος τὴν στιγμὴν ἐκείνην, ἀνέβη πελώριος ἐπὶ τῆς κορωνίδος τῆς πρύμνης τοῦ πυρπολικῆ του, καὶ σύρας τὴν μάχαιράν του ἐνθαρρύνει διὰ τῆς τόλμης του τοὺς συμπλωτῆρας του· διατάξας δὲ ἐν ἀκαρεὶ καὶ διὰ τῆς βροντώδους φωνῆς του τὸν πηδαλιούχον νὰ στρέψῃ τὴν πῶραν τοῦ ἡφαιστείου κατὰ τοῦ πλησιεστέρου καὶ τρομακτικωτέρου ἐχθρικοῦ δικρότου, ὅπερ εἰκάζεται ὅτι ἦτον ἡ σ τ ο λ α ρ χ ῖ ε, ἵσταται προσεκτικὸς νὰ ἐναύσῃ τὸ πῦρ εἰς τὸ πυρπολικόν του, ἅμα φθάσαν πλησιάζῃ τὸ μέγα ἐκείνο ἐχθρικὸν πλοῖον. Ἄλλ' οἱ ἐν τῷ κινήτῳ ἐκείνῳ ὄρει Ὁθωμανοί, ἐκπλαγέντες ἀπὸ τὴν τολμηροτάτην καὶ ἀνέλπιστον ταύτην ἀπόφασιν τοῦ πυρπολιστοῦ, κυριεύονται ἀμέσως ὑπὸ πανικοῦ φόβου, καὶ τραπέντες εὐθύς εἰς φυγὴν, ἐκανοβόλου τὸ πυρπολικὸν μόνον ἐκ τῶν πρυμνησίων τοῦ δικρότου τὸ παράδειγμα τῆς Στλαρχίδος ἀκολουθήσαντα τότε καὶ τὰ λοιπὰ τουρκικὰ πλοῖα, ἐτραπήσαν ἅπαντα εἰς φυγὴν, περὶ τὴν ἕκτην σχεδὸν ὥραν μ. μ. τῆς αὐτῆς ἡμέρας, καὶ οὕτως ὁ Κ ο σ μ ᾶ ε Μ π α ρ μ π ᾶ τ σ η ε ἤρπασε τὴν νίκην ἀπὸ τὰς χεῖρας τῶν ἀπίστων, καὶ ἔσωσεν ἐκ τοῦ βεβαίου κινδύνου

ἅπαν τὸ ἔθνος κατὰ τὴν ἀξιωμακροῦντον ἐκείνην ἡμέραν. . .

Τοιοῦτοι ἦσαν οἱ ἥρωες καὶ πατριῶται τῆς ἐποχῆς ἐκείνης. . .

Ἐκ Πειραιεῶς.

ΚΙΝΗΣΙΣ ΕΝ ΡΟΥΜΑΝΙΑ

(Τοῦ ἐν Βραίλα ἀναποκριτοῦ μας)

Οἱ ναῦλοι τῆς ἡμέρας εἶναι: Δι' Ἀνθέρπην καὶ Ῥοττερδάμην σελ. 8—8 καὶ 6 καὶ δι' Ἀμβουῤρον 8 καὶ 6—9. Οἱ ναῦλοι τῆς Μεσόγειου εἶναι 7,50 φρ. ἕως 8 καὶ 0,25 πλέον διὰ δύο λιμένεας. Οἱ ναῦλοι τῶν ὀλεπιῶν εἶναι 1,10—1,20 Κ. Β. διὰ μετρίας χωρητικότητος

Εἰς τὸν λιμένα τῆς Βραίλας εὐρίσκονται πλέον τῶν 8 ἀτμοπλοίων καὶ ἐν ἰστιοφόρον ὑπὸ Ἑλληνικὴν σημαίαν ὀνόματι «Βασίλειος», τὸ ὅποιον φορτῶνει διὰ Φιοῦμε μὲ ναῦλον 13 φρ. τὸν τόννον.

Ἐκ τῶν 8 ἀτμοπλοίων 2 εἶναι ὑπὸ Ἑλληνικὴν σημαίαν ἢ «Ἀνδριάννα Σταθάτου» τὸ ὅποιον φορτῶνει διὰ δικταγὴν εἰς Γιβραλτῆρ μὲ ναῦλον 9 σελ. καὶ «Ἀμφιτρίτη» μὲ ναῦλον 8 καὶ 10,50.

Εἰς τὸν λιμένα Γαλαζίου εὐρίσκονται ὑπὸ φόρτωσιν 6 ἀτμοπλοία, ἐκ τῶν ὁποίων ὑπὸ Ἑλλήν. σημαίαν ὁ «Κωνσταντῖνος» δι' Ἰταλίαν καὶ τὸ «Γεώργιος» καὶ «Ἐλένη» διὰ Μεσόγειον.

Αἱ τιμαὶ τῶν γεννημάτων εἶναι σίτος 10—10,50 φρ. τὸ hect. ἀραβόσιτος 6—6,67¹/₂ φρ. τὸ hect. καὶ ῥαφηνιδόσπορος 21—21,50 τὰ 100 Klbs. Αἱ τιμαὶ τῶν γαικινθράκων εἶναι 35—35,50 κατὰ τόννον.

Τὰ ὕδατα τοῦ Δουναβέως εἶναι 19,5 Ἀγγλικούς πόδας.

Χ. ΜΕΣΣΗΝΗΣ.

ΚΑΙ ἈΛΛΑ ἙΛΛΗΝΙΚΑ ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ

Ὁ εἰς Ἀγγλίαν μεταβάς πλοίαρχος κ. Ν. Γουδῆς κατὰ τὴν παρελθούσαν ἐβδομάδα προέβη εἰς τὴν ἀγορὰν νέου ἀτμοπλοίου διὰ λογαριασμὸν τοῦ κ. Καστριώτη καὶ Σία. Τὸ ἀτμόπλοιον τοῦτο ἠγοράσθη εἰς Νηουκάστελ τῆς Ἀγγλίας, εἶναι δὲ 4,500 τόννων.

ΑΝΑΓΚΗ ΤΕΛΩΝΕΙΟΥ ΕΝ ΚΥΘΝΩ

Λαμβάνομεν τὴν τόλμην νὰ ὑποδείξωμεν εἰς τὴν Κυβέρνησιν τὴν ἀπόλυτον ἀνάγκην συστάσεως ἐν Κύθῳ τελωνείου ἢ τελωνοσταθμαρχείου χάριν τῆς εὐκολίας τῶν Ἑλληνικῶν φορτηγῶν ἀτμοπλοίων. Ἐκ Κύθου μεγάλη γίνεται ἐξαγωγή μεταλλεύματος ὡς τοῦ σιδηρολίθου δι' Ἀγγλίαν, εἰς τὸν λιμένα δὲ τῶν Θερμιῶν τακτικῶς προσεγγίζουσιν Ἑλληνικὰ φορτηγὰ ἀτμόπλοια. Δυστυχῶς σήμερον τὰ ἀτμόπλοια ταῦτα καθυστεροῦσιν ἐπὶ μίαν καὶ δύο ἡμέρας, εἰσὶν δὲ ὑποχρεωμένα νὰ λοξοδρομῶσιν εἰς Σῦρον, ὡς συνέβη προχθὲς εἰς ἀτμόπλοιον τοῦ κ. Μιχαλινου, καὶ νὰ παραλαμβάνωσιν ἐκεῖθεν ἓνα ἢ δύο τελωνοφύλακας, ἵνα παρίστανται κατὰ τὴν φόρτωσιν.

Δαπανηρὸν καὶ ἀδίκον, ὡς εἶνε τὸ μέτρον τοῦτο ἐλπίζομεν ὅτι θὰ προκαλέσῃ τὴν μέριμναν τοῦ τόσον ἐκτιμῶντος τὴν πρόδον καὶ ἀνάπτυξιν τῆς Ἑλληνικῆς ἀτμηρῶς ναυτιλίας Ὑπουργοῦ ἐπὶ τῶν Οἰκονομικῶν κ. Σιμοπούλου καὶ Χρόνου ζήτημα ὀλίγου θὰ εἶναι ἡ ἴδρυσις τελωνείου καὶ ἐν Κύθῳ χάριν τῶν συμφερόντων τῶν Ἑλληνικῶν ἀτμοπλοίων.

ΑΓΟΡΑ ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΥ ΕΝ ΑΓΓΛΙΑ

Εἰς Ἀγγλίαν ἀπῆλθεν ὁ κ. Νικ. Τσαπλαρῆς πρὸς ἀγορὰν νέου Ἑλληνικοῦ ἀτμοπλοίου ἐκ μέρους ομάδος ἐφοπιστῶν ἐκ Γαλαξειδίου. Ἐπίσης ἀπέρχονται μετ' ὀλίγας ἡμέρας εἰς Ἀγγλίαν πρὸς ἀγορὰν ἀτμοπλοίου οἱ ἐκ Γαλαξειδίου πλοίαρχοι κ. Εὐθύμ. Χαρδαβέλας καὶ Σπυρ. Βλασσόπουλος δι' ἴδιον καὶ διὰ λογαριασμὸν τοῦ κ. Μιχ. Παπαπέτρου.

ΝΑΥΤΙΚΑ ΝΕΑ

ΤΑ ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ ΠΑΠΑΓΙΑΝΝΗ

— Τὰ πωλούμενα ατμόπλοια τῆς ἐν Λίβερπουλ εταιρίας Παπαγιάννη πρὸς τὸν κ. Ἑλληρικὸν εἶνε τὰ ἐξῆς ὁκτώ:

«Αἰθάλια» 5,600 τόνων, «Ἀνατολία» 5,600, «Βρετανία» 4000, «Ρωμυλία» 2800, «Ἁγία Σοφία», 2650, «Plantain» 2460, «Λακωνία» 2200, καὶ Ἄραράτ 2200.

ΚΙΝΗΣΙΣ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ

Κατὰ τηλεγράφημα πρὸς τὸ Γραφεῖον τοῦ κ. Μιχαηλίου τὸ ατμόπλοιο «Ἀλέξανδρος» ἔφθασεν εἰς Emden τῆς Γερμανίας τὴν παρελθούσαν Τρίτην πρωΐ.

— Τὸ ατμόπλοιο «Γεώργιος Μεγαλινός» ναυλωθὲν διὰ Μίδλεσβρογ ἀνεχώρησεν εἰς Αὐλάκι τοῦ Λαυρίου πρὸς φόρτωσιν μεταλλευμάτων. Μὲ ναῦλον 7 σελινίων.

— Τὸ ατμόπλοιο «Βαλλιάνος» ἀνεχώρησεν ἐκ Λαυρίου τὴν παρελθούσαν Πέμπτην μὲ φορτίον μεταλλεύματος διὰ Γλασκώβην μὲ ναῦλον 6 σελ. καὶ 9 πεννῶν.

— Τὸ ατμόπλοιο «Ἀγαμέμνων» τῶν κ. κ. Θῶν, Ἀγγελῆ καὶ Σία τὴν παρελθούσαν ἐβδομάδα κατέπλευσεν εἰς Λαύριον καὶ ἀπεβίβασε φορτίον γαιανθράκων ἐκ Ποντοηρακλείας.

ΝΑΥΛΟΙ

Ἡ χαλαρότης τῶν νυκλῶν ἐξακολουθεῖ εἰσεῖτι. Ἐνεκα τούτου εἰς τοὺς λιμένας Πειραιῶς καὶ Σύρου κατὰ τὴν παρελθούσαν ἐβδομάδα εὐρίσκοντο οὐκ ὀλίγα ατμόπλοια. Ἐλπίζεται ἐν τούτοις ὅτι ἡ κατάστασις αὕτη εἶνε ἐντελῶς παροδική.

(Τοῦ ἐν Κάρδιφ ἀνταποκριτοῦ μας).

Ναυλώσεις ἐγένοντο κατὰ τὴν παρελθούσαν ἐβδομάδα μὲ τὰς ἐξῆς τιμὰς ναύλου.

Δι' Ἀλγέριον 8,50 — 8,15 φρ. δι' Ἀλεξάνδρειαν 8 σελ. καὶ 6 πέν., δι' Βριγόντιον 7 καὶ 9 — 8 σελ. διὰ Βρυξελλῶν 9 καὶ 3, διὰ Κιτάνην 8 σελ. διὰ Κωνσταντινούπολιν 8, διὰ Σιθιακίαν 7 καὶ 6 — 7 καὶ 9, διὰ Λεγκὸν 7 καὶ 6, διὰ Γενουαν 7 καὶ 6, διὰ Μασσαλίαν 8,50 — 8,75 φρ. διὰ Μίλταν 6 καὶ 9, διὰ Μεσσίναν 8, διὰ Νεάπολιν Ἰταλίας 7 καὶ 6, διὰ Μανταλέναν 7 καὶ 6, δι' Ὀδησσὸν 8, διὰ Πορτ—Σκίθ 8 διὰ Παλιέρμον 8, διὰ Πειραιᾶ 8, διὰ Ρέτζιο 8, διὰ Σαβόναν 7 καὶ 6, διὰ Σύρον 8, διὰ Σμύρνην 8, διὰ Σουλινα 8, διὰ Τεργέστην 9 — 9 καὶ 3, Βενετίαν 9 — 9 καὶ 3 διὰ Τάραντα 7 καὶ 9 — 8 καὶ Σπέτσιαν 7 καὶ 6.

ΟΙ ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΕΣ

Ἡ τιμὴ τῶν γαιανθράκων ἐν Πειραιεὶ ὑπέστη κατὰ τὴν παρελθούσαν ἐβδομάδα ἀρκετὴν πτώσιν. Ἡ τιμὴ τῶν 28 σελινίων κατὰ τόνον κατῆλθεν εἰς τὰ 27 καὶ 26 σελίνια.

(τοῦ ἐν Κάρδιφ ἀνταποκριτοῦ μας)

Αἱ τιμαὶ τῶν γαιανθράκων ἔχουσιν ὡς ἐξῆς:

Χονδρὸς γαιανθράξ Κάρδιφ α'. ποιότητος σελ. 20 καὶ 6 πέννας ἕως 19 καὶ 6, β' ποιότητος 18 καὶ 6 γ'. ποιότητος 17 καὶ 6. Λεπτὸς γαιανθράξ Κάρδιφ α'. ποιότητος 9 καὶ 6 — 8 καὶ 9, καὶ β'. ποιότητος 8 καὶ 3 — 7 καὶ 6. Ἀνάμικτος α'. ποιότητος 14 καὶ 6 καὶ β'. ποιότητος 13 καὶ 3.

Χονδρὸς γαιανθράξ Νιούπορτ α'. ποιότητος 17 καὶ 6 — 16 καὶ 6 καὶ β'. ποιότητος 15 καὶ 6 — 14 καὶ 6.

ΚΑΤΑΠΛΟΙ

Κατέπλευσαν τὴν παρελθούσαν ἐβδομάδα ἐν τῷ λιμένι Πειραιῶς τὰ ατμόπλοια «Ἰωνία» τῆς Πανελληνίου ἐκ Σμύρνης, «Ἀρτεμισία» ἑλλην. ἐκ Κερκύρας καὶ «Μαρῆς Βαλλιάνος» ἑλλην. ἐκ Ταϊγανίου πρὸς ἐκφόρ. σίτου, τὸ αὐστριακὸν «Οὐγγαρία» ἐκ Σμύρνης καὶ τὸ ἑλληνικὸν τοῦ Τζῶν «Ἀρροδίτη» ἐκ Βίρνης.

— Τὸ αὐστριακὸν τοῦ Λούδ «Corinthia» προερχόμενον ἐκ Κων)πόλεως κατηυθύνθη εἰς Βρενδῆσιον καὶ Τεργέστην χωρὶς νὰ προτεγγίσῃ εἰς ἑλληνικὸν λιμένα.

— Τὴν παρελθούσαν Τρίτην κατέπλευσαν τὰ ατμόπλοια «Λεωνίδα» ἐκ Βραζιλίας πρὸς ἀνθράκους καὶ «Ἀκρόπολις» πρὸς ἐκφόρτωσιν σίτου.

— Τὴν παρελθούσαν Τετάρτην τὰ ἑλληνικὰ ατμόπλοια «Μάρθα» ἐκ Ταϊγανίου πρὸς ἐκφόρτωσιν σίτου, «Μαρία» ἐκ Ταϊγανίου πρὸς ἀνθράκους καὶ «Σίμος» τῆς Πανελληνίου ἐκ Τεργέστης — Καλαμῶν.

— Τὴν παρελθούσαν Πέμπτην τὸ γαλλικὸν τοῦ Μεσσαζερῆ «Βαγδάτ» ἐκ Μασαλίας, τὸ ἀγγλικὸν «Kilmore» ἐκ Λίβερπουλ καὶ τὸ ἰταλικὸν «Βιολγαρία» ἀπὸ Κιβάκια.

— Τὴν παρελθούσαν Παρασκευὴν κατέπλευσαν τὰ ἐξῆς ατμόπλοια. Τὰ Ἰταλικά «Ρουμανία» ἐκ Βρενδῆσιου Πατρῶν καὶ «Ἐντέλλα» ἐκ Σμύρνης, τὸ αὐστριακὸν «Ἀχιλλεύς» ἐκ Κρήτης, τὸ ἀγγλικὸν «Γερμάν» ἐκ Κάρδιφ, μὲ φορτίον γαιανθράκων καὶ τὸ ἑλληνικὸν «Ἐπτάνησος» ἐξ Ἀλγερίου πρὸς ἀνθράκους.

Κ. Ν. ΡΑΔΟΥ

(Ἱστορία τῶν συγχρόνων στόλων)

Ἐπικειμένης τῆς διανομῆς τῶν ἀντιτύπων τῆς Ἱστορίας τῶν Συγχρόνων Στόλων, παρακαλοῦνται οἱ κ. κ. συνδρομηταὶ νὰ ἐπιστρέψωσιν ὅτι τάχιον τὰς ἀγγελίας εἶτε πρὸς τὸν συγγραφεῖ (ὁδὸς Ἀριστοτέλους 55) εἶτε πρὸς τὴν Διεύθυνσιν τῆς Ναυτικῆς Ἑλλάδος, ὅπως λάβωσιν ἐν καιρῷ τὸ ἀντίτυπον αὐτῶν, καθόσον ἡ ζήτησις τοῦ ἔργου εἶνε μεγάλη.

ΣΙΤΑΓΟΡΑ

Ἡ παρελθούσα ἐβδομάς διήλθεν ἀνευ οὐδεμιᾶς σχεδὸν πράξεως. Φορτία σιτηρῶν καθημερινῶς ἀναχωροῦσιν ἐκ Ρωσσίας, ἀλλ' ἡ τιμὴ αὐτῶν ἐκεῖ ὑπέστη καὶ ἐτέραν αὔξισιν κατὰ τὸ παρελθὸν ἐφήμερον. Οὕτως ὁ σίτος τῶν 9 φουντίων μὴ ἐπελθούσης μεταβολῆς τι-

νος τοῦ καιροῦ ἐπὶ τὰ κρεῖττω, ὑψώθη ἐκ τῶν 9 ρουβλίων καὶ 45 καπικίων εἰς 9 καὶ 75 καπικία.

Διὰ τοῦ καταπλεύσαντος τὴν παρελθούσαν ἐβδομάδα Ἑλληνικοῦ ἀτμοπλοίου «Ἀκρόπολις» ἐκομίσθησαν 1,500,000 ἔκ. σίτου καὶ διὰ τῆς «Μάρθας» 1,181,000 ἔκ. ὧν 927,000 διὰ λησμών τοῦ κ. Καστριώτου καὶ 254,000 τοῦ κ. Κορωνάου

ΜΕΡΙΣΜΑ ΕΘΝΙΚΗΣ

Γνωσθέντος ὅτι τὸ μέρισμα τῆς Ἐθνικῆς Τραπέζης διὰ τὴν α'. ἐξαμηνίαν 1901 ὠρίσθη εἰς ἄρ. 80 ἐπῆλθε μεγάλη ὑποτίμησις ἐπὶ τῶν μετοχῶν αὐτῆς.

Ἀπὸ 3,960 ἄρ. τὴν πρωίαν ἔκλεισαν τὴν μεσημέριαν εἰς 3,920.

Ἡ ἔκπτωσις ἐπὶ τῶν μετοχῶν τῆς Ἐθνικῆς ἔσχεν ἐπίδρασιν καὶ ἐπὶ τῶν ἄλλων ἀξιῶν.

ΝΑΥΤΙΚΑ ΕΙΔΗ

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

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

Τὰ ἄθραστα πρὸς 2.40.

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

Τὰ λευκὰ σχοινία τιμῶνται 2.60 κατ' ὁκᾶν.

Τὰ ἐκ τοῦ σπάρτου σχοινία (τζίβκι) πρὸς 2.40.

Τὸ μίνιον (ἐκ μολύβδου) ἀπὸ 1 — 1.40.

ΧΡΩΜΑΤΑ

Τὸ λευκὸν χρωμα μολύβδου τῆς α'. ποιότητος πω-

λεῖται πρὸς 1.50 κατ' ὁκᾶν, τῆς δευτέρας δὲ ποιότητος 1.10.

Τὸ λευκὸν χρωμα σίγκου πρὸς 1.70 κατ' ὁκᾶν.

Τὸ σκούρον χρωμα, ἤτοι 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 ἄγκυραι βάρους μικροτέρου τοῦ ἐνὸς στατηῆρος 1 δραχ. κατ' ὁκᾶν, πλέον τοῦ στατηῆρος πρὸς 0,85.

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

ΑΜΑΡΤΗΜΑΤΑ

Εἰς τὸ προηγούμενον φυλλάδιον καὶ ἐν τῷ α'. ἄρ. ἔρ. τοῦ κ. Μ. Ματθαιοπούλου περὶ προσδιορισμοῦ τῆς θέσεως τοῦ πλοίου ἐν ὄψει ξηρᾶς, ἐγένοντο τυπογραφικὰ τινὰ παραράματα, ὧν τὰ κυριώτερα εἶνε τὰ ἐπόμενα.

Σελίς 163 στήλ. 3 στοῖχος 5 ἀντὶ κατὰ τὴν ὁρατὴν γράφει καταστῆ ὁρατῆ.

Σελίς 163 στήλ. 2 στοῖχος 26 ἀντὶ διπλασιασμοῦ γράφει διπλασιασμοῦ.

Σελίς 163 στήλ. 2 στοῖχος 43 καὶ 44 ἀντὶ σννι-σῶμεν ὡς γράφει σννισῶμεν καὶ ὡς.

Σελίς 164 στήλ. 1 στοῖχος 22 ἀντὶ ἀκριβῶς γράφει ἀκριβῆς.

Σελίς 164 στήλ. 1 στοῖχος 48 ἀντὶ εἰς παρατηρήσεων γράφει ἐκ παρατηρήσεως.

Σελίς 164 στήλ. 2 στοῖχος 23 καὶ 24 ἀντὶ 1800 ἄθροισμα γράφει 1800 — ἄθροισμα.

ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ

ΡΩΣΣΙΑ

ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ ΕΝ ΠΕΤΡΟΥΠΟΛΕΙ

ΚΕΦΑΛΑΙΑ 175,000,000 ΔΡΧ.

ΓΕΝΙΚΟΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΤΗΣ ΕΝ ΤΑΪΓΑΝΙΩ

ΑΧ. Λ. ΚΟΡΕΣΗΣ

(Ἀσφαλίζει ἐπὶ σωμάτων ατμοπλοίων, ἱστιοφόρων, 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 : Λονδίον, Νεοκάστελ, Γιβραλτάρ, 'Αλγέριον, Μελίτη,
Γένοβα, Νεάπολις, Σαβόνα, Κωνσταντινούπολις κ.λ.π.

'Ιδιοκτῆται τῶν ἀνθρακωρυχείων.

HOOD'S MERTHYR SMOKELESS STEAM COAL

Προμηθευταὶ τοῦ 'Αγγλικῆς Ναυαρχείου.

'Ετησίᾳ παραγωγή Γαιανθράκων Τόν. 1,000.000.

'Ετησίᾳ κακασκευὴ Κόκκ. » 300.000.

'Αντιπρόσωπος ἐν Πειραιεὶ **Γ. ΚΑΖΑΝΟΒΑΣ.**

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

ΝΑΥΤΙΚΑ ΣΥΓΓΡΑΜΜΑΤΑ

ΚΑΙ ἌΛΛΑ ἜΡΓΑ ΧΡΗΣΙΜΑ ΕἰΣ
ΤΟΥΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥΣ

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

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

Περὶ 'Εξαρτισμοῦ τῶν Πλοίων ὑπὸ
Ν. Γ. Κοτσοβίλλη Δρ. 3.—

Θαλασσογραφικὸς χάρτης 'Ελλάδος,
Κρήτης, Κυκλάδων, Σποράδων καὶ Μ. 'Ασίας
Δρ. 8.—

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

'Ανεμολόγιον Πυξίδων παντὸς μεγέθους.

Διαγράμματα Ναπιέρ διὰ τὴν Παρεκτρο-
πῆν.

Οἱ ἐπιθυμοῦντες τὴν ἀπόκτησιν τοιούτων βιβλί-
ων δύνανται νὰ γράψουν πρὸς τὴν Διεύθυνσιν τῆς
Ναυτικῆς 'Ελλάδος συστημένην ἐπιστο-
λὴν μετὰ τοῦ ἀντιτίμου καὶ τῶν ταχυδρομικῶν διὰ
νὰ ἀποστέλλωνται τὰ βιβλία συστημένα ἀμέσως εἰς
τὸν αἰτούντα.

— Τὴν φίλην συνάδελφον ἐφημερίδα «ΦΩΝΗ ΚΥ-
ΚΛΑΔΩΝ ΚΑΙ ΑΘΗΝΩΝ» τοῦ **Κώστα Δ. Πολυ-
δώρου.** Συνιστῶμεν θερμῶς. Τὰ Γραφεῖα αὐτῆς,
ὁδὸς Παρνασσῆς ἀριθ. 2. Πλησίον τοῦ 'Υπουργείου
τῶν Ναυτικῶν.

Φ. ΦΩΤΙΑΔΗΣ καὶ Γ. ΔΑΝΕΖΗΣ

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

ΣΚΑΡΑΜΑΓΚΑΣ ΕΥΜΟΡΦΟΠΟΥΛΟΣ ΚΑΙ Σία

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

DUNCAN HOYLAND ET CO

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

L. KOHNKE

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

NICOLAS D COTZIAS (SYRA)

Μεσίτης ἀγορῶν πωλήσεων καὶ
ναυλώσεων ἀτμοπλοίων.

Τηλεγραφ. Διεύθυνσις. COTZIAS, SYRA.