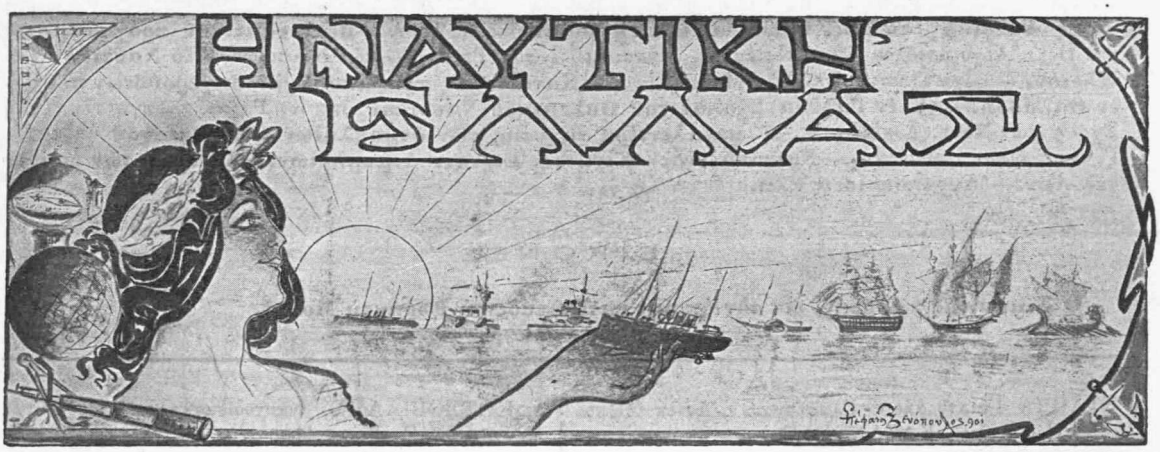
ΕΤΟΣ Α΄. ΑΘΗΝΑΙ 21 Ὀκτωβρίου 1901 ΑΡΙΘ. 28



ΙΔΡΥΤΗΣ ΚΑΙ ΙΔΙΟΚΤΗΤΗΣ
Ι. Θ ΣΙΦΝΑΙΟΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ
Κ. ΑΥΓΕΡΗΣ ΚΑΙ Ν. ΚΟΤΣΟΒΙΛΛΗΣ

ΣΥΝΕΡΓΑΤΑΙ

Ν. ΓΕΡΜΑΝΟΣ
Μ. ΓΟΥΔΑΣ
Ε. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ
Π. ΚΑΛΛΙΓΑΣ
Ν. ΛΕΒΙΔΗΣ
Α. ΜΑΤΕΣΙΣ
Ε. ΜΑΚΡΥΓΙΑΝΝΗΣ
Μ ΜΑΤΘΑΙΟΠΟΥΛΟΣ
Κ. ΠΑΠΑΜΙΧΑΛΟΠΟΥΛΟΣ
Κ. ΡΑΔΟΣ
Ε. ΡΕΠΟΥΛΗΣ
Ε. ΤΣΑΚΑΛΗΣ
Π. ΧΡΥΣΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ
Κ. Ψ΄ΑΧΑΡΟΠΟΥΛΟΣ κλπ.

ΑΘΗΝΑΙ
1901

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Ἐξ Ἀμερικῆς τὸ φῶς, θάλασσα καὶ ἐμπόριον ὑπὸ Κ. Ε. Α —**Περὶ ναυτικοῦ προγράμματος** ὑπὸ Περ. Ἀργυροπούλου ἀνθυποπλοιάρχου, ὑπασπιστοῦ ἐν τῷ Ὑπουργείῳ τῶν Ναυτικῶν.—**Τὸ Ναυτικὸν Συνέδριον,** (συνέχεια) ὑπὸ τοῦ κ. Ἐμ. Μακρυγιάννη.—**Κανονισμὸς πρὸς ἀποφυγὴν συγκρούσεων πλοίων ἐν Θαλάσσῃ.—Αἱ ἐν Γαλλίᾳ Σχολαὶ τοῦ Πολεμικοῦ Ναυτικοῦ** ὑπὸ Κ. Ράδου, καθηγητοῦ ἐν τῇ Σχολῇ τῶν Ναυτ. Δοκίμων.— **Ἡ μεγαλειτέρα ταχύτης τῶν ἀτμοπλοίων τοῦ Ὠκεανοῦ** ὑπὸ Δημ. Γ. Κοτσοβίλλη, πλοιάρχου.—**Ναυτικὰ νέα.—Κίνησις Ἑλλην. ἀτμοπλοίων.—Διάπλοι τῶν Δαρδανελλίων.—Ἀνταποκρίσεις κλπ.**

ΕΙΚΟΝΕΣ

Ὁ λιμὴν τῆς Σμύρνης, εἰς τὸν ὁποῖον κατέπλευσεν ἡ θωρηκτὴ Μοῖρα.

ΕΤΑΙΡΙΑ Γαιανθράκων Γλάμοργαν. Ἀντιπρόσωπος ἐν Πειραιεῖ Γ. ΚΑΖΑΝΟΒΑΣ.

Κ. ΔΕΔΟΥΣΗΣ, ναυλομεσίτης, Πειραιεύς.

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

Δ. ΚΟΤΣΟΒΙΛΛΗΣ, ναυτοδιδάσκαλος, διευθυντὴς Ναυτικοῦ Γραφείου, Πειραιεὺς ὁδὸς Νοταρᾶ 99.

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

Μ. ΒΟΛΙΚΑΣ, ναυλομεσίτης ἐν Πειραιεῖ.

ΡΕΝΕ ΑΜΙΕΛ

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

Η «ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΛΛΑΣ»

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

ΧΑΡΙΝ ΕΥΚΟΛΙΑΣ

μεγαλειτέρας ἐγκαινιάζομεν ἀπὸ σήμερον ἀγγελίας μιᾶς γραμμῆς μόνον περιλαμβανούσας τὸ ὄνομα, ἐπάγγελμα καὶ Διεύθυνσιν τῶν ἐπιθυμούντων νὰ γνωρίσωσι τὸ ἐπάγγελμά των εἰς εὐρύτερον κύκλον.

Καὶ ταύτας μόνον ἀντί:

ΜΙΑΣ ΔΡΑΧΜΗΣ

ὥστε μὲ μίαν δραχμὴν δι' ἑκάστην δημοσίευσιν ἢ δραχ. 1.50, ὁσάκις ἡ ἀγγελία καταλαμβάνει δύο στίχους, θὰ δύνανται πάντες ἀνεξαιρέτως νὰ ὑποβοηθήσωσι τὴν ἀνάπτυξιν τῆς ἐργασίας των καὶ τὴν ἐνίσχυσιν ταύτης.

ΠΑΣΑ ΑΓΓΕΛΙΑ

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

ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΜΕΡΙΚΗΝ ΤΟ ΦΩΣ

ΘΕΛΑΣΣΑ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΟΝ

Ἠκούσαμεν ὅτι ἡ ἐλεεινότης τῶν ναύλων ὀφείλεται εἰς τὴν ἐν γένει κατάστασιν τῶν Εὐρωπαϊκῶν ἀγορῶν, οὐχὶ δὲ καὶ εἰς τὸν πλεονασμὸν τῶν ἀτμοπλοίων, διότι τὰ αὐτὰ εἰς χεῖρας Ἑλλήνων περιελθόντα ἀτμόπλοια ἀνῆκον πρότερον εἰς Ἄγγλους ἰδιοκτήτας καὶ ἐξεμεταλλεύοντο τὰς αὐτὰς θαλάσσας.

Ἐὰν καὶ ἡ κατάστασις τῶν Εὐρωπαϊκῶν ἀγορῶν συντρέχῃ, καὶ συντρέχει ὄντως εἰς τὸν ἐξευτελισμὸν τῶν ναύλων, βεβαίως ὅμως αὕτη δὲν εἶναι ἡ κυρία ἀφορμή. Τὸ ἐμπόριον εἶναι ἡ βάσις τῆς Ναυτιλίας καὶ τὸ ἐμπόριον τοῦτο ἔχει ὑποστῆ σημαντικὴν ἐν τῇ κινήσει του ἐλάττωσιν, ἀφοῦ ἐν Ἀγγλίᾳ μόνον ἠλαττώθη ἐν συνόλῳ κατὰ 5,000,000 λ. στερλ., ἡ δὲ ἐλάττωσις τῆς ἐξαγωγῆς κατὰ τοὺς 9 μῆνας τοῦ 1901 δεικνύει διαφορὰν 9,000,000 λιρῶν.

Ἀλλ' εἶναι ἐπίσης γνωστὸν ὅτι κατὰ τοὺς τελευταίους 8 μῆνας 800,000 τόννων ἐρρίφθησαν μόνον ἐκ τῶν Ἀγγλικῶν ναυπηγείων εἰς τὴν θάλασσαν, ἐκ τούτων δὲ οὐκ ὀλίγα ἀτμόπλοια διετέθησαν διὰ τὰ ταξείδια τῆς Μεσογείου καὶ τῆς Ἀζοφικῆς. Καὶ ἐνῷ οὕτω τὸ ἐμπόριον ὑποφέρει ἀπὸ ἀναιμίαν, ἡ θάλασσα, ὡς καὶ ἄλλοτε ἐγράψαμεν, πάσχει ἀπὸ ὑπεραιμίαν ἀτμοπλοίων καὶ πρόκειται ἀπολύτως ἐπείγουσα ἡ ἀνάγκη τῆς ἐπεκτάσεως τῶν ἐργασιῶν τῶν Ἑλληνικῶν ἀτμοπλοίων. Ἡ παρατεταμένη χαλαρότης τῶν ναύλων εἶναι καιρὸς νὰ ἀναγκάσῃ τοὺς Ἕλληνας ἐφοπλιστὰς καὶ στρέψωσι τὰ βλέμματά των καὶ ἔξω τῆς λεκάνης τῆς Μεσογείου καὶ ἔξω τοῦ στενοῦ χώρου τῆς Ἀζοφικῆς, εἰς τὰς ὁποίας μετὰ τόσου πείσματος φαίνονται ἐπιμένοντα τὰ Ἑλληνικὰ ἀτμόπλοια.

Καθ' ἡμᾶς τὸ μέλλον τῶν Ἑλληνικῶν ἀτμοπλοίων δὲν ἔγκειται εἰς τὸν στενὸν χῶρον, τὸν ὁποῖον σήμερον ἐκμεταλλεύονται

Ἡ θάλασσα εἶναι τι κοινὸν καὶ μέγα, ἐπὶ τῆς ἀρχῆς δὲ ταύτης στηρίζεται καὶ τὸ *διεθνὲς* τῶν ναυτικῶν νόμων. Ἀλλ' ὡς κτῆμα κοινὸν τὸ νέμονται πάντα τὰ Κράτη ἐκτὸς τοῦ Ἑλληνικοῦ.

Δὲν ὑπάρχει ἔλλειψις ἐμπείρων ναυτικῶν, οὐδὲ ἔχομεν ἀνάγκην προηγουμένως ἐμποροναυτικῆς Σχολῆς, ἵνα, ἐπιχειρήσωμεν πλοῦς μέχρις Ἀμερικῆς, ὡς διετυπώθη καὶ παρὰ πλοιάρχων ἀκόμη ἀπὸ τῶν στηλῶν τούτων. Ἡ ναυτικὴ Σχολὴ θὰ χρησιμεύσῃ διὰ νὰ δημιουργηθῶσι νέοι πλοίαρχοι ἀντάξιοι τῶν ἀπαιτήσεων τοῦ μέλλοντος τοῦ ναυτικοῦ ἐμπορίου. Ἐπὶ τοῦ παρόντος ἐκ τῶν ὑπαρχόντων πλεῖστοι ἐπεχείρησαν πλοῦς εἰς διάφορα μέρη τῆς Ἀμερικῆς καὶ μάλιστα ἐπικερδεῖς δι' ἀτμόπλοια τῶν 4,000 τόννων καὶ ἄνω.

Ἕλληνες ἐφοπλισταὶ καὶ ἰδιοκτῆται ἀτμοπλοίων οἱ ἐν Βουένος Ἄϊρες κ. κ. Ἀδελφοὶ Σάββα δι' ἐπιστολῆς των μᾶς ἐκφράζουν τὴν λύπην των, διότι τὴν ἐξαγωγὴν τῆς Ἀργεντινῆς Δημοκρατίας διενεργοῦσιν ἀτμόπλοια ὅλων τῶν Ἐθνικοτήτων, ἐκτὸς τῶν Ἑλληνικῶν.

Διὰ τὸν κόσμον τῶν ἐφοπλιστῶν δὲν ἔχομεν ἢ νὰ παραθέσωμεν ἐνταῦθα ἀποσπάσματα τῆς διαφωτιστικωτάτης ταύτης ἐπιστολῆς :

«*Οἱ κάτοικοι τῆς Ἀργεντινῆς Δημοκρατίας ἀνέρχονται εἰς 4, 500,000 καὶ ἡ Δημοκρατία αὕτη κατέχει σχεδὸν τὸ* $^1/_5$ *τῆς Νοτίου Ἀμερικῆς.*

« *Ἡ παραγωγή της συνίσταται εἰς σῖτον, ἀραβόσιτον, λινόσπορον κριθήν, βρώμην, ἀλπίστην* (alpiste), *ὄσπρια διάφορα, ξυλείαν, κεβράτσο χρήσιμον διὰ τὴν βυρσοδεψίαν, βοῦς καὶ πρόβατα.*

«*Ἡ ἐξαγωγὴ ἀνέρχεται εἰς 5—6,000, 000 τόνων τῶν χιλίων χιλιογράμμων καὶ συνίσταται εἰς σῖτον ἀραβόσιτον, μαλλιά,*

δέρματα, κρέας καὶ ζῷα ζωντανά. Ὅλα αὐτὰ μεταφέρονται δι' Εὐρώπην καὶ Βόρειον Ἀμερικὴν μὲ πλοῖα πάσης ἐθνικότητος ἐκτὸς τῆς Ἑλληνικῆς! Ὅ,τι δὲν ἐννοοῦμεν εἶναι διατὶ καὶ τὰ Ἑλληνικὰ πλοῖα νὰ μὴν λαμβάνουν μέρος εἰς τὴν ἐξαγωγὴν ταύτην, ἀφοῦ καὶ οἱ Ἰταλοὶ καὶ οἱ Αὐστριακοὶ ἐγκαταλείποντες τὴν Μεσόγειον ἔρχονται καὶ προσπορίζονται μεγάλα κέρδη.

«Ἐνταῦθα τὸ ἐμπόριον ἔχει κοσμοπολιτικὸν χαρακτῆρα, προτίμησις οὐδεμία ὑπάρχει, μόνον δὲ ὁ προτιμώτερος ναῦλος ἑλκύει τὴν πελατείαν. Δὲν βλέπομεν τὸν λόγον διατὶ τὰ Ἑλληνικὰ πλοῖα δὲν πρέπει νὰ συμμερίζωνται τὴν ἐξαγωγὴν καὶ εἰσαγωγήν, ἀφοῦ τοὺς εἶναι τόσον εὔκολον. Τὰ Ἑλληνικὰ ἀτμόπλοια φορτώνοντα ἀπὸ Ἀζοφικὴν καὶ Δούναβιν τὸ Φθινόπωρον ἔρχονται εἰς Εὐρώπην ἢ Ἀγγλίαν καὶ ἀφοῦ ἐκφορτώνουν χάνουν τὸν καιρόν των μέχρι τῆς πρώτης Ἀνοίξεως. Τότε εἶναι ἡ καλλιτέρα περίστασις νὰ δοκιμάσωσι τὴν ἐδῶ γραμμὴν ἀναχωροῦντα ἀπὸ Ἀγγλίαν, Γαλλίαν καὶ Ἰσπανίαν μὲ φορτίον γαιάνθρακος, ἄλατος καὶ λοιπῶν βιομηχανικῶν προϊόντων. Ἐὰν ἀναχωρήσωσι κατὰ τὸν Δεκέμβριον ἢ καὶ Νοέμβριον ἔρχονται ἐδῶ μετὰ 25 ἕως 30 ἡμερῶν πλοῦν, ἀναλόγως τῆς ταχύτητος τοῦ ἀτμοπλοίου, τὴν ἐποχὴν καθ' ἣν ἐξάγονται τὰ μαλλία καὶ ὁ σῖτος, ὁ λινόσπορος καὶ λοιπὰ εἴδη ἤτοι κατὰ τὸν Δεκέμβριον, Ἰανουάριον καὶ Φεβρουάριον. Ἔπειτα ἤτοι κατὰ τὸν Μάϊον ἄρχεται ἡ ἐξαγωγὴ τοῦ ἀραβοσίτου, τὰ δὲ κρέατα, δέρματα, ἄλειμμα, ζῷα ζωντανὰ καὶ ἡ ξυλεία, αὐτὰ ἐξάγονται ὅλον τὸ ἔτος. Καὶ ἡ εἰσαγωγὴ τοῦ ἅλατος καὶ τῶν γαιανθράκων ἐπίσης διαρκεῖ ὅλον τὸ ἔτος καὶ κατὰ μεγάλας ποσότητας. «Ἐπαναλαμβάνομεν ὅτι εἰς τὰ Ἑλληνικὰ πλοῖα δὲν εἶναι δύσκολον νὰ εὕρωσι πάντοτε φορτίον καὶ νὰ συναγωνισθῶσι μετὰ τῶν λοιπῶν ἀτμοπλοίων.»

Ἡ ἐπιστολὴ τῶν κ. κ. Σάββα καὶ ἀδελφῶν ἡ τόσον ἐκτενεῖς παρέχουσα πληροφορίας πρὸς τοὺς ἐνδιαφερομένους προβλέπουσα καὶ περὶ τῶν ἀντιρρήσεων τοῦ μέχρις Ἀμερικῆς πλοῦ τῶν ἀτμοπλοίων γράφει τὰ ἑξῆς:

«Ὅσον ἀφορᾷ τὴν πλεῦσιν ἕως ἐδῶ ἐγὼ ἐπὶ δύο συνεχῆ ταξείδια, τὰ ὁποῖα ἔκαμα τὴν εὗρον πολὺ εὐκολωτέραν καὶ πολὺ ἀναπαυτικωτέραν ἀπὸ τὴν τῆς Μεσογείου, διότι ἀπὸ 28° Π. Β. σχεδὸν ἀρχίζουν οἱ περιοδικοὶ ἄνεμοι Β. Α. καὶ εἰς τὸ Νότιον Ἡμισφαίριον Ν. Α. περιοδικοὶ ἕως εἰς 25° Ν. Π.»

Καὶ διὰ τὰς ἐν γένει προμηθείας καὶ τὰ τρόφιμα ἡ ἐπιστολὴ τοῦ κ. Σάββα γράφει·

«Τὰ τρόφιμα ἐνταῦθα καὶ ἄφθονα εἶναι καὶ καλλίστης ποιότητος· ἡ γαλέττα, τὸ κρέας, τὸ βούτυρον, τὸ τυρὶ αὐτὰ παράγονται ἐδῶ.

«Εἴμεθα βέβαιοι ὅτι μόλις ἀρχίσουν τὰ Ἑλληνικὰ πλοῖα νὰ ἔρχωνται ἐδῶ πολὺ ταχέως θὰ πολλαπλασιασθῶσιν ἕνεκα τῶν μεγάλων κερδῶν, θὰ ὠφελήσουν δὲ πολὺ καὶ τὸ Ἑλληνικὸν ἐμπόριον, καθότι ὑπάρχουν πολλὰ εἴδη Ἑλληνικῶν προϊόντων, τὰ ὁποῖα δύνανται νὰ εἰσαχθῶσιν, ὡς π. χ. αἱ ἐλαῖαι, τὸ ἔλαιον, τὰ σῦκα τῶν Καλαμῶν, τὰ λεμόνια κλπ. Ἀπ' ἐδῶ δύναται νὰ στέλλωνται σῖτος, ἀροβόσιτος καὶ ἐν γένει ὅλα τὰ Δημητριακά, δέρματα, ἄλειμμα, κεβράτσο διὰ τὴν βυρσοδεψείαν καὶ τόσα ἄλλα πράγματα, ἅτινα μόνον ὁ χρόνος καὶ ἡ πεῖρα θὰ ὑποδείξωσιν.

«Ἐνταῦθα ὑπάρχουσι πλεῖστοι Ἕλληνες πιλότοι, οἱ ὁποῖοι δύνανται νὰ ὑποδεχθῶσιν Ἑλληνικὰ ἀτμόπλοια. Καὶ ἡμεῖς δὲ αὐτοὶ θὰ ἠδυνάμεθα νὰ ἐπιφορτισθῶμεν μὲ ἐργασίας τῶν Ἑλληνικῶν ἀτμοπλοίων, ἐὰν ταῦτα ἀπεφάσιζον νὰ κατέλθωσιν ἕως ἐδῶ.»

Τὴν ἐπιστολὴν ταύτην κρίνομεν περιττὸν νὰ σχολιάσωμεν περισσότερον. Ἡ ἐλεεινότης τῶν ναύλων τῆς Μεσογείου ἂς προκαλέσῃ σοβαρώτερον τὴν προσοχὴν τῶν ἐνδιαφερομένων πρὸς ἀναζήτησιν νέων ἐμπορικῶν πεδίων. Ἡ τελματώδης αὕτη κατάστασις βραδύτερον δύναται νὰ ἔχῃ μεγαλειτέρας συνεπείας. Πρὶν αὗται ἐπέλθωσιν ἂς φροντίσῃ τοὐλάχιστον καὶ ἡ Κυβέρνησις περὶ ἀποστολῆς καταλλήλου προξένου εἰς Ἀμερικὴν μὲ τὴν εἰδικὴν ἐντολὴν νὰ μελετήσῃ τὸ κατάλληλον τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν Ἀμερικανικῶν παραλίων ὑπὸ τῶν ἀτμοπλοίων μας.

Κ. Ε. Α.

ΠΕΡΙ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ

«Ὁ Στόλος παντὸς Κράτους εἶνε ἡ ζῶσα καὶ ἐνεργὸς ἀναπαράστασις τῆς ἐξωτερικῆς αὐτοῦ πολιτικῆς».

Ἐκ τῆς ἀνωτέρω ἀρχῆς ὁρμώμενα τὰ ναυτικὰ Κράτη προβαίνουσι κατ' ἔτος μετὰ περισκέψεως εἰς τὴν σύνταξιν τοῦ ναυτικοῦ προγράμματος τῆς ναυπηγήσεως τῶν πολεμικῶν αὐτῶν πλοίων, ὧν οἱ τύποι εἰσὶ διάφοροι, ἐξαρτώμενοι ἐκ τῆς γεωγραφικῆς τοποθεσίας, τῶν πολιτικῶν βλέψεων, τῶν συμφερόντων καὶ πόρων τοῦ Κράτους, ὃ ἀντιπροσωπεύουσι.

Ἡ Ἑλλὰς ἕνεκα τῆς ἐκτάσεως τῶν παραλίων αὐτῆς, τῶν βλέψεων ἐπὶ ὑποδούλων ἐπαρχιῶν καὶ τῶν συμφερόντων αὐτῆς εἰς τόπους μεθ' ὧν δὲν δύναται νὰ ἐπικοινωνήσῃ ἢ διὰ τοῦ ὑγροῦ πεδίου ἔχει ἀνάγκην Ναυτικοῦ καὶ τοιούτου ἰσχυροῦ, συντασσομένου ἐπὶ ὡρισμένου σχεδίου· τοῦτο τυγχάνει πανθομολογούμενον, ἀφοῦ καὶ αὐτὸς ὁ Πρίγκηψ Joinville εἶπεν ὅτι «Ἡ Ἑλλὰς δαπανῶσα εὐστόχως εἰς ἀνάπτυξιν τοῦ Ναυτικοῦ της ὅ,τι ἀστόχως ἐξοδεύει εἰς ἀγόνους προσπαθείας, ὅπως καταστῇ ἠπειρωτικὴ δύναμις, δύναται ἐντὸς βραχέος νὰ καταστῇ τριτοβάθμιος Ναυτικὴ δύναμις καὶ τοιαύτη εἰς τὰ πρόθυρα τῆς Ἀνατολῆς θὰ εἶχε τοσαύτην σημασίαν, ὥστε τὰ Εὐρωπαϊκὰ Κράτη θὰ περιποιοῦντο αὐτὴν καὶ οὐδὲν θὰ ἀπεφάσιζον περὶ τοῦ ἀνατολικοῦ ζητήματος ἄνευ τῆς συγκαταθέσεώς της»(1) Καὶ ὄντως αἱ ὑπηρεσίαι καὶ τὰ ὠφελήματα, ἃ ἰσχυρὸς στόλος δύναται να προσπορίσῃ τῇ Ἑλλάδι ἐν εἰρήνῃ εἶνε ἴσως σπουδαῖα μὲ ἐκεῖνα, ἅτινα θὰ προσκτήσῃ μετὰ εὐτυχῆ πόλεμον.

Ταῦτα πάντα εὐτυχῶς κατείδομεν, ἡ δὲ σύστασις τοῦ Ταμείου τοῦ Ἐθνικοῦ στόλου, οὗ αἱ πρόσοδοι θαὐξηθῶσι καὶ διὰ τακτικοῦ εἰσοδήματος ἐκ τοῦ Προϋπολογισμοῦ τοῦ Κράτους θὰ λύσῃ προσεχέστατα τὸ ζήτημα, ἡ πραγματοποίησις τοῦ ὁποίου ἀπετέλει τὸ ὄνειρον παντὸς ἀξιωματικοῦ τοῦ Ναυτικοῦ. Διὰ τῆς παρούσης μελέτης σκοποῦμεν τὴν ἔκθεσιν ἰδεῶν τινων, ὅσον ἀφορᾷ τὸν τύπον τῶν πλοίων, ὑπὲρ τοῦ ὁποίου δέον νὰ κλίνωμεν πρὸς συγκρότησιν στόλου ἰσχυροῦ καὶ ὁμογενοῦς, δοθέντος ὅτι πρόκειται νὰ ἐπιζητηθῇ τὸ μέγισμον ἀποτέλεσμα ἀντὶ τοῦ ἐλαχίστου τιμήματος. Εὐθὺς ἐξ ἀρχῆς δέον νὰ ληφθῇ ὑπ' ὄψει ὅτι ἡ Ἑλλὰς εὑρίσκεται εὐτυχῶς ὑπὸ λίαν διαφόρους ὅρους τοὺς τῶν ἄλλων ναυτικῶν Κρατῶν, ἔχουσα μίαν καὶ τὴν αὐτὴν προαιωνίαν ἀντίπαλον ἥτις, καθὼς πρὸ μηνῶν τινων κατὰ τὴν ἐνταῦθα διαμονήν του ὁ λόρδος ναύαρχος Κάρολος Μπερεσφὸρδ ἔλεγε, «μὲ πάσας τὰς ἀγορὰς καὶ ἐπισκευὰς πλοίων, εἰς ἃς προβαίνει τελευταίως δὲν θὰ κατορθώσῃ νὰ συντάξῃ, συντηρήσῃ καὶ νὰ διοικήσῃ ναυτικὸν ἄξιον λόγον». Ἑπομένως ἡ ἐκμέρους ἡμῶν ναυπήγησις πλοίων διαφόρων κατηγοριῶν, συμφώνως τοῖς κελεύσμασι καὶ ἀναγνώρισις τῆς παρακδεδεγμένης ναυτικῆς τακτικῆς ἢ ἡ ἀγορὰ πλοίων προωρισμένων δι' ἄλλα Κράτη ἢ ἡ ἀπομίμησις Εὐρωπαϊκῶν τύπων ἔσεται τὸ μέγιστον τῶν σφαλμάτων, εἰς ἃ δυνάμεθα νὰ ὑποπέσωμεν. Ἐπαναλαμβάνομεν νὰ εἴπωμεν ὅτι ναυπήγησις καὶ σύνταξις ἑνὸς στόλου ὀφείλει νὰ ἦ ἡ ἀκριβὴς ἔκφρασις τῆς ἐξωτερικῆς πολιτικῆς τοῦ Κράτους, ὃ ἀντιπροσωπεύει. Αἱ ἀποδείξεις τῆς ἀληθείας ταύτης πλεονάζουσιν. Ὁ Ἀγγλικὸς στόλος ἀποτελούμενος ἐξ ὅλων τῶν τύπων τῶν πλοίων κατ' ἀριθμὸν φανταστικὸν προδίδει τὴν διάθεσιν τῆς Ἀγγλίας νὰ ντιμετωπίσῃ ὅλην τὴν Εὐρώπην καὶ νὰ κυριαρχήσῃ ἐφ' ὅλων τῶν θαλασσῶν. Ὁ Ἰταλικὸς στόλος συντάσσεται διὰ τὴν ὑπεροχὴν ἐν τῇ Μεσογείῳ. Ὁ Γερμανικὸς τοιοῦτος ἐποφθαλμιᾷ ἐπίθεσιν κατὰ τῆς Γαλλίας καὶ Ρωσσίας καὶ εἰς ἀπώτερον μέλλον ἴσως καὶ κατ' αὐτῆς τῆς Ἀγγλίας. Παντοῦ τὸ ἀντικείμενον εἶνε καθωρισμένον. Ἀλλ' ὅταν ἡ ἐξωτερικὴ πολιτικὴ εἶνε ἀτταθὴς καὶ ἀβεβαία, τὸ ναυτικὸν πρόγραμμα γίνεται μοιραίως ἀσυνάρτητον. Τοῦτο ἴσως ἐξηγεῖ καὶ δικαιολογεῖ τὰ τῆς Γαλλίας. Γηραιὸς Γάλλος διπλωμάτης ἔλεγε προκειμένου περὶ τῆς πολιτικῆς τοῦ τόπου αὐτοῦ «Βλέπω ἐν αὐτῷ δύο κόμματα τὸ ἓν Ἀγγλικόν, τὸ ἕτερον Γερμανικόν· τὸ Γαλλικὸν ἐντοσούτῳ δὲν εἰδόν ποτε». Συνέπεια τούτου εἶνε ὅτι ὅτε τῷ 1897 προὐτάθη εἰς τὰς Βουλὰς ναυτικὸν πρόγραμμα ναυπηγήσεως, τοῦτο περιεῖχε 68 τεθωρακιτμένα πλοῖα, ἐξ ὧν τὰ 64 ἦσαν ἀνίκανα νὰ ἐνεργήσωσι μακρὰν τῶν Γαλλικῶν παραλίων καὶ μόνον τὰ ἐπίλοιπα τέσσαρα ἠδύναντο νὰ πολεμήσωσιν εἰς ἀπομεμακρυσμένας θαλάσσας. Τοῦτο ἀποδεικνύει τὴν ἔλλειψιν σταθερᾶς πολιτικῆς προερχομένης ἐκ τῆς ροπῆς πρὸς ἀπομίμησιν ἄλλης ναυτικῆς δυνάμεως. Ταῦτὰ ἀναφέρομεν, ὅπως ἀποδείξωμεν τὸ πόσον σφαλερὰ ἡ ἰδέα τῆς ἀγορᾶς ἑτοίμων πλοίων ἢ ἡ ἀπομίμησις Εὐρωπαϊκῶν τύπων, μὴ ἐξυπηρετούντων τὰ συμφέροντα ἡμῶν καὶ ἀπαδόντων ὡς πρὸς τὴν σταθερὰν καὶ τελείως καθορισμένην πολιτικὴν τοῦ Κράτους ἡμῶν.

Συνέπεια τῆς ἐλλείψεως σοβαροῦ ἐχθρικοῦ στόλου εἶνε ἡ παρ' ἡμῖν ἐντελὴς ἔλλειψις τῆς ὀργανώσεως ἀμύνης τῶν παραλίων ἡμῶν δι' ὃ καὶ εὐτυχεῖς ἔδει νὰ θεωρούμεθα ὅτι μηδὲ ὀβολὸν δκπανῶμεν διὰ τὴν ὀχύρωσιν αὐτῶν, ἥτις πραγματικὴ καὶ μεθοδικὴ συνεπάγεται ἔξοδα τόσων ἑκατομυρίων, ὅσα θὰ ἐπήρκουν, ὅπως ἐπιθετικῶς ὀργανουμενη ἡ Ἑλλὰς καταστῇ δευτε-

(1) «Ν. Τακτικὴ» Κανελλοπούλου.

ροβάθμιος ναυτικὴ δύναμις ἐν τῇ Μεσογείῳ. Τῷ ὄντι ἵνα ἐφαρμοσθῶσιν οἱ ἔξοχοι τῆς ἀμύνης κανόνες διὰ τῆς καλῆς χρησιμοποιήσεως καὶ παρασκευῆς τοῦ ἐδάφους καὶ τῆς ἐπαρκοῦς ἐπισιτίσεως ἔδει νὰ ἐγείρωμεν πυροβολεῖα καὶ ὀχυρώματα, ὧν ὁ ὁπλισμὸς νὰ ᾖ τέλειος καὶ κατὰ τὸ νεώτερον ἐγκατεστημένον σύστημα. Διὰ τὴν προστασίαν καὶ ἀποκλεισμὸν τῶν πολεμικῶν καὶ ἐμπορικῶν ἡμῶν λιμένων ἔχομεν ἀνάγκην σειρῶν τορπιλλῶν πυθμένος ἠλεκτροαυτοματικῶν ἢ αὐτοματοηλεκτρικῶν, συνεπαγομένων τὴν ἵδρυσιν τορπιλλικῶν, σταθμῶν ἐπίσης ἐκτὸς τῆς σταθερᾶς ἀμύνης ἔχομεν τὴν Κινητὴν τοιαύτην, ἥτις θὰ ἀπῄτει τὴν ἀγορὰν σωρείας τορπιλλοβόλων, τῶν ὁποίων ἡ μόνη χρησιμοποίησις μετὰ πιθανῆς ἐπιτυχίας εἶνε ἡ ἄμυνα. Ταῦτα πάντα δυνάμεθα καὶ ὀφείλομεν νὰ ποφύγωμεν διὰ στόλου ἐξ ἰσχυρῶν ἀποτελουμένον μονάδων, ἀλλὰ καταλλήλων, ὅπως ἀναλάβωσιν ἐκείνας τῶν πολεμικῶν ἐπιχειρήσεων, αἵτινες εἶνε πιθανώτερον νὰ παρουσιασθῶσι α'.) σύγκρουσις πρὸς ἐχθρικὸν στόλον, ἐὰν ἡ ἀνάγκη τὸ ἐπιβάλῃ β'.) περιπολίαι στρατιωτικῶν ὁδῶν καὶ κατοχὴ γραμμῶν συγκοινωνίας γ'.) βομβαρδισμὸς χάρι νὰ ποβάσεως. Αἱ λοιπαὶ ἐπιχειρήσεις ἐξαρτῶνται ἐκ τῶν ἀνωτέρω. Γνωρίζομεν κάλλιστα ὅτι ὁ βομβαδισμὸς εἶνε ἐπιχείρησις μικρᾶς σπουδαιότητος, συνεπαγομένη διεξαγωγὴν μάχης κατὰ πυροβολικοῦ, ἐκθέτουσα ὑπὲρ πᾶσαν ἄλλην τὸν στόλον εἰς βλάβας δυσεπανορθώτους καὶ ἀπαιτοῦσα δαπάνην πυρομαχικῶν οὐχὶ εὐκαταφρόνητον, δι' ὃ καὶ οἱ πλεῖστοι τῶν εἰδημόνων ὡς ἄσκοπον καὶ ἐπιζήμιον χαρακτηρίζουσι ταύτην. Ὑφ' ἃς ὅμως ἡμεῖς διατελοῦμεν περιστάσεις ἀκραδάντως ὑποστηρίζομεν ὅτι τὴν ὑπὸ τῆς Ναυτικῆς τακτικῆς τῶν στόλων θεωρουμένην ἄσκοπον πολεμικὴν ἐπιχείρησιν θὰ κληθῶμεν νὰ ἐνεργήσωμεν· δι' ὃ καὶ τὸ πυροβολικὸν τῶν προταθησομένων πολεμικῶν σκαφῶν δέον νὰ ᾖ κατάλληλον πρὸς τὸν σκοπὸν τοῦτον.

Ἀνθυποπλοίαρχος ΠΕΡ. ΑΡΓΥΡΟΠΟΥΛΟΣ
Ὑπασπιστὴς Ὑπουργείου Ναυτικῶν

(Ἕπεται τὸ τέλος).

ΑΙ ΣΥΝΔΡΟΜΑΙ ΤΗΣ «ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ»

Παρακαλοῦμεν τοὺς κ. κ. συνδρομητὰς τῆς «Ναυτικῆς Ἑλλάδος» ὅπως τὰς συνδρομάς των ἐμβάζουσι κατ' εὐθεῖαν πρὸς τήν: Διεύθυνσιν τῆς «Ναυτικῆς Ἑλλάδος»... Ἀθήνας, ἵνα λαμβάνῃ γνῶσιν τῆς ἐξοφλήσεως τοῦ λογαριασμοῦ των ἀμέσως ἡ διαχείρισις καὶ ἀποστέλλεται ἡ σχετικὴ ἀπόδειξις

ΤΟ ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΣΥΝΕΔΡΙΟΝ

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ Δ'.

Κατὰ ποίαν ἀναλογίαν ἡ ἀποζημίωσις τῆς διασώσεως, δέον νὰ ἐπιμερίζηται μεταξὺ τῶν ἰδιοκτητῶν τοῦ διασώσαντος πλοίου, τοῦ πλοιάρχου, τῶν ἀξιωματικῶν καὶ τοῦ πληρώματος.

Ὡς πρὸς τὸ ζήτημα τοῦτο, αἱ διατάξεις τῶν διαφόρων νομοθεσιῶν ποικίλλουσιν.

Οὕτω κατὰ τὸν Γερμανικὸν νόμον, Αρ. 750 καὶ 751, ἐὰν πολλὰ πρόσωπα ἔλαβον μέρος εἰς τὴν διάσωσιν, ἢ τὴν βοήθειαν, αἱ ἀμοιβαὶ καὶ ἀποζημιώσεις, διανέμονται μεταξὺ αὐτῶν κατὰ λόγον τῆς παρασχεθείσης ὑπηρεσίας ἑκάστου, ἐν ἀμφιβολίᾳ, ἡ διανομὴ γίνεται κατ' ἴσας μερίδας.—Τοῦτ' αὐτὸ ἰσχύει καὶ ἐπὶ διασώσεως ἀνθρώπων.

Ὅταν πλοῖον, ἢ τὸ φορτίον αὐτοῦ, διασώζεται ἐν ὅλῳ ἢ ἐν μέρει, ὑπὸ ἑτέρου πλοίου, ἡ ἀμοιβὴ καὶ ἀποζημίωσις τῆς βοηθείας, ἢ διασώσεως, ἐκτὸς ἐὰν ὑπάρχῃ ἑτέρα συμφωνία, διανέμεται μεταξὺ τοῦ ἐφοπλιστοῦ, τοῦ πλοιάρχου, καὶ τοῦ ὑπολοίπου τοῦ πληρώματος τοῦ διασώσαντος πλοίου, εἰς τρόπον ὥστε τὸ ἥμισυ ἀπονέμεται εἰς τὸν ἐφοπλιστὴν, τὸ ἓν τέταρτον, εἰς τὸν πλοίαρχον, καὶ τὸ ἕτερον τέταρτον, εἰς τοὺς λοιποὺς τοῦ πληρώματος.

Παρομοίας διατάξεις περιέχει καὶ ὁ Κῶδιξ τῆς Πορτογαλλίας (ἀρθ 687 καὶ 688).

Ἄλλως κατὰ τὸν Ἰταλικὸν νόμον. Κατὰ τοὺς ὅρους τοῦ ἄρθρου 138 τοῦ ἐμπορικοῦ νόμου, ἐὰν ἡ ναυτολόγησις εἶνε κατὰ μῆνα ἢ κατὰ πλοῦν τὸ ἥμισυ τῆς ἀμοιβῆς ἀνήκει εἰς τοὺς ἐφοπλιστάς, καὶ τὸ ἕτερον ἥμισυ διανέμεται μεταξὺ τῶν ἀνδρῶν τοῦ πληρώματος, κατ' ἀναλογίαν τῶν μισθῶν των.

Λεπτομερέστερος εἶνε ὁ Σουηδικὸς ναυτικὸς Κῶδιξ τοῦ 1891 - Κατὰ τὸ ἄρθρον 228 § 2. τὰ δύο τρίτα τοῦ καταβλητέου ποσοῦ, ἐὰν τοῦτο εἶνε ἀτμόπλοιον, ἀνήκουσιν εἰς τὸν ἐφοπλιστὴν μετὰ τὴν ἀφαίρεσιν τῶν ζημιῶν, ὅσας ἐπροξένησεν ἡ διάσωσις εἴς τε τὸ πλοῖον καὶ τὸ φορτίον, ἐν ἐναντίᾳ δὲ περιπτώσει λαμβάνει μονον τὸ ἥμισυ ἤτοι ἐὰν τὸ πλοῖον εἶνε ἱστιοφόρον. Ὁ πλοίαρχος καὶ τὸ πλήρωμα, διανέμεται ἐξ ἴσου τὸ ὑπόλοιπον, μεταξὺ δὲ τῶν ἀνθρώπων τοῦ πληρώματος, γίνεται διανομὴ κατ' ἀναλογίαν τῶν μισθῶν των Εἶνε ἄκυρος δὲ καὶ ἄνευ ἀποτελέσματος πᾶσα σύμβασις, δι' ἧς συνομολογεῖται, ὅπως ὁ πλοίαρχος καὶ τὸ πλήρωμα θέλουσιν ἀπολαμβάνῃ ποσὸν κατώτερον τοῦ ὑπὸ τοῦ νόμου τούτου ὁριζομένου, ἐκτὸς ἐὰν πρόκειται περὶ πλοίου ἀποκλειστικῶς προωρισμένου εἰς ναυαγοσωστικὰς ἐργασίας.

Ἐν Ἀγγλίᾳ ὡς εἴπομεν ἐν προηγουμένῳ φύλλῳ, δὲν γίνεται διάκρισις μεταξὺ διασώσεως καὶ βοηθείας, ἀλλὰ κατ' ἀμφοτέρας τὰς περιπτώσεις, χορηγεῖται οὐχὶ ἀμοιβή, ἀλλ' ἀποζημίωσις, ἤτοι ὁ διασώσας ἢ ὁ παρασχὼν βοήθειαν, δικαιοῦται μόνον νὰ ζητήσῃ ἱκανοποίησιν τῆς θετικῆς, ἣν ὑπέστη ζημίας, ὁ νόμος δὲ δὲν ὁρίζει κατὰ τίνα τρόπον, γίνεται ἡ διανομὴ τῆς ἀποζημιώσεως ταύτης, διὰ τοῦτο τὸ Ναυτοδικεῖον ἐπιδικάζει καὶ διατάσσει τὴν διανομήν, ἐν σχέσει πρὸς τὰς συνδεούσας τὴν διάσωσιν περιστάσεις, μεταξὺ τοῦ ἰδιοκτήτου πλοιάρχου καὶ πληρώματος.— Ἡ ἀπὸ 7 Νοεμβρίου 1899 ἀπόφασις τοῦ Ναυτοδικείου, ἐκανόνισε τὴν ἀποζημίωσιν ἐπὶ τῆς ἑξῆς περιπτώσεως ὡς ἀκολούθως.

Τὸ πλοῖον Carl Rartkens ἐκάθισεν ἐπὶ τῶν ὀχθῶν τῆς Τύνιδος, καὶ ἐπὶ τῆς ὑφάλου τοῦ Ras Engelah. Τὸ πλοῖον Knight of St—Georges παρατηρῆσαν τὰ σημεῖα τοῦ κινδύνου ἔδραμεν εἰς βοήθειάν του, προσέδεσε σχοινία ἐπὶ τοῦ πλοίου καὶ κατώρθωσε τὴν ἀνακίνησιν αὐτοῦ συνώδευσε δὲ τοῦτο μέχρι τοῦ λιμένος τῆς Μάλτας, διότι ἓν τῶν διαμερισμάτων αὐτοῦ παρετηρήθη ὅτι ἦτο πλῆρες ὑδάτων.

Ἡ βοήθεια διήρκεσε περὶ τὰς 30 ὥρας. Ἡ ἀξία τοῦ διασωθέντος, ἀνήρχετο εἰς λ. 12,900 τοῦ φορτίου εἰς λίρας 12350 καὶ τοῦ ναύλου εἰς λ. 3097. Ἡ ἀποζημίωσις ὡρίσθη εἰς λίρας 1500. Ἐκ τούτων ἐπεδικάσθησαν λίραι 1122 εἰς τοὺς ἰδιοκτήτας, 125 εἰς τὸν πλοίαρχον, τὸ δὲ ὑπόλοιπον διετάχθη νὰ διανεμηθῇ μεταξὺ τῶν ἀξιωματικῶν καὶ τῶν λοιπῶν τοῦ πληρώματος ἀναλόγως τοῦ ποσοῦ τῆς μισθοδοσίας αὐτῶν.

Κατὰ πάσας ὅμως τὰς περιπτώσεις, οἱαδήποτε καὶ ἂν ᾖνε ἡ προσφερθεῖσα ὑπηρεσία ὡς βάσις τῆς ἀποζημιώσεως λαμβάνεται ὑπ' ὄψιν κυρίως ἡ ἀξία τοῦ διασωθέντος πλοίου, τὸ δὲ μεγαλείτερον ποσὸν τῆς ἀποζημιώσεως ἀπονέμεται εἰς τοὺς ἰδιοκτήτας τοῦ διασώσαντος. Τὸν κανόνα τοῦτον ἔθετο καὶ ἡ ἀπὸ 19 Φεβρουαρίου 1891 ἀπόφασις τοῦ αὐτοῦ Ναυτοδικείου, εἰποῦσα ὅτι ἐκ τῆς ἀποζημιώσεως, τὰ μὲν 3)4 ἀποδίδονται εἰς τὸν ἰδιοκτήτην, τὸ δὲ 1)4 εἰς τὸν πλοίαρχον καὶ τὸ πλήρωμα, ἀλλὰ καὶ ὁ κανὼν οὗτος, ἅμα τὸ εἶδος τῆς προσφερθείσης ὑπηρεσίας ἀπαιτεῖ, δὲν τηρεῖται πάντοτε, τὰ δὲ δικαστήρια ἐκτιμῶντα τὰς διαφόρους περιστάσεις κανονίζουσι τὴν διανομήν, κατὰ τὸ μέτρον τῆς ἰσότητος καὶ τῆς δικαιοσύνης. Οὕτω τὸ Ναυτοδικεῖον ἐν Ἀγγλίᾳ, ἐκ τοῦ ποσοῦ τῆς ἀποζημιώσεως τῶν λιρῶν 1250 ἐπεδίκασεν εἰς μὲν τὸν ἰδιοκτήτην λ. 938, εἰς τὸν πλοίαρχον 100 καὶ εἰς τὸ πλήρωμα 212, ἐνῷ κατὰ τὸν ἐκτεθέντα κανόνα ἐκ τοῦ ὑπολοίπου τῶν λιρῶν 312 ἔδει νὰ λάβῃ ὁ πλοίαρχος τὸ ἥμισυ ἤτοι λίρας 156.

Ἐπίσης ἡ νομοθεσία τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν τῆς Ἀμερικῆς, δὲν ὁρίζει κατὰ ποίαν ἀναλογίαν, δέον νὰ διανέμηται ἡ ἀποζημίωσις μεταξὺ τῶν ἰδιοκτητῶν καὶ τοῦ πληρώματος, ὅθεν τὰ Πρωτοδικεῖα κυριαρχικῶς κατὰ τὰς περιστάσεις κανονίζουσι τὴν ἀποζημίωσιν, τῆς ὁποίας ἡ ἐκτίμησις διαφεύγει τὸν ἔλεγχον τοῦ Ἐφετείου ὡς ἀπεφήνατο ἡ ἀπὸ 1 Νοεμβρίου 1898 ἀπόφασις τοῦ Ἐφετείου.

Μετὰ τὴν συνοπτὴν ἐπιθεώρησιν τῶν ξένων νομοθεσιῶν, θέλομεν ἐξετάσῃ ἐν τῷ ἑπομένῳ φύλλῳ τί ἕπεται κατὰ τὸν ἡμέτερον νόμον, καὶ ποία εἶνε ἡ ὀρθοτέρα ἐκδοχή, ἣν δέον ν' ἀκολουθήσωμεν ὡς πρὸς τὴν ἀπονομὴν τῆς δοτέας ἀμοιβῆς ἢ ἀποζημιώσεως.

(Ἀκολουθεῖ)

ΕΜΜ. Σ. ΜΑΚΡΥΓΙΑΝΝΗΣ
δικηγόρος

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ

ΠΕΣΙ ΑΠΟΦΥΓΗΣ ΣΤΓΚΡΟΥΣΕΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΕΝ ΘΑΛΑΣΣΗ

(συνέχεια)

Ἄρθρον 3ον

Ἀτμόπλοιον ρυμουλκοῦν ἕτερον πλοῖον, ἐκτὸς τῶν πλευρικῶν αὐτοῦ φανῶν, δέον νὰ φέρῃ δύο φανοὺς λευκοὺς διαφεγγεῖς, τοποθετημένους τὸν ἕνα ὑπὸ τὸν ἕτερον κατὰ κάθετον γραμμὴν καὶ εἰς ἀπόστασιν ἀπ' ἀλλήλων οὐχὶ ἐλάσσονα 6 ποδῶν, ρυμουλκοῦν δὲ πλείονα ἑνὸς πλοίου δέον νὰ φέρῃ ἐπιπρόσθετον λευκὸν διαφεγγῆ φανὸν 6 πόδας ἄνωθεν ἢ κάτωθεν τῶν τοιούτων φανῶν, ἐὰν τὸ μῆκος τῆς ρυμουλκήσεως μετρούμενον ἀπὸ τῆς πρύμνης τοῦ ρυμουλκοῦντος πλοίου μέχρι τῆς πρύμνης τοῦ τελευταίου ρυμουλκουμένου ὑπερβαίνῃ τοὺς 600 πόδας. Ἕκαστος τῶν φανῶν τούτων δέον νὰ ᾖ τῆς αὐτῆς κατασκευῆς καὶ χαρακτηριστικῶν, δέον δὲ νὰ φέρηται ἐν τῇ αὐτῇ θέσει ἐν ᾗ καὶ ὁ λευκὸς φανός, ὁ ἀναφερόμενος ἐν ἄρθρῳ 2 α), τῇ ἐξαιρέσει τοῦ ἐπιπροσθέτου φανοῦ, ὃν δύναταί τις νὰ τοποθετῇ εἰς ὕψος οὐχὶ ἔλασσον 14 ποδῶν ἄνωθεν τοῦ σκάφους.

Τοιοῦτον ἀτμόπλοιον δύναται νὰ φέρῃ μικρὸν λευκὸν φανὸν ὄπισθεν τῆς καπνοδόχου ἢ πρυμναίου ἱστοῦ, ἵνα τὸ ρυμουλκούμενον πλοῖον ὁδηγῆται εἰς τὴν πηδαλιούχησιν, ἀλλ' ὁ τοιοῦτος φανὸς δέον νὰ μὴ ᾖ ὁρατὸς ἔμπροσθεν τοῦ

πλαγίου.

Ἄρθρον 4ον.

α') Πᾶν πλοῖον, ὅπερ ἕνεκεν οἱουδήποτε συμβεβηκότος κατέστη ἀκυβέρνητον, δέον νὰ φέρῃ εἰς τὸ αὐτὸ ὕψος, εἰς ὃ καὶ ὁ λευκὸς φανὸς ὁ ἀναφερόμενος ἐν ἄρθρῳ 2 (α), ἔνθα ἄριστα δύνανται νὰ καθίστανται καταφανεῖς, καὶ εἰ μὲν ἀτμόπλοιον, ἀντὶ τοῦ φανοῦ τούτου δύο ἐρυθροὺς φανοὺς, ἐν καθέτῳ γραμμῇ τὸν ἕνα ἄνωθεν τοῦ ἑτέρου, ἀπέχοντας ἀλλήλων οὐχὶ ἔλασσον 6 ποδῶν, νὰ ὦσι δὲ τοιουτοτρόπως τοποθετημένοι ὥστε νὰ καθίστανται ὁρατοὶ καθ' ἁπάσας τὰς διευθύνσεις τοῦ ὁρίζοντος εἰς ἀπόστασιν τοὐλάχιστον 2 μιλίων· ἐν ἡμέρᾳ δὲ δέον νὰ φέρῃ ἐν καθέτῳ γραμμῇ τὴν μίαν ἄνωθεν τῆς ἄλλης εἰς ἀπόστασιν οὐχὶ ἐλάσσονα 6 ποδῶν κεχωρισμένως, ἔνθα ἄριστα δύνανται νὰ καταστῶσι καταφανεῖς, δύο μελαίνας σφαίρας ἢ σχήματα, ἕκαστον διαμέτρου 2 ποδῶν.

β') Πλοῖον χρησιμεῦον εἰς κατάδυσιν ἢ ἀνέλκυσιν καλωδίου τηλεγραφικοῦ, δέον νὰ φέρῃ ἐν τῇ αὐτῇ θέσει, ἐν ᾗ τίθεται ὁ λευκὸς φανὸς ὁ ἀναφερόμενος ἐν ἄρθρῳ 2 (α) καὶ ἐὰν ᾖ ἀτμόπλοιον, ἀντὶ τοῦ φανοῦ τούτου τρεῖς φανοὺς ἐν καθέτῳ γραμμῇ τὸν ἕνα ἄνωθεν τοῦ ἑτέρου, ἀπέχοντας δ' ἀλλήλων οὐχὶ ἔλασσον 6 ποδῶν κεχωρισμένως. Ὁ ὑψηλότερον καὶ χαμηλότερον τοποθετημένος φανὸς δέον νὰ ὦσιν ἐρυθροί, ὁ δὲ ἐν τῷ μέσῳ λευκὸς, νὰ ὦσι δὲ τοιαύτης φύσεως, ὥστε νὰ ὦσιν ὁρατοὶ καθ' ἅπαντα τὸν ὁρίζοντα, εἰς ἀπόστασιν τοὐλάχιστον 2 μιλίων. Ἐν ἡμέρᾳ τὸ τοιοῦτο πλοῖον δέον νὰ φέρῃ ἐν καθέτῳ γραμμῇ τὸν ἕν ἄνωθεν τοῦ ἑτέρου, εἰς ἀπόστασιν οὐχὶ ἐλάσσονα 6 ποδῶν ἀπ' ἀλλήλων ἔνθα ἄριστα δύνανται νὰ καταστῶσι καταφανῆ, τρία σχήματα διαμέτρου οὐχὶ ἐλάσσονος δύο ποδῶν, ἐξ ὧν τὸ μὲν ὑψηλότερον καὶ χαμηλότερον δέον νὰ ὦσι σφαιρικὰ τὸ σχῆμα καὶ ἐρυθρὰ τὸ χρῶμα, τὸ δὲ μεσαῖον ῥομβοειδὲς τὸ σχῆμα καὶ λευκόν.

γ') Τὰ ἐν τῷ παρόντι ἄρθρῳ μνημονευόμενα πλοῖα, ὁσάκις μένωσιν ἀκίνητα, δέον νὰ μὴ φέρωσι τοὺς πλευρικοὺς φανοὺς, οὓς δέον νὰ φέρωσι μόνον ὁσάκις κινῶνται.

δ') Οἱ φανοὶ καὶ τὰ σχήματα, ἅτινα τὸ ἄρθρον τοῦτο ἀπαιτεῖ νὰ ἐπιδεικνύωνται δέον νὰ ἐκλαμβάνωνται ὑπὸ τῶν ἄλλων πλοίων ὡς σήματα σημαίνοντα ὅτι τὰ πλοῖα τὰ ἐπιδεικνύοντα ταῦτά εἰσὶν ἀκυβέρνητα καὶ δὲν δύνανται ἑπομένως νὰ παρεκλίνωσι τῆς ὁδοῦ.

Τὰ σήματα ταῦτα δὲν εἶναι σήματα πλοίων ἐν κινδύνῳ διατελούντων καὶ αἰτούντων βοήθειαν. Τοιαῦτα σήματα περιέχονται ἐν ἄρθρῳ 31.

(Ἕπεται συνέχεια)

ΑΙ ΕΝ ΓΑΛΛΙΑ ΣΧΟΛΑΙ

ΤΟΥ ΠΟΛΕΜΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ

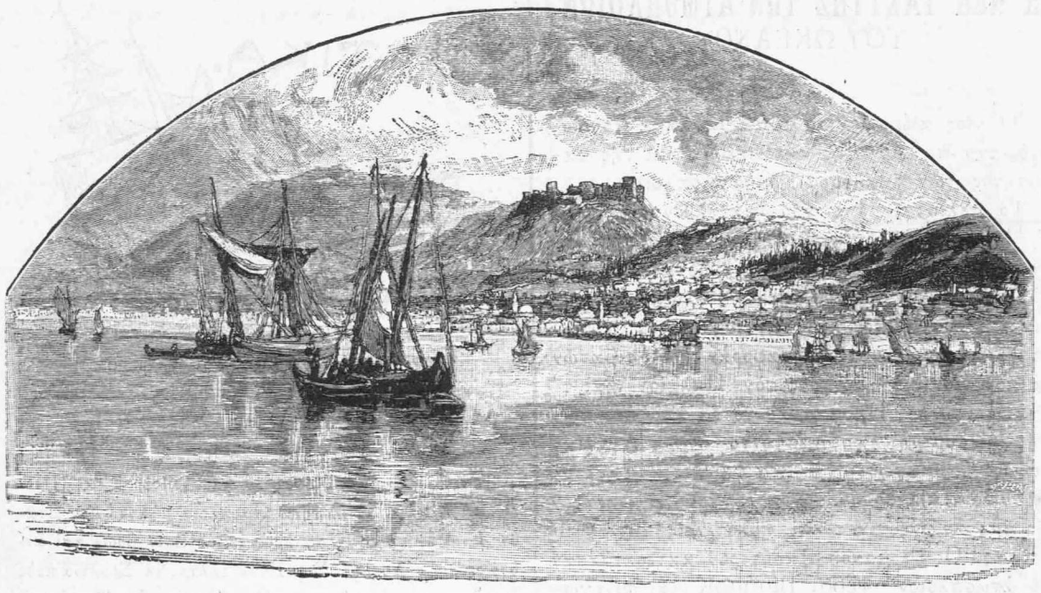
—

Εἰς ὀκτὼ ἀνέρχονται τὰ ἱδρύματα τὰ χρησιμεύοντα, ὅπως παρασκευάζωσι τοὺς παντοίους πρὸς διεύθυνσιν τῆς ὑπηρεσίας τοῦ κατὰ θάλασσαν γαλλικοῦ στρατοῦ, ἀναγκαιοῦντας βαθμοφόρους. Εἶναι δὲ ταῦτα ἡ ἐν Βρέστῃ Ναυτικὴ Σχολή — Eco'e navale, — ἡ ἐν Παρισίοις Σχολὴ τῶν Ναυπηγῶν, – Ecole d' application du génie maritime, - ἡ ἐνΒ ρέστη Σχολὴ τοῦ οἰκονομικοῦ Κλάδου, – Ecole d' adminis tratiou de la marine â Brest, αἱ Σχολαὶ τῶν Μηχανικῶν, Ecoles des mecaniciens des equipages de la Flotte, — ἡ Σχολὴ τῆς ὑποβρυχίου ἀμύνης, — Ecole des def nses sous-marines, ἐν Τουλῶνι ἡ Κεντρικὴ Σχολὴ πυροτεχνουργίας. — Ecole centrale de pyrotechnie maritime de Toulon, — ἡ Σχολὴ ὑδρογραφίας, ἡ ἐν Βορδῶ Σχολὴ τῆς ὑγειονομικῆς ὑπηρεσίας τοῦ Ναυτικοῦ.

Ἐκτὸς τούτων ὑπάρχουσιν κατώτεραι σχολαὶ ὅπως παρασκευάζωσιν ὡρισμένην εἰδικότητα διὰ τὸ κατώτερον προσωπικὸν τοῦ Στόλου· οὕτως ὑπάρχουσιν ἡ «Στοιχειώδης Σχολὴ τοῦ πληρώματος» αἱ πλωταὶ σχολαὶ· ἡ σχολὴ τῶν τυφεκιστῶν, ἡ Σχολὴ τῶν Ναυτοπαίδων κλπ. Ἐνταῦθα ὁ λόγος περὶ τῶν πρώτων.

Ἡ «Ναυτικὴ Σχολὴ» τῆς Βρέστης ὑφίσταται ἀπὸ τῶν ἀρχῶν τοῦ δεκάτου ἐννάτου αἰῶνος, εἰ καὶ ἀνάλογοι θεσμοὶ ὑπῆρχον καὶ πρότερον, ἀπ' αὐτοῦ τοῦ Λουδοβίκου ΙΔ'. ἀκόμη, οἱ gardes de la marine λεγόμενοι, ὧν οἱ λόχοι ἐχρησίμευον τρόπον τινὰ ὡς σχολεῖα παρασκευαστικὰ ἀξιωματικῶν τοῦ ναυτικοῦ. Ἡ Ναυτικὴ Σχολὴ μετὰ πολλὰς περιπετείας συνεκεντρώθη ἐπὶ πλοίου τῆς γραμμῆς σταθμεύοντι ἐν Βρέστῃ. Τὸ πρῶτον ὡς σχολὴ χρησιμεῦον σκάφος ὑπῆρξεν ὁ *Ὁρίων*· ἐν ἔτει δὲ 1894 ὁ *Μπορτᾶ* καὶ ἔκτοτε ἐπεκράτησε νὰ ἀποκαλῆται διὰ τοῦ ὀνόματος τούτου τὸ πλοῖον τὸ χρησιμεῦον ὡς Σχολή. Παρὰ τῷ Ὀρίωνι ἐτάχθη ἡ φρεγάτα «Ἰωάννης Μπάρτ» ὡς σχολὴ ἐφαρμογῆς, μέχρις οὗ καὶ οὗτος ἀντικατέστη ὑπὸ τῆς «Ἰφιγενείας».

Τὸ νῦν φέρον τὸ ὄνομα τοῦ Borda μεγαλοπρεπὲς τρίκροτον εἶναι τὸ καὶ κατὰ τὴν ἐκστρατείαν τῆς Τύνιδος χρησιμεῦσαν ὡς μεταγωγικὸν «Ἀτρόμητος» ἀτμήλατον σκάφος τῆς γραμμῆς. Πρὸ τούτου ἡ Σχολὴ ἦτο ἐγκαθιδρυμένη ἐπὶ τοῦ «Βαλμῦ» μεταβαπτισθέντος καὶ τούτου εἰς «Μπορντᾶ». Τὸ σκάφος τοῦτο εἶχε μετάσχει τῆς προσβολῆς τῆς Σεβαστουπόλεως καὶ ἐπὶ τῶν τοίχων μιᾶς τῶν αἰθουσῶν τῶν



Ὁ λιμὴν τῆς Σμύρνης, εἰς τὸν ὁποῖον κατέπλευσεν ἡ Θωρηκτὴ Μοῖρα.

παραδόσεων ἐφαίνετο ἐμπαγεῖσα ἔκτοτε ὀβὶς ῥωσσική. Ὁ «Ἀτρόμητος» ἀντικατέστησε τὸ «Βαλμῦ» ἀφιχθὲν εἰς τὸ τέρμα τοῦ σταδίου, τῷ 1890. Μηχαναί, λέβητες, τὰ πάντα ἀφηρέθησαν, ὁ δὲ ὑπ' αὐτοῦ κατεχόμενος χῶρος διεσκευάσθη εἰς αἴθουσαν γυμναστικῆς καὶ σπαθασκίας. Οἱ ὑπεράγαν ὑψηλοὶ ἱστοὶ καὶ ἡ λίαν ἰσχυρὰ διὰ νεανίσκους ἐξαρτία, ἐσμικρύνθησαν καὶ ἐλεπτύνθησαν· τὸ ἠλεκτρικὸν φῶς κατέλαβε τὴν θέσιν τῶν παλαιῶν τοῦ ἐλαίου λυχνιῶν, δι' ὧν ἐφωτίζοντο αἱ ναυτικαὶ γενεαὶ τοῦ παρελθόντος. Τὸ νέον «Μπορντᾶ» τέλος διεσκευάσθη καθ' ὅλους τοὺς ὅρους τῆς νεωτέρας εὐμαρείας καὶ οἱ γερολύκοι τῆς θαλάσσης οἱ διαβιώσαντες ἐπὶ σκαφῶν ἐλλιπῶς καὶ ἀνθυγειινῶς διευθετημένων, κακόσμων καὶ πολλάκις δυσχειρίστων, οἱ εἰθισμένοι εἰς πᾶσαν σκληραγωγίαν, εὑρίσκουσι τὰ τοιαῦτα ἀντιναυτικὰ καὶ φοβοῦνται ἀποτελέσματα οὐχὶ εὐχάριστα. Τὸ πρᾶγμα μόνον μέχρι τινὸς εἶναι δεκτικὸν συζητήσεως.

Τὸ κατώτατον τῶν πατωμάτων τοῦ μεγάλου τούτου σκάφους χρησιμεύει ὡς ὑπνωτήριον τῶν ναυτῶν, δι' ἀποθήκην καὶ διὰ τὰ τοιαῦτα. Τὸ ὕπερθεν τούτου, δηλαδὴ τὸ ἄλλοτε δεύτερον πυροβολεῖον, χρησιμεῦον νῦν ὡς μελετηρίον τῆς ἑτέρας τῶν κλάσεων, τὴν νύκτα μεταβάλλεται εἰς κοιτῶνα. Τέλος τοῦ παλαιοῦ ἄνω πυροβολείου, τὸ μὲν πρυμναῖον διαμέρισμα χρησιμεύει ὡς αἴθουσα σπουδῶν, τὸ δὲ πρόσθιον περικλείει τὰ πρὸς ἄσκησιν πυροβόλα· χρησιμεύει δὲ καὶ ὡς ἑστιατόριον. Ἐνδιαιτήματα διοικητοῦ καὶ ἐπιτελείων εὑρίσκονται ὡς εἰκὸς πρὸς πρύμναν.

Οἱ δόκιμοι, οἱ bordachiens, ὅπως τοὺς ἀποκαλοῦν οἰκείως ἐν Γαλλίᾳ, εἰσέρχονται εἰς τὴν σχολὴν κατόπιν συναγωνισμοῦ· πρέπει νὰ ἔχωσι ἡλικίαν δεκακτὼ ἐτῶν τὸ πολὺ, οὐχὶ ἐλάσσονα τῶν δεκαπέντε· πρὸ παντὸς ὅμως νὰ συγκεντρῶσιν ὅλας τὰς ἀπαιτουμένας διὰ τὸν ναυτικὸν βίον ἰδιότητας. Ἐν τῷ «Μπορντᾶ» παραμένουσι δύο ἔτη, διὰ νὰ ὑπηρετήσωσιν εἶτα ἕνα ἀκόμη ἔτος ἐν ὠκεανείῳ πλῷ ἐπὶ τῆς φρεγάτας «Ἰφιγενείας».

Πόσας συγκινήσεις δὲν ὑφίσταται ὁ νέος δόκιμος ἀφ' ἧς στιγμῆς εἰσδύσῃ διὰ τῆς θυρίδος εἰς τὰ ἔγκατα τοῦ «Μπορντᾶ» καὶ παραλάβωσιν αὐτὸν οἱ ἀρχικελευταὶ, οἱ «μολοσσοὶ» ὅπως τὸν διδάξωσι τὰ πρῶτα στοιχεῖα τῆς πειθαρχίας καὶ παραδώσωσιν εἰς αὐτὸν τὴν αἰώραν, τὴν μόνην τοῦ λοιποῦ καὶ ἐπὶ τοῦ τρικρότου καὶ ἐπὶ τῆς «Ἰφιγενείας» κλίνην του μέχρις οὗ μυηθῇ εἰς τὰ μυστήρια τοῦ ναυτικοῦ βίου. Ἡ ἀνατροφὴ ἄλλως ἡ ναυτικὴ ἄρχεται παρευθὺς καὶ δὲν βραδύνει νὰ χειρίζεται εὐχερῶς τὴν τέως ἄγνωστον εἰς αὐτὸν γλῶσσαν, τὸ ἰδίωμα τοῦ «Μπορντᾶ», l'argot du «Borda», ὅπερ δὲν θ' ἀπομάθῃ οὐδὲ ἀξιωματικὸς γενόμενος.

Κ. Ν. Ραδος

καθηγητὴς τῆς σχολῆς τῶν Ναυτ. Δοκίμων.

(ἕπεται συνέχεια)

Η ΝΕΑ ΤΑΧΥΤΗΣ ΤΩΝ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ
ΤΟΥ ΩΚΕΑΝΟΥ

—

Ὁ νέος αἰὼν ἤρχισε μὲ τὰ θαύματά του ὡ; πρὸς τὴν πρόοδον τῆς κατασκευῆς καὶ τῆς ταχύτητος τῶν ταχυδρομικῶν ἀτμοπλοίων.

Τὰ τελευταῖα ἔτη τοῦ παρελθόντος αἰῶνος οἱ Ἄγγλοι πρῶτοι κατεσκεύασαν τὰ ἀριστουργήματα τῆς ἐποχῆς ἐκείνης ταχυδρομικὰ ἀτμόπλοια τὴν Λουκάνιαν καὶ Καμπάνιαν, ἅτινα διὰ τῆς εὐσταθίας καὶ τῆς ταχύτητος αὐτῶν ἐπολλαπλασίασαν τὴν μεταφορὰν τῶν ἐπιβατῶν ἐκ τοῦ νέου Κόσμου πρὸς τὸν Παλαιὸν καὶ τ' ἀνάπαλιν. . . . Θαυμασταὶ τότε ἀπὸ περάτων τῆς οἰκουμένης ἐπεσκέπτοντο τὴν Ἀγγλίαν διὰ νὰ θαυμάσωσι τὰ νέα ταῦτα ἀτμόπλοια καὶ νὰ διαπλεύσωσιν τὸν πολυτάραχον ὠκεανὸν εἰς τὰς ἀναπαυτικὰς καὶ πολυτελεῖς αὐτῶν αἰθούσας. Οἱ Γερμανοὶ βραδύτερον κατεσκεύασαν τὸ ἀτμόπλοιον Φέροτ Βίσμαρκ καὶ συνηγωνίζοντο εἰς τὴν ταχύτητα μὲ τὰ δύο Ἀγγλικὰ ἀτμόπλοια. Ἀλλ' ὁ θρίαμβος τῶν Γερμανῶν εἰς τὸ ῥεκὸρ τῆς ταχύτητος, ἐγένετο ἀπὸ τῆς κατασκευῆς τοῦ Ντοτσλάνδ (ἡ Γερμανία) τὸ ὁποῖον ἐβασίλευσεν ὡς τὸ ταχύτερον ἀτμόπλοιον τοῦ κόσμου μέχρι τῆς ἐκπνεύσεως τοῦ 19ου αἰῶνος...

Τὴν 30 Μαρτίου 1901 καθλικύσθη παρὰ τῆς Ἑταιρίας Ντορντοντοερ-Λοϊ τὸ νέον ἀτμόπλοιον Κρόνπρεντσ-Γούλιελμ. Διὰ τοῦ λαμπροῦ τούτου ὑπερωκεανείου ἀτμοπλοίου ὁ νέος αἰὼν σημειώνει τὴν πρόοδον τῆς ταχυτάτης θαλασσοπλοΐας διὰ μέσου τῶν ἐμπορικῶν ἀτμοπλοίων, καθ' ὅσον τὸ Κρόνπρετο εἰς τὰς γενικὰς δοκιμᾶς αὐτοῦ προχθὲς γενομένας ἔφθασε τὴν ταχύτητα τῶν ΕΙΚΟΣΙΤΕΣΣΑΡΩΝ μιλίων καὶ τεσσάρων δεκάτων (ἀριθ. 24,4)

Διὰ νὰ συγκρίνωσιν οἱ ἀναγνῶσται τῆς Ναυτικῆς Ἑλλάδος τὴν διαφορὰν αὐτοῦ μεταξὺ τῶν ἄλλων ταχυτάτων ἀτμοπλοίων πρέπει νὰ παραθέσωμεν ἐν λεπτολογίᾳ τὴν ταχύτητα τῶν πρωτευόντων ἀτμοπλοίων.

«Λουκάνια»	Ἀγγλικὸν	Μίλια	21.81	ο]ο
«Κάϊζερ-Γκρὸς»	Γερμαν.	»	22,86	»
«Ντοτσλὰνδ»	»	»	23.—	»
«Κρόνπρεντσ»	»	»	24 40	»

Μετ' ὀλίγας ἡμέρας τὸ Κρόνπρετσ προετοιμάζεται νὰ ἐκτελέσῃ τὸν πρῶτον ὑπερωκεάνειον πλοῦν αὐτοῦ, τὸν ὁποῖον θὰ διατρέξῃ εἰς ΠΕΝΤΕ μόνον ἡμέρας,.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Γ. ΚΟΤΣΟΒΙΛΗΣ
Πλοίαρχος.

Πειραιεὺς 15 Ὀκτωβρίου 1901.

ΚΑΤΑΠΛΟ

Τὴν παρελθοῦσαν Κυριακὴν καὶ Δευτέραν εἰς Πειραιᾶ κατέπλευσαν τὰ ἑξῆς ἀτμόπλοια «Ἀντώνιος Σταθᾶτος» ἐλ. ἐκ Βραΐλας πρὸς ἐκφόρτωσιν βοῶν καὶ ἀνθράκευσιν «Ἀδελφοὶ Σιφναίου» ἑλλην. ἐκ Σουλινᾶ πρὸς ἀνθράκευσιν «Ἰωνία» τῆς Πανελληνίου ἐκ Τεργέστης Καλαμῶν, «Κρήτη» τοῦ Κουρτζῆ ἐκ Κρήτης «Polcevera» ἰταλικὸν ἐκ Κατάνης καὶ «Ἀντιγόνη» τοῦ Τζῶν ἐκ Βάρνης τὰ αὐστριακὰ «Εὐτέρπη» ἐκ Τεργέστης — Κερκύρας καὶ «Tebe» ἐκ Τεργέστης—Καλαμῶν.

— Τὴν τρίτην τὰ ἑξῆς ἀτμόπλοια : «Λέων» ἑλληνικὸν ἐκ Μασσαλίας πρὸς ἀνθράκευσιν «Κλειὼ» τοῦ Τζῶν ἐκ Θεσσαλονίκης — Βόλου καὶ «Βαλλιάνος» ἑλλην. ἐκ Κάρδιφ μὲ φορτίον γαιανθράκων.

— Τὴν πέμπτην κατέπλευσαν ἐκ Σουλινᾶ πρὸς ἀνθράκευσιν τὸ μέγα ἑλληνικὸν ἀτμόπλοιον «Ἤπειρος» τοῦ κ. Τοπάλη περιλαμβάνον φορτίον πλέον τῶν 5,000 τόννων, τὸ ἀγγλικὸν «Lundy» ἐκ Κάρδιφ, τὸ ἑλληνικὸν τῆς Νέας «Χίος» ἐκ Βάρνης καὶ τὸ ἰταλικὸν «Montembello» ἐκ Καβακίων.

— Τὴν παρασκευὴν κατέπλευσαν τὸ αὐστριακὸν ἀτμόπλοιον «Γαλάτεια» ἐκ Κρήτης, «Βικτωρία» ἑλληνικὸν Ταϊγανίου, «Βυζάντιον» τοῦ Πανταλέοντος ἐκ Σμύρνης-Χίου καὶ «Κρήτη» τοῦ Κουρτζῆ ἐκ Σύρου.

ΤΑΞΕΙΔΙΑ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ

— Τὸ ἀτμ. «Βαλλιάνος», ὅπερ ἐκφορτώνει εἰς Πειραιᾶ γαιάνθρακας εἶναι ναυλωμένον ἀπὸ Νικολάεφ καὶ Ὀδησσὸν διὰ Μασσαλίαν 37,000 φρ.

— Τὸ ἀτμ. «Γεώργ. Μιχαλινὸς» φορτώνει Κάρδιφ γαιάνθρακας διὰ Πειραιᾶ.

— Τὸ ἀτμ. «Ἀλέξανδρος Μιχαλινός» φορτώνει εἰς Ταϊγάνιον δι' Ἀγγλίαν πρὸς σελ. 11 καὶ 6.

— Τὸ ἀτμ. «Δέσποινα Μιχαλινοῦ» εὑρίσκεται ἐν πλῷ διὰ Λιβερπούλην.

— Τὸ ἀτμ. «Ἀγλαΐα Κουρεντῆ» ἐναυλώθη ὑπὸ τῶν κ. κ. Μάγκου, υἱῶν καὶ Σα ἀπὸ Βατοὺμ διὰ Μασσαλίαν πρὸς 10, 25.

— τὸ ἀτμ. «Λέων» διῆλθεν ἐκ Κων)πόλεως κατευθυνόμενον εἰς Μασσαλίαν μὲ ναῦλον 11 καὶ 15.

— Τὸ ἀτμ. «Ζαρίφης» διῆλθε χθὲς ἀπὸ Κων)πολιν κατευθυνόμενον εἰς Δούναβιν πρὸς φόρτωσιν μὲ ναῦλον 13 σελλίνια.

— Κατὰ τὸν «Ναυτίλον» τὸ ἀτμόπλοιον «Μπήλιω» τῆς ἑταιρίας Βάτη ἐναυλώθη ἀπὸ Ταϊγάνιον δι' ἕνα λιμένα τῆς Ἰταλίας πρὸς 13 φρ. τὸν τόννον.

—Τὸ ἀτμόπλοιον «Ἀργὼ» τῆς αὐτῆς ἑταιρίας ἐναυλώθη ἀπὸ Ὀδησσὸν ἢ Θεοδόσιαν δι' ἕνα λιμένα τῆς Ἰταλίας ἢ Γαλλίας πρὸς 12 1)2 φράγκα τὸν τόννον.

— Τὸ ἀτμόπλοιον «Λεονάρδος» τῆς αὐτῆς ἑταιρίας ἐναυλώθη ἀπὸ Ταϊγάνιον διὰ Ταραγόναν καὶ Βαρκελώνην πρὸς 12 1)2 φράγκα τὸν τόννον.

— Τὸ ἀτμόπλοιον «Βασίλειος» τῆς ἑταιρίας Μάνδακα ἀνεχώρησεν ἀπὸ Ρότερδαμ διὰ Κάρδιφ ὅπως φορτώσῃ γαιάνθρακας.

— Τὸ ἀτμόπλοιον «Λεωνίδας» καὶ «Ἕλένη» τῆς ἑταιρίας Βασιλ. Ἐμπειρίκου ἐναυλώθη ἀπὸ Νιουκάστελ διὰ Κωνσταντινούπολιν πρὸς 5 καὶ 6 σελ. τὸν τόννον.

— Τὸ ἀτμόπλοιον «Λεωνίδας» τοῦ κ. Ἀλκ. Ἐμπειρίκου ἐναυλώθη ἀπὸ Κάρδιφ διὰ Μασσαλίαν πρὸς 6 φρ. καὶ 30 ο)ο τὸν τόννον.

— Τὸ ἀτμόπλοιον «Μαρία» ἀνεχώρησεν ἀπὸ Κάρδιφ διὰ Δερεντζὲ τῆς Κωνσταντινουπόλεως μὲ ναῦλον 5 σελ. καὶ 1 1)2 πέννες τὸν τόννον.

ΟΙ ΝΑΥΛΟΙ

(Ἀνταποκριτοῦ μας)

ΚΑΡΔΙΦ 10)23 Ὀκτωβρίου

Εἰς τὰς τιμὰς τῶν ναύλων δὲν παρατηρεῖται οὐσιώδης μεταβολή, ἐξακολουθεῖ δὲ πάντοτε ἡ αὐτὴ κατάστασις. Οὕτω δι' Ἀλγέριον ἔχομεν ναῦλον 6 φρ, Ἀλεξάνδρειαν σελ. 5 καὶ 6 πέν., Βρενδήσιον 5 καὶ 7 1)2, Βαρκελώνην 6 καὶ 9, Κατάνην 5 καὶ 9 ἕως 6, Κωνσταντινούπολιν 5 καὶ 3, Σιβιταβέκιαν 6 καὶ δι' ἀτμόπλοιο, 400 τόν. 6 καὶ 10, Γένοβαν ἀτμόπλοιον 2,000 τόν. 5 καὶ 10 1)2, ἀτμόπλοιον 3,000 τόν. 5 καὶ 7 1)2, ἀτμ. 4,000 τόν. 5 καὶ 4 1)2, Ἀεγκρὸν ἀτμ. 500 τόν. 6 σελ, ἀτμ. 800 τόν. 5 καὶ 6, Μασσαλίαν φρ. 6,50, Μεσσήνην 5 καὶ 9, Νεάπολιν ἀτμ. 800 τόν. 5 καὶ 6, Πὸρτ Σαΐδ σελ. 5, Παλέρμον 5 καὶ 9, Πειραιᾶ 5 καὶ 3, Ρέτζιο ἀτμ. 400 τόν. 6 σελ., διὰ Σαβόναν 5 καὶ 4 1)2, 5 καὶ 7 1)2 καὶ 5 καὶ 10 1)2, Σῦρον 5 καὶ 3, Σμύρνην 6, Σουλινᾶ 6, Σπέτσιαν 5 καὶ 6 καὶ δι' ἀτμόπλοιον 600 τόν. 6 καὶ 1)2, Τόρρε Ἀννουτζιάτα 6, Τεργέστην 6 καὶ 6, Τάραντα 5 καὶ 7 1)2 ἕως 5 καὶ 9, Βενετίαν 6 καὶ 6, Γαέταν δι' ἀτμόπλοιον 500 τόν. 5 καὶ 9.

✤

Κατὰ τὰ τελευταῖα τηλεγραφήματα οἱ ναῦλοι Ἀζοφικῆ καὶ Δουνάβεως εἰσὶ χαλαρώτεροι καὶ αἱ φορτώσεις βραδύταται.

ΥΨΩΣΙΣ ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΩΝ ΚΑΙ ΝΑΥΛΩΝ

Χθεσινὸν ἐκ Κάρδιφ τηλεγράφημα ἀναγγέλει σημαντικὴν ὕψωσιν τῶν τιμῶν εἰς τοὺς γαιάνθρακας καὶ τοὺς ναύλους.

Προφανῶς ἡ ὕψωσις αὕτη ὀφείλεται εἰς τὴν μεγαλειτέραν ζήτησιν γαιάνθρακος Κάρδιφ καὶ εἰς τὰς παραγγελίας μεγάλων συγχρόνως ποσοτήτων.

ΟΙ ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΕΣ

(τοῦ ἀνταποκριτοῦ μας)

ΚΑΡΔΙΦ 10)23 Ὀκτωβρίου

Αἱ τιμαὶ τῶν γαιανθράκων ἐνταῦθα ἔχουσιν οὕτω : Α' ποιότητος γαιάνθραξ Κάρδιφ χονδρὸς σελ. 16 καὶ 3 πέν. ἕως 16 καὶ 9, Β' ποιότητος ὁ αὐτὸς 15 καὶ 6, Γ' ποιότητος 15, Α' ποιότητος ψιλὸς γαιάνθραξ Κάρδιφ 8 καὶ 9 ἕως 9 καὶ 3, Β' ποιότητος 8 καὶ 3, χονδρὸς γαιάνθραξ Νιοῦπορτ Α' ποιότητος σελ. 14 ἕως 14 καὶ 3, Β' ποιότητος 13 καὶ 3. Ἀνάμικτος γαιάνθραξ Κάρδιφ (μισὰ ψιλὰ καὶ μισὰ χονδρὰ) Α' ποιότητος 12 καὶ 9, Β' ποιότητος 12 καὶ 3.

✤

Γαιανθρακοφορτία τὴν παρελθοῦσαν ἑβδομάδα ἐκομίσθησαν εἰς τὸν Πειραιᾶ διὰ τοῦ ἀτμοπλοίου «Βαλλιάνος» τόννοι 3,119. ἀπὸ Κάρδιφ, διὰ τοῦ Ἀγγλ. ἀτμοπλοίου «Sundy» τόννοι Κάρδιφ. 2,190.

ΣΙΤΑΓΟΡΑ

Τὴν παρελθοῦσαν ἑβδομάδα ἀφίκοντο εἰς Πειραιᾶ ἀρκεταὶ ἐπίσης ποσότητες σίτου. Πράξεις ἐγένοντο περιωρισμέναι εἰς τὰ 41 1)2 ἕως 42 λεπτὰ τῶν 50 φουντίων μὲ τοὺς συνήθεις ὅρους.

Αἱ τιμαὶ τῶν σιτηρῶν ἐν Ταϊγανίῳ κατὰ τὰ τελευταῖα τηλεγραφήματα εἶναι ὀλίγον χαλαραί· τῶν 50 φουντίων ὁ σῖτος κατῆλθεν εἰς τὰ ρούβ. 8,90 tuti bordo.

ΣΙΤΕΜΠΟΡΙΚΟΣ ΟΙΚΟΣ

Τὴν παρελθοῦσαν ἑβδομάδα ἐν Πειραιεῖ δύο ἐκ τῶν γνωστοτέρων κεφαλαιούχων τοῦ Πειραιῶς ὁ κ. Ρετσινόπουλος καὶ ὁ κ. Ἀθ. Δρίβας συνήνωσαν τὰ κεφάλαια καὶ τὰς ἐργασίας των εἰς κραταιὸν σιτεμπορικὸν οἶκον. Ὁ κ. Δρίβας καὶ ὁ κ. Ρετσινόπουλος οὐδεμία ὑπάρχει ἀμφιβολία ὅτι θὰ ἀποτελέσωσι σπουδαιότατον κέντρον σιτεμπορικῆς κινήσεως.

Η ΕΝΙΣΧΥΣΙΣ ΤΩΝ ΝΑΥΛΩΝ

Πολλοὶ τῶν ἰδιοκτητῶν ἀτμοπλοίων φρίττουσι πρὸ τῆς ἰδέας νὰ θέσωσι τὰ ἀτμόπλοιά των εἰς ἀργίαν.

Φρονοῦσιν ὅτι εἶναι προτιμώτερον νὰ ἐξακολουθῶσι κινητοποιοῦντες τὰ ἀτμόπλοιά των, ἔστω καὶ μὲ ζημίαν παρὰ νὰ τὰ θέσωσιν εἰς ἀεργίαν ὑποστηρίζοντες ὅτι ἂν ἀριθμός τις ἀτμοπλοίων τεθῇ ὑπ' ἀργίαν καὶ διὰ τοῦ τρόπου τούτου ἐπιφέρῃ κανονικώτερον ρυθμὸν ἐν τῷ νόμῳ τῆς ζητήσεως καὶ προμηθείας καὶ ἑπομένως βελτίωσιν εἰς τοὺς ναύλους, ἡ βελτίωσις αὕτη τάχιστα θὰ ἐξαφανισθῇ εὐθὺς ἅμα κινητοποιηθῇ ὁ ἀριθμὸς τῶν εἰς ἀργίαν τεθέντων ἀτμοπλοίων. Λησμονοῦσιν ὅμως ὅτι ἡ ναυτιλία σήμερον πάσχει, διότι τὸ ἐμπόριον πάσχει καὶ ἂν δὲν βελτιωθῇ ἡ θέσις τοῦ ἐμπορίου εἶναι ἀδύνατον νὰ ἐλπίσῃ τις βελτίωσιν εἰς τὴν θέσιν τῆς ναυτιλίας . . .

Εἶναι φρονιμώτερον νομίζομεν νὰ κρατῇ τις ἀτμόπλοιον εἰς κίνησιν μόνον ἐπὶ ἓξ μῆνας τοῦ ἔτους ἐπωφελῶς παρὰ νὰ τὸ ἐκμεταλλεύηται ἐπὶ 12 μῆνας μὲ ζημίαν. Ἂν ὅλοι οἱ ἰδιοκτῆται ἔθετον εἰς ἀργίαν τὰ ἀτμόπλοιά των (ὄχι βεβαίως ὅλοι ταυτοχρόνως) ἐπὶ 3 μῆνας τοῦ ἔτους, ἡ ναυλοαγορὰ θὰ συνῃσθάνετο τὴν διαφορὰν καὶ θὰ ἀνήρχετο εἰς ἐπίπεδον ἐπωφελέστερον. Ἀργότερον μετὰ τὸ τέλος τοῦ Νοτιαφρικανικοῦ πολέμου καὶ μὲ τὴν βελτίωσιν τοῦ ἐμπορίου, δύο μηνῶν ἀργία θὰ ἦτο ἀρκετὴ καὶ προϊόντος τοῦ χρόνου θὰ ἔπαυεν ἡ ἀργία τῶν ἀτμοπλοίων. Ἀφ' ἑτέρου ἂν ὅλοι οἱ ἰδιοκτῆται ἐπιμένουσι νὰ κινητοποιῶσι τὰ ἀτμόπλοιά των εἶναι φανερὸν ὅτι θὰ ἦναι ἠναγκασμένοι νὰ δέχωνται φορτία εἰς τιμὰς πολὺ χαμηλοτέρας παρ' ὅσας ἠδύναντο νὰ ἀπαιτήσουν, ἐὰν περιωρίζετο ἡ προσφορὰ τῶν ἀτμοπλοίων.

Ἐὰν ἀνατρέξωμεν εἰς τὰ τῆς ναυτιλίας πρὸ 5]6 ἐτῶν θέλομεν ἴδει ὅτι πολλοὶ ἐκ τῶν σημαντικωτέρων ἰδιοκτητῶν ἐν Ἀγγλίᾳ εἶχον θέσει τὰ πλεῖστα ἐκ τῶν ἀτμοπλοίων των εἰς ἀργίαν. ἅμα ὡς ἐξέπιπτον οἱ ναῦλοι καὶ ἰδίως κατὰ τοὺς μῆνας Δεκέμβριον, Ἰανουάριον καὶ Φεβρουάριον.

(Ἐκ τοῦ Γραφείου τῶν κ. κ. Ἀγελάστου, Σφέτσου καὶ Σία).

ΑΒΑΡΙΑ ΙΣΤΙΟΦΟΡΟΥ

Κατὰ προχθεσινὸν τηλεγράφημα τοῦ Λιμενάρχου Κερκύρας πρὸς τὸ ὑπουργεῖον τῶν Ναυτικῶν ἡ ἑλληνικὴ ἡμιολία «Λεωνίδας» τόν. 315 κατέπλευσεν αὐτόθι τὴν 16 τρέχοντος ἐκ Πειραιῶς. Κατὰ τὸν πλοῦν αὐτῆς ὑπέστη ἔξωθεν τῶν Παξῶν τὴν 12 Ὀκτωβρίου σφοδρὰν τρικυμίαν, ἐκ τῆς ὁποίας ἠναγκάσθη νὰ ρίψῃ εἰς τὴν θάλασσαν πᾶν τὸ ἐπὶ τοῦ καταστρώματος, καθὼς καὶ μέρος τοῦ ἐκ σίτου φορτίου της.

Ὁ Λιμενάρχης ἔλαβε τὴν ἔνορκον κατάθεσιν τοῦ πλοιάρχου καὶ τοῦ πληρώματος.

ΠΩΛΗΣΕΙΣ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ

Κατὰ τὸ παρελθὸν δεκαήμερον μόνον 4 πωλήσεις ἀτμοπλοίων φέρονται εἰς τὰς ἀγγλικὰς ἐφημερίδας. Ἐκ τούτων ἓν τόννων χωρητικότητος 7,000, καινουργὲς, ὡς ναυπηγηθὲν κατὰ τὸ τρέχον ἔτος ἐπωλήθη ἀντὶ 48,500 λιρῶν στερλινῶν. Τὰ ἕτερα τρία ἀντιπροσωπεύουσιν ὅλως μικρὰς χωρητικότητας, αἵτινες ποικίλλουσιν ἀπὸ 800 μέχρι 1350 τόννων.

ΠΩΛΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑΙ

Κατὰ τὰς ἀγγλικὰς ναυτικὰς ἐφημερίδας αἱ πωλήσεις καὶ παραγγελίαι νέων ἀτμοπλοίων ἔχουσι φθάσει εἰς τὸ κατώτατον ὅριον, εἰς τὸ ὁποῖον ποτὲ κατῆλθον. «Τὸ φαινόμενον τοῦτο, γράφουσι, δὲν δύναται παρὰ νὰ ἀποδοθῇ εἰς τὴν καχεξίαν τῶν ναύλων καὶ εἶναι ἀποτέλεσμα πολλῶν ὁμοῦ αἰτίων. Σήμερον τὸ ναυτικὸν ἐμπόριον, ἰδιαιτέρως δὲ τὸ ἀγγλικὸν ὑφίσταται δεινὴν κρίσιν, προελθοῦσαν κυρίως ἐκ τοῦ Νοτιαφρικανικοῦ πολέμου. Ἡ θλιβερὰ δὲ αὕτη κατάστασις δὲν φαίνεται ὅτι θὰ λήξῃ πρὸ τῆς λήξεως τοῦ πολέμου τούτου. Ἀλλ' ὑπάρχει καὶ ἕτερος σοβαρὸς λόγος, διὰ τὸν ὁποῖον ὑποφέρουσιν οἱ Ἄγγλοι ἰδιοκτῆται ἀτμοπλοίων. Οὗτος δὲ εἶναι ὅτι χάρις εἰς τὰς προσφερομένας ἱκανοποιητικὰς τιμὰς ἐπώλησαν τὰ ἀτμόπλοιά των εἰς Ἰταλοὺς, Γάλλους καὶ Νορβηγοὺς, καὶ εἰς αὐτοὺς ἀκόμη τοὺς Ἕλληνας, ἤδη δὲ εὑρέθησαν εἰς τὴν ἀνάγκην νὰ κάμωσι παραγγελίας νέας. Εἰς τὴν περίστασιν ταύτην διὰ τοὺς Ἄγγλους ἁρμόζει ὁ μῦθος τοῦ ποντικοῦ, ὅστις ἐδέχθη εἰς τὴν φωλεάν του τὸν σκαντζόχοιρον. Ὅταν ὁ τελευταῖος εὗρε θερμὴν καὶ ἀναπαυτικὴν στέγην ἤπλωσε τὰς ἀκάνθας του καὶ ὁ πτωχὸς ποντικὸς ἔπεσε κάτω αἱμάσσων ἀπὸ τὰς βελονωτὰς ἀκάνθας τοῦ φιλοξενηθέντος ἐπισκέπτου!»

ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ ΕΙΣ ΠΩΛΗΣΙΝ

Ἀτμόπλοια εὑρίσκονται ἤδη ἕτοιμα πρὸς πώλησιν ἐν Ἀγγλίᾳ τὰ ἑξῆς:

Ἀριθ. 5432. Ἔτος κατασκευῆς 1855 τόν. βάρους 600, ἔτος κατασκευῆς μηχανῶν 1873, λέβης νέος 1894, ἐξόδευσις ἄνθρακος 9 τόν. καὶ διανύει 9 κόμβους, Α' θέσις διὰ 8 ἐπιβάτας τιμὴ 5,200 λ. στερλ.

Ἀριθ. 5431. Ἔτος κατασκευῆς 1863, χωρητικότης τ. ν. βάρους 800, μηχαναὶ Κομπάουντ 1874, δύναμις 108 ἵππων, ἐξοδεύει 10 τόν. γαιανθράκων, λέβης νέος 1888, διανύει 9]10 κόμβους. Ἐπιβάται Α' θέσεως 10, τιμὴ λίρ. στερλίνας 7,000.

Ἀριθ. 5423. Ἔτος κατασκευῆς 1863, τόν. βάρους 850, μηχαναὶ νέαι 1886, λέβητες ἐπίσης, μηχαναὶ Κομπάουντ, ἐξοδεύει 10 τόννους καὶ διανύει 9]10 κόμβους καθ' ὥραν, τιμὴ λίρ. στερλίναι 6,800.

«Touto» κτισμένον 1873. Veritas 3)3, 11. Τόν. βάρος 1150, μηχαναὶ Κομπάουντ 1873, δύναμις 99 ἵππων effedtive· καταναλίσκει 7 τόννους γαιάνθρακος, ταχύτης 8 κόμβων, τιμὴ λίρ. στερλίναι 4,750.

Διὰ περισσοτέρας Πληροφορίας ἀπευθυντέον εἰς τὴν Διεύθυνσιν τῆς «Ναυτικῆς Ἑλλάδος».

ΚΙΝΗΣΙΣ ΕΛΛ. ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ

(Συνεργάτου μας)

ΓΕΝΟΒΑ 8)21 Ὀκτωβρίου

«Ἀφελφοὶ Σιφναίου» ἀνεχ. ἀπὸ Νικολάεφ διὰ Σαλίαν. «Ἀλεξ. Μιχαλινὸς» τὴν 16)10 ἀπὸ Λιβόρνον διὰ Ταϊγάνιον. «Ἀλέξιος Γάγκος» ἔφθασεν εἰς Ροτερδάμην 12)10.

«Ἀμφιτρίτη» τὴν 28)9 ἀπὸ Βραΐλαν ἔφθασεν εἰς Μασσαλίαν 11,10. «Ἀνδριάνα Σταθάτου» εἰς Tyne τὴν 14)10 «Ἀνδρέας» εἰς Tyne τὴν 10)10. «Ἄνδρος» ἀπὸ Κάρδιφ 14)10 διὰ Σῦρον. «Ἀνώνυμος» ἔφθασεν εἰς Βενετίαν τὴν 14)10.

«Ἀργὼ» εἰς Μασσαλίαν τὴν 13)10. «Ἀσημίνα» διῆλθε τὰ Δαρδανέλλια τὴν 17)10. «Αὔρα» ἔφθασεν εἰς Γένοβα τὴν 21)10 ἀπὸ Hull. «Ἀντώνιος» 17)10 Barry διὰ Παλέρμο. «Ἀντώνιος Σταθᾶτος» εἰς Βραΐλαν 8)10.

«Μπέμπη» εἰς Κὲρτς 10)10. «Γεώργιος» 1876 διῆλθε Pd. South. Stack τὴν 17)10 Λιβερπούλ. «Γεώργιος» (πλοίαρχος Βασιλάκης) ἔφθασεν εἰς Μασσαλίαν. «Γεώργιος Ροῦσσος» ἐπίσης.

«Γεώργιος Κούτσης» τὴν 11)10 εἰς Κέρτς. «Γεώργιος Μιχαλινὸς» διῆλθεν ἀπὸ Sagres 12)10 εἰς Clyde. «Γεώργιος Μπούμπουλης» τὴν 14)10 ἔφθασεν εἰς Hull. «Δέσποινα Μιχαλινοῦ» διῆλθε τὴν 11)10 Δαρδανέλλια διὰ Βαλζίκιον.

«Δημ. Σκυλίτσης» Barry διὰ Ἀλεξάνδρειαν. «Ἑλένη» (Σαλιάρης) ἀνεχώρησεν 14)10 ἀπὸ Γένοβαν. «Ἑλένη» (Διακάκης) 11)10 Μεσσίνα εἰς Βενετίαν. «Ἐλπιδοφόρος» ἔφθασεν εἰς τὰς 19)10 εἰς Κέρτς.

«Ἐλπὶς» 4)10 διῆλθεν ἐκ Πειραιῶς. «Ἐμμανουὴλ» (Craphic) ἔφθασεν 19)10 Μασσαλίαν. «Ἤπειρος» (πλοίαρχος Μαρλᾶς) ἔφθασεν εἰς τὰς 13)10 Γένοβα. «Ἤπειρος» 11)10 Βραΐλα. «Ἑπτάλοφος» 9)10 ἀνεχ. διὰ Λονδῖνον.

«Ἰωάννης Κούτσης» διῆλθεν 13)10 Δαρνανέλλια. «Κατίνα» 4)10 εἰς Svansea διὰ Sagres 9)10. «Κεφαλληνία» 16)10 εἰς Κέρτς. «Κωνσταντῖνος» (πλοίαρ. Καλαφάτης) διῆλθεν ἐκ Δαρδανελλίων διὰ Ταϊγάνιον.

«Κωνσταντῖνος» (πλ. Συνοδινὸς) 16)10 Μασσαλίαν διὰ Ταϊγάνιον. «Κωνσταντῖνος Σταθᾶτος» ὑπὸ φόρτωσιν διὰ Γένοβα ἀπὸ Κάρδιφ. «Κλεμεντίνη» Port Talbat 11)10 Μασσαλίαν εἰς Sagres 16)10 «Κορνήλιος» 8)10 ἀπὸ Νιοῦπορτ εἰς Ρέτζιο.

«Λέων» ἔφθασεν εἰς τὰς 13)10 Μασσαλίαν. «Λεονάρδος» εἰς Σαλέρνον 11)10 ἀπὸ Βραΐλαν. «Λεωνίδας» (1790) 16)10 ἀπὸ Ἀμβέρσαν εἰς Κάρδιφ. «Λεωνίδας καὶ Ἑλένη» εἰς Tyne 13)10.

«Μανούσσης» 3)10 διὰ Ταϊγάνιον τὴν 9)10 εἰς Δαρδανέλλια. «Μαρία» (πλ. Λεβαντῆς) 5)10 ἀπὸ Γένοβα διὰ Ταϊγάνιον. «Μαρία» (πλ. Φωκᾶς) τὴν 9)10 ἀπὸ Γένοβα διὰ Νικολάεφ. «Μαρία» (Μωραΐτου) ὑπὸ φόρτωσιν Cardiff. «Μαριέττα Ράλλη» τὴν 9)10 ἀπὸ Barry δι' Ἀλεξάνδρειαν.

«Μενέλαος» ἔφθασεν εἰς Μασσαλίαν 13)10. «Μιχαὴλ) 12)10 ἀπὸ Sagres διὰ Δουγκέρκην. «Ν. Βερβενιώτης» εἰς Δαρδανέλλια 14)10. «Παρίσσης Ροῦσσος» 15)10 εἰς Κέρτς. «Παρθενὼν» τὴν 12)10 Μασσαλίαν.

«Πρεγκήπισσα Σοφία» 17)10 Δαρδανέλλια. «Ποσειδὼν» 7)10 ἀπὸ Barry εἰς Σουλινᾶ. «Πολυξένη» εἰς Barry 11)10. «Πολύμητις» 14)10 Δαρδανέλλια. «Βαλλιάνος» 16)10 Κάρδιφ διὰ Πειραιᾶ.

«Στέφανος» 18)10 Δαρδανέλλια. «Ἀκμὴ» 15)10 Βαρκελώνη Βραΐλα. «Λεωνίδας» (Πνεματικὸς) 11)10 Μασσαλίαν Ζουγκουλδάκ. «Εὐάγγελος Πετρίτσης» 11)10 Μασσαλίαν Ταϊγάνιον.

«Ἑρμῆς» 10)10 Κέρτς. «Ἀρτεμισία» 9)10 εἰς Κέρτς. «Χρυσομάλλη Σιφναίου» 17)10 διὰ Δαρδανελλίων εἰς Πειραιᾶ. «Λέρος» 12)10 ἀπὸ Μασσαλίαν Ταϊγάνιον. «Ἀριστέα» (Παππαλᾶς) 11)10 ἀπὸ Μεσσίναν Βραΐλαν.

«Μπίλλιω» ἀνεχώρησε 12)10 ἀπὸ Γένοβα Ταϊγάνιον. «Τρικούπης» 19)10 Βραΐλα διὰ Ροτερδάμην. «Ἡρὼ» Μαργαρώνη 10 ἀπὸ Γαλάτς δι' Ἀνβέρσαν. «Σοφία Κούππα» 3)10 εἰς Κέρτς.

«Ζάνος Σιφναῖος» ἀνεχώρησεν 16)10 διὰ Ταϊγάνιον ἀπὸ Γένοβα. «Ζαρίφης» (πλ. Ι. Νικολάκης) ὑπὸ ἐκφόρτωσιν εἰς Γένοβα μέρους φορτίου, τοῦ ὑπολοίπου μέλλοντος νὰ ἐκφορτωθῇ εἰς Onéglia.

Ν. Μανὸς

ΚΑΘΑΡΣΕΙΣ

Τὴν παρελθοῦσαν ἑβδομάδα τῇ γνωμοδοτήσει τοῦ Ἰατροσυνεδρίου ἤρθησαν αἱ πενθήμεροι καθάρσεις τοῦ κόλπου τῆς Νεαπόλεως. Ἐπεβλήθησαν δὲ ὀκταήμεροι εἰς τὰς ἐκ Κων)πόλεως προελεύσεις ἐξ αἰτίας 4 κρουσμάτων αὐτόθι καὶ ὀκταήμεροι εἰς τὰς ἐκ Βατούμ τῆς Ρωσσίας προελεύσεις ἐξ αἰτίας ἑνὸς κρούσματος.

Εἰς Λιβερπούλην ἐπίσης ἐβεβαιώθησαν πανωλικὰ κρούσματα, ἀλλὰ καθάρσεις δὲν ἐπεβλήθησαν ἕνεκα τῆς μακρυνῆς ἀποστάσεως.

ΝΑΥΠΗΓΗΣΙΣ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ

Ἡ ἀτμοπλοϊκὴ ἑταιρία Brauer τῆς Νέας Ὑόρκης προτίθεται νὰ παυπηγήσῃ 5 ἀτμόπλοια διὰ τὴν νέαν γραμμὴν μεταξὺ Ἀμβούργου καὶ Νέας Ὑόρκης ἐν συναγωνισμῷ πρὸς τὴν γερμανικὴν γραμμὴν Ἀμβούργου Ἀμερικῆς. Τὰ 5 ταῦτα ἀτμόπλοια θὰ ναυπηγηθῶσιν ἐν Εὐρώπῃ ἐκτὸς ἂν ἐν τῷ μεταξὺ ἡ ἀμερικανικὴ Βουλὴ ἀποφασίσῃ νὰ παραδεχθῇ τὸ προτεινόμενον σχέδιον περὶ κυβερνητικῆς ἐπιχορηγήσεως διὰ τὰ ἐν Ἀμερικῇ ναυπηγούμενα σκάφη.

ΞΕΝΑΙ ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑΙ

Κατὰ τὰς στατιστικὰς τοῦ ἀγγλικοῦ Lloyds Register φαίνεται ὅτι ἐξαιρέσει τῶν πολεμικῶν, μέχρι τέλους Σεπτεμβρίου τοῦ ἔτους τούτου εὑρίσκονται ὑπὸ ναυπήγησιν ἐν Ἀγγλίᾳ 477 σκάφη, ἐξ ὧν 440 ἀτμόπλοια χωρητικότητος 1,593,365 τόννων καὶ 37 ἱστιοφόρα 20,555 τόννων ἤτοι ἐν συνόλῳ 1,414,020. Χωριστὰ ὅσα σκάφη παρηγγέλθησαν διὰ παράδοσιν 1902.

ΠΑΛΙΝ ΤΟ ΣΥΝΔΙΚΑΤΟΝ

Ἡ ἰδέα περὶ συστάσεως συνδικάτου πρὸς ἀνύψωσιν τῶν τιμῶν εἰς τοὺς γαιάνθρακος Οὐαλίας δὲν ἐγκατελείφθη φαίνεται ὁριστικῶς. Ἐκ τῶν ἐν Κάρδιφ μεγάλων οἴκων, οἵτινες ἔδωκαν τὴν συγκατάθεσίν των διὰ τὴν σύστασιν τοῦ συνδικάτου εἶναι καὶ οἱ κ.κ. United National, Locketts Merthyr, καὶ D. Davies et Co (Ferndale).

ΝΑΥΛΟΙ ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΩΝ ΑΜΕΡΙΚΗΣ

Διὰ τὸ ἔτος 1902 αἱ καθ' ὅλον τὸ ἔτος τιμαὶ συμβολαίων δι' Ἀμερικανικὰ κάρβουνα πρωτίστης ποιότητος ὡρίσθησαν ὡς ἑξῆς εἰς τοὺς ἀμερικανικοὺς λιμένας.

Εἰς τὴν Νέαν Ὑόρκην, Φιλαδέλφειαν καὶ Βαλτιμόρην δολάρια 3 τὸν τόννον, εἰς Βοστώνην 4, εἰς Σαβάναν 4,31, εἰς Πενσακόλαν 3, εἰς Mobile 3, εἰς Γάλβεστον τοῦ Τεξὰς 5,40, εἰς Νέαν Ὀρλεάνην 3,60, εἰς Norfolk 3,25, εἰς νέον Νιοῦπορτ (Newport News)

3,25.

Ἡ ἀξία ἑκάστου δολλαρίου ἰσοῦται πρὸς 5 φράγκα χρυσᾶ.

ΔΙΑΠΛΟΙ ΔΑΡΔΑΝΕΛΛΙΩΝ

(Ἀνταποκριτοῦ)

Δαρδανέλλια 10)23 Ὀκτωβρίου

Ἐκ Δαρδανελλίων διῆλθον τὰ ἑξῆς ἑλληνικὰ ἀτμόπλοια :

Τὴν 8 τρέχ. μηνὸς τὸ ἀτμόπλοιον «Ζαρίφης» πλχ. Νικολάκης τόν. 1839 μὲ φορτίον σίτου ἀπὸ Νικολάεφ διὰ Γένουαν.

— Τὸ ἀτμ. «Γεώργιος» πλχ. Βασιλάκης τόν. 796 μὲ φορτίον σίτου ἀπὸ Νικολάϊεφ εἰς Μασσαλίαν.

— Τὸ ἀτμ. «Ἀγαμέμνων» πλχ. Δουρατσίνος τόν. 669 μὲ φορτίον γαιανθράκων καὶ κὸκ ἀπὸ Ζογκουλδὰκ εἰς Λαύριον.

— Τὴν 9 τρέχ. τὸ ἀτμ. «Ἰωάννης Μουμουτζῆς» πλχ. Ἀνδρεάδης τόν. 1238 μὲ φορτίον πετραίου ἀπὸ Βατοὺμ εἰς Ἀλεξάνδρειαν.

— Τὸ ἀτμ «Θεόδωρος Σιφναῖος» πλχ. Χαρόπουλος τόν. 1001 μὲ φορτ. σίτου ἀπὸ Ταϊγάνιον εἰς Σῦρον καὶ Πειραιᾶ.

— Τὸ ἱστιοφόρον «Δύο Ἀδελφοὶ» πλχ. Νικολάκης τόν 322 μὲ φορτ. ξυλείας ἀπὸ Γαλάτσιον εἰς Πάτρας.

— Τὴν 10 τρέχ. τὸ ἀτμ. «Χίος» πλχ. Παπαευαγγέλης τόν. 621 μὲ φορτίων διαφόρων ἀπὸ Κωνσταντινούπολιν εἰς Πειραιᾶ.

— Τὴν 17 τρέχ. τὸ Ἀγγλικὸν «Ἐλ Κατρα» ἀπὸ Κων)πολιν δι' Ἀλεξάνδρειαν τόν. 953 μὲ φ. διάφορα.

— Τὸ Ἀγγλ. «Νορτλάνδη» τ. 1467 ἀπὸ Σουλινᾶ δι' Ἀμβέρσαν μὲ σῖτον.

— Τὸ Ἀγγλ. «Τρεσίλιαν» τ. 2307 ἀπὸ Ἀμβέρσαν δημητριακά.

— Τὸ Ἀγγλ. «Ῥοβέρτος Ἔγγλετον» τ. 1447 ἀπὸ Πότι δι' Ἀμβέρσαν μεταλλεύματα.

— Τὸ Ἀγγλ. «Ἀμφιτρίτη τ. 1475 ἀπὸ Κωνστάντσαν εἰς Γιβραλτὰρ μὲ δημητριακά.

— Τὸ Ἀγγλ. «Discory» τ, 1291 ἀπὸ Σουλινᾶ εἰς Γιβραλτὰρ μὲ κριθήν.

— Τὸ Ἀγγλ. «Φώσφορον» τ. 1469 ἀπὸ Βατοὺμ εἰς Λονδῖνον μὲ πετρέλαια.

— Τὰ ἑλληνικὰ «Ἀλβανία» τῆς Πανελληνίου πλχ. Σγουρδαῖος τόν. 841 ἀπὸ Τραπεζοῦντα εἰς Πειραιᾶ μὲ διάφορα.

— Τὸ ἀτμ. «Ἀσημίνα» πλχ. Ἐμπειρῖκος τόν. 1781 ἀπὸ Ταϊγάνιον εἰς Βρέμην μὲ κριθήν.

— Τὸ «Χρυσομάλλη Σιφναίου» πλχ. Ἀντωνέλλος τόν. 1439 ἀπὸ Ταϊγάνιον εἰς Πειραιᾶ μὲ σῖτον.

— «Πριγκήπισσα Σοφία» πλχ. Βλασσόπουλος τόν. 1493 ἀπὸ Βραΐλαν εἰς Νεάπολιν σῖτον.

— «Μαρία» μπάρκον πλχ. Μαυρολέων τόν. 478 ἀπὸ Γαλάζιον εἰς Σμύρνην μὲ φορτίον σανίδων.

— «Δούναβις» βρίκιον πλχ. Φαφαλιὸς τόν. 296 ἀπὸ Ρεδαιστὸν εἰς Gênes.

— Τὴν 18 τὸ ἀτμ. «Κυκλάδες» πλχ. Βογιατζίδης τόν. 1786 ἀπὸ Ὀδησσὸν εἰς Ἀμβοῦργον μὲ σῖτον.

— Τὸ ἀτμ. «Στέφανος» πλχ. Πίττας τεν, 1146 ἀπὸ Βατοὺμ εἰς Ἀλεξάνδρειαν μὲ πετρέλαια.

— Ἡ ἡμιολία «Παναγία Τριθιανή» πλχ. Λουδαρος τὸν 73 ἀπὸ Ζογκουλδάκ εἰς Δαρδανέλλια μὲ ἔλαιον.

— Τὴν 19 τὸ ἀτμ. «Κώστας» πλχ. Βούτης τὸν 851 ἀπὸ Ταϊγάνιον διὰ Πειραιᾶ μὲ σῖτον.

— Τὸ ἀτμ. «Σῦρος» πλχ. Κοσμᾶς τὸν 619 ἀπὸ Ταϊγάνιον μὲ σῖτον διὰ Πειραιᾶ.

— Τὸ ἀτμ. «Παρίσης Ῥοῦσος» πλχ. Π. Ῥοῦσος τόν. 1477 ἀπὸ Ταϊγάνιον διὰ Μασσαλίαν μὲ σῖτον.

— Τὸ ἀτμ. «Ζάτουνα» πλχ. Καμίνης τόν. 74 ἀπὸ Κων)πολιν εἰς Σμύρνην μὲ διάφορα.

— Τὴν 20ὴν τὸ ἀτμ. «Βρισηΐς» πλχ. Κοσμᾶς τόν. 995 μὲ σῖτον ἀπὸ Ταϊγάνιον εἰς Σῦρον.

— «Ἀφροδίτη» πλχ. Μερίτζος τόν. 287 ἀπὸ Βάρναν εἰς Ἁγίους Σαράντα διάφορα.

— «Ἑλένη Σιφναίου» πλχ. Βλασσόπουλος τόν. 1446 ἀπὸ Ταϊγάνιον εἰς Κατάνην σῖτον.

— «Ἕλλη» πλχ. Γιανναγᾶς τόν. 163 ἀπὸ Κων) πολιν εἰς Μιτυλήνην διάφορα.

— Ἡ ἡμιολία «Ζωοδόχος Πηγή» πλχ. Παπουτσῆς τόν. 31 ἀπὸ Κων)πολιν εἰς Πρέβεζαν μὲ σῖτον.

— Ἡ σκοῦνα «Ἄνα» πλχ. Φραγκόπουλος τόν. 234 ἀπὸ Ταϊγάνιον εἰς Μάλταν σῖτον.

— Τὸ μπάρκον «Χίος» πλχ. Δημητρίου τόν. 574 ἀπὸ Γαλάζιον εἰς Σμύρνην σανίδας.

— Τὸ ἀτμ. «Γεώργιος Ῥοῦσσος» πλχ. Ῥοῦσσος τόν. 1054 ἀπὸ Ταϊγάνιον εἰς Βενετίαν μὲ σῖτον.

— Τὴν 21 τρέχ. Τὸ ἀτμ. «Δέσποινα Μιχαλινοῦ» πλχ. Κάστανος τόν. 1135 ἀπὸ Βαλτζίκιον εἰς Λιβερπούλην μὲ σῖτον καὶ κριθήν.

— Τὸ ἀτμ. «Ἐλπίς» πλχ. Οἰκονόμου τόν. 607 ἀπὸ Βάρναν εἰς Ἁγίους Σαράντα μὲ διάφορα.

— «Ἀλκυών» πλχ. Ρούκας τόν. 188 ἀπὸ Κων) πολιν Χανία μὲ διάφορα.

— Τὴν 24 τὸ ἀτμ. «Σπάρτη» πλχ. Νικολάου τόν. 1630 ἀπὸ Νικολάερ εἰς Μασσαλίαν μὲ σῖτον.

— «Ὁράτιος Κούπας πλχ. Καραντινὸς τόν. 1587 ἀπὸ Βραΐλαν εἰς Μασσαλίαν διάφορα.

— Τὸ βρίκιον «Ἑρμῆς» πλχ. Τσαλαγκίρας τόν. 382 ἀπὸ Ἐρεγλῆ εἰς Gênes βρώμην.

— Τὴν 25 τὸ ἀτμ. «Μανούσσης» πλχ. Μ. Μπίστης τόν. 1238 ἀπὸ Σουλινᾶ εἰς Leith γεννήματα.

— Τὸ ἀτμ. «Ὄλγα» πλχ. Δεπάστας τόν. 109 ἀπὸ Κων)πολιν εἰς Θεσσαλονίκην μὲ διάφορα.

— Τὸ μπάρκον «Γαρουφαλιά» πλχ. Χαρόπουλος τόν. 430 ἀπὸ Καραμπογιὰ εἰς Gênes βρώμην.

Η ΚΙΝΗΣΙΣ ΕΝ ΡΩΣΣΙΑ

(Ἀνταποκριτοῦ μας)

ΝΟΒΟΡΩΣΣΙΚΗ 4 Ὀκτωβρίου.

Ἀπὸ 1 μέχρι τέλους Σεπτεμβρίου κατέπλευσαν ἐν συνόλῳ τέσσαρα ἑλληνικὰ ἀτμόπλοια : Ἡ «Δέσποινα» τόν. 726 ρεζίστρο τὴν 7 Σεβρίου καὶ ἀπέπλευσεν αὐθημερόν. Προήρχετο ἐκ Ταϊγανίου καὶ κατηυθύνετο εἰς Μιλάτσο μὲ ἐξαγωγεῖς τὸν κ. Λ. Δράϋφους 31200 πούτια ἀπαλόσιτον, τὴν Βιομηχανικὴν Τράπεζαν ἀπαλόσιτον 8990 πούτια καὶ 18,308 κριθήν, Mercantile 11,850 πούτια ἀπαλόσιτον, 12,200 σίκαλιν, 6, 670 κριθὴν καὶ Βαραββᾶν.

Τὸ ἀτμόπλοιον «Λέρος» τόν. 1289 καταπλεῦσαν τὴν 3 ἐξ Anapa καὶ ἀναχωρῆσαν τὴν 8 διὰ Μασσαλίαν μὲ ἐξαγωγεῖς τὸν κ. Λ. Δράϋφους καὶ Comptoir d'Exportation. Ναῦλος 12. φρ.

Τὸ ἀτμ. «Γεώργιος Μιχαλινὸς» τόν. 1805 καταπλεῦσαν τὴν 10 ἐκ Πειραιῶς καὶ ἀναχωρῆσαν τὴν 16 διὰ Γλασκώβην μὲ ἐξαγωγέα τὸν κ. Λ. Δράϋφους. Ναῦλος 9 σελ. καὶ 3 πέν.

Τὸ ἀτμ. «Μιχαὴλ» τόν. 1436 καταπλεῦσαν τὴν 14 ἐκ Κερτσίου καὶ ἀναχωρῆσαν τὴν 16 διὰ Δουγκέρκην μὲ ἐξαγωγέα τὸν κ. Λ. Δράϋφους. Ναῦλος 9 σελ. καὶ 9 πέννας.

Ἀτμόπλοια ἀγγλικὰ κατέπλευσαν 11 ἐξαγαγόντα ἐν συνόλῳ εἰς διάφορα 4,342,474 πούτια.

Ὑπὸ βελγικὴν σημαίαν κατέπλευσαν 2, ὑπὸ γαλλικὴν 1, ὑπὸ ἰταλικὴν 1 καὶ ὑπὸ Δανικὴν 1.

ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ

ΡΩΣΣΙΑ

ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ ΕΝ ΠΕΤΡΟΥΠΟΛΕΙ

ΚΕΦΑΛΑΑ 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

ΕΛΛΑΣ

ΤΟ ΜΟΝΟΝ ΕΝ ΑΝΑΤΟΛΗ

ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΠΕΡΙΟΔΙΚΟΝ

ΕΤΗΣΙΑ ΣΥΝΔΡΟΜΗ

ΕΝ ΕΛΛΑΔΙ **Δρχ. 12** — ΕΝ ΤΩ ΕΞΩΤΕΡΙΚΩ **Φρ. χρ. 12**

ΕΞΑΜΗΝΟΣ

» **7** — » » **7**

Οἱ κ.κ. συνδρομηταὶ παρακαλοῦνται νὰ συνοδεύωσι τὰς αἰτήσεις των πρὸς ἐγγραφὴν μετὰ τοῦ ἀντιτίμου.

ΜΙΧΑΛΙΝΟΣ ΚΑΙ Σ^ΙΑ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ—ΛΟΝΔΙΝΟΝ

ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ

ΕΙΣΑΓΩΓΕΙΣ ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΩΝ

ΔΙΑΡΚΗΣ ΠΑΡΑΚΑΤΑΘΗΚΗ ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΩΝ ΚΑΡΔΙΦ

ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ

Τηλεγραφικαὶ Διευθύνσεις: Λονδίνου: Michalinos, London:
Πειραιῶς: Amichalinos, Pirée.
Γραφεῖα Λονδίνου: 160—163 Gresham House, old Broad Street, London e.c.

NICOLAS D COTZIAS (SYRA)

Μεσίτης ἀγορῶν πωλήσεων καὶ ναυλώσεων ἀτμοπλοίων.

Τηλεγραφ Διεύθυνσις COTZIAS, SYRA.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΠΑΠΑΟΙΚΟΝΟΜΟΣ

(Μεσίτης τῶν Ἑλλην. ἀτμοπλοίων ἀπὸ τὸ 1879)

ΕΝ ΒΑΡΚΕΛΩΝΗ

Ἐνεργεῖ ὅλων τῶν εἰδῶν τὰς ναυλώσεις καὶ πᾶσαν ὑπόθεσιν ναυτικὴν ἀφορῶσαν τὰ ἀτμόπλοια καὶ τὰς ἐκφορτώσεις αὐτῶν. Οἱ ἐπιθυμοῦντες νὰ ἐργασθῶσι μὲ τὸν κ. Παπαοικονόμου θὰ εὕρωσι πρωτοφανῆ ἐργατικότητα συνδυαζομένην μὲ τὴν οἰκονομίαν.

Διεύθυνσις. C. Pappaiconomos
Sensale Maritimo
BARCELLONA

L. KOHNKE

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

Φ. ΦΩΤΙΑΔΗΣ καὶ Γ. ΔΑΝΕΖΗΣ

Πράκτορες ἐμπορικῶν ἀτμοπλοίων καὶ ναυλομεσῖται. Διεύθυνσις τηλεγραφική: ΔΑΝΕΖΗΝ, Κωνσταντινούπολιν.

ΤΥΠΟΙΣ Δ. Γ. ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΥ
8 Ὁδὸς Πραξιτέλους 8

Σ. Ν. ΣΑΒΒΑΣ καὶ ΑΔΕΛΦΟΙ

Ἔμποροι καὶ ναυλομεσῖται. Δέχονται ἐμπορεύματα ἐπὶ προμηθείᾳ καὶ προναυλώνουσι πλοῖα ἱστιοφόρα καὶ ἀτμόπλοια.

BUENOS—AIRES.
(America Sud, Republica Argentina).

Ζητοῦνται μηχανικοὶ α΄, β΄. καὶ γ΄. τάξεως Ἕλληνες κατέχοντες Ἀγγλικὰ διπλώματα δι' ἀτμόπλοιον «Ἤπειρος» περὶ τὰ τέλη Νοεμβρίου ἔ. ν. ἐν Ἀγγλίᾳ. Προτάσεις ἀπευθυντέαι πρὸς τὸν Κον P. Sp. Topali Gara Munteni, Roumanie.

ΣΚΑΡΑΜΑΓΚΑΣ ΕΥΜΟΡΦΟΠΟΥΛΟΣ ΚΑΙ Cie

Πράκτορες ἐμπορικῶν ἀτμοπλοίων. Μέγα Ναυλομεσιτικὸν κατάστημα. Ἕδρα ἐν Ροστοβίῳ Ὑποκαταστήματα εἰς Λονδῖνον καὶ Ταϊγάνιον.

DUNCAN HOYLAND ET Co

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