



ΤΟ ΜΟΝΟΝ ΕΝ ΕΛΛΑΔΙ ΕΒΔΟΜΑΔΙΑΙΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΠΕΡΙΟΔΙΚΟΝ ΕΙΚΟΝΟΓΡΑΦΗΜΕΝΟΝ

ΙΔΡΥΤΗΣ ΚΑΙ ΙΔΙΟΚΤΗΤΗΣ

Ι. Θ. ΣΙΦΝΑΙΟΣ



ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ

Κ. ΑΥΓΕΡΗΣ ΚΑΙ Η. ΚΟΤΣΟΒΙΛΛΗΣ

ΣΥΝΕΡΓΑΤΑΙ

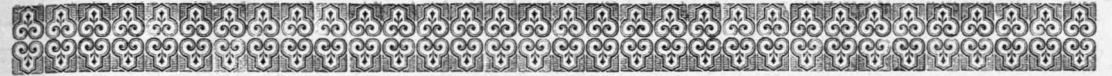


- Ε. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ
- Ε. ΡΕΠΟΥΔΗΣ
- Π. ΚΑΛΛΙΓΑΣ
- Ε. ΤΣΑΚΑΛΗΣ
- Μ. ΓΟΥΔΑΣ
- Μ. ΜΑΤΘΑΙΟΠΟΥΛΟΣ
- Κ. ΠΑΠΑΜΙΧΑΛΟΠΟΥΛΟΣ
- Ν. ΛΕΒΔΗΣ
- Π. ΧΡΥΣΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ
- Κ. ΨΑΧΑΡΟΠΟΥΛΟΣ
- Κ. ΡΑΔΟΣ
- Α. ΜΑΤΕΪΣ
- ΑΝΤ. ΜΗΛΙΑΡΑΚΗΣ
- Ν. ΓΕΡΜΑΝΟΣ
- ΕΜ. ΜΑΚΡΥΓΙΑΝΝΗΣ κλπ



ΑΘΗΝΑΙ

1901



ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΗΣΙΣ ΤΩΝ ΤΑΧΥΠΛΩΩΝ

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Ἡ χρησιμοποίησις τῶν ταχυπλῶων ἄρθρον τοῦ κ. Ε. Τσακάλη.—Συνεφοπλισμὸς ὑπὸ Ἑμ. Σ. Μακρυγιάννη.—Γεωγραφικά, συγκριτικὴ μελέτη ἐξ ἀνεκδότου συγγράμματος τοῦ κ. Ν. Κοτσοβίλλη.—Ἡ «Ναυτικὴ Ἑλλάς» ἄρθρον τοῦ κ. Κ. Παπαμιχαλοπούλου.—Ναυτικὴ μετεωρολογία ὑπὸ Ν. Κοτσοβίλλη.—Διακοδοσιτὴ ἐπετηρὶς τῆς Ναυτικῆς Σχολῆς τῆς Δανίας ὑπὸ Κ. Ν. Ράδου.—Εἰς ποίους τὸ μέλλον ὑπὸ Κ. Αὐγέρη.—Τὸ ἐμπορικὸν ναυτικὸν εἶναι ὁ ἔθνικὸς μας πλοῦτος ἄρθρον ὑπὸ τοῦ Ναυτικοῦ.—Ἡ νέα καὶ μεγαλειότερα δεξαμενὴ τοῦ κόσμου.—Αἱ ναυτικαὶ ἐφημερίδες.—Ἰατρικὸς ὀδηγὸς τῶν πλοιάρχων.—Ναυτικὰ Νέα.

ΕΙΚΟΝΕΣ

Τὸ θαρνεκτὸν «Ψαρὰ», τὸ ὅποιον θὰ μεταφέρῃ τὸν Βασιλέα εἰς Ἀββαζίαν.—Τὸ ἰδιόκτητον ἀτμόπλοιον «Ἀδελφοὶ Σιφναίου».—Νέος τύπος θαρνεκτοῦ.

ΣΗΜ. «ΝΑΥΤ. ΕΛΛ.» Οἱ κρατοῦντες τὸν πρῶτον καὶ δεύτερον ἀριθμὸν τῆς «Ναυτικῆς Ἑλλάδος» θεωροῦνται ὀνδρομηταὶ αὐτῆς.

Ἡ μεταγωγικὴ ὑπηρεσία διὰ ταχυπλῶων κατὰ τὸν τελευταῖον Νοτιοαφρικανικὸν πόλεμον ἔφερον εἰς φῶς ἀρχὰς τέως ἀγνώστους ἐν σχέσει πρὸς τὴν ταχύτητα τῶν πλοίων.

Μετὰ τοὺς πλοῦς τῆς «Γερμανίας» καὶ τοῦ «Ὀκεανικοῦ», τῶν δύο μεγαλειτέρων τῆς ὑψηλοῦ σκαρῶν καὶ μετὰ τὰς ἐνθουσιαστικὰς ἀρχὰς τοῦ Πάρσον ἐν τῇ κατασκευῇ τῶν ἀτμομηχανῶν, αἵτινες ἤδη ἤρξαντο ἀποδεχθῆναι γενόμεναι ἀπλῆ τὴν ἐπισκόπησιν τῶν νέων τούτων ἀρχῶν δὲν ἤθελον εἶναι ἀνωφελῆς.

Μετὰ τὰς ἐπισυμβάσεις ὑπὸ τῶν Μπούρς ἐν Τράνσβαλ εἰς τοὺς Ἄγγλους καταστροφῆς ἢ Βρετανικῆ Κυβέρνησις ἐπέεγχετο νὰ ἀποστείλῃ κατὰ τὸ δυνατὸν ταχύτερον ἐπικουρίας εἰς τὴν Νότιον Ἀφρικὴν. Πρὸς τοῦτο μεταξὺ ἄλλων ἐμίσθωσε καὶ τὸ Magestic, ὅπερ κατὰ τοὺς μεταξὺ Ἀγγλίας καὶ Νέας Ὑόρκης πλοῦς ἀνέπτυσε περὶ τὰ εἴκοσι μίλια μέσην ταχύτητα. Τὸ Ἀγγλικὸν κοινὸν ἄσμενον ἤκουσε τοῦτο ὑπολογίζον ὅτι ἐντὸς ἑνδεκά ἢ δώδεκα τὸ πολὺ ἡμερῶν αἱ ἐπικουρίαι θὰ ἀφικνοῦντο εἰς τὴν πόλιν τοῦ Ἀκρωτηρίου. Ἄλλ' ὅποια ὑπῆρξεν ἢ ἀπογοήτευσιν αὐτῶν, ὅτε μετὰ δεκαπενθήμερον πλοῦν ἔμεινον ὅτι τὸ ταχύπλοον δὲν εἶχεν ἐτι ἀφικθῆναι εἰς τὸν πρὸς ὃν ὄρον. Τὸ «Magnetic», ὅπερ ἐπὶ σειρὰν ἐτῶν διηυλάκωνεν τὸν Ἀτλαντικὸν μετὰ ταχύτητος εἴκοσιν καὶ ἐνὸς μιλίων καθ' ὥραν, ἤδη ὅτε ἡ ἀπόστασις τῶν 3 χιλ. μιλίων, ὅπερ διήνυσεν εἰς 5 ἡμέρας καὶ δέκα ὀκτὼ ὥρας ἐδιπλασιάσθη, ἐδαπάνησε δέκα ὀκτὼ ἡμέρας, ἵνα διανύσῃ τὴν ἀπόστασιν ταύτην.

Ἐκ τούτου δῆλον γίνεταί ὅτι πλοῖον ἐσχεδιασμένον δι' ὀρισμένους πλοῦς δὲν δύναται νὰ διατηρήσῃ τὰς αὐτὰς ἰδιότητας αὐξανομένης τῆς ἀποστάσεως ἢ ὅπωςδήποτε μεταβαλλομένων τῶν συνθηκῶν. Εἰς τὴν μνήμην πάντων διασώζεται ἡ ἀποτυχία τοῦ «Μεγάλου Ἀνατολικοῦ» ἢ «Λεβιάθην», ὅστις κατ' ἀρχὰς πρῶτον διὰ τὸ μεταξὺ Ἀγγλίας καὶ Αὐστραλίας ἐμπόριον, ἀλλ' ἐκλιπόντος τοῦ λόγου δι' ὃν εἶχε προορισθῆναι, οἱ ἰδιοκτῆται αὐτοῦ ἠθέλησαν νὰ χρησιμοποιήσωσιν ἐπὶ τῆς γραμμῆς τοῦ Ἀτλαντικοῦ. Κατὰ τὴν ὀρισμένην τοῦ ἀπόπλου ἡμέραν μὴ παρουσιασθέντος ἐπαρκῶς φορτίου τὸ κολοσσαῖον σκάφος ἐπελήφθη τοῦ διάπλου τοῦ

Ὀκεανοῦ σχετικῶς ἀνεργάτιστον. Αὐξηθέντος οὕτω τοῦ μετακεντρικοῦ ὕψους ἢ ἰσορροπία τοῦ πλοίου κατέστη ἀσταθῆς, κατ' ἀκολουθίαν δὲ ὑψίστατο μέγαν κλυδωνισμόν, αἱ δὲ μηχαναὶ αὐτοῦ εἰργάζοντο πλημμελῶς. Ἦδη μετὰ περιεργείας ὁ μηχανικὸς κόσμος παρακολουθεῖ τοὺς πλοῦς τοῦ «Ὀκεανικοῦ» ὅστις τῶν αὐτῶν διαστάσεων ὡν μετὰ τοῦ «Μεγάλου Ἀνατολικοῦ» ὑπερέχει αὐτοῦ κατὰ δύνκμιν πολλῶν χιλιάδων ἵππων. Οἱ κατασκευασταὶ τοῦ «Ὀκεανικοῦ», δὲν ἠκολούθησαν τὸν νόμον Frøode προκειμένου περὶ πλοίου μεγάλου μήκους· ἐκ τούτου ἐν τρικυμῆ ὁ «Ὀκεανικὸς» δικτηρεῖ τὴν ταχύτητα αὐτοῦ ὑπὲρ πᾶν ἄλλο σκάφος.

Κατὰ τὸν νόμον τοῦ Frøode ἐν δεδομένῳ πλῶ, ὡς π.χ. ἀπὸ Σούθαμπτον εἰς Ν. Ὑόρκην, ἵνα αὐξήσωμεν τὴν ταχύτητα κατὰ ἐπὶ 1 τοῖς 0/0 ἀπαιτεῖται αὐξήσις μήκους 2 ἐπὶ τοῖς 0/0, χωρητικότητος δι' ἀνθρακοθήκας 6 ἐπὶ τοῖς 0/0 καὶ τέλος 7 ἐπὶ τοῖς 0/0 εἰς δεικτικὸς ἵππους, χῶρον λεβήτων καὶ μηχανῆς. Αἱ μεγάλαί ἐταιρίαι ὡς αἱ ἐταιρίαι Cunard line ἀκολουθοῦσιν ἀπαρεγκλίτως καὶ ἐφαρμόζουσι μετ' ἀκριβείας τὸν νόμον τοῦτον. Αὐξανόμενων ὁμοῦ τῶν ἀποστάσεων ὡς ἐν τῇ περιπτώσει τῆς «Deutschland» καὶ ἄλλων Γερμανικῶν ἀτμοπλοίων ὁ νόμος οὗτος μεταβάλλεταί. Γνωστὸν ἄλλως ὅτι τὰ ταχύπλοα «Καμπανία» καὶ «Λουκανία» μισθοῦμενα διὰ τὸ Ἀκρωτήριο δὲν ἠδύναντο νὰ ἐγγυηθῶσι ταχύτητα ἀνωτέραν τῶν δεκαεπτὰ μιλίων καθ' ὥραν καὶ ὑπὸ τὸν ὄρον τῆς ἀνθρακείσεως εἰς τὰς Καναρίους. Ἄνευ τοῦ σταθμοῦ τούτου ἡ ταχύτης αὐτῶν θὰ ἠλαττοῦτο κατὰ τρία μίλια καθ' ὥραν, ἤτοι εἰς 14. Διότι ἐὰν ἡ δύνκμιν εἰς ἵππους μεταβάλλεταί ὡς πρὸς τοὺς κύβους τῶν ταχυτήτων, ἢ κατανάλωσις ἀνθράκων κατὰ μίλιον εἶνε ἀνάλογος τοῦ τετραγώνου τῆς ταχύτητος.

Ὅστε ἵνα οἱ ἀνθρακὲς ἐπαρκέσωσι δ' ἂν πλοῦν διπλασίας ἀποστάσεως, ἡ ταχύτης δέον νὰ ἐλαττωθῇ εἰς τὸ πηλίκον τῆς διαίρεσεως διὰ

$\sqrt{2}$ ἤτοι κατὰ 30 ἐπὶ τοῖς 0/0, ὥστε ἡ ταχύτης τῶν εἴκοσι μιλίων καθ' ὥραν ἐλαττοῦται εἰς 14.

Διὰ βραχῶν πλοῦν 60 μιλίων ὡς ἀπὸ Νιου-

Χάβεν εἰς Διέππην ὁ Πάρσον προέτεινε τὴν κατασκευὴν ἀτμοπλοίου χιλίων τόνων ἐκτοπίσματος, μὲ μηχανὴν τοῦ ἰδίου αὐτοῦ συστήματος καὶ μὲ ταχύτητα 30 μιλίων. Ὁ Πάρσον προσέτι ὑπελόγησε μηχανὴν διὰ 44 μίλια, ἐκτοπίσεως 2800 τόνων, ἀλλὰ πρὸς τοῦτο ἀπαιτεῖται δύναμις 85 χιλ. δεικτικῶν ἵππων καὶ μετ' ἀνθρακαποθηκῶν χωρητικότητος δι' ὀκτώμωρον ὥρας, ἤτοι 352 μιλίων. Ἐνῶ κατὰ τὴν αὐτὴν ἀρχὴν διὰ ταχυδρομικῶν ἀπὸ Ἀγγλίας εἰς Ἀμερικὴν διὰ ταχύτητα 26 μιλίων ἐν σκάφει

18 χιλ. τόνων ἀπαιτεῖται 38 χιλ. δεικτικῶν ἵππων διὰ τὴν ἀπόστασιν τῶν 3 χιλ. μιλίων, ἥτις οὕτω διανυθίεται ἐν 4 ἡμέραις καὶ 7 ὥραις.

Ἐκ τούτων ἐξάγεται ὅτι ἕκαστον πλοῖον δέον νὰ κατασκευάζεται δι' ὀρισμένον σκοπὸν καὶ μεταβαλλομένου τούτου ὑπὸ τῆς τυχῶν ἀνάγκης νὰ μὴ ἀναμένονται τὰ περ' ἡμῶν προϋπολογισθέντα ἀποτελέσματα.

E. T.

ΣΥΝΕΦΟΠΛΙΣΜΟΣ

(ARMEMENT COLLECTIF)

(Συνέχεια ἐκ τοῦ προηγουμένου)

Ἀρχόμενοι τῆς μεταφράσεως τοῦ περὶ συνεφοπλισμοῦ, κεφαλαίου τοῦ Γερμανικοῦ Ἐμπορικοῦ Κώδικος, προσθέτομεν ὅτι, καὶ ὁ Ἰσπανικὸς ἐν ἄρθροις 589—608 περιλαμβάνει διατάξεις, σχετικὰς πρὸς τὸν συνεφοπλισμόν. Προετιμήσαμεν ὅμως τὸν πρῶτον, ὡς τὸ ὑπόδειγμα πρὸς ἐπιψήφισιν ἡμετέρου νόμου, διότι ὁ Γερμανικὸς καθιεροὶ ἰδίως διατάξεις ἐπὶ τῆς σχέσεως τούτης τοῦ συνεφοπλισμοῦ, ἀποτελοῦσας σφαῖραν ἰδίου ὡς ἐπὶ τὸ πολὺ δικαίου καὶ τὰς ὁποίας δὲν περιέλαβεν ἡ Ἰσπανικὴ νομοθεσία ὑφ' ὃν τύπον καὶ διάκρισιν ἡ Γερμανικὴ, κατ' εἰδικὸν ὅλως τρόπον διακονοῖσασα τὰς ἐννόμους συνεπείας τῆς σπουδαιοτάτης ταύτης ἐταιρίας τοῦ συνεφοπλισμοῦ, κατόπιν γνωμοδοτήσεων ἐπιτροπῶν τῶν διαφόρων λιμένων ἐπὶ τούτῳ συγκληθεῖσῶν, καὶ τῆς συνεργασίας δοκίμων καὶ ἐμπειροτάτων νομικῶν.

Παραθέτομεν δὲ καὶ τινὰς ἀναγκαίας ὑπὸ τὰ ἄρθρα παρατηρήσεις ἡμῶν.

Ἄρθρον 456 Ὑπάρχει συνεφοπλισμός (Rh-durei) ὅταν πλείονα πρόσωπα διαχειρίζονται ἐν τῇ ναυτικῇ ἐμπορίᾳ πλοῖον τι τοῦ ὁποίου εἶνε συνιδιοκτῆται.

Αἱ σχετικὴ πρὸς τὸν συνεφοπλισμόν διατάξεις, δὲν ἐφαρμόζονται, ὅταν τὸ πλοῖον ἀνήκει εἰς ἐταιρίαν ἐμπορικὴν.

Παρατηρήσις. Ὁ συνεφοπλισμός κατὰ τὴν διάταξιν ταύτην τοῦ νόμου, ἀποτελεῖ κοινωνίαν sui generis τῆς ὁποίας τὰ δικαιώματα καὶ αἱ ὑποχρεώσεις διέπονται ὑπὸ ἰδίων διατάξεων, ρητῶς δὲ ὁ νόμος ἀποκλείει τὴν ἐφαρμογὴν τῶν κανόνων τούτων, ἀμὰ τὸ πλοῖον ἀνήκει εἰς ἐται-

ρίαν ἐμπορικὴν, ἤτοι ὁμόρρυθμον, ἑτερόρρυθμον ἢ ἀνώνυμον, κατὰ τὰ ἐν τῷ ἐμπορικῷ νόμῳ ὀριζόμενα. Ἄλλ' ἀποτελεῖ ἄρα ἠθικὸν πρόσωπον ὁ συνεταιρισμὸς οὗτος; Τούτο εἶνε ζήτημα τὸ ὁποῖον διεγείρει σφοδρὰν συζήτησιν μεταξὺ τῶν συγγραφέων, αἱ δὲ γνώμαι εἰσὶ διηρημέναι. Καθ' ἡμᾶς ὁ συνεφοπλισμός δὲν συνιστᾷ νομικὸν πρόσωπον, διότι ἐκτός τοῦ ὅτι στερεῖται τῶν ἐξωτερικῶν διατυπώσεων, ὅσαι εἶνε ἀπαραίτητοι πρὸς τὴν σύστασιν αὐτοῦ, αὐτὴ καθ' ἑαυτὴν ἢ σχέσις κατὰ τὴν ἐσωτερικὴν αὐτῆς φύσιν, εἶνε καθαρὸν κοινοπραξία — (Παραβ. Lewis T. 1 σελὶς 42 καὶ ἀκολ.) — Κατὰ τὸν Ἰσπανικὸν Κώδικα (ἄρθρ 589) ἡ σχέσις μεταξὺ τῶν ἐφοπλιστῶν ἀποκαλεῖται ἐταιρία, ἀλλ' οὐχ' ἦτον καθορίζονται καὶ δι' αὐτοῦ ἴδισι νόμοι συνέπειαι, καὶ διὰ τοῦτο δέον νὰ παραδεχθῶμεν ὅτι ὁ νόμος οὗτος ὀνομάζων τὸν συνεφοπλισμόν ἐταιρίαν ὑπονοεῖ τὴν ἐν γένει κοινωνίαν καὶ τὴν συμμετοχὴν πολλῶν ἐπὶ τινος ἀντικειμένου περιουσίας.

Ἄρθ. 457. Αἱ μεταξὺ τῶν συνεφοπλιστῶν σχέσεις διέπονται ὑπὸ τῶν ἰδίων αὐτῶν συμφωνιῶν καὶ ἐν ἑλλείψει τούτων ὑπὸ τῶν ἀκολουθῶν διατάξεων.

Ἄρθ. 458. Αἱ ἐργασίαι τοῦ συνεφοπλισμοῦ κληρῶνται ὑπὸ τῶν ἀποφάσεων τῶν συνεφοπλιστῶν. Αἱ ἀποφάσεις αὗται γίνονται κατὰ πλειοψηρίαν, αἱ δὲ ψῆφοι λογίζονται κατὰ τὴν σπουδαιότητα τῶν μερίδων ἕκαστου ἐν τῇ ἰδιοκτησίᾳ τοῦ πλοίου. Θεωρεῖται δὲ πλειοψηφίασα ἀπόφασίς τις, ὅταν τὸ πρόσωπον ἢ τὰ πρόσωπα τὰ ὑπερψηφίσαντα ταύτης εἶνε συ-

ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΑ

Συγκριτικὰ μεγέθη τῶν Νήδων τοῦ Ἑλληνικοῦ Ἀρχιπελάγους Ἐμβαδὸν. Περίπλους καὶ ὕψος ἐπὶ τῇ βάσει ἑὼν καταμετρήσει. Μέσον Γεωγραφικὸν Πλάτος καὶ Μῆκος τῶν νήδων.

Ξ ANEKΔΟΤΟΥ ΣΥΓΓΡΑΜΜΑΤΟΣ ΤΟΥ κ. ΝΙΚ. ΚΟΙΣΟΒΙΛΛΗ

[Φρονούμεν ὅτι παρέχομεν μεγίστην ὑπηρεσίαν εἰς πάντας τοὺς ἀναγνώστας ἡμῶν, τοὺς ναυτικούς ἰδίᾳ, διὰ τῆς κατωτέρω συγκριτικῆς μελέτης, τὴν ὁποίαν ὁ ἐκ τῶν διευθυντῶν τῆς «Ν. Ἑ.» Κ. Κοισοβίλλης ἀποσπᾷ ἐξ ἀνεκδότου ναυτικοῦ Συγγράμματος του. Δὲν ὑπάρχει Ἑλληνικὴ νησίς, καὶ ἢ μᾶλλον μικροσκοπικὴ καὶ ἢ πλέον ἀσήμαντος, ἥτις νὰ μὴ παρελαύνη διὰ τοῦ συγγράμματος τούτου. Τὸ ἔμβαδόν, τὸ ὕψος καὶ ὁ περίπλους αὐτῶν εὐρίσκεται ἐν ἀπολύτῳ ἀκριβεῖα, συμφώνως πρὸς τὰς νέας καταμετρήσεις, ἀφοῦ αἱ παλαιαὶ ἀπεδείχθησαν κατὰ τὸ πλεῖστον ἀνακριβεῖς.]

Πελοπόννησος

Ἡ μεγαλειτέρα τῶν νήσων τοῦ Ἑλληνικοῦ ἀρχιπελάγους, μετὰ τὴν τομὴν τοῦ Κορινθικοῦ Ἰσθμοῦ, εἶνε ἡ Πελοπόννησος.
 Τὸ ἔμβαδόν αὐτῆς εἶνε τετραγωνικὰ χιλιόμετρα 20,648.
 Ὁ περίπλος αὐτῆς εἶνε Ἀγγλικὰ θαλάσσια Μίλια 420.
 Τὸ μεγαλειτέρον ὕψος ἀπὸ τῆς θαλάσσης εἶνε Γαλλικὰ Μέτρα 2 407.
 Μέσον Πλάτος Βόρειον 37° 30'
 » Μῆκος Ἀνατολικόν 22° 15' Γαλήνουίτσ.

Κύπρος

Ἐμβαδόν τετρ. χιλιόμετρα 9,310.
 Περίπλος Ἀγγλικὰ Θαλάσ. Μίλια 330.
 Μεγ. ὕψος μέτρα Γαλλικὰ 2,008
 Πλάτος Βόρ. 35° 00'
 Μῆκος Ἀνατολικόν 33° 10'

Κρήτη

Ἐμβαδόν τετραγων. χιλιόμετρα 8,620.
 Περίπλος Ἀγγλ. Θαλ. Μίλια 400.
 Ὑψος μεγαλήτ. Γαλλ. μέτρα 2,456.
 Πλάτος Β. 35° 10'
 Μῆκος Α. 25° 00'

νιδιοκτῆται μέρους μείζονος τοῦ ἡμίσεως τῆς ἀξίας τοῦ πλοίου.

Ἡ ὁμοψηφία τῶν συνεφοπλιστῶν ἀπαιτεῖται, διὰ τὴν κατάρτισιν τῶν ἀποφάσεων ἐκείνων, ὅσαι σκοποῦσι τὴν τροποποίησιν τῶν μεταξὺ αὐτῶν γενομένων συμφωνιῶν, ἢ εἰσὶ ἐναντία πρὸς τὰς συμφωνίας ταύτας, ἢ εἰσὶ ξέναί πρὸς τὸν σκοπὸν τοῦ συνεφοπλισμοῦ.

Παρατ. Ἡ διάταξις αὕτη καθιεροὶ τὸν γενικὸν κανόνα, ὃν ἀπασοὶ αἱ νομοθεσίαι ἀπεδέξαντο. (Ἄρθρον 220 τοῦ ἡμετέρου Ἐμπ. Κώδικος) Ποῖος ὅμως εἶνε ὁ τύπος καθ' ὃν συλλέγονται αἱ ψῆφοι καὶ καθορίζεται ἡ πλειοψηφία; Ὁ νόμος οὐδὲν ὁμιλεῖ περὶ τούτου, ὅθεν ἐν σιωπῇ δέον νὰ παραδεχθῶμεν, ὅτι ὁπωςδήποτε ἐκδηλουμένη ἡ συναίνεσις τοῦ συνιδιοκτῆτου εἶνε ἰσχυρὰ, ὡς φέρ' εἰπεῖν διὰ τῆς ἀλληλογραφίας. Σχετικὴν διατάξιν περὶ τούτου περιέχει τὸ διάταγμα τοῦ Μεγλεμβούργου τῆς 28 Δεβρίου 1863, ὁρίζον ὅτι αἱ ψῆφοι τῶν συνιδιοκτῆτῶν, οἵτινες δὲν διαμέουσιν εἰς τὸν λιμένα τῆς νηολογήσεως, οὔτε διώρισαν ἀντιπρόσωπον, ἢ αἱ ψῆφοι ἐκείνων, οἵτινες δὲν δύνανται νὰ λάβωσι μέρος εἰς τὴν ψηφοφορίαν, καὶ δὲν ἀντιπροσωπεύονται, προστίθενται εἰς τὰς ψήφους τῆς πλειοψηφίας. Ὁ Γερμανικὸς νόμος δὲν ὀρίζει ὡς ὁ Ἰσπανικὸς τὸ ποσὸν τῶν ψήφων, ὅπερ ἔχει ἕκαστος τῶν συνιδιοκτῆτῶν. Κατὰ τὸ ἄρθρον 589 τοῦ τελευταίου, ὁ ἔχων τὴν μικροτέραν μερίδα ἔχει δικαίωμα μιᾶς ψήφου, οἱ δὲ λοιποὶ συνιδιοκτῆται ἔχουσι τόσας ψήφους, ὅσα καὶ μερίδι, ὃν ἕκαστος εἶνε ἴσος πρὸς τὸ μικρότερον τούτου — Ἐκτός τούτου κατὰ τὸν Ἰσπανικὸν νόμον ἡ πλειοψηφία εἶνε σχετικὴ, ἤτοι καθορίζεται διὰ τῆς πλειονότητος τῶν ψηφοφορούντων μελῶν.

Εἶνε ἀναντίρρητον ὅτι ἀφοῦ κατὰ τὸ ρητὸν γράμμα τοῦ νόμου, αἱ διατάξεις αὗται ἰσχύουσιν ἐν ἑλλείψει ἐναντίας συμφωνίας, δύναται νὰ ἀφαιρεθῇ τὸ δικαίωμα τῆς ψήφου ἀπὸ τι ἢ τινος τῶν συμμετόχων, διὰ συμβάσεως. Τούτου δὲ γενομένου τὰ μέλη ἀφ' ὧν ἀφῆρθη ἡ ψήφος δὲν δικαιούνται νὰ ψηφοφορήσωσι, οὔτε κατὰ τὰς περιπτώσεις τοῦ ἀνωτέρω ἄρθρου, καθ' ὅσ ἀπαιτεῖται ὁμοψηφία, ἐκτός ἐν ρητῶς ἐπετράπη τὸ δικαίωμα τοῦτο δι' ἰδίας συμφωνίας.

Συρος

(Ἔπεται συνέχεια)

ΕΜΜ. Σ. ΜΑΚΡΥΓΙΑΝΝΗΣ.
 Δικηγόρος

Η ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΛΛΑΣ

Μέγα τὸ τῆς θαλάσσης κράτος!

(Περικλῆς παρὰ Θουκυδίδη)

Πάντες δ' οἱ λαοί, οἱ κατανοήσαντες τὴν μεγίστην ἀξίαν τῆς σοφῆς ταύτης ῥήσεως τοῦ Περικλέους, ἠὺδοκίμησαν καὶ ἐκυριάρχησαν, ἐρ' ὅσον ἐκράτουν τῆς θαλάσσης: Οἱ Ἕλληνες, οἱ Φοίνικες, οἱ Καρχηδόνιοι, οἱ Ῥωμαῖοι, οἱ Ὀλλανδοί, οἱ Ἰσπανοὶ πρότερον - οἱ Ἀγγλοὶ, οἱ Ἀμερικανοί, οἱ Ἰάπωνες νῦν. ἠὺδοκίμησαν δὲ καὶ κατὰ δύναμιν καὶ κυριαρχίαν καὶ κατὰ πλοῦτον καὶ πολιτισμόν.

Παρερχομένης ὁμως σὺν τῷ χρόνῳ τῆς θαλάσσιας ὑπεροχῆς ἐκάστον τῶν λαῶν τούτων, ἢ ὑπερβαλλομένης παρ' ἄλλου, ἐπιπτε καὶ ἡ δύναμις καὶ ὁ πλοῦτος ἀπακρατρέπτως.

Περὶ ἡμῶν, τῶν νεωτέρων Ἑλλήνων, σχεδόν τι καθίσταται περιττὸς πᾶς ἴδιος λόγος, διότι ἐρ' ἡμῶν ἐφηρηόσθη μετὰ τῆς ἀκριβείας φυσικοῦ νόμου ἢ ἀπόφρασις τοῦ μεγάλου πολιτικοῦ ἀνδρὸς τῶν ἀρχαίων Ἀθηνῶν. Καὶ πλοῦτον καὶ δύναμιν προσεπόρισεν εἰς τοὺς πατέρας ἡμῶν τὸ κράτος τῆς θαλάσσης ἀπὸ τοῦ τέλους τοῦ 18ου αἰῶνος καὶ κατὰ τὸ πρῶτον τεταρτημόριον τοῦ 19ου, συνείργησε δὲ τὰ μέγιστα εἰς τὴν κτῆσιν τῆς πολυποθῆτου Ἑλευθερίας.

Οὐδὲν τὸ θαυμαστόν ἐν τούτῳ ἀφοῦ καὶ φύσει καὶ κατ' ἀνάγκην ἐσμὲν λαὸς ναυτικός. Ἴδού δὲ ὅτι μετὰ βραχείαν, σχετικῶς, ταλάντευσιν κατὰ τὰς τρεῖς τελευταίας δεκαετίας τῆς ὀριστικῆς μεταβάσεως τοῦ ναυτικοῦ ἀπὸ τῶν ἰστίων εἰς τὸν ἀτμὸν καὶ τῆς τεραστίας ἐπικρατήσεως τούτου ἐπὶ παντὸς τοῦ γηίνου πλανήτου, εὗρομεν αὐθις ἐπ' ἐσχάτων τὴν ὀρθὴν καὶ προσήκουσαν ἡμῖν ὁδὸν καὶ ἐτράπημεν καὶ ἐρρίφθημεν εἰς αὐτὴν ἀκάθεκτοι σχεδόν.

Τύχη ἀγαθὴ! Ἐπανερχόμεθα εἰς τὸ στοιχεῖον ἡμῶν. Ἡ δὲ «Ναυτικὴ Ἑλλάς», ἢ ὀφείλονται συγχαρητήρια καὶ ἔπαινοι, προώρισται νὰ παράσχη σπουδαίας ὑπηρεσίας εἰς τὴν ἐπίρρωσιν τοῦ ναυτικοῦ τῆς Ἑλλάδος, περιγράφουσα, διασκαφοῦσα, φωτίζουσα, ἐνθαρρύνουσα. Ἡ «Ναυτικὴ Ἑλλάς» τυγχάνει, κατ' ἐμέ, μία τῶν πολλαπλῶν ἐκδηλώσεων τῆς προόδου τοῦ ναυτικοῦ τῆς χώρας. Ἀναδύσα ἐκ τῶν κυμάτων, τῶν διαυλακωμένων τόσῳ συχνῶς νῦν ὑπὸ τῶν πληθυνομένων καὶ μεγεθυνομένων ἑλληνικῶν σκαφῶν, ὀφείλει νὰ ἐπιτελέσῃ μέγα ἔργον, συνειροῦσα ἐν ἑαυτῇ, ὡς ἐν ἀποκορυφῶσει διὰ συνειροῦ τῶν ἐννοιῶν καὶ φυσικῆς, ὡς εἶπεῖν, ἀλληλουχίας τῶν πραγμάτων, τὴν ἀπὸ κοινοῦ ἐνέργειαν τοῦ ἐμπορικοῦ ναυτικοῦ τῆς Ἑλλάδος καὶ τῆς γείτο-

Table with 2 columns: Location/Measurement and Value. Includes Euboea (Εὐβοία) with values like 3,580 and 1,746.

Table with 2 columns: Location/Measurement and Value. Includes Mytilene (Μυτιλήνη) with values like 1,697 and 96.

Table with 2 columns: Location/Measurement and Value. Includes Rhodes (Ῥόδος) with values like 1,512 and 1,241.

Table with 2 columns: Location/Measurement and Value. Includes Xios (Χίος) with values like 858 and 1,267.

Table with 2 columns: Location/Measurement and Value. Includes Cephalonia (Κεφαλληνία) with values like 716 and 1,620.

Table with 2 columns: Location/Measurement and Value. Includes Corfu (Κέρκυρα) with values like 533 and 1,04.

Table with 2 columns: Location/Measurement and Value. Includes Samos (Σάμος) with values like 491 and 1,440.

νος αὐτοκρατορίας, ὑφ' ἣν ζῶσιν, ἐργαζόμενοι ἐν ἀκμῇ καὶ προκοπῇ, τόσοι ὁμόφυλοι ἡμῶν καὶ τῆς τὰ συμφέροντα συναντῶνται καὶ συμπέπτουσιν ἀνὰ πᾶν κύμα, παρὰ πᾶσαν ἀκτὴν, ἐν πάσῃ περὶ πόλει.

Ἦθελον περιπέσει εἰς ἔκφρασιν κοινοτάτης κοινοτοπίας, ἐπαναλαμβάνων ὧδε ὅτι ἡ Ἀνατολὴ ἀνήκει τοῖς κατοικοῦσιν αὐτὴν λαοῖς. Ἄλλ' ὀφείλω νὰ φωνήσω ἐντεῦθεν ὅτι ἡ ἀνατολικὴ λεκάνη τῆς Μεσογείου πρέπει νὰ ὑπηρετῆται ἀποκλειστικῶς παρ' ἡμῶν, Ἑλλήνων καὶ Ὀθωμανῶν, πολλῶ δὲ μᾶλλον αἰ πρὸς βορρᾶν συνε-

χεῖς ἐσωτερικὴ θάλασσι καὶ τὰ στενά. Ἕλληνες ὑπὸ ὀθωμανικὴν σημαίαν καὶ Ὀθωμανοὶ ὑπὸ ἑλληνικὴν δέαν νὰ κασιπῶνται τὰς θαλάσσας ἀπὸ κοινοῦ, κοινῇ ἐπαναλαμβάνοντες ἐν προσομοίᾳ σχεδὸν ἐννοίᾳ τὴν ἐπ' ἄλλῃ αἰτίᾳ ἐξενεχθεῖσαν ῥῆσιν τοῦ Περικλέους πρὸς τοὺς Ἀθηναίους: «Ἡμῖν δὲ ἐστὶ γῆ πολλὴ καὶ ἐν ῥῆσιν καὶ κατ' ἤπειρον».

Ἐπὶ τοιοῦτον πνῦμα χωρεῖτω ἡ «Ναυτικὴ Ἑλλάς», ἐπιτελοῦσα τὸν μέγαν σκοπὸν καὶ προορισμὸν αὐτῆς.

Κ. Ν. Παπαμιχαλόπουλος

ΝΑΥΤΙΚΗ ΜΕΤΕΩΡΟΛΟΓΙΑ

ΜΕΤΑΛΛΙΚΟΝ ΒΑΡΟΜΕΤΡΟΝ

(Συνέχεια)

Τὸ βαρόμετρον τοῦτο ἀποτελεῖται ἀπὸ ἓν δίσκον κυκλικὸν στερεωμένον εἰς τὸ κέντρον τοῦ ὅλου ἐργαλείου, ὅστις εἶναι κενός, ἀφαιρηθέντος ἐπιμελῶς τοῦ ἀτμοσφαιρικοῦ ἀέρος διὰ τῆς πνευματικῆς ἀντλίας.

Τὸ πρὸς τὰ ἔξω μέρος τοῦ κενοῦ δίσκου εἶναι προσκολλημένον ἐπὶ μιᾶς κυρτῆς χαλυβδίνης πλακῆς καὶ ἐπ' αὐτῆς ὑπάρχει τοποθετημένον λεπτὸν μηχανήμα ὠθούμενον πρὸς τὰ ἔξω, ὅταν διαστελλεται ὁ κενὸς δίσκος καὶ συστελλόμενον, ὅταν ὁ κενὸς δίσκος πιέζεται ἐκ τῆς ἀτμοσφαιρικῆς καταστάσεως.

Εἰς τὸ κέντρον τοῦ λεπτοῦ μηχανήματος ὑπάρχει ἄξων ἐπὶ τοῦ ὁποῦ τίθεται δείκτης κινούμενος ἐκλογῶς τῶν μεταβολῶν τῆς ἀτμοσφαιρῆς συνεπειᾶ τῆς ἐπιρροῆς αὐτῆς ἐπὶ τοῦ κενοῦ δίσκου.

Περί τῶ ἐργαλείου ὑπάρχει λευκὴ πλάξ βαθμολογημένη μὲ τὰς ἐξῆς ὀνομασίας, εὐρισκομένης πάντοτε εἰς τὴν κορυφὴν τῆς λέξεως Variable=Μεταβλητός-

Ὀνομασίαι Βαρομετρικαί

Table with 3 columns: English, French, and Greek weather terms. Includes Change Fair, Seti Fair, Very Dry, Rain, Much Rain, Stormy and their equivalents in other languages.

Ἡ μεταλλαγὴ τοῦ καιροῦ καὶ ἡ κατάστασις τῆς ἀτμοσφαιρῆς ἐπιδρᾷ ἐπὶ τοῦ κενοῦ δίσκου μετὰ πολλῆς εὐκισθητικῆς καὶ ἐπομένως ὁ δίσκος ἀμέτῳ κινεῖται ἢ ἀριστερὰ κυκλοειδῶς, ἀντιλόγως τῆς καταστάσεως τοῦ καιροῦ.

Ὅταν λέγομεν—προκειμένου περὶ μεταλλικοῦ Βαρομέτρου— ὅτι τὸ Βαρόμετρον ἀνέρχεται, ὑπονοοῦμεν ὅτι ὁ δείκτης ἢ ἡ βελὸν στρέφεται πρὸς τὰ δεξιὰ. Ὅσκις πάλιν λέγουσιν ὅτι τὸ Βαρόμετρον χαμηλώνει, ὁ δείκτης στρέφεται πρὸς τὰ ἀριστερὰ.

Διὰ νὰ γίνεταί κτηφανῆς καὶ ἡ ἐλαχίστη κίνησις τοῦ δείκτη ὑπάρχει τοποθετημένος εἰς τὸ κέντρον τῆς ὕψους εἰς κινητὸς δείκτης, τὸν ὁποῖον στρέφομεν κατὰ βούλησιν, θέτοντες αὐτὸν ἐπὶ τοῦ ἐσωτερικοῦ χαλυβδίνου δείκτη διὰ νὰ βλέπωμεν τὰς μεταλλαγὰς αὐτοῦ.

Κατὰ κανόνα γενικόν, ὅσκις οἱ καιροὶ εἶναι θερμοὶ τὸ βαρόμετρον χαμηλώνει, ἐν ᾧ ὑψοῦται, ὅσκις οἱ καιροὶ εἶναι ψυχροί.

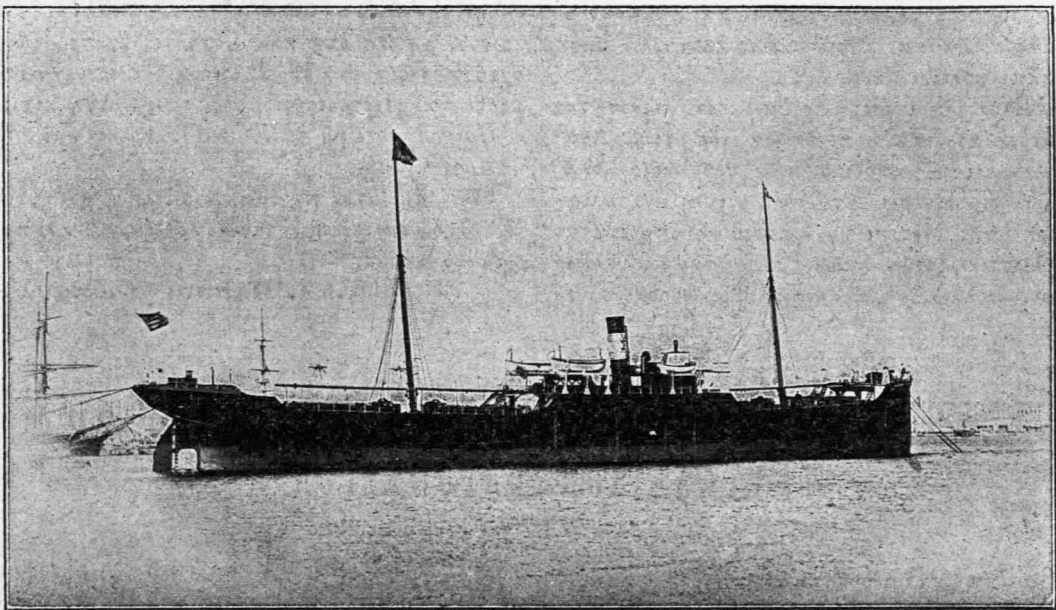
Εἰς τὰ ἡμέτερα κλίματα, τῆς Εὐρώπης καὶ εἰς ὅλον τὸ βόρειον ἡμισφαίριον, τὸ βαρόμετρον ὑψοῦται, ὅταν πνέωσιν ἄνεμοι βόρειοι: δηλ. Μπίστρος, Τρεμουντᾶνα καὶ Γρέγος, χαμηλώνει δὲ ὅσκις πνέουσιν ἄνεμοι Νότιοι: ἦτοι Γαρμπῆς, Ὄστρια καὶ Σιρόκος.

Ὅσκις εὐρισκόμεθα ἐν τῇ θαλάσσει, τὸ βαρόμετρον ὑψοῦται ἀκόμη καὶ μετὰ τὸν ἄνεμον τοῦ Πουνέντε.

Ὅταν πνέει ἄνεμος τοῦ Γαρμπῆ καὶ χαμηλώνει τὸ βαρόμετρον δεικνύει βροχὴν.

Ὅσκις τὸ βαρόμετρον ἐν καιρῷ χειμῶνος χαμηλώνει καὶ πίπτει συγγρόνως χιῶν, δεικ-

ΤΟ ΕΜΠΟΡΙΚΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΜΑΣ



Τὸ ἰδιόκτητον ἀτμόπλοιον «Ἀδελφοί Σιφναίου». Ἠγοράσθη πέρυσιν ἐν Ἀγγλίᾳ ἐκ τῶν ναυπηγείων τοῦ Κάρδιφ. Εἶναι τόνων ρεζίστρο 1376 καὶ 12]00. Ἐν αὐτῷ πλοιαρχεῖ ὁ κ. Γ. Καλλιμασιᾶς.

νύει ὅτι ἡ χιών θὰ μεταβληθῇ εἰς βροχὴν. Ἐὰν δὲ βρέχη καὶ τὸ βαρόμετρον ὑψοῦται, ἡ βροχὴ θὰ μεταβληθῇ εἰς χιόνιν.

Μὲ τὸν ἄνεμον τοῦ Γρέγου τὸ βαρόμετρον εἶναι πάντοτε ὑψωμένον· ἀλλ' ἐὰν ἀρχίσῃ νὰ χαμηλώνη, ὁ ἄνεμος θὰ στραφῇ ἀναμφισβήτως πρὸς Ἀνατολάς.

Ἐὰν αἱ κινήσεις τοῦ δείκτη, χαμηλώνοντες, γίνονται ἀλματωδῶς (μετὰ ταχύτητος) πρέπει νὰ περιμένωμεν ἄνεμον δυνατὸν τοῦ Λεβάντε, ὅστις θὰ διαρκέσῃ ἐπὶ πολὺ, ἐὰν δὲν εἶναι βραχερός.

Ὅταν τὸνναντίον τὸ βαρόμετρον χαμηλώνη μετὰ βραδύτητος, ὁ Λεβάντες θὰ διαρκέσῃ ὀλίγον ἀλλὰ θὰ εἶναι τρικυμιώδης.

Μὲ τὸν ἄνεμον τοῦ Λεβάντε, ἐὰν τὸ βαρόμετρον ὑψοῦται, εἶναι ἀποδείξεις ὅτι ὁ ἄνεμος θὰ στραφῇ πρὸς τὸν Γρέγον καὶ θὰ εἶναι δυνατώτερος ὅσον ὑψοῦται τὸ βαρόμετρον.

Τὸνναντίον μὲ τὸν Σιρόκον, ὅταν τὸ βαρόμετρον χαμηλώνη ὁ ἄνεμος θὰ στραφῇ πρὸς Νότον.

Μὲ τοὺς Νοτιοανατολικούς ἀνέμους, ὅταν τὸ βαρόμετρον ἀκίνητῃ εἰς τοὺς χαμηλοὺς βαθμοὺς, οἱ ἄνεμοι θὰ εἶναι ὀρηκτικοί.

Ἐν περιπτώσει καθ' ἣν τὸ βαρόμετρον τείνει νὰ ὑψωθῇ ἐπικρατοῦντων τῶν Νοτίων ἀνέμων, ὁ καιρὸς θὰ στραφῇ πρὸς τὸν Ποννέντε.

Ἐὰν ἐπικρατοῦντος τοῦ Ποννέντε ἢ τοῦ Μξιτροῦ τὸ βαρόμετρον ὑψοῦται, ὁ καιρὸς θὰ μεταβληθῇ πρὸς τὴν Τραμοντάνην.

Ἄλλ' ὅταν εἶναι Ποννέντες καὶ ἀρχίσει νὰ χαμηλώνη τὸ βαρόμετρον ὁ καιρὸς θὰ στραφῇ πρὸς τὸν Γαρμπῆ ἢ τὴν Ὀστριακ.

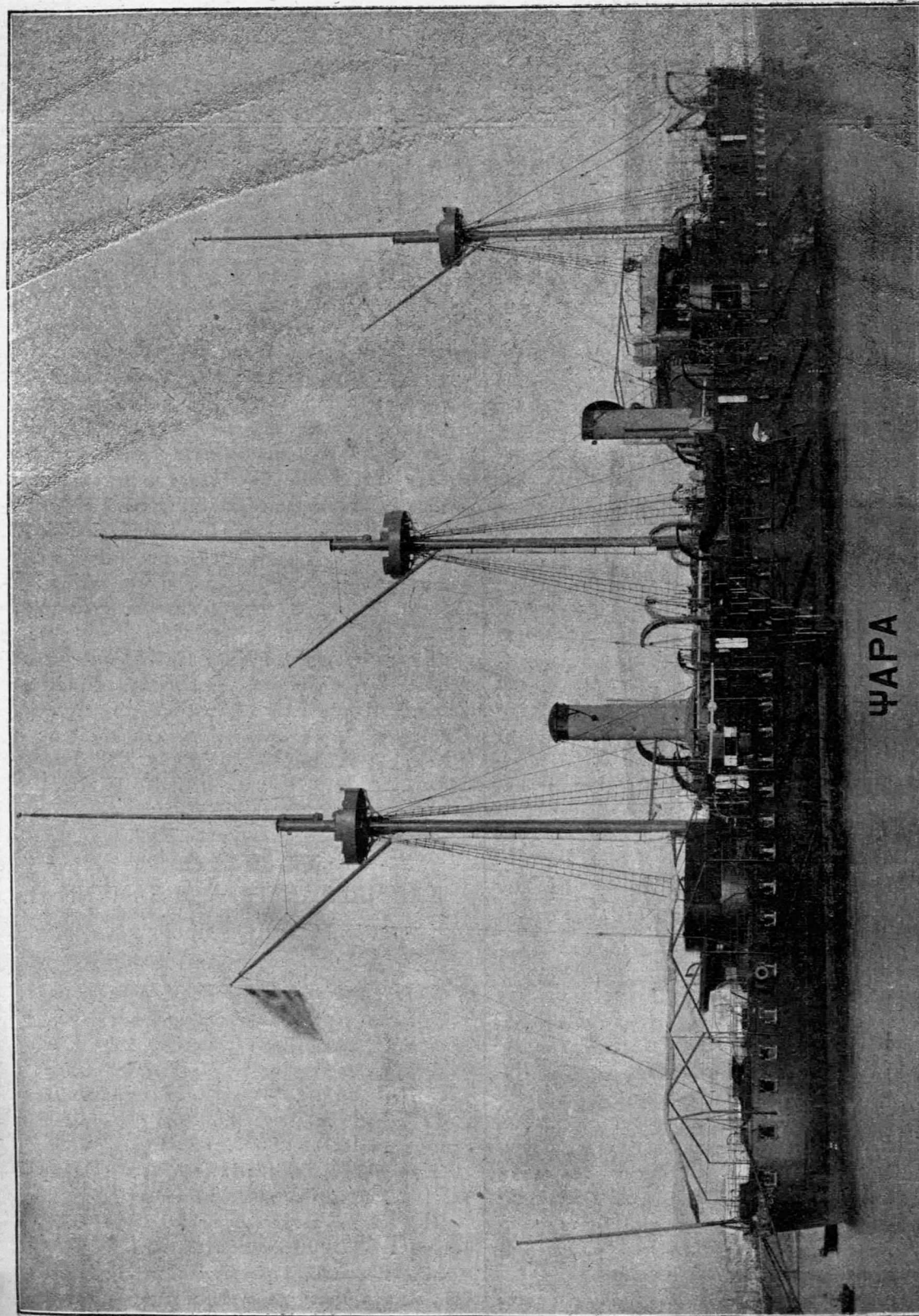
Τὸ βαρόμετρον χαμηλώνει ἐπίσης, ὅποταν μετὰ τινος ὥρας θὰ ἐπέλθῃ θύελλα ἢ ὅταν θὰ πέσῃ μεγάλη βροχὴ ἄνευ ἀνέμου.

Πολλάκις αἱ δειξίσεις τοῦ βαρομέτρου προαγγέλουσι τὴν καταστάσιν τοῦ καιροῦ ὀλίγας ὥρας πρότερον. Ἄλλ' ὅσκις πρόκειται νὰ ἐπέλθῃ τρικυμία μεγάλη (Λαίλαψ, ἀνεμοστρόβιλος, θύελλα ἢ χιονοστρόβιλος) τότε προαγγέλλει αὐτὴν τὸ καλὸν βαρόμετρον πρὸ 24 μέχρι 36 ὥρων.

Τὸ βαρόμετρον ἀρχίζει νὰ χαμηλώνη πρὸ 24 ὥρων ὅταν πρόκειται νὰ ἐπέλθῃ μεγάλη τρικυμία (Λαίλαψ, ἀνεμοστρόβιλος, θύελλα κτλ.) Ἀρχίζει δὲ νὰ κατέρχεται βαθμηδὸν καὶ κατ' ὀλίγον, ἀλλὰ φθάνει ταχέως εἰς τὸ κατώτερον σημεῖον αὐτοῦ. Ἐν διαστήματι μιᾶς ὥρας ὁ δείκτης κατέρχεται ἀπὸ 6—10 χιλ. στά.

Τὸ βαρόμετρον ἀρχίζει νὰ ὑψοῦται ἀφοῦ ἡ τρικυμία ἐπέλθῃ· αἱ κινήσεις αὐταὶ τοῦ δείκτη εἶναι πάντοτε ἀλματωδῆς καὶ σημαντικαί.

Εἰς τὸ Νότιον ἡμισφαίριον συμβαίνουσιν αἱ ἐξῆς μεταβολαί.



Τὸ θωρηκτὸν «Ψάρα» τὸ ὁποῖον εἶχε μεταβῆ ἐπὶ ταῖς ἐργασίας τοῦ Πάργα εἰς Ἰόππην ὑπὸ Κυβερνήτην τὸν κ. Παῦλον Κουντουριώτην. Τὰ «Ψάρα» θὰ μεταφέρωσι μετ' ὀλίγας ἡμέρας τὴν Α. Μ. τὸν Βασιλέα εἰς Ἀβδαζίαν πρὸς συνάντησιν τοῦ Βασιλέως Καρόλου.

Με τὸν ἄνεμον τοῦ Πουνέντε, Γαρμπή καὶ τῆς Ὀστρίας τὸ βαρόμετρον ὑψοῦται καὶ φθάσει εἰς τὸ ὑψηλότερον αὐτοῦ σημεῖον, ὅταν πνέει Σιρόκος.

Με τὸν ἄνεμον Λεβάντε ἀρχίζει νὰ χαμη-

λώνη καθὼς καὶ με τοὺς καιροὺς Γρέγον καὶ Τραμοντάνα, φθάνει δὲ εἰς τὸ κατώτατον σημεῖον αὐτοῦ, ὅταν εἶναι ὁ ἄνεμος Μαίστρος. (Ἀκολουθεῖ).

ΝΙΚΟΛ. Γ. ΚΟΤΣΕΒΙΑΛΗΣ

ΔΙΑΚΟΣΙΟΣΤΗ ΕΠΕΤΗΡΙΣ

ΤΗΣ

ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΣΧΟΛΗΣ ΤΗΣ ΔΑΝΙΑΣ

Πρὸ τινων ἡμερῶν ἐωρτάσθη ἐν Κοπενχάγη ἡ διακοσιοστὴ ἐπετηρὶς τῆς Σχολῆς τῶν δοκίμων τοῦ δανικοῦ ναυτικοῦ. Ἐπὶ τῇ εὐκαιρίᾳ ταύτῃ ἀντηλλάγησαν φιλοφρονέστατα τηλεγραφήματα μεταξύ τοῦ διοικητοῦ τῆς ἡμετέρας Ναυτ. Σχολῆς κ. Γ. Κουντουριώτου καὶ τοῦ διοικητοῦ τῆς Δανικῆς Σχολῆς κ. Βάνδερφελτ, ἐκφράσαντες θερμὰς εὐχὰς ὑπὲρ τοῦ ἐλληνικοῦ ναυτικοῦ. Ὁ κ. Βάνδερφελτ εἶναι ἀδελφὸς τοῦ διακεκριμένου ἀξιωματικοῦ τοῦ διευθυναντος παρ' ἡμῖν ἄλλοτε τὴν τορπιλικὴν σχολὴν.

Ἡ ναυτικὴ Σχολὴ τῆς Δανίας, καθ' ὅσον ἡδυνήθη νὰ ἐξακριβώσῃ ἐκ προχείρου ἐρεῦνης, εἶναι ἡ ἀρχαιοτάτη πᾶσιν τῶν σχολῶν τοῦ πολεμικοῦ ναυτικοῦ. Βεβαίως προηγήθησαν οἱ gardes de la marine τῆς Γαλλίας καὶ οἱ cadet de marine, ὧν οἱ πρῶτοι λόχοι συνεκροτήθησαν σπουδαίως τῷ 1682, ἀλλ' εἰ καὶ ἐχρησίμευσαν ἐν μέτρῳ τινα ὡς φυτώριον ἀξιωματικῶν οὐδένα εἶχον χαρακτηριστικῆς σχολῆς. Ἀρχὴ ἰδρύσεως σχολῆς ἐγένετο ἐν Γαλλίᾳ, ἥτις προηγήθη ἐν τούτῳ τῶν ἄλλων μεγάλων ναυτικῶν κρατῶν, μόλις τῷ 1773, ἰδρυθεῖσης τοιαύτης ἐν Ἄβρ.

Ἐξηκολούθησε δὲ ὑφισταμένη καὶ δρῶσα ἡ δανικὴ Σχολὴ ἄνευ διακοπῆς ἀπὸ διακοσιῶν ἐτῶν, παρέχουσα καρποὺς ὄντως ἀξιόλογου. Διότι μαθηταὶ αὐτῆς ὑπῆρξαν ὁ ἥρωϊκὸς κομποδόρος Φίσερ, ὁ ὑπερασπίσας τὴν Κοπενχάγην κατὰ τοῦ Νέλσωνος, καὶ ὁ συμπολεμιστῆς αὐτοῦ Σχραϊδερτεε, καὶ ὁ ἐπὶ τοῦ πολέμου τῶν Δουκάτων διακριθεὶς μοίραρχος Σούενσον, ὁ καταβαλὼν ἐν Ἐλγολάνδῃ τὸν μετὰ ταῦτα νικητὴν τῆς Λίσσας καὶ ἀνακαλέσας πρὸς στιγμὴν εἰς τὴν μνήμην τῆς Εὐρώπης τὴν παλαιὰν αἰγλήν τοῦ ναυτικοῦ τοῦ θαλασσοκράτορος βασιλέως τῆς Δανίας Κανούτου.

Ἡ Δανία βεβαίως νῦν δὲν διαθέτει πλέον τὴν δύναμιν ἐκείνην ἔγνω ὁμως, μετὰ λατρείας καλλιεργούσα τὰς μεγάλας παραδό-

σεις ἅς τῇ ἐκληροδότησε τὸ παλαιὸν ἐκεῖνο ναυτικόν της, νὰ παρατάσῃ ναυτικὸν ἀληθῶς ἀξιόμαχον, ἀναπληροῦσα διὰ τῆς ἀξίας τοῦ προσωπικοῦ τὸ περιορισμένον τοῦ ὕλικου. Τὴν ἀξίαν ταύτην τοῦ προσωπικοῦ ὀφείλει κυρίως εἰς τὴν Σχολὴν ἧς τὴν διακοσιοστὴν ἐπέτειον μετὰ δικαίας ὑπερηφανίας ἐχαιρέτισε προχθὲς ὁλόκληρος ὁ δανικὸς λαός, ὅστις ἐκ χαρακτηρισμοῦ καὶ ἐξ ἀνατροφῆς ἐννοεῖ βαθύτερον παντὸς ἄλλου ποῖαν σημασίαν ἐνέχει ἡ παλαιότης τῶν ἰδρυμάτων καὶ τῶν θεμῶν καὶ ἡ συνέχεια τῆς παραδόσεως.

Ἐν τῇ σχολῇ τῶν Ναυτικῶν Δοκίμων τῆς Δανίας εἶναι γνωστόν ὅτι ἐμαθήτευσαν καὶ ὁ ἡμέτερος Βασιλεὺς, ὁ ἀδελφὸς αὐτοῦ πρίγκιψ Βαλδεμάρ, ἀνὴρ ναυτικώτατος, καὶ ὁ Μ. Ἀρμοστής τῆς Κρήτης.

Κ. Ν. ΡΑΔΟΣ.

Η ΝΕΑ ΚΑΙ ΜΕΓΑΛΕΙΤΕΡΑ ΔΕΞΑΜΕΝΗ ΤΟΥ ΚΟΣΜΟΥ

Εἰς τὸν λιμένα τῆς Βορείου Ἀμερικανικῆς πόλεως Νιουπορτ, ἔνθα ὁ κυριώτερος πολεμικὸς κέντρος τῆς Ἀμερικῆς κατασκευάσθη ἡ μεγαλύτερα τοῦ κόσμου δεξαμενὴ πρὸς καθαρισμόν τῶν μεγάλων θωρηκτῶν καὶ ἀτμοπλοίων.

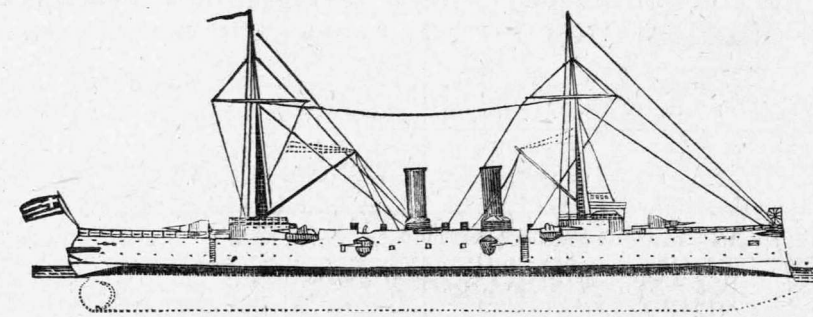
Τὸ μήκος αὐτῆς εἶναι 860 πόδες Ἀγγλικοῖ ἢτοι μέτρα Γαλλ. 285.

Ἐχει πλάτος ἐπὶ τῆς ἐπιφανείας τῆς θαλάσσης 162 πόδες. Καὶ βάθος 80 ποδῶν.

Ἡ ἀξία τοῦ τεραστίου τούτου ἔργου ἀνῆλθεν εἰς 1.000.000 λιρῶν στερλινῶν.

Διὰ νὰ κενωθῇ ἡ μεγίστη αὕτη λίμνη, ὅταν τεθῇ εἰς τὴν θέσιν της ἡ θύρα τῆς δεξαμενῆς, χρειάζονται μόνον δ' ὡ ὦραι, αἱ δὲ μηχαναὶ καὶ αἱ ἀντλίας κινουῦνται δι' ἠλεκτρισμοῦ!

ΝΕΟΙ ΤΥΠΟΙ ΘΩΡΗΚΤΩΝ



(Ἐκ τῶν κατασκευασθέντων ἐν Ἀγγλίᾳ κατὰ τὸ 1901).

ΕΙΣ ΠΟΙΟΥΣ ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ

Με τὴν ἐξέλιξιν, ἣν ὑφίσταται σήμερον ἡ ἀτμήρης ἡμῶν ἐμπορικὴ ναυτιλία, οὐδεμία δύναται νὰ ὑπάρξῃ ἀμφιβολία ὅτι ἐν λίαν προσηχεῖ μέλλοντι τὸ ἡμέτερον ἐμπορικὸν ναυτικὸν θὰ κρατήσῃ τῆς Μεσογείου καὶ ἐν τῷ Εὐξείνῳ. Ὁ χρόνος οὗτος, ἐὰν κρίνωμεν ἐκ τῶν κατὰ τὴν τελευταίαν εἰκοσιπενταετίαν ἐπιτευχθέντων ἀποτελεσμάτων, δὲν εἶναι μακρὰν. Ἡ ἐπιστημονικωτέρη μόρφωσις συμπληροῦσα τὴν πείραν καὶ τὴν ἰδιοφυίαν τῶν πλοιαρχῶν μας καὶ ὁ συνεφοπλισμὸς ἢ συνεταιρισμὸς ἐπὶ τῶν ἀτμοπλοίων ὁ ὁσημέραι προσκτῶν ἕδρα εἰς τὰς τάξεις τῶν ἐφοπιστῶν καὶ ἡ ἐξασφάλισις τῶν εἰσρεόντων ξένων κεφαλαίων θὰ ἐπιτεχνώσῃ τὴν ἀνατολήν μελλοντος λαμπροῦ διὰ τὸ ἀναγεννώμενον Ἑλληνικὸν ναυτικὸν ἐμπόριον.

Δὲν χωρεῖ ἐπ' αὐτοῦ δισταγμὸς. Ἑλλην ἐφοπιστῆς ἐκ τῶν σημερινωτέρων καὶ πατριωτικωτέρων ἐν Ρωσίᾳ μᾶς διεβεβαίωσεν ὅτι ἄκρα ἐμπιστοσύνη τῶν Ρωσικῶν κεφαλαίων ἐπικρατεῖ πρὸς τοὺς Ἑλληνας πλοιαρχοὺς καὶ τοὺς Ἑλληνας ἐμπόρους. Κατόπιν μακρᾶς καὶ ἐντίμου ἐργασίας, μετὰ μόχθους πολλοὺς καὶ θυσίας ἱκανὰς καὶ ἀγῶνας μακροὺς οὗτοι κατῴρθωσαν νὰ ἀποκτήσωσι τὴν ἐμπιστοσύνην τῆς Ρωσικῆς ἀγορᾶς, ἐμπιστοσύνην ἐδραιώθεισαν ἐτι μᾶλλον διὰ τῆς ἀναμίξεως εἰς τὰς ἐν Ρωσίᾳ ἀγορὰς τῶν ἐντίμως καὶ εἰλικρινῶς ἐμπορευομένων Ἑλλήνων.

Ὅταν μὲ τοιαῦτα στοιχεῖα τιμιότητος καὶ χαρακτηρισμοῦ εἰσέρχεται τις εἰς τὸν εὐγενῆ τῆς ἐργασίας ἀγῶνα δὲν δύναται ἢ νὰ εὐδοκίμησῃ. Εἰς τοῦτο δ' ἀκριβῶς ὀφείλεται κατὰ τὸ πλεῖστον καὶ ἡ εὐδοκίμησις τοῦ Ἑλληνικοῦ ναυτικοῦ ἐμπορίου.

Εἰς τὴν Ἐπίσημον ἐφημερίδα τῆς Γαλλίας (Journal Officiel) τῆς 5 Σ]βρίου τοῦ 1877

εὐρίσκομεν τοὺς ἐμπορικοὺς καὶ πολεμικοὺς στόλους πάντων τῶν Κρατῶν. Καὶ κατὰ τὴν ἐποχὴν ἐκείνην ἡ μικροσκοπικὴ Ἑλλάς, τὸ Κρατίδιον τὸ ὡς ἐκ τῆς Γεωγραφικῆς αὐτοῦ θέσεως κείμενον εἰς τοὺς πόδας τῆς μεγάλης Εὐρώπης εἶχεν ἱστιοφόρα μὲν πλοῖα 2,121, τόνων 426,905, ἀτμοπλοῖα δὲ μόνον 11, τόνων 7133.

Ἦδη μετὰ μίαν ὄλην εἰκοσιπενταετίαν τὸ αὐτὸ μικρὸν Κρατίδιον μεθ' ὑπερηφανείας δύναται νὰ ἐπιδείξῃ τὸ κινητὸν δάσος τῶν ἱστῶν τοῦ ἐπὶ πάσης θαλάσσης φερόμενον. Τὰ ἱστιοφόρα αὐτὰ πλοῖα ἀνέρχονται εἰς 1152 ἐκ τῶν ἔχόντων 30 τόνους καὶ ἄνω, τὰ δὲ ἀτμοπλοῖα μέχρι τῆς 1ης Ἰανουαρίου τοῦ 1901 εἰς 185, τόνων 140,264 καὶ 58]00. Κατὰ τὸ 1883 εὐρίσκομεν τὸν λιμένα Ἀργοστολίου ἔχοντα ἀριθμὸν ἀτμοπλοίων, τὸσον ὅσον εἶχε πρὸ 25 ἐτῶν ἡ Ἑλλάς ὁλόκληρος, τὸν λιμένα Σύρου ἔχοντα ἀτμοπλοῖα 18, τὸν λιμένα Πειραιῶς ἀτμοπλοῖα 15. Ἀπὸ τῆς ἐποχῆς δὲ ταύτης καταπληκτικὴ εἶναι ἡ αὐξήσις τοῦ ἐμπορικοῦ στόλου. Τὰ 52 ἀτμοπλοῖα τοῦ 1883 κατὰ τὸ 1886 γίνονται 73, κατὰ τὸ 1892 γίνονται 106, κατὰ τὸ 1899 ἀνέρχονται εἰς 150, κατὰ τὸ τέλος δὲ τοῦ 1900 εἰς 185. Ἦδη ὑπερβαίνουσι τὰ 205 μὲ τὰς νέας γενομένας ἀγορὰς.

Ταῦτα πάντα δὲν εἶναι τρανὴ, τρανωτάτη ἀπόδειξις ὅτι ἡ ἀτμήρης ἐμπορικὴ ναυτιλία ἀπᾶξ εἰσελθοῦσα εἰς τὴν ὁδὸν τῆς οὕτω ταχείας ἀναπτύξεως θὰ καταλάβῃ ἐν τῷ ὀλίγῳ τὴν πρώτην ἐν τῇ Μεσογείῳ θέσιν;

Καὶ δὲν δύναται νὰ συμπεράνῃ ἐντεῦθεν ὅτι τὸ ναυτικὸν Ἐμπόριον προώρισται νὰ δώσῃ τὴν λύσιν εἰς τὸ σπουδαιότατον οικονομικὸν ζήτημα τῆς χώρας, ὡς σοφώτατα ἄλλοτε παρετήρησε καὶ ὁ ἀείμνηστος Τρικούπης;

Κ. ΑἴΓΕΡΗΣ

ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ

ΡΩΣΣΙΑ

ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ ΕΝ ΠΕΤΡΟΥΠΟΛΕΙ

ΚΕΦΑΛΑΙΑ 175.000.000 ΔΡΧ.

ΓΕΝΙΚΟΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΤΗΣ ΕΝ ΤΑΪΓΑΝΙΩ

ΑΧ. Λ. ΚΟΡΕΣΗΣ

(Ασφαλίζει επί σωμαίων ατμοπλοίων, ιστιοφόρων, σιτοφορτίων, πυρκαϊών, κινδύνων ζωής, ατυχημάτων και υάλων.

ΠΑΣΑ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑ ΠΕΡΙ ΑΣΦΑΛΕΙΩΝ

L. ΚΟΥΚΕ

Πράκτωρ σιτηρών και ναυλομεσίτης 'Αντι-πρόσωπος διαφόρων έταρειών. Κεντρικόν κατάστημα εν Ροστοβίω. 'Υποκαταστήματα εις Ταϊγάνιον, Νοβοροσίσκην και άλλους λιμένας.

ΣΚΑΡΑΜΑΓΚΑΣ ΚΑΙ ΕΥΜΟΡΦΟΠΟΥΛΟΣ

Πράκτορες έμπορικων ατμοπλοίων. Μέγα Ναυλομεσιτικόν κατάστημα. 'Εδρα εν Ροστοβίω. 'Υποκαταστήματα εις Λονδίον και Ταϊγάνιον.

DUNCAN H. WYLAND ET C^O

Πράκτωρ σιτηρών και έμπορικων εταιριών. Ναυλομεσιτικά έργασία εν Ταϊγανίω, Ροστοβίω και Νοβοροσίσκην.

Κ. ΜΙΧΑΛΟΠΟΥΛΟΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ 7 ΟΔΟΣ ΒΟΥΒΟΥΛΙΝΑΣ 7

'Ο μόνος εν Πειραιεί έχων γνήδια χρώματα Μοράβιας διά τὰ ατμόπλοια. 'Αποφεύγετε τὰς νοθείας αγοράζοντες χρώματα μόνον παρά του κ. Κωνστ. Μιχαλοπούλου.

ΤΥΠΟΙΣ Δ. Γ. ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΥ

8 'Οδός Πραξιτέλους 8

ΣΥΝΔΡΟΜΑΙ

'Η συνδρομή τής «Ναυτικής 'Ελλάδος» είναι εν 'Ελλάδι έτησίως δραχ. 12 και εν τῷ 'Εξωτερικῷ φρ. χρ. 12. 'Εξάμηνος εν 'Ελλάδι δρ. 7 και εν τῷ 'Εξωτερικῷ φρ. χρ. 7

ΦΥΛΛΑ

ΤΗΣ «ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ»

Πωλοῦνται ἀντὶ 30 λεπτῶν ἑκάστον εἰς ἅπαντα τὰ ἐν 'Αθήναις βιβλιοπωλεῖα καὶ ἐν τῷ «'Αθηναϊκῷ βιβλιοπωλεῖῳ» παρὰ τὸ 'Υπουργεῖον τῶν Ναυτικῶν.