



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



ΑΘΗΝΑΙ

1901

Η «ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΛΛΑΣ»

Κυκλοφορούσα εἰς 2,000 ἀντίτυπα καὶ ἀριθμοῦσα περὶ τοῦς 20,000 ἀναγνώστας δύναται νὰ χρησιμεύσῃ ὡς ἐξαιρετικὸν 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 οἰκῶν.

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' ἐκάστην δημοσίευσιν ἢ δραχ. 1.50, ὡσάκις ἢ ἀγγελία καταλαμβάνει δύο στίχους, θὰ δύναται πάντες ἀνεξαιρέτως νὰ υποβοηθήσωσι τὴν ἀνάπτυξιν τῆς ἐργασίας των καὶ τὴν ἐνίσχυσιν ταύτης.

ΠΑΣΑ ΑΓΓΕΛΙΑ

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

ΕΠΕΙΓΟΥΣΑ ΑΝΑΓΚΗ ΕΠΕΚΤΑΣΕΩΣ

ΤΩΝ ΕΓΓΑΣΙΩΝ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝ. ΑΤΜΟΠΛΟΪΑΣ

Ἐάν ποτε ἐγράφετο ἡ ἱστορία τῆς Νεωτέρας Ἑλληνικῆς Ναυτικῆς θὰ ἐστημειούτο βεβαίως ἐν αὐτῇ ὅτι ἐν τῇ ἰσχυρῇ τοῦ 19ου αἰῶνος, ἐκτὸς ἄλλων δευτερευόντων αἰτίων, δύο μεγάλα γεγονότα ἐπέδρασαν σωτηριωδῶς ἐπὶ τῆς ἀναπτύξεως τοῦ ἱστιοφόρου ναυτικοῦ τῆς Ἑλλάδος.

Καὶ πρῶτον μὲν ὁ ἡπειρωτικὸς λεγόμενος ἀποκλεισμός (ἐπὶ τοῦ Μεγάλου Ναπολέοντος) ἐκδιώξας βιαίως ἐκ τῶν πλείστων λιμένων τῆς Μεσογείου τὴν Ἀγγλικὴν σημαία ἐνεθάρρυνε τὴν φυσικὴν τάσιν τῶν κατοίκων τοῦ Αἰγαίου Πελάγους εἰς τὰς πρὸς κερκεινδυνευμένους θαλάσσιον ἀποκλεισμοῦ. — Ἐπειτα δὲ ἡ δικτατορία τῶν νησιωτῶν, καὶ μάλιστα τῶν Χίων, ἐν Εὐρώπῃ (μετὰ τὴν καταστροφὴν τοῦ 1823-24) ἠνάγκασε τοὺς ἐμπροσθεν τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοῦτος νὰ ἀπομάθωσι ἀκριβέστερον τὰ ὑγρά κέλευθα, τὰ πρὸς τὴν Ἀγγλικὴν ἄγοντα. — Ἄλλως τε καὶ οἱ τῶν ἀρχῶν τοῦ αἰῶνος νησιῶται μετέφερον μὲν αὐτῶν ἐν τῇ Δύσει καὶ ἐν Λονδίνῳ τὴν γλώτταν, τὰ ἔθιμα, καὶ τὸν πατριωτισμὸν των καὶ νυλῶντες κατὰ προτίμησιν ἐθνικὰ σκῆψα ἔδιδον τροφήν καὶ θάρρος εἰς τὰς πρῶτας σημαντικὰς πτήσεις τῶν ποντοπόρων τῆς πατρίδος μας ναυτῶν.

Ἡ πρὸς τὰ πρόσω ὄθησις αὐτῆ ἐξηκολούθησε μέχρι τοῦ 1850-60, ὅτε καὶ ὁ ἀριθμὸς τῶν Ἑλληνικῶν ἱστιοφόρων, ποντοπόρου μεγέθους, ἀνῆλθε εἰς 5 ἢ 6 χιλιάδας μὲ πληρώματα 4000 ἢ 50000 ἀνδρῶν!

Ἀτυχῶς ἡ ἐμφάνισις τῶν ἀτμοπλοίων ἀνατρέψατα τὰς βάσεις τοῦ θαλάσσιου δικτατορικοῦ ἐμπορίου ἐπέφερε βραχυπρόθεσμα τὴν ἀναγκαστικὴν ἀνάγκην τῆς λαμπρῆς αὐτῆς ναυτικῆς ἐξέλιξεως ὥστε μολὶς μετὰ 3 ἢ 10 ἔτη ἀναγκάζεται καὶ πάλιν ὁργαντὸς τις πρὸς ἀνθρώπιν τῶν κωχῶν ἐχόντων.

Εἰς τὸν μικροῦ τοῦ ναυτικοῦ οὐκ ὀλίγον συνέτεινε καὶ ὁ ἐφορισμὸς τῶν Ἑλληνικῶν ἀποικιῶν ἐν τῇ Δύσει. Ἀντὶ τῶν Ἑλληνομαχῶν καὶ πατριωτῶν ἐμπόρων τῆς περὶ ὁδοῦ τοῦ 1800-1840 ἀνευρίσκει τις σήμερον τοὺς υἱοὺς τῶν πρῶτων μετναυτῶν ἀγνωστῶν τὴν γλώτταν τῶν πατέρων των, ἐατμενίζομένους εἰς ἡθελῆνα, ἀδιὰφοροῦς ἢ καὶ ἐχθροῦς τῶν θρησκευτικῶν ἡμῶν περὶδοσῶν, τέλος ἀνευρίσκει τις ἀλη-

θεῖς χυμικιόντας, λαμβάνοντας τὸ χρῶμα τοῦ ἐδάφους ἐπὶ τοῦ ὁποίου εὐρέθησαν τυχεῖως. —

Τὰ αἴτια τῆς τοικύτης νοσηρῆς καταστάσεως τῶν ὁμοεικῶν μας ἐν τῇ Δυτικῇ Εὐρώπῃ εἰσι πολλὰ καὶ ποικίλα, οὐκ ὀλίγον ὅμως συνετέλεσαν καὶ εἰς τὴν ἡθελῆνα καὶ ἐθνικὴν αὐτὴν καταστροφὴν καὶ ἠανάγκη, ἵνα μὴ εἴπω αἱ σκακιότητες τῶν Ἑλλήνων πρέσβων καὶ προξένων. Ἐκτὸς σπανίων ἐξαιρέσεων ὀλίγοι ἀντελήθησαν τῆς ἀνάγκης τῆς περιθάλψεως τῶν ἀποικίων. Διὰ τοὺς φιλοδόξους αὐτοὺς νησιώτας τὸ ἐθνικὸν στράτευμα, ὁ ἐθνικὸς στόλος, αἱ δημόσιοι θέσεις, τὰ πάντα ἦσαν ξένα· οὐδὲν τοὺς συνέδεε μὲ τὴν ἐστίν, καὶ τοιοῦτοτρόπως κατὰ μικρὸν κατεστρέφοντο παράγοντες πολ τιμοὶ διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τοῦ ἐμπορικοῦ ναυτικοῦ.

Ἄλλ' ἐπειδὴ τὰ γινόμενα οὐκ ἀπογίνονται περιττὸν νὰ ἐπιμείνωμεν εἰς τὰ λυπηρὰ τῶν παρελθόντων ἐτῶν σφάλματα καὶ κάλλιον νὰ φροντίσωμεν νὰ μὴ υποπέσωμεν εἰς τὰς ἰδίαις ἀθλιότητας ἐνεκα ἀκηδίας καὶ ἀπροσεξίας.

Τὰ περὶ τὰ ἐστὼς κατὰ μικρὸν.

Ἦδη τὸν τύπον τοῦ ἡπειρωτικοῦ ἀποκλεισμοῦ τῆς ἀρχῆς τοῦ αἰῶνος — κατέχει ὁ Νοτιο-αφρικανικὸς πόλεμος καὶ ὁ ὁπωσδήποτε ἐκφυζήσεις δημόσιος πλοῦτος ἐν Ἑλλάδι διευκολύνει τὴν πρόκλησιν ἀτυχητῶν σκαρῶν. — Καὶ ταῦτα μὲν κελῶς ἔχει. Ποῖος ὅμως παράγων θὰ ἀντικαταστήσῃ τὴν πρόνοιαν τῶν Ἑλληνικῶν ἀποικίων ἐν ταῖς ἀρχαῖς τοῦ 19ου αἰῶνος; Ποῖος θὰ μεριμνήσῃ περὶ τῆς ἐπεκτάσεως τῆς ἐργασίας τοῦ Ἑλλ. ἐμπορικοῦ ναυτικοῦ;

Ὅπως τότε τὸ γενομενὸν ἔλαμ ἀπὸ τῆς Μεσογείου ἀτμοπλοίας εἰς τὴν διὰ πλεῖστον τοῦ κατὰ τὴν Ἀτλαντικὴν ἐπέεριν αὐξήσιν πλοίων καὶ κινήσεως, οὕτω τῶρα πάλιν ἀπαιτεῖται νέαις τῆς ὄθησις πρὸς μεγαλειτέραν ἐπέκτασιν καὶ δικτατορῶν τῶν Ἑλληνικῶν σκαρῶν ἐν ταῖς ἀπωτέροις θαλάσσιαις, πρὸς ἐξεύρεσιν εὐχερεστερῶν ναύλων.

Δὲν λίγω ὅτι οἱ Ἕλληνες ἐροπλιστικὴν πρέπιν νὰ περὶδοσῶντες εἰς ἄλλους τὴν μετὰ κόπου πολλοῦ ἐπιτελεῖσθαι βελτίωσιν τῆς ναυτικῆς αὐτῶν θέσεως ἐν τῇ λεκάνῃ τῆς Μεσογείου, ἀλλὰ φρονῶ ὅτι ἡνικα κενὸς νὰ σκαρῶν οἱ ἐπικίοντες περὶ εἰρήσεως καὶ ἄλλων τόπων, ὅπου τὰ

έλληνικά ατμόπλοια θά ήδύναντο νά πλεύσωσι. Βλέπων έν τινι πίνακι τής ύμετέρας έφημερίδος ότι κατά τό παρελθόν έτος δύο μόνον πλοιάρια φέροντα έλληνικήν σημαίαν διήλθον τήν του Σουέζ διώρυγα έλεηνολόγησα τήν λυπηράν αύ τήν ένδειξιν τής έθνικής ήμῶν άθλιότητος. — Έξ άλλου μέρους έκκατομύρια έκέρδησαν έκ με-αφροράς στρατιωτών και πολεμεφροδίων εις Κίναν και Τρανσβάκαλ, Άγγλοι, Γάλλοι, Ρώστοι, Γερμανοί και Ιταλοί έφοπλιστάι. Μόνη άμέτοχος τής διανομής τῶ έμπορικού αύτου μάνα άνεδείχθη ή 'Ελλάς, μακρόθεν θεωρούσα τας έπιτυχίας των άλλων, και καταναλισκομένη εις τό πατροπράδοτον έμπορίον των σιτηρών μεταξυ Σκυθίας, Μεσογείου και των Κασσιτερίδων νήσων! — Έλησμόνησα νά μνημονεύσω τας γενομένας μετά πατάγου ιεροτελεστίας έν Πάτραις και άλλαχού ύπερ τής αναπαύσεως των ψυχών των πεσόντων Άγγλων (έν φῆ ή Άγγλικήν έκκλησία δέν μεριμνά περί των τεθνεώτων) διότι τό κέρδος των πνευματικών αυτών τομημάτων είναι κτήμα των πολιτευομένων και των μεσιτών εξαγωγής σταφιδολακρών. Η έλληνική ναυτιλία ουδέμίαν άπεκόμισε ώφέλειαν έκ των έκδηλώσεων αυτών.

Έπανίρχομαι εις τό κατεπείγον τής επέκτασεως τής θαλασσίας κινήσεως.

Μία τοιαύτη άλλαγή και μετατροπή τής διευθύνσεως των έλληνικών ατμοπλοίων δέν έπιτυγχάνεται άνευ νοήμονος προετοιμασίας. Άλλά ποίος θά πράξη τά άναγκαία αύτά διακθήματα προς εύρυσιν του κύκλου των έργασιών των έθνικών ατμοπλοίων; Η καρποφόρος αύτή ένεργεια πρέπει νά έπιτύρη τήν προσοχήν των έν τοις τμήμασι πολύ περισσότερο από τήν σφωτάτην έκθεσιν των διαφόρων συνταγματικών κωλυσιεργιών και των ποικίλων συστημάτων τής ζωοκλοπής εις άκροατήρια άξέστων άγροτών.

Άτυχώς ουδεις των πολυλόγων και κενολόγων άγορητών τής βουλής θά καταδεχθῆ νά χάση τον κειρόν του με τοιαύτα ζητήματα, άτινα δέν έχουν άμεσον σχέσιν με τήν πτώσιν του Υπουργείου Α και τήν άνοδον του Υπουργείου Β.

Άλως τε πρέπει νά όμολογήτωμεν ότι ή μελέτη τοιούτων σοβαρών προβλημάτων δέν συνδύζεται με τας πινυχιδάς, άς επιβάλλει ουχι τι θρησκευτικόν αίσθημα ως έν Άγιω Όρει, αλλά τό συμφέρον των άρχηγών των διαφόρων κομμάτων. Έδῶ είνε άνάγκη ψυχραιμίας, σπουδής και διορατικότητος.

Ότι λοιπόν γίνεται διά τό ζήτημα τής ξορράς γίνεται και διά τό ζήτημα τής θαλάσσης!

Όπως ουδεις κατήλθε μέχρι τής βαθυτάτης έρευνής των κοινωνικών συνθηκών έν αις διαβιούσιν οι Έλληνες γεωργοί, διότι τοιαύται μι-

κρολογίαι δέν συμφέρει ν' άπασχολώσι τους άποστάντας από έπαρχιακούς συνδυασμούς, έν οις πρωτεύουσι, ως επί τό πολύ, οι μεγάλοι τοικιστάι οι έκμυζώντες έννόμως τό αίμα των συνεπαρχιωτών των, τοιουτοτρόπως δέν άξιοῦται πλειότερας σκέψεως ή θαλασσία σύνταξις. Εύτυχώς διά τους Έλληνες γεωργούς, ένφῶ ή ύσσων λόγος έγένετο κρείσσων έν τῆ Βουλῆ, άνεράνη ως Θεός έκ μηχανής ή πρωτοβουλία του άννακτος ή φιμώσασα τά στόματα των πολιτικών Σαδουκκίων των πρεσβευόντων άναιδώς ότι ή Έλλην άγρότης πρέπει νά μένη αιωνίως ύποχείριος των τοκογλύφων προς εύχερεστέραν λείαν των ψήφων! Ο Βασιλεύς θεμελιώσας τήν μεγάλην Γεωργικήν εταιρίαν πολλά συντόμως θά πράξη ύπερ τής άνορθώσεως των άγροτικών πληθυσμών του κράτους.

Ανάλογόν τι δέν ήδύναντο άραγε νά γείνη και διά τους εργάτας τής θαλάσσης και διά τά μεγάλα ναυτικά ζητήματα, άτινα αναφέρονται;

ή άναγραφόμενον ναυτικόν Συνέδριον είναι βεβαίως άριστον σημείον πνευματικού όργανισμού, αλλά φρονώ ότι επάναγκες θά ήτο νά προσχηματισθώσιν έν τῶ κράτει δύο ή τρεις λέσχαι έφοπλιστών και ναυτικών έν αις κατά βάθος νά εξετασθώσι τά βασανίζοντα τους θαλασσοεμπορικούς κύκλους προβλήματα και νά ύποδειχθώσι τρόποι εύρύσεως του κύκλου τής θαλασσίας ένεργείας των Έλληνικών ατμήρων σκαφών. Έάν δέν προηγηθῆ μία τοιαύτη προκαταρκτική άνταλλαγή ιδεών, έν δέν μελετηθώσιν ύφ' όλας των τας έπόψεις αι παρούσαι δυσχερείαι, δέν θά έπιτευχθῆ ή ποθουμένη διόρθωσις και ή άνάκληψις έργασίας σκοπίμου έκ μέρους των κατά τόπους Έλλήνων προζέων.

Εύτυχώς τό έργον των ιδιαιτέρων λεσχών εις τας ύποδείξεις των Ναυτικών συνεδρίων θά διευκολυνθῆ μεγάλως διά τής διασποράς των Έλλήνων έν τε Αυστραλία, και Άμερικῆ, και Άφρικῆ, και Άσία. Υποκινούμεναι καταλλήλως αι μικράι αύται Έλληνικαί έστίαι δύνανται νά έπισπεύσωσι τήν στιγμήν τής επέκτασεως των θαλασσιών ταξειδίων των Έλληνικών ατμοπλοίων. Προσθέτω ότι και οι όμόδοχοι Άραβες τής Συρίας, οι κατά χιλιάδας μεταναστεύσαντες έν Νέα Γόρκη και Βρασιλία και Μέλβουρν και Σύδνεϋ θά προτιμήσωσι τήν όρθόδοξον ναυτιλίαν, έν υποδοθηθώσιν όλίγον τας φυσικας αύτάς όρμας των φίλων αυτών άποίκων, οι Έλληνες πρόζενοι θυσιάζοντες μερικας ώρας από τό καθημερινόν Brigdo ή Poker προς μελέτην των ζωτικών αυτών θεμάτων.

Τας ένεργείας, άς θά ύπεδείκνυον ως ώφελίμους αι τε κατά μέρος ναυτικά λέσχαι και τό άναμενόμενον Ναυτικόν Συνέδριον δύναται νά

συστηματοποιήση έν Κεντρικόν ναυτικόν γραφείον άπευθυνόμενον διά καταλλήλων έγκυκλίων εις όλους τους έμπορευομένους οικους των όμογενών έν τῆ ξένη και άγωνιζομένους άποκλειστικώς εις τήν άνεύρεσιν φαρυάκου έναντίον τής προύσης περιστροφικής άκτοπλοίας μεταξυ Ευξείνου Π ντου, Μεσογείου και Άγγλίας. Άγνοούμεν τήν Κίναν, τας Ινδίας, τήν Ικωνίαν. Άγνοούμεν από τας πέντε ήπειρους τας τέσσαρας και άναμασσωμεν τά αύτά τοις αύτοις έν φ άλλα έθνη, ως ή Δανιμαρκία, και ή Σουηδία, δισχίζουσι θρημβευτικώς και ώφελίμως τας θαλάσσας και τας άκτάς τής ύδρογείου σφίρας! Καιρός νά έννοηθῆ ότι ή εύρυσις τής Έλληνικής ατμοπλοίας είναι ζήτημα ζωής και θανάτου διά τό Έθνος! Διατι νά μη προβώσιν οι Έλληνες έφοπλιστάι, έκ συμφώνου, εις άποσιολήν άνδρών καταλλήλων εις Νέα Γόρκη, ή εις Γιοκοχάμαν, ή εις Μέλβουρν, ή εις Σάνγκαι και άλλαχού προς άνεύρεσιν ναύλων;

Εύχουαι τό μετ' ου πολύ συγκαλούμενον

ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΔΙΚΑΙΟΝ

Προνόμιον επί του έκπλειστηριασματος του έλλαν. ιστιοφόρου πλοίου «Αθηνά» των ιδιοκτητών, Άσπασίας Καρούση και Π. Πιταούλη.

Έρωτάται

α'). Άπολαύουσι προνομίου, αι δαπάναι προς άντλησιν των έν τῶ πλοίω θαλασσιών ύδάτων;

β'). Άπολαύουσι προνομίου αι δαπάναι τής ρυμουλκήσεως;

Ό επί τής πωλήσεως του ιστιοφόρου πλοίου ήμιορίας «Αθηνά» είτηγητής, άπέριφεν άναγγελίαν του φορτωτου, όστις ήτήσατο νά καταχθῆ προνομιακώς επί του έκπλειστηριασματος α') δι' έξοδα έργατων, προς άντλησιν ύδάτων του έν τῶ λιμένι Κιμώλου προσημισθέντος πλοίου ένεκεν θαλασσιών δυστυχημάτων, και β') δι' έξοδα ρυμουλκήσεως του αύτου πλοίου, από του λιμένος Κιμώλου μέχρι του λιμένος Σύρου.

Η άπόφαις αύτη του κ. Εισηγητου έρείδεται εις δύο έπιχειρήματα.

1. Ότι τά έξοδα δέν άφεώρων εις άμεσον συντήρησιν του πλοίου, άφου δέν έγέγοντο προς έπισκευήν αυτου, αλλά ένεκα του φορτίου και μόνου, και προς συντήρησιν αυτου.

2. Ότι ή δαπάνη ήρξατο προ του πέρας του πλοῦ, και έξηκολούθησε μετά τήν λήξιν

έπ' αισίσις Πρωτον Ναυτικόν Συνέδριον νά μη καταδαπανήση όλην του τήν προσοχήν εις τήν έπίλυσιν θεωρητικών νομικών ζητημάτων, άτινα άνευ νομοθετικής έπικυρώσεως είναι άγονα και ξηρά, αλλά νά έπιληφθῆ γενναίως και του ανακοινωθέντο: άνωτέρω προβλήματος τής επέκτασεως των θαλασσιών ταξειδίων των Έλληνικών ατμοπλοίων.

1ον Κατασκευη ατμήρων σκαφών έν 'Ελλάδι.
2ον Άλληλοσφάλεια των ατμοπλοίων έν 'Ελλάδι

3ον Μελέτη περί διαχράξεως νέων γραμμών έμπορικών διά τά Έλληνικά σκάφη

Ίδου τρία θέματα επί των οποίων, έν και όλίγον μόνον φως έπιχύση τό προσεχές Ναυτικόν Συνέδριον, θά εύεργετήση μεγάλως τά έθνη κα συμφέροντα.

Έν Άλγερίω τῆ 29 Ιουνίου 1901 (ε. π.)

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝ Σ
έμποροπλοιαρχος διπλωματούχος.

αυτου.

Ός προς τό πρῶτον έπιχειρήμα.

Τό έδάφ. ε' του άρθρου 191 του Έμπορικού νόμου έχει ως έξής. «Έχουν προνόμιον . . . τά από του τελευταίου διάπλου και τής εις τον λιμένα προσορμίσσεως του πλοίου προς συντήρησιν αυτου και των άρμένων και έξαρτιών του έξοδα».

Ποία είνε ή έννοια του νόμου όμιλοῦντος περί έξόδων συντηρήσεως;

Είνε αληθές, ότι οι έρμηνευταί του ναυτικού νόμου, οι οι Valroger, Alauzet, Des jardins, Dufour κλπ. ως έξοδα συντηρήσεως, θεωρούσι κυρίως τά τής έπισκευής, όπως δυνηθῆ τό πλοιον νά έξακολουθήση τον πλοῦν του, όντινα διέκοψαν θαλάσσια δυστυχηματα. Δια τουτο όμως, δέν πρέπει προσκολλώμενοι εις τον όρον έπισκευή, ήτοι εις συνήθη περίπτωσιν δαπάνης, νά έρμηνεύσωμεν στενότατα τον νόμον, αλλά δέον νά άποδόσωμεν τήν έννοιαν, ήν δύναται νά έχη ό όρος προς συντήρησιν, όν όρον ό νόμος μεταχειρίζεται. Κατ' έμε πάσα δαπάνη διασωΐσασα τό πλοιον έκ των κινδύνων τής άπωλείας και τείνουσα εις έξασφάλισιν αυτου είνε δαπάνη συντηρήσεως, ουτε έπιτρέπει ό νόμος κατ' ειδικόν όλως τρόπον τό προνόμιον εις μόνα τά έξοδα έπισκευής του πλοίου, έκτός έν εις τήν λέξιν έπισκευή, άποδόσωμεν εύρυ-

τάτην έννοικαν, έτε καταλήγομεν εις τὸ αὐτὸ συμπέρασμα.

Οὕτω μόνον έρμηνευομένου τοῦ νόμου, έστραλμένως ὁ κ. Εἰσηγητὴς ἐπὶ τῆς ἐκποιήσεως τοῦ πλοίου, ἀπέρριψε τὸ προνόμιον δι' ἐξῶδα γενόμενα πρὸς ἀντλήσιν τῶν ἐν τῷ πλοίῳ ὑδάτων, ἐξ ὧν ἠτελειέτο τούτου ὁ καταποντισμός, διότι πρὸ πικνότης ἐπεβύλλετο ἡ ἐξαγωγή τῶν ὑδάτων, ἄνευ τῆς ὁποίας ἡ συντήρησις τοῦ πλοίου ἦτο ἀδύνατος. Ἐὰν δὲ οἱ συγγραφεῖς δὲν πολυπραγμανοῦσι μόνον περὶ δαπανῶν ἐπισκευῆς ὡς ἀναγκαῖων διὰ τὴν συντήρησιν τοῦ πλοίου ὁ δικαστὴς ἔχει ἐλεύθερον τὸ στάδιον τῆς έρμηνείας τοῦ νόμου, εἰς τὴν γενικὴν ἐκρῆσιν τοῦ ὁποίου οὐδεὶς νομίζω ὁ ἀντιλέγων ὅτι περιλαμβάνεται πᾶσα οἰκδήποτε δαπάνη ἐπιδικώσουσιν συντήρησιν τοῦ πλοίου, οἷα εἶνε ἀνακτιρηθῆσθαι καὶ ἡ δαπάνη πρὸς ἐξαγωγὴν τῶν θαλασσίων ὑδάτων.

Ἄλλως τε καὶ ἡ χάριν τῆς ἀντλήσεως τῶν ὑδάτων δαπάνη, δύναται ν' ἀναχθῆ εἰς τὰς δαπάνας ἐπισκευῆς, διότι ἄνευ αὐτῆς ἡ ἐπισκευὴ τοῦ πλοίου ἦτελεν εἶται ἀδύνατος.

Οὐδὲ δύναται νὰ θεωρηθῆ σπουδαῖον τὸ ἐπιχειρηματικὸν τοῦ κ. Εἰσηγητοῦ, ὅτι ὁ ἐπιτελούμενος τὸ προνόμιον, ἐποιήθη τὰς δαπάνας πρὸς τὸ ἴδιον ἐκυτοῦ συμφέρον, ἦτοι τὴν συντήρησιν τοῦ φρετίου, διότι ὁ νόμος λαμβάνει ὑπ' ὄψιν τὸ ἀποτέλεσμα, ὅπερ δύναται νὰ ἐπιτευχθῆ διὰ τῆς δαπάνης. Ἄλλως ἔνα ἀκριβολογήτωμεν δέον νὰ πρὸςδεχθῶμεν ὅτι ἦτε βούλησις καὶ ἡ ἐνέργεια τοῦ φρετωτοῦ ἐτρέφετο περὶ τὴν συντήρησιν τοῦ πλοίου, διότι ἐκ τῆς δικσώσεως τούτου προσεδόκα οὗτος καὶ τὴν δίκτωσιν τοῦ φρετίου, ἐπομένως καὶ τὸ ἐπιχειρηματικὸν τοῦτο στρέφεται κατὰ τῆς ἰδίας σκέψεως τοῦ κ. Εἰσηγητοῦ.

Ἐὰν ἡ σκέψις αὕτη, ὅτι τούτέστιν αἱ δαπάναι ἐγένοντο πρὸς τὸ συμφέρον τοῦ ἰδίου φρετίου εἶνε ἀκαρῶσα, ὥστε νὰ ἐξουδετερώτῃ τὸ προνόμιον τοῦ δαπανήσαντος, τότε καθιερούται ἡ ἕτοπος ἀρχὴ ὅτι τὸ προνόμιον ἐκρῆμοζέται μόνον εἰς τὴν περιπτώσιν κατ' ἣν ὁ ἰδιοκτήτης, ἢ ὁ πικρῶν κύριον πλοίαρχος δαπανᾷ διότι μόνον οὗτος πρᾶττει τούτο, ἀποβλέπων ἀμέτῳ πρὸς συντήρησιν τοῦ πλοίου τοῦ οὕτω δὲ ἀποκλείεται πᾶς τρίτος ὅστις ἤθελε συντελέσῃ εἰς τὴν συντήρησιν τοῦ πλοίου, διὰ τὸν λόγον ὅτι ἀπέβλεπε πρὸς τὸ ἴδιον ἐκυτοῦ συμφέρον, ὅπερ δὲ εἶναι ὁ σκοπὸς τοῦ νόμου.

Ἄλλὰ καὶ τὸ δευτέρον ἐπιχειρηματικὸν εἶνε ἀδύνατον κατ' ἐμέ, διότι καὶ ἂν ἀποδεχθῶμεν τὴν γνώμην, ὅτι ὁ νόμος προνοεῖ μόνον περὶ τῶν ἐξῶδων συντηρήσεως τῶν γενομένων ἀπὸ τοῦ πέρας τοῦ τελευταίου πλοῦ, καὶ οὐχὶ κατὰ τὴν

διάρκειαν αὐτοῦ, ἀρῶν κατὰ ἀνακτιρητικὴν ἐν τῇ ἀπορῆσει τοῦ κ. Εἰσηγητοῦ ὁ πλοῦς διεκ' ἴπη καταβυζιόντος τοῦ φρετωτοῦ ὁλόκληρον τὸν ναῦλον καὶ πρὸς τὸν φρετίον, καίτοι, μετὰ τὴν ἐναρξίν τῶν ἐργασιῶν πρὸς ἀντλήσιν τῶν ὑδάτων, ἡ διακοπὴ τοῦ πλοῦ καὶ ἡ λήξις αὐτοῦ θεωρεῖται γενομένη ἀπὸ τῆς εἰς τὸν λιμένας προσρῆσεως τοῦ πλοίου, καὶ ἐπομένως αἱ γενομένη δαπάναι, αἵτινες ἐξηκολούθησαν ἄλλως καὶ μετὰ τὸ πέρας τοῦ πλοῦ, εἶναι προνομιούχοι, κατὰ τὴν δίκτωσιν τοῦ ἐδφ. ε' τοῦ ἀρθρ. 191 τοῦ Ἐμπορικοῦ νόμου.

Καὶ ταῦτα μὲν ὡς πρὸς τὰς δαπάνας τὰς γενομένας πρὸς ἀντλήσιν τῶν ἐν τῷ πλοίῳ ὑδάτων.

Προκειμένου ὁμοῦ περὶ δαπανῶν ρυμουλικῆσεως τοῦ πλοίου ἀπὸ Κιμῶλου μέχρι Σύρου, γενομένης χάριν ἐπισκευῆς τοῦ πλοίου, αὕτη ἀνακτιρητικῶς ἀπολαύουσι προνομίον, διότι καὶ μετὰ τὸ πέρας τοῦ πλοῦ ἐγένοντο καὶ λόγω μελλούσης ἐπισκευῆς καὶ συνεπῶς δύναται νὰ θεωρηθῶσι δαπάναι κατὰ τὴν ἐπισκευῆς ἀρῶν ἢ ρυμουλικῆς ἦτο ἀναγκαῖα καὶ ἀναπόφευκτος πρὸς ἐνέργειαν τῶν ἐπισκευῶν.

Σύρος ΕΜΜ. ΜΑΚΡΥΓΙΑΝΝΗΣ
δικηγόρος

Η ΚΙΝΗΣΙΣ ΤΩΝ ΑΓΜΟΠΛΟΙΩΝ ΕΝ ΡΩΣΣΙΑ

(Τῶ ἐν Νόβοροσιτσκ ἀνακτιρητοῦ.)

Ἀπὸ 1 μέχρι 30 Ἰουνίου ἀνεχώρησαν ἐντεῦθεν μετὰ φρετικά δημοτικῶν καρπῶν περὶ τὰ 31 ἀτμόπλοια ἐκ τῶν ὁποίων 3 ὑπὸ Ἑλληνικὴν σημαίαν. Ταῦτα εἶναι, ὁ «Ἄλ Μιχαλινός» τόνων 1430 ἀρξθέν ἐκ Τριγκνίου τὴν 4 καὶ ἀναχωρήσαν τὴν 6 Ἰουνίου δι' Emden μετὰ ἐξαγωγῆς τοῦ κ. κ. Mercantile et Cie. Ὁ «Γεώργιος Κούτσης» τόν. 564 ἀρξθέν τὴν 16 παρελθόντος ἐκ Τριγκνίου καὶ ἀναχωρήσαν τὴν 18 διὰ Πειριαιᾶ μετὰ ἐξαγωγῆς τὴν Ρωσικὴν Τράπεζαν τοῦ ἐξωτερικοῦ ἐμπορίου καὶ ὁ «Ἐρμῆς» τόν. 1047 ἀρξθέν τὴν 20 ἐκ Θεοδοσίας καὶ ἀναχωρήσαν τὴν 28 διὰ Μοσκόβιαν μετὰ ἐξαγωγῆς τὸν κ. Α. Δράφουρος καὶ ναῦλον 91)2 φράγκων.

Ἐκ τῶν ἀτμόπλοιῶν τῶν ἄλλων ἐθνικοτήτων 14 εἶναι ὑπὸ Ἑλληνικὴν σημαίαν, 4 ὑπὸ Γαλλικὴν, 3 ὑπὸ Ἰταλικὴν, 1 ὑπὸ Δανικὴν, 1 ὑπὸ Γερμανικὴν, 1 ὑπὸ Νορβηγικὴν, 1 ὑπὸ Βελγικὴν καὶ 1 ὑπὸ Αὐστρικὴν.

ΑΙ ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ ΤΩΝ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ

Ἄν καὶ οἱ ναῦλοι εὐρίσκονται εἰς τὸ χαμηλότερον σημεῖον παρὰ ποτε ἄλλοτε, διότι δὲν εἶναι πλέον ζήτημα χαμηλῶν ναύλων, ἀλλ' ὑπάρξεως αὐτοῦ τοῦ ναύλου, ἢ πρὸς ναυπήγησιν καὶ ἀγορὰν νέων ἀτμόπλοιῶν τάσις, ὅπως ἐγράψαμεν καὶ εἰς τὸ παρελθὸν φύλλον ἐξακολουθεῖ.

Ἡδὴ πληροφορούμεθα ὅτι περίπου 50 ἀτμόπλοια παρηγγέλθησαν εἰς ἄγγλους ναυπηγούς ἐν διαστήματι δύο μηνῶν περίπου, καὶ ὅτι πρόκειται νὰ δοθῶσι καὶ ἄλλαι ἀκόμη παραγγελίαι. Οἱ ναυπηγοὶ εὐρίσκονται ἤδη πλήρεις ἐργασίας καὶ εἶναι πολὺ δύσκολον ἂν δοθῶσι νὰ εὐρεθῆ ναυπηγὸς δεχόμενος τὴν ναυπήγησιν ἀτμόπλοίου 6 000 τόνων π.χ. διὰ παράδοσιν πρὸ τοῦ Ἰουλίου 1902.

Τινὲς δὲ ἐκ τῶν μεγάλων ἐν Ἀγγλίᾳ ναυπηγῶν ἐπιφυλλάσσονται διὰ τὰ πολεμικὰ τῆς Ἀγγλικῆς κυβερνήσεως, τὰ ὁποῖα πρόκειται νὰ παραγγελθῶσι συντόμως. Κατὰ τὴν γνώμην εἰδημόνων ἐν Λονδίῳ αἱ τιμαὶ ναυπηγήσεως ἀτμόπλοιῶν εἶναι ἀδύνατον νὰ ἐκπέσωσι χαμηλότερον διὰ τοῦλάχιστον ἐν ἔτος ἀκόμη.

Ἀπέναντι ὄλων τούτων ἡ κατάστασις τῶν ναύλων εἶναι τοιαύτη, ὅπως εἶπομεν καὶ ἄνω, ὥστε προκαλεῖ τὴν μεγαλειτέραν ἀποθάρρυνσιν, διότι ἀρχίζει νὰ ἀποδεικνύεται ὅτι σήμερον τὰ ἐπὶ θαλάσσης ἀτμόπλοια ὑπερτεροῦσι κατὰ πολὺ τὴν ζήτησιν τοῦ ἐμπορίου.

Αἱ τιμαὶ τῆς ναυπηγήσεως εἶναι βεβαίως τώρα χαμηλότεραι, ἀλλ' ἡ ἐλαττωθεῖσα αὕτη δαπάνη δὲν εἶναι λόγος, ὅπως πλημυρῶσιν αἱ παγκόσμιαι ἀγοραὶ ἀτμόπλοιῶν, διότι ἐν καινουργῆς ἀτμόπλοιοι, ὅσον εὐθηνὸν καὶ ἂν εἶναι, δὲν δύναται νὰ ἀποδώσῃ ὠφέλειαν εἰς τὸν ἰδιοκτήτην του ἂν δὲν εὖρη ἐπωφελεῖς ναύλους, ἢ τοιοῦτους ναύλους, οἱ ὁποῖοι νὰ δώσωσιν ἰκανοποιητικὴν ἀπόδοσιν διὰ τὰ πρῶτα τέσσαρα ἔτη. Ἡ πείρα ἀπέδειξεν ὅτι ἂν ἐν ἀτμόπλοιοι ἐντὸς τῶν 4 πρώτων ἐτῶν τῆς ἡλικίας του δὲν δυναθῆ νὰ κερδίσῃ ἰκανὸν μέρος τῆς ἀρχικῆς αὐτοῦ δαπάνης, ὁ ὑπόλοιπος χρόνος σπανίως ἀποβαίνει αὐτῷ ἐπωφελῆς.

(Ἐκ τοῦ γραφείου τῶν κ. κ. Ἀγελάστου, καὶ Σίας).

ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΑ*

ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΑ ΜΕΓΕΘΗ ΤΩΝ ΝΗΣΙΩΝ
ΤΟΥ ΕΛΛ. ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟΥΣ

ΕΞ ΑΝΕΚΔΟΤΟΥ ΣΥΓΓΡΑΜΜΑΤΟΣ ΤΟΥ κ. ΝΙΚ. ΚΟΤΣΟΒΙΛΛΗ

Φολέγανδρος

Ἐμβαδὸν Τετραγωνικῶν χιλιομέτρων	32.58%
Περίπλους Ἀγγλικὰ μίλια	16.—
Ἔψος Γαλλικὰ μέτρα	415.—
Πλάτος Β. 36° 38'	
Μῆκος Α. 24° 55'	

Γαῦδος (Κρήτης)

Ἐμβαδὸν Τετραγωνικῶν χιλιομέτρων	30.87
Περίπλους Ἀγγλικὰ μίλια	13.—
Ἔψος Γαλλικὰ μέτρα	323.—
Πλάτος Β. 34° 50'	
Μῆκος Α. 24° 05'	

Φοῦρνοι

Ἐμβαδὸν Τετραγωνικῶν χιλιομέτρων	23.17
Περίπλους Ἀγγλικὰ μίλια	20 1/2
Ἔψος Γαλλικὰ μέτρα	485.—
Πλάτος Β. 37° 36'	
Μῆκος Α. 26° 32'	

Χάλικη (Χάλικια)

Ἐμβαδὸν Τετραγωνικῶν χιλιομέτρων	29.15%
Περίπλους Ἀγγλικὰ μίλια	14.—
Ἔψος Γαλλικὰ μέτρα	584.—
Πλάτος Β. 36° 14'	
Μῆκος Α. 37° 36'	

Πελαγονῆσι

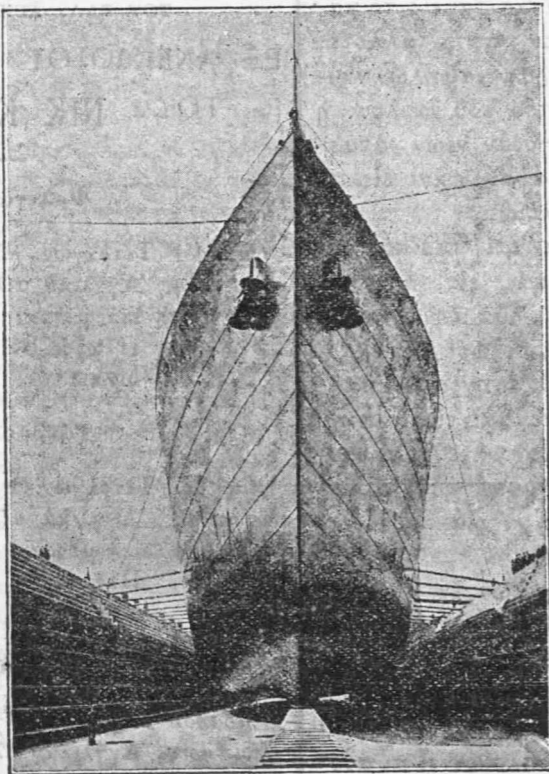
Ἐμβαδὸν Τετραγωνικῶν χιλιομέτρων	25.72
Περίπλους Ἀγγλικὰ μίλια	12.—
Ἔψος Γαλλικὰ μέτρα	357.—
Πλάτος Β. 39° 19'	
Μῆκος Α. 24° 05'	

Νηδὶς Κάλαιος

Ἐμβαδὸν Τετραγωνικῶν χιλιομέτρων	24.10
Περίπλους Ἀγγλικὰ μίλια	14.—
Ἔψος Γαλλικὰ μέτρα	597.—
Πλάτος Β. 38° 37'	
Μῆκος Α. 20° 56'	

* Ἰδε προηγούμενον.

ΤΑ ΞΕΝΑ ΦΟΡΤΗΓΑ



Το μεγαλύτερον ἀτμόπλοιον τοῦ κόσμου ὁ «Κελτικός» εἰς τὴν δεξαμενὴν τῆς Λιβερούλης.

ΝΑΥΤΙΚΗ ΜΕΤΕΩΡΟΛΟΓΙΑ

Κόλποι Βεγγάλης

Κατὰ τὴν δύσιν τοῦ Ἡλίου ὁ οὐρανὸς παρουσιάζει χρωματισμὸν ἐρυθροῦ αἱματώδους. Μικρὰ νέφη διατρέχοντα τὸ στερέωμα μετὰ ταχύτητος. Οἱ ἄνεμοι μεταβάλλονται αἰφνιδίως καὶ συχνὰ ἀπὸ τοῦ ἐνὸς σημείου εἰς τὸ ἕτερον καὶ ἡ κατὰστασις τῆς ἀτμοσφίρας εἶναι εἰς ἀναστάτωσιν.

Παράλια τοῦ Μεξικοῦ

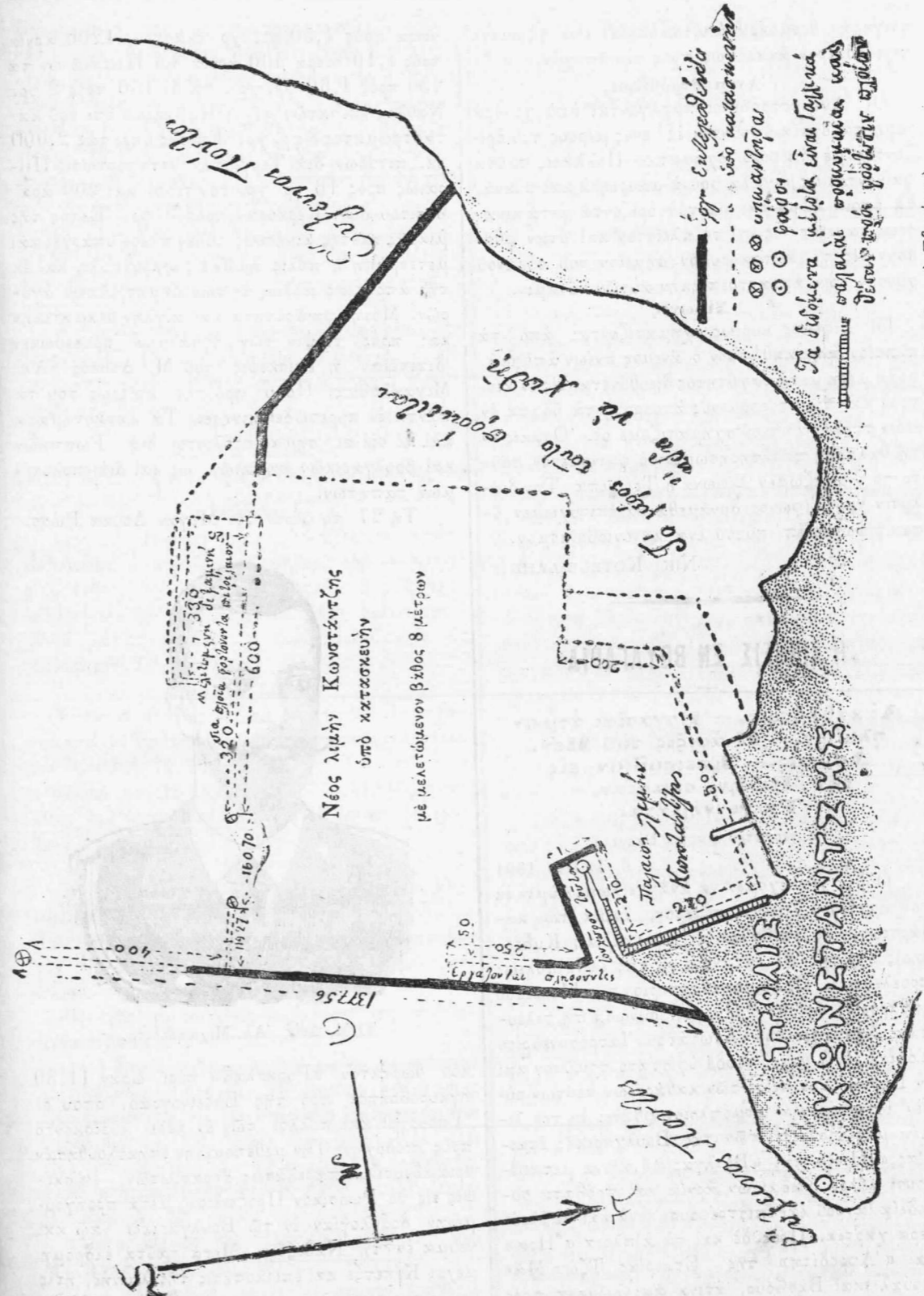
Ὅσῳκις κατὰ τὴν Δύσιν τοῦ Ἡλίου παρατηροῦνται νέφη ὀγκωδέστατα καὶ βαμβάκοειδῆ τὰ ὁποῖα μεταβάλλονται εἰς μικρὰ νέφη ἀποσπώμενα, πολυσιχιδῆ καὶ χρώματος βαθέως ἐρυθροῦ. Καὶ ὅτα τὰ νέφη τρέχουν πρὸς Νότον ταχέως, ὁμίχλη δὲ πυκνὴ πρὸς τὸ μέρος τοῦ Βορρᾶ εἶναι σημεῖα ὅτι δὲν εἶναι μακρὰν ἢ θύελλα.

Θάλασσα τῆς Κίνας

Δύσις τοῦ Ἡλίου ἐκτάκτως ἐρυθρὰ, νέφη ἀποσπώμενα μετὰ ταχύτητις, οὐράνιον τόξον δικρῆς, Ἀτμοσφίρα πολὺ καθαρὰ, πολλάκις νέφη χονδρὰ κακῆς ὄψεως, ἄνεμοι μεταβλητοὶ κερκυνοὶ, κ.τ.λ. δεικνύουσι τὴν τρικυμίαν. Εἰς τὸ Βόρειον ἡμισφάριον ἡ μετάθεσις τῶν νεφῶν καὶ τρικυμιῶν γίνεται περίπου ἀπὸ τοῦ Σιρόκου πρὸς τὸν Μαίιστρον καὶ ἡ περιφερικὴ κίνησις ἐκ δεξιῶν πρὸς τὰ ἀριστερά.

Καταιγίδες

Αἱ καταιγίδες προλέγονται ἀπὸ τὴν βραδείαν καὶ ἐξακολουθητικὴν κατὰστασιν τοῦ βαρομέτρου, ἀπὸ τὴν ἐξακολουθητικὴν γαλήνην τῆς



(Τὸ παρὸν σχέδιον τοῦ λιμένος Κωνσταντίνης ἀπεστάλη ἡμῖν ὑπὸ τῶν αὐτῶν ὁμογενῶν κ.κ. Μακρῆ καὶ Σβορώνου).

πνιγηράν θερμοκρασίαν, ή οποία είνε ύψωμένη περισσότερον ανάλογως προς την εποχήν.

Άνεμοστροβίλοι.

Οι Άνεμοστροβίλοι παράγονται από χονδρά νέφη τὰ οποία ύψοῦνται ἐξ' ἑνὸς μέρους τοῦ ὀρίζοντος με διάφορα σχήματα. Πολλάκις ταῦτα φαίνονται ὡς μεγάλα βουνα μαυρωπά και πυκνά, τὰ οποία ύψοῦνται εἰς τὸν ὀρίζοντα μετά κινήσεως ταχείας ὡς ἐπὶ τὸ πλείστον και ὅταν φθάσουν εἰς τὸ κατακόρυφον σημεῖον τοῦ οὐρανοῦ χύνουν τὴν καταστρεπτικὴν αὐτῶν δύναμιν.

Σίφωνες

Οἱ Σίφωνες κυρίως σχηματίζονται ἀπὸ τὰ πλησίον ὄρη, καθ' ὅσον ὁ ἀνεμος πνέων ἀπὸ διάφορα μέρη μετά ταχύτητος διευθύνεται εἰς ἕν κέντρον και περιστρεφόμενος ἀπορροῶ τὰ ὕδατα ἐν εἰδει στήλης κινουῦ σχηματιζόμε ος. Ὅσάκις ἐν τῇ θαλάσῃ παρατηρήσωμεν τὸ φαινόμενον τοῦτο τὸ ὄνομάζωμεν Σίφωνα ἢ Τροῦμπα. Τὴν διάλυσιν τοῦ Σίφωνος δυνάμεθα νὰ ἐπιτύχωμεν ὅταν ρίψωμεν ἐπ' αὐτοῦ ἕνα κανονιοβολισμόν.

ΝΙΚ. ΚΟΤΣΟΒΙΔΗΣ

Η ΚΙΝΗΣΙΣ ΕΝ ΒΟΥΛΓΑΡΙΑ

Αἰ καθάρσεις. — Ἐργασίαι ἀτμοπλοίων. — Ἡ ἀφιξίς τοῦ Μεγ. Δουκός. — Ἐπεισόδιον εἰς τὴν Ἑλλην. σημαίαν. — Τὰ γεννήματα.

(Συνεργάτου μας ἐκ Βάρνης)

6 Ἰουλίου 1901

Οὐδὲν νέον ἔχομεν νὰ ἀναγγείλωμεν ὑμῖν ἐκ τοῦ ἡμετέρου λιμένος σήμερον, ἐνεκα τῶν καθάρσεων, ἃς ἐπέβαλεν ἡ Βουλγαρικὴ Κυβέρνησις ἀπὸ τῆς 20 λήξαντος εἰς τὰς ἐκ Κ)πόλεως προελεύσεις. Ὡς λοιμοκαθαρτήριον τῆς 11 ἡμέρου καθάρσεως ὠρίσθη ὁ Πύργος, συνωδὰ τῇ τελευταίᾳ ἀποφάσει τοῦ Ἀνωτάτου Ἰατροσυνεδρίου Σόφιας, ἐνῶ μέχρι τοῦδε ὑφίστατο τοιοῦτον και ἐν Βάρνη. Συνεπεία τῶν καθάρσεων τούτων οὐδὲν ἰστιοφόρον ἢ ἀτμόπλοιον φθάνει ἐν τῷ λιμένι μας ἐξαίρεσει τῶν τῆς Βουλγαρικῆς ἐταιρίας «Βόρις» και «Βουλγαρία», ἃτινα μεταφέρουσι μέχρι Καβακίων ἀρνία και πρόβατα συνοδείᾳ ἱατροῦ και ἐπιστρέφουσι κενὰ και με ἑλευθερα χαρτιὰ. Πρὸς δὲ και τὰ ἀ)πλοια «Ἡρα» και «Ἀφροδίτη» τῆς Ἐταιρίας Τζῶν Μὰκ Δούαλ και Βάρβουρ, ἃτινα ἀμιλλώμενα πρὸς τὰ βουλγαρικὰ μεταφέρουσι ὡς ἐκεῖνα μέχρι Καβακίων ἀρνία και πρόβατα και ἀναχωροῦσιν ἐκεῖθεν διὰ Πειραιᾶ. Τὴν ἐβδομάδα ταύτην τὸ «Ἀφροδίτη» ἐφόρτωσε διὰ Καβάκια 700 πρό-

βατα πρὸς 1,50 φρ. χρ. ἕκαστον, 1200 ἀρνία πρὸς 1,10 ἕτερα 400 ἀρνία διὰ Πειραιᾶ ὧν τὰ 250 πρὸς 1,60 φρ. χρ. τὰ δὲ 150 πρὸς 2 φρ. Ναῦλος ἐπιβατῶν μέχρι Καβακίων ἐπὶ τοῦ καταστρώματος 8 φρ. χρ. Ἐπίσης ὑπὲρ τὰς 2,000 ὀκ. πιτύρων διὰ Τεργέστην μεταφόρτωσις Πειραιῶς πρὸς 16 φρ. χρ. τὸν τόνον και 200 ἀρβόσιτου διὰ Κέρκυραν πρὸς 9 φρ. Ἐκτὸς τῆς μικρᾶς ταύτης κινήσεως οὐδὲν πλέον ὑπάρχει και μετετρέπη ἢ πόλις ἡμῶν εἰς νεκρούπολιν και ἐκ τῆς ἀπραξίας ἄλλως τε τῶν δημοτριακῶν ἀγορῶν. Μόνην φαιδρότητα και αἰγλην θεαματικὴν και πρὸς τέρψιν τῶν ὀφθαλμῶν προσέδωκεν ἰδιαιτέραν ἢ ἐπίσκεψις τοῦ Μ. Δουκός Ἀλ. Μιχαήλοβιτς. Πολὺ πρὸ τῆς ἀφιξεως του τὰ πάντα ἐν πυρετώδει κινήσει. Τὰ καταστήματα και αἱ οἰκίαι σημαιστόλιστοι διὰ Ρωσικῶν και βουλγαρικῶν σημαίων, ὡς και διὰ πολυτίμων ταπήτων.

Τῇ 27 τὸ φέρον τὸν Μέγαν Δούκα Ρωσι-



Ὁ Μ. Δούξ Ἀλ. Μιχαηλόβιτς.

κὸν θωρηκτὸν «Ροσκλάβ» περὶ ὥραν 11.30 ἠγκυροβόλησε πρὸ τῆς Εὐξείνου γαλάκτου, ὅπου οἱ Ἰ)πουργοὶ και πολλοὶ τῶν ἐν τέλει εὐρίσκοντο πρὸς ὑποδοχὴν. Τὴν μεθεπομένην ἐπηκολούθησαν θριαμβευτικὰ παρελάσεις στρατιωτῶν, ἐπίσκεψις εἰς τὸ Ρωσικὸν Προξενεῖον μετά προηγούμενην δοξολογίαν ἐν τῷ Βουλγαρικῷ ναφ και γεῦμα ἐν τῇ Ναδέξδα. Μετὰ ταῦτα ἐκδρομὴ μέχρι Κέπετζε και ἐπιπόνησις τῆς λίμνης, ἣτις θεωρεῖται κατάλληλος πρὸς μετασκευὴν εἰς Ναύσταθμον. Τὸ μόνον λυπηρὸν οὕτως εἰπεῖν ἐπεισόδιον ἔχομεν τὸ ἐξῆς: Τὸ ἑλλην. ἀτμόπλοιον «Ἡρα» διοικούμενον ὑπὸ ἱκανοῦ και ἐντίμου πλοίαρχου τοῦ κ. Ι. Βαρούση ἐπιστρέφον ἐκ

ΜΗΧΑΝΙΚΑ ΠΑΡΑΓΩΓΗ ΤΗΣ ΚΙΝΗΤΗΡΙΟΥ ΔΥΝΑΜΕΩΣ ΤΟΥ ΙΠΠΟΥ

Τὰ πρῶτα πειράματα τῆς χρησιμοποιήσεως τοῦ ἵππου, ὡς κινήτριου δυνάμεως ἐγένοντο εἰς ἀνθρακωρυχεῖα. Τὰ δὲ ἀποτελέσματα τῆς δυνάμεως ταύτης ἐξασκοῦσι μεγίστην ἐπιρροήν, εἰ και δὲν δύνανται νὰ ἐργασθῶσιν ἀποτελεσματικῶς πλέον τῶν τεσσάρων ὥρων καθ' ἑκάστην. Ἡ δὲ μεγαλητέρα ἐργασία αὐτῶν εἶναι 75 χ.μ. περίπου ἀνὰ πᾶν δεύτερον λεπτόν τὸν ἀριθμὸν τοῦτον ὁ Οὐάτ ἐλαβεν ὡς μονάδα και ἐκάλεσεν ἵππου δυνάμιν, και ἡ μονὰς αὐτὴ ἐχρησιμοποιήθη παρ' αὐτοῦ, εἶτα δὲ ἐγένετο παραδεκτὴ ὑφ' ὄλου τοῦ κόσμου πρὸς καταμέτρησιν τῆς ἐργασίας τῶν μηχανῶν.

Ἐν τῇ μηχανικῇ καλοῦσιν ἵππου δυνάμιν ἐκείνην, ἣτις δύνανται νὰ ὑψώσῃ βάρος ἐντὸς ἐνὸς δευτερολέπτου 75 χ.μ εἰς ἐνὸς μέτρου ὕψος. Ὅπόταν λοιπὸν λέγομεν ὅτι μία μηχανὴ εἶναι 10 ἵππων δυνάμεως ἐνοοῦμεν τοιαύτην, δυνάμενη νὰ ὑψώσῃ βάρος 750 χ.μ, και οὐχὶ δυνάμιν ἵππων πραγματικῶν (ζῶων). Ἡ δυνάμεις τοῦ πραγματικοῦ ἵππου ἰσοδυναμεῖ με 45 χ.μ του τέστι, εἰς ἵππος ἐργαζόμενος ἐπὶ μίαν ὥραν κατὰ συνέχειαν, δύνανται νὰ πράξῃ ἔργον ἴσον με 45 χ.μ, ἢ δὲ τοῦ ἀνθρώπου δυνάμεις ἰσοδυναμεῖ με 20 ἕως 25 ἀναλόγως τοῦ εἶδους τῆς ἐργασίας.

Ἴνα ἀκριβῶς εὐρωμεν τὸν ἀριθμὸν τῶν ἵππων τῶν δυναμένων νὰ ἀντικαταστήσωσιν ἕνα ἵππον ἀτμοῦ πρέπει νὰ πολλαπλασιάσωμεν τὸ 75 χ.μ ἐργασίαν τοῦ ἵππου ἀτμοῦ ἀνὰ πᾶν δευτερολέπτον ἐπὶ τὸ 86,400, ὅπερ θέλει δώσει 648,000 χ.μ ὡς ἡμερησίαν ἐργασίαν ἐνὸς ἵππου ἀτμοῦ, διαιροῦντες δὲ ταύτην διὰ τοῦ 1166 400 χ.μ ἀριθμοῦ ἐκφράζοντος ἡμερησίαν ἐργασίαν ἐνὸς ἵππου πραγματικοῦ ἐργαζομένου εἰς τὰ κοινὰ φρέατα διὰ φυσικοῦ βήματος, θέλομεν εἶχει τὸν ζητούμενον ἀριθμὸν τῶν πραγματικῶν ἵππων.

Εὐρίσκοντες δὲ ὡς πηλίκον 51|2 περίπου, λέγομεν, ὅτι ἡ ἐργασία ἐνὸς ἵππου ἀτμοῦ ἀντικαθιστᾶ τὴν ἐργασίαν 51|2 ἵππων πραγματικῶν. Ἐπίσης χρειάζονται 11 πραγματικοὶ ἵπποι, ἵνα ἀναπληρώσωσιν ἀτμομηχανὴν δυνάμεως δύο ἵππων, 55 πραγματικοὶ ἵπποι, ἵνα ἀναπληρώσωσι μίαν μηχανὴν δυνάμεως 10 ἵππων και οὕτω καθεξῆς.

Γ. ΜΠΟΥΚΟΥΒΑΛΑΣ.

Βαλτσινίκου, ὅπου μετέβη πρὸς παραλαβὴν 300 τὰκ. ἀρβόσιτου κλπ. διὰ Κέρκυραν και Πειραιᾶ, κατὰ τὴν Δευτέραν ἡμέραν τῆς ἀφιξεως τοῦ «Ροσκλάβ» ἐχαιρέτισε τὴν Βουλγαρικὴν σημαίαν ἐν Εὐξείνου γαλάκτου, ἀλλὰ δὲν ἀντεχαιρέτισθη. Ἡ «Ἡρα» σημαιστόλιστος και εἰς ἀπόστασιν 300 βημάτων ἐχαιρέτισε και πάλιν τρίς τὸ ἐμπορικὸν βουλγαρικόν, ἠγκυροβολημένον ἐγγύτατα τῷ Ρωσικῷ θωρηκτῷ, ἀλλὰ και πάλιν δὲν ἀντεχαιρέτισθη. Φαίνεται ὅτι τὴν αἰτίαν δέον νὰ ἀναζητήσῃ τις εἰς τὴν τελεταίαν πολιτικὴν κατάστασιν.

Γεννήματα. — Συνεπεία τῶν πολλῶν βροχῶν, ἃς εἶχομεν ἀρθήνους λέγεται ὅτι τὰ γεννήματα κατὰ 25% κατεστράφησαν. Κριθὴ ὑγρὰ και μαύρη

Γ. Α. ΛΟΥΛΟΥΔΟΠΟΥΛΟΣ

ΜΕΤΑΛΛΑΓΑΙ ΦΑΡΩΝ ΚΑΙ ΦΑΝΩΝ

Γαλλία

Τὴν 12 Ἰουλίου συμφώνως πρὸς τὰς προεἰδοποιήσεις ὁ πυρὸς τοῦ φάρου τοῦ ἀκρωτηρίου Levi, ὁ ἔχων λευκὸν σταθερὸν φῶς μετ' ἐκλάμψεων ἐρυθρῶν ἀντεκτεστᾶθη διὰ προσωρινοῦ φωτός, σταθεροῦ λευκοῦ, φωτίζοντος εἰς ἀπόστασιν 7 1/2 μιλίων.

Σικελία (Licata).

Κατόπιν βλάβης εἰς τὰ περιστροφικὰ μηχανήματα τὸ πράσινον φῶς τοῦ ἀνατολικοῦ μῦλου τοῦ Licata θὰ ἀντικατασταθῇ διὰ πράσινου σταθεροῦ και τὸ ἐρυθρὸν εἰς 1 ἐκλάμψιν κατὰ 10' τοῦ ἀνατολικομεσημβρινοῦ μῦλου δι' ἐρυθροῦ σταθεροῦ.

Ἰσπανία

Τὸ πράσινον ἐρυθρὸν φῶς τοῦ μῦλου Bonanza, τὸ ἐρυθρὸν σταθερὸν τῆς προκυματίας Torre de San Pedro και τὸ ἐρυθρὸν σταθερὸν τοῦ ἐσωτερικοῦ τοῦ λιμένος δὲν ἀνάπτονται πλέον.

Οἱ ἐξῆς πυρσοὶ εἶναι ἐν χρήσει εἰς τὸν λιμένας Pasages:

1ον) Σταθερὸν φῶς λευκὸν εἰς τὸ ἀκρωτήριον Λαπλάτα, φωτίζον εἰς 13 μιλίων ἀπόστασιν. Εὐρίσκεται 152 μ. 8 ὑπὲρ τὴν ἐπιφάνειαν τῆς θαλάσσης και 14, 7 ἀπὸ τὴν βάσιν τοῦ κειρίου. Θεατὸν ἀπὸ ὄλα τὰ σημεία τοῦ ὀρίζοντος, ἀλλὰ καλυπτόμενον ἀπὸ Ν 70ο Α. Μ. μέχρι Β. 75ο, Α. Μ.

Γεωγρ. Θέσις: Β. Πλ. 43ο, 20, 5' και Μ. Ἀνατ. 40ο, 16', 20'.

2ον) Ἡλεκτρικὸς φανὸς με λευκὸν σταθερὸν ἐπὶ τῆς ἀκρας de la Torre. Τοῦτο χρησιμεύει διὰ τοὺς πλοηγοὺς κατὰ τὴν εἴσοδον.

3ον) Ἡλεκτρικὸς φανὸς με ἐρυθρὸν σταθερὸν εἰς τὸ Pasages de San Juan.

Η ΜΙΤΥΛΗΝΗ

Τῆς νήσου Μυτιλήνης τὸ γεωγραφικὸν πλάτος καὶ μῆκος, τὰς ὀνομασίας τῶν πόλεων καὶ τῶν ὄρεων τῆς, ἐν μέρει δὲ καὶ τῶν ποταμῶν καὶ τῶν λιμένων τῆς εὐρίσκομεν εἰς ὅλας τὰς γεωγραφίας μας ἀκριβοῦς περιγραφόμενα καὶ χονδρικοῦς ἐκτιθέμενα. Πολὺ ὀλίγα ὅμως διδάσκουσι τὰ ἐν τῇ ἡμετέρᾳ γλώσσῃ συγγράμματα ταῦτα περὶ τῆς παρὰ γαλιτικῆς δυνάμεως τῆς χώρας ἐν λεπτομερείᾳ, περὶ τῶν μεταλλείων τῆς, δηλαδὴ, τῶν γεωργικῶν καὶ κτηνοτρορικῶν προϊόντων τῆς καὶ περὶ τοῦ πλούτου τῶν κόλπων καὶ τῶν θαλασσῶν τῆς. Σπουδαία συγγράμματα ἐν λεπτομερείᾳ διεξερχόμενα πάντα ταῦτα, ἀκόμη δὲ καὶ τὰ τοῦ ἀρχαιολογικοῦ τῆς νήσου θησαυροῦ, εὐρίσκονται πάμπολλα εἰς ξένας γλώσσας, οὐδὲν ὑπὸ οὐδεμίαν ἔποψιν ἀνεξερεύνητον καὶ μὴ περιγραφόμενον ἀφίνοντα. Ἐκ τῶν τοιούτων συγγραμμάτων ἔτυχεν νὰ ἴδω τὴν *Leçon* τῶν Kiepert καὶ Goldewey περιελθόντων ὅλας τὰς γωνίας καὶ παραθύστους τῆς νήσου κατὰ δικόφους ἐποχὰς ἐπανειλημμένως καὶ ἐκ δόντων συγγράμματα σπουδαιότατα μετὰ πινάκων ἀρχαιολογικῶν, γεωγραφικῶν, στατιστικῶν πινάκων προϊόντων, πινάκων ἀποστάσεων κλπ. Ἐτερον δὲ τοῦ Ἀγγλικοῦ ναυαρχείου, οὗ ἡ ἀκρίβεια εἶναι θαυμαστή, ἰδίως κατ' ὅσον ἀφορᾷ τὰς καταμετρήσεις τῶν θαλασσίων ὕδατων.

Θὰ ἦτον εὐτύχημα ἂν ἐκ τῶν περιγραφῶν καὶ τῶν πινάκων σταχυολογῶν τις τῶν περὶ ἡμῶν λογίων ἐδημοσίευσεν μικρὸν πόνημα πρὸς διδασκαλίαν ἡμῶν διὰ τὰ πρὸ ἡμῶν κείμενα, διότι, καὶ τὸ λέγω μετὰ λύπης, οἱ πλείστοι ἡμῶν γνωρίζομεν τί συμβαίνει εἰς τὴν Κίαν καὶ τὴν Ἰαπωνίαν, ἀλλ' ἀγνοοῦμεν καὶ τὰ στοιχειωδέστατα τῶν ἀφορώντων τὰς Ἑλληνικωτάτας τῶν εἰς τὰ παράλια τῆς Μικρᾶς Ἀσίας νήσων, τὰς ὁποίας ἐπισκέπτονται καὶ μελετοῦν τόσον συχνὰ καὶ τόσον λεπτομερῶς οἱ ξένοι, ὥστε κατανατᾷ νὰ πιστεύῃ τις ὅτι ὠθεῖ αὐτοὺς ὄχι μόνον Πλατωνικὸς ἔρωσ πρὸς τὴν ἐπιστήμην.

Δὲν πιστεύω νὰ εἶναι πολλοὶ παρ' ἡμῶν οἱ γνωρίζοντες ὅτι ἡ Μιτυλήνη ἔχει κόλπους τόσον μεγάλους, ὅσοι δὲν εἶναι οἱ οὐδεμίαν ἄλλης νήσου ἢ κράτους τῆς Εὐρώπης, τὸν κόλπον τῆς Καλλονῆς καὶ τὸν τῆς Γέρας. Καὶ ἐνταῦθα, ποιῶν μὲν εὐφημον ἐξαίρεσιν, πρὸς ὅσα ἀνωτέρω εἶπον, ἀναφέρων τὸ πόνημα τοῦ βέκτου καὶ εὐφυοῦς ἀλλ' ἀτυχοῦς φίλου Δ. Κουρτζῆ, οὗ ἡ δράσις πολλὰ ὑπέσχετο, ἀλλ' ὃν ἡ μοῖρα οὐκ ἠλέησεν, ἀποκόψασα προῶτως τὸ στάδιόν του καὶ στερήσασα τὴν οικογένειάν του καὶ τὴν κοινωνίαν πολυτίμου φίλου. Οὗτος ἔγραψεν περὶ τῶν ἰχθυ-

οζωγραφείων, τεναγῶν καὶ ἐλῶν τῆς νήσου, περισπούδαστον ἔργον, ὅπου ἀναγράφονται, πλὴν πολλῶν ἄλλων πληροφοριῶν καὶ ἡ ὀνοματολογικῶν διαφορῶν θαλασσίων προϊόντων τῆς νήσου, ἔχει δὲ καὶ ἀξιόλογον περιγραφὴν τῶν δύο ἀνωτέρω κόλπων ἐξ ἧς ἀποσπῶμεν τὰ ἐξῆς:

Κόλπος Καλλονῆς ἢ Εὐριπος Πυθόβαιο ἔχων διεύθυνσιν ἐκ τῶν ΒΑ. πρὸς τὰ ΝΔ. εἰσπλέομενος δὲ ἀσφλέστατα, ὅταν τις εἰσερχόμενος πλησιάζῃ πρὸς τὰ δεξιὰ καὶ κρατῆ πορείαν ἐν τῷ μέσῳ ἀπαρεγκλίτως, μέχρι τῆς εἰσοδοῦ πρὸς τὴν κυρίως λεκάνην τοῦ κόλπου πρὸς ἀποφυγὴν τῶν ἐκατέρωθεν ὑφάλων καὶ βίχων. Τὸ μεγαλύτερον μῆκος αὐτοῦ εἶναι 22 χιλιόμετρα τὸ δὲ μεγαλύτερον πλάτος 8.30.

Ἐχει περίμετρον 72 1/2 χιλιομ. καὶ ἐπιφάνειαν 112125 □ χιλιομέτρων. Ἄνεμος εἰσβάλλει ἀπ' εὐθείας εἰς τὸ στόμιον αὐτοῦ ὁ Ν.Δ. καὶ ἀντιθέτως ἐκ τοῦ μυχοῦ πρὸς τὴν ἐξόδον ὁ Β.Α. Πλαγίως δὲ πνέοντες ταράσσουσι τὸν κόλπον ὁ Βορρᾶς καὶ ὁ νότος μόνον, ὅταν σφοδροὶ πνέωσι.

Κόλπος Γέρας ἢ Ἰεράς. Ἡ διεύθυνσις τοῦ εἶναι ΝΑ. ὡς καὶ ἡ εἰσοδὸς τοῦ εἰσπλέεται δὲ ἀσφλέστατα, ὅταν τις εἰσερχόμενος κρατῆ πορείαν ἐν μέσῳ μὲ μικρὰν πκρέκκισιν πρὸς τὰ δεξιὰ μέχρι τῆς εἰσοδοῦ τῆς κυρίως λεκάνης τοῦ κόλπου. Τὸ μεγαλύτερον μῆκος τοῦτο εἶναι 14 χιλιόμετρα τὸ δὲ μεγαλύτερον πλάτος χιλιόμετ. 5.21). Ἐχει περίμετρον 45 χιλιομ. καὶ ἐπιφάνειαν 41500 □. Ἄνεμοι καὶ ἐν τούτῳ ὡς ἐν τῷ τῆς Καλλονῆς εἰσπίπτουσι πλαγίως ὁ βορρᾶς καὶ ὁ νότος, ἀπ' εὐθείας δ' ἐκ τοῦ στόμιου ὁ Ν.Α. Ἐκ δὲ τοῦ μυχοῦ πρὸς τὴν ἐξόδον οὐδεὶς. Ἀπέχουσι δὲ οἱ κόλποι οὗτοι μέχρι Κων(πόλεως ὁ μὲν τῆς Γέρας μίλιον ἀγγλικὸν 228 1/2 ὁ δὲ τῆς Καλλονῆς μιλ. ἀγγλ. 218 1/2.

Μέχρι δὲ Σμύρνης ὁ μὲν τῆς Γέρας μιλ. ἀγγ. 67, ὁ δὲ τῆς Καλλονῆς μιλ. ἀγγλ. 52.

Ρεύματα ὑπάρχουσιν ἐν τῷ τῆς Καλλονῆς εἰσερχόμενον ἐξ ἀριστερῶν τῶν εἰσπλέοντι καὶ προχωροῦν πρὸς τὰ δεξιὰ, ἐν δὲ τῷ τῆς Γέρας ἀντιθέτως εἰσρέον ἐκ δεξιῶν πρὸς ἀριστερά, ἐλαφρὰ μὲν ἀμφοτέρω, ἀλλ' ἀξιομειούμενα ἀναλόγως τῆς ταχύτητος τοῦ ἀνέμου καὶ ποικίλοντα μεταξὺ 2 καὶ 5 τοῖς ἑκατόν.

Βάθος ἔχουσιν ἀμφοτέρω οἱ κόλποι ἀρκετὸν ἐπιτρέπον τὴν διέλευσιν καὶ ἐμπορικῶν καὶ πολεμικῶν πλοίων. Αἱ καταμετρήσεις αὐτῶν πρὸς κεινται λεπτομερέσταται καὶ πυκνόταται ἐν τῷ ὑδρογραφικῷ πινάκι τοῦ Ἀγγλικοῦ ναυαρχείου, ὅπου ὑπάρχουσι καὶ ἀπεικονίσματα τῆς ἀπόψεως τῆς ὁποίας πρέπει νὰ ἔχουν αἱ ἀπέναντι τῆς

εἰσοδοῦ στερεαί, εἰς τὸν ἐκ τοῦ πλοίου θεώμενον καὶ ἐπομένως τὴν θέσιν, τὴν ὁποίαν πρέπει νὰ κρατῆ τὸ πλοῖόν του εἰσερχόμενον. Ὁ κόλπος τῆς Γέρας εἶναι ἐπὶ τοῦ ἕλου βαθύτερος ἀπὸ τὸν τῆς Καλλονῆς.

Ἐν ἐτέρᾳ εὐκαιρίᾳ θέλομεν ἀπαριθμήσει τοὺς δικόφους λιμένας καὶ ὄρους τῆς νήσου σταχυολογῶντες τὰ περὶ αὐτῶν παρὰ ξένων καὶ ἡμετέρων.

Ἐνῷ γράφω ταῦτα φίλος παρταγῶν μοι ἀνεκοίνωσεν ὅτι ὁ Κορς Κανταρτζῆς ἐδημοσίευσεν ἐν Ἑλβετικῇ μονογραφίᾳ περὶ τῆς Χλωρίδος τῆς νήσου. Ἀγαθὴ τύχη! εἶθε νὰ τὸν μιμηθῶσι καὶ ἄλλοι ἐπ' ἄλλοις. τὰ δὲ πενήχρα περι-συλλέγματα μου ἂν δὲν φέρωσι τὴν ὁσμὴν νεο-συλλέκτων ἀνθέων ἄς ἔχωσι τοῦλάχιστον τὴν ιδιότητα κέντρων πρὸς ἐξέγερσιν τῶν δυναμένων δρᾶσαι.

ΛΕΒΙΒΙΟΣ

Ο ΦΑΡΟΔΕΙΚΤΗΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΑΡΑΛΙΩΝ

Ἀγ. Εὐφηνίας (Κεφαλληνίας)

Ἐπὶ τῆς ἄκρας τοῦ λιμένος ἐν τῷ ὄρμῳ τοῦ Πιλάρου ὑπάρχει φανὸς κοινὸς μὲ λευκὸν σταθερὸν φῶς φωτίζων ἐν αἰθρίᾳ νυκτὶ εἰς ἀπόστασιν 9 μιλίων. Εὐρίσκεται ἐπὶ κίονος τετραγώνου καὶ ἡ ἔστις τοῦ φωτός εἶναι ἀπὸ μὲν τὴν ἐπιφάνειαν τῆς θαλάσσης 7,50 μ. ἀπὸ δὲ τὴν βάσιν τοῦ κτιρίου 6,50 μ. Ὁ πυρσὸς τοῦ ἠνῆθη κατὰ τὸ 1885.

Γεωγρ. θέσις Β. Πλ. 38°, 18', 18'', Μῆκος Α. 20°, 37', 10''.

Σάμης

Ἐπὶ τοῦ ἄκρου τοῦ μῶλου τοῦ αἰγιαλοῦ Σάμης ὑπάρχει φανὸς λιμένος μὲ φῶς πρᾶσινον σταθερὸν φωτίζων ἐν αἰθρίᾳ νυκτὶ εἰς ἀπόστασιν 4 μιλίων. Εὐρίσκεται εἰς σιδηρᾶν στήλην ἐπὶ σιδηρᾶς κλεισιάδος καὶ ἡ ἔστις τοῦ φωτός εἶναι ἀπὸ μὲν τὴν ἐπιφάνειαν τῆς θαλάσσης 7,00 μ. ἀπὸ δὲ τὴν βάσιν τοῦ κτιρίου 6,00. Ὁ πυρσὸς τοῦ ἠνῆθη κατὰ τὸ 1891.

Γεωγραφικὴ θέσις Β. Πλ. 38°, 15', 15'' Μ. Α. 20°, 39', 50''.

Βαρδιάνων

Ἐπὶ τοῦ ὁμωνύμου νησιδίου κειμένου πρὸς Ν. τῆς Κεφαλληνίας ὑπάρχει ε' τάξεως φάρος μὲ φῶς λευκὸν σταθερὸν μὲ 2 τομεῖς ἐρυθροῦς φωτίζων ἐν αἰθρίᾳ νυκτὶ εἰς ἀπόστασιν 14 μιλίων μὲ τὸ λευκὸν καὶ 6 μὲ τὸ ἐρυθρὸν. Εὐρίσκεται ἐπὶ πύργου λευκοῦ, στρογγυλοῦ, λιθοκτίστου. Ὁ πυρσὸς τοῦ ἠνῆθη τῷ 1824 καὶ με-

τερρυθμίθη τῇ 1890. Ἡ ἔστις τοῦ φωτός εἶναι ἀπὸ μὲν τὴν ἐπιφάνειαν τῆς θαλάσσης 28,00 μ. ἀπὸ δὲ τὴν βάσιν τοῦ κτιρίου 25,00 μ.

Γεωγρ. θέσις Β. Πλ. 38°, 8', 14'' καὶ Μ. Α. 20°, 26', 20''.

Παρατηρ. Ὅριον τομέων ἐρυθροῦ 12°, διευθυνόμενον πρὸς τὴν ὕψαλον Καλαφάτι ἀπὸ Ν—23°—Ζ μέχρι Ν—35° Ζ. Τομεῖς λευκοῦ 236° ἀπὸ Ν—36° Ζ μέχρι Ν—89° Δ καὶ τομεῖς ἐρυθροῦ 22° καλύπτων τὰς ὑφάλους ἀκρωτηρίου ἀπὸ Ν—89° Δ μέχρι Ν—67° Δ.

Ἀγ. Θεοδώρων

Ἐπὶ τοῦ στόμιου τοῦ λιμένος Ἀργυροστολίου ὑπάρχει φανὸς λιμένος μὲ φῶς λευκὸν σταθερὸν φωτίζων ἐν αἰθρίᾳ νυκτὶ εἰς ἀπόστασιν 4 μιλίων. Εὐρίσκεται εἰς θόλον ἐπὶ κτιρίου μὲ περιστύλιον ἐν εἰδει ναοῦ. Ἡ ἔστις τοῦ φωτός εἶναι ἀπὸ μὲν τὴν ἐπιφάνειαν τῆς θαλάσσης 10,70 μ., ἀπὸ δὲ τὴν βάσιν τοῦ κτιρίου μ. 8, 30.

Γεωγρ. θέσις Πλ. Β. 38°, 11'. 36'', Μ. Α. 20°, 29', 30''.

Αἰθουρίου

Ἐπὶ τοῦ μῶλου τοῦ λιμένος τοῦ ὁμωνύμου κόλπου ὑπάρχει φανὸς λιμένος μὲ φῶς ἐρυθρὸν σταθερὸν φωτίζων ἐν αἰθρίᾳ νυκτὶ εἰς ἀπόστασιν 2 μιλίων. Ὑπάρχει ἐπὶ κίονος λιθοκτίστου. Ἡ ἔστις τοῦ φωτός εἶναι 5,50 μ. ἀπὸ τὴν ἐπιφάνειαν τῆς θαλάσσης καὶ ἀπὸ τὴν βάσιν τοῦ κτιρίου 3,70 μ.

Γεωγρ. θέσις Πλ. Β. 38°, 12', 00'' καὶ Μ. Α. 20°, 27', 30''.

Σκεναγίου (Ζακύνθου)

Ἐπὶ τοῦ ὁμωνύμου βορειοδυτικοῦ ἀκρωτηρίου τῆς νήσου Ζακύνθου ὑπάρχει φάρος γ' τάξεως μὲ φῶς λευκὸν σπιθηρίζον ἀνὰ 1' — 1'. Ὑπάρχει ἐπὶ πύργου στρογγυλοῦ λιθοκτίστου ἐν μέσῳ οἰκίας. Ἡ ἔστις τοῦ φωτός εἶναι ἀπὸ μὲν τὴν ἐπιφάνειαν τῆς θαλάσσης μ. 66,80, ἀπὸ δὲ τὴν βάσιν τοῦ κτιρίου 9, 30 μ. Φωτίζει εἰς ἀπόστασιν 22 μιλίων.

Γεωγρ. θέσις Β. Πλ. 37°, 56', 03'' καὶ Μ. Α. 20°, 42', 18''.

Κρουνορείου.

Ἐπὶ τοῦ βορειοανατολικοῦ ἀκρωτηρίου τῆς νήσου Ζακύνθου ὑπάρχει φάρος ε' τάξεως μὲ φῶς λευκὸν μετ' ἐκλάμψεων ἐρυθρῶν ἀνὰ πᾶν λεπτόν φωτίζων ἐν αἰθρίᾳ νυκτὶ εἰς ἀπόστασιν 11, 50 μιλίων. Εὐρίσκεται ἐπὶ πύργου τετραγώνου λιθοκτίστου ἐπὶ τῆς κατοικίας τῶν φυλάκων. Ἡ ἔστις τοῦ φωτός εἶναι ἀπὸ μὲν τὴν ἐπιφάνειαν τῆς θαλάσσης μ. 23,00 ἀπὸ δὲ τὴν βάσιν τοῦ κτιρίου 23,00.

Γεωγρ. θέσις Β.Π. 37°, 48', 24'' καὶ 20° 54', 25''.

Ζακύνθου

Ἐπὶ τοῦ μώλου τοῦ λιμένος Ζακύνθου ὑπάρχει φνός λιμένος με φῶς ἐρυθρὸν σταθερὸν φωτίζων εἰς ἀπόστασιν 4 μιλίων. Εὐρίσκεται ἐπὶ κίονος σιδηροῦ. Ἡ ἐστία τοῦ φωτός εἶναι ἀπὸ μὲν τὴν ἐπιφάνειαν τῆς θαλάσσης μ. 9, 10, ἀπὸ δὲ τὴν βῆσιν τοῦ κτιρίου 6,00.

Γεωγραφικὴ θέσις. Β. Πλ. 37°, 47', 10" καὶ μῆκ. 20°, 54', 20".

Κ. Ε. Α.

ΤΟ ΠΡΩΤΟΝ ΤΑΞΕΙΔΙΟΝ ΤΟΥ ΚΕΛΤΙΚΟΥ

Τὴν 13 ἡν τοῦ τρέχοντος Ἰουλίου τὸ μεγαλειότερον ἀτμόπλοιο τοῦ κόσμου «Ὁ Κελτικός», τοῦ ὁποῦ τὴν εἰκόνα ἐδημοσιεύσαμεν ἐν τῷ παρελθόντι φύλλῳ τῆς «Νηυτικῆς Ἑλλάδος», καὶ ἐν τῷ παρόντι δημοσιεύομεν ἑτέραν εἰκόνα ἐπεχειρήσας τὸν πρῶτον αὐτοῦ πλοῦν ἀναχωρήσαν ἐκ Λιβερπούλης.

Ὁ «Κελτικός» ὁ τεράστιος κινήτος κολοσσὸς κατευθύνεται εἰς Νέαν Ὑόρκην, τὴν στιγμὴν δὲ τῆς ἀναχωρήσεώς του ἀπειρα πλήθη συρρέουσιν ἐκ Lancashire καὶ Yorkshire ἐξερράγησαν εἰς φρενιτιώδεις ζητωκραυγὰς καὶ ἐπευφημίαις.

Ὁ «Κελτικός» ὡς γνωστὸν εἶναι 21.000 τόνων περίπου, ἐνοικίεσθαι δὲ ἀπὸ Ἀμερικανικῆν Ἑταιρίαν διὰ ταξείδια ἀναψυχῆς.

ΝΑΥΤΙΚΑ ΝΕΑ

ΚΙΝΗΣΙΣ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ

Τὸ ἀτμόπλοιο «Ν. Βερβενιώτης» παραλαμβάνει εἰς Κάρδιφ φορτίον γαιάνθρακος 3,200 τόν με ναῦλον 7. σελ. 6. πέν. διὰ Πειραιᾶ.

— Κατὰ τὸν Ναυτίλον ἐναυλώθη τὸ ἀτμόπλοιο «Λεωνίδα» καὶ «Ἐλένη» τοῦ κ. Βασ. Ἐμπειρικοῦ ἀπὸ Κάρδιφ διὰ Παλέρμον πρὸς σελ. 7. καὶ 9 πέν.

— Ἐπίσης τὸ ἀτμόπλοιο «Μαρία» τῆς ἐταιρίας Μωραίτου ἀπὸ Βραΐλαν διὰ Ρότερδαμ πρὸς 11 σελ., τὸ ἀπλοιο «Λεονάρδος» τῶν ἀδελφῶν Βάτη διὰ Βραΐλαν ἀπὸ Κάρδιφ πρὸς 8 σελ καὶ 9 πέν.

— Τὸ ἀπλοιο «Ἀνώνομος» τοῦ κ. Δαμπάση ἐναυλώθη ἀπὸ Νικολάιφ δι' Ἀμβέρσαν πρὸς 10 σελ. καὶ 9 πέν. τὸν τόννον, τὰ δὲ λίμπα εἰς λισμὸν τοῦ φορτωτοῦ.

— Τὸ ἀτμόπλοιο «Μενέλαος» τοῦ κ. Βούλγαρη ἀπὸ Βραΐλαν δι' Ἀγγλίαν 10 σελ. τὸν τόν.

Τὸ ἀπλοιο «Πολυζένη» τῶν υἱῶν Ἐμπειρικοῦ ἀπὸ Σουλινᾶ διὰ Μπέργιαν Νορβηγίας 10 σελ. καὶ 3 πέν.

— Τὰ ἀπλοια «Γεώργιος Μιχαλινός» καὶ «Δέ-

σποينا» εὐρίσκονται ἀκόμη ἐν Ἀγγλίᾳ.

— Τὸ ἀπλοιο «Ἀλέξανδρος Μιχαλινός» ἐναυλώθη με φορτίον γαιάνθρακων ἀπὸ Κάρδιφ διὰ Πειραιᾶ.

— Τὸ ἀπλοιο «Βαλλιάνος» ὅπερ εἶχε μεταφέρει μεταλλεύματα εἰς Ἀγγλίαν ἐναυλώθη δι' Ἀλεξάνδρειαν.

— Τὸ ἀπλοιο «Γεώργιος Π. Μπούμπουλης» μεταβαίνει ἀπὸ Πότι εἰς Ρότερδαμ με ναῦλον 10 σελ. καὶ 4,1)2 πέν.

— Τὸ ἀπλοιο «Ἐπτάλοφος» ἐπέπλευσε προχθὲς ἀπὸ Πότι διὰ Middles borongh με ναῦλον 10 σελ. καὶ 0 πέν.

— Τὸ ἀπλοιο «Μαριέττα Ράλλη» φορτῶναι εἰς Σουλινᾶ δι' Ἀγγλίαν (διαταγὰς.)

— Τὸ ἀπλοιο «Σπάρτη» ἐναυλώθη ὑπὸ τῶν ἐν Λονδίῳ κ. κ. Μίγκου, Δόριζι καὶ Σας διὰ πέντε ταξείδια ἀπὸ Νικολάιφ μέχρι Γένεβας ἢ Μασσαλίας πρὸς 11 φρ.

— Τὸ νεοαγορασθὲν ἀπλοιο τοῦ κ. Χ. Κατριώτη «Νικόλαος» ἐναυλώθη ὑπὸ τῶν κ. κ. Μάγκου, Γιῶν καὶ Σας ἀπὸ Νικολάιφ μέχρι Γένεβας ἢ Μασσαλίας πρὸς 10 φρ.

— Τὸ ἀπλοιο «Δημήτριος Σ. Σκυλίτσης» ἐναυλώθη ἀπὸ Κάρδιφ εἰς Πειραιᾶ με φορτίον γαιάνθρακων διὰ λισμὸν τῶν κ. κ. Μάγκου, Γιῶν καὶ Σίας.

NEON ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΝ

Τὸ ὑπὸ τῶν κ. κ. Μαυρᾶ καὶ Σ. Μπαλταϊζῆ ἀγορασθὲν ἀτμόπλοιο ἐν Ἀγγλίᾳ ὠνομάσθη «Ἡπειρος». Εἶναι τόννων 3,300, ἔχει βύθισμα 23 ποδῶν, κατεσκευάσθη τῷ 1882 καὶ ἐπωλήθη ἀντι 10,750 λιρῶν.

Ἐξ Ἀγγλίας ἀνεχώρησε με φορτίον γαιάνθρακος.

ΝΑΥΛΟΙ

(τοῦ ἐν Κάρδιφ ἀνταποκριτοῦ μας)

Αἱ τιμαὶ τῶν ναύλων ἐντεῦθεν ἔχουσιν ὡς ἐξῆς.
Δι' Ἀλγερίαν φρ. 8 καὶ 25, δι' Ἀλεξάνδρειαν σελ. 8 ἕως 8 καὶ 3, Βρινδήσιον 6 καὶ 9—7, Βαρκελώνην 8 καὶ 6, Κετάνην 7 καὶ 3—7 καὶ 6, Κωνσταντινὴν κα' 9—7, Σιδηταδέκιον 6 καὶ 9, Λεγκόν 6 καὶ 9, Γένουαν 6 καὶ 6, Μασσαλίαν φρ. 7,50 Μάλταν σελ. 6, Μεσσήνην 7 καὶ 3—7 καὶ 6, Νεάπολιν 6 καὶ 9, Μανταλέναν 6 καὶ 9, Ὀδησσὸν 7 καὶ 3, Πόρτ-Σαϊθ 8, Παλέρμον 7 καὶ 3, Πειραιᾶ 7, Ρέτζιον 7 καὶ 3—7 καὶ 6, Σαβόναν 6 καὶ 6, Σύρον 7, Σμύρνην 7 καὶ 6, Σουλινᾶ 7, Σπέτσιαν 6 καὶ 6, Τόρρε Ἀνουσιτάττ 6 καὶ 9, Τεργέστην 8, Βενετιάν 8 καὶ 3—8 καὶ 6, Τάραντα 6 καὶ 9—7.

Υ. Γ.—Ἀπὸ τὸν Δούναβιν δίδονται προναυλώσεις σελ. 12 καὶ 6 με 14 διὰ δύο συνεχῆ ταξείδια Continue.

Ἀπὸ τὴν Ἀζοφικὴν δι' Ἀγγλίαν 12 σελλίνι.

ΔΙΑ ΤΟΥΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥΣ

Τὸ Ἀγγλικὸν ὑπουργεῖον τοῦ Πολέμου εἰδοποιεῖ ὅτι ἀπὸ 15 Ἰουλίου (ν.) μέχρι 9 Αὐγούστου 1901 θὰ ἐκτελεσθῶσι γυμνάσια τορπιλλῶν ἀρχόμενα ἀπὸ Ν. Α. τῆς νήτου Sully ἐπὶ τῆς ἄκρας τοῦ Ἀνατολικοῦ μώλου τῆς Barry. Τὰ ὄρια τῶν γυμνασίων θὰ ὁρισθῶσι διὰ σημαντῶν λευκοπρασίνων.

Τὰ πλοῖα δὲν ἐπιτρέπεται νὰ διέρχωνται τὴν ζώνην ταύτην. Γεωγραφικὴ θέσις τῆς ἄκρας τοῦ ἀνατολικοῦ μώλου τῆς Barry εἶναι : Β.Π. 51°, 23', 30", καὶ Μ. Α. 5°, 35', 35".

**

Κατὰ διαταγὴν τοῦ λιμεναρχοῦ Μανταλένας πάντα τὰ Ἰταλικά ἢ ξένα ἱστιοφόρα ἢ ἀτμήλατα σκάφη καὶ ὅταν δὲν κατευθύνονται εἰς τὸν λιμένα Μανταλένας διερχόμενα τὸ στενὸν αὐτῆς ὀφείλουσι νὰ ἔχουν ἀναπεταμένην τὴν σημαίαν τῆς ἐθνικότητός των, ἀφ' ἧς στιγμῆς εἰσέλθωσι μέχρι τῆς ἐξόδου των.

**

Ὁ λευκὸς σημαντῆρ τοῦ μικροῦ ἐμπορικοῦ λιμένος τῆς Σπέτσιας ἐβυθίσθη εἰς 35 μ. καὶ ὄχι 70 ἀπὸ τῆς ἄκρας τῆς Ἀνατολικομεσημβρινῆς προκυμαίας. Εἶναι ξύλινος, τετράγωνος καὶ ἀνέρχεται ὡς εἶδος πυραμίδος. Ἐπὶ τῶν τεσσάρων αὐτῆς πλευρῶν ἢ πυραμίδος φέρει τὴν ἐπιγραφὴν : «Διέλθετε δεξιᾶ.»

ΚΑΤΑΠΛΟΙ

— Κατέπλευσαν εἰς τὸν λιμένα Πειραιῶς τὴν παρελθούσαν Κυριακὴν καὶ Δευτέραν τὰ ἀτμόπλοια τοῦ Τζῶν «Ἀντιγόνη» ἐξ Ἀγγλίας καὶ «Ἡρα» ἐκ Βέρνης, «Πηνειὸς» τῆς Νέας μετὰ 48 ὥρων κάθαρσιν ἐκ

Θεσσαλονίκης, «Βραΐλι» τοῦ Κουρτζῆ ἐκ Δήλου καὶ τὸ ἑλληνικὸν «Μαρία» ἐκ Ταϊγανίου.

— Τὴν παρελθούσαν Τρίτην τὸ ἑλληνικὸν ἀτμόπλοιο «Μπέμπης» ἐκ Ποντορακλείας καὶ τὸ ἀγγλικὸν «Δίντη Θωμάς» ἐκ Ταϊγανίου πρὸς ἀνθράκουςιν.

— Τὴν παρελθούσαν Τετάρτην τὸ γερμανικὸν «Ἄθως» ἐκ Βόλου καὶ «Θράκη» τῆς Πανελληνίου ἐκ Τεργέστης-Καλαμῶν.

— Τὴν παρελθούσαν Πέμπτην «Serbia» ἰταλικὸν ἐκ Ρουμανίας, «Ὁράτιος Κούπας» ἑλληνικὸν ἐκ Μασσαλίας καὶ «Ἀρτεμισία» ἑλληνικὸν ἐκ Γαλαζίου πρὸς ἀνθράκουςιν.

— Τὴν Πέμπτην τὸ αὐστριακὸν «Ὀύγγαριος» ἐκ Κρήτης τὸ ἰταλικὸν «Βουλγαρία» ἐκ Βρενδηρίου Κερκύρας, τὸ ἑλληνικὸν «Θεόδωρος Σιφναίου» ἐκ Ταϊγανίου καὶ «Κλειώ» τοῦ Τζῶν.

ΟΙ ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΕΣ

(τοῦ ἐν Κάρδιφ ἀνταποκριτοῦ μας)

12 Ἰουλίου 1901

Τὸ τιμοκαταλόγιον τῶν γαιάνθρακων ἔχει οὕτω :—
Α'. ποιότητος χονδρὸς γαιάνθραξ Κάρδιφ σελ. 18 καὶ 3—19, β'. ποιότητος (ὁ συνήθης, 17 καὶ 9—18, γ'. ποιότητος 16 καὶ 9. Α'. ποιότητος λεπτοῦ γαιάνθραξ Κάρδιφ σελ. 9 καὶ 6—9 καὶ 9. Β'. ποιότητος 8 καὶ 9. Ἀνάμικτος ἀνά ἡμισυ πρώτης ποιότητος σελ. 14 καὶ 3 πέν. β'. ποιότητος 13 καὶ 6. Χονδρὸς γαιάνθραξ Νιούπορτ σελίνα 16—16 καὶ 6, β'. ποιότητος 14 καὶ 9 ἕως 15.

ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ

ΡΩΣΣΙΑ

ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ ΕΝ ΠΕΤΡΟΥΠΟΛΕΙ

ΚΕΦΑΛΑΙΑ 175,000,000 ΔΡΧ.

ΓΕΝΙΚΟΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΤΗΣ ΕΝ ΤΑΪΓΑΝΙΩ

ΑΧ. Λ. ΚΟΡΕΣΗΣ

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

ΠΑΣΑ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑ ΠΕΡΙ ΑΣΦΑΛΕΙΩΝ

ΕΤΑΙΡΙΑ ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΩΝ GLAMORGAN LIMITED

(GLAMORGAN COAL COY LIMITED)

ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ

6, BUTE CRESCENT, CARDIFF

ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ : Λονδίνον, Νεοκάστελ, Γιβραλτάρ, 'Αλγέριον, Μελίτη,
Γένοβα, Νεάπολις, Σαβόνα, Κωνσταντινούπολις κ.λ.π.

Ίδιοκτῆται τῶν ἀνθρακωρυχείων.

HOOD'S MERTHYR SMOKELESS STEAM COAL

Προμηθευταὶ τοῦ Ἀγγλικοῦ Ναυαρχείου.

Ἐτησίᾳ παραγωγὴ Γαιανθράκων Τόν. 1,000.000.

Ἐτησίᾳ κακασκευὴ Κόκ » 300.000.

Ἀντιπρόσωπος ἐν Πειραιεὶ Γ. ΚΑΖΑΝΟΒΑΣ.

Τὸ Ἀγγλικὸν Ναυαρχεῖον εἰς τὰς τελευταίας προμηθείας του ἔδωκε παραγγελίαν Hood's
Mertyr ἄνω τῆς τετραπλάσιος ἢ εἰς πᾶσαν ἄλλην Ἑταιρίαν ποσότητος.

Σ. Ν. ΣΑΒΒΑΣ καὶ ΑΔΕΛΦΟΙ

Ἐμποροὶ καὶ ναυλομεσῖται. Δέ-
χονται ἐμπορεύματα ἐπὶ προμηθείᾳ
καὶ προναυλῶνους πλοῖα ἐστιοφόρα
καὶ ἀτμόπλοια.

BUENOS—AIRES.

(America Sud, Republica Argentina).

Κ. Ν. ΡΑΔΟΥ

ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΩΝ ΣΥΓΧΡΟΝΩΝ
ΠΟΛΕΜΙΚΩΝ ΣΤΟΛΩΝ

ΑΠΟ ΤΗΣ ΕΦΑΓΜΟΓΗΣ ΤΟΥ ΑΤΜΟΥ ΩΣ
ΚΙΝΗΤΗΡΙΟΥ ΑΥΤΩΝ ΔΥΝΑΜΕΩΣ

ΜΕΤΑ ΠΟΛΛΩΝ ΣΧΕΔΙΩΝ ΚΑΙ ΠΙΝΑΚΩΝ

Ἐκδίδεται τὴν προσεχῆ ἑβδομάδα.

Τιμᾶται δραχμῶν ὀκτώ.

(Αἰτιύσεις ἐγγραφῆς συνδρομητῶν παρ' ἡμῖν.)

ΦΥΛΛΑ

ΤΗΣ «ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ»

Πωλοῦνται ἀντὶ 30 λεπτῶν ἑκάστον εἰς ἅ-
παντα τὰ ἐν Ἀθῆναις βιβλιοπωλεῖα καὶ ἐ-
τὴ «Ἀθηναϊκῆ βιβλιοπωλεῖα» παρὰ τὸ Ὑ-
πουργεῖον τῶν Ναυτικῶν.

ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ

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

ΤΥΠΟΙΣ Δ. Γ. ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΥ

8 Ὀδὸς Πραξιτέλους 8

Φ. ΦΩΤΙΑΔΗΣ καὶ Γ. ΔΑΝΕΖΗΣ

Πράκτορες ἐμπορικῶν ἀτμοπλοίων
καὶ ναυλομεσῖται. Διεθύνουσιν τηλε-
γραφικῆ: ΔΑΝΕΖΗΝ, Κωνσταντι-
νούπολιν.

ΣΚΑΡΑΜΑΓΚΑΣ ΕΥΜΟΡΦΟΠΟΥΛΟΣ ΚΑΙ Cie

Πράκτορες ἐμπορικῶν ἀτμοπλοίων. Μέγα
Ναυλομεσιτικὸν κατὰστημα. Ἔδρα ἐν Ροστο-
βίφ Ὑποκαταστήματα εἰς Λονδίνον καὶ Ταϊ-
γάνιον.

DUNCAN HOYLAND ET Co

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

L. KOHNKE

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

NICOLAS D COTZIAS (SYRA)

Μεσίτης ἀγορῶν πωλήσεων καὶ
ναυλώσεων ἀτμοπλοίων.

Τηλεγραφ Διεθύνουσιν COTZIAS, SYRA.