ΕΤΟΣ Α'. ΑΘΗΝΑΙ 24 Ἰουνίου 1901 ΑΡΙΘ. 11

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. Καλλιγας
Ν. Λεβιδης
Α. Ματεσις
Ε. Μακρυγιαννης
Μ. Ματθαιοπουλος
Α. Μηλιαρακης
Κ. Παπαμιχαλοπουλος
Κ. Ραδος
Ε. Ρεπουλης
Ε. Τσακαλης
Π. Χρυσανθοπουλος
Κ. Ψαχαροπουλος κλπ.

ΑΘΗΝΑΙ
1901

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Προσδιορισμὸς τῆς θέσεως τοῦ πλοίου ἐν ὄψει ξηρᾶς ἄρθρον τοῦ κ. Μ. Ματθαιοπούλου, ὑποπλοιάρχου τοῦ Π. Ναυτικοῦ.—**Ὅρος ἀπαλλαγῆς τῆς ἀσφαλείας ἐκ τῆς ἀβαρίας** ὑπὸ τοῦ κ. Ἐμμ. Μακρυγιάννη..— **Τὸ σύγχρονον ἐμπορικὸν ναυτικὸν** ὑπὸ Ν Γ. Πασπάτη.— **Ναυτικὰ χρονικὰ** ὑπὸ Ν. Ι. Μπόταση ἀνθυποπλοιάρχου τοῦ Β. Ναυτικοῦ.— **Τὸ ζήτημα τῆς ἀνθρακεύσεως τῶν ἀτμοπλοίων.— Μεταβολαὶ καὶ συμπληρώσεις φάρων καὶ φανῶν.—Ἀγοραὶ καὶ πωλήσεις ἀτμοπλοίων.—Ναυτικὰ νέα κλπ.**

ΕΙΚΟΝΕΣ

Ὁ λιμὴν τῆς Βραΐλας κατὰ τὴν φόρτωσιν Ἑλληνικῶν ἀτμοπλοίων, ἐκ φωτογραφίας τοῦ ἐν Βραΐλᾳ κ. Marco Klein.

ΤΟ ΜΟΝΟΝ ΕΝ ΑΝΑΤΟΛΗ

ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΠΕΡΙΟΔΙΚΟΝ

ΕΤΗΣΙΑ ΣΥΝΔΡΟΜΗ

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

ΕΞΑΜΗΝΟΣ

» **7**	» » **7**

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

ΣΗΜ. «ΝΑΥΤ. ΕΛΛ.» **Οἱ κρατήσαντες τὸν πρῶτον καὶ δεύτερον ἀριθμὸν τῆς «Ναυτικῆς Ἑλλάδος» θεωροῦνται συνδρομηταὶ αὐτῆς.**

ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΘΕΣΕΩΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

ΕΝ ΟΨΕΙ ΞΗΡΑΣ

Ἐν ὄψει ξηρᾶς πάντοτε κατὰ τὸ τέλος ἑκάστης φυλακῆς, τὴν πρωΐαν καὶ τὸ ἑσπέρας, μόλις κατὰ τὴν ὁρατὴν καὶ ἐν ὅσῳ ἀκόμη εἶνε αὕτη, ἐπερχομένης ὁμίχλης ἢ βροχῆς, χάριν τῆς ἀσφαλείας τοῦ πλοίου πρέπει νὰ ὁρίζωμεν τὴν θέσιν αὐτοῦ σχετικῶς πρὸς ταύτην.

Ἀλλὰ καὶ πλὴν τοῦ σπουδαιοτάτου τούτου σκοποῦ, ὁσάκις εἶνε δυνατὸς τοιοῦτος προσδιορισμός, καλὸν θὰ εἶνε καὶ συχνότερον νὰ γίνηται οὗτος, ὅπως δυνηθῶμεν νὰ ἀνακαλύψωμεν τὴν ὕπαρξιν διαρκοῦς ῥεύματος ἢ τὴν διεύθυνσιν, δύναμιν καὶ χρόνον ἀναστροφῆς παλιρροιακοῦ ῥεύματος.

Τέλος, ὁ προσδιορισμὸς οὗτος γινόμενος πρὶν ἢ ἀπομακρυνθῶμεν (ἀ π ο κ ρ ύ ψ ω μ ε ν) τῆς ξηρᾶς χρησιμεύει ὡς τὸ ἀφετήριον σημεῖον (ἀναχωρήσεως), διὰ τὸν μετέπειτα πλοῦν.

Ἡ θέσις τοῦ πλοίου σχετικῶς πρὸς ἄκραν ξηρᾶς ἢ ἕτερον σταθερὸν καὶ εὐδιάκριτον ἀντικείμενον ταύτης, ὁρίζεται διὰ τῆς ***διευθύνσεως*** εἰς τὴν ὁποίαν τὸ ἀντικείμενον τοῦτο κεῖται καὶ τῆς ἀπ' αὐτοῦ ***ἀποστάσεως***.

Ἡ διεύθυνσις ἢ ***διόπτευσις*** τοῦ σημείου τῆς ξηρᾶς παρέχεται ἀμέσως ὑπὸ τῆς πυξίδος ἢ δύναται νὰ εὑρεθῇ διὰ παρατηρήσεως ***ἀστρονομικῆς διοπτεύσεως***· ἀλλ' ἡ ἀπόστασις ἀπὸ τοῦ σημείου, ὅταν δὲν δύναται νὰ ἐκτιμηθῇ ἐξ ὄψεως μετ' ἐπαρκοῦς ἀκριβείας, δύναται νὰ ἐξαχθῇ ἐξ ὑστέρας παρατηρήσεως λαμβανομένης ταυτοχρόνως πρὸς τὴν διόπτευσιν ἢ μετὰ χρονικόν τι διάλειμμα.

1) ***Διὰ μοναδικῆς διοπτεύσεως καὶ ἀποστάσεως.***

Διοπτεύομεν διὰ τῆς πυξίδος τὸ ἀντικείμενον καὶ ἐκτιμῶμεν τὴν ἀπόστασιν αὐτοῦ ἐξ ὄψεως. Αὕτη εἶνε ἡ συνήθης μέθοδος τοῦ προσδιορισμοῦ τοῦ ἀφετηρίου σημείου καὶ εἶνε ἐπαρκής, ὅταν ἡ ἀπόστασις εἶνε μικρά, ἀλλὰ τὸ σφάλμα ἢ ἡ ἀβεβαιότης κατὰ τὴν ἐκτίμησιν τῆς ἀποστάσεως, ἐξαρτωμένη κυρίως ἐκ τοῦ ὕψους τῆς ξηρᾶς, εἶνε μεγάλη ὅταν καὶ ἡ ἀπόστασις ἀπ' αὐτῆς εἶνε ἐπίσης μεγάλη.

2) ***Διὰ δύο διοπτεύσεων τοῦ αὐτοῦ ἀντικειμένου.***

Ὅταν ἡ πλεῦσις τοῦ πλοίου σχηματίζῃ γωνίαν πρὸς τὴν διόπτευσιν ἀντικειμένου λαμβάνομεν τὴν διόπτευσιν αὐτοῦ καὶ σημειοῦμεν τὴν γωνίαν τὴν σχηματιζομένην μεταξὺ αὐτῆς καὶ τῆς πλεύσεως τοῦ πλοίου. Ἀφ' οὗ ἡ διόπτευσις μεταβληθῇ οὐχὶ ὀλιγώτερον τῶν δύο ἢ τριῶν ῥόμβων σημειοῦμεν πάλιν τὴν γωνίαν τὴν σχηματιζομένην μεταξὺ αὐτῆς καὶ τῆς πλεύσεως.

Σημειωτέον ὅτι ἡ πλεῦσις καὶ τὸ δίαρμα μεταξὺ τῶν δύο διοπτεύσεων εἶνε τὰ ἀληθῆ διανυθέντα.

Ἤδη πρὸς εὕρεσιν τῶν θέσεων, ἐξ ὧν ἐλήφθησαν αἱ δύο διοπτεύσεις, πρέπει ν' ἀνατρέξωμεν εἰς πίνακα, εἰς τὸν ὁποῖον εἰσερχόμεθα διὰ τῶν γωνιῶν τῶν διοπτεύσεων καὶ τῆς πλεύσεως καὶ εὑρίσκομεν πολλαπλασιαστὴν ἐπὶ τὸν ὁποῖον πολλαπλασιάζομεν τὸ διανυθὲν δίαρμα, ὅπως λάβωμεν τὴν ἀπόστασιν.

Τοιοῦτος πίναξ ὑπάρχει εἰς πᾶσαν συλλογὴν ναυτικῶν πινάκων, συνήθως τίθεται ἐπὶ τῆς γεφύρας καὶ τὸ πρῶτον κατεστρώθη ὑπὸ τοῦ Sir F. Beaufort.

3) ***Διὰ τοῦ διπλασιασμοῦ τῆς γωνίας τῆς πρώρας.***

Κατὰ τὸν παράπλουν ἄκρας ξηρᾶς ἢ νήσου ἢ οἱουδήποτε σταθεροῦ σημείου, ἡ μέθοδος τοῦ προσδιορισμοῦ τῆς θέσεως διὰ τοῦ διπλασιαστοῦ τῆς γωνίας τῆς πρώρας εἶνε ἀνεκτίμητος. Κυρίως ἡ μέθοδος αὕτη εἶνε εἰδικὴ περίπτωσις τῆς προηγουμένης (2), ἀλλ' ἕνεκα τῆς ἁπλότητος καὶ τῆς μὴ χρήσεως πινάκων σημειοῦμεν ταύτην ἰδιαιτέρως.

Ἡ συνήθης μορφὴ ταύτης εἶνε ἡ καλουμένη ***τετράρρομβος διόπτευσις*** διότι ἡ πρώτη διόπτευσις λαμβάνεται εἰς τέσσαρας ῥόμβους ἀπὸ τῆς πρώρας καὶ ἡ δευτέρα κατὰ τὸ ἐγκάρσιον, ὁπότε ἀπόστασις ἀπὸ τοῦ ἀντικειμένου εἶνε τὸ διανυθὲν δίαρμα κατὰ τὸ μεταξὺ τῶν δύο διοπτεύσεων παρελθὸν χρονικὸν διάλειμμα, διωρθωμένον ἐκ τοῦ ῥεύματος.

Τῶν ὡρῶν τῶν διοπτεύσεων τούτων τὴν ἀναγραφὴν ἐπὶ τοῦ ἡμερολογίου, ὡς δεικνύουσαν τὴν ἀπόστασιν καθ' ἣν διήλθομεν ἀπὸ οἱουδήποτε ἀξιολόγου ἀντικειμένου, λίαν συνιστῶμεν ὡς παρέχουσαν ἐξαίρετον ἀφετήριον στίγμα.

Ὅταν ὅμως παρὰ τὸ σημεῖον τῆς ξηρᾶς ὑπάρχωσι πελάγιοι σκόπελοι δὲν πρέπει νὰ ἀρ-

κεσθῶμεν εἰς αὐτήν, ἀλλὰ νὰ διοπτεύσωμεν πρῶτον τὸ ἀντικείμενον εἰς τοὺς δύο ῥόμβους ἀπὸ τῆς πρῴρας.

Ὡς καὶ ἀνωτέρω, ἡ ἀπόστασις τοῦ πλοίου ἀπὸ τοῦ σημείου κατὰ τὴν τετράρρομβον διόπτευσιν (τὴν δευτέραν διόπτευσιν) θὰ ἰσοῦτο πρὸς τὸ διανυθὲν διάρμα, κατὰ τὸ μεταξὺ τῶν παρατηρήσεων χρονικὸν διάλειμμα, διορθωθὲν ἐκ τοῦ ῥεύματος.

Οὕτως εὑρίσκομεν τὴν πιθανὴν ἀπόστασιν κατὰ τὴν διόπτευσιν τοῦ ἐγκαρσίου, ἡ ὁποία εἶνε περίπου τὰ ἑπτὰ δέκατα τῆς ἀποστάσεως κατὰ τὴν διόπτευσιν τῶν τεσσάρων ῥόμβων ἀπὸ τῆς πρῴρας, τὴν ἤδη γνωστήν.

Ἡ περίπτωσις εἶνε λίαν εὐνοϊκή, πρὸς προσδιορισμὸν ἀφετηρίου στίγματος, ὅταν διοπτεύωμεν τὸ ἀντικείμενον 30^0 ἀπὸ τοῦ ἐγκαρσίου πρὸς πρῴραν καὶ 30^0 πρὸς πρύμνην.

4) ***Διὰ τοῦ ἐξάρματος τῆς ὑψηλῆς ξηρᾶς.*** — Ἡ μέθοδος αὕτη ἀπαιτεῖ τὴν γνῶσιν τῆς χρήσεως τοῦ ἐξάντος εὐχερῶς καὶ πίνακας ἢ ὑπολογισμὸν ἀκριβῶς δὲ πλησίον τοῦ ἀντικειμένου, ὑπόκειται εἰς ἀνακρίβειαν διὰ τὰς μεγάλας ἀποστάσεις ὡς ἐκ τῆς ἀβεβαιότητος τῆς γηΐνης διαθλάσεως, καὶ τούτου ἕνεκα μόνον πρὸς ἀνάμνησιν ἀναφέρομεν ταύτην.

5) ***Διὰ διοπτεύσεων δύο ἀντικειμένων τῆς ξηρᾶς, ἢ τῆς διοπτεύσεως τοῦ ἑνὸς καὶ τῆς μετρήσεως τῆς γωνίας τοῦ ἑτέρου.*** — Παρατηροῦμεν τὰς ἀληθεῖς διοπτεύσεις δύο ἀντικειμένων καὶ χαράσσομεν τὰς γραμμὰς αὐτῶν ἐπὶ τοῦ χάρτου· ἡ τομὴ τῶν γραμμῶν εἶνε ἡ θέσις τοῦ πλοίου.

Ὅταν τὸ δεύτερον ἀντικείμενον δὲν δύναται τὰ παρατηρηθῇ ἀπὸ τῆς πυξίδος, μετροῦμεν τὴν γωνίαν μεταξὺ αὐτοῦ καὶ τοῦ πρώτου δι' ἐξάντος.

Ἡ μέθοδος αὕτη παρέχει τὰ καλλήτερα ἀποτελέσματα ὅταν αἱ διοπτεύσεις διαφέρωσι κατὰ 90^0· ἐν γένει δὲ ἡ σχηματιζομενη γωνία μεταξὺ τῶν δύο ἀντικειμένων δὲν πρέπει νὰ εἶνε μικροτέρα τῶν 30^0 ἢ μεγαλητέρα τῶν 120^0 διότι τότε μικρὸν σφάλμα περὶ τὴν διόπτευσιν θὰ προξενήσῃ μέγα σφάλμα εἰς τὴν ἀπόστασιν

Εἰς τὴν μέθοδον ταύτην πρέπει πάντοτε νὰ ἐνθυμώμεθα ὅτι δύο μόνον διοπτεύσεις ὑπόκεινται εἰς σφάλμα. Ἀπόλυτον σφάλμα εἰς παρατηρήσεων δύναται νὰ ὑπάρξῃ καὶ ἐκ τὴν μίαν καὶ τὴν ἄλλην διόπτευσιν, ἐπίσης σφάλμα δύναται νὰ συμβῇ κατὰ τὴν διόρθωσιν τῆς παρεκτροπῆς καὶ τέλος κατὰ τὴν ἐπὶ τοῦ χάρτου μεταφορὰν αὐτῶν (ἴδε Ναυτ. Ἑλλάδος φυλ. 8 σελὶς 118 στήλη 2α στοῖχος 9 καὶ ἐφεξῆς). Διὰ τοὺς λόγους τούτους τρίτη ἢ ἐξελεγκτικὴ διόπτευσις ἑτέρου ἀντικειμένου πρέπει νὰ λαμβάνηται κυρίως πλησίον ἀκτῆς ἢ κινδύνων. Ἡ σύμπτωσις τῶν τριῶν τούτων γραμμῶν δεικνύει τὴν ἀκριβειαν τῆς παρατηρήσεως.

Σημείωσις. — Ὅλαι αἱ διοπτεύσεις πρέπει νὰ διορθῶνται ἐκ τῆς παρεκτροπῆς τῆς ἀντιστοιχούσης εἰς τὴν πλεῦσιν τοῦ πλοίου, ὄχι τῆς ἀντιστοιχούσης εἰς τὸν ῥόμβον τῆς διοπτεύσεως

β) Διὰ τῆς μετρήσεως τοὐλάχιστον δύο γωνιῶν μεταξὺ τριῶν ἀντικειμένων. — Ἡ ἀσφαλεστέρα μέθοδος διὰ τὸν προσδιορισμὸν τῆς σχετικῆς πρὸς τὴν ἀκτὴν θέσεως εἶνε ἡ διὰ τῆς μετρήσεως τῶν γωνιῶν μεταξὺ δύο τοὐλάχιστον καλῶς γνωστῶν καὶ εὐδιακρίτων σημείων ἐπὶ τοῦ χάρτου.

Δύο τινὰ ἀπαιτοῦνται διὰ τὴν ἐπιτυχῆ χρῆσιν μεθόδου ταύτης· πρῶτον, τὰ ἀντικείμενα νὰ ἐκλεγῶσι καλῶς, ἤτοι τὸ μέσον σημεῖον νὰ ᾖ τὸ πλησιέστερον πρὸς τὸν παρατηρητήν, αἱ παρατηρηθεῖσαι γωνίαι νὰ μὴ εἶνε πολὺ μικραί, καὶ τέλος ἡ γωνία ἡ ἀποτελουμένη ὑπὸ τῶν γραμμῶν αἱ ὁποῖαι ἑνώνουσι τὸ μέσον σημεῖον μετὰ τῶν λοιπῶν δύο, νὰ μὴ εἶνε τὸ παραπλήρωμα τῶν παρατηρηθεισῶν γωνιῶν ἤτοι 180^0 ἄθροισμα παρατηρηθεισῶν γωνιῶν· δεύτερον, ὁ παρατηρητὴς νὰ ᾖ ἱκανὸς καὶ ταχὺς περὶ τὴν χρῆσιν τοῦ ἐξάντος, ὅπερ δύναται νὰ ἀποκτηθῇ διὰ τῆς πείρας.

Τὰς γωνίας ταύτας ἐπιθέτομεν ἐπὶ τοῦ χάρτου διὰ ***δεκτικογράφου*** ἢ ***ἀναγωγέως τῶν δεκτικῶν τμημάτων*** (station pointer), τοῦ ὁποίου ἡ χρῆσις εἶνε εὐχερὴς καὶ ἀνάλογος πρὸς τὴν κατωτέρω μέθοδον, ἢ διὰ τεμαχίου διαφανοῦς χάρτου, ἐφ' οὗ διὰ μολυβδίδος ἐγγράφομεν τὰς παρατηρηθείσας γωνίας, ἀπὸ κοινῆς κορυφῆς, τὴν δεξιὰν γωνίαν δεξιὰ καὶ τὴν ἀριστερὰν ἀριστερὰ τῆς μεσαίας κοινῆς πλευρᾶς. Τὸ σχέδιον τοῦτο ἐπιθέτομεν ἐπὶ τοῦ χάρτου καὶ μετακινοῦμεν οὕτως ὥστε αἱ κεχαραγμέναι γραμμαὶ νὰ διέλθωσι διὰ τῶν σχετικῶν σημείων, ὁπότε ἡ θέσις τοῦ πλοίου δεικνύεται ὑπὸ τῆς κοινῆς κορυφῆς.

Ἡ χρησιμότης τῆς μεθόδου ταύτης εἶνε εὐνόητος, ὅταν ἡ διοπτηρία πυξὶς καταστραφῇ ἢ ὅταν δὲν ἐπιθυμῶμεν τὴν ἔκθεσιν προσώπου παρ' αὐτήν, καθ' ὅτι δύναται ἡ μέτρησις τῶν γωνιῶν νὰ συντελεσθῇ ἀφ' οἱουδήποτε σημείου τοῦ πλοίου, ἐξ οὗ ταῦτα εινε ὁρατά.

Εἰς πολὺ στενὰ ὕδατα, ὅπου τὰ εὐδιάκριτα ἀντικείμενα δυνατὸν νὰ εἶνε μακράν, ὡς εἰς κόλπους κοραλλίων ἢ στενοὺς διαύλους μεταξὺ στηθῶν ἐκ πηλοῦ, ἡ χρῆσις ἐξάντος καὶ δεκτικογράφου διὰ τὸν πλοῦν εινε ἀνεκτίμητος, καθ' ὅτι ἀληθὴς θέσις μόνον δι' αὐτῶν δύναται νὰ ἐπιτευχθῇ.

Ἕνεκα μικροῦ σφάλματος κατὰ τὴν παρατήρησιν ἢ τὴν ἐπὶ τοῦ χάρτου μεταφορὰν τῆς διοπτεύσεως δύναται νὰ ἐξοκείλῃ τὸ πλοῖον.

7. ***Διὰ βολισμάτων.*** Ὅταν τὸ βάθος τοῦ ὕδατος δὲν εἶνε μέγα καὶ ὅταν μεταβάληται αἰσθητῶς σχετικῶς πρὸς τὴν ἀπόστασιν ἀπὸ τοῦ σημείου τῆς ξηρᾶς πρὸς τὸ ὁποῖον ἐπέχομεν, ἢ ἀπὸ τὸ ὁποῖον πρόκειται νὰ προφυλαχθῶμεν ἡ θέσις τοῦ πλοίου δύναται νὰ εὑρεθῇ διὰ βολίσματος. Ἰδίᾳ ἐν ὁμίχλῃ ὅταν πάντα τὰ ἀντικείμενα καλύπτονται ἡ βολὶς εἶνε πολυτιμότατος ὁδηγός. Κατὰ τὴν ἀπὸ Νέας Ὑόρκης εἰς Βοστώνην πλοῦν τὸ Β. εὔδρομον Ναύαρχος Μιαούλης πάσας τὰς μέταβολὰς τῶν πορειῶν αὐτῶν παρὰ τοὺς ὑφάλους τοῦ Nantucket ἐστήριζεν ἐπὶ τῶν ἐνδείξεων τῆς βολίδος καί, παρὰ τὴν ὁμίχλην, κατὰ τὸν τριήμερον τοῦτον πλοῦν ἔπλεε μετὰ τῆς συνήθους αὐτοῦ ταχύτητος.

8. ***Διὰ διοπτεύσεως καὶ τοῦ πλάτους καὶ μήκους τοῦ τόπου.*** — Ὅταν τὸ πλάτος τοῦ πλοίου εἶνε γνωστὸν ἐκ μεσημβρινῆς, ἐπὶ παραδείγματι παρατηρήσεως, ἡ ἀληθὴς διόπτευσις καλῶς ὡρισμένου σημείου, μικροτέρα τῶν τεσσάρων ῥόμβων ἀπὸ τοῦ μεσημβρινοῦ προσδιορίζει λίαν ἀκριβῶς τὸ στίγμα, διὰ τῆς τομῆς αὐτῆς μετὰ τοῦ παραλλήλου τοῦ πλάτους.

Κατὰ τὸν αὐτὸν τρόπον, ὅταν τὸ μῆκος τοῦ πλοίου εἶνε γνωστὸν (ὡς ἐπὶ παραδείγματι διὰ τοῦ χρονομέτρου), διόπτευσις γνωστοῦ σημείου μεγαλειτέρα τῶν 4 ῥόμβων ἀπὸ τοῦ μεσημβρινοῦ προσδιορίζει τὸ στίγμα, λίαν ἀκριβῶς, διὰ τῆς τομῆς αὐτῆς μετὰ τοῦ μεσημβρινοῦ τοῦ γνωστοῦ μήκους.

9. ***Διὰ τοῦ ἤχου.*** — Λαμπρὸν μέσον προσδιορισμοῦ τῆς ἀποστάσεως εἶνε ἡ σημείωσις τοῦ ἀριθμοῦ τῶν δευτερολέπτων τῶν παρελθόντων μεταξὺ τῆς λάμψεως τοῦ πυροβόλου καὶ τῆς ἀντιλήψεως τοῦ ἤχου. Διαιροῦντες τὸν ἀριθμὸν τῶν δευτέρων διὰ 5 καὶ ἀφαιροῦντες ἀπὸ τὸ πηλίκον τὸ δωδέκατον εὑρίσκομεν τὴν ἀπόστασιν εἰς μίλια μετὰ μεγίστης προσεγγίσεως.

Πρόβλ. Τὸ παρελθὸν διάλειμμα ἀπὸ πυροβολισμοῦ (τῆς λάμψεως) ριφθέντος ἐκ τοῦ φρουρίου τῆς Κερκύρας μέχρι τῆς ἀντιλήψεως τοῦ ἤχου ἦτο 30δ. Ζητεῖται ἡ ἀπόστασις εἰς μίλια.

Διαιροῦμεν τὸ 30 διὰ τοῦ 5 καὶ ἔχομεν πηλίκον 6, ἐξ αὐτοῦ ἀφαιροῦμεν τὸ δωδέκατον ἤτοι 0,5 καὶ εὑρίσκομεν τὴν ζητουμένην ἀπόστασιν 5.5 μίλλια.

Μ. Ματθαιοπουλος
Ὑποπλοίαρχος τοῦ Π. Ναυτικοῦ.

ΤΟ ΖΗΤΗΜΑ
ΤΗΣ ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΕΩΣ ΤΩΝ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ

Εὐτυχῶς ὡς ἐξ ἀρχῆς προεβλέπομεν δὲν ἦτο δυνατὸν ἢ νὰ ἐπικρατήσωσιν ὑγιεῖς ἀρχαὶ καὶ σκέψεις ἐπὶ τοῦ πρὸς στιγμὴν ἀναφυέντος ζητήματος τῆς ἀνθρακεύσεως ἐν Πειραιεῖ τῶν ἐμπορικῶν ἀτμοπλοίων, ἢν ἀνθράκευσιν, ὡς ἀνθρακεφορτίον ἠθέλησε νὰ χαρακτηρίσῃ τὸ τελωνεῖον Πειραιῶς. Ὁ τμηματάρχης τοῦ τελωνειακοῦ τμήματος κ. Ἀνδρικόπουλος παρ' οὗ ἐζητήσαμεν πληροφορίας μᾶς ἐβεβαίωσεν ὅτι τοιοῦτον μέτρον ἤθελεν εἶσθαι παράνομον καὶ ἐξέφρασε τὴν ἀπορίαν του πῶς ὁ κ. Τελώνης προέβη εἰς χαρακτηρισμὸν τῆς ἀνθρακεύσεως ὡς ἐμπορεύματος. Ἀλλὰ καὶ τὸ λιμεναρχεῖον οὐδόλως ἔλαβεν ὑπ' ὄψει τὴν σημείωσιν τοῦ τελωνείου, οὕτω δὲ μετὰ τὴν ἀποδοκιμασίαν τῆς Ἀνωτέρας Τελωνιακῆς Ἀρχῆς δύναται ὁριστικῶς νὰ θεωρηθῇ ὡς κατ' εὐχὴν λυθὲν τὸ ζήτημα ὑπὲρ τῶν Ἑλληνικῶν φορτηγῶν ἀτμοπλοίων.

ΑΓΟΡΑ ΝΕΟΥ ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΥ

Ἐν Γλασκώβῃ τῆς Ἀγγλίας οἱ ἐκ Γαλαξειδίου κ. κ. Γ. Βισβίκης, Ἰω. Γκαβέρας καὶ Σία προέβησαν εἰς τὴν ἀγορὰν τοῦ Ἀγγλικοῦ ἀτμοπλοίου Bellingham τόννων 2,450, κατασκευῆς τοῦ 1879 ἀντὶ λιρῶν Ἀγγλικῶν 8,250.

Τὸ ἀτμόπλοιον τοῦτο καίει κατὰ εἰκοσιτετράωρον 12—13 τόννους γαιάνθρακος.

ΠΩΛΗΣΙΣ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ

ΤΟΥ ΟΙΚΟΥ ΠΑΠΑΓΙΑΝΝΗ

Ἐν Λίβερπουλ τῆς Ἀγγλίας ἐγένετο συνέλευσις τῶν μετόχων τῆς ἐκεῖ Ἑταιρίας τῶν κ. κ. Παπαγιάννη καὶ Σίας, κατὰ τὴν ὁποίαν ἀπεφασίσθη ἡ πώλησις τοῦ στόλου αὐτῆς ἐξ 8 ἀτμοπλοίων, εἰς τὸν διευθυντὴν καὶ ἕνα ἐκ τῶν μεγαλειτέρων μετόχων κ. J. Ellerman.

Τὰ 8 ἀτμόπλοια τῆς Ἑταιρίας Παπαγιάννη καὶ Σίας εἶναι ἐν συνόλῳ τόννων χωρητικότητος 21,815.

ΤΟ ΣΥΓΧΡΟΝΟΝ ΕΜΠΟΡΙΚΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟΝ*

Τὴν σήμερον ὁπότε τοσοῦτος γίνεται λόγος περὶ τῆς παρ' ἡμῖν ναυτιλίας ἐνδιαφέροντος εἶνε νὰ παρακολουθήσῃ τις τὰς ἐνεργείας, αἵτινες καταβάλλονται ὑπὸ τῶν διαφόρων κρατῶν πρὸς ὑποστήριξιν τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ τῆς ἐν γένει ναυτιλίας των.

Τὸ ναυτικὸν πρέπει νὰ ἦνε ἐκ τῶν πρώτων φροντίδων τῶν ἑκάστοτε Κυβερνήσεων, διότι, πλὴν τῆς μεγίστης ὑλικῆς ὠφελείας, ἣν καρποῦται τὸ ἔθνος ἐκ τῆς ἰδίας αὐτοῦ ναυτιλίας, πλὴν τῆς ἐργασίας ἥτις παρέχεται εἰς τὰ ναυπηγεῖα, τὰ μηχανουργεῖα καὶ τὴν βιομηχανίαν ἐν γένει, πλὴν τῆς σημαντικῆς συνδρομῆς ἣν παρέχουσιν εἰς τὸ ἔθνος τὰ μεγάλα ἐμπορικὰ πλοῖα χρησιμοποιούμενα ἐν καιρῷ πολέμου ὡς μεταγωγικά, ὅλως ἰδιάζουσα καὶ ἀνεκτίμητος σημασία ἀποδίδεται εἰς τὴν ἀπανταχοῦ τοῦ κόσμου ἐμφάνισιν τῆς ἐθνικῆς σημαίας· τὸ ἐμπορικὸν ναυτικὸν δὲν εἶνε πηγὴ πλούτου μόνον εἰς τὸ ἔθνος εἰς τὸ ὁποῖον ἀνήκει, εἶνε προσέτι ἔνδειξις ἐμπορικῆς πίστεως, δυνάμεως καὶ μεγαλείου.

Κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη ἡ Γαλλία βλέπει ἑαυτὴν κατωτέραν ὁσημέραι κατέχουσαν θέσιν ἐν συγκρίσει πρὸς τὰ ἄλλα ναυτικὰ ἔθνη. Εἰς τὸ κοινοβούλιον αὐτῆς πολὺς ἔγινεν λόγος περὶ τῆς καταστάσεως ταύτης, συνεστήθη δὲ καὶ ἐπιτροπὴ ὅπως μελετήσῃ τὸ ζήτημα καὶ ἀποφανθῇ α'.) ποῖα ἦσαν τὰ αἴτια καὶ β'.) ποῖα τὰ ληπτέα μέτρα πρὸς ἐπαναφορὰν τοῦ ναυτικοῦ εἰς τὴν προτέραν αὐτοῦ περιοπήν.

Οἱ κάτωθι πίνακες δὲν χρήζουσι σχολίων.

Κατὰ τὸ ἔτος 1887 ἡ ἀτμήρης ναυτιλία τῶν ἑξῆς τεσσάρων κρατῶν, λογιζομένων τῶν ἄνω τῶν 1000 τόννων ἀκαθαρίστου χωρητικότητος ἀτμοπλοίων μόνον, ἦτο':

Ἀγγλία	6,594,496	τόννους
Γαλλία	722,252	»
Γερμανία	628,296	»
Νορβηγία	150,689	»

κατὰ δὲ τὸ 1895

Ἀγγλία	9,984,280	τόννους
Γερμανία	1,306,771	»
Γαλλία	864,598	»
Νορβηγία	455,317	»

Καταφανὴς εἶνε ἡ σχετικὴ στασιμότης τῆς Γαλλίας καὶ ἡ μεγάλη αὔξησις τοῦ γερμανικοῦ στόλου. Κατὰ τὰ δέκα ἔτη (1887—1897) διὰ τὰ ἑπόμενα κράτη (εἰς τόννους ἀκαθαρίστους) ἡ αὔξησις εἶνε ἡ ἑξῆς :

Ἔτη	Ἀγγλία	Γαλλία	Γερμανία	Νορβηγία	Ἱσπανία	Ἰταλία
1887	6,592,496	722,252	628,296	150,689	388,581	243,491
1888	6,873,552	752,028	662,331	160,568	395,685	276,326
1889	7,507,885	747,512	771,998	191,953	411,713	290,041
1890	8,043,872	805,983	930,754	245,052	423,627	294,705
1891	8,536,994	843,486	1,083,307	221,202	439,585	313,306
1892	8,912,522	835,045	1,091,472	339,147	438,113	317,532
1893	9,383,361	856,375	1,144,199	362,652	439,657	323,595
1894	9,706,976	872,103	1,216,092	406,119	465,273	319,049
1895	9,984,280	864,598	1,306,771	455,317	488,955	318,750
1896	10,245,277	933,224	1,360,472	494,612	519,315	344,523

Παρὰ πολλοῖς ἐπικρατεῖ νῦν ἡ ἰδέα ὅτι ἡ ἱστιοφόρος ναυτιλία εἶνε πλέον πρᾶγμα τοῦ παρελθόντος. Καὶ ἐν τούτοις εἰς τὰ μεγάλα ναυτικὰ κράτη αὕτη αὐξάνει κατ' ἔτος μὲ μόνην τὴν διαφορὰν ὅτι τὰ παλαιὰ ξύλινα πλοῖα ἀντικατεστάθησαν διὰ νέων μεγάλων σιδηρῶν ἢ χαλυβδίνων, ὧν τὰ ἱστία χειρίζονται διὰ βοηθητικῶν ἀτμομηχανῶν. Ἀπὸ τὸ 1881—1898 ἐναυπηγήθησαν σιδηρᾶ καὶ χαλύβδινα πλοῖα ἱστιοφόρα χωρητικότητος πλέον τῶν 2,200,000 τόννων ἐν Εὐρώπῃ 20 % τῆς χωρητικότητος τῶν νῦν ἐν Ἀγγλίᾳ ναυπηγουμένων πλοίων εἶνε ἱστιοφόρα.

Ἡ Γερμανία ἡ τόσον προοδευτικὴ τοσοῦτον ἐπεδίωξε κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη τὴν αὔξησιν τῆς ἱστιοφόρου ναυτιλίας ὥστε, κατὰ τὸ 1898 λαμβανομένων μόνον ὑπ' ὄψιν τῶν ἄνω τῶν χιλίων τόννων χωρητικότητος ἱστιοφόρων αὕτη εἶχεν 202 πλοῖα χωρητικότητος 311,742 τόννων ἐν ᾧ ἡ Γαλλία ἡ ἐπὶ τόσα ἔτη τὴν δευτέραν θέσιν κατέχουσα (ἐρχομένη μετὰ τὴν Ἀγγλίαν) εἶχε μόνον 47 πλοῖα χωρητικότητος 73,793 τόννων.

Ἐνδιαφέρουσαν στατιστικὴν ἐδημοσίευσεν τὸ Bureau Veritas διὰ τὸ ἔτος 1895, διὰ μὲν τὰ ἱστιοφόρα λαμβάνει ὑπ' ὄψιν τὰ ἄνω τῶν 50 τόννων, διὰ δὲ τὰ ἀτμόπλοια, τὰ ἄνω τῶν 100 τόννων καθαρᾶς χωρητικότητος καὶ δίδει τὸν ἀριθμὸν τῶν πλοίων καὶ τὴν χωρητικότητα τὴν ἀνήκουσαν εἰς ἕκαστον Κράτος :

Ἱστιοφόρα

Ὑπὸ Σημαίαν	Ἀριθμὸς	Καθαρὰ χωρητικότης	Ὑπὸ σημαίαν	Ἀριθμὸς	Καθαρὰ χωρητικότης
Ἀγγλικὴν	8,726	3,267,625	Ἱσπανικὴν	1,115	167,143
Ἀμερικανικὴν	3,881	1,358,467	Δανικὴν	795	149,843
Νορβηγικὴν	2,801	1,176,174	Ὁλλανδικὴν	642	139,649
Γερμανικὴν	1,096	566,973	Βραζιλιανὴν	320	73,519
Ἰταλικὴν	1,692	472,002	Χιλιακὴν	142	73,162
Ρωσσικὴν	1,753	363,046	Αὐστρο-Οὐγγρικὴν	209	67,951
Σουηδικὴν	1,444	285,665	Πορτογαλλικὴν	202	46,820
Γαλλικὴν	1,425	252,940	Ἀργεντινὴν	154	38,071
Ἑλληνικὴν	1,059	246,196	Ἰαπωνικὴν	249	32,880
Τουρκικὴν	1,247	241,096	Ἑτέρων κρατῶν	396	116,338

Ἀτμόπλοια

Ὑπὸ Σημαίαν	Ἀριθμὸς	Χωρητικότητος ἀκαθαρίστου	Χωρητικότητος καθαρᾶς
Ἀγγλικὴν	5,690	10,245,577	6,413,276
Γερμανικὴν	831	1,360,472	896,346
Γαλλικὴν	532	933,244	488,676
Ἀμερικανικὴν	477	761,707	529,716
Ἱσπανικὴν	365	519,315	339,220
Νορβηγικὴν	551	494,612	314,304
Ἰταλικὴν	222	344,523	218,592
Ὁλλανδικὴν	204	320,794	222,439
Ἰαπωνικὴν	267	313,563	192,400
Ρωσσικὴν	314	277,302	179,149
Αὐστροουγγρικὴν	156	254,269	154,521
Δανικὴν	265	248,773	150,445
Σουηδικὴν	427	233,777	161,078
Ἑλληνικὴν	107	144,975	88,968
Βραζιλιανὴν	314	139,305	88,908
Βελγικὴν	66	129,399	91,266
Τουρκικὴν	81	69,572	42,164
Πορτογαλλικὴν	32	55,229	36,542
Σινικὴν	37	53,385	33,985
Ἑτέρων ἐθνῶν	217	189,700	119,000

(1) Αἱ πλεῖσται πληροφορίαι τῆς μελέτης ταύτης ἐλήφθησαν ἐκ τοῦ ἔργου τοῦ γάλλου πρώην βουλευτοῦ J. Charles-Roux, «Notre Marine Marchande».

Ἡ θέσις τῆς Γαλλίας, λαμβανομένου ὑπ' ὄψιν ὅτι ἄλλοτε ἦτο δευτέρα, εἶνε εἰκτρά. Ἡ δὲ ἐπιτροπὴ ἀπήντησεν ὅτι αἴτια τῆς καταστάσεως ταύτης ἦσαν πολλά.

Ἐν πρώτοις, παραβαλλομένη πρὸς τὴν Ἀγγλίαν καὶ τὴν Γερμανίαν, ἡ Γαλλία μειονεκτεῖ ὡς πρὸς τὴν τιμὴν τῆς ναυπηγήσεως ἀνερχομένην καὶ μέχρι διαφορᾶς 30 % ἐπὶ πλέον προερχομένην ἐκ τῆς εὐθηνίας τῶν πρώτων ὑλῶν καὶ τῆς ἐργασίας ἀκόμη εἰς τὰ Κράτη ταῦτα.

Τὰ Ἀγγλικὰ ναυπηγεῖα ἔχουσι τὸ μέγιστον προτέρημα τῆς ταχύτητος τῆς κατασκευῆς κατὰ τοῦ ὁποίου οἱ Γάλλοι ἀδυνατοῦσι νὰ συναγωνισθῶσιν. Ἡ Ἀγγλία ἐξάγει κατ' ἔτος 30,000,000 τόννους γαιανθράκων, οἵτινες παρέχουσιν διαρκὲς ἐξαγωγικὸν φορτίον καὶ διὰ τὰ μεγαλήτερα πλοῖα, πρὸς τούτοις δέον νὰ λάβῃ τις ὑπ' ὄψιν τὴν διαρκῆ αὔξησιν τοῦ πληθυσμοῦ καὶ τὴν ἰδιαιτέραν ἀγάπην, ἣν τρέφει ὁ ἀγγλικὸς λαὸς πρὸς τὰ τῆς θαλάσσης.

Τέλος, ἐκεῖ τὰ πάντα συντείνουσιν εἰς τὴν αὔξησιν τῆς ναυτιλίας, ἡ ἐξαγωγὴ τῶν γαιανθράκων, τὰ μηχανουργεῖα, τὰ ἑκατομμύρια ἀνθρώπων, οἵτινες τρέφονται ἐκ προϊόντων εἰσαγομένων ἐκ τοῦ ἐξωτερικοῦ, οἱ ἔμποροι τῶν Ἰνδιῶν καὶ οἱ ὑφαντουργοὶ τοῦ Manchester, οὕτω δέ, καίτοι ὑπάρχει μέγιστος συναγωνισμὸς μεταξὺ τῶν ἐξοπλιστῶν τὰ συμφέροντα εἶνε τόσα, ὥστε πάντοτε εὑρίσκονται κεφάλαια ἂν καὶ οἱ ἐκ τούτων τόκοι εἶνε ὡς ἐπὶ τὸ πολὺ εὐτελέστατοι.

Τὸ Γερμανικὸν ναυτικὸν ὀφείλει τὴν εὐημερίαν του εἰς τὴν μεγάλην αὔξησιν τῆς Γερμανικῆς φυλῆς, ἥτις ἐπληθύνθη τὸν κόσμον καὶ κυρίως εἰς τὴν γιγαντιαίαν ἀνάπτυξιν, ἣν ἔλαβον κατὰ τὰ τελευταῖα ταῦτα ἔτη τὸ Γερμανικὸν ἐμπόριον καὶ βιομηχανία.

Ἐν ᾧ τὰ Ἀγγλικὰ πλοῖα μεταφέρουσι τὰ ἐμπορεύματα ὅλου τοῦ κόσμου τὰ Γερμανικὰ ὑπηρετοῦσι κυρίως τὰς ἀνάγκας καὶ τὰ συμφέροντα τοῦ Γερμανικοῦ ἐμπορίου.

Πλὴν τῶν Ἀγγλικῶν καὶ Γερμανικῶν πλοίων, καὶ τὰ Νορβηγικὰ κατέχουσι λίαν σημαίνουσαν θέσιν ὡς πρὸς τὴν μεταφορὰν τῶν διεθνῶν ἐμπορευμάτων. Ἡ ὕπαρξις τοῦ ναυτικοῦ τούτου ὀφείλεται εἰς τὸ ὅτι ἡ Νορβηγία κέκτηται μεγάλον πληθυσμὸν ναυτικὸν ἀδυνατοῦντα νὰ εὕρῃ ἀλλαχοῦ τῆς θαλάσσης πόρον ζωῆς, τὰ δὲ πληρώματα ἀρκούμενα εἰς μισθοὺς εὐτελεῖς ἐπιτρέπουσιν οὕτω εἰς τοὺς Νορβηγοὺς ἐξοπλιστὰς νὰ ἐφοπλίζωσιν ἐπικερδῶς πλοῖα ναυπηγηθέντα ἐκτὸς τῆς πατρίδος των καὶ τοῦτο μόλον ὅτι οἱ λιμένες, εἰς οὓς ἀνήκουσιν εἶνε μικρᾶς ἐμπορικῆς σπουδαιότητος.

Αὗται ἦσαν αἱ κυριώτεραι αἰτίαι, ἃς ὑπέδειξεν ἡ ἐπιτροπὴ τοῦ Γαλλικοῦ κοινοβουλίου.

Πρὸς ἀνακούφισιν δὲ τῆς ναυτιλίας προέτεινεν νομοσχέδιον ὅπερ καὶ ἐψηφίσθη τῷ 1881.

Τοῦτο συνίστατο:

α'.) Εἰς ἐπιχορήγησιν εἰς τοὺς ἐφοπλιστὰς δι' ὅλον τὸ διανυθὲν διάστημα μεταξὺ λιμένων εὑρισκομένων εἰς ἀπόστασιν ἀλλήλων ἄνω τῶν 60 μιλλίων ἐξ 1, φρ. 50 δι' ἕκαστον μίλλιον καὶ ἕκαστον τόννον καθαρᾶς χωρητικότητος διὰ τὰ ἐν Γαλλίᾳ ναυπηγηθέντα πλοῖα καὶ ἐξ 0, φρ. 75 διὰ τὰ ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ ἀγορασθέντα καὶ ἐκγαλλισθέντα πλοῖα.

β'.) Εἰς ἐπιχορήγησιν εἰς τὰ ναυπηγεῖα.

Διὰ τὰ ἐκ σιδήρου ἢ χάλυβος πλοῖα .... 60 φρ. δι' ἕκαστον τόν-
Διὰ τὰ ἐκ ξύλου...
πλοῖα ἄνω τῶν 200 τόν. 40 φρ. νον ἀκαθαρίστου
κάτω τῶν 200 τόννων. 30 φρ. χωρητικότητος
Διὰ τὰς μηχανὰς καὶ..
βοηθητικὰ μηχανήματα 12 φρ. κατ' 100 κοιλά.

Αἱ γενναῖαι αὗται ἐπιχορηγήσεις ἐπέφερον μὲν σχετικήν τινα καλλιτέρευσιν εἰς τὴν ἐν γένει κατάστασιν, ἀλλ' ἐπειδὴ ὁ ψηφισθεὶς νόμος ἦτο διὰ δέκα μόνον ἔτη, μετὰ τὴν παρέλευσιν τῶν πρώτων ἐτῶν ὁ ἀριθμὸς τῶν ναυπηγουμένων πλοίων ἤρχισε πάλιν νὰ ἐλαττοῦται, διότι ἐθεωρεῖτο πιθανὸν ὅτι δὲν θὰ ἀνανεοῦτο οὗτος. Καὶ τῷ ὄντι τὴν 30ην Ἰανουαρίου 1893 ἐγένετο νέος νόμος διαφέρων τοῦ πρώτου καθ' ὅσον κατήργει τὴν ἐξ 0, φρ. 75 ἐπιχορήγησιν εἰς τὰ ἐκγαλλισθέντα πλοῖα.

Ἔκτοτε μέγας διεξάγεται πόλεμος μεταξὺ τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ τῶν ναυπηγῶν τῶν μὲν ὑπέρ, τῶν δὲ κατὰ τῆς ἐπιχορηγήσεως ταύτης. Συμφωνοῦσι δὲ μόνον εἰς τὸ ὅτι ἡ Γαλλικὴ ναυτιλία δὲν δύναται νὰ ὑπάρξῃ ἄνευ γενναίων κυβερνητικῶν χορηγήσεων.

Αὗται νῦν ἀνέρχονται εἰς 8,000,000 φρ. ἐτησίως καὶ μόλον τοῦτο ἡ τιμὴ τῶν πλοίων ὑπερβαίνει εἰσέτι τὴν ἐν Ἀγγλίᾳ.

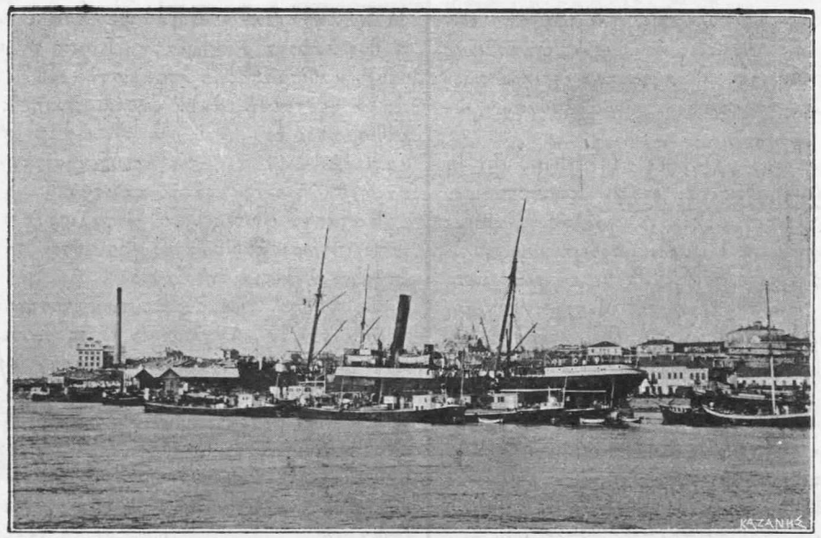
Ἐκ τῆς βραχείας ταύτης μελέτης βλέπομεν εἰς ποίους λόγους ὀφείλεται ἡ εὐημερία τῆς ναυτιλίας τῶν μεγάλων εὐρωπαϊκῶν ναυτικῶν ἐθνῶν.

Κατὰ δεύτερον λόγον ἔρχονται ἡ Ἱσπανία, ἡ Ἰταλία, ἡ Ῥωσσία καὶ Σουηδία κλπ. ὡς ἐμφαίνεται ἐκ τῶν ἄνω πινάκων.

Ἡ Ἑλλὰς κατέχει οὐχὶ εὐκαταφρόνητον θέσιν, ἔκτοτε δὲ βεβαίως ἡ ἀτμήρης ναυτιλία ἐδιπλασιάσθη σχεδόν, οὐχ ἧττον ὅμως τοῦτο δὲν ἀρκεῖ δι' ἡμᾶς οἵτινες ἔχομεν τὴν ἀξίωσιν ὅτι εἴμεθα κατ' ἐξοχὴν ναυτικὸν ἔθνος.

Τὰ παρ' ἡμῖν ἱστιοφόρα εἶνε παλαιοῦ τύπου καὶ μικρᾶς χωρητικότητος, σπανιώτατα δὲ ἐπιχειροῦσι πλόας ἐκτὸς τῆς Μεσογείου.

Βεβαίως δὲν δύναταί τις νὰ ζητήσῃ ἀπὸ τὸ



Ὁ λιμὴν τῆς Βραΐλας κατα τὴν φόρτωσιν τῶν Ἑλληνικῶν ἀτμοπλοίων.

πτωχόν μας ἔθνος νὰ δίδῃ ἐπιχορηγήσεις, οὐχ ἧττον θὰ ἦτο δυνατὸν νὰ ἐνθαρρύνῃ τὴν ἀπόκτησιν μεγάλων πλοίων ἐλαττῶνον σημαντικῶς τὰ τέλη τῶν ἄνω τῶν χιλίων τόννων ἱστιοφόρων καὶ τῶν ἄνω τῶν 3000 τόννων ἀτμοπλοίων.

Μεγίστη σημασία πρέπει νὰ δίδηται εἰς τὰ πλοῖα μεγάλης χωρητικότητος, διότι ταῦτα μόνον δύνανται νὰ συναγωνισθῶσιν ἐπιτυχῶς εἰς τὴν οἰκονομικωτέραν μεταφορὰν τῶν διεθνῶν ἐμπορευμάτων.

Κάλλιστα δύναται νὰ παραβληθῇ ἡ Ἑλλὰς πρὸς τὴν Νορβηγίαν διότι ὡς ἐκείνη πληθυσμὸν ναυτικὸν μεγάλον ἔχομεν ἀδυνατοῦντα νὰ εὕρῃ ἀλλαχοῦ πόρον ζωῆς, καὶ ὀλιγαρκεῖς εἶνε οἱ ἡμέτεροι ναυτικοί.

Τὸ Νορβηγικὸν ἀτμῆρες ναυτικὸν κατέχει τὴν ἕκτην θέσιν μεταξὺ τῶν ἄλλων κρατῶν, τὸ δὲ ἱστιοφόρον ναυτικὸν τὴν τρίτην. Οὐδεὶς λόγος ὑπάρχει νὰ μὴ κατέχῃ καὶ ἡ Ἑλλὰς ἐπίζηλον θέσιν, διότι σὺν τοῖς ἄλλοις παρέχει καὶ πρώτας ὕλας αἵτινες, ὡς ὁ γαιάνθραξ τῆς Ἀγγλίας πάντοτε θὰ ἐξάγωνται, τοιαῦται δὲ εἶνε τὰ μέταλλα, ἡ σμῦρις, τὸ μάρμαρον, ἡ σταφίς, ὁ λευκόλιθος κλπ. θὰ εἰσάγωνται δὲ τακτικῶς ὁ σῖτος καὶ οἱ γαιάνθρακες. Ἡ ποσότης τούτων δὲν δύναται ἢ νὰ βαίνῃ αὐξάνουσα. Οἱ λιμένες μας ὁσημέραι βελτιοῦνται, ἀνάλογον δὲ πορείαν ἀκολουθοῦσιν αἱ τόσην συνάφειαν ἔχουσαι συγκοινωνία καὶ βιομηχανία, ὅθεν τὰ βέλτιστα θὰ ἠδυνάμεθα νὰ περιμένωμεν, ἐὰν ὑπῆρχον οἱ ἀπολύτως ἀναγκαῖοι νόμοι περὶ συνεφοπλισμοῦ καὶ ἀσφαλείας εἰς τὰ ἀφορῶντα τὰς συναλλαγὰς τῶν ναυτιλλομένων καὶ ἡ ἀναγκαία κυβερνητικὴ φροντίς.

Νικ. Γ. Πασπάτης

ΟΡΟΣ ΑΠΑΛΛΑΓΗΣ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΕΚ ΤΗΣ ΑΒΑΡΙΑΣ

Εἶνε ὑπεύθυνος ὁ ἀσφαλιστὴς διὰ τὰς ἐκ τῆς πυρκαϊᾶς ἐπελθούσας ζημίας, ἅμα ἡ ἀσφάλεια ἐγένετο ὑπὸ τὸν ὅρον ἐλεύθερον ἀβαρίας εἰδικῆς, ἐξαιρουμένης πυρκαϊᾶς.

Χάριν τῶν ἀναγνωστῶν τῆς «Ναυτικῆς Ἑλλάδος», οἱ πλεῖστοι τῶν ὁποίων τυγχάνουσι μὴ νομικοί, σκοπούσης ἄλλως τε τὴν θεωρητικὴν καὶ πρακτικὴν ἀνάπτυξιν τῶν ἀφορώντων εἰς τὰ ἐν γένει ναυτικὰ ζητημάτων, ποιούμεθα μικρὰν ἱστορικὴν ἔκθεσιν τοῦ ὅρου **ἐλεύθερον ἀβαρίας**.

Ὁ ὅρος οὗτος συνομολογεῖται, εἴτε μεταξὺ ἀσφαλιστοῦ καὶ ἀσφαλιζομένου, εἴτε μεταξὺ ἰδιοκτήτου τοῦ πλοίου καὶ φορτωτοῦ. Κατὰ τὴν δευτέραν περίπτωσιν, ἔχομεν τὴν λεγομένην ῥήτραν ἀπαλλαγῆς, ἥτις κατέστη ὁ συνηθέστατος καὶ ἀπαραίτητος ὅρος τῶν φορτωτικῶν, ὅστις ἐν τούτοις, δίδει χώραν εἰς διαφόρους στρεψοδι-

κίας τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ ὑποθάλπει τὴν κακὴν τούτων πίστιν, ὡς πολλάκις ὑπέδειξα ἀπὸ τῶν στηλῶν τῆς ἐν Ἀθήναις ἐκδιδομένης δικαστικῆς Ἐφημερίδος **Θέμις**, παρὰ πόδας σχετικῶν πρὸς τὸ θέμα τοῦτο ἀποφάσεων τῶν ἀλλοδαπῶν δικαστηρίων.

Ὁ Θαλάσσιος Ὁδηγὸς (Guidon de la mer), οὐδαμῶς ποιεῖται μνείαν τοιούτου ὅρου ἐν ταῖς ἀσφαλείαις μολονότι πολλὰς συνηθείας οὔσας ἐν χρήσει ἐν Rouen ὑποδείκνυσιν.

Ὁ ὅρος οὗτος τὸ πρῶτον ἐτέθη ἐν χρήσει κατὰ τοὺς εἰς τὰ παράλια τῆς Μεσογείου πλοῦς προκειμένου περὶ μικρῶν πλοίων, ἅτινα παραπλέοντα τὰς ἀκτὰς ἐνήργουν τὴν μεταφορὰν ἐδωδίμων, περιελαμβάνετο δὲ ἡ ἀπαλλαγὴ αὕτη ἐν τῷ ἀσφαλιστικῷ συμβολαίῳ τῆς Γενούης ὑπὸ τὴν ἔκφρασιν «exclusio Jetto ed avaria» οἱ δὲ ἀσφαλισταὶ, ἀπηλλάσσοντο μόνον διὰ τὰς μετρίας καὶ ἀναξίας λόγου ἀβαρίας ἐπὶ τῶν τοιούτων ἐδωδίμων, καὶ τοῦτο πρὸς ἀποφυγὴν τῶν ἀναφυομένων ἐρίδων διὰ τοιαύτας μικρὰς ζημίας συνήθως καὶ εὐχερεστάτας, ὡς ἐκ τοῦ εἴδους τοῦ φορτίου.

Ὑπὸ τοιούτους ὅμως ὅρους, ἐγεννῶντο μείζονες δυσχέρειαι περὶ τὴν ἐκτίμησιν τῆς εὐθύνης τῶν ἀσφαλιστῶν, διότι ἡ εὐθύνη αὐτῶν ἐξηρτᾶτο ἐκ τοῦ γεγονότος ἂν ἡ ἀβαρία ἦτο μικρὰ καὶ ἀναξία λόγου, ἢ τοὐναντίον μεγάλη καὶ σημαίνουσα, διὰ τοῦτο ὡς πληροφορεῖ ἡμᾶς ὁ ἀρχαῖος νομοδιδάσκαλος Emerigon καθιερώθη ἐν Μασσαλίᾳ συνήθεια, καθ' ἣν ὁ ὅρος «ἐλεύθερον ἀβαρίας» περιελάμβανε πᾶσαν ἀβαρίαν ὑπὸ γενικὴν ἔποψιν, ἡ δὲ χρῆσις τοιούτου ὅρου δὲν ἀπέκλειεν ἐν τούτοις τὸν ἀσφαλιστὴν τῆς εὐθύνης διὰ τὴν ζημίαν, ὅταν ἡ ζημία ἦτο τοσαύτη, ὥστε ἠδύνατο νὰ δώσῃ ἀφορμὴν πρὸς ἐγκατάλειψιν, ἤτοι, ὁ ἀσφαλιζόμενος ἐδικαιοῦτο, ἢ νὰ ἐγκαταλείψῃ τὸ ἀσφαλισθέν, ἢ νὰ ἐγείρῃ τὴν περὶ ἀβαρίας ἀγωγήν. Ἐπὶ τῇ βάσει ταύτῃ συνετάχθη καὶ τὸ ἄρθρον 409 τοῦ ἡμετέρου Ἐμπορικοῦ Κώδικος.

Ὁ ἡμέτερος Ἐμπορικὸς νόμος ὁρίζων τὴν ἔννοιαν τοῦ ὅρου «ἐλεύθερον ἀβαρίας,» κανονίζει τὰς συνεπείας τῆς τοιαύτης γενικῆς ῥήτρας, ἀσχέτως πρὸς πᾶσαν ἐξαίρεσιν συνομολογουμένην μεταξὺ ἀσφαλιστοῦ καὶ ἀσφαλιζομένου, δὲν ὁμιλεῖ δὲ συνεπῶς τίνες ἔσονται αἱ συνέπειαι τοῦ ὅρου, ἅμα γίνονται ἐξαιρέσεις ὡρισμένων δυστυχημάτων, οἷον «ἐλεύθερον ἀβαρίας» ἐκτὸς τῶν συμπτώσεων συγκρούσεως, προσαράξεως, καθισματος, πυρκαϊᾶς κ.τ.λ.

Κατὰ τὸν Ἀγγλικὸν νόμον, ὁ ὅρος «ἐλεύθερον ἀβαρίας» ὑπόκειται εἰς περιορισμόν τινα. Οὕτω α') δὲν ἐφαρμόζεται εἰς τὰς γενικὰς ἀβαρίας (Unless general) καὶ β' δὲν ἐφαρμόζεται ἐν περιπτώσει καθίσματος τοῦ πλοίου. Ἀλλὰ κατὰ τὴν δευτέραν περίπτωσιν ὑπάρχουσι δύο διάφορα συστήματα. Κατὰ τὸ μὲν γενομένου καθίσματος, ὁ ἀσφαλιστὴς εὐθύνεται, χωρὶς νὰ ἐξετασθῇ ἐὰν αἱ ζημίαι προῆλθον ἐκ τοῦ καθίσματος τοῦ πλοίου ἢ οὔ, ὡς ἐπὶ παραδείγματι ἐὰν ἡ ῥῆξις, ἥτις προὐξένησε τὴν ζημίαν παρήχθη πρὸ ἢ μετὰ τὸ κάθισμα.

Κατὰ τὸ δεύτερον, ὁ ἀσφαλιστὴς εὐθύνεται ἐν περιπτώσει καθίσματος, ἐφ' ὅσον τὸ κάθισμα ὑπῆρξεν ἡ αἰτία τῆς ζημίας.

Τὸ πρῶτον τῶν δύο τούτων συστημάτων ὑπερίσχυσεν ἐν Ἀγγλίᾳ, ἐν ᾧ τὸ δεύτερον ὅπερ εἶνε καὶ λογικώτερον ἀπεδέχθησαν ἐν Γαλλίᾳ.

Κατὰ τὸν Γερμανικὸν Ἐμπορικὸν νόμον ἄρθρον 855 ἡ ῥήτρα: ἐλεύθερον ἀβαρίας: ἐξαιρουμένου καθίσματος, ἐπεκτείνεται ἐπὶ διαῤῥήξεως τοῦ σκάφους, καθίσματος, καὶ ἐν γένει παντὸς γεγονότος, καθιστῶντος τὸ πλοῖον ἀνεπίδεκτον ἐπισκευῆς. (Ἕπεται τὸ τέλος)

Σῦρος ΕΜΜ. ΜΑΚΡΥΓΙΑΝΝΗΣ
δικηγόρος

Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ ΕΝ ΡΩΣΣΙΑ

Κατὰ τὸν ἡμέτερον ἐν Νοβοροσσίσκῃ ἀνταποκριτὴν τὸν παρελθόντα μῆνα Μάϊον κατέπλευσαν ἐκεῖ τὰ ἑξῆς ὑπὸ Ἑλληνικὴν σημαίαν ἀτμόπλοια: «Ἀσημίνα» τόννων 1781, προερχόμενον ἐκ Ταϊγανίου δι' Ἀμβοῦργον μὲ ἐξαγωγέα τὸν κ. Σαρσέντην, ὑπὸ φορτίον κριθῆς 49,060 συμπληρωθὲν ὑπὸ τῶν κ. κ. Υἱῶν Ζίφου καὶ Σία, μὲ ναῦλον 8 σελ. καὶ 9 καὶ ὑπὸ πλοίαρχον τὸν κ. Ἐμπειρῖκον.

Ἐπίσης τὸ Ἑλληνικὸν ἀτμόπλοιον «Στέφανος» τόννων 1060 προερχόμενον ἐκ Ταϊγανίου διὰ Μασσαλίαν μὲ ἐξαγωγέα τὸν κ. Λουδ. Δρεῦφους.

Τὸ ἀτμόπλοιον «Γεώργιος» τόννων 1569 ἐκ Ταϊγανίου διὰ Μασσαλίαν μὲ ἐξαγωγέα τὸ Comptoir d' Exportation.

Καὶ τὴν 4 Ἰουνίου τὸ ἀτμόπλοιον «Ἀλέξανδρος Μιχαλινὸς» τόννων 1430 ἐκ Ταϊγανίου δι' Emden μὲ σῖτον 41,600 καὶ σίκαλην 20,650, ἀφιχθὲν ἐκεῖ ἐκ Ταϊγαννίου ὑπὸ πλοίαρχον τὸν κ. Γ. Πιττᾶν πρὸς συμπλήρωσιν τοῦ φορτίου. Ναῦλος 8 σελλ. Ἐκ τοῦ διαβιβαζομένου ἡμῖν λεπτομερεστάτου πίνακος μανθάνομεν ὅτι κατὰ τὸν παρελθόντα Μάϊον εἰς Νοβοροσσίσκην κατέπλευσαν 17 ὑπὸ Ἀγγλικὴν σημαίαν ἀτμόπλοια, τόννων 34000 περίπου, ὑπὸ Ἰταλικὴν 2 τόννων 2778, ὑπὸ Γαλλικὴν 4 τόννων 5,500 περίπου, ὑπὸ Γερμανικὴν 4 τόνν. 4,643 καὶ ὑπὸ Τουρκικὴν ἀλλ' εἰς Ἕλληνας ἰδιοκτήτας ἀνήκοντα δύο τόννων 2279.

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

(Πολεμικὸν Ναυτικόν).

Ἀγγλία. Τὸ θωρηκτὸν «Bulwark», ἐκτοπίσματος 15,000 τόννων ἐξετέλεσεν ἐπὶ ὀκτάωρον δοκιμὰς μεγάλης ταχύτητος διὰ τεχνητοῦ ἑλκυσμοῦ· ὑπὸ πίεσιν ἐν τοῖς λέβησι 19, χιλιογραμ. 7, ἔδωκεν ἵππους 15358, στροφὰς 110 καὶ ταχύτητα 18 κομβ. 5· ἡ κατανάλωσις τῶν καυσίμων ἦτο 0, χιλιογρ. 85 καθ' ἵππον καὶ ὥραν.

Τὸ θωρηκτὸν «Implacable» ἐπανέλαβε τὰς δοκιμὰς τοῦ πυροβολικοῦ του μετὰ τροποποιήσεις τινὰς ἐπενεχθείσας εἰς τοὺς πύργους αὐτοῦ.

Τὸ καταδρομικὸν 3ης τάξεως «Pandora», οὗ αἱ δοκιμαὶ εἶχον διακοπῇ ἀπὸ τεσσάρων μηνῶν ἕνεκεν σπουδαίων ἐκφυγῶν τοῦ ἀτμοῦ, ἠδυνήθη νὰ ἐπαναλάβῃ αὐτὰς τὴν 5 Ἰουνίου, ἐκτελέσαν τετράωρον δοκιμὴν ταχύτητος διὰ τεχνητοῦ ἑλκυσμοῦ· ὑπὸ πίεσιν ἐν τοῖς λέβησι 17, χιλιογρ. 9, ἔδωκεν ἵππους 7330, στροφὰς 245 καὶ μέσην ταχύτητα 19, κομβ. 72· ἡ κατανάλωσις τῶν καυσίμων ἦτο 1, χιλιογρ. 13 καθ' ἵππον καὶ ὥραν. Ἡ κατασκευὴ τοῦ πλοίου τούτου διήρκεσε 3 $^1/_2$ περίπου ἔτη.

Τὸ καταδρομικὸν δευτέρας τάξεως «Minerva» οὗ οἱ λέβητες εἰσὶ κυλινδρικοὶ ἐπεράτωσε τὰς δοκιμάς του. Τὸ «Hyacinth» ὅπερ ἔχει λέβητας Belleville θ' ἀρχίσῃ τὰς ἰδικάς του 1) διὰ δρόμου διαρκείας 30 ὡρῶν καὶ 2000 ἵππων, 2) διὰ δρόμου 30 ὡρῶν καὶ 5000 ἵππων, 3) διὰ δρόμου 3 ὡρῶν καὶ 8000 ἵππων· εἶτα τὰ δύο ταῦτα πλοῖα θέλουσι πλεύσει ὁμοῦ εἰς Γιβραλτάρ, διὰ μεγάλης ταχύτητος.

Ἡ μικροῦ βυθίσματος κανονιοφόρος «Tael» ἐκτοπίσματος 85 τόννων ἤρξατο τῶν δοκιμῶν αὐτῆς ἐν τῇ ἐκβολῇ τοῦ Ταμέσεως καὶ ἠδυνήθη νὰ διατηρήσῃ ἐπὶ πολλὰς κατὰ συνέχειαν ὥρας ταχύτητα 13 κόμβων, θερμαίνουσα μόνον διὰ ξύλων.

Τὸ Ναυαρχεῖον διέταξε τὰς ναυτικὰς ἀρχὰς τοῦ Devenport νὰ ἐφοδιάσωσι διὰ μηχανημάτων τοῦ ἄνευ σύρματος τηλεγράφου ἅπαντα τὰ εἰς τὰς Ἀγγλικὰς ἀκτὰς ἐξωπλισμένα πλοῖα, τὰ τῆς ἐφεδρείας, τὰ τῶν στόλων τῆς Μάγχης καὶ τὰς σχολάς· τὰ αὐτὰ ὄργανα θὰ τοποθετῶνται καὶ ἐπὶ παντὸς θωρηκτοῦ ἢ καταδρομικοῦ ἀποστελλομένου εἰς τὴν Μεσόγειον.

Ἡ Ἀγγλία ἤρξατο ἤδη ναναζητῇ τὰ μέσα δι' ὧν θὰ δύναται νὰποκρούῃ τὰς προσβολὰς τῶν ὑποβρυχίων, ἅτινα τοσοῦτον περιεφρόνει πρὸ ὀλίγων μηνῶν. Τινὲς ἐλπίζουσιν ὅτι αἱ διεθνεῖς συνθῆκαι θέλουσιν ἀπαγορεύσει τὴν χρῆσιν τῶν πλοιαρίων τούτων κατὰ τοὺς πολέμους τῶν πεπολιτισμένων κρατῶν, ὡς προσβαλλόντων ἐξ ἀπροόπτου καὶ ἐν τῷ σκότει, τοῦθ' ὅπερ ἀντίκειται εἰς τὰς παραδόσεις τοῦ ναυτικοῦ· ἐπειδὴ ὅμως ἡ ἀπαγόρευσις αὕτη δὲν θεωρεῖται πιθανὴ ζητοῦσιν ὅπως ἐκτελεσθῶσι πειράματα δι' ἀντιτορπιλλικῶν, ἅτινα μόλις παρατηροῦσι τὸν πυργίσκον τοῦ ὑποβρυχίου νὰ ἐκσφενδονίζωσι κατὰ τὴν διεύθυνσιν ταύτην τορπίλλην, προεικάζοντες ὅτι ἡ ἔκρηξις αὐτῆς θὰ ᾖ ἐπαρκὴς ὅπως καταστρέψῃ τὴν εὐστάθειαν τοῦ ὑποβρυχίου ἢ τουλάχιστον, ὅπως προξενῇ σοβαρὰς βλάβας εἰς τὰ τόσον λεπτὰ ὄργανα τούτου. Ἐπίσης θέλουσι γείνει καὶ δοκιμαὶ διὰ τῶν ἀκτίνων Roetgen ὅπως ἐξευρεθῇ τρόπος δι' οὗ νὰ ᾖ ὁρατὸς ὁ βυθὸς τῆς θαλάσσης ἐκ τῆς ἐπιφανείας αὐτῆς. Ἡ ἐπιτυχία ὅμως τῶν πειραμάτων τούτων θέλει ὠφελήσει καὶ τὰ ὑποβρύχια, διότι τότε ταῦτα θὰ δύνανται νὰ προσανατολίζωνται καὶ νὰκολουθῶσιν οἱανδήποτε θέλωσι διεύθυνσιν χωρὶς νὰ ἔχωσιν ἀνάγκην νὰνέρχωνται ἀπὸ καιροῦ εἰς καιρὸν εἰς τὴν ἐπιφάνειαν τῆς θαλάσσης, ἵνα ἐξακριβῶσι τὴν θέσιν των.

Τὸ θωρηκτὸν «Formidable» (15000 τόννων, 15000 ἵππων καὶ 18 κόμβων) ἀφ' οὗ διέκοψεν ἐπὶ τρεῖς μῆνας τὰς δοκιμάς του ἐπανέλαβε ταύτας ἐκτελέσαν τριακοντάωρον δοκιμὴν διὰ τῶν $^4/_5$ τῆς δυνάμεως αὐτοῦ, τῶν 20 αὐτοῦ λεβήτων Belleville ὄντων ὑπὸ πίεσιν 18 χιλιογράμμων· ἔδωκε δὲ ἵππους 11628, στροφὰς 101 καὶ ταχύτητα 16 κομβ. 5· ἡ κατανάλωσις τῶν καυσίμων ἦτο 0, χιλιογρ. 85 καθ' ἵππον καὶ ὥραν.

Γαλλία. Τὸ τορπιλλοβόλον ἀνοικτῆς θαλάσσης «Siroco» ἐξετέλεσεν ἐν Χερβούργῳ δοκιμὰς καταναλώσεως λίαν ἐπιτυχεῖς.

Κατηνάλωσε κατὰ μέσον ὅρον 275 χιλιόγρ. καθ' ὥραν.

Τὰ νέα ὑποβρύχια, ὧν ἡ κατασκευὴ προκειται νὰρχίσῃ κατὰ τὸ τρέχον ἔτος θὰ ὦσιν ἐφωδιασμένα, ὅπως καὶ τὰ αὐτόνομα ὑποβρύχια (submersibles), διὰ διπλοῦ κινητῆρος, δῆλα δὴ δι' ἑνὸς ἀτμοκινητῆρος ἢ ἀεροκινητῆρος καὶ δι' ἠλεκτρικῶν ρευματοπυκνωτῶν. Ἐν τούτοις ὡς ἐκ τῶν διαστάσεων αὐτῶν δὲν θὰ εἶνε αὐτόνομα ὑποβρύχια τοῦ τύπου Narval, ἀλλ' ἁπλῶς ὑποβρύχια· ὁ ἀτμοκινητὴρ (ἢ ἀεροκινητὴρ) αὐτῶν θὰ χρησιμεύῃ διὰ τὸν ἐπὶ τῆς ἐπιφανείας πλοῦν καὶ διὰ τὴν πλήρωσιν τῶν ρευματοπυκνωτῶν, οἵτινες θὰ χρησιμοποιῶνται μόνον, ὅταν τὸ σκάφος εὑρίσκεται ὑπὸ τὴν ἐπιφάνειαν τῆς θαλάσσης. Θὰ εἶνε ἐν μέρει μόνον αὐτόνομα ὑποβρύχια, διότι θὰ ἔχωσιν ἀκτῖνα ἐνεργείας μεγαλειτέραν κατά τι τῆς τῶν μέχρι τοῦδε κατασκευασθέντων ὑποβρυχίων (sous-marins),

καὶ θὰ δύνανται νὰ βυθίζωνται ταχύτερον τοῦ Narval, τὸ ὁποῖον ὅπως πράξῃ τοῦτο, πρέπει νὰ πληρώσῃ ὕδατος τὸ μεταξὺ τῶν δύο αὐτοῦ σκαφῶν περιλαμβανόμενον κενόν, τοῦθ' ὅπερ εἶνε ἐργασία, ἥτις ὡς γνωστὸν ἀπαιτεῖ ἱκανὸν χρόνον.

Ἡ Γαλλικὴ κυβέρνησις παρήγγειλεν εἰς τὰ ναυπηγεῖα Normand δύο ἀντιτορπιλλικὰ καὶ δύο τορπιλλοβόλα 1ης τάξεως, ἅτινα θὰ φέρωσι τοὺς ἀριθμοὺς 269 καὶ 270. Τοιουτοτρόπως ἡ κινητὴ ἄμυνα ἐνισχύεται ὀλίγον κατ' ὀλίγον ἀντικαθισταμένων τῶν παλαιῶν τορπιλλοβόλων 2ας τάξεως ὑπὸ νέων μονάδων μεγαλειτέρων καὶ στερεωτέρων. Τὰ μὲν πρῶτα χρησιμεύουσι διὰ τὰ καθημερινὰ γυμνάσια ἐν ᾧ τὰ καλὰ τορπιλλοβόλα 1ης τάξεως τηροῦνται ἐν ἐφεδρείᾳ, ἵνα χρησιμοποιηθῶσιν ἐν καιρῷ πολέμου, καὶ κινητοποιοῦνται ἀπὸ καιροῦ εἰς καιρόν, ἵνα ἐπαληθεύεται ἡ καλὴ λειτουργία τῶν ὀργάνων αὐτῶν.

Τὸ τορπιλλοβόλον ἀνοικτῆς θαλάσσης «Audacieux» ἐπεράτωσεν ἐπιτυχῶς τὰς δοκιμάς του καὶ θέλει προσκολληθῆ εἰς τὴν κινητὴν ἄμυναν τῆς Βρέστης.

Τὸ τεθωρακισμένον καταδρομικὸν «Momalm» θέλει περατώσει τὰς δοκιμάς του περὶ τὰς ἀρχὰς τοῦ προσεχοῦς ἔτους καὶ θέλει προσκολληθῆ εἰς τὸν στόλον τοῦ Βορρᾶ.

Καθειλκύσθη εἰς Havre τὸ τορπιλλοβόλον ἀνοικτῆς θαλάσσης «Typhon» ἐκτοπίσματος 185 τόννων, μήκους 45 μέτρων, πλάτους 5μ, 10, καὶ ταχύτητος 26 κόμβων. Τὸ σκάφος αὐτοῦ φέρει λεπτὸν θώρακα ἀποτελούμενον ἐξ ἐλάσματος πάχους 24 χιλιοστομέτρων.

(Ἕπεται τὸ τέλος)

ΝΙΚ. Ι. ΜΠΟΤΑΣΗΣ
Ἀ·θυποπλοίαρχος τοῦ Β. Ναυτικοῦ.

ΜΕΤΑΒΟΛΑΙ ΚΑΙ ΣΥΜΠΛΗΡΩΣΕΙΣ

ΦΑΡΩΝ ΚΑΙ ΦΑΝΩΝ

(Ἴστρια—Αιμὴν Οὐμάγκο.)

Ἐπὶ τῆς ἄκρας τοῦ κατασκευαζομένου μόλου τοῦ λιμένος *Οὐμάγκο*, ἀνάπτει εἰς κοινὸς κόκκινος φανὸς ἐπὶ ἱστοῦ ὕψους τεσσάρων μέτρων ἀπὸ τῆς θαλάσσης.

Μαύρη θάλασσα.
(Ἀκρωτήριον Καλιάκρια)

Ὁ λευκός, διαλείπων μετ' ἐκλάμψεων φάρος τοῦ ἀκρωτηρίου Καλιάκρια κατεστράφη ἀπὸ σεισμόν. Ἐπὶ τῆς ἰδίας θέσεως ἐτέθη ἀμέσως εἰς φάρος προσωρινὸς μὲ τὰ ἴδια χαρακτηριστικὰ τοῦ προηγουμένου.

Γεωγρ. Θέσις. Πλάτος Β. 43°22'
» » Μῆκος Α. 28°30'

Βόρειος Ἀτλαντικὸς
(Ἡνωμ. Πολιτεῖαι, ἀκρωτήριον Wreck)

Τὴν 15 τρέχ. Ἰουνίου ἠνήφθη φάρος μὲ λευκὸν σταθερὸν φῶς εἰς τὴν βορείαν ἄκραν τοῦ ἀκρωτηρίου Wreck, μεσημβρινοανατολικῶς τοῦ ὅρμου Lookout καὶ εἰς 7]8 μιλ. πρὸς Ν. 62° Α. τοῦ φάρου τοῦ ἀκρωτηρίου Lookout. Ὕψος ἀπὸ τῆς θαλάσσης 6 μέτρα καὶ 7.

Γεωγραφικὴ θέσις: 34°, 36', 57'' Β. καὶ 78°, 52', 39''. Α.

Βαλτικὴ θάλασσα.

Οἱ ἀκόλουθοι κίνδυνοι παρετηρήθησαν εἰς τὰς προσεγγίσεις τῆς Ἕλσιγκφορ εἰς τὴν Βαλτικὴν θάλασσαν καὶ ἐν τῷ κόλπῳ τῆς Φιλανδίας.

Αον) Εἰς τὸ στενὸν μεταξὺ τῶν νήσων Uestra Tukan καὶ Oestra Tukan παρετηρήθη τμῆμα βράχου μεμονωμένου ὀνόματι Mogutchy μήκους 200 μέτρ. καὶ πλάτους 100 μέτρ. Τούτου τὸ ὑψηλότερον σημεῖον εἶναι κεκαλυμμένον ἐκ 3 μ. 7 ὕδατος, κεῖται δὲ 2 μίλια 9)10 πρὸς Ν. 20 Α. τοῦ φάρου Stura Miölö. Ἐσημειώθη δι' ἐρυθροῦ σημαντῆρος. Γεωγραφικὴ θέσις: 60°,36', 23'' Β. καὶ 22°, 48', 19'' Α.

Βον) Εἰς τὴν εἴσοδον τῆς Ἑλσιγκφὸρ παρατηρήθη μεμονωμένος βράχος ὀνόματι Malmgrundet μήκους 50μ. καὶ πλάτους 40. Τούτου τὸ ὑψηλότερον σημεῖον καλύπτεται ὑπὸ 7 μ. καὶ 8 ὕδατος, κεῖται δὲ 2 μίλια 9)10 πρὸς Ν. 2° Α. τοῦ φάρου Grohara. Ἐσημειώθη διὰ λευκοῦ καὶ ἐρυθροῦ σημαντῆρος Γεωγραφικὴ θέσις: 60°, 3', 2'' Β. καὶ 22°, 48', 19'' Α.

Μαύρη θάλασσα
(Ρωσσικαὶ ἀκταί.)

Ὁ ἐσβεσμένος ἀπό τινος περιστροφικὸς λευκὸς καὶ ἐρυθρὸς πυρσὸς τῆς ἀκτῆς Kodor ἤρχισε καὶ πάλιν λειτουργῶν.

Ἀζοφικὴ θάλασσα.
(Βορεία ἀκτὴ)

Τὸ ναυαγῆσαν πλοῖον, ὅπερ εἶχε σημειωθῆ εἰς 3 μίλια 8)10 πρὸς Β. 50° Α. τοῦ παλαιοῦ φάρου τῆς Βερδιάνσκας ἐξηλείφθη παντελῶς.

Γεωγραφικὴ θέσις: 46°,40', 30'' Β. καὶ Α. 34°,21', 30''.

Μαύρη θάλασσα.
(Στενὸν τοῦ Κέρτς)

Τὸ ἱστιοφόρον τὸ ναυαγῆσαν μὲ φορτίον πετρῶν μεταξὺ Kyg Aul καὶ Takil κεῖται εἰς βάθος 20 μ. καὶ τὸ κατάστρωμά του εἶναι κεκαλυμμένον ἀπὸ 13 μ. ὕδατος. Εὑρίσκεται εἰς 4 μίλ. 1)10 πρὸς Β. 89°,30' Α. τοῦ φάρου Kyg-Aul καὶ σημειοῦται διὰ λευκοῦ καὶ μέλανος σημαντῆρος.

Γεωγρ. θέσις: 45°, 4', 5'' Β. καὶ Α. 34°, 2', 30''.

Εἴσοδος Liman
(Τοῦ Δνήπειρος)

Ἓν ἱστιοφόρον ἐναυάγησεν εἰς τὴν πρὸς βορρᾶν τοῦ στενοῦ Ὀτζακὼφ ἀκτήν.

Γεωγραφικὴ θέσις: 46°,35', 35'' Β. καὶ Α. 29°,10', 18''.

Ἱσπανία
(Εἰδοποιήσεις φάρων)

Εἰς Ἀλγκεζιρὰς θὰ ὑπάρχωσι δύο μόνον πυρσοί. Εἰς λευκὸς σταθερὸς εἰς τὴν Νότιον ἄκραν τοῦ φρουρίου τῆς νήσου Uérte καὶ ὁ ἕτερος ἐρυθρὸς σταθερὸς εἰς τὸ ἄκρον τοῦ ξυλίνου μόλου τοῦ σιδηροδρόμου ἐκ Βεβαδίλλας εἰς Ἀλγεζιράς.

2) Ὁ ἐρυθρὸς σταθερὸς πυρσὸς εἰς τὴν ἄκραν τοῦ μεσημβρινοανατολικοῦ μόλου τοῦ λιμένος Ἀλικάντης θὰ ἔχῃ φωτοβολίαν 11 μιλίων ἀντὶ 2.

3) Τὸ λευκὸν σταθερὸν φῶς τῆς Uillajoyosa ἔχει φωτοβολίαν δέκα μιλίων ἀντὶ 5.

5) Ὁ πυρσὸς Port-Pi εἰς τὸν ὅρμον Πάλμα τῆς νήσου Μαγιόρκας θὰ ἔχει πλέον λευκὸν φῶς μὲ 1 λάμψιν ἀνὰ 3', ἀντὶ 1 κατὰ 2', ὡς ἦτο μέχρι τοῦδε.

ΝΑΥΤΙΚΑ ΝΕΑ

ΚΙΝΗΣΙΣ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ

— Τὸ νέον ἀτμόπλοιον τῶν ἐν Βιέννῃ ἐφοπλιστῶν ἀδελφῶν κ. κ. Τοπάλη ἀφίκετο ἐκ Κάρδιφ εἰς Πειραιᾶ τὴν παρελθοῦσαν Τετάρτην καὶ ἐνηλογήθη. Εἶνε τόννων 2111.

— Τὸ ἀτμόπλοιον «Μιχαὴλ» τοῦ κ. Γ. Μ. Ἐμπειρίκου προεναυλώθη διὰ φορτίον σίτου πρὸς 8 σελ. τὸν τόννον ἀπὸ Σουλινᾶ εἰς Ἀγγλίαν.

— Τὸ ἀτμόπλοιον «Κυκλάδες» τοῦ κ. Δ. Μωραΐτου κατευθύνεται εἰς Ἀμβέρσαν μὲ φορτίον σίτου. Τὸ ἀτμόπλοιον τοῦτο ἐπροναυλώθη ἐξ Ὀδησσοῦ δι' Ἀμβοῦργον πρὸς 12 σελ. κατὰ τόννον.

— Τὸ ἀτμόπλοιον «Ἀργὼ» τῆς Ἑταιρίας Βάτη 3,850 τόννων ἐπροναυλώθη διὰ τρία συνεχῆ ταξείδια ἀπὸ τοῦ μηνὸς Αὐγούστου ἐξ Ὀδησσοῦ διὰ Μεσόγειον μὲ ναῦλον 11 1]2 φρ. καὶ 12 διὰ δεύτερον λιμένα καὶ 12 1)2 διὰ τρίτον.

— Τὸ ἀτμόπλοιον «Μενέλαος» τῆς Ἑταιρίας Βούλγαρη 4,000 τόννων ἀναχωρεῖ ἐκ Κάρδιφ μὲ φορτίον γαιάνθρακος δι' Ἰταλίαν.

— Ἐπίσης καὶ τὸ ἀτμόπλοιον τῆς ἑταιρίας Δάμπαση 4,000 τόννων διὰ Πειραιᾶ μὲ ναῦλον 8 1)2 σελλινίων.

ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ ΜΙΧΑΛΙΝΟΥ

Ἐκ τῶν ἀτμοπλοίων τοῦ κ. Μιχαλινοῦ ἡ «Δέσποινα» ἀφικνεῖται μετά τινας ἡμέρας ἐκ Κάρδιφ κατευθυνομένη εἰς Σῦρον πρὸς ἐκφόρτωσιν 2,500 τόννων γαιάνθρακος.

— Τὸ ἀτμόπλοιον «Ἀλέξανδρος» σήμερον Κυριακὴν ἀφικνεῖται εἰς Emden.

— Τὸ ἀτμόπλοιον «Βαλλιάνος» ἐναυλώθη διὰ τὴν μεταφορὰν μεταλλεύματος ἐκ Λαυρίου εἰς Γλασκώβην Ἀγγλίας πρὸς 6 σελλ. καὶ 9 πέννας κατὰ τόννον.

ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ ΣΤΑΘΑΤΩΝ

(Ἀντιπρόσωπος ἐν Πειραιεῖ Π. Α. Σταθᾶτος)

— Τὸ ἀτμόπλοιον «Κωνσταντῖνος Σταθᾶτος» τόννων 3400 ἀνεχώρησε τὴν παρελθοῦσαν Τρίτην ἐκ Πειραιῶς διὰ Σουλινᾶ. Ἐναυλώθη διὰ Continent μὲ ναῦλον 8 σελλινίων καὶ 6.

— Τὸ ἀτμόπλοιον «Ποσειδὼν» τόννων 4000 διῆλθεν ἐκ Πειραιῶς τὴν παρελθοῦσαν Κυριακὴν μὲ φορτίον ἀραβοσίτου διὰ τὸ Hull τῆς Ἀγγλίας μὲ ναῦλον 9 σελλινίων.

— Τὸ ἀτμόπλοιον «Ἀμφιτρίτη» τόννων 4400 ἐφόρτωσεν ἀραβόσιτον εἰς Βραΐλαν καὶ ἀνεχώρησε τὴν παρελθοῦσαν Τετάρτην διευθυνόμενον εἰς Κοπεγχάγην τῆς Δανίας μὲ ναῦλον 11 σελ. καὶ 6 πεν. Ἐκ Πειραιῶς θὰ διέλθῃ πρὸς ἀνθράκευσιν σήμερον Κυριακήν.

ΜΕΡΙΣΜΑΤΑ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ

Ὄντως τὰ μερίσματα τῶν ἀτμοπλοίων κατὰ τὸ παρελθὸν ἔτος ὑπῆρξαν σημαντικά, ὑπόκεινται δὲ ταῦτα ὡς δεῖγμα τρανώτατον διὰ τοὺς τυχὸν ἀκόμη δυσπιστοῦντας ὅτι ἡ θάλασσα δὲν εἶναι ὁ πλουτοπαραγωγικώτατος ἐθνικὸς πόρος.

Ἐκ τῶν μετ' ὀλίγας ἡμέρας δημοσιευθησομένων μερισμάτων, τῶν ἀτμοπλοίων τῆς Ἄνδρου ἐν τῇ καλλίστῃ ἐπαρχιακῇ συναδέλφῳ «Ναυτίλος» καταφαίνεται ὅτι τὸ ἀτμόπλοιον «Λεωνίδας» τῆς Ἑταιρίας τοῦ κ. Βασ. Ἐμπειρίκου ἀπέδωκεν εἰς τοὺς μετόχους του μέρισμα 42 0)0, ἀνώτατον ὅριον, κατώτερον δὲ 22 0)0

τὸ ἀτμόπλοιον «Βασίλειος» τῆς Ἑταιρίας Μάνδακα, ἕνεκα τυχαίου συμβάντος.

ΚΑΤΑΠΛΟΙ

— Τὴν παρελθοῦσαν ἑβδομάδα κατέπλευσαν τὰ Αὐστριακὰ ἀτμόπλοια «Εὐτέρπη» ἐξ Ὀδησσοῦ χωρὶς νὰ προσεγγίσῃ εἰς Κων)πολιν πρὸς ἀποφυγὴν ἐνδεχομένης καθάρσεως ἕνεκεν τοῦ ὑπόπτου κρούσματος τῆς Κωνσταντινουπόλεως καὶ «Ἀπόλλων» ἐκ Σμύρνης, τὰ ἑλληνικὰ «Ἥρα» τοῦ Τζὼν ἐκ Κων)πόλεως, «Ἀλβανία» τῆς Πανελληνίου ἐκ Σμύρνης-Χίου, «Ποσειδὼν» τοῦ Σταθάτου ἐκ Βραΐλας πρὸς ἀνθράκευσιν, «Τσίλτα Ἀμπατιέλου» ἑλληνικὸν ἐκ Ταϊγανίου πρὸς ἀνθράκευσιν, «Ἄνδρος» ἐκ Μελίτης, «Parnessmor» ἀγγλικὸν ἐκ Λίβερπουλ, «Ἡρὼ» ἑλληνικὸν ἐκ Ταϊγανίου πρὸς ἀνθράκευσιν.

— Τὴν παρελθοῦσαν Δευτέραν τὸ γαλλικὸν «Equateur» ἐκ Μασσαλίας-Νεαπόλεως, καὶ τὴν Τρίτην τὸ ἑλληνικὸν τοῦ Τζὼν «Κλειὼ» ἐκ Θεσσαλονίκης-Βόλου καὶ τὸ ἑλληνικὸν ἀτμόπλοιον «Θεόδωρος Σιφναῖος» ἐκ Ταϊγανίου πρὸς ἀνθράκευσιν.

— Τὴν παρελθοῦσαν Τετάρτην ἐκ Κάρδιφ τὸ ἀτμόπλοιον «Ἤπειρος».

— Κατέπλευσαν ἐπίσης «Γεώργιος-Μιχαλινὸς» ἐκ Κάρδιφ μὲ φορτίον γαιανθράκων, «Μπέμπη» ἑλληνικὸν ἐκ Θήρας πρὸς ἀνθράκευσιν, «Πέρα» γερμανικὸν «Βαλλιάνος» ἑλληνικὸν ἐκ Νιοῦπορτ μὲ φορτίον γαιανθράκων «Ἀλέξανδρος» τοῦ Χ. Δαοὺτ ἐκ Χίου καὶ «Κωνσταντῖνος» ἑλληνικὸν ἐκ Γαλαζίου.

Η ΄ΑΝΔΡΟΣ,,

Τὸ ἀτμόπλοιον «Ἄνδρος» τὸ ὁποῖον, ὡς ἐγράφομεν, ἐν τῷ παρελθόντι φύλλῳ ἐνηλογήθη ἐν τῷ λιμένι τῆς Ἄνδρου ἀνήκει εἰς τὸν ἐν Κάρδιφ μεγαλέμπορον κ. Σταμ. Γ. Ἐμπειρῖκον. Ἐναυπηγήθη τῷ 1896 καὶ εἶνε τόννων καταμετρήσεως 1913. Ἡ «Ἄνδρος» ἔχει μῆκος 99 μέτρων καὶ 52, πλάτους 14 καὶ 60, περιμέτρου 26 καὶ 68, βυθίσματος 20 ποδῶν καὶ 9 δακτύλων. Καίει 17 τόννους γαιάνθρακος κατὰ εἰκοσιτετράωρον, ἔχει ταχύτητα 9 1)2 μιλίων καὶ μηχανὴν δυνάμεως 230 ἵππων.

Ἡ «Ἄνδρος» ἠγοράσθη ἀντὶ 35,000 λιρῶν Ἀγγλικῶν καὶ εἶναι ἐκ τῶν μεγίστων ἑλληνικῶν φορτηγῶν ἀτμοπλοίων.

ΛΙΜΗΝ ΣΥΡΟΥ

Εἰς τὸν λιμένα τῆς Σύρου κατὰ τὴν παρελθοῦσαν ἑβδομάδα εὑρίσκοντο τέσσαρα μεγάλα φορτηγὰ ἀτμόπλοια «Κωνσταντῖνος» τοῦ κ. Τσιροπινᾶ, «Εὐάγγελος Πετρίτσης» τῶν κ. κ. υἱῶν Πετρίτση, «Σοφία Κούπα» καὶ «Φανή». Ἐπίσης εἰς τὸν λιμένα Σύρου εὑρίσκεται πρὸς ἐπισκευὴν ἡ «Ἑρμούπολις».

ΟΙ ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΕΣ

Ἡ τιμὴ τῶν γαιανθράκων ἐξακολουθεῖ παραμένουσα εἰς τὰ 28 σελλίνια, γίνονται ὅμως πωλήσεις καὶ 27 καὶ 26 σελλινίων κατὰ τόννον.

Τὴν παρελθοῦσαν ἑβδομάδα τὰ ἀτμόπλοια «Γεώργιος Μιχαλινὸς» καὶ «Βαλλιάνος» τὸ μὲν ἐκ Κάρδιφ καὶ τὸ δεύτερον ἐκ Νιοῦπορτ ἐκόμισαν διὰ λ)σμὸν τοῦ κ. Μιχαλινοῦ 7,185 τόννους γαιάνθρακος.

ΣΙΤΑΓΟΡΑ

Ἡ σιταγορὰ Πειραιῶς καὶ κατὰ τὴν παρελθοῦσαν ἑβδομάδα ἀπέμεινεν εἰς τὸ αὐτὸ σημεῖον. Κατὰ τὰς τελευταίας ἐν τούτοις ἐκ Ρωσσίας πληροφορίας ἕνεκεν σφαλεροῦ ὑπολογισμοῦ τῆς παραγωγῆς ἡ τιμὴ τοῦ σίτου τῶν 9 φουντίων ἀνῆλθεν εἰς τὰ 9 ρούβλια καὶ 45 καπίκια ἐκ τῶν 9 καὶ 10—15 εἰς τὰ ὁποῖα ἐκυμαίνετο.

Τὸ ἀτμόπλοιον «Παρθενὼν» ἐκόμισε προχθὲς ἐκ Ταϊγανίου διὰ τὴν ἀγορὰν Πειραιῶς 380,000 ὀκ. σίτου

ΝΑΥΤΙΚΑ ΕΙΔΗ

Τὰ ναυτικὰ εἴδη δὲν ὑπέστησαν ἀξιοσημείωτον μεταβολὴν κατὰ τὴν παρελθοῦσαν ἑβδομάδα.

Μεταξὺ αὐτῶν τὰ ἀγγλικὰ λινέλαια, βρασμένα τιμῶνται κατ' ὀκᾶν πρὸς 2.50.

Τὰ ἄβραστα πρὸς 2.40.

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

Τὰ λευκὰ σχοινία τιμῶνται 2.60 κατ' ὀκᾶν.

Τὰ ἐκ τοῦ σπάρτου σχοινία (τζίβαι) πρὸς 2.40.

Τὸ μίνιον (ἐκ μολύβδου) ἀπὸ 1—1.40.

Χρώματα

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

Τὸ λευκὸν χρῶμα τσίγκου πρὸς 1.70 κατ' ὀκᾶν.

Τὸ σκοῦρον χρῶμα, ἤτοι μαῦρον, ξύλου, πράσινον κλπ. πρὸς 1.10.

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

Αἱ ἄγκυραι βάρους μικροτέρου τοῦ ἑνὸς στατῆρος 1 δραχ. κατ' ὀκᾶν, πλέον τοῦ στατῆρος πρὸς 0,85.

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

ΠΟΛΕΜΙΚΑ ΥΠΟ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΝ

Ἡ ἐν Πειραιεῖ ἐκδιδομένη συνάδελφος «Χρονογράφος» μεταφέρει ἔκ τινος Γερμανικῆς ἐπιθεωρήσεως ἀρκετὰ ἐνδιαφέροντας ἀριθμοὺς περὶ τῶν ἐν ἐνεργείᾳ καὶ ὑπὸ κατασκευὴν πολεμικῶν πλοίων τῶν Μεγάλων

Δυνάμεων. Οὕτω ἡ Ἀγγλία ἔχει 50 θωρηκτὰ καὶ ὑπὸ κατασκευὴν 16, ἡ Γαλλία 28 ἐν ἐνεργείᾳ καὶ 5 ὑπὸ κατασκευήν, ἡ Ρωσσία 15 καὶ ὑπὸ κατασκευὴν 10, ἡ Γερμανία 19 καὶ 10, ἡ Ἰταλία 15 καὶ 6, ἡ Ἀμερικὴ 7 καὶ 11 καὶ ἡ Ἰαπωνία 6 καὶ 1.

Εὔδρομα ὑπὸ κατασκευὴν ἔχει ἡ Ἀγγλία 20, ἡ Γαλλία 15, ἡ Ρωσσία 7, ἡ Γερμανία 3, ἡ Ἰταλία 1, αἱ Ἡνωμέναι Πολιτεῖαι 9 καὶ ἡ Ἰαπωνία 1.

Καταδρομικὰ προστατευόμενα ἡ Ἀγγλία 4, ἡ Γαλλία 2, ἡ Ρωσσία 11, ἡ Γερμανία 7, ἡ Ἀμερικὴ 6 καὶ ἡ Ἰαπωνία 3.

Ἡ Ἀγγλία ἐπίσης 24 ἀντιτορπιλλικὰ καὶ 4 τορπιλλικά, ἡ Γαλλία 14 ἀντιτορπιλλικὰ καὶ 44 τορπιλλικά, ἡ Ρωσσία 43 καὶ 24, ἡ Γερμανία 15 ἀντιτορπιλλικὰ, ἡ Ἰταλία 8, Ἡνωμ. Πολιτεῖαι 17 καὶ 12, Ἰαπωνία 8 καὶ 31.

Ὑποβρύχια 12 ἡ Γαλλία, καὶ 7 αἱ Ἡνωμέναι πολιτεῖαι.

ΑΛΛΑ ΝΕΑ

— Ἡ ἀτμοπλοΐα τοῦ Αἰγαίου τῶν κ. κ. Θ. Μ. Κουρτζῆ καὶ Σία προέβη εἰς τὴν ἀγορὰν καὶ νέου ἀτμοπλοίου τόννων 2,600. Διὰ τοῦ ἀτμοπλοίου τούτου ἡ Ἑταιρία Κουρτζῆ ἀναβιβάζει εἰς 12 τὸν ἀριθμὸν τῶν ἀτμοπλοίων της.

— Ἐκ Κεφαλληνίας ἀγγέλλεται, ὅτι ἡ ἡμιολία «Χαρίκλεια» ἐκ Γαλαξειδίου μὲ φορτίον θηραϊκῆς γῆς κατευθυνομένη εἰς Τεργέστην ὑπὸ τὸν πλοίαρχον κ. Νίκαν καταληφθεῖσα ὑπὸ σφοδρᾶς τρικυμίας τὴν νύκτα τῆς 15 Ἰουνίου ἐναυάγησεν ἔξωθεν τῆς Κεφαλληνίας.

— Ὁ «Ναύαρχος Μιαούλης» κατέπλευσεν εἰς Πόρτο-Φρὰνς τῆς Αἴτῆς.

— Κατ' ἔκθεσιν τοῦ ἐν Κωνστάντσα ἕλληνος προξένου εἰσήχθησαν τὸ παρελθὸν ἔτος διὰ τὰ ἐκτελούμενα ἐκεῖ λιμενικὰ ἔργα 40,000 τόννοι θηραϊκῆς γῆς, ἧς ἡ ἀξία μετὰ τοῦ ναύλου ἀνέρχεται εἰς 5 1/2 φρ. φρ. κατὰ τόννον.

— Διὰ τῆς κομψῆς θαλαμηγοῦ τοῦ κ. Φ. Σερπιέρη «Anette» ἀπῆλθον εἰς ἐκδρομὴν μέχρι Βουλιαγμένης καὶ Αἰγίνης οἱ πρίγκηπες Νικόλαος καὶ Ἀνδρέας, καὶ ἄλλοι τινὲς προσκεκλημένοι.

— Ὑπὸ τοῦ ἐν Σύρῳ κ. Δ. Μαρίνου ἐξεδόθη τελευταίως εἰς μετάφρασιν γλαφυρὰν τὸ ὑπὸ τῆς Γαλλικῆς Ἀκαδημίας βραβευθὲν ἔργον τοῦ κομψογράφου Γαλάτου συγγραφέως Paul Lanné ἡ «Οἰκογένεια.» Τὸ ἔργον μεστὸν φιλοσοφικῶν ἀρχῶν ὑγιῶν, εἶναι ἐν μέσῳ τῶν ἐρειπίων τοῦ παλαιοῦ πολιτισμοῦ ὡς στεντορεία ἐπίκλησις πρὸς τὰς μητέρας καὶ τὴν οἰκογένειαν καὶ ὡς φάρος τηλαυγὴς φωτίζων τοὺς κρημνοὺς τῶν νέων λεγομένων ἀρχῶν, αἱ ὁποῖαι φέρουν τὴν σημερινὴν οἰκογένειαν εἰς τὴν ἀποσύνθεσιν. Ἡ μετάφρασίς του ἄψογος ὀφειλομένη εἰς τὸν δυνατὸν κάλαμον τοῦ κ. Μαρίνου.

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

ΓΛΑΜΟΡΓΑΝ LIMITED

(GLAMORGAN COAL COY LIMITED)

ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ

6, BUTE CRESCENT, CARDIFF

ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ: Λονδῖνον, Νεοκάστελ, Γιβραλτὰρ, Ἀλγέριον, Μελίτη, Γένοβα, Νεάπολις, Σαβόνα, Κωνσταντινούπολις κ.λ.π.

Ἰδιοκτῆται τῶν ἀνθρακωρυχείων.

HOOD'S MERTHYR SMOKELESS STEAM COAL

Προμηθευταὶ τοῦ Ἀγγλικοῦ Ναυαρχείου.

Ἐτησία παραγωγὴ Γαιανθράκων Τόν. 1,000.000.
Ἐτησία κακασκευὴ Κὸκ » 300.000.

Ἀντιπρόσωπος ἐν Πειραιεῖ Γ. ΚΑΖΑΝΟΒΑΣ.

Τὸ Ἀγγλικὸν Ναυαρχεῖον εἰς τὰς τελευταίας προμηθείας του ἔδωσε παραγγελίαν Hood's Merthyr **ἄνω τῆς τετραπλασίας ἢ εἰς πᾶσαν ἄλλην Ἑταιρίαν ποιότητος.**

ΝΑΥΤΙΚΑ ΣΥΓΓΡΑΜΜΑΤΑ

ΚΑΙ ΑΛΛΑ ΕΡΓΑ ΧΡΗΣΙΜΑ ΕΙΣ ΤΟΥΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥΣ

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

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

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

Θαλασσογραφικὸς χάρτης Ἑλλάδος, Κρήτης, Κυκλάδων, Σποράδων καὶ Μ. Ἀσίας Δρ. 8.—

Θαλασσογραφικὸς χάρτης Θεσσαλονίκης, Β. Σποράδων, Θράκης, Μαρμαρᾶ, Κ|πόλεως κλπ. Δρ. 5.—

Ἀνεμολόγιον Πυξίδων παντὸς μεγέθους Δρ. 5.—

Διαγράμματα Ναπιὲρ διὰ τὴν Παρεκτροπὴν Δρ. 5.—

Οἱ ἐπιθυμοῦντες τὴν ἀπόκτησιν τοιούτων βιβλίων δύνανται νὰ γράφουν πρὸς τὴν Διεύθυνσιν τῆς Ναυτικῆς Ἑλλάδος συστημένην ἐπιστολὴν μετὰ τοῦ ἀντιτίμου καὶ τῶν ταχυδρομικῶν διὰ νὰ ἀποστέλλωνται τὰ βιβλία συστημένα ἀμέσως εἰς τὸν αἰτοῦντα.

— Τὴν φίλην συνάδελφον ἐφημερίδα «ΦΩΝΗ ΚΥΚΛΑΔΩΝ ΚΑΙ ΑΘΗΝΩΝ» τοῦ **Κώστα Δ. Πολυδώρου.** Συνιστῶμεν Θερμῶς. Τὰ Γραφεῖα αὐτῆς, ὁδὸς Παρνασσοῦ ἀριθ. 2. Πλησίον τοῦ Ὑπουργείου τῶν Ναυτικῶν.

Φ. ΦΩΤΙΑΔΗΣ καὶ Γ. ΔΑΝΕΖΗΣ

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

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.

L. KOHNKE

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

NICOLAS D. COTZIAS (SYRA)

Μεσίτης ἀγορῶν πωλήσεων καὶ ναυλώσεων ἀτμοπλοίων.

Τηλεγραφ. Διεύθυνσις. COTZIAS, SYRA.