



ΙΔΡΥΤΗΣ ΚΑΙ ΙΔΙΟΚΤΗΤΗΣ

Ι. Θ. ΣΙΦΝΑΙΟΣ



ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ

Κ. ΑΥΓΕΡΗΣ ΚΑΙ Ν. ΚΟΤΣΟΒΙΛΛΗΣ

ΣΥΝΕΡΓΑΤΑΙ

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



ΑΘΗΝΑΙ

1901

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Ἐχομεν κρίσιν: ἄρρον τοῦ κ. Ἐπ. Ἐμπερίκου. — Τὸ μέλλον τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας, ὑπὸ τοῦ προέδρου τῆς Βουλῆς κ. Θεοδ. Γ. Ρετσίνα. — Ἡ ἀλήθεια διὰ τῶν πραγμάτων, ὑπὸ τοῦ κ. Δημ. Μωραΐτου. — Τὰ πολεμικὰ πλοῖα ἐν καιρῷ ναυμαχίας, ὑπὸ τοῦ κ. Νικ. Μπότα-η, ἀνθυποπλοίαρχου, καθηγητοῦ ἐν τῇ σχολῇ τῶν Δοκίμων. — Ναυτικά δίκαια, ὑπὸ Ἐμ. Μικρυγιάννη, δικηγόρου. — Ὁ Φωτισμὸς τῶν ἁκτῶν τῆς Γαλλίας, ὑπὸ Λεσβίου. — Ναυτικά νέα. — Προναυλώματα ἀτμοπλοίων, — Ἡ κίνησις ἐν Ρουμανίᾳ. — Τὸ Ρωστικὸν πολεμικὸν ναυτικὸν — Ἀνταποκρίσεις.

## ΕΙΚΟΝΕΣ

Τὸ ἀγγλικὸν ἀτμό-λοῖον «Sagamore».

Κ. ΔΕΔΟΥΣΗΣ, ναυλομεσίτης, Πειραιεύς,

Κ. ΜΙΧΑΛΟΠΟΥΛΟΣ, ἀντιπρόσωπος χρωμάτων Μοράβιας ὁδὸς Βουβουλίνιας ἀριθ. 7 ἐν Πειραιεῖ.

Δ. ΚΟΤΣΟΒΙΛΛΗΣ, ναυτοδιδάσκαλος, διευθυντῆς

Ναυτικοῦ Γραφείου, Πειραιεύς ὁδὸς Νοταρᾶ 99.

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

Μ. ΒΟΛΙΚΑΣ, ναυλομεσίτης ἐν Πειραιεῖ.

## PENE AMIEL

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

# Ἡ ΔΙ' ΑΥΤΟΚΡΑΤΟΡΙΚΟΥ ΔΙΑΤΑΓΜΑΤΟΣ ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΘΕΙΣΑ ΡΩΣΣΙΚΗ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ

ΤΩ 1844

ΚΕΦΑΛΑΙΑ ΡΟΥΒΛΙΑ 40,000.000 Δρ. 200,000.000

Ἀσφαλίζει σώματα Ἀτμοπλοίων καὶ πλοίων ἀπὸ τῶν κατὰ θάλασσαν καὶ ποταμοὺς κινδύνων, ὡς καὶ μεταφορὰς Πραγματειῶν καὶ χορηγεῖ προκαταβολὰς ἐπὶ παρακαταθήκῃ Ἐμπορευμάτων.

Διὰ πᾶσαν πληροφορίαν περὶ Ἀσφαλειῶν ἀπευθύντεον εἰς τὸ ἐν Ταϊγανίῳ Πρακτορεῖον τῆς Ρωσικῆς Ἀσφαλιστικῆς Ἐταιρίας τοῦ 1844.

Πράκτωρ ἐν Ταϊγανίῳ  
Χ. Δ. ΠΑΣΧΑΛΗΣ

## ΕΧΟΜΕΝ ΚΡΙΣΙΝ :

Ἡ ἀπὸ μικροῦ κρατοῦσα καχεξία τῶν ναύλων τῶν φορτηγῶν ἀτμοπλοίων διήγειρεν οὐκ ὀλίγον τὰ νεῦρα τῶν ἀπαισιοδόξων φρονούντων περὶ τῆς ἀτμήρους ἡμῶν ναυτιλίας καὶ προέτρεψε τούτους εἰς διάδοσιν φημῶν περὶ κρίσεως ἀνυπάρκτου.

Ἐνόμισαν φαίνεται εἰ ἀπαισιοδόξοι οὗτοι ὅτι εὖρον ἐν τῇ χαλαρώσει ταύτῃ τῶν ναύλων καλὸν διὰ τοὺς σκοποὺς τῶν ἐπιχειρημάτων, ὅπως τὰ ἀπείσια διασπείρωσιν ἐν τῷ κύκλῳ ἐκείνων, ὅτινες διείδον ὅτι ἐν τῇ ἀτμήρῃ ἡμῶν ναυτιλίᾳ συναντᾶται ἱκανοποιητικὴ τοποθέτησις κεφαλαίων, καὶ διὰ τῶν διαδόσεων αὐτῶν τούτων οὐδὲν ἕτερον ἐπεδίωξαν, εἰ μὴ τὴν ἀπομάκρυνσιν τῶν κεφαλαιούχων ἐκ τῆς κατ' ἐξοχὴν ἐθνικῆς καὶ πολλαπλῶς ἐπωφελοῦς ἐργασίας ταύτης.

Εἰς τὰ τεχνάσματα ταῦτα ἀντιτίθενται εὐτυχῶς τὰ πράγματα, δι' αὐτῶν δ' αἴρεται πᾶς φόβος. Ἀλλὰ καθήκον ἔχομεν καὶ ἡμεῖς, οἱ ἀπὸ ἐτῶν προτρέποντες, διὰ τοῦ λόγου καὶ τῆς γραφίδος, τοὺς δυναμένους νὰ ἐπιδοθῶσιν εἰς τὸ εἶδος τοῦτο τῆς ἐπιχειρήσεως, νὰ ἀποκαλύψωμεν τὴν ἀλήθειαν τοῖς πᾶσι καὶ διὰ τῶν πραγμάτων ν' ἀποδείξωμεν ὅτι ἡ ναυτιλία ἦτο, εἶνε καὶ ἔσεται μία τῶν κυριωτέρων πηγῶν τοῦ πλοῦτου διὰ τὴν Ἑλλάδα, ὅτι δ' οἱ ταύτην βροθούντες καὶ ἐμψυχούντες, ἔστω καὶ δι' αὐτῆς ἐτι τῆς ἐλαχίστης συμμετοχῆς αὐτῶν, ἐκτὸς τῆς ἀτομικῆς ὀφελείας, προσφέρουσι καὶ εἰς τὸ ἔθνος ἡμῶν μικρὰν ἐκδούλεισιν.

Καὶ εἶνε μὲν ἀληθὲς ὅτι ἀπὸ τοῦ μηνὸς Αὐγούστου οἱ ναῦλοι συνεχῶς ἐξέπιπτον, εἰς τὸ τελευταῖον ὄριον κατελθόντες — μέχρι 5 σελιν. — διὰ τὴν ἐξ Ἀγγλίας ἰδίως εἰς τὰ μέρη μας ἐπιστροφὴν (ἐκεῖνοι τῆς Ἀζοφικῆς καὶ Δουνάβεως δι' Ἡπειρωτικὴν Εὐρώπην εἶχον ἐκπέσει μέχρι 9 σελιν. κατὰ τόννον), ἀλλ' εἶνε ἀφ' ἐτέρου καὶ βεβαίωτατον ὅτι καὶ διὰ τῶν πλεονεξουτελισμένων ναύλων ταύτων, τὰ ἀτμοπλοῖα ἐκεῖνα,

ἅτινα δὲν ἠγοράσθησαν δι' ὀκρίβων τιμῶν καὶ διοικούνται σωφρόνως καὶ οἰκονομικῶς, ἐξ ὧν ἰσολογισμῶν τοῦλάχιστον ἔχομεν ἡμεῖς ὑπ' ὄψει Ἀνδριακῶν ἀτμοπλοίων, δύνανται εὐχερέστατα καὶ ἀσφαλῶς νὰ δώσωσι τοῖς ἰδίῳις μετόχοις 12 ο/ο, κατ' ἐλάχιστον ὄρον, ἐπὶ τῶν ὑποχρεωθέντων κεφαλαίων.

Ἐρωτῶμεν δὲ τοὺς ἀπαισιοδόξους : ποία ἄλλη ἐπιχειρήσις ἐν Ἑλλάδι δύναται νὰ παρουσιάσῃ τὰ ἀποτελέσματα ταῦτα, μάλιστα δ' ἐν στιγμαῖς κρίσεως ;

Ἄλλ' ἡ κρίσιμος διὰ τὴν ἀτμήρῃ ἡμῶν ναυτιλίαν στιγμὴ (ἐὰν ἐπιτρέπεται νὰ ἀποκαλέσῃ τις ταύτην κρίσιμον) παρήλθεν εὐτυχῶς προ τῆς ἀναπτύξεως, διότι κατὰ τὰς ἀρχὰς τοῦ τρέχοντος μηνὸς οἱ μὲν ναῦλοι ἀπὸ Ῥωσσίας καὶ Ῥωμουνίας ἀνήλθον μέχρι 13 σελιν. διὰ τὴν Ἡπειρωτικὴν Εὐρώπην καὶ 13 φργκ. διὰ τοὺς λιμένας τῆς Μεσογείου, κατὰ τὴν παροῦσαν δ' ὥραν κυμαίνονται μεταξύ τῶν 15 καὶ 16 σελιν., ἐνῶ ἐκεῖνοι τῆς ἐπιστροφῆς οὐσιωδῶς ἐβελτιώθησαν.

Ὅστε, καὶ ἐὰν κατὰ συγκατάβασιν δώσῃ τις πίστιν εἰς τὰς ἀπαισιοδόξους φήμας καὶ παραδεχθῇ τὴν κρίσιν, ἡ κρίσις αὕτη ἐν διήρκεσεν οὔτε ἐπὶ τρίμηνον, κρίσις δὲ τοιοῦτου χρονικοῦ διαστήματος δὲν δύναται νὰ ὀνομασθῇ κρίσις διὰ τὴν ναυτιλίαν.

Ἡ ἀπαίτησις ἄλλως τε ἐκείνων, ὅτινες ἀνέμενον διηνεκῶς ἐκ τῆς ἐπιχειρήσεως ταύτης τὰ κέρδη τῶν δύο τελευταίων ἐτῶν, εἶνε βεβαίως παράλογος. Τὰ ἔτη ἐκεῖνα ἦσαν ἐξαιρετικὰ καὶ οὐδεὶς σοβαρῶς κρίνων ἠδύνατο ν' ἀξιοῖ παγίωσιν τῆς ἐκτάκτου ἐκείνης διὰ τὴν ναυτιλίαν καταστάσεως, συνεπῶς ἐξασφάλισιν ἀναλόγων κερδῶν. Κατὰ τὴν παροῦσαν μάλιστα ἐποχὴν, διὰ νὰ ὁμολογήσωμεν τὴν ἀλήθειαν, ἡ κίνησις τοῦ παγκοσμίου ἐμπορίου δὲν εἶνε ἀνάλογος πρὸς τὴν αὔξησιν τοῦ ἀριθμοῦ τῶν φορτηγῶν ἀτμοπλοίων καὶ τῆς χαρητικότη-

τος αὐτῶν. Ἡ τοιαύτη ὁμῶς δυσαναλογία δὲν εἶνε φυσικῶς καὶ οικονομολογικῶς δυνατὸν νὰ κρατήσῃ ἐπὶ πολὺ. Θάπτον ἢ βράδιον θὰ ἐκλείψῃ, καὶ ἐὰν ἡ κίνησις τοῦ ἐμπορίου δὲν βελτιωθῇ, παρὰ πάσας τὰς προσδοκίας, ἀναγκαίως τότε ὁ ἀριθμὸς τῶν ἀτμοπλοίων θὰ ἐλαττωθῇ, διὰ τῆς ἀναπαύλας ἐν τῇ ναυπηγήσει, ἢ τῆς καταδίκης εἰς ἀκινήσιαν τῶν παλαιῶν σκαφῶν καὶ τῶν πολυδαπάνων, τῶν μὴ δυναμένων νὰ συναγωνισθῶσι πρὸς τὰ νέα καὶ οικονομικώτερα ἀτμόπλοια.

Διὰ τοὺς σπουδαίους τούτους λόγους συνβουλευόμεν τοὺς γνωστοὺς ἡμῖν ἐφοπλιστὰς ἐκείνους, οἵτινες προέβησαν ἐσχάτως εἰς παραγγελίας νέων ἀτμοπλοίων ἢ ἀγορὰν παλαιῶν, ν' ἀπόσγῃσι τῆς ἐπιχειρήσεως μέχρι τῆς ἐποχῆς τῆς ἐκπτώσεως τῶν τιμῶν, ἣτις καὶ ἐπῆλθεν ἤδη καὶ θέλει ἐπέλθει ἔτι μᾶλλον οὐσιώδης βραδύτερον. Ἀτμόπλοιοι, τὸ ὅποιον πρό τινας ἀκόμη χρόνου ἠγοράσθη ἀντὶ 30,000 λιρῶν, δύναται ν' ἀγορασθῇ νῦν ἀντὶ 22 ἢ 23,000 μόνον, καὶ οὕτως ἐνῶ τὸ πρῶτον διὰ τῆς αὐτῆς δαπάνης καὶ τῶν αὐτῶν ναύλων ἀποδίδει 12 ο)ο ὡς κέρδος, τὸ δεύτερον θὰ δυνηθῇ νὰ ἐξασφαλίσῃ τοῖς μετόχοις 17 ο)ο περίπου, ἢ δὲ διαφορὰ αὕτη τοῦ κέρδους τυγχάνει μεγίστη,

Καὶ εἶνε ὄντως λυπηρὸν, διότι παρ' ἡμῖν δὲν κατενεχθῆ εἰσέτι παρὰ τῶν ἰθυόντων τὰς τύχας τοῦ ἔθνους ἢ ἀνάγκη τῆς

ὑπάρξεως ἀρμοδίας ἀρχῆς, ἐνδιαφερομένης διὰ πᾶν ὅτι ἀπορᾷ τὴν ναυτιλίαν ἡμῶν, ἀρχῆς γνωρίζουσης τὰ συμβαίνοντα καὶ δυναμένης νὰ συμβουλευθῇ καὶ νὰ καθοδηγή τοὺς ἐπιδιδομένους εἰς τὴν μοναδικὴν διὰ τοὺς Ἕλληνας ἐπιχειρήσιν ταύτην.

Ἐκ τῆς ἀρχῆς ταύτης πολλὰ θὰ ἰδύναντο νὰ διδαχθῶσιν οἱ ἐφοπλιστὰς ἡμῶν, ἱκανὰς δὲ πληροφορίας θὰ ἐλάμβανον καὶ οἱ κεφαλαιοῦχοι, διαβεβαιούμενοι, ἰδίως σήμερον, ὅτι οὐδέ α κίνδυνον διατρέχει τὸ ἑαυτῶν χρῆμα, πρὸς τὴν ἀτμήρη ἡμῶν ναυτιλίαν χορηγούμενον, ἀλλ' ὅτι ἀπ' ἐναντίας ἐν ταύτῃ θέλει συναντᾶ πάντοτε τὴν κρείσσονα τοποθέτησιν.

Διεπιστώθη ἄλλως τε κατ' ἐπανάληψιν ὅτι, ὅπως καὶ ἐὰν ἔχωσι τὰ πράγματα, ἐὰν ὡς τὰ τῆς ἐκπτώσεως τῶν ναύλων, ὁ Ἄγγλος, ὁ Νορβηγὸς ἢ οἷος δῆποτε ἄλλος ἐφοπλιστὴς δὲν δύναται ἐπικερδῶς νὰ ἐργάζεται, ὁ Ἕλληνας, διὰ τῆς ἱκανότητος, τῆς ἐργατικότητος καὶ ὀλιγαρχείας του κατορθοῦ νὰ προσπορίζεται ἱκανοποιητικὰ κέρδη. Τοῦτο δὲ καὶ μόνον εἶνε ἀρκετόν, ὅπως ἀναγκάζῃ ἡμᾶς νὰ ἐπιζητῶμεν ἐπιμόνως ν' ἀνοίξωμεν τὰ ὄμματά ἐκείνων, ὅτι ἐς ἐπιμένουσι νὰ κρατῶσιν ἀκόμη ταῦτα κλειστά, προκειμένου περὶ τοῦ μεγάλου μέλλοντος τῆς ἑλληνικῆς ἀτμήρους ναυτιλίας.

Ε. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ

## ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ

### ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Κύριε Διευθυντὰ τῆς «Ναυτικῆς Ἑλλάδος» Ὡς συνδρομητῆς τοῦ ἀξιολόγου ὑμῶν περιοδικοῦ παρικοινοῦ μετ' ἐπιμελείας καὶ προσοχῆς τὰ ἐν αὐτῷ δημοσιευόμενα περὶ τῆς ναυτικῆς ἐν Ἑλλάδι κινήσεως, ἣτις δύναται τις νὰ εἴπῃ, ὅτι πολλὰς ἐλπίδας παρέχει ἡμῖν περὶ τῆς ἐκ νέου ἀναγεννήσεως τῆς καὶ τῆς ἀνακτῆσεως τῆς πρώτης αὐτῆς θέσεως, οὐ μόνον ἐν τῇ Ἀνατολῇ, ἀλλὰ καὶ μεταξὺ τῶν ἄλλων ναυτικῶν Κρατῶν. Ἐκ τῶν ἐν τῷ περιοδικῷ

σας ὁμῶς δημοσιευόμενων κατ' αὐτὰς μοὶ προξενοῦσι περίεργον ἐντύπωσιν αἱ ἐκ τοῦ γραφείου τῶν κ. κ. Ἀγγελᾶτου καὶ Σφέτσου παραλαμβανόμεναι πληροφορίες, αἱ ὅποια δύναται μὲν κατὰ τὸ μᾶλλον καὶ ἦτον νὰ εἶναι ἀκριβεῖς, οὐχ' ἦττον ὁμῶς πρέπει νὰ ὁμολογήσωμεν, ὅτι περιέχουσι τὴν ἀποθάρρυνσιν καὶ ἐμβάλλουσι φόβους καὶ ἐνδοιασμοὺς εἰς τοὺς ἀσχολουμένους εἰς ναυτικὰς ἐπιχειρήσεις ὡς πρὸς τὴν διάθεσιν τῶν κεφαλαίων τῶν ἐπὶ τῷ σκοπῷ τούτῳ,

στηριζόμεναι εἰς τὸ ὅτι τὰ Ἑλληνικὰ ἀτμόπλοια μὲ ὄλην τὴν παρατηρουμένην εἰς αὐτὰ ἄκραν οικονομίαν, ἕνεκα τοῦ γλισχροῦ τῶν μισθῶν καὶ τῆς λιτότητος τῆς τροφῆς δὲν δύναται νὰ ἀποφέρωσι κέρδη καθαρὰ πέραν τῶν 10—12 ο)ο. Εἰς τὴν γνώμην ταύτην, ἣτις κατὰ τὴν ἀντίληψίν μου προτίθεται νὰ θέσῃ φραγμὸν εἰς τὴν χρησιμοποίησιν τῶν κεφαλαίων διὰ ναυτικὰς ἐπιχειρήσεις προστατεύουσα οὕτω τὰ ἔθνη ἡμῶν συμφέροντα, δὲν θέλω νὰ εἴπω, ὅτι διὰ βλέπω κακὴν πρόθεσιν, τούναντι οὐκ αἰτιολογῶ οὐχ' ἦττον ὁμῶς ἐνυπάρχει πλάνη μεγάλης συνεπάγουσα βλάβας καὶ ζημίας εἰς τὸν ἔθνικόν ἡμῶν πλοῦτον.

Τὸ ὅτι ἡ γνώμη αὕτη εἶναι πεπλανημένη δύναται διὰ πολλῶν ἐπιχειρημάτων καὶ δὴ ἀκαταμαχῆτων ν' ἀποδειχθῇ. Διότι ἐὰν ἡ ἀτμήρης ἡμῶν ναυτιλία μὲ ὄλην τὸ αὐστηρὸν τῆς οικονομίας πνεῦμα, τὸ ὅποιον διέπει τὰς πράξεις τῶν εἰς ταύτην ἀσχολουμένων δὲν παρουσιάζει κέρδη ἰκανοποιητικὰ ὡς τὸ πρὶν, δύναται ὁμῶς ν' ἀποδειχθῇ δι' ἀριθμῶν ὅτι ἀτμόπλοια ἄλλων κρατῶν τῆς αὐτῆς χωρητικότητος καὶ ἔχοντα ἀτμομηχανὰς καὶ λέβητας τοῦ αὐτοῦ συστήματος μὲ τὰ ἡμέτερα δὲν δύναται νὰ διαγωνισθῶσι πρὸς ταῦτα. Πρὸς τί δὲ ἀν κατὰ τοὺς μῆνας τούτους ἕνεκα τῆς ἐκπτώσεως τῶν ναύλων δὲν κατωρθώθη, ὥστε τὰ κέρδη τῶν ἀτμοπλοίων μας νὰ φθάσωσιν εἰς ἀξιολογὸν ποσόν; Μήπως εἰς ὄλους τοὺς κλάδους τῆς παραγωγῆς, εἰς ἕλα τὰ ἐπαγγέλματα δὲν συμβαίνει ὁμοίᾳ παροδικῇ δυσπραγίᾳ; Καὶ πρέπει ἕνεκα τούτου νὰ ῥίπτωμεν τὸν ἴδν τῆς ἀποθάρρυνσεως καὶ νὰ ἐμποδίζωμεν τὴν ἀνάμιξιν κεφαλαίων ἐκεῖ ὅθεν τὸ Κράτος ἀναμένει τὴν ἀνόρθωσιν τῶν οικονομικῶν του; Ἀντὶ λοιπὸν διὰ τοιούτων πεπλανημένων δημοσιευμάτων νὰ ἐνσπείρωμεν τὴν ἀποθάρρυνσιν καὶ τοὺς φόβους εἰς τοιούτου εἶδους ἐπιχειρήσεις, ὥστε νὰ νομίξῃ ἡ κοινὴν ὅτι διατιθέμενα τὰ κεφάλαια εἰς αὐτὰς καταστρέφονται κάλλιον ἢ ἔλεον εἶσθαι ἀν συμβουλευόμεν ὅποιαν χωρητικότητα δέον νὰ ἔχωσι τὰ μέλλοντα νὰ παραγγεληθῶσιν ἢ ν' ἀγορῶσιν ἀτμόπλοια, τίνος συστήματος μὴ χανὰς πρέπει νὰ ἔχωσι καὶ τίνα μέτρα δέον νὰ ληφθῶσι πρὸς ἐνίσχυσιν ἐν τῷ παρόντι

καὶ ἐξασφαλίσιν ἐν τῷ μέλλοντι τῆς ἀτμήρους ἡμῶν ναυτιλίας, ὥστε καὶ ἐν ἡ περιπτώσει εὐρεθῇ ἐν διαγωνισμῷ πρὸς τὰς τῶν Εὐρωπαϊκῶν κρατῶν, ὅστις ἄλλως τε εἶναι ἀναπόφευκτος εἰς τᾶσαν ἐργασίαν, νὰ δυνηθῇ νὰ ἐξέλθῃ νικηφόρος. Οἰαδήποτε ἐπιχειρήσεις, ὅταν προηγουμένως μελετηθῇ ἐπισταυένως καὶ διευθύνεται παρ' εἰδημόνων θὰ βεβαίως ἀπροσκόπως τὴν ὁδὸν τῆς προόδου, τὸ δὲ ἀποθαρρύνεσθαι καὶ κλαυμυρῆσαι καὶ ὑποχωρεῖν πρὸ τῆς παρουσιαζομένης πρώτης τυχόν δυσκολίας ἢ ἀπραξίας εἶναι ἴδιον τῶν φύσει δειλῶν.

Ἡ Ἑλληνικὴ ἀτμήρης ναυτιλία ἔχει εὐρύτατον τὸ μέλλον καὶ τὸ παρελθὸν εἶναι σαφῆς ἀπόδειξις τούτου. Ἡ παρατηρηθεῖσα ἐσχάτως ἐκπτώσις τῶν ναύλων, καὶ ἡ ἐν ὀλίγοις ἀπραξία τῶν ἀτμοπλοίων δὲν πρέπει νὰ μᾶς κάμῃ νὰ λησμονήσωμεν τὰ κέρδη τοῦ παρελθόντος αὐτῶν τὰ ὅποια ἀνήρχοντο πρὸ ὀλίγου ἔτι εἰς 30 καὶ 40 ο)ο.

Θ. Γ. ΡΕΤΕΙΝΑΣ

Πρόεδρος τῆς Βουλῆς

## Ἡ ΑΛΗΘΕΙΑ ΔΙΑ ΤΩΝ ΠΡΑΓΜΑΤΩΝ

Κύριε Συντάκτα,

Ἐν τῷ 31ῳ τεύχει τῆς ἀξιοτίμου «Ναυτικῆς Ἑλλάδος» κατεχωρίσθη ἄρθρον φέρον τὴν ἐπιγραφὴν «Αἱ ἐργασίαι καὶ τὰ κέρδη τῶν Ἑλληνικῶν ἀτμοπλοίων», προερχόμενον δὲ ἐκ τοῦ γραφείου τῶν κ. κ. Ἀγγελᾶτου, Σφέτσου καὶ Σία. Διὰ τοῦ ἄρθρου τούτου παρίσταται ἀπελπιστικὴ ἢ κατὰστασις τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας καὶ ὑποδεικνύεται εἰς τοὺς Ἕλληνας κεφαλαιοῦς νὰ ἀπέχωσι διαθέτοντες κεφάλαια εἰς τὰ ἀτμόπλοια. Ὁ συντάκτης τοῦ ἐν λόγῳ ἄρθρου πρὸς ἐνίσχυσιν τῶν γραφομένων του παραθέτει λογαριασμὸν ἐνὸς ταξειδίου τοῦ ἀτμοπλοίου «Ἄνδρος» τῆς εταιρίας Σ. Γ. Ἐμπειρικού, κατὰ τὸ ὅποιον ταξειδίον τὸ εἰρημένον ἀτμόπλοιο ἐκέρδισε λίρας στ. 1248 ἐπὶ τοῦ κέρδους τούτου κάμνει διαφόρους λογαριασμοὺς καὶ καταλήγει εἰς τὸ συμπέρασμα ὅτι τὸ ἀτμόπλοιο τοῦτο μὲ τοὺς σημερινούς ναύλους δὲν κερδίζει τίποτε.

Θὰ μᾶς ἐπιτρέψῃ ὁ κύριος ἀρθρογράφος ἵνα τῷ κάμωμεν τὰς ἐξῆς παρατηρήσεις ἐπὶ τῶν παρ' αὐτοῦ γραφομένων :

Ὅτι ὑπολογισμὸς τῶν κερδῶν ἐνὸς ἀτμοπλοίου δὲν δύναται νὰ γίνῃ ἐπὶ τῇ βάσει ἐνὸς ταξειδίου, τοῦ ὁποίου τὸ κέρδος δύναται νὰ εἶναι μικρότερον ἢ μεγαλειότερον, ἐξαρτώμενον οὐχὶ μόνον ἐκ τοῦ ποσοῦ τοῦ ναύλου, ἀλλὰ καὶ τῆς μακρᾶς ἢ βραχείας διαρκείας τοῦ ταξειδίου, τῆς μεγαλειότητος ἢ μικροτέρας ἀνάγκης διατηρήσεως τοῦ σώματος ἢ τῆς μηχανῆς ἢ καὶ τῶν καὶ ποτε τυχαίων περιστατικῶν καὶ ἄλλων αἰτιῶν. Ὁ ὑπολογισμὸς τῶν ἐργασιῶν ἐνὸς ἀτμοπλοίου δεῖται νὰ γίνῃ ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ κέρδους ὁλοκλήρου τοῦ ἔτους. Καὶ ἡ ἀλήθεια τῶν λόγων μας τούτων συνάγεται ἐκ τοῦ ὅτι τὸ αὐτὸ ἀτμόπλοιο « Ἄνδρος » εἰς προηγούμενον ταξειδίον καὶ μετὰ ναῦλον μικρότερον ἔδωκε μεγαλύτερον κέρδος τῶν 1248 λιρῶν στερλινῶν.

Ἄλλ' ἄς παρακολουθήσωμεν τὸν συντάκτην τῆς πραγματείας ταύτης εἰς τοὺς ὑπολογισμοὺς του.

Ἀπὸ τὸ ὑπολογιζόμενον κέρδος τοῦ ἀτμοπλοίου τούτου ἀφαιρεῖ ὁ κ. ἀρθρογράφος 7 1)2 τοῖς 0)0 δι' ἀποσβεστικὸν κεφάλαιον. Ἄλλ' οὐδέποτε, κύριε συντάκτα, οὐδεὶς ἐκ τῶν πρακτικῶν ἀνθρώπων τῶν γνωρίζοντων τὴν φυσικὴν φθορὰν τῶν ἀτμοπλοίων ἀφαιρεῖ πλέον τῶν 3 0)0 δι' ἀποσβεστικὸν κεφάλαιον, διότι ἂν παραδεχθῶμεν ὡς ἀληθεῖς τοὺς ὑπολογισμοὺς τοῦ κ. ἀρθρογράφου μετὰ παρέλευσιν 13 ἐτῶν ἀπὸ τῆς ναυπηγήσεώς του τὸ ἀτμόπλοιο δὲν ἔχει οὐδεμίαν ἀξίαν, ἐνῶ πάντες γνωρίζουσιν ὅτι τὰ ἀτμόπλοια εἰς τὸ 13ον ἔτος αὐτῶν ἔχουσιν πλέον τῶν 60 0)0 τῆς τιμῆς, ἣν ἐστοίχισαν καὶ μέχρι δὲ τῆς ἡλικίας τῶν 30 ἐτῶν ἔχουσιν ἀξίαν 40 0)0. Γνωρίζομεν μάλιστα καὶ πολλὰ ἀτμόπλοια ἔχοντα ἡλικίαν ἄνω τῶν 30 ἐτῶν.

Ἐὰν λοιπὸν λάβωμεν ὑπ' ὄψιν καὶ αὐτοὺς τοὺς ὑπολογισμοὺς τοῦ κ. ἀρθρογράφου καὶ ἀφαιρέσωμεν 3 0)0 δι' ἀποσβεστικὸν κεφάλαιον πάλιν μένει κέρδος καθαρὸν ἐτησίως διὰ τὸ εἰρημένον ἀτμόπλοιο 10 0)0. Τοῦτο δὲ καθ' ἣν ἐποχὴν, ὡς ἔμοιγε ὁ κ. ἀρθρογράφος, τὰ Ἀγγλικά ἀτμόπλοια ἕνεκα τοῦ ἐξευτελισμοῦ τῶν ναύ-

λων οὐδὲν κερδίζουσι. Καὶ ἡ κατάστασις αὕτη δὲν δύναται νὰ διαρκέσῃ ἐπὶ πολὺ.

Ἐκεῖνο, ἐν τούτοις, τὸ ὁποῖον μᾶς φαίνεται παράδοξον, προδίδει δὲ οὐχὶ εὐμενεῖς διαθέσεις τοῦ κ. ἀρθρογράφου ὑπὲρ τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας, εἶναι ὅτι οὗτος λαμβάνει εἰς τοὺς ὑπολογισμοὺς του ἐν ἴσῳ ἀτυχῆς ταξειδίου ἑλληνικοῦ ἀτμοπλοίου διὰ νὰ στηρίξῃ τὴν δυσμενῆ αὐτοῦ κρίσιν περὶ τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας, ἐνῶ εἶναι γνωστὸν ὅτι κατὰ τὸ λῆγον ἔτος τὰ πλεῖστα τῶν ἑλληνικῶν ἀτμοπλοίων μετ' ὄλην τὴν ἐφετεινὴν ἀτυχῆ τῶν ναύλων κατάστασιν θὰ δώσωσι κέρδος πλέον τῶν 10 0)0 μέχρις 20 0)0, κατὰ δὲ τὸ παρελθὸν ἔτος ἐκέρδισαν 30 ἕως 45 0)0 καὶ οὐδεὶς δύναται νὰ προῖδῃ τὸ μέλλον τοῦ ἐμπορίου.

Εἶναι πλέον ἢ βέβαιον ὅτι μετ' ὄλην τὴν ἐλεεινότητα τῶν σημερινῶν ναύλων οἱ Ἄγγλοι κεφαλαιοῦχοι, θεωροῦντες ἐφήμερον τὴν παρούσαν κατάστασιν δὲν παύουσι παραγγέλλοντες ἀτμόπλοια εἰς τὰ Ἀγγλικά Ναυπηγεῖα, τὰ ὁποῖα εἶναι πλήρη ἐργασιῶν μὴ δεχόμενα πλέον παραγγελίας μέχρι τοῦ τέλους τοῦ 1902 καὶ μετὰ τιμὰς σταθερὰς πρὸς 7 1)2 λίρας στ. τὸν τόννον. Ἄφου οἱ Ἄγγλοι ἐξακολουθοῦσιν ἔχοντες τὴν πεποίθησιν ὅτι ἡ ἐργασία αὕτη εἶναι ἐπικερδῆς, ἡμεῖς οἱ Ἕλληνες, οἵτινες διὰ τῆς οικονομίας καὶ τῶν ἄλλων ἡμῶν προσόντων δύναμεθα νὰ κερδίζωμεν 10 0)0, ὅταν οἱ Ἄγγλοι οὐδὲν κερδίζουσι καταχωροῦμεν εἰς τὰς ἐφημερίδας ἀναληθείας. Ἀποκλειστικῶς δὲ ἔχομεν τὸ καθῆκον νὰ ἀγωνιζόμεθα ὑπὲρ τῆς προστασίας καὶ τῆς προόδου τῆς Ἑμπορικῆς ἡμῶν Ναυτιλίας. Ἡ αὔξησις τῆς Ναυτιλίας ἡμῶν ταύτης, καὶ πλοῦτη πολλὰ εἰς τὴν Ἑλλάδα καὶ τιμὴν εἰς τὸ ἔθνος φέρει μεγάλην.

Δ. Γ. ΜΩΡΑΓΙΤΗΣ

#### Αἱ ΣΥΝΔΡΟΜΑΙ ΤΗΣ «ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ»

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

## ΤΑ ΠΟΛΕΜΙΚΑ ΠΛΟΙΑ

ΕΝ ΚΑΙΡῳ ΝΑΥΜΑΧΙΑΣ

### Ἰσπανο — Ἀμερικανικὸς πόλεμος.

Καθ' ἃ ἐξάγεται ἐκ τῶν ἐπισήμων ἐκθέσεων τῶν ἀφορωσῶν εἰς τὸν πόλεμον τοῦτον (ἀπὸ τῆς πρώτης ναυμαχίας τῆς γενομένης ἐν Μανίλλῃ τὴν 1ην Μαΐου, μέχρι τῆς ὀλοσχεροῦς καταστροφῆς τοῦ στόλου τοῦ ναυάρχου Θεοβέρχου ἔξωθεν τοῦ Σαντιάγου τῆς Κούβας, συμβάσης τὴν 3ην Ἰουλίου) τὸ τοίχωμα τῶν μὴ τεθωρακισμένων πλοίων οὐδὲν ἐμπόδιον παρέχει εἰς τὸ ἄμεσον πῦρ συνήθους ὀβιδίου, κεκανονισμένης κατὰ τρόπον τοιοῦτον, ὥστε νὰ ἐκρήγνυται ἐν τῷ ἐσωτερικῷ τοῦ πλοίου.

Συγχρόνως παρατηρήθη, ὅτι τὰ τεθωρακισμένα μέρη τῶν Ἀμερικανικῶν πλοίων εἰ καὶ πολλάκις ἐπλήγησαν ὑπὸ Ἰσπανικῶν βλημάτων καὶ ὀβιδίων, οὐδεμίαν ἰσότησιν βλάβην.

Κατὰ τὴν ἐπίσημον ἐκθεσιν τοῦ ναυάρχου Dewey, δύο ὥρας μετὰ τὴν ἐναρξιν τῆς μάχης τὰ τριζὶ μεγαλειότερα Ἰσπανικὰ πλοία καὶ μία κανονιοφόρος ἐφλέγοντο, μεταδοθέντος αὐτοῖς τοῦ πυρός ὑπὸ τῶν Ἀμερικανικῶν ὀβιδίων. Τὸ βεληνεκὲς τῶν πυροβόλων ἐποικίλλεν ἀπὸ 5000 μέχρι 2000 ὑαδῶν, θεωρεῖται ὅμως πιθανόν ὅτι τὰ πυροβόλα τῶν 6 δακτύλων (15 ὑφεκατ.) εἶνε ἐκεῖνα ἃ νὰ ἐπήνεγον τὴν μεγαλειότεραν φθορὰν. Ὁ κυβερνήτης τῆς ναυαρχίδος Olympia γράφει ἐν τῇ ἐκθέσει αὐτοῦ ὅτι ὀβίς τις τῶν 8 δακτύλων (20 ὑφεκατ.), ἣτις ἐπλήξε τὸ πλοῖον Reina-Cristina εἰς τὴν πρῶμην, ἔθεσεν ἐκτὸς μάχης 70 ἄνδρας.

Ὁ μηχανικὸς τοῦ Baltimore ἀφ' οὗ ἐπεθεώρησε τὰ βυθισθέντα πλοία ἀνέφερεν ὅτι μὴ τῶν καπνοδόχων τοῦ «astilla» ἐπλήγη ὀβίς τις καὶ ὅτι αἱ ὀβίδες, αἵτινες εἶχον διατρήσει τὸ σκάφος ἦσαν τὸσον πολυάριθμοι καὶ αἱ ὀβίαι τὸσον ἐγγὺς ἀλλήλων, ὥστε φρονεῖ ὅτι ἅπαντες οἱ ἐπὶ τοῦ καταστρώματος τοῦ πλοίου τούτου Ἰσπανοὶ ἐτίθησαν ἐκτὸς μάχης. Τὸ Reina Christina ἦτο εἰς τὴν αὐτὴν κατάστασιν.

Ἄλλος ἀνταποκριτὴς γράφει ὅτι ὁ κυβερνήτης, ὁ ἱερεὺς καὶ 90 ἄνδρες τοῦ Castilla ἐφρονεύθησαν 6 δὲ ἐτραυματίσθησαν καὶ ὅτι τὸ Reina-Cristina ἔσχεν 150 νεκροὺς καὶ 90 τραυματίας· ἐκ τούτων δύναται τις νὰ συμπεράνῃ ὅτι ὀβίς τις καλῶς διευθυνομένη καὶ ἐκρηγνυμένη ἐν εὐθέτῳ στιγμῇ δύναται νὰ προξενήσῃ σοβαρὰς ἀπωλείας εἰς τὰ πληρώματα τῶν μὴ τεθωρακισμένων πλοίων.

Ἴδωμεν ἤδη τὸ ἀποτέλεσμα τῶν πληξάν-

των τ' Ἀμερικανικὰ πλοία Ἰσπανικῶν ὀβιδίων ὅβις τις διεπέρασε τὸ Ba't more μὴ ἐπενεγκοῦσα αὐτῷ μεγάλας ζημίας. Δευτέρα τοιαύτη πλήξασα τὸ πλοῖον κατέστρεψε μέρος τοῦ καταστρώματος, προὐκάλεσε τὴν ἐκρηξιν κιβωτίου πυρομαχικῶν τῶν ταχυβόλων καὶ ἐτραυματίσεν 8 ἄνδρας. Ἐν τῷ μεσοδόμῳ τοῦ Boston ἐξερράγη ὀβίς εἰς ἀπόστασιν 5 ποδῶν ἀπὸ τοῦ οικονομικοῦ ἀξιοματικοῦ τοῦ πλοίου μὴ προξενήσασα αὐτῷ οὐδὲ τὸ ἐλάχιστον τραῦμα, ἐνῶ ταυτοχρόνως ἀνέφλεξεν ἅπαν τὴν ἐπίπλωσιν τοῦ διαμερίσματος. Οἱ ἰσπανοὶ καὶ ἡ ἐξαρτία τῶν Ἀμερικανικῶν πλοίων ἐδέχθησαν πολλὰς ὀβίδας, ἐλαχίστας ὅμως ζημίας ὑπέστησαν.

Ἐκ τούτων συνάγεται ὅτι οὔτε πυροβόλα οὔτε πυρομαχικὰ ἔλειψαν τοῖς Ἰσπανοῖς, ἀλλὰ ψυχραιμία καὶ ἐξασκήσις περὶ τὸν χειρισμὸν τῶν πυροβόλων των.

Ἐξετάσωμεν ἤδη χαρακτηριστικὰ τινα, ἀτινα παρῶσι αἰετὶ ἡ ναυμαχία τῆς Μανίλλης καὶ ἄτινα ἐνδιαφέρουσι τὰς ναυμαχίας τοῦ μέλλοντος· ἐκ τῆς ἀναγνώσεως τῶν ἐπισήμων ἐκθέσεων περὶ τῆς ναυμαχίας κατανοεῖ τις ὅτι πολλὰι λεπτομέρειαι αὐτῆς παρελείφθησαν, σκοπίμως κατὰ πᾶσαν πιθανότητα.

Τοιοῦτοτρόπως, οὐδεμὴ ἀνεφέρεται ἔλλειψις πυρομαχικῶν ἐν τῷ Ἀμερικανικῷ στόλῳ μετὰ τὴν ναυμαχίαν, ἐν ᾧ εἶνε γνωστὸν ὅτι τὸ ὑπουργεῖον τῶν Ναυτικῶν ἐπεμψεν ἐπικνευλημένους τηλεγραφικὰς διαταγὰς εἰς Ἅγιον Φραγκίσκον, ὅπως ἀποσταλῶσιν ὅσον τάχιστα τῷ ναυάρχῳ Dewey μεγάλα ποσότητες πυρίτιδος καὶ βλημάτων, τοῦ θ' ὅπερ σημαίνει ὅτι ὁ ἐν Μανίλλῃ στόλος εἶχεν ἀπόλυτον ἀνάγκην τοιοῦτων. Περὶ ἐλλείψεως πυρομαχικῶν παρὰ τῷ στόλῳ τοῦ ναυάρχου Dewey πολλάκις ἐγένετο λόγος ὑπὸ τῶν ἀνταποκριτῶν τῶν ἑρωπαϊκῶν ἐφημερίδων, πρὶν ἢ ἀφίχθῃ διὰ τοῦ «harleston» νέκ προμήθεια τοιοῦτων.

Ἰδιαιτέρως τις ἐπιστολὴ ἀξιοματικοῦ τοῦ ἐπιτελείου δημοσιευθεῖσα εἰς τὴν ἐφημερίδα ὁ «Ἡλιος» τὴν 15 Ἰουνίου πολλὰς περιέχει πληροφορίας περὶ τοῦ λεπτοῦ τούτου ζητήματος.

Ἐν τῇ ἐπιστολῇ αὐτοῦ ὁ ἀξιοματικὸς γράφει «τὴν 7, 30' ἐδόθη διαταγὴ νὰ παύσῃ τὸ πῦρ καὶ οἱ κυβερνήται ἐκλήθησαν εἰς τὴν ἀναυαρχίδα. Μέχρι τῆς στιγμῆς ἐκείνης δὲν

»ήδυνάμεθα ν' αντιληφθώμεν τὰς ζημίας τὰς ὑπὸ τῆς εἰρήνης εἰχομεν προξενήσει εἰς τὸν ἐχθρὸν ἐξ ἄλλου ἡμεῖς, οὐδεμίαν τοιαύτην εἰχομεν ὑποπτικῆ, καὶ εἴμεθα ἀπογοητευμένοι διὰ τὴν μιαν ἡμέραν ἡμῶν ἐπιτυχίαν. Βραδύτερον ἐγνώσθη ἡ ἀλήθεια. Ὁ μοίραρχος ἦτο ἀπλησιμασιμὸς ἡμῶν ἐπειδὴ τὸ ἡμισυ τῶν πυρομαχικῶν τῶν πλοίων εἴχε καταναλωθῆ καὶ ἐφρόνει ὅτι καλὸν ἦτο νὰ ἐξηρχόμεθα τοῦ ὄρου καὶ νὰ ἐδοκιμάζομεν τὸν ἀποκλεισμὸν τῆς ἕτερας. Ἐὰν ὁμοῦ ἐπράττομεν τοῦτο ὁ ἐχθρὸς θὰ ἠδύνατο νὰ μᾶς πικρολογῆ, νὰ τηρῆ ἡμᾶς ἐν διαρκείᾳ ἀγρηγορήσει καὶ νὰ ἐξανγκνύζῃ ἡμᾶς νὰ κητενὴ κλιόμεθα τὰ πυρομαχικὰ μας ἐτελεῶν νυκτερινὰς προσβολὰς· ἐνῶ ὁμοῦ οἱ κυβερνήται συνεισκέπτοντο περὶ τῆς ἰσχυρίας τῶν ἰσπανικῶν πλοίων ἐκείνου».

Ἡ αὐτὴ ἐπιστολὴ ἀναφέρει ὅτι ἐγένετο ἐναρξίς τῆς δευτέρας προσβολῆς τὴν 11, 16 καὶ ὅτι τὸ «Baltimore» ἤρξατο τοῦ πυροβολισμοῦ καθ' ὅτι ἡ ναυαρχίς «Olympia» διέθετε μόνον 37 βλήματα διὰ τὰ μεγάλα αὐτῆς πυροβόλα.

Ἐξ ἄλλου ἐν τῇ ἐκθέσει τοῦ κυβερνήτου τῆς ναυαρχίδος ἀναφέρεται, ὅτι τὸ πλοῖον τοῦτο εἴχε ρίψει κατὰ τὴν πρωϊνὴν συμπλοκὴν 43 βολὰς πυροβόλου τῶν 8 δακτύλων· ἐὰν προσθέσωμεν εἰς τὰς 43 ταύτας τὰς 37, αἰτινες (καθ' ἃ ἀναφέρει ἡ ἀνωτέρω ἐπιστολὴ) ὑπελείποντο ἔχομεν ἐν ὅλῳ 80 βολὰς ἢ 20 δ' ἕκαστον πυροβόλον τῶν 8 δακτύλων. Ὑποθέσωμεν ἤδη ὅτι τὸ Olympia μετεχειρίσθη ὅσον ὅσον τὸ ὀλιγώτερον τὰ πυροβόλα αὐτοῦ τῶν 8 δακτύλων κατὰ τὴν δευτέραν συμπλοκὴν· ἡ ἐκθεσις τοῦ κυβερνήτου ἐπιβεβαιοῖ σχεδὸν τὴν ἐπιστολὴν τοῦ ἀξιωματικοῦ, καὶ ἡ ταχὺ κατανάλωσις τῶν πυρομαχικῶν κατὰ τὴν πρώτην συμπλοκὴν ἐξηγεῖ τὸν λόγον δι' ὃν ὁ ναύαρχος Dewey διέταξε τὴν παῦσιν τοῦ πυρός καὶ ἐκάλεσε τοὺς κυβερνήτας εἰς τὴν ναυαρχίδα ὅπως γνωρίσῃ πόσα βλήματα εἴχεν ἕκαστος ἐπὶ τοῦ πλοίου του.

Κατὰ περιέργον σύμπτωσιν, οἱ Ἄγγλοι κρίνοντες τὰ Ἀμερικανικὰ πολεμικὰ πλοία, ποιοῦνται πάντοτε λόγον περὶ τοῦ μικροῦ χώρου τοῦ προωρισμένου διὰ τὰ πυρομαχικὰ αὐτῶν, — ἐλάττωμα ἐπανορθωθῆν ἐπὶ τῶν νεωτέρων πλοίων — θεωροῦντες αὐτὸ ὡς πηχὸν μειονέκτημα τούτων ἐν καιρῷ δράσεως. Ὁ κ. H. N. Wilson ἐν τῷ βιβλίῳ του φέρουσι τὸν τίτλον κατὰ θεωρητικὰ ἐν καιρῷ ναυμαχίας ὁμιλεῖ περὶ τοῦ ναυτικοῦ τῶν Ἠνωμένων Πολιτειῶν λέγει «μόνον ὁ πόλεμος θὰ ἠδύνατο νὰ καταδειχθῆ ἐὰν διὰ δεδομένων βάρους πυροβόλων καὶ πυρομαχικῶν, εἶναι καλλίτερον νὰ

ἔχη τις περισσότερα πυροβόλα καὶ ὀλιγώτερα πυρομαχικὰ ἢ ὀλιγώτερα πυροβόλα καὶ περισσότερα πυρομαχικὰ». Τὸ τοιοῦτον ἐξαρτᾶται καθ' ὅσον ἐκ τῆς εὐστοχίας τῆς βολῆς.

Καὶ περὶ ἐτέρων συμβάντων ἀναγραφόμενων ἐν τῇ αὐτῇ ἐπιστολῇ δύναται νὰ γείνη μνεία ἐνταῦθα· ἡ ἐπιστολὴ ἐξακολουθεῖ ὡς ἐξῆς: «καθ' ὅλην τὴν ἡμέραν τῆς Περσικῆς καὶ καθ' ὅλην τὴν πρωϊνὴν τοῦ Σαββάτου ἠσχολήθημεν εἰς τὸ ν' ἀποσπῶμεν καὶ νὰ ρίπτωμεν εἰς τὴν θάλασσαν πᾶν ὅ,τι ἦτο ἀχρηστον ἢ ἠδύνατο νὰ γείνη πρόξενον κωλύματος τινός, ἢ τραπεζίας, κηθίσματα, ἐδῶλια, κλίμακας καὶ ἄπαντι ἐν γένει τὰ ξύλινα ἀντικείμενα τοῦ καταστρώματος. Δὲν φραντζεσθε εἰς πρῶτον βαθμὸν ἀκαταστασίας ἡδιδέτε ἐν τῷ δωμάτιόν μου. Οὐδὲν βλήμα εἰσῆγεν εἰςδύσει ἐν αὐτῷ ἄλλ' αἱ ὀβίδες τῶν πυροβόλων ἡμῶν τῶν 8 δακτύλων διερχόμεναι ἀνωθεν τοῦ καταστρώματος ἐθρυμμάτισαν τὰ πάντα· πᾶν ὅ,τι ἠδύνατο νὰ θραυσθῆ ἐθραυσθῆ, αἱ φρακταὶ διεμελίσθησαν, αἱ βιβλιοθήκαι ἀπεσπάρθησαν καὶ ἐνδύματα, βιβλία, μικρὰ ἀντικείμενα κλπ. ἔκειντο χαμαὶ ἀναμίζ. Μετὰ τὸν ἀγῶνα οὐδεμία τῶν λεμβῶν ἡμῶν ἦτο εἰς κατάστασιν νὰ πλεύσῃ. Τέσσαρες ἐξ αὐτῶν ἦσαν διημελισμένοι εἰς τοιοῦτον βαθμὸν ὥστε ἠναγκάσθημεν νὰ ρίψωμεν τὰ συντρίμματα αὐτῶν εἰς τὴν θάλασσαν· διὰ τὰς λοιπὰς ἀπαιτεῖται πολλὴ ἐργασία ὅπως ἐπισκευασθῶσι τελείως».

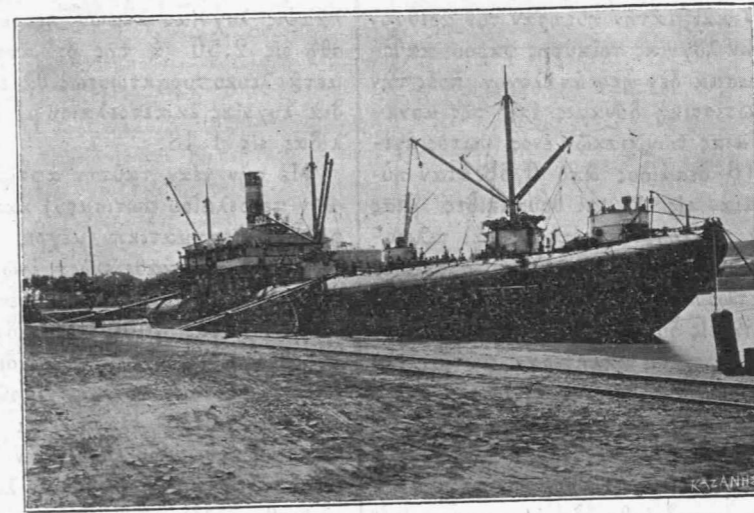
(ἔπεται συνέχεια)

Ὁ ἀνθυποπλοίαρχος ΝΙΚ. Ι. ΜΠΟΤΑΣΗΣ  
καθηγητῆς τῆς σχολῆς τῶν Ναυτ. Δοκίμων

## ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΔΙΚΑΙ

Τὸ πλοῖον Borghese ἐναυλώθη ἵνα μεταφέρῃ φορτίον εἰς Ἀμβέρσταν καὶ ἐκφορτώτῃ τοῦτο αὐτόθι, προσήγγισε δὲ εἰς τὸν ὄρμον Austruweel καὶ εἰδοποίησε τοὺς φορτωτὰς ὁ πλοίαρχος ὅτι εἶνε ἕτοιμος πρὸς ἐκφόρτωσιν, οἱ φορτωτὰς ὁμοῦ ἐβράδυναν νὰ προσέλθωσιν, ὁ δὲ πλοίαρχος ἀνέμενε τὴν ἀφίξιν αὐτῶν ἐπὶ δύο ἡμέρας ἀπὸ τῆς ἐκπνεύσεως τῆς προθεσμίας τῶν σταλιῶν, δι' ἀγωγῆς του δὲ ἠτήσατο ἀποζημίωσιν διὰ τὰς δύο ταύτας ἡμέρας λόγῳ ἐπισταλίας surestariε φράγκα χρυσὰ 1635, ἐνῶ οἱ ναυλωτὰι ἀντέταξαν τὰ ἐξῆς. α) ὅτι ὁ ἀπωλεσθὴς χρόνος εἰς τὸν ὄρμον τῆς Austruweel δὲν ὑπολογίζεται εἰς τὰς σταλίαις καὶ 2) ὅτι εἰς τὰς ἡμέρας τῶν ἐπισταλιῶν, δὲν περιλαμβάνονται αἱ ἡμέραι καθ' ἃς οἱ ἐργάται αὐτῶν εὐρίσκοντο εἰς ἀπεργίαν.

Οὕτω ἐχούσης τῆς ὑποθέσεως τὸ Ἐμποροδικεῖον τῆς



Τὸ Ἀγγλικὸν ἀτμόπλοιο «Sagamore» τὸ ὁποῖον καὶ τοὶ ἀνήκει εἰς τὴν Ἀγγλικὴν ἀτμοπλοικὴν ἐταιρείαν τοῦ Ζόνστον ἐν Λιβερπούλῃ κυβερνᾶται ὑπὸ τοῦ Βέλγου πλοίαρχου Βὸς καὶ φέρει Βελγικὴν σημαίαν καὶ τοῦτο διότι δὲν ἀσφαλιζεται παρὰ τῶν ἀγγλικῶν ἀσφαλειῶν. Ἐν τοῖς Εὐρωπαϊκοῖς ὕδασι οὐδὲν ἄλλο ἀτμόπλοιο τοῦ αὐτοῦ σχήματος πλέει, οὐχὶ ὁμοῦ καὶ ἐν τοῖς Ἀμερικανικοῖς ἔνθα τοῦτο εἶνε κοινόν.

Ἐναυπηγήθη κατὰ τὸ 1893 ἐν τοῖς ναυπηγείοις τοῦ Δόξφορντ καὶ οἰοῖται εἶναι χωρητικότητος 3300 τόννων, βυθίζεται 19 Ἀγγλ. πόδας, καταναλίσκει 15 τόννους γαιάνθρακος κατὰ ἡμερονύκτιον καὶ ἔχει ταχύτητα 9.9 1/2 ναυτικῶν μιλίων καθ' ὥραν.

Ἀμβέρστης ἐξέδοτο τῆς ἐξῆς ἀπόφασιν.

1. Ὁ ὄρμος Austruweel θεωρεῖται ὡς ἀποτελῶν μέρος τοῦ λιμένος τῆς Ἀμβέρστης, ὅτι ἡ ῥήτρα τοῦ ναυλοσυμφωνητικοῦ περὶ ἐκφορτώσεως εἰς τὸν λιμένα, εἶνε ἐφαρμοστέα ἀπὸ τῆς ἀφίξεως τοῦ πλοίου εἰς τὸν ὄρμον Austruweel, καὶ αἱ σταλαὶ τρέχουσιν ἀπὸ τοῦ χρόνου τούτου.

2. Ἡ ἀπεργία τῶν ἐργατῶν τῶν λιμένων, δὲν εἶνε ἀνωτέρα βία Force majeure, διότι ἡ ἀργία τῆς ἀπεργίας ἤρτηται ἐκ τῆς βουλήσεως τῶν ἐργολάβων τῆς ἐκφορτώσεως, δυναμένων νὰ υποχωρήσωσιν εἰς τὰς περὶ μισθοῦ ἀξιώσεις τῶν ἐργατῶν. Συνεπῶς αἱ ἐπισταλαὶ ὀφείλονται διαρκούσης τῆς ἐκ τῆς ἀπεργίας ἀναβολῆς κατὰ τὴν ἐκφόρτωσιν.

3. Εἰς τὸ ἐν Γαλλίᾳ συντασσόμενον ναυλοσυμφωνητικόν, καὶ μέλλον νὰ ἐκτελεσθῆ ἐν Βελγίῳ ἢ ἐξῆς τόννος δηλοῖ χίλια καὶ οὐχὶ χίλια δέκα πέντε.

Ἀπόφασις τῆς 27 Ἰουλίου 1900. Ἐμποροδικεῖον Ἀμβέρστης.

Σύρος

Ε.Μ. ΜΑΚΡΥΓΙΑΝΝΗΣ  
δικηγόρος

## Ο ΦΩΤΙΣΜΟΣ

### ΤΩΝ ΑΚΤΩΝ ΤΗΣ ΓΑΛΛΙΑΣ

(Συνέχεια τοῦ ἐν τῷ προηγουμένῳ φύλλῳ)

Ὅπως καὶ ἂν ἔχη οἱ ἠλεκτρικοὶ φάροι πρέπει νὰ θεωροῦνται ὡς πολυτελοῦς ἐγκαταστάσις ἐφόσον τοῦλάχιστον δὲν θὰ ἴσχυι δυνατὸν νὰ δέχωνται τὸ ἠλεκτρικὸν ρεῦμα ἀπὸ γειῶν ἀγωγῶν ἠλεκτρικῆς διανομῆς δυνάμενον νὰ παράγῃ καὶ πωλῆ εὐθὺνὰ τὸ ρεῦμα· ὀλίγοι ὁμοῦ ὑπάρχουσι πιθανότητες πραγματοποιήσεως τοῦ σχεδίου τούτου δταν λάβωμεν ὑπ' ὄψει ὅτι οἱ ἔχοντες πρὸ πάντων τούτου, ἀνάγκην φάροι εὐρίσκονται σχεδὸν πάντοτε εἰς λίαν ἀπομεμακρυσμένα ἐν τῇ θαλάσῃ μέρη.

Ἐμμενε λοιπὸν νὰ εὐεθῆ κατὰ ἄλλο ἀπλούστερον καὶ εὐθυνότερον ἀπὸ τὴν κλασσικὴν λυχνίαν τοῦ πετρελίου τῶν ἀρχαίων φάρων. Πράγματι ὅ,τι πρέπει νὰ λαμβάνῃ τις ὑπ' ὄψιν εἰς μίαν συσκευὴν πλὴν τῆς καθαυτῆς δυνάμεως καὶ τῶν διαστάσεων τῆς λυχνίας εἶναι ἡ ἐντασις

της φωτιστικής δυνάμεως της καιομένης ύλης. Λοιπόν το φως της λυχνίας ελαίου είνε σχετικώς αδύνατον και μάτην ηύξησαν τον αριθμόν των θρυαλλίδων λυχνίας τοιαύτης φέρου καθόσον το αποτέλεσμα δέν ήτο ανάλογον προς την δαπάνην· ή φωτιστική δύναμις επί της μονάδος της επιφανείας των φακών ενός φωτός εγένετο μόνον 1.18 δεσμίδος από 0,38 όταν ηύξαντο από μίαν εις έξι αί θρυαλλίδες μιᾶς λυχνίας. Μετά πολλούς δέ κόπους και τελειοποιήσεις εις το μη περικιτέρω των συσκευών των φακών κατώρθωσαν το 1894 ὥστε φάρος ελαίου νά φθάση εις δύναμιν 16,000 δεσμίδων.

Κατ' ἀρχάς εὔρον ὡς καλητέραν φωτιστικὴν ὕλην τὸ φωταερίον, τὸ ὁποῖον συνήθως μεταχειρίζονται πρὸς φωτισμὸν τῶν ἀμαξῶν τοῦ σιδηροδρόμου, μεταβιβαζόμενον ὑπὸ πίεσιν εἰς ἕνα τῶν λευκοπυρακτωμένων ἐκείνων λαμπτήρων τῶν ὁποίων κατεδείχθη ἤδη ὡς πραγματικὴ χρησιμότης καθόσον ἐν αὐτοῖς ὑπάγεται ὕλη τις λευκοπυρακτωμένη καὶ ἀναδίδουσα λάμψιν, ἣτις ἄλλως θὰ ἦτον ἐλαχίστη. Φῆροι πρώτης τάξεως εἰς οὓς ἐφηρμόσθη τὸ σύστημα τοῦτο ὑπάρχουσι πολλοὶ ἐν Γαλλίᾳ. Κατόπιν προέβησαν εἰς ἀντικατάστασιν τοῦ φωταερίου διὰ τῶν ἀτμῶν τοῦ πετρελαίου, οἱ ὁποῖοι ἐπὶ τέλους ἦσαν καὶ αὐτοὶ εἶδος φωταερίου, ἀλλ' ἔχουν τὸ προτέρημα τοῦ νὰ παράγονται λίαν εὐκόλως. Ἡ μέθοδος ἦν ἐφηρμόσθη πρὸς ἀεροποίησην τοῦ πετρελαίου εἰνε ἀπλουστάτη· χύνουσι τὸ πετρέλαιον εἰς σωλῆνα εἰδικοῦ σχήματος καμπτωμένον ἀκριβῶς ἀνωθεν τοῦ στομίου τῆς θρυαλλίδος ὅπου ἡ θερμότης ταύτης μεταβάλλει τὸ ἔλαιον εἰς ἀτμοὺς διεισδύοντας ὑπὸ τὸ ἐπιστόμιον. Παρκαίποντες τὰς τεχνικὰς λεπτομερείας τοῦ μηχανισμοῦ τούτου λέγομεν μόνον ὅτι ἡ δι' αὐτοῦ γενομένη κατανάλωσις εἶνε ἐλαχίστη, διότι ὑπολογίζουν ὅτι αὕτη δέν ὑπερβαίνει τὰ πέντε γραμμάρια καθ' ὥραν καὶ κατὰ φωτιστικὴν δεσμίδα ἤτοι 175 γραμμάρια τὴν ὥραν διὰ μετρίου μεγέθους λυχνίαν φάρου φωτιστικῆς ἐκτάσεως 35 δεσμίδων, χωρὶς ἐννοῆται τοῦ φακοειδοῦς μηχανήματος, τὸ ὁποῖον καθιστᾷ ἰσχυρότατον τὸν φωτισμὸν.

Ὁ δι' ἀτμῶν πετρελαίου φωτισμὸς οὗτος ἐφαρμόζεται εἰς μέγαν ἀριθμὸν φάρων τῆς Γαλλίας εὐριπτικόμενων μακρὰν εἰς τὸ ἀνοικτὸν πέλαγος, ὅπου εἶνε ἀδύνατον νὰ μεταχειρισθῶσι τὴν περίπλοκον ἐγκατάστασιν τοῦ ηλεκτρικοῦ φωτός, ἐπίσης δὲ καὶ εἰς ἄλλους φάρους τῆς ζηρᾶς ὅπου συνεδύσαν τὸ εἶδος τοῦτο τοῦ φωτισμοῦ μετὰ τὴν ταχεῖαν περιστροφικὴν κίνησιν καὶ τοὺς φακοειδεῖς πίνακας τοὺς χαρακτηρίζοντας τὴν πολύτιμον ἐφεύρεσιν τῶν ἀστραπιδόλων φώτων (feux éclairs).

Συνεχίζοντας τὰς προλαβόντως γενομένας ἀντιπραχολὰς λέγομεν ὅτι ἐπὶ ἴσων δεδομένων ἡ λάμψις λυχνίας ἀτμῶν πετρελαίου ἀν' ὑπολογισθῆ εἰς 2,50 ἢ τῆς δι' ἀτμῶν ελαίου ἀλλὰ μετὰ λευκοπυρακτώσεως θὰ εἶναι εἰς 2 καὶ ἡ διὰ λυχνίας ἐκ πετρελαίου μετὰ πολλὰ πλᾶς θρυαλλίδας εἰς 1.18.

Μετὰ τὴν νέαν ταύτην ἀφίρσιν (τοῦ δι' ἀτμῶν πετρελαίου φωτισμοῦ) κωπορθῶνουν ἔντασιν φωτός πραγματικὴν μέχρις 60000 δεσμίδων (candels) εἰς κάθε φῶς, ἐνῶ μετ' ὅλους τοὺς προλαβόντας συνδυασμοὺς δέν κατώρθωσαν νὰ ὑπερβῶσι τὰς 50000 δεσμίδας. Πρέπει δὲ νὰ προσθέτωμεν καὶ τὴν λίαν ἐνδιαφέρουσαν παρατήρησιν ὅτι διὰ τοῦ φωτισμοῦ τούτου ἡ δαπάνη σημαντικῶς ἐλαττοῦται· ὁ φωτισμὸς διὰ λευκοπυρακτώσεως ἐστοίχιζεν ἤδη πολὺ ὀλιγώτερον, πρὸς τὸ τῶν μεγάλων λυχνιῶν μετὰ πολλὰ πλᾶς θρυαλλίδας, ὧν ὁ προϋπολογισμὸς ἀνῆρχετο εἰς 1800 φράγκα περίπου ἐκείνῳ· ὁ δὲ διὰ τῆς λευκοπυρακτώσεως τῶν ἀτμῶν τοῦ πετρελαίου δέν φθάνει εἰ μὴ τὰ 650 φράγκα, δύναται δὲ τις νὰ φαντασθῆ ὅποση θὰ εἶναι ἡ ὅλη οἰκονομία ὅτε πρόκειται νὰ γίνῃ ἐπὶ ἑκατοντάδων φώτων.

ΛΕΞΙΒΙΟΣ

("Επιτεται συνέχεια)



ΚΑΤΑΠΛΟΙ

Κατέπλευσαν τὴν παρελθοῦσαν ἐβδομάδα τὰ Ἑλληνικὰ ἀτμόπλοια «Ζίρδα Ἀμπατιέλου» καὶ «Τρικουπῆς» ἐκ Βραΐλας ἀμφότερα πρὸς ἀνθράκευσιν καὶ τὸ ἀγγλικὸν «Wirdrou» ἐκ Κάρδιφ.

— Επίσης τὸ αὐστριακὸν «Ἡλέκτρα» ἐκ Τεργέστης Πατρῶν καὶ τὸ ἰταλικὸν «Ἐντέλλα» ἐκ Κατάνης Κρήτης.

Τὴν παρελθοῦσαν Κυριακὴν καὶ Δευτέραν κατέπλευσαν τὸ ἑλληνικὸν «Ἀφροδίτη» τοῦ Τζῶν ἐκ Κων) πόλεως, τὰ αὐστριακὰ «Forvarts» ἐκ Κων)πόλεως, «Εὐτέρπη» ἐκ Σμύρνης καὶ «Καλυψὼ» ἐκ Τεργέστης Καλαμῶν, τὸ Γαλλικὸν τοῦ Μεσσαζερῆ «Σιδνεῦ» ἐκ

Σμύρνης, «Πηνειὸς» ἑλληνικὸν ἐκ Θεσσαλονίκης-Βόλου, «Stura» ἰταλικὸν ἐκ Κατάνης, «Ἀνδριὰνα Σταθάτου» ἑλλήν. ἐκ Σουλινᾶ πρὸς ἀνθράκευσιν «Γεώργιος» ἑλλήν. ἐκ Ρωσσίας πρὸς ἀνθράκευσιν καὶ «Βυζάντιον» τοῦ Παντολέοντος ἐκ Σμύρνης-Χίου.

— Τὴν Τρίτην τὰ ἑλληνικὰ «Ζαρίφης» ἐκ Σουλινᾶ πρὸς ἀνθράκευσιν, «Λεωνίδα» τοῦ Ἐμπεϊρίκου ἐκ Σουλινᾶ πρὸς ἀνθράκευσιν, «Κεφαλληνία» ἐκ Λίβερπουλ πρὸς ἀνθράκευσιν, «Tigres» καὶ «Senegal» γαλλικὰ ἐκ Μασσαλίας.

— Τὴν Τετάρτην τὰ ἑλληνικὰ «Ἀγλαΐα-Κουρεντῆ» καὶ «Κωνσταντῖνος» τοῦ Συνοδινῶ ἀμφότερα ἐκ Μασσαλίας πρὸς ἀνθράκευσιν.

— Τὴν Πέμπτην «Ἐλένη» ἑλληνικὸν ἐκ Ρωσσίας πρὸς ἀνθράκευσιν «Ἀλέξανδρος» τοῦ Χ' Δαοῦτ ἐκ Σμύρνης-Χίου, «Σκαρμαγκᾶς» τῆς Πανελληνίου ἐκ Βάρνης, «Ζεὺς» Ὀλλανδικὸν ἐξ Ἀμστερδᾶμ καὶ «Χίος» τῆς Νέας ἐκ Βάρνης — Ἑλλησπόντου.

ΤΑΞΕΙΔΙΑ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ

— Τὸ ἀτμ. «Γεώργιος Μιχαλινός» ἀφίκετο εἰς Σῦρον τὴν παρελθ. Παρασκευῆν. Μετὰ τὴν ἐκφόρτωσιν τῶν γιανθράκων του θὰ μεταβῆ εἰς Νικολάεφ ἵνα φορτώσῃ πρὸς 9 σελ. διὰ Ροτερδᾶμ. Προναύλωσις 2 μηνῶν.

— Τὸ ἀτμ. «Δέσποινα Μιχαλινῶ» ἀφίκετο εἰς Πειραιᾶ τὴν Παρασκευῆν, θὰ φορτώσῃ γιανθράκας καὶ θὰ ἀπέλθῃ εἰς Βραΐλαν, ὅπου θὰ φορτώσῃ πρὸς 16 καὶ 6 δι' Ἀγγλίαν.

— Τὸ ἀτμ. «Ἀλέξανδρος Μιχαλινός» ἐκφορτῶναι εἰς Emden. Ἐκεῖθεν θὰ μεταβῆ εἰς Κάρδιφ, ὅπου θέλει φορτώσῃ διὰ Πειρεῶ.

— τὸ ἀτμ. «Βαλιάνος» ἐκφορτῶναι εἰς Μασσαλίαν.

ΟΙ ΝΑΥΛΟΙ

("Ανταποκριτοῦ μας)

ΚΑΡΔΙΦ 15 Νοεμβρίου

Αἱ τιμαὶ τῶν ναύλων ἔχουσιν ἐντεῦθεν ὡς ἐξῆς: Δι' Ἀλγέριον φρ. 6.50, Ἀλεξάνδρειαν σελ. 5 καὶ 6 Βρινδῆσιον σελ. 5, Βαρκελώνην 6 καὶ 6, Κατάνην 5 καὶ 10 1)2, Κωνσταντινούπολιν 5 καὶ 6, Σιβιταβέκιαν 6, Γένουαν δι' ἀτμ. 4—5,000 τόν. 5 καὶ 3, ἀτμ. 3,000 τόν. 5 καὶ 6, Λεγκὸν ἀτμ. 800 τόν. 5 καὶ 3, Μασσαλίαν 6,75 φρ. Μεσσίαν σελ. 6, Μάλταν 4, Νεάπολιν ἀτμ. 800 τόν. 5 καὶ 3, Πόρτ—Σαΐδ 5 καὶ 3, Πειραιᾶ 5 καὶ 1 1)2, Σαθόναν 5 καὶ 3—5 καὶ 6, Σῦρον 5 καὶ 1 1)2, Σμύρνην 5 καὶ 6, Σπέτσιαν 5 καὶ 3, Τόρρε Ἄν ουτζιάτα 6, Τεργέστην 5 καὶ 9, Τάραντα 5 καὶ 9, Βενετίαν ἢ Ἀγκῶνα 6 καὶ 6, Παλέρμον 5 καὶ 9—5 καὶ 10 1)2 Δερντζε 5 καὶ 3.

Οἱ ναῦλοι ἐκ Δουάβεως λίαν ὑποστηρικμένοι εἰς ζήτησιν ἀτμοπλοίων. Ἐγέ-

νοντο ναυλώσεις πρὸς 16 σελ. καὶ 6 πέν. δι' Ἀγγλίαν. Ἀπὸ Σουλινᾶ 12 σελ. καὶ 14, 1)2 φρ. διὰ Μεσόγειον. Τὰ ἀνωτέρω δι' ἀτμόπλοια ἔτοιμα.

Προναυλώσεις ἐγέναν ἀπὸ Σουλινᾶ καὶ Ὀδησσὸν δι' Ἰανουάριον πρὸς 11 σελ. ἡ νια. Αἱ βλέψεις πολὺ καλαὶ διὰ τὴν ἐργομένην ἀνοιξιν.

Κατὰ χθεσινὰ τηλεγραφήματα ἐκ Κάρδιφ ναῦλοι διὰ Πειραιᾶ καὶ Σῦρον πρὸς 5 σελ.

H KINHΣΙΣ EN ROYMANIA

("Ανταποκριτοῦ μας)

Βραΐλα 14)26 Νοεμβρίου

Πησιιάζει τὸ κλείσιμον τοῦ Δουάβεως καὶ αἱ ἐργασίαι ἠλαττώθησαν σχετικῶς.

Εἰς τὸν λιμένα μας εὐρίσκονται 14 ἀτμόπλοια ὑπὸ φόρτωσιν ἐκ τῶν ὁποίων τὰ ἐξῆς ἑλληνικὰ· «Ἀντώνιος Σταθάτος» φορτῶνουν διὰ Ροτερδᾶμην μετὰ 13)6 «Κωνσταντῖνος Σταθάτος» τὸ ὁποῖον ἀνεχώρησε πρὸ ἡμερῶν διὰ Ροτερδᾶμην μετὰ ναῦλον 13)6 Σήμερον ἐκ Σουλινᾶ ἀνεχώρησαν διευθυνόμενα ἐνταῦθα τὰ Ἑλληνικὰ ἀτμόπλοια «Εὐάγγελος Πετρίτσης» καὶ «Ἀμπατιέλος».

Εἰς τὸν λιμένα Γαλαζίου φορτῶνουν 3 ἀτμόπλοια ἐξ ὧν οὐδὲν Ἑλληνικόν.

(Ὁ ναῦλος τῆς ἡμέρας εἶνε διὰ Ἀντιέρπην ἢ Ροτερδᾶμην 14]— διὰ Ἀμβούργον 14]6. διὰ δὲ τὴν Μεσόγειον 11, 50—12.

Τὰ σιτηρὰ τιμῶνται ὡς ἐξῆς. σίτος f. 8,05—9,35 τὸ Hect. ἀραβόσιτος f. 8,80—9,10 ο)ο Kl. κριθὴ f. 8,20—9,05 ο)ο Kl. βρώμη f. 8,25—9,40 ο)ο Kl. σῆκαλις f. 8,05—9,60 ο)ο Kl. φασόλια f. 12,10—15,60 ο)ο Kl.

Τῶν γιανθράκων αἱ τιμαὶ εἶνε διὰ τεμάχια f. 48-50 καὶ ἀνεμιγμένον f. 38-40 κατὰ τόννον.

Τὰ ὕδατα τοῦ Δουάβεως εἶναι 19 1)4 ἄγγλ. πόδες. Ὁ καιρὸς ἐξακολουθεῖ ψυχρὸς.

X. M.

ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ

Μολοντί τὰ ἐν Ἀγγλίῳ Ναυπηγεῖα ἔπαυσαν πρὸ πολλοῦ δεχόμενα παραγγελίας νέων ἀτμοπλοίων καθ' ὅλον τὸ ἔτος 1902 καὶ μέχρι τέλους αὐτοῦ, ἐν τούτοις κατὰ τὸ παρελθὸν δεκαήμερον παρηγγέλησαν 4 νέα

φορηγὰ ἀτμόπλοια χωρητικότητος ἀπὸ 3—4,500 τόνων.

**ΠΡΟΝΑΥΛΩΜΑΤΑ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ**

(ἀνταποκριτοῦ μας Βραΐλας)

Διάφοροι προναυλώσεις ἀτμοπλοίων ἐγένοντο ἀπὸ 18 Νοεμβρίου μέχρι 21 ἰδίου μηνὸς εἰς Λονδὶνον διὰ διαφόρους λιμένας καὶ ἐποχάς.

Σοὺ λ : ν ᾶ ν.

Τὴν 18 Νοεμβρίου ἀτμ. 3500 Τ. 1)18 Δεκεμβρίου διὰ Ἀντιέρπην ἢ Ροτερδάμην 10)10 1)2 καὶ 6 πένος πλέον διὰ Ἀμβούργον (Newcharter).

Τὴν 18 Νοεμβρίου ἀτμόπλοιο 2850 Τ. 10 Δεκεμβρίου (Cancelling) διὰ Ἀντιέρπην καὶ Ροτερδάμην 11)6.

Τὴν 18 ἀτμ. 4000 Τ. 1)20 Δεκεμβρίου 9)9 διὰ Λονδίνον, Χούλ, Ἀντιέρπην καὶ Ροτερδάμην.

Τὴν 18 ἀτμόπλοιο 3600 Τ. 5 Δεκεμβρίου 10)6 (New Charter) διὰ Λονδίνον, Χούλ, Ἀντιέρπην ἢ Ροτερδάμην, χωρὶς ἐλάττωσιν Bristol Channel.

Τὴν 18 ἀτμόπλοιο 2700 Τ. 8 Δεκεμβρίου ἀπὸ Κωνσταντῆσιν διὰ Ἀντιέρπην ἢ Ροτερδάμην, 11)6 καὶ ἀπὸ Σουλινᾶν διὰ τοὺς ἰδίους λιμένας 11)9.

Τὴν 19 Νοεμβρίου ἀτμόπλοιο 2500 Τ. 5)25 Δεκεμβρίου 10)9 Λονδίνον, Χούλ, Ἀντιέρπην ἢ Ροτερδάμην καὶ διὰ Ἀμβούργον 11)3.

Τὴν 20 ἀτμόπλοιο 5400 ἀπὸ Σουλινᾶν ἢ Κωνσταντῆσιν 5)25 Δεκεμβρίου 9)9, Λονδίνον, Χούλ, Ἀντιέρπην ἢ Ροτερδάμην καὶ 10)3 διὰ Ἀμβούργον, ἐκλογὴν (option) δι' ἀμφοτέρους τοὺς λιμένας 3 πένος ἐπὶ πλέον.

Τὴν 20 ἀτμ. 3100 Τ. 15)31 Δεκεμβρίου διὰ Σουλινᾶν, Βάργαν, Πύργον (Bourgas) ἢ Κωνσταντῆσιν 10)6 διὰ Λονδίνον, Χούλ, Ἀντιέρπην ἢ Ροτερδάμην ἐκλογὴν (option) Βάργαν καὶ Πύργον 10)9.

Τὴν 20 ἀτμόπλοιο 3600 Τ. 1)18 Δεκεμβρίου διὰ Σουλινᾶν, Λονδίνον, Χούλ, Ἀντιέρπην ἢ Ροτερδάμην ἢ Γλασκώθην ἢ Greenock μὲ 1)6.

Τὴν 21 ἀτμόπλοιο 3300 Τ. ἔτοιμον πρὸς φόρτωσιν (prompt), Σουλινᾶν, Λονδίνον, Χούλ, Ἀντιέρπην ἢ Ροτερδάμην 11 καὶ 6.

Βοὺ λ γ α ρ ῖ α ν.

Τὴν 21 Νοεμβρ. ἀτμόπλοιο 3400 Τ. 5 25 Δεκεμβρίου ἓνα λιμένα Βουλγαρίας 11)6 διὰ Rouen (Βόρειον Γαλλίαν) φορτίον βρώμης.

Δοὺ ν α β ι ν

Τὴν 18 Νοεμβρίου ἀτμ. 2600 Τ. 12 Δεκεμβρίου 13) Λονδίνον, Χούλ, Ἀντιέρπην ἢ Ροτερδάμην, 13)6 δι' Ἀμβούργον.

Τὴν 18 ἀτμ. 2400 Τ. 1)15 Δεκεμβρίου 14) Λονδίνον, Χούλ, Ἀντιέρπην ἢ Ροτερδάμην καὶ 16) διὰ Δανιμαρκίαν.

Τὴν 18 ἀτμ. 3500 Τ. ἔτοιμον πρὸς φόρτωσιν (prompt) 14 Λονδίνον, Χούλ, Ἀντιέρπην ἢ Ροτερδάμην.

Τὴν 20 ἀτμ. 2850 Τ. 1)20 Δεκεμβρίου 13)9 Λονδ. Αντ. Ροτ. 14)3. Ἀμβούργον καὶ 1) ἓνα λιμένα Δανίας 15)6 διὰ δύο λιμένας.

Τὴν 20 ἀτμ. 4000 Τ. ἔτοιμον πρὸς φόρτωσιν (prompt) Ἀντιέρπην ἢ Ροτερδάμην 13) 0 1)2.

Ὁ δ η σ σ ὄ ν.

Τὴν 18 Νοεμβρ. ἀτμ. 4400 Τ. 10)31 Δεκεμβρίου 9)3 Ὁδησσόν Rotterdam.

Τὴν 21 ἀτμ. 4800 Τ. 1)30 Ἰανουαρίου 10)3 Ὁδησσόν Κοπεγχάγην.

Τὴν 21 ἀτμ. 5500 Τ. 1)31 Δεκεμβρίου 10)9 Ὁδησσόν Κοπεγχάγην.

Τὴν 21 ἀτμ. 6000 Τ. 20 Δεκεμβρ. 15 Ἰανουαρίου 8)9 Λονδίνον Χούλ, Ἀντιέρπην ἢ Ροτερδάμην 9)3 δι' Ἀμβούργον.

Τὴν 21 ἀτμ. 5200 Τ. 1)15 Δεκεμβρίου 10 σελ Ὁδησσόν, Λονδίνον Χούλ, Ροτερδάμην.

Τὴν 21 ἀτμ. 4800 Τ. 1)20 Δεκεμβρ. Ὁδησσόν 11) Κοπεγχάγην.

Νο β ὀ ρ ω σ σ ῖ σ κ η ἢ Θεοδωσία.

Τὴν 21 Νοεμβρ. ἀτμ. 4000 Τ. 10)30 Δεκεμβρίου 9 σελ. Λονδίνον, Χούλ, Ἀντιέρπην ἢ Ροτερδάμην 9)6 Ἀμβούργον.

Κωνσταντῆσιν.

Τὴν 20 Νοεμβρ. ἀτμ. 3300 Τ. 1)15 Δεκεμ. 11 σελ. Λονδίνον, Ἀντιέρπην ἢ Ροτερδάμην.

X. M.

**ΣΙ ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΕΣ**

(ἀνταποκριτοῦ μας)

ΚΑΡΔΙΦ 24 Νοεμβρίου

Οἱ Γαϊάνθρακες ἐνταῦθα ἔχουσι τὴν ἀκόλουθον διατίμησιν. Χονδρὸς γαϊάνθραξ κάρδιφ α' ποιότητος σέλ. 16 καὶ 6 πέν., β' ποιότητος 15 καὶ 3, γ' ποιότητος 14 καὶ 1)2, ὁ αὐτὸς γαϊάνθραξ ψιλὸς 9 καὶ 6, β' ποιότητος 13 καὶ 3, β' ποιότητος 12 καὶ 9. Νιούπορτ χονδρὸς α' ποιότητος 14 καὶ 10)2, β' ποιότητος 14.

Γαϊανθρακφορτία ἐκόμισαν τὴν παρελθούσαν ἑβδομάδα τὸ ἀτμόπλοιο «Τρικουπης» ἀπὸ Κάρδιφ 2735 τόν. καὶ «Ancona» ἀπὸ Νιουκάστελ.

\*\*\*

Κατὰ χθεσινὰ τηλεγραφήματα ἀπὸ Κάρδιφ αἱ τιμαὶ γαϊανθράκων διὰ παραδόσεις Δεκεμβρίου λίαν σταθεραὶ. Τιμῶν τιν 17 σελ. τῆς α' ποιότητος FOB. Διὰ παραδόσεις προσεχοῦς ἔτους αἱ τιμαὶ πολὺ χαλαραὶ.

Ἐγιναν προναυλώσεις εἰς τὰς 15 σελ. λίνια α' ποιότητος.

**ΤΟ ΡΩΣΣΙΚΟΝ ΠΟΛΕΜΙΚΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟΝ**

Κατὰ τὸ Ρωστικὸν περιοδικὸν «Σπασένιε νὰ Βοδάχ» (Σωτηρία ἐπὶ τῶν ὑδάτων), ἐκδιδόμενον ἐν Πετροπόλει ὑπὸ τὴν προεδρίαν τῆς Αὐτοκρατείας χήρας Μαρίας Φεοδωρόβνης, ἀπὸ τοῦ παρελθόντος Σεπτεμβρίου, εὐρίσκονται εἰς ξένα ὕδατα, τ' ἀκόλουθα ρωσικὰ πολεμικά:

**Εἰς τὸν Εἰρηγικὸν Ὠκεανόν.**

Θωρηκτὰ

«Σισσί Βελίκι», εἰς Πόρτ Ἀρθούρ.

«Ναβαρήν», «Πετροπάβλωσκ», «Πολτάβα», «Σεβαστόπολ» εἰς Βλαδιβοστόκ.

Καταδρομικὰ Ἰτάξεως.

«Ρωσσία», «Γρομοβόι», «Ριούρικ» εἰς Βλαδιβοστόκ.

«Ἀδμιρὰλ Κορνίλωφ» εἰς Πόρτ Ἀρθούρ, «Δμήτριϊ Δονσκόϊ» εἰς Κόμπε, «Βλαδήμερ Μονομάχ» εἰς Τακού, «Ἀδμιρὰλ Ναχιμωφ» εἰς Βλαδιβοστόκ.

Καταδρομικὰ Πτάξεως.

«Ρασμπόινικ» καὶ Ζαβγιάκα» εἰς Πόρτ Ἀρθούρ.

Κανονιοφόροι.

«Μκνύζορ» εἰς Νιουτσβάγκε, «Ατβάζνιϊ» εἰς Πόρτ Ἀρθούρ, «Γρεμιάσκιϊ» εἰς Σαγκάην, «Λιθούτσ» καὶ «Βόμπρ» εἰς Πόρτ Ἀρθούρ, «Γλιὰκ» εἰς Τακού, «Κορέετσ» εἰς Βλαδιβοστόκ.

Τορπιλικὰ Καταδρομικὰ.

«Βσάννικ» εἰς περιοδεῖαν περὶ τὴν νῆσον Ἑλλισοτ. Γαϊάμακ» εἰς Πόρτ Ἀρθούρ ἐξωπλισμένον.

Τορπιλλοβόλα.

«Κασάτκα», «Σκάτ», «Κίτ», «Σώμ», «Δελφίν» εἰς Πόρτ Ἀρθούρ ἐξωπλισμένα.

Μεταφορικὸν.

«Γιάκουτ» εἰς περιοδεῖαν ἀνά τὰ παράλια Καμτσάτκην.

**Εἰς Μεσόγειον.**

Θωρηκτὸν «Ἰμπεράτωρ Νικολάϊ Ι», ἀνεχώρησεν ἐκ Τουλώνος διὰ Πειραιᾶ.

Κανονιοφόροι «Τέρετσ» εἰς Σουδάν, «Χράμπριϊ» εἰς Πειραιᾶ.

Καταδρομικὰ τορπιλλοβόλα «Ἀμπρεκ» εἰς Πειραιᾶ.

Τορπιλλοβόλα «No 119», «No 120» εἰς Λιασιέν.

**Καθ' ὁδὸν πρὸς τὸν Εἰρηγικὸν Ὠκεανόν.**

Καταδρομικὰ Ἰτάξεως. «Βαργιάκ» εἰς Δουνκέρκ.

Μεταφορικὰ. «Ἀμούρ» ἐκ Χερβούργου εἰς Κάδιξ, «Γενισέϊ» εἰς Βρέστην.

**Καθ' ὁδὸν εἰς τὸν Ἀτλαντικὸν Ὠκεανόν.**

Καταδρομικὰ Ἰτάξεως. «Γερτσούγ Ἐιδν-

μπούρσκιϊ», ἐκ Χριστιανίας εἰς Πορτλάνδην.

Καταδρομικὰ δάξιος. «Κρέιτερ» εἰς Βρέστην.

**Καθ' ὁδὸν πρὸς Κρονστάνδην.**

Θωρηκτὸν «Ἰμπεράτωρ Ἀλεξάνδρ ΙΙ» εἰς Κρονστάνδην.

Τορπιλλοβόλα. «Φορέλ», «Ἀσιότρ» «Στερλιὰδ» εἰς Χάβρην.

Μεταφορικὸν «Μπατάν» εἰς Τρονδγέιμ.

Αὐτοκρατορικὰ ἰθαλαμηγοῖ. «Σταντάρτ» εἰς Δουνκέρκην, «Πολιχραγιχ Ζβεζδά», «Τσαρέβνα» εἰς Κοπεγχάγην.

Καταδρομικὰ τάξεως. «Σβελλάνα» ἀνεχώρ. ἐκ Δουνκέρκ διὰ Κρονστάδ.

Φυλακίδες.

Κανονιοφόροι «Tcher nomorets» εἰς Κωνσταντινούπολιν.

Μεταφορικὸν «Psezouaré» εἰς Γαλιάνσι.

Ἀτμόπλοιο «Κελχίς» εἰς Κωνσταντινούπολιν.

**Ἀτμόπλοια τοῦ «Ἐθελοντικῆς Στόλου».**

«Χαμπαρόφσκ», «Ἀριόλ», «Νίζνιϊ Νόβοροδ», «Ταμπάφ», «Ἐκστρινσλάφ», «Βλαδήμειρε», «Κοστρμά», «Πετερβούργ», «Βαρόνεζ», «Σαράτωφ», «Κίεφ», «Χερσών», «Γιαροσλάφ», «Καζάν», «Μοσκβά».

I. K.

**ΤΑ ΚΕΡΑΗ ΤΩΝ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ**

Ἡ «Ναυτικὴ Ἑλλάς» δύναται νὰ σεμνύεται σήμερον διὰ τὴν παράταξιν τῶν τριῶν πρώτων αὐτῆς ἄρθρων ὑπὸ τριῶν κορυφαίων ναυτικῶν εἰδικότητων. Τὸ μέγα ζήτημα, τὸ ὁποῖον ἀνεκίνησε τὸ γραφεῖον τῶν Ἑλληνικῶν ἀτμόπλοιοιῶν διυλιζέται ἐν σαφηνείᾳ, ἐρμηνεύεται εἰς πᾶν αὐτοῦ σημείον, διαφωτίζεται εἰς πᾶσαν αὐτοῦ ἄποψιν. Μετὰ τὸν Ναυτικόν, τὸν ἡμιλίηταντα εἰς τὸ παρελθὸν τεῦχος τῆς «Ναυτικῆς Ἑλλάδος», σήμερον ὁ κ. Ἐπ. Ἐμπειρικός, ὁ βουλευτὴς Ἄνδρου καὶ βεθύς γνώστης τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας ἔχει τὸν λόγον. Μετὰ τὸν κ. Ἐμπειρικόν, ὁ σεβαστὸς ἡμῶν φίλος καὶ πρόεδρος τῆς Βουλῆς κ. Θεόδ. Ρετσίνας. Μετὰ τὸν κ. Ρετσίναν ὁ μεγαλεπήβολος Ἕλληνας ἐφοπλιστὴς κ. Δημ. Γ. Μωραΐτης, ἐκ τῶν ἰσχυροτέρων ναυτικῶν παραγόντων.

Οὐδέποτε ἴσως ζήτημα ναυτικῶν διευκρινίσθη μετὰ τόσῃς δυνάμεως, καὶ ἀληθείας καὶ λογικῆς. Οὐδέποτε πυκνότερα καὶ ἀδρότερα ἐπιχειρήματα ἦλθον νὰ καταδείξωσι τὴν μεγάλην ταύτην ἀλήθειαν: οἱ Ἕλληνας ναυτιλία ἔχει ζωὴν καὶ σφρίγγος ἀνεξάντλητον.

Ἡμεῖς αἰσθανόμεθα ἀπεριόριστον εὐγνωμοσύνην εἰς τοὺς κ. κ. Ἀγέλαστον, Σφέτσον καὶ Σία, διότι ἔδωκαν διὰ τοῦ ἄρθρου τῶν ἀφορμῶν νὰ λυθῇ ἅπαξ διὰ παντός τὸ ζήτημα τοῦτο, νὰ ἐκλείψωσι δὲ οἱ παντοίας προελεύσεως κακόβουλοι ψιθυρισμοὶ περὶ τῶν ἐργασιῶν τῶν

Ἑλληνικῶν ἀτμοπλοίων.

Η ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ ΜΑΣ

(Ἐπιστολή εἰδικῶ)

Κύριε Διευθυντά,
Διὰ τοῦ ἄρθρου τοῦ κ. Μιχ. Γούδα, τοῦ δημοσιευθέντος εἰς τὸ παρελθὸν φύλλον Σας, παρίσταται διὰ μελανῶν χρωμάτων, ἀληθῆς ὅμως ἐν τοῖς πλείστοις ἢ κατάστασις τῶν ἀτμοπλοίων τῶν ἐκτελούντων τὴν γραμμὴν τῆς ἀκτοπλοίας μας. Δὲν θὰ ἀναιρέσω, ὅσα ὁ κ. Γούδας γράφει περὶ τῆς καταστάσεως, ὁμολογῶν εὐτυχῶς καὶ ὁ ἴδιος ὅτι, ἀφορμὴ πάντων εἶναι ὁ συναγωνισμὸς. Ἀλλὰ δὲν δύναμαι καὶ νὰ μὴ ἐπιρρίψω μέρος τῆς εὐθύνης καὶ εἰς τὴν Κυβέρνησιν. Σὰς ἐρωτῶ δέ: Ποία μέχρι τοῦδε ὑπῆρξεν ἡ ἐπίστασις πρὸς τὰς ἐταιρίας ἀπὸ μέρους τῆς Κυβερνήσεως; Ποίαν ποτὲ ἐπιχορήγησιν παρέσχεν αὐτῆ; Πότε ἦλθεν ἀρωγὸς εἰς τὸ ἐπίπονον, ἀλλὰ καὶ δυσχερὲς αὐτῶν ἔργον; Ἀστυνομία τῶν ἀτμοπλοίων εἰς τοὺς λιμένας δὲν ὑπάρχει καὶ ὁ πρῶτος ἐπιτήδειος λωποδύτης δύναται νὰ τὰ ἀπογυμνώσῃ. Ζητοῦμεν ἀστυφύλακας διὰ νὰ ἐκδιώξουν ἀπὸ τὰ ἀτμοπλοία μας τοὺς παπατζήδες καὶ ἡ ἀστυνομία μᾶς παραπέμπει εἰς τὸ Λιμεναρχεῖον. Ἀποτεινόμεθα εἰς τὸ Λιμεναρχεῖον καὶ μᾶς ἀπαντᾷ ὅτι δὲν εἶναι ἔργον τῆς ἀρμοδιότητός του.

Καὶ ἐνῶ εἰς τοιαύτην εὐρίσκονται τὰ πράγματα κατάστασιν ἡ Διεύθυνσις τῶν Ταχυδρομείων μᾶς ἐπιβάλλει πρόστιμα ἐπὶ προστίμων καὶ μᾶς στέλλει ἐπιβάτας διὰ νὰ τοὺς μεταφέρωμεν δωρεάν!

Σὰς ἐρωτῶ γίνονται εἰς κανὲν ἄλλο μέρος τοῦ κόσμου αὐτά;

Ὁ πρόθυμος φίλος Σας
ΑΚΤΟΠΛΟΪ-ΚΟΣ

ΔΙΑΠΛΟΙ ΔΑΡΔΑΝΕΛΛΙΩΝ

(τοῦ ἀνταποκριτοῦ μας)

ΔΑΡΔΑΝΕΛΛΙΑ 18) Δεκεμβρίου

Ἑλληνικὰ πλοία διήλθον ἐντεῦθεν τὰ ἑξῆς.

Τὴν 25 Νοεμβρίου τὸ ἀτμ. «Ἄνδρος» μὲ πλοίαρχον τὸν κ. Ἐμπεϊρίκον τόν. 2012 μὲ σιτηρὰ ἐκ Νοβορωσσίας διὰ Ροτερδάμην.

— Τὸ ἀτμ. «Γεώργ. Κούτσης» μὲ πλχ. τὸν κ. Σημαδόπουλον τόν. 564 μὲ σῖτον ἀπὸ Ἰσμαήλιον διὰ Πειραιᾶ.

— Τὸ ἀτμ. «Φρόσω» μὲ πλχ. τὸν κ. Κουλούραν τόν. 890 μὲ σῖτον ἐκ Ταϊγανίου διὰ Τόρρε Ἄνουτζιάτα.

— Τὸ ἀτμ. «Ἐλένη Σιφναίου» μὲ πλχ. τὸν κ. Βλασσόπουλον τόν. 1446 μὲ σῖτον ἐκ Ταϊγανίου διὰ Τόρρε Ἄνουτζιάτα.

— Τὴν 27 τὸ ἀτμ. «Ἑλλη» ὑπὸ πλχ. τὸν κ. Γιανναγᾶν τόν. 163 μὲ σῖτον ἀπὸ Κωνσταντινούπολιν διὰ Θεσσαλονικην.

— Τὸ Ἑλληνικὸν μάρκον «Ἀσπασία» ὑπὸ πλχ. τὸν κ. Ἀγγελῆν τόν. 397 μὲ πετρέλαια ἐκ Βατοῦμ δι' Ἀλεξάνδρειαν.

— Τὸ ἀτμ. «Χαρίλαος Τρικούπης» ὑπὸ πλχ. τὸν κ. Βλασσόπουλον τόν. 1622 μὲ κριθῆν ἐκ Βραΐλας διὰ Χαοῦλ.

— Τὸ ἀτμ. «Πριγκήπισσα Σοφία» ὑπὸ πλχ. τὸν κ. Βλασσόπουλον τόν. 1493 μὲ σῖτον ἐκ Βραΐλας διὰ Μασσαλίαν.

— Τὴν 28 τὸ ἀτμ. «Πέλωψ» ὑπὸ πλχ. τὸν κ. Βῶκον τόν. 613 μὲ διάφορα ἐκ Βάρνας δι' Ἁγίους Σκράντα.

— Τὸ ἀτμ. «Ὁράτιος Κούππας» ὑπὸ πλχ. τὸν κ. Καραντινὸν τόνων 1587 μὲ διάφορα ἐκ Βραΐλας διὰ

Μασσαλίαν.

— Τὸ ἀτμ. «Βρησις» ὑπὸ πλχ. τὸν κ. Σαρρῆν τόν. 995 μὲ σῖτον ἐκ Κέρως διὰ Μασσαλίαν.

— Τὴν 29ην Νοεμβρίου τὸ ἀτμ. «Βασίλειος» ὑπὸ τὸν κ. Μάνδακον τόν. 1210 μὲ σῖτον ἐκ Γεννητικέσκη διὰ Μασσαλίαν

— Τὸ ἀτμ. «Ζίδα Ἀμπατιέλου» ὑπὸ πλχ. τὸν κ. Ε. Κομνηνὸν τόν. 1168 μὲ ἀραβόσιτον ἐκ Βραΐλας διὰ Γιβραλτάρ.

— Τὸ ἀτμ. «Μαρία» πλχ. Καμπάνης τόν. 1526 μὲ κριθῆν ἐκ Σουλινᾶ διὰ Ἀθή.

— Τὸ ἀτμ. «Γεώργιος» πλ. Βασιλάκης τόν. 796 σῖτον ἐκ Ταϊγανίου διὰ Μασσαλίαν.

— Τὸ ἀτμ. «Ἀγαμέμνων» πλχ. Δουρατσῖνος τόν. 669 μὲ κὸκ ἐκ Ζουγκουδάκ διὰ Τεργέστην.

— Τὸ ἀτμ. «Ἀνατολή» πλχ. Κουλουκουτῆς τόν. 200 διάφορα ἐκ Κ)πόλεως εἰς Σμύρτην.

Η ΚΙΝΗΣΙΣ ΕΝ ΒΩΣΣΙΑ

(τοῦ ἀνταποκριτοῦ μας)

ΝΟΒΟΡΩΣΣΙΣΚΗ 3 Νοεμβρίου

Εἰς τὸν ἡμέτερον λιμένα ἀπὸ 1 μέχρι 31 Ὀκτωβρίου τοῦ 1901 κατέπλευσαν δύο συνολῶ ἑλληνικὰ ἀτμόπλοια. Τὸ ἐν τούτων εἶναι ὁ «Ἀλεξάνδρος Μιχαλινός» τόν. 1431 ἀφίχθῃ ἐκ Ταϊγανίου τὴν 23 καὶ ἀναχωρῆσαν τὴν 25 δι' Ἐμδεν μὲ φορτίον 46,710 πούτιων σιτηρῶν.

Τὸ ἕτερον εἶναι τὸ «Μπέμπη» τόν. 1405 καταπλευσῶσαν τὴν 30 ἐκ Γεννητικέσκι καὶ ἀναχωρῆσαν τὴν 1 διὰ Μασσαλίαν μὲ φορτωτὴν τὸν κ. Δ. Δράβουφους καὶ φορτίον 38,144 πούτιων δημητριακῶν.

Κατὰ τὸ αὐτὸ χρονικὸν διάστημα κατέπλευσαν τὰ Ἀγγλικὰ ἀτμόπλοια ἐξαγαγόντα περὶ τὸ 1,100,000 πούτια, δύο ὑπὸ Γαλλικὴν σημαίαν ἐξαγαγόντα 62,680 πούτια καὶ δύο ὑπὸ Γερμανικὴν κενά.

Η ΚΑΤΑΣΤΑΣΙΣ ΤΩΝ ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΩΝ

Κατὰ τὰς Ἀγγλικὰς ναυτικὰς ἐφημερίδας αἱ τιμαὶ τῶν γαϊανθράκων δὲν ὑπέστησαν τὴν χαλάρωσιν, ἥτις προσεβλέπετο ἐξ ἀρχῆς, ἐνεκα τῆς στάσεως τῶν ἐργατῶν ὀρυχείων Κάρδιφ.

Ἡ στάσις αὕτη ἔσχεν ὡς ἀποτέλεσμα τὴν ἐπίστασιν τῶν τιμῶν, θεωρεῖται δὲ βέβαιον ὅτι κατὰ τὸν Δεκέμβριον, μολονότι τόσαι ἔσονται κατ' αὐτὸν ὑπάρχουσι, αἱ τιμαὶ ἐὰν δὲν ὑψωθῶσιν ἀφεύκτως ὅμως θὰ παραμείνωσι κυμαινόμεναι εἰς τὰ σελ. 16 καὶ 6 ἕως 17 καὶ 6.

Ο «ΚΕΛΤΙΚΟΣ»

Ὁ Κελτικὸς τὸ πρῶτον τὴν χωρητικότητα ἀτμόπλοιοι τοῦ κόσμου, 20,880 τόνων καὶ ἀνῆκον εἰς τὴν Οὐάιτ Σταρ Λάιν τὴν 20 τοῦ προσεχοῦς Μαρτίου θὰ καταπλεύσῃ εἰς τὸν λιμένα Σμύρνης. Τοῦ ἀτμοπλοίου τούτου ἐπιβαίνουσι 800 περιηγηταί, πληρῶς σαντες ἕκαστος ἀνὰ 400 δολλάρια διὰ ναῦλον πρῶτης θέσεως ἥτοι περὶ τὰ 2,000 φρ.

Τὸ πλείστον τῶν περιηγητῶν τούτων θὰ ἐπισκεφθῇ τὴν Ἐφεσον καὶ τὰς ἐκεῖ γενομένας ἀνασκαφάς.

ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΤΟΠΟΘΕΤΗΣΕΙΣ

Ὁ νέος ἐπὶ τῶν Ναυτικῶν Ὑπουργὸς κ. Κόρπας ἀντὶ τοῦ ἀνθυποπλοίαρχου κ. Περ. Ἀργυροπούλου ὑπασιστατοῦ ἐν τῷ ὑπουργεῖῳ τῶν Ναυτικῶν λαβόντας ἄδειαν προσέλαβεν ὡς ὑπασιπιστὴν αὐτοῦ τὸν ὑποπλοίαρχον κ. Α. Βρατσᾶνον, τέως κεντρικὸν λιμεναρχὸν Πειραιῶς. Εἰς τὴν θέσιν τοῦ Κεντρικοῦ λιμεναρχοῦ διωρίσθη ὁ ὑποπλοίαρχος κ. Ἀναστ. Ἀνδριᾶδης. Ὡς ἀντεισηγητὴς δὲ παρὰ τῷ Ναυτοδικεῖῳ ἀντὶ τῶν κ. Μιχ. Γούδα ὁ κ. Βλαχόπουλος.

ΝΑΥΤΙΚΑ ΣΥΓΓΡΑΜΜΑΤΑ

ΚΑΙ ἌΛΛΑ ἜΡΓΑ ΧΡΗΣΙΜΑ Εἰς ΤΟΥΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥΣ

Νέος Λιμενοδείκτης μετὰ 250 ὀλοσελίδων 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. Διαγράμματα Ναπιέρ διὰ τὴν Παρεκτροπῆν.

Οἱ ἐπιθυμοῦντες τὴν ἀπόκτησιν τοιούτων βιβλίων δύναται 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.

ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ

ΡΩΣΣΙΑ

ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ ΕΝ ΠΕΤΡΟΥΠΟΛΕΙ

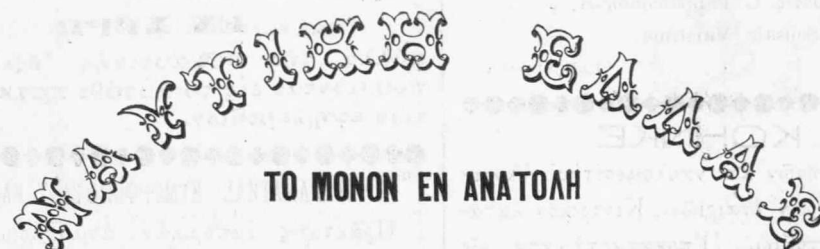
ΚΕΦΑΛΑΙΑ 175,000,000 ΔΡΧ.

ΓΕΝΙΚΟΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΤΗΣ ΕΝ ΤΑΪΓΑΝΙΩ

ΑΧ. Λ ΚΟΡΕΣΗΣ

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

ΠΑΣΑ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑ ΠΕΡΙ ΑΣΦΑΛΕΙΩΝ



ΤΟ ΜΟΝΟΝ ΕΝ ΑΝΑΤΟΛΗ

ΝΑΥΤΚΟΝ ΠΕΡΙΟΔΙΚΟΝ

ΕΤΗΣΙΑ ΣΥΝΔΡΟΜΗ

ΕΝ ΕΛΛΑΔΙ Δρχ. 12

ΕΝ ΤΩ ΕΞΩΤΕΡΙΚΩ Φρ. χρ. 12

ΕΞ ΑΜΗΝΟΣ

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



ΜΙΧΑΛΙΝΟΣ ΚΑΙ Σ<sup>ΙΑ</sup>  
 ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ—ΛΟΝΔΙΝΟΝ  
 ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ  
 ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ  
 ΕΙΣΑΓΩΓΕΙΣ ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΩΝ  
**ΔΙΑΡΚΗΣ ΠΑΡΑΚΑΤΑΘΗΚΗ**  
**ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΩΝ ΚΑΡΔΙΦ**  
**ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ**

Τηλεγραφικαί Διευθύνσεις: Λονδίνου: Michalinos, London:  
 Πειραιώς: Amichalinos, Pirée.  
 Γραφεία Λονδίνου: 160—163 Gresham House old Broad Street, London e.c.

**NICOLAS D COTZIAS(SYRA)**

Μεσίτης αγορών πωλήσεων και  
 ναυλώσεων ατμοπλοίων.

Τηλεγραφ Διεύθυνσις COTZIAS, SYRA.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΠΑΠΑΟΙΚΟΝΟΜΟΣ**

(Μεσίτης τῶν Ἑλλήνων ατμοπλοίων ἀπὸ τὸ 1879)

ΕΝ ΒΑΡΚΕΛΩΝῃ

Ἐνεργεῖ ὅλων τῶν εἰδῶν τὰ, ναυλώσεις και πᾶσαν  
 ὑπόθεσιν ναυτικὴν ἀφορῶσαν τὰ ατμόπλοια και τὰς  
 ἐκφορτώσεις αὐτῶν. Οἱ ἐπιθυμοῦντες νὰ ἐργασθῶσι μὲ  
 τὸν κ. Παπαοικονόμου εἰς εὐρωσι πρωτοφανῆ ἐργασι-  
 κότητα συνδυαζομένην μὲ τὴν οἰκονομίαν.

Διεύθυνσις. C. Pappaiconomos  
 Sensale Maritimo

BARCELONA

**L. KOHNKE**

Πράκτωρ σιτηρῶν και ναυλομεσίτης Ἐντι-  
 πρόσωπος διαφόρων ἐταιριῶν. Κεντρικὸν κατά-  
 στημα ἐν Ροστοβίφ. Ὑποκαταστήματα εἰς  
 Ταϊγάνιον, Νοβοροσίσκην και ἄλλους λιμένας.

**Φ. ΦΩΤΙΑΔΗΣ και Γ. ΔΑΝΕΖΗΣ**

Πράκτορες ἐμπορικῶν ατμοπλοίων  
 και ναυλομεσῆται. Διεύθυνσις τηλε-  
 γραφική: ΔΑΝΕΖΗΝ, Κωνσταντι-  
 νούπολιν.

ΤΥΠΟΙΣ Δ. Γ. ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΥ

8 Ὁδὸς Πραξιτέλους 8

**Σ. Ν. ΣΑΒΒΑΣ και ΑΔΕΛΦΟΙ**

Ἐμποροὶ και ναυλομεσῆται. Δέ-  
 χονται ἐμπορεύματα ἐπὶ προμηθεῖα  
 και προναυλώνουσι πλοῖα ἰστιοφόρα  
 και ατμόπλοια.

BUENOS—AIRES.

(America Sud, Republica Argentina).

**ΦΥΛΛΑ**

ΤΗΣ «ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ»

Πωλοῦνται ἀντὶ 30 λεπτῶν ἑκάστον εἰς ἅ-  
 παντα τὰ ἐν Ἀθήναις βιβλιοπωλεῖα και ἐν  
 τῷ «Ἀθηναϊκῷ βιβλιοπωλεῖφ» παρὰ τὸ Ὑ-  
 πουργεῖον τῶν Ναυτικῶν.

ΕΝ ΣΥΡῶ

φύλλα τῆς «Ναυτικῆς Ἑλλάδος»  
 πωλοῦνται εἰς τὸ αὐτόθεο πρακτορεῖον  
 τῶν ἐφημερίδων.

ΣΚΑΡΑΜΑΓΚΑΣ ΕΥΜΟΡΦΟΠΟΥΛΟΣ ΚΑΙ Cie

Πράκτορες ἐμπορικῶν ατμοπλοίων. Μέγα  
 Ναυλομεσιτικὸν κατάστημα. Ἐδρα ἐν Ροστο-  
 βίφ. Ὑποκαταστήματα εἰς Λονδίνον και Ταϊ-  
 γάνιον.

**DUNCAN HOYLAND ET CO**

Πράκτωρ σιτηρῶν και ἐμπορικῶν ἐταιριῶν.  
 Ναυλομεσιτικαὶ ἐργασίαι ἐν Ταϊγανίφ, Ροστο-  
 βίφ και Νοβοροσίσκην.