



ΙΔΡΥΤΗΣ ΚΑΙ ΙΔΙΟΚΤΗΤΗΣ

Ι. Θ. ΣΙΦΝΑΙΟΣ



ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ

Κ. ΑΥΓΕΡΗΣ ΚΑΙ Ν. ΚΟΤΣΟΒΙΛΛΗΣ

ΣΥΝΕΡΓΑΤΑΙ



- Ν. ΓΕΡΜΑΝΟΣ
- Μ. ΓΟΥΔΑΣ
- Ε. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ
- Π. ΚΑΛΛΙΓΑΣ
- Ν. ΛΕΒΙΔΗΣ
- Α. ΜΑΤΕΣΙΣ
- Ε. ΜΑΚΡΥΓΙΑΝΝΗΣ
- Μ. ΜΑΤΘΑΙΟΠΟΥΛΟΣ
- Α. ΜΗΔΙΑΡΑΚΗΣ
- Κ. ΠΑΠΑΜΙΧΑΛΟΠΟΥΛΟΣ
- Κ. ΡΑΔΟΣ
- Ε. ΡΕΠΟΥΛΗΣ
- Ε. ΤΣΑΚΑΛΗΣ
- Π. ΧΡΥΣΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ
- Κ. ΨΑΧΑΡΟΠΟΥΛΟΣ κλπ



ΑΘΗΝΑΙ

1901

ΕΤΑΙΡΙΑ Γαικινθράκων Γλάμοργαν. 'Αντιπρόσωπος
έν Πειραιεῖ Γ. ΚΑΖΑΝΟΒΑΣ.

Κ. ΔΕΔΟΥΣΗΣ, ναυλομεσίτης, Πειραιεύς.

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

Δ. ΚΟΤΣΟΒΙΔΗΣ, ναυτοδιδάκταλος, διευθυντής
Ναυτικοῦ Γραφείου, Πειραιεύς ὁδὸς Νοταρᾶ 99.

Γ. ΚΑΨΙΜΑΛΗΣ, ἔμπορος ναυτικῶν εἰδῶν ὁδὸς Βου
βουλίνας 7, Πειραιεύς.

Μ. ΒΟΛΙΚΑΣ, ναυλομεσίτης ἐν Πειραιεῖ.

Η «ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΛΛΑΣ»

Κυκλοφοροῦσα εἰς 2,000 ἀντίτυπα καὶ ἀριθμοῦσα περὶ τοὺς
20,000 ἀναγνώστας δύναται νὰ χρησιμεύσῃ ὡς ἐξαίρετον μέσον δια-
φημίσεως διὰ τὸ ἐξαγωγικὸν ἐμπόριον καὶ διὰ τὰς ἐργασίας καὶ τὴν χρη-
σιμότητα τῶν κ. κ. ἀσφαλιστῶν, πρακτόρων, ναυλομεσιτῶν, ἀργυρα-
μοιθῶν, τῶν τραπεζῶν, ἐμπόρων γαικινθράκων καὶ σιτηρῶν καὶ τῶν ἐν
γένει ἀντιπροσώπων τῶν διαφόρων ἐμπορικῶν καὶ τραπεζιτικῶν οἰκῶν.

ΧΑΡΙΝ ΕΥΚΟΛΙΑΣ

μεγαλειτέρας ἐγκαινιάζομεν ἀπὸ σήμερον ἀγγελίας μιᾶς γραμμῆς μό-
νον περιλαμβανούσας τὸ ὄνομα, ἐπάγγελμα καὶ Διεύθυνσιν τῶν ἐπι-
θυμούντων νὰ γνωρίσωσι τὸ ἐπάγγελμά των εἰς εὐρύτερον κύκλον.

Καὶ ταύτας μόνον ἀντί:

ΜΙΑΣ ΔΡΑΧΜΗΣ

ὥστε μὲ μίαν δραχμὴν δι' ἐκάστην δημοσίευσιν ἢ δραχ. 1.50, ὡσάκις
ἢ ἀγγελία καταλαμβάνει δύο στίχους, θὰ δύναται πάντες ἀνεξαιρέτως
νὰ υποδοθῆσιν τὴν ἀνάπτυξιν τῆς ἐργασίας των καὶ τὴν ἐνίσχυσιν
ταύτης.

ΠΑΣΑ ΑΓΓΕΛΙΑ

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

ΟΙ ΚΑΝΟΝΕΣ

ΤΗΣ ΥΟΡΚΗΣ ΚΑΙ ΑΜΒΕΡΣΗΣ ΤΟΥ 1890

(συνέχεια).

Δέον ἐπίσης οἱ ἐφοπισταί, καὶ ἰδίως οἱ
πλοίαρχοι καὶ ναυλομεσίται, κατὰ τὰς συνομο-
λογήσεις τῶν ναυλώσεων νὰ συμβουλευώνται
καὶ τὰ ἀσφαλιστικὰ συμβόλαια τοῦ ναυλομέ-
νου Ἀτμοπλοίου, ἰδίως τὰ ἀσφαλιστήρια τῶν
μικρῶν ἀποζημιώσεων. Πολλὰ τῶν ὑπὸ Ἑλλ.
σημαίαν ἀτμοπλοίων, καὶ τὰ πλείστα τοῦ ἡμε-
τέρου λιμένος ἔχουσιν ἐγγραφῆ εἰς τὴν ἀλλη-
λασφαλιτικὴν Ἑταιρίαν (West of England)
Δυτικὴ Ἀγγλία (1). Τὸ καταστατικὸν συμβό-
λαιον τῆς Ἑταιρίας ταύτης ἐπιβάλλει εἰς τοὺς ἐν
αὐτῇ ἀλληλασφαλιζομένους νηοκτῆτας τὴν ὑπο-
χρέωσιν νὰ συνομολογῶσιν, ἐν τοῖς ναυλωτι-
κοῖς αὐτῶν καὶ ταῖς φορτωτικαῖς διαφόρους ὀ-
ρους καὶ συνθήκας, ἐπὶ ποινῇ ἀπωλείας τῆς
ἀποζημιώσεως ἢ ἐπὶ ἀπειλῇ ποινικῶν ρητρῶν (2).

Ὁ β' κανὼν θεμελιούται ἐπὶ βάσεως λο-
γικωτάτης. Ἀφοῦ ἡ ἐκβολὴ εἶνε ἐκ τῶν δυ-
στυχημάτων ἀποζημιουμένων διὰ τῆς συνε σφο-
ραῆς ἐν κοινῇ ἀβασίᾳ κατὰ λογικὴν συνέπειαν
καὶ αἱ ζημίαι αἱ προξενηθεῖσαι ἐπὶ τοῦ σκά-
φους, ἢ ἐπὶ τοῦ φορτίου κατὰ τὴν ἐκτέλεσιν
τῆς ἐκβολῆς πρέπει ν' ἀκολουθῆσιν τὴν τύ-
χην ταύτης. Ὁ ἡμέτερος ἐμπορικὸς Νόμος
(ἀριθ. 400 § 5) κατατάσσει εἰς τὰς γενικὰς
ἀβασίας «τὴν ἐκ τῆς χύσεως προξενηθεῖσαν ζη-
μίαν εἰς τὰς ἐν τῷ πλοίῳ ἐναπολειφθεῖσας
πραγματείας». Ὡς πρὸς δὲ τὰς βλάβας αἰ-
τινες δύναται νὰ ἐπέλθωσιν εἰς τὸ πλοῖον
κατὰ τὴν ἐνέργειαν τῆς ἐκβολῆς ὀρίζουσι τὸ
ἄρ. 422. «Δὲν γίνεται συνεισφορά διὰ βλάβην
ἠγενομένην εἰς τὸ πλοῖον, εἰμὴ μόνον ὅταν ἡ

»βλάβη ἐγένεν διὰ τὰ εὐκολυνθῆ ἢ χύσις» κα-
τὰ τὸ ἄρθ. 426 καθ' ὃ εἰάν δυνάμει διασκέμμα-
ματος γενῆ ἐπὶ τοῦ πλοίου διέξοδος πρὸς ἐκ-
»φόρτωσιν τῶν πραγματειῶν, αὗται συνεισφέ-
»ρουσι πρὸς διόρθωσιν τῆς εἰς τὸ πλοῖον προ-
»ξενηθείσης βλάβης». Ὁ ἡμέτερος κανὼν ἐπο-
μένως εἶνε σύμφωνος πρὸς τὸν νόμον, μὲ τὴν
διαφορὰν ὅτι ὁ κανὼν δὲν ἀπαιτεῖ διάσκεμμα
τῶν ἐπιστημοτέρων τοῦ πληρώματος, ἀρκῶμε-
νος εἰς μόνον τὸ γεγονός.

Ἡ μὴ πολὺ σαφὴς σύνταξις τοῦ κανόνος
τούτου συνετέλεσεν ὅπως ἐγεθῶσιν ἀμφιβολαί
εἰάν οὗτος ἀφεῶρα εἰς μόνον τὰς ἐκ τῆς ἐκτε-
λέσεως τῆς ἐκβολῆς ἐπερχομένης βλάβας ἢ ἐπε-
ξετείνετο καὶ ἐπὶ τὰς ἐτέρας βλάβας τὰς προ-
ξενουμένης ἐκ τῆς ἐκτελέσεως ἐτέρων θυσιῶν.
Μικρὰ σκέψις δύναται νὰ πείσῃ πάντας ὅτι ἡ
λειτουργία τῶν διατάξεων τοῦ ἡμετέρου κανό-
νος ἐπεκτείνεται καὶ εἰς τὰς ὡς ἀνωτέρω ἐτέ-
ρας βλάβας. Ὄντως ἐκ τοῦ τίτλου αὐτοῦ ἐμ-
φαίνεται ὅτι ἔχει ὑπ' ὄψιν ὅλας τὰς περιστά-
σεις, καθ' ἃς ἔλαβε χώραν ἐκουσίαν θυσίαν. Ἐ-
πειτα αἱ γενικαὶ ἐκφράσεις τῆς α'. αὐτοῦ ζ,
καὶ αἱ ἐν ταῖς προπαρασκευαστικαῖς ἐργασίαις
τοῦ ἐν Λίβερπούλῃ συνεδρίου τοῦ 1890 συζη-
τήσεις, ἐμφανίουνσι καθαρῶς, ὅτι ὁ σκοπὸς τῶν
συντακτῶν αὐτοῦ ἦν νὰ ἐπεκτείνωσι τὰς δια-
τάξεις του εἰς πάσαν ζημίαν προερχομένην ἐκ
τῆς ἐκτελέσεως οὐ μόνον τῆς ἐκβολῆς, ἀλλὰ
καὶ οἰαδήποτε ἐτέρας θυσίας. Οὕτως εἰάν θεω-
ρηθῆ ἀναγκαῖον πρὸς ἀνακούφισιν τοῦ πλοίου
ν' ἀποκοπῆ ὁ ἰστός, οὗτος δὲ πίπτων ἐπενέγκῃ
βλάβην εἴτε εἰς τὸ φορτίον, εἴτε εἰς τὸ σκάφος,
εἴτε εἰς τὰς μηχανάς, τοιαύτη βλάβη κατὰ τὸν
κανὼνα δέον νὰ καταταχθῆ εἰς τὰς γενικὰς
ἀβασίας ὡς συνέπεια ἐκουσίας θυσίας, μολονότι
δὲν εἶνε τοιαύτη, ἀλλὰ τυχαία καὶ ἴσως ἀπρό-
οπτος συνέπεια τῆς ἀποκοπῆς τοῦ ἰστοῦ.

Μὲ τὴν περίστασιν ταύτην δὲν πρέπει νὰ
συγγέωμεν τὰ ὑπὸ τοῦ Δ' κανόνος προνοούμενα
γεγονότα, καθότι ἐκεῖνος προβλέπει ἐκουσίαν
θυσίαν ἀντικειμένων ἤδη προηγουμένης βλα-
βέντων ἢ καταστραφέντων.

Ὁ τρίτος κανὼν προνοεῖ περὶ τῶν ἐν τῷ

Σημ. (1). Ἐν τῷ καταλόγῳ τῶν εἰς τὴν Ἑται-
ρίαν ταύτην ἀλληλασφαλισθέντων ἀτμοπλοίων, ὧν ὁ
ἀριθμὸς ὑπερβαίνει τὰ 1500 πῆσιν σημαίας, βλέπω
40 περίπου Ἑλληνικά.

(2) Τὸ καταστατικὸν τοῦτο μετέφρασα ἐκ τοῦ ἀγ-
γλικῆς ἐντολῆς τῶν ἐν Σύρῃ νηοκτῆτῶν. Ὅσον οὐπω
θέλει τυπωθῆ καὶ διανεμηθῆ τοῖς ἐνδιαφερομένοις,
οἵτινες συμβουλευόμενοι τοῦτο θέλουσιν ἀποφεύγει
τὰς ἐκ παραδρομῶν, ἢ ἀγνοίας τῶν διατάξεων του
ζημίας.

ἀτμοπλοῖα ἐκρηγνυμένων πυρκαϊῶν. Αἱ διατάξεις αὐτοῦ εἶνε σύμφωνοι πρὸς τὸ δίκαιον καὶ λογικαί. Ὅταν ἐν τινι πλοῖῳ ἐκραγῇ πυρκαϊὰ αἱ θυσίαι αἱ γενόμεναι πρὸς ἀποσόβησιν τῆς ἐντελοῦς καταστροφῆς γίνονται ἀνακτιρρήτως χάριν τῆς κοινῆς σωτηρίας πασῶν τῶν ἐν τῷ πλοῖῳ ἀξίων, κατὰ συνέπειαν δίκαιον εἶνε νὰ καταταχθῶσιν εἰς τὰς ἀποζημιούμενας ἀξίας τῆς κοινῆς ἀβαρίας. Τὸ ἐν Λιβερπούλῃ συνέδριον τοῦ 1890 ἐσαφῆνισε τὰς διατάξεις τοῦ κανόνος τοῦ 1877, προστιθὲν ρητῶς ὅτι ἀνάγεται εἰς τὰς γενικὰς ἀβαρίας ἡ ἐκουσία προσάραξις εἰς τὴν ξηρὰν, ἡ ὁ καταποντισμὸς τοῦ πλοίου ἐπὶ σκοπῷ ἀποσβέσεως τῆς πυρκαϊᾶς. Ἡ τελευταία β' τοῦ κανόνος ἐξαιρεῖ τὰς ζημίας ὅσαι εἶχον γίνεαι κατὰ τὴν στιγμήν τῆς προσάραξης, ἡ τοῦ κατάποντισμοῦ εἰς τὰ πυρίκουστα ἀντικείμενα. «Ἐὰν δὲν ὑπεβάλλοντο εἰς τὴν θυσίαν χάριν τῆς ἀποσβέσεως θὰ κατεστρέφοντο ὑπὸ τῆς πυρκαϊᾶς. Ἐπομένως «δὲν ὑπάρχει θυσία» λέγει ὁ ἔμπειρος ἀσφαλιστὴς καὶ διδάσκαλος Κορσῆ «θὰ ἦτο βεβαίως παραδοξολογία νὰ ἰσχυρισθῆ τις ὅτι ἀντικείμενόν τι καιόμενον ἐβλάθη διὰ τῆς ἀποσβέσεως τοῦ πυρός». Ἐν τούτοις ἐν τῷ συνεδρίῳ τῆς Γενούης, τὸ β' τμήμα εἰς τὸ ὁποῖον εἶχον ὑποβληθῆ ἡ μελέτη τῶν περιπτώσεων τῆς γενικῆς ἀβαρίας, καὶ ἰδίως οἱ κανόνες τῆς Ὑόρκης καὶ Ἀμβέρσης, ἐπρότεινε τὴν ἀπάλειψιν τῆς β' παραγράφου τοῦ ὑπὸ ἐξέτασιν κανόνος τῆς ἀφορώσης τὴν ἐκ τῶν ἀποζημιουμένων ἀξίων ἐξαιρεσιν τῶν ἀντικειμένων, ἅτινα εἶχον ἤδη προσβληθῆ ὑπὸ τοῦ πυρός κατὰ τὴν στιγμήν τῆς πρὸς ἀπόσβεσιν αὐτοῦ συντελεσθείσης θυσίας, ἥτοι τοῦ καθίσματος ἢ τοῦ καταποντισμοῦ «Ἡ ἐξαιρέσις αὕτη, λέγει τὸ β' τμήμα τοῦ Συνεδρίου τῆς Γενούης» ἐν τῇ εἰσηγητικῇ του ἐκθέσει, «ἥτις ἐπικρατεῖ ἐν τοῖς ἀγγλικαῖς λιμέσι καὶ εὐνοεῖται ὑπὸ τῶν ἀγγλων νομοδιδασκάλων, καὶ τῆς ἀγγλ. νομολογίας ὀφείλεται εἰς τὴν ἐπιρροήν ἣν ἐνήσκησεν καὶ ἐνασκει ἡ ἀρχή, καθ' ἣν δὲν ὑπάρχει ἐκουσιότης θυσίας, ὡσάντις ἡ θυσία αὕτη εἶνε ἀποτέλεσμα τῆς ἰσχύος τῶν πραγμάτων. Ἐν ἄλλαις λέξεσι κατὰ τὴν θεωρίαν ταύτην δὲν δύναται νὰ ἠλογοῦσθῇ πράγματι θυσιασθὲν τὸ ἀντικείμενον, ὁπρὸ πάντων θὰ κατεστρέφετο». Ἄλλ' ἡ θεωρία αὕτη κατὰ τὴν δόξαν τῆς εἰσηγητικῆς ἐπιτροπῆς «εἶνε ἐμφανῶς ἐσφαλμένη» καθότι «περιορίζει τὴν συνεισφοράν εἰς τὰς περιπτώσεις, καθ' ἃς εἶνε ἥττον ἐπιτακτικῆ, καὶ τὴν ἀποκλείει ἐκείνων ἐν αἷς ἡ θυσία καθίσταται ἐπιτακτικότερα, καὶ μᾶλλον κατεπίγουσα ὑπὲρ τῆς κοινῆς σωτηρίας. Ἄλλως τε εἶνε μᾶλλον σόφισμα ὁ ἰσχυρισμὸς ὅτι ἀντικείμε-

μένον τι ἀπόλλυσι πᾶσαν ἀξίαν ἐπὶ τῷ λόγῳ ὅτι κὰν δὲν ἐθυσιάζετο, πάλιν θὰ κατεστρέφετο ἐν τῇ γενικῇ καταστροφῇ. Τὸ ἀκριβὲς εἶνε ὅτι ἀπώλεσε τὴν ἀξίαν τοῦ μόνου, ὅταν ἐθυσιάσθη ὑπὲρ τοῦ κοινοῦ συμφέροντος καὶ οὐχὶ πρότερον, καθότι πρὸ τῆς θυσίας εὐρίσκετο ἀπαρκαλλάκτως ἐν ἡ θέσει καὶ πάντα τὰ ἕτερα ἀντικείμενα τ' ἀποτελοῦντα τὸ πλοῖον καὶ τὸ φορτίον». Ἄλλὰ δι' ἕτερον πρακτικώτερον λόγον ἡ εἰσηγητικὴ ἐκθεσις ἐπρότεινε τὴν ἀπάλειψιν τῆς τελευταίας β'. Ὁσάντις πλοῖον τι, ἢ τὸ ἐν αὐτῷ φορτίον χύμα, προσβληθῆ ὑπὸ τοῦ πυρός, τίς δύναται μετὰ τὴν ἀπόσβεσιν τὴν διὰ τὴν κοινὴν σωτηρίαν ἐπιτευχεῖσθαι, ἢ ὑπολογίσθαι ἀκριβοδικαίως τὴν ἔντασιν τοῦ πυρός, καὶ τὴν ἔκτασιν τῆς ἐκ τούτου βλάβης εἰς μέρη τινὰ τοῦ σκάφους ἢ τοῦ φορτίου, ἅτινα ὡς προσβεβλημένα ὑπὸ τοῦ πυρός εἶδε νὰ ἐξαιρεθῶσι τῆς ἀποζημιώσεως; Ἡ ἐξακριβώσις τῆς ἀληθείας ἐν τοῖς τοιούτοις ζητήμασι ἐργώδης κατὰ τὸ πλεῖστον, θὰ ἐσώρευε διενέξεις καὶ ἀμφισβητήσεις παρελκούσας τὰς δίκας. Τὸ συνέδριον ἐν τῇ συνεδριάσει αὐτοῦ τῆς 2ας Ὀκτωβρίου 1892. ἐδέχθη τὴν προταθεῖσαν πρὸς τοῦ β' τμήματος αὐτοῦ, ἀπάλειψιν τῆς ἐν τῇ τελευταίᾳ παραγράφῳ ἐξαιρέσεως, οὕτω δὲ σήμερον ὁ δ' κανὼν ἔχει ὡς ἐφεξῆς. «Αἱ βλάβαι αἱ προξενηθεῖσαι εἰς τὸ πλοῖον, ἢ τὸ φορτίον, ἢ εἰς ἀμφοτέρω ἐξείροῦς ὑδάτων, ἢ ἄλλως πῶς, συμπεριλαμβανομένης καὶ τῆς βλάβης ἐξ ἐκουσίου καθίσματος ἢ ἐξ ἐκουσίου καταποντισμοῦ τοῦ πλοίου ἐπὶ σκοπῷ ἀποσβέσεως πυρκαϊᾶς ἐκπραγείσης ἐν τῷ φορτίῳ ἢ ἐν τῷ πλοῖῳ ἢ ἐν ἀμφοτέροις λογίζονται ὡς κοινὴ ἀβασία διαικιοῦμεναι εἰς τὴν ἐκ τῆς συνεισφοράς ἀποζημιώσιν».

Ὅσοι τῶν νηοκτητῶν ἐπιθυμοῦσι νὰ συμβάλωνται συμφώνως πρὸς τὸν ὡς ἄνω μεταρρυθμισθέντα κανόνα δέον νὰ συνομολογῶσι ρητῶς τὴν ἐφαρμογὴν τῶν κανόνων Ὑόρκης καὶ Ἀμβέρσης ὡς ἐκανονίσθησαν ὑπὸ τοῦ ἐν Γενούῃ Συνεδρίου τοῦ 1892.

(Ἐπεταί συνέχεια)

Σ. Α. ΜΑΤΕΣΙΣ

ΔΗΛΩΣΙΣ

Παρακαλοῦμεν τοὺς καθυστεροῦντας εἰσεῖτε ἐκ τῶν κ. κ. Συνδρομητῶν ἡμῶν τὴν συνδρομὴν των, ὡς σπεύσωσι καὶ ἐμβάσωσι ταύτην χάριν τῶν ἀναγκῶν τοῦ φύλλου πρὸς τὴν διεύθυνσιν τῆς «Ναυτικῆς Ἑλλάδος» Ἀθῆνας.

ΜΗΧΑΝΙΚΟΙ ΚΑΙ ΠΛΟΙΑΡΧΟΙ

Ὁ κ. Παπαμιχαλόπουλος εἶνε ἐκ τῶν εἰς τὰ δάκτυλα τῆς μιᾶς μόνου χειρὸς ἀριθμομένων πολιτευτῶν, τῶν φιλοτίμως ἀσχολουμένων εἰς τὰ ναυτιλιακὰ ζητήματα ἐν τε τῇ Βουλῇ καὶ ἐκτὸς αὐτῆς. Δύο ἐν τούτοις ἄρθρα αὐτοῦ, δημοσιευθέντα εἰς δύο συνεχῆ φύλλα τῆς «Ναυτικῆς Ἑλλάδος», τὰ ὑπ' ἀριθ. 17 καὶ 18, πραγματευόμενα δὲ τὸ μὲν περὶ μηχανικῶν τῶν ἐμπορικῶν ἀτμοπλοίων, τὸ δὲ περὶ συστάσεως ἐμπορικῆς ναυτικῆς σχολῆς, πρώτην ἴσως φορὰν παρουσιάζουσι τὸν κ. Παπαμιχαλόπουλον ἀπτόμενον τόσον ἀκροθιγῶς σπουδασιῶν τῆς ναυτιλίας θεμάτων. Ἐκπλήσσειται τις ἀληθῶς ἐπὶ τούτῳ, καὶ ἀναζητῶν τὸν ὑπεύθυνον συντάκτην τῶν ἄρθρων ἐκείνων, μάτην προσπαθῆ νὰ πείσῃ ἑαυτὸν, ὅτι οὗτος εἶνε ὁ κ. Παπαμιχαλόπουλος, ὁ ὑπογεγραμμένος ὑπὸ ταῦτα.

Ἐν τῷ περὶ μηχανικῶν ἄρθρῳ αὐτοῦ ὁ κ. Παπαμιχαλόπουλος, παραινῶν τοὺς Ἕλληνας μηχανικούς νὰ σπεύσωσι νὰ ἐροδικασθῶσι διὰ τοῦ νομίμου διπλώματος, ἅτε ἐπικειμένης τῆς λήξεως τῆς προθεσμίας, πέραν τῆς ὁποίας δὲν θέλει ἐπιτραπῆ ἡ ναυτολογία αὐτῶν ἄνευ διπλώματος, ὑπερχυμίνεται τοῦ νόμου ΒΨΕΓ', χωρὶς νὰ εἰσέρχεται καὶ εἰς τὴν λεπτομερείαν αὐτοῦ, διότι, λέγει ὁ νόμος κεῖται ἤδη καὶ εἶνε περιττὴ ἡ ἐξέτασις του, βεβαίως δὲ, ὅτι τὰ κατὰ τοῦ νόμου καὶ τῆς ἰσχύος καὶ τῆς ἐφαρμογῆς τούτου λεγόμενα εἶνε εὐτυχῶς ἀστήρικτα.

Τὸ ὅτι ὁ νόμος κεῖται δὲν νομίζω, ὅτι ἀποκλείει τὴν ἀνατομικὴν αὐτοῦ ἐξέτασιν καὶ ἐξω τῆς Βουλῆς. Καθῆκον ἔχομεν πάντες καὶ οἱ ἐντὸς καὶ οἱ ἐκτὸς τῆς Βουλῆς, νὰ συνεισφέρωμεν τὸ κατὰ δύναμιν εἰς διευκόλυνσιν τοῦ νομοθετικοῦ ἔργου τῆς πολιτείας. Καὶ πρὸς ἐκπλήρωσιν τοιούτου καθήκοντος ἐπιλαμβάνομαι σήμερον τῆς ἐξετάσεως τοῦ νόμου περὶ μηχανικῶν τῶν ἐμπορικῶν ἀτμοπλοίων.

Εὐτύχημα ἀληθῶς θὰ ἦτο, ἂν τὰ πράγματα εἶχον ὡς αἰσιοδόξως βεβαίως ὁ κ. Παπαμιχαλόπουλος. Δυστυχῶς ὁμοῦ δὲν ἔχουσιν οὕτω, διότι ὁ νόμος παρουσιάσεν ἐν τῇ ἐφαρμογῇ του ἀτελείας, οἷας παρουσιάζουσι συνήθως πάντες οἱ τὸ πρῶτον ἐφαρμοζόμενοι εἰς τινὰ χώραν νόμοι. Τὰς ἀτελείας ταύτας δὲν ἔλαβε ὑπ' ὄψιν τοῦ κ. Παπαμιχαλόπουλος, βεβαίως ὅτι τὰ κατὰ τοῦ νόμου λεγόμενα τυγχάνουσιν ἀστήρικτα.

Πράγματι δὲ πῶς εἶναι δυνατόν νὰ χαρακτηρισθῆ ὡς ἀρτιμελὴς ὁ νόμος, ὅταν εἰς τοὺς μη-

χανικούς, τοὺς διανύσαντας πενταετίαν ἐπὶ Ἑλληνικῶν ἀτμοπλοίων, δυνάμειως μηχανῆς 500 καὶ ἕνω ἵππων, χορηγῆ διπλωμα ἄνευ ἐξετάσεως, εἰς τοὺς διανύσαντας δὲ ἴσην ὑπηρετίαν ἐπὶ ξένων ἀτμοπλοίων, ἀρνείται τοῦτο; Ἡ ἐπιμηχανουργεῖσι ἐξ ἄλλου ὑπηρεσία οὐδὲ μὴ λημθάνεται ὑπ' ὄψιν ἐν τῷ ὑπολογισμῷ τοῦ χρόνου τῆς ὑπηρεσίας, ἥτις ἀπαιτεῖται πρὸς ἐκδοσιν διπλώματος ἄνευ ἐξετάσεως. Μὴ δὲν εἶναι ἄρα γε γωστὸν, ὅτι οἱ πλεῖστοι τῶν διευθυνόντων σήμερον μηχανῆς, καὶ πολεμικῶν ἀκόμη ἀτμοπλοίων, ἐκ μηχανουργείων προέρχονται τοῦ Πειραιῶς καὶ τῆς Σύρου πρὸ πάντων; Μὴ τοῦλάχιστον ἐσημειώθη ποτε δυστύχημα, ὀφειλόμενον εἰς ἐπαγγελματικὴν ἀγνοίαν τῶν τοιούτων μηχανικῶν; Δικτὶ λοιπὸν νὰ θεωρῆται ἀτήμητος ἢ ἐν μηχανουργεῖσι ὑπηρεσία;

Ἀπορριπτομένης ὅθεν τῆς ἐπὶ ξένων ἀτμοπλοίων καὶ τῆς ἐν μηχανουργεῖσι ὑπηρεσίας τὴν ὀφείλουσι νὰ πράξωσιν οἱ ζητοῦντες διπλωμα; Ἐδῶ πλέον εἶνε ἀμείλικτος ὁ νόμος. Ὑποχρεοῖ τοὺς ἀποφοίτους τοῦ Ἑλληνικοῦ σχολείου, ἐνίστατε δὲ καὶ τοῦ δημοτικοῦ, νὰ ὑποβληθῶσιν εἰς ἐξετάσεις τοιαύτας, εἰς ἃς ζήτημα εἶναι ἂν θὰ ἠδύναντο νὰ εὐδοκιμήσωσι καὶ καθηγηταὶ ἀκόμη τῶν μαθηματικῶν. Ρίψατε ἐν βλέμμα εἰς τὸ ἐκτελεστικὸν τοῦ νόμου Διάταγμα, τὸ περιλαμβάνον ἀναλυτικῶς τὰ ἐξεταστέα μαθήματα καὶ εἰπατέ μὲς ἂν μηχανικοί, γνωρίζοντες τὰ μαθήματα ταῦτα, δὲν θὰ ἐπρωτίμων τὴν θέσιν τοῦ καθηγητοῦ τῶν μαθηματικῶν ἀπὸ τοῦ ἐπιπόνου ἔργου, εἰς ὃ ἔχουσιν ἀποδουθῆ παιδιόθεν.

Δὲν φάνεται λοιπὸν ἐντελῶς ἀστήρικτος ἡ γνώμη τῶν ψεγόντων τὸν νόμον, ἡ δὲ περὶ τοῦ ἐναντίου βεβαίωσις τοῦ κ. Παπαμιχαλόπουλου προέρχεται μόνον ἐκ τῆς ἀκροθιγῶς ἐξετάσεως τῶν πραγμάτων.

Ἐννοεῖται, ὅτι τὰς παρατηρήσεις ταύτας ποιῶμαι ὄχι διὰ ν' ἀπατρέψω τοὺς μηχανικούς ἀπὸ τοῦ νὰ δώσωσι προσοχὴν εἰς τὴν παραίνεσιν, ἣν πολιτευτὴς ἐξόχως νομιμόφρων ἀπευθύνει αὐτοῖς. Ὁ νόμος, καθὼς λέγει καὶ ὁ κ. Παπαμιχαλόπουλος, κεῖται ἤδη καὶ ὀφειλόμενος πάντες σεβασμὸν καὶ συμμόρφωσιν πρὸς τὰ κείμενα. Δὲν ὀφείλουσιν ὁμοῦ καὶ οἱ ἔχοντες νὰ προτείνωσι τι ὠφέλιμον ν' ἀποκρύπτωσι τοῦτο ζηλοτύπως. Ἐκ τῆς συναισθητικῆς δὲ μόνου τοιούτου τινὸς καθήκοντος προῆλθον εἰς τὰς ἀνωτέρω παρατηρήσεις.

X

Ἄς ἔλθωμεν ἤδη εἰς τὸ ἐπακολουθῆσαν περὶ

έμπορικού ναυτικού σχολείου άρθρον.

Καί εις τὸ ἄρθρον τοῦτο ὁ κ. Παπαμιχαλόπουλος ἠκολούθησε τὴν αὐτὴν τακτικὴν, ἐνῶ δὲν πρόκειται περὶ κειμένου νόμου. Ὡς ἔκρινε τὸν νόμον περὶ μηχανικῶν, εἰς τρεῖς—τέσσαρας δηλονότι γραμμὰς, εἰς ἰσαριθμούς γραμμὰς ἐκφράζεται καὶ περὶ τοῦ νομοσχεδίου «περὶ συστάσεως ἐμπορικῶν ναυτικῶν σχολείων, ὅπερ ὑποβλήθη ἐπεὶ εἰς τὴν Βουλὴν ὑπὸ τοῦ κ. ὑπουργοῦ τῶν Ναυτικῶν, εἶνε ἤδη ἐψηφισμένον εἰς δευτέραν ἀνάγνωσιν καὶ οὐχὶ εἰς πρώτην, ὡς ἐσφαλμένως ἀναγράφεται ἐν τῷ ἄρθρῳ, θὰ ἦτο δὲ σήμερον νόμος τοῦ Κράτους, ἀν δὲ παρενέπιπτον ἄλλαι συζητήσεις. Ἡ περὶ τοῦ νομοσχεδίου τούτου κρίσις τοῦ κ. Π. συνοψίζεται εἰς ταύτας μόνον τὰς γραμμὰς: «Εὐχομαι δὲν καὶ νὰ μὴ ψηφισθῆ, διότι καὶ δι' αὐτοῦ ἡμίμετρα μόνον λαμβάνονται, προωρισμένα εἰς ἀποτυχίαν, δυστυχῶς δὲ τιθέντα πάλιν τὸ ναυτικὸν ἐν μοίρᾳ Καρῶς».

Σχεδὸν κατὰ κανόνα, ὄντα ἐν χρῆσει πολλῆ εἰς τὴν χώραν ἡμῶν ἰδίᾳ, ὅταν πρόκηται νὰ προτείνῃ τις μέτρα οἰαδήποτε, ἀνάγκη ἀπαραιτήτος ν' ἀποκηρύξῃ τὰ πρότερον ὑπὸ ἄλλων προταθέντα, χαρακτηρίζων αὐτὰ τοῦλάχιστον ὡς ἡμίμετρα. Πρὸς τὸν κανόνα τοῦτο φαίνεται συμμορφωθείς καὶ ὁ κ. Π. Ἐχων νὰ προτείνῃ ἰδίᾳ μέτρα περὶ τῆς ναυτικῆς ἐκπαιδεύσεως—τὰ ὅποια δὲν εἶναι ἄσχημα, κατὰ τὸ φαινόμενον—αἰσθάνεται ἀμέσως τὴν ἀνάγκην νὰ ἐπικρίνῃ νομοσχεδίον, τὸ ὅποιον, γενόμενον δεκτὸν ἀνευ οὐδεμιᾶς ἀντιρρήσεως ὑπὸ ἐιδικῆς ἐκ Βουλευτῶν ἐπιτροπῆς τῆς ἐπικληθείσης ναυτιλιακῆς, ἧς μέλος ἀπετέλει καὶ ὁ ἴδιος, ἐγένετο ἀφορμὴ θερμῶν συγχαρητηρίων πρὸς τὸν συντάκτην καὶ εἰσηγητὴν του προσωπάρχην κ. Γκίνην ἀπὸ μέρους ὀλοκλήρου τῆς ἐπιτροπῆς καὶ τοῦ ὁποίου τέλος τὴν ταχίστην ὑποβολὴν καὶ ἐπιψήφισιν ἐπέζητησε πρῶτος ὁ κ. Π.

Τί τάχα ἐμεσολάβησεν ἐκτοτε, ὥστε τὸ πρὸ ἐνὸς ἔτους πρακτικώτατον καὶ ὠφελιμώτατον νομοσχεδίον νὰ κρίνηται σήμερον ὡς ἡμίμετρα μόνον περιλαμβάνον, νὰ συνιστᾶται δὲ ἡ καταψήφισις αὐτοῦ, καθὼ προωρισμένου ἀσφαλῶς εἰς ἀποτυχίαν; Ἐγὼ δὲν εἶδα νὰ μεσολάβησῃ τίποτε, οὔτε, ὡς πιστεύω, καὶ ὁ κ. Π. ἀφοῦ δὲν τὸ λέγει.

Οὐδενὸς ἄρα αἰτίου μεσολάβησαντος, δυναμένου νὰ καταστήσῃ τὰ περυσινὰ μέτρα ἐφεταμένα ἡμίμετρα, ἡ ἰδέα τῆς συστάσεως ναυτικοῦ σχολείου ἐμποροπλοίων παρὰ τῷ ἐν Πόρῳ Κεντρικῷ Προγυμναστηρίῳ, καὶ οὐχὶ ἐν Πειραιεῖ, ἐξακολουθεῖ νὰ ἦ ἐπιτυχῆς, διότι ἐκεῖ ὑπάρχουσιν οἱ διαθέσιμοι πρὸς διδασκαλίαν τῶν ναυτικῶν μαθημάτων ἀξιωματικοί, διότι ἐκεῖ

μαθητεύουσι κατὰ νόμον οἱ τῶν ἐτησίων ἀπογραφῶν στρατευσιμοὶ τοῦ κατὰ θάλασσαν στρατοῦ, οἱ ἀποτελέσαντες τὸν πυρῆνα τῶν μαθητῶν τοῦ ναυτικοῦ σχολείου, καὶ τὸ σπουδαιότερον, διότι ἡ δαπάνη, εἰς ἣν θέλει ὑποβληθῆ τὸ Κράτος θὰ συνίσταται μόνον εἰς τὰ ἐπιμισθια τῶν ἀξιωματικῶν καθηγητῶν, ἀποφευγόμενης οὕτω τῆς ὑπερόγκου δαπάνης, ἣν ἤθελεν ἀπαιτήσῃ ἡ σύστασις ναυτικοῦ σχολείου ἀλλοῦ τῆς Ἑλλάδος. Διὰ τοῦ νομοσχεδίου ἄλλως τε δὲν ἀποκλείεται ἡ ἴδρυσις ναυτικῶν σχολείων καὶ ἀλλαχοῦ τοῦ Κράτους, τούναντιον μάλιστα καὶ περὶ τούτου λαμβάνεται πρόνοια. Ἀλλὰ τὴν πραγμάτωσιν τοῦ τοιοῦτου ὀνείρου εἰς τὸ προσεχὲς μέλλον δέον ν' ἀναμείνωμεν, ὅτε τὰ οικονομικὰ τοῦ Κράτους, βελτιούμενα, θέλουσιν ἐπιτρέψῃ τοῦτο.

Δὲν εἶναι λοιπὸν ἡμίμετρον ἡ ἴδρυσις ναυτικοῦ σχολείου ἐν Πόρῳ ἔνθα ἀσφαλῶς θὰ εὐρεθῶσι μαθηταί, ἐκ τῶν στρατευσίμων τοῦλάχιστον. Ἡμίμετρον θὰ ἦτο ἂν τὸ σχολεῖον ἰδρῦετο ἐν Πειραιεῖ, ὡς προτείνει ὁ κ. Π., ἔνθα δὲν εἶναι ἀσφαλῆς ἡ λειτουργία τοῦ σχολείου ἐλλείψει μαθητῶν. Τοῦτο διδάσκει ἡ πείρα, τοῦτο διδάσκει ὁ νόμος ΑΛΘ' τοῦ μακαρίτου Κανελλοπούλου, ὁ παραμείνας ἀνεφάρμοστος διὰ τὴν μὴ προσέλευσιν οὐδενὸς μαθητοῦ. Εἶναι ἄρα γε ἀνάγκη νὰ ἐπαναληφθῆ πείραμα τόσον πανηγυρικῶς ἄλλοτε ἀποτυχόν; Ἐν ἄλλοις λόγοις τὸ πᾶν ἐπὶ τοῦ προκειμένου εἶναι νὰ κατορθώσωμεν νὰ τροφοδοτήσωμεν τὸν λέβητα ὅπως ἐπιτύχωμεν τὴν κίνησιν τῆς μηχανῆς, ὅταν δ' ἐπιτύχωμεν τὴν κίνησιν τῆς μηχανῆς αὕτη θὰ φθάσῃ καὶ μέχρι Πειραιῶς καὶ μέχρι Σύρου καὶ μέχρι Γαλαξειδίου καὶ μέχρι παντός ἄλλου ναυτικοῦ κέντρου τῆς Ἑλλάδος. Καὶ τότε ἡ εὐχὴ τοῦ κ. Π. ἐκπληρωθήσεται ἐν εὐρυτέρᾳ κλίμακι.

Ὡς ἡμίμετρον ἀφεύκτως θὰ θεωρῆ ὁ κ. Π. καὶ τὴν θεσπιζομένην ἐλευθερίαν τῶν σπουδῶν τὴν μὴ ὑποχρεωτικὴν δηλονότι φοίτησιν ἐν δημοσίοις ἢ ἰδιωτικοῖς ναυτικοῖς σχολείοις. Ἐκ πρώτης ὄψεως δὲν φαίνεται παράλογος ὁ χαρακτηρισμὸς ὡς ἡμίμετρον τῆς παρεχομένης τοιαύτης ἐλευθερίας εἰς τοὺς ἡμετέρους ναυτικούς. Οἱ γνωρίζοντες ὅμως τὰς ἐξέεις καὶ τὸν χαρακτήρα τῶν ἡμετέρων ναυτικῶν, οἱ γνωρίζοντες, ὅτι οἱ Ἰταλοὶ, κατ' εἰκόνα καὶ ὁμοίωσιν τῶν ὁποίων εἰμεθα πλασμένοι, ἀπέφυγον ἐπιμελῶς ἐν τῇ ἐξόχῳ αὐτῶν ναυτιλιακῇ νομοθεσίᾳ πάντα δρον καθιερούντα τὴν ἀποκλειστικότητα τῶν σπουδῶν, μόνον οἱ ταῦτα γνωρίζοντες δὲν θὰ ὀνομάσῃ ἡμίμετρον τὴν παρεχομένην ἐλευθερίαν τῶν σπουδῶν, ἀλλὰ μέτρον τέλειον, λογικώτατον καὶ δικαιοτάτον, ἀποκροῦν πάντα φόβον

Η ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΝΕΩΝ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ

Εἶχομεν γράψῃ εἰς προηγούμενον δελτίον ὅτι ἡ δαπάνη πρὸς ναυπήγησιν νέων ἀτμοπλοίων θὰ αὐξήσῃ.

Ὁ ὑψωμὸς πράγματι ἐγένετο, παρακολουθῶν τὴν ὑψωσιν ἐν τῇ τιμῇ τῶν χαλυβδίνων πλακῶν.

Πρὸ ἐνὸς μῆνος ναυπηγὸς προσνήχθη νὰ ναυπηγήσῃ πρωτίστως τὰς τάξεως φορτηγῶν ἀτμοπλοίων 8,000 τόννων χωρητικότητος διὰ λίρ. 70,000. Τὴν παρελθούσαν ἐβδομάδα πῦξεν τὴν τιμὴν του κατὰ 2% ἀρνηθεὶς νὰ δεχθῆ τὴν διαταγὴν εἰς τὴν παλαιὰν τιμὴν.

Δι' ἐν μικρὸν ἀτμοπλοίων ἐζητήθησαν λίρ. 500 περισσότερον τῆς τιμῆς, ἣν πρὸ 4 ἡμερῶν εἶχε δώσῃ ὁ ναυπηγὸς.

Ἐτερον γωστὸν κατὰστημα Ἀγγλῶν ἰδιοκτητῶν εἶχε πρὸ τινος καιροῦ λάβῃ προσφορὰν πρὸς ναυπήγησιν 3 ἀτμοπλοίων, ἡ δὲ παραδοχὴ τῶν τιμῶν ὄφειλε νὰ κοινοποιηθῆ εἰς τοὺς ναυπηγούς μέχρι τοῦ Σαββάτου 14/27 Ἰουλίου. Ἡ παραδοχὴ ὅμως τῶν ἰδιοκτητῶν ἐκοινοποιήθη μόνον τὴν δευτέραν, ἥτοι μετὰ 2 ἡμέρας, ὅποτε οἱ ναυπηγοὶ ἠρνήθησαν νὰ παραδεχθῶσι τὴν διαταγὴν ζητήσαντες ὑψηλοτέραν τιμὴν καὶ μακροτέραν παράδοσιν.

Σήμερον εἶναι λίαν δύσκολον, ἂν οὐχὶ καὶ ἀπολύτως ἀδύνατον νὰ παραγγείλῃ τις νέον ἀτμοπλοίων διὰ παράδοσιν πρὸ τοῦ τέλους τοῦ 1902, καθόσον ὅλοι ἢ σχεδὸν ὅλοι οἱ ναυπηγοὶ φορτηγῶν ἀτμοπλοίων εἶναι πλήρεις ἐργασίας. Λέγεται δὲ ὅτι κατὰ τοὺς τελευταίους δύο μῆνας ἐδόθησαν παραγγελίαι νέων ἀτμοπλοίων ἀντιπροσωπευόντων χωρητικότητα ἡμίσεως ἑκατομμυρίου τόννων βάρους. Φρονεῖται ὅθεν ὅτι αἱ τιμαὶ πρὸς ναυπήγησιν νέων ἀτμοπλοίων δὲν θὰ ἐκπέσω ἢ ἐπὶ τοῦλάχιστον ἐν ἔτος ἀκόμῃ, καθόσον τὰ ἡμερομίσθια, ἅτινα ἀπορροφῶσι τὸ μέγιστον μέρος τῆς τιμῆς νέου φορτηγοῦ ἀτμοπλοίου, δὲν θὰ ἐκπέσωσιν ἔνεκα τῆς πολλῆς ἀνά χεῖρας ἐργασίας.

(Ἐκ τοῦ γραφείου Ἀγγελάστου Σπίτσου καὶ Σία)

ἀναστολῆς τῶν ἐργασιῶν τοῦ διὰ θάλασσης ἐμπορίου, ἧτις θὰ ἦτο τὸ ἀναπόφευκτον ἀποτέλεσμα τῆς ὑποχρεωτικῆς ἐνιαυσίου φοιτήσεως ἐν τοῖς ναυτικοῖς σχολείοις.

Τελευταία ἀξιοσημείωτος διάταξις τοῦ ἐπικρινόμενου νομοσχεδίου εἶναι ἡ μὴ ὑποχρεῖσθαι ὅπως ἐξετασθῶσιν εἰς τὰ ἐν τῷ ναυτικῷ σχολεῖῳ διδασκόμενα μαθήματα οἱ ναυτικοὶ ἐκεῖνοι, οἵτινες, ἀποβλέποντες εἰς τὸ δίπλωμα πλοιοαρχίας, ἔχουσιν ἤδη συμπληρωμένην διετὴ ναυτικὴν ὑπηρεσίαν καὶ ὑπερέβησαν τὴν στρατευσίμων ἡλικίαν. Εἶναι καὶ τοῦτο ἡμίμετρον, ἡ μέτρον ὑπὸ τοῦ δικαίου ὑπαγορευόμενον, χάριν ἐκείνων ὑπὲρ ὧν ἡ Πολιτεία δὲν ἐφρόντισε νὰ παράσῃ ἐν τῷ παρελθόντι τὰ μέσα ἀρτιωτέρας μορφώσεως;

Τοιοῦτον εἶναι ἐν τῇ κεντρικῇ αὐτοῦ ἰδέᾳ καὶ ταῖς κυριωτέροις αὐτοῦ διατάξεσι τὸ νόμοσχεδίον, οὗ τὴν ἐπιψήφισιν ἀπεύχεται νῦν ὁ κ. Π. ὡς ἀσφαλῶς προωρισμένου ν' ἀποτύχῃ. Τοιοῦτο εἶναι τὸ νομοσχεδίον, τὸ ὅποιον, καθιστάμενον νόμος τοῦ Κράτους, προώριστα ν' ἀνατρέψῃ καθεστῶς ἐξήκοντα καὶ πλέον ἐτῶν, ἀνευ μέτρων βιαίων, ἀνευ βιαίου κλονισμοῦ τοῦ ἐμπορικοῦ ἡμῶν ναυτικοῦ, ἀλλὰ διὰ μέσων ἡπίων, διὰ μέσων ἐγγυωμένων ν' ἀνυψώσωσιν ἀνεπαίσθητως αὐτὸ εἰς τὴν ἐμπρέπουσαν θέσιν, ἀνταξίως πρὸς τὰς παραδόσεις αὐτοῦ τὰς εὐκλείεις καὶ πρὸς τὰς τάσεις αὐτοῦ τὰς προοδευτικὰς.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΓΟΡΓΟΡΙΝΗΣ
Ἀξιωματικὸς τοῦ Β. ναυτικοῦ

ΚΑΙ ΑΛΛΟ ΜΕΓΑ ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΝ

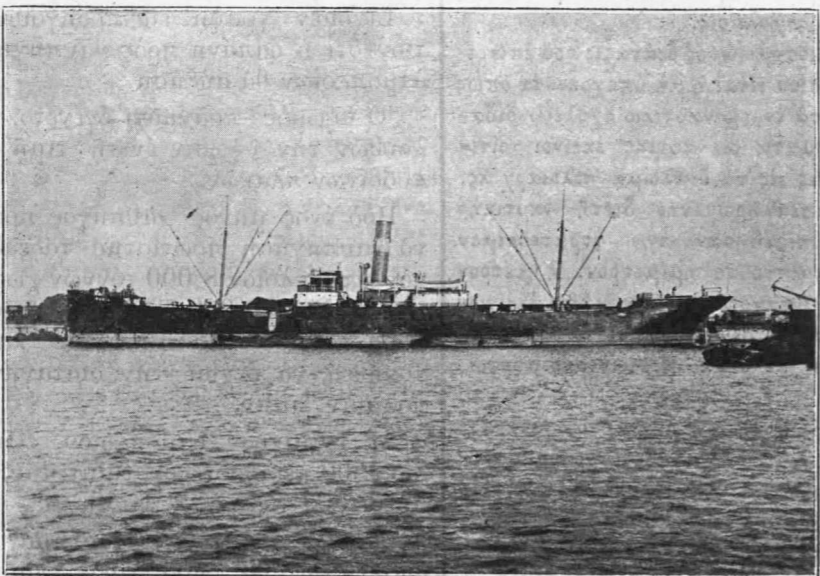
Ὁ ἐν Ἀνδρῳ γνωστὸς ἐφοπλιστὴς κ. Δ. Μωραΐτης μεταβάς εἰς Ἀγγλίαν ἐπανήλθε τελευταίως εἰς Ἀνδρόν. Ἐν Ἀγγλίᾳ ὁ κ. Μωραΐτης παρήγγειλε καὶ πέμπτον ἀτμοπλοίων, τὸ μεγαλύτερον ἴσως ὄλων τῶν Ἑλληνικῶν ἢ τοῦλάχιστον ὁμοίων πρὸς τὴν «Ἡπειρον» τοῦ κ. Τοπάλη.

Τὸ ἀτμοπλοίων τοῦτο κατασκευάζεται ἐν τοῖς ναυπηγείοις τοῦ Midgleshrough καὶ ἐν τῷ ἐργοστασίῳ Craggs et Son. Ἡ χωρητικότης του θὰ εἶναι 5400 τόννων, τὸ δὲ βύθισμά του 20 1/2 πόδας.

Μῆκος θὰ ἔχη 331 πόδας, πλάτος 46.6 καὶ ὕψος—Moula 24 4.

Ἡ ἀξία τοῦ ἀτμοπλοίου τούτου ὠρίσθη εἰς 38,400 Ἀγγλικὰς λίρας, ἡ δὲ παράδοσις του γενήσεται τὸν Φεβρουάριον τοῦ 1902.

ΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΜΑΣ ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ



Τὸ ἀτμόπλοιο «Μκρία» τῆς ἐταιρίας Δ. Γ. Μουζίτου ἐν Ἄνδρῳ. Εἶναι τόνων χωρητικότητος 4400 καὶ ἔχει βύθισμα 19 πόδας. Κατεσκευάσθη τῷ 1898 καὶ ἠγγράσθη ἀντὶ 34,125 λιρῶν στερλινῶν. Ἡ εἰκὼν μας τὸ παριστᾷ κατὰ τὴν ἐκφόρτωσιν γαιανθράκων ἐν τῷ λιμένι τῆς Σαβόνας.

Ἡ ΑΤΜΗΡΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚῆ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Ἐπειδὴ ἡ συνάδελφος «Σφαῖρα» ἤλεγξε τὴν ἀκριβείαν τῶν ἀριθμῶν, τοὺς ὁποίους ἐδημοσίευσεν ὁ διευθυντὴς τοῦ Στατιστικοῦ τιμήματος ἐν τῷ Ὑπουργείῳ τῶν Οἰκονομικῶν ἐν τῇ περὶ τῆς Ἑλληνικῆς ἀτμηρῶν ναυτιλίας ἐκθέσει του, τῇ δημοσιευθείσῃ ἐν τῇ «Ναυτικῇ Ἑλλάδι», τὸ στατιστικὸν γραφεῖον τοῦ Ὑπουργείου πρὸς εἰς ἐκτενῆ ἀπάντησιν ἐξ ἧς ἀποσπῶμεν τὰ ἑξῆς:

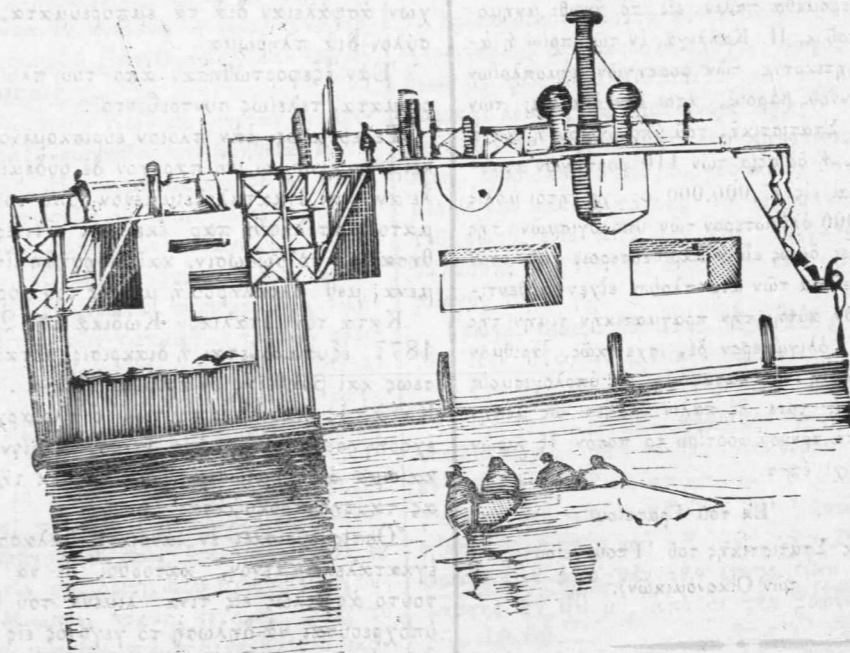
«Πρὶν ἢ ἐπιχειρήσῃ ἡ ὑπηρεσία τοῦ ὑπουργείου τὸν καταρτισμὸν τῆς ἐν λόγῳ Στατιστικῆς, ὁ κ. Π. Καλλιγᾶς, ἀνὴρ ἀρμοδιώτατος εἰς τὰ τῆς ἐμπορικῆς ἡμῶν ναυτιλίας, εἶχε δημοσιεύσει εἰς τὸ φυλλάδιον τῆς 27ης Μαΐου ε. ε. τῆς «Ναυτικῆς Ἑλλάδος» ἄρθρον περὶ τῶν φορτηγῶν ἐλληνικῶν ἀτμοπλοίων, ἐν τῷ ὁποίῳ, ἐξ ἰδίων πληροφοριῶν, ἀνεβίβαζε τὸν ἀριθμὸν τῶν εἰς 110, δηλαδὴ κατὰ ἓν μόνον ὀλιγώτερον τῆς ἐπίσημου Στατιστικῆς τοῦ Ὑπουργείου. Ἐπίσης δέ, μεγάλοι ἐφοπισταὶ τῆς Ἄνδρου, τοῦ Πειραιῶς καὶ τῆς Σύρου, οἵτινες κρατοῦσι τακτικώτατα σημείωσιν παντός ἀτμοπλοίου ἐλληνικοῦ ἀγοραζομένου ἢ πωλουμένου παρ' οἰωνδήποτε ἐφοπιστῶν Ἑλλήνων, συνεφώνουν ὡς πρὸς τὸν ὀλιγὸν ἀριθμὸν τῶν φορτηγῶν μας ἀτμοπλοίων, ἀναβιβάζοντες τοῦτον εἰς 110—111 κατὰ τὸν παρελθόντα Μάιον. Ἡ στα-

τιστικὴ λοιπὸν ὑπηρεσία δὲν προέβη εἰς τὴν δημοσίευσιν τῶν πορισμάτων τῶν ἐκθέσεων τῶν λιμεναρχείων πρὶν ἢ ἐξακριβώσῃ, ὅτι: ὑπὸ ἔποψιν ἀριθμοῦ, ἀτμοπλοίων φορτηγῶν καθαρᾶς χωρητικότητος αὐτῶν, αἱ ἐν αὐταῖς πληροφορίες ἦσαν ὅσον οἷόν τε ἀκριβεῖς...

Δεύτερον δέ, ὅσον ἀφορᾷ εἰς τὴν ὀλικὴν ἀξίαν των, παρατηρήσαμεν ἀντίφασιν τινα εἰς τὰς ἐν τῷ ὑμετέρῳ ἄρθρῳ ἀντιρρήσεις, ἅς διατυποῦτε, ὡς πρὸς τὴν ἀκριβείαν τοῦ ἐν τῇ στατιστικῇ τοῦ ὑπουργείου ἀριθμοῦ τῶν 50,000,000 φρ. χρ. Διότι, ἐνῶ ἀφ' ἐνός παραδέχεσθε, ὅτι ἡ τρέχουσα μέση ἀξία τῶν φορτηγῶν ἀτμοπλοίων εἶνε 7 λίραι ἀγγλικαὶ ἐφ' ἑκάστου τόνου ἀκαθάριστου χωρητικότητος, ψέγετε ἀφ' ἑτέρου τὴν στατιστικὴν ὑπηρεσίαν ἐπὶ τῷ ὅτι τὸ ποσὸν τῶν 50,000,000 φρ. ὅπερ αὐτὴ ὡς εἴρηται σημειοῖ ὡς ὀλικὴν ἀξίαν τῶν 111 φορτηγῶν ἀτμοπλοίων, δὲν προκύπτει ἐκ τοῦ πολλαπλασιασμοῦ τῶν 7 τούτων λιρῶν ἐπὶ τῶν 129,062 τόνων τῆς καθαρᾶς αὐτῶν χωρητικότητος. Παραβλέπετε δηλαδὴ τὸ γεγονός, ὅτι οἱ 129,062 τόννοι παριστῶσι μόνον τὴν καθαρὰν χωρητικότητά των εἰρημένων ἀτμοπλοίων, ἐνῶ ἡ μέση τιμὴ τῶν 7 λιρῶν εἶνε κατὰ τόννον ἀκαθάριστου χωρητικότητος, τουτέστι τῆς πραγματικῆς περιεκότητος τῶν σκαφῶν εἰς φορτίον. Εἰς δὲ τόννος φορτίου, ὡς δὲν ἀγνοεῖτε ἀναλογεῖ πρὸς ἓνα τόννον καθαρᾶς χωρητικότητος ὡς 1 πρὸς 2 1/2 ἕως 3. Δηλα-



Τὴν παρελθούσαν ἐβδομάδα ἀπέθανεν ἐν Κωνσταντινουπόλει ὁ Παῦλος Στεφάνοβικ Σκυλίτσης, ὁ πολλαῖς καὶ πολλαχῶς εὐεργετήσας τὸ Γένος, εἰς δὲ ἐκ τῶν πρώτων στυλοβατῶν τῆς Ἑλληνικῆς ναυτιλίας. Ὁ Σκυλίτσης ἐγεννήθη ἐν Χίῳ κατὰ τὸ 1847 καὶ ἀνετράφη ἐν Ἰταλίᾳ καὶ Κωνσταντινουπόλει. Ὁ Βασιλεὺς εὐθὺς ὡς ἐπληροφόρηθη τὸν θάνατόν του τῷ ἀπένειμε τὸν Μεγαλόσταυρον.



Ἡ πλωτὴ δεξαμενὴ ἐντῷ ὄρμῳ τοῦ Φαλήρου. Ἡ δεξαμενὴ αὕτη κατεσκευάσθη ἐν Κιέλω τῆς Γερμανίας καὶ μετεφέρθη σιδηροδρομικῶς εἰς Φιούμνην, ἀφ' ὅπου συναρμολογηθεῖσα ρυμουλκεῖται εἰς Ὀδησσόν. Ἀνήκει εἰς τὴν Ρωσικὴν Κυβέρνησιν

δή, σκάφος του οποίου η καθαρά χωρητικότης είναι 100 τόννων, έχει ακαθάριστον χωρητικότητα 250—300 τόννων. Εάν είχατε υπ' όψει σας το έχοθεν τεύχος και τους εν αυτώ πίνακας, θα έβλεπατε, ότι η Στατιστική υπηρεσία, εκτός της καθαράς χωρητικότητος των ατμοπλοίων, παρέθεσεν εν τοις πίναξι και ιδίαν στήλην ακαθάρστου, είτε πραγματικής εις φορτίον χωρητικότητος (Port en lourd), και ότι εν τῇ στήλῃ ταύτῃ αναγράφεται ὡς ὀλική ἀκαθάρστος χωρητικότης τῶν 111 φορτηγῶν ατμοπλοίων ὁ ἀριθμὸς τῶν 361, 444 τόννων, καὶ ὅτι τοῦ ποσοῦ τῶν πενήκοντα ἑκατομμυρίων φράγκων χρυσῶν παριστῶντος τὴν ὀλικὴν ἀξίαν τῶν ατμοπλοίων διαιρουμένου διὰ τῶν 361,444 τόννων, ἡ μέση κατὰ τόννον ἀξία φαίνεται ἀναλογοῦσα οὐχὶ πρὸς 15 1)2 λίρας, οὔτε πρὸς 7, ἀλλὰ πρὸς 5 1)2 λίρας, μόνον. Ἡ ὀλικὴ ἄρα ἀξία τῶν φορτηγῶν ατμοπλοίων δὲν ὑπελογίσθη ὑπεροβικῶς εἰς 50,000,000 φράγκων χρυσῶν. Τουναντίον μάλιστα τὸ ποσὸν τοῦτο εἶνε ἴσως κάτω τῆς ἀληθείας. Ὅσον δ' ἀφορᾷ εἰς τὸ ποσὸν τῶν 41,000,000 φρ. χρ., ὅπερ ὑμεῖς ὑποστηρίζετε ὡς ὀλικὴν ἀξίαν τῶν ἐμπορικῶν ατμοπλοίων, νομίζομεν, ὅτι ὑποπίπτετε εἰς λάθος. Διότι εὐρίσκετε τὸ ποσὸν τοῦτο πολλαπλασιάζοντες τὴν κατὰ τόννον ἀκαθάρστου χωρητικότητος μέσην τιμὴν τῶν 7 λιρῶν ἐπὶ τοὺς 231,541 μ. κ. τ. οὓς τόννους τῆς στατιστικῆς τοῦ Λόυδ, εἰς τὸν ἀριθμὸν δὲ τοῦτον περιλαμβάνονται τόννοι καθαροὶ καὶ τόννοι ἀκαθάρστοι ἀναμίξ.

Διὰ νὰ μὴ ὑποτεθῇ, δὲ, ὅτι ὁ ἀριθμὸς τῶν 361,444 τόννων ἀκαθάρστου χωρητικότητος, ὁ ἐν τῇ στατιστικῇ τοῦ ὑπουργείου περιλαμβανόμενος, τυγχάνει ἐξογκωμένος, ἀναφερόμεθα πάλιν εἰς τὸ ἀνωθι μνημονεῦθέν ἄρθρον τοῦ κ. Π. Καλλιγᾶ, ἐν τῷ ὅποιῳ ἡ ἀκαθάρστου χωρητικότης τῶν φορτηγῶν ατμοπλοίων εἰς 344,756 τόννους βάρους, ἧτοι δὲν διαφέρει τῶν πορισμάτων τῆς Στατιστικῆς τοῦ ὑπουργείου ἢ κατὰ 16,000 τόννους, ἡ δὲ ἀξία τῶν 110 φορτηγῶν ατμοπλοίων ἐκτιμᾶται εἰς 47,000,000 φρ. χρ. ἧτοι μόλις περὶ τὰ 3,000,000 ὀλιγώτερον τῶν ὑπολογισμῶν τῆς υπηρεσίας, οἵτινες ὅμως εἰσὶν ἀκριβέστεροι, καθ' ὅσον αὕτη διὰ τὰ πλεῖστα τῶν ατμοπλοίων εἶχεν ἀθηντικῶς πληροφορηθῆ αὐτὴν τὴν πραγματικὴν τιμὴν τῆς ἀγορᾶς των, δι' ὀλιγώτερον δὲ, σχετικῶς, ἀριθμὸν σκαφῶν ἠναγκάσθη νὰ καταφύγῃ εἰς ὑπολογισμοὺς κατὰ προσέγγισιν, τότε δὲ πάλιν ἔλαβεν ὡς μέσην ἀξίαν αὐτῶν κατὰ τόννον φορτίου τὸ ποσὸν ἑξ λιρῶν ἀγγλικῶν καὶ οὐχὶ ἑπτὰ.

(Ἐκ τοῦ Γραφείου

τῆς Στατιστικῆς τοῦ Ὑπουργείου
τῶν Οἰκονομικῶν).

ΤΟ ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΣΥΝΕΔΡΙΟΝ ΘΕΜΑΤΑ ΤΙΝΑ ΣΥΖΗΤΗΤΕΑ

(Συνέχεια ἐκ τοῦ προηγουμένου φύλλου)

Κατὰ τὸν Ὁλλανδικὸν ἐμπορικὸν Κώδικα τῆς 23 Μαΐου 1826 ἄρθρον 460 καὶ 461 ἡ πρὸς τοὺς παρέχοντας βοήθειαν εἰς πλοῖον ἢ ἐμπορεύματα ἀμοιβή, εἶνε δύο εἰδῶν, πρῶτον ἀμοιβὴ διὰ τὴν βοήθειαν, καὶ δεύτερον, ἀμοιβὴ διὰ τὴν διάσωσιν. Ἡ ἀμοιβὴ διὰ τὴν βοήθειαν ὀφείλεται, ἐν τῷ πλοῖον καὶ τὸ φορτίον ἠνωμένως μετὰ τὴν ἐκφόρτωσιν καὶ τὴν ἀνγκούριτιν ὀδηγοῦνται εἰς ἀνοικτὴν θάλασσαν, ἢ ἀσφαλῆ λιμένα.

Πρὸς κανονισμὸν δὲ καὶ ὑπολογισμὸν τῆς ἀμοιβῆς ταύτης, λαμβάνεται ὑπ' ὄψιν ἡ προθυμία μεθ' ἧς προσεφέρθη ἡ βοήθεια, ἀφ' οἷου ἀνεφάνη ὁ κίνδυνος, ὁ ἀπολεσθεὶς πρὸς βοήθειαν χρόνος, ὁ ἀριθμὸς τῶν προσώπων, ἅτινα ἐδέχθη ἀπαραιτήτως νὰ συντελέσωσιν εἰς τὴν βοήθειαν, ἡ φύσις τῆς ἐργασίας, καὶ τελευταῖον ἡ ἐκτασις καὶ τὸ μέγεθος τοῦ κινδύνου, εἰς ὃν ἐξέτεθη τὸ βοηθῆσαν πλοῖον.

Κατὰ δὲ τὸ ἄρθρον 562 διάσωσις ὑπάρχει, ὅταν τὸ πλοῖον ἢ τὰ ἐμπορεύματα εὐρέθησαν ἀδέσποτα καὶ ἄνευ διοικήσεως ἐν ἀνοικτῇ θάλασσῃ ἢ ἐπὶ τῆς ἀκτῆς, καὶ ἐσώθησαν καὶ ἐξήχθησαν τοῦ ὕδατος.

Ἐὰν τὰ ἐμπορεύματα ἐσώθησαν ἐκ τοῦ πλοίου ἐξοκείλαντος ἐπὶ τῆς ἀκτῆς ἢ ἐπὶ τῶν βράχων, διατελοῦντος δὲ, ἐν τοιοῦτῳ κινδύνῳ, ὥστε δὲν δύναται νὰ θεωρηθῇ ὡς τόπος παρέχων ἀσφάλειαν διὰ τὰ ἐμπορεύματα, ἢ ὡς ἄσυλον διὰ πλήρωμα.

Ἐὰν ἐξεφορτώθησαν ἀπὸ τοῦ πλοίου ἐμπορεύματα, τελείως συντριβέντο.

Τελευταίως, ἐὰν πλοῖον εὐρισκόμενον ἐν ἐπικειμένῳ κινδύνῳ, μὴ παρέχον δὲ οὐδεμίαν ἀσφάλειαν, καὶ ἐγκαταλειμμένον ὑπὸ τοῦ πληρώματος, κατελήθη παρ' ἐκείνων, οἵτινες ἠδουλήθησαν νὰ τὸ σώσωσιν, καὶ ὠδηγήθη εἰς λιμένα μεθ' ὀλοκλήρου ἢ μέρους τοῦ φορτίου.

Κατὰ τὸν Ἰταλικὸν Κώδικα τῆς 24 8βρίου 1877, ἐξυπακούεται ἡ διάκρισις μεταξύ διασώσεως καὶ βοήθειας ἐν ἄρθροις 121 α' καὶ 131. Κατὰ τὰς διατάξεις τούτων ὁ πλοίαρχος, ὅστις ἐχορήγησε βοήθειαν εἰς ἕτερον πλοῖον ἔχει δικαίωμα ἀποζημιώσεως, διὰ τὰς ἐκ τῆς βοήθειας ταύτης προκυψάσας ζημίας.

Ὅστις εὐρίσκει ἐν ἀνοικτῇ θάλασσῃ πλοῖον ἐγκαταλειμμένον, κατορθοῖ δὲ νὰ ὠδηγήσῃ τοῦτο ἀσφαλῶς εἰς τινὰ λιμένα τοῦ Κράτους, ὑποχρεοῦται νὰ δηλώσῃ τὸ γεγονός εἰς τὴν λιμενικὴν ἀρχὴν, ἐντὸς 24 ὡρῶν ἀπὸ τῆς εἰς τὸν λιμένα προσορμίσεως.

Ἐὰν ἡ διάσωσις ἔλαβε χώραν μακρὰν τῆς ζῆρας, καὶ εἰς ἀπόστασιν διαφεύγουσαν τὴν ὄψιν, οἱ εὐρόντες τὸ πλοῖον καὶ διασώσαντες αὐτό, δικαιοῦνται πρὸς ἀποζημιώσιν τῶν δαπανῶν των, εἰς τὸ ὄγδοον τῆς ἀξίας τῶν διασωθέντων πλοίου τε καὶ φορτίου.

Κατὰ τὸν Πορτογαλικὸν Κώδικα ἄρθρ. 168 καὶ 682 τοῦ 1888 ὀφείλεται ἀμοιβὴ διὰ τὴν **διάσωσιν**, ὅταν τὸ πλοῖον ἢ τὰ ἐμπορεύματα συναντηθέντα ἄνευ διοικήσεως ἐν ἀνοικτῇ θάλασσῃ ἢ ἐν ταῖς ἀκταῖς, διεσώθησαν. Ὅταν διασώζονται ἐμπορεύματα πλοίου ριφθέντος εἰς τὴν ἀκτὴν, ἢ καθίσαντος, εἰς τρόπον ὥστε δὲν εἶνε δυνατὴ ἡ χορήγησις οὔτε βοήθειας διὰ τὸ φορτίον, οὔτε ἀσύλου διὰ τὸ πλήρωμα. Ὅταν πλοῖον εἰς ἀνοικτῇ θάλασσῃ εὐρέθῃ ἐν τῇ θάλασσῃ βεβλαμμένον, (avarié) ὠδηγήθη εἰς ἀσφαλῆ λιμένα, τῇ βοήθειᾳ τρίτων.

Διὰ δὲ τὴν **βοήθειαν**. Ὅταν τὸ καθίσαν, ἢ ἐκ τῆς ἐξαγωγῆς τῶν ὑδάτων ἀνακουρισθὲν πλοῖον, ἐνανέπλευσε μετὰ ἢ ἄνευ τοῦ φορτίου τῇ βοήθειᾳ τρίτου. Ὅταν τὸ πλοῖον εὐρέθῃ ἐν τῇ θάλασσῃ βεβλαμμένον, (avarié) ὠδηγήθη εἰς ἀσφαλῆ λιμένα, τῇ βοήθειᾳ τρίτων.

Κατὰ τὸν Ἑμπορικὸν Κώδικα τῆς Ἀργεντινῆς δημοκρατίας, δημοσιευθέντα τὴν 2 8βρίου 1859 καὶ τιθέντα ἐν ἰσχύει τὴν 1 Μαΐου 1890 ἄρθρου 1303, ἡ ὀφειλομένη ἀμοιβὴ διὰ τὴν πρᾶσθεύσαν βοήθειαν, εἰς πλοῖα ἢ ἐμπορεύματα διατελοῦντα ἐν κινδύνῳ ἢ ναυαγηκότα εἶνε διττὴ, ὡς ἀμοιβὴ **βοήθειας**, καὶ ὡς ἀμοιβὴ **διασώσεως**.

Κατὰ τὸν Ρωσικὸν Κώδικα γίνεται διάκρισις ἐπίσης μεταξύ σωτηρίας καὶ βοήθειας ἐν τίτλῳ V τοῦ βιβλ. II ἐπιγραφομένη οὕτω «περὶ βοήθειας καὶ διασώσεως ἐν περιπτώσει ναυαγίου, καὶ τῆς ἰδιοκτησίας τῶν ναυαγίων.»

Τὸ κείμενον, εἶνε διηρημένον εἰς δύο κεφάλαια, τῶν ὁποίων τὸ πρῶτον περιέχει δύο τμήματα. Τὸ πρῶτον τῶν τμημάτων τούτων περιλαμβάνει γενικὰς διατάξεις, καὶ τὸ δεύτερον τοὺς κανόνας, οὓς δέον ν' ἀκολουθήσωμεν κατὰ τὴν διάσωσιν καὶ βοήθειαν, καὶ τὴν διατήρησιν τῶν ναυαγίων.

Ἀλλὰ καὶ ἐξ ἐτέρων διατάξεων τοῦ Ρωσικοῦ Κώδικος, προκύπτει ἡ διάκρισις αὕτη. Κατὰ τὸ ἄρθρον 479, πᾶν ὅτι διασώζεται ἐκ τοῦ ναυαγίου, ἐν τοῖς ὅροις τοῦ Ρωσικοῦ Κράτους, οἶον, ἄνθρωποι, κτήνη, πτηνὰ, ζῶα, τὸ ἐμπόρευμα, τὸ φορτίον, τὰ ἄρμενα καὶ τὸ σκάφος διατελοῦσιν ὑπὸ τὴν ἄμεσον προστασίαν τῆς Αὐτοῦ Αὐτοκρατορικῆς Μεγαλειότητος καὶ

ὡς τοιοῦτον θεωρεῖται ἡ παραβίαστος. Κατὰ δὲ τὸ ἄρθρον 480 πᾶς ὑπήκοος Ρώσος, πρὸ πάντων ἐκεῖνος, ὅστις εὐρίσκεται εἰς ὑπηρεσίαν τοῦ κράτους, στρατιωτικὴν ἢ πολιτικὴν, εἶναι ὑποχρεωὸς νὰ παρῆχῃ βοήθειαν εἰς τοὺς ἀπειλουμένους ἐκ ναυαγίου καὶ προσπαθῇ κατὰ τὸ ἐφικτὸν αὐτῷ, νὰ διασώζῃ πᾶν τὸ δυνάμενον νὰ διασωθῇ.

Κατὰ δὲ τὸν Κώδικα τῆς Οὐραγουάης τοῦ ἔτους 1886, ἄρθρ. 1472 ὀρίζονται δύο εἰδῶν ἀμοιβαί, ἡ τῆς βοήθειας, καὶ ἡ τῆς διασώσεως. Ἡ τῆς βοήθειας ὀφείλεται ὅταν τὸ πλοῖον ἢ τὸ φορτίον, ἠνωμένως ἢ κεχωρισμένως, κατέστη ἱκανὸν νὰ ἐξακολουθήσῃ τὸν πλοῦν ἢ ὠδηγήθῃ εἰς λιμένα, κατὰ δὲ τὸ ἐπόμενον ἄρθρον 1473, ὑπάχει διάσωσις, ἐὰν ἡ σωτὴρ ἐπαυφῆρῃ τὸ πλοῖον ἢ τὰ συναντηθέντα ναυαγία ἄνευ διοικήσεως, εἰς ἀνοικτὴν θάλασσαν ἢ ἐπὶ τῆς παραλίας καὶ τῶν ἀκτῶν, ἢ περισυλλέγῃ τὰ ναυαγία πλοίου, ἐστερημένου τῶν ἰστῶν αὐτοῦ ἢ ἐγκαταλελειμμένου.

(ἀκολουθεῖ)

Σύρος.

ΕΜΜ. Σ. ΜΑΚΡΥΓΙΑΝΝΗΣ

(δικηγόρος)

Ο ΦΑΡΟΔΕΙΚΤΗΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΑΡΑΛΙΩΝ

Δρεπάνου (Κορινθ. κόλπου)

Τριακόσια ἐξήκοντα πέντε μέτρα Ν. Α. τοῦ ἀκρωτηρίου Δρεπάνου ὑπάρχει φάρος δ' τάξεως με φῶς λευκὸν σταθερὸν με τριχίας ἀναλαμπὰς λευκὰς καὶ πρασίνους ἀνά 5" ἐκάστην φωτίζων ἐν αἰθρίᾳ νυκτὶ εἰς ἀπόστασιν 11 μιλίων. Εὐρίσκεται ἐπὶ πύργου λιθοκτιστοῦ κειμένου ἐπὶ κατκτικῆς καὶ τὸ ὕψος τῆς ἐστίας τοῦ φωτός εἶνε ἀπὸ μὲν τὴν ἐπιφάνειαν τῆς θαλάσσης μ. 10.20, ἀπὸ δὲ τὴν βάσιν τοῦ πύργου 9,10 μ.

Γεωγρ. θέσις: Β. Πλ. 38ο, 20', 03' καὶ Μ. Ἀν. 21ο, 51', 05'.

Μόρπον

Ἐπὶ τοῦ ὁμωνύμου ἀκρωτηρίου ὑπάρχει φάρος λιμένος με φῶς ἐρυθρὸν σταθερὸν φωτίζων ἐν αἰθρίᾳ νυκτὶ εἰς ἀπόστασιν 6 μιλίων. Εὐρίσκεται ἐπὶ κίονος σιδηροῦ ἐπὶ βάσεως καὶ οἰκίας λιθοκτιστοῦ καὶ τὸ ὕψος τῆς ἐστίας τοῦ φωτός εἶνε ἀπὸ μὲν τὴν ἐπιφάνειαν τῆς θαλάσσης 14,00 μ., ἀπὸ δὲ τὴν βάσιν τοῦ κτιρίου 10,00.

Γεωγρ. θέσις: Β. Πλ. 38ο, 22', 30' καὶ Μήκ. Ἀν. 21ο, 53', 00'.

Αίγιου

Επί του άκρου του μάλου του λιμένος Αιγίου υπάρχει φάρος με φως έρυθρόν σταθερόν φωτίζων εν αίθρια νυκτι εις απόστασιν 5 μιλίων. Εύρίσκεται εις στήλην σιδηράν επί σιδηράς κλεισιάδος και τό ύψος της έστίας του φώρος είνε από μέν την έπιφάνειαν τής θαλάσσης 8,30 μ., από δέ την βάσιν τής στήλης 6,00 μ. Γεωγρ. θέσις : Β Πλ. 38ο, 15', 06'' και Μήκ 'Αν. 22ο, 05', 3''.

Ψαρομύτας

Επί του όμωνύμου άκρωτηρίου υπάρχει φάρος γ' τάξεως με φως λευκόν μετ' εκλάμψεων άνά 30''—0'' φωτίζων εις απόστασιν 21 μιλίων. Εύρίσκεται επί πύργου στρογγύλου λιθοκτίστου μετ' κατοικίας και τό ύψος τής έστίας του φώτος είνε από μέν την έπιφάνειαν τής θαλάσσης 64,80 μ., από δέ την βάσιν του κτιρίου 9,30. Γεωγρ. θέσις : Β. Πλ. 38ο, 19', 00'' και Μ. 'Αν. 22ο, 11', 18''.

Κ. Ε. Α.

ΤΥΠΟΙ ΦΟΡΤΩΤΙΚΩΝ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ

(Φορτωτικά του 1890 Μεσογείου, Μαύρης θαλάσσης και Βαλτικής)

ΦΟΡΤΙΩΝ ΣΙΤΗΡΩΝ

Εφορτώθη εν καλή τάξει και καταστάσει υπό... εντός και επί του άρμοδίου άτμοπλοίου ονόματι... διοικούμενον υπό του πλοίαρχου... δια τό παρόν ταξείδιον, έλλιμενισμένον νυν εν... ελεύθερον να προσεγγίσι εις εν ή περισσοτέρους λιμένας κατά τον πλουν του προς άνθράκευσιν ή άλλους αναγκαίους σκοπούς να πλεύσι άνευ πρωρέων να ρυμουλκήση και συνδράμη πλοία εν κινδύνω και να λοξοδρομήση χάριν σωτηρίας ψυχών... και να εκφορτωθώσι εν όμοια καλή τάξει και καταστάσει εις τον προλεχθέντα λιμένα τής... ή εις αυτούς, ή τους έντολοδόχους του αυτός ή εκείνοι πληρόντες τον ναύλον και υπερημερίας, εν ύπάρχωσι τοιαύται δια τά ως άνω έμπορεύματα και όλαι αι άλλαι συμφωνίαι και έξαιρέσεις του Ναυλοσυμφωνητικού γενομένου

εν... συμπεριλαμβάνονται εν ταύθα.

1. Το έργον του Θεού. αι καταστροφαι, οι κίνδυνοι και τά δυστυχήματα τής θαλάσσης, ή άλλα δυστυχήματα οικασθήποτε φύσεως και είδους τοιούτου. Πύρ εξ οικασθήποτε αιτίας επί τής ξηράς ή εν τῷ ύδατι. Ναυταπάτη του πλοίαρχου ή του πληρώματος, έχθροι πειραται και κλέπται, συλλήψεις ή παρακλώσεις ήγεμόνων, κυβερνητών και άνδρών του λαού, εκρήξεις διαρρήξεις άτμολεβήτων, θραύσεις του άξονος όποιουδήποτε κρυφου σφάλματος ή ελαττώματος εις τό κύτος του πλοίου ή και εις τάς μηχανάς ναυάγια, συγχρούσεις και οικασθήποτε άλλα δυστυχήματα τής θαλασσοπλοίας, και όλαι αι άπώλειαι και καταστροφαι προξενηθείσαι υπ' αυτών, έξαιρουνται και αν άκόμη προήλθον εξ άδικηρίας, σφάλματος, λάθους, υπολογισμού του πρ. φέως, πλοίαρχου, ναυτών ή άλλων υπηρετών των έφοπιστών και αν έξώκειλε ή έβυθίσθη ή εκάη, ουδέν ενταύθα αναφερόμενον θ' απαλάσση τον ιδιοκτήτην τής ευθύνης να πληρώση δια την βλάβην του φορτίου, προελθούσης εκ κακού στιβάζματος, εξ ακαταλλου ή ανεπαρκούς ψυχώματος, εκ τής έλλείψεως συνήθους αερίσματος ή εξ ακαταλλήλου ανοίγματος των θυρίδων, κλειθρών και πορτελλων ή εξ αιτιών άλλων ή εκείνων ως άνω έξαιρέθιστων και όλαι αι ως άνω έξαιρέσεις συμφωνούσι επί του ότι τό πλοιον ήτο πλεύσιμον εις τον απόπλον και κάθε άλλο σφάλμα εις το κύτος ή την μηχανήν, δε θα θεωρήσων ως μη πλεύσιμον εκτός αν τό τοιούτον δεν προέρχεται εξ όφειλομένης ένδελεχείας των ιδιοκτητών ή τινός εξ αυτής ή του πλοίαρχου ή κυβερνήτου.

2. Γενική άβαρία πληρωτέα κατά τους τής 'Υόρκης-Ανβέρπης νόμους (York-Antwerp Rules).

3. ... τρεχούμεναι ήμέραι ύπολείπονται δια την εκφόρτωσιν.

4. Προς ένδειξιν των άνω, ο πλοίαρχος του λεχθέντος άτμοπλοίου επεκύρωσε δια τής ύπογραφής του... φορτωτικάς, όλας τής αυτής έννοίας και ήμερομηνίας. Εκτελεσθησομένης τής μιās εξ αυτών, αι άλλαι θεωρούνται άκυροι.

Εν... τή... 19...

Ζύγι ποσότης και ποιότης άγνωστα.

Ελήφθησαν παρά... δια λογαριασμών του ναύλου τό ποσόν... όπερ πρέπει να άφαιρεθῆ εξ αυτού κατά την εκφόρτωσιν ελεύθερον άσφαλείας.

ΝΑΥΤΙΚΑ ΝΕΑ

ΚΑΤΑΠΛΟΙ

Κατέπλευσαν εις τον λιμένα Πειραιώς την παρελθούσαν Κυριακήν και Δευτέραν τά άτμόπλοια «Αγλαΐα Κουρεντή» εκ Μασσαλίας προς άνθράκευσιν, «Χρυσομάλλη-Σιφναίου» εκ Νικαίας τής Γαλλίας προς άνθράκευσιν, «Κεραλληγία» του Συνοδινού εκ Γενούης προς άνθράκευσιν και «Ελένη-Σιφναίου» εκ Ταϊγανίου πρός άνθράκευσιν.

Την παρελθούσαν Τρίτην τά έλληνικά «Ερνεστα-Φωσκολου» εξ Ιταλίας προς άνθράκευσιν και «Κλειώ» του Τζών εκ Θεσσαλονίκης-Βόλου.

Την Τετάρτην τό γαλλικόν του Φραισινε «Οράτιος Κούπας» εκ Βραΐλας Καββάκια και «Μαρία» έλληνικόν εκ Γενούης προς άνθράκευσιν.

Την Πέμπτην ή «Νάξας» γερμανικόν εξ Αλεξανδρείας-Δήλου, «Αθήναι» του Πανταλέοντος εξ Αλεξανδρείας-Δήλου, «Κρήτη» του Γουδῆ εκ Θεσσαλονίκης-Βόλου, και «Ζάννος Σιφναίου» εκ Μασσαλίας προς άνθράκευσιν.

Την Παρασκευήν κατέπλευσαν ή «Βουλγαρία» εκ Βρενδησίου-Πατρών, «Κλειώ» του Τζών εκ Κρήτης Μήλου «Δέσπος» γερμανικόν εκ Μελίτης, «Βελγική» ισπανικόν εκ Σούνδερλαντ, «Μαγγελστρια» άγγλικόν εκ Νιουπορτ, «Μήτηρ Αργυρουνη» έλληνικόν εκ Θεοδοσίας προς άνθράκευσιν, «Πριγκήπισσα Σοφια» έλληνικόν εκ Σουλινά προς άνθράκευσιν και «Πελοπόννησος του Γουδῆ εκ Κρήτης.

ΟΙ ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΕΣ

Γαιανθρακοφορτία εις τον λιμένα Πειραιώς κατέφθασαν τά εξής : Δια του άτμοπλοίου «Mark-Lane» από Κάρδιφ 2331 τόνοι δια λ)σμών [του κ. Μιχαλινού. Δια του «Μάντσεστερ» τόνοι 2491 εις λ)σμών του κ. Γ. Καζανόβα. Δια του Ισπανικού «Βελγική» 2521.

(του ανταποκριτου μας)

Κάρδιφ 14 Αυγούστου

Το τιμολόγιον των γαιανθράκων έντεϋθεν περιέχει τάς ακόλουθους τιμάς :

Γαιάνθραξ χονδρός Κάρδιφ α' ποιότητος 19 σελ. και 6 πέν., β' ποιότητος 18 και 3 έως 18 και 6, γ' ποιότητος 17 και 9 έως 18. Ο αυτός γαιάνθραξ φιλάς 11 και 6, β' ποιότητος 10 και 6. Ανάμικτος (μισά φιλά και μισά χονδρά) α' ποιότητος 15 και 9, β' ποιότητος 14 και 6, Νιούπορτ γαιάνθραξ χονδρός α' ποιότητος σελ. 17, β' ποιότητος 15 και 6.

ΠΡΟΣ ΤΟΥΣ ΕΜΠΟΡΟΠΛΟΙΑΡΧΟΥΣ

Το Υπουργείον τῶς Ναυτικῶν δι' έγκυκλίου του προς τους Έλληνας έμποροπλοίαρχους συνιστά όπως ούτοι παρέχωσι πάσαν πληροφορίαν εις τάς παραλίους προξενικάς αρχάς περὶ του ποσού του φορτίου των

και του εισπραχθησομένου ναύλου επιδεικνύοντες τά ναυλωτικά των έγγραφα.

Αι πληροφοριαι αύται θα αποστέλλωνται υπό των προξένων εις τό Υπουργείον των Οικονομικῶν, όπου θα συντάσσωνται ακριβείς στατιστικοί πίνακες περὶ των εργασιῶν των Έλληνικῶν έμπορικῶν άτμοπλοίων και ιστιοφόρων.

ΝΑΥΛΟΙ

Ουδέμια αξιοσημείωτος μεταβολή επήλθεν εις τάς τιμάς των ναύλων τελευταίως. Οι ναυλοι. εξακολουθούσιν εις τό αυτό χαμηλόν σημείον, όπως και πρότερον, ιδίαι δέ τής Αμερικῆς. Πολλά άτμόπλοια άτινα ειχον μεταβῆ εις Πράσιον Ακρωτήριον, Μαδέραν και Καναρίους νήσους επέστρεψαν κενά, καθ' όσον δεν εύρον ναύλους τής προκοπῆς.

Οι ναυλοι τής Μαύρης θαλάσσης δια φόρτωσιν Σεπτεμβρίου—Οκτωβρίου είναι πολυ καλλίτεροι, άγνωστον όμως ποία θα είναι εις τό μέλλον ή κατάστασις αυτών.

(του ανταποκριτου μας)

Κάρδιφ 14 Αυγούστου

Αι τιμαί των ναύλων έντεϋθεν έχουσιν ως εξής :

Δι' Αλγέριον 7 φρ., Αλεξανδρείαν 7 σελ., Βρινδήσιον 6, Βαρκελώνην 6 και 9, Κατάνην 6 και 3—6 και 6, Κωνσταντινούπολιν 6 και 3, Σιθιταβέκιαν 6 και 3—6 και 6, Γενοβαν 5 και 9 έως 5 και 10 1)2, Λεγκόρν 5 και 9, Μασσαλίαν 6,50 φρ. Μάλταν 4 και 9. Μεσσήνην 6 και 3 έως 6 και 6, Νεάπολιν 5 και 9, Πόρτ-Σαϊδ 6 και 9, Παλέρμον 6 και 3 έως 6 και 6, Πειραιά 5 και 9 έως 6 Ρέτζιο 6 και 3 έως 6 και 6, Σαβόναν 5 και 9 έως 5 και 10 1)2, Σύρον 5 και 9 έως 9, Σμύρνην 6 και 3, Σουλινά 6, Σπέτσιαν 6, Τόρρε Ανουτσιάτα 6, Τεργέστην 7, Βενετίαν 7, Τάραντα 6.

Υ. Γ. Κατά χθεσινόν τηλεγράφημα εκ Κάρδιφ γίνονται ναυλώσεις άτμοπλοίων προς 5 σελ. και 6.

ΜΕΤΑΛΛΑΓΑΙ ΦΑΡΩΝ

Μεταλλικός σημαντήρ εγκατεστάθη επί του βράχου Treufvas εις τάς γαλλικάς νήσους Glenans προς αντικατάστασιν του λιθοκτίστου πυργίσκου. Ο σημαντήρ ούτος είναι 3 μέτρα ύπερ την έπιφάνειαν τής θαλάσσης και θα χρωματισθῆ.

Γεωγρ. θέσις : Β. Πλ. 47ο, 47', 17'' και Μήκ, 'Αν, 6ο, 23', 34''.

X

Διαρκές έρυθρόν φῶς ήνήφθη επί τής σιδηράς προεξοχῆς του κτιστού σημαντήρος, του σημειούντος τον άκροσκόπελον τής Seche Pegolotta πλησίον του Umago. Το φῶς τουτο είναι διαρκές θεατόν εξ απόστάσεως 5 μιλίων εύρίσκεται 10 μ. και 8 ύπερ την έπιφάνειαν τής θαλάσσης, τό ύψος του φάρου είναι 41μ. και 6. Είναι ορατόν από Ν, 11ο Α. προς Β. 48ο Α.

Γεωγρ. Θέσις: Β. Πλ. 45ο, 26', 31' και Μ. Άν. 44ο, 40', 4'.

X

Τὸ πράσινον σταθερὸν φῶς, ὅπερ ἦτο ἀνημμένον ἐπὶ τοῦ ἀκρωτηρίου Cantafico, ἐν τῷ λιμένι Gravosa εἰς τὴν Ἀδριατικὴν θάλασσαν μετεφέρθη καὶ εὐρίσκειται σήμερον ἐπὶ τῆς ἄκρας Β. Α. τῆς νέας προεξοχῆς τοῦ σιδηροδρόμου εἰς 90 μ. ἀπὸ Β. 76ο Α τῆς θέσεως, ἣν εἶχε πρότερον.

Γεωγρ. Θέσις: Β, Πλ. 42ο, 39', 56' και Μ. Άν. 45ο, 44', 39'.

ΚΙΝΗΣΙΣ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ

Τὸ Ἑλληνικὸν ἀτμόπλοιον «Λέων» τόνων 3700 ἐναυλώθη ἐξ Ἀζοφικῆς διὰ Μασσαλίαν πρὸς φρ. 10 καὶ 75. Ἀναμένεται κατ' αὐτὰς εἰς Πειραιᾶ.

— Τὸ ἀτμόπλοιον «Δέσποινα Μιχαλινού» διήλθε προχθὲς Παρασκευὴν ἐκ Κωνσταντινουπόλεως μεταβάσαν εἰς Νικολαίεφ. Θὰ φορτώσῃ γεννήματα διὰ Βαρκελώνην μὲ ναῦλον 11 1)2 φρ.

— Τὸ ἀτμόπλοιον «Βαλλιάνος» φορτώνει εἰς Ἀλεξάνδρειαν διὰ Λονδῖνον μὲ ναῦλον 1500 λιρῶν.

— Τὸ ἀτμόπλοιον «Γεώργιος Μιχαλινός» ἀναμένεται εἰς Πειραιᾶ μὲ φορτίον γαιανθράκων.

ΑΠΩΛΕΙΑ ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΥ

Τηλεγράφημα ἐκ Βικτωρίας τῆς Βρετανικῆς Κολομβίας ἀναγγέλλει ὅτι παρὰ τὰ παράλια τῆς Ἀλάσκας ἐβυθίσθη προσκρούσαν κατὰ πλεόντος πάγου τὸ ἀτμόπλοιον «Islander» ἀνήκον εἰς τὴν ἀτμοπλοικὴν ἐταιρίαν Canadian Pacific. Τὸ ἀτμόπλοιον ἔφερεν 125 ἐπιβάτας, τοὺς πλείστους χρυσοθήρας ἐπιστρέφοντας ἐκ τῶν χρυσορυχείων τοῦ Κλονδάϊκ. Ἀπερίγραπτος πανικός ἐπηκολούθησε τὴν σύγκρουσιν, οἱ δ' ἐπιβάται ὡς μαινόμενοι ἔσπευσαν εἰς τὰς λέμβους, ἀδιαφοροῦντες περὶ τῆς τύχης τῶν γυναικῶν καὶ τῶν παιδιῶν. Οἱ πνιγέντες ὑποτίθεται ἐκ τῶν μέχρι τοῦδε ληφθεισῶν πληροφοριῶν ὅτι ἀνέρχονται εἰς 65. Ἀπωλέσθη δὲ καὶ χρυσόκοις, ἣν ἔφερον μεθ' ἑαυτῶν οἱ χρυσοθήραι, ἄξιας 275 χιλιάδων δολλαρίων.

ΛΙΜΝΗ ΧΑΛΚΙΔΟΣ

(ἀνταποκριτοῦ) 22 Αὐγούστου.

Ἐκτακτον λιμενικὴν κίνησιν δὲν ἔχομεν ἐνταῦθεν. Τὰ ἀτμόπλοια τὰ ἐκτελοῦντα τὴν ἀκτοπλοίαν Εὐβοϊκοῦ-Παγασητικοῦ προσεγγίζουσι τακτικῶς, ἀλλὰ θὰ ἦτο εὐχῆς ἔργον, ἂν παρέτεινον τὴν ἐν Χαλκίδι διαμονὴν των ἐπὶ δύο ὥρας κατὰ τὴν ἀνοδὸν των. Διὰ τοῦ τρόπου τούτου καὶ εἰς τὴν ἀγορὰν Χαλκίδος θὰ ὑπῆρχε κίνησις τις μεγαλειτέρα καὶ οἱ ἐπιβάται δὲν θὰ ἦσαν ὑποχρεωμένοι νὰ φθάνουν εἰς Βῶλον τὸ μεσονύκτιον.

Ἡ μικρὰ ἰστιοφόρος ἀκτοπλοία ἔχει ζωὴν μεγαλειτέραν. Τὰ πλείστα δὲ τῶν ἰστιοφόρων τούτων καταπλεύουσιν εἰς Χάλια, λιμένα τῆς Αὐλίδος διὰ τὴν προμήθειαν γλεύκου, ἐξαιρετικῆς ποιότητος πρὸς 30—

40 λεπτά κατὰ μπότσαν. Ὁ τρυγητὸς τῶν ἀμπελιῶν Χαλκίδος θὰ θραδύνη. Ἴσως ἀρχίσῃ κατὰ τὰς 15 Σθρίου. Ἡ ἐσοδεία προμηνύεται ἄφθονος καὶ λαμπρὰ, ὡς καὶ ἡ τῶν ἐλαιῶνων. Προαγοραὶ εἰσέτι δὲν ἤρχισαν.

Ἀπὸ 1ης Ἰανουαρίου 1901 μέχρι 21 Αὐγούστου κατέπλευσαν εἰς τὸν λιμένα μας πλοῖα ἀπὸ ἐνὸς τόνου καὶ ἄνω 1958. Ἐκ τούτων 1934 εἶναι ὑπὸ ἐλλ. σημαίαν, 18 ὑπὸ Ὀθωμανικὴν, 5 ὑπὸ Ἰταλικὴν καὶ ἐν ὑπὸ Αὐστριακὴν. Εἰς τὸν ἄνω ἀριθμὸν δὲν περιλαμβάνονται τὰ ἀτμόπλοια τῶν γραμμῶν Εὐβοϊκοῦ.

Ἐκ τῶν διαμετακομίσεων Σύρου, Πειραιῶς καὶ Κερκύρας εἰσῆλθον ἐμπορεύματα καὶ ἰδίως ἀποικιακά διὰ 231 δηλωτικῶν καὶ εἰσεπράχθησαν ἀπὸ 1 Ἰανουαρίου μέχρι 21 Αὐγούστου δραχ. 74,899 καὶ 50 ἀπέναντι 96,597 καὶ 30 εἰσπραχθεῖσων κατὰ τὸ αὐτὸ χρονικὸν διάστημα τοῦ παρελθόντος ἔτους.

ΣΙΤΑΓΟΡΑ

Τὰ σιτηρὰ ὅλονεν ἐκπίπτουν σιγὰ-σιγὰ. Ἡ τιμὴ τοῦ σίτου τῶν 50 φουντιῶν εἶναι 8 καὶ 90. Ἐν Πειραιεῖ ἐπωλήθησαν μερίδες τῶν 49 φουντιῶν πρὸς 39 λεπτά μὲ 3 ο)ο καὶ τῶν 48 1)2 φουντιῶν πρὸς λεπτά 38 καὶ 1)2.

ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΑ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ

Ἐξ Ἀμερικῆς διὰ τὴν Ἑλλάδα ἐξήλθον κατὰ τὸ λῆξαν τὴν 24 Ἰουλίου ἐφθήμερον τὰ ἑξῆς: Δι' Ἀθῆνας ἀντλία ἄξιας 400 Ἀγγλ. λιρῶν, γραφομηχανὴ 50, εἶδη χαρτοπωλείου 10, διάφορα 75. Διὰ Πειραιᾶ πρίονια 100 Ἀγγλ. λιρῶν. χάρτινοι σάκκοι 30. Διὰ Βῶλον χρηματοκιβώτια 93 Ἀγγλ. λιρῶν.

ΚΑΙ ἌΛΛΟ ΝΑΥΑΓΙΟΝ

Ἐκ Κωνσταντινουπόλεως ἀνηγγέθη τηλεγραφικῶς ὅτι πλησίον τῆς Τραπεζοῦντος ἐν Βελγικὸν ἀτμόπλοιον προερχόμενον ἐξ Ἀμβέρσης προσέκρουσεν ἐπὶ ὑφάλου ἐν καιρῷ νυκτός καὶ κατεποντίσθη.

Τὸ πλήρωμα, ὁ ἀριθμὸς τοῦ ὁποῖου ἀγνοεῖται ἐπὶ πλὴν ἐνός.

ΤΟ ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΝ «ΜΙΤΥΛΗΝΗ»

Τὸ ἐν τῷ λιμένι Πειραιῶ (μέχρι τοῦδε παραμένον ἀτμόπλοιον τῶν κ. κ. Κομνηνάκη καὶ Κουτσουλέρη «Μαρία» πρὸς ἐπισκευὴν τῆς βλαβείσης αὐτοῦ ἔλικος ἐπεσκευάσθη τελείως ὑπὸ τοῦ ἐργοστασίου Βασιλειάδου καὶ ἀνεχώρησε προχθὲς διὰ Νικολαίεφ. Ὁ ἄξων καὶ ἡ ἔλιξ αὐτοῦ ἐχομίσθησαν ἐξ Ἀγγλίας, τὸ ὅλον δὲ τῆς δαπάνης περιλαμβανομένων ἐννοεῖται καὶ τῶν ἐξόδων ρυμουλκῆσεως, δὲν ὑπερβαίνει τὰς 2,000 λίρας στερλίνας.

Ἡ ἐπισκευὴ ἐγένετο τελειοτάτη, σχετικῶς δὲ καὶ λίαν οἰκονομικὴ χάρις εἰς τὰς προσπάθειάς τοῦ πλοιάρχου κ. Κουτσουλέρη, αἰσθανομένου τὴν ἀνάγκην τῆς διατηρήσεως τῆς ἀσφαλείας «Ρωσσία», τῆς καλῆς αὐτῆς ἀσφαλείας, σωτηρίου δύναται τις νὰ εἴπῃ ἰδρύματος διὰ τὴν Ἑλληνικὴν ἀτμὴν Ναυτιλίαν.

ἌΛΛΑ ΝΕΑ

Ὁ ἐν Πειραιεῖ φίλος κ. Ἡρακλ. Δεκαβάλλας, ἐμπορος γαιανθράκων, ἀνεχώρησεν εἰς Bath τῆς Ἀγγλίας συνοδεύων τοὺς ἀδελφούς του Νικόλαον καὶ Βρασίδαν, ὅπως εἰσαγάγῃ αὐτοὺς εἰς τὴν ἐμπορικὴν Σχολὴν Weston School. Πρῶτος Ἑλλῆν μαθητῆς ἐν τῇ Σχολῇ ταύτῃ ὑπῆρξεν ὁ ἐκ Χίου κ. Κ. Σαλιάρης, πλοίαρχος τῆς «Βικτωρίας».

Ἐν τῇ Σχολῇ ταύτῃ ἦδη φοιτᾷ καὶ ἕτερος Ἑλλῆν ὁ κ. Δημ. Ἀντωνέλλος, μικρότερος ἀδελφός τοῦ διακεκριμένου Ἑλλῆνος πλοίαρχου κ. Πέτρου Ἀντωνέλλου.

— Ἐπέτυχον κατὰ τὰς τελευταίας ἐξετάσεις οἱ

ἑξῆς νέοι ἀνθυπίατροι Σ. Ζωγραφίδης, Σοιλάδης, Λεβαδῆς, Μάρμορας, Βασιλειάδης, Φιλαδελφεύς, Ζουφῆς. — Ἐν Ναυστάθμῳ ἤρξατο ἡ ἐγκατάστασις ἡλεκτρικοῦ φωτός εἰς τὰς νεωσαίους τῆς Ὑποβρυχίου Ἀμόνης.

— Κατὰ τὸν πλοῦν τοῦ «Ν. Μιαούλη» ἐξῶθεν τῆς Λιβερούλης καὶ ἐνῶ ἐγένετο ἀναγωγὴ ἐπιστηλίων ἐν τούτων ὀλισθεῖσαν ἀπέκοψε τὴν ἀριστερὰν παλάμη τοῦ ἐκ Γαλαξειδίου ναύτου Σ. Κορδοπάτη. Ὁ τραυματισθεὶς μετηνέχθη εἰς τὸ νοσοκομεῖον, ὅπου ἐγένετο ἐγγείρησις. Κατὰ τὰς αὐτὰς πληροφορίας ἐδόθησαν 8,000 φρ. γρ. εἰς τὸν ναύτην Κορδοπάτην ἐξ εἰσφορῶν τῶν ὁμογενῶν.

ΑΘΗΝΑΙΚΗ ΣΧΟΛΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΚΑΙ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ

(Ἐγκρίσει τῆς Κυβερνήσεως καὶ ἀρωγῇ τοῦ δήμου Ἀθηναίων)

Περιλαμβάνει ἐμπορικὸν Λύκειον. Λύκειον θετικῶν ἐπιστημῶν καὶ φιλολογ. Λύκειον

Ἐπόπται τοῦ ἐμπορικοῦ Λυκείου

Ν. ΔΑΜΑΣΚΗΝΟΣ

Καθηγητῆς τοῦ ἐμπορ. δικαίου ἐν τῷ Ἐθνικῷ Πανεπιστημίῳ.

Γ. ΚΑΤΣΕΛΙΔΗΣ

Οἰκονομολόγος, πρῶην ἐπιθεωρητῆς Τραπεζῆς.

Ἐκπαίδευσις τελεία, πλήρης μόρφωσις, οἰκοτροφεῖον μετὰ πατρικῆς ἐπιβλέψεως

Ἡ Ἀθηναϊκὴ Σχολὴ εὐρίσκειται: ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟΥ καὶ ΟΔΟΣ ΒΟΥΛΗΣ.

Ἐπόπται τοῦ Λυκείου τῶν Θετικῶν ἐπιστημῶν

ΤΙΜΟΛ. ΑΡΓΥΡΟΠΟΥΛΟΣ

Καθηγητῆς τῆς φυσικῆς ἐν τῷ Ἐθνικῷ Πανεπιστημίῳ.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΔΑΜΒΕΡΓΗΣ

Καθηγητῆς τῆς χημείας ἐν τῷ Ἐθν. Πανεπιστημίῳ.

ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΡΩΣΣΙΑ

ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ ΕΝ ΠΕΤΡΟΥΠΟΛΕΙ

ΚΕΦΑΛΑΑ 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

ΜΙΧΑΛΙΝΟΣ ΚΑΙ ΣΙΑ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ—ΛΟΝΔΙΝΟΝ

ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ

ΕΙΣΑΓΩΓΕΙΣ ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΩΝ

ΔΙΑΡΚΗΣ ΠΑΡΑΚΑΤΑΘΗΚΗ
ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΩΝ ΚΑΡΔΙΦ

ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ

Τηλεγραφικαί Διευθύνσεις: Λονδίνου: Michalinos, London:

Περαιώς: Amichalinos, Pirée.

Γραφεία Λονδίνου: 160—163 Gresham House old Broad Street, London e.c.

Σ. Ν. ΣΑΒΒΑΣ καὶ ΑΔΕΛΦΟΙ

Ἐμποροὶ καὶ ναυλομεσῖται. Δέχονται ἐμπορεύματα ἐπὶ προμηθεῖα καὶ προναυλώνουσι πλοῖα ἰασιφόρα καὶ ἀτμόπλοια.

BUENOS—AIRES.

(America Sud, Republica Argentina).

ΑΙ 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 λαμβάνη γνῶσιν τῆς ἐξοφλήσεως τοῦ λογαριασμοῦ των ἀμέσως ἢ διαχειρίσις καὶ ἀποστέλλεται ἡ σχετικὴ ἀπόδειξις

ΦΥΛΛΑ

ΤΗΣ «ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ»

Πωλοῦνται ἀντὶ 30 λεπτῶν ἑκάστον εἰς ἅπαντα τὰ ἐν Ἀθήναις βιβλιοπωλεῖα καὶ ἐπὶ «Ἀθηναϊκῆ βιβλιοπωλείῳ» παρὰ τὸ Ὑπουργεῖον τῶν Ναυτικῶν.

ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ

Ἡ «Ναυτικὴ Ἑλλάς» πωλεῖται εἰς τὸ βιβλιοχαρτοπωλεῖον ὁ «Ἑρμῆς» τοῦ κ. Γ. Ν. Ἀλεξάκη.

ΤΥΠΟΙΣ Δ. Γ. ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΥ

8 Ὁδὸς Πραξιντέλου: 8

Φ. ΦΩΤΙΑΔΗΣ καὶ Γ. ΔΑΝΕΖΗΣ

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

ΣΚΑΡΑΜΑΓΚΑΣ ΕΥΜΟΡΦΟΠΟΥΛΟΣ ΚΑΙ Cie

Πράκτορες ἐμπορικῶν ἀτμοπλοίων. Μέγα Ναυλομεσιτικὸν κατάστημα. Ἔδρα ἐν Ροστοβίφ Ὑποκαταστήματα εἰς Λονδίνον καὶ Ταϊγάνιον.

DUNCAN HOYLAND ET CO

Πράκτωρ σιτηρῶν καὶ ἐμπορικῶν ἐταιριῶν. Ναυλομεσιτικαὶ ἐργασίαι ἐν Ταϊγάνιφ, Ροστοβίφ καὶ Νοβοροσίσκῃ.

L. KOHNKE

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

NICOLAS D COTZIAS (SYRA)

Μεσίτης ἀγορῶν πωλήσεων καὶ ναυλώσεων ἀτμοπλοίων.

Τηλεγραφ Διεύθυνσις COTZIAS, SYRA.