ΕΤΟΣ Α'. ΑΘΗΝΑΙ 27 Μαΐου 1901 ΑΡΙΘ. 7

ΤΟ ΜΟΝΟΝ ΕΝ ΕΛΛΑΔΙ ΕΒΔΟΜΑΔΙΑΙΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΠΕΡΙΟΔΙΚΟΝ ΕΙΚΟΝΟΓΡΑΦΗΜΕΝΟΝ

ΙΔΡΥΤΗΣ ΚΑΙ ΙΔΙΟΚΤΗΤΗΣ
Ι. Θ ΣΙΦΝΑΙΟΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ
Κ. ΑΥΓΕΡΗΣ ΚΑΙ Ν. ΚΟΤΣΟΒΙΛΛΗΣ

ΣΥΝΕΡΓΑΤΑΙ

Ν. ΓΕΡΜΑΝΟΣ
Μ. ΓΟΥΔΑΣ
Ε. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ
Π. ΚΑΛΛΙΓΑΣ
Ν. ΛΕΒΙΔΗΣ
Α. ΜΑΤΕΣΙΣ
ΕΜ. ΜΑΚΡΥΓΙΑΝΝΗΣ
Μ. ΜΑΤΘΑΙΟΠΟΥΛΟΣ
ΑΝΤ. ΜΗΛΙΑΡΑΚΗΣ
Κ. ΠΑΠΑΜΙΧΑΛΟΠΟΥΛΟΣ
Κ. ΡΑΔΟΣ
Ε. ΡΕΠΟΥΛΗΣ
Ε. ΤΣΑΚΑΛΗΣ
Π. ΧΡΥΣΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ
Κ. ΨΑΧΑΡΟΠΟΥΛΟΣ κλπ.

ΑΘΗΝΑΙ
1901

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Τὰ Ἑλληνικὰ φορτηγὰ ἀμπόπλοια, ἄρθρον τοῦ κ. Π. Καλλιγᾶ. — **Περὶ ναυτικῶν ἀλληλοασφαλειῶν** ὑπὸ Ἀποστ. Τραμουντάνα. — **Συνεφοπλισμὸς** ἄρθρον τοῦ κ. Ἐμ. Μακρυγιάννη. — **Ἡ λειτουργεία τῶν Μηχανῶν τῶν ἀτμοπλοίων** ὑπὸ Μηχανικοῦ. — **Ναυτικὴ μετεωρολογία,** ὑπὸ Ν Γ. Κοτσοβίλλη. — **Μία μεγάλη ἀτμοπλοϊκὴ Ἑταιρία** ὑπὸ Κ. Ε. Αὐγέρη. — **Τὸ Ἰταλικὸν Πολ. Ναυτικὸν** ὑπὸ Ν. Γ. Κ — **Ναυτικὸς Χρονομέτρης** ὑπὸ Κ. Ε. Α. — **Μεταβολαὶ φάρων καὶ φανῶν ἐν Ἰταλίᾳ** ὑπὸ Ν. — **Ἰατρικὸς ὁδηγὸς τῶν πλοιάρχων,** ὑπὸ Ω. — **Ἡ κίνησις ἐν Ρουμανίᾳ** ὑπὸ Χ. Μεσσήνη. — **Ναυτικὰ νέα** κλπ.

ΕΙΚΟΝΕΣ

Δοκιμαὶ Ἰταλικῶν ἀντιτορπιλλικῶν. — Τὸ ἰδιόκτητον Ἑλληνικὸν φορτηγὸν ἀτμόπλοιον «Λέρος». — Ἀνάφλεξις τορπίλλης ἐκ τῶν ἐν Ναυστάθμῳ γινομένων δοκιμῶν.

ΤΟ ΜΟΝΟΝ ΕΝ ΑΝΑΤΟΛΗ

ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΠΕΡΙΟΔΙΚΟΝ

ΕΤΗΣΙΑ ΣΥΝΔΡΟΜΗ

ΕΝ ΕΛΛΑΔΙ	ΕΝ ΤΩ ΕΞΩΤΕΡΙΚΩ
Δρχ. 12	**Φρ. χρ. 12**
ΕΞΑΜΗΝΟΣ	
» **7**	» » **7**

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

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

ΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ

Εἰς ἄρθρον δημοσιευθὲν πρὸ ἔτους ἐν τῇ ἐφημερίδι τὸ «Ἄστυ» ἐξεθέσαμεν τοὺς λόγους, δι' οὓς ἐπῆλθεν ἡ παρακμὴ τῆς Ἑλληνικῆς ναυτιλίας.

Ἤδη ὅμως ἤρχισε ν' ἀναζῇ αὕτη καὶ μάλιστα ἀπὸ τῶν τελευταίων τεσσάρων ἐτῶν ἡ ἀνάπτυξις αὐτῆς προβαίνει μετὰ τοσαύτης ταχύτητος, ὥστε μετ' οὐ πολὺ θέλει καταστῇ ἐκ τῶν κυριωτέρων παραγωγικῶν δυνάμεων.

Ἕνεκα τούτου ἐζητήσαμεν νὰ ὑπολογίσωμεν κατὰ τὸ δυνατὸν εἰς ποῖον σημεῖον προόδου ἔφθασεν ἤδη καὶ κατὰ πόσον ἡ δρᾶσις αὐτῆς ἐπηρεάζει τὴν νομισματικὴν κίνησιν τῆς χώρας, ὅπως τῇ βοηθείᾳ αὐτῶν κρίνῃ τις περὶ τῆς σπουδαιότητος τῆς ἐπιχειρήσεως.

Πρὸς τοῦτο ἐλάβομεν ἐκ τῆς ὅλης διαχειρίσεως αὐτῆς τὰ ποσά, ἅτινα εἰσέρχονται νῦν εἰς τὴν χώραν, καὶ ἐκεῖνα, ἅτινα εἶνε δυνατὸν, λαμβανομένων καταλλήλων μέτρων, νὰ μὴ πληρώνωνται εἰς τὴν ἀλλοδαπήν.

Τὰ ὑφ' ἑλληνικὴν σημαίαν φορτηγὰ ἀτμόπλοια ἀνέρχονται σήμερον εἰς 110, ἅτινα κατατασσόμενα καθ' ἡλικίαν καὶ τόννους φορτίου ἔχουσιν ὡς ἑξῆς :

ἡλικία	*ἀριθμὸς*	*τόννοι φορτίου*
30 καὶ ἄνω	3	6084
29—25	7	13867
24—20	14	31116
19—15	16	41956
14—10	40	131102
9— 5	21	83301
4— 1	9	37330
	110	344756

Συμφώνως πρὸς τοὺς ἄνω ἀριθμοὺς εὑρίσκομεν ὅτι τὰ ἀτμόπλοια ταῦτα ἀντιπροσωπεύουσι κεφάλ. 1,880,000 λιρῶν στερλινῶν ἤτοι 47,000,000 φράγκων χρυσῶν.

Ἐπὶ τοῦ κεφαλαίου τούτου ὑπελογίσαμεν καθαρὰν μέσην ἐτησίαν πρόοδον 16 ο)ο ἤτοι λίρας 300,800.

Λαμβανομένης ὑπ' ὄψιν τῆς ἀξίας καὶ τῆς ἡλικίας ἑκάστου σκάφους, τὰ ἐτησίως πληρωνόμενα ἀσφάλιστρα ἀνέρχονται εἰς 175,000 λίρας, οἱ δὲ μισθοὶ τῶν πληρωμάτων εἰς λίρας 130,000 ἤτοι ἐν ὅλῳ.

Διανεμόμενα κέρδη	300,000
Ἀσφάλιστρα	175,000
Μισθοὶ πληρωμάτων	130,000
	605,000

Ἐξ αὐτῶν ἀφαιροῦμεν τὰ ἑξῆς ποσὰ: α') τὸ μέρος τοῦ καθαροῦ κέρδους, ὅπερ ὑπὸ τύπον μερίσματος ἢ τόκου καὶ χρεωλυσίου πληρώνεται εἰς κεφαλαιούχους Ἕλληνας ζῶντας ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ. Τὸ ποσὸν τοῦτο δύσκολον εἶνε νὰ ὑπολογίσῃ τις ἀκριβῶς, οὐχ ἧττον φρονοῦμεν ὅτι δὲν ἀπέχομεν πολὺ τῆς ἀληθείας λαμβάνοντες αὐτὸ ἴσον πρὸ τὸ 1)10 τῶν καθαρῶν κερδῶν ἤτοι 30,000 λίρας.

β') Τ' ἀσφάλιστρα, ἅτινα πληρώνονται ἐξ ὁλοκλήρου εἰς ξένας ἀσφαλιστικὰς ἑταιρίας.

γ') Λίρας 13,000 ποσὸν, ὅπερ πληρώνεται εἰς τοὺς ἐν τοῖς ἑλληνικοῖς ἀτμοπλοίοις ὑπηρετοῦντας ξένους μηχανικούς.

δ') Τὸ ἥμισυ τῶν μισθῶν τῶν λοιπῶν πληρωμάτων ἤτοι λίρας 57,500, αἵτινες ὑποθέτομεν ὅτι δαπανῶνται ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ.

Τὸ ἄθροισμα τῶν ἄνω ἀριθμῶν δίδει λίρας 277,500, ἃς ἀφαιροῦμεν ἀπὸ τῶν 605,000, ὑπολείπονται δὲ οὕτω λίραι 328,000 ἤτοι περὶ τὰ 8,200,000 φρ. χρ. εἰς ἃ ἀνέρχεται τὸ ἐκ τῶν φορτηγῶν ἀτμοπλοίων εἰσαγόμενον ποσὸν χρυσοῦ. Εἰς τοῦτο θὰ προσετίθεντο ἔτι 4—5 ἑκατομμύρια φράγκα, ἐὰν τὰ ἑλληνικὰ ἀτμόπλοια ἠσφαλίζοντο ἐν τῷ τόπῳ καὶ τὰ πληρώματα ἀπετελοῦντο μόνον ὑφ' Ἑλλήνων.

Τὰ ἀπὸ τοῦ Ἰουνίου 1900 μέχρι σή-

μερον ἀγορασθέντα ἀτμόπλοια ἀνέρχονται εἰς 31 ἤτοι

ἡλικία	ἀριθμὸς	τόννοι φορτίου
29—25	2	6400
24—20	3	8600
19—15	5	15700
14—10	6	23500
9— 5	7	26000
4—1	8	28800
	31	109000

ἀντιπροσωπεύοντα κεφάλαιον 15500000 φρ. χρυσῶν.

Ἡ ἀθρόα αὕ η ἀγορὰ προῆλθε κυρίως, διότι πολλοί ἐκ τῶν ἐφοπλιστῶν παρακινηθέντες ἐκ τῆς ἐπελθούσης ὑπερτιμήσεως τῶν ἀτμοπλοίων ἐθεώρησαν πρόσφορον τὴν στιγμήν, ὅπως ἐκποιήσωσι τὰ παλαιότερα σκάφη, ἤδη. ἐπελθούσης ὑποτιμήσεώς τινος, προβαίνουσιν εἰς ἀγορὰν ἄλλων νεωτέρων. Ἐκ τῆς παραβολῆς δὲ τῶν δύο ἀνωτέρω πινάκων γίνεται καταφανὴς ἡ ἐπελθοῦσα βελτίωσις· ἀλλὰ πλὴν τῶν ἄνω ἀναφερομένων 31 ἀτμοπλοίων ναυπηγοῦνται πολλὰ καὶ σχετικῶς μεγάλης χωρητικότητος σκάφη, ἅτινα μετά τινας μῆνας θέλουσι σπουδαίως αὐξήσῃ καὶ βελτιώσῃ τὸν στόλον τῶν Ἑλληνικῶν φορτηγῶν ἀτμοπλοίων.

Π. Καλλιγας

ΠΕΡΙ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΑΛΛΗΛΟΑΣΦΑΛΕΙΩΝ

Κατὰ τὰς στατιστικὰς, τὰς ὁποίας ἀνέγνων εἰς μερικὰ Ἑλληνικὰ φύλλα, ὁ ἀριθμὸς τῶν ὑπὸ Ἑλληνικὴν σημαίαν ἀτμοπλοίων ὑπερβαίνει τὰ 200, καὶ ὑπάρχει πᾶσα λογικὴ ἐλπὶς ὅτι εἰς τὸ τέλος τοῦ παρόντος ἔτους 1901, θὰ αὐξηθῇ ὁ κατάλογος τῶν ἀτμήρων Ἑλληνικῶν σκαφῶν κατὰ 10 ἢ καὶ εἴκοσι νέα πλοῖα. Οὕτως ἀξιοθαύμαστος καὶ παρήγορος εἶναι ἡ πρόοδος τῆς ἐγχωρίου ναυτιλίας καὶ χάριτες ὀφείλονται εἰς τοὺς ὁπωσδήποτε συντελέσαντας εἰς τὴν ἀνάπτυξιν καὶ παγίωσιν τοῦ σωτηρίου ἔργου τῆς ἀναγεννήσεως τῆς Ἑλληνικῆς ναυτικῆς βιομηχανίας.

Ἀλλὰ πόσον μεγαλειτέρα θὰ ἦτον ἡ χαρὰ παντὸς φιλοπάτριδος, ἐὰν σὺν τῇ ἀποκτήσει στόλου ἐμπορικοῦ ἀτμοκινήτου ὀφειλομένου ἀποκλειστικῶς εἰς τὴν πρωτοβουλίαν τῶν ἰδιωτῶν, παρετηρεῖτο καὶ ἡ κυβερνητικὴ ἢ τραπεζιτικὴ ὑποβοηθοῦσα τὸ ἔργον τῶν πολιτῶν! Ἀτυχῶς ὀλίγιστα σημεῖα τοιαύτης εὐεργετικῆς δράσεως ἀναφαίνονται, διότι δὲν θεωρῶ ὡς μέσον προκοπῆς τὴν εὐεξήγητον προθυμίαν μερικῶν τοκογλύφων καὶ ἀθεοφόβων κεφαλαιούχων! Καὶ τῳόντι μόλις μετὰ 70 ἐτῶν ἐλευθέρου πολιτεύματος ἀνεγνωρίσθη ἡ ἀνάγκη κατασκευῆς μονίμων δεξαμενῶν πρὸς καθαρισμὸν καὶ διόρθωσιν τῶν πλοίων, καὶ ἐπὶ ἑβδομήκοντα ἔτη οἱ ταλαίπωροι Ἕλληνες ναῦται ἔτρεχον πότε εἰς τὸν Τάραντα, πότε εἰς τὴν Μελίτην καὶ Τεργέστην, πολλάκις δὲ καὶ εἰς αὐτὴν τὴν Κωνσταντινούπολιν, ὅπου οἱ ὀπισθοδρομικοὶ καθ' ἡμᾶς Τοῦρκοι, πρὸ τριακονταετίας ἤδη, κατεσκευασαν, διὰ χειρὸς Ἑλλήνων μηχανικῶν, καὶ ἐν τῷ μέσῳ μεγίστων τεχνικῶν δυσχερειῶν, τρεῖς λαμπροτάτας δεξαμενάς! Μόλις πρὸ δύω ἢ τριῶν ἐτῶν ἀφήσαντες κατὰ μέρος τὰς περὶ Ἀτλαντίδος γνώσεις τοῦ θείου Πλάτωνος ἀπεφασίσατε νὰ διατάξητε πλοῦς ὑπερωκεανείους καὶ νὰ βεβαιωθῆτε, de visu περὶ τῆς ὑπάρξεως τῆς Ἀμερικῆς καὶ τῶν νήσων Ἀντιλλῶν! Εἴθε! νὰ ἀναφανῇ τέλος καὶ ἐπὶ τοῦ καταλόγου τῶν διερχομένων τὴν διώρυγα τοῦ Σουὲζ ἀτμοπλοίων, τὸ ὄνομα Ἑλληνικοῦ τινος σκάφους συνεχίζοντος τὴν δόξαν τοῦ Νεάρχου καὶ ἀνακαλύπτοντος ὅτι καὶ τὰ ἐπίλοιπα πέντε μέρη τοῦ κόσμου ὑφίστανται καὶ δὲν εἶναι γέννημα δυτικῆς φαντασίας!

Τί δὲ νὰ εἴπωμεν περὶ τῆς εὐτέλοῦς σχεδὸν ἐλλείψεως εἰδικῶν ναυτικῶν βιβλίων, περὶ ἐλλείψεως ναυτικῆς πρακτικῆς σχολῆς, περὶ ἐλλείψεως ὑδρογραφικῶν πινάκων κτλ;

Ἐνῷ οἱ μεσόγειοι Ρῶσσοι καὶ οἱ Ρωμοῦνοι ἀπέκτων, κατὰ τὸ ἑνὸν στόλους ἐμπορικῶν ἀτμοπλοίων διὰ τῆς ἔμφρονος ἐνεργείας τῶν οἰκείων κυβερνήσεων, μόνη ἡ Ἑλλὰς ἀδιαφοροῦσα διὰ τὸ ζωτικὸν ζήτημα τῆς Θαλασσίου συντάξεως, κατεγίνετο ἀνενδότως εἰς ἀτελευτήτους ἀγῶνας περὶ συνταγματικῶν ἀρχῶν καὶ δικαίων, ἐς συζητήσεις ἀκάρπους καὶ ἀηδεῖς περὶ πολιτικῶν θεωρητικῶν γνώσεων, εἰς ἀνοήτους ὑποδοχὰς κομματαρχῶν κηρυσσόντων τὸν λόγον τῶν καλπονοθεύσεων καὶ εἰς τὸν διοργανισμὸν τοῦ καρναβάλου καὶ λοιπῶν ἄλλων θεαματικῶν καὶ κακοηθεστάτων τολμημάτων!!

Ἐν τῷ μεταξύ: *ἔρρει τὰ κάλω!*

Ζητῶ συγγνώμην ἐάν, παρασυρθεὶς ὑπὸ τῆς ῥύμης τοῦ λόγου, εἶπον τινὰ δακέθυμα, καὶ ἐπανέρχομαι εἰς τὸ περὶ οὐσιωδῶν ἐλλείψεων κεφάλαιον.

Μεταξὺ τῶν καταφανεστέρων ἀναγκῶν τῆς ἀναβιούσης ναυτιλίας μας πρέπει νὰ κατατάξωμεν τὴν σύστασιν ναυτικῶν ἀσφαλειῶν!

Τὰ διακόσια ἀτμήρη σκάφη πληρώνουσι φόρους ἀσφαλιστικοὺς βαρυτάτους εἰς ξένα ἔθνη! Πρόχειρος λογαριασμὸς θὰ σᾶς πείσῃ ὅτι ὑπὲρ τὰ 4 *ἑκατομμύρια φράγκων χρυσῶν* ἐξάγονται ἐτησίως ἀπὸ τὴν Ἑλλάδα καὶ ἀπὸ χεῖρας Ἑλληνικάς, διὰ τὰς ἀναποφεύκτους ἀσφαλείας, καὶ μεταβαίνουσιν εἰς Ἀγγλίαν, Ρωσσίαν, Αὐστρίαν καὶ Γαλλίαν!

Αἱ ξέναι ἀσφαλιστικαὶ ἑταιρίαι εἶναι ὁ σημερινὸς Μινώταυρος τῆς ἐθνικῆς ναυτιλίας! Καὶ διὰ τί τοῦτο; Διότι δὲν ὑπάρχει δυστυχῶς οὐδεμία πρωτοβουλία εὐγενὴς, οὔτε κυβερνητική, οὔτε ἰδιωτική. Καιρὸς εἶναι πλέον νὰ ὑπερπηδήσωμεν τὰς μικρὰς δυσχερείας τῆς θεμελιώσεως τοπικῶν ἀσφαλειῶν, καὶ μάλιστα ἀλληλοασφαλειῶν, διὰ νὰ διευκολύνωμεν τὸ ἔργον τῶν προσωπικῶν ἐπιχειρήσεων! Τὰ ἑλληνικὰ ἀτμόπλοια δυσκόλως σήμερον εὑρίσκουσιν ἀσφαλιστὰς πρὸς 6 ἢ 7 καὶ 8 τοῖς ἑκατόν, ἐνῷ διὰ τῆς ἀλληλοασφαλείας θὰ καταβιβασθῇ ὁ ἀπαραίτητος αὐτὸς φόρος εἰς 5, 4, καὶ 3 τοῖς ἑκατὸν *ἀνακουφιζομένων ἐπαισθητῶς τῶν ἐφοπλιστῶν*! Τοιουτοτρόπως ἀντὶ 4,000,000 φράγκων χρυσῶν θὰ πληρώσῃ ἡ ναυτιλία μόνον 2,000,000 καὶ ταῦτα ἐντὸς τοῦ τόπου, γονιμοποιοῦσα ἄλλως ἐθνικὰς βιομηχανίας. Τὸ κέρδος, ὡς βλέπετε δὲν εἶναι μικρὸν μολονότι δὲν ἀνέφερα τὰ ἰστιοφόρα. Καιρὸς λοιπὸν εἶναι ὡς εἶπον ἀνωτέρω, μία γενναιοτέρα ναυτικὴ κίνησις τῶν ἰδιοκτητῶν Ἑλληνικῶν σκαφῶν νὰ κατατροπώσῃ τὴν βουλιμίαν τῶν ξένων ἀσφαλειῶν καὶ τὴν ἀδιαφορίαν τῆς Ἑλληνικῆς πολιτείας!

Δὲν θέλω νὰ ἐκταθῶ εἰς τὰ περὶ ὀργανώσεως τῶν ἀσφαλιστικῶν ἑταιριῶν, διότι τὸ ζήτημα αὐτὸ ἐμελετήθη ἤδη εἰς ὅλα τὰ εὐνομούμενα ἔθνη καὶ ὑποδείγματα πλεῖστα ὅσα ὑπάρχουσι. Δὲν πρόκειται περὶ *ἐφευρέσεως* ἀλλὰ περὶ λογικῆς καὶ τιμίας *μιμήσεως*!

Ἀλλ' ἴσως ὑπηχήσῃ τις ὅτι θὰ ὑπάρξωσι κακοήθεις ἰδιοκτῆται πλοίων καὶ κενοὶ πλοίαρχοι ἀτμοπλοίων δυνάμενοι νὰ ἀπατήσωσι τὰς ἀσφαλείας πρὸς ἐπιτυχίαν αἰσχρᾶς ὠφελείας. Εἰς ἀπάντησιν τολμῶ νὰ ὑπομνήσω ὅτι αἱ ἐξαιρέσεις δὲν καταστρέφουσι τὸν κανόνα καὶ ὅτι ἐκ τῶν συμβουλίων τῆς ἀλληλοασφαλείας ἐξαρτᾶται ἡ παραδοχὴ καὶ ἡ ἀπάλειψις τῶν ὀνομάτων τῶν προστρεχόντων εἰς τὰ γραφεῖα τῆς ἀσφαλείας. Ἄλλως τε διατί ἡ ὕπαρξις κακοβούλων δὲν ἐμποδίζει τὴν σύστασιν ἀσφαλειῶν ἐναντίον τῆς πυρκαϊᾶς καὶ τόσον ἄλλων κινδύνων; Ὑποθέτω μάλιστα ὅτι οἱ ἕλληνες ἐφοπλισταὶ ἔχοντες ἄμεσον συμφέρον νὰ μειώσωσι τὰ ἔξοδα τὰ ἐτήσια τῶν ταξειδίων των θὰ φανῶσι καὶ δικαίως ἄγρυπνοι φύλακες τοῦ ἑταιρικοῦ κεφαλαίου!

Προσθέτω τελευτῶν ὅτι οὐδέποτε θὰ παύσωσιν αἱ ἐνστάσεις καὶ ἀντιρρήσεις εἰς κάθε ἐπιχείρησιν διότι·

Ὅποιος δὲν θέλει νὰ ζυμώσῃ πέντε μέρας κοσκινίζει.

Κούταλη τῇ 7 Μαΐου 1901

Αποστολος Τραμουνγανας

ΝΕΟΝ ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΝ ΤΑΧΥΠΛΟΥΝ

Τὸ νέον ταχύπλουν ἀτμόπλοιον «Καφηρεὺς» τοῦ ἰδιοκτήτου κ. Εὐαγγέλου Χατζηκωσταντῆ ἔρθασε πρὸ ἡμερῶν ἐν Σύρῳ.

Οἱ ἐπισκεφθέντες τὸ νέον περικαλλὲς ἀτμόπλοιον ἐθαύμασαν διὰ τὸν διάκοσμον τῶν αἰθουσῶν καὶ τὴν πληθὺν τῶν πολυτίμων ἐπίπλων καὶ σκευῶν, δι' ὧν τὸ σκάφος καὶ οἱ θάλαμοι εἶναι ἐφοπλισμένοι.

Ἐκτὸς τῆς πολυτελείας ταύτης ἔχει καὶ τὸ προτέρημα νὰ φέρῃ ἐπὶ τῶν ἐποτίδων λαμπρὰν ἀτμάκατον δυναμένην νὰ περιλάβῃ ἀσφαλῶς 10—15 πρόσωπα, σωτηρίους λέμβους καὶ ἐν γένει ὅλα τὰ ἀπαιτούμενα σωστικὰ ναυτικὰ μέσα.

ΝΕΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ

ΧΗΜΙΚΟΥ ΧΡΩΜΑΤΟΣ ΤΩΝ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ

Παρὰ τῶν ἐν Σύρῳ χρωματεμπόρων ἐργοστασιαρχῶν ἀδελφῶν Κατσιμαντῆ κατεσκευάσθησαν πρὸ δύο ἐτῶν χημικαὶ συνθέσεις χρωμάτων ἐρυθροῦ καὶ πρασίνου διὰ τὰ ὕφαλα τῶν ἀτμοπλοίων, τοῦ ὁποίου ἡ διάρκεια ὑπερβαίνει τὸ ἔτος, ἡ δὲ ἀξία εἶναι τὸ ἥμισυ τῶν Εὐρωπαϊκῶν χρωμάτων.

Οἱ δοκιμάσαντες πλοίαρχοι τῶν φορτηγῶν ἀτμοπλοίων ἔμειναν πολὺ εὐχαριστημένοι καὶ διὰ τὴν στερεότητα καὶ διὰ τὴν διάρκειαν καὶ ἀπεφάσισαν νὰ μεταχειρίζωνται τὰ χρώματα ταῦτα εἰς τὸ μέλλον ἀφοῦ ἐκ τῆς χρήσεως αὐτῶν ἐξαρτᾶται μεγάλη οἰκονομία.

Ἐκ μέρους τῶν ἐργοστασιαρχῶν κ.κ. Κατσιμαντῆ παρέχεται πᾶσα ἐγγύησις καὶ δεῖγμα πρὸς δοκιμήν.

ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΔΙΚΑΙΟΝ

ΣΥΝΕΦΟΠΛΙΣΜΟΣ

(ARMEMENT COLLECTIF)

(Συνέχεια ἐκ τοῦ 4ου τεύχους)

Ἀριθ. 471. Ὁ συνεφοπλιστὴς, ὁ ἀπαλλοτριώσας τὴν μερίδα αὐτοῦ ἐπὶ τοῦ πλοίου, ἐξακολουθεῖ νὰ θεωρῆται, ὡς συνιδιοκτήτης, ἀπέναντι τῶν λοιπῶν συνεφοπλιστῶν, ἐνόσῳ ἡ ἀπαλλοτρίωσις δὲν ἐγνωστοποιήθη παρ' αὐτοῦ τε κ ὶ τοῦ ἀγοραστοῦ, πρὸς τοὺς συνεφοπλιστὰς ἢ πρὸς τὸν διαχειριστὴν τοῦ πλοίου.—Ὑπέχει δὲ ἀπάσας τὰς πρὸς τοὺς ἄλλους συνεφοπλιστὰς ὑποχρεώσεις αὐτοῦ, ὅσας ἀνέλαβε πρὸ τῆς γνωστοποιήσεως ταύτης.

Ὁ ἀγοραστὴς μερίδος, εἶνε ὑπόχρεως ἀπὸ τοῦ χρόνου τῆς ἀποκτήσεως ὡς συνεφοπλιστὴς, πρὸς τοὺς λοιπούς.

Οἱ ὅροι τοῦ συμβολαίου τοῦ συνεφοπλισμοῦ, αἱ ληφθεῖσαι ἀποφάσεις, καὶ αἱ συνομολογηθεῖσαι διαπραγματεύσεις, ἀντιτάσσονται πρὸς τὸν ἀγοραστὴν, οἱ δὲ λοιποὶ συνεφοπλισταί, δύνανται ἐκτὸς τούτου νὰ ἐπικαλεσθῶσι κατὰ τοῦ ἀγοραστοῦ, ὅλας τὰς ἐπικειμένας εἰς τὸν πωλητὴν ὑποχρεώσεις ὑπὸ τὴν ἰδιότητα τούτου ὡς συνεφοπλιστοῦ ἐν σχέσει πρὸς τὴν ἀπαλλοτριωθεῖσαν μερίδα, μὴ παραβλαπτομένων τῶν κατὰ τοῦ πωλητοῦ δικαιωμάτων τοῦ ἀγοραστ ῦ.

Παρατ. Ἡ ἀπαλλοτρίωσις τῆς μιάδος τοῦ συνεφοπλιστοῦ, οὐδεμίαν ἀλλοίωσιν ἐπιφέρει εἰς τὰς σχέσεις τῶν συνεφοπλιστῶν, ὁ δὲ ἀγοραστὴς οὕτω ὑπεισέρχεται εἰς τὰ δικαιώματα καὶ τὰς ὑποχρεώσεις τοῦ πωλητοῦ, ἀπὸ τῆς πρὸς τοὺς συνιδιοκτήτας γνωστοποιήσεως τῆς ἀπαλλοτριώσεως.—Ἡ διάταξις αὕτη εἶνε σύμφωνος πρὸς τὸ ἄρθρον 113 τοῦ Γερμ. Ἐμπορ. Κώδικος, δυνάμει τοῦ ὁποίου τίθεται ἡ γενικὴ περὶ ἑταιριῶν ἀρχὴ, καθ' ἣν ὁ εἰσερχόμενος εἰς Ἑταιρίαν ὑφισταμένην ἤδη, ἐνέχεται ὡς καὶ οἱ λοιποὶ συνεταῖροι διὰ πάσας τὰς ὑποχρεώσεις τὰς ὑπὸ τῆς ἑταιρίας συνομολογηθείσας πρὸ τῆς εἰσόδου αὐτοῦ, θεωρουμένης ἀκύρου πάσης ἐναντίας συμφωνίας.—Παρομοίαν διάταξιν περιέχει καὶ ὁ Ἰταλικὸς Ἐμπορικὸς Κῶδιξ τοῦ 1882 ἄρθρον 78. Ὅθεν παρ' ἡμῖν, ἔνθα ὁ ἐμπορ. νόμος σιωπᾷ περὶ τούτου, ἡ διάταξις τοῦ ἀνωτέρω ἄρθρου ἀποτελεῖ ἐξαίρεσιν τῆς ὀρθοτέρας καὶ καθ' ἡμᾶς γνώμης, ἤτοι ὅτι ὁ ἀγοραστὴς μερίδος ὑπεισέρχεται εἰσόλα τὰ δικαιώματα καὶ τὰς ὑποχρεώσεις τοῦ πωλητοῦ κατὰ παράβασιν τῶν περὶ ἑταιριῶν παραδεδεγμένων, καθ' ἃ ὁ νέος συνέταιρος δὲν εὐθύνεται διὰ τὰς πρὸ τῆς εἰσόδου αὐτοῦ εἰς τὴν ἑταιρίαν συνομολογηθείσας ὑποχρεώσεις, ἐκτὸς ἐὰν ἐγένετο περὶ τούτου συμφωνία.—Παραβ. καὶ Α'. Πετρίτση περὶ ἑταιριῶν Τ. 1. ἀριθ. 149). Τὸ ἄρθρον τοῦτο διέπει τὰς συνεπείας τῶν συνεφοπλιστῶν μεταξὺ τῆς προκειμένης ἀπαλλοτριώσεως μερίδος. Διὰ τοῦ μεθεπομένου ὅμως ἄρθρου 474 καὶ 442 τοῦ αὐτοῦ Κώδικος ὁρίζονται αἱ πρὸς τὰς τρίτους συνέπειαι

Ἀριθ. 472, Ἡ μεταβολὴ τῶν προσώπων τῶν συνεφοπλιστῶν δὲν ἐπάγεται διάλυσιν τοῦ συνεφοπλισμοῦ.

Ὁ θάνατος, ἡ πτώχευσις, (Kon Kurs), ἢ ἡ νόμιμος ἀνικανότης πρὸς διαχείρισιν τῆς ἰδίας περιουσίας τοῦ συνεφοπλιστοῦ, δὲν ἐπάγεται τὴν διάλυσιν τοῦ συνεφοπλισμοῦ.

Ὁ συνεφοπλιστὴς δὲν δύναται νὰ παραιτηθῇ τοῦ δικαιώματός του, οὔτε νὰ ἀποκλεισθῇ τούτου.

Παρατ. Ὁ θάνατος, ἡ πτώχευσις καὶ ἡ νόμιμος ἢ δικαστικὴ ἀπαγόρευσις ἐπιφέρουσι τὴν λύσιν πάσης ἑταιρίας. Ἐν τούτοις ἐπὶ συνεφοπλισμοῦ, δυνάμει τῆς ἐξαιρετικῆς ταύτης διατάξεως τὰ γεγονότα ταῦτα οὐδαμῶς κωλύουσι τὴν ἐξακολούθησιν αὐτοῦ.

Ἀριθ. 473 Ἡ διάλυσις τοῦ συνεφοπλισμοῦ δύναται ν' ἀποφασισθῇ ὑπὸ τῆς πλειονοψηφίας. Ἡ ἀπόφασις πρὸς ἀπαλλοτρίωσιν τοῦ πλοίου, ἰσοδυναμεῖ πρὸς ἀπόφασιν διαλύσεως.

Ὅταν ἡ διάλυσις τοῦ συνεφοπλισμοῦ, ἢ ἡ ἀπαλλοτρίωσις τοῦ πλοίου ἀπεφασίσθη, τὸ πλοῖον πωλεῖται δημοσίως. Ἡ πώλησις δὲν γίνεται, ὅταν τὸ πλοῖον εἶνε ναυλωμένον· διά τινα πλοῦν, ἢ ὅταν τοῦτο δὲν εὑρίσκεται εἰς τὸν λιμένα τῆς νηολογήσεως ἢ εἰς λιμένα τινὰ τοῦ Κράτους.

Ἐὰν ἐν τούτοις τὸ πλοῖον ἐθεωρήθη ὡς ἀνίκανον πρὸς πλοῦν, δύναται νὰ πωληθῇ καίτοι εὑρίσκεται ὑπὸ ναύλωσιν ἢ ἐν ξένῳ λιμένι. Ὑπὸ τοιούτους ὅμως ὅρους εἶνε ἀναγκαία ἡ συναίνεσις ἁπάντων τῶν συνεφοπλιστῶν.

Παρατ. Πότε τὸ πλοῖον εἶνε ἀνίκανον πρὸς πλοῦν, δὲν ὁρίζει ὁ ἐμπορικὸς ἡμῶν νόμος, δύο ὅμως εἶνε οἱ λόγοι, δι' οὓς τὸ πλοῖον δέον νὰ θεωρηθῇ ἀνίκανον πρὸς πλοῦν, εἴτε ἡ ἀπώλεια τοῦ πλοίου καὶ παντελὴς αὐτοῦ ἐκ ναυαγίου καταστροφή, εἴτε ἡ περίπτωσις, καθ' ἣν ἡ ἐπισκευὴ τοῦ πλοίου καθίσταται ματαία, τοῦτο δὲ λαμβάνει χώραν ὁσάκις ἡ δαπάνη τῆς ἐπισκευῆς ὑπερβαίνει ἢ εἶνε τοὐλάχιστον ἴση πρὸς τὴν ἀξίαν τοῦ πλοίου, ἣν ἤθελεν ἔχει τοῦτο μετὰ τὴν ἐπισκευήν. (Alauret droit maritime ἀριθ. 1772 Valin. Ἑρμηνεία τοῦ διατάγματος τοῦ 1681 ἐν ἄρθρῳ 19, Φλογ. καὶ Χρυσανθοπούλου Ναυτ. Δίκαιον ἀριθ. 270).

Ἀκριβέστερος ὅμως ὁ Γερμανικὸς νόμος καὶ πληρέστερος πάντων καθορίζει τὰς περιπτώσεις καθ' ἃς τὸ πλοῖον θεωρεῖται ἀνίκανον πρὸς πλοῦν ὡς ἑξῆς· α'.) ὅταν ἡ ἐπισκευὴ εἶνε ἀδύνατος ἀπολύτως, ἢ ὅταν εἰς τὸν τόπον, ἔνθα τὸ πλοῖον εὑρίσκεται, ἡ ἐπισκευὴ δὲν δύναται νὰ γείνῃ, τὸ δὲ πλοῖον δὲν δύναται νὰ ὁδηγηθῇ εἰς τὸν λιμένα ἔνθα ἡ ἐπισκευὴ εἶνε δυνατή·—καὶ β'.) ὅταν αἱ δαπάναι ὑπερβαίνουσιν τὰ τρία τέταρτα τῆς ἀρχικῆς αὐτοῦ ἀξίας.

Σύρος

ΕΜΜ. ΜΑΚΡΥΓΙΑΝΝΗΣ
δικηγόρος

Η ΛΕΙΤΟΥΡΓΕΙΑ

ΤΩΝ ΜΗΧΑΝΩΝ ΤΩΝ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ

Οἱ ἰδιοκτῆται τῶν ἀτμοπλοίων καὶ οἱ διευθύνοντες αὐτὰ πλοίαρχοι ὀφείλουσι νὰ γνωρίζουν πότε ἡ μηχανὴ τοῦ ἀτμοπλοίου των λειτουργεῖ καλῶς καὶ πότε ὁ Μηχανικός των δὲν ἐκτελεῖ πιστῶς τὸ καθῆκον του.

Ὁ καταμερισμὸς τῆς φυλακῆς τῶν μηχανικῶν ἐπὶ τῶν φορτηγῶν ἀτμοπλοίων διαιρεῖται εἰς τρία μέρη, ἀνὰ τέσσαρας ὥρας ἕκαστος μηχανικὸς ἐργαζόμενος καὶ ἀναπαυόμενος ἐπὶ ὀκτὼ πάλιν ὥρας. Τὴν φυλακὴν τοῦ μηχανικοῦ παρακολουθεῖ ἀνάλογον προσωπικὸν διὰ τὴν ὑπηρεσίαν καὶ ἐν γένει τὰ καθέκαστα τοῦ πολυασχόλου τούτου ναυτικοῦ ἔργου.

Ἀλλὰ τὴν ἀνωτέραν διεύθυνσιν καὶ ἐποπτείαν τῆς μηχανῆς καὶ τῶν ἀτμολεβήτων ἔχει ὁ Αος μηχανικὸς, εἰς τὸν ὁποῖον ἀντανακλᾷ πᾶσα παράληψις καὶ πᾶσα ζημία ἐξ ἀσυγγνώστου προερχομένης ἀμελείας αὐτοῦ.

Μηχανικὸς ἄτεχνος ἢ ἀπρόσεκτος δύναται νὰ γίνῃ πρόξενος μεγάλων συμφορῶν καὶ ἀνεπανορθώτων ζημιῶν ἐπὶ τοῦ πλοίου, ἡ μικρὰ πλημμελὴς ὑπηρεσία αὐτοῦ εἶναι ἱκανὴ νὰ καταστρέψῃ τὴν μηχανὴν καὶ τοὺς ἀτμολέβητας καὶ τὰ ἐξαρτήματα αὐτῶν, ἐὰν ἐγκαίρως δὲν γείνῃ γνωστὸς καὶ δὲν ληφθῶσι τὰ κατάλληλα προφυλακτικὰ ἐναντίον του μέτρα

Γνώρισμα ἀλάνθαστον τῆς ἀξίας τῶν τοιούτων μηχανικῶν εἶναι τὰ ἑξῆς οὐσιώδη φαινόμενα

1ον) Κτύποι καὶ κρότοι ἀσυνήθεις τῶν γονάτων κλονίζοντες τὸ σύστημα τῆς μηχανῆς, οἵτινες δὲν καταπαύουσιν οὔτε μὲ αὐτὴν τὴν ἀφθονίαν τῆς λιπάνσεως = λάδωμα.

2ον) Μετριασμὸς τῶν στροφῶν τῆς μηχανῆς καὶ ἐλάττωσις τῆς ταχύτητος τοῦ ἀτμοπλοίου.

3ον) Τριβεῖς τακτικῶς θερμαινόμενοι καὶ κράτησις ἑπομένως τῆς μηχανῆς ἐν μέρει.

4ον) Φωναὶ ἐσωτερικαὶ προξενούμεναι ἀπὸ τὰ ἔμβολα ἐντὸς τῶν κυλίνδρων.

5ον) Συρίγματα ἀκουόμενα μακρὰν τοῦ ἄξονος τριβομένου ἐπὶ τῶν κουζινέτων ἀκανονίστως

6ον) Κακὸς σχηματισμὸς ἀναλόγου κενοῦ κατὰ τὴν κίνησιν τῆς μηχανῆς καὶ πλημμελὴς λειτουργεία τοῦ ὅλου συστήματος.

7ον) Λέβητες διαρρέοντες καὶ κατὰ συνέπειαν κατάπτωσις τοῦ ἀτμοῦ κτλ.

8ον) Συνεχὴς ἐξάτμισις τοῦ ἀτμοῦ ἐκ τοῦ ἐξατμιστῆρος καὶ ἑπομένως καθαλάτωσις περισσοτέρα τοῦ συνήθους, εἰς τὸ ἐσωτερικὸν τῶν ἀτμολεβήτων.

9ον) Κακὴ διατήρησις, λόγῳ ἀμελείας, τῶν ἀτμολεβήτων καὶ ταχεία φθορὰ αὐτῶν.

Καὶ ἄλλα ὧν οὐκ ἐστὶν ἀριθμός.

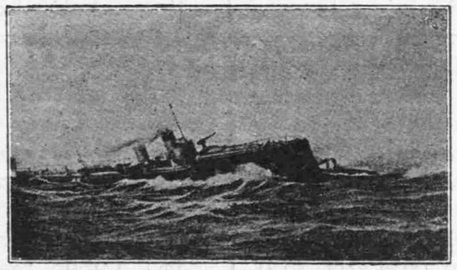
Διὰ τοῦτο πρέπει νὰ θεωρῶμεν τοὺς μηχανικοὺς συνδεδεμένους ἀναποσπάστως μὲ τὴν καλὴν ὑγείαν τῶν μηχανῶν τῶν ἀτμοπλοίων καὶ νὰ ἐκλέγωμεν αὐτοὺς κατόπιν δοκιμῆς ἐφαρμοζομένης ἐπὶ μῆνας, χάριν ἀναγνωρίσεως τῆς ἀξίας αὐτῶν.

Ὑπάρχει ἰδέα εἰς πολλοὺς ὅτι οἱ ξένοι μηχανικοὶ, ἔχουσι μεγάλα προσόντα· ἀλλὰ τὸ τοιοῦτον δὲν ἐφαρμόζεται δυστυχῶς εἰς ὅλους τοὺς ξένους. Πολλοὶ δὲ ἰδιοκτῆται ἀτμοπλοίων ἔχουσι πεῖραν τῆς πικρᾶς ταύτης ἀληθείας καὶ μόνον διὰ τῶν ἡμετέρων μηχανικῶν εὗρον οἰκονομίαν καυσίμου ὕλης, πειθαρχίαν καὶ ἐπισκευὰς, ἀσυγκρίτῳ τῷ λόγῳ, ὀλιγωτέρας.

Οἱ Ἕλληνες μηχανικοὶ, ἐκτὸς τῆς πολυχρονίου αὐτῶν πείρας, τῆς ἱκανότητος καὶ τιμιότητος αὐτῶν, ἔχουσι τὴν φιλοτιμίαν νὰ ἀφήνωσι τὴν ὑπηρεσίαν των ἄμεμπτον, θεωροῦσι δὲ τὴν μηχανὴν τοῦ ἀτμοπλοίου των ὡς θυγατέρα αὐτῶν, ἣν μετὰ πατρικῆς φιλοστοργίας περιποιοῦνται.

Συνιστῶ ἑπομένως τὸ μέτρον τοῦτο τοῦ προσλαμβάνειν ἰδικούς μας μηχανικοὺς εἰς τὰ ἀτμόπλοια, τὸ ὁποῖον θὰ ἀπαλλάξῃ τοὺς ἰδιοκτήτας, διευθυντὰς καὶ πλοιάρχους τῶν ἀτμο-

ΙΤΑΛΙΚΟΝ ΠΟΛΕΜΙΚΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟΝ



ΤΑ ΑΝΤΙΤΟΡΠΙΛΛΙΚΑ «ΝΕΜΠΟ» ΚΑΙ «ΛΑΜΠΟ»

Εἰς τὰ ἐργοστάσια Pattison τῆς Νεαπόλεως κατεσκευάσθησαν τὰ τελειότερα ἀντιτορπιλλικὰ τῆς Μεσογείου Nembo καὶ Lambo καὶ ἐδοκιμάσθησαν τὴν περασμένην ἑβδομάδα μὲ τρικυμιώδη θάλασσαν διὰ τὴν εὐστάθειαν καὶ τὴν ἀντοχήν.

Τὰ σκάφη ταῦτα κατεσκευάσθησαν ἀπὸ χάλυβα γαλβανισμένον καὶ εἶχον τὰς ἑξῆς διαστάσεις.

Μῆκος	μέτρα	63	καὶ 40	ἑκατοστά.
Πλάτος	»	6	00	»
Ὕψος	»	4	00	»
Βύθισμα	»	2	10	»

Ἐκτοπίζουσι δὲ χῶρον 330 τόννων

Ἡ δύναμις τῶν δύω μηχανῶν εἶναι 6000 ἵππων, εἰσὶ δὲκεκλεισμέναι μὲ 4 κυλίνδρους ἑκάστη, καὶ τὸ σύστημα τῶν λεβήτων εἶναι τὸ τελειότερον τοῦ Thornycroft καὶ τύπος τοῦ Daring.

Ἡ μέση ταχύτης τῶν ἀντιτορπιλλικῶν τούτων εἶναι 31 μίλια δι' ἑκάστην ὥραν. ὅταν πρόκειται νὰ ταξειδεύῃ τρεῖς κατὰ συνέχειαν ὥρας τὸ πλοῖον. Ἀλλ' ὅταν πρόκειται νὰ ἀναπτύξῃ τὴν μεγαλειτέραν ταχύτητα αὐτοῦ διὰ μίαν μόνην ὥραν τότε φθάνει μέχρι 32—33 μίλια· ἤτοι 58—59 χιλιόμετρα!

Τοιαῦτα ἀντιτορπιλλικὰ κατασκευάζονται ἀκόμη τρία Turline, Aquilone καὶ Borea, ἅτινα θὰ εἶναι ἕτοιμα περὶ τὸ τέλος τοῦ 1901.

Ν. Γ. Κ.

πλοίων ἀπὸ τὴν μάστιγα τῆς ἰδιοτροπίας τῶν ξένων καὶ ἀνεξηγήτου βαρβαρότητος μηχανικῶν.

Οἱ ἐνδιαφερόμενοι, ἂς δοκιμάσουν καὶ τότε ἂς δημοσιεύσουν διὰ τῶν στηλῶν τῆς *Ναυτικῆς Ἑλλάδος* τὸ ἀποτέλεσμα τῆς δοκιμῆς διὰ νὰ ἴδουν πόσον ἔχει δίκαιον.

Ὁ παλαιὸς Μηχανικὸς

ΙΩΑΝΝΗΣ

ΑΓΟΡΑ
ΝΕΟΥ ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΥ

Σήμερον κατὰ πᾶσαν πιθανότητα ἀναχωρεῖ εἰς Ἀγγλίαν ὁ πλοίαρχος τῆς «Μάρθας» κ. Ν. Γουδῆς, ὅπως ἀγοράσῃ διὰ λογαριασμὸν τοῦ κ. Χ. Καστριώτου καὶ ἄλλων νέον φορτηγὸν ἀτμόπλοιον. Τὸ ἀτμόπλοιον τοῦτο θὰ εἶναι πολὺ μεγαλείτερον καὶ τελειοτέρων μηχανῶν τῆς «Μάρθας».

ΜΙΑ ΜΕΓΑΛΗ ΑΤΜΟΠΛΟΪΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ

Ὁ στόλος, οἱ πλόες, τὰ θαλαμηγά της.—Οἱ μεγάλοι πλωτοὶ κολοσσοί της.—Τὰ ταξείδιά της εἰς Νέαν Ὑόρκην καὶ Ὀρλεάνην.

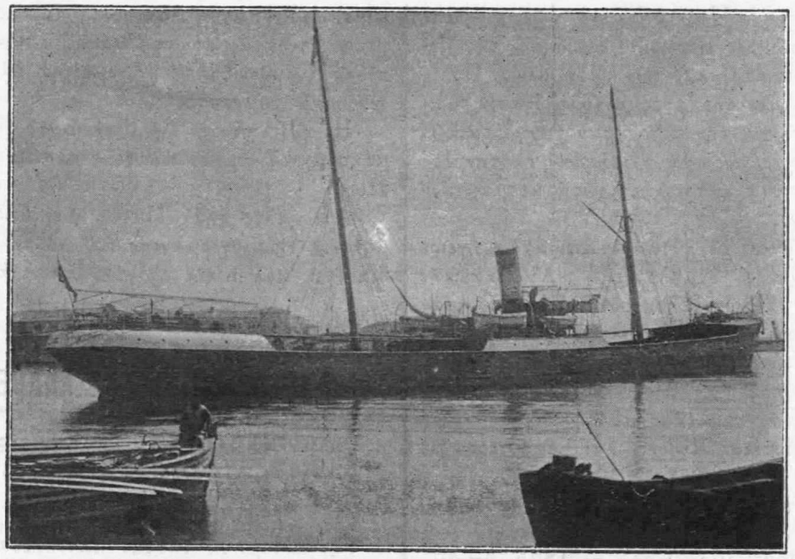
Ἐκ τῶν μεγαλειτέρων ἐν Εὐρώπῃ Ἀτμοπλοϊκῶν Ἑταιριῶν, ὧν τὰ σκάφη διαπλέουσι τὸν Ἀτλαντικὸν σήμερον εἶναι καὶ ἡ «Hapag.»

Κυρίως ἡ ἀποκάλυψις τῶν ἀρετῶν τοῦ στόλου τῆς Ἑταιρίας ταύτης ἄρχεται ἀπὸ τὸ 1865, κατὰ τὸ τέλος τοῦ πολέμου ὑπὲρ τῆς Ἀνεξαρτησίας. δοῦσα μεγίστην ὤθησιν εἰς τὴν ταχείαν συγκοινωνίαν μετὰ τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν τῆς Βορείου Ἀμερικῆς.

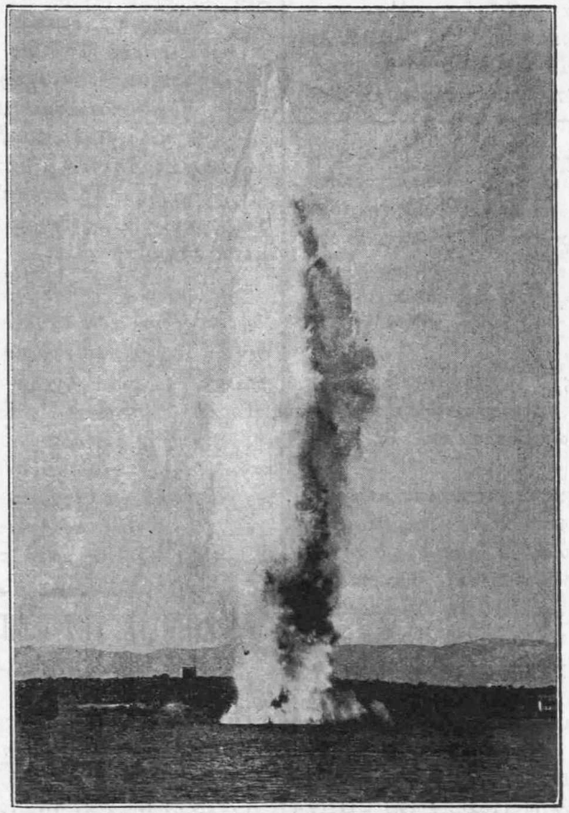
Κατὰ τὸ ἔαρ τοῦ 1867 τὸ ἀτμόπλοιόν της «Ἀμμωνία» διαπλέει τὴν ἀπὸ Σούθαμπτον εἰς Νέαν Ὑόρκην ἀπόστασιν εἰς 9 ἡμέρας καὶ 3 ὥρας, ὅπερ καταρρίπτει τὰ μέχρι τῆς ἐποχῆς ταύτης γνωστὰ ρεκόρ.

Ἡ ταχύτης αὕτη ἐπετάχυνε τὰς διαπραγ-

ΤΟ ΕΜΠΟΡΙΚΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΜΑΣ



Τὸ ἰδιόκτητον φορτηγὸν ἀτμόπλοιον «Λέρος» τοῦ πλοιάρχου κ. Νικήτα Ρούσσου. Ἡ χωρητικότης αὐτοῦ εἶναι 3,100 τόννων.



Ἀνάφλεξις τορπίλλης, ἐκ τῶν γινομένων ἐν Ναυστάθμῳ. Ἡ στήλη τοῦ ἀναρριπτομένου ὕδατος ἐξαρτᾶται ἐκ τοῦ ποσοῦ τῆς γομώσεως, τῆς ἀντιστάσεως τοῦ δοχείου καὶ τοῦ ἐν τῇ θαλάσσῃ βυθίσματος τῆς τορπίλλης. Ἡ στήλη, ἣν παριστᾷ ἡ εἰκὼν εἶναι 35 μέτρων περίπου.

γματεύσεις τῆς «Hapag» μετὰ τῶν προνομιούχων χωρῶν τῆς Βορείου Γερμανίας, τῆς Μεγάλης Βρεττανίας καὶ τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν τῆς Ἀμερικῆς πρὸς συνομολόγησιν συμβάσεως ἀφορώσης τὴν μεταφορὰν ταχυδρομικῶν σάκκων. Συγχρόνως τὴν Ἑταιρίαν ταύτην ἤρχισε νὰ προτιμᾷ καταπληκτικῶς ὁ κόσμος τῶν ταξειδιωτῶν.

Ἡ προτίμησις δὲ αὕτη τῶν ἐπιβατῶν ἤγειρε τὴν ἅμιλλαν τῆς Ἀμβουργείου Ἀμερικανικῆς Γραμμῆς καὶ ἄλλων Ἑταιριῶν, αἵτινες ἤρχισαν νὰ προικίζουν τὸν στόλον των διὰ ταχέων ἀτμοπλοίων. Ἀλλ' ἡ «Hapag» παραλλήλως πρὸς τὴν ὑπηρεσίαν τῆς Νέας Ὑόρκης διοργανοῖ ἄλλας συγκοινωνίας μὲ τὴν Νέαν Ὀρλεάνην, τὰς δυτικὰς Ἰνδίας καὶ βραδύτερον μὲ τὴν Νότιον Ἀμερικήν.

Αἱ μικρότεραι Ἑταιρίαι πρὸ τῆς καταπληκτικῆς ταύτης ἀναπτύξεως ἐξαφανίζονται.

Ἡ «Adler Line» κατὰ τὸ 1875, ἐπιχειροῦσα ἕως τότε πλοῦς μέχρι Νέας Ὀρλεάνης ἀποθνήσκει. Ἐπίσης κατὰ τὸ 1888 ἡ «Carr Linie», τὸ 1891 ἡ «Hansa Linie», βραδύτερον τὰ 4 ἀτμόπλοια τοῦ οἴκου Ρίκμερς ἐν Ἀμβούργῳ, ὁ στόλος τῶν κ. κ. Φρέϊτα καὶ Σία ἐπιχειρῶν πλοῦς μέχρι Λαπλάτας καὶ Βραζιλίας καὶ τελευταῖον πρὸ ὀλίγου ἀκόμη ἡ Ἑταιρία «Atlas Line».

Κατὰ τὸ τέλος τοῦ 1899 εἰς τὴν Hapag ἀνῆκον 70 ὑπερωκεάνεια σκάφη χωρητικότητος 336,500 τόννων καὶ ὑπὸ κατασκευὴν τὴν ἰδίαν ἐποχὴν ἕτερα 25 ὑπερωκεάνεια χωρητικότητος 179,000 τόννων.

Ἐκ τούτων 10 ἔχουσιν ἄνω τῶν 10,000 τόννων ἕκαστον καὶ 31 ἀνὰ 5,000 τόννους καὶ ἄνω!

Τὰ 95 σκάφη τῆς Ἑταιρίας ἔχουσιν ὀνόματα καταλλήγοντα εἰς «ία», ὡς Γερμανία, Πραιτωρία, Βετσφαλία, Βουλγαρία κλπ. ἐκτὸς 6 μόνον.

Μετὰ τὰς τελευταίας προσθήκας καὶ ἀγορὰς ἡ Ἑταιρία «Hapag» ἀριθμεῖ περίπου 117 ὑπερωκεάνεια ἀτμόπλοια, 27 εἰδικῶς διὰ τοὺς πλοῦς ποταμῶν καὶ 80 διάφορα ἄλλα σκάφη. Κατὰ τὸ 1899 εἶχε συμπληρώσῃ 395 ταξείδια, μετέφερεν 102,000 ἐπιβάτας καὶ ἐμπορεύματα 3,034,000 κυβικῶν μέτρων!

Ἡ Ἑταιρία αὕτη κατ' ἔτος διοργανοῖ ταξείδια εἰς Νορβηγίαν καὶ Ἀνατολήν, τῶν ὁποίων ἐπωφελοῦνται πάντες οἱ κάτοικοι τῆς Ἀμβέρσης. Διὰ τὰς ἐκδρομὰς ταύτας ἐναυπήγησεν ἐπὶ τούτῳ ἀτμόπλοιον ἡ Ἑταιρία τὴν «Πριγκήπισσαν Βικτωρίαν Λουίζαν» θαῦμα ἰδέσθαι εἰς κομψότητα καὶ πλοῦτον καὶ χλιδήν. Τὸ ἀτμόπλοιον τοῦτο θὰ ἐπιχειρήσῃ τὸ ἐρχόμενον φθινόπωρον τὸν γῦρον τοῦ κόσμου. δέχεται ἐπιβάτας πρώτης θέσεως μόνον, μὲ καμπίνας εὐρυχωροτάτας, ἡγεμονικὰ σαλόνια καὶ αἴθουσαν γυμναστικῆς.

Ἡ «Βικτωρία Λουίζα» εἶναι 450 ποδῶν μήκους, 47 ποδῶν πλάτους καὶ 30 ποδῶν βάθους.

Ἀντίπαλος τῆς «Hapag» ἐν Εὐρώπῃ εἶναι μόνον ἡ Βορειογερμανικὴ τοῦ Λόϋδ, ἥτις ἐπίσης διαθέτει κολοσσαῖα καὶ ταχύτατα ἀτμόπλοια.

Κ. Ε. Α.

Η ΚΙΝΗΣΙΣ ΕΝ ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ

Ναῦλοι καὶ ναυλώσεις

(Τοῦ ἐν Ἀλεξανδρείᾳ ἀνταποκριτοῦ)

19 Μαΐου 1901.

Τὴν ἑβδομάδα ταύτην κατέπλευσαν εἰς τὸν ἐνταῦθα λιμένα 14 ἀγγλικὰ φορτηγὰ ἀτμόπλοια μὲ γαιάνθρακα ἐξ Ἀγγλίας. Ὁ ναῦλος τούτων ἦτο 8 σελ. καὶ 6 πέννι, 8 καὶ 9, 8 καὶ 10 καὶ 9 σελλίνια κατὰ τόννον. Ἐπίσης δύο ἰταλικὰ μὲ ἐμπορεύματα καὶ πέτρας ἐκ Νεκπόλεως τῆς Ἰταλίας καὶ ἓν Πορτογαλλικὸν μὲ ἐμπορεύματα ἐκ Βαρκελώνης καὶ Μασσαλίας. Ἑλληνικὸν ἀτμόπλοιον οὐδὲν ἀφίχθη.

Τὴν προσεχῆ ἑβδομάδα ἀναμένεται τὸ ἑλληνικὸν ἀτμόπλοιον «Μήτηρ Ἀργυρὴ» τοῦ κ. Μιχαλινούδη. Τὸ ἀτμόπλοιον τοῦτο φέρει ἐνταῦθα καὶ διὰ Συρίαν ἐμπορεύματα ἐκ τοῦ λιμένος τῆς Μασσαλίας.

* *
*

Αἱ τιμαὶ τῶν ναύλων τῶν κουκίων ἐντεῦθεν δι' Ἀγγλίαν εἶναι σελλίνια 6 1/2—7 κατὰ τόννον, τῆς δὲ ζακχάρεως ἐντεῦθεν διὰ Νέαν Ὑόρκην 9 σελλίνια.

* *
*

Ἡ τιμὴ τῶν γαιανθράκων τὴν ἑβδομάδα ταύτην ἐγένετο σταθερά. Γαιάνθραξ Κάρδιφ κοινῆς χρήσεως τράντζιτο ἠγοράσθη ἐνταῦθα 29—30 σελλίνια κατὰ τόννον.

Η ΚΙΝΗΣΙΣ ΤΗΣ ΕΜΠΟΡ. ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ
ΕΝ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ

Κατὰ τὴν ἐπίσημον στατιστικὴν τοῦ ἐν Θεσσαλονίκῃ Ἕλληνος προξένου κατὰ τὸ ἔτος 1900 κατέπλευσαν εἰς τὸν ἐκεῖ λιμένα ἀτμόπλοια ὑπὸ Ἀγγλικὴν σημαίαν 43, τόννων 62,696, ὑπὸ Αὐστριακὴν 106, τόννων 115,969 καὶ 1 ἱστιοφόρον τόννων 182, ὑπὸ Βελγικὴν 10 ἀτμόπλοια τόννων 13,861, ὑπὸ Γαλλικὴν 75 τόννων 105,601 ὑπὸ Γερμανικὴν 18 τόν. 22,026, ὑπὸ Ἑλληνικὴν ἱστιοφόρα μὲν 226, τόννων 10,791, ἀτμόπλοια δὲ 163 τόν. 37,435, ὑπὸ Ἰταλικὴν ἀτμόπλοια 65, τόν. 84,055 ὑπὸ Ὀθωμανικὴν ἱστιοφόρα μὲν 2217 τόν. 52,132, ἀτμόπλοια 154 τόννων 55,478, ὑπὸ Ὁλλανδικὴν ἀτμόπλοια 25 τόννων 19,516, ὑπὸ Ρουμανικὴν 4 τόν. 2076, ὑπὸ Ρωσσικὴν 63 τόν. 75,316, ὑπὸ Σαμιακὴν 18 ἱστιοφόρα τόννων 762 καὶ ὑπὸ Σουηδικὴν 3 ἀτμόπλοια τόννων 3,867.

Ἐκ τοῦ ἀνωτέρω πίνακος καταδεικνύεται ὅτι τὴν πρώτην θέσιν ἐξ ὅλων κατὰ τὸ παρελθὸν ἔτος ἐν Θεσσαλονίκῃ εἶχεν ἡ Αὐστριακὴ σημαία, δευτέρα ἦλθεν ἡ Ὀθωμανική, εἶτα κατὰ σειρὰν ἡ Γαλλική, Ἰταλική, Ρωσσική, Ἀγγλική καὶ ἑβδόμη ἡ Ἑλληνική.

Η ΚΙΝΗΣΙΣ ΕΝ ΡΟΥΜΑΝΙΑ

(Τοῦ ἐν Βραΐλᾳ ἀνταποκριτοῦ μας)

Ἡ τιμὴ τῶν ναύλων ἐντεῦθεν ἔχει ὡς ἑξῆς: Δι' Ἀντβέρπην καὶ Ροττερδάμην 9 σελ. ἕως 9 καὶ 3 πέννας. Δι' Ἀμβοῦργον 9 καὶ 9, διὰ τὴν Μεσόγειον 11 φρ. καὶ 25—11,50 δι' ἀτμόπλοια prompt.

Εἰς τοὺς λιμένας Βραΐλας καὶ Γαλαζίου εὑρίσκονται ὑπὸ φόρτωσιν περὶ τὰ 20 ἀτμόπλοια ὑπὸ διαφόρους σημαίας, ἐκ τούτων δὲ ἑλληνικὰ εἶναι τὰ ἑξῆς:

«Ἀμφιτρίτη» διὰ Βενετίαν, «Ποσειδὼν» διὰ Μεσσήνην, «Ἀνδριάννα Σταθάτου» διὰ Βενετίαν, τὸ «Μπέμπε» δι' Ἀγκῶνα καὶ Βενετίαν, «Τρικούπης» διὰ Bilbao μὲ ναῦλον 12 σελ. καὶ 6 πέν.

Οἱ ναῦλοι τῶν σλεπ'ων εἶναι 1 φρ.—1,10 διὰ σώματα μετρίας χωρητικότητος, ἡ τιμὴ τῶν γαιανθράκων κατὰ τόννον 35—36 φρ. καὶ αἱ τῶν γεννημάτων ἔχουσιν ὡς ἑξῆς: Σῖτος 10,45—10,70 τὸ Hect. Τὰ φασόλια 14,70—14,85 τὰ $^0/_0$ Kl. Ὁ ἀραβόσιτος 6,70—6,80 τὸ Hect. καὶ ἡ βρώμη 10,80 τὰ $^0/_0$ κ.

Ὑ. Γ. 19 Μαΐου.—Οἱ ναῦλοι παραμένουσιν ἀμετάβλητοι, ἀτμόπλοια προναυλοῦνται διὰ τοὺς μῆνας Αὔγουστον, Σεπτέμβριον καὶ Ὀκτώβριον διὰ τοὺς λιμένας Ἀντβέρπην καὶ Ροττερδάμην μὲ 13 σελ. καὶ 6 - 13 καὶ 9.

Τὰ εἰς τοὺς λιμένας Γαλαζίου καὶ Βραΐλας ἀτμόπλοια εἶναι τὰ αὐτὰ ὡς καὶ ἄνω ἐκτὸς δύο Ἀγγλικῶν καὶ τῶν ἑξῆς ἀφιχθέντων Ἑλληνικῶν: «Φρόσω» διὰ Νεάπολιν, «Ἐλπιδοφόρος» διὰ Σαλέρμον καὶ Νεάπολιν καὶ «Ἐμμανουὴλ» διὰ Σαβόναν καὶ Γενούην.

Τὰ ὕδατα τοῦ Δουνάβεως εἶναι 21 καὶ 3 Ἀγγλικοὺς πόδας.

Η ΚΙΝΗΣΙΣ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΟΣ ΣΥΡΟΥ

Ὁ Μοίραρχος τῆς ἐν τῷ λιμένι Σύρου ὁρμούσης Ἀγγλικῆς τῶν θωρηκτῶν μοίρας ἐξεπλάγη διὰ τὴν κίνησιν τοῦ λιμένος Σύρου. Ἔλεγε δὲ ζητῶν πληροφορίας περὶ τούτου εἰς τὸν κ. Πρόξενον.

— Ποτὲ δὲν ἐπίστευα εἰς τοιοῦτον μικρὸν λιμένα καὶ τόσον μικρὰν πόλιν νὰ εἰσέρχωνται καὶ νὰ ἐξέρχωνται τόσα ἀτμόπλοια καθ' ἑκάστην πρὸς ἀνθράκευσιν κτλ.

Καὶ εἶχε δίκαιον ὁ ναυτικὸς ξένος διότι ἔβλεπε καθημερινῶς 10—15 φορτηγὰ ἀτμόπλοια ἐρχόμενα καὶ ἀναχωροῦντα ἀφοῦ παρελάμβανον γαιάνθρακας.

Ἐκορυφώθη ὅμως ἡ ἔκπληξίς του ὅταν ἔμαθεν ὅτι ἡ Σῦρος πωλεῖ 80 - 85 χιλιάδας τόννους γαιανθράκων κατ' ἔτος, οὓς ἀγγλικὰ καὶ ἑλληνικὰ ἀτμόπλοια κομίζουσιν ἐξ Ἀγγλίας.

ΔΙΑ ΤΟΥΣ Κ. Κ. ΠΛΟΙΑΡΧΟΥΣ
ΜΕΤΑΒΟΛΑΙ ΦΑΡΩΝ ΚΑΙ ΦΑΝΩΝ

Ἐν Ἰταλίᾳ

Οἱ τοποθετηθέντες φανοὶ ἐπὶ τῆς κεφαλῆς τῶν δύο μόλων τοῦ λιμένος Λικάτα τῆς Σικελίας ἤρχισαν τὴν λειτουργείαν αὐτῶν ἀπὸ τῆς 10 Ἀπριλίου 1901. Εἶναι περιστροφικοὶ μὲ περίοδον 10 δευτερολέπτων: δηλαδὴ 7 δευτερόλεπτα φωτίζουσι καὶ 3 δευτερόλεπτα ἐκλείπει τὸ φῶς αὐτῶν.

Ὁ πρὸς τὸν Ἀνατολικὸν μόλον φανὸς εἶναι πράσινος καὶ φαίνεται ἐξ ἀποστάσεως 4 μιλίων μὲ νύκτα καθαρὰν καὶ σκοτεινήν. Ἔχει τομέα σκοτεινόν, ὅστις σκεπάζει τὰ ἐκεῖ ρηχά.

Διὰ νὰ εἰσέλθωμεν τὴν νύκτα εἰς τὸν λιμένα ἀπὸ τὸ Ἀνατολικὸν στόμιον τοῦ λιμένος, πρέπει ὅταν βλέπομεν τοὺς δύο φανοὺς νὰ θέτωμεν δεξιά μας τὸν πράσινον. Ὅταν ὅμως εἰσερχόμεθα ἀπὸ τὸ στόμιον τοῦ Πουνέντι (τὸ ὁποῖον πρέπει νὰ γνωρίζωμεν ὅτι ποτὲ δὲν τὸ προτιμοῦν οἱ Ἰταλοὶ πλοίαρχοι) τότε πρέπει νὰ ἀφίνωμεν πρὸς τὰ δεξιά μας τὸν κόκκινον φανόν.

Εἰς κάθε περίστασιν πρέπει νὰ ἀποφεύγωμεν τὸν σκοτεινὸν τομέα διότι τότε πλέομεν κατὰ γραμμὴν πρὸς τὰ ρηχά.

Νῆσος Ἔλβα.

Εἰς τὴν νῆσον Ἔλβαν καὶ εἰς τὸν λιμένα αὐτῆς Porto Logone, ἐπὶ τοῦ μόλου παρὰ τὸ λιμεναρχεῖον ἐτοποθετήθη τετραγωνικὸς φανὸς λευκὸς φωτιζόμενος δι' ἀσετυλίνης, τοῦ ὁποίου

ἡ πρώτη, ἡ δευτέρα καὶ ἡ τρίτη πλευρὰ εἶναι μὲ λευκὸν κρύσταλλον, ἡ δὲ τετάρτη μὲ πράσινον. Γεωγραφικὴ θέσις αὐτοῦ πλάτος Β. 42ο 45'.
Μῆκος Α. 10ο 24'.

Ν.

ΝΑΥΤΙΚΗ ΜΕΤΕΩΡΟΛΟΓΙΑ

Γενικοὶ καὶ Τοπικοὶ Ἄνεμοι Βορείου καὶ Νοτίου Ἡμισφαιρίου

Διευθύνσεις Ἀνέμων

Ὅταν ὁ Ἥλιος πλησιάζει τὸν Τροπικὸν τοῦ Καρκίνου, ὁ ἄνεμος τοῦ Σιρόκου κλίνει περισσότερον πρὸς Νότον. Τοὐναντίον κλίνει πρὸς Βορρᾶν ὅταν ὁ ἄνεμος τοῦ Γρέγου στρέφεται εἰς τὴν ἰδίαν ἐποχὴν περισσότερον πρὸς τὸν Λεβάντε. Ἐπίσης κλίνει ὀλιγώτερον πρὸς Νότον ὅταν ὁ Ἥλιος πλησιάζει πρὸς τὸν Τροπικὸν τοῦ Αἰγόκερω.

Αὖραι θαλάσσιαι καὶ τῆς ξηρᾶς πνέουσιν ὡς ἀκολούθως. Τὴν μὲν ἡμέραν ἀπὸ τῆς θαλάσσης, τὴν δὲ νύκτα ἀπὸ τῆς ξηρᾶς.

Ἡ Γαλήνη τοῦ Ἰσημερινοῦ εὑρίσκεται ἀπὸ τῆς 15⁰ μοίρας Βορείου Πλάτους μέχρι 5⁰ Νοτίου.

Ἡ Γαλήνη τῶν Τροπικῶν εὑρίσκεται ἀπὸ τῆς 30⁰ μοίρας περίπου Νοτίου καὶ Βορείου Πλάτους εἰς πλάτος 9⁰-12⁰ μοιρῶν πρὸς τὸν Ἰσημερινόν.

Μουσῶνες

Οἱ Μουσῶνες πνέοντες ἀλλάσσουν διευθύνσεις ἀναλόγως τῆς ἐποχῆς. Τὸ θέρος διευθύνονται πρὸς τὰς μεγάλας ξηρὰς καὶ πρὸς τὴν θάλασσαν τὸν χειμῶνα.

Εἰς τὴν θάλασσαν τῆς Κίνας πνέουν μὲ διεύθυνσιν Σιρόκου τὸν Ὀκτώβριον, Νοέμβριον, Δεκέμβριον, Ἰανουάριον καὶ Φεβρουάριον, καὶ μὲ διεύθυνσιν Λεβάντε, Μάρτιον, Ἀπρίλιον, καὶ μὲ Μαίστρον, Ἰούνιον, Ἰούλιον, Αὔγουστον καὶ Σεπτέμβριον.

Τῶν Μουσώνων ἡ ξηρὰ ἐποχὴ συμπίπτει ὅταν οἱ ἄνεμοι πνέουν ἀπὸ τὴν ξηρὰν, ἡ δὲ βροχερὰ ἐποχὴ, ὅταν πνέουσιν ἀπὸ τὴν θάλασσαν

Οἱ Μουσῶνες δὲν ἀλλάσσουν ἀμέσως πνοὴν καὶ διεύθυνσιν ἐναντίαν. Εἰς διάφορα μέρη αἱ ἐποχαὶ τῆς ἀλλαγῆς ὑποπίπτουν εἰς ἄνραν γαλήνην, εἰς ἄλλα πάλιν μέρη εἰς τοὺς μεταβλητοὺς καιροὺς, καὶ σπανίως εἰς τρικυμίας καὶ θυέλλας ὁρμητικὰς, ἃς ὀνομάζουσι Τυφῶνας.

Κατὰ γενικὸν κανόνα οἱ Μουσῶνες ἀλλάσσουν διευθύνσεις ἀφοῦ ἐπικρατήσῃ γαλήνη καὶ καιροὶ ὁπωσδήποτε μεταβλητοὶ μὲ βροχὰς καὶ τρικυμίας εἰς τὴν θάλασσαν τῶν Ἰνδιῶν κατὰ τοὺς μῆνας, Ἀπρίλιον, Μάϊον, Ἰούνιον, Ἰούλιον Αὔγουστον, Σεπτέμβριον καὶ Ὀκτώβριον πνέουσιν οἱ Μουσῶνες μὲ Γαρμπῆ καὶ Πουνέντε-Γάρμπη, οἵτινες πλησιάζουν τὴν γραμμὴν 2⁰ μοίρας πρὸς Νότον τοῦ Ἰσημερινοῦ.

Κατὰ τὸν Ὀκτώβριον οἱ Μουσῶνες τῶν ἀνέμων τοῦ Γρέγου, ἀρχίζουν ἐξακολουθητικῶς πνέοντες μέχρι τῶν μηνῶν Νοεμβρίου, Δεκεμβρίου, Ἰανουαρίου, Φεβρουαρίου καὶ Μαρτίου καὶ φθάνουν μέχρι τῆς 2ᾳ μοίρας Βορείου πλάτους.

(Ἀκολουθεῖ).

ΝΙΚΟΛ. Γ. ΚΟΤΣΟΒΙΛΛΗΣ

ΙΑΤΡΙΚΟΣ ΟΔΗΓΟΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ

Πολλάκις ἕνεκα στενωμάτων τῆς οὐρήθρας προερχομένων ἐκ διαφόρων λόγων ἐπέρχεται στάσις τοῦ οὔρου, τὸ ὁποῖον ἢ ἐξέρχεται κατὰ σταγόνας, ἢ δὲν ἐξέρχεται. ὅλως διόλου. Εἰς τὴν περίστασιν αὐτὴν ὁ ἄρρωστος διατρέχει σοβαρώτατον κίνδυνον, ἐὰν δὲν κατορθώσωμεν νὰ τοῦ ἀφαιρέσωμεν τὰ οὖρα ὅταν προέρχωνται ἐκ στενωμάτων, ἢ νὰ δώσωμεν τὴν δύναμιν εἰς τὸν ὀργανισμὸν τοῦ πάσχοντος, ἵνα οὐρήσῃ ὅταν ἡ πάθησις προέρχεται ἐξ ἄλλου αἰτίου.

Ὅταν ἡ πάθησις ὀφείλεται εἰς στένωμα, τὸ ὁποῖον ἀποφράσσει τὸν σωλῆνα δι' οὗ ἐξέρχεται τὸ οὖρος, ἡ θεραπεία συνίσταται εἰς τὸ νὰ εἰσαγάγωμεν εἰς τὴν οὐρήθραν μετὰ προσοχῆς καθετῆρα ἐλαστικόν. Ὁ καθετὴρ αὐτὸς θὰ ἀνοίξῃ τὸ στένωμα καὶ τὰ οὖρα θὰ ἐξέλθουν. Ἐν ἀποτυχίᾳ μεταχειριζόμεθα τὰ ἄλλα μέσα, ὧν γίνεται χρῆσις, ὅταν ἡ πάθησις προέρχεται ἐξ ἄλλων αἰτίων. Θέτομεν δηλ. ἐπὶ τῆς κοιλίας τοῦ ἀρρώστου καὶ ἰδίως εἰς τὸ κατώτερον μέρος αὐτῆς θερμὰ καταπλάσματα, καὶ τοῦ διατάσσομεν κλύσματα μὲ χλιαρὸν ὕδωρ.

Ἀλλὰ δυνατὸν καὶ ἐξ ἄλλης ἀφορμῆς νὰ μὴ οὐρήσῃ τις πρὸ 24 ὡρῶν, καὶ τοῦτο συμβαίνει, ὅταν πάσχῃ τις ἀπὸ νεφρίτιδα, ἀλλὰ τότε θὰ προσέξωμεν πολὺ μήπως τὰ βλέφαρα τοῦ ἀρρώστου εἶνε ἐξοιδημένα ὡς καὶ οἱ πόδες ἢ ἡ κοιλία του. Πρὸς τούτοις θὰ ἔχῃ δύσπνοιαν καὶ τὸ πρόσωπον, ἰδίως τὰ χείλη κυανᾶ Εἰς τὴν περίστασιν αὐτὴν καταφεύγομεν εἰς τὰ χλιαρὰ λουτρὰ ἐπὶ 20 30 πρῶτα λεπτὰ καὶ πλέον, καὶ ὡς τροφὴν δίδομεν εἰς τὸν ἄρρωστον γάλα ἄφθονον ὄχι κρέας, οὔτε ζωμόν. Πρὸς τούτοις ἀμέσως τοῦ δίδομεν μίαν κουταλιὰν τῆς σούπας θειϊκοῦ νατρίου (sulfate de soude) μέσα εἰς ἓν ποτήριον χλιαροῦ ὕδατος καὶ μετὰ μίαν ὥραν ἄλλο ἕνα κουτάλι. Τὰ λουτρὰ τὰ ἐπαναλαμβάνομεν κατὰ 4—5 ὥρας.

Ω.

Ο ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΧΡΟΝΟΜΕΤΡΗΣ

ΟΛΑΙ ΑΙ ΚΑΤΑ ΜΙΛΙΑ ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΑΠΟΣΤΑΣΕΙΣ ΤΩΝ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ ΤΟΥ ΚΟΣΜΟΥ

(Συνέχεια ἐκ τοῦ προηγουμένου)

Διάφοροι λιμένες

Ἀπὸ	Ἀλεξανδρείας	εἰς	Ἀγκῶνα	ναυτ.	μίλ.	1080
»	»	»	Ἀθήνας	»	»	512
»	»	»	Βαρκελώνην	»	»	1465
»	»	»	Βηρυττὸν	»	»	330
»	»	»	ἀκρωτ. Hellas	»	»	599
»	»	»	» Πάπας	»	»	437
»	»	»	» Σίγκρι	»	»	539
»	»	»	Κανὰκ	»	»	611
»	»	»	Κων/πολιν	»	»	750
»	»	»	Κέρκυραν	»	»	723
»	»	»	Καλλίπολιν	»	»	634
»	»	»	Γιβραλτὰρ	»	»	1805
»	»	»	Καβὰκ	»	»	767
»	»	»	Ἰόππην (Γιάφφα)	»	»	270
»	»	»	Levitha Island	»	»	395
»	»	»	Λονδῖνον	»	»	3130
»	»	»	Μάλταν	»	»	825
»	»	»	Μεσσίναν	»	»	750
»	»	»	Ὀδησσὸν	»	»	1092
»	»	»	Πὸρτ-Σάϊδ	»	»	125
»	»	»	Saria Island	»	»	315
»	»	»	Σμύρνην	»	»	540
»	»	»	Σουὲζ	»	»	215
»	»	»	Σουλινᾶ	»	»	1012
»	»	»	Σῦρον	»	»	475
»	»	»	Τεργέστην	»	»	1200
»	»	»	Βενετίαν	»	»	1220
Ἀπὸ	Ἀλγέριον	εἰς	Ἀλικάντε	»	»	196
»	»	»	Βαρκελώνην	»	»	283
»	»	»	Καρθαγένην	»	»	180
»	»	»	Κων/πολιν	»	»	1432
»	»	»	Γιβραλτὰρ	»	»	410
»	»	»	Χοὺκ Ὀλλανδίας	»	»	1825
»	»	»	Μάλταν	»	»	575
»	»	»	Μασσαλίαν	»	»	416
»	»	»	Πὸρτ-Σάϊδ	»	»	1516
Ἀπὸ	Δελαγόας	εἰς	Μπούφαλο Ρίβερ	»	»	120
»	»	»	Κέϊπ-Τάουν	»	»	420
»	»	»	Μέλβουρν	»	»	6200
»	»	»	Νατάλην	»	»	420
»	»	»	Ἅγ. Βικέντιον	»	»	4340
»	»	»	Σίδνεϋ	»	»	6180
»	»	λιμένα	Τέϊμπλ	»	»	420
Ἀπὸ	Ἀμιτελόδαμον	»	Κρίμσπυ	»	»	215
»	»	»	Harlingen	»	»	55
Ἀπὸ	Ἀγκῶνα	εἰς	Κέρκυραν	»	»	380
»	»	»	Τεργέστην	»	»	135
Ἀπὸ	Ἀντβέρπην	εἰς	Ἀλγέριον	»	»	1785
»	»	»	Ἀλμερίαν (Μεσογ.)	»	»	1520
»	»	»	Ἀλικάντε	»	»	1684
»	»	»	Ἀλεξάνδρειαν	»	»	3180
»	»	»	Ἀθήνας	»	»	2837
»	»	»	Βαρκελώνην	»	»	1880
»	»	»	Μπόναν	»	»	2000
»	»	»	Βατοὺμ	»	»	3718
»	»	»	Καρθαγένην	»	»	1610
»	»	»	Κων/πολιν	»	»	3140
»	»	»	Κέρκυραν	»	»	2653
»	»	»	Γένουαν	»	»	2220
»	»	»	Γιβραλτὰρ	»	»	1348
»	»	»	Κρίμσπυ	»	»	227
»	»	»	Harwich	»	»	130
»	»	»	Χοὺλ	»	»	1230
»	»	»	Κὲρτς	»	»	3578
»	»	»	Leith	»	»	430
»	»	»	Leghorn	»	»	2240
»	»	»	Λισσαβῶνα	»	»	1084
»	»	»	Λονδῖνον	»	»	180
»	»	»	Μάλταν	»	»	2365
»	»	»	Μεσσίναν	»	»	2386
»	»	»	Μασσαλίαν	»	»	2061
»	»	»	Νεάπολιν	»	»	2348
»	»	»	Ὀράν	»	»	1600
»	»	»	Ὀδησσὸν	»	»	3489
»	»	»	Πὸρτ-Σάϊδ	»	»	3288
»	»	»	Παλέρμον	»	»	2274
»	»	»	Πάτρας	»	»	2680
»	»	»	Σμύρνην	»	»	2990
»	»	»	Σουλινᾶ	»	»	3390
»	»	»	Ταρραγῶνα	»	»	1850
»	»	»	Ταϊγάνιον	»	»	3736
»	»	»	Τύνιδα	»	»	2150
»	»	»	Τεργέστην	»	»	3024
»	»	»	Βίγκο	»	»	885
»	»	»	Βαλεντίαν	»	»	1756
»	»	»	Βενετίαν	»	»	3024
»	»	»	Ἀρρενδὰλ	»	»	530
»	»	»	Χριστιανσάνδην	»	»	510
»	»	»	Χριστιανίαν	»	»	650
»	»	»	Κοπεγχάγην	»	»	648
»	»	»	Κρονστάνδην	»	»	1323
»	»	»	Dagerort	»	»	1120
»	»	»	Δαντζὶκ	»	»	923
»	»	»	Ἐλσινόρην	»	»	628
»	»	»	Τζέφλε	»	»	1180
»	»	»	Γκότενβουργ	»	»	565
»	»	»	Haparanda	»	»	1545
»	»	»	Ἕλσινγκφορ	»	»	1200
»	»	»	Ἑρνοσάνδην	»	»	1250
»	»	»	Καρλσκρόνα	»	»	800

»	»	» Κίελον	»	»	750
»	»	» Λανδσκρόνα	»	»	632
»	»	» Λιμπάου	»	»	950
»	»	» Μαλμὸ	»	»	666
»	»	» Μεμὲλ	»	»	955
»	»	» Νάρβαν	»	»	1273
»	»	» Naze (Νορβηγίας)	»	»	500
»	»	» Νόρκοπιγκ	»	»	1011
»	»	» Πιλλάου	»	»	926
»	»	λιμένα Βαλτικῆς	»	»	1140
»	»	» Ρέβελ	»	»	1168
»	»	» Ρίγαν	»	»	1102
»	»	» Ρόστοκ	»	»	762
»	»	» Σκάου	»	»	520
»	»	» Στραλσούνδην	»	»	750
»	»	» Στοχόλμην	»	»	1064
»	»	» Σουάϊν-μοῦντι	»	»	787
»	»	» Τραβμοῦντι	»	»	751
»	»	» Uleaborg	»	»	1476
»	»	» Βάζαν	»	»	1330
»	»	» Windau	»	»	1015
»	»	» Wismar	»	»	760
»	»	» Wyborg	»	»	1314

(ἀκολουθεῖ) Κ. Ε. Α.

ΝΑΥΤΙΚΑ ΝΕΑ

ΚΙΝΗΣΙΣ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ

Κατὰ τὸν ἐν Βραΐλα ἀνταποκριτήν μας, τὸ ἀτμόπλοιον «Χαρίλαος Τρικούπης» ἐκφορτώνει γαιάνθρακας εἰς τὸν ἐκεῖ λιμένα. Μετὰ τὴν ἐκφόρτωσιν θὰ παραλάβῃ νέον φορτίον καὶ θὰ ἀναχωρήσῃ δι' Ἰταλίαν. Ἡ τιμὴ τοῦ ναύλου του ὡρίσθη εἰς 11 φρ. καὶ 25 κατὰ τόννον.

— Τὸ ἀτμόπλοιον «Παρθενὼν» ἀνῆκον εἰς τὸν ἐν Ταϊγανίῳ κ. Διαμαντίδην καὶ Σία ἀφίκετο εἰς τὸν Πειραιᾶ μὲ φορτίον σίτου. Μέρος ἀπεβίβασεν εἰς Πειραιᾶ, τὸ δὲ ὑπόλοιπον αὐτοῦ εἰς Βῶλον.

—Τὸ ἀτμόπλοιον «Χρυσομάλλη Σιφναίου» ὑπὸ πλοίαρχον τὸν κ. Π. Ἀντωνέλλον ἀναμένεται εἰς Πειραιᾶ αὔριον Δευτέραν.

— Τὸ ἀτμόπλοιον «Ἑπτάλοφος» ἐναυλώθη ἐκ Νικολάεφ διὰ Μασσαλίαν πρὸς 10 φράγκα τὸν τόννον, κατὸ τὴν συνάδελφον «Σφαῖραν».

— Τὸ ἀτμόπλοιον «Θεόδωρος Σιφναῖος» ὑπὸ πλοίαρχον τὸν κ. Ἰω. Χαρόπουλον εὑρίσκεται ὑπὸ ἐκφόρτωσιν εἰς Κατάνην. Μετὰ τοῦτο θὰ καταπλεύσῃ πρὸς ἀνθράκευσιν εἰς Πειραιᾶ καὶ θὰ ἀναχωρήσῃ διὰ Ταϊγάνιον.

— Ὑπὸ ἐκφόρτωσιν ἐπίσης εὑρίσκεται εἰς Γένουαν τὸ ἀτμόπλοιον «Ἀδελφοὶ Σιφναίου».

—Τὸ ἀτμόπλοιον «Μαρία» τῶν κ.κ. Κομηνάκη κλπ. ἐν Ταϊγανίῳ, ὑπὸ πλοίαρχον τὸν κ. Εὐθ. Λεβαντήν, κατέπλευσεν εἰς Πειραιᾶ προχθὲς Παρασκευὴν πρὸς ἀνθράκευσιν.

ΚΑΤΑΠΛΟΙ

Κατὰ τὴν παρελθοῦσαν ἑβδομάδα κατέπλευσαν εἰς Πειραιᾶ τὰ ἀτμόπλοια «Ἥρα» τοῦ Τζὼν ἐκ Κ)πόλεως, «Ἤπειρος» τῆς Πανελληνίου ἐκ Χίου, «Ἐρνέστος Φώσκολος» ἐκ Μεσσήνης πρὸς ἀνθράκευσιν καὶ «Στύρια» ἐκ Κ)πόλεως.

— Ἐπίσης τὸ γαλλικὸν τοῦ Μεσσαζερῆ «Σενεγάλη» ἐκ Μασσαλίας, «Μάρθα» ἑλλην. ἐκ Ταϊγανίου μὲ φορτίον σίτου, «Μιτυλήνη» ἑλληνικὸν ἐκ Γενούης πρὸς ἀνθράκευσιν, «Ποσειδὼν» τοῦ Τζὼν ἐξ Ἀλεξανδρείας-Δήλου, «Ἡράκλεια» τοῦ Κουρτζῆ ἐκ Κρήτης, «Σάμος» τῆς Πανελληνίου ἐκ Τεργέστης-Καλαμῶν, «Πελοπόννησος» ἑλληνικὸν ἐκ Ποντοηρακλείας μὲ φορτίον γαιανθράκων, καὶ τὰ γερμανικὰ «Λέσβος» καὶ «Σπῦρος» ἐξ Ἀμβούργου Μελίτης.

— Ἐπίσης τὰ ἑλληνικὰ ἀτμόπλοια «Μπέμπε» καὶ «Ἀνδριάνα Σταθάτου» ἐκ Βραΐλας πρὸς ἀνθράκευσιν.

ΝΑΥΛΟΙ

(Τοῦ ἐν Κάρδιφ ἀνταποκριτοῦ μας)

Αἱ τιμαὶ τῶν ναύλων διὰ τὰ φορτώνοντα ἐντεῦθεν ἀτμόπλοια γαιάνθρακα ἔχουσιν ὡς ἑξῆς: Δι' Ἀλγέριον 8 φρ. καὶ 50, δι' Ἀλεξάνδρειαν 9 σελλίνια, διὰ Βρινδήσιον 8 καὶ 6, διὰ Βαρκελώνην 9 καὶ 3, διὰ Κατάνην 8 καὶ 9, διὰ Κωνσταντινούπολιν 8, διὰ Σιβιταβέκιαν 8 καὶ 6, διὰ Leghorn 8 καὶ 6, διὰ Γένουαν σελ. 8 καὶ 3 πέν., διὰ Μασσαλίαν 10 φρ., διὰ Μάλταν 7 σελ., διὰ Μεσσήνην 8 καὶ 9, διὰ Μανταλέναν 8 καὶ 6, δι' Ὀδησσὸν 8 καὶ 3, διὰ Πὸρτ-Σάϊδ 8 καὶ 6, διὰ Παλέρμον 8 καὶ 9, διὰ Πειραιᾶ 8 καὶ 9, διὰ Ρέτζιο 8 καὶ 9, διὰ Σαβόναν 8 καὶ 3, διὰ Σῦρον 8, διὰ Σμύρνην 8 καὶ 9, διὰ Σουλινᾶ 8 καὶ 6, διὰ Σπέτσιαν 8 καὶ 6, διὰ Τεργέστην 9 καὶ 6, διὰ Τάραντα 8 καὶ 6, διὰ Βενετίαν καὶ Ἀγκῶνα 9 καὶ 6 καὶ διὰ Νεάπολιν Ἰταλίας 8 καὶ 6.

ΣΙΤΑΓΟΡΑ

Καὶ κατὰ τὴν παρελθοῦσαν ἑβδομάδα ἀφίκοντο ἀρκετὰ φορτία σίτου, ὡς τηλεγραφοῦσι δὲ ἐκ Ταϊγανίου ἡ ἀγορὰ τῶν σιτηρῶν ἐκεῖ ἐγένετο σταθερὰ ἑκάστης ψάθας τιμωμένης 9 ρούβλια καὶ 20—25 καπίκια.

Τὴν προσεχῆ ἑβδομάδα ἐπίσης ἀναμένονται φορτία σίτου ἐκ Ρωσσίας.

ΖΗΤΟΥΝΤΑΙ ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ

Ὁ ἐν Ἀλεξανδρείᾳ ἀνταποκριτής μας δι' ἐπιστολῆς του ἀπὸ 19 Μαΐου μᾶς γράφει ὅτι ζητοῦνται ἀτμόπλοια διὰ 2 ναύλους πετρῶν ἐξ Ἰταλικοῦ λιμένος δι' Ἀλεξάνδρειαν μὲ 8,50 λίρας Ἰταλικὰς κατὰ τόννον. Ἕκαστον τῶν φορτίων τούτων δὲν εἶναι μεγαλείτερον τῶν 2,000 τόννων.

Οἱ ἐκ τῶν ἰδιοκτητῶν καὶ πλοιάρχων ἐπιθυμοῦντες τοιαύτην ναύλωσιν δύνανται νὰ ἀποταθῶσι δι' ἐπιστολῆς των εἰς τοὺς ἐν Ἀλεξανδρείᾳ ναυλομεσίτας κ. κ. John Z. Coufoudakis et Cie, οἵτινες θὰ προτιμήσωσι τὰ ἑλληνικὰ ἀτμόπλοια.

Ἐπίσης ζητεῖται ἐν ἀτμόπλοιον 2—2,300 τόννων διὰ φόρτωσιν πορσελάνης ἐκ Σαντορίνης εἰς Ἀλεξάνδρειαν. Πληροφορίαι περισσότεραι δίδονται παρὰ τῶν ἰδίων ναυλομεσιτῶν.

ΟΙ ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΕΣ

Ἡ τιμὴ τῶν γαιανθράκων ἐν τῇ ἀγορᾷ Πειραιῶς ὑπέστη μικράν τινα πτῶσιν, κατὰ τὴν παρελθοῦσαν ἑβδομάδα. Ἡ τιμὴ ἐν τούτοις τοῦ συνήθους γαιάνθρακος Κάρδιφ παρέμεινεν εἰς 24 –25 σελλίνια κατὰ τόν.

(Τοῦ ἐν Κάρδιφ ἀνταποκριτοῦ μας)

Αἱ τιμαὶ τῶν γαιανθράκων ἐνταῦθα ἔχουσιν ὡς ἑξῆς: Γαιάνθραξ χονδρὸς Κάρδιφ α' ποιότητος 18 σελ. καὶ 3 πέν.—18 καὶ 9. β' ποιότητος 17 σελ. καὶ 9 πέν. γ' 16 καὶ 6 καὶ δ' ποιότητος 16 σελλίνια. Λεπτὸς γαιάνθραξ α' ποιότητος Κάρδιφ 9 σελ. καὶ 6 πέν. ἕως 9 καὶ 9· καὶ β' ποιότητος 8 καὶ 9.

Γαιάνθραξ Νιοῦπορτ χονδρὸς α' ποιότητος 16 σελ. καὶ 6 πέν. καὶ β' ποιότητος 15 καὶ 6.

ΝΑΥΤΙΚΑ ΕΙΔΗ

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

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

Τὰ αὐτὰ ἄβραστα πρὸς 2.40.

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

Τὰ λευκὰ σχοινία τιμῶνται 2.60 κατ' ὀκᾶν.

Τὰ ἐκ τοῦ σπάρτου σχοινία (τζίβαι) πρὸς 2.40.

Τὸ μίνιον (ἐκ μολύβδου) ἀπὸ 1—1.40.

Χ ρ ώ μ α τ α

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

Τὸ λευκὸν χρῶμα τσίγκου πρὸς 1.70 κατ' ὀκᾶν

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

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

Ἐπίσης αἱ τιμαὶ τῶν ἀλύσσων, ἀγκυρῶν, συρμάτων σιδηρῶν καὶ χαλυβδίνων διὰ πλοῖα, στυπίων, σπάγγων καὶ ἱστιοπάνων ποικίλλουσιν ἀναλόγως τῆς ποιότητος καὶ τοῦ πάχους αὐτῶν.

ΠΩΛΗΣΙΣ ΙΣΤΙΟΦΟΡΟΥ

Ὁ ἐκ Γαλαξειδίου πλοίαρχος κ. Εὐθ. Χαρδαβέλας προκειμένου νὰ προβῇ εἰς ἀγορὰν ἀτμοπλοίου ἐπώλησεν εἰς τὸν ἐξ Ἐνουσῶν πλοίαρχον κ. Μιχ. Πατρώναν τὸ ἱστιοφόρον αὐτοῦ ἐκ τόννων 730. Τὸ ἱστιοφόρον τοῦτο, νηολογημένον ἐν τῷ λιμένι Γαλαξειδίου, ἐπωλήθη ἀντὶ 33,000 φράγκων χρυσῶν.

Ὁ κ. Χαρδαβέλας εὑρίσκεται κατ' αὐτὰς εἰς Ἀθήνας συνεννοούμενος πρὸς καταρτισμὸν τῆς ὁμάδος μεθ' ἧς προβῇ εἰς τὴν ἀγορὰν νέου ἀτμοπλοίου.

ΑΛΛΑ ΝΕΑ

— Τὴν παρελθοῦσαν Πέμπτην εἰς τὴν νησίδα Λέρος τοῦ Ναυστάθμου ἐτυφεκίσθη ὁ εἰς θάνατον καταδικασμένος ναύτης τοῦ Πολ. Ναυτικοῦ Σπυρ. Γιαννιώτης ὡς διαπράξας ἀνθρωποκτονίαν.

— Ὁ πλοίαρχος τοῦ «Ποσειδῶνος» τοῦ οἴκου Σταθάτου κ. Α. Φερεντῖνος παρέδωκεν εἰς τὸ λιμεναρχεῖον Πειραιῶς 150 φρ. ὡς εἰσφορὰν τοῦ προσωπικοῦ τοῦ πλοίου ὑπὲρ τοῦ Ἔθν. Στόλου.

— Κατὰ τὴν συνάδελφον «Σφαῖραν» πρὸς παραλαβὴν τοῦ ἄρτι ἀγορασθέντος ἐν Ἀγγλίᾳ ἀτμοπλοίου ὑπὸ τῶν Ἑλλήνων κεφαλαιούχων τῆς Βιέννης Ἀδελφῶν Τοπάλη ἀπῆλθεν ὁ ἐξ Ἰθάκης ἐμπορόπλοίαρχος κ. Κ. Θεοφιλάτος.

—Τὸ ἀτμόπλοιον τοῦτο ἔσται τὸ μεγαλήτερον ἑλληνικὸν ἀτμόπλοιον.

— Οἱ κ. κ. Ἀδελφοὶ Τοπάλη εὑρίσκονται εἰς διαπραγματεύσεις πρὸς ἀγορὰν καὶ ἑτέρου μεγάλης χωρητικότητος.

— Ἐπίσης δύο γνωστοὶ ἐφοπλιστικοὶ ἑλληνικοὶ οἶκοι προτίθεται ν' ἀγοράσωσι δύο ἀτμόπλοια ὧν ἑκάτερον θὰ ἔχῃ χωρητικότητα 4.000 τόννων φορτίου. Αἱ συμφωνίαι ἐκλείσθησαν καὶ ὑπολείπεται μόνον ἡ ἐπίσκεψις.

— Κατέπλευσαν εἰς Πειραιᾶ προχθὲς Παρασκευὴν τὸ αὐστριακὸν «Κάστωρ» ἐκ Κρήτης, τὸ ἰταλικὸν «Ciava» ἐκ Θεσσαλονίκης καὶ τὸ ρωσσικὸν «Τσάρος» ἐκ Χίου.

ΧΡΗΜΑΤΙΣΤΗΡΙΟΝ

	20 Μαΐου	26 Μαΐου
Ἡνοπ. δάνειον..... Δρ.	106.75	106.75
Ὁμολογίαι		
Λαχ. Ἐθν. Τραπέζης... »	663	669.50
Μετοχαὶ Τραπεζῶν		
Ἐθν. Τραπ. Ἑλλάδος.. »	3952.50	395.—
Τραπέζης Κρήτης..... »	230	234.—
Βιομηχ. Πίστεως..... »	66.50	67.25
Τραπέζης Ἀθηνῶν..... »	179.—	179.50
Μετοχαὶ Ἑταιριῶν		
Μεταλ. Λαυρείου..... »	117.—	122.—
Σιδηρ. Ἀθην. Πειραιῶς. »	348.—	352.—
Σ. Ἀθην.-Πειρ.-Πελ... »	56.50	55.25
Σιδηρ. Θεσσαλίας..... »	131.50	131.75
Δημ. καὶ Δημοτ. Ἔργων »	81.—	85.25
Γεν. Ἑταιρ. Ἐργοληψ.. »	203	204.—
Ἑλλ. Πυριτιδοποιείου.. »	109	107.—
Πανελ. Ἀτμοπλοΐας.... »	227	229.—
Ἑταιρ. Μονοπωλίων.... »	478.—	
Ἀεμόφωτος Ἀθηνῶν... »		100.25
Ἠλεκτρ. Ἑταιρίας.... »	97.50	480.—
Νομίσματα		
Εἰκοσάφρ. μετρητοῖς.... »	32.15	32.25
Λίρα Ἀγγλίας »..... »	40.15	40.30
Λίρα Τουρκίας »..... »	36.45	36.60

ΕΤΑΙΡΙΑ ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΩΝ

ΓΛΑΜΟΡΓΑΝ LIMITED

(GLAMORGAN COAL COY LIMITED)

ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ

6, BUTE CRESCENT, CARDIFF

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

Ἰδιοκτῆται τῶν ἀνθρακωρυχείων.

HOOD'S MERTHYR SMOKELESS STEAM COAL

Προμηθευταὶ τοῦ Ἀγγλικοῦ Ναυαρχείου.

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

Ἀντιπρόσωπος ἐν Πειραιεῖ Γ. ΚΑΖΑΝΟΒΑΣ.

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

L. KOUKE

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

ΣΚΑΡΑΜΑΓΚΑΣ ΚΑΙ ΕΥΜΟΡΦΟΠΟΥΛΟΣ

Πράκτορες ἐμπορικῶν ἀτμοπλοίων. Μέγα Ναυλομεσιτικὸν κατάστημα. Ἕδρα ἐν Ροστοβίῳ Ὑποκαταστήματα εἰς Λονδῖνον καὶ Ταϊγάνιον.

DUNCAN HOYLAND ET Co

Πράκτωρ σιτηρῶν καὶ ἐμπορικῶν ἑταιριῶν. Ναυλομεσιτικαὶ ἐργασίαι ἐν Ταϊγανίῳ, Ροστοβίῳ καὶ Νοβοροσίσκῃ.

Κ. ΜΙΧΑΛΟΠΟΥΛΟΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ 7 ΟΔΟΣ ΒΟΥΒΟΥΛΙΝΑΣ 7

Ὁ μόνος ἐν Πειραιεῖ ἔχων γνήσια χρώματα Μοράβιας διὰ τὰ ἀτμόπλοια. Ἀποφεύγετε τὰς νοθείας ἀγοράζοντες χρώματα μόνον παρὰ τοῦ κ. Κωνστ. Μιχαλοπούλου.

ΤΥΠΟΙΣ Δ. Γ. ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΥ

8 Ὁδὸς Πραξιτέλους 8

Φ. ΦΩΤΙΑΔΗΣ καὶ Γ. ΔΑΝΕΖΗΣ

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

ΣΥΝΔΡΟΜΑΙ

Ἡ συνδρομὴ τῆς «Ναυτικῆς Ἑλλάδος» εἶναι ἐν Ἑλλάδι ἐτησίως δραχ. 12 καὶ ἐν τῷ Ἐξωτερικῷ φρ. χρ 12. Ἑξάμηνος ἐν Ἑλλάδι δρ. 7 καὶ ἐν τῷ Ἐξωτερικῷ φρ. χρ. 7.

ΦΥΛΛΑ

ΤΗΣ «ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ»

Πωλοῦνται ἀντὶ 30 λεπτῶν ἕκαστον εἰς ἅπαντα τὰ ἐν Ἀθήναις βιβλιοπωλεῖα καὶ ἐν τῷ «Ἀθηναϊκῷ βιβλιοπωλείῳ» παρὰ τὸ Ὑπουργεῖον τῶν Ναυτικῶν.

ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ

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

NICOLAS D COTZIAS (SYRA)

Μεσίτης ἀγορῶν πωλήσεων καὶ ναυλώσεων ἀτμοπλοίων.

Τηλεγραφ. Διεύθυνσις. COTZIAS, SYRA.