



ΙΔΡΥΤΗΣ ΚΑΙ ΙΔΙΟΚΤΗΤΗΣ

Ι. Θ. ΣΙΦΝΑΙΟΣ



ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ

Κ. ΑΥΓΕΡΗΣ ΚΑΙ Ν. ΚΟΤΣΟΒΙΛΛΗΣ

ΣΥΝΕΡΓΑΤΑΙ

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



ΑΘΗΝΑΙ

1901

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Ἡ μεταφορά τῆς σταφίδος μας, διὰ τῶν Ἑλληνικῶν ἀτμοπλοίων ὑπὸ Ν. Γ. Κοτσοβίλλη.— Περὶ ναυτικοῦ προγράμματος ὑπὸ Περ. Ἀργυροπούλου, ὑπασπιστοῦ ἐν τῷ Ὑπουργεῖῳ τῶν Ναυτικῶν.— Οἱ κανόνες τῆς Ὑόρκης καὶ Ἀμβέρσθ. ὑπὸ Σ. Α. Μάτσει.— Ἡ ναυτικὴ ἐκπαίδευσις εἰς τὰ ξένα Κράτη ὑπὸ Β. Λ. Α.— Σταθμὸς γαιανθράκων ἐν Ζακύνθῳ ὑπὸ Γκέκα Κουλούρη, πλοίαρχου.— Ναυτικὰ δίκαια ὑπὸ Ἐμ. Μικρυγιάννη.— Κανονισμὸς πρὸς ἀποφύγιον συγκρούσεων πλοίων.— Αἱ ναυλώσεις φορτηγῶν ἀτμοπλοίων καὶ ἡ ἄγνοια μερῶν καὶ λιμένων ὑπὸ Ν. Γ. Κ.— Κίνησις Ἑλλ. ἀτμοπλοίων ὑπὸ Ν. Α. Μ.— Ναυτικὰ νέα κλπ.

### ΕΙΚΟΝΕΣ

Ἡ εἰκὼν τοῦ ὑπὸ τῶν ἐργοστασίων Ἀρμυρογγ. κατασκευασθέντος εὐδρόμου, τὴν ἀγορᾶν, τοῦ ὁποῦ διαπραγματεύεται ἡ Ἑλλάς.

ΕΤΑΙΡΙΑ Γαιανθράκων Γλάμοργαν. Ἀντιπρόσωπος ἐν Πειραιεῖ Γ. ΚΑΖΑΝΟΒΑΣ.	Δ. ΚΟΤΣΟΒΙΛΛΗΣ, ναυτοδιδάσκαλος, διευθυντὴς Ναυτικοῦ Γραφείου, Πειραιεὺς ὁδὸς Νοταρᾶ 99.
Κ. ΔΕΔΟΥΣΗΣ, ναυλομεσίτης, Πειραιεὺς.	Γ. ΚΑΨΙΜΑΛΛΗΣ, ἔμπορος ναυτικῶν εἰδῶν ὁδὸς Βουβουλίνας 7, Πειραιεὺς.
Κ. ΜΙΧΑΛΟΠΟΥΛΟΣ, ἀντιπρόσωπος χρώματος Μοράβιας ὁδὸς Βουβουλίνας ἀριθ. 7 ἐν Πειραιεῖ.	Μ. ΒΟΛΙΚΑΣ, ναυλομεσίτης ἐν Πειραιεῖ.

### PENE AMIEL

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

## Ἡ «ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΛΛΑΣ»

Κυκλοφοροῦσα εἰς 2,000 ἀντίτυπα καὶ ἀριθμοῦσα περὶ τοῦ 20,000 ἀναγνώστας δύναται νὰ χρησιμεύσῃ ὡς ἐξαίρετον μέσον διαφημίσεως διὰ τὸ ἐξαγωγικὸν ἐμπόριον καὶ διὰ τὰς ἐργασίας καὶ τὴν χρησιμότητα τῶν κ. κ. ἀσφαλιστῶν, πρακτόρων, ναυλομεσιτῶν, ἀργυραμοιβῶν, τῶν τραπεζῶν, ἐμπόρων γαιανθράκων καὶ σιτηρῶν καὶ τῶν ἐν γένει ἀντιπροσώπων τῶν διαφόρων ἐμπορικῶν καὶ τραπεζιτικῶν οἴκων.

### ΧΑΡΙΝ ΕΥΚΟΛΙΑΣ

μεγαλειτέρας ἐγκαινιάζομεν ἀπὸ σήμερον ἀγγελίας μιᾶς γραμμῆς μόνον περιλαμβανούσας τὸ ὄνομα, ἐπάγγελμα καὶ Διεύθυνσιν τῶν ἐπιθυμούντων νὰ γνωρίσωσι τὸ ἐπάγγελμά των εἰς εὐρύτερον κύκλον.

Καὶ ταύτας μόνον ἀντί:

### ΜΙΑΣ ΔΡΑΧΜΗΣ

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

### ΠΑΣΑ ΑΓΓΕΛΙΑ

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

## Ἡ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΤΗΣ ΣΤΑΦΙΔΟΣ ΜΑΣ

ΔΙΑ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ

Ἵπῆρξεν ἐποχὴ κατὰ τὴν ὁποῖαν οὐδὲν Ἑλληνικὸν φορτηγὸν ἀτμόπλοιο ἦτο Νηολογημένον εἰς τὰ βιβλία τῶν Λιμεναρχείων τοῦ Κράτους καὶ τότε οἱ πλείοντες εἰς τὴν ἀφθονίαν τοῦ χρήματος σταφιδέμποροι δικαίως ἐφόρτωνον τὸ Ἑλληνικὸν προῖον εἰς τὰ ξένα ἀτμόπλοια.

Οἷος λαβύρινθος φορτωτικῶν καὶ συνδυασμοῦ πρωτοφανεῖς ἐπεκράτησαν τὴν ἐποχὴν ἐκείνην, μεταξὺ ἐμπόρων καὶ Πλοίαρχων μεταξὺ πλοίαρχων καὶ Μααυνιέριδων, φορτωτῶν, πλοίαρχων καὶ τῶν τελευταίων, δὲν περιγράφονται.

Τὸ κέρδος δημιουργεῖ ἄλλο κέρδος καὶ τὰ ἀφθονα μέσα τοῦ κηταζητουμένου ἀπὸ ὅλα τὰ μέρη ἐμπορεύματος εἶναι τόσα πολλά ὥστε ὁ ἐργατικὸς κόσμος κερδίζει ἀρκετὰ διὰ νὰ ἔχῃ τὴν ἀπάθειαν νὰ καίῃ ἐπὶ τῆς λυχνίας τὸ πεντόδραχμον! ἢ δι' αὐτοῦ νὰ στρέφῃ ἀπαθῶς τὸ τσιγαρέτο του!

Ἡ σταφίς τῆς ἐποχῆς ἐκείνης δὲν ἐπῆρκει, ἢ δὲ ζήτησις ἦτο τοιαύτη ὥστε οὐδεὶς ἐπρόσχε εἰς τὰ φορτωτικά. οὔτε εἰς τὰ μέσα αὐτῶν, ἀλλ' εἰς τὸν σκεπὸν τοῦ νὰ μεταφερθῇ ταχέως εἰς τὸν προορισμὸν τοῦ τὸ πολὺτιμον προῖον, ἀδιάφορον δὲ εἶναι εἰς λογαριασμοὶ θὰ ἐπαρουσίαζον μεγαλειτέρα τοῦ δέοντος ἔξοδα.

Ἐκτοτε παρήλθον πολλὰ ἔτη καὶ ἡ παραγωγή τῶν ἄλλων Ἐθνῶν ἐμείωσε τὴν ἀξίαν τοῦ ἰδικοῦ μας, .. Καὶ ἐπῆλθεν ἡ ὑποτίμησις χωρὶς νὰ μετριάσθω καὶ αἱ παράλογοι φορτωτικαὶ ἰδέαι, αἵτινες ἐπεκράτησαν εἰς τὸν Πρακτορικὸν ἐκεῖ κόσμον.

Ἡ Ἑλληνικὴ Ναυτιλία σήμερον ἀριθμοῖ τὸν γνωστὸν εἰς πάντας φορτηγὸν στόλον, διακρίνεται δὲ ὡς πρώτη ναυτιλία εἰς τὰς συναλλαγὰς τῆς καὶ προτιμᾶται παρὰ πάντων καὶ προστατεύεται παρ' ὄλων τῶν μεγάλων Ἑυρωπαϊκῶν οἴκων, διότι πάντες μένουσιν εὐχαριστημένοι ἐκ τῆς εἰλικρινοῦς συνεργασίας τῶν τιμιωτάτων ναυτικῶν μας.

— Διατὶ λοιπὸν ἡ Σταφίς μας νὰ μὴ μεταφέρεται διὰ τῶν Ἑλληνικῶν ἀτμοπλοίων εἰς ὅλα τὰ μέρη τῆς Ἑυρώπης καὶ τῆς Ἀμερικῆς;

Ἐδοῦ ἐρώτημα εἰς τὸ ὁποῖον πρέπει νὰ ἀπαντήσῃ ἡ Κυβέρνησις μας, ἀπὸ ἐξετάσει μετὰ μεγίστης προσοχῆς τὰ πράγματα.

150 000 τόννοι Σταφίδος μεταφέρονται ἐκ τῆς Ἑλλάδος κατὰ τοὺς μετριοτέρους ὑπολογισμοὺς διὰ τοὺς λιμένας τῆς Ἑυρώπης καὶ τῆς Ἀμερικῆς. Τὸ Λονδίνον, τὸ Λίβερπουλ καὶ οἱ ἄλλοι βόρειοι λιμένες τῆς Ἀγγλίας τραβοῦν περὶ τὰς 60—80 χιλιάδας τόννων. Ἡ Ὀλλανδία, ἡ Γερμανία, ἡ Νέα Ὑόρκη καὶ Αὐστραλία καὶ τόσοι ἄλλοι μεγάλοι λιμένες δέχονται τὸ Ἑλληνικὸν προῖον μετὰ τόσης ἀγάπης καὶ ἐπιθυμίας καὶ κατὰ χιλιάδας τόννους, χωρὶς ποτὲ νὰ εἶναι φορτωμένον εἰς σκάφος Ἑλληνικὸν ἐπὶ τοῦ ὁποῦ νὰ κυματιζῇ ἡ Ἑλληνικὴ σημαία μας, ὡς ἐγένετο εἰς τοὺς παλαιούς χρόνους, ὅπταν ἡ ἀτιμῆρις ἡμῶν ναυτιλία ἐσχίζε τὰ κουτσόπανα.

Εἶναι δὲ γνωστὸν ὅτι ἡ μεταφορά τῆς σταφίδος ἀκριβοπληρῶνει ναυλον δι' ὅλα τὰ μέρη ἐν γένει, καὶ ἀκριβῶς εἰς τὴν πληρωμὴν ταύτην εὐρίσκωμεν τὴν περίεργον διατὶ νὰ μὴ ζητοῦνται Ἑλληνικὰ ἀτμόπλοια, ἀλλὰ καὶ νὰ ἀτοκροῦνται, ὡς συνέβη πολλάκις.

Οἱ 150 000 τόννοι τῆς ἐξαγωγῆς τοῦ προϊόντος μας, εἰάν διαιρεθῶσι διὰ τοῦ ἀριθμοῦ 2,500 (ὁ μέσος ὅρος τοῦ φορτίου τῶν φορτηγῶν ἀτμοπλοίων μας) θὰ μᾶς δώσωσιν ἀριθμὸν 60. Καὶ ἐξήκοντα ἀτμόπλοια δύναται νὰ μεταφέρωσιν εἰς τὰ ρηθέντα μέρη ἐκ τῆς Ἑλλάδος τὴν Σταφίδα μετ' ἐξασφαλισμένην ἐπιστροφὴν γαιανθράκων ἢ ἄλλου ἐμπορεύματος ἐκ τῆς Ἀμερικῆς πρὸς τὴν Ἀγγλίαν καὶ τὰς λοιπὰς χώρας τῆς Ἑυρώπης.

Ἡ τοῦ τρέχοντος ἔτους κατάστασις τῶν



ναύλων έπρεπε να μάς εγείρη του ληθαργού εις όν πρό έτων ύπεπέταμεν και να μάς κίμη να εξετάσωμεν τους λόγους, διά τους όποιους ή Σταρίς δέν μεταφέρεται διά της Έλληνικής Σημαίας.

Πολλά έλέχθησαν και λέγονται καθημερινώς περί της μεταφοράς ταύτης και θά ήτο καλόν να εξακριβώση ή Κυβέρνησις την άληθή αίτίαν της μη άπαστοίης, διά

να μάθωμεν επί τέλους την καθαράν άληθειαν της τοιαύτης όπισθοδρομήσεως.

Άλλά χρειάζεται εργασία και ειδικοί άνθρωποι να εργασθούν διά να εξακριβώσωσι την άφορμήν. Μόνη δέ ή Κυβέρνησις δύναται να φέρη διά της άναμίζεως της σοβαρά άποτελέσματα.

N. Γ. ΚΟΤΣΟΒΙΛΛΗΣ

## ΠΕΡΙ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ

(συνέχεια και τέλος)

Έκ των έν τοίς προηγουμένοις έκτεθέντων εις ένα και μόνον τύπον άποβλέπομεν τον του καταδρομικού δευτέρου τάξεως, έκτοπίσματος 4,000 τόνων, μήκους 91 μέτρων και πλάτους 13. Ο θώραξ της ισάλου δέον να έκτείνηται καθ' όλον τό μήκος λεπτυόμενος εις τή άκρη, τό δέ πέρους αυτού, 30 εκ. είνε έπαρκές θωρηκτόν κκτάστρωμα άπ' άκρου εις άκρον. Όσον άφορξ τό σύστημα του πυροβολικού τό του Κανέ θεωρούμεν κάλλιστον, τόσον διότι δέν άπομακρυνόμεθα του ήδη έν τοίς θωρηκτοίς ήμών ύπάρχοντος τοιούτου, όσον και διά τής τελευταίης έπιτυχίης αυτού τελειοποιήσεις, αίτινες παρουσιάζουσι τυχυβόλον διαμετρήματος 0,24 δυνάμενον να βάλλη διά καλώς έξησκημένων ύπηρετών δύο βολής ανά πών λεπτόν, τό δέ των 0,15 2ξ βολής ανά πών λεπτόν, προς δέ ό κιλλίβας αυτού σημαντικώς έτελειοποιήθη, διά της αντικαταστάσεως των δύο κυλίνδρων του ύδραυλικού χαλινωτηρίου δι' ένός τοιούτου και της προσθήκης έλατηρίων, άτινα μετά την άπόκρουσιν έπαναφέρουσιν αύθωρει τό πυροβόλον εις την προτέραν αυτού θέσιν. Τέσσαρα έξ έκάστης πλευράς, έξ ών δύο των 24 και δύο των 15, έκτός τούτου δύο πυροβόλα μεγάλης όλκής δύνανται να τοποθετήσωσιν έν πύργοις, τό μέν επί πύργων, τό δέ επί πρύμνην. Μέγας αριθμός τυχυβόλων και πολυβόλων, φυλασσόμενων δι' άπλών άσπίδων δύνανται να τοποθετηθώσι παρά τή άφρη και σκυροειδώς επί των θωρηκίων.

Τήν συγκέντρωσιν του βάρους πυροβολικού έν πύργω θεωρούμεν έπιβλαβή, δι' ό και προτείνομεν την διακομήν αυτού κατά μήκος των πλευρών έν διαμερίσμασιν έκαστον των όποιων δέον να έχη κατά την έξουτου βάσιν ιδίαν πυριτιδαποθήκην<sup>(1)</sup>. Διά του συστήματος τούτου ή

εξακριβώσις ένός έκάστου πυροβόλου, προεχίνει άσφαλής και βεβαία διά της διατάξεως ταύτης άποφεύγεται και τό μεταδοτικό του πανικού συνκίσθημα. Οι πυροβοληται και τό λοιπόν πλήρωμα, υπείκοντες χωρίς να δύνανται να συζητήσωσιν επί των γεγονότων χειρίζουσι τή μερικά μηχανήματα άγνοούντες πού τό μέγα μηχανήμα, έφ' ου έπιβάνουσιν τους οδηγεί. Είς την υπό μελέτην τύπον θάφρωθώσιν κατά μέρος δύο παράγοντες, καθ' ήμās μέν άσήμαντοι, καθ' άλλους δέ σπουδαιότατοι, ή ταχύτης και ή άκτής ένεργείας. Η ταχύτης παρά της Ναυτικής Τακτικής θεωρείται σπουδαίος παράγων, έπανερχόμενος λαυθανόντως μεταξύ των όπλων των πολεμικών πλοίων. Και όντως όσον άφορξ την άποδοχήν ή την διεκφυγήν της πάλης, τής κατά την μάχην κινήσεις και τους πρό του άγώνος χειρισμούς μεγίστην έχει σπουδαιότητα τοϋτο λέγοντες έν έννοούμεν ότι διά μόνης της ταχύτητος νικη τις, άλλ' ότι αύτη συντείνει εις την μείζονα έπιτυχίαν των άλλων όπλων. Η ταχύτης ένεχεί σπουδαιότητα διά πών Κράτος, τό όποιον φυσικώς είνει άδύνατον να άντεπεξέλθη διά των πραγματικών αυτού δυνάμεων έναντίον άντιζήλου ισχυροτέρου, τότε προσπαθει παντί σθένει την καταπολέμησιν του άντιπάλου διά καταδρομών σκοπουσών την παράλυσιν του έμπορίου αυτού, δι' έπιθέσεως κατά την συνάντησιν στόλου άδυνατοτέρου και φυγήν ένώπιον ισχυροτέρου τοιούτου, έχουσιν άρα ανάγκην ταχυπλόων και αυτόνόμων σκαφών. Η άκτής ένεργείας άπαράκίτητος τυγχάνει διά σκάρη προωρισμένα να ένεργήσωσι μικράν του σημείου στηρίγματος αυτών. Είς την Άγγλίαν επί παραδείγματι είνει έπιβεβλημένη ή παράδοχή τύπου άκτινός ένεργείας πλέον των 8,000 μιλίων, ή δ' έλλειψις τοιούτων βεβαίως δέν θά ένεθάρρυνε ταύτην εις τής κατά της Ν. Άφρικής έπιχειρήσεις αυ-

(1) Άγγλικόν καταδρομικόν «Έκτορ».

της. Άλλά δι' ήμās αί περιστάσεις αύται ουδέ κατ' ιδέαν ύφίστανται, ή δέ μεγαλειτέρα άποστασις του σημείου των έπιχειρήσεων ήμών, ήν θά κληθώμεν να δυνύσωμεν δέν ύπερβρίνει τή 250 μίλια. Κατορθούμεν όθεν διά της άφρέσεως των δύο τούτων παρά όντων την συγκέντρωσιν μεγίστης ισχύος έν μικρῷ έκτοπίσματι άπολήγοντες εις ιδεώδη τύπον διά τό ήμέτερον πολεμικόν Ναυτικόν. Όσον άφορξ την παράγγελλιν τροπιλλοβόλων σκαφών, μη λησμονώμεν ότι ό προορισμός αυτών είνει λίαν περιωρισμένος ιδίως άφ' ότου τή θωρηκτά και καταδρομικά ιδιοποιήθησιν την τοπίλλην, γυνόμενα τροπιλλοβόλα: άλλά τοιαύτα ισχυρά, ώτε να ώσι βέβαια περί της έπιτυχίης των προσβολών αυτών έν είνει άσφαλές και βέβαιον ότι ό κύριος των τροπιλλικών σκαφών προορισμός είνει ή άμυνα των παράκλιων και έν ότῳ ήμείς άκόλουθούμεν πρόγραμμα έπιθετικής όργανώσεως προς

άποφυγήν της άμυντικής τοιούτης τομηνρά ήθελεν είσθαι ή δαπάνη τόσων έκκα όμμουρίων καρπού, τότων προσπαθειών και θυσιών, καθ' ήν έποχήν αυτοί οι ειδήμονες εύρωπκίοι άξιωματικοί χαρκατηρίζουσιν ως προβληματικόν τό μέλλον της τροπίλλης.

Έν συμπεράσματι έκφράζομεν την εύχην της ντυπηγήσεως τριών πλοίων του τύπου, ου έξεθέσωμεν έν γενικίς γραμμίς, άφίνοντες εις τους ειδικούς τον καθορισμόν των λεπτομερειών αυτών, άτινα μετ' άντιτροπιλλικού χρησιμεύοντος ως άνιχνευτήρος ήθελον άποτελέσει την δευτέραν μοίραν του Στόλου των θωρηκτών, Στόλου ισχυρού και όμογενοϋς μεθ' ύπερηφανείας δυνάμενου να έπιδεικνύη την Έθνικήν ήμών Σημαίαν.

Άνθυποπλοίαρχος ΠΕΡ. ΑΡΓΓΡΟΠΟΥΛΟΣ

Υπασιστής Υπουργείου Ναυτικών

## KANONES

ΤΗΣ ΥΟΡΚΗΣ ΚΑΙ ΑΜΒΕΡΣΗΣ ΤΟΥ 1890

(Συνέχεια)

Τό συνέδριον της Γενούης του έτους 1892 κατόπιν της προτάσεως της Εισηγητικής έπιτροπής του σχετικού Β. τμήματος προσέθηκε μετά τον ΙΑ κανόνα και πρό του δωδεκάτου του κειμένου περί ου ή ανά χείρας ή άνάλυσις τον έφεξής πρόσθετον.

X II. Προσωρινά έπισκευαί του πλοίου.

Αί προσωρινά έπισκευαί βλαβών χαρκατηρισθεισών ως μερική άβρηία, και έκτελεσθήσιν εις λιμένα άνχηγκαστικής προορισέσεως, λογίζονται κατ' εξαίρεσιν ως γενικαί άβρηαί έν μόνη τη περιπτώσει καθ' ήν τό πλοίον εύρέθη εις κατάστασιν τοιούτην, ώστε άνευ αυτών να μη δύναται να έξακολουθήση τον πλοϋν του, όριστικί δέ έπισκευαί δέν είνε έφικταί, ή έν προς ένεργείαν τοιούτων άπηγείτο χρόνος μικρός και δακνη τοιαύτη ώτε να κινδυνεύη ή συντέλεσις του πλοϋ.

«Έκ της γενικής άβρηίας θέλει φηριείσθαι ή άξία παντός άντικειμένου εκ των προσωρινών έπισκευών χρησιμεύοντος εις την όριστικήν έπισκευήν».

Ίδου πώς αίτιολογεί ή εισηγητική Έπιτροπή του Β'. Τμήματος του συνεδρίου της Γενούης την προσθήκην του κανόνος τούτου.

«Ο ΙΑ' κανών του κειμένου του 1890», (ιδε αυτόν έν σελίδι 241 του 16ου φυλλαδίου του ανά χείρας περιδικού), προβλέπει περί των προ-

σωρινών έπισκευών όρίζων ότι ουδεμία ύποτίμησις ως εκ της διαφοράς του παλαιού προς τό νέον θέλει λαμβάνει χώρον επ' αυτών, όσάκις αί έπισκευαστέκι βλάβη καθίστανται κατατακταί έν κοινή άβρηία. Προβλέπει άρα ό κανών οϋτος οϋτως είπειν παρεμπιπτόντως την περίπτωση καθ' ήν προκειμένης έπισκευής βλαβών κατατακτέων εις την γενικήν άβρηίαν, καθίσταται συμπερωτερον ύπερ πκντων των ένδιαφερομένων να έκτελεσθώσιν έπισκευαί προσωρινά, ή είνει άδύνατον να μη γίνωσι τοιούτοι.

«Ότι τή έξοδα των έν ταις άνωτέρω δυσι περιστάσει έπισκευών άνευ ουδεμιάζ άφαίρεσεως πρέπει να άποζημιωθώσιν εκ της συνεισφοράς δέν ύπάρχει ή έλαχίστη άμφιβολία, άφοϋ αύται άκριβώς ένεκεν της προσωρινότητος αυτών δέν αύξάνουν την άξίαν του πλοίου. «Ό ήδη προτεινόμενος εις τό συνέδριον κανών προβλέπει την περίπτωση καθ' ήν πρόκεινται έπισκευαί βλαβών μη κατατακτέων εις την γενικήν άβρηίαν».

«Είνε άναντίρρητον κατ' άρχήν ότι αί έπισκευαί βλαβών μη άποζημιουμένων διά συνεισφοράς άποτελοϋσι μερικήν άβρηίαν, ύποθεθείσθω όμως, ότι τό πλοίον ήναγκάσθη ένεκεν βλαβών, ως ύπέστη κατά την θλασσοπλοϊαν να καταφύγη εις λιμένα τινά όπόθεν άδυνατεί να άπάρη έλλείψει μέσων, και να κατευθυνθῆ εις τον λιμένα,



ἐνθα δύναται νὰ εὔρη τὰ μέσα τῆς ἐπισκευῆς», ἢ καὶ εἰς αὐτὸν τὸν λιμένα τοῦ προορισμοῦ του.

Ἐν τοιαύτῃ περιπτώσει ἐὰν αἱ δαπάναι τῶν τοιούτων ἐπισκευῶν ἐξ αὐτῆς τῆς φύσεώς των δὲν ὦσι τοικῶται, ὥστε πρὸς ὀριστικὴν ἐπικνώρθωσιν τῶν βλαβῶν ν' ἀπαιτῆται δευτέρα ὀριστικὴ ἐπισκευή, δὲν εἶνε δυνατὴν λογικῶς καὶ ἀκριβοδικαίως, ἀρνηθῆ τις ὅτι ἡ ἀνωτέρω δαπάνη, δέον νὰ συνεισνευχθῆ περὶ πάντων τῶν ἐν τῷ πλοίῳ ἐνδιαφερομένων.

«Εἶνε ἀληθές ὅτι ἡ διὰ τοῦ ἐκτεθέντος κανόνος εἰσχυρομένη μετὰρρύθμισις τοῦ ἀρ. 400 εἶνε ὄντως κλινοφάνης, ἐν τούτοις μολονότι αἱ νομοθεσίαι καὶ ἡ νομολογία τῶν διαφόρων κρατῶν ἐπιμένουσι εἰς τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ ἀρθρου, ἢ ἀντίθετος ἀρχὴ ἢ διὰ τοῦ προτεινομένου κανόνος εἰσχυρομένη ἐφαρμόζεται σχεδὸν πανταχοῦ κατ' ἐμπορικὴν συνήθειαν.

«Ἡ ἐπιτροπὴ νομίζει ὅτι ἡ νέα διάταξις ὅπως διευτυπώθη κατ' αὐτῆς δὲν ἀπάδει πρὸς τὰς γενικὰς ἀρχὰς τὰς διεπούσας τὰς κοινὰς ἀβαρίας.

Καὶ ὄντως. Ἀφοῦ κατατάσσονται εἰς τὴν γενικὴν ἀβαρίαν αἱ δαπάναι τῆς εισόδου ἐν τῷ λιμένι τῆς βιαίας προσορμίσεως καὶ τῆς ἐξ αὐτοῦ ἐξόδου, καὶ ἀφοῦ ἐν τῷ λιμένι τούτῳ τῆς ἀναγκαστικῆς προσορμίσεως πρόκειται ἡ ἐπισκευὴ βλαβῶν πρὸς ἀποτροπὴν κοινοῦ κινδύνου, ἀφοῦ ἐν τῇ αὐτῇ περιπτώσει εἶνε δεκτὰ ἐν τῇ γενικῇ ἀβαρίᾳ αἱ δαπάναι ἐκφορτώσεως καὶ ἀναφορτώσεως τοῦ φορτίου δὲν ὑπάρχει λόγος τις ἀποχρῶν ὅπως μὴ ἐφαρμόσῃ τὴν αὐτὴν ἀρχὴν καὶ εἰς τὰς ἐν λόγῳ δαπάνας προσωρ. ἐπισκευῆς, ἀφοῦ ἡ ὀριστικὴ, ἣν δὲν δικαιούται νὰ καταλογίσῃ ὡς ἀποζημιώτεον, δὲν εἶνε ἐφικτὴ.

Καὶ ἐν τῇ προκειμένῃ περιπτώσει πρόκειται πασιφανῶς περὶ δαπανῶν καταβληθειῶν ἀπλῶς καὶ μόνον διὰ τὴν κοινὴν σωτηρίαν, καθότι ἐνῶ χορηγοῦσι τῷ πλοίῳ τὴν ἰκανότητα νὰ ἐκτελέσῃ τὴν συνομολογηθεῖσαν ναύλωσιν, δὲν ἀπαλλάττουσι τὸν νηοκτῆτην τῶν συνεπειῶν τῆς μερικῆς ἀβαρίας, ἃς εἶχεν ὑποστῆ τὸ πλοῖον, καὶ δι' ὧν δέον αὐτὸ καὶ μόνον νὰ βαρυνθῆ.

Πράγματι, περὶ αὐθέντος τοῦ πλοῦ ὁ πλοίαρχος ἐξ ἀνάγκης ὑποχρεοῦται νὰ προβῆ εἰς τὴν ὀριστικὴν ἐπισκευήν, ὡσεὶ τὸ πλοῖον δὲν εἶχε διόλου ἐπισκευασθῆ. — Εἰς τὴν ὀριστικὴν ταύτην ἐπισκευὴν πιθανὸν νὰ χρησιμοποιηθῶσιν ἀντικείμενα, ἅτινα ἐχρησίμευσαν εἰς τὴν προσωρινὴν ταῦτα βεβαίως ὠφελούσι τὸ πλοῖον εἶνε ἀξία προστιθεμένη εἰς τὴν ἀξίαν αὐτοῦ. Ὁρθῶς ἄρα, προσετέθη τὸ τελευταῖον ἐδάφιον καθ' ὃ ἡ ἀξία παντὸς ἀντικειμένου τῆς προσωρινῆς ἐπισκευῆς χρησιμοποιηθησομένης εἰς τὴν ὀριστικὴν τοιαύτην δέον ν' ἀφαίρεθῆ τῆς γενικῆς ἀβαρίας, ὡς βασιζόμενον ἐπὶ τῶν ἀρχῶν τῶν διεπούσων τὸν κα-

νονισμόν τῶν γενικῶν ἀβαριῶν.

Ἐπὶ τῶν ἀνωτέρω σκέψεων τῆς αἰτιολογικῆς ἐκθέσεως τοῖς εἰσηγητικῆς ἐπιτροπῆς τοῦ Β' αὐτοῦ τμήματος πεισθὲν τὸ ἐν Γενούρῃ συνέδριον τοῦ 1892 περὶ δέξατο μετὰ βραχείαν συζήτησιν τὸν εἰρημένον κανόνα.

Οἱ ἐφοπλισταὶ καὶ νηοκτῆται οἱ συμβαλλόμενοι ὑπὸ τὴν συνθήκην τῆς ἐφαρμογῆς τῶν Κανόνων Ὑόρκης καὶ Ἀμβέρσης τοῦ 1890, δὲν ἀπολαμβάνουσι τοῦ σπουδαίου τούτου πλεονεκτήματος παρεχομένου τῷ πλοίῳ, ἐὰν ἐπομένως ἐπιθυμοῦσι τὴν ἐφαρμογὴν αὐτοῦ, δέον ἐν τοῖς ναυλοσυμφωνητικοῖς νὰ προσθέτωσι τὴν ἐφεξῆς ρήτραν.

«Ὡς πρὸς τὰς ἀβαρίας θέλουσιν ἐφαρμόζεσθαι οἱ κανόνες τῆς Ὑόρκης καὶ Ἀμβέρσης τοῦ 1890 ὡς καὶ ὁ πρόσθετος κανὼν τοῦ ἔτους 1892 τοῦ συνεδρίου τῆς Γενούρας ὑπὸ στοιχείον «X II».

Ἐν τοιαύτῃ περιπτώσει θέλουσιν ἀπολαμβάνει καὶ τὸ ἐκ τούτου πλεονέκτημα ἀντὶ τοῦ μειονεκτήματος ὅπερ ὑφίστανται, ἀποδεχόμενοι τὴν ἐφαρμογὴν τῶν κανόνων τοῦ 1890, ἣτοι νὰ συνεισφέρωσιν ἐν τῷ καταλογισμῷ τῶν συνεισφερουσῶν ἀξιών οὐχὶ μὲ τὸ 1/2, ἀλλὰ μὲ τὸ ὅλον τῆς ἀξίας τοῦ πλοίου καὶ τοῦ ναύλου.

(Ἐπιτεταί συνέχεια.)

Ἐν Σύρῳ.

Σ. Α. ΜΑΤΕΣΙΣ

## Ἡ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΙΣ Εἰς τὰ ἑξὲς ΚΡΑΤΗ

Καθ' ὃν χρόνον τόσαι φροντίδες καταβάλλονται πρὸς τελειότεραν ἐκπαιδεύσιν τῶν Ἑλλήνων ἐμποροπλοίαρχων καλὸν θὰ ἦτο ἐὰν ἐρρίπτομεν ἐν βλέμμα, ἵνα ἐξετάσωμεν πῶς ἐκπαιδεύονται οἱ μέλλοντες πλοίαρχοι τοῦ τόπου προοδεύοντος καθ' ἑκάστην ἐμπορικῆν ναυτικῆς τῆς Γερμανίας. Ἐν Γερμανίᾳ ἐκτὸς τῶν ναυτικῶν σχολῶν τῆς Κυβερνήσεως καὶ αἱ διάφοροι ἐταιρίαι συντηροῦσι σχολὰς, εἰς ἃς ἐκπαιδεύονται οἱ μέλλοντες κυβερνήται τῶν πλοίων τῶν τοιαύτην σχολῆ εἶναι τὸ τρίστιον «Herzogin Sophie-Charlotte» τῆς γερμανικῆς ἐταιρίας «Nord-Deutscher Lloyd» μιᾶς τῶν μεγάλων ἐταιριῶν τοῦ κόσμου, τὸ τρίστιον τοῦτο οὗτινος ἐπιβάνουσι 100 δόκιμοι ἐμποροπλοίαρχοι, ἀνεχώρησε τὸν παρελθόντα Ἀπρίλιον διὰ τὸν ἐτήσιον ἐκπαιδευτικὸν πλοῦν ἀνὰ τὰς ἀκτὰς τῆς Ἀμερικῆς καὶ Ἰαπωνίας.

Ἡ φοίτησις τῶν δοκιμῶν εἶναι τετραετής, δηλονότι τρία ἔτη ἐπὶ τοῦ πλοίου τοῦ χρησιμεύοντος ὡς σχολῆ καὶ ἐν ἔτος εἰς τι τῶν πλοίων τῆς ἐταιρίας. Κατὰ τὸ τέλος τοῦ τε-

## ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΔΙΚΑΙ

τάρτου ἔτους ὁ μέλλων ἐμποροπλοίαρχος, εἶναι ἀριστα κατηρτισμένος, ὥστε νὰ δύναται νὰ παρυσιασθῆ εἰς τὴν ἐμπορικὴν Ναυτικὴν Σχολὴν τῆς Βρέμης καὶ νὰ τύχῃ τοῦ διπλώματος πλοίαρχίας.

Ἴδου ἐν συντόμῳ τὸ πρόγραμμα τῶν μαθημάτων, ἅτινα διδάσκονται κατὰ τὴν τριετὴν ἐν τῷ πλοίῳ ἐκπαίδυσιν.

Ἔτος πρῶτον. Ἡ Γερμανικὴ γλῶσσα ἢ τοὶ ναυτικαὶ ἐκθέσεις, ἐπιστολαὶ καὶ ἐμπορικὴ ἀλληλογραφία. Ἡ ἀγγλικὴ ἢ τοὶ πρῶτον μέρος τῆς γραμματικῆς, γινάσματα περὶ τὸ τυπικόν, εὐχερῆς ἀνάγνωσις ἢ γαλλικὴ γλῶσσα (αἰρετὴ). Γεωγραφία τῶν πέντε ἡπείρων καὶ τῶν ναυτικῶν κρατῶν. Στοιχειώδη μαθηματικὰ ἢ τοὶ ἀριθμητικὴ, δυνάμεις καὶ ρίζαι, λογάριθμοι καὶ ἐξισώσεις τοῦ πρώτου βαθμοῦ, ἐμπορικὴ ἀριθμητικὴ, γεωμετρία, θεωρία τῆς ὁμοιότητος καὶ ἰσότητος τῶν τριγώνων. περὶ κύκλων καὶ χρήσεως γεωμετρικῶν ὀργάνων. Ναυτικὰ ἢ τοὶ στοιχειώδεις γνώσεις, χάρται, κατασκευὴ αὐτῶν, πρακτικαὶ ἀσκήσεις, χρήσις τοῦ διεθνoῦς σηματολογίου, ληπτέα μέτρα ἐν περιπτώσει ναυαγίου κτλ.

Ἔτος δεύτερον. Ἡ γερμανικὴ γλῶσσα ἢ τοὶ ἐκθέσεις περὶ τῆς χρήσεως τῶν ναυτικῶν καὶ τεχνικῶν μηχανημάτων ἢ ἀγγλικὴ ἢ τοὶ δεύτερον μέρος τῆς γραμματικῆς, συνδιάλεξις. Ἱστορία τῶν ναυτικῶν δυνάμεων τοῦ κόσμου. Γεωγραφία ἐμπορικὴ. Μαθηματικὰ, εὐθύγραμμος τριγωνομετρία καὶ στερεομετρία. Ναυτικά, προσδιορισμὸς τῆς θέσεως ἀτμοπλοίου ἐν ἀνοικτῷ πελάγει, χρήσις τοῦ Lok, τῶν βολιδῶν, γνώσις ἀστερισμῶν, σύνταξις ἡμερολογίου τοῦ πλοίου, κατάλληλος τοποθέτησις τῶν ἐμπορευμάτων.

Ἔτος τρίτον. Τελεία γνώσις τῆς γερμανικῆς γλώσσης συνδιάλεξις καὶ ἀλληλογραφία ἀγγλιστί. Ἐμπορικὴ γεωγραφία κτλ.

Β. Α. Α.

## ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΝΕΟΥ ΕΛΛ. ΑΤΜΟΠΛΟΪΟΥ

Ὁ ἐκ Σύρου πλοίαρχος κ. Ἀνδρέας Δρούτσος παρήγγειλεν εἰς Λαυτὸν Πίκολον τῆς Αὐστρίας τὴν κατασκευὴν νέου ἀτμοπλοίου 1110 τόνων μὲ βύθισμα μόνον 11 ποδῶν ἀντὶ 13, 500 λιρῶν στερλινῶν.

Τὸ ἀτμόπλοιο τοῦτο εἶναι ἐκ τῶν ὀλίγων, τὰ ὅποια ἔχουσι τὸσον μὲν κρὸν βύθισμα.

Τὸ ἀτμόπλοιο Cap Wrath, ἐναυλώθη ὅπως μεταφέρῃ φορτίον ξυλείας εἰς Cardiff, ἐκφορτώθη δὲ τοῦτο ὑπὸ τῶν ναυλωτῶν, μετὰ τῆς δυνατῆς ἐπιμελείας, καὶ κατὰ τὰς αὐτῆς συνθήκας. Ἡ συνθήκη τοῦ λιμένος τούτου, εἶνε νὰ γίνωνται αἱ ἐκφορτώσεις τῶν τοιούτου εἶδους φορτίων εἰς ἀμάξια σιδηροδρομικὰς (wagons) βαινούσας ἐπὶ τῆς προκυμαίας. Οἱ ναυλωταὶ προέβησαν εἰς διαπραγματεύσεις διὰ τὴν προμήθειαν τῶν ἀναγκαίων ἀμαξῶν πρὸς λήψιν τοῦ φορτίου. μολονότι ὁ μὲν κατέβαλον πᾶσαν προμήθειαν καὶ ἐπιμέλειαν, ἐνεκεν πληθῶρας ἐργασίας ἣτις ἀπασχολοῦν τὸν ἀριθμὸν τῶν ἀμαξῶν ἢ ἐκφορτώσεως τοῦ πλοίου ἐβράδυνεν.

Τὸ Ἀγγλικὸν δικαστήριον ἀπέριψε τὴν ἀγωγὴν τοῦ πλοίαρχου, δι' ἧς οὗτος ἐζήτηε ἀποζημιώσιν λόγῳ ὑπερμονῆς (ἐπισταλίας) σκεφθὲν οὕτω—«Ὅταν ἐν τῷ ναυλοσυμφωνητικῷ φέρεται, ὅτι ἡ Ἐκφόρτωσις δέον νὰ γείνη μετὰ τῆς ἐν χρήσει ταχύτητος, εἴθισται δὲ ἐν τῷ λιμένι τοῦ προορισμοῦ νὰ γίνεται ἡ Ἐκφόρτωσις εἰς ἀμάξια (Wagons) ὁ ναυλωτὴς, δὲν εἶνε ὑπεύθυνος εἰς ἐπισταλίαν διὰ τὴν βραδύτητα ἐφ' ὅσον εἶνε ἀποδεδειγμένον, ὅτι κατέβαλεν οὗτος πᾶσαν ἐπιμέλειαν, καὶ ὅτι ὁπῆρχεν ἑλλείψεις ἀμαξῶν καθ' ὅρισμα χρόνικὸν διάστημα συνεπείᾳ συσσωρευθεῖσας ἐμπορευμάτων».

Ἀπόφασις τῆς 2 Αὐγούστου 1900 Haut cour de justice (Cour d' appel).—

Τὸ πλοῖον City of Newcastle ἐναυλώθη νὰ μεταβῆ καὶ παραλάβῃ φορτίον εἰς Poti. Οἱ ναυλωταὶ ὑπερεῶντο διὰ ναυλοσυμφωνητικῶν, νὰ προπαρασκευάσωσι τόπον εἰς τὴν προκυμαίαν, πρὸς παραλαβὴν τοῦ φορτίου κατὰ τὴν στιγμὴν τῆς φορτώσεως. Δὲν ἠδυνήθησαν ὁμοῦ νὰ ἐξεύρωσι τοιοῦτον, καὶ τὸ πλοῖον, παρελθούσης τῆς προθεσμίας τῶν σταλιῶν, παρέμενεν ἐν τῷ λιμένι. Ἐν τῷ μεταξύ, συνεκοῦσθη πρὸς ἕτερον πλοῖον καὶ ἠναγκάσθη νὰ προσορμισθῆ εἰς ἕτερον λιμένα πρὸς ἐπισκευήν. Κατὰ τὸ χρονικὸν δὲ τοῦτο διάστημα ἐκινώθη τὸ πλοῖον ἐν τῇ προκυμαίᾳ, ὅστις ὁμοῦ κατελήθη, ὅταν δὲ τὸ πλοῖον ἐπέστρεψεν ἠναγκάσθη ἐκ νέου ν' ἀναμενῆ ἐπὶ ἑξ ἑβδομάδας.

Τὸ δικαστήριον κατεδίκασε τοὺς ναυλωτὰς εἰς ἀποζημιώσιν δι' ἐπισταλίαν οὐ μόνον διὰ τὸν χρόνον, καθ' ὃν ἀνέμενεν ὁ πλοίαρχος νὰ ἐλευθερωθῆ θέσις, ἀλλὰ καὶ δι' ἐκεῖνον καθ' ὃν ἐνήργησε τὴν ἐπισκευὴν κατόπιν τῆς συγκρούσεως σκεφθὲν ὡς ἐξῆς.

«Ὅταν οἱ ναυλωταὶ ὑποχρεοῦνται διὰ τοῦ ναυλοσυμφωνητικῶν, νὰ ἔχωσιν ἕτοιμον τόπον ἐν τῇ προκυμαίᾳ πρὸς παραλαβὴν τοῦ φορτίου, ὅλος ὁ ἀπωλεσθεὶς χρόνος διὰ τὸ ἀναμένον πλοῖον ἵνα ὁ τόπος ἐλευθερωθῆ ὡς καὶ ὁ κατόπιν τῆς ἐκ τῆς συγκρούσεως ἀβαρίας λογίζεται ὡς χρόνος ὑπερμονῆς (ἐπισταλίας) καὶ συνεπείᾳ οὗτοι εἶνε ὑπόχρεοι ν' ἀποζημιώσωσιν τὸν πλοίαρχον».

Σύρος

ΕΜΜ. Σ. ΜΑΚΡΥΓΙΑΝΝΗΣ

δικηγόρος



# ΑΙ ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ ΤΩΝ ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ

## “Αγνοια λιμένων καὶ μερῶν. Τὸ Μπακάλ ἢ Tatish.

Οἱ διευθύνοντες φορτηγὰ ἀτμόπλοια εὐρίσκονται πολλάκις εἰς δυσάρεστον θέσιν μὴ γινώσκοντες οὔτε τὸ μέρος, οὔτε τὴν παραλίαν, οὔτε τοὺς ἀνθρώπους τοῦ προοριζομένου τῆς φορτώσεως. Καὶ πολὺ δικαίως διότι οἱ ἐφοπισταὶ συνήθως ἀγνοοῦσι καὶ αὐτὴν τὴν ἀνάγνωσιν τοῦ ὅλως σογραφικοῦ χάρτου, ἀφοῦ οὐδέποτε κατέγειναν ὡς ἔχοντες ἄλλα ἐπαγγέλματα πρότερον.

Τοιαῦται ναυλώσεις ἐπιζήμιοι συμβαίνουν καθημερινῶς, ἀλλὰ ὀλίγα γίνονται γνωστὰ διὰ τὴν λαμβάνωσι γινώσκιν οἱ ἐνδιαφερόμενοι καὶ τὰ προφυλάσσονται εἰς τὸ μέλλον. Ἐκ τούτων ἀναφερόμεν τὴν ἀκόλουθον ναύλωσιν ἐνὸς ἀτμοπλοίου. Μ. . .

Ὁ Ναυλομεσίτης ἐπρότεινε εἰς ἓνα ἰδιοκτῆτην ναῦλον ἀπὸ τὸ Μπακάλ διὰ Σιβιρίας μετὰ φορτίον Σίτου.

— Ποῦ εἶναι αὐτὸ τὸ Μπακάλ; ἐρωτᾷ ὁ ἰδιοκτῆτης.

— Εἰς τὴν Εὐπατόριαν τῆς Κριμαίας, ἀπαντᾷ ὁ Ναυλομεσίτης.

— Μὰ εἶναι καλὸ λιμάνι... Γιὰ κακό;

— Καλὸ λέει; Δὲν ὑπάρχει καλλίτερον. Καὶ ὁ ναῦλος μοῦ φαίνεται καλούτσικος καὶ σὰς συμβουλεύω νὰ μὴ χάσητε τὴν δουλειά.

— Στὰ μέγεθος λοιπόν... καὶ τηλεγραφήσατε ἀμέσως.

Τὸ ἀτμόπλοιο διατρίβεται τηλεγραφικῶς νὰ μεταβῇ εἰς τὸ Μπακάλ τῆς Εὐπατορίας. Καὶ ἀπὸ ἐδῶ ἀρχίζουν τὰ βάζαντα τοῦ ἀτμοπλοίου καὶ τοῦ πλοιοῦρου.

Ἐρευνᾷ γενικῶς τῶν θαλασσογραφικῶν χαρτῶν πρὸς ἀνακαλύψιν τοῦ Μπακάλ, δὲ ἐρῆσται ἀδύνατον νὰ εὐρεθῇ.

Προσέγγισις εἰς Κωνσταντινούπολιν καὶ ἀγορὰ τοῦ ὑπ' ἀριθ' 221 ἑθαλασσογραφικῶ χάρτου, ἀλλὰ τὸ Μπακάλ καὶ ἐκεῖ δὲν εὐρέθη.

Ἀπεφασίσθη λοιπὸν νὰ διευθυνθῇ πρὸς τὴν Εὐπατόριαν τὸ ἀτμόπλοιο καὶ ἐκείθεν νὰ πληροφορηθῇ διὰ τὸ ἀγνωστον Μπακάλ. Φθάσαντες ἐπληροφόρησαν ὅτι τοῦτο κεῖται βορειότερον 100—150 μίλια. Ἀνεχώρησαν πλέοντες πρὸς τὸ ἀναζητούμενον μέρος καὶ ὅταν ἤρχισεν ἡ καταμέτρσις τοῦ πυθμένου καὶ ἡ μηχανὴ ἔμετριάσει τὴν ταχύτητα αὐτῆς.... Τὶ ὑφαλοὶ καὶ τὶ ἀφώτιστα παράλια!! Οὐδεὶς φανὸς τὴν νύκτα ἐφαίνετο ἐκεῖ.

Τέλος πάντων μετὰ σειράν μεγάλων μαρτυριῶν εὐρέθησαν πρὸ δύο σημαντήρων, οἵτινες ἐσημείωνον μίαν διάβασιν. . . . Εἰσῆλθον καὶ ἐπροχώρουν προπορευομένης τῆς λέμβου τοῦ ἀτμοπλοίου! Μετὰ τινὰς ὥρας ἐθεάθη ἡ παραλία μετὰ δύο ἀποθήκας. Ὁ πλοίαρχος μετέβη πρὸς τὴν λιμενικὴν ἀρχὴν ἢ ἡποία ἐλάλει τὴν Τουρκικὴν γλῶσσαν!!

Εἰς τὸ ἀκουσμα ὅτι τὸ ἀτμόπλοιο ἦλθε νὰ φορτώσῃ σίτον ὁ φύλαξ ἐζήτησε τὴν ἄδειαν, ἀλλὰ τοιαύτη δὲν ἐλήφθη ἀπὸ τὴν Εὐπατορίαν διότι οὐδεὶς ἐγινώριζεν ὅτι τὸ Μπακάλ τοῦ Ναυλομεσίτου ἦτο μικρότερον καὶ ἀπὸ τὰ συνειθισμένα Μπακάλικα μας. Ἐπρεπε λοιπὸν τὸ ἀτμόπλοιο νὰ ἐπιστρέψῃ εἰς τὴν Εὐπατόριαν νὰ ἐφοδιασθῇ μετὰ τὴν ἄδειαν!

Ὁ πλοίαρχος ἀκούσας ταῦτα μικροῦ δεῖν νὰ λιποθυμήσῃ. Ἀλλὰ τί νὰ κάμῃ; Τὴν πρωίαν ἤρχισε πάλιν τοὺς ἐλιγμούς, ἐξῆλθε μετὰ τὸν τρόπον ὅπου εἰσῆλθεν καὶ ἔφθασε μετὰ πλοῦν 125 μιλίων εἰς τὴν Εὐπατορίαν διὰ νὰ ἐφοδιασθῇ μετὰ τὰ ἐξῆς:

- 1ον Τὴν ἄδειαν τῆς φορτώσεως.
- 2ον Τὴν ἐλευθεροκοινωνίαν.
- 3ον Τὸν ἀδηφάγον τελωνοφύλακα καὶ
- 4ον Τοὺς ἀπαιτούμενους ἐργάτας, διὰ νὰ φορτώσῃ τὸ ἀτμόπλοιο!!

Ἐν τούτοις ὁ ναυλομεσίτης ἐτράβηξε τὴν προμήθειάν του βεβαιώσας ὅτι τὸ Μπακάλ εἶναι τὸ πρῶτον λιμάνι τῆς Κριμαίας!

Τὸ γεγονός τοῦτο ἀναφερόμεν μόνον διὰ νὰ χρησιμεύσῃ ὡς γενικὸν μάθημα εἰς τοὺς ἰδιοκτῆτας καὶ ναυλομεσίτας τῶν ἀτμοπλοίων οἱ ὅποιοι πρέπει νὰ σημειώσῃ μετὰ ἀνεξίτηλα γράμματα εἰς τὴν μνήμην των τὸ Μπακάλ τῆς Κριμαίας, ὅπου ἀναγράφεται εἰς μερικὸς θαλασσογραφικὸς χάρτας καὶ Tatish.

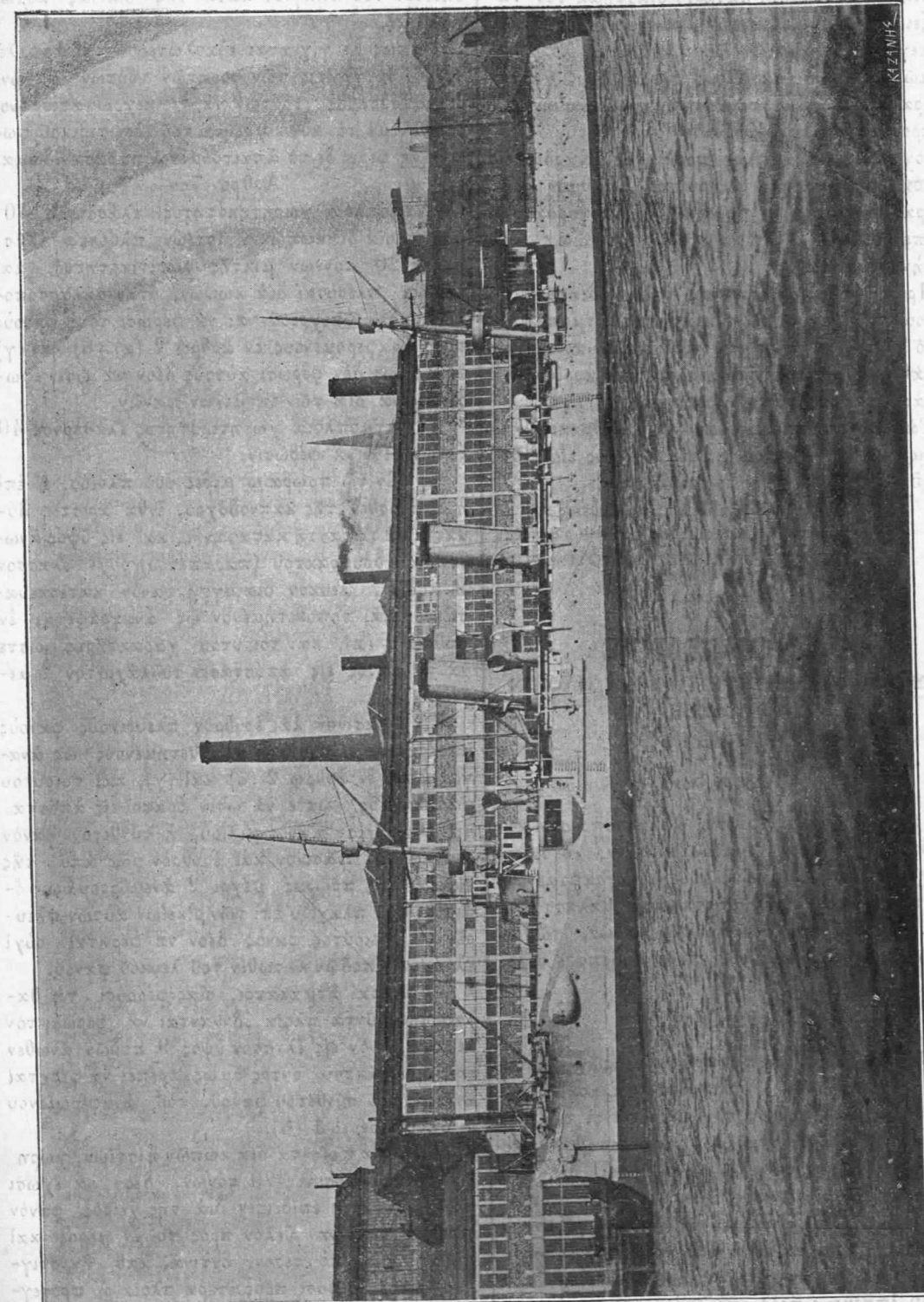
N. Γ. Κ.

## ΣΤΑΘΜΟΣ ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΕΩΣ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ ΕΝ ΖΑΚΥΝΘΩ

Ὁ ἐκ Σύρου μεγαλέμπορος γαιανθράκων κ. Α. Ε. Μαυρ γορδάτος νέαν παρέχει εὐκολίαν εἰς τὴν ἀτμήρην ναυτιλίαν διὰ τῆς ἰδρύσεως Σταθμοῦ ἀνθρακείσεως ἐν Ζακύνθῳ.

Περὶ τῆς χρησιμότητος τοῦ νέου τούτου μέτρου ἰδοὺ τί γράφει εἰς τῶν διακεκριμένων πλοιαρχῶν μας.

«Φίλε κ. Διευθυντὰ τῆς «Ν. Ἑλλάδος». «Τῆ 7/20 Ὀκτωβρίου ἀναχωρήσας ἐκ Μασσαλίας μετὰ τὸ ἀτμόπλοιο μου «Φρόσω»



Ἡ εἰκὼν αὕτη ἀποσταλεῖσα ἐκ φωτογραφίας εἰς τὸν Ὑπουργὸν κ. Βουδούρη παρίστα τὰ ναυπηγεῖα Ἐλλήνων καὶ Ἑλλήνων ἀπαιτοῦν 8,000,000 φρ. γρ. γρ. διὰ τὸ εὐδρομον τοῦτο ἔχον ταχύτητα 23 μιλίων καὶ βάρην ὀπλισμόν. Εἶναι 4,800 τόνων, τὸ εἶδος δὲ παραγγέλλεται ἢ Ἰταλικῆ Κοδέρητης.



» διὰ Νοβορωσσίαν κατὰ τὸ διάστημα τοῦ τα-  
» ξειδίου μου ἔνεκεν τῶν ἐναντίων ἀνέμων καὶ  
» μεγάλων τρικυμιῶν ἠναγκάστην νὰ λοξοδρο-  
» μῶ καὶ ἐξώδε σα ὄλους σχεδὸν τοὺς γαιάν-  
» θρακας. Ὡς ἐκ τούτου δὲ ἠναγκάστην νὰ  
» προσορμισθῶ εἰς Ζάκυνθον ὅπου εὐτυχῶς εὐ-  
» ρον γαιάνθρακας Ἀπὸ ποιότητος Κάρδιφ εἰς  
» τὸν ἰδρυθέντα πρὸ ὀλίγου ἐκεῖ Σταθμὸν Ἀν-  
» θρακείων πρὸ τοῦ κ. Μκυρογορδάτου,  
» ὅπερ θεωρῶ ἔργον εὐεργεσίας διὰ  
» τὴν ναυτιλίαν.

Πρὸς τούτοις συνιτῶ εἰς τοὺς ἐνδικερομέ-  
» νους πλοίαρχους καὶ ἰδιοκτῆτας ἀτμοπλοίων  
» τὸ ὠφέλιμον τοῦτο μέσον, τὸ ὅποιον πρέπει νὰ  
» λάβωσι ὑπὸ καλὴν σημείωσιν καὶ κυρίως διὰ  
» τὰς γραμμάς τοῦ Ἀδριατικοῦ

Τὰ ἀτμόπλοια ἐν Ζακύνθῳ ἀνθρακεύουσιν  
» ἡμέραν καὶ νύκτα ἐντὸς τοῦ λιμένος εἰς βάθος  
» 25—30 ποδῶν καὶ ἐν ἀσφαλείᾳ.

Μεθ' ὑπολήψεως

Ὁ πλοίαρχος τῆς «Φρόσω»  
ΓΚΙΚΑΣ ΚΟΥΔΟΥΡΑΣ

## ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ

ΠΕΣΙ ΑΠΟΦΥΓΗΣ ΣΤΓΚΡΟΥΣΕΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

ΕΝ ΘΑΛΑΣΣῃ

(συνέχεια)

Ἄρθρον 5ον

Πᾶν πλοῖον ἰτιοφόρον θαλασσοποροῦν καὶ  
οἰονδήποτε πλοῖον ρυμουλκούμενον, δεόν νὰ  
φέρῃ τοὺς αὐτοὺς φανούς τοὺς ἀναγραφόμενους  
ὑπὸ τοῦ ἄρθρου 2 δι' ἀτμόπλοιοι ἄλλοθαλασσο-  
ποροῦν, τῇ ἐξάρεσει τῶν λευκῶν φανῶν, τῶν ἐν  
αὐτῷ ἀναφερομένων, οὓς τινὰς εὐδέποτε θέλει  
φέρει.

Ἄρθρον 6ον

Ὅσακις, ὡς ἐν τῇ περιπτώσει μικρῶν πλοίων  
θαλασσοπορούντων, διαρκούσης κκοκακίας,  
ὁ πράσινος καὶ ἐρυθρὸς πλευρικοὶ φανῶι δὲν δύ-  
νανται νὰ μένωσι σταθερῶς τοποθετημένοι εἰς  
τὰς οἰκείας θέσεις των, οἱ φανοὶ οὗτοι δεόν νὰ  
φέρωνται διὰ τῆς χειρὸς ἀνημένοι καὶ ἔτοιμοι  
πρὸς χρῆσιν, δεόν δὲ, ἅμα ὡς προσεγγίζονται  
ἢ προσεγγίζωσιν ἕτερα πλοῖα, νὰ ἐπειδεικνύων-  
ται ἐκ τῶν οἰκείων αὐτῶν πλευρικῶν θέσεων πρὸ  
χρόνου ἐπαρκοῦς πρὸς πρόληψιν συγκρούσεως,  
κατὰ τοιοῦτον τρόπον ὥστε νὰ καθίστανται οὐ-  
τοι τὰ μάλιστα ὁρατοὶ καὶ οὕτως ὥστε ὁ πράσι-  
νος φανὸς νὰ μὴ ᾖ ὁρατὸς ἀπὸ τὰ ἀριστερὰ  
τοῦ πλοίου, οὔτε ὁ ἐρυθρὸς ἀπὸ τὰ δεξιὰ, οὔτε,  
ἐὰν ᾖ τοῦτο ἐφαρμοστὸν, πῶν 2 ἀνεμορρόμοι

ὅπισθεν τοῦ πλαιγίου κατὰ τὰς οἰκείας αὐτῶν  
πλευρᾶς.

Ὅπως δὲ γίγνηται εὐκολώτερον καὶ ἀσφαλέ-  
στερον ἢ χρῆσις τῶν φορητῶν τούτων φανῶν,  
δεόν ἐκάτερος τούτων νὰ ᾖ κεχρωματισμένους  
ἐξωθεν μὲ τὸ αὐτὸ χρῶμα τοῦ ἐσωτερικοῦ φω-  
τός, νὰ φέρῃ δὲ τὸ ἀπαιτούμενον παρασανίδωμα  
Ἄρθρον 7ον

Ἄτμόπλοια χωρητικότητος ἐλάσσονος 40,  
καὶ πλοῖα διακωπῶν ἢ ἰστιῶν πλέοντα ἐλάσ-  
σονος 20 τόνων μικτῆς χωρητικότητος, καὶ  
λέμβοι πλέουσαι διὰ κωπῶν, ὅταν θαλασσοπο-  
ρῶσι, δὲν ὑποχρεοῦνται νὰ φέρωσι τοὺς φανούς  
τοὺς ἀναφερομένους ἐν ἄρθρῳ 2 (α) (β) καὶ (γ)  
ἐὰν ὁμοῦ δὲν φέρωσι αὐτοὺς δεόν νὰ ὦσιν ἐφω-  
διασμένα διὰ τῶν ἐπομένων φανῶν.

1) Ἄτμόπλοια χωρητικότητος ἐλάσσονος 40  
τόνων δεόν νὰ φέρωσιν.

α) Ἐν τῷ πρῶτῳ μέρει τοῦ πλοίου, ἢ ἐπὶ  
ἢ ἐμπροσθεν τῆς καπνοδόχου, ἔνθα ἄριστα δύ-  
νεται νὰ καταστήσῃ καταφανὴς, καὶ εἰς ὕψος ἄνω-  
θεν τοῦ δρυφράκτου (παραπέτου) οὐχὶ ἔλασσον  
9 ποδῶν, λευκὸν διαφεγγῆ φανὸν κατεσκευα-  
σμένον καὶ τοποθετημένον ὡς ἀναγράφεται ἐν  
ἄρθρῳ 2 (α), καὶ τοιοῦτου χαρακτῆρος ὥστε  
νὰ ᾖ ὁρατὸς εἰς ἀπόστασιν τοῦλάχιστον 2 μι-  
λίων.

β) Πράσινον καὶ ἐρυθρὸν πλευρικοὺς φανούς  
κατεσκευασμένους καὶ τοποθετημένους ὡς ἀνα-  
γράφεται ἐν ἄρθρῳ 2 (β) καὶ (γ), καὶ τοιοῦτου  
χαρακτῆρος ὥστε νὰ ὦσιν ὁρατοὶ εἰς ἀπόστα-  
σιν τοῦλάχιστον ἑνὸς μιλίου, ἢ σύνθετον φανὸν  
ἐκινούμενον πρᾶσινον καὶ ἐρυθρὸν φῶς ἀπὸ τῆς  
εὐθείας τῆς πῶρας, μέχρι 2 ἀνεμορρόμων ὅ-  
πισθεν τοῦ πλαιγίου ἐπὶ τῶν οἰκείων αὐτῶν πλευ-  
ρῶν ὅ τοιοῦτος φανὸς δεόν νὰ φέρηται οὐχὶ  
ἐλάσσον 3 ποδῶν κατωθεν τοῦ λευκοῦ φανοῦ.

2) Μικρὰ ἀτμάκκατοι, οἷας φέρουσι τὰ θα-  
λασσοποροῦντα πλοῖα, δύνανται νὰ φέρωσι τὸν  
λευκὸν φανὸν εἰς ἕλασσον ὕψος 9 ποδῶν ἄνωθεν  
τοῦ δρυφράκτου, οὗτος ὁμοῦ πρέπει νὰ φέρηται  
ἄνωθεν τοῦ συνθέτου φανοῦ, τοῦ ἀναφερομένου  
ἐν ὑποδιαίρεσει 1 (β).

3.) Πλοῖα πλέοντα διὰ κωπῶν ἢ ἰστιῶν, χωρη-  
τικότητος ἐλάσσονος 20 τόνων, δεόν νὰ ἔχωσι  
πρόχειρον πρὸς ἐπίδειξιν διὰ τῆς χειρὸς φανὸν  
φέροντα πρασίνην ὕελον πρὸς τὸ ἐν μέρος καὶ  
ἐρυθρὰν πρὸς τὸ ἕτερον, ὅντινα, καθ' ἣν στιγ-  
μὴν προσεγγίζουσι πρὸς ἕτερα πλοῖα ἢ προσεγγί-  
ζονται ὑπὸ ἄλλων πλοίων, δεόν νὰ ἐπειδεικνύ-  
ωσι πρὸ χρόνου ἐπαρκοῦς πρὸς πρόληψιν συγ-  
κρούσεως, οὕτως ὥστε ὁ πράσινος φανὸς νὰ μὴ  
φαίνεται ἀπὸ τὰ ἀριστερὰ τοῦ πλοίου οὔτε ὁ  
ἐρυθρὸς ἀπὸ τὰ δεξιὰ.

(ἀκολουθεῖ)



ΚΑΤΑΠΛΟΙ

Τὴν παρελθούσαν ἐβδομάδα κατέπλευσαν εἰς τὸν  
λιμένα Πειραιῶς τὰ ἐξῆς ἀτμόπλοια. Τὸ ἑλληνικὸν  
«Ἡρα» τοῦ Τζῶν ἐκ Βάρνης, τὸ αὐστριακὸν «Καρνι-  
όλα» ἐκ Τεργέστης-Πατρῶν, τὰ ἑλληνικὰ «Νικόλαος  
Καστριώτης» ἐκ Νικολάεφ πρὸς ἀνθρακευσιν, «Ἐλέ-  
νη» ἐκ Ταϊγανίου πρὸς ἀνθρακευσιν καὶ «Βόσπορος» ἐκ  
Ταϊγανίου πρὸς ἀνθρακευσιν.

Τὴν Τρίτην κατέπλευσαν τὸ βελγικὸν «Λιέξ» ἐκ  
Πατρῶν πρὸς ἐκφόρτωσιν ὑπολοίπου φορτίου, τὸ γαλλι-  
κὸν τοῦ Μεσσαζερῆ «Sydney» ἐκ Μασσαλίας, τὸ ἑλ-  
ληνικὸν «Μιτυλήνη» πρὸς ἀνθρακευσιν καὶ τοῦ Κουρτζῆ  
«Ἀλεξάνδρεια» ἐκ Δήλου.

Τὴν Τετάρτην τὰ ἑλληνικὰ ἐκ Ταϊγανίου πρὸς  
ἀνθρακευσιν «Κεφαλληνία» «Δέσποινα» καὶ «Σκαρ-  
μαγκᾶς» καὶ ἡ «Κρήτη» τοῦ Κουρτζῆ ἐκ Κρήτης.

Τὴν Πέμπτην τὰ ἐξῆς ἀτμόπλοια «Γεώργιος  
Κούτσης» ἑλληνικὸν ἐξ Ἰσμαηλίας μὲ φορτίον σίτου,  
«Πέλοψ» τῆς Νέας ἐκ Βάρνης-Καθβακίων καὶ «Πελο-  
πόννητος» τοῦ Γουδῆ ἐκ Θεσσαλονίκης Βόλου.

Καὶ τὴν Παρασκευὴν τὸ «Μοντενέγκρο» ἐκ Βριν-  
δησίου Πατρῶν.

ΝΑΥΛΩΣΙΣ

Οἱ ναῦλοι τῆς Μαύρης θαλάσσης ὡς καὶ οἱ τῶν  
γαιανθράκων ἐξ Ἀγγλίας διατηροῦνται πάντοτε εἰς τὴν  
ἴδιαν θέσιν, ἂν καὶ εὐρισκόμεθα εἰς τὰ πρόθυρα τοῦ  
κλεισίματος τῆς Ἀζοφικῆς.

Κατ' αὐτὰς ἐγένοντο μερικαὶ ναυλώσεις Ἑλληνικῶν  
καὶ Ἰταλικῶν ἀτμοπλοίων, τὰς ὁποίας παραθέτω.

Τὸ ἀτμόπλοιο «Λέων» πλ. Νικολάκης ἐναυλώθη  
ἀπὸ Ἀζοφικὴν διὰ Μασσαλίαν μὲ φρ. 10,75 ὑπὸ  
τοῦ καταστήματος Δραύφους. Τὸ ἀτμ. «Ἀκμή» τόν.  
3900 πρὸς 10 σελ. ἀπὸ Κωνσταντῆσαν εἰς Hull. Τὸ  
ἀτμ. «Ἀλέξανδρος Μιχαλινός» ἀπὸ Ταϊγανίου σελ.  
11 καὶ 3 διὰ Λονδίνον 11 καὶ 6 διὰ Ροταρδάμην  
12 Ἀμβούργον. Τὸ ἀτμ. «Φώτης» τόν. 4300 ἀπὸ  
Νικολάεφ εἰς Ἀμβούργον πρὸς σελ. 10 καὶ 3 φορτώ-  
σεις Ὀκτωβρίου καὶ Νοεμβρίου. Τὸ ἀτμ. «Μανούττης»  
ἀπὸ Σουλινᾶ εἰς Κοντινέντε πρὸς σελ. 11. Ἐπίσης τὰ  
Ἰταλικά «Καβούρ» τόν. 2600 ἀπὸ Ἀζοφικὴν διὰ 3

λιμένας τῆς Ἰταλίας φορτώσεις Ὀκτωβρίου—Νοεμ-  
βρίου πρὸς φρ. 11,50. Τὸ ἀτμ. «Union» ἀπὸ Νοβο-  
ρωσσίαν φρ. 9,25 διὰ 3 λιμένας Ἰταλίας διὰ δύο  
συνεχῆ ταξείδια. Τὸ «Consozio Carboni» τόν. 4 500  
ἀπὸ Νικολάεφ εἰς Γένοβαν φρ. 9,25 φορτώσεις 25]10  
Δεκεμβρίου.

Τὸ ἀτμ. «Confidenza» τόν. 3700 ἀπὸ Θερμιά διὰ Γλα-  
σκώβην πρὸς σελ. 8 καὶ 9.

Κατὰ τὸ δεύτερον δεκαπενθήμερον τοῦ Ὀκτωβρίου ἐγι-  
ναν αἱ ἀκόλουθοι ναυλώσεις μὲ γαιάνθρακας. Τὸ ἀτμ.

«Λεωνίδας» ἀπὸ Κάρδιφ διὰ Μασσαλίαν πρὸς φρ. 6,25

Τὸ ἀτμ. «Λεωνίδας» καὶ «Ἐλένη» ἀπὸ Νιουκάστελ εἰς  
Κωνσταντινούπολιν σελ. 5 καὶ 6, Τὸ ἀτμ. «Βασιλεὺς»

ἀπὸ Κάρδιφ εἰς Βρινδήσιον σελ. 5 καὶ 3. Τὸ ἀτμ.  
«Κλημεντίνη» εἰς Μασσαλίαν φρ. 6,25 «Ἀνδριάννα

Σταθάτου» ἀπὸ Τγεν εἰς Γένοβαν σελ. 5 καὶ 6 Τὸ  
ἀτμ. «Κωνστ. Σταθάτος» ἀπὸ Κάρδιφ εἰς Γένοβαν

σελ. 5 καὶ 6. Τὸ ἀτμ. «Ἀνδρέας» ἀπὸ Νιουκάστελ  
εἰς Σαλέρνον σελ. 5 καὶ 7]2. Τὸ ἀτμ. «Γεώργ. Μι-  
χαλινός» διὰ λ)τμὸν τῶν ἰδιοκτητῶν τοῦ ἀπὸ Κάρδιφ

διὰ Πειραιᾶ σελ. 5 καὶ 6.

Ν. Λ. Μ.

Οἱ ΝΑΥΛΟΙ

(Ἀνταποκριτοῦ μας)

Κάρδιφ 19]30 Ὀκτωβρίου

Αἱ τιμαὶ τῶν ναύλων γαιανθράκων ἔχουσιν οὕτω δι'  
Ἄλγερνον 6 φρ. δι' Ἀλεξάνδρειαν σελ. 5 καὶ 6, Βριν-  
δήσιον 5 καὶ 9, Σιβιταβέκιαν 5 καὶ 9, Γένουαν ἀτμό-  
πλοιοι 2,000 τόν. 5 καὶ 9, ἀτμόπλ. 3—4000 τόν. 5

καὶ 6, Λεγκόρν ἀτμ. 500 τόν πρὸς 5 καὶ 9. ἀτμ. 800  
τόν. 5 καὶ 6, διὰ Μασσαλίαν πρὸς φρ. 6,50 διὰ

Μεσσίναν σελ. 4 καὶ 9, διὰ Γαέταν ἀπὸ 200—1000  
τόν. πρὸς 5 καὶ 9, Πόρτ-Σαϊδ σελ. 5 καὶ 1]4]2.

Παλέρμον 5 καὶ 9, Πειραιᾶ 5 καὶ 3. Ρέτζιο 5 καὶ 10  
1]2, Σαβόναν 5 καὶ 6, Σῦρον 5 καὶ 3, Σμύρνην 5

καὶ 9, Σουλινᾶ 6. Σπέτσιαν 5 καὶ 4]2 ἕως 5 καὶ 6.

Τόρρε Ἀνουτζιάτα 5 καὶ 9 Τεργέστην 6 καὶ 4]2  
Βενετιαν 6 καὶ 4]2, Τάραντα 5 καὶ 9. Βαρκελώ-  
νην 6 καὶ 9, Κατάνην 5 καὶ 9, Κων)πολι 5 καὶ 9.

Κατὰ χθεσινὸν τηλεγράφημα ἐν Κάρδιφ  
οἱ ναῦλοι παραμένουσιν ἀμετάβλητοι εἰς  
τὰ 5 καὶ 3.

Η ΚΑΤ-ΣΤΑΣΙΣ ΤΩΝ ΝΑΥΛΩΝ

Ἡ ναυλοαγορὰ ἐξακολοθεῖ ὀδρανῆς καὶ ἄνευ  
οὐδεμιᾶς βελτιώσεως καὶ θάττον ἢ βράδιον πολλοὶ ἐκ  
τῶν πλοιοκτητῶν θὰ ἀναγκασθῶν νὰ θέσωσι τὰ ἀτ-  
μόπλοια των εἰς ἀργίαν παρὰ νὰ ἐργάζωνται αὐτὰ  
ὑπὸ ὄρους ἐπιζημιῶς.

Μ' ὅλα ταῦτα πληροφοροῦμεθα ὅτι μερικὰ ἐκ τῶν  
ἑλληνικῶν ἀτμοπλοίων ἐξακολουθοῦσι δεικνύοντα μικρὸν  
ὄφελος 10—12 ο) ἐπὶ τῶν κεφαλαίων, καὶ ἐκ τῶν  
ἀτμοπλοίων τούτων ὅσα, ἐξ ὅσου τοῦλάχιστον πληροφο-  
ροῦμεθα, ἤδυνήθησαν νὰ ἐπιτύχωσι ναύλους διὰ τὸ  
ὅλον ταξείδιον πηγαίου καὶ ἐπιστροφῆς εἰς τὰ 18) τὸν



τόνον.

Οἱ ναῦλοι ὁμοῦ αὐτοὶ σήμερον δὲν εἶναι ἐφικτοί.  
 Ἐάν λάθωμεν δὲ ὑπὸ σημείωσιν ὅτι τοῦλάχιστον  
 7 1)2 ο) πρέπει νὰ τεθῶσι κατὰ μέρος διὰ φθορὰν,  
 βλέπομεν ὅτι καὶ ὑπὸ τοῦ καλλιτέρου ὄρου τὸ καθ'  
 αὐτὸ κέρδος δὲν ὑπερβαίνει τὰ 4 1 2—5 ο), πληρο-  
 φοροῦμεθα δὲ ὅτι ἡ τροφὴ τῶν ναυτῶν δὲν ὑπερβαίνει  
 τὰ 75 ἐκτοστ. φρ. κατ' ἄνθρωπον τὴν ἡμέραν, ὥστε  
 δύναται τις νὰ φαντασθῇ ὅποια λιτότης ἐπικρατεῖ ἐπὶ  
 τῶν ἀτμοπλοίων τούτων καὶ νὰ ἀπορήτῃ ἂν εἴνε δυνά-  
 ταν νὰ ἐξακολουθήσῃ πλοιοκτῆτης νὰ εὐρίσκη πλήρω-  
 μα ὑπο τοιούτους γλιτχοῦ ὄρους.

(Ἐκ τοῦ Γραφείου Ἀγελάτου, Σπρέσου καὶ Σιά)

## Οἱ ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΕΣ

(Ἀνταποκριτοῦ μας)

Κάρδιφ 17)30 Ὀκτωβρίου

Ἡ ἀγορὰ τῶν γαιανθράκων ἔχει οὕτω. Α'. ποιότη-  
 τος χονδρῶς γαιάνθραξ Κάρδιφ σελ. 16 καὶ 6 ἕως 16  
 καὶ 9, β'. ποιότητος 16, γ'. ποιότητος 15, ψιλὸς γαι-  
 άνθραξ Κάρδιφ α' ποιότητος 10 ἕως 10 καὶ 3, β' ποιό-  
 τητος 9 καὶ 3. Ἀνάμικτος Κάρδιφ (μισὰ ψιλὰ, μισὰ  
 χονδρὰ) α'. ποιότητος 13 καὶ 4 1)2 ἰκαὶ β' ποιότητος  
 13 καὶ 6. Νιοῦπορτ χονδρῶς α'. ποιότητος 14 καὶ 3  
 καὶ β'. ποιότητος 13 καὶ 6.

Ἐκ Κάρδιφ τηλεγράφημα χθεσινὸν ἀναγ-  
 γέλει ὅτι ἡ σταθερότης εἰς τὰς τιμὰς τῶν  
 γαιανθράκων ἐξακολοθεῖ.

## ΚΙΝΗΣΙΣ ΕΛΛ. ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ

(Συνεργάτου μας)

ΓΕΝΟΒΑ 28)10 Ὀκτωβρίου

Ἄδελφοὶ Σιφναίου 14)10 εἰς Ὀδησσόν. Ἀλέ-  
 ξάνδρος Μιχαλινός διήλθεν ἐκ Δαρδανελίων 25)10.  
 Ἀλέξιος Γάγκος 22)10 ἀπὸ Ροτερδάμην εἰς Βραΐ-  
 λαν. Ἀμφιτρίτη εἰς Μασσαλίαν τὴν 19)10. Ἀν-  
 δρέας 20)10 ἀπὸ Τυπε διὰ Σαβόνα. Ἀνδριάντα  
 Σταθάτου Τυπε 22)10 διὰ Γένοβαν.

Ἀνδρος Cardiff 14)10 διὰ Σύρον. Ἀνώνυμος  
 14)10 εἰς Βενετίαν ἀνεχώρησε 24)10. Ἀντώνιος  
 23)10 διήλθε τὸ Sagress διὰ Παλέρμον. Ἀντώνιος  
 Σταθάτος ἀνεχώρησεν ἀπὸ Βραΐλαν. Ἀύρα ὑπὸ  
 ἐκφόρτωσιν εἰς Γένοβα.

Ἀσημίνα διήλθε 17)10 Δαρδανέλλια διὰ Βρέμην.  
 Μπέμπη 14)10 εἰς Κέρτς. Βόσπορος διήλθε 5)10  
 τὰ Δαρδανέλλια διὰ Ταϊγάνιον. Βασίλειος 23)10  
 ἀπὸ Κάρδιφ εἰς Βρινδῆσιον. Βρισηίς 17)10 εἰς Κέρτς  
 Δέσποινα (Μαργαρώνη) εἰς Κέρτς 24)10. Δέσ-  
 ποινα Μιχαλινού 22)10 διήλθε τὰ Δαρδανέλλια.  
 Γεώργιος 17)10 εἰς Λιβερούλην. Γεώργιος Μι-  
 χαλινός 18)10 εἰς Clyde. Γεώργιος Μπούμπουλης  
 ἀπὸ Hull 22)10 διὰ Blyth.

Γέρδα Ἀμπατιέλλο ἀπὸ Methyl 27)10 διὰ Σπέ-  
 τσιαν. Γεώργιος Ρούσος 17)10 ἔφθασεν εἰς Κέρτς.

Ἐλένη ἔφθασεν εἰς Κέρτς 25)10. Εὐθύμιος 22)  
 10 ἀπὸ Νικολάεφ εἰς Μασσαλίαν.

Ἐμμανουὴλ 22)10 ἀνεχώρησεν ἀπὸ Μασσαλίαν.  
 Ἐλένη (Διακάκης) 18)10 ἔφθασεν εἰς Βενετίαν 21)  
 10 ἀνεχώρησε. Ἐλπιδοφόρος εἰς Κέρτς 21)10.  
 Ἐπτάλοφος τὴν 5)10 Κων)πολιν εἰς Λονδίον.

Ἐλένη Σιφναίου τὴν 16)10 εἰς Κέρτς. Ἡπει-  
 ρος (Μαρλᾶς) ἀνεχώρησεν ἀπὸ Γένοβα 24)10. Ἡ-  
 ρώ τὴν 13)10 Σουλινὰ δι' Ἀνθέρσαν. Ἰωάννης  
 Κούτσης εἰς Κωνσταντίαν τὴν 14)10. Κατίνα ἀνε-  
 χώρησεν ἀπὸ Πειραιᾶ.

Κωνσταντῖνος (Καλαφάτης) 22)10 Κέρτς. Κων-  
 σταντῖνος Σταθάτος 23)10 ἀπὸ Barry διὰ Γένοβα.  
 Λεονάρδος 20)10 διὰ Ταϊγάνιον. Λέων ἀπὸ Μασ-  
 σαλίαν 22)10 διὰ Ταϊγάνιον. Λεωνίδας 25)10 Κάρ-  
 διφ διὰ Μασσαλίαν.

Λεωνίδας καὶ Ἐλένη 19)10 ἀπὸ Τυπε εἰς Κων)  
 πολιν. Μανούσης 10)10 Σουλινὰ εἰς Δαρδανέλλια  
 25)10. Μαρία (Φωκᾶς) 10)10 Δαρδανέλλια. Μα-  
 ρία (Μωραΐτου) Κάρδιφ Δερτζε 21)10. Μαρία  
 (Λεβαντῆς) Κέρτς 21)10.

Μαριέτα Ράλλη 2)10 ἀπὸ Pen. th εἰς Ἀλεξάν-  
 δριαν 17)10. Βεροβενιώτης διὰ Δαρδανελίων 14)10  
 Νικόλαος Καστριώτης 16)10 διήλθε τὰ Δαρδανέλ-  
 λια. Πριγκήπισσα Σοφία εἰς Νεάπολιν 22)10.

Πολυξένη Pd. Octavos about 23)10 διὰ Σύρον.  
 Ποσειδών 7)10 Κάρδιφ διὰ Σουλινὰ. Σπάρτη  
 διήλθε Δαρδανέλλια 24)10. Στέφανος διήλθεν 18)  
 20 Δαρδανέλλια διὰ Μεσόγειον. Βαλλιάνος διήλθε  
 Γιβλαρτάρ 22)10 διὰ Πειραιᾶ

Ζάνος Σιφναῖος διήλθε Δαρδανέλλια 23)10  
 Ζαρίφης ἀνεχώρησεν ἀπὸ Oneglia 28)10 Βραΐ-  
 λαν. Χαρίλαος Τρικούπης 24)10 Κάρδιφ εἰς Πει-  
 ραιᾶ Φρόσσος 20)10 Μασσαλίαν εἰς Νοβορωσσίσκην

Μενέλαος 19)10 Μασσαλίαν εἰς Βραΐλαν. Κλε-  
 μεντίνη ἔφθασεν εἰς τὰς 20)10 Μασσαλίαν Port  
 Yalbat (Μιχαήλ) 18)10 εἰς Δουγκέρην ἀπὸ Νοβορωσ-  
 σίσκην. Μάρθα 17)10 εἰς Κέρτς. Αἰκατερίνη Κού-  
 πα 17)10 εἰς Κέρτς. Κεφαλληνία 16)10 εἰς Κέρτς  
 Κορηλῖος 15)10 εἰς Ρέτζιον ἀπὸ Κάρδιφ

Μαρῆς Βαλλιάνος ἔφθασεν εἰς Βαρκελώνην 21)  
 10. Εὐάγγελος Πετρίτσης 20)10 εἰς Δαρδανέλλια.  
 Ἐπτάνησος εἰς Γένοβα ὑπὸ ἐκφόρτωσιν. Ἀννίκα  
 ἔφθασεν 20)10 εἰς Γένοβα. Ἀργώ ἀνεχώρησεν 25)  
 10 ἀπὸ Μασσαλίαν

Μπήλλω ἀπὸ Γένοβαν 19)10 διὰ Ταϊγάνιον.  
 Βικτωρία ἀνεχώρησεν ἀπὸ Ταϊγάνιον διὰ Πειραιᾶ.  
 Δημ. Σκυλίτσης 18)10 εἰς Ἀλεξάνδρειαν. Σοφία  
 Κούππα εἰς Δαρδανέλλια 25)10.

N. A. M.

## ΚΙΝΔΥΝΟΣ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ

Δύο ἐκ τῶν Ἑλλν. ἀτμοπλοίων Ἐρνέστα Φώσκο-  
 λο προερχόμενον ἐκ Γαλαζίου μὲ φορτίον ξυλείας τὴν  
 παρελθούσαν ἐβδομάδα καὶ Μιτυλήνη ταξιδεύον ἦν

## Η ΚΙΝΗΣΙΣ ΕΝ ΡΟΥΜΑΝΙΑ

Βοαιζα 13)26 1901

(Ἀνταποκριτοῦ μας)

Μετόγιον διέτρεξαν ἐκ τῆς ἐν τῷ πελάγει σφοδρᾶς  
 τρικυμίας μέγαν κίνδυνον. Ἀμφοτέρα εὐτυχῶς κατώρ-  
 θωσαν νὰ ἀποφύγωσι τὸν κίνδυνον τοῦτον.

## Η ΣΠΟΓΓΑΙΕΙΑ

Ἡ αἰγυπτιακὴ ἐφημερὶς Ἐλβατὰν γράφει ὅτι ἡ  
 αἰγυπτιακὴ κυβέρνησις θὰ ὑποβάλλῃ δικαίωμα ἀλι-  
 είας σπέγγων τὰ εἰς ἑλληνικὰ σπογγαλιευτικὰ πλοίαρια  
 τὰ ἀλιεύοντα σπόγγους παρὰ τὴν Μερσώτιδα.

## ΑΙ ΠΡΟΚΥΜΑΙΑΙ ΤΗΣ ΧΙΟΥ

Κατὰ τὰς βυζαντινὰς συναδέλφους οἱ κάτοικοι τῆς  
 νήσου Χίου ἕνεκα τῶν βρεῶν τελῶν εἰς ἃ ὑπέβαλε τοὺς  
 αὐτοὶ ἐμπορευομένους ἡ ἐταιρία τῶν προκυμαίων μὴ  
 δυνάμενοι νὰ συμμορφωθῶσι πρὸς τὰς ἀπαιτήσεις αὐτῆς  
 ἀπεφάσισαν νὰ χρησιμοποιήσωσιν ἕτερον φυσικὸν λιμένα  
 κείμενον εἰς τὸ χωρίον Λαγγαδᾶ εἰς ἀπόστασιν δύο  
 ὥρων ἐκ τῆς πόλεως, ἀφοῦ ἐκεῖ ὑπάρχει καὶ ἔδρα  
 τελωνειακοῦ ὑπαλλήλου καὶ ἐπομένως τὰ ἐμπορεύματα  
 ἡδύνατο δικαιοτάτα νὰ ἐπιβιβάζωνται ἀσφαλῶς. Ἐκ-  
 τὸς τούτου ὁ λιμὴν τοῦ Λαγγαδᾶ εἶναι ἔξωθεν τῆς  
 ὠρισμένης διὰ τῆς συγγραφῆς τῶν ὑποχρεώσεων ζώνης.  
 Οἱ κάτοικοι εὐτυχῶς ἐκ τῆς ἀπαλλαγῆς τῶν φόρων  
 καὶ τῶν τελῶν τῆς ἐταιρίας ταύτης ἔσπευσαν ὅπως  
 καταστρώσωσιν ὁδὸν μεταξὺ τῆς πόλεως καὶ τοῦ ρηθέν-  
 τος λιμένος Λαγγαδᾶ, ἔνθα τὰ ἀτμόπλοια καὶ τὰ  
 ἱστιοφόρα πλοία προσήγγιζον, ὅπως ἀποβιβάσωσι τὰ  
 ἐμπορεύματά των.

## ΒΛΑΒΗ ΑΥΣΤΡ ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΥ

Κατὰ τὴν Πατρίδα τῶν Χανίων τὸ αὐστριακὸν  
 ἀτμόπλοιο τοῦ Λούδ Φραγκίσκος Φερδινάνδος πλέον  
 ἐκ Τεργέσης διὰ τὰς Ἰνδίας ἔπαθε μικρὸν ρήγμα εἰς  
 τὸν κεντρικὸν σωλῆνα τῆς μηχανῆς, ὅπερ ἰδὼν ὁ μη-  
 χανικὸς ἐσταμάτησε τὸ ἀτμόπλοιο πρὸς πρόληψιν μεί-  
 ζονος ζημίας. Ὁ δὲ πλοίαρχος παρεκάλεσε τὸ ἐκεῖθεν  
 διερχόμενον ἰταλικὸν ἀτμόπλοιο καὶ ἐρμούλκησεν αὐ-  
 τὸ εἰς Χανία.

Ἐκεῖθεν τὸ ἀτμόπλοιο τῆς ἰδίας ἐταιρίας Ἐλα-  
 τεῖα ἔφερε τὸ βλαβὴν τμήμα τοῦ σωλῆνος τὸ ὅποιον  
 ἐν μιᾷ νυκτὶ ἐπεσκεύασε τὸ μηχανοποιεῖον Τζῶν. Ἀ-  
 κολούθως ἡ Ἐλατεῖα παραλαβούσα αὐτὸ μετέφερεν  
 εἰς Χανία καὶ μετὰ τὴν τοποθέτησιν του τὸ ἀτμόπλοιο  
 ἐξηκολούθησε τὸν πλοῦ, του.

Μετὰ τῆς Ἐλατείας ἀφίκοιτο εἰς Πειραιᾶ τινὲς  
 τῶν ἐπιβατῶν τοῦ Φρ. Φερδινάνδου καὶ ἐπεσκεψθη-  
 σταν τὰς Ἀθήνας.

## ΣΥΡΙΑΝΟΝ ΗΜΕΡΟΛΟΓΙΟΝ

ὑπὸ τοῦ κ. Π. Φουστάνου φοιτητοῦ τῆς Νομικῆς  
 ἐξεδόθη ποικιλώτατον καὶ καλλιτεχνικώτατον τὸ εἰκο-  
 νογραφημένον ἡμερολόγιον τῆς Σύρου. Ἡ φιλολογία,  
 τὸ ἐμπόριον, ἡ ναυτιλία παρελαύνουν εἰς ἄρθρα περι-  
 σπούδαστα εἰς τὰς τριακοσίας αὐτοῦ σελίδας ἀπὸ τῶν  
 δοκιμωτέρων Συριανῶν καλῶν. Τὸ Συριανὸν ἡμε-  
 ρολόγιον εἶναι ἐνδιαφέρον ἀνάγνωσμα ὄχι μόνον διὰ  
 τοὺς Συριανούς, ἀλλὰ καὶ διὰ πάντα Ἑλληνα.

Τὰ κατὰ τὴν παρελθούσαν ἐβδομάδα ὑπὸ φόρτωσιν  
 ἀτμόπλοια ἐν τῷ λιμένι μας ἦσαν 43 ἀντιπροσωπεύον-  
 τα τὸ οὐχὶ εὐκαταφρόνητον ποσὸν τῶν 145,000 τόν-  
 νων. Ἀπαντα σχεδὸν τὰ ἀτμόπλοια ταῦτα ἦσαν  
 προναυλωμένα παρὰ τῶν ἐνταῦθα μεσιτῶν πρὸς 13)6  
 —14)3 κατὰ unit, παρεχωρήθησαν δὲ παρὰ τούτων  
 εἰς τοὺς σιτεμπόρους μὲ 10)6—10)9. Ταῦτα συνέβησαν  
 κατὰ τὴν παρελθούσαν ἐβδομάδα, ἐνθὲν κατὰ τὴν τρέ-  
 χουσαν ὑπὸ φόρτωσιν εὐρίσκονατι 24 ἀτμόπλοια ἐξ  
 ὧν Ἑλληνικὰ ὁ Πολύμητις διὰ Ροτερδάμην Ἐν.  
 Βερεβενιώτης δι' Ἰταλίαν καὶ Ἀκμή ἐφ' οὗ πλοιο-  
 αρχεὺς ὁ ρέκτης πλοίαρχος Θεόδωρος Μαγνησιώτης  
 δι' Ἰταλίαν. Πρὸ τριῶν ἡμερῶν ἀνεχώρησεν ὁ Ἀν-  
 τώνιος Σταθάτος διὰ Βενετίαν τὸ ἀτμόπλοιο τοῦ-  
 το θὰ προσεγγίσῃ εἰς Πειραιᾶ, ὅπου θὰ ἐκφορτώσῃ  
 120 βόας καὶ 8 ἵππους. Ἐπίσης ἐκ Πειραιῶς θὰ δι-  
 ἔλθῃ τὸ ἀτμόπλοιο Ἀριστέα κατευθυνόμενον εἰς  
 Ἰταλίαν. Τὰ εἰς Γαλαζιον φορτώνοντα ἀτμόπλοια εἶ-  
 ναι 7 ἐξ ὧν ἐν μόνον Ἑλληνικὸν τὸ Ἐρνέστα Φώ-  
 σκολοῦ φορτῶνον ξυλείαν δι' Ἰταλίαν.

Ἐφθονα καθ' ἑκάστην καταφθάνουν σιτηρά. οἱ ἐ-  
 φετεινοὶ ἀραβόσιτοι καὶ αἱ ἄφθονοι εἶναι ἐλαττωματι-  
 κοί, δι' ἃ ἐκτίθενται εἰς τὸ ὑπαίθριον πρὸς ζήραναι.  
 Τῶν γεννημάτων αἱ τιμαὶ εὐρίσκονται ἐν σχετικῇ  
 βελτιώσει, ἥτις δὲν φαίνεται νὰ ἔλῃ σταθερὸν χαρα-  
 κτήρα.

Τῶν σλεπίων οἱ ναῦλοι εἶναι φρ. 1,50—1,60 Κ. Β.  
 Οἱ Γαιάνθρακες τιμῶνται ἀπὸ φρ. 38—48 κατὰ  
 τόννον, ἀναλόγως τῆς ποιότητος.

Τὰ ὕδατα τοῦ Δουνάβεως εἶναι 20 πόδες ἀγγλ.  
 X. M.

\*\*

Βοαιζα 7)20 Ὀκτωβρίου 1901.

Μ' ὄλον ὅτι εἶναι ἡ ὥρα τοῦ ἔτους καθ' ἣν ἐν τῷ  
 Δουνάβει πάσης φύσεως ἐργασία βελτιοῦται, τοσαύτη  
 ἐπικρατεῖ ἀπραξία καὶ χαλαρότης ἐν τῇ ἀγορᾷ μας  
 ὅση οὐδέποτε ἀνεγράφη εἰς τὰ χρονικά τοῦ ἐμπορίου  
 τῆς Ρουμανίας. Οἱ ναῦλοι τῶν ἀτμοπλοίων οἵτινες  
 κατὰ τὴν αὐτὴν ἐποχὴν τοῦ παρελθόντος ἔτους ἦσαν  
 20—22 σελίνια. φέτος κυμαίνονται μεταξὺ τῶν 9  
 —10 σελινίων.

Τὰ δημητριακὰ ἀτίνα ὡς ἐκ τῆς ἐπιμόνου ζητήσεως  
 κατὰ τὸ παρελθὸν ἔτος εὐρίσκοντο ἐν ὑπερτιμῆσει καὶ  
 ἀφθόνως ἐξήγοντο, κατὰ τὸ τρέχον ἕνεκα σχετικῆς ἀ-  
 πραξίας τῶν Εὐρωπαϊκῶν ἀγορῶν κρατοῦνται ἐν ταῖς  
 ἀποθήκαις, ἐξ οὗ πηγάζει ἡ ἐπὶ τῶν ναύλων τῶν ἀτ-  
 μοπλοίων μεγάλη ὑποτίμησις, εἰς ἣν οὐχὶ ὀλίγον συν-  
 τελεῖ καὶ ἡ ἐν τῷ λιμένι μας συρροὴ ἀτμοπλοίων με-  
 γάλους χωρητικότητος.

Εἰς τὸν λιμένα μας φορτῶνουν 23 ἀτμόπλοια, ἐκ  
 τῶν ὁποίων ὑπὸ ἑλληνικὴν σημαίαν τὸ Κατίνα προ-



ναυλωθέν πρὸς 14)6, «Πολύμητις» καὶ «'Ακμή» διὰ τὰ ὅποια ἐν τῇ τελευταίᾳ μου σᾶς ἔγραφο καὶ «Μενέλαος» διὰ Μεσόγειον.

Εἰς Γαλάζιον φορτώνουν 7 ἀτμόπλοια ἐξ ὧν τὸ «Κωνσταντῖνος» ἑλληνικὸν μὲ πλοίαρχον τὸν κ. Θ. Συνοδινόν.

Τῶν σλεπίων οἱ ναῦλοι εἶναι 1.50—1.60 φρ. Κ. Β. τῶν δὲ γεννημάτων αἱ τιμαὶ εἶναι σίτος 7.75—9.15 φρ. τὸ Ἐκτ. Κριθὴ 5—6 φρ. τὸ Hect.

Φασόλια 12—15 φρ. τὰ ο)ο Κλ.

Γαϊάνθρακες τιμῶνται 47 οἱ ἐκλεκτοὶ καὶ 38 οἱ κοινοί. Τὰ ὕδατα τοῦ Δουνάβεως εἶναι 20 1)4 α. π.

X M.

Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ ΕΝ ΡΩΣΙΑ

(Ἀνταποκριτοῦ μας)

Ταῖγάνιον 1 Ὀκτωβρίου.

Ὁ ἐνταῦθα Ἕλλην πρόξενος κ. Φιλήμων ἀπέστειλεν εἰς τὸ ὑπουργεῖον τῶν Ἐξωτερικῶν αὐτόθι νέαν ἔκθεσιν του διὰ τὴν ναυτικὴν κίνησιν τοῦ μηνὸς Αὐγούστου.

Κατὰ τὸν μῆνα τοῦτον κατέπλευσαν μὲν ἐν ὅλῳ ἡμέτερα πλοῖα 26 ἦτοι 21 ἀτμ. καὶ 5 ἱστιοφ. τόν. ρεζίστρο 22, 624 καὶ 85)00 μετὰ ναυτῶν 503. Τοῦτων 8 ἦσαν ὑπὸ φόρτωσιν ἦτοι 5 ἀτμ. καὶ 3 ἱστιοφόρα, ἀπέπλευσαν δὲ 22 ἦτοι ἀτμόπλοια 19 καὶ ἱστιοφ. 3 τόν. ρεζ. 19,536 καὶ 50)00 ἦ βίρους τόν. 45,530 καὶ 83)00 μετὰ ναυτῶν 436 καὶ φορτίον σίτου ψαθῶν 272,105, παραμεινάντων ἐπομένως 4 διὰ ναυλοσίν των κατὰ Σεπτέμβριον.

Ἐκ τῶν 22 ἀτμόπλοιων τῶν ἀποπλευσάντων, κατ' Αὐγούστον ἐ, ἔ. τὰ περισσότερα τοῦ ἡμίσεως τούτων ἐναυλώθησαν ὑπὸ ξένων ἐμπορικῶν οἰκῶν γενοῦς ἐνδεικτικὸν τῆς ἐπὶ τῶν ἡμετέρων ἀτμοπλοίων καὶ ἱστιοφόρων ἐξακολουθούσης τῆς εὐμενοῦς προτιμήσεώς των.

Ἡ ἐν ταῖς Εὐρωπαϊκαῖς ἀγοραῖς κρατούσα νέκρωσις ζητήσεως ρωσικῶν σιτηρῶν, προέρχεται κυρίως ἐκ τῶν ἐξ Ἀμερικῆς πολλῶν προελεύσεων καὶ ἐναποταμιεύσεων τῆς ἄλλως τε καλλίστης ἐφετεινῆς ἀμερικανικῆς ἐσοδείας. Καίπερ ἡ ἐν Ταῖγανίῳ ἐσοδεία, ὑπῆρξεν ὄχι τόσο καλὴ ἐφέτος, οὐχ ἦττον ὅμως ἡ ἐν Ταῖγανίῳ καὶ Νοβορωσσίᾳ παρακαταθήκῃ σιτηρῶν ὑπερβαίνει ἤδη τὸ ἐν ἑκατομμύριον ψαθῶν, ὧν οἱ κάστοχοι προαγοράσαντες εἰς τιμὰς μεγαλειτέρας τῶν σημερινῶν δὲν προβαίνουσι εἰς ἀποστολάς ἐλπίζοντες ὑψωμοῦς, ἐκ ταύτης διὰ τῆς ἐφεκτικότητός των προκύπτει ἡ ζημιούσα τὴν ἡμετέραν ναυτιλίαν ἔκπτωσις ναύλων.

ΤΑΞΕΙΔΙΑ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ

Τὸ ἀτμόπλοιο «'Αλέξανδρος [Μιχαλινός] ἀνεχώρησεν ἀπὸ Νοβορωσσίᾳ καὶ ἀναμένεται αὔριον Δευτέραν εἰς Πειραιᾶ πρὸς ἀνθράκευτον. Μεταβιβάνει εἰς Ἀμβούργον.

ΤΑΞΙΣΤΙΟΦΟΡΑ

— Τὸ ἱστιοφόρον «'Αλέξανδρος» τὴν 18)10 ἀνεχώρησεν ἀπὸ Table bay.

— Τὸ ἱστιοφ. «Ἅγιος Σπυρίδων» εὐρίσκειται ὑπὸ φόρτωσιν εἰς Κάρδιφ.

— Τὸ ἱστιοφ. «Πριγκήπισσα Σοφία» ἔφθασεν εἰς Μασσαλίαν.

— Τὸ ἱστιοφ. «Σχίαθος» τὴν 15)10 ἀνεχώρησεν ἀπὸ Βορδῶ διὰ Swansea

— Τὸ ἱστιοφ. «Πρίγκηψ Γεώργιος» ἀνεχώρησεν ἀπὸ Wybourg τὴν 28)9 διὰ Γένοβαν, διῆλθεν ἐξ Ἑλσινορ τὴν 16)10.

ΣΥΓΓΡΟΥΣΙΣ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ

Κατὰ τηλεγραφικὴν ἐκ Λευκάδος πληροφορίαν συνεκρούθησαν τὰ συγχρόνως καταπλεύσαντα εἰς τὸν ἐκεῖ λιμένα ἀτμόπλοια «Εὐβοία» τοῦ «Τζῶν» καὶ «Ἑλλάς» τοῦ Γουδῆ. Ἐκ τῆς συγκρούσεως ἐθραύσθησαν τρία ἐλάσματα τῆς «Ἑλλάδος»,



Ὁμοίως τηλεγραφοῦσιν ἐκ Χαλκίδος ὅτι ἐθραύσθη ὁ ἄξων τοῦ μικροῦ ἀτμοπλοίου «Κάρυστος»

ΠΩΛΗΣΙΣ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ

Κατὰ τὸ παρελθὸν δεκαήμερον καὶ αἱ πωλήσεις ἀτμοπλοίων ἐπίσης κατήλθον εἰς τὸ κατώτατον ὄρισον, ἐσημειώθησαν δὲ δύο μόλιον τοιαῦται. Ἀμφότερα τὰ πωληθέντα ἀτμόπλοια εἶναι παλαιᾶς κατασκευῆς τὸ μὲν τοῦ 1875, τὸ δὲ ἕτερον τοῦ 1873. Ἐκ τούτων ἡ «Ἀλβανία» πωληθεῖσα εἰς τὴν ἐταιρίαν Χεδίβι ἐχει ἀλλάξει μηχανὰς τῆ 1885, εἶναι χωρητικότητος 3,500 τόν. Τὸ δὲ δεύτερον ἐπωλήθη εἰς Νορβηγούς εἶναι κατασκευῆς τοῦ 1898, τόνων 3,000 βύθισμα 21 ποδῶν καὶ ἀξίας 19,200 λιρ. Ἀγγλικῶν.

ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑΙ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ

Ὡς κατὰ τὸ προπαρελθόν, οὕτω καὶ κατὰ τὸ παρελθὸν ἐφθήμερον παραγγελία νέου ἀτμοπλοίου δὲν σημειοῦται εἰς τὰς Ἀγγλικὰς ναυτικὰς ἐφημερίδας. Παραγγελία ἀτμοπλοίου ἰσοδυναμεῖ πρὸς ἐκμετάλλευσιν τοῦ ναυτικοῦ ἐμπορίου μετὰ ἐν καὶ ἡμισυ ἔτος. Τόσον τὰ Ἀγγλικὰ ναυπηγεῖα εἰσὶν πλήρη ἐργασιῶν διὰ παράδοσιν εἰς ἀπώτερον μέλλον.

ΝΑΥΤΙΚΑ ΕΙΔΗ

Τὰ ναυτικὰ εἶδη δὲν ὑπέστησαν ἀξιοσημειώτο μεταβολὴν κατὰ τὴν παρελθοῦσαν ἑβδομάδα.

Μεταξὺ αὐτῶν τὰ ἀγγλικὰ λινέλαια, θρασμαμένα τιμῶνται κατ' ὁκᾶν πρὸς 2.50.

Τὰ ἄθραστα πρὸς 2.40.

Τὰ κερρωτὰ σχοινία τῆς Τεργέτης πρὸς 2.40, τοῦ δὲ Βελγίου 2.20.

Τὰ λευκὰ σχοινία τιμῶνται 2.60 κατ' ὁκᾶν.

Τὰ ἐκ τοῦ σπάρτου σχοινία (τζίβαι) πρὸς 2.40.

Τὸ μίνιον (ἐκ μολύβδου) ἀπὸ 1—1.40.

ΝΑΥΤΙΚΑ ΣΥΓΓΡΑΜΜΑΤΑ

ΚΑΙ ἌΛΛΑ ΕΡΓΑ ΧΡΗΣΙΜΑ ΕἰΣ ΤΟΥΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥΣ

**Νέος Λιμενοδείκτης** μετὰ 250 ὄλοσελίδων χαρτῶν ὑπὸ Ν. Γ. Κοτσοβίλλη, ἐκδότης Α. Κωνσταντινίδης Δρ. 20.—

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

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

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

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

**Ἀνεμολόγιον Πυξίδων** παντὸς μεγέθους. **Διαγράμματα Ναπιέρ** διὰ τὴν Παρεκτροπῆν.

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

ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ

ΡΩΣΣΙΑ

ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ ΕΝ ΠΕΤΡΟΥΠΟΛΕΙ

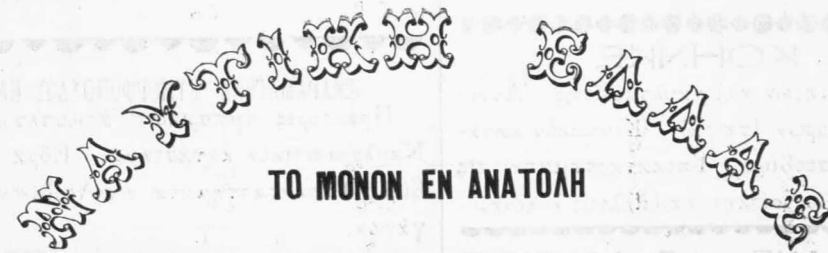
ΚΕΦΑΛΑΑ 175,000,000 ΔΡΧ.

ΓΕΝΙΚΟΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΤΗΣ ΕΝ ΤΑΪΓΑΝΙΩ

ΑΧ. Λ. ΚΟΡΕΣΗΣ

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

ΠΑΣΑ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑ ΠΕΡΙ ΑΣΦΑΛΕΙΩΝ



ΤΟ ΜΟΝΟΝ ΕΝ ΑΝΑΤΟΛΗ

ΝΑΥΤΚΟΝ ΠΕΡΙΟΔΙΚΟΝ

ΕΤΗΣΙΑ ΣΥΝΔΡΟΜΗ

ΕΝ ΕΛΛΑΔΙ

Δρχ. 12

ΕΝ ΤΩ ΕΞΩΤΕΡΙΚΩ

Φρ. χρ. 12

ΕΞ ΑΜΗΝΟΣ

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



ΜΙΧΑΛΙΝΟΣ ΚΑΙ ΣΙΑ  
 ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ—ΛΟΝΔΙΝΟΝ  
 ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ  
 ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ  
 ΕΙΣΑΓΩΓΕΙΣ ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΩΝ  
**ΔΙΑΡΚΗΣ ΠΑΡΑΚΑΤΑΘΗΚΗ**  
**ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΩΝ ΚΑΡΔΙΦ**  
**ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ**

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

**NICOLAS D COTZIAS(SYRA)**

Μερίτης ἀγορῶν πωλήσεων καὶ  
 ναυλώσεων ἀτμοπλοίων.

Τηλεγραφ Διεθνισ COTZIAS, SYRA.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΠΑΠΑΟΙΚΟΝΟΜΟΣ**

(Μερίτης τῶν Ἑλλήνων ἀτμοπλοίων ἀπὸ τὸ 1879)

ΕΝ ΒΑΡΚΕΛΩΝῃ

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

Διεύθυνσις: C. Παπαοικονομος

Sensale Maritimo

BARCELONA

**L. KOHNKE**

Πράκτωρ σιτηρῶν καὶ ναυλομεσίτης Ἀντι-  
 πρόσωπος διαφορῶν ἐταιριῶν. Κεντρικὸν κατὰ-  
 στημα ἐν Ροστοβίῳ. Ὑποκαταστήματα εἰς  
 Ταϊγάνιον, Νοβοροσίσκην καὶ ἄλλους λιμένας.

**Φ. ΦΩΤΙΑΔΗΣ καὶ Γ. ΔΑΝΕΖΗΣ**

Πράκτορες ἐμπορικῶν ἀτμοπλοίων  
 καὶ ναυλομεσίται. Διεύθυνσις τηλε-  
 γραφικῆ: ΔΑΝΕΖΗΝ, Κωνσταντι-  
 νούπολιν.

ΤΥΠΟΙΣ Δ. Γ. ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΥ

8 Ὁδὸς Πρᾶξιτέλους 8

**Σ. Ν. ΣΑΒΒΑΣ καὶ ΑΔΕΛΦΟΙ**

Ἐμποροὶ καὶ ναυλομεσίται. Δέ-  
 χονται ἐμπορεύματα ἐπὶ προμηθεῖα  
 καὶ προναυλώνουσι πλοῖα ἰστιοφόρα  
 καὶ ἀτμόπλοια.

BUENOS—AIRES.

(America Sud, Republica Argentina).

Ζητοῦνται μηχανικοὶ α', β' καὶ γ'.  
 τάξεως Ἕλληνες κατέχοντες Ἀγγλικά δι-  
 πλώματα δι' ἀτμόπλοιοι «Ἡπειρος» περὶ  
 τὰ τέλη Νοεμβρίου ἔ. ν. ἐν Ἀγγλίᾳ. Προ-  
 τάσεις ἀπευθυντέαι πρὸς τὸν Κον Ρ. Σρ.  
 Topali. Gara Munteni, Roumanie.

**ΣΚΑΡΑΜΑΓΚΑΣ ΕΥΜΟΡΦΟΠΟΥΛΟΣ ΚΑΙ Cie**

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

**DUNCAN HOYLAND ET CO**

Πράκτωρ σιτηρῶν καὶ ἐμπορικῶν ἐταιριῶν.  
 Ναυλομεσιτικαὶ ἐργασίαι ἐν Ταϊγανίῳ, Ροστο-  
 βίῳ καὶ Νοβοροσίσκην.