



ΤΟ ΜΟΝΟΝ ΕΝ ΕΛΛΑΔΙ ΕΒΔΟΜΑΔΙΑΙΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΠΕΡΙΟΔΙΚΟΝ ΕΙΚΟΝΟΓΡΑΦΗΜΕΝΟΝ

ΙΔΡΥΤΗΣ ΚΑΙ ΙΔΙΟΚΤΗΤΗΣ

Ι. Θ. ΣΙΦΝΑΙΟΣ



ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ

Κ. ΑΥΓΕΡΗΣ ΚΑΙ Ν. ΚΟΤΣΟΒΙΛΛΗΣ

ΣΥΝΕΡΓΑΤΑΙ



- Ε. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ
- Ε. ΡΕΠΟΥΔΗΣ
- Π. ΚΑΛΔΙΓΑΣ
- Ε. ΤΣΑΚΑΛΗΣ
- Μ. ΓΟΥΔΑΣ
- Μ. ΜΑΤΘΑΙΟΠΟΥΛΟΣ
- Κ. ΠΑΠΑΜΙΧΑΛΟΠΟΥΛΟΣ
- Ν. ΔΕΒ ΔΗΣ
- Π. ΧΡΥΣΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ
- Κ. ΨΑΧΑΡΟΠΟΥΛΟΣ
- Κ. ΡΑΔΟΣ
- Α. ΜΑΤΕΥΙΣ
- ΑΝΤ. ΜΗΛΙΑΡΑΚΗΣ
- Ν. ΓΕΡΜΑΝΟΣ
- ΕΜ. ΜΑΚΡΥΓΙΑΝΝΗΣ κλπ



ΑΘΗΝΑΙ

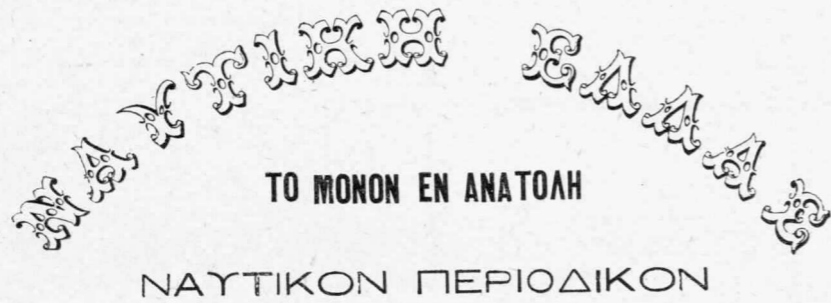
1901

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Συνεφοπλισμός άρθρον τοῦ κ. Έμμ. Σ. Μακρυγιάννη, δικηγόρου. — Ἡ θέσμανός τῶν ἀτμολεβήτων διὰ πετρελαίου ὑπὸ τοῦ κ. Έπ. Τσακάλη, ἀρχιμηχανικοῦ τοῦ στόλου. — Ἐκ τῆς θαλάσσης θὰ ζῆση ἡ Ἑλλάς, ὑπὸ Ν. Γ. Κοτσοβίλη. — Ἡ διδουξ τῆς Κορίνθου, πῶς λειτουργεῖ, τί εἰσπράττει, αἱ ἐργασίαι τῆς, οἱ φάροι, τὰ μέχρι τοῦδε διελθόντα ἀτμοπλοία, πλήρης περιγραφή ὑπὸ τοῦ Ναυτικοῦ. — Κίνησις τῆς Ἑμπορικῆς Ναυτιλίας, εἰς ὅλους τοὺς Ἑλληνικοὺς λιμένας. — Γεωγραφικὰ συγκριτικὰ μεγέθη ὅλων τῶν νήσων τοῦ Ἑλλ. Ἀρχιπελάγους. — Ἐν θαλασσομάχον Ἀγγλικὸν ὁκάφος ὑπὸ Σπυρ. Γκαβέρα. — Ἡ κίνησις ἐν Ρουμανίᾳ ὑπὸ Χ. ρ. Μεστήνη — Ναυτικὰ Νέα κλπ.

ΕΙΚΟΝΕΣ

Ὁ Ναύαρχος Μιαούλης ἐν πλοῦ. — Ἐν Ἑλληνικὸν ἰδιοπόρονον ἐν Ἰταλίᾳ. — Τύποι νέων θωρηκτῶν.



ΕΤΗΣΙΑ ΣΥΝΔΡΟΜΗ

ΕΝ ΕΛΛΑΔΙ

Δρχ. 12

ΕΝ ΤΩ ΕΞΩΤΕΡΙΚῳ

Φρ. χρ. 12

ΕΞ ΑΜΗΝΟΣ

» 7

» » 7

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

ΣΗΜ. «ΝΑΥΤ. ΕΛΛ.» Οἱ κρατῆδαντες τὸν πρῶτον καὶ δεῦτερον ἀριθμὸν τῆς «Ναυτικῆς Ἑλλάδος» θεωροῦνται συνδρομηταὶ αὐτῆς.

ΣΥΝΕΦΟΠΛΙΣΜΟΣ

(ARMEMENT COLLECTIF)

(Συνέχεια ἐκ τοῦ προηγουμένου)

Ἄρθρ. 459. Ὁ διαχειριστὴς τοῦ πλοίου διορίζεται κατὰ πλειοψηφίαν. Διὰ τὸν διορισμὸν ὁμῶς διαχειριστοῦ μὴ συνεφοπλιστοῦ, ἀπαιτεῖται ἡ ὁμόφωνος γνώμη ἀπάντων τῶν συμμετόχων.

Ὁ διαχειριστὴς τοῦ πλοίου, δύναται ν' ἀνακληθῆ κατὰ πάντα χρόνον, ἄνευ βλάβης τῶν περὶ ἀποζημιώσεως δικαιωμάτων του, ὅσα ἀπορεύουσιν ἐξ ἰδιαιτέρων συμβάσεων.

Παρατ. Ὁ διαχειριστὴς εἶνε τὸ πρόσωπον εἰς ὃ ἀνατίθεται ἡ διοίκησις τῆς ἐπιχειρήσεως. Καὶ ἐνόσω μὲν οἱ συνεφοπλισταὶ εἶσι πολυάριθμοι, ὁ διορισμὸς τοῦ διαχειριστοῦ ἀποδοκίμει ἀπκρίτητος, τὸν κανόνιον δὲ, ὅταν ὁ ἀριθμὸς τούτων εἶνε ἐλάχιστος, ὅτε δύναται νὰ θεωρηθῆ περιττός· ὅθεν ὁ διορισμὸς οὗτος εἶνε προαιρετικὸς κατὰ τὸν ἰσχύοντα Γερμ. νόμον. Ὅπου ὁμῶς ὑπάρχει συνδρομὴ πολλῶν συνεφοπλιστῶν, ἐκρίθη ἀναγκαιὸς καὶ ἐπιτακτικὸς ὁ διορισμὸς διαχειριστοῦ, διότι ἄλλως ἢ σύγχυσις καὶ τὸ ἀδιέξοδον εἶνε πρόδηλον ὡς π. χ. ἐν Μεκλεμβούργῳ ἐνθα ἰσχύει ἴδιον περὶ τούτου διάταγμα τῆς 28 Δεβρίου 1863 (ἄρθρον 51). Καὶ κατὰ τὸν Πρωσσικὸν Κώδικα ἄρθρ. 398 ὁ διορισμὸς διαχειριστοῦ εἶνε ὑποχρεωτικὸς κατὰ πᾶσαν περίπτωσιν, ἢ διάταξις ὁμῶς αὕτη κατηργήθη, διότι ὁ διαχειριστὴς δύναται ν' ἀποβῆ πολλάκις ἀσύμφορος καὶ ἐπικηθῆς, ὅσκις μάλιστα ὁ ἀριθμὸς τῶν συνιδιοκτητῶν εἶνε ἐλάχιστος.

Ἄρθρ. 460. Ἐν ταῖς πρὸς τοὺς τρίτους σχέσιν αὐτοῦ, ὁ διαχειριστὴς τοῦ πλοίου ἔχει ὡς ἐκ τῆς ἰδιοτητός του δικαίωμα νὰ ἐνεργῆ πᾶσαν πρᾶξιν ἀφορῶσαν τὸ πλοῖον καὶ τὴν ἀποστολὴν αὐτοῦ.

Τὸ δικαίωμα τοῦτο ἐπεκτείνεται εἰδικῶς εἰς τὸν ἐφοπλισμὸν, τὴν συντήρησιν καὶ τὴν ναύλωσιν τοῦ πλοίου, τὴν ἀσφάλειαν τοῦ ναύλου, τὰς δαπάνας τοῦ ἐφοπλισμοῦ καὶ ἀθαρῶν, ὡς καὶ τὰς εἰσπράξεις τὰς σχετιζομένας πρὸς τὴν διαχείρισιν τοῦ πλοίου.

Ὁ διαχειριστὴς τοῦ πλοίου ἔχει τὸ δικαίωμα νὰ πκρίστῃ ἐπὶ δικαστηρίου τοὺς συνεφοπλιστάς κατὰ τὰς ἀνωτέρω περιπτώσεις.

Δύναται νὰ διορίζη καὶ ν' ἀποβάλλῃ τὸν πλοίαρχον. Ὁ πλοίαρχος εἶνε ὑπόχρεως ν' ἀκολουθῆ τὰς διαταγὰς τοῦ διαχειριστοῦ τοῦ πλοίου καὶ οὐχὶ τὰς τῶν συνεφοπλιστῶν.

Ἄνευ εἰδικῆς ἐντολῆς ὁ διαχειριστὴς δὲν δύναται νὰ συναμολογήσῃ ἐν ὀνόματι τῶν συνεφοπλιστῶν ἢ τινὸς ἐκ τούτων ὑποχρεώσεις διὰ συναλλαγματικῆς ἢ γραμματίου εἰς διαταγὴν, νὰ δκνεισθῆ, νὰ πωλήσῃ ἢ νὰ ἐνεχυράσῃ τὸ πλοῖον ἢ μερίδια τοῦ πλοίου, ἢ νὰ ἐνεργῆσῃ ἀσφάλειαν ἐπ' αὐτῶν.

Ἐπὶ πᾶσιν διὰ τὰς ὑποθέσεις καὶ πράξεις, τὰς ὁποίας ἔχει τὸ δικαίωμα νὰ ἐνεργῆσῃ, ὡς ἐκ τῶν καθηκόντων του ὁ διαχειριστὴς δὲν χρῆζει τῆς τυχόν ἀπαιτουμένης εἰδικῆς ἐντολῆς παρὰ τινων νομοθεσιῶν τῶν κρατῶν (τῶν Γερμανικῶν).

Παρατ. Κατὰ τὴν διάταξιν ταύτην ὁ διαχειριστὴς ἔχει ἀπόλυτον ἐξουσίαν τοῦ ἐνεργεῖν πᾶσαν πρᾶξιν μετὰ τρίτων χωρὶς νὰ ἦναι ἀνάγκη βήτης πρὸς τοῦτο ἀείειξ ὑπὸ τῶν συνιδιοκτητῶν, ἐκτὸς τῶν ἐν τῷ ἄρθρῳ τούτῳ προβλεπομένων ἐξαιρέσεων, ὅποθεν προκύπτει ὅτι οἱ τρίτοι δὲν δύναται ν' ἀμφισβητήσωσι τὴν ἐξουσίαν ταύτην τοῦ διαχειριστοῦ ἐπικαλούμενοι τοὺς περιορισμοὺς, οὓς συναμολόγησεν οἱ συνεφοπλισταὶ μετ' αὐτοῦ.

Μεταξὺ τῶν δικαιωμάτων, ἅτινα δύναται νὰ ἐνασκῆσῃ ὁ διαχειριστὴς περιέχεται ἐν τῇ § 2 τοῦ ἀνωτέρω ἄρθρου, καὶ ἡ ἀσφάλεια τοῦ ναύλου, καὶ τοῦτο διότι κατὰ τὸν Γερμανικὸν νόμον ἄρθρ. 782 ἐπιτρέπεται ἡ ἀσφάλεια τοῦ ναύλου, ὡς ἐπίσης καὶ ἐν Γαλλίᾳ δύναται τοῦ νέου νόμου 1885, Ἰσπανίᾳ Ἰταλίᾳ Ὀλλανδίᾳ καὶ Βελγίῳ (Παρὰβ. De-jurdins T. 6. ἀρ. 1352 καὶ ἀκόλ.). Παρ' ἡμῖν ὁμῶς ἐνθα ὑπάρχει ἡ ἀπκρορευτικὴ διάταξις τοῦ ἄρθρ. 347 ἢ ὑπὸ τοῦ ἐμπ. νόμου παρεχομένη ἐξουσία εἰς τὸν διαχειριστὴν ν' ἀσφαλίσῃ τὸν ναῦλον, παρὰ μὲν ἄνευ σημασίας (Καὶ Φλογαίτου καὶ Χρυσανθοπούλου Νκυτ. Δίκαιον ἀριθ. 686).

Κατὰ ποίας δίκας ὁ διαχειριστὴς πκρίστῃ ἐπὶ δικαστηρίου τοὺς συνεφοπλιστάς; Μόνον κατ'

ἐκείνας, ὅσαι σχετίζονται πρὸς τὰς μεταξὺ τοῦ διαχειριστοῦ καὶ τῶν τρίτων πράξεις, ὅσαι θεωροῦνται ἰσχυραὶ κατὰ τὴν πρώτην παραγράφον τοῦ ἀνωτέρω ἄρθρου.

Ἄρθρ. 461. Οἱ συνεφοπλισταὶ ἀναλαμβάνουσι ὑποχρεώσεις καὶ ἀποκτῶσι δικαιώματα κατὰ τῶν τρίτων, ὡς πρὸς τὰς πράξεις, τὰς ὁποίας ὁ διαχειριστὴς ἐνήργησεν ὑπὸ τὴν ιδιότητα ταύτην ἐντὸς τοῦ κύκλου τῶν καθηκόντων τούτου, μολοντοὶ καὶ ἄνευ τῆς συναίνεσεως τῶν διαφόρων συνεφοπλιστῶν.

Ὅταν ὁ συνεφοπλισμὸς ὑποχρεῖται ἐκ πράξεως συναρθείσης ὑπὸ τοῦ διαχειριστοῦ, οἱ συνεφοπλισταὶ εἰσὶν ὑπόχρεοι κατὰ τὸν αὐτὸν τρόπον, ὡσεὶ ἡ πράξις ἐγένετο παρ' αὐτῶν τούτων (ἄρθρ. 452).

Παρατ. Ὁ ἐφοπλιστὴς κατὰ τὰς γενικὰς διατάξεις τοῦ Ἑμπ. νόμου, εἶναι ὑπεύθυνος διὰ τὰς πράξεις τοῦ πλοιοάρχου, οὐχὶ προσωπικῶς, ἀλλὰ μέχρι τῆς ἀξίας τοῦ πλοίου καὶ τοῦ ναύλου (ἄρθρ. 216) διότι δύναται ἐγκαταλείπων τὸ πλοῖον καὶ τὸν ναύλον ν' ἀπαλλαγθῆ πάσης εὐθύνης. Προκειμένου ὁμοίως περὶ πράξεως τοῦ διαχειριστοῦ οἱ συνεφοπλισταὶ κατὰ τὴν ἀνωτέρω διάταξιν εὐθύνονται προσωπικῶς, ἤτοι ἅπασα ἡ περιουσία αὐτῶν εἶνε ὑπέγγυος διὰ τὰς ἐκ τῶν πράξεων αὐτοῦ παραγομένης ζημίας. Τοιαύτη εἶνε ἡ ἔννοια τοῦ ἄρθρου τούτου, ὀρίζοντος ὅτι οἱ συνεφοπλισταὶ εὐθύνονται, ὡσεὶ ἡ πράξις ἐγένετο ὑπ' αὐτῶν τούτων, διὰ τοῦτο δὲ γίνεται καὶ παραπομπή εἰς τὸ ἄρθρον 452 τοῦ ἰδίου νόμου πρὸς ἀντιδικαστολήν.

Σῦρος

ΕΜΜ. Σ. ΜΑΚΡΥΓΙΑΝΝΗΣ.  
Δικηγόρος

## Η ΘΕΡΜΑΝΣΙΣ ΤΩΝ ΑΤΜΟΛΕΒΗΤΩΝ ΔΙΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ

Ἐπ' ἰσχύων σπουδαίως ἤρξάτο διεγείρον τὴν προσοχὴν τοῦ ναυτικοῦ κόσμου τὸ ζήτημα τῆς ἀντικαταστάσεως τοῦ νῦν ἐν χρήσει συστήματος τῆς δι' ἀνθρώπων θερμάνσεως τῶν ἀτμολεβήτων δι' ὕλης ἥτιον δαπανηρᾶς, οὐ μικρὸν δ' ἤδη κατεκτήσατο ἕδρα, ἡ γνώμη τῆς διὰ τοῦ ἐλαίου τῆς νάφθης, τοῦ κινουμένου πετρελαίου, θερμάνσεως. Ἐπὶ τοῦ ζητήματος δὲ τούτου μείζων γίνεται λόγος ἐν τῷ Γαλλικῷ περιοδικῷ «Τὸ Ἐμπορικὸν Ναυτικόν», ὅθεν παραλαμβάνομεν τὰς:

Ἄπο πολλοῦ ἤδη ἐξακολουθοῦμεν ἐριστῶντες τὴν προσοχὴν τῶν πλοιοκτητῶν ἐπὶ τῶν ὠφελιμάτων τῆς διὰ τοῦ ἐλαίου τῆς νάφθης θερμάνσεως τῶν ἀτμολεβήτων. Τὸ δὲ ζήτημα τοῦτο καθίστησι πολλὰς ἄξιον μελέτης, ἥτε προϋπόντος τοῦ χρόνου σπάνις καὶ ἡ τούτου ἕνεκεν ὑψώσεως τῶν τιμῶν τῶν γαιανθράκων· εὐελπιστοῦμεν δ' ὅτι αἱ Γαλλικαὶ ἀτμοπλοικαὶ ἐταιρεῖαι ἐν βραχείᾳ χρόνῳ θέλουσι προβῆ οὐχὶ εἰς ἀπλοῦς μόνον πειραματισμούς, ἀλλ' εἰς τὴν πλήρη παραδοχὴν τοῦ συστήματος τῆς διὰ τοῦ ἐλαίου τῆς νάφθης θερμάνσεως τῶν ἀτμολεβήτων.

Πρώτη ἡ Ἀμερικανικὴ ἐταιρεία τοῦ «Ἀμβούργου» πρὸ τινος συνεβάλετο μετὰ τῆς «Transport and Trading Company» πρὸς χορηγίαν ἐπὶ ὅλην δεκαετίαν τοῦ ἀκαθάρτου ναφθαλαίου δι' ἑπτὰ ἀτμόπλοια, ἅπερ ἐκτελοῦσι πλοῦς ἐν τῇ ἀπωτάτῃ Ἀνατολῇ. Κατὰ τὸ συμβόλαιον ἡ προμήθεια τοῦ ναφθαλαίου θέλει γίνεσθαι ἐκ τῶν λιμένων Σουέζ, Κο-

λόμβο, Σιγκαπούρ, Χόγκο—Χέν, καὶ Σιγκαπέ. Κατὰ δὲ τὸν ὑπὸ τοῦ συμβολαίου ὀριζόμενον χρόνον ἡ ἐταιρεία τοῦ «Ἀμβούργου» δύναται νὰ αὐξήσῃ τὸν ἀριθμὸν τῶν ἐπὶ τῆς γραμμῆς ταύτης πλοίων αὐτῆς μέχρις εἰκοσίν, ἀλλ' ἐπὶ τῷ ὄρω, ἵνα ἡ τὴν προμήθειαν τοῦ ναφθαλαίου ἀναλαβούσα ἐταιρεία λαμβάνῃ γνώσιν ἐν καιρῷ περὶ τῆς αὐξήσεως τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἐπὶ τῆς γραμμῆς σκαφῶν, πρὸς προμήθειαν ἐπαρκῶς ποσότητος ναφθαλαίου ἐκ τῆς νήσου «Μπόρνεο», ἔνθα αἱ πηγαὶ αὐτοῦ. Εἶνε δὲ τὸ ναφθαλαῖον τοῦτο κατὰ τι πυκνότερον τὴν σύστασιν τοῦ ἐν χρήσει πρὸς φωτισμὸν, πλεονεκτεῖ δ' αὐτοῦ καθ' ὅτι ἐν ὑψηλῇ θερμοκρασίᾳ οὐδένα διατρέχει κίνδυνον ἐκρήξεως.

«Καθ' ὃ δ' ἀγγέλλεται ἡμῖν, τὸ ἀτμόπλοιο «Clan» τῆς (Shell Line) ἐτέλεσε τὸν ἀπὸ Σιγκαπούρ εἰς Σουέζ διάπλουν εἰς 25 ἡμέρας ποιοῦμενον χρῆσιν τοῦ ναφθαλαίου ἐν τῇ θερμᾷ τῶν ἀτμολεβήτων, καταναλίσκον 16 τόνους καθ' ἑκάστην, μετὰ ταχύτητος δὲ 9,75 μιλίων καθ' ὥραν, ἕνεκα τῆς ἀφθονοῦ παραγωγῆς ἀτμοῦ, ἐν ᾧ πρότερον διὰ τὸν αὐτὸν πλοῦν πρὸς θέρμανσιν τῶν τριῶν αὐτοῦ λεβήτων ἡ κατανάλωσις γαιανθράκων Κάρδιφ ἀνήρχετο εἰς 30 τόνους, ἡ δὲ ταχύτης ἦν μόνον 9 μιλίων. Πρὸς δὲ παρουσίᾳ καὶ τὸ πλεονέκτημα τῆς ἐλαττώσεως τοῦ προσωπικοῦ τῆς μηχανῆς κατὰ 12 ἀνδρας, τῶν θερμαστῶν ἤδη καταστάτων ἀχρήστων».

Ἐν κερκτικῷ δ' εἶπεῖν εὐελπιστοῦμεν ὅτι ἐγγὺς κεῖται ὁ χρόνος καθ' ὃν τὸ ναφθαλαῖον

πλεονεκτοῦν ἤδη τῶν γαιανθράκων κατὰ τε τὸ εὖρον τῆς τιμῆς, τὸ εὐχερὲς τῆς προμηθείας, τὸ συντελεστικώτερον εἰς παραγωγὴν ἀτμοῦ, τὴν οικονομίαν τοῦ χώρου ἐν τῇ ἀποθηκείᾳ καὶ τὸν περιορισμὸν τοῦ ὑπηρετικοῦ προσωπικοῦ, θ' εἰ ὀλοσχερῶς ἀντικαταστήσῃ τὸ νῦν ἐν χρήσει σύστημα τῆς θερμάνσεως τῶν ἀτμο-

λεβήτων, ὅπερ ἐὰν μὴ εἰσέτι ἐγένετο, ἀποδοτέον εἰς τὴν αἰεὶ σύμφυτον τῷ ἀνθρώπῳ δυσχέρειαν περὶ τὴν ἀποβολὴν τῶν πικρῶν αὐτοῦ ἔξω καὶ τὴν παραδοχὴν τῶν νεωτερισμῶν.

ΕΠ. ΤΣΑΚΑΛΗΣ

Ἀρχιμηχανικὸς τοῦ Στόλου.

ΝΑΥΤΙΚΗ ΜΕΤΕΩΡΟΛΟΓΙΑ

## ΠΕΡΙ ΘΕΡΜΟΜΕΤΡΟΥ

(Συνέχεια)

Τὸ θερμομέτρον εἶναι ἀπαραίτητον εἰς τὰς βαρομετρικὰς παρατηρήσεις. Διὰ τοῦτο εἰς ὅλα τὰ συστήματα τῶν βαρομετρῶν, ὑπάρχει τοποθετημένον καὶ θερμομέτρον πρὸς εὐκολίαν τῶν παρατηρητῶν καὶ τῶν μαθημάτων.

Ὁ συνδυασμὸς τοῦ θερμομέτρου μετὰ τοῦ βαρομέτρου βασίζεται ἐπὶ τῶν ἐξῆς παρατηρήσεων.

Ὅσακις τὸ βαρομέτρον χαμηλώνῃ καὶ ἡ θερμοκρασία αὐξάνῃ, πρέπει νὰ περιμένωμεν ἄνεμον δυνατὸν τῆς Ὀστριας.

Ἐὰν τούναντίον ἡ θερμοκρασία ἐλαττωθῇ καὶ τὸ βαρομέτρον ὑψουθῇ, θὰ ἔχωμεν δυνατὸν ἄνεμον τοῦ Βορρᾶ.

Τὸ θερμομέτρον ὑψουθῇ αἰφνιδίως μερικὸς βαθμοῦς, ὅταν πλησιάζῃ ὁ ἀνεμοστροβίλος, ἡ δὲ ζέστη εἶναι πνιγηρά.

Εἰς τὰς τρικυμιαῖδας θυέλλας ἡ θερμοκρασία εἶναι ὀλιγωτέρα 3—4 βαθμῶν ἀπὸ ἐκείνην τῶν προηγουμένων ἡμερῶν καὶ τῶν κατόπιν τῆς θυέλλης.

Τὸν χειμῶνα, ἐὰν τὸ θερμομέτρον ὑψουθῇ ὅταν εἶναι χιόν, ἡ χιὼν θὰ μεταβληθῇ εἰς βροχὴν. Καθὼς καὶ ὅταν χαμηλώνῃ τὸ θερμομέτρον ἡ βροχὴ μεταβάλλεται εἰς χιόν (1).

### Παρατηρήσεις ἐπὶ τοῦ Οὐρανοῦ.

Οἱ ναυτικοὶ κυρίως βασίζονται ἐπὶ τῶν μετεωρολογικῶν παρατηρήσεων τοῦ οὐρανοῦ, ὅστις διὰ τῆς ὄψεως καὶ τῶν χρωμάτων αὐτοῦ πολ-

(1) Ὅλαι αὗται αἱ παρατηρήσεις δὲν πρέπει νὰ μᾶς ἐμποδίσωσιν ἀπὸ τοῦ νὰ φέρωμεν ἕκαστος, διὰ τῆς προσοχῆς μας, παρατηρήσεις προγνωστικὰς τοῦ καιροῦ διὰ τῆς ἐνδελεχοῦς μελέτης τοῦ θερμομέτρου καὶ τοῦ βαρομέτρου. Πρέπει μάλιστα νὰ συνδυάζωμεν ἐκάστοτε τὰς δεῖξεις καὶ τῶν δύο ἐργαλείων μετὰ τὴν κατάστασιν τοῦ οὐρανοῦ καὶ ἐν γένει τῆς ἀτμοσφαιρᾶς διὰ νὰ ἔχωμεν ἐκ τῆς μακρᾶς πείρας συμπεράσματα ἀσφαλῆ καὶ βέβαια.

λάκις ἀποδεικνύει τὴν μέλλουσαν κατάστασιν τοῦ καιροῦ.

Οὐρανὸς κοκκινωπὸς τὴν πρωίαν προμηνύει καλὸν καιρὸν καὶ ἄνεμον δυνατὸν.

Οὐρανὸς λευκός τὴν πρωίαν προαγγέλει ὠρσιον καιρὸν δι' ὅλην τὴν ἡμέραν.

Ἐὰν αἱ πρώται λάμψεις τῆς ἡμέρας φανῶσιν ἄνωθεν στρώματος νεφῶν, θὰ ἐπέλθῃ ἄνεμος.

Ἐὰν ὁμοίως φανῶσιν αἱ λάμψεις ὑπὸ τὰ νέφη καὶ ἄνωθεν τοῦ καθαρῶ ὀρίζοντος, θὰ εἶναι καλὸς καιρὸς.

Οὐρανὸς τριανταφυλλῆς, κατὰ τὴν Δύσιν τοῦ ἡλίου προαγγέλει ὠρσιον καιρὸν.

Οὐρανὸς κίτρινος ἀλλὰ καθαρὸς κατὰ τὴν Δύσιν τοῦ ἡλίου προαγγέλει ἄνεμον.

Κίτρινος οὐρανὸς καὶ ὠχρὸς προαγγέλλει βροχὴν.

Νέφη ἐλαφρὰ προαγγέλλουσι καλὸν καιρὸν καὶ ὀλίγον ἄνεμον.

Νέφη πυκνὰ καλύπτοντα τὸν οὐρανὸν προμηνύουν ἄνεμον.

Οὐρανὸς μετὰ χροῶμα κυανοῦ σκοτεινὸν ἀγγέλλει ἄνεμον.

Οὐρανὸς μετὰ χροῶμα κυανοῦ ἀνοιχτὸν καὶ καθαρὸς προαγγέλλει καλὸν καιρὸν.

Νέφη μακρὰ καὶ μελανά προαγγέλλουσι βροχὴν.

Νέφη μικρὰ καὶ διατρέχοντα ταχέως τὸ στερέωμα κατ' ἀντίστροφον, διεύθυνσιν τῶν πυκνῶν νεφῶν, προαγγέλλουσι ἄνεμον καὶ βροχὴν. Ἐὰν ὁμοίως εἶναι μόνον καὶ δὲν ὑπάρχουν ἄνωθεν αὐτῶν πυκνὰ σύννεφα, τότε προαγγέλλουσι μόνον ἄνεμον.

Νέφη πολὺ ὑψωμένα καὶ διερχόμενα ἔμπροσθεν τοῦ ἡλίου, τῆς Σελήνης ἢ τῶν ἀστρῶν, μετὰ διεύθυνσιν ἀντίθετον τοῦ στρώματος τῶν ἄλλων νεφῶν ἢ τοῦ πνέοντος ἀνέμου, δεικνύουσι ἀλλαγὴν τοῦ καιροῦ.

Μετὰ καλὸν καιρὸν, τὰ πρώτα σημεῖα ἀλλαγῆς τοῦ καιροῦ εἶναι συνήθως τὰ λευκὰ νέφη, ὑψούμενα εἰς ταινίας ἢ συμπυκνούμενα ἐλαφρῶς,

τά οποία αυξάνουν τυχώς και πυκνούνται πολύ όγκοι μέν.

Όσον τὰ νέφη τούτα φαίνονται μικρόθεν ύψωμένα, επί τοσούτον ή άλλαγή του καιρού θά είναι βραδεία. Όσον δε συντόμως φαίνονται ύψωμένα και από πλησίον, επί τοσούτον ή μεταβολή του καιρού θά είναι σύντομος.

Όυρανός με χρώματα έλαφρά, λεπτά και γλυκά μετά νεφών μικρών έλαφρώς επικαθήμενων, δεικνύουσι πάντοτε καλόν καιρόν.

Όυρανός χρωματισμένος με ποικιλίαν χρωμάτων και με νέφη γύρωθεν όγκώδη και απομεμακρυσμένα δεικνύει βροχήν και άνεμον δυνατόν, όστις δέν θά βραδύνη νά έλθη.

Όυρανός με νέφη διασταυρούμενα εις τή ύψη με αντίθετα ρεύματα άέρος και πλησιάζοντα τήν γήν, είναι σημεϊον ότι θά έχομεν άνεμον ή βροχήν. τούνοκτίον δε έν δικσταυρούμενα τή νέφη ύψούνται και έξερχνίζονται δικλυόμενα είναι σημεϊον ότι θά έχομεν καλόν καιρόν.

Όσάκις ή άτμόσφαιρα είναι πολύ καθαρά και εις τόν όρίζοντα φαίνονται τή βουνά, αί νήσοι ή έν γένει τή άτομεμακρυσμένα άντικείμενα πολύ καθαρά, είναι σημεϊον ότι θά έχομεν ώραιόν καιρόν. Άλλ' όταν τή άντικείμενα και κυρίως αί νήσοι φαίνονται μέν, άλλά κερχωρισμένα και τεμαχιώδεις θά έχομεν άνεμον ή βροχήν.

Όταν τή μικράν άντικείμενα, αί νήσοι ή τή βουνά δέν φαίνονται καθαρά είναι σημεϊον μέλλοντος σφοδρού άνέμου.

(άκολουθεί)

ΝΙΚΟΛ. Γ. ΚΟΤΣΟΒΙΛΛΗΣ

### Η ΝΕΑ ΕΛΛ. ΑΤΜΟΣΠΛΟΙΑ

Ό δημοσιευθείς ισολογισμός τής Νέας Έλληνικής Ατμοπλοίας διά τή έτος 1910 παρουσιάζει τή ενεργητικόν τής άνερχόμενον εις 3,061,674 δραχ. έκ τών όποίων τή 2,225,000 λογίζονται ώς έξίς τών 11 αυτής άτμοπλοίων. Τά έσοδα κατά τή παρελθόν έτος άνήλθον εις 1,752,323 δραχ. άπέναντι έξόδων 1,465,784, ήτοι άπέμειναν εις τήν εταιρίαν κέρδη έκ δραχμών 286,539.

Τό ποσόν τούτο δέν είναι μικρόν αν ύπολογίση τις τήν κατά τή παρελθόν έτος αύξησιν τής τιμής τών γαιανθράκων, τήν έξ ολοκλήρου επισκευήν του σκάφους και άντικατάστασιν τής μηχανής και τών λεβήτων τής «Υδρας» και τής μεγάλης επισκευής τής «Χίου», «Ερμουπόλεως», «Πέλοπος» και «Ελπίδος» διά τή όποια δικτέθησαν μεγάλα ποσά.

### Η ΔΙΩΡΓΗ ΤΗΣ ΚΟΡΙΝΘΟΥ

Πώς λειτουργεί. — Τι είδπράττει. — Αί έργαδία τας. — Οί φάροι. — Τά μέχρι τούδε διελθόντα άτμόπλοια.

Η τομή του Ισθμού τής Κορίνθου είναι ίσως από τή διαρκέστερα τεχνικώς έργα τή γενόμενα μέχρι τούδε έν Έλλάδι. Ποιάς σημασίας ύπήρξε τή έργον υπό τήν έποψιν τής συγκοινωνίας δέν έχομεν άνάγκην νά τή είπωμεν. Άπλώς και μόνον θά δώσωμεν λεπτομερείας τινάς περί τής ναυσιπλοίας τής διώρυγος.

Και έν πρώτοις ό διάπλους διά τής διώρυγος τής Κορίνθου επιτρέπεται εις πάντα τή πλοία οιασδήποτε Έθνικότητος άρκεί νά μήν έχουν βυθισιν πλέον τών 7 μ. 20 και νά μήν έχωσι πλάτος ύπερβαίνον τή 20 μέτρα.

Τα ιστιοφόρα χωρητικότητος 4 μέτρων και άνω δέον νά ρυμουλκωνται, άλλ' ή Έταιρία δέν έχει κμμίκην εύθύνην, έν τή ρυμουλκά άδυνατούν νά λειτουργήσουν ένεκα τυχαίας περιστάσεως.

Η ταχύτης τών διερχομένων πλοίων δέον νά μή ύπερβαίνη τή 6 μίλια τήν ώρα και ό πλοίαρχος παντός πλοίου, όφείλει νά πληρώσθ κατά τήν είσοδον εις τήν διώρυγα τή διόδικα, και νά δώση έγγράφως τή έξής πληροφορία: Τό είδος του πλοίου, τή όνομα και τήν έθνικότητα του πλοίου, τή όνομα του πλοίαρχου, τή όνόματα και τή διευθύνσεις τών ιδιοκτητών, τόν λιμή ά προελύσεως, τόν λιμένα διευθύνσεως, τήν βυθισιν, τόν αριθμόν τών επιβατών, τόν αριθμόν του πληρώματος, τή ποσόν και τή είδος του φορτίου και τήν καθαράν χωρητικότητα του πλοίου, βεβαιωμένην διά του επισήμου έγγράφου του πλοίου.

Διά νά θεωρηθή έλευθέρα ή διόδος δέον νά ύπάρχουν τή έξής σημάτια: Τήν ήμέραν κυανή σημαία και τήν νύκτα λευκόν φώς, άναρτώμενον εις τόν σημαφόρον.

Έρωθρά σημαία ή λευκόν φώς διπλούν δεικνύουν ότι ή διόδος δέν είναι έλευθέρα.

Κατά τόν κανονισμόν παν πλοίου, τή όποιον θέλει νά επέλθη εις τήν διώρυγα πρέπει νά έχη έστραμμένως τή κεραία προς τή έμπρός και τής λέμβους κρεμασμένως προς τή έσω.

Τά πλοία τή διαπλέοντα τήν διώρυγα τήν νύκτα όφείλουν νά φέρουν έκτός τών κανονικών φώτων και έν λευκόν φώς εις τήν πρύμνην, όρατόν έκ τών όπισθεν.

Εις τούς πλοίαρχους, όταν διαπλέουν τήν διώρυγα άπκροεύεται νά δικαίψουν τόν πλοϊν προτού έξέλθουν αυτής.

Επίσης τή νά ρίπτουν έντός τής διώρυγος κόνιν άνθράκων και άλλα άντικείμενα.

Επίσης τή νά επιτρέπουν πυροβολισμούς έκ του πλοίου των.

Τή βάθος τής διώρυγος είναι μέτρα 8,00, τή πλάτος εις τόν πυθμένα μ. 21,00, τή πλάτος εις τήν επιφάνειαν τής θαλάσσης μ. 24,68, τή μήκος έν συνόλω 6,300 μέτρα και τή ύψος από τής επιφανείας τής θαλάσσης μέχρι τής γερύρας του διερχομένου άνωθεν σιδηροδρόμου Πειραιώς-Αθηνών-Πελοποννήσου είναι 43,00 μέτρα.

Διά τή άσκούντα τήν έν Έλλάδι άκτοπλοϊαν ταχυδρομική, θαλαμηγά και πολεμικά πλοία πληρώνονται τή έξής τέλη: Μέχρις 199 τόνων δραχ. 1,10, από 200 - 499 δραχ. 0,95, από 500—799 δραχ. 0,60 και από 800 και άνω δραχ. 0,45. Τά λοιπά πλοία πληρώνουν δραχ. 0,60 και όταν είναι 800 τόνων και άνω δραχ. 0,45.

Διά τή έξ Άδριατικής προερχόμενα ή μεταβαίνοντα εις αυτήν πλοία μέχρις 199 τόνων τή ταχυδρομική, θαλαμηγά και πολεμικά πληρώνουν 0,75 φρ. χρ., από 200—499 φρ. χρ. 0,65, από 500—799 φρ. χρ. 0,50 και από 800 και άνω 0,40 του φρ. Τά άλλα πλοία πληρώνουν 0,50 και όταν είναι 800 τόνων και άνω 0,40.

Διά τή έκ τής λοιπής Μεσογείου προερχόμενα ή μεταβαίνοντα εις αυτήν πλοία ταχυδρομική, θαλαμηγά ή πολεμικά πληρώνονται μέχρις 199 τόνων φρ. χρ. 0,65, από 200—499 φρ. χρ. 0,55, από 500—799 φρ. χρ. 0,35 και από 800 και άνω 0,25. Τά δε άλλα πλοία πληρώνουν 0,35 φρ. χρ. και τή 800 τόνων και άνω 0,25.

Διά τής διώρυγος τής Κορίνθου έχουν διέλθει από του 1893, ότε έτέθη εις χρήσιν ή διώρυξ πλέον τών 17,700 πλοίων έκ τών όποίων τή 485 από 600 1000 τόνων, 66 από 1000 - 2500 τόνων και έν τή Ιταλικόν «Στρόμπολι» 3,470 τόνων

Η διάρκεια τής διαβάσεως είναι 30' λεπτών τής ώρας.

Φάροι ύπάρχουν εις μέν τόν κόλπον τής Κορίνθου τής Ψαρομύτας και Μελαγκάβη εις δε τόν άντικρινόν κόλπον εις τής Κεχρίας, Καλαμάκι και Σουσακι.

#### ΝΑΥΤΙΚΟΣ

— Παρακαλούνται οι κ. κ. Πλοίαρχοι και συνδρομηταί τής Ναυτικής Έλλάδος, ότάνκι έχωσι τί αξιον λόγου νά ανακοινώσωσι προς ώφέλειαν του ναυτικού, ή εάν προς διόρθωσιν κακού τινός θέλωσι νά πραγματοποιήσωσι ναυτικόν άντικείμενον εις τή περιοδικόν μας, νά γράψωσιν άπευθείας (έσω και άπλην σημείωσιν) προς τόν κ. Νικόλ. Γ. Κοτσοβίλλην... εις Σόρον.

### ΓΕΟΓΡΑΦΙΚΑ

ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΑ ΜΕΓΕΘΗ ΤΩΝ ΝΗΣΩΝ ΤΟΥ ΕΛΛ. ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟΥΣ

ΕΞ ΑΝΕΚΔΟΤΟΥ ΣΥΓΓΡΑΜΜΑΤΟΣ ΤΟΥ κ. ΝΙΚ. ΚΟΤΣΟΒΙΛΛΗ

#### Αἴμνος

Εμβαδόν	τετρ. χιλόμετ.	476 και 77 0/0
Περίπλους	Άγγλ. Μίλια	78
Υψος	Γαλλ. Μέτρα	430
	Πλάτος Β.	39° 55'
	Μήκος Α.	25° 15'

#### Νάξος

Εμβαδόν	τετρ. χιλ.	442,47
Περίπλους	Άγγλ. Μίλια	48
Υψος	Γαλλ. Μέτρα	1002
	Πλάτος Β.	37° 05'
	Μήκος Α.	25 30

#### Νῆδος Ζάκυνθος

Εμβαδόν	τετραχ. χιλόμετρα	401 και 30
Περίπλους	Άγγλ. μίλια	56
Υψος	Γαλλικὰ μέτρα	679
	Πλάτος Β.	37° 17'
	Μήκος Α.	20° 46'

#### Θάσος

Εμβαδόν	τετραχ. χιλόμετ.	397,85 0/0
Περίπλους	Άγγλικὰ Μίλια	44
Υψος	Γαλλικὰ Μέτρα	10+2
	Πλάτος Β.	40° 40'
	Μήκος Α.	21° 40'

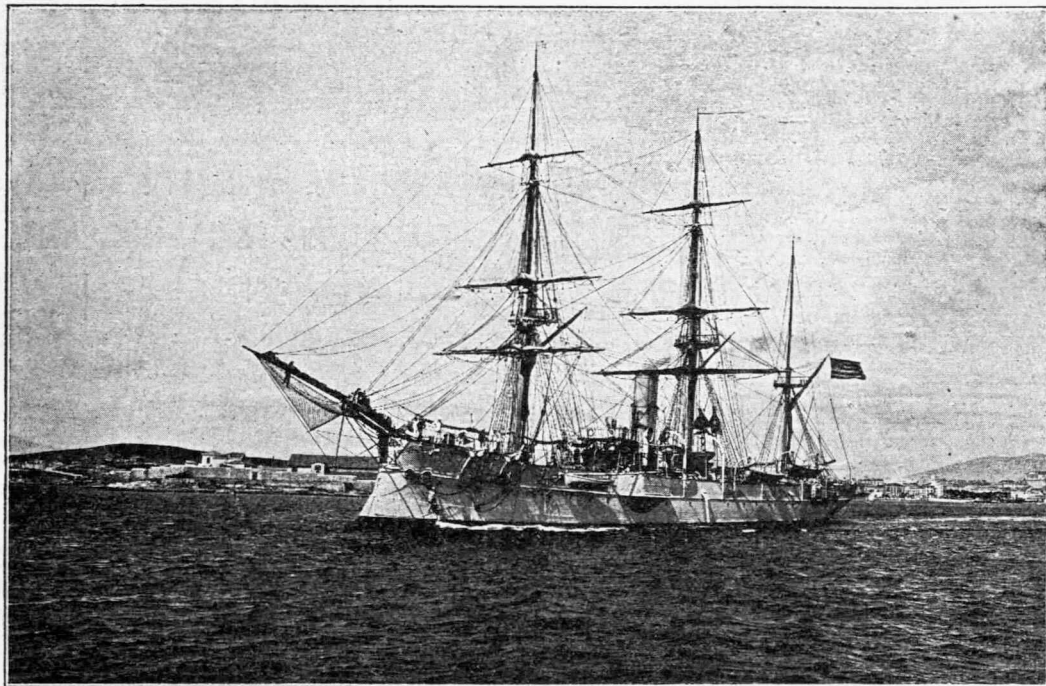
#### Άνδρος

Εμβαδόν	τετραχ. χιλιομετ.	384 και 16
Περίπλους	Άγγλικὰ Μίλια	60
Υψος	Γαλλικὰ Μέτρα	970
	Πλάτος Β.	37° 50'
	Μήκος Α.	24° 50'

#### Λευκάς (Άγία Μαύρα)

Εμβαδόν	τετραχων. χιλόμετρα	292
Περίπλους	Άγγλικὰ Μέτρα	48
Υψος	Γαλλικὰ Μέτρα	1128
	Πλάτος Β.	38° 43'
	Μήκος Α.	20° 40'

(\*) Ίδε προηγούμενον φυλλάδιον.



Το εὐδρομον «Ναύαρχος Μιαούλης» ἐν πλῆρῳ πρὸ τῆς εἰσόδου τοῦ ἐν τὸν λιμένα τοῦ Πειραιῶς.  
 Ὁ «Ναύαρχος Μιαούλης» εἶναι κατασκευασμένος ἐκ σιδήρου ἐπενδεδυμένου διὰ ξύλου. Κατεσκευάσθη τῷ 1879, εἶναι μῆκος 246 ποδῶν καὶ πλάτους 36. Τὸ ἐκτόπισμά του εἶναι 1770 τόνων καὶ τὸ βύθισμά του 14 ποδῶν καὶ 4 δακτύλων. Ἡ μηχανὴ του ἔχει δύναμιν ἵππων 2200 καὶ ταχύτητα 15 μιλίων.  
 Ὁ ὅπλισμός του ἀποτελεῖται ἀπὸ 4 πυροβόλα τῶν 17 Κρούπ, 4 μικροῦ διαμετρήματος καὶ δύο μυδραλλιοβόλα.  
 Ἦδη εἶναι ὁ τρίτος μέγας πλοῦς, ὃν ἐπιχειρεῖ ὁ «Ν. Μιαούλης».

### ΕΚ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ ΘΑ ΖΗΣΗ Η ΕΛΛΑΣ !

Ἐὰν ἀναβλέψωμεν καὶ ἴδωμεν πόθεν ἐπήγαγεν ὁ πραγματικὸς πλοῦτος καὶ ἡ εὐημερία τῆς χώρας ἡμῶν θὰ παρατηρήσωμεν ὅτι μόνη ὁδὸς πλουτοφόρος εἶναι ἡ θάλασσα.

Ἡ ὕγρα τοῦ Ποσειδῶνος κατοικίᾳ ὑπῆρξε πρὸ ἐτῶν τὸ μέσον διὰ τοῦ ὁποῖου ἐπλούτισε τὸ μικρὸν Κράτος μας, ἡ θάλασσα εἶναι τὸ μέσον τῆς προόδου καὶ τοῦ πολιτισμοῦ μας, ὅπως διὰ τῆς θαλασσίας συγκοινωνίας μέλλομεν νὰ φθάσωμεν εἰς ὅμοιον βαθμὸν μὲ τὰ εὐνομούμενα, τὰ εὐποροῦντα καὶ πολιτισμένα ἄλλα Ἕθνη.

Κρίνατε ἐὰν ἐνθυμῆσθε τὰς ἐκ τῶν πατέρων μας ναυτικῶν διηγουμένας χρυσοφόρους ἐποχὰς τῶν ἀρχῶν τοῦ παρόντος αἰῶνος, τὸν πλοῦτον τῆς ναυτιλίας μας καὶ τῶν ναυτικῶν κατὰ τὴν ἐποχὴν τῆς μέσης ἡλικίας του, καὶ συγκρίνατε τὴν πρὸ δεκαετίας πτωχοτάτην ἐποχὴν μὲ τὰ πρὸ εἰκοσιπενταετίας κέρδη τῶν θαλασσιῶν.

Οἱ μὴ γνωρίζαντες τὴν ναυτικὴν ἱστορίαν,

θὰ λυπηθῶν ἐκπλησσομένοι καὶ θὰ κλαύσουν διὰ τὴν ἀποπτώσαν ἐκείνην εὐτυχίαν, ἣν ἔφερον αὐτὴ καὶ μόνη ἡ θαλασσία μεγάλη καὶ πλουσία ὁδός.

Λιμένες μικροὶ μικροπόλεων ἠρίθμουν ἀπὸ 500—1000 ἱστιοφόρα ἕκαστος εἰς τὰ νηολογικά των βιβλία.

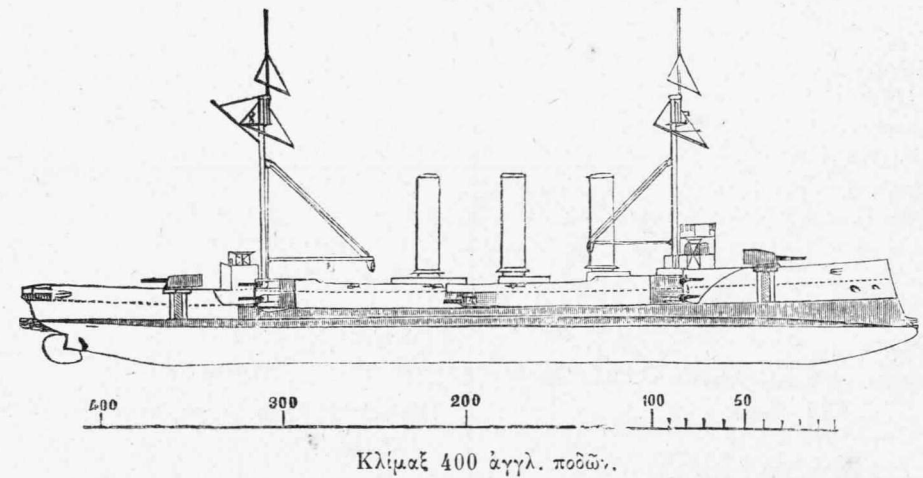
Ἡ Ὑδρα, τὸ Γαλαξεδίου, ἡ Σπέτσαις, τὰ Ψαρά, ἡ Σύρος, ἡ Θήρα καὶ ὄλοι σχεδὸν οἱ λιμένες ἐπαρουσίαζον εἰς τὸ ὄμμα τοῦ ξένου δάσος ἱστῶν καὶ κεραϊῶν τῶν ἱστιοφόρων πλοίων καὶ ὄλα αὐτὰ, τὴν θαλασσίαν ὁδόν, πλέοντα, ἐκόμιζον φορτία πλοῦτον, ἐνέκλειον εἰς τὰ κοίτη αὐτῶν τὴν κίνησιν, τὴν ἐργασίαν καὶ τὴν ζωὴν.

Καὶ ἐν τούτοις... Ἀνάληγοι, ἐξ ἀπερισκέψιας, νωθροὶ ἐξ ἐναισθησίας, λησμονήσαντες τὸ παρελθὸν τῆς ἀληθείας καὶ τῆς ἐργατικότητος, ἵως ἐνεκὶ Κυβερνητικῶν σφαλμάτων μας, βαθμηδὸν καὶ κατ' ὀλίγον, ἐγκατελείφθημ ν εἰς τὸ πέλαγος, ἀνεργάτιστοι καὶ ἄνευ πηδαλίου, φερόμενοι οὐρίως ὑπὸ ὑπερδυνάμου θεῆλης ἐπὶ τῶν τρομερῶν ὑφάλων, ἐνθα ἐναυαγήσαμεν... Εὐτυχῶς χωρὶς νὰ χάσωμεν καὶ τὴν ζωὴν . . .

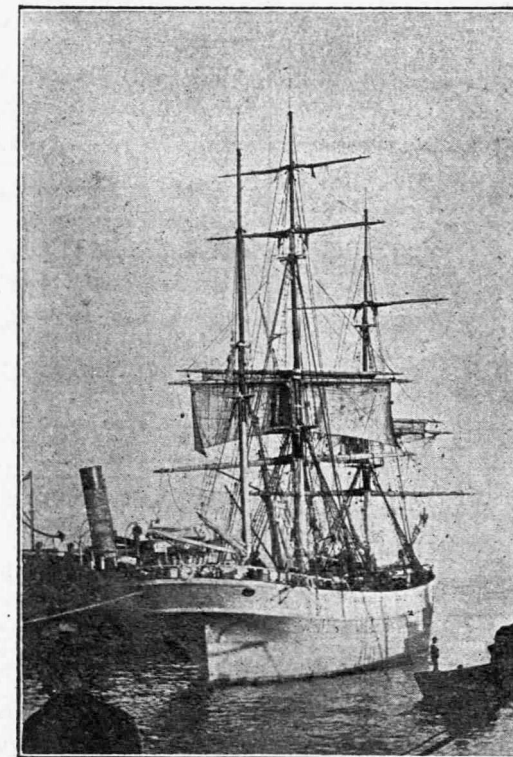
.....

### ΝΕΟΙ ΤΥΠΟΙ ΘΕΡΙΚΤΩΝ

(Ἐκ τῶν κατασκευασθέντων ἐν Ἀγγλίᾳ κατὰ τὸ 1901).



### ΤΟ ΕΜΠΟΡΙΚΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΜΑΣ



Τὸ ἱστιοφόρον τοῦ ἐκ Γαλαξειδίου κ. Γω. Ἀγγελεῖ τόνων 800 περίπου, ἐκ φωτογραφίας γενομένης τὸν παρελθόντα Ὀκτώβριον εἰς Νεάπολιν τῆς Ἰταλίας.

Οἱ νουνεχέστεροι πρό τινων ἐτῶν ἤρχισαν νὰ συλλέγωσι τὰ συντρίμματὰ τῶν ναυηγίων τῆς παλαιᾶς ἐποχῆς καὶ μετὰ μεγάλου κόπου ἐσχημάτισαν τὸν πυρῆνα τῆς Ἀτμήρους ναυτικῆς τῶν φορτηγῶν ἀτμοπλοίων, τὰ ὁποῖα εἰδείξε τοιαύτην ἀνάπτυξιν θριαμβευτικὴν, ἀνατίσαν παντός ἄλλου ξένου ναυτικοῦ κόσμου.

Συνεροπλισμὸς ἔδωκε περὰ εἰς τὴν νέαν ταύτην Ναυτικὴν κίνησιν τῆς Ἑλλάδος μας καὶ ὑπὸ τὴν μαγικὴν αὐτοῦ ράβδον συγκεντρώθησαν ὅλοι οἱ ρέκται καὶ νουνεχεῖς συνεροπλισταί, καταθέτοντες τὸ εὐεργετικὸν αὐτῶν χρῆμα, ὑπὸ τὸ βεβαιωμένον κέρδος τῆς ἐπιχειρήσεως, ὅπερ ἐγένετο πάλιν ἀφορμὴ νὰ ζῆση ἡ Ἑλλάς διὰ τῆς θαλάσσης.

ΝΙΚΟΛ. Γ. ΚΟΤΣΒΙΛΛΗΣ

## ΚΙΝΗΣΙΣ

### ΤΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΑΣ

Ἐκ τοῦ ἐπιτήμου δελτίου τοῦ Ὑπουργείου τῶν Οἰκονομικῶν ἐξάγεται ὅτι κατὰ τὴν τετάρτην τριμηνίαν τοῦ 1900 κατέπλευσαν εἰς τὸν λιμένα Πειραιῶς ἀτμοκίνητα μὲν ὑπὸ φορτίον καὶ ἔρμα Ἑλληνικὰ 100, χωρητικότητος 103 600 τόνων καὶ πλήρωμα ἀνδρῶν 2,573, ἱστιοφόρα δὲ ὑπὸ φορτίον καὶ ἔρμα 49, χωρητικότητος τόνων 4,029 καὶ μὲ πλήρωμα ἀνδρῶν 225, ἧτοι ἐν συνόλῳ πλοῖα 149, τόνων 107,639 καὶ μὲ πλήρωμα ἀνδρῶν 2,798.

Ὑπὸ Ρωσικὴν σημαίαν πλοῖα κατέπλευσαν 15, τόνων 33,625 καὶ μὲ πλήρωμα ἀνδρῶν 917.

Ὑπὸ Σουηδικὴν 2 τόνων 1660 καὶ μὲ πλήρωμα ἀνδρῶν 33.

Ὑπὸ Ἀγγλικὴν 28, τόνων 29,986 καὶ μὲ πλήρωμα 1,018 ἀνδρῶν.

Ὑπὸ Γερμανικὴν 14, τόνων 18,084 καὶ μὲ πλήρωμα ἀνδρῶν 416.

Ὑπὸ Γαλλικὴν 31, τόνων 49,745 καὶ πλήρωμα 1830.

Ὑπὸ σημαίαν Ὀλλανδικὴν 8, τόνων 6310 καὶ πλήρωμα 175.

Ὑπὸ Βελγικὴν 1 τόνων 1330 καὶ πλήρωμα 23.

Ὑπὸ Αὐστριακὴν 36, τόνων 44,457 καὶ πλήρωμα 1818.

Ὑπὸ Ἰταλικὴν 38, τόνων 56,592 καὶ πλήρωμα 1823.

Καὶ ὑπὸ Τουρκικὴν πλοῖα 45, τόνων 15,341 καὶ ἀνδρῶν 821.

#### Λιμὴν Σύρου

Εἰς τὸν λιμένα Σύρου κατέπλευσαν κατὰ τὸν αὐτὸν χρόνον ὑπὸ Ἑλληνικὴν σημαίαν ἀτμοκί-

νητα μὲν ὑπὸ φορτίον καὶ ἔρμα 92, τόνων 79,832 καὶ πλήρωμα ἀνδρῶν 1914, ἱστιοφόρα δὲ 40, τόνων 1,394 καὶ πλήρωμα 146 ἧτοι ἐν συνόλῳ 132 πλοῖα, τόνων 81,226 καὶ πλήρωμα 2,060 ἀνδρῶν.

Ὑπὸ Ἀγγλικὴν σημαίαν 21, τόνων 28,227 καὶ πλήρωμα 630.

Ὑπὸ Αὐστριακὴν 20, τόνων 24,437 καὶ πλήρωμα 405.

Ὑπὸ Ἰταλικὴν 9, τόνων 10,980 καὶ πλήρωμα 175 ἀνδρῶν.

Ὑπὸ Τουρκικὴν 4, τόνων 2,452 καὶ πλήρωμα 80 ἀνδρῶν.

Ὑπὸ Γαλλικὴν 3, Γερμανικὴν 3, Σουηδικὴν 2 καὶ ὑπὸ Ρωσικὴν 1.

#### Λιμὴν Κερκύρας

Ὑπὸ Ἑλληνικὴν σημαίαν κατέπλευσαν εἰς τὸν λιμένα Κερκυρας ἀτμοκίνητα μὲν ὑπὸ φορτίον καὶ ἔρμα 34, τόνων 20,251 καὶ πλήρωμα 1,073, ἱστιοφόρα δὲ 83, τόνων 2,841 καὶ πλήρωμα 277 ἧτοι ἐν συνόλῳ 117, τόνων 23,092 καὶ μὲ πλήρωμα 1350 ἀνδρῶν.

Ὑπὸ Αὐστριακὴν σημαίαν 65, τόνων 57,726 καὶ πλήρωμα 2600.

Ὑπὸ Ἰταλικὴν 39, τόνων 30,200 καὶ ἀνδρῶν 1346.

Ὑπὸ Τουρκικὴν 37, τόνων 4,582 καὶ πλήρωμα 247.

Ὑπὸ Ἀγγλικὴν 1, τόνων 1163 καὶ ἀνδρῶν 23.

Καὶ ὑπὸ Μαυροβουνιωτικὴν σημαίαν 1, τόνων 716 καὶ 28 ἀνδρῶν.

#### Λιμὴν Πατρῶν

Εἰς τὸν λιμένα Πατρῶν κατέπλευσαν ὑπὸ Ἑλληνικὴν σημαίαν ἀτμοκίνητα μὲν ὑπὸ φορτίον καὶ ἔρμα 1, τόνων 952 καὶ πλήρωμα 21, ἱστιοφόρα δὲ 9, τόνων 1249 καὶ πλήρωμα 47 ἀνδρῶν, ἧτοι ἐν συνόλῳ πλοῖα 10 τόνων 2,201 καὶ πλήρωμα 68.

Ὑπὸ Γερμανικὴν σημαίαν 1, τόνων 957, ἀνδρῶν 23.

Ὑπὸ Ἀγγλικὴν 6, τόνων 7,248 καὶ ἀνδρῶν 77.

Καὶ ὑπὸ Αὐστριακὴν ἓν, τόνων 378 καὶ πλήρωμα 17 ἀνδρῶν.

#### Λιμὴν Κεφαλληνίας

Ὑπὸ Ἑλληνικὴν σημαίαν κατέπλευσαν ἐν ἀτμοκίνητον τόνων 1029 καὶ 22 ἀνδρῶν πλήρωμα, ἱστιοφόρα δὲ 4 τόνων 1202 καὶ πλήρωμα 42, ἧτοι ἐν συνόλῳ 5, τόνων 2,231 καὶ 64 ἀνδρῶν πλήρωμα.

Ὑπὸ Ἰταλικὴν 1, τόνων 184 καὶ 7 ἀνδρῶν.

Καὶ ὑπὸ Αὐστριακὴν 1, τόνων 7,222 καὶ πλήρωμα 257.

#### Λιμὴν Ζακύνθου

Ὑπὸ Ἑλληνικὴν σημαίαν 14 ἱστιοφόρα ὑπὸ φορτίον καὶ ἔρμα τόνων 3,321 καὶ πλήρωμα 106.

Ὑπὸ Ἀγγλικὴν σημαίαν 3, τόνων 3605 καὶ 63 ἀνδρῶν.

Ὑπὸ Τουρκικὴν 3, τόνων 431 καὶ πλήρωμα 20.

Ὑπὸ Ἰταλικὴν 1, τόνων 1032 καὶ πλήρωμα 26.

Καὶ ὑπὸ Σαρδικὴν 1, τόνων 193 καὶ πλήρωμα 8.

#### Λιμὴν Βόλου

Ὑπὸ Ἑλληνικὴν σημαίαν ἀτμοκίνητα μὲν ὑπὸ φορτίον καὶ ἔρμα 21, τόνων 4834 καὶ πλήρωμα 443, ἱστιοφόρα δὲ 10, τόνων 1880 καὶ πλήρωμα 63 ἧτοι ἐν συνόλῳ πλοῖα 31, τόνων 6,714 καὶ πλήρωμα 506.

Ὑπὸ Τουρκικὴν σημαίαν πλοῖα 8, τόνων 1586 καὶ ἀνδρῶν 157.

Ὑπὸ Αὐστριακὴν 8, τόνων 8,801 καὶ πλήρωμα 256.

Καὶ ὑπὸ Γερμανικὴν ἓν, τόνων 1415 καὶ ἀνδρῶν 17.

#### Λιμὴν Καλαμῶν

Ὑπὸ Ἑλληνικὴν σημαίαν ἱστιοφόρα 3 τόνων 450 καὶ ἀνδρῶν 17.

Ὑπὸ Αὐστριακὴν 1 ἀτμοπλοῖον, τόνων 1,075 μὲ 41 ἀνδρῶν.

Ὑπὸ Ἰταλικὴν 2, τόνων 639 καὶ πλήρωμα 20.

Καὶ ὑπὸ Τουρκικὴν 2, τόνων 1017 καὶ πλήρωμα 47 ἀνδρῶν.

#### Τὸ δυμπέρασμα.

Ἐκ τῶν ἀνωτέρω καὶ τινων μικροτέρων λιμένων προκύπτει ὅτι κατὰ τὴν τελευταίαν τριμηνίαν τοῦ 1900 κατέπλευσαν εἰς Ἑλληνικοὺς λιμένας ὑπὸ φορτίον καὶ ἔρμα πλοῖα ἐν συνόλῳ 1,321, τόνων 774,081 καὶ μὲ πλήρωμα ἀνδρῶν 25,680. Ἐκ τούτων ἀτμοκίνητα ἦσαν 719, τόνων 734,988 καὶ μὲ πλήρωμα 22,770 ἀνδρῶν, ἱστιοφόρα δὲ ἐν συνόλῳ 602, τόνων 39,093 καὶ μὲ πλήρωμα ἀνδρῶν 2,910.

## ΕΝ ΘΑΛΑΣΣΟΜΑΧΟΝ ΑΓΓΛ. ΣΚΑΦΟΣ

### ΑΓΟΡΑΣΘΕΝ ΠΑΡ' ΕΛΛΗΝΩΝ

#### Η ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΟΥ

(Τοῦ ἐν Λονδίῳ ἀνταποκριτοῦ μας)

Ὁ ἐν Λονδίῳ ἀνταποκριτὴς ἡμῶν κ. Σ. Γκαβέρας μᾶς γράφει ὅτι προχθὲς Πέμπτην ὁ πλοίαρχος κ. Ἐμ. Βλασσόπουλος ἐπρόκειτο νὰ παραλάβῃ τὸ ἀγορασθὲν ἀτμόπλοιον διὰ λογαριασμὸν τοῦ κ. Ἰ. Σιφναίου.

«Τὸ ἀτμόπλοιον τοῦτο, γράφει ὁ ἀνταποκριτὴς ἡμῶν, κατὰ τὸν ἀπὸ Βορείου Ἀμερικῆς διὰ Hull πλοῦν του ὑπέστη ἐν τῷ Ωκεανῷ τὴν σφοδρότεραν ἐκ τῶν μέχρι τοῦδε γνωστῶν τρικυμῶν. Τὰ κύματα ἀφῆρσαν ὅλας τὰς λέμβους του, ἔθραυσαν τὴν γέφυραν καὶ τὴν ρόδαν τοῦ τιμονιοῦ, κατέστρεψαν τὰς σιδηρᾶς κλίμακας τῆς κουβέρτας καὶ τὸ βίντσι, τὴν δὲ κουβέρταν τοῦ βαγονιοῦ τῆς πλώρας ἐβύθισαν 11]2 πόδα κάτω καὶ τὸ παραπέτον τῆς πρύμνης εἰς τὸ δεξιὸν μέρος τὸ ἐγύρισαν ἔξω κατὰ ἓνα πόδα.

«Καὶ ὅμως ἐκ τῆς σφοδρότατης ταύτης τρικυμίας τὸ σκάφος διετηρήθη ἀκέραιον,

οὔτε ἓνα καρφὶ ἐλάσκαρε καὶ ἡ λασὰ τοῦ πλοίου ἀπέμεινε χωρὶς οὐδὲν νὰ παραχθῇ ἀπὸ τὴν θέσιν τῆς. Τὸ μεγάλῃς ἀξίας φορτίον καὶ ἡ μηχανὴ οὐδεμίαν ὑπέστησαν ζημίαν.

«Μετὰ τὴν ἐπάνοδόν του ἐκ τοῦ ταξειδίου τούτου τὸ ἐν λόγῳ ἀτμόπλοιον ἐγένετο ἀντικείμενον πολλῶν συζητήσεων εἰς τὸν κόσμον τῶν ἐν Λονδίῳ ἐφοπλιστῶν, καθ' ἑκάστην δὲ ἐπισκέπτοντο, ἵνα θαυμάσουν τὸν θαλασσομάχον γίγαντα πάντες οἱ γνωρίζοντες καὶ μὴ ἐκ ναυπηγικῆς τέχνης.

«Ἦδη τὸ ἀτμόπλοιον τοῦτο ἐπιδιορθώνεται ἐκ τῶν μικρῶν αὐτοῦ ζημιῶν καὶ δὲν ὑπάρχει ἀμφιβολία ὅτι θὰ εἶναι ἐκ τῶν ἰσχυροτέρων Ἑλληνικῶν σκαφῶν. Ἡμεῖς τοῦλάχιστον εὐχόμεθα εἰς τοὺς νέους αὐτοῦ ἰδιοκτῆτας τὴν δύναμιν καὶ εὐτυχίαν, ἣν εἶχε φέρει καὶ εἰς τοὺς Ἀγγλοὺς τοιοῦτους».

ΣΠΥΡ. ΓΚΑΒΕΡΑΣ

Αίματες	1 Ιανουαρίου 1883		1 Ιανουαρίου 1886		1 Ιανουαρίου 1892		1 Ιανουαρίου 1899		1 Ιανουαρίου 1901	
	Αριθμός ατμοπλ.	Χωρητικ. εις τόνους	Αριθμός ατμοπλ.	Χωρητικ. εις τόνους	Αριθμός ατμοπλ.	Χωρητικ. εις τόνους	Αριθμός ατμοπλ.	Χωρητικ. εις τόνους	Αριθμός ατμοπλ.	Χωρητικ. εις τόνους
Άνδρου	11	7220.80	3	2948.62	5	5825.62	7	8443.51	11	15856.81
Αργολοίου			13	9523.69	18	14399.84	15	13590.59	16	13969.27
Βόλου			1	47.—	1	47.—	2	86.96	2	86.96
Γαλαξειδίου			1	43.—	3	1436.07	2	641.78	1	43.02
Ζακύνθου			1	43.—	3	1436.07	2	1393.24	2	1393.24
Ίθάκης	8	1793.—	10	3916.40	16	13505.99	13	9389.52	14	12245.93
Κερκύρας			1	780.—	1	780.—				
Πατρών			1	42.58	1	42.58				
Πελαγιάς	15	4617.—	19	5537.24	36	11547.34	73	45192.92	86	56133.72
Σύρου	18	11057.55	24	13103.60	25	1581.20	36	20477.44	53	40535.63
Το όλον	52	24693.35	73	35942.13	106	60888.13	150	99215.96	185	140264.58

Της δυνάμεως της ατμόπλοιας εμπορικής ναυτιλίας κατά λιμένας, και κατά τὰ ἔτη 1883, 1886, 1892, 1899, 1901.

ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΟΣ ΠΙΝΑΞ

ΝΕΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ  
ΝΑΥΠΗΓΗΘΕΝΤΑ ΕΝ ΑΓΓΛΙΑ

Ἐν τοῖς Ἀγγλικοῖς ναυπηγείοις κατασκευάσθησαν τελευταίως ὑπὸ Ἑλληνικὴν σημαίαν δύο μεγάλα ατμόπλοια. Τὸ ἐν τούτων ἀνήκει εἰς τοὺς ἐν Μασσαλία ἀδελφούς Κούπα, δὲν ἐδόθη δὲ εἰσέτι εἰς αὐτὸ ὄνομα. Εἶναι τόνων φορτίου 5,000 και πλοιαρχεὺς ἐν αὐτῷ ὁ κ. Παναγῆς Μοχίκος. Θὰ νηολογηθῆ ἐν τῷ λιμένι Ἰθάκης.

Τὸ ἕτερον «Νέος Ἀντώνιος» εἶναι ἐπίσης τόνων φορτίου 5,000 και πλοιαρχεὺς ἐν αὐτῷ ὁ κ. Σπυρ. Λιυσάτος. Τὸ ατμόπλοιον τοῦτο θὰ νηολογηθῆ ἐν τῷ λιμένι Κεφαλληνίας.

Ἡ ΑΠΕΡΓΙΑ ΕΙΣ ΤΟ ΚΑΡΔΙΦ  
ΤΑ ΑΝΘΡΑΚΩΡΥΧΕΙΑ

Πολλοὶ τῶν ἐν Πειραιεὶ γαιανθρακωπόρων μετὰ τὴν ἐπιψήφισιν ἐν Ἀγγλίᾳ τοῦ νομοσχεδίου περὶ αὐξήσεως τοῦ ἐπὶ τῶν γαιανθράκων φόρου ἀνέμενον ἀπεργίαν τῶν ἐργατῶν τῶν ἀνθρακωρυχείων ἐν Ἀγγλίᾳ, τινὲς δὲ διέδιδον ὅτι ἐξερράγη τοιαύτη.

Ἡ τελευταία αὕτη φήμη ἀποδεικνύεται ἀνακριθῆς ἐκ τηλεγραφήματος ἀποσταλέντος χθὲς ἐκ Κάρδιφ παρὰ τοῦ κ. Ἰω. Στάγκαλα πρὸς τὸν ἐν Πειραιεὶ κ. Θρ. Ἀλεπουδέλην.

Τὸ τηλεγράφημα τοῦτο περιέχει δύο μόνον λέξεις «No strike», τοῦτέστιν «ἀπεργία δὲν ὑπάρχει.»

Μετὰ τοῦτο ἐλπίζομεν ἤδη ὅτι ἡ τιμὴ τοῦ γαιάνθρακος, ἥτις ἦτο διακυμαινομένη τὴν παρελθούσαν ἐβδομάδα, θὰ λάβῃ σταθερὰν μορφήν.

ΤΟ ΑΓΟΡΑΣΘΕΝ ΘΑΛΑΜΗΓΟΝ  
“ΚΑΦΗΡΕΥΣ,”

Ὁ ἐν Λονδίῳ ἀνταποκριτὴς τῆς «Ναυτικῆς Ἑλλάδος» κ. Σπ. Γκαβέρου μᾶς γράφει ὅτι τὸ παρελθὸν Σάββατον ἀνεχώρησεν ἐκ Wyvenhoe ἡ θαλαμηγὸς «Καφηρεὺς» ὑπὸ πλοίαρχον τὸν κ. Θ. Νομικόν. Ἡ θαλαμηγὸς αὕτη ἠγοράσθη παρὰ τοῦ κ. Θρασ. Κοντογεώργη διὰ

λογαριασμῶντων κ. κ. Δ. Ε. Χατζηκωνσταντῆ καὶ ἀδελφοῦ ἐν Σύρῳ. Ἦδη διευθύνεται διὰ Σύρον via Portland.

Ὁ «Καφηρεὺς» ἔχει σκάφος κομψότατον καὶ δωμάτιζ πολυτελεῆ.

ΝΗΟΛΟΓΗΣΙΣ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ  
ΕΝ ΣΥΡΩ

Νέα ατμόπλοια ἐνηολογήθησαν τὴν παρελθούσαν ἐβδομάδα ἐν Σύρῳ ὁ «Ἐρμῆς» τόνων φορτίου 2,400, ἀνήκων εἰς τοὺς ἰδιοκτήτας κ. κ. Καλθοκορέσην, Τροφιμῶφ κλπ. Τὸ ατμόπλοιον τοῦτο εἶναι ἀξίας 12,500 λιρῶν.

Ἐκτὸς τοῦ ἀνωτέρω εἰς τὸν λιμένα Σύρου ἐνηολογήθη καὶ τὸ ατμόπλοιον «Σουλτάνα» τόνων 2,000 ἀφικθὲν μετὰ φορτίον πετρελαίων καὶ ἀνήκον εἰς τὸν ἰδιοκτήτην κ. Χρυσανθίδη. Τὸ ατμόπλοιον τοῦτο εἶναι ἀξίας 7,000 λιρῶν.

ΔΥΣΤΥΧΗΜΑ ΕΝ ΠΛΟΙΩ  
ΘΑΝΑΤΟΣ ΝΑΥΤΟΥ

Ὁ ἐν Κατάνη πρόξενος τῆς Ἑλλάδος κ. Ἰ. Κρβελεῆς ἀναφέρει ἐν ἐπισήμῳ αὐτοῦ ἐγγράφῳ ὅτι τὴν 18 λήξοντος Ἀπριλίου ὁ ἐκ Κρήτης Ἰωσήφ Κρητικός, ἑτῶν 35 μάχιμος ναυτολογημένος εἰς τὸ ατμόπλοιον «Θεοδ. Σιφονκίος», τὸ ὑπὸ Κυβερνήτην τὸν κ. Ἰ. Χαρόπουλον, καθ' ἣν στιγμὴν ἠσχολεῖτο εἰς τὸ ἔργον τοῦ ἀπέθανε προσβληθεὶς ὑπὸ κερκυνοδόλου συγκοπῆς τῆς καρδίας.

Ὁ Δημοτικὸς νεκροσκόπος τῆς Κατάνης ἱατρὸς κ. Ρίτσολι ἐβεβχίωσε τὴν αἰτίαν τοῦ θανάτου διὰ πιστοποιητικῷ ἐγχειρισθέντος εἰς τὸν πλοίαρχον κ. Χαρόπουλον.

ΟΙ ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΕΣ

Ἡ παρὰ τοῦ Ἀγγλικῷ κοινοβουλίου ἐπιψήφισις τοῦ νομοσχεδίου περὶ αὐξήσεως τοῦ φόρου ἐπὶ τῶν γαιανθράκων ἐδικαίωσε τοὺς φόβους τῶν γαιανθρακωπόρων Πειραιῶς, οἵτινες κατὰ τὴν παρελθούσαν ἐβδομάδα εἶχον ἀνοψῶσαι τὴν τιμὴν τῶν γαιανθράκων κατὰ τινα σελλίνια.

Ἦδη ἡ τιμὴ τῶν γαιανθράκων δὲν ἐγένετο σταθερά, κυμαίνεται δὲ αὕτη ἀπὸ 25 μέχρις 27 σελλινίων.

**ΚΙΝΗΣΙΣ ΕΝ ΡΟΥΜΑΝΙΑ:**

**ΝΑΥΔΟΙ ΚΑΙ ΝΑΥΔΩΣΕΙΣ**  
(Του εν Βραία ανταποκριτού μας)

Είς τούς λιμένας Γαλαζίου και Βραίας εύρίσκονται υπό φόρτωσιν περί τὰ 30 ατμόπλοια υπό δικφόρους σημαίας εξ ὧν τὰ ἐξῆς Ἑλληνικά: «Πρ. Σοφία» διὰ Νεάπολιν, «Κωνσταντῖνος Σταθάτος» διὰ Rotterdam, «Αὔρα» διὰ Γαλλίαν καὶ «Ἀντώνιος» (Μωραΐτου) διὰ Ἰταλίαν. Τὰ πλείστα τῶν 30 τούτων ατμ. πλοίων ὄντα προωρισμένα διὰ δικφόρους λιμένας τῆς Μεσογείου μετὰ ναῦλον 10, 10 1/2 καὶ 10, 50 φρ., τὰ δὲ δι' Ἀμβέρσταν, Ροτερδάμην 9 3/4 καὶ 9 1/6 καὶ 6 πενεκ πλέον διὰ Hull, London, Hamburg καὶ ἄλλους λιμένας τῆς Ἀγγλίας.

Αἰτία τῆς ἀνω χαλαρᾶς καταστάσεως τῆς ἀγορᾶς μας εἶνε αἱ συνεχεῖς βροχαί, αἰτίνες ὅσον ὠφέλιμοι εἶναι διὰ τὴν νέαν ἐσοδείαν τόνου καὶ ταστρεπτικαί εἶναι διὰ τούς ἀρθρωτάτους παλαιούς ἀραβόσιτους οἵτινες ἐκτεθειμένοι ὄντες εἰς τὸ ὑπαιθρον πρὸς τὴν ἄνοιαν καταλαμβάνονται ὑπὸ τῆς βροχῆς καὶ ὑγραίνονται παρ' αὐτῆς καὶ ἰστανται ἀκατάλληλοι πρὸς φόρτωσιν τούθ' ὅπερ εἶναι ἡ αἰτία τῆς νεκρώσεως τῆς ἀγορᾶς μας.

Τὴν παρελθοῦσαν Κυριακὴν ἠτοκτόνησεν ὁ ἐνταῦθα ἰταλὸς μεγαλέμπορος καὶ ἐφορτιστὴς Φ. Καρνεβόλης, ὅστις προέβη εἰς τὸ ἀπενενημένον τοῦτο κίνημα ἵνα μὴ ἰδῆ τὴν τετάρτην του πτώχευσιν. Τὸ παθητικὸν τοῦ κατὰ τὰ θρυλούμενα ἐνταῦθα ὑπερβαίνει τὰ 5,000,000 φρ.

Αἱ τιμαὶ τῶν γεννημάτων εἶναι αἱ ἐξῆς: σίτος ἔτοιμος Φρ. 10.75, 10.90 φρ. τὸ Ηεὺ φασόλια » 11.85, 14.90 » τὰ ὀκ. ἀραβόσιτοι » 7.10, 7.20 » τὸ hec Υ. Γ. Οἱ ναῦλοι τῶν σλεπιῶν εἶναι 1.00, 1.10 ἕως 1.20 κατὰ κοιλὸν οἱ γαϊάθρακες 34 φ. ὁ τόννος.

**X. ΜΕΣΣΗΝΗΣ.**

**ΚΙΝΗΣΙΣ ΤΑΪΓΑΝΙΟΥ**

Ὁ ἐν Ταϊγανίῳ πρόξενος τῆς Ἑλλάδος κ. Φιλῆμων δι' ἐκθέσεώς του πρὸς τὸ ὑπουργεῖον τῶν Ναυτικῶν ἀγγέλλει, ὅτι ἀπὸ τῆς 12 Μαρτίου ἡ ναυσιπλοΐα ἐν τῇ Ἀζοφικῇ ἐπανελήφθη. Ἀπέπλευσαν δὲ ἐκ Ταϊγανίου μέχρι τέλους Μαρτίου 16 ἐν ὄλῳ ατμόπλοια, τόνων 47,633 μετὰ φορτία σιτηρῶν ἐκ 35,725,000 ὀκάδων. Διὰ τούς ἑλληνικοὺς λιμένας κατηνύθησαν 4 ατμόπλοια, φέροντα 33,600 ψάθας πρὸς 127 ὀκάδας ἑκάστη. Ὁ ἑλλήν πρόξενος παρατηρεῖ, ὅτι ἐκ τῶν ατμοπλοίων προτιμῶνται ὑπὸ τῶν φορτωτῶν καὶ ἐμπόρων τὰ ἐλληνικά.

**ΝΑΥΤΙΚΑ ΝΕΑ**

— Ὁ ἐν Λονδίῳ Γενικός Πρόξενος τῆς Ἑλλάδος ἀναφέρει πρὸς τὴν Κυβέρνησιν ὅτι ὑπὸ Ἑλληνικὴν σημαίαν ἠγοράσθη ἐν Λονδίῳ παρὰ τοῦ ἐκ Σύρου κ. Εὐαγ. Χατζηκωνσταντίνου ἐν Ἀγγλικὸν Ἀτμόπλοιοι μετονομασθέν «Καφηρεύς».

— Τὸ ατμόπλοιο τοῦτο εἶναι 103 τόνων καὶ ἠγοράσθη ἀντὶ 1,950 λιρῶν Ἀγγλικῶν. Ἡδὴ ἀνεχώρησεν, ὅπως νηολογηθῆ εἰς Σύρον.

— Ὁ ἐν Τραπεζοῦντι πρόξενος κ. Βιτάλης γράφει, ὅτι εἰς τὸν λιμένα τοῦτον κατέπλευσαν μέχρι τέλους Μαρτίου 49 ἰστιοφόρα καὶ ατμόπλοια ἑλληνικά, 1 ἄγγλικόν, 6,758 τουρκικά καὶ 104 αὐστριακά.

— Καὶ ἐν τῷ λιμένι τούτῳ ἐπίσης παρατηρεῖται μεγάλη ἡ προτίμησις εἰς τὰ ἑλληνικά σκάφη.

— Κατὰ τὴν «Σφαιραν» τοῦ Πειραιῶς τὸ Ἀγγλικὸν ατμόπλοιο «Rutherglen» 4,400 τόνων φορτίου καὶ 2,518 τόνων μικτῶν ἠγοράσθη παρ' Ἑλλήνων ἐφορτιστῶν ἀντὶ 28,500 λιρῶν.

— Εἰδοποιῶνται οἱ κ. κ. Πλοίαρχοι καὶ ἰδιοκτῆται τῶν ἰστιοφόρων καὶ ατμοπλοίων οἱ ἐπιθυμοῦντες ταχέως τὴν ἐκτέλεσιν πάσης ἐργασίας ναυτικῆς καὶ γράφωσιν ἄπ' εὐθείας πρὸς τὸν κ. Γεώρ. Ν. Ταβερναράκην φροντιστὴν καὶ τακτοποιητὴν ναυτιλιακῶν ἐγγράφων ἐν Σύρῳ.

**ΚΑΤΑΠΛΟ.**

Εἰς τὸν λιμένα Πειραιῶς κατέπλευσαν τὴν παρελθοῦσαν ἐβδομάδα τὸ ατμόπλοιο «Δέσποινα» πρὸς ἀναθάρσειν ἐκ Λαυρίου.

— Ἐπίσης τὸ ατμόπλοιο «Ἀλεξάνδρος» τοῦ Χατζηλαοῦτ ἀπὸ τὴν Ἀλεξάνδρειαν. Ἡνθάρκευτεν ὑπὸ κάθαρσιν καὶ μετέβη εἰς τὸ λοιμοκαθαρτήριον τοῦ Ἀγ. Γεωργίου πρὸς τέλεσιν τῆς 48ώρου καθάρσεως.

— Κατέπλευσαν ἐπίσης τὸ Βελγικὸν «Liesg» ἐξ Ἀμβέρσταν καὶ ὁ «Ζαρίφης» ἐκ Ταϊγανίου πρὸς ἀναθάρσειν.

— Ἐπίσης τὸ Ἰταλικὸν Βερμανία ἐκ Θεσσαλονίκης, τὸ Αὐστριακὸν «Auroga» ἐκ Κρήτης καὶ τὸ Ἀγγλικὸν Ἄθρα ἐκ Λονδίνου Μερίτης.

— Τὸ Ρωσικὸν «Γάρος» κατέπλευσεν ἐξ Ὀδησοῦ καὶ Σμύρνης.

**ΚΙΝΗΣΙΣ ΑἴΤΩΠΛΟΙΩΝ**

Τὸ ατμόπλοιο «Γεώργιος Μιχαλινός» ἐναυλώθη διὰ Μασσαλίαν ἐκ Ταϊγανίου πρὸς 13 φρ. τὸν τόννον. Τὸ ατμόπλοιο τοῦτο εἶναι 4,500 τόνων.

— Ἐπίσης τὸ ατμόπλοιο «Μαριέττα Ράλλη» τόνων 3,400 ἐναυλώθη ἀντὶ 10 φρ. ἐξ Εὐπατορίας διὰ Μασσαλίαν.

— Τὸ ατμόπλοιο «Ν. Βερβενιώτης» τόνων 4,000 ἐναυλώθη τὴν προπαραλθοῦσαν ἐβδομάδα μετὰ φορτίον δημοτικῶν καρπῶν ἀπὸ τὸ Ἀζώφ μετὰ ναῦλον 10 φρ. καὶ 75 διὰ Μασσαλίαν καὶ 11 φρ. καὶ 25 διὰ τρεῖς λι-

μένας τῆς Ἀνατολικῆς Ἰταλίας.

— Τὸ ατμόπλοιο «Ν. Βερβενιώτης» ἤδη ὑπὸ τὸν πλοίαρχόν του κ. Δ. Βότσην ἀναχωρεῖ ἐκ Πειραιῶς τὴν Δευτέραν διὰ Μασσαλίαν.

— Τὸ ατμόπλοιο «Ζάννος Σιφναῖος» κατέπλευσεν ἐκ Πόρτ-Σαΐτ εἰς Ταϊγανίον πρὸς φόρτωσιν ναυλωθέν διὰ Ρόττερδομ πρὸς 11 σ.

— Τὸ ατμόπλοιο «Μακεδονία» τοῦ κ. Παπαγιάννη καὶ Σα τόνων 2853 ἐναυλώθη μετὰ γαϊάνθρακα ἐκ Κάρδιφ εἰς Κρονστάδην μετὰ 5 σελίνια καὶ 9 πέννας κατὰ τόνον.

**ΑἴΤΜΟΠΛΟΙΑ ΚΟΥΤΣΗ**

Ἐκ τῆς Ἀζοφικῆς ἐναυλώθησαν τὰ ἐξῆς ατμόπλοια τῶν κ. κ. ἀδελφῶν Κούτση διὰ τὸν Πειραιᾶ. Τὸ ατμόπλοιο «Μάρθα» πρὸς φρ. 9,00 τὸν τόνον, τὸ ατμόπλοιο «Γ. Κούτσης» πρὸς φρ. 9,00 τὸ ατμόπλοιο «Γ. Κούτσης» πρὸς φρ. 9,00 καὶ τὸ ατμόπλοιο «Α. Κρόπολις» πρὸς φρ. 9,00 ἐπιπλέον. Ἡδὴ ζητοῦνται φρ. 9,50 κατὰ τόνον.

Τὸ ατμόπλοιο «Γ. Κούτσης» ἐναυλώθη μετὰ φορτίον μεταλλικῶν ἐλαίων ἀπὸ Βατούμ διὰ Ρουῖν τῆς Γαλλίας πρὸς σελίνια 19 τὸν τόνον.

**ΝΑΥΔΟΙ**

Ἡ τιμὴ τῶν ναῦλων καὶ κατὰ τὴν παρελθοῦσαν ἐβδομάδα δὲν ὑπέστη σημαντικὴν μεταβολήν.

— Ναῦλοι ὑπὸ Κάρδιφ Ἀγγλίας εἰς Ἀλεξάνδρειαν ἐγένοντο πρὸς 9 σελίνια τὸν τόνον.

— Μέχρι Κωνσταντινουπόλεως 7 σελίνια καὶ 9 πέννας.

— Ἀπὸ Ἀγγλίας εἰς Κέρκυραν 8 σελίνια καὶ 3 πέννας.

— Ἀπὸ Ἀγγλίας εἰς Χάβρην 4 σελ. καὶ 1 1/2 πέννας, μέχρι Μασσαλίας 9 φράγκα καὶ 25,

— Ἀπὸ Ἀγγλίας δὲ εἰς Πόρτ-Σαΐτ 8 σελίνια καὶ 3 πέννας.

— Ἀπὸ Σουλινᾶ τῆς Ρουμανίας 9 σελίνια διὰ Μασσαλίαν.

— Ἀπὸ τὴν Μυριανούπολιν εἰς Ἀμφοῦργον 11 ἕως 14 σελ. καὶ 6 πέννας.

— Ἀπὸ Πότι Ρωσίας ἕως Φιλαδέλφειαν καὶ Βαλτιμὸρην 13 σελίνια.

**ἌΛΛΑ ΝΕΑ**

Τὸ ατμόπλοιο «Θεὸδ. Σιφναῖος» ἐπρόκειτο χθὲς Σάββατον νὰ καταπλεύσῃ εἰς τὸν λιμένα τοῦ Πειραιῶς προερχόμενον ἐκ Πατρῶν.

— Ὁ ἀνὰ τὸν φιλολογικὸν καὶ δημοσιογραφικὸν κόσμον γνωστότατος συνάδελφος κ. Πολύβ. Δημητρακόπουλος ἐξέδωκε τὰς «Δύο Διαθήκας του» βιβλίον μελέτης πολλῆς καὶ κάτοπτρον τῆς σημερινῆς κοινωνικῆς ζωῆς, ἣν ἀντιλαμβάνεται μετὰ φιλοσοφικῆς ὄντως πρωτοτυπίας, καταπλησσοῦτος.

— Τὸ ἐν τῷ λιμένι τοῦ Πειραιῶς ἐπισκευαζόμενον ατμόπλοιο «Γαλαξειδίον» τῶν ἀδελφῶν Μαργᾶ θὰ πα-

ραμείνῃ ἐν Πειραιεῖ πλέον τοῦ μηνός.

— Δίαν προσεχώσῃ οἱ ἀδελφοὶ Μαργᾶ μετὰ τοῦ κ. Ἀργύρη Παπαγεωργίου ἐκ Γαλαξειδίου προμηθεύονται νέον ατμόπλοιο ἐξ Ἀγγλίας.

— Το ἐν Ἀγγλίᾳ ἀγορασθὲν ἐσχάτως ατμόπλοιο «Ἑλένη Σιφναῖου» ἐκτίσθη τῷ 1894, ἔχει λέβητας ἐκτάκτου ποιότητος τόνους φορτίου 3,400, βίθος 18 πόδας, καὶ 3 1/4, κατανάλωσιν γαϊάνθρακος 12 1/2 ἕως 13 1/2 τόνους κατὰ 24 ὥρας.

— Ἠγοράσθη ἀντὶ ποσοῦ 21,750 λιρῶν.

— Κατὰ τὴν ἐν Λονδίῳ ἀνταποκριτὴν μας τὴν ἐβδομάδα ταύτην ἀναμένονται 100,000 ὄρτικα ἐξ Ἀλεξανδρείας ζωντανὰ διὰ Μίλουωλ Ντόκ μετὰ τὸ Ἀγγλικὸν ατμόπλοιο Prices Line.

— Οἱ δύο ποταμοὶ «Ἀλφειὸς» καὶ «Εὐρώτας» ἀπέπλευσαν ἐκ Ναυπλίου διὰ νὰ ἐξακολουθήσουν τὸ γυμνάσιόν των.

**ΧΡΗΜΑΤΙΣΤΗΡΙΟΝ**

Κατὰ τὴν παρελθοῦσαν ἐβδομάδα ἐπὶ τῶν περισσοτέρων ἀξιῶν ἀρκεταί ἐγένοντο ἀγοραπωλησῆαι μετ' ἀναλόγου μεταβολῆς τῆς τιμῆς αὐτῶν. Ἐκείναι τῶν ἀξιῶν, ἐφ' ὧν αἱ περισσότεραι ἀγοραπωλησῆαι ἐγένοντο μετ' ἀξιολογωτάτης ὑπερτιμῆσεως ἦσαν αἱ μετοχαὶ Δημοσίων καὶ Δημοτικῶν ἔργων, Τραπεζῆς Κρήτης, Ἐταιρίας Ἐργοληψιῶν καὶ Πανελληνίου Ἀτμοπλοίας.

**Χρυδὸς καὶ δυνάλλαγμα.** Ὡς ἐγράφημεν ἐν τῷ προηγουμένῳ φύλλῳ καὶ συνιστῶμεν εἰς τὸ κοινὸν τὰς βλέψεις ἡμῶν ὅσον ἀφορᾷ τὴν περαιτέρω ὑποτίμησιν τοῦ χρυσοῦ καὶ τοῦ συναλλάγματος, οὕτω καὶ ἐγένετο ἐπαληθευσάσης τῆς προβλέψεώς μας ἐκεῖνης.

28 Ἀπρ. 30 Ἀπρ.

Ἡνοπ. δάνειον... Δρ. ] 106 3/4 | 5 0/0

**Ὁμολογία**

Δαχ. Ἐθν. Τραπεζῆς... » | 678 | 6

**Μετοχαὶ Τραπεζῶν**

Ἐθν. Τραπ. Ἑλλάδος... »	3952.50	3945
Τραπεζῆς Κρήτης... »	240	238
Βιομηχ. Πίστεως... »	66	11 1/4
Τραπεζῆς Ἀθηνῶν... »	179 1/2	179 1/2

**Μετοχαὶ Ἐταιριῶν**

Μεταλ. Λαυρίου... »	138	142
Σιδηρ. Ἀθην. Πειραιῶς... »	349	350
Σ. Ἀθην. Πειρ.-Πελ... »	55	56 3/4
Σιδηρ. Θεσσαλίας... »	135 1/2	134 1/2
Δημ. καὶ Δημοτ. ἔργων »	97	96
Γεν. Ἐταιρ. Ἐργοληψ... »	213	210
Ἑλλ. Πυριτιδοποιείου... »	111	112
Πανελ. Ἀτμοπλοίας... »	224	226
Ἐταιρ. Μονοπωλίων... »	481 1/2	481
Ἀεμιόφωτος Ἀθηνῶν... »	900	900
Ἡλεκτρ. Ἐταιρίας... »	96 1/4	

**Νομίσματα**

Εἰκοσάφρ. μετρητοῖς... »	33.65	33 50
Λίρα Ἀγγλίας... »	42.10	41 55
Λίρα Τουρκίας... »	38.30	37 =



# ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΡΩΣΣΙΑ

ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ ΕΝ ΠΕΤΡΟΥΠΟΛΕΙ

ΚΕΦΑΛΑΙΑ 175,000,000 ΔΡΧ.

ΓΕΝΙΚΟΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΤΗΣ ΕΝ ΤΑΪΓΑΝΙΩ

ΑΧ. Λ. ΚΟΡΕΣΗΣ

(Ασφαλίζει επί σωμάτων ατμοπλοίων, ιστιοφόρων, σιτοφορτίων, πυρκαϊών, κινδύνων ζωής, ατυχημάτων και υάλων.

**ΠΑΣΑ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑ ΠΕΡΙ ΑΣΦΑΛΕΙΩΝ**

L. ΚΟΥΚΕ

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

ΣΚΑΡΑΜΑΓΚΑΣ ΚΑΙ ΕΥΜΟΡΦΟΠΟΥΛΟΣ

Πράκτορες ἐμπορικῶν ατμοπλοίων. Μέγα Ναυλομεσιτικὸν κατὰ-στημα. Ἔδρα ἐν Ροστοβίῳ. Ὑποκαταστήματα εἰς Λονδίνον καὶ Ταϊγάνιον.

DUNCAN H. WYLAND ET C<sup>O</sup>

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

Κ. ΜΙΧΑΛΟΠΟΥΛΟΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ 7 ΟΔΟΣ ΒΟΥΒΟΥΛΙΝΑΣ 7

Ὁ μόνος ἐν Πειραιεὶ ἔχων γνήδια χρώματα Μοράβιας διὰ τὰ ατμόπλοια. Ἀποφεύγετε τὰς νοθείας ἀγοράζοντες χρώματα μόνον παρὰ τοῦ κ. Κωνστ. Μιχαλοπούλου.

ΤΥΠΟΙΣ Δ. Γ. ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΥ

8 Ὁδὸς Πραξιτέλους 8

ΣΥΝΔΡΟΜΑΙ

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

ΦΥΛΛΑ

ΤΗΣ «ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ»

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