

ΟΙ ΚΑΝΟΝΕΣ

ΤΗΣ ΥΟΡΚΗΣ ΚΑΙ ΑΜΒΕΡΣΗΣ ΤΟΥ 1890

(συνέχεια από φύλλον 14ον).

ΚΑΝΩΝ ΙΑ'

Μισθοὶ καὶ διατροφή τοῦ πληρώματος ἐν τῷ λιμένι τῆς ἀναγκαστικῆς προσορμίσσεως.

Ὅσακις πλοῖον ἕνεκα τῶν γεγονότων ἢ χάριν τῶν ἐπισκευῶν, περὶ ὧν προβλέπει ὁ προηγούμενος Κανὼν Γ'. προσορμισθῆ εἰς λιμένα τινὰ ἢ ὄρμον, οἱ μισθοὶ τοῦ πλοιάρχου, τῶν ἀξιωματικῶν, καὶ τοῦ λοιποῦ πληρώματος, ὡς καὶ αἱ δαπάναι τῆς διατροφῆς αὐτῶν καθ' ὅλον τὸν χρόνον τοῦ ἀναγκαστικοῦ αὐτοῦ σταθμοῦ, καὶ μέχρι τῆς ἡμέρας τοῦ ἀπόπλου τοῦ ἢ μέχρι τῆς ἡμέρας, καθ' ἣν ἦτο εἰς θέσιν νὰ ἀποπλεύσῃ πρὸς ἐξακολούθησιν τοῦ πλοῦ του, καταλογίζονται εἰς τὴν γενικὴν ἀβαρίαν.

Ἐὰν ὅμως τὸ πλοῖον κηρυχθῆ ἀνίκανον πρὸς πλοῦν, ἢ ἀδυνατεῖ νὰ ἐξακολουθήσῃ τὸ προωρισμένον αὐτοῦ ταξίδιον, τὰ ἀνωτέρω μισθώματα καὶ δαπανήματα τὰ μετὰ τὴν περὶ ἀνικανότητος πρὸς πλοῦν ἀπόφασιν, ἢ τὰ μετὰ τὴν διακοπὴν τοῦ πλοῦ δὲν καταλογίζονται εἰς τὴν γενικὴν ἀβαρίαν.

ΚΑΝΩΝ ΙΒ'

Βλάβαι ἐπὶ τοῦ φορτίου προξενηθεῖσαι ἐκ τῆς ἐκφορτώσεως.

Ὅσακις ἡ φόρτωσις, ἡ ἀποθήκευσις, ἢ ἀναφόρτωσις καὶ τὸ ἀναστίβασμα τοῦ φορτίου καταταχθῶσιν εἰς τὴν γενικὴν ἀβαρίαν, τότε μόνον καὶ αἱ ἀπώλειαι καὶ αἱ ζημίαι αἱ εἰς αὐτὸ προξενηθεῖσαι ἕνεκα τῶν πράξεων τούτων καταλογίζονται εἰς τὴν γενικὴν ἀβαρίαν.

ΚΑΝΩΝ ΙΓ'

Κανονισμὸς ἀφαιρέσεων ἐπὶ τῆς ἀξίας τῶν δαπανῶν τῆς ἐπισκευῆς.

Αἱ δαπάναι τῆς ἐπισκευῆς τοῦ πλοίου αἱ κατατασσόμεναι διὰ τοῦ κανονισμοῦ εἰς τὴν γενικὴν ἀβαρίαν, ὑπόκεινται εἰς τὰς ἐφεξῆς ἀφαιρέσεις, ἕνεκεν τῆς ἀνακαινίσεως ἀντικειμένων ὧν εἶχε γίνεαι χρῆσις (διαφορὰς τῆς ἀξίας τοῦ νέου ἐν σχέσει πρὸς τὸν παλαιόν.) ἦτοι:

1)ον. Ὡς πρὸς τὰ σιδηρὰ καὶ χαλύβδινα πλοῖα ἀπὸ τῆς ἀρχικῆς ἐν τῷ νηολογίῳ ἐγγραφῆς μέχρι τῆς ἡμέρας τοῦ δυστυχήματος.

Α'). Κατὰ τὸ πρῶτον ἔτος τῆς ἡλικίας τῶν.

Πᾶσαι αἱ δαπάναι τῆς ἐπισκευῆς καὶ ἀνακαινίσεως καταλογίζονται ὀλόκληροι, ἐξαιρουμέ-

νου μόνον τοῦ χρωματισμοῦ τῆς τρόπιδος τοῦ ὀποίου ἡ δαπάνη περιορίζεται κατὰ ἕν τρίτον.

Β') Κατὰ τὸ δεύτερον καὶ τρίτον ἔτος τῆς ἡλικίας τοῦ πλοίου.

Ἀφαιρεῖται τὸ ἕν τρίτον τῶν ἐξόδων τῆς ἐπισκευῆς καὶ ἀνακαινίσεως τῶν ξυλίνων μερῶν τοῦ σκάφους, τῶν ἰστῶν καὶ ἐξαρτίων, τῶν ἐπίπλων, καὶ τροφῶν, τῶν ὑκλίνων ἢ μεταλλίνων σκευῶν ὡς ἐπίσης τῶν ἐξόδων πρὸς προμήθειαν ἰστιῶν, σχοινικῶν (μὴ μεταλλίνων) σκευῶν, σκεπασμάτων καὶ χρωματισμῶν.

Μειοῦνται κατὰ ἕν ἕκτον τὰ ἐξόδα τῆς ἐπισκευῆς, τῶν σχοινίων καὶ ἐτέρων μεταλλίνων ἐξαρτίων καὶ ἀλύσσεων, τοῦ ἱκκαρίου τῆς μηχανῆς, τῶν ἀτμηλάτων ἐργατῶν καὶ τῶν προσαρτημάτων αὐτῶν, τῶν ἀτμηλάτων γεράνων καὶ τῶν παραρτημάτων αὐτῶν. Ἐπὶ πασῶν τῶν λοιπῶν ἐπισκευῶν οὐδεμίαν γίνεται ἀφαιρέσις.

Γ'). Ἀπὸ τοῦ τρίτου μέχρι τοῦ ἕκτου ἔτους.

Θέλουν γίνεσθαι αἱ αὐταὶ ἀφαιρέσεις, οἱ αἱ ἀναφερόμεναι ἐν τῇ ἀνωτέρῳ ὑπὸ στοιχείῳ Β μετὰ τὴν διαφορὰν ὅτι θέλει ἀφαιρεῖσθαι τὸ 1)6 τῆς ἀξίας τοῦ σιδηροῦ ἐξοπλισμοῦ τῶν ἰστῶν, τοῦ ἐξαρτισμοῦ, καὶ τῶν μηχανῶν, συμπεριλαμβανομένων ἐν ταύταις καὶ τῶν λεβήτων, καὶ τῶν παραρτημάτων αὐτῶν.

Δ') Ἀπὸ τοῦ ἕκτου ἔτους μέχρι τοῦ δεκάτου.

Ὅμοιαι ἀφαιρέσεις πρὸς τὰς μνημονευόμενας ἐν τῇ ὑπὸ στοιχ. Γ. 3. — μετὰ τὴν διαφορὰν ὅτι θέλει ἀφαιρεῖσθαι τὸ 1)3 τῆς ἀξίας τῆς ἐπισκευῆς τοῦ σιδηροῦ ἐξαρτισμοῦ τῶν ἰστῶν, καὶ ἀνακαινίσεως ἢ ἐπισκευῆς ὀλοκλήρου τοῦ μηχανισμοῦ (συμπεριλαμβανομένων καὶ τῶν λεβήτων καὶ πάντων τῶν προσαρτημάτων τῶν), καὶ ἐπὶ ὅλων ἐν γένει τῶν ἐξαρτίων.

Ε') Ἀπὸ τοῦ δεκάτου ἕως τοῦ δεκάτου πέμπτου ἔτους.

Ἀφαιρεῖται τὸ 1)3 πασῶν τῶν δαπανῶν ἐπισκευῆς καὶ ἀνακαινίσεως, ἐξαιρουμένων τῶν ἐκ σιδηροῦ ἐργασιῶν ἐπὶ τοῦ σκάφους, καὶ τῶν ἀλύσεων, ὧν ἀφαιρεῖται μόνον τὸ 1)6 τῆς δαπάνης τῆς ἐπισκευῆς ἢ ἀνακαινίσεως.

Ἐπὶ τῆς ἀξίας τῶν ἀγκυρῶν οὐδεμίαν γίνεται ἀφαιρέσις.

5.) Ἐπὶ πλοίων ἡλικίας ἀνωτέρας τῶν δεκαπέντε ἐτῶν.

Ἀφαίρεσις τοῦ 1)3 τῆς ἀξίας γίνεται ἐπὶ ὅλων τῶν ἀνακαινίσεων καὶ ἐπισκευῶν.

Ἐπὶ τῶν ἀγκυρῶν οὐδεμία γίνεται ἀφαίρεσις—ἐπὶ δὲ τῶν ἀλύσεων ἀφαιρεῖται τὸ ἐν ἕκτον τῆς ἀξίας αὐτῶν.

Ζ') Ἐν γένει.

Αἱ ἀφαιρέσεις κανονίζονται κατ' ἀνλογίαν τῆς ἡλικίας τοῦ πλοίου καὶ οὐχὶ κατ' ἀναλογίαν τῆς ἡλικίας τοῦ εἰδικῶς ἀντικαταθέντος ἢ ἐπισκευασθέντος ἀντικειμένου. Κατ' ἐξαίρεσιν κανονίζονται συμφῶνως πρὸς τὴν εἰδικὴν αὐτῶν ἡλικίαν τὰ διπλά καὶ πρὸς ἀντικατάστασιν ἐν τῷ πλοίῳ φυλασσόμενα ἀντικείμενα, τῶν ὁποίων δὲν ἔχει γίνεαι χρῆσις.

Ἡ δαπάνη τῶν χρωματισμῶν τῆς τρόπιδος δὲν καταλογίζεται εἰς τὴν γενικὴν ἀβχρίαν ἐὰν δὲν ἐγένετο αὕτη ἐντὸς τῶν ἐξ μηνῶν τῶν προηγηθέντων τοῦ δυστυχήματος.

Δὲν ὑπόκειται εἰς ἀφαίρεσιν ἡ ἀξία τοῦ παλαιοῦ ὑλικῆς ἐπὶ ἀντικειμένων ἐπισκευασθέντων ἄνευ προσθήκης νέου ὑλικῆς, ὡς καὶ ἐπὶ διπλῶν ἀντικειμένων, ὧν δὲν ἐγένετο χρῆσις, ὡς ἀνωτέρω εἶρηται.

2) Ἐπὶ ξυλίνων ἢ μικτοῦ συστήματος πλοίων.

Οὐδεμία ἀφαίρεσις γίνεται ἐπὶ πλοίων ἡλικίας ἐνὸς ἔτους ἀρχομένου ἀπὸ τῆς ἀρχικῆς ἐν τῷ νηιολογίῳ ἐγγραφῆς αὐτῶν.

Ἐπὶ πλοίων ἡλικίας μεζονος τοῦ ἐνὸς ἔτους γίνεται ἀφαίρεσις τοῦ 1)3 μὲ τὰς ἐφεξῆς ἐξαίρεσεις.

Ἡ ἀξία τῶν ἀγκυρῶν καταλογίζεται ὁλόκληρος.

Αἱ ἀλύσεις ὑποβάλλονται εἰς ὑποτίμησιν τοῦ 1)6.

Διὰ τὰ μὴ χρησιμοποιηθέντα ἐπιπλα καὶ σκευή, καὶ τὰ λοιπὰ ἀντικείμενα ὑπάρχοντα ἐν ταῖς ἀποθήκαις τοῦ πλοίου πρὸς ἀντικατάστασιν οὐδεμία γίνεται ἀφαίρεσις.

Ἡ δαπάνη τῆς περιχλωρώσεως περιλαμβανεται ὁλόκληρος—λαμβάνεται δὲ ὡς βᾶσις τὸ τρίμημα τοῦ νέου χαλκοῦ κατὰ βᾶρος ἴσον πρὸς τὴν ἀποσπασθέντα παλαιόν, ἐκπιπτομένου τοῦ καθαροῦ προϊόντος τοῦ παλαιοῦ χαλκώματος.

Ἡ κερφικὴ, τὸ στυπίον καὶ αἱ δαπάναι τῆς ἐργασίας τῆς περιχλωρώσεως ὑποτιμῶνται κατὰ $\frac{1}{3}$.

3) Δι' ὅλα ἐν γένει τὰ πλοία.

Ἡ δαπάνη τῆς ἐπισκευῆς τῶν βλαβέντων σιδερωδῶν ἀντικειμένων, συμπεριλαμβανομένων καὶ τῶν ποσῶν τῶν πληρωθέντων εἰς τοὺς ἐργασθέντας διὰ τὴν ἀφαιρέσιν καὶ ἐκ νέου τοποθέτησιν τῶν ἐπισκευασθέντων ἀντικειμένων ὑπο-

λογίζεται ἄνευ ἀφαιρέσεως τινός.

Τὸ διὰ τὴν ἐπισκευὴν καταβληθὲν δικαίωμα εἰς τὴν διοίκησιν τῆς δεξαμενῆς, συμπεριλαμβανομένης πάσης δαπάνης μεταφορᾶς, ἀμαξαγωγίων, μισθώσεως χρήσεως ἰσθῶν, ἀντενῶν καὶ ἑτέρων ὁιονδήποτε ἐργαλείων ἢ ὑλικῶν χρησιμοποιμένων χάριν τῆς ἐπισκευῆς ὑπὸ τῆς ὑπηρεσίας τῆς δεξαμενῆς καταλογίζονται ἐν τῷ κανονισμῷ ἄνευ ἀφαιρέσεως.

ΚΑΝΩΝ ΙΔ'.

Προσωρινὰ ἐπισκευαί.

Ἡ δαπάνη διὰ προσωρινὴν ἐπισκευὴν τῶν βλαβῶν, ὅσα εἰσὶ καταλογιστέαι εἰς τὴν γενικὴν ἀβχρίαν δὲν ὑπόκειται εἰς ἀφαίρεσιν τινά.

ΚΑΝΩΝ ΙΕ'.

Ἀπώλεια τοῦ Ναύλου.

Εἰς τὴν γενικὴν ἀβχρίαν κατατάσσεται ἡ ἀπώλεια τοῦ ναύλου προελθοῦσα ἐκ βλάβης, ἢ ἐξ ἀπωλείας τοῦ φορτίου, εἴτε ἐπῆλθεν αὕτη ἐξ ἐκουσίας θυσίας κατατακτέας εἰς τὰς γενικὰς ἀβχρίας, εἴτε καταλογίζεται ὅπως δῆποτε εἰς τὸν κανονισμὸν τῆς γενικῆς ἀβχρίας ὡς ἀποζημιωτέα.

ΚΑΝΩΝ ΙΣ'.

Διατίμησις τοῦ διὰ τὴν κοινὴν σωτηρίαν ἀπωλεσθέντος ἢ βλαβέντος ἐκουσίως φορτίου.

Ἡ ζημία ἢ ἐπερχομένη ἐκ τῆς ἀπωλείας ἢ βλάβης τῶν πρὸς κοινὴν σωτηρίαν θυσιασθέντων ἐμπορευμάτων θέλει διατιμᾶσθαι κατὰ τὴν πραγματικὴν ἀγοραίαν αὐτῶν ἀξίαν, ἐν τῷ λιμένι τῆς ἐκφορτώσεως τὴν ἡμέραν τῆς ἀρίξεως τοῦ πλοίου, ἢ τῆς λήξεως τῆς ἀποστολῆς (διακοπῆς τοῦ πλοῦ.)

ΚΑΝΩΝ ΙΖ'.

Συνεισφέρουσαι ἀξίαι

Συνεισφέρουσιν εἰς τὴν γενικὴν ἀβχρίαν ἅπαντα τὰ διασωθέντα ἀντικείμενα ἐκτιμώμενα εἰς τὴν ἀξίαν ἣν ἔχουσι κατὰ τὴν στιγμὴν τῆς θυσίας.

Ἀπὸ τὸν ναῦλον, καὶ τὰ δικαίωματα τῶν ἐπιβατῶν κινδυνευόντων κατὰ τοῦ ἀσφαλιστοῦ ἀφαιροῦνται τὰ λιμενικὰ τέλη, οἱ μισθοὶ τοῦ πληρώματος, οἵτινες δὲν θὰ κατεβάλλοντο παρὰ τοῦ ἐφοπλιστοῦ, ἐὰν τὸ πλοῖον καὶ τὸ φορτίον ἤθελον ἀπολεσθεῖ κατὰ τὴν στιγμὴν τοῦ γεγονότος τῆς θυσίας, ἢ τοῦ ἐξ οὗ προέκυψεν ἡ γενικὴ ἀβχρία· θέλουσι ἐπίσης ἀφαιρεθῆ ἐκ τῆς ἀξίας τῶν συνεισφερόντων πραγμάτων πάντα τὰ ἀφορῶντα τὰ πράγματα ταῦτα ἐξοδα, ὅσα ἐγένοντο μετὰ τὸ δίδον χώρον εἰς τὴν ἀβχρίαν γεγονός, ἐξαίρουμένων τῶν ἐξόδων, ὅσα ἤθελον καταταχθῆ εἰς τὴν γενικὴν ἀβχρίαν.

Δὲν συνεισφέρουσι τὰ ἐπιπλα καὶ σκευή τῶν ἐπιβατῶν ὅσα δὲν ἔχουν φορτωθεῖ διὰ φορτωτικῆς.

ΚΑΝΩΝ ΙΗ.

Κανονισμός.

Ὁ κανονισμὸς τῶν ἀβχριῶν θέλει καταρτίζεσθαι κατὰ τὰς διατάξεις τῶν ἀνωτέρω κανόνων, καὶ διὰ πᾶν ζήτημα μὴ προβλεπόμενον παρ' αὐτῶν θέλουσι ἐφαρμοῦσθαι οἱ νόμοι καὶ αἱ συνθήκαι τοῦ κανονισμοῦ τῆς γενικῆς ἀβχρίας οἱ ἐν ἰσχύϊ ἐν τῇ περιπτώσει καθ' ἣν ἐν τῷ ναυλοσυμφωνητικῷ δὲν περιελαμβάνετο ἡ ῥήτρα τῆς ἐφαρμογῆς τῶν ἀνωτέρω κανόνων.

Ἰδόμεν ἤδη κατὰ πόσον οἱ ἀνωτέρω κανόνες μεταρρυθμίζουσι τὰς παρ' ἡμῖν ἰσχυοῦσας διατάξεις τοῦ β' βιβλίου τοῦ ἡμετέρου Ἐμπορ. Νόμου τοῦ κανονίζοντος τὰ τῆς ναυτικῆς Ἐμπορίας. Θεωροῦμεν δὲ χρήσιμον τοῖς συνδρομηταῖς τοῦ ἀνά χειρὸς περιοδικοῦ ναυτιλομένου, ἐφοπλισταῖς, καὶ ἐπὶ τῆς ναυτικῆς ἐμπορίας κερδοσκοποῦσιν, ἐρμηνευτικὴν ἀνάλυσιν, ἐπὶ τὸ ὅσον οἶον τε πρακτικώτερον, τῶν ἀνωτέρω κανόνων κατὰ παραβολὴν πρὸς τὰ παρ' ἡμῖν ἰσχύοντα καὶ τὰ παρὰ ταῖς νομοθεσίαις ἑτέρων κρατῶν, μεθ' ὧν εὐρισκόμεθα ἐν συνεχεστέρῃ ἐπικοινωνίᾳ.

Οἱ πλοίαρχοι πρὸ πάντων, οἱ ναυλομεσίται, καὶ οἱ ἐφοπλισταὶ δέον νὰ ἔχωσι πλήρη γνῶσιν τῶν διαφόρων διατάξεων τῶν σχετιζομένων πρὸς τὰς ναυλώσεις καὶ πρὸς τὰς ἀσφαλείας, ὅπως ἐν ταῖς παρ' αὐτῶν συναπτομέναις συμβάσεσι μὴ ὑποπίπτωσιν ἐξ ἀγνοίας εἰς πλάνας, καὶ παρενοήσεις ἐπιζημιῶσι τοῖς ἐφοπλισταῖς ὡς οὐχὶ σπικνίως μέχρι τοῦδε συνέβη, καθὰ ἐγγων ἐκ διαφόρων περιπτώσεων ἐν τῇ ἐνασκήσει τοῦ ἐπαγγέλματός μου ἀνκαθεισῶν τῷ γραφεῖ μού.

Πρῶτον ζήτημα ὅπερ ἀναφέρεται εἶνε, ἐὰν ἡ συνομολογήσις τῆς ῥήτρας τῆς ἐφαρμογῆς τῶν ἀνωτέρω κανόνων ἢ ἐγκυρος καὶ ἂν ὑποχρεοῖ τὰ συμβαλλόμενα μέρη.

Κατὰ τὸ ἀρθ. 398 τοῦ Ἐμπορικοῦ Νόμου α' Ὅταν δὲν ὑπάρχει μεταξὺ τῶν συναλασσομένων ἰδιαιτέρα συμφωνία αἱ ἀβχρίαι κανονίζονται κατὰ τὰς ἐξῆς διατάξεις, δηλαδὴ ὁ Νόμος ὀρίζει ὅτι ἐν ἡ περιπτώσει οἱ συμβαλλόμενοι δὲν ὄριταν διὰ τῆς συμβάσεως τοὺς κανόνους δι' ὧν θὰ κριθῶσιν αἱ ἀβχρίαι, κανονίζονται αὐταὶ κατὰ τὰς διατάξεις τοῦ Ἐμπορ. Νόμου.

Κατὰ συνέπειαν τούτων πᾶσα συμφωνία εἶνε ἐγκυρος καὶ ὑποχρεοῖ τὰ συμβληθέντα μέρη. Οὕτω δὲ ἀπεφάνετο ἡ ἡμετέρα νομολογία ὡς εἰκὸς καὶ ἡ Γαλλικὴ.

Σπουδαιότερον εἶνε ἕτερον ζήτημα ὅπερ δύναται ν' ἀναφυῇ.

Ὡς ἐν τῇ μικρᾷ ἡμῶν προεισαγωγῇ ἀνεφέραμεν

οἱ κανόνες περὶ ὧν ὁ λόγος συνεζητήθησαν, ἐτροποποιήθησαν, καὶ συνεπληρώθησαν, τελευταίον ἐν συνεδρίῳ συνελθόντι μὲν ἐν Λιβερπούλῃ, ὀργανισθέντες δὲ ὑπὸ τῶν ἐν Λονδίῳ Κανονιστῶν ἀβχριῶν, καὶ ἐν ταῖς συνεδριάσεσιν αὐτοῦ ἀπὸ 20 ἕως 30 Αὐγούστου 1890. γνωρίζονται ἐν τῇ πράξει ὑπὸ τὴν κλήσιν «Κανόνες τῆς Ἰόρκης καὶ Ἀμβέρσης τοῦ 1890»

Τούτων οὕτως ἐχόντων ἐὰν ἐν τινι συμβάσει συνομολογηθῆ ἢ ῥήτρα ὅτι δέον κατὰ τὸν κανονισμὸν τῶν ἀβχριῶν νὰ ἐφαρμοσθῶσιν οἱ κανόνες τῆς Ἰόρκης καὶ Ἀμβέρσης χωρὶς νὰ γίνηται μνεῖα τοῦ ἔτους τῆς ἐν Λιβερπούλῃ συμπληρώσεως αὐτῶν ἤτοι τοῦ 1890, τίνες θὰ ἐφαρμοσθῶσιν οἱ τοῦ 1890, ἢ οἱ τοῦ 1877, ἢ οἱ προηγούμενοι;

(ἔπεται συνέχεια)

Ἐν Σύρῳ

Σ Α. ΜΑΤΕΣΙΣ

ΝΑΥΤΙΚΗ ΜΕΤΕΩΡΟΛΟΓΙΑ

Ὁ Ἥλιος

Αἱ παρατηρήσεις ἀπέδειξαν ὅτι καὶ ὁ Ἥλιος εἶναι καλὸς ὁδηγὸς εἰς τοὺς ναυτικούς διὰ τὰς κακοκαιρίας καὶ ἐν γένει τὰς μεταλλαγὰς τῶν ἀνέμων.

Ἀνατολή.

Ὁ καιρὸς θὰ εἶνε καλὸς δι' ὅλην τὴν ἡμέραν ὅταν εἰς τὴν Ἀνατολὴν τοῦ Ἥλιου ὁ ὀρίζων εἶναι ἄνευ νεφῶν καὶ καθαρὸς ἀπὸ ἀτμού.

Ὅσάκις ἡ φωτιζομένη πλευρὰ τοῦ ὀρίζοντος κατὰ τὴν ἀνατολὴν τοῦ ἡλίου εἶναι χρώματος γλυκέος τριανταφύλλου θὰ εἶνε καλὸς καιρὸς.

Ὅταν ὁ δίσκος τοῦ Ἥλιου λάμπει καὶ καθαρίζονται οἱ ἀτμοὶ τῆς πρωίας ἢ ἡμέρα θὰ συνοδεύεται ἀπὸ καλὸν καιρὸν.

Τὸναντίον ὁ καιρὸς θὰ εἶνε κακὸς ὅσάκις ἀπὸ τὸ μέρος τῆς ἀνατολῆς φαίνονται νέφη καὶ ἀτμοὶ κοκκινωποὶ, ὅπισθεν τῶν ὁποίων κρῖπτεται ὁ Ἥλιος.

Ὅταν τὸ φῶς τῆς Ἀνατολῆς τοῦ Ἥλιου φαίνεται εἰς τὸν ὀρίζοντα ὠχρόν, ἢ ὅταν ὁ Ἥλιος φαίνεται κόκκινος κάτωθεν τοῦ ἀτμοῦ τοῦ ὀρίζοντος θὰ ἔχωμεν κακὸν καιρὸν.

Ὅσάκις κατὰ τὴν Ἀνατολὴν τοῦ Ἥλιου πνέουσιν ἀνεμοὶ τοῦ Λεβάντε στρεφόμενοι πρὸς τὴν Ὀστρια πρὸς νὰ ἀναμένωμεν ἀνεμὸν Γαρμπῆ. Ἄλλ' ὅσάκις ὁ ἀνεμὸς πνέει διαρκῶς ἀπὸ τὸν Λεβάντεν ἢ ἀπὸ τὸν Σιρόκο-Λεβάντε θὰ ἔχωμεν καλὸν καιρὸν.

Ὅσάκις κατὰ τὴν ἀνατολὴν τοῦ Ἥλιου ὁ δίσκος αὐτοῦ ἔχει χρῶμα θαλόν (λευκόφαιον) θὰ ἔχωμεν καλὸν καιρὸν.

Δύσις

Σημεία καλού καιρού κατά την δύσιν του Ἡλίου εἶνε τὰ ἐξῆς.

Χρώματα γλυκά, τριανταφυλλί, ἰώδες, σταχτόχρουν, καὶ κιτρινωπὸν ἀγγέλλοι ὠραῖον καιρὸν, ὅταν ὁ ὀρίζων εἶναι καθαρὸς καὶ χωρισμένος ἀπὸ τὰ νέφη τοῦ στερεώματος.

Ἐπίσης ὁσάκις με βροχερὸν καιρὸν φανῆι καθαρὸς ὁ δίσκος τοῦ Ἡλίου ὀλόκληρος κατὰ τὴν δύσιν θὰ ἔχωμεν ὠραῖον καιρὸν.

Ὅσάκις βλέπωμεν κατὰ τὴν δύσιν τὸν Ἡλίον ὀπισθεν τῶν νεφῶν ἔχοντα χρῶμα κόκκινον βαθύ, ἢ κίτρινον ἐλαφρὸν θὰ ἔχωμεν κακὸν καιρὸν.

Ἐνίοτε εἰς τὰ μεγάλα κυρίως Πλάτη εἶναι κακὸς καιρὸς, ὅταν τὸ χρῶμα τοῦ δίσκου τοῦ Ἡλίου κατὰ τὴν δύσιν φαίνεται χαλκόχρουν, ὑπόξανθον, πρασινωπὸν, ἢ κυανοῦν.

Ἐπίσης θὰ ἔχωμεν κακὸν καιρὸν ὁσάκις ὁ Ἡλῖος κρύπτεται κατὰ τὴν Δύσιν τοῦ ὀπισθεν τῶν νεφῶν, ἢ ὅταν αἱ ἀκτίνες τοῦ Ἡλίου φαί-

νονται ὑπεράνω τῶν νεφῶν, καὶ ἐκ τοῦ μέρους τῆς δύσεως αὐτοῦ, ἀρκούντως χρωματισμέναι καὶ ζωηραί.

Ὅσάκις κατὰ τὴν Δύσιν τοῦ Ἡλίου ὑπάρχουσι νέφη πολλὰ καὶ μεγάλα εἰς τὸν ὀρίζοντα, ἀλλ' ὀπισθεν αὐτῶν αἱ ἀκτίνες τοῦ Ἡλίου φαίνονται ἐν σχήματι μεγάλου ριπηθίου χρωματισμέναι με ζωηρὸν ἐρυθρὸν χρῶμα.

Ἐὰν ὁμως δὲν φαίνονται αἱ ἀκτίνες αὐταὶ θὰ ἔχωμεν βροχὴν καὶ ἄνεμον τοῦ Γαρμπῆ.

Ὅσάκις κατὰ τὴν δύσιν τοῦ Ἡλίου φαίνονται νέφη πρὸς αὐτὸ τὸ μέρος καὶ ὀρίζων καθαρὸς πρὸς τὸν Βορρᾶν θὰ ἔχωμεν ταχέως ἄνεμον τῆς Τραμουντάνας.

Κύκλος τοῦ Ἡλίου.

Ὅσάκις ἐν οἰαδήποτε ὥρᾳ τῆς ἡμέρας παρατηρήσωμεν πέραξ τοῦ Ἡλίου κύκλον νεφελοειδή, εἶναι σημεῖον ἀνέμου καὶ κακοκαιρίας.

ΝΙΚ. ΚΟΤΣΟΒΙΛΛΗΣ

ΤΟ ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΣΥΝΕΔΡΙΟΝ

ΘΕΜΑΤΑ ΤΙΝΑ ΣΥΖΗΤΗΤΕΑ

Ἐπὶ τῇ εὐκαιρίᾳ τοῦ ἐπ' αἰσίοις οἰωνοῖς διὰ τὴν Ἑλληνικὴν ναυτιλίαν συγκροτηθεμένου Ναυτικοῦ Συνεδρίου, δὲν θεωρῶ ἄσκοπον, ἵνα διὰ τῶν ἀσθενῶν μου δυνάμεων, συντελέσω καὶ ἐγὼ εἰς τὴν εὐδωσίαν τοῦ ὑψηλοῦ αὐτοῦ προορισμοῦ, παραθέτων σχετικὰ τινὰ ζητήματα, ἅτινα οἱ ἀρμόδιοι ἐν καιρῷ δὲν θέλουσι παραλείψει νὰ ὑποβάλωσιν ὑπὸ τὴν κρίσιν τοῦ Συνεδρίου τούτου.

Εἶνε ἄξιον παρατηρήσεως, ὅτι τὸ ναυτικὸν δίκαιον διαφέρει τοῦ ἀστυκίου δικαίου κατὰ τοῦτο. Τὸ μὲν ἀστυκὸν, ἰδιάζον ἐν ἐκάστη χωρᾷ, δύναται καὶ δέον νὰ περιέχῃ διατάξεις, μὴ ἀρμοζούσας ὡς ἐκ τῆς διαφορᾶς τοῦ χαρακτηρῶς τῶν ἠθῶν καὶ τῶν ἐθίμων εἰς ἕτερον κράτος ἐνῶ τὸ ναυτικὸν δίκαιον, ἐφ' ὅσον προσεγγίζει καὶ ἐξομοιοῦται πρὸς τοὺς ὁρισμοὺς τοῦ δικαίου τῶν διαφόρων ἐθνῶν, κατὰ τοσοῦτον ἐπιτυγχάνει τοῦ σκοποῦ, ἀποβαίνον εὐεργετικὸν πρὸς τὴν ναυτιλίαν καὶ καθιστάμενον οὕτω δίκαιον διεθνές, ἵνα ὑποτάξῃ ὑπὸ τὸ κράτος αὐτοῦ πάντας τοὺς λαοὺς. Καὶ τοῦτο εἶνε ὁ σκοπὸς τοῦ ναυτικοῦ νόμου, διότι πᾶν ὅτι συνδέεται πρὸς τὴν ναυτιλίαν, εἶνε ζήτημα τοῦ διεθνούς δικαίου, ἐπειδὴ δὲ ὁ ναυτικὸς νόμος σχετίζεται πρὸς τὴν ναυτιλίαν, πᾶσα διαφορὰ κατὰ τὸ περιεχόμενον αὐτοῦ, εἶνε ἐπ' ἀνάγκης νὰ ἐκλείψῃ, ἵνα ἄπαντα τὰ ἔθνη ἀποκτήσωσι τὸν αὐ-

τὸν ναυτικὸν νόμον πρὸς ἀμοιβαίαν ὠφέλειαν καὶ συνδρομήν, ὑποστήριξιν δὲ κατὰ τὸ αὐτὸ μέτρον, τῶν ἰδίων ναυτικῶν συμφερόντων τῆς ἀνθρωπότητος ἐν γένει, διότι ἐξ αὐτῶν ἠρτῆται ὁ εὐρὺς κύκλος τῆς ἐμπορικῆς δραστηριότητος, ἐκ ταύτης δὲ πορίζομεθα τὰ μέσα τῆς ἰδίας ἡμῶν ὑπάρξεως. Ἐφ' ὅσον λοιπὸν προεγγίζουσιν οἱ ναυτικοὶ νόμοι τῶν διαφόρων κρατῶν πρὸς ἀλλήλους, καὶ ἐκλείπουσιν αἱ κατ' οὐσίαν διαφοραὶ καὶ ἀνομοιότητες, ἐπὶ τοσοῦτον δημιουργοῦμεν τὴν ἀσφάλειαν καὶ πρὸδον τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας, ἵνα ὁ ἡμεδαπὸς τυγχάνῃ τῆς αὐτῆς προστασίας ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ ἐν ταῖς ναυτικαῖς αὐτοῦ σχέσεσιν, ὡς καὶ ὁ ἀλλοδαπὸς ἐν τῇ ἡμεδαπῇ.

Αὕτη εἶνε ἡ ἀρχή, ἡ διέπουσα σήμερον τὰς σκέψεις καὶ προσπάθειάς τῶν περὶ τὰ ναυτικὰ ἀσχολουμένων, ἡ δὲ θεωρία πρὸς ἐπικράτησιν τῆς ἀρχῆς ταύτης, ἐσαρκούται διὰ τῆς ἀνεκδότου ἐργασίας πρὸς ἀποτελεσθῆναι τοῦ τοιοῦτου σκοποῦ, ὅστις σκοπὸς εἶνε ἡ κατάρτισις μιᾶς καὶ μόνης ὁμοιομόρφου νομοθεσίας ἢτοι διεθνούς, ἵνα ὑπὸ τὴν αὐτὴν σκέπην περιθάλπωνται οἱ ὑπήκοοι τῶν διαφόρων ἐθνῶν, οὕτω δὲ ἐξ ἴσου ἀπονέμηται τὸ δίκαιον ἐν ταῖς σχέσεσιν τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας, ἐξυπηρετοῦν καὶ προάγον τὰ ἐκ ταύτης μεγάλα ὠφέλη χωρὶς, οὐδὲ τὸ παράπαν, νὰ παρεμβάλληται πρόσκομμα εἰς τὴν πρὸδον αὐτῆς. Ἡ θάλασσα, ἥτις εἶνε ἡ με-

γάλη λεωφόρος, ἡ συνδέουσα τοὺς διεσπαρμένους ἐπὶ τῆς γῆς λαοὺς δὲν ἀνέχεται διακρίσεις καὶ διαιρέσεις ἐν τῷ δικαίῳ. Ἐὰν οἱ λαοὶ ἔνεκον διαφορῶν φυλετικῶν αἰτίων, ἢ τῆς φιλαυτίας καὶ τοῦ ἐγωῖσμοῦ αὐτῶν, εἰσὶ διηρημένοι καὶ ἀνεξάρτητοι ἀπ' ἀλλήλων, δὲν δύναται ν' ἀρνηθῶσιν ὅτι ἐν τῇ θάλασσῃ συναντῶνται ἐν τῷ μοναδικῷ συμφέροντι τῆς αὐτοσυντηρήσεως καὶ ὡς ἀπὸ κοινοῦ ὀρμητηρίου ἀγωνίζονται τὸν ἀγῶνα τῆς ὑπάρξεως, ἀπὸ τούτου δὲ δημιουργεῖται πᾶσα πρὸδος κατὰ τε τὴν ἀνάπτυξιν, τὸν πολιτισμὸν καὶ τὴν ἀπόκτησιν παντὸς ἀγαθοῦ ἐν τῇ σταδιοδρομίᾳ τοῦ βίου. Ἡ ἀπαρξίτητος αὕτη συγκοινωνία τῶν διαφόρων ἐθνῶν πρὸς ἀλληλα, ἀποτελεῖ τὸ μέγα τῆς ἀνθρωπότητος κράτος, τοῦ ὁποῦ τοῦ σύνθημα εἶνε ἡ κδελοφοποίησις τῶν διαφόρων λαῶν διὰ τῆς ἀμοιβαίας συνδρομῆς πρὸς γενικὴν εὐημερίαν.

Μεταξὺ τῶν λαῶν τῆς γῆς, ἐν σχέσει πρὸς τὴν ναυσιπλοίαν, πᾶσα διαφορὰ κατὰ τὸ μέτρον τῆς ἀναγνωρίσεως τῶν δικαιωμάτων των καὶ ὑποχρεώσεων δέον νὰ ἐκλείψῃ ριζικῶς. Ἀφοῦ ἄπαντες οἱ λαοὶ ἔχουσιν ἀνάγκη τῆς τοιαύτης διὰ θαλάσσης συγκοινωνίας ὑπὸ τὴν ἐποψιν ταύτην δὲν ὑπάρχει ἀλλοδαπότης, ὁ δὲ ναυτιλλόμενος θεωρεῖται πολίτης τοῦ μοναδικοῦ τῆς ἀνθρωπότητος κράτους.

Ἴδου ὁ λόγος δι' ὃν τὸ μέγα τῆς ἀνθρωπότητος κράτος, χρῆζει νομοθεσίας ναυτικῆς, μὴ παρακλασσούσης κατὰ τὰ διάφορα ἔθνη, ἀλλὰ προσεγγιζούσης κατὰ τὸ ἐνόν, ἄνευ οὐσιαστικῆς διαφορᾶς.

Καὶ ὄντως, ὅταν αἱ σκέψεις αὐταὶ κυριερχοῦσιν ἐν τῇ διανοίᾳ ἡμῶν κραταιοῦται ἡ πεποίθησις, ὅτι τὸ ἀναγκαιιστικὸν ἔργον τοῦ πρώτου Ἑλληνικοῦ Ναυτικοῦ Συνεδρίου δέον πεισματωδῶς νὰ ἀποκρούσῃ καὶ ἐξομαλύνῃ πᾶσαν δυσχέρειαν ἐν τῇ ἐκτελέσει αὐτοῦ, διότι ὁ ἀγῶν εἶνε μέγας, διεξαγόμενος ἐπὶ τῇ βάσει φιλοσοφικῶν ἰδεῶν, ἀποσκοπούσων εἰς τὴν δικαιολόγησιν ἐνιαχίας ναυτικῆς νομοθεσίας.

Κατόπιν τῶν ὀλίγων τούτων γραμμῶν ἐκπληρῶν τὴν ἐπιθυμίαν μου, ἣν ἀρχῆθεν ἐξεδήλωσα, προβαίνω εἰς τὴν ἐκθεσὶν ζητημάτων τινῶν, τὰ ὁποῖα τὸ ἐν Παρισίαις ἐσχάτως συγκροτηθὲν Συνεδρίον τοῦ 1900, ὅπερ εἶχον τὴν τιμὴν νὰ με θεωρήσῃ μέλος αὐτοῦ καὶ νὰ μοὶ ἀνακοινώσῃ τὰ συζητητέα θέματα, συνεζήτησεν εὐρέως ἰδίως δὲ τὸ περὶ ἐκτάσεως τῆς εὐθύνης τῶν ἰδιοκτητῶν τοῦ πλοίου διὰ τὰς πράξεις τοῦ πλοιοάρχου, συμφώνως, πρὸς τὰς νέας θεωρίας τῶν νομοδιδασκάλων καὶ τὰς νομοθεσίας ἄλλων κρατῶν ἐπενεγκὸν οὐσιώδη τροποποίησιν εἰς τὰ δρια τῆς ἐνεστώσης εὐθύνης ἣν ἀναγράφει καὶ παρ' ἡμῖν τὸ ἄρθρον 216 τοῦ Ἐμπορ. νόμου.

Τὰ λοιπὰ ζητήματα ἀφορῶσιν εἰς τὴν διάσωσιν (sauvetage) καὶ βοήθειαν κινδυνεύοντος πλοίου (assistance) ἅτινα ἀναγράφω κατωτέρω εὐχόμενος ἵνα τὸ ἡμέτερον Συνεδρίον λάβῃ ταῦτα ὑπ' ὄψιν τοῦ ὅπως ἀνελλιπῶς κατὰ τὸ ἐφικτόν, διότι ἐπαναλαμβάνω εἶνε μέγας ὁ ἀγῶν ἐπιτελέσῃ τὰ ἐαυτοῦ καθήκοντα.

Ἡ συζήτησις ἐπὶ τῶν ζητημάτων τούτων ἐγένετο ὑπὸ διασῆμων νομοδιδασκάλων καὶ οἶον τοῦ Lyon Caen διασῆμου καθηγητοῦ τοῦ Ἐμπορικοῦ δικαίου ἐν τῷ Πανεπιστημίῳ τῶν Παρισίων, Luis Franck—M, Hinderbourg—Lord Alverstone. M. Douglas—Owen Mac. Arthur. M. Sieve King—M. Martin—Benedict, καὶ λοιπῶν εἰδικότητων περὶ τα ναυτικά.

Τὰς σκέψεις, παρατηρήσεις καὶ συζητήσεις τοῦ συνεδρίου τούτου ἀπαρξίτητως δέον νὰ γνωρίσωσι τὰ μέλη τοῦ ναυτικοῦ συνεδρίου διότι ἄλλως ἢ συζήτησις ἔσεται πενιχρὰ καὶ ἐλλιπεστάτη, τολμῶ δ' εἶπειν καὶ ἐστερημένη τοῦ ἀναγκαίου ὕλικου πρὸς τὴν μεμελετημένην καὶ εὐσυνείδητον ἐπὶ τῶν θεμάτων ἀπάντησιν.

Ἐὰν μοὶ ἐπιτρέψῃ ὁ χρόνος, θέλω προσπαθήσῃ ἐν μεταγενεστέρῳ φύλλῳ, νὰ ἐκφράσω τὰς σκέψεις μου ἐπὶ τῶν ζητημάτων τούτων, ἐκπληρῶν οὕτω ἐπιθυμίαν τῶν ἀξιοζήλων καὶ φιλοπροόδων διευθυντῶν τῆς Ναυτικῆς Ἑλλάδος κ. κ. Κ. Αὐγέρη καὶ Ν. Κοτσοβίλλη, οἵτινες ὑψίστην ἀπονέμουσι πρὸς με τιμὴν καταλέγοντές με, μεταξὺ τῶν λοιπῶν ἐπιλέκτων καὶ πεφωτισμένων ἐν τε τῇ θεωρίᾳ καὶ τῇ πράξει συνεργατῶν τοῦ μοναδικοῦ ἐν Ἑλλάδι ναυτικοῦ περιοδικοῦ.

Τὰ ἐν λόγῳ ζητήματα εἰσὶ τὰ ἐξῆς.

1.) Δέον νὰ διακριθῇ νομοθετικῶς ἡ διάσωσις, τῆς ἀπλῆς βοήθειας;

SAUVETAGE (ΔΙΑΣΩΣΙΣ)

2.) Ἐν περιπτώσει καταφατικῆς λύσεως δέον νὰ διακρίνωμεν ὡς πράττει τὸ Διάταγμα τοῦ 1681;

α') Τὴν διάσωσιν νεναυαγηκότος πλοίου ἢ καθίσαντος ἐπὶ τῆς ὄχθης.

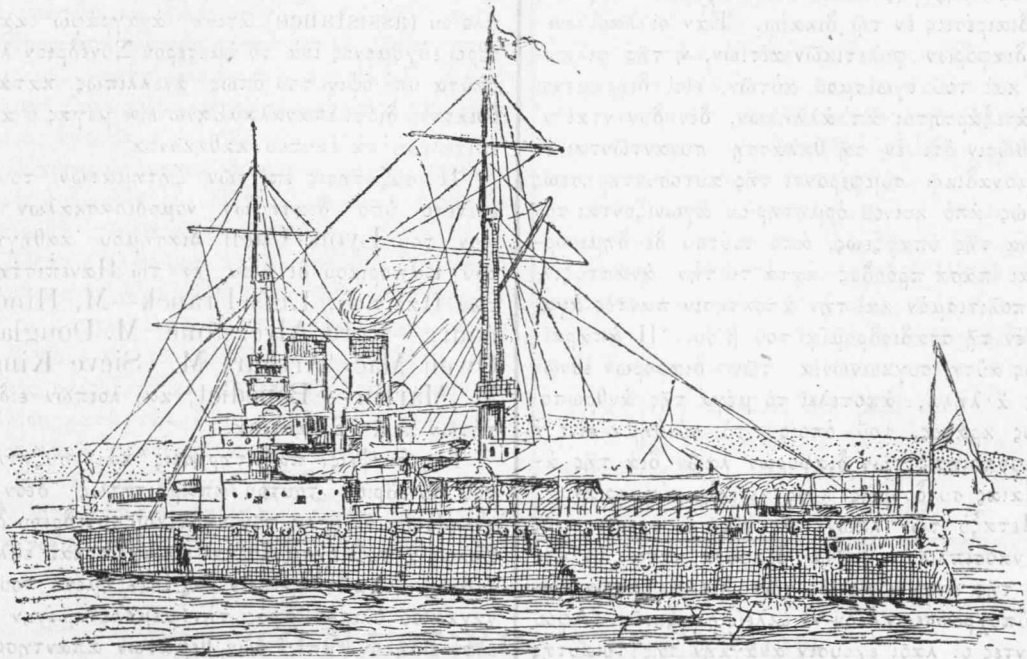
β') Τὴν κατάληψιν τῆς κατοχῆς τῶν ναυαγίων τῶν εὐρεθέντων ἐν ἀνοικτῇ θαλάσσῃ, ἢ ἐξαχθέντων ἐκ τοῦ πυθμένος.

γ') Τὴν ἐπανάπλευσιν τοῦ νεναυαγηκότος πλοίου ἐν ἀνοικτῇ θαλάσσῃ ἢ παρὰ τὴν ἀκτὴν, ἢ κατὰ τὴν εἴσοδον αὐτοῦ εἰς τὸν λιμένα χωρὶς νὰ ὑπολείπεται τούτου οὐδὲν ἕγνος μόνιμον ἐπὶ τῆς ἐπιφανείας τῶν ὑδάτων;

3.) Αἱ ἀμοιβαὶ δέον νὰ ᾧσι διαφοροὶ καθ' ἑατέραν τῶν περιπτώσεων τούτων.

4.) Οἱ ἰδιοκτῆται τοῦ διασωθέντος πλοίου δέον νὰ συνεισφέρωσιν εἰς τὴν ἀποζημίωσιν τῆς

ΟΙ ΞΕΝΟΙ ΣΤΟΛΟΙ



Τὸ ρωσικὸν θωρηκτὸν «Ροστισλάβ», τὸ ὁποῖον ἐκόμισεν εἰς Βάρναν τὸν Μέγα Δοῦκα Ἄλ. Μιχαήλοβιτς

διασώσεως μόνον διὰ τὴν ἀξίαν τοῦ πλοίου, ἢ καὶ διὰ τὴν ἀξίαν τοῦ ναύλου, τὸν ὁποῖον ἡ διάσωσις τοῦ πλοίου προσεπόρισεν εἰς αὐτούς ;

5) Κατὰ ποίαν ἀναλογίαν ἡ ἀποζημίωσις τῆς διασώσεως δέον νὰ ἐπιμερίζηται μεταξὺ τῶν ἰδιοκτητῶν τοῦ διασωθέντος πλοίου τοῦ πλοιάρχου, τῶν ἀξιωματικῶν καὶ τοῦ πληρώματος ;

6). Δέον νὰ χορηγηθῇ προνόμιον εἰς τὸν σωτήρα ;

ASSISTANSE (ΒΟΗΘΕΙΑ)

7) Δέον νὰ καταστῇ ὑποχρεωτικὴ ἡ βοήθεια εἰς πᾶν πλοῖον κινδυνεύον, εἴτε τοῦτο εἶνε ξένος ὑπηκόουτος ἢ ἐχθρικός ;

8) Ἐπὶ ποίας βάσεως δέον νὰ κανονισθῇ ἡ ἀποζημίωσις τῆς βοήθειας ;

9). Πᾶσα σύμβασις λαμβάνουσα χώραν ἐν θαλάσῃ καὶ ἐπιειμένου κινδύνου, ὑπόκειται αὐτοδικαίως εἰς διάρρηξιν ; Τί περὶ συμβάσεως συναπτομένης ἐν θαλάσῃ, ἐκτὸς τῆς περιπτώσεως ἐπικειμένου κινδύνου ;

10) Οἱ ἐπιβάται ὀφείλουσι νὰ συνεισφέρωσιν εἰς τὴν ἀποζημίωσιν τῆς βοήθειας ;

11) Ἡ ἀμοιβή, δέον νὰ ὀφείλεται καὶ ἐν περιπτώσει ἀποτυχίας τῆς παρασχεθείσης βοήθειας ;

12) Δέον ἡ βοήθεια νὰ προέρχηται ἐξ ὑποχρέωσεως ὑπηρεσιακῆς, ὥστε οὐδεμία ἀμοιβή

νὰ ὀφείλεται διὰ τὴν ὑπὸ πλειοῦ (πιλότου) παρασχεθείσαν, βοήθειαν, ἢ ὑπὸ πλοίων παρασκευασμένων νὰ πκρέχῃσι βοήθειαν εἰς πλοῖα κινδυνεύοντα ;

13) Ὅφειλεται ἀμοιβή, εἰς τὴν ἢ βοήθειαν ἐδόθη παρά τινος πλοίου εἰς ἕτερον, ἀνήκον εἰς τὸν αὐτὸν ἰδιοκτήτην ;

14) Κατὰ ποίαν ἀναλογίαν ἡ ἀποζημίωσις τῆς παρασχεθείσης βοήθειας, δέον νὰ διανεμηται μεταξὺ τῶν ἰδιοκτητῶν τοῦ πλοιάρχου, τῶν ἀξιωματικῶν καὶ τοῦ πληρώματος τοῦ βοηθήσαντος πλοίου ;

15) Δέον νὰ χορηγηθῇ προνόμιον εἰς τὴν ἀποζημίωσιν ταύτην ; Ἐν καταρκτητικῇ ἀπαντήσῃ ἡ ἀπάντησις αὕτη δέον νὰ ἐξομοιωθῇ πρὸς τὰς δαπάνας τῆς διασώσεως ; (sauvetage).

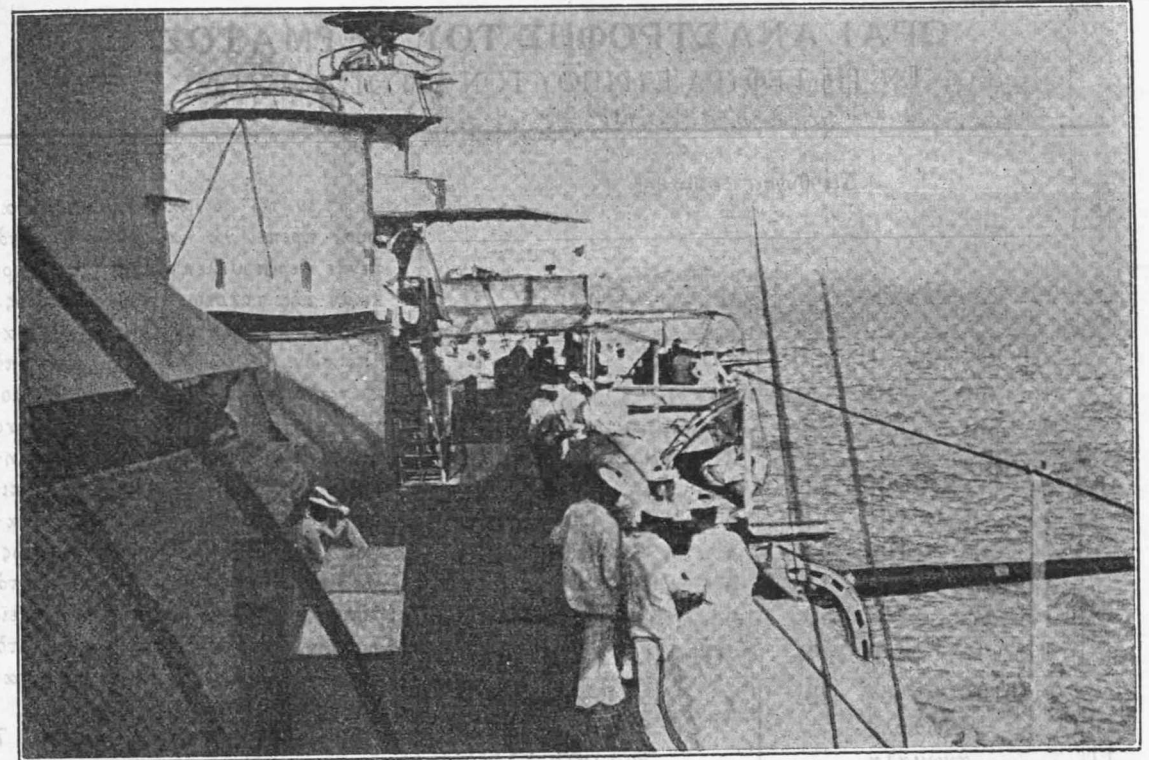
16) Δέον νὰ στερηθῇ πάσης ἀμοιβῆς ὁ βοηθήσας ὅστις ἐνήργησεν αὐτοβούλως, ἄνευ τῆς συναίνεσεως τοῦ κινδυνεύοντος ;

17) Δέον νὰ ὀρισθῇ εἰδικὴ ποινὴ ἐπὶ τῇ ἀρνήσει προχῆς βοήθειας, ἐπεκτεινομένη εἰς πάσας τὰς περιπτώσεις τοῦ κινδύνου, συμφώνως πρὸς τοὺς παρά τῶν δικρόρων νομοθετικῶν τεθέντας κανόνες ;

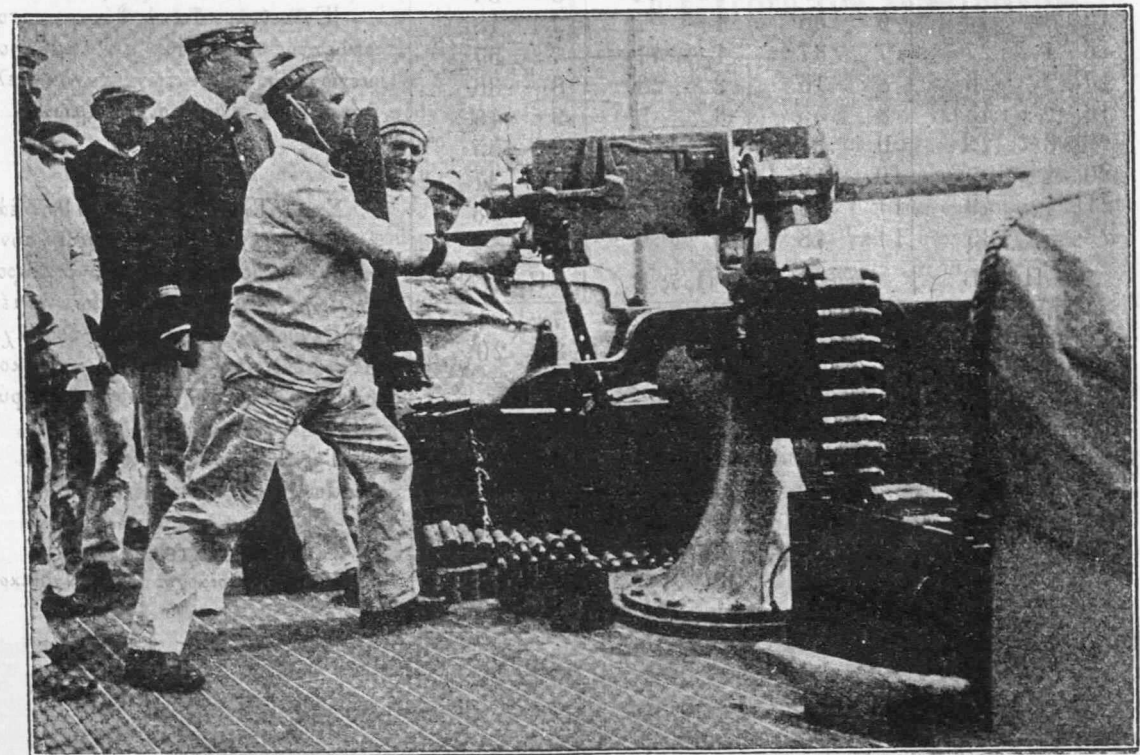
Σῦρος.

ΕΜΜ. ΜΑΚΡΥΓΙΑΝΝΗΣ

Διηγηγός.



Ἡ πολεμικὴ ἔγερσις ἐπὶ τοῦ «Charles Martel».



Αἱ δοκιμαὶ τοῦ Μαξίμ : 300 βολαὶ ἀνὰ πᾶν λεπτόν.

**ΩΡΑΙ ΑΝΑΣΤΡΟΦΗΣ ΤΟΥ ΡΕΥΜΑΤΟΣ
ΕΝ ΤΗ ΓΕΦΥΡΑ ΕΥΡΙΠΟΥ ΤΟΝ ΑΥΓΟΥΣΤΟΝ 1901**

Χρονολογία	Διεύθυνσις ρεύματος							
	πρωίας				εσπέρας			
	Πρός Ν.	Πρός Β.	Πρός Ν.	Πρός Β.	Πρός Ν.	Πρός Β.	Πρός Ν.	Πρός Β.
1	1 ^ω 53 ^λ	8 ^ω 2 ^λ	2 ^ω 12 ^λ	8 ^ω 21 ^λ				
2	2 30	8 39	2 47	8 55				
3	3 3	9 11	3 18	9 25				
4	3 33	9 41	3 48	9 56				
5	4 3	10 11	4 18	10 25				
6	4 33	10 41	4 48	10 55				
7	5 4	11 13	5 22	11 82				
8	5 42	11 53	6 4	—				
	Πρός Β.	Πρός Ν.	Πρός Β.	Πρός Ν.				
9	0 ^ω 16 ^λ	6 ^ω 28 ^λ		άνώμαλλο				
10		άνώμαλλο		άνώμαλλο				
11		άνώμαλλο		άνώμαλλο				
12		άνώμαλλο		άνώμαλλο				
13	5 ^ω 12 ^λ	11 27	5 ^ω 43 ^λ	11 ^ω 57 ^λ				
	Πρός Ν.	Πρός Β.	Πρός Ν.	Πρός Β.				
14	—	6 ^ω 10 ^λ	0 ^ω 22 ^λ	6 ^ω 34 ^λ				
15	0 ^ω 45 ^λ	6 56	1 7	7 18				
16	1 27	7 37	1 47	7 57				
17	2 6	8 16	2 26	8 36				
18	2 45	8 55	3 5	9 15				
19	3 25	9 35	3 45	9 55				
20	4 5	10 15	4 26	10 37				
21	4 49	11 00	5 11	11 23				
22	5 35	11 48	6 2	—				
	Πρός Β.	Πρός Ν.	Πρός Β.	Πρός Ν.				
23	0 ^ω 16 ^λ	6 ^ω 30 ^λ	0 ^ω 45 ^λ	7 ^ω 1 ^λ				
24	1 18	7 38	1 58	8 20				
25		άνώμαλλο		άνώμαλλο				
26	4 ^ω 10 ^λ	10 ^ω 31 ^λ	4 ^ω 50 ^λ	11 ^ω 6 ^λ				
27	5 22	11 37	5 52	—				
	Πρός Ν.	Πρός Β.	Πρός Ν.	Πρός Β.				
28	0 ^ω 6 ^λ	6 ^ω 19	0 ^ω 31 ^λ	6 ^ω 43 ^λ				
29	0 54	7 5	1 15	7 25				
30	1 35	7 44	1 52	8 00				
31	2 8	8 15	2 22	8 29				

Αί εν τῷ πίνακι σημειούμεναι ὠραι πρέπει νὰ ἀυξηθῶσι κατὰ πέντε περίπου λεπτά διὰ τὴν διάρκειαν τῆς στάσεως τοῦ ρεύματος.

Αἱ ὠραι αὗται ἐπειροπάζονται ὑπὸ τῶν ἀνέμων. Καὶ οἱ μὲν ἀπὸ Νότου καὶ Λιθός ἰσχυροὶ ἄνεμοι γίνονται αἰσθητοὶ ἀπὸ τῆς πρώτης ἡμέρας, αὐξανομένης τῆς ταχύτητος τοῦ πρὸς Β. ρεύματος καὶ ἐπιταχυνομένης τῆς ὥρας τῆς ἀλλαγῆς· οἱ δὲ ἀπὸ Βορρᾶ, γενικῶς, οἱ ὅποιοι ἐπικρατοῦσι καὶ κατὰ τὸν μῆνα τοῦτον, μετὰ δύο ἢ τρεῖς ἡμέρας, ὅποτε ἐπιταχύνεται τὸ πρὸς Ν. ρεῦμα καὶ αὐξάνει ἢ ταχύτης αὐτοῦ.

Ἰσχυρὸν τὸ ρεῦμα περίπου 7 μίλια θὰ εἶνε τὸ ἐσπέρας τῆς 2ας, ὁμοίως περίπου 7. 5 μίλια τῆς 17ην, 18ην, 19ην καὶ τὴν 20ήν.

Τὸ ρεῦμα εἶνε ἀσθενές, ὅταν καὶ ἡ διεύθυνσις αὐτοῦ ἀνώμαλος.

Ἐννοεῖται ὅτι ἡ δύναμις τοῦ ρεύματος παρέχεται μὴ λαμβανομένων ὑπ' ὄψιν τῶν τυχόν μελώντων νὰ πνεύσωσιν ἀνέμων.

Σημ. Τὴν 18ην καὶ 19ην ἐὰν ἐπικράτησιν βόρειοι ἄνεμοι συνιστῶμεν προσοχὴν εἰς τὴν ἀγκυροβολίαν, καὶ ἐν τῷ Νοτίῳ λιμένι ἐνδεικνύομεν ἀπόστασιν τούλαχιστον ἐνὸς καὶ ἡμίσεως ναυτικοῦ σταδίου ἀπὸ τοῦ ἄξονος τῆς γεφυρᾶς.

Τὸ ναυτικὸν στάδιον εἶνε 0. 1 μιλίου.

Μ. ΜΑΤΘΑΙΟΠΟΥΛΟΣ
Ὑποπλοίαρχος τοῦ Β. Ναυτικοῦ

**Ο ΦΑΡΟΔΕΙΚΤΗΣ
ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΑΡΑΛΙΩΝ**

Στροφάδων.

Ἐπὶ τοῦ ὑψηλοτέρου μέρους τῆς νήσου καὶ πρὸς Ν τοῦ μοναστηρίου ὑπάρχει φάρος δ' τάξεως μὲ φῶς λευκὸν μετ' ἐκλάμψεων ἐρυθρῶν ἀνὰ πᾶν λεπτόν φωτίζων εἰς ἀπόστασιν 17 μιλίων. Εὐρίσκεται ἐπὶ πύργου τετραγώνου ἐπὶ τῆς κατοικίας τῶν φυλάκων καὶ ἡ ἐστία τοῦ φωτὸς εἶναι ἀπὸ μὲν τὴν ἐπιφάνειαν τῆς θαλάσσης μ. 38,70, ἀπὸ δὲ τὴν βάσιν τοῦ κτιρίου 11,00.

Γεωγραφικὴ θέσις: Β, Πλ. 57°, 15', 12' καὶ Μ. Ἄν. 21°, 0', 42'.

Ὁξυιά.

Ἐπὶ τῆς Μ. ἄκρας τῆς ὁμωνύμου νήσου ὑπάρχει ε' τάξεως φάρος μὲ φῶς λευκὸν μετ' ἐκλάμψεων ἀνὰ 5'—5'', φωτίζων ἐν αἰθρίᾳ νυκτὶ εἰς ἀπόστασιν 22 μιλίων. Εὐρίσκεται ἐπὶ πύργου στρογγύλου λιθοκτίστου ἐν τῷ μέσῳ οἰκίας λιθοκτίστου καὶ ἡ ἐστία τοῦ φωτὸς ἔχει ὕψος ἀπὸ μὲν τὴν ἐπιφάνειαν τῆς θαλάσσης μὲτ. 71 50, ἀπὸ δὲ τὴν βάσιν τοῦ κτιρίου 7,60.

Γεωγραφ. θέσις: Β. Πλ. 38°, 17', 8'' καὶ Μῆκ. Ἄν. 21°, 6', 10''.

Κυζλήνης. (Γλαρέντσα)

Ἐπὶ τοῦ ἄκρου τοῦ μώλου ὑπάρχει φανὸς λιμένος μὲ φῶς ἐρυθρὸν σταθερὸν φωτίζων εἰς ἀπόστασιν 6 μιλίων ἐν αἰθρίᾳ νυκτὶ. Εὐρίσκεται ἐπὶ στήλης σιδηρᾶς καὶ τὸ ὕψος τῆς ἐστίας τοῦ φωτὸς εἶναι ἀπὸ μὲν τὴν ἐπιφάνειαν τῆς θαλάσσης 6,70 μ. ἀπὸ δὲ τὴν βάσιν τοῦ κτιρίου 5,70.

Γεωγρ. θέσις: Β. Πλ. 37°, 56', 30'' καὶ Μῆκ. Ἄν. 21°, 9', 25''.

Παρατ. Γενομένης ἐπεκτάσεως τοῦ μώλου ὁ φανὸς εὐρίσκεται εἰς τὸ μέσον εἰσέτι.

Ἀράξου (Κάβο Πάπα)

Ἐπὶ τῆς ἀμώδους γλώσσης ὑπάρχει β' τάξεως φάρος μὲ φῶς λευκὸν σταθερὸν φωτίζων ἐν αἰθρίᾳ νυκτὶ εἰς ἀπόστασιν 8 μιλίων. Εὐρίσκεται ἐπὶ σιδηροῦ πύργου καὶ παρ' αὐτὸν οἰκίσκος. Τὸ ὕψος τῆς ἐστίας τοῦ φωτὸς εἶναι ἀπὸ μὲν τὴν ἐπιφάνειαν τῆς θαλάσσης μ. 9,00 ἀπὸ δὲ τὴν βάσιν τοῦ κτιρίου 6,50.

Γεωγρ. θέσις: Β. Πλ. 38°, 13', 5'' καὶ Μῆκ. Ἄν. 21°, 22', 37''.

Παρατ. Τὰ πλοῖα ὀφείλουσι νὰ διέρχωνται ἐξ ἀποστάσεως 1 μιλίου πρὸς δυσμὰς τοῦ φάρου.

Ἄγ. Σώδου (Μεσολόγγιον)

Πρὸς δυσμὰς τοῦ στομίου τοῦ τεύχους 6 μιλ. πρὸς Β—69° Ζ τῆς ἄκρας Μποχωρι ὑπάρχει δ' τάξεως φάρος μὲ λευκὸν σκαρδαμύσσον

φῶς μετὰ τομέως ἐρυθροῦ φωτίζων εἰς ἀπόστασιν 12 μιλίων τὸ λευκὸν καὶ 9 τὸ ἐρυθρὸν. Εὐρίσκεται ἐπὶ πύργου λευκοῦ, στρογγύλου, λιθοκτίστου καὶ ἡ ἐστία τοῦ φωτὸς εἶναι ἀπὸ μὲν τὴν ἐπιφάνειαν τῆς θαλάσσης 12,40 μ. ἀπὸ δὲ τὴν βάσιν τοῦ κτιρίου 11,40.

Γεωγρ. θέσις: Β. Πλ. 38°, 19', 17'' καὶ Μῆκ. Ἄν. 21°, 22', 56''.

Παρατ. Φωτ. λευκοῦ τομέως ἀπὸ Β—56°—Α ἕως Β—14° Α, τοῦ δὲ ἐρυθροῦ ἀπὸ Β—14°—Α ἕως Β6—5° Δ. Πέραν τούτου σκοτεινὸν διὰ νὰ καλύπτῃ τὰ ἀβχθῆ ὕδατα Βούχαρι. Διὰ νὰ ἀποφύγωμεν τὰ ἀβχθῆ τοῦ Ἀράξου διευθυνόμενοι εἰς Πάτρας δὲν πρέπει νὰ εἰσελθῶμεν εἰς τὸν ἐρυθρὸν τομέα πρὶν ἢ φθάσωμεν εἰς γωνίαν Ν—50°—Α μετὰ τοῦ φάρου Ἀράξου.

Τουρλίδος

Ἐπὶ τοῦ ἄκρου τοῦ μώλου ὑπάρχει φανὸς λιμένος μὲ φῶς ἐρυθρὸν σταθερὸν φωτίζων ἐν αἰθρίᾳ νυκτὶ εἰς ἀπόστασιν 4 μιλίων, εὐρίσκεται ἐπὶ ἰσοῦ ξυλίνου εἰς ὕψος ἀπὸ μὲν τὴν ἐπιφάνειαν τῆς θαλάσσης 8,00 μ. ἀπὸ δὲ τὴν βάσιν τοῦ ἰσοῦ 6,00.

Γεωγρ. θέσις: Β. Πλ. 38°, 19', 40'' καὶ Μῆκ. Ἄν. 21°, 25', 17''.

K. E. A.

Η ΕΞΑΓΩΓΗ ΤΩΝ ΔΗΜΗΤΡΙΑΚΩΝ

ΕΝ ΡΩΣΣΙΑ

(Τοῦ ἐν Ταϊγανίῳ ἀνταποκριτοῦ μας)

Ἀπὸ τῆς 12 Μαρτίου μέχρι 1 Ἰουλίου τρ. ἔτους ἐξήχθησαν ἐκ Ταϊγανίου τὰ ἐξῆς εἶδη καὶ ποσὰ δημητριακῶν: Ἐξαγωγεὺς οἶκος Θ. Π. Σιφναίου 152, 912 ψάθας σίτου, Παπαγεωργακόπουλος ψάθας σίτου 115,415 καὶ 17,300 ψάθας σίκαλιν. Γεωργικὴ καὶ Βιομηχανικὴ Τράπεζα ψάθας σίτου 76,480 σίκαλιν 279,835 καὶ κριθῆς 71,640 ἤτοι ἐν συνόλῳ 427,955 ψάθας. Διαμαντίδης καὶ Σία ψάθας σίτου 36,145 καὶ σίκαλιν 5,090 ἤτοι ἐν συνόλῳ 41,235. Ι. Δρίνβεργ ψάθας σίτου 9,040, σίκαλιν 4,025 καὶ κριθῆν 12,680 ἤτοι ἐν συνόλῳ 25,745. Ὁ κ. Δ. Α. Νεγροπόντης σίτον 89,090, σίκαλιν 19,124 καὶ κριθῆν 15,050, ἤτοι τὸ ὅλον ψάθας 123,264, ἡ ἰδιωτικὴ τράπεζα Πετροπόλεως σίτον 8,400, σίκαλιν 610, κριθῆν 1,405 ψάθας καὶ λιναρόσπορον 640. Stagno σίτον 80,150, Ἴω. Ρουσσὸς 72,425 ψάθας, σίτον, σίκαλιν 1,020, κριθῆν 27,695 Ἄντ. Ρουσσὸς σίτος 85,020 σίκαλιν 1950, κριθῆν 16,820 Ε. Παραμονῶφ σίτον 143,805, σίκαλιν 139,670, κριθῆν 21,685, καὶ λιναρόσπορον

1270, Άδελφοί Μπετσίνση σίτον 53,155, σίκκλιν 18,635, κριθήν 27,950 τὸ bureau de commission du chemin de fer, σίκκλιν 2,982 ψάθας, Βρυλλόφσκι σίκκλιν ψάθας 7,340 κκι κριθήν 6770, Μιχ. Ι. Βυλλιάνας σίτον 32,750, σίκκλιν 88,491 κκι κριθήν 28,190, Σκκρζ μαγκκας Εύμορφόπουλος κκι Σία σίτον 10,764, σίκκλιν 42,095 κκι κριθήν 44,500, Α. Δ Μουσουρης σίτον 95,125 κκι κριθήν 1270, Α. Δρέυφους κκι Σία 332,808 ψάθας σίτον, σίκκλιν 122,504, κριθήν 97,804, κκι βρώμην 23,105, Α. Κόνκε σίτον 24,590 κκι κριθήν 6,310, Botta σίτον 13,500, Export Russe σίτον 497,225, σίκκλιν 143, 810, κριθήν 27,045 κκι βρώμην 6,125, Άδελφοί Σιφναίου 28,605 ψάθας σίτον, Sabsovitch σίτον 11,592, σίκκλιν 6180 κκι κριθήν 12,284, Ζίφος σίτον 3,770, σίκκλιν 88,475 κκι κριθήν 76,625, Ταρχαρόφσκη σίτον 2,015, σίκκλιν 3410, κκι κριθήν 10,351, Βαλσκυάκης κριθήν 660, Τρακτερόφ σίκκλιν 750, Λοβίτσκι κριθήν 7,000, Reinherz σίτον 6,570 κκι σίκκλιν 17,060, Motchalin σίτον 2525, σίκκλιν 705 κκι κριθήν 10,695, Δ. Δικμυκτίδης κκι υίοι σίτον 8,200 κκι κριθήν 1271 ψάθας, Cochkin σίτον 3070 κκι κριθήν 300, Άδελφοί Παρχμονώφ σίκκλιν 22, 425, Α. Sanguinetti σίτον 7500 κκι βρώμην 2,810, Ι. Μοσκέτης σίτον 2200 κκι κριθήν 1580, Ι. Κ. Δικμυκτίδης σίτον 15,200 Société générale mercantile σίκκλιν 16,731 κκι κριθήν 425, Α. Χούλαν κριθήν 2260, Έμπορικὴ τράπεζα Λοδζί σίκκλιν 6,750 κκι Ό Κούππες σίτον 3175.

Τὸ ὀλικῶς ἐξαχθέν ποσὸν κατὰ τὸ ἔνω χρονικὸν διάστημα εἶναι 3,548,782 ψάθαι, ὡς πρῶτος δὲ ἐξαγωγεὺς φέρεται τὸ Export Russe, ἐξαγαγὼν 674,205 ψάθας, εἶτα ὁ κ. Α. Δρζύφους κκι Σία ἐξαγαγόντες 476, 966, ἡ Γεωργικὴ κκι Βιομηχανικὴ Τράπεζα 427,955, ὁ κ. Ε. Παρχμονώφ 306. 740, ὁ κ. Ζίφος 168, 870, ὁ οἶκος Θ. Π. Σιφναίου 152 000, ὁ κ. Μιχ. Βυλλιάνας 149,431, κκι ὁ κ. Παρχγεωργακόπουλος 132, 715.

ΔΗΛΩΣΙΣ

Παρακαλοῦμεν τοὺς καθυστεροῦντας εἰσεῖτε ἐκ τῶν κ. κ. Συνδρομητῶν ἡμῶν τὴν συνδρομὴν των, ὅπως σπεύσωσι κκι ἐμβάσωσι ταύτην χάριν τῶν ἀναγκῶν τοῦ φύλλου.

ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΑ*

ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΑ ΜΕΓΕΘΗ ΤΩΝ ΝΗΣΩΝ ΤΟΥ ΕΛΛ. ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟΥΣ

ΕΞ ΑΝΕΚΔΟΤΟΥ ΣΥΓΓΡΑΜΜΑΤΟΣ ΤΟΥ κ. ΝΙΚ. ΚΟΤΣΟΒΙΛΛΗ

Άλδονη (Πισά λιμάνι)

Έμβαδόν Τετραγων. χιλόμετρα	24.05%
Περίπλους Άγγλικά μίλια	11.—
Υψος Γαλλικά μέτρα	213.—
Πλάτος Β. 40° 28'	
Μήκος Α. 27° 38'	

Νηδὶς Μεγανήσι

Έμβαδόν Τετραγωνικά χιλόμετρα	24.60
Περίπλους Άγγλικά μίλια	17.—
Υψος Γαλλικά μέτρα	265.—
Πλάτος Β. 38° 39'	
Μήκος Α. 27° 47'	

Νηὸς Παξοὶ

Έμβαδόν Τετραγωνικά χιλόμετρα	24.00
Περίπλους Άγγλικά μίλια	12.—
Υψος Γαλλικά μέτρα	247.—
Πλάτος Β. 39° 12'	
Μήκος Α. 26° 10'	

Μοσχονήσι

Έμβαδόν Τετραγωνικά χιλόμετρα	22.30%
Περίπλους Άγγλικά μίλια	26.—
Υψος Γαλλικά μέτρα	190.—
Πλάτος Β. 39° 20'	
Μήκος Α. 26° 40'	

Όθιοῦδα (Άραμπλάρ)

Έμβαδόν Τετραγωνικά χιλόμετρα	22.28
Περίπλους Άγγλικά μίλια	14.—
Υψος Γαλλικά μέτρα	193.—
Πλάτος Β. 40° 30'	
Μήκος Α. 27° 30'	

Νηδὶς Λαφονήσι

Έμβαδόν Τετραγωνικά χιλόμετρα	20.75
Περίπλους Άγγλικά μίλια	11.—
Υψος Γαλλικά μέτρα	274.—
Πλάτος Β. 36° 28'	
Μήκος Α. 22° 58'	

* Ἰδὲ προηγούμενον.

ΤΟ ΔΥΣΤΥΧΗΜΑ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΤΙ ΔΕΘΗ ΝΑ ΒΕΒΤΑΣΘΗ

Τὴν νύκτα τῆς παρελθούσης Πέμπτης πρὸς τὴν Πρασκευὴν ἐν νυκτὶ σκοτεινῇ ἐνῶ ἐξήρχετο τοῦ λιμένος Πειραιῶς τὸ ἀτμόπλοιο «Πειραιεύς» τοῦ κ. Διακῆκη προσέκρουσεν ἐπὶ τοῦ δεξιῦ βραχίονος τοῦ ἐξωτερικοῦ λιμένος κκι ὑπέστη ἐπὶ τῆς πρῶρας ρήγμα διὰ τοῦ ὁποίου εἰσεχώρησαν μὲν ὕδατα, χωρὶς ὁμῶς ταῦτα νὰ φθάσωσι κκι μέχρι τοῦ κύτους τοῦ πλοίου, ὅπου ἦσαν τοποθετημένα ἐμπορεύματα.

Ό ἐκ τῆς συγκρούσεως κρότος ὑπῆρξε τρομακτικὸς, μέγας δὲ ἐκ τούτου ὁ πανικὸς τῶν ἐπιβατῶν.

Εὐτυχῶς ὁ πλοίαρχος κ. Γω. Μακρῆς εὐρισκόμενος ἐπὶ τῆς γεφύρας διέταξεν ὀπισθεν ὀλοτκῶς, ὠδήγησε δὲ τὸ ἀτμόπλοιο εἰς τὴν παραλίαν Τζελέπη ἔνθα προσεδέθη.

Αἱ ὑπολογιζόμεναι ζημίαι ὑπερβαίνουσι τὸ ποσὸν τῶν 20,000 δραχ. χωρὶς νὰ ὑπολογισθῆ τις κκι τὰς κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς ἐπιτεκνεῆς ἡμεραργίας τοῦ πλοίου.

Έκ τῶν μέχρι τοῦδε συγκεντρωθεῖσῶν πληροφοριῶν ἐξάγεται ὅτι κατὰ τὴν νύκτα ταύτην εἶχον ἀναφθῆ δύο φανοὶ εἰς τὸ στόμιον τοῦ ἐξωτερικοῦ λιμένος εἰς ἐκ δεξιῶν λευκὸς κκι εἰς πρᾶσινος ἀριστερὰ

Ό πλοίαρχος ἀφοῦ κατ' ἐπκνήληψιν ἐζήτησε πληροφορίας παρὰ τοῦ ὑποπλοίαρχου κκ' τοῦ ναυκλήρου, παραμενόντων ἔτι ἐπὶ τῆς πρῶρας, διέταξε τὸν πηδαλιούχον ν' ἀκολουθήσῃ τὴν μέσση γραμμὴν μεταξὺ τῶν δύο φανῶν Ό ὑποπλοίαρχος ὀλίγον πρὸ τῆς ἐξόδου τοῦ ἐξωτερικοῦ λιμένος φωνάζει ὀπισθεν, τὸ ὁποῖον ἐξετελέσθη αὐθιγῶς, ὁ δὲ πλοίαρχος διατάσσει ἀγκυροβολήσασθαι. Δυστυχῶς ἡ ἀγκυρα εἶχε προσδεθῆ ἐπὶ τῶν ἐπιωτίδων κκι δὲν ἦτο δυνατόν νὰ ἐκτελεσθῆ ἡ διαταγὴ τοῦ πλοίαρχου. ὅτε ἐγένετο ἡ σύγκρουσις ἐπὶ τῆς ἐσωτερικῆς πλευρᾶς τοῦ δεξιῦ τῶ ἐξερχομένῳ βραχίονος κκι εἰς ἀπόστασιν 3—4 μέτρων ἀπὸ τῆς ἄκρας αὐτοῦ.

Ἦδη δέον νὰ ἐξετασθῆ παρὰ τῆς λιμενικῆς Ἀρχῆς κατὰ πόσον εἶνε ἀκριβὲς τὸ λεγόμενον ὅτι εἰς τὴν ἄκραν τοῦ βραχίονος δὲν εἶχεν ἀναφθῆ φανὸς ὑπὸ τῶν ἀρμοδιῶν ὑπηρετῶν, ἐν ῶ ὁ λευκὸς φανὸς ἦτο εἰς ἀπόστασιν 100 μέτρων ἀπὸ τῆς ἄκρας τοῦ βραχίονος κκι νὰ ἐξετασθῆ ἐπίσης ποία ἦτο ἡ φορὰ τοῦ πλοίου, ἐὰν τούτῃ εἶχεν ὀλοταχῶς ἢ ἡμιταχῶς

Έκ τῆς ἐρεύνης τῶν δύο τούτων ἐξαρτᾶται προφανῶς ἡ εὐθύνη τοῦ εἰς ὃν ἀνήκει ἢ ἐκ τῆς προσκρούσεως ζημία, δι' ἣν δύναται κκι νὰ στηριχθῆ ἀπαίτησις νομικὴ πρὸς ἀποζημίωσιν.

ΝΑΥΤΙΚΑ ΝΕΑ

ΚΑΤΑΠΛΟΙ

Τὴν παρελθούσαν Κυριακὴν κατέπλευσαν ἐκ Κιπλώως τὸ Ἀυστριακὸν «Αὐτοκράτωρ Ἰωσήφ», τὴν Δευτέραν δὲ ἡ «Ἐλπίς» ἐκ Ποντοηρακλείας μὲ φορτίον γαιανθράκων. Τὸ ἀτμόπλοιο τοῦτο ἠγοράσθη τελευταίως παρὰ τῶν ἐκ Γαλαξειδίου κ. κ. Α. κκι Γ. Βισβίκη, Ἰω. Γκαβέρα, Ν. Σιδεροπούλου κκι τοῦ ἐνταῦθα ἐμπόρου κ. Παπαδιαμαντοπούλου.

— Ἐπίσης κατέπλευσαν. Τὰ ἑλληνικὰ «Ἀσιμῆνα» ἐκ Σουλινᾶ πρὸς ἀνθράκευσιν, «Γεώργιος» ἐκ Τύνιδος πρὸς ἀνθράκευσιν, κκι «Σαπρὸν» τῆς Πανελληνίου ἐκ Τεργέστης—Καλαμῶν. τὸ ἀγγλικὸν «Edelmore» ἐκ Λίβερπουλ, τὸ αὐστριακὸν «Imperatrix» ἐξ Ἄγ. Γεωργίου ὅπου ἐτέλεσε διήμερον κάθαρσιν κκι τὸ αὐστριακὸν «Ἀχιλλεύς» ἐξ Ἄγιου Γεωργίου.

— Τὴν παρελθούσαν Παρασκευὴν Κατέπλευσαν τὸ αὐστριακὸν «Δάφνη» ἐκ Κρήτης, τὸ ἰταλικὸν «Βοσνία» ἐκ Βρενδισίου-Πατρῶν κκι ὑπὸ κάθαρσιν ἐκ Σμύρνης, τὸ ἰταλικὸν «Stura» τὸ ὁποῖον μετὰ τὴν παράδοσιν κκι καὶ παραλαβὴν τῆς ἀλληλογραφίας ἐξηκολούθησεν τὸν πλοῦν τοῦ εἰς Κρήτην κκι Κατάνην, τὸ γαλλικὸν τοῦ Μεταξερῆ «Cambodge» ἐκ Μασσαλίας, τὰ ἑλληνικὰ «Μάρθα» ἐκ Ταϊγανίου, «Ἄνδρος» ἐκ Κάρδιφ μὲ γαιανθράκας κκι «Χρυσομάλη-Σιφναίου» ἐκ Ταϊγανίου πρὸς ἀνθράκευσιν.

— Χθὲς «Σάββατον» ἐπρόκειτο νὰ καταπλεύσῃ πρὸς ἀνθράκευσιν τὸ ἀτμόπλοιο «Ἐλένη Σιφναίου».

ΟΙ ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΕΣ

Ἡ τιμὴ τῶν γαιανθράκων ἐν τῇ ἀγορᾷ Πειραιῶς ἀκκονόμιστος εἰσεῖτε. Ὀνομαστικὴ ἀξία τοῦ κατὰ τόν. γαιανθράκος Κάρδιφ συνήθους ποιότητος παραδοτέου ἐν τῷ ἀτμοπλοίῳ εἶναι σελ. 25, ἐγένοντο ἐν τούτοις πωλήσεις κατὰ τὴν παρελθούσαν ἐβδομάδα κκι πρὸς 24 σελ. κκι 23 κκι 6 ἀκόμη.

(τοῦ ἐν Κάρδιφ ἀνταποκριτοῦ μας)

21 Ἰουλίου

Τὸ τιμοκαταλόγιον τῶν γαιανθράκων ἐνταῦθα ἔχει οὕτω:

Α' ποιότητος γαιανθράξ Κάρδιφ χονδρὸς σελ. 18 κκι 6-19, β' ποιότητος ὁ συνήθης 18, γ' ποιότητος 16 κκι 9. Α' ποιότητος λεπτὸς 9 9 κκι 6, β'. ποιότητος 8 κκι 3. Ἀνάμικτος ἀνὰ ἡμισυς α', ποιότητος 14 κκι 3, β', ποιότητος 13 κκι 3. Νιούπορτ χονδρὸς α'. ποιότητος 16-16 κκι 6 κκι β' ποιότητος ὁ αὐτὸς 14 κκι 6 15.

ΝΑΥΛΟΙ

(τοῦ ἐν Κάρδιφ ἀνταποκριτοῦ)

Αἱ τιμαὶ τῶν ναύλων ἐντεῦθεν ἔχουσιν ὡς ἐξῆς: Δι' Ἄλγέριον 8 φρ., δι' Ἀλεξάνδρειαν 8 σελ. Βρινδῆσιοι 7, Βαρκελώνην 8 κκι 6, Κατάνην 7 κκι 3,

Κωνσταντινούπολιν 7, Σιβιταθέκιαν 7, Λεγκόρν 6 καὶ 9-7, Γένουαν 6 καὶ 9-7, Γένουαν 6 καὶ 9-7, Μασσαλίαν 8 φρ. Μάηταν 5 καὶ 9, Μεσσήνην 7 καὶ 3 Νεάπολιν 6 καὶ 9-7, Μανταλέναν 7, Ὀδησσὸν 7, Πόρτσάϊδ 7 καὶ 9, Παλέρμον 7 καὶ 3, Πειραιᾶ 7, Ρέτζιο 7 καὶ 3, Σαβόναν 7, Σϋρόν 7, Συύρνην 7 καὶ 6, Σουλινᾶ 7, Σπέτσιαν 7, Τόρρε Ἀνουτσιάτα 7, Τεργέστην 7 καὶ 9, Βενετιαν 8, Τάραντα 7.

Υ. Γ. Ὑπὸ τῶν ἐν Λονδίῳ κ.κ. Μάγκου, Δόριζα καὶ Σία ἐναυλώθη ἀτμόπλοιοι με γαϊάνθρακας πρὸς σελ. 6 καὶ πέν. 10 1)2. Ἐπίσης ναῦλος κατὰ τὰς τελευταίας εἰδήσεις ἀπὸ Σέριφον ἢ Θερμιά μέχρι Γλασκώης 6 σελ. καὶ 9 πέν.

ΚΙΝΗΣΙΣ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ

Τὸ ἀτμόπλοιο «Ἰωάννης Κούτσης» ἀνεχώρησεν ἐκ Λονδίνου τὴν παρελθούσαν Παρασκευὴν διὰ Πειραιᾶ.

— Τὸ ἀτμόπλοιο «Γεώργιος Κούτσης» ἀνεχώρησε προχθὲς ἐκ Ταϊριανίου διὰ Νοβοροσίσκην πρὸς συμπλήρωσιν τοῦ φορτίου του, προοριζομένου διὰ τὸν Πειραιᾶ.

— Τὸ ἀτμόπλοιο «Ἰωάννης Κούτσης» ἐναυλώθη διὰ τὴν μεταφορὰν πετρελίων ἀπὸ Κωνσταντίας διὰ Κοντινέντε σελ. 21, καὶ ἐν δεύτερον ταξίδιον ἀπὸ Κωνσταντίας διὰ Κοντινέντε 21 σελ. καὶ 6 πέν.

— Τὸ ἀτμόπλοιο «Ἄλ. Μιχαλινὸς» ἐκόμισεν ἐκ Κάρδιφ ὑπὸ πλοίαρχον τὸν κ. Γ. Πίτταν 3,525 τόνους γαϊάνθρακος διὰ λογαριασμὸν τοῦ γραφείου τῶν κ.κ. Μιχαλινῶ καὶ Σία καὶ ἀναχωρεῖ διὰ Νικολάεφ με ναῦλον 10 σελ. καὶ 3 πέν. δι' ἓνα λιμένα Ἀγγλίας.

— Ἀφίκετο εἰς τὸν Πειραιᾶ τὸ ἀτμόπλοιο «Μιχαήλ» τοῦ κ. Ἐμπεϊρίκου ἐκ Κάρδιφ με φορτίον γαϊάνθρακος 4,395 τόνων.

— Τὸ ἀτμόπλοιο «Ἀντώνιος» τῶν κ.κ. ἀδελφῶν Σταθάτου ἀναμένεται ἐκ Βραϊλλας εἰς Πειραιᾶ, ὅπως νηολογηθῆ.

— Τὸ ἀτμόπλοιο «Γεώργιος Μιχαλινὸς» ἐκφορτῶνει εἰς Μίδλεσβρουγ.

— Τὸ ἀτμόπλοιο ἐπίσης τοῦ κ. Μιχαλινῶ «Δέσποινα» ἀνεχώρησεν ἐκ Swansea τῆς Ἀγγλίας διὰ Νεάπολιν.

ΣΙΤΑΓΟΡΑ

Ἡ ἀγορὰ τῶν σιτηρῶν ἐν Ρωσσίᾳ κατὰ τὰς τελευταίας ἐκεῖθεν τηλεγραφικὰς πληροφορίας εἶναι κάπως ἥσυχωτέρα. Αἱ φορτώσεις τῶν σιτοφορτίων, προτιμωμένων πάντοτε τῶν Ἑλληνικῶν ἀτμοπλοίων, ἐξακολουθοῦσιν.

Ἡ τιμὴ τοῦ σίτου τῶν 50 φουντιῶν ποικίλλει μεταξύ 9 ρουβλίων καὶ καπ. 40—45.

ΝΕΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ

Τὴν Διεύθυνσιν τοῦ ἐν Πειραιεῖ Πρακτορείου τῆς ἐταιρίας Χατζη-Δαοῦτ ἀνέλαβον οἱ κ. κ. Ἀραβαντινὸς καὶ Μητσοτάκης.

Οἱ νέοι πράκτορες οὐδεμίαν ἀμφιβολίαν ἔχουσιν ἐργασθῆ λίαν εὐδόκιμος καὶ ἐν τῇ διευθύνσει τοῦ Πρα-

κτορείου τούτου, δικαιῶντες τὴν παρὰ τῇ κοινωσίᾳ τοῦ Πειραιῶς ἀρίστην περὶ αὐτῶν γνώμη.

ΔΙΑ ΤΟΥΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥΣ

Εἰς τὸν κόλπον τοῦ Ταϊριανίου, κατὰ τὰς πληροφορίας τῆς ὑδρογραφικῆς ἐγκυκλίου τῆς Πετροπόλεως, ἐν ἱστιοφόρον διέστιον με φορτίον ἄνθρακος κατεβυθίσθη καλυφθὲν ὑπὸ 3 μ. 4 ὕδατος εἰς 3 μίλια ἀπὸ Ν. 7ο Μεσημβριοανατολικῶς τοῦ ἠλεκτρικοῦ φάρου τοῦ Ταϊριανίου.

Τὸ ναυάγιον τοῦτο σημειοῦται διὰ σημαντῆρος λευκομέλανος

Γεωγραφ. θέσις. Β. Πλ. 47ο, 9' καὶ Μῆκ. Ἄν. 36ο, 35'.

Ἐπειδὴ πολλὰ ναυάγια γινόμενα ἐν τῇ Ἀζοφικῇ δὲν ἀνευρέθησαν οἱ σημαντῆρες οἱ τοποθετηθέντες πρὸς ὑπόδειξιν τούτων ἤβησαν

Τὰ πλοῖα τὰ εἰσερχόμενα εἰς τὸ στενὸν τοῦ Κέρτα ἢ ἐξερχόμενα αὐτοῦ ἢ διερχόμενα διὰ τοῦ στενοῦ Επιγαλο ὑποχρεοῦνται νὰ παραλάβωσι πιλόκον. Ἀρνούμενα καὶ πάλιν ὑποχρεοῦνται νὰ πληρώσωσι δικαιώματα πλοηγῶ.

ΑΓΓΛΙΚΟΣ ΣΤΟΛΟΣ

Κατὰ τηλεγράφημα τοῦ λιμενάρχου Σύρου πρὸς τὸ ὑπουργεῖον τῶν Ναυτικῶν κατέπλευσεν αὐτόθι ἀγγλικὸς στόλος συγκείμενος ἐκ 18 σκαφῶν.

Ὁ στόλος οὗτος προήρχετο ἐκ Μελίτης.

ΜΕΤΑΛΛΑΓΑΙ ΦΑΡΩΝ

Νεάπολις (Ἰταλία)

Ἀπὸ τῆς 15 Ἰουλίου λήγοντος τὸ ἐρυθρὸν φῶς μετὰ 1' ἐκλάμψεως κατὰ 4" τὸ ἀναπτόμενον 16 μέτρα ἀπὸ τῆς ἄκρας τοῦ μώλου Ἁγίου Βικεντίου (Σὰν Βιτσέντζο) μετεφέρθη εἰς τὴν ἄκραν τοῦ αὐτοῦ μώλου, περατωθέντος ἤδη.

ΝΑΥΤΙΚΑ ΕΙΔΗ

Τὰ ναυτικά εἶδη δὲν ὑπέστησαν ἀξιοσημείωτον μεταβολὴν κατὰ τὴν παρελθούσαν ἐβδομάδα.

Μεταξὺ αὐτῶν τὰ ἀγγλικά λινέλαια, θρασμένα τιμῶνται κατ' ὁκᾶν πρὸς 2.50.

Τὰ ἄβραστα πρὸς 2.40.

Τὰ κεδρωτὰ 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.

Χρῶματα

Τὸ λευκὸν χρῶμα μολύβδου τῆς α'. ποιότητος πωλεῖται πρὸς 1.50 κατ' ὁκᾶν, τῆς δευτέρας δὲ ποιότητος 1.40.

ΝΑΥΤΙΚΑ ΣΥΓΓΡΑΜΜΑΤΑ

ΚΑΙ ἌΛΛΑ ἜΡΓΑ ΧΡΗΣΙΜΑ Εἰς
ΤΟΥΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥΣ

Νέος Λιμενοδείκτης μετὰ 250 ὁλοσελίδων 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, Κιπύλεως κλπ. Δρ. 5.—

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

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

Τὸ λευκὸν χρῶμα τσίγκου πρὸς 1.70 κατ' ὁκᾶν. Τὸ σκούρον χρῶμα, ἦτοι μαῦρον, ξύλου, πράσινον κλπ. πρὸς 1.10.

Αἱ τιμαὶ τῶν βερνικίων ὡς τοῦ Ἀμερικανικοῦ, Ἀγγλικῶ καὶ Γαλλικῶ ποικίλλουν ἀναλόγως τοῦ εἶδους καὶ τῆς ποιότητος αὐτῶν ἀπὸ δραχ. 8—12.

Αἱ ἄγκυραι βάρους μικροτέρου τοῦ ἐνὸς στατήρος 1 δραχ. κατ' ὁκᾶν, πλεόν τοῦ στατήρος πρὸς 0,85.

Αἱ τιμαὶ τῶν ἀλύσων, συρμάτων σιδηρῶν καὶ χαλυβδίνων διὰ πλοῖα, στυπιῶν, σπάγγων καὶ ἱστιοπάνων ποικίλλουσιν ἀναλόγως τῆς ποιότητος καὶ τοῦ πάχους αὐτῶν.

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.

ΕΝ ΣΥΡῶ

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

ΕΝ ΚΕΡΚΥΡΑ

ἐπίσης παρὰ τῷ κ. Νικ. Ἰωαννίδῃ πράκτορι τῶν Ἐφημερίδων.

ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ

ΡΩΣΣΙΑ

ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ ΕΝ ΠΕΤΡΟΥΠΟΛΕΙ

ΚΕΦΑΛΑΙΑ 175.000.000 ΔΡΧ.

ΓΕΝΙΚΟΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΤΗΣ ΕΝ ΤΑΪΓΑΝΙΩ

ΑΧ. Λ. ΚΟΡΕΣΗΣ

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

ΠΑΣΑ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑ ΠΕΡΙ ΑΣΦΑΛΕΙΩΝ

ΜΙΧΑΛΙΝΟΣ ΚΑΙ ΣΙΑ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ—ΛΟΝΔΙΝΟΝ

ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ

ΕΙΣΑΓΩΓΕΙΣ ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΩΝ

ΔΙΑΡΚΗΣ ΠΑΡΑΚΑΤΑΘΗΚΗ

ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΩΝ ΚΑΡΔΙΦ

ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ

Τηλεγραφικαί Διευθύνσεις: Λονδίνου: Michalimos, London:

Πειραιώς: Amichalinos, Pirée.

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

Σ. Ν. ΣΑΒΒΑΣ και ΑΔΕΛΦΟΙ

Έμποροι και ναυλομεσῆται. Δέχονται έμπορεύματα επί προμηθεία και προναυλώνουσι πλοῖα ίατιοφόρα και άτμόπλοια.

BUENOS—AIRES.

(America Sud, Republica Argentina).

Κ. Ν. ΡΑΔΟΥ

ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΩΝ ΣΥΓΧΡΟΝΩΝ

ΠΟΛΕΜΙΚΩΝ ΣΤΟΛΩΝ

ΑΠΟ ΤΗΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΤΟΥ ΑΤΜΟΥ ΩΣ ΚΙΝΗΤΗΡΙΟΥ ΑΥΤΩΝ ΔΥΝΑΜΕΩΣ

ΜΕΤΑ ΠΟΛΛΩΝ ΣΧΕΔΙΩΝ ΚΑΙ ΠΙΝΑΚΩΝ

Έκδίδεται τήν προσεχή έβδομάδα.

Τιμάται δραχμῶν όκτώ.

(Αιτήσεις έγγραφῆς συνδρομητῶν παρ' ήμιν.)

ΦΥΛΛΑ

ΤΗΣ «ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ»

Πωλούνται αντί 30 λεπτῶν έκαστον εις άπαντα τά έν Αθήναις βιβλιοπωλεία και έ-
τώ «Αθηναϊκό βιβλιοπωλείο» παρὰ τὸ Υ-
πουργείον τῶν Ναυτικῶν.

ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ

«Η «Ναυτική» Έλλάς» πωλεῖται εις τὸ βιβλιο-
χαρτοπωλείον ὁ «Έρμῆς» τοῦ κ. Γ. Ν. Ἀλεξάκη.

ΤΥΠΟΙΣ Δ. Γ. ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΥ

8 Ὀδὸς Πραξιτέλους 8

Φ. ΦΩΤΙΑΔΗΣ και Γ. ΔΑΝΕΖΗΣ

Πράκτορες έμπορικῶν άτμόπλοίων και ναυλομεσῆται. Διεύθυνσις τηλε-
γραφική: ΔΑΝΕΖΗΝ, Κωνσταντι-
νούπολιν.

ΣΚΑΡΑΜΑΤΚΑΣ ΕΥΜΟΡΦΟΠΟΥΛΟΣ ΚΑΙ Cie

Πράκτορες έμπορικῶν άτμόπλοίων. Μέγα
Ναυλομεσιτικόν κατάστημα. Έδρα έν Ροστο-
βίφ Υποκαταστήματα εις Λονδίνον και Ταϊ-
γάνιον.

DUNCAN HOYLAND ET CO

Πράκτωρ σιτηρῶν και έμπορικῶν εταιριῶν.
Ναυλομεσιτικά έργασια έν Ταϊγανίφ, Ροστο-
βίφ και Νοβοροσίικη.

L. KOHNKE

Πράκτωρ σιτηρῶν και ναυλομεσίτης. Ἐντι-
πρόσωπος διαφόρων εταιριῶν. Κεντρικόν κατά-
στημα έν Ροστοβίφ. Υποκαταστήματα εις
Ταϊγάνιον, Νοβοροσίικη και άλλους λιμένας.

NICOLAS D COTZIAS (SYRA)

Μεσίτης άγορῶν πωλήσεων και
ναυλώσεων άτμόπλοίων.

Τηλεγραφ. Διεύθυνσις COTZIAS, SYRA.