



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 Ἀ-τοπλοία ἀλλαγῶν, μέτρα ἐπιβαλλόμενα καὶ παρ' ἡμῖν.—Οἱ κανόνες τῆς Ὑόρκης καὶ Ἀμβέρδης τοῦ 1890 συνέχεια τῶν ἄρθρων τοῦ κ. Σ. Α. Μάτεσι.—Ἔλαι ἀναστροφῆς τοῦ ρεύματος ἐν τῷ πορθμῷ τοῦ Εὐρίπου κατὰ τὸν Ὀκτώβριον ὑπὸ Μιθ. Μιθλοπούλου, ὑποπλοιάρχου τοῦ Πολ. Ναυτικοῦ.—Ναυτικὴ Μετεωρολογία ὑπὸ Νικ. Γ. Κοτσοβίλλη.—Οἱ ἐμποροπλοίαρχοι ὑπὸ Ἰω. Κ. Μπρισμιτζάκη.—Τὸ μανόμετρον τοῦ λέβητος ὑπὸ Ἰω. Κ. Μπουκουβάλα, μηχανικοῦ.—Μεγάλη ἐπιδνευὴ ἀτμοπλοῦν εἰς τὸ Νεώριον καὶ Νεωλκεῖα Σύρου ὑπὸ Ν. Γ. Κ.—Κίνησις Ἀτμοπλοίων ὑπὸ Ν. Μ.—Ναυτικά νέα.—Ἡ κίνησις ἐν Ρουμανίᾳ ὑπὸ Χ. Μ. κλπ.

### ΕΙΚΟΝΕΣ

Τὸ μανόμετρον τοῦ λέβητος, μεταλλικὸν καὶ ὑδραργυρικόν.—Ἐπιδνευὴ τῆς πρόφρας τοῦ ἀτμοπλοίου «Κωνσταντῖνος» τῆς Ἐταιρείας τοῦ Ἀρχιεπισκόπου Χατζη-Δαοῦ-Φαρκούχ εἰς τὸ Νεώριον Σύρου.—Ἐπιδνευὴ τῶν ὑφάλων μερῶν τοῦ ἰδίου ἀτμοπλοίου.

ΕΤΑΙΡΙΑ Γαιχθράκων Γλάμαργαν. Ἀντιπρόσωπος ἐν Πειραιεῖ Γ. ΚΑΖΑΝΟΒΑΣ. Δ. ΚΟΤΣΟΒΙΛΛΗΣ, ναυτοδιδάσκαλος, διευθυντῆς Ναυτικοῦ Γραφείου, Πειραιεὺς ὁδὸς Νοταρᾶ 99.  
Κ. ΔΕΔΟΥΣΗΣ, ναυλομεσίτης, Πειραιεὺς.  
Κ. ΜΙΧΑΛΟΠΟΥΔΟΣ, ἀντιπρόσωπος χρώματος Μοράβιας ὁδὸς Βουβουλίνης ἀριθ. 7 ἐν Πειραιεῖ. Γ. ΚΑΨΙΜΑΛΛΗΣ, ἔμπορος ναυτικῶν εἰδῶν ὁδὸς Βουβουλίνης 7, Πειραιεὺς.

### PENE AMIEL

Γενικὸς ἀντιπρόσωπος χρωμάτων «Hungaria» τὰ δίδοντα τόσον λαμπρὰ ἀποτελέσματα εἰς τὴν βαφὴν τῶν ὑφάλων 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 ἐξαιρετικὸν μέσον διαφημίσεως διὰ τὸ ἐξαγωγικὸν ἐμπόριον καὶ διὰ τὰς ἐργασίας καὶ τὴν χρησιμότητα τῶν κ. κ. ἀσφαλιστῶν, πρακτόρων, ναυλομεσιτῶν, ὀργυραμοιδῶν, τῶν τραπεζῶν, ἐμπόρων γαιάνθρακος καὶ σιτηρῶν καὶ τῶν ἐν γένει ἀντιπροσώπων τῶν διαφόρων ἐμπορικῶν καὶ τραπεζικῶν οἰκῶν.

### 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 μίαν δραχμὴν δι' ἐκάστην δημοσίευσιν ἢ δραχ. 1.50, ὁσάκις ἢ ἀγγελία καταλαμβάνει δύο στίχους, θὰ δύναται 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 ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ ΑΛΛΟΥ

### ΕΠΙΒΑΛΛΟΜΕΝΑ ΜΕΤΡΑ ΚΑΙ ΠΑΡ' ἩΜΙΝ

Μολοντί ἐπιθυμοῦμεν τὴν ἀνάπτυξιν τῆς ἐν Ἑλλάδι ἀκτοπλοίας καὶ διακκῶς εὐχόμεθα ὑπὲρ αὐτῆς, ἐν τούτοις δὲν δύναμεθα νὰ μὴν ἠμολογήσωμεν ὅτι εὐρίσκεται εἰσέτι εἰς τὴν νηπιακὴν αὐτῆς ἡλικίαν. Οἱ ἐπισκεφθέντες τὰ ἐκ Πειραιῶς κατὰ καιροῦ διελθόντα μεγάλα σκάφη τῶν ξένων ἀκτοπλοικῶν ἐταιρειῶν πολλάκις θὰ ἔλαβον τὴν εὐκαιρίαν νὰ κάμωσι τὰς μέλαγχολικωτέρας σκέψεις εἰς βάρος τῶν ἐκτελούντων τὴν ἐν Ἑλλάδι ἀτμοπλοίαν ἀτμοπλοίων.

Διὰ τοὺς πλοίαρχους μας καὶ τοὺς διευθυντὰς τῶν τοιούτων ἀκτοπλοικῶν ἐταιρειῶν δὲν ἔχομεν ἢ νὰ μεταφέρωμεν ἐνταῦθα ἐν ἄρθρον τῆς Ἀμερικανικῆς «Ἀτλαντίδος» περὶ τῶν ἐν Ἀμερικῆ ἀκτοπλοίων τῶν ἐκτελούντων τὴν ἀκτοπλοίαν μεταξὺ Νέας Ὑόρκης καὶ Portland.

Τὰ ἀκτοπλοία ταῦτα δύναμεθα νὰ παραλάβωσι καὶ μέγα ποσὸν φορτίου, εἶνε κυρίως προωρισμένα δι' ἐπιβάτας, ἕκαστον δ' αὐτῶν ἔχει ἄδειαν νὰ παραλάβῃ κατ' ἀνώτατον ὄρον πεντακοσίους. Ἡ ἄδεια αὕτη ὑπογεγραμμένη ὑπὸ τῆς λιμενικῆς ἀρχῆς, εἶνε ἐκτεθειμένη ἐν πλαισίῳ ἐντὸς τῆς αἰθούσης τοῦ πλοίου, σημειοῦται δ' ἐν αὐτῇ ὅτι, κατὰ τὴν ἐξέτασιν τῆς δημοσίας ἀρχῆς, ἐπὶ τοῦ σκάφους ὑπάρχουσιν 110 κεχωρισμένοι ἀπ' ἀλλήλων κοιτῶνες καὶ 120 κλίνας ἐν τῷ ὑπνωτηρίῳ, ἀναλογοῦντι πρὸς τὴν δευτέραν θέσιν τῶν Ἑλληνικῶν ἀκτοπλοίων. Εἷς τε τοὺς κοιτῶνας καὶ τὸ ὑπνωτήριον ὑφ' ἐκάστην κλίνην ὑπάρχει ἐν σωσίδιον, ἀναφέρεται δὲ καὶ τοῦτο ἐν τῇ προρρηθείσῃ ἀδείᾳ τοῦ λιμεναρχείου.

Ἐτερον ἐπίσημον πιστοποιητικόν, ἐπίσης ἐν πλαισίῳ, παρέχει τὰ πορίσματα τῆς ἐξετάσεως τῶν λεβήτων καὶ τῶν μηχανῶν τοῦ ἀκτοπλοίου ὑπὸ τῶν μηχανικῶν τῆς κυβερνήσεως. Τὸ πιστοποιητικόν τοῦτο ἀναγράφει, μεταξὺ πλείστων ἄλλων τεχνικῶν λεπτομερειῶν, τὴν λίαν οὐσιώδη, διὰ τὸν συνήθη ἐπιβάτην πληροφορίαν ὅτι οἱ λέβητες καὶ αἱ μηχαναὶ τοῦ πλοίου εὐρίσκονται ἐν καλῇ καταστάσει, ἔχει δὲ τοῦτο ἄδειαν τῆς κυβερνήσεως νὰ ἐκτελῇ πλοῦς ἐπὶ τῆς γραμμῆς, ἣν ἐξυπηρετεῖ μέχρις ὠρισμένης ἡμέρας. Τέλος ὑπάρχει καὶ ἐσωτερικὸς κανονισμὸς, ὑπογεγραμμένος ὑπὸ τοῦ κυβερνήτου, ἐκτε-

θειμένος δὲ καὶ οὗτος εἰς κοινὴν θέαν, ἐν ᾗ ὁρίζονται αἱ θέσεις τῶν ἀξίωματικῶν καὶ τῶν ἀνδρῶν τοῦ πληρώματος εἰς τὰς ἡριθμημένας λέμβους τοῦ πλοίου, ἐν περιπτώσει πυρκαϊᾶς ἢ ναυαγίου, καὶ διαγράφονται ἀκριβῶς καθήκοντα ἕκαστου, πρὸς ἀποφυγὴν πανικοῦ, ὅστις, καθ' ἃ ἐκ πείρας ἔχει ἀποδειχθῆ, προκαλεῖ τὰς μεγαλύτερας ἀπωλείας ἀνθρωπίνων ὑπάρξεων ἐν ὄρῃ θαλασσιῶν δυστυχημάτων.

Ἐκ τῆς ἀπλῆς ἐπισκοπῆσεως τῶν πιστοποιητικῶν τούτων καὶ τῶν κανονισμῶν ὁ ἐπιβάτης, ἀπὸ τῆς πρώτης στιγμῆς, αἰσθάνεται ὅτι ἐπὶ τοῦ πλοίου ὑπάρχει κυβέρνησις ὑπεύθυνος διὰ τε τὴν ἀσφάλειαν καὶ τὴν ἀνεσίαν του. Τὴν δὲ νύκτα ἔχει καθαρὰν καὶ ἀναπαυτικὴν κλίνην, ἐν αἰθούσῃ ἥτις ἐκτὸς τοῦ ἐξωθεν ἀερισμοῦ, δροσιζέται ἐν καιρῷ θέρους καὶ ὑπὸ ἡλεκτρικῶν ἀνεμιστήρων. Δι-καυσταὶ ὡσαύτως ὁ ἐπιβάτης ν' ἀνέρχεται ἐπὶ τοῦ ἀνωτέρου καταστρώματος, ἐνθα ἡ ὑπηρεσία τοῦ πλοίου φροντίζει νὰ ἔχη πλῆθος καθισμάτων, ὥστε οἱ ἐπιβάται ἐν πάσῃ δυνατῇ ἀνέσει ν' ἀναπνέωσι τὸν θαλάσσιον ἀέρα· τέλος, ὅπως μὴ ἐνεχλῶνται οἱ μὴ καπνίζοντες, ὑπάρχει ἐπὶ τοῦ ἀνωτέρου καταστρώματος, παρὰ τὴν γέφυραν, καπνιστήριον, αἰθουσα εὐρύχωρος καὶ καλῶς ἐπιπλωμένη, ἐν ᾗ οἱ καπνίζοντες δύναται νὰ διέρχωνται ἀνέτως τὰς ὥρας των ἐννοεῖται οἰκθρον ὅτι τὸ καπνίζειν ἀπαγορεύεται ἀπολύτως ἐντὸς τῶν αἰθουσῶν καὶ τῶν κοιτῶνων, ὥστε ὁ ἀήρ ἐν αὐτοῖς εἶνε καθαρὸς καὶ ὑγιεινός, ἔλλειπει δὲ πᾶσα δυσάρεστος ὁσμή. Τὰ ἀπρωρητήρια—τὰ φοβερά καὶ ἀπόζοντα καὶ ἀπροσπέλαστα ἐν τοῖς Ἑλληνικοῖς ἀκτοπλοίοις—εἶνε θαῦμα καθαρότητος, τελειότατα καὶ φωτιζόμενα καὶ ἀερίζόμενα, μὲ τὸ ἔδαφος πλακόστρωτον καὶ ἀπαστράπττον, μὲ μαρμαρίνους νιπτῆρας, κάτοπτρα καὶ πάντα τὰ χρειώδη διὰ τὴν καθαρότητα. Τέλος ὑπάρχει ἐπὶ τοῦ ἀκτοπλοίου κουρέιον καὶ λουτρῶν.

Ἐπὶ τοιούτου ἀκτοπλοίου ταξιδεύων, ὁ ἐπιβάτης νομίζει σχεδὸν ὅτι εὐρίσκεται ἐν τῷ οἴκῳ του, ἔχει πλήρη ἡσυχίαν πνεύματος, γνωρίζει ὅτι ἐν περιπτώσει κινδύνου ὑπάρχουσιν ἄνδρες ἔτοιμοι νὰ προκινδυνεύσωσι ὑπὲρ τῆς διασώ-

σεως του και ότι άλλως υπάρχουν άφθονα και πρόχειρα τα μέσα της σωτηρίας· την δε νύκτα αναπαύεται εν κλίνη υπό την μάλλον ευχάριστον θερμοκρασίαν. "Ας παραβάλη τις την ασφάλειαν, και την εν γένει άνεσιν του ταξειδούντος επί του 'Αμερικανικού τούτου άτμοπλοίου προς τας ενσχλήσεις και τας ταλαιπω-

ρίας και τους κινδύνους, τους όποιους ύπεφέρει ο ταξειδούν από Πειραιώς εις Βόλον ή εις Καλάμας δια των ήμετέρων άτμοπλοίων, δια να ίχη πόσαι βελτιώσεις έέν να εισαχθώσιν εις τὰ 'Ελληνικά άτμόπλοια, όπως αποκτήσωμεν και ήμεις άκτοπλοϊαν άξίαν του προσορισμού της.

## ΟΙ ΚΑΝΟΝΕΣ

ΤΗΣ ΥΟΡΚΗΣ ΚΑΙ ΑΜΒΕΡΣΗΣ ΤΟΥ 1890

(Συνέχεια)

Ο Ι κανών είνε συμπλήρωσις επενεχθεισα υπό του Συνεδρίου της Λιθερπούλης του έτους 1890, του εν τῷ προηγουμένῳ κειμένῳ της 'Αμβέρσης Ζ' κανόνος, άφορα δε εις τας δαπάνας και τας ζημίας προερχόμενας έννεκον της κατ' ανάγκην προσορίσεως του πλοίου εν λιμένι τινί εκτός εκείνου του προσορισμού του.

Ο ήμέτερος Νόμος ουδέν διεσάφησε επί του προκειμένου ζητήματος, ως εκ τούτου ή Γαλλική Νομολογία και οι Έρμηνευται κυμαίνονται εν αντιφατικαίς δοξασίαις. Επίσης και ή 'Αγγλική πράξις και ή άγγλική νομολογία διετέλουν διίστάμεναι, επί πολὺν χρόνον δε οι κανονισται των 'Αβαριών (Despacheurs) εν 'Αγγλία εφήρμοζον αυθαίρετον άρχην κατατάσσοντες εις την γενικην 'Αβαριαν τὰ έξοδα τὰ καταβληθέντα δια την συντήρησιν πλοίου και φορτίου συλλήβδην, (for the preservation of Ship and Cargo), ακολουθούντες δε την παράδοξον ταύτην άρχην κατέτασσον τὰ έξοδα της εκφορτώσεως εις την γενικην άβαριαν, τὰ δε έξοδα της άποθηκείσεως του φορτίου και της αναφορτώσεως αυτού εις την μερικην άβαριαν του φορτίου και του ναύλου.

Η εφαρμογή αυτή κατεδικάσθη εν τῷ συνεδρίῳ της 'Υόρκης, κριθείσα ομοθυμίως ως μη βασιζομένη εις γενικην τινά άρχην, και ούτως εψηφίσθη ο Ζ' κανών του κειμένου της 'Υόρκης, όστις εδέχετο την άρχην της παραγωγικής αιτίας της αναγκαστικής προσορίσεως, ήτοι εάν μεν ή αναγκαστική προσορμισις έγένητο χάριν κοινής σωτηρίας, ή ωφέλειας πλοίου και φορτίου, τότε και πάσαι αι συνέπειαι ταύτης, ήτοι έξοδα διατροφής του πληρώματος, λιμενικά, ύγειονομικά, ρυμουλκήσεως, προξενικά, ή άλλα τέλη, εν γένει πάσαι αι δαπάναι αι προελθοῦσαι εκ της αναγκαστικής προσορίσεως κατατάσσονται εις την γενικην άβαριαν. Την αυτην άρχην παραδέχεται και επί των έξόδων εκφορτώσεως και αναφορτώσεως του φορτίου και

εν γένει του απόπλου, όριζον ότι εάν αι δαπάναι και τὰ έξοδα της εις τινα λιμένα προσορίσεως καταταχθώσιν εις την γενικην άβαριαν εις την αυτην γενικην άβαριαν ύπαγονται και τὰ έξοδα του απόπλου.

Η Γαλλ. Νομολογία και οι έρμηνευται εν εις και οι ήμέτεροι Χρυσανθόπουλος και Φλογαίτης παραδέχονται ότι συμφώνως προς την γενικην διάταξιν του τελευταίου εδαφίου του άρ. 400, όπως κατατάξωμεν τὰ έξοδα ταῦτα εις την γενικην άβαριαν έέν να διακρίνωμεν τας προκαλεσάσας την αναγκαστικήν προσορμισιν αιτίας, ήτοι εάν ή αναγκαστική προσορμισις έγένητο χάριν σωτηρίας του κινδυνεύοντος πλοίου, του όποιου ή άπώλεια θα συνεπέφερε και την άπώλειαν του φορτίου, ή εάν έγένητο άπλῶς έξ ανάγκης του πλοίου ή του φορτίου ειδικῶς.

Πόσας διενέξεις και πόσας συζητήσεις δυνατόν να συνεπιφέρει ή τοιαύτη άόριστος λύσις είνε εύνόητον. Πότε ή αναγκαστική προσορμισις προεκλήθη εκ των περιπετειών της ναυσιπλοίας, και πότε δυνατόν να θεωρηθῆ ως άπερασισθείσα εν έκούσια θυσία; Συνήθως την αναγκαστικήν προσορμισιν επιβάλλει μια βλάβη επί του πλοίου. Ιστος θραυσθεiς, μηχανή μη κανονικῶς λειτουργοῦσα, είσροή υδάτων εν τῷ κύτει, δυνατόν να κριθεῦν ως προκαλέσασαι την αναγκαστικήν προσορμισιν έκούσιας θυσίας, δυνατόν και να θεωρηθῶσι ως αιτία προκαλέσασαι ταύτην, ως αναγκαίον επακολούθημα της ναυσιπλοίας. Εις του πλοιάρχου την θέλησιν έγκειται ο τοιοῦτος ή τοιοῦτος χαρακτηρισμός, αναλόγως της εκθέσεως, ήν θα κάμη επί του γεγονότος εν τῷ ήμερολογίῳ του.

Ο κανών του προγενεστέρου κειμένου των κανόνων του 1877, μολονότι έθηκε το ζήτημα επί λογικωτέρας βάσεως, άφίνει παλιν έντελῶς εις την διάκρισιν των ενδιαφερομένων τότε τὰ έξοδα και αι βλάβαι αι προερχόμεναι

εκ της αναγκαστικής προσορίσεως θεωροῦνται γενικη άβαρία, όπως κριθῶσι τοιαῦται και αι προς απόπλου δαπάναι.

Το εν Λιθερπούλει συνέδριον έθηκε τέρμα εις τας άμφιλογίας ψηφίσαν τον Ι' κανόνα. Κατά τουτον δέν είνε ανάγκη να εξετάσωμεν τὰ αίτια τὰ παραγαγόντα την ανάγκην της προσορίσεως· ταῦτα είνε ήδη γεγονός. Η εξέτασις ήμων έέν να στραφῆ επί των γεγονότων των κατόπιν της άρχικής αιτίας, της αναγκαστικής εις την προσορμισιν. 'Εάν αι βλάβαι είνε τοιαύτης φύσεως, ώστε να καθίσταται επικίνδυνος ή εξακολούθησις του πλοῦ άνευ έπισκευής του πλοίου, των μηχανων, ή έτέρως τινός αιτίας τότε ή αναγκαστική προσορμισις θεωρείται ως γεγονός προκαλοῦν την συνεισφοράν, διότι ή προσορμισις αυτη σώζει το πλοϊον, το φορτίον και τον ναῦλον από των κινδύνων της άπώλειας. 'Εάν έξ έναντίας εiσι τοιαῦται, ώστε το πλοϊον να δυνηθῆ να περαιώσῃ τον πλοῦν του, ως έχει, μετά το γεγονός της βλάβης, αλλά προσορμίζεται χάριν αναγκων του πλοίου χωρίς να ύπάρχη κίνδυνος γενικῆς άπώλειας, τότε πάσαι αι δαπάναι της αναγκαστικής προσορίσεως κατατάσσονται εις την μερικην άβαριαν του πλοίου ή του φορτίου.

Και το μεν α' εδαφίον του ήμετέρου κανόνος σαφηνίζει το άνωτέρω ζήτημα όριζον εν γένει ότι πάσα προσέγγισις αναγκαστική, εάν το πλοϊον διατελῆ εν κινδύνῳ, δίδωσι χώραν εις γενικην άβαριαν άνευ της διακρίσεως της παραγωγικής αιτίας, αλλά μόνον εκ της ύπαρξεως ή μη κινδύνου γενικῆς άπώλειας και εν τη γενικῇ άβαρίᾳ κατατάσσονται πάσαι εν γένει αι δαπάναι της εισόδου, και εν τῷ λιμένι της αναγκαστικής προσορίσεως, της εν αυτῷ παραμονῆς και της έξ αυτῷ έξόδου. Το β' εδαφίον προβλέπει περι των δαπανων της εκφορτώσεως του φορτίου εν τῷ λιμένι της αναγκαστικής παραμονῆς και ενταῦθα ισχύει ο αυτός κανών. Θεωροῦνται αι δαπάναι αυται ως κατατακτέαι εις την γενικην άβαριαν, εάν ή εκφόρτωσις είνε αναγκαία προς κοινην σωτηρίαν ή προς το κοινόν συμφέρον π. χ. όπως επισκευασθῆ το πλοϊον προς εξακολούθησιν του πλοῦ, και εν ή περιπτώσει ακόμη ή αναγκαστική προσορμισις ήτο συνέπεια άνωτέρας βίας, ήτοι θαλασσίου συμβάματος τυχαίου ανεξαρτήτου προς την θέλησιν του πλοιάρχου.

Το τρίτον εδαφίον είνε λογική συνέπεια του προηγουμένου εδαφίου. 'Εάν αι γεόμεναι δαπάναι προς εκφόρτωσιν του φορτίου κατατάσσονται εις την γενικην άβαριαν, και εκείναι αιτινες έγέγοντο προς αναφόρτωσιν, κατάταξιν του φορτίου, κ.τ.λ. κατατάσσονται

εις την γενικην άβαριαν. 'Αλλ' εν περιπτώσει καθ' ήν έννεκον άνικανότητας προς πλοῦν το φορτίον δέν αναφορτωθῆ, ή δι' εiσινδῆποτε λόγον διακοπή ο πλοῦς άτονούσης της ναυλώσεως, δικαίως ο ήμέτερος κανών όριζει όπως πάσα δαπάνη του φορτίου, ή του πλοίου από της στιγμῆς της διαλύσεως της ναυλώσεως κατατάσσεται πλέον εις τας γενικας άβαρίας. 'Ορθότατα δε, καθότι το συναλλαγμα της ναυλώσεως, όπερ εστιν ο δεσμός ο συνδέων επί τῷ αυτῷ συμφέροντι το πλοϊον, τον ναῦλον, και το φορτίον, έπαυσε να λειτουργῆ, επομένως και πάσα των συμφερόντων τουτων προς άλληλα αλληλεγγύη πάνει να ύφίσταται.

Το τελευταίον εδαφ. του αυτού Ι' κανόνος δέν χρήζει αναπτύξεως. Πάσα οικονομία επί των δαπανων, αιτινες βαρύνουσι τους τρεις παράγοντας της γενικῆς άβαρίας ωφελει βεβαίως αυτούς. Η προς επίτευξιν άρα οικονομικωτέρας έπισκευῆς δαπάνη, ρυμουλκήσεως του πλοίου εις έτερον λιμένα, ή ή μεταφορά του φορτίου δι' έτέρου πλοίου εις μέρος ένθα δύναται εύκολώτερον και εύωνότερον να άποθηκευθῆ ή ν' αποσταλῆ εις τον προσορισμόν του, μειει αναλόγως επί του πλοίου, ή του φορτίου την δαπάνην των έπισκευων ή της συντηρήσεως του φορτίου, επομένως όρθῶς ή δαπάνη αυτη, ή γενομένη χάριν οικονομίας έέν να καταλογίζηται κατ' άναλογίαν εις τους εκ της οικονομίας ταύτης ωφεληθέντας.

Ο Ι' ουτος κανών εν συνδυασμῷ προς τον ΙΒ' εφηρμοσθη επί δυστυχήματος συμβάντος κατά τι των προγενεστερων ταξειδιων, του άτμοπλοίου του ήμετέρου νηολογίου «ο 'Αμπατιέρας» κατά τον πλοῦν αυτού από Σουλινά δια Σαλέρνον και Νεάπολιν. 'Επειδή όμως τὰ ζητήματα τὰ εκ του δυστυχήματος τουτου προκύψαντα ύπόκεινται και εις τας διατάξεις του ΙΒ' κανόνος, θέλω διεξέλθει τὰ κατά το ειρημέιον σύμβαμα εν τη αναλύσει του ειρημέιου ΙΒ' κανόνος. 'Επί του ΙΑ' κανόνος.

Ο κανών ουτος καθιεροῖ ως και ο προηγούμενος σύστημα αντίθετον εκείνου όπερ παραδέχεται ο ήμέτερος Νόμος.

Το βον εδαφίον του άρθρου 400 του 'Εμπορ. Νόμου παοαδέχεται ως κατατακτέαι εις την γενικην άβαριαν, την μισθοδοσίαν και την τροφοδοσίαν των ναυτων μέχρις ου διορθωθῶσιν αι προς κοινην ωφέλειαν πλοίου και φορτίου έκούσιαι βλάβαι αν το πλοϊον είνε ναυλωμένον κατά μήνα. "Ωστε εάν ή ναύλωσις είνε κατά πλοῦν, ως είνε αι συνήθως γεόμεναι ναυλώσεις, αι δαπάναι αυται θεωροῦνται ως μερικη άβαρία. (έπεται συνέχεια)

'Εν Σύρω

Σ. Α. ΜΑΤΕΣΙΣ

## ΩΡΑΙ ΑΝΑΣΤΡΟΦΗΣ ΤΟΥ ΡΕΥΜΑΤΟΣ

ΕΝ ΤΗ ΓΕΦΥΡΑ ΤΟΥ ΕΥΡΙΠΟΥ ΤΩΝ ΟΚΤΩΒΡΙΩΝ 1901.

Χρονολογία	Διευθύνσεις ρεύματος			
	πρωίας		εσπέρας	
	Πρός Ν.	Πρός Β.	Πρός Ν.	Πρός Β.
1	2 <sup>ω</sup> 46 <sup>λ</sup>	8 <sup>ω</sup> 53 <sup>λ</sup>	3 <sup>ω</sup> 1 <sup>λ</sup>	9 <sup>ω</sup> 8 <sup>λ</sup>
2	3 15	9 22	3 30	9 38
3	3 45	9 52	4 00	10 8
4	4 16	10 25	4 34	10 43
5	4 53	10 3	5 13	11 23
6	5 34	11 45	5 57	—
	Πρός Β.	Πρός Ν.	Πρός Β.	Πρός Ν.
7	άνώμαλζ	άνώμαλζ	άνώμαλζ	άνώμαλζ
8	άνώμαλζ	άνώμαλζ	άνώμαλζ	άνώμαλζ
9	άνώμαλζ	άνώμαλζ	3 <sup>ω</sup> 1 <sup>λ</sup>	9 <sup>ω</sup> 20 <sup>λ</sup>
10	3 <sup>ω</sup> 39 <sup>λ</sup>	10 <sup>ω</sup> 0 <sup>λ</sup>	4 20	10 36
11	4 52	11 8	5 24	11 40
12	5 53	12 6	6 20	—
	Πρός Ν.	Πρός Β.	Πρός Ν.	Πρός Β.
13	0 <sup>ω</sup> 32 <sup>λ</sup>	6 <sup>ω</sup> 43 <sup>λ</sup>	0 <sup>ω</sup> 55 <sup>λ</sup>	7 <sup>ω</sup> 7 <sup>λ</sup>
14	1 19	7 30	1 43	7 54
15	2 5	8 17	2 29	8 41
16	2 52	9 4	3 16	9 28
17	3 39	9 51	4 3	10 15
18	4 26	10 38	4 50	11 2
19	5 13	11 25	5 37	11 49
20	6 1	12 14	6 27	—
	Πρός Β.	Πρός Ν.	Πρός Β.	Πρός Ν.
21	0 <sup>ω</sup> 41 <sup>λ</sup>	6 <sup>ω</sup> 55 <sup>λ</sup>	1 <sup>ω</sup> 10 <sup>λ</sup>	7 <sup>ω</sup> 26 <sup>λ</sup>
22	άνώμαλζ	άνώμαλζ	άνώμαλζ	άνώμαλζ
23	2 <sup>ω</sup> 54 <sup>λ</sup>	9 <sup>ω</sup> 13 <sup>λ</sup>	3 <sup>ω</sup> 31 <sup>λ</sup>	9 <sup>ω</sup> 50 <sup>λ</sup>
24	4 8	10 26	4 43	10 59
25	5 15	11 29	5 43	11 56
26	6 9	12 20	6 31	—
	Πρός Ν.	Πρός Β.	Πρός Ν.	Πρός Β.
27	0 <sup>ω</sup> 42 <sup>λ</sup>	6 <sup>ω</sup> 52	1 <sup>ω</sup> 1 <sup>λ</sup>	7 <sup>ω</sup> 11 <sup>λ</sup>
28	1 20	7 29	1 37	7 45
29	1 53	8 1	2 9	8 17
30	2 25	8 33	2 41	8 49
31	2 56	9 3	3 11	9 19

## Π α ρ α τ η ρ ή σ ε ι ς

Αί έναντι σημειούμεναι ώραί πρέπει να αυξηθώσι κατά πέντε περίπου λεπτά διά την διάρκειαν της στάσεως του ρεύματος.

Αί ώραί αὐται ἐπηρεάζονται ὑπὸ τῶν ἀνέμων. Καί οἱ μὲν Νότιοι καὶ Νοτιοδυτικοὶ ἄνεμοι γίνονται αἰσθητοὶ ἀπὸ τῆς πρώτης ἡμέρας, αὐξανομένης τῆς ταχύτητος τοῦ πρὸς Β. ρεύματος καὶ ἐπιταχυνομένης τῆς ὥρας τῆς ἀλλαγῆς, οἱ δὲ Βόρειοι μετὰ δὸ ἢ τρεῖς ἡμέρας, ὅποτε αὐξάνεται ἡ ταχύτης τοῦ πρὸς Ν. ρεύματος καὶ ἐπιταχύνεται ἡ ὥρα τῆς ἀλλαγῆς αὐτοῦ.

Ἰσχυρὸν τὸ ρεῦμα ἔσται τὴν 11ην, 7.5 μίλλια, τὴν 15ην, καὶ 16ην, 8 μίλλια καὶ τὴν 17ην 7.5 μίλλια, 3<sup>ω</sup> ἐκαστοτε μετὰ τὴν ἀναστροφήν τῶν ρευμάτων. Κατὰ τὰς ἡμέρας δὲ ταύτας συνιστῶμεν προσοχὴν κατὰ τὴν ἐν τῷ Ν. λιμένι ἀγκυροβολίαν· καλὸν ἀγκυροβόλιον ἐνδείκνυται 2 ναυτικὰ στάδια πέραν τοῦ ἀξονος τῆς γεφύρας.

Μ. ΜΑΤΘΑΙΟΠΟΥΛΟΣ

Ἵποπλοίαρχος τοῦ Πολ. Ναυτικοῦ

## ΝΑΥΤΙΚΗ ΜΕΤΕΩΡΟΛΟΓΙΑ

## Περὶ βροχῶν.

Εἰς τὸν βροχερὸν καιρὸν εἰάν ὁ ἥλιος δὲν διαλύσῃ τὰ νέφη τὴν πρωίαν καὶ ἡ βροχὴ ἐξακολουθεῖ νὰ πίπτῃ, εἶναι σημεῖον ὅτι θὰ βρέχῃ ἐξακολουθητικῶς ὅλην τὴν ἡμέραν.

Ἡ βροχὴ τῆς ἡμέρας διαρκεῖ περὶσσότερον ἀπὸ τὴν βροχὴν τῆς νυκτός.

Ἡ λεπτή βροχὴ διαρκεῖ περισσότερον ἀπὸ τὴν χονδρὴν καὶ ραγδαίαν. Ὅταν λεπτὴ βροχὴ διαδέχεται μεγάλην βροχὴν εἶναι σημεῖον κακοῦ καιροῦ.

Μεγάλῃ βροχῇ πίπτουσα ἐν καιρῷ τρικυμίας καὶ δυνατοῦ ἀνέμου καταπαύει καὶ τὸν ἄνεμον καὶ τὴν τρικυμίαν.

Ἡ λεπτὴ βροχὴ οὐδέποτε κόπτει τὴν δύνανμιν τοῦ ἀνέμου.

Ὅσάκις ἡ βροχὴ ἀρχίζει πρὸ τῆς Ἀνατολῆς τοῦ ἡλίου εἶναι πιθανὸν τὴν μεσημβρίαν νὰ ἔχωμεν καλὸν καιρὸν.

Τούναντίον εἰάν ἡ βροχὴ ἀρχίσῃ μετὰ τὴν Ἀνατολὴν τοῦ ἡλίου εἶναι πιθανὸν νὰ βρέχῃ ὀλόκληρον τὴν ἡμέραν.

Ὅταν ἡ βροχὴ ἔρχεται ἀπὸ τὸν Γαρμπῆ μετὰ τὸν ἄνεμον δυνατὸν καὶ ἐξακολουθήσῃ ἐπὶ πολλὴν ὥραν καὶ ὁ ἄνεμος μετριασθῇ, ἡ βροχὴ θὰ ἐξακολουθήσῃ ἐπὶ πολὺ ἀκόμη.

## Χιῶν καὶ Χάλαζα

Ὅσάκις βλέπομεν νέφη (λευκὰ) κίτρινωπὰ τὰ ὁποῖα τρέχουν μετὰ μικρὰν ταχύτητα καίτοι ὁ ἄνεμος εἶναι πολὺ δυνατός, εἶναι σημεῖον ὅτι θὰ ἔχωμεν χάλαζαν.

Ἐὰν πρὸ τῆς Ἀνατολῆς τοῦ ἡλίου ὁ οὐρανὸς πρὸς τὸν Λεβάντε εἶναι ὠχρὸς, καὶ εἰάν αἱ ἀκτῖνες τοῦ ἡλίου θλώμεναι φθίνονται εἰς τὰ πυκνὰ νέφη, θὰ ἔχωμεν καταιγίδα καὶ χάλαζαν.

Λευκὰ νέφη τὸν χειμῶνα δεικνύουσιν χιόνα καὶ πρὸ πάντων, ὅταν φαίνεται ὁ ἀὴρ μέτριος.

Ν. Γ. ΚΟΤΣΟΒΙΔΗΣ

## ΟΙ ΕΜΠΟΡΟΠΛΟΙΑΡΧΟΙ

Λαμβάνων ἀφορμὴν ἐκ τῶν ἐν τῷ 23<sup>ω</sup> φυλλαδίῳ τῆς Ναυτικῆς Ἑλλάδος ἀναγραφόμενων περὶ τῆς «γραμματικῆς ἀναπτύξεως μερικῶν Ἑλλήνων πλοίαρχων καὶ δὴ διπλωματούχων!» παρατηρῶ τὰ ἐξῆς.

Ἐὰν ὁ ἐνόπιον τοῦ κ. ἀρθρογράφου παρουσιασθεὶς διπλωματοῦχος πλοίαρχος εἶχε λάβῃ τὸ δίπλωμά του πρὸ τοῦ 1852, συμφώνως μετὰ τὸ διάταγμα τοῦ 1836, βεβαίως οὐδὲν τὸ ἐκπληκτικὸν θὰ ὑπῆρχεν ἀλλ' ὡς οὗτος

ὠμολογεῖ, μόλις πρὸ τετραετίας ἔλαβε τὸ τοῦ πλοίαρχου δίπλωμα, ἧτοι ὑπὸ τὴν ἰσχὺν οὐχὶ πλέον τοῦ διατάγματος τοῦ 1836, ὅπερ ἀπῆτει ἐλάχιστας γνώσεις, ἀλλὰ συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ διατ. τοῦ 1852, καθ' ὃ οἱ ἐπιθυμοῦντες νὰ λάβωσιν ἐμποροπλοίαρχου δίπλωμα, πρὸς τοῖς ἄλλοις τοῖς ὀριζομένοις ὑπὸ τοῦ 14<sup>ου</sup> ἄρθ. τοῦ περὶ ἀστυνομίας τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας Β. διατάγματος, ὑποβάλλονται εἰς προφορικὰ καὶ ἐγγράφους ἐξετάσεις, καθ' ἃς πρέπει νὰ ἀποδείξωσιν ὅτι γινώσκουσι τὰ ἀκόλουθα 1ον) Τὸ ἀναγινώσκειν, τὸ γράφειν, τὸ ἀριθμεῖν 2ον) Τὴν χρῆσιν τῶν λογαριθμικῶν πινάκων 3ον) Τὰς γεωγραφικὰς τῆς σφαιρας διαιρέσεις καὶ εἰς πλεῖστα ἄλλα μαθήματα, ἅτινα ὡς ἐκ τῆς ἐλλείψεως χώρου παραλείπω νὰ ἀναφέρω καὶ ὅμως ὁ ρηθεὶς διπλωματοῦχος πλοίαρχος κατὰ τὴν ἰδίαν αὐτοῦ ἀφελῆ ἐξομολόγησιν πρὸς τὸν κ. ἀρθρογράφον, εἶπεν ὅτι τὰ γράμματα εἶναι περιττὰ ἀρκεῖ νὰ γνωρίζῃ τις σούμα καὶ ὑφαίρεσιν καὶ πλέον οὐ.

Κατὰ τὴν τῶν ἀνωτέρω τὴν νὰ εἶπῃ τις πρὸς τὴν ἐξεταστικὴν τῶν ἐμποροπλοίαρχων ἐπιτροπὴν, διὰ τὰ διπλώματα, ἅτινα μετὰ τὸσον ἐλαφρὰν τὴν συνείδησιν ἀποπέμψουσιν οὗτοι; διότι οὐδόλως θέλω νὰ φαντασθῶ ὅτι τοσαύτη ἀμάθεια διακρίνει αὐτούς, ὥστε τὸν ἄνω πλοίαρχον τὸν ἀρκοῦμενον εἰς τὰς γνώσεις τῆς σούμας καὶ ὑφαίρεσεως νὰ θεωρῶσι ἰκανὸν διὰ δίπλωμα πλοίαρχίας καὶ οὕτω νὰ παραδίδωσιν εἰς χεῖρας αὐτοῦ τὴν ζωὴν ἀτυχῶν ἐπιβατῶν καὶ τὰ συμπερόντα τῶν φορτωτῶν καὶ ἐφοπιστῶν.

Ἐνεκα τῆς ἀναπτύξεως καὶ τῆς προόδου, ἢν ἐσχάτως ἔλαβεν ἡ ἐμπορικὴ ναυτιλία τὰ καθήκοντά τοῦ πλοίαρχου εἶναι πολλαπλὰ καὶ ποικίλα. Ὁ ἐμπορικὸς νόμος καὶ τὸ Δ. περὶ ἀστυνομίας τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας γέμουσιν ἐκ τῶν καθηκόντων καὶ ὑποχρεώσεων δι' ὧν περιβάλλεται ὁ πλοίαρχος, ἅτινα βεβαίως ὁ ἄνθρωπος τῆς σούμας καὶ τῆς ὑφαίρεσεως οὐδὲ δύναται νὰ ἀντικρούσῃ.

Ἡ πολιτεία ἐσχάτως διὰ τοῦ Νόμου ΒΨΕΓ τοῦ 1900 ἐμερίμνησε περὶ τῶν μηχανικῶν τῶν ἐμπορικῶν πλοίων, ἂν καὶ ὁ νόμος οὗτος ἔχει πλείστας ἀτυχίας, αἵτινες φέρουσιν εἰς τὸ ἀνεφάρμοστον καὶ τὴν καταστρατήγησίν του· εἶθε νὰ ἐμερίμνη καὶ περὶ τῶν ἐμποροπλοίαρχων διὰ τῆς ψηφίσεως καταλλήλου καὶ τελειότερου Νόμου συμφώνως πρὸς τὰς ἀνάγκας καὶ ὑποχρεώσεις τῆς σήμερον, χωρὶς ἐννοεῖται, πρωτίστως νὰ παραλείψῃ τὴν ἴδρυσιν ναυτικῶν ἐμπορικῶν σχολῶν, ἐν αἷς ὡς ἐπὶ τὸ πλεῖστον ἀξιωματικοὶ τοῦ Β. Ν. νὰ διδάσκωσι, τοὺς δὲ πλοίαρχους κατὰ κλάσεις νὰ διαιρέσῃ, ἀναλόγως δὲ τοῦ διπλώματος αὐτῶν καὶ τῆς θαλασσίου ὑπηρεσίας τῶν ἀνάλογον σκάφους νὰ δύνανται καὶ νὰ κυβερνώσιν.

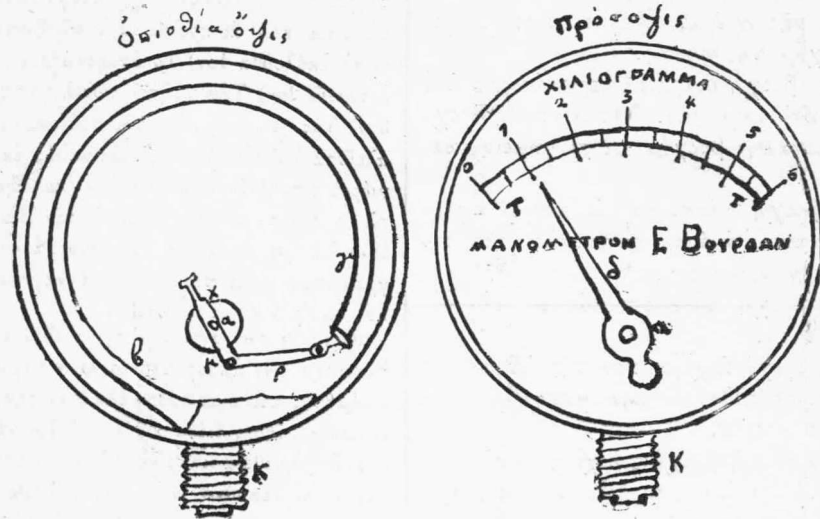
Ι. Κ ΜΠΡΙΣΙΜΙΤΖΑΚΗΣ

ΜΑΝΟΜΕΤΡΑ ΤΟΥ ΛΕΒΗΤΟΣ

Ἐν τῶν ἀπαραιτήτων ὀργάνων τοῦ λέβητος εἶναι τὸ μανόμετρον, τοῦτο δὲ χρησιμεύει, ὅπως καταδεικνύη τὴν ἐντὸς αὐτοῦ ἐντασιν τοῦ ἀτμοῦ.

Μεταχειρίζονται δὲ δύο εἶδη μανομέτρων, τὸ

θέλωμεν νὰ μᾶς δείξῃ πίεσιν 70 λιτρῶν, πρέπει ὁ σωλὴν νὰ ἔχῃ μῆκος 140 δακτύλων. Διὰ τοῦτο μεταχειρίζονται τὸ μεταλλικὸν μανόμετρον, τὸ ὁποῖον δεικνύει τὴν πίεσιν διὰ δείκτου,



Σχῆμα Α'.

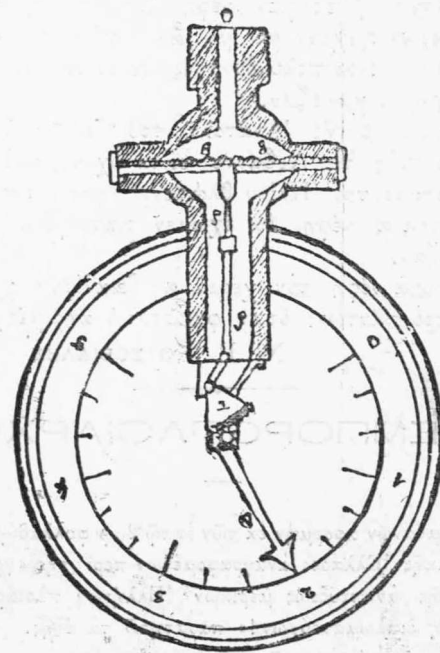
ὑδραργυρικόν, καὶ τὸ μεταλλικὸν μανόμετρον, τὸ πρῶτον ὅμως δεικνύει τὴν ἐντασιν τοῦ ἀτμοῦ τὴν μὴ ὑπερβαίνουσαν τὰς δύο ἕως τρεῖς ἀτμοσφαιράς, διὰ τοῦτο ὡς ἐπὶ τὸ πλεῖστον προτιμοῦσι τὸ μεταλλικόν, δυνάμενον νὰ μετρήσῃ μεγαλειτέραν πίεσιν.

Τὸ ὑδραργυρικὸν μανόμετρον σύγκειται ἐκ σιδηροῦ καμπυλοειδοῦς σωλῆνος πεπληρωμένου ἐν μέρει δι' ὑδραργύρου. Τιθέμενος ὁ σωλὴν εὐτός εἰς συγκοινωνίαν μετὰ τοῦ λέβητος, ἡ ἑτέρα αὐτοῦ ἄκρη μένει ἐκτεθειμένη εἰς τὴν ἀτμοσφαιρικὴν πίεσιν, ὁ ὑδραργυρὸς θέλει ἰσορροπεῖ ἐν ὅσῳ δὲν ὑπάρχει ἀτμὸς ἐντὸς τοῦ λέβητος, ἀλλ' ὅταν ἀναπτυχθῇ ἀτμὸς καὶ λάβῃ πίεσιν τινά, ὁ ὑδραργυρὸς τοῦ σκέλους τοῦ μανομέτρου τοῦ συγκοινωνοῦντος μετὰ τοῦ λέβητος, θλιβόμενος ὑπὸ τοῦ ἀτμοῦ κατέρχεται, ὁ δὲ ὑδραργυρὸς τοῦ ἑτέρου σκέλους ὑπερβάνει τὴν πίεσιν τῆς ἀτμοσφαιράς ἀνυψοῦται.

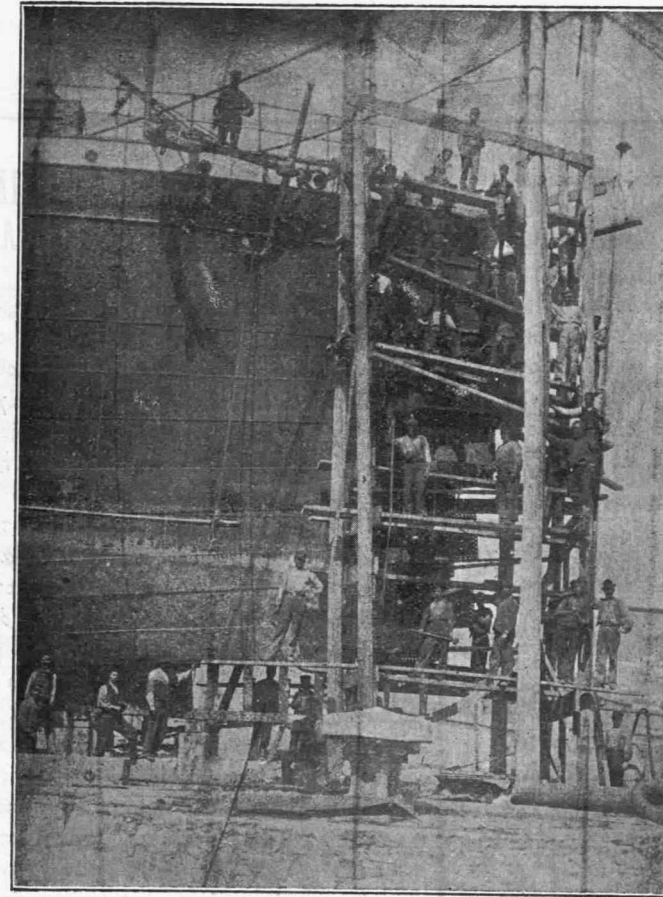
Ὅθεν κατερχόμενος κατὰ ἓνα δάκτυλον ὁ ὑδραργυρὸς τοῦ σωλῆνος τοῦ συγκοινωνοῦντος μετὰ τοῦ λέβητος, ἀνέρχεται κατὰ ἓνα δάκτυλον ὁ ὑδραργυρὸς ὁ συγκοινωνῶν μὲ τὴν ἀτμοσφαιραν. Ἡ ὕψωσις ἐνὸς δακτύλου δεικνύει πίεσιν ἀτμοῦ μιᾶς λίτρας.

Ἄλλὰ τὸ μανόμετρον τοῦτο δὲ εἶναι κατάλληλον διὰ μηχανὰς μεγάλης πίεσεως. Διότι ἐάν

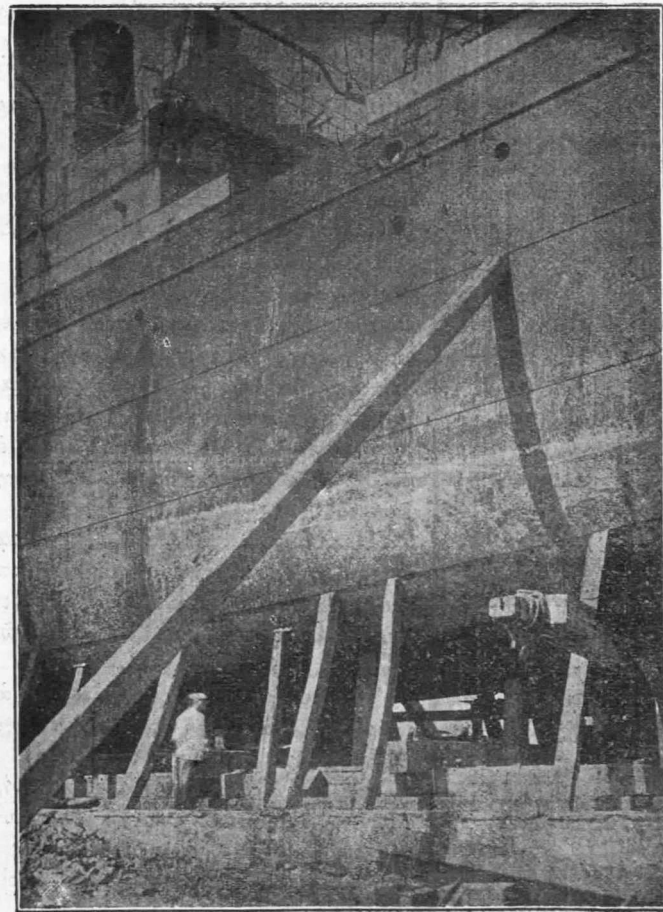
καὶ μικρὸν χώρον καταλαμβάνει. Τὸ συνηθέστερον ἰδίως εἶναι τὸ τοῦ Βουρῶν



Σχῆμα Β'.



Ἐπισκευὴ τῆς πύρας τοῦ ἀτμοπλοίου «Κωνσταντῖνος» τῆς ἀτμοπλοίας τοῦ Ἀρχιπελάγου Χατζῆ-Δασούτ-Φάσκουχ εἰς τὸ νεώριον καὶ μηχανουργεῖα Σύρου.



Ἐπισκευὴ τῶν ὑφάλων μερῶν τοῦ αὐτοῦ ἀτμοπλοίου «Κωνσταντῖνος» τῆς Ἐταιρείας Χατζῆ Δασούτ. (Ἴδε σελ. 394).

(σχ. Α). τὸ μανόμετρον τοῦτο σύγκεται ἐξ ἑνὸς χαλκίνου σωλήνος α β γ εἰς τὸν ὅποιον εἰσέρεχεται ἀτμὸς συγκοινωνῶν μετὰ τοῦ λέβητος διὰ τοῦ βιδωτοῦ συνδέσμου Κ, ὅστις ἐκτυλισσόμενος, ἢ τυλισσόμενος καθόσον ἢ πίεσ- τοῦ ἀτμοῦ αὐξάνει ἢ ἐλλάττειται, κινεῖ διὰ τῆς ῥάβδου ρ, καὶ τοῦ μοχλοῦ μ χ τὸν ἄξονα α, ἐπομένως καὶ τὸν δείκτην δ, ὅστις περὶ τὸν ἄξονα α διαγράφει τόξον τ τ διηρημένον δι' ἀριθμῶν. δεικνύντων τὴν πίεσιν εἰς χιλιογράμμου ἀνά τετραγ. ἑκατοστόν.

Τὸ σχῆμα Β παριστᾷ ἄλλου συστήματος μανόμετρον μεταλλινόν, ὅπου ὁ ἀτμὸς εἰσερχόμενος διὰ τῆς ὀπῆς Ο ἐνεργεῖ ἐπὶ τινος ἐλαστικοῦ δίσκου Β.Β με κυματισμοὺς στρογγύλους εἰς τὸ μέσον, ὅστις φουσκῶν πρὸς τὰ ἄνω κινεῖ τὸν δείκτην διὰ τοῦ διωστήρος δ δ, τοῦ ὀδοντωτοῦ τόξου τ, καὶ τοῦ μικροῦ ὀδοντωτοῦ τροχοῦ τοῦ ἐσφηνομένου ἐπὶ τοῦ ἄξονος μ.

Ἡ ἀριθμολόγησις ὄλων τῶν μεταλλικῶν μανόμετρον γίνεται ἀφοῦ τοποθετήσωσιν αὐτὰ ἐπὶ λέβητος τινὸς φέροντος μανόμετρον ἀκριβές, ἀκλούθως ὑψώνουσι τὸν ἀτμὸν εἰς μίαν ἀτμοσφαῖραν, καὶ γράφουσιν ἐπὶ τοῦ τόξου τ τ τὸν ἀριθμὸν 1, καὶ ἀκριβῶς ἐκεῖ ὅπου εὐρίσκειται τὸ ἄκρον τοῦ δείκτη δ. ἔπειτα ὑψώνουσιν αὐτὸν εἰς δύο ἀτμοσφαίρας καὶ γράφουσι τὸν ἀριθμὸν 2 καὶ οὕτω καθεξῆς.

Τὰ ὄργανα ταῦτα ὅμως μετὰ τὴν πολυκαιρίαν χάνουσι τὴν εὐαισθησίαν των, ἐπομένως καὶ τὴν ἀκρίβειαν αὐτῶν, διὰ τοῦτο πρέπει ἀπὸ καιροῦ εἰς καιρὸν νὰ παραβάλλετε τοῦτο, προσθέτοντες ἐπὶ τοῦ λέβητος ἀκριβές μανόμετρον ὅπως βεβαιωθῶμεν περὶ τῆς καλῆς αὐτοῦ καταστάσεως.

Ἐπειδὴ ἡ πίεσις ἑνὸς χιλιογράμμου ἀτμοῦ ἰσοδυναμεῖ μετὰ 0,949 τῆς Ἀγγλικῆς ἀτμοσφαίρας, μία ἀτμοσφαῖρα θὰ εἶναι ἴση μετὰ χιλιογρ. 1,0535 ἀνά τετραγ. ἑκατοστόν. Ἐπίσης μία ἀτμοσφαῖρα ἀγγλικῆ εἶναι ἴση μετὰ 15 λίτρας ἀνά τετραγ. δάκτυλον. Ἡ γαλλικὴ ὅμως ἀτμοσφαῖρα ἰσοῦται μετὰ λίτρας 14,712 ἀνά τετραγ. δάκτυλον, ἢ μετὰ χιλιογράμμου 1,033 ἀνά τετραγ. ἑκατοστόν, συνεπῶς ἢ διαφορά τῆς γαλλικῆς πρὸς τὴν ἀγγλικὴν ἀτμοσφαῖραν, εἶναι 0,02 τοῦ χιλιογράμμου, ὅπότεν δὲ θέλωμεν λίτρας ἀγγλικῆς μανόμετρον νὰ τὰς κάμωμεν ἀτμοσφαίρας ἀγγλικᾶς μὲν, τὰς διαιρούμεν διὰ τοῦ 15, ἐὰν δὲ θέλωμεν νὰ τὰς κάμωμεν ἀτμοσφαίρας γαλλικᾶς, διαιρούμεν αὐτὰς διὰ τοῦ 14,712.

ΙΩ. Κ. ΜΠΟΥΚΟΥΒΑΛΑΣ  
μηχανικός.

## ΜΕΓΑΛΗ ΕΠΙΣΚΕΥΗ ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΥ ΕΙΣ ΤΑ ΝΕΩΡΙΑ ΚΑΙ ΝΕΩΛΚΕΙΑ ΣΥΡΟΥ

Τὸ λαμπρὸν ἀτμόπλοιο «Κωνσταντῖνος» τῆς εταιρίας Χατζῆ-Δαοῦτ-Φάρ-Κοῦχ τόνων 2,000 προσέκρυσεν ἐπὶ τινος βράχου ἐνεκεν τῆς οὐμίχλης παρὰ τὴν παραλίαν τῆς Καραμανίας καὶ κατὰ τὴν θέσιν Ἀλάγια τὴν 7 Ἰουνίου 1901.

Ἄλλ' ἐπειδὴ τὰ διαφράγματα τῆς πύργας κλονισθέντα ἐχαλαρώθησαν, τὰ ὕδατα κατέκλυσαν τὸ πρωραῖον κύτος τοῦ ἀτμοπλοίου καὶ ἠπειλείτο καταποντισμός. Ἀμέως ἀντιληφθεὶς ὁ πλοίαρχος τὸν κίνδυνον διέταξε, μετὰ τὴν συγκρότησιν τοῦ ναυτικοῦ συμβουλίου τῶν ἀξιωματικῶν καὶ τοῦ πληρώματος, νὰ ριφθῆ τὸ σκάφος ἐκουσίως εἰς τὴν πλησιεστέραν ἐκεῖ ἀκτὴν διὰ νὰ κατορθωθῆ ἡ ἀσφαλῆς διάσωσις τῶν ἐπιβατῶν, τῶν ἐμπορευμάτων καὶ τοῦ ἀτμοπλοίου αὐτοῦ, ὅπως καὶ πράγματι συνέβη.

Ἡ ἀμώδης αὕτη παραλία ἔνθα ταχέως ἐρρίφθη τὸ ἀτμόπλοιο «Κωνσταντῖνος» λέγεται Σελιντὶ ἀπέχουσα ὀλίγα μίλια τῆς θέσεως Ἀλάγιας. Ἄλλ' ὑπὸ τὴν ἐπιφάνειαν τῆς ἀμώδους ταύτης θέσεως ὑπῆρχον βράχοι, οἵτινες κατέστρεψαν τὰ ὕφαλα τοῦ πλοίου καὶ τὴν ὁστέωσιν αὐτοῦ, χωθέντος περὶ τὴν τροπίδα ἐνεκεν τοῦ βάρους τοῦ πλοίου.

Τὸ ναυαγιστικὸν ἀτμόπλοιο «Ἀρλεκίνος» τοῦ γνωστοῦ ἀνά τὴν Ἀνατολὴν κ. Greek ἀνείλκυσε καὶ ἐρυμύλκισεν μέχρι Σύρου, ἔνθα τὰ μεγάλα ὑδραυλικά νεωλεία, ἐργαστάσια καὶ μηχανουργεῖα ἐπεσκεύασαν αὐτὸ μετὰ πρωτοφανοῦς ἐπιτυχίας καὶ μηχανικῆς ἐκτελέσεως, ἀποκόψαντες τεμάρια μεγάλα καὶ ἐκ τῆς πύργας καὶ ἐκ τῶν ὑφάλων ἀντικαταστήσαντες, ἔδρας, ποδόστημα πύργας, ὀστεώσεις, ἐλάσματα καὶ κοινομμάτια παντὸς εἶδους ἐν τῷ μέσῳ πολυπληθῶν ἐπισκεπτῶν καὶ ἀληθοῦς θαυμασμοῦ.

Ἡ πρώτη ἐνταῦθα εἰκὼν παριστᾷ τὸ ἀτμόπλοιο «Κωνσταντῖνος» μετὰ ἀποκατείσαν τὴν πύργαν καὶ ἐπισκευαζομένην ἀπὸ τοῦς μηχανικούς, λεβητοποιοῦς καὶ τεχνίτας τῶν ἐργοστασίων.

Ἡ δευτέρα εἰκὼν δεικνύει τὰ ἀφαιρεθέντα ἐλάσματα καὶ τὴν ὁστέωσιν τοῦ ἀτμοπλοίου μόνον εἰς τὸ μέσον τοῦ σκάφους.

Τὰς εἰκόνας ταύτας, καθὼς καὶ τὴν περιγραφὴν τῆς θαυμασίας ταύτης ἐπισκευῆς παραθέτομεν χάριν τῶν ἀναγνωστῶν τῆς «Ναυτικῆς Ἑλλάδος», οἵτινες ἐνδιαφέρονται περὶ τοῦ τοιοῦτου εἶδους ἐργασιῶν.



ΚΑΤΑΠΛΟΙ

Τὴν παρελθοῦσαν ἐβδομάδα ἤτοι Σάββατον ἑσπέρας Κυριακὴν καὶ δευτέραν πρωίαν κατέπλευσαν εἰς τὴν λιμένα Πειραιῶς τὰ αὐστριακὰ ἀτμόπλοια «Ἥλιος» ἐκ Τεργέστης, Καλαμῶν, «Εὐτέρπη» ἐκ Κων)πόλεως «Tebe» ἐκ Κρήτης καὶ «Μαρία Βαλεριᾶ» ἐκ Σμύρνης, τὰ ἑλληνικὰ «Ἀφροδίτη» τοῦ Τζῶν ἐκ Κων)πόλεως, «Ἐλένη» τοῦ Κουρτζῆ ἐκ Χίου, «Sindh» γαλλικόν τοῦ Μεσσαζερῆ ἐκ Κων)πόλεως Σμύρνης, «Σαπφώ» τῆς Πανελληνίου ἐκ Χίου, «Sagalieu» γαλ. ἐκ Μασσαλίας, «Vesta» γερμανικόν ἐκ Μελίτης, «Μιτυλήνη» ἑλληνικὸν ἐξ Ὀδησοῦ πρὸς ἀνθράκευσιν, «Λέων» ἑλληνικὸν ἐκ Κέρτις πρὸς ἀνθράκευσιν καὶ «Μασσαλία» τοῦ Κουρτζῆ ἐκ Πατρῶν.

— Τὴν τρίτην τὰ ἀγγλικὰ «Mibern» ἐκ Νιοῦπορτ μετὰ φορτίον γαιανθράκων, καὶ «Silmor» ἐξ Ἀμβέρσης τὸ ἑλληνικὸν «Μάρθα» ἐκ Ταϊγανίου μετὰ φορτίον σίτου καὶ τὸ γερμανικόν «Woglinl» ἐξ Ἀμβέρσης.

— Τὴν Τετάρτην κατέπλευσαν εἰς τὸν λιμένα μας τὰ εἰς τὴν ἀτμόπλοια: «Δέσποινα Μιχαλινού» ἐκ Βαρκελώνης πρὸς ἀνθράκευσιν, «Ἰωάννης Κούσης» ἐκ Λονδίνου πρὸς ἀνθράκευσιν, «Posterton» ἀγγλικόν ἐκ Κάρδιφ μετὰ φορτίον γαιανθράκων, «Πόλις Μιτυλήνη» τοῦ Κουρτζῆ ἐκ Σύρου καὶ τὸ ἰταλικόν «Μοντενέγκρο» ἐκ Κερκύρας—Πατρῶν, τελέσαν ἐν τῷ λοιμοκαθαρηθῆναι Κερκύρας τὴν νενομισμένην πενήθημερον καθάρσιν.

— Τὴν παρελθοῦσαν Πέμπτην κατέπλευσε τὸ ἑλληνικὸν ἀτμόπλοιο «Γεώργιος» πρὸς ἀνθράκευσιν ἐκ Νικολάεφ.

— Τὴν Παρασκευὴν τὰ ἰταλικὰ «Σερβία» ἐκ Κωνσταντινουπόλεως, «Βιρμανία» ἐκ Θεσσαλονίκης καὶ «Βουλγαρία» ἐκ Κερκύρας ὑπὸ καθάρσιν, τὸ αὐστριακόν τοῦ Λόυδ «Anroga» ἐκ Κρήτης τὸ ρωσσικόν «Νικόλαος Β'» ἐκ Σμύρνης, «Βυζάντιον» τοῦ Πανταλέοντος ἐκ Σμύρνης, «Χίος» τῆς Νέας ἐκ Κωνσταντινουπόλεως, καὶ τὸ ὀλλανδικόν «Στέλλα» ἐξ Ἀμστερδὰμ.

ΤΑ ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ ΚΟΥΡΤΖΗ

Κατὰ τὰς ἰδιαιτέρας ἡμῶν ἐκ Κωνσταντινουπόλεως

πληροφορίας αἱ διαπραγματεύσεις, αἵτινες πρὸ πολλοῦ διεξήγοντο πρὸς ἀγορὰν τῶν ἀτμοπλοίων Κουρτζῆ ὑπὸ τῆς Γερμανικῆς Ἀτμοπλοικῆς εταιρίας τῆς Ἀνατολῆς ἔχουσι ναυαγήσει, οὐδεμίαν δ' ἐκκρεμῆτος διαπραγματεύσεων ὑφίσταται.

ΤΑ ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ ΤΖΩΝ

Ἡ ἐν Πειραιεῖ γνωστὴ ἀτμοπλοία ὑπὸ τὴν ἐπωνυμίαν Τζῶν Μὰκ Δούαλ καὶ Βάρβουρ ἐκτός των ἀπὸ πολλοῦ λειτουργοῦσιν ἐξωτερικῶν αὐτῆς γραμμῶν Ἀγίων Σαράντα—Πρεβέζης—Κρήτης—Θεσσαλονίκης—Κων)πόλεως—Πύργου καὶ Βίρνης ἀπεφάσισεν ἤδη ὅπως συστήσει καὶ νέαν γραμμὴν μετὰ Πειραιῶς—Κωνσταντινουπόλεως καὶ Εὐξείνου.

Βεβαίως ἡ ἐπέκτασις αὕτη τῶν γραμμῶν τῆς Ἐταιρίας Τζῶν εἶναι σημεῖον προόδου, θὰ ἀκουσθῆ δὲ μετὰ πολλῆς εὐχαριστήσεως ὑπὸ παντὸς ἐπιθυμοῦντος τὴν ἀνάπτυξιν τῆς Ἑλληνικῆς ναυτιλίας.

Η ΚΑΤΑΣΤΑΣΙΣ ΤΩΝ ΝΑΥΛΩΝ

Οἱ ναῦλοι οὐδεμίαν μέχρι τὴν σήμερον παρουσιάζουσι μεταβολὴν ἐπὶ τὰ βελτίω. Ἡ κατάστασις δὲ αὕτη ἐμπνέει πολλὰς ἀνησυχίας καὶ διὰ τὸ μέλλον. Κατὰ τὰς Ἀγγλικὰς ναυτικὰς ἐφημερίδας οἱ ναῦλοι Ἀγγλίας, Μεσογείου καὶ Εὐξείνου θὰ ἀποβῶσιν ἰκανοποιητικοὶ μόνον, ἐν τὰ ἀτμόπλοια τὰ τόσον ἐπιμένοντα εἰς τὴν ἐκμετάλλευσιν τῆς Μεσογείου τραπῶσι πρὸς ἀνεύρεσιν ναύλων εἰς θαλάσσης ἀνοικτοτέρας.

Ἦδη ἡ παρατηρηθεῖσα μικρὰ βελτίωσις εἰς τὴν ναυλογορὰν τῆς Μαύρης Θάλασσης ἐξακολουθεῖ, ὡς ἐξακολουθεῖ ἐπίσης ἡ ἐλεεινότης τῶν ναύλων ἐξ Ἀμερικῆς καὶ Ἰνδιῶν.

ΤΑ ΕΙΣΙΔΙΑ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ

— Τὸ ἀτμόπλοιο «Ἀλέξανδρος Μιχαλινός» ἐναυλώθη ἀπὸ Ἀζοφικὴν δι' Ἀγγλίαν πρὸς σελ. 11 καὶ 6 πέν.

— Τὸ ἀτμόπλοιο «Δέσποινα Μιχαλινού» ἀπὸ Μπαλτζίκιον εἰς Ἀγγλίαν πρὸς 11 σελ. καὶ 6 πέν.

— Τὸ ἀτμόπλοιο «Ζαρίφης» ἐναυλώθη διὰ Ροτερδάμην μετὰ ναῦλον 13.

— Τὸ ἀτμόπλοιο «Γ. Κούσης» ἐναυλώθη ἐκ Ταϊγανίου διὰ Βῶλον πρὸς 8 καὶ 3/4, ἀνάχωρησαν ἐκ Ταϊγανίου τὴν παρελθοῦσαν Πέμπτην.

☒ — Κατὰ τὸν «Ναυτίλον» τὸ ἀτμόπλοιο «Ἀντωνίος» τοῦ κ. Μωραῖτου ἀνεχώρησεν ἀπὸ Βορδῶ τῆς Γαλλίας μετὰ φορτίον ξυλείας διὰ Κέρδιφ καὶ ἐναυλώθη ἀπὸ Κέρδιφ διὰ Παλέρμον τῆς Ἰταλίας πρὸς 6 σελ. λήγια τὸν τόννον.

— Τὸ ἀτμόπλοιο «Μαρία» τοῦ κ. Μωραῖτου ἔφθασεν ἤδη εἰς Ἀγγλίαν. Ἐπίσης τὸ ἀτμόπλοιο «Πολυξένη» ἔφθασεν εἰς Ἀγγλίαν.

— Τὸ ἀτμόπλοιο «Ἀσημίνα» τοῦ κ. Στ. Ἐμπερίκου εἶναι προναυλωμένον πρὸς 13 σελίνια καὶ 6 πένες διὰ τὴν Ἀγγλίαν.

— Τὸ ἀτμόπλοιο «Μηλίω» τῆς εταιρίας Βάτη



- Τὸ Ἀγγλ. «Νόρμαν» τόν. 1155 ἐκ Σουλιναῖ δι' Emden με ἀραβόσιτον.
- Τὸ Ἀγγλ. «Βλαίρμαλ» τόν. 1456 ἐκ Βραΐλας δι' Ἀμβέρσαν με δημοτριακά.
- Τὸ Ἑλληνικὸν ἀτμ. «Κωνσταντῖνος Σταθάτος» ὑπὸ πλχ. τόν κ. Ι. Πιέρον τόν. 1500 ἐκ Βραΐλας διὰ Λιθερπούλην με κριθήν.
- Τὴν 24 Σεβρίου τὸ Ἑλλ. «Εὐάγ. Πετρίτσας» ὑπὸ πλχ τόν κ. Κοτζίαν τόν. 1561 ἐκ Ταϊγανίου διὰ Μασσαλίαν με σίτον.
- Τὸ Ἑλλ. «Δέσποινα» ὑπὸ πλχ. τόν κ. Μαργαρώνην τόν. 726 ἐκ Ταϊγανίου εἰς γένες με σίτον.
- Τὸ Ἑλλ. «Λέρος» ὑπὸ πλχ. τόν κ. Ροῦσσον τόν. 1289 ἐκ Ταϊγανίου διὰ Μασσαλίαν με σίτον.
- Τὸ Ἑλληνικὸν μάρκον «Εὐγενία» ὑπὸ πλχ. Κάβουραν τόν. 353 ἐκ Ροντέσμα διὰ Γίβραλταρ με Βρώμη.
- Τὸ Αὐστριακὸν ἀτμ. «Ρομπινία τόν. 1582 ἐκ Βραΐλας δι' Ἀμβέρσαν δημοτριακά.
- Τὸ Ἰταλικὸν «Φοῖβος» τόν. 2058 ἐκ Θεοδοσίας εἰς γένες με σίτον.
- Τὸ Ἰταλ. «Κανσέτα» τόν. 1115 ἐξ Ὀδησοῦ διὰ γένες σίτον.
- Τὸ Ρωσικὸν «Μακάβερ» τόν. 1129 ἐκ Βατούμ. διὰ Τεργέστην πετρέλαιον.
- Τὸ Ἀγγλ. «Θέτις» τόν. 1137 ἐκ Νικολάεφ διὰ Γλασκώβην με κριθήν.
- Τὸ Ἀγγλ. «Ben Klane» τόν. 1335 ἐκ Κωνσταντίας διὰ Λονδίνον με σίτον.
- Τὸ Ἀγγλ. «Δόγκαν Χίλ» τόν. 1384 ἐκ Νοβορωσσίκης διὰ Ρόττερδαμ δημοτριακά.
- Τὸ Ἀγγλ. «Amanis» τόν. 1494 ἐκ Κ]πόλεως διὰ Σμύρνην με διάφορα.
- Τὴν 25 Τὸ Ἀγγλ. «Άννα Μοῦρ» τόν. 1794 ἐκ Σουλιναῖ δι' Ἀμβέρσαν δημοτριακά.
- Τὸ Ἀγγλ. «Κάρολος Τζών» τόν. 1562 ἐξ Ὀδησοῦ διὰ Ρόττερδαμ δημοτριακά.
- Τὸ Ἀγγλ. «Ιωάννα Νίκολσον» τόν. 1166 ἐξ Ὀδησοῦ διὰ Γίβραλταρ.
- Τὸ Ἀγγλ. «Πήρες» τόν. 1647 ἐκ Σουλιναῖ διὰ Λονδίνον.
- Τὸ Ἀγγλ. «Anbassador» τόν. 1647 ἐκ Βραΐλας διὰ Ροττερδάμην.
- Τὸ Ἀγγλ. «Isle of framey» τόν. 1062 ἐκ Κωνσταντίας διὰ Γίβραλταρ κριθήν.
- Τὸ Ἀγγλ. «Άρβινγερ» τόν. 1135. ἐκ Σουλιναῖ διὰ Γίβραλταρ κριθήν.
- Τὸ Ἀγγλ. «Πρόνχιλδα» τόν. 1468 ἐκ Ταϊγανίου εἰς Emden με κριθήν.
- Τὸ Ἰταλ. «Enaire» τόν. 2525 ἐξ Ὀδησοῦ δι' Ἀμβέρσαν δημοτριακά.
- Τὸ Αὐστρ. «Ρέζεμιθ βέκερ» τόν. 1456 ἐκ Νικολάεφ διὰ Μασσαλίαν.
- Τὸ Ρωσικὸν «Βόλνιν Βόρτεκ» τόν. 2366 ἐξ Ὀδησοῦ εἰς Βλαδιβοστόκ με διάφορα.

- Τὸ Ἀμερικαν. ἰστιοφόρον «Θεία Πρόνοια» ὑπὸ πλχ. τόν κ. Ναούμ. τόν. 17 ἐκ Καλλιπόλεως εἰς Ρόδον με ἰχθεῖς.
- Τὸ Ἑλλ. ἀτμόπλοιο «Γεώργ. Κούτσας» τόν. 564 ἐκ Ταϊγανίου διὰ Πειραιᾶ με σίτον.
- Ἡ Ἑλλ. γολέττα «Γέννησις Θεοτόκου» ὑπὸ πλχ. τόν κ. Θεοδωροπούλου τόν. 55 ἐκ Κ]πόλεως δι' Ἀϊβαλί με διάφορα

## ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑΙ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ

('Ανταποκριτοῦ μας)

Λονδίνον 20 Σεβρίου

Ἡ παρελθούσα ἐβδομάς ἐκλείπει με μικρότερον σχετικῶς ἀριθμὸν παραγγελιῶν πρὸς ναυπήγησιν ἀτμοπλοίων. Ἡ στασιμότης τῶν ναύλων ἀφ' ἐνός, ἀφ' ἑτέρου δὲ καὶ αἱ ὀλίγαι ἐλπίδες ἀνυψώσεως αὐτῶν συγκρατοῦσι τοὺς ἐπιχειρηματίας τῶν ἀτμοπλοίων, τοὺς ἀγωνιζομένους νὰ αὐξήσωσι τὸν ἐμπορικὸν αὐτῶν στόλον

Ταῦτο δὲν εἶνε τοσοῦτο μᾶλλον ἀξιοπαρατήρητον καθόσον καὶ τὰ ναυπηγεῖα ὑπετίμησαν ἐλαφρῶς τὴν κριτὰ τόννον κατασκευῆν τῶν ἀτμοπλοίων καὶ οἱ κάτοχοι τοιούτων οἱ ἐπιζητοῦντες νὰ τὰ ἐκποιήσωσιν ἐκπίπτουσι τὰς τιμὰς τῶν.

Καὶ ὅμως μία ὀλόκληρος ἐβδομάς παρήλθε με ἑνέα παραγγελίας, πάσας δι' ἀτμόπλοια μετρίας χωρητικότητος καὶ πωλήσεις δύο μόνον, μεγάλων χωρητικότητων, 5,000 τόν. καὶ 4.000.

Παρὰ τῶν ἐνταῦθα εἰδικῶν θεωρεῖται βέβαιον ὅτι οἱ μῆνες Ἰανουάριος καὶ Φεβρουάριος θὰ παράσχωσι τιμὰς ἀγορᾶς ἀτμοπλοίων λίαν συμφερτικὰς διὰ πολλοὺς μὲν λόγους, κυρίως δὲ διὰ τὴν ἀπραξίαν τῶν ναύλων.

## Ἡ ΚΙΝΗΣΙΣ ΕΝ ΡΟΥΜΑΝΙΑ

(τοῦ ἀνταποκριτοῦ μας)

Βραΐλα 22 Σεπτεμβρίου.

Οἱ τρέχοντες ναῦλοι εἶναι δι' Ἀμβέρσαν, Ροττερδάμην σελ. 12 καὶ 6 πέν. ἕως 13, Ἀμβούργον 13—13 καὶ 6, δ.ἀ Μεσόγειον δὲ πληρώνουν 11 ἕως 11,50 φράγ.

Τῶν σλεπίων οἱ ναῦλοι εἶναι 1.50, 1.60 Κ. Β.

Τὰ ἐν τῷ λιμένι μας ὑπὸ φόρτωσιν ἀτμόπλοια εἶναι 20 ὑπὸ διαφόρους σημαίας ἐκ τῶν ὁποίων τὰ ἐξῆς ἑλληνικά : «Τρικούπης» φορτῶνον διὰ Rotterdam. «Μαρκὴς Βαλλιάνος» διὰ Βαρκελώνην «Σουλτάνα» ἐκφορτῶνον πετρέλαια. «Ἡρώ» διὰ Continent. «Λεονάρδος» καὶ «Ἀμφιρίτη» τὰ ὁποῖα ἀνεχώρησαν πρὸ ἡμερῶν τὸ μὲν πρῶτον διὰ Ἰταλίαν, τὸ δεύτερον διὰ Μασσαλίαν.

Ἐν τῷ λιμένι Γαλαζίου φορτῶνον ἀτμόπλοια 4 ὑπὸ διαφόρους σημαίας ἐκ τῶν ὁποίων ἐν ἑλληνικῶν ἢ «Ἐπτάνησος».

Αἱ τιμαὶ τῶν γεννημάτων εἶναι αἱ ἐξῆς : διὰ σιτάρινα φρ. 10.20.—10 60 τὰ ο)ο Κφ. διὰ ἀραβόσιτον φρ. 9.10—9.60 τὰ ο)ο Κφ. Κριθή φρ. 9.20 ο)ο Κφ.

Αἱ τιμαὶ τῶν γαιανθράκων εἶναι πρώτης φρ. 47—48 κοινὰ φρ. 37—39 κατὰ τόννον.

Τὰ ὕδατα τοῦ Δουνάβεως εἶναι 20 1)2 ἄγγλ. πόδες. Χ. Μ.

## Ἡ «ΑΓΓΕΡΙΑ»

Κατὰ τὴν «Ναυτικὴν καὶ Ἐμπορικὴν Ἐπιθεώρησιν» τῆς Ἀργεντινῆς, ἦν λαμβάνομεν διὰ τῶν ἐν Μπουένες Ἀϊρες κ.κ. ἀδελφῶν Σ. Ν. Σάββα νέον Γαλλικὸν ἀτμόπλοιο ἢ «Ἀλγερία» προσετέθη εἰς τὸν στόλον τῶν θαλασσίων διαπορθεύσεων καὶ τὴν 9 παρ. μὴνός (ἔ. ν.) προσήγγισεν εἰς Ρίον τῆς Λα-Πλάτας.

Ἡ «Ἀλγερία» ἐκτίσθη καθ' ὅλους τοὺς κανόνας τῆς συγγρόνου ναυτικῆς Ἀρχιτεκτονικῆς. ἔχει ἐκτόπισμα 4300 τόννων, μῆκος 121,05 μέτρων καὶ πλάτος 12,76. Ἡ δύναμις τῆς μηχανῆς τῆς εἶναι 3,000 ἵππων.

## ΑΕΡΟΣΤΑΤΟΝ ΕΝ Θ ΑΛΑΣΣΗ

Ἀναγγέλλουν τηλεγραφήματα ἐκ Κοπεγχάγης ὅτι τὸ δανικὸν ἀτμόπλοιο «Βεΐρα» συνήντησεν ἐν τῇ Βορείῃ θαλάσῃ 25 μίλλια βορειοδυτικῶς τῆς Ἡστγ-

γορδίου τεραστίων διαστάσεων ἀερόστατον φέρον τὸ ὄνομα «Πατρίς» 330 μέτρα ὑπὲρ τὴν ἐπιφάνειαν τῆς θαλάσσης καὶ διευθυνόμενον πρὸς τὰ ἀγγλικά παράλια με ταχύτητα 6 μιλίων τὴν ὥραν. Ἐν τῷ σκαφιδίῳ εὐρίσκειτο γάλλος ἀξιωματικὸς δηλώσας διὰ σημάτων πρὸς τὸ πλοῖον : «Τὰ πάντα ἔχουσι καλῶς»

## ἌΛΛΑ ΝΕΑ

Τηλεγράφημα τοῦ ἐκτελοῦντος τὰ λιμενικὰ Μαράθον παρὰ τὸ Κατάκωλον ἀναφέρει ὅτι παρὰ τινος λεμβούχου Μώρου εὐρέθη ἐγκαταλειμμένη ἐν ἀνοικτῇ θαλάσῃ λέμβος, πιθανώτατα λείψανον ναυαγίου.

— Εἰς τὰς ἐκβολὰς τοῦ Ἀλφειοῦ προσήραξεν μικρὸν ἰστιοφόρον «Εὐαγγελίστρια» τόννων 14, ὑπὸ Κυβερνήτην τόν κ. Ἀνδριανόπουλον. Πλοίαρχος καὶ πλήρωμα δὲν εὐρέθησαν ἐν αὐτῷ, γεννῶνται δὲ ἐκ τούτου σπουδαῖα ὑπόνοια περὶ ἐγκλήματος.

## ΝΑΥΤΙΚΑ ΣΥΓΓΡΑΜΜΑΤΑ

ΚΑΙ ἌΛΛΑ ἜΡΓΑ ΧΡΗΣΙΜΑ Εἰς ΤΟΥΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥΣ

Νέος Ἀιμενοδείκτης 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 Παρεκτροπήν.

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

## ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ

## ΡΩΣΣΙΑ

ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ ΕΝ ΠΕΤΡΟΥΠΟΛΕΙ

ΚΕΦΑΛΑΑ 175,000,000 ΔΡΧ.

ΓΕΝΙΚΟΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΤΗΣ ΕΝ ΤΑΪΓΑΝΙΩ

ΑΧ. Λ. ΚΟΡΕΣΗΣ

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

ΠΑΣΑ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑ ΠΕΡΙ ΑΣΦΑΛΕΙΩΝ



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

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

**NICOLAS D COTZIAS(SYRA)**

Μεσίτης αγορών πωλήσεων και  
 ναυλώσεων ατμοπλοίων.

Τηλεγραφ. Διεθνισαις COTZIAS, SYRA.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΠΑΠΑΙΚΟΝΟΜΟΣ**

(Μεσίτης τών Έλλ. ατμοπλοίων από το 1879)

ΕΝ ΒΑΡΚΕΛΩΝΗ

Ένεργεϊ όλων τών ειδών τὰ, ναυλώσεις και πάσαν  
 υπόθεσιν ναυτικήν άφορῶσαν τὰ ατμόπλοια και τὰς  
 έκφορτώσεις αυτών. Οί επιθυμούντες να έργασθῶσι με  
 τόν κ. Παπαϊκονόμου εἰς εύρωσι πρωτοφανή έργατι  
 κότητα συνδυαζομένην με την οικονομίαν.

Διεύθυνσις. C. Pappaiconomos  
 Sensale Maritimo

BARCELONA

**L. KOHNKE**

Πράκτωρ σιτηρών και ναυλομεσίτης 'Αντι-  
 πρόσωπος διαφόρων εταιριών. Κεντρικόν κατά-  
 στημα εν Ροστοβίφ. Υποκαταστήματα εις  
 Ταϊγάνιον, Νοβοροσίσκην και άλλους λιμένας.

**Φ. ΦΩΤΙΑΔΗΣ και Γ. ΔΑΝΕΖΗΣ**

Πράκτορες έμπορικῶν ατμοπλοίων  
 και ναυλομεσίται. Διεύθυνσις τηλε-  
 γραφική: ΔΑΝΕΖΗΝ, Κωνσταντι-  
 νούπολιν.

ΤΥΠΟΙΣ Δ. Γ. ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΥ

8 'Οδός Πραξιτέλους 8

**Σ. Ν. ΣΑΒΒΑΣ και ΑΔΕΛΦΟΙ**

"Έμποροι και ναυλομεσίται. Δέ-  
 χονται έμπορεύματα επί προμηθεία  
 και προναυλώνουσι πλοια ίστιοφόρα  
 και ατμόπλοια.

BUENOS—AIRES.

(America Sud, Republica Argentina).

Ζητοῦνται μηχανικοὶ α', β' και γ'.  
 τάξεως Έλληνες κατέχοντες Άγγλικά δι-  
 πλώματά δι' ατμόπλοιον «'Ηπειρος» περι  
 τὰ τέλη Νοεμβρίου ε. ν. εν Άγγλία. Προ-  
 τάσεις απευθυντέαι πρὸς τὸν Κον Ρ. Σρ.  
 Topali. Gara Munteni, Roumanie.

**ΣΚΑΡΑΜΑΓΚΑΣ ΕΥΜΟΡΦΟΠΟΥΛΟΣ ΚΑΙ Cie**

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

**DUNCAN HOYLAND ET CO**

Πράκτωρ σιτηρών και έμπορικῶν εταιριών.  
 Ναυλομεσιτικαί έργασίαι εν Ταϊγανίφ, Ροστο-  
 βίφ και Νοβοροσίσκη.