



ΤΟ ΜΟΝΟΝ ΕΝ ΕΛΛΑΔΙ ΕΒΔΟΜΑΔΙΑΙΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΠΕΡΙΟΔΙΚΟΝ ΕΙΚΟΝΟΓΡΑΦΗΜΕΝΟΝ

ΙΔΡΥΤΗΣ ΚΑΙ ΙΔΙΟΚΤΗΤΗΣ

Ι. Θ. ΣΙΦΝΑΙΟΣ



ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ

Κ. ΑΥΓΕΡΗΣ ΚΑΙ Η. ΚΟΤΣΟΒΙΛΛΗΣ

ΣΥΝΕΡΓΑΤΑΙ



- N. ΓΕΡΜΑΝΟΣ
- M. ΓΟΥΔΑΣ
- E. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ
- Π. ΚΑΛΛΙΓΑΣ
- N. ΔΕΒΙΔΗΣ
- A. ΜΑΤΕΣΙΣ
- ΕΜ. ΜΑΚΡΥΓΙΑΝΝΗΣ
- M. ΜΑΤΘΑΙΟΠΟΥΛΟΣ
- ΑΝΤ. ΜΗΔΙΑΡΑΚΗΣ
- K. ΠΑΠΑΜΙΧΑΛΟΠΟΥΛΟΣ
- K. ΡΑΔΟΣ
- E. ΡΕΠΟΥΛΗΣ
- E. ΤΣΑΚΑΛΗΣ
- Π. ΧΡΥΣΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ
- K. ΨΑΧΑΡΟΠΟΥΛΟΣ κλπ



ΑΘΗΝΑΙ
1901

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Τὸ ναυτικὸν συνέδριον, ἄρθρον τοῦ κ. Ἐμ. Ρέπουλη. — Ὅδηγια περὶ χαρτῶν, ναυτικῶν ὁδηγῶν καὶ φαραδεικτῶν καὶ τῆς καθόλου πλωτικῆς ὑπὸ Μ. Ματθαίουπούλου, ὑποπλοίαρχου τοῦ Π. Ναυτικοῦ. — Συνέφοπλισμὸς ἄρθρον τοῦ κ. Ἐμ. Μακρυγιάννη. — Μηχανικά, ἀνάβρασις ἀτμολεβήτων ὑπὸ Μηχανικοῦ. — Ὁ δασμὸς ἐπὶ τῶν φοινίκων ὑπὸ Κ. Ε. Α. — Ναυτικὴ μετεωρολογία, ὑπὸ Ν. Γ. Κοτσοβίλλη. — Διὰ τοὺς πλοιάρχους μεταβολαὶ φάρων καὶ φανῶν ὑπὸ Ν. — Ἐπίδημοι ἀνακοινώ-
σεις. — Ναυάγια ἀτμοπλοίων, Συγγρούσεις, Νέαι καθελύσεις. — Ἡ κίνησις ἐν Ρουμανίᾳ ὑπὸ Χ. Μεσσήγη. — Ναυτικὰ νέα κλπ.

ΕΙΚΟΝΕΣ

Τὸ ἰδιόκτητον Ἑλληνικὸν φορητὸν ἀτμόπλοιον Θεόδωρος Σιφναῖος, κατὰ τὴν ἐκφόρτω-
σίν του. — Τύποι φορητῶν ἀτμοπλοίων.

ΤΟ ΜΟΝΟΝ ΕΝ ΑΝΑΤΟΛῃ ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΠΕΡΙΟΔΙΚΟΝ

ΕΤΗΣΙΑ ΣΥΝΔΡΟΜΗ

ΕΝ ΕΛΛΑΔΙ
Δρχ. 12

ΕΝ ΤΩ ΕΞΩΤΕΡΙΚῳ
Φρ. χρ. 12

ΕΞΑΜΗΝΟΣ

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

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

ΤΟ ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΣΥΝΕΔΡΙΟΝ

Ἡρμοζεν εἰς τὴν Σύρον ἡ πρωτοβουλία πρὸς συγκρότησιν τοῦ Ναυτικοῦ Συνεδρίου. Ἄν ἡ φυσικὴ τῶν πραγμάτων ἐξέλιξις ἐμείωσε τὸ ἐμπορικὸν κράτος τῆς ὠρεῖας νήσου, ἔνεκα δὲ λόγων, ὧν ἡ ἔρευνα δὲν εἶναι τοῦ πρῶτοντος δὲν ἠδυνήθη αὕτη νὰ ἐπεκτείνῃ τὸ ἀποικικὸν τῆς ἐμπορίου, ὥστε νὰ καταστῇ ὁ μόνος τῆς Ἀνατολῆς διάμεσος εἰς τὸ ἐμπόριον τοῦτο λιμὴν δι' ἀπ' εὐθείας πρὸς τοὺς τόπους ἐκείνους συγκοινωνίας, ἀλλ' ἡ μείωσις αὕτη δὲν ἠλάττωσε καὶ τὸ ἐμπορικὸν τῆς Σύρου πνεῦμα. Καὶ ἡ μεγαλύτερα καὶ ἠθικωτέρα ἐν τῷ Αἰγαίῳ ἐστὶ ἐμπορικὸν πολιτισμοῦ ἐξοκολουθεῖ ἀκόμη κρατοῦσα τὰ σκῆπτρα τοῦ ὀνόματός της. Ἀπόδειξις καὶ ἡ φιλότιμος προθυμία μετ' ἧς ἐσπευσε νὰ υιοθετήσῃ τὴν περὶ Ναυτικοῦ Συνεδρίου ἰδέαν.

Δὲν πρέπει βεβαίως νὰ ἀμφισβῆλωμεν ὅτι ἡ ἰδέα αὕτη ἐγένετο ἤδη πρᾶγμα. Ἐγγυᾶται τοῦτο ἡ ἐγνωσμένη δραστηριότης τῶν Συριανῶν, ὁ ἐμπορικὸς τῶν ὁποίων σύλλογος ἀνέλαθεν ἀπὸ κοινοῦ μετὰ τῆς δημοτικῆς ἀρχῆς τὴν συγκρότησιν τοῦ Συνεδρίου. Εἶνε δὲ πάντων ἀρμοδιώτατοι τῆς Ἑρμοπολέως οἱ κάτοικοι ἵνα εἰσφέρωσι τὰ ἀναμενόμενα φῶτα εἰς λύσιν πάντων τῶν προβλημάτων, ὅσα θὰ τεθῶσιν ὑπὸ τὴν μελέτην τοῦ Συνεδρίου.

Καὶ τὰ θέματα ταῦτα θὰ εἶνε πολλὰ καὶ ποικίλα. Κατ' ἀνάγκην ἐδόθη εἰς τὴν ἀποστολὴν τοῦ Συνεδρίου τόση εὐρύτης, ὥστε νὰ περιληφθῇ ἐν αὐτῷ καὶ τὸ ἐμπόριον καὶ ἡ βιομηχανία. Ἴσως ἐνδεικνύει τοῦτο καὶ τὸ πολυσχιδὲς τοῦ Συριανοῦ πνεύματος, τὸ πολυσχιδὲς τῶν πλουτογόνων τῆς νήσου ἀγῶνων, οὔσης ἐπίσης ἐμπορικῆς καὶ βιομηχανικῆς, ὅσον καὶ ναυτικῆς. Οὐτε δ' εἶνε ξένη πρὸς τὴν ζῶν τοῦ ἐμπορίου καὶ τῆς βιομηχανίας ἡμῶν ἡ ἐμπορικὴ ναυτιλία, καλούμενη καὶ νὰ δώσῃ καὶ νὰ ἀντλήσῃ ἐξ αὐτῶν δυνάμεις. Ὅσον εὐρύτερον καταστῇ τὸ ἐμπόριον ἡμῶν τόσον θὰ συνευρύνηται καὶ ἡ ναυτιλία, ἐξυπηρετοῦσα αὐτὸ καὶ ὑπ' αὐτοῦ ἐξυπηρετούμενη. Ὁρθότατα ἄρα συνεδύασεν ὁ Ἑμπορικὸς Σύλλογος Σύρου τὰς τρεῖς ταύτας ἀρτηρίας τοῦ βίου τῆς Ἑλλάδος εἰς μελέτην τοῦ Συνεδρίου. Ἴσως βραδύτερον ἐπιβλήθη ἡ ἀνάγκη ἐιδικωτέρων Συνεδρίων. Διότι οὔτε τῆς Ναυτικῆς τὰ ζητήματα δύναται νὰ μελετηθῶσιν

ἐιδικῶς καὶ μόνον αὐτά, θὰ δεῖται δὲ νὰ κατανεμηθῶσι κατὰ τμήματα τοῦ Συνεδρίου, πολλῶ μᾶλλον δὲν δύναται νὰ μελετηθῶσι καὶ συζητηθῶσιν εὐρέως καὶ λεπτομερῶς ἐν ταύτῳ μετὰ τῶν ἐμπορικῶν καὶ βιομηχανικῶν. Ἄλλ' εὐρισκόμεθα μόνον εἰς τὴν ἀρχὴν τοιαύτης ἰδιωτικῆς κινήσεως, τὸ δὲ καλούμενον Συνέδριον αὐτὸ θὰ θέσῃ τὰς βάσεις περαιτέρω τοιοῦτων συνελεύσεων καὶ ἐξ αὐτοῦ θὰ καταδειχθῶσιν αἱ ἀνάγκαι ἐνὸς ἐκάστου τῶν τριῶν μεγάλων ζητημάτων.

Ἡ εἰδικότης τῶν σχόντων τὴν πρωτοβουλίαν ἐγγυᾶται πᾶσαν δυνατὴν ἐπιτυχίαν τοῦ Συνεδρίου. Αὐτοὶ βεβαίως γινώσκουσι κάλλιον πάντος ἄλλου πῶς θὰ διοργανωθῇ ἐπιτυχέστερον. Καὶ ἂν ἡ ἔλλειψις ἐμπορικῶν καὶ βιομηχανικῶν συλλόγων προκατῆξει δυσκολίας καὶ προσκόμματα εἰς τὴν τῶν προκλήσεων, διότι δὲν ἔχουσι ποῦ νὰ ἀπευθυνθῶσι διὰ τὴν ἀντιπροσωπεῖαν ἐκάστης ἐμπορικῆς ἢ βιομηχανικῆς πόλεως ἢ τάξεως, αἱ δὲ κατ' ἄτομα προκαλήσεις θὰ φέρωσιν ἴσως σύγχυσιν, ἐλπίζομεν ὅμως ὅτι θὰ εὐρωσιν οἱ ὀργανωταὶ τοῦ Συνεδρίου τρόπον, ὥστε μὴ τε πόλις καμμία σημανούσα ἐμπορικῶς ἢ ναυτικῶς ἢ βιομηχανικῶς νὰ μείνῃ ἄνευ ἀντιπροσώπων, μὴ τε οἴκος.

Ὅτι θὰ ἐτολμῶμεν νὰ ὑποδείξωμεν ἡμεῖς ἀφορᾶ εἰς τὸν κανονισμὸν τοῦ προγράμματος τοῦ Συνεδρίου, μολονότι καὶ ἐν τούτῳ ὀφείλομεν νὰ ἔχωμεν πεποιθήσιν εἰς τὴν πείραν τῶν διοργανωτῶν. Πρόκειται ἄλλως τε διδασκτικώτατον το παράδειγμα τοῦ ἐν Ναυπλίῳ Γεωργικοῦ Συνεδρίου. Καὶ πολὺ φῶς ἐπέχυσε τὸ Συνέδριον ἐκεῖνο εἰς τὰ θέματά του καὶ ἄλλως ὠφέλησεν, ἐξεργεῖται θερμότερον τὸ ὑπὲρ τῆς γεωργίας ἐνδιαιφέρον, εἶνε δὲ διὰ τοῦτο ἄξιον πολλοῦ ἐπαίνου, αὐτὸ τοῦτο εὐγνωμοσύνης οἱ ὀργανωταὶ του. Θὰ ἠδύνατο ὅμως νὰ φθάσῃ καὶ εἰς θετικωτέρας ἀποφάσεις, ἐὰν εἶχον προκατανοστή ἀπλούστερον αἱ ἐργασίαι του.

Εἶνε δὲ ποικιλώτερος, ἄρα καὶ πολυπλοκώτερος ὁ σκοπὸς τοῦ ἐν Σύρῳ Συνεδρίου, καλούμενου καὶ διὰ τὴν ναυτιλίαν, καὶ διὰ τὸ ἐμπόριον, καὶ διὰ τὴν βιομηχανίαν. Καὶ ἀπαιτεῖται πολλὴ προσοχὴ εἰς τὸν κανονισμὸν τῶν ἐργασιῶν αὐτοῦ.

Νομίζομεν δὲ ὅτι θὰ διευκολύνῃ τὸν κανονισμόν τοῦτον ἢ κατὰ τμήματα διαίρεσις καὶ υποδιαίρεσις. Ἀρχικὴ διαίρεσις εἰς τρεῖς τμήματα, ὅσα εἶνε καὶ τὰ κύρια ζητήματα τοῦ Συνεδρίου. Ταῦτα δὲ δύνανται κατόπιν νὰ υποδιαιρεθῶσι διὰ τὴν εἰδικωτέραν μελέτην τῶν ἀναγομένων εἰς τὸν κύκλον ἐκάστου θεμάτων. Διότι βεβαίως οὔτε τὰ Ναυτικὰ ζητήματα δύνανται νὰ μελετηθῶσι ὅλα ὁμοῦ ὑφ' ἐνὸς τμήματος οὔτε τὰ ἐμπορικὰ, οὔτε τὰ βιομηχανικὰ. Τὰ τμήματα αὐτὰ θὰ εἰσηγοῦνται κατόπιν τὰ διάφορα ζητήματα τακτοποιημένα, ἐπὶ τούτων δὲ νὰ συζητῆ καὶ νὰ ἀποφάνηται ἡ ὁλομέλεια τοῦ Συνεδρίου, ἂν δεῖσῃ νὰ διατυπώσῃ εὐχὰς Ἐν Νκυπλίῳ ἠθέλησεν ν' ἀποφύγῃ τοῦτο, ἀλλ' ἐγένετο κατ' ἀνάγκην πρωθυτέρως. Καὶ διὰ τοῦτο ἠναγκάσθησεν νὰ καταρτίσῃ μετὰ τὴν περὶ ἀγροφυλακῆς συζήτησιν ἐπιτροπὴν, εἰς ἣν ἀνέθεσεν νὰ ὑποβάλῃ εἰς τὸ Συνέδριον τὰ συμπεράσματα τῆς συζήτησεως!

Καὶ δύο μόνον ἡμέραι θὰ ἀρκέσωσιν εἰς τὰ

τμήματα διὰ τὰς κατ' ἰδίαν ἐνὸς ἐκάστου ἐργασίας. Θὰ ἀποτελέσωσι δὲ αὐτὰ τὰ μέλη κατ' ἰδίαν βεβηκίως ἐκλογὴν. Καὶ οὕτω ὀριζομένων τῶν θεμάτων τῶν συνεδριάσεων τῆς ὁλομελείας, θὰ διεξαχθῶσιν αὐταὶ ὁμκλώματα, ἕνα φθῶσι καὶ εἰς ἀποτελέσματα.

Ἄλλ' ἵνα ἔλθωσιν εἰς τὸ Συνέδριον πάντες παρεσκευασμένοι, ἀνάγκη νὰ δοθῇ ἐπικρῆς χρόνος, στελλομένων τῶν προσκλήσεων οὐχὶ βεβηκίως πρὸ δεκαπενθημέρου μόνον. Δὲν νομίζομεν δὲ ὅτι κανονιζομένων οὕτω τῶν ἐργασιῶν τοῦ Συνεδρίου θὰ ἀπαιτηθῇ χρόνος μειζῶν τῆς ἐβδομάδος.

Ἐννοεῖται ὅτι δὲν ἀξιούμεν οὕτω νὰ κανονίσωσι τὰ πράγματα οἱ ὀργανωταὶ τοῦ Συνεδρίου, ὡς ἡμεῖς λέγομεν. Μικρὰς τινας ιδέας μόνον ρίπτομεν καὶ ἡμεῖς, ἀναγνωρίζοντες ὅτι δὲν πρέπει νὰ προέρχεται τις τόσον εὐκόλως σύμβουλος ἀπέναντι τοῦ θετικωτάτου καὶ πρακτικωτάτου νοῦ τῶν ἐμπορικωτάτων ἀνδρῶν τῆς κελῆς Σύρου.

ΕΜΜ. ΡΕΠΟΥΛΗΣ.

ΟΔΗΓΙΑΙ

ΠΕΡΙ ΧΑΡΤΩΝ, ΝΑΥΤΙΔΙΑΚΩΝ ΟΔΗΓΙΩΝ ΚΑΙ ΦΑΡΟΔΕΙΚΤΩΝ ΚΑΙ ΤΗΣ ΚΑΘΟΛΟΥ ΠΛΩΤΙΚΗΣ

Ἐπὶ τῆς διορθώσεως τῶν χαρτῶν, φανοδείκτων καὶ ναυτιλιακῶν ὁδηγῶν.

Αἱ διάφοροι μέχρι τοῦ νῦν ἐκδοθεῖσαι ναυτιλιαὶ παρ' ἡμῖν οὐδόλως μνημονεύουσι τὰ περὶ τῆς χρήσεως τῶν βοηθημάτων τούτων τῆς ναυτιλίας, τούτου ἕνεκα δὲν ἐθεώρησα ἀπῆλθουσαν πρὸς τὸν σκοπὸν τῆς Ναυτικῆς Ἐλλάδος τὴν παροχὴν σημειώσεων τινῶν περὶ ταύτης.

Γνωστὸν ὅτι πρὸς καθοδήγησιν τῶν ναυτιλομένων ὑπάρχουσι τρεῖς ὁδηγοί, οἱ χάρται, αἱ ναυτιλιακαὶ ὁδηγίαι (sailing directions, directory ἢ Pilots) καὶ οἱ φανοδείκται, οἱ ὅποιοι πέντες ὑπόκεινται εἰς διηλεκτικῶς ἐπιγιγνομένης μεταβολῆς καὶ ἀλλοιώσεως.

Τούτων οἱ χάρται δύνανται πάντοτε νὰ ὦσι, καθ' ὅσον αἱ γνώσεις ἡμῶν ἐπιτρέπουσι τοῦτο, ἐνήμεροι καὶ οἱ φανοδείκται δύνανται νὰ συμπληρῶνται ἐκ τῶν προσφάτων ἀλλοιώσεων, καίτοι ὁ χώρος δὲν ἐπιτρέπει πάντοτε τὴν ἀναγραφὴν πασῶν τῶν λεπτομερειῶν ἐν αὐτοῖς ὅσον ἀφορᾷ ὁμοῦ εἰς τὰς ναυτιλιακὰς ὁδηγίας αὐταί, ὡς ἐκ τῆς φύσεως αὐτῶν, δὲν εἶνε δυνατὸν πάντοτε νὰ διορθῶνται, καὶ εἰς πᾶσαν περίπτωσιν καθ' ἣν διαφύρουσι τῶν χαρτῶν, οἱ χάρται δέον νὰ λαμβάνωται ὡς ὁδηγοί.

1) Χάρται. Οἱ χάρται ὅταν ἀγοράζονται

ἀπὸ τοὺς πράκτορας τοῦ Ἀγγλικοῦ Ναυαρχείου εἶνε κατὰ κανὸνα προσφάτως τετυπωμένοι καὶ φέρουσι πάσας τὰς μέχρι τῆς στιγμῆς ἐκείνης διορθώσεις, καὶ τούτου ἕνεκα ἀποτρέπομεν τοὺς ναυτιλομένους τῆς χρήσεως ἐτέρων χαρτῶν, μὴ ὑπὸ τῆς ἐπισήμου ἀρχῆς ἐκδοθέντων, ἐκείνων τούτῃσιν οἱ ὅποιοι συνήθως καλοῦνται κυανοὶ χάρται (blue charts) ὡς ἐκ τῆς ἐπενδύσεως αὐτῶν διὰ κυανοῦ χάρτου.

Ὅλα αἱ μικραὶ, ἀλλ' ἐνδιαφέρουσαι διορθώσεις αἱ ὅποια δύνανται νὰ ἐκτελεσθῶσι διὰ τῆς χειρὸς, γνωστοποιῶνται διὰ τῶν Ἀγγελιῶν πρὸς τοὺς ναυτιλομένους (Notices to Mariners, Avis aux Navigateurs κλπ.) τὰς ὁποίας πᾶς κυβερνήτης δύνανται νὰ λάβῃ δωρεὰν παρὰ τῶν Προξένων τῶν ξένων ναυτικῶν ἐθνῶν, καὶ ταύτας δέον πᾶραυτα νὰ ἐπιπέρῃ ἐπὶ τῶν χαρτῶν αὐτοῦ.

Αἱ εὐρεῖαι διορθώσεις γίνονται ἐπὶ τῶν πλακῶν καὶ τότε νέκ ἀντίτυπα δέον νὰ προμηθευθῶμεθα, τὰ δὲ πλακίδια νὰ καταστρέφωμεν πρὸς πρόληψιν τῆς χρήσεως αὐτῶν κατὰ τὸν πλοῦν. Περὶ τῶν τοιούτων διορθώσεων πληροφοροῦμεθα ἐκ τῶν ναυτικῶν περιοδικῶν καὶ ξένων ἐφημερί-

δων, αἱ ὅποια εἰς ὠρισμένας ἡμέρας τῆς ἐβδομάδος καὶ εἰς ὠρισμένην στήλην ἀναγράφουσι ταύτας.

Αἱ χρονολογίαι καθ' ἃς αἱ εὐρεῖαι αὐταὶ διορθώσεις ἐγένοντο σημειοῦνται εἰς τὸ μέσον τοῦ κατωτέρου περιθωρίου τοῦ χάρτου, αἱ τῶν μικρῶν διορθώσεων εἰς τὴν κατωτέραν ἀριστερὰν γωνίαν.

2) Φανοδείκται. Οὗτοι ἐκδίδονται εἰς τὴν ἀρχὴν ἐκάστου ἔτους, κατὰ διμηνίαν δὲ ἢ καὶ κατὰ μῆνα ἀποστέλλονται εἰς τὰς ξένας προξενικὰς ἀρχὰς (ιδίως Ἀγγλικὰς καὶ Ἀμερικανικὰς) παρκαρτήματα παρέχοντα τὰς ἐπιγενομένας ἀλλοιώσεις, ἄλλωστε καὶ ἐν ταῖς πρὸς τοὺς ναυτιλομένους ἀγγελίαις ἀναφέρονται αὐταί. Ἐκ τούτων δὲ δέον νὰ διορθῶμεν ἐκά τε τοὺς αὐτοὺς, ἀποκόπτοντες τὸ οἰκείον τεμάχιον τῆς ἀγγελίας καὶ ἐπικολῶντες αὐτὸ εἰς τὴν σχετικὴν σελίδα τοῦ φανοδείκτου.

Τὸν φανοδείκτην δέον πάντοτε ὅσον ἀφορᾷ εἰς τὰς λεπτομερείας νὰ συμβουλευθῶμεθα, καθ' ὅσον ἡ περιγραφή τῶν φάρων ἐν ταῖς ναυτιλιακαῖς ὁδηγίαις δυνατὸν νὰ εἶνε ἐσφαλμένη, ἕνεκα τῶν ἐπιγενομένων μεταβολῶν ἀπὸ τῆς δημοσιεύσεως τούτων.

3) Ναυτιλιακαὶ Ὅδηγίαι. Αἱ ναυτιλιακαὶ ὁδηγίαι περιέχουσι πάσας τὰς λεπτομερείας ἐκείνας, αἱ ὅποια εἶνε χρήσιμοι εἰς τὸν ναυτιλομένον, ἀλλὰ δὲν δύνανται νὰ περιληφθῶσιν ἐπὶ τοῦ χάρτου, χωρὶς οὗτος νὰ ἀπωλέσῃ τὴν εὐκρίνειαν αὐτοῦ, ἢ συμπεράσματα ἐκ τῆς μελέτης αὐτοῦ, τὰ ὅποια δὲν δυνάμεθα γενικῶς ἐκ πρώτης ὄψεως νὰ ἀντιληφθῶμεν.

Αὐταὶ δὲν διορθοῦνται ἐκάστοτε, παρὰ ἐξαιρετικῶς διὰ νέους σημαντικοὺς σκοπέλους ἢ κινδύνους, Ἵδρογραφικαὶ δὲ σημειώσεις καὶ Παρκαρτήματα ἀναφερόμενα εἰς ἕκαστον τόμον δημοσιεύονται ἐκάστοτε.

Τὰ Παρκαρτήματα περιέχουσι ὅλας τὰς ληφθεῖσας πληροφορίας ἀπὸ τῆς χρονολογίας τῆς ἐκδόσεως τοῦ σχετικοῦ τόμου καὶ ἀκυροῦσι πάσας τὰς προηγουμένης Ἵδρογραφικὰς Σημειώσεις.

Αἱ Ἵδρογραφικαὶ Σημειώσεις περιέχουσι ὅλας τὰς πληροφορίας ἀπὸ τῆς χρονολογίας τῆς ἐκδόσεως τοῦ Τόμου ἢ τοῦ τελευταίου Παρκαρτήματος ἢ Ἵδρογραφικῆς Σημειώσεως, ἀλλὰ προσπαθοῦσι νὰ μὴ ἐκδίδωσι πλεονέτερας τῆς μιᾶς τοιαύτης δι' ἕκαστον τόμον, ἀλλ' εἰς τὴν συλλογὴν νέων ἀγγελιῶν περιλαμβάνεται καὶ ἡ παλαιὰ εἰς Παρκαρτήματα.

Ἡ ὑπαρξὶς Παρκαρτημάτων ἢ Ἵδρογραφικῶν Σημειώσεων σημειοῦται εἰς τὸν πίνακα τὸν ὑπάρχοντα ἐσω τοῦ καλύμματος ἐκάστου τόμου, καθ' ἣν περίπτωσιν ἐκάστη διορθώσις δὲν ἐγένετο πρὸ τῆς ἀγορᾶς τοῦ βιβλίου, καὶ εἰς τὴν αὐ-

τὴν στήλην ἀναγράφονται καὶ αἱ λαμβανόμεναι Σημειώσεις ἢ Παρκαρτήματα μετὰ τὴν ἀγοράν.

Αἱ διορθώσεις δύνανται νὰ γίνωσιν εἰς τὸ περιθώριον ἐκάστου τόμου ναυτιλιακῶν ὁδηγιῶν αἱ σχετικαὶ πρὸς τὰ Παρκαρτήματα ἢ τὰς Ἵδρογραφικὰς Σημειώσεις, ὅταν αἱ τελευταῖαι ἐκτυπῶνται ἐπ' ἀμφότερων τῶν ὄψεων τοῦ φύλλου. Ὅταν ὁμοῦ ἐκτυπῶνται αὐταὶ ἐπὶ τῆς μιᾶς μόνον ὄψεως καὶ κόπτονται τὰ τμήματα αὐτῶν τίθενται εἰς τὴν οἰκείαν θέσιν.

Ἐκ τῶν ἀνωτέρω ἐννοεῖται ὅτι αἱ ναυτιλιακαὶ ὁδηγίαι οὐδέποτε δύνανται νὰ διορθῶνται ἐν ὅλαις ταῖς λεπτομερείαις παρὰ κατὰ τὴν ἡμέραν τῆς τελευταίας Ἵδρογραφικῆς Σημειώσεως ἢ Παρκαρτήματος καὶ τότε, ὡς ἤδη ἐρρήθη, ὅταν ὑπάρχωσι διαφοραὶ ὁ χάρτης, ὁ ὅποιος δύνανται νὰ διορθῶθῃ κατὰ τὰς μᾶλλον προσφάτους πληροφορίας, δέον νὰ ληρῆθῃ ὡς ὁδηγός ὅσον ἀφορᾷ εἰς τὴν συνήθη ναυτικὴν αὐταὶ ἐπαρκοῦσι.

Χρηθῆς τῶν χαρτῶν ἢ βοηθημάτων τῆς ναυτιλίας καὶ γενικαὶ σημειώσεις σχετικαὶ εἰς τὴν καθόλου πλωτικὴν

1) Ἀκριβεία χάρτου. Ἡ ἀξία χάρτου κατ' ἐξοχὴν ἐξαρτᾶται ἐκ τῆς ἀκριβείας τῆς ὑποτυπώσεως ἐπὶ τῆς ὁποίας στηρίζεται καὶ εἶνε τοσοῦτο μεγαλητέρα καθ' ὅσον μεγαλητέρα εἶνε ἡ κλίμαξ τοῦ χάρτου.

Πρὸς ἐκτίμησιν ταύτης ἡ χρονολογία τῆς ὑποτυπώσεως, ἡ ὁποία πάντοτε παρέχεται ἐν τῷ τίτλῳ, εἶνε ἀξιόλογος ἐνδείξις. Πλὴν τῶν ἀλλοιωτέων αἱ ὅποια εἰς βυθούς, ἐν οἷς ἐπικρατεῖ ἄμμος καὶ πηλός, δύνανται νὰ ἐπέλθωσιν ἀπὸ τῆς ἡμέρας τῆς ὑποτυπώσεως, αἱ ἀρχαιότεραι ὑποτυπώσεις ἐγένοντο γενικῶς ὑπὸ περιστάσεις ἀποκλειούσας μεγάλην ἀκρίβειαν ἐν ταῖς λεπτομερείαις καὶ ὅσα χάρτης τις στηρίζεται ἐπὶ τοιαύτης ὑποτυπώσεως δέον νὰ θεωρεῖται μετ' ἐπιφυλάξεως. Ὅντως, πλὴν τῶν λίαν συχνάζομένων λιμένων καὶ τῶν ἐγγὺς αὐτοῖς δὲν ἐγένετο ἡ ὑποτύπωσις τόσον λεπτομερῶς ἐν τῇ ἐξερεινήσει τοῦ βυθοῦ, ὥστε νὰ εἴμεθα βέβαιοι ὅτι πᾶς κίνδυνος ἐσημειώθη. Τὸ πυκνὸν ἢ ἀραιὸν τῶν βολισμάτων εἶνε ἐτέρα ἐνδείξις διὰ τὴν ἐκτίμησιν τῆς τελειότητος τοῦ χάρτου. Ὅπου τὰ βολίσματα κείνται σποραδικῶς καὶ ἀνίσως διανεμημένα, δύνανται νὰ θεωρηθῶσιν ὡς δείγμα ὅτι ἡ ὑποτύπωσις δὲν ὑπῆρξε λεπτομερῆς.

Λευκὰ διαστήματα μεταξὺ βολισμάτων ἐνδεικνύουσιν ὅτι δὲν ἐγένοντο βολίσεις εἰς τοὺς τόπους τούτους. Ὅταν τὰ παρκαίμενα βολίσματα εἶνε βεβηκίως δυνάμεθα μετὰ πεποιθήσεως νὰ θεωρήσωμεν ὅτι εἰς τὰς λευκὰς κηλίδας ὁ βυθός εἶνε βεβηκίως ἀλλ' ὅπου ταῦτα εἶνε βραχέα (ρηχὰ), ἡ δυνατὸν ἐκ τοῦ ὑπολοίπου τοῦ χάρτου

νά υποτεθῆ ὅτι ὑπάρχουσιν ὑφάλαι ἢ στήθη, τοικύτη λευκὴ κηλὶς δέον νὰ θεωρεῖται ὑποπτος. Κυρίως τοῦτο συμβαίνει εἰς χώρας κοραλλιοφόρους ἢ βραχώδεις ἀκτὰς καὶ δέον νὰ υπομνησθῆ ὅτι εἰς ὕδατα ὅπου ἀφθονοῦσιν οἱ βράχοι εἶνε πάντοτε δυνατὸν ἢ ὑποτύπως, ὅσον τελεία καὶ λεπτομερῆς, νὰ μὴ ἐπιτύχη τὴν εὐρεσίαν πάσης μικρᾶς ὑφάλου.

Εἰς ἐπαρκῆ ἀπόστασιν δέον νὰ παραπλέωμεν βραχώδη ἀκτὴν ἢ ὑφάλον καὶ ὁ ἐπόμενος κανὼν δέον πάντοτε νὰ τηρῆται: ἀντὶ ἀκτῆς νὰ θεωρῆται ἰγίης δι' ἃς δὲν ἰνδικοῦται χοιραδῶδης, τούταντιον δέον νὰ υποτίθεται.

2). *Ἰσθαθεὶς γραμμαὶ προφίλαξις* — Πλὴν τῶν σχεδίων τῶν λιμένων, τὰ ὅποια ὑπετυπώθησαν λεπτομερῶς, ἢ τῶν πέντε ὄργυιων γραμμῆ ἐπὶ τῶν πλείωνων τοῦ Ναυαρχείου χαρτῶν δέον νὰ θεωρηθῆ ὡς ἐνδείξεις προσοχῆς ἢ γραμμῆς κινδύνου ἐναντίον τῆς ἀνευ ἀνάγκης προσπελάσεως τῆς ἀκτῆς ἢ τοῦ στήθους ἔσω τῆς γραμμῆς ταύτης, ἐνεκα τῆς πιθανότητος τῆς ὑπάρξεως μὴ ἀνακαλυφθεισῶν ἀνωμαλιῶν τοῦ βυθοῦ, αἱ ὅποια μόνον δι' ἐπιμελετημένης λεπτομεροῦς ὑποτυπώσεως δύνανται νὰ ὑποτυπωθῶσιν. Δὲν υποτίθεται ὅτι πλοῖα προκειμένου νὰ πλησιάσωσιν εἰς τοιοῦτους τόπους δὲν θὰ λάβωσιν εἰδικὰς προφυλάξεις.

Ἡ γραμμὴ τῶν δέκα ὄργυιων εἰς τὰς βραχώδεις ἀκτὰς εἶνε ἑτέρα ἐνδείξεις προφυλάξεως κυρίως διὰ τοῦ μεγάλου βυθίσματος πλοῖα.

Οἱ χάρται ἐφ' ὧν δὲν σημειοῦνται γραμμαὶ ἴσου βάθους δύνανται εἰδικῶς νὰ θεωρῶνται μετ' ἐπιφυλάξεως, καθ' ὅσον ἐνδεικνύουσιν ὅτι τὰ βολίσματα ἐγένοντο λίαν ἄρεα καὶ ὁ βυθὸς εἶνε λίαν ἀνώμαλος, ὥστε αὐταὶ νὰ δύνηται νὰ χαρραχθῶσι μετὰ βεβαιότητος.

Μεμονωμένα βολίσματα, βραχύτερα τῶν πέριξ αὐτῶν βολισμάτων δέον πάντοτε νὰ ἀποφεύγωνται, κυρίως δὲ ὅταν περιβάλλωνται διὰ κύκλου καθ' ὅσον δὲν εἶνε γνωστὸν πόσον ἐγγὺς ἢ θέσις ἐξηρευνηθῆ.

3) *Χάρτην μεγάλης κλίμακος δέον νὰ μεταχειρίζομεθα*. — Δυνατὸν ἐνίοτε νὰ συμβῆ ἕνεκα ἐπισπεύσεως τῆς ἐργασίας τῆς ἐκδόσεως μόνον εἰς τὴν χαλκὴν πλάκα τῆς μεγάλης κλίμακος χαρτῶν νὰ κατορθωθῆ εὐρεῖα ἐπανόρθωσις τῆς γραμμῆς τῆς ἀκτῆς ἢ τῶν βολισμάτων. Τοῦτου ἐνεκα καὶ διότι οἱ μεγάλης κλίμακος χάρται δεικνύουσι μεγαλύτερας λεπτομερείας δέον πάντοτε νὰ προτιμῶσιν οἱ ναυτιλλόμενοι τὴν χρῆσιν αὐτῶν.

4) *Προφυλάξεις κατὰ τὴν χρῆσιν μικρᾶς κλίμακος χαρτῶν*. — Κατὰ τὴν προσέγγισιν τῆς ξηρᾶς ἢ ἐπικινδύνων χοιράδων δέον πάντοτε νὰ παρατηρῶμεν τὴν κλίμακα τοῦ χάρτου.

Μικρὸν σφάλμα κατὰ τὴν στίξιν τῆς θέσεως τοῦ πλοῖου παριστᾷ ὀλίγα μέτρα ἐν τῇ μεγάλῃ κλίμακος χάρτη, ἐν ᾧ εἰς μικρᾶς κλίμακος τὸ αὐτὸ πᾶσον ἐκτάσεως παριστᾷ μεγάλα κλάσματα τοῦ μιλίου. Τοῦτο δὲ κυρίως πρέπει νὰ παρατηρῶμεν προκειμένης ἀγκυροβολίας ἐπὶ στήθους καταλλήλου βάθους εἰς ἀπόστασιν τινα ἀπὸ τῆς ξηρᾶς.

Διὰ τὸν αὐτὸν λόγον, διοπτύσεις τῶν ἐγγὺς σημείων δέον νὰ προτιμῶνται ἀπὸ τὰς διοπτύσεις μεμακρυσμένων, καίτοι τὰ τελευταῖα δύνανται νὰ ὦσιν μᾶλλον εὐδιάκριτα, καθ' ὅσον μικρὴν σφάλμα εἰς τὴν διοπτύσιν ἢ τὴν μεταφορὰν ταύτης ἐπὶ τοῦ χάρτου ἔχει μεγαλύτεραν ἐπιρροὴν εἰς τὴν κακὴν στίξιν τοῦ στίγματος, ὅταν μακρότερον χαράσσεται ἢ γραμμῆ.

(Ἀκολουθεῖ).

M. ΜΑΤΘΑΙΟΠΟΥΛΟΣ

Υποπλοίαρχος τοῦ Π. Ναυτικοῦ

ΔΙΑ ΤΟΥΣ Κ. Κ. ΠΛΟΙΑΡΧΟΥΣ

ΜΕΤΑΒΟΛΑΙ ΦΑΡΩΝ ΚΑΙ ΦΑΝΩΝ

Ἰταλία

Λιμὴν Σαλέρνο

Ὁ Σημαντῆρ, ὅστις εὐρίσκεται εἰς τὴν εἰσοδὸν τοῦ λιμένος Σαλέρνο καὶ ἐπὶ τοῦ ὁποῖου ὑπῆρχε φῶς σταθερὸν κόκκινον ἀφαιρεθεὶς ἐπὶ τινα καιρὸν διὰ νὰ ἐπισκευασθῆ ἐποθετήθη πάλιν καὶ ἤρχισε τὴν λειτουργίαν του.

Νῆδος Τζίλιο

Ὁ φάρος τῆς ἄκρας τοῦ μόλου πρὸς βορρᾶν τῆς νήσου Τζίλιο, ὅστις κατὰ τὸν φροδεϊκτὴν εἶχε φῶς σταθερὸν, ἐτροποποιήθη εἰς περιστροφικὸν μὲ ἐκλάμψεις ἀνὰ 15 δευτερόλεπτα καὶ φαίνεται ἐξ ἀποστάσεως 18 μιλίων μὲ νύκτα καθαρὰν καὶ ἀσέληνον.

Νῆδος Γανούτρι

Ὁ φάρος ὅστις εὐρίσκετο ἐπὶ τῆς Νοτίας ἄκρας τῆς νήσου Γανούτρι, ὁ ὁποῖος κατὰ τὸν φροδεϊκτὴν εἶχε σταθερὸν φῶς, ἐτροποποιήθη εἰς περιστροφικὸν λευκὸν σπινθηρίζοντα κατὰ 5 δευτερόλεπτα καὶ φαίνεται ἐξ ἀποστάσεως 15 μιλίων μὲ νύκτα καθαρὰν καὶ σκοτεινὴν.

Νῆδος Πιανόζα

Ὁ φάρος, ὅστις εὐρίσκετο πρὸς τὸ Ἀνατολικὸν τῆς ὑφάλου, τῆς νήσου Πιανόζας μέρους ἀπὸ τῆς 1 Μαΐου 1901 χάριν ἐπισκευῆς ἀντεκατεστάθη διὰ φωτὸς λευκοῦ σταθεροῦ, μέχρι νεωτέρας διαταγῆς.

Πλάτος Β. 42° 35'. Μῆκος Α. 10° 06'

N.

ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΔΙΚΑΙΟΝ

ΣΥΝΕΦΟΠΛΙΣΜΟΣ

(ARMEMENT COLLECTIF)

(Συνέχεια καὶ τέλος)

Ἄρθρ. 474. Οἱ συνεφοπλισταὶ, ὅταν εἶναι προσωπικῶς ὑπόχρεοι, εὐθύνονται πρὸς τοὺς τρίτους, κατ' ἀναλογίαν τῆς μερίδος αὐτῶν ἐπὶ τοῦ πλοίου.

Ὅταν μερὶς τοῦ πλοίου ἀπηλοτριώθη, αἱ προσωπικαὶ ὑποχρεώσεις, αἵτινες συνήφθησαν ἐν σχέσει πρὸς τὴν μερίδα ταύτην, κατὰ τὸ διάμεσον χρονικὸν διάστημα μεταξύ τῆς ἀπαλλοτριώσεως, καὶ τῆς ἐν ἄρθρῳ 471 μνημονευμένης γνωστοποιήσεως, βαρύνουσι ἐν ταύτῃ τὸν τε πωλητὴν καὶ τὸν ἀγοραστήν.

Ἄρθρ. 475. Οἱ συνεφοπλισταὶ δύνανται ὑπὸ τὴν ιδιότητα ταύτην, νὰ ἐνχθῶσι ἐνώπιον τοῦ δικαστηρίου τοῦ τόπου τῆς νηολογήσεως, ἐνεκα πάσης διαφορᾶς, ἣτις ἤθελεν ἀναφυῆ ὑπὸ τινος τῶν συνεφοπλιστῶν, ἢ παρὰ τρίτου τινός.

Ἡ διάταξις αὕτη ἐφαρμόζεται ἐπίσης, ὅταν ἡ ἀγωγή ἀπευθύνεται κατὰ τινος τῶν συνεφοπλιστῶν, ἢ τινῶν μεταξύ αὐτῶν.

Ἄρθρ. 476. Ὁ συνεταιρισμὸς δύο ἢ πλείωνων, ἐπὶ σκοπῷ ναυπήγεως πλοίου ἐπὶ κοινῷ λογαριασμῷ καὶ χρήσεως τούτου πρὸς τὴν ναυσιπλοῖαν, διέπεται ὑπὸ τῶν ἄρθρων 457, 458, 467. — Τὸ τελευταῖον τοῦτο ἄρθρον ἐφαρμόζεται ἐπίσης εἰς τὰς δαπάνας τῆς ναυπήγεως, ὡς καὶ τ' ἄρθρα 472 καὶ 474 ἀφ' ὅτου δὲ τὸ πλοῖον ἐναυπηγήθη καὶ πρεδῆθη ὑπὸ τοῦ ναυπηγοῦ, ἄρχεται ἡ ἐφαρμογὴ τῶν ἄρθρων 471 καὶ 472.

Ὁ διαχειριστὴς τοῦ πλοίου δύναται νὰ διορισθῆ καὶ πρὸ τῆς ναυπήγεως τοῦ πλοίου, κατὰ τὴν περίπτωσιν δὲ ταύτην, ἀπὸ τοῦ διορισμοῦ του, ἔχει τὰ δικαιώματα καὶ τὰς ὑποχρεώσεις τοῦ διαχειριστοῦ συνεφοπλισμοῦ, σχετικῶς πρὸς τὴν μέλλουσαν διαχείρισιν τοῦ συνεφοπλισμοῦ.

Παρατ. Τὸ ἄρθρον τοῦτο προβλέπει καὶ τὴν περίπτωσιν, καθ' ἣν ὁ συνεταιρισμὸς ἀποβλέπει τὴν ναυπήγησιν πλοίου, ὀρίζει δὲ ὅτι: αἱ αὐταὶ διατάξεις ἐφαρμόζονται καὶ ἐπὶ τῆς προκειμένης περιπτώσεως ἤτοι αἱ τῶν ἄρθρων 457, 458 περὶ τοῦ σχηματισμοῦ τῶν ἀποφάσεων ὑπὸ τῆς πλειονοψηφίας, ἀνκλόγως τῶν μερίδων ἐκάστου ἐπὶ τοῦ πλοίου, 467 περὶ τῆς ὑποχρεώσεως τῶν

συμμετόχων πρὸς συνεισφορὰν τῶν δαπανῶν, καὶ τῶν συνεπειῶν τῆς ἀρνήσεως καὶ ἀναβολῆς, 472 περὶ τῆς μεταβολῆς τῶν προσώπων τῶν συμμετόχων καὶ τῶν συνεπειῶν τῆς ἀπαλλοτριώσεως τῆς μετοχῆς ὡς πρὸς τοὺς τρίτους, καὶ 471 περὶ τῶν μεταξύ τῶν συνεφοπλιστῶν συνεπειῶν τῆς τοικύτης ἀπαλλοτριώσεως. — Δὲν ἐφαρμόζεται ὁμοίως ἡ διάταξις τοῦ ἀνωτέρω ἄρθρου 476, ὅταν ὁ συνεταιρισμὸς γίνεται ἐπὶ σκοπῷ ναυπήγεως πλοίου, πρὸς πώλησιν. Ἡ τοιαύτη περίπτωσις ἀποτελεῖ μετοχικὴν ἐταιρίαν διεπομένην ὑπὸ τῶν περὶ αὐτῆς κανόνων τοῦ τε ἐμπορικοῦ νόμου, καὶ τοῦ ἀστικοῦ περὶ ἐταιριῶν. Διαρκούσης ὁμοίως τῆς ναυπήγεως τοῦ πλοίου, δὲν ἀπχορευεῖται εἰς τὸν συνεφοπλιστὴν νὰ πωλήσῃ τὴν μερίδα αὐτοῦ (conferences de Hambourg — ὄρα Ma Kower σημ. 57.)

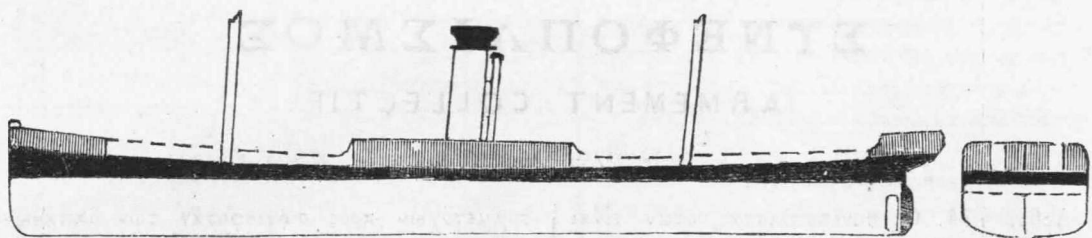
Κατὰ τὴν ἐννοίαν τῶν διατάξεων τοῦ ἄρθρου 476 ἐν συνδυασμῷ πρὸς τὰ ἐν αὐτῷ ἀναφερόμενα, ἐφ' ὅσον δὲν ἐπερατώθη ἡ ναυπήγησις τοῦ πλοίου, δι' ἀποφάσεως τῆς πλειοψηφίας δὲν δύναται νὰ ἐπέλθῃ ἡ διάλυσις τοῦ συνεταιρισμοῦ.

Οἱ συνέταιροι καὶ πρὸ τῆς ναυπήγεως, δύνανται νὰ διορίσωσι διαχειριστὴν τοῦ πλοίου, ὁ διαχειριστὴς ὁμοίως οὗτος θεωρεῖται ἀπλῶς ἐντολοδόχος τῶν συνεταίρων, μέχρι τῆς ναυπήγεως τοῦ πλοίου, περατωθείσης δὲ ταύτης ὑποκαίται εἰς τὰς περὶ διαχειριστοῦ μνημονευθείσας διατάξεις τοῦ κειμένου νόμου. — Ὁ ἐκ προοιμίων διορισμὸς αὐτοῦ, καθιστᾷ τοῦτον μέχρι τῆς ναυπήγεως, ἀντιπρόσωπον τῶν συνεταίρων ὡς πρὸς τὰ ἔργα τῆς ναυπήγεως μέλλον μετὰ τὸ πέρας αὐτῆς νὰ καταστῆ διαχειριστὴς τοῦ συνεφοπλισμοῦ, καὶ ὑποβλήθῃ εἰς τὰς παρὰ τοῦ νόμου κεκανονισμένας ὑποχρεώσεις.

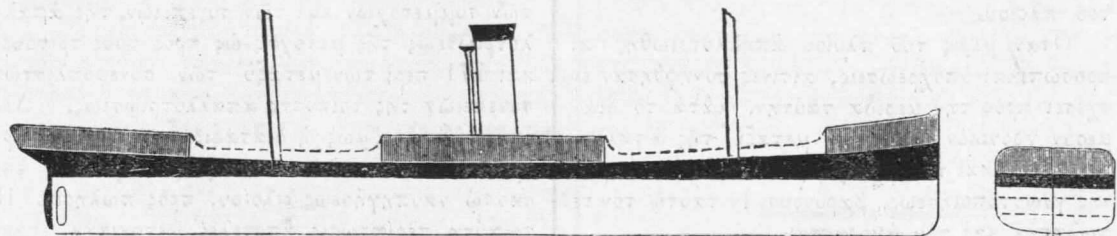
Ἄρθρ. 477. Ὁ διαχειριζόμενος πλοῖον τι ἐν τῇ ναυτικῇ ἐμπορίᾳ, ὅπερ δὲν ἀνήκει εἰς αὐτὸν, καὶ κυβερνῶν, ἢ ἐμπιστευόμενος τὴν διεύθυνσιν εἰς πλοίαρχον, θεωρεῖται ὡς ἐφοπλιστὴς ἐν ταῖς πρὸς τρίτους σχέσεσιν αὐτοῦ.

Ὁ ἰδιοκτῆτης, δὲν δύναται νὰ ἀποκρούσῃ τὴν ἀγωγήν ἐκείνου, ὅστις παρίσταται ὡς δανειστής πλοίου, χάριν τῆς ἀποστολῆς αὐτοῦ, ἐκτὸς ἐὰν ἀποδείξῃ ὅτι τὸ πλοῖον παρεξέτραπη τοῦ

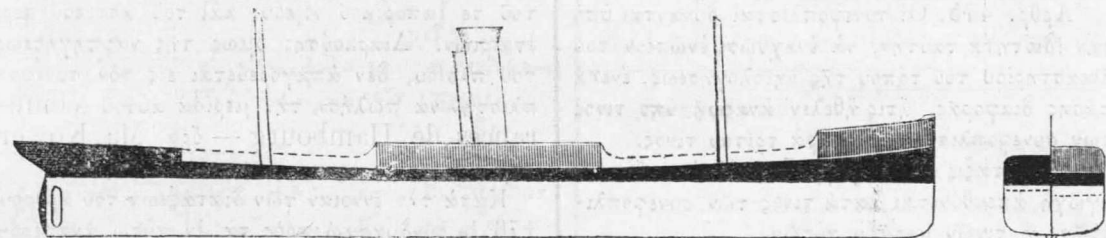
ΤΥΠΟΙ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ



(Τύπος β'.)



(Τύπος γ'.)



(Τύπος δ'.)

Τὸν ὑπ' ἀριθ. 1 τύπον διεδέγησαν ταχέως ὑπ' ἀριθ. 2 καὶ 3 τοιοῦτοι, οἵτινες συνίστανται εἰς τὴν ἐξῆς προσθήκην ὑπεράνω τοῦ καταστρώματος πρὸς τὸ μέρος τῆς πρῶρας, τῆς πρύμνης καὶ εἰς τὸ μέσον παρὰ τὴν μηχανήν, προσετέθησαν διπλά καταστρώματα. Καὶ τὸ μὲν πρὸς τὴν πρῶραν ἐχρησιμοποιήθη ὡς διαμερίσμα τῶν ναυτῶν καὶ θερμαστῶν, τὸ δὲ πρὸς τὴν πρύμνην ὡς θάλαμος τοῦ πλοιάρχου, τὸ δὲ ἐπὶ τῆς μέσης, ὡς κάλυμμα τῆς μηχανῆς καὶ διαμερίσματα τῶν μηχανικῶν καὶ ἀποθηκῶν ἐν γένει.

Εἰς τὸν τύπον ὑπ' ἀριθ. 3 τὸ καλυφθὲν μέρος τοῦ καταστρώματος ἤρξθη περισσότερο διὰ τὴν εὐκολίαν καὶ διὰ νὰ μὴ εἰσέρχονται τὰ κύματα ἐλευθέρως εἰς τὸ κατάστρωμα.

Ὁ τύπος ὑπ' ἀριθ. 4 στηρίζεται ἐπὶ τῶν ἰδίων λόγων ἀλλὰ παρουσιάζει μικρὰς παραλλαγὰς πρὸς τὴν πρύμνην.

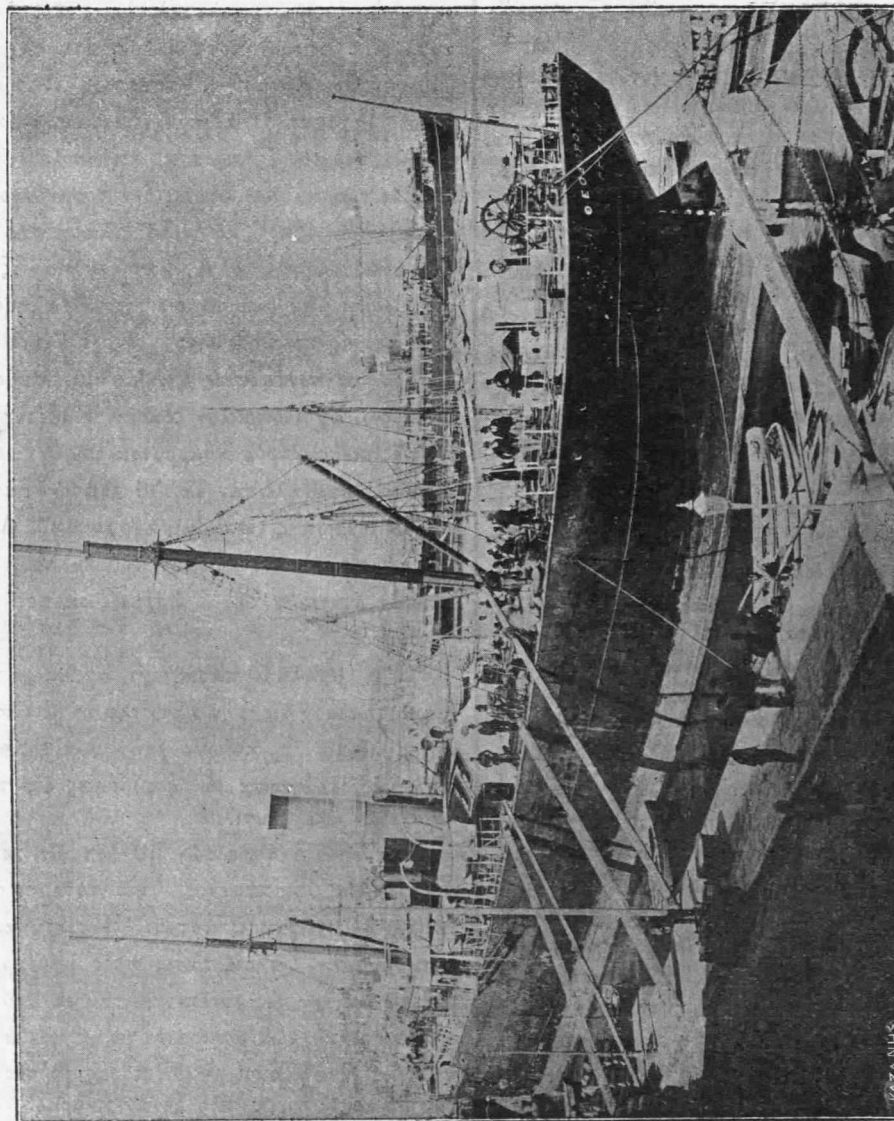
προορισμοῦ του, καὶ ὁ δεικνυτῆς δὲν διετέλει ἐν καλῇ πίστει.

Παρατ. Διὰ τῆς πρώτης παραγράφου τοῦ ἀρθροῦ τούτου ὀρίζεται ὅτι ὁ ὑπὸ τοὺς ὄρους ἐκείνους ἔχων τὴν διεύθυνσιν πλοίου θεωρεῖται ἐφοπλιστὴς ὡς πρὸς τοὺς τρίτους—δηλ. ὑπόκειται εἰς ὅλας τὰς ὑποχρεώσεις καὶ ἔχει ὅλα τὰ δικαιώματα τοῦ ἐφοπλιστοῦ πλοίου κατὰ τὰ ἐν τῷ ναυτικῷ νόμῳ διατεταγμένα, ἀδιάφορον ἂν οὗτος δὲν εἴη ἰδιοκτῆτης, διότι τοῦτο δὲν ἐξετάζει ὁ νόμος. Ἐκ τοῦ περιεχομένου δὲ τοῦ παραγράφου τούτου ὀρίζονται καὶ αἱ περιπτώσεις, καθ' ἃς θεωρεῖται τις ἐφοπλιστὴς. Τίς εἶναι ἐφοπλιστὴς; Ὁ Γερμανικὸς νόμος ταυτίζει τὸ

πρόσωπον τοῦ ἐφοπλιστοῦ μὲ τὸ τοῦ ἰδιοκτῆτου (ἄρθρ. 450). «Ὁ ἐφοπλιστὴς εἶναι ὁ ἰδιοκτῆτης πλοίου προσωρισμένου πρὸς τούτου διὰ τὴν ναυτικὴν ἐμπορίαν».

Ὅθεν ἡ λέξις αὕτη κατὰ τὴν ἑρμηνείαν, ἣν δίδωσιν ἐν Γερμανίᾳ οἱ νομοδιδάσκαλοι δὲν φανερώνει οὔτε τὸν ἰδιοκτῆτην πλοίου τινός, οὔτε τὸν μισθώσαντα πλοῖον τι διὰ λογαριασμὸν του, ἢ πρὸς τὸν σκοπὸν μεταμισθώσεως. Ἴνα θεωρηθῆ ἑφοπλιστὴς, δεόν ἡ ναυτικὴ ἐμπορία νὰ ἐνασκήται παρὰ τοῦ ἰδιοκτῆτου τοῦ πλοίου, ἢτοι αὐτοῦ οὗτος νὰ ἐξοπλίζῃ διὰ λογαριασμὸν ἴδιον τὸ πλοῖον.—Ὁ Ἰταλικὸς νόμος τοῦ 1882 ἀγνοεῖ τὴν λέξιν ἐφοπλιστὴς ὁμιλῶν μόνον περὶ ἰδιοκτῆτου, ὁ δὲ Ἰσπανικὸς ἐν ἀρθρῷ 586 ὀνομά-

ΤΟ ΕΜΠΟΡΙΚΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΜΑΣ



Τὸ ἰδιοκτῆτον φορτηγὸν ἀτμόπλοιον «Θεόδωρος Σιφναῖος» τόνων χωρητικότητος 990 ἀγορασθὲν ἐν Ἀγγλίᾳ παρὰ τοῦ πλοιάρχου κ. Πέτρου Ἀντωνέλλου. Ἐν αὐτῷ πλοιαρχεῖται σήμερον ὁ κ. Ἰωάννης Χαρόπουλος.

ζει έφοπλιστήν τὸ πρόσωπον, ὅπερ παρέχει τὰς ἀναγκαίαις διὰ τὸ πλοῖον τροφὰς καὶ ἐφόδια, ἤτοι τὸν λεγόμενον ἐξοπλισμὸν, καὶ ἀντιπροσωπεύει τὸ πλοῖον ἐν τῷ λιμένι ἔνθα εὐρίσκεται.

Ἐν τῷ σχεδίῳ τῆς ἀναθεωρήσεως τοῦ Γαλλ. Ἐμπορ. κώδικος περιέχεται ὁρισμὸς πλήρης καὶ ὀρθὸς περὶ τοῦ ἐφοπλιστοῦ. «Ὁ ἐφοπλιστὴς εἶνε ὁ ἰδιοκτῆτης, ἢ ἐντολοδόχος τοῦ ἰδιοκτῆτου, ὅστις ἀντιπροσωπεύει τοὺς ἰδιοκτῆτας τοῦ πλοίου, ἐνώπιον τῶν δικαστηρίων ὡς πρὸς τὸ πλοῖον καὶ τὴν ἀποστολὴν αὐτοῦ». — Ὅθεν δὲν εἶναι ἀνάγκη νὰ συντρέχωσιν καὶ αἱ δύο ἰδιότητες ἐν τῷ αὐτῷ προσώπῳ. Ὁ ἰδιοκτῆτης συνήθως εἶνε καὶ ἐφοπλιστὴς, ἀλλὰ ὁ ἐφοπλιστὴς δύναται νὰ εἶναι καὶ τρίτον πρόσωπον μισθοῦν τὸ πλοῖον καὶ προμηθεύον αὐτὸ μὲ τὰ ἀναγκαιὰ πρὸς πλοῦν. Ο. Desjardins (Traité du droit comm. marit T. 2 p. 256) καὶ ὁ Caumon (λεξικὸν τοῦ Ναυτικοῦ δικαίου ἐν λέξει ἐφοπλιστῆς ἀριθ. 1) διδούσι σαφῆ ἔννοιαν τοῦ ἐφοπλιστοῦ. «Ὁ ἐφοπλιστὴς εἶνε ἐκεῖνος ὅστις ἐξοπλίζει τὸ πλοῖον πρὸς ἐκτέλεσιν πλοῦ, τουτέστιν, ὅστις προνοεῖ περὶ πικντὸς ἀναγκαιῶν κατὰ τὸν πλοῦν ἐν σχέσει πρὸς ναυτικὴν ἀποστολὴν, καὶ ὅστις ἔχει τὸ πλοῖον τούτου τὴν διοίκησιν καὶ τὴν διαχειρίσιν. Αἱ δύο ἰδιότητες τοῦ ἐφοπλιστοῦ καὶ τοῦ ἰδιοκτῆτου τοῦ πλοίου δὲν εἶναι ἀσυμβίβαστοι, δὲν ἀπονέμονται πάντοτε καὶ ἀναγκαιῶς εἰς δύο πρόσωπα διάφορα. Τὸ ἄνευ συνθησεστάτη εἶνε ἢ ἐν τῷ αὐτῷ προσώπῳ ἔνωτις ἀμφοτέρων τῶν ἰδιοκτῆτων, ὁ ἐφοπλιστὴς εἶνε ὁ ἰδιοκτῆτης τοῦ πλοίου του.

Ἡ δευτέρη παρὰγραφος τοῦ ἀρθρου τούτου, εἶνε συνέπεικ τοῦ γενικοῦ τοῦ δικαίου κανόνος, ὅτι ὁ κμοιβαῖος δόλος συμψηφίζεται. Ὅταν ὁ δανειστὴς διετέλει ἐν γνώσει τοῦ ὅτι τὰ δανεισθέντα θὰ χρησιμεύσωσι δι' ἀνάγκας τοῦ πλοίου ἐκτρεπομένως τοῦ θεμιτοῦ καὶ τοῦ νομίμου, σιωπᾶ δὲ, ἵνα ἀποκτήσῃ τὰ εἰς τοὺς δανειστάς τοῦ πλοίου παρομαρτοῦντα πλεονεκτήματα ὑπάρχει ἐκκτέρωθεν δόλος καὶ κατὰ συνέπειαν δὲν δύναται νὰ ἔχη ἀγωγὴν κατὰ τοῦ ἰδιοκτῆτου.

Διὰ τοῦ ἀρθρου τούτου συμπληροῦται τὸ περὶ συνεφοπλισμοῦ κεφάλαιον τοῦ Ἐμπορ. Κώδικος, ὅστις μετὰ τοῦ ἀστικοῦ Γερμανικοῦ Κώδικος εἶνε ὁ πληρέστερος καὶ μᾶλλον σαφὴς καὶ μᾶλλον ὠρισμένος μετ' ἀλληλουχίας κσνήθους συντεταγμένος Κώδιξ τῆς Εὐρώπης, δι' ὅπερ, διακαίως ἐλέγχθη περὶ αὐτοῦ ὑπὸ τῶν ἐρμηνευτῶν τῆς Γερμανικῆς νομοθεσίας, ὅτι οὐδ' ἡ ἐλαχίστη ἀστυνομία ἀναφύεται μεταξύ τῶν πολυπληθῶν καὶ ποικίλων διατάξεων αὐτῆς.

Σύρος

ΕΜΜ. ΜΑΚΡΥΓΙΑΝΝΗΣ
δικηγόρος

Ο ΔΑΣΜΟΣ ΕΠΙ ΤΩΝ ΣΧΟΙΝΙΩΝ

Ὁφείλομεν νὰ ἐπιστήσωμεν τὴν προσοχὴν τῆς Κυβερνήσεως ἐπὶ τῆς πικντελῶς ἀδίκου φορολογίας ἐπὶ τῶν σχοινίων, ἅτινα κατὰ τὴν εἰσαγωγὴν αὐτῶν εἴτε λευκὰ εἶναι, εἴτε ἐκ σπάρτου, εἴτε ὁπωσδήποτε ἄλλως κατασκευασμένα ὑφίστανται δασμὸν 50 περιῶν λεπτῶν κατ' ὄγκον. Λέγομεν δὲ ἀδίκον τὴν φορολογίαν ταύτην καθόσον οἱ ἐφοπλισταὶ καὶ ἐν γένει οἱ ἰδιοκτῆται τῶν πλοίων, ὁσάκις δὲν προμηθεύονται τὰ ἐκ σχοινίων ἐξαχτήματα, ἐπὶ βλάβῃ τῆς ἀγορᾶς Πειραιῶς, Σύρου κλπ., κατ' εὐθείαν ἐξ Εὐρώπης, εἶναι ὑποχρεωμένοι εἰς τιμὰς ἀληθῶς ὑπερόγκους νὰ προμηθεύωνται ἐν Ἑλλάδι ταῦτα.

Πρὸ δεκαπενταετίας ἢ καὶ πλέον εἶτι ὑφίστατο ἐν Σύρῳ Σχοινοποιεῖον καὶ ἡ Κυβέρνησις τῆς ἐποχῆς ἐκείνης πρὸς ἐνθάρρυνσιν τῆς ἐγχωρίου παραγωγῆς ἐπέβαλε τὸν ἐκ 50 λεπτῶν δασμὸν εἰς τὰ ἐξ Εὐρώπης εἰσαγόμενα σχοινία. Ἀλλὰ τὸ ἐργαστάσιον ἐκεῖνο ἐξέλιπε πρὸ πολλοῦ, συνεξέλιπε δὲ συνεπῶς καὶ ὁ ἀρχικὸς σκοπὸς τῆς φορολογίας.

Ἡ ἐν Ἑλλάδι παραγωγὴ σχοινίων περιορίζεται σήμερον εἰς τὴν κατασκευὴν μικρᾶς ποσότητος λευκῶν σχοινίων, χρησίμων εἰς οἰκιακὰς ἐργασίας, ἐλάχιστα δ' ἢ οὐδὲν εἰς τὴν βιομηχανίαν καὶ ναυτιλίαν.

Ἐκτοτε ὁ δασμὸς τῶν 50 λεπτῶν κατ' ὄγκον ἐξακολουθεῖ ὑφιστάμενος, ὑπὲρ ποτε δὲ σήμερον ἐπιείγει ἢ κτάργησις αὐτοῦ. Ἡ τελευταίως παρατηρουμένη ζωηρὰ τάσις πρὸς ἀγορὰν ἀτμοπλοίων θὰ ἔχη ὡς συνέπειαν τὴν ἐκ τοῦ ἐξωτερικοῦ ἀγορὰν τῶν ἀπαραιτήτων σχοινίων καὶ οἱ ἀρμόδιοι γνωρίζουσι καλῶς πόσος χρυσὸς ἐκ τούτου θὰ ἀπέλθῃ εἰς τὰς ξέναις ἀγορὰς.

Ἀλλὰ καὶ ἐν ὑποθετῇ πρὸς στιγμὴν ὅτι τὰ νέα ἀτμόπλοια ἔρχονται τελείως ἐφοδιασμένα ἐκ τοῦ Ἐξωτερικοῦ, ὑπάρχουσιν ὁμοίως καὶ ἄλλα τῶν ὁποίων ὁ ἐξαχτισμὸς χρήζει ἀνακαινίσεως, ὑπάρχει δὲ κυρίως ἡ Ἑλληνικὴ ἰστιφορία, τῆς ὁποίας διὰ πικντὴς μέσου δέον νὰ ἀνακρίψωμεν τὴν πλήρη καταστροφὴν. Ἐπιβάλλεται ἄρα μέριμνα, καὶ μέριμνα σύντομος πρὸς συγκράτησιν τοῦ τόσον ἀπρονοήτως ἀφιεμένου εἰς ξέναις χεῖρας Ἑλληνικοῦ χρήματος.

Κ. Ε. Α.

ΜΗΧΑΝΙΚΑ ΑΝΑΒΡΑΣΙΣ ΑΤΜΟΛΕΒΗΤΩΝ

Εἶναι γνωστὸν ὅτι ἡ βᾶσις τῆς καλῆς λειτουργίας τῆς μηχανῆς τῶν ἀτμοπλοίων καὶ ἐν γένει τοῦ ὅλου συστήματος, εἶναι ἡ καλὴ διατήρησις τῶν ἀτμολεβήτων, ἐκ τῆς ὁποίας πολλὰ ἐξαρτᾶται ἡ ζωὴ αὐτῆ τῶν μηχανικῶν, τῶν θερμαστῶν καὶ τοῦ ἄλλου πληρώματος τοῦ ἀτμοπλοίου.

Αἱ ἐκρήξεις τῶν ἀτμολεβήτων συμβαίνουσιν ὡς ἐπὶ τὸν πλείστον καὶ ἀπὸ τὰς ἀναβράσεις, αἵτινες πάλιν προέρχονται ἀπὸ τὴν ἀμέλειαν ἢ τὴν ἀμέλειαν τῶν μηχανικῶν καὶ τοῦ ἄλλου προσωπικοῦ τῆς μηχανῆς τῶν ἀτμοπλοίων. Διὰ τοῦτο εἶναι ἀνάγκη νὰ προσλαμβάνωνται ὡς τεχνίται τοῦ κλάδου τούτου, ὅσοι ἔχουσι καλὴν ὑπηρεσίαν καὶ ἀρκετὸν χρόνον ὡς θερμασταὶ καὶ ἀνθρακίται. Οὐδέποτε δὲ νὰ ἐμπιστευώμεθα ἀτμολεβήτας εἰς ἀρχαίους ἀγνωστὰς τὰς καταστρεπτικὰς συνεπείας τῶν μικρῶν ἀκόμη σφαλμάτων αὐτῶν.

Πέντε κυρίως εἶναι τὰ αἴτια ἐκ τῶν ὁποίων συμβαίνουσιν αἱ ἀναβράσεις τῶν ἀτμολεβήτων.

1ον) Ἡ ἀμέλεια τοῦ μηχανικοῦ, ὅστις ἐξ ἀπροσεξίας ἢ σφάλματος τοῦ ὕδατοδείκτου (τοῦ Γιαλιοῦ) μὴ ἀντιληφθεὶς ὅτι ὁ λέβηθς δὲν τροφοδοτῆται κανονικῶς, νομίζει ὅτι τὰ πάντα βαίνουν καλῶς.

2ον) Ἡ ἀπροσεξία τῶν θερμαστῶν καὶ ἀνθρακίτων, οἵτινες ἐξ ἀγνώστων ἀφορμῶν ἐτροφοδότησαν τοὺς φούρνους περισσότερον τοῦ δέοντος καὶ ἐπῆλθε ταχέια ἀνάπτυξις καὶ ἀκρόνιστος κυκλοφορία τοῦ ἀτμοῦ, καθὼς καὶ ἀναβράσις.

3ον) Ὅταν ὁ ἀτμολεβήθς εἶναι μικρότερος τῆς ἀπαιτουμένης ἀναλογίας πρὸς τὴν μηχανὴν τοῦ ἀτμοπλοίου.

4ον) Ὅσάκις ἐκ σφάλματος τῆς κατασκευῆς τοῦ λέβηθτος οἱ αὐλοὶ εἶναι τοποθετημένοι πλησίον ὁ εἰς τοῦ ἄλλου καὶ ἐπέρχεται ἀνάπτυξις ἀκανόνιστος τοῦ ἀτμοῦ καὶ μεγάλη θερμότης εἰς τὸν λέβηθα, καὶ

5ον) Ὅταν ἡ ἐπιφάνεια μεταξύ τοῦ ὕδατος καὶ τῆς ὑψηλοτέρης κορυφῆς τοῦ ἀτμολεβήθτος πρὸς παραδοχὴν τοῦ ἀτμοῦ εἶναι μικρὰ καὶ δὲν ἐπαρκεῖ διὰ τὴν ἀπαιτούμενην κυκλοφορίαν τοῦ βράζοντος ὕδατος.

Ὅσάκις ὁ μηχανικὸς ἀντιλαμβάνεται τὴν ἀνάβρασιν τοῦ ἀτμολεβήθτος ἢ ὅταν ἴδῃ σημεῖον ἀρχῆς ἀναβράσεως πρέπει νὰ καταφύγῃ εἰς τὰ ἐξῆς προληπτικὰ μέσα χωρὶς νὰ χάνῃ καιρὸν.

1ον) Νὰ εἰσάγῃ εἰς τὸν ἀτμολεβήθα διὰ τοῦ καταλλήλου κρουνοῦ ἄλειμμα ἐντὸς τοῦ λέβηθτος.

2ον) Νὰ ἀνοίγῃ τὰς θύρας τῶν φούρνων.

3ον) Νὰ ἐλαττώσῃ τὴν ταχύτητα τῆς μηχανῆς εἰς τρόπον, ὥστε νὰ λειτουργῇ πολὺ ἀργὰ αὐτή.

4ον) Νὰ ἀνοίγῃ τὸ ἀσφαλιστικὸν ἐπιστόμιον διὰ νὰ ἐπέρχεται ἐλαττώσις τῆς ἀναβράσεως.

5ον) Νὰ εἰσάγῃ ψυχρὸν ὕδρωρ εἰς τὸν ἀτμολεβήθα· ἀλλὰ μὲ μεγάλην προσοχὴν, διότι ὅταν εἰσάγῃ μεγάλην ποσότητα ψυχροῦ ὕδατος εἰς αὐτὴν σχηματίζονται ρεύματα καὶ ὕδρωρ δύναται νὰ εἰσέλθῃ μετὰ τοῦ ἀτμοῦ εἰς τοὺς ἀτμοσωλήνας καὶ νὰ φθάσῃ εἰς τοὺς κυλίνδρους, ὅτε θὰ θραυσθῶσι τὰ καλύμματα αὐτῶν καὶ τὰ λοιπὰ εὐθραυστα τεμάχια τῆς μηχανῆς. Διὰ τοῦτο ὁσάκις εἰσάγωμεν ὕδρωρ εἰς τὴν περίστασιν ταύτην πρέπει νὰ προσέχωμεν εἰς τοὺς κρότους, οὓς ἀκούομεν ἐντὸς τῶν κυλίνδρων, ὅταν δὲ ἀκούσωμεν κτύπους ἔστω καὶ μικροὺς, ἀμέσως νὰ μετριάζωμεν τὴν δι' ὕδατος τροφοδοτίσιν τῆς λέβηθτος.

Μετὰ τὰ προφυλακτικὰ ταῦτα μέτρα ὁ ὕδροδείκτης τοῦ λέβηθτος θέλει μᾶς δείξῃ τὴν ποσότητα τοῦ ὕδατος διὰ νὰ κρίνωμεν περὶ τοῦ πρακτέου κατόπιν.

Ὁ Μηχανικὸς
ΙΩΑΝΝΗΣ

ΔΥΣΤΥΧΗΜΑ ΕΠΙ ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΥ

Κατὰ τὸν ἐν Βραβίλα ἡμέτερον ἀνταποκριτὴν τὴν 23 λήξαντος ἐκρήξις ἐγένετο ἐπὶ τοῦ Βελγικοῦ ἀτμοπλοίου «Liege», ἣτις εἶχεν ὡς θύματα δύο ναύτας. Ἡ ἐκρήξις αὐτὴ προῆλθεν ἐκ ποσότητος βενζίνης προωρισμένης διὰ τὴν παρασκευὴν χρωμάτων.

ΑΓΟΡΑ ΚΑΙ ΑΛΛΟΥ ΦΟΡΤΗΓΟΥ ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΥ

Ὁ ἐκ Σπετσῶν κ. Σωτ. Ἀναργύρου ἐπαυελθὼν ἐξ Ἀμερικῆς ἀνεχώρησεν εἰς Λονδίνον, ὅπου προέβη εἰς ἀγορὰν μεγάλου φορητοῦ ἀτμοπλοίου. Ὁ κ. Ἀναργύρου τηλεγραφικῶς παρήγγειλε τὸν καταρτισμὸν τοῦ σχετικοῦ πληρώματος ἐν Σπέτσαις, ὡς δὲ μαυθάνομεν εἶνε διατεθειμένος νὰ προβῇ εἰς τὴν ἀγορὰν καὶ ἄλλων φορητῶν ἀτμοπλοίων.

ΝΑΥΤΙΚΗ ΜΕΤΕΩΡΟΛΟΓΙΑ

Ίσημερινός.

Είς τὸν Ίσημερινὸν οἱ ἄνεμοι πνέουν διαρκῶς ἀπὸ τὸν Πουνέντε καὶ τὸν Πουνέντε — Μαίστρο, τακτικῶς ἀπὸ τοῦ Ὀκτωβρίου μέχρι τοῦ Ἀπριλίου καὶ φθάνουν μέχρι τῆς 10⁰ καὶ 12⁰ μοίρας Νοτίου Πλάτους καὶ μέχρι τῆς 2⁰ μοίρας ἀπὸ τοῦ Μαΐου μέχρι τοῦ Σεπτεμβρίου.

Ἐρυθρὰ Θάλασσα

Είς τὴν Ἐρυθρὰν θάλασσαν οἱ ἄνεμοι πνέουν περίπου ἐννέα μῆνας τοῦ ἔτους ἀπὸ τὴν Ὀστρια καὶ ἀπὸ τοῦ μηνὸς Ἰουλίου μέχρι τοῦ Μαΐου.

Ἀπὸ δὲ τοῦ Ἰουνίου μέχρι τοῦ Αὐγούστου πνέουσι Βόρειοι ἄνεμοι λεπτοὶ τῆς Τραμουντάνης καὶ τοῦ Μαίστρο-Τραμουντάνης.

Περσικὸς κόλπος

Είς τὸν Περσικὸν κόλπον οἱ ἄνεμοι τοῦ Μαίστρο διερροῦν ἀπὸ τὸν Ὀκτώβριον, μέχρι τοῦ Ἰουλίου, ἀπὸ δὲ τοῦ Ἰουλίου μέχρι τοῦ Σεπτεμβρίου πνέουσιν ἐνάντιοι. Οἱ ἄνεμοι οὗτοι συχνὰ διακόπτονται ἀπὸ κακιγίδας προερχομένης ἐκ τοῦ κειροῦ Σιρόκου καὶ ἀπὸ τοὺς ἀπυργίους ἀέμους.

Κόλπος Βεγγάλης

Είς τὸν Κόλπον τῆς Βεγγάλης πνέουσιν οἱ ἴδιοι ἄνεμοι οἱ πνέοντες εἰς τὴν θάλασσαν τῶν Ἰνδιῶν.

Στενὸν Μαγαδασκάρης

Μεταξὺ τῆς Νήσου Μαγαδασκάρης καὶ τῆς Ἀφρικῆς πρὸς τὸ μέρος τοῦ Ίσημερινοῦ, πνέουσι δύο ἄνεμοι τοῦ Γαρμπῆ καὶ Ὀστρια-Γαρμπῆ, ἀπὸ τοῦ Ἀπριλίου μέχρι τοῦ Νοεμβρίου. Τούναντιον πνέουσιν ἄνεμοι τοῦ Γρέγου καὶ Γρέγο-Τραμουντάνης ἀπὸ τοῦ μηνὸς Δεκεμβρίου μέχρι τοῦ Μαρτίου. Καὶ εἰς τὰ παραλία τῆς Ἀφρικῆς καθὼς καὶ εἰς τὰ τῆς Μαγαδασκάρης πνέουσι κανονικοὶ ἄνεμοι ἐλαφροὶ τῆς ζῆρας καὶ τῆς θαλάσσης.

Στενὸν Σουμάτρας

Εἰς τὰ Ἀνατολικὰ παραλία τῆς Σουμάτρας καὶ τῆς Μαλάκας καὶ πρὸς Βορρᾶν τοῦ Ίσημερινοῦ εἰς τὴν θάλασσαν, ἡ ὁποία βρέχει τὰ παραλία τῆς Καμπότζας, τῆς Κίνας, τῶν Φιλιππίνων νήσων, μέχρι τῆς Ἰαπωνίας, οἱ ἄνεμοι τῶν Μουσῶνων πνέουσι μετὰ διεύθυνσιν Γρέγο ἀπὸ τοῦ Ὀκτωβρίου μέχρι τοῦ Μαΐου καὶ μετὰ διεύθυνσιν Γαρμπῆ ἀπὸ τοῦ Ἰουνίου μέχρι τοῦ 7)βρίου.

Ἰάβα

Μεταξὺ τῶν νήσων Σουμάτρας, Ἰάβας, καὶ Βόρνεο, οἱ Μουσῶνες πνέουν ἀπὸ τὸν ἄνεμον Μα-

ίστρον ἀπὸ τοῦ Ὀκτωβρίου μέχρι τοῦ Ἀπριλίου καὶ ἀπὸ τοῦ Μαΐου μέχρι τοῦ Σεπτεμβρίου μετὰ ἄνεμον Σιρόκον.

Ἀτλαντικὸς Ὠκεανός

Εἰς τὸ Βόρειον τοῦ Ἀτλαντικοῦ Ὠκεανοῦ μέρος αἱ διευθύνσεις τῶν ὀρητικῶν ἀνέμων προέρχονται ἀπὸ τὸν καιρὸν Μαίστρον καὶ εἰς τὸ Νότιον αὐτοῦ μέρος ἀπὸ τὸν καιρὸν Γαρμπῆ.

Οἱ ἀπόγειοι ἐλαφροὶ ἄνεμοι καθὼς καὶ οἱ ἀπὸ τῆς θαλάσσης πνέοντες ἐπικρατοῦν συνήθως εἰς τὴν τροπικὴν ζώνην. Ὁ ἐκ τῆς θαλάσσης πνέων ἄνεμος ἄρχεται τὴν 9ην ἢ τὴν 10ην ὥραν τῆς πρωῆς καὶ καταπαύει τὴν 5 ἢ 6 ὥραν μ. μ.

Ὁ δὲ ἄνεμος τῆς ζῆρας ἄρχεται τὴν 7ην ὥραν τῆς ἑσπέρας καὶ διαρκεῖ μέχρι τῆς 8ης τῆς πρωῆς. Ἡ δύναμις τῶν τοπικῶν τούτων ἀνέμων εἶναι κατὰ γενικὸν κανόνα μεγαλύτερα, ὅταν πνέῃ ἀπὸ τὴν θάλασσαν παρὰ ἀπὸ τὴν ζῆραν.

Πέραν τῶν 30⁰ μοιρῶν Βορ. ἢ Νοτίου Πλάτους μέχρι τῶν πόλων οἱ ἄνεμοι εἶναι μεταβλητοί. Οἱ μᾶλλον ἐπικρατέστεροι καὶ εἰς τὸ Βόρειον ἡμισφαίριον εἶναι τῶν καιρῶν Πουνέντε μέχρι τοῦ Γαρμπῆ καὶ εἰς τὸ Νότιον ἡμισφαίριον τῶν καιρῶν Πουνέντε καὶ Μαίστρον.

ΝΙΚ. Λ. Γ. ΚΟΤΣΟΒΙΔΗΣ

ΕΠΙΣΗΜΟΙ ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΕΙΣ

Εἰς τὸ Β. Διάταγμα περὶ ὀργανισμοῦ τῆς ὑπηρεσίας τοῦ Β. Ναυστάθμου καὶ εἰς τὸ ἄρθρον 18 προστίθενται τὰ ἑξῆς:

«Συγκροτεῖ (ὁ διευθυντὴς τοῦ Ναυστάθμου) ἐπιτροπὰς ὑπὸ τῶν ἀρμοδίων ἀξιωματικῶν τοῦ Β. Ναυστάθμου πρὸς ἐπιθεώρησιν τῶν ἐν Ναυστάθμῳ καταπλεόντων πλοίων, τῶν ἐχόντων ἀνάγκη ἐπισκευῆς.

Ἡ ἐπιτροπὴ συντάσσει λεπτομερῆ ἔκθεσιν περὶ τῆς καταστάσεως τοῦ ἐπιθεωρημένου πλοίου, γνωμοδοτεῖ ποῖα ἐπισκευαὶ δεόν να γίνωσιν ἐπὶ τοῦ πλοίου ἕνεκα φθορῶν, βλαβῶν ἢ ἄλλων αἰτιῶν καὶ ὑποδεικνύει τοὺς ὑπαίτιους τῶν φθορῶν ἢ βλαβῶν ἂν ὑπάρχουσι τοιαῦτα.

Ἐπίσης συγκροτεῖ ἐπιτροπὰς πρὸς παράδοσιν εἰς τοὺς κυβερνήτας τῶν ἐνεργηθειῶν ἐπισκευῶν ἐπὶ τῶν πλοίων καὶ ἐπιθεώρησιν τούτων πρὸ τοῦ ἀπόπλου ἐκ Ναυστάθμου.

Διὰ πᾶσαν παράδοσιν ἢ ἐπιθεώρησιν συντάσσεται πρωτόκολλον ἐν ᾧ ὑπεγράφει ὁ κυβερνήτης τοῦ πλοίου, ἀντίγραφον τοῦ ὁποίου ὑποβάλλει ὁ Διευθυντὴς τοῦ Β. Ναυστάθμου εἰς τὸ Ἰπουργεῖον.

Ἡ διδασκαλία τοῦ μαθήματος τοῦ Ναυτικοῦ Ὀνοματολογίου, ἐξαρτισμοῦ καὶ χειρισμοῦ τοῦ πλοίου καὶ

τῆς ἱστοιοποιίας ἐν τῇ Σχολῇ τῶν Δοκίμων ἀνετίθη εἰς τὸν ἀντιπλοίαρχον κ. Ἀλέξ. Σαχτούρη.

Ἡ μεταφραστικὴ ἐργασία τοῦ νέου σηματολογικοῦ Κώδικος, ὅστις θὰ ἰσχύῃ ἀπὸ 1ης Ἰανουαρίου τοῦ 1902 ἀνετίθη, ὡς γνωστὸν εἰς τοὺς ἀξιωματικούς τοῦ Β. Ναυτικοῦ κ. κ. Στέφ. Μαλικόπουλον καὶ Ἀλ. Σαχτούρη, οἵτινες μετὰ πολλῆς εὐσυνειδησίας καὶ ἀναλόγου πρὸς τὸ ἔργον ἐμβριθείας ἐργάσθησαν. Καθὼς γνωρίζομεν οἱ ἡμέτεροι ἀξιωματικοὶ παραλαβῆ τοῦ κειμένου ἀνεύρον διάφορα ἐλαττώματα, τὰ ὅποια καὶ ἀπέφυγον ὑποδείξαντες συγχρόνως ταῦτα εἰς τοὺς συγγραφεῖς τοῦ πρωτοτύπου.

Ἡδὲ ὁ νέος κώδιξ ἰσχύει προκριντικῶς μόνον. Ἡ πραγματικὴ αὐτοῦ ἰσχὺς ἄρχεται ἀπὸ 1ης προσεχούσης Ἰανουαρίου.

Τὸ ἐπὶ τοῦ Ἐμπορίου ὑπουργεῖον τῆς Γαλλίας ἐνέκρινεν, ὅπως ἢ ἐπὶ τῶν προκυμαιῶν τῆς Μασσαλίας ἐπιτροπὴ αὐξήσῃ τὸ δικαίωμα τῆς ἐκφορτώσεως κατὰ 7 ο)ο ἢ ἑταιρία, ἕνεκα τῆς αὐξήσεως τῶν μισθῶν τῶν ἐργατῶν εἶχε ζητήσῃ αὐξήσῃν 10 ο)ο.

Τὸ ὑπουργεῖον τῶν Ναυτικῶν προκηρύσσει διὰ τὴν 8ην Ἰουνίου ἐ. ζ. μειοδοτικὴν δημοπρασίαν ἰσοπέδωσης τοῦ πρὸ τῶν φυλακείων χώρου τῆς δυτικῆς θύρας τοῦ περιβάλλου τοῦ Βασ. Ναυστάθμου.

Τὸ ἔργον προϋπελογίσθη εἰς δρχ. 650, ἐξ ὧν 46 καὶ 98 δι' ἀπρόβλεπτα ἔξοδα.

Ἡ μειοδοσία γενήσεται εἰς ἀκεραίας μονάδας τοῖς ἐκπτόν, ἐνώπιον τοῦ ἐν Πειραιεὶ κεντρικοῦ Λιμεναρχοῦ.

Η ΚΙΝΗΣΙΣ ΕΝ ΡΟΥΜΑΝΙΑ

(Τοῦ ἐν Βροίλα ἀνταποκριτοῦ μας)

26 Μαΐου 1901

Οἱ ναῦλοι τῆς ἡμέρας ἔχουσιν ὡς ἑξῆς:

Δι' Ἀντβέρπην καὶ Ροττερδάμην 8 καὶ 6—8 σελ. καὶ 9 πεν. Δι' Ἀμβούργον ἢ Λονδίνον 9—9 σελ. καὶ 3 πέν. Διὰ δὲ τοὺς λιμένας τῆς Μεσογείου 10—10 φρ. καὶ 25.

Ἑλληνικὰ ἀτμόπλοια ἐν Βροίλα ὑπάρχουσιν.

Ὁ «Ἐλπίδοφόρος» διὰ Σκλέρμω καὶ Νεάπολιν.

«Φρότω» διὰ Νεάπολιν.

«Ἀντώνιος» Μωραίτου διὰ Νεάπολιν.

«Κυκλάδες» Μωραίτου 4,700 τόννων διὰ Μεσόγειον.

Καὶ «Πριγκήπισσα Σοφία».

Ἐν Γαλαζίφῳ εὐρίσκεται τὸ Ἑλληνικὸν ἀτμόπλοιον «Ἐπτάνησος» διὰ τὴν Μεσόγειον.

Αἱ τιμαὶ τῶν σιτηρῶν ἔχουσιν ὡς ἑξῆς:

Σίτος: 10,25—10 φρ. 60 [τὸ Hect; ἀραβόσιτος κοινὸς 7,80—9,95 τὰ ο)ο Kigs., ἀραβόσιτος ἐρυθρὸς 9,05—9,60 τὸ Hect., Κριθὴ 10.20 τὰ ο)ο Kg.

Τὰ ὕδατα τοῦ Δουνθραβείου 21 καὶ 3 Ἀγγλικὸς πόδας.

Τιμὴ γαιανθράκων κατὰ τόννον 35—35,50.

Οἱ Ναῦλοι τῶν σλεπιῶν εἶνε 1.10—1.20 K B.

Ἀπὸ τινων ἡμερῶν ἤρχισε πίπτουσα βροχὴ τοῦθ' ὅπερ μεγάλως ὠφελεῖ τὴν νέαν ἐσοδείαν, ἥτις εἶχεν ἀπόλυτον ἀνάγκη τῶν βροχῶν τούτων. Εἰς τινὰ μέρη τῆς Ρωμανίας κατέπεσε καὶ χάλαζα, ἥτις οὐδόλως ἐβλάψε τὰ γεννήματα.

X. ΜΕΣΣΗΝΗΣ

ΝΑΥΑΓΙΑ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ

Εἰς τὸ Ἀγγλικὸν Ναυαρχεῖον ἀνγγέλλθησαν τὰ ἑξῆς ναυάγια:

Τὴν 22 Μαΐου ἡ «Ἀσκάνια» ἐξώκειλεν εἰς Azalea Reef πλησίον τοῦ Περίου.

Τὸ ἀτμόπλοιον «Ravinala» ἐξώκειλεν εἰς Νότιον Ρώκ παρὰ τὸ Πορταφερό, πιθανῶς δὲ νὰ πρόκειται περὶ πλήρους ναυαγίου.

Τὴν αὐτὴν ἡμέραν ὁ «International» ἐξώκειλεν εἰσερχόμενος εἰς Κουρσέλ.

Τὴν 23 Μαΐου τὸ μάρκον «Bianca Aspasia» ἐξώκειλεν εἰς Σάνδου Χρόν. Τὸ ἀτμόπλοιον «Γκράντ» εἰς Σῆνις Ἀρμ. νήσους τοῦ Βυκροῦβερ. Τὸ ἀτμόπλοιον «Γουλιέλμος Βάλες» προσήραξεν ἄνωθεν τοῦ Μαρτέν Γκάρτσια μετὰ σύγκρουσιν πρὸς τὸ ἀτμόπλοιον «Δούξ τοῦ Βούκιγκκαμ», τὸ Νορβηγικὸν μάρκον «Ἐλιζα» ἐβυθίσθη εἰς Sable Island μετὰ σύγκρουσιν πρὸς τὸ ἀτμόπλοιον «Ὀκιο». Καὶ τὸ ἀτμόπλοιον «Τζῶν Ρήδειδ» ἐξώκειλε παρὰ τὴν Σινώπη.

Τὴν 24 Μαΐου τὸ ἀτμόπλοιον «Βυλτιμόρη» ἐβυθίσθη εἰς τὴν λίμνην Huron.

Τὴν 20 τὸ ἱστιοφόρον «Johannes» ἀπολέσθη κατὰ τὸν ἀπὸ Stavanger εἰς Ἀγγλίαν πλοῦν του. Καὶ τὸ ἀτμόπλοιον «M. Δάβιτσην» ἐξώκειλεν εἰς Hammeren καὶ εὐρίσκεται ἐκεῖ πλήρως ὕδατος.

Τὴν 26 Μαΐου τὸ «Ayrgal» ἐξώκειλεν εἰς Saltholmen.

ΣΥΓΚΡΟΥΣΕΙΣ

Τὴν 18 Μαΐου τὰ ἀτμόπλοια «Λάξεν» καὶ «Σόδεσσονδ» εἰς Ἐρνοσάδην. Τὸ πρῶτον κατεστράφη.

Τὴν 19 ἴδιου τὸ ἀτμόπλοιον «Santos» καὶ τὸ μάρκον «Βέρθα» εἰς Ἀμβούργον. Τὸ δεύτερον κατεστράφη.

Τὴν αὐτὴν ἡμέραν τὰ ἀτμόπλοια «Ρόαρ» καὶ «Τόρσεν» εἰς Σβένδοργ. Τὸ δεύτερον κατεστράφη.

Τὴν 21 Μαΐου τὸ Ἀγγλικὸν πολεμικὸν «Ἀνγλεϊκὸν» καὶ τὸ ἀτμόπλοιο «Ἀλγκαρτ» εἰς Δῆβονπορτ. Τὸ πρῶτον κατεστράφη. Ἐπίσης τὰ ἀτμόπλοια «Φρενδεϊκὸν Ἀλθέρτος» καὶ «Κάρολος Ἀδόλφος» εἰς «Stor-na Way». Τὸ δεύτερον κατεστράφη. Τὰ ἀτμόπλοια «Κόμης Βίσμαρκ» καὶ «Ρέιχσταγ» εἰς Κουζχάβεν. Τὸ δεύτερον ὑπέστη μικρὰς ζημίας.

Ἐπίσης ἡ σκούνα «Εὐτυχία» καὶ τὸ ἀτμόπλοιο «Cato» εἰς Gravesend Reach, τὸ δεύτερον κατεστράφη.

Τὴν 23 Μαΐου τὰ ἀτμόπλοια «Ἐσκώ» καὶ «Κάρολος Βέγκος» εἰς Πλυμούθην. Τὸ δεύτερον κατεστράφη.

Τὴν 24 τὰ ἀτμόπλοια «Μεδάν» καὶ Βάν—δερ—Λύν» εἰς Matrapoera River. Ἀμφότερα κατεστράφησαν.

Τὴν 28 τὰ ἀτμόπλοια «Ἰούλιος Ὀλυμπιάδ» καὶ «Νιούπορτ» εἰς River Carron. Τὸ δεύτερον κατεστράφη.

Τὴν 26 Μαΐου τὰ ἀτμόπλοια «Gadsby» καὶ «Φωνή Μάλμερ» ἐν Νέα Ἰόρκη.

ΝΕΑΙ ΚΑΘΕΛΚΥΣΕΙΣ

Νέα ἀτμόπλοια καθελκύθησαν εἰς Σούθαμπτον ἢ «Capitania» κατὰ παραγγελίαν τῆς Πορτογαλικῆς Κυβερνήσεως, διὰ Λορέντζο Μαρκέζ.

Τὴν 21 Μαΐου εἰς Ἀνατολικὴν Ἄρτλπουλ τὸ ἀτμόπλοιο «Baron Driessen» μήκους 360 ποδῶν καὶ 47 δακτύλων. Ἰδιοκτήτρια ἡ ἐν Πετρούπολει Βόρειος ἀτμοπλοικῆ Ἐταιρία.

Τὴν 22 Μαΐου εἰς Γκρήνοκ τὰ ἀτμόπλοιοι «Καρτενάερ» τόννων 3,650.

ΝΑΥΤΙΚΑ ΝΕΑ

ΚΙΝΗΣΙΣ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ

Τὸ ἀτμόπλοιο «Μαρία» τῶν κ. κ. Κομνηνάκη καὶ Σία ὑπὸ πλοίαρχον τὸν κ. Εὐθ. Λεβαντῆν κατέπλευσε τὴν 26 λήξαντος εἰς Πειραιᾶ, ἠνθράκευσε καὶ ἀνεχώρησε διὰ Μεσσηνίην τῆς Σικελίας.

— Τὴν παρελθοῦσαν Δευτέραν κατέπλευσεν τὸ Ἀγγλικὸν ἀτμόπλοιο «Κορνάλια» ἐκ Χούλ με φορτίον 2,147 τόννων γαιάνθρακος διὰ τὴν ἑταιρίαν τοῦ Ἀερίφοτος.

— Τὴν παρελθοῦσαν Τετάρτην κατέπλευσεν εἰς Πειραιᾶ τὸ ἀτμόπλοιο «Θεόδωρος Σιφναῖος» ὑπὸ πλοίαρχον τὸν κ. Ἰωάννην Χαρόπουλον. ἠνθράκευσε καὶ ἀνεχώρησε διὰ Μιτυλήνην, Κηπολιν καὶ Ταϊγάνιον.

— Τὸ νέον ἀτμόπλοιο «Ἐλένη Σιφναῖου» ὑπὸ πλοίαρχον τὸν κ. Ἐμμ. Βλασσόπουλον εὐρίσκειται ἐν πλῆ με φορτίον γαιάνθρακων ἐκ Κάρδιφ διὰ Κορυθῶν.

— Τὸ ἀτμόπλοιο «Γεώργιος» τῆς ἑταιρίας Μωραϊτῆς τόννων 4500 εὐρίσκειται ὑπὸ φόρτωσιν εἰς Ταϊγάνιον διὰ Μασσαλίαν με ναῦλον 11 φράγκων.

— Τὸ ἀτμόπλοιο «Ἀνδρὸς» τοῦ κ. Στ. Ἐμπε-

ρικοῦ 5,000 τόν. εὐρίσκειται ὑπὸ φόρτωσιν εἰς Ταϊγάνιον δι' Ἀμβούργον πρὸς 10 σελ. καὶ 9 πεν. τὸν τόννον.

— Τὸ ἀτμόπλοιο «Χρυστομάλλη Σιφναῖου» ὑπὸ πλοίαρχον τὸν κ. Πέτρον Ἀντωνέλλον κατέπλευσε τὴν παρελθοῦσαν Δευτέραν εἰς Πειραιᾶ πρὸς ἀνθράκευσιν καὶ ἀνεχώρησεν διὰ Κηπολιν καὶ Ταϊγάνιον.

— Εἰς Βραϊλὴν φθάσει μετ' ὀλίγον τὸ ἀτμόπλοιο «Ἀντώνιος» πρὸς φόρτωσιν δι' Ἀγγλίαν πρὸς 14 σελλίνια τὸν τόννον.

— Εἰς Πειραιᾶ τὴν παρελθοῦσαν Πέμπτην κατέπλευσε τὸ ἀτμόπλοιο «Λεωνίδα» τοῦ κ. Ἐμπερικοῦ με φορτίον γαιάνθρακων ἐκ Κάρδιφ.

ΚΑΤΑΠΛΟΙ

— Τὴν παρελθοῦσαν ἐβδομάδα κατέπλευσαν εἰς τὸν λιμένα Πειραιῶς τὰ Ἑλληνικὰ ἀτμόπλοια «Ποσειδῶν» τοῦ Τζῶν ἐκ Κρήτης, «Θράκη» τῆς Πανελληνίου ἐκ Χίου, «Ἀφροδίτη» τοῦ Τζῶν ἐκ Κηπολίας, τὸ γαλλικὸν «Tigre» τοῦ Μεσσαζερῆ ἐκ Σμύρνης.

— Ἐξ Ἀλεξανδρείας τὸ Ἀγγλοαίγυπτιακὸν «Πρίγκηψ Ἀμπᾶς», ἐκ Κηπολίας τὸ Αὐστριακὸν τοῦ Λούδ «Κορινθία».

— Ἐξ Ἀλεξανδρείας—Δήλου τὸ ἀτμόπλοιο «Ἀλέξανδρος» τοῦ Χατζηθαούτ, ἐκ Σμύρνης τὸ αὐστριακὸν «Δάφνη».

— Ἐκ Βενετίας τὸ ἀτμόπλοιο τοῦ κ. Βεργωτῆ «Ἀννίκα» ἀναχωρήσεν τὴν Τετάρτην.

— Τὴν παρελθοῦσαν Τρίτην κατέπλευσεν ἡ «Κλειώ» τοῦ Τζῶν ἐκ Θεσσαλονίκης—Βόλου.

— Τὴν παρ. Τετάρτην τὸ ἀτμόπλοιο τοῦ κ. Ἐμπερικοῦ «Μιχαήλ» με φορτίον τόννων 3,900 κατέπλευσεν ἐκ Σουλινᾶ πρὸς ἀνθράκευσιν καὶ ἀνεχώρησε διὰ Βενετίαν.

— Τὴν Πέμπτην τὸ Γαλλικὸν τοῦ Μεσσαζερῆ «Σιδῶν» ἐκ Μασσαλίας καὶ τὸ Ἑλληνικὸν «Λέων» ἐκ Μασσαλίας πρὸς ἀνθράκευσιν.

— Κατέπλευσαν εἰς τὸν λιμένα Πειραιῶς τὰ αὐστριακὰ «Ἥλιος» ἐκ Κρήτης καὶ «Ἀχιλλεύς» ἐκ Θεσσαλονίκης Βόλου, τὸ ἰταλικὸν «Πολτεσέβρα» ἐκ Σμύρνης καὶ τὸ ρωσσικὸν «Τσιχασῶφ» ἐξ Ὀδησοῦ Σμύρνης.

ΟΙ ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΕΣ

Ἡ τιμὴ τῶν γαιάνθρακων κατὰ τὴν παρελθοῦσαν ἐβδομάδα ἀπέμεινεν εἰς τὸ αὐτὸ σημεῖον. Τιμὴ γαιάνθρακος Κάρδιφ παραδοτέου ἐντὸς τοῦ ἀτμοπλοίου 24—25 σελλίνια. Αἱ περισσότεραι πωλῆσεις τῆς παρελθούσης ἐβδομάδος ἐγένοντο πρὸς 24 τὸν τόννον.

ΣΙΤΑΓΟΡΑ

Ἡ ἀγορὰ τῶν σιτηρῶν καὶ κατὰ τὴν παρελθοῦσαν ἐβδομάδα ἐξηκολούθησεν εἰς τὸ αὐτὸ σημεῖον. Σίτος Ταϊγάνιου 59 καὶ 3)4 λιβρῶν ἐπωλήθη πρὸς 41 λεπτά καὶ 3)4 καὶ Σαμψούντος πρὸς 39—40 με 3 ορο.

Κατ' αὐτὰς ἀναμένεται ἐκ Ταϊγάνιου με φορτίον σίτου τὸ ἀτμόπλοιο «Γεώργιος Κούτσης».

ΝΑΥΛΟΙ

Ἡ τιμὴ τῶν ναύλων παρέμεινεν ἀμετάβλητος κατὰ τὴν παρελθοῦσαν ἐβδομάδα.

Κατὰ τὴν «Φαιριπλαῖν» ἐξ Οὐαλλίας ὑπάρχουν οἱ ἐξῆς ναῦλοι: Διὰ Μασσαλίαν 9 φρ. Διὰ Γένουαν, Σαβόναν ἢ Νεάπολιν 8 σελλίνια ἕως 8 καὶ 3, διὰ Σικελίαν 8 καὶ 6. Δι' Ἀλεξανδρείαν, 9 σελλίνια. Διὰ Πόρτ Σάϊδ 8 καὶ 3-8. 6. Διὰ Μάλταν 6 καὶ 9 ἕως 7. Διὰ Κηπολιν ἢ Πειραιᾶ 8 σελ. Διὰ Πράσινον ἀκρωτήριον 5 καὶ 3. Διὰ Μαδέραν, Teneriffe ἢ Καναρίους νήσους 7 σελ. καὶ 6.

(Ναυλώσεις)

Ναυλώσεις ἐν τῇ Μεσογείῳ ἐγένοντο τῶν ἀτμοπλοίων «Turret Bell» 3,600 τόννων ἀπὸ Ἁγίαν Μαρίναν εἰς Μάρπορτ 8 σελ καὶ 6. Ἀπὸ Αὐλάκι ἢ Σκυρον εἰς Μίδλεσβουργ 8 καὶ 6,

«Carlisle» 3,000 τόννων ἀπὸ Ἀλεξανδρείαν εἰς Βορείους Ἠνωμένας Πολιτείας Prompt 9. σελ.

«Hazeldene» 3100 τόννων ἀπὸ Benisaf εἰς Κάρδιφ 6 καὶ 4 1)2.

«Evelyn» 3,000 τόννων ἀπὸ Οὐέλβαν εἰς Νέα Ἰόρκην 9 σελ. καὶ 6.

«Camargo» 2,600 τόν. ἀπὸ Σαντάνδερ εἰς Τάιν—Ντόκ 5 καὶ 4 1)2.

«Uriarte No» 4,300 τόν. ἀπὸ Βιλβάο εἰς Φιλὰδελφείαν ἢ Βαλτιμόρη 10 σελ. καὶ 3.

«Royal Standard» 1800 τόν. ἀπὸ Βιλβάο εἰς Μίδλεσβουργ 5 καὶ 10 1)2.

Ἀπὸ Νότιον Οὐαλλίαν με φορτίον γαιάνθρακων τὰ ἀτμόπλοια.

«Leangorse» διὰ Μασσαλίαν 9 φρ. «Twilight» διὰ Παλέρμον 8 σελ. καὶ 9. «Ἠπειρος» Ἑλληνικὸν διὰ Βενετίαν 9 σελ. καὶ 6 «Velleda» εἰς Ἀλεξανδρείαν 9 σ. «Ἀμστὲλ δι' Ἁγίον Μιχαήλ 7 καὶ 6. «Chatfield» διὰ Καναρίους 7 καὶ 6 «Φέρνλαν διὰ Pernambuco 15 καὶ 3. «Aries» δι' Ἀδεν 12 καὶ 3. «Penare» διὰ Γένουαν, Σαβόναν ἢ Σπέτσιαν 8, «Pendennis» διὰ Κωνσταντινούπολιν 8 σ. «Aurora» διὰ Περίμ 12 καὶ 4 1)2.

Ἀπὸ Βλύθ, ἀνατολικὰς ἀκτὰς δι' Ἀλεξανδρείαν ἢ «Κλειώ» πρὸς 3 σελ. καὶ 9.

ΝΑΥΤΙΚΑ ΕΙΔΗ

Τὰ ναυτικὰ εἶδη δὲν ὑπέστησαν ἀξιοσημείωτον μεταβολὴν κατὰ τὴν παρελθοῦσαν ἐβδομάδα.

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

Τὰ ἄβραστα πρὸς 2.40.

Τὰ κερωτὰ σχοινία τῆς Τεργέττης πρὸς 2.40, τοῦ δὲ Βελγίου 2.20.

Τὰ λευκὰ σχοινία τιμῶνται 2.60 κατ' ὁκᾶν.

Τὰ ἐκ τοῦ σπάρτου σχοινία (τζίβα) πρὸς 2.40.

Τὸ μίνιον (ἐκ μολύβδου) ἀπὸ 1—1.40.

Χρῶματα

Τὸ λευκὸν χροῦμα μολύβδου τῆς α'. ποιότητος πω-

λεῖται πρὸς 1.50 κατ' ὁκᾶν, τῆς δευτέρας δὲ ποιότητος 1.40.

Τὸ λευκὸν χροῦμα σίγκου πρὸς 1.70 κατ' ὁκᾶν.

Τὸ σκούρον χροῦμα, ἦτοι μαῦρον, ξύλου, πράσινον κλπ. πρὸς 1.40.

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

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

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

Η ΑΝΕΛΚΥΣΙΣ ΤΗΣ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ

Μεγάλην συζήτησιν προεκάλεσε κατ' αὐτὰς ἡ προσάραξις τῆς Θεσσαλίας τῆς Πανελληνίου παρὰ τὴν Χαλκίδα. Ἐπὶ ἡμέρας ὀλοκλήρους ἔμεινεν ἀκίνητον τὸ σκάφος, στερεῶς προσκεκολλημένον ἐπὶ τῆς βραχώδους ἀκτῆς. Αἱ πρὸς ἀνέλκυσιν προσπάθειαι τοῦ ὀπλιταγωγοῦ «Μυκάλης» ἀπέβησαν εἰς μάτην καὶ οἱ κάλω, οὓς ἐχορήγησεν ὁ Βασιλικὸς Ναύσταθμος ἀπεκόπησαν πάντες ἀνεξαιρέτως. Ἄλλ' ἵνα ἀποδειχθῇ ἅπαξ ἔτι ὅτι ἡ ἰδιωτικὴ ἐργασία παρ' ἰδιωτῶν μόνον γινομένη εἶνε τελειοτάτη πασῶν καὶ αὐτὴ φέρει εἰς τὴν ἐπιτυχίαν, ἐρχεται τὸ κατὰστῆμα ναυτιλιακῶν εἰδῶν τοῦ κ. Γ. Καψιμάλη, τὸ ὅποιον παρέχει δύο μόνον μεγάλα σχοινία καὶ δι' αὐτῶν προσδεθέντων ἐπὶ ἐτέρου ἀτμοπλοίου τῆς Ἐταιρίας, τῆς «Ἠπέρου», κατορθοῦται ἡ ἀνέλκυσις.

Ἡ προμήθεια τῶν ἰσχυροτάτων δύο κάλων, εἰς οὓς καὶ μόνον ὀφείλεται ἡ ἀνέλκυσις τῆς Θεσσαλίας ἐμπεδοῖ τὴν ἀγαθὴν φήμην τοῦ καταστήματος τοῦ κ. Γ. Καψιμάλη, παρέχοντος πάντοτε εἰς τοὺς πλοίαρχους καὶ ἰδιοκτήτας πλοίων τὰ ἄριστα τῶν ναυτικῶν εἰδῶν, ἐξ ὧν δυνατὰ τις νὰ εὕρῃ εἰς τὴν ἀγορὰν Πειραιῶς.

ἌΛΛΑ ΝΕΑ

Κατὰ τὸ 1900 ἐκ τῆς διώρυγος τοῦ Σουεζ διήλθον μόνον 2 Ἑλληνικὰ πλοῖα χωρητικότητος 214 τόννων. Τὴν πρώτην θέσιν ἔχουσι τὰ Ἀγγλικά ἀτμόπλοια. Τοιαῦτα διήλθον 1,934, τόννων 7,771,946.

— Διαγωνισμὸς ὑπολογιστῶν τοῦ Β. Ναυτικοῦ προεκηρύχθη διὰ τὴν 1 Ἰουλίου. Αἰτήσεις δεχταὶ μόνον μέχρι τῆς 15 τρέχ.

— Πρῶτος πλοίαρχος τοῦ ἀτμοπλοίου «Ἀντώνιος» τοῦ κ. Μωραϊτῆ προσελήφθη ὁ κ. Φίλ. Ι. Λουκίσις.

— Εἰς Νοβοροσίσκ ἀνεχώρησε διὰ τῆς «Χρυστομάλης Σιφναῖου» τὴν παρελθοῦσαν Δευτέραν ὁ διευθυντῆς τοῦ ἐκεῖ γραφείου τῶν κ.κ. Σκαρμαμαγκᾶ καὶ Βύμορφοπούλου κ. Ἰωάν. Καρτάλης.

— Ἐπίσης εἰς Ἰσμαηλίαν τῆς Αἰγύπτου ὁ ἐν τῇ διώρυγι τοῦ Σουεζ κάλλιστος Ἑλληὴν πλοηγὸς κ. Εὐσ. Σουσανάς.

ΕΤΑΙΡΙΑ ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΩΝ ΓΛΑΜΟΡΓΑΝ ΛΙΜΙΤΕΔ

(GLAMORGAN COAL COY LIMITED)

ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ

6, BUTE CRESCENT, CARDIFF

ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ : Λονδίνον, Νεοκάστελ, Γιβραλτάρ, 'Αλγέριον, Μελίτη,
Γένοβα, Νεάπολις, Σαβόνα, Κωνσταντινούπολις κ.λ.π.

Ἰδιοκτῆται τῶν ἀνθρακωρυχείων.

HOOD'S MERTHYR SMOKELESS STEAM COAL

Προμηθευται τοῦ Ἀγγλικῶ Ναυαρχείου.

Ἐτησία παραγωγή Γαιανθράκων Τόν. 1,000.000.

Ἐτησία κακασκευὴ Κόκκ » 300.000.

Ἀντιπρόσωπος ἐν Πειραιεὶ Γ. ΚΑΖΑΝΟΒΑΣ.

Τὸ Ἀγγλικὸν Ναυαρχεῖον εἰς τὰς τελευταίας προμηθείας του ἔδωκε παραγγελίαν Hood's
Mertyr ἄνω τῆς τετραπλασίας ἢ εἰς πᾶσαν ἄλλην Ἐταιρίαν ποδότητος.

L. ΚΟΗΥΚΕ

Πράκτωρ σιτηρῶν καὶ ναυλομεσίτης Ἀντι-
πρόσωπος διαφόρων ἐταιριῶν. Κεντρικὸν κατά-
στημα ἐν Ροστοβίφ. Ὑποκαταστήματα εἰς
Ταϊγάνιον, Νοβοροσίακη καὶ ἄλλους λιμένας.

ΣΚΑΡΑΜΑΓΚΑΣ ΚΑΙ ΕΥΜΟΡΦΟΠΟΥΛΟΣ

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

DUNCAN HOYLAND ET CO

Πράκτωρ σιτηρῶν καὶ ἐμπορικῶν ἐταιριῶν.
Ναυλομεσιτικαὶ ἐργασίαι ἐν Ταϊγανίφ, Ροστο-
βίφ καὶ Νοβοροσίακη.

Κ. ΜΙΧΑΛΟΠΟΥΛΟΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ 7 ΟΔΟΣ ΒΟΥΒΟΥΛΙΝΑΣ 7

Ὁ μόνος ἐν Πειραιεὶ ἔχων γνήδια χρώ-
ματα Μοράβιας διὰ τὰ ἀτμόπλοια. Ἀποφεύ-
γετε τὰς νοθείας ἀγοράζοντες χρώματα μόνον
παρὰ τοῦ κ. Κωνστ. Μιχαλοπούλου.

ΤΥΠΟΙΣ Δ. Γ. ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΥ

8 Ὁδὸς Πραξιτέλους 8

Φ. ΦΩΤΙΑΔΗΣ καὶ Γ. ΔΑΝΕΖΗΣ

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

ΣΥΝΔΡΟΜΑΙ

Ἡ συνδρομὴ τῆς «Ναυτικῆς Ἑλλάδος» εἶ-
ναι ἐν Ἑλλάδι ἐτησίως δραχμ. 12 καὶ ἐν τῷ
Ἐξωτερικῷ φρ. χρ. 12. Ἐξάμηνος ἐν Ἑλ-
λάδι δρ. 7 καὶ ἐν τῷ Ἐξωτερικῷ φρ. χρ. 7.

ΦΥΛΛΑ

ΤΗΣ «ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ»

Πωλοῦνται ἀντὶ 30 λεπτῶν ἑκάστον εἰς ἅ-
παντα τὰ ἐν Ἀθήναις βιβλιοπωλεῖα καὶ ἐν
τῷ «Ἀθηναϊκῷ βιβλιοπωλεῖφ» παρὰ τὸ Ὑ-
πουργεῖον τῶν Ναυτικῶν.

ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ

Ἡ «Ναυτικὴ Ἑλλάς» πωλεῖται εἰς τὸ βιβλιο-
χαρτοπωλεῖον ὁ «Ἐρμῆς» τοῦ κ. Γ. Ν. Ἀλεξάκη.

NICOLAS D COTZIAS (SYRA)

Μεσίτης ἀγορῶν πωλήσεων καὶ
ναυλώσεων ἀτμοπλοίων.

Τηλεγραφ. Διεύθυνσις. COTZIAS, SYRA.