



ΙΔΡΥΤΗΣ ΚΑΙ ΙΔΙΟΚΤΗΤΗΣ

Ι. Θ. ΣΙΦΝΑΙΟΣ



ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ

Κ. ΑΥΓΕΡΗΣ ΚΑΙ Η. ΚΟΤΣΟΒΙΛΛΗΣ

ΣΥΝΕΡΓΑΤΑΙ

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



ΑΘΗΝΑΙ

1901

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Τὸ ναυτικὸν ἀπομαχικὸν Ταμεῖον ὑπὲρ Κ. Αὐγέρη. — Αἱ ἐν Γαλλίᾳ Σχολαὶ τοῦ Πολεμικοῦ Ναυτικοῦ, ὑπὸ Κωνστ. Ν. Ράλου. — Τὸ Ναυτικὸν Συνέδριον, θέματά τινα συζητήσια ὑπὸ Ἐμμ. Μακρυγιάννη. — Αἱ ἐξ ἀμαθείας ἐπιζήμιοι ναυλώσεις ἀτμοπλοίων ὑπὸ Ν. Γ. Κ. — Κανονισμὸς πρὸς ἀποφυγὴν συγκρούσεων πλοίων ἐν θαλάσσῃ. — Παρατηρήσεις ἐπὶ τοῦ κανονισμοῦ τῶν συγκρούσεων ὑπὸ Σ. Γ. — Ναυτικὰ νέα. — Ἡ κίνησις τῶν Ἑλλ. ἀτμοπλοίων ὑπὸ Ν. Λ. Μ. — Διάπλοι Δαρδανελίων. — Ἡ κίνησις ἐν Ρουμανίᾳ ὑπὸ Χ. Μ.

### ΕΙΚΟΝΕΣ

Ὁ λιμὴν τῆς Σάμου εἰς τὸν ὁποῖον κατέπλευσεν ἡ θωρηκτὴ Μοῖρα. — Προδωπογοφίαι: Βασ. Βουδούρης ὑπουργὸς τῶν Ναυτικῶν. — Κοδμᾶς Ζῶτος, Ἀρχηγὸς τῆς Μοίρας. — Θεοχ. Θεοχάρης, Κυβερνήτης «Ψαρῶν». — Γ. Μπούμπουλης, Κυβερνήτης «Υἱοῦ». — Π. Γκίνης, κυβερνήτης «Σπετσῶν».

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

### PENE AMIEL

Γενικὸς ἀντιπρόσωπος χρωμάτων «Hungaria» τὰ δίδοντα τόσον λαμπρὰ ἀποτελέσματα εἰς τὴν βαφὴν τῶν 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 ἐξαίρετον μέσον διαφημίσεως διὰ τὸ ἐξαγωγικὸν ἐμπόριον καὶ διὰ τὰς ἐργασίας καὶ τὴν χρησιμότητα τῶν κ. κ. ἀσφαλιστῶν, πρακτόρων, ναυλομεσιτῶν, ἀργυραμοιβῶν, 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 ταῦτα μόνον ἀντί:

### ΜΙΑΣ ΔΡΑΧΜΗΣ

ὥστε μὲ μίαν δραχμὴν δι' ἐκάστην δημοσίευσιν ἢ δραχ. 1.50, ὡσάκις ἡ 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».



## ΤΟ ΝΑΥΤΙΚΟΝ

### ΑΠΟΜΑΧΙΚΟΝ ΤΑΜΕΙΟΝ

Κατὰ τοὺς ἀπολογισμοὺς τοῦ λήξαντος λογιστικοῦ ἔτους τὸ Ναυτικὸν Ἀπομαχικὸν Ταμεῖον, τὸ ὁποῖον πάντοτε μᾶς ἐσυνείθιζε μὲ ἐλλείμματα παρουσίασε τὸ ἀληθῶς παράδοξον φαινόμενον περισσεύματος 39,244 δρχ.

Δὲν θέλομεν νὰ ἐξετάσωμεν τοὺς λόγους, ἔνεκα τῶν ὁποίων τὸ Ναυτικὸν Ἀπομαχικὸν Ταμεῖον ἀπὸ μιᾶς δεκαετίας τώρα μᾶς παρουσίαζε διαρκῶς ἐλλείμμα καὶ ἀπὸ ἡμέρας εἰς ἡμέραν μέγας κίνδυνος ἐπεκρέματο εἰς τόσους ναυτικούς ἀπομάχους, εἰς τόσας χήρας καὶ ὀρφανὰ πλοιάρχων καὶ ναυτῶν μας νὰ στερηθοῦν μίαν ἡμέραν καὶ αὐτὸ ἀκόμη τοῦ ἄρτου.

Ἐὰν διὰ νὰ ἐπέλθῃ τὸ εὐχάριστον τοῦτο ἀποτέλεσμα συνετέλεσεν ἡ αὐξήσις τοῦ ποσοστοῦ τοῦ παρεχομένου ὑπὸ τῶν λιμενικῶν Ταμείων καὶ τῶν ναυτικῶν δήμων, ἀλλ' ὑπάρχουν καὶ ἄλλοι ἐξ ἴσου σοβαροὶ λόγοι. Ἐν βλέμμα ἐπὶ τοῦ ἰσολογισμοῦ τῆς χρηματικῆς διαχειρίσεως τῆς περιουσίας τοῦ Ναυτικοῦ ἀπομαχικοῦ Ταμείου κατὰ τὰ παρελθόντα ἔτη μᾶς φέρι εἰς τὸ θλιβερὸν συμπέρασμα ὅτι τὰ λιμεναρχεῖα τοῦ Κράτους δὲν εὐρίσκοντο εἰς τὴν ἐμπρέπουσαν αὐτῶν περιωπῆν, παρημέλουν τὴν τακτικὴν ἐξόφλησιν τῶν ναυτολογίων, ἐλλείμματα δὲ ἐπὶ ἐλλειμμάτων ἐκ τῶν ναυτολογίων συνεσωρεύοντο, μέχρι τοῦ σημείου μάλιστα νὰ εὐρεθῶσι κατὰ τὸ παρελθὸν ἔτος ἀνεξόφλητα 5,000 ναυτολόγια!

Τὸ εὐεργετικώτατον λοιπὸν τοῦτο Ταμεῖον τὸ παρέχον συντάξεις εἰς 7,000 άτομα, διατρέφον δὲ οὕτω περὶ τὰς 25,000 ψυχὰς ἐπρόκειτο μίαν ἡμέραν νὰ ἀποθάνῃ ἀπὸ χρηματικὴν ἀσφυξίαν μέσα εἰς τὴν γενικὴν ἀδιαφορίαν τῶν λιμεναρχῶν, ὑπὸ ἀσθενῆ Κεντρικὴν Διεύθυνσιν, ὑπὸ διαρκῆ σπατάλην εἰς μισθοὺς καὶ ἐπιμίθια πολιτικῶν ὑπαλλήλων, τὰ ὁποῖα εὐτυχῶς ἀπεκόπησαν πλέον.

Ὁ ἀειμνήστου Συγγρὸς ζητήσας μίαν ἡμέραν νὰ μελετήσῃ, τοὺς ἰσολογισμοὺς τοῦ Ἀπομαχικοῦ Ταμείου προεῖδε τὸν θάνατόν του ἀργὰ ἢ γρήγορα καὶ μέσα εἰς τὴν ἔθνηκωτάτην διαθήκην του δὲν ἐλησμονήσε καὶ τὸ Ναυτικὸν Ἀπομαχικὸν Ταμεῖον.

Ἄλλὰ τί θὰ ἔκαμνε τὸ κληροδότημα ἐκεῖνο εἰς τὸν κάτω δρόμον, ὅν εἶχον λάβει τὰ οικονομικά του; Διὰ νὰ σταθῇ καὶ νὰ ἐρθοποδήσῃ τὸ Ναυτικὸν Ἀπομαχικὸν Ταμεῖον ἐχρειάζοντο πολλὰ πράγματα. Καὶ ἐν πρώτοις μίαν συνετὴν, συνεχῆ, ἐπιμελημένη διαχείρισιν καὶ ἐν βλέμμα ἀγρυπνον πρὸς αὐξήσιν μὲν τῶν πόρων τοῦ Ταμείου, πρὸς ἐλάττωσιν δὲ τῶν δαπανῶν.

Εὐτυχῶς ἡ διοικητικὴ ἐπιτροπὴ χάρις εἰς τὰς αὐστηράς, ἀλλὰ καὶ εὐεργετικώτατας συστάσεις τοῦ Ὑπουργοῦ κ. Βουδούρη κατεῖδε τοῦτο καὶ ἐπελήφθη μετὰ δραστηριότητος τῆς γενικῆς ἐξυγιάνσεως τῶν οικονομικῶν τοῦ σπουδαίου τούτου Ταμείου.

Καὶ ἐν τινι μέτρῳ δύναται τις νὰ εἴπῃ τὸ κατώρθωσεν.

Ἄλλ' ὡς ἔχουσι σήμερον τὰ πράγματα προβάλλει μακρόθεν κίνδυνος ἄλλος ἀπειλητικώτερος, κίνδυνος μέγας διὰ τὸ Ταμεῖον: ὁ ὁσημέραι ἐπαισθητῶς αὐξάνων ἀριθμὸς τῶν συνταξιούχων ἀνευ ἀναλόγου αὐξήσεως τῶν ἐσόδων.

Ποῖον θὰ εἶναι τὸ μέλλον τοῦ Ταμείου, ἐὰν τὰ πράγματα βαίνωσιν, ὡς σήμερον: Ἐὰν, ὡς ὑπάρχουσι πιθανότητες, ληφθῇ μετὰ τὴν ἐκβατὴν τῆς δίκης τὸ κληροδότημα τοῦ ἀειμνήστου Συγγρῶ ἐκ 2,000,000 καὶ προστεθῇ εἰς τὰ κεφάλαια τοῦ Ταμείου, τὸ Ταμεῖον ἐπὶ μίαν τοῦλάχιστον ἐξαετίαν θὰ εἶναι εἰς θέσιν νὰ ἐκπληροῖ πάσας αὐτοῦ τὰς ὑποχρεώσεις τὰς ἐν τῷ παρόντι καὶ κατὰ τὸ διάστημα τοῦτο ἀναφυησομένης. Τί θὰ γίνῃ ὁμῶς ἔπειτα;

Τὸ ἐρώτημα ἔρχεται εἰς τὸ μέσον πλη-



ρες ἐνδοιασμῶν.

Τὸ Ναυτικὸν Ἀπομαχικὸν Ταμεῖον δέον νὰ θεωρηθῆ ὡς Ἐθνικὸν καὶ κατ' ἐξοχὴν φιλάνθρωπον ἴδρυμα. Καὶ ὡς τοιοῦτον δέον νὰ ἐπισύρῃ σοβαρῶς τὴν προσοχὴν τῆς Κυβερνήσεως.

Τὰ 2,000,000 τοῦ Συγγροῦ οὐδὲ λόγος πρέπει νὰ γίνῃ ὅτι δύνανται νὰ ἐπιφέρωσι βελτίωσιν τῶν συντάξεων. Δι' αὐτῶν πρόκειται ἀπλῶς καὶ μόνον νὰ παρατείνῃ τὴν ζωὴν τοῦ τὰ Ταμεῖον ἐπὶ τινα χρόνον. Οἱ εὐεργετικοὶ νόμοι τῆς 10 Ἀπριλίου τοῦ 1896 καὶ τῆς 29 Ἰουνίου τοῦ 1899 τὸ συνεκράτησαν, ἀλλ' ἡ Κυβέρνησις ἄς φροντί-

σῇ ἀπὸ τοῦδε περὶ γενναιοτέρας προικοδοτήσεως, διὰ τῆς ὁποίας νὰ ἀντιμετωπίζονται καὶ αἱ εἰς τὸ μέλλον ὑποχρεώσεις του.

Δὲν ἀρκεῖ ὅτι ἐξασφαλίζεται ἡ ζωὴ του ἐπὶ μίαν ἐξαετίαν. Τὴν φορὰν ταύτην τὰ μέτρα δέον νὰ ὦσι γενναῖα καὶ λυσιτελεῖ, δύναται δὲ ὁ κ. Βουδούρης ὁ ἀποδείξας σθένος καὶ θέλησιν μεγάλην μέχρι τοῦδε, νὰ γίνῃ παρὰ τῇ Κυβερνήσει ὁ εἰσηγητὴς νέων μέτρων βέβαιος ὅτι τὸ ὄνομά του θὰ εὐλογηθῆ ἀπὸ πολλὰς χιλιάδας ναυτικῶν οἰκογενειῶν.

Κ. ΑΥΓΕΡΗΣ

## ΑΙ ΕΝ ΓΑΛΛΙΑ ΣΧΟΛΑΙ ΤΟΥ ΠΟΛΕΜΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ

(συνέχεια ἐκ τοῦ 28 Τεύχους)

Οἱ μαθηταὶ ἐξέρχονται εἰς τὴν ξηρὰν ἀπαξ μόνον τοῦ μηνός. Ἀπὸ τῆς δεκάτης τῆς πρωίας μέχρι τῆς δύσεως τοῦ ἡλίου, ἡ πόλις τῆς Βρέστης ἢ κατ' ἐξοχὴν μελαγχολικὴ πόλις, ἡ τετυλιγμένη ἐντὸς τοῦ αἰωνίας ομίχλης μανδύου τῆς, ἀποτινάσσει τὴν νάρκην τῆς, τὰ ξενοδοχεῖα κληροῦνται, τὰ καφενεῖα ζωογονοῦνται, καὶ τὰ πάντα προλαμβάνουσι χροιάν τινα ἑορτῆς ὅπως ἀντίθετον τῆς συνήθους ὀψεως.

Τῆς ἐσπέρας ἐν τούτοις ἐπερχομένης πάντες ἐπιτρέφουσι τάχιον εἰς τὸ σκάφος, διότι ἀλλοίμονον εἰς τὸν καθυστεροῦντα. Καὶ ὀλίγα μόνον λεπτὰ παρατάσσει τῆς διαμονῆς ἐπὶ τῆς ξηρᾶς τιμωροῦνται αὐστηρότατα διὰ τῆς ἀπαγορεύσεως ἐξόδου ἐπὶ ὀλόκληρον δήμενον. Τὰ τῆς ἐξόδου λοιπὸν καὶ τῶν ἀδειῶν πράγματα εἶναι λίαν περιορισμένα.

Ἐν καιρῷ τῶν διακοπῶν ἐκ τῶν προσκεκλημημένων εἰς τὸ Borda σκαφῶν, ὁ πρόσκοπος Μ π ο υ ζ α ν βί λ παραλαμβάνων τοὺς δοκίμους ἐκτελεῖ δήμενον πλοῦν παρὰ τὰ παράλια Γαλλίας, Βελγίης καὶ Ἀγγλίας.

Οἱ ἀπολυθέντες ἐν τῷ μεταξύ τῆς Σχολῆς ἐπιβάνουσι τῆς φρεγάτας, ἧτις χρησιμεύει ὡς σχολεῖον ἐφαρμογῆς καὶ ἐπιχειροῦσι τὸν μέγαν ὠκεάνειον πλοῦν

Ἐν Γαλλίᾳ λοιπὸν, ὡς βλέπομεν, ἡ πρὸς παρασκευὴν ἀξιωματικοῦ τοῦπολεμικοῦ ναυτικοῦ χρησιμεύουσα σχολὴ ἔχει ἐγκατασταθῆ ἐπὶ πλοίου. Ἄλλοι προκρίνουσι τὴν ξηρὰν καὶ ὁ ναύαρχος Δεκραι ὑπουργὸς τῶν Ναυτικῶν ἐπὶ τῆς πρώτης αὐτοκρατορίας ἐν Γαλλίᾳ ἔλεγε ποτὲ πρὸς τὸν Μέγαν Ναπολέοντα :

— Μεγαλειότατε, οἱ ναυτικοὶ ἡμῶν δοκίμοι νομίζω ὅτι θὰ εὐρίσκοντο καλλίτερα ἐν σχολῇ ἰδρυμένη ἐπὶ τῆς ξηρᾶς.

Ὁ δὲ Ναπολεὼν ἀπεκρίνατο : « Δακραι, γνωρίζεις μέσον νὰ ἐκπαιδεύωμεν τοὺς δοκίμους μας ὑπὸ τὸ ὕδωρ ; »

— « Ὁχι μεγαλειότατε. »

— « Αἱ λοιπὸν, μέχρις οὗ τὸ εὐρὸς, ἀνά τρεφε αὐτοὺς ἐπ' αὐτοῦ »

Ἐπὶ τοῦ «Μπορντᾶ» κρατεῖ μεγάλη αὐστηρότης. Οὐχὶ ὀλιγώτερα τῶν 375 παραπτωμάτων προβλέπονται καὶ τιμωροῦνται. Εἶναι ἀληθές ὅτι πολλάκις τοῦ αὐτοῦ ἀτακτήματος συνήθως ἀναγράφονται πλείονες παραλλαγαί. Οὕτω τοῦ «ἄδειν» διακρίνονται δέκα διάφοροι περιπτώσεις, τοῦ «φωνασκεῖν» δέκα ἑννέα, τοῦ «συνδιαλέγεσθαι» εικοσιτέσσαρες. Ὁλόκληρος δὲ κλίμαξ ποινῶν ἐπίπληξις, πειθαρχικὸς οὐλαμὸς, περιορισμός, φυλάκισις, κύτος, εἰρκτὴ ἐν ναυστάθμῳ, ἀποβολή.

Ἀντιγράφωμεν ἀδιαφόρως ἐν τῶν πολλῶν καὶ ποικίλων φύλλων ποινῶν τῶν bordaches : « Ἐξολίσθησις κατὰ τὸ δίκστημα τῶν γυμνασίων ἰστιοφορίας 1 ποιν. οὐλαμὸς ἀνοιγμα τῆς ἱματιοθήκης διὰ λακτισμάτων, 1 φυλάκισις. Ἀποκρίωσις τῆς αἰώρας συμμαθητοῦ, ὅπως κρημνισθῆ κατὰ γῆς, 1 οὐλαμὸς. Ἀποκοπή τῶν τᾶκων τῶν ὑποδημάτων 5 πειθ. οὐλαμοί. Ἀπομίμησις τοῦ παραγγέλματος τῶν ἀξιωματικῶν τῆς φυλακῆς, 1 φυλάκισις Ἀνατροπὴ τοῦ ζωμοῦ ἐξ ἀπροσεξίας, 1 οὐλαμὸς. Ἀτοπος γλῶσσαν πρὸς τοὺς μαγεῖρους, 1 περιορισμός. Καταβρόχθισις μερίδος ξένης, 1 οὐλαμὸς. »

Ὅλη ἐν τούτοις ἡ αὐστηροτης αἴτη, δὲν καθορθοῖ πολὺ νὰ μετριάσῃ τὴν φυσικὴν ζωηρότητα καὶ τὸ εὐθυμον τοῦ γάλλου δοκίμου, οὐ τεκμήριον ἦν τὰ εἰς τὸ οἰκεῖον αὐτοῦ ὕψος πικρῶν μίαν προσώπων καὶ πραγμάτων. Ἰδίως ἐκσπᾶ κατὰ τῶν παραδόσεων. Astro ἀποκαλεῖ τὸ μάθημα τῆς ἀστρονομίας, Chaf fust τὰς ἀτμομηχανάς, Πέτ Πέτ, τῆς φυσικῆς καὶ τὴν χημείαν, Dx. τὴν ἀνάλυσιν καὶ τὴν Μηχανικὴν, Ἐσωτρόπιον, τὴν ναυπηγικὴν, πηράττειν τῆς νυκτός, τοὺς ναυτικούς ὑπολογισμούς, ὡς διδασκομένους λίαν πρῶι, Μούσμουλο, τὴν φιλολογίαν, Γιούμ, τὴν ἀγγλικὴν, καὶ οὕτω καθ' ἐξῆς.

Καθ' ἐκάστην αἱ δύο κλίσεις ἀνέρχονται εἰς τὰς παρούσας πρὸς χειρισμὸν τῶν ἰστιῶν ἐν περιπτώσει δὲ βροχῆς ἀσκοῦνται εἰς τὴν κωπηλασίαν. Κατὰ Πέμπτην καὶ Κυριακὴν ἐκτελοῦσι διαδρομὴ εἰς τὴν ἐγγὺς θάλασσαν οἱ μὲν παλαιότεροι ἐπὶ τῆς Σιλφίδοσ, οἱ δὲ νεώτεροι ἐπὶ τοῦ Μ π ο υ ζ α ν βί λ. Τὴν ἐσπέραν ἐπανερχονται πάντες κατὰκοποι, ἀλλὰ ποτήριον θερμοῦ οἴνου ἀποκαθιστᾷ καὶ πάλιν τὰς δυνάμεις εἰς τὸ statu puo ante.

(ἔπεται συνέχεια)

Κ. Ν. Ρ. ΔΟΣ

## ΤΟ ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΣΥΝΕΔΡΙΟΝ

Θέματα τινὰ συζητητέα

(συνέχεια)

Πρὶν ἢ προδῶμεν εἰς ἐξέτασιν τῶν νῦν παρ' ἡμῖν ἰσχυόντων, ἐν σχέσει πρὸς τὴν ἀναλογίαν τῆς ἀμοιβῆς τῆς διασώσεως, δέον νὰ σημειωθῆ, ὅτι ἐκ τῶν προσώπων τῶν δυναμένων νὰ ζημιωθῶσιν ἐκ τῆς διασώσεως, εἶναι καὶ ὁ φορτωτής, εἴτε διότι τὸ πλοῖον ἐβράδυνε νὰ ἀφίχθῃ εἰς τὸν προορισμὸν του εἴτε διότι ἡ ἀξία τῶν ἐμπορευμάτων ἐμειώθη ἢ τὰ τελωνειακὰ δικαιώματα ἠῤῥησαν, κλπ. Τὸ ζήτημα τοῦτο τὰ μάλιστα ἐνδιαφέρον, προεκάλεσε μακρὰν συζήτησιν ἐνώπιον τοῦ ἐν Παρισίοις ναυτικοῦ Συνεδρίου, ἀλλ' ἐνεκεν τῆς σπουδαιότητος αὐτοῦ, καὶ διότι ἀπρομελετήτως ἀνεκινήθη ὑπὸ τοῦ ἐν Χέρηρῃ δικηγόρου Grandmaison κατὰ τὴν συζήτησιν ἐτέρου ζητήματος, κατὰ πρότασιν τοῦ καθηγητοῦ Lyon Caen ἐγένετο δεκτὸν νὰ παραμείνῃ ἐκκρεμές.

Οὐδεμία τῶν ξένων νομοθεσιῶν, καθόσον γνωρίζω, προέβλεψε περὶ τῆς περιπτώσεως ταύτης. Δὲν βλέπω ὅμως τὸν λόγον, διὰ τὸ φορτωτή, ὅστις ἐθύσασε τὸ συμφέρον αὐτοῦ χάριν τῆς περιουσίας τοῦ ἐτέρου, νὰ μὴ δικαιούται

νὰ λάβῃ μέρος εἰς τὴν δοτέαν ἀποζημίωσιν. Εἶπον, ὅτι ὁ φορτωτής τοῦ διασωθέντος πλοίου ὑποχρεοῦται νὰ συνεισφέρῃ εἰς τὴν ἀποζημίωσιν τῶν θυσιῶν, ὅσας κατέβηκε τὸ διασωσάν. Ἄλλ' ἐπὶ τῆς ὑποχρεώσεως ταύτης, τίκεται ἀντίστοιχον δικαίωμα τοῦ φορτωτοῦ τοῦ διασωσάντος, νὰ λάβῃ μέρος εἰς τὴν διανομὴν τῆς ἀποζημιώσεως ταύτης, χάριν τῆς ζημίας, τὴν ὁποίαν ὑπέστη ὁ κύριος τοῦ θυσιασθέντος πράγματος.

Εἶνε ἀληθές, ὅτι ὁ ἐφοπλιστὴς χρεωστῆ ν' ἀποζημιώσῃ τὸν φορτωτήν, οὕτως τὸ φορτίον ἐβλάβη ἢ ἀπωλέσθη ἐκ τῆς διασώσεως, καὶ ἂν ἡ διάσασις εἶνε ἐκ τοῦ νόμου ὑποχρεωτικὴ διὰ τὸν πλοίαρχον, διότι οὐδαμῶς ἐνδιαφέρουσι τὸν φορτωτήν, αἱ πρὸς τὸν νόμον ἢ τὰ καθήκοντα τῆς φιλάνθρωπίας ὑποχρεώσεις τοῦ πλοίαρχου, καὶ ὅτι συνεπῶς ὁ φορτωτής δὲν θέλει ὑποστῆ τὴν ζημίαν.

Ὡς ἐπίσης, ὁ φορτωτής, δύναται νὰ στραφῇ ἀπ' εὐθείας κατὰ τοῦ κυρίου τοῦ διασωσάντος, ἅμα ὁ πλοίαρχος ὡς ἀντιπρόσωπος πικρῶς ἐνδιαφερομένου εἰς τὴν ναυτικὴν ἀποστολήν, ἐνήργησε δέουσαν διαμαρτυρίαν πρὸς διατήρησιν τῶν δικαιωμάτων τοῦ φορτωτοῦ.

Ἄλλὰ δὲν πρόκειται περὶ τούτου. Τὸ ζήτημα εἶνε, νὰ ὑποχρεώσωμεν αὐτὸν τοῦτον τὸν κύριον τοῦ διασωθέντος πλοίου, ν' ἀποζημιώσῃ καὶ τὸν φορτωτήν τοῦ διασωσάντος κατὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῶν ἐκ τῆς διασώσεως ὑποχρεώσεων του, εἰς τρόπον ὅστε, τούτου γενομένου, ν' ἀπαλλαγθῇ καὶ ὁ πλοίαρχος τῆς πρὸς ἀποζημίωσιν τοῦ φορτωτοῦ ὑποχρεώσεως, ὅστις ὑπέικων εἰς τὸ καθήκον εἶνε ἀδίκον νὰ ὑποβληθῇ εἰς ζημίας.

Διὰ τοῦτο, πρὸς ἀποφυγὴν τῶν δυναμένων ν' ἀναφυῶσι δυσχερειῶν, καὶ τῆς ἐνδεχομένης περιπλοκῆς τῶν δικαιωμάτων καὶ ὑποχρεώσεων μεταξὺ τοῦ κυρίου τοῦ διασωθέντος πλοίου, τοῦ φορτωτοῦ τούτου, καὶ τοῦ φορτωτοῦ τοῦ διασωσάντος, ὁ ἀπ' εὐθείας ὑπολογισμὸς τῆς ζημίας τοῦ φορτωτοῦ εἰς τὴν ὀριστέαν ἀποζημίωσιν καὶ ἡ εἰς τὴν διανομὴν συμμετοχὴ τούτου, εἶνε ὁ ὀμαλῶτερος τρόπος τῆς λύσεως τῶν ἐκ τῆς διασώσεως προκυπτουσῶν διαφορῶν.

Τὸ ἐν ἀρχῇ τοῦ κεφαλαίου τούτου τεθὲν ἐρώτημα, (φυλλῶδ. 28) τουτέστιν κατὰ ποῖαν ἀναλογίαν ἡ ἀποζημίωσις τῆς διασώσεως δέον νὰ ἐπιμερίζηται, μεταξύ πλοίαρχου κλπ. ἐλύθη οὕτω ὑπὸ τοῦ Ναυτικοῦ συνεδρίου ἐν Παρισίοις.

« Ἡ ἀμοιβὴ ὀφείλεται εἰς τοὺς ἰδιοκτήτας, » εἰς τὸν πλοίαρχον καὶ εἰς τὸ πλήρωμα τοῦ διασωσάντος πλοίου κατ' ἀναλογίαν ὀριζομένην ὑπὸ τοῦ δικαστοῦ. »

Ἄλλὰ ποῖον εἶνε τὸ μέτρον, διὰ τοῦ ὁποίου ὁ δικαστὴς θέλει καθορίσῃ τὸ ἐφ' ἐκάστου ἀνα-



λογοῦν;

Κατὰ τὸν καθορισμὸν τῆς ἀμοιβῆς, ἀπαντᾷ τὸ Συνέδριον, ὁ δικαστὴς λαμβάνει κυρίως ὡς βᾶσιν τὰς καταβληθείσας προσπάθειας καὶ τοὺς ἀγῶνας, τὴν δεξιότητα, καὶ τὴν ἐπιτυχίαν τῶν παρσχόντων τὴν βοήθειαν, κατὰ δεύτερον λόγον τοὺς κινδύνους, οὓς διέτρεχε τὸ διασωθέν πλοῖον καὶ τελευταῖον τὴν ἀξίαν τῶν διασωθέντων, ἀφαιρουμένων τῶν ἐξόδων.

Τὶ ὅμως ἐπεταί παρ' ἡμῖν ὑπὸ τὸ κράτος τοῦ περὶ ναυαγίων καὶ ναυαγιακρίσεων νόμου;

Ἡ διάταξις τοῦ ἀρθροῦ 10 τοῦ νόμου τούτου ἀφίνει πολλὰ τὰ κενά, μὴ ὀρίζουσα πῶς γίνεται ἡ διανομή, κατὰ τίνα ἀναλογίαν, καὶ ἐπὶ τίνος θετικῆς βᾶσεως. «Ἄν δὲ συντρέξαν» πολλοὶ εἰς τὴν εὔρεσιν ἢ διάσωσιν, διανέμονται μεταξὺ αὐτῶν, ἀναλόγως, ἐκτὸς ἐάν ὑπάρχη ἰδιαιτέρα περὶ τούτου συμφωνία».

Ἄλλὰ καὶ οὕτω ἔχοντος τοῦ νόμου, ἡ παρὰ τοῦ Ναυτικοῦ Συνεδρίου δοθεῖσα λύσις ἐπὶ τοῦ ζητήματος τούτου, ὑποστηρίζει τὸν νόμον αὐτὸν καὶ ἐπέχει τόπον ἐρμηνείας τοῦ κειμένου, καὶ συμπληρώσεως τῆς ἐννοίας αὐτοῦ.

Ὡς βλέπομεν, οὔτε ἡ ἀπάντησις τοῦ ναυτικοῦ Συνεδρίου, οὔτε ὁ ἡμέτερος νόμος, ὀρίζει τὸ ἐκάστῳ κατὰ τὴν διάσωσιν συμμετασχόντι ὀφειλόμενον κατὰ τὴν δικαιοσύνην, μεταξὺ τῶν δικαιοῦχων, ἐπὶ παραδείγματι τὸ 1)3 ἢ 1)4 ὡς πλείστα τῶν ζώντων νομοθεσιῶν πράττουσιν, ἀλλ' ἀφήσιν ἐλεύθερον τὸ στάδιον εἰς τὴν δικαστήν, νὰ κανονίσῃ κατὰ τὰς περιστάσεις τὴν ἀναλογίαν.

Ἐπὶ τῇ βᾶσει τῶν ρηθέντων, προστιθεμένης καὶ τῆς περιπτώσεως, καθ' ἣν ἐγένετο ζημία καὶ εἰς τὸ φορτίον τοῦ διασωθέντος πλοίου, ὅτε δέον, ὡς εἶπομεν, νὰ ὑπολογισθῇ εἰς τὸ ποσὸν τῆς ἀποζημιώσεως καὶ ἡ ζημία αὕτη, ἡ λύσις τοῦ ἐν ἀρχῇ τεθέντος ζητήματος, διατυπῶνται ὡς ἀκολούθως.

Ἐν τῇ ἀποζημιώσει τῆς διασώσεως περιλαμβάνεται καὶ ἡ ζημία τοῦ διασωθέντος πλοίου, ἐπιμερίζεται δὲ αὐτὴ, μεταξὺ τῶν ἰδιοκτητῶν τοῦ διασωθέντος, τοῦ πλοιάρχου, τῶν ἀξιωματικῶν πληρώματος καὶ τοῦ κυρίου τοῦ βλαβέντος ἢ ἀπωλεσθέντος φορτίου, ὁ δὲ δικαστὴς λαμβάνει ὡς βᾶσιν τοῦ καθορισμοῦ τῆς ἀποζημιώσεως, τοὺς ἀγῶνας, τὰς θυσίας καὶ τοὺς κινδύνους τῶν παρσχόντων τὴν βοήθειαν, τοὺς κινδύνους, οὓς διέτρεξε τὸ διασωθέν πλοῖον καὶ τελευταῖον τὴν ἀξίαν τῶν διασωθέντων, μετὰ τὴν προαφαίρεσιν τῶν δαπανῶν.

Ἡ λύσις αὕτη συνάδει πρὸς τὸ ἀνωτέρω (φυλ. 26 σελὶς 406) ὑποδειχθέν παρ' ἐμοῦ μικτὸν σύστημα ἀποζημιώσεως πάσης θετικῆς ζημίας κατὰ τὴν διάσωσιν καὶ βοήθειαν, προστιθε-

μένης ἀναλόγου μικρᾶς ἀμοιβῆς κατὰ τὴν πρῶτην περίπτωσιν.

Ἐπὶ τὸ σύστημα ὅμως τοῦ ἡμετέρου νόμου ἀπονέμεντος ἐπὶ διασώσεως, ὡς ἀμοιβὴν τὸ ἡμισυ τῆς ἀξίας τοῦ διασωθέντος, ὁ φορτωτὴς τοῦ διασωθέντος βεβαίως δὲν δύναται ν' ἀποζημιωθῇ ὀλοσχερῶς, ἀμα ἡ ἀξία τοῦ ἡμίσεως, δὲν ἐξαρκεῖ πρὸς πληρωμὴν ὀλοκλήρου τῆς ζημίας.

Διὰ τοῦτο, μόνον ἐάν παραδεχθῶμεν, ὅτι ὁ διασωζὼν ἢ βοηθῶν, δικαιούται ν' ἀποζημιωθῇ διὰ τὰς θυσίας αὐτοῦ, δύναται ν' ἀποζημιωθῇ καὶ ὁ φορτωτὴς διότι ἡ ἀποζημιώσις εἶνε ἀνάλογος πρὸς τὴν ζημίαν, ἐνῶ ἡ ὑπὸ τοῦ νόμου ὀριζομένη ἀμοιβὴ κατὰ τὴν διάσωσιν, περιορίζεται ἐντὶς τῶν ὀρίων τῆς ἀξίας τοῦ διασωθέντος.

(Ἀκολουθεῖ)

Σύρος

ΕΜΜ. Σ. ΜΑΚΡΥΓΙΑΝΝΗΣ

Δικηγόρος

## ΑΙ ΕΞ ΑΜΑΘΕΙΑΣ ΕΠΙΖΗΜΙΟΙ ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ ΤΟ ΣΕΝ—ΛΟΥΙ·

Ταχεῖς οἱ ναυλομεσίται τοῦ συμφέροντος σπεύδουν εἰς τὸ κλείσιμον τῶν ναύλων χωρὶς νὰ γνωρίζουν ποῦ μέλλουν νὰ στείλουν τὸ ναυλωνόμενον ἀτμόπλοιον καὶ τί θὰ πληρώσῃ ὁ πλοίαρχος ὡς ἐκφορτωτικὰ καὶ ἄλλα ἔξοδα εἰς τὸν πολυδάπανον αὐτὸν τόπον.

Προχθὲς ἐναυλώθη τὸ ἀτμόπλοιον Χ. διὰ τὸν Γαλικὸν λιμένα Σεν—Λουί, μετὰ τοὺς ἐλεεινοὺς σημερινούς ναύλους.

Μετέβη ἐκεῖ τὸ ἀτμόπλοιον, ἀλλ' ὡς κερσινὸς ἐπέπεσεν ἐπὶ τῆς κεφαλῆς τοῦ πλοιάρχου ἢ παράλογος ἀπαίτησις τῶν ἐκφορτωτῶν, οἵτινες λαμβάνουν ἐκφορτωτικὰ 1.80—2 φράγκα κατὰ τόννον! Διότι οἱ ἐργάται ἐκεῖ ἔχουν μεταξὺ τῶν συμφωνιῶν, ἡ ὁποία δὲν ἐπιτρέπει εἰς κανένα νὰ ἐργασθῇ μετ' ἡμερομίσθιον κατώτερον τῶν 15—20 φράγκων, ἐὰν ὁ πλοίαρχος δὲν δώσῃ τὰ ἐκφορτωτικὰ κατ' ἀποκοπὴν.

Εἰς δὲ τὴν δικαίαν ἐκπληξίν τοῦ πλοιάρχου πληρώσαντος 2.500 φράγκα περισσότερον! εἶπον ἀπαθέστατα.

— Μὰ ἐμεῖς περιμένομεν νὰ ζήσωμεν ὅλον τὸν χρόνον ἀπὸ 4—5 ἀτμόπλοια ποῦ θὰ ἔλθουν εἰς τὸν λιμένα μας τὸ ἔτος.

Ὅλα δὲ τὰ ἄλλα ἔξοδα εἶναι κυριολεκτικῶς φωτὶ ἀ.

Προσοχὴ λοιπὸν κύριοι ἰδιοκτῆται καὶ κύριοι πλοίαρχοι καὶ ἀποφεύγετε μετὰ κάθε τρόπον τοὺς πολυλογάδας ναυλομεσίτας, οἱ ὅποιοι οὐδὲν πολλακις γνωρίζουν ἀπὸ τὰς μελλούσας ἀφαιμάξεις, ἅς θὰ ὑποστήτε.

Ν. Γ. Κ.

## ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ

ΠΕΡΙ ΑΠΟΦΥΓΗΣ ΣΥΓΚΡΟΥΣΕΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΕΝ ΘΑΛΑΣΣῃ

(συνέχεια)

Ἄρθρον 9. (\*)

Ἄρθρον 10.

Πλοῖον, καταφθάνομενον ὑπ' ἄλλου, ὀφείλει νὰ ἐπιδεικνύη ἐκ τῆς πρῶτης τοῦ πρὸς τοιοῦτο πρὸ μικροῦ μνημονευθέν πλοῖον λευκὸν φανὸν ἢ φῶς ἀναλάμπον.

Τὸ λευκὸν φῶς, ὅπερ τὸ ἄρθρον τοῦτο ἀπαιτεῖ νὰ ἐπιδεικνύηται δύναται νὰ ᾖ τοποθετημένον καὶ νὰ φέρηται ἐντὸς φανοῦ, ἀλλ' ἐν τοιαύτῃ περιπτώσει ὁ φανὸς δέον νὰ ᾖ οὕτω συνσκευασμένος καὶ προσηρμοσμένος καὶ νὰ φέρῃ τοιοῦτο παρασπινθῶμα, ὥστε νὰ ρίπτῃ ἀδιάλειπτον φῶς ἐπὶ τὸξου τοῦ ὀρίζοντος 12 ἀνεμορρόμβων τῆς πυξίδος, δηλ. ἐξ ἀνεμορρόμβων ἐκ τῶν ὀπισθεν ἐκατέρωθεν τοῦ πλοίου, οὕτως ὥστε νὰ ᾖ ὁρατὸν εἰς ἀπόστασιν τοῦλάχιστον 1 μιλίου. Τὸ τοιοῦτο φῶς δέον νὰ φέρηται, ὡς ἐφικτόν, ἐπὶ τοῦ αὐτοῦ ἐπιπέδου, ἐφ' οὗ καὶ οἱ πλευρικοὶ φανοί.

Ἄρθρον 11.

Πλοῖον μήκους 150 ποδῶν, ὃν ἠγκυροβολημένον, δέον νὰ φέρῃ ἐπὶ τοῦ πρῶτου μέρους, ἔθα ἄριστα δύναται νὰ καταστῇ καταφανές, ἀλλ' εἰς ὕψος μὴ ὑπερβαῖνον 20 πόδας ἀνωθεν τοῦ καταστρώματος λευκὸν φῶς ἐντὸς φανοῦ οὕτω συνσκευασμένον, ὥστε νὰ δεικνύη διαυγές, ὁμοίμορφον καὶ ἀδιάλειπτον φῶς ὁρατὸν καθ' ἀπαντα τὸν ὀρίζοντα εἰς ἀπόστασιν τοῦλάχιστον ἐνὸς μιλίου.

Πλοῖον μήκους 150 ποδῶν ἢ πλέον ἠγκυροβολημένον ὃν, δέον νὰ φέρῃ κατὰ τὸ πρῶτον μέρος τοῦ πλοίου, εἰς ὕψος οὐχὶ ἔλασσον 20, καὶ μὴ ὑπερβαῖνον 40 πόδας ἀνωθεν τοῦ σκάφους ἓνα τοιοῦτον φανὸν καὶ ἐπὶ τῇ πλησίον τῆς πρῶτης τοῦ πλοίου ἕτερον τοιοῦτον φανὸν, καὶ εἰς τοιοῦτον ὕψος ὥστε νὰ εὐρίσκηται οὐχὶ ἔλασσον 15 ποδῶν χαμηλότερον τοῦ πρῶτου φανοῦ.

Ὡς μήκους πλοίου θὰ λαμβάνηται ὑπ' ὄψει τὸ μήκος τὸ ἀναγκαστικὸν ἐν τῷ πιστοποιητικῷ νηολογίᾳ. (ἔπεται συνέχεια)

Ὅρα ἄρθρον 10ον καταργουμένου, μέγρι τοῦ νῦν ἐν ἰσχύϊ, Διεθνούς Κανονισμοῦ. Τὸ 10ον τοῦτον ἄρθρον, πραγματευόμενον περὶ ἀλιευτικῶν πλοιαρίων, παραμένει ἐν ἰσχύϊ, ὡς ἔχει, ἄχρις οὗ διεθνῆς συνεννόησις κανονίσῃ τὰ περὶ τούτου ἴδε τέλος παρόντος κανονισμοῦ.

4). Λέμβοι ἀνευ καταστρώματος, εἴτε ἀγόμενοι διὰ κωπῶν ἢ ἰστίων, δέον νὰ ἔχωσιν ἑτοιμον πρὸς ἐπίδειξιν διὰ τῆς χειρὸς φανὸν δεικνύοντα λευκὸν φῶς, ὅστις δέον κατὰ χρονικὰ διαλείμματα νὰ ἐπιδεικνύηται ἐν ἐπικραεῖ χρόνῳ πρὸς πρόληψιν συγκρούσεως.

Τὰ πλοῖα τὰ ἀναφερόμενα ἐν τῷ ἀρθρῳ τούτῳ δὲν θὰ ὑποχρεῶνται νὰ φέρωσι τοὺς φανούς τοὺς ἀναφερομένους ἐν τῷ ἀρθρῳ 4 (α) καὶ ἀρθρῳ 11, παράγραφος τελευταία.

Ἄρθρον 8.

Τὰ πλοηγικὰ πλοῖα, ὅταν εὐρίσκωνται ἐν τῷ διὰ ταῦτα ὀρισμένῳ σταθμῷ ἑτοιμα εἰς ὑπηρεσίαν, δὲν ὑποχρεοῦνται νὰ ἐπιδεικνύωσι τοὺς φανούς τοὺς ὀρισμένους δι' ἄλλα πλοῖα, ὀφειλοῦσιν ὅμως νὰ φέρωσι λευκὸν φανὸν ἐπὶ τοῦ λαίμου τῆς στήλης, ὁρατὸν πανταχόθεν τοῦ ὀρίζοντος, καὶ προσέτι νὰ ἐπιδεικνύωσι κατὰ βραχέα χρονικὰ διαλείμματα, μηδέποτε ὑπερβαίνοντα 15 λεπτά τῆς ὥρας, ἐν ἣ πλείονα ἀναλάμποντα φῶτα.

Κατὰ τὴν ἐκ τοῦ σύνεγγυς προσέγγισιν ἐτέρων πλοίων ἢ πρὸς ἕτερα πλοῖα, ταῦτα δέον νὰ ἔχωσιν ἀνημμένους τοὺς πλευρικοὺς φανούς τῶν ἐτοιμῶν πρὸς χρῆσιν, δέον δὲ νὰ ἐκπέμπωσιν ἀναλαμπὰς ἢ νὰ ἐπιδεικνύωσι ταῦτα κατὰ χρονικὰ βραχέα διαλείμματα, ὅπως ὑποδεικνύωσι τὴν διεύθυνσιν πρὸς ἣν κατρυθύνονται, ὁ πράσινος ὅμως φανὸς δέον νὰ μὴ φαίνεται πρὸς τὰ ἄριστερά, μήτε ὁ ἐρυθρὸς φανὸς πρὸς τὰ δεξιά.

Πλοηγικὸν πλοῖον τοιαύτης τάξεως, ὥστε νὰ ᾖ ἠναγκασμένον νὰ πλησιάσῃ κατὰ μήκος πλοῖον ἵνα ἐπιβιάσῃ ἐπ' αὐτοῦ πλοηγόν, δύναται νὰ ἐπιδεικνύη τὸν λευκὸν φανὸν ἀντὶ νὰ φέρῃ αὐτὸν ἐπὶ τοῦ λαίμου τῆς στήλης, καὶ δύναται ἀντὶ τῶν μνημονευομένων χρωματισμένων φανῶν νὰ ἔχῃ ἑτοιμον πρὸς ἐπίδειξιν διὰ τῆς χειρὸς φανὸν μετὰ πρασίνης ὑέλου πρὸς τὸ ἐν μέρος καὶ ἐρυθρὸν φανὸν πρὸς τὸ ἕτερον, νὰ γίνηται δὲ χρῆσις τούτων ὡς ἀνω ἀναγράφεται.

Πλοηγικὰ πλοῖα, ὅταν δὲν εὐρίσκωνται ἐν τῷ ὀρισμένῳ αὐτῶν σταθμῷ ἑτοιμα πρὸς ὑπηρεσίαν, δέον νὰ φέρωσι φανούς ὁμοίους πρὸς ἐκείνους τῶν ἄλλων πλοίων ὁμοίως πρὸς αὐτὰ χωριτικότητος.

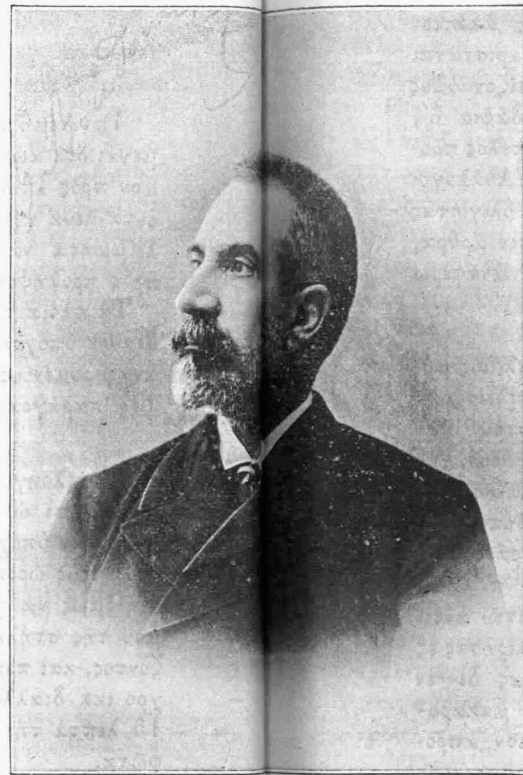




ΚΟΣΜΑΣ ΖΩΤΟΣ  
*Ἀρχηγὸς τῆς θαλασσιᾶς Μοίρας*



ΘΕΟΧ. ΘΕΟΧΑΡΙΔΗΣ  
*Κυβερνήτης τῶν «Ψαρῶν»*



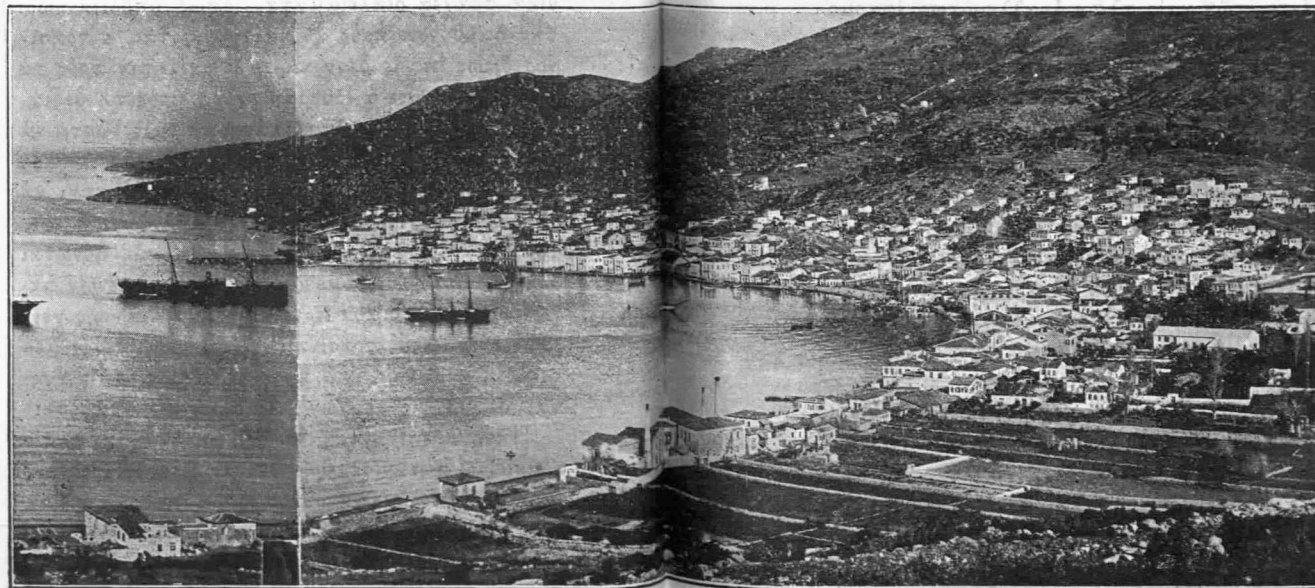
Β. ΒΟΥΔΥΡΗΣ  
*Ἐπιπλοῦς τῶν Ναυτικῶν*



Γ. ΜΠΟΥΜΠΟΥΛΗΣ  
*Κυβερνήτης τῆς «Υδροῦς»*



Π. ΓΚΙΝΗΣ  
*Κυβερνήτης «Σπετσῶν»*



Ο ΛΙΜΗΝ ΤΗΣ ΣΑΜΟΥ



## ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ

ΕΙΣ ΤΟΝ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΝ ΠΕΡΙ ΑΠΟΦΥΓΗΣ  
ΣΥΓΚΡΟΥΣΕΩΝ

Τώρα, οτε το ζήτημα τῆς μεταφράσεως τοῦ Ἱεροῦ Εὐαγγελίου φαίνεται κοπάσαν ἐν τῷ ἡμερησίῳ τύπῳ, δυνάμεθα ν' ἀνακινήσωμεν καὶ ἡμεῖς ἀπὸ τῶν στηλῶν τῆς «Ναυτικῆς Ἑλλάδος» τὸ ζήτημα τῆς μεταφράσεως ἐνὸς ἄλλου Εὐαγγελίου, ἐρειδομένου καὶ τούτου ἐπὶ τῆς ἀγαπῆς πρὸς τὸν πλησίον, ἔχοντος καὶ τούτου ὡς σκοπὸν τὴν εἰρηνικὴν συμβίωσιν..... ἀλλ' ὅχι τῶν ἀνθρώπων, ἀλλὰ τῶν πλοίων τῶν πλοίων τῶν εὐρισκόμενων ἐν τῇ θαλάσῃ, τῶν θαλασσοπορούντων νυκτός τε καὶ ἡμέρας. Τὸ Εὐαγγέλιον τοῦτο, τὸ ὁποῖον, κατ' ἀντίθεσιν πρὸς τὸ ἄλλο, εἶναι διεθνῶς παραδεδεγμένον, εἶναι ὁ κανονισμὸς πρὸς ἀποφυγὴν τῶν συγκρούσεων τῶν πλοίων κατὰ τὴν θαλασσοπλοίαν», ὑπόσχεται δὲ εἰς τὰ πλοία, τὰ τηροῦντα τὰς ἐντολάς του, ὅτι δὲν θὰ σπάζωσι τὰ μούτρα τῶν, ὅταν συναντῶνται, δὲν θὰ κώβωνται στήμει. δὲν θὰ καταποντίζωνται, καὶ, κατὰ συνέπειαν, θὲλουσι κληρονομήσει ζωὴν αἰώνιον.

Μετὰ τὴν προεισαγωγὴν ταύτην, τὴν ὀλίγον εὐτράπελον, δυνάμεθα νὰ χωρήσωμεν ἐπὶ τὸ ζήτημα, τὸ ἀρκετὰ σοβαρὸν.

Διὰ τὸν ἰσχύοντα ἤδη κανονισμὸν περὶ ἀποφυγῆς συγκρούσεων δύναται τις νὰ ἐπαναλάβῃ, ὅτι ὁ Λέσιγγ, ἂν ἐνθυμούμαι καλῶς, εἶπε ποτε δι' ἐν βιβλίον, ἐφ' οὗ τῷ εἶχε ζητηθῆ ἡ γνώμη: «τὸ βιβλίον τοῦτο περιέχει πολλὰ τὰ καλὰ καὶ πολλὰ τὰ νέα» ἀλλὰ τὰ μὲν καλὰ δὲν εἶναι νέα. τὰ δὲ νέα δὲν εἶναι καλὰ». Ἐγὼ μάλιστα τολμῶ καὶ νὰ πλειοδοτήσω ἐπὶ τοῦ προκειμένου, ὅσον ἀφορᾷ εἰς τὰ νέα, καὶ νὰ εἶπω, ὅτι ταῦτα ὅχι μόνον δὲν εἶναι καλὰ, ἀλλὰ καὶ ἐπιζήμια. ἀλλὰ καὶ δυνάμεθα νὰ μεταβάλωσι τὸν σκοπὸν, ὃν προτίθεται ὁ κανονισμὸς, ἀπὸ ἀποτρεπτικοῦ τῶν κινδύνων τῶν συγκρούσεων, εἰς προκλητικόν.

Τόση εἶναι ἡ ἐλαττωματικότης αὐτοῦ, τόση ἡ στρυφνότης καὶ τόσον τὸ ἐν πλείστοις ἀκατάληπτον.

Ἐπ' ἀρχῆς λοιπὸν παλαιὰ καὶ νέα εἰς τὸν ἰσχύοντα σήμερον κανονισμὸν. Καὶ βεβαίως ὁ νέος κανονισμὸς πράγματι δὲν εἶναι ἡ μικρὰ τροποποίησις τοῦ παλαιοῦ, τοῦ ἀπὸ 20 Αὐγούστου 1884, γενομένη ἐσχάτως πρωτοβουλία τῆς Κυβερνήσεως τῆς Α. Βρετανικῆς Μεγαλειότητος καὶ διεθνῆ συνεννοήσε. Τόσον μάλιστα μικρὰ καὶ τόσον ἀνεπαίσθητος, ὥστε, ἀναγινώσκων τις

τὸν νέον, δυσκόλως δύναται νὰ διακρίνῃ αὐτὸν ὁ ὀσιαστικὸς ἀπὸ τοῦ παλαιοῦ. Οὕτω λόγου χάριν τὸ ἄρθρον 1 τοῦ νέου κανονισμοῦ εἶναι αὐτούσιον τὸ 2 τοῦ παλαιοῦ. Εἰς τὸ ἄρθρον 3 τοῦ παλαιοῦ προσετέθησαν (ἐδ. α') μόνον αἱ φράσεις «ἢ ἐὰν τὸ πλοῖον δὲν φέρῃ ἀκάτιον ἰστὸν» καὶ κατωτέρω «ὥστε νὰ μὴ παρίσταται ἀνάγκη νὰ τοποθετηθῇ ὁ φανὸς εἰς μεῖζον ὕψος 40 ποδῶν ἄνωθεν τοῦ σκάφους» τὰ ἐδάφια β', γ' καὶ δ' ἐμειναν ἐντελῶς ἀνέπαφα καὶ τέλος προσετέθη καὶ ὀλιγόστιχον ε'. ἐδάφιον. Ἀνάλογοι τροποποιήσεις, εἰς ὀλίγας λέξεις καὶ ὀλιγίστας φράσεις, ἐπηνέχθησαν καὶ εἰς τὰ κατόπιν ἄρθρα, ὅχι εἰς ὅλα, τὰς ὁποίας παραλείπω ν' ἀναφέρω ἐνταῦθα ὅπως μὴ ἐκταθῶ πολὺ.

Ἐνῶ λοιπὸν εἶναι φανερόν, ὅτι ὁ παλαιὸς κανονισμὸς ἔμεινε σχεδὸν ἀνέπαφος ἐν τοῖς πλείστοις, τ' ἀφεθέντα ἀτροποποίητα ἄρθρα αὐτοῦ δὲν συμπεριελήφθησαν εἰς τὸν νέον, ὡς εἶχον κατὰ λέξιν. Ὁ ἀναλαβὼν νὰ ἐπιφέρῃ τὰς διεθνῶς ἀποφασισθείσας τροποποιήσεις φάνηται, ὅτι δὲν ἐθεώρησε γλαφυρὰν οὐδ' Ἑλληνίζουσαν, τὴν μετάφρασιν τοῦ παλαιοῦ κανονισμοῦ, γενομένην ὑπὸ τοῦ μακαρίτου ἀντιπλοίαρχου Κανελλοπούλου, ἀλλ' ἐπιχειρήσας ἐξ ἀρχῆς νέαν μετάφρασιν, ἐγκατασπείρας δὲ ἐν αὐτῇ πλῆθὺν δοτικῶν καὶ περισσεῖαν μακαρονισμῶν, πρὸς δὲ εἰς χρῆσιν κανονισμὸν, ἀπροσίτον καὶ εἰς αὐτοὺς ἀκόμη τοὺς ἀξιοματικὸς τοῦ πολεμικοῦ ναυτικοῦ διὰ τὸ ἄκρως ἀρχαῖον λεκτικόν του. Τοιοῦτοτρόπως ἔχομεν ἄρθρα, μὴ τροποποιηθέντα, ἀλλάξαντα ὁμοῦς ἐπιστητῶς τὴν χροιάν, καὶ παρουσιαζόμενα διὰ τοῦτο ὡς νέα, ἐνῶ εἶναι γνωστά, καθὸ παλαιὰ, ἀπὸ δεκαπέντε ἐτῶν καὶ πλέον ἀναλλοιώτως ἐφαρμοζόμενα.

Ταῦτα εἶναι τὰ νέα, τὰ ὁποῖα δὲν εἶναι καλὰ, ἀλλ' ὀλέθρια· διότι οἱ ναυτικοί μας, οἱ ὁποῖοι δὲν ἐλήφθησαν καθόλου ὑπ' ὄψιν εἰς τὴν περὶστασιν αὐτήν, ἐθισθέντες ἐπὶ δεκαπενταετίαν ἐν τῇ χρῆσει τοῦ παλαιοῦ κανονισμοῦ, τοῦ θαύματος τούτου τῆς σαφηνείας καὶ τῆς ἐπαναληπτικότητος, εὐρίσκονται σήμερον πρὸ κανονισμοῦ ἐντελῶς νέου δι' αὐτούς, κανονισμοῦ ἐπιβόητος οἰονεὶ νέας ὑποχρεώσεις, χρῆζοντος νέας μελέτης, ἔχοντος δὲ τὰ μειονεκτήματα τῆς ἀσφαλείας, τῆς στρυφνότητος καὶ τοῦ ἐν πλείστοις ἀκατανοήτου, ἐν ᾧ ἡ φύσις αὐτοῦ ἀπαιτεῖ δαψίλειαν σαφηνείας καὶ ἐπαναληπτικότητος, προτερήματα, ἅπερ μόνον εἰς τὸν παλαιὸν κανονισμὸν δύναται τις ν' ἀνεύρῃ ἐν ἀφθονίᾳ.

Συγκρίνω εὐθὺς ἀμέσως τοὺς δύο κανονισμοὺς

διὰ νὰ καταδειχθῇ ἡ ἀλήθεια τῶν ἰσχυρισμῶν μου.

Ἐν ἀρχῇ τοῦ νέου κανονισμοῦ καὶ ὑπὸ τὸν γενικὸν τίτλον «κανονισμοὶ (ἢ κανόνες), ἀφορῶντες εἰς τοὺς φανούς κλπ.», ἐπεξηγεῖται, ὅτι ἡ λέξις «ὄρατος», ἀποδιδόμενη εἰς φανούς, θέλει σημαίνει «ὄρατος ἐν σκοτεινῇ νυκτὶ ὑπὸ ἀτμόσφαιραν δικυγῆ».

Εἰς τὸν παλαιὸν κανονισμὸν, ἀνεξάντλητον εἰς ἐπεξηγήσεις, ΟΠΟΥ ἀπαντᾷ ἡ φράσις «ἀτμόσφαιρα καθάρᾳ» ἔπεται ἀμέσως ἐν παρενθέσει ἡ ἐξήγησις «τούτέστι χωρὶς ομίχλης, βροχῆς, ἀχλὺς, ἢ νιφετοῦ».

Ὁ παλαιὸς κανονισμὸς, ἀναφέρων τοὺς ἀνεμὸ-ρόμβους, ἐξηγεῖ αὐτοὺς ἐν παρενθέσει «κάρτα» Ὁ νέος κανονισμὸς δὲν καταδέχεται νὰ περιλάβῃ τοιαύτην λέξιν, ἐν χρῆσει παρ' ὅλων τῶν Ἑλληνικῶν ἐμπορικῶν ναυτικῶν ἴσως ὡς βερβαρίζουσαν.

Ὁ παλαιός, ἀναγράφων τὴν φράσιν «κατὰ τὴν ἐσωτερικὴν πλευρὰν αὐτῶν» (ἄρθρ. 3 ἐδ. δ'), ἐπεξηγεῖ ἀμέσως «τούτέστι τὴν πρὸς τὸ ἐσωτερικόν τοῦ πλοίου».

Εἰς τὸν παλαιὸν τὸ «κολομπέρι τοῦ τουρκέτου», ὡς ἐξήγησις τοῦ «λαίμου τῆς στήλης τοῦ ἀκατίου», εἶναι ἡ ἐπικρατετικώτερον ἀπαντῶσα φράσις, ὅπου δὲ ἀναφέρεται τὸ μέτρον ἢ ὑποδιαίρεσις αὐτοῦ, ἔπεται εὐθὺς ἐν παρενθέσει ἡ μετατροπὴ εἰς πόδας.

Ὁ νέος καὶ κατὰ ταῦτα ὕστεροί.

Δὲν ὑποθέτω, ὅτι εἶναι ἀνάγκη νὰ ἐξακολουθήσω συγκρίνων τοὺς δύο κανονισμοὺς.

Ἡ ὑπεροχὴ τοῦ παλαιοῦ, κατόπιν τῶν ἀνωτέρω παρατεθέντων, εἶναι πλέον ἢ καταφανής. Ὁ μακαρίτης Κανελλόπουλος, μεταφράζων κανονισμὸν περὶ ἀποφυγῆς τῶν συγκρούσεων, εἶχε πρὸ πάντων ὑπ' ὄψιν, ὅτι ὁ κανονισμὸς οὗτος ἔμελλε νὰ ἐφαρμοσθῇ ἐν εὐρυτέρῳ κλίμακι ὑπὸ τῶν πολυπληθῶν πλοίων τοῦ ἐμπορικοῦ μας ναυτικοῦ. Καὶ διὰ τοῦτο προσεπάθησε—μὴ δυνάμενος νὰ ἐκτραπῇ τῆς ἐπισήμου λεγομένης γλώσσης.—νὰ μεταχειρισθῇ τοῦλάχιστον γλώσσαν ρέουσαν, ὕψος γλαφυρὸν, πλατυασμοῦ ἀφθό-νου, καὶ ὀλοκλήρους φράσεις τοῦ κοινοῦ ναυτικοῦ ὀνοματολογίου, παρὰ τὰς τοῦ ἐπισήμου. Ὁ μεταφράσας ὁμοῦς ἐκ νέου τὸν κανονισμὸν, ὡς ἔχει τροποποιηθῆ, ἀπέτυχε τελείως, διότι δὲν ὑπελόγησεν, ὡς ὁ διακεκριμένος ἐκεῖνος ἀξιοματικὸς, ἐπὶ τῷ ἐμπορικῷ ἡμῶν ναυτικῷ, διότι μεταχειρισθῆ γλώσσαν ἄκρως ἀκαλαίσθητον, ἄκρως ἀρχαῖζουσαν, ἄναρθρον, ἀπροσπέλαστον δὲ καὶ εἰς αὐτοὺς ἀκόμη τοὺς τυχόντας κλαδικῆς ἐκπαιδεύσεως καὶ, τέλος, διότι μετέφρασε κατὰ λέξιν, ὡσὰν νὰ ἐπρόκειτο περὶ μεταγλωττίσεως

θέματος, ἐξ ἐκείνων, τὰ ὁποῖα δίδουν εἰς τοὺς μαθητὰς τῶν γυμνασίων πρὸς ἀκρίβειαν.

Αὐτὸ εἶναι τὸ ζήτημα.

Σ. Γ.



ΚΑΤΑΠΛΟΙ

Τὴν παρελθούσαν Κυριακὴν καὶ δευτέραν κατέπλευσαν τὰ ἑλληνικὰ ἀτμόπλοια «Ἀντιγόνη» τοῦ Τζῶν ἐκ Βάρνης, «Πελοπόννησος» τοῦ Γουδῆ ἐκ Κρήτης, «Ζάννος Σιφναῖος» ἐκ Ταϊγανίου πρὸς ἀνθράκευσιν, «Ἀλέξανδρος» τοῦ Χατζῆ Δαοῦ ἐξ Ἀλεξανδρείας-Δήλου καὶ τὸ αὐστριακὸν τοῦ Λόυδ «Ἥλιος» ἐκ Σμύρνης-Σύρου.

Τὴν Τρίτην κατέπλευσαν τὰ ἑλληνικὰ «Θράκη» ἐκ Κων)πόλεως Δήλου καὶ «Ἀλέξανδρος Μιχαλινός» ἐκ Ταϊγανίου πρὸς ἀνθράκευσιν καὶ τὸ αὐστριακὸν «Μήδεια» ἐκ Τεργέστης Καλαμῶν.

Τὴν Τρίτην ἀπόγευμα ἡ «Σαφῶ» τῆς Πανελληνίου ἐκ Κων)πόλεως Δήλου

Τὴν Πέμπτην τὰ ἑλληνικὰ ἀτμόπλοια «Ἰωνία» τῆς Πανελληνίου ἐκ Τεργέστης Καλαμῶν, «Γεώργιος Κούτσης» ἐκ Γενούης, «Κώνστας» ἐκ Μασσαλίας-Υδρας, «Παρίσης Ρουσσος» ἐκ Μασσαλίας ἅπαντα πρὸς ἀνθράκευσιν, «Κρήτη» ἐκ Γουδῆ ἐκ Θεσσαλονίκης-Βόλου καὶ «Χίος» τῆς Νέας ἐκ Βάρνης.

Τὴν Παρασκευὴν ἡ Ἀμφιτρίτη τοῦ Σταθάτου ἐκ Σουλινὰ πρὸς ἀνθράκευσιν, «Φῶτης» ἐκ Νικολαίφ πρὸς ἀνθράκευσιν, ἡ Ἀρτεμισία ἐκ Ταϊγανίου με φορτίον σίτου, «Κλειώ» τοῦ Τζῶν ἐκ Κρήτης, τὸ γερμανικὸν «Σταμπούλ» ἐκ μελίτης, τὸ ἰταλικὸν «Βουλγαρία» ἐκ Βρενδῆσιου-Πατρῶν κρὶ τὸ αὐστριακὸν «Πολυδεύκης» ἐκ Κρήτης.

ΟΙ ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΕΣ

('Ανταποκριτοῦ μας)

ΚΑΡΔΙΦ 27)9 Νοεμβρίου

Αἱ τιμαὶ τῶν Γαϊανθράκων ἔχουσιν οὕτω: Χρῆδρος γαϊανθράξ α' ποιότητος σελ. 16 καὶ 9 πέν., β' ποιότητος 16, γ' ποιότητος 15 καὶ 3. Ψιλλὸς γαϊανθράξ Κάρδιφ α' ποιότητος 11 καὶ 9, β' ποιότητος 10 καὶ 9, Ἀνάμικτος α' 14 καὶ 3, β' 13 καὶ 6, γ' 12 καὶ



9. Νιοϋπορτ χονδρός α' ποιότητος 15 καὶ 6, β' ποιότητος 14 καὶ 9.

Ἐν τῇ ἀγορᾷ Πειραιῶς ἡ τιμὴ τῶν γαιανθράκων Κάρδιφ συνήθως ποιότητος παραδοτέων ἐντός τῶν ἀτμοπλοίου ἕνεκα τῆς ἐκπτώσεως τῶν ναύλων κατῆλθεν εἰς τὰ 22 σελ. καὶ 6 πέν.

Κατὰ χθεσινὰ τηλεγραφήματα ἐκ Λονδίνου αἱ τιμαὶ τῶν γαιανθράκων Κάρδιφ παραμένουν σταθεραί.

#### ΟΛΛΑΣΙΟΝ ΔΥΣΤΥΧΗΜΑ

Τὸ ἀποπλεύσαν ἐκ Κων)πόλεως πρό τινων ἡμερῶν καὶ εἰς Τραπεζοῦντα κατευθυνόμενον ἀτμόπλοιο τῆς ἐταιρίας Αἰγαίου «Μασσαλία» πέραν τοῦ Βέηκος παρὰ τὸ Σερβῆ-Μπουρνού, ἐπειδὴ ὁ ἐκεῖ σημαντὴρ εἶχεν ἐκτοπισθῆ ἕνεκα τῶν ρευμάτων, ἐκάθησεν ἐλαφρῶς εἰς τὰ ρηχά. Ἄμα γνωσθέντος τούτου τὸ ἐν Κων)πόλει πρακτορεῖον τῆς ἐταιρίας ἀπέστειλεν ἀμέσως ρυμουλκὰ, ἅτινα κατώρθωσαν ν' ἀνεκλύσωσιν τὸ ἀτμόπλοιο, ὅπερ οὐδεμίαν ὑποστάν βλάβην ἐξηκολούθησε τὸν πλοῦν αὐτοῦ.

#### ΝΑΥΑΓΙΟΝ ΒΡΑΤΣΕΡΑΣ

Εἰς τὸ ὑπουργεῖον τῶν Ναυτικῶν τηλεγραφικῶς ἀνηγγέλη ἐκ Ζαγοράς, ὅτι ἡ ὑπὸ ἐλληνικὴν σημαίαν βρατσέρα τοῦ πλοίαρχου Τσιμόνου, ἄνευ φορτίου, ἐναυάγησε παρὰ τὸν λιμένα τοῦ Χορευτοῦ.

Τὸ πλοῖον κατασυνετριβῆ ἐπὶ τῶν βράχων, τὸ δὲ πλήρωμα ἐσώθη.

#### ΟΙ ΝΑΥΛΟΙ

(Ἄνταποκριτοῦ μας)

Κάρδιφ 27)9 Ὀκτωβρίου

Ἡ ναυλοαγορὰ ἐνεπύθεν ἔχει οὕτω: Δι' Ἀλγέριον 6,50 φρ. Ἀλεξάνδρειαν σελ. 5 καὶ 6 ἕως 5 καὶ 9. Βρινδῆσιον 5 καὶ 6, Βαρκελώνην 6 καὶ 9, Κατάνην 5 καὶ 9, Κων)πολιν 5 καὶ 3, Σιδιταβέικιαν 5 καὶ 9 ἕως 6, Γένοσαν δι' ἀτμόπλοιοι 2,000 τόν. 5 καὶ 6 δι' ἀτμ. 3—3500 τόν. 5 καὶ 3, Λεγκόρν 800 τόν. 5 3, Μασσαλίαν φρ. 6,75 ἕως 7, Μεσσίναν 5 καὶ 9, Οἶραν φρ. 7, Μάλταν σελ. 4 καὶ 1)2. Πόρτ-Σαϊδ 5 6, Παλέρμον 5 καὶ 9, Πειραιᾶ 5 καὶ 3, Ρετζιο 5 καὶ 10)2, Σαβόναν 5 καὶ 3, Σῦρον 5 καὶ 3, Σμύρνην 5 καὶ 9, Σουλινᾶ 5 καὶ 9, Σπέτσιαν 5 καὶ 3, Τόρρε Ἄνουιζιάτα 6, Τεργέστην 6 καὶ 3, Τάραντα 5 καὶ 7)2, Βενετίαν 6 καὶ 3.

Ἐκ Κάρδιφ τηλεγραφοῦσιν ὅτι οἱ ναῦλοι ἔσχον μικράν τινα ὑπερτίμησιν ἀνεληθόντες καὶ πάλιν εἰς τὰ 5 σελ. καὶ 6 πέν. διὰ Πειραιᾶ.

#### ΑΠΩΛΕΙΑ ΣΗΜΑΝΤΗΡΟΣ

Τηλεγράφημα τοῦ ἐν Ὑδρα λιμεναρχοῦ πρὸς τὸ

Ὑπουργεῖον τῶν Ναυτικῶν ἀνήγγειλεν ὅτι ἕνεκα τῶν ἀνέμων καὶ τῆς σφοδρᾶς τρικυμίας ὁ σημαντὴρ τοῦ Μανδρακίου παρεσύρθη καὶ ἀπωλέσθη.

#### ΔΙΑ ΤΟΥΣ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥΣ ΜΑΣ

Οἱ εἰς τοὺς λιμενας τοῦ ἑξωτερικοῦ καταπλέοντες Ἕλληνες πλοίαρχοι πρέπει νὰ μὴ λησμονῶσιν ὅτι ὁ φείλου παραλαμβάνοντες τὰ φορτία των νὰ παρουσιάζουν τὰ ναυτιλιακά των ἔγγραφα εἰς τὰς προξενικὰς ἀρχὰς διὰ τὴν πληρωμὴν τῶν προξενικῶν τελῶν. Ὅσοι δὲν συμμορφοῦνται μὲ τὴν διατύπωσιν ταύτην καταδικάζονται εἰς πρόστιμον δεκαπλάσιον τῶν προξενικῶν τελῶν.

Τοῦτο συνέβη πρὸ ὀλίγων ἡμερῶν εἰς ἐλληνικὸν φορτηγὸν ἀτμόπλοιο ἐν Ὀδησσῷ, τοῦ ὁποῦ οὗ πλοίαρχος λησμονήσας νὰ παρουσιάσῃ τὰ ναυτιλιακά του ἔγγραφα καὶ πληρώσῃ 36 φρ. καταδικάσθη εἰς πρόστιμον 360 φράγκων.

#### ΤΑ ΣΙΤΗΡΑ Εἰς τὴν ΑΡΓΕΝΤΙΝΗΝ

Τηλεγράφημα ἐκ Βουενοςάιρες ἀγγέλλει ὅτι ἡ ἐσχάτως αὐτοῖ ἐπικρατήσασα ξηρασία κατέστρεψε καθ' ὅλοκληρίαν τὰ γεννήματα εἰς πολλὰς τῶν ἐπαρχιῶν, ἰδίως ἐν Σώτε Φὲ καὶ Ἐντρερίσις.

#### ΚΙΝΗΣΙΣ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ

(συνεργάτου μας)

ΓΕΝΟΒΑ 22)4 Νοεμβρίου

«Ἀδελφοὶ Σιφναίου» διῆλθε 26)10 Δαρδανέλλια διὰ Μασσαλίαν. «Ἀλέξανδρος Μιχαλινός» εἰς Κέρτζ 29)10. «Ἀλέξιος Γάγκος» ἀνεχώρησεν 22)10 Ροττερδάμην διὰ Βραΐλα.

«Ἀμφιτρίτη» ἀνεχώρησεν ἀπὸ Μασσαλίαν 25)10. «Ἀνδρέας» ἔφθασεν εἰς Σαβόναν 2)11. «Ἀνδριάντα Σταθάτου» ἔφθασαν εἰς Γένοβαν 3)11. «Ἀνώουμος» διῆλθε τὰ Δαρδανέλλια 30)11.

«Ἀντώνιος» διῆλθε 3)10 Sagres διὰ Παλέρμον. «Ἀντώνιος Σταθάτος» διῆλθε Δαρδανέλλ. 27)10 διὰ Μασσαλίαν «Ἀριστέα» διῆλθε Δαρδανέλλια 29)10 διὰ Μασσαλίαν.

«Ἀρτεμισία» εἰς Κέρτζ 28)10. «Ἀννίκα» ἀνεχώρησεν ἀπὸ Γένοβαν. «Ἀύρα» ἀνεχώρησεν ἀπὸ Γένοβαν διὰ Βραΐλαν. «Ἀργῶ» διῆλθε Δαρδανέλλια 31)10. «Ἀσημίνα» διῆλθεν 27)10 Sagres διὰ Βρέμην.

«Βαλλιάνος» διῆλθε 22)10 Γιβραλτάρ διὰ Πειραιᾶ. «Βικτωρία» 28)10 Kerci διὰ Πειραιᾶ. «Βατίλειος» 23)10 Κάρδιφ διὰ Βρινδῆσιον.

«Γεώργιος» (Μωραΐτου) ἔφθασεν εἰς Penarth 31)10. «Γεώργιος» (Βασιλάκης) ἀνεχώρησεν ἀπὸ Νίκαιαν. «Γεώργιος Μιχαλινός» ἔφθασεν εἰς Clyde 18)10. «Γεώργιος Μπούμπουλης» διῆλθεν εἰς τὰς 30)10 Dover διὰ Κων)πολιν.

«Γεώργιος Ροῦσσο» 28)10 Μεσσίνα ἀπὸ Ταϊγάνιον. «Γέρδα Ἀμπατιέλλο» ἔφθασεν εἰς Spregia ἀπὸ Methil. «Δέσποινα» (πλ. Μπργαρώνης) ἔφθασεν εἰς Κέρτζ 24)10. «Δέσποινα Μιχαλινού» διῆλθε Δαρδανέλλια 22)10.

«Δημήτριος Σκυλίτσας» ἔφθασεν εἰς Ἀλεξάνδρειαν 18)10.

«Ἐλένη» (Σαλιάρης) ἔφθασεν εἰς Κέρτζ 31)10 «Ἐλένη Σιφναίου» εἰς Μεσσίνα 24)10 ἀπὸ Ταϊγάνιον. «Ἐλπιδοφόρος» ἔφθασεν εἰς Ταϊγάνιον. «Ἐμμανουήλ» διῆλθεν εἰς τὰς 30)10 Δαρδανέλλια.

«Ἐπτάλοφος» διῆλθεν εἰς τὰς 28)10 Δαρδανέλλια. «Ζαρίφης» ἀνεχώρησεν ἀπὸ Oneglia 28)10 διὰ Βραΐλαν. «Ζίννος Σιφναῖος» ἔφθασεν εἰς Κέρτζ 29)10. «Ἡπειρος» (Μηρῶ) διῆλθε Δαρδανέλλια.

«Ἡρῶ» Μπργαρώνης Σουλινᾶ διὰ Ἀμβέρσαν. «Ἡπειρος» (Θεοφιλάτος) διῆλθεν 30)10 Δαρδανέλλ. διὰ Ἀμβέρσαν «Θεόδωρος Σιφναῖος» ἔφθασεν εἰς Κέρτζ 30)10.

«Ἰωάννης Κούτση» ἔφθασεν εἰς Κωνσταντῆν 14)10. «Κωνσταντῖνος» (Σύρου) διῆλθε Δαρδανέλλια 1)11. «Κωνσταντῖνος Σταθάτος» ἔφθασεν εἰς τὰς 3)10 Γένοβα διὰ Βραΐλαν. «Κλημεντίνη» ἀνεχώρησεν ἀπὸ Μασσαλίαν.

«Κεφαλληνία» εἰς Κέρτζ 31)10. «Κορνήλιος» διῆλθεν 31)10 Δαρδανέλλια.

«Λέων» διῆλθε Δαρδανέλλια 31)10 διὰ Ταϊγάνιον. «Λεονάρδος» εἰς Κέρτζ 30)10. «Λωνίδα» διῆλθεν εἰς τὰς 30)40 Sagres διὰ Μασσαλίαν. «Λεωνίδα» καὶ Ἐλένη» Tyne 19)10 διὰ Κων)πολιν.

«Μαρία» (Λεβαντῆς) εἰς Κέρτζ 22)10. «Μαρία» (Φωκᾶς) ἔφθασεν εἰς τὰς 19)10 Νικολάεφ. «Μαρία» (Μωραΐτου) διῆλθεν εἰς τὰς 27)10 Sagres διὰ Δερτζε «Μανούσης» ἀνεχώρησεν ἀπὸ Σουλινᾶ διὰ Κοντινέντε.

«Μενέλαος» διῆλθεν εἰς τὰς 27)10 Δαρδανέλλια. «Μιτυλήνη» ἀνεχώρησεν ἀπὸ Μασσαλίαν 27)10 διὰ Ταϊγάνιον. «Μπήλλιο» ἔφθασεν εἰς Κέρτζ. «Νικόλαος Βερβενιώτης» εἰς τὰς 21)10 Βραΐλα.

«Πολύμητις» ἔφθασεν εἰς τὰς 21)10 Βραΐλα. «Πολυξένη» διῆλθε Vidonos 23 διὰ Σῦρον. «Ποσειδών» διῆλθε Δαρδανέλλια 30)10. «Πριγκήπισσα Σοφία» ἔφθασεν εἰς Σαβόναν 28)10.

«Παρίσης Ροῦσσο» 20)10 διῆλθε Δαρδανέλλια. «Σπάρτη» διῆλθε Δαρδανέλλια. «Φώτης» διῆλθεν εἰς τὰς 29)10 Δαρδανέλλ. διὰ Νικολάεφ.

«Εὐθύμιος» 30)10 ἀπὸ Μασσαλίαν Ταϊγάνιον. «Μιχαήλ» ὑπὸ φόρτωσιν εἰς Κάρδιφ διὰ Γένοβαν. «Ἄνδρος» διῆλθε Δαρδανέλλια 29)10. «Κυκλάδες» διῆλθε Γιβραλτάρ 08)10. «Μάρθα εἰς Κέρτζ 27)10.

«Αἰκατερίνη Κούππα» Κέρτζ διὰ Μασσαλίαν. «Σοφία Κούππα» διῆλθε Δαρδανέλλια 26)10. «Ἀνώουμος» ἀνεχώρησεν 24)10 Βενετία 30)10 Δαρδανέλλια. «Ἀννίκα» ἀνεχώρησεν ἀπὸ Γένοβα διὰ Βραΐλαν.

«Ἐπτάνησος» ἀνεχώρησεν ἀπὸ Γένοβα 28)10. «Παρθενών» ἔφθασεν εἰς Κέρτζ 31)10. «Λέρος» εἰς Κέρτζ 34)10. «Κώττας» ἔφθασεν εἰς Τύνιδα 27)10 ἀπὸ Βερδιάνσκαν.

«Σπάρτη» ἔφθασεν εἰς Μασσαλίαν 1)11 ἀπὸ Νικολάεφ. «Ἀκρόπολις» Κέρτζ 30)10. «Μάρθα» 31)10 Κέρτζ.

N. Δ. Μ.

#### Ο ΚΤΒΕΡΝΗΤΗΣ ΤΗΣ «ΑΜΦΙΤΡΙΤΗΣ»

Εἰς τὸν πλοίαρχον τοῦ Β. Ναυτικοῦ κ. Δημ. Βουδούρη, κυβερνήτην τῆς Βασ. θαλαμηγοῦ «Ἀμφιτρίτης» ἡ Α. Μ. ὁ Βασιλεὺς ἐδῶρθε πολῦτιμον ἐνθῦμιον χρυσῆν καρφίδα φέρουσαν τὸ Βασ. Στέμμα καὶ τὸ Βασιλικὸν μονόγραμμα Γ. Χ. στολισμένα μὲ ἀδάμκτας.

#### Η ΔΙΩΡΥΞ ΤΟΥ ΣΟΥΞ

Ἀπὸ τῆς 21 μέχρι 31 Ὀκτωβρίου (ν. ἡμ.) διέπλευσαν τὴν διώρυγα τοῦ Σουξ 141 πλοῖα, πληρώσαντα διόδια φράγκα 2,980,000.

Εἰς τὴν κίνησιν ταύτην οὐδόλως ἐμφανίζεται ἡ κίνησις τῶν ἐμπορικῶν μας σκαφῶν ἐκτὸς ἀσημάντων τινων ἰστιοφόρων.

#### ΝΕΟΙ ΠΛΟΙΑΡΧΟΙ ΚΑΙ ΜΗΧΑΝΙΚΟΙ

Διὰ Βασ. Διατάγματος ἐνεκρίθη νὰ χορηγηθῶσι διπλώματα πρώτης τάξεως μηχανικῶν ἀτμοπλοίων ἐμπορικῶν εἰς τοὺς Σπ. Ἡλ. Λαυγγον Εὐθ. Θ. Καμμένον, Νικήταν Δημ. Γεωργιάδην, Εὐστ. Χρ. Φουσκωμένον, Ἄνδρ. Δημ. Ἀνδρουλίην, καὶ Ἄνδρ. Νικ. Μπάθαν.

Διπλώματα δευτέρας τάξεως μηχανικῶν εἰς τοὺς Δημ. Μιχ. Σέρμπον, Ἄντ. Ἄνδρ. Δρίτσαν, Νικ. Γ. Σπαθερόν, Σπυρ. Γερασ. Σολωμόν, Νικ. Ι. Δριστόναν, Ἰω. Μπαλάσκαν, Εὐάγγελον Γεωργίου, Θ. Πιπίνον, Γ. Τσαλαπάτην, Ἰω. Ὀλυμπίου, Ἐμμ. Λέφα Μέξην καὶ Νικ. Μπάθαν, καὶ διπλώμα Τρίτης τάξεως Μηχανικοῦ εἰς τὸν Ἀργύριον Δημητρίου Σερέτην.

Δι' ὁμοίου Διατάγματος ἐνεκρίθη νὰ χορηγηθῆ διπλώματα α' τάξεως μηχανικοῦ εἰς τὸν Ἡλῖαν Ἡλία Δαβίδην. Δι' ὁμοίου Διατάγματος ἐνεκρίθη νὰ χορηγηθῶσι διπλώματα πλοιαρχίας εἰς τοὺς ναυτικούς Δημ. Κοντογιάννην, Ἀλέξανδρον Γιαννούλην Παλατοκρασᾶν, Τριαντάφυλλον Θεμ. Θεοχάρην, Ἀθ. Βογιατζῆν, Ἄντ. Κουφοπαντελῆν, Ἀντώνιον Χαραλάμπους Καραβιαν, Ζῶρζον Γεωργίου Ἀγγελῆν, καὶ Σπυριδῶνα Παναγιώτου Ἀρβανίτην.

#### ΤΑΞΕΙΔΙΑ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ

Κατὰ τὸν «Ναυτίλον» τὸ ἀτμόπλοιο «Ἄνδρος» τῆς ἐταιρίας Στ. Ἐμπερικοῦ ἐναυλώθη ἀπὸ Ἀζοφικὴν διὰ Κοντινέντο, πρὸς 10 σελήνια καὶ 6 πέννες τὸν τόννον.

—Τὸ ἀτμόπλοιο «Ἀντώνιος» τῆς ἐταιρίας Μωραΐτου ἐναυλώθη ἀπὸ Σουλινᾶ διὰ Κοντινέντε, πρὸς 9 σελ. καὶ 9 πέν. τὸν τόννον.

—Τὸ ἀτμόπλοιο «Γεώργιος» τῆς αὐτῆς ἐταιρίας, ἐναυλώθη ἀπὸ Κάρδιφ διὰ Σῦρον καὶ Βραΐλαν. Τὸ ἡμισυ φορτίον θὰ ἀποβιβάσθῃ εἰς Σῦρον πρὸς 5 σελ. καὶ 3 πέννες, τὸ δὲ ἄλλο ἡμισυ εἰς Βραΐλαν μὲ 6 σελ. καὶ 4 πέννες.

—Τὸ ἀτμόπλοιο «Μιχαήλ» τῆς ἐταιρίας Στ. Ἐμπερικοῦ ἐναυλώθη ἀπὸ Κάρδιφ διὰ Γενούην τῆς Ἰτα-



λίαν πρὸς 5 σελ. καὶ 7. πέν. διὰ Κοντινέντο πρὸς 9 σελ. καὶ 6 πέννες.

— Τὸ ἀτμόπλοιο «Βασίλειος» τοῦ κ. Γ. Μίνδακα ἐναυλώθη ἀπὸ Ἀζοφικὴν διὰ Μασσαλίαν πρὸς 11 1)2 φρ. τὸν νόνον,

#### ΝΕΟΝ ΓΑΛΛΙΚΟΝ ΚΑΤΑΔΡΟΜΙΚΟΝ

Τὴν 49 παρελθόντος μηνὸς Ὀκτωβρίου καθειλκύσθη ἐν Βρέστη τὸ πρῶτης τάξεως θωρακισμένον καταδρομικὸν «Λέων Γαμβέττας» ἐκ τῶν ὀριζομένων ὑπὸ τοῦ τελευταίου ναυτικοῦ προγράμματος. Τὸ καταδρομικὸν τοῦτο εἶναι τὸ μεγαλύτερον τῶν Γαλλικῶν πολεμικῶν σκαφῶν ἔχει μῆκος 148 μ. 25. πλάτος 21 μ. 40. Τὸ ἐκτόπισμά του εἶναι 12,610 τόνων καὶ αἱ μηχαναὶ του ἀναπτύσσουσιν δυνάμιν 27,500 ἵππων.

Ἡ ταχύτης τοῦ νέου Γαλλικοῦ καταδρομικοῦ εἶναι 22 κόμβων, μετ' ἐπιπέσει δὲ 2100 τόνων γαϊάνθρακος θὰ εἶναι δυνατόν νὰ διαπλεύσῃ πρὸς ταχύτητα 10 κόμβων, 12,000 μίλια,

Ὁ ὀπλισμὸς του συνίσταται ἐκ 4 τηλεβόλων τῶν 194 χιλιοστῶν, ἐκ 16 τηλεβόλων τῶν 164 χιλιοστῶν, 7, ἐξ 22 ταχυβόλων τῶν 47 χιλιοστομέτρων, ἐκ δύο σωλήνων ὑπερβρυχίων ἐκσφενδονιστικῶν τορπιλλῶν, καὶ ἐκ 3 σωλήνων ἐνεργίων ἐκσφενδονιστικῶν τορπιλλῶν.

#### ΔΙΑΠΛΟΙ ΔΑΡΔΑΝΕΛΛΙΩΝ

(Ἀνταποκριτοῦ μας)

ΔΑΡΔΑΝΕΛΛΙΑ 31 Ὀκτωβρίου  
Ἑλληνικὰ πλοῖα διήλθον ἐντεῦθεν τὰ ἐξῆς: Τὴν 26 τὸ ἀτμ. «Ἀδελφοὶ Σιωμαίου» πλχ. Καλλιουσιᾶς τόν. 1576 μετ' ἐπιπέσει ἀπὸ Ὀδησσὸν διὰ Μασσαλίαν.

— Τὸ ἀτμ. «Ἀντιγόνη» πλχ. Μερνιτζος τόν. 439 μετ' ἐπιπέσει ἀπὸ Βάρναν δι' Ἁγίους Σαράντα.

— Τὴν 27 τὸ ἀτμ. «Ἄντ. Σταθάτος» τόν. 1747 πλχ. Γράτσιος μετ' ἐπιπέσει ἀπὸ Βραϊλάν εἰς Βενετίαν.

— Τὸ ἀτμ. «Ἐπιτάλοφος» πλχ. τόν. 1600 μετ' ἐπιπέσει ἀπὸ Βραϊλάν εἰς Βενετίαν.

— Τὴν 28 τὸ ἀτμ. «Ζάτουνα» πλχ. Καμίνης τόν. 74 μετ' ἐπιπέσει ἀπὸ Κων/πολιν εἰς Σμύρνην.

— Τὸ βρικόιον «Προφήτης Ἡλίας» πλχ. Γαβριελῶφ τόν. 239 μετ' ἐπιπέσει ἀπὸ Ὀδησσὸν εἰς Ἁγίον Ὀρος.

— Ἡ σκούνα «Ἐλένη» πλχ. Καρούσης τόν. 294 μετ' ἐπιπέσει ἀπὸ Σηλυβρίας εἰς Χανία.

— Τὴν 25 τὸ ἀτμ. «Ἀριστέα» πλχ. Παπαλαῶς τόν. 983 μετ' ἐπιπέσει ἀπὸ Βραϊλάν εἰς Μασσαλίαν.

— Τὸ ἀτμ. «Ἀμπατιέλλος» πλχ. Κόκινος τόν. 997 μετ' ἐπιπέσει ἀπὸ Βάρναν εἰς Μασσαλίαν.

— Τὴν 30 τὸ ἀτμ. «Μαρία» πλχ. Φωκᾶς τόν. 1552 μετ' ἐπιπέσει ἀπὸ Νικολάεφ εἰς Βρέμην.

— Τὸ ἀτμ. «Ἡπειρος» πλχ. Θεοφιλάτος τόν. 2141 μετ' ἐπιπέσει ἀπὸ Βραϊλάν εἰς Ἀμβέρσαν.

— Τὸ ἀτμ. «Χίος» τόν. 621 πλχ. Παπαγγελῆς μετ' ἐπιπέσει ἀπὸ Βάρναν εἰς Ἁγίους Σαράντα.

— Τὸ ἀτμ. «Τρίτων» τόν. 186 πλχ. Δελιμαρῆνης μετ' ἐπιπέσει ἀπὸ Κων/πολιν εἰς Χανία.

— Τὴν 31 ἡ «Αἰκατερίνη Κούππα» τόν. 1569 μετ' ἐπιπέσει ἀπὸ Βερδιάνσκον εἰς Μασσαλίαν.

— Τὸ ἀτμ. «Βικτωρία» πλχ. Καρούσης τόν. 802 μετ' ἐπιπέσει ἀπὸ Ταϊγάνιον εἰς Πειραιᾶ.

— Τὸ ἀτμ. «Οὐράνα» πλχ. Κουτσούκος τόν. 336 μετ' ἐπιπέσει ἀπὸ Ζογκουδάκ εἰς Σμύρνην.

#### ΣΙΤΑΓΟΡΑ

Ἐνεκεν τῆς καχεξίας, ἣτις ἐπικρατεῖ εἰς τὴν ἀγορὰν Πειραιῶς πράξεις δὲν ἐσημειώθησαν τὴν πορελθοῦσαν ἐβδομάδα ἐπὶ τῶν σιτηρῶν. Αἱ ὀνομαστικαὶ αὐτῶν τιμαὶ ἔχουσιν οὕτω τῶν 50 φουντίων 42 καὶ 42 1)2 λεπτὰ μετ' 3 ο)ο σκόντο.

Ἐν Ταϊγανίῳ αἱ τιμαὶ τῶν 50 φουντίων εὐρίσκονται εἰς τὰ ρούβλ. 9 καὶ 8 90 ἄνευ πολλῶν πράξεων.

#### ΕΝ ΤΟΥΡΚΙΚΟΝ ΠΟΛΕΜΙΚΟΝ

Τὴν παρελθοῦσαν ἐβδομάδα κατέπλευσεν εἰς τὸν λιμένα Πειραιῶς τὸ τουρκικὸν ὀπλιταγωγὸν «Ἰσμὶρ» 1600 τόνων registro, προερχόμενον ἐκ Γενούης-Πύλου.

Ἄμα τῷ κατάπλω τοῦ ἐχαιρέτισε καὶ ἀντεχειρίσθη διὰ τῶν νεομισμένων βολῶν, μετ' ὃ ὁ ἰατρὸς τοῦ πλοίου, Ἑλλήν τὴν καταγωγὴν, ἐξῆλθεν εἰς τὸ ὑγειονομεῖον καὶ ἔλαβε τὴν ἄδειαν τῆς ἐλευθεροκωνίας.

Κατὰ τὸν διάπλου ἐξ Ἰταλίας τὸ «Ἰσμὶρ» ὑπέστη βλάβας τινὰς εἰς τὰς μηχανὰς, τὰς ὁποίας θὰ ἐπισκευάσῃ ἐν Πειραιεὶ καὶ ἀνθρακεῖον θὰ ἐξακολουθήσῃ τὸν πλοῦν του εἰς Κων/πολιν.

#### ΝΑΥΛΟΙ ΜΑΤΡΗΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ

Χθεσινὰ τηλεγραφήματα ἐκ Ρωσσίας ἀναγγέλλουσιν ὅτι ἐνεκα τοῦ ἐπικειμένου μετ' ὀλίγον κλεισίματος τῆς Ἀζοφικῆς οἱ ἐν γένει ναῦλοι τῆς Μαύρης θαλάσσης, ἔχουσι γίνεαι σταθερώτεροι.

#### Ἡ ΚΙΝΗΣΙΣ ΕΝ ΡΟΥΜΑΝΙΑ

(ἀνταποκριτοῦ μας)

Βραϊλα 27 Ὀκτωβρίου

Οἱ ναῦλοι τῶν ἀτμ/πλοίων οἱ ὁποῖοι μέχρι τῆς προχθῆς ἦσαν ἐν παραλύσει, ἤρχισαν νὰ ἀναλαμβάνουν.

Σήμερον οἱ σιτέμποροι, βλέποντες ὅτι ὑπάρχει ζήτησις ἐν ταῖς εὐρωπαϊκαῖς ἀγοραῖς, προσφέρουσιν εἰς τοὺς πράκτορας 11)6 δι' Ἀμβέρσην καὶ Ροτερδάμην.

Τὰ εἰς τοὺς λιμένας μας ἀτμόπλοια εἶναι 22 ἐξ ὧν Ἑλληνικὰ τὰ ἐξῆς. «Κατίνα» ἄγνωστον διὰ που, «Ποσειδῶν» διὰ Λονδίνον καὶ «Κλημεντίνη», διὰ Κοντινέντε.

Εἰς Γαλάζιον φορτώνουν 3 ἀτμ/πλοια, ἐκ τούτων τὸ «Αὔρα» ὑπὸ σημαίαν Ἑλληνικὴν. Οἱ ναῦλοι τῶν σλεπίων κατ' αὐτὰς ἐβελτιώθησαν ἐπαισθητῶς. Παραχωροῦνται σλέπια χωρητικότητος 2500 Κ. Β. ἀντὶ 100—120 φρ: ἐνοίκιον καθ' ἡμέραν.

Τὰ γεννήματα τιμῶνται οὕτω: σίτος 8 05 9. 10 fr. τὸ Hect. ἀραβόσιτος fr. 8. 67 1)2 10, 80, ο)ο Κ κριθῆς 9.20 τὰ ο)ο κεχρὶ fr. 7.05 ο)ο Κλ. φασόλια 13.75—15 10 ο)ο Κλ. βρώμη 10. 30—10 50 ο)ο Κλ. σίκαλις 8.95—9.10 ο)ο Κλ.

Τῶν γαϊάνθρακων αἱ τιμαὶ εἶναι φρ. 45. κατὰ τόννον. (τεμάχια) ἕως 35 fr. ἀναμειγμένον.

Τοῦ Δουνάβεως τὰ ὄλατα εἶναι: 20 ἄγγ. πόδες.

Υ. Γ. Τηλεγραφικῶς μᾶς πληροφοροῦσι τὴν ἐκ Σουλινᾶ διαβάσιν τοῦ ἀτμόπλοίου «Μαχρῆς Βαλλιᾶνος» πλέοντος εἰς Γαλάζιον.

X. M.

## ΝΑΥΤΙΚΑ ΣΥΓΓΡΑΜΜΑΤΑ

ΚΑΙ ἌΛΛΑ ἜΡΓΑ ΧΡΗΣΙΜΑ Εἰς  
ΤΟΥΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥΣ

**Νέος Λιμενοδείκτης** μετὰ 250 ὀλοσελίδων 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 δύνανται 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.

## ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ

## ΡΩΣΣΙΑ

ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ ΕΝ ΠΕΤΡΟΥΠΟΛΕΙ

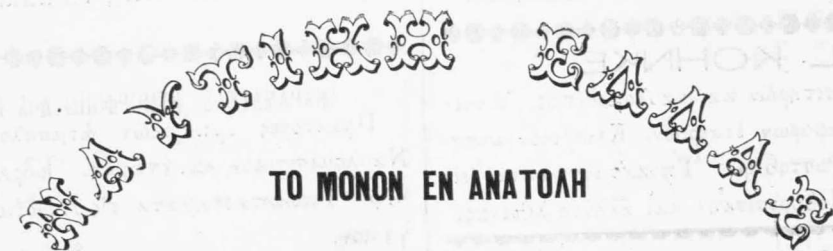
ΚΕΦΑΛΑΑ 175,000,000 ΔΡΧ.

ΓΕΝΙΚΟΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΤΗΣ ΕΝ ΤΑΪΓΑΝΙΩ

ΑΧ. Λ ΚΟΡΕΣΗΣ

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

**ΠΑΣΑ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑ ΠΕΡΙ ΑΣΦΑΛΕΙΩΝ**



ΤΟ ΜΟΝΟΝ ΕΝ ΑΝΑΤΟΛΗ

ΝΑΥΤΚΟΝ ΠΕΡΙΟΔΙΚΟΝ

ΕΤΗΣΙΑ ΣΥΝΔΡΟΜΗ

ΕΝ ΕΛΛΑΔΙ  
Δρχ. 12

ΕΝ ΤΩ ΕΞΩΤΕΡΙΚΩ  
Φρ. γρ. 12

ΕΞ ΑΜΗΝΟΣ

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



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

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

**NICOLAS D COTZIAS(SYRA)**

Μεσίτης ἀγορῶν πωλήσεων καὶ  
 ναυλώσεων ἀτμοπλοίων.  
 Τηλεγραφ Διεύθυνσις COTZIAS, SYRA.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΠΑΠΑΟΙΚΟΝΟΜΟΣ**

(Μεσίτης τῶν Ἑλλήνων ἀτμοπλοίων ἀπὸ τὸ 1879)

ΕΝ ΒΑΡΚΕΛΩΝῃ

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

Διεύθυνσις. C. Papaiconomos  
 Sensale Maritimo

BARCELONA

**L. KOHNKE**

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

**Φ. ΦΩΤΙΑΔΗΣ καὶ Γ. ΔΑΝΕΖΗΣ**

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

ΤΥΠΟΙΣ Δ. Γ. ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΥ  
 8 Ὁδὸς Πραξιτέλους 8

**Σ. Ν. ΣΑΒΒΑΣ καὶ ΑΔΕΛΦΟΙ**

Ἐμποροὶ καὶ ναυλομεσίται. Δέ-  
 χονται ἐμπορεύματα ἐπὶ προμηθεῖ  
 καὶ προναυλώνουσι πλοῦα ἰστιοφόρα  
 καὶ ἀτμόπλοια.

BUENOS—AIRES.

(America Sud, Republica Argentina).

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

**ΣΚΑΡΑΜΑΓΚΑΣ ΕΥΜΟΡΦΟΠΟΥΛΟΣ ΚΑΙ Cie**

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

**DUNCAN HOYLAND ET CO**

Πράκτωρ σιτηρῶν καὶ ἐμπορικῶν ἐταιριῶν.  
 Ναυλομεσιτικαὶ ἐργασίαι ἐν Ταϊγάνιφ, Ροστο-  
 βίφ καὶ Νοβοροσίσκη.