ΕΤΟΣ Α'. ΑΘΗΝΑΙ 5 Αὐγούστου 1901 ΑΡΙΘ. 17

ΙΔΡΥΤΗΣ ΚΑΙ ΙΔΙΟΚΤΗΤΗΣ
Ι. Θ. ΣΙΦΝΑΙΟΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ
Κ. ΑΥΓΕΡΗΣ ΚΑΙ Ν. ΚΟΤΣΟΒΙΛΛΗΣ

ΣΥΝΕΡΓΑΤΑΙ

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

ΑΘΗΝΑΙ
1901

ΕΤΑΙΡΙΑ Γαιανθράκων Γλάμοργαν. Ἀντιπρόσωπος ἐν Πειραιεῖ Γ. ΚΑΖΑΝΟΒΑΣ.

Κ. ΔΕΔΟΥΣΗΣ, ναυλομεσίτης, Πειραιεύς.

Κ. ΜΙΧΑΛΟΠΟΥΛΟΣ, ἀντιπρόσωπος χρώματος Μοράβιας ὁδὸς Βουβουλίνας ἀριθ. 7 ἐν Πειραιεῖ.

Δ. ΚΟΤΣΟΒΙΛΛΗΣ, ναυτοδιδάσκαλος, διευθυντὴς Ναυτικοῦ Γραφείου, Πειραιεὺς ὁδὸς Νοταρᾶ 99.

Γ. ΚΑΨΙΜΑΛΗΣ, ἔμπορος ναυτικῶν εἰδῶν ὁδὸς Βουβουλίνας 7, Πειραιεύς.

Η «ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΛΛΑΣ»

Κυκλοφοροῦσα εἰς 2,000 ἀντίτυπα καὶ ἀριθμοῦσα περὶ τοὺς 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 τραπεζιτικῶν οἴκων·

ΧΑΡΙΝ ΕΥΚΟΛΙΑΣ

μεγαλειτέρας ἐγκαινιάζομεν ἀπὸ σήμερον ἀγγελίας μιᾶς γραμμῆς μόνον περιλαμβανούσας τὸ ὄνομα, ἐπάγγελμα καὶ Διεύθυνσιν τῶν ἐπιθυμούντων νὰ γνωρίσωσι τὸ ἐπάγγελμά των εἰς εὐρύτερον κύκλον.

Καὶ ταύτας μόνον ἀντί:

ΜΙΑΣ ΔΡΑΧΜΗΣ

ὥστε μὲ μίαν δραχμὴν δι' ἑκάστην δημοσίευσιν ἢ δραχ. 1.50, ὁσάκις ἡ ἀγγελία καταλαμβάνει δύο στίχους, θὰ δύνανται πάντες ἀνεξαιρέτως νὰ ὑποβοηθήσωσι τὴν ἀνάπτυξιν τῆς ἐργασίας των καὶ τὴν ἐνίσχυσιν ταύτης.

ΠΑΣΑ ΑΓΓΕΛΙΑ

καθὼς καὶ αἱ συνδρομαί, προπληρώνονται εἰς τὰ Γραφεῖα τῆς «Ναυτικῆς Ἑλλάδος» ὁδὸς Νομισματοκοπείου παρὰ τὸ Ὑπουργεῖον τῶν Ναυτικῶν ἢ διὰ ταχυδρομικῆς ἐπιταγῆς: Πρὸς τὴν Διεύθυνσιν τῆς «Ναυτικῆς Ἑλλάδος».

ΟΙ ΜΗΧΑΝΙΚΟΙ

ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ

Ἓν τῶν ὀλιγίστων μέτρων, ἅτινα ἔλαβεν ἡ Ἑλληνικὴ Πολιτεία ὑπὲρ τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας ἐν τοῖς ἐσχάτοις καιροῖς — εἰ μὴ καὶ τὸ μόνον — εἶναι ὁ νόμος ΒΨΞΓ' τῆς 10 Ἀπριλίου 1900 «περὶ Μηχανικῶν τῶν ἑλληνικῶν ἀτμοπλοίων».

Διὰ τοῦ νόμου τούτου ἐπιδιώκεται ἡ ἄνοιξις τῆς θύρας τῶν ξένων ἀσφαλιστικῶν ἑταιρειῶν εἰς τοὺς ἕλληνας ἐφοπλιστάς, ἢ πλοιοκτήτας ἢ φορτωτάς· διότι αἱ ξέναι ἑταιρεῖαι δὲν δέχονται πρὸς ἀσφάλειαν ἀτμόπλοια ἢ φορτία ἀτμοπλοίων, ὧν οἱ μηχανικοὶ δὲν φέρουσι δίπλωμα ἐπίσημον, εἴτε Κυβερνήσεως, εἴτε ἐπισήμως ἀνεγνωρισμένης σχολῆς μηχανικῶν, περὶ τῆς ἱκανότητος αὐτῶν ἐν τῇ διευθύνσει τῆς ἐμπεπιστευμένης αὐτοῖς μηχανῆς ἀτμοπλοίου.

Μετὰ πολλὰς ὀρρωδίας καὶ ἀναβολάς, ἡ ἐνεστῶσα Βουλὴ ἐψήφισε μετά τινων τροποποιήσεων τὸ ὑπὸ τοῦ κ. Γ. Π. Μπούμπουλη, ὑπουργοῦ ἐπὶ τῶν Ναυτικῶν κατὰ τὸ 1893—1894, κατὰ πρῶτον ὑποβληθὲν νομοσχέδιον, ὅπερ υἱοθέτησε καὶ ὑπεστήριξεν ὁ νῦν ὑπουργὸς ἐπὶ τῶν Ναυτικῶν κ. Β.Ν. Βουδούρης, ἐπεξειργάσθη δ' εἰδικὴ ἐκ Βουλευτῶν ἐπιτροπή, ἧς μετεῖχε καὶ ὁ γράφων ταῦτα θερμότατος *ἀρχῆθεν* ὑποστηρικτὴς τοῦ θεσμοῦ τούτου.

Ὁ νόμος ΒΨΞΓ', δημοσιευθεὶς ἐν τῇ «Ἐφημερίδι τῆς Κυβερνήσεως» τῇ 11η Μαΐου 1900, ἔλαβε νόμιμον ἰσχὺν ἀπὸ τῆς 21ης Μαΐου τοῦ αὐτοῦ ἔτους. Ὁ νόμος οὗτος ὁρίζει ἐν ἄρθρῳ 2 αὐτοῦ τὰ ἑξῆς:

«*Οὐδεὶς Ἕλλην δύναται, μετὰ παρέλευσιν δύο ἐτῶν ἀπὸ τῆς ἐνάρξεως τῆς ἰσχύος τοῦ παρόντος νόμου, νὰ ναυτολογηθῇ ἐπὶ ἑλληνικῶν ἐμπορικῶν ἀτμοπλοίων ὡς μηχανικός, ἂν μὴ κέκτηται τὸ κατὰ τὰς διατάξεις τοῦ παρόντος νόμου ὁριζόμενον δίπλωμα, ἢ πτυχίον μαθητευομένου.*»

Παρακολουθῶν καὶ θαυμάζων τὰς ὄντως ἐθνοσωτηρίους προόδους τῆς ἡμετέρας ναυτιλίας, εἰλικρινέστατος δ' ἐκτιμητὴς τῆς ἀληθῶς πρωτοφανοῦς ἰδιοφυΐας καὶ θαυμαστῆς ἐπιδόσεως αὐτοδιδάκτων Ἑλλήνων εἰς τὰ μηχανικά, οὐδ' ἐπὶ στιγμὴν ἔπαυσα ἐρωτῶν καὶ ἐξετάζων περὶ τῆς ἐκτελέσεως καὶ ἐφαρμογῆς τοῦ εἰς αὐτοὺς ἀφορῶντος Νόμου ΒΨΞΓ', οὗ τὴν ἐπιψήφισιν μετὰ μεγίστου ἐνδιαφέροντος ἐπεζήτησα καὶ ἐπεδίωξα ἐπὶ σειρὰν ἐτῶν καὶ βουλευτικῶν περιόδων. Παραδόξως ὅμως ἔμαθον ὅτι μέχρι τῆς στιγμῆς, καθ' ἣν γράφω, εἰ καὶ παρῆλθον δεκατέσσαρες καὶ ἥμισυς μῆνες, ὑπολείπονται δὲ μόνον ἐννέα καὶ ἥμισυς, μόλις προσῆλθον εἰς τὴν διὰ τοῦ ἄρθρου 3 τοῦ νόμου ὁριζομένην ἐπιτροπὴν καὶ ἔλαβον δίπλωμα μηχανικοῦ *πρώτης* τάξεως *ὀκτὼ μόνοι· δευτέρας* τάξεως *οὐδείς· τρίτης* τάξεως *οὐδείς·* μαθητευόμενος *οὐδείς*!

Ἐθεώρησα λοιπὸν καθῆκόν μου, ἐκ τοῦ ζωηροῦ ὑπὲρ τῆς ἑλληνικῆς ναυτιλίας ἐνδιαφέροντος, ὅπερ καὶ ἐγὼ μετὰ σύμπαντος τοῦ Ἔθνους ἔχω, νὰ προσφύγω εἰς τὰς στήλας τῆς πολυτίμου «Ναυτικῆς Ἑλλάδος» καὶ νὰ προκαλέσω δι' αὐτῆς τὴν προσοχὴν τῶν ἐνδιαφερομένων, πρὶν ἢ ἡ παρέλευσις τῶν δύο ἐτῶν ἀπὸ τῆς δημοσιεύσεως τοῦ νόμου (ἡ παρέλευσις τῆς 21ης Μαΐου 1902) ἀγάγῃ εἰς ἀδιέξοδον δυσκολίαν τούς τε μηχανικοὺς—καὶ πρὸ πάντων αὐτοὺς— καὶ τοὺς πλοιοκτήτας ἐν ὅλῳ ἢ ἐν μέρει καὶ τὰς ἀτμοπλοϊκὰς ἑταιρείας καὶ τοὺς ἐφοπλιστὰς ἢ φορτωτὰς ἀτμοπλοίων καὶ τοὺς ἐμπόρους, ὅσοι ποιοῦνται χρῆσιν ἑλληνικῶν ἀτμοπλοίων.

Ὁ Νόμος ΒΨΞΓ' καὶ τὸ περὶ ἐκτελέσεως αὐτοῦ Β. Διάταγμα τῆς 4 Νοεμβρίου 1900, ἐδημοσιεύθησαν καὶ ἐν ἰδιαιτέρῳ τεύχει ἐπιμελείᾳ τοῦ προσωπάρχου τοῦ ἐπὶ τῶν Ναυτικῶν Ὑπουργείου κ. Π. Γκίνη, φιλοτιμότατα ἐργασθέντος ὑπὲρ τῆς τελεσφόρου ἐφαρμογῆς τοῦ Νόμου, καὶ δια-

νέμονται καὶ παρέχονται δωρεὰν παντὶ τῷ αἰτοῦντι. Ἐν δὲ τῷ ὑπὸ τοῦ πλωτάρχου κ. Δ. Ἠπίτου διευθυνομένῳ τμήματι τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας χορηγεῖται προθύμως πᾶσα πληροφορία καὶ ὁδηγία καὶ εὐκολία πρὸς τοὺς ἐνδιαφερομένους. Ἄπορον καὶ σχεδὸν ἀνεξήγητον ἀποβαίνει, διατὶ δὲν σπεύδουσιν οἱ ἐνδιαφερόμενοι νὰ ἐφοδιασθῶσι διὰ διπλωμάτων.

Γινώσκω ὅτι τινὲς εὑρίσκουσι λόγους νὰ ψέγωσι τὸν Νόμον· τινὲς δὲ τῶν προβαλλομένων λόγων φαίνονται ἐκ πρώτης ὄψεως καὶ εὐλογοφανεῖς. *Φαίνονται* ὅμως τοιοῦτοι, εὐτυχῶς δὲ *δὲν εἶναι*.. Ἀλλὰ περὶ τούτου δὲν δύναται νὰ γείνῃ συζήτησις ἐνταῦθα· ἄλλως αὕτη καθίσταται ὅλως περιττή, ἀφοῦ ὁ Νόμος ἐψηφίσθη, ἐδημοσιεύθη, ἰσχύει— *κεῖται* ἐπὶ τέλους, ὡς λέγουσιν οἱ νομικοί. Τοῦτο μόνον γινώσκω καὶ δύναμαι νὰ βεβαιώσω, ὅτι τὰ κατὰ τοῦ νόμου καὶ τῆς ἰσχύος καὶ τῆς ἐφαρμογῆς αὐτοῦ λεγόμενα εἰσὶν εὐτυχῶς ἀστήρικτα καὶ διὰ τοῦτο παρακινῶ τοὺς ἐνδιαφερόμενοι νὰ προσέλθωσιν αὐτοί, πρὶν ἢ ἐπέλθῃ αὐτοῖς ἡ ἐπικειμένη ἀναστάτωσις τῆς 21ης Μαΐου 1902.

Κ. Ν. Παπαμιχαλοπουλος

ΟΙ ΚΑΝΟΝΕΣ

ΤΗΣ ΥΟΡΚΗΣ ΚΑΙ ΑΜΒΕΡΣΗΣ ΤΟΥ 1890

(συνέχεια).

Εἴπομεν πρὸ στίχων ὅτι τίκτεται ζήτημα σπουδαιότερον, τίνες κανόνες εἰσὶν ἐφαρμοστέοι ἐὰν ἐν τῷ ναυλοσυμφωνιτικῷ ἢ τῷ ἀσφαλιστικῷ συμβολαίῳ δὲν ἀναφέρηται ἡ ἡμερομηνία τῆς ἐκδόσεως αὐτῶν.

Οἱ πρῶτοι καταρτισθέντες τῷ 1864 ἐν Ἀμβέρσῃ; Οἱ τοῦ τοῦ 1877; Οἱ νεώτεροι μεταρρυθμισθέντες κατὰ τὸ 1890 ἐν τῷ συνεδρίῳ τῆς Λιβερπούλης. ἢ ὡς συνεπληρώθησαν οὗτοι ἐν τῷ συνεδρίῳ τῆς Γενούης κατὰ τὸ 1892.

Τοῦ ζητήματος τούτου ἡ λύσις ὑπεβλήθη ἐνώπιον τοῦ Ἐμποροδικείου τῆς Γουέν, ὅπερ δι' ἀποφάσεώς του ἀπὸ 12 Αὐγούστου 1891 παρεδέχθη ὅτι ὁσάκις δὲν ἀναφέρεται ἡ χρονολογία τῶν ἐφαρμοστέων κανόνων ἐφαρμόζονται οἱ κατὰ τὴν ἡμέραν τῆς συμβάσεως ἰσχύοντες. Τὴν ἀπόφασιν δὲ ταύτην ἐπεκύρωσε καὶ τὸ Ἐρετεῖον Ρουέν. Τὴν γνώμην ταύτην ἠκολούθησεν ἡ Νομολογία.

Αἱ αἰτιολογοῦσαι τὴν λύσιν ταύτην σκέψεις εἰσὶν ὀρθαί. Ὅπως ὁσάκις οἱ συμβαλλόμενοι ὑποβάλωνται πρὸς λύσιν τῆς διαφορᾶς των εἰς νόμον ὡρισμένου Κράτους, ἐννοεῖται ὅτι ὑπεβλήθησαν εἰς τὸν νόμον τὸν ἰσχύοντα κατὰ τὴν ἡμέραν τῆς συμβάσεως, οὕτω καὶ ἐπὶ τοῦ προκειμένου, ὁσάκις δέχονται συμβατικῶς ὡς νόμον τῆς λύσεως τῆς τυχὸν ἀναφυησομένης διαφορᾶς τοῦ κανόνος τῆς Ἀμβέρσης καὶ Ὑόρκης, τεκμαίρεται ὅτι ἔχουσιν ὑπ' ὄψιν των τοὺς κατὰ τὴν ἡμέραν τῆς συμβάσεως γνωστοὺς ὡς τοιούτους, ὡς ἔχουν μεταρρυθμισθῆ καὶ συμπληρωθῆ εἰς τὸ τελευταῖον πρὸ τῆς συμβάσεως συνέδριον.— Ὄντως δὲ ποῖος ὁ λόγος δι' ὃν οἱ συμβαλλόμενοι ἀπεφάσισαν νὰ ὑποβληθῶσιν εἰς τοὺς εἰρημένους κανόνας; Βεβαίως ἡ πεποίθησις ἐπὶ τῆς καταλληλότητος τῶν συνταξάντων αὐτούς, καὶ πρὸ πάντων ὁ διεθνὴς αὐτῶν χαρακτήρ. Ἑκάστη νεωτέρα ἔκδοσις περιλαμβάνει τὰ αὐτὰ στοιχεῖα τῶν προηγουμένων, μὲ τὴν προσθήκην ὅμως τῶν ἐκ τῆς ἐφαρμογῆς ἀποδειχθεισῶν ὡς ἀναγκαίων συμπληρώσεων. Ἑπομένως ἐὰν οἱ συμβαλλόμενοι παραδεχθῶσιν ὡς νόμον μέλλοντα νὰ διέπῃ τὰς ἐκ τῆς ἀβαρίας σχέσεις ἀορίστως τοὺς κανόνας τῆς Ὑόρκης καὶ Ἀμβέρσης, τεκμαίρεται ὅτι εἶχον ὑπ' ὄψιν των τοὺς κανόνας τούτους ὡς εἶχον κατὰ τὴν τελευταίαν πρὸ τῆς συμβάσεως ἔκδοσίν των.

Πρέπει δὲ νὰ προσέχωσιν οἱ ναυλομεσῖται, οἱ πλοίαρχοι, καὶ οἱ ἐφοπλισταί, ὅπως σαφηνίζωσι κατὰ τὴν σύνταξιν τῶν ναυλοσυμφωνητικῶν, καὶ ἀσφαλιστικῶν συμβολαίων, τίνος χρονολογίας τοὺς κανόνας ἐννοοῦσιν ἐφαρμοστέους, καὶ νὰ διατελῶσιν ἐν γνώσει τῶν δικτάξεών των, καθότι ὡς κατωτέρω θέλομεν ἴδει αἱ συμβατικῶς συνομολογούμεναι αὗται διατάξεις, ἔχουσι κατὰ τὸ πλεῖστον μεταρρυθμίσει τὰς τοῦ παρ' ἡμῖν ἰσχύοντος δικαίου, μειοῦσαι πολλὰ ἐκ τῶν χορηγουμένων διὰ τούτου πλεονεκτημάτων τοῖς ἐφοπλισταῖς, αἱ δὲ γενόμεναι ἑκάστοτε συμπληρώσεις ἔτι μᾶλλον εὐρύνουσι τὰς μεταξὺ τούτων καὶ τοῦ Ἐμ. Νόμου διαφοράς.

Πρὶν ἢ προβῶμεν εἰς τὴν καθέκαστα ἀνάλυσιν τῶν ἀνωτέρω κανόνων δέον νὰ σημειώσωμεν ὅτι οἱ Ἄγγλοι φορτωταὶ καὶ ἐφοπλισταὶ δὲν παρεδέχθησαν τὰς ἐν Γενούῃ ψηφισθείσας κατὰ τὸ 1892 τροποποιήσεις, διὰ τοῦτο δὲ καὶ εἰς τὰς παρ' αὐτῶν συνομολογουμένας ναυλώσεις καὶ ἀσφαλείας, ρητῶς ἀπαιτοῦσι τὴν ἐφαρμογὴν τῶν κανόνων Ὑόρκης καὶ Ἀμβέρσης τοῦ 1890.

Οἱ κανόνες οὗτοι ὡς ἀρχικῶς ἐγένοντο δεκτοὶ κατὰ τὸ 1877 ἐν τῷ συνεδρίῳ τῆς Ἀμβέρσης ἦσαν δώδεκα.— Ἐν τῷ συνεδρίῳ τῆς Λιβερπούλης κατὰ τὸ 1890 ηὐξήθησαν εἰς δεκαοκτώ.

Τὸ συνέδριον τῆς Γενούης τοῦ 1892 προσέθηκεν ἕνα μεταξὺ τοῦ 12ου καὶ 13ου, οὕτω δὲ ὁ ἀριθμὸς αὐτῶν ἀνεβιβάσθη εἰς δέκα ἐννέα.

Τὰς τροποποιήσεις ἃς ἐπήνεγκεν ὁ παρεντεθεὶς οὗτος νέος κανὼν θέλομεν ἐξετάσει κατὰ τὴν ἀνάλυσιν τοῦ ἑνδεκάτου καὶ δωδεκάτου.

Ἤδη ἐπὶ τὰ καθέκαστα: Ἐκ τῶν δεκαοκτὼ κανόνων τοῦ ἔτους 1890 οἱ δεκατρεῖς κανονίζουσι περιπτώσεις τινὰς ἀβαριῶν, οἱ δὲ πέντε ἕτεροι προσδιορίζουσι 1) τὸ ποσοστὸν τῶν ὑποτιμήσεων ἐπὶ τῆς ἀξίας τῶν ἀνακαινίσεων ἢ ἐπισκευῶν ὅπως καταστῇ ἀκριβοδικαία ἡ ἀποζημίωσις τῆς γενομένης δαπάνης. 2) τὰς ἀποζημιωτέας βλάβας ἢ ἀπωλείας καὶ 3) τὰς συνεισφερούσας ἀξίας.

Ἐξετάσωμεν πρῶτον τοὺς 13 κανόνας οἵτινες ὁρίζουσι τὰ συμβάντα, τὰ ἀποτελοῦντα τὴν γενικὴν ἢ κοινὴν ἀβαρίαν. Ἐκ τούτων οἱ Α Β Γ. καὶ ΙΒ. ἀποδέχονται τὰς ἀρχὰς τοῦ ἐμπορ. Γαλλ. Νόμου ἑπομένως εἶνε σύμφωνοι καὶ πρὸς τὴν ἡμετέραν Ἑλλ Νομοθεσίαν.

Ὁ ὑπὸ στοιχεῖον Α' κανὼν ἔχει ὑπ' ὄψιν τὴν ἐκβολὴν τῶν ἐπὶ τοῦ καταστρώματος φορτωμένων ἐμπορευμάτων. Ἡ α' αὐτοῦ παράγραφος εἶνε ἐπαναφορὰ τοῦ ἀρ. 421 Ε. Ν. ἔχοντος ὡς ἐφεξῆς· «Τὰ ἐπὶ τοῦ καταστρώματος τοῦ πλοίου φορτωμένα πράγματα ἂν μὲν διασωθῶσι συνεισφέρουν, ἐὰν ὅμως ἐκβληθῶσιν ἢ βλαβῶσιν ἐκ τῆς χύσεως ὁ κύριος αὐτῶν δὲν δύναται νὰ κάμῃ καμμίαν περὶ συνεισφορᾶς αἴτησιν.» Τὸ ἄρθρον 421 δὲν ὥρισε τί ἐστι κατάστρωμα, τίνα μέρη τοῦ πλοίου ὑπάγονται εἰς τὴν ἔννοιαν τοῦ ὅρου τούτου· ἀφῆκαν τὸν προσδιορισμὸν αὐτοῦ ὡς πραγματικοῦ περιστατικοῦ εἰς τὴν ἐκτίμησιν τοῦ δικαστοῦ. Οἱ συντάκται τῶν κανόνων ἐπειράθησαν νὰ καθορίσωσι τί ἐστι κατάστρωμα, διὰ τοῦτο διὰ τῆς δευτέρας β καὶ τοῦ Α κανόνος προσέθηκαν «ὅτι θεωρεῖται ὡς κατάστρωμα καὶ πᾶν περίφραγμα ἢ παράπηγμα μὴ ἀποτελοῦν μέρος τοῦ σκελετοῦ membrure τοῦ πλοίου. Ἡ παράγραφος αὕτη προσετέθη ὅπως παρεμποδίζῃ τοὺς ἐφοπλιστὰς νὰ κατασκευάζωσιν ἐπὶ τοῦ καταστρώματος πρόσθετα παραπήγματα πρὸς εὔρυνσιν τῆς χωρητικότητος τοῦ πλοίου ὅπως παρκλαμβάνωσι περισσότερον φορτίον.

Ἐν τούτοις καὶ πάλιν δὲν ἔπαυσαν αἱ ἀμφισβητήσεις καὶ ἐναντιοφωνίαι, καὶ ἤδη ἡ νομολογία κατὰ τὸ πλεῖστον ἔχει παραδεχθῆ ὡς μὴ ἀποτελοῦντα μέρος τοῦ καταστρώματος, τὸ διπλοῦν κατάστρωμα (Spardeck) τὰ ὑπόστεγα dunettes καὶ ἄλλα ὁμοίας φύσεως παραπήγματα οὕτω δὲ καὶ διὰ τῆς προσθήκης ταύτης τῆς β. παραγ. τοῦ ἡμετέρου κανόνος δὲν κατορθώθη νὰ τεθῇ τέρμα εἰς τὰς διενέξεις καὶ ἑπομένως ἐν ταῖς δεδομένοις περιπτώσεσι καθ' ἃς ἐγείρονται τοιαῦτα ζητήματα κατὰ τοὺς κανονισμοὺς τῶν ἀβαριῶν, ἡ λύσις αὐτῶν θὰ ἐξαρτᾶται ἐκ τῆς κρίσεως πραγματογνωνομόνων.

Καλὸν εἶνε οἱ συμβαλλόμενοι ἐφοπλισταὶ ἐν περιπτώσει ἐκτάκτου τοιούτου φορτίου νὰ μὴν παρκλείπωσιν εἰδικὰς ἑρμηνευτικὰς ρήτρας ὅπως μὴ περιπλέκωνται κατόπιν εἰς δίκας καὶ ὑφίστανται ἀδίκους ζημίας.

(ἕπεται συνέχεια)

Ἐν Σύρῳ Σ Α. Ματεσις

Η ΚΙΝΗΣΙΣ ΕΝ ΡΟΥΜΑΝΙΑ

(τοῦ ἐν Βραΐλᾳ ἀνταποκριτοῦ μας)

25 Ἰουλίου 1901

Ἐν τῷ λιμένι μας εὑρίσκονται 16 ἀτμόπλοια ὑπὸ φόρτωσιν ἐξ ὧν τὰ ἑξῆς ἑλληνικά: «Μενέλαος» παραλαμβάνον σιτηρὰ διὰ Continente καὶ «Ἀντών. Σταθᾶτος» διὰ Ροττερδάμην.

Ἐν τῷ λιμένι Γαλαζίου εὑρίσκονται τὰ ἑξῆς ἑλληνικὰ ἀτμόπλοια «Ἀντώνιος» διὰ Βορδώ, «Ἀννίκα» διὰ Μεσόγειον, «Ἡρὼ» καὶ «Ἐρνέστα Φώσκολο» συμπληροῦντα τὸ φορτίον των.

Ὁ «Κωνσταντῖνος» τοῦ κ. Συνοδινοῦ ἀνεχώρησε πρὸ 3 ἡμερῶν δι' Ἀλγέριον καὶ Τύνιδα μὲ ξυλείαν.

Οἱ ναῦλοι ἔλαβον μικρὰν βελτίωσιν. Ἐλπίζεται ὅτι μετ' ὀλίγον θὰ ὑψωθῶσιν ἀρκετά.

Εἰς τοὺς ἐμπόρους προσφέρουν ἀτμόπλοια ἕτοιμα μὲ τοὺς ἑξῆς ναύλους· 11 σελ. καὶ 3 πέν. ἕως 11 καὶ 6 δι' Ἀντβέρπην καὶ Ροττερδάμην, δι' Ἀμβοῦργον δὲ 11 καὶ 6—11 καὶ 9.

Τῶν σλεπίων οἱ ναῦλοι 1,20 ἕως 1,30 Κ.Β.

Οἱ γαιάνθρακες τιμῶνται 37—38 φρ. κατὰ τόννον.

Αἱ τιμαὶ τῶν γεννημάτων εἶναι· Σῖτος φρ. 11 50—13,50 τὰ % Κ. g. ἀραβόσιτος φρ. 7,60—7,65 τὸ Hect κριθὴ φρ. 9,80 τὰ % Klg., βρώμη 9,65—9,75.

Τὰ ὕδατα τοῦ Δουνάβεως εἶναι 19 ½ Ἀγγλικ. πόδας.

Χ. Μ.

Η ΕΜΠΟΡΚΙΗ ΜΑΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑ
ΚΑΙ ΑΙ ΠΡΟΣΟΔΟΙ ΤΗΣ ΧΩΡΑΣ

ΕΠΙΣΗΜΟΣ ΕΚΘΕΣΙΣ *

Πρὸς τὸν Κύριον ἐπὶ τῶν Οἰκονομικῶν Ὑπουργόν.

Κύριε Ὑπουργέ.

Λαμβάνω τὴν τιμὴν νὰ ὑποβάλω τῇ Ὑμετέρᾳ Ἐξοχότητι τοὺς περὶ τῆς κινήσεως τῆς ἀτμήρους ἐμπορικῆς ναυτιλίας στατιστικοὺς πίνακας, οἵτινες συνετάχθησαν ἐπὶ τῇ βάσει τῶν ἐκθέσεων, ἃς κατὰ διαταγὴν Ὑμῶν ἔπεμψαν οἱ λιμενάρχαι, καὶ ὧν τὰ κενὰ ἡ Στατιστικὴ Ὑπηρεσία τοῦ Ὑπουργείου συνεπλήρωσε διὰ πληροφοριῶν, ἃς ἀπ' εὐθείας αὕτη ἠρύσθη παρ' ἐφοπλιστῶν καὶ ἄλλων ἁρμοδίων προσώπων, διαμενόντων ἐνταῦθα. Ἡ ἐργασία αὕτη, καθὸ τὸ πρῶτον ἤδη παρ' ἡμῖν ἐπιχειρουμένη καὶ κατὰ πολλῶν προσκρούσασα δυσχερειῶν, φυσικὸν εἶνε νὰ ἔχῃ τὰς ἐλλείψεις αὐτῆς· τολμῶ, ἐν τούτοις, νὰ ἐλπίσω, ὅτι ὡς ἀπαρχὴ τῆς ὀργανωθησομένης ἐπὶ ἀσφαλεστέρων βάσεων διαρκοῦς ἐν τῷ μέλλοντι στατιστικῆς ὑπηρεσίας τῆς κινήσεως τῆς ἐμπορικῆς ἡμῶν ναυτιλίας, θέλει κριθῇ παρ' ὑμῶν ἐπιεικῶς. Ἄλλως δέ, καὶ πᾶσα κατεβλήθη προσπάθεια, ἵνα οἱ ἐν τοῖς πίναξι τούτοις ὄντες ἀριθμοὶ ὦσιν ἀκριβεῖς καὶ παριστῶσι τὴν ἀληθῆ κατάστασιν τῆς ἀτμήρους ἐν Ἑλλάδι ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, ἧς αἱ κατὰ τὰ δύο ἢ τρία τελευταῖα ἔτη πρόοδοι ὑπῆρξαν ἀληθῶς γιγαντιαῖαι.

Διότι, καθὰ ἐκ τῆς μελέτης τῶν ἐπισυναπτομένων πινάκων προκύπτει, ἐνῷ κατὰ τὴν 1ην Ἰανουαρίου 1900 ὑπῆρχον ἐν ὅλῳ 82 ἀτμόπλοια φορτηγὰ ὑπὸ σημαίαν Ἑλληνικήν, ἔχοντα 88,933 τόννων καθαρὰν χωρητικότητα, ἀντιπροσωπεύοντα δὲ ὁλικὴν ἀξίαν 34, 839, 486 δραχμῶν χρυσῶν, τῇ 31 Δεκεμβρίου τοῦ αὐτοῦ ἔτους, μετὰ τὴν πώλησιν δύο ἐκ τῶν ἀτμοπλοίων τούτων εἰς τιμὰς ἀνωτέρας τῆς ἀγορᾶς των, ὁ ἀριθμός των εἶχεν ἀνέλθει εἰς 99, ἔχοντα χωρητικότητα 113,505 τόννων καταμετρήσεως, καὶ ἀντιπροσωπεύοντα ἀξίαν χρηματικὴν 44, 026,446 δραχμῶν χρυσῶν. Ἤτοι κατὰ τὸ διάστημα τῶν δώδεκα μηνῶν τοῦ ἔτους 1900 ἠγοράσθησαν 19 φορτηγὰ ἀτμόπλοια, χωρητικότητος καθαρᾶς 27,573 τόννων, ἀντιπροσωπεύοντα ἀξίαν χρηματικὴν 10,636,960 δραχμῶν χρυσῶν.

Καὶ ἡ πρόοδος αὕτη τῆς ἀτμήρους ἐμπορικῆς ναυτιλίας οὐδαμῶς ἐμειώθη κατὰ τὸ ἐνεστὼς ἔτος, διότι ἀπὸ τῆς ἐνάρξεως αὐτοῦ μέχρι τῆς 31 τοῦ λήξαντος μηνὸς Μαΐου, ἤτοι ἐντὸς πέντε μόνον μηνῶν, ἠγοράσθησαν 12 νέα φορτηγὰ ἀτμόπλοια, καταμετρήσεως 15,576 τόννων, ἀντιπροσωπεύοντα χρηματικὴν ἀξίαν 5, 941, 672 δραχμῶν χρυσῶν. Οὕτω λοιπόν, ἐν χρονικῷ διαστήματι μικροτέρῳ τῶν 18 μηνῶν ἡ ἀτμήρης ἡμῶν ναυτιλία προσεκτήσατο 51 νέα ἀτμόπλοια, στοιχίσαντα ἐν ὅλῳ 16,578,632 δραχμὰς χρυσᾶς εἰς τρόπον ὥστε, ἀριθμεῖ ἤδη 111 ἀτμοκίνητα σκάφη καθαρᾶς χωρητικότητος 129,062 τόννων καὶ ὁλικῆς ἀξίας 49,968,118 δραχμῶν χρυσῶν, ἢ μᾶλλον 50,000,000 εἰς στρογγυλοὺς ἀριθμούς. Ἡ αὔξησις αὕτη ἰσοῦται ἀκριβῶς πρὸς 50ο[ο ἐντὸς ἑνὸς καὶ ἡμίσεως ἔτους.

Εἰς τὴν τοσοῦτον ταχεῖαν ταύτην αὔξησιν συνετέλεσαν αἱ ἐκτάκτως εὐνοϊκαὶ συνθῆκαι, ὑφ' ἃς κατὰ τὰ τελευταῖα δύο ἔτη, καὶ πρὸ πάντων τῷ 1900, διετέλει ἡ ἀτμήρης ἐμπορικὴ ναυτιλία, ἧς τὰ κέρδη ἦσαν σημαντικώτατα, διότι ἀπέδωσαν εἰς τοὺς ἐφοπλιστὰς μερίσματα ὑπερβαίνοντα τὰ μερίσματα, ἅτινα ἠδύνατο νὰ διδῇ οἵα δήποτε ἄλλη ἐπιχείρησις. Κατὰ τὰς διαβεβαιώσεις τῶν λιμεναρχῶν, καὶ ἰδίᾳ τῶν τῆ Ἄνδρου καὶ Γαλαξειδίου, διὰ μὲν τὰ μεγαλείτερα ἀτμόπλοια τὰ διανεμηθέντα καθαρὰ κέρδη ἐντὸς τοῦ τελευταίου ἔτους ἀνῆλθον μέχρι 420ο]ο ἐπὶ τοῦ κατατεθειμένου κεφαλαίου, διὰ τὰ μέσης χωρητικότητος ἔφθασαν τὰ 25—30 τοῖς ο]ο, διὰ δὲ τὰ μικρότερα δὲν ὑπελείφθησαν, ὅπως δήποτε, τὰ 20 ο[ο. Κατὰ τὴν ἔκθεσιν τοῦ λιμενάρχου Σύρου, τὰ καθαρὰ κέρδη τῶν ἐκεῖ ἐφοπλιστῶν ἐκυμαίνοντο μεταξὺ τῶν 20 καὶ τῶν 30ο[ο κατὰ τὴν ἰδίαν των ὁμολογίαν, ἀλλὰ μετὰ τῆς προσθέτου πληροφορίας, ὅτι ἐκ παραλόγου πρὸς τὰς προθέσεις τῆς ἀρχῆς δυσπιστίας προσεπάθουν νὰ παριστῶσι τὰ κέρδη των ὀλιγώτερα τοῦ ἀληθοῦς.

Τοιαύτην τινὰ τάσιν ἀποκρύψεως τῆς ἀληθείας παρετηρήσαμεν καὶ ἡμεῖς ἐνταῦθα παρά τισι τῶν ἐφοπλιστῶν ἢ μετόχων τῶν φορτηγῶν ἀτμοπλοίων, οὓς ἠρωτήσαμεν. Ἐν τούτοις εὑρέθησαν καὶ ἄνδρες διακεκριμένοι, οἵτινες παρέσχον εἰλικρινῶς πᾶσαν πληροφορίαν εἰς τὴν Στατιστικὴν ὑπηρεσίαν καὶ πάντα τὰ μέσα, ὅπως τεθῇ ἐπὶ τὰ ἴχνη τῆς ἀληθείας.

Ἐκ τῶν ἐκθέσεων λοιπὸν τῶν λιμεναρχῶν καὶ ἐκ τῆς συγκεντρώσεως τῶν ἄλλων πληροφοριῶν, ἃς συνελέξαμεν ὅθεν δήποτε ἠδυνήθημεν, προκύπτει ὅτι ἐν ἔτει 1900 ὁ μέσος ὅρος τοῦ καθαροῦ κέρδους, ὅπερ ἐκ τῶν καθ' ὅλον τὸ διάστημα τοῦ ἐνιαυτοῦ ἐργασθέντων 80 ἀτμοπλοίων αὐτῶν, ἀπήλαυσαν οἱ Ἕλληνες ἐφοπλισταί, δὲν ὑπῆρξε κατώτερον τῶν 30 ο]ο. Ἀλλ' ἐκτὸς τούτων, 19 ἀτμόπλοια, ἀγορασθέντα κατὰ τὸ διάστημα τοῦ ἐνιαυτοῦ, εἰργάσθησαν ἐπί τινας μῆνας μέχρι τοῦ τέλους αὐτοῦ, ἐπίσης δέ, δύο ἀτμόπλοια πωληθέντα τὸν Μάϊον τοῦ αὐτοῦ ἔτους εἰργάσθησαν ἐπὶ τέσσαρας μῆνας. Προστιθεμένων καὶ τῶν κερδῶν, ἅτινα ταῦτα εἰσεκόμισαν, ὑπολογίζεται ὅτι τὸ σύνολον τῶν κατὰ τὸ ἔτος 1900 διανεμηθέντων εἰς τοὺς Ἕλληνας ἐφοπλιστὰς μερισμάτων δὲν ὑπῆρξε κατώτερον τῶν 12,000,000 δραχμῶν χρυσῶν.

Ἀλλ' ὁ εἰσκομισθεὶς εἰς τὴν χώραν χρυσὸς δὲν περιορίζεται μόνον εἰς τὸ ποσὸν τοῦτο. Ὑπάρχουσι καὶ οἱ μισθοὶ τῶν πληρωμάτων, οἵτινες, καθὰ ἐκ τῶν δοθεισῶν μοι πληροφοριῶν ἠδυνήθην νὰ συναγάγω, δὲν εἶναι ὀλιγώτεροι τῶν 3, 500 000 φράγκων χρυσῶν ἐν συνόλῳ. Ἐπειδὴ μέρος τῶν μισθῶν τούτων δαπανᾶται, φυσικῷ τῷ λόγῳ, ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ, δὲν ὑπολειπόμεθα τῆς ἀληθείας ἐὰν ὁρίσωμεν εἰς 2 000,000 δραχ. χρυσῶν περίπου τὸ ἐκ τούτων εἰσαγόμενον εἰς τὴν χώραν χρῆμα

Οὕτω λοιπὸν, διὰ τὸ ἔτος 1900 ὡρισμένως εἰς 14,000,000 δραχ. χρ. πρέπει νὰ ὑπολογισθῇ τὸ ἐκ τῆς ἀτμήρους ναυτιλίας εἰσαχθὲν εἰς τὴν χώραν ποσὸν τοῦ χρυσοῦ. Ἐπειδὴ ὅμως πολλὰ τῶν ἀτμοπλοίων ἢ ἐξ ὁλοκλήρου ἀνήκουσιν εἰς Ἕλληνας διαμένοντας ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ ἢ ἐν μέρει, τὸ πραγματικῶς εἰσελθὸν εἰς τὴν χώραν ποσὸν τοῦ χρυσοῦ εἶνε κατώτερον τοῦ ἄνωθι ὑπολογισθέντος. Πόση εἶνε ἡ μερὶς ἡ ἀνήκουσα εἰς τοὺς ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ Ἕλληνας, δύσκολον εἶνε νὰ προσδιορισθῇ, διότι οὔτε ὅλα τὰ ἐπ' ὀνόματι Ἑλλήνων τῆς ἀλλοδαπῆς νηολογημένα ἀτμόπλοια ἀνήκουσι πράγματι εἰς αὐτούς, οὔτε ἐκεῖνα, ἅτινα τοῖς ἀνήκουσιν, εἶνε πάντοτε ἐξ ὁλοκλήρου ἰδικά των. Ἐν τούτοις, ἐκ τῶν πληροφοριῶν, ἃς ἔλαβον, ἠδυνήθην νὰ καταλήξω εἰς τὸ συμπέρασμα, ὅτι πάντως ἡ μερίς, ἣν ἐν τῇ ἀτμήρει ἡμῶν ἐμπορικῇ ναυτιλίᾳ ἔχουσιν οἱ Ἕλληνες τῆς ἀλλοδαπῆς, εἶνε ἀνωτέρα τῶν 10ο]ο, ἴσως μάλιστα καὶ τὸ 15ο]ο δὲν εἶνε ὑπερβολικόν. Παραδεχόμενοι τὴν τελευταίαν ἀναλογίαν, εὑρίσκομεν, ὅτι ἐκ τῶν ἐν ἔτει 1900 κερδῶν τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας 2,000,000 δραχ. χρυσῶν περίπου ἀνῆκον εἰς Ἕλληνας τῆς ἀλλοδαπῆς Οὕτω λοιπὸν τὰ κέρδη τῶν ἡμεδαπῶν περιορίζονται εἰς 10,000,000 δραχ. χρ., σὺν τῷ ποσῷ δέ, ὅπερ εἰσήχθη ἐκ τῶν μισθῶν τῶν πληρωμάτων, ὁ εἰσκομισθεὶς εἰς τὴν χώραν ἐν ἑνὶ ἐνιαυτῷ χρυσὸς δὲν ὑπερέβη τὰ 12,000 000.

Ἀλλὰ δὲν πρέπει νὰ ὑποτεθῇ, ὅτι ὁ χρυσὸς οὗτος ἔσχεν οἵαν δήποτε ἐπὶ τοῦ συναλλάγματος ἐπίδρασιν, διότι ἐξήχθη καὶ πάλιν σχεδὸν ὁλόκληρος πρὸς ἀγορὰν νέων ἀτμοπλοίων. Μόνον ἐν ἔτει 1900, ὡς εἴρηται, ἐπληρώθησαν πρὸς τὸν σκοπὸν τοῦτον 10,636,960 δραχ. χρυσαῖ εἰς τὴν ἀλλοδαπὴν, ἐκ τούτων δὲ τοὐλάχιστον τὰ 9,000.090 δραχ. χρ. ἐξῆλθον ἐξ αὐτῆς τῆς χώρας. Ἐπίσης κατὰ τοὺς πέντε πρώτους μῆνας τοῦ ἐνεστῶτος ἔτους, σχεδὸν 6,000,000 δραχ. χρ. διετέθησαν πρὸς ἀγορὰν ἀτμοπλοίων, εἶνε δὲ ἀμφίβολον ἐὰν κατὰ τὸ αὐτὸ διάστημα τὸ ποσὸν τοῦτο εἰσεπράχθη ἐκ τῶν καθαρῶν κερδῶν τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας, διότι κατὰ τὸ ἔτος τοῦτο οἱ ναῦλοι εἰσὶ κατώτεροι ἢ ἐν ἔτει 1900.

Προκύπτει λοιπὸν ἐκ τούτου, ὅτι ἐφ' ὅσον παρ' ἡμῖν δὲν ἀναπτύσσεται ἐγχώριος ναυπηγικὴ βιομηχανία, αὐταὶ αἱ ἀνάγκαι τῆς προόδου καὶ τῆς ἀναπτύξεως τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας θ' ἀπορροφῶσιν ὁλόκληρον τὸ ἐκ τῶν κερδῶν αὐτῆς εἰσαγόμενον ποσὸν τοῦ χρυσοῦ, ὅστις, δὲν θὰ δύναται νὰ συντελῇ εἰς τὴν νομισματικὴν ἐνίσχυσιν τῆς Ἑλληνικῆς ἀγορᾶς.

Τοιαῦτα, ἐν βραχεῖ Κύριε Ὑπουργέ, τὰ πορίσματα τῆς στατιστικῆς ταύτης ἐργασίας, ἣν λαμβάνω τὴν τιμὴν νὰ ὑποβάλω εἰς Ὑμᾶς ὡς ἀπαρχὴν κρείσσονος καὶ συστηματικωτέρας ἐν τῷ μέλλοντι στατιστικῆς τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας.

Ἐν Ἀθήναις τῇ 9 Ἰουλίου 1901.

Εὐπειθέστατος

Ὁ διευθύνων τὸ Γραφεῖον τῆς Στατιστικῆς
Οἰκονομικὸς Ἐπιθεωρητὴς
Α. ΠΑΝΑΓΙΩΤΙΔΗΣ

* Ἡ ἔκθεσις αὕτη δημοσιευθήσεται ὑπὸ τοῦ ὑπουργείου μετ' ὀλίγας ἡμέρας εἰς ἰδιαίτερον τεῦχος.

ΟΙ ΝΑΥΛΟΙ

(Τοῦ ἐν Κάρδιφ ἀνταποκριτοῦ μας).

Αἱ τιμαὶ τῶν ναύλων ἐντεῦθεν ἔχουσιν ὡς ἑξῆς. :

Δι' Ἀλγέριον 8 φρ., Ἀλεξάνδρειαν σελ. 7 καὶ 10 1/2 ἕως 8, Βρενδήσιον 7, Βαρκελώνην 8 καὶ 6, Κατάνην 7 καὶ 3, Κων/πολιν 6 καὶ 9, Σιβιτάκιαν 7, Γένουαν 6 καὶ 9—7, Λεγκόρν 6 καὶ 9 Μασσαλίαν 6, Μασσαλίαν φρ, 7,75, Μάλταν 5, Μεσσήνην 7 καὶ 3, Νεάπολιν 6 καὶ 9, Πορτ-Σάϊδ 7, καὶ 9, Παλέρμον 5 καὶ, Πειραιᾶ 6 καὶ 9, Ρέτζιο 7 και 3, Σαβόναν 6 καὶ 9. Σῦρον 6 καὶ 9, Σμύρνην 7 καὶ 3 Σουλινᾶ 7, Σπέτσιαν, Τόρρε Ἀννουτζιάτα 7, Τεργέστην 8, Βενετίαν 8, Τάρραντα 7 καὶ 3.

Υ. Γ. Χθεσινὸν τηλεγράφημα ἐκ Κάρδιφ ἀνήγγειλεν ὅτι ἡ ἐκεῖθεν τιμὴ τῶν ναύλων διὰ Πειραιᾶ ἐκ τῶν 6 σελ. καὶ 9 πεν. κατῆλθεν ἀκόμη εἰς τὰ 6 καὶ 6.

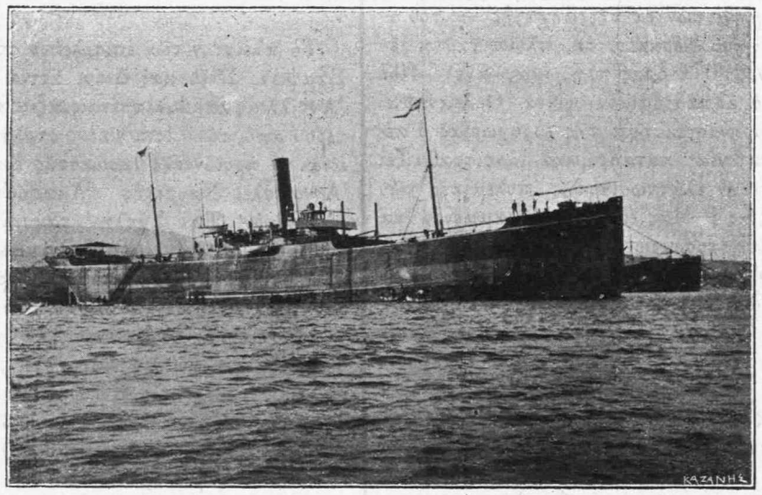
ΤΟ ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΟΝ ΠΟΛΕΜΙΚΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟΝ

Μετὰ τὸν κατὰ τῆς Ἱσπανίας πόλεμον, οἱ Ἀμερικανοὶ ἠννόησαν ὅτι ὁ προορισμὸς τοῦ Ναυτικοῦ αὐτῶν δὲν συνίσταται εἰς τὴν ἁπλῆν τῶν ἐκτεταμένων αὐτῶν παραλίων ἄμυναν, οὐδὲ εἰς τὴν σύνταξιν ἀμυντικοῦ στόλου, ἀλλ' ὅπως ἐν τῷ μέλλοντι ὀργανωθῶσιν ναυτικῶς καὶ δυνηθῶσιν ἐν δεδομένῃ στιγμῇ νὰ ἀνακλάβωσιν ἐπιθετικὸν κατὰ θάλασσαν πόλεμον ἔδει τὸ πολεμικὸν αὐτῶν Ναυτικῶν νὰ ἀποκτήσῃ σκάφη ταχύπλοα, σοβαρᾶς πολεμικῆς ἀξίας καὶ μεγάλης ἀκτῖνος ἐνεργείας. Τοῦτο ὡδήγησεν αὐτοὺς εἰς τὴν ναυπήγησιν ἓξ νέων καταδρομικῶν τοῦ τύπου τῶν ὁποίων σκοποῦμεν τὴν ἐξέτασιν ἐν συγκρίσει πρὸς τὸν τύπον τοῦ καλλίστου Ἀμερικανικοῦ καταδρομικοῦ ἡ «Νέα Ὀρλεάνη» οὗ ἡ ὑπεροχὴ ἐπὶ τῶν νέων καταδρομικῶν γίγνεται καταφανὴς ἐν τῷ παρατεθειμένῳ πίνακι.

	Ἐκτόπισμα	Ταχύτης	Γαιάνθρακες	Θωρ. κατάστρωμα	Πλευρικὸς θώραξ	Πλήρωμα καὶ ἀξιωματικοί	Ἐκφενδ. σωλῆνες τορπιλλῶν	Πυροβολικὸν	Πυροβολικὸν	Μῆκος κατὰ τὴν ἴσαλον	Πλάτος	Βύθισμα
	τόνοι	μίλια	τόνοι	Δάκτυλοι	Δάκτυλοι	ἄνδρες	ἀριθ			πόδες	πόδες	πόδες
«Νέα Ὀρλεάνη»	3500	20(21,2 κατὰ τὰς δοκιμὰς)	800	1.25	3	407	2	6 ταχυβολ. τῶν 6 δακ. 4 ταχυβόλ. τῶν 4.7 δακτύλων	10 πυροβόλ. βάλλοντα ὀβίδας τῶν 6 λιτρῶν 4 πυροβόλ. » 1 λίτρας 4 μυδραλ. 2 ἀποβατ.	346	43.9 πόδας	20
Νέα καταδρομικὰ	3500	16.5	700	0	2 (εἰς διάστημα 105 ποδῶν	290	0	10 ταχυβόλα τῶν 5 δακ.	8 πυροβόλα βάλλοντα ὀβίδας 6 λιτ. 2 πυροβόλα κλπ. 1 λίτρας 4 μυδραλ. 1 ἀποβατ.	292	44	17

Ἐξ αὐτῶν κατάδηλον γίγνεται ὅτι ὅσον ἀφορᾷ τὴν ταχύτητα, τὸ ποσὸν τῶν γαιανθράκων, τὸ πάχος τοῦ θώρακος, τὸ πυροβολικόν, τὸν ἀριθμὸν τῶν ἀνδρῶν τοῦ πληρώματος, τὰ νέα καταδρομικὰ σημαντικῶς ὑστεροῦσι τοῦ κατ. «Νέα Ὀρλεάνη» ἂν καὶ εἶναι τοῦ αὐτοῦ ἐκτοπίσματος. Τὸ μόνον αὐτῶν πλεονέκτημα εἶναι ἡ ἀπ' ἄκρου εἰς ἄκρον τοῦ πλοίου γέφυρα ἢ τὸ δεύτερον κατάστρωμα, ἕνεκα τοῦ ὁποίου δύνανται νὰ προσιεθῶσι θάλαμοι πρὸς χρῆσιν τῶν ἀξιωματικῶν καὶ τοῦ πληρώματος, ὡσαύτως δύναται νὰ χρησιμεύσῃ ὡς στέγασμα αὐτῶν ἐν κακοκαιρίᾳ. Ἀλλὰ καὶ ἐπὶ τοῦ καταδρομικοῦ «Νέα Ὀρλεάνη» δύναται νὰ γίνῃ ἡ προσθήκη τῆς ὡς εἴρηται γεφύρας, ἐὰν ὅμως σημαντικῶς ἐλαττωθῇ τὸ πάχος τοῦ θωρηκτοῦ καταστρώματος, ὅπως καὶ ἡ προσθήκη βάρους εἰς τὸ κατάστρωμα τοῦ πλοίου ἐπιφέρῃ τὴν μείωσιν τῆς εὐσταθείας τοῦ πλοίου. Ἀλλὰ καὶ δι' αὐτῆς ἀκόμη τῆς τροποποιήσεως ἡ «Νέα Ὀρλεάνη πλεονεκτεῖ τῶν νέων καταδρομικῶν. Ἂς ἐξετάσωμεν ἤδη ἐὰν τὸ προσκτώμενον ὠφέλημα ἐκ τῆς παραδοχῆς τῆς γεφύρας ἀντισταθμίζει τὴν ἀπώλειαν ὡρισμένων τοῦ πλοίου ἀρετῶν. Ὁ ἀληθὴς Ἀμερικανὸς ναύτης ἀπόγονος τῶν Jones, Decatur καὶ Ferragut θὰ προτιμήσῃ νὰ ὑποφέρῃ ἐν κακοκαιρίᾳ ἐκ τῆς ἐλλείψεως στεγάσματος, καὶ νὰ ἔχῃ ἓν ἢ δύο ἐπὶ πλέον πυροβόλα ἐν τῷ πλοίῳ του, καὶ ἰσχυρὰν μηχανὴν ἱκανὴν νὰ ἀναπτύξῃ ἐν δεδομένῃ κρισίμῳ περιστάσει, ταχύτητα κατα

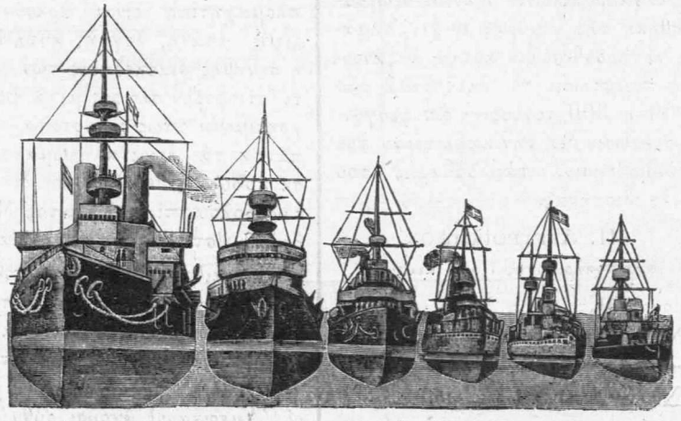
Τὰ Φορτηγὰ μας Ἀτμόπλοια



Τὸ μεγαλείτερον Ἑλληνικὸν ἀτμόπλοιον «Ἤπειρος» τοῦ κ. Παν. Τοπάλη (ἰδε σελ. 268)

Οἱ Ἰσχυροὶ τῆς Θαλασσης

(Οἱ πολεμικοὶ στόλοι τῆς Εὐρώπης κατὰ τόννους)



Ἀγγλία	Γαλλία	Ρωσσία	Ἡν. Πολ.	Γερμαν.	Ἰταλία
1,557,552 τόν.	731,629 τ.	453,899 τ.	303,070 τ.	299,637 τ.	286,175 τ.

(Ἐκ τῆς Ἱστορίας τῶν Συγχρόνων Στόλων τοῦ κ. Κ. Ν. Ράδου)

3 κόμβους μεγαλειτέραν τῆς συνήθους.

Βεβαιοῦσιν ὅτι τὰ νέα καταδρομικὰ ἔχουσιν εὐρυχωροτέρους θαλάμους, τὸ πιστεύομεν ἀδιστάκτως ἀφοῦ ἐκτὸς τῶν ἑκατοστύων τόννων τῶν οἰκονομηθέντων ἐκ τῆς μηχανῆς — τοῦ ὁπλισμοῦ καὶ τοῦ θώρακος, τὰ πλοῖα ταῦτα ἔχουσι μόνον 290 ἄνδρας πλήρωμα, ἀντὶ 407 οὓς φέρει τὸ καταδρομικὸν «Νέα Ὀρλεάνη».

Ἀλλὰ τὸ πλεονέκτημα τῆς εὐρυχωρίας ὁ κέκτηνται τὰ νέα καταδρομικὰ ἀντισταθμίζει τὴν σημαντικὴν ἐλάττωσιν τῆς πολεμικῆς τῶν σκαφῶν ἀξίας ; Μᾶς εἶναι ἐπιτετραμμένον νὰ ἀμφιβάλωμεν, τοσούτῳ μᾶλλον καθ' ὅσον οἵ τε ἀξιωματικοὶ καὶ τὸ πλήρωμα ποτὲ δὲν παρεπονέθησαν διὰ τὴν ἔλλειψιν χώρου.

Πᾶν ὅ,τι ὁ ἀληθὴς Ἀμερικανὸς ναυτικὸς ἐπιθυμεῖ εἶναι ἓν οἰονδήποτε ἐνδιαίτημα· ἀδιαφορεῖ τελείως διὰ τὸ εὐρύχωρον αὐτοῦ, προτιμῶν τὴν αὔξησιν τῆς ταχύτητος, τοῦ πυροβολικοῦ καὶ τῆς θωρηκτῆς προστασίας τοῦ πλοίου ἐφ' οὗ ἐπιβαίνει.

Ἐκ τῶν λόγων τῆς ὡς πρὸς τὴν ταχύτητα ὑπεροχῆς τῆς «Νέας Ὀρλεάνης» ἐπὶ τῶν νέων καταδρομικῶν, ἐκτὸς τοῦ λόγου τῆς διαφορᾶς τῆς δυνάμεως τῆς μηχανῆς, εἰσὶν καὶ αἱ γραμμαὶ τῶν ὑφάλων τοῦ σκάφους καὶ τῆς πρῴρας αὐτοῦ, ἡ λεπτότης τῶν ὁποίων συντείνει εἰς τὴν αὔξησιν τῆς ταχύτητος.

Τὸ καταδρομικὸν «Νέα Ὀρλεάνη» εἶνε ἀναμφισβητήτως μία ἰσχυρὰ μονὰς μάχης, ἥτις κάλλιστα ἐξυπηρετεῖ τὰς ἀπαιτήσεις τῆς τε Ναυτικῆς τακτικῆς ὡς καὶ τὰς τῆς πολιτικῆς τοῦ κράτους, ὅ ἀντιπροσωπεύει. Φρόνιμον δὲ θὰ ἦτο ἐὰν ἐλαμβάνετο ὡς πρότυπον διὰ τὴν κατασκευὴν νέων καταδρομικῶν. Ἐὰν δὲ θεωροῦσιν ὅτι ἡ προσθήκη τῆς γεφύρας ἐνέχει σημασίαν, δύνανται νὰ προσθέσωσιν αὐτὴν αὐξάνοντες ἐν τοιαύτῃ περιπτώσει τὸ ἐκτόπισμα τοῦ πλοίου κατὰ 200 ἢ 300 τόνους— ἀποφεύγοντες οὕτω νὰ θυσιάσωσιν διὰ τὴν καλλιτέραν τοῦ πληρώματος ἐνδιαίτησιν, τὰς σοβαρὰς τοῦ πλοίου πολεμικὰς ἰδιότητας.

Π. Αργυροπουλος
ἀνθυποπλοίαρχος Πολ. Ναυτικοῦ

Ἀθῆναι 28 Ἰουλίου 1901.

Ὑπουργεῖον Ναυτικῶν.

ΔΗΛΩΣΙΣ

Παρακαλοῦμεν τοὺς καθυστεροῦντας εἰσέτι ἐκ τῶν κ. κ. Συνδρομητῶν ἡμῶν τὴν συνδρομήν των, ὅπως σπεύσωσι καὶ ἐμβάσωσι ταύτην χάριν τῶν ἀναγκῶν τοῦ φύλλου.

Η ΕΝ ΑΝΝΑΠΟΛΕΙ
ΝΑΥΤΙΚΗ ΑΚΑΔΗΜΙΑ

Τὸ πλεῖστον τῶν ἐπιτελείων τοῦ στόλου τῶν Σάμψων, Σλέϋ καὶ Διοΰϊ ἅτινα ἠγωνίσαντο ἐν Ἀντίλλαις καὶ Φιλιππίναις, ἄξια πάντως ἱκανωτέρου ἀπὸ τὸν ἱσπανικὸν στόλον ἀντιπάλου, εἶναι τὸ προϊὸν τῆς θαυμαστῆς ἐργασίας τῆς ἐν Ἀνναπόλει Ναυτικῆς Ἀκαδημίας τῶν Ἡν. Πολιτειῶν. Τὴν Σχολὴν ταύτην διηύθυνε πρὸ τοῦ πολέμου εὐδοκίμως ὁ Σάμψων, καὶ εἶναι ἡ κρατίστη αὕτη τῶν πρὸς τὴν πατρίδα ὑπηρεσιῶν του· πολλάκις δὲ ἐπιθεωρήσας αὐτὴν ὁ ναύαρχος Κιμβερλέϋ ἐπήνεσεν, ἀλλὰ συγχρόνως διὰ τῶν σοφῶν αὐτοῦ παρατηρήσεων, ἃς ἡ ἀμερικανικὴ Κυβέρνησις δὲν ὤκνησε νὰ λάβῃ ὑπ' ὄψιν, συνέτεινε νὰ καταστῇ ἓν τῶν τελειοτάτων παιδευτηρίων τῆς ἐν θαλάσσῃ πολεμικῆς τέχνης. Ὑπὸ τὸν Σάμψων αἱ σπουδαὶ τῶν δοκίμων διήρκουν ἕξ ἔτη. Οἱ δὲ εἰσερχόμενοι εἰς τὴν Ἀκαδημίαν ἠδύναντο νὰ ἔχωσιν ἡλικίαν ἀπὸ δεκαπέντε μέχρις εἴκοσιν ἐτῶν. Νῦν λογικώτερον περιωρίσθη εἰς τὰ δεκαοκτώ.

Ἐν Ἀμερικῇ πολλὴ προσοχὴ καταβάλλεται ὁ ὑποψήφιος δόκιμος πράγματι νὰ εἶναι κάτοικος τῆς Ἐπαρχίας, ὁσάκις τὸν ἀποστέλλει τοιαύτη εἰς τὴν σχολήν. Ὅπερ ἔχει τὸν βαθύν του λόγον. Ἐκτὸς τοῦ ἐκπαιδευτικοῦ σκάφους «Μπαγκρόφτ», μία τορπιλλοβόλος εἶναι προσκεκολλημένη εἰς τὴν Ἀκαδημίαν. Εὐρύτατα γήπεδα καταλλήλως διεσκευασμένα χρησιμεύουσι διὰ τὰς ἀσκήσεις καὶ τὴν ψυχαγωγίαν· Ἡ ὁπλομαχητικὴ εἶναι ἀρκούντως ἀνεπτυγμένη· ξίφος, σπάθη, λόγχη, αὐτὴ ἡ ῥάβδος ἔτι εἶναι ἡ συνήθης διασκέδασις τῶν μαθητῶν. Παλαιόν τι ἱστιοφόρον σκάφος μετὰ βοηθητικῆς μηχανῆς χρησιμεύει ὅπως συχνότατα οἱ δόκιμοι ἐκτελοῦν πάντα τὰ ἔργα πληρώματος ἐπ' αὐτοῦ. Ἡ σκοποβολὴ συνηθεστάτη δι' ὅπλων καὶ λείου πυροβόλου ἐπὶ κιλλίβαντος Μασιλλῦ. Αἱ ἀμοιβαὶ συνίστανται εἰς μετάλλια.

Ἡ πειθαρχία ἐντελῆς· ὑποβοηθεῖται ὑπὸ ποινῶν αὐστηροτάτων μὲν κατὰ τῶν παραπτωμάτων τῶν προερχομένων ἐκ κακοῦ χαρακτῆρος, ἐπιεικεστάτων δὲ ἐπὶ ἀτακτημάτων προερχομένων ἐκ ζωηρότητος. Πρακτικοὶ ἐν πᾶσιν οἱ Ἀμερικανοὶ ἔχουσι ρυθμίσει θαυμασίως τὰ τῆς ἀνωτέρας ναυτικῆς αὐτῶν παιδεύσεως, ἧς φυσικὸν νὰ εἶναι τόσον εὔχυμοι οἱ καρποί.

Κ. Ν. Ρ.

ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΔΙΚΑΙΟΝ

Ὅτι ὁ πλοίαρχος θεωρεῖται πεπαυμένος ἅμα τῇ κατακυρώσει τοῦ πλοίου.

Εἶνε ἀναμφισβήτητον ὅτι ὁ νέος ἀγοραστὴς τοῦ πλοίου ἐν πλειστηριασμῷ, δὲν εἶνε ὑπόχρεως νὰ διατηρήσῃ τὸν πλοίαρχον, ἐν τῇ ὑπηρεσίᾳ τοῦ πλοίου εἰς τὸν διορισμὸν τοῦ ὁποίου οὐδέποτε συνῄνεσεν. Ἀλλ' ἄρα δυνάμεθα νὰ παραδεχθῶμεν ὅτι ὁ πλοίαρχος δεσμεύεται ἐκ τῆς μετὰ τοῦ πρῴην ἰδιοκτήτου συμφωνίας καὶ δὲν ἔχει τὸ δικαίωμα ν' ἀρνηθῇ τὰς ὑπηρεσίας αὐτοῦ πρὸς τὸν νέον ἰδιοκτήτην μετὰ τὴν κατακύρωσιν τοῦ πλοίου ;

Εἶπον ὅτι ὁ πλοίαρχος ὑποχρεοῦται ἐκ τῆς πρώτης συμβάσεως, καὶ ἀπέναντι τοῦ νέου ἰδιοκτήτου καὶ ὅτι μόνος ὁ τελευταῖος δύναται ν' ἀποβάλῃ ἢ νὰ διατηρήσῃ αὐτὸν μετὰ τὴν κατακύρωσιν.

Ἄπορον ὅμως, πῶς τοιαύτην ἑρμηνείαν, καταργητικὴν τοῦ γράμματος τοῦ νόμου καὶ τῶν γενικῶν περὶ ἐντολῆς ἀρχῶν νομικοί τινες ἀπετόλμησαν.

Ἡ διάταξις τοῦ ἄρθρου 208 ὁρίζουσα ὅτι ἡ κατακύρωσις ἐπιφέρει τὴν παῦσιν τῆς πλοιαρχίας ὁρμᾶται ἀπὸ τῶν κανόνων τῆς ἐντολῆς. Ὁ πρῴην κύριος ἀποβάλλων τὴν κυριότητα τοῦ πλοίου,, ἀποβάλλει συνάμα καὶ τὸ δικαίωμα τοῦ διατηρεῖν τὸν πλοίαρχον, ὅστις μὴ δυνάμενος τοῦ λοιποῦ νὰ ἐνεργῇ ὑπὸ τὴν ἰδιότητα ταύτην παραμένει ἄνευ τίτλου, ἀπηλλαγμένος δὲ τῶν καθηκόντων αὐτοῦ, ἀφοῦ διὰ τῆς κατακυρώσεως ἔπαυσεν ἡ ἐντολὴ τοῦ πρῴην ἰδιοκτήτου· διὰ τὸν λόγον δὲ τοῦτον καὶ ὁ νέος κύριος δὲν εἶνε ὑπόχρεως νὰ διατηρῇ ἐν τῇ ὑπηρεσίᾳ αὐτοῦ τὸν ἐντολοδόχον τοῦ προκατόχου του.

Ἀλλὰ τούτου δοθέντος, τὸ αὐτὸ ἕπεται καὶ διὰ τὸν πλοίαρχον, δυνάμενον ἐπίσης νὰ ἐπικαλεσθῇ ὑπὲρ ἑαυτοῦ τὴν ἄρσιν τῆς ἐντολῆς, καὶ ν' ἀπαλλαχθῇ τῶν καθηκόντων αὐτοῦ ὡς πλοιάρχου οὔτε εἶνε ὀρθὸν νομικῶς ἡ ἄρσις τῆς ἐντολῆς νὰ ἔχῃ ἀποτελέσματα μόνον ὡς πρὸς τὸν νέον ἀγοραστήν ; οὐχὶ δὲ καὶ ὡς πρὸς τὸν πλοίαρχον, Ἄλλως ἐπὶ τίνος νομικῆς βάσεως ὁ πλοίαρχος θέλει δεσμεύεσθαι νὰ ὑπηρετῇ τὸν νέον κύριον, μεθ' οὗ οὐδέποτε συνηλλάχθη ; Ἀφοῦ κατὰ τὴν ῥητὴν καὶ σαφῆ διάταξιν τοῦ νόμου, διὰ τῆς κατακυρώσεως ἐπέρχεται ἡ **παῦσις** τῆς πλοιαρχίας, ἕπεται ὅτι αὐτοδικαίως, θεωρεῖται λελυμένη ἡ ὑποχρέωσις αὐτοῦ καὶ οὐδαμῶς δύναται νὰ ὑποχρεωθῇ εἰς ἐξακολούθησιν τῆς ὑπηρεσίας αὐτοῦ.

Κατ' ἐμὲ ὅθεν, ὁ πλοίαρχος ἅμα ὡς τὸ πλοῖον κατακυρωθῇ εἶνε ἐλεύθερος ν' ἀποχωρήσῃ τῆς πλοιαρχίας θεωρούμενος αὐτοδικαίως πεπαυμένος, ἡ δὲ ἐναντία λύσις, φρονῶ ὅτι εἶνε ὀλίσθημα εἰς ὃ περιέπεσαν οἱ διακεκριμένοι νομομαθεῖς Φλογαίτης καὶ Χρυσανθόπουλος (Ναυτικὸν δίκαιον σελὶς 85) διότι ἐνῷ ἀφ' ἑνὸς παραβιάζονται αἱ περὶ ἐντολῆς ἀρχαὶ ἐφ' ὧν ἐρείδεται ἡ διάταξις τοῦ ἄρθρου 208, ἀφ' ἑτέρου οἰκτρῶς παραμορφοῦται ἡ ἔννοια τοῦ ῥητοῦ γράμματος τοῦ ἄρθρου τούτου ἀπαγγέλλοντος τὴν **παῦσιν** τῆς πλοιαρχίας.

Σύρος.

Εμμ. Μακρυγιαννης
Δικηγόρος.

Η ΚΙΝΗΣΙΣ ΕΝ ΒΟΥΛΓΑΡΙΑ

(τοῦ ἐν Βάρνῃ συνεργάτου μας)

15 Ἰουλίου 1901

Τὴν ἑβδομάδα ταύτην οὐδὲν ἱστιοφόρον εἰσῆλθεν ἐν τῷ λιμένι μας ἐκτὸς τῶν δύο βουλγαρικῶν ἀτμοπλοίων «Βόρις» καὶ «Βουλγαρία», ἅτινα μετὰ τῆς ἀκτοπλοΐας εἰς Πύργον ἐπιχειροῦσι ταξείδια μέχρι Καβακίων, ὅπου ἀποβιβάζουσιν ἀρνία. Ἐπίσης δὲ καὶ τὸ ἑλληνικὸν «Ἥρα» τῆς ἑταιρίας Τζῶν, Μὰκ Δούαλλ καὶ Βάρβουρ, ὅπερ ἀνεχώρησε μὲ πλῆρες φορτίον ἐκ Πύργου, Βάρνης, Βαλτσινίκου παραλαβὸν ἐκ τῶν δύο τελευταίων πόλεων 3,000σ ἀραβόσιτον καὶ 600 σκληρῶν διὰ τοὺς Ἑλληνικοὺς λιμένας. Ἐπίσης 120 δέματα καπνῶν καὶ ἄνω τῶν 1300 ἀρνίων ἐπὶ τοῦ καταστρώματος. Οἱ ναῦλοι του διὰ Κέρκυραν διατηροῦνται εἰς τὰ 9 φρ. Τὰ ἀρνία εἰς 1,50—1,60.

Ἡ ἐσοδεία τῶν φασολίων καὶ ἀραβοσίτου εἶνε ἀρίστη. Οἱ καιροὶ διατηροῦνται καλοὶ ἀπὸ ἑπτὰ ἡμερῶν. Οἱ πνέοντες ἐτησίαι (μελτέμια) εἶνε ἄριστοι διὰ τὰ ἀλώνια.

21 Ἰουλίου

Τῇ 18 ἱσταμένου ἀνεχώρησαν ἐκ τοῦ λιμένος μας τὸ Ἑλληνικὸν «Ἀφροδίτη» τῆς Ἑταιρίας Τζῶν μὲ 1300 ἀρνία καὶ διάφορα ἄλλα ἐμπορεύματα διὰ Πειραιᾶ, Πάτρας Κέρκυραν.

Τῇ 19 ἀφίκετο ἐκ Λιβερπούλης καὶ Ἀμβέρσης τὸ ἀτμόπλοιον «Samagore» τῆς ἑταιρίας Jonhston τόν. 3,500, ἐκφορτῶσαν 200 τόνους διαφόρων ἐμπορευμάτων. Αὐθημερὸν ἀνεχώρησε διὰ τὸν ποταμόν.

Τὴν αὐτὴν ἡμέραν τὸ Ἑλλ. ἀτμόπλοιον ἡ «Ἑλένη» ὑπὸ πλοίαρχον τὸν κ. Ἰ. Διακάκην κατέφθασεν ἐκ St. Louis μὲ φορτίον ὑδραυλικῆς ἀσβέστου πρὸς χρῆσιν τῆς κατασκευῆς τοῦ λιμένος τόν. 1150. Ἐναυλώθη ἐκ Νικολάεφ διὰ τὴν Μεσόγειον μὲ σελ. 9 καὶ 5 καὶ ἐλπίζομεν καιροῦ ἐπιτρέποντος κατὰ τὰς 25 ν' ἀποπλεύσῃ διὰ τὸν πρὸς ὃν ὅρον.

ΤΟ ΔΥΣΤΥΧΗΜΑ ΤΟΥ ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΥ

«ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ«

(Ἀντίγραφον τῆς ἐκθέσεως τοῦ πλοιάρχου Ι. Π. Μακρῆ.)

Ἀνεχωρήσαμεν ἐκ Πειραιῶς τὴν ἐνδεκάτην ὥραν καὶ ἐν τέταρτον μ. μ. ἔχοντες πλῆρες φορτίον ἐκ διαφόρων ἐμπορευμάτων, ὡς καὶ ἐπιβάτας διὰ διάφορα μέρη τῆς Πελοποννήσου. Προχωροῦντες ἠρέμα ὅσον ἦτο δυνατὸν ὀλιγώτερον καὶ τοῦτο ἕνεκεν τοῦ πυκνοτάτου σκότους, πρὸς δυσμάς, ἐσταμάτησα δὶς μέχρις οὗ διέλθομεν τὸ στενόν, ἐφ' οὗ εἰσὶν οἱ φανοὶ τοῦ στομίου τοῦ λιμένος Πειραιῶς.

Προχωρῶν δὲ πρὸς τὸ στόμιον τοῦ νέου λιμένος καὶ περιμένων μετ' ἀνυπομονησίας καὶ παρατηρῶν διὰ τῶν διόπτρων ἵνα ἴδω τὸν ἐπὶ τῆς ἄκρας τοῦ δεξιοῦ βραχίονος ἐρυθρὸν φανόν, μάτην ἀνέμεναδυστυχῶς οὗτος δὲν ἐφαίνετο· ἐρωτήσας δὲ τοὺς ἐπὶ τούτῳ σταλέντα παρ' ἐμοῦ ἐν τῇ πρῴρᾳ τοῦ πλοίου Ὑποπλοίαρχον καὶ Ναύκληρον ἂν βλέπωσι τὸν ἐπὶ τῆς ἄκρας τοῦ βραχίονος φανὸν μοὶ ἀπήντησαν ὅτι βλέπουσιν ἐμπρὸς φανόν τινα πρὸς τὰ δεξιά, ὅντινα καὶ ἐγὼ ἔβλεπον πρὸς τὴν δεξιὰν πλευρὰν τοῦ Ἀτμοπλοίου ἀλλ' ἐνῷ τὸ ἀτμόπλοιον καρινοβατοῦν ἐπροχώρει, ἐξαίφνης διέκρινα τὸν βραχίονα κατὰ μέτωπον, ὅτε διέταξα τὸν μὲν Πηδαλιοῦχον ἀριστερὰ τὸ ὅλον, τὸν δὲ Μηχανικὸν νὰ σταματήσῃ καὶ αὐτοστιγμεὶ ὁλοταχῶς ὄπισθεν ἄτινα καὶ ἐγένοντο, πλὴν ἀτυχῶς εἰς μικρὰν ἀπόστασιν εὑρισκομένου τοῦ βραχίονος οὐδὲ νὰ ἀγκυροβολήσωμεν μᾶς ἐδόθη ὁ ἀπαιτούμενος χρόνος προσκρούσαντες οὕτω εἰς τὸν δεξιὸν βραχίονα ὀλίγα μέτρα τῆς ἄκρας αὐτοῦ, πρὸς τὰ δεξιά. Τὸ δὲ δυστύχημα τοῦτο ἔλαβε χώραν ἐλλείψει τοῦ ἐρυθροῦ ἐπὶ τῆς ἄκρας φανοῦ, καὶ ἀντ' ἐκείνου ὑπάρχοντος πρὸς τὰ δεξιὰ ἑτέρου ἀμυδροῦ φανοῦ ἔσωθεν περὶ τὰ ἑκατὸν ὡς ἔγγιστα μέτρα ὅντινα καὶ ἐξέλαβον ὡς ἐκεῖνον τὸν τῆς ἄκρας ἕνεκεν τοῦ βαθυτάτου σκότους τοῦ κατ' ἐκείνην τὴν ὥραν ἐπικρατοῦντος. Μετὰ δὲ τὸ ἀτυχὲς συμβὰν καὶ διότι τὸ ἀτμόπλοιον προσέκρουσεν ἐπί τοῦ βραχίονος καὶ ἤνοιξεν ἡ πρῴρα καὶ εἰσέδυσαν ἄφθονα ὕδατα εἰς τὸν βυθὸν τοῦ πρωραίου μέρους τοῦ σκάφους ἠνάγκασθην νὰ στρέψω πρῴραν εἰς Πειραιᾶ πρὸς διάσωσιν τοῦ τε σκάφους, ἐπιβατῶν καὶ φορτίου, ἔνθα περὶ ὥραν 11½ ἀφίχθημεν καὶ ἠγκυροβολήσαμεν! Μεθ' ὅ ἐμίσθωσα διαφόρους φορτιγίδας καὶ ἐργάτας καὶ ἀφ' ἑνὸς μὲν ἤρχισα τὴν ἐκφόρτωσιν τοῦ ἐμπροσθίου μέρους, ἀφ' ἑτέρου δὲ τὴν ἐκβολὴν τῶν ὑδάτων πρὸς ἀποφυγὴν προφανεστάτου καταποντισμοῦ, καὶ πρὸς διάσωσιν τοῦτε ἀτμοπλοίου, ἐπιβατῶν καὶ ἐμπορευμάταν διότι εἰσέδυον ἄφθονα ὕδατα.

Περὶ τῆς ἀληθείας τῶν ἀνωτέρω ἐπικαλοῦμαι καὶ τὴν μαρτυρίαν τοῦ πληρώματος ὡς καὶ τῶν ἐπὶ τῆς γεφύρας κατὰ τὴν στιγμὴν τοῦ ἀτυχήματος εὑρεθέντων ἐπιβατῶν. Διὰ ταῦτα καὶ μὲ ἐπιφύλαξιν παντὸς δικαιώματος τῶν δικαιομένων διαμαρτύρομαι καθοῦτινος ἀνήκει καὶ κατὰ τῶν ὑποχρέων εἰς ἀνόρθωσιν καὶ ἐξαιτοῦμαι νὰ ἀποζημιωθῇ τὸ ἀτμόπλοιον ὀνόματι «Πειραιεύς», ὅπερ διοικῶ δι' ὅλας τὰς προκυψάσας ζημίας εἴς τε τὸ ἀτμόπλοιον καὶ τὸ φορτίον ὡς καὶ διὰ τὸν χρόνον ὅντινα θὰ χρειασθῇ πρὸς ἐπισκευήν του. Προσέτι καὶ διὰ τοὺς πλόας οὓς θὰ ἐξετέλει μέχρι τῆς ἐπισκευῆς του, καὶ ἐν γένει διὰ τὰς δαπάνας εἰς ἃς θὰ ὑποβληθῇ καὶ θὰ καταβάλῃ.

Ἐν Πειραιεῖ 27 Ἰουλίου 1901.

Ὁ πλοίαρχος
Ι. Π. ΜΑΚΡΗΣ

Η "ΗΠΕΙΡΟΣ,,

ΤΟ ΜΕΓΑΛΕΙΤΕΡΟΝ ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΝ

—

Σήμερον δημοσιεύομεν τὴν εἰκόνα τοῦ μεγαλειτέρου Ἑλληνικοῦ ἀτμοπλοίου « Ἤπειρος » περὶ τοῦ ὁποίου ὡς καὶ τῶν ἰδιοκτητῶν αὐτοῦ πολλάκις ἔχουσι γραφῇ ἀνακρίβειαι.

Τὸ ἀτμόπλοιον «Ἤπειρος» εἶναι νεόκτιστον, ἠγοράσθη δὲ πρὸ δύο περίπου μηνῶν παρὰ τοῦ ἐξ Ἠπείρου καὶ ἐν Gara Munteni τῇ Ρουμανίας ἀποκατεστημένου γεωπόνου, κτηματίου καὶ βιομηχάνου κ. Παναγ. Σπ. Τοπάλη.

Τὸ ἀτμόπλοιον τοῦτο κατεσκευάσθη εἰς Middlesboroungh τῆς Ἀγγλίας ἐν τῷ ἐργοστασίῳ R. Graggs et Son καὶ αἱ μηχανκί του παρὰ T. Richardson et Son.

Τῇ 27 Μαΐου 1901 ἐγένοντο αἱ δοκιμαὶ αὐτοῦ μετὰ τὴν πλήρη τῶν ὁποίων ἐπιτυχίαν ἀνεχώρησεν, ἐπιβαίνοντος καὶ τοῦ ἰδιοκτήτου κ. Τοπάλη διὰ Κάρδιφ, ἔνθα τὸ παρέλαβεν ὁ πλοίαρχος κ. Κ. Σ. Θεοφιλᾶτος. Ἐκ Κάρδιφ μετά τινας ἡμέρας ἀνεχώρησε δι' Ἀγκῶνα καὶ ἐκεῖθεν ἀφίκετο εἰς Πειραιᾶ, ἔνθα ἐνηολογήθη λαβὸν ἀριθ. 322 καὶ ἀλληλεθνὲς σῆμα H. A. F. Y.

Ἤδη ἡ «Ἤπειρος» πλέει πρὸς Ἀντβέρπην φορτώσασα ἐκ τοῦ Δουνάβεως γεννήματα 2,652 τόννων καὶ 39,000 τεμάχια ξύλου δρυός.

Ἐπίσης ἐκεῖθεν παρέλαβε καὶ 24 Ἑβραίους μετανάστας.

Τὸ ἀτμόπλοιον τοῦτο σήμερον εἶνε τὸ μεγαλείτερον Ἑλληνικόν, μήκους B. P. 330 πόδας 9 δακτ., πλάτους 47 πόδ. καὶ βυθίσματος 21 πόδ. καὶ 10 δακτύλους.

ΠΡΟΣΑΡΑΞΙΣ

ΑΓΓΛΙΚΟΥ ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΥ

(ἀλληλογραφία τῆς «Ναυτ. Ἑλλάδος»)

Νοβοροσίσκη 25 Ἰουλίου.

Τὸ ἀτμόπλοιον «Daleydale» τῆς ἑταιρείας Lucas et C° ἐν Βριστόλῃ, νεόκτιστον, προερχόμενον ἐκ Ταϊγανίου μὲ φορτίον σικάλεως καὶ ἀζύμας πρὸς ἀποφόρτωσιν εἰς τὸν λιμένα μας ἐξώκειλε τὴν πρωΐαν τῆς 16 τοῦ μηνὸς παρὰ τὸ ἀκρωτήριον Σουτζὰκ (Sudjak Point) πρὸς τὴν εἴσοδον τοῦ λιμένος 10 μίλια περίπου μακρὰν τῆς Νοβορωσσίσκης ἐπὶ βραχώδους πυθμένος. Χάρις ὅμως εἰς τὴν ταχεῖαν ἐνέργειαν τοῦ πράκτορος τοῦ Ἀγγλικοῦ Λόϋδ ἐνταῦθα κ. Ε. Τ. Σκαραμαγκᾶ, τὴν ἐπίμονον ἐργασίαν καὶ τὸ ριψοκίνδυνον τῶν ἀναλαβόντων τὴν ρυμούλκησιν τοῦ «Darleydale» ἐκ τῶν βραχωδῶν μερῶν κυρίων Βέζλερ καὶ Ἀνδρέϊς ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ συμφωνητικοῦ τοῦ Λόϋδ Lloyd's Salvage agreement «No cure no pay». Τὸ ἀτμόπλοιον ἐξήχθη τὴν 18 ἰδίου καὶ ἔπλευσεν εἰς τὸν λιμένα μας, ἀφοῦ πρότερον ἐξεφόρτωσεν ἐπὶ φορτηγίδων 1100 τόννους.

Βλάβαι ἐσημειώθησαν ὑπὸ τοῦ δύτου αἱ ἑξῆς:

Δύο πλάκες ὑπὸ τὴν πρῴραν πλησίον τῆς τρόπιδος εἰς τὸ fore peak ἐπιέσθησαν ἀβαθῶς καὶ τρεῖς κεφαλαὶ καρφιῶν συνετρίβησαν. Ὡς ἐκ τούτου ἐπῆλθε καὶ εἰσροὴ ὑδάτων εἰς τὸ fore peak. Διὰ τῆς τῆς χρήσεως ὅμως τσιμέντου ἐσταμάτησεν ἡ εἰσροὴ τοῦ ὕδατος καὶ τοιουτοτρόπως ἀφοῦ παρέλαβε τὸ ὑπόλοιπον φορτίον περὶ τοὺς 800 τόννους ἀπέπλευσε διευθυνθὲν εἰς Ἀμβοῦργον.

ΑΙ ΚΑΘΑΡΣΕΙΣ ΕΝ ΒΟΥΛΓΑΡΙΑ

ΑΠΟΚΛΕΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ ΜΑΣ

—

Βάρνα 25 Ἰουλίου

Αἱ ἐνταῦθα ὑγειονομικαὶ ἀρχαὶ κατ' ἀνωτέραν διαταγὴν δὲν ἐπιτρέπουσι, τὰ ἱστιοφόρα καὶ ἀτμόπλοια τὰ ὑπὸ ξένην σημαίαν — ἐξαιροῦνται τὰ ὑπὸ Βουλγαρικὴν ὅτως ὑφίστανται τὴν ὁρισθεῖσαν διὰ τὰς ἐκ Κωνσταντινουπόλεως προελεύσεις 11ἡμερον κάθαρσιν. Παράδειγμα ἔχομεν τὸ Ἑλληνικὸν ἱστιοφόρον « Ἅγ. Σπυρίδων» διοικούμενον ὑπὸ τὸν ἐκ Γαλαξειδίου πλοίαρχον κ. Εὐθ. Ἰω. Βισβίκη, προερχόμενον ἐξ Ἰταλίας μὲ φορτίον ἅλατος. Τὸ ἱστιοφόρον τοῦτο παρὰ τὴν ὀπισθογράφησιν τῆς πατέντας ἐν Κωνσταντινουπόλει παρὰ τοῦ Βουλγαρικοῦ πρακτορείου πρὸς ἐκτέλεσιν τῶν νενομισμένων καθάρσεων ἐν τῷ λοιμοκαθαρτηρίῳ Πύργου (Κατσιβελόσκαλας), ὁ αὐτόθι ὑγειονομικὸς ἰατρὸς τὸ ἀπέπεμψεν εἰς Κ]πολιν, ὅπου μένει φορτωμένον.

Ὁ πλοίαρχος διὰ τῆς ἐν Κ]πόλειΠρεσβείας προέβη εἰς διαμαρτυρήσεις ἐναντίον τῆς Βουλγαρικῆς διὰ τὸ πραχθέν, ἀλλ' εἰσέτι δὲν ὑπάρχουσι πληροφορίαι περὶ τοῦ ἀποτελέσματος.

Ο ΑΝΑΠΛΗΡΩΤΗΣ ΤΟΥ ΠΡΟΞΕΝΟΥ ΜΑΣ

ΕΝ ΚΑΡΔΙΦ

—

Ἐν τῇ Ἐφημερίδι τῆς Κυβερνήσεως ἀνεγνώσαμεν πρό τινων ἡμερῶν τὸν διορισμὸν τοῦ ἐν Κάρδιφ Ἕλληνος ἐμπόρου κ. Ἰ. Στάγκαλα, ὡς ἀναπληρωτοῦ τοῦ αὐτόθι Ἕλληνος προξένου. Ἡ ἐκ μέρους τῆς Ἑλληνικῆς Κυβερνήσεως ἔνδειξις τῆς τιμῆς καὶ ἐμπιστοσύνης ταύτης πρὸς τὸν κ. Στάγκαλαν εἶναι βεβαίως δεῖγμα τρανώτατον τῆς ὑπολήψεως καὶ συμπαθείας ἧς τυγχάνει. Ὁ κ. Στάγκαλας πρὸ 19 ἐτῶν ἱδρύσας ἐν Κάρδιφ κατάστημα ἔχει προσφέρει σπουδαιοτάτας ὑπηρεσίας εἰς πολλοὺς Ἕλληνας ἐφοπλιστὰς ἀπερχομένους αὐτόθι πρὸς ἀγορὰν ἀτμοπλοίων καὶ ἀντιπροσωπεύει πλεῖστα φορτηγὰ ἀτμόπλοια, Ἑλληνικὰς καὶ ξένας ἑταιρίας. Ὡς ἔμπορος γαιανθράκων ἔχει ἐπεκτείνει τὰς ἐργασίας αὐτοῦ εἰς τοὺς κυριωτάτους Ἀγγλικοὺς λιμένας καὶ ἐν τῷ ἐξωτερικῷ, ὡς ἄτομον δὲ παρὰ πάντων ἀγαπᾶται καὶ ἐκτιμᾶται. Ἡ ἐκλογὴ ὅθεν τῆς Κυβερνήσεως τοῦ νὰ ἀναθέσῃ εἰς αὐτὸν τὴν ἀντιπροσωπείαν τοῦ Ἑλληνικοῦ προξενείου εἶναι κατὰ πάντα ἀρίστη καὶ ἐκφράζομεν τὴν πεποίθησιν, ὅτι καί ἐν τῷ νέῳ αὐτοῦ ἀξιώματι θὰ δικαιώσῃ τὰς προσδοκίας πάντων ὁ κ. Στάγκαλας.

ΑΓΟΡΑ ΝΕΟΥ ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΥ

Προχθεσινὸν ἐκ Λονδίνου τηλεγράφημα ἀνήγγειλεν ὅτι ὁ ἐν Λονδίνῳ εὑρισκόμενος κ. Νικ. Τσαπλαρῆς πλοίαρχος ἐκ Γαλαξειδίου δι' ἴδιον καὶ διὰ λ)σμὸν τῶν συμπολιτῶν του κ. κ. ἀδελφῶν Κατσούλη προέβη εἰς τὴν ἀγορὰν νέου ἀτμοπλοίου τόννων 2,400, ἀντὶ τοῦ ποσοῦ 9,100 λιρῶν. Τὸ ἀτμόπλοιον τοῦτο ἐναύπηγήθη τῷ 1881, ἔχει δὲ βύθισμα 20 ποδῶν καὶ ¼. Ἡ παραλαβή του γενήσεται τὴν 15 Αὐγούστου.

ΝΑΥΤΙΚΑ ΝΕΑ

ΚΙΝΗΣΙΣ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ

Τὴν προπαρελθοῦσαν Παρασκευὴν τὸ νέον ἀτμόπλοιον τοῦ κ. Χ. Καστριώτου κατέπλευσεν εἰς Λαύριον πρὸ ἐκφόρτωσιν γαιάνθρακος· ἐκεῖθεν ἀφίκετο εἰς Πειραιεῖ, ἔνθα ἐνηλογήθη ὀνομασθὲν «Νικόλαος».

— Τὸ ἀτμόπλοιον «Δημ. Σκυλίτσης» ἐναυλώθη ἀπὸ Τρίπολιν Ἀφρικῆς διὰ Continen'e ἢ United Kingdom μὲ φορτίον κριθῆς πρὸς σελ. 10 καὶ 6.

— Τὸ ἐκ ξυλείας φορτίον τοῦ ἐπισκευαζομένου ἀτμοπλοίου «Μιτυλήνη» παραλαμβάνει τὸ ἀτμόπλοιον «Θεόδ. Σιφναῖος».

— Τὸ ἀτμόπλοιον «Ἀγαμέμνων» τῶν κ. κ. Θών, Ἀγγελῆ καὶ Σία ἀνανέωσεν δι' ἓξ ἀκόμη μῆνας τὴν ἐνοικίασίν του παρὰ τῆς ἐν Ζογκουλδὰκ ἑταιρίας τῶν γαιανθράκων.

— Τὸ ἀτμόπλοιον «Ἡρὼ» ἀφίκετο εἰς Πειραιᾶ τὴν παρελθ. Παρασκευὴν προερχόμενον ἀπὸ Δούναβιν καὶ διευθυνόμενον εἰς Ροττερδάμην.

— Τὸ ἀτμόπλοιον «Γεώργιος Μιχαλινὸς» ἀνεχώρησεν εἰς Κάρδιφ πρὸς φόρτωσιν γαιάνθρακος διὰ λογαριασμὸν τοῦ Ὑπουργείου τῶν Ναυτικῶν.

ΜΕΤΑΛΛΑΓΑΙ ΦΑΡΩΝ

Χερβοῦργον (Γαλλία).

Τὴν 2 Αὐγούστου προχθὲς ἐπρόκειτο νὰ θέσωσιν εἰς χρῆσιν ἐν τῇ ἄκρᾳ τῆς Ἀνατολικῆς προβλῆτος τοῦ ἐμπορικοῦ λιμένος Χερβούργου διαρκὲς φῶς μετ' ἐκλάμψεων ἐρυθρῶν. Ἡ φωτοβολία τοῦ νέου τούτου φωτὸς θὰ εἶναι 17 ραμφῶν Carcel καὶ θὰ φωτίζῃ εἰς ἀπόστασιν 9 μιλίων.

Τὸ ὕψος τῆς ἑστίας τοῦ φωτὸς θὰ εἶναι ὑπὲρ τὴν ἐπιφάνειαν τῆς θαλάσσης 10 μ. καὶ ὑπὲρ τὴν προβλῆτα 7 καὶ 3.

Τάρας (Ἰταλία).

Κατὰ πληροφορίας τοῦ Κυβερνήτου τοῦ Ἰταλικοῦ πλοίου «Σκύλλα» τὸ λευκὸν σταθερὸν φῶς τὸ ἀναπτόμενον ἐπὶ τοῦ μόλου τοῦ σχηματίζοντος τὸν νέον ἐμπορικὸν λιμένα τοῦ Τάραντος εὑρίσκεται εἰς 80 μ. ἔνδον τῆς ἄκρας τοῦ μώλου τούτου.

ΟΙ ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΕΣ

Ἡ τιμὴ τῶν γαιανθράκων ἐν τῇ ἀγορᾷ Πειραιῶς συνήθους ποιότητος Κάρδιφ παραδοτέων ἐν τῷ ἀτμοπλοίῳ εἶναι πέριξ τῶν 24 σελινίων. Ἀρκεταὶ δὲ πράξεις ἐγένοντο καὶ εἰς τὴν τιμὴν τῶν 24 καὶ 6.

Γαιανθρακοφορτία τῆς παρελθούσης ἑβδομάδος: Διὰ τοῦ ἀτμοπλοίου «Σκυλίτσης» 2348 τόν. ἀπὸ Κάρδιφ. Διὰ τῆς «Κορνουβ.ας» ἀπὸ Κάρδιφ 2124.

Κάρδιφ 27 Ἰουλίου.

(Ἀνταποκριτοῦ μας)

Αἱ τιμαὶ τῶν γαιανθράκων ἐν τῇ ἀγορᾷ ἐνταῦθα ἔχουσιν ὡς ἑξῆς:

Α'. ποιότητος χονδρὸς γαιάνθραξ Κάρδιφ σελ. 19 καὶ πέν. 3., 6'. ποιότητος 16 καὶ 6.

Γαιάνθραξ Κάρδιφ ψιλὸς α'. ποιότητος 10 καὶ 6-11 σελ., 6'. ποιότητος 10. Ἀνάμικτος α'. ποιότητος 15—15 καὶ 3, 6'. ποιότητος 14 καὶ 3. Χονδρὸς γαιάνθραξ Νιοῦπορτ α'. ποιότητος 16 καὶ 6, 6'. ποιότητος 15.

ΣΙΤΑΓΟΡΑ

Ἡ ἀγορὰ τῶν σιτηρῶν κατὰ τὴν παρελθοῦσαν ἑβδομάδα διῆλθεν ἐν ἀπραξίᾳ τόσον ἐν Πειραιεῖ, ὅσον καὶ ἐν Ταϊγανίῳ.

Ἡ τιμὴ τοῦ σίτου τῶν 49 φουντίων ἐν Ταϊγανίῳ εἶναι ρούβλια 9 καὶ καπίκια 5 ἕως 9 καὶ 10 τριγύρω τῶν 50 φουντίων 9 καὶ 45 ἕως 9 καὶ 50.

Ἐν Πειραιεῖ τῶν 49 φουντίων λεπτὰ 40 1)2 ἕως 41 μέ 3 0)0.

ΚΑΤΑΠΛΟΙ

Κατέπλευσαν τὴν παρελθοῦσαν Κυριακὴν καὶ Δευτέραν τὸ ἑλληνικὸν «Θεόδωρος Σιφναῖος» ἐκ Μελίτης πρὸς ἀποβίβασιν τοῦ ὑπολειφθέντος φορτίου σίτου ἐκ Ταϊγανίου, τὸ ὁλλανδικὸν «Ἴρις» ἐξ Ἀμστερδὰμ-Μελίτης, τὸ αὐστριακὸν «Tebe» ἐκ Τεργέστης Καλαμῶν, καὶ ἡ «Μαρία» τοῦ Χ'' Δαοὺτ ἐξ Ἀλεξανδρείας Δήλου.

— Κατέπλευσαν ἐπίσης ἀτμόπλοια «Ἀντώνιος Σταθᾶτος» ἑλληνικὸν ἐκ Σουλινᾶ πρὸς νηολόγησιν καὶ ἀνθράκευσιν, «Cornubia» ἰταλικὸν ἐκ Κάρδιφ μὲ φορτίον γαιανθράκων, «Manin» ἰταλικὸν ἐκ Σύρου, καὶ «Δημήτριος Σκυλίτσης» ἑλληνικὸν ἐκ Κάρδιφ μὲ γαιάνθρακας.

— Τὴν παρελθοῦσαν Τετάρτην τὸ ἑλληνικὸν «Γεώργιος Ροῦσος» ἐκ Γενούης πρὸς ἀνθράκευσιν, «Liege» βελγικὸν ἐκ Πατρῶν, «Σάμος» τῆς Πανελληνίου ἐκ Τεργέστης Καλαμῶν, τὸ αὐστριακὸν «Τρίγλαν» μὲ φορτίον γαιανθράκων ἐκ Ποντοηρακλείας.

—Τὴν Τετάρτην μ.μ.καὶ Πέμπτην πρωίαν τὰ ἀτμόπλοια «Βουλγαρία» ἐκ Κωνστάντσας Καβακίων, τὸ Αὐστριακ. «Jmpetatrix» ἐκ Σύρου, τὸ Γαλλικὸν μεσσαζερῆ «Σιδών».

ΙΣΤΟΡΙΑ ΣΥΓΧΡΟΝΩΝ ΣΤΟΛΩΝ

(Ὑπὸ Κ. Ν. Ράδου)

Κατὰ τὴν παρελθοῦσαν ἑβδομάδα ἤρξατο ἡ διανομὴ τῆς «ἱστορίας τῶν Συγχρόνων Στόλων» τοῦ νέου βιβλίου τοῦ κ. Κ. Ράδου.

Εἰς τὸ ἔργον τοῦτο ὁ κ. Ράδος μετὰ γλαφυρότητος καὶ κομψοεπείας διέρχεται τὴν ἱστορίαν ὅλων τῶν συγχρόνων στόλων ἀπὸ τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ ἀτμοῦ ὡς κινητηρίου δυνάμεως, ἀκριβῆς εἰς γεγονότα καὶ ἡμερομηνίας, τέλειος εἰς περιγραφάς, μοναδικὸς εἰς τὸ συγκρατεῖν τὴν προσοχὴν τοῦ ἀναγνώστου ἀπ' ἀρχῆς μέχρι τέλους τοῦ βιβλίου. Τὰ γεγονότα δὲν πίπτουσι τὸ ἓν κατόπιν τοῦ ἄλλου ξηρά. Ἀριστοτεχνικῶς ὁ συγγραφεὺς τὰ παρατάσσει μὲ τὴν ἠρεμίαν πυροβολητοῦ μὴ σπεύδοντος νὰ ἐξαντλήσῃ τὴν τελευταίαν ὀβίδα του.

Ἵνα γραφῇ τὸ βιβλίον τοῦτο παρῆλθον πολλὰ ἔτη, ἔλαβε δ' ὑπ' ὄψει του ὁ κ. Κ. Ράδος πλέον τῶν 200 ναυτικῶν συγγραμμάτων. Οἱ πίνακες καὶ τὰ σχέδια τὰ παρακολουθοῦντα ἑκάστην ναυτικὴν ἐπίθεσιν συμπληροῦσι τὴν ἄλλως τελείαν περιγραφὴν καὶ σαφηνίζουσιν ἐπαρκῶς τὰς θέσεις τῶν ἀντιπάλων. Ἀλλ' ὅ,τι κυρίως δύναται νὰ ἐξαρθῇ ὑπὲρ πᾶν ἄλλο ἐν τῷ βιβλίῳ τούτῳ τοῦ ὁποίου δυστυχῶς δὲν μας ἐπιτρέπει σήμερον ὁ χῶρος νὰ κάμωμεν μεγαλειτέραν ἀνάλυσιν, εἶνε μία φιλοσοφικὴ ἀρχή, ἡ δι' ὅλων τῶν σελίδων τοῦ βιβλίου διήκουσα «ὅτι ἄνευ τῆς προσωπικῆς ἱκανότητος καὶ τοῦ θάρρους εἰς οὐδὲν χρησιμεύει καὶ τὸ ἄριστον ὑλικόν.»

ΝΕΟΙ ΥΠΟΛΟΓΙΣΤΑΙ

Μετ' αὐστηροτάτας ἐξετάσεις ὑπὸ Πρόεδρον τῆς ἐξεταστικῆς ἐπιτροπῆς τὸν φροντιστὴν καὶ διευθυντὴν τοῦ ἐν τῷ Ὑπουργείῳ τῶν Ναυτικῶν γραφείου τῆς ἐξελέγξεως κ. Στέφ. Χατζημιχάλην κατηρτίσθη ὁ κατάλογος τῶν ἐπιτυχόντων νέων ὑπολογιστῶν τοῦ Β. Ναυτικοῦ δημοσιευθεὶς οὕτω διὰ τῆς ἐφημ. τῆς Κυβερνήσεως κατὰ σειρὰν ἐπιτυχίας·

1) Ι.Λαζαρόπουλος, 2) Π. Κοκονδ.νης, 3) Ι. Μοῦχος, 4) Α. Γαρδικιώτης, 5) Ν. Μοσχούλας, 6) Δ. Ἀνδροῦτσος, 7) Αλ. Κυπαρίσσης, 8) Γ. Παπαθανασίου, 9. Α. Πανᾶκος, 10) Ι. Καλογερόπουλος, 11) Γ. Πρωτονέντης, 12) Γ. Τρύπος, 13) Σ. Ἀλιμπέρτης, 14) Δ. Παπαντώνης, 15) Α. Βάβαρης, 16) Α. Ἀναγνωστόπουλος 17) Α. Λεούσης, 48) Α. Φουντουκάκης.

ΚΙΝΗΣΙΣ ΚΑΒΑΛΛΑ

Κατὰ τὸν εἰς τὸ Ὑπουργεῖον τῶν Ναυτικῶν διαβιβασθέντα πίνακα τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας ἐν τῷ λιμένι Καβάλλας τῷ 1901 κατέπλευσαν αὐτόθι 45 ἀτμόπλοια, τόννων 8589 καὶ 60 ἱστιοφόρα 1670 τόν. ἤτοι ἐν συνόλῳ πλοῖα 105, τόννων 10,259. Ὀθωμανικὰ ἀτμόπλοια 55 τόννων 20,360 καὶ ἱστιοφόρα 1567, τόν. 15,523 ἤτοι ἐν συνόλῳ πλοῖα 1822 τόν. 35,883. Αὐστροουγγρικὰ 107 ἀτμόπλοια τόν. 119,819 καὶ ἱστιοφόρα 2, τόννων 332 ἤτοι ἐν συνόλῳ πλοῖα 409, τόννων 128,151. Ἀγγλικὰ 1 ἀτμόπλοιον τόννων 1366, Γερμανικὰ 3, τόννων 38,582, Γαλλικὰ 21, τόννων 33,200, Ἰταλικὰ 3, τόννων 3835, ἐν Βουλγαρικὸν ἱστιοφόρο τόννων 283 καὶ 5 Σαμιακὰ τόν. 80.

Τὰ ἐν συνόλῳ καταπλεύσαντα ἀτμόπλοια 235 τόν. 191,314 καὶ 1834, ἱστιοφ. τόννων 17,525 ἤτοι ἐν συνόλῳ 2070 πλοῖα τόννων 208,839. Πρώτη ἐξ ὅλων ἐν τῇ κινήσει ἔρχεται ἡ Αὐστροουγγρικὴ σημαία, μετ' αὐτὴν δὲ ἡ Ὀθωμανική, εἶτα ἡ Γαλλικὴ καὶ πέμπτη ἡ Ἑλληνική.

ΑΛΛΑ ΝΕΑ

Κατὰ τὴν συνάδελφον «Σφαῖραν» ὁ ἐξ Ἄνδρου ἐφοπλιστὴς κ. Δ. Μωραΐτης ἠγόρασε νέον Ἑλληνικὸν ἀτμόπλοιον χωρητικότητος τόννων φορτίου 5,400 ἀντὶ 38,400 λιρῶν. Τὸ ἀτμόπλοιον τοῦτο θὰ παραληφθῇ τὸν Φεβρουάριον τοῦ 1902.

— Εἰς τὸν ὑποπλοίαρχον τοῦ Πολ. Ναυτικοῦ κ. Μιχ. Γούδαν ἀνετέθησαν καὶ τὰ καθήκοντα τοῦ Β. Ἀντεπιτρόπου παρὰ τῷ ἐν Πειραιεῖ Ναυτοδικείῳ.

— Ἱερεὺς τοῦ Ναυστάθμου διωρίσθη ὁ ἐν Πειραιεῖ Ἀρχιμανδρίτης κ. Συνέσιος Φιλιππίδης.

ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ

ΡΩΣΣΙΑ

ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ ΕΝ ΠΕΤΡΟΥΠΟΛΕΙ

ΚΕΦΑΛΑΙΑ 175,000,000 ΔΡΧ.

ΓΕΝΙΚΟΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΤΗΣ ΕΝ ΤΑΪΓΑΝΙΩ

ΑΧ. Λ. ΚΟΡΕΣΗΣ

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

ΠΑΣΑ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑ ΠΕΡΙ ΑΣΦΑΛΕΙΩΝ

ΜΙΧΑΛΙΝΟΣ ΚΑΙ Σ^ΙΑ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ—ΛΟΝΔΙΝΟΝ

ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ

ΕΙΣΑΓΩΓΕΙΣ ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΩΝ

ΔΙΑΡΚΗΣ ΠΑΡΑΚΑΤΑΘΗΚΗ ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΩΝ ΚΑΡΔΙΦ

ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ

Τηλεγραφικαὶ Διευθύνσεις: Λονδίνου: Michalinos, London:
Πειραιῶς: Amichalinos, Pirée.
Γραφεῖα Λονδίνου: 160—163 Gresham House, old Broad Street, London e.c.

Σ· Ν. ΣΑΒΒΑΣ καὶ ΑΔΕΛΦΟΙ

Ἔμποροι καὶ ναυλομεσῖται. Δέχονται ἐμπορεύματα ἐπὶ προμηθείᾳ καὶ προναυλώνουσι πλοῖα ἱστιοφόρα καὶ ἀτμόπλοια.

BUENOS—AIRES.

(America Sud, Republica Argentina).

ΑΙ ΣΥΝΔΡΟΜΑΙ
ΤΗΣ «ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ»

Παρακαλοῦμεν τοὺς κ. κ. συνδρομητὰς τῆς «Ναυτικῆς Ἑλλάδος» ὅπως τὰς συνδρομάς των ἐμβάζουσι κατ' εὐθεῖαν πρὸς τήν: Διεύθυνσιν τῆς «Ναυτικῆς Ἑλλάδος»... Ἀθήνας, ἵνα λαμβάνῃ γνῶσιν τῆς ἐξοφλήσεως τοῦ λογαριασμοῦ των ἀμέσως ἡ διαχείρισις καὶ ἀποστέλλεται ἡ σχετικὴ ἀπόδειξις

ΦΥΛΛΑ
ΤΗΣ «ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ»

Πωλοῦνται ἀντὶ 30 λεπτῶν ἕκαστον εἰς ἅπαντα τὰ ἐν Ἀθήναις βιβλιοπωλεῖα καὶ ἐτῷ «Ἀθηναϊκῷ βιβλιοπωλείῳ» παρὰ τὸ Ὑπουργεῖον τῶν Ναυτικῶν.

ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ

Ἡ «Ναυτικὴ» Ἑλλὰς» πωλεῖται εἰς τὸ βιβλιοχαρτοπωλεῖον ὁ «Ἑρμῆς» τοῦ κ. Γ. Ν. Ἀλεξάκη.

ΤΥΠΟΙΣ Δ. Γ. ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΥ
8 Ὁδὸς Πραξιτέλους 8

Φ. ΦΩΤΙΑΔΗΣ καὶ Γ. ΔΑΝΕΖΗΣ

Πράκτορες ἐμπορικῶν ἀτμοπλοίων καὶ ναυλομεσῖται. Διεύθυνσις τηλεγραφική: ΔΑΝΕΖΗΝ, Κωνσταντινούπολιν.

ΣΚΑΡΑΜΑΓΚΑΣ ΕΥΜΟΡΦΟΠΟΥΛΟΣ ΚΑΙ Cie

Πράκτορες ἐμπορικῶν ἀτμοπλοίων. Μέγα Ναυλομεσιτικὸν κατάστημα. Ἕδρα ἐν Ροστοβίῳ Ὑποκαταστήματα εἰς Λονδῖνον καὶ Ταϊγάνιον.

DUNCAN HOYLAND ET Co

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

L. KOHNKE

Πράκτωρ σιτηρῶν καὶ ναυλομεσίτης. Ἀντιπρόσωπος διαφόρων ἑταιριῶν. Κεντρικὸν κατάστημα ἐν Ροστοβίῳ. Ὑποκαταστήματα εἰς Ταϊγάνιον, Νοβοροσίσκην καὶ ἄλλους λιμένας.

NICOLAS D COTZIAS (SYRA)

Μεσίτης ἀγορῶν πωλήσεων καὶ ναυλώσεων ἀτμοπλοίων.

Τηλεγραφ. Διεύθυνσις COTZIAS, SYRA.