



ΤΟ ΜΟΝΟΝ ΕΝ ΕΛΛΑΔΙ ΕΒΔΟΜΑΔΙΑΙΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΠΕΡΙΟΔΙΚΟΝ ΕΙΚΟΝΟΓΡΑΦΗΜΕΝΟΝ

ΙΔΡΥΤΗΣ ΚΑΙ ΙΔΙΟΚΤΗΤΗΣ

Ι. Θ. ΣΙΦΝΑΙΟΣ



ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ

Κ. ΑΥΓΕΡΗΣ ΚΑΙ Ν. ΚΟΤΣΟΒΙΛΛΗΣ

ΣΥΝΕΡΓΑΤΑΙ



- Ν. ΓΕΡΜΑΝΟΣ
- Μ. ΓΟΥΔΑΣ
- Ε. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ
- Π. ΚΑΛΛΙΓΑΣ
- Ν. ΛΕΒΙΔΗΣ
- Α. ΜΑΤΕΥΙΣ
- ΕΜ. ΜΑΚΡΥΓΙΑΝΝΗΣ
- Μ. ΜΑΤΘΑΙΟΠΟΥΛΟΣ
- ΑΝΤ. ΜΗΛΙΑΡΑΚΗΣ
- Κ. ΠΑΠΑΜΙΧΑΛΣΠΟΥΛΟΣ
- Κ. ΡΑΔΟΣ
- Ε. ΡΕΠΟΥΛΗΣ
- Ε. ΤΣΑΚΑΛΗΣ
- Π. ΧΡΥΣΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ
- Κ. ΨΑΧΑΡΟΠΟΥΛΟΣ κλπ



ΑΘΗΝΑΙ

1901



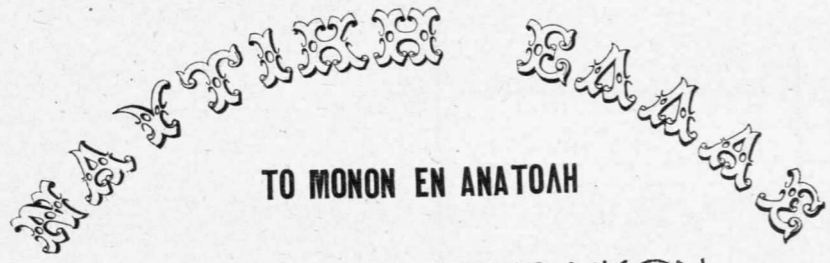
## ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΤΑΧΥΤΗΣ ΤΩΝ ΜΕΓΙΣΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

### ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Ἡ Οικονομικὴ ταχύτης τῶν μεγίστων πλοίων, ὑπὸ τοῦ κ. Ἐπαμ. Τσακάλη ἀρχιμηχανικοῦ τοῦ στόλου.— Τὰ μεγαλειότερα ἀτμόπλοια τοῦ κόσμου, ὑπὸ Ν. Γ. Κ.— Ἐν θυγκινητικὸν ἐπεισόδιον τοῦ Κάδιγγος, ὑπὸ Κ. Ράδου.— Νέα ἢ παλαιὰ ἀτμόπλοια; ὑπὸ Κ. Αὐγέρη.— Ναυτικὴ Μετεωρολογία, ὑπὸ Ν. Γ. Κοτσοβίλλη.— Γεωγραφικά, συγκριτικὰ μεγέθη ὄλων τῶν νήσων τοῦ Ἑλληνικοῦ Ἀρχιπέλαγους.— Νέα ἀτμόπλοια εἰς τὸν Ἑμπορικὸν μας στόλον.— Ἱατρικὸς ὁδηγὸς τῶν πλοιάριων ὑπὸ τοῦ Ω.— Μία νέα βαθὴ διὰ τὰ ἀτμόπλοια.— Βιβλιοκρισίαι.— Ναυτικὰ νέα.— Ἡ κίνησις ἐν Ρουμανίᾳ, ὑπὸ Χ. Μεσσῆρη.

### ΕΙΚΟΝΕΣ

Ἀπὸ τοὺς ξένους στόλους, ἡ εἰκὼν τοῦ θωρηκτοῦ «Γερμανικός» διερχομένου τὴν διώρυγα τοῦ Κιελ.— Τὸ ἰδιόκτητον ἀτμόπλοιον «Ἰωάν. Κούτσης».— Ὀλοδέλιδος εἰκὼν γυμνασίου τῶν Ναυτικῶν Δοκίμων.— Ἡ Ἀββαζία, μερικὴ ἀποψὶς τοῦ λιμένος τῆς.— Νέοι τύποι θωρηκτῶν.



ΤΟ ΜΟΝΟΝ ΕΝ ΑΝΑΤΟΛΗ

ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΠΕΡΙΟΔΙΚΟΝ

ΕΤΗΣΙΑ ΣΥΝΔΡΟΜΗ

ΕΝ ΕΛΛΑΔΙ

Δρχ. 12

ΕΝ ΤΩ ΕΞΩΤΕΡΙΚΩ

Φρ. χρ. 12

ΕΞ ΑΜΗΝΟΣ

» 7

» » 7

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

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

Ἐν ταῖς συζητήσεσι τῶν διαφορῶν συλλόγων τῶν ναυτικῶν μηχανικῶν ἐν τοῖς πρώτοις ἀποτίνος ἐτέθη ἐπὶ τάπητος, ἄτε σπουδαιοτάτης σημασίας ὄν, τὸ ζήτημα τοῦ προσδιορισμοῦ τῆς ὡς ἐνεῖται οικονομικωτέρας ταχύτητος τῶν ἐμπορικῶν ἀτμοπλοίων.

Ἐπὶ τοῦ ζητήματος τούτου ἔλαβον τὸν λόγον ἰδίᾳ οἱ Κύριοι I. C. Hanvouthorn καὶ Ruthmen. Ὁ πρῶτος τούτων ἔλαβεν ὑπ' ὄψει μέγα ταχύπλοον, οὗ ἡ μὲν δαπάνη διὰ τροφῆς ἐπιβατῶν τε καὶ πληρώματος ἀνήρχετο εἰς 400 λ. στερ., τὴν κατανάλωσιν 50 τόν., μετὰ ταχύτητα 9 μίλια καθ' ὥραν, τῆς τιμῆς τῶν γαιανθράκων ὑπολογιζομένης πρὸς 20 σελίνια κατὰ τόννον, ὑπεστήριξε δὲ ὅτι ἡ οικονομικὴ ταχύτης τοῦ πλοίου τούτου ἔσται 12,7 μίλια πρὸς ἀπόδειξιν δὲ τοῦ ἰσχυρισμοῦ του ἔλαβεν ὡς ὄρον συγκρίσεως μεταγωγικὸν ἀπὸ Ἀγγίας εἰς τὸ Ἀκρωτήριον (ἀπόστασις 12700 μίλια) περιλαμβάνον 800 ἐπιβάτας πρῶτης καὶ δευτέρας θέσεως καὶ 1600 τρίτης.

Ἀπλοῦν βλέμμα ἐπὶ τοῦ κάτωθι πίνακος δύνανται νὰ πείσῃ πάντα, ὅτι ὄντως ἡ ταχύτης τῶν 12,7 μιλ. εἶνε ἡ οικονομικωτέρα.

Πλοῦς εἰς μίλια	Χρόνος διάπλου	Μεγίστη ταχύτης	Δαπάνη διατρ. πλ. καὶ ἐπιβ.	Δαπάνη κατ. γαιαν λ. στ.	Ἄνω Στ. ὄν.
12700	41 2)3 ἡμ.	12,7	16666 2/3	8333 1)3	25000
»	»	11,7	18080	7069	25149
»	»	13,7	15448	9700	25148

Κατὰ ταῦτα ἐὰν μὴ λαμβανομένου ὑπ' ὄψει τοῦ ζητήματος τῶν ναύλων, τῆς πρὸς μισθὸν καὶ διατροφὴν δαπάνης παραμενοῦσης σταθερᾶς, ἡ τιμὴ τῶν γαιανθράκων ὑποβιβασθῆ εἰς 12 σελίνια κατὰ τόννον ἀντὶ 20, ἡ οικονομικωτέρα ταχύτης ἔσται ἡ τῶν 14 μιλίων, ἐὰν δὲ εἰς μόνον 10 ἢ τῶν 16 μιλίων. Ἐὰν δ' ἀφ' ἐτέρου ἢ τῆς διαφορᾶς δαπάνη, ὑποβιβασθῆ ἀπὸ 400 λίστ. εἰς 300 ἡ οικονομικὴ ταχύτης ἔσται 10,8 μ.

Ἐκ τούτων δῆλον γίγνεται, ὅτι ἐν τοῖς πρὸς μεταφορὰν ἐπιβατῶν ἐμπορικοῖς ἀτμοπλοίοις ἡ ταχύτης αὐτῶν ἀνάγκη ἵνα μειῶται κατὰ τοσοῦτον, ὅσον ἡ τιμὴ τῶν γαιανθράκων εἶνε μεί-

ζων, ἢτοι ἡ οικονομικὴ ταχύτης βαίνει κατὰ λόγον ἀντίστροφον τῆς τιμῆς τῶν γαιανθράκων καὶ κατ' εὐθὺν τῆς πρὸς διατροφὴν δαπάνης. Γνωστὸν δ' ἄλλως τε ὅτι ἡ εἰς γαιανθράκας κατανάλωσις εἶνε ἀνάλογος πρὸς τὸν κύβον τῆς ταχύτητος. Ὅθεν ἀτμοπλοίου φορτηγοῦ π. χ. 5000 τόννων ἐκτοπίσματος ἢ φορτίου 3600 περίπου, καταναλίσκον 12 τόνν. καθ' ἐκάστην ἐπὶ ταχύτητος 8 μιλ. καθ' ὥραν (δαπάνη 50 λ. στ. καθ' ἐκάστην) ἡ οικονομικὴ ταχύτης ἔσται 10 μιλ.

Ἐὰν οἱ ναῦλοι ὑπελογίζοντο ἀναλόγως τῆς ταχύτητος τοῦ ἀτμοπλοίου, θὰ ἦτον δυνατόν τότε νὰ κατασκευασθῶσιν ἀτμόπλοια συνήθους ταχύτητος 17 μιλίων, ὡς ὁμοῦ ἔχουσι νῦν αἱ τιμαὶ τῶν ναύλων ἡ οικονομικωτέρα ταχύτης εἶνε ἡ τῶν 10 μιλίων.

Τὸ μέγεθος τοῦ σκάφους μεγίστην ἔχον σχέσιν πρὸς τὴν οικονομικὴν αὐτοῦ ἐκμετάλλευσιν εἶνε στοιχεῖον, ὅπερ οἱ δυνάμενοι νὰ ἐπωφεληθῶσιν δέον ἐν τοῖς πρώτοις νὰ λαμβάνωσιν ὑπ' ὄψιν. Στατιστικὴ βασιζομένη ἐπὶ πολυχρονίου πείρας καὶ πλείστων πλῶν τελεσθέντων ὑπὸ διαφορῶν μεγέθους πλοίων ἀπέδειξεν ὅτι ἐν τοῖς μικρᾶς χωρητικότητος σκάφεσιν ἡ δαπάνη εἶνε διπλασία κατὰ τόννον. Ἐντεῦθεν δ' ἐξηγεῖται καὶ ἡ κατὰ τοὺς τελευταίους χρόνους παρατηρουμένη τάσις πρὸς αὐξήσιν τῆς χωρητικότητος τῶν ἀτμοπλοίων. Πρὸς σύγκρισιν ἐνταῦθα παρέχομεν ἐπὶ πρῶτῳ πίνακι τῶν σχετικῶν διαφορῶν.

Ἐκτόπισμα τόννων	Ταχύτης εἰς 24 ὥρας	Κατανάλωσις εἰς χιλιόγραμμα κατὰ τόννον καὶ μίλιον.
9000 τόν.	267 μιλ.	36 χιλιογρ.
8000 »	266 »	38 »
7000 »	264 »	48 »
6000 »	257 »	54 »
5000 »	260 »	67 »
4000 »	269 »	81 »

Ἐκ τοῦ ἄνω πίνακος γίνεται δῆλον ὅτι ἀτμόπλοιον 9000 τόν. ἐκτοπίσματος ἢ 5800 φορτίου, ἔχει τὰ ἡμίση τῆς δαπάνης κατὰ τόννον καὶ μίλιον τοῦ 4000 ἢ 2800 φορτίου

ΕΠΑΜ. ΤΣΑΚΑΛΗΣ  
Ἀρχιμηχανικὸς τοῦ Στόλου



## ΤΑ ΜΕΓΑΛΕΙΤΕΡΑ ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ ΤΟΥ ΚΟΣΜΟΥ

Ἡ ἰδέα τοῦ νὰ διαπλέεται ὁ Ὠκεανὸς μὲ μεγάλα ἀτμόπλοια ἦτο ψῆχως εἰς τοὺς διευθυντὰς τῶν ἐταιριῶν, τοὺς μεγάλους μηχανικοὺς καὶ εἰς τοὺς ἐπιχειρηματίας.

Ἐφ' ὅσον ὑπεχώρει τὸ ζύλον εἰς τὴν χρῆσιν τοῦ σιδήρου διὰ τὴν κατασκευὴν τῶν ἀτμοπλοίων, ἐπὶ τοσοῦτον τὰ μεγέθη τῶν ἀτμοπλοίων ἐλάμβανον μεγαλειτέρως διαστάσεις· ἀλλ' ἡ αὐξήσις τοὺς μεγέθους ἦτο σχετικῶς ἐλαχίστη ὡς θὰ παρατηρήσωμεν.

Μέχρι τοῦ 1854 ἡ χωρητικότης τῶν ἀτμοπλοίων ἀνῆρχετο ἀπὸ 1,800—2000 τόνων, ἦτο δὲ ἀδύνατον ἀτμόπλοιοι τοσοῦτον μὲ κατανάλωσιν 4—50 τόνων γαιανθράκων καθ' ἑκάστην νὰ κάμῃ ταξείδιον εἰς Αὐστραλίαν καὶ εἰς Ἀμερικὴν διὰ τοῦ Καπ-Κόρν, διότι δὲν ἦτο δυνατὸν νὰ χωρέσῃ 50—60 ἡμερῶν προμήθειαν γαιανθράκων διὰ τὴν κατανάλωσιν ἀνόδου καὶ καθόδου, ἔστω καὶ ἂν ἐπρόκειτο νὰ μὴ παραλάβῃ οὐδὲν ἄλλο φορτίον.

Τὸ ζήτημα τοῦτο ἀπησχόλησε πολλοὺς μεγάλους νόμους· ἀλλ' ἡ πρότασις τοῦ Βρουνελ ἐγένετο δεκτὴ καὶ ὁ ναυπηγὸς Ρώσσελ ἔκαμε τὰ σχέδια τοῦ Μεγάλου Ἀνατολικοῦ...

### Ἡ Δελιάθαρ

Τὴν 1ην Μαΐου 1854 ἐτέθη τρῶπις τοῦ μεγάλου τούτου ἀτμοπλοίου καὶ τὴν 30 Ἰανουαρίου 1858 καθειλύθη μετὰ μηνῶν ἀγωνίαν, ἐν μέσῳ γενικῆς χαρᾶς τοῦ Λονδινεῖου κόσμου.

Τὸ μῆκος τοῦ πλοίου ἦτο μέτρα 210 καὶ 50 Πλάτος 25 καὶ 20, Βάθος 15

καὶ ἡ ἀκαθάρτος χωρητικότης 18,915 τόννοι. Ἀλθῶς θαῦμα διὰ τὴν ἐποχὴν μασ ἀκόμη.

Ἄλλ' ἡ κατασκευὴ καὶ τὸ σύστημα τῆς κινήσεως τοῦ πλοίου, ἡ ἀτάθεια αὐτοῦ κατὰ τῆς τρικυμίας καὶ κυρίως αἱ ζημίαι καὶ τὰ δεινοπαθήματα, ἅτινα ὑπέφερον κατὰ τὸ τρίτον αὐτοῦ ταξείδιον ἐπιστρέφον ἐκ τῆς Ἀμερικῆς, ἐπὶ τοσοῦτον ἀπεγοήτευσαν τὴν ἐταιρίαν του, ὥστε ἀπεφασίσθη νὰ μὴ ταξιδεύσῃ πλέον ὁ Δελιάθαρ. Ὁ δὲ τρόμος ὑπῆρξεν τοιοῦτος, ὥστε ἐπὶ 16 ἔτη ἀκολούθως οὐδεὶς ἀπεφασίζε νὰ κατασκευάσῃ μίαν ἀτμόπλοιοι.

### Ὁ Βρετανικὸς

Τὸ 1874 καθειλύθη ὁ Βρετανικὸς, ὅστις ἦτο τὸ 1]4 σχεδὸν τοῦ Δελιάθαρ.

Μῆκος μέτρ. 142 1]2. Πλάτος 14 Βάθος 10  
Τόννοι ἀκαθάρτοι 5.000

Ἄλλὰ καὶ μετὰ τὴν ἐπιτυχίαν τοῦ Βρετανι-

κοῦ ἐξηκολούθει μελετωμένη μετὰ προφυλάξεως ἡ κατασκευὴ καὶ μετὰ 7 ἀκόμη ἔτη ἀπεφασίσθη ἡ κατασκευὴ τῶν ἀκολουθῶν δύο ἀτμοπλοίων.

### Πόλις τῆς Ρώμης καὶ Ἀλάσκα

Τὸ 1881 καθειλύθησαν τὰ δύο ταῦτα ἀτμόπλοια καὶ ἐπαγιάθη πλέον ἡ πίστις πρὸς τὴν κατασκευὴν μεγάλων ἀτμοπλοίων.

Πόλις τῆς Ρώμης. Μ. μετ. 183. Πλ. 16. Β. 11, 30  
Τόννοι ἀκαθ. 8.144

Ἀλάσκα. Μῆκος μ. 158, 44. Π. 15, 25. Β. 11 1]2  
Τόννοι ἀκαθ. 6.400

### Ἐτρούρια

Περὶ τὸ 1884 ἐρρίφθη εἰς τὴν θάλασσαν ἡ Ἐτρούρια ἔχουσα Μῆκ. 158, 44. Πλάτ. 17, 44, Βαθ. 11, 65

Τόννοι ἀκαθ. 7, 718

N. G. K.

## ΚΑΙ ΝΕΑ ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ ΕΙΣ ΤΟΝ ΕΜΠΟΡΙΚΟΝ ΜΑΣ ΣΤΟΛΟΝ

Δυνάμεθα μετ' εὐχαριστήσεως σήμερον νὰ ἀναγγεῖλωμεν ὅτι ἐπίκειται κατ' αὐτὰς καὶ νέων ἐμπορικῶν ἀτμοπλοίων ἀγορὰ εἰς Ἀγγλίαν. Οὕτω μετ' ὀλίγον οἱ κ. κ. Β. Ἐμπειρικός καὶ Π. Καλλιγᾶς, πλεονασάντων 30]00 ἐκ τοῦ παραγγεληθέντος ἤδη ἀτμοπλοίου των 5,200 τόνων θὰ προβῶσιν εἰς τὴν συμπλήρωσιν τῶν ὑπολειπομένων 70]00 πρὸς ἀγορὰν νέου ἀτμοπλοίου. Καὶ εἶναι τὸ γεγονός τοῦτο τοσοῦτον μᾶλλον εὐχάριστον, καθόσον πάντες κατανοήσαντες τὸ ἐπικερδὲς τῆς τοποθετήσεως τῶν κεφαλαίων των εἰς ἀτμόπλοια σπεύδουν πρὸς ἀγορὰν μεριδίων ἀθροῖ, μεταξύ δὲ αὐτῶν καὶ κυρίαί! Τὸ ποσὸν τῶν 38,700 λιρῶν, δι' ὧν παρηγγέληται τὸ ἀτμόπλοιο τῶν κ. κ. Β. Ἐμπειρικού καὶ Π. Καλλιγᾶ ἐκαλύφθη ἐντὸς μιᾶς ἐβδομάδος.

Ἐκτὸς δὲ τῶν ἀνωτέρω καὶ οἱ ἀδελφοὶ Γουλανδρῆ, πλοίαρχοι ἐξ Ἀνδρου, ἔχοντες ἤδη πρὸς κάλυψιν μόνον 30]00 ἀπέρονται μετ' ὀλίγας ἡμέρας εἰς Ἀγγλίαν πρὸς ἀγορὰν ἐπίσης ἀτμοπλοίου.

Ἄλλα ἀτμόπλοια θὰ ἀγοράσωσιν ἀπερχόμενοι εἰς Ἀγγλίαν ὁ ἐν Ἀνδρῶ γνωστός ἐφοπλιστὴς κ. Δημ. Μωραΐτης τόνων 6000 καὶ οἱ ἐκ Γαλαξειδίου ἀδελφοὶ Μαργᾶ.

## ΣΥΝΕΦΟΠΛΙΣΜΟΣ (ARMEMENT COLLECTIF)

(Συνέχεια ἐκ τοῦ προηγουμένου)

Ἄρθρ. 462. Ὁ συνεφοπλισμὸς δὲν δύναται νὰ προτείνῃ κατὰ τούτου τόν. εἰς τὴν ὑπὸ τοῦ ἄρθρου 460 καθιερουμένην ἐκουσίαν τοῦ διαχειριστοῦ ἐπιβληθέντα αὐτῷ περιορισμὸν, ἐφ' ὅσον δὲν ἀποδεικνύεται, ὅτι ὁ περιορισμὸς οὗτος ἦτο γνωστός εἰς τὸν τρίτον, καθ' ὃν χρόνον ἐλαβε χώραν ἢ περὶ τῆς πρόκειται πράξεως.

Παρατ. Ἀπέναντι τῶν τρίτων ὁ διαχειριστὴς εἶνε ὁ καθολικὸς ἀντιπρόσωπος τῶν συνεφοπλιστῶν, συγκεντρῶν ἐν ἑαυτῷ πᾶσαν ἐξουσίαν τοῦ διαχειρίζεσθαι καὶ διοικῶν ἀπάσας τὰς ὑποθέσεις τοῦ συνεφοπλισμοῦ, ἐκτὸς ἐκείνων ὅσαι ῥητῶς τῷ ἀπηγορεύθησαν. Διὰ τοῦτο κατὰ τοῦ κανόνα τῆς ἐντολῆς, ὁ μετὰ τοῦ ἐντολοδόχου οἷος εἶνε ὁ διαχειριστὴς, συμβαλλόμενος, ἀποκτᾷ δικαίωμα κατὰ τοῦ ἐντολέως, ἦτοι τῶν συνεφοπλιστῶν, διότι ἐδικαιούτο νὰ πιστεύῃ, ὅτι καὶ ἡ συναπτομένη σχέσις περιέχεται εἰς τὴν γενικὴν ἐντολὴν τοῦ διαχειριστοῦ. Ὅθεν οἱ συνεφοπλιστᾶι ὀφείλουσι νὰ παραδεχθῶσι ὡς κελῶς γενομένην τὴν πράξιν, καὶ ὑπαχθῶσι εἰς τὰς ἐξ αὐτῆς ὑποχρεώσεις. Ἐξαιρέσις γίνεται, ὅταν ὁ τρίτος ἐγίνωσκεν ὅτι ὁ διαχειριστὴς δὲν εἶχε τοιαύτην ἐξουσίαν πρὸς ἐνέργειαν τῆς πράξεως ταύτης, διότι ἐν τοιαύτῃ περιπτώσει μετέρχεται δόλον ἐπιβουλεύμενος τὸν ἐντολέα, ἦτοι τοὺς συνεφοπλιστὰς. Ὅθεν δὲν ἔχει ἀγωγὴν, οὔτε κατ' αὐτῶν, ἀποκρουόμενος διὰ τῆς ἐνστάσεως τοῦ δόλου. Ἡ διάταξις αὕτη τοῦ ἀνωτέρω ἄρθρου, εἶνε συνέπεια τῶν γενικῶν τῆς ἐντολῆς κανόνων τοῦ παρ' ἡμῖν ἰσχύοντος Ῥωμαϊκοῦ καὶ Βυζαντινοῦ δικαίου. (Παραβ. καὶ Γαλλ. Ἀστοκοῦ Κώδικος ἀριθ. 1997 Troplong. Περὶ ἐντολῆς ἀρ. 590 καὶ ἐπόμ. καὶ Vette. Περὶ ἐνοχῶν ἀρθ. 134 καὶ ἐπόμ.).

Ὑποχρεούμενοι ὅμως οἱ συνεφοπλιστᾶι νὰ ἀποδεχθῶσι τὰ περὶ τοῦ διαχειριστοῦ πεπραγμένα, ὅταν ὁ τρίτος διετέλει ἐν καλῇ πίστει ὑπολαμβάνων ὅτι ὁ διαχειριστὴς ἔχει πρὸς τοῦτο ἐξουσίαν, διατηροῦσι τὸ δικαίωμα ἀγωγῆς κατὰ τοῦ διαχειριστοῦ, διὰ τὰς ζημίας ὧν κατέστη ὑπαίτιος οὗτος ὡς ἐνεργήσας καθ' ἑπὶβουλίαν τῶν ὄρων τῆς ἐντολῆς.

Ἄρθρ. 463 Ὁ διαχειριστὴς, ὀφείλει νὰ σέβεται καὶ τηρῇ ἀπαρεγκλίτως τοὺς ὑπὸ τῶν συνεφοπλιστῶν τεθέντας περιορισμοὺς εἰς τὴν διαχείρισιν αὐτοῦ, νὰ συμμορφῶται δὲ πρὸς τὰς παρ' αὐτῶν ληφθείσας ἀποφάσεις, καὶ προβαίη εἰς τὴν ἐκτέλεσιν αὐτῶν.

Κατὰ τὰ λοιπὰ, ἡ ἔκτασις τῆς ἐξουσίας

αὐτοῦ, δέον νὰ ὀρίζεται κατὰ τὸ ἄρθρον 460. Διὰ νέους πλοῦς, διὰ νέας ἐπιχειρήσεις, δι' ἐκτάκτους ἐπισκευὰς, ὡς καὶ διὰ τὴν ἐκλογὴν ἢ παύσιν τοῦ πλοίαρχου ὀφείλει νὰ προκλήθῃ προηγουμένως ἀπόφασις τῶν συνεφοπλιστῶν.

Ἄρθρ. 464. Ὁ διαχειριστὴς τοῦ πλοίου, εἶνε ὑπόχρεως νὰ δεικνύῃ εἰς τὰς ὑποθέσεις τοῦ συνεφοπλισμοῦ, ἐπιμέλειαν ἀγαθοῦ ἐφοπλιστοῦ.

Ἄρθρ. 465. Ὁ διαχειριστὴς τοῦ πλοίου ὀφείλει νὰ κρατῇ βιβλίον, ἐν ᾧ εἰδικῶς νὰ γίνεταί ἡ καταχώρισις τῶν πράξεων τῆς διαχειρίσεως αὐτοῦ καὶ νὰ φυλάττῃ τὰ δικαιολογητικὰ ἔγγραφα. Ὅφείλει ἐπίσης νὰ πληροφρῇ ἕκαστον τῶν συνεφοπλιστῶν, ἅμα οὗτος τὸ ζήτημα περὶ ὅλων τῶν περιστάσεων τῶν ἀφοροσῶν τὸν συνεφοπλισμὸν, ἰδικιτέρως τὸ πλοῖον καὶ τὸ ἀφοπλισμα, καὶ ὑποχρεοῦται νὰ ἐπιδεικνύῃ τὰ βιβλία, τὰς ἐπιτολὰς, καὶ ἄλλα σχετικὰ ἔγγραφα πρὸς τὸν συνεφοπλισμὸν, πρὸς τὸν αἰτοῦντα τοῦτο συνεφοπλιστήν.

Ἄρθρ. 466. Ὁ διαχειριστὴς τοῦ πλοίου εἶνε ὑπόχρεως κατὰ πᾶσαν ἐποχὴν, νὰ διδῇ λογαριασμὸν κατ' ἀπόφασιν τῶν συνεφοπλιστῶν. Ἡ ὑπὸ τῆς πλειονοψηφίας ἀποδοχὴ τοῦ λογαριασμοῦ καὶ τῆς διαχειρίσεως τοῦ διαχειριστοῦ, δὲν κωλύει τὴν μειονοψηφίαν νὰ ἐνασχῆσῃ τὰ δικαίωματα αὐτῆς.

Παρατ. Δυνάμει τοῦ ἄρθρου τούτου, ἵνα γίνῃ ἀποδεκτὸς ὁ λογαριασμὸς τῆς διαχειρίσεως ἀπαιτεῖται ὁμοψηφία. Τοῦτο εἶνε τὸ συμπέρασμα τοῦ νόμου, ἐξαγόμενον ἐκ τοῦ γράμματος καὶ τῆς ἐννοίας αὐτοῦ. Ἀφοῦ ἡ μειονοψηφία δὲν κωλύεται νὰ μὴ ἀποδεχθῇ τὸν λογαριασμὸν, ἔπεται ὅτι ἡ ὁμοψηφία εἶνε ἀπαραίτητος, ὅπως καταστῇ ὀριστικὴ καὶ ἀπρόσβλητος ἡ ἀποδοχὴ καὶ ἡ ἔγκρισις τῆς διαχειρίσεως τοῦ διαχειριστοῦ. Ἐὰν ἤρκειτο ὁ νόμος εἰς μόνην τὴν ἔγκρισιν τῆς πλειονοψηφίας, τότε ἤθελεν εἶσθαι ἐνδεχόμενον, ὁ διαχειριστὴς τοῦ πλοίου συνιδιοκτῆ τῆς ὧν πλέον τοῦ ἡμίσεως τῆς ἀξίας τοῦ πλοίου, νὰ θεωρῆται ἀπηλλαγμένος πάσης εὐθύνης, ὡς συγκεντρῶν ἐν ἑαυτῷ τὴν πλειονοψηφίαν. Οὗτος εἶνε ὁ λόγος, δι' ὃν κατόπιν μακρᾶς συζητήσεως ἐν τῷ συνεδρίῳ τοῦ Ἀμβούργου ἐνομοθετήθη ἡ ἀνωτέρω διάταξις.

Συρος

ΕΜΜ. ΜΑΚΡΥΓΙΑΝΝΗΣ  
δικηγόρος



## ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΑ\*

ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΑ ΜΕΓΕΘΗ ΤΩΝ ΝΗΣΩΝ  
ΤΟΥ ΕΛΛ. ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟΥΣ

ΕΞ ΑΝΕΚΔΟΤΟΥ ΣΥΓΓΡΑΜΜΑΤΟΣ  
ΤΟΥ κ. ΝΙΚ. ΚΟΤΣΟΒΙΛΛΗ

## Κάς παθος

Έμβαδόν Τετραγων. Χιλιάμ.	291.	και	55%
Περίπλους Άγγλικά Μίλια	67.	—	
Υψος Γαλλ. Μέτρα	1219.	—	
Πλάτος Β.	35° 35'		
Μήκος Α.	27° 10'		

## Κω

Έμβαδόν Τετραγων. Χιλιάμ.	281.	26
Περίπλους Άγγλικά Μίλια	60	—
Υψος Γαλλικά Μέτρα	841	—
Πλάτος Β.	36° 50'	
Μήκος Α.	27° 10'	

## Κύθηρα

Έμβαδόν Τετραγων. Χιλιάμ.	262.	—
Περίπλους Άγγλικά Μίλια	42	—
Υψος Γαλλ. Μέτρα	506.	—
Πλάτος Β.	36° 15'	
Μήκος Α.	23° 00'	

## Ίμβρος

Έμβαδόν τετραγων. Χιλιάμ	260	και	68%
Περίπλους Άγγλικά Μίλια	42	—	
Υψος Γαλλ. Μέτρα	597	—	
Πλάτος Β.	40° 10'		
Μήκος Α.	25° 50'		

## Νικαριά (Ίκονία)

Έμβαδόν Τετραγων. Χιλιάμ.	257.	και	30
Περίπλους Άγγλ. Μίλια	49	—	
Υψος Γαλλ. Μέτρα	1026	—	
Πλάτος Β.	37° 35'		
Μήκος Α.	26° 10'		

## Σκύρος

Έμβαδόν Τετραγων. Χιλιάμ.	202.	και	37.
Περίπλους Άγγλικά μίλια	41	—	
Υψος Γαλλικά μέτρα	790	—	
Πλάτος Β.	38° 50'		
Μήκος Α.	24° 35'		

(\*) Ίδε προηγούμενον φύλλον.

## ΝΕΑ Η ΠΑΛΑΙΑ ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ ;

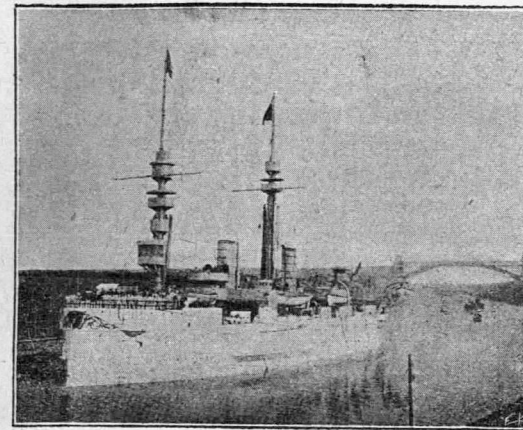
Ό εκ των πολυτίμων συνεργατών της «Ναυτικής Ελλάδος» κ. Έπ. Έμπειρικός θίγων πρό τινων ημερών το ζήτημα αν οι εφοπισταί μας δέον ν' προμηθεύωνται νέα ή παλαιά ατμόπλοια απέδειξε τετραγωνικώτατα ότι τα νέα ατμόπλοια παρέχουσιν ευνόικωτάτους όρους ως προς την κατανάλωσιν της καυσίμου ύλης εις τους ιδιοκτήτας των ατμοπλοίων γινόμενα πρόξενα και διά τ' άλλα μ' αυτών προσόντα, ιδιαιτέρως δ' το τελευταίον τουτο, μεγίστης οικονομίας.

Η πρότασις του κ. Έμπειρικού εγένετο, ως ήτο επόμενον εις τους κύκλους των εφοπιστών, αντικείμενον εύρείας συζητήσεως, οι πλείστοι δ' τούτων εκηρύχθησαν υπέρ της γνώμης του. Έν τ' Άγγλίξ, καθώς μ' ας γράφουσιν εκείθεν το έν τ' «Ναυτική Έλλάδι» δημοσιευθέν άρθρον του κ. Έμπειρικού μετεφράσθη, ίνα δημοσιευθ' εις τας Άγγλικάς εφημερίδας ως εκπροσωπών τας νέας έν Έλλάδι ιδέας περί αγοράς πλοίων. Η σπουδαιότης δ' αυτή ή αποδιδόμενη υπό των Άγγλων ειδικών εις το ζήτημα της παρά των Έλλήνων εφοπιστών αγοράς πλοίων νέων και ουχι παλαιών δύναται ν' χρησιμεύσ' ως έν των ισχυροτέρων επιχειρημάτων διά τους τυχόν φρονούντας τ' αντίθετα εισέτι.

Είναι πλάνη και πλάνη οικτρά των φρονούντων ότι τα παλαιά ατμόπλοια είναι και τ' ατυχερότερα, πλάνη ιδιαίζουσα μόνον εις την προληπτικήν και δεισιδαίμονα φύσιν του Έλληνοσ. Είμεθα μάλιστα εις θέσιν ν' γνωρίζωμεν ότι πολλοί των αγορασάντων παλαιά ατμόπλοια έχουν λόγους ισχυρούς πείθοντας αυτούς ότι ήμάρτησαν. Τα νέα ατμόπλοια έχουν μεγαλειότερας άντοχής σκάφ' περί τουτου ουδεμία υπάρχει αντίρρησις. Έχουσι μηχανάς ισχυροτέρας, τ' δ' νεώτερα συστήματα επιφέρουσιν άνυπολογίστους ωφελείας εις την κατανάλωσιν του γαιάνθρακος, ως παρετήρησεν ο κ. Έμπειρικός. Ως προς το ζήτημα της αξίας αυτών και πάλιν δέον ν' παρατηρηθ' ότι είναι προτιμώτερον πλοίον καλώς κατασκευασμένον και τόνων ολιγοτέρων ή πλοίον μεγάλης χωρητικότητος, άλλ' εκ των προτέρων καταδικασμένον.

Είς εκ των μεγαλειότερων εφοπιστών μας γράφων εκ Λονδίνου ένταύθα προς τον κ. Π. Καλλιγάν έλεγε μεταξύ άλλων ότι αν μετενόησε ποτέ εις τον βίον του, μειονόησε διά την αγοράν ενός παλαιού ατμοπλοίου, του οποίου ανέφερε το όνομα, άλλ' το όποιον παραλείπομεν δι' εύσεήτους λόγους.

Απέαντι της εκ των πραγμάτων ταύτης πείρας οι Έλληνες εφοπισταί, διαθέτοντες τό-



ΟΙ ΞΕΝΟΙ ΣΤΟΛΟΙ

Το Γερμανικόν θωρηκτόν α' τάξεως «Γερμανικός». Καθειλύσθη το 1896. Έχει μήκος 85 και 34,00 μέτρα και πλάτος 18,90 μ. Το εκτόπισμά του είναι 7,876 τόνων, το βύθισμά του 7.70 μ. Η μηχανή του 8,000 ίππων δυνάμεως, ή ταχύτης 14 μίλια. Το πάχος του θώρακος της ισάλου γραμμής είναι 257)1000, του πυροβολείου 203)1000, των πύργων 280)1000 και της γεφύρας 51)1000. Όπλισμόν έχει 8 πυροβόλα των 26, 1 των 15, 6 των 10 και 9 των 88)1000 ταχυβόλα. Το πλήρωμά του είναι 552 άνδρας.

σον μεγάλα κεφάλαια δ' έχουν ή ν' προσθέσωσιν εις αυτάς ελάχιστον ακόμη ποσόν προς αγοράν ύλικού άσυγκρίτως άνωτέρας ποιότητος, πλουτίσωσιν δ' ούτω τον έμπορικόν ήμ'ών στόλον δι' ατμοπλοίων κινουργών και άρτιωτέρων.

Κ. Ε. Α.

## ΜΙΑ ΝΕΑ ΒΑΦΗ ΔΙΑ ΤΑ ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ

Από τ' ασπυδαιότερα ζητήματα τ' άπασχολούντα σήμεραν τους πλοίαρχους και έν γενει τους πλοιοκτήτορας είναι το της βαφής των ύφάλων μερών των πλοίων, διά τ' όποια μέγ'αλα ποσά έξοδεύονται.

Πολλάκις πλοίον βαφόμενον διά βαφής τινος εκ των αναγγελιομένων ως διακρετιέρων μετ' όλίγον χρόνον επανέρχεται εις την προτέραν αυτού οικτράν κατάστασιν, του χρώματος έξ'αλειφομένου μετ' τον πρώτον πλοΐν.

Ηδη εύτυχώς χάρις εις την ύποδούχιον βαφήν «Hungaria», ή όποια ήρχιτε ν' τίθεται εις χρ'ήσιν και έν Έλλάδι, μεγάλα ωφέλεια φαίνεται ότι θ' άγίνωσιν εις τους κ. κ. πλοίαρχους και ιδιοκτήτας πλοίων.

Η βαφή αυτή είναι άρίστης ποιότητος και

δύναται ν' αναγωνισθ' προς τας καλλιτέρας, ως είναι αι «Kathj-ns», «H Isaufeldt» και αι άλλαι, υπερβαίνει δ' και αυτήν ακόμη την «Μοράβιαν», διότι δίδει μ' ένός τ' αυτά άποτελέσματα, άλλ' είναι και πολύ οικονομικώτερα εκείνης.

Τοιαύτα προσόντα πιστοποιούμενα έγγραφως περ' όλων των μεταχειρισθέντων την «Hungaria» καθιστάσιν την βαφήν ταύτην προνομιακήν επ' όλων των άλλων και δ' έν ύπάρχει άμφιβολία ότι οι πλοίαρχοι του λοιπού μόνον «Hungaria» θ' μεταχειρίζονται.

Η βαφή αυτή χρησιμοποιείται, όπως όλαι αι ψυχράι βαφαί. Όταν αι λαμαρίναι είναι καλώς έστεγνώμεναι τίθεται το πρώτον στρώμα έρυθρόν, καλύπτον 5.50 και όταν τουτο στεγνώσ' τίθεται το δεύτερον ύπόφαιον κίτρινον καλύπτον 4 1/4—4 3/4 τετραγωνικά μέτρα κατ' κοιλόγρ'αμμον.

Το πρώτον στρώμα άναλόγως της ατμοσφαιρικής καταστάσεως ξηραίνεται εις μίαν και ήμισειαν ώραν, τον ίδιον δ' έν χρόνον απαιτεί και το δεύτερον, άλλ' οι χρωματισταί δέον ν' αναταράσσουν τ' δοχεία όλίγον πρό της χρήσεως.

Η βαφή «Hungaria» είναι σχετικώς μεγάλης διαρκείας. Άλλ' ή διάρκεια αυτή εξαρτάται πάντοτε εκ των ταξειδίων, τ' όποια εκτελούν τ' ατμόπλοια.

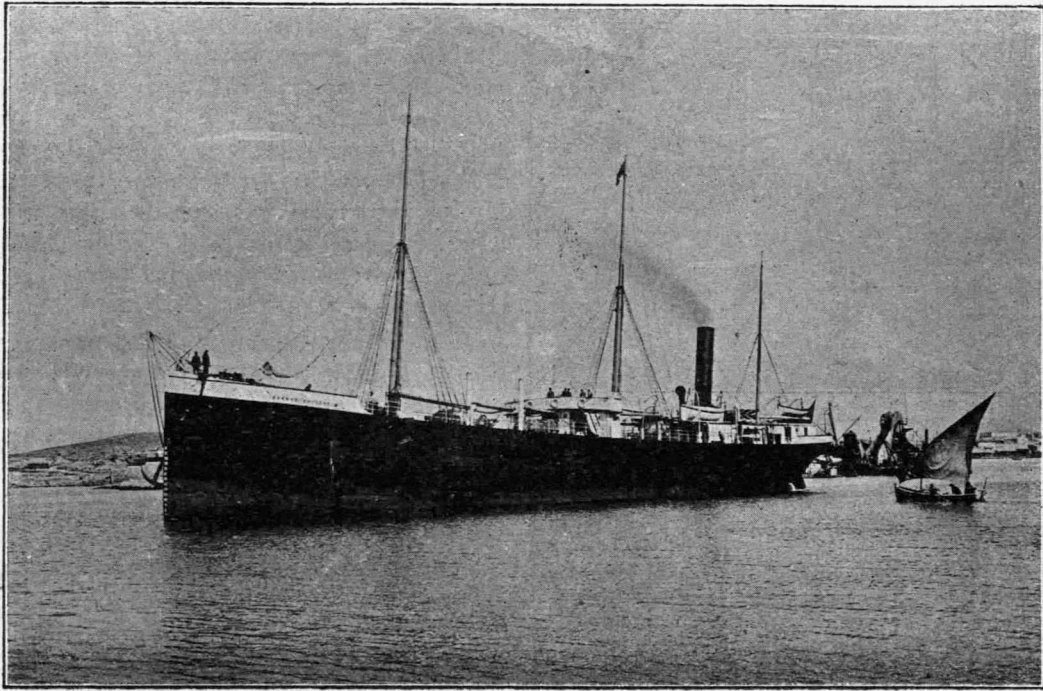
Ούτω τ' έν τ' Μεσογείω πλέοντα ατμόπλοια δέον ν' χρωματίζονται άνά 8 μήνας ή 7. Τα τουώκεανού και του Εύξεινου Πόντου άνά 10-12 μήνας.

Η «Hungaria» τιμάται το μ'έν πρώτον στρώμα προς φ' χρ. 175 τ' 100 κοιλ'α και το δεύτερον προς φ' χρ. 275 τ' 100 κοιλ'α. Το έμβαλλήρισμα γίνεται δωρεάν, παραδίδεται δ' το έμπόρευμα τ'άνισιτο εις τον Πειραιά παρά του Γενικού αντιπροσώπου της «Hungaria» κ. Ρενέ Άμιέλ, γνωστοτάτου παραγγελιοδόχου της αγοράς Πειραιώς 106 οδός Φίλωνος, στέργοντος μάλιστα ν' εισπράττη προσωρινώς μόνον τ' 2/3 της προμηθείας μέχρις επισήμου και διάπραγματογνωμόνων άναγνωρίσεως των άνωτέρω όρων.

Όμολογουμένως τοιαύτη βαφή με τόσα προσόντα και τόσον ευνόικους όρους προσφερομένη, πρώτην ήδη φοράν εμφανίζεται. Φρονούμεν διά τουτο ότι ή «Hungaria» μεγάλην θ' φέρη οικονομίαν εις τους πλοίαρχους και ιδιοκτήτας πλοίων και έντός όλίγου θ' είναι ή μόνη βαφή, την όποιαν θ' μεταχειρίζονται τ' Έλληνικά πλοία.



ΤΟ ΕΜΠΟΡΙΚΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΜΑΣ



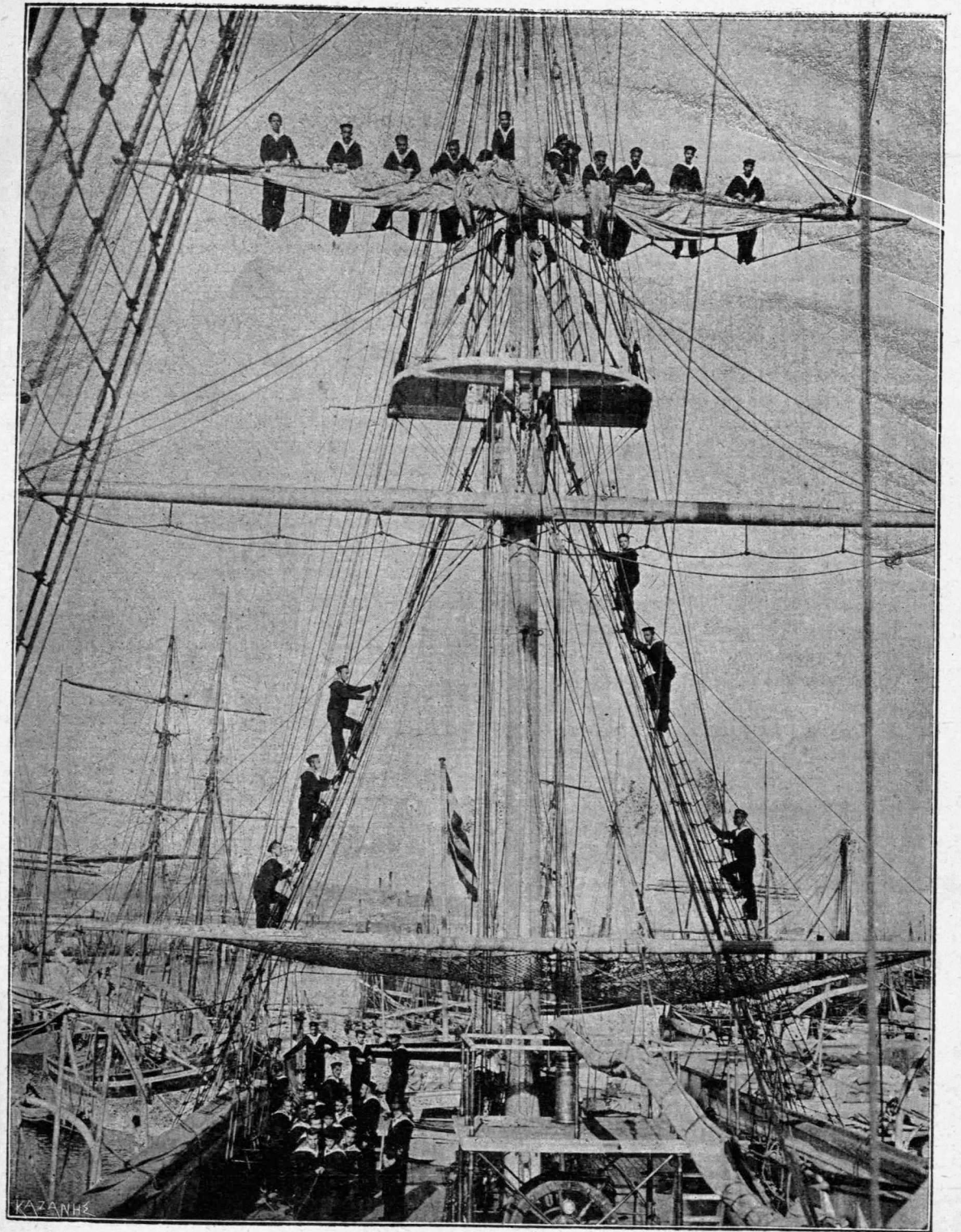
Τὸ ἰδιόκτητον ἀτμόπλοιον τῶν κ. κ. ἀδελφῶν Κούτση «Ἰωάν. Κούτσης», ἀγορασθὲν ἐν Ἀγγλίᾳ. Εἶναι τὸν  
νων χρηστικότητος 1017 καὶ 40.

## ΝΑΥΤΙΚΗ ΙΣΤΟΡΙΑ ΕΝ ΣΥΓΚΙΝΗΤΙΚΟΝ ΕΠΕΙΣΟΔΙΟΝ ΤΟΥ ΚΑΣΙΓΓΟΣ

(Ἀπὸ τὴν ἀνέκδοτον «Ἱστορίαν τῶν Ὑψηλῶν  
Στόλων» τοῦ κ. Ράδου)

Οἱ Νότιοι εἶχον ἐπὶ τοῦ ποταμοῦ Ροανὸν ἰσχυρότατον τινα κριόν, τὸν Ἀλμπερμάλ. Τὸ σκάφος τοῦτο ἐνεφανίσθη ἀπροσδοκῆτως πρὸ θέσεως τινος Πλυμούθ, ἣν ὁ στρατηγὸς Βέσσελ ὑπερήσπιζε κατὰ τῶν Νοτίων τῇ βοηθείᾳ στολίσκου. Ὁ ὑποπλοίαρχος Φλοῦσσερ ἀρχικυβερνήτης δύο μικρῶν προφυλακίδων δὲν ἐροθήθη νὰ προσδῶλῃ τὸ φοβερὸν ρέμα, ρίψας ἐπ' αὐτοῦ τὰ δύο αὐτοῦ σκάφη συνεζευγμένα. Ἡ σύγκρουσις ὁμῶς ἀπέβη κατὰ τῶν ἀσθενῶν τούτων σκαφῶν καὶ τὸ μὲν αὐτῶν, τὸ Σούθμειλδ τοσοῦτον ἐκλονίσθη καὶ παρέλυσε ὥστε κατεποντίσθη· τὸ δ' ἕτερον, Μιάμι, ἔφυγε κακῶς ἔχον καὶ μόλις ἐσώθη διωκόμενον ὑπὸ τοῦ Ἀλμπερμάλ. Συνεπεῖρα τοῦ ἀτυχήματος τούτου ἀπεστάλη εἰς Ροανὸν ὁ πλοίαρχος Μελάγγθων Σμιθ μετὰ τινων ἰσχυροτέρων πλοίων. Ἡ μάχη συνεκροτήθη τὴν 4 Μαΐου, τοῦ Ἀλμπερμάλ

ὑποστηριζομένου καὶ ὑπὸ δύο μικροτέρων πλοίων, τῶν ὁποίων τὸ ἕτερον δὲν ἐβράδυνε νὰ πεισθῇ εἰς χεῖρας τοῦ Σμιθ. Τότε τὸ ἀμφίπρωρον Σάσσακος κυβερνώμενον ὑπὸ τοῦ ὑποπλοίαρχου Ροὲ κατήνεγκε τοιοῦτον κτύπημα εἰς τῆς στείρας αὐτοῦ κατὰ τοῦ Ἀλμπερμάλ, ὥστε τοῦτο ἠναγκάσθη νὰ καταλίπῃ τὸ πεδίου τῆς μάχης. Μεθ' ὅλα ταῦτα πολλάκις ἐπανήλθεν ἵνα ἐνοχλήσῃ τοὺς ἐνωτικούς, μέχρις οὗ τὴν νύκτα τῆς 27 Ὀκτωβρίου 1864 ἐσήμανε καὶ αὐτοῦ τὸ τέλος. Ἡδὴ ἡ Πλυμούθ εἶχεν ἐκναπέσῃ εἰς χεῖρας τῶν ἐνωτικῶν καὶ ὁ Ἀλμπερμάλ δέσας τὰ πρυμνήσια αὐτοῦ ἐπὶ τῆς προκυμαίας ἐναυλόχει ἡσυχος ὑπὸ τὴν προστασίαν ἐνὸς πυροβολείου καὶ πασσαλοζεύγματος τινος πρὸς τ' ἀνοικτά. Μικρὰ ἀτμάκκατος τρέχουσα πάσῃ δυνάμει ὄρμα ὡς τυρλὴ ἐπὶ τοῦ ζεύγματος, πραγματι ἐπιθαίνει αὐτοῦ καὶ παρὰ τὸν πυκνὸν κατ' αὐτῆς τουφεκοβολισμὸν κατευθύνει κατὰ τοῦ θωρηκτοῦ τὴν ἐπὶ ἀκοντίου φερομένην τορπίλῃν τῆς, ἧς ἡ ἐκρηξις καταποντίζει τὸν Ἀλμπερμάλ, ἐνῶ καὶ ὁ μικροσκοπικὸς τολμητίας, βληθεὶς ὑπὸ ὀβίδος ἐκ τῆς ξηρᾶς καταδύει. Κάσιγκ ὁ κυβερνήτης αὐτοῦ καὶ τὸ μικρὸν πλήρωμα, εὐτυχέστεροι ἄλλων τορπιλ-



Γυμνάσια ἱστίων τῶν μαθητῶν τῆς Ναυτικῆς Σχολῆς τῶν Δοκίμων, ἐκ φωτογραφίας  
τοῦ κ. Γαζιάδου ἐν Πειραιεῖ.



λητῶν σώζονται σχεδὸν πάντες κολυμβῶντες, ἐνῶ τὰ ἐνωτικὰ στρατεύματα πρὸςβάλλουσι τὴν κατάπληκτον φρουρὰν τῆς Πλυμοῦθ καὶ ἐπακτώσει τὴν πόλιν.

Ἄξια σημειώσεως εἶναι ἡ δρῆματικὴ τοῦ Κάσσιγκ διέσωσις. Πετᾶζες σπᾶθην, ὑποδήματα, καὶ στολὴν πηδᾶ μετὰ τοῦ πληρώματος εἰς τὸ ὕδωρ καὶ κολυμβῶν πάσῃ δυνάμει μακρύνεται τοῦ τόπου τῆς καταστροφῆς. Τὸ ὕδωρ ἦτο κατάψυχρον ἢ δὲ ἐπιφάνειά του ἦν λακουτο ἀπαύστως ὑπὸ τῶν ἐχθρικών βλημάτων. Τὰ ἐνωτικὰ σκάφη ἀπέειχον δώδεκα μίλια καὶ οὐδεμίαν παρ' αὐτῶν ἠδύνατο νὰ ἀναμῆν βοήθειαν. Προτιμῶν ὁμως τῆς αἰχμαλωσίας τὸν θάνατον κατευθύνεται πρὸς τὴν ἀντιθετον ὄχθην. Οὐδένα βλέπει πλέον ἐκ τῶν συντρόφων του πλὴν ἐνός, ὅστις βαλὼν ἐξείφνης ὀξεῖαν κραυγὴν κατεποντίσθη. Οἱ ἀθηνωτικοὶ ἐρευνητῆς ἐπὶ ἐφορκίων τὰ ὕδατα ἀνέσυρον τοὺς ἡμιθανεῖς τορπιλλητάς. Ἐν αὐτῶν ἐφάνη πρὸς στιγμὴν ὡσεὶ πλῆν πρὸς αὐτόν, καὶ ἤκουσε τὸ ὄνομά του. Ἀφέθη τότε εἰς τὸ ρεῦμα, ἀκολουθῶν τὸ μέσον τοῦ ποταμοῦ, μέχρις ἀποστάσεως ἐξ ἧς ἠδύνατο νὰ ἐξέλθῃ ἀόρατος εἰς τὴν ὄχθην. Ἀλλὰ κατ' ἐκείνην τὴν στιγμὴν ἤκουσεν οἰμωγὰς ἐξοπισθῆν του καὶ ἀναστρέψας εἶδε τὸν κελευστὴν του Γουδμαν, ἀγωνιζόμενον τὴν ἐσχάτην πάλην κατὰ τοῦ θανάτου. Λητμονῶν ἑαυτὸν σπεύδει πρὸς σωτηρίαν του καὶ ὑποστηρίζων αὐτὸν διὰ τοῦ δεξιῦ βραχίονος τὸν διατάσσει νὰ κινήται. Διτηρήθη οὕτω ἐπὶ δέκα ἔτι λεπτὰ ὁ ὑπαξιωματικὸς ἐπὶ τῆς ἐπιφανείας, μεθ' ἧς ἐντελῶς καταβλήθεισιν σωματικῶς καὶ ἠθικῶς ἐξωλίθησιν τῶν χειρῶν τοῦ κυβερνήτου του μετὰ μεγάλης κραυγῆς καὶ κατέδυσεν ὡς μύλυθος. Μόνος ἀπομείνας τότε ὁ Κάσσιγκ διηυθύνθη βραδέως πρὸς τὴν ξηρὰν μόλις ἀναπνέων, μόλις, μᾶλλον μηχανικῶς κινούμενος, καταπίνων ἄφθονον ὕδωρ, καὶ κατέπεσεν ἡμιθανὴς ἐπὶ τῆς ἰλύος, ἧτις περιέστερε τὸ χεῖλος τοῦ ποταμοῦ. Ἐμείνει ἐκεῖ ἀνίκανος νὰ κάμῃ τὴν ἐλαχίστην κίνησιν μέχρις ἀνατολῆς τοῦ ἡλίου, οὗ τινος αἱ ἀκτίνες ἀνεζωογόνησαν αὐτόν. Εὐρίσκειτο ἐγγὺς προαστείου τῆς Πλυμοῦθ καὶ εἰς ἀπόστασιν τριάκοντα μέτρων ἀπὸ τῶν χαρακωμάτων τοῦ πολεμίου. Ἐπιωφελούμενος τῆς στιγμῆς, καθ' ἣν ὁ ἐπ' αὐτῶν σκοπὸς ἔστρεφε πρὸς τὰ ἔσω ὁ Κάσσιγκ, δυσδιάκριτος ἄλλως ἐκ τοῦ παχέος στρώματος βορβόρου, ὅπερ τὸν περιεκάλυπτεν, εἰσέδυσε εἰς τοὺς ἐγγὺς θάμνους, καὶ ἦτο καιρὸς, διότι ἡ περίπολος διήλθε μετ' ὀλίγον εἰς ἀπόστασιν δύο βημάτων ἀπ' αὐτοῦ. Ἐπὶ μακρὸν ἔρπων διὰ τῆς λόχμης, αἰμάσσαν τοὺς πόδας καὶ τὰς χεῖρας, διήλθεν ἐγγὺς ἀποσπάσματος ἐργαζομένων εἰς

καθέλκυσιν πλοικρίων τινῶν εἰς τὸν ποταμόν. Τέλος συνήντησε μαῦρον τινα δούλον, γέροντα, τοῦ ὁποίου τὴν προθυμίαν πρὸς βοήθειαν ἐνός τῶν ὑπερασπιστῶν τῆς φυλῆς του ἐνισχύσας δι' ἑκατονταφράγκου χαρτονομίσματος καὶ μιᾶς Ἁγίας Γραφῆς ἀπέστειλεν εἰς τὴν Πλυμοῦθ, ὅπως φέρῃ αὐτῶ εἰδήσεις περὶ τοῦ Ἀλμπερμάλ καὶ τεμάχιον ἄρτου. Μετὰ τὴν ἐπάνοδόν του διήλθεν δάσος τοσοῦτον πυκνόν, ὥστε μόνον ὀδηγὸν εἶχον τὸν ὑψηλὰ ὀρώμενον ἥλιον μέχρις οὗ τὴν δευτέρην μ. μ. ὥρην ὁ Κάσσιγκ ἐφθασεν εἰς τὴν ὄχθην ποταμοῦ τινος καὶ ἐπωφεληθεὶς τῆς στιγμῆς καθ' ἣν ὑλοτόμοι τινεὶ εἰσῆλθον εἰς τὰ σύγκιν τοῦ δάσους, ὅπως γευματίσωσιν ἐρρίφθη εἰς τὸ ὕδωρ καὶ νηχόμενος ὤθησε τὴν παρὰ τὴν ὄχθην ἀφθεῖσιν λέμβον οὗτων μέχρις ἀναμῆς τινος τοῦ ποταμοῦ, ἐκεῖ δὲ ἀνεργιήθη ἐπ' αὐτῆς καὶ ἀρπάσας τὰς κώπας ἔφυγε διὰ πάσης δυνάμεως ἐλαύνων αὐτὰς πρὸς τὸ στόμιον τοῦ Ροκ. Τὸ μετὰ πεπλατυσμένης γάστρας κέλυφος καρύου, τοῦ ὁποίου ἐπέβηκεν δὲν ἠθέλεν ἀνθέξῃ εἰς τὸ θαλάσσιον κύμα ἂν μὴ ἄρα γαλήνη ἐβόηθαι αὐτόν. Κατευθυνόμενος πρὸς τὸ σημεῖον, ὅπου ὑπέθετε τὸ ἀγκυροβόλιον τοῦ ἐνωτικοῦ στόλου, διέκρινε τέλος ἐν τῇ σκοτίᾳ πλοῖόν τι. Συγκεντρώσας τότε πάσας τὰς ὑπολειπομένας αὐτῶ δυνάμεις ἐκράυγασεν ζητῶν βοήθειαν καὶ ἔπεσεν ἀναίσθητος ἐντὸς τοῦ σκάφους του. Ἡ προφυλακὴ Βάλλεϋ-Σιου διακρίνασα αὐτὸ μακρόθεν καὶ ὑπολαβοῦσα ὅτι πρόκειται περὶ τορπιλλικῆς τινος ἀποπείρας τίθεται εἰς κίνησιν, κόπτει τὴν ἀγκυραν, ρίπτει τὰς λέμβους τῆς εἰς τὴν θάλασσαν ἄλλα τέλος ἀνακαλύπτεται ἡ πλάνη καὶ ὁ Κάσσιγκ φέρεται ἡμιθανὴς ἐπὶ τῆς προφυλακίδος, ὅπου βοηθεῖται οἰνοπνεύματος καὶ ὕδατος συνέρχεται καὶ μεταγεται παρὰ τῶ μοιράρχῳ Μακόμβ ἐπὶ τῆς ἀρχηγίδος. Τὰ πληρώματα τότε καλοῦνται ἐπὶ τῶν καταστροφμάτων, ἵνα φωνήσωσι τὸ ἐπινίκιον «οὐρά», τὸ τηλεβόλον βροντᾶ καὶ οἱ πύραυλοι διασχίζουσι τὸν ἀέρα ἀγγέλλοντες τὴν νίκην. Ὁ ὑποπλοίαρχος δευτέρου τάξεως Γουλιέλμος Κάσσιγκ προήχθη εἰς ὑποπλοίαρχον πρώτης. Ἐγένετο ὑποπλοίαρχος-κυβερνήτης, ὅπως ἐσυνήθιζον τότε εἰς τὰς Ἡν. Πολιτείας καὶ οὐδεὶς πιστεύω δύναται νὰ κατηγορήσῃ τὴν ἀμερικανικὴν κυβέρνησιν, χαρακτηρίζων ὡς ἐσπευσμένην τὴν τοιαύτην προαγωγὴν. Ὁ Κάσσιγκ ἦτο ὁ εὐγενέστατος τύπος ναυτικοῦ ἥρωος, ὁμοιάζων κατὰ τὴν ἀρετὴν τοὺς ἀθανάτους τῆς Ἐπικρασίας ἡμῶν πυρπολητάς. Εὐσεβὴς ἀνὴρ καὶ ἀφοσιωμένος υἱὸς ἠνοιξεν ἀπερχόμενος τὴν καρδίαν του εἰς τὴν μητέρα του : «ἀνέλκω βαρὺ ἔργον τὸ ὁποῖον οὐδεὶς πρέπει νὰ μάθῃ πρὶν ἐκτελεσθῇ· ἀλλὰ τὸ λέγω πρὸς σέ, μητέρα μου,

## Η ΑΒΒΑΖΙΑ



Μερικὴ ἀποψὶς τοῦ λιμένος τῆς Ἀββαζίας, ὅπου συνηρτήθησαν ὁ βασιλεὺς Γεώργιος μετὰ τοῦ βασιλέως τῆς Ρουμανίας Καρόλου

διότι ἔχω ἀνάγκην τῶν προσευχῶν σου». Εἰς ταῦτα ἡ μήτηρ ἀπήντησε μόλις συγκατοῦσα τοὺς λυγμούς της : «Εἶμαι βεβαία, Γουίλ, ὅτι θὰ ἐπιτύχῃς, ἀλλὰ δὲν εἶναι δυνατόν νὰ ἐπιζήσης. Διατὶ σὲ διέταξαν τοιοῦτον πρᾶγμα ; » «Μητέρα, ἀνέκραξε τότε ὁ Κάσσιγκ, ὁ Ἀλμπερμάλ θὰ καταστραφῇ ἄλλως δὲν ἔχεις πλέον παιδί. Ἐὰν ἀποθάνω, θ' ἀποθάνω ὑπὲρ τοῦ δικαίου». «Ὅλοι αἱ μεγάλοι ἐποχαὶ τῆς ἱστορίας ὁμοιάζουν ἀλλήλας» οἱ ἄνδρες καὶ τὰ ἔργα.

K. N. ΡΑΔΟΣ.

## ΝΑΥΤΙΚΗ ΜΕΤΕΩΡΟΛΟΓΙΑ

### Παρατηρήσεις ἐπὶ τῶν νεφῶν

Ὅσάκις μετὰ τὴν βροχὴν τὰ νέφη χαμηλῶνουν καὶ εἶναι βραδυκίνητα, θὰ ἔχωμεν καλὸν καιρὸν. Ὅσάκις τὰ νέφη εἶναι χονδρὰ καὶ πλησιάζουν τὴν γῆν μετὰ μικρὰν βροχὴν ὁμοιάζουν δὲ μὲ καπνόν, ἡ βροχὴ θὰ εἶναι ἄφθονος καὶ ὀρμητικὴ

Ὅταν τὰ νέφη διακροῦνται εἰς σχήματα στρογγυλὰ καὶ χωρίζονται μεταξύ των, εἶναι σημεῖον ὅτι ὁ ἄνεμος θὰ αὐξήσῃ καὶ ἐν καιρῶ χειμῶνος ὅτι θὰ καταπέσῃ χιόν.

Ὅσάκις τὸ σχῆμα τῶν νεφῶν εἶναι ὁμαλόν

καὶ ἐκτεταμένον εἰς μικρὰ χνουδωτὰ νεφίδια, θὰ ἔχωμεν καλὸν καιρὸν ἄλλ' ὅσάκις αἱ πλευραὶ αὐτῶν σχηματίζονται εὐθείαι σχισμέναι καὶ σουβλεραὶ ὡς ὄφεις (φρούδια) εἶναι ἀπόδειξις μετεωρολογίας κακοκαιρίας

Ὅποταν τὰ νέφη τῆς πρωίας διασκεδάζονται καὶ διαλύονται ἀπὸ τῆς 8 - 10 ὥρας τῆς πρωίας εἶναι ἀπόδειξις ὅτι θὰ ἔχωμεν ὠραῖον καιρὸν.

Ἐὰν ὁ οὐρανὸς εἶναι κεκαλυμμένος ὁμοιόμορφως καὶ βλέπομεν τρέχοντα νέφη χαμηλὰ, θὰ ἔχωμεν βροχὴν.

Ὅταν βλέπομεν νὰ ὑψοῦνται νέφη ἀπὸ τὸν βορρᾶν ἢ ἀπὸ τὸν Μάιστρον καὶ πνέει ἄνεμος Λεβάντες τότε θὰ ἔχωμεν δυτικούς ἀνέμους.

Ὁ ἄνεμος τοῦ Λεβάντε ἐπέρχεται, ὅταν βλέπομεν ὅτι πρὸς τὸ μέρος τῆς Ἀνατολῆς ὑψοῦνται νέφη.

Ὅταν βλέπομεν στρώματα νεφῶν ἐπικαθήμενα τῆς ἀτμοσφαιρας εἶναι σημεῖον βροχῆς. Ἐὰν τὰ νέφη ταῦτα τρέχουν μὲ ἐναντίαν διεύθυνσιν τοῦ ἀνέμου καὶ μὲ ταχύτητα ἀκανόνιστον, ὁ καιρὸς εἶναι ἀμφίβολος καὶ μικρᾶς διάρκειας.

Τὸν χειμῶνα ὁσάκις ἡ νύξ εἶναι καθαρὰ καὶ γαληνιώσα, ἡ ἐπομένη ἡμέρα θὰ εἶναι σκοτεινὴ καὶ ὀρίζων βεβαρυμένος. Τὸναντίον δὲ πάλιν μετὰ νύκτα σκοτεινὴν θὰ ἔχωμεν ἡμέραν



καθαράν.

Όσάκις καὶ νέφη τρέχουν ἐναντίον τῆς διευθύνσεως τοῦ ἀνέμου, ἡ πνοὴ αὐτοῦ θὰ καταπάυση καὶ θὰ ἐπέλθῃ γαλήνη.

Όσάκις κατὰ τὴν δύσιν τοῦ ἡλίου φαίνονται τὰ νέφη χρωματισμένα μὲ χροῖμα ἀνοικτῶν, κόκκινον ἢ πορφυροῦν (βαθὺ κόκκινον) θὰ ἔχωμεν ὠραῖον καιρὸν μὲ ἄνεμον Βόρειον ἢ Βορειοανατολικόν.

Ἐὰν εἰς τὴν Ἀνατολὴν τοῦ ἡλίου ὁ ὀρίζων φαίνεται λευκὸς καὶ ἄνευ νεφῶν θὰ ἔχωμεν ὠραῖον καιρὸν.

Όσάκις εἰς τὴν Ἀνατολὴν τοῦ ἡλίου βλέπομεν ὀρίζοντα χρωματισμένον λευκοπράσινον ἀποδεικνύει ὅτι θὰ ἔχωμεν ἄνεμον Βορειοανατολικὸν ἢ Ἀνατολικόν.

Ἐὰν τὰ νέφη ὑψοῦνται μὲ κορυφὴν, ὁ ἄνεμος θὰ πνεύσῃ ἀκριβῶς ἐκ μέρους τῆς κορυφῆς.

Όταν ὑψοῦται μέγα νέφος ἐξ ἑνὸς μέρους τοῦ ὀρίζοντος καὶ χωρίζεται εἰς δύο ἢ τρεῖς κορυφὰς ἀπλούμενον εἶναι σημεῖον ὅτι θὰ πνεύσῃ δυνατὸς ἄνεμος τοῦ ὁποῦ ἢ διευθύνσεως θὰ προέρχεται ἐκ μιᾶς τῶν κορυφῶν τοῦ νέφους.

Όσάκις ὁ οὐρανὸς καλύπτεται ἀπὸ τεμαχιστὰ νέφη μικρὰ σφαιροειδῆ, λευκὰ καὶ χωρὶς σκιάς, τοποθετημένα τὸ ἓν ἐπὶ τοῦ ἄλλου καὶ χωρισμένα μεταξὺ τῶν δεικνύει μεταβολὴν καιροῦ.

Όταν ὁμοῦ τὸν χειμῶνα χωρίζονται τελείως τὸ ἓν τοῦ ἄλλου καὶ ἀρχίζουσι νὰ ὀλιγοστεύουν καὶ νὰ τρέχουν, εἶναι σημεῖον ὅτι θὰ πνεύσῃ ἄνεμος δυνατὸς καὶ ψυχρὸς. Τὸ καλοκαίρι εἶναι σημεῖον καλοῦ καιροῦ.

Ἐὰν τὰ ἴδια νέφη εἶναι συναθροισμένα καὶ εὐρίσκονται πλησίον τοῦ ὀρίζοντος μὲ ὑψωμένην κορυφὴν πρὸς τὸ μέρος τοῦ Πουνέντε, θὰ ἔχωμεν (μπόρα) καταιγίδα καὶ ἐκ τοῦ μέρους ἐκείνου.

Όσάκις ὁ οὐρανὸς εἶναι σκεπασμένος ὀλόκληρος, ἀπὸ τοῦ ὀρίζοντος μέχρι τοῦ Zenith, ἀπὸ νέφη καὶ εἶναι σκοτεινὸς εἶναι σημεῖον ὅτι θὰ ἔχωμεν (μπόρα) καταιγίδα μὲ κακοκαιρίαν, ὅταν βλέπωμεν καθαρὸν τὸν ὀρίζοντα ἐκ τοῦ πνέοντος ἀνέμου εἶναι σημεῖον ἀλλαγῆς καιροῦ καὶ πρέπει νὰ ἀναμένωμεν γαλήνην.

ΝΙΚ. ΚΟΤΣΟΒΙΔΗΣ

♦♦♦♦♦  
— Παρακαλοῦνται οἱ κ. κ. Πλοίαρχοι καὶ συνδρομηταὶ τῆς Ναυτικῆς Ἑλλάδος, ὡσάκις ἔχωσι τί ἄξιον λόγου νὰ ἀνακοινώσωσι πρὸς ὠφέλειαν τοῦ ναυτικοῦ, ἢ εἰς τὸν διόρθωσιν κακοῦ τινὸς θέλωσι νὰ πραγματευθῶσι ναυτικὸν ἀντικείμενον εἰς τὸ περιοδικὸν μας, νὰ γράψωσιν ἀπευθείας (ἔστω καὶ ἀπλὴν σημείωσιν) πρὸς τὸν κ. Νικόλ. Γ. Κοτσοβιδῆν... εἰς Σῆρον.

## ΙΑΤΡΙΚΟΣ ΟΔΗΓΟΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ

Πολλάκις ἡ κακὴ διαίτα καὶ ἡ μὴ τήρησις τῶν ὄρων τῆς ὑγιεινῆς γίνονται τρεῖς ἐμφανίσεως ἀσθενειῶν, τὰς ὁποίας οὐδόπως δύναται τις νὰ προῖδῃ. Καὶ τὸ κακὸν τοῦτο παρατηρεῖται κυρίως εἰς τὰ πλοῖα, ὅπου τὸ πᾶν συντρέχει διὰ τὴν κακὴν διαίταν καὶ τὴν μὴ ἐκπλήρωσιν τῶν ὑγιεινῶν ὄρων.

Τὰ κυριώτερα ἐλαττώματα τῆς διαίτης εἶναι ὁ ἀνεπαρκὴς ἀερισμὸς ἐκ τοῦ ὁποῦ δύναται νὰ ἐπέλθωσιν ἀσθενεῖαι βραδεῖαι, ὡς ἡ φθίσις τῶν πνευμόνων διὰ τοὺς προδιατεθειμένους εἰς τὴν νόσον ταύτην ἐξ ἀναίμιας ἢ ἰδιοσυγκρασίας καὶ ἀσθενεῖαι ταχεῖαι, ὡς ἡ ἀσφυξία δι' ἐκείνους, οἱ ὁποῖοι παραμένουσιν ἐπὶ πολλὰς ὥρας κλεισμένοι ἐντὸς στενοῦ χώρου, ὅστις ἀερίζεται ἀνεπαρκῶς.

Κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς νυκτὸς ἀπαιτοῦνται, δι' ἕκαστον ἄνθρωπον μόνον ἐντὸς δωματίου 25 κυβικὰ μέτρα τοῦ ἀέρος, τοῦτο δὲ οὐδόπως δύναται νὰ πραγματοποιηθῇ εἰς τὰ πλοῖα, ὅπου ἕκαστος ἄτομον δὲν δύναται νὰ ἔχῃ περισσώτερον τῶν 3—4 κυβικῶν μέτρων ἀέρος. Ἐπιβάλλεται λοιπὸν ἡ ἀνανέωσις τοῦ ἀέρος διὰ τῶν θυρίδων πρὸς ἀποφυγὴν τῶν δυσἀρέστων συνεπειῶν ἐκ τοῦ ἀνεπαρκῶς ἀερισμοῦ.

Ἐπίσης ἄλλη ἰσχυρὰ νοσογόνος αἰτία εἶναι ἡ ὑγρασία, ἣτις παράγει τὰς βρογχίτιδας, τοὺς ρευματικούς ἢ νευραλγικούς πόνους, πολλάκις δὲ καὶ κοιλιακὰς ἐνοχλήσεις. Ἡ ὑγρασία ἐδρεύει κυρίως εἰς τὰ κατώτερα μέρη τοῦ πλοίου, τὰ ὁποῖα πρέπει νὰ καθαρίζονται διὰ στεγνῶν ἀντικειμένων ἢ τοῦλάχιστον νὰ πλύνονται διὰ μικρᾶς ποσότητος γλυκεοῦ ὕδατος, τὸ ὁποῖον ἐξατμίζεται γρηγορώτερον καὶ ἀσφαλέστερον ἢ διὰ τοῦ θαλασσοῦ ὕδατος.

Όπως ἡ ὑγρασία, οὕτω καὶ ἡ θερμότης δύναται νὰ ἀποβαίη ἰπικίνδυνος διὰ τὴν ὑγίαν τῶν ἀνθρώπων, ἰδίως δὲ ἡ θερμότης ἢ παραγομένη ἐκ τῆς ὑψηλῆς θερμοκρασίας τῆς ἀτμομηχανῆς, ὅταν αὕτη εὐρίσκεται ἐν ἐργασίᾳ. Ἡ θερμότης αὕτη φθάνει ἐνίοτε μέχρι 50 βαθμῶν.

Ἡ παραμονὴ ἐν οὕτω θερμῇ ἀτμοσφαιρᾷ καταλήγει εἰς ἀναίμιαν μακράν, εἰς ἀποχρωμάτισιν τῆς ἐπιδερμίδος, νευρικὰς καὶ πεπτικὰς διαταράξεις.

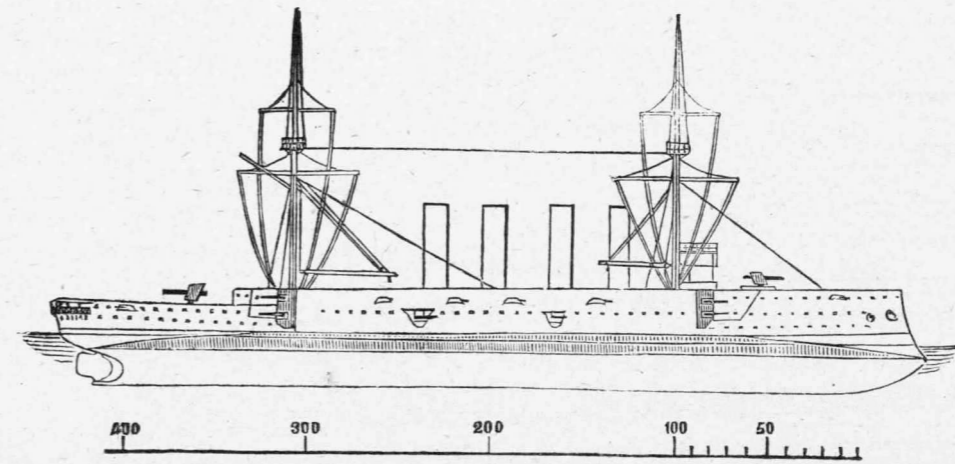
Τὴν θερμοκρασίαν ταύτην ἀποφεύγετε διὰ τῶν ἀνεμιστήρων ἢ διὰ σωλήνων ἀεροφόρων, προσέχοντες ὁμοῦ οὗτοι νὰ μὴ ρίπτωσι τὸν ἀέρα κατ' εὐθείαν εἰς τὴν κεφαλὴν τῶν θερμαστῶν. Ἐπίσης ἀποφεύγετε τὴν θερμοκρασίαν διὰ πλύσεων ὀλοκλήρου τοῦ σώματος μὲ ὕδωρ ψυχρὸν. Τὸ τελευταῖον δὲ τοῦτο εἶναι πολὺ προτιμώτερον ἀπὸ τὴν συνήθειαν πολλῶν θερμαστῶν, οἱ ὁποῖοι πίνουν ποτὰ οἶνοπνευματώδη.

Όταν ἡ θερμοκρασία τῶν τακτικῶν θέσεων τοῦ ὕπνου εἶναι λίαν ὑψωμένη δύναται τις νὰ ἀφίσῃ τοῦ ἀνδρός νὰ κοιμηθῶσιν ἐπὶ τοῦ καταστρώματος κάτωθεν σκηνῆς (τέντας).

Ω.

## ΝΕΟΙ ΤΥΠΟΙ ΘΩΡΗΚΤΩΝ

(Ἐκ τῶν κατασκευασθέντων ἐν Ἀγγλίᾳ κατὰ τὸ 1901).



Κλίμαξ 400 ἀγγλ. ποδῶν.

## EN NEON BIBLION

ΤΟΥ κ. Κ. ΡΑΔΟΥ

Εἴμεθα εἰς τὴν εὐχάριστον θέσιν νὰ ἀναγγείλωμεν πρῶτον ἡμεῖς ὅτι λίαν προσεχῶς ἡ ἡμετέρα ναυτικὴ φιλολογία ἀποκτᾷ νέον ἔργον μεγάλης σπουδαιότητος. Τοῦτο εἶναι ἡ *Ἱστορία τῶν Συγχρόνων πολεμικῶν στόλων*, ἀπὸ τῆς ἀφαρμογῆς τοῦ ἀτμοῦ ὡς κινητηρίου αὐτῶν δυνάμεως. Τὸ ἔργον εἶναι, — καὶ δὲν ἠδύνατο παρὰ νὰ εἶναι, — τοῦ καθηγητοῦ τῆς Ἱστορίας κ. Κ. Ράδου μὲ 400 σελίδας καὶ πᾶσα σχήματα καὶ πίνακας. Τὸ θέμα του ὁ κ. Ράδος πραγματεύεται ὄλως πρωτοτύπως ἀσχολούμενος περὶ τὴν γένεσιν καὶ τὸν βίον τῶν συγχρόνων στόλων πάντων. Διατείνεται εἰς *Εἰσαγωγὴν* καὶ εἰς 2 βιβλία. Τὸ πρῶτον ἐπιγραφόμενον *Οἱ τελευταῖοι ἱστιοφόροι καὶ οἱ πρῶτοι ἀτμήλατοι στόλοι*. Τὸ δεύτερον *Ἡ ἀναμόρφωσις τῶν Στόλων καὶ οἱ τελευταῖοι θαλάσσιοι πόλεμοι*.

Τὸ ὅλον ἔργον διαπνέει ἡ σωστικὴ ἐννοία ὅτι ὡς οὐδὲν τὸ ἐξοχρὸν εὐλικὸν ἄνευ τῆς καλῆς ποιότητος τοῦ προσωπικοῦ.

Περὶ τοῦ ἔργου τούτου, ὅπερ δὲν θὰ μείνῃ ναυτικὸς νὰ μὴ προμηθευθῇ, θὰ δώσωμεν ἐν καιρῷ ἐκτενεῖς ἀνακλύσεις.

## ΝΑΥΤΙΚΑ ΝΕΑ

— Κατὰ τινα εἰδήσιν ἐκ Σύρου ἡ Νέα Ἑλλ. Ἀτμοπλοία διαπραγματεύεται τὴν πώλησιν τοῦ ἀτμοπλοίου «Πρίγκιψ Γεώργιος» ἀγορασθὲν παρ' αὐτῆς ἀντὶ 6,000 λιρῶν καὶ μετὰ τὰς ἐπενεχθείσας ἐν αὐτῷ μεταρρυθμίσεις στοιχίζον 9,000 λίρας.

— Τὸ Ἀτμόπλοιο «Λεωνάρδος» τῆς Ἐταιρίας Βίττη εὐρίσκειτο πρὸ τινῶν ἡμερῶν ὑπὸ φόρτωσιν εἰς Πότι τῆς Ρωσσίας διὰ Μασσαλίαν μὲ ναῦλον 12 1/2 φρ. κατὰ τόννον.

— Τὸ ἀτμόπλοιο «Λεωνίδας καὶ Ἐλένη» ἐκφορτώσαν εἰς Ἀμβούργον ἐναυλώθη ἀπὸ Νιουκάστελ εἰς Βραζιλίαν μὲ ναῦλον 8 σελίνια καὶ 2 πέννας καὶ ἐκείθεν διὰ Ρόττερδαμ μὲ 11 καὶ 3.

Τὴν 30 λήξαντος τὸ ἀτμόπλοιο «Λεωνίδας» τοῦ κ. Ἀλκ. Ἐμπερικού ἐπρόκειτο νὰ καταπλεύσῃ εἰς Ἀμβέρσαν πρὸς ἐκφόρτωσιν. Ὁ ναῦλος του 11 σελίνια καὶ 3 πέννας.

— Νέα ἱμάς ἐφοπιστῶν καταρτισθεῖσα ἐν Γαλιξιδίῳ πρόκειται νὰ ἀγοράσῃ ἐξ Ἀγγλίας ἀτμόπλοιο 2,500 περίπου τόννων.

— Οἱ κ. κ. Ἰω. Γκαβέρας καὶ Γεώργ. Βισβίκης ἀπῆλθον τὴν παρελθούσαν ἐβδομάδα εἰς Ἀγγλίαν πρὸς δοκιμὴν τοῦ παρ' αὐτῶν καὶ τινος Ἀγγλικῆς Ἐταιρείας συμφωνηθέντος σκάφους.

— Κατὰ τὴν «Σφαίραν» τοῦ Πειραιῶς ὑπὸ Ἑλλήνων ἐφοπιστῶν ἠγοράσθη ἀντὶ 21,750 λιρῶν ἐν Ἀγγλίᾳ τὸ ἀτμόπλοιο «King Bleddyn» ναυπηγηθὲν τῷ 1894 ἐν Σούρδελανδ, τόννων μικτῶν 2,351.



**ΝΑΥΛΟΙ**

(Τοῦ ἐν Κάρδιφ ἀνταποκριτοῦ μας)

Δι' τιμαὶ τῶν ναύλων ἐντεῦθεν ἔχρουν ὡς ἐξῆς: Δι' Ἀλγέριον φρ. 8,50 τὸν τόννον, δι' Ἀλεξάνδρειαν 8 σελ. καὶ 9 πένναι, διὰ Βρινδήσιον 8 σελ. καὶ 3 πένναι.

— Διὰ Βαρκελώνην 8 σελ. καὶ 6 πένναι, Κατάνην 8 καὶ 3, Κωνσταντινούπολιν 7 καὶ 9, Γαλάζιον 9, Μασσαλίαν φρ. 9 καὶ 20, Μάλταν 6 σελ. καὶ 9 πέννας, Μεσσήνην 8 σελ. καὶ 3 πέν., Μκντελέναν 8 καὶ 3, Νεάπολιν Ἰταλίας 8 σελ. καὶ 1 1)2 πέν.

— Διὰ Σιθιταθέκιαν σελ. 8 καὶ 3 πέν., διὰ Γενούην 8, διὰ Πόρτ-Σάϊτ 8 καὶ 3, διὰ Πκλέρμον 8 καὶ 3, δι' Ὀδησσόν 8, διὰ Ρέτζιο 8 καὶ 3, διὰ Σαβόναν 8, διὰ Σύρον 7 καὶ 9 διὰ Σμύρνην 8 καὶ 3, διὰ Σουλινᾶν 8, διὰ Τεργέστην 9 καὶ 3.

— Ἐπίσης διὰ Τάραντα σελ. 8 καὶ 3 πέν. διὰ Σπέτσιαν 8, διὰ Βενετίαν καὶ Ἀγκώναν 9 καὶ 3 καὶ διὰ Πειραιᾶ σελ. 7 καὶ 9 πέν.

**ΣΙΤΙΓΟΡΑ**

Τὴν παρελθοῦσαν ἐβδομάδα παρατηρήθη μεγάλη ἔλλειψις σιτηρῶν εἰς τὴν ἀγορὰν Πειραιῶς. Ἐνεκα δὲ τούτου ἐπῆλθε καὶ ἀρκετὴ ὑπερτίμησις τῶν ἀλεύρων, καίτοι αἱ ἐν Ρωσσίᾳ τιμαὶ τῶν σιτηρῶν ἦσαν μᾶλλον ὑποτετιμημέναι. Ἡ ἔλλειψις αὕτη ἀποδίδεται εἰς τὰς ἐν τῇ Ἀζοφικῇ τρικυμίας, ἕνεκα τῶν ὁποίων δὲν ἐγένοντο φορτώσεις. Ἡδὴ πάντα τὰ φορτώσαντα ἀτμόπλοια ὡς ὁ «Ἰωάν. Κούτσης», «Σκαρμαγκᾶς», τῆς Πανελληνίου κλπ. θὰ καταπλεύσωσι σχεδὸν πάντα ὁμοῦ, ἐκ τούτου δὲ ἀναμένεται σχετικὴ ὑποτίμησις, ἂν δὲν μεσολαβήσωσιν ἄλλα αἴτια. Ἡ τιμὴ τῶν σιτηρῶν μολοντί δὲν ἐγένοντο πράξεις ἤτο περὶ τὰ (0,44 μὲ 3 0)0

**ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΕΣ**

Τὴν παρελθοῦσαν ἐβδομάδα ἡ τιμὴ τῶν γαιανθράκων ὡς προβλεπόμεν ἐγένετο σταθερά. Τὰ πλεῖστα τῶν ἐν Πειραιεῖ ἀναθακευάντων ἀτμοπλοίων ἠγόρασαν γαιάνθρακα Κάρδιφ κοινῆς χρήσεως ἀντὶ 25—26 σελλινίων κατὰ τόννον.

**ΚΑΤΑΠΛΟΙ**

Εἰς τὸν λιμένα Πειραιῶς κατέπλευσαν τὴν παρελθοῦσαν ἐβδομάδα τὸ Ὄθωμανικὸν ἀτμόπλοιο «Σεγιάρ» μὲ φορτίον γαιανθράκων ἐκ Ποντοηρακλείας.

— Ἐπίσης ἐκ Ταϊγανίου τὸ ἀτμόπλοιο «Μαρία» πρὸς ἀνθράκευσιν, ἐκ Σύρου τὸ ἀτμόπλοιο «Νεάπολις» τοῦ Κουρτζῆ καὶ ἐκ Κάρδιφ μὲ φορτίον γαιανθράκων τὸ Ἀγγλικὸν ἀτμόπλοιο «Μόνες».

— Ἐπίσης κατέπλευσαν τὸ Ἀγγλικὸν «Edelmore» ἐκ Λίβερπουλ, ἐκ Σύρου τὸ Αὐστριακὸν «Vesta», ἡ «Μαρία» τοῦ Χατζηδαοῦτ ἐκ Χίου καὶ ἡ «Σαυφῶ» τῆς Πανελληνίου ἐκ Τεργέστης—Καλαμῶν.

— Ἐκ Ποντοηρακλείας ἀφίκετο τὸ ἀτμόπλοιο

«Πελοπόννησος» τῆς Ἑταιρίας Γουδῆ μὲ φορτίον γαιανθράκων διὰ λογαριασμὸν τῆς.

— Κατέπλευσαν ἐπίσης, τὸ γερμανικὸν «Stambul» ἐκ Μελίτης, «Κωνσταντῖνος» ἑλληνικὸν ἐκ Ταϊγανίου πρὸς ἀνθράκευσιν, «Ἀνδοιάν» Σταθάτου ἐκ Κάρδιφ μὲ φορτίον γαιανθράκων, «Γεώργιος» ἐκ Βενετίας πρὸς ἀνθράκευσιν καὶ τὸ Ρωσικὸν «Ὑτοκράτωρ Νικόλαος Β'» ἐκ Δήλου.

**ΚΙΝΗΣΙΣ ΑΤΛΟΠΛΟΙΩΝ**

— Τὸ ἀτμόπλοιο «Ὁράτιος Κούπας» κατέπλευσεν εἰς Πειραιᾶ ἐκ Βρατίλας μὲ ἐμπορεύματα καὶ ἀνεχώρησε διὰ Μασσαλίαν.

— Τὸ ἀτμόπλοιο τοῦτο ἐνοικιάσθη παρὰ τῆς Ἑταιρίας Φραισινὲ καὶ φέρει εἰς τὸν πρυμαῖον ἴστων τὸ σῆμα τῆς Ἑταιρίας καὶ τὴν Ἑλληνικὴν σημαίαν, ὅπου τίθεται πάντοτε.

— Τὸ ἀτμόπλοιο «Μιτυλήνη» τοῦ ἐν Ταϊγανίῳ ἐμπόρου κ. Κομνηνάκη καὶ Σίτα κατέπλευσε τὴν 2 Μαΐου πρὸς ἀνθράκευσιν καὶ ἀνεχώρησεν αὐθημερὸν δι' Ἰταλίαν μὲ φορτίον σίτου 3,550 τόννων κα: ὑπὸ πλοίαρχον τὸν κ. Εὐθ. Λεβαντήν.

— Τὸ ἀτμόπλοιο «Θεόδ. Σιφναῖος» προερχόμενον ἐκ Πατρῶν κατέπλευσεν εἰς Πειραιᾶ πρὸς ἀνθράκευσιν καὶ ἀνεχώρησεν αὐθημερὸν διὰ Ταϊγάνιον.

— Κατὰ τὸν «Ναυτίλον» τῆς Ἄνδρου ὁ «Ἀνώνυμος» ἀτμόπλοιο τῆς Ἑταιρίας Δάμπαση ἐρορτώθη εἰς Ὀδησσόν διὰ Μασσαλίαν καὶ Σέταν πρὸς 10 φρ. τὸν τόννον.

— Τὸ ἀτμόπλοιο «Πολυξένη» τῶν κ. κ. Λ. καὶ Μ. Ἐμπεϊρικοῦ διεθλὸν ἐξ Ἄνδρου κατηυθύνθη εἰς Σουλινᾶ πρὸς φόρτωσιν διὰ Λονδίνων.

— Τὸ ἀτμόπλοιο «Ἀσημίνα» τοῦ κ. Στ. Ἐμπεϊρικοῦ κλπ ἐφόρτωσεν εἰς Ταϊγάνιον δι' Ἀμβουῆρον μὲ ναῦλον 10 1)2 σελλινία τὸν τόννον.

**ΤΟΥΡΚΙΚΑ ΤΟΡΠΙΛΟΒΟΛΑ**

Εἰς τὸν λιμένα τοῦ Πειραιῶς τὴν παρελθοῦσαν ἐβδομάδα κατέπλευσαν δύο Τουρκικὰ τορπιλλοβόλα ὁ «Ἀμπουὺλ Μετζίτ» καὶ τὸ «Χαμηδιέ», προερχόμενα ἐκ τῶν ναυπηγείων τῆς Γενούης, ὅπου κατασκευάσθησαν τελευταίως.

Τὰ τορπιλλοβόλα ταῦτα διοικοῦνται ὑπὸ Ἰταλῶν, οἵτινες θὰ τὰ παραδώσωσιν εἰς Κωνσταντινούπολιν. Εἶναι μήκους 5ῶ,50 μ. μηχανῆς ἵππων 2,400, ἔχουν ἐκτόπισμα 165 τόννων καὶ ταχύτητα 25 μιλίων.

Τὰ ὠραία σκάφη τῶν προσειλκον πάντων τὴν προσοχὴν, τὰ ἐπετελέθησαν δὲ οἱ πρὸςθευαὶ Τουρκίας καὶ Ἰταλίας καὶ πολλοὶ ἐκ τοῦ ναυτικοῦ κόσμου.

**ΠΡΟΣΑΡΑΞΙΣ**

Πρὸς τὸ Ὑπουργεῖον τῶν Ναυτικῶν ἐλήφθη τηλεγράφημα τοῦ λιμενάρχου Μεσολογγίου, κατὰ τὸ ὁποῖον τὸ ὑπὸ Ὄθωμανικὴν σημαίαν ὀνομαζόμενον πλοῖον

«Νικόλαος» τόννων 46, ὑπὸ κυβερνήτην τὸν πλοίαρχον κ. Τσουκανάραν μὲ φορτίον ἐλασιοπύρηνων προσήραξε παρὰ τὰς ἐκ βολᾶς τοῦ ποταμοῦ Εὐήνου.

Τὸ πλήρωμά του ἐσώθη ὁλόκληρον.

**Ο Ν. ΜΙΑΟΥΛΗΣ**

Ἐπισκευασθεὶς τελείως ὁ «Ν. Μιαούλης» ἀπέπλευσε χθὲς περὶ τὰ ἐξημερώματα τοῦ λιμένος Πειραιῶς διὰ τὸν νέον αὐτοῦ ἐκπαιδευτικὸν πλοῖον.

Προχθὲς τὸ ἀπόγευμα ὁ Σ. Μητροπολίτης ἐτέλεσεν ἐπὶ τοῦ σκάφους τὸν Ἁγιασμόν, προσεφώνησε δὲ τὸ πλήρωμα εὐλόγως ὁ Ὑπουργὸς κ. Β. Βουδούρης.

Ὁ «Ν. Μιαούλης» ἔχει ἐν τῷ προγράμματι αὐτοῦ τοὺς ἐξῆς σταθμούς:

Πειραιεὺς, Μελίτη, Γιβραλτάρ, Μαδέρα, Κανάριοι, Νῆσοι Πρασίνου Ἀκρωτηρίου, Γουαδελούπα, Ἄιτη (port au prince) Κούβα (Havane), Νέα Ὑόρκη, Βασικτών, Βερμουδαί, Ἀζόροι, Λιβερούλ, Κάρδιφ, Πλυμούθ, Λονδίνον, Βρέστη, Δισαβῶν, Βαρκελώνη. Ἀλγέριον, Ἀλεξάνδρα, Πειραιεὺς.

**ΚΙΝΗΣΙΣ ΕΝ ΡΟΥΜΑΝΙΑ**

(Τοῦ ἐν Βρατίλα ἀνταποκριτοῦ μας.)

Ἡ ὑπόθεσις Καρνεβάλι, ἣτις τοσοῦτον ἐκλόνησε τὴν ἀγορὰν μας καὶ περὶ ἧς ἐν τῇ ἀπὸ 17 τρέχοντος ἐπιτολῇ μου σᾶς ἔγραψα δ.η.υ.β.η.θ.θ. Συνέστη ἐπιτροπὴ ἐκ τριῶν ἐμπόρων καὶ τοῦ γαμβροῦ τοῦ αὐτοκτονήσαντος καὶ θὰ ἐξακολουθήσῃ τὰς ἐργασίας του.

Εἰς τὸν λιμένα μας φορτώνουν 12 ἀτμόπλοια ἐξ ὧν οὐδὲ ἐν ὑπὸ Ἑλληνικὴν σημαίαν. Εἰς Γαλάζιον συμπληροῦν φορτίον 5 ἀτμόπλοια ἐκ τῶν ἰσίων 3 Ἑλληνικὰ «Κωνσταντῖνος» φορτῶναι ξυλείαν δι' Ἀλγέριον, «Αὔρα» διὰ Μασσαλίαν καὶ «Κωνσταντῖνος Σταθάτος» διὰ Rotterdam.

Ὁ ἐνταῦθα εὐπατριδὴς κ. Τοπάκης μετέβη εἰς Ἀγγλίαν μετὰ τοῦ κ. Γ. Καραβία. Ἡγόρασεν ὁ πρῶτος ἀτμόπλοιο χωριτικότητος 5,600 τόννων ἀντὶ 39,000 λιρῶν.

Οἱ ναῦλοι τῶν ἀτμοπλοίων εἶνε σχεδὸν οἱ αὐτοὶ οὗς ἐν τῇ τελευταίᾳ μου σᾶς ἐγνώρισα. Αἱ τιμαὶ τῶν γεννημάτων εἶνε αἱ ἐξῆς:

Σίτος ἐτοιμος	15.45—15,55	ο)ο Kgs.
Ἀραβόσιτος κοινός	9,10	ο)ο Kg.
Ἀραβόσ. χρωματιστός	10,90	ο)ο Kgs,
Σίκαλις	8.25	Hect.
Κριθῆ	10.25—10.50	ο)ο Kgs.

Οἱ ναῦλοι τῶν σλεπιῶν εἶναι καθὼς καὶ πρὶν σᾶς εἶχον γράψει.

**X. Μεσοδύνης**

**ΑΛΛΑ ΝΕΑ**

Τὴν παρελθοῦσαν ἐβδομάδα ἐκαθαρίσθησαν εἰς τὴν Δεξαμενὴν τοῦ Ναυστάθμου ἡ «Σαλαμινία» καὶ ἡ «Ἀηδῶν», μετ' αὐτὰς δὲ εἰσῆλθον πρὸς καθαρισμόν ἡ «Ἡπειρος» τῆς Πανελληνίου Ἀτμοπλοίας καὶ ἡ ἀτμοημιολία «Κίσα».

— Ἐνεκεν τῆς πολλῆς τρικυμίας ἡ «Ἡρα» τοῦ

Τζῶν ὑπέστη κατὰ τὸν εἰς Κωνσταντινούπολιν πλοῦν τῆς μικρὰν τινα ζημίαν τῶν ἐσχαρῶν, τὰς ὁποίας ἐπεδιώρθωσεν ἐπ'ανακάμψασα εἰς Πειραιᾶ.

— Ἡ ἀτμοημιολία «Σύρος» κατέπλευσεν εἰς Σύρον πρὸς ἀνθράκευσιν.

— Διεκόπησαν τὰ μαθήματα τῆς Σχολῆς τῶν Ναυτικῶν Δοκίμων χάριν τῶν προσχῶν ἐξετάσεων.

— Τὸ ἀτμόπλοιο «Ἅγιος Ἰωάννης» προσήραξεν εἰς τὸ στενὸν τῆς Πρεβέζης, ἀνειλκύσθη δὲ ὑπὸ τῆς ἀτμοημιολίας «Ἀφροέσσης».

— Τὸ αὐστριακὸν ἀτμόπλοιο «Νορμπερτος» ἐπισκευάζεται ἐν τῷ λιμέν. τοῦ Πειραιῶς, ἀναχωρεῖ δὲ τὴν μεθεπομένην Τρίτην.

— Εἰς τὸν «Νορμπερτον» προσελήφθη ὡς ἀ.μηχανικός ὁ κ. Κίμ. Στρατηγόπουλος.

**ΚΡΗΜΑΤΙΣΤΗΡΙΟΝ**

Τὴν παρελθοῦσαν ἐβδομάδα ἐφ' ὅλων τῶν ἀξιών ἐπῆλθεν ἰκανὴ ὑποτίμησις. Μεγαλειτέρα ὑπῆρξεν ἐπὶ τῶν μετοχῶν τῆς Ἑταιρίας τῶν Δημοσίων Ἔργων, μετὰ πολλῶν πράξεων, γενομένων τοῖς μετρητοῖς.

**Χρυσὸς καὶ ἀνάλλαγμα** — Ἐπὶ τοῦ χρυσοῦ καὶ τοῦ συναλλάγματος πλεῖστα ἐγένοντο πράξεις τοῖς μετρητοῖς, ὡς καὶ ἐπὶ παραδόσει διὰ τὰ τέλη Αὐγούστου καὶ Σεπτεμβρίου κατὰ 5 λεπτὰ ὀλιγώτερον ἐπὶ ἐκάστου φράγκου ὄψεως. Ἐν τέλει ἡ τιμὴ αὐτῶν παρέμεινε χαλαρὰ καὶ μὲ τάσιν μεγάλης ἐκπτώσεως.

28 Ἀπρ. 6 Μαΐου

Ἡνοπ. δάνειον..... Δρ	260	15 0)0
-----------------------	-----	--------

**Ὁμολογία**

Διχ. Ἐθν. Τραπεζῆς... »	670	6
-------------------------	-----	---

**Μετοχαὶ Τραπεζῶν**

Ἐθν. Τραπ. Ἑλλάδος... »	3945.—	3940
Τραπεζῆς Κρήτης... »	238	231
Βιομηχ. Πίστεως... »	61 1)4	66
Τραπεζῆς Ἀθηνῶν... »	179 1)2	177

**Μετοχαὶ Ἑταιριῶν**

Μεταλ. Λαυρείου... »	142	135
Σιδηρ. Ἀθην. Πειραιῶς. »	350	345
Σ. Ἀθην.-Πειρ.-Πελ... »	56 3)4	56.75
Σιδηρ. Θεσσαλίας... »	134 1)2	130.50
Δημ. καὶ Δημοτ. Ἔργων »	96	84.50
Γεν. Ἑταιρ. Ἐργοληψ... »	210	200
Ἑλλ. Πυριτιδοποιείου... »	112	106
Πανελ. Ἀτμοπλοίας... »	226	228
Ἑταιρ. Μονοπωλίων... »	481	481 1)2
Ἀερίοφωτος Ἀθηνῶν... »	900	900
Ἡλεκτρ. Ἑταιρίας... »	96 1)4	95

**Νομίσματα**

Εἰκοσάφρ. μετρητοῖς... »	33.50	32 90
Λίρα Ἀγγλίας... »	41.55	41 65
Λίρα Τουρκίας... »	37.00	37 40



# ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΡΩΣΣΙΑ

ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ ΕΝ ΠΕΤΡΟΥΠΟΛΕΙ

ΚΕΦΑΛΑΙΑ 175.000.000 ΔΡΧ.

ΓΕΝΙΚΟΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΤΗΣ ΕΝ ΤΑΪΓΑΝΙΩ

ΑΧ. Λ. ΚΟΡΕΣΗΣ

(Ασφαλίζει επί σωμάτων ατμοπλοίων, ιστιοφόρων, σιτοφορτίων, πυρκαϊών, κινδύνων ζωής, ατυχημάτων και υάλων)

**ΠΑΣΑ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑ ΠΕΡΙ ΑΣΦΑΛΕΙΩΝ**

L. ΚΟΥΚΕ

Πράκτωρ σιτηρών και ναυλομεσίτης 'Αντιπρόσωπος διαφόρων εταιριών. Κεντρικόν κατάστημα εν Ροστοβίφ. Υποκαταστήματα εις Ταϊγάνιον, Νοβοροσίσην και άλλους λιμένας.

ΣΚΑΡΑΜΑΓΚΑΣ ΚΑΙ ΕΥΜΟΡΦΟΠΟΥΛΟΣ

Πράκτορες έμπορικῶν ατμοπλοίων. Μέγα Ναυλομεσιτικόν κατάστημα. Έδρα εν Ροστοβίφ. Υποκαταστήματα εις Λονδίνον και Ταϊγάνιον.

DUNCAN HEWYLAND ET CO

Πράκτωρ σιτηρών και έμπορικῶν εταιριών. Ναυλομεσιτικαί έργασίαι εν Ταϊγανίφ, Ροστοβίφ και Νοβοροσίσην.

Κ. ΜΙΧΑΛΟΠΟΥΛΟΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ 7 ΟΔΟΣ ΒΟΥΒΟΥΛΙΝΑΣ 7

Ό μόνος εν Πειραιεί έχων γνήδια χρώματα Μοράβιας δια τὰ ατμόπλοια. Αποφεύγετε τὰς νοθείας αγοράζοντες χρώματα μόνον παρά του κ. Κωνστ. Μιχαλοπούλου.

ΤΥΠΟΙΣ Δ. Γ. ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΥ

8 Όδος Πραξιτέλους 8

Φ. ΦΩΤΙΑΔΗΣ και Γ. ΔΑΝΕΖΗΣ

Πράκτορες έμπορικῶν ατμοπλοίων και ναυλομεσῆται. Διεύθυνσις τηλεγραφική: ΔΑΝΕΖΗΝ, Κωνσταντινούπολεν.

ΣΥΝΔΡΟΜΑΙ

Η συνδρομή τῆς «Ναυτικῆς Ἑλλάδος» εἶναι εν Ἑλλάδι ετησίως δραχ. 12 και εν τῷ Ἑξωτερικῷ φρ. χρ. 12. Ἐξάμηνος εν Ἑλλάδι δρ. 7 και εν τῷ Ἑξωτερικῷ φρ. χρ. 7.

ΦΥΛΛΑ

ΤΗΣ «ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ»

Πωλοῦνται ἀντὶ 30 λεπτῶν ἑκάστον εις ἅπαντα τὰ εν Ἀθήναις βιβλιοπωλεῖα και εν τῷ «Ἀθηναϊκῷ βιβλιοπωλεῖφ» παρά τὸ Ἰνστιτούτον τῶν Ναυτικῶν.