



ΤΟ ΜΟΝΟΝ ΕΝ ΕΛΛΑΔΙ ΕΒΔΟΜΑΔΙΑΙΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΠΕΡΙΟΔΙΚΟΝ ΕΙΚΟΝΟΓΡΑΦΗΜΕΝΟΝ

ΙΔΡΥΤΗΣ ΚΑΙ ΙΔΙΟΚΤΗΤΗΣ



ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ

Ι. Θ. ΣΙΦΝΑΙΟΣ

Κ. ΑΥΓΕΡΗΣ ΚΑΙ Ν. ΚΟΤΣΟΒΙΛΛΗΣ

ΣΥΝΕΡΓΑΤΑΙ

- Ν. ΓΕΡΜΑΝΟΣ
- Μ. ΓΟΥΔΑΣ
- Ε. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ
- 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

## 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' ἐκάστην δημοσίευσιν ἢ δραχ. 1.50, ὅσας ἢ ἀγγελία καταλαμβάνει δύο στίχους, θὰ δύναται πάντες ἀνεξαίρετως νὰ υποβοηθήσωσι τὴν ἀνάπτυξιν τῆς ἐργασίας των καὶ τὴν ἐνίσχυσιν ταύτης.

### ΠΑΣΑ ΑΓΓΕΛΙΑ

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

ΓΑΛΗΝΑ

1091

## ΟΙ ΚΑΝΟΝΕΣ

ΤΗΣ ΥΟΡΚΗΣ ΚΑΙ ΑΜΒΕΡΣΗΣ ΤΟΥ 1890

Συνηθέστατα, σχεδὸν πάντοτε ἐν ταῖς συμβάσει ναυλώσεων καὶ Ἀσφαλειῶν τῶν ἡμετέρων Ἀτμοπλοίων συνομολογεῖται μεταξὺ ναυλωτῶν, ἀσφαλιστῶν καὶ ἐφοπιστῶν ἡ ῥήτρα, ὅτι κατὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῆς συμβάσεως θέλουσιν ἐφαρμόζεσθαι οἱ κανόνες τῆς Ὑόρκης καὶ τῆς Ἀμβέρσης. — Ὅλιγοὶ ἐκ τῶν συμβαλλομένων, ἴσως δὲ καὶ ὀλίγοι ἐκ τῶν ἐπιτετραμμένων νὰ λύσωσι τὰς ἐκ τῆς ἐφαρμογῆς τῶν κανόνων τούτων τικτομένας διαφοράς, ἔχουσιν ἀκριβῆ γνῶσιν τῆς νομίμου αὐτῶν ἰσχύος, τῆς πηγῆς αὐτῶν, καὶ τοῦ ἀντικειμένου αὐτῶν.

Ὡς ἐκ τούτου νομίζω ὅτι δὲν εἶνε τῶν ἐκτὸς τοῦ κύκλου τῆς ἐφημερίδος ταύτης ἐξεταζομένων ζητημάτων, ἡ σύντομος καὶ πρακτικὴ τῶν κανόνων τούτων ἀνάλυσις, ὅπως οἱ συμβαλλόμενοι διατελώσιν ἐν γνώσει τῶν ὑποχρεώσεων, ὅσας ἀναδέχονται, καὶ τῶν δικαιωμάτων ὅσα κτῶνται συνομολογοῦντες τὴν ἐφαρμογὴν τῶν ἐπιτετραμμένων κανόνων.

Εἶνε γνωσταὶ αἱ μεγάλαι καταρρυθμίσεις τῶν νόμων τῶν κανονιζόντων τὰς ἐκ τῆς ναυτιλίας δικαιοπραξίας, μεταρρυθμίσεις, αἰτινες ἰδίως κατὰ τὸ τελευταῖον ἡμισυ τοῦ ἔργου λήξαντος αἰῶνος, καὶ ἰδίως κατὰ τὴν τελευταίαν αὐτοῦ δεκάτην μονοουχὶ μετέβαλον τοὺς ναυτικούς κώδικας: πάντων σχεδὸν τῶν Κρατῶν τοῦ Κόσμου.

Ἡ γενικὴ αὐτὴ κίνησις καὶ προσπάθειαι πρὸς βελτίωσιν τῶν ναυτικῶν νόμων εἶναι ἀναγκαῖα συνέπεια τῶν νέων συνθηκῶν ἐν αἷς εὐρέθη ἡ ναυτιλία καὶ τὰς ὁποίας προεκάλεσεν ἡ εἰσαγωγὴ τῆς ἀτμοπλοίας, ἡ ταχεῖα συγκοινωνία καὶ ἡ ἡμέρωσις τῶν ἡθῶν, ἀλλὰ δυστυχῶς ἐν τῇ γενικῇ ταύτῃ κινήσει ὑστερεῖ πάντως ἡ ἡμετέρα Ἑλλάς διεπομένη μέχρι σήμερον ὑπὸ τοῦ νόμου τοῦ 1807 καὶ τοῦτο κατὰ παράδοξον ἀντίθεσιν πρὸς τὰς ἀδιακόπους μεταρρυθμίσεις τῆς διοικητικῆς καὶ οἰκονομικῆς ἡμῶν νομοθεσίας. Μαρτύρια τῆς μεταρρυθμιστικῆς ταύτης ἐργασίας ἐκτὸς ἄλλων πρόκεινται οἱ νέοι ναυτικοὶ Νόμοι τῆς Ἰταλίας, τῆς Ἰσπανίας, τῆς Γερμαν. Αὐτοκρατορίας, καὶ οἱ Γαλλικοὶ νόμοι τῆς 14 Ἰουνίου 1841, 14 Ἰουνίου 1854,

3 Μαρτίου 1862, 18 Δεκεμβρ 1874, 10 Ἰουλίου καὶ 12 Αὐγούστου 1875, 24 Μαρτίου 1891, 9 Ἀπριλίου 1898, καὶ 21 Ἀπριλ. 1898, αἰτινες μονοουχὶ μετεμόρφωσαν τὸν κώδικα τοῦ 1807, τὸν διέποντα μέχρι σήμερον ἐκτὸς ἐλαχίστων τροποποιήσεων τὰς ναυτιλιακὰς ἡμῶν σχέσεις.

Ἡ νομοθεσίαι κατὰ τὸ εἰωθὸς αὐτῇ προσβαινεν εἰς τὰς μεταρρυθμίσεις ταύτας βραδέως καὶ μετ' ἐπιφυλάξεων, ἀλλὰ τὰ διάφορα ναυτικά μέτρα δὲν εἶχον τὴν ὑπομονὴν ν' ἀναμείνωσι τὰς διατυπώσεις καὶ τὰς παρεκλύσεις ὅσας ἀπῆται ἡ ἐπίσημος νομοθεσίαι ὡς ἐκ τούτου προσβαινεν διὰ τῶν ναυτικῶν συνεδρίων τῶν κατὰ χώραν, καὶ τῶν διεθνῶν, ἅτινα ὀργανίζοντο εἰς ἰδιωτικούς ὡς εἶπεν νομοθέτας, τῶν διαφορῶν αὐτῶν διατάξεων ἐφαρμοζομένων συμβατικῶς ἐν τοῖς διαφοροῖς λιμέσι μέχρις οὗ ἤθελον ἀποτελέσει ἐπίσημον νομοθέτημα τῆς χώρας ἢ μέχρις οὗ διεθνῆς ναυτικὸς νόμος ἤθελε περιλάθει ταύτας εἰς τὸν διεθνή ναυτικὸν κώδικα.

Τὴν ψήφισιν διεθνοῦς ναυτικοῦ νόμου ἐπιδιώκει ὁ σύλλογος τοῦ Διεθνοῦς ναυτικοῦ δικαίου, καὶ τὰ κατὰ πρωτοβουλίαν τούτου συνερχόμενα ἐκάστοτε ναυτιλιακὰ συνέδρια, ὧν ἐν πρώκειται νὰ συνέλθῃ κατὰ τὸ ἔτος 1902 ἐν Ἀμβούργῳ.

Ἐν τοῖς συνεδρίοις τούτοις ἐν οἷς πρακτικῶνται καὶ βουλευόνται πάντες οἱ ἐξέχοντες ἐν θεωρίᾳ καὶ πράξει ἦτοι, νομοδιδάσκαλοι, δικηγόροι, ναυλομεσίται, ἐφοπισταί, ἀσφαλισταί, καὶ κανονισταὶ ἀβαριῶν συνεζητήθησαν καὶ ἐψηφίσθησαν πολλαὶ διατάξεις καὶ κανονισμοὶ καλούμενοι (Regles, regole.) ἐξ ὧν πλείστα ἐλαβον παρά τισι κράτεσι νόμου ἰσχύον, πολλὰ δὲ ἐκτίσθησαν καὶ γενικὸν διεθνὲς κύρος, οἷαι ὁ κανονισμὸς πρὸς ἀποτροπὴν ἀπὸ τῶν κινδύνων τῆς συγκρούσεως, ὁ ἐπὶ τῶν ναυτικῶν σημάτων, ὁ περὶ τῶν ὑποβρυχίων καλωδίων καὶ εἰ τις ἕτερος.

Ἐν τοιοῦτοις συνεδρίοις ἐψηφίσθησαν καὶ ἐγένοντο παραδεκτοὶ οἱ ὑπὸ ἐξέτασιν κανόνες τῆς Ὑόρκης καὶ Ἀμβέρσης.

Τὸ πρῶτον συνέδριον, ὅπερ ἔθηκε τὰς βάσεις τῶν κανόνων τούτων ἢ διατάξεων συνήλθε κατὰ τὸ ἔτος 1880 ἐν Γλασκῶβη — αἱ δὲ διατάξεις αὗται εἰσὶ γνωσταὶ ὑπὸ τὴν ἐπωνυμίαν « Κανόνες τῆς Γλασκῶβης. »

Οἱ κανόνες οὗτοι προέβλεπον περὶ τοῦ πρακτέου κατὰ τὸ ἐκούσιον κάθισμα, τὴν ἐν τῷ πλοίῳ πυρκαϊάν, τὴν ἐκβολὴν καὶ τὰς συνεπείας αὐτῆς, κατὰ τοὺς ἐκτάκτους χειρισμοὺς τῶν ἰστιῶν χάριν κοινῆς σωτηρίας, τὰ κατὰ τὸ δυστύχημα δαπανηθέντα, τοὺς μισθοὺς τοῦ πλοιάρχου καὶ τοῦ πληρώματος κατὰ τὸν χρόνον τῆς ἐπισκευῆς τοῦ πλοίου, τέλος τὰς εἰς τὴν γενικὴν ἀβάρειαν συνεισφερούσας ἀξίας.

Οἱ κανόνες οὗτοι ὑπεβλήθησαν καὶ συνεζητήθησαν τὸ δεύτερον ἐν τῷ διεθνῇ συνεδρίῳ συνελθόντι ἐν Λονδίῳ κατὰ τὸ 1862, ἐψηφίσθησαν δὲ ὡς εἶχον ἄνευ τροποποιήσεως τινος.

Κατὰ τὸ ἔτος τοῦτο συνέστη καὶ ὁ διεθνὴς σύλλογος πρὸς σύνταξιν διεθνῶς ναυτικοῦ κώδικος, σκοποῦντος τὴν ἐφαρμογὴν εἰς πάντα τὰ κράτη κοινῶν διατάξεων τοῦ ναυτικοῦ Δικαίου. Ἡ πρώτη αὐτοῦ σύνοδος συνήλθεν ἐν Γόρκῃ κατὰ τὸ 1864 — Ἐκ τῶν σπουδαιότερων ἔργων τῆς συνόδου ταύτης ἦν ἡ συζήτησις καὶ μεταρρυθμίσεις τῶν κανόνων τῆς Γλασκῶβης — οὗς συνεζήτησεν εὐρέως, συνεπλήρωσε καὶ ἐτροποποίησεν ἐν μέρει, παραπέμψασα εἰς νέαν συζήτησιν ἐν προσεχῇ συνεδρίῳ οὗ ἔδρα ὄρισται ἡ Ἀμβέρσα — Ὅντως δὲ συζητηθέντες καὶ συμπληρωθέντες ἐν Ἀμβέρσῃ ἐγένοντο γνωστοὶ ὑπὸ τὸ ὄνομα « κανόνες τῆς Γόρκῃς καὶ Ἀμβέρσῃς » τοῦ 1877.

Τοὺς κανόνες τούτους ἀπεδέχθησαν πάντες σχεδὸν οἱ ἐφοπλισταί, φορτωταὶ καὶ ἀσφαλισταὶ πάντων σχεδὸν τῶν ναυτικῶν κέντρων τῆς ὑψηλίου, ἀπὸ τοῦ ἔτους 1879 μάλιστα 783 ἐφοπλισταὶ ἐκπροσωποῦντες τὰ 43% ἐπὶ τῶν σκαφῶν τῆς Μεγάλῃς Βρεττανίας συνεφώνησαν διὰ συνυποσχετικῶν ἢ συνομολογῶσιν ἐκάστοτε τὴν ῥήτραν τῆς συμβατικῆς ἐφαρμογῆς αὐτῶν ἐν τοῖς ναυλοσυμφώνοις, ταῖς φορτωτικαῖς καὶ τοῖς ἀσφαλιστικαῖς συμβολαίαις — Ἐκτοτε δὲ ἡ ῥήτρα αὕτη περιέχεται εἰς πάντας σχεδὸν τοὺς ἐντύπους ὁρους τῶν εἰρημένων ἐγγράφων.

Ἐν τούτοις ἡ ἐφαρμογὴ αὐτῶν ἀπέδειξεν ὅτι καὶ ὅπως εἶχον συμπληρωθεῖ οἱ ὑπὸ ἐξέτασιν κανόνες ἐν Γόρκῃ καὶ Ἀμβέρσῃ, πάλιν ἔμενον χαινόντα κενὰ καὶ ἐγεννῶντο διενέξεις πρὸς βλάβην τῶν ναυτιλλομένων, καὶ τῶν ἐν θαλασσiais ἐπιχειρήσεσι κερδοσκοποῦντων. — Ὡς ἐκ τούτου συνεκλήθη συνέδριον ἀσφαλιστῶν, ἐφοπλιστῶν, ναυλομεσιτῶν καὶ κανονιστῶν ἀβαριῶν ὑπερ ἀπεφάσισε νὰ ὑποβάλῃ εἰς τὴν 14 σύνοδον τοῦ συλλόγου τοῦ διεθνῶς ναυτικοῦ κώδικος,

τοὺς περὶ ὧν ὁ λόγος κανόνες πρὸς συζήτησιν καὶ συμπλήρωσιν

Ἡ σύνοδος συνεκροτήθη κατὰ τὸ 1890 ἐν Λιβερπούλει, καὶ τὸ σπουδαιότερον ἀντικείμενον τῶν συζητητέων του ἦν ἡ μεταρρυθμίσεις τῶν εἰρημένων κανόνων. Ἐν ταῖς συζητήσεσι περὶ τοῦ ἀντικειμένου τούτου ἐξητάσθησαν λεπτομερῶς οὐ μόνον τὰ πορίσματα τὰ ἐκ τῆς δεκαπενταετοῦς ἐφαρμογῆς προκύψαντα, ἀλλὰ καὶ ἐχρησιμοποιήθησαν καὶ αἱ σοφὰ γνώμαι αἱ προταθεῖσαι ἐν τοῖς ναυτικοῖς συνεδρίοις τῆς Ἀμβέρσῃς καὶ τῶν Βρυξελλῶν τοῦ 1888, τῆς Κιπενάγῃς κατὰ τὸ 1888 καὶ τῆς Βασιγκτῶνος κατὰ τὸ 1889.

Οὕτως οἱ κανόνες τοῦ 1890 διατηρήσαντες τὴν ἀρχικὴν αὐτῶν ἐπωνυμίαν, μετὰ τὴν προσθήκην τοῦ ἔτους καθ' ὃ συνεπληρώθησαν, ἤτοι « Κανόνες τῆς Γόρκῃς καὶ Ἀμβέρσῃς τοῦ 1890 » εἶνε ἀποτέλεσμα πολυετῶν μελετῶν κατὰ θεωρίαν καὶ πείραν, πάντων τῶν προεξεχόντων ἐν τῇ θεωρίᾳ καὶ τῇ πράξει ὄλων τῶν Κρατῶν τοῦ Κόσμου.

Ἀλλὰ ἡ πρόοδος τῆς ἐπιστήμης εἶε ἀδιάλειπτος, αἱ δὲ ἐμπορικαὶ καὶ ναυτιλιακαὶ ἐργασίαι ῥαγδικιότεροι κατὰστᾶσαι ἀπέδειξαν νέας ἑλλείψεις. Πρὸς συμπλήρωσιν τούτων συνεκλήθη συνέδριον ἐν Γενούῃ κατὰ τὸ 1892, καθ' ὃ ὑποβληθέντες οἱ ὑπὸ ἐξέτασιν κανόνες εἰς νέον ἔλεγχον ὑπέστησαν τροποποιήσεις τινὰς τῇ προτάσει εἰσηγητικῆς ἐπιτροπῆς συγκειμένης ὑπὸ νομικῶν καὶ κανονιστῶν ἀβαριῶν.

Οἱ ἐν ταῖς συμβάσεσι τῶν ἡμετέρων ἀμπλοίων συνηθέστατα συνομολογούμενοι εἶνε οἱ ὑπὸ τὴν ἐπωνυμίαν « Κανόνες τῆς Γόρκῃς καὶ τῆς Ἀμβέρσῃς τοῦ 1890 ». Πρέπει δὲ νὰ προσέχωσιν οἱ συμβαλλόμενοι νὰ ὀρίζωσι κατὰ τὴν συνομολογήσιν τῆς ἐφαρμογῆς των, τὸ ἔτος 1890, διότι ἄλλως θὰ γεννᾶται ζήτημα τίνες εἶνε οἱ ἐφαρμοστέοι, οἱ τοῦ 1877 ἢ οἱ τοῦ 1890, ἢ οἱ προγενέστεροι.

**Οἱ κανόνες τῆς Γόρκῃς καὶ τῆς Ἀμβέρσῃς τοῦ 1890 εἰσὶν οἱ ἐφεξῆς.**

**ΚΑΝΩΝ Α'.**

**Ἐκβολὴ τῶν ἐπὶ τοῦ καταστρώματος ἐμπορευμάτων.**

Τὰ ἐπὶ τοῦ καταστρώματος τοῦ πλοίου φορτωμένα ἀντικείμενα, ἐὰν ἐκβληθῶσι πρὸς κοινὴν σωτηρίαν δὲν ἀποζημιοῦνται ἐκ τοῦ ποσοῦ τῆς συνεισφοράς.

Λογίζεται ὡς ἀποτελοῦν μέρος τοῦ καταστρώματος πᾶν διαμέρισμα, ἢ οἰονδήποτε ἰκρίωμα μὴ περιλαμβανόμενον εἰς τὸ σκάφος.

(ἔπειτα συνεχῆ)

Σύρος 1 Ἰουλίου 1901. Σ. Α. ΜΑΤΕΙΣ

**ΜΕΓΑΛΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΓΥΜΝΑΣΙΑ**

**ΤΟΥ ΓΑΛΛΙΚΟΥ ΣΤΟΛΟΥ**

29 Ἰουνίου

Ὁ Στόλος τοῦ Βορρᾶ ἀπέπλευσε τῆς Βρέστης τὴν 22 Ἰουνίου, ὁ δὲ τῆς Μεσογείου ἐκ Τουλόν τὴν 21 τοῦ αὐτοῦ μηνός, ἐπλευσαν δὲ ἀμφότεροι πρὸς τὰς ἀκτὰς τῆς Ἀλγερίας.

Ὁ στόλος τοῦ Βορρᾶ ἀπάρει τῆς Βρέστης τὴν πρῶταν τῆς 22ας Ἰουνίου ἐκοινωνε μετ' αὐτῆς διὰ τοῦ ἄνευ σύρματος τηλεγράφου μέχρι τῆς ἐσπέρας τῆς αὐτῆς ἡμέρας ἢ μοῖρα τῶν θωρακοβαρίδων ἀπέπλευσε δύο ἡμέρας βραδύτερον, μετ' αὐτῆς δὲ καὶ τὸ ἀντιτορπιλικὸν La Hire ἡ ἀρχηγὴ τῆς μοῖρας ταύτης (Bouvines) ἐρωδιάσθη διὰ τῶν μηχανημάτων τοῦ ἄνευ σύρματος τηλεγράφου. καὶ κατὰ συνέπειαν, ὁ ἀντιναύαρχος Menard ἀρχηγὸς τοῦ στόλου τοῦ Βορρᾶ) θὰ δυνθῆ, ἀποσπῶν πρὸς τὰ ὀπίσω ἐν ἡ δύο τῶν καταδρομικῶν του, νὰ ἔλθῃ τάχιστα εἰς ἐπαφὴν μετὰ τῶν δύο θωρακοβαρίδων

Ὁ στόλος τῆς Μεσογείου ἐπειδὴ εἶχε νὰ διατρέξῃ μικρὸν διάστημα ἀφίκετο εἰς Ἀλγερὶον τὴν 7ην πρῶτην ὥραν τῆς 23 Ἰουνίου καὶ εἰσῆλθεν ὀλόκληρος καὶ ἐν γραμμῇ παραγωγῆς εἰς τὸν λιμένα τῆς πόλεως ταύτης ἀγκυροβολήσας ταχύτατα καὶ ἄνευ οὐδενὸς ἀπεικταίου. Ἡ ἐν Philippeville ὑπὸ τὸν ὑποναύαρχον Caillard μοῖρα τῶν καταδρομικῶν θέλει καταπλεύσει εἰς Ἀλγερὶον τὴν 27ην

Ὁ Ναύαρχος Gervais συνοδευόμενος ὑπὸ τοῦ ἀρχιεπιστολέως τοῦ ὑποναύαρχου Merleau-Ponty ἀναχωρεῖ ἐκ Παρισίων διὰ Τουλόν τὴν ἐσπέραν τῆς 26ης, τὴν δὲ δεῖλην τῆς 27ης θέλει ἐπιβῆ τοῦ θωρηκτοῦ Bouvet, ὅπερ ἀναμένει αὐτὸν εἰς τὸν λιμένα τῆς πόλεως ταύτης.

Ὁ στολισκος τῶν τορπιλλοβόλων τῆς Τυνιδος ἀπέπλευσεν ἐκ Βυζέρτας κατευθυνόμενος εἰς Ἀλγερὶον.

Τὴν ἐσπέραν τῆς 29ης ἢ τῆς 1ης Ἰουλίου ὁ στόλος τῆς Μεσογείου θέλει ἀπέρει ἐξ Ἀλγερίου καὶ μέρος αὐτοῦ θέλει ἐκτελέσει εἰκονικὴν προσβολὴν τῶν ὀχυρωμάτων τῆς πόλεως ταύτης.

Ὁ στόλος τοῦ Βορρᾶ, ὅστις θέλει ἀνθρακκῶσει ἐν πλῆθι θὰ εἰσελθῇ εἰς τὴν Μεσόγειον κατὰ τὰς πρῶτας ἡμέρας τοῦ Ἰουλίου καὶ τὰ ὑπὸ τῶν δύο στόλων ἐκτελεσθησόμενα γυμνάσια διπλῆς ἐνεργείας θέλουσι διαρκέσει ἀπὸ τῆς 3ης μέχρι τῆς 9ης Ἰουλίου.

Περὶ τὴν ἡμερομηνίαν ταύτην ἡ ναυτικὴ

δύναμις θέλει καταπλεύσῃ εἰς τὸν ὄρμον Salins d' Hyeres, καὶ ἐκεῖ θέλει ἀγκυροβολήσει εἰς τέσσαρας φάλαγγας προσηνατολισμείας κατὰ τὴν διεύθυνσιν Μέσης-Αἰψ. Ἡ μεταξὺ τῶν πλοίων ἀπόστασις ἔσται 400 μέτρων, ἐκάστη δὲ φάλαγγις θ' ἀποτελεῖται ἐξ ὀκτώ πλοίων. Τὰ τορπιλλικὰ καὶ τὰ ἀντιτορπιλλικὰ θέλουσιν ἀγκυροβολήσει εἰς τὸ μεταξὺ τῶν φάλαγγων καὶ τῆς ξηρᾶς διάστημα. Τὴν 14ην Ἰουλίου ἡ ναυτικὴ δύναμις θὰ εὐρίσκηται εἰς τὸν λιμένα τοῦ Toulon

Ἀπὸ τῆς 17ης μέχρι τῆς 29ης ἡ ναυτικὴ δύναμις θέλει ἐκτελέσει γυμνάσια εἰς τὰ μεσημβριὰ παράλια τῆς Γαλλίας καὶ εἰς τὰς ἀκτὰς τῆς Κορσικῆς

Ὁ Ναύαρχος Gervais ἀπηύθυνε πρὸς τὴν ναυτικὴν δύναμιν τὴν ἀκόλουθον ἡμερησίαν διαταγήν.

« Ἡ Γαλλικὴ Δημοκρατία με ἐτίμησε με- « γάλως ἀναθέτουσά μοι καὶ αὐθις τὴν ἀρχηγί- « αν τῆς ναυτικῆς δυνάμεως, τῆς σχηματισθεί- « σης ἐκ τῆς συνενώσεως τῶν στόλων τῆς Με- « σογείου καὶ τοῦ Βορρᾶ.

« Ἀναλαμβάνων μετ' ὑπερηφανείας καὶ « χαρᾶς τὴν διοίκησιν ὑμῶν, ἀπευθύνω πρὸς « ἅπαντας, ναύαρχους, ἀξιωματικούς καὶ πλη- « ρώματα, ἐγκάρδιον χαιρετισμόν.

« Ἀποστολὴν ἔχω νὰ συνενώσω τὰς προ- « σπαθείας μου πρὸς τὰς ὑμετέρας ὁπῆς ἢ περίο- « δος τῶν γυμνασίων τῶν ἐκτελεσθησομένων διὰ « τοσοῦτον ἐπιβλητικῶν δυνάμεων, ἢ ὅσον οἶόντε « γόνιμος εἰς ὠφέλιμα διδάγματα. Ἐπικαλοῦμαι « ἔθεν τὴν προθυμίαν ὑμῶν, καὶ ἐπαφίεμαι εἰς « τὴν δεδοκιμασμένην ὑμῶν ἀφοσίωσιν.

« Ἴσως ζητήσω παρ' ὑμῶν πολλά, εἶμαι « ὁμως βέβαιος ὅτι ὅσον πολλὰ καὶ ἂν ὦσιν « αἱ ἀπαιτήσεις μου θέλετε ἀποδεχθῆ αὐτὰς « μετὰ προθυμίας, πρὸς δόξαν τοῦ ναυτικοῦ καὶ « τῆς Γαλλίας, τὸ δὲ καθήκον ὑμῶν τότε μόνον « θὰ ἔχῃ καλῶς ἐκπληρωθῆ, ἐὰν μετὰ τὴν λη- « ξιν τῶν γυμνασίων ἐπιτραπῇ ὑμῖν νὰ εἴπητε « ὅτι ἐν ἐπὶ πλέον βῆμα ἐγένετο πρὸς παρα- « σκευὴν τοῦ μέλλοντος ἐκείνου, ὅπερ πάντες « φιλοδοξοῦμεν καὶ οὐ ἡ ἐλπίς πάλλει ἐν ταῖς « ψυχαῖς ἡμῶν».

6 Ἰουλίου

Ὁ Ναύαρχος Gervais καὶ ὁ ἀρχιεπιστο- λέὺς τοῦ ἀφίκοντο εἰς Τουλόν τὴν 26ην. Ὁ

Ναύαρχος επέβη άμέσως και όλως άνεπισήμως του Bouvet. Τήν δείλην μετέβη εις έπίση ψιν του Ναυτικού διοικητού (Prefet Maritime) ένθα είχαν συναθροισθή άπαντες οι στρατηγοί της περιφερείας και οι ύπονάρχοι διευθύνται και άρχηγοί των ύπηρεσιών του λιμένος.

Τά πρόσωπα ταύτα ήσυχώθησαν εις τό ζήτημα του έν Τουλών έφοδιασμού της ναυτικής δυνάμεως, την 10 'Ιουλίου. Άπερασίθη δέ όπως ό έφοδιασμός ούτος γείνη έν καιρώ πολέμου, δηλαδή, μόνον δια των προσώπων των άνηκόντων εις την ύπηρεσίαν του ναυστάθμου. Έλπίζεται ότι θα ή δυνατόν να χρηρηθώσιν εις τους στόλους 13000 τόννοι γαιανθράκων έν διαστήματι δύο ήμερών.

Τήν έσπέραν της 27ης περί την 9 ώ. 15 λεπτά Bouvet έξήλθε του λιμένος συνοδεύμενον υπό του καταδρομικού Calilee και του άντιτορπιλικού Hallebarde. Ό καιρός ήτο κάλλιςτος και τό Bouvet άπεμακρύνθη της άκτής άνταλλάσσον σήματα μετά του φρουρίου Saint-Louis, διά του άνευ σύρματος τηλεγράφου. Τά ύπολειπόμενα πλοία του στόλου θέλουνσι πλεύσει εις 'Αλγέριον μεμονωμένως.

Τό Bouvet είσήλθεν εις τον λιμένα της πόλεως ταύτης την 9ην πρωινήν ώραν της 29ης 'Ιουνίου τα πλοία του στόλου άπένειμαν τās κεκανονισμένας τιμάς. Έπί της παραλίας, ει και ό καύσων ήτο άφόρητος συνωστίζετο άπειρον πλῆθος λαού.

Έπειδή ή υπό τον ύπονάρχον Caillard μοίρα των καταδρομικών είχεν ήδη άφικθή εις 'Αλγέριον ό στόλος της Μεσογείου ήτο πλήρης κατά τον κατάπλου του άρχιναύαρχου.

Τήν 30ην 'Ιουνίου άπέπλευσεν ή δευτέρα θωρηκτή μοίρα μετά του καταδρομικού Lavoisier και του άντιτορπιλικού Duvois την δε 1ην 'Ιουλίου άπας ό στόλος της Μεσογείου έξήλθε του λιμένος του 'Αλγερίου. Τήν δείλην της αύτης ήμέρας έξετέλεσε πρό της πόλεως ταύτης έλιγμούς και εικονικήν προσβολήν των οχυρωμάτων αύτης, από της έπομένης δε ήρξατο ή περίοδος των γυμνασιών διπλής ένεργείας. Πρός τούτο τό μέγιστον μέρος του στόλου της Μεσογείου άπέτέλεσε στόλον τινά Α ισχυρότερον δύο στόλων Β και Γ, όταν ούτοι είνε κεχωρισμένοι άλλήλων και άσθενέστερον του συνόλου αύτων. Ο Β θέλει σχηματισθή εκ του ύπολοιπού στόλου της Μεσογείου, ό δέ Γ εκ του στόλου του Βορρά. Ό στόλος Α γνωρίζων ότι οι Β και Γ μέλλουσιν να συνενωθώσιν, όπως προσβάλλωσιν αυτόν, προσπαθεί να παρεμποδίση την συνένωσιν ταύτην και να καταπολεμήση έκαστον τούτων χωριστά έξ άλλου οι Β και Γ προσπαθεύσιν να συνενωθώσιν όπως καταβά-

λωσι τον στόλον Α και όπως έμποδίσωσιν έτερόν τινά στόλον Δ (όστις θαποτελήται εκ των θωρακοβαρίδων Bouvines και Amiral Tréhouart) φιλικόν του Α να συνενωθῆ μετά τούτου. Τοιούτον είνε έν γενικαίς γραμμαίς τό θέμα όπερ θέλει εκτελεσθῆ κατά την πρώτην περίοδον των γυμνασιών.

Ό στόλος του Βορρά κατέπλευσεν εις Tanger (Μαρόκκον) την 1ην 'Ιουλίου εκείθεν δέ θα πλεύσει εις τό Γιβραλτάρ. Ό στόλος ούτος ύπέφερε πολύ εκ τρικυμίας κατά τον διάπλου του Γασκωνικού κόλπου ένκεν του έπικρατήσαντος ισχυρού Λιθο-Ζεφύρου, και ως εκ τούτου δέν ήδυνήθη άνθρακεύση έν άνοικτώ πελάγει. Τήν πρωίαν της 24ης ήτο έν όψει του άκρωτηρίου Finisterre, περί την μεσημβρίαν δέ τό καταδρομικόν αυτού D' Assas εκοινώνησε με-ά του σημαφόρου του άκρωτηρίου. Τήν 4ην έσπερινήν ώραν τά καταδρομικά ήγκυροβόλησαν εις Vigo της 'Ισπανίας, περί την θην δέ έπραξαν τό αυτό και τά θωρηκτά, ολίγον δέ μετά ταύτα κατέπλευσε και τό D' Assas. Ό στόλος άφού ήνθράκευσεν εκ των συνοδούντων αυτόν άνθρακοφόρων τῆ βοηθεία της συσκευής Temperlay άπέπλευσεν άμέσως και ως άνωτέρω έρρέθη κατέπλευσεν εις Tanger την 1ην 'Ιουλίου.

Τηλεγράφημά τι έξ Αιακείου υπό ήμερομηνίαν 3 'Ιουλίου περιέχον είδησιν λίαν ένδι-αφέρουσιν έχει ως εξής :

« Νέον πολεμικόν στοιχείον άνεφάνη κατά « τὰ ναυτικά γυμνάσια τό ύποβρύχιον Gusta- « ve Zédé, ού ούδεις ύπωπτεύετο την παρου- « σίαν έν τοίς ύδασι της Κορσικής, έπληξε διά « τορπίλλης τό Jauréguiberry και κατέστη « όρατόν μόνον κατά την στιγμήν καθ' ήν εί- « σήρχετο εις τον λιμένα του Αιακείου.

ΝΙΚ. Ι. ΜΠΟΤΑΣΗΣ

'Α.υθοπλοίαρχος του Β. Ναυτικού

## ΑΓΟΡΑ ΝΕΟΥ ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΥ

Πρό τινων ήμερών ό κ. Γ. Ρεμπου-τσάκος άνεχώρησεν εκ Πειραιώς εις Τερ-γέστην και προέβη εις την αγοράν άτμο-πλοίου, δι' ίδιον και διά λ)σμων δύο προ-σέτι συμπολιτών του. Τό άτμόπλοιον του-το άγορασθέν άντι 14,000 φρ. χρ. θα χρησιμοποιηθῆ εις άκτοπλοίαν.

## Η ΕΚΠΤΩΣΙΣ ΤΩΝ ΝΑΥΛΩΝ ΠΟΥ ΟΦΕΙΛΑΕΤΑΙ

Τό άνώτατον όριον, τό record ούτως ειπείν, των τιμών διά νέα άτμόπλοια διεκ-δικει ό τελευταίος Αύγουστος, ό δέ Νοέμ-βριος του αυτού έτους ήνοιξε την θύραν εις την εκπτώσιν των ναύλων.

Εις τό πρώτον, συντέινε κατά μέγιστον λόγον, ή κατά 2 'Αγ. λίρ. τον τόνον εκπτώσιν του σιδήρου και του χάλυθος και κατά δεύ-τερον, ή προθυμία εκ μέρους των ναυπηγών εις τό να δέχωνται παραγγελίας εις τιμάς κατά 10 μέχρι 15 0)0 χαμηλοτέρας διά τά επί πολύ άργούντα νεωρειά των.

Η φαινομενική κατάπαυσις της 'Αφρι-κανικής Έκστρατείας, ή κατόπιν μεγάλων κερδών σπουδή προς πώλησιν άτμοπλοίων, εις δευτέρας χείρας, και ή ναυπήγησις νέων είνε λόγοι ισχυρότεροι της εκπτώσεως των ναύλων, εκπτώσεως ήτις άτυχώς εξα-κολουθεϊ. Κατά πόσον αύτη είνε παροδική ή άπαρχή καχεξίας, να προΐδη τις εις βα-θμύν βεβαιότητα είνε παράτολμον.

Κατά τās έν 'Αγγλία στατιστικάς, ή άρχή του έτους τούτου εϋρε ναυπηγούμενα σκάφη χωρητικότητας έν όλω

τόνων 1.269. 919 έναντι

» 1 306. 751 κατά τό 1900

και » 1.401. 087 κατά τό 1899

Τό τρέχον έτος, φαινομενικώς μόνον, ύπολείπεται των άλλων έν συγκρίσει έτών, καθότι άλλεπάλληλα συμβόλαια ιδίως των ύπερωκεανείων άτμοπλοίων άνεβίβασαν κα-τά την πρώτην μόνον τριμηνίαν εις 1.303 116 τόνους τά υπό ναυπήγησιν σκάφη μη περιλαμβανομένων των μέχρι Μαρτίου πα-ραδοθέντων.

Εις την αύξησιν ταύτην συντρέχει επί-φόβως διά την άγγλικήν ναυτιλίαν ή 'Α-μερικανική κερδοσκοπία, της οποίας τό χρη-μα άφειδώς εισέδυσεν εις τās μεγάλας άγγλικάς άτμοπλοίας υπό μορφήν μέν της αγοράς, μετοχής ή εταιρισμού αλλά με πραγματικόν σκοπόν να συναθροίσῃ τά άγγλικά σκάφη υπό τον άμερικανικόν άετόν.

Κατά πόσον ή άγγλική φιλοτιμία θ' άφήση ελεύθερον τό σταδίον είνε ζήτημα, όπερ ήρξατο ήδη άπασχολούν τον ναυτικόν της 'Αλβιόνος κόσμον.

Π. Φ. ΚΑΛΔΕΡΑΡΗΣ

## Ο ΑΝΕΓ ΣΥΡΜΑΤΟΣ ΤΗΛΕΓΡΑΦΟΣ ΚΑΙ Η ΤΟΡΠΙΛΛΗ

Καθ' όν χρόνον ό κ. Wilson άσχολείται να σώση τους όμοίους του και εύρίσκει διά τό ναυα-γοσωστικόν τηλεβόλον νέαν έφαρμογήν, ρίπτων όβίδας με γόμωσιν εκ carbure de calcium, αίτινες φωτίζουσιν την θάλασσαν κατά τās σκο-τεινάς και τρικυμώδεις νύκτας, προώρισται να σώσωσι τους ναυαγούς, ό 'Αγγλος ήλεκτρολόγος κ. C. Varicas εύρίσκει εις τον άνευ σύρματος νέας ιδιότητας, δηλ. την έξ άποστάσεως διευ-θυνσιν των ύποβρυχίων και επί της επιφανείας της θάλασσης πλεουσών τορπιλλών.

Η νέα τορπίλλη ήτις φέρει τό όνομα του εφευρέτου Varicas όμοιάζει κατά την έξωτε-ρικήν κατασκευήν με την Whitehead, κατά την έσωτερικήν όμως διαφέρει, διότι τό γυρο-σκόπιον άντικαθίσταται έν τη νέα τορπίλλη δι' ειδικής ήλεκτρικής συσκευής και ένός δέκτου, όστις χρησιμεύει διά την κίνησιν του πηδαλίου. Η ήλεκτρική συσκευή άποτελείται έξ ένός co-héreur του Marconi όστις συνδέεται με ή-λεκτρικήν στοιχείαν, έξ ένός decohéreur του αυτού συστήματος και έξ ένός ήλεκτρομαγνή-του, όστις άκολουθως συνδέεται με την βαλ-βίδα του διευθυντηρίου μηχανήματος, όπερ συ-νενοϋται με τό πηδάλιον. Η κίνησις μεταδίδε-ται εις τό πηδάλιον ως εξής: όταν διαβιβάσθη τό ρεύμα ό ήλεκτρομαγνήτης έλκει τον όπλι-σμόν αυτού, ούτος κινεί την βαλβίδα προς τινά διευθυνσιν μεταδίδουσιν την κίνησιν ταύτην εις τό πηδάλιον. όταν όμως τό ρεύμα διακοπῆ τότε ό ήλεκτρομαγνήτης αποβάλλει την έλκτι-κήν αυτού δύναμιν, ό δέ όπλισμός αυτού, όστις είνε προσηρμοσμένος εις έλακτήριο, έπανέρχεται όπισω και τό πηδάλιον στρέφεται προς άλλην διεύθυνσιν τῆ βοηθεία των μοχλών αυτού. Έξι-σών τις τās περιόδους της διαβιβάσεως και της διακοπής του ρεύματος, βλέπει ότι αι κινήσεις του πηδαλίου έξουδετεροϋνται και ή τορπίλλη κινείται κατ' ευθείαν. Άρκεί λοιπόν να διευθύ-νη και αύτη προς ώρισμένην διεύθυνσιν να ρυθμίση την διακοπήν και την διαβίβασιν του ρεύματος, να επιτύχη αναλόγως των άναγκών την κατά βούλησιν τακτικήν περιοδικήν του ρεύματος ή την επιμήκυνσιν της ήλεκτρικής ένεργείας.

Τό σταθερόν μηχανήμα, όπερ δύναται να τοποθετηθῆ είτε επί της παραλίας είτε επί πλοί-ου, άποτελείται έξ ένός περιοδικού διακοπτήρος, όστις ένοϋται με πινόν περιτροπής, όπερ θέτει εις κίνησιν τον πομπόν μηχανής του άνευ σύρ-ματος τηλεγράφου. Ό περιοδικός διακοπτήρ

ἀποτελείται ἐξ ἑνὸς κυλίνδρου ἐπὶ τῆς περιφερείας τοῦ ὁποίου εἶνε στερεωμένοι δύο σωλήνες, ὁ μὲν ἐξ οὐσίας ἀγωγῆς τοῦ ἡλεκτρισμοῦ, ὁ δὲ ἐξ ἀπομονωτικῆς, τοποθετημένοι οὕτως ὥστε ὁ εἰς νὰ εἰσέρχεται ἐντὸς τοῦ ἄλλου διὰ τριγωνικῆς τομῆς. Μηχανισμὸς ὥρολογίου θέτει εἰς κίνησιν τὸν κύλινδρον, δύο ῥάβδοι ἐρχόμεναι αὐτοῦ κατὰ τὴν περιστροφὴν τοῦ ἑνὸς ἐξ αὐτῶν, σταθερὰ τοποθετημένη εἰς τὴν βᾶσιν, χρησιμεύει ἵνα εὐρίσκηται εἰς ἡλεκτρικὴν συνάφειαν μὲ τὸν σωλήνα τὸν κατασκευασμένον ἐξ ἀγωγῆς οὐσίας, ἡ ἑτέρα, ἀσταθῆς, κινεῖται παραλλήλως τῷ ἄξονι τοῦ κυλίνδρου, κατὰ τὴν περιστροφὴν εἶναι οὕτως τοποθετημένη ὥστε νὰ διέρχεται διαδοχικῶς καὶ κατὰ τὰ αὐτὰ χρονικὰ διαστήματα διὰ τοῦ σωλήνος τοῦ ἐξ ἀγωγῆς οὐσίας καὶ διὰ τοῦ ἐκ τῆς ἀπομονωτικῆς. Ἡ περίοδος τῆς διαδιβάσεως θὰ εἶνε ἴσκι ὅταν ἡ κινήτῃ ἐρχομένη διέλθῃ ἐξ ἴσης ἀποστάσεως ἀπὸ τὰς βᾶσεις τῶν σωλήνων, θὰ ἐπιταχύνωνται ὅμως ἢ θὰ ἐπιβραδύνωνται, ὅταν ἡ ἐρχομένη θέλει πλησιάζῃ περισσότερο πρὸς τὸ μέρος τοῦ ἑνὸς ἢ τοῦ ἑτέρου σωλήνος.

Ὁ κ. Varicas ἐπενόησεν εὐφυῆς μηχανήματα, ἵνα διαδιβάσῃ τὰ ἡλεκτρικὰ κύματα εἰς τὴν ὑποβρύχιον τορπίλῃν εἰς βάθος 3,50 μέτρων, τὸ ἐξῆς εἰς τὸ ἀνώτατον μέρος τῆς ἐπιφανείας τῆς τορπίλλης κατασκεύασεν εἶδος μικροῦ θαλάμου ἐντὸς τοῦ ὁποίου ἔθεσε πινίον ἐκ λεπτοτάτου σύρματος, οὕτως τὸ ἕτερον τῶν ἄκρων εἶνε ἀνηρημένον εἰς μεταλλικὸν πλωτήρα, τὰ ἡλεκτρικὰ κύματα προσπίπτοντα ἐπ' αὐτοῦ, διαδιβάσκονται εἰς τὸ πινίον καὶ ἐκεῖθεν εἰς τὸ ἐσωτερικὸν μηχανήμα τῆς τορπίλλης.

Αἱ δοκιμαίαι εἰς ἃς ὑπεβλήθησαν αἱ τορπίλλαι αὗται ἀπέδειξαν ὅτι εἶνε ἀνώτεροι τῶν Whitehead, ἀλλὰ ἐκεῖνο ὅπερ εἶνε ἀξιοσημείωτον εἶνε ἡ τιμὴ αὐτῆς ἥτις ἀνέρχεται εἰς 5000 fr. ἐν ᾧ ἡ Whitehead τιμᾶται 15000 fr. ἐντὸς δὲ ὀλίγου χρόνου ἡ Whitehead θέλει ἀντικατασταθῆ ὑπὸ τῆς τορπίλλης τοῦ κ. Varicas.

Β. Α. ΛΕΟΝΤΟΠΟΥΛΟΣ

## ΔΗΛΩΣΙΣ

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

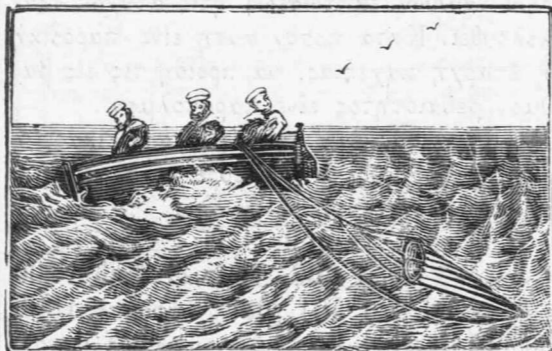
## Ο ΣΩΣΤΙΚΟΣ ΚΩΝΟΣ ΤΩΝ ΣΩΤΗΡΙΩΝ ΣΚΑΦΩΝ

Εἶναι γνωστὰ εἰς τοὺς ναυτικούς μας τὰ σωτήρια σκάφη καὶ ὅλοι γνωρίζομεν πῶς ταῦτα εἶναι ἐροπλισμένα ὅταν παραδίδονται ἀπὸ τοὺς Ἄγγλους ἢ ἀπὸ ἄλλων Εὐρωπαϊκῶν καταστημάτων, ἔνθα λειτουργεῖ ἡ αὐστηρὰ ἐπιθεώρησις.

Μεταξὺ τῶν πολλῶν αὐτοῦ ἐξαρτημάτων ὑπάρχει καὶ εἰς κωνοειδῆς σάκκος ἀπὸ καρβόπανον διὰ τὸν ὅποιον πλείστοι ἐκ τῶν ἡμετέρων θαλασσιῶν μοι ἔλεγον:

— Τὸ κεφάλι μου ἐσπαζα νὰ μάθω εἰς τί ἠδύνατο νὰ χρησιμεύσῃ τὸ μυτερὸ αὐτὸ σκκουλί, τὸ ὅποιον μὲ τέτοιο προφυλακτικὸν τρόπο εἶναι τοποθετημένο μέσα εἰς τὸ Λάϊφ—Μπότ—σωτήριον σκάφος.

Καὶ ἐν τούτοις οὐδεὶς ταξιδεύων ἔπρεπε νὰ ἀγνοῇ τὸν Σωστικὸν Κῶνον ἢ τὸν σωτήριον σάκκον ἢ τὴν ἄγκυραν τοῦ πελάγους, διότι διὰ τοῦ



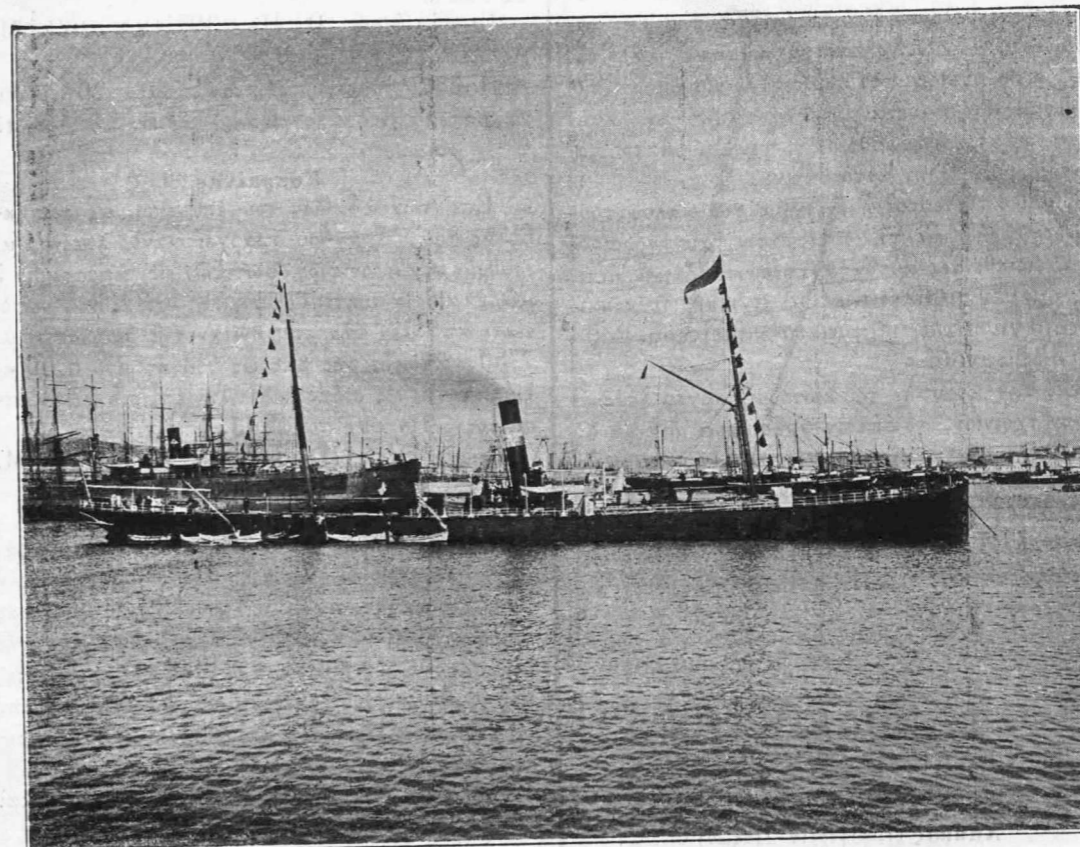
Σωστικοῦ Κῶνου δυνάμεθα νὰ ἀγκυροβολήσωμεν σχεδὸν καὶ εἰς τὰ μεγαλείτερα βᾶθη τοῦ Ὠκεανοῦ.

Εἶναι δὲ ὁ σωστικὸς σάκκος ἄγκυρα σωτηρίας διὰ τοὺς ἐν τῇ λέμβῳ εὐρισκομένους ναυηγούς, ὅταν φέρωνται ὑπὸ τοῦ ἀνέμου καὶ τῶν κυμάτων ἐν καιρῷ νυκτὸς εἰς ἀποκρήμους βράχους καὶ ἀνθρωποφάγους ὑφάλους καὶ κυρίως ὅταν δὲν δύναται, ἐλλείψει σωματικῶν δυνάμεων νὰ ἀντισταθῶσι κωπηλατοῦντες ἐναντίον τῆς τρικυμίας.

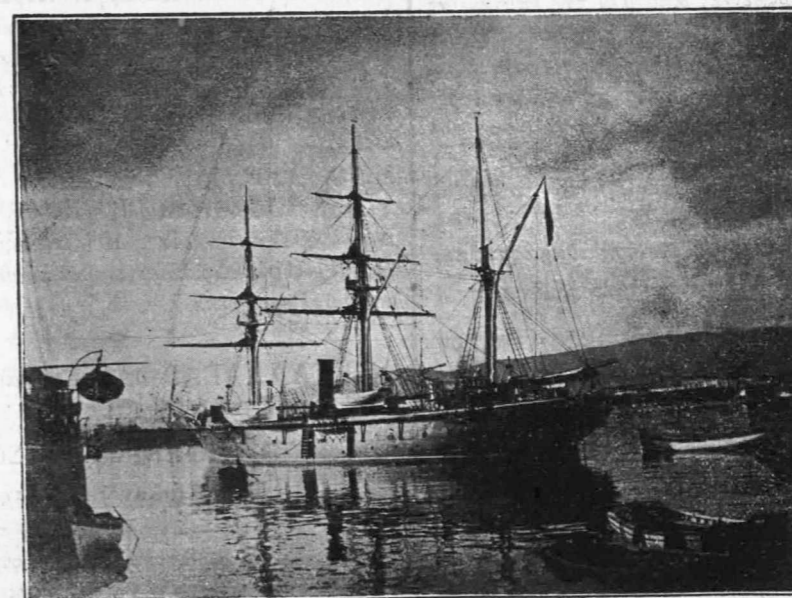
Ὁ Σωστικὸς κῶνος (βλέπε εἰκόνα) ἔχει μῆκος 6 ποδῶν καὶ διάμετρον βᾶσεως ποδῶν 2. Εἶναι κατασκευασμένος ἀπὸ καρβόπανον καὶ εἰς τὴν βᾶσιν αὐτοῦ, ἡ ὁποία εἶναι στόμιον τοῦ σάκκου, ῥάπτεται στέφανος εἰς τρόπον, ὥστε νὰ κρατῆται πάντοτε ἀνοικτὸν τὸ στόμιον αὐτοῦ.

Εἰς τὰ χεῖλη τοῦ στεφάνου προσδέονται 4 σχοινία φθάνοντα μέχρις ἀποστάσεως 3 ποδῶν ἔνθα ὑπάρχει κρίκος διὰ νὰ προσδεθῶν ὄλα ἐπ' αὐτοῦ καὶ ἀματισθῆ εἰς αὐτὸν τὸ σχοινίδιον,

## ΤΟ ΕΜΠΟΡΙΚΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΜΑΣ



Τὸ ἀτμόπλοιο «Κωνσταντῖνος Σταθάτος» τῶν ἐν Βραζιλίᾳ ἀδελφῶν κ. κ. Στιθάτου, τόνων 3,400 ὑπλοίαρχον τὸν κ. Ἰω. Πιέρρον.



Ὁ ἀτμομυοδρόμων «Εὐρύτακα» ἐκ φωτογραφίας εὐγενῶς παραχωρηθείσης ὑπὸ τοῦ κ. Β. Λεοντοπούλου.

διὰ τοῦ ὁποῖου ῥίπτεται ὁ Σωστικός Κῶνος εἰς τὴν θάλασσαν ἀπὸ τῆς λέμβου.

Ὁσάκις θέλομεν νὰ κρατήσωμεν τὴν λέμβον, φερομένην με ὀρμὴν ἀπὸ τὰ κύματα καὶ τὸν ἀνεμον, ῥίπτομεν τὸν σωστικὸν σάκκον εἰς τὴν θάλασσαν ὡς φαίνεται εἰς τὴν εἰκόνα καὶ ἀμέσως σταματᾷ ἡ λέμβος, διότι γεμίζει ὕδατα καὶ προσδίδει μεγάλην ἀντίστασιν.

Εἶναι ἀπίστευτος ἡ ἐνέργεια τοῦ ἀπλοῦ τούτου ἐργαλείου εἰς τὴν περίστασιν ταύτην, οἱ δὲ μεταχειρισθέντες αὐτὸν ἀναφέρουσιν ὅτι ἡ λέμβος ἔμενεν ἀσάλευτος καὶ σχεδὸν ἠγκυροβόλημένη μέσα εἰς τὰ μεγαλειότερα βάρη τοῦ Ὤκεανου.

Εἰς τὴν κορυφὴν τοῦ κῶνου ὑπάρχει δευτέρου ἔσχατον, τὸ ὅποιον χρησιμεύει διὰ νὰ δίδωμεν ἐλευθέραν κίνησιν εἰς τὴν λέμβον μας. Ἐν τοιαύτῃ περιπτώσει δὲν ἔχομεν παρὰ νὰ θέσωμεν τὸ σχοινίον τῆς κορυφῆς καὶ νὰ ἀφήσωμεν ἐλεύθερον τὸ ἄλλο σχοινίον τῆς βάσεως. Ἀμέσως τότε ὁ κῶνος μεταβάλλει θέσιν καὶ ἀνασύρεται μετὰ μεγάλης εὐκολίας.

ΝΙΚ. ΚΟΤΣΟΒΙΔΗΣ

## Ο ΦΑΡΟΔΕΙΚΤΗΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΑΡΑΛΙΩΝ

### Λάκκας (Περιφέρεια Παξῶν)

Εἰς τὴν βόρειον ἑσχατιὰν τῶν Παξῶν ἐπὶ τῆς ἀπορρώγος ἀκρας Λάκκας ὑπάρχει φάρος δ' τάξεως με φῶς λευκὸν σταθερὸν φωτίζων ἐν αἰθρίᾳ νυκτὶ εἰς ἀπόστασιν 9 μιλίων. Τὸ ὕψος τῆς ἑστίας τοῦ φωτός εἶναι ἀπὸ μὲν τῆς ἐπιφανείας τῆς θαλάσσης 127,00 μ., ἀπὸ δὲ τῆς βάσεως τοῦ κτιρίου 6,00. Εὐρίσκεται ἐπὶ σιδηρᾶς κλεισιᾶδος παρακειμένης ξυλίνου παραπήγματος. Ὁ πηρὸς τοῦ ἠνθήθη κατὰ τὸ 1825 καὶ μετερρυθμίσθη κατὰ τὸ 1890.

Γεωγρ. θέσις: Β. Πλ. 39°, 13', 50" Μ. Α. 20°, 8', 38".

Παρατ. Τὰ ἀβαθῆ μέρη τῆς θαλάσσης ἐκτείνονται εἰς ἀπόστασιν 2 μιλίων ἀπὸ τῆς ζηρᾶς ἐνθα ὁ φανός.

### Παναγίας (Περιφέρεια Παξῶν)

Ἐπὶ τῆς ὁμωνύμου νησίδος ἐν τῷ λιμένι Γαίου, ἀνατολικῷ μέρους τῆς νήσου Παξῶν, ὑπάρχει φάρος 6ης τάξεως με φῶς λευκὸν σταθερὸν, φωτίζων ἐν αἰθρίᾳ νυκτὶ με φῶς μὲν λευκὸν εἰς ἀπόστασιν 12 μιλίων, με φῶς δὲ πράσινον εἰς ἀπόστασιν 7 μιλίων. Τὸ ὕψος τῆς ἑστίας τοῦ φωτός εἶνε ἀπὸ μὲν τῆς ἐπιφανείας τῆς θαλάσσης 26,00 μ., ἀπὸ δὲ τῆς βάσεως τοῦ κτιρίου 8,00 μ. Εὐρίσκεται ἐπὶ πύργου τετραγώνου λιθοκτιστοῦ μετ' οἰκίας. Ὁ πηρὸς τοῦ

ἠνθήθη κατὰ τὸ 1825, μετερρυθμίσθη δὲ κατὰ τὸ 1899.

Γεωγρ. θέσις: Β. Πλ. 39° 12' 20", Μ. Α. 20° 12' 51".

Παρατ. Φέρει πράσινον τομέα 20' ὅστις καλύπτει τὴν ὕψαλον Παναγίας Β. 85°, Α. εἰς 2<sup>01</sup>/<sub>6</sub> μιλίου.

### Κοπραίνας

Ἐπὶ τῶν ἀβαθῶν τοῦ ἐπιγείου εἰς τὰς ἐκβολὰς τοῦ Ἀράχθου ὑπάρχει φανός λιμένος με ἐρυθρὸν σταθερὸν φῶς, φωτίζων εἰς ἀπόστασιν 5 μιλ. ἐν αἰθρίᾳ νυκτὶ. Τὸ ὕψος τῆς ἑστίας τοῦ φωτός εἶναι ἀπὸ μὲν τὴν ἐπιφανείαν τῆς θαλάσσης μ. 7,50, ἀπὸ δὲ τῆς βάσεως τοῦ κτιρίου 6,00 μ. Εὐρίσκεται εἰς σιδηρᾶν στήλην ἐπὶ σιδηρᾶς κλεισιᾶδος ἠνθήθη τὸ 1893.

Γεωγρ. θέσις: Πλ. Β. 39°, 1', 30" καὶ Μ. Α. 21°, 4', 00".

### Καρβάδαρά

Ἐπὶ τῆς ἀκρας Ἁγίας Γεωργίας ὑπάρχει φανός λιμένος με φῶς ἐρυθρὸν, φωτίζων ἐν αἰθρίᾳ νυκτὶ εἰς ἀπόστασιν 5 μιλίων. Τὸ ὕψος ἑστίας τοῦ φωτός εἶναι ἀπὸ μὲν τὴν ἐπιφανείαν τῆς θαλάσσης μ. 13,90, ἀπὸ δὲ τὴν βάσιν τοῦ κτιρίου 6,00 μ. Εὐρίσκεται εἰς σιδηρᾶν στήλην ἐπὶ σιδηρᾶς κλεισιᾶδος καὶ ἠνθήθη κατὰ τὸ τρίτον ἔτος 1901.

Γεωγραφ. θέσις: Πλ. Β. 38°, 53', 42" καὶ Μήκος Ἄν. 21°, 9', 20".

### Δευκάδος

Ἐπὶ τοῦ πρὸς Β. προμαχώνας τοῦ ἐπιθαλασίου φρουρίου ὑπάρχει φάρος 4ης τάξεως με φῶς λευκὸν σταθερὸν φωτίζων εἰς ἀπόστασιν 13 μιλίων. Εὐρίσκεται εἰς Πύργον τετραγώνου λευκὸν ἐπὶ τῆς κατοικίας τῶν φυλάκων καὶ ἡ ἑστία τοῦ φωτός εἶναι ἀπὸ μὲν τὴν ἐπιφανείαν τῆς θαλάσσης μέτρα 17 καὶ 50, ἀπὸ δὲ τὴν βάσιν τοῦ κτιρίου 5,00.

Γεωγρ. θέσις: 38°, 50', 30" Πλ. Β. καὶ Μ. Ἄν. 20°, 44', 28".

Παρατ. Διοπτρεύσεις Β. 75° Α. καὶ Β-60° Δ με ἐρυθρὸν τομέα 45° μετὰξὺ Β-60° Δ καὶ Β-105° Δ καλύπτων τὰ ἀβαθῆ τοῦ ἀκρωτηρίου Γερότρυπα.

## ΜΕΤΑΛΛΑΓΑΙ ΦΑΡΩΝ καὶ ΦΑΝΩΝ

### ΒΡΕΤΤΑΝΙΚΑΙ ΝΗΣΟΙ

#### Ἰρλανδία (Ἀκτὴ Κλέγκαν)

Κατὰ πληροφορίας τοῦ Κυβερνήτου τοῦ Ἀγγλ. πολεμικοῦ «Λήδα» διαρκὲς φῶς ἠνθήθη εἰς 18 μ. 3 ὕψος ὑπὲρ τὴν ἐπιφανείαν τῆς θαλάσσης ἐπὶ τοῦ ἀκρωτηρίου Cleggan.

Τὸ φῶς ταῦτο εἶναι πράσινον σταθερὸν ἀπὸ Ν. 41ο

Μ.Α. πρὸς Ν. 56ο Α. σταθερὸν λευκὸν ἀπὸ Ν. 56ο Α. πρὸς Ν. 68ο Α. σταθερὸν ἐρυθρὸν ἀπὸ Ν. 68ο Α. πρὸς Β. 79ο Α. σταθερὸν λευκὸν ἀπὸ Β. 76ο Μ. Α. μέχρι τοῦ σημείου, εἰς τὸ ὅποιον καλύπτεται ὑπὸ τῆς γῆς.

Ὁ φάρος εἶναι εἰς τετράγωνον λιθοκτιστον πύργον ὕψους 3 μ. 1.

Γεωγραφικὴ θέσις: 53ο 34' 30" Β. καὶ 10ο, 8' 0".

## ΒΑΛΤΙΚΗ ΘΑΛΑΣΣΑ

### Γερμανία (ὄρμος Κίελ)

Βράχος κεκαλυμμένος ἐκ 2 μ. 2 ὕδατος μόνον ὑπάρχει εἰς τὸ βάθος εἰς 6 διαστάσεις 120 ὄργυιων περίπου πρὸς Β. 53ο Α. τοῦ φάρου Bülk.

Γεωγραφικὴ θέσις: 54ο, 28' Β καὶ Α. 7ο, 53'.

— Προσεχῶς εἰς τὴν ἄκραν τοῦ μολου τοῦ Howaldt, εἰς τὴν πρὸς Βορρᾶν ἀκτὴν τῆς εἰσόδου τῆς Schwentine θὰ ἀναφθῆ φῶς πορτοκαλὶ καὶ μετὰ διαλείψεων (occultations)—φῶς 4—5 δευτερολέπτων, διαλείψεις 2—3 δευτερολέπτων.

Γεωγραφικὴ θέσις: 54ο 20', 8' πρὸς Β. καὶ Α. 7ο 50', 40".

## ΒΟΡΕΙΑ ΘΑΛΑΣΣΑ

### Γερμανία. Helgoland

Οἱ ὑποβρύχιοι κάλω (cables) οἱ βυθισθέντες μεταξὺ Ἐλγολάνδης καὶ τῆς νήσου Ἄμμου (Düne) ἐσημειώθησαν διὰ 3 πράσινων σημαντήρων (bouées). Ὁ πρῶτος εἰς βάθος 2 μ., ἀνατολικῶς τοῦ Βαλδὸν εὐρίσκεται 54ο, 40', 57" Β. καὶ Α. 5ο, 33', 36". Ὁ δεῦτερος εἰς βάθος 4 μ. Ἀνατολικομεσημβριῶς τῆς νήσου Ἄμμου 54ο 11', 4", Β. καὶ Α. 5ο 34', 7". Ὁ τρίτος εἰς βάθος 4 μ. μεσημβρινοανατολικῶς τῆς νήσου Ἄμμου 54ο, 10', 57" Β. καὶ Α. 5ο, 34', 40".

Ἀπαγορεύεται ἡ ἀγκυροβόλησις εἰς τὸν ὀριζόμενον μεταξὺ τῶν τριῶν σημαντήρων χώρον.

### Μεσόγειος (Σαρδηνία)

Δύο μικροὶ λευκοὶ σημαντήρες ἐτοποιηθήσαν διὰ νὰ σημειώνουν τὰς ξηρὰς τῆς Chiesa καὶ Πάουρα εἰς τὴν μεσημβρινοανατολικὴν ἀκτὴν τοῦ Ἁγίου Στεφάνου.

## ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ ΘΑΛΑΣΣΑ

### Ἀστέρου γγαρία

Τὸ σταθερὸν ἐρυθρὸν φῶς τὸ ἀναφθὲν ἐπὶ τοῦ ἀκρωτηρίου Cipriani εἶναι θεατὸν ἐκ Β. 23ο Α. Μ. πρὸς Ν. 45ο 30' Α. Μ.

ἠνθήθη εἰς 3 μ. 4 ὑπεράνω τοῦ ὕψους τῆς θαλάσσης. Ἡ φωτοβολία του εἶναι 2 μιλίων.

Γεωγρ. θέσις: Β. 43ο, 30', 45" καὶ Α. 13ο 54' 5".

### Μεσόγειος (Ἀλγερία)

Ρηχὰ ὕδατα καλυπτόμενα μόνον ἐκ 3 μ. 8 ὕδατος εὐρίσκονται εἰς 400 μ. ἀπόστασιν ἐκ τῆς ξηρᾶς εἰς βάθος 3—8 μ.

Γεωγρ. θέσις: Β. 36ο 30', 54" καὶ Α. Μ. 1ο, 7', 3".

— Εἰς βράχος, μήκους 30 μ. περίπου καὶ πλάτους 4=5 μ. εὐρίσκεται εἰς 305 περίπου μ. πρὸς βορρᾶν

τῆς νησίδος Sidi Ferruch εἰς βῆθος μεταξὺ 12—14 μέτρων.

Γεωγρ. θέσις: 36ο 41', 52" Β. καὶ Α. 0ο 29', 57".

### Σκωτία (Γαλουαίη)

Ἡ περίοδος τῆς περιστροφῆς τοῦ μετὰ διαλείψεων λευκοῦ φωτός ἐν Mull of Calloway ἀπὸ τῆς 10 προσεχούς Σβρίου θὰ εἶναι 22 δευτερολέπτων καὶ 1)2 ἀντὶ τῶν 45 δευτερολέπτων ποῦ ἦτο, τῆς διάρκειας τοῦ φωτός οὔσης 15" ἀντὶ 30" καὶ τῆς διάρκειας τῆς διαλείψεως 7 δευτερολέπτων καὶ 1)2 ἀντὶ 15.

— Βράχος κεκαλυμμένος 0 μ. 9 κεῖται εἰς Sound de Jona, εἰς 3 διαστάσεις τῶν 120 ὄργυιων καὶ 3)4 πρὸς Ν. 62ο Α. τῆς ἐκκλησίας (Free Church) τῆς νήσου Ἴονας καὶ Ν. 26ο Α. Μ. τῆς βορείας ἄκρας τοῦ Liath eilean.

Γεωγρ. θέσις: Β. 56ο, 19', 30" καὶ 8ο, 43', 15".

Ὁ βράχος οὗτος ἐσημειώθη διὰ σημαντήρος ἐρυθροῦ.

### Μεσόγειος (Ἰσρία καὶ Πρόστιντα)

Τὸ φῶς τοῦ σημαντήρος, ὅστις σημειοῖ τὴν Sèche de Vivara, τὸ ὅποιον εἶχε σβεσθῆ ἤρξατο καὶ πάλιν λειτουργοῦν κανονικῶς.

— Διαρκὲς φῶς με ταχέως ἐρυθρὰς φωτοβολίας ἠνθήθη 12 μ. ὑπὲρ τὴν θάλασσαν, θεατὸν ἐξ ἀποστάσεως 8 μιλίων ἐπὶ τῆς Secche dei Berni.

Σημ. Τὸ πῦρ τοῦτο συνεπεῖα ἀβαριῶν ἀντεκατεστάθη δι' ἐρυθροῦ σταθεροῦ μέχρι νέας διαταγῆς.

### Ἰταλία (κόλπος Σαλέρνου)

Κωνικὸς σημαντῆρ λευκομέλας ἐτοποιηθή 6 μ. ὑπὲρ τὴν θάλασσαν ἵνα δεικνύη τὰς Secche di Licosa. Γεωγρ. θέσις: 40ο, 15', 15" Β. καὶ Α. 12ο, 32', 1".

### Γαλλία.

Ναυάγιον ἱστιοφόρου παρατηρήθη ὑπὸ τοῦ Γερμανοῦ πλοιάρχου τοῦ ἀτμοπλοίου Φρ. Κρούπ εἰς τὰς μεσημβρινοανατολικὰς ἀκτὰς τῆς Γαλλίας 12 μ. μήκους καὶ 10 πλάτους.

Θέσις: Β. 47ο, 26' καὶ Α. Μ. 7ο, 05'.

## Η ΚΙΝΗΣΙΣ ΕΝ ΡΟΥΜΑΝΙΑ

(Τοῦ ἐν Βραίλα ἀνταποκριτοῦ μας)

Οἱ ναῦλοι τῶν ἀτμοπλοίων εἶναι δι' Ἀντ-βέρπην καὶ Ροττερδάμην σελ. 9 καὶ 9—10. Δι' Ἀμβούργον 10—10 καὶ 3. Διὰ Μεσόγειον οὐδεμία πράξις ἐγένετο.

Τῶν σλεπίων οἱ ναῦλοι εἶναι ἀμετάβλητοι. Οἱ γαιάνθρακες φράγκα 36 κατὰ τόννον.

Ἐπὶ τῶν σιτηρῶν παρατηρεῖται μεγάλη ἀπραξία. Ὀλίγα μόνον ἀγοραὶ ἐγένοντο ἐπὶ ραφανιδεσπόρου, τιμωμένου πρὸς φρ. 21 καὶ 36—21,50 τὰ % Klbs.

Τὰ ἐν τῷ λιμένι μας ἀτμοπλοία εἶναι 6, εἰς τῶν ὁποίων δύο Ἑλληνικά.

Εἰς Γαλάξειον εὐρίσκονται ὑπὸ φόρτωσιν 6 ἀτμόπλοια, ὧν τὰ τρία Ἑλληνικά. Ὁ «Χαρίλαος Τρικούπης» δι' Ἀντθέριν, ἡ «Σοφία Κούπα» διὰ τὴν Μεσόγειον καὶ ἡ «Ἡπειρος» πλοικραυόμενον ὑπὸ τοῦ ρέκτου πλοιάρχου κ. Κωνστ. Θεοφιλάτου. Τὸ ἀτμόπλοιον τούτου εἶναι τὸ μέγιστον ἐκ τῶν Ἑλληνικῶν, τόννων 5,600 καὶ ἀνήκει εἰς τὸν κ. Τοπάλην. Ἡδη φορτῶναι δι' Ἀμβέρσαν.

Τὰ ὕδατα τοῦ Δουνάβεως εἶναι 19 Ἄγγλικοὶ πόδες.

X. ΜΕΣΣΗΝΗΣ.

## Ἡ Ἑλληνικὴ Σημαία ἐν Ρώσῃᾱ

(Τοῦ ἐν Ταϊγανίφ ἀνταποκριτοῦ μας.)

Ὁ μετὰ τόσο ζήλου καὶ ἀφοσιώσεως ἐκπληρωθὲν τὰ ἑαυτοῦ καθήκοντα Ἑλληὴν ἐνταῦθα πρόξενος ἀπέστειλεν ἀπὸ τῆς 7 Ἰουνίου ἐ. ε. νέον ἔκθεσιν εἰς τὸ ὑπουργεῖον τῶν Ἐξωτερικῶν περὶ τῆς κινήσεως τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας ἐν Ταϊγανίφ.

Διὰ τῆς ἐκθέσεως ταύτης ἐμφαίνεται ὅτι τὸν Μάιον τοῦ 1901 κατέπλευσαν ἐνταῦθα 37 Ἑλληνικὰ ἀτμόπλοια καὶ 4 ἱστιοφόρα ἤτοι ἐν ὄλῳ 41, ἐξ ὧν ἀπέπλευσαν 39 τόννων registro 40,894 καὶ 96)0 ἡ βάρους φορτίου τόννων 95470 καὶ 83)00 μετὰ ναυτῶν 786 καὶ ψαθῶν σίτου, κριθῆς, σικάλεως καὶ διαφόρων γεννημάτων 572,825. Εἰς τὸ ποσὸν τούτου περιλαμβάνονται καὶ ψάθαι 17,600 φορτωθεῖσαι διὰ Πειραιᾶ καὶ Πάτρας ἐπὶ Ἀγγλικῶν ἀτμοπλοίων, οὗτινος ἰδιοκτῆτης εἶναι ὁ ἐκ Κεφαλληνίας Ἑλληὴν ὑπῆκοος κ. Μιχαλιτζάνος.

Ἡ ἔκθεσις τοῦ κ. Φιλήμονος ἐπιλέγει τὰ ἐξῆς:

«Καὶ πάλιν κυρίως τὰ ἡμέτερα ἀτμόπλοια ἐπροτιμήθησαν εἰς τὰς ναυλώσεις τῶν ὑπὸ ξένων ἐνταῦθα ἐμπορικῶν οἰκῶν.

«Οἱ κατὰ τὸν αὐτὸν μῆνα Μάιον τοῦ παρελθόντος ἔτους κατὰ πλοῖα ἀνήλθον ἐξ ἀτμοπλοίων μὲν εἰς 34 ἤτοι κατὰ ἐν ἕλαττον τῶν ἐφετηνῶν καὶ ἐξ ἱστιοφόρων 22, ἤτοι κατὰ 18 ἐπὶ πλεον τῶν τοῦ τρέχ. ἔτους, ὅπερ ἀποδοθέν ἐἰς καθητικὴν στᾶσιν τῆς εἰσκαγωγῆς τῶν Θεραϊκῶν οἴνων, ἐνεκα τῆς ὑψώσεως τοῦ δακμοῦ τῶν κατὰ 50)0 καὶ εἰς τὴν προτίμησιν τῶν ἐπιτοπίων οἴνων τοῦ Καναδάου καὶ τῆς Κριμαίας ὑπὸ τῶν καταναλωτῶν.

«Οἱ ἀπόπλοι τοῦ αὐτοῦ μηνός κατὰ τὸ 1900 ἀνήλθον εἰς 44 ἤτοι ἐξ ἀτμοπλοίων 29 καὶ ἱστιοφόρων 15 μετὰ φορτίων σίτου, κριθῆς, σικάλεως καὶ διαφόρων. ψαθῶν 417,822. Οὕτως οἱ

ἀπόπλοι ἐν μηνὶ Μαίῳ 1901 δι' ἀτμοπλοίων ὑπερέβησαν τοὺς τοῦ παρελθόντος ἔτους κατὰ 6, ἐπὶ δι' ἱστιοφόρων ἠλαττώθησαν κατὰ 11, ψάθαι δὲ φορτίου 155,003 ἐφορτώθησαν ἐφέτος ἐπὶ πλεον εἰς τὰ πλεονάσκοντα ἐφέτος ἀτμόπλοια ταῦτα.

«Ἐκ τῶν καταπλευσάντων τέλος κατὰ Μάιον ἐ. ε. 41 ἀτμοπλοίων καὶ ἱστιοφόρων, δύο μὲν ἡμιολία ἦσαν φορτωμέναὶ χαροῦπια ἐκ Κρήτης, ἑτέρα οἴνους ἐκ Θήρας, ἐν ἀτμόπλοιον μέρος φορτίου σίτου ἐκ Γενίτσεςκι Κεοτζίου, τὰ δὲ λοιπὰ 36 ἀτμόπλοια καὶ μίαν ἡμιολία κενά».

## ΙΑΤΡΙΚΟΣ ΟΔΗΓΟΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ

Εἰς προηγούμενον φύλλον ἀνεπτύξαμεν τὴν ἐπέμβασιν ἐν περιπτώσει προσθίας ρινικῆς ἀιμορραγίας. Δυνατὸν ἂν ἡ ἀιμορραγία νὰ εἴνε ὀπισθία δηλαδὴ νὰ προέρχεται ἐκ τινος σημείου ἐπὶ τοῦ ὀπισθίου μέρους τῆς ρινὸς κειμένου. Τὸ αἷμα τότε ὡς ἐπὶ τὸ πλεῖστον κατέρχεται εἰς τὸν φάρυγγα καὶ καταπίνεται κοὶ διὰ νὰ ἀντιληφθῶμεν τούτου εἶνε ἀνάγκη νὰ διατάξωμεν τὸν ἄρρωστον ν' ἀνοίξη τὸ στόμα καὶ τότε θὰ παρατηρήσωμεν θρόμβους αἵματος ἐπὶ τοῦ ὀπισθίου τοιχώματος τοῦ φάρυγγος. Διὰ νὰ βεβαιωθῶμεν δὲ ὅτι τὸ αἷμα προέρχεται ἐκ τῆς ρινὸς, καὶ ἐκ τίνος ρώθωνος διατάσσομεν τὸν ἄρρωστον νὰ κλίνη τὴν κεφαλὴν πρὸς τὰ πρόσω καὶ κάτω καὶ τότε τὸ αἷμα θὰ ἐξέλθῃ ἐκ τίνος ρώθωνος.

Ἡ ἐπέμβασίς μας ἐν τοιαύτῃ περιπτώσει δαίται ποιᾶς τινος δεξιότητος καὶ ταχύτητος. Ἐκ τίνος λεπτιῆς δόνητος σχηματίζομεν βύσμα ἢ πώματμα ἐν εἶδει τολύπης μικρᾶς, συγκρατοῦντες τὸ σχῆμα αὐτῆς διὰ ραφῆς τινος, ἔχομεν πρόχειρον ἐλαστικὸν καθετήρα, διὰ τοῦ ἐνός ἄκρου τοῦ ὀπίσθου, τῆ βοηθία βελόνης τινός, διαπερῶμεν ράμμα ἢ κλωστήν ἰσχυράν καὶ δένομεν. Εἰς τὸ ἕτερον ἄκρον δὲ τῆς κλωστῆς ταύτης, ἥτις δέον νὰ ἔχη μήκος 10—15 ἐκατοστομέτρων δένομεν διὰ ραφῆς ἰσχυρᾶς τὸ βύσμα.

Εἶτα ἐτοιμάσαντες αὐτά, εἰσάγομεν διὰ τοῦ ρώθωνος δι' οὗ ἐξήρχετο τὸ αἷμα τὸ ἕτερον ἄκρον τοῦ καθετήρος, τὸ ἐλεύθερον, ὅπερ θὰ ἐξέλθῃ διὰ τοῦ φάρυγγος, ὀπότεν δι' ἐνός ἢ δύο δακτύλων ἐλκύσομεν αὐτὸ διὰ τοῦ στόματος πρὸς τὰ ἔξω, μέχρις ὅτου τὸ εἰς τὸ ἕτερον ἄκρον τοῦ καθετήρος προσδεδεμένον βύσμα φθάσῃ μέχρι τοῦ ὀπισθίου μέρους τῆς ρινὸς καὶ συμπέσῃ τὸ ἀιμορραγοῦν ἀγγεῖον. Ἐλευθεροῦμεν τότε τὸ ἄκρον τοῦ καθετήρος ἀπὸ τῆς κλωστῆς, ἥτις θὰ μᾶς χρησιμεύσῃ μετὰ ταῦτα, ὅταν δὲν θὰ ὑπάρχῃ ἀνάγκη τοῦ βύσματος, ὅπως ἐξαγάγωμεν αὐτὸ διὰ τοῦ στόματος ἔλκοντες τὴν κλωστήν ταύτην πρὸς τὰ ἔξω.

Ἐπὶ ὀπισθίας ρινικῆς ἀιμορραγίας ἐκτός τοῦ δυσκόλου τῆς διαγνώσεως καὶ τῆς ἐπεμβάσεως, καὶ ἄλλος κίνδυνος ἀρκετὰ σοβαρὸς ὑφίσταται, διότι μέχρις ὅτου

ἐτοιμάζωμεν τὸ βύσμα καὶ λοιπὰ ὁ ἄρρωστος δυνατὸν ν' ἀποθῆνῃ ἐκ συγκοπῆς Ὅπως λοιπὸν κατὰ τὴν προσθίαν ρινικὴν ἀιμορραγίαν μέχρις ὅτου ἐτοιμάσομεν τὰ τοῦ πωματισμοῦ πιέζομεν διὰ τῶν δύο δακτύλων τὴν ρίνα διὰ νὰ σταματήσωμεν τὴν ἀιμορραγίαν οὕτω καὶ ἐν τῇ παρούσῃ περιστάσει πιέζομεν ἰσχυρᾶς διὰ δύο ἢ τριῶν δακτύλων κατὰ τὸ μέσον τοῦ λαίμου, πρὸς τὸ μέρος τοῦ ρώθωνος ἐξ οὗ ἡ ἀιμορραγία, παραπλεύρως ἀκριβῶς τοῦ λάρυγγος, τοῦ σκληροῦ αὐτοῦ σωλήνος δι' οὗ ἀναπνέομεν. Διὰ τοῦ μέρους τούτου διέρχεται ἡ τροφοδοτοῦσα τὴν κεφαλὴν ἀρτηρία, κερωτὶς κλυομένη, διὰ τῆς πιέσεως δὲ ἦν ἀσκούμεν, ἢ δὲν διέρχεται διόλου αἷμα καὶ ἡ ἀιμορραγία καταπαύει ἢ διέρχεται ὀλίγον καὶ μᾶς δίδεται οὕτω ὁ καιρὸς ὅπως ἐτοιμάζωμεν τὰ τῆς ἐπεμβάσεως.

Μετὰ τὴν ἐπίσχεσιν τέλος τῆς ἀιμορραγίας, ἐὰν τὰ ἄκρα τοῦ ἀρρώστου εἶνε ψυχρὰ ἐκ τῆς μεγάλης ἀιμορραγίας, καὶ ἔχη τάσιν πρὸς συγκοπὴν, ἀνυψοῦμεν τοὺς πόδας αὐτοῦ ἐν τῇ κλίνῃ διὰ 2 ἢ 3 πρὸςκεφαλαίων, καταβιάζομεν τὴν κεφαλὴν, καλύπτομεν αὐτὸν θερμῶς μεταξὺ δὲ τῶν σκελῶν θέτομεν θερμὰς φιάλας. Ἐννοεῖται ὅτι συνιστῶμεν πρὸς τούτοις ἀπόλυτον ἥσυχίαν.

ΝΙΚΟΛ. ΑΛ. ΤΣΙΡΙΝΤΑΝΗ

Ἰατρὸς ἐν τῷ Ζωνεῖφ Νοσοκομείφ.

## ΝΑΥΤΙΚΑ ΝΕΑ

ΚΙΝΗΣΙΣ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ

Τὸ ἀτμόπλοιον «Ἡρῶ» τοῦ κ. Διαμαντίδου ἐναυλώθη ἀπὸ τὸν Δούναβιν δι' Ἀμβέρσαν πρὸς 10 σελ. τὸν τόννον.

— Τὸ ἀτμόπλοιον «Ζακίφης» δι' Ἀμβέρσαν—Ρότεδαρν 10 σελ. δι' Ἀμβούργον 10 1)2.

— Τὰ ἀτμόπλοια τοῦ Μιχαλινῶ «Γεώργιος» καὶ «Βαλλιάνος» ἀνεχώρησαν δι' Ἀγγλίαν με φορτίον μεταλλευμάτων, θὰ ἐπιστρέψωσι δὲ με γαιάνθρακας.

— Τὸ ἀτμόπλοιον «Δέσποινα Μιχαλινῶ» φορτῶναι κατ' αὐτὰς μετάλλευμα ἐν Λαυρίφ δι' Ἀγγλίαν ἐπίσης.

— Τὸ ἀτμόπλοιον «Ἀλέξανδρος Μιχαλινῶς» ἀνεχώρησεν ἐξ Emden τῆς Γερμανίας.

— Τὸ ἀτμόπλοιον «Ἐλένη» τοῦ κ. Σιφναίου ὑπὸ πλοίαρχον τὸν κ. Ἐμ. Βλασσόπουλον ἀφίκετο εἰς Πειραιᾶ χθὲς Σάββατον με φορτίον σίτου δι' Ἰταλίαν.

— Τὸ ἀτμόπλοιον «Ἀντώνιος» τῶν κ. κ. ἀδελφῶν Σταθάτου ἀναμένεται εἰς Πειραιᾶ μετ' ὀλίγας ἡμέρας.

— Τὸ ἀτμόπλοιον «Γεώργιος» τῆς Ἐταιρείας Μωραϊτῆ τόννων 4,500 ἐναυλώθη κατὰ τὸν «Ναυτίλον» ἀπὸ Ἀμβέρσαν διὰ Πρίντζε πρὸς σελ. 9 καὶ 9 πέν., ἐπιναυλώθη δὲ καὶ ἐξ Ὁδησσοῦ διὰ Ροττεράμη πρὸς 10 σελ.

— Τὸ ἀτμόπλοιον «Μιχαῆλ» τοῦ κ. Σταμ. Ἐμπερικού φορτῶναι εἰς Σουλινᾶ διὰ Λονδῶν πρὸς 8 σελ.

— Τὸ ἀτμόπλοιον «Ἀργῶ» τοῦ κ. Βάτη ἐναυλώθη διὰ Κωνσταντῆσαν θηραϊκὴν γῆν πρὸς φρ. 4,25.

— Τὸ ἀτμόπλοιον «Μανούσος» ἐπισκευάζεται ἐν Κάρδιφ ἐπιθεωρηθὲν ὑπὸ τῶν ἀσφαλίστων διὰ τὴν πρώτην τετραετίαν.

ΚΑΤΑΠΛΟΙ

Τὴν παρελθοῦσαν ἐβδομάδα κατέπλευσαν εἰς τὸν λιμένα Πειραιῶς τὰ ἀτμόπλοια «Ναύπλιον» τοῦ Γουδῆ ἐκ Θεσσαλονίκης Βόλου καὶ «Ἀλβανία» τῆς Πανελληνίου ἐκ Τεργέστης-Καλαμῶν, τὸ ἀγγλικὸν «Κλένκο» ἐκ Κάρδιφ με γαιάνθρακα, καὶ τὸ ἰταλικὸν «Λουῖγγινο» ἐκ Κάρδιφ.

— Ἐπίσης τὰ ἀτμόπλοια «Pollux» αὐστριακὸν ἐκ Τεργέστης, «Θεόδωρος Σιφναῖος» ἐξ Ἰταλίας πρὸς ἀνθράκεσιν καὶ «Ἐλένη» τοῦ Πανταλέοντος ἐκ Κρήτης καὶ «Χρυσομάλλη Σιφναίου».

— Τὴν παρελθοῦσαν Πέμπτην κατέπλευσε τὸ Ἰταλικὸν ἀτμόπλοιον «Βοσνία» ἐκ Κωνσταντίας Καθακίων.

— Προχθὲς Παρασκευὴν κατέπλευσαν τὰ Ἰταλικά «Σκρίβια» ἐκ Θεσσαλονίκης καὶ «Σερβία» ἐκ Βρινθισίου-Πατρῶν, τὸ Αὐστριακὸν τοῦ Λόυδ «Ἀπόλλων» ἐκ Κρήτης καὶ τὰ Ἀγγλικά «Ἀριάδνη» ἐκ Κάρδιφ καὶ «Καραμανία» ἐκ Φιλαδελφείας.»

ΝΑΥΛΟΙ

(Τοῦ ἐν Κάρδιφ ἀνταποκριτοῦ μας.)

Ναυλώσεις ἐγένοντο ἐντεῦθεν ὑπὸ τὰς ἐξῆς τιμὰς :

Δι' Ἀλγέριον φρ. 3, δι' Ἀλεξάνδρειαν 8 σελ. καὶ 9 πέν., διὰ Βρινθῆσιον 8, διὰ Βαρκελώνην 9 σελ., διὰ Κατάνην 8 καὶ 3, διὰ Κωνσταντινούπολιν 7 καὶ 9, διὰ Σιβιταθέκιαν, 8, διὰ Λεγκόρν 7 καὶ 9, διὰ Γένουαν 7 καὶ 9, διὰ Μασσαλίαν 9,50 φρ., διὰ Μάλταν 6 σελ. καὶ 6 πέν., διὰ Μεσσήνην 8 καὶ 3, διὰ Νεάπολιν 7 καὶ 9, διὰ Μανταλέναν 7 καὶ 9—8, διὰ Ὀδησσὸν 8 σελ., διὰ Πόρτ-Σάϊδ 8 καὶ 6, διὰ Παλιέρον 8 καὶ 3, διὰ Πειραιᾶ 7 καὶ 9, διὰ Ρέτζιο 8 καὶ 3, διὰ Σαβόναν 7 καὶ 9, Σϋρον 7 καὶ 9, Σμύρνην 8 καὶ 3, Σουλινᾶ 8, Σπέτσιν 8, Τόρρε Ἀνουτσιάτα 8, Τεργέστην 9, Βενετίαν 9, Τάραντα 7 καὶ 9—8.

ΟΙ ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΕΣ

Ἡ τιμὴ τῶν γαιανθράκων ἐν τῇ ἀγορᾷ Πειραιῶς ὑπέστη οὐ σμικρὰν πτώσιν ἀπὸ τῶν ἐβδομαδῶν. Ἡ αἰφνίδια ὑψώσις ἐπέφερεν ἀπότομον πτώσιν, ἥτις ἐξηκολούθησε καὶ κατὰ τὸ παρελθὸν ἐφθήμερον. Ἡ τιμὴ τοῦ συνήθους γαιανθράκος Κάρδιφ παρέμεινε εἰς τὰ 25 σελίνια κατὰ τόννον, ἀλλ' ἐγένοντο ἀρκετὰ πρᾶξεις καὶ πρὸς 24.

Τὴν παρελθοῦσαν ἐβδομάδα ἀφίκετο τὰ ἐξῆς ἀνθρακοφορτία. Τὸ ἀτμόπλοιον Clenoe ἐκόμισε 3665 τόννους διὰ λ)σμὸν τοῦ κ. Γ. Καζανόβα, τὸ ἀτμόπλοιον «Luigino» 2747 Κάρδιφ διὰ τὴν Πανελλήνιον Ἀτμοπλοϊάν. Τὸ ἀτμόπλοιον «Emilie» 1502 τόννους Νιούπορτ διὰ τὸν σιδηρόδρομον Ἀθηνῶν Πειραιῶς. Τὸ ἀτμόπλοιον «Foylemore» τόνους 2124 Κάρδιφ διὰ λ)σμὸν τῶν κ. κ. ἀδελφῶν Φραγκούλη. Διὰ τῆς «Ἀριάδνης» ἐκομίσθησαν ἐπίσης 2422 Κάρδιφ διὰ λ)σμὸν

του κ. Ε. Φραγκοπούλου.

(του εν Κάρδιφ ανταποκριτού μας)

Αί τιμαί του γαιάνθρακος διὰ τὰ ἀτμόπλοια ἔχουσιν ὡς ἐξῆς: α' ποιότητος γαιάνθραξ γονδρὸς Κάρδιφ σελ. 19—29 καὶ 6, β' ποιότητος 18 σελ., γ' ποιότητος 17—17 καὶ 3. Λεπίδος γαιάνθραξ α' ποιότητος σελ. 8 καὶ 6—9, β' ποιότητος 7 καὶ 9—8 καὶ 3. Ἀνάμικτος ἀνά ἡμισυ σελ. 14 καὶ 3 καὶ β' ποιότητος 13 καὶ 9. Χονδρὸς γαιάνθραξ Νιούπορτ α' ποιότητος 16 καὶ 6, β' ποιότητος 15—15 καὶ 6.

**ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΣΧΟΛΕΙΟΝ**

Ἐν Πειραιεῖ ἤρξατο τελευταῖον λειτουργοῦσα Ναυτικὴ Σχολὴ ὑπὸ τὴν Διεύθυνσιν τοῦ εἰδικοτάτου εἰς τὰ Ναυτικὰ ζητήματα καὶ λίαν πεπαιδευμένου κ. Δημ. Κοτσοβίλλη. Ὅντως παρίστατο ἀνάγκη ναυτοδιδασκάλου πεφωτισμένου ἐν Πειραιεῖ συνειδυόντος τὰ προτερήματα τοῦ καλοῦ διδασκάλου καὶ τοῦ λαμπροῦ ναυτικοῦ, τοιοῦτον δὲ μόνον ἐν τῷ προσώπῳ τοῦ κ. Δ. Κοτσοβίλλη ἀνευρίσκομεν.

Ὁ κ. Κοτσοβίλλης ἐκτὸς τοῦ Ναυτικοῦ Σχολείου ἔχει ἐπίσης ἐν τῷ γραφεῖῳ του πλήρη συλλογὴν ναυτικῶν βιβλίων χρησιμωτάτων εἰς τοὺς Ναυτικούς, ὡς περὶ παρεκτροπῆς τῶν πυξίδων, τὸν νέον λιμενοδείκτην, περὶ ἐξαρτισμοῦ τῶν πλοίων καὶ τόσα ἄλλα.

**ΣΙΤΑΓΟΡΑ**

(ἀνταπκριτοῦ)

**ΠΕΤΡΟΥΠΟΛΙΣ.** 23 Ἰουνίου.— Μετρία προμηθύνεται καὶ ἡ ἐφετεινὴ ἐσοδεία ἐν Ρωσίᾳ ἀν κρίνη τις ἐκ τῶν ἀπὸ τὰς διαφόρους ἐπαρχίας ἀποστελλομένων τηλεγραφημάτων.

Ἡ γεωργικὴ ἐν γένει κατάστασις τῆς χώρας βραίνει μὲ ἀστραπιαίαν ταχύτητα πρὸς καταστροφὴν καὶ τοῦτο ἐνεκα ἐλλειπῶν συστημάτων καλλιέργειας, πρὸ παντὸς δὲ εἰς τὰ νότια κυβερνεῖα (τὰ καλλίτερα ἄλλως τε) ὁ πληθυσμὸς τῶν ὀπῶν θά ὑποφέρῃ καὶ πάλιν ἀπὸ ἀσιτείας, ἢ ὀποία ἐπὶ τρία ἤδη ἔτη μαστίζει αὐτόν.

Τοῦτο κυρίως ὀφείλεται, ὡς ἀνωτέρω εἶπομεν, ὅχι τόσον εἰς ἀτυχεῖς περιστάσεις ὅσον εἰς τὰς ὁσημέραι χειροτερευούσας συνθήκας, ὑπὸ τὰς ὁποίας τυγχάνει ἡ ἐκεῖ γεωργία.

Ἀξία παρατηρήσεως εἶνε ἡ μελέτη, τὴν ὁποίαν ὑπέβαλε κατ' αὐτὰς ὁ πληρεξούσιος τοῦ ὑπουργείου τῆς Γεωργίας ἐν νοτίῳ Ρωσίᾳ κ. Νεροῦτσεφ. Κατ' αὐτόν, ἡ παρατηρουμένη κατὰπτωσις τῆς γεωργίας ὀφείλεται, ὅχι ὡς λέγουσιν οἱ χωρικοὶ εἰς τὴν ἔλλειψιν ἐγκαίρων βροχῶν καὶ τοὺς ἀνέμους, ἀλλὰ εἰς τὰ μέσα τῆς καλλιέργειας, καθόσον τὸ κλίμα οὐδαμῶς ἥλλαξεν ἐπὶ τὰ χεῖρω.

Ὁ σίτος τῶν 9 φουντιῶν ἐν τῇ ἀγορᾷ τῆς Ρωσίας ὑπεριμήθη εἰς 9 ρούβλια καὶ 40 καπικία.

Τὴν παρελθούσαν ἐβδομάδα ὁ «Σκαρμαγκᾶς» τῆς

Πανελληνίου ἐκόμισεν 1,400,000 ὀκ. σίτου διὰ λ)τρῶν τῶν κ. κ. Ἡλιοπούλου καὶ Πανούτσου.

**ΔΙΑ ΤΟΥΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥΣ**

Εἰδοποιῶνται πάντες οἱ ναυτιλλόμενοι ὅτι ἡ μόνη πρακτικὴ εἴσοδος εἰς τὸν λιμένα τῆς Σιβιταβέικιας εἶνε ἡ βορρεια εἴσοδος.

Αἱ ἐκτελούμεναι ἐν τῷ λιμένι ἐργασίαι καθιστῶσιν ἀπολύτως ἀδύνατον τὴν διέλευσιν διὰ τῆς νοτίας εἰσόδου.

**ΜΕΡΙΣΜΑΤΑ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ**

Ὁ «Ναυτίλος» τῆς Ἄνδρου δημοσιεύων τὰ μερίσματα τῶν Ἀνδρικῶν ἀτμοπλοίων παρέχει τοὺς ἐξῆς λίαν ἐνδιαφέροντας ἀριθμούς.

Τὸ ἀτμόπλοιο «Λεωνίδα» τόνων καταμετρήσεως 1631 ἀγορασθὲν ἀντὶ 700,000 φρ. χρ. ἀπέδωκε κατὰ τὸ 1900 μέρισμα 42 ο)ο. Τὸ ἀτμόπλοιο «Μκνούσος» τόν. 1238 ἀγορασθὲν ἀντὶ φρ. χρ. 551,875 ἀπέδωκεν 28 ο)ο. Τὸ ἀτμόπλοιο «Ἀνδρέας» τόν. 1138 ἀγορασθὲν ἀντὶ 355,000 φρ. ἀπέδωκε 34 ο)ο. Τὸ ἀτμόπλοιο «Ἀντώνιος» τόν. 1303 ἀγορασθὲν ἀντὶ 425,000 ἀπέδωκε 41 ο)ο. Τὸ ἀτμόπλοιο «Βασίλειος» τόν. 1250 ἀγορασθὲν ἀντὶ 425,000 φρ. χρ. ἀπέδωκε 31 1)2. Τὸ ἀτμόπλοιο «Πολυζένη» τόν. 1576 ἀγορασθὲν ἀντὶ 527,525 φρ. ἀπέδωκεν 27 ο)ο. Τὸ ἀτμόπλοιο «Λεωνίδα» καὶ «Ἑλένη» τόν. 1304 ἀγορασθὲν ἀντὶ 466,900 φρ. ἀπέδωκε 97 ο)ο. Τὸ ἀτμόπλοιο «Μιχαῆλ» τόν. 1436 ἀγορασθὲν ἀντὶ φρ. χρ. 542,500 ἀπέδωκε 41 ο)ο. Τὸ ἀτμόπλοιο «Γεώργιος» τόν. 1569 ἀγορασθὲν ἀντὶ φρ. 625,000 ἀπέδωκε 33 ο)ο. Τὸ ἀτμόπλοιο «Ἀσημίνα» τόν. 1781 ἀγορασθὲν ἀντὶ 755,000 ἀπὸ 18 Ἰουλίου μέχρι τέλους Δεβρίου ἀπέδωκε 15 ο)ο. Τὸ ἀτμόπλοιο «Μαρία» τόνων 1529 ἀγορασθὲν ἀντὶ 875,000 φρ. χρ. ἀπὸ τῆς 27 Ἰουλίου μέχρι τέλους Ἰανουαρίου ἀπέδωκε 18 ο)ο.

**Δ' Α ΤΗΝ ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΝ**

Οἱ εἰς Ἀλεξάνδρειαν μεταβαίνοντες Πλοίαρχοι φορητῶν Ἀτμοπλοίων ἐπαινοῦσι πολὺ τὸ ἐκεῖ Πρακτορεῖον καὶ Ναυλομεσιτικὸν Γραφεῖον τοῦ Κυρ. Ἰωάννου Ζ. Κουφουδάκη καὶ Σας, ὁδὸς Παλαιῦ Τελωνείου διὰ τὴν προθυμίαν μεθ' ἧς ὑπηρετεῖ τὰ συμφέροντά των, ὡς καὶ τὴν ἀφιλοκέρδειάν του, ἧτις ἀνταποκρίνεται πληρέστατα εἰς τὰς προσδοκίας ἡμῶν.

Ἡ πολυετής πείρα, ἣν ἀπέκτησαν οἱ κ. κ. Κουφουδάκης καὶ Σία ἐκ τῆς πολυχρονίου ἀσχολίας εἰς τὸ στάδιον τοῦτο παρέχουν τὴν πεποιθησιν ὅτι εἶνε παντὸς ἄλλου περισσώτερον εἰς θέσιν νὰ παρέχουν ἐπιφέλεστερον τὰς ὑπηρεσίας των, ἔχοντες συνάμα καὶ ὅλα τ' ἀπαιτούμενα μέσα διὰ πᾶσαν φέρτωσιν.

Ἐκφορτῶν τὸν γαιάνθρακα ἀπὸ Ἀτμόπλοιο μόνον με 2 1)2 πέννας τὸν τόνον, καὶ παραδίδουσι ἐκαστὴν ἡμέραν ἄνω τῶν 500 τόνων, διὰ σύστασιν τοῦ Γραφείου μόνον 3 λιρ. Ἀγγλίας, τοῦτο δὲ ἠνάγκασεν καὶ διαφόρους ἰδιοκτῆτας Ἀτμοπλοίων Ἀγγλοῦς νὰ

δίδουν τὴν προτίμησιν των εἰς τοὺς Κυρ. Ι. Ζ. Κουφουδάκη καὶ Σας, διότι εὗρον μεγάλην οἰκονομίαν, ἀφοῦ ἄλλοι δὲν ἀναλαμβάνουν πλέον τὴν ἐκφόρτωσιν ἢ με 3 πέννας τὸν τόνον, παραδίδοντες 400 τόνους καθ' ἐκάστην καὶ με Σύστασιν Γραφείου 5 λιρ. καὶ 5. Σελλίνα.

Τοῦτο δὲ εἶναι εὐχάριστον καθόσον ὁ Κυρ. Ἰωάννης Κουφουδάκης εἶναι Ἕλλην Ἑρμοπολίτης καὶ πρῶτην πλοίαρχος ἀπὸ ἐτῶν ἐκεῖ ἀποκαταστημένος, λίαν δικαίως δὲ πρέπει οἱ ἰδιοκτῆται καὶ Συνάδελφοί του νὰ τὸν προτιμῶσιν εἰς τὰς ἐργασίας των διὰ πάντα τὰ εἰς Ἀλεξάνδρειαν καταπλέοντα Ἑλληνικά Ἀτμόπλοια καὶ ἱστιοφόρα.

**ΝΑΥΤΙΚΑ ΕΙΔΗ**

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

Μεταξὺ αὐτῶν τὰ ἀγγλικά λινέλια, θρασμένα τιμῶνται κατ' ὀκᾶν πρὸς 2.50.

Τὰ ἄθραστα πρὸς 2.40.

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

Τὰ λευκὰ σχοινία τιμῶνται 2.60 κατ' ὀκᾶν.

Τὰ ἐκ τοῦ σπάρτου σχοινία (τζίβι) πρὸς 2.40.

Τὸ μίνιον (ἐκ μολύβδου) ἀπὸ 1—1.40.

**Χρῶμα τ α**

Τὸ λευκὸν χρῶμα μολύβδου τῆς α' ποιότητος πωλεῖται πρὸς 1.50 κατ' ὀκᾶν, τῆς δευτέρας δὲ ποιότητος 1.10.

Τὸ λευκὸν χρῶμα τσίγκου πρὸς 1.70 κατ' ὀκᾶν. Τὸ σκούρον χρῶμα, ἧτοι μαῦρον, ζύλου, πράσινον κλπ. πρὸς 1.10.

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

Αἱ ἀγκυραὶ βάρους μικροτέρου τοῦ ἐνὸς στατήρος 1 δραχ. κατ' ὀκᾶν, πλέον τοῦ στατήρος πρὸς 0,85.

Αἱ τιμαὶ τῶν ἀλύστων, συρμάτων σιδηρῶν καὶ χαλυβδίνων διὰ πλοῖα, στυπιῶν, σπάγγων καὶ ἱστιοπάνων ποικίλλουσιν ἀναλόγως τῆς ποιότητος καὶ τοῦ πάχους αὐτῶν.



**ΜΗΧΑΝΟΥΡΓΕΙΟΝ ΕΝ ΣΥΡΩ**

ΑΝΑΣΤ. ΚΟΥ-Ι-ΜΖΕΛΗ ΚΑΙ ΣΤ. ΜΠΑΡΜΠΕΤΑ

**Σχεδιαστήριον, Τμήμα προτύπων, Χυτήριον μετάλλων, Προσαρμοστήριον, Μηχανοποιεῖον, Λεδητοποιεῖον Σιδηροργεῖον κλπ. κλπ.**

Ἐκτελεῖται πᾶσα ἐργασία καὶ πᾶσα παραγγελία οἰουδήποτε εἶδους ἀτμοπλοίων, ἐργοστασίων.

**ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ**

**ΡΩΣΣΙΑ**

**ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ ΕΝ ΠΕΤΡΟΥΠΟΛΕΙ**

ΚΕΦΑΛΑΙΑ 175.000.000 ΔΡΧ.

**ΓΕΝΙΚΟΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΤΗΣ ΕΝ ΤΑ'ΙΓΑΝΙΩ**

ΑΧ. Λ. ΚΟΡΕΣΗΣ

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

**ΠΑΣΑ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑ ΠΕΡΙ ΑΣΦΑΛΕΙΩΝ**



# ΕΤΑΙΡΙΑ ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΩΝ GLAMORGAN LIMITED

(GLAMORGAN COAL COY LIMITED)

ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ

6, BUTE CRESCENT, CARDIFF

ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ : Λονδίνο, Νεοκάσ텔, Γιβραλτάρ, 'Αλγέριον, Μελίτη,  
Γένοβα, Νεάπολις, Σαβόνα, Κωνσταντινούπολις κ.λ.π.

**Ίδιοκτῆται τῶν ἀνθρακωρυχείων.**

HOOD'S MERTHYR SMOKELESS STEAM COAL

Προμηθευταὶ τοῦ Ἀγγλικοῦ Ναυαρχείου.

Ἐτησίᾳ παραγωγή Γαϊανθράκων Τόν. 1,000.000.

Ἐτησίᾳ κακασκευὴ Κόκκ. » 300.000.

**Ἀντιπρόσωπος ἐν Πειραιεὶ Γ. ΚΑΖΑΝΟΒΑΣ.**

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

## Κ. Ν. ΡΑΔΟΥ

ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΩΝ ΣΥΓΧΡΟΝΩΝ

ΠΟΛΕΜΙΚΩΝ ΣΤΟΛΩΝ

ΑΠΟ ΤΗΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΤΟΥ ΑΤΜΟΥ ΩΣ  
ΚΙΝΗΤΗΡΙΟΥ ΑΥΤΩΝ ΔΥΝΑΜΕΩΣ

ΜΕΤΑ ΠΟΛΛΩΝ ΣΧΕΔΙΩΝ ΚΑΙ ΠΙΝΑΚΩΝ

**Ἐκδίδεται τὴν προσεχῆ ἑβδομάδα.**

**Τιμᾶται δραχμῶν ὀκτώ.**

(Αἰτήσεις ἐγγραφῆς σὺνδρομητῶν παρ' ἡμῖν.)

## ΦΥΛΛΑ

ΤΗΣ «ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ»

Πωλοῦνται ἀντὶ 30 λεπτῶν ἑκάστον εἰς ἅ-  
παντα τὰ ἐν Ἀθήναις βιβλιοπωλεῖα καὶ ἐ-  
τῶ «Ἀθηναϊκῆ βιβλιοπωλείᾳ» παρὰ τὸ Ἰ-  
πουργεῖον τῶν Ναυτικῶν.

ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ

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

## ΣΥΝΔΡΟΜΑΙ

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

ΤΥΠΟΙΣ Δ. Γ. ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΥ

8 Ὅδος Πραξιτέλους 8

## Φ. ΦΩΤΙΑΔΗΣ καὶ Γ. ΔΑΝΕΖΗΣ

Πράκτορες ἐμπορικῶν ἀτμοπλοίων  
καὶ ναυλομεσίται. Διεθύνουσιν τηλε-  
γραφικῆ: ΔΑΝΕΖΗΝ, Κωνσταντι-  
νούπολιν.

ΣΚΑΡΑΜΑΓΚΑΣ ΕΥΜΟΡΦΟΠΟΥΛΟΣ ΚΑΙ Cie

Πράκτορες ἐμπορικῶν ἀτμοπλοίων. Μίγα  
Ναυλομεσιτικὸν κατάστημα. Ἔδρα ἐν Ροστο-  
βίῳ Ὑποκαταστήματα εἰς Λονδίνο καὶ Ταϊ-  
γάνιον.

DUNCAN HOYLAND ET CO

Πράκτωρ σιτηρῶν καὶ ἐμπορικῶν ἐταιριῶν.  
Ναυλομεσιτικὰ ἐργασίαι ἐν Ταϊγανίῳ, Ροστο-  
βίῳ καὶ Νοβοροσίσκῃ.

L. KOHNKE

Πράκτωρ σιτηρῶν καὶ ναυλομεσίτης. Ἀντι-  
πρόσωπος διαφόρων ἐτκιριῶν. Κεντρικὸν κατὰ-  
στημα ἐν Ροστοβίῳ. Ὑποκαταστήματα εἰς  
Ταϊγάνιον, Νοβοροσίσκην καὶ ἄλλους λιμένας.

NICOLAS D COTZIAS (SYRA)

Μεσίτης ἀγορῶν πωλήσεων καὶ  
ναυλώσεων ἀτμοπλοίων.

Τηλεγραφ. Διεθνεύς. COTZIAS, SYRA.