



ΙΔΡΥΤΗΣ ΚΑΙ ΙΔΙΟΚΤΗΤΗΣ

Ι. Θ. ΣΙΦΝΑΙΟΣ



ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ

Κ. ΑΥΓΕΡΗΣ ΚΑΙ Η. ΚΟΤΣΟΒΙΛΛΗΣ

ΣΥΝΕΡΓΑΤΑΙ

- N. ΓΕΡΜΑΝΟΣ
- M. ΓΟΥΔΑΣ
- E. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ
- Π. ΚΑΛΔΙΓΑΣ
- N. ΛΕΒΙΔΗΣ
- A. ΜΑΤΕΣΙΣ
- E. ΜΑΚΡΥΓΙΑΝΝΗΣ
- M. ΜΑΤΘΑΙΟΠΟΥΛΟΣ
- K. ΠΑΠΑΜΙΧΑΛΟΠΟΥΛΟΣ
- K. ΡΑΔΟΣ
- E. ΡΕΠΟΥΔΗΣ
- E. ΤΣΑΚΑΛΗΣ
- Π. ΧΡΥΣΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ
- K. ΨΑΧΑΡΟΠΟΥΛΟΣ κλπ.



ΑΘΗΝΑΙ

1901

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Τὸ ὄγδοον Ὑπουργεῖον καὶ Ἐμπορικὴ Ναυτιλία, Ἡ γνώμη τοῦ κ. Ἐπ. Ἐμπειρικοῦ.—Κανόνες τῆς Ὑόρκης καὶ Ἰ. Ἀμβέρσῃς τοῦ 1890 ὑπὸ τοῦ κ. Σ. Α. Μάτσει.—Τὰ πολεμικὰ πλοῖα ἐν καιρῷ ναυμαχίας, ὑπὸ τοῦ κ. Νικ. Μπότα-η, ἀνθυποπλοίαρχου.—Ναυτικὸν Συνέδριον, ὑπὸ Ἐμ. Μικρουγιάννη, δικηγόρου.—Τὰ βραβεῖα τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ἐν Ἰταλίᾳ, ὑπὸ Λεσβίου.—Φάροι καὶ Φανοί, ὑπὸ Ν. Γ. Κ.—Ἡ νῆδος Σῦρος καὶ ὁ λιμὴν τῆς, ὑπὸ Ι. Κ. Μπριτιμιτζάκη.—Κανονισμὸς πρὸς ἀποφυγὴν τῶν δυσκρούσεων πλοίων ἐν Θαλάσσῃ—Ναυτικὰ νέα. κλπ.

ΕΙΚΟΝΕΣ

Τὸ θωρηκτὸν «Σπέτσαι» ἐκ φωτογραφίας τοῦ κ. Λεοντοπούλου.

Κ. ΔΕΔΟΥΣΗΣ, ναυλομεσίτης, Πειραιεύς.

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

Δ. ΚΟΤΣΟΒΙΔΗΣ, ναυτοδιδάσκαλος, διευθυντῆς

Ναυτικοῦ Γραφείου, Πειραιεύς ὁδὸς Νοταρᾶ 99.

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

Μ. ΒΟΛΙΚΑΣ, ναυλομεσίτης ἐν Πειραιεῖ.

**Ἡ ΔΙ' ΑΥΤΟΚΡΑΤΟΡΙΚΟΥ ΔΙΑΤΑΓΜΑΤΟΣ
ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΘΕΙΣΑ
ΡΩΣΣΙΚΗ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ**

ΤΩ 1844

ΚΕΦΑΛΑΙΑ ΡΟΥΒΛΙΑ 40,000.000 Δρ. 200,000.000

Ἀσφαλίζει σώματα Ἀτμοπλοίων καὶ πλοίων ἀπὸ τῶν κατὰ θάλασσαν καὶ ποταμοὺς κινδύνων, ὡς καὶ μεταφορὰς Πραγματειῶν καὶ χορηγεῖ προκαταβολὰς ἐπὶ παρακαταθήκῃ Ἐμπορευμάτων.

Διὰ πᾶσαν πληροφορίαν περὶ Ἀσφαλειῶν ἀπευθύντεον εἰς τὸ ἐν Ταϊγανίῳ Πρακτορεῖον τῆς Ρωσσικῆς Ἀσφαλιστικῆς Ἐταιρίας τοῦ 1844.

Πρόκτωρ ἐν Ταϊγανίῳ
Χ. Δ. ΠΑΣΧΑΛΗΣ



ΤΟ ΟΓΔΟΟΝ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΝ

ΚΑΙ Η ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Ἡ γνώμη τοῦ κ. Ἐπ. Ἐμπειρικοῦ.

Ἡ σύστασις ὄγδοον Ὑπουργεῖου περιλαμβάνοντος καὶ τὸ τμήμα τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας εὐνόητον ἔτι συνεκίνησε τὸν ναυτικὸν κόσμον καὶ ἔδωκεν ἀφορμὴν εἰς σχόλια καὶ συζητήσεις παντίαι. Ὅτι ἐν τούτοις πρόκειται εἰς συζήτησιν καὶ μελέτην σοβαρὰν τοῦ θέματος εἶναι ἡ σκοπιμότης τοῦ νομοσχεδίου ἐν τῇ προσαρτήσῃ τοῦ τμήματος τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας εἰς τὸ Ὑπουργεῖον τοῦ Ἐμπορίου καὶ τῆς Γεωργίας. Ἐπὶ τοῦ ζητήματος δὲ τούτου ἐζητήσαμεν τὴν γνώμην ἐνὸς ἐκ τῶν εἰδικωτέρων παρ' ἡμῖν εἰς τὰ Ναυτικά, τοῦ βουλευτοῦ Ἀνδρου κ. Ἐπ. Ἐμπειρικοῦ, ὅστις ἔσχε τὴν καλωσύνην νὰ μᾶς εἴπῃ τὰ ἑξῆς :

— Φρονῶ ἀδιστακτικῶς ὅτι ἂν πραγματοποιηθῇ ἡ σκέψις τῆς προσαρτήσεως τοῦ τμήματος τούτου εἰς τὸ Ὑπουργεῖον τοῦ Ἐμπορίου καὶ τῆς Γεωργίας θὰ βλαβῶσι σπουδαίως τὰ συμφέροντα τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας. Κατ' ἐμὲ τὸ τμήμα τοῦτο εἶναι ἀναποσπᾶστος συνδεδεμένον πρὸς τὸ Ὑπουργεῖον τῶν Ναυτικῶν, διότι ἡ ἔμπορικὴ ναυτιλία οὐδὲν ἄλλο εἶναι ἢ τὸ φυτώριον τοῦ Πολεμικοῦ Ναυτικοῦ. Μήπως ἡ ἔμπορικὴ ναυτιλία δὲν μᾶς προετοιμάζει σήμερον τὸ ἀναγκαῖον ὑλικὸν διὰ τὸ Πολεμικὸν ἡμῶν Ναυτικόν ;

Αἱ παρευσιασθόμεναι δὲ ἐκ τῆς τῆς τῆς ἀποσπάσεως ἀπὸ τοῦ Ὑπουργεῖου τῶν Ναυτικῶν τοῦ τμήματος τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας δυσχέρειαί πολλαί καὶ μεγάλαι θὰ ᾧσι. Καὶ πρῶτον ἔχομεν τὸ Ναυτικὸν Ἀπομυχικὸν ταμεῖον. Τί θὰ γίνῃ τὸ τμήμα τοῦτο, τὸ τόσῳ στενῶς συνδεδεμένον πρὸς τὴν ἔμπορικὴν Ναυτιλίαν ; Θὰ παρακολουθήσῃ ταύτην ἐν τῷ Ὑπουργείῳ τῆς Γεωργίας ; Ἀλλὰ τότε θὰ ἀπαιτηθῇ, ὥστε ὅλοι οἱ ἐν τῷ Ναυτικῷ Ἀ-

πομαχικῶ ταμεῖω ἀπεσπασμένοι ἀξίωματικοὶ τοῦ Ναυτικοῦ νὰ μετατεθῶσιν εἰς τὸ νέον τοῦτο Ὑπουργεῖον !

Ἐχομεν ἔπειτα τὰς ἐξετάσεις τῶν ἔμποροπλοίαρχων καὶ μηχανικῶν. Τὰς ἐξετάσεις ταύτας ἐνεργοῦσι σήμερον ἀξίωματικοὶ καὶ μηχανικοὶ τοῦ Πολεμικοῦ Ναυτικοῦ. Κατ' ἀνάγκην δὲ τότε ἢ θὰ μεταθέσωσι καὶ τοὺς ἀξίωματικούς τούτους εἰς τὸ Ὑπουργεῖον τοῦ Ἐμπορίου καὶ τῆς Γεωργίας ἢ θὰ ἀναθέσωσι τὴν ἐξέτασιν τῶν μηχανικῶν καὶ ἔμποροπλοίαρχων εἰς Γεωπόνους !

Τρίτον θέμα, τὸ ὅποιον ἐπίσης θὰ παρῶσι τὴν δυσχερεῖα εἰς τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ προτεινομένου μέτρου εἶναι τὰ λιμεναρχεῖα τοῦ Κράτους, εἰς τὰ ὅποια σήμερον ὑπηρετοῦσιν ἀξίωματικοὶ τοῦ Πολεμ. Ναυτικοῦ κατηρητισμένοι εἰς τὸ εἶδος τῆς ὑπηρεσίας των. Διὰ τῆς ἀποσπάσεως τῆς ἔμπορικῆς Ναυτιλίας ἀπὸ τοῦ Ὑπουργεῖου τῶν Ναυτικῶν δὲν δύνανται ἢ νὰ διοργανωθῶσι κατ' ἄλλον πλέον τρόπον τὰ λιμεναρχεῖα, ἢ θὰ ἀπαιτηθῇ νὰ παρασκευασθῶσιν ἕτεροι πρὸς διοίκησιν τῶν λιμεναρχείων τούτων. Ἀλλ' ἐὰν ὡς ἔχῃσι τὰ λιμεναρχεῖα τοῦ Κράτους ἀποσπασθῶσιν εἰς τὸ Ὑπουργεῖον τῆς Γεωργίας καὶ Βιομηχανίας τὸ Ναυτικὸν κατ' ἀνάγκην θὰ στερηθῇ τόσων χρησίμων ἀξίωματικῶν.

Ἀλλὰ τέλος πάντα ταῦτα εἶναι ζητήματα ὑπηρεσιακά, ἔτι δὲ κατ' ἐμὲ τυγχάνει ἐτι σπουδαιότατον, εἶναι τὸ ἄλυτον εἰσέτι ζήτημα τοῦ σχηματισμοῦ μεγάλης ἐπιτροπῆς πρὸς ἐπιθεώρησιν τῶν ἀτμοπλοίων κατὰ περιόδους. Ἡ ἐπιτροπὴ αὕτη δεόν νὰ ἀποτελῆται ἀπὸ ἀνωτέρους ἀξίωματικούς ἀπὸ ἐφοπλιστὰς καὶ μηχανικούς τοῦ Βασ. Ναυτικοῦ ἢ ἄλλους εἰδικούς. Ἀλλὰ ποῦ θὰ τοὺς εὑρωμεν τοὺς πάντας ; Εἰς τὸ Ὑπουργεῖον τῆς Γεωργίας, τῆς Βιομηχανίας καὶ τοῦ Ἐμπορίου ; Μόνον διὰ τῆς ἐπιτροπῆς διαρκούς

θὰ λυθῶσιν δλα τὰ σπουδαῖα ζητήματα τῆς Ναυτιλίας ἡμῶν. Ἡ ἐπιτροπὴ κύριον σκοπὸν θὰ ἔχη τὴν κανονικὴν κατὰ περιόδου καὶ αὐστηρὰν ἐπιθεώρησιν τῶν ἀτμοπλοίων, τὴν κατάταξιν αὐτῶν, κατὰ τὰ ἐν Ἀγγλίᾳ ἰσχύοντα, εἰς κλάσεις, τὴν ἐπιβολὴν καὶ ὑποχρέωσιν τῶν ἐφοπλιστῶν εἰς τὰς ἀναγκαίας ἐπιδιορθώσεις τῶν σκαφῶν, τῶν μηχανῶν, τῶν λεβήτων. Ἄνευ τῆς ὑπάρξεως τιαύτης ἐπιτροπῆς τὸ ζήτημα τῆς ἀλληλασφαλείας θὰ παραμένῃ ἀλυτον πάντοτε.

Φρονῶ ὅτι ἡ ἐπιτροπὴ δεόν νὰ νομοθετηθῇ ἐν τῷ Ὑπουργείῳ τῶν Ναυτικῶν, διαρκῶς μετὰ τοῦ Ὑπουργοῦ ἐργαζομένη καὶ ἐνδελεχῶς μεριμνῶσα περὶ τῶν ζητημάτων τῆς ἐμπορικῆς ἡμῶν Ναυτιλίας καὶ ἰδίᾳ τῆς ἀτιμῆρου. Καὶ ἐπιτροπὴ τιαύτη βεβαίως δὲν δύναται νὰ νοηθῇ ἐν τῷ Ὑπουργείῳ τῆς Γεωργίας ἐργαζομένη.

Ἄλλ' ἐκτὸς τῆς ἀνωτέρω καὶ ἄλλῃ διηνεκῆς ἐπιτροπῆς θὰ ἠδύνατο νὰ ἐργάζηται ἐν τῷ Ὑπουργείῳ τῶν Ναυτικῶν, ἡ ἐπιτροπὴ τῶ πληροφοριῶν. Εἰς ταύτην καταφεύγων ὁ ἐφοπλιστὴς ἐπρεπε νὰ ἠδύνατο νὰ εὐρίσκη πᾶσαν ἀναγκαίαν διὰ τὴν ἐργασίαν του πληροφορίαν. Ὁφείλε νὰ δύν

ναται νὰ ἐμάνθανε ποῖα ἐκάστοτε αἱ τιμαὶ τῶν ἀτμοπλοίων, τίνα τὰ καλλίτερα ναυπηγεῖα, πότε ἀναμένεται ὕψωσις καὶ πότε ἔκπτωσις τῆς τιμῆς αὐτῶν, ποῖα συνεπῶς ἡ καλλιτέρα ἐποχὴ ἀγορᾶς ἢ παραγγελίας καὶ ποῖα ἡ κατάστασις ἀκίμη τῶν ὑπὸ διαπραγματεύσιν ἀτμοπλοίων. Μὲ τιαύτην ἐργασίαν τιαύτης ἐπιτροπῆς δὲν θὰ εἴχομεν τὰς περυσινὰς εἰς ὑψηλὰς τιμὰς ἀγορᾶς ἀτμοπλοίων, οὐδὲ τὰς νέας παραγγελίας εἰς μεγάλας ἐπίσης τιμὰς ἐν τοῖς Ἀγγλικοῖς Ναυπηγεῖοις, αἵτινες φρονῶ οὐκ ὀλίγον ἐζημίωναν τοὺς ἐφοπλιστὰς ἡμῶν.

Ἄλλ' ἂς ἐρωτῶ εἶναι δυνατόν πᾶσαι αἱ ἐπιτροπαὶ αὐταὶ νὰ λειτουργῶσιν ἐπιτυχῶς ἐν τῷ Ὑπουργείῳ τῆς Γεωργίας;

Διὰ τοὺς λόγους τούτους, τοὺς ὁποίους ἐν τιαύτῃ συνεντεύξει, δὲν δύναμαι ν' ἀναπτύξω εὐρύτερον, φρονῶ ὅτι τὸ τμήμα τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας δεόν νὰ μὲνη στερωῶς συνδεδεμένον πρὸς τὸ ἐπὶ τῶν Ναυτικῶν Ὑπουργεῖον, ἀλλ' ὅτι ἔχει καὶ τοῦτο ἀνάγκην μεγίστην ἀναδιοργανώσεως, πρὸς ἐπιτυχέστεραν ἐκπλήρωσιν τοῦ ὑψηλοῦ αὐτοῦ σκοποῦ, ἥτοι τῆς προόδου καὶ εὐμερίας τῆς ἐμπορικῆς ἡμῶν Ναυτιλίας.

ΚΑΝΟΝΕΣ

ΤΗΣ ΥΟΡΚΗΣ ΚΑΙ ΑΜΒΕΡΣΗΣ ΤΟΥ 1890

(Συνέχεια)

Τὸ κατὰ τὴν ναυσιπλοίαν ἐπιτυμβαῖνον τῷ πλοίῳ θαλάσσιον δυστύχημα, οὐδὲ ληγικῶς, οὐδὲ νομίμως δύναται νὰ παράσχη τῷ νηοκτῆτῃ ὠφέλειαν, ἔτι μᾶλλον δὲ ὁσάκις πρόκειται περὶ ἐκουσίας θυσίας ἀποζημιουμένης διὰ τοῦ κανονισμοῦ γενικῆς ἀβαρίας. Τούτου δ' οὕτως ἔχοντος, ἡ ἀποζημιώσις ἢ χορηγουμένη τῷ νηοκτῆτῃ διὰ τὴν ἀπώλειαν ἢ βλάβην τῶν ἀντικειμένων τῶν θυσιασθέντων ὑπὲρ τῆς κοινῆς σωτηρίας τῶν διὰ τῆς ναυλώσεως συνηνωμένων συμφερόντων, δὲν πρέπει νὰ υπερβαίνῃ τὴν πραγματικὴν ἀξίαν τῆς γενομένης θυσίας.

Ἐπὶ τῆς ἀνωτέρω ἀρχῆς ἐρείδεται ἡ ὀρθοτάτη διάταξις ἢ ὀρίζουσα ὅτι κατὰ τὸν κανονισμόν τῶν ἀποζημιώσεων τῶν βλαβῶν καὶ ἀπωλειῶν τοῦ πλοίου καὶ τῶν δαπανηθέντων δι' ἐπισκευὰς αὐτοῦ καὶ δι' ἀντικαταστάσεις

τῶν ἐφθαρμένων ἀντικειμένων, δεόν ν' ἀφαιρῆται ἡ ἀνατίμησις τοῦ πλοίου ἢ ἐπελθοῦσα ἕνεκεν τῆς ἀντικαταστάσεως διὰ νέων τῶν ἐκ τῆς χρήσεως ἐφθαρμένων παλαιῶν σκευῶν, ἐπιπλῶν, ἐξαρτίων κ.τ.λ. τοῦ πλοίου, ὡς καὶ ἡ ἕνεκεν τῶν ἐπισκευῶν ἀνατίμησις τοῦ σκάφους. Ἡ τοιαύτη ἀφαίρεσις τῆς ἀνωτέρω ἀνατιμήσεως καλεῖται ἐν τῇ γλώσσῃ τῆς ναυτικῆς ἐμπορίας «διαφορὰ τῆς ἀξίας τοῦ νέου πρὸς τὸ παλαιον», difference du neuf au vieux.

Ὁ Γαλλικὸς Ἐμπορ. Νόμος τοῦ 1807, ὁ καὶ παρ' ἡμῖν εἰσέτι ἐν ἰσχύϊ δὲν ἐκάνονισεν τὴν τοιαύτην διαφορὰν. Ἡ νομολογία ὁμῶς ἀγομένη ἐκ τῶν γενικῶν ἀρχῶν κατὰ τὴν ἐν τῇ ἐφαρμογῇ ἐρμηνείαν τοῦ ἀρθροῦ 417, καθ' ὃ ἡ ἀναλογία τοῦ πρὸς τῆς ἀποζημιώσεως γίνεταί ἐπὶ τῆς ἀξίας τῶν ἐκβληθέντων καὶ δια-

ΤΑ ΠΟΛΕΜΙΚΑ ΠΛΟΙΑ ΕΝ ΚΑΙΡῼ ΝΑΥΜΑΧΙΑΣ

(συνέχεια)

Ὁ Ἰσπανοαμερικανικὸς πόλεμος

Βραδύτερον ἢ μοιραρχὸς Brooklyn καὶ τὰ θωρηκτὰ Texas, Iowa Oregon καὶ Indiana ἀπέκλειον τὸν λιμένα τοῦ Santiago ἠγκυροβολημένα ἐν ἡμικυκλίῳ κατὰ τὴν ἀνωτέρω τάξιν. Τὸ θωρηκτὸν Iowa ἠγκυροβολημένον ἀκριβῶς ἀπέκλειε τῆς εἰσόδου τοῦ λιμένος καὶ εἰς τεσσάρων μιλίων ἀπὸ τῆς ξηρᾶς ἀπόστειον παρετήρησε πρῶτον τὴν 9 ὥρ. 50 λ. π. μ. τὸ πλοῖον τοῦ ναυάρχου Θεοβέρτα Infanta-Maria-Tereza ἐξερχόμενον τοῦ στενοῦ. Παρηκολούθουν τοῦτο διαδοχικῶς τηροῦντα μετὰ τῆς ἀποστάσεως 800 ὑαρδῶν τὰ πλοῖα Viscaya, Cristobal Colon, καὶ Almirante Oquendo καὶ εἰς ἀπόστασιν 1200 ὑαρδῶν ἀπὸ τοῦ τελευταίου τούτου τ' ἀντιτορπιλικὰ Pluton καὶ Furor.

Ἰδὼν δὲ τὸ ὑπὸ τοῦ Iowa ὑψωθὲν σῆμα ὁ ἐπιβαίνων τοῦ Brooklyn μοιραρχὸς Schley ὅστις διώκει τὸν στόλον κατὰ τὴν στιγμὴν ἐκείνην τοῦ ναυάρχου Samhson ἀπουσιάζοντος προσκαίρως μετὰ τοῦ τεθωρακισμένου καταδρομικοῦ New York, διέταξε τὰ ἀποκλείοντα τὸν λιμένα πλοῖα νὰ πυκνώσωσι. Τὸ θωρηκτὸν Iowa ἔρριψε τὴν πρώτην βολὴν τὴν 9 ὥρ. 40 λ. ἐξ ἀποστάσεως 6000 ὑαρδῶν καὶ ἐξηκολούθησε βάλλον—ἐνῶ συγχρόνως ἐπλησίαζε πρὸς τὴν εἰσοδὸν τοῦ λιμένος—μέχρι τῆς στιγμῆς καθ' ἣν παρετήρησεν ὅτι τὸ Tereza θὰ διήρχετο, ἐπέγον πρὸς δυσμὰς μετὰ τῆς ξηρᾶς καὶ τοῦ Brooklyn, ὅπερ ἦτο ἠγκυροβολημένον πρὸς δυσμὰς τοῦ στενοῦ εἰς 2 περίπου μιλίων ἀπὸ τῆς ξηρᾶς ἀπόστασιν. Τὸ Brooklyn ὅπερ εἶχε διευθυνθῆ κατ' ἀρχὰς πρὸς ἀνατολὰς, ἵνα ἀνακόψῃ τὴν πορείαν τοῦ Tereza ἔβαλλε κατ' αὐτοῦ δι' ὄλων ταυτοχρόνως τῶν πυροβόλων τῆς ἀριστερᾶς πλευρᾶς ἐξ ἀποστάσεως 1500 ὑαρδῶν. Τὸ Texas ὅπερ εἶπετο τοῦ Brooklyn ἐν τῷ ἡμικυκλίῳ τοῦ ἀποκλεισμοῦ ἤρξατο τοῦ ἐναντίου τοῦ Tereza πρὸς ἐξ ἀποστάσεως 4200 ὑαρδῶν. Τὸ Oregon τὸ ταχύτερον τῶν ἐκεῖ πλοίων μετὰ τὸ Brooklyn, καὶ τὸ Indiana ὅπερ εὐρίσκετο εἰς τὸ ἀνατολικὸν ἄκρον τοῦ στόλου τοῦ ἀποκλεισμοῦ ἤρξαντο ἐπίσης τοῦ κατὰ τοῦ Tereza πρὸς διὰ τῶν μεγάλων αὐτῶν πυροβόλων, καθ' ἣν στιγμὴν ταῦτο ἐξήρχετο τοῦ στενοῦ. Τὸ πῦρ ἐξηκολούθησε μετὰ

σθέντων, καὶ ἐπὶ τῆς ἀξίας τοῦ ἡμίσεως πλοίου, καὶ τοῦ ἡμίσεως ναύλου, κατὰ τὴν ἐν τῷ τόπῳ τῆς ἐκφορτώσεως ἐκτίμησιν, ἰθεώρησεν ὅτι ἡ ἀξία τοῦ πλοίου δεόν νὰ ἐκτιμᾶται ὡς ἔχει μετὰ τὴν ἐπισκευὴν, καὶ μετὰ τὴν ἀντικατάστασιν τῶν βλαβέντων ἢ ἐκβληθέντων.—Ἐν τούτοις κατὰ τὴν ἐφαρμογὴν ἠγέρθησαν πλείστα ἀμφιβολίαι, παρεκλύοντο δὲ αἱ δίκαι ἕνεκεν τῆς δι' ἐμπειροτεχνῶν ἐξευρέσεως τῆς ἀξίας, ὡς ἐκ τοῦτου δικαστήρια τινὰ αὐθαίρετως, ἢ κατὰ τὴν ἐντισι λιμέσι παραδεδεγμένην συνήθειαν ὥρισαν τὴν διαφορὰν ταύτην εἰς τὸ ἐν τρίτον τῆς ἀξίας τῶν ἐπισκευασθέντων ἀντικειμένων, ἐξαιρέσαντα μόνον τὰς ἀγκύρας, ἐφ' ὧν οὐδεμίαν ὥρισαν ἀφαιρέσιν, περιορίσαντα τὸ ποσοστὸν τὸ ἐπὶ σιδηρῶν ἢ χαλυβδίνων κάλων καὶ ἀλύσεων εἰς 15 ἐπὶ τοῖς 100.

Τὸ παλαιὸν κείμενον τῶν κανόνων τοῦ ἔτους 1877 δὲν προέβλεπεν ἐπὶ τοῦ ζητήματος τούτου. Ἄλλ' ἐν τῷ ἐν Λιθερπούλει συνεδρίῳ τοῦ 1890, ἐν τῷ ὁποίῳ ὑπεβλήθη πρὸς συμπλήρωσιν τὸ παλαιὸν κείμενον τοῦ ἔτους 1877, ἐψηφίσθη ὁ ἸΓ. κανὼν τοῦ ἡμετέρου κειμένου, δι' οὗ ἐσυστηματοποιήθησαν αἱ ἐν τῇ ἀγγλικῇ ναυτιλίᾳ ὑπάρχουσαι συνήθειαι.

Ὁ κανὼν οὗτος παρέσχε σπουδαίαν εὐκολίαν εἰς τὴν λύσιν τῶν ζητημάτων, ἅτινα τίκονται ἐν ταῖς κατὰ τὰς ἀβαρίας δικαιοπραξίαις.—Αἱ διακρίσεις τῶν διαφόρων εἰδῶν τῶν πλοίων ὡς ἐκ τοῦ ὕλικου τῆς ναυπηγήσεως τῶν καὶ τῆς ἡλικίας τῶν, καὶ ἡ κατάταξις αὐτῶν εἰς κατηγορίας, κανονισθεῖσαι μετὰ μεγίστης ἀκριβείας ὡς θεμελιούμεναι ἐπὶ ἐξαγομένων θετικῶν προκυφάντων ἐκ τῆς συζητήσεως μετὰ τῶν ἀνδρῶν εἰδικῶν καὶ ἀναμφισβητήτου ἐμπειρίας ἔθηκον τέρμα εἰς τὰς διενέξεις φυσικώτατα ἐγειρομένας ἕνεκεν τῆς κατ' ἀποκοπὴν οὕτως εἶπειν ὑποτιμήσεως κατὰ 1/3, ἣν εἶχεν παραδεχθῆ ἡ πρακτικὴ ἀκολουθοῦσα τὴν καθιερωθεῖσαν συνήθειαν.

Τοιαῦται διενέξεις, ἠδύνατο νὰ ἐγερωσῆ πλειστάκις, καθότι ἂν καὶ τὰ Δικαστήρια, ὡς ἀνωτέρω, εἶπομεν, πρὸς ἀποφυγὴν παρεκλύσεως τῶν δικῶν ἐκάνονίζον ἐπιεικῶς τὴν διαφορὰν εἰς τὸ ἐν τρίτον, ὁ κανονισμὸς ἐν εἰδικαῖς περιπτώσεσι ἦτον ἄδικος, διὰ τοῦτο καὶ εἶναι τῶν ἀποφάσεων περιωρίζον ταύτην εἰς ἐν τέταρτον, ἕτεροι δὲ ἐπανερχόμενοι εἰς τὰς νομίμους διατάξεις διέταττον τὴν δι' ἐμπειροτεχνῶν ἐξεύρεσιν τοῦ ποσοστοῦ τῆς διαφορᾶς.

(Ἐπεταὶ συνέχεια)

Σ. Α. ΜΑΤΕΣΙΣ

λύστης επί 35 λεπτά της ώρας. Άπαξ ό Ισπανικός στόλος έν τή αρχική αυτού τάξει, έπειχεν έν γραμμή παραγωγής προς Ζέφυρον πλέον έγύτατα τή ακτή, ένώ ό Αμερικανικός τηρών την αυτήν, ήν και κατά τον αποκλεισμόν τάξιν έσχηματίζετο βαθμηδόν έν γραμμή παραγωγής έχων τό Brooklyn επί κεφαλής. Μετά έν τέταρτον τής ώρας τό Tereza έφλέγετο και έξελθέν τής γραμμής έξώκειλεν εις 6 1)2 μιλίων απόστασιν από τής εισόδου του λιμένος. Κατά τον αυτόν χρόνον τά πλοία Viscaya, Cristobal Colon και Oquendo υπερέβαινον κατά την ταχύτητα τά τέσσαρα άμερικανικά θωρηκτά και συνεκέντρουν τή πυρά των κατά του Brooklyn.

Κατά την στιγμήν εκείνην τό Oquendo έξήλθεν τής γραμμής, και έξώκειλεν 1 1)2 μίλιον άπώτέρω του Tereza ένώ τό Brooklyn μόνον, προσεπάθει νάνακόψη την πορείαν του Colon και του Viscaya. Έν τούτοις τό Oregon σπερ ήτο τό προτελευταίον πλοίον προς άνατολάς του ήμικυκλίου έπλεε πολύ ταχύτερον ή ότι έφρόνουν οι Ισπανοί, και άφού υπερέβη άλληλοδιαδόχως τό Texas και τό Iowa προσήγγισε τό Brooklyn μέχρις απόστάσεως μικρότερας των 600 ύπερβολών και έτήρησε την θέσιν ταύτην μέχρι τέλους τής ναυμαχίας.

Ητο περιπου 10 ώρ. 30 λ όταν τό Oquendo έξώκειλε. Τό Brooklyn και τό Oregon έξηκολούθουν νά διώκωσι τό Viscaya και τό Colon ένώ ταυτοχρόνως έβάζλλον κατ' αυτών. Τήν 10 ώρ. 35 λ. τό Viscaya έφλέγετο και κατά την αυτήν στιγμήν τό Colon ένώ πρότερον έπλεεν όπισθεν τούτου υπερέβη αυτό διελθόν μεταξύ αυτού και τής ζήρας ένώ, ταυτοχρόνως υπερέβαινε κατά την ταχύτητα τό Brooklyn. Τό Viscaya έπέσχε προς την ακτήν και όλίγα λεπτά βραδύτερον έξώκειλεν εις 21 μιλίων απόστασιν από του στόμιου του λιμένος. Η ακριβής στιγμή καθ' ήν τό κατά τούτου διευθυνόμενον πυρ έπαυσεν έσημειώθη υπό του ύποπλοίαρχου Sharp του Vixen ήτο δε ή 11 ώρ. 18 λ. Κατά τον αυτόν χρόνον τό Colon πλέον πλείον τής ακτής άπειχε του Brooklyn και του Oregon 6 έως 7 μιλια. Τό Brooklyn έπέσχε προς έξοχην τινα τής ακτής κειμένην πλησίον του Άρωτηρίου Crus, πρό τής ό ποιός τό Colon θα διήρχετο άναγκαιώς, ένώ τό Oregon πλέον όπισθεν του Ισπανικού έφρασεε την προς την διεύθυνσιν εκείνην διεξοδον.

Μεταξύ τής 11 ώρ. 48 λ. και 12 ώρ. 50 λ. ύδεια βολή έρίσθη, άλλα κατά την τελει-

ταίαν ταύτην στιγμήν τό Oregon έδοκίμασε τά πυροβόλα αυτού των 13 δακτύλων (33 ύφεκτ.) και παρετήρησεν ότι αί βολαι αυτού έφθανον πέραν του Colon του όποιου ή ταχύτης είχαν ήδη άρχισει νά βαίνει έλαττωμένη. Τότε τό Brooklyn ήρξατο βάλλον διά των πυροβόλων των 8 δακτύλων, και άφ' ου έκαστον των δύο διωκόντων πλοίων έριψε 4 ή 5 βολας δι' έκάστου των πυροβόλων του τό Colon έξώκειλεν εις σημείον άπέχον 41 μιλια του στόμιου του Σαντιάγου και ύπέστειλε την σημαίαν του την 1 ώρ. 20 λ. μετά μεσημβρίαν.

Κατά τον αυτόν χρόνον τό Texas και τό New York έπλησίαζον, ει και δέν ήσαν εισέτι έντός βολής πυροβόλου. Η ναυαρχία του Sampson New York, ήτις κατά την έναρξιν τής ναυμαχίας ήτο 4 μιλια προς άνατολάς του σταθμού του αποκλεισμού, μεταβίνουσα εις Sibonay ένθα ό ναύαρχος έπρόκειτο νά νά συναντηθῆ μετά του στρατηγού Shafter, έπκνήλθεν άμέσως άλλ' έφθασε περί τό τέλος τής ναυμαχίας χωρίς νά δυνηθῆ νά παράσχη ύπηρεσίαν τινά.

Όσον άφορα εις τ' άντιτορπιλικά Trogor και Pluton, όταν ανεφάνησαν εις την εισοδον του στενού, τό Indiana τό Oregon τό Iowa και τό Texas, άτινα μέχρι τής στιγμής εκείνης έβαλλον έξ απόστάσεως κατά τό μάλλον ή ήτον μεγάλης έναντίον των Ισπανικών θωρηκτών ήρξαντο του κατ' αυτών πυρός διά του έλαφρού αυτών πυροβολικού, συνέδραμε δε τά θωρηκτά και τό μετεσχηματισμένον θαλαμηγόν Gloucester διά των πυροβόλων αυτού των 6 λιτρών. Τό Gloucester έξετέθη θαρραλέως εις τό πυρ των πυροβόλων των άντιτορπιλικών, των Ισπανικών θωρηκτών και των επί τής ζήρας πυροβολείων. Η τύχη των άντιτορπιλικών άπεφασίσθη υπό του τελευταίου τούτου πλοίου βοηθουμένου υπό του Indiana. Τό έν τούτων έβυθίσθη, τό δε έτερον τελείως παραλυμένον ήναγκάσθη νά έξωκείλη 20 λεπτά τής ώρας μετά την έναρξιν του άγώνος.

Τά Ισπανικά πλοία διήλθον τό στενόν μετά ταχύτητος 6 έως 8 κόμβων, ήν ηύξησαν εύθως ως έξήλθον εις τό άναπεπταμένον πέλαγος. Τό Colon τό μόνον πλοίον σπερ είχε πιθκνότητας τινάς νά εκφύγη, υπερέβη επί τινα χρόνον τό Brooklyn και τό Oregon κατά την ταχύτητα δέν ήδυνήθη όμως νά έξακολουθήσῃ τούτο, ή δε άπ' άρχής μέχρι τέλους του άγώνος μέση αυτού ταχύτης ήτο 13 κόμβων. Τό Brooklyn έπλεε μόνον διά των δύο όπισθίων μηχανών του, δέν έσχε δε τον άπαι-

τούμενος χρόνον όπως άρθρώση τας δύο προραίας τοιαύτας βαθμηδόν ή ταχύτας του άνήλθε μέχρι 16 κόμβων.

Επίσης του Oregon ή ταχύτης ήτο 16 κόμβων, ή δε πίσεις αυτού είχαν ανέλθει εις τό μέγιστον πολύ πριν ή εις τά λοιπά πλοία. Τά Iowa και Indiana είχαν ήδη μείνει ό πίσω πριν ή τό Viscaya έξωκείλη, τό δε Texas προσήγγισε τό Colon κατά τας τελευταίας στιγμάς τής διώξεως.

Ο άνθυποπλοίαρχος ΝΙΚ. Ι. ΜΠΟΤΑΣΗΣ
Καθηγητής των Ναυτ. Δοκιμών.
(Ακολουθεί)

ΤΟ ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΣΥΝΕΔΡΙΟΝ

Θέματα τινά συζητητέα

(Συνέχεια)

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ Ε΄.

Δέον νά χορηγηθῆ προνόμιον εις τον σωτήρα ;

Αναμφισβητήτως αν ύπάρχη άλλη δικαιότερα άμοιβή, ήτις πρέπει νά πληρώνηται προνομιακώς εινε ή τής διασώσεως. Όλοι οι Ευρωπαϊκοί Κώδικες άναγνωρίζουσι τό προνόμιον τούτο. Ούτω, ό Γερμανικός άρθρ. 753, ό Άγγλικός άρ. 544 § 2 και 554. ό τής Χιλής άρθρ. 1162, Ισπανίας άρ. 842 Φινλανδίας άρ. 12 Ναυτικού Κώδικος, Ιταλίας 121 § 3 τής Έμπορικῆς Ναυτιλίας και 671 Έμπορ. νόμου, Μεξικου 917, Πορτογαλλίας 578, Αργεντινης Δημοκρατίας Έμπορ. Κώδικος του 1890 άρ. 1373, Ρουμανίας του 1887 άρ. 683, Ρωσίας άρθρ. 513, Σουηδίας άρ. 229 Νορβηγίας άρ. 94 και Ουραγουάης άρθ. 1037, και 1480.

Παρ' ήμιν τό προνόμιον εινε ρητόν, άναγνωρίζόμενον υπό των άρθρων 26 και 40 του περι ναυαγίων και ναυαγιαρέσεων νόμου του έτους 1856, μεθ' ό έπονται τά προνόμια, όσα όρίζει τό άρθρον 191 του Έμπορικού νόμου. Αλλά και άνευ ρητής επιφυλάξεως, επιτρεπούσης προνόμιον εις τον σωτήρα, τούτο ήθελεν άναγνωρίζεσθαι δύναμει των γενικών διατάξεων τής Πολιτικής Δικονομίας άρθρ. 941 καθ' ό, τά προς συντήρησιν του πράγματος έξοδα πληρώνονται προνομιακώς έν τῆ δευτέρῃ τάξει. Προκειμένου δε περι δαπανών όφειλομένων εις τον σωτήρα, αύται έξομοιοϋνται βεβαίως προς τας γενομένας προς συντήρησιν του πλοίου, και έπομένως έχει εφαρμογήν ό γενικός δικονομικός κανών, καθ' ό παραδέχονται και τά Γαλλικά δικαστήρια (άντιστ. άρθρ. 2012). (Απόφ. του Έφετείου Rouen τής 21 Μαρτίου 1894). Ουδέποτε όμως δύναμεθα νά παραδεχθώμεν, ότι τά ώρισμένα

επί του εκπλειστηριάσματος του πλοίου χορηγούμενα προνόμια διά του άρθρου 191 του Έμπορ. νόμου, προβλέπουσι και τας δαπάνας τής διασώσεως, ως ουχι όρθώς παρεδέξατο ή από 13 9θρίου 1886 άπόφασις του Έφετείου Rennes διότι εις ύδειαίαν των έν τῷ άρθρω τούτω κατηγορίαν δύνανται νά ύπαχθώσιν. Αποδείξεις τούτου έστω αί ειδικαι διατάξεις περι τοιούτου προνομίου των άρθρων 26 και 40 του περι Ναυαγίων νόμου εκ των όποιων τό πρώτον έχει ως έξής «Απαντα δε έχουσι » προνόμιον, εκ του εκπλειστηριάσματος, και » επί του ναύλου του διασωθέντος φορτίου και » κατατάσσονται 1) τά έξοδα του πλειστηριασμού και 2) τά έξοδα τής διασώσεως. » Ακολούθως έποντα τά λοιπά προνομιοϋχα » κατά τον Έμπορικόν νόμον»

Προς την διάταξιν του άρθρου τούτου σχετίζεται και ή του άρθρου 40 του αυτού νόμου, καθ' ό, άμοιβή τῆ διασώσεως εινε κατά μέν τῆ περίπτωση τής άνευρέσεως πλοίων, τό ήμισυ του καθαρού των ναυαγίων εκπλειστηριάσματος, ήτοι του μετά την άφαίρεσιν των έξοδων του πλειστηριασμού, κατά δε την περίπτωση άνευρέσεως μεμνημένων ναυαγίων, τά δύο δέκατα, τά ποσά δε ταύτα, δίδονται άμέσως κατά διαταγήν του Εισαγγελέως ως δικαίωμα σώστρων και εύρέτρων εις τον ναυαγιαίρητην.

Τό περι άναθεωρήσεως του Γαλλικού Έμπορικού Κώδικος νομοσχέδιον του έτους 1867 ρητώς καθιεροί προνόμιον διά τας δαπάνας τής διασώσεως, κατατάσσον αυτάς μετά τας προς συντήρησιν του πλοίου δαπάνας.

Οι κ. κ. Φλογαίτης και Χρυσανθόπουλος όμιλούντες περι προνομίου δαπανών διασώσεως έν τῆ άξιολογῃ αυτών πραγματεία περι Ναυτικού δικαίου, παρειδον ως εικάζω, τας σπουδαιότερας περιπτώσεις διασώσεως τας άναγραφομένας έν άρθροις 35 και 36 του ρηθέντος νόμου, καθ' ός ό νομοθέτης δείκνυται έλευθεριώτερος περι τας άμοιβάς, ούτω δε, διαμνημονεύουσι μεταξύ των προνομίων και την διά του άρθρου 40 διατασσομένην υπό του Εισαγγελέως πληρωμήν του ήμισεως, ή του δεκάτου, εκ του καθαρού εκπλειστηριάσματος. Δέν δύναμαι νά παραδεχθώ ότι έξαιρουσιν οι συγγραφεις του προνομίου την άμοιβήν ταύτην, άφού ό νόμος παραγγέλλει τον εισαγγελέα, νά καταβάλῃ άμέσως εκ του εκπλειστηριάσματος την άμοιβήν ταύτην εις τον σωτήρα. Η τοιούτω τρόπω καταβολή πρό πάσης άλλης δαπάνης, συνιστῃ άναμφισβητήτως πρόνομιον. Ίσως πλανώμαι, άλλα φρονώ ότι δυσχερέστατα δύναται τις νά ύποστηρίξη τό έναντίον. Διά τούτο την σιωπήν των κ. κ. Φλογαίτου και Χρυσανθοπούλου δέον ν' άπο-

δύσωμεν μάλλον εις παραδρομήν.

Είνε άληθής όμως, ότι ο συντάκτης του νόμου περί ναυαγίων και ναυαγιαρισέσεων ήδύνατο να ήνε μάλλον έκτακτος και μεθοδικός περί τε την κατάρταξιν της ύλης και την έκφρασιν του γράμματος.

(Ακολουθεί)

Σύρος ΕΜΜ. Σ. ΜΑΚΡΥΓΙΑΝΝΗΣ
Δικηγόρος

ΤΑ ΒΡΑΒΕΙΑ ΤΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΑΣ ΕΝ ΙΤΑΛΙΑΙ

Από δύο έτών συνέστη εν τη Γαλλική βουλή επιτροπή προς σύνταξιν νομοσχεδίου, άφορώντος την ύποστήριξιν της έμπορικης ναυτιίας, εισαχθέντος δε ήδη εις την Βουλήν και προκαλέσαντος μακράς και σφοδράς συζητήσεις. Πριν ή επιχειρήσωμεν την μελέτην τούτου, καλόν να γνωρίζωμεν τί έγένητο εν Ιταλίαι, όπου κατά το 1896 έψηφίσθη νόμος, κανονίζων βραβεία δια την έμπορικην ναυτιλίαν. έφέτος δ' έψηφίσθη έτερος νόμος, παρεμφερής τω εν Γαλλίαι, και άποβέπων την έλάφρυνσιν του βάρους, το όποιον ο προλαβών νόμος επέβλεπεν εις το δημόσιον Ταμείον.

Δυνάμει του νέου νόμου καταργούνται αι διατάξεις του νόμου του 1896, αι αναφερόμεναι εις την άπόδοσιν των τελωνειακών δικαιωμάτων των εισπραττομένων επί των υλικών των χρησιμευόντων δια τας έπισκευάς των εκ σιδήρου, χάλυθος και ξύλου τροπίδων, τας μηχανάς, τους λέβητας κλπ. Αντί των άποδόσεων τούτων παραχωρείται προς άντιστάθμισιν των τελωνειακών δικαιωμάτων, το ποσόν λιρών Ιταλικών πέντε δι' έκαστον κεντάριον μεταλλικών υλικών, χρησιμευόντων δια οιαδήποτε έπισκευήν, έκτελουμένην εν Ιταλίαι επί των τροπίδων, των μηχανών, των λεβήτων και των βοηθητικών τούτοις εργαλείων των έμπορικών πλοίων Ιταλικών τε και ξένων.

Τα βραβεία της ναυσιπλοίας (premi di navigazione) θέλουν χορηγείσθαι εις τας έθνικας κατασκευάς πλοία, κατά την κάωθη διατίμησιν δι' έκαστον τόννον χωρητικότητας μικτής (brute) και δι' έκάστην χιλιάδα διατρεχομένων μιλίων.

α) Εις τας άτμόπλοια 45 έκαστοτά μ'χρι του δεκάτου πέμπτου έτους από της κατασκευής των.

β) Εις τας ίστιοφόρα, 30 έκαστοτά μέχρι του τριακοστού έτους από της κατασκευής των.

Εις ούδεμίαν περίστασιν ή άμοιβή δύναται να υπερβή την ούτω χορηγουμένην.

Το όλικόν ποσόν των ναυτιλιακών βραβείων (primes de navigation) δια τας άτμόπλοια ορίζεται εις ποσότητα άναλογούσαν προς έτησίαν διαδρομήν 30000 μιλίων. Το ποσόν τούτο κατά το τέλος του οικονομικού έτους, διανέμεται μεταξύ όλων των άτμοπλοίων, κατ' άναλογίαν προς την χωρητικότητά του και τον άριθμόν των μιλίων, όσα διέτρεξε κατά την έτησίαν χρήσιν ταύτην.

Όσον δια τας ίστιοφόρα, έφ' ών ή έκκαθάρισις των άμοιβών γίνεται άπαράλλακτα όπως και επί των άτμοπλοίων, λαμβάνεται ως βάσις ή κατά μέσον όρον διαδρομή μιλίων 12000. Άλλά και δια τας μέν και δια τας δε όσα είναι κατασκευασμένα εις το έξωτερικόν ούδεμιαις δικαιούνται να μετάσχωσιν άμοιβής.

Επί πλέον χορηγείται δυνάμει του 6 άρθρου εις τας έθνικας σκάφη, τας δηλωθέντα μετά την 30 7βρίου 1899 προς συμπηρισμόν με τας τελωνιακά δικαιώματα, μίαν άμοιβήν 35 λιρών κατά τόννον μικτής χωρητικότητας (jauge brute), αν ταύτα είναι εκ σιδήρου ή χάλυθος και 13 λιρών αν εκ ξύλου.

Οι κατασκευασταί πλοίων, ούς έχει ύπ' όψει το εν λόγω άρθρον έχουν περιπλέον το δικαίωμα να εισάγουν εκ του έξωτερικού έλευθερον παντός δασμοϋ, το εν τρίτον των δια την κατασκευήν του σκάφους άναγκαιούντων υλικών εκ μετάλλου. Τούτο όμως δεν δύναται να υπερβαίνη κατ' άνωτάτον όρον τα 160 κιλόγραμμα κατά τόννον μικτόν. Το προς συμπηρισμόν των τελωνειακών διδόμενον ποσόν έλαττωταί κατά 10 οο, αν εν τη κατασκευή του σκάφους έχρησιμοποίηθη ποσότης ξένου υλικού κατά το τρίτον επί του όλου του χρησιμοποιηθέντος υλικού και τούτο χωρίς να παραβλάπτεται ποσώς ή πληρωμή του δια το περιπλέον ρηθέντος ποσού τελωνειακού δασμοϋ.

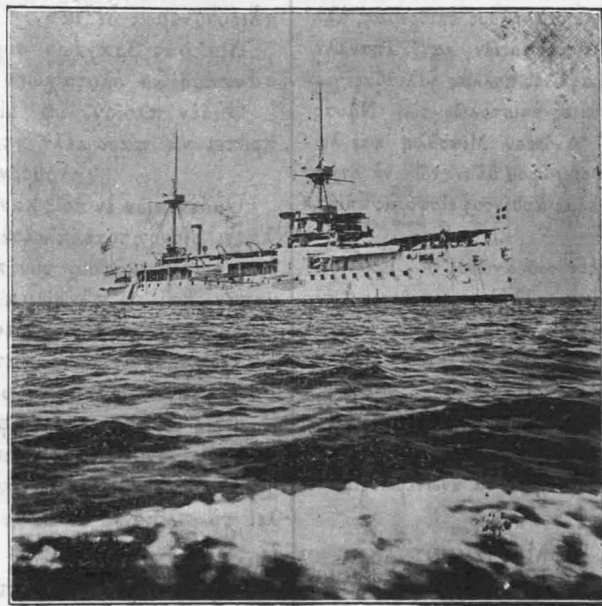
(έπεται το τέλος)

ΛΕΣΒΙΟΣ

ΦΑΡΟΙ ΚΑΙ ΦΑΝΟΙ

Ο επί της θέσεως Μπουμπάρδα του λιμένος Μήλου λιμενικός φανός ο εύρισκόμενος άριστερᾷ τῷ εισερχομένῳ τῷ Ἀδάμαντι δὲν έκτελεῖ τὸ προορισμὸν του, όπως πρέπει, ἴσως διότι ὁ φωτισμὸς τοῦ φανοῦ τούτου θὰ εἶναι έλαττωματικός.

Ο πλοίαρχος κ. Ἐμμ. Κουτσουδάκης μᾶς έβεβαίωσεν ότι έπλησίασεν αὐτὸν μέχρι ἀποστά-



Τὸ θωρηκτὸν «Σπέτσι» ἐκ φωτογραφίας τοῦ κ. Δεοντοπούλου.

σεως 2 μιλίων και μόλις τὸν διέκρινεν ὡς πυγολαμπίδα πρασίνη, όταν εύρίσκειτο ἐντὸς τοῦ στομίου τοῦ λιμένος τῆς Μήλου.

Καὶ ἐν τούτοις ὄλοι οἱ φαροδείκται τοῦ κόσμου ἀναγράφουσιν ότι ὁ πράσινος φανὸς τῆς Μπουμπάρδας τῆς Μήλου έφεγκε με νύκτα καθαρά μέχρι ἀποστάσεως 5 μιλίων.

Τώρα πὼς τὰ πέντε ταῦτα μίλια καταβιβάζονται εις φωτισμὸν μόνον ἐνὸς μιλίου κατά βεβαίωσιν πολλῶν πλοίαρχων, οἱ ἀρμόδιοι ἄς ἐξετάσωσι.

N. Γ. Κ.

Η ΝΗΣΟΣ ΣΥΡΟΣ ΚΑΙ Ο ΛΙΜΗΝ ΤΗΣ

Υπό τὸν ἄνω τίτλον κύριός της Luc d' Urgel, ἐν τῷ γαλλικῷ περιδικῷ «Armée et Marine» τῆς 10ης Δεκεμβρίου ε. έ. λαμβάνων ἀφορμὴν ἐκ τοῦ εσχάτως λαβόντος χώραν Γαλλοτουρκικοῦ επεισοδίου και τοῦ κατάπλου τοῦ Γαλλικοῦ στόλου, μετὰ τὴν ἀναχώρησιν αὐτοῦ ἐκ Μιτυλήνης εις τὸν λιμένα Σύρου ἀναγράφει μετὰ περισσής κακοβουλίας μεταξύ ἄλλων και τὰς ἐξῆς ἀναληθείας, σχετικῶς πρὸς τοὺς κατοίκους τῆς Νήσου. «Εἶναι τόπος, ἀφηγεῖται ταύτοχρόνως πλούσιος και πτωχός.

Ἡ μεγαλύτερα μερὶς τῶν ἐμπόρων τῆς Σύρου ε-πλούτισαν κατά τὸν ὑπὲρ ἀνεξαρτησίας πόλεμον και

ἰδοῦ πὼς. Τὰ πλοία των ὑπὸ τουρκικὴν σημαίαν ἤπαζον πᾶσαν συνεισφοράν, ἣν ἡ Εὐρώπη πανταχόθεν έπεμπεν εις τὴν Ἑλλάδα, μετέπειτα ὑπὸ Ἑλληνικὴν σημαίαν ἐπόλων τὰ ὄπλα και τὰς προμηθείας εις τοὺς ἀδελφούς των Πελοποννησίους και Χούς, ὅσον ἀφορὰ δὲ τὰ ἀρπαγέντα χρήματα δὲν τὰ ἐφύλαττον, ἀλλὰ τὰ ἐδάνειζον με καλὸν τόκον ὑπὲρ τοῦ ἀγῶνος τῆς ἀνεξαρτησίας και οὕτω συνειβάζον τὰς τοκογλυφικὰς και πειρατικὰς των ἔξεις με τὰς πρὸς τὸν Ἑλληνικὸν ἀγῶνα ὑποχρεώσεις των. . . .»

Οὐδὲν ἀναληθέστερον και ἀνακριθέστερον τῶν ἀνωτέρω. Κατὰ τὴν ἔναρξιν τοῦ ὑπὲρ ἀνεξαρτησίας ἀγῶνος, ἡ Νῆσος Σύρος κατακείτο ὑπὸ τῶν Συρίων ἀνηκόντων εις τὸ Δυτικὸν δόγμα, ὧν ὁ πληθυσμὸς ἐλάχιστος ἦτο, οὐδόλωσ δὲ διεκρίνοντο ἐπὶ ναυτικῆς δεινότητι και τόλμῃ ὥστε να ἔχωσι πειρατικὰ πλοία ἄτινα να χρησιμοποιῶσι κατά τῶν ἐξ Εὐρώπης καταπλεόντων πλοίων, οὐδ' ἀνεγράφη ποῦ τοιοῦτον τι!

Ο τὰς ἀνωτέρω ἀνακριθείας γράφων, βεβαίως ὑπονοεῖ τοὺς Ἑρμουπολίτας, διότι οὗτοι ἦσαν και εἶναι οἱ πλούσιοι τῆς Νήσου, ἀλλ' οὗτοι μόλις κατά τὴν διάρκειαν τοῦ ὑπὲρ ἐλευθερίας ἀγῶνος φεύγοντες τὰς διώξεις τοῦ τυράννου, προσέφυγον ἐκ Κυθωνίων, ἐκ Χίου ἐκ Κρήτης, ἐκ Μακεδονίας, ἐκ Ψαρῶν, ἐκ Σμύρνης, ἐκ Θράκης, ἐκ Κωνσταντινουπόλεως εις Σύρον, ὅπου μικρὸν κατά μικρὸν ἔκτισαν τὴν κάτω Σύρον, ἣν μετέπειτα ὁ Λουκάς Γάλλης, ὁ Δρόσος Μανσόλας και ἄλλοι, διέ ψηφίσματος ὠνόμασαν Ἑρμούπολιν.

Οἱ νέοι κάτοικοι τῆς Νήσου διαρκούντος τοῦ ὑπὲρ ἀνεξαρτησίας ἀγῶνος, οὐ μόνον οὐδέποτε ἐξετέλεσαν

πειρατικήν τινα πρᾶξιν κατά τινος πλοίου, ἐνῷ οὔτοι τούναντιον ὑπέστησαν ἀλλεπαλλήλους ἐπιδρομάς, ἀλλ' ἀντιθέτως ἐκ τοῦ ὑστερήματος αὐτῶν κατ' ἐπανάληψιν προσέφερον ὑπὲρ τοῦ ἀγῶνος πολλάς χιλιάδας γροσίων, ὡς τοῦτο βεβαιοῦται ἐξ ἐπιστολῶν τῶν Ναυάρχων Λαζάρου Λαλέχου, Ἀνδρέου Μιαούλη καὶ λοιπῶν, ἃς δυστυχῶς ἐλλείπει χώρου ἀδυνατῶ νὰ δημοσιεύσω καὶ παντοειδεῖς ἄλλας ἀφθόνας εἰσφορὰς ἐπίσης προσήνεχον.

Ἀληθῶς μετὰ τὴν λήξιν τοῦ ἀγῶνος οἱ Ἑρμουπολίται βοηθούμενοι ἐκ τῆς καταλλήλου τοποθεσίας τῆς Νήσου, φύσει δὲ ἐμπορικῆ πνευματικῆς ὄντες, ἐπεδόθησαν εἰς τὴν ἐμπορίαν καὶ τὴν ναυτιλίαν, ἐξ ὧν οὐ μικρὰ κέρδη νομίμως προσεπορίσαντο.

Πάντα ταῦτα τοῖς πᾶσι εἰσι γνωστὰ, πλὴν εἰς τὸν κ. Luc d' Urgel, ὅστις βεβίως ἐκ κακοβουλίας ἢ ἀκρας ἀμαθείας καὶ ἐπιπολαιότητος τὰ ἀνωτέρω εἰς τὸ μνη-θέν περιοδικὸν ἀνέγραψεν.

I. K. ΜΠΡΙΣΙΜΙΝΤΖΑΚΗΣ

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ

ΠΕΡΙ ΑΠΟΦΥΓΗΣ ΣΤΙΓΚΡΟΥΣΕΩΝ ΠΛΟΙΩΝ
ΕΝ ΘΑΛΑΣΣῃ

(συνέχεια ἐκ τοῦ 34ου τεύχους)

Ἄρθρον 26ον

Ἴστιοφόρα, θαλασσοποροῦντα, δεόν νὰ ἀφίνωσιν ἐλευθέρην τὴν πλεῦσιν ἰστιοφόρων ἢ λέμβων ἀλιευοσῶν διὰ δικτύων, ὄρμουῶν ἢ γρύπου. Ὁ κανὼν οὗτος δὲν θὰ δώσῃ εἰς οἰονδήποτε πλοῖον ἢ λέμβον ἀλιεύουσαν τὸ δικαίωμα τῆς παρακωλύσεως, στενωποῦ ἢ περ γίγνεται χρήσις κυρίως ὑπὸ πλοίων μὴ ἀλιευτικῶν.

Ἄρθρον 27ον

Ἐν τῇ τηρήσει καὶ ἐφαρμογῇ τῶν κανόνων τούτων, ὀφείλει τις ν' ἀποβλέπη δεόντως εἰς πάντα κίνδυνον ναυσιπλοίας καὶ συγκρούσεως καὶ εἰς οἰασδήποτε εἰδικὰς περιστάσεις, αἰτινες δύνανται νὰ καταστήσωσιν ἀναγκαίαν παράβασιν τινὰ τῶν ἄνω κανόνων, πρὸς ἀποφυγὴν ἀμέσου κινδύνου.

Ἡχητικά σήματα διὰ πλοῖα ἐν ὄψει.

Ἄρθρον 28ον

Αἱ λέξεις «βραχὺ σύριγμα» ὧν γίνονται χρήσις ἐν τῷ ἄρθρῳ τούτῳ, θα σημαίνωσι σύριγμα διαρκείας περίπου ἑνὸς δευτερολέπτου.

Ὅσάκις πλοῖα διατελῶσιν ἐν ὄψει πρὸς ἄλληλα, ἀτμόπλοιοι θαλασσοποροῦν, λαμβάνον οἰανδήποτε πορείαν ἐπιτρεπομένην ἢ ὑποδεικνυομένην ὑπὸ τῶν κανόνων τούτων, ὀφείλει νὰ σημαίνῃ τὴν πορείαν ταύτην διὰ τῶν ἀκολουθῶν σημάτων, ἐκτελουμένων διὰ τῆς συρίκτρας ἢ ἀτμοσυρίκτρας, δηλ.

Δι' ἐνὸς βραχέος συρίγματος, σημαίνοντος «διευθύνομαι δεξιά».

Διὰ δύο βραχέων συριγμάτων, σημαίνοντων «ἀναποδίξω ὀλοταχῶς».

Οὐδὲν πλοῖον, ὑφ' οἰασδήποτε περιπτώσεις, πρέπει νὰ παραμελῇ τὰς ἰδίας προφυλάξεις.

Ἄρθρον 29ον

Οὐδὲν τῶν ἐν τοῖς κανόσι τούτοις θέλει ἀπαλλάξει οἰονδήποτε πλοῖον ἢ τοὺς ἰδιοκτήτας καὶ ἐφοπλιστὰς αὐτοῦ, τὸν πλοίαρχον ἢ τὸν κυβερνήτην καὶ τὸ πλήρωμα αὐτοῦ, τῶν συνεπειῶν οἰασδήποτε παραμύλησεως, ἀφορώσης εἴτε εἰς τοὺς φανούς ἢ τὰ σήματα, εἴτε εἰς τὴν ῥύθμισιν τῶν ἀναγκαίων ὑπτέρων (σκισπῶν τῶν ἰστῶν) εἴτε εἰς οἰονδήποτε προφυλακτικὸν μέτρον ὑπαγορευόμενον ὑπὸ τῆς κοινῆς ναυτικῆς πείρας καὶ ὑπὸ τῶν ἰδικιτέρων περιστάσεων, ἐν αἷς διατελεῖ τὸ πλοῖον.

Κανόνες ἰδιαιτέροι ὡς πρὸς τοὺς λιμένας, ποταμούς καὶ τὰ περικλειεστὰ ὕδατα.

Ἄρθρον 30ον

Οὐδὲν τῶν ἐν τοῖς κανόσι τούτοις κωλύσει τὴν ἐφαρμογὴν ἐἰδικῆς τινος κανονισμοῦ, δεόντως συντεταγμένου ὑπὸ τῆς ἐγκριτοῦ ἀρχῆς, ἀφορώντος εἰς τὴν ναυσιπλοίαν ἐν οἰσδήποτε λιμένι, ποταμῷ ἢ ὕδασι περικλειστοῖς.

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ 2ον

Σήματα κινδύνου ἢ δυστυχήματος.

Ἄρθρον 31ον

Τὰ ἐν ἐσχάτῳ κινδυνῷ εὐρισκόμενα πλοῖα καὶ βοήθειαν αἰτούμενα, εἴτε παρ' ἄλλων πλοίων εἴτε ἐκ τῆς ἀκτῆς ὀφείλουσι νὰ μεταχειρίζωνται τὰ ἀκόλουθα σήματα, εἴτε ταῦτοχρόνως, εἴτε κεχωρισμένως, δηλ.

Ἐν ἡμέρᾳ μὲν.

1) Πυροβόλον ἢ ἕτερον ἐκρηκτικὸν σήμα, κροτοῦν κατὰ διαλείμματα περίπου ἑνὸς πρώτου λεπτοῦ.

2) Τὸ σήμα τῆς ἐσχάτης ἀνάγκης τοῦ ἀλλοθρονοῦς κώδικος τὸ σημαίνονμενον διὰ τῶν στοιχείων NC.

3) Τὸ μεγάλῃς ἀποστάσεως σήμα συγκείμενον ἐκ σημαίας τετραγώνου, ὑπὲρ τὴν ὀποίαν ἢ ὑπὸ τὴν ὀποίαν τίθεται σφαῖρα ἢ ὅ,τι δὴποτε τῇ σφαίρᾳ ὁμοιάζον.

Ἐν νυκτὶ δὲ

1) Πυροβόλον ἢ ἕτερον ἐκρηκτικὸν σήμα, κροτοῦν κατὰ διαλείμματα περίπου ἑνὸς πρώτου λεπτοῦ.

2) Φλόγας ἐπὶ τοῦ πλοίου (ὡς ἀπὸ καίοντος βυτίου ἐκ κεδρίας, ἐλαίου, κτλ.).

3) Σκυταλίδας (ροκέτας) ἢ ρήκτρας ἐκπεπούσας ἀστέρας οἰονδήποτε χρώματος ἢ εἶδους

ρίπτομένους ἀνὰ ἕνα ἢ μίαν ἐκάστην φορῶν, κατὰ διαλείματα.

4) Διηλεκτὸς σύριγμα δι' οἰουδήποτε διχώνηματος σήματος ὁμίχλης.

Ἄρθρον 10ον

Καταργουμένου κνονισμού παραμενοῦν ἐν ἰσχύϊ.

Τὰ ἄνευ καταστροφῆς ἀλιευτικὰ καὶ ἄλλα πλοῖα, τὰ κάτω τῶν 20 τόνων καθαρῶς χωρητικότητος, ὅταν θαλασσοπορῶσι μὲν, ἀλλὰ δὲν ἔχωσιν ἐκτεταμένα τὰ δικτύα τῶν, τοὺς γρύπους, τὰς συρτὰς, ἢ τὰς ὄρμυιάς τῶν, δὲν ὑποχρεοῦνται νὰ φέρωσι τοὺς διὰ τ' ἄλλα πλοῖα ὀρισμένους κεχρωματισμένους φανούς τῶν πλευρῶν. Ὄφείλουσιν ὁμως, ἐάν δὲν φέρωσι τοιοῦτους, νὰ ἔχωσι ἐκτ' αὐτῶν πρόχειρον καὶ ἔτοιμον φανὸν ἕνα, φέροντα κατὰ μὲν τὴν μίαν τῶν πλευρῶν αὐτῶν ὑελον πρασίνην, κατὰ δὲ τὴν ἑτέραν, ἐρυθρᾶν· ἅμα δὲ τὰ πλοῖα ταῦτα πλησιάζουσι ἕτερον πλοῖον, ἢ ἴδωσιν ἕτερον πλοῖον πλησιάζον αὐτὰ, ὀφείλουσι νὰ ἐπιδεικνῶσι τὸν φανὸν αὐτὸν ἐγκρίτως πρὸς ἀποφυγὴν συγκρούσεως, καὶ νὰ κρατῶσιν αὐτὸν τοιοῦτοτρόπως, ὥστε τὸ μὲν πράσινον φῶς αὐτοῦ νὰ ᾖ ὀρατὸν μόνον ἐκ δεξιῶν, τὸ δὲ ἐρυθρὸν μόνον ἐξ ἀριστερῶν.

Οἱ ἀκόλουθοι ὀρισμοὶ τοῦ ἄρθρου τούτου ἀφορῶσιν εἰς μόνα τὰ ἀλιευτικὰ πλοῖα καὶ τὰς ἀλιευτικὰς λέμβους τὰς εὐρισκομένας ἐν πελάγει μακρὰ τῶν ἐυρωπαϊκῶν ἀκτῶν, τῶν κειμένων πρὸς βορρᾶν τοῦ ἀκρωτηρίου Φινιστέρι.

α) Πᾶν ἀλιευτικὸν πλοῖον καὶ πᾶσα ἀλιευτικὴ λέμβος 20 τόνων καθαρῶς χωρητικότητος καὶ ἀνωτέρω, ὁσάκις θαλασσοπλοῖ ἢ μὲν, ἀλλὰ δὲν ὑποχρεῶται ὑπὸ τῶν ἀκολουθῶν ὀρισμῶν τοῦ ἄρθρου τούτου νὰ φέρῃ καὶ ἐπιδεικνύῃ τὰ ἐν αὐτῷ μνημονευόμενα φῶτα, ὀφείλει νὰ ἐπιδεικνύῃ τὰ αὐτὰ φῶτα, ἄπερ καὶ τὰ λοιπὰ θαλασσοποροῦντα πλοῖα.

(ἔπεται συνέχεια)

Αἱ ΣΥΝΔΡΟΜΑΙ

ΤΗΣ «ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ»

Παρακαλοῦμεν τοὺς κ. κ. συνδρομητὰς τῆς «Ναυτικῆς Ἑλλάδος» ὅπως τὰς συνδρομάς τῶν ἐμβάξουσιν κατ' εὐθείαν πρὸς τὴν: Διεύθυνσιν τῆς «Ναυτικῆς Ἑλλάδος»... Ἀθήνας, ἵνα λαμβάνη γνῶσιν τῆς ἐξοφλήσεως τοῦ λογαριασμοῦ τῶν ἀμέσως ἢ διαχειρίσις καὶ ἀποστέλλεται ἢ σχετικὴ ἀπόδειξις.



ΚΑΤΑΠΟΙ

—Τὴν παρελθούσῃ Κυριακῇ καὶ Δευτέρᾳ κατέπλευσαν εἰς τὸν λιμένα Ἡερικῶς τὰ ἑλληνικὰ «Νικόλαος Βερβενιώτης» ἐκ Μασσαλίας πρὸς ἀνθράκευσιν, «Βίσπορος» ἐκ Καλλιπόλεως πρὸς ἀνθράκευσιν, «Βαλλιάνος» ἐκ Νικαίας πρὸς ἀνθράκευσιν, τὰ αὐστριακὰ «Μαρία Θηρεία» ἐκ Κ(πόλεως, «Ἀγγιλλέως» καὶ «Μελπομένη» ἀμφότερα ἐκ Σμύρνης, «Σαγαλιέν» γαλλικὸν τοῦ Μεσσαζερῆ ἐκ Σμύρνης, καὶ «Μασταλία» τοῦ Κουρτζῆ ἐκ Κων(πόλεως-Σμύρνης.

—Τὴν Τρίτην τὸ γαλλικὸν τοῦ Μεσσαζερῆ α' Ὀρενὸν» προερχόμενον ἐκ Μασσαλίας-Νεαπόλεως.

—Τὴν Τετάρτην τὰ ἑλληνικὰ «Ἡπειρος» ἐκ Ποντοηρακλείας μὲ γαιάνθρακα, «Μιχαήλ» τοῦ Ἐμπειρικού ἐκ Ρωσσίας πρὸς ἀνθράκευσιν, «Μαρία» ἐκ Βερδιάνσκας πρὸς ἀνθράκευσιν «Ἑλπίς» τῆς Νέας ἐκ Βάρνης-Ἑλλησπόντου καὶ «Ἀθηνᾶ» τοῦ Τζῶν ἐκ Θεσσαλονίκης-Βόλου.

—Τὴν Πέμτην τὸ ἀτμόπλοιο «Γεώργιος» ἑλλήν. ἐκ Μασσαλίας πρὸς ἀνθράκευσιν, «Ἰωνία» τῆς Πανελληνίου ἐκ Τεργέστης-Καλαμῶν, «Θράκη» τῆς Πανελληνίου ἐκ Τραπεζοῦντος-Χίου, «Κλειώ» τοῦ Τζῶν ἐκ Θεσσαλονίκης-Βόλου «Πελοπόννησος» τοῦ Γουδῆ ἐκ Θεσσαλονίκης-Βόλου, «Πέρα» γερμανικὸν ἐξ Ἀμβούργου Μελίτης καὶ τὸ ὀλλανδῆ «Ἰρις» ἐξ Ἀμστερτζμ Μελίτης.

—Τὴν Παρασκευὴν τὸ βελγικὸν ἀτμόπλοιο «Bra-hanf» ἐκ Πατρῶν τὰ ἰταλικὰ «Σερβία» ἐκ Κων(πόλεως, «Ἐντέλα» ἐκ Θεσσαλονίκης καὶ «Βουλγαρία» ἐκ Βρενθηρίου-Πατρῶν, τὰ αὐστριακὰ «Vesat» ἐκ Κρήτης καὶ «Οὐγγαρία» ἐκ Θεσσαλονίκης-Βόλου, «Βραβία» γαλ. τοῦ Φραισινὲ ἐκ Κων(πόλεως, «Βικτωρια» ἑλληνικὸν ἐκ Σουλινα πρὸς ἀνθράκευσιν. Μπέμπη» ἑλλήν. ἐκ Μασσαλίας, «Νικόλαος-Καστωίας» ἑλληνικὸν ἐξ Ὀδησσοῦ πρὸς ἀνθράκευσιν, «Ἀλέξανδρος» τοῦ Χ' Δαοῦτ ἐξ Ἀλεξανδρείας-Δήλου καὶ «Αὐτοκράτωρ Νικίλαος Β'» ρωσσικὸν ἐξ Ὀδησσοῦ-Σμύρνης.

σιν 25 άτομα, εκ των οποίων τὰ ἐξῆς ἑλληνικά.
 «Βικτώρια» διὰ Λιβόρνου. «Μαρῆς Βαλλιάνος» διὰ Μεσσήνην καὶ Παλέρμον. «Σύρος» διὰ Παλέρμον. «Ἐρμῆς» διὰ Λιβόρνου. «Χρυσομάλλη Σιφναίου» διὰ Κοντινέντε. «Γεώργιος» (Μωραΐτου) δι' Ἀντιθέρπην. «Τρικούπης» διὰ Ἀντιθέρπην. «Μήτηρ Ἀργυρῆ» διὰ Μασσαλίαν.

Τὸ ὅποιον ἐξήχθη εἰς τὸ Dry Dock τοῦ Γαλαζίου, ὅπως ἐπιθεωρηθῆ παρα τῆς ἀσφαλείας.

Αἱ τιμαὶ τῶν γεννημάτων ἔχουν ὡς ἐξῆς:
 Σίτος φρ. 9.60 τὸ Hecl. ἀραβόσιτος φρ. 8.60—9.50 ο)ο Klg. βρώμη φρ. 11.50—11.75 ο)ο Klg. φατόλια φρ. 12.50—13 ο)ο Klg.

Αἱ τιμαὶ τῶν γαιανθράκων εἶνε φρ. 35 κοινός καὶ 47—48 τεμάχια.

Τὰ ὕδατα τοῦ Δουνάβεως εἶνε 19 3/4 ἀγγλ. πόδες.

X. M.

ΥΓΕΙΟΝΟΜΕΙΟΝ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Πολλοὶ ἐκ τῶν πλοιαρχῶν μὲς καὶ τῶν ἰδιοκτητῶν ἀτμοπλοίων μᾶς διαβιάζουσι παράπανα κατὰ τοῦ ὑγειονόμου Πειραιῶς, ὅστις παρεμβάλλει σπουδαῖα προσκόμματα εἰς τὰ καταπλέοντα Ἑλληνικὰ ἀτμόπλοια ἐλευθεροκοινωνῶν ταῦτα ἀρκετὰς ὥρας μετὰ τὸν κατάπλου των.

Καὶ ἄλλοτε παρετηρήσαμεν ὅτι τὸ ἄτοπον τῆς μὴ ἀμέσου ἐλευθεροκοινωνίας τῶν ἀτμοπλοίων παρέχει σπουδαίας δυσχερείας εἰς τὰ Ἑλληνικὰ πλοῖα καὶ γίνεται πρόξενον σπουδαίων ζημιῶν. Καὶ μᾶς μόνον ὥρας βραδύτης ἀτμοπλοίου δύναται νὰ στοιχίσῃ χιλιάδας δραχμῶν, τούτου δὲ πικρὰν πείραν ἔχουσιν οἱ Ἑλληνας ἐφοπλισταί.

Τὸ ἐφ' ἡμῖν ὀφείλομεν καὶ πάλιν νὰ συστήσωμεν εἰς τὸ Ὑπουργεῖον τῶν Ἐσωτερικῶν, ὅπως δι' ἐγκυκλίου καταστήσῃ προσεκτικὸς τὸν λιμενάρχην Πειραιῶς, ὡς καὶ τοὺς λοιποὺς τοῦ Κράτους, ἵνα παρέχωσι ταχέως καὶ ἀμερολήπτως πᾶσαν δυνατὴν εὐκόλιαν εἰς τὰ ἀτμόπλοια.

ΟΙ ΒΑΣΙΛΕΙΣ ΕΠΙ ΤΟΥ ΜΙΑΟΥΛΗ

Τὴν παρελθούσαν ἐβδομάδα ἡ Α. Μ. ὁ Βασιλεὺς, φέρων μεγάλην στολὴν ναυάρχου, ἡ Α. Μ. ἡ Βασίλισσα καὶ αἱ Α. Υ. οἱ πρίγκηπες Νικόλαος, Ἀνδρέας καὶ Χριστόφορος ἐν στολῇ κατῆλθον διὰ τῆς ἀμαξοστοιχίας τῆς 3ης καὶ ἐπιβάντες ἀτμικάτου μετέβησαν ἐπὶ τοῦ εὐδρόμου «Μιαούλη» πρὸς ἐπίσημον ἐπίσκεψιν. Ἄμα τῇ ἐμφανίσει τῆς βασιλικῆς σημαίας, ἅπαντα τὰ ἐν τῷ λιμένι ὁρμούντα πολεμικὰ πλοῖα ἔχαιρέτισαν δι' 21 βολῶν καὶ ἀπέδωκον τὰς νενομισμένας τιμὰς.

Η ΠΡΟΣΑΡΧΕΙΣ ΤΗΣ ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ

Κατὰ τηλεγραφικὰς πληροφορίας, ληφθεῖσας εἰς τὴν ἐν Πειραιεῖ ἐδρεύουσαν Διεύθυνσιν τῆς Ἀτμοπλοίας οὐδῆ, τὸ προσαρχεῖν εἰς τὴν ἀμικῶν ἀκτὴν Δράμης

ἀτμ. πλοῖον αὐτῆς «Γιελπόνησος» ἀνειλήθη χωρὶς νὰ ὑποστῇ ζημίας καὶ ἐξηκούθησε τὸν εἰς Θεσσαλονίκην πλοῦν του.

ΕΝ ΠΟΛΕΜΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Εἰς τὸ ὑπουργεῖον τῶν Ναυτικῶν ὑπεβλήθησαν προτάσεις ναυπηγικοῦ οἴκου ἐν Γαλλίᾳ πρὸς ἀγορὰν νέου πολεμικοῦ πλοίου, ἀνήκοντος μὲν εἰς τὸ ἐμπορικὸν ναυτικὸν, ἀλλὰ διασκευαζόμενου καὶ διὰ πολεμικὰς ἀνάγκας.

Τὸ πλοῖον τοῦτο κατασκευῆς τοῦ 1891 ἔχει ταχύτητα 18 μιλίων καὶ μὲ καινουργεῖς λέβητας 20 μιλίων. Τὸ μήκος του εἶναι 82 μ. καὶ τὸ πλάτος 9 μ. 50. Ἔχει βύθισμα 2 μ. 40 καὶ γαιαθρακαποθήκας, αἵτινες δύναται νὰ περιλάβωσι 400 τόνους γαῖα θρῆκας.

Τὸ εὐδρόμον τοῦτο δύναται νὰ φέρῃ ὡς ὀπλιμὸν 4 ταχυβόλα τῶν 10, δύο τῶν 37 καὶ δύο τῶν 65

Ἡ τιμὴ τοῦ ὡς ἄνω πλοίου ἀνέρχεται εἰς 900, 000 φρ., ἀλλ' εἶνε ἀπίθανον, ὅτι θέλει ἐγκριθῆ παρὰ αὐτὴν ἀγορὰ πλοίου, καθόσον ὁ τύπος τούτου δὲν θεωρεῖται χρήσιμος εἰς τὸ πολεμικὸν ἡμῶν ναυτικὸν, μεθ' ὅλην τὴν εὐθηνὴν τιμὴν, εἰς ἣν προσφέρεται.

ΝΑΥΤΙΚΑ ΕΙΔΗ

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

Μεταξὺ αὐτῶν τὰ ἀγγλικὰ λινέλαια, βρασμένα τιμῶνται κατ' ὁκᾶν πρὸς 2.50.

Τὰ ἄβραστα πρὸς 2.40.

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

Τὰ λευκὰ σχοινία τιμῶνται 2.60 κατ' ὁκᾶν.

Τὰ ἐκ τοῦ σπάρτου σχοινία (τσιβαί) πρὸς 2.40.

Τὸ μίνιον (ἐκ μολύβδου) ἀπὸ 1—40.

Χρῶματα

Τὸ λευκὸν χρῶμα μολύβδου τῆς ἀ. ποιότητος πωλεῖται πρὸς 1.50 κατ' ὁκᾶν τῆς δευτέρας ποιότητος 1.10

Τὸ λευκὸν χρῶμα τσίγκου πρὸς 1.70 κατ' ὁκᾶν.

Τὸ σκ. ὕρον χρῶμα, ἦτοι μαῦρον, ξύλλου, πράσινον κλπ. πρὸς 1.10.

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

Αἱ ἄγκυραι βάρους μικροτέρου τοῦ ἐνός στατήρος 1 δραχ. κατ' ὁκᾶν, πλεον τοῦ στατήρος πρὸς 0.85.

Αἱ τιμαὶ τῶν ἀλύτσων, συρμάτων σιδηρῶν καὶ χαλυβδίνων διὰ πλοῖα, στυπίων, σπαγγῶν καὶ ἱστιοπάνων ποικίλλουσιν ἀναλόγως τῆς ποιότητος καὶ τοῦ πάχους αὐτῶν.

ΝΑΥΤΙΚΑ ΣΥΓΓΡΑΜΜΑΤΑ

ΚΑΙ ἌΛΛΑ ἜΡΓΑ ΧΡΗΣΙΜΑ Εἰς ΤΟΥΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥΣ

Νέος Λιμενοδείκτης μετὰ 250 ὄλοσελίδων χαρτῶν ὑπὸ Ν. Γ. Κοτσοβίλλη, ἐκδότης Α. Κωνσταντινίδης Δρ. 20.—

Περὶ Παρεκτροπῆς τῶν Πυξίδων ὑπὸ Ν. Γ. Κοτσοβίλλη μετὰ 35 εἰκόνων Δρ. 10—

Περὶ Ἐξαρτισμοῦ τῶν Πλοίων ὑπὸ Ν. Γ. Κοτσοβίλλη Δρ. 3.—

Θαλασσογραφικὸς χάρτης Ἑλλάδος, Κρήτης, Κυκλάδων, Σποράδων καὶ Μ. Ἀσίας Δρ. 8.—

Θαλασσογραφικὸς χάρτης Θεσσαλονίκης, Β. Σποράδων, Θράκης, Μαρμαρᾶ, Κ. Πόλεως κλπ. Δρ. 5.—

Ἀνεμολόγιον Πυξίδων παντὸς μεγέθους. **Διαγράμματα Ναπιέρ** διὰ τὴν Παρεκτροπὴν.

Οἱ ἐπιθυμοῦντες τὴν ἀπόκτησιν τοιούτων βιβλίων δύναται νὰ γράφουν πρὸς τὴν Διεύθυνσιν τῆς Ναυτικῆς Ἑλλάδος συστημένην ἐπιστολὴν μετὰ τοῦ ἀντιτίμου καὶ τῶν ταχυδρομικῶν διὰ νὰ ἀποστέλλωνται τὰ βιβλία συστημένα ἀμέσως εἰς τὸν αἰτοῦντα.

ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ

ΡΩΣΣΙΑ

ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ ΕΝ ΠΕΤΡΟΥΠΟΛΕΙ

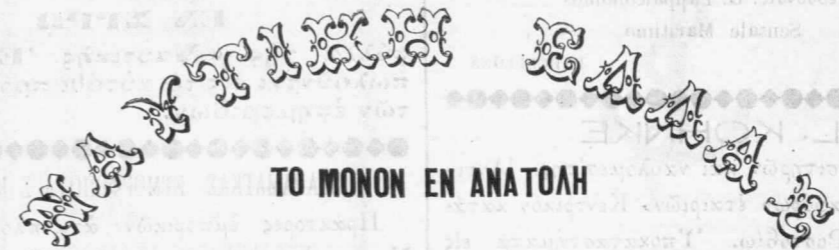
ΚΕΦΑΛΑΙΑ 175,000,000 ΔΡΧ.

ΓΕΝΙΚΟΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΤΗΣ ΕΝ ΤΑΪΓΑΝΙΩ

ΑΧ. Λ. ΚΟΡΕΣΗΣ

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

ΠΑΣΑ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑ ΠΕΡΙ ΑΣΦΑΛΕΙΩΝ



ΤΟ ΜΟΝΟΝ ΕΝ ΑΝΑΤΟΛΗ

ΝΑΥΤΚΟΝ ΠΕΡΙΟΔΙΚΟΝ

ΕΤΗΣΙΑ ΣΥΝΔΡΟΜΗ

ΕΝ ΕΛΛΑΔΙ

Δραχ. 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.

ΜΙΧΑΛΙΝΟΣ ΚΑΙ ΣΙΑ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ—ΛΟΝΔΙΝΟΝ

ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ

ΕΙΣΑΓΩΓΕΙΣ ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΩΝ

ΔΙΑΡΚΗΣ ΠΑΡΑΚΑΤΑΘΗΚΗ
ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΩΝ ΚΑΡΔΙΦ

ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ

Τηλεγραφικαί Διευθύνσεις: Λονδίνου: Michalinos, London:

Πειραιώς: Amichalinos, Pirée.

Γραφεία Λονδίνου: 160—163 Gresham House, old Broad Street, London e.c.

NICOLAS D COTZIAS(SYRA)

Μεσίτης αγορών πωλήσεων και
ναυλώσεων ατμοπλοίων.

Τηλεγραφ Διεύθυνσις COTZIAS, SYRA.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΠΑΠΑΟΙΚΟΝΟΜΟΣ

(Μεσίτης των Έλλυν. ατμοπλοίων από το 1879)

ΕΝ ΒΑΡΚΕΛΩΝΗ

Ένεργεῖ όλων των ειδών τὰς ναυλώσεις και πᾶσαν
ὕπθεσιν ναυτικὴν ἀφορῶσαν τὰ ατμόπλοια και τὰς
ἐκφορτώσεις αὐτῶν. Οἱ ἐπιθυμοῦντες νὰ ἐργασθῶσι με
τὸν κ. Παπαοικονόμου εἶς εὔρωσι πρωτοφανῆ ἐργασι-
κότητα συνδυαζομένη με τὴν οἰκονομίαν.

Διεύθυνσις. C. Pappaiconomos

Sensale Maritimo

BARCELONA

L. KOHNKE

Πράκτωρ σιτηρῶν και ναυλομεσίτης. Ἐντι-
πρόσωπος διαφόρων ἐταιριῶν. Κεντρικὸν κατὰ-
στήμα ἐν Ροστοβίω. Ὑποκαταστήματα εἰς
Ταϊγάνιον, Νοβοροσίσκην και ἄλλους λιμένας.

Φ. ΦΩΤΙΑΔΗΣ και Γ. ΔΑΝΕΖΗΣ

Πράκτορες ἐμπορικῶν ατμοπλοίων
και ναυλομεσίται. Διεύθυνσις τηλε-
γραφικῆ: ΔΑΝΕΖΗΝ, Κωνσταντι-
νούπολιν.

ΤΥΠΟΣ Δ. Γ. ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΥ

8 Ὀδὸς Πραξιτέλους 8

Σ. Ν. ΣΑΒΒΑΣ και ΑΔΕΛΦΟΙ

Ἐμποροὶ και ναυλομεσίται. Δέ-
χονται ἐμπορεύματα ἐπὶ προμηθεῖα
και προναυλώνουσι πλοῖα ἐπιτοφόρα
και ατμόπλοια.

BUENOS—AIRES.

(America Sud, Republica Argentina).

ΦΥΛΛΑ

ΤΗΣ «ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ»

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

ΕΝ ΣΥΡῶ

φύλλα τῆς «Ναυτικῆς Ἑλλάδος»
πωλοῦνται εἰς τὸ αὐτόθε πρακτορεῖον
τῶν ἐφημερίδων.

ΣΚΑΡΑΜΑΓΚΑΣ ΕΥΜΟΡΦΟΠΟΥΛΟΣ και Cie

Πράκτορες ἐμπορικῶν ατμοπλοίων. Μέγα
Ναυλομεσιτικὸν κατάστημα. Ἐδρα ἐν Ροστο-
βίω. Ὑποκαταστήματα εἰς Λονδίνον και Ταϊ-
γάνιον.

DUNCAN HOYLAND ET CO

Πράκτωρ σιτηρῶν και ἐμπορικῶν ἐταιριῶν.
Ναυλομεσιτικαί ἐργασίαι ἐν Ταϊγάνιῳ, Ροστο-
βίῳ και Νοβοροσίσκη.