



ΙΔΡΥΤΗΣ ΚΑΙ ΙΔΙΟΚΤΗΤΗΣ

Ι. Θ. ΣΙΦΝΑΙΟΣ



ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ

Κ. ΑΥΓΕΡΗΣ ΚΑΙ Ν. ΚΟΤΣΟΒΙΛΛΗΣ

ΣΥΝΕΡΓΑΤΑΙ



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



ΑΘΗΝΑΙ

1901



# ΟΙ ΚΑΝΟΝΕΣ

## ΤΗΣ ΥΟΡΚΗΣ ΚΑΙ ΑΜΒΕΡΣΗΣ ΤΟΥ 1890

(συνέχεια).

Ἐπὶ τοῦ Ζ' κανόνος.

Οἱ λόγοι οὗς ἐξεθήκαμεν αἰτιολογούντες τὴν ὀρθότητα τῆς εἰς τὴν κοινὴν ἀβχαρίαν κατατάξεως τῶν βλαβῶν, ὅσαι προήλθον εἰς τὸ πλοῖον ἐκ τῆς ἐκβιάσεως τῶν ἰστιῶν ἀρμόζουσι πληρέστατα καὶ ἐπὶ τῆς ἐκβιάσεως τῶν μηχανῶν. Ὅπως ὁ πλοίαρχος ἰστιοφόρου εὐρισκόμενος πρὸ κινδύνου ἐπιχειρήσῃ διαρρηξέως κατὰ τῶν βράχων, ἢ τῶν σκοπέλων, ἢ τοῦ κηθίσματος εἰς ἀβαθῆ ὕδατα καταφεύγει χάριν κοινῆς σωτηρίας, εἰς τὸν χειρισμὸν τῆς ἐκβιάσεως τῶν ἰστιῶν, οὕτω καὶ ὁ πλοίαρχος τοῦ ἀτμοπλοίου ἐν τῷ αὐτῷ κινδύνῳ εὐρισκόμενος ἐκβιάζει τὴν μηχανήν, ὅπως διὰ βιαίας καὶ ταχείας φορᾶς δυνηθῇ νὰ ἐκφύγῃ τὸν ἀπειλοῦντα κίνδυνον.

Ἡ νομολογία τῶν γαλλικῶν δικαστηρίων ἐφαρμόζουσα ἐπὶ τοῦ γεγονότος τούτου τὸ ἀρθρ. 400 § 1 ἢ σχεδὸν κατ' ὁμοθυμίαν τὴν τοιαύτην ἐκβίασιν τῶν μηχανῶν κατατάσσει εἰς τὴν γενικὴν ἀβχαρίαν, ἀρκεῖ νὰ ἐγένετο κατὰ τὸν διασκέψεως τοῦ πληρώματος, καὶ χάριν κοινῆς σωτηρίας.

Οἱ προηγούμενοι τοῦ ἔτους 1890 κανόνες δὲν προέβλεπον περὶ τῆς ἐκβιάσεως τῶν μηχανῶν, ἐνῶ εἶχον προνοήσει περὶ τῆς τῶν ἰστιῶν, ὥστε δικαίως ὁ Κουρσὴ ἠπόρει ἐν τῇ ἐρμηνείᾳ αὐτοῦ περὶ τῶν ὑπὸ ἐξέτασιν κανόνων, πῶς ἐν τῷ συνεδρίῳ τῆς Ἀμβέρσης, κατὰ τὸ ἔτος 1877 συγκληθέντος, δὲν ἐπρονόησαν περὶ τοῦ χειρισμοῦ τούτου τοσοῦτον συνήθους εἰς τὴν ἀτμοπλοΐαν.

Διὰ τοῦ Ζ' κανόνος ψηφισθέντος ἐν τῷ συνεδρίῳ τῆς Λίβερπουλ κατὰ τὸ ἔτος 1890 ἐγένετο δεκτὴ ὡς ἀποζημιώσιμος διὰ τῆς συνεισφοράς ἐν κοινῇ ἀβχαρίᾳ ἡ ἐκβίασις τῶν μηχανῶν, ἀλλ' εἰς μίαν καὶ μόνην περίστασιν, ἣτοι ὅσάκις αὕτη ἐγένετο πρὸς κοινὴν σωτηρίαν καὶ χάριν ἀνακινήσεως τοῦ καθίσαντος ἀτμοπλοίου. Οὕτως ὑπὸ τὸ κράτος μὲν τοῦ ἡμετέρου νόμου ἡ ἐκβίασις τῆς μηχανῆς δύναται νὰ λογισθῇ ὡς κοινὴ ἀβχαρία, ἐὰν ἀπεφασίσθῃ καὶ ἐξετελέσθῃ χάριν τῆς κοινῆς σωτηρίας, ὑπὸ τὸ κράτος δὲ τοῦ Ζ' κανόνος μόνον εἰς τὴν ἀνω-

τέρω μνησθεῖσαν περίστασιν ἐπιτρέπεται, ἣτοι ἐὰν ἐγένετο χάριν τῆς ἀνακινήσεως καθίσαντος ἀτμοπλοίου—καὶ εἰς μόνην τὴν περίστασιν αὐτὴν περιορίζουσι τὴν εὐρύτητα τοῦ νόμου, οἱ συνομολογούντες ἐν τοῖς ναυλωτηρίοις, καὶ ἀσφαλιστηρίοις ὅτι ὑποβάλλονται εἰς τοὺς κανόνους τῆς Ὑόρκης καὶ Ἀμβέρσης τοῦ ἔτους 1890. —Μεταξὺ τῶν ζημιῶν τῶν προερχομένων ἐκ τῆς ἐκβιάσεως τῶν μηχανῶν, πολλαὶ ἀποφάσεις τῶν γαλλικῶν δικαστηρίων κατέταξαν καὶ τὴν πέραν τοῦ συνήθους κατανάλωσιν γαιανθράκων κατὰ τὴν ἐνέργειαν τῆς ἐκβιάσεως. Πρέπει ὅμως αὕτη νὰ προκύπτῃ ἐκ τοῦ βιβλιαρίου τοῦ μηχανικοῦ.

Ὁ Ζ' κανὼν ἐφηρμόσθη παρὰ τοῦ Ἐμποροδικείου Μασσαλίας διὰ τῆς ἀπὸ 12 Φεβρουαρίου 1900 πρωτοδικίου ἀποφάσεως, ἐπικυρωθείσης ὑπὸ τοῦ Ἐφετείου τῆς Αἰξ διὰ τῆς ἀπὸ 8 Μαρτίου 1900 ἐκκλήτου ἀποφάσεως, εἰς δικὴν πολύκροτον καταστάσιν μεταξὺ τοῦ πλοίαρχου Ι. Κουλούρα ἐνεργούντος διὰ λογαριασμὸν τοῦ νηοκτῆτου τοῦ ἔλλη. ἀτμοπλοίου «Φρόσω» Λεων. Ζαρίφη, καὶ τῶν φορτωτῶν καὶ παραληπτῶν ἀδελφῶν Βαλλέρ καὶ Σα καὶ Σχαβριέλ, Μορέλ καὶ Σα. Κατόπιν πεισματώδους συζητήσεως τὸ Πρωτοδικεῖον Μασσαλίας ἐδέχθη ὅτι τὸ ἀτμόπλοιον «Φρόσω» εὐρέθη εἰς τὰς περιστάσεις τὰς προβλεπομένας ὑπὸ τοῦ Ζ' κανόνος, ἐπομένως αἱ παρ' αὐτοῦ ποστᾶσαι βλάβαι ἐκ τῆς ἐκβιάσεως τῶν μηχανῶν τελεσθεῖσαι διὰ κοινὴν σωτηρίαν, ἀποζημιωταί εἰσὶν ἐν κωνοισμῷ κοινῆς ἀβχαρίας, ἅτε ἀφορῶσαι τὴν σωτηρίαν πλοίου καὶ φορτίου διὰ τῆς ἀνακινήσεως τοῦ καθίσαντος ἀτμοπλοίου. Ὁ παρὰ τῇ ἀσφαλιστικῇ ἑταιρίᾳ Τεργέστης αἱ «Γενικὴ Ἀσφάλεια» νομικὸς σύμβουλος ἀντεπεξῆλθε κατὰ τῶν ἀποφάσεων τούτων ἐν τρισὶ τεύχεσι τοῦ παρ' αὐτοῦ ἐν Τεργέστη ἐκδιδομένου περιοδικοῦ αἱ «Ἀβχαρία» διὰ πολλῶν ἐπιχειρημάτων, ἀλλὰ καὶ αἱ ἀποφάσεις τοῦ Ἐμποροδικείου καὶ Ἐφετείου εἶνε λίαν ὀρθῶς ἢ τιολογημέναι. Τὸν θέλοντα νὰ ἐγκύψῃ εἰς τὰ ζητήματα ταῦτα παρκαπέμπομεν εἰς τὸ εἰρημένον περιοδικόν, τῆς νομικῆς συζητήσεως τῶν

ΕΤΑΙΡΙΑ Γαιανθράκων Γλάμοργαν. Ἀντιπρόσωπος ἐν Πειραιεῖ Γ. ΚΑΖΑΝΟΒΑΣ.

Κ. ΔΕΔΟΥΣΗΣ, ναυλομεσίτης, Πειραιεύς.

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

Μ. ΒΟΛΙΚΑΣ, ναυλομεσίτης ἐν Πειραιεῖ.

Δ. ΚΟΤΣΟΒΙΛΛΗΣ, ναυτοδιότακτος, διευθυντὴς Ναυτικοῦ Γραφείου, Πειραιεύς ὁδὸς Νοταρᾶ 99.

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

Ε. Antipas, avocat. Διεξαγωγή δικαστικῶν ὑποθέσεων. Πληροφορία δι' ἄλλην τὴν Ρωσσίαν.—Odessa

### Ἡ «ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΛΛΑΣ»

Κυκλοφοροῦσα εἰς 2,000 ἀντίτυπα καὶ ἀριθμοῦσα περὶ τοῦ 20,000 ἀναγνώστας δύναται νὰ χρησιμεύσῃ ὡς ἐξαίρετον μέσον διαφήμισεως διὰ τὸ ἐξαγωγικὸν ἐμπόριον καὶ διὰ τὰς ἐργασίας καὶ τὴν χρησιμότητα τῶν κ. κ. ἀσφαλιστῶν, πρακτόρων, ναυλομεσιτῶν, ἀργυραμοιβῶν, τῶν τραπεζῶν, ἐμπόρων γαιάνθρακος καὶ αἰτηρῶν καὶ τῶν ἐν γένει ἀντιπροσώπων τῶν διαφόρων ἐμπορικῶν καὶ τραπεζικῶν οἰκῶν.

#### ΧΑΡΙΝ ΕΡΚΟΛΙΑΣ

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

#### ΜΙΑΣ ΔΡΑΧΜΗΣ

ὥστε μὲ μίαν δραχμὴν δι' ἐκάστην δημοσίευσιν ἢ δραχ. 1.50, ὅσάκις ἢ ἀγγελία καταλαμβάνει δύο στίχους, θὰ δύναται πάντες ἀνεξαιρέτως νὰ ὑποδοθῆσωσι 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».

#### PENE AMIEN

Γενικὸς ἀντιπρόσωπος χρωμάτων «Hungaria» τὰ δίδοντα τόσον λαμπρὰ ἀποτελέσματα εἰς τὴν βαφὴν τῶν ὑφάλων μερῶν τῶν πλοίων.—16 Ὁδὸς Φίλωνος Πειραιᾶ.

ΓΑΛΛΙΑ  
1061



ζητημάτων ἐν τῇ νομολογίᾳ ἀπαντώντων διαφευγούσης τὸν σκοπὸν τοῦ ἀνὰ χεῖρας περιοδικοῦ. Μίαν παρατήρησιν εἰσέτι ὀφείλομεν νὰ κάμωμεν τοῖς κ. κ. πλοίαρχοις συμβουλευόντες αὐτοὺς νὰ προσέχωσιν ἐπὶ τῆς ἀπικινήσεως ἀποζημιώσεως διὰ τὴν ἐκβίασιν τῶν μηχανῶν, κατὰ τοῦ κανονισμοῦ τῆς κοινῆς ἀβαρίας.

Συνθησάτα κατὰ τὴν ἀτμοπλοίαν αἱ ἐκ τοιαύτης ἐκβιάσεως ζημίαι τῶν μηχανῶν προερχόμεναι εἰς ταύτας, ἢ τοὺς λέβητας βλάβαι γίνονται ἐμφανεῖς μόνον κατὰ τὴν εἰς τῆς δεξαμενῆς εἴσοδον τοῦ ἀτμοπλοίου πρὸς ἐπισκευήν. Ἐν τοιαύτῃ περιπτώσει ὑπὸ τὴν ἰσχύϊν τοῦ ἡμετέρου κανόνος καὶ τοῦ ἀρθρ. 435 τοῦ ἡμετέρου Ε. Ν. οἱ νηοκτῆται κινδυνεύουν νὰ ἀπωλέσουν τὴν ἐκ μέρους τῶν λοιπῶν ὑποχρέων συνεισφορὰν πρὸς ἀποζημιώσιν τῆς ὡς ἂν βλάβης, καθότι οἱ παραλήπται ἢ οἱ φορτωταὶ θ' ἀντιτάξωσιν ὅτι δὲν ἐγένετο ἢ κατὰ τὸ ἀρθρ. 435 διαμαρτυρία ἐντὸς 24 ὥρων καὶ ἡ σχετικὴ ἀγωγή ἐντὸς τοῦ μηνός.

Πρὸς ἐπιφύλαξιν τῶν δικαιωμάτων αὐτῶν καὶ τῶν δικαιωμάτων τῶν τυχόν ἐπὶ τοῦ πλοίου ἀσφαλιστῶν, ὀφείλει ὁ πλοίαρχος πρὶν ἢ παραδώσῃ τὸ φορτίον καὶ λάβῃ τὸ ναῦλον τοῦ νὰ ἐνεργήσῃ τὰς νομίμους δικτυώσεις τῆς διαμαρτυρίας, καὶ ἐντὸς τῆς προθεσμίας τοῦ μηνός νὰ εἰσαγάγῃ τὴν ἀγωγήν περὶ γενικῆς ἀβαρίας κατὰ τῶν κυρίων τοῦ φορτίου.

Ἐπὶ τοῦ Η' κανόνος.

Ὁ Η' κανὼν προσετέθη ὑπὸ τοῦ ἐν Λιβερούλη συνεδρίου τοῦ 1890, μὴ περιεχόμενος εἰς τὸ κείμενον τοῦ ἐν Ἀμβέρσῃ συνεδρίου τοῦ 1877. — Ὁ κανὼν οὗτος προβλέπει τὴν περίπτωσιν καθ' ἣν τὸ πλοῖον πλέον μὲ φορτίον διὰ τὸν λιμένα τοῦ προορισμοῦ τοῦ καθίστη, ὁ δὲ πλοίαρχος ἐπὶ σκοπῷ νὰ τὸ ἀνακινήσῃ ἀναγκασθῆ πρὸς ἀνακούφισιν αὐτοῦ νὰ ἐκφορτώσῃ μέρος τοῦ φορτίου ἢ τὸ ὅλον αὐτοῦ, ἢ τὸ κύσιμον ὕλικόν, ἢ τὰς προμηθείας, κανονίσει δὲ καὶ τὴν τύχην τῶν ἐξόδων τῆς ἐκφορτώσεως, ἀποθηκείσεως, καὶ ἀναφορτώσεως τῶν εἰρημένων ἀντικειμένων, καὶ τῶν βλαβῶν τῶν τυχόν προελευσμένων ἐπ' αὐτῶν ἕνεκεν τῆς ἐκφορτώσεως καὶ ἀποθηκείσεως.

Κατὰ τινὰς ἐρμηνευτὰς τοῦ Γαλλικοῦ Νόμου καὶ κατὰ τὴν Γαλλικὴν νομολογίαν, ἢ κατὰ τὸ πλείστον ἐπιτετα καὶ ἡ ἡμετέρα νομολογία, ὅπως κατατάξωμεν τὰς δαπάνας ταύτας, καὶ τὰς βλάβαις εἰς τὴν γενικὴν ἀβαρίαν δ' ὄν ν' ἀνατρέξωμεν εἰς τὴν ἀρχικὴν ἢ τὴν παραγωγὸν αἰτίαν τοῦ καθίσματος. Ἐὰν ἡ παραγωγὸς αἰτία εἴναι τυχαῖον δυστύχημα προελθὸν ἐκ τῶν περιπετειῶν τῆς ναυσιπλοίας, ἢ εἴναι ἀποτέλεσμα πταίσματος τῆς διοικήσεως τοῦ πλοίου τὸ

κάθισμα θεωρεῖται μερικὴ ἀβαρία, κατὰ συνέπειν δὲ καὶ τὰ πρὸς ἀνακίνησιν αὐτοῦ γενομένα ἐξόδα, καὶ αἱ τῶν τυχόν βλαβῶν ζημίαι, κατατάσσονται εἰς τὴν μερικὴν ἀβαρίαν.

Ἐὰν ἀπεναντίας τὸ κάθισμα εἴνε ἀποτέλεσμα ἀποφάσεως τοῦ πλοίαρχου κατόπιν δικαίως μετὰ τῶν ἐπιστημοτέρων τοῦ πληρώματος τότε καὶ τὰ πρὸς ἀνακίνησιν ἐξόδα καὶ αἱ ἐκ ταύτης βλάβαι κατατάσσονται εἰς τὴν κοινὴν ἀβαρίαν.

Ἡ Θεωρία αὕτη παρὰ τοῖς Διδασκάλους τοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου καλεῖται θεωρία τοῦ ἀπαραδέκτου τῆς μεταβολῆς τῆς παραγωγικῆς αἰτίας τῆς ἀβαρίας. — Τὴν θεωρίαν ταύτην ἠκολούθησε σχεδὸν ὁμόφωνος ἡ νομολογία, διὰ τοῦτο καὶ ἔμενεν ἐπικρατοῦσα μέχρι τοῦ 1890, μολονότι ἐπολεμήθη ὑπὸ τῶν πλείστων νομοδιδασκάλων τοῦ ναυτικοῦ Δικαίου. — Ἡ περαιτέρω ἀνάπτυξις τῶν ἀντιδοξούντων τῇ νομολογίᾳ λόγων τῶν νομοδιδασκάλων διαφεύγει τὸν κύκλον τῆς πικρῆς ἐρμηνείας, σκοπούσης μόνον νὰ παράσῃ ἀπλῶς τοῖς ἐνδικερομένοις τὴν γνώσιν τῶν ἀποτελεσμάτων τῆς συνομολογήσεως τῆς ἐφαρμογῆς τῶν κανόνων τούτων κατὰ τὴν λύσιν τῶν τυχόν ἀναφυητομένων δυσχερειῶν, καὶ νὰ τοὺς προφυλάξῃ ἀπὸ ζημίας αἰτινῆς ἢ δύνακτο νὰ προέλθωσιν αὐτοῖς ἐκ τῆς ἀγνοίας. — Ἀκροθιγῶς ἀναφέρομεν μόνον τὸ κύριον ἐπιχείρημα τῶν ὑποστηρίζοντων ὡς ἐφαρμοστέαν τὴν γενικὴν ἀβαρίαν.

Ἐπελθόντος τοῦ τυχαίου καθίσματος, λέγουσιν οὗτοι, τὸ ἀποτέλεσμα τῆς παραγωγούσης αὐτὸ αἰτίας εἴναι πλέον γεγονός· ἢ ἐκ τούτου ἐπερχομένη μικρὰ ἀβαρία ἐπερατώθη, περιλαμβανόμεναι δὲ πάσας τῆς πλοῖου καὶ τῶν φορτίων ζημίας. Ἐὰν κατόπιν ὁ πλοίαρχος, ὅπως ἀπαλάξῃ τὸ πλοῖον τοῦ τῶν ἀποτελεσμάτων τοῦ καθίσματος, καὶ ἐπὶ τῷ τέλει τοῦ ν' ἀνακινήσῃ τοῦτο, ἀποφασίσῃ ν' ἀνακουφίσῃ τοῦτο δι' ἐκφορτώσεως τοῦ φορτίου, ἐπέρχεται νέον γεγονός ὅπερ δὲν εἴναι συνέπεια τοῦ καθίσματος.

Τὸ ἐπελθὸν κάθισμα ἦν συνέπεια τυχαίου θαλάσσιου δυστυχήματος, αἱ δὲ πρὸς ἀνακίνησιν δαπάναι καὶ τυχόν βλάβαι προέρχονται ἐξ ἐκουσίας πράξεως τοῦ πλοίαρχου ἐπὶ σκοπῷ κοινῆς σωτηρίας γενομένης.

Οἱ ἐν τῷ συνεδρίῳ Λιβερούλης κατὰ τὸ 1890 συνελθόντες, ἀντελήφθησαν τὴν διάκρισιν ταύτην τοῦ γεγονότος τοῦ καθίσματος, ἀπὸ τοῦ γεγονότος τῆς ἐκουσίας θυσίας τῆς γενομένης χάριν τῆς ἀνακινήσεως τοῦ καθίσματος πλοίου καὶ ἐψήφισαν τὸν Η' κανόνα, καθ' ὃν τὰ ἐξόδα καὶ αἱ βλάβαι αἱ προξενηθεῖσαι ἀπὸ τὰς πρὸς ἀνακίνησιν προσπάθειαις θεωροῦνται ὡς γενικαὶ ἀβαρίαι ἀνεξαρτήτως τῆς ἀφορμῆς τῆς

ἐπενεγκούσης τὸ κάθισμα, ἀρκεῖ νὰ ἡ ἀποδεδειγμένον ὅτι τὸ μέτρον τῆς ἐκφορτώσεως ἦτο ἀναγκαιὸν διὰ τὴν ἀνακίνησιν τοῦ πλοίου.

Ἐπεστῆριζον τινές, ἰδίως ἀσφαλισταὶ ὅτι ὁ Η' κανὼν ἐφαρμόζεται μόνον ἐνταῖς περιπτώσεσι περὶ ὧν προνοεῖ ὁ Ε' κανὼν. Ὁ βουλούμενος νὰ μελετήσῃ τὰ ἐπεχειρήματα τῶν ταῦτα δοξαζόντων δύναται νὰ συμβουλευθῆ τὰς προμηθεύσας ἐν τῇ ἀναλύσει τοῦ Ζ' κανόνος ἀποφάσεις τοῦ Ἐμποροδ. Μασσαλίας, καὶ τοῦ Ἐφετείου Αἰξ ἐν τῇ δίκῃ περὶ κανονισμοῦ ἀβαρίας τοῦ Ἑλληνικοῦ ἀτμοπλοίου «Φρόσω» τοῦ πλοίαρχου Κουλούρα καὶ τὰς κατ' αὐτῶν ἀντιρρήσεις τοῦ κ. Σαλβατώρ Ρούσου ἐν τοῖς μνησθεῖσι φύλλοις 6φ 7φ 8φ 1900 τοῦ ἐν Τεργέστη περιοδικοῦ αἰὶ Ἀβαρία. Περιορίζομαι μόνον ἐν συντόμῳ ν' ἀποκρούσω τὴν ἐρμηνείαν τοῦ μνησθέντος πεπειραμένου διδασκάλου.

Ὁ Ε' κανὼν καινοτομεῖ περιορίζων τὴν εὐρύτητα τοῦ νόμου, εἰς μόνον μίαν περίστασιν καθίσματος, καθ' ἣν καὶ μόνον ἐπιτρέπει νὰ ἐφαρμοσθῶν οἱ κανόνες τῆς συνεισφορᾶς εἰς τὴν περίστασιν καθ' ἣν τὸ κάθισμα ἐγένετο ἐκουσίως καὶ πρὸς κοινὴν σωτηρίαν. Ἄλλ' ὁ ὄγδος κανὼν κατ' οὐδένα λόγον σχετίζεται μετὰ τὸν Ε'. Ὁ Η' ἔχει ὑπ' ὄψιν τοῦ πλοίου ἤδη καθισμένον, καὶ ἀγωνιζόμενον ν' ἀνακινήσῃ. Ἐὰν ἐπὶ τοῦ γεγονότος τούτου ἐφαρμόσωμεν τὴν ἀνωτέρω ἀναλυθεῖσαν ἀρχὴν τοῦ ἀπαρδέκτου τῆς μεταβολῆς τῆς παραγωγικῆς τοῦ καθίσματος αἰτίας παρερμηνεύομεν τὸν Η' κανόνα διδόντες αὐτῷ ἔνοιαν, ἣν δὲν ἔχει.

Τοιαύτη ἐρμηνεία θὰ ἦτο βᾶσιμος, ἐὰν ὁ Η'

κανὼν παρέπεμπε εἰς τὸν Ε', ἐνῶ ἀπ' ἐναντίας ἡ ρῆσις εἴνε γενικὴ, οὐδεμίαν ἐξαιρέσιν ἐπιτρέπουσα, καὶ οὐδένα περιορισμὸν ὑποβάλλουσα, ἀλλὰ σαφῶς ὀρίζουσα ρητῶς καὶ ἀπολύτως ὅτι αἱ δαπάναι καὶ τυχόν βλάβαι αἱ προξενηθεῖσαι ἐκ τῶν ἐργασιῶν τῆς ἀνακινήσεως πλοίου καθίσματος (οὐχὶ καθίσματος ὑπὸ τὰς συνθήκας τοῦ Ε' κανόνος) ἀποζημιούνται διὰ τὰς ὑπὸ κοινὴν ἀβαρίαν συνεισφορᾶς.

Οὕτως ἀπερήνατο ἡ κατὰ τὴν ἀνάλυσιν τοῦ Ζ' κανόνος μνημονευθεῖσα ἀπόφασις τοῦ ἐμποροδικείου Μασσαλίας, ἐπικυρωθεῖσα ὑπὸ τοῦ Ἐφετείου τῆς Αἰξ, ἐπὶ ὁμοίῳ ζητήματι εἰς τὴν δίκην περὶ κανονισμοῦ ἀβαρίας τοῦ ἀτμοπλοίου «Φρόσω» τοῦ πλοίαρχου Κουλούρα — καὶ τὴν αὐτὴν γνώμην ἠκολούθησε καὶ τὸ Ἐφ. Ρουὲν κατὰ τὸ 1891. Οἱ πλοίαρχοι εὐρισκόμενοι ἐν τῇ τοιαύτῃ θέσει, ἦτοι μετὰ τὸ τυχαῖον κάθισμα τοῦ πλοίου τῶν, ὀφείλουσιν ἐὰν ἐπιθυμοῦσι ν' ἀνακινήσωσιν αὐτὸ πρὸς κοινὴν σωτηρίαν καὶ νὰ καταπαθῶσιν αἱ τῆς ἀνακινήσεως δαπάναι, ἦτοι αἱ τῆς ἐκφορτώσεως καὶ ἀποθηκείσεως εἰς τὴν διὰ κοινῆς ἀβαρίας συνεισφορὰν, ὀφείλουσι νὰ συντάξωσι τὴν ἐκθεσιν τῆς γνώμης τῶν ἐπιστημοτέρων τοῦ πληρώματος πρὶν τῆς ἐνάρξεως τῶν δαπανῶν, καὶ νὰ ἐνεργῶσι πάσας τὰς σχετικὰς πράξεις τηροῦντες τὰς δεούσας δικτυώσεις, καὶ κατόπιν τακτικῆς πραγματογνωμοσύνης.

(Ἐπιτετα συνέχεια).

Σύρος

Σ Α. ΜΑΤΕΣΙΣ.

## ΝΑΥΤΙΚΗ ΜΕΤΕΩΡΟΛΟΓΙΑ

### Βροταὶ καὶ Ἀστραπαὶ

Ἀστραπαὶ συνεχεῖς ἀπὸ τὴν Ἀνατολὴν καὶ Δύσιν τοῦ Ἡλίου πλησίον τοῦ ὀρίζοντος μετὰ καθαρὸν οὐρανὸν καὶ ἀνέφελον, εἶναι σημεῖον ὠραίου καιροῦ καὶ ζέσης.

Ἀστραπαὶ συνεχεῖς πρὸς Βορρᾶν μετὰ καθαρὸν καὶ ἀνέφελον οὐρανόν, εἶναι σημεῖον ὅτι θὰ ἔχωμεν ἄνεμον.

Ὅταν ἡ ἀτμοσφαῖρα εἴναι βεβαρυμένη καὶ θελλώδης ὁ καιρὸς, ἐὰν αἱ βροταὶ ἀκούονται δυνατὰ καὶ αἱ ἀστραπαὶ φαίνονται ὀλίγον, εἶναι σημεῖον ὅτι ὁ ἄνεμος πνέει ἐκ τοῦ μέρους ἐνθα ἀκούονται αἱ βροταὶ.

Ἐὰν τὸναντίον βλέπωμεν μεγάλας ἀστραπάς καὶ αἱ βροταὶ ἀκούονται ὀλιγώτερον, θὰ ἔχωμεν βροχὴν.

Αἱ βροταὶ πρὸς τὸ ἐσπέρας ἀκούονται εἶναι σημεῖον καταιγίδος διὰ τὴν νύκτα. Ἄλλ' αἱ βροταὶ τῆς πρωῆς δεικνύουσιν ἄνεμον καὶ βροχὴν δι' ὅλην τὴν ἡμέραν.

Βροταὶ ταρχαῶδεις καὶ κυλινδούμεναι μακρὰν κυματιζομένου τοῦ ἤχου, δεικνύουν τρικυμίαν περαστικὴν μετὰ ὀρμητικοῦ ἀνέμου.

Ἀστραπαὶ κατὰ τὸν χειμῶνα ἀγγέλλουν κακὸν καιρὸν μετὰ βροχῆς· χάλαζαν καὶ ἄνεμον ἐὰν αἱ ἀστραπαὶ φαίνωνται πρὸς τὸν Πουνέντε.

Καταιγίδες μετὰ βροτῶν, διαλύονται ἀπὸ τὸν Ἀνατολικὸν ἄνεμον, προλέγουσιν ἄνεμον βορρᾶν.

Μία καὶ μόνη βροτὴ εἰς κακοκαιρίαν συνοδεύεται ἀπὸ τρικυμίαν. Πολλαὶ βροταὶ τῶν ναντίων εἰς τὴν ἰδίαν περίστασιν συνοδεύονται



από καταιγίδα και βροχήν ολιγώρων.  
Επίσης οσάκις ή τρικυμία παρήλθε και δέν ηκούσθησαν βρονταί και μετά την τρικυμίαν ακούονται πολλάι μακρόθεν, είναι σημεϊόν ότι ή τρικυμία έτελείωσεν.

**Φωτεινά Σώματα (Τελώνια)**

Τήν ύψα πολλάκις πρό τής τρικυμίας, και πολλάκις πρό τών καταιγίδων και κεραυνών, πίπτουσι φλογερά μωζώδη ήλεκτρικά φαινόμενα είς τά άκρα τών πλοίων, του έξαρτισμού, τών κεραϊών και τών ιστών έχοντα σχήμα στρογγυλον μεγέθους 5—10 έκαστοστών και ίμοιάζοντα κατά τόν φωτισμόν με άστέρως.

Οί Άγγλοι ονομάζουσι τά φαινόμενα ταύτα jack's Lantern.

Οί Ιταλοί Fuoci di Sant—Elmo και

Οί Γάλλοι Feu Saint—Elmo.

Είς τόν ναυτικόν μας κόσμ ν τά ήλεκτρικά ταύτα φαινόμενα είναι γνωστά υπό τό όνομα Τελώνια.

Η εξέτασις τών φαινομένων τούτων απέδειξεν ότι οσάκις τά φωτα ταύτα επικάθηνται είς τά άκρα τών ιστών είναι σημεϊόν ότι ή τρικυμία πλησιάζει να τελειώση.

Οσάκις τά τελώνια επικάθηνται είς τά έξαρτια και έν μέρει είς τās κεραϊάς ή τρικυμία εύρίσκειται είς τήν μεγαλειότατον αύτης δύναμιν.

Οσάκις τά τελώνια αρχίζουν να πίπτουν είς τόν έξαρτισμόν του πλοίου άρχιά με τόν άνεμον τής Οστριας είναι σημεϊόν ότι αρχίζει ή τρικυμία και θα έπακολουθήσωσι βρονταί και κεραυνοί.

Οσάκις βλέπωμεν να πίπτουν πολλά Τελώνια και επί τής Γεφύρας και τής κουπαστής του πλοίου είναι σημεϊόν ότι πρέπει να προφυλαχθώμεν.

Τελώνια προκαλοϋσι τόν κεραυνόν(\*) και διά τούτο οσάκις οί θαλασσινοί τών Ιστιόφορων τά ίδωσι καθήμενα επί τών έξαρτημάτων του πλοίου των ρίπτουσι επ' αυτών πυροβολισμούς διά τών όποίων αποσπώνται.

Τό πέλαγος τής Άδριατικής θαλάσσης και τó Ιόνιον με τούς νοτίους και δυτικούς άνέμους, οσάκις άνιμένεται κακοκαιρία είναι κατάμεστον από τά φωτεινά ταύτα Τελώνια.

ΝΙΚ. Γ. ΚΟΤΣΟΒΙΛΛΗΣ

(\*) Υπάρχουσι τοιαύτα παραδείγματα καταρρίψεως ιστών και δυστυχημάτων από πτώσεις κεραυνών είς πλοία κατάφωτα από τά Τελώνια ώστε ή απαρίθμησις αυτών (των όσων τουλάχιστον ήμεϊς γνωρίζομεν) θα μάς άπησχόλει είς όλόκληρον κεφάλαιον.

**ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΣΥΝΕΔΡΙΟΝ**

**Θέματα τένα συζητητέα.**  
(Συνέχεια)

Ός είδομεν έν προηγουμένω φύλλω, έν ταίς πλείσταίς τών ξένων νομοθεσιών γίνεται διάκρισις μεταξύ διασώσεως και βοηθείας του πλοίου, όρίζονται δέ αί περιπτώσεις, καθ' άς ύπάρχει τó πρώτον ή τó δεύτερον.

Πρός πληρεστέραν όμως διαφώτισιν, παραθέτομεν και τινας αποφάσεις τών Ευρωπαϊκών κρατών, όπως συμβουλευθώμεν και τήν γνώμην τών δικαστηρίων, άποφαινομένως έν σχέσει προς ώρισμένης περιπτώσεις, πώς πρέπει να κανονίζηται ή άποζημίωσις, και ποία έσεται ή βάση αύτης καθ' έκτέραν τών περιπτώσεων, τής διασώσεως, ή βοηθείας.

Ούτω κατά τήν από 28 Ιουλίου 1891 άπόφασιν του Έφετείου Aix όταν άτμόπλοιον στερηθέν τής ενεργείας τής μηχανής αυτού έκ τινος θαλασσιού συμβεβηκότος, και μη όν έφοδικασμένον με τά αναγκαία ιστία, αναγκάζεται έννεκεν του τρικυμιώδους άνέμου να ρίψη είς τήν θάλασσαν μέρος του φορτίου, δέν δύναται να θεωρηθῆ νευαυγηγός, όταν τó πλήρωμα δέν έχει ήδη έγκαταλείψη αυτό, και ύπολείπονται αυτό, άκόμη μέσα διά τών όποίων δύναται ν' άγωνισθῆ κατά τε τών κυμάτων και του άνέμου. Οθεν τó γεγονός ότι έτερον πλοϊον έρμουύλησεν αυτό και ώδήγησεν είς λιμένα, δέον να θεωρηθῆ βοήθεια και όχι διάσωσις.

Ότι ό ρυμουλκήσας έχει τó δικαίωμα έν τούτῃ περιπτώσει, όχι είς τó τρίτον τής άξιας του πλοίου και του φορτίου, άλλ' είς άποζημίωσιν άνάλογον προς τās γενομένης δαπάνας, τούς κινδύνους ούς διέτρεξεν, τόν άπωλεσθέντα χρόνον, και, τó είδος τής προσφερθείσης ύπηρεσίας.

Επίσης ή αύτη γίνεται διάκρισις και κατά πλείστας άλλας άποφάσεις τών Έφετείων και του Άνωτάτου δικαστηρίου τής Γαλλίας.

Διά τής από 9 Μαρτίου 1889 άποφάσεως του Έμποροδικείου τής Άμβέρσης άναγνωρίζεται, ότι έν Βελγίω δέν ύπάρχει ή διάκρισις μεταξύ βοηθείας παρεχομένης είς πλοϊον κινδυνεύον και τής διασώσεως πλοίου έγκαταλειφθέντος υπό του πληρώματος. Κατά τήν άπόφασιν ταύτην ή έκφρασις «έν άνοικτη θαλάσση» δέον να έξηγηθῆ ότι αντικαθιστᾶ τās λέξεις «μακράν τής ακτής, και είς άπόστασιν διαφεύγουσαν τήν όρασιν», ή δέ έκφρασις αύτη, ούτω έξηγουμένη δέν είνε αντίστοιχος προς τήν έννοιαν τής ακτής.

Η από 22 Ιουνίου 1887 άπόφασις του

Πρωτοδικείου Κοπενάγης διακρίνει ως εξής: Υπάρχει διάσωσις, όταν μολονότι πό πλοϊον έκάθισε και δέν ύπέστη ποσώς άβαρίας, εύρίσκειται δέ επί βυθού άμμου, και έν θαλάσση γαληνιαία έν τούτοις διατελεί είς θέσιν ιδιαίτατα επικίνδυνον, όποθεν καθίσταται άμφίβολον εάν θα ήδύνατο να σωθῆ διά τών ιδίων μέσων και τών ανθρώπων τών εύρισκομένων είς τήν ακτήν.

Κατά δέ τήν από 8 Ιουνίου 1886 άπόφασιν του δικαστηρίου Χριστιανίας τής Νορβηγίας όταν πλοϊον τι, προσδραμόν είς βοήθειαν έτέρου πλοίου, έδυσχέρανε μεγάλως να φθάση είς τó μέρος ένθα ήτο καθισμένον, ύπάρχει άλληθής διάσωσις, και όχι άπλή βοήθεια.

Ίδωμεν όμως και τί κατά τόν ήμέτερον νόμον ισχύει, και άν γίνεται διάκρισις μεταξύ διασώσεως και βοηθείας.

Παρ' ήμίν ισχύει ό υπό στοιχείον ΤΨΒ' τής 1876ρίου 1856 νόμος περί ναυαγίων και ναυαγιαίρέσεων.

Κατά τó άρθρον 7 του νόμου τούτου πās ναυτικός, άμαξηλάτης, ήνίοχος, ή, άλλοι δυνάμενοι να χορηγήσωσι είς περίστασιν ναυαγίου συνδρομήν προς διάσωσιν ή ναυαγιαίρεσιν, ή διαφύλαξιν τών ναυαγίων, όφείλουσιν να σπεύσωσι είς τόν τόπον αυτού, και συνεργήσωσι τó «καθ' έαυτούς» άμα και όπως προσκληθώσιν είτε παρά τινος μέλους τής επιτροπής, είτε παρά του πλοιάρχου ή τών ιδιοκτητών ή τών ασφαλιστών του πλοίου και του φορτίου, ή τών αντιπροσώπων του, είτε και άπρόσκλητοι έν έλλείψει αυτών όλων, επί τῆ έν τῷ άρθρω 634 του ποινικού νόμου, ώρισμένη ποινή είς περίστασιν άμελείας ή άρνήσεως.

Κατά δέ τó άρθρον 35 όστις άνακαλύψη είς τó πέλαγος ή έν τῷ μυχῷ τής θαλάσσης και διάσωση πλοϊον ναυαγησμένον, ή έγκαταλειμμένον υπό του πληρώματος, είτε λείψανα αυτού ή του φορτίου του, όφείλει να τά διατηρήση, και έντός 24 ώρων από τής ευόδώσεώς του, να κάμη τήν περί τούτου προσορμίσεώς του, και να χείον του τόπου τής προσορμίσεώς του, και να τα παραδώση είς αυτό ασφαλώς επί τακτικῆ έκθέσει, άλλως θεωρείται ως ένοχος υπεξαιρέσεως. Κατά δέ τó άρθρον 36. Ταυτά πράττονται και όταν τις εύρη είς όχθην ναυάγια μεμονωμένα και έρριμένα υπό τών κυμάτων, ή ένδύματα ή άλλα πράγματα επί ανθρώπινων πτωμάτων.

Η δήλωσις και ή παράδοσις, γίνονται τότε είς τó πλησιέστερον λιμεναρχείον, και ή προθεσμία τών 24 ώρων αρχεται από τής εύρέσεως, λογίζομένης και τής του άποστήματος προθεσμίας.

ΕΜΜ. Σ. ΜΑΚΡΥΓΙΑΝΝΗΣ  
(δικηγόρος)

**ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΑ\***

ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΑ ΜΕΓΕΘΗ ΤΩΝ ΝΗΣΩΝ  
ΤΟΥ ΕΛΛ. ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟΥΣ

ΕΞ ΑΝΕΚΔΟΤΟΥ ΣΥΓΓΡΑΜΜΑΤΟΣ  
ΤΟΥ κ. ΝΙΚ. ΚΟΤΣΟΒΙΛΛΗ

**Άρακλεία**

Έμβαδόν Τετραγων. χιλίόμετρα	18.850/0
Περίπλους Άγγλικά μίλια	10.—
Υψος Γαλλικά μέτρα.	194.—
Πλάτος Β. 36° 59'	
Μήκος Α. 25° 28'	

**Σαρία (Καρπάθου)**

Έμβαδόν Τετραγωνικά χιλίόμετρα	18.85
Περίπλους Άγγλικά μίλια	12.—
Υψος Γαλλικά μέτρα	563.—
Πλάτος Β. 35° 51'	
Μήκος Α. 24° 15'	

**Πολύαιγος**

Έμβαδόν Τετραγωνικά χιλίόμετρα	17.15
Περίπλους Άγγλικά μίλια	9.—
Υψος Γαλλικά μέτρα	336.—
Πλάτος Β. 36° 46'	
Μήκος Α. 24° 39'	

**Ρήνεια (Δήλος)**

Έμβαδόν Τετραγωνικά χιλίόμετρα	17.150/0
Περίπλους Άγγλικά μίλια	13.1/2
Υψος Γαλλικά μέτρα	149.—
Πλάτος Β. 37° 24'	
Μήκος Α. 25° 15'	

**Βετιλοϊ (μεγάλο)**

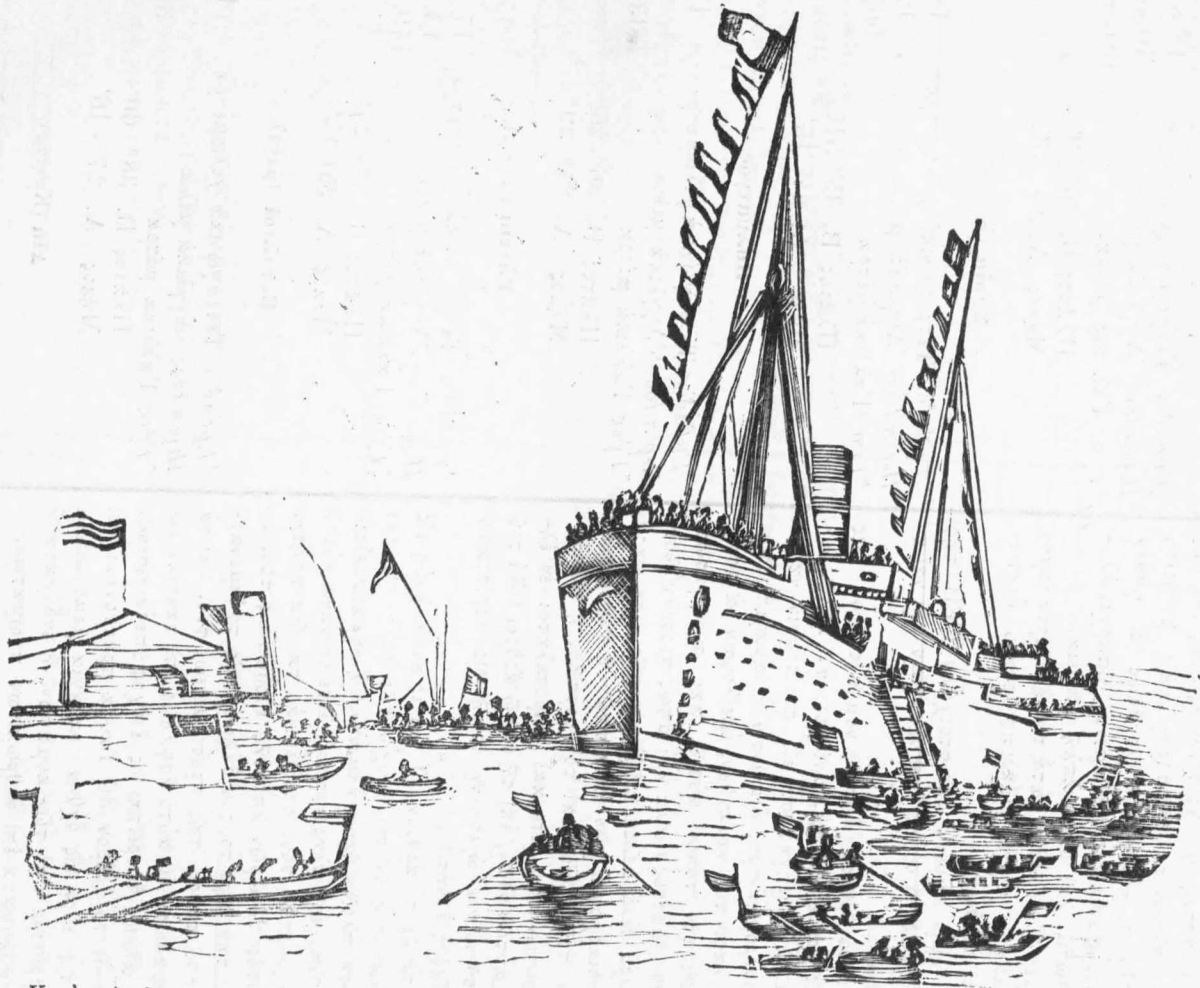
Έμβαδόν Τετραγωνικά χιλίόμετρα	15.45
Περίπλους Άγγλικά μίλια	8.—
Υψος Γαλλικά μέτρα	392.—
Πλάτος Β. 38° 00'	
Μήκος Α. 24° 16'	

**Δία (Κρήτης)**

Έμβαδόν Τετραγωνικά χιλίόμετρα	15.43
Περίπλους Άγγλικά μίλια	9.—
Υψος Γαλλικά μέτρα	265.—
Πλάτος Β. 35° 26'	
Μήκος Α. 25° 14'	

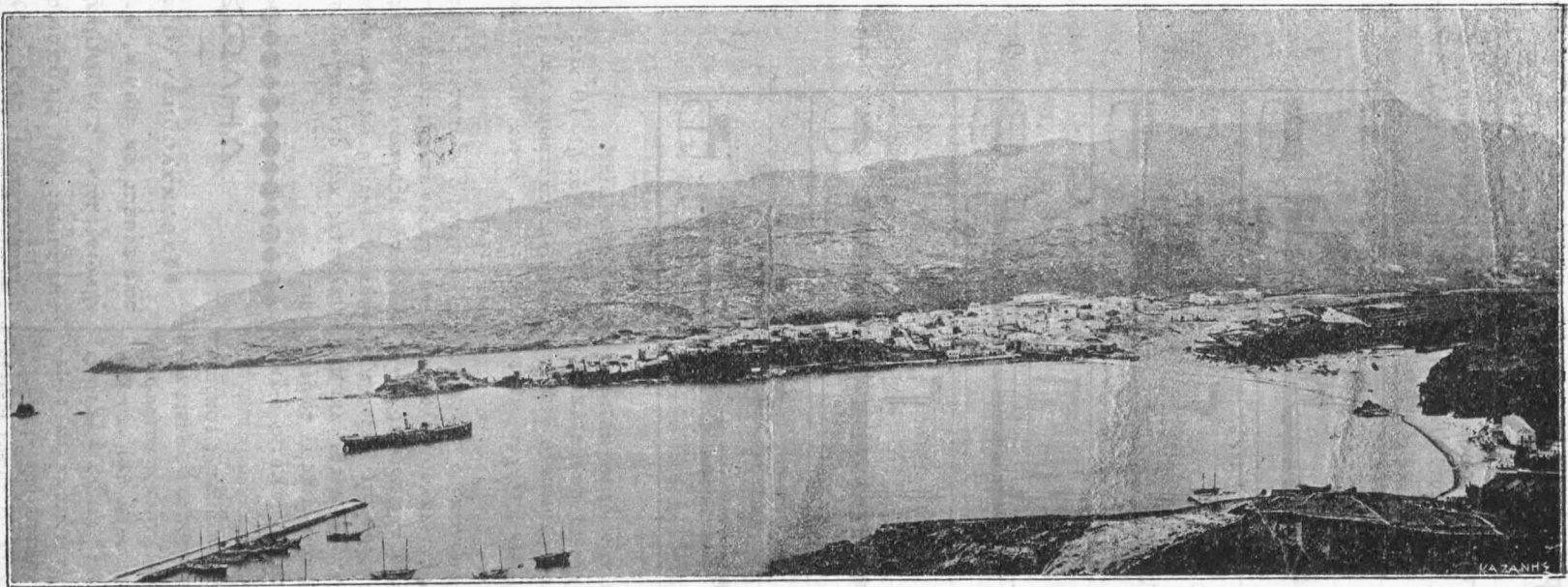
\*Ιδε προηγούμενον.

Ο ΛΙΜΗΝ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



Κατὰ τὴν ἀναχώρησιν τοῦ ἀτμοπλοίου «Ρουμανία» τοῦ φέροντος τοὺς 300 Ρουμάνους ἐκδρομεῖς ὑπὸ τὸν καθηγῆτὴν κ. Τρασιλέσκο.

Ἡ ΝΗΣΟΣ ἈΝΔΡΟΣ

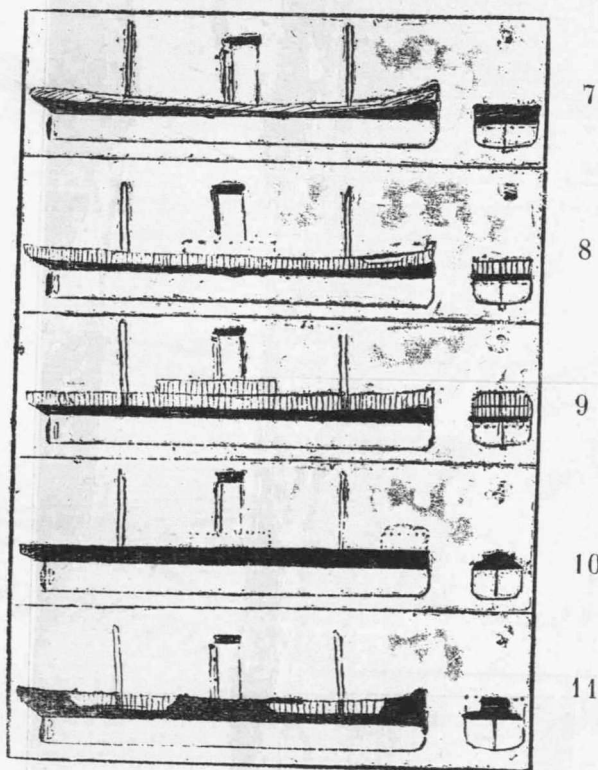


Ἡ Ἄνδρος ἐκ τῶν ναυτικωτέρων νήσων τοῦ Αἰγαίου ἀριθμοῦσα στόλον ὀλόκληρον ἐκ τῶν ἐμπορικῶν αὐτῆς ἀτιμῆρων σκαφῶν, ἅτινα κατὰ τὸ παρελθὸν ἔτος ἔδωκαν τόκον μέχρι 45 ο/ο. Ἡ εἰκὼν αὕτη ἐλήφθη ἐκ φωτογραφίας, εἰς τὸ προσεχὲς δὲ φύλλον θέλομεν δημοσιεύσει τὴν εἰκόνα τῆς Ἄνδρου ὡς πόλεως.



## ΟΛΟΙ ΟΙ ΤΥΠΟΙ ΤΩΝ ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ

Οι υπ' αριθ. 5 και 6 τύποι ους έδημοσίευσεν εις προηγούμενα φύλλα ή «Ναυτ. Έλλάς»,



είχον τὰ μειονεκτήματά των, οί δέ μεγάλοι ναυπηγοί ήκουον μετά προσοχής τὰ παράπονα τών πλοίαρχων διά τὸ μέγα κενόν μεταξύ γεφύρας καί τοῦ ναυτῶνος μέρους, ὅπερ ὑπῆρχεν εις τὸ εἶδος αὐτὸ τῶν ατμοπλοίων.

Μετ' ὀλίγον ἐτέθη εις ἐνέργειαν ὁ τύπος ὑπ' ἀριθ. 7 ὅστις συνίσταται εις τὴν κάλυψιν ὀλοκλήρου τοῦ καταστρώματος ἀπὸ τῆς πῦρας μέχρι τῆς πρύμνης, μετὴν διαφοράν ὅτι μέρος τῶν πλευρῶν τοῦ ατμοπλοίου ἦτο ἀνοικτὸν καί συνεκοινῶνον τὰ κύματα τῆς τρικυμίας μετὸ δευτερον κατάστρωμα τοῦ ατμοπλοίου, ὅταν ὁ ἀνεμος ἦτο ὑπὸ τὴν πλευράν.

Τὸ σφάλμα τοῦτο ἐδιορθώθη διά τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ νέου καί ἐντελεστεροῦ τύπου 8, ὅστις κατέφραξε καί τὰς πλευράς καί τὸ κατάστρωμα, ἀφήσας μικρὸν μόνον μέρος παρὰ τὸν ναυτῶνα ἀνοικτὸν ἔνθα ἡ ὀπή τοῦ ὑπ' Ἀριθ. 1 κύτους.

Τὸ σύστημα τοῦτο θεωρεῖται ἀκόμη καί σήμερα τὸ ἐντελέστερον εις τὴν ἐπιτυχίαν.

Συγχρόνως μετὸν ὑπ' ἀριθ. 8 τύπον ἐτίθετο εις ἐνέργειαν καί ὁ ὑπ' ἀριθ. 9 ὅστις ἀντὶ τοῦ ἀφράκτου τῆς πῦρας μέρους τοῦ τύπου 8, ἔχει

ὄλον κατάφρακτον ἀπὸ τῆς πῦρας εις τὴν πρύμνην, χωρὶς νὰ φαίνεται τὸ δευτερον αὐτοῦ κατάστρωμα. Ὁ τύπος αὗτος ὀνομάζεται καί παρ' ἡμῖν ἐκ τοῦ Ἀγγλικοῦ Σπαρε-Ντικ= πλήρες κατάστρωμα καί θεωρεῖται ἀπὸ τοὺς ναυτικούς ὡς ὁ καλλίτερος τύπος διά τὰς μεγά-

λας τρικυμίας.

Ὁ ὑπ' ἀριθ. 10 νέος τύπος εἶνε τὰ ἔχοντα στενὸν κατάστρωμα καί ἐξογκωμένην τὴν πλευράν πλοῖα, ἅτινα δὲν ἐγενικεύθησαν θεωρηθέντα ὡς ἀτελεῖ.

Ἐπίσης ὁ νεώτατος τύπος ὑπ' ἀριθ. 11 ὅστις ἔχει στενὸν ἐπίσης τὸ κατάστρωμα ἀλλὰ γωνιῶδες τὸ ἐξογκωμένον μέρος τῆς πλευρᾶς τοῦ πλοίου, ἐκρίθη ὡς ἐπικίνδυνος διά τὰς μεγάλας θαλάσσας καί δὲν ἀνεγνωρίσθη ὡς ἀσφαλῆς εἰσέτι.

### ΔΗΛΩΣΙΣ

Παρακαλοῦμεν τοὺς καθυστεροῦντας εἰσέτι ἐκ τῶν κ. κ. Συνδρομητῶν ἡμῶν τὴν συνδρομὴν των, ὅπως πεύσωσι καί ἐμβάσωσι ταύτην χάριν αἰσῶν ἀναγκῶν τοῦ φύλλου πρὸς τὴν διεύθυνσιν τῆς «Ναυτικῆς Έλλάδος» Ἀθῆνας.

## ΑΚΑΤΟΙ ΚΑΙ ΘΑΛΑΜΗΓΑ ΚΙΝΟΥΜΕΝΑ ΔΙΑ ΝΑΦΘΗΣ

Τὰ πλοῖα διὰ νάφθης μετὰ πασῶν τῶν τροποποιήσεων καί τελειποιήσεων, τὰς ὁποίας ἡ πρόσδος τῆς τέχνης ἔφερον εις φῶς εἶναι τι ἐκκαλλον εις κατασκευὴν, οἰκονομίαν καί ταχύτητα.

Τὰ κυριώτερα συστατικὰ τῶν διὰ νάφθης πλοίων εἶναι ἡ ἀσφάλεια, ἡ ταχύτης καί ἡ εὐχάριστος ναυσιπλοία. Ἰδίως τὰ διὰ νάφθης ἀκάτια καί θαλαμηγά, χρησιμοποιοῦνται εις ἐκδρομὰς, κατασκευάζονται δὲ διὰ ἀλουμινίου ἢ διὰ λεπτοτάτου ἀμερικανικοῦ ξύλου.

### Τὰ μηχανήματα τῶν πλοίων.

Μέχρι τοῦδε πολλὰ ἀπόπεραι ἐγένοντο πρὸς μεταβολὴν τῆς καυσίμου ὕλης. Ἀλλ' ἀπεδείχθη ὅτι κριόμενα τὰ νέα στοιχεῖα ὡς τὸ πετρέλαιον, βενζίνα, γκαζολίνη, ἀσετυλίνη, κλπ. ἀναδίδουσι φοβεράν δυσοσμίαν καί καθίστανται ἀνυπόφορα.

Ἐξ ἐναντίας ἡ νάφθη εἰρήθη παρέχουσα εὐχάριστον μᾶλλον ἢ δυσάριστον ὄσμήν.

Κατόπιν πολλῶν συστάσεων ἀπεφασίσθη ἡ εἰσαγωγὴ τῆς νάφθης πρὸς παραγωγὴν κινητήριου δυνάμεω, διὰ τὰ μηχανήματα τῶν ἀνωτέρων πλοίων. Ἡ νάφθη καιομένη φέρει μεγάλην οἰκονομίαν, καθ' ὅσον ἐλαχίστη ποσότης χρησιμοποιεῖται, φέρει δὲ ἀκετήν δυνάμιν εις τὸ πλοῖον τὸ ὁποῖον διανύει ἀπὸ 10 ἕως 12 μίλια καθ' ὥραν.

Τὸ μηχανήμα τοῦτο εἶναι ἀπλούστατον, διὰ δὲ τὴν κίνησιν τοῦ πλοίου καί τὸν χειρισμὸν αὐτοῦ δὲν ἔχει τις ἀνάγκη μηχανικοῦ ἢ θερμαστοῦ. Εἰς αὐτῆς ὅστις θὰ διευθύνῃ τὸ πλοῖον δύναται νὰ κινήσῃ τὸν μοχλὸν τῆς μηχανῆς καί νὰ ὑπάγῃ ἐμπρὸς ἢ ὀπίσθεν ἢ νὰ σταματήσῃ τὸ πλοῖον ἀκαριαίως.

Ἡ ἀσφάλεια τοῦ διὰ νάφθης πλοίου εἶναι ἡγυρημένη καί οὐδένα φόβον διατρέχουσιν οἱ ἐπιβαίνοντες τοῦ πλοίου, ὅπως γείνη ἔκρηξις τοῦ λέβητος, διότι λέβητος ἐν τῇ μηχανῇ ταύτῃ δὲν ὑπάρχει.

### Θαλαμηγοὶ διὰ νάφθης.

Τὰ διὰ νάφθης κινούμενα μηχανήματα ἐκτὸς τῶν ἀκατίων διὰ τοὺς λιμένας, ποταμούς, λίμνας κτλ. θέτονται καί εις μεγάλα πλοῖα θαλαμηγά χωρητικότητος 10 ἕως 100 τόνων προστιθεμένων εις ταῦτα καί ἰστίων βοηθητικῶν πρὸς τὴν κινητήριον δυνάμιν. Τὰ θαλαμηγά ταῦτα εἶναι κατασκευασμένα μετὰ αὐτὴν τέχνην, ρυθμὸν, καί κάλλος, ὅσην καί κομψότητα.

Τὸ ἐν Ἑλβετίᾳ μέγα ἐργοστάσιον «Wyss» κατασκεύασε 1500 τοιαῦτα ἀκάτια καί θαλαμηγά, τελευταίως δὲ καί τι κομψότατον διῆστιον θαλαμηγὸν yacht-croiseur «Alumina» διὰ λογαριασμὸν τῆς αὐτοῦ ὑψηλότητος τοῦ πρίγκηπος τοῦ Wied ἀδελφοῦ τῆς βασιλείσσης τῆς Ρουμανίας καί τὸ ὁποῖον μετεφέρθη εις Κίελον ἐλκυῶν τὴν προσοχὴν πάντων.

Τὸ ἀνω ἐργοστάσιον Wyss εἶνε τὸ μόνον καί παγκόσμιον εις τὴν ναυπήγησιν τῶν πλοίων διὰ Νάφθης, ἐξ ἀλουμινίου κτλ. κατασκευάζει ἐπίσης καί γκαζομηχανὰς τελειοτάτου συστήματος διὰ πᾶσαν κινητήριον δυνάμιν.

Ἱεραριεὺς 19/6/1.

ΔΑΜΠΡΟΣ ΠΑΡΘΕΝΗΣ

## ΝΕΑ ΑΓΟΡΑ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ

Πρὸ ἡμερῶν ἡγορήσθη παρ' Ἑλλήνων ἐκ Σύρου τὸ ὑπὸ Ἰταλικὴν σημαίαν ατμόπλοιον «Giano» τόνων registro 996 καί βάρους 2300. Τὸ ατμόπλοιον τοῦτο εἶναι 20 ἐτῶν, μετωνομάσθη «Εὐθύμιος» καί τελεῖ ὑπὸ τὸν πλοίαρχον κ. Λεβαντήν.

Ἐκ Πειραιῶς ἀνεχώρησε διὰ Τριγίνιον τὴν 9 Σεπτεμβρίου.

## Η ΚΑΤΑΣΤΑΣΙΣ ΤΩΝ ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΩΝ

Αἱ τιμαὶ ἐν Cardiff περιστρέφονται περὶ τὰς αὐτὰς καί κατὰ τὴν παρελθούσαν ἐβδομάδα τιμὰς, ἤτοι 17/9 διὰ τὰς εἰς τὸν τόπον μας εἰσαγομένας ποιότητας, οἱ δὲ ναῦλοι ἐκλίναν ἀκόμη περισσότερο καί δύο ατμόπλοια ἐναυλώθησαν διὰ τὴν Κωνσταντινούπολιν ἀπὸ Cardiff τὸ μὲν ἐν εἰς τὰ 5/9 τὸ δ' ἕτερον εις τὰ 5/6, καί δύο ἀπὸ Newcastle, ἐν εἰς τὰ 6/— καί ἕτερον εις τὰ 5/9. Αἱ τιμαὶ ὅθεν Cardiff cif. Constantinople, ἀτελώνιστα ἐκ τοῦ ατμοπλοίου, δύνανται νὰ θεωρηθῶσι μετὰ ναῦλον 5/9 ὡς οὐχὶ ἀνώτεροι τῶν 24/6—.

Ὡς ἐγράψαμεν εις τὸ προηγούμενον δελτίον αἱ προβλέψεις μας περὶ μέλλοντος ἐκπεσμοῦ ἔνεκα ἀφθονωτέρας παραγωγῆς ἀρχίζουσι νὰ ἀποδεικνύωνται ἀκριβεῖς ἐκ τῶν γεγονότων, διότι ἡ ἀγορὰ ἐν Cardiff διὰ μελλούσας παραδόσεις φαίνεται χαλαρά, καί ὁ ἀριθμὸς τῶν παραγορῶν ὁσημέραι ἐλαττούμενος, ἐκ τῆς ἰδέας ὅτι περὶ τὰ τέλη τοῦ μηνὸς τούτου θὰ ἴδωμεν τιμὰς χαμηλοτέρας.

Τὰ ψιλὰ Cardiff ἐπίσης ἐξακολουθοῦσιν ἐκπίπτοντα καί περιστρεφόμενα περὶ τὰ 8/—8/6,



τὰ πρωτίστης ποιότητος μέχρι 6/—διὰ τὰ κατωτέρως.

Ἐν Νεμπορ αἱ καλλίτεροι ποιότητες τιμῶνται 15/3—15/6, αἱ δευτέραι 15/3—14/6 ἦτοι cif. Constantinople 22/3—21/3.

Ἐν Newcastle αἱ τιμαὶ ἐξακολουθοῦσιν εἰς τὰ 13/6 ἦτοι 20/3 cif. Constantinople, ἀλλὰ μὲ τάσιν πρὸς χαλάρωσιν ἔνεκεν αὐξήσεως τῆς παραγωγῆς.

Τὰ Liverpool εἶναι ἐπίσης χαλαρὰ περὶ τὰ 11/—διὰ τὰ καλῆς ποιότητος, ἐν δὲ Σκωτία 10/6 διὰ τὰς καλλιτέρας ἦτοι, μὲ ναῦλον 6/6, 8/—cif. Cons/pl.

Αἱ ἀγοραὶ τῶν ἀγγλικῶν καρβούνων ἐπηρεάσθησαν κάπως δυσαρέστως ἐκ τῆς εἰδήσεως ὅτι ἐγένοντο πωλήσεις ἀμερικανικοῦ καρβούνου, τῆς καλλιτέρας ποιότητος τῆς ἐπαρχίας «Βιργινίας» εἰς τὰ 17/6 cif. Cenoa, ἦτοι εἰς τὴν αὐτὴν τιμὴν εἰς τὴν ὁποίαν πωλεῖται τὸ ἀγγλικὸν καρβούνον franco bordo Cardiff.

(Ἐκ τοῦ Γραφείου

τῶν κ. κ. Ἀγγελόπουλου Σφέτσου καὶ Σας.

## ΝΑΥΤΙΚΑ ΝΕΑ

### ΚΑΤΑΠΛΟΙ

Τὴν παρελθούσαν ἐβδομάδα κατέπλευσαν εἰς τὸν λιμένα Πειραιῶς τὰ αὐστριακὰ «Ceres» ἐκ Τεργέστης-Καλαμών, καὶ «Εὐτέρπη» ἐκ Τεργέστης Πατρῶν, τὸ ἰταλικὸν «Stura» ἐκ Κατάνης-Κρήτης καὶ τὸ ἑλληνικὸν «Πηνειὸς» τῆς Νέας ἐκ Θεσσαλονίκης-Βόλου.

Τὴν παρελθούσαν Κυριακὴν καὶ Δευτέραν «Ντερεβένη» ἀγγλικὸν ἐξ Ἀμερικῆς, «Ἀλβανία» τῆς Παλληγίου ἐκ Σμύρνης-Χίου, «Εὐθύμιος» ἑλλ. ἐκ Μασσαλίας πρὸς νηϊολόγησιν καὶ ἀνθράκευσιν τὸ ἑλλ. «Τσίλδα-Ἀμπατιέλου» ἐκ Βραΐλας πρὸς ἀνθράκευσιν καὶ τὰ αὐστριακὰ «Οὐρανὸς» ἐκ Κων)πόλεως καὶ «Οὐγγαρία» ἐκ Σμύρνης.

Τὴν Τρίτην κατέπλευσαν τὰ ἑλληνικὰ ἀτμόπλοια «Ἀγλαΐα Κουρεντῆ» ἐκ Θεοδοσίας πρὸς ἀνθράκευσιν, «Κλειὼ» τοῦ Τζῶν ἐκ Θεσσαλονίκης-Βόλου καὶ «Ἀφροδίτη» ἐκ Κων)πόλεως.

Τὴν Τετάρτην τὰ ἑλληνικὰ «Λεωνίδα» καὶ «Ἐλένη» ἐκ Νοβορωσσίας πρὸς ἀνθράκευσιν καὶ «Ἀντιγόνη» τοῦ Τζῶν ἐκ Δαρδανελίων.

Τὴν Τετάρτην ἐσπέρας καὶ Πέμπτην πρωτὶ τὰ ἀτμόπλοια «Siset» τοῦ Φραισινὲ ἐκ Βραΐλας, «Ἀσημίνα» ἑλληνικὸν ἐκ Barri «Μάρκος Μιγγέτης», ἰταλικὸν ἐκ Σμύρνης, «Sidone», γαλλικὸν ἐκ Μασσαλίας «Δέσποινα Μιχαλινού» ἐκ Νικολάεφ πρὸς ἀνθράκευσιν, «Ν. Κατριώτης» ἐκ Νικολάεφ καὶ «Χίος» τῆς Ν. Ἑλλ. Ἀτμοπλοίας ἐκ Βάρνης.

Τὴν Πέμπτην ἐσπέρας καὶ Παρασκευὴν πρωίαν

τὰ ἰταλικὰ ἀτμόπλοια «Βουλγαρία» ἐκ Κων)πόλεως καὶ «Ρουμανία» ἐκ Βρενδησιου-Πατρῶν, τὰ αὐστριακὰ «Μήδεια» ἐκ Κρήτης καὶ «Auroga» ἐκ Θεσσαλονίκης Βόλου, «Χρυσομάλη Σιφναίου» ἐκ Νικολάε, «Βικτωρία» ἑλληνικὸν ἐκ Σουλινᾶ πρὸς ἀνθράκευσιν. γερμανικὸν ἐκ Μελίτης, «Ἀνδριὰν Σταθάτου» ἐκ Σουλινᾶ πρὸς ἀνθράκευσιν, «Χίος» τοῦ Κουρτζῆ ἐκ Κρήτης, «Κλειὼ» τοῦ Τζῶν ἐκ Κρήτης-Μήλου, «Τσάρος» ρωσικὸν ἐκ Σμύρνης καὶ «Λεωνίδα» ἑλληνικὸν ἐκ Σουλινᾶ πρὸς ἀνθράκευσιν.

### ΟΙ ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΕΣ

Ἡ ἐν Πειραιεῖ τιμὴ τῶν γαϊανθράκων εἶναι 23 σελ. καὶ 6 ἔως 24.

(ἀνταποκριτοῦ μας)

Κάρδιφ 31 Σεπτεμβρίου  
Αἱ τιμαὶ τῶν γαϊανθράκων δὲν ἔχουσι ὑποστῆ ἀξίολογον μεταβολήν, Α. ποιότητος χονδρὸς γαϊανθράξ Κάρδιφ πωλεῖται πρὸς 18 σελ. καὶ 6—18 καὶ 3. Β'. ποιότητος 17 καὶ 6, Γ'. ποιότητος 16 καὶ 9. Ψιλὸς α'. ποιότητος 9—9 καὶ 3, β'. ποιότητος 7 καὶ 9. Ἀνάμικτος (μισὰ ψιλὰ καὶ μισὰ χονδρὰ, α'. ποιότητος 14 σελ., β'. ποιότητος 12 καὶ 9. Νιοῦπορτ χονδρὸς α'. ποιότητος 15 καὶ 9 ἔως 16 καὶ 3, β'. ποιότητος 15 σελίνι.

Υ. Γ. Τα τελευταῖα ἐκ Κάρδιφ τηλεγραφήματα σημειοῦσι τὴν τιμὴν τῶν α'. ποιότητος γαϊανθράκων πρὸς σελ. 17 καὶ 9 τὸν τόννον. Εἰς ταῦτα ἂν προστεθῆ ὁ δατμὸς τοῦ ἐνὸς σελλινίου καὶ ἡ μέχρι Πειραιῶς τιμὴ τοῦ ναυλοῦ 6 σελ. ἔχομεν τοὺς γαϊανθράκους Κάρδιφ α'. ποιότητος πρὸς σελ. 24 καὶ 9.

### ΝΑΥΛΟΙ

(τοῦ ἀνταποκριτοῦ μας)

Κάρδιφ 31 Σεπτεμβρίου  
Ἡ ἀγορὰ τῶν ναύλων ἐντεῦθεν ἔχει: δι' Ἀλγέριον 6,75 φρ., Ἀλεξάνδρειαν 6 σελ. καὶ 6 πέν., Βρενδησιον 6 σελ., Βαρκελώνην 7 καὶ 6, Κατάνην 6 καὶ 3—6 καὶ 4 1)2, Κωνσταντινουπόλιν 5 καὶ 9, Σιβιταβέκιαν 6, Γένοβαν 6 δι' ἀτμόπλοιο 3 ἔως 3,400 τόννων, Λεγκόρν 5 καὶ 9 δι' 800 τόννων καὶ 6 διὰ 400, Μασσαλίαν 6 καὶ 75 φρ., Μάλταν 4 καὶ 9, Μεσσήνην 6 καὶ 3 ἔως 6 καὶ 4 1)2, Νεάπολιν 5 καὶ 9, Πορτ-Σαῖδ 6, Πιλέρμον 6 καὶ 3—6 καὶ 4 1)2, Πειραιᾶ 5 καὶ 9, Ρέτζιο 6 καὶ 6, Σαβόναν 6, Σῦρον καὶ 9, Σμύρνην 6, Σουλινᾶ 6, Σπέτσιαν 6, Τόρρε Ἀνουτσιάτα 6, Τεργέστην 4 καὶ 6, Βενετιαν 6 καὶ 6, Τάραντα 6.

### ΠΩΛΗΣΕΙΣ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ

Τὰ ἀκόλουθα ἀτμόπλοια προσφέρονται διὰ πώλησιν ἐν Ἀγγλίᾳ.

Ἀτμόπλοιο 2,550 τόννων χωρητικότητος σιδηροῦν ναυπηγηθὲν τῷ 1881, μήκους 290 ποδῶν, ταχύτητος

9 1)2 μὲ ἐμβύθισιν 21 π. 6 ἰντζῶν καὶ καταναλώσεως 16 1)2 τόννων Cardiff, ζητοῦνται λιρ. 6,000.

Ἀτμόπλοιο 2,800 τ. χωρητ. ναυπηγηθὲν τῷ 1883 μήκους 302 ποδῶν ζητοῦνται λιρ. 10,000.

Ἀτμόπλοιο 2327 τόν. χωρητ. σιδηροῦν, ναυπηγηθὲν τῷ 1879, 311 ποδῶν μήκους ταχύτητος 9 1)2 μιλίων μὲ ἐμβύθισιν 21 π. π. 3', καταναλώσεως 15 1)2 τόν. Cardiff, ζητοῦνται λιρ. 6,000.

Ἀτμόπλοιο 2 500 τόν. χωρητ. σιδηροῦν ναυπηγηθὲν τῷ 1882 μήκους 295 π. ζητοῦνται λιρ. 7,000.

Τὰ ἀτμόπλοια αὐτὰ πέρουσι ἡδύναντο νὰ πωληθῶσι μετὰξὺ λιρ. 13—15,080.

### ΠΡΟΣΑΡΑΞΙΣ ΕΛΛ. ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΥ

Κατὰ τὴν «Νέαν Ἐφημερίδα» Κωνσταντινουπόλεως παρὰ τὰ Ἑγγλεζονήσια προσήραξε τὸ ὑπὸ Ἑλλ. σημαίαν ἀτμόπλοιο «Γαλαξείδιον» μὲ φορτίον γαϊανθράκων ἐκ Ζουγκουλάκ, προωρισμένον διὰ Σμύρνην. Πᾶσα καταβάλλεται προσπάθεια πρὸς ἀνέλκυσιν αὐτοῦ.

### ΓΕΡΜΑΝΙΚΑ ΠΟΛΕΜΙΚΑ

Ὁ «Ταχυδρόμος τοῦ Ἀνοβέρου», ἀναγγέλλει ὅτι τὰ δύο θωρηκτὰ πρώτης τάξεως, ὧν ἡ κατασκευὴ ἤρξατο πρὸ μικροῦ ἐν ταῖς ναυπηγείαις Κρούπ ἐν Κιέλφ διὰ λογαριασμὸν τῆς Γερμανικῆς κυβερνήσεως, θὰ ἔχωσι χωρητικότητα 13 χιλιάδων τόννων ἑκάτερον καὶ ταχύτητα εἴκοσι κόμβων καθ' ἑκάστην ὥραν, θὰ εἶνε δὲ ὠπλισμένα διὰ ταχυβόλων τῶν 28 ὑφεκατομστρών.

### ΚΙΝΗΣΙΣ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ

«Ἀδελ. Σιφναίου» διήλθεν εἰς Cap. Sparte. 12)9 διὰ Ἀλγέριον «Ἀλέξιος Γιάγκος» Βραΐλα 27)8. «Ἀμφιτρίτη» ἀπὸ Κάρδιφ Ἀλεξάνδρειαν 1 Σεπτεμβρ. «Ἄντων. Σταθάτος» ἀπὸ Barry διὰ Πειραιᾶ 7)9.

«Ἄνδ. Σταθάτος» διήλθε Κων)πολιν 7)9. «Ἀνδρέας» ἀπὸ Βραΐλα διὰ Στέτιν ἔφθασεν εἰς Μάλταν 9)9. «Ἄνδρος» ἀπὸ Βραΐλαν 5)9 δι' Ἀμβέρσαν.

«Ἀνώνομος» ἀπὸ Πότι δι' Ἀμβέρσαν Sag. 6)9. «Ἀσιμίνα» ἀπὸ Barry διὰ Πειραιᾶ Penice 7)9. «Ἄντωνιος» ἀπὸ Γαλαξίον διὰ Ρότερδαμ.

«Ἀλέξανδρος Μιχαλινός» ἀπὸ Νικολάεφ Ἀμβουργον, ἀπὸ Dover 13)9. «Ἀκμή» ἀπὸ Σμύρνην διὰ Leith διήλθε Dungeenes τὴν 13)9.

«Μπέμπη» Ταϊγάνιον διὰ Μασσαλίαν Δαρδανέλλια 9)9. «Κλημεντίνη» ἀπὸ Δαρδανέλλια τὴν 11)9 «Κωνσταντ. Σταθάτος» ἀπὸ Δαρδανέλλια 1)9.

«Γεώργιος Μιχαλινός» Γιβραλτάρ 2)9. «Ἐλπίς» ἀπὸ Νικολάεφ τὴν 3)9 διὰ Μασσαλίαν. «Ἡπειρος» 28 Αὐγ. ἀπὸ Δαρδανέλλια διὰ Βερδιάσκα.

«Ἡπειρος» (Θεοφιλάτος) ἀπὸ Κάρδιφ τὴν 12 διὰ Μασσαλίαν. «Ἐπτάλοφος» τὴν 6 ἀπὸ Σουόνδερλανδ εἰς διαταγὴν ἐν Μάλτα τὴν 12)9.

«Ἐλπιδοφόρος» ἀπὸ Δαρδανέλλια 19)9. «Γεώργιος» ἀπὸ Κάρδιφ τὴν 9)8 διὰ Βρενδησιον. «Γ. Μπούμουλης» 24)8 δι' Ἀλεξάνδρειαν.

«Ἡρῶ» ἀπὸ Βραΐλαν εἰς Ρότερδαμ τὴν 5)9. «Κα-

τίνα» Barry Doch. 11)9. «Κλέων» διήλθεν ἀπὸ Δαρδανέλλια τὴν 14)9.

«Λεονάρδος» ἀπὸ Βραΐλαν εἰς Σαλέρνον 10)9. «Λεωνίδα» (πλοίαρχ. Κοτίλης) ἀπὸ Κων)πόλιν τὴν 5)9. «Λεωνίδα» καὶ «Ἐλένη» ἀπὸ Δαρδανέλλια 6)9.

«Μανούσης» ἔφθασεν εἰς Clyde 1)9. «Μαρία» ἀπὸ Σπέτσιαν διὰ Βραΐλαν. «Μαρία» (πλχ. Φωκᾶς) εἰς Πέναρτ τὴν 10)9 διὰ Γένοβα.

«Παρίσης» Ρούσσο» ἐκ Νικολάεφ ἀπὸ Δαρδ. τὴν 4 διὰ Μασσαλίαν «Μαριέτα Ράλλη» ἀπὸ Βριστόλην τὴν 10)9 διὰ Βενετιαν.

«Μενέλαος» ἀπὸ Βραΐλαν εἰς Ἀμβέρσαν 10)9. «Φώτης» ἀπὸ Νικολάεφ εἰς Ρότερδαμ ἀπὸ Κωνσταντινουπόλιν 5)9.

«Πολύμητις» Νιοῦπορτ τὴν 11 διὰ Ἀλεξάνδρειαν. «Πολυζένη» τὴν 3 Σεπτεμ. ἀπὸ Κων)πολιν διὰ Σουλινᾶ. «Ποσειδών» ἀπὸ Βραΐλα διὰ Ρότερδαμ.

«Σπάρτη» Νικολάεφ Μασσαλίαν ἀπὸ Δαρδανέλλια 8. «Βαλλιάνος» 24 Αὐγούστου εἰς Ἀλεξάνδρειαν. «Ζάνος Σιφναῖος» Κέρτζ τὴν 12 διὰ Κατάνην-Γένοβα.

«Ζαρίφης» ἀπὸ Ρότερδαμ δ' αὐταῖον Δαρδανέλ. 12. «Μιχαήλ» 12 ἀπὸ Δαρδανέλλια διὰ Νοβορωσίσκη. «Ν. Βερβενιώτης» ἔφθασεν εἰς Γαλατς τὴν 4)9.

«Ν. Καστριώτης» 1)9 Νικολάεφ. «Πριγκήπισσα Σοφία» Βραΐλα Καλιάρι 11. «Τρικούπης» ἀπὸ Barry διὰ Bari διήλθεν Sagres τὴν 8.

«Βόσπορος» εἰς Νικολάεφ 1)9. «Αὔρα» ἀπὸ Βραΐλαν διὰ Hull εἰς Ἀλγέριον 8)9.

«Χαρίλ. Τρικούπης» ἀπὸ Σῦρον Δαρδανέλ 10)9. «Κυκλάδες» εἰς Civitavecchia ἀπὸ Cardiff 4)9. «Δημ. Σκυλίτσης» ἀπὸ Sagres 10)9 «Αἰκατερίνη Κούππα» Κέρτζ τὴν 8.

«Ι. Κούτσης» ἀπὸ Κωνσταντῆζα διὰ Λονδῖνον. «Ἐλένη» πλ. Σαλιάρης ἀπὸ Γένοβαν τὴν 12 Σεβρίου διὰ Ταϊγάνιον.

«Ἐλένη» (Διακάκης) διήλθεν ἀπὸ Δαρδανελ. 14 διὰ Κέρτζ. «Βικτωρία» ἀνεχώρησεν ἀπὸ Ταϊγάνιον 13 Σεβρίου διὰ Γένοβαν.

«Δέσποινα» ἔφθασεν εἰς 12)9 εἰς Κέρτσιον. «Δέσπω» Γ. Μιχαλινού ἀπὸ Δαρδανέλλια τὴν 8 Σεβρίου. «Ἀκρόπολις» τὴν 12 Σεβρίου εἰς Κέρτσιον.

«Μάρθα» τὴν 9 Σεβρίου εἰς Κέρτσιον. «Σοφία Κούππα» τὴν 9 εἰς Μασσαλίαν ἀπὸ Μαριανούπολιν. «Χρυσομάλη Σιφναίου» τὴν 7 Σεβρίου εἰς Κέρτζ.

«Κεφαλληνία» τὴν 8)9 εἰς Μασσαλίαν ἀπὸ Πειραιᾶ. «Κωνσταντῖνος» (Παππᾶς) 8)9 Κέρτζ. «Ἀριστέα» ἀπὸ Δαρδανέλλια 8)9 Βραΐλαν.

«Κώστας» ἀπὸ Δαρδανέλλια τὴν 8)9. «Φρόσω» εἰς Μασσαλίαν 8)9 ἀπὸ Ταϊγάνιον. «Μπήλιω» τὴν 7)9 ἀπὸ Τόρρε Ἀνουτσιάτα διὰ Σπέτζιαν.

«Λέρος» εἰς τὰς 5)9 ἀπὸ Δαρδανέλλια. «Γεώργιος Ρούσσο» 7)9 ἀπὸ Δαρδανέλλια. «Θεόδωρος Σιφναῖος» τὴν 6)9 Δαρδανέλλια.

«Ἀρτεμισία» 7)9 Δαρδανέλλια. «Κωνσταντῖνος Σουονδίνος» τὴν 12)9.



ΤΑ ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ

Πολλὰ ἐκφορτώσεις γίνονται τὸν λιμένα Ἀμβέρσης κατὰ τὸν τελευταῖον δεκαήμερον. Ζωηροτέρα ζήτησις πλοίων διὰ Σουλινᾶ καὶ Ὀδησσὸν εἶναι ἐν Λονδίνῳ, ἀμετάβλητος δὲ ἐν τῇ ἀγορᾷ Κάρδιφ, ὅπου τελευταῖον ἐπῆλθε σχετικὴ τις ἀνύψωσις διὰ τὸς πλησιέστερους λιμένας τῆς Μεσογείου. Ζητήσεις ἀτμοπλοίων ἐλάχισται ὑπάρχουσιν, ἐξ ἐναντίας δὲ μεγαλύτερα εὐκόλῃ ὑπάρχει εἰς τὴν αὐλώσιν ἰστιοφόρων. Τόσον ἐξέπεσαν οἱ ναῦλοι τῶν καρβούνων ἀπὸ Ἀμερικὴν διὰ τὴν Μεσόγειον, ὥστε ἀρκεῖ νὰ εἰπωμεν ὅτι ἐναυλώθησαν ἀτμόπλοια ἀπὸ τὸ Νιού Πόρ Νηὸς διὰ Γένουαν πρὸς 10 σελ., διὰ Μασσαλίαν πρὸς 9 καὶ ἀπὸ Φιλαδέλφειαν εἰς Βορδῶ πρὸς 8 καὶ 6.

ΚΕΡΑΥΝΟΣ Εἰς ΠΛΟΙΑΡΙΟΝ

Τηλεγράφημα πρὸς τὸ ὑπουργεῖον τῶν ναυτικῶν ἐξ Αἰγίνης ἀγγέλλει ὅτι τὴν 10 μ. μ. τῆς Τετάρτης μεταξὺ Φλεβῶν καὶ Βάρης κεραυνὸς καταπεσὼν ἐπὶ τοῦ σπογγαλιευτικοῦ πλοιαρίου τοῦ ἐξ Αἰγίνης Κυριάκου Μαρίνη ἐφόνησε τρεῖς ἐκ τοῦ πληρώματος τοὺς Ι. Κατζί, Ἀγ. Τριανταφύλλου καὶ Ν. Πανταζῆ καὶ ἔτραυμάτισε τὸν Ι. Χελιδόνην καὶ Β. Γιαντισάρην σοβαρῶς. Τὸ πλοιαρίον ἐν ἀποσυνθέσει σχεδὸν εὐρισκόμενον ἐρρυμουκλήθη ὑπὸ ἑτέρου πλοιαρίου εἰς Αἴγινα.

Η ΣΥΓΚΡΟΥΣΙΣ ΕΝ ΧΑΛΚΙΔΙ

Τὴν παρελθούσαν Κυριακὴν πρῶτ' τὸ ἀτμόπλοιο τοῦ Γουδῆ «Πελοπόννητος» συνεκρούσθη μετὰ τοῦ ἀτμοπλοίου τῆς Πανελληνίου «Θεσσαλία» παρὰ τὸ νότιον στόμιον τοῦ στενοῦ τοῦ Εὐρίπου.

Ἡ «Θεσσαλία» ὑπέστη εἰς τὴν δεξιὰν πλευρὰν ρήγμα 2 μέτρων καὶ ἠναγκάσθη νὰ προσαράξῃ ἔνεκεν τῶν εἰσρευσάντων ὑδάτων, ἡ δὲ «Πελοπόννητος» μὴ ὑποστᾶσα οὐδεμίαν ζημίαν ἐξηκολούθησε τὸν εἰς Βόλον πλοῦν τῆς.

Οὐδεὶς ἐκ τῶν ἐπιβατῶν ἔπαθ' ἐτι, τὰ δ' ἐμπορεῦματα διεσώθησαν.

ΣΙΤΑΓΟΡΑ

Ἡ τιμὴ τῶν σιτηρῶν παραμένει ἀμετάβλητος. Ἀ ἐν Ρωσίᾳ ἀγοραὶ παραμένουσιν εἰς τὸ αὐτὸ σημεῖον, εἰς τὸ ὅποιον ἦσαν καὶ κατὰ τὴν παρελθούσαν ἔβδομάδα. Ἐν τῇ ἀγορᾷ Πειραιῶς πράξεις μηδαμειαί.

Η ΚΙΝΗΣΙΣ ΕΝ ΡΟΥΜΑΝΙΑ

(ἀνταποκριτοῦ μας)

Βραῖλα ! Σεπτεμβρίου

Τὰ ἐν τῷ λιμένι μας ἀτμόπλοια εἶναι 15 ὧν τὰ 6 Ἑλληνικά :

- « Ἀριστέα » δι' Ἰταλίαν.
- « Κωνσταντῖνος Σταθάτος » διὰ Λίβερπουλ.
- « Ἀνδριάνα Σταθάτου » διὰ Ρόττερδαμ.
- « Λεωνίδα » (Ἐμπειρικοῦ) διὰ Κοντινέντε.
- « Χαρίλαος Τριχοῦρης » διὰ Δονδῖνον.
- « Νικόλαος Βερβενιώτης » δι' Ἰταλίαν.

Τὸ ἀτμόπλοιο « Ἀνδριάνα Σταθάτου » ἐκτὸς τοῦ φορτίου παρέλαβε 100 βούς τοῦ κ. Κ. Καρανδινοῦ διὰ Πειραιᾶ μετὰ ναῦλον 25 φρ. ἕκαστον.

Οἱ ναῦλοι τῆς ἡμέρας εἶναι σελ. 11 καὶ 6—11 καὶ 9 διὰ Κοντινέντε καὶ 12 σελ. δι' Ἀμβούργον,

Οἱ ναῦλοι τῶν σλεπιῶν εἶναι φρ. 1,50—1,70 τὸ κοιλὸν Βραΐλας. Οἱ ἄνθρακες τιμῶνται φρ. 38 κατὰ τόννον κοινῆς ποιότητος καὶ 47 φρ. οἱ ἐκλεκτοί.

Αἱ τιμαὶ τῶν γεννημάτων τείνουσι μᾶλλον πρὸς ἐκπεσμὸν ἔνεκα τῆς κηχεζίας τῶν Εὐρωπαϊκῶν ἀγορῶν.

Αἱ τιμαὶ τῶν γεννημάτων εἶναι αἱ ἐξῆς ἀναλόγως τῆς ποιότητος.

σίτος	φρ. 10,60—12,35	τὰ 100	χγρ.
ἀραβόσιτος	» 8, — 9,30	»	»
σίκαλις	» 8,65—9,	»	»
βρώμη	» 9,40—10,10	»	»
κριθὴ	» 9, — 9,50	»	»
φασόλια	» 12, — 14	»	»

Γενήματα διαθέσιμα ἐν τῇ ξηρᾷ καὶ τῷ ὕδατι ὑπάρχουσιν αἱ ἐξῆς ποσότητες.

Σῖτος	575,600	ἐκτόλιτρα
ἀραβόσιτος	78,600	»
σίκαλις	26,500	»
κριθὴ	6,770	»
βρώμη	2,990	»
Ραφνιδόσπορος	16,200	»

Ἡτοι ἐν ὅλῳ ἐκτόλιτρα 706,920 εἰς τίν. 52,996.

Τὰ ὕδατα τοῦ Δουνάβεως εἶναι 19,6 Ἀγγλ. πόδες.

X. M.

ΚΙΝΗΣΙΣ ΕΝ ΕΥΒΟΙΑ

(τοῦ ἀνταποκριτοῦ μας ἐκ Χαλκίδος)

Πλοῖα πολλὰ μὲ οἰνοβάρελα κατέπλευσαν εἰς τὸν λιμένα Αὐλίδος καὶ Ἀγίου Στεφάνου πρὸς προμήθειαν γλεύκου, οἰνέμποροι δὲ κατακλύζουσι τὴν ἀγορὰν μας ἐρχόμενοι εἰς συμφωνίας μὲ ἀμπελοκτῆμονας. Τιμὴ γλεύκος 22-25. Οἶκος πνευματοποιία Μεταξᾶ Πειραιῶς ἔφερε βαρέλας μεγάλης χορηγικότητος περὶ τὰς 100. ξέναι ἀγοραὶ διαπραγματεύονται (Γαλλίας Ἰταλίας). οἶκος Αἰμβουργερ Πατρῶν ἐπίσης.—λέγεται ὅτι ἐντὸς τῆς ἐβδομάδος ἡ τιμὴ τοῦ γλεύκου θὰ ἀνέλθῃ 30—35. κατὰ μπόσαν—2 ὀκάδες.

ἌΛΛΑ ΝΕΑ

— Ἡ Τουρκικὴ Κυβέρνησις ὤρισε τὸ ποσὸν 11,000 γροσίων πρὸς ἐγκατάστασιν ὀδοντωτοῦ σιδηροδρόμου ἐπὶ τῶν προχυμαίων Θεσσαλονίκης.

— Τὴν παρελθούσαν Παρασκευὴν ἀπῆλθον ἐξ Ἀθηνῶν πάντες οἱ Ρουμᾶνοι ἐκδρομεῖς διὰ τοῦ Ἰταλικοῦ ἀτμοπλοίου «Ρουμανία».

ΝΑΥΤΙΚΑ ΣΥΓΓΡΑΜΜΑΤΑ

ΚΑΙ ἌΛΛΑ ἜΡΓΑ ΧΡΗΣΙΜΑ Εἰς ΤΟΥΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥΣ

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

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

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

**Θαλασσογραφικὸς χάρτης** Ἑλλάδος,

Κρήτης, Κυκλάδων, Σποράδων καὶ Μ. Ἀσίας Δρ. 8.—

**Θαλασσογραφικὸς χάρτης** Θεσσαλονίκης, Β. Σποράδων, Θράκης, Μαρμαρᾶ, Κ|πόλεως κλπ. Δρ. 5.—

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

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

ΑΘΗΝΑΪΚΗ ΣΧΟΛΗ  
ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΚΑΙ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ

(Ἐγκρίσει τῆς Κυβερνήσεως καὶ ἀρωγῇ τοῦ δήμου Ἀθηναίων)

Περιλαμβάνει ἐμπορικὸν Λύκειον. Λύκειον θετικῶν ἐπιστημῶν καὶ φιλολογ. Λύκειον

Ἐπόπται τοῦ ἐμπορικοῦ Λυκείου

Ἐπόπται τοῦ Λυκείου τῶν Θετικῶν ἐπιστημῶν

Ν. ΔΑΜΑΣΚΗΝΟΣ

ΤΙΜΟΛ. ΑΡΓΥΡΟΠΟΥΛΟΣ

Καθηγητῆς τοῦ ἐμπόρ. δικαίου ἐν τῷ Ἐθνικῷ Πανεπιστημίῳ.

Καθηγητῆς τῆς φυσικῆς ἐν τῷ Ἐθνικῷ Πανεπιστημίῳ.

Γ. ΚΑΤΣΕΛΙΔΗΣ

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΔΑΜΒΕΡΓΗΣ

Οἰκονομολόγος, πρῶτην ἐπιθεωρητῆς Τραπεζῆς.

Καθηγητῆς τῆς χημείας ἐν τῷ Ἐθν. Πανεπιστημίῳ.

Ἐκπαιδεύσεις τελεία, πλήρης μόρφωσις, οἰκοτροφεῖον μετὰ πατρικῆς ἐπιβλέψεως

Ἡ «Ἀθηναϊκὴ Σχολή» εὐρίσκεται : ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟΥ καὶ ΟΔΟΣ ΒΟΥΛΗΣ.

ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ

ΡΩΣΣΙΑ

ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ ΕΝ ΠΕΤΡΟΥΠΟΛΕΙ

ΚΕΦΑΛΑΑ 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



ΜΙΧΑΛΙΝΟΣ ΚΑΙ ΣΙΑ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ - ΛΟΝΔΙΝΟΝ

ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ

ΕΙΣΑΓΩΓΕΙΣ ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΩΝ

ΔΙΑΡΚΗΣ ΠΑΡΑΚΑΤΑΘΗΚΗ  
ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΩΝ ΚΑΡΔΙΦ

ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ

Τηλεγραφικαί Διευθύνσεις: Λονδίνου: Michalinos, London:

Πειραιώς: Amichalinos, Pirée.

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

NICOLAS D. COTZIAS (SYRA)

Μεσίτης ἀγορῶν πωλήσεων καὶ  
ναυλώσεων ἀτμοπλοίων.

Τηλεγραφ Διευθύνσεις: COTZIAS, SYRA.

ΑΙ ΣΥΝΔΡΟΜΑΙ

ΤΗΣ «ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ»

Παρακαλοῦμεν τοὺς κ. κ. συνδρομητὰς  
τῆς «Ναυτικῆς Ἑλλάδος» ὅπως τὰς συν-  
δρομάς των ἐμβάζουσι κατ' εὐθείαν πρὸς  
τὴν: Διεύθυνσιν τῆς «Ναυτικῆς Ἑλλά-  
δος»... Ἀθήνας, ἵνα λαμβάνη γνῶσιν τῆς  
ἐξοφλήσεως; τοῦ λογαριασμοῦ των ἀμέσως  
ἢ διαχειρίσις καὶ ἀποστέλλεται ἡ σχετικὴ  
ἀπόδειξις

L. KOHNKE

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

Φ. ΦΩΤΙΑΔΗΣ καὶ Γ. ΔΑΝΕΖΗΣ

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

Σ. Ν. ΣΑΒΒΑΣ καὶ ΑΔΕΛΦΟΙ

Ἐμποροὶ καὶ ναυλομεσίται. Δέ-  
χονται ἐμπορεύματα ἐπὶ προμηθείᾳ  
καὶ προναυλώνουσι πλοῖα ἰστιοφόρα  
καὶ ἀτμόπλοια.

BUENOS—AIRES.

(America Sud, Republica Argentina).

ΣΚΑΡΑΜΑΓΚΑΣ ΕΥΜΟΡΦΟΠΟΥΛΟΣ ΚΑΙ Cie

Πράκτορες ἐμπορικῶν ἀτμοπλοίων. Μέγα  
Ναυλομεσιτικὸν κατὰστημα. Ἐδρα ἐν Ροστο-  
βίφ. Ὑποκαταστήματα εἰς Λονδίνον καὶ Ταϊ-  
γάνιον.

DUNCAN HOYLAND ET CO

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

ΦΥΛΛΑ

ΤΗΣ «ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ»

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

ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ

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

ΤΥΠΟΙΣ Δ. Γ. ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΥ

8 Ὀδὸς Πραξιτέλους 8