

δεν τῆς ἱατρικῆς ἐπιστήμης. Εἰς τὴν ἐπερώτησιν τοῦ ἐπὶ τῶν Ἐκπαιδευτικῶν ὑπουργείου, ἂν τὸ δίπλωμα τῶν γυναικῶν πρέπει νὰ θεωρῇται ἰσοβάθμιον πρὸς τὸ τῶν ἀρρένων ἱατρῶν, ἀπήντησεν ἡ Ἀκαδημία καταφατικῶς ἐπὶ τῇ βάσει ψηφοφορίας γενομένης μεταξύ τῶν μελῶν τῆς. Ἐκ τούτου λοιπὸν φαίνεται, ὅτι οἱ θήλειοι ἱατροὶ καὶ ἐπιστήμονες ἐν Ῥωσίᾳ ἀπολαύουσι πλείονων προνομίων, παρὰ τοὺς συναδέλφους αὐτῶν ἐν Ζυρίχῃ, ἧτις ἐξομνεῖται καὶ ἐγκωμιάζεται ἐδῶ, ἐν Γερμανίᾳ, ὡς ὁ παράδεισος τῶν θελουσῶν νὰ χειραφετηθῶσι γυναικῶν, ἐπειδὴ ἐσχάτως ἐν τῶν δικαστηρίων τῆς πόλεως ταύτης ἤρνηθη νὰ θεωρήσῃ ὡς συνήγορον τοῦ ἰδίου τῆς ἀνδρὸς γυναῖκα, σπουδάσασαν ἐν τῇ πανεπιστημίῳ τῆς αὐτῆς πόλεως τὰ νομικά.

Ἡ Κάρολεν Σύλβα, ἡ ὑπὸ τὸ ψευδώνυμον τοῦτο κρυπτομένη βασίλισσα τῆς Ῥωμανίας καὶ διακεκριμένη συγγραφεὺς Ἐλισάβετ δὴ διδάξῃ ἐν τῷ ἀνωτέρῳ παρθεναγωγείῳ τοῦ Βουκουρεστίου ἀπὸ τοῦ ἔτους 1887 μαθήματα περὶ νεωτέρας Φιλολογίας. Ἡ βασίλεις, ἐπισταμένη καλῶς τοὺς κλασικοὺς πασῶν τῶν χωρῶν, παρετήρησεν ἀπὸ πολλοῦ ὅτι ἐχώλινεν ἡ διδασκαλία τοῦ μαθήματος τούτου, προσεκάλει λοιπὸν συχνάκις τὰς νοημονεστέρας τῶν μαθητριῶν παρ' αὐτῇ καὶ ἐδίδασκεν αὐτάς κατ' ἰδίαν, ἀλλὰ τοιοῦτοτρόπως παρήχθησαν εἰς μέσον σκηναὶ ζηλοτυπίας μεταξύ τῶν νεανίδων, ἐπὶ τέλους δὲ ἡ Ἐλισάβετ, συνεννοηθεῖσα πρὸς τὸν σύζυγόν τῆς, ἀπεφάσισε ν' ἀναλάβῃ αὐτὴ ὅλον τὸ μάθημα τῆς φιλολογίας.

Ἰππελογιστὴν ὅτι καθ' ὅλον τὸν κόσμον ἐκδίδονται περὶ τὰ 770 ἱατρικὰ περιοδικά, ἐξ ὧν 147 ἀνάγονται εἰς τὴν Γαλλίαν καὶ τὰς ἀποικίας τῆς, 129 εἰς τὴν Γερμανίαν, 54 εἰς τὴν Αὐστρίαν, 69 εἰς τὴν μεγάλην Βρετανίαν, 51 εἰς τὴν Ἰταλίαν, 28 εἰς τὸ Βέλγιον, 26 εἰς τὴν Ἰσπανίαν, 25 εἰς τὴν Ῥωσίαν, 16 εἰς τὴν Ὀλλανδίαν, 10 εἰς τὴν Ἑλβετίαν, 9 εἰς τὴν Σουηδίαν καὶ Νορβηγίαν, 5 εἰς τὴν Δανιμαρκίαν, 4 εἰς τὴν Πορτογαλίαν, 2 εἰς τὴν Τουρκίαν καὶ 3 εἰς τὴν Ἑλλάδα. Ἐν Ἀμερικῇ δὲ λέγεται, ὅτι ἐκδίδονται 183 ἱατρικὰ περιοδικά, ἐν Ἀσίᾳ 15 καὶ ἐν Ὠκεανίᾳ 2, φαίνονται ὅμως οἱ ἀριθμοὶ οὗτοι δυσαναλόγως μικροί.

Περὶ τῶν ἔξων τῶν ἁγίων διπλωματῶν ἐδημοσίευσεν ἀγγλικὴν τι φύλλον πολλὰς εἰδήσεις, ἐξ ὧν ἀποσπῶμεν τὰς ἑξῆς: „Συρμός, φαίνεται, κατέστη ἀπὸ τινος τὰ νεαρώτερα καὶ φιλοδοξώτερα μέλη τοῦ Κοινοβουλίου ν' ἀπαρῶνται τὸν καμπανίτην καὶ νὰ ἐκδίδωνται εἰς τὴν πόσιν τοῦ ἱαματικοῦ ὕδατος τοῦ Appollinaris. Ὁ Γλάδστων εἶχε ποτε ἐν τῷ ὑπουργείῳ του πολλοὺς συναδέλφους, οἵτινες εἶχον ἀποφασίσει νὰ μὴ πῶσι ποτε μεθυστικὰ ποτά, ἀλλὰ δὲν ἡδυνήθησαν νὰ τηρήσωσιν ἐπὶ μακρὸν τὴν ἀπόφασίν των, ἐκτὸς τοῦ Καρόλου Δίλκε, ὅστις μέχρι τέλους ἔμεινε „teetotaler“. Ὁ Γλάδστων οὐδέποτε καπνίζει, πίνει ὅμως οἶνον παρὰ τὴν τράπεζαν καὶ ἐγειρόμενος αὐτῆς δὲν ὀκνεῖ νὰ βροφήσῃ καὶ ἐν ἀκρόμῃ ποτήριον φλογεροῦ ἰσπανικοῦ οἴνου. Ὁ Chamberlain οὐδέποτε ἀποσύρει ἀπὸ τὸ στόμα του τὸ μακρὸν καὶ βαρὺ τὴν γεῦσιν σιγάρον, συνειθίζει δὲ τρώγων νὰ πίνῃ καμπανίτην. Ὁ Μόρλεϋ πίνει ἐπίσης καμπανίτην, ἀλλὰ κα-

πνίζει μόνον σιγαρέτα. Ὁ σὶρ Ἀρκουρτ, πάσων δυσπεψίαν, ὑπῆρξεν ἐπὶ μακρὸν χρόνον διδάστημα „teetotaler“, ἀλλ' ἀπὸ τινος κατέφυγεν αὐθις εἰς τὸν οἶνον, τὸν αἶθοπα. Ὁ λόρδος Ῥανδόλφος Τσώρτσιλ πίνει πολὺ ὀλίγον, ἀλλὰ καπνίζει μανιωδῶς, ὅπως καὶ ὁ Labouchere, ὅστις κατὰ τὰς συνεδριάσεις τοῦ κοινοβουλίου εὐρίσκεται περισσότερον καιρὸν ἐν τῇ καπνιστηρίῳ, παρὰ ἐν τῇ αἰθούσῃ τῶν συνεδριῶν. Ὁ λόρδος Σαλισβουρίας, ἕνεκα τῆς κακῆς καταστάσεως τῆς υἱείας του, εἶνε ἠναγκασμένος νὰ ᾔνε μετριάτως περὶ τὴν πόσιν ἐρεθιστικῶν οὐσιῶν καὶ οὐδέποτε νὰ καπνίζῃ, ἐπίσης δὲ καὶ ὁ λόρδος Δουφφερτίνος οὔτε πίνει, οὔτε καπνίζει.“

Ἐπ' ἐσχάτων ἐδημοσιεύθη ἡ στατιστικὴ τῆς ἐν ἔτει 1885—86 συγκομιδῆς τῶν δημητριακῶν καρπῶν καθ' ἑλὴν τὴν γερμανικὴν αὐτοκρατορίαν, ἐν αὐτῇ δὲ ὑπάρχει παραβολὴ τῶν κατὰ τὰ παρελθόντα ἔτη συγκομιδέντων τριῶν κυριωτέρων προϊόντων τῆς γερμανικῆς γῆς, εἰς τόνους, ὧν ἕκαστος ὑπελογίσθη πρὸς 1000 χιλιόγραμμα:

ἔτος	βρόιχα	σῖτος	γαώμηλα
1880	4,952,525 τόνων	2,345,278 τόνων	19,466,242 τόνων.
1881	5,448,404 „	2,059,139 „	25,491,022 „
1882	6,390,407 „	2,553,447 „	18,089,332 „
1883	5,600,068 „	2,350,878 „	24,906,431 „
1884	5,450,992 „	2,478,883 „	24,019,601 „
1885	5,820,095 „	5,599,271 „	27,953,643 „

Μεταξὺ τῶν ἐκκλησιαστικῶν ἀρχηγῶν καὶ τῶν ἐστεμμένων ἡγεμόνων κατὰ τοὺς παλαιούς καὶ νέους χρόνους ἀναφέρονται καὶ πολλοί, ἀνάπτηροι τὸ σῶμα ἢ πάσχοντες διαφόρους ἀσθενείας. Οὕτως ὁ μέγας ἱεροεξεταστής Πέτρος Ἀβρουέζος ἦτο τυφλός, ὁ ὑπουργὸς Ἑρρίκου τοῦ ἐβδόμου τῆς Ἀγγλίας, καρδινάλιος Οὐόλσεϋ ἦτο κωφός, ὁ Πάπας Σίξτος ὁ Ε'. ἦν παράλυτος, ὁ Πάπας Ἰωάννης ὁ ΙΓ'. ἦτο μονόχειρ, Λουδοβίκος ὁ ΙΔ'. τῆς Γαλλίας ἦτο κωφός, ὡς καὶ ἡ βασίλισσα τῆς Σουηδίας Χριστίνα. Χριστιανὸς ὁ Ζ'. τῆς Δανιμαρκίας ἦτον ἡλίδιος, Ῥιχάρδος ὁ Ι'. τῆς Ἀγγλίας ἦτο κωφός, ὁ δὲ γερμανὸς αὐτοκράτωρ Ἰωάννης τοῦ Λουξεμβούργου εἶχε τυφλωθῇ, τὸ αὐτὸ δὲ εἶχε πάθει καὶ ὁ βασιλεὺς τοῦ Ἀνωβέρου, Γεώργιος ὁ Ε'.

Ἐπὶ τῇ βάσει τῶν καλλίστων λεξικῶν ἐπεχειρήσῃ τις νὰ μετρήσῃ τὸν πλοῦτον τῶν λέξεων ἐκάστης γλώσσης, εὔρε δὲ ὅτι ἡ ἰσπανικὴ ἔχει 22,000 λέξεων, ἡ ἀγγλικὴ 22,000, ἡ λατινικὴ 25,000, ἡ γαλλικὴ 30,000, ἡ ἰταλικὴ 45,000, ἡ ἑλληνικὴ ἀνω τῶν 50,000 καὶ τέλος ἡ γερμανικὴ περὶ τὰς 80,000. Ἐκ τῶν 22,000 λέξεων, τῶν ἀποτελουσῶν σύμπαντα τὸν θησαυρὸν τοῦ ἀγγλικοῦ ἰδιώματος, ὑπὲρ τὰς 15,000 δύναται νὰ ἐννοήσῃ πᾶς γινώσκων τὴν λατινικὴν, τὴν γαλλικὴν καὶ τὴν ἰταλικὴν γλῶσσαν, ἐὰν δὲ γνωρίζῃ καὶ τὴν γερμανικὴν δὴ ἐννοῇ ἀκριβῶς καὶ ἀλλὰς 3,000 λέξεις τῆς ἀγγλικῆς γλώσσης, φαίνεται δὲ ὅτι μόνον αἱ ὑπολειπόμεναι 4,000 εἶνε ἀρχαῖαι βρετανικῆς καταγωγῆς.

ΠΕΡΙ ΕΝΑΕΡΙΩΝ ΤΑΧΥΔΡΟΜΕΙΩΝ.

(τέλος).

Ἡ ἐν ἔτει 1870—71 γενομένη πολιορκία τῶν Παρισίων παρέσχε τὴν κυριωτέραν ἀφορμὴν, ὅπως ἐπιδιώξῃ ἡ ἀεροναυτικὴ πρὸ πάντων πρακτικῶν σκοποῦς, τότε δὲ κατὰ πρώτην φοράν ἐβοήθησε καὶ τὴν ταχυδρομικὴν συγκοινωνίαν καὶ παρέσχεν αὐτῇ ἀξιολογώτατας ὑπηρεσίας χάρις εἰς τὴν διοργανωτικὴν δεξιότητα τοῦ τότε γενικοῦ διεθυντοῦ τῶν γαλλικῶν ταχυδρομείων Ῥαμπὼν. Πρῶτος παρήλθεν ὑπεράνω τῶν γερμανικῶν χαρᾶκωμάτων ὁ Τισσανδιέ, τῇ 30. Σεπτεμβρ. 1870, ἥτοι ὀκτὼ ἡμέρας μετὰ τὴν ἐναρξιν τῆς πολιορκίας. Κατέβη δὲ εἰς τὴν πόλιν Dreux καὶ παρέδωκε τῷ ἐκεῖ ταχυδρομείῳ τὸ ἐμπειστευμένον αὐτῷ φορτίον. „Ἰδοὺ κεῖνται πρὸ τῶν ὀφθαλμῶν μου, διηγείται ὁ περιφανὴς οὗτος ἀνὴρ, τριάκοντα χιλιάδες ἐπιστολῶν ἐκ Παρισίων. Τριάκοντα χιλιάδες οἰκογενειῶν δὴ ἦνε εὐγνώμονες πρὸς τὸ ἀερέστατόν μου, τὸ ὅποιον διὰ μέσου τῶν νεφῶν κατέρωθσε νὰ ταῖς φέρῃ εἰδήσεις παρὰ τῶν πολιορκουμένων. Ὅποσα μυθιστορήματα, καὶ δράματα καὶ τραγωδίας δὴ περιέχῃ ἄρα γε ὁ ταχυδρομικὸς μου σάκος!“

Ἀφ' ἐτέρου πάλιν ἐντὸς τῶν Παρισίων ἡ διεύθυνσις τῶν ταχυδρομείων ἐφρόντιζεν, ὅπως ἡ ποιήσις τῆς διὰ τῶν ἀέρων συγκοινωνίας μὴ παραβιάσῃ τὴν πρακτικὴν αὐτῆς ἐφαρμογὴν. Καθ' ἐκάστην κατεσκευάζοντο νέα ταχυδρομικὰ ἀεροκίνητα καὶ ἐξωπλίζοντο δι' ὅλων τῶν ἀναγ-

καίων ἐφοδίων. Τότε ἐτέθησαν εἰς κυκλοφορίαν καὶ ἰδιαίτερα ἀεροστατικά δελτάρια καὶ φάκελλοι ἐπιστολῶν. Καὶ τῶν μὲν δελταρίων τὸ χρῶμα ἦν λευκὸν καὶ τὸ μέγεθος εἶχε συμκρυνθῇ εἰς 10:7 ὑφεκατόμ., τῶν δὲ φακέλλων ἦν πράσινον καὶ ὁ ἐξ οὗ κατεσκευάζοντο χάρτης, ἐλαφρότατος.

Τὸ βάρος τῶν ἐπιστολῶν ὥφευε νὰ μὴ ὑπερβαίῃ τὰ 4 γραμμάρια τὰ δὲ ταχυδρομικὰ τέλη δι' ἐκάστην ἐπιστολὴν ἐντὸς τῆς Γαλλίας εἶχον ὀρισθῇ εἰς 20 ἐκατοστά, δι' ἕκαστον δὲ δελτάριον εἰς 10 ἐκατοστά τοῦ φράγκου. Καθ' ἑλὴν τὴν διάρκειαν τῆς πολιορκίας τῶν Παρισίων τὸ ἐναέριον ταχυδρομεῖον μετεκόμισε, μὴ ὑπολογιζομένων τῶν ἐπισήμων ἐγγράφων καὶ τῶν ἐφημερίδων, 91 ἐπιβάτας, 363 γραμματοφόρους περισσεύς καὶ 2,500,000 γράμματα καὶ δελτάρια βάρους 10,000 χιλιόγραμμων.

Ἀπὸ τῆς 23. Σεπτεμβρίου 1870 μέχρι τῆς 22. Ἰανουαρίου 1871 ἀνεχώρησαν ἐκ Παρισίων 65 ἀεροκίνητα. Ἐκ τούτων πέντε μὲν περιέπεσαν εἰς χεῖρας τῶν γερμανικῶν στρατευμάτων, τέσσαρα πάρεσβυθησαν εἰς Βέλγιον, τρία εἰς Ὀλλανδίαν, δύο εἰς Γερμανίαν καὶ ἐν ἐφθασε μέχρι Νορβηγίας. Δύο μόνον ἀεροπόρα ἐγένοντο ἀφαντα ὁλοτελεῖς, ἕως δ' εἰς ἐν τούτων ἀνῆκον τὰ λείψανα, τὰ ὅποια εὐρέθησαν τὸ φθινόπωρον τοῦ 1873 εἰς τοὺς κλάδους δένδρου τινὸς ἐν Πόρτ-Νατάλ, παρὰ τὴν νοτιοανατολικὴν ἀκτὴν τῆς Ἀφρικῆς. Τὸ περιεργώτατον ταξίδιον, ὑπερ συγχρόνως ἀπο-

δεικνύει τρανῶς τὴν τεραστίαν ταχύτητα τῶν ἀεροπόρων, ἔκαμον οἱ ἐπιβαίνοντες τοῦ ἐν Νορβηγίᾳ κατελθόντος ἀεροκινήτου. Τῇ 24. Νοεμβρίου 1870, τῇ 11¼ ὥρᾳ τῆς νυκτὸς ἀντ'ἴδεν ἡ „πόλις τῆς Αὐρηλίας“ εἰς τὰ ὕψη ὀδηγούμενη ὑπὸ τοῦ Ῥολιέ καὶ ἀξιωματικοῦ τινος, ὀνόματι Dechamps. Περιεῖχεν ἐν συνόλῳ 6 γραμματοφόρους περιστερὰς καὶ γράμματα, ζυγίζοντα 45 περίπου ὀκάδας, κατηυθύνετο δὲ πρὸς τὴν πόλιν Tours, ἔδραν τῆς προσωρινῆς Κυβερνήσεως. Σφοδρὸς ὅμως νοτιοανατολικὸς ἀνεμος ὥθει τὸ ἐναέριον σκάφος μεθ' ὑπερβολικῆς ταχύτητος πρὸς βορρᾶν, περὶ τὴν ἔκτην δὲ πρωϊνὴν ὥραν οἱ ταξειδιῶται ἀνεκάλυψαν μετὰ τρόμου καὶ φόβου, ὅτι ἵπτατο ὑπεράνω τῶν κυμάτων τῆς μαινομένης θαλάσσης. Πολλὰ ἐφάνησαν κάτωθεν αὐτῶν πλοῖα, εἶδον δὲ καὶ μίαν γαλλικὴν κορβέτταν, ἥτις διὰ σημάτων καὶ πυροβολισμῶν ἀνήγγελλεν αὐτοῖς, ὅτι ἔσπευδε πρὸς βοήθειάν των, πᾶσαι τῶν ὁμῶς αἱ προσπάθειαι ἔπως κατέλθωσιν ἐγγὺς τοῦ πλοίου τούτου ἀπέβησαν μάταιαι, ἕως οὗ νέον καὶ σφοδρότερον βῆμα ἀέρος παρέσυρεν αὐτοὺς αὐτὴς εἰς τὰ ὕψη. Πυκνὴ ὁμίχλη τοὺς περιεκύκλωσεν ἥδη πανταχόθεν, ἐν ᾗ κάτωθεν ἠκούετο διαρκῶς ὁ θόρυβος τῆς τρικυμιώδους θαλάσσης. ἔχον πλέον ἀπολέσει πᾶσαν ἐλπίδα σωτηρίας, ὅτε αἰφνης ἡ λέμβος τῶν προσέκρουσεν εἰς τὴν κορυφὴν ἐλάτης ὑπόθεν κατέπεσεν ἐπὶ στρώματος πυκνῆς χιόνος. Ἐν ριπῇ ὀφθαλμοῦ ἐξεπήδησαν ἀμφότεροι οἱ ἀεροναῦται, μόλις δὲ σωθέντες ἐκ τοῦ βεβαίου θανάτου, παρατηροῦσι τὰ περίεξ καὶ οὐδὲν ἄλλο βλέπουσι παρὰ ἀγνωστον χάραν κεκαλυμμένην ὑπὸ χιόνος καὶ πάγων, ἄνευ ὁδῶν, ἄνευ στέγης, ἄνευ τροφίμων, διότι τὰ πάντα εἶχε συμπαρασύρει τὸ αὐτὴς εἰς τοὺς αἰθέρας ἐξαφανισθὲν ἀεροκίνητον. Μόνον τὸ ὀρολόγιόν του εἶχε σώσει ὁ Ῥολιέ, δι' αὐτοῦ δ' ἔμαθον ὅτι ἦτον ἡ 2½ μ. μ., καὶ ἐπομένως ὅτι εἶχον παρέλθει 15 ὥραι ἀπὸ τῆς ἐκ Παρισίων ἀναχωρήσεώς των. Μετὰ πολλὰς περιπλανήσεις ἀνεκάλυψαν ἡρειπωμένην τινὰ καὶ ἐγκαταλειμμένην καλύβην, ἔπου νήστεις καὶ τρέμοντες ἐκ τοῦ ψύχους διέρχονται τὴν νύκτα. Τῇ 26. Νοεμβρίου ἐπὶ τέλος ἠτύχησαν νὰ φθάσωσιν εἰς τινὰ κατοικοῦμένην καλύβην, ἥς ὁ ἰδιοκτῆτης ἐννοήσας τοὺς ναυαγούς διὰ σημείων περιεποιήθη καὶ ὠδήγησεν αὐτοὺς εἰς τὴν πλησιόχωρον πόλιν, — τὴν Χριστιανίαν. Κατὰ τὴν δεκαπεντάωρον πορείαν των τὸ ἀεροκίνητον ἔφερον αὐτοὺς ἐκ Παρισίων μέχρι τῆς 62⁰ βορείου πλάτους ἴτοι εἰς ἀπόστασιν 1400 χιλιομέτρων, διπλάσιαν παρ' ὅσῃν δὲ ἠδύνατο νὰ διατρέξῃ ταχυτάτη σιδηροδρομικὴ στήμαζα, ὅπερ δηλοῖ καὶ ἀποδεικνύει συγχρόνως, ὅτι διὰ τοῦ ἀεροπόρου καὶ ἀπαστάσεις μεγάλας δυνάμειν νὰ διατρέξωμεν καὶ ταχύτητα νὰ ἐπιτύχωμεν τόσῃν, ὅσῃν εἶνε ἐντελὲς ἀδύνατον διὰ τῶν ἄλλων μέσων τῆς συγκοινωνίας.

Γεγονὸς πλέον ἀποδεικνύμενος εἶνε, ὅτι καὶ ἡ μανιωδεστάτη ταχύτης τοῦ ἐναερίου σκάφους οὐδὲ τὴν παραμικρὰν ἐνέχλησιν προξενεῖ εἰς τὸν ἄνθρωπον, ἀλλὰ μόνον τὸν κάμνει νὰ ἔχῃ τὸ αἶσθημα, ὅτι αἰωρεῖται ἀκίνητος εἰς τὸν αέρα, καὶ τοῦτο ἀκριβῶς διότι τὸ σκάφος κινεῖται μετὰ τῆς αὐτῆς ταχύτητος, μεθ' ἧς καὶ τὸ περικυκλοῦν αὐτὸ βῆμα τοῦ ἀέρος. Πειραμαμένοι ἀεροναῦται βεβαιοῦσι τὸ φαινόμενον τοῦτο, προσθέντες ὅτι κατὰ τὴν πτήσιν καὶ αὐτὴ ἀκόμη ἡ φλόξ λαμπράς δὲν σβέννεται καὶ ἐλαφρὸν τεμάχιον βάμβακος ἐπὶ τῆς ἐκτεταμένης παλάμης μένει ἀκίνητον.

Ἀφ' ἑτέρου πάλιν καμμία πλέον δὲν ὑφίσταται ἀμφιβολία, ὅτι μεγεθυνομένων τῶν σκαφῶν, ἡ συνενουμένη πολλῶν πρὸς ἄλληλα, δύναται νὰ μετακομισθῶσιν καὶ ἀναλόγως μεγάλα βάρη, ἐπὶ τέλος δὲ καὶ αὐτοὺς τοὺς κινδύνους τῆς διὰ τῶν ἀνέμων πορείας δὲν πρέπει νὰ ὑπερτιμῶμεν, ἐφ' ὅσον κατορθωθῇ νὰ κατασκευάζωνται τὰ σκάφη ἀναλόγως στερεά, ἔπως καὶ τὰ σημερινὰ ἡμῶν πλοῖα καὶ ἀτμόπλοια.

Τὸ μόνον, ὅπερ μᾶς χωρίζει ἀκόμη ἀπὸ τῆς εὐτυχίας τοῦ νὰ ἴδωμεν καὶ τὴν διὰ τῶν αἰθέρων πτήσιν συγκαταριθμουμένην μεταξὺ τῶν κυριωτέρων τῆς συγκοινωνίας μέσων, εἶνε ἡ πηδαλιούχης τῶν ἀεροπόρων. Καὶ ἀπὸ πολλοῦ μὲν κατενόησαν ὅτι ὁ πυρὴν τοῦ ζητήματος ἔγκειται εἰς τὴν κατασκευὴν ἰσχυροῦ καὶ ἐν ταυτῇ ἐλαφρότατου κινητηρίου μηχανισμοῦ, μεθ' ὅλην ὅμως τὴν ἀνάγκαν συνεργασίαν τῆς ἐπιστήμης καὶ τῆς μηχανικῆς ἡ τελειωτικὴ λύσις τοῦ προβλήματος τούτου δὲν ἐπετεύχθη μέχρι τοῦδε.

Ὅτε τῇ 9. Αὐγούστου 1884 οἱ γάλλοι ἀξιωματικοὶ Κάρολος Ῥενάρ καὶ Κρέπς, κατασκευάσαντες ἴδιον ἀεροπόρον φέρον ἐλαφρὸν ἠλεκτροδυναμικὴν μηχανήν, ἀντ'ἴδον, ἐπιβαίνοντες αὐτοῦ, εἰς τὰ ὕψη ἐκ Meudon καὶ μετὰ ὀρισμένην πορείαν ἐπανέκαμψαν πάλιν εἰς τὸν τόπον τῆς ἀναχωρήσεως, πόντες ἐξέφρασαν τὰς τολμηροτάτας τῶν ἐλπίδων, πολλοὶ δὲ καὶ ἰσχυροῦσθησαν, ὅτι τέλος ἐβύθη πλέον τὸ φλογερὸν περὶ πηδαλιούχης ζήτημα. Καὶ ναὶ μὲν δικαίως ἠυξήθησαν ἔκτοτε ὑπὸ τὴν ἐσποφιν ταύτην αἱ ἐλπίδες τῶν πολλῶν, δὲν πρέπει ὅμως νὰ λησμονηθῇ, ὅτι τὸ πείραμα ἐκεῖνο ἐγένετο ἐν ἀπολύτῳ νηνεμίᾳ. Τῇ βοηθείᾳ τῆς μηχανῆς διέτρεξε τὸ ἀεροπόρον ἀπέστασιν 19 χιλιομέτρ. ἀνὰ πᾶσαν ὥραν, ἐν ᾗ μέτριος ἀνεμος διατρέχει κατὰ τὸ αὐτὸ τοῦ χρόνου διάστημα 30 χιλιομέτρα, ὅπερ ἀποδεικνύει ὅτι ἡ μηχανὴ δὲν δά ἴσταν ἱκανὴ νὰ ὀδηγήσῃ τὸ σκάφος κατὰ τὴν ἀντιθέτον φοράν τῆς πνοῆς τοῦ ἀνέμου.

Ἄλλ' οὐχ' ἥττον σπουδαῖον διὰ τὴν περαιτέρω ἀνάπτυξιν τῆς ἀεροπλοῖας εἶνε τὸ κατόρθωμα τῶν γάλλων ἀξιωματικῶν ἐφευρόντων ἠλεκτροδυναμικὴν μηχανήν, ἥτις ἔχουσα ἐν συνόλῳ βάρος 560 χιλιογράμ. δύναται ν' ἀναπτύξῃ δύναμιν ὀκτὼ ἵππων. Πρὸ τίνος χρόνου ἐπανελήφθησαν ὑπὸ τοῦ Ῥενάρ τὰ ἀεροναυτικά πειράματα, ὧν τὸ ἀποτέλεσμα καὶ ἡ ἔκβασις ὑπῆρξεν ἐν συνόλῳ ἐπιτυχής. Ἐν σμικρῷ μέτρῳ καὶ ὑπὸ τινος περιστάσεως δύναται τις τὸ σοβαρώτατον τοῦτο ζήτημα νὰ θεωρήσῃ ὡς λελυμένον, ἐὰν δὲ παραβάλωμεν τὰ σημερινὰ ταῦτα πειράματα πρὸς τὰ ἄλλοτε ἐπὶ ἄλλων τῆς συγκοινωνίας μέσων, γενόμενα, τοῦ τηλεγράφου π. χ. καθ' ὃ ἐπρεπε νὰ ὑπερνηκῶσιν ἀνυπέρβατα σχεδὸν προσκόμματα, ἕως οὗτο νὰ ἐπιτευχθῇ ἡ εἰς τὴν θέλησιν τοῦ ἀνθρώπου ὑποταγὴ τῶν μυστηριωδῶν τῆς φύσεως δυνάμεων, δὲν ἔχομεν ἄδικον συμπεραίνοντες καὶ νῦν, ὅτι μετ' οὐ πολὺ ἡ ἀνθρωπότης δά ἔχῃ ὑπὸ τὴν διαθεσὴν τῆς νέου μέσον συγκοινωνίας καὶ ὅτι δά ἐκπληρωθῇ ἡ ἐλπίς τοῦ ἐπισημοτάτου τῶν ἀεροναυτῶν τῆς Ἀμερικῆς, τοῦ John Wise λέγοντος: „Τὰ τέκνα μας δά δύναται ν' ἀποδημῶσι εἰς πᾶσαν τῆς γῆς γωνίαν χωρὶς νὰ ἐνοχλῶνται ὑπὸ τοῦ καπνοῦ, τῶν ἀνθρώπων ἢ τῆς νουτίας καὶ μετὰ ταχύτητα εἴκοσι γεωγραφικῶν μιλίων ἀνὰ πᾶσαν ὥραν“.



Παρακαλοῦμεν τοὺς ἀξιότιμους κκ. ἐπιστάτας ἡμῶν ὅπως, αμα τῇ παραλαβῇ τοῦ τελευταίου τούτου τεύχους, σπεύσωσι νὰ ἐπιστρέψωσιν ἡμῖν τοὺς παρ' αὐτοῖς εὐρισκομένους περιττοὺς ἀριθμοὺς τοῦ Β'. ἔτους, προσέτι δὲ καὶ νὰ μὴ βραδύνωσι μακρότερον οἱ καθυστεροῦντες μετὰ τὴν ἐξόφλησιν τῶν λογαριασμῶν των.

κ. Κ. Χ. Π. εἰς Κερασσοῦντα. Ἐλάβομεν τὸ ἔμβασμα καὶ Σᾶς εὐχαριστοῦμεν. — κ. Σ. Ψ. εἰς Ἀλεξάνδρειαν. Ἀπεστείλαμεν ἥδη τὸ παραγέλθον. Τὸ περιβάλλον δὲ τὸ λάβετε παρὰ τοῦ αὐτοῦ κ. Π. Σαράντη. Τὰ ἐν τῇ ἐπιστολῇ Σᾶς δηλούμενα δὲν ἐλάβομεν ὅμως ἀκόμη. — κ. Κ. Μ. εἰς Λευκωσίαν. Σᾶς εὐχαριστοῦμεν, παρομοίως! — κ. Ι. Ζ. εἰς Ἀθήνας.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ. — Ὁ βίος τῶν ἀρχαίων ἐν τοῖς ξενοδοχείοις. — Θῆρα ἐλληνικῶν γραμματοδελτίων ὑπὸ Ἐδουάρδου Ἐγγελ. — Ἡ Ἐπαύτις (Διήγημα — συνέχεια). — Βιωτικὰ παραγγέλματα (συνέχεια). — Πινακοθήκη, ἥτοι ἐργονεῖα τῶν εἰκόνων. — Ποικίλα. (Ὁ χυλίστος Ἀλφόνσος. — Ὁ Δίκαιος καὶ ἡ κατ' αὐτοῦ συνωμοσία. — Θῆλεις ἱατροὶ ἐν Περουπόλει. — Ἡ Ἐλισάβετ τῆς Ῥωμανίας καὶ ἡ νεωτέρα Φιλολογία. — Ἱατρικὰ περιοδικὰ καθ' ὅλον τὸν κόσμον. — Ἀγαθαὶ ἔξεις τῶν διπλωματῶν τῆς Ἀγγλίας. — Οἱ δημοτικαὶ καρποὶ τῆς Γερμανίας. — Ἀνάπηροι μεγιστάνες τῆς ἐκκλησίας καὶ τῆς πολιτείας. — Εὐρωπαϊκῶν γλωσσῶν πλοῦτος). — Περὶ ἐναερίων ταχυδρομείων (συνέχεια). — Μικρὰ Ἀλληλογραφία.

ΠΙΝΑΚΟΘΗΚΗ. Γερμανίς χωρικὴ. Εἰκὼν J. Lieck (σελ. 345). — Τὸ μετὰ τὸν πρῶτον χορὸν ὄνειρον (σελ. 349). — Ἰκτίς θηρεύουσα περιστερὰς (σελ. 352).

Ἐκδότης Π. Α. ΖΥΓΟΥΡΗΣ.

Τύποις Bär & Hermann, ἐν Λειψίᾳ. — Χάρτης ἐκ τῆς Neue Papiermanufaktur ἐν Στρασβούργῳ. — Ἠελάνη Frey & Sening, ἐν Λειψίᾳ.