

καὶ τὸν βαθμὸν τῆς εὐγνωμοσύνης, ἧς εἶναι διὰ τοῦτο ἄξιος ἐκεῖνος, ὃν τόσω προῶρος ἐν μέσῳ εὐλικρινῶν καὶ ἀφθόνων δακρύων ἐκήδευσε κατὰ τὸ ἔτος 1894 τὸ Ἑλληνικὸν Ναυτικόν.

Ἡ ἰκανότης τοῦ Κανελλοπούλου βεβαίως δὲν ἐξηντλήθη εἰς μόνην τὴν διοργάνωσιν τῆς Ναυτικῆς Σχολῆς· τὸ ἔργον του δὲν περιορίζεται ἐν αὐτῇ καὶ μόνῃ. Ἡ μακρὰ σειρά τῶν ναυτικῶν, διδακτικῶν καὶ λοιπῶν ἔργων του εἶναι εὐγλωττος μάρτυς τῆς εὐρείας μορφώσεως καὶ τῆς σπανίας ἰκανότητος αὐτοῦ. Ἄλλ' ἢ Ναυτικὴ Σχολὴ ἀποτελεῖ τὴν κορωνίδα τοῦ ὅλου ἔργου του. Δι' αὐτῆς ἔσπειρε τὸν σπόρον τῆς ἐπιστήμης καὶ ἀφῆκεν ὀπισθεν αὐτοῦ πηγὴν δυνάμεως καὶ ἀναπτύξεως τοῦ Ἑλληνικοῦ Ναυτικοῦ.

Τὸ σμῆνος τῶν νεαρῶν ἀξιωματικῶν, οἵτινες μέχρι τοῦδε ἐξῆλθον ἐκ τῆς ἡμέτερας Ναυτικῆς Σχολῆς, καὶ εἰς τὴν ἰκανότητα τῶν ὁποίων δικαίως στηρίζομεν τόσας ἐλπίδας διὰ τὸ μέλλον, ἀποτελεῖ τὸν ὠραιότερον τίτλον τοῦ Κανελλοπούλου, τὸν στέφανον τῆς ἐπιτυχίας τῶν ἀγώνων καὶ τῶν μόχθων αὐτοῦ.

Ἐκεῖ, ἐντὸς τῶν αἰθουσῶν τῆς Σχολῆς ταύτης, ἦν τόσω ἐπιτυχῶς ἰδρυσε καὶ διώκησεν, ἐκεῖ δέον νὰ γραφῇ χρυσοῖς γράμμασι τὸ ὄνομα τοῦ Κανελλοπούλου.

Ἰουλιὸς 1894.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΑἸΓΙΝΗΤΗΣ

ΑΠΟΣΠΑΣΜΑΤΑ ΕΚΘΕΣΕΩΣ ΤΟΥ ΠΕΡΙ ΤΗΝ ΓΗΝ ΠΕΡΙΠΛΟΥ

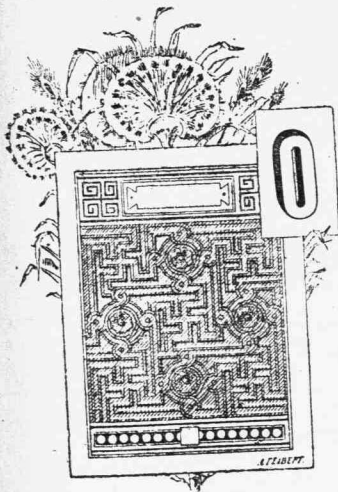
ΤΟΥ ΓΑΛΛΙΚΟΥ ΙΣΤΙΟΔΙΚΡΟΤΟΥ «ΝΑΥΑΡΙΝΟΥ»

ΥΠΟ

ΗΛΙΑ Φ. ΚΑΝΕΛΛΟΠΟΥΛΟΥ

ἑποπλοῦάρχου τοῦ Β. Ναυτικοῦ

Ἐπιβάντος τὴν 29 Ἰουλίου 1876, ἀποβάντος τὴν 21 Αὐγούστου 1877



περὶ τὴν γῆν περίπλους τοῦ «Ναυαρίνου», ἀρξάμενος μετὰ μεσημβρίαν τῆς 4ης Αὐγούστου 1876 ἐκ τοῦ ὄρμου τοῦ Ρόσεφορτ (île d'Aix), ἐπερατώθη τὴν πρωτὰν τῆς 25 Ἰουλίου 1877, καθ' ἣν ἠγκυροβολοῦμεν ἐν τῷ ὄρμῳ τῆς Βρέστης· συνετελέσθη δηλονότι ἐν ἀπολύτως θεωρουμένῳ χρονικῷ διαστήματι 356 σχεδὸν ἡμερῶν χρόνου πολιτικοῦ. Προστιθεμένης ὅμως καὶ μιᾶς ἔτι ἡμέρας, καθ' ἣν ἐπὶ πλέον εἶδομεν ἀνατέλλοντα καὶ δύοντα τὸν ἥλιον, πρὸς

αὐτὸν ἀκαταπαύστως βαίνοντες, ἀποτελοῦνται 357 σχεδὸν ἡμέραι πο-

λιτικού χρόνου, κατὰ τὸ μᾶλλον ἢ ἤττον μικρότεροι τῶν μέσων ἡμερῶν τῶν χρονολογιῶν.

.....

 Ἀπὸ τοῦ μεσημβρινοῦ τῶν Παρισίων εἰς 43° 53' πλ. Ν. καὶ 77° 53' καὶ 50'' μῆκος δυτ.

Ὁ ἀπὸ τοῦ μεσημβρινοῦ τοῦ Γρηγοῦχλου ἢ τῶν Παρισίων ἕως τῆς Ν. Καληδονίας διάπλους, κατὰ τὸ διάστημα μόνον διαφέρει τοῦ ἀφ' ἐνὸς τῶν μεσημβρινῶν τούτων ἕως Μελβούρνου· ἀδιάφορον δὲ ἂν τὰ πλοῖα διέρχωνται τοῦ ἀκρωτηρίου Τασμάν ἢ τοῦ πορθμοῦ τοῦ Bass· αἱ ὁδηγίαι εἰσὶν αἱ αὐταὶ πάντοτε. Κατὰ ποῖα ὅμως πλάτη οἱ βορειοδυτικοὶ ἢ νοτιοδυτικοὶ ἄνεμοι, οὓς διὰ τὴν μονιμότητά των ὁ Maury ἀνταληγεῖς ὀνομάζει, εἰσὶ λαμπρότεροι καὶ διαρκέστεροι; ποῦ αἱ καταγιγίδες, αἱ τοσοῦτον δειναὶ τοῦ Ἰνδικοῦ, εἰσὶ σπανιώτεροι; πῶς ἐν ἐνὶ λόγῳ πρέπει τις νὰ διατρέξῃ τὸν Ἰνδικὸν ὠκεανόν, ἵνα τάχιον καὶ ἀσφαλέστερον ἀφίχθῃ εἰς τῆς προσορμίσσεως του τὸν λιμένα; Αἱ γινῶμαι ποιήματα κατὰ τοῦτο.

Κατὰ Maury δεόν τις νὰ θαλασσοπλοήσῃ ἐν τῷ Ἰνδικῷ μεταξὺ 48° καὶ 50° νοτίου πλάτους· διότι ἐκεῖ οἱ ἀνταληγεῖς εἰσὶ διαρκέστεροι καὶ ὁ πλοῦς συντομώτερος. Κατὰ τοὺς Ὀλλανδοὺς, ἐπισταμένως σπουδάσαντας τὴν θαλασσοπλοῖαν ταύτην, διὰ τὴν πληθὺν τῶν εἰς Ἰάβαν καὶ εἰς Αὐστραλίαν ἔτι μεταβαινόντων πλοίων των, ἀρκεῖ νὰ κατέλθῃ τις νοτίως ἕως 44° πλάτους, θαλασσοπλοήσῃ δὲ μεταξὺ 44° καὶ 45°. Τὸ ἀγγλικὸν ναυαρχεῖον συμβουλεύει τὸν παρὰ τὴν 39° νοτίου πλάτους πλοῦν, τοῦ ἀνέμου ὄντος, κατ'αὐτό, ἐπίσης διαρκοῦς καὶ λαμπροῦ, πραοτέρου δέ. Πλεῖστοι πλοίαρχοι θαλασσοπλοήσαντες μεταξὺ 40° καὶ 42° νοτίου πλάτους θεωροῦσι τὴν ζώνην ταύτην καλίστην, διότι ἡ γαλήνη καὶ οἱ κατεναντίοι ἄνεμοί εἰσὶ συνήθεις· κατὰ τοὺς Ὀλλανδοὺς δὲ πάλιν οὐδεμία τῶν ἐναντιοτήτων τούτων εἶναι πιθανώτερα κατὰ τὴν ζώνην ταύτην ἢ νοτιώτερον.

Ὡς σαφές, ἡ ἐκλογὴ δυσχερής, τῶν γινωμῶν οὕτω ποικίλων οὐσῶν. Ἀλλὰ βέβαιόν ἐστίν, ὅτι ἡ νοτιώτερα ὁδὸς συντέμνει τὴν θαλασσοπλοῖαν προσεγγίζουσα τὸ τόξον τοῦ μεγίστου κύκλου τὸ διερχόμενον ἀπὸ τοῦ σημείου τῆς διατομῆς τῆς 30° νοτίου πλάτους καὶ 32° μήκους δυτικοῦ ἀφ' ἐνός, καὶ τοῦ Μελβούρνου ἀφ' ἑτέρου· ἐνῶ πάλιν τὴν βορειοτέραν ἀκολουθῶν ὁδόν, δὲν ἐκτίθεται τις νὰ συναντήσῃ πάγους ἐπιπλέοντας, τόσον ἐπικινδύνους εἰς τὰ πλοῖα ὄντας. Ὡς πρὸς τὴν σταθερότητα τῶν

ἀνέμων ἄγεται τις νὰ πιστεύσῃ, ὅτι καθ' ὄλην τὴν μεταξὺ 39° καὶ 50° νοτίου πλάτους ζώνῃ, καὶ νοτιώτερον ἔτι, ἐπικρατοῦσιν οἱ δυτικοὶ ἄνεμοι τοσοῦτον μονιμώτεροι καὶ σφοδρότεροι πνέοντες, ὅσον νοτιώτερον τυγχάνει τις, ὅτι δὲ ἡ 39° νοτίου πλάτους οἰονεὶ τὸ βορειότερον ὄριον ἔστι τῶν τοιούτων ἀνέμων, ἀνερχομένων ἕως ταύτης ἢ κατερχομένων νοτιώτερον κατὰ τὴν ὥραν τοῦ ἔτους. Τοῦτο προκύπτει καὶ ἐκ τοῦ πλοῦ τοῦ «Ναυαρίνου», ἐὰν μονομερῶς εἰς αὐτὸν νὰ στηριχθῇ τις ἡδύνατο. Τὸ «Ναυαρίνον» διατμήσαν τὴν 31° νοτίου πλάτους περὶ 30° μῆκος ἀνατ. ἦν παρὰ τὸ ὑπὸ τοῦ K. Towson λαμβανόμενον ὡς ἀφετήριον σημεῖον τῆς διατομῆς τῆς 30° πλάτους νοτίου καὶ 32° μῆκους δυτικοῦ (Γρηνοῦτχ). ἡδυνάμεθα λοιπὸν νὰ προσεγγίσωμεν, τὸ ἐφικτόν, τὸ τόξον τοῦ μεγίστου κύκλου, χωρὶς νὰ κατέλθωμεν νοτιώτερον τῆς 45° νοτίου πλάτους, διατέμνοντες αὐτὴν περὶ 18° μῆκος ἀνατολικόν, πλέοντες πρὸς Α ἕως τῆς 118° μ. ἀνατολικοῦ καὶ ἐκεῖθεν διευθυνόμενοι εἰς τὸ ἀκρωτήριον Tasman. Θὰ ἠκολουθοῦμεν οὕτω μίαν τῶν συνθέτων καλουμένων ὁδῶν διότι, ὡς γνωστόν, τὸ τόξον τοῦ μεγίστου τούτου κύκλου, τέμνον τὴν 53° μῆκους Α μεταξὺ 80° καὶ 82° πλάτους νοτίου, ἀπρόσιτόν ἐστι βεβαίως. Ἐξετιθέμεθα ὁμως πιθανῶς εἰς συνάντησιν πάγων, οἵτινες ἰδίως ἀπαντῶνται ἀπὸ τοῦ μηνὸς Νοεμβρίου ἕως τοῦ Ἀπριλίου, κατὰ τὴν ὥραν περίπου τοῦ ἔτους καθ' ἣν διεπλέομεν τὸν Ἰνδικὸν ὠκεανόν, ἀνέρχονται δὲ πολὺ βορειότερον τῆς 45° νοτίου πλάτους ἕως 42° ἔτι, ἰδίως μεταξὺ 18° καὶ 40° μῆκους ἀνατολικοῦ, κατὰ τινα μάλιστα ἔτη ἀνήλθον ἕως 36° νοτ. πλάτους.

Τοιαύτη ἦν ἡ προδιαγραφομένη ἡμῖν πορεία. Ἄλλ' ὁ κυβερνήτης τοῦ «Ναυαρίνου» δὲν ἐποίησεν ἤδη τὴν πρώτην αὐτοῦ δοκιμὴν, αἱ θάλασσαι δὲ αὐταὶ ἦσαν αὐτῷ οἰκείαι, καὶ ὡς ἀξιοματικῶ καὶ ὡς κυβερνήτῃ διαπλεύσαντι ταύτας. Ἐπεθύμει δὲ ν' ἀποφύγῃ πᾶν δυσάρεστον δυνάμενον νὰ δυσχεράνη καὶ παρακωλύσῃ τὸν πλοῦν ἡμῶν. Δυστυχῶς ἄλλως ἠθέλησεν, ὡς μέλλομεν νὰ ἴδωμεν, τὸ πεπρωμένον.

Μεθ' ὅσα προέταξα ὅπως ἐξηγήσω τὸν ἐν τῷ Ἰνδικῷ πλοῦν ἡμῶν, πάσης κινήσεως ὁ σκοπὸς καταφαίνεται καὶ κατανοεῖται εὐχερῶς. Ἐπιτραπήτω μοι δὲ ἡδὴ νὰ προβῶ ἐπὶ τὰ καθέκαστα, συντόμως ἐκθέτων αὐτά, καὶ μὴ ἐμμένων ἢ ἐπὶ τὰ κυριωδέστερα συμβάντα.

Κάμψαντες λοιπὸν τὸν μεσημβρινὸν τῶν Παρισίων τὴν 3 Ὀκτωβρίου περὶ πλ. 38° 38' N, ἐπέσχομεν πρὸς N. 45° A, ὅπως παραλλάξωμεν τὸ Εὐέλπι ἀκρωτήριον. Ἐκ τοῦ δεθέντος πλοῦ προκύπτει ὅτι πρὸς τὸ παρὸν δὲν θὰ κατηρχόμεθα νοτιώτερον τῆς 41° νοτίου πλάτους. Ὁ ἄνεμος

ἦν ἄστατος, ἐξηρτάτο δὲ μᾶλλον ἀπὸ Α μέχρι τῆς μεσημβρίας τῆς 4ης, ἐστάθη εἰς Ν τὴν μεσημβρίαν, ἔστρεψε δὲ διὰ Ζ καὶ μικρὸν κατὰ μικρὸν πρὸς Β. Οὕτω τὴν μεσημβρίαν τῆς 7ης Ὀκτωβρίου ἤμεθα εἰς πλάτος 40° 35' νότιον καὶ μῆκος 14° 31' ἀνατολικὸν ἕως 135 λεύγας νοτιοδυτικῶς τοῦ Εὐέλπιδος. Τὸ μεσονύκτιον τῆς 7 πρὸς τὴν 8 ὁ ἄνεμος ἐκόπαζεν, ὁ σάλος δ' ἦν πολὺς, διηνούσαμεν δ' ἕως τῆς 8 μόλις 34 λεύγας. Δι' ὅλης τῆς 8 διηνούμεν 1—4 μίλλια, τοῦ ἀνέμου ὄντος ὀλίγου καὶ μεταπίπτοντος. Τὴν 9ην ἐκ πρωΐας ἔπνεε λεπτότατος Α ἕως Ν ἐπακμάζων κάπως· στρέφων δὲ διὰ Λ πρὸς Ζ, σημεῖον κακόν, διότι, ὡς γνωστὸν ἐν τῷ νοτίῳ ἡμισφαιρίῳ ὁ ἄνεμος στρέφει ἐκ δεξιῶν πρὸς ἀριστερά, ἤτοι ἀντιθέτως τῶν δεικτῶν ὠρολογίου, ἡ δὲ ἀντίθετος αὐτοῦ περιφορὰ προμηθυμα σχεδὸν ἀλάθαστὸν ἐστὶ κακοκαιρίας. Ὁ καιρὸς ἦν συννεφώδης ἢ ὀμίχλώδης καὶ τὸ χρῶμα τοῦ οὐρανοῦ λευκόψαρον, τὸ δὲ βαρόμετρον ὄν εἰς 765 τὴν αὐγὴν τῆς 8ης, ἦν τὴν μεσημβρίαν τῆς 9 εἰς 753, 5. Περὶ τὴν δειλὴν ὁ ἄνεμος ἐστράφη πρὸς Λ, τοῦ βαρομέτρου ἀνερχομένου, εἶτα πρὸς ΑΝ καὶ Ν ἕως τοῦ μεσονυκτίου. Τὴν αὐγὴν τῆς 10 Ὀκτωβρίου ἔπνεεν ΕΝ, ὀλίγον ἐπακμάζων πρὸς Ε, μετὰ μεσημβρίαν δὲ καταγιγίζων, ἐνῶ τὸ βαρόμετρον κατῆλθε καὶ πάλιν ἀπὸ 756 εἰς 753, 5, δύο χιλιοστόμετρα ὑπεράνω τῆς συνήθους βαρομετρικῆς πιέσεως τῶν ἀπὸ Ν καταγιγίδων τῶν παραλίων τούτων. Τὴν 5ω ἔσπ. ὁ ἄνεμος ἦν σκληρὸς μετὰ λαϊλάπων συχνῶν καὶ ὑετοῦ, ἤμεθα δ' ἐν ἀντιμονῇ τρεχούσῃ διὰ τῶν κάτω δολῶνων καὶ τοῦ ἀκατίου· τέλος τὴν 9ην ἔπνεε καταιγὶς ἀπὸ ΕΝ, ἡ πρώτη ἦν ἔσχομεν ἀπὸ τῆς ἐκ Γαλλίας ἀναχωρήσεώς μας, ἀντεμένομεν δέ, μέσου τοῦ οἴακος, διὰ τοῦ κάτω δόλωνος, τῆς ἀρτεμονίδος τοῦ μεγάλου ἡμιολίου καὶ τοῦ ἐπιδρομίσκου. Ὁ κλύδων ἦν πολὺς, ἀλλ' ἔστατο καλῶς τὸ δίκροτον, διατοιχούμενον πρὸς τὸ ὑπῆνεμον ἕως 35°.

Τὸ βαρόμετρον φθάσαν εἰς τὸ ἐλάχιστον τὴν πρωΐαν, ἀνήρχετο κατὰ τὸ ἑσπέρας βραδέως· ὁ ἄνεμος ὅμως καὶ ἰδίως οἱ λαίλαπες ἦσαν μανιώδεις. Μικρὸν μετὰ τὸ μεσονύκτιον ἀνηρπάγη ἡ ἀρτεμονίς καὶ ἀντικατέστη ὑπὸ τῆς προτονίδος, τεθέντος τοῦ οἴακος ὑπνέμως κατὰ μίαν καὶ ἡμίσειαν στροφὴν. Ἀπὸ τῆς 8ω τῆς πρωΐας ὁ ἄνεμος ἤρξατο κοπάζων, ἔπνεε δὲ σφοδρὸς τὴν μεσημβρίαν καὶ μέτριος τὴν δειλὴν, ἠϋξήθη δὲ ἡ ἱστοφορία ἀπὸ τῆς 3ης. Κατὰ τὴν ἐκπέτασιν τοῦ δολωνίου κατέπεσεν ἀπὸ τοῦ θωρακίου ἄνθρωπος εἰς τὸ κατάστρωμα, ὁ μόνος καταπεσὼν καθ' ἅπαντα τὸν περίπλου, ἐπέζησε δέ, στερηθεὶς προσκαίρως μόνον τῆς μνήμης αὐτοῦ.

Ὡς παρατηροῦμεν, ἡ καταιγὶς αὕτη, ἀρξαμένη ἀπὸ Ε ἐξέπνευσεν εἰς

Ε· δὲν φέρει δὲ τὸν χαρακτήρα τῶν μεταβατικῶν καταιγίδων τοῦ Εὐέλ-
 πιδος ἀκρωτηρίου, περὶ ὧν λαλεῖ ὁ κ. Andrau, τοσοῦτῳ μᾶλλον ὅσῳ
 κατ' αὐτὰς ὁ ἄνεμος πνέει ἀπὸ Ζ ἕως Β καὶ Ν· προηγγέθη δὲ αὕτη διὰ
 τῆς ἀντιθέτου περιστροφῆς τοῦ ἀνέμου κατὰ τὴν προτεραίαν καὶ διὰ τῆς
 καταπτώσεως τῆς βαρομετρικῆς στήλης. Τὸ βαρόμετρον ἔφθασεν ἐν ἐλά-
 χιστον, τοῦ ἀνέμου ὄντος σφοδροῦ, ἀνήρχετο δὲ ὅταν ἔπνεε καταιγίς·
 διετελέσαμεν δ' ἐν καταιγίδι ὥρας 24· ἴσως εἶναι τολμηρὸν νὰ εἴπῃ τις
 ὅτι θὰ ἐξηρχόμεθα πρότερον, ἂν ἀντεμένομεν ἀριστερήνεμοι, ὡς ἔδει·
 ἀλλὰ τότε θ' ἀπεχωροῦμεν πρὸς Ζ.

Ἄπὸ τῆς 11 ἕως τῆς μεσημβρίας τῆς 12 διητύσαμεν μόλις 16 λεύ-
 γας πρὸς Ν, 16 Ζ, ἀστασίας οὔσης· ἀπὸ δὲ τῆς μεσημβρίας τῆς 12 ἕως
 τῆς 14 διητύσαμεν πλέον τῶν 125 λευγῶν μεταξύ Ν καὶ Α διὰ σφο-
 δροῦ καὶ σκληροῦ ἀνέμου, ὅστις ἀρξάμενος ἀπὸ Μ ἕως ΜΑ διεβῆ διὰ Β
 πρὸς Ζ καὶ Λ, μεταπίπτων κατὰ τινὰς ἀνεμορρόμβους ἐκατέρωθεν, τὴν
 δὲ νύκτα τῆς 13 ἀπὸ Λ ἕως ΛΝ ἐστράφη διὰ Ζ ἕως ΜΒ πρὸς Μ, ἐπα-
 κμάζων ἕως τῆς 14, καθ' ἣν ἤμεθα περὶ μεσημβρίαν εἰς πλάτος $44^{\circ} 1'$
 $40''$ Ν καὶ μῆκος $26^{\circ} 52' 0''$ Α. Εἴτε διὰ τὸ ἄστατον τοῦ ἀνέμου, εἴτε
 διότι εἴχομεν παρέλθει τὴν ζώνην, καθ' ἣν οἱ πάγοι ἀνέρχονται βορειό-
 τερον, ἀπεφασίσθη νὰ θαλασσοπλοήσωμεν νοτιώτερον, ὡς τὸ στίγμα τῆς
 14 μαρτυρεῖ.

Τὴν νύκτα τῆς 14 ἔσχομεν νέαν καταιγίδα· ἀρξάμενος ὁ ἄνεμος μετὰ
 γαλήνην στιγμιαίαν περὶ τὰς 2ω 30' ἔσπ· ἀπὸ ΛΝ μετρίου καὶ ἀνίσου,
 τοῦ βαρομέτρου ὄντος εἰς 743, ἀνῆλθε πρὸς ΛΖ, τοῦ βαρομέτρου κατερ-
 χομένου, εἶτα δὲ πρὸς Ζ, μετὰ μικρὰν δ' αἰθρίασιν πρὸς Ν μετέπεσεν
 εἰς ΕΝ καὶ Ν σκληρότατον καὶ καταιγίζοντα, τοῦ βαρομέτρου ἀνερ-
 χομένου, ἔπνευσε δι' ὅλης τῆς βίας ἐκ τοῦ ἀνεμορρόμβου τούτου καὶ ἐκό-
 πασεν ἐντελῶς πρὸς ΕΝ ἕως ΛΝ, τοῦ βαρομέτρου ἀνεληθόντος εἰς 760
 τὴν 8ω ἔσπ. τῆς 15ης. Ἡ καταιγίς αὕτη οὐκ ἦν σπουδαία, μικρο-
 τέρα δὲ ἀσυγκρίτως τῆς κατὰ τὴν 10—11 Ὀκτωβρίου καὶ κατὰ τὴν
 δύναμιν τοῦ ἀνέμου καὶ κατὰ τὴν διάρκειαν, ἀντεμειναμεν δὲ δεξιήνε-
 μοι διὰ τοῦ κάτω δόλωνος, τοῦ μεγάλου ἡμιόλιου, τῆς ἀρτεμονίδος καὶ
 τοῦ ἐπιδρομίσκου, τοῦ οἶακος ὄντος ὑψηλέως δύο στροφάς, καὶ τοῦ
 πλοίου ἐκπίπτοντος 20° . Ἡ δεξιήνεμος ἀντιμονὴ οὐκ ἦν κανονικὴ, ἀλλ'
 ἂν ἀντεμένομεν ἀριστερήνεμοι, θ' ἀπεχωροῦμεν πρὸς Ζ.

Ἄπὸ τῆς μεσημβρίας τῆς 15ης ἕως τῆς 25ης Ὀκτωβρίου ἐθαλασσο-
 πλοοῦμεν βαίνοντες πρὸς Α μεταξύ τῆς 43° καὶ 44° νοτίου πλάτους,
 διητύσαμεν δὲ ὡσεὶ 57° μῆκους, ἧτοι 670 σχεδὸν λεύγας εὐθέως ἐφ' ἣ-

μέρας έννά. Ὁ Maury καὶ αἱ ὀλλανδικαὶ ὀδηγαὶ ἐδικαιώθησαν πλη-
 ρέστατα. Ὁ ἄνεμος ἀρχόμενος ἀπὸ Σ ἢ Β ἔστρεφε πρὸς Ζ καὶ εἶτα πρὸς
 Ν, ὅθεν ἔπνεε σφοδρὸς, κατόπιν ἐκόπαζεν ὅπως πάλιν ἀναλάβῃ ἀπὸ Β
 καὶ στρέψῃ κατὰ τὸν αὐτὸν τρόπον· ἄλλοτε πάλιν ἔστρεφεν ἀπὸ ΛΝ
 καὶ Ζ πρὸς Σ καὶ Β, ἀλλὰ τότε κατήγιζεν ἐπὶ πολὺ. Τὸ βαροόμετρον
 καταβαίνειν ἐφ' ὅσον ὁ ἄνεμος ἐξηρτᾶτο ἀπὸ Β, ἀνήρχετο ἅμα διήρχετο
 τὸν Ζ πρὸς Ν καὶ ἔφθανεν εἰς ἓν μέγιστον Ν πνέοντος.

Δὲν πρέπει ὅμως νὰ κολακευθῇ τις παραπολὺ ἐκ τῆς ταχύτητος
 ταύτης τοῦ πλοίου. Δυσάρεστά τινα ἐμετριάζον τὴν ἐκ ταύτης εὐχαρί-
 στησιν. Ἡ συννέφεια καὶ ἡ ὀμίχλη ἦσαν διαρκεῖς, ἡ ἀτμόσφαιρα ἦν κάθ-
 υγρος, ὑετὸς δὲ ἡ χιονόλυτον καὶ πάχνη διαρκεῖς, ἄλλοτε νιφάδες καὶ
 χάλαζα οὐκ εὐκαταφρόνητοι. Αἱ λαίλαπες καὶ αἱ σμῶναι καὶ αἱ ῥιπάδες
 ἦσαν ἀκατάπαυστοι· ὁ δὲ ἄνεμος, πάντοτε σχεδὸν σφοδρὸς πνέων, πεντά-
 κισ ἔπνευσε σκληρὸς, ἰδίως μάλιστα τὴν 21 Ὀκτωβρίου, τοῦ βαρομέτρου
 ὄντος εἰς 735, ἐπὶ πολλὰς διαρκεῖς ὥρας, μεταπίπτων ἀποτόμως κατὰ
 πολλοὺς ἀνεμοῤῥόμβους. Οὕτως οὐ μόνον ἡ ἰστιοφορῖα ἐχειρίζετο ἀδια-
 κόπως, ὅπερ οὐκ ἦν λίαν εὐάρεστον διὰ τὸ πλήρωμα ἰδίως, ἀλλὰ καὶ ἡ
 ἰστιοδρομία μετεβάλλετο κατὰ πᾶσαν στιγμὴν. Ὁ κλύδων ἦν πολὺς καὶ
 τραχὺς, αἱ δὲ διατοιχήσεις τοῦ πλοίου ἀκατάπαυστοι ἐπὶ 10 ἡμέρας,
 ὑπερβαίνουσαι πολλάκις τὰς 25°, τοῦτο δὲ ἄνευ διαλείμματος. Ἡ θερμο-
 κρασία τοῦ ἀέρος χαμηλὴ πάντοτε οὔσα, ἔφθασεν ἕως 1°, τὸ ψῦχος
 δ' ἐπαυξάνον ὑπὸ τοῦ πνέοντος ἐκάστοτε Ν, ἦν ἀνυπόφορον. Σύν
 τούτοις δὲ ὁ ἐκ τῶν πάγων κίνδυνος πιθανός, καίτοι μὴ ἀναπόφευκτος.

Ἡ θαλασσοπλοῖα λοιπὸν κατὰ τὰ πλάτη ταῦτα ἔχει τὰ μειονεκτή-
 ματά της, διὰ μικρὰ δὲ πλοῖα εἶναι καὶ ἐπικίνδυνος· φυσικώτατα δέ, νο-
 τιώτερον ἔτι θὰ ἦναι ἤττον εὐάρεστος· καὶ τοιαῦτα ὅμως ὄντα τὰ παρά-
 λια ταῦτα, εἰσὶ προτιμητέα ἀδιστάκτως διὰ τὰ μεγάλα πλοῖα καὶ τὰ
 ἔμπειρα πληρώματα τῆς περὶ τῆς 40° ζώνης τῆς ὑπὸ τῶν Ἀγγλων
 συνιστωμένης, ἔνθα ἡ ἐκ τῶν καταιγίδων ἀηδία δὲν ἀποζημιούται,
 δὲν μετριάζεται κἂν ἐκ τῆς ταχύτητος τοῦ πλοίου.

Ἀξιοπαρατήρητός ἐστὶν ἡ διαφορὰ τῆς θερμοκρασίας τοῦ ὕδατος· οὔσα
 12°—8° μεταξύ 37° καὶ 40° νοτίου πλάτους καὶ 0° ἕως 6° μήκους
 ἀνατολικῷ, αὐξάνει ἐκεῖθεν, καίτοι τοῦ πλοίου βαίνοντος νοτιώτερον,
 ἔφθασε δὲ εἰς 18° περὶ 14° 30' μήκους ἀνατολικῷ καὶ 40° 35' πλ.
 νοτίου, ἐξηκολούθησε δὲ ὑψηλῇ, ἀλλ' ἐλαττωμένη βαθμηδὸν καὶ κατὰ
 μικρὸν ἕως 10° μέχρι τῆς 19° μήκους ἀνατολικῷ καὶ 41° 47' νοτίου
 πλάτους· εἶναι δὲ μόλις 5° περὶ 43° 16' πλάτος νότιον καὶ 47° 52'

μήκος ἀνατολικὸν καὶ πάλιν ἀνέρχεται εἰς 10° καὶ πλεόν, μικρὸν κατὰ μικρὸν. Ἐὰν μεταξὺ τῆς 18° καὶ 27° μήκους ἀνατολικοῦ ἐμένομεν βορειότερον τῆς 41° , ἡ θερμοκρασία τοῦ ὕδατος θὰ ἦτο βεβαίως ἀνωτέρα. Τοῦτο ἐπιβεβαιῶ καὶ ἄπαξ ἔτι τὰς ὑπὸ τοῦ κ Andrau γενομένας σπουδὰς περὶ τοῦ θερμοῦ ρεύματος. Κατερχόμενον διὰ τοῦ Μοζαμβικοῦ πορθμοῦ ἀπὸ τῶν ἀνατολικῶν ἀκτῶν τῆς Ἀφρικῆς, διαιρεῖται τοῦτο πρῶτον εἰς δύο κλάδους, διευθυνομένους ἀντιθέτως παρὰ τὸ ἀκρωτήριον τῶν βελονῶν, καὶ κατόπιν ὑποδιαιρεῖται εἰς διακλαδώσεις, μίαν τῶν ὁποίων κατὰ τοὺς μῆνας τοῦ νοτίου θέρους φθάνει ἕως 44° νοτίου πλάτους, τὸν δὲ χειμῶνα μόλις ὑπερβαίνει τὴν 41° ἕως 42° κατὰ τινὰ μέρη· εἶναι δὲ πρόξενον τοῦ φαινομένου πιτύλου, καὶ κατὰ Maury ἡ κυριωτέρα αἰτία τῶν ἀτμοσφαιρικῶν συνταράξεων, θευλλῶν, καταγίδων κατὰ τὰ παράλια ταῦτα, ὧν ἄλλως τε ἔσχομεν πεῖραν ἀκριβῶς κατὰ τὰ μέρη ἔνθα, κατερχόμενον νοτιώτερον, συναντᾶται μετὰ τοῦ ψυχροῦ ρεύματος τοῦ νοτίου πόλου.

Ὡς πρὸς τὴν φορὰν τοῦ ρεύματος τὴν προκύπτουσαν ἐκ τῶν ἡμερησίων τοῦ πλοίου ὑπολογισμῶν, μέχρι τῆς 8° μήκους ἀνατολικοῦ, βλέπομεν αὐτὸ διευθυνόμενον πρὸς Α, τὴν δὲ θερμοκρασίαν τοῦ ὕδατος συγκεκρασμένην· εἶναι ἐξακολούθησις τοῦ ρεύματος τοῦ ἀκρωτηρίου Ὄρνου, συνερχομένου μετὰ τοῦ ρεύματος τῶν ἀκτῶν τῆς Βραζιλίας· ἐκεῖθεν εἶναι ἀτακτον, ἀποτελεῖ δὲ στρόβιλον τὰς πρώτας ἡμέρας· καὶ ὅταν μὲν διευθύνηται πρὸς Ν, ἡ θερμοκρασία εἶναι ὑψηλότερα, ἂν δὲ πρὸς Β, χαμηλότερα, ψηλαφητῆ οἶονεὶ ἀπόδειξις τῆς συρροῆς τοῦ θερμοῦ ρεύματος τῆς Μοζαμβικῆς καὶ τοῦ ψυχροῦ τοῦ ἐκ τοῦ πόλου. Ἀπὸ τῆς 43° μήκους ἀνατολικοῦ καὶ νοτιώτερον τῆς 43° νοτίου πλάτους διευθύνεται σχεδὸν σταθερῶς μεταξὺ Β καὶ Α, τοῦ καταδύτου θερμομέτρου ὄντος χαμηλοῦ, ὅπου δὲ φέρεται πρὸς Ν, τὸ καταδύτον εἶναι ὑψηλότερον, ὡς συμβαίνει δυτικῶς τῆς 68° μήκους ἀνατολικοῦ, διότι τὸ θερμὸν ρεῦμα, ὡς γνωστόν, ἐκτείνεται εἰς μεγάλην ἔκτασιν κατὰ τὰ παράλια ταῦτα. Ὅπου δὲ συρροῇ ρευμάτων, ἐκεῖ καὶ οἱ ἀστατότεροι καὶ σκληρότεροι ἄνεμοι.

Ὑπολείπεται μοι ἡ ἐκθεσις τῶν κατὰ τὴν 25 Ὀκτωβρίου πρὸς συμπλήρωσιν τῆς περιόδου ταύτης· ἀπεχώρησα δὲ ταύτην τοῦ ὄλου, ὡς δεομένην λεπτομερεστέρας μνείας, οὐ μόνον διὰ τὴν κατὰ ταύτην συμβῆσαν θραῦσιν τοῦ πηδαλίου ἡμῶν, ἀλλὰ καὶ διὰ τὰ πολυτίμα μαθήματα ἃ ἐδιδάχθην διὰ τὸν μέλλοντα ναυτικόν μου βίον. Ἡ καταγίς αὕτη, ἥτις διὰ τὴν βίαν μεθ' ἧς ὁ ἄνεμος ἔπνευσε, κατ' οὐδὲν ὕστερεῖ τῶν τυ-

φώνων, ἠγγέλη ἀπὸ τοῦ μεσονυκτίου τῆς 23—24 Ὀκτωβρίου διὰ περιφορᾶς τοῦ ἀνέμου ἀπὸ ΛΖ διὰ Σ ἕως Β, ἤτοι ἐξ ἀριστερῶν πρὸς δεξιὰ, ἐνῶ τὸ βαρόμετρον ὄν εἰς 754, 8 κατήρχετο ὁλονέν· ἤρξατο δὲ ἀπὸ τοῦ μεσονυκτίου τῆς 24 πρὸς τὴν 25 ἀπὸ Β σφοδρῶ πρὸς ΜΒ. Ὁ καιρὸς αἰθριος ὢν, ἀπὸ τῆς 2ω τοῦ μεσονυκτίου ἐγένετο συννεφώδης, τοῦ ὀρίζοντος ὄντος ὀμιχλώδους. Τὴν 4ην ὥραν τῆς πρωίας, ὁ ἄνεμος ἦν σφοδρὸς καὶ ῥιπαῖος, τὸ δὲ βαρόμετρον εἰς 750, ἐπλαγιοδρομοῦμεν δὲ ἀριστερήνεμοι διὰ τῶν μειζόνων, σειροδέτου τῆς μεγίστης, τῶν τριῶν κάτω δολώνων, τῶν δύο ἄνω σειροδέτων, καὶ τῆς ἀρτεμονίδος. Τὴν 8ω τῆς πρωίας ὁ ἄνεμος ἐγένετο σκληρὸς, αἱ δὲ λαίλαπες ἰδίως ἦσαν βιαιόταται, ὑετίας οὔσης καὶ τοῦ βαρομέτρου εἰς 748.4. Τὴν μεσημβρίαν ἔπνεε σχεδὸν καταιγίς, τὸ βαρόμετρον κατήρχετο ἐν χιλιοστόμετρον καθ' ὥραν, ἦν δὲ ὀμίχλη, ἀντεμένομεν δὲ τῷ ἀκατίῳ σειροδέτῳ, τοῖς δυσὶ κάτω δόλωσι καὶ τῷ ἐπιδρομίσκῳ. Τὴν 2ω ἐπτύχθη τὸ δολώνιον καὶ τὸ ἀκάτιον, ἀντεμένομεν δὲ διὰ τοῦ κάτω δόλωνος καὶ τῆς προτονίδος μόνον· τὸ βαρόμετρον κατήρχετο πλέον τοῦ 1χμ, 5 καθ' ὥραν. Τὴν 4ω ἢ καταιγίς ἦν βιαία, τὸ βαρόμετρον εἰς 738.2, ὁ κλύδων μέγας, ἔβρεχε δὲ κατὰ διαλείμματα. Τὴν 6ω 10' ἐποδώθη ὁ ἐπιδρομίσκος, πτυχθέντος τοῦ δολωνίου, οὗ ἢ διατήρησις ἦν ἀδύνατος· ἦν δὲ ὁ οἶαξ δύο στροφᾶς κάτω. Τὴν 8ω τὸ βαρόμετρον ἦν εἰς 733.3, ἔπνεε δὲν τυφῶν· ὁ οὐρανὸς ἠθρίαζε κατὰ διαλείμματα, ὁ ὀρίζων ἦν ὀμιχλώδης, νέφη δὲ λευκὰ διέτρεχον τὸν οὐρανόν, βιαίως φερόμενα. Τὴν 9ω 20' ἐπτύχθη ἢ προτονίς, ἐτέθησαν δὲ τρεῖς καὶ ἡμίσεια στροφαὶ τοῦ οἶακος κάτω, ὁ κλύδων ἦν τερατώδης (κύματα 16 μέτρων ὕψους καὶ πλέον τῶν 140 μήκους)· οὕτω τὸ πλοῖον εὐρίσκετο ὀλόκληρον ἐφ' ἐνὸς κύματος, ὑπερέβαινον δὲ ταῦτα καθ' ὕψος τὰς πρυμναίας ἐπωτίδας, ὧν τὰ ἄκρα, ἀνορθωθέντα, ἦσαν δεκατρία ὑπὲρ τὴν θάλασσαν μέτρα, καὶ ἀπέκρυπτον πάντως τὸν ὀρίζοντα, ὅταν τὸ πλοῖον ἐν τῷ κοίλῳ τοῦ κύματος ὄν, ἴστατο πρὸς στιγμὴν ἰσόρροπον· ἀνωρθοῦτο δυσκόλως καὶ μετὰ κόπου τὸ δίκροτον ἐκ τῶν κατακλίσεων, διότι τὸ αἰωροθέσιον ἠγγίξε τὴν θάλασσαν πρὸς τὸ ὑπῆνεμον· ὅταν δὲ κατώρθου ν' ἀνορθωθῇ μεθ' ἐν κῦμα, δεύτερον καὶ τρίτον κατόπιν κατέκλινεν αὐτὸ πλειότερον, ἐπιταχῦνον τὴν κίνησιν τῆς κατακλίσεως. Αἱ τρομεραὶ αὗται διατοιχήσεις παρήγοντο, ὅταν ὁ ἄνεμος ἤρχετο ἐκ τοῦ πλαγίου ἢ μικρὸν ὀπισθεν τοῦ πλαγίου· ὅταν δὲ πάλιν τὸ δίκροτον προσεχώρει μικρὸν, προσήγετο βιαίως, ὀρμητικὸν λίαν ὄν, μετὰ τὴν πτύξιν τῆς προτονίδος καὶ τὴν θέσιν τοῦ οἶακος ὅλου κάτω· προσέκρουε

λοιπόν βιαίως κατὰ τοῦ πρὸ τῆς ἀριστερᾶς παρεΐας τοῦ ἀνορθουμένου γιγαντιαίου κύματος, ὅπερ ἐθραύετο ὀλόσωμον ἐπ' αὐτοῦ, ὁ δρόμος τοῦ ἐμμηδενίζετο ἀμέσως, ἢ πρῶρά του ἀνυψοῦτο καταπληκτικῶς, διεισοχεῖτο δὲ συνάμα μικρὸν πρὸς τὸ ὑπὴνεμον, καὶ ἐπανεπίπτε βιαιότατα εἰς τὸ κοῖλον, ἅμα ὡς τὸ κύμα παρήρχετο ὑπηνέμως· ἀλλ' εὐθὺς τὸ κατόπιν κύμα συνήντα πάλιν τὴν ἀριστερὰν παρεΐαν του, διότι τὸ πλοῖον δὲν εἶχεν ἰκανὸν δρόμον ὅπως προχωρήσῃ, ἐβίαζε δὲ αὐτὸ ν' ἀνακρουσθῇ, ἐνῶ εὐθὺς ἡ ἐνεργουμένη ἐπὶ τοῦ δεξιῦ γλουτοῦ πίεσις τῶν ὑδάτων ἠγάγκαζεν αὐτὸ νὰ ἐπιδώσῃ τοσοῦτῳ μᾶλλον, ὅσῳ τάχιον ἀνεκρούετο. Παροιάκιζεν οὕτω πολλοὺς ῥόμβους, ἀνακρουόμενον ἐκάστοτε· δὲν ἐπροστατεύετο δὲ ὑπὸ τοῦ σχηματιζομένου παρὰ τὸ πλευρὸν τοῦ ἀντιμενοντος πλοίου ἀνάβρου καὶ δίνης, ἐφ' ὧν τὰ κύματα μετεβάλλοντο εἰς σάλον, ἔτεινε δὲ ἀδιακόπως νὰ ἐξέλθῃ τοῦ ἀνάβρου, ἀφίνον αὐτόν, ὅτε μὲν πρῶραθεν, ὅτε δὲ πρῶμνηθεν. Ἡ πτύξις τῆς προτονίδος ἐσκόπει ἀκριβῶς νὰ καταστήσῃ τὸ πλοῖον ὀρμητικώτερον καὶ μετριάσῃ τὰς τρομερὰς διατοιχήσεις· διὰ τοῦτο ἐτέθη καὶ ὁ οἶαξ κάτω προέκυψεν ὅμως ἄλλο ἄτοπον, ἴσως χεῖρον τοῦ πρώτου.

Τὴν 9ην 30' τὸ βαρόμετρον ἦν εἰς 732, ἐγκατελείφθη δὲ μόλις γεννηθεῖσα ἡ ἰδέα τοῦ νὰ παραδοθῶμεν τῷ ἀνέμῳ καὶ τφόντι, τοῦτο δὲν ἠδύνατο νὰ γείνη πλεόν, ἄνευ κινδύνου σπουδαίων ζημιῶν. Ὡς πρὸς τὴν φύσιν τῆς καταγίδος, πιθανώτατον εἶναι ὅτι οἱ τυφῶνες δὲν κατέρχονται τοσοῦτον νοτίως, καίτοι ἐντοσοῦτῳ αἱ γινῶμαι εἰσι διηρημέναι ὅπως ὁποῦντε ἀντεμένομεν ἀριστερήνεμοι κατὰ κανόνα. Μικρὸν κατόπιν ἠκούσθη τρυγμὸς ἐκ τῆς πηδοδόκης· ἐτέθη ἀμέσως ὁ οἶαξ ἀριστερά, ἔμενον δὲ δύο μόνον στροφαὶ κάτω. Ὡφθη συνάμα τὸ πηδοκράνον ἐκ τοῦ κάτω πυροβολείου προσκρούον εἰς τὸ ἀριστερὸν τῆς πηδοδόκης· ἐπεχειρήσαν νὰ σφηνώσωσιν αὐτό, ἀλλ' αἱ σφήνες ἐθραύοντο· ἐστερεώθη λοιπόν διὰ συσπάστων. Μετὰ τὸν πρῶτον ἠκούσθη δεῦτερος τρυγμὸς, παρακολουθούμενος ὑπὸ κτύπου τοῦ πηδοκράνου εἰς τὴν πηδοδόκην. Ἡ λοιπόν τὸ πηδάλιον ἦν τεθραυσμένον, ἢ ἐξήλθε τῶν γομφώσεων.

Τὸ πλοῖον ἐν τοσοῦτῳ ἀντέμενε καλῶς ἄνευ πηδαλίου, ἐν δὲ μόνον κύμα εἰσήλασε σύσσωμον πρῶραθεν ἀριστερά· τὰ πυροβολεῖα ἦσαν κατακεκλυσμένα, ἢ δὲ συγκοινωνία ἐγένετο πρὸ καιροῦ διὰ χειραγωγῶν τὸ βαρόμετρον κατῆλθε τὴν 10ω $\frac{1}{2}$ καὶ ἐν ἔτι χιλιοστομ. ἐκεῖ δ' ἔσθη. Τὸ ἄντλον δὲν ἠῤῥξανε. Τὴν 11ω 20' κύμα ὑπερμέγεθες ἀνύψωσεν ἀριστερόθεν τὴν πρῶραν· τὸ πλοῖον κατεκλίθη ἐπὶ τοῦ δεξιῦ ἰσχύου, τοῦ αἰωροθεσίου εἰσελθόντος εἰς τὴν θάλασσαν· παρερχόμενον δὲ τὸ κύμα

ἀνύψωσε τὴν φαλαινίδα, οὖσαν 13 ὑπὲρ τὴν θάλασσαν μέτρα, ἐπλήρωσεν αὐτὴν ὕδατος καὶ συνέτριψεν αὐτήν. Ἴσως τὴν στιγμὴν ταύτην ἀνηρπάγη ἐν σωσίθιον καὶ ἄλλα τινὰ εἶδη, διότι οὐδεὶς γινώσκει πότε.

Τὸ μεσονύκτιον τὸ βαρόμετρον ἤρξαστο ἀνερχόμενον, ὁ δὲ ἄνεμος ἐπιδίδων πρὸς ΣΖ, τὰ νέφη δ' ἄλλως τε πρὸ ὥρας ἐφέροντο οὐχὶ πρὸς τὴν διεύθυνσιν τοῦ ἀνέμου. Περὶ τὴν πρωΐαν ὁ ἄνεμος ἐκόπασεν ἐπὶ πολὺ, ἔπνεεν ὅμως ἔτι σκληρότατος ΣΖ, αἱ δὲ διατοιχήσεις ἦσαν καταπληκτικαὶ ἔτι καὶ ὁ κλύδων μέγιστος. Ἀπεφασίσθη ἡ ἐγκατάλειψις τοῦ πηδαλίου, ὅπερ προσκροῦον ἐπὶ τοῦ ποδοστήματος ἠπέλπει ζημίας σπουδαίας· ἐκόπησαν αἱ ζευκτηρῖαι, ἀπεσφηνώθη, ἦσαν δ' ἔτοιμοι νὰ ἐπιβύσωσι τὴν πηδωδόκην διὰ στρωμάτων καὶ αἰωρῶν· τὸ πηδάλιον ὅμως δὲν ἔφυγε. Τὴν 5ῃ ἡμέρας οὖσης, ἐξητάσθη ἡ βλάβη· τὸ πλατὺ εἶχε συντριφθῆ ὑπὸ τὸν δεῦτερον θαιρόν, ἡ ρίζα ἦν τεθραυσμένη ὑπὸ τὸν τέταρτον θαιρόν καὶ ὑπὲρ τὸν πρῶτον, τὸ δὲ πηδόκρανον ἦν διεβήγμενον. Τὴν μεσημβρίαν ὁ ἄνεμος ἔπνεε μόλις μέτριος, τοῦ βαρομέτρου ὄντος εἰς 745.5, ἡμεθα δὲ περὶ πλ. 43° 53' Β καὶ μῆκος 77° 53' 50' Α, 700 λεύγας μακρὰν τοῦ πλησιεστέρου τῆς Αὐστραλίας λιμένος, ἀπώτερον δὲ οἰουδήποτε ἄλλου. Ὅπως τοποθετηθῆ αὐτοσχεδίον τι πηδάλιον ὅπως οὖν σπουδαῖον, ἐδεόμεθα εὐθαλασσίας, μὴ συνήθους ἐν ταῖς νοτιαῖς θαλάσσαις.

Ἀπεφασίσθη λοιπὸν ν' ἀνέλθωμεν ἐπὶ τοῦ παρόντος πρὸς Β, καὶ ἤρξαστο καὶ ἡ κατασκευὴ τοῦ αὐτοσχεδίου πηδαλίου καὶ προσωρινοῦ τοιοῦτου. Τὰ σχέδια τούτων εὐρίσκονται ἐν τοῖς πίναξιν Α καὶ Β, ἐν τῷ παραρτήματι δὲ τῆς ἐκθέσεώς μου περιγραφῆ αὐτῶν.

ε'. Ἀπὸ 43° 53' πλ. Ν καὶ 77° 54' μ. Α εἰς 28° 53' πλ. Ν καὶ 90° 33' 20" μ. Α.

Μετὰ μεσημβρίαν τῆς 26 Ὀκτωβρίου, περατωθείσης τῆς κατασκευῆς τοῦ προσωρινοῦ αὐτοσχεδίου πηδαλίου, κοπάσαντος δὲ τοῦ ἀνέμου, ἐβρίφθη τοῦτο εἰς τὴν θάλασσαν τὴν 4ῃ 40' ἑσπ. καὶ ἤρξάμεθα κυβερνῶντες πρὸς Μ.

Τὸ πηδάλιον τοῦτο δὲν ἀνταπεκρίθη εἰς τὰς κοινὰς ἐλπίδας· ἀλλὰ τὸ δίκροτον ἰστιοδρόμει ἐγγύτατα καὶ ἄνευ πηδαλίου, παροιακίζον ἕως 15°. Κατὰ τὴν πλαγιοδρομίαν τὸ πρῶταῖον πέτασμα ἐκερουλκεῖτο ὀξύτατα, τοῦ ἀκατίου ὄντος καλῶς πεπωδωμένου, ἐκλείοντο δ' ἐπὶ μᾶλλον τὰ πρυμναῖα, ὅπως φυλλίζωσι κατὰ τὴν ἐλαχίστην προσαγωγὴν.

Τοῦ πηδαλίου βυμουλκουμένου, τὸ δρομόμετρον ἐνεπλέκετο εἰς αὐτό, ἡ δὲ ταχύτης ἐξετιμᾶτο ὑπὸ τοῦ ἐπὶ τῆς φυλακῆς· τὸ βεῦμα ἐπομένως πιθανώτατα εἶναι ἀνακριβές. Ὅσακις ὁ ἄνεμος ἦν σφοδρός, ἐπτύσσοντο



Φωτογρ. Κ. Τρούντμαν Αθήναι.

ΗΛΙΑΣ Φ. ΚΑΝΕΛΛΟΠΟΥΛΟΣ

τὰ πρυμναῖα, τοῦ πλοίου γενομένου ὄρμητικοῦ, ὅπως κατορθώμεν ν' ἀρμενίζωμεν ἐκ πλαγίας. Τοῦτο ἐγένετο τὴν 28 Ὀκτωβρίου, Ζ πνέοντος. Αἶφνης ὅμως ἐπιδώσαντος τοῦ ἀνέμου κατὰ δύο καὶ πλέον ῥόμβους, τὸ πλοῖον ὄν ἀριστερήνεμον, ἀπέκλινεν ἐν τάχει πρὸς τὸ δεξιόν. Καίτοι ποδωθέντος πάραυτα τοῦ ἐπιδρόμου καὶ ἐγκαρσιωθέντων τῶν πρῶραίων, ἀδύνατον ν' ἀναχαιτισθῆ ἢ ἐπίδοσις. Τὸ δίκροτον ἔφθασεν ἐξ οὐρίας καὶ ἐτάχθη δεξιήνεμον. Ἐβαίνομεν ἀκουσίως πρὸς Ν. Πῶς νὰ κατορθώσωμεν ἤδη ν' ἀναστρέψωμεν; Τέλος μετὰ πολλοὺς κόπους καὶ πολλὰς ἀποπείρας ἀνωφελεῖς, κατωρθώθη νὰ ὑποστρέψωμεν, ἰδοὺ δὲ πῶς ἐκθέτω τοῦτο οὐχὶ βεβαίως ὡς παράδειγμα, ἀλλὰ ἀπλῶς περιεργείας χάριν. Ἡ ὑποστροφή ἤρξατο ὡς συνήθως, τῶν πρυμναίων ὅμως ἐπτυγμένων· ὅταν τὸ πλοῖον ἐτάχθη εἰς τὴν εὐφορον ἰστιοδρομίαν, ἐποδῶθη ἢ δολωνὶς ἀντικερουλκηθεῖσα, καὶ δεχομένη τὸν ἄνεμον ἔσωθεν ὑπὸ μικρὰν γωνίαν· καθ' ὅσον δὲ τὸ πλοῖον ἐπέδιδεν, ἐκερουλκεῖτο ἀριστερά· ἐποδῶθη ὁ ἐπιδρομίσκος ἀντιβληθεὶς, τοῦ πρυμναίου καὶ κάτω αὐτοῦ λώματος ἐχομένων διὰ τῶν χειρῶν καὶ συσπάστου πρόσωθεν δεξιά, ἐγκαρσιωθέντος τοῦ πρῶραίου πετάσματος· τοῦ ἐπιδρομίσκου ἀντιλαβόντος εὐτυχῶς, ἀντεβλήθη ἢ κέρκος ἕως τῶν δεξιῶν παρεξαρτίων, καὶ ἐποδῶθη ἐν δέοντι ὁ ἐπιδρομος, ἀντιλαβὼν τὸν ἄνεμον. Ἐκτοτε ἢ ὑποστροφή ἦν βεβαία.

Πρὸς τοιαύτας ἀκαταπαύστως παλαιόντες δυσχερείας, ἀνηρχόμεθα πρὸς ΜΑ, εὐνοούμενοι ὑπὸ τῶν πνεόντων βορειοδυτικῶν ἀνέμων· διότι τῶντι τρεῖς μόνον ἐν ἡμέραις ἐννέα ὁ ἄνεμος ἔπνευσεν ἀπὸ Λ ἐπὶ εἰκοστέσσαρας ἐν ὄλῳ ὥρας. Τὴν 27ην εἶδομεν παρὰ τὴν πλευρὰν τοῦ πλοίου ναυάγιον. Οὐδεὶς γινώσκει ἂν ἦσαν ζημίαι ἀπλαῖ ἢ λείψανα πλοίου. Τὴν 28ην μ. μ. συνητήθημεν μετὰ μεγάλου ἀγγλικοῦ ὀξύπλου, μεθ' οὗ ἀντεχαιρετήθημεν διὰ τῆς σημαίας· ἐζητήσαμεν δὲ νὰ συνομιλήσωμεν, τοῦ κυβερνήτου ἐπιθυμοῦντος νὰ ἐπιφορτίσῃ αὐτόν, ὅπως ἀγγείλῃ ὅπου ἔδει τὸ συμβάν· ἀντιπαρήλθεν ὅμως χωρὶς ν' ἀποκριθῆ. Τὴν 29ην ἐπεχειρήσαμεν νὰ ἐπιβιβάσωμεν ὅ,τι ἀπέμεινεν ἐκ τοῦ θραυσθέντος πηδαλίου· διὰ μικρὰν δὲ ἀπροσεξίαν ἀπέμεινε μόνον τὸ πηδόκρανον, ἀποσπασθέντος καὶ καταπεσόντος εἰς τὴν θάλασσαν τοῦ ἄλλου μέρους, ἀπὼ· λείσθη δὲ οὕτω χρησιμώτατον ἐν τῷ παρόντι ὑλικόν.

Ἐνῶ ἀνηρχόμεθα πρὸς Β, οἱ ξυλουργοὶ καὶ σιδηρουργοὶ ἠσχολοῦντο εἰς τὴν κατασκευὴν τοῦ αὐτοσχεδίου πηδαλίου, τὸ δὲ πλήρωμα εἰς τὴν ἐπανόρθωσιν τῶν βλαβῶν, ἃς ἀφῆκεν ἡμῖν ἢ νύξ τῆς 25 πρὸς τὴν 26 Ὀκτωβρίου. Ὁ ἐξαρτισμὸς εἶχε τοσοῦτον χαλαρωθῆ, ὥστ' ἐπέκειτο φόβος διὰ τοὺς ἰστούς· δι' ὃ καὶ ἐπεδέθησαν σκυτάλαι ἐπὶ τῶν ἐπιτόνων,

διαδεθείσαι συσπαστοίς ἐγκαρσίως, ἐτέθη δὲ καὶ πρότονος ἀφαιρετὸς τῷ ἰστῷ τοῦ ἐπιδρόμου. Ὅπωςδὴποτε δὲν ἔλειπον ἀπὸ καιροῦ εἰς καιρὸν καὶ δυσάρεστά τινα ἐπεισόδια. Τὴν 29, καταιγίσαντος τοῦ ἀνέμου, ἀντεμείναμεν ἀριστερήνεμοι τῷ δόλωνι καὶ τῇ προτονίδι ἕως τῆς αὐγῆς τῆς 30ῆς, ἐπιβιασθέντος τοῦ προσωρινοῦ αὐτοσχεδίου πηδαλίου ἠτοιμάσθη δ' ἕτερον, οὗ ἡ περιγραφή εὑρηται ἐν τῷ παραρτήματι ὑπὸ τίτλον Β^{ον}. Τὴν 4^ω τῆς πρωΐας διετοιχοῦμεθα οὕτως, ὥστε αἱ ἀριστεραὶ ἐπωτίδες, ἔχουσαι 45° κλίσιν πρὸς τὸ τεῖχος τοῦ πλοίου, ἀνωρθώθησαν κατὰ τινα πρὸς τὸ δεξιὸν διατοιχίησιν, καὶ κατέπεσον πάλιν μετὰ πατάγου, ὅταν τὸ πλοῖον διετοιχίηθῃ ἀριστερά. Ἐστυλώθησαν ἀμέσως, γεθέντος καὶ τοῦ χαλαστηρίου, ὅπερ εἶχεν ἀφαιρεθῆ, διότι προσετρίβοντο αὐτῷ τὰ ρύματα τοῦ πηδαλίου. Τὴν αὐτὴν πρωΐαν τὸ κάτω πυροβολεῖον ἦν κατακεκλυσμένον ὕδατι ἐρέυνης γενομένης, ἀνεκαλύφθη ὅτι εὐδιαίτῳ τις εἶχε θραυσθῆ.

Τὴν 2 Νοεμβρίου ἔπνευσε πάλιν σκληρὸς ἄνεμος, ἀλλὰ τέλος τὴν 4 Νοεμβρίου ἀπέπνευσε σχεδόν, ὁ σάλος ἦν ὀπωσοῦν μετριώτερος, τὸ δὲ πηδάλιον ἔτοιμον καὶ τὰ ρύματα, ὧν ἡ χρῆσις ἐξηγεῖται ἐν τῷ παραρτήματι, ἦσαν διαβεβλημένα ὑπὸ τὴν τρόπιν ἀπὸ τῆς προτεραίας ἤμεθα δὲ τὴν μεσημβρίαν περὶ πλάτος 28° 53' N καὶ μ. 90° 33' 20" A.

Ἡ τοποθέτησις τοῦ πηδαλίου ἀρξαμένη ἐκ πρωΐας, ἐτελειώθη τὸ ἑσπέρας μετὰ δυσκολίας καὶ μετ' ἀπόπειραν ἀτυχῆ, ἄνευ δυσάρεστου ἐπεισοδίου. Ἐν τῷ παραρτήματι ὑπὸ τίτλον Γ καὶ Δ εὑρηται τοῦ χειρισμοῦ ἡ περιγραφή ὡς καὶ ἡ τῆς στερεώσεως αὐτοῦ. Ἐν πίνακι δὲ Γφ τὸ σχέδιον αὐτοῦ τοποθετημένου. Κατὰ τὴν ἐργασίαν ἐστάθημεν εἰς ἀνακωχὴν διὰ τοῦ ἄνω δόλωνος ἀριστερήνεμοι, ἐπετρέψαμεν δὲ τὴν 7^ω ἑσπ.

.....
 ς'. Ἀπὸ 28° 53' π.λ. N καὶ μῆκ. 90° 33' 20" A εἰς Φρημάρτηλην.

Ἡ προσγειώσις αὕτη, τοσοῦτον ἀκριβῶς γενομένη μετὰ τριῶν ὀλοκλήρων μηνῶν θαλασσοπλοίαν, καθ' ἣν οὐδ' ἅπαξ εἶδομεν τὴν ξηρὰν καὶ ἀφοῦ ὑπέστημεν 30° διαφορὰν θερμοκρασίας, εἶνε ἀξιοσημείωτος. Αἱ γινόμεναι κατόπιν παρατηρήσεις ἔδιδον 0δ, 94 σφάλμα εἰς τὰ χρονόμετρα. Ἡ ἐπιτυχία δὲ μεθ' ἧς ἀφικόμεθα ἐν ἀσφαλεῖ λιμένι, μετὰ τὴν θραῦσιν τοῦ πηδαλίου, οὐ δεῖται σχολίων. Τὸ «Ναυαρίνον» εἶναι βεβαίως τὸ πρῶτον δίκροτον, ἐκ τῶν ὀλιγίστων δὲ πλοίων ἐν, ἅπερ ἐθαλασσοπόρησαν 25 ὀλοκλήρους ἡμέρας ἄνευ πηδαλίου ἢ δι' αὐτοσχεδίου τοιούτου, μάλιστα δ' ἐν θαλάσσαις τοσοῦτον ἀγρίαις, ὡς ὁ νότιος ἰνδικὸς ὠκεανός· τιμὴ δ' ὀφείλεται τῷ κυβερνήτῃ κυρίῳ Βροσσέτ.

Φρημάντλη, Πέρθη (Δυτική Αυστραλία).

Ἡ πρώτη τῶν δύο τούτων πόλεων τὸ ἐπίνειόν ἐστι τῆς ἐτέρας, οὔσης τῆς πρωτευούσης τῆς Δυτικῆς Αὐστραλίας· συγκοινωνοῦσι δὲ ἀμφοτέρα δι' ὁδοῦ ἀμαξιτῆς καὶ διὰ μικρῶν ἀτμοπλοίων διὰ τοῦ ποταμοῦ τῶν κύκνων. Πρὸς ἀνάβασιν καὶ κατάβασιν ξηρᾶ τε καὶ θαλάσση ἀπαιτεῖται μία καὶ ἡμίσεια ὥρα.

Τῶν πόλεων τούτων οὐσῶν ὀλίγον γνωστῶν, θεωρῶ καθήκόν μου νὰ ὑποβάλω ὑμῖν γενικὰς τινὰς περὶ τούτων πληροφορίας, ἐκτὸς τῶν ἐν-διαφεροσῶν τοὺς ναυτιλλομένους.

Ἡ Φρημάντλη, παράλιος οὔσα, κεῖται παρὰ τὴν δεξιὰν τῆ ἀνιόντι ὄχθην τοῦ ποταμοῦ τῶν κύκνων, ἦτο δὲ κατφκημένη, κατὰ τὴν γενομένην τῇ 31 Μαΐου 1870 ἀπαριθμησιν ὑπὸ 3213 ψυχῶν· ἡ δὲ Πέρθη, κειμένη εἰς τὰ ἐνδότερα καὶ παρὰ τὴν ἀριστερὰν τῆ ἀνιόντι ὄχθην τοῦ ποταμοῦ, ἠρίθμει τότε 5007 ψυχάς, ἐκτὸς τῶν δεσμωτῶν, ὄντων περὶ τοὺς 1470. Μικρὸν ἀπὸ τῆς Πέρθης κεῖται ἡ Γκιλφόρδη, ἕως 700 ἀριθμοῦσα κατοίκους.

Τῆς δυτικῆς Αὐστραλίας ὅλης ὁ πληθυσμὸς ἀνῆρχετο τῇ 1870 εἰς 24,785 ψυχάς, ὧν 9410 θήλειαι. Ἐν δέκα ἔτεσιν ἠῤῥηξε κατὰ 67.04 τοῖς ἑκατόν, διαιρεῖται δὲ αὕτη εἰς ἐπαρχίας δώδεκα. Οἱ αὐτόχθονες δὲν συμπεριλαμβάνονται ἐν τοῖς ποσοῖς τούτοις. Ὁ ἀριθμὸς αὐτῶν τυγχάνει ἄγνωστος, ἐλαττοῦται δὲ ὁσημέραι· πιστεύεται μάλιστα ὅτι ἡ Ἀγγλικὴ κυβέρνησις καταβάλλει πᾶσαν πρὸς τοῦτο προσπάθειαν. Ἀπίθανον ὅμως ἔθνος χριστιανικώτατον καὶ πεπολιτισμένον νὰ ἐργάζεταιται ὑπόουλως καὶ σκληρῶς εἰς τοῦ ἀνθρωπίνου γένους τὴν ἐξόντωσιν, ὅσον δύσμορφον καὶ ἀπολίτευτον ἂν ᾗ τοῦτο. Μεγάλα ἔτι ὀξύπλοα κομίζουσι συχνάκις μετανάστας ἐξ Ἀγγλίας, κατὰ τὴν ἐκεῖ δὲ διαμονὴν ἡμῶν ἐν τοιοῦτον ἐκόμισεν 135 ψυχάς. Τοῦ λόγου περὶ κατοίκων ὄντος, θεωρῶ καλὸν νὰ μνημονεύσω ὅτι ὑπάρχει ἐκεῖ Ἑλληνας εἰς, ἀλιεὺς μαργαριτῶν τυγχάνων, ὅστις ἀπὴν κατὰ τὴν ἐκεῖ διαμονὴν μας. Τὸν ὄμα του δὲν κατώρθωσα νὰ τὸ μάθω, διότι μεγίστη ἡ περὶ τὴν προφορὰν τῶν ἡμετέρων ὀνομάτων δυσκολία τῶν ξένων· ἀλλ' ὁ ἐκεῖ λιμενάρχης κύριος Forsythe προθύμως θὰ ἐχορήγει πᾶσαν πληροφορίαν, ἂν ἀτυχῆς τις οἰκογένεια πρὸ καιροῦ κλαίουσα ἀπολωλότα οἰκεῖον, ἐνόμιζεν ὅτι ἔπρεπε νὰ τ' ὀνάναζήτῃ ἐκεῖ.

Ὁ ποταμὸς τῶν κύκνων τυγχάνει πλεῦσιμος ἄχρι Πέρθης καὶ πέραν ἔτι, πολλαχοῦ δὲ βαθύτατος· τῶν ἐκβολῶν του οὐσῶν προσκεχωσμέ-

νων, ἡ ἀποικία σκέπτεται νὰ βαθύνη τὸ στόμιον ἐν θέσει τινί, ἔνθα ἀποχωρίζεται τῆς θαλάσσης ὑπὸ τενάγων καὶ συρτίδων καὶ ταινίας γῆς χθαμαλῆς 50—60 μέτρων πλάτους. Θὰ κατεσκευάζετο οὕτω λιμὴν εὐρύτατος καὶ ἀσφαλέστατος ἀληθῶς.

Τὸ ἔδαφος, ἀμμῶδες τὸ πλεῖστον, ἀνεπιτήδειόν ἐστι πρὸς καλιέργειαν ὀπωσθήποτε εὐρίσκει τις κατὰ μικρὰς ποσότητας πᾶν εἶδος καρποῦ εὐρωπαϊκοῦ καὶ οἶνον ἐγχώριον καλὸν καὶ χόρτα καὶ ὄσπρια, οὐχὶ ἄφθονα βεβαίως, οὔτε εὐθηνά. Τὰ λοιπὰ τρόφιμα, οἶον κρέας, ἄρτος καὶ λοιπὰ κάλλιστα εἶσι, γίνεται δὲ ἐξαγωγή καρπῶν δημητριακῶν. Τὸ τιμολόγιον εὐρηται ἐν ἰδιαιτέρῳ φύλλῳ.

Ἡ ἐξοχὴ ἐστὶ μονότονος, θάλλει δὲ πανταχοῦ ὁ εὐκάλυπτος ὑπὸ τὰ δενδρύφια ὅμως κρύπτεται πολλάκις ὁ ἰοβόλος μέγας ὄφις, οὗ τὰ δῆγματα σχεδὸν πάντοτέ εἰσι θανατηφόρα. Βλαστάνει προσέτι τὸ σάνδαλον, οὗ τὸ ξύλον κιτρινωπὸν ὄν, εὐωδέστατον τυγχάνει, καὶ τὸ ἱαράχιον (javrah), ὅπερ κέκτηται τὴν ιδιότητα τοῦ μὴ προσβάλλεσθαι ὑπὸ τῶν σκωλήκων ἐν τῷ ὕδατι· μαργαροφόροι πίνναι πολλὰ εὐρίσκονται πρὸς τὸ ΒΔ, ἀποφέρουσαι ἕως 100,000 φράγκων κατ' ἔτος.

Ἡ μετὰ τῆς Εὐρώπης συγκοινωνία γίνεται διὰ τῶν ἀτμοπλοίων τῆς ἀνατολικῆς καὶ ἠπειρωτικῆς ἐταιρίας, προσορμιζομένων εἰς Ἀλθανίαν κατὰ τὴν εἰς Μελοῦρνον καὶ Σίδνεϋ μετάβασίν των. Συγκοινωνεῖ δὲ ἡ Πέρθη μετὰ τῆς Ἀλθανίας διὰ ταχυδρομείου κατὰ ξηράν, χρεαζομένου τρεῖς ἕως τέσσαρας ἡμέρας πρὸς μετάβασιν ἐκεῖσε καὶ τοσαύτας διὰ τὴν ἐπάνοδον. Ὑπῆρχεν ἔτι μικρὰ τις ἀτμοπλοικὴ ἐταιρία πρὸς τοῦτο, ἀλλὰ τὰ δύο ἀτμόπλοιά της ἀπώλοντο παρὰ τὸ ἀκρωτήριον Leewin, τὸ ἐν δὲ τούτων μάλιστα κατεποντίσθη ἡμέρας τινὰς μετὰ τὴν ἐκεῖσε ἀφίξιν ἡμῶν. Τηλεγραφικὴ συγκοινωνία δὲν ὑπῆρχεν ἔτι, ἀλλ' εἰργάζοντο εἰς τὴν κατασκευὴν γραμμῆς τηλεγραφικῆς μεταξὺ Ἀλθανίας καὶ Ἀδελαΐδος· ἂν δ' αὕτη ἐπερατώθη, ἡ Πέρθη διατελεῖ ἤδη ἐν τηλεγραφικῇ συγκοινωνίᾳ μετὰ τῆς Εὐρώπης.

Τὸ κύριον τῆς Φρημάντλης ἀγκυροβόλιον εἶναι ὁ λεγόμενος ὄρμος τοῦ Gage παρὰ τὴν ἀκτὴν αὐτῆς. Ὁ ἄνεμος κατὰ τὴν διαμονὴν ἡμῶν ἔπνεε τακτικῶς ἀπὸ Ν καὶ ΕΝ μέχρι μεσημβρίας, μετὰ μεσημβρίαν δ' ἐκ ΛΝ. Ὁ ἄνεμος οὗτος, ὢν πελάγιος, τυγχάνει δροσερώτατος· δι' δ καὶ «ἰατρὸς τῆς Φρημάντλης» κοινῶς λέγεται· ὁσάκις ὅμως στρέφη πρὸς Α, ὅπερ ἰδίως συμβαίνει τὴν πρωΐαν, τὸ καῦμα εἶναι πολὺ. Ἐπικινδυνωδέσταται εἶσιν ἐν χειμῶνι αἱ ἀπὸ Σ καταγιγίδες, πολὺν δὲ τὰ πλοῖα διατρέχουσι ἰδίως κίνδυνον, ὅταν ὁ ἄνεμος στρέφη πρὸς Ζ, διότι

ὁ κλύδων γίνεται τραχύς, αἱ προνεύσεις μεγάλαι καὶ αἱ ἀλύσεις θραύονται. Κατὰ τοὺς πλοηγούς, ἀπὸ τῶν ἀρχῶν τοῦ Δεκεμβρίου ἕως τῶν ἀρχῶν τοῦ Μαΐου τὸ ἀγκυροβόλιόν ἐστὶν ἀσφαλέςτατον· καὶ κατ' αὐτὸν δ' ἔτι τὸν Νοέμβριον, λέγουσιν. Ἐντοσοῦτω τὴν 12, 13 καὶ 14 Νοεμβρίου, καθ' ἣν ἡμεῖς ἐν τῇ πελάγει ὄντες, ἔσχομεν καταιγίδα ἀπὸ Σ πρὸς Ζ, ἐν Φρημάντλη ἔπνεε Σ σκληρότατος, κατὰ τὰς παρ' ἐμοῦ αὐτοῦ ληφθείσας σημειώσεις παρὰ τοῦ Λιμενάρχου, χάριν σπουδῆς τῆς καταιγίδος ταύτης. Τὸ νοτιώτερον μέρος τοῦ ἀγκυροβολίου προτιμητέον ἐστίν, ἀλλὰ δυσπρόσιτον τοῖς μεγάλοις πλοίοις.

Καίτοι τοῦ ἀγκυροβολίου μὴ στεγαζομένου, οὐδ' ἄπαξ διεκόπη ἡ μετὰ τῆς ξηρᾶς συγκοινωνία ἡμῶν, ἡμεθα δὲ ἠγκυροβολημένοι ἕως 1 ¹/₂ μίλιον ἀπὸ τῆς ξηρᾶς. Ὑπάρχει ἐπ' αὐτῆς σημαφόρος παρὰ τὸν φανὸν ὑπὸ τὴν διεύθυνσιν αὐτοῦ τοῦ Λιμενάρχου· σῆμα δὲ προειδοποιεῖ τὰ δρμουῖντα πλοῖα, ὅπως λάβωσι τὰ δέοντα μέτρα, κακοκαιρίας ἐπικειμένης· ἕτερον δὲ σῆμα ἀγγέλλει ὅτι τὸ τέναγος τοῦ ποταμοῦ ἀπρόσιτόν ἐστι καὶ ταῖς λέμβοις αὐταῖς. Ναυπηγεῖον δὲν ὑπάρχει· εὕρεσκειται δὲ μόνον ἐν μηχανήμα καταδυτικὸν πρὸς ἐπιθεώρησιν τῆς γάστρας.

Ἡ ὕδρευσις γίνεται εἰς κρουνὸν τῆς κρηπίδος· κάλλιον δὲ νὰ γίνηται γύκτωρ, τοῦ πιτύλου ὄντος μικροτέρου τότε. Ὁ ὄρμος ὧν πολυέχθος, βρῖθει κατὰ συνέπειαν καρχαριῶν. Καὶ διατείνονται μὲν, ὅτι ἄφθονον εὕρισκων οὗτος τροφήν, δὲν ἐπιπίπτει κατὰ τοῦ ἀνθρώπου· εἰς ὅμως τοιοῦτος, τριῶν καὶ πλέον μέτρων μήκους, συλληφθεὶς ἀπὸ τοῦ «Ναυαρίνου», ἔδειξε λίαν σαρκόβόρους ἐπιθυμίας, μετὰ βίας ὑπτιάσας καὶ ἀπλήστως καταβροχθίσας τὸ τεθὲν αὐτῷ δέλεαρ χοιρέιου ταριχευτοῦ κρέατος.

Τῆς ναυτιλίας ἡ κίνησις ἐστὶν ἰκανή. Κατὰ τὴν ἐκεῖσε διαμονὴν ἡμῶν εἰσέπλευσαν πλοῖα ἑπτὰ, ἀπέπλευσαν δὲ τσαῦτα 400—600 κόρων, ἐν δὲ ἀτμόπλοιον. Τὰ πλεῖστα τῶν πλοίων τούτων ἀνήκουσιν εἰς τὸν λιμένα τῆς Φρημάντλης.

.....
Νουμέα. Ἡ μόνη πόλις τῆς Ν. Καληδονίας, ἡ κάπως δυναμένη νὰ φέρῃ τὸ ὄνομα τοῦτο, εἶναι ἡ Νουμέα, κληθεῖσα τὸ πρῶτον «Λιμὴν γαλλικός». Ἐν αὐτῇ ἐδρεῖται ὁ κυβερνήτης τῆς νήσου καὶ ἀρχηγὸς τῶν ναυτικῶν δυνάμεων τοῦ Εἰρηνικοῦ, ὑποναύαρχος· ὑπάρχουσι πᾶσαι ἔτι αἱ ἀρχαί, ἃς εὕρισκει τις ἐν ταῖς γαλλικαῖς πόλεσιν. Ὁ πληθυσμὸς αὐτῆς, ἀσταθῆς τυγχάνων καὶ ἐκ δημοσίων τὸ πλεῖστον λειτουργῶν συγκείμενος, εἶναι γαλλικός κατὰ φυσικὸν λόγον, ὑπάρχουσι δ' ἔτι οὐκ ὀλίγοι Ἄγγλοι ἄποικοι καὶ ὀλίγοι ἰθαγενεῖς.

Ὡς λιμὴν ἢ Νουμέα εἶναι ἀσφαλῆς καὶ εὐρυχωρότατος· σχηματίζεται δὲ ὑπὸ τῆς πρὸ τῆς πόλεως καὶ εἰς ἀπόστασιν μιλλίου ἀπ' αὐτῆς πρὸς Ζ κειμένης νήσου Νού, ὑφ' ἑτέρας μικρᾶς νησίδος πρὸς Ν καὶ ὑπὸ ἀκρωτηρίου ἐκτεινομένου πρὸς ΣΖ ἐκ τοῦ Β μέρους καὶ ἀφίνοντος διάβασιν δύο καὶ πλέον μιλλίων πλάτους μεταξύ αὐτοῦ καὶ τῆς νήσου Νού. Ἡ διάβασις αὕτη ὁ πρόορμός ἐστι τοῦ ὄρμου τῆς Νουμέας, καλεῖται δὲ μέγας ὄρμος καὶ τυγχάνει ἐπίσης ἀσφαλῆς. Ἀλλὰ τὰ πλοῖα ἀγκυροβολοῦσι πάντοτε παρὰ τὴν πόλιν καὶ ἐν αὐτῷ τῷ ὄρμῳ εἰσπλέουσι δὲ οὐχὶ ἀπὸ Β τῆς νήσου Νού, ἀλλ' ἀπὸ Νότου αὐτῆς καὶ μεταξὺ ταύτης καὶ τῆς μικρᾶς νησίδος. Τὸ στόμα τοῦτο τὸ καὶ ἀριστερόν τῷ πρὸς τὴν Νουμέαν ὄρωντί ἐστι τὸ μόνον πλωτὸν διὰ μεγάλα πλοῖα. Ἡ μεταξύ δὲ τῆς νησίδος καὶ τῆς Ν. Καληδονίας διάβασις, καίτοι εὐρυτέρα τῆς πρώτης, ἀπλωτός ἐστι, δι' ὃ καὶ Ψευδῆς καλεῖται διάβασις, κεῖται δ' ἐκ δεξιῶν τῆς νησίδος.

Τοῦ ἀνέμου πνέοντος τὸ πλεῖστον ἐξ Ε, καλὸν τις νὰ εἰσπλεύσῃ, διερχόμενος τῶν ὑφάλων, ἐκ τοῦ στενοῦ τοῦ Βουλαρί. Πρὸς Ν τῆς Νουμέας κειμένου, φέρεται τις πρὸς τὴν Νουμέαν οὖριος. Τὰ ἐκπλέοντα πάλιν πλοῖα δεόν νὰ διέλθωσι τοῦ στενοῦ τῆς Δομβίας, ὅπερ 15 σχεδὸν μίλλια πρὸς Λ τῆς Νουμέας εὐρισκόμενον, ἐπιτρέπει τοῖς ἐκπλέουσι πλοίοις νὰ διέλθωσιν αὐτὸ πλησίον.

Ἡ Νουμέα εἶναι τόπος δυσάρεστος λίαν, ἂν μὴ ἀνυπόφορος πάντη. Τὸ σχέδιον τῆς πόλεως εἶναι εὐρυθμότατον, ἀλλ' αἱ οἰκίαι ξύλινα καὶ ἀνεπιτήδεια πρὸς προφύλαξιν ἀπὸ τῶν ἀτμοσφαιρικῶν μεταβολῶν. Αἱ λιθόκτιστοι οἰκίαι εἰσὶ σπάνια· ἐν ταύταις δὲ συγκαταλεκτέον τὸ Κυβερνεῖον. Δενδροφυτεία δὲν ὑπάρχει· τῶν ἡλιακῶν δὲ ἀκτίνων προσπιπτουσῶν καθέτως σχεδὸν δι' ὄλου τοῦ ἔτους, τὸ καῦμα εἶναι ὑπερβολικόν. Ὑπάρχει ἐντοσοῦτῳ εἰς κήπος ὁ τοῦ Κυβερνεῖου, ἀλλ' ἡ εὐργετική σκιά τῶν δένδρων αὐτοῦ δὲν εἶναι διὰ τοὺς πολλοὺς βεβαίως.

Ἐξοχὴ δὲν ὑπάρχει σχεδόν, ἢ φύσις δὲ διατηρεῖ τὴν ἀρχέτυπον ἀγριότητά της κατ' ἀντίθεσιν πρὸς τὴν Αὐστραλίαν, ἔνθα, διὰ τὸ ἀποικιακὸν τῶν Ἄγγλων πνεῦμα, ἢ φύσις ἐξημεροῦται ὁλονέν. Ὁ ἀπρόσεκτος ὁδοιπόρος κινδυνεύει νὰ πληρώσῃ ἀκριθὰ τὰς ἐκδρομάς του, διὰ τὴν πληθὺν τῶν ἰσθόλων μυιῶν, ὧν τὰ δῆγματα ἐπικινδύνα λίαν. Οἱ ἀγαπῶντες τὸ νήχεσθαι δεόν ν' ἀποσύρωνται εἰς ἀμμωδιαν ἀβαθῆ, διὰ τὸ πληθὺς τῶν καρχαριῶν, ὡς ἐν πάσαις ταῖς μεταξύ τῶν τροπικῶν θαλάσσαις. Εἶδον ὑπερμεγέθεις τοιούτους, δέκα περίπου ἀπὸ τῆς ἀκτῆς μέτρα.

Οἱ ἰχθύες εἶναι ἄφθονοι, ἀλλ' ἀπαιτεῖται προσοχὴ εἰς τὴν ἰχθυοφάγϊαν, διότι ὑπάρχουσι φαρμακεροὶ πολλοί, μάλιστα δὲ οἱ ἐρυθροὶ τοιούτοι καὶ αἱ σάρδαι καὶ ἀφύαι εἰσὶν ὑποπτότατοι.

Ὡς τόπος ἐπισιτίσεως ἡ Νουμέα ὀλιγίστους παρέχει πόρους· οἱ βόες προέρχονται ἐκ Σιδνεῦ· πάντα δὲ τὰ ἀναγκαῖα τῷ βίῳ εἰσὶν ἀκριβώτατα. Καλλιεργεῖται ἐν Ν. Καληδονίᾳ τὸ ζαχαροκάλαμον καὶ ὁ καφές, ὅταν δὲ αἱ ἀκριδες, αἱ ὡς νέφη πληροῦσαι τὸν ἀέρα, τὸ ἐπιτρέψωσιν, ἡ συγκομιδὴ εἶναι καλὴ.

Ἵπάρχουσιν ἐν τῇ νήσῳ μεταλλεῖα νικελλίου, πλουσιώτατα, ὡς λέγουσιν, ἐκμεταλλεόμενα ὑπὸ ἄγγλου τινός. Μικρὸν τοῦ μετάλλου τούτου δείγμα ἔπεμψα πρὸ καιροῦ τῷ ἔθνικῷ ἡμῶν μουσεῖῳ. Ἐν τοῖς μεταλλείοις ἐργάζονται Ἕλληνές τινες, οὓς ὅμως δὲν ἠδυνήθην νὰ ἴδω. Ἡ βλάστησις οὔτε θαφιλῆς, οὔτε περιεργός ἐστίν· ἐν τούτοις συνέλεξα σπόρους τινὰς χάριν τοῦ βοτανικοῦ ἡμῶν κήπου. Δυστυχῶς δὲν ἠδυνήθην νὰ μεταφέρω πάντας σφους ἐν Γαλλίᾳ, ἀγνοῶ δὲ ἂν οἱ πεμφθέντες τῷ κυρίῳ διευθυντῇ ἔχρηζον κἂν τὸν κόπον τῆς ἀποστολῆς.

Αἱ διάφοροι τῆς Ν. Καληδονίας πολίχλαι εἰσὶ κατὰ πολὺ χείρονες τῆς Νουμέας. Ἐπεσκέφθη τὴν Δομβίαν παρὰ τὸν ὁμώνυμον ποταμόν, τὴν χερσόνησον Dacos, τὴν νήσον Νου καὶ τὴν νήσον τῶν Πευκῶν. Πάντα τὰ μέρη ταῦτα εὐρὺ εἰσι δεσμωτήριον ἐν ἐλευθέρῳ ἀέρι. Ἄν ἐνόμιζον ὅτι ἠδύνατο τοῦτο νὰ ἔχη σκοπὸν τινα πρακτικόν, θὰ ἔπεμπον τῷ Ὑπουργεῖῳ περιγραφὴν ἀκριβῆ τῆς διοργανώσεως αὐτῶν. Φρονῶ ὅμως ὅτι οἱ ἐλεύθεροι οὔτοι δεσμῶνται, ἐν τῇ νωθρότητι καὶ τῇ χαυνώσει ζῶντες, ἐπανερχονται ἐν Γαλλίᾳ, ἀφοῦ ζήσωσιν ἐφ' ἱκανὸν εἰς βάρους τοῦ ταμείου, μᾶλλον πεπωρωμένοι τὴν ψυχὴν ἢ πρὸς τῆς καθείξεώς των.

Κατὰ τὴν ἐν Νουμέᾳ διαμονὴν ἡμῶν ἐσημάνθη κυκλῶν, κατευθυνόμενος πρὸς τὸ νότιον τῆς νήσου· διότι οὐδὲ τῆς μᾶστιγος ταύτης εἶναι κἂν ἀπηλλαγμένη, ἰδίως δὲ κατὰ Ἰανουάριον καὶ Φεβρουάριον μῆνα. Τὰ ὁρμῶντα ἐν τῷ λιμένι πλοῖα ἔλαβον τὰ δέοντα μέτρα, διότι κατὰ τὴν περίστασιν ταύτην καὶ μόνην δὲν εἶναι ἀσφαλῆ· ἐξησφάλισαν δὲ δεόντως καὶ τὰς οἰκίας. Ὁ κυκλῶν κατηρθύνθη πράγματι πρὸς τὴν νήσον, ἀλλὰ τὸ κέντρον αὐτοῦ διήλθε μακρὰν τῆς Νουμέας, ἔπνεε δὲ μόλις σφοδρὸς ἀπὸ ΝΝ—ΝΖ ἄνεμος, τοῦ βαρομέτρου ὄντος εἰς 749.7, ἐνῶ ἡμεῖς, ἐπανερχόμενοι ἐκ τῆς νήσου τῶν Πευκῶν διὰ τοῦ σκευαγωγοῦ ἀτμοπλοίου Seudre εἴχομεν πάλιν σφοδρὸν καὶ ῥιπαῖον ἄνεμον ἀπὸ Ν—ΝΝ, ἀλλὰ μέγα ἐμπορικὸν πλοῖον, ναυαγῆσαν ἐν τινι ὑφάλῳ, καταληφθέν, ὡς φαίνεται, ἐν τῷ ἐπικινδύνῳ ἡμικυκλίῳ, κατὰ τὸν δευτέρου κλάδου τῆς

παραβολικῆς αὐτοῦ τροχιᾶς νοτίως τῆς Ν. Καληδονίας, ἀπόλεσε πάσας τὰς λέμβους του, τοῦ βαρομέτρου καταβάντος εἰς 728.

Βορ Ἐπάνοδος

Περατώσας ἐναυθα τὸ τεχνικὸν οὕτως εἰπεῖν τῆς ἐκθέσεώς μου ταύτης μέρος, ὄφειλον ἴσως κατὰ καθήκον νὰ πληροφορηθῶ τὸ σεβαστὸν Ὑπουργεῖον περὶ παντὸς ὅ,τι ἂν ἀντελήφθην, ἀξίου κατὰ τὴν κρίσιν μου νὰ περιέλθῃ εἰς γνῶσιν αὐτοῦ, περὶ τε τὴν ἐσωτερικὴν ὑπηρεσίαν, τὴν συντήρησιν τῶν πληρωμάτων, τὸν οἰκονομικὸν μηχανισμόν, τὴν ὑγειονομικὴν ἐπίβλεψιν, τῶν διαφόρων ἐμβατῶν οἰουδήποτε βαθμοῦ τὴν ἐκπαίδευσιν καὶ εἴ τι ἄλλο. Τῆς ἐκθέσεώς μου ὅμως γενομένης μακρᾶς, λίαν ἴσως μάλιστα ὑπερβάσης τὰ πρέποντα ὅρια, ἐνόμισα δέον νὰ παρέλθω ταῦτα, ἐπιφυλαχθεὶς νὰ ὑποβάλω ὑπομνήματα λεπτομερεῆ, ἂν ἐπιταχθῶ ἀρμοδίως.

Συγχωρηθῆτω μοι ἐντοσοῦτα νὰ προσθέσω γενικά τινα πράγματα, περὶ ὧν ἴσως δὲν λάβω τὴν εὐκαιρίαν νὰ λαλήσω ἀλλαχοῦ. Κατὰ τὸν γαλλικὸν κανονισμόν μόνοι ἀρμοδίοι νὰ ἐκτιμῆσῃ τὴν ἀξίαν τῶν πληρωμάτων θεωροῦνται ὁ κυβερνήτης καὶ τὰ ἐπιτελεῖτα τῶν πλοίων, κατὰ φυσικὸν λόγον· οὕτω λοιπὸν ἕως τοῦ βαθμοῦ τοῦ δίοπου, συμπεριλαμβανομένου, οἱ προβιθασμοὶ γίνονται ὑπὸ συμβουλίου τῶν ἐξ ἀρχαιοτέρων τοῦ πλοίου ἀξιωματικῶν προεδρευομένου ὑπὸ τοῦ κυβερνήτου καὶ συνεργουμένου ὑποχρεωτικῶς δις τοῦ ἔτους, ἥτοι τὴν 1 Ἰανουαρίου καὶ τὴν 1 Ἰουλίου. Δύο τοιαῦτα συγκροτηθέντα συμβούλια προήγαγον πρᾶγματι τοὺς ἀξιοτέρους. Τῶν ὑποκελευστῶν καὶ κελευστῶν οἱ προβιθασμοὶ γίνονται ὡς καὶ παρ' ἡμῖν παρὰ τοῦ ὑπουργείου, πλὴν τῆ προτάσει τοῦ συμβουλίου τούτου, καὶ μόνον μετὰ τοιαύτην πρότασιν. Ὅπόσον ὁ θεσμὸς οὗτος αὐξάνει τὴν δύναμιν τῶν ἐπιτελείων, συσφίγγων συνάμα τῆς πειθαρχίας τοὺς δεσμούς, περιττὸν νὰ τὸ εἴπω, διότι εὐκόλως κατανοεῖται ὅτι τὰ πληρώματα δὲν ἀναζητοῦσιν οὕτως εἰς ἐνεργείας ἀθεμίτους τὴν ἑαυτῶν προαγωγὴν, οὐδὲ οἱ κυβερνῆται ἐξευτελίζονται δι' ἀδυναμίαν περὶ τὴν προστασίαν τῶν καλῶν ὑπηρετῶν τῆς πατρίδος.

Συμβούλιον ἐπίσης τῶν τεσσάρων ἀρχαιοτέρων τοῦ πλοίου ἀξιωματικῶν, ὑπὸ τοῦ κυβερνήτου ἀρμοδίως συγκαλούμενον, κρίνει καὶ κατα-

δικάζει κατά πλειονοψηφίαν και άνεκκλήτως τούς πταίσαντας εἰς βαθμόν πλημμελήματος. Δις δὲ τοιοῦτον συμβούλιον συγκροτηθὲν ἐπὶ τοῦ «Ναυαρίνου», κατεδίκασε ναύτας δύο εἰς διετῆ φυλάκισιν, τὸν πρῶτον διὰ παρακοὴν πρὸς δίοπον, τὸν δ' ἕτερον διὰ κλοπὴν μαχαιριδίου. Ὅταν τὸ ἔγκλημα, νωπὸν ἔτι ὄν, τιμωρῆται, ὁ δὲ παραβάτης τοῦ νόμου δὲν ὑπεκφεύγει τὴν ἀνήκουσαν αὐτῷ τιμωρίαν, ἔνεκα ἀθεμίτων καὶ ἐγκληματικῶν προστασιῶν, οὐδέποτε ἡ πειθαρχία ἐκλύεται, καὶ οἱ ἀνώτεροι ἀντλοῦσι νέαν δύναμιν, ὅπως ἀπαιτήσῃσι τοῦ νόμου τὴν τήρησιν παρὰ τῶν ὑποδεεστέρων, δὲν παραβλέπουσι δὲ πολλάκις δι' ἀδυναμίαν τοῦ νὰ ἐπιτύχῃσι δικαιοσύνην.

Ὡς γνωστὸν, κατὰ τούς μακροὺς τούτους διάπλους ἡ συνηθεστέρα καὶ μᾶλλον ἐπικίνδυνος ἀσθένεια εἶναι ἡ στομακάκη. Ὡς προφυλακτικὸν μεταχειρίζονται κόνιν ὀδοντοσηκτικὴν ἐξ ἄνθρακος καὶ μικρᾶς δόσεως κίνης δι' ἅπαν τὸ πλήρωμα, καὶ ζωμὸν ἔτι λεμονίου εἰς δόσιν 14 γράμμων μετὰ 28 γράμμων σακχάρως καὶ 112 γράμμων ὕδατος. ἄρχεται δὲ ἡ διανομὴ τούτου ὀκτῶ ἡμέρας μετὰ τὴν ἔναρξιν τῶν ταριχευτῶν. Διὰ τῶν προφυλακτικῶν τούτων ὀλίγιστα μόνον ἔσχομεν συμβάματα στομακάκης καὶ ταῦτα δὲ κατὰ τὰ μεγάλα ψύχη τοῦ Ἰνδικοῦ καὶ τοῦ ἀρωτηρίου Ὄρνου. Οὐδεμία ὁμως ἐκ τούτου προέκυψε τελευτή. Καὶ τὸ ὄλον δὲ τῶν θανάτων ἦν ἐξ ἐπὶ 1157 ἀτόμων, κατὰ τὸν ἀπὸ Γαλλίας εἰς Καληδονίαν διάπλουον ἡμῶν, 13 δὲ ἐπὶ 1050 ἀτόμων, κατὰ τὸν ἀπὸ Καληδονίας εἰς Γαλλίαν. Ἡ θνησιμότης αὕτη δὲν εἶναι μεγάλη σχετικῶς ἀποδοτέον δὲ τοῦτο εἰς τὴν καλὴν τῶν πληρωμάτων συντήρησιν. Εἰς μόνος τῶν ἀποθανόντων ἦν ἀξιωματικὸς τοῦ ναυτικοῦ πεζικοῦ.

Κατὰ τε τὴν μετάθασιν ἡμῶν εἰς Νουμέαν καὶ τὴν εἰς Γαλλίαν ἐπάνοδον ἔσχομεν πλεῖστα ὄσα κρούσματα κοιλιακῶν νοσημάτων μετ' ἐμέτου περὶ 25° πλάτος ἐν τῷ Ἀτλαντικῷ. Ἀκριβοῦς παρατηρήσεως γενομένης ὑπὸ τῶν ἀρμοδίων, εὐρέθη ὅτι μόνη ἡ αἰφνιδία καὶ ἀπότομος μεταβολὴ τῆς θερμοκρασίας προεκάλεσε ταῦτα. Ὀλίγιστα ὡσαύτως καὶ σποραδικὰ κρούσματα τύφου, συμβάντα ἰδίως μετὰ τὴν παράλλαξιν τοῦ Ὄρνου, οὐδένα ἔφερον ἐπιδημικὸν χαρακτῆρα.

Μέγα μέρος τῆς διατροφῆς τῶν γαλλικῶν πληρωμάτων κατέχουσι ὡς γνωστὸν τὰ ὄσπρια, ὅπερ κάλλιστον, καθὸ ὑγιεινά. Κατ' ἀνάγκην ἐγένετο ἐπὶ τοῦ «Ναυαρίνου» συχνὴ χρῆσις χοιρείου ταριχευτοῦ κρέατος τρεῖς καθ' ἐβδομάδα. Τὸ κρέας ὁμως τοῦτο ἐπιθεωρεῖται ἐγκαίρως ὑπὸ τῶν ἀρμοδίων μὴ ἢ προσβεβλημένον ὑπὸ τριχίνης ἢ ἄλλου νοσήματος

συνήθους τοῖς ζῴοις τούτοις· οὕτω δὲ οὐδὲν ἐκ τῆς βρώσεως τούτου συν-
έβη δυσάρεστον. Τὰς ἄλλας τρεῖς τῆς ἐβδομάδος ἡμέρας, ἐχορηγεῖτο
κρέας βόειον νωπὸν ἐν ἀρχῇ, ἐφ' ὅσον ὑπῆρχον βόες, βραστόν δὲ ἀκολού-
θως. Τὸ δεύτερον τοῦτο γνωστὸν ἐστὶν ἐν Γαλλίᾳ ὑπὸ τὸ ὄνομα endau-
bage, συντηρεῖται δ' ἐντὸς δοχείων ἐξιτερισμένων καὶ στεγανῶς κε-
κλεισμένων. Ἡ τροφή αὕτη φαίνεται μοι πολὺτιμος δι' ἐκστρατεύοντα
σώματα, καὶ ἀποτολμῶ νὰ ἐπιστήσω ἐναυθὰ τὴν εὐμενῆ προσοχὴν
τοῦ σεβαστοῦ ὑπουργείου. Μίαν τῆς ἐβδομάδος ἡμέραν ἀντὶ κρέατος ἐχο-
ρηγεῖτο τυρὸς.

Τὸ ἀκράτισμα τῶν ναυτῶν συνίστατο εἰς καφὲν μετὰ διπύρου καὶ
ῤωμίου, κατὰ τὰ μεγάλα δὲ ψύχη ἐχορηγεῖτο καφὲς ἢ τείον καὶ τὸ
ἐσπέρας μετὰ τὸ δεῖπνον οἶνος δ' ἐρυθρὸς δὲν ἔλειπεν οὔτε κατὰ τὸ ἄρι-
στον πολλάκις δὲ οὔτε κατὰ τὸ δεῖπνον. Οὕτω καθ' ὄλον τὸν διάπλου δὲν
ἤκουσα βήχοντα ναύτην, καίτοι τῆς διαφορᾶς τῆς θερμοκρασίας ὑπερ-
βάσης πολλάκις τοὺς 30⁶ ἐν μικρῷ χρόνῳ. Δὲν εἶναι εὐκταῖον νὰ παύσῃ
ἢ τοῦ ἀντιτίμου τοῦ οἴνου πληρωμὴ ἐν τῷ πολεμικῷ ἡμῶν ναυτικῷ ;
Ἡ ἐπὶ πλέον δαπάνη ἔσται ἀσήμαντος τῷ δημοσίῳ, θὰ ἔχη δὲ μετ' οὐ
πολὺ ἄνδρας ῤωμαλέους καὶ οὐχὶ παιδάρια καχεκτικὰ εἰς τὴν ὑπηρε-
σίαν του. Τί δὲ τὸ κωλύον νὰ γείνη χρῆσις θερμοῦ τινος ποτοῦ τὴν
πρωΐαν καὶ τὴν ἐσπέραν ἔτι ἐν χειμῶνι ; Ἐνθυμοῦμαι τφόντι ὅτι ὁ
πρόην κυβερνήτης τῆς « Ὀλγας » πλοίαρχος ἤδη Κύριος Παλάσκας, χο-
ρηγῶν πτισάνην ἐλελίσφακου μέλιτι συγκεκραμένην, διετήρησεν ἀκμαίαν
τοῦ πληρώματός του τὴν ὑγίαν ἐπὶ δύο ὄρμιεις χειμῶνας. Τφόντι, διὰ
τῆς ὑγιεινῆς ἣν ἀκολουθοῦμεν ἐν τῷ πολεμικῷ ἡμῶν ναυτικῷ, σκέπτομαι
ὅτι ἀνυπολόγιστα θὰ συνέβαινον κακά, ἂν ποτε ἐπεχειροῦμεν τοιοῦτον
μακρυνὸν διάπλου. Καὶ αὕτη δὲ τῶν πληρωμάτων μας ἢ ἐνδυμασία θὰ
συνέτεινεν εἰς τοῦτο.

Ἡ ἡμερησία μερὶς τοῦ ὕδατος ἦν 3 ¹/₂ λίτραι διὰ τοὺς δύο κυβερ-
νήτας καὶ τοὺς ἀξιωματικοὺς πάντας, 3 δὲ λίτραι διὰ τοὺς λοιποὺς
ἄνευ διακρίσεως. Τῶν τριῶν καὶ ἡμισείας λιτρῶν ἀφηροῦντο 2 ¹/₂ διὰ
τὸ μαγειρεῖον, τὸν μεσόδομον καὶ πρὸς ποτισμὸν τῶν μικρῶν ζῴων
αὐτῶν, ἔμενε δὲ μία πρὸς καθαρισμόν. Οἱ ναῦται ἐκαθαρίζοντο ὕδατι
θαλασσίῳ, τοιοῦτο δὲ μετεχειρίζοντο καὶ εἰς τῶν ἐνδυμάτων αὐτῶν
τὴν πλύσιν· ἐκτὸς τοῦ ὅτι τοῦτο ἀκατάλληλόν ἐστι πρὸς ἀποσύνησιν
τοῦ σάβωνος, ἢ στέρνωσις εἶναι δυσκολωτέρα, ἀπομένει δὲ πάντοτε
πολλὴ ὑγρασία. Μανθάνω ἐντοσούτῳ ὅτι ἐν τῷ ἀγγλικῷ ναυτικῷ χρῶν-
ται ἀπὸ τινος σάβωνι ἀποσυντεθειμένῳ τῷ θαλασσίῳ ὕδατι, ἴσως δὲ δὲν

θὰ ἦτο ἄσκοπον πάντῃ νὰ αἰτηθῶσιν ἀρμοδίως αἱ δέουσαι περὶ τούτου πληροφορίαι.

Ἡ ἡμερησία ὀλικὴ δαπάνη τοῦ ὕδατος ἀνήρχετο εἰς 3600 περίπου λίτρας, τῆς ὑδροθῆκης περιεχούσης 247600 λίτρας, ἦτοι ἰκανὸν ποσὸν δι' 70 ἡμέρας. Ἐκτὸς ὅμως τούτου τὸ «Ναυαῖνον» ἐκέκτητο παρὰ τὰ μαγειρεῖα δύο ἀποσταλακτῆρια παράγοντα 2000 λίτρας γλυκέος ὕδατος ἐν 13 ὥραις διὰ μόνου τοῦ πρὸς ἔψησιν τῶν βρωμάτων πυρός. Ἐὰν αἱ μηχαναὶ αὗται εἰργάζοντο ἐπίτηδες, θὰ ἀπητεῖτο ἐν χιλιόγραμμον γαιανθράκων πρὸς ἀποστάλαξιν 3λ, 3 ὕδατος. Ἡ μερὶς τοῦ ὕδατος φαίνεται μοι ἀνεπαρκής· διότι πολλάκις κατὰ τὰ θερμὰ μάλιστα κλίματα ἐστερήθημεν, οἱ ἀξιωματικοὶ ἰδίως, ὕδατος, πρὸς πόσιν, νομίζω ὅμως ὅτι 4 1/2 λίτραι ἦτοι, 3 1/2 ὀκάδες, εἰσὶν ἐπαρκεῖς· περιττὸν δὲ νὰ εἴπω ὅπόσον τούτο εἶναι σπουδαῖον ἐν μακρᾷ μάλιστα δι' ἰστίων θαλασσοπλοῖα καὶ ἐν ἐλλείψει ἀποσταλακτηρίων.

Ὁ καπνὸς ὡς καὶ ὁ σάβων χορηγοῦνται τῷ πληρώματι ὑπὸ τοῦ κράτους ἀντὶ μετριοτάτης τιμῆς. Τοῦ λόγου δὲ περὶ καπνοῦ ὄντος, δὲν θεωρῶ ἄκαιρον, οὔτε ἄσκοπον, νὰ προσθέσω ἐνταῦθα, ὅτι καὶ ἐν Αὐστραλίᾳ καὶ ἐν Βρασιλίᾳ ἔτι ἐπιζήτητός ἐστιν ὁ γαλλικὸς καπνός. Ὁ ἡμέτερός ἐστι βεβαίως ὑπέρτερος αὐτοῦ· ἂν δ' ἐπειράτο ἡ εἰσαγωγή του παρεσκευασμένου ἐν μικροῖς δέμασιν, ὡς παρασκευάζεται ὁ γαλλικὸς, ἰδίως μάλιστα εἰς Αὐστραλίαν, πιθανώτατα θὰ ἀπέβαιεν αὕτη ὠφελιμοτάτη τῇ τε ἐλληνικῇ ἐμπορίᾳ καὶ τῇ ναυτικῇ μάλιστα. Ἴσως ὅμως θὰ ἦτο ἀνάγκη τῆς ἀμέσου τῆς κυβερνήσεως ἐπιτηρήσεως, μὴ δόλος ἰδιώτου κακοήθους παρέβλαπτε καὶ παρέλυσεν ἐξ ἀρχῆς τὴν ἐπιχείρησιν.

Ὡς, κατὰ καθήκον, ἀνῆνεγκον ἐν τῷ οἰκείῳ τόπῳ, καὶ ἐν ταῖς ἀπωτάταις τῶν χωρῶν ὑπάρχει ἐν κἂν τέκνον τῆς ἐλληνικῆς πατρίδος δι' ἐντίμου ζῶν ἐργασίας. Δυστυχῶς ἐν Νουμέα ἐπέπρωτό μοι ν' ἀκούσω τὴν πάτριον φωνὴν προφερομένην ἀπὸ χειλέων ῥυπαρῶν ἐν τῷ θεραπευτηρίῳ τοῦ δεσποτηρίου τῆς νήσου Νού. Ἐρῶθημα αἰσχύνης περιεχυσέ μοι τὸ πρόσωπον· ἀλλὰ μεθ' ὅλην τὴν βδελυγμίαν ἣν ἠσθάνθην, δὲν ἠδυνήθην ν' ἀντιπαρέλθω χωρὶς νὰ λαλήσω, καὶ ἰδοὺ τί παρ' αὐτοῦ τοῦ ἰδίου ἔμαθον· ὀνομάζεται Παράσχος, ἦν ναυτικὸς τὸ ἐπάγγελμα καὶ δημότης Σύρου, ἐνθα ἔχει καὶ οἰκογένειαν, κατεδικάσθη δὲ εἰς δεκαετὴ δημόσια ἔργα ὑπὸ τοῦ κακουργιοδικείου τῆς Μασσαλίας ἐπὶ ἀναιρέσει, καὶ διετέλει νοσηλευόμενος διὰ πληγὴν τοῦ ποδός.

Ἐν πάσαις ταῖς θαλάσσαις δι' ὧν διήλθον αἱ ναυτικαὶ σημαῖαι πᾶσαι ἀντιπροσωπεύονται· ἡ ἀγγλικὴ ἐστίν, ὡς εἰκός, ἡ λαμπρότερον καὶ

μεγαλοπρεπέστερον παρισταμένη, διότι πλέον τοῦ ἡμίσεος τῶν πλοίων, μεθ' ὧν συνηντήθημεν, ἦσαν πελώρια καὶ ὠραῖα ὀξύπλοα τῆς Μ. Βρετανίας· μετ' αὐτὴν τακτέον τὴν ἀμερικανικὴν καὶ γερμανικὴν ἐξίσου σχεδόν, τὴν ὀλλανδικὴν καὶ τὴν γαλλικὴν εἶτα. Καὶ τὰ μικρότερα ὁμως ναυτικὰ κράτη, ὡς ἡ Σουηδία καὶ Δανία, δὲν ὑστεροῦσι πάντως· πλέον δὲ ἢ ἅπαξ εἶδομεν τὴν δανικὴν σημαίαν εἰς τὸ τέρθρον τοῦ κέρατος καλοῦ τινος μυοδρόμονος ἢ πάρωνος κυματίζουσαν, ἅπαξ μάλιστα ἀντεχαιρετίσαμεν αὐτὴν, κατὰ τὴν ἐπάνοδόν μας, ἐν μέσῳ τῆ Ἀτλαντικῆ, ἐπαρθεῖσαν ἐπὶ τοῦ ἰστοῦ τοῦ ἐπιδρόμου ἡμιολίας θαλαμηγοῦ, οὐχὶ μεγαλειτέρας τῆς Πληξάουρας, πρὸ ὀγδοήκοντα ἡμερῶν παλαιούσης πρὸς τοὺς τραχεῖς τῶν ἀπεράντων τούτων θαλασσῶν κλύδωνας, ὡς ἐμάθομεν διαλεχθέντες μετ' αὐτῆς, διότι τὸ ἀλληλεθνὲς σηματολόγιον παρὰ πᾶσι τοῖς ναυτικοῖς κράτεσιν ἐστὶν ἐν πλήρει χρήσει καὶ δὲν συγκαταλέγεται ἐν τοῖς σχεδιαζομένοις. Ἄν δὲ δὲν ἐπεσήμαινεν αὕτη τοῦ δανικοῦ Κράτους τὸ μεγαλεῖον, ἐτεκμηρίου ὁμως ἀριδῆλως τῶν ναυτίλων τοῦ μικροῦ, ὡς τὸ ἡμέτερον, ἐκείνου ἔθους τὸ εὐτολμον καὶ καρτερικόν. Μίαν μόνην σημαίαν ναυτικοῦ ἔθους οὔτε εἶδον ἔτι ἴσως, οὔτε ἐχαιρέτισαν καὶ οἱ πέντε τῆς Γῆς ὠκεανοί, τὴν ἐθνικὴν ἡμῶν, πρὸς ἄλλος βαθὺ τοῦ τυχόν διατρέχοντος τὰ πελάγη ταῦτα Ἕλληνας. Εἶθε ὁ πρῶτος μετ' ἐμὲ διασχίσων ταῦτα, εὐτυχέστερος ἐμοῦ, γηθουσύνως νὰ χαιρετίση ταύτην σεμνῶς κυματίζουσαν ἐπὶ πληθύος καλῶν πλοίων. Τὸ ἐπ' ἐμοί, ἐὰν ἡ σεβαστὴ Κυβέρνησις ἔκρινέ με ἄξιον τῆς τιμῆς ταύτης, προθύμως καὶ μετ' εὐγνωμοσύνης θὰ ἀνελάμβανον νὰ παραλλάξω διὰ σκάφους πολεμικοῦ μας τὰ τρία γνωστὰ καὶ μεγάλα τοῦ νοτίου ἡμισφαιρίου ἀκρωτήρια, καὶ μεθ' ὑπερφηφανείας ἐθνικῆς καὶ ἄκρας τῆς ψυχῆς μου εὐφροσύνης θὰ περιέφερον ἐπιδεικνύων τὴν ἐλληνικὴν μας σημαίαν, πρῶτος τῶν ἐλλήνων ναυτίλων, κατὰ τὰς ἀπωτάτας ἐκείνας χώρας.

† ΗΛΙΑΣ Φ. ΚΑΝΕΛΛΟΠΟΥΛΟΣ

Ἐποπλοίαρχος τοῦ Β. Ναυτικοῦ

Πανομοίωτον ὑπογραφῆς Η. Κανελλοπούλου

Η. Φ. Κανελλοπούλου

