

πραχθέντων, ὁ αὐτὸς δὲν ἠδύνατο νὰ εἰσέρχεται, καὶ τεμνόμενος νὰ δονῇται· ἰδοὺ ποῦ ἐγκληται τὸ θαῦμα. Τὸ φαινόμενον τοῦτο παρρησιάζεται καὶ εἰς τὰ Λατομεῖα τοῦ Γρανίτου εἰς Sienes, τοῦ Καρνάη, εἰς τὰ Πυρρηναῖα, καὶ εἰς τὰ πετρώματα τῶν ὄχθων τοῦ Ὀρενίου κατὰ τὴν ἀνατολὴν τοῦ Ἠλίου καὶ τῆς πνοῆς τοῦ ἀνέμου.

ΣΠ. Γ. ΚΟΚΟΛΗΣ.

ΤΟ ΘΑΥΜΙΟΝ ΕΦΗΜΕΡΙΔΗΝ ὑπὸ τῆς συντάξεως τοῦ Ἀγγλικοῦ «Χρόνου» εἰς διαβιβάζειν τῶν πρακτικῶν τοῦ ἀγγλικοῦ κοινοβουλίου. Κατὰ τὴν ἐκθεσιν τῆς ἐφημερίδος ταύτης ἐπὶ τοῦ ἀντικειμένου τούτου ὁ συντάκτης τῶν πρακτικῶν διαβιβάζει· αὐτὸς ἢ δι' ἄλλου προσώπου τὰς ἀμειβὰς τῶν ρητόρων διὰ τοῦ τηλεφώνου εἰς τὸν στοιχειοθετὴν εἰς τοῦ ὁποίου τὰ ὄρα εἰσὶ προσηρτημέναι δύο σάλπιγγες ὅπως ἀκούῃ τὰ διαβιβάζόμενα. Ἡ συντάξις τῆς ἐφημερίδος τοῦ «Χρόνου» ἐφήρμοσεν ἀπὸ τοῦ ἔτους 1876 μηχανὴν, δι' ἧς ἡ στοιχειοθεσία γίνεται ταχύτερον ἢ ὅταν διὰ τῆς χειρὸς. Ἐν ᾧ ἱκανὸς στοιχειοθετὴς δύναται 40—50 μόνον γραμμὰς καθ' ὥραν νὰ συντάξῃ διὰ τῆς χειρὸς, διὰ τῆς μηχανῆς στοιχειοθετεῖ 100 γραμμὰς καθ' ὥραν. Ἡ μηχανὴ αὕτη εἶναι ἐν εἰδὲι κλειδοκυμβάλου. Ἡ ἀνάγκη τῆς ταχύτητος εἰς τύπωνιν τῶν πρακτικῶν ἠνάγκασε τὴν διεύθυνσιν νὰ ἐφαρμόσῃ τὰ μέσα ταῦτα, τὰ ὁποῖα, κατὰ τὴν βυρολογίαν αὐτῆς τῆς ἰδίας, δύνανται νὰ λάβωσι σπουδαίαν ἐπιτελειοποίησιν.

ΧΑΡΤΟΠΑΙΓΝΙΟΥ ΠΕΡΙΕΡΓΟΣ ΕΞΗΓΗΣΙΣ

Ἐν τῷ ναῷ τῆς Γαλασκόβης ἐν Ἀγγλίᾳ ἀριθμὸς τις στρατιωτῶν Ἀγγλῶν συνεκκλησιάσθη ἐσπέρα τινὶ τῆς μεγάλης ἐβδομάδος. Κατὰ τὸ εἶθος καὶ οἱ στρατιῶται διετάχθησαν ἵνα ἕκαστος φέρῃ μεθ' ἑαυτοῦ καὶ τὸ Εὐαγγέλιον. Εἰς τῶν στρατιωτῶν ἐκείνων, ἀντὶ τοῦ Εὐαγγελίου ἔλαβε μεθ' ἑαυτοῦ μίαν δέσμην τοῦ χαρτοπαίγνιου. Ἐνθὺ δὲ ἅπαντες, οἱ ἐν τῇ ἐκκλησίᾳ ἡνοῖξαν τὸ Εὐαγγέλιον, ὁ πρῶτος στρατιώτης ἡνοῖξε τὴν δέσμην τῶν χαρτιῶν, καὶ ἐθεώρει αὐτὰ μετὰ προσοχῆς. Πάντες δὲ οἱ συστρατιῶται ἠλεγχον αὐτὸν διὰ τὸ ἀτόπημα τοῦτο τὸ σκανδαλῶδες, ἕως οὗ ὁ ὁδηγῆσαι ἐν τῇ ἐκκλησίᾳ τοῦ στρατιώτου δεκανεὺς ἐξέβαλεν αὐτὸν καὶ τὸν ὠδήγησεν ἐγώπιον τοῦ ἀρμοδίου ἀξιωματικοῦ, κατηγορήσας εἰπὼν ὅτι, ἐνθὺ πάντες προσήρχοντο καὶ ἀνεγίνωσκον τὸ Εὐαγγέλιον, ὁ στρατιώτης οὗτος ἐπαίξε τὰ χαρτιά. Ἀλλ' ὁ πονηρὸς καὶ ἀγγίνους στρατιώτης ἀπολογηθεὶς εἶπε. «Δὲν εἶναι ἀληθές ὅτι ἐπαίζον τὰ χαρτιά, ἀλλὰ δι' αὐτῶν ἀνεγίνωσκον τὴν Ἀγίαν Γραφήν. Διότι ὁ ἄσος μου ἐνθυμίζει ὅτι εἰς ὁ Θεός· τὸ δὲ οὐ καὶ τρία, τὸν Υἱὸν καὶ τὸ Ἅγιον Πνεῦμα· τὸ πέντε, τὰς πέντε προφήτους παρθένους, τὰς βαλούσας· ἑκατὸν εἰς τὰς λυγρίας αὐτῶν· τὸ ἑξ, ὅτι ὁ Θεός· ἐκτίσε τὸν κόσμον εἰς 6 ἡμέρας· τὸ ἑπτὰ, ὅτι τὴν 7 κατέπαυσε τῶν

ἔργων αὐτοῦ· τὰ δὲ κατὰ, ὅτι μόνον 8 ἄνθρωποι ἐσώθησαν ἀπὸ τὸν κατακλυσμὸν τοῦ Νῶε· τὰ ἐννέα, τοὺς 9 καθαρισθέντας ὑπὸ τοῦ Σατῆρος λεπρούς· τὸ δέκα, τὰς 10 ἐντολάς τοῦ Θεοῦ· ἡ δέκα, τὴν βασιλείαν Σαββά, ἐλθούσαν ἐκ τῶν περάτων τῆς γῆς, ἵνα θαυμάσῃ τὴν σοφίαν τοῦ Σολομώντος· τὸν ῥήγαν, αὐτὸν τὸν Σολομῶντα· τοὺς βλεῖδες, ὅλους τοὺς ἀχρεῖους, ὧν ὁ μεγαλείτερος εἶναι ὁ ὁδηγῆσαι με ἐνταῦθα δεκανεὺς. Ὁ στρατιώτης δὲ κατόπιν ἐμέτρησεν ὅλους τοὺς ἀριθμοὺς τῶν χαρτιῶν 365 εἰπὼν, ὅτι τοῦ ἐνθυμίζουσι τὰς ἡμέρας τοῦ ἔτους· τὰ πεντήκοντα δύο χαρτιά, τὰς 52 ἐβδομάδας τοῦ ἔτους· αἱ δώδεκα χαρτοσίαι, τοὺς 12 μῆνας τοῦ ἔτους· ἡ δέμια χαρτοσίαι, φιλονεκείται, καὶ δὲν λαμβάνω αὐτὴν ὑπ' ὄψιν, εἶπε. Ὁ ἀξιωματικὸς ἐπὶ τέλους θαυμάσας τὴν ἀγγίνουσαν τοῦ στρατιώτου τούτου, μετὰ χαρῆς ἀπέλυσε αὐτὸν ἀτιμωρητῇ.

Ο ΕΝ ΛΟΝΔΙΝΩ ΥΠΟΓΕΙΟΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ

Μηχανικός τις ἀπεστάλη ἐξ Ἀμερικῆς εἰς Λονδίνον νὰ ἐξετάσῃ τὴν κίνησιν τῶν σιδηροδρόμων τῆς τε πόλεως καὶ τῶν προαστείων τοῦ Λονδίνου, ἐφ' ᾧ ἔγραψεν ἐνδιάφερουσαν ἐκθεσιν, ἐξ ἧς μανθάνομεν ὅτι ὁ πληθυσμὸς τοῦ βορείου μέρους τοῦ Λονδίνου ὑπολογίζεται εἰς 2,328,308 τοῦ δὲ μεσημβρινοῦ εἰς 921,622 ἀποτελεῖται δὲ οὕτω σύνολον χορῆζον μέσων διὰ μετακομίσεων ἀπὸ τοῦ ἐνός εἰς τὸ ἕτερον μέρος 3,249,930 ἀνθρώπων. Πρὸς τὸν σκοπὸν τοῦτον ὑπάρχουσιν 6000 δι' ἐνός ἵππου συρόμενα ἀμάξια, χωροῦντα δύο ἀνθρώπους· δι' ἃ πληροῦναι τις 60 λεπτά δι' ἑκαττον μίλιον, περὶ τὰ 1000 λειψοφρεῖα, τῶν ὁποίων ὁ ναῦλος ποικίλλει ἀπὸ 20 μέχρι 60 λεπτά τὸ μίλιον, κατὰ τὴν ἀπόστασιν, τὰ ὁποῖα φέρουσι πιθανῶς 50,000,000 ἐπιβάτας κατ' ἔτος· ἀτμόπλοια, διατρέχοντα ἀπὸ Βοστανιστέρης ἢ τῆς Γεφύρας τοῦ Λονδίνου καθ' ἑκαττον πεντάλεπτον τῆς ὥρας, ἀπὸ τῆς 8 π. μ. μέχρι τῆς ἐσπέρας· καὶ τέλος σιδηροδρόμοι, ὅκτω ἢ δέκα τὸν ἀριθμὸν, διατρέχοντες τοῦλάχιστον χιλιάδας καθηκίστην, χάριν τῶν ἀνθρώπων τῆς ἐργασίας. Πρὸς πάντας τοὺς τρόπους τούτους τῆς συγκοινωνίας εὐρέθη ἀναγκαῖον νὰ προστεθῇ πρὸ ὀλίγων ἐτῶν, ὁ ὑπόγειος σιδηροδρόμος τῆς μητροπόλεως, ὅπως ἐλαττωθῇ ἡ μεγίστη συγκοινωνία διὰ τῶν ὁδῶν τοῦ Λονδίνου. Οὗτος ἐπηρεάσθη τὸ 1853· ἀλλ' ἐνεκα τῶν δυσκολιῶν αἰτίας παρουσιάζοντο ἐκ τοῦ νέου ἢ παραδόξου σχεδίου ἦσαν τοσούτων σπουδαῖοι, ὥστε ἡ ὁδὸς μόνον τὸ 1863 ἐτέθη εἰς ἐνέργειαν. Περὶ τὰ δώδεκα μίλια τῆς ὁδοῦ ταύτης εἰσὶν ἐν χρήσει ὑπὸ τὰς ὁδοὺς καὶ τὰς πλατεῖας τοῦ Λονδίνου. Τὰ τῆς κινήσεως τῶν σιδηροδρόμων τούτων εἶπεν οὕτω πως κανονισμένα ὥστε πρόσωπόν τι ἐργάμενον εἰς Λονδίον μὲ οἰονόηποτε σιδηροδρόμων δύναται νὰ ὑπάγῃ ὑπογείως, σχεδὸν εἰς οἰονόηποτε ἄλλην ὁδὸν ἢ μέρος τοῦ Λονδίνου ἢ τῶν προαστείων τοῦ, χωρὶς καὶ