

ήγγειλαν τὴν μανιώδη τοῦ οἰκοδομήματος ἐξ-
άρθρωσιν. Τὸ σανίδωμα διαβρώθην ὑπὸ τοῦ πυ-
ρὸς κατεκρημνίσθη ἐν τῷ κενῷ τοῦ σιτοβολῶνος
μετ' ἀπκαιοῶν ἐκπυροσκορητήσεων. Φρικαλέα τις
λάμπις ἐξήγαγε βιαίως ἀπὸ τῆς ἐωθινῆς σκιαυ-
γείας τὸ χωρίον, τὰ δένδρα καὶ τοὺς παρακει-
μένους ἀγρούς. Βροχὴ πυκνὴ χόρτων πυριφλέ-
κτων περιεκάλυψε τὴν μικρὰν πλατεῖαν διὰ τοῦ
μαύρου αὐτῆς σαβάνου.

Τινὲς τῶν στρατιωτῶν ἀποσπασθέντες τοῦ
ὑπνου ὑπὸ τῆς καταπτώσεως τῶν ἀσβέστων,
κατῶρθωσαν ν' ἀρπάσωσιν ἐν σπουδῇ τὸ ὄπλον
αὐτῶν καὶ νὰ ὀρμήσωσιν ἔξω τοῦ σιτοβολῶνος
πρὸ τῆς καταρρεύσεως ἔτρεχον, κατεπτοημέ-
νοι, νομίζοντες ὅτι προσέβαλλεν αὐτοὺς ὁ πο-
λέμιος· πάντες οἱ ἄλλοι, καταληφθέντες ὑπὸ
τῆς πυρκαϊᾶς ἐν τῇ ἀναίσθησίᾳ τῆς μέθης, ὕ-
πνου τὸν τελευταῖον αὐτῶν ὕπνον ὑπὸ τὰ ἐκ-
δικητικὰ ἐρείπια τοῦ καπνίζοντος σιτοβολῶ-
νος. Τώρα ἀνεφλέγετο ὁ στάβλος. Αἱ φλόγες
ἀνῆρχοντο ἀψιδειδῶς εἰς τὸν πορφυρωθέντα
οὐρανόν. Οἱ χωρικοὶ τοῦ Πλεσιεῖ εἶδον βέβαια
τὸ σύνθημα.

Ἡ Γιαννούλα, βλοσυρὰ τὸ βλέμμα, παρετή-
ρησε μετὰ στοργῆς ἐσχάτην φοράν τὴν συντρι-
θείσαν τριανταφυλλιὰν, καὶ αἰφνης, ὠρυομένη
ἐπὶ τῇ ἱεροουλίᾳ, ὤρμησεν ἐπὶ τὸν Σιλεσιανόν.
Τὸ δίκρανον δις ταλαντευθὲν ἐπληξεν αὐτὸν ἐπὶ
τοῦ στήθους. Οἱ ὀδόντες αὐτοῦ ἔλαμπαν ἐν τῇ
ἀνταυγείᾳ τῆς πυρκαϊᾶς καὶ ἐξηφανίσθησαν ὑπὸ
τὸ ἀμαυρὸν ὕφασμα.

Ὁ στρατιώτης ἔρρηξεν ἀπελπιστικὴν κραυ-
γὴν, ἀφῆκε τὴν ξιφολόγην του καὶ κατέπεσεν
ἐπὶ τοῦ χθαμαλοῦ ἐδάφους. Ἡ γυνὴ ἐκραύγαζε :

— Τὴν ἐσχότωσης ! τὴν ἐσχότωσης !

Ἀμείλικτος, ἀγρία, ἐπλητεν ἔτι, τὸν φονέα
τῆς τριανταφυλλιᾶς· δι' ἀγρίας κινήσεως τῶν
χειρῶν, εἴλκυε πρὸς ἑαυτὴν τὸ δίκρανον καὶ ἐ-
βύθιζε πάλιν αὐτὸ μανιωδῶς ἐν τῷ λαίμῳ τοῦ
ξένου. Οὗτος ἔπαυσε κατὰ μικρὸν σφαδάζων
καὶ ἐκυλίσθη ἀδρανῆς. Ἡ Γιαννούλα ὠρύετο :

— Τὴν ἐσχότωσης ! . . . Νὰ καὶ σύ !

Οἱ σωθέντες ἐκ τοῦ πυρὸς ἐπιδρομεῖς προσέ-
δραμον, ὠρυγὰς μανίας ῥηγνύοντες καὶ τὸ ὄ-
πλον κραδαίνοντες.

— Ἐλάτε, ἀνέκραξεν ἡ γῆρα. Τώρα ἔμπορεῖτε
νὰ μὲ σκοτώσετε. Σὰς ἐκδικήθηκα γιὰ τὸν Γιάν-
νη καὶ γιὰ τὴν τριανταφυλλιὰν· οἱ χωριανοὶ μου
ἔχουν τὸ σύνθημά τους. Σκοτώστέ με !

[Jules de Glouvet].

A. Π. Κ.

Εἰς πᾶσαν κατάχρησιν ἰδονῆς ἐπιβάλλεται
ζημία ἰσον ποσὸν θλίψεως καὶ δυστυχίας· ὁ
εἰς καταχρήσεις ὑποκειμένος ὁμοιάζει πρὸς
τὸν ἐξοδεύοντα εἰς ἓν ἔτος τὸ εἰσόδημα καὶ
τοῦ ἐπιόντος ἔτους.

ΧΡΟΝΙΚΑ ΕΚ ΠΑΡΙΣΙΩΝ

Ἡ ἐν ταῖς πόλεσι κυκλοφορία ἄνευ ἵππων καὶ ἀμαξη-
λατῶν. — Ὁ ἠλεκτρισμός, μεγάλη σημερινὴ πρό-
δος. — Μετατροπὴ τοῦ ἠλεκτρισμοῦ εἰς μηχανικὴν
ἐνέργειαν — Πρῶτα πειράματα τοῦ ἠλεκτρισμοῦ ὡς
κινήτηριος δυνάμειος. — Κινήτηριος ἠλεκτρικὸς μη-
χανισμός. — Πειράματα ἠλεκτρικοῦ σιδηροδρόμου. —
Πρῶτος ἠλεκτρικὸς σιδηρόδρομος εἰς κοινὴν χρῆσιν.
— Ἡλεκτρικὸς ἐναέριος σιδηρόδρομος. — Μικρὸς τα-
χυδρομικὸς ἠλεκτρικὸς σιδηρόδρομος. — Ἡλεκτρικὰ
Tramways. — Τὰ πρῶτα ἠλεκτρικὰ Tramways εἰς
δημοσίαν χρῆσιν. — Κοινὰ ἠλεκτράμαζαι. — Ἡλε-
κτροπλοῖα. — Ἀερόστατα ἠλεκτροκίνητα. — Νέα κεν-
τρικὴ ἐν Παρίσις ἐταιρία τοῦ ἠλεκτρισμοῦ.

Σήμερον πρόκειται περὶ σπουδαιοτάτης ἀ-
νατροπῆς ! Φαντασθῆτε, καλαὶ μου ἀναγνώ-
στρια, τὴν κλεινὴν τῆς Παλλάδος πόλιν ἐρη-
μην ἐντελῶς τῶν ἵππων τῆς καὶ τῶν κυρίων
ἀμαξηλατῶν τῆς, τῶν ἐνίοτε υπεράγαν φορτι-
κῶν ! Μὴ φοβεῖσθε ὅμως· δὲν πρόκειται περὶ
γενικῆς τινος ἐκ συστάσεως ἵππων καὶ ἀμαξη-
λατῶν ἀπεργίας· ἡ κυκλοφορία οὐδὲ κατ' ἐλά-
χιστον θέλει διακοπῆ. Ὡς καὶ πρότερον, θὰ
δύνασθε ἐντὸς ὀλιγίστων λεπτῶν τῆς ὥρας νὰ
παρέχητε εἰς τοὺς πνεύμονας ὑμῶν τὸν καθα-
ρὸν ἀέρα τῶν Πατησιῶν, τῶν Ὀλυμπίων, τῶν
Ἀμπελοκήπων, τοῦ Φαλήρου· θὰ δύνασθε νὰ
διατρέχητε τὰ διάφορα τῆς ἀγαπητῆς πόλεως
σημεῖα, χωρὶς οἱ τρυφεροὶ ὑμῶν πόδες νὰ ἐκφέ-
ρῳσι τὴν ἐλαχίστην μεψιμοιρίαν, τὸν ἐλάχι-
στον γογγυσμόν ! Εἶναι περίεργον τοῦτο ἀλη-
θῶς, πλὴν πρέπει ἀπὸ τοῦδε νὰ ἐξοικειωθῆτε
μὲ τὴν ἰδέαν αὐτὴν τὴν ἐκπληκτικὴν ἴσως,
ἀλλὰ μὴ ἀπέχουσιν πολὺ τῆς πραγματοποιη-
σεως.

Περίεργος ἀληθῶς ὁ ἄνθρωπος ! Εἶπεν ἀπαξ·
«ζῶη εἶναι ἡ κίνησις», καὶ ἐξακολουθεῖ νὰ πλη-
ροῖ τὸν τεθέντα τοῦτον ὀρισμὸν τῆς ζωῆς διὰ
τῆς ἀκαταπαύστου ἐργασίας τοῦ πνεύματος αὐ-
τοῦ. Ἀπὸ τῆς πρώτης ἐπὶ τῆς γῆς ἐμφανισέως
του δὲν ἠσύχασεν οὐδ' ἐπὶ στιγμὴν ἐργάζεται
ἀενάως καὶ καθ' ἑκάστην ἀποκαλύπτει τὴν ὑπὸ
παχυτάτης ἀγλῦος περιεκαλυμμένην φύσιν,
καὶ ἀποσπᾷ ἐξ αὐτῆς ἀνὰ μίαν τὰς ἐξαισίους
καὶ υπερφύεις δυνάμεις τῆς. Μέχρι ποίου ἄρα
γε σημείου θέλει φθάσει ἡ πρόδος αὕτη τοῦ
δαιμονίου ἀνθρωπίνου πνεύματος ; Ὑπάρχου-
σιν ὄρια εἰς τὴν διαρκῆ ταύτην ἀνάπτυξιν ; καὶ
ἂν ὑπάρχωσι, ποῦ εὐρίσκονται ; εἰσὶ πολὺ μα-
κρὰν τοῦ αἰῶνος ἡμῶν ; Ὅα ἐπιτύχη ἄρα γε τὸ
ἀνθρώπινον αὐτὸ πνεῦμα, παντοδύναμον ὅσον
καὶ αὔθαδες, νὰ θέσῃ πρὸ αὐτοῦ τὴν μυστηρι-
ώδη φύσιν ἐντελῶς ψυμνήν ; . . .

Ἄλλ' ἰδοὺ ὅτι παρασυρόμεθα εἰς τὸν λαβύ-
ρινθον τοῦ σκεπτικισμοῦ, λαβύρινθον στερεῶ-

μενον μίτου! τῆς Ἀριάδνης διὰ τὴν ἔξοδον! Περιορισθῶμεν λοιπὸν μόνον εἰς τὴν προπαρασκευὴν τοῦ πνεύματός μας διὰ τὰς σημερινὰς τῆς προόδου ἐκπλήξεις, ὅπως μὴ πρὸ ἐκάστης νέας ἀποκαλύψεως ἀφίνωμεν φωνὴν θαυμασμοῦ!

*
*

Λοιπὸν πρόκειται σήμερον καὶ πάλιν περὶ τοῦ ἠλεκτρισμοῦ, τῆς ἐξαισίας ταύτης δυνάμεως, ἣτις πανταχοῦ εἰς τὸν κόσμον διακεχυμένη ὑπὸ τῆς φύσεως τείνει νὰ διασπάρῃ καὶ ὑπὸ τοῦ ἀνθρώπου εἰς πλείστας ἀνάγκας τοῦ βίου αὐτοῦ. Ἠλεκτρισμὸς ἤδη εἶναι ὀλόκληρος μεταμόρφωσις τῶν μέχρι σήμερον περιβαλλουσῶν ἡμᾶς συνθηκῶν τοῦ κοινωνικοῦ βίου· εἶναι πλήρης μεταβολὴ τῶν νῦν ὑφισταμένων μέσων τῆς μεταφορᾶς καὶ τῆς συγκοινωνίας· εἶναι ἔν τε πρὸς τὰ πρόσω γιγάντειον ἄλλα. Θέλετε ἴδει.

*
*

Ἀπὸ τινος μελετᾶται μετὰ θερμότητος ὑπὸ τῶν ἀκαμάτων ἐπιστημόνων μας τὸ σπουδαιότατον ζήτημα τῆς μεταβολῆς τοῦ ἠλεκτρισμοῦ εἰς μηχανικὴν ἐνέργειαν, δι' ἧς θέλει ἐπιτευχθῆ ἡ μεταφορὰ τῶν δυνάμεων. Οὔτε ἴπποι πλέον, οὔτε ἀμαξήλαται· οἱ ἴπποι ἀντικαθίστανται ὑπὸ κομψῆς ἠλεκτρικῆς κινητηρίου μηχανῆς, τοὺς δὲ ἀμαξήλατας, τοὺς τραχεῖς, διαδέχονται εὐγενεῖς μηχανικοὶ, ἄνδρες ἠλεκτρομαθεῖς καὶ ἐπιστήμονες. Ἀλλὰ καὶ ὁ ἀτμὸς, τὸ θαῦμα τοῦτο τοῦ αἰῶνός μας, ἐκπνέει ἴσως, πρὶν ἔτι ὁ αἰὼν αὐτὸς ἀπέλθῃ. *Ἠλεκτρικὴ κινητήριος δύναμις!* Ὅποιον μέγα ἄληθῶς ἐπιστημονικὸν συμβεβηκὸς μέλλει νὰ συντελεσθῇ!

*
*

Πρῶτος ὁ εὐφυῆς ἐφευρέτης τῆς γαλβανοπλαστικῆς Ἰακώβης συνέλαβε τὴν ἰδέαν τῆς χρησιμοποίησεως ταύτης τοῦ ἠλεκτρισμοῦ ὡς δυνάμεως κινητηρίου, καὶ κατὰ τὸ 1839 ἐγίνοντο τὰ πρῶτα πειράματα ἐπὶ τοῦ ἐν Πετροπόλει Νέβα ποταμοῦ δι' ἀκατίου φέροντος δώδεκα ἄτομα καὶ κινουμένου ὑπὸ τοῦ πρώτου ἠλεκτροκινητήρος τοῦ Ἰακώβου. Ὁ κινητὴρ οὗτος συνίστατο ἐξ 128 ζευγῶν ἠλεκτρικῶν συσκευῶν τοῦ Grove. Αἱ συσκευαὶ δὲ αὗται ἐχορήγουν τὸν ἀναγκαῖον ἠλεκτρισμὸν, ὅστις περιέστρεφε τοὺς περωτοὺς τροχοῦς τοῦ πλοιαρίου. Πλὴν ἡ μηχανὴ αὕτη, ἣτις ἀνέπτυσε δυνάμιν μόνον $\frac{3}{4}$ ἴππου, τοῦναντίον ἔφερε βᾶρος ὑπέρμετρον· ἀφ' ἑτέρου δὲ ἐκ τῶν ἠλεκτρικῶν συσκευῶν ἀπελύοντο ὑποαζωτικοὶ ἀτμοὶ τὰ μέγιστα ἀνυπόφοροι εἰς τοὺς ἐπὶ τοῦ πλοιαρίου. Τὰ δύο ταῦτα ἀκατανίκητα τότε ἄτοπα ἠνάγκασαν τοὺς ἄνδρας τῆς ἐπιστήμης νὰ περιορισθῶσιν εἰς τοῦτο καὶ μόνον τὸ πείραμα.

Οὐχ ἦπτον τῷ 1850 ἑτερός τις Μολὲν καλούμενος ἐπεχείρησεν ὁμοίον πείραμα ἐν τῇ λίμνῃ τοῦ δάσους τῆς Βουλωνίας ἐν Παρισίαις, ὅπερ ὅμως ἐντελῶς ἀπέτυχεν.

*
*

Ἐκτοτε ἐπὶ 29 ἔτη μέχρι τοῦ 1879 οὐδὲν ἐπανελήθη πείραμα. Ἄν δὲν ἐπανελήθη ὅμως, δὲν ἐδείκνυε τοῦτο, ὅτι οἱ ἐπιστήμονες ἀποθαρρυνθέντες εἶχον ἐγκαταλείψει πᾶσαν ἰδέαν τῆς πραγματοποίησεως τοῦ ὀνείρου αὐτοῦ. Τοῦναντίον, ἐμφορούμενοι τῆς θείας καὶ μυστηριώδους ἐκείνης φλογὸς τῆς προόδου, κεκλεισμένοι μεταξὺ τῶν τεσσάρων τοίχων τῶν σπουδαστηρίων αὐτῶν, σιωπηλῶς εἰργάζοντο μετ' ἐπιμονῆς θαυμαστῆς καὶ ὑπομονῆς Ἰωβείου, ἕως οὗ τῷ 1879 ὀπλισμένοι διὰ τελειοτέρων ὀπλων κατῆλθον ἐκ νέου εἰς τὸν ἀγῶνα καὶ ἤρξαντο τῶν πειραμάτων αὐτῶν. Ἐντεῦθεν ἀρχεται νέα ἐντελῶς ἐποχὴ, λαμπρὰ, ἐνδοξος διὰ τὸ ἀνθρώπινον πνεῦμα. Μέχρι τοῦ ἔτους αὐτοῦ αἱ διαφοραὶ πρόοδοι ἐτροποποίησαν καὶ ἐβελτίωσαν τὰς ἠλεκτρικὰς μηχανὰς εἰς τρόπον, ὥστε ν' ἀπολαμβάνωνται μεγάλα ποσὰ ἠλεκτρισμοῦ, χωρὶς αἱ συσκευαὶ ν' ἄρωσιν ὡς πρότερον ἰκανὸν βᾶρος. Πειράματα λοιπὸν ἀλλεπάλληλα κατὰ τὰ τελευταῖα τέσσαρα ἔτη συνεχῶς ἐπαναλαμβάνόμενα μετ' ἐκπληκτικῆς ἐπιτυχίας μέχρι σήμερον κατῴρθωσαν νὰ δημιουργήσωσιν ἠλεκτροκινητήριους ἀμαξᾶς, Tramways, σιδηροδρόμους, πλοῖα καὶ νὰ κλονήσωσιν ἐκ βάρων τὴν ὑπαρξίν τῶν ἴππων καὶ τοῦ ἀτμοῦ.

*
*

Πρὶν προχωρήσωμεν περαιτέρω, εἰπώμεν διὰ δύο λέξεων εἰς τί συνίσταται ὁ περιλάλητος οὗτος νέος κινητήριος ἠλεκτρικὸς μηχανισμός. Μηχανὴ δυναμοηλεκτρικὴ τοῦ συστήματος Siemens διὰ τοῦ παραγομένου ἠλεκτρισμοῦ τίθησιν εἰς ἐνέργειαν κινητήρα συγκοινωνοῦντα πρὸς τὸν ἄξονα τῶν τροχῶν, εἰς ἃς μεταδίδει τὴν κινητήριον αὐτοῦ δυνάμιν. Ἐὰν ἤθῃ θέλωμεν ν' ἀναπτύξωμεν δυνάμιν μεγάλην καὶ ν' ἀποταμιεύσωμεν ταύτην, ὅπως ἐν δεδομένῳ χρόνῳ ποιήσωμεν αὐτῆς χρῆσιν, τότε μεταξύ τοῦ ἠλεκτροκινητήρος καὶ τῆς δυναμοηλεκτρικῆς μηχανῆς παρεμβάλλομεν συστοιχίας συμπικνωτήρων, ἐν αἷς ἀποταμιεύεται μέγα ποσὸν δυνάμεως (ἐκ τῆς δυναμοηλεκτρικῆς μηχανῆς τοῦ Siemens), ἣτις οὕτω δύναται νὰ παράσχῃ κίνησιν πολλῶν ἴππων δυνάμεως. Δὲν δίδομεν ἐνταῦθα τὴν τεχνικὴν καὶ ἐπιστημονικὴν αὐτῶν ἐν λεπτομερεῖᾳ περιγραφὴν, φσιδόμενοι τοῦ χώρου τῆς φιλοξενούσης ἐφημερίδος καὶ εὐλαβοῦμενοι τῆς μὴ ἀνευ ὀρίων ἐνίστε περιεργείας τῶν εὐγενῶν ἀναγνωστριῶν καὶ ἀναγνωστῶν ἡμῶν.

Οἱ συμπυκνωτήρες οὗτοι οἱ κάλλιστοι εἶνε οἱ καλούμενοι τοῦ συστήματος Φώρ. Οὕτω λοιπὸν ἐφοδιαζόντες ἀμαξάν διὰ τῶν συμπυκνωτήρων αὐτῶν πεπληρωμένων ἤλεκτρισμοῦ ἐκ τῶν σταθμῶν δυνάμεθα νὰ θέσωμεν εἰς κίνησιν αὐτήν, ἥτις τρέχει μὲ οἶαν θέλομεν ταχύτητα, στρέφεται, σταματᾷ διὰ τῆς μεγαλειτέρας εὐκολίας.

Ἄλλο ὅμως ἐστὶ σπουδαιότερον πλεονέκτημα εἶναι, ὅτι ἡ ὑπὸ τῆς δυναμοηλεκτρικῆς μηχανῆς τοῦ Siemens παραγομένη δύναμις δύναται δι' ἤλεκτρικου σύρματος ἢ διὰ σιδηρῶν ράβδων ν' ἀποσταλῆ μακρὰν πολὺν, καὶ ἐκεῖ νὰ θέσῃ εἰς ἐνέργειαν τὸν ἤλεκτροκινητήρα.

Ἐπὶ τῶν ἀνωτέρω λοιπὸν δεδομένων ἐρειδόμενοι οἱ περὶ τὸ ἔργον τοῦτο καταγινομένοι θαυμαστοὶ ἄνδρες ἐδημιούργησαν διάφορα συστήματα καὶ ἐπεδόθησαν εἰς διάφορα πειράματα περὶ τῆς εὐχεραστερίας καὶ καταλληλοτέρας ἐφαρμογῆς τῆς ἤλεκτρικῆς μεταφορᾶς.

* *

Τὰ πρῶτα πειράματα ἤλεκτρικοῦ σιδηροδρόμου ἐγένοντο ὑπὸ τοῦ οἴκου Siemens κατὰ τὴν τοῦ 1879 ἔκθεσιν τοῦ Βερολίνου. Ἡ ῥυμουλκὸς ἀμαξᾶ ἔφερε τὸν ἐπὶ τοῦ ἀξονος τῶν τροχῶν ἤλεκτροκινητήρα, ὅστις ἐτίθετο εἰς ἐνέργειαν διὰ τοῦ ἤλεκτρισμοῦ, παραγομένου ἐκ μηχανῆς οὐχὶ ἐν τῇ ἀμάξῃ, ἀλλ' ἐν τῷ σταθμῷ εὐρισκομένης. Ἐκ τοῦ σταθμοῦ λοιπὸν τὸ ἤλεκτρικὸν ρεῦμα ἐπέμπετο πρὸς τὸν ἤλεκτροκινητήρα διὰ σιδηρᾶς τροχιάς εὐρισκομένης ἐν τῷ μέσῳ τῶν δύο ἄλλων ἐκατέρωθεν διὰ τοὺς τροχοὺς προσωρισμένον. Ἡ μεσαία αὕτη τροχία ἐξέχουσα ἐπεριείδετο ἐπὶ ζύλιον, ὅπως ἡ ἀπομεινωμένη ἐκ τῆς γῆς· ἔλασμα δὲ ἐπίμηκες σιδηροῦν κατερχόμενον ἐκ τῆς ἀμάξης διωλίσθαιεν ἐπὶ τῆς μεσαίας ταύτης τροχιάς καὶ οὕτω δι' αὐτῆς συνεκοινῶνε τὴν ἐν τῷ σταθμῷ δυναμοηλεκτρικὴν μηχανὴν μετὰ τοῦ ἐν τῇ ἀμάξῃ ἤλεκτροκινητήρος, ὅστις οὕτω διὰ τοῦ πεμπομένου αὐτῷ ἤλεκτρικοῦ ρεύματος ἐτίθετο εἰς ἐνέργειαν. Τὸ ρεῦμα δὲ τοῦτο ἐπέστρεφεν εἰς τὴν πηγὴν του μετὰ τὴν δίοδον αὐτοῦ διὰ τοῦ ἐν τῇ ἀμάξῃ κινητήρος διὰ τῶν ἐκατέρωθεν τροχῶν καὶ τῶν τροχιῶν αὐτῶν. Ἡ ῥυμουλκὸς αὕτη ἔσυρεν ὀπισθεν αὐτῆς δύο ἀμάξας μικρὰς φερούσας 12 ἄτομα· τὸ δὲ διατρεχόμενον διάστημα ἦτο 300 μέτρων. Ἡ ἀναπτυχθεῖσα ταχύτης κατὰ τὸ πρῶτον τοῦτο πείραμα ἦτο 3 1/2 μέτρων κατὰ δευτερόλεπτον, ἦτοι πλέον τῶν 12 χιλιομέτρων καθ' ὥραν.

* *

Ἡ ἐπιτυχία τῶν πειραμάτων αὐτῶν τοῦ Siemens ἐνεθάρρυνον εἰς τὴν δημιουργίαν τοῦ πρώτου ἤλεκτρικοῦ σιδηροδρόμου ἐν Βερολίῳ

κατασκευασθέντος καὶ τακτικώτατα ἐν ἐνέργειᾳ ὄντος ἀπὸ τοῦ Μαρτίου τοῦ 1881. Ὁ ἤλεκτρικὸς σιδηροδρόμος οὗτος ἀρχεται ἐκ τοῦ σιδηροδρομικοῦ σταθμοῦ Anhalt καὶ φθάνει μέχρι τῆς Στρατιωτικῆς σχολῆς ἐν Lichterfelde. Ἐνταῦθα ὅμως ἡ κεντρικὴ τροχιά ἐνοχλητικὴ οὖσα εἰς τὴν κυκλοφορίαν τῶν κοινῶν ἀμαξῶν ὡς ἐκ τῆς ἐξοχῆς αὐτῆς ἐκ τῆς ἐπιφανείας τῆς ὁδοῦ ἀφῆρθη ἐντελῶς, τὸ δὲ ἤλεκτρικὸν ρεῦμα ἤδη στέλλεται διὰ τῆς μιᾶς τροχιάς τῶν τροχῶν, διὰ δὲ τοῦ ἑτέρου τροχοῦ καὶ τῆς τροχιάς ἐπανάρχεται εἰς τὴν πηγὴν αὐτοῦ. Ἐξ πρὸς τοῖς τριάκοντα ἀμαξοστοιχίαι καθ' ἡμέραν κυκλοφοροῦσιν ἐπὶ τῆς πρώτης ταύτης σιδηροδρομικῆς γραμμῆς μετὰ ταχύτητος 35-40 χιλιομέτρων καθ' ὥραν δι' ἤλεκτροκινητήριου μηχανῆς πέντε μόνον ἵππων δυνάμεως. Τὸ μῆκος τῆς γραμμῆς εἶναι 3 χιλιόμετρα· πρόκειται ὅμως ν' αὐξηθῆ κατὰ 3 1/2 χμ. ἐτι.

Ἄλλος σιδηροδρόμος ἤλεκτρικὸς ἐναέριος, οὕτως εἰπεῖν, ἐσχεδιάσθη ὑπὸ τοῦ Chrétien καὶ μελετᾶται νὰ κατασκευασθῆ ἐν Παρισίοις ἐπὶ τῆς πλατείας λεωφόρου τοῦ Βολταίρου. Αἱ τροχιαὶ τοῦ σιδηροδρόμου αὐτοῦ θέλουσιν εἶναι ἐναέριοι ὑποστηριζόμεναι ὑπὸ μακρᾶς σειρᾶς σιδηρῶν στοῶν.

Τὸ σπουδαιότατον ὅμως εἶναι ἡ μελετωμένη κατασκευὴ μικροῦ ἤλεκτροσιδηροδρόμου ταχυδρομικοῦ ὑπὸ τοῦ Μαρκέλου Δεπρὲ σχεδιασθέντος, ὅστις ἔλκων ὀπισθεν αὐτοῦ ἀμαξίδια πλήρη ἐπιστολῶν, τηλεγραφημάτων, φακέλλων διαφόρων, θέλει κυκλοφορεῖ ἐν τοῖς ὑπογείοις ὄχετοῖς τῆς πόλεως καὶ ἐκτελεῖ τὴν ταχυδρομικὴν ὑπηρεσίαν ἀστρατηδὸν ἐκ τοῦ ἐνὸς μέχρι τοῦ ἑτέρου ἄκρου τῆς εὐρείας πρωτευούσης τῆς Γαλλίας. Τὸ σύστημα τοῦτο θέλει ἀντικαταστήσει τὸ ἤδη ἐν ἐνέργειᾳ ὄν εὐφυέστατον σύστημα τῶν ὑπογείων πνευματικῶν σωλῆνων, ἐν οἷς κύλινδρος στερεὸς ἐκ τοῦ ἐνὸς εἰς τὸ ἕτερον ἄκρον τῆς πόλεως ὠθεῖ πρὸ αὐτοῦ φάκελλον τηλεγραφημάτων διὰ συμπυκνώσεως τοῦ ὀπισθεν αὐτοῦ ἀέρος καὶ ἀραιώσεως τοῦ ἔμπροσθεν αὐτοῦ.

* *

Ταυτοχρόνως δὲ διάφορα πειράματα ἐγένοντο πανταχοῦ ἤλεκτρικῶν Tramways καὶ κατασκευαὶ ἐπίσης τοιοῦτων εἰς δημοσίαν χρῆσιν. Οὕτω ἐν τῇ κατὰ τὸ 1881 ἤλεκτρικῇ ἐκθέσει τῶν Παρισίων ἤλεκτροκίνητον Tramway ἐλάμβανεν ἔξωθεν ἐκ τινος ἀποστάσεως ἐκ τοῦ μεγάρου τῆς ἐκθέσεως ἀνὰ 50 ἐπισκέπτας καὶ εἰσήγεν αὐτοὺς ἐντὸς αὐτοῦ. Ἐν τῷ εἶδει ἄμως τούτῳ τοῦ Tramway καθιερώθη νέον σῆμα. Τὸ ἤλεκτρικὸν ρεῦμα πλέον δὲν ἐστέλλετο καὶ ἐπανάρχετο εἰς τὴν πηγὴν του διὰ τῶν σιδηρῶν τροχιῶν, ἀλλὰ διὰ δύο συρμάτων

μεταλλικῶν, ὑποστηριζομένων διὰ πασσάλων κατὰ τὸ μήκος τῆς γραμμῆς· καὶ τὰ δύο ταῦτα σύρματα συνεκινῶνουν πρὸς τὸν ἐν τῇ ἀμάξῃ ἠλεκτροκινητῆρα διὰ μικρῶν ἐπιμήκων ἐλασμάτων ἐξέρχομένων ἐκ τῆς ὀροφῆς τῆς ἀμάξης καὶ ὀλισθιόντων ἐπὶ τῶν συρμάτων αὐτῶν κατὰ τὴν πορείαν τῆς ἀμάξης. Ἐννοεῖται ἤδη, ὅτι διὰ μὲν τοῦ ἐνὸς σύρματος ἐπέμπετο, διὰ δὲ τοῦ ἑτέρου ἐπανήρχετο εἰς τὴν πηγὴν τὸ ἠλεκτρικὸν ρεῦμα.

Κατὰ τὸ σχέδιον τοῦτο ἡ ἐν Βερολίῳ ἐταιρία τῶν ἵπποσιδηροδρόμων εἰς μίαν τῶν ἐν τῇ κεντρικωτέρᾳ ὁδῷ τῆς πόλεως γραμμῶν τῶν **Tramways** αὐτῆς ἀντικατέστησε τοὺς ἵππους διὰ τοῦ ἠλεκτρικοῦ κινητήρος. Τὰ **Tramways** ταῦτα, συνιστάμενα ἐκ δύο ἀμαξῶν δυναμένων νὰ περιλάβωσιν 90 ἄτομα, εὔρον μεγάλην ὑποστήριξιν καὶ ἐπιτυχίαν ἐν Βερολίῳ σήμερον. Ἐπίσης δὲ ἡ ἐν Γενεύῃ τῆς Ἑλβετίας ἐταιρία τῶν ἵπποσιδηροδρόμων ἀπεράσισε νὰ ἐφαρμόσῃ ἐπὶ πασῶν τῶν ἀμαξῶν αὐτῆς τὸν ἠλεκτρισμὸν.

* *

Ἐν Παρισίοις δὲν κατεσκευάσθη εἰσέτι γραμμὴ τις εἰς κοινὴν χρῆσιν· πλὴν τὰ πειράματα καθ' ἑκάστην πολλαπλασιάζονται μετὰ μεγίστης πάντοτε ἐπιτυχίας, καὶ ἡ ἡμέρα, καθ' ἣν οἱ Παρισίνοὶ θέλουσι ταξειδεῦει δι' ἀμαξῶν ἄνευ ἵππων, ἄνευ ἀτμοῦ, ἄνευ συμπεπιεσμένου ἀέρος, ἄνευ θοροῦθου καὶ καπνοῦ δὲν εἶναι μακρὰν. Τὴν 24 παρελθόντος Ἰουνίου ἐγένοντο πειράματα ἠλεκτρικοῦ **Tramway** διατρέξαντος μετὰ ταχύτητος 11 χιλιομέτρων καθ' ὥραν, (ἦτοι ὀλίγον τι ταχύτερον τῶν ἵππων), διάστημα 30 χιλιομέτρων μετὰ 40 ἐπιβατῶν. Ἐκτότε τὰ πειράματα ἐπαναλαμβάνονται καθ' ἑκάστην σχεδὸν καὶ οἱ Παρισίνοὶ ἐκπλήσσονται συχνάκις βλέποντες ἐπὶ τῶν τροχιῶν τοῦ ἵπποσιδηροδρόμου ὀλισθαινούσας σιγῆλῶς ἠλεκτροκινήτους ἀμαξάς.

* *

Τὰ διὰ τοῦ ἀτμοῦ λοιπὸν **Tramways**, ἄτινα δὲν ἠδυνήθησαν νὰ εἰσαχθῶσιν εἰς τὴν ἐν ταῖς πόλεσι συγκοινωνίαν διὰ τὴν βαρείαν καὶ τερατώδη αὐτῶν μηχανὴν, ἥτις διὰ μὲν τοῦ κρότου καὶ τῶν ὀξέων συριγμῶν τῆς κατετρώμαζε τοὺς ἵππους καὶ τοὺς ἀμαξηλάτας, διὰ δὲ τῆς ἐξακοντίσεως κυμάτων μέλανος καπνοῦ ἐρρῦπαινε τὰς οἰκίας καὶ τὰ πάντα, ἀντικαθίστανται ἤδη διὰ τοῦ ἠλεκτρικοῦ **Tramway** φέροντος εἰς τὸ βάθος αὐτοῦ κεκρυσμένην τὴν ἠλεκτρικὴν τοῦ κινητήριον μηχανὴν, οὐδένα, οὐδὲ τὸν ἐλάχιστον θόρυβον παράγοντος, δι' ὃν οἱ ἀμαξηλάται νὰ δυνηθῶσι νὰ ἐκφέρωσι μεμψιμοιρίας διὰ τοὺς ἵππους τῶν ἀμαξῶν των. . . Ἀλλὰ τί λέγω; παρ' ὀλίγον ἐλησμόνουν, ὅτι καὶ ἀμαξηλάται καὶ ἵπποι καταδικάζονται

προσεχῶς εἰς διηνεκῆ ἰσόβιον ἀργίαν! Οἱ εὐφρεῖς ἠλεκτρολόγοι δὲν παρημέλησαν καὶ τὰς κοινὰς ἀμαξάς· ἐμελέτησαν, ἐνέκυψαν καὶ εἰς τὸ ζήτημα τῶν κοινῶν ἠλεκτραμαξῶν. Ἐνταῦθα ὅμως δὲν ὑπάρχουσιν οὔτε σιδηραὶ τροχιαὶ οὔτε σύρματα, δι' ὧν νὰ πέμπηται εἰς τὴν ἀμαξάν τὸ ἠλεκτρικὸν ρεῦμα ἐκ τοῦ σταθμοῦ. Ἐν τῇ κοινῇ ἀμαξῇ ὁ ἠλεκτρικὸς κινητήριος μηχανισμὸς συνίσταται ἐκ συμπυκνωτήρων πεπληρωμένων ἐκ τῶν σταθμῶν ἠλεκτρισμοῦ καὶ κινούντων τὸν ἠλεκτροκινητῆρα, τὸν στρέφοντα τοὺς τροχοὺς τῆς ἀμάξης.

* *

Πρῶτον πείραμα ἐγένετο ὑπὸ τοῦ Γουστάβου Τρουβῆ ἐν Παρισίοις ἐν τῇ ὁδῷ Βαλοᾶ τῷ 1881 διὰ ποδοκινήτου δίφρου (**vélocipède**). Κατόπιν ὅμως ἐγένοντο πλεῖστα ἄλλα ἀμαξῶν κοινῶν μετὰ θαυμαστῆς ἐπιτυχίας, καὶ ἰδίως τὴν 3 λήξαντος ἐν τοῖς Ἡλυσίοις Πεδίοις διὰ λεωφορείου, οὗ ἐπέβαινον ὁ ὑπουργὸς τῶν Ταχυδρομείων καὶ Τηλεγράφων **Cochéry**, ὁ Λεσσέψ καὶ διάφοροι βουλευταὶ καὶ ἐπίσημοι μηχανικοί. Ὑπὸ τὰς ἑδρας τῆς ἀμάξης εἶχον τοποθετηθῆ οἱ συμπυκνωτήρες δίδοντες 72 ἵππων δύναμιν. Ἡ ἐπιτυχία τοῦ πειράματος ἦτο πλήρης· ἡ ταχύτης ὑπῆρξεν ἀνωτέρα τῆς τῶν συνήθων δι' ἵππων ἀμαξῶν. Τὸ λεωφορεῖον ἠδύνατο εὐχερέστατα νὰ διευθύνηται καὶ νὰ στρέφεται μετὰ καταπληκτικῆς ἀληθῶς εὐκολίας καὶ ταχύτητος.

* *

Παραλλήλως εἰς τὰς ἐξαισίας ταύτας δοκιμὰς περὶ τὴν συγκοινωνίαν τῆς ξηρᾶς δὲν παρημελήθη καὶ ἡ διὰ θαλάσσης. Τὸ πρῶτον ἠλεκτρικὸν πλοῖον ἀποτυχόν, ὡς εἶπομεν ἀνωτέρω, ἐνεφανίσθη ἐπὶ τοῦ Νέβα ποταμοῦ τῷ 1839. Μετὰ 42 ἀκριβῶς ἔτη, ἦτοι τῷ 1881 ἐπανελαμβάνετο τὸ πείραμα μετ' ἐπιτυχίας ὑπὸ τοῦ Γουστάβου Τρουβῆ ἐν τῷ Σηκουάνα ποταμῷ. Τὸ πλοῖαριον αὐτοῦ 8 μέτρων μήκους εἶχε ταχύτητα 12 χιλιομέτρων ἐκάστην ὥραν. Τὸ ἐπόμενον ἔτος 1882 τὰ πειράματα τῆς ἠλεκτροπλοίας ἐγένοντο ἐπὶ τοῦ ἐν Λονδίῳ Ταμέσεως ποταμοῦ, ἔνθα ἡ ταχύτης τοῦ πλοιαρίου ὑπελογίσθη 8 κόμβους καθ' ὥραν. Δὲν ὑπολείπεται λοιπὸν καὶ ἐνταῦθα ἢ ἐν ἔτι βῆμα εἰς τὴν δημιουργίαν ἠλεκτρικοῦ ναυτικοῦ!

* *

Ὑπολείπεται ἔτι ἐν ἑτερον μέσον συγκοινωνίας, ἡ ἀερίος! Ἄρα γέ ἐν τῇ παντοδυναμίᾳ τοῦ ἠλεκτρισμοῦ δὲν ὑποφώσκει καὶ ἡ ἐπιτυχία ταύτης διὰ τῆς κινητήριου δυνάμεως αὐτοῦ, ἡ πραγματοποιήσις τοῦ ὀνείρου τοῦτου, διὰ τὸ ὅποιον ὅποιοι δὲν κατεβλήθησαν μόχθοι καὶ θυσίαι καὶ ὀπόσοι δὲν ἔπασαν θύματα τῆς

ἐπιμόνου ἀφοσιώσεώς των! Νὰ ἐλπίσωμεν λοιπόν, ὅτι μετ' ὀλίγον ὁ ἄνθρωπος δὲν θὰ θεωρῆ μετὰ ζηλοτύπου βλέμματος τοὺς ἐλευθέρους τοῦ ἀέρος κατοίκους, τὰ πτερωτὰ ἔμψυχα ὄντα; ὅτι θὰ διατρέχῃ τὴν ἀτμόσφαιραν ἐκ τοῦ ἐνὸς πόλου τῆς γῆς ἐπὶ τὸν ἕτερον μετὰ ταχύτητος καὶ ὑπὸ τῶν πτηνῶν αὐτῶν ζηλευτῆς; Ὅποια πρόοδος! Αἱ διὰ ξηρᾶς, αἱ διὰ θαλάσσης, αἱ διὰ τῶν ἀέρων συγκοινωνίαι θὰ ἀναμιλλῶνται ἀλλήλαις μετὰ θερμότητος. Ὅποια μεταμόρφωσις! Ἐκτὸς τῶν πλείστων ἄλλων διὰ τὴν ἀνθρωπότητα ὠφελμάτων, ὅποσον βῆμα προόδου δὲν θέλει συντελεσθῆ καὶ εἰς τὴν στρατιωτικὴν τέχνην! Ἡ πανίσχυρος καὶ φοβερὰ νῦν ναυτικὴ δύναμις Ἀγγλίας ἴσως τότε θέλει ὑποκύψῃ ὑπὸ νέαν τινὰ ἀεροστατικὴν καλῶς κατηρτισμένην εὐρωπαϊκὴν δύναμιν! Ὅποια ἀληθῶς ἀνατροπὴ! . . .

* *

Πρὶν περατώσωμεν ἐνταῦθα τὸ ἄρθρον ἡμῶν, ἅς μνημονεύσωμεν καὶ τὴν προσεχῆ σύστασιν ἐν Παρισίαις σπουδαιοτάτης ἠλεκτρικῆς εταιρίας, ἥτις θέλει χρησιμεύσει ὡς κέντρον πληροφοριῶν ἐπὶ τῶν προόδων τοῦ ἠλεκτρισμοῦ ἐν ἀπάσῃ τῇ οἰκουμένῃ καὶ ὡς κύριος μοχλὸς τῆς διαδόσεως τοῦ ἠλεκτρισμοῦ, τῆς ἀναπτύξεως καὶ τελειοποιήσεως αὐτοῦ διὰ διαφοροὺς ἐπιστημονικὰς καὶ κοινωνικὰς ἀνάγκας. Ἦδη ἐσχηματίσθη ἡ πρώτη ἐπιτροπὴ ἐκ προσώπων σπουδαίων, ἀπάντων μελῶν τῆς Ἀκαδημίας τῶν Παρισίων, ἵνα μελετήσῃ τὸ ζήτημα καὶ ὀρίσῃ τὰς βάσεις τῆς σπουδαιοτάτης ταύτης, ἴσως παγκοσμίου, εταιρίας.

Παρίσιαι, 31 Αὐγούστου (ἐ.ν.) 1883. Φ*.

Ἐκ τοῦ Μαρόκου, συγγραφῆς τοῦ γνωστοτάτου Ἰταλοῦ συγγραφέως Ἐδμόνδου δὲ Ἀμίκις, οὐτινος καὶ ἄλλα ἔργα ἔχουσι δημοσιεῦθῃ ἐν τῇ «Ἐστία», καταχωρίζομεν ἐκ τῆς Ἰταλικῆς ἐξελληνισμένον τὸ κατωτέρω περίεργον κεφάλαιον.

ΕΝ ΓΕΥΜΑ

εἰς τοῦ μεγάλου Βεζίρη τοῦ Μαρόκου.

Χθὲς ἐγευματίσαμεν εἰς τοῦ μεγάλου Βεζίρη Ταϊβ βὲν Ἰαμανὶ τοῦ ἐπινομαζομένου Βοασχερίν, ὅπερ κατὰ τινὰς μὲν σημαίνει νικητῆς εἰς τὸ παίγνιδιον τῆς σφαίρας, κατ' ἄλλους δὲ πατὴρ εἶκοσιν υἱῶν. Εἶναι δὲ μέγας Βεζίρης ψιλῶ μόνον ὀνόματι, διότι ὁ πατὴρ του ἔσχε τὸ ἀξίωμα ἐκεῖνο ἐπὶ τῆς βασιλείας τοῦ πρώην Σουλτάνου.

Ὁ ἄνθρωπος, ὅστις εἶχε σταλῆ ἵνα μᾶς προσκαλέσῃ ἐγένετο δεκτὸς ὑπὸ τοῦ πρεσβευτοῦ ἐνωπιόν μου.

— Ὁ μέγας Βεζίρης Ταϊβ βὲν Ἰαμανὶ Βοασχερίν, — εἶπε μετὰ πολλῆς σοβαρότητος, —

παρακαλεῖ τὸν πρεσβευτὴν τῆς Ἰταλίας καὶ τὴν ἀκολουθίαν αὐτοῦ νὰ εὐδοκήσῃ νὰ γευματίσῃ σήμερον εἰς τὸν οἶκόν του.

Ὁ πρεσβευτῆς εὐχαρίστησε.

— Ὁ μέγας Βεζίρης Ταϊβ βὲν Ἰαμανὶ Βοασχερίν, — ἐξηκολούθησεν ὁ ἄνθρωπος μετὰ τῆς αὐτῆς σοβαρότητος — παρακαλεῖ ὡς αὐτῶς τὸν πρεσβευτὴν καὶ τὴν ἀκολουθίαν αὐτοῦ νὰ φέρωσι μεθ' ἑαυτῶν πηροῦνια καὶ μαχαίρια καὶ νὰ συμπαραλάβωσι καὶ τοὺς ὑπηρέτας των ἵνα τοὺς ὑπηρετώσιν εἰς τὴν τραπεζάν.

Ἐπορεύθημεν πρὸς τὸ ἐσπέρας πάντες ἐν ἐπισήμῳ στολῇ μετὰ λευκοῦ λαϊμοδέτου, ἐριπτοι, ἀκολουθοῦμενοι ὑπὸ τῶν συνήθων ἐνόπλων ἀνδρῶν. Δὲν ἐνθυμούμαι εἰς ποῖον μέρος τῆς πόλεως ἔκειτο ἡ οἰκία, τόσαι ἦσαν αἱ περιδρομαὶ καὶ αἱ στροφαὶ, τὰς ὁποίας εἶχομεν κάμει, αἱ ἀναβάσεις καὶ καταβάσεις διὰ ὁρομίσκων ἐσκεπασμένων, σκοτεινῶν, ἀπακισίων, ἔχοντες καθ' ἑκάστην στιγμήν τὸν νοῦν μας νὰ κυβερνώμεν διὰ τοῦ χαλινοῦ τὰς ἡμιόλους, αἵτινες ὀλισθαίνον καὶ νὰ κλίνωμεν τὰς κεφαλὰς διὰ νὰ μὴ προσκρούωμεν πρὸς τὰς καθύγρους καμάρας τῶν ἀτελευτήτων στοῶν.

Ἀφιπτεύομεν ἐν σκοτεινῷ διαδρόμῳ καὶ εἰσερχόμεθα ἐκεῖθεν εἰς εὐρύχωρον αὐλὴν ὀρθογώνιον, τῆς ὁποίας τὸ ἔδαφος ἦτο ἐστρωμένον διὰ ψηφιδωτοῦ. Περιεκυκλοῦτο ἡ αὐλὴ αὕτη ὑπὸ ὑψίστων λευκῶν παραστάδων, ἐφ' ὧν ἐκυρτοῦντο μικρὰ τόξα κεκοσμημένα δι' ἀραβουργημάτων ἐκ μαρμαρώματος κεχρωματισμένα πράσινα· τὸ ὅλον ἀπετέλει παράξενον μαυρουσιοθαβυλωνιακὸν ἀρχιτεκτόνημα, τὸ ὅποσον μᾶς ἐνεποίει τέρψιν ἅμα καὶ θαυμασμόν. Ἐν τῷ μέσῳ τῆς αὐλῆς ἀνέβλυζον ἀπὸ ἐπτὰ ἐκ λευκοῦ μαρμαροῦ δεξαμενῶν ἐπτὰ ὑψηλοὶ κρουνοὶ, ὧν τὸ κελάρυσμα τὸ πολὺ ὠμοῖζε πρὸς ὀργηδαίως καταφερομένην βροχὴν. Ἦσαν περίεξ θυρίδες ἡμικλειστοὶ καὶ ἀνά δύο μικρὰ παράθυρα. Ἐν τῷ μέσῳ τῶν δύο βραχυτέρων τοῦ ὀρθογωνίου πλευρῶν ἠνοιγόnton ἀνά μίαν μεγάλην θύραν, δι' ὧν εἰσῆρχετο εἰς δύο αἰθούσας, παρὰ τὸν οὐδὸν δὲ τῆς μιᾶς ἐκ τῶν δύο τούτων θυρῶν μᾶς περιέμενε πεζὸς ὁ μέγας Βεζίρης, ἔχων ὀπισθὲν του δύο γηραιοὺς μαυρουσίους συγγενεῖς του, δεξιὰ δὲ καὶ ἀριστερὰ ἴσταντο δύο σεῖραι δούλων, ἡ μὲν ἀνδρῶν ἡ δὲ γυναικῶν.

Ἀφ' οὗ ἐγενίαν ἐξ ἀμφοτέρων τῶν μερῶν αἱ συνήθεις φιλοφρονήσεις, ὁ μέγας Βεζίρης ἐκάθησεν ἐπὶ τινος σελιτῆ ἐρεῖδομένου κατὰ μῆκος τοῦ τοίχου, ἐσταύρωσε τοὺς πόδας, ἔσφιγγε πρὸς τὴν κοιλίαν του δι' ἀμφοτέρων τῶν χειρῶν στρογγύλον προσκέφαλον, κατὰ τὴν γνωστοτάτην αὐτοῦ συνήθειαν καὶ ἔμεινεν ἔπειτα οὕτω τοποθετημένος χωρὶς δι' ὅλου νὰ κινήθῃ καθ' ὅλην τὴν ἐσπέραν.

Ἦτο τεσσαράκοντα πέντε ἐτῶν, ἰσχυρὸς, ἔ-