

καὶ αἱ ὑποθήκαι· εὐάρεστον ἐν τούτοις τὸ ἀκούειν, ὅτι κατὰ τὰς ἐκθέσεις τῶν ἐξοικονομητικῶν ταμείων, αἱ κατώτεροι τοῦ λαοῦ τάξεις ἀσκούσι βαθμηδὸν τὴν μεγάλην ἀρετὴν τῆς φειδουῆς. Καὶ ἡ Ἰσπανία δὲ, παρὰ πάντα τὸν ἐμφύλιον πόλεμον καὶ μυρίους περιορισμούς τοῦ ἐμπορίου, προέκοψεν οὐκ ὀλίγον ἀπὸ τοῦ 1800, εἰ καὶ ἀπώλεσε τὰς ἐν Ἀμερικῇ ἀποικίας· ἀλλ' ὅπως δὴ ποτε, δὲν δύναται νὰ παραβληθῇ πρὸς τὰ ἄλλα ἔθνη. Ἐν τῇ ἐμπορίᾳ καὶ τῇ ἡμερώσει τῆς Ἀνατολῆς ἀναφαίνονται ὡναὶ αἰσιώτατοι τὰ τέως ἀκίνητα Κράτη προσεγγίζουσι ἀλλήλοις καὶ συμβάλλονται εἰς τὴν εὐημερίαν τῆς ἀνθρωπότητος διὰ τῆς ἀνταλλαγῆς τῶν προϊόντων αὐτῶν· ἐνταῦθα δὲ πρωτεύει ἡ Ἰαπωνία.

ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ

ΠΕΙΡΑΙΩΣ — ΑΘΗΝΩΝ — ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ

Ὁ σιδηρόδρομος οὗτος ὁ κοινῶς καλούμενος ἀπὸ τοῦδε σιδηρόδρομος τῆς Πελοποννήσου προχωρεῖ δραστηρίως καὶ στερεώτατα κατασκευάζεται. Ἄρχεται δὲ ἡ γραμμὴ τοῦ ἀπὸ τοῦ κυριωτέρου καὶ σπουδαιωτέρου λιμένος τῆς Ἑλλάδος, τοῦ Πειραιῶς, καὶ διέρχεται δι' Ἀθηνῶν, ἐνθα κατὰ τὸ ΔΒ αὐτῶν καὶ οὐ μακρὰν τῆς Ἀκαδημίας τοῦ Πλάτωνος εὐρύτατος καὶ μεγαλοπρεπῆς κτιζεται σταθμός, οὗ τὸ μήκος μέτρα 480, τὸ δ' εὐρύς μέτρα 40. Ἐντεῦθεν ἡ γραμμὴ εὐθέως σχεδὸν προχωρεῖ διὰ τῆς μαγευτικῆς βορειοδυτικῆς πεδιάδος τῆς Ἀττικῆς μέχρι Καματεροῦ, διερχομένη τὴν ἐπὶ τοῦ Κηφισσοῦ ὡραίαν σιδηρᾶν γέφυραν, μήκους 27 μέτρων. Ἐκ Καματεροῦ προχωρεῖ μικρὸν πρὸς βορρᾶν μέχρι τῶν μεσημβρινῶν ὑπαιρέων τοῦ Πάρνηθος, καὶ εἶτα παρακάμπτει πρὸς δυσμὰς, καὶ διὰ τοῦ αὐλῶνος τοῦ σχηματιζομένου ὑπὸ τοῦ ὑπερκειμένου τῷ Καματεροῦ βουνοῦ καὶ τῶν ὑπαιρέων τοῦ Πάρνηθος ἀφικνεῖται εἰς τὸ στενὸν τῆς Φυλῆς καὶ δι' αὐτοῦ εἰς τὸ Θριάσιον πεδῖον, ἐξ οὗ διὰ τῶν χωρίων Χασιᾶς προχωρεῖ εἰς Ἐλευσίνα. Ἡ ἀπὸ Πειραιῶς μέχρις Ἐλευσίνας γραμμὴ μήκους 34 χιλιομέτρων, ἧς ἡ ἐπιχωμάτωσις εἶνε σχεδὸν ἐντελῶς περατωμένη, ἡ δὲ στρώσις τῶν σιδηρῶν ῥάβδων ἐξικνεῖται μέχρι τοῦ στενοῦ Φυλῆς, ἔσεται ἐντὸς δύο μηνῶν ἐντελῶς περατωμένη, καὶ κατὰ τὸν Φεβρουάριον παραδίδεται εἰς τὴν χρῆσιν τοῦ κοινού, διευκολύνουσα τὴν συγκοινωνίαν ὅλων τῶν πέριξ αὐτῆς χωρίων.

Ἐκ τῆς Ἐλευσίνας ἡ γραμμὴ προχωρεῖ εἰς Μέγαρα. Ἡ ἐπιχωμάτωσις καὶ τοῦ τμήματος τούτου προχωρεῖ δραστηρίως, ὥστε κατὰ Μάϊον παραδίδεται καὶ τοῦτο εἰς τὴν χρῆσιν τοῦ κοινού. Ἐκ Μεγάρων προχωρεῖ διὰ τῆς Κακῆς

Σκάλας εἰς Καλαμάκιον καὶ κατὰ Σεπτέμβριον θὰ ἦ καὶ τοῦτο ἔτοιμον πρὸς παράδοσιν εἰς τὴν χρῆσιν τοῦ κοινού· διότι τὸ τμήμα τοῦτο ἀποτελεῖ τὸ δυσκολώτερον μέρος τῆς ἐργασίας καὶ ἐπὶ 9 χιλιομέτρα διέρχεται τοὺς βράχους τῆς Κακῆς Σκάλας 60 μέτρα ὑπὲρ τὴν θάλασσαν. Εἶνε δὲ τὸ γραφικώτερον μέρος τῆς ὅλης γραμμῆς, ὥστε δὲν λέγομεν ὑπερβολὴν, ἐὰν ἀπὸ τοῦδε εἴπομεν ὅτι τοῦτο ἀποθήσεται ὁ χειμερινὸς περίπατος τῶν κατοίκων τῆς Κεκροπίας καὶ τοῦ Πειραιῶς. Τὸ ἀπὸ Καλαμακίου μέχρι Κορίνθου τμήμα ἔχει μήκος 9 χιλιομέτρων, ἐργάζονται δ' ἐν αὐτῷ περὶ τοὺς 300 ἐργάτας, καὶ ἡ ἐπιχωμάτωσις καὶ ἡ στρώσις προχωροῦσι δραστηρίως, ὥστε κατὰ τὸν Φεβρουάριον τίθεται καὶ τοῦτο εἰς τὴν διάθεσιν τοῦ κοινού. Οὕτω λοιπὸν θὰ ὑπολειφθῇ μόνον τὸ ἀπὸ Μεγάρων εἰς Καλαμάκιον τμήμα διὰ τὸν προσεχῆ Σεπτέμβριον, ὅτε κανονικῶς ἀρχεται ἡ διὰ τοῦ σιδηροδρόμου τακτικὴ συγκοινωνία μεταξὺ Ἀθηνῶν καὶ Κορίνθου, μέλλουσα νὰ ἐλαττώσῃ τὴν νῦν ἀποχωρίζουσαν τὰς δύο ταύτας πόλεις ἀπόστασιν εἰς 2 1/2—3 ὥρας.

Οὐδὲν λέγομεν νῦν περὶ τῶν τερπνῶν μερῶν ὑπὸ ἀρχαιολογικῆν, ἱστορικῆν, γεωγραφικῆν καὶ γραφικῆν ἔποψιν, δι' ὧν διέρχεται ἡ γραμμὴ αὕτη, διότι περὶ τούτων θὰ ποιήσωμεν λόγον ἐν καιρῷ τῷ δέοντι διὰ σειρᾶς εἰδικῶν ἄρθρων. Ἐξακολουθοῦμεν δὲ νῦν ἀπλῶς τὴν σκιαγράφην τῆς γραμμῆς ταύτης καὶ πέραν τῆς Κορίνθου.

Ἐν τῇ ἄλλοτε περιφανεῖ καὶ ἀφνειῷ ταύτῃ πόλει ἡ γραμμὴ διχάζεται, καὶ εἰς μὲν κλάδος αὐτῆς προχωρεῖ διὰ τοῦ Χιλιμοδίου καὶ τῶν ἱστορικωτάτων Δερβενακίων εἰς Ἄργος, Ναύπλιον καὶ Μύλους, ἕτερος δὲ εἰς Κιάτον, Αἴγιον, Πάτρας, Ἀχαΐαν, Λεχαινά, Γαστούνην, Κατάκωλον καὶ Πύργον. Ὅλαι αἱ ἐπαρχίαι καὶ χῶραι αὗται, δι' ὧν διέρχεται ἡ γραμμὴ, εἶνε πυκνῶς κατακημέναι καὶ πλούσιαι εἰς προϊόντα ὡς κάλλιον πάσης ἄλλης ἐλληνικῆς γῆς καλλιεργούμεναι. Ὅθεν ἡ γραμμὴ Κορίνθου—Πατρῶν μεγάλως θέλει ὑπηρετήσῃ τὴν γεωργίαν, διότι καθ' ὅλον τὸ μήκος τοῦτο ἡ μεσημβρινὴ ἀκτὴ τοῦ Κορινθιακοῦ κόλπου ἔνα μόνον ἔχει λιμένα, τὸν τοῦ Αἰγίου. Ὁ σιδηρόδρομος λοιπὸν εἶνε ὁ μόνος ὀχετός, δι' οὗ οἱ κτηματῆται θὰ μεταφέρωσιν εἰς Αἴγιον καὶ Πάτρας τὰ προϊόντα των. Τοῦτ' αὐτὸ συμβαίνει καὶ ἐν τῷ μεταξύ Πατρῶν, Κυλλήνης καὶ Κατακόλου. Καθ' ὅλον αὐτὸ τὸ μακρὸν διάστημα οἱ κτηματῆται ἀναγκάζονται νῦν νὰ μεταφέρωσι τὰ προϊόντα των ἢ διὰ φορτηγῶν ἀμαξῶν πληρόνοντες ἀδρότατα ἀγῶγια, ἢ διὰ πλοιαρίων, ὅτε τὰ προϊόντα των καταστρέφονται, διότι ἡ φόρτωσις καὶ ἐκφόρτωσις γίνεται ἐν ἀνοικτῷ πελάγει, εἰσὶ δὲ ταῦτα καὶ ἀνοικτὰ καὶ ἀνεπί-

δεκτα ἀσφαλείας. Ἡ γεωργία λοιπὸν καὶ τὸ ἐμπόριον τὰ μάλα διευκολύνεται καὶ κερδίζει καὶ δαπάνας καὶ χρόνον.

Ἄλλὰ καὶ ἡ ἀναλαβούσα τὴν κατασκευὴν τοῦ σιδηροδρόμου ἑταιρία πολλὰς ἔχει τὰς ὠφελείας· διότι ἐκτὸς τῶν πόρων, οὓς θὰ ἔχη ἐκ τῆς γεωργίας καὶ τοῦ ἐμπορίου τῶν χωρῶν τούτων, εἶνε καὶ τὸ ζήτημα τῆς μεταφορᾶς ἐπιβατῶν, ὅπερ προϊόντος τοῦ χρόνου μεγάλας θὰ λάβῃ διαστάσεις.

Ὁ πληθυσμὸς τῶν ἐπαρχιῶν Ἡλείας, Πατρῶν, Καλαβρύτων, Αἰγιαλείας καὶ Κορίνθου εἶνε πυκνὸς καὶ πολλὰς θὰ ἔχη τὰς ὠφελείας καὶ ἐκ τῆς κινήσεως τούτου. Πλὴν δὲ τούτου ἔχομεν τοὺς Ἑπτανησίους καὶ τοὺς τὴν ἀπέναντι Στερεὰν Ἑλλάδα καὶ Ἡπειρον οἰκοῦντας, οἵτινες θὰ συρρέωσιν εἰς Κατάκωλον καὶ Πάτρας καὶ ἐκεῖθεν διὰ τοῦ σιδηροδρόμου θὰ διευθύνωνται εἰς Ἀθήνας καὶ Πειραιᾶ, ὁπόθεν θὰ διασκορπίζονται εἰς τὰ διάφορα μέρη τῆς ἀνατολικῆς εὐρωπαϊκῆς Τουρκίας, Ρουμανίας, Ρωσσίας, Μ. Ἀσίας, Συρίας καὶ Αἰγύπτου. Οὐδεὶς δὲ πρέπει νὰ υποθέσῃ ὅτι οὗτοι θὰ προτιμῶσι τὴν διὰ θαλάσσης εἰς Πειραιᾶ μετάβασίν των, ἥτις πολλὰ ἔχει τὰ δυσάρεστα καὶ πολλὰς τὰς περιπετείας, πολυδάπανος εἶνε τοῖς ἐπιβάταις, καὶ χρόνον οὗτοι ἐξοδεύουσι· διότι τὰ θαλάσσια ταξείδια στεροῦνται τῆς ἀκριβείας τοῦ χρόνου τῆς ἀναχωρήσεως καὶ ἀφίξεως εἰς τὸν πρὸς ὃν ὄρον· ἡ κακοκαιρία εἶνε πάντοτε ἀφορμὴ βραδυτήτων καὶ ἀργοποριῶν· πρὸς δὲ εἶνε καὶ πολυδάπανα διὰ τὰς μεταφορὰς ἔν τε τῇ ξηρᾷ τῶν ἐπιβατῶν καὶ σκευῶν των καὶ ἐν τῇ διὰ λέμβων ἀποβιβάσει καὶ ἐπιβιβάσει.

Ἄλλὰ μόνον ταῦτα εἶνε τὰ πλεονεκτήματα τοῦ σιδηροδρόμου; Εἶπομεν ὅτι ὁ σιδηροδρόμος οἰκονομεῖ καὶ χρόνον πολὺν καὶ τοῦτο ἕνεκα τῆς ταχύτητός του. Καὶ ἰδοὺ. Ὁ ἐκ Πύργου ἐπιβάτης, ἵνα ἀφίχθῃ εἰς Ἀθήνας, ὀφείλει νὰ δαπανήσῃ νῦν ὥρας 24 καὶ πολλὰ νὰ υποστῇ καθ' ὁδὸν ἐπιβιβαζόμενος καὶ ἀποβιβαζόμενος, ἐνῶ διὰ τοῦ σιδηροδρόμου μάλισ θὰ δαπανήσῃ 11 ὥρας καὶ θὰ ἦνε ἀπηλλαγμένος ἐκ τῶν ἐνοχλήσεων τῶν ἐπιβιβάσεων καὶ ἀποβιβάσεων, τῶν λεμβούχων καὶ τῆς ἐπηρείας τοῦ καιροῦ. Οἱ ἐκ τῶν Πατρῶν ἐπιβάται, οἱ δαπανῶντες νῦν 14 ὥρας ἵνα ἀφίχθῶσι διὰ θαλάσσης εἰς τὴν πρωτεύουσιν, θὰ δαπανῶσι διὰ τοῦ σιδηροδρόμου κατ' ἀνώτατον ὄρον μάλισ 3 ὥρας. Οἱ ἐκ Ναυπλίου ἐρχόμενοι εἰς τὴν πρωτεύουσιν δαπανῶσι νῦν διὰ θαλάσσης τοῦλάχιστον 11 ὥρας, ἐνῶ διὰ τοῦ σιδηροδρόμου θ' ἀφικνοῦνται εἰς 5 ὥρας κατ' ἀνώτατον ὄρον καὶ θὰ ὦσιν ἀπηλλαγμένοι οὐ μόνον τῆς διὰ λέμβων ἐπιβιβάσεως καὶ ἀποβιβάσεως, ἀλλὰ καὶ τῆς φροντίδος τῆς ἀνόδου ἀπὸ Πειραιῶς εἰς Ἀθήνας.

Ἐὰν δὲ ποτε λοιπὸν ὄψιν καὶ ἂν ἐξετάσῃ τις τὰ πλεονεκτήματα τοῦ σιδηροδρόμου εὐρίσκει ὅτι εἶνε ἀσυγκρίτως ἀνώτερα τῶν ἀτμοπλοίων. Τούτου ἕνεκα εὐκαταῖον εἶνε τοιαῦτα ἔργα, ἅτινα, ὡς εἶπομεν, θὰ μεταβάλλωσι τὴν ὄψιν τῆς Ἑλλάδος, καὶ ἰδίᾳ τῶν μακρῶν τῆς θαλάσσης χωρῶν αὐτῆς, νὰ ἐνισχύωνται ὀλίγαι δυνάμεις παρὰ παντὸς πολίτου καὶ μάλιστα παρὰ πάσης κυβερνήσεως ἑλληνικῆς.

Περὶ τῆς στερεᾶς καὶ ἐπιστημονικῆς κατασκευῆς τῆς γραμμῆς ταύτης εἶπομεν προηγουμένως, ὁμιλήσαντες περὶ τοῦ μέρους αὐτῆς, ὅπερ πρὸ ἡμερῶν ἐπεσκέφθημεν. Ἐπίσης δὲν ἐκτεινόμεθα καὶ περὶ τοῦ ὕλικου τῆς ἑταιρίας. Τοῦτο κεῖται πρὸ τῶν ὀφθαλμῶν πάντων, οὔτινες βλέπουσιν ὅτι ἐπρομηθεύθη ἐκ τῶν γνωστοτέρων ἐργοστασίων τῆς Γερμανίας καὶ τοῦ Βελγίου καὶ παραδίδεται ἀναλόγως τῇ προόδῳ τῆς ἐργασίας. Ταῦτα σήμερον γενικῶς περὶ τῆς ὅλης γραμμῆς τοῦ σιδηροδρόμου Πελοποννήσου καὶ μερικώτερον περὶ τοῦ ἀπὸ Πειραιῶς εἰς Κόρινθον τμήματος αὐτοῦ¹.

Ὁ Κινεζικὸς στόλος.— Ὁ στόλος τῶν Κινέζων δὲν ἀποτελεῖται σήμερον ὑπὸ φανταστικῶν τὴν κατασκευὴν σκαφῶν ὠπλισμένων διὰ κακῶν τηλεβόλων, ἐχόντων δ' ὡς πλήρωμα ἀνδρας προσομοίους τοῖς ἐπὶ τῶν σινουρρημάτων παριστανόμενοις καὶ διοικουμένοις ὑπὸ χονδροειδῶν μανδαρινῶν ἀγνοούντων τὴν χρῆσιν καὶ αὐτῆς τῆς πυξίδος.

Τούναντίον ὁ σινικὸς στόλος περιλαμβάνει:

1. Δύο δρόμωνας καὶ δέκα κανονιοφόρους.
2. Δύο καταδρομικά, δύο κανονιοφόρους, τρεῖς ἀπαστόλους, δέκα τρεῖς ὀπλιταγωγούς καὶ τρεῖς ἀκταιωρούς.
3. Δέκα κανονιοφόρους ἢ ἀτμοβάριδας.
4. Δέκα μονόκροτα καὶ κανονιοφόρους ναυπηγηθέντα ἐν Σαγκαί καὶ μετασχηματισθέντα ὡς ἐπὶ τὸ πλεῖστον εἰς ὀπλιταγωγὰ καὶ σκευαγωγὰ.
5. Ἐξ τορπιλλοβόλα.
6. Τρεῖς ἀτμοτελωνίδας.
7. Δύο θωρηκτὰ ἐν τῷ νεωρεῖῳ τοῦ Στετίου ναυπηγηθέντα καὶ αὐτόθι εἰσέτι παραμένοντα.

Τὰ κυριώτατα ἐλαττώματα τοῦ σινικοῦ ναυτικοῦ εἰσὶν ἡ ἔλλειψις ἐπαρκῶν καλῶν ἀξίωματικῶν, ἡ τάσις τῶν ναυτῶν, καίτοι ἐθελουσίως κατατασσομένων, πρὸς λειποταξίαν ἐν καιρῷ πολέμου, καὶ τὸ πολυειδὲς τῶν τηλεβόλων καὶ πυροβόλων ἀγορασθέντων εἰκῆ κατὰ διαφόρους περιστάσεις. Τὰ τηλεβόλα ἰδίως εἰσὶ συστήματος Κρούπ, Ἀρμστρογγ, Οὐίθιουρθ καὶ Λαθάσῶρ, τὰ δὲ πυροβόλα συστήματος Ῥέμιγκτω, Σασπῶ, Σναϊνδερ, Μαρτίνη καὶ Μακζέρ.