

τινας ἐρωτήσεις. Ἐκείνη ἔδειξε πρὸς αὐτὸν τὸ γράμμα τῆς Καρολίνας, καὶ ὁ μαρκήσιος ἐνεκαρτέρησε περιμένων μέχρι τῆς ἐσπέρας. Τότε ἔφθασε νέα τῆς Καρολίνας ἐπιστολὴ ἐξ Ἐτάμπης, ἀγγέλλουσα ὅτι τὸ παιδίον ἦτο καλλίτερα, ἀλλ' ἔπασχε πάντοτε, καὶ ὅτι ἡ κ. Ἐδθέρ ἐπεθύμει νὰ κρατήσῃ ἀκόμη τὴν Καρολίαν ἐπὶ εἰκοσιτέσσαρας ὥρας.

Ὁ μαρκήσιος ὑπεσχέθη νέαν εἰκοσιτετράρων ὑπομονήν. Ἀλλὰ τὴν ἐπαύριον, ἀπατήσας τὴν μητέρα του καὶ προσποιηθεὶς ὅτι ἤθελε συνοδεύσει εἰς τὸ δάσος τὸν ἀδελφόν του καὶ τὴν νύμφην του, ἀνεχώρησεν εἰς Ἐτάμπην.

Ἐκεῖ ἔμαθεν ὅτι ἡ Καρολίνα εἶχεν ἔλθει πραγματικῶς, ἀλλ' εἶχε καὶ πάλιν ἀναχωρήσει εὐθύς εἰς Παρισίους, καὶ ὅτι τοιουτοτρόπως διεσταυρώθησαν κατὰ πᾶσαν πιθανότητα. Εἰς τὸν μαρκήσιον ἐφάνη, ὅτι κατὰ τὴν ἀφίξίν του, ἦτις ἀληθῶς προσεδόκατο, ἔκρυψαν ἐν τῶν παιδίων κ' ἐπέβαλον σιωπὴν εἰς τὰ ἄλλα. Ἠρώτησε περὶ τῆς υγείας τοῦ μικροῦ ἀσθενοῦς κ' ἐπεθύμησε νὰ τὸν ἰδῇ. Ἀλλ' ἡ Καμίλη ἀπήντησεν ὅτι ἐκοιμάτο, κ' ἐφοβείτο νὰ τὸν ἐξυπνήσῃ. Ὁ Κ Βιλλεμέρ δὲν ἐτόλμησε νὰ ἐπιμείνῃ καὶ ἀνεχώρησεν πάλιν εἰς Παρισίους, σπουδαίως ἀμφιβάλλων περὶ τῆς εὐκρινείας τῆς Κ. Ἐδθέρ καὶ μὴ γνωρίζων πῶς νὰ ἐξηγήσῃ τὸ ἐπὶ τινὰς στιγμὰς ἀμήχανον ἦθός της.

Ἐδραμε πρὸς τὴν μητέρα του, ἀλλ' ἡ Καρολίνα δὲν εἶχε φανῆ. Ἴσως ἦτο εἰς τὸ μοναστήριον. Μετέβη ἐκεῖ καὶ τὴν ἀνέμεινε παρὰ τὴν κιγκλιωτὴν θύραν, μετὰ μιᾶν δὲ ὥραν ἀπεφάσισε νὰ τὴν ζητήσῃ ἐκ μέρους τῆς κυρίας Βιλλεμέρ. Τῷ ἀπήντησαν ὅτι δὲν τὴν εἶχον ἰδεῖ πρὸ πέντε ἡμερῶν. Ἐπέστρεψε τότε πάλιν εἰς τὸ μέγαρον Ἐκιντράιγ, καὶ ἀνέμεινε τὴν ἐσπέραν, καταστέλλων τὴν ταραχὴν αὐτοῦ, διότι ἡ μήτηρ του ἔπασχεν ἔτι. Τέλος τὴν ἐπαύριον, μὴ ἀνέχων πλέον, ἔπεσεν εἰς τοὺς πόδας της ὀλολύζων καὶ ἱκετεύων αὐτὴν νὰ τῷ ἀποδώσῃ τὴν Καρολίαν, ἣν ἐνόμιζεν κρυπτομένην εἰς τὸ μοναστήριον κατὰ διαταγὴν της.

Ἡ κυρία Βιλλεμέρ δὲν ἤξευρε πλέον καὶ αὐτὴ τί νὰ ὑποθέσῃ, καὶ ἤρχιζε ν' ἀνησυχῇ ὡς ὁ υἱός της. Ἐν τούτοις ἡ Καρολίνα δὲν εἶχε λάθει μεθ' ἑαυτῆς ἢ μικρὸν δέμα ἐνδυμάτων. Χρήματα βεβαίως δὲν εἶχε, διότι ἔστειλε κατ' ὀλίγον ὅ,τι ἐλάμβανεν εἰς τὴν οἰκογένειάν της. Εἶχε δὲ ἀφήσει τὰ κειμήλιά της, τὰ βιβλία της, καὶ δὲν ἠδύνατο ἐπομένως νὰ ἦνε μακρὰν.

Ἐνῷ ὁ μαρκήσιος ἐπέστρεψε καὶ πάλιν εἰς τὸ μοναστήριον φέρων ἐπιστολὴν τῆς μητρός του, ἦτις εὐκρινῶς, νικηθεῖσα ὑπὸ τοῦ ἄλλου του, προσεπάθει νὰ τοῦ ἀνεύρῃ τὴν Καρολίαν, αὐτὴν, κεκαλυμμένη ἀπὸ κεφαλῆς μέχρι ποδῶν, κατήρητο ταχυδρομικῆς ἀμάξης, ἐρχομένης ἀπὸ τὸ Βριεὺδ, καὶ φέρουσα μόνη τὸ δέμα της, κατη-

ύνητο, διὰ τῆς γραφικωτάτης λεωφόρου τῆς πόλεως τοῦ Πουὺ ἐν Βελαί, πρὸς τὸν σταθμὸν ἄλλης μικρᾶς δημοσίας ἀμάξης, ἣτις ἀνεχώρει τὴν στιγμὴν ἐκείνην διὰ τὸ Ἴσενζῶ.

Οὐδεὶς εἶδε τὸ πρόσωπόν της οὐδ' ἐπρόσεξεν εἰς αὐτήν. Οὐδεμίαν πληροφορίαν ἐζήτει κ' ἐφαίνετο γνωρίζουσα κάλλιστα τὸν τόπον καὶ τὰς συνθηκὰς του.

Καὶ ὁμῶς πρώτῃν φορὰν τὸν ἐπεσκέπτετο Ἀλλὰ πλήρης θάρρους, ἐνεργείας καὶ φρονήσεως, εἶχεν ἀγοράσει, ἐξεληθούσα τῶν Παρισίων, ἓνα ὄδηγόν καὶ ἓν σχέδιον τῆς πρωτευούσης τῆς ἐπάρχικας καὶ τῶν περιχώρων, ὅπερ ἐμελέτησε καθ' ὁδόν. Ἐπέβη λοιπὸν τῆς ἀμάξης τοῦ Ἴσενζῶ, καὶ εἶπεν εἰς τὸν ἀμαξηλάτην ὅτι θὰ κατέβαινεν εἰς Βρίβ, ἦτοι εἰς μιᾶς λεύγης ἀπόστασιν ἀπὸ τοῦ Πουὺ. Φθάσα ἐκεῖ, ἀπέβη παρὰ τὴν γέφυραν τοῦ Λεϊγηρος, καὶ ἠφανίσθη χωρὶς νὰ ἐρωτήσῃ παρ' οὐδενὸς τὸν δρόμον της. ἤξευρεν ὅτι ἔπρεπε νὰ παρακολουθῆσθαι τὸν ποταμὸν μέχρι τῆς συμβολῆς αὐτοῦ πρὸς τὸν Γάνην, εἶτα δὲ νὰ διευθυνθῇ πρὸς τὸν Κόκινον βράχον, ἀκολουθοῦσα τὸν παραβέοντα χεῖμαρον καὶ προχωροῦσα ἐναντίον τοῦ βέυματός του μέχρι τοῦ πρώτου χωρίου. Δὲν ἦτο δυνατὸν ν' ἀπατηθῇ. Εἶχεν οὕτω νὰ διατρέξῃ πεζῇ τριῶν περίπου λευγῶν δρόμον, ἔρημον, καὶ ἐν ὧρα μεσονυκτίου. Ἀλλ' ἡ ὁδὸς ἦτο ὁμαλή, καὶ ἡ σελήνη προέκυπτε φαεινὴ διὰ πυκνῶν λευκῶν νεφελῶν, ἃς δροσερὰ μαΐτις αὖρα ἐδίωκε πρὸς τὰ βᾶθη τοῦ ὀρίζοντος.

[Ἐπεται συνέχεια]

Τὰς ἡμέρας ταύτας ἐκδίδεται τὸ ὑπὸ τοῦ Συλλόγου πρὸς διάδοσιν τῶν ἑλληνικῶν γραμμάτων βραβευθὲν σύγγραμμα τοῦ κ. Α. Βερναρδάκη «Περὶ τοῦ ἐν Ἑλλάδι ἐμπορίου». Ἐξ αὐτοῦ δημοσιεύομεν ἐνταῦθα λίαν ἐνδιαφέρον κεφάλαιον, τὸ περὶ τῆς διώρυγος τῆς Κορίνθου, εὐμενῶς ὑπὸ τοῦ συγγραφέως παραχωρηθὲν τῇ «Ἐστία».

Σ τ. Δ.

## Ο ΙΣΘΜΟΣ ΤΗΣ ΚΟΡΙΝΘΟΥ

Ἡ ἀρχαία Κόρινθος, ὡς ἐκ τῆς γεωγραφικῆς αὐτῆς θέσεως, ἠννοήθη ἐκτάκτως ὑπὸ τῆς φύσεως, καὶ ἀπὸ τῶν ἀρχαιοτάτων χρόνων κατέχει σημαντικὴν θέσιν ἐν τῇ Ἑλληνικῇ ἱστορίᾳ· ἡ ἐξαιρέτος αὐτῆς θέσις τὴν κατέστησεν ἀγοράν, κέντρον τοῦ ἐμπορίου τοῦ τότε πεπολιτισμένου κόσμου. Ἡ βασιλεὺς αὐτῆ τοῦ ἐμπορίου καθημένη ἐπὶ δύο θαλασσῶν κατέστη ὄχι μόνον ἡ πλουσιωτάτη τῶν ἑλληνικῶν πόλεων, ἀλλὰ καὶ καταστροφομένη καὶ πυρπολουμένη, ἀνεγεννᾶτο πάντοτε λαμπρὰ καὶ πλουσία.

Ἡ μεταξὺ Κρήτης καὶ τῶν μεσημβρινῶν ἀκτῶν τῆς Πελοποννήσου ληγουσῶν κυρίως εἰς ἀκρωτήρια ἐκτεινομένη θάλασσα, ἦτο καὶ εἰναι θεαλλῶδης καὶ ἄξενος δι' ὃ καὶ οἱ ἀρχαῖοι ἔλεγον «Μαλέαν κάμψας ἐπιλάθου τῶν οἰκάδε». Τὸ ἄξενον

λοιπόν ἀφ' ἐνὸς τῆς θαλάσσης ταύτης καὶ ἡ ἀπώλεια, ἣν ὑφίστατο τὸ ναυτικόν, ὁσάκις ἐπρόκειτο νὰ μεταβῇ εἰς τὴν Ἰταλίαν ἢ Σικελίαν, ἢ τοῦναντίον ἐκ τῶν χωρῶν τούτων εἰς τὰ παράλια τῆς Μικρᾶς Ἀσίας, τὰς νήσους τοῦ Αἰγαίου πελάγους, τὸν Ἑλλάσποντον, τὸν Εὐξεινον, ἢ εἰς τὰ παράλια τῆς Θεσσαλίας, τῆς Μακεδονίας ἢ τῆς Θράκης, ἠνάγκαζον τοὺς ναυτιλλομένους νὰ προτιμῶσι νὰ προσοριμίζωνται εἰς τὸν λιμένα τοῦ Λεγαίου ἢ τῶν Κεγχρεῶν καὶ διὰ τοῦ Ἴσθμοῦ τῆς Κορίνθου, ἧτοι διὰ ξηρᾶς, νὰ μεταβιβάσωσι τὰ ἐμπορεύματα εἰς τὴν ἐτέραν θάλασσαν, ἔνθα ταῦτα ἐπιβιβαζόμενα ἐπὶ ἄλλου πλοίου διητυνόντο εἰς τὸν πρὸς ὄν ὄρον. Τὸ πρᾶγμα ὅμως τοῦτο συνεπῆγεν οὐ μικρὰς δαπάνας, φθορὰν καὶ ἀπώλειαν χρόνου· διὸ μετ' οὐ πολὺ κατῴρθησαν διὰ τοῦ διόλου, ἧτοι ἐπὶ τροχιαστῆς ὁδοῦ, δι' ἀμαξῶν, ὡς ἀπεδείχθη σήμερον, νὰ μεταφέρωσιν αὐτὰ τὰ πλοῖα. Τὸ πρᾶγμα δὲ τοῦτο ἦτο συνηθέστατον ἐν τῇ ἀρχαιοτάτῃ καὶ ἀκολουθῶς κατὰ διαφόρους ἐποχὰς· σήμερον δὲ καὶ ἐν Ἀμερικῇ. Ἐννοεῖται ὅμως ὅτι ὁ τρόπος οὗτος τῆς μεταφορᾶς ἦτο δαπανηρὸς, καὶ δὲν ἐθεράπευε καὶ ἐξ ὀλοκλήρου τὰς ἀνάγκας, διὸ καὶ ταχέως ἐπῆλθεν ὁ στοχασμὸς τῆς τομῆς τοῦ Ἴσθμοῦ. Περίανδρος ὁ τῆς Κορίνθου τύραννος, Δημήτριος ὁ Πολιορκητῆς, ὁ Ἰούλιος Καίσαρ, ὁ Καλιγούλας, ὁ Νέρων καὶ Ἡρώδης ὁ Ἀττικὸς συνέλαβον τὸν στοχασμὸν, τινὲς δὲ καὶ ἐπεχείρησαν τὴν πραγματοποίησιν τῆς τομῆς τοῦ Ἴσθμοῦ, ἀλλ' ἄνευ ἀποτελέσματος. Ἡ τομὴ τοῦ Ἴσθμοῦ τοῦ Σουεζ ἐκίνησεν ἐκ νέου πρὸ δεκαπενταετίας τὸ ζήτημα τοῦτο, καὶ ἡ τότε κυβερνήσις ἐπεμψεν ἐπιτροπὴν ἐκ μηχανικῶν, ἵνα ἐξετάσῃ τὸ ζήτημα τῆς τομῆς καὶ ἐπὶ τῇ βᾶσει τῆς ἐκθέσεως τῆς ἐπιτροπῆς ταύτης συνετάχθη νομοσχέδιον· βραδύτερον δὲ διὰ νόμου παρεχωρήθη ἡ ἐπιχειρήσις αὕτη εἰς ἄτομον· ἀκολουθῶς δὲ εἰς τι ἄλλο ἐπὶ βάσεων ἀρκετὰ ἐπωφελῶν διὰ τοὺς ἀναλαμβάνοντας τὴν ἐπιχειρήσιν ταύτην· ἀλλ' ἀμφοτέρω τὰ ἄτομα ταῦτα ἦσαν ἀκατάλληλα, δὲν ἐπεχείρησαν δὲ τὴν ἐκτέλεσιν τοῦ ἔργου, ὅπερ ἐπρόκειτο βεβαίως νὰ συντελέσῃ τὰ μέγιστα εἰς τὴν ἀνάπτυξιν τοῦ τόπου καὶ εἰς οὐκ ὀλίγα εὐρωπαϊκὰ συμφέροντα. Ἰδοὺ ἐν περιλήψει ὁ νόμος ΤΜΓ' τῆς 17 Νοεμβρίου 1869 καὶ τὸ Β. Δ. τῆς 18 Μαΐου 1881 καὶ τῆς 31 Μαρτίου 1882, δυνάμει τῶν ὁποίων παρεχωρήθη ἡ τομὴ τοῦ Ἴσθμοῦ, εἰς τὸν στρατηγὸν Σ. Τύρρ.

Ἡ διάρκειά τοῦ προνομίου ὠρίσθη εἰς 99 ἔτη, τὰ δ' ἔργα τῆς τομῆς πρέπει νὰ περατωθῶσιν ἐντὸς 6 ἐτῶν. Τὸ βάθος τῆς διώρυγος ὀρίζεται εἰς 8 μ. καὶ τὸ πλάτος εἰς 22. Ἡ ἐταιρία ὀφείλει νὰ κατασκευάσῃ δύο γεφύρας, ὥστε νὰ μὴ διακοπῇ ἡ μεταξὺ Στερεᾶς καὶ Πελοποννήσου συγκοινωνία, κατὰ τὴν διάρκειαν δὲ τῶν ἔργων ἡ συγκοινωνία αὕτη δὲν πρέπει νὰ ἐμποδισθῇ.

Ἡ κυβερνήσις παραχωρεῖ εἰς τὴν Ἐταιρίαν τὰς

γαίας ἃς θὰ καταλάβῃ ἡ διώρυξ, τὰς ἔνθεν καὶ ἔνθεν τῆς διώρυγος χαραχθησομένας ὁδοὺς, τοὺς ἐσωτερικοὺς λιμενίσκους, λίμνας, ἐὰν τοιαῦται θὰ κατασκευασθῶσι. Τὰ ἔνθεν καὶ ἔνθεν τῶν ἐκβολῶν τῆς διώρυγος κείμενα γῆπεδα μήκους μὲν 1000 μέτρων, πλάτους δὲ 500, ὡς καὶ τὰς ἐγκριθησομένας θαλασσίας ἐκτάσεις, ἃς ἡ Ἐταιρία θὰ ἐπιχώσῃ πρὸς κατασκευὴν προκιμαίων, τὰ περίξηγαῖα ὕδατα, ὡς καὶ ὅσα ἀνακαλύψῃ.

Ἡ Ἐταιρία ἀπαλλάσσεται παντὸς τελωνιακοῦ καὶ δημοτικοῦ φόρου εἰσαγωγῆς διὰ τὰς μηχανάς, ἐργαλεῖα καὶ ὑλικά χρήσιμα εἰς τὴν διώρυγα καὶ τὰ παραρτήματα τοῦ ἔργου.

Δὲν ὑπόκεινται εἰς τέλος διοδίων τὰ ἔλλην. πολεμικὰ καὶ τὰ μὴ ὑπερβαίοντα τοὺς 3 τόννους. Τὰ διὰ τῆς διώρυγος διερχόμενα ἐμπορεύματά εἰσιν ἐλεύθερα παντὸς τέλους ἢ ἄλλης φορολογίας.

Μετὰ τὸ τέλος τοῦ προνομίου ἡ Ἐταιρία θὰ παραδῶσῃ εἰς τὴν κυβέρνησιν τὴν διώρυγα μετ' ἀπάντων τῶν παραρτημάτων τῆς ἐν καλῇ καταστάσει ἐπὶ πληρωμῇ 5 ἑκατ. φρ.

Τὴν 22 Ἀπριλίου 1882 ἐγένετο ἔναρξις τῶν ἔργων καὶ τὴν 27 τοῦ αὐτοῦ ἡ ἔκδοσις τοῦ ἐταιρικοῦ κεφαλαίου ἐκ 30 ἑκατομ. φρ. ὅπερ ἐκλύθη πολλάκις.

Τὸ μήκος τοῦ Ἴσθμοῦ τῆς Κορίνθου εἶναι 5,726 μέτρα.

Τὸ ἔδαφος ὑψόμενον βαθμηδὸν ἐκατέρωθεν λήγει εἰς ὀροπέδιον κείμενον ἐν μέσῳ σχεδὸν τῆς ὅλης ἀποστάσεως, οὗτινος τὸ μήκος εἶναι 2,094 μ. τὸ μέσον δὲ ὕψος αὐτοῦ εἶναι 65. 39/00, τὸ δὲ κορυφαῖον 78,83/00.

Τὸ βάθος τῆς διώρυγος κατὰ τὸν ἀπὸ 17 Νοεμβρίου 1869 νόμον πρέπει νὰ ἔχῃ 6 μ. 50 κατ' ἐλάχιστον ὄρον.

Τὸ πλάτος τῆς κοίτης τῆς διώρυγος ἔσεται τοῦλάχιστον 42 μ., τὸ δὲ πλάτος τῆς γραμμῆς τοῦ ὕδατος ἀνάλογον τοῦ βάθους.

Τὸ ἔδαφος εἶναι στερεόν, αἰ δὲ ὄχθαι τῆς ἀνασκαφησομένης διώρυγος δύνανται νὰ ἀποκλίνωσιν εἰς ὀρθὴν γωνίαν σχεδὸν, ἀφοῦ καὶ τὸ ἀπὸ τόσου χρόνου ἀνασκαφέν μέρος κατὰ τὴν ἐποχὴν τοῦ Νέρωνος διατηρεῖται καὶ νῦν ἐν καλῇ καταστάσει· τὸ πρᾶγμα δὲ τοῦτο θὰ ἐπιφέρῃ οὐ μικρὰν οικονομίαν εἰς τὴν ἐκτέλεσιν τοῦ ἔργου.

Αἱ ἐκβολαὶ τῆς διώρυγος θὰ λήγωσιν ἐπὶ ἀκτῆς, ἧς τὸ βάθος ἐκατέρωθεν θὰ ἐπιτρέπῃ τὴν ἀκίνδυνον προσπέλασιν τῶν μεγαλύτερων πλοίων.

Ἡ τομὴ τοῦ Ἴσθμοῦ κατὰ τὴν γνώμην τῆς ἐπιτροπῆς ταύτης, δὲν δύναται νὰ ὑπερβῇ τὴν δαπάνην τῶν 16—18 ἑκατ. δραχμῶν.

Τὰ ἐκ τῆς Ἀδριατικῆς εἰς τὴν Ἀνατολὴν διευθυνόμενα πλοῖα, διαβαίοντα διὰ τοῦ πορθμοῦ τούτου, θὰ συντέμνωσι τὸν πλοῦν των κατὰ 165 μίλια, τὰ δὲ ἐκ τῆς Μεσογείου κατὰ τὸ ἡμισυ τῆς ἀποστάσεως ταύτης.

Ἐπὶ τῇ βᾶσει τῶν ἀνωτέρω πληροφοριῶν ὑπε-

λογίσασμεν τὸ βάθος τῆς διώρυγος εἰς 7 μέτρα, τὸ δὲ πλάτος εἰς 50 μ. ἐν περιπτώσει καθ' ἣν ἡ ἀπόστασις τῶν 2 χιλιομέτρων ἢ σχηματίζουσα ὀροπέδιον δὲν κοπῆ ἔξ ὀλοκλήρου, ἀλλὰ μόνον διατρηθῆ εἰς ὕψος 20 μ. ἄνω τῆς ἐπιφανείας τῆς θαλάσσης, (καὶ τοιοῦτον ὕψος ἐπιτρέπει τὴν διάβασιν καὶ εἰς τὰ μεγαλύτερα πλοῖα), τὸ πλάτος τῆς διώρυγος διαιρούμενον εἰς δύο ἴσα μέρη, ἦτοι εἰς εἴσοδον καὶ ἔξοδον, θέλει καταστήσῃ ὄχι μόνον τὴν σύγκρουσιν τῶν πλοίων ἀδύνατον, ἀλλὰ καὶ τὸ ἔργον στερεόν, διότι τὸ ἐκ 2—8 μέτρων πάχος τοῦ χωρίσματος ἢ μεσότοιχον θέλει υποβαστάζει δυνάτως τὸ ἄνωθεν ἄθικτον ὀροπέδιον, καθιστῶν ἅμα περιττὸν πᾶν τεχνητὸν ἔργον πρὸς τὸν σκοπὸν τοῦτον· τὸ εἶδος τοῦτο τῆς τομῆς ὄχι μόνον σπουδαίως θὰ συντελέσῃ κατὰ πολὺ εἰς τὴν ἐλάττωσιν τῶν δαπανῶν, ἀλλὰ καὶ θὰ καταστήσῃ περιττὴν τὴν κατασκευὴν μιᾶς ἐκ τῶν δύο γεφυρῶν, ὡς ἡ Κυβέρνησις δικαίως ἀπαιτεῖ ἐκ τῶν προτέρων, ἵνα ἡ μεταξὺ τῆς Πελοποννήσου καὶ τῆς Στερεᾶς Ἑλλάδος συγκοινωνία μὴ διακοπῆ· αἱ δὲ δαπάναι τῶν γεφυρῶν τούτων δὲν θὰ ἦναι μικραί. Ἡ διώρυξ κατασκευαζομένη τοιοῦτοτρόπως δὲν θ' ἀπαιτήσῃ οὔτε τὸ ἥμισυ τῶν δαπανῶν τῶν ὑπὸ τῆς ἐπιτροπῆς ὑπολογισθεισῶν, ἢ ὅποια φαίνεται ὅτι ὤρισε τὰς δαπάνας τοῦ ἔργου μᾶλλον ἐξ ἀναλογίας πρὸς τὴν διώρυγα τοῦ Σουέξ παρὰ ἐξ ὑπολογισμῶν· αἱ ἐξορυχθίσόμεναι γαῖαι τῆς μὲν διώρυγος δὲν θὰ ὑπερβῶσι τὰ 2 ἑκατομμ. κυβικῶν μέτρων, τῆς δὲ σύριγγος ἐπίσης 2 ἑκατομμύρια κυβικῶν μέτρων. Ἀγνοοῦντες τὴν φύσιν τοῦ ἐδάφους, ἅμα δὲ καὶ τὰ τεχνικὰ ἔργα, ἅτινα θὰ ἀπαιτήσῃ—ἐὰν θ' ἀπαιτήσῃ ἢ ἐπιχειρήσῃ—πρὸ πάντων δὲ στερούμενοι βέβαιως ὡς πρὸς τὴν δαπάνην τῆς ἐξορύξεως ἑκάστου κυβικοῦ μέτρου, ὅπερ ἄλλως διὰ 5—10 δοκιμαστικῶν φρεάτων δύναται νὰ γείνη, δὲν δυνάμεθα, ὡς εἰκόσ, νὰ προῦπολογίσωμεν τὴν δαπάνην τῆς ἐπιχειρήσεως, ἀλλὰ πάντως 8—10 ἑκατ. δραχμῶν κατὰ τὸ ἄνω σχέδιον ἀρκοῦσιν.

Ἐκ τινῶν στατιστικῶν σημειώσεων συλλεχθεισῶν πρὸ δεκαοκταετίας διὰ τὸ ἔργον τοῦτο, ἢ χωρητικότης τῶν πλοίων τῶν ἐχόντων συμφέρον νὰ διέλθωσι τὴν διώρυγα τῆς Κορίνθου ἀνῆρχετο κατὰ μέσον ἐτήσιον ὄρον τοῦ 1856—65 εἰς 4 περίπου ἑκατομ. τόνων· ὅταν δὲ λάβῃ τις ὑπ' ὄψιν τὴν αὔξησιν τῆς κινήσεως τῆς ναυτιλίας, ἣτις βεβαίως θὰ ἐπῆλθεν ἔκτοτε, ἅμα δὲ καὶ τὰ λοιπὰ πλεονεκτήματα, ἅτινα ἡ κυβέρνησις διὰ τῆς παραχωρήσεως παρέχει εἰς τὸ ἔργον, τὸ ἔργον τοῦτο μοι φαίνεται σπουδαῖον οὐ μόνον ὑπὸ ἐθνικὴν ἔποψιν, ἀλλὰ καὶ ὡς καθαρὰ ἐπιχειρήσις. Διὰ τὴν Ἑλλάδα ἰδίως ὑπάρχουσι καὶ ἄλλοι σπουδαῖοι λόγοι, οἱ τοῦ διεθνοῦς ἐμπορίου, χάριν τοῦ ὁποίου πρέπει ἀντὶ πάσης θυσίας νὰ προσπαθῆσωμεν ἵνα ἐπιτευχθῆ τὸ ἔργον. Τὸ ἔδαφος δυστυχῶς εἶναι πολὺ σκληρότερον ἢ ὅσον

ὑπετίθετο, οὐχ ἦσαν τὰ ἔργα βαίνουσιν ἀπροσκόπτως καὶ ἡ τομὴ θὰ τελεσθῆ σχεδὸν ἐγκαίρως.

Τὸ ἐν τῇ Μεσογείῳ μέρος τῆς παγκοσμίου ἐμπορικῆς γραμμῆς εἶναι ἡ ἀπὸ Σουέξ καὶ Ἀλεξανδρείας εἰς Μασσαλίαν γραμμὴ, ἐκμεταλλεῦμένη σήμερον νήσους τινὰς τοῦ Αἰγαίου πελάγους, καθὼς καὶ ἄλλας νήσους καὶ παράλια τῆς Ἑλλάδος καὶ ἅπαντα τὰ παράλια καὶ νήσους τῆς Μεσογείου, μάλιστα δὲ τὰ τῆς Ἰταλίας, καὶ τροφοδοτουμένη σπουδαίως διὰ πολλῶν διακλαδώσεων, ἰδίᾳ δὲ τῆς γραμμῆς τῆς διερχομένης τὰ παράλια τῆς Μικρᾶς Ἀσίας, τοῦ Ἑλλησπόντου, τῆς Μαύρης θαλάσσης, τὰ παράλια καὶ τὰς νήσους τοῦ Αἰγαίου Πελάγους, τὰ τοῦ Ἀδριατικοῦ κόλπου κτλ. Πᾶσα ἐργασία ἢ ὑπηρεσία, ἐλαττοῦσα τοὺς ἐξυπηρετοῦντας αὐτὴν πράκτορας, ὄχι μόνον λειτουργεῖ ταχύτερον καὶ εὐκολώτερον, ἀλλὰ καὶ εὐθηνότερον· ἡ παγκόσμιος λοιπὸν ἐμπορικὴ γραμμὴ μετατοπιζομένη ὡς ἐξῆς θὰ συντελέσῃ περισσώτερον εἰς τὸν σκοπὸν τῆς ἐλαττοῦσα καὶ ἐν μέρει τὰς αὐτῆς δαπάνας.

Οἱ διὰ τὰς μεσημβρινὰς πόλεις τῆς Εὐρώπης, τοὺς Παρισίους καὶ τὸ Λονδῖνον ἐπιβάται καὶ τὰ ἐμπορεύματα ἀντὶ νὰ διευθύνωνται εἰς Μασσαλίαν ἢ εἰς τὸν Ἀδριατικὸν κόλπον, θὰ ἀρχίσωσι (καὶ τοῦτο ἤρχισεν ἤδη νὰ γίνηται) βαθμηδὸν νὰ διευθύνωνται εἰς Βρεντήσιον, ὄχι πλέον διὰ τῆς συνήθους σημερινῆς γραμμῆς, ἀλλὰ διὰ τῆς διώρυγος τοῦ Ἰσθμοῦ τῆς Κορίνθου. Ἐπίσης δὲ οἱ ἐπιβάται καὶ τὰ ἐμπορεύματα διὰ Βιέννην, Βερολίνον, Πετροῦπολιν καὶ τὰς εὐρωπαϊκάς ἐν γένει βορείους πόλεις, θὰ μετακομίζωνται εἰς τὸν Ἀδριατικὸν κόλπον διὰ τῆς Κορινθιακῆς διώρυγος· ὅταν δὲ ὁ ἀπὸ Πειραιῶς εἰς τὰ τουρκικὰ μεθόρια σιδηρόδρομος κατασκευασθῆ, καὶ συνδεδῆ μὲ τοὺς ἐν Τουρκίᾳ, μέρος σπουδαῖον τῆς γραμμῆς ταύτης θὰ μεταβαίη εἰς τὴν βόρειον Εὐρώπην διὰ τῶν σιδηροδρόμων.

Αἱ γραμμαὶ αὗται εἰσιν ὄχι μόνον αἱ φυσικώτεραι, ἀλλὰ καὶ αἱ βραχυτέραι, ὡς δύναται τις νὰ πεισθῆ δι' ἀπλοῦ βλέμματος ῥιπτομένου ἐπὶ τοῦ τυχόντος γεωγραφικοῦ χάρτου ἢ διὰ γραμμῶν συρομένων ἐπ' αὐτοῦ, ἢ καὶ διὰ τεχνικῶν καταμετρήσεων. Νομίζω περιττὸν νὰ ἐνδιατρίψω ἐνταῦθα διὰ νὰ ἀποδείξω τὸ ἡμαρτημένον τῆς γνώμης<sup>1)</sup> τῶν δυσχυρισθέντων, ὅτι ἡ ἀπὸ Σουέξ καὶ Ἀλεξανδρείας ἐμπορικὴ παγκόσμιος γραμμὴ εἶναι ἢ διὰ Θεσσαλονίκης εἰς Βιέννην ἄγουσα, ὅπερ ἀδύνατον. Διότι τὸ ἐκ Σουέξ ἀναχωροῦν ἀτμόπλοιοι θὰ φέρη τότε τὸ πολὺ πολὺ διὰ Θεσσαλονίκην, Βιέννην, Βερολίνον καὶ Πετροῦπολιν ταχυδρομεῖον, τοὺς ἐπιβάτας, τὰ ἐμπορεύματα τῶν μερῶν τούτων καὶ οὐδὲν πλέον, ὅπερ βεβαίως δὲν εἶναι ἀρκετόν, ἀφοῦ τὸ διὰ τὴν Ἑλλάδα,

1) Ὁ ἀπὸ Πειραιῶς εἰς Λαμίαν σιδηρόδρομος. Οἶκον. Ἐπιθ. 1873, σελ. 417.

Ἰταλίαν, τὰ μεσημβρινὰ μέρη τῆς Αὐστρίας, τὴν Γαλλίαν, τὸ Δουδῖνον καὶ τὰς παρακειμένας πόλεις τῆς ἀπὸ Βρεντητίου εἰς Παριτίους γραμμῆς ταχυδρομεῖον, οἱ ἐπιβάται, καὶ τὰ ἐμπορεύματα, δὲν εἶναι δυνατόν νὰ διευθυνῶσι διὰ Θεσσαλονίκης εἰς τὸν πρὸς ὃν ὄρον των. Ἡ Θεσσαλονίκη λοιπὸν δὲν εἶναι δυνατόν νὰ κατασταθῇ τὸ ἐπίγειον τῆς ἀπὸ Σουεζ διὰ τὴν κεντρικὴν Εὐρώπην γραμμῆς, ἀλλ' ἡ Ἑλλάς ἔνεκα τῆς θέσεώς της, μάλιστα μετὰ τὴν τομὴν τοῦ Κορινθιακοῦ ἰσθμοῦ. Εἶναι ἀνάγκη νὰ εἴπωμεν, ὅτι ἡ διὰ τοῦ Σουεζ ἐμπορικὴ γραμμὴ φέρει τὰ ἐμπορεύματα καὶ τοὺς ἐπιβάτας τοῦ Εὐέλπιδος Ἀκρωτηρίου, τῶν Ἀνατολικῶν Ἰνδιῶν, τῆς Ἰάβας, τοῦ Σίδνεϊ, τῆς Κίνας καὶ τῆς Ἰαπωνίας, οἵτινες διὰ τῆς Ἐρυθρᾶς θαλάσσης συγκεντρῶνται εἰς Σουεζ, καὶ ἐκεῖθεν εἰς Εὐρώπην, καὶ ὅτι ἐξ ἀνάγκης θὰ διέρχεται διὰ τῆς Κορινθιακῆς διώρυγος ἡ γραμμὴ αὕτη, ἥτις πρὶν πραγματοποιηθῆ, θὰ διασπᾶται καὶ θὰ διακλαδούται ἐξ ἀνάγκης.

Κατὰ τὰς ἀκριβεστεράς μέχρι τοῦδε γενομένας καταμετρήσεις, ἡ ἐξ Ἀλεξανδρείας μέχρι Πειραιῶς ἀπόστασις εἶναι 511 μιλίων, μέχρι Θεσσαλονίκης δὲ 670 (ἤτοι 16 ὥρων διαφορά!) Ὡστε οὐδεμίᾳ ἀμφιβολίᾳ ὅτι ὁ κεντρικὸς λιμὴν πασῶν τούτων τῶν γραμμῶν εἶναι ἡ Κόρινθος. Εἶναι ἀνάγκη νὰ καταδείξωμεν τὰ εὐεργετικὰ ἀποτελέσματα τῶν διεθνῶν ἐμπορικῶν γραμμῶν, ἅτινα ἐπιφέρουσιν εἰς τοὺς τόπους ἐκείνους, δι' ὧν διέρχονται; Ἡ ἀρχαία Ἑλλάς κατεστράφη κυρίως, ὅταν ἡ ἐμπορικὴ παγκόσμιος γραμμὴ, ἥτις δι' αὐτῆς διήρχετο καὶ καθίστα ἅμα αὐτὴν κέντρον, μετετοπίσθη εἰς τὴν Ῥώμην καὶ Ἀλεξανδρείαν.

ΑΘ. ΒΕΡΝΑΡΑΚΗΣ.

## ΤΕΚΝΑ ΕΓΓΡΑΜΜΑΤΑ ΓΟΝΕΩΝ ΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ

[Ἐκ τῶν τοῦ Ernest Legouvé]

Ἔως τώρα σὰς ὠμίλησα μόνον περὶ τῶν αἰσθημάτων τῶν τέκνων· ἀλλὰ τί νὰ εἴπω περὶ τῶν γονέων; τί ἄλλο ἢ ὅτι οὗτοι διὰ τῶν ἰδίων αὐτῶν χειρῶν ἐργάζονται εἰς τὴν κατάπτωσιν των. Ἐν ᾧ ὁ υἱὸς γίνεται φαντασμένος καὶ τραχὺς ἐξ ἀλαζονείας, ὁ πατὴρ ὑποχωρεῖ ἐξ ἀδυναμίας, ἡ μήτηρ ταπεινοῦται ἐξ ὑπερβολικῆς ἀγάπης. Ἡ λατρεία αὕτη τῶν μητέρων καθίστησιν αὐτὰς θεραπεινίδας τῶν υἱῶν των. Ταῖς φαίνεται φυσικώτατον νὰ καθαρῶσιν τὰ ἐνδύματα τῶν, νὰ στυλθόνουν τὰ ὑποδήματα τῶν, νὰ ὑπακούουν εἰς τὰς διαταγὰς των δὲν εἶναι αὐτοὶ πλέον οἱ γονεῖς καὶ οἰκοδεσπόται, εἶναι ὁ υἱός. Προσκαλεῖ τοὺς φίλους του, δέχεται τοὺς φίλους του, ἐστὶ τὸς φίλους του. Ποῖος τοὺς ὑπηρετεῖ

εἰς τὴν τράπεζαν; Ὁ πατὴρ καὶ ἡ μήτηρ. Ποία εἶνε ἡ ἀμοιβὴ τῆς φιλοφροσύνης των; Σκῶμα τι ὑβριστικόν, ἂν τοιμήσωσι ν' ἀναμίσξωσι παρατήρησιν τινὰ ἢ συμβουλήν κατὰ τὴν συνδιάλεξιν. Ποίαν στάσιν λαμβάνουσιν ἀπέναντι τῶν σκωμμάτων τούτων; Ταπεινοῦσι τὴν κεφαλὴν των καὶ δέχονται ταῦτα. Δὲν ἀπέχουσι πολὺ τοῦ νὰ πιστεύσωσι ὅτι ὁ υἱός των ἔχει δίκαιον. Οἱ γονεῖς σήμερον εἶνε ταπεινοὶ πρὸ τῶν τέκνων των.

Πᾶσαι αἱ ἐκ τῆς πείρας προερχόμεναι παρατηρήσεις συγκεφαλαιῶνται εἰς τοῦτο: ὁ υἱὸς δὲν πιστεῖται πλέον εἰς τὴν ἀξίαν τοῦ πατρός, ὁ πατὴρ δὲν πιστεῖται πλέον εἰς τὴν ἑαυτοῦ ἀξίαν καὶ οὕτω καταστρέφεται ἐν τῇ οἰκογενεῖᾳ τὸ ζωτικώτατον αὐτῆς στοιχεῖον, τὸ πνεῦμα τῆς διευθύνσεως. Δὲν ὑπάρχει πλέον χεῖρ διὰ τὸ πηδάλιον. Τὸ συμπέρασμα ἀφορᾷ, ἐννοεῖται, μόνον εἰς τὰ δύο πέμπτα τῶν οἰκογενειῶν, ἀλλ' ὅσον ἀφορᾷ αὐτὰς εἶνε ἀπόλυτον.

Εἶχον ἀκούσει τοὺς λόγους τούτους μὲ ὀδυνηρὴν προσοχήν. Ἀπεκρίθη μετὰ στιγμιαίαν σιγὴν καὶ ἀτενῶς θεωρῶν τὸν φίλον μου:

— Πῶς λοιπὸν παραμένετε ἀκόμη εἰς τὴν διεύθυνσιν τοῦ ἐκπαιδευτηρίου σας; ἂν κατὰ τὴν γνώμην σας ἡ παιδείσις ἀποκτάται μὲ θυσίαν τόσων οἰκογενειακῶν ἀρετῶν, ἡ παιδείσις εἶνε φοβερὸν δυστύχημα! Σεῖς ὁ ἴδιος γίνεσθε συνένοχος δημοσίας βλάβης, καὶ ἡ συνειδήσις σας ἐπιβάλλει ν' ἀπέλθετε τῆς θέσεώς σας.

— Καὶ θὰ τὸ ἔκαμνα, ἂν δὲν ἤμην δεσμευμένος εἰς τὴν θέσιν μου ἀπὸ τὰς πεποιθήσεις μου καὶ τὸ καθήκόν μου.

— Ποῖαι εἶνε αἱ πεποιθήσεις σας; Ποῖον εἶνε αὐτὸ τὸ καθήκον; Πρὸς ποῖον σκοπὸν ἀποβλέπετε;

— Ἴδου ποῖος εἶνε ὁ σκοπός μου: Ὅσον μᾶλλον ἐμελέτησα καὶ ἐσκέφθην, τόσον σταθερωτέραν ἐσχημάτισα τὴν ἐξῆς ιδέαν: Ὅτι εἰς τὴν στιγμὴν τῆς κρίσεως τὰ πάντα εἶνε κρίσις· ὅτι ἐκάστη πρόοδος ἐξαγοράζεται δι' ἀνησυχίας καὶ λύπης· ὅτι οὐδεμίᾳ μεταρρυθμίσει δύναται νὰ συντελεσθῇ ἐν τῇ κοινωνίᾳ ἢ τῇ οἰκογενεῖᾳ χωρὶς νὰ κλονήσῃ ἐν μέρει τὴν κοινωνίαν ἢ ἀνακαίνιζαι, καὶ τὴν οἰκογένειαν ἢ ἠθικοποιεῖ· ὅτι τέλος εἶνε νόμος τῆς γῆς ταύτης ἐφ' ἧς καὶ τὸ ἐλάχιστον φύτρον δὲν δύναται νὰ βλαστήσῃ χωρὶς νὰ σχίσῃ τὸ περιβάλλον αὐτὸ περικάλυμμα.

Ἐνώπιον λοιπὸν τοῦ νόμου τούτου τί πρέπει νὰ πράξῃ ὁ εἰς τὴν ιδέαν τῆς προόδου ἀφωσιμένος ἄνθρωπος; νὰ ἐγκαταλίπῃ τὸ ἔργον διὰ τοὺς κινδύνους τοῦ ἔργου; Ὅχι! πρέπει ἐκ τῆς συναισθήσεως ἀκριβῶς τῶν δυσχερειῶν καὶ τῶν κωλυμάτων νὰ δανεισθῇ θάρρος καὶ νὰ εὕρῃ μέσον πρὸς καταπολέμησιν καὶ κατανίκησιν τοῦ κακοῦ.