

τάσεις ἐν τῷ πανεπιστημίῳ τοῦ Λονδίνου τῷ 1879 ἐνεγράφη ἐν αὐτῷ καὶ κατελέχθη ἐν τῇ τάξει τῶν βραβευθέντων νέων. Τῷ αὐτῷ δὲ ἔτει ἐξετασθεῖσα πάλιν ἔτυχεν ὑποτροφίας καὶ ἐπληρέθη ἐν τῇ δοκιμασίᾳ τῆς γερμανικῆς γλώσσης. Εὐθύς μετὰ τὸ τέρμα τῆς τριετοῦς ἀκαδημαϊκῆς φοιτήσεως ἐν τῷ Πανεπιστημίῳ τῆς Κανταβρυγίας ὑπέστη τὴν ἐν τῇ φιλολογίᾳ ἀπολυτήριον δοκιμασίαν μετ' ἐπαίνων, τῷ δὲ 1883 κατὰ τὰς ἐν Λονδίῳ διδακτορικὰς αὐτῆς ἐξετάσεις ἐπληρέθη διὰ τὴν εὐδόκιμον μάθησιν τῆς ἀρχαίας φιλολογίας καὶ τῆς γερμανικῆς γλώσσης λαβοῦσα τὸν πρῶτον βαθμὸν εἰς ἀμφοτέρα.

Ἡ Μαρία Κλάρα Δάουες εἴλκυσε ἐν Ἀγγλίᾳ τὰς ὄψεις καὶ τὸν θαυμασμὸν πάντων, ὅσοι πτοοῦνται περὶ τὰς καινοτομίας καὶ ἐξαίρουσιν ἐπὶ πᾶσι τὴν ἐπιτυχίαν. Τὸ ὄνομα αὐτῆς φέρεται ἀνὰ τὰ στόματα πάντων οὐ μόνον διὰ τὴν ἐξαίρετον αὐτῆς παιδείαν, ἀλλὰ καὶ διότι ἔταμε νέαν ὁδὸν βίου καὶ δόξης εἰς τὸ θῆλυ γένος, ὅπερ ἐν τοῖς γράμμασι τοῦλάχιστον καὶ ἐν ταῖς τέχναις τίθεται ἤδη ἐν ἴσῃ μοίρᾳ πρὸς τοὺς ἄνδρας.

Οἱ Ἀγγλοὶ ἐπευφήμησαν μεγάλως τὴν φιλότιμον ταύτην κόρην, ἥτις πρώτη καὶ θριαμβικῶς κατέρριψε τὸν φραγμὸν τῆς διακρίσεως τῶν γενῶν ἐν ταῖς ἐπιστήμασι καὶ τὴν προνομίαν τῶν ἀρρένων ἐν τοῖς ἀνωτάτοις αὐτῶν ἐκπαιδευτηρίοις. Τὸ διδακτορικὸν δίπλωμα, ὅπερ ἡ Μαρία Κλάρα Δάουες ἔλαβε πρό τιος χρόνου ὡς βραβεῖον τῶν σπουδῶν αὐτῆς καὶ τῆς φιλολογικῆς μαθήσεως, θεωρεῖται ὡς σύμβολον ἰσοτιμίας ἀμφοτέρων τῶν γενῶν πρὸς ἄλληλα καὶ ὡς ἀρραβὼν τῆς ἐν τῷ μέλλοντι ἐπιστημονικῆς αὐτῶν κοινοπραγίας. Τὰ πανεπιστήμια θὰ εἶνε τῶν λοιποῦ αἰ κοινὰ παλαῖστρα τῶν ἀρρένων τε καὶ τῶν θηλέων, ἡ δὲ ἀκαδημαϊκὴ τήβεννα δὲν θὰ εἶνε πλέον τὸ ἴδιον γνώρισμα τῶν θιασωτῶν τῆς μουσικῆς. Ἡ Μαρία Κλάρα Δάουες, ἥτις εἰσηγήσατο πρό τιος ἐν Ἀγγλίᾳ τὴν ἰσονομίαν ταύτην τῶν γενῶν, καταλέγεται ὑπὸ τῶν συμπολιτῶν αὐτῆς ἐν τῇ τάξει τῶν περιωνύμων ἱστορικῶν γυναικῶν. Ἡ Σεμίραμις, ἡ Σαπφώ, ἡ Κόριννα, ἡ Ἰταλὶς Βικτωρία Κολλόνα, ἡ τὴν ἀρετὴν καὶ τὸ κάλλος ἀπθανάτισαν ὁ Μιχαὴλ Ἀγγελος καὶ ὁ Ἀριστοῦς, ἡ Ἰωάννα Γρέυ, ἡ κλεινὴ αὕτη διὰ τὴν πολυμαθειαν καὶ τὸν μαρτυρικὸν αὐτῆς θάνατον γυνή, ἡ ἐπικληθεῖσα «Βασίλισσα τῶν δώδεκα ἡμερῶν», ἡ Ἀγγλὶς Βάρρετ Βράουνιγκ, ἥτις ἔχει φήμην μεγαλοφροσύνης γυναικός, πάντα τὰ θήλεα ταῦτα τέκνα τῆς δόξης καὶ τῆς ὑπεροχῆς μνημονεύονται ἐναμίλλως πρὸς τὴν πρῶτην καὶ διαπρεπῆ αὐτῶν διδάκτορα ὑπὸ τῶν ἐπ' αὐτῇ ὑπερβαλλόντως σεμνονομένων Ἀγγλων. Ὅπως ἡ Κόριννα τῆς κλεινῆς Στάελ ἐστέφη

καὶ ἔτυχε λαμπρῶν τιμῶν ἐν τῷ Καπιτωλίῳ ἵνα τὸ ὄνομα αὐτῆς διαφημισθῇ ἀνὰ πᾶσαν τὴν οἰκουμένην, οὕτω καὶ ἡ Μαρία Κλάρα Δάουες ἐπιθέσασα εἰς τὴν κεφαλὴν αὐτῆς ἴδιόν τινα πῖλον ὡς σύμβολον τοῦ διδακτορικοῦ ἀξιώματος, ἐκλείσεν ἑαυτὴν οὐ μόνον εἰς πᾶσαν τὴν Ἀγγλίαν ἀλλὰ καὶ εἰς ἄλλας χώρας, ὅπου ὁ κάλαμος, ἡ γλυφίς τοῦ καλλιτέχνου καὶ τὸ τυπογραφικὸν ὄργανον ἔσπειραν τὴν φήμην αὐτῆς τὰ μέγιστα. Οἱ Ἀγγλοὶ μετὰ τῆς ἰδιαζούσης αὐτοῖς ὑπερηφανείας ἐν φράσει ἐξηρμένη ἦν ἐδανείσθημεν ὡδὲ παρ' αὐτῶν, σεμνολογοῦσι περὶ τῆς εὐφυοῦς αὐτῶν συμπολίτιδος ὡς περὶ ἐξόχου τινὸς γυναικός, ἣν ἀνεβίβασαν εἰς τὴν ἄκραν τιμὴν τῶν δημωφελῶν ἀναμορφωτῶν.

ΟΙ ΙΠΠΟΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΙ

Ἡ ἀνάπτυξις τῆς διὰ τῶν ἵπποσιδηροδρόμων συγκοινωνίας εἶναι σήμερον πανταχοῦ τεραστία. Ἡ ἐφεύρεσις αὐτῶν ἀποδίδεται εἰς τὸν ἄγγλον μηχανικὸν Outram, ἐξ οὗ καὶ τὸ πρῶτον συνθετικὸν τῆς λέξεως Tram-way ⁽¹⁾, ὅστις κατὰ τὸν ἸΗ' αἰῶνα ἐπενόησε νὰ στρώσῃ σιδηρὰ ἐλάσματα στηριζόμενα ἐπὶ ξυλίνων δοκῶν ὅπως διευκολύνη τὴν ἔλξιν τῶν ἀμαξίων ἐν τοῖς ἀνθρακωρυχείοις. Μικρὸν μετὰ τὸν Outram, ὁ γάλλος μηχανικὸς Cugnot ἐπέδειξεν, ἐν ἔτει 1767, ἐνώπιον τοῦ ὑπουργοῦ τῆς Γαλλίας Choiseul, ἐν Παρισίοις εἶδος τι ὀχήματος ἀτμοκινήτου. Παρόμοιοι σχεδὸν πείραμα ἔκαμεν ἐν ταῖς ὁδοῖς τῆς Φιλαδελφείας καὶ ὁ ἀμερικανὸς μηχανικὸς Evans ἐν ἔτει 1803. Ἀλλὰ τὰ ἀτμοκίνητα ταῦτα ὀχήματα, οἱ πρόδρομοι τῶν ἵπποσιδηροδρόμων, ἐλησμονήθησαν ἐπὶ μακρὸν μετὰ τὴν θαυμασίαν ἐφεύρεσιν τῶν σιδηροδρόμων ὑπὸ τοῦ Στέφενσον.

Ἀλλὰ κατὰ τὸ 1852 ἐπανῆλθε καὶ αὖθις ἐν Ἀμερικῇ τὸ ζήτημα τῆς ταχείας καὶ εὐθηνῆς συγκοινωνίας ἐντὸς τῶν πόλεων, καὶ κατεσκευάσθη ἡ γραμμὴ ἀπὸ Νέας Ὑόρκης εἰς Ἀρλεμ, μετὰ τινα δὲ ἔτη, κατὰ τὸ 1856, κατεσκευάσθη ἐν Βερσαλλίαις ὁ πρῶτος ἵπποσιδηροδρόμος, ὡς ἐννοοῦμεν σήμερον τὸ μέσον τοῦτο τῆς συγκοινωνίας, καὶ κατὰ τὸ 1863 ἐν Κοπενάγῃ, τὸ παράδειγμα δὲ τῆς Γαλλίας καὶ Δανίας ἔσπευσαν νὰ μιμηθῶσιν ἀμέσως ἄλλαι χῶραι καὶ ἰδίως ἡ Ὀλλανδία καὶ ἡ Ἰταλία.

Οἱ ἵπποσιδηροδρόμοι ἔσχον κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη ἐν Ὀλλανδίᾳ ἀνάπτυξιν μείζονα ἢ ἐν πάσῃ ἄλλῃ χώρᾳ, ἐν συγκρίσει πρὸς τὴν ἕκτασιν καὶ τὸν πληθυσμὸν αὐτῆς. Ὀφείλεται δὲ ἡ ἀνάπτυξις αὕτη εἰς τὴν Κυβέρνησιν ἰδίως, ἥτις οὐδὲν παρεμβάλλει πρόσκομμα εἰς τὴν κα-

(1) Ὅδος τοῦ Τράμ (κατὰ συγκοπήν ἀντὶ Οὐτράμ).

τασκευὴν τῶν ἵπποσιδηροδρόμων, διότι θεωρεῖ αὐτοὺς μᾶλλον ὡς μέσον ἀνέτου κυκλοφορίας τῶν κατοίκων ἢ ὡς μέσον ταχείας συγκοινωνίας. Τῆ 31 Δεκεμβρίου 1884 τὸ σύμπλεγμα τῶν ὀλλανδικῶν ἵπποσιδηροδρόμων εἶχεν ἔκτασιν 625 χιλιομέτρων, ὑπέρειπον δὲ τὸ κοινὸν 166 μηχαναί, 712 ἄμαξαι ἐπιβατῶν καὶ 305 φορτηγοὶ ἄμαξαι. Κατὰ τὸ 1883, οἱ ὀλλανδικοὶ ἵπποσιδηροδρομοὶ εἰσέπραξαν 6,263,500 φράγκα ἐξ 24,269,000 ἐπιβατῶν, καὶ φράγκα 297,800 ἐξ ἐμπορευμάτων. Κατὰ τὸ λήξαν ἔτος 1885 κατεσκευάζοντο πολλαὶ ἔτι γραμμαὶ μεγάλης ἐκτάσεως.

Ἐν Ἀγγλίᾳ κατὰ τὸ 1876 ὑπῆρχον 254 χιλόμετρα μόνον ἵπποσιδηροδρόμων, ἀλλὰ τῆ 30 Ἰουνίου 1884 εἶχον κατασκευασθῆ 1,210 χιλόμετρα, δηλαδή πενταπλάσια σχεδόν, οἱ δὲ ἵπποσιδηροδρομοὶ οὗτοι μετέφερον καθ' ὅλον τὸ 1884 περὶ τὰ 331,000,000 ἐπιβατῶν.

Ἐν Γερμανίᾳ ἡ διὰ τῶν ἵπποσιδηροδρόμων συγκοινωνία ἐβράδυνε νὰ ἀναπτυχθῆ, ἀλλὰ σήμερον δὲν εἶναι ἥττον σημαντικὴ ἢ ἐν ἄλλαις χώραις. Ὁ ἀρχαιότερος ἀστικὸς ἵπποσιδηροδρομὸς τῆς Γερμανίας εἶναι ὁ τοῦ Βερολίνου—Καρλοτεν-βούργ, κατασκευασθεὶς ἐν ἔτει 1865. Ἐπὶ μακρὸν χρόνον ἡ ἐπιτυχία τῆς γραμμῆς ταύτης καὶ τῶν ἄλλων δὲν ἦτο μεγάλη, διότι τὸ γερμανικὸν κοινὸν κατὰ μικρὸν καὶ μετὰ δυσκολίας ἐσυνηθισεν εἰς τὸ μέσον τοῦτο τῆς συγκοινωνίας, αἱ δὲ ἀρχαὶ ἐδίσταζον τὸ κατ' ἀρχὰς νὰ ἐπιτρέψωσι τὴν στρώσιν ἵπποσιδηροδρομικῶν γραμμῶν εἰς τὰς μεγάλας λεωφόρους· ἀλλὰ κατὰ τὰ τελευταῖα δέκα ἔτη ἔλαβον τεραστίαν ἀνάπτυξιν καθ' ὅλην τὴν Γερμανίαν καὶ δὲν ὑπάρχει σήμερον ἀξία λόγου πόλις μὴ ἔχουσα ἵπποσιδηροδρομον. Τοσοῦτον κατέστη ἀπαραίτητος εἰς τὸ γερμανικὸν κοινὸν ἡ διὰ τούτων συγκοινωνία.

Ἐν μόνῳ τῷ Βερολίνῳ 76,000,000 ἀνθρώπων ἔκαμον κατὰ τὸ 1884 χρῆσιν τοῦ μέσου τούτου τῆς συγκοινωνίας, τὸ ὅποιον ὑπεσκέλισε τὰ λεωφορεῖα καὶ τὰς ἄμαξας. Ἐν ὅλῃ τῇ Γερμανίᾳ κατὰ τὸ 1879 ὑπῆρχον 24 πόλεις ἔχουσαι ἵπποσιδηροδρόμους ἐκτάσεως 483 χιλιομέτρων, ἐν ἔτει δὲ 1883 αἱ μὲν πόλεις ἐδιπλασιάσθησαν, ἡ δὲ ἔκτασις τῶν ἵπποσιδηροδρόμων ἔφθασεν εἰς 903 χιλόμετρα. Αἱ διαχειριζόμεναι αὐτοὺς ἐταιρίαι εἶναι 43, ἔχουσαν 8,100 ἵππους καὶ 69 ἀτμομηχανὰς καὶ κεφάλαιον 125,000,000 φράγκων. Σημειωτέον δὲ ὅτι ὀμιλοῦμεν ἐνταῦθα περὶ μόνων τῶν ἵπποσιδηροδρόμων τῶν ἐργαζομένων ἐντὸς τῶν γερμανικῶν πόλεων. Ὁ δὲ ὀλικὸς ἀριθμὸς τῶν ταξειδευσάντων ἐπιβατῶν δι' ὅλων τῶν ἵπποσιδηροδρόμων τῆς Γερμανίας ὑπολογίζεται εἰς 164,000,000 ἐν ἔτει 1883, καὶ 190,000,000 ἐν ἔτει 1884.

Ἐν τῇ πρωτεύουσῃ τῆς Αὐστρίας, οἱ ἵπποσι-

δηροδρομοὶ μετέφερον ἐν ἔτει 1881 περὶ τὰ 30,000,000 ἐπιβατῶν, ἐν ἔτει δὲ 1884 περὶ τὰ 36,000,000.

Ἄλλ' ἡ Ἀμερικὴ εἶναι ἡ κοιτίς τῶν ἵπποσιδηροδρόμων. Εἰς οὐδεμίαν ἄλλην χώραν λειτουργοῦσι τόσοι ἵπποσιδηροδρομοὶ ὅσοι ἐν τῷ νέῳ κόσμῳ. Ἐν τῇ βορείῳ Ἀμερικῇ ὑπάρχουσι 5,000 χιλόμετρα ἀστικῶν σιδηροδρόμων! Ἡ ἐπιπράτεια τῆς Νέας Ὑόρκης εἶχεν 790 χιλόμετρα κατὰ τὸ τέλος τοῦ 1884, ἡ τῆς Μασαχουσέτης 500, ἡ τῆς Πενσυλβανίας 858. Ἐν τῇ Νοτίῳ Ἀμερικῇ ὑπάρχουσιν 1500 χιλόμετρα. Κατὰ τὸ 1882, οἱ ἀμερικανικοὶ ἵπποσιδηροδρομοὶ μετέφερον 1,212,000,000 ἐπιβατῶν διὰ 18,000 ἄμαξῶν καὶ 100,000 ἵππων!

Ἐν Γαλλίᾳ, ἐπὶ 708 χιλιομέτρων παραχωρηθέντων, ὑπάρχουσιν ἐν ἐνεργείᾳ 640 χιλόμετρα ἵπποσιδηροδρόμων ἀστικῶν, ὧν τὰ 250 ἐν Παρισίοις μετὰ 5000 ἵππων.

Ἐν Ἰταλίᾳ, οἱ ἀτμοκίνητοι ἵπποσιδηροδρομοὶ ἐκτὸς τῶν πόλεων ἔλαβον μεγάλην ἀνάπτυξιν καὶ ἔχουσιν ἤδη 1000 χιλιομέτρων ἔκτασιν. Ἄλλ' ἐντὸς τῶν πόλεων δὲν ἔλαβον τὴν αὐτὴν ἀνάπτυξιν, ἰδίως δὲ ἐμετριάσθη ἡ κατασκευὴ τούτων ἀπὸ τοῦ 1879. Ἢδη λειτουργοῦσι 200 χιλόμετρα ἀστικῶν ἵπποσιδηροδρόμων ἰδίως ἐν Τουρίνῳ, ἐν Μιλάνῳ καὶ ἐν Νεαπόλει, συρμένων τῶν ἄμαξῶν ὑπὸ ἵππων καὶ ἡμιόνων καὶ σπανιότερον ὑπὸ ἀτμομηχανῶν.

Ἐν Ῥωσίᾳ ὑπάρχουσιν 600 χιλόμετρα ἵπποσιδηροδρόμων.

Ἐν Ἰσπανίᾳ μόνον 100 χιλόμετρα ἐντὸς τῶν πόλεων.

Ἐν Πορτογαλίᾳ εἰς μόνος ἵπποσιδηροδρομὸς ὑπάρχει ἐν τῇ Λισβῶνι συρμένους ὑπὸ ἡμιόνων.

Οἱ ἀστικοὶ ἵπποσιδηροδρομοὶ τοῦ Βελγίου εἶχον ἐν ἔτει 1874 ἔκτασιν 62 χιλιομέτρων, 150 δὲ χιλιομέτρων ἐν ἔτει 1882. Αἱ Βρυξέλλαι, ἐν ἔτει 1882, εἶχον 71 χιλόμετρα μετὰ 625 ἵππων, ἡ Λιέγη 17 χιλόμετρα μετὰ 135 ἵππων, ἐξαιρουμένης τῆς γραμμῆς Λιέγης—Ζεμάπης ἐχούσης ἔκτασιν $7\frac{1}{2}$ χιλιομέτρων μετὰ 12 ἀτμομηχανῶν. Ὑπάρχουσι δὲ ἵπποσιδηροδρομοὶ ἐν Γάνδῃ, ἐν Ἀμβέρσῃ καὶ Λουβαίνῃ καὶ ἄμαξοστοιχία καλούμεναι ἵπποσιδηροδρομικαὶ διατρέχουσαι τὴν σιδηροδρομικὴν γραμμὴν ἀπὸ τῆς Λιέγης εἰς Βιζέ.

Ἡ Τουρκία ἔχει τὸν τροχιόδρομον τῆς Κωνσταντινουπόλεως.

Ἡ Ἑλλὰς τὴν ἐξ Ἀθηνῶν μέχρι τῶν δύο Φαλήρων γραμμὴν λειτουργοῦσαν δι' ἀτμομηχανῆς, ἔτι δὲ τὰς ἐντὸς τῆς πόλεως καὶ μέχρι Πατησίων, Ἀμπελοκήπων καὶ Κολοκυνθῶς γραμμὰς. Πρὸς δὲ τὸν ἐν Πειραιεὶ ἵπποσιδηροδρομον.

Ἐν Αὐστραλίᾳ, ἡ ἀποικία τῆς Νέας Οὐαλλίας εἶχε κατὰ τὸ 1884 ἵπποσιδηροδρόμους ἐκτάσεως 35 χιλιομέτρων.