

Ο ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ ΤΟΥ ΕΙΡΗΝΙΚΟΥ ΩΚΕΑΝΟΥ

Μεταξύ τῶν θαυμαστῶν ἔργων τῶν καθ' ἡμᾶς χρόνων οὐδὲν ἴσως δύναται νὰ παραβληθῆ, διὰ τε τὴν σπουδαιότητα τῶν ἀποτελεσμάτων καὶ τὰς ὑπερnikηθείσας δυσκολίας, πρὸς τὸν μέγαν τοῦ Εἰρηνικοῦ Ὠκεανοῦ σιδηρόδρομον, ὅστις διασχίζει τὴν ἀμερικανικὴν ἡπειρον κατὰ τὸ ευρύτετον αὐτῆς πλάτος καὶ συνδέει τοῦ Ἀτλαντικοῦ Ὠκεανοῦ τὰς παραλίας πρὸς τὰς παραλίας τοῦ Εἰρηνικοῦ.

Ὁ μέγας οὗτος σιδηρόδρομος ἔχει μῆκος 4,600 χιλιομέτρων καὶ πλέον, ὅσον δηλαδὴ ἀπέχει ἀπὸ τῆς Λισαβῶνος ἢ Πετρούπολις. Φθάνουσι δὲ αἱ ἀτμάμαξαι ἀπὸ τοῦ ἐνὸς ἄκρου εἰς τὸ ἕτερον, ἀπὸ τῆς Νέας Ὑόρκης εἰς τὸν Ἅγιον Φραγκίσκον, ἐν διαστήματι ἡμερῶν ἑπτὰ καὶ ἑπτὰ νυκτῶν.

Καθ' ὅλον δὲ τὸ διάστημα τοῦτο, ἐκτὸς ἐκατοντάδων τινῶν μιλίων ἐκτεινομένην εὐθὺς πρὸς δυσμὰς τῆς Νέας Ὑόρκης, ἔνθα βλέπει τις γαίας καλλιεργημένας καὶ κατοικημένας, ὁ περιηγητὴς διέρχεται ἐρημίας ἀπεράντους, εἰς αἷς τῶς ἄγριοι μόνον ἐρυθρόδερμοι εἰσεχώρου. Οὕτω δὲ μεταξὺ Ὁμάχας καὶ Καλλιφορνίας, ἐπὶ 700 λευγῶν ἐκτάσεως, δὲν ἀπαντᾷ τις εἰμὴ τρεῖς μόνον πόλεις ὁπωσοῦν ἀξιολόγους, τὴν Δενβέρην, τὴν Σάλτ-Λαίικ Σίτυ, πρωτεύουσαν τῶν Μορμόνων καὶ τὴν Κόρινναν, ἥτις εἰς αὐτὸν τὸν σιδηρόδρομον ὀφείλει τὴν ὑπαρξίν της. Πότε μὲν ὁ σιδηρόδρομος προχωρεῖ ὀφειδῶς θαίνων ἐπὶ ὀλοκλήρους ἡμέρας ἐν τῷ μέσῳ πεδιάδων κεκαλυμμένων ὑπὸ χόρτων ὑψηλῶν, ὧν ἡ κύμανσις ὑπενθυμίζει τὴν θάλασσαν, πότε δὲ εἰς χωρεῖ εἰς ἀδιέξοδα ἄβυσσος τῶς δάση, ἔνθα τῶν σκαπανέων ὁ πέλεκυς ἠνοιξε στενωπὸν, τὴν μόνον ὅση ἦτο χρεῖα διὰ τὸν σιδηρόδρομον, καὶ ἄλλοτε ἀναβαίνει ἐπὶ τῶν Βραχωδῶν ὄρεων καὶ διέρχεται κατὰ μῆκος τὰς ῥάχεις αὐτῶν εἰς ὕψος 2,300 μέτρων.

Ἐκεῖ παρουσιάζεται καὶ ἄλλο κώλυμα σπουδαιότατον, ὅπερ ὀφείλει ὁ σιδηρόδρομος ἐκεῖνος νὰ ὑπερnikηθῆ ἢ χιῶν ἥτις συσσωρεύεται ὡς πλεῖστη καὶ ἐμφράττει πάσας τὰς διεξόδους.

Εἰς τὰς πανταχόθεν ἀνοικτάς διαβάσεις, οἱ μηχανικοὶ ἔχουσι κατασκευάσει διὰ σανίδων ἐπιστεγάσεις, παρεμφερεῖς πρὸς ξύλινα *τουννελ* μῆκους μιᾶς περίπου λεύγας ἐνίοτε, οὕτω δὲ προφυλαγμένη καὶ ἡ ἀτμάμαξα δύναται νὰ προχωρῆ χωρὶς νὰ φοβῆται τὴν καταπίπτουσαν χιόνα καὶ αἱ ἄλλαι ἀμαξαι ἀσφαλῶς νὰ διέρχωνται. Εἶνε δὲ μάλιστα ἀναγκαῖαι αἱ ἐπιστεγάσεις αὗται εἰς τὰς ὄρεινὰς ἐκεῖνας ῥάχεις, ἔνθα οἱ ἄνεμοι καὶ αἱ καταπίπτουσαι στοιβάδες θὰ συνεσώρευον τὴν χιόνα, ὥστε δὲν θὰ ἠδύνατο

ἄλλως νὰ διέλθῃ ὁ σιδηρόδρομος. Εἰς τὰ μέρη τὰ ὀλιγώτερον ἐκτεθειμένα, εἰς τὰς κλιτύας λ.χ. ἔνθα αὐτὸ τὸ ὄρος προφυλάσσει ὑπὸ τῶν ἀνέμων, μεταχειρίζονται μόνον μέγα τι σιδηροῦν ὄργανον ὅμοιον πρὸς διπλοῦν ὑννίον ἀρότρου ὅπερ προσαρτῶσιν ἐμπροσθεν τῆς μηχανῆς. Ἡ ἀτμάμαξα οὕτω προχωροῦσα καθαρίζει ἐνταύτῳ τὴν ὁδὸν σαρόνουσα τρόπον τινὰ τὴν χιόνα, ὑφ' ἧς φαίνεται ἐντελῶς κεκαλυμμένη· τόσον αὕτη εἶνε πολλή.

«Τὸ παράξενον αὐτὸ ἄροτρον, λέγει ὁ Κ. Χάινε, εἰς ἐκ τῶν μηχανικῶν τῆς μεγάλης ταύτης ἐπιχειρήσεως, παρ' οὗ δανειζόμεθα ταύτας τὰς πληροφορίες, ἔχει βάρος ὄχι ὀλιγώτερον 40,000 χιλιογράμμων· οὐδὲν ἦττον ἐπειδὴ προστίθεται πάντοτε καὶ βοηθητικὴ μηχανὴ ἕνεκα τοῦ γιγαντώδους ἐκείνου ὄργανου, οὐδεμία ἐπισιθητὴ βραδύτης ἐπέρχεται εἰς τὴν πορείαν τοῦ σιδηροδρόμου ἐφ' ὅσον τὸ πάχος τοῦ στρώματος τοῦ μέλλοντος νὰ σαρωθῆ δὲν ὑπερβαίνει τὰ 50 ὑφεκατόμετρα. Ὅταν ἡ χιὼν ἔχῃ ὕψος 1, 2 ἢ 3 μέτρων, τότε προστίθενται δύο, τρεῖς ἢ τέσσαρες μηχαναί, εἰς τὰς δυσκόλους δὲ περιστάσεις λύουσι τὰς ἀμάξας, τότε δὲ αἱ μηχαναὶ χύνονται ἐμπρὸς μόναι των μετ' ὅλην των τὴν δύναμιν πρὸς τὸν σκοπὸν τοῦ νὰ καθαρῶσιν τὴν ὁδόν. Καὶ πάλιν ὅμως ὁ ἀτμὸς δὲν δύναται πάντοτε νὰ καταβάλῃ τὸ φοβερὸν στοιχεῖον, πολλάκις δὲ ὀλόκληρος ἡ συνοδεία τῶν ἀμαξῶν ἠναγκάσθη νὰ στραφῆ εἰς τὰ ὀπίσω ἵνα μὴ κατακλεισθῆ ὑπὸ τῆς χιόνος».

Ἄντι τῶν συνήθων ὑπογείων στοῶν, τῶν *τουννελ*, ἅτινα ἐπὶ πολὺ θὰ ἐβράδυνον τὴν τελείωσιν τοῦ σιδηροδρόμου, οἱ τολμηρότατοι Ἀμερικανοὶ κατεσκευάσαν γενὰς τινὰς καὶ ὑπαίθρους διόδους, ὡς γεφύρας. Ὄρουσαν ἐν τῷ ὄρει μακρότατα ὀρύγματα, τῇ βοηθείᾳ τῆς νιτρογλυκερίνης ἢ δυναμίτιδος, τοῦ γνωστοῦ ἐκείνου ἐκτυροσκορτικοῦ, ὅπερ ἔχει δύναμιν ἑκατονταπλασίαν τῆς πυρίτιδος, ἐπὶ τῶν ἀβύσσων δὲ ἐκείνων ἐσχημάτισαν εἶδος γεφυρῶν ἐξ ἀπλῆς συνενώσεως δοκῶν, ἐφ' ὧν τρέχει ὁ σιδηρόδρομος κρεμασμένος μεταξὺ οὐρανοῦ καὶ γῆς. Οὐδέποτε ἐν Εὐρώπῃ ὁ ταξειδιώτης ἤθελε πεισθῆ νὰ διέλθῃ διὰ μέρους τόσον ἐπικινδύνου, ἀλλ' ἄλλως ἔχει τὸ πρᾶγμα ἐν Ἀμερικῇ. Οἱ Ἀμερικανοὶ οὐδεμίαν προσοχὴν δίδουσι εἰς τὸν ἐπικρεμάμενον κίνδυνον, θέλουσι μόνον νὰ περάσωσι, καὶ ταχέως.

Ἄλλ' ὡς νὰ μὴ ἤρκει ἡ χιὼν καὶ αἱ ἄβυσσοι, καὶ ἄλλο τι προστέθη ἵνα ἐπαυξήσῃ τὰς δυσχερείας. Οἱ αὐτόχθονες Ἰνδοὶ δὲν εἶδον ἄνευ θαθείας λύπης τὸν πολιτισμὸν εἰσελαύνοντα εἰς τὰς χώρας των, αἵτινες τῶς εἶχον μείνει ἄθικτοι ἀπὸ πάσης τοιαύτης ἐπιχειρήσεως. Ἐνόησαν ὅτι οἱ σκαπανεῖς θὰ εἰσεβάλλον εἰς τὰς ἐρημίας των, ὅτι χωρὶα καὶ πόλεις θὰ ἐφύτρων

πανταχοῦ, ὅτι αὐτοὶ οἱ ἴδιοι θὰ ἐδιώκοντο ἴσως ἐκ τῶν πεδιάδων ἐκεῖνων, αἵτινες ἦσαν τὸ τελευτάσιον αὐτῶν καταφύγιον, καὶ ὅτι θὰ ἠναγκάζοντο νὰ μεταναστεύσωσιν εἰς χώρας ἄλλας ἐρημότερας καὶ τραχυτέρας. Ἐπειτα ἡ φοβερὰ μηχανὴ μὲ τὸν καπνὸν τῆς, τὸ διαβολικὸν ἐκεῖνο σύστημα, ὃ ἀκατάπαυστος θόρυβος, θὰ ἔτρεπον πάντως εἰς φυγὴν τὰ πόιμνια ἐκεῖνα τῶν ἀγρίων βοῶν, ἅτινα ἀποτελοῦσι τὸν μόνον πόρον τῆς ζωῆς των.

Ἄμα λοιπὸν τῇ ἐνάρξει τοῦ ἔργου, οἱ Ἴνδοι ἐκήρυξαν τὸν πόλεμον κατὰ τῶν κατασκευαστῶν τοῦ σιδηροδρόμου καὶ παντὶ σθένει προσεπάθησαν νὰ παρακωλύσωσιν τὴν ἐπιχείρησιν. Οὐχὶ ἀπαξ περιεκύκλωσαν τὰς συνοδείας τῶν ἐργατῶν καὶ ἔως ἐνὸς κατέσφαξαν τοὺς δυστυχεῖς ἐκεῖνους.

Ἡμέραν τινὰ ἠναψαν μεγάλην πυρκαϊάν εἰς τὰ δάση, ἥτις, βοηθοῦντος βιαιοτάτου ἀνέμου, εἶχεν ἐπεκαθῆ ἐπὶ πολλῶν καὶ περικυκλώσει πανταχόθεν συνοδείαν ἀμαξῶν τοῦ σιδηροδρόμου, ἥτις ἐνομιζέτο ὅτι ἔφερε πυρίτιδα. Εὐτυχῶς ὁ σιδηροδρόμος ἐσώθη. Μηχανή, βαγόνια, ταξειδιῶται, τὰ πάντα ἀφεύκτως ἢ θὰ ἐγίνοντο παρανάλωμα τοῦ πυρὸς ἢ θὰ διεσθείροντο ὑπὸ τῶν προσβολῶν τῶν ἐκεῖ συνθηροισμένων φυλῶν τῶν Ἰνδῶν. Ἄλλ' ὁ μηχανικὸς τολμηρῶς ἀπεφάσισε μεθ' ὀρμῆς νὰ διασχίσῃ τὰς φλόγας, δίδων εἰς τὴν μηχανήν, ὅσην δύναμιν ἦτο δυνατόν. Ἡ θαυμαστὴ ταχύτης τῆς πορείας ἀνέπτυξε τοσοῦτον ρεῦμα ἀέρος ἀμφοτέρωθεν τοῦ σιδηροδρόμου, ὥστε παρεμέρησαν αἱ φλόγες καὶ ἀβλαβῶς διήλθε διὰ τοῦ πυρὸς ὁ σιδηροδρόμος!

Μετ' ἀτελευτήτους ἀγῶνας, κατωρθώθη νὰ εἰρηνευθῶσιν οἱ Ἴνδοι, ἀλλ' ὅχι καὶ ἐντελῶς.

«Εἰς ὄλους τοὺς σταθμοὺς, λέγει ὁ Κ. Ὑθνερ ὅστις ἐταξείδευσε διὰ τοῦ σιδηροδρόμου ἐκεῖνου τῷ 1871, βλέπει τις στρατιωτικὰ ἀποσπάσματα ἔχοντα τὴν ἐπίπονον καὶ πολλὰκις ἐπικίνδυνον ἐντολὴν νὰ ἐπιβλέπωσι τοὺς Ἰνδοὺς καὶ νὰ προνοῶσι περὶ τῆς ἀσφαλείας τῶν τε ἀποβαθρῶν τοῦ σιδηροδρόμου καὶ τῶν ταξειδιωτῶν. Εὐτυχῶς πρὸς τὸ παρὸν οἱ ἐρυθρόδερμοι δὲν εἶνε ἐν πολέμῳ καὶ οὐδεμίαν μεγάλην καὶ ἐκ συστάσεως προσβολὴν ἔχομεν νὰ φοβηθῶμεν ἄλλοίμονον ὅμως εἰς τὸν ταξειδιωτὴν, τὸν ὁποῖον ἤθελον πιάσει εἰς τόπον ἀπομεμονωμένον (καὶ ἐδῶ ἀπομόνωσις εἶνε παντοῦ). Καὶ ἐν καιρῷ εἰρήνης ἀκόμη, ὡς τώρα, μὲ πολλὴν εὐχαρίστησιν οἱ ἐρυθρόδερμοι ἤθελον πετσοκόψει, δοθεῖσης εὐκαιρίας, ἕνα λευκόν. Ἄν τυχόν, φίλε ταξειδιώτα, πάσχῃς ἀπὸ τὰ νεῦρα, μὴ προσέξῃς, πρὸς Θεοῦ, εἰς ὅσα ὁ ἀκούσης εἰς ἕκαστον σταθμὸν διηγούμενα περὶ τῶν Ἰνδῶν. Εἶνε μὲν ἀληθὴ ὡς τὸ Εὐαγγέλιον, ἀλλὰ καὶ ὡς ὑπερβολικὰ ἂν θελήσης νὰ τὰ ἐκλάβῃς, ἀρκετὰ πάλιν θὰ τρομάξῃς, καὶ μάλιστα ἀκούων τὰ φοβερὰ ταῦτα ἐπ' αὐτοῦ

ἐκεῖνου τοῦ χώρου, ἐφ' οὗ ἐξετελέσθησαν. Ἐμπορὸς τις συχνὰ ταξειδεύων εἰς Μοντάναν εὐηρεστήθη λεπτομερῶς νὰ μοι ἐκθέσῃ ὑπὸ τίνων συναισθημάτων κατέχευται τις *περισχυθίζόμενος*¹ ὑπὸ τῶν Ἰνδῶν. Τὸ μετὰ τὴν πρᾶξιν, ἔλεγε μοι, εἶνε φοβερὸν, διότι ἐπέρχεται ἀφορητος καὶ βραδεῖα ἀγωνία. Καθ' ὅσον ἀποβλέπει εἰς αὐτὴν τὴν ἐγχείρησιν, αὕτη γίνεται ἐν ἀκαρεῖ. Ὀλίγιστα ἔχομεν παραδείγματα ἀνθρώπων ἐπιζησάντων εἰς τὴν βάσανον ταύτην».

Τῇ 4 Ἰουλίου 1862 ἡ Ἀμερικανικὴ Βουλὴ ἀπέφασισε τὴν κατασκευὴν τοῦ σιδηροδρόμου τοῦ Εἰρηνικοῦ, τῇ δὲ 10 Μαΐου 1869 ἡ γραμμὴ δολοκλήρος παρεδόθη εἰς κυκλοφορίαν. Ἐπτὰ ἔτη ἤρκεσαν πρὸς τελείωσιν τοῦ ἀληθῶς μεγάλου ἐκεῖνου ἔργου, τοῦ μεγίστου δὴλα δὴ σιδηροδρόμου τοῦ κόσμου.

Ὁ Κ. Χάινε γραφικώτατα περιέγραψε τὴν τάξιν καὶ τὴν ταχύτητα μεθ' ὧν συνετελέσθη.

«Οἱ στρατιῶται, λέγει, τοῦ μεγάλου τούτου βιομηχανικοῦ στρατοῦ διηρέθησαν εἰς μοῖρας, εἰς ἕκαστην τῶν ὁποίων ἀνετέθη ἰδιαιτέρα ἐργασία. Ἐπὶ κεφαλῆς τῆς ἐμπροσθοφυλακῆς βαίνουσι οἱ ξυλεῖς, πεντακόσιοι ὄντες, οἵτινες κάμνουσι ν' ἀντηχῶσι τὰ ὄρη τὴν ἡμέραν, τὴν δὲ νύκτα ἀναγκάζονται νὰ προφυλάσσωνται ἀπὸ τῶν Ἰνδῶν καὶ ἀπὸ τῶν ἀγρίων θηρίων. Μετὰ τοὺς σκαπανεῖς τοσούτους ἔρχονται οἱ μηχανικοὶ, τοποθετοῦντες πασσάλους διὰ νὰ δείξωσι τὴν διεύθυνσιν, ἣν πρέπει ὁ δρόμος ν' ἀκολουθήσῃ. Ἐρχονται ἔπειτα οἱ ὁδοποιοὶ καὶ οἱ τοποθετοῦντες τὰ πλαγίως τιθέμενα ξύλα, οἵτινες πάλιν διαιροῦνται εἰς τρεῖς μοῖρας. Ἡ πρώτη περιλαμβάνει τοὺς ἐκλεκτοὺς ἐργάτας, οἵτινες βάλλουσι τὰ ξύλα ταῦτα εἰς τὰ μέρη, ἐνθα ὁ δρόμος κάμνει ἐλιγμούς καὶ καμπάς. Ἐκεῖ μάλιστα χρειάζεται προσοχή, ἵνα δηλωθῇ ἐπακριβῶς ποῦ πρέπει νὰ στρωθῇ ἡ σιδηρὰ ράβδος. Οἱ ἄλλοι καταγίνονται εἰς τὴν τοποθέτησιν τῶν διαμέσων καὶ κάμνουσιν ἐκεῖνο, τὸ ὁποῖον προσφυῶς δύναται νὰ ὀνομασθῇ *παραγέμισμα*.

»Ἐρχεται ἔπειτα ἡ συνοδεία τῶν ἐργατῶν, οἵτινες μέλλουσι νὰ στρώσωσι τὰς ράβδους τὰς σιδηρὰς. Τούτων ἡγεῖται βαγόνιον, ὁμοιάζον πρὸς μεγάλην ἐπίπεδον στέγην κυλινδρῶν καὶ φορτωμένον μὲ σαράντα περίπου ράβδους καὶ μὲ πάντα τὰ ἄλλα χρειώδη. Εἰς τὰ ἄκρα τοῦ μεγάλου τούτου βαγονίου ὑπάρχουσι κινητοὶ κύλινδροι πρὸς διευκόλυνσιν τῆς φορτώσεως καὶ τῆς ἐκφορτώσεως τῶν ράβδων. Τοποθετεῖται δὲ αὐτὸ πάντοτε κατὰ μέτωπον καὶ συνοδεύεται ὑπὸ δέκα ἀνδρῶν, πέντε ἐκατέρωθεν. Εἰς ἐκ τῶν πέντε θέτει τὴν ράβδον ἐπὶ τοῦ κυλίνδρου, τρεῖς ἄλλοι τὴν ἐξάγουσι τοῦ βαγονίου καὶ ὁ πέμπτος τοποθετεῖ τὰ προσκεφάλαια ἐφ' ὧν αὕτη κατα-

1. Ἀφαίρουμένους τὸ δέρμα τοῦ κρανίου. Εἰς τοιαύτην βάσανον ὑποβάλλουσιν οἱ ἄγριοι τῆς Ἀμερικῆς τὰ θύματα των.

πίπτει ἄμα τῷ κελύσματι τοῦ ἀρχηγοῦ τῆς συνοδείας. Τὸ σύνθημα κάτω (down), ἐπαναλαμβάνεται ἀπανταχόθεν δις κατὰ λεπτόν τῆς ὥρας περίπου. Δεικνύει δὲ τὴν ταχύτητα τῆς αὐξήσεως τῆς σιδηρᾶς γραμμῆς, διότι ἐκάστη ράβδος κάμνει τὸν σιδηρόδρομον τοῦ Εἰρηνικοῦ νὰ μεγαλύνῃ κατὰ 4 μέτρα.

» Ἄμα αἱ νέαι ράβδοι τοποθετηθῶσι προχωρεῖ τὸ βαγόνιον ἕως εἰς τὸ ἄκρον καὶ ἐκεῖ ἐπαναλαμβάνεται ἡ αὐτὴ ἐργασία, χωρὶς νὰ περιμένωσι νὰ προσηλωθῶσιν αἱ ράβδοι. Εἰς τὴν προσήλωσιν καταγίνονται ἄλλα τάγματα ἐργατῶν, ὅπισθεν ἐρχόμενα, καὶ οἰνοεῖ ἐπισφραγίζοντα τὴν ὑπὸ τοῦ ἀτμοῦ κατὰκτησιν ταύτην τῆς ἀμερικανικῆς χώρας. Τότε ἀρχίζει τις ν' ἀπαντᾷ τὰς ἀπεράντους ἐκείνας συνοδείας τὰς φορτωμένας μὲ ξύλα, μὲ ράβδους, μὲ παντὸς εἶδους ὑλικόν. Αὕτη εἶνε τρόπον τινὰ ἡ ἐφεδρεία τῆς μεγάλης στρατιᾶς, ἣτις προχωρεῖ. Ἐκεῖ βλέπει τις ἐργάτας καὶ ὑλικὸν πρὸς οἰκοδομίαν καὶ πᾶσαν ἄλλην σχετικὴν ἐργασίαν, καὶ περιπλανώμενα τὰ μεγάλα τῶν ἐργατῶν κινητὰ κατοικητήρια. Δύο τῶν βαγονίων τούτων, ἀληθῆ μνημεῖα, ἔχουσιν 80 ποδῶν μῆκος καὶ χρησιμεύουσιν ὡς ἐστιατόρια. Ἄλλα περιλαμβάνουσι μαγειρεῖα, ἀποθήκας, κτλ. Νομίζεις ὅτι ἐξ ἐφόδου κατακτάται ἡ ἔρημος. Παντοῦ ἀκούεις τὸν θόρυβον τῶν ἐργατῶν, τὸν κρότον τοῦ πίπτοντος σιδήρου ἢ ἀντήχους τῶν καρφίων, τῶν σφυρίων, τῶν καρφωτῶν ὁμοιάζει πρὸς ἀκατάπαυστον τουφεκισμόν».

Ἄλλὰ καὶ ὅτε τὸ μέγα ἔργον εἶχε συντελεσθῆ, ἔμενεν ἀκόμη μία μεγάλη δυσκολία, ἣτις ἔπρεπε νὰ ὑπερνηκηθῆ. Ἐπρεπε δηλαδή νὰ ἐξευρεθῆ τρόπος, ὥστε νὰ δύνανται οἱ ἄνθρωποι διὰ μιᾶς καὶ ἐν ἀνέσει νὰ διατρέχωσι 1000 λύγας χωρὶς νὰ ὑποφέρωσιν ἐκ τοῦ κόπου ταξιδίου διὰ σιδηροδρόμου ἐπτὰ ἡμερῶν καὶ ἐπτὰ νυκτῶν. Διότι καθ' ἅπασαν ἐκείνην τὴν ἔκτασιν δὲν ὑπάρχει οὔτε πόλις οὔτε ξενοδοχεῖον, εἰς δὲ νὰ δύνανται τις ν' ἀναπαυθῆ. Φανερόν εἶνε ὅτι ἀδύνατον θὰ ἦτο, εἰς τοὺς ἀδυνατοτέρας μάλιστα κράσεως ἀνθρώπους, νὰ ὑποφέρωσιν ἐπὶ ἐπτάκις εἰκοσιτέσσαρας ὥρας νὰ μένωσι καθήμενοι ἐν στενοχωρίᾳ, καὶ καθ' ὅλον αὐτὸ τὸ διάστημα νὰ μὴ κοιμῶνται εἰμὴ ἐπιπόνης καὶ διακεκομμένως.

Ἴνα διευκολύνωσι πάντα ταῦτα οἱ Ἀμερικανοὶ ἐξεύρον ἰδιαιτέρας ἀμάξας, ἔθθα ἐπὶ μετρία πληρωμῆ (10 ἕως 20 φράγκων καθ' ἐκάστην δι' ἕκαστον ἄτομον) δύνανται τις νὰ ταξιδεύσῃ εἰς χωρίσμα ὅπως ἰδιαιτέρον (state room) ἢ εἰς βαγόνιον (palace car) ἔχον κλίνας, τράπεζαν, ἔδρας, σοφᾶν κλ. Τὰ κοινὰ βαγόνια περιέχουσι συνήθως σαρανταοκτὼ θέσεις· ἐν τῷ μέσῳ μένει κενὸς χώρος ἐπιτρέπων εἰς τὸν ταξιδιώτην νὰ περιφέρηται ἐλευθέρως καθ' ὅλον τὸ μῆκος τῆς

ἀμαξοστοιχίας. Ἐκατέρωθεν τοῦ κενοῦ τούτου χώρου ὑπάρχουσι τρεφόμενα ἔδραι λίαν ἀναπαυτικάι. Ἄντι 5 φράγκων δύνανται τις νὰ ἔχη ἀρίστην κλίνην, ἀντι 2,50 ἀνάκλιτρον ἀναπαυτικώτατον. Τὸν χειμῶνα τὰ βαγόνια θερμαίνονται διὰ θερμαστῶν. Ἐκάστη ἀμάξα ἔχει πρὸς τοῦτοις κομμωτήριον κάλλιστον μὲ ὅλα τὰ χρειώδη, κτένια, βούρτσας κλ., ὥστε ἀποβαίνει οὕτως ὅπως ἄκοπος ἡ ἐπταήμερος πορεία.

Ὡς πρὸς τὰ ὑλικά ἀποτελέσματα, ἄτινα ἐπήνεγκεν ἡ κατασκευὴ τοῦ σιδηροδρόμου τούτου, ταῦτα θεθαίως εἶνε πλεῖστα καὶ σπουδαιότατα. Ὅχι μόνον ὁ νέος δρόμος παραδίδει εἰς τὴν ἀποίκησιν καὶ εἰς τὸν πλουτισμόν ἀπείρους νέας γαίας, ἀλλὰ καὶ πλησιάζει τρόπον τινὰ τὴν Εὐρώπην πρὸς τὴν ἄκραν Ἀνατολήν. Ἄντι νὰ κάμψῃ τις τὴν Ἀφρικὴν καὶ τὴν νότιον Ἀμερικὴν, ὅπως ἄλλοτε, ἵνα πορευθῆ εἰς τὴν Κίναν, δύνανται νῦν κατ' εὐθείαν νὰ ὑπάγῃ διὰ τοῦ Ἀτλαντικοῦ, τῶν Ἠνωμένων Πολιτειῶν καὶ τοῦ Εἰρηνικοῦ. Τὰ δύο ἄκρα τοῦ παλαιοῦ κόσμου τείνουσι τὴν χεῖρα ὑπεράνω τοῦ νέου κόσμου.

P. VINCENT.

Η ΠΑΡΑ ΤΟΙΣ ΙΝΔΟΙΣ ΗΘΙΚΗ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΚΗ

Ἀπόσπασμα ἐκ τοῦ συγγράμματος τοῦ κ. Paul Janet ἐπιγραφομένου « Ἡ ἱστορία τῆς πολιτικῆς ἐπιστήμης σχετιζομένης πρὸς τὴν ἠθικὴν ».

Ἐν Ἰνδίᾳ ἡ ἠθικὴ καὶ ἡ πολιτικὴ εἰσὶν ἀχώριστοι ἀπὸ τῆς θρησκείας. Ἄλλ' ἡ θρησκεία τῶν Ἰνδῶν παρίσταται ἡμῖν ὑπὸ δύο μεγάλας μορφάς, ὧν ἡ μὲν δὲν εἶναι ἄλλο τι εἰμὴ ἡ ἀνάπτυξις καὶ ἡ τελειοποίησις τῆς δὲ, ὑπὸ τὸν Βραχμανισμόν καὶ τὸν Βουδδισμόν. Κεῖ ὁ μὲν Βραχμανισμὸς οὐδέποτε ἐξῆλθε τῶν ὀρίων τῆς Ἰνδοστάνης, ἀπολιθωθεὶς δ' ἐνταῦθα διατελεῖ ἔτι καὶ νῦν πανίσχυρος ὢν. Ὁ δὲ Βουδδισμὸς ἐν τῇ χερσονήσῳ γεννηθεὶς, πρῶτῳ ἐντεῦθεν ἐξηλάθη, ἀλλὰ πρὸς ἀποζημίωσιν διεδόθη κατὰ πᾶσαν τὴν Ἀσίαν. Μεταβαίνοντες ἀπ' ἐκείνου εἰς τοῦτον θὰ ἴδωμεν τελουμένην μίαν ἐκ τῶν ἀξιολογωτάτων τῆς ἱστορίας ἠθικῶν ἐπαναστάσεων. Ἄλλὰ σκιαγραφῆσωμεν πρῶτον τὰ κύρια χαρακτηριστικὰ τῆς Βραχμανικῆς ἠθικῆς.

Ταύτης τὰς ἀρχὰς ἀναζητητέον ἐν τῇ νομοθεσίᾳ τοῦ Μανού. Τούτου ὁ Κώδιξ, καίπερ πρακτικὸς ὢν, οὐχ ἦττον ὅμως παρέχει ἡμῖν περιέργους τινὰς ἐνδείξεις περὶ τῶν ἐναντίων δοξασίων, αἵτινες ἐν Ἰνδίᾳ, καθάπερ ὀψιαιτέρον ἐν Ἑλλάδι καὶ Ῥώμῃ, ἐπεκράτουσιν περὶ τῆς φύσεως τοῦ ἄκρου ἀγαθοῦ. Οἱ μὲν θέτουσι τὸ ἀγαθὸν εἰς τὴν ἀρετὴν μετὰ τοῦ πλοῦτου. Οὗτοι

1. Οἱ νόμοι τοῦ Μανού μετὰ τῶν Βέδων ἀπαρτίζουσι μέρος τῶν Ἱερῶν Βιβλίων τῶν Ἰνδῶν.