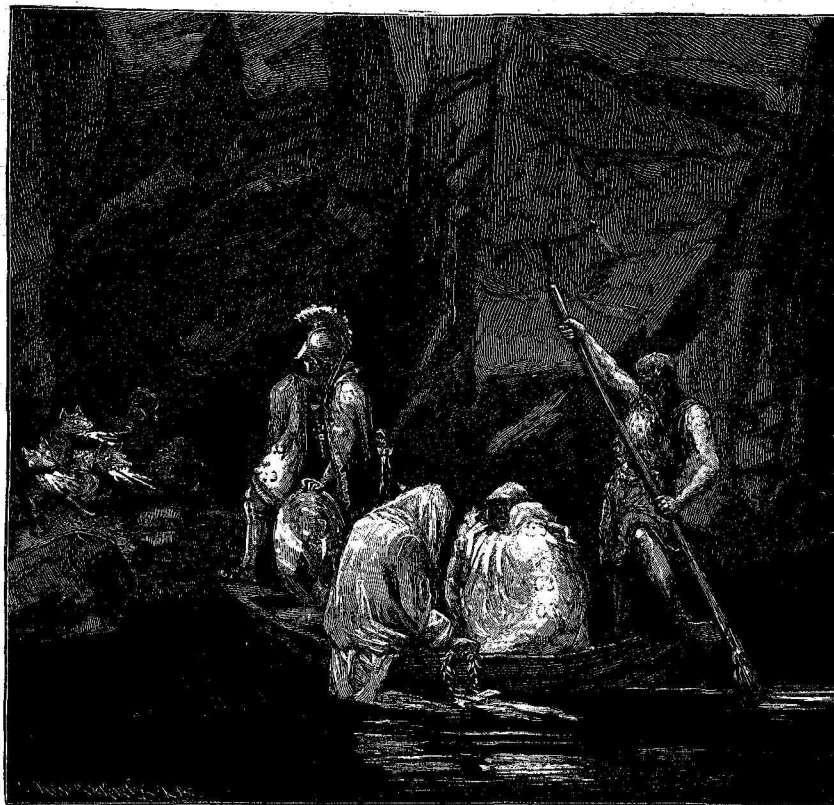


διασκεδάσεων, όπου επεκράτει ακράτητος εὐθυμία καὶ ζωηρότης. Καὶ αὐτὸ ἀκόμη τὸ βασιλεῖον τοῦ Πλούτωνος καὶ τὴν χώραν τῶν ἀφώνων πνευμάτων, τὸν ζοφερὸν Ἄδην, δὲν παρέλειψαν νὰ παραστήσωσι καὶ νὰ ἐκθέσωσι τὰ ἄδυστα αὐτοῦ εἰς τὴν διάκρισιν τοῦ εἰσορμῶντος φαιδροῦ πλήθους. Μίαν τῶν μικροτέρων λιμνῶν τοῦ ἀπεράντου κήπου εἶχον μετασηματίσει δι' ὑψηλῶν καὶ ἀποκρήμνων βράχων ἐν σκληροῦ χάρτου εἰς τὸν ποταμὸν Στύγα. Ὁ Χάρων μετὰ τῆς λέμβου του ἴστατο παρὰ τὴν ὄχθην, ἐκάλυπτε τὴν κεφαλὴν τῶν ἐπιθυμούντων νὰ κατέλθωσιν εἰς τὰς ὑποχθονίους χώρας δι' ἐνὸς ὑποφαίου πέπλου καὶ ἀντὶ εἰκοσαλέπτου ἀμοιβῆς τὸν διεπόρθημευεν εἰς τὴν ἀντίπεραν ὄχθην. Ἐδῶ ὑπῆρχεν εἰς τεχνιτὸς τρικέφαλος Κέρβερος, φυλάττων τὴν εἰσοδὸν καὶ προῦπαντῶν τοὺς προσερχομένους διὰ φλογῶν καὶ καπνοῦ, ἐκ τοῦ στόματός του ἀναθρόσκοντος. Ἐγγὺς τοῦ ἀβλαβοῦς τούτου τέρατος ἔφερον ἡ σκοτεινὴ ὁδὸς εἰς τι στε-

νὸν καὶ ἐρεβῶδες ἄντρον, ὁποῖον διὰ στενῶν ἐν τοῖς τοίχοις αὐτοῦ βωγμῶν ἠδύνατο ὁ περίεργος νὰ ἴδῃ τὰ ἀπειράριθμα πλήθη τῶν ἰπταμένων ψυχῶν τῶν τεθνεώτων. Μετὰ βραχεῖαν περιήγησιν ἐν τῷ σκοτεινοτάτῳ τούτῳ σπηλαίῳ ἔφθανέ τις τέλος εἰς ἕτερον μικρὸν ἄντρον, ὅπου δύο εὐσπλαγχνοὶ καὶ παρθενικαὶ „σκυαὶ“ ἐκίρων τοῖς διψῶσι περιγηγηταῖς τὸ ποτὸν τῆς „Λήθης“ ἐντὸς ἀρχαϊκῶν κυπέλλων. Ἄλλ' ὅστις ἔπινε τὸ ὕδωρ τοῦτο τῆς Λήθης, ὅπερ εἶχεν εὐωδίαν καὶ γεῦσιν ἐξαίρετου καὶ φλογεροῦ οἴνου, ἴσως ἄφινε πρὸς στιγμήν κατὰ μέρος ὄλας τὰς φροντίδας καὶ τὰς λύπας τοῦ

καθημερινοῦ του βίου, δὲν ἐλησμονοῖται ὁμοῦ, οὐδὲ θὰ λησμονήσῃ ποτὲ τὴν ἡμέραν τῆς λαμπροτάτης ταύτης ἑορτῆς τῶν ἀντιπροσώπων τῆς γερμανικῆς καλλιτεχνίας. Χιλιάδες ἀνθρώπων, φιλοπόνων καὶ ἀκαμάτων ἐν τοῖς γράμμασι καὶ ταῖς τέχναις, συνειργάσθησαν μετὰ ζήλου πρὸς πραγματοποίησιν αὐτῆς, ἢ ἐκτέλεισις τῆς ἐπιχειρήσεως ἀπήτησε δαπάνας ὑπε-

ρόγκους — ἀλλὰ καὶ ἡ ἐπιτυχία αὐτῆς ὑπερῆκόντισε καὶ τὰς τολμηροτάτας προσδοκίας. Τὸ Βερολίνον καὶ μετ' αὐτοῦ σύμπασα ἡ Γερμανία οὐδέποτε θὰ λησμονήσῃ τὰς ἡμέρας ταύτας — θὰ τὰς ἐνθυμῆται δὲ καὶ καθ' ἡν ἐποχὴν ἴσως αἱ περιστάσεις ἐπιτρέψωσιν αὐτῷ πάλιν ν' ἀπολαύσῃ καὶ νὰ εὐφρανθῇ ἐπὶ τοῖς ἔργοις τῆς εἰρήνης, τῆς τέχνης καὶ τῆς ἐπιστήμης. Καθῆκον ἡμῶν ἐθεωρήσαμεν νὰ παράσχωμεν κάπως ἐκτενεστέραν περιγραφὴν τῆς ἐν Βερολίῳ καλλιτεχνικῆς Ἐκθέσεως, καὶ ἰδίᾳ τῆς ἡμέρας, καθ' ἣν ἐπετελέσθη ἡ λεγομ. ἐλληνικὴ ἑορτῆ, νὰ ἐπισυνάψωμεν δὲ



ΕΝ Τῷ ΒΑΣΙΛΕΙῳ ΤΟΥ ΠΛΟΥΤΩΝΟΣ.

εἰς τὰς περιγραφικὰς σημειώσεις μας καὶ ὀλίγας ἐπεξηγηματικὰς εἰκόνας, διότι, νομίζομεν, διὰ τοῦ τρόπου τούτου παρέχομεν εἰς τοὺς ἀναγνώστας μας καὶ αὐθις ἀφορμὴν νὰ πεισθῶσιν, ὅτι ἐφ' ὅσον τὰ ἔθνη ἀνατρέχουσιν εἰς τὴν ἀθάνατον ἐλληνικὴν ἀρχαιότητα, ἐφ' ὅσον πειρῶνται καὶ ἀγωνίζονται νὰ μορφώσωσιν ἑαυτά, λαμβάνοντα ὡς πρότυπον καὶ ὑπογραμμὸν τοὺς εὐκλεεῖς ἡμῶν προγόνους, ἐπὶ τοσοῦτον δύνανται νὰ ᾔνε βέβαια, ὅτι προσπελάζουσιν ἀληθῶς εἰς τὴν τελειότητα καὶ ὅτι γίνονται ἄξια νὰ καταλάβωσι διαπρεπῆ καὶ ἐπίζηλον θέσιν ἐν τῷ πολιτισμῷ τοῦ σημερινοῦ κόσμου.



1. ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ ΔΕΦΡΕΓΓΕΡ. Ὁ διάσημος οὗτος τοῦ Μονάχου καλλιτέχνης εἶνε ὁ δημοτικώτερος πάντων τῶν συγχρόνων γερμανῶν καλλιτεχνῶν, Ὁμηρος τῆς ζωγραφικῆς ἀποκαλούμενος, ὡς παραστήσας τῷ ὄντι διὰ τοῦ χρωστήρος ἀφελέστατα τὸν ποιητικὸν ἐν τοῖς ἀγροῖς βίον τῶν πατριωτῶν του, ἐν ᾧ ἐξ ἄλλου μετ' ἀπαραμίλλου χάριτος ἐτελείωσεν ἔργα μεγαλῶνυμα, οἷα ἡ περίφημος Παναγία του. Διαμένει ἐν Μονάχῳ ἀπολαύων τῆς προσηκούσης ἐκτιμήσεως παρὰ τῆ αὐτῶν φιλοτέχνη κοινωνία καὶ περιστοιχιζόμενος ὑπὸ τρυφερωτάτης οἰκογενείας. Οἱ ἐκεῖ διαβίωσαν-

τες ἐνθυμοῦνται τὴν ἑπαυλιν τοῦ ὄντως ὀλβίου καλλιτέχνου, ὑπὲ ὑψηλῶν καὶ πυκνῶν δένδρων περικυκλουμένη καὶ ἀναδίδουσιν ἀπὸ τῶν μικρῶν παραθύρων ἢ τὰς γλυκεῖας φωνὰς τῶν τέκνων του ἢ τὰς ὠραίας κεφαλὰς τῶν εἰκόνων του.

2. ΤΥΡΟΛΙΣ. Τὸ εἶδος δέ, εἰς ὃ μετ' ἐπιτυχίας, ἐπεδόθη ὁ γερμανὸς καλλιτέχνης εἶνε ἡ τοῦ τυρολικῆ βίου ἐποποιία, καὶ εἶνε ἀπειράριθμα τὰ ἔργα, εἰς ἃ ἀπετύπωσε τὴν χάριν καὶ τὴν ἀφέλειάν του. Οὕτως ἡ ἡμετέρα εἰκὼν παρέχει τὴν ἐνδυμασίαν καὶ τὴν γλυκυτάτην ὄψιν κορα-

σίδος τῶν μερῶν ἐκείνων, ἔλη δὲ ἡ θαυμαστὴ ἐπιτυχία τοῦ Δεφρεγγέρ συνίσταται εἰς τὸ φυσικώτατον μειδίωμα τῆς κόρης καὶ τὸ σκοπτικόν πῶς ἦθός της, τὰ δύο ταῦτα γνωρίσματα τῶν Τυρολίδων.

**3. ΜΕΤΑΒΑΤΙΚΑ ΠΤΗΝΑ ΕΠΙ ΤΟΥ ΦΑΡΟΥ ΤΟΥ ΚΟΥΞΑΦΕΝ.**

Διὰ τοῦ σχεδιογραφήματος τούτου (ἐν σελ. 219) ὁ Φερδ. Λίνδνερ ἠθέλησε νὰ παραστήσῃ τὴν τύχην τῶν ἀτυχῶν ἐκείνων πτηνῶν, τὰ ὁποῖα φεύγοντα τὸ ψῦχος τῶν βόρειότερων κλιμάτων κατὰ τὰς νύκτας τοῦ φθινοπώρου διέρχονται ἀγελήδων τὴν Βόρειον θάλασσαν κατευθυνόμενα πρὸς νότον. Εἰς τοὺς μεγάλους φάρους τῶν γερμανικῶν παραλίων, καὶ πρὸ πάντων εἰς τὸν τοῦ λιμένος Κουξάφεν, συμβαίνει ἐπανειλημμένως καθ' ἕκαστον ἔτος περιεργον φαινόμενον. Ὅστις περιδιαβάσει τὴν νύκτα, εἰς τινα ἀπόστασιν ἀπὸ τῶν φάρων τούτων, παρατηρεῖ, ὅτι τὸ φῶς τῶν ἀπὸ καιροῦ εἰς καιρὸν ἐπισκιάζεται ὑπὸ πυκνοῦ νέφους, τὸ ὁποῖον ἐκ τοῦ πλησίον ὁρώμενον δὲν εἶνε ἄλλο, παρά πυκνὸν σμήνος πτηνῶν, ἱπταμένων περὶ τὸ φῶς τοῦ

φάρου ἀπαράλλακτα ὅπως κατὰ τὰς θερινὰς τῆς Ἀνατολῆς ἑσπέρας ἀπειράριθμα ἔντομα περικυκλοῦσι τὸ φῶς τῶν ἐν τοῖς δωματίοις μὰς λυχνιῶν.

Προσελκνύμενα ὑπὸ τοῦ φωτός καὶ κατόπιν ὑπὸ τῶν ζωηρῶν ἀκτίνων τοῦ ἀποτυφλούμενα, ὀρμῶσι τὰ πτηνὰ μετ' ἀκαδέκτου δυνάμεως κατὰ τῶν υἰαλίνων πλακῶν, κατασυντρίβοντα τοιουτοτρόπως τὰς κεφαλὰς ἢ τὰς πτέρυγας τῶν. Οἱ φύλακες τῶν φάρων ἐξερχόμενοι κατόπιν τοῦ θαλαμίσκου τῶν συλλέγουσι τὰ θκούσια ταῦτα θύματα τῆς ἀπερισκεψίας καὶ ἀνταμείβουσι ἑαυτοὺς διὰ τὸν μόνοντον βίον τῶν, ψήνοντες τὸ κρέας τῶν ἐπὶ ἐσχάρας ἢ παρασκευάζοντες αὐτὸ ἕκαστος κατὰ τὸ μέτρον τῶν μαγειρικῶν τῶν γνώσεων.

**4. Ο ΧΟΡΟΣ ΤΩΝ ΙΕΡΕΙΩΝ, ἐκ τῆς ἐν Βερολίῳ καλλιτεχνικῆς Ἐκθέσεως, σελ. 220.**

**5. ΕΝ ΤΩ ΒΑΣΙΛΕΙΩ ΤΟΥ ΠΛΟΥΤΩΝΟΣ, ἐκ τῆς ἐν Βερολίῳ καλλιτεχνικῆς Ἐκθέσεως, σελ. 221.**



Ἡ γνωστὴ ἔφημερίς „Gazette de France“ ἀφορμὴν λαμβάνουσα ἐκ τῆς περιουσίας, ἣν κατὰ Ἰούλιον ἐπεχείρησεν ὁ πρόεδρος τῆς Γαλλικῆς δημοκρατίας, κάμνει τὸν ἐξῆς ὑπολογισμόν, τὸν ὁποῖον συνιστῶμεν εἰς τὴν περιεργεῖαν τῶν φιλομαθῶν ἀναγνωστῶν μας. „Ἐπὶ τῇ ἀπιδάνῳ ὑποθέσει, λέγει ἡ ἐν λόγῳ ἔφημερίς, ὅτι ὁ κύριος Γκρεβὺ θὰ ὑποχρεωθῇ νὰ πληρώσῃ τὴν ἐν τῇ σιδηροδρομικῇ ἀμαξοστοιχίᾳ θέσιν του, θὰ ἔχη τὰ ἀκίλουδα ὁδοπορικὰ ἔξοδα:

ἀπὸ Παρισίων μέχρι Dijon . . . . .	38 φράγκ. καὶ 80 ἑκάτ.
„ Dijon μέχρι Dôle . . . . .	5 „ „ 80 „
„ Dôle μέχρι Mont-sous-Vaudrey . . . . .	2 „ „ 70 „

47 φράγκ. καὶ 30 ἑκάτ.

διὰ νὰ ἐπανακάμψῃ πάλιν εἰς Παρισίους 47 „ „ 30 „

ἐν συνόλῳ 94 φράγκ. καὶ 60 ἑκάτ.

Ἄλλ' ὁ κύριος Ἰούλιος Γκρεβὺ λαμβάνει ἑναυσίως ἀπὸ τοῦ ταμείου τοῦ Κράτους 300,000 φράγκων ὡς ἔξοδα ὁδοπορικῶν καὶ περιηγήσεων. Καὶ ὅμως ὁ πρῶτος ἀνὴρ τῆς Γαλλίας οὐδέποτε ταξειδεύει. Ἐπομένως καθ' ἕκαστον ἔτος ἐκ τοῦ εἰσοδήματος τούτου ἔχει τὴν ἱκανότητα νὰ οἰκονομῇ σωστὰς 299 χιλιάδας 905 φράγκα καὶ 40 ἑκατοστά. Ἐάν δὲ πολλαπλασιασῶμεν τὸ ποσὸν τοῦτο μετὰ τὸν ἀριθμὸν τῶν ἐτῶν, καθ' ἃ ὑπῆρξεν ἀρχηγὸς τοῦ ἐν Γαλλίᾳ πολιτεύματος, εὐρίσκομεν ὅτι ὁ σεβαστὸς γέρον συνέλεξεν ἡσύχως καὶ ἄνευ ἐπινοιδιῶν ἐπιχειρήσεων τὸ ὑπέρογκον ποσὸν τῶν 5,389,297 φράγκων καὶ 20 ἑκατοστῶν.“

\* \* \*

Κατὰ τινὰς πληροφορίας δημοσιευθείσας ἐν τινι γερμανικῷ στρατιωτικῷ περιοδικῷ τὸ σῶμα τῶν ἀξιωματικῶν τοῦ ἰταλικοῦ ναυτικοῦ ἀποτελεῖται ἐπὶ τοῦ παρόντος ἐξ 8 ἀντιναυάρχων (58—59 ἐτῶν ἡλικίας κατὰ μέσον ὄρον), ἐκ 16 ὑποναυάρχων (55 ἐτῶν ἡλικίας κατὰ μέσον ὄρον ὁ νεώτατος δὲ ἔχει ἡλικίαν 49 ἐτῶν), ἐκ 37 διοικητῶν θεωρητικῶν πλοίων τῆς γραμμῆς, ἐκ 48 διοικητῶν φρεγατῶν, ἐκ 40 διοικητῶν κορβητῶν, ἐκ 235 ἀντιπλοιάρχων, καὶ ἐξ 155 ὑποπλοιάρχων. Τὸ ἐπιτελεῖον τοῦ ναυτικοῦ συνίσταται ἐκ δύο ἀντιναυάρχων ὡς γενικῶν ἐπιθεωρητῶν, ἐκ 3 ὑποναυάρχων, 6 πλοιάρχων, 6 ἀρχιμηχανικῶν, 13 μηχανικῶν πρώτης καὶ 10 δευτέρας κλάσεως. Τὸ μέγα τοῦτο πλῆθος τῶν ἀξιωματικῶν ἐν τῷ ἰταλικῷ ναυτικῷ εἶνε φυσικὴ συνέπεια τῆς ἀκαμάτου δραστηριότητος, μεθ' ἧς ἀπὸ δεκαετίας ἡ ἰταλικὴ κυβέρνησις ἐργάζεται πρὸς ἀνάπτυξιν τῶν κατὰ θάλασσαν δυνάμεών της. Τὸ σῶμα τῶν μηχανικῶν ἀποτελεῖται ἐκ δύο ἀρχιμηχανικῶν, ἐξ 8 μηχανικῶν ἐχόντων βαθμὸν πλοιάρχου καὶ 82 ἄλλων κατωτέρων ὑπαλλήλων. Τὸ σῶμα τῶν ἱατρῶν τοῦ ναυτικοῦ συγκροτοῦσιν 118 ἱατροὶ ὅλων τῶν βαθμῶν, ἀπὸ τοῦ ναυάρχου μέχρι τοῦ βοηθοῦ. Ἐν τῇ ναυτικῇ Σχολῇ τοῦ Λιβόρνου εὐρίσκονται 205 μαθηταί, ἐν δὲ τῇ Σχολῇ τῶν μηχανικῶν ἐν Βενετίᾳ διδασκονται ἐπὶ τοῦ παρόντος 153 νέοι. Κατὰ τὸν προϋπολογισμόν τοῦ ἔτους 1885—1886 ὁ ἀριθμὸς τῶν ναυτικῶν δυνάμεων τῆς Ἰταλίας ἐκτὸς τῶν ἀνωτέρω μνημονευθέντων ἀξιωματικῶν, συμποσοῦται εἰς 11,800 ἄνδρας.

\* \* \*

Ἐν τέλει τοῦ ἔτους 1884 οἱ σιδηρόδρομοι ὅλης τῆς ὑψηλῆς εἶχον ἔκτασιν 468,108 χιλιομέτρων, ἐξ ὧν ἡ μὲν Εὐρώπη εἶχε τὰς 189,487, ἡ

Ἀμερικὴ τὰς 239,468, ἡ Ἀσία τὰς 20,539, ἡ Ἀφρική τὰς 6,561 καὶ ἡ Αὐστράλια τὰς ἐπιλοίπους 12,053.

Καὶ τὸ μὲν πλέγμα τῶν εὐρωπαϊκῶν σιδηροδρόμων κατὰ τὰς διαφόρους χώρας εἶχεν ὡς ἐξῆς:

	Χιλιόμετρα.	ἐπὶ 100 τετρ. μιλ.	ἐπὶ 10 χιλ. κατ.
1. Γερμανία:			
Πρωσσία . . . . .	21,680	6,2	7,9
Βαυαρία . . . . .	5,068	6,7	9,6
Σαξωνία . . . . .	2,216	14,8	7,5
Βυρτεμβέργη . . . . .	1,560	8,0	7,9
Βάδη . . . . .	1,329	8,8	8,5
Ἄλσατία καὶ Λοραίνη . . . . .	1,300	9,0	8,3
Λοιπαὶ χῶραι τῆς Γερμανίας . . . . .	3,567	6,8	7,5
	36,720	6,8	8,7
2. Αὐστροουγγαρία . . . . .	21,850	3,5	5,9
3. Ἀγγλία καὶ Ἴρλανδία . . . . .	30,370	9,0	8,6
4. Γαλλία . . . . .	31,200	5,9	8,4
5. Ῥωσσία . . . . .	25,750	0,5	3,1
6. Ἰταλία . . . . .	10,120	3,4	3,1
7. Βέλγιον . . . . .	4,310	14,7	7,8
8. Κάτω Χῶραι . . . . .	2,650	7,5	6,3
9. Ἐλβετία . . . . .	2,790	6,8	9,5
10. Ἰσπανία . . . . .	8,281	1,6	5,6
11. Πορτογαλλία . . . . .	1,520	1,7	3,7
12. Δανία . . . . .	1,900	4,9	9,6
13. Νορβηγία . . . . .	1,562	0,5	8,2
14. Σουηδία . . . . .	6,600	1,5	14,5
15. Σερβία . . . . .	240	—	—
16. Ρουμανία . . . . .	1,605	1,3	3,0
17. ΕΛΛΑΣ . . . . .	175	—	—
18. Τουρκία, εὐρωπαϊκὴ . . . . .	1,765	—	—

Ἐκ τούτων ἐξάγεται, ὅτι τὴν μεγαλειτέραν ἀνάπτυξιν ἐν σχέσει πρὸς τὴν ἔκτασιν τῆς χώρας ὑπέστησαν οἱ σιδηρόδρομοι ἐν Σαξωνίᾳ καὶ ἐν Βελγίῳ, κατόπιν δὲ πυκνότεροι εἶνε οἱ σιδηρόδρομοι ἐν Ἀγγλίᾳ, ἐν Ἄλσατίᾳ, ἐν Βάδῃ, ἐν Βυρτεμβέργῃ, ἐν ταῖς Κάτω Χώραις, ἐν Ἐλβετίᾳ, ἐν Βαυαρίᾳ καὶ ἐν Πρωσίᾳ.

Ἐν δὲ τῇ Ἀμερικῇ αἱ Ἠνωμέναι Πολιτεῖαι μόναι ἔχουσι σιδηροδρόμους ἐκτάσεως 201,735 χιλιομέτρων, κατόπιν ἔρχεται ὁ Καναδῆς μετὰ 15,000, τὸ Μεξικὸν μετὰ 5,200, ἡ κεντρικὴ Ἀμερικὴ, αἱ Ἀντίλλαι, ἡ Κολομβία καὶ ἡ Βενεζουέλα μετὰ 2,210, ἡ Βραζιλία μετὰ 6,115, ἡ Ἀργεντινὴ δημοκρατία μετὰ 4,100, ἡ Παραγουάη μετὰ 72 μόνον χιλιομέτρων, ἡ Οὐρουγουάη μετὰ 470, ἡ Χιλὴ μετὰ 1,850, τὸ Περού μετὰ 2,600 καὶ τέλος ἡ Βολιβία μετὰ 56 χιλιομέτρων.

Αἱ δαπάναι πρὸς στρώσιν τῶν ἐν Εὐρώπῃ μόνον σιδηροδρομικῶν γραμμῶν, ὑπελογίσθησαν εἰς 70,520, 750,900 δραχμῶν. Καὶ ἡ μὲν Γερμανία ἔδαπῆσεν 12,085,150,000, ἡ δὲ Αὐστρία 6,370,850,000, ἡ Ἀγγλία 20,020,520,000, ἡ Γαλλία 11,130,672,000, ἡ Ῥωσσία 6,020,150,000, ἡ