

ὅπως παρημελημένα. Ἐν γένει ὁ τόπος εἶναι εὐφορος, ἀλλ' εὐρίσκονται ἔλη πολλά, ἅτινα οὐκ' ὀλίγας θανατηφόρους ἀσθενείας παράγουσιν.

Ὁ λαὸς εἶναι ἀμαθέστατος καὶ διοικεῖται κάκιστα. Ὁ βασιλεὺς ἔχει τὸ δικαίωμα τῆς ζωῆς καὶ τοῦ θανάτου καὶ δύναται νὰ κατὰσχῃ τὴν περιουσίαν τῶν ὑπηκόων του. Οἱ διοικηταὶ καὶ οἱ λοιποὶ δημόσιοι ὑπάλληλοι δὲν ἔχουσι μισθόν, ἀλλὰ ζῶσιν ἐκ τυχρῶν κατανοεῖ τις ὅθεν πρὸς αὐτοὺς διαπράττονται καταχρήσεις. Ὁ λαὸς εἶναι ὑποχρεωμένος νὰ πληρόνῃ καὶ νὰ διατρέφῃ τὸν στρατὸν, ὅστις ἐν καιρῷ πολέμου δύναται νὰ συμποσῶθῃ εἰς 60 ἕως 80 χιλιάδας ἀνδρῶν. Σήμερον Γάλλος προγυμνάζει αὐτούς. Ἐν γένει δὲ οἱ στρατιῶται οὗτοι λέγονται ἀδέξιοι.

Ἡ θρησκεία τῶν Βιρμάνων εἶναι ὁ βουδδισμός.

E. Y. A.

ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΟΙ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΙ (α)

Οὐδεμία ἐπικράτεια ἔχει τόσους σιδηροδρόμους, ὅσους αἱ Ἡνωμέναι Πολιτεῖαι τῆς Ἀμερικῆς. Κατὰ τὰ τέλη τοῦ 1873 εἶχον 73,000 μίλλια ἢ 117,000 χιλιόμετρα σιδηρῶν ὁδῶν, ἥτοι τὰ δύο τρίτα σχεδὸν τῶν ἐν τῇ ὑψηλῇ ὑπαρχουσῶν. Ἡ Ἀγγλία καὶ ἡ Γερμανία εἶχον κατὰ τὴν αὐτὴν ἐποχὴν ἀνὰ 26,000 χιλιόμετρα, ἡ Γαλλία 20,000 καὶ ὅλαι αἱ ἄλλαι ἐπικράτειαί 85,000.

Ἡ πρώτη σιδηροδρομικὴ γραμμὴ ἐτέθη εἰς ἐνέργειαν ἐν ἔτει 1831. Ἡ ἐταιρεία εἶχε λάβει τὴν παραχώρησιν ἀπὸ τοῦ 1826, ὁ δὲ πρῶτος ἐκεῖνος σιδηρόδρομος κατασκευάσθη ἐν τῇ πολιτείᾳ τῆς Νέας Ὑόρκης μεταξὺ Ἀλμπάνη καὶ Σενεκτάδη. Αἱ ὁχθαί

τοῦ Οὐδσωνος, αἵτινες εἶδον νὰ πλέῃ τὸ πρῶτον ἀτμόπλουν, ὤφειλον νὰ χαιρετίσωσι καὶ τὸν πρῶτον σιδηρόδρομον τῆς Ἀμερικῆς· εἶχε δὲ 16 μιλίων μῆκος καὶ κατασκευάσθη τῷ 1830. Ἐκτοτε ἐστρώθησαν αἱ λοιποὶ ὁδοὶ καὶ κατὰ τὸ 1869 ἤχθη εἰς πέρας ἡ κολοσσιαία γραμμὴ τοῦ Εἰρηνικοῦ Ὠκεανοῦ.

Οἱ Ἀμερικανοὶ καὶ κατὰ τὴν κατασκευὴν τῶν σιδηροδρόμων τῶν ἀνέπτυξαν τὴν ἐμρῦτον αὐτοῖς δραστηριότητα. Οὐδέποτε, ἐκτὸς κατ' εἰδικὰς περιστάσεις, ἡ ὁμοσπονδιακὴ κυβέρνησις καὶ αἱ πολιτεῖαι ἐπεμβαίνουν εἰς τὴν διαχάραξιν τῶν ἐδῶν καὶ τὴν κατασκευὴν τῶν σιδηροδρόμων, οὐτ' ἐγγυῶνται εἰς τὰς ἐταιρείας χρηματικὴν εἰσφοράν· αἱ ἐταιρεῖαι οὐδὲν πρόσκομμα ἀπαντῶσιν, ὀφείλουσι δ' ἀπλῶς νὰ συμμορφωθῶσι πρὸς τινὰς προκαταρκτικούς ὅρους ἢ κανονισμοὺς συνταχθέντας ὑπὸ τῶν ἐπαρχιακῶν νομοθετικῶν σωμάτων ἢ ὑπὸ τῆς ἀνωτάτης ἀρχῆς. Οὐδὲν ἀπαιτοῦσιν ἀπὸ τὰς συνιστωμένας ἐταιρείας ἢ νὰ περιλάβωσι μεταξὺ τῶν ἰδρυτῶν καὶ διοικητῶν ἀνδρας ἀξιογρέους, νὰ καταθέσωσιν ὡς ἐλάχιστην προκαταβολὴν 10 χιλιάδας δολларίων κατὰ μίλλιον, νὰ υπογράψωσι τὸ δέκατον τοῦ ὅλικοῦ κεφαλαίου καὶ νὰ προκαταβάλωσι τὸ ἑκατοστίον. Πρὶν σχηματισθῇ ὀριστικῶς ἡ ἐταιρεία, διατρέχει τὴν χώραν, ἐν' ἣ πρόκειται νὰ στρωθῇ ἡ σιδηρὰ γραμμὴ, ἀρμόδιος ἀνὴρ καὶ συντάσσει τὸ διάγραμμα· τότε δὲ ἐμφανίζονται οἱ δῆμοι, οἵτινες ἐξαιτοῦνται νὰ προτιμηθῇ τὸ μέρος τῶν καὶ διαβῇ ἐκεῖθεν ὁ σιδηρόδρομος, προτείνοντες νὰ παραχωρήσωσι δωρεάν τὴν ἀναγκαίαν γῆν. Ἐπέρχεται πρᾶγματι συμβιβασμός καὶ, ἂν ἡ ἐπιχείρησις φανῇ καλὴ, σχηματίζεται ἡ ἐταιρεία, ἀρχονται αἱ ἐργασίαι καὶ τὸ ἔργον ἄγεται εἰς πέρας.

Συνήθως ἅπασαι αἱ ἐργασίαι ἐκτελοῦνται ταχέως καὶ κοινῶς ποιοῦσι χρῆσιν ζύλων ἐν τῇ οἰκοδομῇ τῶν γεφυρῶν. Προχώματα σπανίως ἐγείρουσι καὶ ὡς ἐπὶ τὸ πλεῖστον ἐν ταῖς Ἡνωμέναις Πολιτείαις αἱ σι-

(α) Τὸ ἄρθρον τοῦτο ἡρانیσθημεν ἐν περιλήψει ἐκ σπουδαιοτάτης πραγματείας τοῦ Κ. Σιμωνέν, καταχωρισθείσης ἐν τῇ Ἐπιθεωρήσει τῶν Δύο Κόσμων τῆς 15 Ἰανουαρίου 1876.

σιδηρόδρομοι στοιχίζουν ελιγώτερον ἢ ἀλ-
λαχοῦ τοῦτο δὲ διὰ δύο αἰτίας. Πρῶτον,
ἡ ἀξία τῶν γαιῶν, δι' ὧν διέρχεται ἡ σι-
δηροδρομικὴ γραμμὴ, εἶναι ἐλαχίστη, δεύ-
τερον δὲ αἱ ἀναγκαῖαι οἰκοδομαὶ κτίζονται
ἀπλούσταται, κατὰ συνέπειαν εἰσὶν ἐλιγοδά-
πανοι. Κατὰ μέσον ὅρον δι' ἕκαστον χιλιό-
μετρον ἀπαιτοῦνται 180,000 φράγκων,
ὥστε διὰ τὰς 117,000 χιλιόμετρα σιδηρο-
δρομῶν τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν ἐδαπα-
νήθησαν 20 δισεκατομμύρια φράγκων. Ἰ-
σον ποσὸν ἀπερρόφησεν ὁ ἐν Ἀμερικῇ ἐμφύ-
λιος πόλεμος· ἀλλὰ τὸ μὲν πρῶτον ποσὸν
ἐδαπανήθη εἰς ἔργον παραγωγὸν καὶ γόνι-
μον, τὸ δὲ ἄλλο εἰς ἐπιχείρησιν, ἧς τ' ἀ-
ποτελέσματα ἦσαν καταστροφὴ, κτλ. Ὑ-
πολογίζουν οὖν ἐν ταῖς Ἡνωμέναις Πολι-
τείαις ὑπάρχουσι 4000 σιδηροδρομικαὶ ἐ-
ταιρεῖαι, καταβαλοῦσαι τὸ πρὸς τῶν 20
δισεκατομμυρίων φράγκων· τὸ δέκατον δὲ
τῶν ἐταιρειῶν οὐδὲν δίδει τοῖς μετόχοις μέ-
ρισμα καὶ δὲν δύναται νὰ ἐκπληρώσῃ τὰς
ὕποχρεώσεις του· ὥστε 2 δισεκατομμύρια
φράγκων θεωροῦνται ὅλως ἀπολεσθέντα. Αἱ
λοιπαὶ ἐταιρεῖαι δίδουσι μέρισμα ἀπὸ 3 ἕ-
ως 10 τοῖς ἑκατόν· ὁ μέσος ὅρος εἶναι 4—
5 0)0, τὸ δὲ μέρισμα τοῦτο ὀλίγον δια-
φέρει τοῦ διδομένου ὑπὸ τῶν πλείστων ἀγ-
γλικῶν καὶ γαλλικῶν ἐταιρειῶν· σημειωτέ-
ον ὅμως ὅτι ἐν Ἀμερικῇ ὁ τόκος εἶναι με-
γαλῆτερος ἢ ἐν Εὐρώπῃ. Ὁ τόσον μέγας
ἀριθμὸς τῶν ἐταιρειῶν περιορίζει εἰς σχετι-
κῶς μικρὸν κύκλον ἐργασίας τὴν γραμμὴν ἣν
ἐκάστη ἐκμεταλλεύεται. Ὀλίγων, δέκα μό-
λις, ἐταιρειῶν τὸ σύμπλεγμα φθάνει εἰς
4000 χιλιόμετρα. Τῆς *Κεντρικῆς Πενσυλ-
βανίας* ὑπερβαίνει τὰς 2000. Ἀλλὰ ἐται-
ρεῖται, ὡς ἡ τοῦ Ἐριέ, τοῦ *New-York Cen-
tral and Hudson Rives*, τῆς *Βαλτιμό-
ρης καὶ Ὀχίου* ἔχουσιν ἢ ὑπερβαίνουν τὴν
ἐκτασιν ταύτην, περιλαμβανομένων καὶ
τῶν γραμμῶν, αἱ ἐκμισθούσιν, ἥτοι λαμ-
βάνουσιν ὑπ' ἐνοίκιον, διότι ἐταιρεῖαι τινες
ἐνοικιάζουσι τὰς γραμμάς των.

Αἱ ἐταιρεῖαι *Central Pacific, New
York and Hudson, Pennsylvania, Balti-*

more Ohio ἀναφέρονται ὡς αἱ μᾶλλον τῶν
λοιπῶν κερδαίνουσαι καὶ καλλίτερον διοι-
κούμεναι· πραγματικῶς δὲ οἱ διευθύνοντες
αὐτὰς εἰσὶν ἐκ τῶν τιμιωτέρων καὶ δρα-
στηριωτέρων ἀνδρῶν τῆς Ἀμερικῆς. Ἐνε-
κεν τῆς ἰδιοτελείας καὶ ἀδρανεῖας τῶν δι-
ευθυντῶν διάφοροι ἄλλαι ἐταιρεῖαι κατε-
στράφησαν. Ἡ τοῦ Ἐριέ, ἥτις εἶχε λαμ-
πρὸν μέλλον, ἐληστεύθη. Τὸν Ἀπρίλιον τοῦ
1864 αἱ μετοχαὶ αὐτῆς ἐτιμῶντο 126
δολλάρια (ἡ ἀρχικὴ ἀξία τῆς μετοχῆς ἦν
δολλάρια 100), οἱ δὲ μέτοχοι ἐλάμβανον
μέρισμα 8 0)0. Τὸν Ἰούνιον τοῦ 1874 αἱ
μετοχαὶ ἐτιμῶντο δολλάρια 27, μετὰ τρεῖς
μῆνας ἀνέβησαν εἰς τὰ 32, ἀλλὰ πάλιν ἔ-
κλιναν καὶ τὸν Νοέμβριον τοῦ 1875 ἐτι-
μῶντο 17! Ἐπὶ πέντε ἔτη (1867-1872)
συμμορίᾳ ἀχαλινώτων κερδοσκοπῶν ἔλαβε
τὴν διεύθυνσιν τῆς ἐταιρείας καὶ εἰσήγαγε
τὴν διαφθοράν, ἥτις ἀπὸ ἐτῶν πολλῶν ἐπι-
κρατεῖ εἰς τὰς πλείστας τῶν διοικήσεων
τοῦ δημοσίου ἐν ταῖς Ἡνωμέναις Πολιτεί-
αις. Ὁ πρόεδρος καὶ οἱ διευθυνταὶ τῆς Ἐ-
ριέ ἀπεδείχθησαν ἄπιστοι καὶ ἐνῶ οἱ ἐν
τοῖς δημοσίοις ὑπουργήμασιν ὁπαδοὶ των
ἀπεγύμνουσαν τὸ δημοτικὸν ταμεῖον καὶ ἀφῆ-
ρουν ὑπὲρ τὰ 400 ἑκατομμύρια φράγκων,
οἱ πρῶτοι ἔκλεπτον περισσότερα ἐκ τοῦ
ταμεῖου τῆς Ἐριέ. Κατὰ τὸ 1868 ἐντὸς
τεσσάρων μηνῶν, ἀπὸ τοῦ Ἰουλίου μέχρι
τοῦ Ὀκτωβρίου, τὸ μετοχικὸν τῆς ἐταιρεί-
ας ταύτης κεφάλαιον κῦξήθη ἀπὸ 34 ἑκα-
τομμύρια δολλαρίων εἰς 58, τὸ δὲ 1871
νέα οἱ μέτοχοι χρήματα κατέβαλαν καὶ
κῦξησαν αὐτὸ εἰς 86 ἑκατομμύρια, καὶ τοι-
τὸ ἐνεργητικὸν τῆς Ἐριέ πράγματι οὐδό-
λως κῦξησε. Τὸ 1869 τὸ συμβούλιον τῶν
διευθυντῶν τοῦ σιδηροδρόμου τούτου, αἰ-
σθανόμενον ἐαυτὸ ἐνοχον, ἤρνετο νὰ ἐγ-
γράψῃ εἰς τὸ Χρηματιστήριον τῆς Νέας Ὑ-
όρκης τὰς μετοχὰς τῆς ἐταιρείας, διὸ ἡ ἐ-
πιτροπὴ τῶν συναλλαγῶν διέγραψε τοῦ κα-
ταλόγου τὴν Ἐριέ καὶ ἐπὶ ἑξ μῆνας αἱ
μετοχαὶ αὐτῆς οὐδόλως διεπραγματεύοντο.

Ἐφ' ὅσον χρόνον διήρκεσεν ὁ τερατώδης
οὗτος συνασπισμὸς τῶν διευθυντῶν πρὸς

τούς ἐν τῇ δημαρχίᾳ, ἡ Ἐριέ ἀπεγυμνοῦτο. Οὐ μόνον ἐνήργησαν δι' ἀθεμίτων μέσων νὰ ρίψωσι τὰς ἀνταγωνιζομένας ἄλλας σιδηροδρομικὰς ἐταιρείας, ἀλλὰ καὶ εἰς ἄλλα αἰσχυρὰ κατέφυγαν μέσα. Σήμερον ζητοῦσιν ἀπὸ τὸν Γούλδ (ἓνα τῶν διευθυντῶν) ἑκατομμύρια δολλαρίων, ἅτινα ἔκλεψε καὶ ὧν μέρος στέργει ν' ἀποδώσῃ. Ἀλλ' ἐν τῷ μεταξὺ τί διενεργεῖτο διὰ τὴν καλὴν διατήρησιν τῆς ὁδοῦ καὶ τὴν τακτικὴν ὑπηρεσίαν;—Μικροῦ δεῖν ἡμέραν τινὰ νὰ συμβῇ ἐν γραμμῇ ἐνοικιασθεῖσιν καὶ διαφιλονεικουμένη μονομαχία σιδηροδρομικὴ (νὰ μονομαχήσωσι δύο ἀντίπαλοι συνολκαί) καὶ νὰ φονευθῶσι πολλοὶ ἐργάται, οὓς ἐπίτηδες εἶχον μισθώσει τὰ διαφερόμενα μέρη καὶ ἐβόησαν εἰς τὰς ἀμάξας. Ὅπως τεθῇ πέρας εἰς τὰς καταχρήσεις αὐτάς, ὧν ἄχρι τοῦδε δὲν παρεῖχε παράδειγμα ἡ Ἀμερικὴ, ἐν ἣ τὰ πάντα τολμῶσιν, ἔδει σφαῖρα δολοφόνου νὰ φονεύσῃ τὸν Ἰανουάριον τοῦ 1872 τὸν πρόεδρον τῆς Ἐριέ, Τζαίμς Φίσκ, καὶ νὰ παυθῇ τῆς προεδρίας μετὰ δύο μῆνας ὁ συνένοχος τοῦ Τζαίη Γούλδ. Διορισθέντων νέων διευθυντῶν τὰ πράγματα ὅπως οὖν ἐβελτιώθησαν.

Καὶ εἰς ἄλλας σιδηροδρομικὰς ἐταιρείας διεπράχθησαν καταχρήσεις καὶ ἐκλάπησαν τῶν μετόχων τὰ χρήματα. Ὁ ὀργανίσας τὴν ἐταιρείαν τοῦ *Rolling Stock*, ἀφοῦ ἤρπασεν ὅσα ἐδυνήθη, ἀπέδρα εἰς Ἀγγλίαν. Ἡ κυβέρνησις, μόνον ὅταν προσκληθῇ, ἐπεμβαίνει· ἤδη ἔχει διωρισμένον ἐπίτηδες ἐλεγκτὴν ἐν τῇ Ἐριέ· πολιτεῖαι τινες ὁμῶς ἔχουσιν ἐπιτρόπους παρὰ ταῖς σιδηροδρομικαῖς ἐταιρείαις, ὅπως προστατεύωσι τῶν μετόχων τὰ συμφέροντα.

Τὸ κακὸν εἶναι συμφυὲς τῷ ἐπικρατοῦντι συστήματι, ἀλλ' ἐκ τῶν ὀλίγων τούτων δὲν πρέπει νὰ κρίνῃ τις περὶ τοῦ ὅλου. Ἡ ἐλευθερία ἔχει μὲν τὰ κακά της, ἀλλ' εἶναι καὶ γόνιμος εἰς πολλὰ ἀγαθά. Ἄν ἐπεκράτῃ σύστημα συγκεντρώσεως, ὅπως ἀλλαχοῦ, καὶ τοὺς σιδηροδρόμους ἐξεμεταλλεύετο ἡ κυβέρνησις, ὡς συμβαίνει ἐν Βελγικῇ, Γερμανίᾳ καὶ ἐν τισι γραμμαῖς τῆς Ἰ-

ΟΜΗΡΟΣ ΦΥΛ. Δ')

ταλίας, ἡ προνομιοῦχοι ἐταιρεῖαι, ὡς ἐν Γαλλίᾳ, ἡ Ἀμερικὴ βεβαίως δὲν ἤθελε προικισθῇ μὲν τόσους σιδηροδρόμους· καὶ θαῦμα ἀληθῶς ὅτι τόσοι ἐντὸς ὀλίγων ἐτῶν κατασκευάσθησαν. Τοῦτο ὀφείλεται εἰς τὴν ἄκραν ἐλευθερίαν, ἣτις χορηγεῖται ἐκάστῳ, καὶ εἰς τὸν ἀπεριόριστον συναγωνισμὸν μεταξὺ τῶν διαφόρων αὐτῶν γραμμῶν. Ἀναμφιβόλως συμβαίνουσι παρατράγωδά τινα, ἀλλ' ἐν συνόλῳ τὰ πάντα καλῶς ἔχουσιν, ἡ δὲ ἐκτεταμένη χώρα ζωογονεῖται ὑπὸ τῶν σιδηροδρόμων. Ἐκάστη πολιτεία ἔχει τὸν σιδηρόδρομόν της, ἡ δὲ θαυμασία καὶ ταχυτάτη οἰκισις τῆς Ἀμερικῆς ὀφείλεται εἰς τὰς σιδηρὰς γραμμάς. Ἐνώπιον αὐτῶν αἱ φάραγγες πληροῦνται, τὰ ὄρη προσπίπτουσιν, αἱ ἔρημοι οἰκίζονται, ἡ γῆ καλύπτεται ἀπὸ προϊόντα, τὰ μεταλλεῖα καὶ τὰ δάση χορηγοῦν τοὺς θησαυροὺς των καὶ τὰ πάντα μεταβάλλονται καὶ προοδεύουσιν.

Ἐὰν οἱ Ἀμερικανοὶ παραπονῶνται σήμερον διὰ τὴν κακὴν πορείαν τῶν σιδηροδρόμων των καὶ τὴν μεγάλην δαπάνην ἐν τῇ ἐκμεταλλεύσει, ὀφείλουσι νὰ αἰτιῶνται ἑαυτοὺς μόνον. Ἐπὶ τρία ἔτη, ἀπὸ τοῦ 1870 μέχρι τοῦ 1872, ἀληθῆς πυρετὸς κατασκευῆς σιδηροδρόμων εἶχε καταλάβει αὐτούς. Μόνον κατὰ τὰ τρία ἐκεῖνα ἔτη κατασκευάσθησαν τόσοι σιδηρόδρομοι, ὅσοι ἐν Ἀγγλίᾳ εἰς τεσσαράκοντα ἔτη. Ὅταν λατάντησιν τις εἰς τὸν βαθμὸν μανιώδους δραστηριότητος, τοῦτο δὲν λέγεται πορεία τακτικὴ, ἀλλὰ μωρὸν τρέξιμον, ὅπερ θὰ ἐπιφέρῃ τὴν ἀντίδρασιν· αὕτη ἤρξατο τῶντι κατὰ τὰ μέσα τοῦ 1873, καὶ τὸν Σεπτέμβριον ἐκορυφώθη διὰ τῆς πτώσεως τοῦ οἴκου Τζαίη Κούκ. Οἱ βασιλεῖς οὗτοι τῶν οἰκονομικῶν κατασκευάζον, ἡ τοῦλάχιστον ὑπεστήριζον διὰ τῶν ἰδίων καὶ τῶν εἰς χεῖράς των ἐμπειπιστευμένων ξένων χρημάτων τὸν σιδηρόδρομον τοῦ *Northern-Pacific*, ὅστις εὐθὺς ὤφειλε νὰ σταματήσῃ τὴν θριαμβευτικὴν πορείαν του ἀπὸ τῆς Ἀνωτάτης Λίμνης (*Lac Supérieur*) πρὸς τὸ Ὀρεγὼν. Τόσος δὲ πανικὸς ἐνέσκηψε

φόβος, τόσοι άνθρωποι ενδιαφέροντο εις τὴν ἐπιχείρησιν αὐτὴν καὶ αἰφνης ἐβλέπον ἐνυ-
τούς καταστρεφόμενους, ὥστε ἐπὶ δέκα ἡ-
μέρας τὸ Χρηματιστήριον ἔμεινε κλειστόν·
οὐδέποτε ἐνθυμοῦνται τιαύτην οἰκονομικὴν
κρίσιν ἐν Νέα Ὑόρκη. Οὕτε ἡ πυρκαϊὰ τοῦ
Τσίκαγο ἐν ἔτει 1871, οὕτε ἡ μετὰ ἐν ἑ-
τος ἐν Βοστώνῃ ἐκραγείσα ἐπροξέγκσαν τό-
σσην ἐντόπωσιν. Ἡ κρίσις μετεδόθη καὶ εἰς
ἄλλας ἀγοράς καὶ τ' ἀποτελέσματά της
εἰσέτι διαρκοῦσιν (α)· εὐτυχῶς δὲν ἤλαττώ-
θη ἡ ποσότης τῶν μεταφερομένων πραγ-
ματειῶν, περιορίσθη ὅμως ἡ ἀκατάσχετος
ὁρμή εἰς τὸ κατασκευάζειν ἀδιαλείπτως
σιδηροδρόμους. Τῷ 1873 μύλις κατασκευά-
σθησαν 4000 μιλλίων σιδηραῖ ὁδοὶ καὶ τῷ
1874 μόνον 2000 μιλλίων.

Ἡ κατασκευὴ τοῦ σιδηροδρόμου τοῦ Εἰ-
ρηνικοῦ, ὅστις διέρχεται ἀπὸ Ὁμάχας μέ-
χρι τοῦ ἁγίου Φραγκίσκου διὰ τῶν λειμώ-
νων τῆς Δακότας, διὰ τῶν Βραχωδῶν Ὀ-
ρέων, τῆς Ἑσωτερικῆς λεγομένης Λεκάνης
(*Bassin Interieur*), τῆς Σιέρα-Νεβάδα καὶ
τῆς κοιλάδος τοῦ Σακραμέντου δύναται νὰ
παράσχῃ ἰδέαν τῆς καταπληκτικῆς δρα-
στηριότητος τῶν Ἀμερικανῶν. Ὁ σιδηρό-
δρομος οὗτος, ψηφισθεὶς τὸν Ἰούλιον τοῦ
1862 ὑπὸ τοῦ προέδρου Λίγκολν, ὅτε ἤκ-
μαζεν ὁ ἐμφύλιος πόλεμος, ἐτελειώθη εἰς
διάστημα ἑλαττον τῶν 7 ἐτῶν, τὸ δὲ πρᾶγ-
μα κατέπληξε τοὺς πάντας. Ὁ σιδηρόδρο-
μος ἐνεκαινίσθη ἐπιστήμως τὴν 10 Μαΐου
ἔ. ν. 1869 καὶ τὸ ὅλον μῆκος μεταξὺ τῶν
δύο ἐσχάτων σταθμῶν, Ὁμάχας καὶ ἁγίου
Φραγκίσκου, εἶναι σχεδὸν 2800 χιλιόγραμ-
μα. Δύο ἑταιρεῖαι εἶχον σχηματισθῇ πρὸς
κατασκευὴν καὶ ἐκμετάλλευσιν τῆς μεγά-
λης αὐτῆς γραμμῆς καὶ ἔλαβον παρὰ τῆς
κυβερνήσεως συνδρομὴν χρηματικὴν καὶ
γαίας δωρεάν—10 ἑκατομμύρια πλέθρων
(*hectares*) ἐνθεν καὶ ἐνθεν τῆς ὁδοῦ, ἥτοι

(α) Ἐκ τῆς ἐνσκηψάσης κλίσεως ἔπαθον πρῶ-
ται αἱ σιδηροδρομικαὶ ἑταιρεῖαι καὶ μετ' αὐτάς
αἱ μεταλλουργικαί, ὧν αἱ ἐργασίαι εἶχον πε-
ριορισθῇ.

τὸ πέμπτον τῆς ὀλικῆς ἐπιφανείας τῆς Γαλ-
λίας. Ἡ κυβέρνησις ἐπλήρωσε, καθ' ὅσον
αἱ ἐργασίαι προήγοντο, λόγῳ χρηματικῆς
βοηθείας, 250 ἑκατομμύρια φράγκων.

Αἱ ἐργασίαι κατ' ἀρχὰς ἐβίωνον ταχέως,
ἀλλ' ἐπειδὴ αἱ δύο ἑταιρεῖαι, ὧν ἑκάστη ὠ-
φείλε νὰ κατασκευάσῃ τὸ ἥμισυ ἐκ τοῦ ἐ-
νὸς μέρους, συγχρόνως δηλ. ἀπὸ τοῦ σταθ-
μοῦ τοῦ ἁγίου Φραγκίσκου καὶ τῆς Ὁμά-
χας, δὲν συνεμορφεῖντο πρὸς τὰ συμφωνη-
νημένα, ἐπενέβη ἡ κυβέρνησις καὶ τὸ ἔργον
ἤχθη εἰς πέρας ἐντὸς ἐλαχίστου χρονικοῦ
διαστήματος, ὅπερ οὐδέποτε ἄλλοτε θὰ
συμβῇ ἴσως. Αἱ ἑταιρεῖαι εἶχον συμφωνήσει
νὰ τελειώσωσι τὴν γραμμὴν ὅλην ἐντὸς 14
ἐτῶν καὶ ὅμως κατωρθώθη τοῦτο εἰς 7
σχεδὸν ἔτη.

Ὁ Κ. Σιμωνὲν ἐπεσκέφθη πολλάκις τὰ
ἐργαστήσια τοῦ ἀπαρμιλλοῦ τούτου σιδη-
ροδρόμου καὶ ἐταξείδευσεν ἐπ' αὐτοῦ ἰδοῦ
δὲ πῶς ἐκφράζεται :

« Ἀρχομένου τοῦ Αὐγούστου τοῦ 1867,
ἐνῶ μεταβαίνομεν εἰς Κολοράδον, ἵνα ἐρευ-
νήσωμεν τὰ χρυσορυχεῖα καὶ ἀργυρορυχεῖα
τῶν Βραχωδῶν Ὀρέων, ἐσταματήσαμεν εἰς
τὸ Ζουλσμπεργ, ἐπὶ τοῦ *Rivière Pla-*
te. Τότε ἦν ἐκεῖ τὸ ἐσχάτον ὄριον τῆς σι-
δηρᾶς γραμμῆς πρὸς τὸ μέρος τοῦ Μισουρή·
ἀπέχεε δὲ 380 μίλλια ἐκ τῆς Ὁμάχας,
τοῦ ἀρχικοῦ σταθμοῦ. Ἡ Ζουλσμπεργ, ἡ
χθὲς ἀναφυσείσα, ἐπεδείκνυσεν εἰς τὰ κατα-
πληκτικὰ ὄρματα τοῦ περιγητοῦ τὰ ἄνευ
ὁροφῶν ξύλινα οἰκήματά της, τὰς θορυβώ-
δεις ἀγοράς της καὶ τὴν μόνην ὁδὸν της,
εὐρεῖαν ὡς μία πλατεῖα. Ἦν πόλις τετα-
ραγμένη, θορυβώδης, βρίθουσα τυχодиω-
κτῶν, ἀνθρώπων ἔχοντων ἔψιν ὅχι εὐάρε-
στον καὶ κακὴν φήμην, ζώντων ἐκ τῶν ἐρ-
γατῶν, ὅπως ἄλλοι ζῶσιν ἐκ τῶν εἰς ἐκ-
στρατείαν στρατιωτῶν. Αἱ τῶν χαρτοπαι-
γνίων καὶ τῶν χορῶν αἰθουσαὶ ἀπεδεικνύ-
οντο θέατρον καθημερινῶν ἐξόδων, αἱμά-
τηρῶν μαχῶν, καὶ ὁ φοβερὸς «δικαστὴς
Λίντς» (α), ὅστις διαρκῶς συνεδρίαζε, πολ-

(α) Ἐν Ἀμερικῇ οἱ κακοῦργοι δικάζονται καὶ

λάκις κατεδίκασεν εἰς τὴν ἀγχόνην τοὺς ἀγενεῖς αὐτοὺς φοιτητάς τῶν αἰθουσῶν. Ὁ στρατηγὸς Δότζ, ὅστις διηύθυνε τὰς ἐργασίας ὡς ἀρχιμηχανικός, ὑπεδέχθη ἡμᾶς εὐμενέστατα· μᾶς ἐδειξε δὲ τὰ σχέδιά του, τὰ ἐγγράφα του, μᾶς ὠδήγησεν εἰς τὸ μέρος ὅπου ἐργάζοντο, καὶ μᾶς ἀνεκοίνωσε τὰς διαφόρους ἐρεῖνας του περὶ τῆς διαβάσεως τῶν Βραχωδῶν Ὀρέων. Ἀργότερον μάλιστα ὁ συνταγματάρχης Ἑβανς, ὁ πρῶτος βοηθός του, ἀνεκάλυψε τὸ ὁμώνυμον αὐτῷ ἔδαφος, δι' οὗ ὁ σιδηρόδρομος ὤφειλε νὰ διέλθῃ τὴν μεγάλην ἄλυσιν.

«Ὁ μακρὰν τοῦ σταθμοῦ τοῦ Ζουλσμπούργ ἤγειρτο τὸ φρούριον Σέδουκ, ὅπου ἐστρατοπέδευεν ἀπόσπασμα δυοσπενδιακοῦ στρατοῦ ὑπὸ τὸν στρατηγὸν Πάττερ, ἵνα ἐπιβάλλῃ σέβας εἰς τοὺς Ἰνδοὺς. Οὗτοι εἶδον μὲ βλοσυρὴν ὄμην τὴν ἐπιδρομὴν τῶν ὠχρῶν προσώπων εἰς τὰς γαίας των καὶ τὴν ἐρήμωσιν τῶν θηρευτικῶν μερῶν των. Τί θὰ ἐγίνοντο, ἐν μέσῳ τῶν ἐπιδραμόντων ἐποίκων, οἱ βόνασσοι, αἰθαγροὶ, τάραντοι, ἔλαφοι καὶ κάστορες, ἐξ ὧν καὶ μόνων ἐτρέφοντο οἱ Ἑρυθρόδερμοι καὶ ὠφελοῦντο ἐκ τῶν δερμάτων; Πολλάκις οἱ Ἰνδοὶ προσέβαλαν καὶ ἀπέκτειναν τοὺς ἐργάτας καὶ τηλεγραφιστάς, ἔλασαν τοὺς σταθμοὺς καὶ ἀπεπειράθησαν ν' ἀνατρέψωσι τὴν σιδηρῆν ὁδόν. Πέριξ τοῦ Ζουλσμπούργ Ἰρλανδοὶ ἐργάζοντο εἰς τὴν ἱσπεδίωσιν· ἦσαν μὲν ἐργατικοί, ἀλλὰ ταραχοποιοί, φιλέριδες καὶ μέθυσοι, διαιτώμενοι εἰς εἶδος κινητῆς οἰκίας, προχωρούσης ἐπὶ τῆς σιδηρᾶς γραμμῆς καθ' ὅσον ἐτίθεντο τὰ ἐλάσματα... Ἐνθεν καὶ ἐνθεν τῆς οἰκίας ἐκρέμαντο καραβίνοι πεπληρωμένοι, ἕκαστος δ' ἔφερεν εἰς τὴν ζώνην βεβόλβερ ἵνα ᾖ ἑτοιμὸς ἐν ἀνάγκῃ.

«Ἡμέρας τινὰς ἀπὸ τῆς διαβάσεώς μας ἐκ τοῦ περιέργου τούτου ἄστεως, ἐπιστρέφομεν ἐκ Κολοράδου συνοδεύοντες εἰς τὸ

φρούριον Λαφαρὴ τὴν εἰρηνευτικὴν ἐπιτροπὴν, ἥτις ἐστέλλετο ἐξ Οὐασινγκτόνος ἵνα διαπραγματευθῇ πρὸς τοὺς βορείους Ἰνδοὺς, ἀφ' οὗ ἱκανοποιήσῃ τοὺς μεσημβρινούς. Συντηρήθημεν δὲ μετ' αὐτῆς εἰς *Chayennes*, εἰς τὸ βάθος τῶν λειμῶνων, ἐν ταῖς πρόποι τῶν βραχωδῶν ὀρέων. Ἐν τῷ μεταξὺ ὁ σιδηρόδρομος τοῦ Εἰρηνικοῦ εἶχεν ἀφίχθῃ μέχρι τοῦ μέρους ἐκείνου, ὅπου ἐπανεύρομεν τοὺς ἐργάτας καὶ μέρος τῶν τυχοδιωκτῶν, οὓς εἶχομεν ἀφήσει εἰς Ζουλσμπούργ πρὸ μηνός. Ἡ ἀπόστασις μεταξὺ τῶν δύο σταθμῶν εἶναι 140 μίλια. Τὸ Ζουλσμπούργ, τὸ χθὲς ἔτι πληρὲς ζωῆς, εἶχεν ἀντικατασταθῇ ὑπὸ ἄλλης πόλεως, ἥτις μάλιστα εἶχε προηγηθῇ τοῦ σιδηροδρόμου καὶ προπορευθεῖσα ἔσπευτε νὰ περιμείνῃ καὶ νὰ ἐγκατασταθῇ σταθερῶς πρὶν ἐγερθῇ ὁ σταθμός. Ἡ καταπληκτικὴ αὕτη πόλις *Chayennes*, ἡ μαγικὴ πόλις ὡς ἀργότερον ἀπεκάλεσαν αὐτήν, ἔσχε τύχην καλλιτέραν τῆς πρεσβυτέρης της, διότι ἤδη μάλιστα κατέστη ὁ κυριώτατος σταθμός τοῦ σιδηροδρόμου τοῦ Εἰρηνικοῦ. Ἐχουσα σήμερον ἱκανὰς χιλιάδας μονίμων κατοίκων, διατηρεῖ καθημερινὰς ἐμπορικὰς σχέσεις ἀφ' ἑνὸς μὲν πρὸς τὸ Κολοράδον καὶ τὴν Οὐταχ, ἀφ' ἑτέρου δὲ πρὸς τὰ στρατιωτικὰ φρούρια· εἶναι ἡ κεντρικὴ ἀποθήκη τῶν πραγματικῶν τῶν ἐσχάτων δυτικῶν μερῶν. Ἐκ τοῦ μέρους ἐκείνου ἤρχισεν ἡ ἀληθὴς δυσχέρεια τῶν ἐργασιῶν τοῦ σιδηροδρόμου· ἔδει ἐπὶ πολὺ νὰ ζητήσωσι διὰ τῶν Βραχωδῶν Ὀρέων τὴν χαμηλοτέραν διόδον καὶ διέβησαν τὴν γραμμὴν τῆς κρυφῆς, οὕτως εἰπεῖν, ἄνευ ὑπογείου ὁδοῦ (*Tunnel*) εἰς ὕψος 2500 μέτρων—εἰς τοιοῦτο δὲ ὕψος οὐδεὶς σιδηρόδρομος ἔφθασεν εἰσέτι.

«Μίλις τὸν Σεπτέμβριον τοῦ 1868, ἑκτῷ μηνί, πρὸ τῆς ἐντελοῦς ἀποπερατώσεως τῆς μεγάλης σιδηρᾶς ὁδοῦ, ἐπεσκέφθημεν τὰ ἐργαστάσια πρὸς τὸ μέρος τοῦ Εἰρηνικοῦ. Ὅλην σχεδὸν τὴν ἐργασίαν ἔκαμαν ἐνταῦθα οἱ Κινέζοι, τύπος τῶν ἱσπεδιωτῶν, νηφάλιοι, εὐτακτοὶ, νοήμονες, ἐπιτηδεύοντες καὶ εὐθυμοὶ, οὓς οἱ Ἀμερικανοὶ ἐργάζονται

συνήθως καταδικάζοντες εἰς ἀγχόνην ὑπὸ αὐτοσχέδιων δικαστῶν, οὓς καλοῦσιν *Λίντς*. Τοιαῦτα συνοπτικαὶ διαδικασίαι γίνονται ἰδίως εἰς κώμας, χωρὶς καὶ νεοσυττάτους κοινωνίας.

ἀποστρέφονται διὰ τὸν λόγον ὅτι οἱ Κινέζοι, ἀρκούμενοι εἰς μετριώτατον μισθόν, συνετέλεσαν εἰς τὸν ἐκπесμὸν τῶν ἡμερομισθίων. Ἀλλοτε ἐρέμνοντο αὐτοὺς διὰ τὸ χρῶμα τοῦ δέρματός των, ἀλλ' ἀφ' οἱ μαῦροι εἰσὶ πολῖται ὅπως καὶ οἱ λευκοί, δὲν δύνανται νὰ προβάλῃσι τοῦτο ὡς λόγον ἵν' ἀποκλεισθῶσιν οἱ τῆς κιτρίνης φυλῆς. »

Οἱ Ἀσιανοὶ οὗτοι μετανάσται ἀποδεικνύονται ἐν τῇ βορείῳ καὶ τῇ νοτίῳ Ἀμερικῇ ἐργάται χρησιμώτατοι. Οὗτοι κυρίως ἐργάζονται εἰς τὸ ναυτιῶδες γουάνγον τῶν νήσων Χίγκα καὶ ἐξετέλεσαν ἀλλαχοῦ, καὶ τοὶ μαστιζόμενοι ὑπὸ κακῶν πυρετῶν, τόσα καὶ τόσα ἔργα, διώρυχας, κτλ. καὶ ἐκμεταλλεύονται τὰ ὑπὸ τῶν λευκῶν ὡς πτωχὰ ἐγκαταλελειμμένα χρυσωρυχεῖα.

Μέχρι τῶν Βραχωδῶν Ὀρέων δὲν ἀπῆντησαν πολλὰ προσκόμματα κατὰ τὴν κατασκευὴν τοῦ σιδηροδρόμου, ἀλλ' ἀπὸ τῆς Σιέρα Νεβάδα πολλὰ παρουσιάσθησαν δυσχέραι, ὥς ἐπὶ τέλους κατέβησαν. Ἡ ὑψηλοτέρα πλευρὰ τῆς ὁδοῦ ὑπερβαίνει τὰ 2000 μέτρα ἄνω τῆς ἐπιφανείας τῆς θαλάσσης, ὑπάρχουσι δὲ καμπύλαι τινὲς γραμμαί, ὑπόγειαι κτλ. καὶ εἰς οὐδενὸς ἄλλου σιδηροδρόμου τὴν κατασκευὴν οἱ Ἀμερικανοὶ ἀνέπτυξαν τόσην τέχνην, ὅσην εἰς τὴν τοῦ Εἰρηνικοῦ. Πολλοὶ τῶν εἰς ἅγιον Φραγκίσκον μεταβαινόντων ἐπιβατῶν ἐκ Νέας Ὑόρκης ἅμα φθάσωσιν εἰς Σακραμέντον προτιμῶσι νὰ ἐπιβιθασθῶσιν ἀτμοπλόου καὶ διὰ τοῦ ποταμοῦ ν' ἀπέλθωσιν εἰς τὸν πρὸς ὅν ὅρον. Εἶναι δὲ τῶντι ἡδὺν ν' ἀναπαυθῇ τις ἐπὶ ἀτμοπλόου ἀφοῦ ἐπὶ ἡμέρας ἐτινάσσετο ἐντὸς τῆς ἀμάξης. Ἡ ἀπὸ Νέας Ὑόρκης εἰς ἅγιον Φραγκίσκον διὰ τοῦ σιδηροδρόμου ἀπόστασις εἶναι ἑπτὰ ἡμερῶν.

Ἐπρεπε νὰ ἐπέλθῃ ὁ ἐμφύλιος πόλεμος ἵνα κατασκευασθῇ ὁ σιδηρόδρομος τοῦ Εἰρηνικοῦ. Ἀπὸ τῶν ἀρχῶν τῆς παρούσης ἐκατονταετηρίδος, πολὺ πρὸ τῆς κατακτήσεως τῆς Καλιφορνίας, οἱ Ἀμερικανοὶ διανοήθησαν νὰ διανοίξωσιν ὁδὸν μεταξὺ τῶν δύο ὠκεανῶν· ἀδιαφοροῦντες δὲ ἂν ἡ χώρα ἀνῆ-

κῇ αὐτοῖς ἢ οὐ, ἔστειλαν τοὺς σκαπανεῖς των ἵνα ἐρευνήσωσι τὸν τόπον. Ἀμὰ ἀνεκαλύφθησαν τὰ χρυσωρυχεῖα καὶ ἡ Καλιφορνία, τὸ Ὀρεγὼν, αἱ χῶραι τῆς Οὐασιγκτῶνος καὶ τῆς Οὐταχ ἤρχισαν νὰ συνοικίζονται, ἡ ὁμοσπονδιακὴ κυβέρνησις ἀπεφάσισε νὰ ἐνώσῃ τὸν Ἀτλαντικὸν πρὸς τὸν Εἰρηνικὸν διὰ σιδηροδρόμου· ὡς εἴπομεν δὲ ἡ ἐναρξὶς τοῦ ἔργου ἐγένετο ἐπὶ τῆς προεδρείας τοῦ ἀειμνήστου Λίγκολν. Ἡ ἐπιτυχία τῆς γιγαντιαίας ταύτης ἐπιχειρήσεως παρώρμησε πολλοὺς ἐν Ἀμερικῇ νὰ κατασκευάσωσι καὶ ἄλλους μεγάλους σιδηροδρόμους, ἀλλὰ τὰ σχέδια ἐνανάγησαν καὶ πολλοὶ ἔχασαν ἱκανὰ χρήματα. Δίαν πιθανὸν ἐν τούτοις, βελτιουμένης τῆς οἰκονομικῆς καταστάσεως τῆς χώρας, ὅπερ δὲν θὰ βραδύνῃ, νὰ κατασκευασθῶσι καὶ ἄλλαι πελώριαι γραμμαί.

Ἐκθέσαντες ὅσον ἐνεστὶν ἐπὶ τὸ περιληπτικώτερον τὰ περὶ κατασκευῆς, κτλ. τῶν σιδηροδρόμων ἐν Ἀμερικῇ, ἴδωμεν ἤδη καὶ τὸ ὑλικὸν αὐτῶν, ἥτοι τὰς ἀμάξας τῶν ἐπιβατῶν, τὰς φορτηγοὺς, κτλ.

Αἱ ἀμερικανικαὶ ἀτμάμαξαι διαφέρουσιν οὐσιωδῶς τῶν ἀγγλικῶν. Ὁ μηχανικὸς καὶ ὁ θερμαστὴς ἴστανται ἐντὸς σκιάδος (pavillon) ὑελοφράκτου, προφυλασσόμενοι οὕτως ἀπὸ τὴν βροχὴν καὶ τὸ ψυχρὸς, καὶ ἐκτελοῦσιν ἄριστα τὴν ἐργασίαν των. Πλησίον τοῦ μηχανικοῦ κεῖται κώδων, ὃν οὗτος σημαίνει ὅλαις δυνάμεσιν ὅταν ἡ συνολικὴ διέρχεται διὰ κατωκημένων μερῶν, ὅταν εἰσέρχεται εἰς τοὺς σταθμοὺς ἢ ἀπέρχεται. Ὅταν πολλὰ συνολικὰ (α) ἀναχωρῶσιν ἢ ἐρχῶνται συγχρόνως, ἡ κωδωνοκρουσία εἶναι φοβερά. Τοῦλάχιστον οἱ τυχόν διαβάται εἰδοποιοῦνται ὅτι πρέπει νὰ προσέχωσι καὶ τὸ προφυλακτικὸν τοῦτο μέτρον δὲν ἀποδεικνύεται περιττὸν εἰς χώραν, ἐν ᾗ οἱ σιδηρόδρομοι διέρχονται διὰ πόλεων, χωρίων καὶ κατω-

(α) Νομίζομεν ὅτι ἡ λέξις συνολικὴ, ἣν πρώτη ἡ τεργεστὰ «Κλειώ» μετεχειρίσθη, ἐκφράζει ἄριστα τὸ γαλλικὸν *train*.

κημένων μερών, ἐν οἷς ἡ σιδηρᾶ ὁδὸς δὲν ἔχει περιφράγματα. Κατὰ τινὰς περιστάσεις ἀντὶ τοῦ κώδωνος ἀκούεται τὸ σύριγμα τῆς ἀτμομηχανῆς. Εἰς τὸ κάτω μέρος τῆς καπνοδόχης ὑπάρχει μέγας φανός, ἐκπέμπων λαμπρὸν φῶς ὁρατὸν ἐκ μακρᾶς ἀποστάσεως· κάτωθεν δὲ τοῦ φανοῦ εὕρηται εἶδος πελωρίου ἐμβόλου, ὅπερ σαρώνει τὰ σιδηρᾶ ἐλάσματα καὶ χρησιμεύει ν' ἀπωθῇ τὰ ζῶα, ὅσα τυχὸν εὕρισκονται ἐπὶ τῆς γραμμῆς. Ἐπὶ τοῦ σιδηροδρόμου τοῦ Εἰρηνικοῦ τὸν χειμῶνα τὸ ἐμβόλον ἀντικαθίσταται διὰ τοῦ cow-catcher, ἡ χιονοκαθαριστοῦ· εἶναι δὲ εἶδος ἀρότρου ἔχοντος χαλύβδινον ὕνιον· κινούμενον ὑπὸ τῆς ἀτμομηχανῆς διανοίγει τὴν ὁδὸν, ὥσῳ αὕτη εἶναι κεκαλυμμένη ὑπὸ χιόνων καὶ νεφοστοιβάδων. Τὸ νέον τοῦτο ἐργαλεῖον ἀπεδείχθη χρησιμώτατον κατὰ τὴν διάβασιν τῆς Σιέρα Νεβάδα καὶ τῶν Βραχωδῶν Ὀρέων καὶ συνεχῶς ἀπῆλλαξε τὰς συνολκὰς ἀπὸ τὸ νὰ μείνωσιν ἀποκεκλεισμένοι ἐντὸς τῶν χιόνων.

Πολὺ περισσότερον τῶν ἀτμαμαζῶν διαφέρουσιν ἀπὸ τὰς εὐρωπαϊκὰς αἱ ἄμαζαι τῶν ἐπιβάτων. Ἐν τῇ ἐκτεταμένῃ ἐκείνῃ χώρᾳ, ὅπου δι' ἐλάχιστα πράγματα εὐκόλως οἱ ἄνθρωποι ἀφίνουσι μίαν θέσιν καὶ μεταβαίνουσιν εἰς ἄλλην, ὅπου τόσοι ταξειδεύουσι πολλάκις τοῦ ἔτους ἀπὸ τῆς Νέας Ὑόρκης εἰς τὸν ἅγιον Φραγκίσκον, κτλ., ἀπ' ἀρχῆς διανοήθησαν νὰ παράσχωσιν ἀνεσιν τοῖς ἐπιβάταις· διὸ αἱ ἄμαζαι εἶναι εὐρύχωροι. Ἄλλως τε μία μόνον ὑπάρχει κλάσις ἄμαζων, διότι οὕτω φαίνεται, ἀπαιτεῖ ἡ δημοκρατικὴ ἰσότης· ἀντὶ χρημάτων ὅμως δύναται ὁ βουλούμενος νὰ εὕρῃ τὴν πυθητὴν ἀνάπαυσιν, περὶ ἧς κατωτέρω.

Ἐκάστη ἄμαξα ἔχει θέσεις διὰ ὅθι ἐπιβάτας, γενικῶς ὅμως μόλις πληροῦται κατὰ τὸ ἥμισυ. Εἰς τὸ μέσον ὑπάρχει διάδρομος, εἰς δὲ τὰ ἅκρα εὕρηται μεμονωμένος θαλαμίσκος, οὗ τὴν χρῆσιν πᾶς τις μαντεύει καὶ ὅστις εἶναι ἐκ τῶν ὧν οὐκ ἔνευ (εἰς τοὺς σιδηροδρόμους τῆς Εὐρώπης ὁ θαλαμίσκος οὗτος ἐλλείπει). Ὑπάρχει πρὸς

τούτοις κρήνη ψυχροῦ ὕδατος μὲ ποτήριον ἵνα πῖν τις καὶ τέλος θερμάστρα, ἣν ἄπτοςιν ὅταν ᾖναι ψυχρός. Πολλάκις ἐκ τῶν θερμαστρῶν αὐτῶν μετεδόθη ὀλεθρία πυρκαϊὰ καὶ ἔδει νὰ παραδεχθῶσιν ἄλλο σύστημα θερμάνσεως, λ. χ. διὰ θερμοῦ ἀέρος ἢ διὰ τῆς κυκλοφορίας θερμοῦ ὕδατος.

Τὸ ἐξωτερικὸν ἱκρίον, ὅπερ ὑπάρχει ἐμπρὸς καὶ ὀπίσθεν, προφυλάσσεται ὑπὸ κιγκλιδώματος καὶ προσταγάσματος. Ἐκεῖ ἵσταται ὁ θέλων νὰ καπνίσῃ καὶ ὁ ἀγαπῶν νὰ θεᾷται τὴν φύσιν. Ἐρίσκει ὁμοίως δὲν εἶναι τόσο ἐυχάριστος ἡ θέσις αὕτη, διότι πρέπει νὰ ἴσταται τις ἄρθρας καὶ νὰ ὑποφέρῃ ἐκ τοῦ τιναγμοῦ, τῶν τροχῶν ὄντων πλησίον. Ἐκ τοῦ ἱκρίου τούτου δύναται τις δι' ἐνὸς διαστήματος (enjambee) νὰ μεταβῇ ἀπὸ τῆς μιᾶς ἀμάξης εἰς τὴν ἄλλην. Τὸ πῆγμα δὲν εἶναι ἀκίνδυνον, ὅταν μάλιστα ἡ συνολκὴ τρέχῃ καλὰ· περὶ τούτου δὲ εἰδοποιήσεις κολλημένη εἰς τοὺς τοίχους πληροφορεῖ τὸν ἐπιβάτην. Ἀρκεῖται εἰς τοῦτο μόνον ἡ διεύθυνσις, καὶ οὐδόλως ἐμποδίζεται ὁ θέλων νὰ πηγαινοέρχηται κατ' ἀρέσκειαν καὶ νὰ σπάσῃ τὴν κεφαλὴν του ἢ νὰ πάθῃ χεῖρω. Ἐκαστος ὀφείλει νὰ ᾖναι φύλαξ ἑαυτοῦ, προστάτης του—τοιούτον ὑπάρχει ἀξίωμα ἐν Ἀμερικῇ.

Ἐν τῇ ἀμάξῃ εἰσέρχεται ὁ ἄνθρωπος δι' ἰδιαιτέρων ὁπῶν καὶ διὰ μηχανισμοῦ. Τὴν νύκτα φωτίζουν αὐτὴν διὰ σπερματοκηρίων, πετρελαίου ἢ φωταερίου. Εἰς τὴν διάδρομον τὴν ἡμέραν περιφέρεται ἀδιαλείπτως ὁ ὁδηγός, ὅστις ἐξελέγχει τὰ εἰσιτήρια· ὁ ἐπιβάτης, ἵνα μὴ ἐνοχληθῇ, θέτει τοῦτο εἰς τὴν ταινίαν τοῦ πύλου του καὶ ἐνῶ κοιμάται ἢ ἀναγινώσκει, ὁ ὁδηγός σημειοῖ τὸ εἰσιτήριο. Εἰς τὴν ἄμαξαν ὑπάρχει καὶ ἑτερός τις ἄνθρωπος· οὗτος δὲ πωλεῖ ἐφημερίδας, βιβλία, καπνὸν, ὑπόρους, γλυκίσματα. Καθ' ὅλον τὸ μῆκος τῆς συνολκῆς ὑπάρχει σχοινίον, διερχόμενον διὰ τοῦ ἄνω μέρους τοῦ διαδρόμου ἐκάστης ἀμάξης ἐπὶ σιδηρῶν κρίκων καὶ συνενούμενον πρὸς κώδωνα, ὅστις θέτει εἰς συγκοινωνίαν τοὺς πάντας πρὸς τὸν μηχανικόν. Ἄν τις προσβληθῇ αἰφνης

ἐν τῇ ἀμάξῃ ἢ διατρέξῃ ἄλλον κίνδυνον, δύναται οὕτω νὰ ἐπικαλεσθῇ βοήθειαν.

Οἱ ἐπιβάται ἐν γένει διάγουσιν εὐσχήμως, ἰδίως οἱ τῶν ἀνατολικῶν πολιτειῶν ὁμιλεῦσι δὲ χαμηλοφώνως καὶ σέβονται τὰς γυναῖκας, οἵαιδὴποτε καὶ ἂν ᾖσι. Προθύμως μασσῶσι καπνὸν, ἀλλὰ δὲν καπνίζουσιν ἐν τῇ ἀμάξῃ, ἐκτὸς εἰς κλειστήν τινα γωνίαν, ὑπάρχουσαν εἰς τινὰς ἀμάξας, ἢ εἰς τὰ ἱκρία. Χάριν τῶν καπνιζόντων ὑπάρχει προσέτι μικτὴ ἄμαξα μὲ δύο χωρίσματα, ὧν εἰς τὸ ἐν ἐμβλίνουσιν αὐτοί, εἰς δὲ τὸ ἄλλο τίθενται ἀπυσκευαί. Ἀμαξαί τινες εἰσὶ προωρισμέναι ἰδίως διὰ τὰς κυρίας, τὰς δεσποινίδας καὶ τοὺς ταύτας συνοδεύοντας ἄνδρας· διὰ τοῦτο ὁ σὺρ Φρέδεрик Μπρούς, ὅστις ἐπὶ πολλὰ ἔτη διετέλεσε πρεσβευτὴς τῆς Ἀγγλίας ἐν Ἀμερικῇ καὶ ἦν ἄγαμος, οὐδέποτε ἐταξείδευεν ἄνευ τῆς ὑπηρετρίας του. Ἐπεὶ γὰρ αὕτη θέσιν *Αἰάδη*, ὅπως λέγουσιν ἐν ταῖς Ἑνωμέναις Πολιτείαις, ὅπου τὰ ἐνδύματα δὲν εἶναι διακριτικὰ σημεῖα τῆς κοινωνικῆς τάξεως· ἄνευ δὲ τῆς γυναικὸς εὐχαρίστως θὰ τὸν παρέχωναν εἰς τὴν ἄμαξαν τῶν καπνιζόντων, ἥτις εἰς ὅλας τὰς σιδηροδρομικὰς γραμμὰς τῆς Ἀμερικῆς εἶναι ῥυπαρωτάτη καὶ ἀθλιωτάτη.

Ἐν τοιαύτῃ ἀμάξῃ ὁ ἐπιβάτης, οὐδόλως καταλαμβάνεται ὑπὸ πλῆξεως τὴν ἡμέραν, διότι δύναται νὰ περιφέρηται ἐλευθέρως—δὲν εἶναι, οὕτως εἰπεῖν, πεφυλακισμένος· ἀλλὰ τὴν νύκτα βαρύνεται καὶ ὑποφέρει. Ἐπειδὴ τὰ καθίσματα δὲν ἔχουσι στηρίγματα ἄνω τῆς κεφαλῆς, ἀποβαίνει ἀδύνατον νὰ κοιμηθῇ. Διὰ τοῦτο ἐγκαίρως ἐπενόησαν ἐν Ἀμερικῇ τὰ *sleeping-cars*, ἢ ἀμάξας τοῦ ὕπνου. Τὴν νύκτα εἰς τὸ μεταξὺ ἐκάστου διπλοῦ καθίσματος διάστημα θέτουσι στρώματα, αὐλαίαν κτλ. καὶ οὕτως αὐτοσχεδιάζουσι κλίνην (κοκέταν), ὁμοιάζουσαν πρὸς τὴν ἐν τοῖς ἀτμοπλοῖαις, ἀλλ' οὐσαν εὐρυτέραν καὶ ἐν ἀνάγκῃ ἔχουσαν δύο θέσεις. Ὁ διάδρομος μένει ἐλεύθερος· ἅμα δὲ τῇ ἡμέρᾳ, ἀφαιροῦσι τὴν κλίνην καὶ θέτουσιν εἰς τὸ κενὸν, τὸ ὑπάρχον εἰς τὴν ἄνω πλευρὰν τῆς ἀμάξης. Τὰς τοιαύτας ἀ-

μάξας καλοῦσι καὶ *palace-car* (παλάτιον ἄμαξαν) καὶ *silver-car* (ἄργυρον ἄμαξαν).

Αἱ ἐταιρεῖαι τῶν *sleeping cars* εἰσὶν ἀνεξάρτητοι τῆς ἐταιρείας τοῦ σιδηροδρόμου, ἐφ' οὗ διατρέχουσιν αἱ ἄμαξαι τῶν. Πληρώνουσι δὲ διὰ τὴν κυκλοφορίαν ταύτην τόσον κατὰ μίλλιον καὶ εἰσπράττουσι πρὸς τῶν ἐπιβατῶν 1 1/2 ἕως 2 δολλάρια τὴν νύκτα κατὰ κλίνην. Τὴν ἡμέραν, διαλυθείσης τῆς κλίνης, ὁ ἐπιβάτης τρεῖς τὴν θέσιν του καὶ ἔχει κατὰ συνέπειαν δύο καθίσματα. Ὑπάρχουσι χωρίσματα ὅλως ἰδιαιτέρα, ἔχοντα δύο ἢ τέσσαρες θέσεις καὶ ἐνίοτε αἰθουσα κεκλεισμένη, ἐν ᾗ δύναται νὰ διαμένῃ ὁλόκληρος οἰκογένεια. Ἐπὶ τῆς κλίνης κοιμάται τις καλῶς, ἐκτὸς εἰς τινὰς γραμμὰς, ἐν αἷς, διὰ τὴν κικὴν κατάστασιν τῆς ὁδοῦ, σείονται πολὺ οἱ ἐπιβάται. Οἱ πλείστοι τῶν κοιμωμένων ἐκδύονται, τὴν δὲ πρωΐαν ὁ μαῦρος, ὅστις ἐπιτηδεύει ὑπάρχει ἵνα φροντίζῃ διὰ τὴν εὐπρέπειαν τῆς ἀμάξης, τινάσσει τὰ φορέματα καὶ θαλίξει (λουστράρει) τὰ ὑποδήματα. Οἱ ἐπιβάται μεταβαλίνουσιν εἰς τὸ κοινὸν πλυντήριο, ὅπου ὑπάρχει σάπων, κτένιον, κάτοπτρον καὶ ψήκτρα διὰ τοὺς ὄνυχας. Χειρόμακτρον, στρεφόμενον περὶ κυλίνδρου, χρησιμεύει ἵνα ὅλοι ἀποσπογγίσωσι τὸ πρόσωπόν των. Εἰς τινὰς ἀμάξας ἕκαστος ἔχει ἴδιον χειρόμακτρον. Αἱ κυρίαί ἐν γένει ἔχουσιν ἰδιαιτέρον πλυντήριο. Οὐδεμίαν δὲ ἀταξίαν, οὐδεμίαν ἀγροικίαν παρατηρεῖται κατὰ τὴν κατάκλισιν καὶ τὴν ἐξέγερσιν, ἀλλὰ διάκρισις καὶ σέβας ἀμοιβαῖον, μάλιστα πρὸς τὰς κυρίας, σύμφωνα πρὸς τὰ ἀμερικανικὰ ἥθη.

Ἐπὶ τῶν σιδηροδρόμων τοῦ Ἑριέ, τοῦ Οὐδσων καὶ ἄλλων ὑπάρχει μεγαλητέρα πολυτέλεια ἐν ταῖς ἀμάξαις· εὐρηται δὲ καὶ ξενοδοχεῖον ἐν τῷ σιδηροδρόμῳ ἀπὸ Οὐδσων εἰς Τσίκαγο. Εἰς τὰ ὅπισθεν τοῦ *palace car* ὑπάρχει μαγειρεῖον, ὅπου παραμυθεῖται, καθ' ὅταν δῆποτε ὁ ἐπιβάτης θέλει ὦραν, πρῶγευμα, γεῦμα καὶ δεῖπνον, ἰχθὺς, κρέας, πτηνὰ τοῦ κυνηγίου, χόρτα, ζῦθον, οἶνον, τεῖ, καφέ. Τὸ κινητὸν τοῦτο

Ξενοδοχείον ἀκολουθεῖ ἤδη τὴν ἀπὸ Νέας Ὑόρκης εἰς ἅγιον Φραγκίσκον συνολκὴν, ὥστε ὁ ἐπιβάτης, ἂν θέλῃ, δύναται νὰ ταξιδεύῃ ἐπὶ ἑπτὰ ὅλας ἡμέρας, δίχως νὰ λάβῃ ἀνάγκην νὰ καταβῇ τῆς ἀμάξης.

Αἱ φορτηγοὶ ἅμαξαι εἶναι διαφόρων εἰδῶν, καὶ εἰς μὲν τὰς κλειστάς θέτουσι γεννήματα, ἄλευρα, κτλ., εἰς δὲ τὰς ἀνοικτάς ζῶα. Μεγάλα προφυλακτικὰ μέτρα λαμβάνονται ἵνα μὴ στενοχωρῶνται τὰ ζῶα καὶ ἵνα ποτίζωνται καὶ τρέφονται καλῶς καθ' ὁδόν· τοῦτο δὲ ὄχι δυνάμει τῆς προστασίας ἣν ὁ ἄνθρωπος ὀφείλει εἰς τὰ ζῶα, ἀλλὰ διότι χρησιμεύουσι πρὸς τροφήν καὶ τὸ καλὸν ταξείδιον καθιστᾷ τὸ κρέας τῶν ζώων καλλίτερον καὶ νοστιμώτερον. Ἄλλως τε δὲν εἶναι μικρὸν πρᾶγμα ἡ μεταφορά τῶν ζώων, διότι ταῦτα μεταφέρονται ἐξ αὐτῶν τῶν ἐνδοτάτων τοῦ Τεξᾶς, τοῦ Ἀρκανσᾶς καὶ τοῦ Κολοράδου. Οἱ ὁδηγοὶ (προβάτων, χοίρων, κτλ.) συνεχῶς συνοδεύουσι τὰ ζῶα, αἱ δὲ διάφοροι ἐταιρεῖαι πᾶσαν περιποίησιν παρέχουσιν εἰς τοὺς τραχεῖς αὐτοὺς χωρικοὺς.

Αἱ φορτηγοὶ ἢ δεξαμεναὶ πετρελαίου (oil tank-cars), ὥς κυρίως ἀπαντᾷ τις ἐπὶ τῶν γραμμῶν τῆς Πενσυλβανίας, τοῦ Ὀχίου καὶ τῆς πολιτείας τῆς Νέας Ὑόρκης, ἔχουσι σχῆμα ἴδιον, τοῦτέστι λείβητος ὀριζοντίου μὲ σιδηρᾶν φύλλον (λαμαρίναν)· εἰσὶ δὲ χωρητικότητος 85 βαρελίων πετρελαίου καὶ σχεδὸν ἀδύνατον νὰ καῇ τοιαύτη φορτηγός. Τὸ γέμισμα καὶ ἡ ἐκκένωσις γίνονται λίαν εὐκόλως.

Ὅλον τὸ ἐν ἐνεργείᾳ ὑλικόν, ἅμαξαι, δηλ., φορτηγοὶ, κτλ., ἀνήκει εἰς τὰς γραμμάς, ἐφ' ὧν κυκλοφορεῖ· ἀλλὰ τινὲς τῶν γραμμῶν τούτων ἐνοικιάζουσι τὸ ὑλικόν τῶν εἰς ἄλλας. Λαμβανομένου ὑπ' ἔψιν τοῦ ἀμερικανικοῦ χαρακτήρος, τοῦ μὴ ὄντος πάντοτε προβλεπτικοῦ καὶ ἀγαπῶντος νὰ τρέχῃ εἰς ὅλα, τὸ πρᾶγμα δὲν πρέπει νὰ φανῇ παράδοξον, ὅ δὲ τοιοῦτος θεσμὸς εὐδοκίμει παρὰ τοιούτοις χαρακτῆρσιν. Ἀφ' οὗ, λ. χ., κατασκευάσῃ σιδηρόδρομον, αἰφνης βλέπουσιν ὅτι δὲν ἔχουσι χρήματα

ἵνα ἐφρδιάσωσιν αὐτὸν μὲ τὸ ἀναγκαῖον ὑλικόν· καταφεύγουσιν ὅθεν εἰς ἄλλην ἐταιρείαν ἢ εἰς ἰδιώτην, ἔργον τοιοῦτον ἔχοντας, καὶ ἐνοικιάζουσι τὸ ὑλικόν αὐτό. Πολλοὶ γεννηματοέμποροι τοῦ ἐσωτερικοῦ ἐκμισθοῦσιν οὕτω συνολκὴν καὶ περίφημοι σχοινοβατῶν ἐταιρεῖαι εἰς τὸ αὐτὸ καταφεύγουσιν μέσον, χάριν περισσοτέρας ἀνέσεως καὶ οἰκονομίας.

Αἱ σκευοφόροι ἅμαξαι διακρίνονται διὰ τὴν τάξιν καὶ ἀκρίβειαν. Αἱ ἀποσκευαὶ τῶν ἐπιβατῶν ἐγγράφονται ταχέως καὶ ἀσφαλῶς καὶ ἀντὶ μικρᾶς δαπάνης παραδίδονται ὅπου δεῖ· σπανίως ζυγίζονται. Ὁ προϊστάμενος τῆς ὑπηρεσίας ταύτης ζυγίζει μὲ τὸ ῥάβδι, ἵνα μὴ χρονοτριβῇ, ἐὰν ἡ ἀποσκευὴ ὑπερβαίῃ τὰ 50 χιλιόγραμμα, ἅτινα πρέπει νὰ μεταφερθῶσι δωρεάν δι' ἑκαστον ἐπιβάτην. Τούτου γενομένου, προσκολλᾷ εἰς τὸν ἱμάντα ἢ τὴν λαβίδα τοῦ δέματός σου πλάκα ὀρειχαλκίνην, φέρουσαν ἀριθμὸν, τὸ ὄνομα τῆς γραμμῆς εἰς ἣν διευθύνεσαι καὶ ἐνίοτε τὸν τόπον τῆς ἀναχωρήσεως καὶ τῆς ἀφίξεως· σοὶ δίδουσι δὲ ἀντιστοιχοῦσαν πλάκα καὶ τάσας, ὥσας ἔχεις δέματα. Οὔτε δελτίον ἀπαιτεῖται, οὔτε ἐπιγραφή, οὔτε χαρτάσημον, οὔτε δικαίωμα στατιστικῆς. Πρὸ τῆς ἀφίξεως εἰς τὸν πρὸς ὃν ὄραν, ἄνθρωπός τις ἀνέρχεται εἰς τὴν συνολκὴν καὶ σοὶ ζητεῖ τὰ τσέκ (τραβήγματα, οὕτω καλοῦσι τὰς πλάκας αὐτάς) ἅτινα παραδίδεις, ἂν θέλῃς· οὗτος εἰς ἀντάλλαγμα σοὶ δίδει μικρὸν χάρτην, ἐν ᾧ ὑπάρχουσι σημειωμένα τὰ ποσὺν καὶ ὁ ἀριθμὸς τῶν δεμάτων σου. Πληρώνεις δὲ δι' ἑκαστον ἀνὰ 25 ἑκατοστὰ (ἐν τέταρτον τοῦ ἀμερικανικοῦ ταλλήρου), ἢ πληρώνεις μετὰ τὴν παραλαβὴν. Ἐὰν θέλῃς θέσιν εἰς λεωφορεῖον ἵνα μεταβῇς εἰς ξενοδοχείον ἢ εἰς τὴν δεινὰ συνοικίαν τῆς πόλεως, εἰς ἣν ἀφίχθης, ὁ αὐτὸς πράκτωρ σοὶ τὴν προμηθεύει ἀντὶ συνήθως 25 ἑκατοστῶν. Ὀλίγον μετὰ τὴν ἀφίξίν σου εἰς τὸ ξενοδοχείον ἢ τὴν οἰκίαν, σοὶ παραδίδονται αἱ ἀποσκευαὶ σου. Οὐδὲ ἐν λεπτὸν ὀφείλεις νὰ περιμείνης, οὐδὲ τὸ ἐλάχιστον νὰ κοπιᾷ

σης, οὔτε δῶρον νὰ δώσης εἰς τοὺς κομιστάς. Μὴ ὅμως ἐκ δυσπιστίας θελήσης ν' ἀποσύρῃς τὰς ἀποσκευάς σου μόνος, διότι θὰ ᾔται ὁ ἔσχατος. Σπάνιον ν' ἀπολεσθῇ ἀποσκευή ἐκ σφάλματος τοῦ πράκτορος ἢ τοῦ σιδηροδρόμου· ἐὰν διευθύνῃ ἀλλαχοῦ, ὁ τηλεγράφος ἐργάζεται καὶ ἡ ἀποσκευή εὐρίσκεται· ἂν δὲ ἀπολεσθῇ, δυνάμει τῶν τσέκ ἢ τοῦ ἀντιστοίχου χάρτου ἀποζημιῶσαι. Ὡς πρὸς τὰς ἀποσκευάς τὰς μεινάσας εἰς τοὺς σταθμοὺς καὶ μὴ ζητηθείσας, ἡ ἐταιρεία οὐδὲν δικαίωμα ἀπαιτεῖ διότι τὰς ἐφύλαξεν· ἂν ὅμως μετὰ ἐν ἑτοὺς καὶ μίαν ἡμέραν δὲν τὰς ἀπέσυρῃν ὁ κύριός των, πωλοῦνται ἐπὶ δημοπρασίας ὡς εἶναι καὶ εὐρίσκονται, δίχως ν' ἀνοιχθῶσιν. Οἱ ἀγορασταὶ τὰς ἐκτιμῶσι κατὰ τὸ ζύγιόν των καὶ ἀγοράζουσιν ἀναλόγως.

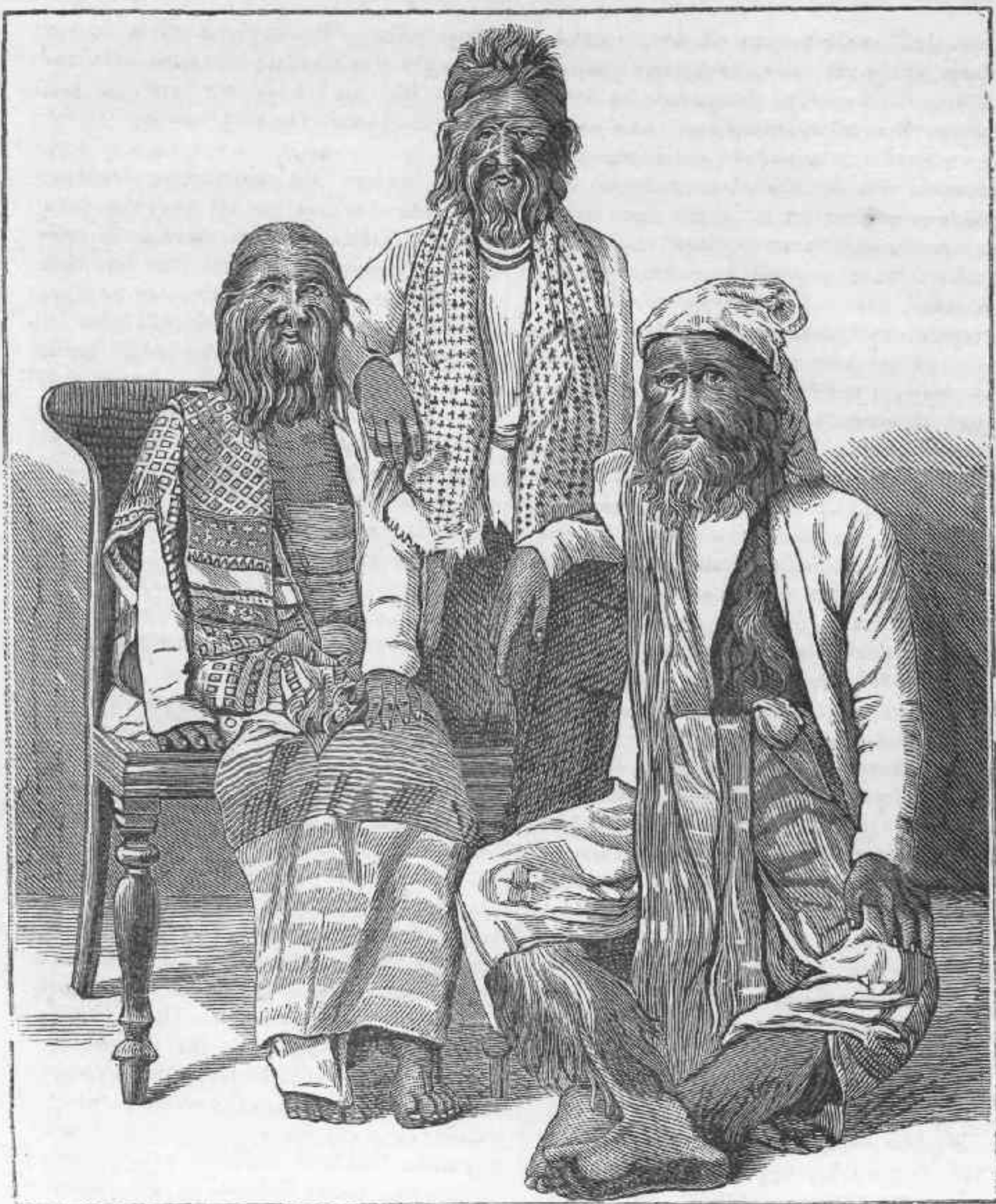
Κατὰ τε τὴν ἀναχώρησιν καὶ κατὰ τὴν ἀφίξιν τῶν συνοδικῶν οὐδὲν πρόσκημμα παρεμβάλλεται, οὐδεμία δυσχέρεια, οὐδεὶς φραγμὸς ἐν τοῖς σταθμοῖς, τὸ δὲ δημόσιον δύναται νὰ περιφέρηται ἐλευθέρως. Εἰσιτήρια δίδονται μέχρι τῆς τελευταίας στιγμῆς, οἱ δὲ φίλοι καὶ συγγενεῖς ὅσοι συνοδεύουσι τὸν ἐπιβάτην δύνανται ν' ἀκολουθήσωσιν αὐτὸν μέχρι τῆς ἀμάξης, ν' ἀναβῶσιν ἐπ' αὐτῆς καὶ νὰ ἀπαβῶσιν ἀκριβῶς καθ' ἡν στιγμὴν ἡ συνολικὴ τίθεται εἰς κίνησιν, βραδέως βαίνουσα. Εἰσιτήρια εὐρίσκει τις ἐν τοῖς ξενοδοχείοις καὶ ἐν τοῖς σταθμοῖς καὶ ἀλλαχοῦ, ὁ δ' ἐπιβάτης, ἂν θέλῃ, δύναται νὰ παραδώσῃ ἐκεῖ τὴν ἀποσκευὴν του καὶ οὕτω νὰ μεταβῇ εἰς τὸν σταθμὸν πάντῃ ἐλεύθερος.

Οὐδόλως ἔχεται ἀληθείας τὸ ὑπὸ πολλῶν ῥηθέν ὅτι ἐν τοῖς ἀμερικανικοῖς σιδηροδρομοῖς πολλὰ συμβαίνουν δυστυχήματα. Ὁ Κ. Σιμωνὲν ἀπὸ τοῦ 1868—1874 διέτρεξεν ὑπὲρ τὰ 32000 χιλιόμετρα σιδηροδρόμων καὶ οὐδὲν εἶδεν ἀπευκταῖον· οὐδεμία συνέβη ἐκτροχίασις καὶ σπανίως λίαν ἡ συνολικὴ καθυστέρησεν. Ἐκ δὲ τῶν ἐπισήμων ἐγγράφων συνάγεται ὅτι ἐπὶ τῆς μᾶλλον ἐπικινδύνου γραμμῆς ἐκ 3,922, 159 ἐπιβατῶν ἐντὸς ἐνὸς ἔτους εἰς μὲν ἐ-

φονεύθη, ἐπτὰ δὲ ἐπληρώθησαν. Τὰ αὐτὰ περίπου παρατηρήθησαν καὶ εἰς ἄλλας σιδηροδρομικὰς γραμμὰς· βέβαιον δὲ εἶναι ὅτι αἱ ἐταιρεῖαι λαμβάνουσι διάφορα μέτρα ἵνα μὴ πάθωσιν οἱ ἐπιβάται.

Ἡ ἐνέργεια τῶν σιδηροδρομικῶν ἐταιρειῶν δὲν εἶναι ἀπεριόριστος καὶ τὰ συμφέροντα τοῦ δημοσίου εἰσὶν ἐξησφαλισμένα κατὰ τὸ μᾶλλον ἢ ἥττον. Εἰς τὰς πλείστας τῶν ἀτλαντικῶν καὶ τῶν δυτικῶν πολιτειῶν ὑπάρχει ἐπίτροπος τῶν σιδηροδρόμων διοριζόμενος ὑπὸ τοῦ νομοθετικοῦ σώματος καὶ τοῦ δικητοῦ καὶ ὀφείλων νὰ ὑποβάλλῃ ἐτησίως ἐκθεσιν λεπτομερῆ περὶ πάντων τῶν ἀναγομένων εἰς τὴν ὑπηρεσίαν. Ἐν τῇ ἐκθέσει ταύτῃ ἀναφέρονται ἡ κατάστασις τῆς ὁδοῦ, τὰ κεφάλαια τῆς ἐταιρείας (μετρητὰ ἢ εἰς ὁμολογίας), τὸ ὑλικόν, τὸ μέρημα ὑπερ δίδεται ταῖς μετόχοις, ἡ φύσις καὶ ἡ ἀξία τῶν εἰς τοὺς μετόχους ἀνηκόντων ἀκινήτων κτημάτων, ὁ ἀριθμὸς τῶν μεταφερθέντων ἐπιβατῶν καὶ ἐμπορευμάτων, τὰ συμβάντα δυστυχήματα, τὰ παράπονα τοῦ δημοσίου καὶ τὰ μέσα δι' ὧν τοῦτο πρέπει νὰ ἱκανοποιηθῇ. Οἱ ἐπίτροποι οὗτοι εἰσὶν ὡς ἐπὶ τὸ πλεῖστον μηχανικοί· δύνανται ἄρα ἐν γνώσει ν' ἀποφανθῶσι περὶ παντὸς ἀφορῶντος τὸν σιδηροδρομὸν. Αἱ ἐκθέσεις τῶν δημοσιεύονται τακτικῶς κατὰ χιλιάδας ἀντιτύπων, διανεμομένων εἰς τοὺς γερουσιαστάς, εἰς τοὺς ἀντιπροσώπους τῶν πολιτειῶν καὶ εἰς πάντα, ὅστις ἤθελε ζητήσῃ. Εἰς τὴν πολιτείαν τῆς Μασσachusέττης ὑπάρχουσι τρεῖς ἐπίτροποι, ὧν ὁ εἰς, ὁ Κ. Φράνσης Ἄδαμ, εἶναι δημοσιογράφος ἐκ τῶν ἀρίστων.

Ἡ δαπάνη τῆς μεταφορᾶς διὰ τοῦ σιδηροδρόμου καταντᾷ ἡ αὐτὴ μὲ τὴν ἐν Εὐρώπῃ· τὸ χιλιόμετρον ἀναλογεῖ πρὸς 6 ἕως 9 ἑκατοστὰ τοῦ φράγκου διὰ τὸν ἐπιβάτην καὶ 5 ἕως 8 διὰ ἕκαστον τόννον πραγματειῶν. Οἱ ἀποστέλλοντες πραγματείας ἐκ τῶν ὁχθῶν τοῦ Μισισσιπή καὶ τοῦ Μισουρή εἰς Νέαν Ὑόρκην (ἐπὶ ἐκτάσεως 2400 χιλιομέτρων) εὐρίσκουσιν ἀκριβὲς τὸ ἀγώγιον αὐτό. Εἶδη τινὰ, ἥτοι τὰ σιτηρὰ, ἀ-



Ο ΣΟΥΗ ΜΑΩΝ, Η ΘΥΓΑΤΗΡ ΤΟΥ ΜΑΦΟΥΝ ΚΑΙ Ο ΕΚΓΟΝΟΣ ΤΟΥ.

τινα ἀποδεικνύονται τὸ κυριώτερον ἐμπό-
ρευμα ἐξαγωγῆς τῶν γεωργικῶν ἐκείνων
χωρῶν, δὲν συμφέρει οἰκονομικῶς νὰ στέλ-
λονται διὰ τοῦ σιδηροδρόμου, ἅμα μάλι-
στα ἢ εἰσοδία ἦναι μεγάλη καὶ αἱ τιμαὶ ἐκ-
πέσωσι· τότε δὲ συμβαίνει περίεργόν τι
συμφέρει μᾶλλον νὰ μεταχειρισθῶσι τὸν ἀ-
ρχαῖον ὡς καυστικὴν ὕλην (ἀφοῦ δια-
θρέψωσι τοὺς χοίρους) ἢ ν' ἀποστείλωσιν
εἰς Νέαν Ὑόρκην. Ἀπὸ τινων ἐτῶν οἱ γαιο-
κτήμονες τῶν δυτικῶν χωρῶν παρεπονέθη-
σαν διὰ τὴν τοιαύτην τῶν πραγμάτων κα-
τάστασιν, συνῆλθον εἰς συνδιάσκεψιν ἐν Ὁ-
χίῳ, Ἰλλινοῖς, Ἰνδιάνῃ, Ἰόδα, Μινεζότα,
Βισκονσίνῃ καὶ Μισουρή, προσέβαλαν τὰς
ἐταιρείας καὶ ἠπειλήσαν ὅτι, ἂν δὲν ἐπέλ-
θῃ ἐκπτώσις εἰς τὴν διατίμησιν, θὰ παύ-
σωσι τὰς μεταφορὰς, ὅπερ καὶ ἐπραγματο-
ποίησαν τινές. Αἱ πολιτεῖαι καὶ αὐτὴ ἡ
Γερουσία διέταξαν ἀνακρίσεις καὶ εἰσέτι τὰ
πνεύματα εἰσὶν ἐξημμένα· σκέπτονται δὲ
ἵνα κατασκευάσωσι σιδηροδρόμον κατ' εὐ-
θείαν ἀπὸ Τσίκαγον εἰς Νέαν Ὑόρκην, δια-
νύοντα τὴν ἀπόστασιν εἰς τρεῖς ἡμέρας,
ὥστε αἱ πραγματεῖαι νὰ πληρόνωσι τὸ
τρίτον τοῦ νῦν καταβαλλομένου ἀγωγίου.
Γίνεται πρὸς τούτοις σκέψεις νὰ βελτιώσωσι
τὸν ῥαῦν τῶν ποταμῶν καὶ τὰς διώρυχας,
ὥστε δι' αὐτῶν νὰ μεταφέρονται οἰκονο-
μικώτερον αἱ πραγματεῖαι. Οἱ Ἀμερικανοὶ
εἶναι δραστήριοι καὶ οὐδεμίαν ἀμφιβολίαν ὅτι
θὰ κατορθώσωσι τὰ πάντα.

N. E. F.

ΑΝΘΡΩΠΟΙ ΛΑΣΙΟΙ Η ΤΡΙΧΩΔΕΙΣ.

Ἐν τῷ Ὀμήρῳ ἀνεφέραμεν πρό τινος
περὶ ῥώσσου λασίου, μεταθέντος εἰς Πα-
ρισίους καὶ κληθέντος κυνᾶνθρώπου ἢ ἀν-
θρώπου-κυνός. Ὁ ἄνθρωπος ὅμως ἐκεῖνος
δὲν εἶναι ὁ μόνος λασίος ἢ τριχώδης, διό-
τι ὁλόκληρος τοιαύτη οἰκογένεια πρὸ μι-
κροῦ ἔτι ὑπῆρχεν ἐν Βιρμανίᾃ, τὸ δὲ περι-
εργότερον ὅτι ἡ δυσμορφία μετεδόθη εἰς

ΟΜΗΡΟΣ ΦΥΛ. Δ΄.)

τρίτην γενεάν. Ἡ οἰκογένεια αὕτη, ἥς πα-
ραθέτομεν τὴν εἰκόνα, σύγκειται ἀπὸ τὸν
πατέρα (εἰς τὰ δεξιά), τὴν θυγατέρα (εἰς
τ' ἀριστερά) καὶ τὸν υἱὸν ταύτης (εἰς τὸ
μέσον).

Τὸν πατέρα τῆς οἰκογενείας ταύτης,
Σουή-Μαὼν καλούμενον καὶ γνωστὸν ὄντα
εἰς τοὺς ἀνθρωπολόγους, περιέγραψε τῷ
1826 ὁ Κράουφορντ, ὡς καὶ τὴν θυγατέρα
τοῦ Μαφούν, ἑκτοτε καταστάσαν μητέρα.

Ἰδοὺ τί ὁ Κ. Κράουφορντ ἔγραψε τότε

«Ἀπὸ τῆς ἀφίξεώς μας εἰς Ἀβαν πολὺς
ἐγένετο λόγος περὶ ἀνθρώπου, ὅστις ὅλος
ἦν κεκαλυμμένος ἀπὸ τρίχας, καὶ ὅστις, ὡς
διετίνοντο, μᾶλλον ὁμοίαζε πρὸς πίθηκον
ἢ πρὸς ἄνθρωπον. Ἡ βεβαίωσις αὕτη, ἐφεί-
λω νὰ τῷ εἶπω, οὐδόλως ἦν βάσιμος· ἐπει-
δὴ δὲ ἐξεφράσαμεν τὴν ἐπιθυμίαν νὰ ἴδω-
μεν τὸ ἄτομον αὐτὸ, ὁ βασιλεὺς εὐηρεστή-
θη νὰ τὸ στείλῃ πρὸ ὀλίγων ἡμερῶν εἰς τὸ
ἐνδιαίτημά μας καὶ ὁ δόκτωρ Οὐάλλικ καὶ
ἐγὼ ἐλάβομεν ἀμέσως σημειώσεις περὶ αὐ-
τοῦ καὶ περὶ τῆς ἱστορίας του, ἣν ὁ ἴδιος
μας διηγήθη. Ὀνομάζεται Σουή Μαὼν
(*Shwe-Maon*) καὶ μας εἶπεν ὅτι εἶναι ἡλι-
κίας τριάκοντα ἐτῶν, κατὰγεται δὲ ἐκ τοῦ
δήμου Μάε-Γιόγκ-Γκάη (*Mae-Yong-Gye*),
ἀπέχοντος τριῶν μηνῶν πορείαν ἀπὸ τῆς
Ἀβας. Ὁ ἐγγχώριος ἀρχηγὸς Σαούμπονα εἶ-
χε παρουσιάσει αὐτὸν εἰς τὸν βασιλέα ὡς
περίεργόν τι, ὅτε ἦγε τὸ πέμπτον τῆς ἡ-
λικίας του ἔτος, ἑκτοτε δὲ ἔμεινεν εἰς Ἀ-
βαν. Τὸ ἀνάστημά του εἶναι ὅ ποδῶν καὶ
τριῶν δακτύλων, εἶον τοῦτέστιν ἔχουσι
κατὰ μέσον ὄρον οἱ Βιρμανοί. Τὸ σῶμά του,
παραβαλλόμενον πρὸς τὸ τῆς Ἰνδοκινεζι-
κῆς φυλῆς, οὗσης εὐρώστου, εἶναι ἀπαλὸν
καὶ ἀσθενές. Οἱ ὀφθαλμοὶ του εἰσὶν ὀφθαλ-
μοί, ἥττον ὅμως μέλανες ἢ τῶν πλείστων
Βιρμανῶν. Τὸ αὐτὸ συμβαίνει καὶ ἐπὶ τῶν
τριχῶν του, οὐσῶν λεπτοτέρων ἐπὶ τῆς κε-
φαλῆς καὶ ἥττον δασειῶν.

«Ἀπαν τοῦ ἀνθρώπου τὸ μέτωπον, αἱ
παρειαί, ἡ ῥίς, ὡς καὶ οἱ ῥώθωνες—ὅλον
τέλος τὸ πρόσωπον, ἐκτὸς τῶν χειλέων, εἶ-
ναι κεκαλυμμένον ἀπὸ λεπτὰς τρίχας, αἱ-