



Όργανα εἰς τὸ ὄρος τῶν Ἐλαιῶν, ἐπὶ τοῦ ἐκ Λιερπάλου εἰς Μαγνηστρίαν Σιδηροδρόμου.

Ἡ ΤΑΧΥΤΗΣ τοῦ ὁδοιπορεῖν λογίζεται δικαίως ἐν ἀπὸ τὰ κυριότερα χαρακτηριστικὰ τοῦ παρόντος αἰῶνος. Διὰ τῶν ἀτμοπλοίων καὶ τῶν σιδηροδρόμων ἠλαττώθη τὰ μέγιστα ἢ μεταξὺ ἀπομεμακρυσμένων χωρῶν διάστασις· αἱ γνώσεις μεταβαίνουναι ταχύτερον ἀπὸ τόπου εἰς τόπον, καὶ τῶν ἔθνων αἱ πρὸς ἀλλήλα σχέσεις κατορθύονται ἀσυγκρίτως εὐκολώτερον. Αἱ πραγματεῖαι μεταφέρονται εἰς ἀλιγώτερον χρόνον καὶ μὲ μικροτέραν δαπάνην· οὗτοι δὲ τῆς τιμῆς αὐτῶν ἐλαττωμένως, δύνανται τὴν σήμερον καὶ οἱ πτωχότεροι νὰ μεταλαμβάνωσιν ἀπὸ ἀναπαύσεως, αἵτινες πρότερον ἐλογίζοντο τῶν πλουσίων μόνον ἴδιαί.

Εἰς τὴν Τουρκίαν, εἶναι μὲν γνωστὰ πρό καιροῦ αἱ τῆς ἀτμοπλοίας ὠφέλειαι, ἀλλὰ θέλω τι μῆναι διὰ πολὺν ἀκόμη χρόνον ἄγνωστοι αἱ τῶν σιδηροδρόμων. Πῶς τῶντι νὰ ἐλπίσωμεν σιδηροδρόμους, ὅπου καὶ τῶν ἀμαχιτῶν δρόμων οἰσὶτι στερούμεθα; Ἀλλὰ δὲν εἶναι ἀμφιβολία, ὅτι ἡ εὐ-

τυχῶς ἀρξαμένη ἐν Τουρκίᾳ πρόδος θελεῖ συνεπιφέρει καὶ τὴν κατασκευὴν ἐντελεστέριον μέσων συγκοινωνίας παρὰ τὰ νῦν υπάρχοντα. Τοῦτο ἀπαιτεῖται πρὸς ἐμφύχωσιν τῆς γεωργίας καὶ τοῦ ἐμπορίου, καὶ θελεῖ συντείνει τὰ μέγιστα εἰς βελτίωσιν τῆς καταστάσεως τοῦ λαοῦ, καὶ εἰς οἰκισμὸν τῶν ἐκτεταμένων καὶ εὐκάρπων χωρῶν τῆς Εὐρωπαϊκῆς καὶ Ἀσιατικῆς Τουρκίας, αἵτινες τὴν σήμερον υπάρχουσι σχεδὸν ἔρημοι.

Ὅπου ὁ πολιτισμὸς ἔκαμε τὰς πλέον γιγαντιαίας προόδους, ἐκεῖ καὶ τὰ μέσα τῆς συγκοινωνίας ἔφθασαν εἰς ὑψηλότερον βαθμὴν ἐντελείας. Ἡ Ῥώμη τοπάλοι, δέσποινα σχεδὸν ὅλης τῆς οἰκουμένης, κατέβαλλε μεγίστους κόπους καὶ ἀδράς δαπάνας εἰς κατασκευὴν δρόμων καθ' ὅλην αὐτῆς τὴν ἐπικράτειαν· οἱ ἀξιολογώτεροι τῶν σημερινῶν δρόμων τῆς Ἰταλίας εἶναι τεβεμελωμένοι ἐπὶ τῶν ἀρχαίων Ῥωμαϊκῶν ὁδῶν, αἵτινες ἦσαν τόσον ἐντελῶς

κατεσκευασμένοι, ὥστε μετὰ τὴν παρέλευσιν δεκαπέντε ἑκατονταετηρίδων τινὰ μέρη σώζονται ἀκόμη, ἀκέραια. Τὴν σήμερον ἡ νῆσος τῆς Μεγάλης Βρετανίας, ἡ χώρα τοῦ μᾶλλον γεωργικοῦ, μᾶλλον βιομηχανικοῦ, καὶ μᾶλλον ἐμπορικοῦ λαοῦ τῆς γῆς, εἶναι αὐτὴ ἐκείνη, ὅπου τὰ μέσα τῆς συγκοινωνίας ὑπάρχουσι καὶ ἀφθονώτερα καὶ ἐντελέστερα. Ἄριστοι ἀμαξίτιοι δρόμοι, καὶ πολυάριθμοι διώρυγες, πρὸ πολλοῦ διατέμνουσι τὴν νῆσον κατὰ πᾶσαν διεύθυνσιν εἰς ταῦτα προσετέθησαν ἐσχάτως καὶ οἱ σιδηρόδρομοι, ὁ ἀριθμὸς τῶν ὑποίων, καθ' ἑκάστην αὐξάνων, προσάγει, καὶ, τρόπον τινὰ, ἐνώνει, τὰς πρώην ἀφιστάσας ἐπαρχίας καὶ πόλεις αὐτῆς.

Ὁ πρῶτος δημόσιος σιδηρόδρομος διὰ τὴν μεταφορὰν πραγματειῶν καὶ ἐπιβατῶν ἠνοίχθη ἐν Ἀγγλίᾳ τὸ φθινόπωρον τοῦ 1825, μεταξὺ Στόκτον καὶ Δάρλιγγτον εἶναι δὲ 25 μιλίων τὸ μῆκος. Ἀλλὰ 50 ἐνιαυτοὺς πρὸ τούτου ὑπῆρχον πάμπολλοι μικροὶ μεμονωμένοι σιδηρόδρομοι, ὡς ἐπιτοπλιῆστον ἐγγὺς τῶν ἀνθρακωρυχείων, χρησιμεύοντες εἰς τὴν μετακομιδὴν ἀνθράκων καὶ ἄλλων ὀρυκτῶν.

Ὁ δεύτερος μέγας σιδηρόδρομος ἐν Ἀγγλίᾳ ἠνοίχθη τὴν 1<sup>ην</sup> Σεπτεμβρίου, 1830, μεταξὺ τῶν πόλεων Λισερπάλου καὶ Μαγκεστρίας\*· ἐκτείνεται δὲ τριάκοντα ἐν μίλιον. Ἡ Μαγκεστρία, ἣτις ἐμπορεῖ δικαίως νὰ θεωρῆται ὡς τὸ μέγα βαμβακουργεῖον τῶν πλείστων μερῶν τῆς οἰκουμένης, λαμβάνει τὰς ἀκατεργάστους ὕλας ἀπὸ τὴν Λισερπάλον, καὶ πάλιν τὰς ἐξάγει διὰ μέσου αὐτῆς κατεργασμένας. Ὅθεν αἱ δύο αὐταὶ πολυάνθρωποι καὶ ἀξιόλογοι πόλεις ἔχουσιν ἀδιακόπους σχέσεις· καὶ μολοντί προὔπρχον μεταξὺ αὐτῶν δύο διώρυγες, ἦτον ὅμως εἰς ἄκρον ἐπιθυμητὴ αὐτῇ ἡ περιπλόν ἐυκόλυνσις τῆς συγκοινωνίας. Ἀρχήτερα τὸ ταξίδιον ἀπαιτοῦσε κατὰ μέσον ὄρον τριάκοντα ἕξ ὥρας· τώρα δὲ μόνον δύο.

Οἱ σιδηρόδρομοι ἀνάγκη πᾶσα νὰ ἦναι σχεδὸν ὅλων διόλου ἐπίπεδοι· ἀλλὰ τοῦτο διὰ νὰ κατορθωθῇ, ἀπαιτοῦνται ἄδραὶ δαπάναι καὶ κολοσσαῖα ἔργα. Πρὸς ἐκτέλεσιν τοῦ ἀπὸ Λισερπάλου εἰς Μαγκεστρίαν, ἐξωρύχθησαν δύο μακροὶ ὑπόγειοι δύνδοι, καὶ κατεσκάφησαν ἕξ λόφοι, ὡς ἐπιτοπλιῆστον διὰ στεροῦ βράχου ἀνυψώθησαν ἐκτεταμέναι κοιλιάδες, συνεπήχθη καὶ ἐστερεώθη βαλτωδιστάτη χώρα, καὶ ἐκδομήθησαν ἐξήκοντα τρεῖς γέφυραι. Ἐκ τῶν γεφυρῶν τούτων ὁ σιδηρόδρομος περᾶ ὑπὸ τὰς τριάκοντα· ἐπὶ εἰκοσιακτῶ περᾶ ἐπάνωθεν τῆς κοινῆς λεωφόρου, καὶ ἐπὶ πέντε δεκάβιβάζεται ὑπεράνω τῶν ὑδάτων ποταμοῦ τινός, διωρύγων, κλπ. Αἱ ἐπ' αὐτοῖς ἀδικοπορίαι γίνονται ταχύτατα. Μηχανή τις, ἀπὸ τρεῖς μόνον ἀνθρώπων ἐπιφορτισμένη, διέβη ὅλον τὸ διάστημα εἰς μίαν ὥραν· ἄλλη μηχανή, σύρουσα ἐξοπῖσω τῆς τριάκοντα ἀμάξιας, φορτωμένας ἀπὸ 164½ τόνους, δηλαδὴ ἀπ' ὀλόκληρον φορτίον ὄχι μικροῦ πλῆθους, ἐφθασεν ἐκ Λισερπάλου εἰς

Μαγκεστρίαν εἰς δύο ὥρας καὶ τριάκοντα τέσσαρα λεπτὰν ἕξ ὧν δεκαπέντε ἰδαπνήσει λαμβάνουσα ὕδωρ, κτλ. Εἰς τὸ μέρος τοῦ δρόμου τὸ διόλου ἐπίπεδον, προέβαιεν ἡ μετακινήτικὴ μηχανὴ εἴκοσι μίλια καθ' ὥραν.

Ἐκ τῶν προειρημένων δύο μακρῶν ὑπογείων περασμάτων ἡ ἐμπροσθεν εἰκονογραφία παριστάνει τὸ ἐν, ἡ μᾶλλον τὴν εἰς αὐτὸ εἰσοδον. Τὸ ἀπύτομον ὕψωμα, διὰ μέσου τοῦ ὑποίου ἡ δύνδος ἐλατομήθη, καλεῖται Ὄρος τῶν Ἑλαιῶν· τὸ ἐν αὐτῷ δὲ κατασκευασθὲν βαθὺ καὶ στενὸν χάσμα εἶναι ὑπὲρ τὰ δύο μίλια τὴν ἔκτασιν, καὶ εἰς τὸ βαθύτατον μέρος ἐβδομήκοντα πόδας ὑποκάτω τῆς ἐπιφανείας τοῦ ἐδάφους. Τετρακόσαι ὀγδοήκοντα χιλιάδες κυβικῶν ὑαρθῶν πέτρας ἐξωρύχθησαν ἀπὸ τὴν ἀνασκαφὴν ταύτην, καὶ ἐχρησίμευσαν εἰς κτίσιν γεφυρῶν, τοίχων, κλπ.

\* Ἴδε Ἀποθ. Τόμ. Β'. Σελ. 21.