

ΣΑΒΒΑΤΙΑΙΑ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΚΑΙ ΦΙΛΟΛΟΓΙΚΗ.

ΤΕΥΧΟΣ Α'. Ἀριθ. 37.

Σάββατον 19/31 Αὐγούστου 1878.

Τιμή 3 χαρτόγρασα.

Κωνσταντινούπολις 18/30 Αὐγούστου.

Η ΚΑΤΑΣΤΑΣΙΣ

ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΟΤΟΥΡΚΙΚΟΥ ΖΗΤΗΜΑΤΟΣ.

Ἡ *Τερτζουμάνι Χακικὰτ* δημοσιεύει ἐν τῷ φύλλῳ αὐτῆς τῆς τετάρτης τὸ κατωτέρω περὶ τοῦ ἑλληνοτουρκικοῦ ζητήματος ἄρθρον, συνοψίζον τὴν ἄποψιν ὑφ' ἣν κρίνουσιν αὐτὸ οἱ Τούρκοι καὶ ὡς κυβερνήσεις καὶ ὡς λαός. Ἡ ἄποψις αὕτη, τὸ καθ' ἡμᾶς, σφάλλεται κατ' αὐτὰς τὰς βάσεις. Ὁ πανελληνισμός—ἵνα μεταχειρισθῶμεν τὴν ἔκφρασιν τῆς τουρκικῆς ἔφημερίδος—εἶναι ὅλως διάφορος τοῦ πανσλαυτισμοῦ. Ὁ ἑλληνισμός δὲν εἶναι στοιχεῖον ξενικόν, ἐπιζητοῦν τὴν κατάκτησιν τῆς Ἀνατολῆς, ἀλλὰ τὸ ἰθαγενέστατον τῶν στοιχείων τῆς χώρας ταύτης, τὸ ἔχον ἐπ' αὐτῆς τὰ μᾶλλον ἀναμφίριστα ἱστορικὰ καὶ ἔθνικὰ δίκαια, τὸ διασώσασιν αὐτὴν ἀπὸ μυρίων ἐπιδρομῶν, τὸ διαμφισθητῆσαν αὐτὴν πρὸς τὴν τουρκικὴν κατάκτησιν, καὶ ἐπομένως καὶ δικαιοῦται καὶ ὀφείλει νὰ μεριμνᾷ ὅπως διατηρησῆ τὰ δικαιώματα ταῦτα ἀπὸ πάσης νέας ἐπιδρομῆς καὶ κατακτῆσεως, ἧτις ἤθελον, εἰ μὴ ἐκμηδενίσῃ, ἀλλὰ τοῦλάχιστον δυσχεράνει αὐτά. Τὰ δικαιώματα ταῦτα διεξεδίκησε διὰ τῶν ὀπλων ἐναντίον τῆς τουρκικῆς κατακτῆσεως ἐπὶ τέσσαρας αἰῶνας ὁ ἑλληνισμός καὶ δὲν δύναται νὰ ὑποκρυβῇ ὅτι καὶ σήμερον θὰ διεξεδίξει αὐτά, ἐὰν λόγῳ ὑπερτάτου πολιτικοῦ συμφέροντος δὲν ἐπέβαλον αὐτῷ νὰ συμβιβάσῃ φιλικῶς μετὰ τῶν ἀρχαίων κατακτητῶν, ὅπως σωθῆ ἡ Ἀνατολὴ ἀπὸ νέας καὶ ἰσχυροτέρας κατακτῆσεως. Τὸ ἐχέγγυον τῆς εὐκρανείας τοῦ ἑλληνισμοῦ πρὸς τὴν Τουρκίαν παρέχει αὐτὸ τοῦτο τὸ μέγα αὐτοῦ συμφέρον, συνδυαζόμενον πληρέστατα μετὰ τοῦ τουρκικοῦ συμ-

φέροντος. Ἡ νέα τῆς Ἀνατολῆς κατάκτησις—οὐδεὶς ἐχέφρων Τούρκος δὲν δύναται νὰ μὴ ὁμολογήσῃ τοῦτο—ἐποιήσατο ἐπ' ἐσχάτων μεγάλα βήματα, καὶ τοῦτο κυρίως διότι τὸ βαρὺ φορτίον τῆς ἀμύνης αὐτῆς ἀνέλαθε μεμονωμένη ἡ Τουρκία, διότι ὁ ἑλληνισμός καὶ πολιτικῶς καὶ φυσικῶς δὲν ἠδύνατο νὰ συνταχθῆ μετὰ τῆς Τουρκίας. Καὶ φυσικῶς μὲν καθόσον δὲν ἐδόθησαν αὐτῷ στοιχεῖα πρὸς ἀνάπτυξιν τῆς δεοῦσης ἀμυντικῆς δυνάμεως, πολιτικῶς δέ, διότι δὲν ἠδύνατο νὰ θυσιάσῃ εἰς τὴν Τουρκίαν τὰ ἱστορικὰ αὐτοῦ δίκαια, συμμαχῶν μετ' αὐτῆς οὐχὶ πρὸς διάσωσιν τῆς Ἀνατολῆς ἀπὸ νέας ξενικῆς ἐπιδρομῆς, ἀλλὰ πρὸς διατήρησιν τῆς τουρκικῆς κυριαρχίας ἐπὶ τῆς Ἀνατολῆς. Ἡ συνθήκη τοῦ Ἁγίου Στεφάνου καὶ ἡ τοῦ Βερολίνου ἤγαγον τὴν νέαν ξενικὴν κατάκτησιν εἰς τὰς πύλας τῶν χωρῶν, ἐφ' ὧν ὁ ἑλληνισμός ἔχει τὰ ἱστορικὰ καὶ ἔθνικα αὐτοῦ δίκαια, ἡ δὲ Τουρκία τὰ τῆς κατακτῆσεως καὶ τῆς κυριαρχίας. Ὁ κίνδυνος ἄρα εἶναι ἐπικείμενος, ἄμεσος κατ' ἀμφοτέρων. Ὁ ἑλληνισμός, ἀπέναντι τοῦ κινδύνου τούτου, δὲν δύναται νὰ τηρῇ τὴν παθητικὴν στάσιν, ἣν ἠδύνατο νὰ τηρῇ πρῶτον ἐφόσον μετὰ τῆς ξενικῆς ταύτης κατακτῆσεως καὶ τῶν ἑλληνικῶν χωρῶν ἐμεσολάβουν ὁ εὐρὺς Δούναβις, τὰ ὄχυράματα τῆς Βουλγαρίας καὶ ὁ Αἶμος. Τὸ ἔργον τῆς ἀπὸ κοινοῦ μετὰ τῶν Τούρκων ἀμύνης τῶν χωρῶν τούτων ἐπιβάλλεται αὐτῷ κατεπειγόντως. Ἄλλ' ἢ ἄμυνα αὕτη, ἧτις ἐστὶ κοινόν συμφέρον αὐτοῦ τε καὶ τῆς Τουρκίας, δὲν δύναται νὰ γείνη, εἰμὴ καταρτιζομένου ὁπωσδήποτε ἰσχυροῦ τινος καὶ συμπαγοῦς ἑλληνικοῦ βασιλείου καὶ ἱκανοποιημένων κατὰ τὸ δυνατόν καὶ ἄνευ ἐξασθενήσεως τῆς Τουρκίας, ὡς εὐστοχώτατα ἀπέδειξεν ὁ κύριος Βάδδινγκτων, τῶν ἑλληνικῶν δικαίων. Ἄλλ'

. ΑΝΑΛΕΚΤΑ.

ΤΑΞΙΔΙΟΝ ΕΝ ΑΕΡΙ. — Ὁ Χρόνος τῆς Νέας Ὑόρκης ἀρρηγέται προσεχῆς ἐν ἀέρι ταξείδιον τοῦ ἀτρομήτου καὶ ἐνθουσιώδους ἀεροναύτου κ. Σρύδερ, ὅπερ προτίθεται νὰ διακπεραιώσῃ δι' ἀεροστάτου ἀπὸ Νέας Ὑόρκης εἰς Λονδῶν. Ἡ κατασκευὴ τοῦ ἀεροστάτου δύναται νὰ ἴηαι συγκριτικῶς οὐχὶ τόσον ἐπίμοχος καὶ δυσχερής· τὸ ὕψος αὐτοῦ θὰ ἴηαι 91, ἡ δὲ διάμετρος 20 ποδῶν, καὶ τὸ σχῆμα ὅμοιον πρὸς τὸ σχῆμα κυλίνδρου λεπτυνομένου περὶ τὰ ἄκρα οὕτως, ὥστε ἐλαχίστην νὰ παρέχῃ ἀντίστασιν κατὰ ταχέαν διὰ τοῦ ἀέρος πορείαν.

Ἐν τῷ ἀεροστάτῳ χρήσις γενήσεται τῆς στερεοτέρας μεταξῆς, ἐσωτερικῶς μὲν περιβαλλομένης δι' ἐλαστικῷ κόμωος, ἐξωτερικῶς δὲ δι' ὑφάσματος ἐμβεβαπτιμένου ἐντὸς λινελαίου. Ὁ κ. Σρύδερ φρονεῖ ὅτι τὸ ἀερόστατον οὕτω παρασκευασθὲν θ' ἀπαιτήσῃ πρὸς ἐξόγκωσιν ὀλοκλήρους μῆνας· Ἐπὶ τὸ ἀερόστατον τεθήσεται στέγασμα ἐξ ἰσχυροῦ ὑφάσματος, δυνάμενον νὰ χρησιμεύσῃ ὡς προφύλαγμα ἐν περιπτώσει πτώσεως. Ἡ σκάφη ἀναρτηθήσεται ἀπὸ τῶν ἄκρων τοῦ στεγασματος περὶ αὐτὸ διὰ σχοινίων καὶ προτόνων. Τὸ μῆκος αὐτῆς ἔσται 19 ποδῶν ὡς καὶ τὸ τοῦ ἀεροστάτου, καὶ λεπτή περὶ τὰ ἄκρα, τὸ δὲ κεντρικὸν πλάτος 4 ποδῶν· ἐπὶ τῆς πρῶμνης αὐτῆς, ὁμοίως πρὸς ἀπλοῦν ἐκ λευκῆς πύκνης πλοιάριον, τεθήσεται πηδάλιον λίαν εὐκίνητον, ἐπὶ δὲ τῆς πρῶρας ἑλιξ κινουμένη δι' ἠλεκτρικῆς μηχανῆς καὶ ποιουμένη 1000—1500 στροφὰς κατὰ λεπτόν, αἵτινες δύναται νὰ παράσχωσι εἰς τὸ ἐνάξιον σκάφος ταχύτητα 45—46 μιλίων τὴν ὥραν.

Ὁ μεταξὺ ἀεροστάτου καὶ σκάφης κενὸς γῶρος ἔχει ὕψος 20 ποδῶν, πελώριον δὲ ζευγὸς πτερύγων, συνημμένων εἰς τὸ ἀνώτερον μέγα μέρος κατέχει μέρος τοῦ χώρου τούτου. Ἀπλῆ τούτων κινήσις δύναται ν' ἀνυφῶνῃ τὸ ἀερόστατον 30 πόδας ἐκάστοτε, καὶ ἐπειδὴ ἡ κινήσις αὕτη δύναται νὰ ἐπαναληφθῇ κατὰ πᾶν δευτερολεπτόν, ἐντὸς 30" ἄρα ἀνυψοῦται εἰς 1000 ποδῶν ὕψος, ὅτε ἡ ἑλιξ στρεβλωμένη κινεῖ τὸ ἀερόστατον μετὰ ταχύτητος καταπληκτικωτάτης.

ΤΟ ΕΚΔΙΚΗΤΙΚΟΝ ΤΗΣ ΧΕΛΙΔΟΝΟΣ. — Ἐν Βερὸνῃ ἐγένετο ἐκδίχσις χελιδόνος, ἐπιθεβαιωθεῖσα ὀρθαλομορφῶς. Στρουθίον εἰσῆλθεν εἰς τὴν φωλεάν χελιδόνος, ἥτις ἰδοῦσα ζητεῖ νὰ διώξῃ αὐτὸ, ἀλλ' ἐκεῖνο δὲν φεύγει. Ἐξέρχεται ἡ χελιδὼν, καὶ μετ' ὀλίγον ἐπιστρέφει ἐπὶ κεφαλῆς μεγάλης συνοδείας χελιδόνων. Παράδοξον τότε συνέβη· πᾶσαι αἱ χελιδόνες ὁρμῶσι, φέρουσαι γῶμα διὰ τοῦ βράμφου, εἰς τὴν ὀπὴν

τῆς φωλεᾶς, καὶ κλείουσιν αὐτήν. Οὕτω τὸ στρουθίον ἀπέθανεν ἐκ πείνης.

ΠΕΡΙΓΗΞΕΙΣ. — Αἱ τῶν πραγμάτων ἀνάγκαι καὶ ἡ πρὸς τὰς ἡδονὰς κλίσις ἐδημιουργήσαν τὴν γενικὴν ἀνάγκην ὁδοπορικῶν μέσων. Πάντες σήμερον περιηροῦνται καὶ πρὸς τοῦτο μεταχειρίζονται ὀχήματα, ἀμάξας, πλοιάρια διαφόρου εἶδους ἀναλόγως τῆς εὐπορίας αὐτῶν. Τὰς κνήμας, τὸ ὁδοπορικὸν τοῦτο μέσον, ὅπερ ἡ φύσις παντὶ ἀνθρώπῳ ἐδωρήσατο, μεταχειρίζονται εἰς ἐλάχιστα μόνον διαστήματα. Εὐκόλως δὲ δύναται τις νὰ παρατηρήσῃ εἰς τὰς μεγαλοπόλεις, ὡς ἐν Παρισίαις, ὅτι πλείονες ἐποχούνται ἢ ὅσαι ἐν ταῖς ὁδοῖς ὑπάρχουσι διαβάται. Στατιστικῆ δὲ γενομένη ἐπιστήμωος δίδει τοὺς ἐπομῆνους ἀριθμούς. Κατὰ τὸ παρελθὸν ἔτος τὰ λεωφορεῖα μετέφερον εἰς Παρισίους 113 ἑκατομμ. περιοδευτῶν, οἱ τροχιόδρομοι 28 ἑκατομμ., τὰ μικρὰ ἀτμόπλοια 6 ἑκατομμ. καὶ τέλος τὰ δημόσια ὀχήματα 26 ἑκατ. Εἰς ταῦτα προσθετέον καὶ τὰ ἰδιωτικὰ τῶν πλουσιῶν ὀχήματα. Ἐν γένει ὑπὲρ τὰ 200 ἑκατομμύρια, ἐν στρογγύλῳ ἀριθμῷ, περιοδευτῶν περιοδεύουσι διὰ τῶν γνωστῶν μεταφορικῶν μέσων. Ἐν τεράστιον τοῦτον ἀριθμὸν ἐν λεπτομερεῖα ἐξετάζοντες, ἐξάγομεν ὡς συμπέρασμα, ὅτι καθ' ἑκάστην ἐν Παρισίαις 5—6 ἑκατ. ταξιδιωτῶν μεταχειρίζονται διάφορα μεταφορικὰ μέσα. Ἐὰν δὲ παραβάλωμεν τὸν τελευταῖον τοῦτον ἀριθμὸν πρὸς τὰ διδόμενα στατιστικῆς, γενομένης τὸ 1829 εὐρίσχομεν ὅτι ὁ ἀριθμὸς οὗτος εἶναι πολλῷ ὑποδεέστερος, οὐδέποτε ὑπερβὰς τὰς 60,000, ὅπερ ἀποδοτέον εἰς τὴν ἔλλειψιν τῶν νέων μεταφορικῶν μέσων.

Γενικεύοντες τὰς λεπτομερεῖας ταύτας ἐφ' ἀπάσης τῆς Γαλλίας, βλέπομεν ὅτι ἡ ἐτησία διὰ τῶν σιδηροδρόμων κυκλοφορία τῶν περιηγητῶν ὑπερβαίνει 2 1/2 τὸν πληθυσμὸν τῆς Γαλλίας, ἥτις ἀνέρχεται εἰς 85 ἑκατομμ. ταξιδιωτῶν, ὧν ὑπὲρ τὰ 20 ἑκατ. παρίστανται ἐν τοῖς σταθμοῖς τῶν Παρισίων κατὰ τὴν ἀναχώρισιν καὶ ἐπιστροφήν. Ἐν δὲ τοῖς περίε τῆς μεγαλοπόλεως ταύτης παρατηρεῖται ἐτησία κυκλοφορία περιοδευτῶν 20 ἑκατομμυρίων ὡς ἔγγιστα. Ἄλλ' ἐὰν ἡ κυκλοφορία αὐξήσῃ ἐντὸς 50 ἐτῶν, ὡς ἠύξησεν κατὰ τὴν παρελθούσαν ἑκατονταετηρίδα, ἐλπίζομεν ὅτι νέα μεταφορικὰ μέσα ἐπινοηθήσονται καὶ τεθήσονται εἰς ἐνέργειαν οἱ ὑπόγειοι σιδηροδρόμοι, ἱκανοποιούντες νέας ἀνάγκας.

Ὁ ὑπεύθυνος Ε. ΠΑΠΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ.

ΤΥΠΟΙΣ ΒΟΥΤΥΡΑ ΚΑΙ Σ/ΑΣ.