

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

[ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ—ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΑ—ΚΑΤΑΣΤΑΤΙΚΗ]

ΑΘΗΝΑΪΚΗ ΥΔΡΟΝΟΜΗ.

Εἶναι παρατηρήσεως ἄξιον, ὅτι αἱ μεγάλαι τῶν μεσογείων πόλεις κείνται παρὰ τὰς ὄχθας μεγάλων ποταμῶν. Τὸ μὲν Λονδῆνον διαχωρίζεται ὑπὸ τοῦ Tames, οἱ δὲ Παρίσιοι ὑπὸ τῆς Seine, τὸ δὲ Βερολῖνον ὑπὸ τοῦ Spree, ἡ δὲ Βιέννη ὑπὸ τοῦ Δουνάβως, ἡ δὲ Πετρούπολις ὑπὸ τοῦ Newa. Οὕτω παρὰ τὸν ποταμὸν Βαβυλῶνος οἱ αἰγμάλωτοι τοῦ Ἰούδα ἔκλαυσαν ἐπὶ τὸ ἀναμνησθῆναι αὐτοὺς τῆς Σιών· ὁ δὲ Τίβερις σώζεται ἔτι ἐν τῇ αἰωνίᾳ πόλει, χωρὶς τὰ ὕδατα αὐτοῦ νὰ καταστῶσι θολώτερα ἐκ τῶν σακρῶν τοῦ παρὰ τὰς ὄχθας αὐτοῦ ὄδυρομένου Παπισμοῦ.

Ἡ χρησιμότης τοιούτων ὑδατίνων ἀρτηριῶν ἐξηγεῖται πρὸ πάντων ἐκ τῆς ἐπόψεως τῆς συγκοινωνίας, διότι δι' αὐτῶν τόποι, πολλὰ μίλια μακρὰν τῆς θαλάσσης κείμενοι, προσεγγίζουσιν αὐτὴν καὶ μετέχουσι ἀμέσως τῶν πλεονεκτημάτων τῆς. Ἐν τούτοις ὑπάρχει καὶ ἰδιαιτέρα ἐποψις, ἡ προμήθεια τοῦ ἀναγκαίου ὕδατος εἰς πυκνοὺς καὶ μεγάλους πληθυσμοὺς, τῶν ὁποίων ἡ ἐν γένει βιωτικὴ μεγίστη ἐξ αὐτοῦ καταναλίσκει ποσότητας. Δὲν εἶναι ἀδιάφορος γειτονία εἰς τὴν ἀνάπτυξιν τῆς πόλεως ἢ ἐκ τῆς φύσεως προικοδοτήσεις αὐτῆς διὰ τῆς μεγάλης π. χ. δυνάμεως τῆς ὑδατίνης κινήσεως τῶν παντοίων τῆς βιομηχανίας μηχανῶν. Ἡ φυτικὴ μάλιστα παραγωγὴ προηγείται τῆς ἐντάσεως τοιαύτης μηχανικῆς χρησιμοποίησεως τοῦ ρέοντος μεγάλου ὕδατων ὄγκου. Τὸ κλίμα καθίσταται εὐκραέστερον καὶ ἐν θέρει καὶ ἐν χειμῶνι. Τέλος αἱ ἄμεσοι ἀνάγκαι τῆς πόλεως θεραπεύονται ἐντελέστερον καὶ κατὰ σκοπὸν, διότι δὲν εἶναι ἐπίσης εὐκόλον πρᾶγμα ἢ προμήθεια τοῦ ἀ-

ναγκαίου ύδατος εις πόλιν άνυδρον, ὅπως τοῦ ἀναγκαίου σίτου εις πόλιν μὴ γεωργικὴν.

Μεταξὺ τῶν διαφόρων ἐπόψεων τῆς τοιαύτης τῶν τόπων ὑδρονομῆς, ἡ τελευταία, ἡ περὶ τὴν ἄμεσον ἦτοι τῶν πόλεων κατανάλωσιν, πρόκειται νῦν εις ἐξέτασιν ἐπὶ τῶν ὑδάτων τῆς Ἑλληνικῆς πρωτευούσης. Πόσον τὸ θέμα εἶναι περισπούδαστον, ἐξηγεῖ ὁ Ἀριστοτέλης ἐν τοῖς Πολιτικοῖς αὐτοῦ (4. 10), διότι θεωρεῖ ἀναπόφευκτον ἐν τῇ πόλει «ὑδάτων τε καὶ ναμάτων μάλιστα ὑπάρχειν πλῆθος οἰκεῖον καὶ ὕδασιν ὑγιεινοῖς χρῆσθαι, καὶ τούτου τὴν ἐπιμέλειαν ἔχειν μὴ παρέργως· οἷς γὰρ πλείστοις χρώμεθα πρὸς τὸ σῶμα καὶ πλειστάκις, ταῦτα πλείστον συμβάλλεται πρὸς τὴν ὑγίειαν.» Οὕτω κατὰ τὴν ἀπογραφὴν τοῦ 1870 ὁ πληθυσμὸς τῶν Ἀθηνῶν ἀνήρχετο εἰς 44 510· ὅσον δ' ἀφορᾷ τὸν κινητὸν ἐν αὐταῖς πληθυσμὸν, τὸ ἐμπόριον τῆς πόλεως, ἐξαιρουμένων τῶν μικρῶν (ἐξ Ἡπείρου ἰδίως καὶ Θεσσαλίας) τοῦ δρόμου πωλητῶν, ὀλίγους ἐξωθεν ἐλκύνει, ἐνῶ ἐτέρωθεν ἡ βιομηχανία, π. χ. ἡ οἰκοδομικὴ καὶ ἡ ὑπηρετικὴ τοῦ κράτους καὶ τῶν ἰδιωτῶν, ἰσχυρὰν ἀποτελεῖ ἐλκυστικὴν δύναμιν. Ὅπως καὶ ἂν ἔχη, ὁ ὅλος ἐν ἐνεργείᾳ νῦν πληθυσμὸς τῶν Ἀθηνῶν μετὰ τοῦ ἐν αὐταῖς στρατοῦ δύναται κατὰ προσέγγισιν νὰ ἀναβιβασθῆ μέχρι 55 000. Ὅποια εἶναι ἡ ἐξ ὕδατος προμήθεια τῆς πόλεως εἰς συντήρησιν τοῦ πληθυσμοῦ τούτου ;

Καθὼς παρατηρεῖ ὁ K. Dupuit, ἅμα ἡ εἰς ὕδωρ προμήθεια πόλεως τινος ἀναβαίνει εἰς 100 λίτρας καθ' ἕκαστον νυχθήμερον καὶ καθ' ἕκαστον (κατὰ μέσον ὄρον) κάτοικον, δὲν ὑπάρχει ἐν τῇ συνήθει τῶν πραγμάτων τάξις στερήσις, οὔτε πρὸς τὰς ἰδιωτικὰς, οὔτε πρὸς τὰς βιομηχανικὰς, οὔτε πρὸς τὰς δημοσίας ἀνάγκας. Τοιοῦτοτρόπως διὰ τὰς 55 000 τῶν ἐν Ἀθήναις ζώντων ἀπαιτοῦνται κατὰ πᾶν νυχθήμερον 5 500 000 λίτραι ὕδατος, ἦτοι 5 500 κυβικὰ μέτρα, ἐνῶ αἱ τελευταῖαι ὑδραυλικαὶ τῆς πόλεως ἐργασίαι ἀνεβίβασαν τὴν ποσότητα τοῦ ἐν αὐτῇ ὕδατος, κατὰ τοὺς πιθανωτέρους ὑπολογισμοὺς, εἰς 3 300 περίπου κυβικὰ μέτρα, ἦτοι 3 300

000 λίτρας. Ἐὰν διανείωμεν τὴν ποσότητα ταύτην μεταξὺ τῶν κατοικούντων τὰς Ἀθήνας, κατὰ μέσον ὄρον ἀναλογουῖσι πρὸς ἕκαστον κατὰ πᾶν νυχθήμερον 63 $\frac{1}{2}$ λίτρ. ὕδατος. Ποσότης οὐσιωδῶς μικρὰ, τῆς ὁποίας ἐν τούτοις ἡ σημασία ἀναφαίνεται ἐν τῇ συγκρίσει αὐτῆς πρὸς τὴν ἐν ἔτει 1860 καταμέτρησιν τοῦ Ἀθηναϊκοῦ ὕδατος εἰς 500 κυβ. μέτρα, ἦτοι 500 000 λίτρας, ἐξ ὧν, ὑποτιθεμένου ὡς ἀντιστοίχου πληθυσμοῦ 45 000, ἀνελόγουν πρὸς ἕκαστον κάτοικον μόλις 11 $\frac{1}{2}$ λίτραι. Ἡ πρόοδος λοιπὸν ἀναμφισβήτητος, ἀλλὰ συγχρόνως πόρρω ἐτι ἀπέχει τῆς ὀριστικῆς ἀναπτύξεως τῆς Ἀθηναϊκῆς ὑδρονομῆς, ὡς γενήσεται δῆλον ἐκ τῆς ἐπομένης ἐρεῦνης ἐπὶ τῶν ὑδατίνων τῆς πόλεως ἀναγκῶν.

Αἱ ἀνάγκαι αὗται, ὑπὸ βιομηχανικὴν ἐποψίν, διατελοῦσιν ἐτι ἐν σπαργάνοις. Ἐκτὸς τοῦ ἐν Ἀθήναις σιδηροδρομικοῦ σταθμοῦ ἡ παρουσία τοῦ βιομηχανικοῦ ἀτμοῦ μόλις ἀπὸ 2—3 ὑψηλῶν καπνοδόχων μαρτυρεῖται. Ἡ κεραμικὴ, ἡ βερσοδεψικὴ, ἡ βαφικὴ καὶ ἡ κλωστικὴ κατέχουσι πλείονα τόπον. Ἡ τελευταία μάλιστα, ἔνεκα τοῦ ὀσημέραι ἐπιτεινομένου κινήτου τῶν Ἀθηνῶν πληθυσμοῦ, πρὸ καιροῦ θὰ ἐξήρχετο τῶν ὀρίων τῆς οἰκογενείας, ἐὰν ἦσαν ὀργανισμένα δημόσια ἢ ἰδιωτικὰ πλυντήρια, τῶν ὁποίων ἐν τοσούτῳ ἡ τελειοποίησις ἐξαρτᾶται ἰδιαιτέρως ἐκ τῆς ἀφθονίας τοῦ ἀστικοῦ ὕδατος. Ἐν Παρισίοις τὰ τοιαῦτα πλυντήρια δαπανῶσι καθ' ἑκάστην 5 925 000 λίτρας ὕδατος.

Αἱ ἀνάγκαι τῆς καθαριότητος εἶναι στενωδῶς συνδεδεμέναι μετὰ τῆς ἀστυνομίας τῶν ὁδῶν. Εἰς τόπους π. χ. ἐν οἷς, ὡς ἐν Λονδίῳ, αἱ ἀκαθαρσίαι ὀδηγοῦνται ἐξ ἑκάστης οἰκίας δι' ἰδιαιτέρας ὑπονόμου εἰς τὴν γενικὴν ὑπόνομον, ἡ ὁδὸς φθάνει τὸ ἄκρον τῆς δυνατῆς καθαριότητος. Εἰς τόπους ὁμως, ὡς ἐν Ἀθήναις, ἐν οἷς αἱ ἀκαθαρσίαι τῶν οἰκιῶν ρίπτονται εἰς τὰς ὁδοὺς, τὸ πρῶνόν σάρωθρον δύναται μὲν νὰ ἀφαιρέσῃ τὰ ξηρὰ αὐτῶν, οὐχὶ δὲ καὶ τὰς ὑγρὰς ἐκρῦσεις αἵτινες ζυμόνονται μετὰ τοῦ ἐδάφους, ἵνα σχηματίσῃσιν οὕτω μεγάλην ἐστίαν μiasματικῆν. Ὅσοι τῶν κατοί-

κούντων τὰς μεγάλας ὁδοὺς τῶν Ἀθηναίων ἐπρόσεξαν εἰς τὰς διασταυρώσεις τῶν πολυπληθεστέρων τῆς πόλεως κέτρων, ἢ ἤξιωσαν ποτὲ νὰ ἐπισκεφθῶσι τὰς πυκνάς τοῦ λαοῦ συνοικίας, δύνανται νὰ μαρτυρήσωσι περὶ τῆς δυσωδίας, ἣτις μαιίνει τὸ καθαρώτερον τῆς γῆς κλίμα. Εἰς τοιαύτην περιστασιν ἡ ἀραιότης τοῦ πληθυσμοῦ ἡμῶν καὶ ἡ ιδιότης τοῦ κλίματος εἶναι ὄροι πολυτιμώτατοι διὰ τὴν κοινὴν σωτηρίαν ἀπὸ τῶν μεγάλων πέριξ ἐπιδημιῶν.

Ἡ καθαριότης τῆς Ἀθηναϊκῆς πόλεως πρέπει λοιπὸν νὰ μελετηθῇ καὶ ὑπὸ τὴν ἐποψιν τοῦ καταβρέγματος καὶ ὑπὸ τὴν ἐποψιν τοῦ πλυσίματος τῶν ὑδάτων (ἀνευ τοῦ ὁποίου τὸ κατάβρεγμα δύναται ἐνιαχοῦ νὰ κατασταθῇ μᾶλλον αἰτία μiasματικῆς ζυμώσεως), συγχρόνως δὲ καὶ ὑπὸ τὴν ἐποψιν πλήρους συστήματος δημοσίων οὐρητήρων. Τὰ μέρη τῆς πόλεως, ἐν οἷς πωλοῦνται ἐδώδιμα νωπά καὶ ὑποκείμενα εἰς σήψιν πολυπλασιάζονται μετὰ τῆς ἐπιθυμητῆς μὲν ζωηρότητος ἀλλὰ μετ' ἀνηκούστου ἀπροσεξίας. Τὰ ἐρρείπια π. χ. τῆς ἀρχαίας Στοᾶς, ἐν οἷς ὑπάρχει τὸ γενικώτερον τῆς πόλεως κρεωπωλεῖον, γίνεται αἰσθητὸν τῇ ὀσφρῆσει εἰς πλεόν τῶν χιλίων μέτρων ἀπόστασιν, ἢ δὲ ἀσήμαντος κρήνη, ἢ ἐν τῷ ἄκρῳ αὐτοῦ εἰρωνικῶς δεικνύουσα τὸ ἀμέσως φεῦγον ὑπογείως ὀλίγον αὐτῆς ὕδωρ, μαρτυρεῖ τὴν παρ' ἡμῖν μικρὰν ἐπὶ τοῦ ὄλου ιδέαν περὶ ἀγορανομικῆς καθαριότητος.

Ἐὰν ὑπολογίσωμεν τὸ ὕδωρ, ὅπερ ἡ πόλις τῶν Παρισίων δαπανᾷ καθ' ἕκαστον ἡμερονύκτιον διὰ τὴν καθαριότητα τῶν ὁδῶν τῆς, ἢ ποσότης αὐτοῦ ἀναβαίνει εἰς τὸν μέγαν ἀριθμὸν τῶν 149 900 000 λιτρῶν, ἐξ ὧν 28 000 000 διὰ τὸ κατάβρεγμα, 90 000 000 διὰ τὸ τρεῖς τῆς ἡμέρας ἐν θέρει καὶ δις ἐν χειμῶνι πλύσιμον τῶν αὐλάκων καὶ τῶν πεζοδρομείων τῶν ὁδῶν καὶ 1 900 000 διὰ τὴν καθαριότητα 483 δημοσίων οὐρητήρων. Οὕτως ὑπὸ τὴν ἐποψιν τοῦ πληθυσμοῦ ἀπαιτεῖται διὰ τὰς Ἀθήνας τὸ 34^{ον} τῆς ὑδατίνης ταύτης ποσότητος, ὅπως συντηρηθῇ τῆς πόλεως ἡ καθαριότης. Ὅταν ὁμως ληφθῶσιν ὑπ' ὄψιν ἡ σχετικῶς μειζων

ἔκτασις τῆς Ἑλληνικῆς πρωτεύουσος ἔνεκα τῆς ἀπ' ἀρχῆς χαλαρᾶς ἐκτελέσεως τοῦ σχεδίου αὐτῆς, τὸ σύστημα τῶν χωματίνων ὁδῶν τῆς, ἢ φύσις τοῦ ἀργιλώδους ἐδάφους τῆς, πρόσθετος δὲ καὶ ἐθνολογικᾶς τινας ἀπ' ἀρχαίων ἡμερῶν περὶ τὰς ὁδοὺς ἀμαρτίας (. . . Ἀριστοφάνους Ἀχαρνῆς 1 168—1 170), ἢ ἐν Ἀθήνας ἀναγκαῖα ὑδατίνη ποσότης διὰ τὰς ἐκτεθείσας τρεῖς κατηγορίας τῆς δημοσίας καθαριότητος δύναται εὐλόγως νὰ ἀναδιβασθῇ εἰς τὸ τριακοστὸν τῆς ἐν Παρισίοις καταναλώσεως, ἦτοι περίπου καθ' ἕκαστον νυχθήμερον εἰς 4 000 000 λίτρας, ἰσοδυναμοῦσας πρὸς 4 000 κυβικὰ μέτρα, ἐνῶ, ὡς ἐξετέθη, μόλις ἢ ἡμετέρα πόλις διὰ τῶν τελευταίων ὑδραυλικῶν ἔργων ἀνεβίβασε τὴν ὑδατίνην αὐτῆς προμήθειαν εἰς 3 300. Ἐὰν εἰς τὴν ιδέαν ταύτην τῆς καθαριότητος προσθέσωμεν καὶ τὸ ἐκ τῆς ἡμετέρας βιωτικῆς καθυστεροῦν ἐτι πλήρες σύστημα δημοσίων καὶ ιδιωτικῶν λουτήρων καὶ πλυντηρίων, δυνάμεθα νὰ σχηματίσωμεν γενικὴν τινα ιδέαν κατὰ τὸ μᾶλλον καὶ ἥττον ἀκριβῆ τῆς ὑπὸ τὴν ἐποψιν τῆς ἀστικῆς καθαριότητος μεγάλης ἐν τῷ τόπῳ ὑδατίνης ἀνάγκης. Ἀλλὰ ζεῖ τις, ὅπως δύναται. Προηγεῖται δὲ πάντοτε ἡ δίψα, ἔπειτα ἡ καθαριότης τῆς φαινομένης σαρκὸς, ἀκολούθως τῆς φαινομένης ἐνδυμασίας. Βαθμηδὸν καθαρίζεται καὶ τὸ ἐσωτερικόν, αἱ οἰκίαι πλύνονται ἐπιμελέστερον, ἡ καθαριότης ἐξέρχεται εἰς τὰς ὁδοὺς καὶ ὁ πολιτισμὸς δεικνύει τότε πόσον προώδυσεν ἡ ἀνθρωπότης. Θέλετε λοιπὸν νὰ κρίνητε περὶ τῆς κοινωνικῆς καταστάσεως δεδομένης πόλεως; Προσέξατε εἰς τὰς ὁδοὺς τῆς, διότι εἶναι τὸ ἀδόλον πόρισμα τῶν κοινωνικῶν αὐτῆς λόγων. Ὅταν ὁμως οἱ Θηβαῖοι διώριζον τὸν Ἐπαμινώνδαν ὁδοκαθαριστὴν, εἶμαι βίβαιος, ὅτι δὲν εἶχον ὑπ' ὄψιν τοὺς νεωτέρους Κυβερνήτας τῆς Ἑλλάδος, οἵτινες θὰ συνετρίβοντο ὑπὸ τοιαύτης αἰσχύνης!

Ὅπως καὶ ἂν ἔχη, ἡ ποσότης τοῦ Ἀθηναϊκοῦ ὕδατος εἶναι ἐπὶ τοῦ παρόντος ὄση ἀνωτέρω ἐξετέθη. Πῶς θέλει διανεμηθῇ μετὰξὺ τῶν ιδιωτικῶν καὶ δημοσίων ἀναγκῶν; Κατὰ τοῦτο ἡ ἐν Παρισίοις πρακτικὴ εἶναι ἀξία ἰδιαιτέρας

προσοχής, διότι ἐπὶ 280 000 000 λιτρῶν αἰ εἰς ἰδιαιτέραν χρῆσιν παραχωρήσεις ἀναβιβάζονται μέχρις 110 000 000. Ἐπομένως τὰ τρία περίπου πέμπτα τοῦ ὄλου ὕδατος ἀνήκουσιν εἰς τὴν δημοσίαν χρῆσιν καὶ τὰ δύο εἰς τὴν ἰδιαιτέραν. Ἡ ἀναλογία αὕτη δεικνύει μίαν μόνον ὄψιν τῆς διανομῆς τοῦ Ἀθηναϊκοῦ ὕδατος. Ὑποτίθενται λοιπὸν κρῆναι δημόσιοι καὶ καθαρισμὸς τῶν ὁδῶν δι' ὕδατος, ὅπερ ἤθελεν εἰσάξει ἐντὸς τῶν ὑπονόμων τῆς πόλεως τὴν ἀναγκαίαν δύναμιν πρὸς περαιτέρω ἐκροτῆν τῶν ἐν αὐταῖς στασίμων ἀκαθαρσιῶν.—Ἐν τούτοις ὑπάρχει καὶ ἕτερον σύστημα, τὸ ὁποῖον λειτουργεῖ ἐν Ἀγγλίᾳ μετὰ μεγίστης κανονικότητος. Ἀφοῦ δὲν ρίπτονται εἰς τοὺς αὐλάκας τῶν ὁδῶν ἀκαθαρσίαι, περιττὸς ὁ ἰδιαιτέρος καθαρισμὸς αὐτῶν. Μόλις δὲ δύο δημοσίας κρήνας καὶ ταύτας ἀσημάντους περιεῖχε τὸ Λονδῖνον μέχρι ἐσχάτων ἔτι· τὰ δὲ 3 $\frac{1}{4}$ ἑκατομ. τῶν κατοίκων αὐτοῦ ἐπλήρουν ὅλας τὰς ὑδατίνιας αὐτῶν ἀνάγκας ἐκ τῶν ἰδιωτικῶν τῶν οἰκιῶν καὶ τῶν καταστημάτων κρηνῶν. Τὸ Ἀγγλικὸν λοιπὸν σύστημα εἶναι πολέμιον τῇ ὑπὸ τοῦ δημοσίου ἢ τοῦ δήμου δωρεᾶ τοῦ ὕδατος καὶ πρέπει νὰ ὁμολογήσωμεν, ὅτι μετὰ τὸν πόλεμον καὶ πλουσίου πληθυσμοῦ οὐδεὶς ἔτι ἀπέθανεν ἐκ δίψης. Τὸ πᾶν ἐν τῷ συστήματι τούτῳ συνίσταται εἰς τὴν εὐθυμίαν τοῦ ὑπὸ τῆς δημοτικῆς ἀρχῆς πωλουμένου ὕδατος. Ἐὰν ἐπρόκειτο περὶ ἰδιωτικῆς ἐπιχειρήσεως, τοιοῦτο μονοπώλιον θὰ ἦτο φοβερόν· ἀλλὰ, προκειμένου περὶ δημοτικῆς, ὅλος ὁ σκοπὸς ἀποβλέπει τὴν ὑπηρεσίαν τοῦ κοινοῦ. Ἐν τῷ μεταξὺ φόροι τινὲς δημοτικοί, διὰ τὸν πολὺν κόσμον ἐπαχθεῖς καὶ ἀφηρημένοι, καθίστανται περιττοί· καθὼς δὲ λέγει ὁ K. Dupuit, τοιοῦτοι φόροι ἐν Λονδίῳ δὲν ὑπάρχουσιν, ἀλλ' ἕκαστος πληρώνει ἵνα ἔχη ὕδωρ, πληρώνει διὰ τὸ λιθόστρωτον τῆς ὁδοῦ του, διὰ τὸν καθαρισμὸν τῆς ὑπονόμου τῆς συνοικίας του κλπ. Πρὸς ἐκάστην οὕτω χορηγουμένην ὑπηρεσίαν ἀντιστοιχεῖ εἰδικὴ εἰσφορά, ἥτις δὲν φαίνεται ποτὲ δυσανάλογος, διότι ἀμέσως δύναται νὰ συγκριθῇ πρὸς τὴν ἐξ αὐτῆς ὠφέλειαν,

Διὰ τὴν παραγωγὴν καὶ διανομὴν τοῦ ὑπάρχοντος ἐν Ἀθήναις ὕδατος ἐδαπανήθησαν κατὰ τὴν ἐκθεσιν τῆς ἐπὶ τούτῳ διορισθείσης ἐπιτροπῆς δραχμαὶ 372 811, ἧτοι διὰ τὴν ἐπισκευὴν τοῦ ἀρχαίου Ἀδριανείου ὑδραγωγείου δρ. 60 476, διὰ τὴν δεξαμενὴν αὐτοῦ δρ. 20 477, διὰ τὸν μηχανικὸν δρ. 11 086, εἰς ἐφημερίδας (δημοσιεύσεις διάφοροι) δρ. 975 (!), εἰς συμβόλαια δρ. 322, εἰς χωροστάθμισιν (!) δρ. 34, εἰς ὑδρομαστευτικὴν κατὰ τὴν παρὰ τὸ Χαλάνδριον λεκάνην δρ. 664 καὶ εἰς σιδηροὺς σωλήνας δρ. 272 020. Πόσον μικροσκοπικὴ δαπάνη ἀπέναντι τῆς διὰ τὸ ὕδωρ τῆς Μασσαλίας καταβληθείσης ἐκ 58 $\frac{1}{4}$ ἑκατομμυρίων δραχμῶν! Τὸ σύστημα τῶν σιδηρῶν ὑδραγωγείων κατὰ πρῶτον ἤδη ἐφηρμίσθη ἐν Ἑλλάδι. Ἡ ἐν αὐτῷ οἰκονομία περὶ τὴν διαχείρησιν τοῦ ὕδατος προφανῆς, ὡς ἐπίσης καὶ ἡ κατὰ σκοπὸν βελτίωσις τῶν παντοίων αὐτοῦ χρήσεων. Ἐν τούτοις ὑφίσταται καὶ κίνδυνος τις ἐκ τῆς ἐπόψεως ταύτης. Τὸ ὕδωρ τῶν Ἀθηνῶν, (ἐὰν κρίνωμεν ἐκ τῆς σχετικῶς εἰς ὀλίγον διάστημα χρόνου μορφώσεως ἐν ταῖς προηγουμένοις ὑδραγωγαῖς ὀγκωδῶν ἐκ πάρου σωμαίων), πιστὸν εἰς τὴν ἐκ τῆς μαρμαρίνης Πεντέλης κατὰ πᾶσαν πιθανότητα καταγωγὴν του, συνοδεύεται ἐξ ἱκανῆς κατὰ τὸ μᾶλλον καὶ ἤττον ποσότητος τιτανώδους ὕλης, δυναμένης νὰ φέρῃ οὐσιώδεις μεταβολὰς ἐντὸς τοῦ ἐσωτερικοῦ τῶν σωλήνων, κατὰ τὸ πλεῖστον μικρᾶς ὄντων διαμέτρου. Ὁ φόβος οὗτος εἶχε καταλάβει ἄλλοτε καὶ τὴν ἐν Μασσαλίᾳ ὑδραγωγίαν, διότι τὸ ὕδωρ τοῦ ποταμοῦ Durance, ἤρχετο πάντοτε εἰς κατάστασιν θολερᾶν. Ἀλλὰ παρετηρήθη, ὅτι ἡ δύναμις τοῦ ὕδατος ἦτο ἰσχυρὸν καὶ διηνεκὲς ἐφόδιον εἰς αὐτοκαθαρισμὸν τῶν σωλήνων. Τῷ ὄντι, ὅταν τὸ μεταγόμενον εἰς Μασσαλίαν ὕδωρ εἶναι τοσοῦτον, ὥστε πρὸς ἕκαστον κάτοικον ἀντιστοιχοῦσι 575 λίτραι, εὐνόητος εἶναι ἡ δύναμις τῆς ἐκ τῶν σωλήνων ἐκπομπῆς τῶν στερεῶν μορίων. Ἀλλ' ἐν Ἀθήναις τὰ πράγματα δὲν ἔχουσιν οὕτως· διότι, ὡς προεξέτεθη, μόλις ἐκ τοῦ ὕδατος αὐτῶν ἀναλογοῦσιν 63 $\frac{1}{4}$ λίτραι πρὸς ἕκαστον κάτοικον. Τοιοῦτοτρόπως ἡ ἀνεύρεσις νεωτέ-

ρων υδάτων συνδέεται οὐ μόνον πρὸς τὰς καθ' ὄλου ἀνάγκας τῆς πόλεως, ὁσημέραι ἐπιτεινομένης ἀναλόγως τῆς προαγωγῆς αὐτῆς εἰς πολιτισμὸν, ἀλλὰ καὶ πρὸς τὴν συντήρησιν αὐτῆν τοῦ ἐπὶ αἰσίοις ἀποκτηθέντος ὑδραγωγείου.

Ἐπὶ γενικὴν ἐποψιν ἡ ὑδρομαστευτικὴ διὰ τὴν Ἑλλάδα δὲν ἐξῆλθεν ἔτι τοῦ ἐκ τῆς παρελθούσης περιόδου στενοῦ τῆς ἐμπειρίας κύκλου. Μολονότι ἐνιαχοῦ ἐπεδείξατο σταθερὰ σημεῖα ἐνεργείας, ὡς μαρτυροῦσιν Ἀρχαδικὰ τινὰ ὕδατα καὶ ἕτερα κατὰ τὸν Κορινθιακὸν κόλπον, ἐπὶ τοῦ ὄλου ἢ πρωτεύουσα τοῦ Ἑλληνικοῦ κράτους κέκτηται τὰ πρῶτα δικαιώματα εἰς ἐπιστημονικὴν πρόοδον, ἣτις οὐσιωδῶς καθυστέρει. Τοιοῦτοτρόπως ἐξηγεῖται τίνος ἕνεκα μένει γράμμα κενὸν ἢ πληροφορία τοῦ Πλάτωνος, ὅτι ἐν μηνὶ Ἰουλίῳ ὁ Σωκράτης μετὰ τῶν μαθητῶν αὐτοῦ ἠναγκάζετο νὰ ἀναζητήσῃ τὸ πέρασμα τοῦ Ἰλισσοῦ, ὅπως, μέχρις ἀστραγάλων διαβαίνοντες τὸ ρεῦμα αὐτοῦ, φιλοσοφῆσωσιν ὑπὸ τὴν σκιάν τῶν ἀπέναντι μεγαλοπρεπῶν πλατάνων. Σήμερον ὁ Ἰλισσὸς ἐξαφανίζεται ἐντὸς κοίτης πλήρους ἐξ ἄμμου καὶ λίθων. Τίς οἶδε, ἂν τὰ πολλαχού τοῦ χθαμαλοῦ καὶ πρὸς δυσμὰς ἀποκλίνοντος λαιμοῦ, τοῦ ἐνοῦντος τὸν Λυκαβητὸν μετὰ τῆς Ἀκροπόλεως, παρατηρηθέντα ἐν τοῖς θεμελίοις τῆς πόλεως ὑπόγεια ὕδατα, δὲν εἶναι παρεκβάσεις τοῦ ἀρχαίου ὕδατος τοῦ Ἰλισσοῦ, ἀποτελέσματα πτώσεων καὶ ἐσωτερικῶν κατακρημνίσεων, τὰ ὅποια, ἐξηγούμενα διὰ τοῦ ἀφθόνου τῆς «Ἀγίας Τριάδος» ὕδατος δύνανται νὰ χρησιμοποιήσωσιν εἰς μεγάλην διὰ τοῦ Ἀθηναϊκοῦ γηλόφου ὑδραγωγίαν. Ἡ ἐξακολούθησις τῆς ἀνακαλύψεως τῶν ἰχνῶν τῆς ἀρχαίας ὑδρονομίης θέλει ἐξ ἁπαντος ὁδηγήσῃ μέχρι τῆς ἐποχῆς ἐκείνης, καθ' ἣν τὸ Ἀθηναϊκὸν ὕδωρ συνετήρει τόσον θαλερὰ προάστεια καὶ ἐπλήρου τὰς ἀνάγκας ἀστικοῦ πληθυσμοῦ ἀνωτέρου τῶν 180 000 ἀνθρώπων (Boeckh Πολιτικὴ Οἰκονομία τῶν Ἀθηναίων 1,7). Τοιοῦτοτρόπως, ἀναδιφῶσα τὴν ἐσκαπασμένην ὑπὸ τὰ χῶματα ἀρχαίαν τέχνην, ἢ νεωτέρα ὑδρομαστευτικὴ δύναται πιθανῶς νὰ φθάσῃ εἰς μεγάλας κατὰ τὸ Πεντελικὸν ὑπογείους δεξαμενάς,

διότι δὲν εἶναι εὐεξήγητος ἄλλως ἢ ἐντὸς κώνου ἀνεστραμμένου ἐπὶ τῆς μεσημβρινοανατολικῆς κλίσεως τοῦ ὠραίου τούτου τῆς ἡμετέρας γῆς ὄρους ὑπαρξίς μικρᾶς λίμνης (ὀνομάζεται Θαλάσσι), τῆς ὁποίας αἱ ἀπὸ πάσης ἀνωθιᾶς ἀνεξάρτητοι ὄχθοι καὶ τὸ καθαρὸν καὶ διαρκὲς ὕδωρ μαρτυροῦσι προφανῶς ὑπόγειον τὴν εἴσοδον καὶ τὴν ἐξοδον αὐτοῦ. Τέλος τὸ μεταξὺ τῆς ὀπισθεν τοῦ Λυκαβητοῦ ὀρεινῆς σειρᾶς, τοῦ Πεντελικοῦ καὶ τοῦ Ἰμμηττοῦ ἀναπτυσσόμενον πεδίων δεικνύει ὑπὸ τὸ ἔδαφος αὐτοῦ σταθερὰ σημεῖα ὑδάτων στασίμων, ἵνα δι' ἀρτεσιανοῦ φρέατος, τὸ ὁποῖον ἢ νεωτέρα τέχνη κατέστησε ἥττον δαπανηρὸν, ἀναβιβασθῇ ἢ ἀποπλυμένη εἰς μάρτην ὑδατίνην αὐτὴ δύναμις εἰς χρῆσιν τόσον δημιουργικὴν πρὸς τὰς ἐκατέρωθεν τοῦ Λυκαβητοῦ ἐκτάσεις τῆς πόλεως καὶ τῶν περιχώρων αὐτῆς.

Βεβαίως πάντα ταῦτα προϋποθέτουσι σπουδαίας δαπάνας, τῶν ὁποίων τὰ μέσα ἢ ἀνὸρθωσις τῆς δημοτικῆς τῶν Ἀθηναίων πίστεως προώρισται νὰ εὔρη ἐκ τῶν πανταχόθεν δεικνυόντων ἡμῖν τὴν κερδοσκοπικὴν αὐτῶν φυσιογνωμίαν αὐστηρῶν ὀπωσοῦν κεφαλαίων.

ΧΗΜΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ.

Ὁ νόμος τῆς 26 Αὐγούστου 1873 ἀπῆλλαξε παντὸς τέλους τὴν μέχρι δεδομένης ποσότητος εἰσαγωγὴν διαφορῶν εἰς χρῆσιν τῆς χημικῆς βιομηχανίας προϊόντων, μεταξὺ τῶν ὁποίων διακρίνονται 80 000 ὀκάδες θειικοῦ ὀξους (κοινῶς ἐλαίου τοῦ Βιτριολίου). Τὸ ὄξυ τοῦτο κατέχει τοιαύτην θέσιν ἐν τῇ βιομηχανίᾳ, ὥστε, καθὼς παρατηρεῖ ὁ K. A. Chevallier, ἢ ἀνάπτυξις τῆς παραγωγῆς αὐτοῦ καὶ ἢ ἐλάττωσις τῶν πρὸς ταύτην δαπανῶν εἶναι σημεῖον ἀσφαλέστατον τῆς γενικῆς ἐν τῇ ἐθνικῇ βιομηχανίᾳ προόδου. Ἐθεωρήθη μάλιστα, ὅτι ἀναλόγως τοῦ ποσοῦ τῆς κατανα-

λώσεως του θειικού οξέος προβιβάζεται και ο βαθμός του πολιτισμού των νεωτέρων λαών.

Τὸ βέβαιον εἶναι, ὅτι ἡ χρῆσις τοῦ οξέος τούτου εἶναι πολυσήμαντος. Ἐνῶ εἶναι τὸ κύριον στοιχεῖον εἰς παραγωγὴν πλήθους ἄλλων οξέων, ὡς τοῦ γλωρυδρικοῦ, ἄζωτικοῦ, φωσφορικοῦ κλπ. καὶ πλείστων χημικῶν προϊόντων, ὡς τῆς θειικῆς σόδας, ποτάσης κλπ. χρησιμεύει, λέγει ὁ K. Girard, ὡς κοινὸς ἄξων, περὶ ὃν στρέφεται τὸ σύνολον τῶν χημικῶν τεχνῶν. Θερμαινόμενον τὸ οξὺ τοῦτο μετὰ τοῦ ἁλατος παράγει τὴν θειικὴν σόδα καὶ τὸ γλωρυδρικὸν οξὺ, ἅτινα ἀποτελοῦσι τὴν κυρίαν βᾶσιν τῆς σαπωνοποιίας, τῆς ὑαλουργείας, τῆς χαρτοποιίας, τῆς λευκαντικῆς, τῆς βαφικῆς κλπ. Θερμαινόμενον μετὰ τοῦ νίτρου παράγει τὸ νιτρικὸν οξὺ, τὸ κύριον ἦτοι ὄργανον τῆς οξυδώσεως, δι' οὗ σχηματίζονται αἱ μεγαλοπρεπεῖς ἐκεῖναι χρωματιστικαὶ ὑλαί, αἵτινες προκαλοῦσι τὸν θαυμασμόν π. γ. ἐπὶ τῶν μεταξωτῶν. Διὰ τοῦ θειικοῦ οξέος ἀποχωρίζονται καὶ στιλβοῦνται τὰ μέταλλα, καθαρίζονται τὰ ἔλαια, ἐνεργεῖται ἡ κηροποιία καὶ δημιουργεῖται ἡ μεγάλη ἐκεῖνη σειρά τῶν χημικῶν προϊόντων, τῆς ὁποίας τὴν συνδρομὴν πανταχόθεν ἐπιζητεῖ ἡ νεωτέρα βιομηχανία ἀπὸ τῆς γεωργίας, εἰς ἣν δύναται νὰ χρησιμεύσῃ ἀντὶ λιπάσματος καὶ τῆς βυρσοδεψικῆς, τῆς ὁποίας ἐξοιδάινει τὰ δέρματα, μέχρι τῆς ἱατρικῆς, τὴν ὁποίαν ὡς φάρμακον ὑπηρετεῖ. Ἐν ἐνὶ λόγῳ τὸ θειικὸν οξὺ θεωρεῖται ὡς ὁ ἡγεμὼν ὀλοκλήρου τῆς χημικῆς βιομηχανίας.

Τὸ οξὺ τοῦτο σπανίως εὐρίσκεται ἐν τῇ φύσει εἰς καθαρὰν κατάστασιν. Ὁ K. Arthur Mangin παρατηρεῖ ἐν τῷ Παγκοσμίῳ Ἐμπορικῷ Λεξικῷ, ὅτι ἀπαντᾶται εἰς τὰ ἡφαιστειογενῆ περίχωρα τῶν ἐν Τοσκάνῃ Tuffioni, εἰς τὸν ἡφαιστειογενῆ χεῖμαρρον Rio-Vinagre τῶν Ἀνδεῶν τῆς Ἀμερικῆς, καὶ ἐπὶ τῶν Κορδελλιέρων εἰς ὕψος 3 800 μέτρων ἄνω τῆς ἐπιφανείας τῆς θαλάσσης. Ἡ βιομηχανικὴ ἐν τούτοις χρησιμότης αὐτοῦ συνδέεται πρὸς τὴν ἐξαγωγὴν του ἐν τῶν μεθ' ὧν εἶναι συνδεδεμένον ὑλῶν. Ὡς πρώτη τοιαύτη ὕλη

πρέπει νὰ θεωρηθῇ τὸ θεῖον. Πρὸ τεσσαράκοντα ἐτῶν 20 000 τόνοι Σικελικοῦ θείου ἐκαίοντο ἐπὶ καμίνου, ἥτις μετῆγεν ἐντὸς μολυβδίνων δοχείων τὸ παραγόμενον οὕτω θειικὸν οξὺ. Ἀλλ' ἡ πρόοδος τῆς βιομηχανίας ὑπῆρξεν ἔκτοτε τοσαύτη, ὥστε ἡ ποσότης τοῦ καιομένου θείου ἔπρεπε νὰ ὑπερδεκαπλασιασθῇ, ἐνῶ ἡ νόσος τῶν ἀμπέλων μεγίστας κατὰ τὴν τελευταίαν εἰκοσιπενταετίαν ἀπαιτεῖ ποσότητας κατὰ τοῦ ὠιδίου, ὅπερ καταστρέφει τὸν περιλημμένον τῷ Βάκχῳ καρπόν. Ἡ χρῆσις αὕτη τοῦ θείου πρωτεύει. Οὕτως, ἐνῶ π. γ. πρὸ ἐτῶν δραστηρίως καλλιεργοῦνται τὰ θεωρυχεῖα τῆς Μήλου, οἱ γενικοὶ πίνακες τοῦ Ἑλληνικοῦ ἐμπορίου οὐδεμίαν θείου ἐξαγωγὴν μαρτυροῦσιν, οὕσης ἐτέρωθεν τῆς εἰσαγωγῆς πάντοτε ζωηρᾶς, εἰς περίπτωσιν καθ' ἣν εἰσέτι δὲν ἀπεκατέστη παρ' ἡμῶν ἡ τῆς παραγωγῆς τοῦ θειικοῦ οξέος βιομηχανία.

Ἐδέησε λοιπὸν ἡ βιομηχανία αὕτη νὰ ἀποτανθῇ εἰς ἄλλην ἀφθονωτέραν ὕλην μετὰ διαφόρους δὲ ἀποπειράς, κατὰ τὸ μάλλον καὶ ἦττον εὐτυχεῖς, τὸ πλείστον τοῦ θειικοῦ οξέος παράγεται νῦν ἐκ τοῦ πυρίτου λίθου, ὅστις, σύνθετος ὢν ἐκ θείου καὶ σιδήρου, ὑπολογίζεται, ὅτι χορηγεῖ εἰς τὴν χημικὴν βιομηχανίαν 600 000 τόνους, ἐκ τῶν ὁποίων καὶ τοῦ συμπληρωτικῶς πλέον λειτουργοῦντος θείου προσφέρεται εἰς τὴν ἐνιούσιον τῆς Εὐρώπης ἐργασίαν ἡ κολοσσαῖα ποσότης 800 000 000 χιλιομέτρων θειικοῦ οξέος, τοῦ ὁποίου δύο μὲν εἶδη γνωρίζει ἡ ἐμπορικὴ κυκλοφορία, τὸ Ἀγγλικὸν καὶ τὸ Γερμανικὸν (Nordhausen), τὸ ἡμέτερον δὲ Κοινοβούλιον διὰ τοῦ νόμου τῆς 18 Αὐγούστου 1873 ἐξησφάλισε τὴν ἐπὶ 5 ἔτη ἐν Ἑλλάδι προνομιακὴν μετὰ τιμῶν ἄλλων καλλιέργειαν εἰς τὴν σχεδιασθεῖσαν ἐταιρίαν τοῦ «ἐργαστηρίου χημικῶν προϊόντων τῆς Ἑλλάδος.»

ΒΡΕΦΙΚΑ ΑΣΥΛΑ

Ἐάν συγκρίνωμεν τὰς ἀνάγκας τῆς νεωτέρας ἐποχῆς πρὸς τὰς τῆς ἀρχαιοτέρας, παρατηροῦμεν, ὅτι ὅσον ὁ πολιτισμὸς προάγεται, τόσον αἱ ἀνάγκαι τῆς βιωτικῆς πολλαπλασιάζονται. Διὰ τοὺς μεγάλους τῆς ἀνθρωπότητος πληθυσμοὺς παρῆλθεν ὁ μακάριος ἐκεῖνος χρόνος, καθ' ὃν ὁ ἀρχηγὸς τῆς οἰκογενείας ἐπήρκει εἰς ὅλας τὰς χρεῖας αὐτῆς. Ἡ βιομηχανία ἐξέτεινε τοὺς ἰσχυροὺς αὐτῆς βραχίονας ἀπανταχοῦ, καὶ ἐπροκάλεσεν εἰς συνεργασίαν ἀνδρας, γυναῖκας, παῖδας. Εἶνε συνήθη πλέον φαινόμενα ἐν ταῖς ἐργατικαῖς κοινωνίαις, ὥστε οἰκογένειαι μὴ δυνάμεναι νὰ ἐπαρκῶσιν εἰς τὰς τοῦ βίου αὐτῶν ἀναποφεύκτους ἀνάγκας διὰ τῆς προσωπικῆς ἐνὸς μόνου ἀτόμου ἐργασίας, ἀνεπαρκῆ καὶ γλίσχρα χορηγοῦντος αὐταῖς τὰ πρὸς συντήρησιν μέσα, ὑποβάλλουσιν ἐξ ἀναποδράστου ἀνάγκης εἰς ἐπιπόνους ἐργασίας δύο ἢ καὶ πλείοτερα πολλάκις μέλη ἑαυτῶν. Ποσάκις ὑπανδρὸι γυναῖκες ἀντὶ εὐτελοῦς ἡμερομισθίου δὲν ἔσπευσαν εἰς συναρρωγὴν τῶν συζύγων αὐτῶν διὰ τὰ ὀσημέραι ἀναπτυσσόμενα βάρη τοῦ γάμου! Ἐκρυμμένος θεσὶς τοῦ ἀνδρὸς, ἡ ἀνικανότης πρὸς τὸ ἐργάζεσθαι, ὀδηγοῦσιν ἀναγκαίως τὴν γυναῖκα ἐφτὸς τῆς συζυγικῆς οἰκίας, ἀφοῦ αὐτὴ δὲν δύναται νὰ συντηρήσῃ ἄλλως τοὺς καρποὺς τῆς ἐνώσεώς της! Τὰ ποικίλα βιομηχανικὰ ἐν Εὐρώπῃ ἐργαστάσια τρανὸν τῆς ἀληθείας ταύτης παρέχουσιν ἡμῖν δεῖγμα. Ἀλλὰ τότε τὰ βρέφη, ἐὰν αἱ ἐργάτιδες ἦνε καὶ μητέρες καὶ μάλιστα θηλάζουσαι, τίνι τρόπῳ διατρέφονται καθ' ὅλον τὸ διάστημα τῆς ἡμέρας ἐγκαταλειμμένα; Παρίσταται λοιπὸν τὸ ἐξῆς δίλημμα· ἢ καταστροφή τῶν θηλαζουσῶν ἀπόρων μητέρων ὑπὸ τὸ βάρος τῆς ἀδυσωπήτου ἀνάγκης, ὅπως μὴ ἐγκαταλείψωσι τὰ

βρέφη αὐτῶν, ἢ ἐγκατάλειψις τούτων ὑπὸ κικῆν καὶ ἀστοργον ἐπιτήρησιν γείτονος, ἢ καὶ πάντῃ ἀνεπιτηρήτων πρὸς μεγίστην βλάβην αὐτῶν.

Ὅθεν πρὸς ἀποτροπὴν τῶν ἐκ τοῦ φοβεροῦ τούτου κοινωνικοῦ διλήμματος συνεπειῶν φιλανθρωπικαὶ ἐταιρίαι καθίδρυσαν ἰδιαίτερα καταστήματα, ἐν τοῖς ὁποίοις γίνονται δεκτὰ καὶ διὰ μητρικῆς στοργῆς φιλοξενοῦνται τὰ βρέφη τῶν ἀπόρων οἰκογενειῶν, ὧν αἱ μητέρες διημερεύουσιν ἐν τοῖς ἐργαστηρίοις. Καλοῦνται δὲ τὰ φιλανθρωπικὰ ταῦτα ἰδρύματα, βρεφικὰ ἀσύλα (crèches), ἐν οἷς τὰ μέχρις ἡλικίας δύο ἢ τριῶν ἐτῶν βρέφη λαμβάνουσι τὰς πρώτας ὑγιεινάς καὶ ἠθικὰς περιποιήσεις. Τὸ πρῶτον βρεφικὸν ἀσύλον ἰδρύθη ἐν Γαλλίᾳ κατὰ τὸ 1844, μέχρι δὲ τοῦ 1870 ὁ ἀριθμὸς τῶν ἐπιγενομένων ἀνῆλθεν ἐν τῇ χώρᾳ ταύτῃ εἰς 88. Ἀπασα ἡ Εὐρώπη, ἰδίως ἐν αἷς πόλεσιν συγκεντροῦνται μεγάλοι βιομηχανικοὶ πληθυσμοί, ἐδείχθη εὐμενῆς εἰς τὴν διάδοσιν τῆς ἰδέας τῶν βρεφικῶν ἀσύλων, ἧτις ὀφείλεται εἰς τὴν γόνιμον διάνοιαν τοῦ K. Marbeau.

Ἡ βάσις, ἐφ' ἧς ἡ ἰδέα αὕτη στηρίζεται, ἀνήκει οὐσιωδῶς εἰς τὴν ἰδιωτικὴν πρωτοβουλίαν· οἱ δῆμοι δὲ καὶ ἡ ἐπικράτεια ἔρχονται κατόπιν διὰ τῆς χρηματικῆς ἐπικουρίας αὐτῶν. Ὡστε ὑποτίθεται, ὅτι ἐν ἐκάστη χώρᾳ ὑπάρχει πάντοτε ἱκανὸς ἀριθμὸς ἀνθρώπων, διὰ τοὺς ὁποίους ἡ φιλανθρωπία, ἠνωμένη μετὰ τῆς εὐπορίας, ἀποτελεῖ μίαν τῶν ὠραιοτέρων ἐν τῇ κοινωνίᾳ ἀποστολῶν εἰς ὑπεράσπισιν τῶν ἀτυχῶν ἐκείνων πλασμάτων, τὰ ὁποῖα, διότι ἔρχονται εἰς τὸν κόσμον ἐκ γονέων ἀπόρων, δὲν ἔχουσι διὰ τοῦτο ὀλιγώτερον δικαίωμα νὰ ζήσωσιν. Σχηματίζεται λοιπὸν ἀνάλογον κεφάλαιον διὰ τῶν φιλανθρωπικῶν χρηματικῶν ἐγγραφῶν τῶν εὐπορωτέρων τάξεων, καὶ ἰδρύεται κατάστημα, τοῦ ὁποίου τὸ κτίριον δὲν ἔχει τὴν ἀπαίτησιν ἐθνικοῦ μνημείου. Ἀφοῦ ὁ Σωτὴρ ἔζησε τὴν πρώτην αὐτοῦ περίοδον ἐν τῇ φάτνῃ τῶν ζώων, δὲν ἀπαιτεῖται βεβαίως ἰδιαίτερα μεγαλοπρέπεια διὰ τὰ μικρὰ τοῦ ἀσύλου νεογνά. Καθ' ὅλον τὸ διάστημα τῆς ἡμερησίας ἐργασίας

τῶν μητέρων ἢ ἑταιρία διὰ τῶν ὀργάνων τῆς ἀντιπροσωπεύει αὐτάς, περιποιουμένη καὶ διατρέφουσα τὸ νεογνόν, ἀφ' ἧς τὸ παραιτήση ἢ μήτηρ εἰς τὸ ἄσυλον, μέχρις οὗ ἐπανέλθῃ εἰς ἀναζήτησίν του. Τὴν νύκτα ἐν τούτοις ἢ γυνὴ ἐν τῇ οἰκίᾳ, καὶ τὸ νεογνόν μετὰ τῆς μητρὸς αὐτοῦ.

Ἐκτὸς τῆς τοιαύτης ἀντιπροσωπείας, τὴν σπουδαιότητα τῆς ὁποίας ἕκαστος ἐννοεῖ ἐντὸς τῶν βιομηχανικῶν συγκεντρώσεων, αἵτινες ὁσημέραι ὀδηγοῦσι τὴν γυναῖκα εἰς τὸν βίον τῶν ἐργοστασίων, ἢ ὑγιεινὴ ἔποψις τοῦ βρεφικοῦ ἀσύλου κέκτηται μέγα διαφέρον. Πρὶν ἢ ἀρχίσει τὰς ἐργασίας του, ὑποβάλλονται εἰς προεξέτασιν οἱ ἀναγκαῖοι τῆς ὑπάρξεως αὐτῶν ὄροι.—πόσα βρέφη δύνανται νὰ συντηρηθῶσιν ἐν αὐτῷ; ὑπάρχει ὁ ἀναγκαῖος φωτισμός; αἱ ἀκτίνες τοῦ ἡλίου εἰσέρχονται ἀναλόγως ἐκεῖ, ἐνθα ἀναπτύσσεται ἡ νεαρὰ ζωὴ; ὁ ἀτμοσφαιρικός ἀήρ εἶνε ἀρκετός; Ἐν γένει ὀκτώ κυρικὰ μέτρα τοιοῦτου θεωροῦνται δι' ἕκαστον βρέφος ἀρκετὴ ἐν τῷ ἀσύλῳ ἔκτασις.

Ἐκαστον ἄσυλον διατελεῖ ὑπὸ τὴν ἄμεσον καθ' ἑκάστην ἐπίβλεψιν ἰατροῦ καὶ τὴν αὐστηρὰν ἀπαγόρευσιν τῆς εἰσόδου βρεφῶν νοσοῦντων ἢ μήπω ἐμβολιασμένων. Τέλος τὸ ὄλον κατάστημα συμπληροῦται διὰ τοῦ προσήκοντος ὑπαίθρου χώρου, ἐν ᾧ αἱ τιθοὶ καὶ αἱ φύλακες περιπατοῦσι μετὰ τῶν μικρῶν αὐτῶν ξένων. Ἐννοεῖται δ' ὅτι ἢ διεύθυνσις ἀνήκει ἀποκλειστικῶς εἰς τὰς γυναῖκας, αἵτινες μόναι αἰσθάνονται, καὶ ὅταν ἀκόμη δὲν ᾧσιν μητέρες, τὰς ἰδιαιτέρας τῆς μητρικῆς στοργῆς φωνάς. Ἡ δεξιότης ὅμως αὐτῶν ὅπωςδὴποτε προϋποθέτει ἀναγκαίως ἐρεύνας, καὶ αἱ ἐγκριτότεροι τῆς κοινότητος Κυρίαὶ δύνανται νὰ δώσωσι τὰς βασιμωτέρας πιστοποιήσεις ὑπὸ τὸν ἀνώτερον ἔλεγχον τῆς δημοσίας ἀρχῆς, ἣτις καθήκον ἔχει ν' ἀσχολῆται συντόνως πάντοτε καὶ διαρκῶς περὶ τὴν τύχην τῶν μικρῶν τοῦ ἐργατικοῦ λαοῦ βλαστημάτων. Ὅσον ἀφορᾷ τὴν συντήρησιν καὶ διατροφήν τούτων, ἐνᾧ ὑπολογίζεται εἰς 70 λεπτὰ ἢ ἐπὶ ἐκάστου βρέφους ὀλικὴ δαπάνη, τὸ ἄσυλον εὐχαριστεῖται εἰς τὴν ὑπὸ τῆς μητρὸς καταβολὴν μόνον 20,

τοῦ ὑπολοίπου συμπληρουμένου ὑπὸ τῶν φιλανθρωπικῶν τῶν ἑταίρων ἢ ἄλλων προσφορῶν. Ὅταν δὲ ἡ μήτηρ καταθέτει δύο βρέφη, τὸ ἄσυλον ἀρκεῖται εἰς 30 λεπτὰ δι' ἀμφότερα. Ὁ σκοπὸς τῆς συμμετοχῆς τῆς μητρὸς εἰς τὴν χρηματικὴν δαπάνην ἔχει καὶ τοῦτο τὸ ἰδιαίτερον, ὅτι δὲν μεταβάλλεται τὸ βρεφικὸν ἄσυλον εἰς ἐνθάρρυνσιν ἀπροσέκτων γάμων.

Ἄλλὰ τοῦ ἀσύλου καίπερ ἔχοντος ὡς προορισμὸν τὴν ἐπικουρίαν πρὸς τὰς ἀτυχεῖς τῆς κοινωνίας ὑπάρξεις, ἡμφισβητήθη καὶ ἀμφισβητεῖται ἐτι ἀδίκως ἢ ὠφέλεια. Δύο κυρίως μομφαὶ ἀποδίδονται αὐτῷ. 1) ἢ ἐκ τῆς ἐπισωρεύσεως εὐκολωτέρα ἀνάπτυξις καὶ διάδοσις τῶν νοσημάτων καὶ 2) τὸ ἀνεπαρκὲς τῆς τροφῆς. Ἄλλ' ὡς παρατηρεῖ ὁ K. Siry (De l'éducation physique morale et intellectuelle de l'enfant σελ. 102), ἢ μὲν ἐπισώρευσις εἶνε περίστασις ὄλως σχετικὴ, καθότι, ὅταν τέσσαρα ἢ πέντε πρόσωπα, ἀποτελοῦντα ἐργατικὴν τινα οἰκογένειαν, βιωσιν νυχθημερόν ἐν τῷ μέσῳ μiasμάτων ἀκαταπαύστως ἀναπτυσσομένων ἐντὸς θαλάμου στενοῦ, χρησιμεύοντος συγχρόνως ὡς μαγειρείου, ὡς κοιτῶνος καὶ ὡς πλυντηρίου, δὲν δύναται τις νὰ φαντασθῇ μείζονα ἐπισώρευσιν· ἀλλ' εἰς γῶρον ἀπεναντίας, οὗ τινος αἱ διαστάσεις εἰσὶν ἀνάλογοι πρὸς τὸν ἀριθμὸν τῶν ἐν αὐτῷ βρεφῶν, ἢ ἐπισώρευσις αὕτη οὐδόλως ὑφίσταται. Ὅσον δ' ἀφορᾷ τὸ μόλυσμα, καὶ μικρὰ τῶν ἐξέων τῶν ἐργατικῶν τάξεων ἐπίγνωσις πείθει ἕκαστον, ὅτι τὰ παιδία τῆς αὐτῆς οἰκογενείας εὐρίσκονται ἀκαταπαύστως εἰς συνάφειαν ἀλλήλοις, καὶ ὡς ἐκ τούτου τὰ ὑπὸ τὸν μαστὸν βρέφη δὲν ἀπαλλάσσονται τοῦ κινδύνου τῆς ἀπὸ κοινοῦ ταύτης συνδιαιτήσεως ἐν τῷ ἀσύλῳ ὅμως οὐδέποτε, ὡς εἴρηται, γίνεται παραδεκτὸν πάσχον βρέφος.

Ἡ δὲ ἑτέρα αἰτίασις, τὸ ἀνεπαρκὲς ἦτοι τῆς τροφῆς, εἶνε οὐσιωδῶς ζήτημα οἰκονομικόν. Ὅσον τελειότερον εἶνε τὸ ἄσυλον καὶ εὐπορώτερον, τόσον καὶ ἢ τροφὴ ἀναλογωτέρα πρὸς τὰς ἀνάγκας τοῦ βιομηχανικοῦ κέντρου. Ἐν τούτοις ὁ κύριος σκοπὸς τῆς συστάσεως τῶν βρεφικῶν ἀσύλων ἀ-

ποβλέπει τὴν προστασίαν τῶν νεογνῶν, ἅτινα διατελοῦσι μακρὰν τῶν μητέρων αὐτῶν, καὶ τὴν εἰδικὴν ὑπὲρ αὐτῶν μέριμναν πρὸς ἀποτροπὴν τῶν ἐκ τῆς μητρικῆς ἐγκαταλείψεως φοβερῶν σανεπειῶν. Ὅθεν ὁ σκοπὸς οὗτος ἐπιτυχῶς χάνεται ὑπὸ τὴν μητρικὴν τοῦ βρεφικοῦ ἀσύλου σκιάν.

Βεβαίως τὸ βρεφικὸν ἄσυλον εἶνε ἔργον ἀνάγκης, τὴν ὁποίαν ἐνέπνευσεν ἡ νεωτέρα βιομηχανία. Χαρὰ δὲ καὶ εὐτυχία εἰς τὴν μητέρα ἐκείνην, ἥτις δὲν ἀποχωρίζεται τοῦ ἀγαπητοῦ αὐτῆς καρποῦ, μέχρι τῆς ὠριμωτέρας ἀναπτύξεώς του· ἀλλ' ἀνάγκη καὶ θεοὶ πείθονται. Ἐξεταστέον μᾶλλον πῶς δύναται τὸ ἄσυλον νὰ καταστῆ χρησιμώτερον εἰς τὰς ἐργατικὰς γυναῖκας. — Πρῶτος ὅρος εἶνε ἡ εὐτυχῆς καὶ κατὰ σκοπὸν τοποθεσία τοῦ καταστήματος· ἡ πλησίον δηλ. τοῦ κέντρου τῶν ἐργατικῶν οἰκογενειῶν, ἢ παρά τὸ ἐργοστάσιον, τὸ ὁποῖον προσελκύει τὰς ἐργάτιδας, ὥστε αὐταί, μεταβαίνουσαι εἰς αὐτὸ, νὰ τοποθετῶσι τὰ τέκνα ἐκ τοῦ προχείρου καὶ εὐκόλως πάλιν νὰ τὰ ἀναλαμβάνωσι. Δεύτερος ὅρος εἶνε ἡ ὅσον ἐνεστὶν ἀπλοποιήσις τῆς μεθόδου, δι' ἧς τὰ τέκνα γίνονται δεκτὰ ἐν τοῖς ἀσύλοις· ὅσον πλείοτεραι διατυπώσεις, τόσον ὁ ἐργατικὸς πληθυσμὸς δεικνύει πλείονα πρὸς αὐτὰς ἀποστροφὴν.

Τὰ ἄσυλα ἐν γένει, καλῶς κατηρτισμένα καὶ καλῶς διευθυνόμενα, ἀναμφιβόλως εἰσὶν ὠφέλιμα καὶ εὐεργετικά. Ἀνακουφίζουσι τὰς ἐργάτιδας, εἰσάγουσι βαθμηδὸν ἀπανταχοῦ τὰ σοφὰ τῆς ὑγιεινῆς παραγγέλματα, παρέχουσιν εἰς τὰ βρέφη περιποιήσεις φιλοστόργους καὶ ἀφιλοκερδεῖς, διευκολύνοντα τὰς μητέρας, ὅπως αὐταὶ θηλάζουσι κατὰ τὸ πλείστον τὰ νεογνά αὐτῶν, ἀντὶ νὰ πέμπωσι ταῦτα μακρὰν εἰς τροφούς. Τὰ βρεφικὰ ἄσυλα καὶ αὐτῆς ἐτι τῆς πατρικῆς οἰκίας κατὰ τινὰς ὀρισμένας περιπτώσεις εἰσὶ προτιμώτερα, ὅταν ἐπὶ παραδείγματι τὸ τέκνον ἀνήκει εἰς γονεῖς βίαιους, κτηνώδεις, μεθύσους, ἢ νοσῶδες οἶκημα κατοικοῦντας. Βελτιώνει πολλάκις καὶ αὐτὴν τὴν φύσιν τοῦ ἀνυποφόρου βρέφους, ὅπερ ὑποβαλλόμενον ἐν τῷ ἀσύλῳ εἰς κανόνα ἤπιον καὶ τακτικόν, μικρὸν κατὰ μικρὸν συνειθίζει

νὰ ὑπακούη. Παιδίον, οὗ τινος ἡ μήτηρ καταβάλλεται ἐκ τῆς ἐργασίας, πλήττει ἐκ τῆς ἀκηδίας καὶ μόνον διὰ τῆς διασκεδάσεως δύναται νὰ διαμορφωθῇ· ταύτην δ' ἀπαντᾷ ἐν τῇ μικρᾷ κοινωνίᾳ τοῦ ἀσύλου, ὅπερ ἐκπληροῖ τὸν σκοπὸν τοῦτον, παρέχον σῦναμα ἀναλόγως τῆς προαγομένης ἡλικίας τῶν μικρῶν αὐτοῦ καὶ τὰ ὠφελήματα εἰδούς τινὸς στοιχειώδους ἀλληλοδιδασκαλίας.

ὑπὸ τοιαύτας ἀγαθὰς περιστάσεις ἰδρυθέντα τὰ βρεφικὰ ἄσυλα, ἐπαυξάνονται ὅσημέραι καὶ πολλαπλασιάζονται εἰς διαφόρους τῆς Δύσεως πόλεις, παρέχοντα εὐκολίας καὶ εὐεργετήματα οὐ σμικρὰ εἰς τὴν κοινωνίαν καὶ τὰς ἐργατικὰς τάξεις ἰδίως. Ἀλλὰ καὶ ἡ Ἀνατολὴ ἐπὶ τέλος θὰ ἀναγκασθῇ νὰ καταφύγῃ εἰς τὴν βοήθειαν τοῦ βρεφικοῦ ἀσύλου. Τοιοῦτον ἔσεται ἀφεύκτως τὸ ἀποτέλεσμα τῆς νέας βιομηχανικῆς ζωῆς, πρὸς τὴν ὁποίαν ἀπὸ τινος χρόνου καὶ ὁ ἀνατολικὸς κόσμος δεικνύει τάσεις ἰσχυράς. Ἐν ταῖς πόλεσι π. χ. ἐν αἷς μεγάλα ἐργοστάσια καλοῦσι τὴν ἐργασίαν τῆς γυναικὸς, δύναται τις νὰ παρακολουθήσῃ καὶ παρ' ἡμῖν τὸ φαινόμενον τῆς ἐγκαταλείψεως τῶν βρεφῶν, εἴτε πλησίον συγγενῶν, εἴτε πλησίον γειτόνων, κατὰ τὸ μᾶλλον καὶ ἥττον ἀδιαφορούντων. Ὅταν πολλαπλασιασθῶσι τὰ φαινόμενα ταῦτα, τότε θὰ παρασταθῶσιν ὅλα τὰ ὠφελήματα τοῦ βρεφικοῦ ἀσύλου καὶ ἐν τῇ ἡμετέρᾳ κοινωνίᾳ. Ἐν τούτοις ἀρκοῦσιν αἱ προεκτεθεῖσαι ὀλίγαι σκέψεις ὡς ἀπλῆ ἀφορμὴ περαιτέρω καὶ κατὰ κρείττονα χρόνον ἐρεύνης.

Α. Α. ΜΗΛΙΩΤΗΣ.

ΠΕΡΙ
ΚΤΗΜΑΤΙΚΗΣ ΤΡΑΠΕΖΗΣ.

I.

«Εἰ δὲ τοῦτο ἀγνοεῖς, ὅτι πίστις ἀφορμὴ πασῶν ἐστὶ μέγιστη πρὸς σχηματισμὸν, πᾶν ἂν ἀγνοή-
σεις» (Δημοσθένης ὑπὲρ Φορμ. 13').

Τὴν μέγιστην ἐπιβροχὴν, ἣν ἐξασκεῖ ἡ πίστις (ἀμοιβαία ἐμπιστοσύνη) ἐπὶ τῆς εὐπορίας καὶ εὐημερίας τῆς κοινω-
νίας, δὲν ἔχω βεβαίως ἀνάγκην ν' ἀναπτύξω. Ἄνευ τῆς βε-
βαιότητος ὅτι τὰ δανεισθέντα θέλουσιν ἐπιστραφῆ ἀκριβῶς
κατὰ τὴν ὠρισμένην προθεσμίαν, μόναι αἱ ἀπὸ χειρὸς εἰς
χεῖρα συναλλαγᾶι ἤθελον εἶσθαι δυναταί. Πᾶσαι δὲ αἱ ἐπι-
χειρήσεις, αἵτινες μόνον μετὰ παρέλευσιν χρόνου τινος δύ-
ναι νὰ ἐπιφέρωσιν ἀποτέλεσμα, ἤθελον ἐντελῶς ἐκλείψει,
σὺν αὐταῖς δὲ ἤθελε συνεχλεῖψει καὶ ἡ βιομηχανία, ἣτις
ἀπαιτεῖ προκαταβολὰς κεφαλαίων καὶ ἧς τὸ ἀποτέλεσμα
μένει πολλάκις ἐπὶ μακρὸν ἀβέβαιον, καὶ τὸ ἐμπόριον ἤθελε
περιορισθῆ εἰς τὴν συναλλαγὴν τῶν ἐγχωρίων τῆς πρώτης
ἀνάγκης προϊόντων.

Καὶ εἶναι μὲν ἀληθὲς ὅτι ἡ ἠθικὴ ἀγωγὴ, ἡ δημοσία
ἀσφάλεια, ἡ τάξις καὶ αἱ ἀγαθαὶ ἐμπορικαὶ συνήθειαι συν-
τελοῦσι μέγਾਲως εἰς τὴν ἀνάπτυξιν τῆς ἐμπορικῆς πί-
στεως, τοσάκις ὅμως διεψεύσθησαν αἱ ἐπὶ ἀπλῶν μόνον ὑπο-
σχέσεων στηριζόμεναι ἐλπίδες, τοσάκις ἄνθρωποι, κακῆς
λεγόμενοι πίστεως, ἐξεμεταλλεύθησαν τοὺς ἐμπιστευθέντας
εἰς τὴν τιμιότητα αὐτῶν, ὥστε ταχέως οἱ κεφαλαιοῦχοι
ἀπέβλεψαν εἰς ἄλλας, θετικωτέρας, ἐγγυήσεις καὶ μεταξὺ
διαφόρων περιουσίας εἰδῶν προετίμησαν εἰς ἀσφάλειάν των
τὴν μᾶλλον φαινομένην καὶ ἄφθαρτον, τὴν ἀκίνητον ἤτοι.
Βαθμηδὸν ἡ αὐτὴ ἀνάγκη προὐκάλεσε τὸν εἰδικὸν προσ-

διορισμὸν μέρους τῆς ἀκινήτου περιουσίας τοῦ ὀφειλέτου,
ὅπερ ἠδύνατο μὲν οὗτος νὰ καλλιεργῆ καὶ νὰ καρποῦται,
δὲν ἠδύνατο ὅμως νὰ ἀπαλλοτριώσῃ μέχρις ἀποπληρωμῆς
τοῦ δανειστοῦ αὐτοῦ. Τοιοῦτοτρόπως ἐγεννήθη ἡ Ὑπο-
θήκη. Ἐννοεῖται δὲ ὅτι ὡς ἐκ τοῦ πλεονεκτήματος τούτου
τῶν ἀκινήτων κτημάτων ἡ ἀπόκτησις αὐτῶν κατέστη περι-
σπούδαστος καὶ ὑπὸ τὴν ἐποψιν τῆς χρηματικῆς πίστεως
ὅπως καὶ ὑπὸ τὴν τῆς παραγωγῆς, διότι ὁ κυριεύων τῆς
γῆς εἶχε τελειότατον ὄργανον καὶ δημιουργίας προϊόντων
καὶ προμηθείας κεφαλαίων.

Καίτοι οὐδόλως παραδεχόμενοι τὰς θεωρίας τῶν Φυσιο-
κρατῶν, λεγομένων, Οἰκονομολόγων, οἵτινες μόνον εἰς τὴν
γῆν ἀναγνωρίζουσι τὴν παραγωγικὴν δύναμιν, θεωροῦμεν
ὅμως ὡς ἀναμφισβήτητον, ὅτι ἡ δύναμις αὕτη τῆς γῆς εἶναι
εἰς ἅπαντα σχεδὸν τὰ ἔθνη, μία ἐκ τῶν ἀφθονωτέρων πη-
γῶν τοῦ πλοῦτου. Εἶναι δὲ αὕτη τῶν ὄντων σημαντικωτάτη
ἐν Ἑλλάδι, διότι τὰ τρία τέταρτα τοῦ πληθυσμοῦ αὐτῆς
ἐνασχολοῦνται ἀποκλειστικῶς εἰς τὰς γεωργικὰς ἐργασίας
καὶ πάντες σχεδὸν οἱ χωρικοὶ εἶναι γαιοκτήμονες. Καὶ εἰ
μὲν ἤρκει ἡ δύναμις αὕτη τῆς φύσεως πρὸς παραγωγὴν
τῶν προϊόντων τῆς γῆς, οὐδεμία ἀμφιβολία ὅτι ὁ Ἑλλη-
νικὸς λαὸς, ὡς ἐκ τοῦ κατακερματισμοῦ τούτου τῆς ἐγ-
χείου ἰδιοκτησίας, ἤθελον εἶσθαι εἰς τῶν πλουσιωτέρων καὶ
εὐτυχεστέρων τῆς Εὐρώπης. Ἄλλ' ὡς γνωστὸν τρία τινὰ
στοιχεῖα συντείνουσιν εἰς τὴν παραγωγὴν τῶν προϊόντων,
ἡ φύσις, ἡ ἐργασία καὶ τὰ κεφάλαια, ἐν οἷς περιέχονται
ὁ σπόρος, τὰ ἐργαλεῖα καὶ τ' ἀναγκαῖα γεωπονικὰ ἔργα
ἀποξηράνσεως, ἀρδεύσεως κ. τ. λ. Καὶ ἡ μὲν φύσις, ὡς φι-
λόστοργος μήτηρ, βοηθουμένη καὶ ὑπὸ τοῦ εὐκραοῦς τῆς
Ἑλλάδος κλίματος, παρέχει πάντοτε πλουσιοπαρόχως τὰ
γόνιμα αὐτῆς στήθη πρὸς τροφήν τῶν τέκνων τῆς, αἱ δὲ
διὰ τὴν καλλιέργειαν ἀναγκαῖαι χεῖρες σπανίζουσι μὲν ἐν
Ἑλλάδι ἀπὸ γενικωτέρων λόγων καὶ ἐκ τῆς διαιρέσεως τῆς
ἰδιοκτησίας, διότι, ὡς καὶ ἐν Γαλλίᾳ τοῦτο παρετηρήθη
(Batbie, Cours d'Économie Politique 1, 91), ὁ ἰδιοκτῆτης γεωρ-

γός ἐκ φιλοτιμίας καὶ διὰ τὴν ἔλλειψιν κεφαλαίων προτιμᾶνὰ καταναλίσκεν ἀγόνως πολλάκις τὰς δυνάμεις αὐτοῦ ἐπὶ τοῦ ἀγροῦ του, παρὰ νὰ κερδαίνει πολὺ ἀνώτερον πολλάκις μισθὸν ἐργαζόμενος παρ' ἄλλοις, ἀλλ' ἡ ἔλλειψις αὐτῆ τῶν ἐργατικῶν χειρῶν, ἐκτὸς τῆς ταχίστης παρ' ἡμῖν αὐξήσεως τοῦ πληθυσμοῦ, ἠδύνατο τάχιστα νὰ ἀναπληρωθῇ διὰ τῆς εἰσαγωγῆς μηχανῶν καὶ πρὸ πάντων τῶν δι' ἀτμοῦ κινουμένων, ὡς πολλαχοῦ τοῦτο συνέβη. Μένει ὅθεν ἡ ἀνάγκη κεφαλαίων, ἅτινα, ὡς γνωστὸν, ἐλλείπουσι παντελῶς σχεδὸν παρὰ τοῖς γεωργοῖς ἡμῶν, καὶ ὡς ἐκ τούτου ὁσημέραι μαραίνεται ἡ γεωργία, κατασπαταλᾶται καὶ ἡ ὑπάρχουσα ἐργατικὴ δύναμις διὰ τὴν ἔλλειψιν ἐπιτηδείων ἐργαλείων καὶ καθίστανται ἀδύνατοι παρ' ἡμῖν πᾶσα εἰσαγωγή νέων ἐργαλείων καὶ μηχανῶν, καὶ πᾶσα βελτίωσις τῆς γῆς διὰ τῆς ἐκτελέσεως σπουδαίων γεωπονικῶν ἔργων.

Καὶ κατὰ πρώτην μὲν ὄψιν φαίνεται περιέργον πῶς ἡ ἐργατικὴ τάξις, εἰς ἧς τὰς χεῖρας εὐρίσκειται ἐν Ἑλλάδι τὸ μεγαλύτερον μέρος τῆς ἀκινήτου περιουσίας, ἧτις, ὡς ἀνωτέρω εἶδομεν, εἶναι σημαντικώτατος τῆς πίστεως μοχλός, πάσχει ἐκ τῆς ἐλλείψεως κεφαλαίων, ἅτινα τὸ ἐμπόριον καὶ ἡ βιομηχανία σχετικῶς πολὺ εὐκολώτερον πορίζονται. Εἶναι βεβαίως γνωστοὶ οἱ ἐπαχθέστατοι ὄροι ὑφ' οὓς οἱ ταλαιπώροι γεωργοὶ δανεῖζονται, ὅπως πορισθῶσι καὶ τὰ ἐλάχιστα κεφάλαια, οἱ ὑπέρογκοι τόκοι, οὓς οἱ τοκογλύφοι δανεισταὶ ζητοῦσι παρ' αὐτῶν καὶ οἵτινες ἀπορροφῶσιν ἐντελῶς σχεδὸν τὰ εὐτελεῆ κέρδη τῆς φιλοπονίας των, καὶ ἡ βραχυτάτη προθεσμία ἣν οὗτοι τοῖς παραχωροῦσι καὶ εἰς ἧς τὴν λῆξιν ὁ γεωργός, ἀδυνατῶν σχεδὸν πάντοτε ν' ἀποδώσῃ τὸ δανεισθέν κεφάλαιον, εὐρίσκειται εἰς τὸ χεῖλος τελείας καταστροφῆς. Ἄλλ' ἡ μεγίστη αὐτῆ διαφορὰ μεταξὺ τῆς πίστεως, ἣν ἀπολαμβάνει τὸ ἐμπόριον, καὶ τῆς εἰς τοὺς γεωργοὺς διδομένης προέρχεται μὲν καὶ ἐκ τῆς μείζονος τάξεως καὶ ἀκριβείας τῶν ἐμπόρων, πρὸς δὲ καὶ ἐκ τῶν ἀρχούντως περιπεπλεγμένων ὑποθηκικῶν ὑμῶν νόμων, ἀλλὰ πρὸ πάντων, διότι τὰ ἐν τῷ ἐμπορίῳ καταβαλλόμενα κεφάλαια ἀνα-

φαίνονται ἐντὸς βραχυτάτης προθεσμίας ἐξ ὀλοκλήρου καὶ ἀποδίδονται τῷ προκαταβαλόντι, ἐν ᾧ ἐν τῇ γεωργίᾳ τὰ κεφάλαια οὐδέποτε ἐπιστρέφονται διὰ μιᾶς. Ἴδου πῶς περὶ τούτου ὁμιλεῖ ὁ Κ. Royer (du Crédit Foncier σελ. 21), σταλείς κατὰ τὸ 1845 ὑπὸ τῆς Γαλλικῆς Κυβερνήσεως πρὸς σπουδὴν τῶν ἐν Γερμανίᾳ Κτηματικῶν Ἑταιριῶν.

«Διάφοροι οἰκονομολόγοι, πρὸ πάντων δὲ ὁ Ἀδάμ Σμιθ καὶ ὁ Σισμόνδης, ἐποίησαν ἤδη τὴν σπουδαιότατην παρατήρησιν, ὅτι εἰς τὴν νοήμονα γεωργίαν, τὴν καλῶς ἐννοουμένην, τὴν ἐσαεὶ βελτιουμένην τέλος γεωργίαν, ἄρα εἰς ἐκείνην ἧτις τὰ μέγιστα ἐνδιαφέρει τῇ Πολιτικῇ Οἰκονομίᾳ, καὶ εἰς ἣν τὸ κοινὸν συμφέρον ἀπαιτεῖ ὅπως χορηγῶνται κεφάλαια, εἰς ταύτην, λέγομεν, εἶναι, ὡς ἐκ τῆς φύσεώς της, ἀπολύτως ἀδύνατον νὰ ἐλευθερώσῃ ποτὲ τὰ κεφάλαια αὐτῆς, ὧν δύναται μόνον νὰ πληρῶνῃ τοὺς κατὰ τὸ μᾶλλον ἢ ἥττον βαρεῖς τόκους.»—Ὡς δὲ ὁ αὐτὸς συγγραφεὺς παρακατιῶν ἀναφέρει, ἡ ἀλήθεια τῆς ἀνωτέρω παρατήρησεως ἀποδεικνύεται καὶ ὑπὸ τῆς τύχης, ἣν ἔλαβον αἱ ἐν τῷ δουκάτῳ τῆς Βάδης γεωργικαὶ τράπεζαι, αἵτινες ἅπασαι διελύθησαν, διότι οἱ δανειζόμενοι ἠναγκάζοντο ν' ἀποδώσωσι διὰ μιᾶς, καὶ ἐντὸς βραχείας προθεσμίας, τὸ κεφάλαιον τοῦ χρέους. Ὡς βλέπει λοιπὸν ὁ ἀναγνώστης τὸ σπουδαιότερον πρόσκομμα εἰς τὴν πρὸς τοὺς γεωργοὺς πίστιν εἶναι ἡ ἀμηχανία, ἐν ἣ οὗτοι εὐρίσκονται ὅπως ἐν βραχείᾳ προθεσμίᾳ ἐπιστρέψωσι καθ' ὀλοκλήριαν τὰ δανεισθέντα κεφάλαια, καὶ ἐκ τῆς ἀμηχανίας ταύτης πηγάζουσιν οἱ ἐπαχθέστατοι ὄροι τῶν παρ' ἡμῖν γεωργικῶν δανείων.

II.

Τὴν ἀνάγκην ταύτην τῆς Γεωργίας κέκληται νὰ θεραπεύσῃ εἰς ἐκ τῶν ὠραιότερων τῆς νέας κοινωνίας θεσμῶν, ἡ Κτηματικὴ Τράπεζα, ἧτις, δανεῖζουσα ἐπὶ μακροτάτῃ προθεσμίᾳ εἰς τοὺς γεωργοὺς καὶ διὰ τρόπον καθιστῶντος εὐκολωτάτην καὶ ἀνεπαίσθητον τὴν τῶν δανείων ἐπιστροφὴν, χορηγεῖ ἀνεκτιμήτους ὑπηρεσίας εἰς τὸν ἀγροτικὸν πληθυσμόν.

Καί κατά πρῶτον μὲν λόγον αὕτη μεσολαβεῖ μεταξύ τῶν γεωργῶν, ὧν ἐξελέγχει τὸ ἀξιόχρεων, καὶ τῶν κεφαλαιούχων, πρὸς οὓς ἐγγυᾶται τὴν πλήρη καὶ ἐμπρόθεσμον ἐπιστροφήν τῶν παρ' αὐτῶν δανεισθέντων κεφαλαίων. Καὶ οὕτως ὁ γεωργός, οὗ ἡ προσωπικὴ πίστις δὲν ἤθελεν ἴσως ἀρκέσει ὅπως δυνηθῆ νὰ πορισθῆ τὰ ἀναγκαῖα εἰς τὴν καλλιέργειαν τοῦ κτήματος αὐτοῦ κεφάλαια παρὰ ἐπὶ ἐπαχθεστάτοις ὄροις, δύναται ν' ἀποταθῆ εἰς σπουδαιότατην ἐταιρίαν, ἣτις, ὡς ἐκ τῆς εὐρείας πίστεως ἣν χαίρει, δύναται νὰ πορίζηται τὰ κεφάλαια ταῦτα ἐπὶ πολλῶ ἐλάσσονι τιμῇ. Ἀφ' ἐτέρου δὲ ὁ κεφαλαιούχος, ὅστις δὲν ἤθελεν ἴσως συγκατατεθῆ νὰ ριψοκινδυνεύσῃ τὰ κεφάλαια αὐτοῦ, δανείζων αὐτὰ εἰς πτωχόν τινα γεωργόν, οὗ τὸ ἀξιόχρεων ὡς ἐπὶ τὸ πλείστον ἀγνοεῖ, θέλει μετὰ χαρᾶς ἐμπιστευθῆ αὐτὰ εἰς τὴν Κτηματικὴν Τράπεζαν, ἣτις ὡς ἐκ τοῦ ὀργανισμοῦ αὐτῆς εὐρίσκεται εἰς θέσιν νὰ λαμβάνη πάντα τ' ἀναγκαῖα μέτρα πρὸς ἐξασφάλισιν τῶν παρ' αὐτῆς δανειζομένων χρημάτων, καὶ ἣτις ἀναλαμβάνει τὴν πλήρη ἀπότισιν τοῦ χρέους καὶ ἐν περιπτώσει καθ' ἣν ὁ ὀφειλέτης δὲν ἤθελεν ἐκτελέσει ἀκριβῶς τὰς ὑποχρεώσεις του.

Καὶ ἡ μὲν Τράπεζα ἐξασφαλίζεται ἀπέναντι τοῦ δανειζομένου ἰδιοκτῆτου διὰ τῆς ἐγγραφῆς πρώτης ὑποθήκης ἐπὶ τοῦ κτήματος αὐτοῦ διὰ τὸ δανεισθὲν ποσόν, ὅπερ οὐδέποτε δύναται νὰ ὑπερβῆ τὸ ἥμισυ τῆς ἀξίας αὐτοῦ, προσδιοριζομένης δι' ἐκτιμήσεως γενομένης παρὰ τῶν ὑπαλλήλων τῆς Τραπεζῆς. Ἀφ' ἐτέρου δὲ, ἵνα ἡ ἀσφάλεια τοῦ δανείζοντος κεφαλαιούχου ἢ ἐντελής, ἢ τράπεζα, ἀντὶ νὰ τῷ παραχωρήσῃ τὸ ἐπὶ τοῦ ἐνυποθήκου κτήματος δικαίωμά της, τῷ δίδει τοκοφόρα γραμμάτια, κτηματοῖγραφα καλούμενα, ἐπὶ τῆς τραπεζῆς, ἣτις τοιουτοτρόπως ὑποχρεοῦται εἰς τὴν ἀπότισιν τῶν κεφαλαίων καὶ τῶν τόκων αὐτῶν ἐν τὸς ὠρισμένης προθεσμίας, φροντίζουσα ἢ ἰδίᾳ ὅπως ἀποζημιωθῆ παρὰ τοῦ ὀφειλέτου. Καὶ τοιουτοτρόπως κατορθοῦται ὥστε εἰς τὴν ἰδιαιτέραν πίστιν ἐκάστου ἰδιοκτῆτου νὰ προστίθεται καὶ ἡ πίστις ἀπάντων τῶν ὀφειλετῶν τῆς

Κτηματικῆς Τραπεζῆς, καὶ κατὰ συνέπειαν καὶ ἡ ἀσφάλεια τοῦ δανείζοντος εἶναι μεγαλύτερα καὶ ὁ κίνδυνος, ἐν τρέχουσι τὰ κεφάλαια αὐτοῦ, μικρότερος καὶ οἱ ὄροι τοῦ δανείου μετριώτεροι.

Δεύτερον δὲ διὰ τῆς Κτηματικῆς Τραπεζῆς οἱ ὀφειλέται θὰ ἀπαλλάττωνται τῆς διὰ μιᾶς ἀποπληρωμῆς τοῦ χρέους. Διότι, ναὶ μὲν αἱ ἐκ τῆς μακρᾶς προθεσμίας καὶ τοῦ ἐλάσσονος τόκου προερχόμεναι ὠφέλεια εἶσονται βεβαίως σπουδαιόταται διὰ τὴν γεωργικὴν τάξιν, ἀλλ' ὡς ἀνωτέρω εἶδομεν ὁ γεωργός σπανίως εὐρίσκεται εἰς θέσιν ν' ἀποδώσῃ διὰ μιᾶς ὀλόκληρον τὸ χρέος αὐτοῦ. Ὡς ἐκ τούτου ἐπενοήθη ἢ δι' ἐνιαυσίων δόσεων ἐπιστροφή τοῦ κεφαλαίου, αἰτινες, προστιθέμεναι οὕτως εἰς τὸν ἐνιαυσίον τόκον, ἐλαττοῦσιν ὀλίγον κατ' ὀλίγον τὸ κεφάλαιον καὶ μέχρι τέλους τῆς προθεσμίας ἐξαλείφουσιν αὐτὸ ἐντελῶς.

Καὶ βεβαίως διὰ τῆς προσθήκης τῶν ἐνιαυσίων δόσεων ὁ τόκος τοῦ χρέους θέλει ἀναλόγως αὐξήσῃ, ἀλλὰ παρ' ἡμῖν οἱ τόκοι τῶν γεωργικῶν δανείων εἶναι τῇ σήμερον τόσον βαρεῖς, φθάνοντες καὶ μέχρι 25 καὶ 30 τοῖς % ὥστε καὶ μετὰ τὴν προσθήκην ταύτην αἱ ἐνιαύσιοι δόσεις μόλις θὰ φθάσωσι μέχρι τοῦ ἡμίσεως ἢ τοῦ τρίτου τῶν νῦν πληρωνομένων τόκων, σὺν τῇ διαφορᾷ ὡσαύτως ὅτι ὁ χρεώστης τῆς Τραπεζῆς, μετὰ τὴν λήξιν τῆς προθεσμίας, εὐρίσκεται ἐντελῶς ἀπηλλαγμένος καὶ ἐλεύθερος πάσης ὑποχρεώσεως, ἐν ᾧ τῇ σήμερον ὁ δανειζόμενος ὀφείλει περὶ πλέον ν' ἀποδώσῃ καὶ ὀλόκληρον τὸ κεφάλαιον.

Ἄλλὰ καὶ ἂν ὑποθέσωμεν ὅτι γεωργός τις ἠδύνατο νὰ δανεισθῆ ἰδιαιτέρως ἐπὶ τῷ αὐτῷ τόκῳ ὡς παρὰ τῆς Κτηματικῆς Τραπεζῆς, καὶ νὰ εὕρῃ κεφαλαιούχον ἐμπιστευόμενον αὐτῷ τὰ κεφάλαιά του ἐπὶ μακροτάτῃ προθεσμίᾳ καὶ ἄνευ τῶν συνήθων ἀνανεώσεων, ὧν τὰ ἐξοδα αὐξάνουσι σπουδαίως τὸν τόκον τῶν κεφαλαίων, πάλιν, ἐκτὸς τῆς μεγίστης εὐκολίας τῆς ὀλίγον κατ' ὀλίγον ἀποδόσεως τοῦ κεφαλαίου, ὑπάρχει καὶ σπουδαία χρηματικὴ ὠφέλεια ὑπὲρ τοῦ χρεώστου τῆς Τραπεζῆς. Καθότι ἡ μὲν Κτηματικὴ

Τράπεζα, κατὰ τὴν παρ' ἡμῖν ἀπὸ 22 Νοεμβρίου 1872 περὶ αὐτῆς Σύμβασιν, θέλει δανεῖζει ἐπὶ τόκῳ 9 % (ἐμπεριεχομένων καὶ τῶν ἐξόδων διοικήσεως), ὡς δὲ ἐκ τῶν χρεωλυσιακῶν πινάκων καταφαίνεται ὁ δανειζόμενος παρὰ τῆς Κτηματικῆς Τραπεζῆς 10 000 δραχμῶν ἐπὶ προθεσμίᾳ 30 ἐτῶν θέλει πληρῶνει κατ' ἔτος 8 % διὰ τόκον, 1 % δι' ἐξόδα καὶ 84 λεπτὰ τοῖς % διὰ χρεωλύσιον, ἤτοι μέχρι τέλους τῶν 30 ἐτῶν δρ. 29 520, ὁ δὲ ἐπὶ τῷ αὐτῷ τόκῳ (8 %) ἰδιαιτέρως δανεισθεὶς θέλει πληρῶσει, πρῶτον μὲν τριακοντάκις τὸν ἐτήσιον τόκον ἐξ 800 δραχμῶν, ἤτοι δρ 24 000, πρὸς δὲ καὶ τὸ κεφάλαιον τῶν 10 000 δραχμῶν, ἤτοι ἐν ὄλῳ δραχμὰς 34 000, δηλαδή 4 480 περισσότερον τοῦ παρὰ τῆς Τραπεζῆς δανεισθέντος. Πρόσθετος δὲ ὅτι οἱ χρεῶσται τῆς Κτηματικῆς Τραπεζῆς δύνανται, ὡσάκις τὸ ἐπιθυμοῦσι, νὰ ἀποπληρώσωσι διὰ μιᾶς τὸ ἐπίλοιπον τοῦ κεφαλαίου ἀντὶ ελαχίστης ἀποζημιώσεως.

III.

Ὁ ἰδιοκτῆτης ὁ ἔχων ἀνάγκην κεφαλαίων πρὸς ἐκτέλεσιν γεωπονικῶν ἔργων, παρ' ὧν ἐλπίζει αὐξήσιν τῆς ἀξίας τοῦ κτήματός του, ἀποτείνεται εἰς τὴν Κτηματικὴν Τράπεζαν, εἴτε ἀπ' εὐθείας, εἴτε δι' οἰουδήποτε συμβολαιογράφου, ὡς τοῦτο λίαν ἐπιτυχῶς ἐγένετο παραδεκτὸν ἐν Γαλλίᾳ, περιγράφων τὴν θέσιν, ἔκτασιν καὶ κατάστασιν τοῦ κτήματος, τὸ ποσὸν οὗ ἔχει ἀνάγκην, καὶ τὴν προθεσμίαν ἐν ἣ ἐπιθυμῆ ν' ἀποπληρώσῃ τὸ χρέος του. Τῇ αἰτήσῃ δὲ ταύτῃ προστίθησι τὰ ἀναγκαῖα ἐγγράφα, ἅτινα δύνανται νὰ φωτίσωσι τὴν Τράπεζαν περὶ τοῦ ἐγκύρου τῆς ἰδιοκτησίας του, περὶ τῆς ὑποθηκικῆς καταστάσεως τοῦ κτήματος, περὶ τῶν ὄρων τῶν ἐνοικιάσεων καὶ δουλειῶν, εἰς ἃς τυχὸν ὑπόκειται, καὶ τέλος περὶ τῶν φόρων οἵτινες ἐπιβαρύνουσιν αὐτό. Ἐπὶ τῶν δεδομένων τούτων καὶ ἐπὶ ἰδιαιτέρας ἐκτιμήσεως ἐνεργουμένης ὑπὸ τῶν ὑπαλλήλων αὐτῆς στηριζομένη ἡ Τράπεζα προβαίνει εἰς τὴν ἐγγραφὴν πρώτης

ὑποθήκης ἐπὶ τοῦ κτήματος διὰ τὸ αἰτηθὲν ποσὸν, ὅπερ ὁμως ἐν οὐδεμιᾷ περιστάσει δύναται νὰ ὑπερβῇ τὸ ἥμισυ τῆς ὀλικῆς αὐτοῦ ἀξίας. Ἐπὶ τινῶν μάλιστα κτημάτων, οἷον θεάτρων, δασῶν καὶ ἀμπελώνων, ὁ ἀνώτερος ὅρος εἶναι ἔτι μικρότερος.

Εἴπομεν ὅτι ἡ Τράπεζα δανεῖζει μόνον ἐπὶ πρώτη ὑποθήκῃ, ἀλλ' ἵνα διευκολυνθῇ ἡ ἀπελευθέρωσις τῆς ἐγγείου ἰδιοκτησίας ἀπὸ τῶν βαρέων χρεῶν, ἅτινα τὴν καταπιέζουσι, τὸ ἄρθρον 52 τοῦ καταστατικοῦ τῆς Κτηματικῆς Τραπεζῆς τῆς Γαλλίας διαλαμβάνει, ὅτι «θεωροῦνται ὡς ἐπὶ πρώτη ὑποθήκῃ γινόμενα τὰ δάνεια, δι' ὧν ἀποτίονται τὰ ἤδη ἐγγεγραμμένα χρέη, οὕτως ὥστε, διὰ τῆς ἀποζημιώσεως ταύτης ἢ διὰ τῆς ἐπ' ὠφελείᾳ τῆς Τραπεζῆς γενομένης ἀντικαταστάσεως, ἡ ὑποθήκη αὐτῆς νὰ κατέχη τὴν πρώτην θέσιν.» Τὴν διάταξιν δὲ ταύτην παρεδέχθησαν καὶ οἱ ἴδρυται τῆς Κτηματικῆς Τραπεζῆς τῆς Ἑλλάδος. Καθ' ὅσον δὲ ὁ ὀφειλέτης ἐλαττόνει τὸ χρέος του διὰ τῶν ἐνιαυσίων δόσεων, δύναται κάλλιστα νὰ ἐλαττόνη βαθμηδὸν καὶ τὴν ὑποθήκην τῆς Τραπεζῆς ἢ νὰ ζητῇ καὶ νέα δάνεια μέχρι τοῦ ἡμίσεως τῆς ἀξίας τοῦ κτήματος αὐτοῦ. Ἀφοῦ δ' ἐκτελεσθῶσιν ἅπασαι αἱ ἀναγκαῖαι διατυπώσεις, ἡ Τράπεζα ἐγχειρίζει τῷ ἰδιοκτῆτῃ τὸ δανεισθὲν ποσὸν, εἴτε εἰς νομίματα εἴτε εἰς κτηματοῦγραφα, διὰ τῆς ἐκποιήσεως τῶν ὁποίων, ἐνεργουμένης εἴτε ἀπ' εὐθείας εἴτε διὰ μέσου τῆς Κτηματικῆς Τραπεζῆς, πορίζεται τ' ἀναγκαῖα αὐτῷ κεφάλαια.

Μέχρι τέλους δὲ τῆς ἐντὸς τῆς ὠρισμένης προθεσμίας ἀποπληρωμῆς τοῦ χρέους ὁ ὀφειλέτης ὑποχρεοῦται νὰ πληρῶνη κατ' ἔτος ἢ καθ' ἑξαμηνίαν, πρῶτον μὲν τὸν τόκον τοῦ κεφαλαίου, ὅστις ἐν μὲν τῇ Γαλλίᾳ δὲν δύναται νὰ ὑπερβῇ τὰ 5 τοῖς %, διὰ δὲ τὴν Ἀλγερίαν καὶ τὰς Γαλλικὰς ἀποικίας ὠρίσθη εἰς 8 %, ὡσαύτως δὲ ἐν τῇ τελευταίῳ ὑπὸ τῆς Ἑλληνικῆς Βουλῆς ἐπιψηφισθεῖσα συμβάσει προσδιωρίσθη εἰς 8 τοῖς %, δεύτερον δὲ εἰς 4 περίπου τοῖς %, δι' ἐξόδα διοικήσεως (ἐν Ἀλγερίᾳ ὠρίσθη εἰς 1,20 τοῖς %),

καὶ ποσόν τι διὰ χρεωλύσιον μεγαλείτερον μὲν διὰ τὰ βραχυπρόθεσμα δάνεια, ἐλάχιστον δὲ διὰ τὰ μακροπρόθεσμα. Τὸ ποσόν τοῦ ἐτησίου χρεωλύσιου, ὑπολογιζομένου πρὸς 8 τοῖς $\frac{1}{2}$, κυματίζεται μεταξύ 6 ὄρ. 90 λεπτῶν, ἐὰν τὸ δάνειον ἐγένετο διὰ δέκα ἔτη, καὶ 8 μόνον λεπτῶν, διὰ δάνειον ἀποπληρωνόμενον ἐν διαστήματι ἐξήκοντα ἐτῶν (ιδ. P. A. Violine «Nouvelles Tables pour les calculs d'intérêts, 20).

Ἡ δὲ ταχίστη αὕτη ἀνανέωσις τοῦ κεφαλαίου διὰ τοῦ ἐλαχίστου ποσοῦ τοῦ κατ' ἔτος πληρωνομένου χρεωλύσιου κατορθοῦται διὰ τῆς γνωστῆς μεγίστης δυνάμεως τοῦ ἀνατοκισμοῦ, ἣτις εἶται τοιαύτη, ὥστε ἐν λεπτόν, δανεισθέν μετ' ἀνατοκισμοῦ καὶ ἐπὶ ἐπιτοκίῳ 5 τοῖς $\frac{1}{2}$ κατὰ τὴν γέννησιν τοῦ Ἰησοῦ Χριστοῦ, ἤθελε τῇ σήμερον σχηματίζει ποσότητα χρυσοῦ ἴσην πρὸς διακόσια ὀγδοήκοντα ἑπτὰ ἑκατομμύρια ὄγκων, ἐκάστου ἰσομεγέθους πρὸς τὸν πλανήτην ἡμῶν! Μετὰ τὴν πληρωμὴν δὲ τῆς τελευταίας δόσεως ὁ ὀφειλέτης ἀπαλλάσσεται πάσης πρὸς τὴν Τράπεζαν ὑποχρέσεως καὶ ἐνεργεῖ τὴν ἄρσιν τῆς ὑποθήκης. Ἐν τούτοις δύναται οὗτος, ὅποτε ἂν θελήσῃ, ν' ἀποπληρώσῃ ἐντελῶς καὶ πρότερον ἔτι τὸ χρέος αὐτοῦ, ἢ πλήρης ἢ μερικὴ ἀπότισις τοῦ ὁποίου δύναται νὰ γίνῃ εἴτε διὰ χρημάτων εἴτε διὰ κτηματογράφων, ἅτινα ἡ ἐταιρία δέχεται εἰς τὴν ὀνομαστικὴν αὐτῶν ἀξίαν.—Ἴδου πῶς ἐξηγεῖ τὴν ὑποχρέωσιν ταύτην ὁ K. I. B. Josseau ἐν τῷ γνωστῷ αὐτοῦ συγγράμματι περὶ τῆς ἐν Γαλλίᾳ Ἐταιρίας τῆς Κτηματικῆς Πίστεως («Traité du Crédit Foncier ἐκδ. 6^e σελ. 235). «Ἡ ἐταιρία ὀφείλει νὰ δέχεται τὰ κτηματογραφα εἰς τὸ ἄρτιον, διότι δυσκόλως ἠδύνατό τις νὰ ἐννοήσῃ κατὰ στήμα, ἀρνούμενον νὰ δεχθῇ εἰς πληρωμὴν τὰς ἰδίας αὐτοῦ ἀξίας εἰς τὴν τιμὴν εἰς ἣν αὐτὸ τὸ ἴδιον τὰς ἐξέδωκε. Ἄλλ' ὀφείλομεν νὰ παρατηρήσωμεν, ὅτι ὁ κανὼν οὗτος ἔσεται λίαν ὠφέλιμος τῷ δανειζομένῳ, καθόσον εἰς αὐτὸν ἀπόκειται νὰ ἐκλέξῃ τὴν ἐποχὴν τῆς ἀποτίσεως, καὶ, ἐὰν μὲν τὰ κτηματογραφα εὑρίσκωνται εἰς ἐκπεσμόν, θὰ προμηθευθῇ αὐτὰ εἰς τὴν ἀγοραίαν αὐτῶν τιμὴν καὶ θὰ ὀφε-

ληθῆ παραδίδων αὐτὰ τῇ ἐταιρίᾳ εἰς τὴν ὀνομαστικὴν αὐτῶν ἀξίαν, ἐὰν δὲ πωλῶνται ὑπὲρ τὸ ἄρτιον, θ' ἀποτίσῃ τὸ χρέος τοῦ διὰ χρημάτων. Ἐπειδὴ ὅμως οὐδαμῶς δύναται νὰ ζημιωθῇ ἡ ἐταιρία ἐκ τῆς ὠφελείας, ἣν οὕτως πορίζεται ὁ χρεώστης, ἐθεωρήθη δίκαιον νὰ γίνῃ παραδεκτὴ ἐν τῷ κτηματικῷ τούτῳ ἀπόφασις εὐνοϊκὴ διὰ τὴν ἑγγεῖον ἰδιοκτησίαν.» Ἐκ τῆς τακτικῆς ταύτης τῷ ὄντι δὲν ζημιοῦται ἡ τράπεζα, διότι αὕτη πάλιν θέλει ἐκδόσει τὰ κτηματογραφα ταῦτα πρὸς πραγματοποιήσιν νέων δανείων εἰς τὴν ὀνομαστικὴν αὐτῶν ἀξίαν.

Καίτοι βεβαίως τὰ κτηματογραφα, ὡς καὶ πᾶσα ἄλλη χρηματικὴ ἀξία, ὑπόκεινται εἰς τὸν νόμον τῆς προσφορᾶς καὶ τῆς αἰτήσεως καὶ ἡ ἀγοραία αὐτῶν τιμὴ ὑφίσταται πάντοτε τὴν ἐπιρροὴν τῆς γενικῆς καταστάσεως τῆς ἐμπορικῆς ἀγορᾶς, ἢ ἀξία ὅμως τῶν γραμμάτων τούτων, ὡς ἐκ τῆς κτηματικῆς ἐγγυήσεως ἐφ' ἧς στηρίζονται, ἔμεινεν ἀπανταχοῦ καὶ εἰς τὰς κρισιμωτέρας ἐτι περιστάσεις ἀνωτέρα πάντων τῶν ἄλλων χρεωγράφων, τοῦτο δὲ βεβαίως θέλει ἔτι μᾶλλον συμβῆ ἐν Ἑλλάδι, ὅπου τὰ δημόσια χρεώγραφα καὶ ἄλλαι ἀσφαλεῖς ἀξίαι εἶναι, σχετικῶς πρὸς τὰ λοιπὰ τῆς Εὐρώπης κράτη, σπάνια. Ἴδου τί περὶ τούτου ἀναγινώσκωμεν ἐν τῇ πρὸς τὸν ὑπουργὸν τοῦ Ἐμπορίου τῆς Γαλλίας ἐκθεσιν τοῦ K. Josseau (2 Ἰαννουαρίου 1854). «Ἐν ἔτει 1848 ἡ ἐπανάστασις τοῦ Φεβρουαρίου ἐπέφερε τὸν ἐκπεσμόν πασῶν ἐν γένει τῶν ἀξιῶν. Κατὰ τὸ ἔτος τοῦτο ἡ μέση ἀξία τῶν κτηματογράφων φερόντων τόκον 3 $\frac{1}{2}$ τοῖς $\frac{1}{2}$ ἦτο ἐν Σιλεσίᾳ καὶ Πομερανίᾳ 93 τοῖς $\frac{1}{2}$, ἐν τῇ Δυτικῇ Πρωσσίᾳ 83 τοῖς $\frac{1}{2}$, ἐν τῇ Ἀνατολικῇ Πρωσσίᾳ 96 τοῖς $\frac{1}{2}$. Ἐν τ' αὐτῷ δὲ τὰ χρεώγραφα τῆς Πρωσσιτικῆς Κυβερνήσεως ἐπωλοῦντο κατὰ μέσον ὅρον πρὸς 69 τοῖς $\frac{1}{2}$, αἱ μετοχαὶ τῆς Πρωσσιτικῆς Τραπεζῆς πρὸς 63 τοῖς $\frac{1}{2}$, αἱ μετοχαὶ τῶν σιδηροδρόμων πρὸς 30 μέχρι 90 τοῖς $\frac{1}{2}$ κτλ. . . . Ἐν ἔτει 1850 ἡ σύγκρισις εἶναι οὐχ ἤττον εὐνοϊκὴ. Τὰ κτηματογραφα τοῦ Πόζεν (φερόντα τόκον 4

τοῖς 1) ἐπωλοῦντο πρὸς 102 1/2, καὶ τὰ τοῦ Μεκλεμβούργου πρὸς 103 τοῖς 1/2. »

Ἐν γένει εἰπεῖν, ἡ μεγάλη δημοτικότητα ἧς ἀπανταχοῦ, ἐνθα εἰσῆχθησαν, ἀπολαμβάνουσι τὰ κτηματογرافα, προέρχεται ἐκ τῶν ἐξῆς προπάντων αἰτιῶν. — 1) τὸ ἀσφαλὲς τῆς ἐγγυήσεως· εἶδομεν ὅτι ἡ τράπεζα δανεῖζει μόνον ἐπὶ πρώτη ὑπόθηκῃ καὶ μέχρι τοῦ ἡμίσεως τῆς ἀξίας τοῦ κτήματος. — 2) ἡ βεβαιότης, ὅτι ἡ τράπεζα θέλει δυνηθῆναι ἐκτελέσει τὰς ὑποχρεώσεις τῆς, διὰ τοῦτο δὲ εἶναι ἀπόλυτος ἀνάγκη ν' ἀπλοποιηθῆ ἡ διαδικασία τοῦ ἀναγκαστικοῦ πλειστηριασμοῦ καὶ νὰ γίνωσιν ὑπὲρ τῆς ἐταιρίας ἄλλαι τινες ἐξαιρετικαὶ διατάξεις. — 3) ἡ εὐκολία τῆς μεταβιβάσεως τῶν κτηματογράφων δι' ἀπλῆς παραδόσεως ἢ δι' ὀπισθογραφῆσεως. — καὶ 4) αἱ ἀμοιβαὶ καὶ τὰ τυχηρὰ κέρδη, ἅτινα ἐν γένει προστίθενται εἰς τὰ κατ' ἔτος διὰ κληρώσεως ἀποτιμόμενα γραμμάτια.

Περαίνοντες τὰς σημειώσεις ταύτας, εὐχόμεθα ταχεῖαν τὴν σύστασιν καθιδρύματος, παρ' οὗ τοσαύτας προσδοκῶμεν ὠφελείας διὰ τὴν γεωργίαν καὶ ἐν γένει διὰ τὴν πατρίδα ἡμῶν· ἠθέλομεν δὲ θεωρήσει τὸν σκοπὸν τοῦ ἄρθρου τούτου ἐντελῶς ἐκπληρούμενον, ἐὰν ἡ ἀνάγνωσις αὐτοῦ ἠδύνατο τὸ ἐλάχιστον νὰ συντελέσει εἰς τὴν καὶ παρ' ἡμῖν δημοτικότητα τοῦ ὄντως κοινοφελοῦς τούτου καταστήματος.

ΕΥΓΕΝΙΟΣ ΡΑΓΚΑΒΗΣ.

ΑΙΓΥΠΤΟΣ.

Ἀξιοσημεῖωτον εἶναι, ὅτι ὑπὸ οἰκονομικὴν ἐποψιν ἡ Αἴγυπτος ὀφείλει τὴν πρώτην ὄθησιν τῶν δραστηριωτέρων αὐτῆς ἐποχῶν εἰς τὴν Μακεδονίαν, ἧτις διὰ μὲν τοῦ μεγάλου Ἀλεξάνδρου τῆ ἐχορήγησε τοὺς ἐπὶ τρεῖς αἰῶνας βασιλεύσαντας Πτολεμαίους (324—30 π. Χ.), διὰ δὲ τοῦ

Μεχμέτ-Ἀλῆ (γεννηθέντος ἐν Καβάλα τῆς Μακεδονίας) ἐθεμελίωσεν (1806 μ. Χ.) τὴν οἰκογένειαν τῶν νεωτέρων ἡγεμόνων αὐτῆς. Ἡ διαφορὰ εἶναι, ὅτι ἡ πρώτη περίοδος ἤρξατο διὰ κατακτητοῦ, τοῦ ὁποίου οἱ διάδοχοι ἀπώλεσαν ἐπὶ τέλος τὴν ἀνεξαρτησίαν ἐνώπιον τῆς αὐτοκρατορικῆς παλαιᾶς Ῥώμης, ἐνῶ ἡ δευτέρα περίοδος ἤρχισε μὲν δι' ὑπαλλήλου (πασιᾶ) τῆς Σουλτανικῆς νεᾶς Ῥώμης, συμπληροῖ δὲ κατὰ μικρὸν μὲν ἀλλ' ἀδιαλείπτως τὴν ἑαυτῆς ἀνεξαρτησίαν.

Ἐν τῇ Ἑλληνικῇ Αἰγύπτῳ «τὰ βιομηχανικὰ καταστήματα, λέγει ὁ Κ. Η. Richelot, ἠγγείροντο καὶ ἐμεγαλύνοντο ὑπὸ τὴν προστασίαν τῶν Πτολεμαίων, τὸ πλεῖστον ἐντὸς τῆς περιοχῆς τῶν ναῶν ἢ ἐν τῇ γειτονίᾳ αὐτῶν, διότι ἡ ἐγγύριος θρησκεία διετήρει ἔτι ὄλην αὐτῆς τὴν δόξαν καὶ τὴν δύναμιν, ἡ δὲ Ἀλεξάνδρεια ἦν Ἑλληνικὴ κεφαλὴ, εὐφυῶς θεμιμένη ἐπὶ Αἰγυπτιακοῦ σώματος. Ἡ Ἀλεξάνδρεια κατεσκεύαζε μεγαλοπρεπῆ ἐπιπλά, τὸ Πηλοῦσιον καὶ ἡ Κάνωπος ὀθόνας παντὸς εἶδους, ἡ Ἀρσινόη πολύτιμα ὑφάσματα ἐπίσης ὠραῖα ὡς καὶ τὰ τῆς Τύρου· ἡ Μένδης μύρα καὶ ἀρώματα· ἡ Κοπτός κεραμικὰ λεπτοφυῆ, εἰς τὴν σκευασίαν τῶν ὁποίων μετεχειρίζοντο οὐσίας ἀρωματικᾶς· ἡ Ναύκρατις ἀγγεῖα δι' ἐπιχρίσεως καθιστώσης αὐτὰ λαμπρὰ ὡς ἀργυρά· τέλος ἡ Διόσπολις εἶδος ὑάλου ἀμφισβητούσης τὴν λάμπιν τῶν πολυτίμων λίθων. Ἐν γένει ἡ Αἴγυπτος ἐχορήγει τὰ ἀντικείμενα τῆς πολυτελείας τῶν Ἀυλῶν καὶ τῶν ὀλίγων ἀνθρώπων, οἵτινες κατὰ τὴν ἐποχὴν ἐκείνην ἀπελάμβανον τὰς λεπτάς τῆς ζωῆς ἡδονάς. Ἀντίζηλος τῶν Ἀθηνῶν μὲν εἰς τὰ γράμματα καὶ τὰς ὠραίας τέχνας, τῆς Ἀντιοχείας δὲ εἰς τὴν πολιτικὴν δύναμιν, κληρονόμος τῆς Τύρου καὶ τῆς Μέμφιδος εἰς τὸ ἐμπόριον, ἡ Ἀλεξάνδρεια ἠρίθμει ἐντὸς τῆς περιοχῆς αὐτῆς 300 000 ἐλευθέρους καὶ 300 000 δούλους.» (1)

(1) Κατὰ τὰς βεβαιωτέρας τῆς Καταστατικῆς πληροφορίας τῆ 1870 ἡ Ἀλεξάνδρεια περιεῖχε 238 000 κατοίκους, ἐν οἷς ὑπελο-

Ἡ δὲ νεωτέρα οἰκονομικὴ τῆς Αἰγύπτου ἀνάπτυξις συνδέεται ἐπίσης πρὸς τὴν ἄμεσον τῶν ἡγεμόνων αὐτῆς ἐπιρροήν. Μετὰ τὴν ἀποκατάστασιν τῆς τάξεως, ἣτις εἶναι ἡ κυριωτέρα βάσις πάσης προόδου, ὅλη ἡ μεγάλη ἐν Αἰγύπτῳ βιομηχανία ὑπῆρξε δημιούργημα τοῦ Μεχμέτ-Ἀλῆ καὶ τῶν ἀπογόνων αὐτοῦ. Μεταξοῦφαντήρια ἐν Καίρῳ, βαμβακοῦφαντήρια ἐν Βουλὰκ, σιδηροχυτήρια καὶ σιδηρουργεῖα ὑπολήψεως εὐρωπαϊκῆς, ὑαλουργεῖα, χαρτοποιεῖα συνδεόμενα πρὸς τὴν ἐν τῷ τόπῳ ἀφθονίαν τῶν πρώτων τῆς χαρτοποιίας ὑλῶν, καταστήματα εἰς ἐκτύπωσιν χρωμάτων ἐπὶ διαφόρων ὑφασμάτων, ἐργαστήριον χημικῶν προϊόντων, ἀγγειοπλαστικὴ δυναμένη νὰ χρησιμεύσῃ ὡς πρότυπον διὰ τὴν Εὐρώπην αὐτὴν, ἀσβεστοποιεῖα τῆς νεωτέρας τέχνης, βυρσοδεψία, σαπωνοποιεῖα, μεγάλα ζαχαροποιεῖα καταστήματα, πλῆθος ἄλλων βιομηχανικῶν ἰδρυμάτων, τῶν ὁποίων ἡ μὲν ἀπαρίθμησις εἶναι περιττὴ, ὁ δὲ στενὸς τῆς ἀλληλουχίας σύνδεσμος εὐαπόδεικτος ἐν τῇ οἰκονομικῇ τῶν ἐθνῶν ἀρμονίᾳ, ἅπαν τὸ κατὰ ταύτην Αἰγυπτιακὸν οἰκοδόμημα ἐθεμελιώθη κυρίως ὑπὸ τὰς ἐμπνεύσεις τοῦ ἡγεμονικοῦ θησαυροῦ, ὅστις δύναται νὰ θεωρηθῇ ὡς ὁ μεγαλειότερος τῆς Αἰγύπτου ἐπιχειρηματίας, καθὼς μετὰ τὴν δήμευσιν τῶν ἀπέιρων κτημάτων τῶν ναῶν καὶ τῶν εὐσεβῶν τῆς χώρας καθιδρυμάτων κατέστη ὁ κατ' ἐξοχὴν ἐν αὐτῇ ἰδιοκτῆτης τῆς γῆς.—Βεβαίως ὑπὸ οἰκονομικὴν ἔποψιν τοιαύτη ἐθνικὴ ἀποκατάστασις, συνδυαζομένη πρὸς τὸ πιεζόν τὴν ἐσωτερικὴν ἀνάπτυξιν λοιπὸν τῆς χώρας φορολογικὸν σύστημα, πολὺ ἀπέχει τῶν ὠραιότερων τοῦ νεωτέρου πολιτισμοῦ προσδοκιῶν, ὁ δὲ ἰθαγενὴς τῆς χώρας λαὸς, ἐὰν δὲν χειραφετηθῇ, καὶ ὡς ἔμπορος, καὶ ὡς βιομήχανος, καὶ ὡς γεωργός, καὶ ὡς πολίτης, δύναται ἐπὶ

γίζοντο 33 735 ἄλλοδαποί, μεταξὺ τῶν ὁποίων ἂ θέσιν κατεῖχον οἱ Ἕλληνες (21 000), β' οἱ Ἴταλοι (14 052), γ' οἱ Γάλλοι (10 000), δ' οἱ Ἀγγλοὶ (4 500), ε' οἱ Αὐστριακοὶ (3 000), καὶ ς' οἱ Γερμανοὶ (500).

πολλοὺς ἔτι αἰῶνας νὰ παρίσταται εἰς τὰ θαυμάσια τῆς ἐν μέσῳ αὐτοῦ μεταφυτευομένης νεωτέρας βιομηχανίας ὡς ἀπλοῦς θεατῆς, χωρὶς ποτὲ νὰ γείνη δράστης, ὅπερ ἀποτελεῖ τὴν κυρίαν τῆς προόδου ἔννοιαν. Ἄλλ' ἐντούτοις, ἐὰν συγκρίνωμεν μοναρχίαν πρὸς μοναρχίαν, ἡ χρῆσις τοῦ ἡγεμονικοῦ τῆς Αἰγύπτου θησαυροῦ εἶναι παντὸς ἐπαίνου ἀξία. Πόσοι καὶ ἐν Εὐρώπῃ ἡγεμόνες, μ' ὅλας τὰς παχεῖας ἐν τῷ στόματι αὐτῶν λέξεις περὶ τῆς πατρικῆς των ἀγάπης, δὲν προτιμῶσιν ἐν τούτοις τὸ βαλάντιον τῶν ἀγαπητῶν λαῶν των, χωρὶς ἐν δένδρον νὰ φυτεύσωσιν, ἐν θεμέλιον βιομηχανικὸν νὰ ρίψωσιν, ἕνα πίνακα δημοτικοῦ σχολείου νὰ ἀναρτήσωσιν, ἔτοιμοι ἐν τούτοις νὰ ἀρπάσωσι τὴν τιμὴν τῶν ἐπιγραφικῶν συρραφῶν τῆς αὐλικῆς διαλεκτικῆς!

Ἡ οἰκονομικὴ ἐν Αἰγύπτῳ ἐργασία τῆς διοικήσεως ἀναφαίνεται ἐν πλείστοις ἔργοις, μεταξὺ τῶν ὁποίων σιδηραὶ κατὰ τὰς βάσεις γέφυραι 400 μέτρων μήκους, πολεμικὰ ναυπηγεῖα, χυτήρια τηλεβόλων, ἀφθονα παντὸς εἶδους πολεμικὰ ὑλικά κατὰ τὴν ξηρὰν καὶ θάλασσαν, 1200 χιλιόμετρα σιδηροδρόμων ἐν ἐνεργείᾳ καὶ 800 ἐν κατασκευῇ, δὲν εἶναι μικραὶ ἐνδείξεις διανοητικῆς εὐρύτητος. Ἦλθε τέλος ἡ διώρυξις τοῦ Ἰσθμοῦ τοῦ Σουέζ, ἵνα θέσῃ τὴν κορωνίδα εἰς ἅπαν αὐτὸ τὸ σύμπλεγμα, ἐπαναφέρουσα διὰ τῆς Αἰγύπτου τὸ μέγα τοῦ Ἀρχαίου Κόσμου ἐμπόριον ἀπὸ τῆς Ἰνδίας καὶ τῆς ἀπωτάτης Ἀσίας διὰ τῆς Ἐρυθρᾶς καὶ τῆς Μεσογείου θαλάσσης εἰς τὸ Εὐρωπαϊκὸν κέντρον τῆς γῆς.

Ἡ κατάστασις τῆς ὅλης παραγωγικῆς δυνάμεως τῆς Αἰγύπτου ἀναφαίνεται ἐν τοῖς πίναξι τοῦ ἐξωτερικοῦ ἐμπορίου αὐτῆς, ἡ ὅλη ἀξία τοῦ ὁποίου συμποσοῦται κατὰ τὸ 1872 εἰς 570 ἑκατομμύρια φράγκων, ἐξ ὧν 170 μὲν διὰ τὴν εἰσαγωγὴν, τῆς ὁποίας τὸ ἥμισυ χορηγεῖ ἡ Ἀγγλία (30 ἑκατομ. φρ. εἰς ὑφάσματα, 40 ἑκατομ. φρ. εἰς σίδηρον καὶ 105 000 τόνους εἰς γαιάνθρακας), 400 δὲ διὰ τὴν ἐξαγωγὴν, ἐν τῇ ὁποίᾳ διακρίνονται 15 000 000 ἑκατόλιτρα δημητριακῶν καρπῶν ἐν γένει, 200 000 ἑκατόλ. ὄρουζιου, 125 000 000 χιλιόγραμμα βάμβακος καὶ 12 000 000 χιλιόγρ. ζαχα-

ρεως. Ὅσον ἀφορᾷ τὴν ἐμπορικὴν μεταξὺ Ἑλλάδος καὶ Αἰγύπτου κυκλοφορίαν, ἐκ τῶν ἐσχάτως δημοσιευθέντων πινάκων τῆς κινήσεως τοῦ ἐξωτερικοῦ ἡμῶν ἐμπορίου πληροφоруόμεθα, ὅτι κατὰ τὸ 1874 εἰσῆχθησαν ἐκ τῆς Αἰγύπτου εἰς τὴν Ἑλλάδα 1 353 576 δρχ. (ἐν αἰς 1 232 772 εἰς δέρματα ἀκατέργαστα, 32 594 εἰς ζάχαριν καὶ 10 399 εἰς καπνὸν) ἀντὶ 237 035 ἐξαχθισῶν ἐκ τῆς Ἑλλάδος δὲ Αἰγυπτου, (ἐν αἰς 68 280 εἰς τυρὸν, 24 485 εἰς μέλι, 19 500 εἰς κατεργασμένα δέρματα, 18 620 εἰς οἶνους καὶ 14 455 εἰς ἔλαιον).

Ἰπὸ τὴν ἐποψιν τῆς δημοσίας πίστεως ἡ Αἰγυπτος διατελεῖ εἰς κρισιμωτάτην τῷ ὄντι θέσιν, διότι εἶναι ἐπιβεβαρυμένη διὰ 2 300 ἑκατομμυρίων φράγκων, διὰ τὴν πληρωμὴν τῶν ἐνιαυσίων τόκων τοῦ ὁποίου ἀπαιτοῦνται κατὰ τὸν K. G. d' Orcei 185 ἑκατομ. Εἰς τὴν ὁδὸν τοῦ κολοσσαίου τούτου χρέους εἰσῆλθε κατὰ πρῶτον ἡ Αἰγυπτος τῷ 1862, ὅτε συνωμολόγησε πρὸς 7 τοῖς $\frac{1}{10}$ χρέος ἐκ λιρῶν στερλινῶν 3 293 800, πληρωτέον διὰ κληρώσεων μέχρι τοῦ 1892. Συγχρόνως ἐδανείσθη καὶ ἑτέρας 348 747 λιρ. στερλ. ἐπὶ τόκῳ 10 τοῖς $\frac{1}{10}$ πληρωτέας μέχρι τοῦ 1872. Μετὰ δύο ἔτη (1864) συνωμολογήθη τρίτον χρέος πρὸς 7 τοῖς $\frac{1}{10}$ διὰ 5 704 200 λιρ. στερλ. ἐξοφλητέον μέχρι τοῦ 1879, ὅπερ ἐπηκολούθησε τέταρτον χρέος (1866) πρὸς 7 τοῖς $\frac{1}{10}$ ἐξοφλητέον μέχρι τοῦ 1874 διὰ λιρ. στερλ. 3 000 000, πέμπτον χρέος (1868) πρὸς 7 τοῖς $\frac{1}{10}$ διὰ λιρ. στερ. 11 890 000 ἐξοφλητέον μέχρι τοῦ 1878, ἕκτον χρέος (1870) πληρωτέον μέχρι τοῦ 1890 πρὸς 7 τοῖς $\frac{1}{10}$ διὰ λιρ. στερλ. 7 000 000, ἑβδομον χρέος (1871) πληρωτέον μέχρι τοῦ 1904 πρὸς 7 τοῖς $\frac{1}{10}$ διὰ λιρ. στερλ. 7 000 000 καὶ τὸ τελευταῖον χρέος (1873) πρὸς 7 πάντοτε τοῖς $\frac{1}{10}$ διὰ λιρ. στερλ. 32 000 000 πληρωτέον μέχρι τοῦ 1903. Ἐκτὸς δὲ τῶν παγίων τούτων χρεῶν ὑπάρχουσι καὶ δύο ἄλλαι κατηγορίαι, α) τὰ ἡγεμονικὰ τῆς Αἰγυπτιακῆς ἐπικρατείας χρεῆ ἐκ λιρ. στερλ. 31 570 000 καὶ β) τὰ κινητὰ τοῦ δημοσίου θησαυροῦ ἐξ ἑτέρων περίπου 26 037 282 λιρ.

στερλ. Ἰνα κρίνη τις περὶ τῆς σπουδαιότητος τοῦ πιστωτικοῦ τούτου βαράθρου, ὅπερ εἰς δέκα μόλις ἔτη ἠνέωξε ἡ ἐν Καίρῳ κυβέρνησις, ἀρκεῖ νὰ συγκρίνη αὐτὸ πρὸς τὸ ἀπὸ τοῦ 1854 ἀνοιχθὲν ἐπίσης ὑπὸ τῆς ἐν Κωνσταντινουπόλει, τῆς ὁποίας τὰ μέχρι τοῦδε ὀφειλόμενα χρεῆ ὑπολογίζονται ὑπὸ τοῦ Investor' Msannual (Ἰούλιος 1873) εἰς λίρ. στερλ. 401 279 000 = 2 534 975 000 φρ. Ἡ διαφορὰ εἶναι 234 ἑκατομ. φρ. Καὶ ἐν τούτοις ὁποία ἀναλογία μεταξὺ ἐπικρατείας περιεχούσης (ἄνευ τῶν ὑποτελῶν αὐτῆ) 23 640 000 κατοίκων καὶ τῆς Αἰγυπτιακῆς, ὁ πληθυσμὸς τῆς ὁποίας ἀναβιβάζεται μόλις εἰς 5 495 293 !

Ἡ ὁδὸς λοιπὸν τῶν δανείων εἶναι ὀλισθηρὰ· ἡ δὲ λάμψις τοῦ ξένου χρυσοῦ μειδιᾷ πολλάκις σαρδώνιον. Ἡ Αἰγυπτιακὴ Κυβέρνησις δὲν πρέπει νὰ λησμονήσῃ τοὺς κινδύνους τῆς διὰ χρημάτων ἀλλοτριῶν στολιζομένης γυναικός. Οὐδὲ ὑπάρχει συμφορὰ μείζων τῆς οικονομικῆς, ὅταν ἐπέλθῃ ἡ σειρὰ τῆς τῶν δανειστῶν συνδρομῆς! Κατὰ τοῦτο εἶναι ἀξία ἰδιαιτέρας μνείας ἡ ἐπὶ Πτολεμαίου Β' ἡγεμονικὴ τῆς Αἰγύπτου καλλιέργεια, ἣτις κατὰ τὴν μαρτυρίαν τοῦ Ἀππιανοῦ ἀπεθησαύρισε $4\frac{1}{2}$ διλιούνια δραχμῶν, χωρὶς νὰ παραδοθῆ ὡς ἡ νῦν εἰς τὰς χεῖρας τοῦ τραπεζικοῦ οἴκου H. Oppenheim καὶ Σα.

Ο ΑΠΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ ΕΙΣ ΛΑΜΙΑΝ

ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ.

Ὁ πλοῦτος τῶν ἐθνῶν, καὶ μέχρι τινός, ἡ δύναμις αὐτῶν, ἐμετρήθη διὰ τοῦ πλήθους τῶν ποιμνίων, διὰ τοῦ ἀριθμοῦ τῶν δούλων, διὰ τῆς ἰσχύος καὶ λαμπρότητος τῶν ὀπλοφόρων, διὰ τοῦ βάρους καὶ τῆς ποσότητος τοῦ συσφραγεμένου χρυσοῦ καὶ ἀργύρου. Ἐπὶ τῶν ἡμερῶν μας ὅμως θὰ εὑρισκῆ τις φυσικώτερον καὶ ἀκριβέστερον νὰ υπολογίσῃ τὴν ἐθνικὴν ἰσχὴν καὶ μεγαλειὸν διὰ τῶν ἀτμομηχανῶν, τῶν χιλιόμετρων τῶν σιδηροδρόμων, τῶν τηλεγραφημάτων, τῶν ἐπιστολῶν

καὶ τῶν τόνων τῆς χωρητικότητος. Διὰ τῆς πυρετώδους ἐνεργείας, ἣτις χαρακτηρίζει τὸν αἰῶνά μας καὶ ἣτις ἴσως θὰ ἦναι τὸ κληροῦμα τῶν μελλουσῶν γενεῶν, τὰ μέσα τοῦ δράν, κτᾶσθαι, παράγειν, ἐπίσης φεῦ! καὶ καταστρέφειν εἰσὶν ἡμῖν ἀναπόφευκτα. Τὰ ἰσχυρότατα μέσα ἅτινα ἡ ἐπιστήμη ἔθεσεν εἰς τὴν διάθεσιν τοῦ ἀνθρώπου, ἐκατονταπλασίασαν τὰς δυνάμεις του, καὶ δικαιούμεθα νὰ ἐλπίζωμεν ὅτι μένουσιν ἀκόμη γονιμότεα ἀνακαλύψεις νὰ λάβωσι χώραν ἐν τῷ βασιλείῳ τῶν φυσικῶν ἐπιστημῶν, δι' ὧν θὰ ὑποκλέψωμεν πολλὰ ἔτι μυστικὰ ἀπὸ τὴν φύσιν.

Τὰ ὑλικά καὶ ἠθικά πλεονεκτήματα τῆς ἐπεμβάσεως ταύτης τῶν ἐπιστημῶν εἰς τὰ καθημερινὰ πράγματα εἰσὶν ἀνυπολόγιστα. Ἄλλοτε ὁ σοφὸς ἔμενεν ἐν ἐκστάσει ἐνώπιον ἐπιστημονικῶν τιῶν γνώσεων ἃς καθίστα στεῖρας, περιτυλίσσων, οὕτως εἰπεῖν, αὐτάς διὰ μυστηρίων, ἔστιν ὅτε καὶ μύθων. Σήμερον ὁ ἐπιστήμων ἐρωτᾷ ἑαυτὸν πρὸ παντὸς ἄλλου εἰς τί θὰ ὑπηρετήσουν αἱ θεωρίαι ἢ οἱ ἀνακαλυπτόμενοι νόμοι τὴν ἀνθρωπότητα. Ὅταν ἡ ἐπιστήμη ἦτο τὸ κληροῦμα σπανίων τινῶν μυστῶν αὐτῆς, ἡ πρόληψις περιεκύκλου διὰ τοῦ σκότους τὸ ὑπόλοιπον τῶν ἀνθρώπων, ὥστε ἀπέβαινε κινδυνώδες νὰ ἀγγελοθῆ πρόοδος τις. Πλέον τοῦ ἐνὸς εὐεργέτου τῆς ἀνθρωπότητος ὑπέκυψεν. Τὰ πάντα λοιπὸν ἐκ τῆς ἐπιστήμης προῆλθον καὶ θὰ προσέλθωσιν. Δὲν θὰ ἦτο δύσκολον νὰ ἀποδείξῃ τις, ὅτι τὰ τελειότερα μέσα τῆς συγκοινωνίας αὐξάνουσι τὴν παραγωγὴν καὶ τὴν κατανάλωσιν ἐκπληκτικῶς ἐπιφέροντα ἅμα καὶ τὴν εὐθηνίαν. Μόνον ἡ καθ' ἑκάστην μικρυνομένη περίοδος τοῦ διπλασιασμοῦ τῆς ἐμπορικῆς κινήσεως εἶναι ἀρκοῦσα ἀποδείξεις, ἣτις ἀπὸ 25—30 ἔτη κατέβη εἰς 12—15 καὶ ἀκολούθως εἰς 5—6, ἀναλόγως τῆς αὐξήσεως τῶν σιδηροδρομικῶν διακλαδώσεων.

Ἡ ἀπόστασις εἶναι πρόσκομμα τὸ ὅποιον ἀντιτάσσεται εἰς τὴν ἄμεσον εὐχαρίστησιν τῶν πλείστων ἡμῶν ἀναγκῶν ἢ ἐπιθυμιῶν τὰ μέσα τῆς συγκοινωνίας δύναται νὰ θεωρηθῶσιν ὡς μέσα τῆς ἐργασίας προωρισμένα νὰ νικήσωσιν ἢ νὰ ἐλαττώσωσιν ἐπὶ μᾶλλον καὶ μᾶλλον τὴν δυσκολίαν ταύτην. Ἡ ἀποστολὴ των λοιπὸν ἐν τῇ οἰκονομίᾳ τῆς κοινωνίας εἶναι ἀπειρος ἢ πρώτη βᾶσις τῆς κοινωνίας εἶναι ἡ εὐκολία δι' ἧς οἱ ἀνθρώποι συγκοινωνοῦσι μεταξὺ των. Ἡ τελειοποίησις τῶν μέσων τῆς συγκοινωνίας τῶν τινῶν, εἶναι ἡ αὐξήσις τῆς ἀκτίνος ἐν ἣ ἠπραγματοποιοῦνται αἱ συναλλαγαί του, ἢ ἡ ἐλάττωσις τῆς τιμῆς παντὸς προϊόντος, ὅπερ συντελεῖ τὰ μέγιστα εἰς τὴν ἀνάπτυξιν τοῦ πλοῦτος του.

Τὰ μέσα τῆς συγκοινωνίας εἰσι δύο εἰδῶν διακλαδούμενα εἰς πολλὰ εἶδη ἢ διὰ τῆς ξηρᾶς καὶ ἢ διὰ τῆς θαλάσσης μετακόμισις. Ἡ διὰ τῆς ξηρᾶς μετακόμισις ἦτον καὶ εἶναι πάντοτε ἡ δαπανηρότερα διότι ὄχι μόνον ἡ ὁδὸς πρέπει πρῶτον νὰ κατασκευασθῆ καὶ νὰ διατηρῆται, ὅπερ δαπανηρότατον, ἀλλ' ἅμα καὶ τὰ ὄργανα, δι' ὧν μεταφέρονται τὰ προϊόντα, τὰ κτήνη εἰσι πολυδάπανα, διότι τὰ κτήνη π. χ. εἰσι πλοῦτος ἐπίκτητος καὶ ὄχι φυσικός, ἀπαιτοῦσι διατήρησιν καὶ περιποιήσεις καὶ τέλος ὄχι μόνον ἔχουσιν ἀνάγκην ἀναπαύσεως—ὅπερ ἐπιφέρει διακοπὴν εἰς τὴν ἐργασίαν, ἐκτὸς ἐὰν ἔχη τις ἔτοιμα ἄλλα πρὸς ἀντικατάστασιν, ὅπερ ἐπιφέρει διπλᾶς δαπάνας—ἀλλὰ καὶ ὠρισμένον μόνον βᾶρος δύναται νὰ μεταφέρωσιν. Ἐνῶ ἡ διὰ τοῦ ὕδατος συγκοινωνία εἶναι σχεδὸν πάντοτε φυσικός πλοῦτος προσφερόμενος εἰς ἅπαντας δωρεάν, μὴ ἔχουσα σχεδὸν ἀνάγκην ἐπισκευῆς. Τὰ ὄργανα τῆς μετακομίσεως, στερούμενα ζωῆς, δὲν ἔχουσιν ἀνάγκην διατήρησεως οὔτε ἀναπαύσεως, μεταφέρουσιν ὀγκωδέστατα προϊόντα διὰ μιᾶς, καὶ τοιαύτας ποσότητας, οἷα ἀδύνατον νὰ μεταφερθῶσιν ὑπὸ τοὺς αὐτοὺς ὄρους διὰ τῶν ὀργάνων τῆς ξηρᾶς κτλ. Τοῦτου ἕνεκα αἱ χῶραι, ἢ αἱ πόλεις ἐκεῖναι, οἵτινες κτύπησαν νὰ περιβρέχωνται εἰς μακρὰς ἀποστάσεις διὰ θαλασσῶν, ἢ νὰ διασχίζωνται διὰ ποταμῶν, κόλπων, ἢ διωρύγων, ἀνεπτύχθησαν καὶ ἐξεπολιτίσθησαν ταχύτερον—τουλάχιστον ἐν τῇ ἀρχαιότητι, ἐποχῇ καθ' ἣν τὰ λοιπὰ μέσα τῆς συγκοινωνίας ἦτο μικροῦ λόγου ἄξια—, ὡς ἡ βασιλισσα τῶν θαλασσῶν Τύρος, ἡ Σιδὼν, ἡ Ἀλεξάνδρεια, τὸ Βυζάντιον, ἡ Καρχηδὼν, ἡ Ἑλλάς. Ἐν ᾧ τὰ ἔθνη ἐκεῖνα, ἅτινα δυστυχῶς ἐστεροῦντο τῶν ἀνωτέρω μέσων, ἔμειναν βάρβαρα καὶ ἀπολίτευτα. Ἡ Ἀφρική, ἐκτὸς παραλίω τινῶν, καὶ τοὶ ἐλάχιστον ἀπέχουσα ἡμῶν, μᾶς εἶναι μόλις γνωστῇ. Ἐνῶ ἐὰν διεσχίζετο ὑπὸ κόλπων, ποταμῶν, λιμνῶν, ἢ διωρύγων, ὡς ἡ Ἀμερική, ἢ διηρεῖτο εἰς πολλὰς μεγάλας νήσους, δὲν θὰ διετέλει, ἐν ἣ σήμερον διατελεῖ, καταστάσει.

Ἡ ὑπεροχὴ αὕτη τῶν διὰ τοῦ ὕδατος μέσων τῆς συγκοινωνίας, ἀναφαίνεται ὄχι μόνον εἰς πᾶσαν σελίδα τῆς ἀρχαίας ἱστορίας, ἀλλὰ πολλάκις καὶ εἰς τὴν τοῦ μεσαίωκου. Μετὰ τὴν καταστροφὴν τῶν μνησθεῖσων χωρῶν καὶ πόλεων, τὸ μονοπωλεῖον τοῦ ἐμπορίου τοῦ τότε πεπολιτισμένου κόσμου περιωρίσθη εἰς τὰς Συρακούσας, τὴν Βενετίαν, τὴν Γένουαν, τὴν Λισβόναν, τὴν Κάδιζ, τὰς Ἀνσεατικὰς πόλεις, τὴν Ὀλλανδίαν, πρὶν τὸ ἀφαιρέσει ἀπὸ αὐτάς ἡ Ἀγγλία.

Αἱ ἐννεα μεγάλειται πόλεις τῆς Γαλλίας, εὐρίσκονται ἐπὶ ἐξ ὕδατος συγκοινωνίας. Ἡ ἀνάπτυξις λοιπὸν κατὰ τοὺς παρελθόντας

χρόνους έλαβε χώραν ένθα τὸ εμπόριον ήτο δυνατόν. Ὁ πολιτισμὸς ὁμως ἀναπτυσσόμενος ἐξήλειψε πᾶσαν φυσικὴν ἀνισότητά, διὸ καὶ αἱ ἐπὶ τῶν τῆς ξηρᾶς μέσων τῆς συγκοινωνίας δυσκολίαι ἐξαφανίζονται καθ' ἑκάστην ὑπὸ τῆς τέχνης καὶ τῆς ἐπιστήμης· καὶ ἂν δὲ καὶ ἡ διὰ τῆς θαλάσσης συγκοινωνία ἐτελειοποιήθη, ὑπολείπεται πολὺ ὡς πρὸς τὴν τῆς ξηρᾶς. Ἡ Ἑλλάς λοιπὸν ὑποφέρουσα μέχρι σήμερον ἔνεκα τῆς ἀτελοῦς καὶ δαπανηροτάτης κυκλοφορίας τῶν προϊόντων, κτηνῶν καὶ τοῦ πληθυσμοῦ της, μέγα μέρος αὐτῆς προικίζεται σήμερον διὰ σιδηροδρόμων, ὅπερ θὰ συντελέσῃ τὰ μέγιστα εἰς τὴν πρόοδον καὶ ἀνάπτυξιν αὐτῆς. Ἐπειδὴ δὲ πολλὰ ἐγράφησαν καὶ γράφονται περὶ τοῦ σιδηροδρόμου, θὰ προσπαθήσωμεν ἐν τῇ παρουσίᾳ πραγματείας, νὰ ἀναπτύξωμεν τὰς ἐπὶ τούτῳ ἰδέας μας.

Α'.

Οἱ Ἕλληνες μεγαλοπραγμονοῦντες πάντοτε καὶ μηδέποτε εὐχαριστούμενοι εἰς τὰ μικρά, οὔτε ἀρκούμενοι εἰς τὰ γινόμενα ἢ τὰ ὑπάρχοντα, πρὶν ἔτι ἀρχίσει ἡ κατασκευὴ τῆς ἀπὸ Πειραιῶς εἰς Λαμίαν γραμμῆς, περισσοτέραν δὲ τοῦ δέοντος σημασίαν ἀποδίδοντες εἰς τὸν διεθνῆ χαρακτῆρά της, ἐρωτῶσιν ἂν ἡ ἔνωσις τῆς περὶ ἧς ὁ λόγος γραμμῆς μετὰ τῶν σιδηροδρόμων τῆς Τουρκίας ἐγένετο. Αἱ ἐρωτήσεις δὲ καὶ τὰ σχόλια βαίνουνσι πολλὰκις μέχρι παιδικῆς ἀφελείας· καὶ ἀφοῦ τέλος ἡ συζήτησις εἶναι προγονικὸν δῶρον, τὰ σχόλια καὶ αἱ γνωμοδοτήσεις συνταγματικὸν δικαίωμα παντὸς πολίτου καὶ ἡ ἐλευθερία κλιματολογικὸν στοιχεῖον ἀναπόφευκτον εἰς τὴν ζωὴν, ἐννοεῖται ὅτι αἱ διαδιδόμεναι ἰδέαι δὲν δύνανται νὰ ὦσι ἐκ τῶν ὀρθοτέρων. Οἱ μὲν λοιπὸν λέγουσιν ὅτι ἡ Τουρκία, ἔνεκα πολιτικῶν λόγων, οὐδέποτε θὰ συνδέσῃ τοὺς σιδηροδρόμους της μετὰ τῶν Ἑλληνικῶν σιδηροδρόμων, οἱ δὲ ὅτι, θέλουσα νὰ καταστήσῃ τὸν λιμένα τῆς Θεσσαλονίκης λιμένα καὶ ἀποθήκην τῆς διὰ Σουεζ διερρομένης καὶ εἰς τὴν Εὐρώπην διευθυνομένης γραμμῆς, ἔχει πᾶν συμφέρον νὰ μὴ συνδέσῃ τοὺς σιδηροδρόμους της μετὰ τῶν Ἑλληνικῶν, ὅπως μὴ καταστρέψῃ οὕτω τὴν Θεσσαλονίκην, ἅμα δὲ ἀπολέσῃ καὶ σπουδαίαν εὐκαιρίαν διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τῆς πόλεως ταύτης κτλ. Ἐἴπομεν ὅτι ὅλος ὁ κόσμος γνωμοδοτεῖ ἐν Ἀθήναις εἰς πᾶν ζήτημα διὰ πολλοὺς λόγους, ὥστε οἰανδήποτε ἀνάπτυξιν καὶ ἂν δώσωμεν εἰς τὴν παρούσαν πραγματείαν εἶναι βεβαίως ἀδύνατον νὰ εὐχαριστήσωμεν ἅπαντας.

Μέχρι σήμερον ὁσάκις δὲν ἐπραγματοποιήθη ἡ κατασκευὴ γραμμῆς

μῆς τινος, τοῦτο ἐγένετο οικονομικῶν λόγων ἔνεκα καὶ οὐδέποτε δὲ διὰ πολιτικούς λόγους· οὐδὲν σχεδὸν παράδειγμα ὑπάρχει ἐν τῇ ἱστορίᾳ, τοῦλάχιστον ἀφ' ὅτου ὑπάρχουν σιδηροδρόμοι, ὅτι κυβερνήσις τις ἐναντιώθη εἰς τοσοῦτον σχεδίου καὶ μάλιστα προκειμένου περὶ συνδέσμου γειτονικῶν γραμμῶν. Κατὰ τὴν νέαν δὲ ταύτην θεωρίαν, ἅπαντες οἱ σιδηροδρόμοι τῶν Εὐρωπαϊκῶν κρατῶν, ἅτινα ἤκιστα φιλικῶς πάντοτε διάκεινται πρὸς ἄλληλα, ἔπρεπε νὰ μὴ συνδέωνται μεταξὺ τῶν, ὡς μάλιστα οἱ Γαλλικοὶ μετὰ τῶν Γερμανικῶν σιδηροδρόμων. Ἀποροῦμεν μάλιστα πῶς οἱ ὀπαδοὶ τῆς θεωρίας ταύτης, ἀφοῦ θέτουν φραγμὸν, κατ' ἀρχὴν, εἰς τὴν διεθνῆ συγκοινωνίαν, ἀρκούμενοι μόνον εἰς τὴν διακοπὴν τῆς σιδηροδρομικῆς συγκοινωνίας, δὲν κόπτουν πᾶσαν σχέσιν μετὰ τῶν ξένων ἐθνῶν, ἐποφελοῦμενοι μάλιστα καὶ ἐκ σεσαθρωμένων τινῶν ἰδεῶν τοῦ προστατευτικοῦ συστήματος, αἰτινες ἄλλως τε ἀκμάζουσιν ἐν Ἑλλάδι, καὶ δὲν κηρύττουσιν ἐλευθερίαν, ἀνεξάρτητον καὶ αὐτοσυντήρητον τὴν Ἑλλάδα, ἀντὶ νὰ πληρώνη αὕτη σήμερον τόσα ἑκατομμύρια εἰς τὰ ξένα προϊόντα, ἐμποδιζομένης οὕτω τῆς ἀνάπτυξεως τοῦ τόπου καὶ μάλιστα τῆς βιομηχανίας!

Αἱ κυβερνήσεις σπανιώτατα κατεσκευάσαν σιδηροδρόμους, διότι ἡ ἀποστολὴ τῶν δὲν εἶναι αὐτῇ· ἐπειδὴ ὁμως οἱ σιδηροδρόμοι εἶναι ὁ ἐκπολιτιστικώτερος μοχλὸς παντὸς τόπου, προστατεύουσι, ἐμψυχώνουσι καὶ συνδράμουν τὰ ἔργα ταῦτα. Τὸ ἔργον τοῦτο ἐναπόκειται εἰς τοὺς δυναμένους νὰ συγκεντρώσωσι κεφάλαια. Πολλοὶ λοιπὸν κεφαλαιούχοι καὶ τραπεζίται, συνενοούμενοι, ἀναλαμβάνουσι τὴν κατασκευὴν ταύτης, ἢ ἐκείνης τῆς γραμμῆς καὶ ἀφοῦ κανονισθῶσι καὶ ὀρισθῶσιν αἱ δαπάναι, ἐκδίδουσιν ὑφ' ὄρισμένους ὄρους μετοχάς, ἃς ἀγοράζει ὁ βουλούμενος. Αἱ σιδηροδρομικαὶ δὲ μετοχαὶ ἐθεωρήθησαν καὶ θεωροῦνται τὰ ἀσφαλέστερα τῶν χρεωγράφων, ἀφοῦ ἀντιπροσωπεύουσιν ἀκίνητα σχεδὸν κτήματα, ἀποφέροντα εἰσόδημά τι, ἢ τόκον, ὅστις ὡς ἐκ τῆς φύσεως τῆς ἐπιχειρήσεως αὐξάνει σχεδὸν πάντοτε. Τὰ κρᾶτη λοιπὸν δὲν κατασκευάζουσιν, οὔτε πρέπει νὰ κατασκευάζωσι σιδηροδρόμους, ἀλλὰ μόνον ἐμψυχώνουσι καὶ συνδράμουν καὶ οὐδέποτε ἐμποδίζουσιν αὐτοὺς· τὴν δὲ κατασκευὴν τῶν ἀναλαμβάνουσι ἑταιρίαι.

Ἡ ἀπὸ Λαμίας εἰς Θεσσαλονίκην ἀπόστασις δὲν εἶναι βεβαίως μεγαλύτερα τῆς ἀπὸ Πειραιῶς εἰς Λαμίαν, ὡς ἐξ ἑνὸς βλήμματος, ῥιπτομένου ἐπὶ τοῦ τυγχόντος γεωγραφικοῦ χάρτου, δύναται τις νὰ πεισθῇ. Ἡ γραμμὴ αὕτη διερχομένη διὰ τῶν εὐφώρων πεδιάδων τῆς Ἠπείρου καὶ Θεσσαλίας καὶ ἐγγίζουσα ἀφ' ἑνὸς ἀπ' εὐθείας, ἢ διὰ

διακλαδώσεων εἰς Βῶλον καὶ Λάρισσαν καὶ ἐξ ἄλλου εἰς Ἰωάννινα καὶ διερχομένη διὰ τῶν κυριωτέρων πόλεων τῶν ἀνωτέρω χωρῶν, ὅχι μόνον ἡ γραμμὴ αὐτὴ καθ' ἑαυτὴν ἔσεται σπουδαιότατη, ἐπαρκούσα μόνη εἰς τὴν συντήρησίν της, ἀλλ' ὡς ἐπιχειρήσεις ἔχει μεγάλην τὴν σπουδαιότητα, μάλιστα συδευομένη ἀφ' ἐνὸς μετὰ τῶν Ἑλληνικῶν καὶ ἐξ ἄλλου μετὰ τῶν Τουρκικῶν σιδηροδρόμων. Ἡ γραμμὴ αὕτη, διερχομένη πεδιάδας ὁμαλῆς, ἀνευ ποταμῶν καὶ ὄρέων, δύναται νὰ κατασκευασθῇ διὰ τοῦ τρίτου ἢ τοῦ ἡμίσεως τῶν (10—15 ἑκατ. φρ.) κεφαλαίων, ἅτινα ἢ ἀπὸ Πειραιῶς εἰς Λαμίαν γραμμὴ ἀπαιτεῖ ὡς ἐκ τῶν ἀνωμαλιῶν τοῦ ἐδάφους.

Τὰ πράγματα ταῦτα φαίνεται ὅτι ἐμελετήθησαν καὶ ἐλήφθησαν ὑπ' ὄψιν, ὑπὸ τινῶν τῶν ἰδρυτῶν τοῦ ἀπὸ Πειραιῶς εἰς Λαμίαν σιδηροδρόμου, καὶ, ἂν αἱ πληροφορίες μας εἰσὶν ἀκριβεῖς, ἐγένοντο προκαταρκτικὰ τινὰ διαδύματα ἐν Κωνσταντινουπόλει διὰ τὴν κατασκευὴν τῆς γραμμῆς ταύτης ἢ τοῦ τῆς ἐκ τῶν Ἑλληνικῶν συνόρων μέχρι Θεσσαλονίκης. Ἀλλὰ καὶ ἐπὶ τῇ ὑποθέσει ὅτι οὐδὲν ἐγένετο μέχρι σήμερον περὶ τῆς γραμμῆς ταύτης, ἢ αὐτῆ ἑταιρία, ἢ ἡ πανίσχυρος Τράπεζα τῆς Κωνσταντινουπόλεως, ἢ τὸσας σχέσεις ἂν πᾶσαν τὴν Εὐρώπην ἔχουσα, καὶ ἡ τὰς καλλιτέρας ἐπιχειρήσεις διεκπεραιούσα, δύναται μόνη νὰ ἀναλάβῃ τὴν κατασκευὴν τῆς γραμμῆς ταύτης, ὥστε ὁ σύνδεσμος τῶν Ἑλληνικῶν μετὰ τῶν Τουρκικῶν σιδηροδρόμων ὅχι μόνον δύσκολος δὲν εἶναι, ἀλλὰ καὶ ἐκ τῆς ἰδίας ἑταιρίας μᾶλλον ἐξαρτᾶται, ἄλλως τε 15—20 ἑκατομ. δρ. εἰσὶ πλέον ἢ ἀρκετά. Τὰ ἔργα ὅμως ταῦτα ὅσον μικρὰ καὶ ἂν ὦσι δὲν ἐκτελοῦνται διὰ μαγικῆς ράβδου ἀλλ' ἀπαιτοῦσι τὸν ἀναγκαῖον ὑλικὸν χρόνον. Ἐνῶ δὲ οἱ μὲν σιδηροδρόμοι τῆς Τουρκίας δὲν ἀπεπερατώθησαν ἔτι, ὁ δὲ τῆς Λαμίας μόλις τελεῖ τὰ ἐγκαίρια τῆς ἐνάρξεως τῶν ἐργασιῶν του, εἶναι τῷ ὄντι λίαν ἀπαιτητικὸν νὰ ἐρωτῶμεν καθ' ἑκάστην, ἐὰν ὁ σύνδεσμος τῶν σιδηροδρόμων ἐγένετο.

Β'.

Φιλέλλην τις Γερμανός, ὁ μακαρίτης Χάν (G. G. von Hahn) ἐν τῇ 6'. ἐκδόσει τοῦ συγγράμματός του *Περιοδεία ἀπὸ Βελιγραδίου εἰς Θεσσαλονίκην*, (Reise von Belgrad nach Salonik) προέταξε μακρὰν εἰσαγωγὴν, ἧς περικοπήν ἐξέδωκεν ἐν ἰδιαιτέρῳ φυλλαδίῳ ὑπὸ τὸν τίτλον: «Περὶ τῆς Εὐρωπαϊκῆς σημασίας τοῦ συστήματος τῶν Οὐγγροαυστριακῶν σιδηροδρόμων». Ἡ ἰδέα αὕτη τοῦ Χάν εἶναι ἐν ὀλίγοις ἢ ἐξῆς: Ἡ πρωτεύουσα τῆς Αὐστριακῆς μοναρχίας κεῖται

σήμερον, ὅχι ἐν τῷ κέντρῳ, ἀλλ' εἰς τὸ ἄκρον τῆς περιφερείας τῆς παγκοσμίου ἐμπορικῆς συγκοινωνίας· καὶ ὅμως ἡ Βιέννη, ὡς ἐκ τῆς τοπογραφικῆς αὐτῆς τοποθεσίας, ὠρίσθη νὰ ἴηται ὅχι τὸ ἄκρον, ἀλλὰ τὸ κέντρον αὐτῆς, διότι αὐτὴ μὲν κεῖται ἐν τῷ μέσῳ, αἱ δ' ἐπίλοιποι μεγαλοπόλεις, τὰ κέντρα τοῦ πολιτισμοῦ καὶ δὴ καὶ τῆς ἐμπορίας, κεῖνται πέριξ αὐτῆς καὶ εἰς ἴσην σχεδὸν ἀπόστασιν ἀπ' αὐτῆς, οἱ Παρίσιοι, τὸ Λονδίνον, ἡ Πετρούπολις κλπ. Τί ἐμποδίζει τὴν Βιέννην νὰ μεταφερθῇ ἀπὸ τῆς περιφερείας εἰς τὸ κέντρον; Διὰ νὰ ἐπιτύχῃ ἡ Βιέννη τοιαύτην ἐμπορικὴν συγκέντρωσιν, ἀνάγκη πᾶσα νὰ ζωογονηθῶσιν ἐμπορικῶς αἱ πρὸς ἀνατολὰς αὐτῆς χώραι, καὶ τῆς τοιαύτης ζωογονήσεως ἄριστον μέσον εἶναι ἡ διὰ σιδηροδρόμου συγκοινωνία. Κλάδος τῶν Οὐγγροαυστριακῶν σιδηροδρόμων, ἐπεκτεινόμενος μέχρι Θεσσαλονίκης, ὅπως ὑπάρχει σχέδιον, θέλει ἐλάχιστα μόνον καὶ ἀτελέστατα πραγματοποιήσῃ τὸν σκοπὸν τῆς συγκεντρώσεως, ὅστις καθ' ὀλοκληρίαν θέλει ἐπιτευχθῆ μόνον ὅταν ἀπὸ τῆς Μακεδονίας ἀποχωρισθεὶς νέος κλάδος διατρέξῃ ὀλόκληρον ἀπὸ βορρᾶ πρὸς νότον τὴν Ἑλλάδα καὶ ἀπολήξῃ εἰς Πειραιᾶ. Τί θὰ προέλθῃ ἐκ τοιούτου τινὸς σιδηροδρόμου; Αἱ κατὰ θάλασσαν γραμμῆ ἀπὸ τῆς Ἀλεξανδρείας (ἣτις εἶναι τὸ σπουδαιότατον κέντρον τοῦ ἀνατολικοῦ ἐμπορίου) εἰς Τερζέστην, ἢ Βρεντήσιον καὶ Μασσαλίαν, θὰ ἀντικατασταθῶσι διὰ τῆς ἀπὸ Ἀλεξανδρείας εἰς Πειραιᾶ, ὡς ἀσυγκρίτῳ πῶ λόγω βραχυτέρας, καὶ ἡ εἰς Εὐρώπην μετακόμισις καὶ διανομὴ τῶν ἐμπορευμάτων, καθὼς καὶ ἡ λοιπὴ συγκοινωνία, θὰ γίνωσι ταχύτερον καὶ ἐν μέρει εὐθηνότερον. Τοιουτοτρόπως ἡ μὲν Βιέννη θὰ μετατοπισθῇ ἀπὸ τῆς περιφερείας εἰς τὸ κέντρον τῆς Εὐρωπαϊκῆς κινήσεως, ἡ συγκοινωνία καὶ ἡ Αὐστριακὴ μοναρχία θὰ προσλάβῃ νέαν διὰ τὸν κόσμον σπουδαιότητα καὶ σημασίαν, εἰς δὲ τὴν Ἑλλάδα θὰ ἀνοιχθῇ στάδιον πλοῦτου καὶ δυνάμεως ἀπροκαταλογίστου κτλ.

Ἄν καὶ ἡ ἰδέα αὕτη τοῦ φιλέλληνα Αὐστριακοῦ εἶναι ὑπὲρ τοῦ ἀπὸ Πειραιῶς εἰς Λαμίαν σιδηροδρόμου ἐξ ἧς ἡδύνατό τις νὰ ἐξαγάγῃ λαμπρὰ συμπεράσματα καὶ νὰ καταστήσῃ τὴν περὶ οὗ ὁ λόγος γραμμὴν μέρος τῆς παγκοσμίου γραμμῆς, οὐχ ἥττον, ἄλλως κρίνων τὴν φορὰν τῆς παγκοσμίου γραμμῆς καὶ τὰς διακλαδώσεις αὐτῆς, διαφωνῶ, ἂν καὶ θὰ κατακριθῶ ἴσως ἐπὶ μεροληψία, μετὰ τοῦ κ. Χάν, ὅστις παρασυρθεὶς βεβαίως ὑπ' ἀκράτου πατριωτισμοῦ, ἠθέλησε νὰ καταστήσῃ τὴν πατρίδα του Βιέννην, κέντρον τῆς παγκοσμίου ἐμπορικῆς γραμμῆς, ἐνῶ κεῖται ὅχι μόνον ἐκτὸς, ἀλλὰ καὶ πολὺ μακρὰν αὐτῆς τε καὶ τῶν ἄλλων κέντρων καὶ τέλος εἶναι μεσογειο-

τάτη, ὅρος καθιστῶν ἀδύνατον, οἰανδήποτε πόλιν, κέντρον τῆς παγκοσμίου γραμμῆς· μ' ὅλην δὲ τὴν σημερινὴν ἀνάπτυξιν τῶν σιδηροδρόμων, ἡ παγκόσμιος ἐμπορικὴ γραμμὴ εἶναι μᾶλλον θαλασσία καὶ μόνον εἰς τινα μέρη, διὰ τοῦ χρόνου, κατασταθήσεται χερσαία.

Τὸ ἐν τῇ μεσογείῳ μέρος τῆς παγκοσμίου ἐμπορικῆς γραμμῆς, εἶναι ἡ ἀπὸ Σουεζ καὶ Ἀλεξανδρείας εἰς Μασσαλίαν γραμμὴ, ἐκμεταλλευσομένη σήμερον νήσους τινὰς τοῦ Αἰγαίου πελάγους, καθὼς καὶ ἄλλας νήσους καὶ παράλια τῆς Ἑλλάδος καὶ ἅπαντα τὰ παράλια καὶ νήσους τῆς Μεσογείου μάλιστα δὲ τὰ Ἰταλικά, καὶ τροφοδοτουμένη σπουδαίως διὰ πολλῶν διακλαδώσεων τῆς καὶ μάλιστα τῆς διερχομένης γραμμῆς τὰ παράλια τῆς μικρᾶς Ἀσίας, τοῦ Ἑλλησπόντου, Μαύρης θαλάσσης τὰ παράλια καὶ νήσους τοῦ Αἰγαίου πελάγους, τὴν τοῦ Ἀδριατικοῦ κόλπου κλ. Πᾶσα ἐργασία ἢ διακομιστικὴ ὑπηρεσία, ἐλαττοῦσα τοὺς ἐξυπηρετοῦντας αὐτὴν πράκτορας, ὅχι μόνον λειτουργεῖ ταχύτερον καὶ εὐκολώτερον, ἀλλὰ καὶ εὐθηνότερον· ἡ παγκόσμιος λοιπὸν ἐμπορικὴ γραμμὴ δύναται νὰ μετατοπισθῇ ἐν μέρει μόνον ὡς ἐξῆς.

Ὅταν πραγματοποιηθῇ ὁ ἀπὸ Πειραιῶς εἰς Λαμίαν σιδηρόδρομος καὶ ἡ ἐκείθεν εἰς Θεσσαλονίκην γραμμὴ, καὶ τελειώσῃ καὶ οἱ ἀπὸ Θεσσαλονίκης εἰς Βιέννην Τουρκικοὶ σιδηρόδρομοι, τὸ ταχυδρομεῖον τῶν Ἰνδιῶν, οἱ ἐπιβάται τῆς ἀ. θέσεως καὶ τινες τῆς β'. καὶ τὰ πολῦτιμα καὶ μικροῦ ὄγκου καὶ βάρους ἐμπορεύματα διὰ Βιέννην, Βερολίνον, Πετρούπολιν καὶ τὰς Εὐρωπαϊκὰς ἐν γένει βορείους πόλεις, θὰ λάβωσι φυσικῶς τὴν γραμμὴν ταύτην ὡς βραχυτέραν καὶ εὐθηνότεραν, οἱ δὲ λοιποὶ ἐπιβάται καὶ τὰ ἐμπορεύματα τῶν ἀνωτέρω μερῶν θὰ ἐξακολουθήσωσι τὴν συνήθη γενικὴν γραμμὴν, ἥτις, διὰ διακλαδώσεως, λήγει θαλασσίως εἰς τὸν Ἀδριατικὸν κόλπον.

Οἱ διὰ τὰς μεσημβρινὰς πόλεις τῆς Εὐρώπης, τοὺς Παρισίους καὶ τὸ Λονδίον, ἐπιβάται καὶ ἐμπορεύματα, ἀντὶ νὰ διευθύνωνται ὡς σήμερον, εἰς τὸν Ἀδριατικὸν κόλπον, ἢ εἰς Μασσαλίαν, θὰ ἀρχίσωσι βαθμηδὸν νὰ ἀποβαίνουσιν εἰς Βρεντέσιον, διὰ τῆς συνήθους γραμμῆς, ἢ μᾶλλον διὰ τῆς τοῦ Κορινθιακοῦ ἰσθμοῦ, ἥτις καὶ σήμερον καθ' ἑκάστην λαμβάνει νέαν σημασίαν καὶ σπουδαιότητα καὶ μάλιστα ὅταν ἡ τομὴ τοῦ ἰσθμοῦ τῆς Κορίνθου πραγματοποιηθῇ. Ἡ γραμμὴ αὕτη προῶρισται νὰ κατασταθῇ μία τῶν σπουδαιότερων, διότι θὰ ἐκμεταλεῖται καὶ ἅπαν τὸ διὰ τὴν Εὐρώπην ἐμπόριον τοῦ Αἰγαίου πελάγους, τοῦ Ἑλλησπόντου καὶ τῆς Μαύρης θαλάσσης. Αἱ ἀνωτέρω γραμμαὶ ὅχι μόνον εἰσὶν αἱ βραχυτέραι ἀλλὰ καὶ αἱ φυσικώτεραι ὡς καὶ δι' ἄπλου βλέμματος, βριπτομένου ἐπὶ τοῦ τυχόντος

γεωγραφικοῦ χάρτου, δύναται νὰ πεισθῇ τις, ἢ διὰ γραμμῶν σειρομένων ἐπ' αὐτοῦ, ἢ καὶ διὰ τεχνικῶν καταμετρήσεων. Λυπούμεθα μάλιστα, διότι δὲν ἔχομεν νέους γεωγραφικοὺς χάρτας ἐμπεριέχοντας τοὺς ὑπάρχοντας, καὶ ἐν σχεδίῳ σιδηροδρόμους τῆς Εὐρωπαϊκῆς Τουρκίας καὶ τοὺς λοιποὺς Εὐρωπαϊκοὺς, ἵνα διὰ συγκρίσεων ἀποδείξωμεν τὰ ἀνωτέρω.

Τινὲς διίσχυρίζονται, ὅτι ἡ ἀπὸ Σουεζ καὶ Ἀλεξανδρείας παγκόσμιος ἐμπορικὴ γραμμὴ θὰ λάβῃ τὴν διὰ Θεσσαλονίκης εἰς Βιέννην ὁδόν, ὅπερ ἀδύνατον. Διότι τότε τὸ ἐκ Σουεζ ἀναχωροῦν ἀτμόπλοιοι θὰ φέρῃ τὸ πολὺ πολὺ διὰ Θεσσαλονίκην, Βιέννην, Βερολίνον, καὶ Πετρούπολιν ταχυδρομεῖον, τοὺς ἐπιβάτας καὶ ἐμπορεύματα καὶ οὐδὲν πλέον, ὅπερ βεβαίως δὲν εἶναι ἀρκετόν· τὸ δὲ διὰ τὴν Ἑλλάδα, Ἰταλίαν, τὰ μεσημβρινὰ μέρη τῆς Αὐστρίας, τὴν Γαλλίαν, Λονδίον καὶ τὰς περικειμένας πόλεις, τῆς ἀπὸ Βρεντέσιον εἰς Παρισίους γραμμῆς ταχυδρομεῖον, οἱ ἐπιβάται καὶ ἐμπορεύματα, θὰ ἀκολουθήσωσιν ἄλλην γραμμὴν, ὅπερ δαπανηρόν, μακρόν καὶ δύσκολον, διότι, ἐὰν τὸ ἀπὸ Σουεζ εἰς Θεσσαλονίκην ἀτμόπλοιοι ἐγγίξῃ καὶ εἰς Πειραιᾶ. οἱ ἐπιβάται φυσικῶ τῷ λόγῳ θὰ ἀποβιασθῶσιν ἐνταῦθα, ἵνα λάβωσι τὴν πλησιεστέραν γραμμὴν (τὸ ταχυδρομεῖον δὲ ἐξ ἀνάγκης), χωρὶς νὰ ὑπολογίσωμεν προσέτι, ὅτι οὐκ ὀλίγοι ἔσονται ἐκεῖνοι οἵτινες, προκειμένου νὰ διέλθωσι τὰ μέρη ταῦτα, θὰ προτιμήσωσι τὴν τελευταίαν ταύτην γραμμὴν, ἵνα ἴδωσι τὰς ἐνδοξοτέρας πόλεις τῆς ἀρχαιότητος, τὴν κοιτίδα τοῦ πολιτισμοῦ! Ἡ Θεσσαλονικὴ λοιπὸν οὔτε ἐκ τοῦ παρόντος, οὔτε ἐκ τοῦ μέλλοντος ἐμπορίου αὐτῆς, οὔτε ἐκ τῆς ἀποστάσεώς τῆς καὶ ἐλλείψει μεγάλης ἐμπορικῆς ἀναπτύξεως δύναται νὰ κατασταθῇ ἐπίνειον τῆς ἀπὸ Σουεζ διὰ τὴν κεντρικὴν Εὐρώπην γραμμῆς, ἀλλ' ἡ Ἑλλάς, ἐνεκα τῆς θέσεώς τῆς. Ἄλλως τε ὁ Χάν εἶναι ὑπὲρ τῆς ἰδέας ταύτης, περὶ ἧς λέγει τὰ ἐξῆς:

«Στραφῶμεν λοιπὸν πρὸς νότον, καὶ ἀπὸ τῆς Θεσσαλονίκης καὶ τοῦ Πειραιῶς ἴδωμεν πρὸς τὴν Ἀλεξανδρείαν. Ἐνταῦθα τέλος εὕρισκομεν ὅπερ ζητοῦμεν στάδιον, διότι ἐνταῦθα εὕρισκαμεν ὑπαρχούσας πράγματι ἤδη παγκοσμίους ἐμπορικὰς γραμμὰς, καὶ ταύτας πολλάς, ὅχι μίαν μόνον, τὴν ἀπὸ τοῦ Εὐέλπιδος ἀκρωτηρίου, τὴν ἀπὸ τῶν ἀνατολικῶν Ἰνδιῶν, ἀπὸ τῆς Ἰάβα, ἀπὸ τῆς Σίδνεϋ, ἀπὸ τῆς Κίνας καὶ ἀπὸ τῆς Ἰαπωνίας, αἵτινες διὰ τῆς Ἐρυθρᾶς θαλάσσης συγκεντροῦνται ἅπασαι εἰς τὴν παγκόσμιον ἐκείνην μεγαλοῦπολιν καὶ τοῦτο ἐξηγεῖ τὴν γιγαντιαίαν τῆς πόλεως ταύτης ἀνάπτυξιν.»

Ἄχολούθως ὁ κ. Χάν κάμνει διάκρισιν τῶν διακρίων καὶ ἐγκολπίων

λιμένων, ἐξ ὧν οἱ μὲν πρῶτοι εἶναι κατάλληλοι διὰ τὴν ταχέϊαν μετακόμισιν, οἱ δὲ δευτέρου διὰ τὸ χονδρικὸν ἐμπόριον· εἰς τὴν πρώτην δὲ κατηγορίαν κατατάσσει τὸν λιμένα τοῦ Πειραιῶς καὶ εἰς τὴν δευτέραν τὸν τῆς Θεσσαλονίκης, ἀποδεικνύων τοῦτο πρακτικώτατα. «Μετὰ τὰ προσηρημένα, ἐξακολουθεῖ, παρακαλοῦμεν τὸν ἀναγνώστην νὰ θεωρήσῃ, ἐν οἷς θέλομεν ἐκθέσει ἐφεξῆς ὡς διάκριον λιμένα τὸν Πειραιῶν. Ὁ Πειραιῶς εἶναι μέλλον ἐπίγειον (σκάλα) τοῦ Ἑυρωπαϊκοῦ ταχέος ἐμπορίου. Ἡ ἀπόδειξις τούτου εἶναι ἀπλουστάτη ἅμα καὶ ἀναντιρρήτος, εἶναι ἀπόδειξις ἀριθμητικῆ. Διότι συγκρίνων τὴν τῶν ἀτμοπλοίων μὲ τὴν τῶν σιδηροδρόμων ταχύτητα, ἀποδεικνύει ὅτι ἡ ταχύτης τῶν σιδηροδρόμων εἶναι κατὰ 2 1/2 μεγαλύτερα τῆς τῶν ἀτμοπλοίων. Τὸ μέγιστον ἄρα, προσθέτει, συμφέρον τῆς ἐμπορικῆς κινήσεως εἶναι ν' ἀποβιβάζωνται τὰ ἐμπορεύματα ὅσον τὸ δυνατὸν ταχύτερον ἀπὸ τῆς θαλάσσης εἰς τὴν ξηρὰν, ἀφ' οὗ μάλιστα ὁ χρόνος τῆς κατὰ ξηρὰν ταύτης μετακομίσεως εἶναι οὐ μόνον βραχύτερος ἀλλὰ καὶ ἀσφαλέστερον ὠρισμένος. Συνεπῶς ἅπασαι αἱ εἰς Ἀλεξάνδρειαν συγκεντρούμεναι γραμμαὶ τοῦ ταχέος ἐμπορίου θὰ ζητήσωσι τὴν συντομωτάτην γραμμὴν, ἥτις δύναται νὰ συνενώσῃ αὐτὰς μὲ τὴν Ἑυρώπην.

Κατὰ τὰς ἀκριβεστέρας μέχρι τοῦδε γενομένας καταμετρήσεις ἔχομεν ἀπ' Ἀλεξάνδρειας μέχρι Πειραιῶς 511 μίλια, μέχρι Θεσσαλονίκης δὲ 670 (διαφορὰ 16 ὥρας!). Ὡστε οὐδεμία ἀμφιβολία, ὅτι ὁ Ἑυρωπαϊκὸς λιμὴν ὅλων τούτων τῶν γραμμῶν εἶναι ὁ Πειραιῶς, ἅμα συνδεθῆ σιδηροδρομικῶς μετὰ τῆς Ἑυρώπης. . . . Ἐκ τῆς προτεραιότητος ταύτης ἐπεταί ὅτι, ἅμα ὁ Πειραιῶς ἐνωθῆ σιδηροδρομικῶς μετὰ τῆς Ἑυρώπης, οὐ μόνον ὁλόκληρος ἡ διὰ Βρεταντείου κίνησις τοῦ Ἑυρωπαϊκοῦ ταχέος ἐμπορίου μεταβήσεται εἰς τὸν λιμένα τούτον, ἀλλὰ καὶ αὐτὴ ἡ Λισσαβῶν καὶ Κάδιξ θὰ ἀνταποκρίνωνται καὶ θὰ συγκοινωνοῦσι μὲ τὸ Σουέζ διὰ Πειραιῶς. Καὶ ἂν λοιπὸν ὁ Πειραιῶς δὲν δυνήθῃ μετὰ τὴν διώρυξιν τοῦ Ἰσθμοῦ τοῦ Σουέζ νὰ ἐλκύσῃ εἰς ἑαυτὸν τὸ χονδρικὸν ἐμπόριον τοῦ κόσμου, θέλει ἀποζημιωθῆ διὰ τοῦ ταχέος ἐμπορίου, τοῦ ὁποίου ἡ λαμπρότης καὶ ὠφέλεια θὰ ἦναι τριαύτη καὶ τετρακύτη, ὥστε, συγκρινομένη πρὸς αὐτὸ θὰ ἀποδειχθῆ σικὰ οὐδαμινῆ ἡ παγκόσμιος ἐμπορικὴ κίνησις τῶν ἀρχαίων Ἑλλήνων!»

Γ'

Καὶ ταῦτα μὲν περὶ τοῦ συνδέσμου τῆς ἀπὸ Πειραιῶς εἰς Λαμίαν

σιδηροδρομικῆς γραμμῆς μετὰ τῶν Τουρκικῶν εἰς Βιέννην καὶ τῆς παγκοσμίου ἐμπορικῆς γραμμῆς, ἥτις ἀδύνατον νὰ ἀπολήξῃ θαλασσίως εἰς Θεσσαλονίκην ἀλλ' εἰς Πειραιῶν καὶ κατὰ συνέπειαν ἐντεῦθεν εἰς Θεσσαλονίκην. Νῦν εἰπωμέν τινα καὶ περὶ τοῦ προκειμένου σιδηροδρόμου ὑπὸ ἀποκλειστικὴν τοπικὴν ἐποψίν, ὅπου ἔχει μεγάλην τὴν σπουδαιότητα, τόσῳ μάλλον, καθ' ὅσον μέχρι σήμερον δὲν ἐδόθη ἐν γένει ἡ δέουσα σημασία.

Οἱ ἐκπολιτιστικότεροι μοχλοὶ τῆς ἐποχῆς μας εἰσὶ τὰ πιστωτικὰ καταστήματα, ἡ ἐπαγγελματικὴ ἐκπαίδευσις καὶ τὰ μέσα τῆς συγκοινωνίας· ὅπου εἰσέδυσαν καὶ ἐγκατεστάθησαν οἱ ἐκπολιτιστικοὶ οὔτοι μοχλοὶ, ὡς διὰ μαγικῆς ῥάβδου μετέβαλον τὰ πάντα.

Διὰ τῆς συγκοινωνίας συσχετίζει τις τὴν παραγωγὴν καὶ τὴν κατανάλωσιν· διὰ τῶν πιστωτικῶν καταστημάτων κυκλοφοροῦσι τὰ κεφάλαια, διὰ θαυμαστῆς ταχύτητος γονιμοποιούντα τὴν παραγωγὴν καὶ τὴν κατανάλωσιν ἤτοι τὴν ἐργασίαν· διὰ δὲ τῆς ἐπιτηδευματικῆς διδασκαλίας ὁ ἄνθρωπος εἰδικοποιούμενος ἀρχει τῶν φυσικῶν στοιχείων, διαπλάττων τὴν παραγωγὴν, ἥς εἶναι ὁ κυριώτερος μοχλός. Αἱ χῶραι ἐκείναι ἐνθα ἡ παραγωγικὴ δύναμις ἐφθασεν εἰς τὸν ὑπέρτατον βαθμὸν, εἰσὶν αἱ ἔχουσαι συγκοινωνίαν, ἤτοι ὁδοῦς, διώρυγας, ποταμοῦς, σιδηροδρόμους, ναυτιλίαν, πιστωτικὰ καταστήματα, ἀσφαλείας καὶ τέλος στοιχεῖα τῶν τεχνῶν, ἐπιτηδευμάτων καὶ ἐπισημῶν. Τὰ μέσα τῆς συγκοινωνίας δικαίως ἠδύναντο νὰ παραβληθῶσι μὲ τὴν κυκλοφορίαν τοῦ αἵματος· καθὼς ἄνευ τῶν φλεβῶν καὶ ἀρτηριῶν ἡ κυκλοφορία τοῦ αἵματος θὰ ἦτον ἀδύνατος, οὕτως ἡ ἀνάπτυξις τῆς ἐργασίας, ἥτοι ὁ πλοῦτος καὶ ἡ παραγωγὴ οἰουδήποτε ἔθνους, δὲν θὰ ἠδύναντο νὰ λάβῃ χώραν ἄνευ τῶν μέσων τῆς συγκοινωνίας. Ἡ Ἑλλάς καθυστέρει μέχρι σήμερον, διότι ἐπιτηδευματικὴ καὶ ἐπιστημονικὴ ἐκπαίδευσις (ἐννοῶ ὅτι οἱ Γάλλοι ἐννοοῦν κυρίως διὰ τῆς λέξεως sciences καὶ instruction professionnelle) κυρίως δὲν ὑπάρχει· πιστωτικὰ καταστήματα μόλις ἐσυστήθησαν ἐπ' ἐσχάτων τινά, συγκοινωνία δὲ σχεδὸν δὲν ὑπάρχει.

Ὁ σοφὸς πρύτανις τῆς ἐν Ἑλλάδι πολ. οἰκονομίας κ. Ι. Α. Σοῦτσος ἀναφέρει λυπηρὰ παραδείγματα, ἀποτελέσματα τῆς ἐλλείψεως ἡ ἀτελοῦς συγκοινωνίας. Πρὸ τινων ἐτῶν, λέγει, οἱ ὀπτόπλινθοι ἐπωλοῦντο εἰς Μαραθῶνα 16 δρ. ἡ χιλίς καὶ ἐν Ἀθήναις 16! Εἰς Λεβαδείαν τὸ κοιλὸν τοῦ σίτου ἐτιμάτο 8 δρ. καὶ ἐν Ἀθήναις 6. Εἰς Καλάβρυτα ἡ ὀκά τοῦ σίτου ἐτιμάτο 18 λ. καὶ εἰς Ἀγρίνιον 16. Ὁ οἶνος πωλεῖται εἰς τινας ἐπαρχίας ἐν καιρῷ τῆς ἐσοδείας 5 λ.

ἢ δὲ καὶ ἀλλαχοῦ 20 λ. ἐν Εὐβοίᾳ τὰ κάρβουνα ἐτιμῶντο 3 δρ. τὸ καντάριον καὶ ἐν Ἀθήναις 6 δρ. κτλ. Καὶ ταῦτα ἕνεκα τοῦ ἀτελοῦς ἢ τῆς ἐλλείψεως τῆς συγκοινωνίας. — Ἐν τούτοις κράτος τι τῶν Ἰνωμένων Πολιτειῶν, τὸ τῆς Νέας Ὑόρκης, κατ' ἐποχὴν, καθ' ἣν δὲν ἤρθκει ἐν ἑκατομ. κατοίκων (κατὰ τὸ 1810), συνέλαβε τὴν ἰδέαν νὰ καλύψῃ τὸ ἑδάφος του διὰ διωρύγων. Ἡρξάτο τοῦ τολμηροῦ τούτου ἔργου διὰ τῆς διώρυγος τῆς προωρισμένης νὰ ἐνώσῃ τὴν λίμνην **Erie** μὲ τὸν ἐν Ἀλβανῶν ποταμὸν **Hudson**. Τὸ μῆκος τῆς διώρυγος ταύτης συνέκειτο ἐκ 586 χιλιομέτρων, δηλ. τετράκις σχεδὸν μακρότερον τῆς διώρυγος τοῦ Σουέζ. Ἀλλ' οἱ πολῖται τῆς Νέας Ὑόρκης ἦσαν Ἀμερικανοί, οἵτινες δὲν τρομάζουν ποσῶς ἐνώπιον τοιούτων ἔργων. Ἐπεχείρησαν λοιπὸν τὸ ἔργον μετ' ἀποφάσεως καὶ μόνον διὰ τῶν ἰδίων μέσων των. Τὴν 4 Ἰουλίου τοῦ 1817 ἤρχισαν τὸ κολοσσιαῖον τοῦτο ἔργον, καὶ μετὰ ὀκτώ ἔτη, τὸν Ὀκτώβριον τοῦ 1825, ἡ διώρυξ ἦτο πλευστή καθ' ὅλον τὸ μῆκός της. Ἰδῶμεν τὰ ἀποτελέσματα τοῦ ἔργου τούτου.

Κατὰ τὸ 1817 τὰ ἐθνικὰ κτήματα ἐτιμῶντο 15,900,000 φρ. 12 δὲ ἔτη βραδύτερον μετὰ τὴν ἐκτέλεσιν τοῦ ἔργου, ἦτοι τὸ 1837, ἐτιμῶντο 118 ἑκατομ. φρ. ἦτοι σχεδὸν ὀκταπλασιάσθησαν. Τὰ δὲ ἐκ τούτου εἰσοδήματα τοῦ Κράτους ἀπὸ 2,200,000 φρ. ὑψώθησαν εἰς 7,600,000. Τὰ κεφάλαια τῶν δημοτικῶν σχολείων ἐδιπλασιάσθησαν, τὰ τῶν ἀνωτέρων ἐκπαιδευτικῶν καταστημάτων ἐδεκαπλασιάσθησαν χωρὶς νὰ ὑπολογίσωμεν τὰ διάφορα ἄλλα ἠθικὰ καὶ ὕλικα ὠφελήματα, ἅτινα ἐπέφερε, καὶ πρὸ πάντων τὴν ὑπερτίμησιν ἐν γένει τῆς ἰδιωτικῆς περιουσίας, ἣτις κατὰ τὴν δευτέραν δεκαετίαν ἠύξησε κατὰ 1,414 ἑκατομ. φρ. ! Ἡ ἰδιωτικὴ περιουσία τῆς μητροπόλεως τοῦ Κράτους τούτου ἐξετιμῆθη 10 ἔτη πρὸ τῆς κατασκευῆς τῆς διώρυγος ἀντὶ 7,600 χιλ. φρ. μετὰ τὴν κατασκευὴν δὲ αὐτῆς εἰς 763 ἑκατομ. !

Ἐνεκα τῆς ἀναπτύξεως τῶν σημερινῶν μέσων τῆς συγκοινωνίας δύναται τις νὰ ἀποδείξῃ διὰ τῆς μηχανικῆς, ὅτι ὁ σημερινὸς ἄνθρωπος εἶναι πεντηκοντάκις ἰσχυρότερος τοῦ ἀνθρώπου τῶν πρώτων χρόνων δηλ. ὅ,τι ὁ πρῶτος ἄνθρωπος ἠδύνατο νὰ κάμῃ τότε ἐν διαστήματι πεντήκοντα ἐτῶν, ὁ σημερινὸς τὸ κάμνει ἐν διαστήματι ἐνὸς καὶ μόνου ἔτους. Ἀλλ' ἂν ὑπελόγιζε τις καὶ τόσα ἄλλα πράγματα, ἅτινα ἔλαβον τεραστίαν ἀνάπτυξιν σήμερον, ὡς ὁ τηλεγράφος κ. τ. τ. ἠδύνατο βεβαίως νὰ ἀποδείξῃ, ὅτι ὁ ἄνθρωπος κατήντησεν ὅχι μὲν ἀθάνατος, ζῆ ὅμως περισσότερον τοῦ Μαθουάλα, ἀφοῦ δύναται σή-

μερον νὰ κάμῃ ἐν διαστήματι 60 ἐτῶν ὅ,τι μόλις ἄλλοτὲ τις ἠδύνατο νὰ πράξῃ ἐντὸς 3 χιλ. ἐτῶν.

Πολλοὶ ὑπὸ τὴν Ἑλληνικὴν τοπικὴν ἔποψιν δὲν θεωροῦσι τὴν κατασκευὴν τοῦ ἀπὸ Πειραιῶς εἰς Λαμίαν σιδηροδρόμου καλὴν, ἐκτὸς ἐὰν συνδεθῇ μετὰ τῶν Τουρκικῶν, ὑποθέτοντες τὴν ἐπιχείρησιν ὡς μὴ ἐπικερδῆ. Καὶ ἔχουσι δίκαιον, διότι οὔτε τὸν τρόπον ἐσπούδασάν ποτε ὑπὸ τὴν ἔποψιν ταύτην, οὔτε τὸ διαμετακομιστικὸν του ἐμπόριον, οὔτε τὰ θαύματα τῆς συγκοινωνίας. Οἱ σιδηροδρομοὶ ἐκμεταλλεύονται ὅχι μόνον τοὺς ὑπάρχοντας πόρους τόπου τινὸς ἀλλὰ πλάττουσι καὶ νέους πόρους, περὶ ὧν μόλις διὰ μακρᾶς ἀναλύσεως τῆς ἐκ τῆς τελειοποιήσεως τῶν συγκοινωνιῶν προερχομένης κολοσσιαίας βιομηχανικῆς καὶ ἐμπορικῆς ἀναπτύξεως ἠδύνατο νὰ δοθῇ ἀτελής τις ἰδέα.

Ἀρχόμενοι τοῦ παρόντος ἀρθροῦ ἴδωμεν, ὅτι ὁ διπλασιασμὸς τοῦ ἐμπορίου κατήντησεν ἀπὸ 30 εἰς 5—6 ἔτη σήμερον καὶ τοῦτο εὐτυχῶς συνέβη ὅχι μόνον διὰ τινὰ ἀνεπτυγμένα Εὐρωπαϊκὰ κράτη ἀλλὰ καὶ διὰ τὴν Ἑλλάδα ὡς ἐκ τοῦ ἐπομένου πίνακος τοῦ ἐμπορίου τῆς Ἑλλάδος καταδεικνύεται.

Γεν. ἐμπ. — Εἰσαγωγή καὶ ἐξαγωγή. — ἐμπ. εἰδικόν

—	—	1851	39
1858	73 ἑκατομ. δρ.	65	
1864	93	80	
1869	157	131	σὺν τῷ τῆς
1874	185	160	Ἑπτανήσου

Ὁ καθηγητὴς κ. Σούτσος ὑπελόγησε τὴν δαπάνην τοῦ διακομιστικοῦ ἐν Ἑλλάδι ἐμπορίου, πρὸ 10 περίπου ἐτῶν, εἰς 20 περίπου ἑκατομ. δρ. καὶ τοῦτο ὅταν 8 ὥρας μακρὰν τῶν Ἀθηνῶν προϊόντα τινὰ ἐπωλοῦντο εἰς ὑποτετραπλασίαν τιμὴν ὡς ἀνωτέρω ἀπεδείξαμεν, ὅπερ ἀποδεικνύει, ὅτι τὸ ἐμπόριον ἕνεκα τῆς ἀτελοῦς καταστάσεως τῶν μέσων τῆς συγκοινωνίας διατελεῖ εἰς ἤκιστα εὐάρεστον κατάστασιν καὶ ὅτι αἰοσδήποτε σιδηροδρόμος θὰ πολλαπλασιάσῃ τὴν κίνησιν αὐτοῦ. Κατὰ τὰς πληροφορίας τοῦ κ. Σούτσου καὶ τὸν ἀνωτέρω πίνακα, διὰ τὸ διαμετακομιστικὸν ἐμπόριον τῆς Ἑλλάδος πρέπει νὰ δαπανῶνται σήμερον τοῦλάχιστον 40 ἑκατομ. δρ. Ὑποθέτοντες δὲ τὴν κατάστασιν ταύτην στάσιμον καὶ μετὰ τρία ἔτη, ἦτοι μετὰ τὴν ἀποπεράτωσιν τῆς κατασκευῆς τοῦ σιδηροδρόμου Λαμίας, ἐὰν ἀφαιρώσωμεν αὐτῷ ποσοστὸν τι τῶν νῦν δαπανω-

μένων διά τήν μετακόμισιν τῶν προϊόντων, ἤτοι τὸ δέκατον, (ἄπερ ἐλάχιστον), θὰ ἀποφέρῃ οὗτος 12 περίπου %! Εἰς ὑποστήριξιν τῶν ἀνωτέρω ἡδυνάμην νὰ ἀναφέρω τὰς εἰσπράξεις τοῦ ἀπὸ Πειραιῶς εἰς Ἀθήνας σιδηροδρόμου, αἵτινες καί τοι σχεδὸν ἄγνωστοι, εἰσὶ μέγιστα. Ἴσως ἀντιτάξωσί τινες, ὅτι ὁ τοῦ Πειραιῶς σιδηροδρόμος ἔχει ταξείδια διασκεδάσεως κ.τ.λ. — πρᾶγμα ὅπερ δύναται νὰ κάμῃ ἐπίσης καὶ ὁ τῆς Λαμίας σιδηροδρόμος, — ὡς τοιαύτη δύναται νὰ θεωρηθῇ μόνον ἢ διακλάδωσις Φαλήρου καὶ ἢ χάριν τῶν λουτρῶν μετάβασις εἰς Πειραιᾶ ἐπὶ τινὰς μῆνας τοῦ θεροῦ. Ἡ κίνησις ὅμως αὕτη ἀπέναντι τῆς ὀλικῆς ἐτησίως κινήσεως τοῦ σιδηροδρόμου εἶναι βεβαίως ἐλάχιστη, ὥστε, ἐὰν ἀφαιρέσωμεν τὰ ἐντεῦθεν προερχόμενα ποσοστὰ τῶν κερδῶν, τὰ μένοντα εἰσὶ βεβαίως πλέον ἢ ἀρκετὰ, ἅτινα δύναται νὰ δώσωσιν ἀμυδρὰν τινὰ ἰδέαν περὶ παντὸς ἐν Ἑλλάδι ἰδρυθησομένου σιδηροδρόμου. Ἐκ τῶν ἀνωτέρω δὲ ἐξάγεται, ὅτι ἡ Ἑλλάς δύναται νὰ θρέψῃ ἐν τῇ σημερινῇ καταστάσει αὐτῆς τοῦλάχιστον 4,000 χιλιόμετρα σιδηροδρόμων καὶ κατὰ τοὺς πιθανωτέρους συνθήεις ὑπολογισμοὺς ἐν τῷ ὀρισμένῳ χρόνῳ τοῦλάχιστον διπλάσιον ἀριθμὸν χιλιομέτρων. Ἐνῶ ὁ ἀπὸ Πειραιῶς εἰς Λαμίαν σιδηροδρόμος εἶναι 218 χιλιομέτρων καὶ 229 μέχρι τῶν μεθορίων.

Πλὴν θεωρήσωμεν ὑπὸ γενικωτέραν ἔποψιν τὴν περὶ ἧς ὁ λόγος σιδηροδρομικὴν γραμμὴν. Ἡ Ἑλλάς καὶ μάλιστα ἡ Στερεὰ ἔνεκα τῆς ἀτελοῦς καταστάσεως τῆς συγκοινωνίας διατελεῖ ἐν κακῇ καταστάσει πλῆθος προϊόντων φυσικῶν τε καὶ τεχνικῶν ἐλλείψει μεγάλῃς ἀγορᾶς, ἢ ἐξαγωγῆς αὐτῶν, διατελοῦσιν ἐν στασίμῳ καταστάσει καταναλισκόμενα μόνον ἐν τῷ τόπῳ τῆς παραγωγῆς αὐτῶν, ἢ μεταφορὰ δὲ αὐτῶν εἰς ἄλλα μέρη τετραπλασιάζει πολλάκις, ὡς εἶδομεν, τὴν τιμὴν αὐτῶν. Ἐν ᾧ δὲ ὁ τόπος ἡδύνατο μόνος νὰ ἐμψυχώσῃ καὶ νὰ συντελέσῃ τὰ μέγιστα εἰς τὴν ἀνάπτυξιν τῆς γεωργίας, τοῦ ἐμπορίου, τῆς βιομηχανίας καὶ τῆς ναυτιλίας, ἀδυνατεῖ ἐλλείψει συγκοινωνίας ὁ σιδηροδρόμος λοιπὸν τῆς Λαμίας προωρίζεται νὰ διαδραματιθῇ σπουδαίαν ἀποστολὴν ἐν τῇ παρθένῳ, οὕτως εἰπεῖν, Στερεῇ Ἑλλάδι. Τῷ ὄντι, ἐκτὸς τοῦ Πειραιῶς, Ἀθηνῶν, Θεβῶν, Λεβαδείας καὶ Λαμίας καὶ τῶσων ἄλλων πόλεων δι' ὧν θὰ διέρχεται καὶ ὧν τὸ ἐμπόριον ἀναπτυχθήσεται τὰ μέγιστα, ἀπανταχοῦ θὰ δώσῃ ὁ σιδηροδρόμος ζωὴν. Γινώσκουμεν, ὅτι ἰδρύεται κατ' αὐτὰς ἐταιρίαις κτηνοτροφικῆς, ἧς αἱ ἐπαύλεις ἔσονται ἐν ταῖς εὐφόροις πεδιάδασι τῆς Λεβαδείας ἢ φυτικῆ βλάστησις τῶν πεδιάδων τούτων, ὡς ἐκ τῆς ἀρίστης ποιότητος τῶν γαιῶν, εἶναι τοιαύτη ὥστε

ἅπαντα τὰ κτήνη τῶν ἐπαρχιῶν διαχειμάζουσιν αὐτόσε, τὸ δὲ χόρτον ἔχει πολλάκις μυθῶδες ὕψος. Ἡ περὶ ἧς ὁ λόγος ἐταιρία ὑπόσχεται λαμπρὸν μέλλον, ἐὰν δεόντως συγκροτηθῇ καὶ διευθύνεται. Ἡ πάχυνσις τῶν διὰ τὰ κρεωπολεῖα προωρισμένων ζώων, τὰ δέρματα αὐτῶν, ὁ βούτυρος, τυρὸς, οἱ ἄλαντες καὶ τὰ παστὰ κρέατα πρέπει νὰ ἦναι ὁ κύριος αὐτῆς σκοπός. Μία ἄλλη ἐταιρία πρὸς ἐκμετάλλευσιν τῶν δασῶν δὲν θὰ ἦτο κακῇ ἐπιχειρήσις τόσῳ μᾶλλον καθ' ὅσον ἡ Ἑλλάς εἰσάγει ξυλείαν κατ' ἔτος ἀξίας 3 ἑκατομ. δρ. Τὸ δέκατον περίπου τῆς Ἑλλάδος καλύπτεται ὑπὸ δασῶν, τὰ καλλήτερα δὲ αὐτῶν εἶναι εἰς τὴν Στερεὰν Ἑλλάδα. Ὁ σιδηροδρόμος τῆς Λαμίας διέρχεται παρὰ τὴν λίμνην τῆς Κωπαίδος, ἧς ἡ ἔκτασις εἶναι 210 χιλ. στρεμμάτων ἅμα τῇ κατασκευῇ τοῦ σιδηροδρόμου οὐδεμία ἀμφιβολία ὑπάρχει, ὅτι ἡ Κωπαῖς θὰ ἀποξήρανθῇ ὑπὸ τινος ἐταιρίας, ἴσως δὲ καὶ ὑπ' αὐτῆς τῆς τοῦ σιδηροδρόμου ἐταιρίας. Ἡ ἐπιχειρήσουσα τὴν ἀποξήρανσιν τῆς Κωπαίδος ἐταιρία ὄχι μόνον θὰ ὠφελήσῃ τὰ παρακείμενα μέρη, προικίζουσα μηχανικῶς, οὕτως εἰπεῖν, τὴν Ἑλλάδα ἀνευ πολέμου μὲ 210 χιλ. στρέμματα τῶν εὐφορωτέρων γαιῶν, ἀλλὰ καὶ θὰ πλουτίσῃ αὐτήν, ἀφοῦ ὁ μὲν Sauvage ὑπελόγιζεν ὅτι μόνη ἡ Κωπαῖς δύναται νὰ ἀπασχολήσῃ καὶ θρέψῃ 30 χιλ. κατοίκων, ὁ δὲ κ. E. Carguar ἐξέφρασε τὴν αὐτὴν περίπου ἰδέαν περὶ τῶν γαιῶν τῆς Κωπαίδος. Τῷ ὄντι αἱ γαῖαι αὗται εἰσὶ καταλληλόταται εἰς φύτευσιν δρυζίου, καπνοῦ, βάμβακος, ἀραβοσίτου, ρυζαρίου κ.λ. ἴσως δὲ δύναται νὰ χρησιμοποιηθῶσι καὶ τὰ ὕδατα τὰ τε ὑπάρχοντα καὶ τρέχοντα εἰς ποτισμὸν γαιῶν διὰ κανονικῶν διωρύγων. Παρὰ τὴν ὁδὸν ὑπάρχουσιν οὐκ ὀλίγαι ἀτμομηχαναί, ὅπερ σπουδαῖον διὰ τὸν σιδηροδρόμον. Τὸ προνόμιον τῶν ἀνακαλυφθησομένων μεταλλείων εἰς ἀπόστασιν 5 χιλιομέτρων ἐξ ἐκάστου μέρους τῆς γραμμῆς εἶναι οὐ μικρὸν, μάλιστα διὰ σιδηροδρόμον. Ἄπαντα ταῦτα πείθουσιν ἡμᾶς, ὅτι ὁ ἀπὸ Πειραιῶς εἰς Λαμίαν σιδηροδρόμος ἔσεται μία τῶν ἐπικερδεστέρων ἐν Ἑλλάδι ἐπιχειρήσεων, καὶ μεμονωμένος ὅλως ἂν θεωρηθῇ. Ἄλλ' ἡ γραμμὴ αὕτη, ὡς ἴδομεν, προωρίζεται νὰ ἀποτελέσῃ ἐξ ἀνάγκης μέρος μιᾶς τῶν μεγάλων ἀρτηριῶν τῆς παγκοσμίου ἐμπορικῆς γραμμῆς, ἔνεκα τῆς ὁποίας ἔχει μέγα μέλλον.

Ἡ ἀπὸ Σουεζ λαιπὸν προερχομένη γραμμὴ κατ' ἀνάγκην θὰ διέλθῃ τοῦ Πειραιῶς, καὶ ὄχι τῆς Θεσσαλονίκης, ἢ ἔνωσις τῶν Ἑλληνικῶν καὶ Τουρκικῶν σιδηροδρόμων γενήσεται ἐπίσης, ἐν ἀνάγκῃ δὲ καὶ ὑπ' αὐτῆς τῆς ἰδίαις ἐταιρίας τοῦ σιδηροδρόμου Λαμίας καὶ τέ-

λος, καὶ ἂν ἡ πρόοδος τῆς Ἑλλάδος στάσιμος θεωρηθῆ, καὶ ἂν ὁ σιδηρόδρομος τῆς Αλαμίας περιορισθῆ μόνον ἐν τῇ Στερεᾷ Ἑλλάδι, θὰ εὕρῃ οὗτος πλέον ἢ ἄρκετὴν τροφήν, ἀποφέρων οὐ μικρὸν κέρδος.

A. N. ΒΕΡΝΑΡΔΑΚΗΣ.

ΧΡΟΝΙΚΑ.

Ἐκ πολλῶν παρατηρεῖται συμπτωμάτων, ὅτι τὰ οἰκονομικὰ τοῦ τόπου εἰσέρχονται εἰς κρίσιμον περίοδον, τῆς ὁποίας αἱ μὲν διαστάσεις λαμβάνουσιν ὁσημέραι εὐρύτερον χαρακτῆρα, τὰ δὲ αἷτια δύνανται νὰ μελετηθῶσιν ὑπὸ δύο ἐπόψεις, πολιτικὴν καὶ χρηματιστικὴν. Συνέβησαν δὲ τελευταῖον μεταθέσεις τινὲς περιουσιῶν τοιαύτης σημασίας (ὑπολογίζονται εἰς δεκάδας ἑκατομμυρίων), τὸ ἐπιχειρηματικὸν πνεῦμα ἐνέπεσεν εἰς τοιοῦτους ἐνδυσασμούς, ἀπεγοητεύθη εἰς τοιοῦτον βαθμὸν ἡ μεγαλουργὸς δύναμις τοῦ συνεταιρισμοῦ, καὶ ὑφίσταται τοιοῦτος σύνδεσμος μεταξὺ τῆς ἰδιωτικῆς καὶ δημοσίας οἰκονομίας, — ὥστε ἐκ τῶν πρώτων πράξεων τῆς περιμενομένης Βουλῆς ἔσεται βεβαίως καὶ ἡ διάταξις εἰδικῆς ἐπὶ τοῦ κοινωνικοῦ τοῦτου θέματος ἐρεῦνης. Τὰ Κοινοβούλια εἶναι οἱ φυσικοὶ προστάται τῶν λαῶν.

— Ἡ ἀπὸ τοῦ 1833 ἰδέα περὶ ὑποβουχίου σιδηροδρομικῆς ἐνώσεως τῆς Ἀγγλίας μετὰ τῆς Εὐρώπης εἰσῆλθεν ἐπ' ἐσχάτων εἰς τὴν πρακτικὴν αὐτῆς φάσιν. Ἐπιτροπὴ μὲν Ἀγγλογαλλικὴ κινεῖ δραστηρίως τὴν ὑπόθεσιν, πρόκειται δὲ νὰ ἐνεργηθῆ καὶ κυβερνητικῶς σχετικὴ ἐπὶ ταύτης μελέτη.

— Οἱ εἰρηνοφίλοι ἐργάζονται δραστηρίως ὑπὲρ τῆς διεθνoῦς δικαιοσύνης, τρία κατὰ τὸ ἐνεστὸς ἔτος συγκροτήσαντες συνέδρια, ἐν Γενεύῃ κατὰ πρόσκλησιν τῶν προέδρων τοῦ συνδέσμου τῆς Εἰρήνης καὶ τῆς Ἐλευθερίας, ἐν Gand τῇ ἐνεργείᾳ δύο δημοσιογράφων καὶ τελευταῖον ἐν Βρυξέλλαις διὰ τῆς ἐν Ἀμερικῇ ἐπιτροπῆς the international law Committee.

— Παρακολουθῶ τὰς βασιλικὰς ἐν Γαλλίᾳ συζητήσεις. Μονάρχης ἄνευ θρόνου καὶ Λαὸς ἄνευ δημοκρατίας. Ἐν τῷ μεταξὺ εὐφρεῖς τινες προσπαθοῦσι νὰ καταπέσωσι τὸν πρῶτον μὲν, ἵνα μὴ διαγράψῃ ὀλόκληρον τὸν παρόντα αἰῶνα ἐκ τοῦ ἡμερολογίου του, τὸν δεύτερον δὲ, ὅτι εἶναι ὁ πρῶτος λαὸς τῆς γῆς!

Ἐν Ἀθήναις, 4 Νοεμβρίου 1873.