

# ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

[ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ—ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΑ—ΚΑΤΑΣΤΑΤΙΚΗ]

## Η ΕΠΙ ΤΗΣ ΑΣΙΑΣ ΤΕΛΩΝΕΙΑ.

Υπολαμβάνω τὴν τελωνεϊαν ὡς ὑπάρχουσαν, εἴτε ἀπὸ λόγων ἱστορικῶν, εἴτε ἀπὸ λόγων ἀνάγκης. Ἐπιβλέπων δὲ νὰ εἰσέλθω εἰς τὴν φυσιολογικὴν αὐτῆς ἔννοιαν ἐν τῇ καθόλου οἰκονομικῇ ἁρμονίᾳ, προτίθεμαι νὰ ἐξετάσω ἐπὶ τίνος βάσεως κινουμένη ἡ τελωνιακὴ μηχανὴ ἠδύνατο ἀποτελεσματικώτερον νὰ λειτουργήσῃ καὶ μᾶλλον ἀπροσκόπτως πρὸς τὴν περαιτέρω ἀνάπτυξιν τῆς ἐθνικῆς παραγωγῆς. Ἐπομένως τὰ ἐν Ἑλλάδι ἰσχύοντα κινουσι κατὰ πρῶτον λόγον τὸ διαφέρειον.

Ἡ τελωνεΐα τῶν ἐκ τῆς ἀλλοδαπῆς εἰσαγομένων ἐν Ἑλλάδι πραγματειῶν ἐνεργεῖται ἐπὶ δύο διακεκριμένων βάσεων. Ἀφ' ἐνὸς προσδιορίζεται ὁ τελωνιακὸς δασμὸς κατὰ μέτρον, βάρους, ἢ ποσὸν ἐπὶ δεδομένων εἰδῶν, ὡς π. χ. 15 δραχ. ἢ δωδεκάς τὰ ριπίδια, 4 δραχ. τὸ κυβικὸν μέτρον τὰ μάμαρα, 2 δραχ. ἢ ὀκτὼ τὸ Ἰνδικὸν κλπ. Ἀφ' ἑτέρου ἐπιβάλλεται ὁ τελωνιακὸς δασμὸς ἐπὶ τῆς ἀξίας τῶν εἰσαγομένων πραγματειῶν, ὡς π. χ. 15 τοῖς % τὰ ἐπιπλα κλπ.

Ἐχω ὑπ' ὄψιν τὸ τελευταῖον ἐν ἰσχύϊ Ἑλληνικὸν δασμολόγιον. Κατ' αὐτὸ ἡ μὲν πρώτη τελωνεΐα περιλαμβάνει 594 ἰδιαιτέρας περιπτώσεις, ἡ δὲ ἑτέρα 22 μὲν ὠρισμένας, ἐν γένει δὲ καὶ πᾶσαν ἄλλην περιπτῶσιν, ἥτις ἀφέθη ὅπωςδὴποτε ἀπροσδιόριστος. Ἐκ τῶν 594 εἰδικῶν περιπτώσεων τῆς πρώτης κατηγορίας αἱ 249 τελωνίζονται

ἀπὸ 1—250 δραχμῶν, ὡς π. χ. φώσφορα ἐκ κηρίου 1 δρ. ἢ ὀκτὼ καὶ ἄμαξαι καινουργεῖς ἢ μεταχειρισμένα 250 δρ. ἐκάστη τῶν λοιπῶν περιπτώσεων ἢ φορολογία περιστρέφεται ἀπὸ 1—90 λεπτῶν, ὡς π. χ. βαμβακόσπορος 1 λεπτ. ἢ ὀκτὼ καὶ ὑφάσματα μαλλινοβάμβακα 90 λεπ. ἢ ὀκτὼ. Ὅσον ἀφορᾷ τὰς 24 περιπτώσεις τῆς δευτέρας τελωνιακῆς κατηγορίας, κατὰ 13 μὲν προσδιορίζεται ὁ δασμὸς εἰς 15 τοῖς  $\frac{1}{10}$ , κατὰ τὰς λοιπὰς δὲ εἰς 10 τοῖς  $\frac{1}{10}$ , ἐπὶ τῆς ἀξίας ἐννοεῖται ἐκ στήσιν πραγματείας. Ἡ τελευταία τελωνιακὴ διατίμησις τῶν 10 τοῖς  $\frac{1}{10}$  ἐκτείνεται ὑπὸ τοῦ νόμου τῆς 13 Φεβρουαρίου 1867 καὶ πρὸς πᾶσαν ἐν γένει πραγματείαν μὴ κατονομαζομένην ἐν τῷ δασμολογίῳ, καθ' ὅσον αὕτη δὲν δύναται κατ' ἀναλογίαν νὰ ὑπαχθῇ εἰς τινὰ τῶν ἐν αὐτῷ ὀριζομένων εἰδικῶν περιπτώσεων (1).

Ἡ ἐκτίμησις τῶν κατ' ἀξίαν φορολογουμένων πραγματειῶν, κατὰ τὸ ἄρθρον 3 τοῦ προμνησθέντος νόμου, εἶναι κοινὸν ἔργον τοῦ εἰσάγοντος ἐμπόρου καὶ τοῦ φορολογουμένου τελώνου. Ἐν περιπτώσει δὲ διενέξεως μεταξὺ αὐτῶν, παρεμβαίνουνσι δύο διαιτηταί, ἐξ ὧν τὸν μὲν διορίζει ὁ ἔμπορος τὸν δὲ ἢ τελωνιακὴ ἀρχή. Ἐν διαφωνίᾳ δὲ τῶν διαιτητῶν ὀρίζεται ὑπὸ τῆς διοικητικῆς ἀρχῆς, ἢ ἐν ἐλλείψει τοιαύτης ἐν τῷ τόπῳ ὑπὸ τοῦ εἰρηνοδίκου, ἐπι-

(1) Ἡ κατάταξις αὕτη εἶναι ἔργον τῆς τελωνιακῆς ἀρχῆς. Ἐὰν δὲ αὕτη ἀμφιβάλλη, ζητεῖ τὴν λύσιν τῆς ἀπορίας τῆς παρὰ τοῦ ὑπουργείου τῶν Οἰκονομικῶν κατὰ τὴν ὑπ' ἀριθ. 49104 τῆς 6 Σεπτεμβρίου 1860 ἐγκύκλιον τούτου. Ὑπολείπεται ὅμως εἰς ἐξέτασιν κατὰ πόσον ἢ μέθοδος αὕτη ἐκπληροῖ τὸν σκοπὸν τοῦ ΣΤ'. ψηφίσματος τῆς Α' ἐν Ἀθήναις Ἐθνικῆς Συνελεύσεως, καθ' ὃ ἐπὶ ἐμμέσων, ὡς ἐπὶ τοῦ προκειμένου, φόρων, ἐν περιπτώσει διαφωνίας μεταξὺ ἐμπόρου καὶ τελώνου ἐνεργεῖται διοικητικὴ δίκη, ἥτις βεβαίως στηρίζεται ἐπὶ ἄλλων προϋποθέσεων παρὰ τὴν ὑπὸ τῆς ἐγκυκλίου τιθεμένην βᾶσιν. ὅτι κρεῖ εἰς τὴν ἐκτεθεισάν παρέμβασιν τοῦ ὑπουργείου τῶν Οἰκονομικῶν «τὸ δικαίωμα του νὰ ἐπιβλέπῃ τὴν ἀκριβῆ ἐφαρμογὴν ὅλων τῶν οἰκονομικῶν νόμων». Προφανῶς ἐκτὸς τῆς ἐπιβλέψεως κεῖται ἡ δικαστικὴ διαφορὰ.

δικιτητῆς, ὅστις ἀποφαίνεται ὀριστικῶς περὶ τῆς ἀμφισβητήσεως. Ἡδύνατο νὰ παρατηρήσῃ τις εὐθὺς ἐξ ἀρχῆς, ὅτι ἢ εἰς τὸν διορισμὸν τοῦ ἐπιδιαιτητοῦ παρέμβασιν τῆς διηκῆσεως ἔπρεπε νὰ ἀντικατασταθῇ ἐντελῶς ὑπὸ τῆς δικαστικῆς τοῦ εἰρηνοδίκου ἀποστολῆς, καὶ ὅτι ἀφ' ἑτέρου ἢ μέθοδος τῆς μεταξὺ ἐμπόρου καὶ τελώνου συνενόησεως εἰς τὸ ζήτημα τῆς τελωνείας δύναται νὰ ὑποκρύπτῃ ἐν δεδομένη περιστάσει παγίδα.

Ὅπως καὶ ἂν ἔχη, συγκρινομένου τοῦ ἀριθμοῦ τῶν κατ' εἶδος τελωνιακῶν περιπτώσεων τοῦ Ἑλληνικοῦ δασμολογίου πρὸς τὸν ἀριθμὸν τῶν ὀρισμένων κατ' ἀξίαν (594:22), ἢ ἀπόστεις μεταξὺ τῶν δύο συστημάτων εἶναι τοσαύτη, ὥστε μᾶλλον ὡς ἐξαιρέσεις πρέπει νὰ θεωρηθῇ ἢ ἐπὶ τῆς ἀξίας τελωνείας, κανὼν δὲ ἢ ἀντιθετος, ἐπὶ τοῦ βάρους τοῦτέστι, μέτρου ἢ ποτοῦ κατὰ τὰ διάφορα τῶν ἐμπορευμάτων εἶδη. Ποῖον τῶν συστημάτων εἶναι προτιμώτερον;

Δὲν ὑπάρχει ἀμφιβολία ὅτι ἢ κατὰ βᾶρος, μέτρον ἢ ποσὸν τελωνείας ἔχει τι ἀπέναντι τῆς κατ' ἀξίαν τελωνείας ἀσφαλέστερον ἐκ πρώτης ὄψεως καὶ θετικώτερον, ὅσον ἀφορᾷ τὸν δημόσιον θησαυρόν. Ἐπὶ τῆς ἐξευρέσεως π. χ. τοῦ φορολογητέου βάρους παρεμβαίνουνσιν ἐλάχισται δυσκολίαι, ἐνῶ ἀφ' ἑτέρου ἢ ἐκάστοτε ἐκτίμησις τῶν ἐμπορευμάτων παρίσταται ὡς ἔργον δυσχερῆστατον καὶ εἰς πολλὰς ὑποκείμενον περιπετείας. Δύναται νὰ προσθήσῃ τις ἐνταῦθα τὴν παρατήρησιν, ὅτι ἢ Γαλλικὴ πρακτικὴ ἐβεβαίωσε 2 τοῖς  $\frac{1}{10}$  ζημίαν τοῦ δημοσίου θησαυροῦ ἐν τῇ ἀπὸ τοῦ 1860 γενομένη οὐσιώδει μεταβολῇ τῆς εἰδικῆς εἰς τὴν ἐπὶ τῆς ἀξίας τελωνείαν. Ἀλλὰ τὸ σύμπτωμα τοῦτο δὲν πρέπει νὰ χρησιμεύσῃ εἰς ὀριστικὴν τοῦ τελευταίου συστήματος καταδίκην, ἐὰν ἀποδειχθῇ ὅτι ἢ ἐλαττωτέρας μεθόδου περὶ τὴν ἐφαρμογὴν αὐτοῦ δύναται νὰ ἐκλείψωσιν αἱ ζημίαι.

Ἐν πρώτοις, δυοῖν θάτερον, δυνατόν αἰ εἰσπράξεις τῆς κατ' ἀξίαν τελωνείας νὰ καθυστερῶσιν τῆς κατ' εἶδος ἐξ ἐσφαλμένης ἀναλογίας· ἐνῶ π. χ. τὸ ἐπὶ τοῦ τελίου τελώ-

λιον 3 δρ. τὴν ὁκᾶ ἀντιστοιχεῖ πρὸς 15 τοῖς % τελώνιον ἐπὶ τῆς ἀξίας, ἐὰν ἢ πρὸς τὸ τελευταῖον μεταρρυθμίσις καταβιβάσῃ τὸ ποσὸν του εἰς 10 τοῖς %, πρόδηλον ὅτι ἡ ζημία τοῦ δημοσίου θησαυροῦ εἶναι ἔργον κακοῦ μᾶλλον ὑπολογισμοῦ. Ἀλλὰ δυνατόν ἢ ζημία αὕτη νὰ εἶναι ἀποτέλεσμα καταχρήσεως μεταξὺ εισάγοντος ἐμπόρου καὶ φορολογουμένου τελώνου, δι' ὅλης τῆς ποικιλίας τῶν εἰς τοιαύτας περιπτώσεις συμβαινόντων. Μήπως ἢ ὑπόθεσις αὕτη δὲ εἶναι κοινὴ πρὸς ἀμφότερα τὰ τελωνιακὰ συστήματα; Θέλομεν ἐν τούτοις ἰδεῖ ἀκολούθως, ὅτι ἡ σταθερὰ ἐφαρμογὴ τῆς ἐπὶ τῆς ἀξίας τελωνείας ἔχει πολλοὺς καὶ κατὰ τὴν ἔποψιν ταύτην ὑπὲρ ἑαυτῆς λόγους.

Ἡ ἐπὶ τῆς ἀξίας τελωνεῖα εἶναι προτιμότερα τῆς κατ' εἶδος ἕνεκεν τῆς τελειότερας προσαρμογῆς αὐτῆς πρὸς τὴν ὄλην τοῦ ἐμπορίου ἀνάπτυξιν. Ὅταν φορολογῆται δεδομένον βᾶρος ὑφασμάτων διὰ 2 π. χ. δραχμῶν, ὁ ἔμπορος, ἀγοράζων καὶ πωλῶν αὐτὰ κατὰ μέτρον, διατελεῖ εἰς οὐχὶ ἀδιαφόρους περὶ τὴν ταχύτητα τῶν ἐργασιῶν του δυσκολίας, ὅσον ἀφορᾷ τὸν προσδιορισμὸν τῆς δι' ἑαυτὸν ἀφ' ἑνὸς ἀξίας καὶ τῆς διὰ τὴν πελατεῖαν του ἀφ' ἑτέρου τιμῆς. Ἐν τούτοις ἢ ἐπὶ τῆς ἀξίας τελωνεῖα καθιστᾷ ἔργον στιγμῆς τὴν εὐθύς ἐξ ἀρχῆς διακανόνισιν τοῦ ζωτικῆς τούτου διὰ τὸν ἔμπορον θέματος. Κατὰ τοῦτο δὲν πρέπει νὰ μείνῃ ἀπαρατήρητος ἡ γενικὴ κατὰ τὸ μᾶλλον ἢ ἥττον πρακτικὴ τῶν προϋχόντων ἐν Εὐρώπῃ ἐθνῶν. Ἡ ἐπὶ τῆς ἀξίας τελωνεῖα ἐποιήσατο τοιαύτας προόδους ἐν Ἀγγλίᾳ, Γερμανίᾳ, Γαλλίᾳ, Βελγίῳ καὶ Ἑλβετίᾳ, ὥστε πάντως ἢ ἐκτεθεῖσιν παρ' ἡμῶν ἀναλογία τῆς κατ' εἶδος τελωνείας πρὸς τὴν κατ' ἀξίαν, ὡς §94: 22, ἀποτελεῖ προφανῆ οἰκονομικὸν ἀναχρονισμὸν, ὅστις οὐσι. δῶς ἀντίκειται πρὸς τὸν ἰδιαιτέρον τοῦ ἔθνους ἐμπορικὸν χαρακτήρα. Ἄς μελετήσωμεν οὕτω τὰ κατὰ τὴν Εὐρωπαϊκὴν τῆς ἀξίας τελωνεῖαν μετὰ πνεύματος μεταρρυθμιστικοῦ χωρὶς νὰ λησμονήσωμεν καὶ τὴν πάντως ἀναπόφευκτον ταμειυτικὴν τοῦ ἀνά χειρας θέματος ἔποψιν. Ἴνα μὴ ἐπανέλθωμεν δὲ

εἰς τὴν τελευταίαν, ἀρκεῖ τὸ ἐκ τῆς Γαλλικῆς πρακτικῆς προεξηγηθὲν μάθημα τῆς ζημίας τοῦ δημοσίου θησαυροῦ 2 τοῖς %, ἐν τῇ μεταβάσει ἀπὸ τῆς κατ' εἶδος εἰς τὴν κατ' ἀξίαν τελωνεῖαν. Ὅθεν ἀναλόγως αἱ ἀνάγκαι τοῦ δημοσίου ταμείου δύνανται νὰ ἐπιτύχωσι τὴν αὐξήσιν τοῦ ἐπιβαλλομένου τελωνιακοῦ δασμοῦ κατὰ 2 τοῖς %, καὶ κατὰ τὰς περιστάσεις ὀλιγώτερον ἢ περισσώτερον.

Τὸ κύριον κατὰ τὴν ἐπὶ τῆς ἀξίας τελωνεῖαν ζήτημα περιστρέφεται εἰς τὸν προσδιορισμὸν τῆς ἀγορᾶς, ἣτις πρέπει νὰ ληφθῆ ὡς βᾶσις. Ἡ ἀγορὰ τῆς εἰσαγωγῆς ἢ ἡ ἀγορὰ τῆς ἐξαγωγῆς εἶναι ἢ ἄλλον προσήκουσα; Κατ' ἀρχὴν ἢ εἰσαγομένη ἀξία, πρὶν διαβῆ τὰ τελωνιακὰ ὄρια, δὲν εἰσῆλθεν ἐτι εἰς τὸ στάδιον τῶν ἐν αὐτοῖς τιμῶν ὥστε ἢ ἐπὶ τῶν τιμῶν τούτων φορολογία τῆς εἰσαγομένης ἀξίας ἔχει τι οὐσιωδῶς ἀλλότριον πρὸς αὐτήν. Ἐὰν π. χ. εἶναι μικρὰ ἢ προμήθεια τῆς ἀγορᾶς τοῦ τόπου τῆς εἰσαγωγῆς, αἱ τιμαὶ αὐτῆς εἶναι ὑψωμέναι καὶ ἐπομένως τὸ τελώνιον πολὺ βαρύτερον τοῦ ὅσον θὰ ἦτο, ἐὰν προσετίθετο εἰς τὴν ὑπάρχουσαν ἐν τῷ τόπῳ προμήθειαν καὶ ἢ ἐξῶθεν εἰ κομιζομένη, ὅτε ἀναγκαίως θὰ κατέπιπτον αἱ τιμαὶ τῆς ἀγορᾶς.

Αἱ τιμαὶ ἐν τούτοις τοῦ τόπου τῆς προελεύσεως τῶν ἐμπορευμάτων συνδύαζονται πληρέστερον πρὸς τὴν κανονικότητα τῆς τελωνείας. Κατ' ἀκρίβειαν αἱ εἰσαγωγαὶ ὑπὸ ἐθνικὴν ἔποψιν εἶναι ἀγορασίαι, τὰς ὁποίας αἱ ἐπικράτεια ἐνεργῶσι μεταξύ των. Καὶ δι' ἐκείνην, ἣτις ἀγοράζει, καὶ δι' ἐκείνην, ἣτις πωλεῖ τὸ τίμημα τῆς ἀγοραπωλησίας εἶναι ἢ πραγματικὴ τοῦ ἐμπορεύματος ἀξία. Ἐὰν τοῦτο ἀληθεύῃ, ἢ ἀγορὰ τῆς ἐξαγωγῆς ἀποτελεῖ, ἐν τῇ λογικῇ τῶν πραγμάτων σειρᾷ, τὴν θετικὴν τῆς κατ' ἀξίαν τελωνείας βᾶσιν. Ἴνα μετατεθῆ δὲ αὕτη εἰς τὴν ἀγορὰν τῆς εἰσαγωγῆς, πρέπει ἐξ ἀνάγκης νὰ στηριχθῆ εἰς πλάσμα, τὸ ὅποσον κτυπᾷ εἰς τοὺς ἀπειροτέρους ὀρθαλομοῦς, διότι ἐπὶ τέλους ἐπὶ πραγμάτων, τὰ ὅποια εἰσέτι δὲν εἰσῆχθησαν, ἢ ἐκτίμησις ἀφορᾷ τὸ μέλλον αὐτῶν καὶ ἐπομένως ἔχει τι

παράφωνον πρὸς τὴν ἀκριβῆ φορολογικὴν τοῦ ἤδη συντελεσθέντος ἔννοιαν. Ὅπως καὶ ἂν ἔχη, ἐνώπιον τῆς παραφωνίας ταύτης δὲν ἐδίδασεν ὁ ἡμέτερος νομοθέτης τοῦ 1867. Κατὰ τὸ ἄρθρον 162 τοῦ προμνησθέντος νόμου εἰς τὴν ἐκτίμησιν τῶν εἰσαγομένων ἐμπορευμάτων λαμβάνεται ὡς βάσις ὁ τόπος τῆς εἰσαγωγῆς.

Ἡ διεύθυνσις τῶν παρ' ἡμῖν νομοθετικῶν ἰδεῶν εἶναι ἀξιοπαρατήρητος, διότι συμπίπτει πρὸς ἐποχὴν, καθ' ἣν ἡ Ἀγγλο-Γαλλικὴ τοῦ 1860 συνθήκη εἰσήγαγεν εἰς νέαν ὅλως τελωνιακὴν φάσιν τὴν διεθνὴ συναλλαγὴν, ὡς ἤδη προεξέθεσα, μεταξὺ τοῦ προέχοντος τμήματος τῆς εὐρωπαϊκῆς οἰκογενείας. Τοιοῦτοτρόπως εἰς διοικητικοὺς ὅλως λόγους πρέπει νὰ ἀποδώσωμεν τὴν μέχρι τοῦδε καθυστέρησιν τῆς Ἑλλάδος, ὅσον ἀφορᾷ τὴν εἰσοδὸν τῆς εἰς τὴν τελωνιακὴν, τρόπον τινα, ἔνωσιν τῆς ἐπὶ τῆς ἀξίας φορολογίας τῆς εἰσαγωγῆς. Ἡ οἰκονομικὴ τοῦ ἡμετέρου τόπου πολιτικὴ εἰς μεγάλας ὑπόκειται κατὰ τοῦτο εὐθύνας. Ἐν μόνον θέμα ἂν φέρω, ἀρκεῖ εἰς καταδίκην τῆς. Πῶς! Ἡ εἰς Ἀγγλίαν εἰσαγωγὴ τῆς Ἑλληνικῆς σταφίδος δὲν θὰ ὠφελείτο ἐκ τῆς ἐκεῖ φορολογίας ἐπὶ τῇ βάσει τῆς ἀξίας, ἣν τὸ προϊόν τοῦτο ἔχει ἐν Ἑλλάδι; Καὶ ἡ ἔννοια τῆς ἀμοιβαιότητος θὰ ἀπέβαινε ἐπίσης ὡφελιμος, διότι εἰσαγομένων ἐξ Ἀγγλίας ἐν Ἑλλάδι, κατὰ μείζονα λόγον, παραγωγικῶν μᾶλλον ὀργάνων (ἄνθρακες, σίδηρος, μηχαναὶ κτλ.) τὸ εὖνον αὐτῶν, ὡς ἐκ τῆς φορολογίας τῆς ἐν Ἀγγλίᾳ ἀξίας των, εἰς τοιαύτην ἐκάνονίζετο ἡ τελωνεῖα, θὰ προῆγεν ἔτι μᾶλλον τὴν βιομηχανικὴν τοῦ τόπου δημιουργίαν. Σημεῖον λοιπὸν ὅτι ἡ κυβερνητικὴ ἡμῶν οἰκονομία, ἀτυχήσασα περὶ τὴν εὐρεσιν τῆς ἀπὸ τοῦ 1860 ἀνοικτῆς ὁδοῦ, ἐνέπεσεν εἰς ψευδῆ, ἐκ τῆς ὁποίας ἐστερήθη τῶν πλεονεκτημάτων ἅμα δὲ καὶ μαθημάτων ὀλοκλήρου δεκαπενταετίας, χωρὶς νὰ δύνηται νὰ ὠφελῆθῃ, τοῦλάχιστον νῦν μέχρι τῆς λύσεως τοῦ μεγάλου ζητήματος τῶν σχετικῶν ἐμπορικῶν συνθηκῶν, ὅπερ, ὅσον ἀφορᾷ ἰδίως τὴν Ἀγγλο-Γαλλικὴν, τὴν καὶ κυ-

ριωτέραν, θὰ λυθῆ κατὰ τὸ 1877, ὅτε λέγει ἡ νέα τῆς ἰσχύος αὐτῆς παράτασις.

Ἡ προσέγγισις τῆς κρισίμου περιόδου δὲν ἐμποδίζει, ἐξ ἐναντίας καθιστᾷ μᾶλλον διαφέρουσαν, τὴν μελέτην τοῦ ἀνὰ χεῖρας θέματος. Ἐὰν ἡ ἀρχὴ τῆς ἐπὶ τῆς ἀξίας τελωνείας εἶναι ὀρθή, εἰς τὴν ἀξία τοῦ τόπου τῆς προελεύσεως ἀποτελῆ ἀσφαλεστέραν οἰκονομικὴν ἔννοιαν, βεβαίως καὶ τὰ ἤδη συμβληθέντα μεταξὺ τῶν ἐθνῶν καὶ τὰ μηκέτι πρὸς τὴν ἔνωσιν ταύτην προσχωρήσαντα πρέπει νὰ συνεργασθῶσιν εἰς τὴν κραταίωσιν τῆς διεθνοῦςμπορικῆς ταύτης βάσεως. Ἐκαστος ὑποθέτει τὴν ἐξόχως συναλλακτικὴν δύναμιν, ἣτις θὰ τεθῆ εἰς τὴν διάθεσιν τῶν ἐμπορικῶν ἐθνῶν, ἅμα τὸ τιμολόγιον ἐκάστης πραγματείας, μεταβαῖνον ἀπὸ ἐπικρατείας εἰς ἐπικράτειαν, ἀποτεῖ τὴν φορολογητέαν ἀξίαν. Ὑπάρχουσιν ὑπόνοιαι περὶ τῆς ἀληθείας τοῦ τιμολογίου τούτου; Ἡ τελωνιακὴ ἀρχὴ τοῦ τόπου τῆς εἰσαγωγῆς δύναται νὰ ἐξετάσῃ. Καλῶς ὠργανισμένη ὑπηρεσία δύναται νὰ γνωρίζῃ ἐκάστοτε τὰς ἐν ἐκάστῳ ἐμπορικῷ κέντρῳ τῶν μᾶλλον διαφερόντων ἐθνῶν τρεχούσας καὶ δημοσιευόμενας τιμὰς, διὰ τῆς βοήθειας δὲ μέσου τινος κατ' αὐτὰς ὅρου δύναται νὰ ἐξελέγχῃ προχείρως πᾶσαν καταδολίευσιν. Ἐπειτα ἡ παρέμβασις τῶν ἡμετέρων προξενικῶν ἀρχῶν καθὼς καὶ τῶν ἐπὶ τῆς κινήσεως τοῦ ἐμπορίου ἀλλοδαπῶν ἀρχῶν, εἰς βεβαίωσιν τῆς ἀληθείας τῶν ἐκ τῆς ἀλλοδαπῆς τιμολογίων, δὲν πρέπει νὰ θεωρηθῆ ὡς μικρὰ ἐγγύησις. Ἐπὶ τέλους τὰ βιβλία τοῦ εἰκομίζοντος ἐμπορίου καὶ ἰδιαιτέρως ὁ ὄρκος αὐτοῦ ἔχουσί τι ἐξόχως ἠθικὸν ἐλατήριον, πρὸς τὸ ὁποῖον δύναται νὰ συνδυσασθῆ καὶ πρακτικώτερον ἔτι ποινικόν, ἐκ τοῦ ὁποίου εἰς πρώτην ἀνακάλυψιν ψευδορκίας ἢ πλαστογραφίας ἀνοίγεται ἡ θύρα τῆς φυλακῆς.

Ἡ οἰκονομικὴ ἔννοια τῆς τελωνείας ἐπὶ τῆς ἀξίας τοῦ τόπου τῆς ἐξαγωγῆς εἶναι ἀχώριστος ἀπὸ τῆς φορολογίας καὶ τῆς προσθεθείσης εἰς δαπάνας ἀξίας μέχρι τοῦ λιμένος τῆς εἰσαγωγῆς. Ἀκριβῶς εἰπεῖν, πρόκειται νὰ φορολογηθῆ ἡ ἤδη



συντελεσθεῖσα ἀξία, ἐπὶ τῆς ὁποίας συμπράττει ἡ ἀγορὰ τοῦ τόπου τῆς ἐξαγωγῆς καὶ ἡ διαμετακομιστικὴ ἐν γένει ἐμπορία διὰ τῶν παντοειδῶν αὐτῆς δαπανημάτων (μεταφορὰ, ἀσφάλεια, παραγγελία κλπ). Ὁ προσδιορισμὸς τῆς προσθέτου ταύτης ἀξίας εἶναι ἔργον, εἰς τὸ ὁποῖον παρέχουσιν μεγίστην εὐκολίαν αἱ ἐν τῇ κοινῇ πρακτικῇ μέθοδοι τοῦ ἐμπορίου. Κατ' αὐτὰς συντρέχουσιν, ὡς ἐπὶ τὸ πλεῖστον, ἐγγραφοὶ ἀποδείξεις, τῶν ὁποίων ἡ περαιτέρω βάσανος μεταξὺ συναλαττομένων καὶ τελωνιακῆς ἀρχῆς συνδέεται οὐ σιωδῶς μετὰ τῆς προχειροτέρας περας.

Ἡ ἀνάλυσις αὐτῆ τῆς ἀξίας τῶν ἐπισκεπτομένων τὴν ἡμετέραν ἐπικράτειαν ξένων πραγματειῶν ὁδηγεῖ εἰς περαιτέρω ἔτι συμπεράσματα. Τίνος ἕνεκεν φορολογοῦνται αὗται ἐν τοῖς τελωνείοις; Βεβαίως διότι προέρχονται ἐκ τῆς ἀλλοδαπῆς. Ἀλλ' ἐὰν φορολογητὴ τὴν ξενικὴν φύσιν των, δὲν εἶναι ἄρα γε ἀνακολουθία νὰ ἀπορρίπτετε τὸ ξενικὸν αὐτῶν μέτρον; Δὲν ὑπάρχει ἀνάγκη ἀποδείξεως, ὅτι τὸ μέτρον τοῦτο ἐπὶ τοῦ προκειμένου εἶναι ἡ μέχρι τῶν τελωνιακῶν ὁρίων συντελεσθεῖσα τῶν εἰσχομιζομένων ἀξία.

## ΠΡΟΕΞΟΦΛΗΣΕΙΣ ΕΘΝΙΚΗΣ ΤΡΑΠΕΖΗΣ ΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΤΙΑ.

Τὴν 18 Αὐγούστου ἐ. ἔ. ἡ Ἐθνικὴ Τράπεζα ἐδημοσίευσεν ὅτι, κατ' ἀπόφασιν τοῦ διοικητικοῦ Συμβουλίου τῆς καὶ δυνάμει τοῦ ἀρθροῦ 40 τοῦ Καταστατικοῦ αὐτῆς, ἀπὸ τῆς 20 Σεπτεμβρίου ἐ. ἔ. δὲν θέλουσιν εἶναι δεκτὰ εἰς προεξόφλησιν παρὰ τῷ Κεντρικῷ Καταστήματι καὶ τοῖς ὑποκαταστήμασιν αὐτῆς εἰμὴ συναλλαγματικαὶ καὶ εἰς διαταγὴν γραμμάτια περιέχοντα ἐν τῷ σώματι αὐτῶν τὴν ῥητὴν ὑπόσχεσιν πληρωμῆς

εἰς γραμμάτια τῆς αὐτῆς Τραπεζῆς, προσθέσασα ὅτι τὸ μέτρον τοῦτο μένει εἰς ἐνέργειαν μέχρι τῆς πλήρους εἰσαγωγῆς τοῦ νέου νομισματικοῦ συστήματος.

Μετὰ τὴν δημοσίευσιν τῆς ἀποφάσεως ταύτης, τῆς οὐσιώδη ἐξασκούσης ἐπιρροὴν ἐπὶ τοῦ ἐμπορίου καὶ τῆς βιομηχανίας, ἕκαστος δύναται νὰ ἐρωτήσῃ, τί ἄρα γε τοσούτω σοβαρὸν ἢ τοσούτω ἐκ τοῦ σύνεγγυς θίγον τὰ συμφέροντα τῆς Ἐθνικῆς Τραπεζῆς προῦκάλεσε μέτρον οἰονεὶ καταναγκαστικόν; Λέγομεν δὲ «οἰονεὶ καταναγκαστικόν» διότι, ἂν ἐπετρέπετο τῇ Ἐθνικῇ Τραπεζῇ νὰ ἐπιβάλλῃ τοῖς μετ' αὐτῆς συναλαττομένοις τὴν ὑποχρέωσιν τοῦ ἐξοφλεῖν τὰ πρὸς αὐτὴν χρεῖα των διὰ τραπεζικῶν γραμματίων τῆς αὐτῆς Τραπεζῆς, τὰ γραμμάτια ταῦτα θὰ ἐλάμβανον ἐμμέσως πὺς ἀναγκαστικὴν κυκλοφορίαν.

Πρὸς ἀκριβῆ κατάληψιν τῆς ἀναγκαίας ταύτης συνεπειᾶς τοῦ περὶ οὗ πρόκειται μέτρου τεθείσθαι, ὅτι τὰ δάνεια καὶ αἱ προεξοφλήσεις τῆς Ἐθνικῆς Τραπεζῆς ἀνέρχονται κατὰ μῆνα εἰς ὡς ἐγγιστα δέκα πέντε ἑκατομμυρίων δραχμᾶς, καὶ ὅτι ἕκαστος τῶν ὀφειλετῶν αὐτῆς ὀφείλει, κατὰ τὴν λήξιν τοῦ δανείου του, νὰ ἐξοφλήσῃ τὸ χρέος του διὰ τραπεζικῶν γραμματίων. Ἐν τῇ περιπτώσει ταύτῃ ἅπαντες οἱ ὀφειλέται τῆς Τραπεζῆς, ἀπὸ τοῦ πρώτου μέχρι τοῦ τελευταίου, θέλουσιν εὐρεθῆ εἰς τὴν ἀνάγκην τοῦ ν' ἀνταλλάξωσι τὰ εἰς χεῖρας των χρυσᾶ ἢ ἀργυρᾶ νομίσματα ἀντὶ γραμματίων τραπεζικῶν, ὅπως ἐξοφλήσωσι τὴν ὀφιλῆν των, ἐνῶ λίαν σπανίως ἡ Ἐθνικὴ Τράπεζα θέλει εὐρίσκεισθαι εἰς τὴν ἀνάγκην τοῦ ἐξαργυρόναι τὰ γραμμάτια τῆς, διότι, ἀντ' αὐτῆς, ἀνέλαβον τὸ βᾶρος αὐτὸ οἱ πολυπληθεῖς αὐτῆς ὀφειλέται, οἱ ἀναγκασζόμενοι ν' ἀνταλλάξωσι τὰ ἐν ταῖς χερσὶ των χρυσᾶ καὶ ἀργυρᾶ νομίσματα ὅπως, ἀντὶ πάσης θυσίας, προμηθευθῶσι τραπεζικὰ γραμμάτια πρὸς ἐξόφλησιν τῶν χρεῶν των.

Μακρὰν ἡμῶν ἡ ἰδέα ὅτι Ἐθνικὴ Τράπεζα θέλει ποτὲ ἀποφασίσαι νὰ ἐφαρμόσῃ τὴν διάταξιν τοῦ ἀρθροῦ 40 πρὸς

τὸν σκοπὸν τοῦ νὰ κατστήσῃ οἶκον ἀναγκαστικὴν τὴν κυκλοφορίαν τῶν γραμματίων τῆς. Ἐχομεν πλήρη πεποίθησιν ὅτι μέτρον τοιοῦτο καὶ πρὸς τοιοῦτον σκοπὸν οὐδέποτε θέλει ληφθῆ, ἀλλ' οὔτε εἶναι δυνατὸν νὰ ληφθῆ νομίμως, τοῦ άρθρου 40, ὑπὸ τὴν λογικὴν αὐτοῦ ἑρμηνείαν ἐξεταζομένου, μὴ παρέχοντος τοιοῦτο δικαίωμα.

Ἀπ' ἐναντίας, ἐξ αὐτῆς τῆς δημοσιευθείσης ἀποφάσεως τοῦ Συμβουλίου τῆς Ἐθνικῆς Τραπεζῆς, ἐξάγεται ὅτι τὸ περὶ οὗ πρόκειται μέτρον δὲν ἐλήφθη εἰμὴ προσωρινῶς, καὶ περ ἐπ' ἀόριστον, ἐπὶ τῇ προσδοκίᾳ τῆς ἐφαρμογῆς καὶ μέχρι τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ νέου νομισματικοῦ συστήματος. πρὸς ἀποφυγὴν, ἀναντιρρήτως, ζημιῶν δυναμένων νὰ προκύψωσιν ἐκ τῆς ἐπισωρεύσεως ἐν τοῖς ἑαυτοῖς ταμείοις, κατὰ τὰς παραμονὰς τῆς ἐφαρμογῆς αὐτῆς, πληθῶς ξένων ἀργυρῶν νομισμάτων ὧν, κατὰ πᾶσαν πιθανότητα, ἡ κυκλοφορία θέλει ἀπαγορευθῆ κατὰ τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ νέου νομισματικοῦ συστήματος. Ἀλλὰ, καὶ τοιοῦτου ὄντος τοῦ ἀληθοῦς καὶ μόνου σκοποῦ τοῦ περὶ οὗ πρόκειται μέτρου, νομίζομεν ὅτι οὐδόλως δικαιούται ἡ Ἐθνικὴ Τράπεζα ἵνα ποιήσῃται χρῆσιν τοῦ άρθρου 40 τοῦ ἑαυτῆς καταστατικοῦ ὅπως ἐπιβάλλῃ τὴν ὑποχρέωσιν τῆς πληρωμῆς τῶν ὑπ' αὐτῆς προεξοφλουμένων γραμματίων εἰς διαταγὴν ἢ συναλλαγμάτων διὰ τραπεζικῶν γραμματίων. Δὲν διστάζομεν μάλιστα νὰ ἰσχυρισθῶμεν, ὅτι τοιαύτη ἐπιβαλλομένη συμφωνία εἶναι ἄκυρος καὶ μὴ οὔσα, ὡς ἀντιβαίνουσα τῷ νόμῳ.

Πρὸς κρείττονα κατάληψιν τοῦ ὑπὸ συζήτησιν ἀντικειμένου ἀντιγράφομεν ἐνταῦθα τὸ ἄρθρον 40 τοῦ καταστατικοῦ τῆς Ἐθνικῆς Τραπεζῆς, ἔχον οὕτω: «Τὸ συμβούλιον εἰς τὰς ἐνεργουμένας προεξοφλήσεις, δάνεια καὶ χορηγήσεις, δύναται νὰ συμφωνήσῃ ὥστε αἱ πρὸς αὐτὴν πληρωμαὶ νὰ γίνωνται εἰς τραπεζικὰ γραμμάτια».

Ἐκ τοῦ σαφοῦς γράμματος τοῦ εἰρημένου άρθρου προκύπτει ὅτι ἡ Ἐθνικὴ Τράπεζα δύναται νὰ συμφωνῇ μετὰ τῶν μετ' αὐτῆς συναλλαττομένων, ἵνα ἅπαντα τὰ πρὸς αὐ-

τοὺς δάνειά της ἀποτίωνται εἰς γραμμάτια τῆς αὐτῆς Τραπεζῆς. Ἀλλὰ τὸ συμφωνεῖν δὲν ἔχει, ἂν δὲν ἀπατώμεθα, τὴν αὐτὴν σημασίαν μετὰ τὸ ἐπιβάλλειν συμφωνίαν, ἢ συμφωνία προϋποθέτει τὴν ἐλευθέραν θέλησιν ἑκατέρων τῶν μερῶν, ἐνῶ ἡ ἐπιβολὴ τῆς συμφωνίας ἀφαιρεῖ ἀπὸ τοῦ ἐνός τῶν συναλλαττομένου προσώπων τὴν ἐλευθερίαν καὶ τὴν συγκυβερνῶν ἀπασαν εἰς τὸ ἕτερον. Καὶ ἀληθῶς, ὁπότε ἡ Ἐθνικὴ Τράπεζα δημοσιεύῃ ὅτι, ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ άρθρου 40 τοῦ ἑαυτῆς καταστατικοῦ, δὲν προεξοφλεῖ εἰμὴ γραμμάτια εἰς διαταγὴν καὶ συναλλάγματα περιέχοντα τὴν ῥητὴν ὑπόσχεσιν τῆς πληρωμῆς τοῦ προεξοφλουμένου ποσοῦ εἰς γραμμάτια τῆς αὐτῆς Τραπεζῆς, αὐτὴ αὐτὴ ἢ δι' ἐκτελέσεως ἀφαιρεῖ ἀπὸ τοῦ ἑτέρου τῶν συμβαλλομένων μερῶν τὴν ἐλευθερίαν ὑπὸ τὴν εὐρείαν σημασίαν τῆς λέξεως, ἂν οὐχὶ ὑπὸ τὴν νομικὴν. Ἀλλὰ καὶ τούτου μὴ ὄντος τὸ ἄρθρον 40, περὶ οὗ πρόκειται, δὲν ἔχει τὴν ἑννοίαν ἣν ἐνόμισεν ὅτι ἠδύνατο νὰ δώσῃ εἰς αὐτὸ τὸ Συμβούλιον τῆς Ἐθνικῆς Τραπεζῆς, δύο δὲ πειστικοὶ λόγοι ὑποστηρίζουσι τὴν γνώμην ἡμῶν ταύτην. Πρῶτον ὅτι, ὑπαρχόντων νομισμάτων ἐχόντων ἐν τῷ Κράτει κυκλοφορίαν δυνάμει τοῦ νόμου, τὸ ἄρθρον 40 δὲν δύναται νὰ θεωρηθῆ, πολλοῦγε καὶ δεῖ, ὡς νομοθετικὴ διάταξις ἀκυροῦσα τοὺς κειμένους περὶ κυκλοφορίας νομισμάτων νόμους, καὶ δεύτερον διότι, μὴ ἔχοντος τοῦ αὐτοῦ 40 άρθρου ἰσχύον νόμου, θὰ ἦτο ἀντικρὺς παραλογισμὸς ἢ μὲν Ἐθνικὴ Τράπεζα νὰ δύνηται νὰ ἐξαργυρώσῃ τὰ γραμμάτια της δι' οἴουδήποτε εἶδους ἐκ τῶν ἐχόντων νόμιμον κυκλοφορίαν νομισμάτων, εἰς δὲ τοὺς μετ' αὐτῆς συναλλαττομένους νὰ ἐπιβάλλῃ τὴν ὑποχρέωσιν τοῦ νὰ πληρῶνωσι τὰ ὑπ' αὐτῆς προεξοφλούμενα γραμμάτια των διὰ μόνον τραπεζικῶν γραμματίων, ἐπὶ τῷ λόγῳ δὴθεν ὅτι τὸ δικαίωμα τοῦτο τῇ ἐχορηγήθῃ δυνάμει τοῦ καταστατικοῦ αὐτῆς, ἐνῶ τοιοῦτο δικαίωμα, ἀνπράγματι τῇ ἐχορηγεῖτο, θὰ ἦτο περὶ φρόνησις τῆς ἐθνικῆς κυριαρχίας, οὐ μὴν ἀλλὰ καὶ προσβολὴ αὐτῆς τῆς ἐθνικῆς ἀξιοπρεπείας, διότι ὁ ἰσχυριζόμενος ὅτι δύναται ν'

ἀπορρίπτει καὶ ἀπορρίπτων τὰ δυνάμει τοῦ νόμου κυκλοφοροῦντα ἐθνικά νομίσματα τίθεται ὑπεράνω αὐτοῦ τούτου τοῦ νόμου, ἥκιστα μεριμνῶν περὶ τῆς ἐθνικῆς ἀξιοπρεπείας.

Πιστεύομεν μᾶλλον ὅτι ὁ συντάξας τὸ ἄρθρον 40 τοῦ καταστατικοῦ τῆς Ἐθνικῆς Τραπεζῆς εἶχε κυρίως πρὸ ὀφθαλμῶν τὴν περίπτωσιν καθ' ἣν ἕνεκα διαταράξεων κοινωνικῶν ἢ χρηματιστικῶν, τὰ τραπεζικά γραμμάτια τῆς ὑπέστησαν ἔκπτωσιν καθιστῶσαν ἀναγκαίαν τὴν ἐνίσχυσιν τῆς πίστεώς τῆς, ἐν τοιαύτῃ δὲ περιπτώσει ἐσκέφθη ὅτι, πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν τῆς ἐνισχύσεως τῆς πίστεώς τῆς, μεγάλως θὰ συνέτεινε καὶ ἡ πρὸς αὐτὴν παροχὴ τοῦ δικαίωματος τοῦ συμφωνεῖν ἵνα οἱ μετ' αὐτῆς συναλλαττόμενοι ἀποτίωσι τὴν πρὸς αὐτὴν ὀφειλὴν των εἰς τραπεζικά γραμμάτια. Ἀλλὰ, κατὰ τὴν ἐξαιρετικὴν ταύτην περίπτωσιν, τὸ περὶ οὗ πρόκειται μέτρον λαμβανόμενον οὐ μόνον πρὸς τὸ συμφέρον τῆς Τραπεζῆς, ἀλλὰ καὶ πρὸς τὸ συμφέρον τῶν μετ' αὐτῆς ἐχόντων χρηματιστικὰς σχέσεις, ὀφείλει νὰ θεωρηθῆ ὡς τὸ προῖόν τῆς ἀνεπηρεάστου προαιρέσεως καὶ τῆς ἐλευθέρως τῶν μερῶν θελήσεως.

Δὲν δυνάμεθα ὅμως νὰ εἴπωμεν τὸ αὐτὸ ὁπότε ἡ Τράπεζα ἐπιβάλλει τοῖς μετ' αὐτῆς συναλλατομένοις τὴν ὑποχρέωσιν τοῦ ἀποτίειν εἰς τραπεζικά γραμμάτια τὰ πρὸς αὐτὴν χρέη των πρὸς μόνον τὸν σκοπὸν τοῦ ν' ἀποφύγη αὕτη ἐνδεχομένην ζημίαν, καὶ νὰ ὑποστῶσι ταύτην οἱ μετ' αὐτῆς συναλλαττόμενοι. Τοιαύτη ἐρμηνεῖα δεδομένη εἰς τὸ ἄρθρον 40 τοῦ καταστατικοῦ τῆς Ἐθνικῆς Τραπεζῆς, πρὸς τὴν καταναγκαστικὴν χοροίαν, θὰ εἶχε καὶ τι φορτικὸν καὶ ἐπαχθὲς ἥκιστα ἐμπρέπον εἰς Καθίδρυμα Ἐθνικὸν, περιβεβλημένον ἀποκλειστικὸν προνόμιον ἐκδόσεως τραπεζικῶν γραμματίων, διότι ἄλλως τὰ προνόμια, ἅτινα χορηγεῖ ἡ πολιτεία ἐπὶ μόνῃ τῇ βάσει τοῦ γενικοῦ συμφέροντος, θέλουσιν ἔχει πρόσχημα μὲν τὸ γενικὸν συμφέρον, κύριον δὲ σκοπὸν τὸ μερικόν, ἀνατρεπομένων οὕτω τῶν ἐφ' ὧν στηρίζονται τὰ προνόμια ὑγειῶν ἀρχῶν.

Ἐκ τῶν ἀνωτέρω συνάγεται, ὅτι ἡ ὑποχρέωσις ἦν ἀνεδέ-

χθησαν οἱ ἐκδῶται καὶ οἱ ἀποδοχοεῖς τῶν προεξοφλουμένων συναλλαγματικῶν καὶ γραμματίων εἰς διαταγὴν, τοῦ νὰ ἀποτίωσι τὰ προεξοφλούμενα ποσὰ εἰς γραμμάτια τῆς Ἐθνικῆς Τραπεζῆς εἶναι, καθ' ἡμᾶς, ἄκυρος, καθὸ μὴ οὔσα τὸ προῖόν ἐλευθέρως συμφωνίας καὶ καθὸ ἀντικειμένη εἰς τὰς διατάξεις τοῦ νόμου.

Πιστεύομεν δὲ ἀδιστακτικῶς ὅτι ἡ Ἐθνικὴ Τράπεζα, ἔχουσα ὑπ' ὄψιν τὴν ὁποῖαν χαίρει δικαίως ὑπόληψιν ἐντὸς καὶ ἐκτὸς τοῦ Κράτους, πρὸς δὲ ἀναμετρῶσα τὰ ἐπιβαλλόμενα αὐτῇ καθήκοντα ὡς ἐθνικῶ καθιδρύματι, θέλει ἀποσύρει τὴν ἐπιβληθεῖσαν τοῖς μετ' αὐτῆς συναλλαττομένοις ὑποχρέωσιν διὰ τῆς ἀπὸ 18 Αὐγούστου δημοσιεύσεώς τῆς, καθόσον εἶναι πολὺ ἐντιμότερον δι' αὐτὴν καὶ πολὺ δικαιοτέρον νὰ ὑποστῆ αὕτη ἐνδεχομένην μὲν ἀλλ' ὅλως ἀπίθανον ζημίαν, παρά, ποιουμένην χρῆσιν ἀμφισβητήσιμου καὶ ἐπαχθοῦς δικαιώματος, νὰ ἐπιβάλῃ τὴν ζημίαν αὐτὴν εἰς τοὺς μετ' αὐτῆς συμβαλλομένους, αἵτινες, ἐκόντες ἄκοντες, θέλουσιν ὑποκύψει εἰς τὸν ἐπιβαλλόμενον αὐτοῖς ὑπὸ τῆς Τραπεζῆς νόμον.

Ἡ Ἐθνικὴ Τράπεζα διοικεῖται ὑπὸ διακεκριμένων προσώπων, μὴ ἐχόντων βεβαίως ἀνάγκην συμβουλῶν ἢ προτροπῶν, νομίζομεν ὅμως ὅτι καὶ ἐπὶ αὐτῇ ἐτι τῇ ὑποθέσει καθ' ἣν τὸ ἄρθρον 40 τοῦ καταστατικοῦ αὐτῆς ἤθελε τῇ παρέχει τὸ δικαίωμα οὗ ἐποιήσατο χρῆσιν, θὰ προσεκτάτο μείζονα ἐτι ὑπόληψιν τιθεμένη ἐν κρείττονι λόγῳ τὸ νομικὸν ἀξίωμα non omne quod licet honestum est, ἢ τὴν ἀπαλλαγὴν ἐνδεχομένης μὲν ζημίας ἀλλὰ καὶ μικροῦ λόγου ἀξίας.

Μετὰ τὰς συντόμους ταύτας παρατηρήσεις, λαμβανούσας τὴν πηγὴν των ἐν τῷ καλῶς ἐννοουμένῳ συμφέροντι τῆς κοινωνίας, ἔχομεν δ' ἐλπίδος ὅτι, καίπερ ἐν τῷ σώματι τῶν προεξοφλουμένων ὑπὸ τῆς Ἐθνικῆς Τραπεζῆς γραμματίων, ὑπάρχει ἡ ῥητὴ ὑπόσχεσις τῆς ἀποτίσεως τοῦ προεξοφλουμένου ποσοῦ εἰς γραμμάτια τῆς αὐτῆς Τραπεζῆς, αὕτη οὐδέποτε θέλει ἐπικαλεσθῆ, πρὸς ἐκτέλεσιν τῆς ὑπόσχεσεως

ταύτης, τὴν διάταξιν τοῦ ἐμπορικοῦ Νόμου, καθ' ἣν ὁ ἀποδέκτης τοῦ συναλλάγματος ὀφείλει ν' ἀποτίῃ αὐτὸ ἐκεῖνο τὸ εἶδος τοῦ νομίσματος τὸ ἐν τῷ σώματι τοῦ συναλλάγματος ἀναφερόμενον, ἀλλ' ὅτι μάλιστα, ἐξ ἰδίας προαιρέσεως, θέλει ἀφήσει πληρεστάτην ἐλευθερίαν τοῖς ἑαυτοῖς ὀφειλέταις, ὅπως ἀποτίωσιν τὴν πρὸς αὐτὴν ὀφειλὴν των εἰς οἷον ἂν ἐγκρίνωσιν εἶδος ἐκ τῶν ἐχόντων νόμιμον κυκλοφορίαν νομισμάτων. Ἰσοσούτω δὲ δικαιοτέρον θέλει πράξει, ἐνεργοῦσα οὕτω, ὅσῳ ἐνῶ καὶ αὐτὴ πρὸ πολλῶν ἐτῶν ἔθεσεν εἰς κυκλοφορίαν τραπεζικὰ γραμμάρια, πλείστον ἑκατομμυρίων νέων δραχμῶν ἢ φράγκων πληρωτέων τῷ κομιστῇ ἅμα τῇ ἐμφανίσει, οὐδεὶς ἐν τούτοις διενόηθη οὔτε, πιστεύομεν, θέλει ποτέ διανοηθῆ, ἵνα ζητήσῃ τὴν ἐξόφλησιν τῶν γραμματίων τούτων εἰς τὸ εἶδος τοῦ νομίσματος τὸ ἐν αὐτοῖς ἀναφερόμενον.

P.

## ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΙΣΑΓΩΓΗ.

Ἡ κατὰ τὴν τελευταίαν ἀπογραφείσαν τετραετίαν (1870—73) ἐμπορικὴ εἰσαγωγὴ τῆς Ἑλληνικῆς ἐπικρατείας ἀποτελεῖ θέμα, ἐκ τοῦ ὁποίου ἡ Πολιτικὴ Οἰκονομία δύναται νὰ ἀρυσθῇ μεγάλῃ σημασίας πορίσματα, Ἡ δὲ ἐν δυσὶ προηγουμέναις μελέταις, ἀπὸ εὐρείας Ἀγγλικῆς καὶ ἀπὸ προσφάτου Ἑλληνικῆς ἐπόψεως (1), ὑπέδειξα συμπτώ-

(1) Ἰδ. Οἰκονομικὴν Ἐπιθεώρησιν, Φυλ. 32, σελ. 342 καὶ 374. Ἡ πρώτη ἐκ τῶν ἐν λόγῳ μελετῶν προὐκάλεσεν ἐν Κωνσταντινῶν (Ἰδ. Θράκην ἀριθ. 384 τῆς 9 Ὀκτωβρ. 1873) σκέψεις τὰ μάλιστα ἐνδιαφερούσας. Ὑποθέτω ἐν τούτοις, ὅτι τὰ ἐξαγόμενα τῆς ἀνα χεῖρας μελέτης δύναται νὰ χρησιμεύσωσιν εἰς περαιτέρω ἀνάλυσιν θέματος, τὸ ὁποῖον κεῖται μεταξύ ἀφ' ἑνὸς σεβασμίον ἀριθμῶν καὶ ἀφ' ἑτέρου ὀγκώδους καταναλωτικῷ ρεύματι, ὅπερ ἡμεῖς κατακλύζει τὴν Ἀνατολὴν ἐκ τῆς Δύσεως.

ματὰ τινὰ ἄξια ἰδιαιτέρας παρατηρήσεως, τὰ ὅποια πρέπει νῦν νὰ ἀναγάγωμεν εἰς καθολικώτερον ὁ Ἑλληνικῶν πηγῶν ὀρίζοντα. Χάρις εἰς τοιαύτας γνωρίζομεν θετικῶς, ὅτι ἐν γένει ἡ Ἑλληνικὴ εἰσαγωγὴ ἀπὸ 85 487 535 δρ. τῷ 1870, ἀνέβη εἰς 97565746 τῷ 1871 προεβιάσθη ἔτι μᾶλλον τῷ 1872 εἰς 99 068 101 καὶ κατέπεσεν εἰς 92 187 500 τῷ 1873.

Ἐὰν ἐρωτήσωμεν ἰδιαιτέρως τὸ τελευταῖον ἔτος, 44  $\frac{1}{2}$  τοῖς % τῆς ὅλης εἰσαγωγῆς ἀνήκουσιν εἰς δημητριακοὺς καρποὺς (24, 49 τοῖς %) καὶ εἰς ὑφάσματα (20, 01 τοῖς %). Τὰ λοιπὰ 55  $\frac{1}{2}$  τοῖς % ἀήκουσιν εἰς τὰς ἄλλας τοῦ ἐθνικοῦ ἡμῶν σώματος ἀνάγκας. Ἄς ἴδωμεν κατὰ πόσον αἱ ἀνάγκαι αὗται ἐξήγησαν μᾶλλον εἰς τὴν εἰσαγωγὴν παραγωγικῶν ὀργάνων ἢ εἰς τὴν προμήθειαν κτημάτων ἀπολαυστικῶν. Ἡ διάκρισις μεταξύ τῶν δύο τούτων κατηγοριῶν τῆς ἀνθρωπίνης κτήσεως εἶναι ἀναπόφευκτος εἰς τοιαῦτα ζητήματα καὶ συγχρόνως ἐλαστικὴ, διότι κατὰ τὸν προορισμὸν ἐκάστου πράγματος καθίσταται τοῦτο ὄργανον περαιτέρω παραγωγῆς ἢ μέσον καταναλώσεως εἰς θεραπείαν προσωπικῆς ἀνάγκης. Ἐν τούτοις ἐνῶ ἀφ' ἑνὸς ἐπὶ τῶν λεπτομερειῶν ἐπικρατεῖ ἡ μεγαλειτέρα ποικιλία ἀναλόγως τῆς διευθύνσεως τῶν ἀνθρωπίνων ἰδεῶν, ἀφ' ἑτέρου ἀπὸ γενικωτάτης ἐπόψεως, ὑπολαμβάνοντες τὸ ἔθνος ὡς ὀργανικόν τι, δυνάμεθα, ἀναλύοντες τὴν εἰσαγωγὴν του, νὰ κατατάξωμεν εὐκόλως τὰ δεῖνα προϊόντα ὑπὸ τὴν σημαίαν τῆς καταναλώσεως καὶ τὰ δεῖνα ὑπὸ τὴν σημαίαν τῆς παραγωγῆς. Τοιοῦτοτρόπως τὰ προεκτεθέντα 44  $\frac{1}{2}$  π. χ. τοῖς % τῆς κατὰ τὸ 1873 Ἑλληνικῆς εἰσαγωγῆς οὐδεὶς δύναται νὰ ἰσχυρισθῇ ὅτι δὲν ἔχουσιν ὑπὸ ἐθνικὴν ἐποψιν καταναλωτικὸν προορισμὸν.

Ἄλλ' ὁ σκοπός μου εἶναι νὰ περιορίσω τὸ θέμα ἔτι μᾶλλον, οὐχὶ δηλαδὴ πρὸς τὴν περιφέρειαν τῆ Ἑλληνικῆς ἐξωθεν καταναλώσεως ἀλλ' ἐπὶ τοῦ κλάδου μόνον αὐτῆς τοῦ ἀνήκοντος εἰς δευτερευούσας καὶ δὴ τῆς πολυτελείας μᾶλλον ἀνάγ-



κας, διὰ τὸ τέλος τῆς συγκρίσεως τοῦ κλάδου τούτου πρὸς τὸ σύνολον τῶν ἐκ τῆς ἀλλοδαπῆς εισκομιζομένων παραγωγικῶν ὑπὸ ἐθνικὴν πάλιν ἐποψιν ὀργάνων, διότι ἐὰν ταῦτα ἔχωσιν τι στάσιμον, ἐνῶ ἐκεῖνα εἶναι προοδευτικά, ἡ αὐτοθεραπευτικὴ δύναμις τοῦ ἔθνους πρέπει κατὰ πάντα λόγον νὰ τεθῆ εἰς προσοχὴν. Οἱ κατωτέρω πίνακες ὁμιλοῦσιν ἀφ' ἑαυτῶν, καὶ τοὶ ἀπὸ συνεπτυγμένης, κατ' ἀνάγκην, σφαιράς.

*A. Παραγωγικὰ ὄργανα.*

Εἶδη	1870	1871	1872	1873
Μηχαναὶ	401551 δρ.	457937 δρ.	263732 δρ.	88394 δρ.
Βάμβας	39440 »	12133 »	35316 »	160207 »
Γαιάνθρακες	3057920 »	3948111 »	2684373 »	3551855 »
Ἔργαλεα γεωργικὰ καὶ ἐπιστημονικά.	55881 »	42716 »	21367 »	30192 »
Βελόναι	38750 »	51190 »	38865 »	41513 »
Δέρμ. ἀκατέργαστα	5048670 »	7455140 »	7840986 »	5890628 »
Ξυλεία ναυπηγῆς.	16750 »	295061 »	169558 »	195993 »
Σιδηρὸς διὰ τὴν ναυτιλίαν	—	—	15728	24015 »
Σιδηρ. ἀκατέργαστα.	1013928 »	754880 »	514263 »	757347 »
» κατεργασμ.	1534034 »	1186539 »	1222760 »	1124752 »
Χάλυψ ἀκατέργ.	21870 »	87581 »	66454 »	62212 »
» κατεργασμ.	26735 »	47638 »	23799 »	23050 »
Ὅλον κατ' ἔτος	12955529	14538926	12897201	11950358

*B' Ἀπολανοτικὰ κτήματα.*

Εἶδη	1870	1871	1872	1873
Μυρωδικὰ	90006 δρ.	155708 δρ.	135889 δρ.	139580 δρ.
Παιγνιόχαρτα	111164 »	176703 »	125422 »	123644 »
Πορκελάνας	88340 »	89030 »	85167 »	105620 »
Ὀμβρέλλαι	446480 »	186643 »	221022 »	218701 »
Μεταξωτὰ ὑφάσματα	551300 »	1009220 »	679742 »	695930 »
Φορέματα	235937 »	324351 »	428022 »	495698 »
Χειρόκτια	40223 »	88227 »	89000 »	99000 »
Χρυσὰ σκεύη	311180 »	40787 »	285801 »	241930 »
Κορδέλλαι	164990 »	218785 »	380251 »	330493 »
Καπέλα	738538 »	810542 »	767833 »	625967 »
Ἐπιπλα	297013 »	290142 »	377305 »	359316 »
Ποτὰ (ἐκτὸς οἴνου)	780775 »	932758 »	850397 »	816115 »
Ὅλον κατ' ἔτος	3555967	4282796	4425851	4252263

Ἐν πρώτοις γενικὴ τις παρατήρησις ἐπὶ τῆς διευθύνσεως τῶν κατ' ἀμφοτέρους τοὺς πίνακας ἐνιαυσίων ἀριθμῶν εἶναι ἀναπόφευκτος. Ἀφ' ἑνὸς ἡ παραγωγικὴ τῆς Ἑλλάδος εἰσαγωγή ἀπὸ 12 955 529 δρ. τῷ 1870 ἀνέβη εἰς 14 538 926 τῷ 1871, ἵνα καταπέσῃ ἐκ νέου ὑπὸ τὸ ὄριον τοῦ πρώτου ἔτους εἰς 12 897 201 τῷ 1872 καὶ ἔτι μᾶλλον εἰς 11 950 358 τῷ 1873. Ἡ ἀνάπτυξις αὕτη, καὶ μεθ' ὅλην τὴν ἀναγκαιότητα μέσων τινῶν ὑπολογισμῶν, ἔχει τι οὐσιωδῶς στάσιμον καὶ μάλιστα ὀπισθοδρομικόν. Ἀφ' ἑτέρου ἡ καταναλωτικὴ τῆς Ἑλλάδος εἰσαγωγή, καὶ δὴ εἰς θεραπείαν ἀναγκῶν τῶν ὁποίων ὁ χαρακτηρισμὸς εὐχερέστατος διὰ πάντα προσεκτικόν τοῦ προηγουμένου καταλόγου ἀναγνώστην, ἵνα ὁμιλήσωμεν εἰς ἑκατομμύρια, ἀπὸ 3 τῷ 1870 ἀνέβη σταθερῶς εἰς 4 καθ' ἕκαστα τῶν ἐπομένων τριῶν ἐτῶν. Ἡ ἀνάπτυξις ἔχει τι ὅθεν μόνιμον.

Ἐὰν ἀναλύσωμεν κατ' εἶδος τὸ προκείμενον φαινόμενον, ἀρχόμενοι ἀπὸ τῆς εἰσαγωγῆς, τὰ συμπτώματα παρίστανται ὡς ἀκολούθως. Ἐπὶ τῶν γαιανθράκων τὰ μὲν ἔτη 1871 καὶ 1873 προπορεύονται εἰς τὴν εἰσαγωγὴν, τὰ δὲ 1870 καὶ 1872 ἔπονται ἀπὸ τοῦ δραστηριωτέρου 1871 μέχρι τοῦ ἀδρανεστερέου 1872 ὑπάρχει πτώσις ἀπὸ 3 948 114 δρ. εἰς 2 684 373, ἧτοι καθ' 1  $\frac{1}{10}$  ἑκατομ. Ἐπὶ τῶν δερμάτων τὰ ἄκρα τῆς τετραετίας κατὰ τέσσαρα περίπου ἑκατομμύρια μειονεκτοῦσι τῶν δύο μέσων ἐτῶν. Ἐπὶ τοῦ ἀκατεργάστου σιδήρου ἐνῶ κατὰ τὸ 1870 ὑπερβαίνει ἡ εἰσαγωγή του τὸ ἑκατομμύριον, τῷ 1871 καταπίπτει εἰς  $\frac{1}{10}$ , τῷ 1872 εἰς  $\frac{1}{10}$  καὶ τῷ 1873 εἰς  $\frac{1}{10}$ . Σταθερωτέρα ὀπισθοδρομήσεις, ἂν καὶ σχετικῶς μικροτέρα, παρατηρεῖται ἐπὶ τῆς εἰσαγωγῆς τοῦ κατεργασμένου σιδήρου. Ἐπὶ δὲ τῶν μηχανῶν ἐνῶ ὑπῆρχε προοδευτικὴ ἀνάπτυξις ἀπὸ 101 χιλ. τῷ 1870, εἰς 157 χιλ. τῷ 1871 καὶ εἰς 263 χιλ. τῷ 1872, τὸ τελευταῖον ἔτος 1873 καταπίπτει πολὺ κατωτέρω τοῦ πρώτου εἰς 88 χιλ. δρ.

Ἀναλύοντες ἐπὶ τῆς αὐτῆς μεθόδου τὰ καθέκαστα τῶν εἰσαχθέντων κατὰ τὴν ἐν λόγῳ τετραετίαν καταναλωτι-

κῶν εἰδῶν, παρατηροῦμεν ὅτι τὰ ματαιότερα μεταξὺ αὐτῶν βαδίζουσι μετὰ πλείονος σχετικῶς ἐντάσεως. Τὰ μυρωδικὰ π. χ. ἀπὸ 90 χιλ. δρ. τῷ 1870 ἀναβαίνουσιν εἰς 139 χιλ. τῷ 1873, καὶ αἱ κορδέλλαι ἀπὸ 164 χιλ. δρ. τῷ 1870 δὲν διστάζουσι νὰ φορτώσωσι τὸ φλοιῶδες τοῦ ἐθνικοῦ ἡμῶν σώματος κατὰ πλεόν ἢ διπλάσιον ποσὸν τῷ 1873, μέχρι 330 χιλ. δρ. Τὰ μεταξωτὰ ὑφάσματα ἀπὸ 554 χιλ. δρ. τῷ 1870, μὴ ὑπολογιζομένης τῆς νευρικῆς κατὰ τὸ 1872 ἄνω τοῦ ἑκατομμυρίου ἀναβιάσεως των, σταθερῶς κατὰ τὰ ἐπόμενα ἔτη προσιδιάζονται εἰς 679 χιλ. καὶ 695 χιλ. Ἡ ραπτική τῆς Ἑλλάδος βιομηχανία δὲν θεωρεῖται πλεόν ἐπαρκής· ἀπὸ 235 χιλ. δρ. κατὰ τὸ πρῶτον ἔτος τὰ ἔτοιμα φορέματα ἀναβιάζονται εἰς 324 χιλ. κατὰ τὸ δεύτερον, εἰς 428 χιλ. κατὰ τὸ τρίτον καὶ εἰς 495 χιλ. κατὰ τὸ τέταρτον. Βεβαίως ἀπὸ 40 χιλ. δρ. κατὰ τὸ 1870 ἡ εἰσαγωγή τῶν χειροκτίων κατὰ τὸ 1873 εἰς 99 χιλ. εἶναι πλεόν ἢ διπλάσια. Ἐν γένει ἡ κατανάλωσις τοῦ τόπου λεπτόνεται ὁσημέραι. Εἶναι ἄρα γε ἀνάλογος ἡ λέπτυνσις αὕτη πρὸς τὴν καθόλου οἰκονομικὴν παραγωγὴν;

Τὸ ζήτημα τοῦτο εἶναι εὐρύτατον, ἐνώπιον τοῦ ὁποίου τὸ σπουδαῖον βῆμα πρὸς τὰ πρόσω, ὅπερ ἐποιήσατο ἡ Ἑλλάς ὑπὸ βιομηχανικὴν ἐποψίν, εἶναι οὐσιωδῶς σχετικόν. Ἐγείρονται βιομηχανικὰ καταστήματα καὶ κινουῦνται αἱ μηχαναί. Ἀλλὰ μήπως προέχει πλειότερον ἡ ἀδηφαγία καὶ ἡ ματαιότης τοῦ κοινωνικοῦ σώματος;—Ἡ ἰδέα μου εἶναι ὅτι ὁ λαὸς ἀπὸ διαφόρων λόγων ἱστορικῶν γεύεται κατὰ τοὺς τελευταίους χρόνους ἀγνώστων τὸ πρὶν καρπῶν, ὅτι οἱ καρποὶ οὗτοι εἶναι ἐξόχως γοητευτικοί, ὅτι ἐν τῷ μεταξὺ ἡ ἰσορροπία τῶν ἀναγκῶν πρὸς τὰ μέσα ὑπέστη δεινοὺς τιναγμούς, τῶν ὁποίων ἰδιαιτέρας περιγραφὰς δύναται νὰ δώσῃ ἐκάστη κατὰ μέρος οἰκογένεια, καὶ τέλος ὅτι ἐπὶ τοῦ ὅλου ἡ ἐθνικὴ φρόνησις πρέπει νὰ ἀποτελέσῃ ἕνα σταθμὸν, ἵνα ἐξ αὐτοῦ προχωρήσῃ ἡ περαιτέρω ὁδὸς τῶν κοινωνικῶν τυχῶν.

## Ο ΣΤΡΑΤΟΣ ΕΠΙ ΤΑ ΔΗΜΟΣΙΑ ΕΡΓΑ.

Ἐνώπιον τῆς ὁσημέραι ἀναπτυσσομένης τάσεως εἰς πολλαπλασίασιν ἀπανταχοῦ τῶν στρατιωτικῶν δυνάμεων σπουδαιοτάτην ἔχει σημασίαν τὸ ζήτημα τῆς ἐπὶ τὰ δημόσια ἔργα ἐνασχολήσεως τῶν στρατῶν. Ἄν εἶναι ἀδιάφορον εἰς τὴν ἐθνικὴν οἰκονομίαν γεγονός, ὅτι αἱ πολιτικαὶ τῆς νεωτέρας ἐποχῆς περιστάσεις θέτουσιν ἐκτὸς τῆς κοινῆς ἐργασίας τὸ εὐρωστότερον μέρος τοῦ πληθυσμοῦ κατὰ δεκάδας καὶ ἑκατοντάδας μυριάδων. Ἐάν ἱπῆρχε τρόπος, ἐν ᾧ χρόνῳ χερσοῦται εἰς ἀγρὸς καὶ κλείει ἐν ἐργαστήριον, νὰ ἀνοιχθῇ μία ὁδὸς καὶ νὰ καθαρῶθῃ ἐν ἔλος, ἠδύνατο νὰ εἴπη τις ὅτι αἱ δυνάμεις τοῦ ἀγροῦ καὶ τοῦ ἐργατηρίου δὲν ἔμειναν ἀργαί, ἐάν μετετρέπησαν πρὸς τὴν ἀνάπτυξιν τῆς συγκοινωνίας καὶ τὴν ἐμπέδωσιν τῆς καλλιέργειας καὶ τῆς ὑγιεινῆς. Ἡ παραγωγικὴ ἐνέργεια οὕτω δὲν ἀπόλλυται, ἀλλὰ σπουδαία δὲ μόνον διεύθυνσιν, ἀναφαίνεται ἐκ νέου εἰς μεγάλην ἀποτελεσμάτων σειράν.

Ἄλλ' ἢ πρὸς τὰ κατ' ἐξοχὴν δημόσια ἔργα τροπὴ αὕτη τῶν στρατῶν ἐν καιρῷ εἰρήνης παρῆσθαι μίαν δυσχέρειαν, ἣτις εὐθὺς ἐξ ἀρχῆς πρέπει νὰ σαφηνισθῇ. Ὅσοι ἐνόμισαν ὅτι οἱ στρατοὶ ἀποτελοῦσιν ἐργατικά σώματα, τὰ ὁποῖα πρέπει νὰ ἀμειφθῶσι γενναιότερον τῶν κοινῶν ἐργατῶν, συνεπῶς ἀναβιάζουσι τὴν δαπάνην τῶν ἐκ τοῦ στρατοῦ δημοσίων ἔργων εἰς βαθμὸν, ὅστις ἀπολήγει εἰς οἰκονομικὴν ζημίαν τῆς ἐπικρατείας. Τοιαύτη ὑπόθεσις δὲν ἔχει τι κοινὸν πρὸς τὸ ἐμὸν θέμα. Ἐάν ἡ στρατιωτικὴ ἐν καιρῷ εἰρήνης ὑπηρεσία διαιρεθῇ εἰς δύο κεφαλαῖωδη τμήματα, εἰς προγύμνασιν διὰ τὸν πόλεμον καὶ εἰς ἐργασίαν διὰ σκοποὺς δημοσίου, δὲν ὑπάρχει λόγος ἵνα τὸ στρατιωτικὸν ἡμερομίσθιον ἀναβῇ ὑπεράνω τῆς ἀμοιβῆς τῶν κοινῶν ἐργατῶν. Ἐν τοιαύτῃ περιπτώσει ἢ ἐκ τῆς χρήσεως τῶν στρατῶν εἰς δημόσια ἔργα ὑποτιθεμένης οἰκονομικῆς ζημίας

σ.ερεΐται βάσεως, διότι ακριβῶς συμβαίνει ὥστε ἐπὶ ἴσῳ ἡμερομισθίῳ νὰ ἔχη τὸ ἔθνος πλείονας ἐργάτας τῶν ὅσους θὰ εἶχεν, ἐὰν οἱ στρατιῶται κατεδικάζοντο εἰς ἀργίαν.

Κατὰ τοῦτο δύναται νὰ χρησιμεύσῃ ἡ ἐπομένη Γαλλικὴ διατίμησις τῶν στρατιωτικῶν ἡμερομισθίων διὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῶν ὀχυρωματικῶν π. γ. τοῦ 1840 περίξ τοῦ Παρισίου ἔργων. Ἡ ἀναλογία τῶν ἡμερομισθίων τούτων πρὸς τὰ τῶν λοιπῶν ἐργατῶν ἦτο εἰς 2:5. Πρῶτον ἡ διαφορὰ τῶν  $\frac{2}{5}$ , ἀνήκει εἰς τὴν ἐκ μέρους τῆς πολιτείας συντήρησιν τῶν στρατιωτικῶν-εργατῶν, ἐν περαιτέρῳ δὲ ἀναλύσει καὶ εἰς ἄλλου ἐπιβιομηχανικοὺς λόγους, εἴτε ἀπὸ μείζονος ἐπιδεξιότητος τῶν κοινῶν ἐργατῶν, εἴτε ἀπὸ ἐλάσσονος, ἕνεκεν τῶν ἰδίως στρατιωτικῶν καθηκόντων, ἐργασίας τῶν στρατιωτικῶν-εργατῶν. Ἐν γένει τὰ ὀχυρωματικὰ ἔργα διηρέθησαν εἰς δύο τάξεις, εἰς ἡμερομισθία καὶ εἰς κατ' ἀποκοπήν. Ἐπὶ τῶν πρώτων ἐκάστη ὥρα ἐπιχωματώσεως μὲν ἀντὶ 0,060 φρ. τεχνικῆς δὲ ἐργασίας 0,075 φρ. κοινῶς πρὸς στρατιώτας καὶ δεκανεῖς. Ἐπὶ τῶν δευτέρων 0,075 φρ. τὸ κυβικὸν μέτρον γώματος ριπτομένου διὰ τοῦ πτύου εἰς ἀπόστασιν 4 μέτρων, ἡ τιθεμένου ἀνωθεν τῆς τάφρου εἰς ὕψος 1  $\frac{1}{10}$  τοῦ μέτρου, 0,056 φρ. διὰ τὴν ἐπὶ χειραμάξης μεταφορὰν ἐνός κυβικοῦ μέτρου γώματος εἰς ἀπόστασιν 30 μέτρων ἐπὶ ἐπιπέδου καὶ 20 μέτρων ἐπὶ ἀνωφερείας, διὰ τὴν μεταφορὰν αὐτοῦ ἐπὶ τινος ὀχυρωματικοῦ σταθμοῦ διὰ φορείου μὲν 0,076 φρ. διὰ κοφίνου δὲ 0,080 φρ. καὶ διὰ καλάθου 0,106 φρ. Αἱ λοιπαὶ λεπτομέρειαι ἀνήκουσιν εἰς τὴν πρακτικὴν τοῦ προκειμένου θέματος διαρρύθμισιν.

Ἡ ἐν τῇ στρατιωτικῇ ὑπηρεσίᾳ εἰσαγωγὴ τῆς πρακτικῆς ἐργασίας κατὰ τὰς κοινὰς μεθόδους τῆς βιωτικῆς, ἐκ τῆς ὁποίας ἐξήλθεν ὁ στρατιώτης καὶ εἰς ἣν θὰ ἐπανέλθῃ, ὑποτελεῖ ἰδιαιτέραν ἔποψιν. Ἐν πρώτοις δὲν πρόκειται περὶ ἐκτελέσεως δημοσίων ἔργων ἀσυμβιδάστων πρὸς τὸν κυρίως στρατιωτικὸν σκοπόν. Ἐὰν ὁ στρατὸς βαδίζῃ κατὰ τῶν πολεμίων καὶ πρέπει νὰ διαβῇ ποταμὸν, μήπως δὲν

ἀνήκει εἰς αὐτὸν ἡ κατασκευὴ τῆς γεφύρας; Ἡ ἐν καιρῷ λοιπὸν εἰρήνης προμήθεια τῆς ἐπικρατείας διὰ τῶν ἀναγκαίων αὐτῇ γεφυρῶν δὲν ἐξέρχεται τῆς σφαίρας τῶν στρατιωτικῶν ἔργων. Ἄλλ' ὁ στρατὸς διέρχεται ἐν πολέμῳ τόπους ἀπαγορεύοντας τὴν διαβίβασιν τῶν πυροβόλων καὶ λοιπῶν ἀποσκευῶν αὐτοῦ· εὐθὺς αἱ χεῖρες, τὰ ἐργαλεῖα καὶ αἱ μηχαναὶ τοῦ βαδίζοντος φοβεροῦ ὄγκου τίθενται εἰς κίνησιν κρημνίζουσι, κόπτουσιν, ἰσοπεδοῦσιν, ἐπὶ τέλους δὲ ἀνοίγουσι τὴν ὁδόν. Τί τὸ κωλύον ἵνα καὶ ἐν εἰρήνῃ τοιαῦται ἐπιχειρήσεις συνδυασθῶσι πρὸς τὰ κυρίως στρατιωτικὰ ἔργα; Ἐπὶ τοῦ ὅλου ὅσον αἱ ἀπὸ τῆς κυβερνητικῆς ἀποστολῆς πηγάζουσαι ἐκτελέσεις ἔργων κοινῆς ὠφελείας ἀνάγονται μᾶλλον εἰς τὸν ἀριθμὸν καὶ τὴν δύναμιν τῶν βραχιόνων ἢ τὴν τεχνικὴν τῆς ἐπιχειρήσεως διασκευὴν, τόσον ἡ ἰδέα ὅτι ἡ Κυβέρνησις ἔχει παρ' ἑαυτῇ μεγάλας ποσότητας βραχιόνων, κατὰ τὸ μᾶλλον ἢ ἥττον διαθεσίμων, ὁδηγεῖ εἰς τὴν ἐν τοῖς δημοσίοις ἔργοις συμμετοχὴν τῶν στρατῶν.

Ὁ συνδυασμὸς οὗτος τῶν κυρίως στρατιωτικῶν ἔργων πρὸς τὰ ἐν γένει δημοσίας χρήσεως πάγια, οὕτως εἰπεῖν, ἐπιχειρήματα ἐξηγεῖται ἰδιαιτέρως ἐκ τῆς εὐρυτέρας τῶν στρατῶν πρακτικῆς ἀνατροφῆς. Αἱ κινήσεις τῶν χωμάτων κατέχουσι, λέγει ὁ Οὐλίνοι (ἐν τῷ περὶ Στρατοῦ συγγράμματι τοῦ σελ. 231), τὴν πρώτην θέσιν μεταξὺ τῶν χειρωνακτικῶν ἔργων, τὰ ὁποῖα συνδέονται πρὸς τὰς γενικὰς ἐργασίας τοῦ ἐνεργοῦ στρατοῦ ἢ ἀνάγονται πρὸς τὴν ὑπεράσπισιν τῆς ἐπικρατείας. Δὲν δύναται ταῦτα νὰ ἐκτελεσθῶσι μετὰ ταχύτητος καὶ ἀκριβείας εἰμὴ κατόπιν μακρᾶς ἀσκήσεως, διότι τὸ πτύον καὶ ἡ ἀξίνη δὲν εἶναι ἐπίσης εὐχρηστα ἐφ' ὄλων τῶν γαιῶν, ἡ τέχνη δὲ τοῦ κινεῖν τὰ χῶματα δὲν εἶναι ὅσον κοινῶς νομίζεται εὐκόλος. Σημαντικὸν λοιπὸν εἶναι κατόρθωμα ἢ εἰσαγωγὴ τῆς χρήσεως τῶν ἐργαλείων εἰς τὴν ἡμερησίαν ἐκπαίδευσιν τοῦ στρατοῦ, καὶ πρέπει τὸ εἶδος τοῦτο τῶν ἀσκήσεων νὰ θεωρηθῇ ὡς τὸ συμπλήρωμα τῆς ὅλης στρατιωτικῆς ἀνατροφῆς.



Κατὰ τοῦτο ἡ φαγέδαινα τῶν στρατιωτικῶν συγκεντρώσεων, ἐννοῶ τὴν ἀργίαν τῶν στρατῶνων, τὴν ὁποίαν καλύπτουσιν ἐπιδεξίως οἱ τύποι τῶν παρατάξεων μέχρι τῆς στιγμῆς, καθ' ἣν ἔρχεται ἐπὶ τοῦ πεδίου τῆς μάχης ἡ ὥρα τῆς ἐθνικῆς συμφορᾶς καὶ ἀτιμίας, ἀποτελεῖ ἐν τῶν σπουδαιοτάτων ἐπὶ τοῦ προκειμένου θεμάτων. Ἡ ἱστορία διεφύλαξεν ἡμῖν ὁλόκληρον σύστημα, ὅπερ ἐπὶ μακροὺς αἰῶνας δοκιμασθὲν ἐστέρθη ὑπὸ τῶν δαφνῶν τῆς ἐπιτυχίας. Καθὼς ἀναφέρει ὁ Bergier (ἐν τῇ τῶν Μεγάλων Ἰδῶν Ἱστορίᾳ του, σελ. 568) οἱ γενικοὶ ἀρχηγοὶ τῶν Ρωμαϊκῶν στρατῶν, ἐπὶ τε τῆς δημοκρατίας καὶ τῆς μοναρχίας, ἀναγνωρίζοντες τὰ δεινὰ, τὰ ὁποῖα δύνανται νὰ γεννηθῶσιν ἐκ τῆς ὑδρας ταύτης τῆς ἠδουπαθείας καὶ τῆς ὀκνηρίας, μόλις διὰ τῶν ὀπλων ἐπετύγχανον χρόνον τινα εἰρήνης ἢ ἡσυχίας, καὶ ἀμέσως ἀντὶ νὰ ἐγκαταλείψωσι τὰ στρατεύματά των εἰς ἀπραξίαν, τὰ μετεχειρίζοντο εἰς ἔργα, εἴτε τῆς τέρψεως, εἴτε τῆς ὠφελείας, εἴτε τῆς ἀνάγκης. Μεταξὺ ἄλλων, ὁ Κορδυλῶν, εἷς τῶν στρατηγῶν τοῦ Νέρωνος, ἐκ φόβου μὴ τυχόν αἰ ἐν Ὀλλανδία λεγεῶνες καταστῶσι δειλοὶ καὶ ὀκνηραὶ τὰς μετεχειρίσθη εἰς κατασκευὴν μεγάλης διώρυγος μεταξὺ τοῦ Ρήνου καὶ τοῦ Μόση πρὸς ἀποσόβησιν τῶν ἐκχειλίσεων τοῦ Ὠκεανοῦ καὶ κυρίως, ὡς λέγει ὁ Τάκιτος, τῆς στρατιωτικῆς ἀργίας. Ἐπίσης ὁ Παυλῖνος ὑπὸ τὸν αὐτὸν Νέρωνα καὶ ἐν τῇ αὐτῇ γῶρᾳ ὑπέβαλε τοὺς στρατιώτας του εἰς τὴν ἀποπεράτωσιν τοῦ προχώματος, ὅπερ εἶχεν ἀρχίσει ὁ Δροῦσος, τόσον ὅπως ἀπαλλάξῃ αὐτοὺς ἐκ τῶν συνεπειῶν τῆς ὀκνηρίας, ὅσον καὶ πρὸς τὸν σκοπὸν τοῦ περιορισμοῦ τοῦ Ρήνου ἐντὸς τῆς κοίτης αὐτοῦ.

Μεταξὺ ἄλλων ἐνασχολήσεων, τὰς ὁποίας οἱ Ρωμαῖοι στρατηγοὶ ἐπέβαλλον εἰς τοὺς στρατιώτας των, διακρίνονται αἱ λιθόστρωτοι ὁδοί. Ἔργασία ἣτις χρονολογεῖται ἀφ' ἧς ἐφευρέθη ἢ διὰ τοῦ καθαρισμοῦ τῶν ἀγρῶν λιθόστρωσις τῶν ὁδῶν. Ὁ Φλαμίνιος (ὅστις ὑπῆρξεν ὁ πρῶτος μετὰ τὸν Ἄπιον Καῖκον κανασκευαστῆς μεγάλων ἐν Ἰταλία ὁδῶν) ὑπάτος ὢν, νικήσας δὲ καὶ ὑποτάξας πολλὰς ἐν τῇ ἀρχαίᾳ Λυγου-

ρία φυλάς, βλέπων ὅτι παρετείνετο ἡ ἡσυχία διὰ τινα χρόνον, δὲν ἄφησε τοὺς στρατιώτας του ἀργούς. Πρὸς τὸν σκοπὸν δὲ ἵνα κρατῆ αὐτοὺς ἐν διηνεκεῖ ἐξασκήσει, τοὺς μετεχειρίσθη εἰς λιθόστρωσιν τῆς μεταξὺ Βολωνίας καὶ Ἀρετίου μεγάλης ὁδοῦ, ὅπως καὶ πρότερον εἶχε κατασκευάσει δι' αὐτῶν τὴν ἀπὸ Ρώμης εἰς Ἀρίμινον ἄγουσαν.

Μετὰ πολὺν χρόνον ἡ αὐτὴ ἰδέα ἐνέπνευσε τὸν Αὔγουστον Καίσαρα, ὅστις, νικήσας τὸν Λέπιδον καὶ τὸν Ἀντώνιον, ἀγαγὼν ὅλην τὴν Ρωμαϊκὴν δύναμιν ὑφ' ἑαυτὸν καὶ βλέπων ἀπανταχοῦ εἰρήνην, ἔκλεισε τὸν ναὸν τοῦ Ἰανοῦ, ὡς σημεῖον τῆς καθολικῆς ἐν τῷ κόσμῳ ἡσυχίας. Καὶ ὁμως εἶχεν ἐν ἐνεργείᾳ μέγαν ἀριθμὸν λεγεῶνων εἰς φύλαξιν τῶν ὁρίων, ἵνα μὴ διαφθαρῶσιν δὲ οἱ στρατιῶται αὐτῶν ἐν τῷ μέσῳ τόσον ἀταράχου εἰρήνης, ὅπως τὸ ὕδωρ τὸ σηπόμενον ἐκ τῆς ἀκινήσιας, πρὸς δὲ καὶ ἵνα ἐμποδίσῃ τὴν ἀργίαν ἀπὸ τῆς ἐμπνεύσεως στασιαστικῶν κινήματων, ἀπεφάσισε νὰ ὑποβάλῃ αὐτοὺς εἰς δραστηρίας ἐξασκήσεις καὶ εἰς τὴν κατασκευὴν μεγάλων ὁδῶν ἀπὸ ἄκρου εἰς ἄκρον τῆς αὐτοκρατορίας, μεταχειριζόμενος τὰς αὐτὰς χεῖρας, δι' ὧν ὑπέταξε τοὺς ἀνθρώπους, πρὸς ὑποταγὴν τῶν ὀρέων καὶ τῶν βράχων, καὶ ὑπερνίκησιν ἀπείρων ἐμποδίων, τὰ ὁποῖα μόνοι οἱ νικηταὶ τοῦ κόσμου ἠδύναντο νὰ ὑπερπηθῶσιν.

Ἡ ἐργατικὴ δύναμις τῶν Ρωμαϊκῶν στρατιῶν εἶναι ἀκριβῶς ἀνάλογος πρὸς τὴν πολεμικὴν αὐτῶν δόξαν. Καθ' ὅσον ἐκείνη ἐξησθένει κατὰ τοσοῦτον καὶ αὕτη ἐξέπιπτε. Παρατηροῦμεν ἐν τῇ μακρᾷ τῆς Ρωμαϊκῆς ἱστορίας περιόδῳ, ὅτι ὡσάκις ἀνεφαίνετο ἀρχηγὸς ἱκανὸς νὰ ἀντιμετωπίσῃ τὸ βάραθρον, ἐνώπιον τοῦ ὁποίου μοιραίως ὠδηγεῖτο ἡ αὐτοκρατορία, ἀμέσως ἐργασία καὶ ὀπλασχία ἀπετέλου τὴν πρακτικωτέραν στρατιωτικὴν βάσιν. Καθὼς λέγει ὁ Michel Gh. valier (Μαθ. Πολ. Οἰκονομίας, τομ. 2, σελ. 194) οἱ ἀρχηγοὶ τῶν Ρωμαϊκῶν στρατῶν, μεταχειριζόμενοι τοὺς στρατιώτας των εἰς δημόσια ἔργα παντὸς εἶδους, ἐνεπνέοντο ὑπὸ σκέψεων κατ' ἐξοχὴν στρατιωτικῶν. Ὑπεῖκον εἰς εὐλογον, ἐπιτακτικὴν μάλιστα ἀνάγκην, τὴν ὁποίαν



ἴσως αἱ νεώτεραι τῆς Εὐρώπης κυβερνήσεις δὲν ἐμελέτησαν εἰσέτι ἱκανῶς, τὴν ἀνάγκην τῆς ἐκγυμνάσεως τοῦ στρατιώτου εἰς τὸν κόπον. Οἱ στρατοὶ οἵτινες εἰργάσθησαν εἶναι ἀκμαιότεροι καὶ δύνανται εὐχερέστερον νὰ ἐνεργήσωσι πορείας ὀρμητικὰς, καταφθάνοντες τὸν ἐχθρὸν ζῶηροί, εἰς τὸ πείσμα τῶν μακρῶν ἀποστάσεων, τὰς ὁποίας διέτρεξαν χωρὶς νὰ καταπονηθῶσιν. Οὕτως ἐξηγεῖται ἡ παρατήρησις τοῦ Montesquieu, ὅτι οἱ ἀρχαῖοι στρατοὶ δὲν ἄφινον ὀπισθὲν τῶν τὰ πλήθη ἐκεῖνα τῶν χαύνων καὶ ἀσθενῶν, οἵτινες ἐπὶ τῆς ἐποχῆς του ἐδείκνυον τόσον φανερῶς τὰ ἴχνη τῶν βαδιζόντων στρατῶν τῆς Εὐρώπης.

Μεταξὺ τῶν ἐπιστημοτέρων δημοσίων ἔργων, τὰ ὁποῖα συνετέλεσαν οἱ Ρωμαῖκοὶ στρατοὶ, πρέπει νὰ σημειωθῇ ἡ ἔτι καὶ νῦν πλευστὴ ἐν Ὀλλανδία διώρυξ, τὴν ὁποίαν ἐπὶ τοῦ Αὐγούστου ἠνέφεξαν οἱ στρατιῶται τοῦ Δρούσου. Ἐκεῖ ὅπου οἱ ἡγεμόνες τῶν ἀρχαίων καὶ νέων χρόνων ἐξηντλήθησαν, οἱ στρατιῶται τοῦ Τραϊανοῦ κατώρθωσαν νὰ ἀνοίξωσι λεωφόρον διὰ μέσου τῶν ἐν Ἰταλία Ποντίνων ἐλῶν. Ἀκόμη σώζονται τὰ ἐρείπια τῆς κολοσαίας ἐκ 1000 μέτρων γεφύρας, τὴν ὁποίαν οἱ ἀκάματοι οὗτοι μαχηταὶ ὠκοδομήσαν ἐπὶ τοῦ κάτω Δουνάβεως. Ἀλλ' ἐκτὸς τῶν ὠφελίμων ἔργων ἡ ἱστορία ἀπομνημονεύει καὶ τὴν χάριν τέρψεως μεσολάβησιν τῶν στρατιωτικῶν ἔργων. Οὕτως εὐρέθη τῷ 1739 ἐπιγραφή ἐν Ρώμῃ, ἐκ τῆς ὁποίας πληροφοροῦμεθα, ὅτι δύο λεγεῶνες, ἡ 20 ἢ καὶ ἡ 14η, κατασκευάσασι στάδιον μῆκους 2000 ποδῶν διὰ τοὺς κατοίκους τῆς Γαλατίας, ἀφιέρωσαν αὐτὸ εἰς τὸν αὐτοκράτορα Ἄδριανόν.

Ἰδιαιτέραν σελίδα ἐν τῇ ἱστορίᾳ τῆς ἐνώσεως τῶν στρατιωτικῶν πρὸς τὰ δημόσια ἔργα ἀποτελοῦσιν οἱ χρόνοι τοῦ αὐτοκράτορος Ηρόδου, ὅστις, καθὼς ἀναφέρει ὁ Gibbon (Ἱστορία τῆς Πτώσεως τοῦ Ρωμαϊκοῦ Κράτους κεφ. 12), μετεχειρίζετο σταθερῶς τὰς λεγεῶνας αὐτοῦ εἰς ἔργα ὠφέλιμα. Ὅταν ἔλαβε τὴν ἀρχηγίαν ἐν Αἰγύπτῳ, ἐξετέλεσε πλείστα σημαντικὰ ἔργα, τὰ ὁποῖα συνετέλεσαν εἰς τὴν

λάμπριν καὶ τὴν εὐημερίαν τῆς πλουσίας ταύτης χώρας. Ἐτελειοποίησε τὴν ἐπὶ τοῦ Νείλου συγκοινωνίαν. Ναοὶ, γέφυραι, στοαί, μέγαρα ὠκοδομήθησαν διὰ τῶν χειρῶν τῶν στρατιωτῶν τού, οἵτινες μετεβάλλοντο ἀλληλοδιαδόχως εἰς ἀρχιτέκτονας, μηχανικοὺς καὶ καλλιεργητάς. Διηγοῦνται περὶ τοῦ Ἀννίβου, ὅτι θέλων νὰ διασώσῃ τὰ στρατεύματα του ἐκ τῶν ὀλεθρίων συνεπειῶν τῆς ἀργίας, ἐπέβαλεν εἰς αὐτὰ τὸ χρέος νὰ φυτεύσωσι κατὰ τὰς ἀκτὰς τῆς Ἀφρικῆς μέγαν ἀριθμὸν ἐλαιῶν. Ἐκ τῆς αὐτῆς ἀρχῆς ὀρμώμενος καὶ ὁ Ηρόδος μετεχειρίσθη τὰς λεγεῶνας αὐτοῦ εἰς ἀμπελοφυτείας, δι' ὧν ἐκάλυψε τοὺς γονίμους λόφους τῆς Γαλατίας καὶ τῆς Πικονίας, εἰς ἀποξηράνσεις ἐλῶν κττ.

Ἡ ἱστορία λοιπὸν δὲν εἶναι βωβὴ ἐπὶ τοῦ ἀνὰ χεῖρας θέματος. Τὸ πρακτικώτερον τῶν ἀρχαίων ἐθνῶν συνεδύασε τοιοῦτοτρόπως τὰ στρατιωτικὰ ἔργα πρὸς τὰ δημόσια, ὥστε διὰ τοὺς ὁπαδοὺς τῆς ἱστορικῆς σχολῆς ἐπὶ τῶν οἰκονομικῶν ζητημάτων ἀποτελεῖται ἐξ αὐτοῦ μεγάλη λαμπὰς εἰς περαιτέρω διαφώτισιν καὶ καλλιέργειαν τῆς προκειμένης ιδέας.

## ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ ΚΑΙ ΠΟΛΕΜΟΣ.

Μεταξὺ τῶν διαφορῶν στοιχείων τῆς κυβερνητικῆς ἐπιστήμης ἀναντιρρήτως τὸ οἰκονομικὸν προέχει εἰς τὴν ἐπιστημονικὴν κατάταξιν. Ἐνῶ τὰ λοιπὰ στοιχεῖα ἔχουσι τι, ὡς ἐπὶ τὸ πλεῖστον, ἐξαρτώμενον ἐκ λόγων προσωπικῶν, ἀπ' ἐναντίας τοῦ οἰκονομικοῦ αἱ ἐπιστημονικαὶ ἀποδείξεις εἶναι οὐσιωδῶς ἀνώτεροι τῶν δρώντων προσώπων, προσεγγίζουσι δὲ μᾶλλον τὴν περιφέρειαν τῶν ἐπ' ἀκριβεῖα διακρινόμενων μαθηματικῶν ἐπιστημῶν. Οὕτως ἐξηγεῖται, ὅτι αἱ ἀνακαλύψεις τῆς οἰκονομικῆς ἐπιστήμης ἐπενήργησαν ἐπὶ τῆς καθόλου βιωτικῆς πλειότερον τῶν ἐτέρων κλάδων

τῆς εὐρυτάτης κυβερνητικῆς. Ἐνῶ δὲ βλέπει τις ἔθνη ὑπὸ διαφορῶν πολιτειακῶν ἐννοίας ἐκπληροῦντα τὸν προορισμὸν των, ἀφ' ἑτέρου δὲν ὑπάρχουσιν ὅρια τόσον ἀσφαλῆ, ὥστε νὰ ἐμποδίσωσι τὴν εἰσβολὴν καὶ κατόπιν ἐπικράτησιν τῶν ιδεῶν τῆς οἰκονομικῆς. Ἀπαντῶμεν δὲ αὐτὴν ὡς τὴν Χριστιανοσύνην, εὐχομένην μὲν ἀπανταχοῦ τὴν ἐλευθερίαν, ἀνεχομένην δὲ καὶ τὸν Καίσαρα.

Ἡ πρακτικὴ ἀξία τῆς εὐγενοῦς ταύτης ἐπιστήμης, λέγει ὁ Buckle (Ἱστορία τοῦ Πολιτισμοῦ ἐν Ἀγγλίᾳ τομ. 1 κεφ. 4), καὶ τοι δὲν ἐξετιμῆθη ἴσως καθ' ὅλην αὐτῆς τὴν ἔκτασιν εἰμὴ ὑπὸ τῶν μᾶλλον προκεχωρημένων διανοιῶν, ἀναγνωρίζεται ὁσημέραι παρ' ἐκάστου ἀνθρώπου ἀποκτήσαντος παιδείαν τινά. Ἐν τούτοις καὶ ἐκεῖνοι ἀκόμη οὔτινες ἐννοοῦσι τὴν ἐπιστήμην ταύτην κατὰ βάθος, νομίζω ὅτι ὀλίγην κατέβαλον προσοχὴν ἐπὶ τοῦ τρόπου δι' οὗ, χάρις εἰς τὴν ἐπιρροήν της, τὰ συμφέροντα τῆς εἰρήνης καὶ, ἔτι περαιτέρω, τοῦ πολιτισμοῦ, ἀμέσως ἀνεβιβάσθησαν.

Ἐκαστος γινώσκει, ὅτι μεταξὺ τῶν διαφορῶν αἰτίων τοῦ πολέμου, ἡ ἐμπορικὴ ζηλοτυπία ἀπετέλει ἄλλοτε ἐν τῶν σημαντικωτέρων· δὲν λείπεται δὲ παραδείγματα διαφορῶν προελθουσῶν ἐξ εἰδικοῦ δασμολογίου ἢ ἐκ προστασίας ἀπονεμηθείσης εἰς προνομιούχον τινὰ βιομηχανίαν. Αἱ τοιαῦται ἔριδες ἐβασίζοντο ἐπὶ τῆς ιδέας (καρπὸς τῆς ἀμαθείας, πολὺ φυσικῆς ἄλλως τε), ὅτι τὰ πλεονεκτήματα τοῦ ἐμπορίου ἐξηρτῶντο ἐκ τῆς ἰσορροπίας τῆς συναλλαγῆς, καὶ ὅτι τὸ κέρδος δι' ἓνα τόπον ἀφεύκτως εἶναι ζήμια διὰ τὸν ἕτερον. Ἐπίστευον ὅτι μόνον τὰ πολύτιμα μέταλλα ἀπετέλουν τὸν πλοῦτον, καὶ ὅτι ἐπομένως τὸ ὑπερτάτον συμφέρον τοῦ ἔθνους συνίστατο εἰς τὴν εἰσαγωγὴν ὀλίγων ἀφ' ἑνὸς ἐμπορευμάτων καὶ πολλοῦ ἀφ' ἑτέρου χρυσοῦ. Τούτων οὕτως ἐχόντων, αἱ ὑποθέσεις ἐθεωροῦντο βαδίζουσαι καλῶς καὶ ἐν γένει πάντα κλίνοντα πρὸς τὰ κρείττω. Ἐὰν ὁμως ἡ εἰσαγωγὴ ἠκολούθει ἐναντίαν διεύθυνσιν, πανταχόθεν ἠκούετο ἡ κραυγὴ ὅτι ὅλοι οἱ πόροι ἡμῶν ἐξήντλοῦντο, ὅτι ἕτερος τόπος ὑπερτέρει ἡμῶν καὶ

ἐπλούτιζεν ταῖς ἡμετέραις δαπάναις. Εἰς τοιαύτην κατάστασιν πραγμάτων μία μόνη ὑπῆρχε θεραπεία: συνομολόγησις ἐμπορικῆς συνθήκης ὑποχρεούσης τὴν ἁμαρτάνουσαν ἐπικράτειαν νὰ λαμβάνη παρ' ἡμῶν μεγαλειτέραν ποσότητα ἐμπορευμάτων καὶ νὰ δίδῃ ἡμῖν περισσότερον χρυσόν· ἐὰν δὲ ἤρνεϊτο αὕτη νὰ ὑπογράψῃ τὴν συνθήκην, καθίστατο ἀπαραίτητον νὰ σωφρονισθῇ, ἐφ' ᾧ ἐξωπλίζετο στόλος πρὸς καταπολέμησιν λαοῦ, ὅστις, ἐλαττῶν τὸν ἡμέτερον πλοῦτον ἀφῆρει, τὰ πολύτιμα μέταλλα ἡμῶν, τὰ μόνον διηλαθῆ μέσα πρὸς ἐπέκτασιν τοῦ ἡμετέρου ἐμπορίου εἰς τὰς ξένας ἀγοράς.

Ἡ πλάνη αὕτη ἐπὶ τῆς ἀληθοῦς φύσεως τῶν συναλλαγῶν ὑπῆρχεν ἄλλοτε παγκοσμίᾳ ἐμπνέουσα δὲ καὶ αὐτοὺς τοὺς ἐξοχωτέρους πολιτικούς, ἦτο οὐχὶ μόνον ἄμεσος αἰτία πολέμου, ἀλλὰ συγχρόνως ἠῤῥξανε καὶ τὰ αἰσθήματα ἐκεῖνα τοῦ ἐθνικοῦ μίσους, ἐκ τῶν ὁποίων ἐπήγαζον οἱ πολεμικοὶ ἐρεθισμοί· ἕκαστον οὕτω ἔθνος ἐφρόνει, ὅτι τὸ ὀρθῶς ἐννοούμενον συμφέρον αὐτοῦ συνίστατο εἰς τὴν ἐλάττωσιν τοῦ πλούτου τῶν γειτόνων του. Κατὰ τὸν 17<sup>ον</sup> αἰῶνα καὶ μάλιστα κατὰ τὰ τέλη τοῦ 16<sup>ου</sup> εὐρέθησαν εἰς ἡ δύο διάσημοι συγγραφεῖς, οἵτινες ἀνέλυσαν τινὰς τῶν ἐσφαλμένων βάσεων, ἐφ' ὧν ἐστηρίζετο ἡ γνώμη αὕτη. Ἄλλ' οἱ προύχοντες ἐν ταῖς ὑποθέσεσι τῆς Εὐρώπης δὲν ἐπεδοκίμασαν τὰς ἀποδείξεις αὐτῆς, εἶναι μάλιστα ἀμφίβολον καὶ ἂν τὰς ἐγνώρισαν . . . Ἐπομένως ἐξηκολούθησαν μένοντες ἐν τῇ αὐτῇ τροχίᾳ, ὑποθέτοντες ὅτι τὸ ἐμπόριον δὲν ἠδύνατο νὰ ἀνθήσῃ ἀνευ τῆς μεσολαβήσεως των, διαταράσσοντες τὰς ἐμπορικὰς συναλλαγὰς διὰ τῶν ἀναριθμῶν καὶ καταλίπτικῶν κανονισμῶν των, καὶ θεωροῦντες ὡς καθιερωμένην ἀρχὴν ὅτι τὸ καθήκον πάσης κυβερνήσεως συνίστατο εἰς τὴν διευκόλυνσιν τῆς ὠφελείας τοῦ ἐγγυωρίου ἐμπορίου διὰ τῆς καταστροφῆς τῶν ἄλλων ἐθνῶν.

Ἐν τούτοις κατὰ τὸν 18<sup>ον</sup> αἰῶνα μακρὰ σειρά γεγονότων, κατωτέρω ὑποδειχθησομένων ἠνέφεξε τὴν ὁδὸν εἰς θερμὴν τινὰ βελτιώσεως καὶ μεταρρυθμίσεως ἐπιθυμίαν, τῆς

ὁποίας δὲν ὑπῆρχε ἐν τῷ κόσμῳ προηγούμενον παράδειγμα. Ἡ ἰσχὺς τοῦ μεγάλου τούτου κινήματος ἐξετάθη ἐφ' ὄλων τῶν κλάδων τῶν ἡμετέρων γνώσεων· τότε κατὰ πρῶτον ἐγένετο ἡ εὐτυχὴς ἀπόπειρα τῆς ἀνυψώσεως τῆς Πολιτικῆς Οἰκονομίας εἰς τάξιν ἐπιστήμης διὰ τῆς ἀνακαλύψεως τῶν νόμων, οἵτινες διέπουν τὴν παραγωγὴν καὶ τὴν διανομὴν τοῦ πλούτου. Κατὰ τὸ 1776 ὁ Ἀδάμ Σμιθ ἐδημοσίευσεν τὸ σύγγραμμά του *Wealth of Nations*: θεωροῦντες τὰ τελικὰ τούτου ἀποτελέσματα, εἶναι κατὰ πᾶσαν πιθανότητα τὸ σημαντικώτερον βιβλίον, ἐξ ὧν ποτὲ ἐγράφησαν, καὶ ἀναντιρρήτως ἡ πολυτιμωτέρα προἶξ ἐξ ὧν ποτὲ ἐδόθησαν εἰς ἴδρυσιν τῶν ἀπαραιτήτων διὰ πᾶσαν κυβερνήσιν ἀρχῶν. Ἐν τῷ μεγάλῳ τούτῳ συγγράμματι ἡ γεγηρακυία θεωρία τῆς προστασίας, τῆς χορηγούμενης εἰς τὸ ἐμπόριον, κατεστράφη σχεδὸν ἐκ θεμελίων· τὸ δόγμα τῆς ἰσορροπίας τῶν εἰσαγωγῶν καὶ ἐξαγωγῶν, καιρίως προσβληθὲν, ἀπεδείχθη σαθρόν· καὶ τέλος ἐξηλείφθησαν οἱ ἀναρτίθμητοι οἰκονομικοὶ παραλογισμοί, οἵτινες εἶχον συσσωρευθῆ ἀπ' αἰῶνος.

Ἐάν τὸ σύγγραμμα τοῦτο ἀνεφαίνετο εἰς ἀρχαιοτέραν ἐποχὴν, θὰ μετεῖχε τῆς τύχης τῶν μεγάλων ἔργων τοῦ Stafford καὶ τοῦ Serra. Καὶ ἤθελον μὲν βεβαίως διεγείρει αἱ ἀρχαὶ τοῦ Σμιθ τὴν προσοχὴν τῶν θεωρητικῶν ἀνδρῶν, κατὰ πᾶσαν ὁμῶς πιθανότητα ἡ οὐδαμῶς ἤθελον ἐπενεργῆσαι ἐπὶ τῶν πρακτικῶν τῆς πολιτικῆς ἀνδρῶν ἢ ἔμμεσον μόνον καὶ ἐφήμερον θὰ ἐξήσκουν πρὸς αὐτοὺς ἐπιρροήν. Ἀλλ' ἡ διάδοσις τῶν φώτων ὑπῆρξε τόσον μεγάλη ἀπανταχοῦ, ὥστε καὶ οἱ κοινότεροι τῶν ἡμετέρων νομοθετῶν εἶχον, τρόπον τινα, προετοιμασθῆ εἰς τὴν ὑποδοχὴν τῶν μεγάλων αὐτῶν ἀληθειῶν, τὰς ὁποίας εἰς ἀρχαιοτέραν ἐποχὴν θὰ ἐθεώρουν περιφρονητικῶς ὡς ματαίους νεωτερισμούς. Ἐντεῦθεν συνέβη ὥστε αἱ ἀρχαὶ τοῦ Ἀδάμ Σμιθ εἰσηλθον μετ' ὀλίγον μέχρι τῆς Βουλῆς τῶν Κοινοτήτων. Μετ' ἐκπλήξεως ἡ μεγάλη αὕτη συνέλευσις ἠκρασθη τῶν ἀποκαλύψεων αὐτοῦ διὰ τοῦ στόματος σημαντικῶν τινῶν

μελῶν τῆς, τὰ ὁποῖα τὰς εἶχον ἤδη ἀποδεχθῆ, συνειθισμένη οὔσα νὰ κανονίζη τὰς γνώμας τῆς ἐπὶ τῆς σοφίας τῶν προγόνων αὐτῆς, καὶ μικρὸν οὔσα διατεθειμένη νὰ πιστεύσῃ ὅτι οἱ νεώτεροι ἠδύνατο νὰ ἀνακαλύψωσι τι ἄγνωστον εἰς τοὺς ἀρχαίους. Ἀλλ' εἰς μάτην τοιοῦτοι ἄνθρωποι ἐγείρονται πρὸς ἀντίστασιν κατὰ τῆς πίεσεως τῆς προχωρούσης παιδείας. Δὲν ὑπάρχει μεγάλη ἀλήθεια, ἥτις, ἀπαξ εὐρεθεῖσα, ἀπωλέσθῃ ποτὲ κατόπιν, ὡς ἐπίσης καὶ σημαντικὴ ἀνακάλυψις, ἥτις δὲν ἐθριάμβευσεν καθ' ὄλων τῶν ἐμποδίων. Τοιοῦτοτρόπως τὰ πλείοτερα τῶν μελῶν τοῦ Κοινοβουλίου ἐπάλαισαν εἰς μάτην ἐναντίον τῶν ἀρχῶν τῆς ὑπὸ τοῦ Ἀδάμ Σμιθ ἀναγραφόμενης ἐλευθερίας τοῦ ἐμπορίου, καὶ ἐναντίον ὄλων τῶν ἀπορροευσῶν ἐξ αὐτῆς συνεπειῶν. Ἀπὸ ἔτους εἰς ἔτος ἡ μεγάλη ἀλήθεια ἠκολούθησε τὴν ὁδὸν τῆς, προχωροῦσα πάντοτε καὶ οὐδέποτε ὀπισθοδρομοῦσα. Κατὰ πρῶτον ἐξοχοί τινες ἄνδρες ἐγκατέλειψαν τὰς τάξεις τῆς πλειονοψηφίας, τοὺς ἠκολούθησαν δὲ μετ' ὀλίγον οἱ κοινοὶ τῶν θνητῶν· κατόπιν ἡ πλειονοψηφία αὐτέστη μειονοψηφία, τέλος δὲ καὶ οὕτῃ ἤρχισε νὰ διαλύηται. Ὡστε σήμερον (1856), μετὰ ὀγδοήκοντα ἔτη ἀπὸ τῆς δημοσιεύσεως τοῦ «Πλούτου τῶν Ἐθνῶν» ὑπὸ Σμιθ, οὐδεὶς εὐρίσκεται ὁπωσοῦν πεπαιδευμένος, ὅστις δὲν θὰ ἠσχύνητο νὰ ὑποστηρίξῃ γνώμας, αἵτινες πρὸ τῆς ἐποχῆς τοῦ Ἀδάμ Σμιθ ἦσαν κοινῶς παραδεδεγμένα.

Τοιοῦτοτρόπως αἱ μεγάλαὶ διάνοιαι κυβερνοῦσι τὰς ὑποθέσεις τοῦ κόσμου τούτου καὶ κανονίζουσι διὰ τῶν ἀνακαλύψεων αὐτῶν τὴν πορείαν τῶν ἐθνῶν. Βεβαίως ἡ ἱστορία τοῦ θριάμβου τούτου θὰ ἤρκει μόνη εἰς ἀπογύμνωσιν τῆς οἰήσεως τῶν πολιτικῶν ἀνδρῶν καὶ τῶν νομοθετῶν, οἵτινες ἐξοχουσι τὴν σημαντικότητα τῶν ραδιοῦργειῶν των μέχρι τῆς ιδέας, ὅτι τὰ μεγάλα αὐτὰ ἀποτελέσματα ὀφείλονται εἰς τὰ ψευδῆ καὶ διαβατικά μηχανήματα αὐτῶν. Πόθεν προέρχονται αἱ γνώσεις ἐκεῖναι, τῶν ὁποίων εἶναι πάντοτε ἔτοιμοι νὰ οικειοποιηθῶσι τὴν ἀξίαν; Ποῦ ἤντησαν τὰς γνώμας αὐτῶν; Πῶς κατώρθωσαν νὰ θεμε-



λιώσωσι τὰς ἀρχάς των; Πάντα ταῦτα εἶναι στοιχεῖα τῆς ἐπιτυχίας των καὶ δὲν δύνανται νὰ τὰ ἀποκτήσωσιν εἰμὴ ἐκ τῶν διδασκάλων αὐτῶν, ἐκ τῶν μεγάλων δηλαδὴ ἐκείνων ἐρευνητῶν, οἵτινες, ὠθούμενοι ὑπὸ τῶν ἐμπνεύσεων τῆς μεγαλοφυίας, γονιμοποιοῦσι τὸν κόσμον διὰ τῶν ἀνακαλύψεων των. Δικαίῳ δὲ τῷ λόγῳ καὶ ἄνευ φόβου ἀντιλογίας δυνάμεθα νὰ εἴπωμεν περὶ τοῦ Ἀδάμ. Σμιθ, ὅτι μόνος ὁ Σκῶτος οὗτος συνετέλεσε, διὰ τῆς δημοσιεύσεως ἐνὸς μόνου συγγράμματος, εἰς τὴν εὐδαιμονίαν τῆς ἀνθρωπότητος πλειότερον τοῦ ὅσον κατώρθωσαν ὅλα ὁμοῦ τὰ προτερήματα ἀπάντων τῶν πολιτικῶν καὶ τῶν νομοθετῶν, ὅσων ἡ ἱστορία διετήρησεν ἀθνητικὴν τὴν ἀνάμνησιν.

Δὲν εἰσέρχεται ἐν τῷ θέματί μου ἡ ἐρευνα ἐπὶ τοῦ ἀποτελέσματος τῶν μεγάλων τούτων ἀνακαλύψεων, ἐκτὸς μόνον καθ' ὅσον συνέδραμον εἰς τὴν ἐλάττωσιν τῆς ἰσχύος τοῦ πολεμικοῦ πνεύματος. Οὐδὲν εὐκολώτερον τῆς ὑποδείξεως τοῦ τρόπου καθ' ὃν ἐνήργησαν αὐταί. Ἐνόσω γενικῶς ἐπιστεύετο, ὅτι τὰ πολύτιμα μέταλλα ἀποτελοῦσι τὸν πλοῦτον, φυσικῶ τῷ λόγῳ ἐπιστεύετο καὶ ὅτι τὸ ἐμπόριον δὲν ἔχει ἄλλον σκοπὸν εἰμὴ τὴν αὐξήσιν τῆς εἰσαγωγῆς αὐτῶν. Ὑπετίθετο λοιπὸν ὅτι ἡ κυβέρνησις ἔπρεπε νὰ λαμβάνη τὰ προσήκοντα μέτρα πρὸς ἐξασφάλισιν τῆς εἰσαγωγῆς ταύτης, ἡ ὁποία ἐντούτοις δὲν ἠδύνατο νὰ γίνη ἄνευ ἐξαγωγῆς τῶν πολιτικῶν μετάλλων ἐκ τῶν λοιπῶν ἐπικρατειῶν, αἵτινες ἀκριβῶς διὰ τοὺς αὐτοὺς λόγους, ἀνθίσταντο πάσαις δυνάμεσι ἐναντίον τοιούτου ἀποτελέσματος. Ἐντεῦθεν προέκυψεν, ὅτι πᾶσα ἰδέα πραγματικῆς ἀμοιβαιότητος ἦτο ἀκατόρθωτος· αἱ ἐμπορικαὶ συνθήκαι ἦσαν προφάσεις ἀπάτης, τοῦ ἐνὸς ἔθνους ἐπιδιώκοντος νὰ ἀπατήσῃ τὸ ἕτερον· πᾶν νέον τελωνιακὸν δασμολόγιον ἦτο κήρυγμα πολέμου· τοιοῦτοτρόπως δὲ ὅ,τι ἔπρεπε νὰ εἶναι τὸ εἰρηνικώτατον τῶν ἐπιχειρημάτων, προεκάλει τὰς ἐθνικὰς ἐκείνας ζήλοτυπίας καὶ ἀντιπαθείας, αἵτινες ὑπῆρξαν παντὸς πολέμου αἰτίαι κυριώτα-

ται.—Ἄμα ὁμως ἠγνοήθη σαφῶς, ὅτι ὁ χρυσὸς καὶ ὁ ἄργυρος ἀντὶ νὰ εἶναι αὐτὸς ὁ πλοῦτος, ἀπλῶς μόνον τὸν ἀντιπροσωπεύωσιν· ἄμα παρατηρήθη, ὅτι ὁ πλοῦτος ἔγκειται ἐν μόνῃ τῇ ἀξίᾳ, τὴν ὁποίαν ἡ ἐργασία καὶ τὸ προτέρημα δύνανται νὰ προσθέσωσιν εἰς τὴν ἀκατέργαστον ὕλην, καὶ ὅτι τὸ νόμισμα χρησιμεύει ἀπολύτως μόνον ὡς ὄργανον καταμετρήσεως καὶ κυκλοφορίας τοῦ ἐθνικοῦ πλοῦτου· ὅταν, λέγω, ὅλαι αἱ μεγάλαι αὐταὶ ἀλήθειαι ἀνεγνωρίσθησαν, τότε αἱ προηγούμεναι ἰδέαι περὶ ἐμπορικῆς ἰσορροπίας καὶ περὶ τῆς ὑπερτάτης σημαντικότητος τῶν πολυτίμων μετάλλων ἐξεμηδενίσθησαν. Διαλυθεισῶν δὲ τῶν κολοσαίων τούτων πλανῶν, εὐχερῶς ἐθεμελιώθη ἡ ἀληθῆς θεωρία τῶν συναλλαγῶν. Ἐπίσθη ὁ κόσμος, ὅτι, χορηγουμένης τῆς ἐλευθερίας εἰς τὸ ἐμπόριον, ὅλοι οἱ ἐπιδιδόμενοι εἰς τὰς ἐπιχειρήσεις αὐτῆς λαοὶ μεταλαμβάνουσι τῶν ἐξ αὐτῆς πλεονεκτημάτων· ὅτι, τοῦ μονοπωλίου ἐξαφανιζομένου, τὰ ἐμπορικὰ κέρδη εἶναι ἀναγκαίως ἀμοιβαῖα· καὶ ὅτι τέλος, ἀντὶ νὰ ἐξαρτῶνται ταῦτα ἐκ τῆς ποσότητος τοῦ ληφθέντος χρυσοῦ, ἀπορρέουσιν ἀπλῶς ἐκ τῆς εὐκολίας, μεθ' ἧς τὸ ἔθνος ἀφ' ἐνὸς μὲν ἐξάγει ὅσας πραγματείας δύναται νὰ κατασκευάσῃ εὐθηνότερον, ἀφ' ἑτέρου δὲ εἰσάγει εἰς ἀντάλλαγμα ὅσας μόνον διὰ βαρέων ἐξόδων ἠδύνατο αὐτὸ νὰ παράξῃ καὶ τὰς ὁποίας ὁμως ἄλλη χώρα, εἴτε ἐκ τῆς εὐφυίας τῶν ἐργατῶν τῆς εἴτε ἐκ τῆς γενναιοδωρίας τῆς φύσεως, δύναται νὰ χορηγήσῃ εἰς μικροτέραν τιμὴν. Προέκυψεν ἐντεῦθεν, ὅτι ὑπὸ ἐμπορικὴν ἔποψιν θὰ ἦτο ἐπίσης παράλογος ἡ ἐπιδιώξις τῆς πτωχείας τοῦ μεθ' οὗ συναλασσόμεθα λαοῦ, ὅπως θὰ ἦτο καὶ διὰ τὸν ἔμπορον γελοία ἢ εὐχὴ περὶ πτωχεύσεως ἐνὸς τῶν πλουσίων πελατῶν του.

Ἐξ ὅλων τῶν αἰτίων τούτων τὸ ἐμπορικὸν πνεῦμα, ὅπερ προηγούμενως ἦτο συνήθως πολεμικόν, μετεβλήθη ἐπὶ τῶν ἡμερῶν ἡμῶν σταθερῶς εἰς εἰρηνικόν. Καί τοι δὲ ἀληθέστατον εἶναι, ὅτι οὐδὲ εἷς ἐπὶ τοῖς ἑκατὸν ὑπάρχει ἔμπορος, ἐπιγινώσκων τὰς ἀποδείξεις, ἐφ' ὧν στηρί-



ζονται αἱ οικονομικαὶ αὐταὶ ἀνακαλύψεις, ἐν τούτοις ἡ ἐπὶ τοῦ πνεύματος τοῦ ἐπιρροῆ αὐτῶν οὐδαμῶς ἐντεῦθεν παρακωλύεται. Ἡ ἐμπορικὴ τάξις, ὡς καὶ πᾶσα ἄλλη, ἐπηρεάζεται ὑπὸ αἰτιῶν, τὰς ὁποίας μικρὸς μόνον ἀριθμὸς τῶν μελῶν τῆς ἔχει τὴν ἰκανότητα νὰ ἀντιλαμβάνηται. Τοιοῦτοτρόπως μεταξὺ π. χ. τῶν ἀναριθμητῶν ἀντιπάλων τοῦ περιοριστικοῦ συστήματος βεβαίως ὀλίγοι εἶναι οἱ δυνάμενοι νὰ προτείνωσιν ἰσχυροὺς λόγους πρὸς δικαιολόγησιν τῆς ἀντιστάσεως αὐτῶν. Μήπως ὁμως τοῦτο ἐμποδίζει τὴν ἀντίστασίν των; Σημεῖον ὅτι τὰ πλήθη ἀκολουθοῦσι πάντοτε μετὰ τελείας ὑποταγῆς τὸ πνεῦμα τῆς ἐποχῆς. Τί ὁμως εἶναι τὸ πνεῦμα τῆς ἐποχῆς; Ἡ ἀπάντησις εὐχερестάτη: εἶναι αἱ γνώσεις καὶ ἡ διεύθυνσις τὴν ὁποίαν αὐταὶ λαμβάνουσιν.—Ὅπως λοιπὸν, καθ' ὅλους τοὺς κλάδους τῆς ἡμερησίας βιωτικῆς, ἕκαστος διὰ τῆς αὐξήσεως τῆς εὐδαιμονίας καὶ τῆς γενικῆς ἀσφαλείας ἑαυτοῦ πορίζεται τὰ πλεονεκτήματα τῆς προόδου πολυαρίθμων τεχνῶν καὶ ἐπιστημῶν, τῶν ὁποίων καὶ αὐτὸ τὸ ὄνομα ἀγνοεῖ, τοιοῦτοτρόπως καὶ ἡ ἐμπορικὴ τάξις πορίζεται τὰ πλεονεκτήματα τῶν μεγάλων τούτων οικονομικῶν ἀνακαλύψεων, αἵτινες κατὰ τὰς δύο τελευταίας γενεὰς ἐντελῶς μετέβαλον τὴν ἐμπορικὴν νομοθεσίαν τῆς ἡμετέρας χώρας καὶ ἐπιδρῶσι νῦν, βραδέως μὲν ἀλλὰ σταθερῶς, ἐπὶ τῶν λοιπῶν τῆς Εὐρώπης ἐπικρατειῶν, ἐν αἷς ὡς ἐκ τῆς ἡττονος ἰσχύος τῆς δημοσίας γνώμης εἶναι δυσκολωτέρα ἢ θεμελιώσις τῶν μεγάλων ἀληθειῶν καὶ ἡ ἐξοβέλσις τῶν παλαιῶν καταχρήσεων.

Τοιοῦτοτρόπως εἶναι μὲν ἐντελῶς ἀληθές, ὅτι μεταξὺ τῶν ἐμπόρων ὁ ἀριθμὸς τῶν εἰδότην τὴν Πολιτικὴν Οἰκονομίαν εἶναι σχετικῶς ἀσήμαντος, ἐντούτοις εἶναι ἐπίσης ἀληθές, ὅτι μέγα μέρος τοῦ πλούτου αὐτῶν ὀφείλεται εἰς τοὺς πολιτικο-οικονομικοὺς ἐκείνους ἀνδρας, οἵτινες, ἀποτρέποντες τὰ ἐμπόδια, τὰ ὅποια ἐν τῇ ἀμαθείᾳ των αἱ κυβερνήσεις ἐπέβαλλον διαδοχικῶς εἰς τὸ ἐμπόριον, ἐθεμελίωσαν νῦν ἐπὶ βάσεως στερεᾶς τὴν ἐμπορικὴν ταύτην εὐ-

ημερίαν, ἣτις βεβαίως δὲν εἶναι ἡ μικροτέρα ἐθνικὴ ἡμῶν δόξα. Ἀναμφιβόλως εἶναι ἐπίσης ἀληθές ὅτι ἡ αὐτὴ πνευματικὴ κίνησις ἠλάττωσε τὰς περιπτώσεις τοῦ πολέμου διὰ τοῦ προσδιορισμοῦ τῶν ἀρχῶν, αἵτινες πρέπει νὰ διέπωσι τὰς μετὰ τῶν ξένων ἐπικρατειῶν ἐμπορικὰς ἡμῶν σχέσεις, διὰ τῆς ἀποδείξεως ὅτι ἡ ἡμετέρα ἐπέμβασις ἐν ταῖς ὑποθέσεσιν αὐτῶν εἶναι οὐ μόνον ἀνωφελὴς ἀλλὰ συγχρόνως λίαν ὀλεθρία, καὶ τέλος διὰ τῆς καταστροφῆς τῶν πολυχρονίων ἐκείνων πλανῶν, αἵτινες ὀδηγοῦσαι τοὺς ἀνθρώπους εἰς τὴν ἰδέαν ὅτι φυσικῶς τὰ ἔθνη εἶναι ἐχθρὰ πρὸς ἄλληλα, διήγειρον τὰ αἰσθήματα τοῦ μίσους καὶ προκάλεσε τὰς ἐθνικὰς ζηλοτυπίας, ἐκ τῶν ὁποίων ἄλλοτε τὸ πολεμικὸν πνεῦμα ἤντλει σπουδαίαν ποσότητα ἐπιρροῆς. Α.

## ΠΕΡΙ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ.

Πρὸ δύο ἀκριβῶς ἐτῶν ἐν τῇ Ἐπιθεωρῆσει ταύτῃ (φύλλ. 989 τοῦ 1873) ἐξήγησα τὸ ἀπὸ Πειραιῶς εἰς Λαμίαν σιδηροδρόμου ζήτημα ὑπὸ τινος ἐπόψεως καὶ κυρίως ὑπὸ τὸν διεθνή αὐτοῦ χαρακτήρα δηλ. τῆς συνδέσεως τῆς γραμμῆς ταύτης μετὰ τῶν σιδηροδρόμων τῆς εὐρωπαϊκῆς Τουρκίας, τὴν διάβασιν τῆς ἐκ Σουεὺς προερχομένης παγκοσμίου ἐμπορικῆς γραμμῆς, ἣτις ἐξ ἀνάγκης θὰ διασχίσῃ μίαν ἡμέραν τὴν Ἑλλάδα καὶ διερχομένη τὴν Ἰταλίαν θὰ λήγῃ διὰ Παρισίω εἰς Λονδίνον καὶ τέλος τὴν κατασκευὴν τοῦ ἀπὸ Πειραιῶς εἰς Λαμίαν σιδηροδρόμου ἀνεξαρτήτως, ἤτοι τοπικῶς. Ὁ χρόνος δὲν μετέβαλεν ἕκτοτε τὰς ἐπὶ τούτῳ ἰδέας μου καὶ σήμερον οὔτε νὰ ἐπαναλάβω, οὔτε νὰ μεταβάλω σκοπεύω ὅτι τότε ἔγραψα, διὸ καὶ λαμβάνω τὴν ἐλευθερίαν νὰ παραπέμψω τοὺς βουλευμένους καὶ τοὺς μὴ ἐνδιατρίψαντας εἰς τὸ ζήτημα τοῦτο, εἰς τὸ περὶ οὗ ὁ λόγος ἄρθρον μου.

Δὲν ἔχω ἀνάγκην ἐπίσης προλόγων καὶ προοιμίων, οὔτε ἀποδείξεων ἢ ἀριθμῶν, διὰ νὰ καταδείξω τὴν ἀνάγκην καὶ τὰ εὐεργετήματα τῆς κατασκευῆς τῶν σιδηροδρόμων ἀνεξαιρέτως, εὐτυχῶς, ὅτε τύπος καὶ τόπος λαμπρῶς κατε-

νόησεν τὴν ἐκπολιτιστικὴν μηχανὴν τῶν συγκοινωνιῶν, καὶ μάλιστα τῶν δι' ἀτμοῦ, καὶ πρὸ πολλοῦ ὁμοφώνως ζητεῖ ταύτας. Ἄλλως τε πλεον ἢ ἅπαξ ἐλάλησα καὶ ἔγραψα περὶ τούτου. Σήμερον λαμβάνω ἀφορμὴν ἐκ τῶν νομοσχεδίων, ἅτινα μετ' οὐ πολὺ ὑποβάλλονται εἰς τὴν Βουλὴν ὑπὸ τοῦ νέου ὑπουργείου καὶ ὧν ἡ σπουδαιότης εἶναι τόσον μεγάλη, ὥστε ὄχι ὅλα, ἀλλὰ 2 ἢ 3 μόνον δεόντως ἐὰν τεθῶσιν εἰς ἐνέργειαν, τὸ ὑπουργεῖον Κουμουνοῦρου ἔχει δικαίωμα, ὄχι εἰς ἀπλᾶ εὐχαριστήρια τοῦ τόπου, ἀλλ' εἰς πανελλήνιον εὐγνωμοσύνην, διότι τότε ἐντὸς 5 ἢ 10 ἐτῶν κανονίζονται τὰ σπουδαιότερα ζητήματα τοῦ Ἑλλ. κράτους, ὅπερ βεβαίως οὐ μικρόν. Προκειμένου λοιπὸν νὰ ὑποβληθῇ ἐντὸς ὀλίγου εἰς τὴν συζήτησιν καὶ τὴν ψήφον τῆς Βουλῆς τὸ περὶ κατασκευῆς σιδηροδρόμου νομοσχέδιον, προτίθεμαι νὰ συστήσω δεύτερον ἤδη (Id. Journal des Economis es 15 Juillet 1870) τὴν ταχύτεραν καὶ οἰκονομικωτέραν κατασκευὴν αὐτοῦ, ἅμα δὲ νὰ ἐνδιατρίψω καὶ εἰς τινὰς γενικὰς παρατηρήσεις, αἵτινες καλὸν θὰ ἦναι νὰ λεγῶσιν ὑπ' ὄψιν.

Ἀπὸ τῆς ἐποχῆς τοῦ ιδ' Λουδοβίκου, ὅστις τὰ πάντα ἔκαμε μεγαλοπρεπῆ καὶ βασιλικά, οἱ ἐν Γαλλίᾳ κατασκευαζόμενοι ὁδοὶ ἐχαράσσοντο ὄχι μόνον πρὸς ἐξυπηρέτησιν τῶν τοῦ τόπου ἀναγκῶν καὶ τοῦ προορισμοῦ των, ἀλλὰ καὶ χάριν κόσμου. Τὸν κόσμον καὶ τὴν μεγαλοπρέπειαν οὐδεὶς βεβαίως ἀποστρέφεται ἀλλ' ὅταν ταῦτα πάντα ἀποβαίνουσι τόσον δαπανηρά, ὥστε πολλάκις ἀπαιτεῖται πολλαπλὴ δαπάνη καὶ μάλιστα εἰς ἀνθρώπους στερουμένους τῶν ἀπολύτως ἀναγκαίων τοῦ βίου, βεβαίως πᾶς ἐγέφρων δὲν θὰ εὐρῆ ἀρκούντως ἐκφραστικὰς λέξεις διὰ νὰ ἐκφράσῃ τὴν ἀγανάκτησίν του. Οἰοῦτό τι συνέβη καὶ εἰς τὴν κατασκευὴν τῶν ἐν Ἑλλάδι σιδηροδρόμων. Ἐπειδὴ ἐν Εὐρώπῃ οἱ κατασκευασθέντες σιδηροδρόμοι ἀπῆτησαν δαπάνην 200—500,000 φρ. κατὰ χιλιόμετρον, ἐπὶ τοῦ αὐτοῦ ποσοῦ ζηριζόμενοι καὶ οἱ ἐν Ἑλλάδι, ὡς πρὸς τὴν δαπάνην τῶν ἡμετέρων κατασκευασθισμένων σιδηροδρόμων, πολλὰ μὲν ἐλέχθησαν καὶ ἐγράφησαν μέχρι σήμερον ἐπὶ τῆς διὰ τοῦ ἀτμοῦ συγκοινωνίας, οὐδὲν ὁμῶς ἐγένετο δυστυχῶς διότι ἀφετηρία τοῦ ζητήματος τούτου ὑπῆρξεν ἡ ἐσφαλμένη αὐτῆ βάσις. Ἐν Εὐρώπῃ, ἡ κατασκευὴ τῶν σιδηροδρόμων ἀπῆτησε τοιαύτην δαπάνην διὰ πολλοὺς μὲν καὶ ἄλλους λό-

γους, μάλιστα δὲ καὶ τοὺς ἐξεῖς. Εἰς τινὰ μέρη τῆς Εὐρώπης, τοῦλάχιστον ἐν Ἀγγλίᾳ, ἐνεκα διατυπώσεων τινῶν καὶ συνηθειῶν, ἢ παραχώρησις οἰουδήποτε σιδηροδρόμου ἀπαιτεῖ πολλῶν ἑκατομμυρίων δρ. δαπάνην — δὲν ἐννοῶ ποσῶς τὰς δαπάνας τῶν προκαταρκτικῶν μελετῶν καὶ σχεδίων. — Εἰς ἅπασαν τὴν Εὐρώπην, ἐκτὸς τῆς Ἀμερικῆς, καταβάλλονται πολλαὶ δαπάναι περὶ τὴν διακόσμησιν τῶν τεχνικῶν ἔργων, ἐξ ὧν τινὰ ἀποβαίνουσι ἀληθῶς μνημεῖα τέχνης καὶ μεγαλείου· ἐπίσης δαπανᾶται μέγιστος χρόνος μέχρι τῆς ἐνώσεως τῶν δύο ἄκρων τοῦ σιδηροδρόμου καὶ οὕτω ὄχι μόνον οἱ τόκοι αὐξάνουσι, ἀλλὰ καὶ ἡ κατασκευὴ ἀποβαίνει δαπανηροτέρα ἐνεκα τοῦ πυκνοῦ πληθυσμοῦ, τῆς ἀναπτύξεως τοῦ ἐμπορίου, τῆς βιομηχανίας, τῆς γεωργίας, τῆς ναυτηλίας τῶν ἀμέσων σχέσεων μετὰ τῶν λοιπῶν κρατῶν καὶ τῆς ἀνωτέρω κακῆς συνηθείας, ἡ μὲν ὁ ὅς εἶναι πλατυτάτη, αἱ σιδηραὶ γραμμαὶ τοῦλάχιστον διπλαῖ, ἡ δὲ κατασκευὴ, συντήρησις, ἢ μᾶλλον ἅπαντα τὰ ἐξοδα, ἐκτὸς μέρους τοῦ κινητοῦ ὕλικου matériel roulant εἶναι ὑπερδιπλάσια. Καὶ ἐκεῖ μὲν ἐν μέρει τοῦλάχιστον, ἅπαντα ταῦτα ἔχουσι τὸν λόγον τῆς ὑπάρξεώς των, ἐν τόπῳ ὁμῶς ἀραιότατα κατοικημένῳ, μὴ ἀριθμοῦντι πλέον τοῦ ἐνὸς καὶ ἡμίσεως ἑκατομμυρίου ψυχῶν, συνδεομένου μετὰ τοῦ λοιποῦ κόσμου ἐξ ἐνὸς μόνον μέρους καὶ ἔχοντι ἐλάχιστον ἐμπόριον, βιομηχανίαν, ναυτηλίαν καὶ γεωργίαν καὶ στερουμένῳ καὶ αὐτῶν τῶν προχειροτέρων ὁδῶν προσέτι δὲ καὶ κεφαλαίων, ἐνεκα τοῦ μεγάλου αὐτῶν ἐνοικίου, πόθεν ὀρμώμενος ὑπολογίζει καὶ θέλει σιδηροδρόμους, οἷους καὶ ἡ Εὐρώπη, ὡσεὶ τὰ πάντα ἐν Ἑλλάδι οὕτω διεπράττοντο, καί ὡσεὶ τὰ χρήματα ἠδύνατό τις νὰ πορισθῇ ἐνταῦθα μὲ τοὺς αὐτοὺς οὐς καὶ ἐν Εὐρώπῃ ὄρους; ἐν Ἀγγλίᾳ εὐρίσκει τις χρήματα μὲ 3 % ἐνταῦθα μὲ 10—12 %. Ἄλλως τε καὶ ἐν Εὐρώπῃ πρὸ τινῶν ἐτῶν συνεῖδον τὴν πλάνην ταύτην καὶ πρὸ πολλοῦ, μάλιστα δὲ πρὸ δεκαετίας, παρητήθησαν τῶν πλατέων σιδηροδρόμων καὶ ἀσχολοῦνται σήμερον κυρίως εἰς τὴν κατασκευὴν τῶν στενῶν σιδηροδρόμων, οὓς τοπικοὺς ὀνομάζουσι chemin de fer d'intér t l et ἀφίσαντες τοῦ εὐρεῖς σιδηροδρόμους διὰ τὰς διεθνεῖς σχέσεις. Ἐξετάσωμεν νῦν τὴν διαφορὰν τῶν στενῶν καὶ πλατέων σιδηροδρόμων καὶ ἴδωμεν ποίους πρέπει νὰ προτιμῶμεν.

Ἴδωμεν ὅτι οἱ πλατεῖς δρόμοι ἔχοντες πολλὰς σιδηρὰς

γραμμάς εἰσι δαπανηρότατοι εἰς τὴν κατασκευὴν, τὴν συντήρησιν καὶ ἐκμετάλλευσιν καὶ τέλος ἀναγκαῖοι ἐν μέρει διὰ μεγάλους τόπους, ἐνῶ ἡ Ἑλλάς ἐμπερικλείεται ἐν στενοτάτοις ὀρίοις, διὰ τὰ μὴν εἰπῶμεν ὅτι εἶναι μικρογραφία κράτους. Οἱ δρόμοι προσέτι οὗτοι εἰσι δαπανηρότεροι, διότι δὲν ἐφαρμόζονται εἰς τὰς ἀνισότητας τοῦ ἐδάφους ὡς οἱ στενοὶ καὶ διότι αἱ κλίσεις τῶν εἶναι μεγάλων καὶ ὄχι μικρῶν ἀκτίνων ὁμολογητέον ὅτι ἕνεκα τῶν κλίσεων τούτων ὑπολείπονται κατὰ τὴν ταχύτητα προσέτι καὶ ἡ ἔλξις εἶναι δαπανηρότερα, ἐπειδὴ ὁμως ἡ συνήθης ταχύτης αὐτῶν εἶναι 25—30 χιλιόμετρα τὴν ὥραν, οἱ ἔχοντες μικρὰς κλίσεις διὰ τὴν Ἑλλάδα εἶναι καλοὶ ἢ δὲ ταχύτης τῶν ἀρκετῆ σήμερον.

Ὁ τύπος τῶν πρώτων ἐν Εὐρώπῃ σιδηροδρόμων εἶπομεν ὅτι ἀπῆται 200—500,000 φρ. κατὰ χιλιόμετρον· ἐπενεχθεισῶν ὁμως ἐλαχίστων τινῶν μεταρρυθμίσεων εἰς τὸν τύπον τοῦτον, ἀρκοῦσι σήμερον μόνον 100—120,000 φρ. κατὰ χιλιόμετρον καὶ ὁμως ὁ τύπος οὗτος διαφέρει κατὰ τὰ ἑξῆς: Εἰς τὴν στένωσιν τῆς ὁδοῦ, εἰς τὸ βᾶρος τῶν σιδηρῶν ράβδων rails, τοῦ κινητοῦ ὕλικου matériel roulant, τὴν ἀφαίρεσιν τῶν φραγμῶν échelles, barrières κττ. Τοῦτο δὲ ἐγένετο σήμερον παραδεκτὸν ὄχι μόνον ὑπὸ τῆς Γαλλίας, ἐν ἣ πρώτον ἀνεπτύχθη ἡ ἰδέα αὕτη, ἀλλὰ καὶ ἐν Ἀγγλίᾳ, τοῦλάχιστον διὰ τὸ σύμπλεγμα ἰσχύος τῶν Ἰνδιῶν ἐσκευάσθησαν μέχρι σήμερον 4,600 χιλιομ.), ἐν Σουηδίᾳ, Νορβηγίᾳ καὶ Ἡνωμέναις Πολιτείαις, μάλιστα εἰς τὰ δυτικὰ αὐτῶν κράτη καὶ τοῦτο ἀφοῦ ἡ χώρα αὕτη κατεσκεύασε κατὰ τὸν ἀ τύπον δηλ. à voie large 73,000 χιλιομ. σιδηροδρόμων, ἔσπευσε νὰ ἀναγνωρίσῃ πάραυτα ὅτι τὰ διαθέσιμα κεφάλαια δὲν ἐπέτρεπον τὴν τῶν σιδηροδρόμων ἕκτασιν ἐπὶ τῶν αὐτῶν βάσεων εἰς μέρη ἐνθα κατ' ἀρχὰς θὰ εὕρισκον μικρὰν κυκλοφορίαν· χωρὶς λοιπὸν νὰ χάσῃ καιρὸν μετέβαλον σύστημα καὶ τὴν στιγμὴν ταύτην πλέον τῶν 10,000 μιλλίων στενῶν σιδηροδρόμων (3 ἀγγλ. πόδας) μετὰ ράβδους καὶ ὕλικὸν ἐλαφρὰ, οἱ μὲν κατασκευάζονται οἱ δὲ ἐργάζονται δι' ἕκαστον χιλιόμετρον τῶν ὁποίων ἐδαπανήθη 48—60,000 φρ. Σήμερον δὲ κατασκευάζουσι καὶ τὰς διεθνεῖς γραμμάς στενάς. Ἐν Γαλλίᾳ ἐπέφερον ἀλληλοδιαδόχως μεταβολὰς εἰς τὸν τύπον τῶν στενῶν σιδηροδρόμων· ὁ μέσος ὅρος τῆς ἐσωτερικῆς διαστάσεως τῶν ράβδων εἶναι 0.95 μ. ἢ 1 μ. καὶ τέλος ἔφθασαν εἰς ἐκπλη-

κτικὰ ἀποτελέσματα. Εἰς τὰς Ἰνδίας δὲ αἱ φορτηγαὶ ἀμαξαὶ ἔχουσι πλάτος 0.75 μ. Κατὰ τὰς μελέτας καὶ προϋπολογισμοὺς τοῦ γεωργικοῦ μηχανικοῦ τοῦ τμήματος τῆς ἐταιρίας τῶν γεωργῶν, δύναται νὰ ἐπέλθῃ μεγάλη ἐτι οἰκονομία 25—30,000 φρ. ἀρκοῦν κατὰ χιλιόμετρον δι' ἀγροτικοὺς σιδηροδρόμους, ἐὰν μεταχειρισθῶσι τὰς πλευρὰς ἢ πλάγια τῶν ὑπαρχουσῶν ὁδῶν, ἐνθα δὲν ὑπάρχει σχεδὸν ἀνάγκη ἰσοπεδώσεως terrassement καὶ τοιοῦτοι δρόμοι ἐπαρκοῦσι κάλλιστα εἰς ἐμπόριον 10,000 φρ. κατὰ χιλιόμετρον συμπεριλαμβανομένου καὶ τοῦ κινητοῦ ὕλικου· ράβδοι Vignole ζυγίζουσαι 12 χιλ. Τέλος οἱ ἐν Εὐρώπῃ σήμερον στενοὶ σιδηροδρόμοι συμποσοῦνται εἰς 1,400 χιλ. (1).

Ἐξετάσωμεν νῦν τοὺς λόγους δι' οὓς τὸ τῶν στενῶν σιδηροδρόμων σύστημα ἀριθμεῖ ἀντιπάλους. Ὁ πρώτος καὶ κύριος λόγος εἶναι ἡ ὑπαρξὶς τῶν τοῦ ἄλλου συστήματος σιδηροδρόμων, ὧν τὸ ἐσωτερικὸν πλάτος δηλ. ἡ μεταξὺ τῶν σιδηρῶν ράβδων διάστασις εἶναι συνήθως 1.44 μ. ἐνῶ τὸ τῶν στενῶν 1 μ. διὸ καὶ αἱ ἀμαξαὶ στενοῦ σιδηροδρόμου, δὲν εἶναι δυνατόν νὰ ταξειδεύσωσιν ἐπὶ πλατυτέρου σιδηροδρόμου. Ὁ ἰσχυρώτατος οὗτος λόγος εἶναι ἄρα γε ἀσυμβίβαστος ἐν γένει; Ἴδωμεν. Ἀπασαὶ ἀνεξαιρέτως αἱ ἐταιρίαι, ἀπαφεύγουσι νὰ δανειζώσιν οἰασδήποτε ἀμάξας εἰς ἄλλην ἐταιρίαν καὶ μόνον ἐν ἀνάγκῃ, δάνειον ἀμαξῶν, λαμβάνει χώραν. Ἡ μεταβίβασις ἐπιβατῶν, ζῶων καὶ ἐμπορευμάτων λαμβάνει σήμερον χώραν ὄχι μόνον εἰς τὰ τῶν κρατῶν σύνορα καὶ τῶν ἐταιριῶν ἀλλὰ καὶ ἐπὶ τῶν γραμμῶν τῆς αὐτῆς Ἐταιρίας, ὡς ἕκαστος τῶν ταξειδεούντων γνωρίζει

(1) Μέχρι τοῦ 1871 κατασκευάσθησαν ἐν ἀπᾶσιν τῇ ὑψηλῇ 200,000 περίπου χιλιόμετρα δι' ἃ ἐδαπανήθησαν σχεδὸν 60 δισεκατομμύρια φράγκων.

Ἐν Εὐρώπῃ	χιλιόμετρα	97,660	μέσος ὅρος δαπάνης φρ.	433,000.
— Ἀμερικῆ	»	89,959	»	448,000.
— Ἀφρικῆ	»	923	»	»
— Ἀσία	»	7,158	»	289,000.
— Ὀκεανία	»	1,974	»	»

χιλιόμ. 197,674 ὅλην ἀξία φρ. 56,274,815,000.

Ἡ ἀνάπτυξις τῶν καταπληκτικῶν τούτων διαστάσεων τῶν σιδηροδρόμων ἔλαθε χώραν κυρίως τὸ τελευταῖον τοῦτο τέταρτον τοῦ αἰῶνος. Ἡ πρόδοσις δὲ τῆς ταχύτητος εἶναι ἐτι καταπληκτικωτέρα ὅταν ἀναλογισθῆ τις ὅτι ὁ σιδηροδρόμος διήνησε τὴν 1826, 9 <sup>1</sup>/<sub>2</sub> χιλιόμετρα τὴν ὥραν!



τοῦτο ἐξ ἰδίας πείρας. Τέλος ἡ μηχανικὴ ἄρα γε δὲν δύναται νὰ λύσῃ τὸ ζήτημα τοῦτο, ὥστε καὶ ἡ τόσιν βδελυγμίαν προξενούσα εἰς τοὺς ὑπερασπιστάς τῶν πλατέων σιδηροδρόμων, μεταβάσεις, νὰ ἀρθῇ τοῦ μέσου; Νομίζομεν ὅτι τὸ ἄνω μέρος τῶν ἄμαξων, τοῦλάχιστον νῦν, ἠδύνατο νὰ κατασκευάζηται τοιοῦτοτρόπως, ὥστε διὰ γερανοῦ, ἢ τέλος μηχανῆς τινος, νὰ μεταφέρηται ἐπὶ κάτω μερῶν ἄμαξων ἐχόντων καταλλήλου διαστάσεις, *trucks*. Ἄπαντες οἱ ἐν Ἑλλάδι σιδηρόδρομοι ἄς κατασκευασθῶσι χάριν τοῦ τόπου, μὲ ἐν μόνον ζευγος σιδηρῶν ράβδων *une voie*, ἧτις εἶναι ἐπαρκεστάτη δυναμένη νὰ κάμῃ καὶ ἐπὶ τῶν μεγαλύτερων ἀποστάσεων δύο ἀνόδους καὶ δύο καθόδους τὸ ἡμερονύκτιον, αἱ δὲ ράβδοι οὗται νὰ ἀπέχωσιν ἐσωτερικῶς, τὸ πολὺ ἐν μέτρον. Ἐπειδὴ δὲ ἡ Ἑλλάς ὡς ἐκ τῆς γεωγραφικῆς αὐτῆς θέσεως μὲ οὐδένα κράτος θὰ συνδέεται σιδηροδρομικῶς, ἐκτὸς τῆς Τουρκίας, ἐνδιατρίψωμεν μικρὸν ἐνταῦθα.

Καὶ ἐπὶ τῇ ὑποθέσει ὅτι διπλωματικῶς συνενόηθημεν μετὰ τῆς Τουρκίας, ὡς πρὸς τὴν ἔνωσιν τῶν σιδηροδρόμων, ἀπαιτεῖται νὰ εὔρεθῇ Ἐταιρία, νὰ μελετήσῃ, νὰ διαπραγματευθῇ, νὰ κατασκευάσῃ καὶ νὰ θέσῃ εἰς ἐνέργειαν τὸν μεταξὺ Ρουμελίας καὶ Λαμίας σιδηροδρομικὸν σύνδεσμον, δι' ἅπαντα ταῦτα ὑπὸ τὰς οικονομικὰς δυσχερείας εἰς ἃς σήμερον διατελεῖ ἡ Τουρκία, καὶ μόνον 10 ἔτη εἰάν ὑπολογίσωμεν, ὅπερ ἐλάχιστον, εἶναι ὅμως μέγα δι' ἡμᾶς διὰ τὸν ἀπὸ Πειραιῶς εἰς Λαμίαν σιδηροδρόμον, ἀφοῦ πρὸ 10 ἀκριβῶς ἐτῶν ἡ κυβέρνησις ἐδαπανήθη εἰς ἀγόνους διαπραγματεύσεις σχεδὸν μὲ τοὺς τυχόντας· διατί νὰ χάσωμεν ἄλλα δέκα ἔτη ἐνῶ ἐντὸς 2 ἢ 3 ἐτῶν δυνάμεθα νὰ κατασκευάσωμεν καὶ θέσωμεν εἰς ἐνέργειαν τὸν σιδηροδρόμον μας; Ἄλλ' ὑποθέσωμεν ὅτι τὰ πάντα ἔσονται ἔτοιμα ἐντὸς δεκαετίας, ἢ δ' ἔνωσις γεγονός. Ὁ μὲν ἑλληνικὸς σιδηροδρόμος, ἢ ὁ τουρκικὸς, προχωρεῖ παραλλήλως 100—200 μ. καὶ εἰς ἀπόστασιν 25—50 μ. ἐνθα ἐπιβάται καὶ ἐμπορεύματα μεταβιβάζονται ἀπὸ τοῦ ἐνός εἰς τὸν ἄλλον σιδηροδρόμον καὶ οὐδὲν πλέον. Οἱ μὲν ἐπιβάται δὲν θὰ εἰπῶσι βεβαίως τίποτε ξένοι τε καὶ μή, διότι εἰς τοὺς μὲν ἢ ἀλλαγῇ (τῶν *trains*) τῶν ἄμαξοστοιχιῶν δὲν εἶναι πρᾶγμα ἀσύνηθες, εἰς δὲ τοὺς κατοίκους τοῦ τόπου ἢ ἐλαχίστη αὕτη χρονοτριβὴ οὐδὲν σημαίνει ἀπέναντι τῆς παλαιᾶς ἀπωλείας τοῦ χρόνου. Ἡ τῶν ζῶων μεταφορὰ, καὶ εἰς τὰ

ζῶα κυρίως θὰ συνίσταται τὸ κυριώτερον ἐμπόριον μεταξὺ Τουρκίας καὶ Ἑλλάδος, ἀπὸ τῆς μιᾶς εἰς τὴν ἄλλην ἄμαξοστοιχίαν, δὲν εἶναι ἐπίσης δύσκολος· ἡ τῶν ἐμπορευμάτων μεταβάσεις θὰ παρέχει βεβαίως τὰς δυσκολίας τῆς· ἀλλ' ἄρα γε θὰ ἦναι τόσον μεγάλη μεταξὺ τῶν δύο τόσον μικρὸν ἀνεπτυγμένων τόπων; τέλος καὶ τούτου παραδεχθέντος, εἶναι λόγος νὰ κατασκευάσωμεν σιδηροδρόμον ἀπαιτοῦντα 30—40,000,000 δρ. ἐνῶ δυνάμεθα νὰ κατασκευάσωμεν αὐτὸν μόνον μὲ 10, τὸ πολὺ 15 ἐκ. δρ.; Νομίζω, ὅτι οἱ λόγοι οὗτοι εἰσὶ πλέον ἢ ἀρκετοί, διὰ νὰ προτιμήσωμεν ἀποκλειστικῶς τοὺς στενοὺς καὶ οικονομικοὺς, οἱ τινες ὀλιγωτέραν δαπάνην θὰ ἀπαιτήσουν καὶ ἐπομένως ἐλάχιστον θὰ ἐπιβαρύνουν τὸν προϋπολογισμόν, ἴσως δὲ καὶ οὐδόλως, διότι μικρᾶς δαπάνης σιδηροδρόμοι δύνανται νὰ διατηρηθοῦν ἐντελῶς καὶ ἀφ' ἑαυτῶν, ἀν' ὅχι ἀμέσως, τοῦλάχιστον μετὰ τινα ἔτη ἐκτὸς τούτου δὲ θὰ ἀπασχοληθῶσι τὸ ἡμισυ τῶν πρὸς τοῦτο γαιῶν, ὅπερ σπουδαιοτάτη οἰκονομία καὶ διὰ τὸν τόπον καὶ διὰ τὴν παραγωγὴν, ἧτις θὰ ἦναι σπουδαιοτάτη ἕνεκα τῆς θέσεώς των.

Ἐξετάσωμεν νῦν καὶ ὅλως τοπικῶς τὸ ζήτημα δηλ. ἀνεξαρτήτως τῆς ἐνώσεως διότι εἰς τὴν περὶ ἧς ὁ λόγος ἔνωσιν ἀποδίδω ὅλως διόλου μερικὸν χαρακτήρα, ὡς ἐκ τοῦ ἀπομεμακρυσμένου τῶν πολιτισμένων μερῶν, καὶ ὅχι παγκόσμιον ἐμπορικὸν χαρακτήρα, δι' οὓς λόγους ἐνταῦθα ἐξεθεσα ἄλλοτε, καὶ τέλος διότι λίαν μεγάλη σημασία δίδεται εἰς τὴν ἔνωσιν, οὐδεμίαν δὲ εἰς τὸν τόπον, ὡς ἔπρεπεν.

Τὰ μέσα τῆς συγκοινωνίας καὶ μάλιστα οἱ σιδηροδρόμοι, εἶναι τὰ ἰσχυρώτερα ὄργανα τῆς ἀναπτύξεως τοῦ δημοσίου πλοῦτου, οὗ τινος πρέπει νὰ προηγηθῶσιν· οὕτω τοῦλάχιστον ἐννοοῦν τοὺς σιδηροδρόμους οἱ Ἀμερικανοί, οἱ Ἀγγλοὶ καὶ οἱ Ρῶσοι. Ὁ βαθμὸς δὲ τοῦ πολιτισμοῦ σήμερον μετράται διὰ τοῦ μήκους τῶν σιδηροδρόμων. Ἀναγνωρίζομένης δὲ ἀναγκαίας τῆς κατασκευῆς σιδηροδρόμου τινὸς δὲν ὑπολογίζουσι τί δύναται νὰ ἀποφέρῃ, ἀπὸ τοῦ ἐλάχιστοι σιδηροδρόμοι ἀποφέρουσι τὰ ἐξοδά των, ἀλλὰ κατὰ πόσον θὰ ὠφελήσῃ καὶ ἀναπτύξῃ τὸν τόπον. Ἄλλως τε ἐπειδὴ οἱ σιδηροδρόμοι πλάττουσι νέους πόρους, οὓς ἀδυνατεῖ τις νὰ προῖδῃ καὶ προϋπολογίσῃ, πᾶσα μελέτη ἐπὶ τῶν προσόδων εἶναι ἐσφαλμένη. Οὐδεὶς βεβαίως δύναται νὰ ἀντεῖπῃ τι εἰς τὴν εὐημερίαν καὶ τὴν ἀνάπτυξιν τῆς συγ-



κοινωνίας της Ἀγγλίας (1). 41 εταιρίαι σιδηροδρόμων ὑπάρχουσι σήμερον ἐν Ἀγγλίᾳ καὶ ὁμῶς μόνον αἱ μετοχαὶ 17 ἐξ αὐτῶν τιμῶνται πλέον τοῦ ἀρτίου. Καὶ ὁμῶς κατὰ τὸ 1845, τὸ τέλος τῆς παιδικῆς ἡλικίας τῶν σιδηροδρόμων οὕτως εἰπεῖν (1830—45), ἐπαρουσιάσθησαν εἰς τὸ Κοινοβούλιον 1263 διάφορα σχέδια σιδηροδρόμων ἀπὸ ἰσαριθμοῦς εταιρίας, ἀπαιτοῦντα πλέον τῶν 14 δισεκατομμυρίων.

Ἐκτὸς τῆς Ἀγγλίας εἰς ἅπαντα τὰ λοιπὰ μέρη τῆς Εὐρώπης οἱ σιδηροδρόμοι κατεσκευάσθησαν τῇ συνδρομῇ τοῦ κράτους· ἡ συνδρομὴ αὕτη παρ' ἡμῖν ἕνεκα τοῦ μεγάλου τόκου, τῆς μικρᾶς ἐμπορικῆς καὶ βιομηχανικῆς ἀναπτύξεως τοῦ τόπου καὶ ἐπομένως τῆς κυκλοφορίας, εἶναι ἐπι-ἀπαραίτητος.

Ὑπεστηρίζαμεν πάντοτε τὸν ἐλευθερίαν τῆς ἐργασίας καὶ τὸν συναγωνισμόν καὶ ἡμεῖθα ἐναντίον παντὸς προνομίου καὶ παντὸς εἴδους συνδρομῆς ἐκ μέρους τῆς κυβερνήσεως δι' οἵανδήποτε ἐπιχείρησιν, οὐχ ἥττον ὁμῶς δὲν δυνάμεθα σήμερον, προκειμένου ἐνὸς κατεσκευῆς σιδηροδρόμων, νὰ μὴν ἐπικαλεσθῶμεν τὴν ἀρωγὴν τῆς κυβερνήσεως καὶ διότι πανταχοῦ σχεδὸν τοῦτο ἐγένετο, καὶ διὰ τὰς ἐξαιρετικὰς περιστάσεις ὅσας διατελοῦμεν, καθιστῶνται ὑπερ-ἄλλοτε ποτε ἀναγκαίαν τὴν ἀρωγὴν ταύτην. Αἱ κυβερνήσεις ἀνεμίχθησαν τριτῶς εἰς τὸ ζήτημα τοῦτο· ἢ κατασκευάζουσιν ὀλοσχερῶς σιδηροδρομὸν τινα ἐνοικιάζουσαι ἢ ἐκμεταλλεῖσθαι ἀπ' εὐθείας αὐτόν. ἢ παρέχουσιν ἅπαξ διὰ παντὸς μέρος τῶν δαπανῶν τοῦ σιδηροδρόμου ἐπιφυλαττόμενοι δικαιώματά τινα, ἢ ἐγγυῶνται τὸν τόκον τῶν δαπανῶν. Ἐξετάσωμεν ἀνὰ ἕνα ἕνα τὸν ἕνα ζήτημα.

1). Παντοῦ καὶ πάντοτε ὁσάκις κυβερνήσεις τις κατεσκεύασαν ἢ ἐπεχείρησεν τι ἀπ' εὐθείας καὶ δι' ἰδίων τῆς ὀργάνων, τὸ πρᾶγμα τοῦτο κατεσκευάσθη κακῶς, ἐκολοβώθη καὶ ἀπέτυχε· καὶ τοῦτο εἶναι φυσικὸν διότι ἐλλεῖπει αὐτῇ ἢ εἰδικότης, ὡς ἐκ τῆς ὁλως διαφορετικῆς ἀποστολῆς αὐτῆς,

(1). Τὸ μῆκος τῶν σιδηροδρόμων τῆς Ἀγγλίας, ἐν ἐκμεταλλεύσει, συνέκειτο ἐξ 25,892 χιλιομέτρων ἐν δὲ τῇ Γαλλίᾳ κατὰ τὸν ὄρθρον τοῦ 1874 ἐξ 20,809 χιλιομ. αἱ δὲ παρχωρηθεῖσαι γραμμαὶ ἀποτελοῦσι 28,616 χιλιομ. Οἱ κοινοὶ δὲ δρόμοι ἐν μὲν τῇ Ἀγγλίᾳ ἔχουσι μῆκος 31,091 χιλιομ. ἐν δὲ τῇ Γαλλίᾳ 415,532 χιλιομ. μετὰ τῶν ὑπολειπομένων δὲ νὰ κατασκευασθῶσι 629,199 χιλιομ. Οἱ διώρυγες ἐν μὲν τῇ Ἀγγλίᾳ ἔχουσι μῆκος, 6,670 χιλιομέτρων, ἐν δὲ τῇ Γαλλίᾳ 11,642 χιλιομ.,

διότι ἐνεργεῖ καὶ πράττει διοικητικῶς, καὶ ἅπαντα τὰ ὄργανά της εἶναι ἀδύνατον νὰ ἔχουν τὸν ζῆλον, τὸ ἐνδιαφέρον καὶ τὸν καιρὸν τοῦ ἰδιώτου. Ἐν τῇ ἐκμεταλλεύσει δὲ, ἢ τῇ διευθύνσει τοιούτων ἐπιχειρήσεων, ὄχι μόνον αἱ δαπάναι εἰσι μεγαλύτεραι, τοῦλάχιστον κατ' 20% (ὡς ἐν Βελγίῳ σήμερον), ἀλλὰ καὶ ἡ διοίκησις ἐλλειπῆς, ἀνακριβῆς καὶ δὴ ἀνεύθυνος καὶ ἐξασκουσα καὶ ἐπὶ τῆς κοινωνίας καὶ ἐπιβρόχην τινα ἐπαχθῆ. Ἐν Ἑλλάδι δὲ ἕνεκα τῶν πολιτικῶν μας συνθηθειῶν καὶ πρὸ πάντων ἕνεκα τῶν συχνῶν μεταβολῶν, ὄχι μόνον ἡ κατασκευὴ αὐτοῦ θὰ χρειασθῆ χρόνον δεκαπλάσιον τοῦ ἀναγκαίου, ἀλλὰ καὶ ἐπὶ τέλος ἴσως ἀποβῆ καὶ ἰδιόρρυθμόν τι, ἥκιστα χρήσιμον πρᾶγμα, ὡς ἡ Βουλὴ. Ἄλλως τε αἱ ἀκαταλληλῆσαι τοῦ συγκεντρωτικοῦ συστήματος καθ' ἡμέραν καταδείκνυνται· τί θὰ γείνη ἐὰν ἐπὶ τέλος ἡ κυβέρνησις συγκεντρώσῃ εἰς τὰ χεῖράς της καὶ τοὺς σιδηροδρόμους;

2). Νὰ δώσῃ ἡ κυβέρνησις ἅπαξ διὰ παντὸς ποσὸν τι κατὰ χιλιόμετρον ἢ κατὰ καθ' ἑκάστην ἐκτίμησιν δὲν εἶναι ὀρθόν διότι καὶ πολὺ δίκαιο· δὲν φαίνεται διὰ τὴν εταιρίαν, μάλιστα δὲ διὰ τὴν κυβέρνησιν, ἥτις μὴ δυναμένη νὰ κρίνῃ ἐκ τῶν προτέρων, προσφέρει εἰς τὴν τύχην.

3) Νὰ ἐγγυηθῆ τὸν τόκον τῶν δαπανηθησομένων διὰ τὴν κατασκευὴν τοῦ σιδηροδρόμου κεφαλαίων, μᾶς φαίνεται δίκαιον, φυσικόν, σύνθητες, δημοτικόν καὶ λυσιτελές διὰ τὴν ἐπιχείρησιν διότι οὕτω διὰ πάντα ἐργολάβον ὑπάρχει βέβαιος καὶ ὄχι μόνον πᾶς τις δύναται νὰ εὕρῃ τότε κεφάλαια, ἀλλὰ μᾶλλον πολλοὶ ἐργολάβοι θὰ ἔλθουν νὰ εὕρουν τὴν κυβέρνησιν, ἥς ἡ θέσις θὰ μεταβληθῆ ἀμέσως, διότι ἀντὶ νὰ ζητᾶ ἐργολάβους νὰ τῇ κατασκευάσῃ σιδηροδρόμους, θὰ ἔλθουν σπουδαῖοι κεφαλαιοῦχοι καὶ εἰδικοί κατασκευασταὶ σιδηροδρόμων με ἀποχρώσας ἐγγυήσεις νὰ κατασκευάσουν, ἐντὸς ἐλαχίστου χρόνου, ὄχι μόνον τὸν διακοσιοχιλιόμετρον σιδηροδρόμον τῆς Λαμίας, ἀλλὰ καὶ ἅπαντας τοὺς λοιπούς, ὧν τὸ μῆκος τῶν ἀναγκαιοτέρων, συμπεριλαμβανομένου καὶ τοῦ τῆς Λαμίας σιδηροδρόμου, δὲν ὑπερβαίνει βεβαίως τὰ 500 χιλιόμετρα, καὶ ἴσως με ἐτησίαν ἐπιφόρτησιν 2 τὸ πολὺ 3 ἐκ. δραχμῶν τοῦ προϋπολογισμοῦ μας, δυνάμεθα νὰ ἔγωμεν σιδηροδρόμους οἵτινες βεβαίως θὰ ἀλλάξωσι τὴν ὄψιν τῆς Ἑλλάδος.

Ἄς σπεύσῃ λοιπὸν ἡ κυβέρνησις πάραυτα νὰ ἐγγυηθῆ 6—7% τόκον εἰς τὴν κατασκευὴν τῶν σιδηροδρόμων καὶ

ἄς ἀρχίσῃ ἀπὸ τὴν παραχώρησιν τοῦ σιδηροδρόμου Λαμίας, Πατρῶν καὶ οὕτω καθεξῆς. Ἐπαναλαμβάνομεν ὅτι πρέπει νὰ παραδεχθῇ τοὺς στενοὺς δρόμους, ὧν ἡ κατασκευὴ βεβαίως δὲν θὰ ὑπερβῇ τὰς 50,000 δρ. τὸ χιλιόμετρον (ἐννοοῦμεν εἰς τὰ ἐπίπεδα μέρη). οὕτω δὲ ὁ τῆς Λαμίας σιδηροδρόμος θὰ ἀπαιτήσῃ 10—15 ἐκ. δρ. καὶ ἐὰν παραδεχθῶμεν ὅτι οὐδὲν θὰ ἀποφέρῃ, ὅπερ ἀδύνατον. θὰ ἐπιφορτισθῇ ὁ προϋπολογισμὸς μᾶς ἐτησίως μὲ ἐν ἑκατομ. δρ. ὅπερ ἐλάχιστον βεβαίως διὰ τὸν σκοπὸν. Ὁ τῶν Πατρῶν σιδηροδρόμος ἔχει μῆκος 200 χιλιομ. καὶ ἐὰν παραταθῇ πέραν τῶν Πατρῶν (πρὸς τὴν Ἡλείαν) καὶ διακλαδωθῇ καὶ μέχρι Ἀργους ἢ Ναυπλίου καὶ ὅπου ἄλλοῦ εἶναι ἀνάγκη δὲν θὰ ὑπερβῇ τὰ 250—300 χιλιομ. ὅστις κατὰ τοὺς αὐτοὺς ὑπολογισμοὺς θὰ ἐπιβαρύνῃ καθ' ἓν, ἢ ἐν καὶ ἡμισυ ἑκατ. δρ. τὸν ἰσολογισμὸν καὶ μὲ τὸν τῆς Λαμίας δύο ἕως δύο ἡμισυ ἐκ δρ. θυσίαν, ἣν προθύμως κάμνει πᾶσα κυβέρνησις καὶ εὐχαρίστως ἀναδέχεται ὁ λαὸς διὰ τοιοῦτον σκοπὸν.

Μὲ τὸ σύστημα τῆς ἐγγυήσεως τοῦ τόκου μένουσι καὶ αἱ ἐξῆς ἐλπίδες. Ἐγγυομένη ἢ κυβέρναις 6—7 % τόκον διὰ τὴν κατασκευὴν τῶν σιδηροδρόμων, δύναται νὰ ἐπιφυλάξῃ ἑαυτῇ τὰ ἐξῆς δικαιώματα. 1) νὰ διανέμῃ ἐξ ἴσου μετὰ τῆς Ἑταιρίας πᾶν κέρδος πέραν τοῦ 7—8 % οὕτω δὲ ὅχι μόνον ἐπιφυλάττει ἑαυτῇ πᾶν ἐνδεχόμενον κέρδος, ἀλλ' ἅμα κινεῖ καὶ παρορμᾷ τὸν ζῆλον τῆς διοικήσεως καὶ διευθύνσεως, ἐὰν τυχὸν ἐκάθευθεν ἕνεκα τῆς ἐξασφαλήσεως τοῦ τόκου τῶν κεφαλαίων. 2) Νὰ ἐπιφυλάξῃ ἑαυτῇ τὸ δικαίωμα τῆς ἀγορᾶς τοῦ σιδηροδρόμου, ὑπὸ τοὺς συνήθεις ὅρους, μετὰ δεκαπενταετίαν.

Καλὸν δὲ εἶναι κατὰ τὴν σύνταξιν τῶν ὑποχρεωτικῶν ὄρων Cahier des charges, νὰ μελετηθῶσιν ὑπὸ καταλλήλων προσώπων τὰ παρὰ τοῖς ἄλλοις ἔθνεσιν ἀνάλογα τοιαῦτα ἀμερολήπτως καὶ προτιμηθῶσιν ὅσον ἔνεστι μόνον τὰ καλὰ, ἐποφελούμενοι μόνον τῶν ἀγαθῶν ἀποτελεσμάτων τῆς πείρας των, διότι ἅπαντα τὰ συστήματα ἔχουσι τὰ καλὰ καὶ κακὰ των· π. γ. τὸ σύμπλεγμα τῶν σιδηροδρόμων τοῦ Βορρᾶ καὶ τῆς Ἀνατολῆς ἐν Γαλλίᾳ, ἦτον ἀσυμπλήρωτον. Ἐν τῇ κατασκευῇ τῶν γαλλικῶν σιδηροδρόμων μεταξὺ τῶν ἄλλων δὲν ἐλήφθη οὐδαμῶς ὑπ' ὄψιν τὸ στρατηγικόν — δὲν ἐννοῶ νὰ συστήσω τοῦτο εἰς τὴν κατασκευὴν τῶν ἡμετέρων— ὥστε κατὰ τὸν γαλλοπρωσικὸν πόλεμον τοῦ 1870 ὁ ἀνα-

τολικὸς σιδηροδρόμος τῆς Γαλλίας δὲν ἠδυνήθη νὰ μεταφέρῃ ἐν τρισὶν ἐβδομάδασι πλέον τῶν 250,000 στρατιωτῶν ἐνῶ οἱ Πρωσσοὶ κατὰ τὸ αὐτὸ χρονικὸν διάστημα μετέφερον ἀκριβῶς τριπλασίους. Τὸ Μὲς, ἡ πρωτίστη θέσις, ἢ μᾶλλον τὸ προπύργιον τῆς Γαλλίας, δὲν ἦτο συνδεδεμένον σιδηροδρομικῶς μὲ τοὺς Παρισίους. Ὁ τῆς ὑποχωρήσεως στρατὸς ἐστάθμευεν ἐν Verdun, ὅπερ δὲν συνεδέετο μετὰ τῶν Παρισίων. Ταῦτα λέγομεν ἵνα μὴ οἱ συμβαλλόμενοι προσκολληθῶσιν ἐπιμόνως εἰς τὸ Cahier des charges ἔθνους ἢ ἑταιρίας τινὸς ἄνευ εὐρυτέρας ἐξετάσεως. Ἄλλ' εἴπωμεν μᾶλλον γενικώτερον, τί κυρίως πρέπει νὰ ληφθῇ ὑπ' ὄψιν κατὰ τὴν σύνταξιν τῶν ὄρων τῶν ὑποχρεώσεων, καὶ εἰς τοὺς περὶ κατασκευῆς σιδηροδρόμων νόμους.

Καὶ τοι ὁ συναγωνισμὸς τῶν σιδηροδρόμων οὐδαμῶς κυρίως ἐπέτυχεν, οὐχ ἦττον πρέπει νὰ ληφθῇ ὡς βᾶσις, διότι εἶναι ἀναγκαῖος χαλινὸς εἰς τὴν ἀδράνειαν τῶν Ἑταιριῶν, ἐμποδιζὼν αὐτὰς νὰ ὑπνώττωσιν ἐν γλυκεῖᾳ ῥαθυμίᾳ, καὶ ὁ μόνος ὅστις ἀναγκάζει καὶ ὑποχρεώνει αὐτὰς νὰ ἐφευρίσκουν καὶ ἐπινοοῦν νέους συνδυασμοὺς δυναμένους νὰ αὐξάνουσι τὰς συναλλαγὰς καὶ εἰσπράξεις καὶ νὰ εὐχαριστῶσι πληρέστερον τὰ συμφέροντα καὶ τὰς ἀνάγκας τοῦ ἐμπορίου καὶ τῆς βιομηχανίας. Ἐν Ἀγγλίᾳ ἐνθα σχεδὸν ἀνεξαίρετως οἱ ἰδιῶται κατεσκεύασαν τοὺς σιδηροδρόμους καὶ ἄνευ ἐπεμβάσεως τῆς κυβερνήσεως καὶ βᾶσις αὐτῶν ἦτον ὁ συναγωνισμὸς, σχεδὸν εἰς οὐδὲν ἐπέδρασεν, ὅπερ ὁ πατήρ τῶν σιδηροδρόμων Stephenson ἄλλως προεῖδε λέγων: «ὅπου ἡ συνενόησις εἶναι δυνατὴ ὁ συναγωνισμὸς εἶναι ἀδύνατος» διότι αἱ Ἑταιρίαι ἀντὶ νὰ συναγωνίζωνται συγχωνεύονται ἢ συνηνοῦνται (1). Ἄλλ' ὅτι ὁ συναγωνισμὸς

(1) Ἡ Ἑταιρία London and North western Railway συνεχώνευσεν ἐν ἑαυτῇ 61 ἰδίαις ἀνεξαρτήτους ἄλλοτε Ἑταιρίας. Ὁμολογοῦμεν ὅτι καὶ ἡ συγχώνευσις ἔχει τὰ καλὰ τῆς, διότι καθιστᾷ περιττά: σταθμοὺς, προσωπικόν, ὑλικόν, γενικὰ ἐξοδα καὶ ἄλλα τοιαῦτα. Οὐχ ἦττον ἡ πρακτικότης τῶν Ἀγγλῶν εἰσῆγαγε καὶ εἰσαγάγει καθ' ἑκάστην μυριάς τροποποιήσεις, ἐννοοῦμεν διευθύνσεις τε καὶ δημόσιον. Τὸ δημόσιον ἐπίσεν εἰς τοιοῦτον βαθμὸν τὰς σιδηροδρομικὰς Ἑταιρίας, ὥστε εἰς τὰς ταχείας ἐκπρὸς ἀναχωρήσεις νὰ παραλαμβάνωσι β' τε καὶ γ' τάξεως ἐπιβάτας, νὰ πωλῶσι εἰσπήτρια καὶ ἐκτὸς τῶν σταθμῶν, οἷον εἰς ξενοδοχεῖα, εἰδικὰ πρακτορεῖα καὶ ἀλλαχοῦ, νὰ διακοσμήσωσιν εὐπρεπέστερον τὰς ἀμάξας,

δὲν ἠδυνήθη ἐξ ὀλοκλήρου νὰ πράξῃ, τὸ ἔπραξεν ὁ χαρακτήρ, ἡ ἀνατροφή καὶ ἡ προσωπικότης τοῦ ἀγγλικοῦ ἔθνους, προαρχόντων πολλάκις αὐτῶν τῶν διευθυντῶν τῶν σιδηροδρόμων καὶ ἐνῶ τὰ μὲν τιμολόγια ἀνθρώπων τε καὶ ἐμπορευμάτων κατ' ἀρχὰς ἦσαν μέγιστα, ἡ ταχύτης μετρία, καὶ αἱ ἀμαξαι ἦκιστα κομψαὶ καὶ εὐπρεπεῖς, τὰ μὲν τιμολόγια ἐκπίπτουν καθ' ἐκάστην, ἡ ταχύτης ὑπερβαίνει πάντας τοὺς σιδηροδρόμους, ἡ δὲ κομψότης καὶ εὐπρέπεια τῶν ἀμαξῶν πλησιάζει τῶν τῆς Γαλλίας καὶ ἴσως δὲν θὰ βραδύνη νὰ φθάσῃ καὶ τῶν τῆς Γερμανίας.

Ἐν Γαλλίᾳ ἡ βᾶσις τῆς τῶν σιδηροδρόμων κατασκευῆς ἦτον καὶ εἶναι τὸ μονοπωλεῖον καὶ μόνον συναγωνισμὸς ἐπιτυχῆς ἐγένετο εἰς ἐλαχίστας ἀποστάσεις, ὅσας τις τοῦτο ἦτο δυνατόν διὸ καὶ αἱ μὲν τιμαὶ ἔμειναν ἀνέκαθεν αἱ αὐταὶ ἦτοι αἱ ἀνώταται maximum τῶν τιμολογίων, ἡ ταχύτης μετρία καὶ ἡ μεταβίβασις τῶν ἐμπορευμάτων ἀπαιτεῖ πολλάκις τόσον χρόνον, ὅσον καὶ πρὶν τῆς ἐφευρέσεως τοῦ ἀτμοῦ. Προϊόντα δὲ τῆς Αἰγύπτου μεταβιβάζονται πολλάκις εἰς Γαλλίαν διὰ τῆς Ἀγγλίας, ὡς καὶ Παρισιανὰ προϊόντα διὰ τῆς Ἀγγλίας εἰς Ἀνατολήν, εὐθηνότερον.

Ἀνάγκη νὰ μὴ δοθῇ εἰς μίαν καὶ τὴν αὐτὴν Ἐταιρίαν ἡ κατασκευὴ τῶν σιδηροδρόμων, ἀλλὰ ἀνά μία γραμ-

νὰ μεταφέρωσι παντὸς εἶδους καὶ κατηγορίας ἐμπορεύματα τὸν τε ὄγκον καὶ εἶδος κατ' ἀναλογίαν μὲ τὸ ταχυδρομεῖον, ἠῶξαν δὲ τὴν ταχύτητα εἰς τοιοῦτον βαθμὸν, ὥστε ὑπερβαίνει σήμερον τὴν ταχύτητα παντὸς ἄλλου σιδηροδρόμου· καὶ τὸ περιεργον εἶναι ὅτι πρακτικῶς ταῦτα ἐπέτυχον εἰς τοιοῦτον βαθμὸν ὥστε ἡ ταχύτης τοῖς ἀπέβη ἐπωφελῆς δηλ. οἰκονομικὴ καὶ ὄχι δαπανηρά. Σήμερον δὲ τί νομίζετε ὅτι προσπαθοῦν νὰ εἰσαγάγουν εἰς τοὺς σιδηροδρόμους ἐκπληκτικὴν οἰκονομίαν τῆς μεταφορᾶς δηλ. ὅπως μὲ πένυ (1|12) τοῦ σελινίου πέμπει τις ἀπὸ τοῦ ἑνὸς εἰς τὸ ἄλλο ἄκρον τοῦ βρετανικοῦ κράτους μίαν ἐπιστολήν, οὕτω καὶ δι' ἑνὸς πένυ νὰ διατρέχῃ τις 30 μιλίων μῆκος προσθέτοντες ὅτι ἄλλοτε ἡ ἐπιστολὴ ἐπλήρωνεν 9 πένυ καὶ σήμερον 1 καὶ ὅμως τὰ εἰσοδήματα τοῦ ταχυδρομείου σήμερον εἶναι μεγαλύτερα ἢ ὅταν εἰσέπραττεν ἐνεαπλάσια! Ἀνάλογον δὲ τι συνέβη καὶ εἰς τὰς ταχέας ἀναχωρήσεις. Αἱ τῆς α' κλάσεως ἀμαξαι ἀπαιτοῦν δαπάνην 380—400 λ. στ. δι' 24 πρόσωπα· αἱ τῆς β' 260—300 διὰ 50 πρόσωπα· αἱ τῆς γ' 225—252 διὰ 50 πρόσωπα. Ἐὰν ὑποθέσωμεν ἀπάσας πλήρεις — καὶ ἡ γ' εἶναι πάντοτε —, ἡ α' ἀποφέρει 4<sup>1</sup>/<sub>1</sub> σελίνια κατὰ μίλλιον, ἡ β' 6<sup>11</sup>/<sub>12</sub> καὶ ἡ γ' 4<sup>1</sup>/<sub>6</sub>· ὥστε μεταξὺ τοῦ εἰσοδήματος τῆς α' καὶ τῆς γ' σχεδὸν δὲν ὑπάρχει διαφορὰ.

μὴ μεθ' ἀπάντων τῶν διακλαδώσεων τῆς, εἰς μίαν ἰδίαν χωριστὴν Ἐταιρίαν. Ἐταιρία διαθέτουσα πολυάριθμον προσωπικόν, εὐκόλως συνεννοούμενον καὶ ἐνούμενον ἕνεκα τῶν κοινῶν συμφερόντων, ἐξασκεῖ ἐπιβλαβῆ ἐπιρροήν εἰς τὴν κοινωνίαν, δυναμένη νὰ διαθέσῃ τὰ πάντα. Ὁ Amié Fleury λέγει· ἡ κυβέρνησις ἔχει ἀνάγκην πλειονοψηφίας, ἡ δὲ πλειονοψηφία ἔχει ἀνάγκην νὰ εὐχαριστῇ τοὺς ἐκλογεῖς τῆς· ὁ σιδηροδρόμος εἶναι λαμπρὸν ἐκλογικὸν νόμισμα ἐξαιρέτου τίτλου εἰς πάντα τόπον καὶ ὑπὸ πᾶν σχῆμα ἐκτελεστικῆς ἐξουσίας. Εἰς τὸ νόμισμα τοῦτο ὀφείλεται ἡ ὑπαρξίς τόσων κακῶν σχεδίων σιδηροδρόμων καὶ ὁ τῆς ἀβεβαιότητος πυκνὸς πέπλος, ὅστις καλύπτει τὸ μέλλον τοῦ γαλλικοῦ συστήματος, ὀφείλεται εἰς τοῦτο. Τὰ παράπονα ταῦτα δὲν γίνονται μόνον ἐν Γαλλίᾳ, ἀλλὰ πανταχοῦ. Ἴδου τί εἶπε πρὸ πολλοῦ πολιτικὸς τις Ἀγγλος· Αἱ Ἐταιρίαι τῶν σιδηροδρόμων εἰσὶν ἰσχυρόταται καὶ ἔχουσι πολλοὺς ἐν τῇ Βουλῇ ὑπερασπιστάς· τὸ ὑπουργεῖον ὅπερ θὰ προσεπάθει νὰ τὰς στενοχωρήσῃ ἀναποδογυρίζεται ταχέως. Ἡ κυβέρνησις ἐκείνη, ἥτις ἤθελε νὰ κάμῃ χρῆσιν τῆς ἐξουσίας τῆς, θὰ ἔπραττεν ἔργον ἀσύνητον, δοκιμάζουσα δὲ αὐτὴν θὰ συνετριβετο, θὰ προῦκάλει ἀντίδρασιν, ἐναντίον τῆς ὁποίας δὲν θὰ ἠδύνατο νὰ παλαίσῃ οὔτε στιγμὴν. Εἰς τὰς Βουλὰς ἡ ἐπιρροὴ τῶν Ἐταιριῶν εἶναι μεγίστη ἐν δὲ τῇ Ἀμερικῇ, λέγεται, ὅτι αὐταὶ αὐταὶ κάμνουσι τοὺς νόμους.

Ἐκ τῶν διοικητῶν, διευθυντῶν ἢ συμβούλων οὐδεὶς αὐτῶν πρέπει νὰ ἔχῃ τὸ δικαίωμα νὰ λαμβάνῃ μέρος εἰς ἄλλην ἑταιρίαν σιδηροδρόμου, οὔτε νὰ προμηθεύῃ τι ἐμμέσως ἢ ἀμέσως.

Ἀφοῦ ἡ κυβέρνησις θὰ ἐγγυηθῇ τὸν τόκον, ἡ παραχώρησις ἄς μὴ γείνη, εἰ δυνατόν, δι' 99 ἔτη — ἐννοεῖται ὅτι τὰ ἐξοδα τότε θὰ ἦναι περισσότερα —, ἀλλὰ διὰ μικρότερον χρονικὸν διάστημα.

Ἡ κυβέρνησις δὲν πρέπει νὰ ἐπιβάλλῃ ἐκ τῆν ἑταιρίαν διαφοροτικὸν τοῦ κοινοῦ τιμολόγιον διὰ τὴν μεταφορὰν στρατοῦ, ὕλικου, ὑποδίκων, καταδίκων, τοῦ ταχυδρομείου, τῶν τηλεγράφων κλ. διότι ἡ μὲν ἑταιρία πιθανὸν νὰ τὸ νομίσῃ θυσίαν, ἡ δὲ κυβέρνησις ὑπηρεσίαν, ἐν ᾧ δὲν εἶναι. Ἀφ' οὗ ἡ κυβέρνησις θὰ ἐγγυηθῇ τὸν τόκον, εἴτε πληρώνει πολὺ, εἴτε καθόλου εἶναι ἐν καὶ τὸ αὐτὸ, ἀφοῦ μέχρι τοῦ 6—7% ὑποχρεοῦται νὰ ἀναπληροῦ, ὥστε ὅ,τι δώσῃ



θὰ ὑπάρχη καὶ δὲν θὰ τὸ πληρώσῃ· ὅ,τι δὲ δὲν θὰ δώσῃ δὲν θὰ ὑπάρχη καὶ θὰ τὸ πληρώσῃ.

Βεβαίως ἡ ἐταιρία πρέπει νὰ ὑποχρεωθῇ νὰ κατασκευάσῃ σιδηροδρόμους, τροχιοδρόμους καὶ κοινὰς ὁδοὺς δι' ὧν νὰ συνδέσῃ ἅπαντα τὰ πλησιόχωρα μέρη μὲ τὴν κυρίαν γραμμὴν τῆς, δὲν πρέπει ὁμῶς τοῦτο νὰ τῇ ἐπιβληθῇ ἄνευ ὀρίων χάριν ὅχι τῆς ἐταιρίας ἀλλ' αὐτῆς τῆς κυβερνήσεως ἀφοῦ θὰ ἐγγυηθῇ ὁ τόκος ἄλλως τε ἢ ἀνάπτυξιν τῆς συγκοινωνίας ἔχει καὶ αὐτὴ τοὺς κανόνας τῆς. Ἐὰν π.χ. δαπανηθῇ δι' οἰονδήποτε μέσον συγκοινωνίας 1 ἑκατμ. δρ. καὶ ἡ δαπάνη αὐτὴ δὲν δύναται νὰ ἀποφέρῃ εὐημερίαν εἰς τὸν τόπον ἐνὸς ἑκατομμυρίου, ἡ δαπάνη αὐτὴ εἶναι περιττὴ καὶ δύναται νὰ μὴ γείνη· (1).

Τὸ μετοχικὸν κεφάλαιον τῆς ἐταιρίας πρέπει νὰ ἦ σπουδαιότατον ὡς καὶ ἡ ἐγγύησις καὶ ὅχι ὡς ἐγένετο ἄλλοτε.

Εἰς τὰς ὑποχρεώσεις πρέπει νὰ γείνη μνεία ἀμοιβῆς εἰς τὴν ὑπάλληλιν, ἐκτὸς τοῦ μισθοῦ τῆς.

Νὰ ὑποχρεωθῇ ἡ ἐταιρία νὰ παραλάβῃ ὅσον ἔνεστι περισσότερους Ἑλληνας ἀξιωματικούς τοῦ μηχανικοῦ, οἱ ὅποιοι δέον νὰ προσέλθωσιν ἄνευ ἀξιώσεων διὰ νὰ ὑπηρετήσωσι ὅχι ὡς ὑπάλληλοι, ἀλλὰ χάριν διδασκαλίας μὲ οὐδεμίαν ἄλλην ἀμοιβὴν ἐκτὸς τοῦ συνήθους ἐπιμισθίου.

Πολλή, μεγίστη, φροντίς πρέπει νὰ καταβληθῇ διὰ τὸν χρόνον ὃν θὰ ἀπαιτῇ ἡ μεταβίβασις παντός ἐμπορεύματος ἐν Γαλλίᾳ ἐγένετο τοιαύτη κατάχρησις τοῦ πράγματος τούτου ὥστε ἡ διὰ τοῦ σιδηροδρόμου ἀποστολὴ καταντᾷ εἰρωνία καὶ βεβαίως ἀφοῦ μικρόν τι δέμα διὰ νὰ διανύσῃ 25—50 χιλιόμετρα χρειάζεται μέχρι τῆς πρὸς ὃν ὄρον παραδόσεώς του 4 καὶ εἰς ἐξαιρετικὰς περιστάσεις 9 ἡμέρας! Οἰαδήποτε ἀποστολὴ ἐκ Παρισίων εἰς Μασσαλίαν χρειάζεται 12—15 ἡμέρας εἰς συνήθης καιροῦς. Ὑπὸ τοιούτους βεβαίως ὄρους ὁ σιδηροδρόμος δὲν ἔχει τὸν λόγον τῆς ὑπάρξεώς του. Ἐξ ἄλλου μέρους καὶ οἱ ἔμποροι πολλάκις καταχρῶνται τοῦ σιδηροδρόμου, δηλ. φορτώνουσι διάφορα ἐμπορεύματα καὶ διὰ νὰ ἀποφύγωσι τὰ ἐξόδα τῆς παραλαβῆς, ἐκφορτώσεως καὶ ἀποθηκεύσεως τὰ ζητοῦσι ὅταν τὰ πωλήσωσι ὑπῆρξε στιγμὴ τις ἐν Γαλλίᾳ κατὰ τὸ 1872 καθ' ἣν ἡ ἐταιρία τοῦ Βορρᾶ, μία τῶν μεγαλητέρων ἐται-

(1) Ἐπιμένονεν εἰς τὸ πρᾶγμα τοῦτο διότι ἀνάλογός τις ὑποχρεώσεις ἐπιβλήθη λίαν ἀορίστως εἰς τὴν ἐλλ. ἀτμοπλοικὴν ἐταιρίαν.

ριῶν, δὲν ἠδύνατο νὰ μεταφέρῃ τοὺς ἀνθρακὰς τῆς, διότι ὑπῆρχον καθ' ὁδὸν 1500 φορτωμένοι ἄμαξαι καὶ οἱ φορτωταὶ περιέμενον εὐνοϊκὴν στιγμὴν πωλήσεως διὰ νὰ ζητήσωσι τὰ ἐμπορεύματά των. Τὸ ἐλάχιστον καὶ ἀνώτερον ὄριον τῆς παραδόσεως, κινήσεως, μεταφορᾶς, σταθμεύσεως, ἀποθηκεύσεως κλ. πρέπει νὰ σταθμισθῶν καὶ κανονισθῶν μετὰ πολλῆς περισκέψεως διὰ τε τὸν τόπον, τὴν ἐταιρίαν καὶ τοὺς συναλλαττομένους.

Καλὸν εἶναι νὰ ἀπαιτήσῃ ἡ κυβέρνησις, ἵνα ἡ ἐταιρία προσλάβῃ ἓνα δοδοκιμασμένον καὶ ἀποδεδειγμένους ἱκανότητος καὶ πείρας μηχανικὸν καὶ εἰδικὸν διὰ τοὺς δρόμους οὓς πρόκειται νὰ κατασκευάσωμεν, ἵνα μὴν ἐμπέσωμεν εἰς χεῖρας τυχοδιωκτῶν καὶ ἀγυρτῶν. Ἐπειδὴ ὁ ἀπὸ Πειραιῶς εἰς Λαμίαν σιδηροδρόμος εἶναι πιθανὸν νὰ ληφθῇ ὡς τύπος διὰ τοὺς ἄλλους σιδηροδρόμους, ἐν ἀνάγκῃ, δύναται καὶ ἡ κυβέρνησις νὰ προσφέρῃ εἰς τὴν μισθοδοσίαν τοῦ συντελοῦσα μάλιστα καὶ εἰς τὴν ἀνεύρεσιν αὐτοῦ καὶ ὁ καταλληλοτέρος τρόπος θὰ ἦναι ἴσως νὰ γράψῃ ἐπισημῶς εἰς τὴν κυβέρνησιν τῆς Γαλλίας, διατάττουσα ἐντόνως τὸν ἐν Γαλλίᾳ ἀντιπρόσωπόν τῆς νὰ μὴν ἐκφέρῃ οὐδεμίαν γνώμην ἐπισημῶς, ἢ ἡμιεπισημῶς περὶ τοῦ ζητουμένου προσώπου εἰς οὐδένα, διότι πολλάκις ἀκριτομυθίαι, ἢ πλάγαι συστάσεις, κινουσι σωρὸν διαθεσίμων, οἵτινες ἐμμέσως ἢ ἀμέσως ἐπιβάλλονται. Ἐπειδὴ κάλλιστος μηχανικὸς δύναται νὰ ἦναι ἀκατάλληλος δι' ἡμᾶς, ἀνάγκη νὰ γράψῃ σαφῶς καὶ βῆτῶς περὶ τίνος πρόκειται, ἢτοι περὶ στενῶν οἰκονομικῶν σιδηροδρόμων. Ἴνα ἐννοηθῶμεν σαφέστερον ὑπομιμνήσκομεν τὰ τοῦ Λαυρίου καὶ τὸν Ἄνστητ.

Νὰ παύσῃ τὸ ἀεὶδὲς ἐκεῖνο σύστημα τῶν ἐπιτροπῶν καὶ παρεπιτροπῶν τῆς κυβερνήσεως, αἵτινες εἰς οὐδὲν ἄλλο χρησιμεύουσιν ἢ νὰ περιπλέκωσι τὰς ἐπιχειρήσεις. Ἄς διορισθῇ ἅπαξ διὰ παντός, ἐὰν ἦναι ἀνάγκη, διαρκῆς τις ὀλιγομελὲς πιτροπὴ ἐκ τῶν ἱκανοτέρων ἐπὶ τούτῳ ἀξιωματικῶν τοῦ μηχανικοῦ καὶ οὐδὲν πλέον.

Ὑπὸ οἰονδήποτε σύστημα καὶ ἂν γείνη ἡ παραχώρησις, νὰ μὴν ὑποχρεωθῇ ἡ ἐταιρία, ἣτις θὰ ἀναλάβῃ τὴν κατασκευὴν τοῦ σιδηροδρόμου νὰ κατασκευάσῃ μνημεῖα καὶ τεχνικὰ ἔργα δυσανάλογα μὲ τὴν ἀνάπτυξιν τοῦ τόπου, τοὺς πόρους καὶ τὸν σκοπὸν μας. Οἱ σταθμοὶ μόνον τῶν ἀκρῶν νὰ ἦναι εὐρύχωροι, οἰκονομικοὶ καὶ ἀπλούστατοι, 5—10 σταθμοὶ ὧν, ἕκαστος νὰ μὴν ὑπερβαίνει τὴν δαπάνην 2 ἢ



3 χιλ. δρ. φυλακιά τινα 2ῃ 3 τῶν σταθμῶν νὰ ἔχουσι διπλᾶς γραμμὰς, ἐὰν νομισθῇ ἂ ἀγκαῖον, διὰ τὰς συναντήσεις μares d'entente: μία γραμμὴ ἀπὸ τὸ ἐν μέχρι τοῦ ἄλλου ἄκρου· αἱ γέφυραι στερεαὶ ἀλλ' ἀπλούσταται καὶ οὐδὲν πλεόν. Οἱ σταθμοὶ μάλιστα ἐννοοῦμεν νὰ κατασκευασθῶσιν, ὅταν ὁ σιδηρόδρομος τεθῇ εἰς ἐνέργειαν. Λέγομεν ταῦτα, διότι προλαβοῦσά τις κυβέρνησις ἐπέβαλλεν εἰς τινὰ ἑταιρίαν ἐπαχθῆ πράγματα δὲ ἤκιστα εὐλόγους λόγους. Ἐννοεῖται ὅτι ἡ κυβέρνησις πρέπει νὰ ἐξασκῇ τὴν ἀναγκαίαν ἐξέλεγχιν ὅχι ὅμως καὶ νὰ ἀπαιτῇ τύπους καὶ διὰ τὰ ἐλάχιστα πράγματα· εἰς τὴν ἀλλαγὴν π. γ. μιᾶς ράβδου, νὰ ἀπαιτῆται προηγουμένως ἡ ἀδεία αὐτῆς· ἢ μέχρι τοιούτων λεπτομερειῶν ἀπαιτήσεις τῆς κυβερνήσεως καταντᾶ ὅχι μόνον ὀχληρά, ἀλλὰ καὶ ἐπιζήμιος δι' ὅλους. Ἐκτὸς τῆς τεχνικῆς ἐξελέγγεως, πρέπει νὰ ἐξελέγχωνται δεόντως τὰ κεφάλαια, αἱ δαπάναι καὶ εἰσπράξεις τῆς ἑταιρίας, ἵνα εἰς κρίσιμους περιστάσεις μὴ ἀπατῶνται οἱ μέτοχοι, διγλ. διανεμῶνται κέρδη ἐκ τῶν κεφαλαίων. Ἡ κατασκευὴ δὲν πρέπει ν' ἀρχίσῃ ἐὰν δὲν καταβληθῶσι τὰ ἤμισυ τῶν ὄλων κεφαλαίων.

Ἡ προμήθεια τοῦ ἐργολάβου νὰ ὀρισθῇ ἐκ τῶν προτέρων εἰς 3—4 % π. γ. ἀφοῦ δὲ γείνη ἔκδοσις καὶ ἐγγραφή καὶ ὑπ' οὐδένα λόγον νὰ ἐπιτραπῇ αὐτῇ νὰ αὐξήσῃ ταύτην ὑπ' οὐδεμίαν μορφήν.

Νὰ ἐπιφυλάξῃ εἰς ἑαυτὴν ἡ κυβέρνησις τὸ δικαίωμα τῆς ἀναθεωρήσεως τῶν τιμολογίων, ἵνα δύναται νὰ ἐπιφέρῃ πᾶσαν μεταβολήν, νὰ ἐπιβάλῃ τὸ δικαίωμα τῆς ἀγορᾶς ἂ ὀδοῦ τε καὶ καθόδου μετὰ τῆς συνήθους ἐκπτώσεως, ὡς καὶ εἰς τὰς συνήθη ἀναχωρήσεις «χρεῖς», τῆ παραλαβῆν πάσης κλάσεως, ὡς γίνεται σήμερον ἐν Ἀγγλίᾳ καὶ τέλος πᾶσαν εὐκολίαν διὰ τὴν ἀνάπτυξιν καὶ ἐμφύχωσιν τῆς κυκλοφορίας.

A. N. ΒΕΡΝΑΡΔΑΚΗΣ.

## ΧΡΟΝΙΚΑ.

Σύμπαντος τοῦ Ἑλληνισμοῦ αἱ ἐλπίδες συγκεντρῶνται κατ' αὐτὰς ἐντὸς τῆς Βουλῆς.

— Ἐν τῇ αἰθούσῃ αὐτῇ ἀκούονται οἱ παλμοὶ τῆς καρδίας τοῦ ἔθνους, ἵνα παγώνωσι τοὺς ἐχθροὺς τοῦ καὶ ἐμπνέωσι τοὺς φίλους τοῦ.

— Ἐν γίνετι συνταγματικὴ καὶ οἰκονομικὴ ἀποκατάστασις, ἰδοὺ τὸ σύνθημα τῶν ἐνθουσιμένων τὸ παρεθὼν καὶ εὐλαβομένου τὸ μέλλον· συγχρόνως δὲ τὸ τιμαλφέστερον κεφάλαιον τῶν ἐπὶ τῆς τραπέζης κοινοβουλευτικῶν ἀληθῶς ἔργων.

Ἐν Ἀθήναις, 2 Σεπτεμβρίου 1875.