

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

[ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ — ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΑ — ΚΑΤΑΣΤΑΤΙΚΗ]

ΕΘΝΙΚΟΝ ΕΙΣΟΔΗΜΑ ΚΑΙ ΦΟΡΟΛΟΓΙΑ

Ἡ σχέσις τοῦ ἐθνικοῦ εἰσοδήματος, τὸ ὅποιον ἀποτελοῦσι τὰ κατὰ μέρος εἰσοδήματα τῆς κοινωνίας, πρὸς τὸ δημόσιον εἰσόδημα, ὅπερ ἀπαιτεῖ ἢ συντήρησις τῆς ἐπικρατείας, ἀνήκει εἰς μίαν τῶν σημαντικωτέρων ἐπόψεων τῆς δημοσιονομικῆς ἐπιστήμης. Ὅσα μείζονα μερίδα τοῦ ἐθνικοῦ εἰσοδήματος ἀφαιρεῖ ἡ ἐπικράτεια, τόσῳ ἐλαττοῦται ἡ παραγωγικὴ δύναμις τῶν δημιουργῶν τοῦ κοινωνικοῦ πλούτου. Διότι ἡ μὲν ἐργασία δίδει, τὸ δὲ εἰσόδημα πολλαπλασιάζει. Ἐξαρτᾶται λοιπὸν ἐκ τῆς ἐντάσεως, μεθ' ἧς λειτουργεῖ ἡ φορολογικὴ μηχανή, ἵνα ἀπολήξῃ ἡ κατάχρησις εἰς τὴν γενικὴν ἐξάντλησιν τοῦ ἔθνους.

Ὑπάρχουσι διάφοροι σταθμοὶ τῆς ἁρμονίας, ἧτις δεόν νὰ ὑφίσταται μεταξὺ τοῦ ἐθνικοῦ εἰσοδήματος καὶ τῆς φορολογίας. Οὕτως 6 τοῖς ο/ο ὡς ἐν Βελγίῳ εἶναι ὁ πρῶτος, 8 τοῖς ο/ο ὡς ἐν Ἀγγλίᾳ εἶναι ὁ δεύτερος, 12 τοῖς ο/ο ὡς ἐν Γαλίᾳ εἶναι ὁ τρίτος, παραλείπομεν τοὺς ἐν Ἀσίᾳ καὶ Ἀφρικῇ δεσποτικούς. Εἰς ποῖον σταθμὸν διατελεῖ ἡ Ἑλλάς; Ἐν γένει εἰς ἐξεύρεσιν τῆς κοινωνικῆς περιουσίας ἐλήφθησαν διάφοροι βάσεις, ἀναγόμεναι εἴτε εἰς τὴν ὑπερτίμησιν τοῦ εἰσοδήματος τῶν ἀκινήτων, εἴτε εἰς τὴν ἀνάπτυξιν τοῦ κινητοῦ πλούτου, εἴτε εἰς τὴν κινήσιν τῶν σιδηροδρόμων, εἴτε εἰς τὴν ἀνάπτυξιν τοῦ ἐμπορίου τοῦ ἐξωτερικοῦ. Μεταξὺ ὧν ἡ ἐπὶ τῷ ἐξωτερικῷ ἐμπορίῳ ἐκτίμησις εἶναι ἡ μόνη διὰ τὴν Ἑλλάδα ἐφικτὴ καὶ τοῦτο διὰ τὸν χρόνον, καθ' ὃν ἐδημοσιεύοντο ἐπίσημοι τῆς κινήσεως τοῦ ἐμπορίου πίνακες. Ὅσον ἀφορᾷ τὰς λοιπὰς βάσεις, ἐὰν ἐξαίρεσωμεν τὸν νέον σχετι-

κως φόρον επί των κληρονομιών, κατὰ τὸ πλεῖστον ἐντελῶς παρ' ἡμῖν καθυστεροῦσι.

Ἴνα λαός τις ἔχῃ δεδομένης ἀξίας ἐμπόριον ἐξωτερικόν, προϋποτίθεται ἡ ὑπαρξίς ἀναλόγου ἐθνικοῦ εἰσοδήματος. Μετὰ τὴν ἐσωτερικὴν οἰκονομίαν τῶν ἀναγκῶν αὐτοῦ ἔρχεται ἡ ἐξωτερικὴ, ἵνα συμπληρωθῇ τὸ ὅλον. Οἱ ἄγριοι, μὴ ἔχοντες καθόλου εἰσόδημα, οὔτε εἰσαγωγὴν ἔχουσιν, οὔτε ἐξαγωγὴν. Ὅσον ἐξημερούμενοι καὶ πολιτιζόμενοι αὐξάνουσι τὸ εἰσόδημα τῆς χώρας αὐτῶν, τόσον ἀναπτύσσεται καὶ τὸ ἐξωτερικὸν ἐμπόριόν των. Ἀπὸ τῆς ἀρχῆς ταύτης δυνάμεθα, γνωρίζοντας τὸ ἐξωτερικὸν ἐμπόριον τῶν ἐπικρατειῶν, νὰ ταξινομήσωμεν τὸ ἐθνικὸν εἰσόδημα αὐτῶν ἀπὸ ἀναλογίας, τὴν ὁποίαν ὁ κύκλος τῶν πιθανοτήτων ἐπιγινώσκει. Τοιοῦτοτρόπως τὸ ἐξωτερικὸν ἐμπόριον τοῦ μὲν Βελγίου ὑπελογίζετο ἐν ἔτει 1870 εἰς 3,282 ἑκατομμύρια δραχμῶν, ἀναλογουσῶν πρὸς δρ. 656 καθ' ἕκαστον ἄτομον τοῦ τότε πληθυσμοῦ του, τῆς δὲ Ἑλλάδος ὑπελογίζετο ἐν ἔτει 1875 εἰς 211 ἑκατομμύρια δραχμῶν, ἀναλογουστῶν πρὸς δρ. 126 καθ' ἕκαστον ἄτομον τοῦ τότε πληθυσμοῦ τῆς. Ἄρα δυνάμεθα, ἐν τῷ σταδίῳ πάντοτε τῶν ἐνδείξεων, νὰ χαρακτηρίσωμεν τὰς δύο ἐνώπιον ἡμῶν οἰκονομικὰς δυνάμεις, τὴν μὲν τοῦ Βελγίου ὑπὸ τὸν ἀριθμὸν 656, τὴν δὲ τῆς Ἑλλάδος ὑπὸ τὸν ἀριθμὸν 126. Ἡ ἑλληνικὴ εἶναι τὸ πέμπτον τῆς βελγικῆς. Πρέπει δὲ νὰ ἀγνοῆ τις τὰ ἀπὸ τοῦ 1870 καὶ 1875 ἐν Βελγίῳ καὶ ἐν Ἑλλάδι συμβαίνοντα, ἵνα ὑποθέσῃ ὅτι ἐπὶ τῆς ἐκτοτε οἰκονομικῆς προόδου τῶν δύο χωρῶν ἡ Ἑλλὰς ἐγκατέλειψεν ὀπισθεν αὐτῆς τὸ Βέλγιον ἐν τῇ τῶν ἐκτεθέντων ὄρων ἀναλογίᾳ.

Ἦδη ἐὰν γνωρίζωμεν τὸ ἐνιαύσιον ἐθνικὸν εἰσόδημα μίξας ἐκ τῶν δύο ἐπικρατειῶν, εὐκολον εἶναι διὰ τῆς ἀναλογίας τῶν ἀριθμῶν 656 καὶ 126 νὰ εὐρωμεν τὸ εἰσόδημα τῆς ἐτέρας ἐπικρατείας. Δοθέντος ἐν παραδείγματι, ὅτι ἡ ἐπικράτεια τοῦ ἀριθμοῦ 656 ἔχει ἐθνικὸν εἰσόδημα 5, ἡ ἐπικράτεια τοῦ ἀριθμοῦ 126 θὰ ἔχῃ ἐθνικὸν εἰσόδημα 1. Ὡστε τὸ πᾶν ἐξαχρεᾶται ἐκ τοῦ ἐθνικοῦ εἰσοδήματος τῆς βελγικῆς

ἐπικρατείας, ὅπερ ἀπὸ εἰδικῶν ἐρευνῶν ἀναβιβάζεται εἰς 800 ἑκατομμύρια δραχμῶν καθ' ἕκαστον ἑκατομμύριον τοῦ πληθυσμοῦ τῆς. Τούτου δοθέντος, εἰς ἐν μὲν ἑκατομμύριον Ἑλλήνων ἀναλογεῖ ἐθνικὸν εἰσόδημα 160 ἑκατομμυρίων δραχμῶν, εἰς τὰ δύο δὲ ἑκατομμύρια τῶν Ἑλλήνων ἀναλογεῖ εἰς 320 ἑκατομμύρια δραχμῶν. Τὸ πόρισμα τοῦτο ὀδηγεῖ ἀμέσως εἰς τὴν ὑπάρχουσαν ἐν Ἑλλάδι ἀναλογίαν μεταξὺ ἐθνικοῦ εἰσοδήματος καὶ φορολογίας. Ἀναβιβαζομένων τῶν δημοσίων φόρων τῆς Ἑλλάδος μετὰ τῶν δημοτικῶν εἰς 100 ἑκατομ. δραχμῶν, ἰδοῦ ὅτι 320 ἑκατομμύρια ἐθνικοῦ εἰσοδήματος πληρόνουσιν 100 ἑκατομ. φόρων, δηλαδὴ 32 τοῖς ο/ο. (*) Ἀναλογία, τῆς ὁποίας τὰς συνεπείας, ἐν τῇ ἀπὸ ἔτους εἰς ἔτος προϊούσῃ φορολογικῇ ἐντάσει, βλέπομεν ἀπὸ διαφόρων συμπτωμάτων, ὅτι ἤρχισε νὰ αἰσθάνηται αὐτὴ ἡ παρούσα γενεά, πρὶν καταρθῶσθαι νὰ μεταρρίψῃ τὸ τεράστιον βᾶρος των εἰς τὴν ἐρχομένην. Ἡ ἐξάντλησις κτυπᾷ τὰς θύρας τῆς ἐπικρατείας, καὶ τὰς μεγάλας καὶ τὰς μικράς.

(*) ΒΟΥΛΗΣ στενογραφικὰ πρακτικὰ, συνεδρίασις τῆς 24 Μαΐου 1886.

Οἰκονόμος. Δὲν θέλω νὰ κρίνητε μονομερῶς τὴν οἰκονομικὴν θέσιν τῆς Ἑλλάδος. Πρέπει νὰ συγκρίνητε αὐτὴν καὶ πρὸς ἄλλας ἐπικρατείας, ἵνα εὐρῆτε τὴν διεθνῆ ἀλήθειαν. Ἐπὶ τούτῳ κατεσκευάσα εἰς χρῆσιν τοῦ Κοινοβουλίου ἕτερον πῖνακα, τοῦ ὁποίου οἱ ὀλίγιστοι, ἀλλ' ἐνδεικτικώτατοι ἀριθμοὶ δύνανται νὰ βοηθήσουν τὴν συγκριτικὴν εὐκαμψίαν ἐκείνων, οἱ ὅποιοι ἐπιθυμοῦν νὰ κρίνουν. Κατὰ τὸν πῖνακα τοῦτον ἐν Γαλλίᾳ οἱ ἐνιαύσιοι δημόσιοι καὶ δημοτικοὶ φόροι ἀναβαίνουν εἰς φρ. 3,121,000,000, ἐνῶ τὸ ἐθνικὸν εἰσόδημα ὑπολογίζεται εἰς 25,000,000,000· ἀναλόγως ὁ φόρος πρὸς τὸ ἐθνικὸν εἰσόδημα ἀναλογεῖ εἰς 12 τοῖς ο/ο. Ἐν Ἀγγλίᾳ οἱ δημόσιοι καὶ δημοτικοὶ φόροι ἀναβαίνουν εἰς φρ. 3,404,000,000 τὸ δὲ ἐνιαύσιον εἰσόδημα τοῦ ἔθνους ὑπολογίζεται εἰς 30,000,000,000. Ἡ ἀναλογία μεταξὺ τῶν φόρων καὶ τοῦ ἐθνικοῦ εἰσοδήματος τῆς Ἀγγλίας εἶναι 8 τοῖς ο/ο. Ἐν Βελγίῳ οἱ ἐνιαύσιοι δημόσιοι καὶ δημοτικοὶ φόροι ἀναβιβάζονται εἰς 238,000,000, καὶ τὸ ἐθνικὸν εἰσόδημα ὑπολογίζεται εἰς 4,000,000,000· ἡ ἀναλογία 6 τοῖς ο/ο. Ἄς ἔλθωμεν ἤδη καὶ εἰς τοὺς φόρους καὶ τὸ εἰσόδημα τοῦ ἑλληνικοῦ Λαοῦ. Ἀξίζει, νομίζω, ἡ ἔρευνα εἰς τὴν περιεργίαν τοῦ Κοινοβουλίου. Ἐν τῷ τελευταίῳ προϋπολογισμῷ οἱ δημόσιοι φόροι ὑπολογίζονται εἰς 62 ἑκατομμύρια. Ἐὰν ὑπολογίσωμεν εἰς 38 ἑκατομ. τοὺς διὰ λαθροχειρίας ἀφαιρουμένους φόρους, οἱ ὅποιοι δὲν λαμβάνονται ὀλιγώτερον ἀπὸ τὸ βαλάντιον τοῦ ἐργατικοῦ Λαοῦ, ὡς καὶ τοὺς δημοτικούς, ἰδοῦ ὅτι ἡ ἑλληνικὴ χώρα πληροῖται κατ' ἔτος 100 ἑκατομ. εἰς παντοσείδεις φόρους. Ὅσοτον ἀπέναντι αὐτῶν εἶναι τὸ ἐθνικὸν εἰσό-

Δύναται νὰ εἴπῃ τις, ὅτι ἡ περίοδος, τὴν ὁποίαν διατρέχου-
μεν, εὐρίσκεται ἐνώπιον γενικοῦ φαινομένου ἐξογκώσεως
ἐπὶ μᾶλλον καὶ μᾶλλον τῶν δημοσίων προϋπολογισμῶν. Ἐὰν
λάβωμεν ὑπ' ὄψιν τὴν τελευταίαν τριακονταετίαν, 1856-57
μέχρι 1886-87, παρατηροῦμεν ὅτι, ἐκτὸς μιᾶς ἐξαίρεσεως
ἀπαντωμένης ἐν Δανίᾳ, τῆς ὁποίας ὁ προϋπολογισμὸς ἀπὸ
70.8 ἑκατομμυρίων δραχμῶν ἠλαττώθη εἰς 66.3, αἱ λοι-
παὶ ἐπικρατεῖαι τῆς Εὐρώπης σταθερῶς βαδίζουσιν ἐν τῇ ὁδῷ
τῶν ὁσημέραι προβιβαζομένων δημοσίων δαπανημάτων. Σύγ-
κρισίς τις μεταξὺ τῶν διαφόρων ἐπικρατειῶν τῆς Εὐρώπης
ἐν τῇ τοῦ φαινομένου τούτου ἐξελίξει θὰ ἦτο οὐσιωδῶς δι-
δακτικῆ. Ἐνδιαφέρει π. χ. διὰ τὴν Ἑλλάδα ἡ πληροφορία
κατὰ πόσον τὰ δημόσια οικονομικὰ αὐτῆς διατελοῦσιν ἐν
ἄρμονίᾳ πρὸς τοὺς ὅρους τῆς κοινῆς ἐν τῇ εὐρωπαϊκῇ οἰκο-
γενεῖᾳ ζωῆς. Ὅσον αὕτη ἀναπτύσσεται, τόσοσιν ἡ ἐπιβολή
της καθίσταται εἰς κοινωνικὴν ἀνάγκην. Δὲν δύναται τις
νὰ ζῆ ἐν οἰκογενεῖᾳ ὡς ἐν ἐρήμῳ. Ἐν τούτοις πάντοτε, ἐνῶ
κοινὰ σημεῖα ἀλληλεπιδράσεως ἐνεργοῦσι μεταξὺ τῶν ἐθνῶν,
ὑπάρχουσιν ἀνώτατοι καὶ κατώτατοι ὅροι, ἐπὶ τῶν ὁποίων
ἡ ἐθνικὴ φρόνησις ἀποτελεῖ τὸ ἱστορικὸν κριτήριον τῆς ἀν-
θρωπότητος.

Ἀπὸ 19.2 ἑκατομμυρίων δραχμῶν τῷ 1858 ἀνεβιβάσθη-

δραμα; Ἐὰν ἡ Ἑλλὰς εἶχε τὴν οικονομικὴν δύναμιν τοῦ Βελγίου, ἀφοῦ ἑκα-
στον τῶν 5 ἑκατομ. αὐτοῦ ἔχει 800 ἑκατομ. ἐθνικὸν εἰσόδημα, εἰς τὰ 2 ἑκα-
τομ. τοῦ ἐλληνικοῦ πληθυσμοῦ θὰ ἀνελόγουν 1,600 ἑκατομ. κατ' ἔτος. Ἀλλὰ
τίς δύναται νὰ ποιῆσῃ ταιαύτην σύγκρισίν μεταξὺ Βελγίου καὶ Ἑλλάδος;
θέλω καταρῦγει λοιπὸν εἰς ἄλλο σημεῖον συγκρίσεως, διὰ νὰ εὐρῶ τὸ ἐνιαύσιον
ἐθνικὸν εἰσόδημα ἡμῶν. Τὸ γινώσκωμεν τοῦτο εἶναι τὸ ἔξῃς: Κατὰ τὸ ἔτος 1870
τὸ ἐξωτερικὸν ἐμπόριον τοῦ Βελγίου ἀνέβη εἰς 3,282,000,000 ἀναλογεῖ ἐπὶ
τοῦ πληθυσμοῦ τῆς βελγικῆς χώρας εἰς 656 δραχμὰς κατ' ἄτομον. Κατὰ τὸ
1875 τὸ ἐξωτερικὸν ἐμπόριον τῆς Ἑλλάδος ἀνέβη εἰς 211 ἑκατομ. ἀταλογεῖ
ἐπὶ τοῦ τότε πληθυσμοῦ ἡμῶν εἰς 126 δραχ. κατ' ἄτομον. Ἡ οικονομικὴ λοι-
πὸν δύναμις τῆς Ἑλλάδος, τηρουμένων ὅλων τῶν ἀναλογιῶν, εἶναι τὸ 5ον τῆς
οἰκονομικῆς δυνάμεως τοῦ Βελγίου. Τὸ ἐθνικὸν εἰσόδημα ἡμῶν δύναται νὰ
σημειωθῇ ἐν τῷ πίνακι εἰς 320 ἑκατομ. Ἄρα ἡ ἀναλογία μεταξὺ τῶν φόρων,
τοὺς ὁποίους πληρώνει ἡ Ἑλλὰς, καὶ τοῦ ἐθνικοῦ εἰσοδήματός της εἶναι 32
τοῖς 0/0. (Ἐκπληξίς ἐν τῇ αἰθούσῃ).

σαν τὰ ἔξοδα τῆς ἐλληνικῆς ἐπικρατείας εἰς 92.5 ἑκατομ.
τῷ 1888, σχεδὸν εἰπεῖν ἐπενταπλασιάσθησαν. Ἄρα γε ἐπεν-
ταπλασιάσθη καὶ ἡ παραγωγικὴ δύναμις αὐτῆς; Παρήγα-
γεν αὕτη πέντε φορὰς πλειοτέρους καρπούς τῆς γῆς καὶ
πέντε φορὰς πλειοτέρους καρπούς τῆς βιομηχανίας; Τὸ
ἀσφαλτέστερον γινώσκωμεν περιέχει ὁ πολλαπλασιασμὸς τῶν
ἀνθρώπων, οἵτινες εἶναι ὁ κύριος τῆς παραγωγῆς μοχλός.
Ἀπὸ 1,062,627 ἐν ἔτει 1856 οἱ κάτοικοι τῆς πρὸ τοῦ
1862 Ἑλλάδος ἀνέβησαν εἰς 1,409,334 τῷ 1879. Ἐν δια-
στήματι 23 ἐτῶν μόλις ὁ πληθυσμὸς τῆς χώρας ἠὔξησε
κατὰ 336,716 ἤτοι 31.68 τοῖς 0/0. Δυναμέθα νὰ ὑποθέ-
σωμεν ἀνάλογον αὔξησιν τοῦ πληθυσμοῦ καὶ τῶν μετὰ τὸ
1862 προστεθέντων νέων τῆς χώρας τμημάτων. Δὲν πρόκει-
ται λοιπὸν οὐδὲ περὶ διπλασιασμοῦ τοῦ πληθυσμοῦ τῆς
Ἑλλάδος, ἀναβιβαζομένου εἰς πλείονα τῶν 68 ἐτῶν.

Ἄς ἐξετάσωμεν ἤδη τὰς διεθνεῖς τῶν δημοσίων δαπανη-
μάτων ἀναλογίας, ἀπὸ τῶν ἐτῶν 1856-57 μέχρι τῶν ἐτῶν
1886-87, κατὰ τὴν τεθεῖσαν ἀνωτέρω τριακονταετῆ περίο-
δον, διὰ μὲν τὴν ἀρχὴν αὐτῆς ἐπὶ τῇ βάσει τῶν πληροφο-
ριῶν τοῦ Horn, διὰ δὲ τὸ τέλος αὐτῆς ἐπὶ τῇ βάσει τῶν
καθ' ἑκάστην ἐπικρατειαν δημοσίων προϋπολογισμῶν: Γαλ-
λία ἀπὸ 1,824.9 ἑκατομμυρίων δραχμῶν ἀνεβίβασε τὰ ἐνιαύ-
σια δημόσια δαπανήματά της εἰς 2,957.3, Ἀγγλία ἀπὸ
1,632.5 εἰς 3,348.2, Ρωσσία ἀπὸ 1,101.8 εἰς 3,087.7,
Ἰταλία ἀπὸ 510.0 εἰς 1,715.6, Πρωσσία ἀπὸ 485.2 εἰς
1,624.3, Ἰσπανία ἀπὸ 490.7 εἰς 923.4, Σουηδία καὶ Νορ-
βηγία ἀπὸ 170.5 εἰς 175.2, Ὀλλανδία ἀπὸ 165.2 εἰς
274.9, Βέλγιον ἀπὸ 138.7 εἰς 316.3, Βαυαρία ἀπὸ 93.0
εἰς 301.8, Πορτογαλλία ἀπὸ 61.0 εἰς 215.9, Σαξωνία ἀπὸ
41.5 εἰς 125.5, Βυρτεμβέργη ἀπὸ 30.2 εἰς 68.8, Ἑλβετία
ἀπὸ 16.0 εἰς 46.2. Οὐδεμία τῶν ἐπικρατειῶν τούτων ἐπεν-
ταπλασίασεν, ὡς ἡ Ἑλλὰς, τὰ δημόσια κατ' ἔτος δαπανή-
ματα αὐτῆς. Ἡ Ἀγγλία, ἡ Ρωσσία, τὸ Βέλγιον, ἡ Βυρ-
τεμβέργη καὶ ἡ Ἑλβετία τὰ ἐδιπλασίασαν, κατὰ τὸ μᾶλλον
ἢ ἦττον ὑπερβάσαι τὸ ὄριον τοῦτο, ἡ Πρωσσία, Ἰταλία,

Βαυαρία, Πορτογαλλία και Σαξωνία τὰ ἐτριπλασίασαν ἐπίσης. Τί παθοῦσα ἡ Ἑλλάς ἔκρινε δέον νὰ ὑπερακοντίσῃ δλας ;

Ἡ ὁδὸς εἶναι ὀλισθηρά. Ποῦ ἄγει, δὲν εἶναι δύσκολον νὰ διακριθῇ. Τὸ ἀκριβὲς εἶναι, ὅτι πρόκειται περὶ ὀλοκλήρου συστήματος, τὸ ὅποιον δέον νὰ μεταβληθῇ, ἐὰν δὲν εἶναι προωρισμένον νὰ συντριβῇ κατὰ κρημονοῦ ἡ Ἑλλάς. Ἀνάγκη δημιουργίας νέου, πρῶτος ὅρος τοῦ ὀποίου εἶναι νὰ κυβερνηθῇ εὐθηνά ὁ τόπος.

ΚΑΤΑΣΤΑΣΙΣ ΤΗΣ ΓΕΩΡΓΙΚΗΣ ΠΙΣΤΕΩΣ

Ἡ ἡμετέρα χώρα, κατ' ἐξοχὴν γεωργικὴ τυγχάνουσα, εἶναι ἐκεῖνη, ἐν ἣ παραδόξως ἥκιστα φροντίζουσι περὶ τῆς γεωργίας, καὶ ἰδίᾳ περὶ τῆς πίστεως ταύτης. Ὁ καὶ μακρόθεν ἐπισκοπῶν τὴν σύγχρονον κίνησιν τῶν ἰδεῶν, τῶν συναφῶν πρὸς τὸ ζήτημα τῆς γεωργικῆς πίστεως, καὶ τὰς σχετικὰς ἐνεργείας τὰς ἀλλαχοῦ καταβαλλομένας κατ' ἀντίθεσιν πρὸς τὴν ἡμετέραν ἀδράνειαν, ἀγεται νὰ πιστεύσῃ, ὅτι ἡ Ἑλλάς εἶναι ἡ γῆ τῆς ἐπαγγελίας, καὶ οἱ γεωργοὶ αὐτῆς ὁ περιούσιος λαὸς τοῦ Ὑψίστου, ἵνα τόση ὑπάρχῃ περὶ τοῦ ζητήματος τούτου ἀδιαφορία. Καὶ τῶντι, διὰ νὰ μὴν ἀναφέρωμεν τὰς γερμανικὰς καὶ ἰταλικὰς λαϊκὰς τραπέζας, ἐκεῖνας τῆς ἀλληλοβοηθείας, καὶ τὰ ταμειυτήρια, κατασταθέντα, ἐν τῇ ἀνω ἰδίᾳ Ἰταλίᾳ, ἰσχυρότατα κέντρα τῶν ἐπὶ τὴν γεωργίαν εὐεργετικῶν ἀκτίων τῆς πίστεως, βλέπομεν κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη τὸ μὲν Βέλγιον, νομοθετοῦν τὴν ἰσχὺν τοῦ ἐνεχύρου, ἀνευ παραδόσεώς του πρὸς τὸν δανειστήν, καὶ τοῦτο ἵνα κατασταθῶσιν μέσον πίστεως ὑπὲρ τῶν γεωργῶν τὰ μὴ δυνάμενα νὰ ἀποσπασθῶσι τοῦ κτήματος γεωργικὰ ἐργαλεῖα, οἱ ἥρημένοι καρποί, τὰ κτήνη, λιπάσματα, καὶ λοιπὰ παρακολουθήματα τοῦ ἀκινήτου, τὴν δὲ Ἰταλίαν εἰς παρόμοιον νόμον τῆς προσθέτουσαν εἰδικὸν τμήμα περὶ καινοτρόπου τινος ὑποθήκης, ὑπὲρ τῶν δανείων,

δι' ὧν ἐνεργοῦνται βελτιώσεις τῶν ἀκινήτων, ἐπὶ τῶν βελτιώσεων τούτων, καὶ παραπλεύρως τῇ ὑποθήκῃ, τῇ βαρυνούσῃ τὸ ἀκίνητον, ὥστε ὁ δανειστὴς τῶν βελτιώσεων οὐδέποτε νὰ φοβῆται τὴν ἀπορρόφησιν ὀλοκλήρου τοῦ τιμήματος. Περιττὸν νὰ προσθέσωμέν τι περὶ τῶν ἀτελειῶν, ἄλλοτε δὲ μετριασμῶν τῶν φόρων τοῦ χαρτοσήμου καὶ καταχωρήσεων, ὑπὲρ τῶν γεωργικῶν δανείων, ὡς καὶ περὶ ἄλλων ὑπηρεσιῶν, ὡς χορηγοῦσι δωρεὰν δημόσιοι καὶ δημοτικοὶ ὑπάλληλοι, καθόσον ταῦτα ἅπαντα ἔπονται ὡς συνέπεια τῆς εὐνοίας, ἣν δεικνύει ἡ πολιτεία πρὸς τὰ χρησιμώτατα ταῦτα δάνεια.

Ὅθεν, ἐπειδὴ μέχρι τοῦδε δὲν ἀπεδείχθη, ὅτι νέος τις Πακτωλὸς ἀρδεύει τοὺς ἀγροὺς ἡμῶν, μένει ἡ ἑτέρα ὑπόθεσις ὡς ἀναγκαία, ἥτοι ὅτι ἡ ἑλληνικὴ γεωργία, μὴ προκαλοῦσα, ὡς πρὸς τὴν ἐδραίωσιν τῆς πίστεως, τὸ ἐνδιαφέρον, ὑπὲρ ἀλλαχοῦ, μειονεκτεῖ προφανῶς κατὰ τοῦτο τῆς γεωργίας τῶν εἰρημένων χωρῶν, ἀφ' οὗ ὕστερεὶ καὶ ὡς πρὸς ἄλλα πολλά, οἷον τὰ μέσα τῆς συγκοινωνίας, τὴν ταχεῖαν ἀπονομὴν τῆς δικαιοσύνης, τὴν ἐμπέδωσιν ἀσφαλείας, κλπ. Ἄλλ' ἡ γενικωτέρα ἐξέτασις τοῦ ζητήματος τούτου τῆς γεωργικῆς πίστεως θὰ ἀπετέλει πραγματείαν μεγάλων ἀξιώσεων, οἷας δὲν ἔχει ἡ προκειμένη, δι' ἧς προτιθέμεθα ἀπλῆν νύξιν νὰ δώσωμεν, καὶ ἣν ἐπιχειροῦμεν, ἵνα πρὸ πάντων καταπολεμήσωμεν τὴν παρά τισι κρατοῦσαν ἰδέαν, ὅτι ἡ ἀρίστη λύσις, ἣν δυνάμεθα νὰ δώσωμεν εἰς τὸ ζήτημα, εἶναι ἡ ἀμετάθετος ἀπόφασις ἡμῶν τοῦ νὰ μὴν ἐπιχειρήσωμεν τι πρὸς τὸν σκοπὸν τοῦτον.

Ἄλλὰ, πρὶν ἢ εἰσελθῶμεν εἰς τὸ κύριον ἡμῶν θέμα, θὰ ζητήσωμεν συγγνώμην παρὰ τῶν κ.κ. γεωργοκτηματιῶν τῆς πατρίδος μας, διὰ τὴν αὐτόβουλον ταύτην ἐπέμβασις εἰς τὰ πράγματα τοῦ οἴκου των. Ἀληθῶς δηλ. αὐτοὶ δὲν παραπονοῦνται κατὰ τῆς καταστάσεως ταύτης, τοῦλάχιστον ἡ φωνὴ των δὲν ἀντήχησεν εἰσέτι ἀπὸ κανὲν βῆμα, ὥστε νὰ συγκινήσῃ τὴν κοινὴν γνώμην, καὶ ἂν δὲν ἀνεφερόμεθα εἰς τὴν εὐσυνειδησίαν των, καὶ εἰς ἐκεῖνα, ἅτινα ἐκτραχυδοῦσιν

ιδιαιτέρως και ἐν κρυπτῷ, ἠθέλομεν δικαίως θεωρηθῆ ὡς σκιαμαχοῦντες. Ἴδου οἱ ἔμποροι, ἀπὸ ἄκρου εἰς ἄκρον τῆς Ἑλλάδος, ἴσως μάλιστα καὶ πέραν τῶν συνόρων αὐτῆς, ἐξηγέρθησαν σύσσωμοι κατὰ τῆς καταργήσεως τῆς προσωπικῆς κρατήσεως, ἣν ἐθεώρησαν—ἀδιάφορον ἂν ὀρθῶς, ἢ ὄχι—ὡς ἀπειλοῦσαν τὰ συμφέροντά των. Ἄλλὰ δὲν ἔχουσι, θὰ εἴπωσιν οἱ γεωργοί, τὰ μέσα τῆς ἐπισήμου ἐκδηλώσεως τῆς γνώμης των, διότι δὲν εἶναι συντεταγμένοι, ὡς οἱ ἔμποροι. Τοῖς ἀπαντῶμεν, ἅς συνταχθῶσιν, ὡς ἐν Γαλλίᾳ καὶ ἀλλὰχοῦ, εἰς γεωργικὰ συνδικάτα, ἅς ἀπαιτήσωσι τὴν τοιαύτην διὰ νόμου σύνταξίν των, καὶ ὅλα ἐν γένει τὰ δικαιώματα αὐτῶν, διότι εἶναι δύνამις καὶ ἡ μεγίστη μάλιστα δύναμις τῆς χώρας, ἀλλὰ δύναμις ἀγνοοῦσα ἑαυτήν. Τὸ «ζητεῖτε καὶ εὐρήσατε, κρούετε καὶ ἀνοιγήσεται ὑμῖν», ἐὰν ἠλήθευεν πρὸ δισχιλίων ἐτῶν, σήμερον ἀληθεύει ἔτι μᾶλλον.

Ἡ γεωργικὴ πίστις εἶναι, ὡς γνωστόν, ὁ τελευταῖος σαθρός τῆς πίστεως, τὸ εὐγενέστερον, οὕτω· εἰπεῖν, σχῆμά της, διότι εἶναι προσωπικὴ ἐμπιστοσύνη πρὸς τὸν δανειζόμενον, οὐχὶ πρὸς ὠρισμένον μέρος τῆς περιουσίας του· ὅθεν, ὅσα μᾶλλον προωδευμένη καὶ ἠθικῶς εὐρωστος τυγχάνει χώρα τις, τοσοῦτ' ἡ γεωργικὴ πίστις ἀνθεῖ ἐν αὐτῇ. Ἄλλὰ τοῦτο δὲν καθιστᾷ καὶ ὅλως περιττὴν πᾶσαν ἐνθάρρυνσιν τῶν δανειστῶν, πᾶσαν ἐπίρρωσιν τῆς τοῦ δανειζομένου προσωπικότητος, πρὸς διευκόλυνσιν καὶ πολλαπλασιασμὸν τῶν γεωργικῶν δανείων. Ταῦτα τούναντίον ἐπιβάλλονται ὑπὸ τοῦ ὀρθοῦ λόγου, καὶ πολὺ πλέον ἐν χώραις, ἐν αἷς ὑπάρχουσι λόγοι, ἵνα ἡ προσωπικὴ πίστις ᾖ χαλαρά. Ἐκ τῶν μέσων τούτων συντελεστικώτερον κρίνεται γενικῶς τὸ ἀλληλέγγυον ἢτοι ἡ προσωπικὴ εὐθύνη τῶν συνεταιρῶν, εἰς τὰς δημοτικὰς καὶ ἀλληλοβοηθείας τραπεζὰς, διὰ τὰς εταιρικὰς ὑποχρεώσεις· ἀλλ' εἰς πολλὰ μέρη, καὶ ἰδίως ἐν Γαλλίᾳ, δὲν εὐρὲν ὀπαδοὺς ὁ νεωτερισμὸς οὗτος, ὡς λίαν ἐπαχθῆς θεωρούμενος. Καὶ αὐτοὶ ὅμως οἱ πολέμοι του δὲν ἀρνοῦνται, ὅτι εἶναι ὁ ἀναγκαῖος ὅρος τῆς ζωῆς τῶν μικρῶν ἐκεῖνων ἰδρυμάτων, ἅτινα μόνον δύνανται ἀποτελεσματικῶς νὰ ὑπη-

ρετήσωσι τὴν κυρίως γεωργικὴν πίστιν, ποτίζοντα, οἷονεὶ ρίζαν πρὸς ρίζαν, τὰ διψῶντα δενδρύλια τῆς παραγωγῆς. Τί ὠφελοῦσι τφόντι αἱ μεγάλαι τράπεζαι, καὶ αὐταὶ ἀκόμη αἱ καθαρῶς κτηματικαί, ὅταν τὰ πολλὰ των κεφάλαια δὲν φθάνωσι τὰς λεπτὰς διακλαδώσεις τῶν γεωργικῶν ἀναγκῶν, ἢ διερχόμενα διὰ χειρῶν τοκογλύφων; Ἡ τοκογλυφία δὲν ἐπολεμήθη ἐν Ἰταλίᾳ, ἐνθα πολλὰ καὶ ἰσχυραὶ ὑπάρχουσι τράπεζαι, ἢ διὰ τοιούτων μικρῶν τοπικῶν συνεταιρισμῶν. Δέον ὁ γεωργὸς νὰ εὐρίσκη χρήματα ἐπὶ μετρίῳ τόκῳ ἐν τῷ δήμῳ του, ἰδοὺ τὸ ζήτημα.

Παρ' ἡμῖν, ἔκτος τῶν ἄλλοθι ἀπαντῶντων προσκομμάτων, πρὸς ἴδρυσιν καὶ εὐδοκίμησιν τοιούτων συνεταιρισμῶν, συντρέχει καὶ τὸ ἐκ τῆς μεγάλης δυσαναλογίας τῶν κυκλοφορούντων, ἢτοι ἐλευθέρων κεφαλαίων, σχετικῶς πρὸς τὰ ἀκίνητα, ἅτε καθηλωμένα ἐν τῇ γῇ. Αἱ ἀνάγκαι εἶναι πολλαί, τὰ κεφάλαια ὀλίγα, ὅθεν εἶναι σχεδὸν βέβαιον, ὅτι ἐγχώριοι συνεταιρισμοὶ δὲν θὰ ἐπήρουν. Ἡ γεωργία ἡμῶν ἀπορροφᾷ κατ' ἔτος πολλὰ ἑκατομμύρια, οὐχὶ διὰ τῆς κυρίως λεγομένης καλλιέργειας, ἀλλὰ λόγῳ βελτιώσεων, καὶ ἀπόδειξις ὅτι τὰ πρὸ δεκαπενταετίας 150 ἑκατομμύρια τοῦ σταφιδοκαρποῦ μας μικρὸν ὑπολείπονται ἤδη τοῦ διπλασίου. Εἴμεθα κοινωνία οὐχὶ κατηρτισμένη, ἀλλ' ἐν τῷ γίγνεσθαι, διότι πρὸ ὀλίγου ἠρξάμεθα οἰκοδομοῦντες οἰκίας, ἀντὶ τῶν καλυθῶν, ἐν αἷς τέως κατακοῦμεν. Πρὸς τὴν διπλῆν ταύτην κατανάλωσιν τῶν κεφαλαίων διττὰς εἶδει νὰ ἐπινοήσωμεν πηγὰς, εὐνοοῦντες τὴν εἰσαγωγὴν ξένων κεφαλαίων καὶ τὴν ἴδρυσιν πιστωτικῶν καταστημάτων πρὸς ἀμφοτέρους τοὺς σκοπούς, τῆς τε βελτιώσεως τῶν κτημάτων καὶ τῆς κυρίως καλλιέργειας αὐτῶν, καὶ ὑπὲρ τοιούτων ἰδρυμάτων ἠθέλομεν κάλλιστα ἐννοήσει τὸ ἀφορολόγητον τῶν κεφαλαίων των, ὅπερ ἤδη παραδόξως χορηγεῖ ἡ πολιτεία εἰς τοὺς τοκογλύφους. Τὸν τύπον τοῦ πρώτου εἶδους μᾶς χορηγεῖ ὁ ἰταλικὸς νόμος τοῦ 1886· τοῦ δευτέρου εἶδους ὑπάρχει μεγάλη ποικιλία, τὸ ζήτημα δ' ἐγκεῖται εἰς τὴν προτίμησιν μεταξὺ αὐτῶν καὶ τὴν ἐκλογὴν τοῦ προσφορωτέρου τῇ ἡμετέρᾳ χώρᾳ.

Πλὴν, ὅπου καὶ ἂν κλίνη ἡ ἡμετέρα προτίμησις, θέλομεν τοῦτο πρὸ πάντων νὰ ἐννοηθῆ καλῶς, ὅτι ἀπὸ μόνῃν τὴν ἰδιωτικὴν πρωτοβουλίαν, ἀπὸ τὸν λαόν, ἀσύντακτον καὶ ἐγκαταλελειμένον, ὡς ἤδη διατελεῖ, δὲν πρέπει νὰ ἐλπίσωμεν τίποτε, ἀπολύτως τίποτε. Δὲν ἀμφιβάλλομεν, ὅτι τὸ ζήτημα ἤρξατο ἤδη ἀπασχολοῦν τὰς ἀξιωματικὰς σφαίρας, ἀλλ' ὑποστηρίζομεν, ὅτι τὸ πρῶτον βῆμα τῆς ἐνεργείας δέον νὰ γίνη ἐκεῖθεν, καὶ τὸ ταχύτερον, ἄλλως ἄς ἀπελπισθῶμεν. Εἴμεθα, ἄς μὴ τὸ κρύπτωμεν, λαὸς ἀνατολικός, δύσπιστος, ἴσως ἐν ὑπερβολῇ εὐφυίας ἢ ἐλλείψεως ἠθῶν, κατὰ τὴν ἐπιθυμίαν τοῦ κρίνοντος· ἀλλ' ὅπωςδὴποτε τὸ πρᾶγμα καὶ προτέρημα ἂν ὑποτεθῆ, μεταπίπτει εἰς ἐλάττωμα, αὐτὴ ἡ γενικὴ δυσπιστία, ἢ ὑπ' ὅλων ἀντιποιήσις τῶν πρωτείων, ἢ μὴ ἀναγνώρισις τοῦ κρείσσονος. Ἐν τοιαύτῃ κοινωνικῇ καταστάσει, καθ' ἣν εἰς τὴν Ἀρχὴν, εἰς μόνον τὸν καταναγκασμὸν ὑποκύπτωμεν πάντες, καὶ μάλιστα προθύμως, ὅταν πρόκειται περὶ τοῦ κοινοῦ καλοῦ, ἐν τοιαύτῃ, λέγω, καταστάσει διατὶ νὰ μὴν ἔλθῃ ἀνωθεν ἡ πρωτοβουλία;

Ἐνταῦθα θὰ ρηξῶσι βεβαίως κραυγὴν ὀδύνης οἱ πρόμαχοι τοῦ καθεστώτος· πῶς, θὰ ἐρωτήσωσιν ἐν ἀπορίᾳ, τὸ κράτος λοιπὸν ἀντιποιεῖται τὴν διεύθυνσιν τῆς πίστεως; Ποία βλασφημία! Καὶ θὰ δημιουργήσωσιν οὕτω πᾶν εὐκόλως πύργον οὐρανομήκη ἀνομημάτων καὶ συμφορῶν, προελευσμένων ἐντεῦθεν. Μάλιστα, τοῖς ἀπαντῶμεν, τὸ κράτος, ἢ οἱ δῆμοι, ἂν προτιμᾶτε τοῦτο, νὰ ἀναγράψωσι μεταξὺ τῶν καθηκόντων των καὶ τὴν ἐπίρρωσιν τῆς πίστεως, πρὸς διευκόλυνσιν τῆς τάξεως ἐκείνης, ἥτις ἀδυνατεῖ νὰ τὴν ἀποκτήσῃ ἀφ' ἑαυτῆς, τῆς πολυπληθεστέρας ἐνταυτῷ καὶ παραγωγικωτέρας. Τὸ μέγα ζήτημα τῆς δικαιοδοσίας τοῦ κράτους δὲν εἶπεν ἀκόμη τὸν τελευταῖον λόγον του καὶ συζητεῖται, ὡς γνωστὸν, μετὰ θερμῆς. Δι' ἡμᾶς ἀρκεῖ, ὅτι καὶ αὐτοὶ οἱ κατ' ἀρχὴν πολέμιοι τῆς ἀναμιξεως τοῦ κράτους εἰς τὰ τῶν ἰδιωτῶν συμφέροντα, παραδέχονται οὐχ ἥττον ἐξαιρέσεις, τέλεον ἀναιρούσας τὴν βᾶσιν τοῦ συστήματος. Ἀναθέτουσιν οὕτως εἰς τὸ κράτος τὴν φροντίδα περὶ τῆς ψυχικῆς σωτη-

ρίας τοῦ ἀτόμου, διὰ τῆς ἐκ τοῦ δημοσίου θησαυροῦ συντηρήσεως κρατοῦντος θρησκευματος, καθιστῶσι δωρεὰν ἐπιστήμονας τὰ τέκνα τινῶν διὰ τῶν φόρων, οὓς ἄλλοι πληρῶνους κλπ. Ἀλλὰ ταῦτα εἶναι ὀλίγον σημαντικά, παραβάλλόμενα πρὸς ἄλλα, καθόσον, πλὴν τῶν ἀνατρεπτικῶν τῆς κοινωνίας ἀνακαινιστῶν, οὓς δικαιοῦται ἕκαστος καὶ ὀφείλει νὰ ἀφήσῃ κατὰ μέρος, παρουσιάζονται ἤδη ἐπὶ τὴν ὁδὸν τῶν μεταρρυθμίσεων οἱ Γλάδστωνες καὶ Βίσμαρκ, ἄνδρες βεβαίως συντηρητικώτατοι, ἀληθεῖς οἰκοκυραῖοι, ὡς ἠθελέ τις εἶπει ἀκολουθῶν τὴν κοινὴν φρασεολογίαν, οἱ ὅποιοι οὐχ ἥττον τερατουργοῦσι διὰ τῶν νομοθετημάτων αὐτῶν. Ὁ μὲν π.χ. λέγει ἀνεπιφυλάκτως πρὸς τοὺς Ἴρλανδοὺς ἰδιοκτῆταις, ὅτι λαμβάνουσι μεγάλα μισθώματα, καὶ πρέπει νὰ τὰ ἐλαττώσωσιν, ὁ δὲ μεταβάλλει εἰς νόμους τοῦ συντηρητικωτάτου Γερμανικοῦ κράτους τὴν οὐσίαν τοῦ κοινοτισμοῦ (collectivism) κατ' ἀντίθεσιν πρὸς τὸν ἀτομισμὸν (particularisme), ἐννοεῖται πάντοτε ὑπὸ τὸν τύπον τῆς ἀρωγῆς τοῦ κράτους, ἐνθα δὲν ἐπαρκεῖ τοῦ ἀτόμου ἡ ἐνέργεια. Ἐὰν πρὸς ταῦτα παραβάλλωμεν τὴν ἐν λόγῳ ἀξίωσιν τοῦ παρ' ἡμῖν γεωργοῦ, θὰ ἴδωμεν ὅτι αὕτη εἶναι ἐλαχίστη, δυναμένη νὰ διατυπωθῆ πρὸς τὸν ὑπουργὸν ἢ τὸν δήμαρχον ὡς ἐξῆς: «Ἐργάζομαι, ὡς δὲν δύνασαι νὰ ἀρνηθῆς, καὶ ἐν τούτοις λιμῶττω. Πληρώνω τοὺς φόρους μου, καὶ δι' αὐτῶν διατηροῦνται ὑπὲρ τῶν εὐπόρων τόσα ἀγαθὰ, ὧν ἐγὼ σπανίως ἢ οὐδαμῶς ποιοῦμαι χρῆσιν, δρόμοι, σχολεῖα, πανεπιστήμιον, θέατρα, περίπατοι. Ἐγὼ ἐνὸς μόνον ἔχω ἀνάγκην, ἥτοι τῆς πίστεως, δὲν ζητῶ δωρεὰν, ἀλλὰ δάνειόν, καὶ μάλιστα ἐντοκόν».

Πλὴν ἡ λογικὴ αὕτη, ὅσον καὶ ἂν εἶναι ἰσχυρά, τείνει, λέγουσι, νὰ μεταβάλλῃ τὸ κεντρικὸν ἢ δημοτικὸν ταμεῖον εἰς γεωργικὴν τράπεζαν, ὅπερ ἄτοπον. Καὶ ὅτι μὲν πρὸς τοιοῦτο ἔργον ἀμφότερα τὰ ἠθικὰ ταῦτα πρόσωπα εἰσιν ὅλως ἀκατάλληλα οὐδεὶς φιλονεικεῖ· ἀλλ' οἱ δῆμοι, δίδοντες ἐπιχορήγησιν τινὰ εἰς τὰ θέατρα, δὲν γίνονται διὰ τοῦτο θεατρῶναι, οὐδὲ ἐκμεταλλεῦται σιδηροδρόμων διὰ παρομοίας παροχὰς εἰς σιδηροδρομικὰς ἐταιρίας. Ἐχομεν μάλιστα καὶ

οικείον παράδειγμα, τὸν δῆμον Λετρίνων, ἐγγυηθέντα πρὸς τὴν ἐταιρίαν τοῦ σιδηροδρόμου Πύργου - Κατακόλου ὠρισμένον τόκον. Ὁ σιδηροδρόμος κατασκευάσθη καὶ ὁ τόπος ὠφελήθη. Τί τὸ καλῶν, ἵνα ὁ αὐτὸς δῆμος ἐγγυηθῆ τὰ συνήθη τραπεζικὰ κέρδη εἰς τινὰ τραπεζίτην, εἴτε ἐγγῶριον, εἴτε ξένον, ὅστις κατ' ἔτος ἤθελε προσφέρει τὸ ἀναγκαῖον διὰ τὰς χρείας τῆς γεωργίας ποσόν, ἐπὶ ὠρισμένῳ τόκῳ; Δὲν πιστεύομεν νὰ ἀντιταχθῆ ἡμῖν ὁ δημοτικὸς νόμος, οὔτε ἡ ἔλλειψις τῶν ἀναγκαίων πρὸς τοῦτο πόρων, διότι οἱ μὲν πόροι δημιουργοῦνται διὰ νέων φόρων, οἱ δὲ νόμοι δὲν γίνονται, ἵνα μείωσιν ἀμετάθετοι. Ἡ νομοθετικὴ ἐξουσία ἠδύνατο μάλιστα νὰ ἐπιτρέψῃ ἀπλῶς τὸ μέτρον τοῦτο, ἐξαρθῶσα τὴν εἰσαγωγὴν τῆς νέας φορολογίας ἐκ τῆς θελήσεως τῶν δῆμων. Μήπως πάντες οἱ δῆμοι πληρώνουσι λιμενικοὺς φόρους; Οὐχί, ἀλλὰ μόνον οἱ ἐπιθυμοῦντες τὴν κατασκευὴν λιμένος.

Τοιοιουτρόπως, φρονοῦμεν, τὸ ζήτημα τῆς ἀλληλεγγύου ὑποχρεώσεως, τοῦ κυρίου τούτου ὅρου τῆς ἀναπτύξεως τῆς γεωργικῆς πίστεως, ἀλλὰ τόσον δυσκόλου ἐν τῇ ἐφαρμογῇ του, ἀπλοποιεῖται, μεταβαλλόμενον εἰς ζήτημα φορολογικῆς ἀλληλεγγύης, ἧτις οὐδένα πτοεῖ, διότι εἶναι ἤδη καθιερωμένη πρὸς τόσους ἄλλους κοινωνικοὺς σκοποὺς, ὧν τινες καὶ ἀμφιβόλου χρησιμότητος. Ἀλλὰ δὲν πρόκειται κἄν περὶ τῆς ὀρθότητος, ἢ τῆς ἀπολύτου πρακτικῆς ἀξίας τοῦ μέτρου τούτου, ὡς τὸ διατυποῦμεν. Δυνατὸν νὰ ὑπάρχωσιν ἄλλα καταλληλότερα, διὰ τοῦτο οὐδὲν ἄλλο πολεμοῦμεν ἢ τὸ σύστημα τῆς ἀδραναίας ἢτοι τῆς ἀρνήσεως πάσης συνδρομῆς πρὸς τὴν πάσχουσαν γεωργίαν, τὸν ἐχθρὸν τοῦτον πάσης προόδου. Ἡμεῖς μάλιστα ἠθέλομεν μεγάλην χάριν οφείλει πρὸς ἐκεῖνον, ὅστις ἤθελεν ἐξαγάγει ἡμᾶς τῆς πλάνης, ἀποδεικνύων, ὅτι οἱ νόμοι τῆς προόδου, οἱ τόσον ἀποτελεσματικῶς δρῶντες ἐν τῷ λοιπῷ κόσμῳ, ἀργοῦσιν κατ' ἀνάγκην ἐν τῇ ἡμετέρᾳ χώρᾳ. Θὰ ἦτο τὸ πρᾶγμα ὄντως πικρὸν, ἀλλὰ τοῦλάχιστον θὰ ἐσχηματιζέτο κοινὴ τις περὶ τούτου γνώμη, καὶ ἕκαστος θὰ ὑπέκυπτεν εἰς τὴν εἰμαρμένην αὐτοῦ.

Ἄλλ' ὄχι, τὸ τοῦ Πασχάλ διάσημον ῥῆμα «ἀλήθεια ἐντεῦθεν τῶν Ἄλπεων, ψεῦδος ἐκείθεν αὐτῶν» εἶναι βέλος ριφθὲν κατὰ τῶν εὐμεταβλήτων θετικῶν νομοθεσιῶν, ἀνίκανον δὲ νὰ φθάσῃ μέχρι τῶν ἀμεταθέτων νόμων τῆς Πολιτικῆς Οἰκονομίας. Ἡ ἐπιστήμη αὕτη δὲν θὰ ἦτο ἐπιστήμη τῶν ἀξιών, ὡς ὀρίζει αὐτὴν ὁ Bastiat, ἂν ἦτο δυνατὸν νὰ ὑπάρχῃ ἐργασία λαοῦ τινος ἀνευ ἀξίας, ὡς κατήνησεν ἡ τοῦ ἑλληνος γεωργοῦ, πρὸς ὃν ἀμφισβητεῖται ἂν δικαιοῦται νὰ λαμβάνῃ καὶ αὐτὸς μέρος τῶν καρπῶν τῆς γῆς του καὶ τῶν μόχθων του, ἀφ' οὗ κατήνησεν ὀλόκληρον σχεδὸν τὸ προϊόν του νὰ περιέρχεται, λόγῳ τόκου, εἰς τὸ βαλάντιον τοῦ δανειστοῦ.

Ἄλλ' εἶναι καιρὸς, καὶ καιρὸς ἐπείγων, νὰ παύσῃ ἡ ἐκρυθμος αὕτη κατάστασις, ἢ ἐπιβλαβῆς οἰκονομικῶς, καὶ οὐχὶ ἀμοιρος κινδύνων ὑπὸ κοινωνικὴν ἐποψίν. Ἐνόσω ἡ Ἑλλὰς διετέλει ἀποκεκλεισμένη τοῦ λοιποῦ πεπολιτισμένου κόσμου, ὡς διὰ Σινικοῦ τείχους, ἐλλείψει τῶν τῆς συγκοινωνίας μέσων, ἠδύνατο ἴσως τὰ πάντα νὰ ὦσιν ἀνεκτά, ἂν οὐχὶ καὶ δεδικοιολογημένα. Ἄλλ' ἤδη, ὅτε ἡ πολιτεία ἤρχισεν ἀνοίγουσα, οὕτως εἶπεῖν, τὰς πύλας τοῦ οἴκου της, καὶ οἱ κολασμένοι ἠτένισαν πρὸς τοῦ πολιτισμοῦ τὸν παράδεισον, ἤδη, ὅτε ἀπαιτεῖ αὕτη παρὰ τοῦ ἀτόμου πολλά, ὡς συνεισφορὰν του πρὸς συντήρησίν της, αἱ ὑποχρεώσεις της ἐγένοντο ἐπιτακτικώτεραι, τῷ οφείλει δηλ. καὶ αὕτη τὴν χορήγησιν τῶν μέσων, δι' ὧν ἐργαζόμενος νὰ δύνηται νὰ ἀνταποκριθῆ εἰς τὰς ἀπαιτήσεις ταύτας. Εἰδικώτερον δέ, ὡς πρὸς τὴν γεωργίαν, ἡ ἀδιαφορία καταντᾷ καὶ ἀγνωμοσύνη, διότι εἶναι πανθομολογούμενον, ὅτι δι' αὐτῆς παρήχθη ὅ,τι ἀξίον λόγου ὑπάρχει παρ' ἡμῖν.

A. ΘΕΟΔΩΡΙΔΗΣ

ΠΑΡΑΓΩΓΗ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ

Ἀνεξαρτήτως τῆς ιδέας τοῦ θαύματος περὶ τὴν καταστροφὴν τῶν Σοδόμων καὶ τῶν Γομόρων, γεωλογικῶς εἶναι

ἀποδεδειγμένος ὁ παράγων, ἐξ οὗ αὕτη ἐγένετο. Μεγάλοι ὄγκοι πετρελαίου, διαρρήξαντες ἐκ τῆς πίεσεως τῶν ἀερίων τῶν τὸν φλοιὸν τῆς γῆς, κατέκαυσαν τὰς πέριξ ἐκτάσεις καὶ ἠνέωξαν τὸ χάος ἐκεῖνο, τὸ ὁποῖον τὰ ὕδατα τοῦ Ἰορδάνου, ἐκ τῆς ἐκρήξεως τῆς πρὸς τὸν Ἀραβικὸν κόλπον κοίτης αὐτοῦ, μετέβαλλον εἰς λίμνην λεγομένην Ἀσφαλτίτην ἢ θάλασσαν Νεκρῶν. Ἀκόμη ἐπὶ τῶν ὑδάτων αὐτῆς πλανῶνται πυκνοὶ ἀτμοί, τὸ δὲ πετρέλαιον, ἀναβαῖνον ἐκ τοῦ πυθμένου εἰς τὴν ἐπιφάνειάν της, στερεοποιεῖται καὶ συναθροίζεται ὑπὸ τὸ ὄνομα «ἀσφαλτος τῆς Ἰουδαίας». Οἱ Ἀσσύριοι τὸ μετεχειρίζοντο εἰς οἰκοδομὴν τῶν τειχῶν τῶν πόλεων τῶν καὶ οἱ Αἰγύπτιοι εἰς ταρίχευσιν τῶν νεκρῶν αὐτῶν.

Ἀπὸ ἀρχαιοτάτων χρόνων τὸ πετρέλαιον ἦτο γνωστὸν. Πέριξ τοῦ Βακοῦ οἱ μαθηταὶ τοῦ Ζαροάστρου προσέφερον, πρὸ τοῦ ἐκ τῶν σπλάγγων τῆς γῆς ἐξερχομένου εἰς φλογεράν κατάστασιν πετρελαίου, τὴν λατρείαν τῶν πρὸς τὸ πῦρ, τὸ ὁποῖον ἑκατομύρια πιστῶν ἤρχοντο. νὰ προσκυνήσωσιν ἐκ τῆς ἀπωτάτης Ἀσίας. Ὅσον ἀφορᾷ ἰδιαιτέρως τὴν χρῆσιν τοῦ πετρελαίου πρὸς φωτισμόν, ὁ Πλίνιος καὶ ὁ Διόδωρος ἀναφέρουσι τὰς ἐν Ἀκράγαντι πηγὰς αὐτοῦ, αἵτινες παρεῖχον εἰς τοὺς λύχνους τῆς ἐποχῆς τῶν τὸ λεγόμενον ἔλαιον τῆς Σικελίας. Καὶ εἰς διάφορα ἄλλα μέρη τῆς Ἰταλίας μετεχειρίζοντο τὸ πετρέλαιον εἰς φωτισμόν ἐν τῇ ἀρχαιότητι. Ἀξιολογητέον εἶναι, ὅτι καὶ οἱ Ἰθαγενεῖς τῆς Ἀμερικῆς ἐγνώριζον τὴν χρῆσιν τοῦ πετρελαίου, ἐὰν κρίνωμεν ἐκ τῆς ἐν Βενανγῶ τῆς Πενσυλβανίας πηγῆς, ἐκ τῆς ὁποίας πρὸ αἰῶνων ἐπρομηθεύοντο οἱ ἐρυθρόδερμοι τὴν φωτιστικὴν τῶν ὕλην. Ὅπως καὶ ἂν ἔχη, τὰ ἔχνη τῆς τοιαύτης χρήσεως τοῦ πετρελαίου ἐξέλειπον ἐν Εὐρώπῃ καθ' ὅλην τὴν διάρκειαν τῶν μέσων αἰῶνων, μόλις δὲ κατὰ τὸν παρελθόντα αἰῶνα ἀπαντῶμεν ἐκ νέου αὐτὴν ἐν Γενεύῃ καὶ τισὶ πλησιοχώροις τῆς Ἰταλίας πόλεσιν.

Ἡ γενικὴ χρῆσις τοῦ πετρελαίου ἀνήκει εἰς τὸ δεύτερον ἡμισυ τοῦ ἡμετέρου αἰῶνος καὶ συνδέεται μετὰ τῆς καλλιεργείας αὐτοῦ ἐξόχως ἐν ταῖς Ἠνωμέναις Πολιτείαις τῆς Ἀ-

μερικῆς. Δὲν ἔπεται ἐκ τούτου ὅτι ὁ φυσικὸς πλοῦτος τοῦ πετρελαίου καθυστερεῖ ἐν ταῖς λοιπαῖς χώραις, διότι ἀπαιτῶνται ἐπίσης πηγαὶ αὐτοῦ κατὰ πρῶτον μὲν λόγον ἐν ταῖς ἀσιατικαῖς τῆς Ρωσσίας κτήσεσιν, ἀκολούθως δὲ ἐν Βιρμανίᾳ, ἐν Κίνᾳ, ἐν Ἰαπωνίᾳ, ἐν Καναδᾷ, ἐν τῇ μεσημβρινῇ Ἀμερικῇ, ἐν Αὐστρουγγαρίᾳ, ἐν Ρουμανίᾳ, ἐν Ἰσπανίᾳ, ἐν Πορτογαλίᾳ, ἐν Ἰταλίᾳ, ἐν Γαλλίᾳ, θέλομεν δὲ ἰδεῖ ἐν τέλει, ὅτι καὶ ἐν Ἑλλάδι ἡ ἱστορία παρέχει ἡμῖν στοιχεῖα εἰς σπουδαίαν καὶ ἐπὶ τοῦ προκειμένου θέματος, ὡς ἐπὶ τῶν ἄλλων, γεωλογικὴν ἔρευναν καὶ μελέτην.

Ἡ μεγάλη βιομηχανία τοῦ πετρελαίου ἐγεννήθη ἐν ταῖς Ἠνωμέναις Πολιτείαις τῆς Ἀμερικῆς. Ἦδη ἀπὸ τοῦ 1850 τὸ μέγα ἐν αὐταῖς βιομηχανικὸν κέντρον τοῦ Πιτσβούργου ἐφωτίζετο διὰ πετρελαίου καὶ ἔκτοτε δὲν ὑπῆρξε εἰμὴ ἀδιάκοπος πρόδος εἰς τὴν παραγωγὴν αὐτοῦ. Αἱ κύριαι πηγαὶ τοῦ εὐρίσκονται ἐν τῇ Δυτικῇ Βιργινίᾳ, ἐν Ὀχιῶ, ἐν Νέᾳ Ὑόρκῃ, ἐν Κεντουκῇ, ἐν Κανσᾷ, ἐν Κολοράδῳ, ἐν Μίσιγγᾳ, ἐν Ἰνδιάνῃ, ἐν Ἰλλινόῃ, ἐν Ἰόβᾳ, ἐν Οὐτάχῃ, ἐν Καλλιφορνίᾳ καὶ ἐν Πενσυλβανίᾳ, ἥτις ἀποτελεῖ τὴν κατ'ἐξοχὴν πετρελαιοφόρον λεκάνην τῆς Ὁμοσπονδίας. Ἡ λεκάνη αὕτη ἔχει μῆκος 230 χιλιομέτρων καὶ πλάτος 2—32 χιλιομέτρων. Τὸ ἔδαφος αὐτῆς εἶναι ἀνώμαλον, ὄρεινόν, καὶ καλύπτεται ὑπὸ πυκνῶν δασῶν. Τὸ ὑπὸ τὴν ἐπιφάνειαν ἔδαφος, συγκείμενον ἀπὸ πορώδη ἀμμόλιθον καὶ ἀπὸ χονδρὴν ἄμμον ἀκολουθεῖ μεσημβρινὴν διεύθυνσιν. Ἡ πολύτιμος αὕτη λεκάνη κεῖται μετὰξὺ τῶν Ἀλλεγγανίων ὄρεων καὶ τῆς λίμνης Ἐριέ, διασχιζομένη ὑπὸ τοῦ μεγάλου ποταμοῦ Ἀλλεγανῆ καὶ τῶν παραποταμιῶν αὐτοῦ, μετὰξὺ τῶν ὁποίων αἱ ὄχθαι τοῦ Oil-Creek θεωροῦνται ὡς ἡ κοιτὶς τῆς πετρελαιοβιομηχανίας.

Καὶ κατ' ἀρχὰς μὲν περιωρίζοντο εἰς τὴν συλλογὴν τοῦ αὐτομάτως ρέοντος πετρελαίου. Ἐν ἔτει ὅμως 1858 ἐπεχείρησαν νὰ ἀποτανθῶσι εἰς τὰς ὑπογείους τοῦ πετρελαίου δεξαμενάς. Ὁ συνταγματάρχης Drake ἠνέωξε τὸ πρῶτον φρέαρ εἰς βάθος 71 ποδῶν ἐπὶ τῆς ὄχθης τοῦ ποταμοῦ Oil-Creek,

τὸ ὅποιον δι' ἀντλίας ἐχορήγει 25 βαρέλας πετρελαίου εἰς τὴν ἀναλαβοῦσαν τὸ ἔργον ἐπιχείρησιν. Ἀπὸ τῆς στιγμῆς ταύτης δύναται τις νὰ εἴπῃ, ὅτι ἡ βιομηχανία τοῦ πετρελαίου ἐδημιουργήθη. Πλήθος τοιούτων φρεάτων ἠνεώχθησαν εἰς τὰ περὶχωρα, χωρὶς μεταξὺ τῶν διαφόρων ἀποπειρῶν νὰ λήψωσι καὶ αἱ ἀπογοητεύσεις. Τέλος ἐπῆλθεν ἡ ὀριστικὴ τῆς νεαρᾶς βιομηχανίας ἀποκατάστασις διὰ τῆς ἐφευρέσεως τῶν ἀναπηδητικῶν (κατὰ τὸ σύστημα τῶν ἀρτεσιανῶν) πετρελαιοφρεάτων. Τότε ἐγκατελείφθησαν τὰ φρέατα τῶν ἀντλιῶν. Αὐτὰ δὲν ἐδίδον εἰμὴ 5—20 βαρέλας πετρελαίου καθ' ἑκάστην, ἐνῶ τὰ ἀναπηδητικὰ ἐδίδον ἀνὰ ἑκατοστύκας. Τὸ πᾶν ἐξαρτᾶται ἐκ τῆς εὐρέσεως τῆς ἐν τοῖς σπλάγγχοις τῆς γῆς πετρελαιοφόρου κοίτης. Κατ' ἀρχὰς διετρύπων τὴν γῆν εἰς τὰς κοιλάδας καὶ μάλιστα κατὰ τὰ βαθύτερα καὶ κολπώδη αὐτῶν μέρη. Καθόσον ὅμως τὰ ἔργαλεῖα ἐτελειοποιουῦντο καὶ ἡ μηχανικὴ δύναμις ἐπετεινέτο, κατὰ τοσοῦτον ἀπέβλεψεν καὶ εἰς ὑψηλότερα στρώματα τῆς γῆς. Σήμερον ὑπολογίζονται εἰς 25,000 τὰ ἀναπηδητικὰ πετρελαιοφρέατα τῶν Ἠνωμένων Πολιτειῶν τῆς Ἀμερικῆς, τὰ βάθη δ' αὐτῶν ἀπὸ 100—2000 ποδῶν.

Ἡ μετακόμισις τοῦ πετρελαίου, ἐκ τῶν πηγῶν εἰς τὰ κέντρα τῆς πρὸς ἐσωτερικὴν ἢ ἐξωτερικὴν καταναλώσιν ἐμπορίας, ἀπετέλεσεν ἰδιαίτερον ἐνσχυρόλησιν τοῦ ἐπιχειρηματικοῦ πνεύματος. Ἡ δι' ἀμαξίων μέχρι τοῦ πλησιεστέρου πλευστοῦ ποταμοῦ καὶ ἡ δι' αὐτοῦ ἐπὶ φορτηγίδων μεταφορὰ τοῦ πετρελαίου ἦτο καὶ πολυδάπανος καὶ ἐπικίνδυνος. Ὀλόκληρος σειρὰ τοιούτων πλοικριῶν φορτωμένων πετρελαίου, ἐλκομένη ὑπὸ ἀτμοκινήτου, ἐγένετο τὴν 12 Μαΐου 1862 παρανάλωμα τοῦ πυρός, καταστρέψασα τὰ πάντα ἐπὶ τῆς διαβάσεώς της. Κατὰ τὴν ἐποχὴν ταύτην εἰς νέος δικηγόρος τῆς Βοστώνης συνέλαβε τὴν ἰδέαν τῆς διὰ μεταλλικοῦ σωλήνος μεταβιβάσεως τοῦ πετρελαίου ἐκ τῶν φρεάτων αὐτοῦ. Ἐγκαταλειφθεῖσα ἡ ἰδέα αὕτη καὶ τεθεῖσα εἰς νέαν δοκιμασίαν, ἔνα καὶ πάλιν ἀποτύχη, ἐπὶ τέλους ἐθριάμβευσε τῷ 1876 διὰ τῆς σχηματισθείσης τότε ἀπὸ σημαντικωτάτου κεφαλαίου ἐταιρίας United Pipe Lines,

ἣτις ἔλυσεν ὀριστικῶς τὸ ζήτημα. Εἰς 8,000 χιλιόμετρα ὑπολογίζεται νῦν ἡ ἔκτασις τῶν μεταλλικῶν σωλήνων, διὰ τῶν ὁποίων μεταβιβάζεται ἡ ἐταιρία αὕτη τὸ πετρελαίον τῶν 20,000 ἐν ἐνεργείᾳ πηγῶν της εἰς 500 καὶ πλέον δεξαμενάς, ἐκάστη τῶν ὁποίων περιλαμβάνει 20,000—35,000 βαρέλας, ἧτοι ὄλαι ὁμοῦ, κατὰ μέσον ὄρον, 48 ἑκατομμύρια βαρελῶν. Διὰ τῶν σωλήνων τούτων δύναται ἡ ἐταιρία νὰ μεταφέρῃ καθ' ἑκάστην ἡμέραν 200,000 βαρέλας πετρελαίου ἧτοι 32,000,000 λίτρας (1 βαρέλα = 160 λίτραι). Ἐφ' ὅλων τῶν σιδηροδρόμων ἔχει σταθμούς, διὰ τῶν ὁποίων κινεῖ τὰ πετρελαιοφόρα ἀμαξοδοχεῖα της, ὑπολογιζόμενα εἰς 2,500 καὶ μεταφέροντα καθ' ἑκάστην 225,000 βαρέλας πετρελαίου. Τὰ διύλιστήρια τοῦ Πισβούργου, Κλέβελανδ καὶ Βουφάλου συνδέονται διὰ σωλήνων πρὸς τὰ πετρελαιοφρέατα τῆς Πενσυλβανίας, καὶ τὸ ὅλον αὐτὸ σύμπλεγμα διευθύνεται πρὸς τὴν Βαυόννην καὶ τὴν πεδιάδα τῆς Νέας Ὑόρκης, μεταφέρον εἰς ἀπόστασιν 300 μιλίων ὀλοκλήρους ποταμούς πετρελαίου.

Πρὸς τὴν μεγάλην αὐτὴν βιομηχανικὴν ἐπιχείρησιν ἔσπευσε νὰ συνδεθῇ καὶ ἄλλη ἐπιχείρησις ἀπὸ εἰδικῆς ἐταιρίας Standard Oil, ἣτις, ἔχουσα κεφάλαιον 175 ἑκατομμ. δραχμῶν, ἀσχολεῖται εἰς τὴν διύλυσιν τοῦ πετρελαίου ἐν τοῖς σημαντικωτάτοις ἐν Κλέβελανδ, Βαλτιμόρη καὶ Νέε Ὑόρκη ἐργοστασίοις της, ἐκ τῶν ὁποίων ἡμερησίως ἐξέρχονται 30—40 χιλ. βαρέλαι καθαροῦ πετρελαίου. Τὰ ἐννέα δέκατα τοῦ πετρελαίου τῆς Πενσυλβανίας διέρχονται ἐκ τῶν χειρῶν τῆς ἐταιρίας ταύτης. Ἀνὰ δεκάδας ἑκατομμυρίων ἐκέρδισαν οἱ ἰδρυταὶ αὐτῆς.

Ἡ παγκόσμιος ἐνιαυσία παραγωγή τοῦ πετρελαίου ὑπολογίζεται εἰς 65 περίπου ἑκατομμ. βαρελῶν, ἐξ ὧν τὰ 40 ἑκατομμ. ἀνήκουσιν εἰς μόναν τὰς Ἠνωμένας Πολιτείας τῆς Ἀμερικῆς. Κατόπιν αὐτῶν ἔρχεται ἡ Ρωσσία, παράγουσα περὶ τὰ 16 ἑκατομμ. βαρελῶν. Τὸ κύριον πετρελαιοφόρον κέντρον αὐτῆς ἀπαντᾶται παρὰ τὸν Καύκασον, περίξ τῆς ἀρχαίας περσικῆς πόλεως Βακκοῦ, ἣτις χάρις εἰς τὸν φυσικόν

αὐτῆς πλοῦτον μετασχηματίζεται ἀπὸ ἔτους εἰς ἔτος εἰς πόλιν εὐρωπαϊκὴν καὶ ἀπὸ 12,000 κατοίκων τῷ 1870 ἀριθμῆϊ ἤδη 50,000. Ἐκ τοῦ μέρους τούτου τοῦ ἀρχαίου κόσμου δεινὸς ἀπειλεῖται συναγωνισμὸς πρὸς τὸ πετρελαιοφόρον τμήμα τοῦ νέου κόσμου, τὸν ὅποιον ὁ πρὸ ὀλίγου κατασκευασθεὶς καυκάσιος σιδηρόδρομος τῆς Ρωσσίας καὶ ἡ παρακολουθοῦσα τὴν τοιαύτην συγκοινωνίαν πρόδοσις πρόκειται σπουδαίως ἐν λίαν προσεχεῖ μέλλοντι νὰ ὑποβοηθήσῃ. Κατόπιν ἐν τῇ παραγωγῇ τοῦ πετρελαίου ἔρχονται ἡ Γαλικία 5,000,000 βαρέλαι, ἡ Βιρμανία 1,000,000, τὸ Καναδῶν 900,000, τὸ Περού 300,000, ἡ Γερμανία 300,000, ἡ Ρουμανία 125,000, ἡ Αὐστραλία 80,000 κλπ.

Ἐν Ἑλλάδι δὲν ὑπάρχει πετρελαίου παραγωγή. Ἄρα γε ἐξ ἑλλείψεως τῆς φύσεως ἢ ἐκ καθυστερήσεως τοῦ πνεύματος τοῦ ἐπιχειρηματικοῦ; Ὑποθέτομεν, ὅτι, ὑπὸ τὴν μονοπωλικὴν ἐν αὐτῇ ὑπὲρ τοῦ κράτους νεωτέραν διαρρύθμισιν τοῦ πετρελαίου, ἠδύνατο νὰ μελετηθῇ τὸ ἔδαφος τῆς χώρας διὰ τοῦ συστηματικοῦ ἐκείνου τρόπου, τὸν ὅποιον γνωρίζουσιν αἱ πραγματικαὶ πρόοδοι τῶν ἐθνῶν. Εὐτυχῶς δὲν λείπουν στοιχεῖα οὔτε ἐκ τῆς ἀρχαίας ἱστορίας οὔτε ἐκ τῆς νέας, τὰ ὅποια, δὲν ἀμφιβάλλομεν, ἐνέπνευσαν τὴν τελευταίον σχηματισθεῖσαν ἰδέαν ἐπιχειρηματικῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν πισσοφόρων πηγῶν τῆς Ζακύνθου, τὰς ὁποίας ἀναφέρει ὁ Πλίνιος (Natur. Histor. λε', 50, 15), πολὺ δὲ πρὸ αὐτοῦ περιγράφει ὁ Ἡρόδοτος (δ', 195): «Ἐν Ζακύνθῳ ἐκ λίμνης καὶ ὕδατος πίσαν ἀναφερομένην αὐτὸς ἐγὼ ὤρων· εἰσὶ μὲν καὶ πλεῖνες αἱ λίμναι αὐτόθι, ἢ δ' ὧν μεγίστη αὐτῶν ἐβδομηκοντα ποδῶν πάντη, βάθει δὲ δύοργυοῖς ἐστίν. Εἰς ταύτην κοντὸν κατιεῖσιν ἐπ' ἄκρῳ, μυρσίνην προσδήσαντες, καὶ ἔπειτα ἀναφέρουσι τῇ μυρσίνῃ πίσαν, ὀδμὴν μὲν ἔχουσαν ἀσφάλτου, τὰ δ' ἄλλα τῆς περικτῆς πίσεως ἀμείνω· ἐσχέουσι δὲ εἰς λάκκον ὀρωρυγμένον ἀγγοῦ τῆς λίμνης· ἐπεὶ δὲ ἀθροίσωσι συχὴν οὕτως εἰς τοὺς ἀμφορέας ἐκ τοῦ λάκκου καταχέουσι· ὅτι δ' ἂν ἐσπέσῃ εἰς τὴν λίμνην, ὑπὸ γῆν ἰόν,

ἀναφάνεται ἐν τῇ θαλάσῃ, ἢ δὲ ἀπέχει ὡς τέσσαρα στάδια ἀπὸ τῆς λίμνης».

«Ἡ ὑπὸ τοῦ Ἡροδότου καὶ τῶν ἄλλων ἀναφερομένη πισσοσφάλτος, λέγει ὁ Ἰακ. Ρ. Ραγκαβῆς ἐν τοῖς Ἑλληνικοῖς αὐτοῦ (τομ. 3 σελ. 771), ὑπάρχει καὶ ἤδη· αἱ λίμναι αὐτῆς εἰσὶ κατὰ τὸ νοτιοδυτικὸν τῆς νήσου παρὰ τὸ χωρίον Χέρι, ἐν μικρῷ πεδίῳ πρὸς μὲν τὴν θάλασσαν ἀναπεπταμένῳ, κατὰ δὲ τὰ λοιπὰ μέρη περικυκλουμένῳ ὑπὸ ἡμικυκλίων λόφων, καὶ ἀπέχουσιν ὡς πέντε ὥρας ἀπὸ τῆς πόλεως Ζακύνθου, ἀπὸ δὲ τῆς θαλάσσης σχεδὸν ἡμίσειαν ὥραν, ἂν καὶ ὁ Ἡρόδοτος λέγῃ τὴν ἀπόστασιν ταύτην μόνον 4 σταδίων = 12 λεπτῶν. Ἡ μεγίστη τῶν λιμνῶν, ἡ παρέχουσα τὴν μεγίστην ποσότητα τῆς ὕλης ταύτης, εἶναι καὶ ἡ μᾶλλον προσεγγίζουσα τῇ θαλάσῃ· ἡ διάμετρος αὐτῆς δὲν ὑπερβαίνει τοὺς πέντε πόδας, οὐδὲ τὸ βάθος αὐτῆς τοὺς τρεῖς, ὅπερ ἀντιβαίνει ταῖς ὑπὸ τοῦ Ἡροδότου λεγομένοις. Ἐν ἀποστάσει δὲ ὅσον 80 σταδίων ὀργυῶν ἀπὸ τοῦ αἰγιαλοῦ τῆς θαλάσσης ὑπάρχει τόπος, ὃς φαίνεται συνᾶδων κατὰ πάντα τῇ ἐκθέσει τοῦ ρηθέντος συγγραφέως· ὁ τόπος οὗτος περιέχεται ἐντὸς λειψάνων τείχους ἀρχαίου, ἔχοντος ποτέ, ὡς φαίνεται, σχῆμα κυκλοτερὲς καὶ περίπου 70 ποδῶν διάμετρον· εἶναι δὲ ἤδη ὁ τόπος κατὰ τὸ πλεῖστον ἐμπερραγμένον ὑπὸ χώματος· ἀλλ' ἐν αὐτῷ εἰσὶ τρεῖς ἢ τέσσαρες ὀπαὶ ἰκανοῦ βάθους, καὶ ἐντὸς αὐτῶν ἡ γῆ κινεῖται καὶ τρέμει μᾶλλον ἢ πλησίον τῆς μεγάλης λίμνης. Ἐκ τούτων πάντων ἐξάγεται, ὅτι ὁ τόπος οὗτος εἶναι κυρίως ἢ ὑπὸ τοῦ Ἡροδότου μνημονευομένη λίμνη, καὶ ὅτι ἡ γῆ κατὰ τοῦτο τὸ μέρος εἶναι κοίλη καὶ ἐπομένως καθίσταται πιθανὴ ἢ μετὰ τῆς θαλάσσης ὑπόγειος κοινωνία, περὶ ἧς ὁμιλεῖ ὁ Ἡρόδοτος. Καὶ τινόντι ἐν γαλήνῃ φαίνονται μέχρις ἰκανῆς ἀποστάσεως ἀπὸ τοῦ αἰγιαλοῦ οἱ διάφοροι χρωματισμοὶ τῆς πισσοσφάλτου. Αἱ λίμναι ἀπέχουσι 200 βήματα ἀπ' ἀλλήλων· φαίνεται δὲ ὅτι ἔχουσι τὰς πηγὰς ἐκ τοῦ πλησιοχώρου ψαμμίνου λόφου. Παρὰ τὰς μεγάλας λίμνας εἰσὶν ἔτι δύο ἢ τρεῖς ἐλάσσονες· πᾶσαι δ' αὐταὶ πληροῦνται κατ' Ἀπρίλιον, καὶ ἐπὶ τοῦ κα-

θαρού ὕδατος φαίνεται ἐπιπλέουσα ὕλη κυανόχρους, τῆς πυκνότητος τοῦ ρευστοῦ μέλιτος καὶ ἀποφέρουσα βαρεῖαν ἀσφαλτώδη ὁσμὴν. Ἀνερχομένη δὲ ἡ πισσάσφαλτος ἐπὶ τῆς ἐπιφανείας κατὰ μεγάλης φυσαλίδας καὶ ἐξατμιζομένη καθιστᾷ τὸν πέριξ ἀέρα νοσώδη· ἡ δ' ἐπιφάνεια τοῦ ὕδατος βάπτεται βαθέως ἐκ τοῦ χρώματος τῆς ἀσφαλτώδους αὐτῆς ὕλης. Συλλέγουσι δὲ δι' ἀντλιῶν τὴν πισσάσφαλτον, ἥς ἡ κατ' ἔτος ποσότης εἶναι 80—100 ἀσκῶν, 150 λιτρῶν ἑκάστου. Θεωροῦντες δὲ ὅτι ἡ συλλογὴ τῆς πισσασφάλτου ἐνεργεῖται ἤδη οὐχὶ ὡς ἐπὶ τοῦ Ἡροδότου διὰ τοῦ ἐπιπόνου μέσου τῶν κλάδων τῆς μυρσίνης, ἀλλ' ἀπλῶς δι' ἀντλίας, καὶ ὅτι αἱ ἐνεστῶσαι λίμναι ἀπέχουσι πολὺ πλεόν τῶν ἀκτῶν τῆς θαλάσσης τοῦ ὅσου λέγει ὁ Ἡρόδοτος, καὶ ὅτι προσέτι μεγάλη εἶναι ἡ διαφορὰ μεταξὺ τῶν τότε καὶ τῶν νῦν διαμέτρων, δυνάμεθα εἰκότως νὰ ὑπονοήσωμεν, ὅτι συνέβη μεταβολὴ περὶ τὴν φύσιν τοῦ τόπου, προσελθοῦσα πιθανῶς ἐκ συνεχῶν σεισμῶν, οἷς ἡ νῆσος μεγάλως ὑπόκειται, καὶ ἐκ τῆς ὑπογείου ἐξάψεως, καὶ ὅτι αἱ τότε μὲν λίμναι ἐνεφράχθησαν, ἠνεώχθησαν δὲ ἤδη ἕτεραι ἀντ' ἐκείνων.»

ΧΡΥΣΟΣ ΚΑΙ ΑΡΓΥΡΟΣ

Ἡ ἱστορία τῶν πολυτίμων μετάλλων δύναται νὰ θεωρηθῆ ὡς μία τῶν σημαντικωτέρων σελίδων τοῦ βίου τῆς ἀνθρωπότητος. Δὲν ὑπάρχει μεταβολὴ εἰς τὰς τύχας αὐτῆς, ἐν τῇ ὁποίᾳ ὁ χρυσοὺς καὶ ὁ ἄργυρος δὲν ἀπετέλεσαν ἐν τῶν κυριωτέρων ἐλατηρίων. Διάφοροι ὑπολογισμοί, κατὰ τὸ μᾶλλον καὶ ἥττον πιθανοί, ἀναβιβάζουσι τὸ ἐκ τῶν καταστροφῶν τῆς ἀρχαιότητος εἰς τὰ τέλη τοῦ 15 αἰῶνος μ. Χ. περισπῶθεν ἄθροισμα πολυτίμων μετάλλων εἰς ἓν διλιούνιον δραχμῶν. Μετὰ τὴν ἀνακάλυψιν τῆς Ἀμερικῆς, τὰ μεταλλεῖα τοῦ νέου κόσμου ἔρριψαν τσαῦτα ποσὰ εἰς τὴν παγκόσμιον ἀγορὰν, ὥστε οὐδεμίαν πλέον σύγκρισιν εἶναι δυνατὴν. Εἰς 88

διλιούνια δραχμῶν ἀναβιβάζεται τὸ ἄθροισμα τῶν ποσῶν τούτων, ἐν οἷς 39 εἰς χρυσοὺς καὶ 49 εἰς ἄργυρον.

Ἐν τοῖς ὑπολογισμοῖς τούτοις λαμβάνεται ὡς βᾶσις ἡ ἀξία, τὴν ὁποίαν κατὰ τὰς διαφόρους ἐποχὰς ἔχουσι τὰ πολυτίμα μέταλλα ὡς ἐμπόρευμα. Ἴδου πῶς, κατὰ μέσον ὄρον, ἔχει εἰς ἑκατομμύρια δραχμῶν ἡ ἐνιαυσία παραγωγὴ ὁμοῦ τοῦ χρυσοῦ καὶ τοῦ ἀργύρου, τιθεμένης ἐν παρενθέσει τῆς ἀναλογίας εἰς τὴν διατελεῖ ὁ ἄργυρος πρὸς τὸν χρυσοῦν: εἰς 35 $\frac{1}{2}$, (ἄργ. 43 ο/ο) ἀπὸ τοῦ 1492—1520, εἰς 149 (ἄργ. 76 ο/ο) ἀπὸ τοῦ 1581—1600, εἰς 117 (ἄργ. 71 ο/ο) ἀπὸ τοῦ 1681—1700, εἰς 265 (ἄργ. 60 ο/ο) ἀπὸ τοῦ 1781—1800, εἰς 262 (ἄργ. 76 ο/ο) ἀπὸ τοῦ 1801—10, εἰς 162 ἀπὸ τοῦ 1811—20, εἰς 151 ἀπὸ τοῦ 1821—30, εἰς 203 (ἄργ. 65 ο/ο) ἀπὸ τοῦ 1831—40, εἰς 363 (ἄργ. 47 ο/ο) ἀπὸ τοῦ 1841—50, εἰς 903 (ἄργ. 22 ο/ο) ἀπὸ τοῦ 1851—60, εἰς 937 ἀπὸ τοῦ 1861—70, εἰς 1,058 (ἄργ. 43 ο/ο) ἀπὸ τοῦ 1871—80, εἰς 1,056 (ἄργ. 51 ο/ο) ἀπὸ τοῦ 1881—85. Ἡ ἀναλογία τῆς παραγωγῆς τοῦ ἀργύρου πρὸς τὴν τοῦ χρυσοῦ, κατὰ τὴν τελευταίαν πενταετίαν, εἶναι ἀνωτέρα ὑπὸ τὴν ἔποψιν τῆς ἀξίας τῶν παραχθέντων ἐν τοῖς μεταλλεῖσι ποσῶν. Κατὰ τὰς δημοσιεύσεις τῆς διευθύνσεως τοῦ νομισματοκοπείου τῶν Ἠνωμένων Πολιτειῶν τῆς Ἀμερικῆς, ὑπὸ τὴν ἔποψιν τοῦ βάρους, ἐν τῇ τριετίᾳ 1881—83, ἡ παραγωγὴ τοῦ μὲν χρυσοῦ ὑπολογίζεται εἰς 444,000 χιλιόγραμμα, ἤτοι ἐνιαυσίως κατὰ μέσον ὄρον εἰς 148,000, τοῦ δὲ ἀργύρου εἰς 7,852,000 χιλιόγραμμα, ἤτοι ἐνιαυσίως κατὰ μέσον ὄρον εἰς 2,617,000.

Ἐὰν ἐπὶ τῆς γενικῆς ταύτης καταστάσεως τῶν πολυτίμων μετάλλων ἐπιθεωρήσωμεν τὴν κίνησιν αὐτῶν ἐν τῇ κατ' ἐξοχὴν παγκοσμίῳ ἀγορᾷ των, πληροφοροῦμεθα ἐκ τῆς ἐπετείου ἐγκυκλίου τοῦ καταστήματος Mocatta Goldsmith, ὅτι ἐν Ἀγγλίᾳ κατὰ τὴν ἑπταετίαν 1880—86 εἰσήχθη εἰς τεμάχια καὶ νομίσματα χρυσοὺς μὲν ἀξίας 78,430,000 λιρῶν στερλινῶν, ἄργυρος δὲ 57,450,000. Ὅσον ἀφορᾷ τὴν ἐκ τῆς Ἀγγλίας ἐξαγωγὴν τῶν αὐτῶν μετάλλων ἐν τῇ αὐτῇ

περιόδῳ, ὃ μὲν χρυσὸς ἀναγράφεται εἰς 82,360,000, ὃ δὲ ἄργυρος εἰς 58,415,000. Τοιοῦτοτρόπως ἡ σχετιζομένη πρὸς τὴν Ἀγγλίαν κίνησις τῶν πολυτίμων μετάλλων, ἀπὸ τοῦ 1880—86, εἰς εἰσαγωγὴν καὶ ἐξαγωγὴν ὁμοῦ, ἀναβαίνει εἰς 276,655,000 λ. στ. ἤτοι εἰς 7,716,375,000 δραχμάς. Ἡ καθ' ἕκαστον ἔτος τῆς περιόδου τρύτης εἰς ἑκατομ. λ. στ. κινήσις αὕτη τῶν πολυτίμων μετάλλων ἐν τῇ ἀγγλικῇ ἀγορᾷ ἔχει ὡς ἐξῆς:

Χρυσός: *Εἰσαγωγή* τῷ 1880 λ. στ. 9,000,000, τῷ 1881 λ. στ. 10,000,000, τῷ 1882 λ. στ. 14,350,000, τῷ 1883 λ. στ. 7,700,000, τῷ 1884 λ. στ. 10,870,000, τῷ 1885 λ. στ. 13,450,000, τῷ 1886 λ. στ. 13,060,000. *Ἐξαγωγή* τῷ 1880 λ. στ. 11,500,000, τῷ 1881 λ. στ. 15,500,000, τῷ 1882 λ. στ. 12,100,000, τῷ 1883 λ. στ. 6,525,000, τῷ 1884 λ. στ. 11,725,000, τῷ 1885 λ. στ. 11,500,000. — **Ἄργυρος:** *Εἰσαγωγή* τῷ 1880 λ. στ. 6,500,000, τῷ 1881 λ. στ. 6,700,000, τῷ 1882 λ. στ. 9,100,000, τῷ 1883 λ. στ. 9,300,000, τῷ 1884 λ. στ. 9,535,000, τῷ 1885 λ. στ. 9,300,000, τῷ 1886 λ. στ. 7,015,000. *Ἐξαγωγή* τῷ 1880 λ. στ. 7,250,000, τῷ 1881 λ. στ. 7,000,000, τῷ 1882, λ. στ. 8,950,000, τῷ 1883 λ. στ. 8,700,000, τῷ 1884 λ. στ. 9,720,000, τῷ 1885 λ. στ. 9,600,000, τῷ 1886 λ. στ. 7,195,000. — Ἐν γένει ἐν τῇ ἐν λόγῳ ἐπιτακτικῇ ἢ ἐξαγωγῇ ὑπερέβησε τῆς εἰσαγωγῆς ἐπὶ μὲν τοῦ χρυσοῦ κατὰ 3,930,000 λ. στ. ἐπὶ δὲ τοῦ ἀργύρου κατὰ 955,000 λ. στ. ἤτοι ὁμοῦ ἐπ' ἀμφοτέρων κατὰ 4,885,000 λ. στ. ἤτοι 122,125,000 δρ.

ΝΗΜΑΤΟΥΡΓΙΑ ΚΑΙ ΥΦΑΝΤΟΥΡΓΙΑ ΕΝ ΑΓΓΛΙΑ

Ἐν Ἀγγλίᾳ ὅλα τὰ ἐργοστάσια τῆς μεγάλης περὶ τὴν νηματουργίαν καὶ ὑφαντικὴν βιομηχανίας διατελοῦσιν ὑπὸ κανονικὴν δυνάμει ἐιδικῶν νόμων ἐπιτήρησιν, ἧτις περιορι-

κῶς συγκεντρώνει ἐνώπιον τοῦ κοινοβουλίου ἐκθέσεις πλήρεις πολυτίμων πληροφοριῶν περὶ τῆς καταστάσεως τῆς ἐθνικῆς βιομηχανίας. Διὰ τὴν Ἑλλάδα τοιαύτη ἐργασία τῆς πολιτείας περιμένεται ἐκ μόνης τῆς προσδοκωμένης ἐξελίξεως αὐτῆς. Οὐδὲν ἐν τούτοις ἐμποδίζει, ἵνα σχετικῶς πρὸς τὸν ἀνισον συναγωνισμόν, τοῦ ὁποίου τὰς συνετείας ὑφίσταται ἡ νεαρὰ ἡμῶν νηματουργικὴ καὶ ὑφαντικὴ βιομηχανία, ἐπισκοπήσωμεν τὰς ὁποίας αὕτη ἀντιμετωπίζει βιομηχανικῶς δυνάμεις τοῦ ἠνωμένου βασιλείου τῆς Μεγάλης Βρετανίας.

ὑπὸ τὴν ἐποψιν τῶν ἀριθμῶν τῶν εἰς τὴν νηματουργικὴν ἐν γένει καὶ ὑφαντικὴν βιομηχανίαν ἀσχολουμένων ἐργατῶν, ἀναριθμῶνται οὗτοι εἰς 936,447, ἐξ ὧν 759,973 ἐν τῇ κυρίως Ἀγγλίᾳ, 110,139 ἐν Σκωτίᾳ καὶ 66,335 ἐν Ἴρλανδίᾳ. Ἰδοὺ πῶς ἐν τῇ κυρίως Ἀγγλίᾳ διαμοιράζονται οἱ ἐργάται οὗτοι κατὰ γένη καὶ κατὰ τοὺς διαφόρους κλάδους τῆς ἐν λόγῳ βιομηχανίας καθὼς καὶ πρὸς τούτοις τὰ ἐργοστάσια καὶ τὰ ὄργανα αὐτῶν:

Βάμβαξ. Νηματουργία: 1048 ἐργοστάσια, 30,000,000 ἄτρακτοι καὶ 143,822 ἐργάται, ἐξ ὧν 69,229 ἄρρενες καὶ 74,523 θήλειαι. **Υφαντουργία:** 797 ἐργοστάσια, 264,873 ἐργαλεῖα καὶ 124,337 ἐργάται, ἐξ ὧν 44,999 ἄρρενες καὶ 79,338 θήλειαι. **Νηματοῦφαντουργία:** 495 ἐργοστάσια νήθοντα καὶ ὑφάνοντα ὁμοῦ, 13,000,000 ἄτρακτοι, 263,892 ἐργαλεῖα καὶ 192,789 ἐργάται, ἐξ ὧν 73,682 ἄρρενες καὶ 119,107 θήλειαι. Ἐπὶ τῆς ὅλης βαμβακουργίας ἢ Σκωτίας ἀριθμεῖ 37,16' ἐργάτας καὶ ἡ Ἴρλανδία 1248.

Ἐρις. Νηματουργία: 388 ἐργοστάσια, 400,000 ἄτρακτοι καὶ 8,082 ἐργάται, ἐξ ὧν 4,881 ἄρρενες καὶ 3,201 θήλειαι. **Υφαντουργία:** 77 ἐργοστάσια, 3,930 ἐργαλεῖα καὶ 4,307 ἐργάται. **Νηματοῦφαντουργία:** 743 ἐργοστάσια νήθοντα καὶ ὑφάνοντα ὁμοῦ, 2,000,000 ἄτρακτοι καὶ 85,773 ἐργάται, ἐξ ὧν 39,940 ἄρρενες καὶ 45,833 θήλειαι. Εἰς τοὺς καθόλου ἀριθμοὺς τούτους τῆς ἐπιουργίας δεόν νὰ προστεθῶσι καὶ οἱ σχετικοὶ πρὸς τὸν ἰδιαίτερον κλάδον αὐτῆς, τὸν ὁποῖον ἀποτελοῦσι τὰ ἐργοστάσια τῶν Worsted, τὰ

ὅποια ὑπολογίζονται ἐν νηματουργίᾳ, ὑφαντουργίᾳ καὶ νηματοῦφαντουργίᾳ εἰς 697, περιέχοντα 2,700,000 ἀτράκτους, 78,477 ἐργαλεῖα καὶ 132,549 ἐργάτας, ἐξ ὧν 53,697 ἄρρενες καὶ 78,852 θήλειαι. Ἐπὶ τῆς ὅλης ἐπιουργίας ἡ Σκωτία ἀριθμεῖ 33,025 ἐργάτας καὶ ἡ Ἰρλανδία 3,338.

Λίνον. Νηματουργία, ὑφαντουργία καὶ νηματοῦφαντουργία· 70 ἐργοστάσια, 140,000 ἀτράκτοι, 4061 ἐργαλεῖα καὶ 11,002 ἐργάται, ἐξ ὧν 3,563 ἄρρενες καὶ 7,439 θήλειαι. Ἡ Σκωτία ἔχει 152 ἐργοστάσια, 243,000 ἀτράκτους, 21,626 ἐργαλεῖα καὶ 39,086 ἐργάτας, ἐξ ὧν 11,044 ἄρρενες καὶ 28,042 θήλειαι. Ἡ Ἰρλανδία διατελεῖ εἰς μείζονα ἔτι ἀνάπτυξιν, διότι ἔχει 166 ἐργοστάσια, 836,000 ἀτράκτους, 21,954 ἐργαλεῖα καὶ 61,749 ἐργάτας, ἐξ ὧν 18,369 ἄρρενες καὶ 43,380 θήλειαι.

Μέταξα. Τὰ ἐργοστάσια, ἐν οἷς νήθεται καὶ ὑφαίνεται ἡ μέταξα, ὑπολογίζονται εἰς 681 μετὰ 88,104 ἀτράκτων, 11,966 ἐργαλείων καὶ 42,134 ἐργατῶν. Ἡ Σκωτία ἔχει μόνον 861 ἐργάτας καὶ ἡ Ἰρλανδία οὐδένα.

M.

ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΙΣ ΚΑΙ ΦΟΡΟΛΟΓΙΑ ΤΟΥ ΚΑΦΦΕ

Ἡ ἐνιαυσία ἐν Εὐρώπῃ κατανάλωσις τοῦ καφφέ, κατὰ τὴν πενταετίαν 1880—84, ὑπολογίζεται κλιμακῆδόν εἰς τόνους (=1,000 χιλιόγραμμα) ὡς ἐξῆς καθ' ἑκάστην ἐπικράτειαν: Γερμανία 106,157, Γαλλία 64,189, Ὀλλανδία 38,857, Αὐστροουγγαρία 34,863, Βέλγιον 24,999, Ἀγγλία 14,400, Ἰταλία 14,106, Σουηδία 12,844, Ἑλβετία 9,307, Ρωσσία 7,622, Νορβηγία 7,140, Δανία 5,502, Ἰσπανία 3,300, Πορτογαλλία 2,157, Ρουμανία 1,000. Ἡ κλίμαξ αὕτη τροποποιεῖται ὡς ἐξῆς ὑπὸ τὴν ἐποψιν τῆς κατὰ μέσον ὄρον ὑφ' ἑκάστου κατοικοῦ τῶν ζῶν ἐπικρατειῶν κατανάλωσεως τοῦ καφφέ: Ὀλλανδία 9,18 χιλιόγραμμα,

Βέλγιον 4,48, Νορβηγία 3,72, Ἑλβετία 3,25, Σουηδία 2,79, Δανία 2,72, Γερμανία 2,31, Γαλλία 1,73, Αὐστροουγγαρία 0,91, Πορτογαλλία 0,54, Ἰταλία 0,49, Ἀγγλία 0,41, Ρουμανία 0,19, Ἰσπανία 0,19, Ρωσσία 0,09. Τὴν ὑψηλοτέραν βαθμίδα κατέχει ἡ Ὀλλανδία καὶ τὴν κατωτέραν ἡ Ρωσσία. Ἡ κατὰ μέσον ὄρον παρ' ἑκάστου κατοικοῦ τῆς Εὐρώπης κατανάλωσις τοῦ καφφέ ὑπολογίζεται εἰς ἐν χιλιόγραμμα περίπου.

Ἐὰν ἐπὶ τῆς βάσεως τοῦ μέσου τούτου ὄρου ὑπολογίσωμεν τὴν κατανάλωσιν τοῦ καφφέ ἐν Ἑλλάδι (2,067,000 κάτοικοι), παρατηροῦμεν ὅτι τὸ ποσὸν αὐτῆς ἀναβαίνει εἰς δύο περίπου ἑκατομμύρια χιλιόγραμμων κατ' ἔτος. Τίνα φόρον πληρώνει ἡ κατανάλωσις αὕτη εἰς τὸ κράτος; Κατὰ τὸν ὀρίζοντα τὸ νέον τελωνιακὸν δασμολόγιον νόμον τῆς 18 ἀπριλίου 1887 (συμφώνως πρὸς τὸν προηγούμενον τῆς 26 νοεμβρίου 1885) τὸ εἰσαγωγικὸν τέλος τοῦ καφφέ ὄρισθη παρ' ἡμῶν εἰς 80 λεπτὰ κατ' ὄκλαν, ἐπομένως ἰσοδυναμοῦντων τῶν εἰρημένων δύο ἑκατομμυρίων χιλιόγραμμων πρὸς 1,560,000 ὀκάδας, τὸ ποσὸν ὑπερ ὃ καφφέ δέον νὰ εἰσαγάγῃ ἐν τῷ δημοσίῳ ταμείῳ ἀναβαίνει εἰς 1,248,000 δρχ. Ἐν τούτοις ἐκτὸς τοῦ γενικοῦ καθ' ἅπασαν τὴν Εὐρώπην μέσου ὄρου τῆς καταναλώσεως τοῦ καφφέ, ὑπάρχει καὶ ἕτερος μέσος ὄρος ὃ κατὰ τὴν Ἀγγλίαν καὶ Ἰταλίαν ἀναβιβάζομενος εἰς ἡμισυ χιλιόγραμμα καθ' ἑκάστον κάτοικον αὐτῶν. Ἐὰν ἐπὶ τῆς βάσει τοῦ μερικοῦ τούτου μέσου ὄρου ὑπολογίσωμεν τὴν ἐν Ἑλλάδι κατανάλωσιν τοῦ καφφέ, ἀναβαίνει αὕτη εἰς 780,000 ὀκ. ἐνιαυσίως, ἐξ ὧν δέον, κατὰ τὴν ἐκτεθεισαν τελωνιακὴν δασμολογίαν, νὰ πορισθῇ τὸ κράτος 624,000 δρ. Μεταξὺ τῶν δύο τούτων ὀρίων τῆς καταναλωτικῆς καὶ φορολογικῆς ἐπόψεως τοῦ καφφέ, ἀπόκειται εἰς τὴν τελωνιακὴν ἐφαρμογὴν, ἵνα βεβαιώσῃ πρὸς ποῖον μᾶλλον ἀποκλίνει ἡ Ἑλλάς.

Ἡ φορολογία τοῦ καφφέ ἐν Ἑλλάδι ἐδιπλασιάσθη σχεδὸν κατὰ τὴν τελευταίαν δεκαετίαν. Συνέπεια τῆς γενικῆς τάσεως, ὑπὸ τὴν ὁποίαν διατελεῖ ἡ Ἑλλάς νὰ φορολογηθῇ ἐπὶ

μᾶλλον καὶ μᾶλλον. Ὑπάρχει δὲ καὶ περαιτέρω ἔτι στάδιον εἰς τὴν ἀνάπτυξιν τῆς τάσεως ταύτης, διότι ἐὰν φορολογηται ὁ καφφὲς ἐν Βελγίῳ κατὰ 13 λεπτά τὸ χιλιόγραμμα, φορολογεῖται ὅμως ἐν Ἰταλίᾳ διὰ δρχ. 1,40 καὶ ἐν Γαλλίᾳ διὰ δρ. 1,50. Ἀνεξαρτήτως τοῦ ζητήματος τῆς καταρτίσεως ἐν Ἰταλίᾳ μεγάλης εἰς πληθυσμὸν δεκάδων ἑκατομμυρίων ἐπικρατείας, καθὼς καὶ τῆς διεξκωγῆς ἐν Γαλλίᾳ τοῦ γιγαντώδους πολέμου τοῦ 1870, θέματα ἐπὶ τῶν ὁποίων ἀπαιτοῦνται αἱ μέγιστα τῶν ἐκτάκτων δαπανῶν, ὅσον ἀφορᾷ τὴν Ἑλλάδα ἐκκρεμές εἶναι τὸ ζήτημα τί ἔπραξεν ἡ δικοῦσα ἐν αὐτῇ σχολῇ, ἵνα ἐν γένει πρὸς τοιοῦτους φορολογικούς πολλαπλασιασμούς σταθερῶς ἀποβλέπη. Μήπως ὁ πῖθος τῆς εἶναι τρυπημένος, ὥστε καὶ φορολόγοι καὶ φορολογούμενοι ἐξίσου ματαιοπονοῦσιν;

Ἴνα περιορισθῶμεν εἰς τὴν φορολογίαν τοῦ καφφέ, ἡ ὕψωσις αὐτῆς μικροτέραν ἔχει σημασίαν διὰ τὰς χώρας ἐκεῖνας, αἵτινες ἀπ' εὐθείας προμηθεύονται τὸ προϊόν ταῦτο ἐκ τῶν τόπων τῆς παραγωγῆς. Κατὰ τὸ ἔτος 1886 ὑπῆρξε τοσαύτη ἀφθονία παραγωγῆς τοῦ καφφέ ἐν Βρασιλίᾳ, ὥστε κατέπεσεν ἡ τιμὴ τῶν πρώτων πωλήσεων αὐτοῦ καὶ δὴ εἰς τοιοῦτον βαθμὸν, ὥστε ἠδύναντο οἱ φορολόγοι τῆς Εὐρώπης νὰ ἐξασκίησιν τὴν τέχνην των, χωρὶς οἱ καταναλωταί, ὑπὸ τὸ κράτος τῶν προτέρων συνθηθειῶν των, νὰ τὸ αἰσθανθῶσιν. Ὅσον δὲ ἀφορᾷ τὸ ἐμπόριον, ἀδύνατον εἶναι ἡ αἰφνιδικὰ καὶ ὀσημέραι προτιοῦσα ἀνάπτυξις τῆς φορολογίας τῶν διαφόρων εἰδῶν αὐτοῦ, νὰ μὴ ἐξασκίη κρίσιμον ἐπίρροην ἐπὶ τοῦ κύκλου τῶν ἐπιχειρήσεών του.

Τοιοιουτρόπως ἔρχεται εἰς τὸ μέσον ἡ ἰδέα τῆς ἁρμονίας, ἣτις πρέπει νὰ διέπῃ τὸ ὅλον μεταξὺ τῶν συμφερόντων τοῦ καταναλωτοῦ, τῶν συμφερόντων τοῦ ἐμπορίου καὶ τῶν συμφερόντων τοῦ δημοσίου θησαυροῦ, ὅστις δὲν πρέπει νὰ ὠθη τοὺς ἐρχομένους εἰς σχέσεις μετ' αὐτοῦ εἰς τὴν ὀλισθηρὰν καὶ ποικιλόχρωμον ὁδὸν τῆς δολερᾶς κερδοσκοπίας.

ΛΑΪΚΑΙ ΕΤΑΙΡΙΑΙ ΕΝ ΓΕΡΜΑΝΙΑ

ὑποβίτομεν ὅτι αἱ λαϊκῆς ἐταιρίαι τῆς Ἑλλάδος θέλουσι μετὰ ἰδιαιτέρου διαφέροντος ἀναγνώσει τὰς ἐπομένους ἐκ τοῦ συστήματος Schulze-Delitsch πληροφορίας περὶ τῶν λαϊκῶν ἐταιριῶν τῆς Γερμανίας. Ὁ ἀριθμὸς αὐτῶν ἀπὸ 3,688 ἐν ἔτει 1883 ἀνέβη εἰς 3,822 τῷ 1884· αὐξήσις κατὰ 134 ἐντὸς ἐνὸς ἔτους. Ἐκ τῶν 3,822 ἐταιριῶν 1,965 ἦσαν πιστωτικαί, 678 καταναλωτικαί, 47 ἀσφαλιστικαί, 33 οἰκοδομικαί, 139 βιομηχανικαί, 354 γεωργικαί ἐπὶ κοινῇ ἀγορᾷ τῶν πρώτων ὑλῶν, ὡς σπόρων, λιπαρμάτων κλπ. 172 κοινῆς χρήσεως γεωργικῶν μηχανῶν, ἐργαλείων κλπ. 64 κοινῆς ἀποθηκεύσεως, ἐξ ὧν 59 διὰ τὴν βιομηχανίαν καὶ 5 διὰ τὴν γεωργίαν, 370 παραγωγικαί ἐξ ὧν 226 ἐν τῇ γεωργίᾳ (φυτοκομία, τυροκομία κλπ.) καὶ 144 ἐν τῇ βιομηχανίᾳ. Εἰς 1,500,000 ὑπολογίζονται τὰ μέλη τῶν ἐταιριῶν τούτων, ὁ κύκλος τῶν ἐργασιῶν αὐτῶν συνεποσώθη εἰς 3,750,000,000 δρχμᾶς, τὰ κεφάλαια τῆς ἐνεργείας των ἀνέβησαν εἰς 1,000,000,000 δρ., ἐξ ὧν 375 ἦσαν ἴδια τῶν ἐταιριῶν καὶ 625 ἐπρομηθεύθησαν αὐταὶ διὰ δανείων.

Ἐπὶ 802 ἐταιριῶν τοῦ λαοῦ ἐν Γερμανίᾳ ἐξηκριβώθη, ὅτι ἐκ τῶν 300,452 μελῶν των 30.2 τοῖς ο/ο ἦσαν τεχνῆται, ἐργαζόμενοι μόνον ἢ μετὰ τινων ἐργατῶν, 25.2 τοῖς ο/ο γεωργοί, 11.1 τοῖς ο/ο ἀπλοὶ ἐργάται, 9.7 τοῖς ο/ο ἔμποροι, 7.8 τοῖς ο/ο εἰσοδηματῆται, συνταξιούχοι κλπ. καὶ 6.7 τοῖς ο/ο ἰατροί, ὑπάλληλοι κλπ.

Ἐπὶ 879 πιστωτικῶν ἐταιριῶν, ἧτοι τραπεζῶν τοῦ λαοῦ, ἐν γένει ἡ κατάστασις αὐτῶν ἐξηκριβώθη ὡς ἑξῆς: Τὰ μέλη αὐτῶν ὑπελογίσθησαν εἰς 451,779, τὰ ποσὰ ἄτινα αἱ ἐταιρίαι ἐδάνεισαν εἰς τὰ μέλη των ἀνέβησαν ἐντὸς τοῦ ἔτους εἰς 1,896,190,772 δρ. ἧτοι κατὰ μέσον ὄρον εἰς 4,197 πρὸς ἕκαστον συνέταιρον, τὰ ἐν ἐνεργείᾳ κεφάλαια τῶν τραπεζῶν τούτων συνεποσώθησαν εἰς δρ. 649,606,905. ἐξ ὧν 158,148,732 ἦσαν ἴδια τῶν ἐταιριῶν καὶ 491,458,173 ἐ-

προμηθεύθησαν αὐταὶ ἐκ τῶν εἰς τὰ ταμεία των καταθέσεων καὶ ἐκ δανείων, τὰ ἔξοδα τῆς διοικήσεως των ἀνέβησαν εἰς δρ. 7,004,567, τὰ καθαρὰ κέρδη των εἰς 10,248,580, ἐξ ὧν 7,949,007 διενεμήθησαν εἰς τοὺς μετόχους. Ὁ τόκος καθ' ὃν ἐδάνεισαν αἱ τράπεζαι τὰ μέλη των ἦτο 5.82 τοῖς ο ο καὶ καθ' ὃν αὐταὶ ἐδανείσθησαν παρ' ἄλλων ἦτο 4.5 τοῖς ο/ο.

Ἐπὶ 163 καταναλωτικῶν ἐπιχειρῶν ὑπελογίσθη, ὅτι ὑπῆρχον ἐν αὐταῖς 114,423 μέλη καὶ τὸ ἄθροισμα τῶν μὲν ἐνικουσίων πωλήσεων των ἀνέβη εἰς δρχ. 42,023,952, τῶν δὲ μετοχῶν των εἰς δρ. 3,521,241, τοῦ δὲ ἀποθεματικοῦ των κεφαλαίου εἰς δρ. 2,040,490, τῶν δὲ δανείων των εἰς δρ. 4,204,324, τῶν δὲ χρεῶν των εἰς δρ. 577,710. Τὸ διανεμηθὲν εἰς τοὺς μετόχους μέρισμα, εἴτε λόγῳ τόκου εἴτε ἀναλόγως τῶν ἰδιαιτέρων ἐκάστου συνεταίρου ἀγορῶν, ἀνέβη εἰς δρ. 3,015,457, ἦτοι εἰς 85 τοῖς ο/ο τοῦ κεφαλαίου, ἐκ τῶν ὁποίων 176,062 εἶναι τόκοι καὶ 2,839,395 ἀντιστοιχοῦσιν εἰς τὴν ἐκ τῶν ἀγορῶν ὠφέλειαν, κατὰ τὴν ὁποίαν οἱ ἐργάται ὑπολογίζονται εἰς 53 τοῖς ο/ο, οἱ τεχνῖται εἰς 15.4 τοῖς ο/ο, οἱ ἰατροὶ καὶ ὑπάλληλοι εἰς 10.9 τοῖς ο/ο.

Ὅσον ἀφορᾷ τὴν ἐπικουρίαν τῶν λαϊκῶν τραπεζῶν πρὸς τὴν γεωργίαν, γνωρίζομεν ἐκ τῶν ἐργασιῶν 559 τοιοῦτων τραπεζῶν ἐν ἔτει 1884, ὅτι ἐπὶ 267,009 μελῶν των 67,287 ἦσαν γεωργοὶ κατ' ἐπάγγελμα, ἦτοι 25.2 τοῖς ο/ο, καὶ 40,550 ἦτοι 15.1 τοῖς ο/ο ἠσχολοῦντο ἐκ διαλειμμάτων εἰς τὴν γεωργίαν. Τὸ δανεισθὲν εἰς τοὺς πρώτους ποσὸν ἀνέβη εἰς δρχ. 123,352,617, ἦτοι κατὰ μέσον ὄρον εἰς δρ. 1832 καθ' ἑκάστον συνεταῖρον καὶ ἀντιστοιχεῖ πρὸς 10 τοῖς ο/ο σχετικῶς πρὸς τὸ σύνολον τῶν ὑπὸ τῶν τραπεζῶν τούτων δανεισθέντων κεφαλαίων.

ΠΕΡΙ ΛΑΧΕΙΩΝ

Ἵπῆρξε μία ἑορτὴ ἐν Ρώμῃ εἰς ἀνάμνησιν τῆς εὐτυχοῦς ἐποχῆς τοῦ Κρόνου. Εἶναι τὰ λεγόμενα saturnalia, κατὰ πιθανὴν ἀπομίμησιν τῶν ἐν Ἀθήναις τελουμένων Κρονίων. Δὲν ἦτο ἀπλῶς θρησκευτικὴ ἑορτὴ, ἦτο κοινωνικὴ ἀπόλαυσις τῶν παραδόσεων τῆς χρυσοῦς τοῦ κόσμου ἡλικίας, κατὰ τὴν ὁποίαν οἱ ἄνθρωποι ἀπελάμβανον ἐν εἰρήνῃ τὰ ἀγαθὰ τοῦ οὐρανοῦ καὶ ἡ μεγαλειτέρα ἰσότης ἐπὶ τῆς γῆς ἐβασίλευε. Κατὰ τὴν ἑορτὴν ταύτην, τελουμένην τὸν δεκέμβριον μῆνα ἐκάστου ἔτους, οἱ δούλοι ἔφερον τὸ σύμβολον τῆς ἐλευθερίας, ἀναβαίνοντες εἰς τὴν κοινωνικὴν κλίμακα τῶν κυρίων των, μετεβάλλετο δὲ ἡ πόλις εἰς γενικὸν συμπόσιον, τὸ ὅποιον ἤνοιγον ἀπὸ τὴν ἐσπέραν τῆς προτεραίας οἱ παῖδες, τρέχοντες εἰς τὰς ὁδοὺς καὶ φωνάζοντες «Io saturnalia». Κατ' ἀρχὰς ἡ πανηγυρίς αὕτη διήρκει μίαν ἡμέραν, ἀκολούθως ἐπὶ τῆς αὐτοκρατορίας παρετάθη μέχρις ἑπτὰ. Παραλείπομεν τὸ καταχρηστικὸν μέρος αὐτῆς. Ἡ πρώτη ἔμπνευσις ἦτο ἀξία τῆς ιδέας τῶν πρώτων χρόνων τοῦ ἀνθρωπισμοῦ.

Μεταξὺ τῶν πολλῶν λεπτομερειῶν, τὰς ὁποίας καὶ εἰς τὸ καλὸν καὶ εἰς τὸ κακὸν τὰ ρωμαϊκὰ Κρόνια περιεῖχον, ὑπῆρξε καὶ τὸ λαχεῖον, τὸ ὅποιον ἐντὸς αὐτῶν ὀργανίσθη, συνιστάμενον εἰς γραμμᾶτια διαμοιραζόμενα πρὸς τοὺς λαμβάνοντας μέρος ἐν ταῖς ἑορταῖς καὶ παρέχοντα αὐτοῖς τὸ δικαίωμα νὰ λάθωσι ἀντικειμένον τι εἰς ἐνθύμησιν. Ἐπὶ Αὐγούστου ἡ διασκέδασις αὕτη τῶν ἐν τοῖς Κρονίοις λαχείων ἔλαβε μεγάλην ἀνάπτυξιν, μετεβλήθη δὲ εἰς ἀληθὲς πάθος ἐπὶ Νέρωνος, ὅστις μετεχειρίσθη τὰ λαχεῖα εἰς βᾶρος τοῦ δημοσίου θησαυροῦ πρὸς ἀπόδειξιν μεγαλοπρεποῦς γενναιοδωρίας, διανέμων σημαντικὰ χρηματικὰ ποσὰ πρὸς τοὺς λαμβάνοντας μέρος εἰς τὰς ἑορτὰς τῆς αὐτοκρατορίας. Αὕτη εἶναι ἡ πρώτη τῶν λαχείων ἐμφάνισις, τροποποιηθεῖσα κατόπιν, ἀπὸ γενναϊότητος πρὸς τοὺς πένητας εἰς μέθοδον ἐκ-

μεταλλεύσεως αὐτῶν. Ἡ ἰδέα τοῦ λαχείου, περισθθεῖσα κατὰ τοὺς κατόπιν αἰῶνας ὡς παράδοσις ἐν τῇ ἰταλικῇ χερσονήσῳ, διεδόθη ἀπ' αὐτῆς κατὰ τὸν 16ον αἰῶνα εἰς τὸ πλεῖστον τῆς Εὐρώπης, λαβοῦσα ἐνιαχοῦ τὸν χαρακτῆρα μεγάλης φορολογικῆς μηχανῆς, τὴν ὁποῖαν αἱ κυβερνήσεις ἔθετον εἰς κίνησιν, περισυνάζουσαι τὴν ἔμφυτον κερδοσκοπίαν τοῦ ἀνθρώπου ἀπὸ πληρωμῆς μικρῶν παρ' ἐκάστου ποσῶν, ἐπὶ τῇ προσδοκίᾳ νὰ κερδίσῃ ὁ τυχερὸς μεταξὺ ὄλων τὸν χονδρὸν λαχὸν τὸν ὁποῖον, ἀφοῦ τὸ ταμιευτικὸν τοῦ δημοσίου πνεῦμα ἐλάμβανε τὸ μέρος του, κατεσκεύαζε διὰ τοῦ ὑπολοίπου εἰς συγκίνησιν τῶν ἐπὶ τοῦ κέρδους ἐλπιδων τῶν συνεισφερόντων. Αὐτὸ εἶναι τὸ κυβερνητικὸν λαχεῖον, τὸ ὁποῖον ἀκόμη καὶ σήμερον ἀπαντᾶται ἐνιαχοῦ ὑπὸ τὴν μορφήν τῶν κληρῶν καὶ τῶν βραβείων εἰς δημόσια δάνεια καὶ σχετικὰς δημοσίας ἐπιχειρήσεις.

Παρὰ τῷ ἐπισήμῳ τούτῳ λαχείῳ δὲν ἔπαυσε λειτουργοῦν καὶ τὸ ἰδιωτικὸν λαχεῖον. Ἰνα περιορισθῶμεν εἰς τὰ παρ' ἡμῖν ἰσχύοντα, τὸ ἀπὸ 20 ὀκτωβρίου 1836 διάταγμα ἐπέτρεψεν εἰς τὰς δημοτικάς ἀρχάς, ἐπὶ τῇ ἐγκρίσει μὲν τῆς διοικήσεως νὰ δίδωσιν ἀδείας λαχείου μέχρι δραχμῶν 200, ἐπὶ τῇ ἐγκρίσει δὲ τοῦ ὑπουργείου μέχρι δραχμῶν 1000, δι' ἀνώτερα δὲ ποσὰ ἐπὶ τῇ ἐγκρίσει τοῦ βασιλέως, ὅταν πρόκειται περὶ κοινωφελοῦς σκοποῦ ἢ περὶ τῆς προόδου βιομηχανικοῦ τινος κλάδου. Κατὰ τὸ εἰρημένον διάταγμα τὰ εἰς λαχεῖον ἐκτιθέμενα πράγματα ἔδει προηγουμένως νὰ ἐκτιμηθῶσι καὶ δὲν ἐπετρέπετο νὰ ἐκτεθῶσιν εἰς λαχεῖον ἐπὶ τιμῇ ἀνωτέρᾳ τῆς ἐκτιμήσεως αὐτῶν. Διὰ πᾶσαν ἀδειαν λαχείου ὁ λαμβάνων αὐτὴν ἦτο ὑπόχρεως νὰ πληρώσῃ ἀμέσως εἰς τὸ δημόσιον ταμεῖον ὡς δημοτικὸν εἰσόδημα 5 τοῖς 0/0 φόρον ἐπὶ τῆς ἀξίας τοῦ λαχείου κατὰ τὴν ἐκτίμησιν αὐτοῦ, ἐκτὸς δὲ τούτου ἕκαστος λαχὸς τῶν ἀνω τῶν 200 δραχμῶν ἐκκυβεύσεων ὑπέκειτο εἰς χαρτόσημον 25 λεπτῶν. Πᾶς συσταίνων λαχεῖον ἀνευ ἀδείας τῆς ἀρχῆς ἐτιμωρεῖτο ὑπὸ τοῦ ἀρθροῦ 684 τοῦ ποινικοῦ νόμου διὰ προστίμου ἢ κρατήσεως.

Τὴν κατὰστακιν ταύτην μετέβαλεν ὁ ἐσχάτως ψηφισθεῖς

ΑΧΛ' νόμος τῆς 30 Δεκεμβρίου 1887. Δι' αὐτοῦ ἀπαγορεύεται ἡ σύστασις οἰουδήποτε λαχείου καὶ πᾶσα ἔκθεσις πρὸς πώλησιν ἢ κυκλοφορίᾳ τίτλων ἀναγνωρίσεως δικαιώματος ἢ ἀποδοχῆ ἐράνων ἐπὶ λαχείου συστηθέντος ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ. Ὑπὸ τὴν ἀπαγόρευσιν ταύτην ὑπάγεται ἡ ἔκδοσις, μεταβίβασις ἢ κυκλοφορία οἰουδήποτε τίτλου ἀναγνωρίζοντος ἀμοιβῆς (primes) ἐπιπροσθέτους εἰς ἄλλην ὑποχρέωσιν ἢ πλεονεκτήματα ἐξαρθόμενα ἐκ κληρώσεως ἢ οἰουδήποτε ἄλλου τρόπου ἐκκυβεύσεως. Ἐν τούτοις εἰδικὸς νόμος δύναται νὰ ἐπιτρέψῃ καὶ ἐν τῷ μέλλοντι τὴν σύστασιν λαχείου ἐν Ἑλλάδι καθὼς καὶ τὴν ἔκδοσιν ἢ κυκλοφορίαν τῶν ἀνωτέρω ἐκτεθέντων τίτλων. Ἐξαιροῦνται τὰ λαχεῖα ὑπὲρ τῆς Ἀρχαιολογικῆς Ἐταιρίας, τῶν ὁποίων ὁ κανονισμὸς ἀφῆθη εἰς τὴν ἐκτελεστικὴν ἐξουσίαν διὰ Β. διατάγματος. Ἀπηγορεύθη προσέτι ἡ ἔκδοσις, ἔκθεσις πρὸς πώλησιν, καὶ πᾶσα κυκλοφορία οἰουδήποτε ἰδιωτικοῦ ἐγγράφου μεταβιβάζοντος ἢ καθιστῶντος ὑποχρέωσιν πρὸς μεταβίβασιν δικαιωμάτων ἐπὶ κερδῶν ἢ ἀμοιβῶν, ἐξαρθομένων ἐκ κληρώσεως ἢ οἰουδήποτε ἄλλου τρόπου ἐκκυβεύσεως, ἢ τῶν τίτλων ἐφ' ὧν στηρίζονται δικαιώματα τοιαῦτα. Πᾶσα σύμβασις, κατὰ παραβάσιν τῶν ἀνωτέρω συναφθεῖσα, κηρύσσεται ἀκυρος.

Ἐν περιπτώσει παραβάσεως τῶν ἀπαγορεύσεων τούτων ἐπιβάλλεται χρηματικὴ ποινὴ δραχμῶν 50—300, ἐν ὑποτροπῇ δὲ 300—600, φυλάκισις 2—6 μηνῶν καὶ στέρησις τοῦ ἀδείας τοῦ ἐπικυγέλιματος, ὅπερ ἐξήσκει ὁ παραβάτης ἐπὶ 3—8 μῆνας. Οἱ ὑπὸ ἀπαγόρευσιν διατελοῦντες τίτλοι, ὅπουδὴποτε ἤθελον ἀνακαλυφθῆ, κατάσχονται παρὰ τῆς ἀρμοδίας ἀρχῆς, συντασσομένης παρ' αὐτῆς ἐνώπιον δύο μαρτύρων, ἂν παρευρεθῶσιν τοιοῦτοι, ἐκθέσεως περὶ τῆς κατασχέσεως. Κατάσχονται ἐπίσης τὰ ἀντικείμενα τοῦ λαχείου ἂν ᾧσι κινητὰ, καὶ ἀποστέλλονται πρὸς τὸν εἰσαγγελέα τοῦ πλημμελειοδικείου, ἐν τῇ περιφερείᾳ τοῦ ὁποίου ἐπεβλήθη ἡ κατάσχεσις. Τὸ πλημμελειοδικεῖον τοῦτο εἶναι ἀρμόδιον πρὸς ἐκδίκασιν τῶν ἀνωτέρω ὀρισθειῶν περὶ τὰ λαχεῖα ἀνομημάτων. Ὅσον ἀφορᾷ τὰ ἀντικείμενα τοῦ λα-

χείου, εκποιούνται ταῦτα καὶ πρὸ τῆς ἐκδικάσεως τῆς παραβάσεως, ἐὰν ὑπόκεινται εἰς φθορὰν ἢ ἐπικείται κίνδυνος ἐκ τῆς ἀναβολῆς. Τὰ δὺα τρίτα τοῦ εἰσπραχθησομένου ἀντιτίμου ἀνήκουσιν εἰς τὸ κράτος ὡς δημόσιον ἔσοδον, τοῦ ἑτέρου τρίτου ἀποδιδόμενου εἰς τὸν μνηστήν, ὅστις περιπλέον λαμβάνει καὶ τὸ ἓν τρίτον τῆς χρηματικῆς ποινῆς. Ἐὰν τελεσιδίκως ἀποφασισθῇ, ὅτι δὲν ὑφίσταται παράβασις, τὰ δὲ κατασχεθέντα ἐξεπονήθησαν ἤδη, ἀποδίδεται εἰς τὸν δικαιοῦχον τὸ ληφθὲν ἐκ τῆς ἐκποιήσεως ἀντίτιμον, ἀφαρριζόμενων τῶν διὰ τὴν ἐκποίησην δαπανῶν.

Ὅλαι αἱ ἐναντίκι πρὸς τὰ ἀνωτέρω ἀρχαιότεραι διατάξεις κατηργήθησαν. Ὅσον ὅμως ἀφορᾷ τὰ, συμφώνως πρὸς τὰ πρότερον ἰσχύοντα, συστηθέντα λαχεῖα καὶ τοὺς ἐκδοθέντας ἢ ἐκδοθησομένους ἐπὶ τῇ βάσει προηγουμένων νόμων τίτλους, ἀναγνωρίζοντας ἀμοιβὰς ἐπιπροσθέτους εἰς ἄλλην ὑποχρέωσιν, ἢ πλεονεκτήματα ἐξαρθώμενα ἐκ κληρώσεως ἢ οἰουδήποτε ἄλλου τρόπου ἐκκυθεύσεως, δὲν ὑπάρχοντα ταῦτα εἰς τὰς ἀπαγορευτικὰς διατάξεις τοῦ προκειμένου νόμου. Ἐγείρεται ὅμως τὸ ζήτημα κατὰ πόσον ὁ νόμος οὗτος ἐπέτυχεν εἰς τὸν σκοπὸν αὐτοῦ, εἴτε ἐκ τῆς γενικῆς ἐπόψεως τοῦ θέματός του, εἴτε ἐκ τῶν λεπτομερειῶν τῆς οἰκονομίας αὐτοῦ. Ἐν πολλοῖς φαίνεται ἡμῖν χαλαῖνον τὸ νομικὸν αὐτὸ κατασκευάσμα. Ἴνα μὴ ἐκτανθῶμεν δὲ περισσώτερον, τί ἔχει νὰ εἰπῇ τις περὶ τῆς χρηματικῆς ποινῆς, τὴν ὁποῖαν τὸ κράτος μοιράζει μετὰ τοῦ ιδιώτου, τί περὶ τοῦ συμφέροντος τῆς καταγγελίας καὶ κατασκοπείας, τὸ ὅποιον ρίπτεται ὡς ὑπόκαυμα διαφθορᾶς ἐν τῇ κοινωνικῇ ζωῇ, τί περὶ τοῦ ἀθουμένου ὑπὸ τῆς δικαιοσύνης, ὅταν ἡ ἐκποίησης τῆς περιουσίας αὐτοῦ συντελεσθῇ;

Ἐκεῖνο τὸ ὅποιον προξενεῖ πλείονα ἐντύπωσιν εἶναι ἡ ἀφέλεια, μεθ' ἧς ὁ νομοθέτης, ἀπομακρυνόμενος τοῦ ἠθικοῦ, κοινωνικοῦ καὶ οἰκονομικοῦ ζητήματος, διακηρύττει τὴν διατήρησιν τοῦ λαχείου ἐν ταῖς χερσίν αὐτοῦ. Τί ὑποκρύπτεται ἐν τῇ διακηρύξει ταύτῃ, δὲν θὰ βραδύνη νὰ ἀποδειχθῇ.

P.

ΠΕΡΙ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ

ΓΡΑΜΜΗ ΑΘΗΝΩΝ—ΛΑΡΙΣΣΗΣ—ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

Δὲν ὑπάρχει ἀμφιβολία, ὅτι ἡ τῶν οἰκονομικῶν τοῦ ἡμετέρου κράτους καλλιτέρευσις εἶναι ζήτημα τῆς ἀναπτύξεως τῶν μέσων τῆς παραγωγῆς τῆς χώρας, πρὸς τὴν ὁποῖαν ἀπαραίτητος ἡ ὑπαρξίς καὶ κανονικὴ λειτουργία τῶν μέσων τῆς συγκοινωνίας. Θέλομεν ἐξετάσει τὰ τῶν σιδηροδρόμων καθόλου, καὶ πρὸ πάντων τὰ τοῦ προσφορωτέρου καὶ μᾶλλον συμφέροντος τρόπου, ὅσον ἀφορᾷ τὴν παρὰ τοῦ κράτους ἢ τῶν ἰδιωτικῶν ἐταιριῶν ἐκτέλεσιν καὶ ἐκμετάλλευσιν τῶν ἐπὶ τοσοῦτον προοδευτικῶν καὶ ἐκπολιτιστικῶν σιδηροδρομικῶν ἐπιχειρήσεων ἐν γένει, καὶ τῆς μεγάλης ὑπὸ σκέψιν γραμμῆς Ἀθηνῶν—Λαρίσσης—Θεσσαλονίκης ἰδιαιτέρως.

Τὰ εὐρωπαϊκὰ κράτη ἀνέλαβον κατὰ καιροὺς τὴν ἐκτέλεσιν τῶν διαφόρων καὶ ποικίλων δημοσίου συμφέροντος ἔργων κατὰ διττόν τινα τρόπον: ἢ ἄφησαν πᾶσαν πρωτοβουλίαν εἰς τοὺς ιδιώτας, τὰς ἀρχὰς τοῦ καλουμένου ἀγγλο-σαξωνικοῦ συστήματος ἀκολουθήσαντα, ἢ, τὰς θεωρίας τοῦ ἡπειρωτικοῦ συστήματος προτιμήσαντα, ἐπέβα-ρύνθησαν αὐτὰ ταῦτα μετὰ τὰς δαπάνας τῆς ἐκτελέσεως καὶ τὰ βάρη τῆς συντηρήσεως. Τὰς ὑπερβολικὰς καὶ πολυπλόκους φροντίδας τῶν κυβερνήσεων λαμβάνοντες ὑπ' ὄψει, ἔτι δὲ φρονούντες, ὅτι οἱ ιδιώται δεόν νὰ περιφρουρῶνται διὰ πασῶν τῶν ἐλευθεριῶν ἐκείνων, ἃς αἱ κυβερνήσεις ὀφείλουσι καὶ δύνανται νὰ ἀναθέτωσιν εἰς τὰ ἄτομα, νομίζομεν ὅτι δυνάμεθα, κατὰ γενικούς τινας κανόνας, νὰ ἐκφῆραμεν γνώμην περὶ τῆς ὅσον ἔνεστι δυνατῆς ἀπλοποιήσεως τῶν ὑπηρεσιῶν καὶ βαρῶν τούτων τῶν κρατῶν, καὶ πιστεύομεν ὅτι προτιμώτερον ἤθελεν εἶσθαι νὰ ἀφίνεταί εἰς τὴν ἰδιωτικὴν πρωτοβουλίαν ἡ ἐκτέλεσις, συντήρησις ἢ ἐκμετάλλευσις πολλῶν μεγάλων κοινῆς ἀνάγκης ἐπιχειρήσεων. Ἐν πλείσταίς

μάλιστα τῶν ἐπιχειρήσεων τούτων ἢ ἰδιωτικῆ πρωτοβουλία φρουρεῖται ὑπὸ γνώσεων καὶ ἐχεγγύων τοιούτων, ὥστε πᾶσα παρέμβασις ἀναρμωδία τῶν κρατῶν θὰ καθίστατο ἴσως ἐπιβλαβής, ἐν χαλεποῖς πρὸ πάντων καιροῖς τῶν ἐθνῶν, ὅτε ἡ καθόλου ἀταξία καὶ ἀναστάτῳσις ἐπικρατεῖ ἀπαντα τὸν κοινωνικὸν ὄργανισμὸν.

Μία ἐκ τῶν ἐπιχειρήσεων τούτων, πιθανῶς δὲ καὶ ἡ σπουδαιότερα, εἶναι ἐκείνη περὶ τῆς πραγματευόμεθα ὡδε. Ὅπόσα μεγάλα συμφέροντα ἀνέπτυξαν καὶ πόσον ἰσχυρὰν ἐπιρροὴν ἐξήσκησαν ἐν γένει καὶ θέλουσιν ἀκόμη ἐξασκήσει αἱ σιδηραὶ ὁδοὶ ἐπὶ τοῦ πολιτισμοῦ καὶ τοῦ πλοῦτου τῶν ἐθνῶν, πάντες σχεδὸν γνωρίζουσι σήμερον. Ἡ εὐκολία τῶν μέσων τῆς μεταβιβάσεως διὰ τῆς ἐκμηδενίσεως τῶν ἀποστάσεων (*), ἡ ἐπελθοῦσα συνεπῶς ἐπέκτασις τῶν κοινωνικῶν σχέσεων, ἡ διάχυσις κυρίως τῶν φώτων καὶ ἡ σπουδὴ τῶν ἠθῶν καὶ ἐθίμων καὶ αὐτῶν τῶν μᾶλλον ἀπομεμακρυσμένων μερῶν, πρὸς τούτοις ἡ ἀνάπτυξις τοῦ πλοῦτου διὰ τῆς εὐκολίας τῆς ἐπεκτάσεως τοῦ ἐμπορίου, καὶ τέλος αἱ πρὸς τὴν πολιτικὴν ἐν γένει σπουδαῖαι ὠφελεῖαι διὰ τῆς δραστηκωτέρας ἐπαγρυπνήσεως καὶ ἐνεργείας τῶν κυβερνήσεων ἐπὶ πάντων τῶν διαφόρων ἀποκέντρων τῆς ἐπικρατείας διαμερισμάτων, πρὸ πάντων δὲ καὶ κυρίως διὰ τῆς ταχείας τῶν στρατευμάτων καὶ πολεμοφοδίων μετακινήσεως, πάντα ταῦτα μαρτυροῦσι περὶ τοῦ βαθμοῦ τοῦ γενικοῦ συμφέροντος καὶ περὶ τῶν ποικίλων ἀνεκτιμῆτων ὠφελειῶν, ἃς τὰ κράτη, ἐν τῇ ταχείᾳ κατασκευῇ τῶν σιδηροδρόμων, ἐζήτησαν νὰ προσπορίσωσιν ἑαυτοῖς. «Οἱ σιδηροδρομοὶ ἱκανοποίησαν ἤδη

(*) Ἐν Ἀγγλίᾳ κατὰ τὸ 1858 μόλις 115,000,000 ἐπιβατῶν ἐταξίδευσαν διὰ τῶν σιδηροδρόμων, ὧν ἡ ἔκτασις τότε δὲν ὑπερέβαινε τὰ 14,000 χιλιομέτρα, ἐνῶ μετὰ 20 ἔτη ὁ ἀριθμὸς τῶν ἐπιβατῶν ἀνῆλθεν εἰς 600,000,000, ἐν καὶ αἱ γραμμαὶ οὔτε κἂν ἐδιπλασιάσθησαν. Ἐν Γαλλίᾳ ὡσαύτως κατὰ τὸ 1858 ὁ ἀριθμὸς τῶν ἐπιβατῶν ἀνῆλθε εἰς 47,000,000 ἐπὶ σιδηροδρομικοῦ συμπλέγματος 7,350 χιλιομέτρων, ἐνῶ μετὰ 20 ἔτη ὁ ἀριθμὸς τῶν ἐπιβατῶν ὑπερέβη τὰ 150,000,000 καὶ ἡ σιδηροδρομικὴ ἔκτασις προσήγγισε τὰς 20,000 χιλιομέτρων. Ἡ προαυτικὴ αὕτη κίνησις παρατηρεῖται πολλῶ μᾶλλον ἐπὶ τῶν ἐμπορευμάτων.

ἀναριθμήτους ἀνάγκας, λέγει ὁ καθηγητὴς Ζακμῖνος ἐν τῷ περὶ σιδηροδρόμων συγγράμματι αὐτοῦ, καὶ ἀποτελοῦσι σήμερον τὸ ἰσχυρότερον καὶ πλέον θαυμαστὸν ὄργανον ἐκ τῶν ὑποκινήσαντων τὴν ὑφισταμένην ἐν τῷ κόσμῳ πρόοδον. Ἄς κατασκευάσωμεν λοιπὸν σιδηροδρόμους, ἐπιλέγει, εἰς πάσας τὰς γωνίας τῆς γῆς καὶ εἰς οἶαν δῆποτε τιμὴν. Πρέπει νὰ πολλαπλασιασθῶσιν αἱ γραμμαὶ τῶν σιδηρῶν ὁδῶν καὶ νὰ ἐπεκταθῶσιν εἰς πάσας τὰς διευθύνσεις, χωρὶς νὰ ἐξετασθῇ ποσῶς τὸ ζήτημα τῶν δαπανῶν καὶ τῶν βαρῶν, εἰς ἃ τὰ ἔθνη θὰ ὑποβληθῶσιν, ἔστω καὶ ἐὰν ταῦτα εἰσὶν ὄλως δυσανάλογα πρὸς τὰς παραχθησομένας ὠφελείας. » Καὶ πράγματι οἱ σιδηροδρομοὶ δύνανται νὰ θεωρηθῶσιν ὡς τὸ οὐσιαστικώτερον ἐλαττήριον, δι' οὗ μετεσχηματίσθησαν αἱ κοινωνίαι, διὰ τοῦ ὁποῦ ἐπέξετάθη ἡ ἠθικὴ καὶ ὑλικὴ πρόοδος τῶν ἐθνῶν καὶ δι' οὗτινος ἀκόμη ἐπροστατεύθησαν καὶ προστατεύονται τόσαι πτωχαὶ οἰκογένειαι ἐκ τῆς εἰδεχθοῦς τῆς πείνης μορφῆς.

Τὰ ἐκ τῶν μέσων τῆς συγκοινωνίας βάρη, πρὸ τῆς ἐφευρέσεως τῶν σιδηροδρόμων, εἶχον ἀπλούστατα καὶ κανονικῶς διανεμηθῆ μεταξὺ τοῦ κράτους καὶ τῶν ἰδιωτῶν. Ἡ ἐμφάνισις τῶν σιδηροδρόμων, ἐν τῷ ἡμεροῦντι σταδίῳ τῶν τῆς συγκοινωνίας μέσων, ἐπήνεγκε τὴν κρατοῦσαν ἔκτοτε καὶ σήμερον ἀκόμη ἀναστάτῳσιν. Οἱ συγγραφεῖς διηρέθησαν εἰς δύο κυρίως στρατόπεδα, ὅσον ἀφορᾷ τὴν κατασκευὴν, συντήρησιν καὶ ἐκμετάλλευσιν τῶν σιδηρῶν γραμμῶν. Καὶ οἱ μὲν ἐδέχοντο τὴν ἐπέκτασιν τῶν νόμων τοῦ συναγωνισμοῦ καὶ ἐπὶ τοῦ κλάδου τούτου τῆς βιομηχανίας, ἐγκαταλείποντες τὰ πάντα εἰς τὴν ἰδιωτικὴν πρωτοβουλίαν, οἱ δὲ ὑπερῆσπιζον τὴν ὑπὸ τοῦ κράτους ἀναδοχὴν τῶν τοιούτων ἐπιχειρήσεων, φρονούντες μάλιστα ὅτι αὕτη ἀναγκαίως ἔπρεπε νὰ λαμβάνῃ μορφήν μονοπωλίου ἀποκλειστικοῦ, ἐξασκουμένου δικαίως παρὰ τοῦ κράτους. Ἄλλ' ἡ κυρία αὕτη διχογνωμία τῶν συγγραφέων ἐγέννησε καὶ ἄλλας ἰδέας σχετικὰς τῷ ζητήματι τούτῳ, ἃς ἀκολουθοῦσι σήμερον πολλοὶ σπουδαῖοι συγγραφεῖς καὶ αἵτινες ἀπετέλεσαν τὸ καλούμενον *μικτὸν*

σύστημα, δι' οὐ ἐμπιστεύεται μὲν εἰς τὴν ἰδιωτικὴν πρωτοβουλίαν ἢ ἐκμεταλλεύσεις τῶν γραμμῶν ἐκείνων, αἵτινες θὰ ἦ δυνατὸν νὰ παρέχωσιν εὐλογον τόκον τῶν ὑποχρεωθέντων χρημάτων, καὶ οὕτω νὰ ἐπέρχηται βαθμηδὸν καὶ κατ' ὀλίγον ἢ τῶν χρεῶν ἀπόσβεσις, κατασκευάζονται δὲ παρὰ τοῦ κράτους αἱ ἥττον παραγωγικαὶ γραμμαῖ, αἱ μὴ δυνάμεναι νὰ χρησιμεύσωσιν ὡς ἀντικείμενον ἰδιωτικῆς κερδοσκοπίας, ἀλλ' αἵτινες, διὰ λόγους πολιτικούς, διοικητικούς ἢ στρατιωτικούς, ὀφείλουσι νὰ τίθενται εἰς ἐνέργειαν πρὸς ὑπηρετήσιν τῶν γενικῶν τῆς χώρας συμφερόντων.

Τὰ ἐπιχειρήματα, ὑφ' ὧν ἐκάστη τῶν θεωριῶν τούτων ὑποστηρίζεται, εἰσὶ ποικίλα καὶ τὸ ζήτημα καθίσταται πολύπλοκον. Ἄλλ' εἰς τὸν βουλούμενον νὰ συμβουλευθῇ τὰ ἱστορικά, οὕτως εἰπεῖν, τῶν σιδηροδρόμων πρόχειρος εἶναι ἡ πληροφορία, ὅτι οὐδέποτε ἐν ἐνὶ καὶ τῷ αὐτῷ κράτει ἐπεκράτησεν ἀποκλειστικῶς τὸ ἐν ἢ τὸ ἕτερον σύστημα, ἀλλ' ὅτι διαδοχικῶς ὅτε μὲν ἐκεῖνο, ὅτε δὲ τοῦτο ἐπάλαυσε, κατὰ τὰς περιστάσεις καὶ τὰς ἐποχάς, ἐπενεγκὸν διαφοροτρόπως λύσεις ἀντιθέτους. Οὐχ' ἥττον, ὅσον ἀφορᾷ τὴν ἐκμεταλλεύσιν τῶν σιδηροδρόμων, δεόν νὰ παρατηρήσωμεν, ὅτι ἐν Ἑλλάδι καὶ ἐν Ἀμερικῇ ὑπέρισχυσε τὸ πνεῦμα τοῦ ἰδιωτικοῦ συνεταιρισμοῦ, ὅστις ἀφέθη καὶ κατὰ πάντα ἐλεύθερος. Ἐν ταῖς χώραις ταύταις αἱ κυβερνήσεις ἠσχολήθησαν μᾶλλον περὶ τὴν ἐπαγρύπνησιν ἐπὶ τῶν προσπαθειῶν τῶν πολιτῶν πρὸς αἰσίαν καθοδήγησιν τοῦ ἐκ τῶν διαφορῶν ἐπιχειρήσεων προσδοκωμένου κοινοῦ συμφέροντος, παρὰ περὶ τὴν ἀναδοχὴν τούτων διὰ τῆς ἰδίας τῶν εὐθύνης. Ὁ σοφὸς οἰκονομολόγος κ. Λερυὰ Βωλιὲ μᾶς πληροφορεῖ ἐν τῷ περιωνύμῳ αὐτοῦ «Ἐγχειριδίῳ τῶν οἰκονομολογικῶν ἐπιστημῶν» περὶ τοῦ σιδηροδρομικοῦ συμπλέγματος διαφορῶν κρατῶν. Οὕτω δὲ ἐν Γερμανίᾳ, κατὰ τὸ 1880, ἐπὶ συμπλέγματος 29,000 χιλιομέτρων, 18,200 χιλιόμετρα ἦσαν ἰδιοκτησίαι τοῦ κράτους, παρ' αὐτοῦ ἐκμεταλλεύμενα. Ἐν Βελγίῳ, κατὰ τὸ 1878, ἐπὶ 3,600 χιλιομέτρων, 2,100 ἐκμεταλλεῦντο ὡσαύτως παρὰ τοῦ κράτους. Ἐπίσης καὶ ἐν Ὁλλανδίᾳ ἐπὶ

2,700 χιλιομέτρων, 1000 ἦσαν ἰδιοκτησίαι τοῦ κράτους. Ἡ Σουηδία, ἡ Νορβηγία καὶ ἡ Δανιμαρκία εἰσὶ σχεδὸν κατὰ τὸ ὅλον κύριαι τῶν ἐν αὐταῖς ὑπαρχουσῶν γραμμῶν, ἐπιφορτισμένοι καὶ διὰ τῆς ἐκμεταλλεύσεώς των, ἐνῶ ἐν Αὐστρίᾳ καὶ Ρωσίᾳ τὸ ἐν τρίτον τούτων τυγχάνει κυριότης τοῦ κράτους, τῶν λοιπῶν ἀνηκουσῶν εἰς ἰδιωτικὰς ἐταιρίας. Ἡ Γαλλία ἔχει τὴν γυμνὴν κυριότητα τῶν σιδηροδρόμων τῆς, τῶν ὁποίων μετὰ παρέλευσιν 65 περίπου ἐτῶν θέλει ἀποκτήσει καὶ αὕτη τὴν ἀπόλυτον κυριότητα. Ἐσχάτως μάλιστα ἠγόρασεν αὕτη πλεον τῶν 2,000 χιλιομέτρων σιδηροδρόμων, τὸ δὲ παράδειγμα τῆς ἠκολούθησε καὶ ἡ Ἰταλία, ἐπιφυλασσομένη νὰ ἐξακολουθήσῃ τὸ ἔργον τῆς ἐξαγορᾶς μέχρι τῆς ὀλοσχεροῦς αὐτῇ περιελεύσεως ἀπασῶν τῶν ἐν τῇ χώρᾳ σιδηροδρομικῶν γραμμῶν.

Καθ' ἃ ὅμως ἡ πείρα ἀπέδειξεν, οὐδεμία ὠφέλεια θετικὴ παρήχθη εἰς τὰ κράτη ταῦτα ἐκ τῆς ἀναμίξεώς των εἰς τὰ τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν σιδηροδρόμων, διότι εἶναι κοινῶς γνωστὸν, ὅτι οὔτε αἱ πρόσοδοι αὐτῶν ἠὺξήθησαν, οὔτε ἡ βιομηχανία καὶ τὸ ἐμπόριον ἠννοήθησαν ἐκ τῆς οἰκονομικῆς ταύτης ἐπαναστάσεως, ἐπειδὴ αἱ τιμαὶ τῶν μεταφορῶν δὲν ἠλαττώθησαν, οὔτε αἱ μεταβιβάσεις ἐγένοντο ταχύτεραι. Ἐξαιρέσεις παρατηρεῖται μόνον ἐν Βελγίῳ, ὅπου τὸ κράτος, φαίνεται, ὅτι ἐκράτησε δι' ἑαυτὸ πάσας τὰς μᾶλλον προσοδοφόρους γραμμάς, ἀφειθεῖσάν τῶν λοιπῶν εἰς τὰς ἰδιωτικὰς ἐταιρίας. Ἀλλὰ καὶ ἐκεῖ ὁ ἄλλοτε χρηματίσας ὑπουργὸς τῶν Δημοσίων Ἔργων κ. Sainetelette πολλάκις ἐξέθεσεν ἀπὸ τοῦ βήματος τὰς ἀναριθμήτους δυσκολίας καὶ τὰς ἀπείρους στενοχωρίας, εἰς ἃς ἐνεβυθίσθη τὸ κράτος ἕνεκεν τῆς ἀναρμοδιότητος τῆς παρ' αὐτοῦ ἐνεργουμένης ἐκμεταλλεύσεως. Ἀφ' ἑτέρου ὁ διάσημος οἰκονομολόγος κ. Le Hardy de Beaulieu ἐσχάτως ἀκόμη ἐζωγράφει ἐν ἐνὶ τῶν συγγραμμάτων του, διὰ τῶν μᾶλλον ζωνρῶν χρωμάτων, τὰ ὀλέθρια ἀποτελέσματα τῆς καταπατήσεως τῶν εἰς τὴν ἰδιωτικὴν σφαῖραν ἀνηκόντων σεβαστῶν τούτων δικαιωμάτων. Ἐν τῇ Πρωσίᾳ αὐτῇ πλείστοι ρήτορες ἀνήλθον ὡσαύτως τὸ βῆμα

ἐν τῷ Reichstag, καὶ μετὰ πολλῆς δυνάμεως λόγου ἀντεπεξήλθον κατὰ τῆς κυβερνητικῆς ἐπεμβάσεως εἰς τὰς τοιούτου εἴδους ἐπιχειρήσεις, καὶ δὲν ἔσχον ἴσως ἀνάγκην μεγάλου ἀριθμοῦ ἐπιχειρημάτων ὅπως ἀποδείξωσιν, ὅτι ἡ παροῦσα κατάστασις ἐμειονέκτει τῆς προλαβούσης. Ἐν δὲ τῇ γείτονι Ἰταλίᾳ, καθ' ὃν χρόνον ἀπεφασίζοντο τὰ τῆς ἐξαγορᾶς τῶν σιδηροδρόμων παρὰ τοῦ κράτους καὶ τὰ τῆς ὑπ' αὐτοῦ ἀναδοχῆς τῆς ἐκμεταλλεύσεως αὐτῶν, δεκαπενταμελῆς ἐκ γερουσιαστῶν καὶ βουλευτῶν Ἐπιτροπὴ ἐπεφορτίζετο ἵνα, ἀκολουθοῦσα πιστῶς τὰ ἀποτελέσματα τῆς νέας ταύτης δοκιμῆς, ἐκφέρῃ κατόπιν, μετὰ ἐνδελεχῆ τῶν πραγμάτων γνῶσιν καὶ μελέτην, τὰς ἰδίας αὐτῆς κρίσεις. Αἱ πανταχόθεν συλλεχθεῖσαι παρὰ τῆς Ἐπιτροπῆς ταύτης πληροφορίες κατέληξαν εἰς ἓν καὶ τὸ αὐτὸ ἀποτέλεσμα, αἱ δὲ καταθέσεις τῶν ἐμπόρων, τῶν βιομηχάνων, πολλῶν ἄλλων εἰδημόνων καὶ τῶν οἰκονομολόγων ἐπεθεβαίωσαν τὴν ἀναρμοδιότητα τῆς ὑπὸ τοῦ κράτους συντηρήσεως καὶ ἐκμεταλλεύσεως τοῦ εἴδους τούτου τῆς βιομηχανίας.

Καὶ εἶναι μὲν ἀληθές, ὅτι πολλοὶ συγγραφεῖς ἐπιθυμοῦσι νὰ κατατάξωσι μετὰ τῶν δημοσίων ὑπηρεσιῶν καὶ ἐκείνην τῶν σιδηροδρόμων, διότι θεωροῦσι ταύτην ὡς χρησιμεύουσαν πρωτίστως πρὸς ἀνάπτυξιν τῶν ἄλλων κλάδων τῆς γενικῆς τοῦ κράτους βιομηχανίας, νομίζοντες ὅτι πᾶς ἀποκλεισμός τῆς παρεμβάσεως τῶν κυβερνήσεων οὐ μόνον τυγχάνει ἀδύνατος, ἀλλ' εἶναι συγχρόνως καὶ ἄρνησις πάσης καλῶς ἐννοουμένης ἐθνικῆς προόδου, οὐχ' ἤττον πρὸς ταῦτα ἀντιμάχονται ἄλλοι σπουδαιότεροι λόγοι, καὶ τοὺς λόγους τούτους ἀμέσως ἐξετάζομεν ἐν τοῖς ἐξῆς :

Ἡ τῆς προοδευτικῆς ταύτης βιομηχανίας συντήρησις καὶ ἐκμετάλλευσις, παρὰ τοῦ κράτους ἀναλαμβανομένη, δύναται νὰ θεωρηθῇ καὶ εἶναι ἐξάσκησις εἴδους τινος *μονοπωλίου*, διὰ τὴν μὴ πλημμελῆ λειτουργίαν τοῦ ὁποῦ ἀναγκαῖος εἶναι ὁ αὐστηρὸς ἔλεγχος καὶ ἀναπόφευκτος ἡ ἀκριβὴς ἐπιβλεψίς. Ἀλλὰ πρὸς τοῦτο προϋποτίθεται ἀνωτέρω τις ἐξουσία, δυναμένη νὰ ἐξελέγξῃ τὸ κράτος, ἀφοῦ εἰς τοιαύτην ἐ-

ξέλεξις εἶναι ἀδύνατον νὰ ὑποβληθῇ τοῦτο ἀφ' ἑαυτοῦ. Ἐκτὸς ὅμως τούτου, τὰ μονοπώλια, ὡς γνωστὸν, δημιουργοῦνται συνήθως παρὰ τῶν κυβερνήσεων ἐπὶ τῷ σκοπῷ αὐξήσεως τῶν προσόδων, δι' ἧς θὰ ἐκαλύπτοντο αἱ ὑφιστάμεναι πολλὰ ἀνάγκαι τῶν ἐθνῶν. Τὸ μονοπώλιον ὅμως τῶν σιδηροδρόμων εἶναι ἀποδεδειγμένον, ὅτι δὲν δύναται νὰ πραγματοποιήσῃ τοιαύτας ἐλπίδας σπουδαίας, ἤτοι αὐξήσεως τῶν προσόδων, καθόσον τοιαῦται ἐπιχειρήσεις, ἔνεκεν ἀφ' ἐνόος τῆς ὑφισταμένης τάσεως τῶν κυβερνήσεων πρὸς ἐκπτώσιν τῶν τιμολογίων καὶ ἀφ' ἑτέρου τῆς ἰδιοτρόπου ἕξεως τῶν ἰδιωτῶν πρὸς χαριστικὴν ἀπόλαυσιν παντὸς προσερχομένου ἐκ μέρους τοῦ δημοσίου, ἀποβαίνουσιν ὡς ἐπὶ τὸ πολὺ πηγὰί σπουδαίων χρηματικῶν ἐλλειμμάτων ἐν τῇ διαχειρίσει τῶν κρατῶν τῶν ἐκμεταλλευσόμενων τὰς σιδηρὰς τῆς χώρας ὁδοῦς, πρὸ πάντων μάλιστα κατὰ τὰ πρῶτα ἔτη τῶν ἐπιχειρήσεων. Ἐὰν δὲ ὑποθέσωμεν πρὸς στιγμὴν, ὅτι κυβερνήσεις τις, ἐξασκοῦσα τὸ εἶδος τοῦτο τοῦ μονοπωλίου τῶν σιδηροδρόμων, ὑφίσταται ἐπὶ τινὰ χρόνον πᾶσαν θυσίαν, ἐκπίπτουσα τὰς τιμὰς, εἰς προστασίαν τοῦ ἐμπορίου καὶ τῆς βιομηχανίας, ἐν παραπλησίᾳ περιπτώσει τὰ παρουσιαζόμενα ἐν τοῖς προϋπολογισμοῖς ἐλλείμματα ἤθελον προφανῶς ἐκλείψει διὰ τῆς ἐπιβολῆς νέων φόρων, πρὸς ἐξασφάλισιν τῶν ἰσοζυγίων.

Ἄλλ' ὅποια δικαιοσύνη θὰ ἐπεκράτει διὰ τῆς παραδοχῆς τοιούτων ἀρχῶν, διὰ τῶν ὁποίων πολῖται, οἵτινες δὲν ἐξασκοῦσιν οὐδὲν εἶδος βιομηχανίας ἢ ἐμπορίου, οὔτε κἂν ὑποχρεοῦνται νὰ ταξειδεύωσι διὰ σιδηροδρόμων, ὑποβάλλονται εἰς τὴν ὑποχρέωσιν πληρωμῆς φόρων, χάριν τῆς ἀποκλειστικῆς ὠφελείας ὀρισμένης μερίδος πολιτῶν ; Ἀλλὰ καὶ ἐὰν παραδεχθῶμεν, ὅτι αἱ ἀσύμφοροι διὰ τὸ κράτος ἐκπτώσεις τῶν τιμολογίων εἶναι ἀναγκαῖον νὰ γίνωνται χάριν τῶν ἰδιωτικῶν συμφερόντων, τί μὲν κωλύει νὰ παραδεχθῶμεν, ὅτι καὶ παρὰ τῶν ἰδιωτικῶν ἐταιριῶν, τῶν ἐκμεταλλευσόμενων τὰς σιδηρὰς ἐν τινὶ χώρᾳ ὁδοῦς, θὰ ἦτο δυνατόν νὰ ἐφαρμοσθῶσιν αἱ ἐκπτώσεις αὗται, καὶ μάλιστα

λιστα κατ' ανώτερον βαθμόν, άφοϋ ή έλευθερία, ύφ' ης αι ιδιωτικαί έταιρικαί προστατεύονται, παρέχει ταύταις, κατá κανόνα, πλείστα πλεονεκτήματα, όσον άφορᾷ ιδίως τήν άγοράν τοϋ αναγκαιούντος ύλικού, τὰς δαπάνας τής συντηρήσεως και τήν οικονομικωτέραν τών σιδηροδρόμων λειτουργίαν; Και βεβαίως οι έπιφορτισμένοι παρὰ τοϋ κράτους τήν τών σιδηροδρόμων έκμετάλλευσιν δέν δύνανται νά ακολουθήσωσι τοσοϋτον έκ τοϋ πλησίον τήν έμπορικήν και βιομηχανικήν κίνησιν, έφ' όσον θα έπραττον τοϋτο πολύπειροι άνδρες *γηράσαυτες εν τῇ άγορᾷ*, κατá τήν σπουδαίως σημαίνουσαν έμπορικήν ταύτην φράσιν.

Όσον δ' άφορᾷ τó ζήτημα τοϋ προσωπικού, τοϋ διοριζομένου ύπό τών κυβερνήσεων εν τῇ ύπηρεσίᾳ τών σιδηροδρόμων, είναι γνωστόν ότι αι καταχρήσεις τούτου εισιν άφθονώτεραι εκείνων, ἄς οι ύπό τών ιδιωτικῶν έταιριῶν εκλεγόμενοι, κατá ειδικότερους και συνεπεστέρους άτομικῆς ικανότητος και τιμιότητος όρους, υπάλληλοι σπανίως διαπράττουσιν. Η βραδύτης και όλιγορίας τών δημόσιων υπαλλήλων είναι παροιμιώδης, ενῶ άπ' έναντίας ή δραστηριότης τοϋ προσωπικού τών ιδιωτικῶν έταιριῶν, έπιβλεπομένου άϋστηρώς παρὰ τών ανωτέρων των, έχόντων ως επί τó πολύ και ίδια συμφέροντα εν ταῖς έπιχειρήσεσι ταύταις, συνεπιφέρει τήν εκτακτον εκείνην τάξιν και ακρίθειαν, ης θεαται γίνονται οι ταξειδεύοντες δια τών άγγλικῶν ή γαλλικῶν σιδηροδρόμων. Η πρακτική ἄλλως τε τής Ιταλίας απέδειξεν, ότι οι δημόσιοι υπάλληλοι τών σιδηροδρόμων εργάζονται πολύ όλιγώτερον, και δια τούτο ήναγκάσθησαν εν τῇ χώρα ταύτῃ νά αυξήσωσι τόν αριθμόν τούτων και νά εξογκώσωσι συνεπῶς τὰς δαπάνας. Ταύτό παρατηρεῖται και εν Βελγίῳ. Ενταϋθα μάλιστα θεωρούμεν κατάλληλον τήν περίστασιν, όπως ποιήσωμεν λόγον και περί τοϋ καθαρῶς πολιτικού ζητήματος, εν σχέσει πρὸς τήν παρὰ τοϋ κράτους γενομένην εκμετάλλευσιν, ίνα αποδείξωμεν ότι ή άπειρος εκείνη πληθὺς τών υπαλλήλων, ὧν ή ύπηρεσία τών σιδηροδρόμων έχει ανάγκην, δέν δύνανται παρὰ νά έπιφέρῃ τὰ όλέ-

θρια άποτελέσματα τής αντίθέσεως τών ιδιωτικῶν συμφερόντων πρὸς τὰ κυβερνητικά. Έκ τής αντίθέσεως ταύτης γενᾶται τó σπουδαίον κακόν τών ήθικῶν πιέσεων τών κυβερνήσεων επί τών αντιπροσωπευόντων τó έθνος μελῶν, άτινα υπόκεινται και ταϋτα, κατá τó μάλλον ή ήττον, εις τήν αναπόφευκτον έπιρροήν τών εκλογέων των, θεσιθρῶν ή φίλων, έστιν ότι και συγγενῶν τών υπαλλήλων. Τó κακόν όμως τοϋτο εκλείπει δια τής ιδιωτικῆς εκμεταλλεύσεως τών σιδηροδρόμων, και εν γένει αι συμβαίνουσαι καταχρήσεις εις τὰ κράτη εκείνα, εν οἷς αι άρχαί τοϋ *ηπειρωτικού συστήματος* ισχύουσι, δέν χωροϋσιν εκει όπου υπερίσχυσαν αι *άγγλο-σαξωνικαί* ιδέαι.

Έκ διαφόρων στατιστικῶν σιδηροδρομικῶν μαθηάνομεν ὡσαύτως, ότι τὰ σιδηροδρομικá δυστυχήματα συμβαίνουσι κατá πολύ μικρότερον βαθμόν εις τὰς ιδιωτικὰς έταιρικας, ότι αι βραδύτητες τών άφίξεων είναι συχνότεραι εις τὰς παρὰ τοϋ κράτους εκμεταλλευσόμενας γραμμάς και ότι ή ύπηρεσία εν ταύταις καθυστερεῖ εν γένει άπέναντι τής τών ιδιωτικῶν έταιριῶν.

Όστε εκ τούτων πάντων συμπεραίνωμεν, ότι ή παρὰ τών ιδιωτικῶν έταιριῶν εκμετάλλευσις τυγχάνει πολύ συμφερωτέρα εις τὰ έθνη δια τήν ασφάλειαν τών ταξειδεύόντων, τήν πρόδον και τήν αύξησιν τοϋ ήθικού και τοϋ ύλικού πλούτου τών πολιτῶν, και ότι πᾶσα συγκέντρωσις εις τὰς χείρας τοϋ κράτους τών βιομηχανικῶν εκείνων έπιχειρήσεων, ἄς ή ιδιωτικῆ πρωτοβουλία ήδύνατο έπωφελέστερον και έπιτυχέστερον νά αναπτύξη, δέν προτίθεται ἄλλο τι παρὰ τήν εξασθένησιν τών ζωτικῶν δυνάμεων τοϋ τόπου, δι' ὧν ή άληθής πρόδος κατορθοϋται. Αἱ κυβερνήσεις δέον νά ὠθῶνται ύπό τοϋ έθνους πρὸς τήν έπίτευξιν τών όρων τής ευδαιμονίας και τοϋ καλῶς έννοουμένου πολιτισμοϋ, οϋχι δέ νά σύρῳσι τó έθνος ὀπισθεν των επί τοϋ άπεχθοϋς άρματος τής γραφειοκρατίας, ή υπαλληλομανίας, ήτις μεταβάλλεται εύκόλως εις άμαθοκρατίαν, ἄμα άφρόνως θελήσωσιν οι έχοντες τήν εξουσίαν νά συγκεντρώσωσιν ύπό τούς πόδας των πᾶσας

τάς υπηρεσίας, καί ἐπὶ τῶν ὤμων των ὄλα τὰ βάρη. Τὸ ἐνδιαφέρον τοῦ κράτους ἐκ τῶν μεγάλης ἐκτάσεως σιδηροδρόμων εἶναι μέγα ἀναμφιβόλως ὑπὸ ἐποψίν οικονομολογικήν, πολιτικήν καὶ στρατιωτικήν, ἀλλὰ δὲν ἐπιταί ἐκ τούτου, ὅτι πρέπει νὰ κατατάξωμεν μεταξὺ τῶν δημοσίων ἰδίως ὑπηρεσιῶν τὴν τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν σιδηροδρόμων, ἐπιφορτίζοντες τὸ κράτος διὰ ταιούτων βαρυτάτων ὑποχρεώσεων, αἵτινες πολὺ διαφέρουσιν ἐκείνων τῆς δικαιοσύνης, τῆς ἀσφαλείας τῶν πολιτῶν ἐν γένει ἢ καὶ τῆς ἐξασκήσεως τῆς κυριαρχίας, μεθ' ὧν, μεγάλως πλανώμενοι, συγγραφεῖς τινὲς ἠθέλησαν νὰ κατατάξωσι καὶ τὴν ὄλας βιομηχανικήν ταύτην τῶν σιδηροδρόμων ἐπιχείρησιν. Ἡ φρόνησις μάλιστα ὑπαγορεύει, νομίζομεν, ὅπως αἱ κοινωνιζουσαι ἰδέαι αὗται ἀπομακρύνονται τῶν χωρῶν ἐκείνων, ἐν αἷς, ὑπὸ ἀπατηλὸν πρόσχημα, ζητοῦσι νὰ ἐγκαταστήσωσι τὴν ἐξουσίαν τῶν ἐν τῇ κυβερνήσει ὀρέξεων τοῦ δεσποτισμοῦ. Ὁ παρῶν μάλιστα αἰῶν, αἰῶν τῶν στρατιωτικῶν ἐξοπλισμῶν—ἴσως δὲ δυστυχῶς καὶ αἰῶν τῶν μεγάλων χρεωκοπιῶν—πρέπει νὰ πείσῃ τὰ κράτη ἐκεῖνα, ἅτινα ποθοῦσι νὰ διατηρῶσι τοὺς μονίμους στρατοὺς των καὶ νὰ ὦσιν ἐτοιμοπόλεμα, ὅτι ὀφείλουσι νὰ ἔχωσιν ἀνέπαφον μέρος τῶν πηγῶν των πρὸς τοῦτο, κυρίως δὲ ὅπως δυνήθωσι νὰ κρατήσωσιν εἰς εὐάρεστον σημεῖον τὴν δημοσίαν καλουμένην πίστιν αὐτῶν.

Πρὸ ἐνός τετάρτου αἰῶνος καὶ πλέον, πάντα τὰ εὐρωπαϊκὰ κράτη, μικρὰ μετὰ μεγάλων, ἐπεδόθησαν εἰς τὴν ἐκπολιτιστικὴν ταύτην βιομηχανίαν μετ' ἀκρατήτου ζήλου, οὕτω δὲ τὰ μέσα τῆς συγκοινωνίας ἐπολλαπλασιάσθησαν καταπληκτικῶς. Κατήντησε μάλιστα, κατὰ τὸν παρόντα αἰῶνα, νὰ κρίνωσιν ἐν Εὐρώπῃ περὶ τοῦ πολιτισμοῦ χῶρας τινός, βασιζόμενοι κυρίως ἐπὶ τῶν μέσων τῆς συγκοινωνίας αὐτῆς καὶ τῆς ἀσφαλείας καὶ τῆς ταχύτητος τούτων. Τὰ ἔθνη, ἅτινα δὲν ἐβάδιζον ἐπὶ τῆς προοδευτικῆς ταύτης ὁδοῦ, ἐθεωροῦντο ὀπισθοχωροῦντα ἐν πολιτισμῷ καὶ εὐημερίᾳ. Ἡ ἡμετέρα Ἑλλάς ἔστω παράδειγμα τῆς ἰδέας τῶν τὰ τοιαῦτα φρονούντων. Βραδέως δυνήθεισα νὰ ἀποκτήσῃ σιδηροδρομι-

κὸν σύμπλεγμα, ὅπερ δὲν ἠδυνήθη ἀκόμη νὰ ἀνέλθῃ τὰ 800 χιλιόμετρα ἐν συνόλῳ, κατέχει τοῦτο ἔλλειπές, ἀκανονίστως λειτουργοῦν, βραδύτατον καὶ ἐπομένως εἰς μικρὰς ὠφελείας συμβάλλον. Θὰ χρειασθῶσι διὰ τὴν Ἑλλάδα καὶ χρόνος πολὺς καὶ ἐργασία μεγάλη, ὅπως καταστῇ αὐτῇ δυνατὸν νὰ συμβαδίσῃ, εἰς τὸ εὐρὺ τῆς προσόδου στάδιον, μετὰ τῶν προχωρούντων συνεχῶς ἄλλων ἐθνῶν. Εὐτύχημα ἐν τούτοις εἶναι, ὅτι τὰ τῶν σιδηροδρόμων γίνονται παρ' ἡμῶν ἀντικείμενον καθημερινῆς μελέτης. Ἡνόησαν φαίνεται καὶ παρ' ἡμῶν οἱ ἀρμόδιοι, ὅτι ἡ Ἑλλάς, μ' ὄλον τὸ προπατορικὸν κλέος, δὲν ἠδύνατο νὰ καταταχθῇ σήμερον μεταξὺ τῶν πεπολιτισμένων ἐθνῶν, ἐνόσφ δὲν εἶχε παρὰ μόνον τὸν σιδηροδρομον Ἀθηνῶν—Πειραιῶς, καθ' ἣν ἐποχὴν ὁ ὀλικὸς ἀριθμὸς τοῦ εὐρωπαϊκοῦ σιδηροδρομικοῦ συμπλέγματος ἀνήρχετο εἰς 170,000 χιλιόμετρα καὶ πλέον. Δὲν θὰ παρέλθῃ δὲ ἀκόμη μέγα χρονικὸν διάστημα, ὅπως βεβαιωθῶσιν, ὅτι ἡ βιομηχανία δὲν θὰ δυνήθῃ νὰ ἀναπτυχθῇ παρ' ἡμῶν, ὅτι αἱ πρῶται ὕλαι δὲν θὰ προμηθεύονται συμφερόντως ἐκ τοῦ ἐξωτερικοῦ παρὰ τῶν βιομηχανῶν, ὅτι τὰ προϊόντα ἡμῶν δὲν θὰ ἐξέρχονται τῆς Ἑλλάδος, ὅτι ὁ βίος θὰ καταστῇ ἀκόμη ἀκριβότερος, ἐνόσφ ὁ συναγωνισμὸς ἐν γένει δὲν ἀποβαίνει εὐκολώτερος διὰ τῆς ἐντελοῦς ἀναπτύξεως τῶν μέσων τῆς συγκοινωνίας.

Καθ' ἣν ὄραν λοιπὸν σπουδαίως μελετᾶται τὸ ζήτημα τῆς κατασκευῆς τοῦ σιδηροδρόμου Ἀθηνῶν—Λαρίσης—Θεσσαλονίκης, ἐθεωρήσαμεν καλὸν νὰ ποιήσωμεν γνωστοὺς τοὺς λόγους, αἵτινες ὑποστηρίζουσι τὴν παρὰ τῶν ἰδιωτικῶν ἐταιριῶν ἐκμετάλλευσιν τῆς βιομηχανίας ταύτης. Δὲν γνωρίζομεν, ἐὰν ἡ Κυβέρνησις ἀπεδέχθῃ τὰς προτάσεις τοῦ οικονομικοῦ συνδέσμου, τοῦ ἀποτελουμένου ἐκ διαφόρων κεφαλαιούχων ἑλλήνων καὶ γάλλων. Ἀλλ' ἐμάθουεν, ὅτι ὁ οικονομικὸς οὗτος σύνδεσμος, ἀποβλέπων εἰς τὴν παραχώρησιν τοῦ σιδηροδρόμου Πειραιῶς—Λαρίσης μέχρι Θεσσαλονίκης καὶ ἄλλων τινῶν πληγίων γραμμῶν τοπικοῦ συμφέροντος, ἐπρότεινε νὰ σχηματίσῃ ἀμέσως ἐταιρίαν, διὰ τὴν ἐκτέ-

λεσιν τοῦ ἔργου τούτου, μὲ κεφάλαιον ἀπὸ κοινοῦ μετὰ τῆς Κυβερνήσεως κατατεθησόμενον. Οὕτω δὲ τὸ ἀναγκαῖον πρὸς ἀγορὰν τοῦ ὑλικοῦ ποσὸν ζητεῖται νὰ προμηθευθῇ διὰ δανείου τοῦ κράτους, ἐπὶ ὑποθήκῃ αὐτοῦ τούτου τοῦ σιδηροδρόμου, ὅπερ θέλει πραγματοποιηθῆ κατὰ μέρη 25 ἢ 30 ἑκατομμυρίων, ὧν τὸ πρῶτον μέρος ὑποχρεωτικῶς θὰ ἀνελάμβανεν ἡ ἔταιρία, ὅπως ἀμέσως γίνηται ἡ ἐναρξίς τοῦ ἔργου. Ἡ ἔταιρία ὡσαύτως θὰ ἀνελάμβανε τὴν ἐκμετάλλευσιν τοῦ σιδηροδρόμου τούτου.

Ἡ οἰκονομικὴ κατάστασις τῆς Ἑλλάδος, ἔνεκεν τῆς ἐξωτερικῆς τῆς χώρας ἡμῶν πολιτικῆς, δὲν εἰσῆλθεν ἀκόμη εἰς τὴν κανονικὴν αὐτῆς τροχίαν. Τὸ κράτος ἡμῶν ἀγωνίζεται, κατὰ τὴν παρούσαν ὥραν, μ' ὅλας αὐτοῦ τὰς δυνάμεις, ὅπως κατορθώσῃ νὰ κρατηθῇ ἐνώπιον τῶν δανειστῶν τοῦ μὲ καθαρὸν τὸ πρόσωπον, ἢ δ' ἀνάμιξις του εἰς τοιούτους οἰκονομικοὺς συνδυασμοὺς καὶ εἰς ἐπιχειρήσεις, θεωρουμένας κατὰ τὸ μᾶλλον καὶ ἥττον τυχηράς, ἔσεται ἴσως παρακεκινδυνευμένη σήμερον, ἀφοῦ πρὸς τοῦτο θὰ ἀπαιτηθῇ ἀναγκαιῶς νὰ ἐπιβαρυνθῇ ὁ προϋπολογισμὸς ἡμῶν κατὰ 14 ἢ 15 ἑκατομμύρια, τοὺς τόκους δηλαδὴ τῶν ὑποχρεωθησόμενων διὰ τὴν κατασκευὴν τῆς μεγάλης ταύτης σιδηροδρομικῆς γραμμῆς κεφαλαίων.

Ἐὰν ὅμως ἤθελε παρουσιασθῇ ἔταιρία μεγάλων κεφαλαίουχων, ἥτις θὰ ἐζήτηι νὰ ἀναλάβῃ τὴν κατασκευὴν τοῦ σιδηροδρόμου τούτου καὶ τὴν ἐκμετάλλευσιν αὐτοῦ, ἄνευ οὐδεμιᾶς ἀμέσου παρεμβάσεως τοῦ κράτους, τότε, φρονούμεν, ἡ πρότασις αὕτη ὀφείλει νὰ τύχῃ εὐμενοῦς παρὰ τῶν κυβερνώντων τὴν χώραν ὑποδοχῆς, χωρὶς ποσῶς νὰ ἀσχολήσῃ αὐτοὺς τὸ ζήτημα τοῦ ποσοῦ τῶν τόκων, οὓς τὸ κράτος θὰ ἐξησφάλιζεν διὰ τὰ ὑποχρεωθησόμενα κεφάλαια ἐπὶ ὀρισμένον χρόνον.

Ὅποια εὐεργετικὴ νέα περίοδος θὰ ἐγκαινισθῇ ἐν τῇ χώρῃ ἡμῶν ἀπὸ τῆς ἐναρξέως τῶν ἐργασιῶν τοῦ σιδηροδρόμου τούτου, εἶναι περιττόν, νομίζομεν, νὰ ἐκθέσωμεν ἐνταῦθα. Φρονούμεν μάλιστα, ὅτι ἡ ἐπιχείρησις ἔσεται ἀρκούντως

προσοδοφόρος, ἐὰν μὴ κατὰ τὰ πρῶτα ἔτη, βεβαίως ὅμως μετὰ τὴν πάροδον χρόνου τινος, καὶ ὅτι τὸ ἡμέτερον κράτος οὐδένα θὰ διατρέξῃ κίνδυνον, ἐξασφαλίζον τόκον, ἔστω καὶ εἰς 6 ο/ο ἀνερχόμενον, διὰ τὰ ὑποχρεωθησόμενα ἐν τῇ ἐπιχειρήσει κεφάλαια. Ὅσοι τῶν κεφαλαίουχων ζητοῦσιν ἐπωφελεῖ δι' ἑαυτοὺς καὶ διὰ τὸ ἔθνος τοποθέτησιν τῶν κεφαλαίων των, δὲν ἔχουσι παρὰ νὰ στρέψωσι τὸ βλέμμα πρὸς τὴν κατ' ἐξοχὴν κερδοσκοπικὴν τοῦ σιδηροδρόμου Ἀθηνῶν-Δαρύσσης-Θεσσαλονίκης ἐπιχείρησιν. Δι' αὐτῆς τὸ ἔθνος ἡμῶν θὰ κάμῃ μέγα πρὸς τὸν πολιτισμὸν βήμα, θὰ προσπορισθῇ νέα κεφάλαια ἀνυπολογίστων ὠφελειῶν ἠθικῶν καὶ ὑλικῶν, καὶ ταῦτα πάντα ἄνευ οὐδεμιᾶς βλάβης τοῦ βαλαντίου ἐκείνων, οἵτινες θὰ ἀγωνισθῶσιν εἰς τὴν πρωτοπορίαν τοῦ μελετωμένου ἔργου.

E. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ

ΥΓΙΕΙΑ ΚΑΙ ΖΩΗ ΥΠΟ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΝ ΕΠΟΨΙΝ

Ἡ ζωὴ καὶ ἡ ὑγιεία δὲν εἶναι μόνον ἀγαθὰ ἀπολαυστικά· ὡς δυνάμεις παραγωγικαὶ ἔχουσι ἰδιαιτέραν ἔννοιαν. Ὅσον πλείότεροι ἀποθνήσκουσιν ἐργατικοὶ ἢ καταδικάζονται ὑπὸ τῆς νόσου εἰς ἀργίαν, τόσον ἡ ἐθνικὴ παραγωγὴ ὀπισθοδρομεῖ. Ὑπελογίσθη, ὅτι ἕκαστος θάνατος ἀντιστοιχεῖ πρὸς δύο ἐτῶν νόσον, ἢ ὅπερ ταῦτόν, πρὸς νόσους 24 μηνιαίων διαρκειῶν. Ἄνθρωποι ἐπὶ τόσον χρόνον νοσοῦντες, δύναται νὰ εἴπῃ τις ὅτι, ἐκτὸς εἰδικῶν ἐξαιρέσεων, προσθέτουσιν εἰς τὴν ἐθνικὴν παραγωγὴν ὅσον καὶ ἐκεῖνοι, οἵτινες ἔπαυσαν πλέον νὰ ὑπάρχωσι. Ζῶσι λοιπὸν ἀπὸ προηγουμένων ἰδίων ἢ οἰκογενειακῶν ἀποταμιεύσεων ἢ δαπάναις περιουσιῶν ἀλλοτρίων.

Αὕτη εἶναι ἡ βαρύτερα τῆς νόσου ἐκτίμησις. Ὅσον ἀφορᾷ τὴν συνήθη, κατὰ μέσον ὄρον, κατάστασιν, ὑπελογίσθησαν ἐν Ἀγγλίᾳ δέκα περίπου ἡμέραι νοσηραὶ καθ' ἕκαστον ἐργάτην ἐν τῇ διαρκείᾳ τοῦ ἔτους. Βεβαίως ὁ μέσος οὗτος ὄρος

της νόσου διαφέρει κατ' ἔθνη καὶ ἐποχάς, δεικνύει ἐν τούτοις τὰς διαστάσεις τῆς ζημίας εἰς ἣν κανονικῶς, ἀπὸ τῆς ἐπόψεως ταύτης, ἡ ἐθνικὴ παραγωγή εἶναι ὑποβεβλημένη. Ὑποτιθεμένου ὅτι ὁ ἐργατικὸς πληθυσμὸς τῆς Ἑλλάδος, κατὰ μέσον ὄρον, σύγκριται ἐξ ἑνὸς ἑκατομμυρίου ἀνθρώπων καὶ ὅτι ὁ ἐν Ἀγγλίᾳ μέσος ὄρος τῆς νόσου ἰσχύει καὶ ἐν Ἑλλάδι, ἰδοὺ ὅτι ἡ νόσος ἀφαιρεῖ κατ' ἔτος ἐκ τῆς ἐλληνικῆς παραγωγῆς 10,000,000 ἐργατικῶν ἡμερῶν, τῶν ὁποίων ἡ στοιχειωδέστερα ἀξία, ἀπὸ τῆς ἐπόψεως τοῦ ἡμερομισθίου, ἀναβαίνει εἰς 30 καὶ ἐπέκεινα ἑκατομμύρια δραχμῶν. Εἶναι λοιπὸν φανερόν, ὅτι ὅσον βελτιοῦνται οἱ ὄροι τῆς υγιεινῆς ἐν τινι χώρῳ, τόσον ἐλαττοῦται ἡ ἀπὸ τῆς νόσου φυσικὴ τῆς παραγωγῆς τῆς φθορά.

Ἡ ἐποψὶς τοῦ θανάτου ἀπετέλεσε θέμα εὐρυτέρων ἔτι ὑπολογισμῶν. Πόσον ἀπαιτεῖται ἐν δεδομένη ἐπικρατείᾳ εἰς συντήρησιν καὶ ἀνατροφὴν παιδίου μέχρι τῆς ἡλικίας, καθ' ἣν τοῦτο ἀποκτᾷ τὴν δύναμιν τῆς ἐργατικότητος; Ἐὰν ὑποθέσωμεν ὅτι, κατὰ μέσον ὄρον, καθ' ἑκάστην 50 λεπτὰ εἶναι ἀναπόφευκτα πρὸς συντήρησιν τῶν δέκα καὶ πέντε πρώτων ἐτῶν τῆς ἡλικίας, ἰδοὺ ὅτι ἀπαιτοῦνται 2,737 δραχμαί, ἵνα μορφώσῃ ἡ οἰκογένεια ἕνα βλαστὸν αὐτῆς δεκαπενταετῆ. Εἰς τὴν γλώσσαν τῶν μέσων ὄρων τοιαύτη δαπάνη εἶναι βεβαίως ὑπερβολικὴ. Ἀλλὰ καὶ ἂν εἰς 40 λεπτὰ καταβιβάσῃ ἡ ἡμερησία τῆς πρώτης ἡλικίας δαπάνη, πάλιν ἀπαιτοῦνται 2 χιλ. περίπου δραχμαί. Ἐν Ἀγγλίᾳ ὑπολογίζεται ἡ στοιχειώδης ἀνατροφή τοῦ ἀνθρώπου μέχρι τῆς ἐργατικῆς ἐνηλικιώσεως αὐτοῦ εἰς δρ. 2,500. Ὑποθέσατε, ὅτι οἱ ἐφήβοι ἀποθνήσκουσιν ἐν μεγάλῳ ἀριθμῷ εἰς τὴν ἀρχὴν τοῦ σταδίου των, οἷα ζημία διὰ τὸ ἔθνος! Παραλείποντες τὰς λοιπὰς ἐπόψεις καὶ, μεταξὺ τῶν οικονομικῶν, περιοριζόμενοι εἰς τὴν τοῦ κεφαλαίου, παρατηροῦμεν τὴν καταστροφὴν αὐτοῦ ἀναβιβαζομένην εἰς 2 1/2 ἑκατομμύρια κατὰ πᾶσαν χιλιάδα θνησκόντων ἐφήβων. Πόσαι χιλιάδες ἐφήβων ἀποθνήσκουσιν ἐν ἑκάστη χώρῳ, εἶναι ζήτημα τὸ ὁποῖον ἡ

χρηματικὴ γλώσσα ἀναλύει εἰς ἀπώλειαν ἑκατοντάδων ἑκατομμυρίων δραχμῶν.

Αἱ ἀνωτέρω παρατηρήσεις δεικνύουσι τὴν σημαντικότητα τῆς περὶ τὴν υγιειάν καὶ τὴν ζωὴν κοινωνικῆς ἀποστολῆς. Ἐκεῖνη εἶναι πληρεστέρα, ἢ ὅποια ἐξασφαλίζει πλείοτερον κατὰ τῶν νόσων καὶ τῶν θανάτων τοὺς εἰς αὐτὴν πιστεύοντας. Ὅχι ὅτι δύναται ποτὲ νὰ μετατραπῇ ἡ φύσις. Εἰς τὸν ἀνθρωποφάγον βωμὸν αὐτῆς 400,000 ἐργατικῶν ὑπάρξεων χορηγεῖ κατ' ἔτος ὁ πληθυσμὸς τῶν Ἠνωμένων Πολιτειῶν. Δύνανται οἱ τῶν λοιπῶν χωρῶν νὰ ποιήσωσι τοὺς ὑπολογισμοὺς αὐτῶν. Ὑπὸ γενικὴν ἐποψιν τὸ ἡμισυ τοῦ πληθυσμοῦ θάπτει τὸ ἕτερον ἡμισυ ἐν τῇ ἐργατικῇ του ἡλικίᾳ. Ὅσον λοιπὸν ἐλαττοῦται ὁ ἀριθμὸς τῶν ἀπὸ τοῦ προσώπου τῆς γῆς ἀποχωρούντων, τόσον ἡ ἐργατικὴ τῶν ἐθνῶν δύναμις κερδαίνει εἰς τὴν ἔντασιν τῶν ἀποτελεσμάτων. Ὑπὸ τὴν ἐποψιν ταύτην ὁ μέσος ὄρος τῆς ζωῆς ἀποτελεῖ τὸ κύριον κριτήριον τῆς νεωτέρας περιόδου. Ἀπὸ 18 ἐτῶν, εἰς 2 κατὰ τὸν 16ον αἰῶνα ὑπελογίζετο ὁ γενικὸς μέσος ὄρος τῆς ἀνθρωπίνης ζωῆς, κατὰ τοὺς ἡμετέρους χρόνους ἀνέβη οὗτος εἰς 41 ἔτη. Κατὰ τὰς ἀρχὰς τοῦ παρελθόντος αἰῶνος, ἐν τῇ γλώσσῃ τῶν μέσων ὄρων, οἰκογένεια ἔχουσα τέσσαρα τέκνα ἔθαπτε τὰ τρία, πρὶν ἢ συμπληρώσωσι τὸ 5ον ἔτος τῆς ἡλικίας των, κατὰ τὰς ἀρχὰς τοῦ παρόντος αἰῶνος ἔθαπτε μόνον δύο, καὶ σήμερον σχεδὸν ἕν. Ἡ κατάπτωση τῆς ἐνιαυσίας θνησιμότητος ἔχει τι σταθερῶς κανονικόν. Οὕτως ὑπελογίσθη ἐν Ἀγγλίᾳ ἀπὸ 22.5 τοῖς 0]ο τῷ 1861 εἰς 19.3 τοῖς 0]ο τῷ 1881. Ἐπὶ 1000 ἀνθρώπων 684 τῷ 1861 καὶ 714 τῷ 1881 ὑπερέβησαν τὸ 15ον ἔτος τῆς ἡλικίας. Κέρδος ζωῆς ἐν διαστήματι εἰκοσαετίας 29.4 τοῖς 0]ο, τὸ ὁποῖον ἡ ἀγγλικὴ καταστατικὴ ἀναλογεῖ πρὸς 2,000 ἔτη, προστιθέμενα εἰς τὴν ζωὴν 1000 ἀνθρώπων. Τὰ 7]10 τῶν ἐτῶν τούτων ἀνήκουσιν εἰς τὰς ἐργατικὰς ἡλικίας τῶν 20—60 ἐτῶν. Ἐκαστος δὲ δύναται νὰ ὑπολογίσῃ, τί ἡ ἐκ τῆς ἐλαττώσεως τῆς θνη-

σιμότητος προσθήκη αὐτῆ τῆς ἐργατικῆς ζωῆς προσφέρει ὡς πλοῦτον εἰς τὸ ἔθνος.

Ἐν τοῖς ὑπολογισμοῖς τούτοις δὲν πρόκειται περὶ τῶν μεγάλων πόλεων, ἡ θνησιμότης τῶν ὁποίων πάντοτε ἔχει τι οὐσιωδῶς βαρὺ. Καὶ ἐν τούτοις ἡ ὑγιεινὴ πρόοδος τῶν νεωτέρων χρόνων δὲν ἔλειψε καὶ ἐπὶ τῶν μᾶλλον πεπυκνωμένων πληθυσμῶν νὰ ἐξασκήσῃ τὴν σωτηριώδη ἐπιρροήν της. Οὕτως ἐν Λονδίῳ ἀπὸ 80 τοῖς ο/ο τῷ 1680 ἡ θνησιμότης κατέπεσεν εἰς 31 τοῖς ο/ο τῷ 1750 καὶ εἰς 23 τοῖς ο/ο τῷ 1880. Ἐν Παρισίοις ἀπὸ 50 τοῖς ο/ο κατὰ τὸν 14ον αἰῶνα κατέπεσε νῦν εἰς 26 τοῖς ο/ο. Ἐν γένει ἡ ὑγιεινὴ ἀποκατάστασις τῆς τελευταίας περιόδου βαίνει σταθερῶς πρὸς τὰ πρόσω. Ὑπάρχουσι δὲ οἱ φρονούντες, ὅτι δυνατὴ ἡ ἐλάττωσις καὶ τῆς θνησιμότητος μέχρι 10 καὶ μάλιστα 5 τοῖς ο/ο, καὶ τοῦ χρόνου τῶν νόσων κατὰ τὸ τρίτον. Τὸ βέβαιον εἶναι, ὅτι μεταξὺ τῶν δύο τούτων ἐλαττώσεων ὑπάρχει στενώτατος σύνδεσμος. Ὅ,τι ἐλαττώνει τὸν θάνατον αὐξάνει τὴν ὑγίειαν, καὶ τὰνάπαλιν ὅ,τι βελτιώνει τὴν ὑγίειαν ἐξασφαλίζει τὴν ζωὴν.

Ἐν γένει ὅσον αὐξάνεται ἡ ζωὴ τοῦ λαοῦ, τόσον ὑπερτιμῶνται τὰ διπλώματα τῆς διοικητικῆς τέχνης, ἥτις διαχειρίζεται τὰς τύχας του. Ὑπὸ τὴν ἐποψὴν ταύτην μεγάλας προόδους ἔχει νὰ δείξῃ ἡ νεωτέρα περίοδος τῶν ἐθνῶν. Τὰ προπορευόμενα μεταξὺ αὐτῶν κέκτηνται πλήρεις, κατὰ τὸ μᾶλλον ἢ ἦττον, ὀργανισμοὺς περὶ τὴν ὑπεράσπισιν τῆς δημοσίας ὑγείας. Γνωστὸν εἶναι τὸ ἐν Γαλλίᾳ Κεντρικὸν Συμβούλιον τῆς ὑγιεινῆς, τὸ ἐν Γερμανίᾳ Αὐτοκρατορικὸν Γραφεῖον τῆς ὑγιεινῆς, καὶ τὰ ἐν Ἀγγλίᾳ καὶ ἐν Ἀμερικῇ σχετικὰ τῆς γενικῆς καὶ τοπικῆς διοικήσεως Γραφεῖα. Τὸ τῆς Ἀγγλίας ἔχει ὑφ' ἑαυτὰ 15,000 ἐν ὅλῃ τῇ ἐπικρατείᾳ κατὰ μέρος ὀργανισμοὺς. Τὸ τῶν Ἠνωμένων Πολιτειῶν λειτουργεῖ, ἀπὸ εἰδικῶν συμβουλιῶν ὑγιεινῆς, οὐχὶ μόνον καθ' ἑκάστην πολιτείαν ἰδιαιτέρως, ἀλλὰ καὶ κατὰ πᾶσαν πόλιν, κώμην καὶ χωρίον. Τί δυνάμεθα νὰ εἰπωμεν περὶ τῆς Ἑλλάδος;