

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

[ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ-ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΑ-ΚΑΤΑΣΤΑΤΙΚΗ]

Ἀρχισυντάκτης : Ἀριστέδης Κ. Οἰκονόμος

ΤΟΜΟΣ 9^{ος} — ΕΤΟΣ 9^{ον}

1881 — 1882

ΕΝ ΑΘΗΝΑΙΣ

Ἡ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ, ΟΔΟΣ ΑΚΑΔΗΜΙΑΣ 12.

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

[ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ-ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΑ-ΚΑΤΑΣΤΑΤΙΚΗ]

ΗΜΕΡΟΜΙΣΘΙΩΝ ΟΡΟΙ.

Κύρισκόμεθα ενώπιον σταθεροῦ ἐν τῇ κοινωνίᾳ φαινομένου, καθ' ὃ τὰ μὲν δικαιώματα τῶν ἀνθρώπων, ἀπὸ θείας καταγωγῆς, ὑπολαμβάνονται ὡς ἴσα, ἡ δὲ ἀγοραία ἀξία τῶν ἔργων αὐτῶν ἀποκόπτεται ἐκάστοτε διάφορος. Ὁ φυσικὸς οὗτος νόμος κανονίζει τὰ ἀνθρώπινα ἔργα διὰ τρόπου ἀπαραβάτου, ἀφ' ἧς ὠργανίσθη ἡ πρώτη κοινωνία. Ἄλλως μισθοδοτεῖται ὁ βασιλεύς, ἄλλως ὁ ἀρχιερεὺς καὶ ἄλλως ὁ ἐργάτης· ἄλλα μὲν εἰσοδήματα ἔχει ὁ καλλιεργῶν τὰ ἑκατομμύρια καὶ τὰς χιλιάδας τῶν θνητῶν, ἄλλα δὲ ὁ γονατίζων ἐπὶ τῆς γῆς ἵνα τὴν ποτίσῃ μὲ τοὺς ἰδρωτάς τῆς ζωῆς του. Καὶ ἐν τῷ μεταξὺ τῶν δύο ἄκρων, πρὸς τὸ μὲν τῶν ὁποίων οἱ μεγάλοι μισθοὶ καὶ τὰ μεγάλα εἰσοδήματα, πρὸς τὸ δὲ τῶν ὁποίων ὁ ἡμερόβιος μόλις ἄρτος, πόση ποικιλία! Ἄλλὰ δὲν ἔχω σκοπὸν νὰ εἰσέλθω εἰς τὴν κοινωνικὴν ἐποψίν τοῦ φαινομένου τούτου· θὰ περιορισθῶ εἰς μόνην τὴν οικονομικὴν καὶ νομίζω, ὅτι τοῦτο ἀρκεῖ εἰς τὴν ἐπιστημονικὴν ἀνάλυσίν του.

Ἐν γένει οἱ μισθοὶ τῆς ἐργασίας τῶν ἀνθρώπων ὑψοῦνται ἢ καταπίπτουσιν ἀναλόγως τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἐργατῶν, οἱ ὅποιοι παρουσιάζονται καὶ τοῦ ποσοῦ τῶν ἔργων τὰ ὁποῖα ζητοῦνται. Καθὼς ἔλεγεν ὁ Κρόβδεν, ὅταν δύο ἐργάται τρέχωσι κατόπιν ἐνὸς ἐργοστασιάρχου, τὰ ἡμερομίσθια ὑποτιμῶνται· ὅταν δὲ δύο ἐργοστασιάρχαι τρέχωσι κατόπιν ἐνὸς ἐργάτου, τὰ ἡμερομίσθια ὑπερτιμῶνται. Εἶναι καὶ ἡ ἐργασία ὅπως καὶ τὰ λοιπὰ ἀντικείμενα τῆς συναλλαγῆς, διατιμᾶται δηλαδὴ καὶ

πληρώνεται κατὰ τοὺς αὐτοὺς νόμους. Ἐχεις ἀνάγκην ἐνὸς κοιλοῦ σίτου; ἢ τὸν πληρώσης κατὰ τὴν τρέχουσαν τιμὴν τῆς ἀγορᾶς; ἔχεις ἀνάγκην ἐργασίας, δεκαήμερου; ἢ τὴν πληρώσης πάλιν κατὰ τὴν τρέχουσαν τιμὴν τῆς ἀγορᾶς. Ἡ τιμὴ αὕτη τοῦ σίτου, τῆς ἐργασίας καθὼς καὶ παντὸς ὅ,τι συναλλάσσεται, εἶναι προϊόν διαφόρων τῆς ἀγορᾶς ἔρων καὶ κανονίζεται ἀφ' ἐνὸς μὲν ἐκ τῆς ζήτησεως καὶ τῆς προσφορᾶς, ἀφ' ἑτέρου δὲ ἐκ τῶν ἐξόδων τῆς παραγωγῆς.

Ὁ νόμος τῆς ζήτησεως καὶ τῆς προσφορᾶς ἀσκειῖ ἐπὶ τῶν ἡμερομισθίων τὸ ὑπέρτατον αὐτοῦ κύρος τὴν στιγμὴν καθ' ἣν οἱ ἐργάται, ἔχοντες ὀλιγωτέρας ἀξιώσεις, συγκατατίθενται νὰ χορηγήσωσι τὴν ἐργασίαν των εἰς τιμὰς μᾶλλον περιορισμένας, καὶ τὰνάπαλιν τὴν στιγμὴν καθ' ἣν οἱ ἐργάται, ἀναπτύσσοντες τὰς ἀξιώσεις των, ἀπαιτοῦσι μείζονας τιμὰς ὅπως χορηγήσωσι τὴν ἐργασίαν αὐτῶν. Ἐὰν τὰ ἔργα εἶναι ἄφθονα καὶ οἱ ἐργάται ὀλίγοι, αἱ ἀξιώσεις τῶν τελευταίων μεγαλύνονται· ἐὰν τὰ ἔργα σπάνια καὶ οἱ ἐργάται πολλοί, τότε αἱ ἀξιώσεις τῶν τελευταίων προχωροῦσιν! Ἐξεταστέον λοιπὸν πότε τὰ ἔργα πληθύνονται καὶ πότε ἐλαττοῦνται. Ἡ λύσις ἐξαρτᾶται ἐκ τῆς περιόδου, τὴν ὁποίαν διατρέχει ἡ κοινωνία. Ἐὰν εἰσηλθεν αὕτη εἰς τὸ στάδιον τῆς παρακμῆς ἢ εἰς παροδικὰς στενοχωρίας, τὰ ἔργα τείνουσιν εἰς περιορισμὸν διαρκῆ ἢ προσωρινόν· τὰνάπαλιν δὲ συμβαίνει, ὅταν τὸ ἔθνος ὀργᾶ πρὸς τὴν ἀκμὴν, μὴ ὑπερβάν ἔτι τὰ ὅρια τῆς ἐνεργοῦ καὶ ὠρίμου ἡλικίας.

Ἐπὶ τοῦ ὅλου φαινομένου ἡ ποσότης τῶν κυκλοφορούντων ἐν τῇ κοινωνίᾳ κεφαλαίων καὶ ἡ βιομηχανικὴ δραστηριότης ἀναπτύσσουσι τὴν ποσότητα τῶν ἔργων. Ὅσοι ἐθεώρησαν ὅτι τὸ κεφάλαιον εἶναι ἀδιάφορος παράγων εἰς τὸν ἐργατικὸν τῆς κοινωνίας μηχανισμόν, ὑποπίπτουσιν εἰς τὰς συνεπείας πλάνης ἐκ θεμελίων. Ὅταν τὸ κυκλοφοροῦν κεφάλαιον καθυστερῆ, τότε ἡ ἐργασία διατρέχει τὴν νηπιώδη τοῦ ἀνθρωπίνου γένους περίοδον· πρέπει πρῶτον νὰ θεραπεύσῃ τὰς ὑλικωτέρας ἀνάγκας, κατόπιν θὰ ἀποταμιεύσῃ, ἵνα βαθμηδὸν σχηματίσῃ τοὺς κεφαλαιούχους καὶ ἐπιχειρηματίας, οἵτινες μίαν ἡμέραν θὰ

πληρώσωσι τοὺς ἀπογόνους τῶν μετὰ τὴν πρώτην τῆς ἀνθρωπότητος ὁδὸν ἀποχωρισθέντων τῆς αὐτῆς οἰκογενείας μελῶν. Ἐν γένει ἡ ἐργασία ἐνδιαφέρεται εἰς τὴν αὐξήσιν τοῦ κεφαλαίου. Φαντασθῆτε χιλίους γεωργούς, οἵτινες περιμένουσι χίλια ἄροτρα τὰ ὁποῖα δὲν ἔχουσι! χιλίους ἀμαξηλάτας περιμένοντες χιλίας ἀμάξας τὰς ὁποίας δὲν ἔχουσι! καὶ οὕτω καθεξῆς. Περιμένουσι καὶ ὅταν ἔλθωσιν οἱ κεφαλαιοῦχοι οἵτινες δίδουσι τὰ ἐφόδια ταῦτα τῆς ζωῆς, οἱ ἐργάται κινοῦνται εἰς τὰ ἔργα αὐτῶν καὶ ἡ ἀρμονικὴ τῆς κοινωνίας λειτουργία προβαίνει. Δὲν ὑπάρχει λοιπὸν ἐχθρότης μεταξὺ κεφαλαιούχου καὶ ἐργάτου ἐν τῇ φυσικῇ τῆς ἐθνικῆς οἰκονομίας. Ἡ ἐχθρότης ἀναφαίνεται ἐν τῇ καταχρῆσει τῆς ἐκμεταλλεύσεως τὴν ὁποίαν ἡ πονηρία διαθέτει. Ἀλλὰ περὶ καταχρῆσεως οὐχὶ ὁ παρῶν λόγος.

Ἡ ἔννοια τῶν παραγωγικῶν ἐξόδων τῆς ἐργασίας περιλαμβάνει τὴν τιμὴν τῶν τροφίμων, τῆς ἐνδυμασίας, τῆς κατοικίας καὶ λοιπῶν ἀναποφεύκτων ἐφοδίων τῆς ζωῆς, χωρὶς νὰ λησμονηθῶσι καὶ αἱ δαπάναι τῆς μαθητείας τοῦ ἐργάτου, διότι οἱ ἄνθρωποι δὲν γεννῶνται ὠρολογοποιοὶ καὶ τέκτονες καὶ σιδηρουργοί, ἀλλὰ διὰ μακρᾶς, κατὰ τὸ μᾶλλον ἢ ἥττον, ἀσκήσεως καὶ διὰ προκαταβολῶν καταρτίζονται πρὸς τὰς διαφόρους τέχνας ἐπιτήδευοι. Ὅταν ἡ τιμὴ τῶν τροφίμων ἀναβαίνει, ὁ ἐργάτης καθίσταται ἀπαιτητικώτερος· καὶ ὅταν καταβαίνει, αἱ ἀξιώσεις τοῦ ἐργάτου ἐλαττοῦνται. Ἀλλ' αἱ τὰς αὐταὶ δὲν λειτουργοῦσι κατὰ μόνας· διότι ἐπηρεάζονται ὑπὸ τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἐργατῶν, οἵτινες εἰς ἀμφοτέρας τὰς περιπτώσεις προσφέρονται. Ἐὰν ὑποθέσωμεν ὅτι ὁ ἀριθμὸς τῶν ἐργατῶν μένει στάσιμος, τὸ ἡμερομισθίον θὰ αὐξήσῃ διὰ τῆς ὑπερτιμῆσεως τῶν τροφίμων καὶ θὰ καταπέσῃ διὰ τῆς ὑποτιμῆσεως αὐτῶν. Ἐὰν ὁμοίως ὑποθέσωμεν ὅτι ὁ ἀριθμὸς τῶν ἐργατῶν αὐξάνει, τότε ἡ ὑπερτίμησις τῶν τροφίμων δὲν δύναται νὰ ἐξασκήσῃ τὴν ἐκτεθεῖσαν ἐπιρροήν της, τότε ἀντὶ αὐξήσεως ἐλάττωσιν πρέπει νὰ προσδοκῶσι τῶν ἡμερομισθίων των οἱ ἐργάται, τότε θὰ ἀναγκασθῶσιν οὗτοι νὰ ζήσωσι χειρότερον

καὶ ὑπὸ τὰ ὄρια ἔτι τῆς τιμῆς τῶν ἡμερομισθίων αὐτῶν. Δεινοτάτη ἢ περίοδος αὕτη διὰ τὸν ἐργατικὸν πληθυσμὸν, ἀπαντᾶται δὲ καὶ κατὰ τὴν ἐποχὴν τῆς ἐλαττώσεως τῶν ἔργων. Τότε ἡ κοινωνία μεταβάλλεται εἰς μητέρα ἣτις κατατρώγει τὰ τέκνα τῆς! Δὲν ὑπάρχει ἄλλη διέξοδος ἐκτὸς τοῦ τάφου!

Μεγαλειτέρα εἶναι ἡ εὐκολία τῆς δημιουργίας ἀνθρώπων καὶ μεγαλειτέρα ἡ δυσκολία τῆς δημιουργίας κεφαλαίων. Ἀφήσατε τὴν πρώτην δύναμιν εἰς τὸ ἐνστικτὸν αὐτῆς, καὶ ἔπειτα συναθροίσατε τὰ πικρὰ πορίσματα τῆς. Ἐπρεπεν ἐκάστη οἰκογένεια νὰ πολλαπλασιάσῃ τὰ μέλη τῆς ἀναλόγως τῶν οἰκονομικῶν δυνάμεων τῆς. Κατὰ τοῦτο ἡ πρακτικὴ ἀντίκειται εἰς τὴν θεωρίαν· καὶ ἐντεῦθεν ἐξηγεῖται ἡ ἀνάβασις καὶ ἡ κατάβασις τὴν ὁποίαν ὁ βίος τῶν ἑκατονταετηρίδων περιέχει ἐν τῇ ἱστορίᾳ τῶν ἀποχαιρετωμένων γενεῶν. Ἀλλὰ τὸ ζήτημα τοῦτο λαμβάνει τὴν φιλοσοφικὴν τῆς ἐπιστήμης τοῦ πληθυσμοῦ ἔκτασιν καὶ διαφεύγει τὰ ὄρια τῆς προκειμένης μελέτης.

Ἐκτὸς τῆς ζητήσεως καὶ προσφορᾶς, ἐκτὸς τῆς τιμῆς τῶν ἐφοδίων τῆς ζωῆς, ἐκτὸς τῶν κυκλοφορούντων κεφαλαίων, ἐκτὸς τῆς βιομηχανικῆς δραστηριότητος, ἔχει καὶ ἡ συνήθεια τὴν ἐπιρροὴν αὐτῆς ἐπὶ τοῦ τῶν ἡμερομισθίων καθορισμοῦ. Ἡ συνήθεια ἐν συνδυασμῷ μετὰ τοῦ κλίματος τῆς χώρας περιλαμβάνει τοὺς διαφόρους τρόπους τῆς ζωῆς καὶ κατασκευάζει ὑπὸ τινὰς ἐπόψεις τοὺς κρεωφάγους καὶ χορτοφάγους, τοὺς βαρέως καὶ ἐλαφρῶς ἐνδυομένους, τοὺς εὐθηνῶς ἢ μὴ κατοικοῦντας, καὶ ἐν γένει τοὺς λιτῶς ἢ δαπανηρῶς διαιτωμένους. Πάντα ταῦτα ἀνευρίσκονται ὡς στοιχεῖα ἀπαραίτητα τῶν κατὰ τὰς διαφόρους χώρας καὶ ἐποχὰς ἡμερομισθίων. Ἀλλ' ἡ συνήθεια ἔχει καὶ ἄλλην ἀκόμη ἔννοιαν, διότι εἰς τὰς δυσχερεῖς περιστάσεις τῶν ἐργατικῶν κοινωνιῶν, ὅτε καταβιβάζεται τὸ ἡμερομισθίον ὑπὸ τὸ ἀναγκαῖον ὄριον τῆς ζωῆς, χρησιμεύει ὡς σάνις ἣτις ἀπατᾷ τὸν ναυαγὸν μέχρις οὗ οὗτος δι' αὐτῆς ἐκπνεύσει.

ΤΙΝΕΣ ΠΡΟΤΙΜΟΤΕΡΟΙ ΕΝ ΕΛΛΑΔΙ ΔΗΜΟΣΙΟΙ ἢ ΙΔΙΩΤΙΚΟΙ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΙ;

Τὸ ζήτημα ὃ προτιθέμεθα νὰ πραγματευθῶμεν ἐν ὀλίγοις εἶναι ἐν τῶν τὰ μάλιστα συζητουμένου τὴν σήμερον ἐν τῇ δυτικῇ Εὐρώπῃ. Καὶ ἐν Γαλλίᾳ καὶ ἐν αὐτῇ τῇ Ἀγγλίᾳ, ἰδίᾳ ἔμως καὶ μάλιστα ἐν Γερμανίᾳ ἡ περὶ τούτου συζήτησις θάλλει ἀπὸ τινος χρόνου. Τὸ ζήτημα δὲν εἶναι θεωρητικὸν μόνον ἀλλὰ καὶ πρακτικώτατον. Αἱ ἐπιχειρηθεῖσαι δ' ἐπ' ἐσχάτων πρακτικαὶ καινοτομίαι ἐξῆψαν καὶ τὴν θεωρητικὴν συζήτησιν καὶ προσήγαγον εἰς μέσον καὶ καταστατικὰς ἐρεῦνας καὶ παρατηρήσεις ἐμβριθεστάτας καὶ ἀπαραιτήτους πρὸς τὴν ὀρθὴν ἐπίλυσιν ζητήματος καὶ καθ' ἑαυτὸ σπουδαίου, σπουδαιοτάτου δὲ καθισταμένου ἔνεκα τῶν μεγάλων συνεπειῶν τῆς τοιαύτης ἢ τοιαύτης αὐτοῦ λύσεως. Τὴν κυρίαν ἀφορμὴν ἐν Γερμανίᾳ πρὸς πληθὺν δοκιμασιῶν διατριβῶν καὶ πραγματειῶν ἔδωκεν ἑκθεσίς τις περὶ τοῦ ζητήματος ὑπὸ ἐπιτροπῆς τῆς πρωσικῆς βουλῆς, καὶ ἔπειτα ἡ βουλή τοῦ Βίσμαρκ, ἵνα τοὺς σιδηροδρόμους καταστήσῃ ἰδιοκτησίαν τῆς Γερμανικῆς ἐπικρατείας, ὅπως αὕτη προσκτήσῃ νέας πηγὰς ἀμέσων προσόδων μὴ ἢ δὲ πάντοτε οἰκονομικῶς ἀπηρητημένη ἀπὸ τῶν εἰσφορῶν τῶν ἔμοσπόνδων κρατῶν. Δι' αὐτῆς διώκεται κυρίως σκοπὸς πολιτικός, ἡ χειραφέτησις οἰκονομικῶς τῆς Γερμανικῆς ἐπικρατείας ἀπὸ τῆς πείδης τῶν συνεισφορῶν. Ἀλλ' ἡ μεταρρύθμισις συνιστᾶται καὶ ὡς ὠφελιμωτάτη καὶ τὰ ἄριστα ἐπαγγελομένη εἰς τὴν οἰκονομίαν τοῦ Γερμανικοῦ ἔθνους. Τὴν βουλὴν τοῦ Βίσμαρκ ἐζήλωσε καὶ ὁ παρεμφερὴς πρὸς αὐτὸν τὴν φύσιν πολιτικὸς τῆς Γαλλίας, ὁ πολὺς Γαμβέτας. Καὶ τούτῳ ὡς γνωστὸν ἦτο ἀγαπητὸν σχέδιον ἡ ἐξαγορὰ τῶν σιδηροδρόμων ὑπὸ τοῦ Κράτους καὶ στοιχείον τοῦ πολιτικοῦ αὐτοῦ προγράμματος, πρὸς δάκρυῶς ἐναντίαν

θέσιν ἔλαβε τὸ νῦν ὑπουργεῖον τῆ ἐπιμόνω ἀξιῶσει, ὡς λέγεται, τοῦ Λέοντος Σαίη ἀπαστέργοντος τοὺς δημοσίους σιδηροδρόμους καὶ τὴν ἐξαγορὰν αὐτῶν καὶ τὴν καθολικὴν καὶ τὴν ἐπὶ μέρους. Καὶ ἐν Ἀγγλίᾳ, ἐνθα, ὡς γνωστόν, ὅπως καὶ ἐν Ἀμερικῇ δὲν ὑπάρχουσι δημόσιοι σιδηρόδρομοι, ἀνεκινήθη τὸ ζήτημα καὶ σπουδαίως συζητεῖται τὴν σήμερον οἱ δὲ δημόσιοι σιδηρόδρομοι εὖρον καὶ ἐκεῖ πολλοὺς καὶ ἐπιφανεῖς θιασώτας, ἂν καὶ τὸ ζήτημα δὲν ἀπετέλεσεν ἔτι θέμα προγράμματος πολιτικῆς τινος μερίδος, ὥστε νὰ ἐπίκειται καὶ πρακτικὴ τις μεταβολὴ ἐν τῇ περὶ σιδηροδρόμων πολιτικῇ.

Τῆς συζητήσεως μετέσχον καὶ θεωρητικοὶ ἐπιστήμονες καὶ πρακτικοὶ ἄνδρες, καὶ πολιτειολόγοι, καὶ οἰκονομολόγοι, καὶ πολιτικαὶ καὶ τεχνικαὶ δεινότητες, τὸ δὲ ζήτημα ἠξητάσθη πολυειδῶς, καὶ θεωρητικῶς καὶ πρακτικῶς καὶ συγκεκριμένως καὶ ἀφηρημένως. Αἱ δὲ διαφοραὶ τῶν γνωμῶν εἶναι αἱ ἐξῆς. Τινὲς μὲν ἐκηρύχθησαν ἀπλῶς ὑπὲρ τῶν σιδηροδρόμων τοῦ Κράτους, ἄλλοι ὑπὲρ τῶν ἰδιωτικῶν καὶ ἄλλοι ὑπὲρ μικτοῦ συστήματος· καὶ πάλιν οἱ μὲν ἀποφαίνονται ὅτι ἐξ ἀρχῆς συμφέρει οἱ σιδηρόδρομοι νὰ ἐπιχειρηθῶσι παρὰ τοῦ Κράτους ἢ τῶν ἰδιωτῶν, ἄλλοι δὲ ἀδιαφοροῦντες περὶ τοῦ ἀρχικῶς γενομένου συνιστῶσι τὴν ὑστερον ἐξαγορὰν παρὰ τῆς πολιτείας ἢ τὴν συμπλήρωσιν αὐτῶν παρ' αὐτῆς ἢ τῶν ἰδιωτῶν, τὰς δὲ θεωρίας αὐτῶν οἱ μὲν ἐκτιθεῖσι ὡς ἀπολύτους καὶ ὡς προτιμητέας πάντοτε καὶ πανταχοῦ, οἱ δὲ ἀπλῶς σχετικὴν ὑπεροχὴν ἀξιοῦντες ἀναγνωρίζουσιν ὅτι ὑπὸ ἄλλας περιστάσεις δύναται νὰ εἶναι ὠφελιμωτέρα ἢ ἐναντία ἀρχῇ. Κατὰ τὰς ἐν τῇ οἰκονομολογίᾳ σχολὰς τῶν ἀκριβῶν Σμιθιανῶν ἢ Μαγχεστερειῶν, τῶν τῆς ἱστορικῆς σχολῆς, τῶν κοινωνιζόντων ἢ τῶν καλουμένων ἀπὸ καθέδρας κοινωνιστῶν, καὶ τῶν καθαρῶς κοινωνιστῶν, διάφορος παρατηρεῖται καὶ ἡ ἀπόκλισις πρὸς τὴν δε ἢ ἐκείνην τὴν θεωρίαν. Κεκηρυγμένοι ὑπὲρ τῶν σιδηροδρόμων τοῦ κράτους εἶναι οἱ ἀληθεῖς κοινωνισταὶ καὶ οἱ κοινωνικά τινα στοιχεῖα ἀσπαζόμενοι, οἱ τελευταῖοι ἰδίως ὠρισμένως διὰ τὴν σήμερον ἀκμὴν τῆς οἰκονομίας ἐν τῇ

δυτικωτέρᾳ καὶ κεντρικῇ Εὐρώπῃ, τὸναντίον ὑπὲρ τῶν ἰδιωτικῶν σιδηροδρόμων εἶναι οἱ τῶν ἀγγλικῶν παραδόσεων καὶ οἱ θιασῶται τοῦ ἐλευθέρου καὶ ἀπολύτου συναγωνισμοῦ.

Τὸ ζήτημα εἶναι καὶ θεωρητικῶς ἐξεταζόμενον ἄξιον μελέτης καὶ σπουδῆς, ἐκ περιεργείας τοῦλάχιστον ὅπως μάθωμεν τοὺς λόγους δι' οὓς ἐν Γερμανίᾳ κατέστη κυριώτατον θέμα ἐσωτερικῆς πολιτικῆς δὲν θὰ βραδύνη δὲ ἴσως καὶ ἐν Γαλλίᾳ καὶ ἐν αὐτῇ τῇ Ἀγγλίᾳ νὰ κτήσῃται τὴν αὐτὴν σπουδαιότητα, ἀλλὰ καὶ δι' ἡμᾶς δὲν εἶναι ἀπλῶς θεωρητικόν. Καὶ ἡ Ἑλλάς μέλλει ὅσον οὕτω νὰ ἀποκτήσῃ τὰ πρακτικὰ ἀγαθὰ τοῦ νεωτέρου πολιτισμοῦ στρωνυμένη διὰ συμπλέγματος σιδηροδρόμων. Μέχρι τοῦδε ὑστεροῦμεν κατὰ τοῦτο καὶ αὐτῆς τῆς Τουρκίας. Διότι ὁ ἀπὸ Πειραιῶς εἰς Ἀθήνας εἶναι ἀπλοῦν δοκίμιον καὶ τοιοῦτος ἕμως ὦν εἰς τοὺς μὴ κεκτημένους πλείονα πείραν δύναται νὰ χρησιμεύσῃ πρὸς ἐναργέστεραν ἀντίληψιν σχετικῶν ζητημάτων. Βεβαίως ἕμως δὲν πρέπει νὰ καταρτίσωμεν τὰς κρίσεις ἡμῶν ἐκ μόνου τοῦ δοκιμίου τούτου. Καὶ τὴν εὐρεῖαν πείραν τῶν Εὐρωπαϊῶν καὶ τὰς λαμπρὰς θεωρητικὰς αὐτῶν συζητήσεις πρέπει νὰ καρπωθῶμεν ὅπως ἐὰν ὑστερήσαμεν μέχρι τοῦ νῦν, ἢ ὑστέρησις γένηται ἡμῖν ὠφέλιμος τοῦλάχιστον κατὰ τοῦτο.

Τὸ ζήτημα τῶν σιδηροδρόμων εὐλόγως θεωρεῖται παρ' ἡμῖν ζωτικώτατον, τινὲς μάλιστα προσδοκῶσι ἀληθῆ οἰκονομικὴν καὶ πολιτικὴν παλιγγενεσίαν· ἴσως δὲ δὲν σφάλλονται πολὺ ἐὰν αἱ σιδηροδρομικαὶ ἡμῶν γραμμαὶ συναφθεῖσαι πρὸς τὰς Εὐρωπαϊκὰς καταστῶσι καὶ αὐταὶ ἀληθεῖς Εὐρωπαϊκαί. Ἡ ταχύτερα συγκοινωνία συντέμνει κατὰ χρόνον τὰς ἀποστάσεις, ἢ προσπέλασις δὲ τῆς Ἑλλάδος πρὸς τὴν δυτικωτέραν Εὐρώπην, ἔσται ἀναμφιβόλως ἡμῖν ὠφελιμωτάτη ὑπὸ πᾶσαν ἔποψιν καὶ οἰκονομικὴν καὶ πολιτικὴν καὶ κοινωνικὴν. Ἡ Ἑλλάς τότε μόνον θὰ καταστῇ ὡς ἀληθῶς μέρος καὶ τμήμα τῆς Εὐρώπης. Ἀλλὰ δὲν ἀρκεῖ οἱ σιδηρόδρομοι ἡμῶν μόνον νὰ συναφθῶσι πρὸς τοὺς Εὐρωπαϊκοὺς ἀλλ' ἀνάγκη καὶ ὅπως δεῖ καὶ παρ' ὧν δεῖ νὰ ἐπιχειρηθῶσιν. Ἡ σπουδαιότης

τοῦ ζητήματος ἀπὸ τῆς τελευταίας ἀπόψεως κατενοήθη ἤδη παρ' ἡμῖν. Ἄλλ' εἰδικὴ καὶ εὐρυτέρα ἐξέτασις τοῦ ζητήματος καὶ δὴ πρὸς τὰς ἡμετέρας περιστάσεις ἐλλείπει ἔτι παρ' ἡμῖν. Ὁ γράφων τὴν παροῦσαν μελέτην οὔτε εἰδικότητα κέκτηται περὶ τοῦ θέματος, οὔτε αὐθεντίαν τινὰ ἀξιοῖ. Εὐτυχῆς ὅμως θὰ λογισθῆ ἂν ἡ συμβολὴ αὐτοῦ διασκεδάσῃ ἐσφαλμένας τινὰς δοξασίας καὶ ἀληθεῖς προλήψεις ἀπαντώσας συχνὰ παρ' ἡμῖν, ἂν γνωρίσῃ εἰς πολλοὺς τὴν ἀξίαν τοῦ ζητήματος καὶ δῶ ἀφορμὴν εἰς εἰδικωτέρους πρὸς ἐμβριθεστέραν καὶ εὐρυτέραν ἐξέτασιν καὶ συζήτησιν αὐτοῦ. Διότι εἶναι καιρὸς ἵνα καὶ παρ' ἡμῖν ζητήματα ἐξ ὧν ἤρτηται πολλάκις ἡ εὐδαιμονία ἢ ἡ κκοδαιμονία τῆς χώρας νὰ μὴ ἐξετάζωνται ἐν παρέργῳ ἀλλ' ὅπως ἐμπρέπη εἰς πεπολιτισμένον ἔθνος.



Τὰ Κράτη πολλάς πολλάκις ἐπεχείρησαν ἰδιωτικὰς ἐπιχειρήσεις καὶ γεωργικὰς, καὶ βιομηχανικὰς καὶ ἐμπορικὰς. Ἀπὸ τῆς ἐποχῆς ὅμως τοῦ Α. Σμιθ ὅστις πρῶτος καὶ ἀξιολογιώτατα ἀπέδειξε τὸ ἐπιζήμιον αὐτῶν διὰ τὴν καθόλου οἰκονομίαν, ἡ πεποίθησις ἐπεκράτησε πᾶσαν ἰδιωτικὴν τοῦ Κράτους ἐπιχείρησιν νὰ καταδικάζωσιν ὡς ἀσυντελεῖ καὶ ἀσύμφορον διὰ τε τὸ Κράτος καὶ διὰ τὴν ἐθνικὴν οἰκονομίαν. Τὸ ἐπιχείρημα τὸ συνηθέστατον καὶ προχειρότατον ὅπερ φέρουσι πρὸς ἀπόδειξιν ὅτι τοιαῦται ἐπιχειρήσεις κατὰ πολὺ ἐπικερδέστερον ἐπιχειροῦνται παρ' ἰδιωτῶν, εἶναι ὅτι τὸ ἄμεσον συμφέρον τοῦς ἰδιώτας παροτρύνει πρὸς πᾶσαν δραστηριότητα, ἐπιμέλειαν, προσοχὴν καὶ οἰκονομίαν, ἐνῶ τὸ κράτος εἶναι ἠναγκασμένον νὰ ἐργάζεται πάντοτε δι' ὑπαλλήλων μὴ ἀμέσως διαφερομένων, καὶ πάντοτε δαπανηρῶς, διότι ἐλλείπει τὸ ἰσχυρώτατον κέντρον πρὸς πᾶσαν οἰκονομίαν, δι' ὃ οἱ ἰδιῶται ὑποβάλλονται εἰς παντοίας στερήσεις καὶ κόπους, ἢ ἐλπίς τῆς ἀπολαύσεως τῶν κερδῶν καὶ ὁ φόβος τῶν ζημιῶν ἐν ἀποτυχίᾳ. Ἄλλὰ τὸ ἐπιχείρημα τοῦτο ὅπερ εἶναι πλείστης δυνάμεως καὶ κρίνει πολλάκις τὸ ζήτημα ὑποκειμένου τίς δύ-

ναται νὰ ἐπιχειρήσῃ ἐπικερδέστερον οἰκονομικὰς καθόλου ἐργασίας τὸ κράτος ἢ οἱ ἰδιῶται, τὸ ἐπιχείρημα, λέγομεν, τοῦτο ἐπὶ σιδηροδρόμων δὲν ἔχει οὐδεμίαν ἐφαρμογὴν.

Οἱ σιδηρόδρομοι, καὶ λέγοντες σιδηροδρόμους νοοῦμεν μεγάλας γραμμὰς, εἶναι ἐπιχειρήσεις πολὺπλοκοὶ καὶ μεγάλαι. Καὶ ἐργασίας ἀπαιτοῦσι πολλάς καὶ διαφόρους κατ' εἶδος, ἐφ' ὧν εἶναι ἀνάγκη εἰδικῶν ἀνδρῶν, καὶ κεφάλαια μεγάλα, ἅτινα εἰς τις ἢ καὶ ὀλίγοι ἰδιῶται ἢ δὲν δύνανται νὰ καταβάλωσι ἢ καὶ δυνάμενοι δὲν διακινδυνεύουσι, ὑπαρχούσης ὅπωςδῆποτε ἀβεβαιότητος περὶ τῶν κερδῶν. Διὰ τοῦτο οὐδεμία ἀξία λόγου γραμμὴ σιδηροδρόμων ἐπεχειρήθη ἀπὸ ἐνὸς ἰδιώτου ἢ καὶ ἀπὸ πλειόνων ἠμερόθυμῶς συμπραττόντων. Τοῦναντίον δὲ ἅπαντες οἱ σιδηρόδρομοι ἐκτὸς τῶν παρὰ τῶν Κρατῶν ἐπιχειρηθέντων, ἐπεχειρήθησαν ἀπανταχοῦ δι' ἀνωνύμων ἐταιριῶν.

Δὲν πρόκειται λοιπὸν ζήτημα μεταξὺ ἰδιωτῶν ἀπλῶς καὶ τοῦ Κράτους, ἀλλὰ μεταξὺ ἀνωνύμων ἐταιριῶν καὶ τοῦ Κράτους· οὕτω δὲ τιθεμένου τοῦ ζητήματος ὁ ἰσχυρώτατος λόγος ὁ συνήθως φερόμενος περὶ προτιμῆσεως τῶν ἰδιωτικῶν ἐπιχειρήσεων ὡς ἐπικερδεστέρων καὶ εὐωνότερα παραγουσῶν προϊόντα ἐκλείπει. Διότι καὶ αἱ ἀνωνύμοι ἐταιρίαι διευθύνονται καὶ διοικοῦνται δι' ὑπαλλήλων ὡσαύτως μὴ ἀμέσως διαφερομένων εἰς τὴν ἐπιχείρησιν καὶ ὡσαύτως στερουμένων τῶν ἐλατηρίων τῶν προκαλούντων τὴν μείζονα δραστηριότητα ἐπιμέλειαν καὶ οἰκονομίαν. Ἡ δὲ ἀπονομὴ ποσοστῶν πρὸς διέγερσιν τοῦ ζήλου γενομένη παρὰ ἀνωνύμων ἐταιριῶν δύναται νὰ γείνη καὶ παρὰ τοῦ Κράτους, καὶ πράγματι γίνεται πολλάκις. Ὑπὸ τοιαύτην λοιπὸν ἔποψιν ἐξεταζομένου τοῦ πράγματος, ὑπάρχει τελεία ἰσότης μεταξὺ τῶν εἰς ἀνωνύμους ἐταιρίας ἀνηκόντων σιδηροδρόμων καὶ τῶν τοῦ Κράτους. Τὸ ἐναντίον δὲ συνήθως προβαλλόμενον ἐπιχείρημα, σπανιώτερον μὲν ἀπαντῶν ἔτι ἐν Εὐρώπῃ συχνότερον δὲ παρ' ἡμῖν, καὶ λίαν ἀστοχον ἀποδείκνυται καὶ πάντῃ ἀδόκιμον κρίνεται περὶ σιδηροδρόμων ἐπικαλούμενον.

Ἄλλ' ἔστω ἴση, θὰ εἶπη τις ἴσως ὡς εἶπον ἤδη καὶ ἄλλοι, ἔστω ἴση ἢ θέσις τοῦ Κράτους πρὸς τὰς ἀνωτέρους ἐταιρίας ἐπὶ ἐπιχειρήσεως σιδηροδρόμων, διατί τὸ Κράτος νὰ ἀντιποιηθῇ τὸ παράπαν ἰδιωτικῶν ἐπιχειρήσεων. Τὸ ἔργον τῆς πολιτείας δὲν εἶναι αἱ οἰκονομικαὶ ἐπιχειρήσεις, ἀλλὰ τὰ δημόσια αὐτῆς καθήκοντα. Ταῦτα ὀφείλει νὰ ἐπιτελῇ ὅσον ἔνεστι τελειότερον καὶ κάλλιον, τὰς οἰκονομικὰς δὲ ἐπιχειρήσεις καὶ τὰ κέρδη καὶ τοὺς κινδύνους αὐτῶν νὰ ἀφήσῃ ἐλεύθερα εἰς τοὺς ἰδιώτας καὶ τὴν ἰδιωτικὴν αὐτοβουλίαν. Τὰ χρήσιμα αὐτῇ χρήματα λαμβάνει ἡ πολιτεία κατὰ τρόπον δίκαιον καὶ ἀνάλογον διὰ τῶν φόρων· ὅσῳ δὲ παραγωγικώτερα καὶ εὐοηνοῦσα εἶναι ἡ ἰδιωτικὴ οἰκονομία τόσῳ εὐκολώτερον καὶ ἀφρονώτερον ρέουσι καὶ τῇ πολιτείᾳ τὰ χρήσιμα εἰς τὰς ἀνάγκας αὐτῆς. Γίς ἡ ἀνάγκη λοιπὸν νὰ ἀναμιγνύηται εἰς ἐπιχειρήσεις οἷοι οἱ σιδηροδρόμοι, οἵτινες καὶ κινδυνώδεις οἰκονομικῶς δύνανται νὰ ἀποβῶσι καὶ τὰ καθήκοντα καὶ τὴν εὐθύνην αὐτῆς θὰ πολλαπλασιάσῃ;

Οὐδεὶς δύναται νὰ ἀμφισβητήσῃ τὴν δύναμιν καὶ ἀξίαν τῶν προβαλλομένων ἐπιχειρημάτων. Ἐὰν οὐδὲν ἦττον τὰ Κράτη ἀπὸ τοῦ σιδηροδρόμου ὡς οἰκονομικῆς ἐπιχειρήσεως, οὐδέποτε ἀπέστησαν τέλεον ἐν τῇ ἠπειρωτικῇ τοῦλάχιστον Εὐρώπῃ, ἐὰν τὴν σήμερον πολλοὶ οἱ ἀξιοῦντες τὴν ὅλην ἐπιχείρησιν τῶν σιδηροδρόμων νὰ ἀναλάβῃ τὸ Κράτος, τοῦτο δὲν πράττουσι ἀπὸ ἀπλῆς φιλοπραγμοσύνης ἀλλὰ διότι ἡ κατασκευὴ καὶ ἡ κάρπωσις τῶν σιδηροδρόμων, ὅσον καὶ ἂν φέρῃ καθ' ἑαυτὴν πάντας τοὺς χαρακτῆρας ἰδιωτικῶν οἰκονομικῶν ἐπιχειρήσεων, ὡς ἐκ τῶν συναφῶν αὐτῇ περιστάσεων καὶ τῶν πολλῶν οἰκονομικῶν καὶ κοινωνικῶν συνεπειῶν, ἀποβάλλει τὸν ἀπλῶς ἰδιωτικὸν χαρακτῆρα καὶ καθίσταται ἀντικείμενον δημοσίου συμφέροντος καὶ τάξεως.

Καὶ ἐν πρώτοις οἱ σιδηροδρόμοι ὡς ἐκ τῆς φύσεως τῆς ἐπιχειρήσεως, ἀποβάλλουσι ὅ,τι ἀκριβῶς ἐγγυᾶται ἐπὶ ἰδιωτικῶν ἐπιχειρήσεων τὸν ἰδιωτικὸν αὐτῶν χαρακτῆρα, ἀποβάλλουσι δηλαδή τὴν ἐγγύησιν τοῦ συναγωνισμοῦ, διότι εἰς

τὴν αὐτὴν διεύθυνσιν ὡς ἐκ τῆς μεγάλης δαπάνης εἶναι ἀδύνατον νὰ λειτουργῶσι πολλαὶ γραμμαὶ καὶ ὅπου δὲ ὡς ἐκ τῆς συχνοτάτης ἐπιμιξίας κατεσκευάσθησαν δύο γραμμαὶ παρὰ διαφόρων, ἡ συνεννόησις τῶν ἀντιζήλων ἐταιριῶν εἶναι εὐχερῆς καὶ ἀπεκατέστη ἐν τάχει. Ἄλλ' ἐὰν ἐν τοῖς δημοσίοις πάντα ἀρχὴ ἀποβαλοῦσα πάντα χαλινὸν καὶ καθισταμένη ἀληθῶς ἀπόλυτος ἀποβαίνει ὀλεθριωτάτη, μετριάξει δὲ τὰς ἐπιζημίους συνεπείας ἢ προσπάθεια πρὸς διατήρησιν τῆς ἀρχῆς καὶ ὁ φόβος βιαίας ἐκπτώσεως, αἱ ἰδιωτικαὶ ἐπιχειρήσεις στερούμεναι τοῦ χαλινοῦ τοῦ συναγωνισμοῦ καὶ μὴ συνεχόμεναι ὑπὸ ὑψηλοτέρων ἐλατηρίων, ἀφοῦ οὐδεὶς εἰς κερδοσκοπικὴν ἐπιχείρησιν θὰ μέμψηται ὅτι διώκει τὸ κέρδος, καθίστανται ἀληθῆς κοινωνικὴ μάστιξ καὶ φοβερόν μονοπωλεῖον. Ἄλλὰ τί δηλοῖ οἰκονομικῶς τὸ μονοπωλεῖον, δὲν εἶναι ἐπιδεκτικὸν τὴν σήμερον συζητήσεως· ὅ,τι λαμβάνει τις διὰ τοῦ μονοπωλείου πλέον τῆς ἐπιεικοῦς ἀμειβῆς, πλέον τοῦ ὅρου εἰς ὃν δύναται νὰ καταβιβάσῃ τὰς τιμὰς ὁ ἐλεύθερος συναγωνισμός, τὸ τοιοῦτον δὲν εἶναι πλέον κέρδος ἀλλὰ φορολογία καθαρά. Πῶς δύναται λοιπὸν Κράτος ἀληθῶς ἐπιμελούμενον τῶν καθηκόντων αὐτῶ, νὰ ἀφῇ ἰδιωτικὴν ἐταιρίαν νὰ ἐνασκήσῃ δημοσίαν φορολογίαν ἥτοι ἀκριβῶς ὅ,τι ἀνήκει εἰς αὐτό;

Καὶ οὗτος μὲν ὁ λόγος εἶναι δημοσίου μᾶλλον συμφέροντος, ὁ ἐξῆς ὅμως εἶναι πολιτικὸς καὶ κοινωνικός, ἥτοι κατ' αὐτὸν ἐξετάζονται αἱ κοινωνικαὶ συνέπειαι τῆς ἐπιχειρήσεως ἐὰν αὕτη ἀφεθῇ εἰς χεῖρας ἰδιωτῶν. Ἡ τοιαύτη ἐξέτασις τῶν οἰκονομικῶν ἐπιχειρήσεων εἶναι τῆς νεωτέρας ἐπιστήμης. Καὶ τὴν μὲν πρώτην ἀφορμὴν ἔδωσαν οἱ κοινωνισταί, τὴν σήμερον ὅμως οὔτε ἡ Πολιτεία οὔτε ἡ ἀληθινὴ ἐπιστήμη δύναται νὰ μένη ἀδιάφορος. Ἡ πρὸς τοιαύτην συζήτησιν διάφορος σύνταξις τῆς κοινωνίας συνεπάγεται κυρίως καὶ τὰς διαφορὰς τῶν πολιτειῶν, αἱ λαμβάνουσαι δὲ καὶ ἀνεπαίσθητοι κοινωνικαὶ μεταβολαί, μὴ προλαμβάνονται ἢ εὐθετούμεναι ἐν καιρῶ γενῶσι ὑστερον προβλήματα καὶ δυσχερείας καθ' ὧν μάτην πα-

λαίει τὸ Κράτος συμπτωματικῶς καὶ αἵτινες καθιστῶσι τὸν βίον αὐτοῦ ἀβίωτον ἢ καὶ ἀγούσι εἰς πολιτικὴν ἐπανάστασιν καὶ καταστροφὴν. Διὰ τοῦτο εἰς πολιτείαν κηδομένην ἑαυτῆς καὶ ἀκριβολογοῦσαν περὶ τῶν καθηκόντων αὐτῆ, ἐπιβάλλεται τὴν σήμερον ὡς χρέος ἀμετάθετον νὰ παρακολουθῆ ἑταστικῶς τὰς τοιαύτας κοινωνικὰς μεταβολὰς καὶ τοὺς λόγους καὶ τὰς αἰτίας αὐτῶν. Ἐύτυχῶς δὲ καὶ ἡ ἐπιστήμη ἀπὸ πολλοῦ ἤδη κατανοήσασα ὅτι ἡ τῶν οἰκονομικῶν ζητημάτων ἐξέτασις ἀποβαίνει ἡμιτελής, ἄνευ τῆς συνεξετάσεως καὶ τῶν κοινωνικῶν αὐτῶν συνεπειῶν, ὡς καὶ ἄνευ τῆς ἀναφορᾶς πρὸς τὰς τοιάς δε ἢ τοιάς δε κοινωνικὰς αὐτῶν προϋποθέσεις, ἐπέδοτο ἤδη ἐπὶ τοσοῦτον, ὥστε νὰ παρέχῃται ἀσφαλεστάτην, ἐφ' ἔσον χωρεῖ περὶ τοιούτων, χειραγωγίαν.

Οὐδεὶς δύναται νὰ ἀμφισβητήσῃ τὴν σήμερον ἐπιστημονικῶς τὴν παραγωγικὴν δύναμιν τοῦ κεφαλαίου, εἴτε ὡς ἀποτεταμιευμένην ἐργασίαν θεωρεῖ τις τοῦτο, εἴτε καὶ ὅπως ἄλλως χαίρει νὰ ἐξηγῆ τὸν λόγον καὶ τὴν δύναμιν αὐτοῦ. Τὸ κεφάλαιον ὡς παραγωγικὸν καὶ ἀπαραίτητον πρὸς πᾶσαν ἐπιχείρησιν ποῦ μὲν συμβάλλεται ὀλίγον, ποῦ δὲ τὰ μέγιστα ἢ τὸ πᾶν. Κατὰ τὴν συμμετοχὴν εἰς τὴν παραγωγὴν ἀναλογεῖ τῷ κεφαλαίῳ καὶ τὸ μέρος τῆς καθαρᾶς προσόδου ἐκ τῆς ἐπιχειρήσεως, ἡ ἀναλογία δὲ αὕτη καὶ πρέπουσα εἶναι καὶ δικαία. Περὶ τούτου εἶναι σύμφωνοι καὶ οἱ σώφρονες τῶν κοινωνιστῶν ὅσοι δὲν θύουσι ἀκράτῳ φαντασιοκοπία. Ἡ διαφορὰ δὲ μεταξὺ τῶν κοινωνιστῶν καὶ τῶν ἀντιδοξούντων ἦτοι τῶν ὑπὲρ τῆς καθοστηκυίας κοινωνικῆς καὶ οἰκονομικῆς τάξεως εὐρηγεται κυρίως ἐπὶ τῆς διεξαγωγῆς τῆς δικαίας καὶ ὀρθῆς ταύτης ἀρχῆς. Καθότι οἱ μὲν κοινωνιστὰι δι' ἰσχυρίζονται ὅτι ὑπὸ τὴν μέχρις σήμερον ὑφισταμένην ὀργάνωσιν τῆς οἰκονομίας ἐν τῇ συμπράξει τοῦ κεφαλαίου πρὸς τὴν ἐργασίαν κατὰ πᾶσαν ἐπιχείρησιν, τὸ κεφάλαιον πλεονεκτεῖ λαμβάνον τὸ πλεόν τῆς παραγωγῆς ἢ καὶ ὅλον τὸ κέρδος, εἰς δὲ τοὺς ἐργάτας ἀφίησι μόνος τὰ πρὸς τὸ ζῆν καὶ οὐδὲν τοῦ καθαροῦ κέρδους, ὅτι δὲ ὅπως ἀποκαταστῆ δικαία διανομὴ τοῦ κέρδους τῆς ἐπιχει-

ρήσεως εἰς τὴν ἐργασίαν καὶ τὸ κεφάλαιον, ἀνάγκη ὑπὸ ἄλλους ὅρους νὰ ὀργανωθῆ ἢ ὅλη ποινικὴ οἰκονομία. Ἐν τῇ ὑποτυπώσει δὲ τῶν ἔρων τῆς ἰσονόμου ταύτης οἰκονομίας διαφωνοῦσι πρὸς ἀλλήλους, τῶν μὲν μετριαζόντων περὶ τὴν καινοτομίαν, τῶν δὲ ἀφιεμένων εἰς ἐλευθέραν τὴν πτῆσιν τῆς φαντασίας. Οἱ τῆς κρατούσης οἰκονομίας θιασῶται τούναντίον ὁμολογοῦσι καὶ αὐτοὶ ὅτι ἐνίοτε τοῦλάχιστον καὶ ἰδίᾳ ἐν μεγάλας ἐπιχειρήσεσι ἢ θέσις τοῦ ἐργάτου εἶναι μειονεκτικὴ καὶ ὅτι ἡ ἀμοιβὴ αὐτοῦ κανονιζομένη ἐπὶ τῇ βᾶσει τοῦ ἐλευθέρου συναγωνισμοῦ ὀρίζεται ὡς ἡ παντὸς ὠνίου κατὰ τὴν ζήτησιν καὶ προσφορὰν, οὐχὶ σπανίως δὲ καταβαίνει μέχρι τοῦ ἐσχάτου ὅρου τῆς πρὸς τὸ ζῆν συντηρήσῃ καὶ ποτε καὶ κακοσυντηρήσεως. Ὁμολογοῦσι ἔτι ὅτι ἐπὶ τῇ βᾶσει τοῦ κρατοῦντος συστήματος οἰκονομίας ριζικὴ θεραπεία εἶναι ἀδύνατος, ὅτι δὲ μόνη περιστολὴ τοῦ κακοῦ διὰ προληπτικῶν τινῶν μέτρων εἶναι ἐφικτή. Ἀλλὰ τοὺς ἔρους τοῦ ὑφισταμένου ὀργανισμοῦ τῆς οἰκονομίας θεωροῦσι ἀπολύτως ἀκινήτους, ὅτι δὲ οὐχὶ μόνον ἐὰν πάντες, ὅπως ἀξιοῦσι τῶν κοινωνιστῶν οἱ ἀκολαστότατοι, ἀλλὰ καὶ ἐὰν εἰς τῶν ἔρων τούτων μετακινήθῃ συγκτέβρυσεν ἀθρόα ἢ ὅλη ἄρμονία τοῦ οἰκονομικοῦ καὶ κοινωνικοῦ βίου, καὶ δὲν λείπεται οὐδὲν ὀρθοστάδην ἐστηκὸς ἐν τῇ χαώδει συγχύσει τῶν πάντων. Τὸ κακὸν λοιπὸν εἶναι ἀναγκαῖον καὶ ἀναπόφευκτον, οἱ δὲ ἐργάται δὲν θὰ ἐκλίπωσι τὴν μειονεκτικὴν αὐτῶν θέσιν ἀπέναντι τοῦ κεφαλαίου, ἐνὸς μὲν δὲν δυνηθῶσι διὰ συνεταιρισμοῦ μικρῶν εἰσφορῶν νὰ προσοικειωθῶσι τὴν δύναμιν τῶν κεφαλαίων καὶ καταστήσωσι αὐτοῖς ὑποχειρίαν. Ἐπειτα ἐὰν οἱ ἐργάται δὲν μετέχουσιν ἀναλόγως ἢ οὐδαμῶς τοῦ κέρδους, συνήθως δὲν μετέχουσι καὶ εἰς τὰς ζημίας ἢ εἰς τὰς τελείας καταστροφὰς τῶν ἐπιχειρήσεων. Καὶ τέλος ἐν τῇ ἐκτάκτῳ ἀμοιβῇ τοῦ κεφαλαίου δὲν περιέχεται πολλάκις μόνη ἢ ἀμοιβὴ τοῦ κεφαλαίου ἀλλὰ καὶ ἡ τῆς ἐκτάκτου αὐτοῦ ἐργασίας, οὐχὶ τῶν χειρῶν βεβαίως ἀλλὰ τῆς διανοητικῆς, ἣτις συνέλαβε καὶ διεξάγει τὴν ἐπιχείρησιν καὶ ἐφ' ἧς ἐξαρτᾶται πολλάκις ἢ ὅλη ἐπιτυ-

χία αὐτῆς. Ποία ἡ δύναμις τῆς τοιαύτης ἐργασίας μαρτυροῦσι αἱ πολλαὶ ἀτυχίαι ἐπιχειρήσεων διὰ συναιτερισμῶν ἢ ὑπὸ ἀνικάνων κεφαλαιούχων. Ἀλλὰ ταῦτα παρεκβατικώτερον· ἐμακρολογήσαμεν δὲ μόνον, ὅπως καταστήσωμεν ἔτι σαφέστεραν καὶ ἀσύγχυτον τὴν διαφορὰν πρὸς ἕτερόν τι κέρδος τῶν ἐπιχειρήσεων καὶ πρὸς ἄλλην τινὰ συζήτησιν, ἣτις εἰ καὶ φαίνεται παρεμφερῆς πρὸς τὴν ἡγουμένην, διαφέρει ὅμως πολὺ καὶ τὸ πᾶν ἀπ' αὐτῆς.

Τὸ κέρδος περὶ οὗ τῆς δικαίας συμμετοχῆς ἐν τῇ διανομῇ τῶν διαφόρων συνεργῶν παραγόντων ἐγένετο ἄρτι λόγος διαφέρει ἀπὸ ἄλλου κέρδους ἐπιχειρήσεων τινῶν, ὅπερ οὔτε εἰς τὸ κεφάλαιον, οὔτε εἰς τὴν ἐργασίαν, οὔτε εἰς τὰς ἐν τῇ ἐπιχειρήσει ἐνεργοὺς φυσικὰς δυνάμεις δύναται νὰ ἀποδοθῇ, ἀλλὰ τὸ ὅποῖον προέρχεται ἔξωθεν ἐκ συμπτώσεως (Conjunctur).

Ποῖον τὸ κέρδος τοῦτο καὶ τί δηλοῦσι καὶ δύνανται αἱ συμπτώσεις; Οὐδὲν καινοφανές καὶ ἀσύνηθες. Καὶ παρ' ἡμῶν ἤδη ἀπὸ πολλοῦ ἐτρέπη ἡ κερδοσκοπία ἐπὶ τὰ τοιαῦτα κέρδη καὶ μάλιστα ἐν Ἀθήναις. Καθίσταται δὲ σαφέστατον τὸ λεγόμενον διὰ παραδείγματος. Κέκτημαι ἄγρον κατὰ τὸ ποῖον πολὺ ὑποδεέστερον ἄλλων καὶ δι' αὐτὸ καὶ ἐλάσσονος παραγωγῆς καὶ ἀξίας· ὁ ἄγρος οὗτος, χωρὶς νὰ μεταβάλλῃ ποῖον ἢ τοὺς ὅρους τῆς παραγωγῆς αὐτοῦ, χωρὶς νὰ ἀποκαλυφθῶσι νέα φυσικὰ προσόντα ἐν αὐτῷ ἢ προστεθῶσι κεφάλαια ἢ ἐργασία, καθίσταται αἰφνης πολυτιμώτερος τῶν κρεισσόνων αὐτοῦ, καὶ διατί; ἐκ καθαρᾶς συμπτώσεως· διότι τυχαίως διήλθεν ἐκεῖθεν ὁδός, διότι προεξετάθη ἡ πόλις καὶ ἀπὸ ἀγροῦ κατέστη οἰκόπεδον· ὅ,τι δὲ ἐρρέθη περὶ τοῦ ἀγροῦ δύναται νὰ συμβῇ καὶ ἐπὶ πάσης ἐπιχειρήσεως βιομηχανικῆς ἢ ἐμπορικῆς κατὰ τὰς αὐτὰς ἢ καὶ διαφόρους τυχαίας συμπτώσεις.

Τὸ κέρδος τοῦτο τὸ ἐκ καθαρᾶς συμπτώσεως καρποῦται καὶ δὴ ὅλον τὸ κεφάλαιον χωρὶς νὰ συντελέσῃ εἰς τὴν παραγωγὴν αὐτοῦ, ὅπως οὐδὲ ἡ ἐργασία οὐδὲ αἱ φυσικαὶ δυνάμεις.

Διατί νὰ καρπωθῇ αὐτὸ τὸ κεφάλαιον; τίνα λόγον δικαίου δύναται νὰ ἐπικαλεσθῇ τις ὑπὲρ αὐτοῦ; Δὲν δίδεται οὕτω δωρεὰν εἰς τοὺς κεφαλαιούχους νέα δύναμις καὶ ὑπεροχὴ πρὸς τοὺς ἐργάτας, δὲν καθίσταται οὕτω ἀνισώτερος ὁ πρὸς αὐτοὺς ἄγων; δὲν εἶναι αὕτη ἀδικαιολόγητος ἀδικία τοῦ κρατοῦντος συστήματος οἰκονομίας; πῶς δὲ δύναται αὕτη ἐπὶ τῇ βάσει αὐτοῦ νὰ θεραπευθῇ; Ταῦτα ἐρωτῶσι οἱ κοινωνισταὶ καὶ ἡ ἀπάντησις πρὸς ταῦτα τῶν τοῦ βυγιῶς κόμματος εἶναι συνήθως ἀπαγωγικὴ, ὅτι οὐκ ἔνεστι ἄλλως γενέσθαι· τὸ κέρδος ἐκ συμπτώσεως εἶναι τυχαῖον ὠφέλημα, μὴ δυνάμενον νὰ ἀποχωρισθῇ τῆς ἀκινήτου ἰδιοκτησίας· ἐνόσω ὑφίσταται αὕτη, τοιαῦται ἔκτακτοι ἐκ συμπτώσεων ὠφέλεια θὰ ἦναι φυσικώτατον αὐτῆς παρακολούθημα· ὅπως ἔμωσ ἡ ἰδιοκτησία καθόλου οὕτω καὶ ἡ ἀκίνητος εἶναι ἀπαραίτητος ὅρος τῆς οἰκονομικῆς καὶ κοινωνικῆς τάξεως. Ἀλλὰ σημειωτέον ὅτι ὡς πρὸς τὸ ἀπαραίτητον τῆς ἰδιωτικῆς ἀκινήτου κτήσεως καθ' ὠρισμένα τοῦλάχιστον αὐτῆς εἶδη διαφωνοῦσι αὐτοῖς οἱ κοινωνίζοντες καὶ οἱ ἀπὸ καθέδρας καλούμενοι κοινωνισταί.

Ἐν τοσοῦτῳ καὶ αὐτοὶ οἱ ἀυστηρότατοι, καὶ ὅσοι δὲν δέχονται οὐδὲν ἀπόζον κοινωνισμοῦ ὁμολογοῦσιν, ὅτι ἐπὶ τοῦ κέρδους τοῦ ἐκ συμπτώσεως, ἐάν ἦτο δυνατόν νὰ ἐξευρεθῇ τρόπος ἵνα λαμβάνῃ αὐτὸ ἡ πολιτεία ὑπὸ τὸν τύπον τῆς φορολογίας, ἢ λύσις θὰ ἦτο δικαιοτάτη καὶ θὰ ἤρην ἐκ μέσου πᾶσαν μέμψιν τῶν κοινωνιζόντων καὶ καθαρῶν κοινωνιστῶν. Ἡ λύσις δὲ ἔσται οὐχὶ μόνον δικαία ἀλλὰ καὶ ὠφελιμωτάτη τῇ ἐθνικῇ οἰκονομίᾳ, διότι ἡ ἀφαίρεσις τοῦ τοιούτου κέρδους, οὔτε τοῦ κεφαλαίου οὔτε τῶν εἰσοδημάτων τῶν πολιτῶν ἄπτεται, ἀλλ' ἀφίησι ταῦτα ἐλεύθερα, ἐνῶ καὶ ἡ ἀρίστη φορολογία λαμβάνει μέρος τοῦ εἰσοδήματος ἐάν μὴ καὶ αὐτοῦ τοῦ κεφαλαίου. Ἡ λύσις ὅμως αὕτη καθ' ἣν ἡ πολιτεία καρποῦται τὸ ἐκ συμπτώσεως κέρδος, εἶναι ὡς ἐπὶ τὸ πολὺ δυσχερεστάτη εἰ μὴ πάντῃ ἀδύνατος.

Ἀλλ' ὑπάρχουσιν ἐπιχειρήσεις μεγάλαι καὶ ἡ ἀξιολογωτάτη τούτων εἶναι ἡ τῶν σιδηροδρόμων, ἐφ' ὧν ἐκ τῶν προτέρων εἰ-

ναι βεβαιοτάτον και αναγκαιότατον τὸ ἐπακολούθημα τοιούτων σπουδαίων ἐκ συμπτώσεως κερδῶν. Ἡ δι' αὐτῶν περαινομένη ταχύτερα, ἀσφαλεστέρα και ἀκριβεστέρα μετακόμισις τῶν προϊόντων εἰς ἐπικερδεστέρας ἀγοράς ὡς και ἡ εὐχερესτέρα και εὐμαρεστέρα συγκοινωνία τῶν ἀνθρώπων, ἔχουσι ἀναγκαίαν συνέπειαν τὴν πύκνωσιν τοῦ πληθυσμοῦ παρά τοὺς σιδηροδρόμους και τὴν μείζονα αὐτόθι παραγωγὴν· ἀμφότερα δὲ ἀντεπιδρῶσι εἰς τὰς εἰσπράξεις και τὰ κέρδη τῶν σιδηροδρόμων. Τὸ πρᾶγμα εἶναι και καθ' ἑαυτὸ εὐνόητον και σαφές, γενικὴ δὲ πείρα ὑποστηρίζει τὴν ἀλήθειαν και μάλιστα ἐν Ἀμερικῇ, ἐνθα δι' ἐρήμου σχεδὸν χώρας κατεσκευάσθησαν σιδηρόδρομοι και ἐν βραχεῖ χρόνῳ ἀνεφύησαν αὐτόματοι πόλεις πολυανθρωπόταται και πληθὺς χωρίων. Ἐὰν λοιπὸν τὸ κατ' ἀρχὰς ἡ ἐπιχειρήσις τῶν σιδηροδρόμων ἀποβλέπη εἰς ἐπιεικῆ ἀμοιβὴν τῶν κεφαλαίων, ἀφ' ἧς ὑπερβῆ ταύτην, τὰ ὀφέλη αὐτῆς εἶναι κέρδη ἐκ συμπτώσεως, ἐν μηδεμιᾷ σχέσει ἰστάμενα πρὸς τὴν παραγωγὴν τῶν κεφαλαίων τῆς ἐργασίας ἢ τῶν φυσικῶν δυνάμεων, διότι και ἄνευ τινος ἀξίας λόγου μεταβολῆς τῶν ἀρχικῶν τούτων οἰκονομικῶν παραγόντων τὰ κέρδη ἐπαυξάνουσι, και τοῦτο χωρεῖ πάντοτε εἰς τὰ πρόσω ἕως οὗ ἄλλη νέα και ἄλλης διευθύνσεως γραμμὴ ἐπικερδεστέρα και ἐπαγωγότερα φέρει περισπασμὸν εἰς τὴν κίνησιν τοῦ πληθυσμοῦ και τῆς ἐπιμιξίας.

Ἡ ἐπιχειρήσις τῶν σιδηροδρόμων ἀποβλέπει κυρίως και μάλιστα ἐπὶ τὸ τοιοῦτον ἐκ συμπτώσεως κέρδος, διὸ και κατέστη τὸ ἀγαπητότατον τῆ ἐξάλλῳ κερδοσκοπία μέλημα. Ἀλλὰ και δι' αὐτὸ τὸ ζήτημα ἐὰν ἡ ἐπιχειρήσις αὐτῶν πρέπει νὰ ἀφεθῆ τῆ πολιτεία ἢ εἰς ἰδιωτικὰς ἀνωνύμους ἐταιρίας, τίθεται ὑπὸ ὄρους διαφόρους ἢ ἐπὶ πάσης ἄλλης ἐπιχειρήσεως. Τὸ ζήτημα εἶναι ἐὰν προκειμένου περὶ ἐπιχειρήσεως σκοπούσης τὴν ἀρχὴν εἰς κέρδος ἐκ καθαρᾶς συμπτώσεως, ὅπερ δὲν εἶναι προϊόν τῶν οἰκονομικῶν αὐτῆς παραγόντων, ἢ δὲν ἴσταται εἰς οὐδεμίαν πρὸς αὐτοὺς ἀναλογίαν, ἐὰν τοιοῦτο κέρδος πρέπει νὰ ἀφεθῆ εἰς τὴν κάρπωσιν τῆς πολιτείας, ἢ εἰς τὴν ἔνωσιν ἰδιωτικῶν

κεφαλαίων. Οὕτω τιθεμένου τοῦ ζητήματος, ἡ λύσις ἀναγκαιῶς εἶναι μία διὰ πάντας, διὰ τε τοὺς κρινωνιστὰς και τοὺς συμπαθῶς αὐτοῖς διακειμένους ὡς και τοὺς θιασώτας τῆς αὐστηρᾶς και καθεστηκυίας οἰκονομίας, ἡ λύσις δὲ εἶναι ὑπὲρ τῆς πολιτείας.

Διότι τὸ ἐναντίον θὰ ἐδήλου ἐνίσχυσιν τῶν κεφαλαίων δι' ὠφελήματος ἔξωθεν ἐπερχομένου και μὴ προϊόντος ἐκ τῆς ἐνεργείας αὐτῶν· ἀλλὰ τοιαύτην ἐνίσχυσιν τῶν κεφαλαίων, ἅτινα και ἐπὶ τῶν κερδῶν τῆς παραγωγῆς κέκτηνται ἐπικρατοῦσαν θέσιν πρὸς τὴν ἐργασίαν, τοιαύτην ἐνίσχυσιν ἐν γνώσει μιᾶς τινὸς τάξεως παρά τῆς πολιτείας πρὸς κατάθλιψιν τῆς πολλαχῶς ὑστερούσης ἐργατικῆς, οὐδεὶς σωφρονῶν θέλει συστήσει ποτέ. Ἐνῶ ἐὰν τὸ ὠφέλημα τοῦτο καρπωθῆ ἡ πολιτεία, τότε μερίζεται τοῖς πᾶσι ἐξ ἴσου και ἀναλόγως. Διότι ὅσον ἡ ἐντεῦθεν πρόσοδος τῆς πολιτείας αὐξάνει τοσοῦτον τὸ ἐκ τῆς φορολογίας βᾶρος ἐλαττοῦται. Ἐπειδὴ δὲ οἱ φόροι βαρύνουσι τοὺς πάντας ἐξ ἴσου και κατ' ἀναλογίαν, πρέπει και ἡ ἐλάφρυνσις τοῦ βάρους νὰ περιέρχηται εἰς πάντας ἐξ ἴσου και κατ' ἀναλογίαν.

ΒΒ'.

Ἴδου δὲ και δεύτερος λόγος ἰσχυρότατος, πρὸς τῷ πρότερον τῷ ἐκ τοῦ μονοπωλείου, συνηγορῶν και αὐτὸς ὑπὲρ τῆς ἐπιχειρήσεως τῶν σιδηροδρόμων παρά τῆς πολιτείας, ὅπως ἐπ' ἀγαθῷ τῶν πάντων καρπῶται αὕτη και τὰ σπουδαία τῆ ἐπιχειρήσεως προσεπακολουθήσονται κέρδη ἐκ συμπτώσεως. Ἀλλὰ, θὰ εἴπη τις πάντως, ἔχουσι πάντοτε οἱ σιδηρόδρομοι κέρδη και δὴ και ἔκτακτα; Δὲν παρέχουσι οὗτοι πολλάκις, τὸ κατ' ἀρχὰς τοῦλάχιστον, ζημίας ἐκτάκτους; Τεθείσθω λοιπὸν τὸ ζήτημα και ἐκ τοῦ ἀντιστρόφου, ἐὰν εἶναι πιθαναὶ ζημίαι ἐκτάκτοι ὅπερ εἶναι ἡ ἑτέρα τῶν πιθανότητων και ἡ ἐγγυτάτη ὑποκειμένου περὶ ἀβεβαίας ἐπιχειρήσεως, τοῦλάχιστον διὰ τὴν Ἑλλάδα ἐνεκα τοῦ σπανίζοντος αὐτῆς πληθυσμοῦ. Ἐὰν λοιπὸν ἐπίκεινται ζημίαι κατὰ πιθανότητα, συμφέρει και τότε

τῇ πολιτείᾳ νὰ ἀναλάβῃ αὐτὴ τὴν ἐπιχείρησιν καὶ διατρέξῃ τοὺς ἐξ αὐτῆς οἰκονομικοὺς κινδύνους; δὲν εἶναι δὲ προτιμότερον νὰ ἀφῆ τὸ κινδύνευμα εἰς ἐταιρίαν ἀνώνυμον μετοχικὴν; Ἀκριβῶς διότι ἡ ἐπιχείρησις τῶν σιδηροδρόμων μακρῶν γραμμῶν δὲν ἐπιλαμβάνεται παρὰ τῶν ἰδιωτῶν εἰμὴ μόνον δι' ἀνώνυμων ἐταιριῶν, αὐταὶ δὲ εἶναι ἀπλαῖ ἐνώσεις μικρῶν κεφαλαίων, εἰς αὐτὰς προσιδιάζουσι μάλιστα αἱ παρακεκινδυνευμένοι ἐπιχειρήσεις, διότι ἐάν μὲν κερδίσωσι τὸ κέρδος μερίζονται πολλοί, ἐάν δὲ ζημιωθῶσι τὴν ζημίαν ὡσαύτως, χωρὶς δι' οὐδένα νὰ εἶναι καταθλιπτικὴ καθόσον οὐδεὶς ποτε συνετὸς ἀνὴρ θά θέσῃ τὴν περιουσίαν αὐτοῦ ἐλθὴν ἐπὶ τοιαύτης ἐπιχειρήσεως. Ἐνῶ τὸ πρᾶγμα διαφέρει πολὺ καὶ τὸ πᾶν προκειμένου περὶ τῆς πολιτείας. Τὸ Κράτος ἔχει ἄλλα μεγάλα καὶ ἐπιβάλλοντα καθήκοντα νὰ ἐπιτελέσῃ, ταῦτα δὲ ἀυξάνονται ὁσημέραι, πρὸς πάντα δὲ ἔχει χρεῖαν χρημάτων, ἐκτάκτων μὲν διὰ τὰς ἐκτάκτους ἀνάγκας, τακτικῶν δὲ διὰ τὰς τακτικάς. Τὰ μικρὰ Κράτη δὲν ὑστεροῦσι τῶν μεγάλων εἰς τὰς χρηματικὰς ἀνάγκας ἀλλὰ ὑπερτεροῦσι ἐνίοτε τούτων, ἀναλογίᾳς τηρουμένης, καὶ ἰδίᾳ ὅταν, ὡς ἡ Ἑλλάς, μικρὰ ὄντα σπουδάζουσι περὶ μεγάλα καὶ μετέρχονται πολιτικὴν μεγαλεπήβολον. Ἀλλὰ διὰ τὰ Κράτη καθόλου, καὶ τὰ μεγαλόβουλα μικρὰ μάλιστα, ἀπαραίτητος ὅρος σώφρονος πολιτικῆς εἶναι νὰ περιποιῶνται ὑπὲρ πᾶν, τὴν μόνην δύναμιν, ἣτις ἐν ἐκτάκτοις καὶ κρισίμοις περιστάσεσι, δύναται νὰ εἶναι χρησιμωτάτη αὐτοῖς καὶ σωτηριωδεστάτη, καὶ ἡ δύναμις αὕτη εἶναι μόνη ἢ πίστις. Πλὴν εἶναι γνωστὸν πῶς καὶ εἰς τὰ μεγάλα καὶ εὐπορώτατα κράτη εἶναι δυσχερὲς τὴν σήμερον ὡς ἐκ τῶν πολλῶν καὶ ἐκτάκτων ἐκάστῃτε ἀναγκῶν νὰ σώσωσι θάλλουσαν τὴν πίστιν αὐτῶν. Ἀλλ' ἐάν τοῦτο ἀληθεύῃ, περὶ μεγάλων ἐπὶ μικρῶν εἶναι ἔτι δυσχερέστερον, εἰ μὴ ἀδύνατον. Ἡ Ἑλλάς μάλιστα καὶ χωρὶς μέγα τι καὶ ἐκτακτὸν νὰ ἐπιχειρήσῃ οὔτε πόλεμον δηλαδὴ, οὔτε μεγάλα δημόσια ἔργα, τὴν μικρὰν πίστιν αὐτῆς ἔχει σχεδὸν πᾶσαν ἐξαντλήσει, ἀπὸ τινος δὲ χρόνου τὰ οἰκονομικὰ ἡμῶν εἰσῆλθον εἰς κρισιμωτά-

τὴν περίοδον· τὸ χεῖριστον δὲ ἡ δημοσία διαχειρίσις δὲν παρέχει χρηστοτέρας περὶ τοῦ μέλλοντος ἐλπίδας, ἀλλὰ πᾶν τούναντίον. Ἰπὸ τοιαύτας περιστάσεις συμφέρει λοιπὸν τῷ Ἑλληνικῷ Κράτει νὰ διακινδυνεύσῃ νέαν περιουσίαν δυσανάλογον πρὸς τοὺς πόρους αὐτοῦ πρὸς κατασκευὴν σιδηροδρόμων καὶ νὰ ἐξασθενίσῃ ἔτι μᾶλλον τὴν καὶ νῦν ἄγαν ἀσθενῆ αὐτοῦ πίστιν; Καὶ τί ποιήσῃ τότε ἐάν ἐπιστάσης ἐκτάκτου τινὸς ἀνάγκης, καὶ αὕτη εἶναι πιθανὴ ἐνόσω ἢ κατάττασις τῆς Ἀνατολῆς διατελεῖ πάντοτε κρίσιμος, ἐάν ἔνεκεν ναυαγίου τῆς ἐπιχειρήσεως τῶν σιδηροδρόμων εἶναι ἠναγκασμένη νὰ πληρόνῃ ἐκ τῶν ἄλλων εἰσοδημάτων τοὺς τόκους τῶν δαπανηθέντων ὑπὲρ τοῦ σιδηροδρόμου, πόθεν θὰ εὕρῃ τότε νὰ δανεισθῇ χρήματα; Πρέπει λοιπὸν νὰ θυσιάσῃ οὕτω ζωτικώτατα ἔθνικὰ συμφέροντα τοῦ Ἑλληνισμοῦ, ὅπως μὴ τυχὸν ἢ ἀναληφθὸς τὸς σιδηροδρόμους ἐταιρία ἔχῃ ποτὲ ἐκτάκτους τινὰς ὠφελείας; Οὔτε ὁ ἐκ τοῦ μονοπωλείου οὔτε ὁ ἐκ τοῦ τυχαίου κέρδους κίνδυνος εἶναι ἄξιος λόγου καὶ προλαμβάνεται κάλλιστα ἔπως καὶ ἄλλα κράτη προέλαβον αὐτόν, τὸν μὲν τοῦ μονοπωλείου διὰ τοῦ προσδιορισμοῦ τῆς διατιμῆσεως ἐκ τῶν προτέρων μετὰ τῆς κυβερνήσεως, ὁ δὲ ἐκ τῶν τυχαίων κερδῶν διὰ τῆς συμφωνίας ὅτι ἐάν τὰ καθαρὰ εἰσοδήματα ὑπερβῶσι τὰ 7 ἢ 8 0[0 ἢ καὶ πλεόν, τὸ περιπλέον νὰ ἀνήκῃ ἀποκλειστικῶς τῷ κράτει ἢ ἐξ ἡμισείας τοῦλάχιστον αὐτῷ. Καὶ περὶ μὲν τῆς διατιμῆσεως λαμβάνεται συνήθως πρόνοια εἰς πᾶσαν σύμβασιν, ὅσον δὲ διὰ τὴν λήψιν ἢ μετοχὴν εἰς τὸ πέραν μέτρου τινὸς τόκου, ἃς μιμηθῆ καὶ ἡ Ἑλλάς τὸ παράδειγμα ἄλλων ἐάν δύναται, ἐάν εὕρῃ δηλ. πρόθυμον ἐταιρίαν νὰ δεχθῆ τοιοῦτον ὄρον. Ὅσον δὲ διὰ τὸν κίνδυνον τῶν ἐργατικῶν τάξεων ἐκ τῆς ὑπεροχῆς καὶ ἐπικρατήσεως τῶν κεφαλαίων, ὁ τοιοῦτος εἶναι χίμαιρα, ἐπὶ τοῦ παρόντος τοῦλάχιστον διὰ τὴν Ἑλλάδα. Ἡ κοινωνικὴ κατάστασις τῆς Ἑλλάδος δὲν εἶναι οἷα ἡ τῶν δυτικωτέρων μεγάλων κρατῶν. Πολλοῦ γε καὶ δεῖ. Ἐπὶ πολὺ ἡ Ἑλλάς θὰ ἔχῃ ἀνάγκην νὰ αὐξηθῶσι τὰ κεφάλαια διὰ νὰ ἐλαττωθῇ ὁ τόκος καὶ ἐπιδώσῃ

ἡ παραγωγή. Εὐκτὸν θὰ ἦτο ἐὰν οἱ σιδηρόδρομοι ἀπέφερον μεγάλα κέρδη καὶ ταῦτα ἐκαρποῦντο οἱ Ἕλληνας, ἰδίως δὲ ἡ μέση τάξις καὶ οἱ μικροὶ κεφαλαιοῦχοι, εἰς οὓς πάντας θὰ εἶναι προσιτὴ ἡ ἀγορὰ μετοχῶν, περὶ δὲ τῆς μετοχῆς τῶν Ἑλλήνων θὰ ληφθῇ πάντως πρόνοια ἐν πάσῃ συμβάσει. Ἐὰν ποτε καὶ ἡ Ἑλλάς παραστῇ εἰς τὴν κοινωνικὴν κητάστασιν τῶν ἄλλων μεγάλων Κρατῶν, τότε οἱ σιδηρόδρομοι θὰ περιέλθωσιν εἰς τὸ Κράτος, διότι πάντοτε τίθεται ὡς ὅρος ὅτι μετὰ 99 ἔτη θὰ ἀνήκωσιν εἰς αὐτό. Ἄλλ' ὅτι ἅπασαν τὴν συζήτησιν καθιστᾷ ἀληθῆ ματαιολογίαν τοῦτο εἶναι ὅτι διὰ τὸ Ἑλληνικὸν Κράτος ἡ ἐπιχείρησις εἶναι αὐτόχρημα ἀδύνατος. Διότι ἐκ ποίων χρημάτων θὰ κατασκευάσῃ αὐτούς; διὰ νέων φόρων καὶ εἰσφορῶν; Τοῦτο εἶναι ὅλως ἀσυντελές καὶ ἀδύνατον ἐπὶ σιδηροδρόμων· ἐν Ἑλλάδι δὲ εὐτυχῶς ἔχομεν πρόχειρον πεῖραν τοῦ συστήματος ἐκ τῆς ὁδοποιίας, ἐνθα ἀτελεστάτους ἔφερε καρπούς· διὰ σιδηροδρόμους ὅμως θὰ ἦτο τὸ ἐπιτηδειότατον σύστημα ὅπως οὐδέποτε κτησώμεθα σιδηροδρόμους. Ἀφοῦ δὲ δι' εἰσφορῶν καὶ φόρων εἶναι ἀδύνατον διὰ δανείων λοιπόν; Ἄλλὰ τίς θὰ δανείσῃ εἰς τὴν ἑλλ. κυβέρνησιν πολλὰ ἑκατομμύρια πρὸς κατασκευὴν σιδηροδρόμων, ἀφοῦ καὶ ἡ ἐπιχείρησις ἔχει τοὺς κινδύνους τῆς καὶ ἡ οἰκονομικὴ διαχείρισις τῆς ἑλλ. κυβερνήσεως δὲν ἀπολαύει ἀρίστης ὑπολήψεως; Τὸ λέγειν λοιπόν ὅτι οἱ σιδηρόδρομοι πρέπει νὰ γένωνται διὰ τοῦ Κράτους, παρ' ἡμῖν ἰσοδυναμεῖ πρὸς τὸ ὅτι δὲν πρέπει νὰ κτησώμεθα ποτε σιδηροδρόμους καὶ οὐδὲν πλέον. Ἐὰν δὲ θέλωμεν νὰ ἴδωμεν σιδηροδρόμους ἐν Ἑλλάδι, διατρέχοντας αὐτὴν κατὰ τὰς ἀξιολογωτάτας διευθύνσεις. Τὸ μόνον μέσον εἶναι ἡ παραχώρησις τῆς ἐπιχειρήσεως εἰς ἀνώνυμον ἐταιρίαν· θὰ ἴδωμεν δὲ ἐὰν καὶ ἀπ' αὐτῆς δὲν θὰ καταγυρτευθῶμεν.

Ἐπειράθημεν νὰ περιλάβωμεν ὅ,τι δυνατὰ εὐστόχως καὶ εὐλόγως πως νὰ ρηθῇ κατὰ τῆς ἐπιχειρήσεως τῶν σιδηροδρόμων παρὰ τοῦ Κράτους ἐν Ἑλλάδι καὶ ταῦτα νὰ διατυπώσωμεν ὅ,τι μάλιστα συγκεκριμένως διότι ἐὰν ποτε μέλλῃ

νὰ συζητηθῇ τὸ πρᾶγμα σπουδαίως πως παρ' ἡμῖν, ἐπὶ τοιούτων τινῶν πάντως στοιχείων θὰ περιστραφῇ κυρίως ἡ συζήτησις. Λείπεται νῦν νὰ ἐκθέσωμεν καὶ τὴν γνώμην ἡμῶν ἐπὶ τῶν ἀντιρρήσεων τούτων. Θὰ πειραθῶμεν δὲ κατὰ τὴν λύσιν αὐτῶν καὶ ἡμεῖς νὰ ὤμεν ὅσον ἔνεστι συγκεκριμένοι.

Ὁμολογοῦμεν καὶ αὐτοὶ ἐὰν εἰς τὸ Κράτος εἶναι παντάπασιν ἀδύνατος ἡ ἐπιχείρησις τῶν σιδηροδρόμων, ὅτι ἡ κατασκευὴ αὐτῶν δὲν πρέπει νὰ ἀναβληθῇ, καὶ μάλιστα ἐπ' ἀόριστον, ἀλλὰ νὰ ἀφεθῇ εἰς ἰδιωτικὰς ἐταιρίας ἔστω καὶ ἐπὶ μεγάλας θυσίαις, ἡ προσπάθεια δὲ νὰ γένηται μόνον πρὸς ἐλάττωσιν καὶ περιστολὴν τῶν θυσιῶν. Διότι καὶ ἡμεῖς θεωροῦμεν τὴν κατασκευὴν αὐτῶν ὑπὲρ πᾶν ἐπείγουσαν καὶ ἀνυσιμωτάτην. Ἄλλ' εἶναι ὄντως αὕτη παντάπασιν ἀδύνατος εἰς τὸ Κράτος; Ἐὰν εἰς τὸ Κράτος προὔβάλετο τὸ δίλημμα ἢ νὰ ἀφῇ τὴν ἐπιχείρησιν ἄνευ τινὸς θυσίας παρ' αὐτοῦ πρὸς ἐταιρίαν, ἢ νὰ ἐπιλάβηται αὐτῆς αὐτὸ πάσῃ θυσίᾳ καὶ διὰ κινδύνων τῆς οἰκονομικῆς αὐτοῦ πίστεως, ἴσως ὀλίγοι θὰ ἦσαν οἱ συμβουλευόντες τὴν ἐκ παντὸς τρόπου ἐπιχείρησιν παρὰ τοῦ Κράτους. Ἄλλὰ τοιοῦτο δίλημμα δὲν ὑπόκειται. Τὸ Κράτος, καὶ ἐταιρία ἐὰν ἐπιχειρήσῃ τὴν κατασκευὴν τῶν σιδηροδρόμων, θὰ ὑποστῇ βαρείας οἰκονομικᾶς θυσίας διότι ἢ θὰ ἐγγυηθῇ αὐτῇ ὠρισμένον τόκον ὅπερ δὲν εἶναι πιθανὸν περὶ Ἑλλάδος διὰ τὴν ἑλλειψιν ἐμπιστοσύνης ἢ θὰ πληρώσῃ αὐτῇ ἐκ τῶν προτέρων καὶ κατὰ τὴν πρόοδον τῶν ἔργων μέγα χρημάτων ποσόν. Τὴν θυσίαν λοιπόν ταύτην πᾶσα ἀνάγκη νὰ ὑποστῇ τὸ Κράτος, θὰ ὑποστῇ δὲ ταύτην χωρὶς νὰ ὑπολογίξῃ ἐπὶ 99 ἔτη εἰς μέλλουσάν τινα ἄμεσον ἀμοιβὴν ἐκ τῆς ἐπιχειρήσεως, ἀλλὰ μόνον διότι ἀποβλέπει εἰς τὰς ἄλλας κοινωνικὰς καὶ πολιτικὰς ὠφελείας τῆς ἐπιχειρήσεως καὶ εἰς τὴν ἔμμεσον αὔξησιν τῶν εἰσπράξεων διὰ τῆς πιθανῆς μείζονος παραγωγῆς ἐν τῇ χώρᾳ. Ἐὰν λοιπόν θὰ ἔχωμεν σιδηροδρόμους, καὶ δι' ἐταιρίας ἐὰν κατασκευασθῶσιν οὗτοι τὰ οἰκονομικὰ τοῦ Κράτους θὰ βαρυνθῶσι πάντοτε· ὅπως δὲ παράσχωμεν εἰς τὴν ἐταιρίαν τὴν ἐπιχορήγησιν ἀνάγκη νὰ συνά-

ψωμεν δάνειον, τοὺς δὲ τόκους νὰ οἰκονομήσωμεν ἐξ ἄλλων εἰσπράξεων τοῦ κράτους. Τούτων οὕτως ἐχόντων, τὸ ζήτημα ἐὰν συμφέρη εἰς αὐτὸ τὸ Κράτος νὰ ἐπιληφθῇ τῆς ἐπιχειρήσεως ἢ νὰ ἀφῆ αὐτὴν εἰς ἑταιρίαν, περιορίζεται ἐπὶ τῶν δαπανῶν εἰς τοῦτο, ἐὰν δι' ὅ,τι μέλλει πλέον τῆς ἐπιχορηγήσεως νὰ δαπανήσῃ ἡ ἑταιρία πρὸς κατασκευὴν τῶν σιδηροδρόμων, συμφέρη εἰς τὸ Κράτος νὰ ποιήσῃ αὐτὸ τὴν δαπάνην ἀποβλέπον καὶ αὐτὸ, ὅπως καὶ ἡ ἑταιρία, εἰς τὰ ἄμεσα ἐκ τῆς ἐπιχειρήσεως κέρδη, καὶ ἐπὶ τοιαύτῃ ἐλπίδι καὶ προσδοκίᾳ δύναται νὰ εὕρη κεφάλαια νὰ δανεισθῇ χωρὶς νὰ διασεισῇ ἄλλως τὴν οἰκονομικὴν αὐτοῦ πίστιν ἢ ὄχι. Ἐνταῦθα ἐγκρίεται ὁ δεσμὸς τοῦ ζητήματος. Καὶ νομίζομεν μὲν ὅτι ἐξεφράσθημεν σαφῶς ἐπαναλαμβάνομεν ὅμως πρὸς μείζονα σαφήνειαν τὴν γνώμην ἡμῶν δι' ἀριθμῶν. Δεδέσθω ὅτι ἡ Ἑλλάς πρὸς κατασκευὴν γραμμῆς τίνος συμφωνεῖ νὰ δῶ ἐπιχορήγησιν εἰς τὴν ἑταιρίαν ἣτις μέλλει νὰ λάβῃ τὴν παραχώρησιν 30 ἑκατομ. δρ. ἡ ἑταιρία δὲ πρὸς κατασκευὴν αὐτῶν ἔχει ἀνάγκην ἐτέρων 40 ἑκατομ. Τὰ 30 ἑκατομ. τὸ Κράτος θὰ δανεισθῇ καὶ θὰ πληρόνῃ τὸν τόκον ἐκ τῶν ἄλλων εἰσπράξεων χωρὶς νὰ ἔχη ἄμεσον ὠφέλειαν ἐξ αὐτοῦ, ἐὰν τε ἑταιρία ἀναλάβῃ τὴν ἐπιχείρησιν, ἐὰν τε αὐτὸ ἐπιχειρήσῃ αὐτὴν. Διὰ τὰ 40 ὅμως ἑκατομ. ἄτινα προσαπαιτοῦνται πρὸς τελείωσιν τοῦ ἔργου καὶ ἡ ἑταιρία καὶ τὸ Κράτος θὰ ἀποβλέψῃ εἰς τὰς ὠφελείας ἐκ τῆς ἐπιχειρήσεως. Τὸ δὲ ζήτημα εἶναι τίς θὰ δυνηθῇ εὐκολώτερον νὰ δανεισθῇ τὰ 40 ἑκατομ. τὸ Κράτος ἢ ἡ ἑταιρία καὶ ἐὰν εἶναι ἐφικτὴ εἰς ἀμφοτέρους ἢ εὐρεῖς τῶν κεφαλαίων.

Οἱ λαμβάνοντες τὴν παραχώρησιν τῶν σιδηροδρόμων συνήθως δὲν εἶναι αὐτὴ ἡ ἑταιρία ἣτις καὶ μέλλει νὰ συντελέσῃ τὴν ἐπιχείρησιν, ἀλλὰ κερδοσκόποι οἵτινες ἀφοῦ λάβωσι τὴν παραχώρησιν ζητοῦσι νὰ συστήσωσι τὴν ἀνώνυμον ἑταιρίαν. Καὶ οἱ κερδοσκόποι λοιπὸν οἱ τυχόντες τῆς παραχωρήσεως ἀπευθύνονται πρὸς τὸ κοινὸν ζητοῦντες νὰ σαγήνεύσωσιν αὐτὸ εἰς τὴν ἐπιχείρησιν, πρὸς τὸ κοινὸν δὲ θὰ ἀπευθυνθῇ καὶ τὸ

Κράτος ὅταν θὰ ζητήσῃ τὸ δάνειον, τὸ ἀντιστοιχοῦν πρὸς τὰς δαπάνας, ὡς ἄλλως θὰ κατέβαλλεν ἡ ἑταιρία. Τὸ ζήτημα δὲ ἐν τοῖς πράγμασιν ἐξεταζόμενον εἶναι τοῦτο, τίνας αἱ ἐπαγγελίαι θὰ εἶναι ἐπαγωγότεροι εἰς τὸ κοινόν. Οἱ κερδοσκόποι εἰς τοὺς μέλλοντας νὰ λάβωσι μετοχὰς ἐπαγγέλλονται κέρδη ἔκτακτα ἐκ τῆς ἐπιχειρήσεως· ἀλλὰ πρὸς τοιαύτας ἐξυμνήσεις ἀπὸ πολλοῦ τὸ κοινόν, κακοπαθήσαν ἤδη πολλάκις, κατέστη κριτικώτερον καὶ πρακτικώτερον. Τὸ Κράτος τούναντίον δὲν θὰ ὑπόσχηται ἐλπίδας, ἀλλὰ βέβαιόν τινα καὶ ἀσφαλῆ τόκον 7 ἢ 8 0/0, ἠσφαλισμένον διὰ τῶν ὑπεγγύων εἰσπράξεων τοῦ σιδηροδρόμου, ἄνευ ἀφαιρέσεως τῶν ἐξόδων καὶ δαπανῶν. Οὕτως ἐχόντων τῶν πραγμάτων δὲν ἔχει μείζονα πιθανότητος ἐπιτυχίας τὸ Κράτος, δὲν ἔχει δὲ ἴσας; Τίς τοῦλάχιστον θὰ δισχυρισθῇ ὅτι τὸ Κράτος βεβαίως θὰ ἀποτύχῃ, ἐνῶ οἱ κερδοσκόποι θὰ εὐδοκιμήσωσι;

Μετατίθενται ὅμως οἱ ὅροι καὶ τὸ πρᾶγμα διαφέρει οὐσιωδῶς, ἐὰν τὸ Κράτος μέλλῃ κατὰ τὸν αὐτὸν χρόνον καὶ διὰ μιᾶς πράξεως νὰ δανεισθῇ καὶ τὰ διὰ τὴν ἐπιχορήγησιν καὶ διὰ τὴν κατασκευὴν ἣτοι κατὰ τὴν ἀνωτέρω ὑπόθεσιν καὶ τὰ 30 ἑκατομ. τῆς ἐπιχορηγήσεως καὶ τὰ 40 τῆς κατασκευῆς, καὶ διὰ τὰ 70 δ' ἑκατομ. προσφέρει τὰς αὐτὰς ἐγγυήσεις τῶν εἰσπράξεων τοῦ σιδηροδρόμου. Ὑπὸ τοιούτους διαφόρους ὅρους καὶ αἱ πιθανότητες δὲν εἶναι αἱ αὐταί, τοῦ κράτους ζητοῦντος διὰ τὴν αὐτὴν ἐπιχείρησιν 70 ἑκατ. ἐνῶ οἱ κερδοσκόποι ζητοῦσι 40 μόνον. Ἀλλὰ τὰ 30 ἑκατομ. τῆς ἐπιχορηγήσεως τὸ Κράτος ὀφείλει νὰ ἐξασφαλίσῃ ἐξ ἄλλων πόρων ἐὰν τε ἑταιρία ἀναλάβῃ τὴν ἐπιχείρησιν ἐὰν τε αὐτό. Θὰ δανεισθῇ λοιπὸν αὐτὰ ἐν πάσῃ περιπτώσει παρέχων ὑπεγγύους εἰδικὰς τινὰς εἰσπράξεις (διότι δυστυχῶς ἡ Ἑλλάς ἀπὸ πολλοῦ ἀπώλεσε τὴν προσωπικὴν πίστιν). Ἐὰν τὰ 30 ἑκατ. τῆς ἐπιχορηγήσεως δὲν δύναται νὰ οἰκονομήσῃ ἐξ ἄλλων πόρων, τότε ἡ ἐπιχείρησις τῶν σιδηροδρόμων ἔσται ἀδύνατος, πλὴν οὐχὶ μόνον εἰς τὸ Κράτος, ἀλλὰ καὶ εἰς ἑταιρίαν.

Δὲν ὑπάρχει λοιπὸν ἀδυναμία ἰδιάζουσα εἰς μόνον τὸ Κρά-

τος, οὐδὲ εἶναι ἢ ἐπιχείρησις δι' αὐτὸ ἀπολύτως ἀδύνατος. Ἐὰν ὑπάρχη ἀδυναμία τις τότε αὕτη εἶναι κοινὴ καὶ εἰς τὸ Κράτος καὶ εἰς τοὺς ἰδιώτας καὶ τότε ἢ ἐπιχείρησις σιδηροδρόμων εἶναι εἰσέτι ἀπολύτως ἀδύνατος ἐν Ἑλλάδι καὶ ἄς μὴ ματαιολογῶμεν, ἐὰν δὲ εἶναι δυνατὴ δι' ἐταιριῶν εἶναι αὕτη δυνατὴ καὶ εἰς τὸ Κράτος ἐπίσης ἢ πολὺ μᾶλλον καὶ τῆς ἐταιρίας. Τοσαῦτα περὶ τοῦ δυνατοῦ τῆς ἐπιχειρήσεως εἰς τὸ Κράτος.

Μετὰ τὴν γενομένην διάκρισιν τῶν χρημάτων τῆς ἐπιχορηγήσεως, ἅτινα τὸ Κράτος ἀναγκαίως μέλλει νὰ τελέσῃ καὶ εἰς ἐταιρίαν ἐὰν ἀφεθῇ ἢ ἐπιχειρήσις, ἀπὸ τῶν χρημάτων τῶν ἀναγκαίων πρὸς κατασκευὴν τοῦ σιδηροδρόμου λύονται εὐχερῶς καὶ αἱ ἄλλαι ἔμπροσθεν ἐκτεθεῖσαι ἀντιρρήσεις.

Καὶ δὴ πρῶτον ἐὰν θὰ βαρύνῃ τὰ οικονομικὰ τοῦ Κράτους καὶ τὴν οικονομικὴν αὐτοῦ πίστιν, θὰ βαρύνωσι μόνον τὰ τῆς ἐπιχορηγήσεως χρήματα, διότι ταῦτα θὰ βαρύνωσι πόρους συνήθεις τοῦ Κράτους, οὐχὶ ὅμως καὶ τὰ τῆς κατασκευῆς, ὧν οἱ τόκοι θὰ ἐξασφαλισθῶσι κατὰ πᾶσαν πιθανότητα ἐκ τῆς ἐπιχειρήσεως· διότι ἐὰν δὲν ὑπάρχη τοιαύτη πιθανότης οὐδὲ ἢ ἐταιρία θὰ ἀναλάβῃ αὐτήν. Ἀλλὰ τὸ χρήσιμον διὰ τὴν ἐπιχορήγησιν κεφάλαιον θὰ καταβάλλῃ τὸ Κράτος καὶ εἰς τὴν ἐταιρίαν, ὥστε ἐπ' αὐτοῦ καὶ πάλιν τὸ δίλημμα εἶναι ἢ δὲν πρέπει νὰ κατασκευασθῶσιν ἐν Ἑλλάδι σιδηροδρόμοι, ἢ κατασκευαζόμενοι θὰ βαρύνωσιν ἐπὶ τοῦ παρόντος τὰ οικονομικὰ τοῦ Κράτους, ἐὰν τε τὸ Κράτος ἐπιχειρήσῃ αὐτοὺς ἐὰν τε ἢ ἐταιρία.

Ὅσον δὲ διὰ τὴν κακὴν διαχείρισιν τοῦ Κράτους ὁμολογοῦμεν καὶ ἡμεῖς ὅτι αὕτη δὲν δύναται νὰ προβληθῇ ὡς πρότυπον. Ἀλλὰ καὶ αἱ ἀνώνυμοι ἐταιρίαι δὲν δύνανται νὰ καυχῶσιν παρ' ἡμῶν ἐπὶ ἀκριβεῖ διαχειρίσει, παράδειγμα δὲ ἢ ἀτμοπλοϊκῆ. Τὸ ζήτημα δὲ ἄλλως τῆς διαχειρίσεως δὲν συνέχεται πρὸς τὸ ζήτημα εἰς τίνα θὰ ἀνήκῃ ἢ ἰδιοκτησία αὐτῶν καὶ τίς θὰ καταβάλλῃ τὰς δαπάνας. Ἐὰν τὸ Κράτος ἀναλάβῃ τὴν ἐπιχείρησιν, τὴν μὲν κατασκευὴν δύναται νὰ

ἐκδώσῃ εἰς ἐργολαβίαν καὶ δὴ κατὰ τμήματα, τὴν δὲ κάρπωσιν αὐτοῦ δύναται νὰ ἐκδώσῃ εἰς μίσθωσιν πρὸς ἰδιώτας ἢ ἐταιρίαν, χωρὶς νὰ ὑπάρχωσιν ἐνταῦθα αἱ ἀμφιβολίαι αἵτινες προβάλλονται προκειμένου περὶ μισθώσεως προσόδων, διότι αἱ συναλλαγὰι καὶ αἱ εἰσπράξεις τῶν σιδηροδρόμων εἶναι καθαρῶς ἰδιωτικῆς φύσεως.

Μόνος ὁ μὴ εἰδὼς τὰς δυσχερείας κατὰ τὴν διατίμησιν δύναται ν' ἀποφαίνηται ὅτι κατὰ τοῦ μονοπωλίου ἀσφαλίζεται τὸ κοινὸν διὰ τῶν περὶ τούτου ἔρων τῆς συμβάσεως. Περὶ δὲ τοῦ ἐκ συμπτώσεως κέρδους εἶναι φανερόν ὅτι οὐδεμία ἐταιρία θὰ δεχθῇ περιορισμὸν εἰς 7 ἢ 8 0[0, ἀλλ' ἐὰν δεχθῇ τοιοῦτον τὸ παράπαν, θὰ δεχθῇ αὐτὸν περὶ τὰ 15 0[0 ἴσως, διὰ νὰ ἀφεθῇ ἐλεύθερον στάδιον τῇ φαντασίᾳ πρὸς σαγήνευσιν μετόχων. Διότι ἐὰν ἐδέχετο προσδιορισμὸν εἰς 7 ἢ 8 0[0 αἱ πιθανότητες τῶν κερδοσκοπῶν πρὸς εὐρεσιν μετόχων πρὸς τὸ Κράτος ὅπερ θὰ ὑπέσχετο ἐξ ἀρχῆς 7 ἢ 8 0[0 τόκον θὰ ἦσαν πολλῶν ἐλάσσονες.

Μόνον τύφλωσιν καὶ μωροτυφίαν μαρτυρεῖ τὸ λεγόμενον ὅτι ἐν Ἑλλάδι ἀντίθεσις τάξεων δὲν ὑπάρχει οὐδὲ θὰ ὑπάρξῃ ἐπὶ πολὺ, καὶ ὅτι οὐδεὶς κίνδυνος ἐκ τῆς ἐνισχύσεως τῶν κεφαλαίων ἀλλὰ τούναντίον προσδοκᾶται παντοδαπὴ ὠφέλεια. Διότι ἐν Ἑλλάδι ἀπὸ πολλοῦ ἔχομεν ἐπίσης τάξιν ἀνθρώπων μὴ δυναμένην οικονομικῶς νὰ ἀνακύψῃ καὶ ὅχι μόνον ἐν ταῖς πόλεσιν ἀλλὰ καὶ ἐν τοῖς χωρίοις. Ἐκ τούτου δὲ ἐξηγεῖται διὰ τί παρὰ πᾶσαν τὴν σχετικὴν ὀλιγανθρωπίαν, Ἕλληνας ἐκ τῆς ἐλευθέρως ἀποικοῦσιν εἰς τὴν Ἀνατολήν, εἰς τὴν Ρωσσίαν, τὴν Δ. Εὐρώπην καὶ τὴν Ἀμερικὴν καὶ εἰς αὐτὴν τὴν Αὐστραλίαν καὶ ὅτι πολλοὶ ἐκ τούτων ἐκφυλλίζονται. Τὸ ζήτημα δὲ κυρίως δὲν εἶναι περὶ τοῦ κινδύνου ἐκ τῆς ἐνισχύσεως τῶν κεφαλαίων, ἀλλ' ἐὰν πόρος ὅστις κατὰ δίκαιον λόγον δὲν ἀνήκει οὔτε εἰς τὸν κεφαλαιοῦχον οὔτε εἰς τὸν ἐργάτην ἢ κτηματίαν, καὶ ὅστις διὰ τοῦτο ἀνήκει εἰς τὸ Κράτος ἢτοι εἰς πάντας, ἐὰν οὗτος πρέπη νὰ προστεθῇ εἰς μίαν τινὰ τάξιν, τῶν κεφαλαιούχων. Τὸ τοιοῦτον θὰ ἦτο ἀληθὴς κοινω-

νισμός ἀλλ' ἀντίστροφος, ὑπὲρ τῆς ἥκιστα στερουμένης τάξεως. Γὰ κεφάλαια πρέπει νὰ αὐξηθῶσιν ἐν Ἑλλάδι, ἀλλὰ διὰ τῆς παραγωγῆς, ἢ παραγωγή δὲ αὐξάνει ἐὰν τὸ Κράτος κεκτημένον ἄλλας προσόδους ἐλευθέρας, δὲν ἐπίκειται βαρὺ διὰ τῆς φορολογίας ἐπὶ τῆς ἐσοδείας τῶν πολιτῶν.

Τοιοῦτοι τινες οἱ καθολικώτατοι λόγοι εἰ συνηγοροῦντες ἐν Ἑλλάδι ὑπὲρ τῆς ἐπιχειρήσεως τῶν σιδηροδρόμων ὑπὸ τοῦ Κράτους. Παρὰ τούτους ὑπάρχουσι καὶ ἕτεροι εἰδικώτεροι οὐχ ἥσσον σπουδαῖοι, εἰλημμένοι ἐκ τῶν ἐπὶ μέρους στοιχείων ἐξ ὧν ἤρτηται κυρίως ἡ ἐπιτυχία τῶν σιδηροδρόμων.

Περὶ τούτων γενήσεται ὕστερόν ποτε λόγος καὶ ἐὰν τὸ ζήτημα θεωρηθῇ ἄξιον προσοχῆς καὶ σπουδαίας συζητήσεως παρ' ἡμῖν καὶ δοθῇ ἡμῖν εὐκαιρία.

I. ΕΥΡΑΣΙΑΣ.

ΔΗΜΟΤΙΚΑ ΣΧΟΛΕΙΑ ΕΝ ΕΛΛΑΔΙ.

Ἡ ἀπογραφή τοῦ 1879 ἀναβιβάζει ἐν Ἑλλάδι εἰς 1447 τὰ δημοτικά σχολεῖα καὶ εἰς 91,213 τοὺς μαθητὰς αὐτῶν. Ἐπὶ 10 χιλ. κατοίκων ἀναλογοῦσιν $8 \frac{1}{10}$ σχολεῖα, ἀριθμὸς ὑποδεέστερος τῆς ἀνάγκης τοῦ νεωτέρου πολιτισμοῦ, ἐὰν κρίνωμεν ἐκ τῆς ἐπὶ τοῦ αὐτοῦ ποσοῦ τῶν κατοίκων ἀναλογίας τῶν σχολείων ἐν ταῖς ἐπομέναις τῆς Εὐρώπης χώραις: Ἀγγλία 29, Γαλλία 18, Πρωσσία 14, Ἰταλία 14, Ὁλλανδία 13, Βέλγιον 12.

Ἐκ τῶν δημοτικῶν σχολείων τῆς Ἑλλάδος δημόσια μὲν εἶναι 1171, ἰδιωτικά δὲ 138. Μεταξὺ τῶν δύο φύλων διανέμονται τὰ μὲν σχολεῖα εἰς 1188 ἀρρένων καὶ εἰς 249 θηλέων, οἱ δὲ μαθηταὶ εἰς 74,382 ἄρρενας καὶ εἰς 16,831 θήλειαι. Κατὰ μέσον ὄρον εἰς ἕκαστον σχολεῖον ἀρρένων φοιτῶσι $62 \frac{1}{2}$ μαθηταί, καὶ εἰς ἕκαστον σχολεῖον θηλέων $67 \frac{1}{2}$. Λαμβανομένου ὁμῶς ὑπ' ὄψιν τοῦ ὅλου ἀριθμοῦ τῶν ἀρρένων καὶ τοῦ ὅλου

ἀριθμοῦ τῶν θηλέων κατοίκων τῆς ἐπικρατείας, προξενεῖ αἰσθησιν ἢ ἄκρα δυσαναλογία τῶν σχολείων καὶ τῶν μαθητῶν τοῦ ἀνδρικοῦ φύλου πρὸς τὰ σχολεῖα καὶ τοὺς μαθητὰς τοῦ γυναικείου, διότι 880,952 μὲν ἄρρενες ἔχουσι 1188 σχολεῖα καὶ 74,382 μαθητὰς, 798,518 δὲ θήλειαι ἔχουσι 249 σχολεῖα καὶ 16,831 μαθητὰς· ἦτοι ἀναλογεῖ ἐν σχολεῖον ἀρρένων πρὸς 714 ἄρρενας καὶ ἐν σχολεῖον θηλέων πρὸς 3,207 θήλειαι! Καὶ ἐν τούτοις πρόκειται περὶ τῶν μελλουσῶν μητέρων, αἵτινες εἶναι προωρισμένα νὰ ἀναμερφώσωσι τὰς ἐρχομένας γενεάς!

Λαμβανομένου ὑπ' ὄψιν τοῦ ὅλου ἀριθμοῦ τῶν μαθητῶν καθ' ἑκάστην ἐπαρχίαν ἰδιαιτέρως, ἰδοὺ πῶς διανέμεται οὗτος κλιμακῆδὸν κατὰ μέσον ὄρον ἐφ' ἑκάστου τῆς αὐτῆς ἐπαρχίας σχολείου: 1) Κέας 110 μαθηταί, 7 σχολεῖα. 2) Μεγαρίδος 104 μ. 12 σχ. 3) Αἰγίνης 99 μ. 4 σχ. 4) Ναυπλίας 88 μ. 11 σχ. 5) Ἄργους 87 μ. 16 σχ. 6) Σύρου 85 μ. 35 σχ. 7) Λακεδαιμόνος 84 μ. 44 σχ. 8) Σπετσῶν καὶ Ἑρμιονίδος 84 μ. 18 σχ. 9) Μαντινείας 83 μ. 32 σχ. 10) Κυνουρίας 82 μ. 27 σχ. 11) Ἀττικῆς 79 μ. 116 σχ. 12) Ὑδρας καὶ Τροιζηνίας 77 μ. 11 σχ. 13) Κυθήρων 76 μ. 8 σχ. 14) Μεσολογγίου 76 μ. 15 σχ. 15) Μήλου 75 μ. 14 σχ. 16) Καρυστίας 74 μ. 33 σχ. 17) Καλαμῶν 72 μ. 25 σχ. 18) Αἰγιαλείας 70 μ. 18 σχ. 19) Ὀλυμπίας 70 μ. 18 σχ. 20) Τριχωνίας 70 μ. 11 σχ. 21) Γυθείου 68 μ. 12 σχ. 22) Πατρῶν 67 μ. 51 σχ. 23) Τριφυλίας 66 μ. 26 σχ. 24) Παρνασσίδος 65 μ. 25 σχ. 25) Γορτυνίας 63 μ. 45 σχ. 26) Θήρας 63 μ. 20 σχ. 27) Σκοπέλου 63 μ. 8 σχ. 28) Βάλτου 61 μ. 7 σχ. 29) Ἰθάκης 61 μ. 13 σχ. 30) Κορινθίας 61 μ. 43 σχ. 31) Ἡλείας 60 μ. 44 σχ. 32) Λεβαδείας 60 μ. 16 σχ. 33) Μεσσήνης 60 μ. 22 σχ. 34) Νάξου 60 μ. 19 σχ. 35) Χαλκίδος 60 μ. 25 σχ. 36) Καλαβρύτων 57 μ. 42 σχ. 37) Θηβῶν 56 μ. 22 σχ. 38) Ξηροχωρίου 55 μ. 11 σχ. 39) Τήνου 55 μ. 17 σχ. 40) Ὀρους 54 μ. 29 σχ. 41) Ἄνδρου 53 μ. 25 σχ. 42) Οἰτύλου 53 μ. 29 σχ. 43)

Πάλλης 51 μ. 25 σχ. 44) Βονίτζης και Ξηρομέρου 50 μ. 15 σχ. 45) Δωρίδος 50 μ. 20 σχ. 46) Ἐπιδαύρου Λιμηρᾶς 50 μ. 16 σχ. 47) Εὐρυτανίας 50 μ. 24 σχ. 48) Κραναίας 50 μ. 38 σχ. 49) Ναυπακτίας 50 μ. 18 σχ. 50) Μεγαλόπολεως 49 μ. 12 σχ. 51) Φθιώτιδος 49 μ. 49 σχ. 52) Λοκρίδος 48 μ. 23 σχ. 53) Σάμης 46 μ. 19 σχ. 54) Κερκύρας 45 μ. 45 σχ. 55) Μέσσης 44 μ. 23 σχ. 56) Ζακύνθου 43 μ. 33 σχ. 57) Πυλίας 43 μ. 31 σχ. 58) Λευκάδος 42 μ. 24 σχ. 59) Παξῶν 36 μ. 6 σχ.

ΚΟΙΝΟΤΙΚΗ ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ ΤΩΝ ΠΑΡΙΣΙΩΝ.

Ἀπὸ τελευταίων ἐν Παρισίοις ὑπολογισμῶν, ἡ ἀξία τῆς περιουσίας, τὴν ὁποίαν κέκτηται, ὡς κοινότης, ἡ μεγαλοπρεπὴς αὕτη πρωτεύουσα τῆς Εὐρώπης, ἀναβιβάζεται εἰς ἐν δισεκατομμύριον καὶ 60 ἑκατομμύρια φράγκων! Ἴδου πῶς ὁ κολοσσαῖος οὗτος πλοῦτος διαμοιράζεται εἰς τὰ ἀποτελοῦντα αὐτὸν καθ' ἕκαστον εἶδη: α) 35 ἑκατομ. νέον τῆς πόλεως Δημαρχεῖον. β) 27 ἑκατομ. διὰ τὰ 20 τοπικὰ δημαρχεῖα. γ) 169 ἑκατομ. διὰ 649 ναοὺς.—χριστιανικοὶ 8 ἑκατομ. καὶ 2 ἑβραϊκοὶ 4 ἑκατομ. δ) 9 1/2 ἑκατομ. διὰ 37 πρεσβυτερεῖα. ε) 4 1/2 ἑκατομ. εἰς ἰδρύματα νεκροφορίας. ς) 11 ἑκατομ. διὰ 3 καθιδρύματα ἀνωτάτης ἐκπαιδεύσεως. ζ) 29 ἑκατομ. δι' 6 καταστήματα μέσης ἐκπαιδεύσεως. η) 65 ἑκατομ. δι' 143 καταστήματα δημοτικῆς ἐκπαιδεύσεως. θ) 11 ἑκατομ. διὰ 3 θέατρα δημοτικά. ι) 28 ἑκατομ. δι' 20 στρατῶνας. ια) 20 ἑκατομ. διὰ 3 ἐμπορικὰ καθιδρύματα, ἀγοράς. ιβ) 11 1/2 ἑκατομ. δι' 135 καταστήματα δημοτικοῦ δασμοῦ. ιγ) 172 ἑκατ. διὰ 46 καταστήματα κοινῆς βοήθειας. ιδ) 3 1/2 ἑκατομ. διὰ 2 ἀποθήκας καὶ ἀρχεῖα. ιε) 33 ἑκατομ. διὰ 19 κοιμητήρια. ις) 272 ἑκατομ. διὰ 44 κήπους. ιζ) 3 1/2 ἑκατομ. δι' 96 ἀγάλματα, δεξαμενὰς καὶ κρήνας. ιη) 116 ἑκατομ. δι' 88 διώρυγας καὶ καταστήματα ὑδραυλικά.

ΠΙΝΑΞ ΤΩΝ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ἐν τῷ ἐννάτῳ τόμῳ.

Φυλ. 97ον Μάρτιος 1881.

Σελ.

1. Καθυστεροῦντα ἐν Ἑλλάδι	3
2. Παγκόσμιος πληθυσμὸς	12
3. Ἐπιτηδευματικὴ φορολογία ὑπὸ τοῦ κ. Π.	17
4. Τινὰ περὶ φυλακῶν ὑπὸ τῆς κ. Ε. Κ.	20
5. Ἐθνικὴ Τράπεζα καὶ γραμματεία αὐτῆς ὑπὸ τοῦ κ. Σ. Γ. ΦΛΩΡΟΥ	28
6. Περὶ στρατοῦ πρόνοια	37
7. Βουλευτικὴ ἐπιτροπὴ	41
8. Στρατιωτικὸν ταμεῖον	42
9. Ἑλληνικὴ ἐν Παρισίοις Σχολὴ	46

Φυλ. 98ον Ἀπρίλιος 1881.

10. Παραγωγικὴ ἀφθονία	49
11. Στρατιωτικὸν λογιστικὸν	53
12. Δημοτικαὶ εἰσπράξεις ἐν Πάτραις	56
13. Δημόσια χρέη τῆς Ἑλλάδος	58
14. Εἶναι ἑταιρίαι ἐν Ἑλλάδι	60
15. Στενὴ σιδηροδρομία ὑπὸ τοῦ κ. Σ. Β.	63
16. Ἐθνικὴ τράπεζα καὶ δημόσιον ταμεῖον ὑπὸ τοῦ κ. Σ. Γ. ΦΛΩΡΟΥ	70
17. Σχολεῖα καὶ μαθήματα ἐν Ἑλλάδι (1801) ὑπὸ τοῦ κ. Α. ΤΖΙΛΙΡΑ	75
18. Ἰταλικοῦ προϋπολογισμοῦ περισσεύματα	78
19. Ἑλληνικὸς στρατὸς τῷ 1881	79
20. Προϋπολογισμὸς τοῦ 1881 ὑπὸ τοῦ κ. Π. Σ.	81
21. Οἰκονομικὰ τῆς Τύνιδος	85
22. Ἐπιστολικά δελτάρια ὑπὸ τοῦ κ. Α. Γ.	90

23. Παγκόσμιος τηλεγραφία	91
24. Ποταμοπλοία του Δουνάβου	93

Φυλ. 99^{ον} Μάιος 1881.

25. Γεωργική διαφόρων ἐθνῶν πίστις	97
26. Τὸ χαρτόσημον ἐν ἔτει 1880 ὑπὸ τοῦ κ. Π. Σ. . .	102
27. Γερμανικὴ ἐμπορία καὶ ναυτιλία	111
28. Φορολογία τῶν προϊόντων τῆς γῆς διὰ τὸ ἔτος 1881 ὑπὸ τοῦ κ. Α. Γ.	113
29. Ἐθνικὴ τράπεζα καὶ δημόσιον ταμεῖον ὑπὸ τοῦ κ. Σ. Γ. ΦΛΩΡΟΥ	133
30. Προϋπολογισμὸς τοῦ 1824	137

Φυλ. 100^{ον} Ἰούλιος 1881.

31. Ἀθηναϊκαὶ τράπεζαι πρὸ Χριστοῦ	145
32. Φαρμακοποιητικὴ βιομηχανία ἐν Ἑλλάδι	150
33. Σιδηρόδρομοι τοπικοῦ συμφέροντος καὶ ἐπὶ ὁδῶν ὑπὸ τοῦ κ. Σ. Β.	153
34. Τελωνιακαὶ εἰσπράξεις τῶν ἐτῶν 1879 καὶ 1880 .	167
35. Μετοχικὸν ταμεῖον πολιτικῶν ὑπαλλήλων ὑπὸ τοῦ κ. Σ. Γ. ΦΛΩΡΟΥ	171
36. Εἰσαγωγικὰ τέλη ὑπὸ τοῦ κ. Π.	177
37. Ἐλάττωσις τοῦ χρυσοῦ	178
38. Περὶ διοδίων	181
39. Εἰσφοραὶ ἐν ἐπιστρατεύσει ὑπὸ τοῦ κ. Α. Γ.	185
40. Φορολογία ἀνωνύμων ἐταιριῶν	191

Φυλ. 101^{ον} Ἰούλιος 1881.

41. Αὐξήσις φόρων	193
42. Ταμιευτήρια σχολείων	197
43. Διεθνὲς συνέδριον κατὰ τῆς φυλοξήρας	199
44. Ἀτμομηχαναὶ	201
45. Ἄξια τοῦ χρυσοῦ καὶ τοῦ ἀργύρου	203
46. Περὶ ἐράνων	207
47. Γαιάνθρακες καὶ σιδήρος ἐν Γερμανίᾳ	210
48. Διάθεσις καὶ διανομὴ ἐθνικῶν φυτειῶν καὶ γαιῶν ὑπὸ τοῦ κ. Α. Γ.	212

49. Φορολογία ἐν Ἀγγλίᾳ καὶ Γαλλίᾳ	222
50. Ἀγγλικοὶ ἵπποσιδηρόδρομοι	224
51. Νομικὴ τάξις ἐν Σύρῳ (1695—1812)	228
52. Ἀγοραπωλησία ἐν Φολιγάνδρῳ (1808)	232
53. Ναυτικὴ πρόνοια	234
54. Πυροσβεστικὴ ἐν Νέῃ Ὑόρκῃ	237

Φυλ. 102^{ον} Ἀύγουστος 1881.

55. Σιδηροδρομικὴ ὑπαλληλία	242
56. Δάνειον τῶν 120 ἑκκατομμυρίων	245
57. Διεθνὴς νοσοκομία ἐν πολέμῳ	253
58. Ἰαπωνικαὶ τράπεζαι	267
59. Τὰ ἐν Θήρῃ νόμιμα τῷ 1797	269
60. Πτωχεύσεις ἐν Ἀγγλίᾳ (1880—81)	288

Φυλ. 103^{ον} Σεπτέμβριος 1881.

61. Παντοπωλικὸς ὑπαλλήλων συνεταιρισμὸς	289
62. Ἐφημεριδογραφία ἐν Ἀμερικῇ	293
63. Δημόσια οἰκονομικὰ ὑπὸ τοῦ κ. Σ. ΔΕΙΜΕΖΗ . . .	294
64. Τελευταία νομισματικὴ συνδιάσκεψις	307
65. Διεθνὲς γεωγραφικὸν συνέδριον ὑπὸ τοῦ κ. Μ. Γ. ΔΗΜΙΤΣΑ	311
66. Προξενικὰ μεταξὺ Ἑλλάδος καὶ Ἰταλίας	322
67. Τραπεζικαὶ καταθέσεις	336

Φυλ. 104^{ον} Ὀκτώβριος 1881.

68. Θνησιμότης καὶ ἐπιτηδεύματα	337
69. Ἀπαγόρευσις τῶνων εἰς τοὺς ἐκκλησιαστικοὺς . . .	338
70. Ἀθηναϊκοὶ ἵπποσιδηρόδρομοι	341
71. Τράπεζαι τοῦ λαοῦ	351
72. Ἑλληνικὰ δάνεια	354
73. Σιτηρὰ Αὐστρουγγαρίας	360
74. Ἑλβετικὸς πληθυσμὸς	363
75. Παγκόσμιος ζακχαροπαραγωγὴ	365
76. Νομικὴ τάξις ἐν Σπέτσαις πρὸ τοῦ 1821	368
77. Οἰκονομικὰ τῆς ἐν Ἀμερικῇ πόλεως Chicago . . .	374
78. Δεῦγμα κοινοβουλευτικῶν ἐργασιῶν	378

79. Ἐγχώριος μεταξὺ ἀλλοδαπῶν δικαιοσύνη	379
80. Τελωνιακαὶ ἀναλογίαι	383
<i>Φυλ. 105ον Νοέμβριος 1881.</i>	
81. Ἐκθέσεις οἰκονομικῶν συστημάτων	385
82. Ἐπιμευτήρια Ἀγγλίας καὶ Γαλλίας ὑπὸ τοῦ κ. Κ. X. BAMBΑ	392
83. Ἰσολογισμὸς τοῦ Κράτους κατὰ τὸ 1881	400
84. Ἀποξήρασις λιμνῶν Στυμφαλίας καὶ Φενεοῦ . . .	403
85. Δασικαὶ προμήθειαι τῆς Εὐρώπης	406
86. Πυρασφαλιστικαὶ ἐταιρίαι ἐν Γαλλίᾳ	419
87. Ὑφαντικὰ σχολεῖα ἐν Βελγίῳ	411
88. Ὑαλουργία	416
89. Περὶ μισθώματος τῆς γῆς	420
90. Σχολεῖα τῆς ἐπὶ Σλοπὸν Βολῆς	431
<i>Φυλ. 106ον Δεκέμβριος 1881.</i>	
91. Πλοῖα καὶ ναῦλοι	433
92. Παρατηρήσεις καὶ ἀποφθέγματα τῶν ἐν Ἑλλάδι γεωργῶν	437
93. Ἀγγλικαὶ τράπεζαι καὶ κερδοσκοπίαὶ ὑπὸ τοῦ κ. N. I.	446
94. Οἰκονομικὴ ὠφέλεια, ἀξία καὶ τιμὴ ὑπὸ τοῦ κ. Δ.	454
95. Χειμεριναὶ ἐργασίαι ἐν τῇ γεωργίᾳ καὶ ζωοτεχνίᾳ.	462
96. Χρηματιστικὴ ἀγορὰ Ἀθηνῶν	476
97. Πολιτικο-οἰκονομικὸν πρόγραμμα	477
<i>Φυλ. 107ον Ἰανουάριος 1882.</i>	
98. Καταστατικαὶ περὶ Ἑλλάδος πληροφορίες	481
99. Καλλιέργεια τῆς ἐλαίας ὑπὸ τοῦ κ. Γ. Α.	487
100. Παραγωγή χρυσοῦ καὶ ἀργύρου ἐν Ἀμερικῇ	524
101. Ἰατρικὴ γεωγραφία	525
<i>Φυλ. 108ον Φεβρουάριος 1882.</i>	
102. Ἡμεραμισθίων ὄροι	529
103. Τίνες προτιμότεροι ἐν Ἑλλάδι, δημόσιοι ἢ ἰδιωτικοὶ σιδηρόδρομοι ὑπὸ τοῦ κ. I. ΕΥΤΑΛΕΙΟΥ	533
104. Δημόσια σχολεῖα ἐν Ἑλλάδι	554
105. Κοινοτικὴ ἰδιοκτησία τῶν Παρισίων.	556