

ΑΘΗΝΑΪΚΗ ΥΔΡΟΝΟΜΙΑ.

Εἶναι παρατηρήσεως ἄξιον, ὅτι αἱ μεγάλαι τῶν μεσογείων πόλεις κεῖνται παρὰ τὰς ὄχθας μεγάλων ποταμῶν. Τὸ μὲν Λονδῖνον διαχωρίζεται ὑπὸ τοῦ Thames, οἱ δὲ Παρίσιοι ὑπὸ τῆς Seine, τὸ δὲ Βερολίνον ὑπὸ τοῦ Spree, ἡ δὲ Βιέννη ὑπὸ τοῦ Δουνάβευς, ἡ δὲ Πετρούπολις ὑπὸ τοῦ Newa. Οὕτω παρὰ τὸν ποταμὸν Βαβυλωνός οἱ αἰχμάλωτοι τοῦ Ἰούδα ἐκλαυσαν ἐπὶ τὸ ἀναμνησθῆναι αὐτοὺς τῆς Σιών· ὁ δὲ Γίβερις σώζεται ἔτι ἐν τῇ αἰωνίᾳ πόλει, χωρὶς τὰ ὕδατα αὐτοῦ νὰ καταστῶσι θολώτερα ἐκ τῶν δακρύων τοῦ παρὰ τὰς ὄχθας αὐτοῦ ὄδυρομένου Παπισμοῦ.

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

ναγκαίου ύδατος εἰς πόλιν ἀνυδρον, ὅπως τοῦ ἀναγκαίου σίτου εἰς πόλιν μὴ γεωργικὴν.

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

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

000 λίτρας. Ἐὰν διανείμωμεν τὴν ποσότητα ταύτην μεταξὺ τῶν κατοικούντων τὰς Ἀθήνας, κατὰ μέσον ὄρον ἀναλογουσι πρὸς ἕκαστον κατὰ πᾶν νυχθήμερον 63 $\frac{2}{3}$ λίτρ. ὕδατος. Ποσότης οὐσιωδῶς μικρὰ, τῆς ὁποίας ἐν τούτοις ἡ σημασία ἀναφαίνεται ἐν τῇ συγκρίσει αὐτῆς πρὸς τὴν ἐν ἔτει 1860 καταμέτρησιν τοῦ Ἀθηναϊκοῦ ὕδατος εἰς 500 κυβ. μέτρα, ἦτοι 500 000 λίτρας, ἐξ ὧν, ὑποτιθεμένου ὡς ἀντιστοίχου πληθυσμοῦ 45 000, ἀνελόγουν πρὸς ἕκαστον κάτοικον μόλις 11 $\frac{1}{3}$ λίτραι. Ἡ πρόοδος λοιπὸν ἀναμφισβήτητος, ἀλλὰ συγχρόνως πόρρω ἔτι ἀπέχει τῆς ὀριστικῆς ἀναπτύξεως τῆς Ἀθηναϊκῆς ὑδρονομῆς, ὡς γενήσεται δῆλον ἐκ τῆς ἐπομένης ἐρεύνης ἐπὶ τῶν ὑδατίνων τῆς πόλεως ἀναγκῶν.

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

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

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

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

Ἐὰν ὑπολογίσωμεν τὸ ὕδωρ, ὅπερ ἡ πόλις τῶν Παρισίων δαπανᾷ καθ' ἕκαστον ἡμερονύκτιον διὰ τὴν καθαριότητα τῶν ὁδῶν τῆς, ἢ ποσότης αὐτοῦ ἀναβαίνει εἰς τὸν μέγαν ἀριθμὸν τῶν 119 900 000 λιτρῶν, ἐξ ὧν 28 000 000 διὰ τὸ κατάβρεγμα, 90 000 000 διὰ τὸ τρίς τῆς ἡμέρας ἐν θέρει καὶ δὶς ἐν χειμῶνι πλύσιμον τῶν αὐλάκων καὶ τῶν πεζοδρομείων τῶν ὁδῶν καὶ 1 900 000 διὰ τὴν καθαριότητα 483 δημοσίων οὐρητήρων. Οὕτως ὑπὸ τὴν ἔποψιν τοῦ πληθυσμοῦ ἀπαιτεῖται διὰ τὰς Ἀθήνας τὸ 34^{ον} τῆς ὑδατίνης ταύτης ποσότητος, ὅπως συντηρηθῇ τῆς πόλεως ἡ καθαριότης. Ὅταν ὁμως ληφθῶσιν ὑπ' ὄψιν ἢ σχετικῶς μείζων

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

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

προσοχής, διότι ἐπὶ 280 000 000 λιτρῶν αἰ εἰς ἰδιαιτέραν χρῆσιν παραχωρήσεις ἀναδιβάζονται μέχρις 110 000 000. Ἐπομένως τὰ τρία περίπου πέμπτα τοῦ ὅλου ὕδατος ἀνήκουσιν εἰς τὴν δημοσίαν χρῆσιν καὶ τὰ δύο εἰς τὴν ἰδιαιτέραν. Ἡ ἀναλογία αὕτη δεικνύει μίαν μόγον ὄψιν τῆς διανομῆς τοῦ Ἀθηναϊκοῦ ὕδατος. Ὑποτίθενται λοιπὸν κρηναὶ δημόσιοι καὶ καθαρισμὸς τῶν ὁδῶν δι' ὕδατος, ὅπερ ἤθελεν εἰσάξει ἐντὸς τῶν ὑπονόμων τῆς πόλεως τὴν ἀναγκαίαν δύναμιν πρὸς περαιτέρω ἐκροτῆν τῶν ἐν αὐταῖς στασίμων ἀκαθαρσιῶν.—Ἐν τούτοις ὑπάρχει καὶ ἕτερον σύστημα, τὸ ὁποῖον λειτουργεῖ ἐν Ἀγγλίᾳ μετὰ μεγίστης κανονικότητος. Ἀφοῦ δὲν ρίπτονται εἰς τοὺς αὐλάκας τῶν ὁδῶν ἀκαθαρσίαι, περιττὸς ὁ ἰδιαίτερος καθαρισμὸς αὐτῶν. Μόλις δὲ δύο δημοσίας κρήνας καὶ ταύτας ἀσημάντους περιεῖχε τὸ Λονδῖνον μέχρι ἐσχάτων ἔτι· τὰ δὲ 3 $\frac{1}{2}$ ἑκατομ. τῶν κατοίκων αὐτοῦ ἐπλήρουν ὅλας τὰς ὑδατίνας αὐτῶν ἀνάγκας ἐκ τῶν ἰδιωτικῶν τῶν οἰκιῶν καὶ τῶν καταστημάτων κρηνῶν. Τὸ Ἀγγλικὸν λοιπὸν σύστημα εἶναι πολέμιον τῇ ὑπὸ τοῦ δημοσίου ἢ τοῦ δήμου δωρεᾶ τοῦ ὕδατος καὶ πρέπει γὰρ ὁμολογήσωμεν, ὅτι μετὰ τὸν πόλεμον καὶ πλούσιον πληθυσμὸν οὐδεὶς ἔτι ἀπέθανεν ἐκ δίψης. Τὸ πᾶν ἐν τῷ συστήματι τούτῳ συνίσταται εἰς τὴν εὐθυμίαν τοῦ ὑπὸ τῆς δημοτικῆς ἀρχῆς πωλουμένου ὕδατος. Ἐὰν ἐπρόκειτο περὶ ἰδιωτικῆς ἐπιχειρήσεως, τοιοῦτο μονοπώλιον θὰ ἦτο φοβερόν· ἀλλὰ, προκειμένου περὶ δημοτικῆς, ὅλος ὁ σκοπὸς ἀποβλέπει τὴν ὑπηρεσίαν τοῦ κοινοῦ. Ἐν τῷ μετὰξὺ φόροι τινὲς δημοτικοί, διὰ τὸν πολὺν κόσμον ἐπαχθεῖς καὶ ἀφηρημένοι, καθίστανται περιττοί· καθὼς δὲ λέγει ὁ Κ. Duruit, τοιοῦτοι φόροι ἐν Λονδίνῳ δὲν ὑπάρχουσιν, ἀλλ' ἕκαστος πληρώνει ἵνα ἔχη ὕδωρ, πληρώνει διὰ τὸ λιθόστρωτον τῆς ὁδοῦ του, διὰ τὸν καθαρισμὸν τῆς ὑπονόμου τῆς συνοικίας του κλπ. Πρὸς ἑκάστην οὕτω χορηγουμένην ὑπηρεσίαν ἀντιστοιχεῖ εἰδικὴ εἰσφορά, ἣτις δὲν φαίνεται ποτὲ δυσανάλογος, διότι ἀμέσως δύναται γὰρ συγκριθῆναι πρὸς τὴν ἐξ αὐτῆς ὠφέλειαν.

Διὰ τὴν παραγωγὴν καὶ διανομὴν τοῦ ὑπάρχοντος ἐν Ἀθήναις ὕδατος ἐδαπανήθησαν κατὰ τὴν ἐκθεσιν τῆς ἐπὶ τούτῳ διορισθείσης ἐπιτροπῆς δραχμαὶ 372 814, ἧτοι διὰ τὴν ἐπισκευὴν τοῦ ἀρχαίου Ἀδριανείου ὑδραγωγείου δρ. 60 476, διὰ τὴν δεξαμενὴν αὐτοῦ δρ. 20 477, διὰ τὸν μηχανικὸν δρ. 11 086, εἰς ἐφημερίδας (δημοσιεύσεις διάφοροι) δρ. 975 (!), εἰς συμβόλαια δρ. 322, εἰς χωροστάθμισιν (!) δρ. 31, εἰς ὑδρομαστευτικὴν κατὰ τὴν παρὰ τὸ Χαλάνδριον λεκάνην δρ. 664 καὶ εἰς σιδηροὺς σωλήνας δρ. 272 020. Πόσον μικροσκοπικὴ δαπάνη ἀπέναντι τῆς διὰ τὸ ὕδωρ τῆς Μασσαλίας καταβληθείσης ἐκ 58 $\frac{1}{2}$ ἑκατομμυρίων δραχμῶν! Τὸ σύστημα τῶν σιδηρῶν ὑδραγωγείων κατὰ πρῶτον ἤδη ἐφηρμύσθη ἐν Ἑλλάδι. Ἡ ἐν αὐτῷ οἰκονομία περὶ τὴν διαχείρησιν τοῦ ὕδατος προφανῆς, ὡς ἐπίσης καὶ ἡ κατὰ σκοπὸν βελτίωσις τῶν παντοίων αὐτοῦ χρήσεων. Ἐν τούτοις ὑφίσταται καὶ κίνδυνος τις ἐκ τῆς ἐπόψεως ταύτης. Τὸ ὕδωρ τῶν Ἀθηναίων, (εἰάν κρινώμεν ἐκ τῆς σχετικῶς εἰς ὀλίγον διάστημα χρόνου μορφώσεως ἐν τοῖς προηγουμένοις ὑδραγωγοῖς ὀγκωδῶν ἐκ πύρου σωμάτων), πιστὸν εἰς τὴν ἐκ τῆς μαρμαρίνης Πεντέλης κατὰ πᾶσαν πιθανότητα καταγωγὴν του, συνοδεύεται ἐξ ἱκανῆς κατὰ τὸ μᾶλλον καὶ ἥττον ποσότητος τιτανώδους ὕλης, δυναμένης γὰρ φέρη οὐσιώδεις μεταβολὰς ἐντὸς τοῦ ἐσωτερικοῦ τῶν σωλήνων, κατὰ τὸ πλεῖστον μικρᾶς ὄντων διαμέτρου. Ὁ φόβος οὗτος εἶχε καταλάβει ἄλλοτε καὶ τὴν ἐν Μασσαλίᾳ ὑδραγωγίαν, διότι τὸ ὕδωρ τοῦ ποταμοῦ Durance, ἤρχετο πάντοτε εἰς κατάστασιν θολεράν. Ἀλλὰ παρετηρήθη, ὅτι ἡ δύναμις τοῦ ὕδατος ἦτο ἰσχυρὸν καὶ διηνεκὲς ἐφόδιον εἰς αὐτοκαθαρισμὸν τῶν σωλήνων. Τῷ ὄντι, ὅταν τὸ μεταγόμενον εἰς Μασσαλίαν ὕδωρ εἶναι τοσοῦτον, ὥστε πρὸς ἕκαστον κάτοικον ἀντιστοιχοῦσι 575 λίτραι, εὐνόητος εἶναι ἡ δύναμις τῆς ἐκ τῶν σωλήνων ἐκπομπῆς τῶν στερεῶν μορίων. Ἀλλ' ἐν Ἀθήναις τὰ πράγματα δὲν ἔχουσιν οὕτως· διότι, ὡς προεξετέθη, μόλις ἐκ τοῦ ὕδατος αὐτῶν ἀναλογοῦσιν 63 $\frac{2}{3}$ λίτραι πρὸς ἕκαστον κάτοικον. Τοιοῦτοτρόπως ἡ ἀνεύρεσις νεωτέ-

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

ὑπὸ γενικὴν ἔποψιν ἡ ὑδρομαστευτικὴ διὰ τὴν Ἑλλάδα δὲν ἐξῆλθεν ἔτι τοῦ ἐκ τῆς παρελθούσης περιόδου στενοῦ τῆς ἐμπειρίας κύκλου. Μολονότι ἐνιαχοῦ ἐπεδείξατο σταθερὰ σημεῖα ἐνεργείας, ὡς μαρτυροῦσιν Ἀρκαδικά τινα ὑδάτα καὶ ἕτερα κατὰ τὸν Κορινθιακὸν κόλπον, ἐπὶ τοῦ ὅλου ἡ πρωτεύουσα τοῦ Ἑλληνικοῦ κράτους κέκτηται τὰ πρῶτα δικαιώματα εἰς ἐπιστημονικὴν πρόοδον, ἥτις οὐσιωδῶς καθυστερεῖ. Τοιοῦτοτρόπως ἐξηγεῖται τίνος ἕνεκα μένει γράμμα κενὸν ἡ πληροφορία τοῦ Πλάτωνος, ὅτι ἐν μηνί Ἰουλίῳ ὁ Σωκράτης μετὰ τῶν μαθητῶν αὐτοῦ ἠναγκάζετο νὰ ἀναζητήσῃ τὸ πέρασμα τοῦ Ἰλισσοῦ, ὅπως, μέχρι ἀστραγάλων διαβαίνοντες τὸ ρεῦμα αὐτοῦ, φιλοσοφήσωσιν ὑπὸ τὴν σκιάν τῶν ἀπέναντι μεγαλοπρεπῶν πλατάνων. Σήμερον ὁ Ἰλισσὸς ἐξαφανίζεται ἐντὸς κοίτης πλήρους ἐξ ἄμμου καὶ λίθων. Τίς οἶδε, ἂν τὰ πολλαχοῦ τοῦ χθαμαλοῦ καὶ πρὸς δυσμὰς ἀποκλίνοντος λαιμοῦ, τοῦ ἐνοῦντος τὸν Λυκαβητὸν μετὰ τῆς Ἀκροπόλεως, παρατηρηθέντα ἐν τοῖς θεμελίοις τῆς πόλεως ὑπόγεια ὑδάτα, δὲν εἶναι παρεκβάσεις τοῦ ἀρχαίου ὑδατος τοῦ Ἰλισσοῦ, ἀποτελέσματα πτώσεων καὶ ἐσωτερικῶν κατακρημνίσεων, τὰ ὅποια, ἐξηγούμενα διὰ τοῦ ἀφθόνου τῆς «Ἀγίας Τριάδος» ὑδατος δύνανται νὰ χρησιμοποιήσωσιν εἰς μεγάλην διὰ τοῦ Ἀθηναϊκοῦ γηλόφου ὑδραγωγίαν. Ἡ ἐξακολούθησις τῆς ἀνακαλύψεως τῶν ἰχνῶν τῆς ἀρχαίας ὑδρονομίης θέλει ἐξ ἅπαντος ὀδηγήσῃ μέχρι τῆς ἐποχῆς ἐκείνης, καθ' ἣν τὸ Ἀθηναϊκὸν ὕδωρ συνετήρει τόσον θαλερὰ προάστεια καὶ ἐπλήρου τὰς ἀνάγκας ἀστικοῦ πληθυσμοῦ ἀνωτέρου τῶν 180 000 ἀνθρώπων (Boeckh Πολιτικὴ Οἰκονομία τῶν Ἀθηναίων 4,7). Τοιοῦτοτρόπως, ἀναδιφῶσα τὴν ἐσκεπασμένην ὑπὸ τὰ χῶματα ἀρχαίαν τέχνην, ἡ νεωτέρα ὑδρομαστευτικὴ δύναται πιθανῶς νὰ φθάσῃ εἰς μεγάλας κατὰ τὸ Πεντελικὸν ὑπογείους δεξαμενάς,

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

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

ΧΗΜΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ.

Ὁ νόμος τῆς 26 Αὐγούστου 1873 ἀπῆλλαξε παντὸς τέλους τὴν μέχρι δεδομένης ποσότητος εἰσαγωγὴν διαφόρων εἰς χρῆσιν τῆς χημικῆς βιομηχανίας προϊόντων, μεταξὺ τῶν ὁποίων διακρίνονται 80 000 ὀκάδες θεικοῦ ὄξους (κοινῶς ἐλαίου τοῦ Βιτριολίου). Τὸ ὄξύ τούτο κατεχειροποιούτην θέσιν ἐν τῇ βιομηχανίᾳ, ὡστε, καθὼς παρατηρεῖ ὁ Κ. Α. Chevalier, ἡ ἀνάπτυξις τῆς παραγωγῆς αὐτοῦ καὶ ἡ ἐλάττωσις τῶν πρὸς ταύτην δαπανῶν εἶναι σημεῖον ἀσφαλέστατον τῆς γενικῆς ἐν τῇ ἐθνικῇ βιομηχανίᾳ προόδου. Ἐθεωρήθη μάλιστα, ὅτι ἀναλόγως τοῦ ποσοῦ τῆς κατανα-

λώσεως τοῦ θειικοῦ ὀξέος προβιβάζεται καὶ ὁ βαθμὸς τοῦ πολιτισμοῦ τῶν νεωτέρων λαῶν.

Τὸ βέβαιον εἶναι, ὅτι ἡ χρῆσις τοῦ ὀξέος τούτου εἶναι πολυσήμαντος. Ἐνῶ εἶναι τὸ κύριον στοιχεῖον εἰς παραγωγὴν πλήθους ἄλλων ὀξέων, ὡς τοῦ χλωρυδρικοῦ, ἄζωτικοῦ, φωσφορικοῦ κλπ. καὶ πλείστων χημικῶν προϊόντων, ὡς τῆς θειικῆς σόδας, ποτάσης κλπ. χρησιμεύει, λέγει ὁ K. Girard, ὡς κοινὸς ἄξων, περὶ ὃν στρέφεται τὸ σύνολον τῶν χημικῶν τεχνῶν. Θερμαινόμενον τὸ ὀξύ ταῦτο μετὰ τοῦ ἁλατος παράγει τὴν θειικὴν σόδα καὶ τὸ χλωρυδρικόν ὀξύ, ἅτινα ἀποτελοῦσι τὴν κυρίαν βᾶσιν τῆς σαπωνοποιίας, τῆς ὑαλουργείας, τῆς χαρτοποιίας, τῆς λευκαντικῆς, τῆς βαφικῆς κλπ. Θερμαινόμενον μετὰ τοῦ νίτρου παράγει τὸ νιτρικόν ὀξύ, τὸ κύριον ἦτοι ὄργανον τῆς ὀξυδώσεως, δι' οὗ σχηματίζονται αἱ μεγαλοπρεπεῖς ἐκεῖναι χρωματιστικαὶ ὑλαι, αἵτινες προκαλοῦσι τὸν θαυμασμόν π. χ. ἐπὶ τῶν μεταξωτῶν. Διὰ τοῦ θειικοῦ ὀξέος ἀποχωρίζονται καὶ στιλβοῦνται τὰ μέταλλα, καθαρίζονται τὰ ἔλαια, ἐνεργεῖται ἡ κηροποιία καὶ δημιουργεῖται ἡ μεγάλη ἐκείνη σειρά τῶν χημικῶν προϊόντων, τῆς ὁποίας τὴν συνδρομὴν πανταχόθεν ἐπιζητεῖ ἡ νεωτέρα βιομηχανία ἀπὸ τῆς γεωργίας, εἰς ἣν δύναται νὰ χρησιμεύσῃ ἀντὶ λιπάσματος καὶ τῆς βυρσοδεψικῆς, τῆς ὁποίας ἐξοιδαίνει τὰ δέρματα, μέχρι τῆς ἰατρικῆς, τὴν ὁποίαν ὡς φάρμακον ὑπηρετεῖ. Ἐν ἐνὶ λόγῳ τὸ θειικόν ὀξύ θεωρεῖται ὡς ὁ ἡγεμῶν ὀλοκλήρου τῆς χημικῆς βιομηχανίας.

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

πρέπει νὰ θεωρηθῇ τὸ θεῖον. Πρὸ τεσσαράκοντα ἐτῶν 20 000 τόνοι Σικελικοῦ θεῖου ἐκαίοντο ἐπὶ καμίνου, ἥτις μετέπηγεν ἐντὸς μαλυβδίνων δοχείων τὸ παραγόμενον οὕτω θειικόν ὀξύ. Ἀλλ' ἡ πρόοδος τῆς βιομηχανίας ὑπῆρξεν ἕκτοτε τοσαύτη, ὥστε ἡ ποσότης τοῦ καιομένου θεῖου ἔπρεπε νὰ ὑπερδεκαπλασιασθῇ, ἐνῶ ἡ νόσος τῶν ἀμπέλων μεγίστας κατὰ τὴν τελευταίαν εἰκοσιπενταετίαν ἀπαιτεῖ ποσότητας κατὰ τοῦ ἰωδίου, ὅπερ καταστρέφει τὸν πεφιλημένον τῷ Βάκχῳ καρπὸν. Ἡ χρῆσις αὕτη τοῦ θεῖου πρωτεύει. Οὕτως, ἐνῶ π. χ. πρὸ ἐτῶν δραστηρίως καλλιεργοῦνται τὰ θειωρυχεῖα τῆς Μήλου, οἱ γενικοὶ πίνακες τοῦ Ἑλληνικοῦ ἐμπορίου οὐδεμίαν θεῖου ἐξαγωγὴν μαρτυροῦσιν, οὐσης ἐτέρωθεν τῆς εἰσαγωγῆς πάντοτε ζωηρᾶς, εἰς περίπτωσιν καθ' ἣν εἰσέτι δὲν ἀπεκατέστη παρ' ἡμῶν ἡ τῆς παραγωγῆς τοῦ θειικοῦ ὀξέος βιομηχανία.

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

ΒΡΕΦΙΚΑ ΑΣΥΛΑ

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Α. Α. ΜΗΛΙΟΥΤΗΣ.

ΠΕΡΙ

ΚΤΗΜΑΤΙΚΗΣ ΤΡΑΠΕΖΗΣ.

I.

«Εἰ δὲ τοῦτο ἀγνοῖς, ὅτι πίστις ἀφορμὴ πιασῶν ἐστὶ μέγιστη πρὸς σχηματισμὸν, πᾶν ἂν ἀγνοή-
σαις» (Δημοσθένης ὑπὲρ Φορμ. 15'.)

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

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

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

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

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

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

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

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

II.

Τὴν ἀνάγκην ταύτην τῆς Γεωργίας κέκληται νὰ θεραπεύσῃ εἰς ἐκ τῶν ὠραιότερων τῆς νέας κοινωνίας θεσμῶν, ἡ Κτηματικὴ Τράπεζα, ἡτις, δανείζουσα ἐπὶ μακροτάτη προθεσμία εἰς τοὺς γεωργοὺς καὶ διὰ τρόπου καθιστῶντος εὐκολωτάτην καὶ ἀνεπαίσθητον τὴν τῶν δανείων ἐπιστροφὴν, χορηγεῖ ἀνεκτιμήτους ὑπηρεσίας εἰς τὸν ἀγροτικὸν πληθυσμόν.

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

Καὶ ἡ μὲν Τράπεζα ἐξασφαλίζεται ἀπέναντι τοῦ δανειζομένου ἰδιοκτῆτου διὰ τῆς ἐγγραφῆς πρώτης ὑποθήκης ἐπὶ τοῦ κτήματος αὐτοῦ διὰ τὸ δανεισθὲν ποσόν, ὅπερ οὐδέποτε δύναται νὰ ὑπερβῆ τὸ ἥμισυ τῆς ἀξίας αὐτοῦ, προσδιοριζομένης δι' ἐκτιμήσεως γενομένης παρὰ τῶν ὑπαλλήλων τῆς Τραπέζης. Ἀφ' ἐτέρου δὲ, ἵνα ἡ ἀσφάλεια τοῦ δανειζόντος κεφαλαιούχου ἦ ἐντελής, ἡ τράπεζα, ἀντὶ νὰ τῷ παραχωρήσῃ τὸ ἐπὶ τοῦ ἐνυποθήκου κτήματος δικαίωμα τῆς, τῷ δίδει τοκοφόρα γραμμάτια, κτηματογράφα καλούμεγα, ἐπὶ τῆς τραπέζης, ἣτις τοιοῦτοτρόπως ὑποχρεοῦται εἰς τὴν ἀπότισιν τῶν κεφαλαίων καὶ τῶν τόκων αὐτῶν ἐν τὸς ὀρισμένης προθεσμίας, φροντίζουσα ἢ ἰδίᾳ ὅπως ἀποζημιωθῆ παρὰ τοῦ ὀφειλέτου. Καὶ τοιοῦτοτρόπως κατορθοῦται ὥστε εἰς τὴν ἰδιαιτέραν πίστιν ἐκάστου ἰδιοκτῆτου νὰ προστίθῃται καὶ ἡ πίστις ἀπάντων τῶν ὀφειλετῶν τῆς

Κτηματικῆς Τραπέζης, καὶ κατὰ συνέπειαν καὶ ἡ ἀσφάλεια τοῦ δανειζόντος εἶναι μεγαλητέρα καὶ ὁ κίνδυνος, ὃν τρέχουσι τὰ κεφάλαια αὐτοῦ, μικρότερος καὶ οἱ ὅροι τοῦ δανείου μετριώτεροι.

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

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

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

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

III.

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

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

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

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

και ποσόν τι διά χρεωλύσιον μεγαλείτερον μὲν διά τὰ βραχυπρόθεσμα δάνεια, ἐλάχιστον δὲ διά τὰ μακροπρόθεσμα. Τὸ ποσόν τοῦ ἐτησίου χρεωλύσιου, ὑπολογιζομένου πρὸς 8 τοῖς $\%$, κυματίζεται μεταξύ 6 δρ. 90 λεπτῶν, εἰάν τὸ δάνειον ἐγένετο διά δέκα ἔτη, καὶ 8 μόνον λεπτῶν, διά δάνειον ἀποπληρωγόμενον ἐν διαστήματι ἐξήκοντα ἐτῶν (ιδ. P. A. Violsine «Nouvelles Tables pour les calculs d'intérêts, 20).

Ἡ δὲ ταχίστη αὕτη ἀνανέωσις τοῦ κεφαλαίου διά τοῦ ἐλαχίστου ποσοῦ τοῦ κατ' ἔτος πληρωνομένου χρεωλύσιου κατορθοῦται διά τῆς γνωστῆς μεγίστης δυνάμεως τοῦ ἀνατοκισμοῦ, ἣτις εἶται τοιαύτη, ὥστε ἐν λεπτῶν, δανεισθὲν μετ' ἀνατοκισμοῦ καὶ ἐπὶ ἐπιτοκίῳ 8 τοῖς $\%$ κατὰ τὴν γέννησιν τοῦ Ἰησοῦ Χριστοῦ, ἤθελε τῆ σήμερον σχηματίσει ποσότητα χρυσοῦ ἴσην πρὸς διακόσια ὀγδοήκοντα ἑπτὰ ἑκατομμύρια ὄγκων, ἐκάστου ἰσομεγέθους πρὸς τὸν πλανήτην ἡμῶν! Μετὰ τὴν πληρωμὴν δὲ τῆς τελευταίας δόσεως ὁ ὀφειλέτης ἀπαλλάσσεται πάσης πρὸς τὴν Τράπεζαν ὑποχρέσεως καὶ ἐνεργεῖ τὴν ἄρσιν τῆς ὑποθήκης. Ἐν τούτοις δύναται οὗτος, ὅποτε ἀν θελήσῃ, ν' ἀποπληρώσῃ ἐντελῶς καὶ πρότερον ἔτι τὸ χρέος αὐτοῦ, ἢ πλήρης ἢ μερικὴ ἀπότισις τοῦ ὁποίου δύναται νὰ γίνῃ εἴτε διά χρημάτων εἴτε διά κτηματογράφων, ἅτινα ἡ ἐταιρία δέχεται εἰς τὴν ὀνομαστικὴν αὐτῶν ἀξίαν.—Ἴδου πῶς ἐξηγεῖ τὴν ὑποχρέωσιν ταύτην ὁ K. I. B. Josseau ἐν τῷ γνωστῷ αὐτοῦ συγγράμματι περὶ τῆς ἐν Γαλλίᾳ Ἐταιρίας τῆς Κτηματικῆς Πίστεως («Traité du Crédit Foncier ἐκδ. 6^η σελ. 235). «Ἡ ἐταιρία ὀφείλει νὰ δέχῃται τὰ κτηματογραφα εἰς τὸ ἄρτιον, διότι δυσκόλως ἠδύνατό τις νὰ ἐννοήσῃ κατὰ στήμα, ἀρνούμενον νὰ δεχθῇ εἰς πληρωμὴν τὰς ἰδίας αὐτοῦ ἀξίας εἰς τὴν τιμὴν εἰς ἣν αὐτὸ τὸ ἴδιον τὰς ἐξέδωκε. Ἀλλ' ὀφείλομεν νὰ παρατηρήσωμεν, ὅτι ὁ κανὼν οὗτος ἔσεται λίαν ὠφέλιμος τῷ δανειζομένῳ, καθόσον εἰς αὐτὸν ἀπόκειται νὰ ἐκλέξῃ τὴν ἐποχὴν τῆς ἀποτίσεως, καὶ, εἰάν μὲν τὰ κτηματογραφα εὐρίσκωνται εἰς ἐκπεσμόν, θὰ προμηθευθῇ αὐτὰ εἰς τὴν ἀγοραίαν αὐτῶν τιμὴν καὶ θὰ ὀφε-

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

Καίτοι βεβαίως τὰ κτηματογραφα, ὡς καὶ πᾶσα ἄλλη χρηματικὴ ἀξία, ὑπόκεινται εἰς τὸν νόμον τῆς προσφορᾶς καὶ τῆς αἰτήσεως καὶ ἡ ἀγοραία αὐτῶν τιμὴ ὑφίσταται πάντοτε τὴν ἐπιρροὴν τῆς γενικῆς καταστάσεως τῆς ἐμπορικῆς ἀγορᾶς, ἢ ἀξία ὅμως τῶν γραμμάτων τούτων, ὡς ἐκ τῆς κτηματικῆς ἐγγυήσεως ἐφ' ἧς στηρίζονται, ἐμείνεν ἀπανταχοῦ καὶ εἰς τὰς κρισιμωτέρας ἐτι περιστάσεις ἀνωτέρα πάντων τῶν ἄλλων χρεωγράφων, τοῦτο δὲ βεβαίως θέλει ἔτι μᾶλλον συμβῆ ἐν Ἑλλάδι, ὅπου τὰ δημόσια χρεώγραφα καὶ ἄλλαι ἀσφαλεῖς ἀξίαι εἶναι, σχετικῶς πρὸς τὰ λοιπὰ τῆς Εὐρώπης κράτη, σπάνια. Ἴδου τί περὶ τούτου ἀναγινώσκωμεν ἐν τῇ πρὸς τὸν ὑπουργὸν τοῦ Ἐμπορίου τῆς Γαλλίας ἐκθεσιν τοῦ K. Josseau (2 Ἰαννουαρίου 1851). «Ἐν ἔτει 1848 ἡ ἐπαγάντασις τοῦ Φεβρουαρίου ἐπέφερε τὸν ἐκπεσμόν πασῶν ἐν γένει τῶν ἀξιῶν. Κατὰ τὸ ἔτος τοῦτο ἡ μέση ἀξία τῶν κτηματογράφων φερόντων τόκον 3 $\frac{1}{2}$ τοῖς $\%$ ἦτο ἐν Σιλεσίᾳ καὶ Πομερανίᾳ 93 τοῖς $\%$, ἐν τῇ Δυτικῇ Πρωσίᾳ 83 τοῖς $\%$, ἐν τῇ Ἀνατολικῇ Πρωσίᾳ 96 τοῖς $\%$. Ἐν τ' αὐτῷ δὲ τὰ χρεώγραφα τῆς Πρωσικῆς Κυβερνήσεως ἐπωλοῦντο κατὰ μέσον ὅρον πρὸς 69 τοῖς $\%$, αἱ μετοχαὶ τῆς Πρωσικῆς Τραπεζῆς πρὸς 63 τοῖς $\%$, αἱ μετοχαὶ τῶν σιδηροδρόμων πρὸς 30 μέχρι 90 τοῖς $\%$ κτλ. . . . Ἐν ἔτει 1850 ἡ σύγκρισις εἶναι οὐχ ἥττον εὐνοϊκὴ. Τὰ κτηματογραφα τοῦ Πόζεν (φέροντα τόκον 4

τοῖς "1) ἐπωλοῦντο πρὸς 102 % καὶ τὰ τοῦ Μεκλεμβούργου πρὸς 103 τοῖς "1. »

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

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

ΕΥΓΕΝΙΟΣ ΡΑΓΚΑΒΗΣ.

ΑΙΓΥΠΤΟΣ.

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

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

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

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

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

γίζοντο 53 735 ἄλλοδαποι, μεταξὺ τῶν ὁποίων ἀ θέσιν κατεῖχον οἱ Ἕλληνες (24 000), β' οἱ Ἴταλοι (14 052), γ' οἱ Γάλλοι (10 000), δ' οἱ Ἀγγλοὶ (4 500), ε' οἱ Αὐστριακοὶ (3 000), καὶ σ' οἱ Γερμανοὶ (500).

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

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

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

ρεως. "Όσον αφορά τήν ἐμπορικὴν μεταξὺ Ἑλλάδος καὶ Αἰγύπτου κυκλοφορίαν, ἐκ τῶν ἐσχάτως δημοσιευθέντων πινάκων τῆς κινήσεως τοῦ ἐξωτερικοῦ ἡμῶν ἐμπορίου πληροφοροῦμεθα, ὅτι κατὰ τὸ 1871 εἰσῆχθησαν ἐκ τῆς Αἰγύπτου εἰς τὴν Ἑλλάδα 1 355 576 δρχ. (ἐν αἷς 1 232 772 εἰς δέρματα ἀκατέργαστα, 32 594 εἰς ζάχαριν καὶ 10 399 εἰς καπνὸν) ἀντὶ 237 035 ἐξαχθεισῶν ἐκ τῆς Ἑλλάδος δι' Αἴγυπτον, (ἐν αἷς 68 280 εἰς τυρὸν, 24 485 εἰς μέλι, 19 500 εἰς κατεργασμένα δέρματα, 18 620 εἰς οἴνους καὶ 14 455 εἰς ἔλαιον).

Ὑπὸ τὴν ἐποψίν τῆς δημοσίας πίστεως ἡ Αἴγυπτος διατελεῖ εἰς κρισιμωτάτην τῶ ὄντι θέσιν, διότι εἶναι ἐπιβεβαρυμένη διὰ 2 300 ἑκατομμυρίων φράγκων, διὰ τὴν πληρωμὴν τῶν ἐνιαυσίων τόκων τοῦ ὁποίου ἀπαιτοῦνται κατὰ τὸν K. G. d' Orcei 185 ἑκατομ. Εἰς τὴν ὁδὸν τοῦ κολοσσαίου τούτου χρέους εἰσῆλθε κατὰ πρῶτον ἡ Αἴγυπτος τῶ 1862, ὅτε συνωμολόγησε πρὸς 7 τοῖς % χρέος ἐκ λιρῶν στερλιῶν 3 293 800, πληρωτέον διὰ κληρώσεων μέχρι τοῦ 1892. Συγχρόνως ἐδανείσθη καὶ ἑτέρας 348 717 λιρ. στερλ. ἐπὶ τόκῳ 10 τοῖς % πληρωτέας μέχρι τοῦ 1872. Μετὰ δύο ἔτη (1864) συνωμολογήθη τρίτον χρέος πρὸς 7 τοῖς % διὰ 5 704 200 λιρ. στερλ. ἐξοφλητέον μέχρι τοῦ 1879, ὅπερ ἐπηκολούθησε τέταρτον χρέος (1866) πρὸς 7 τοῖς % ἐξοφλητέον μέχρι τοῦ 1874 διὰ λιρ. στερλ. 3 000 000, πέμπτον χρέος (1868) πρὸς 7 τοῖς % διὰ λιρ. στερ. 11 890 000 ἐξοφλητέον μέχρι τοῦ 1878, ἕκτον χρέος (1870) πληρωτέον μέχρι τοῦ 1890 πρὸς 7 τοῖς % διὰ λιρ. στερλ. 7 000 000, ἑβδομον χρέος (1871) πληρωτέον μέχρι τοῦ 1901 πρὸς 7 τοῖς % διὰ λιρ. στερλ. 7 000 000 καὶ τὸ τελευταῖον χρέος (1873) πρὸς 7 πάντοτε τοῖς % διὰ λιρ. στερλ. 32 000 000 πληρωτέον μέχρι τοῦ 1903. Ἐκτὸς δὲ τῶν παγίων τούτων χρεῶν ὑπάρχουσι καὶ δύο ἄλλαι κατηγορίαι, α) τὰ ἡγεμονικά τῆς Αἰγυπτιακῆς ἐπικρατείας χρέη ἐκ λιρ. στερλ. 34 570 000 καὶ β) τὰ κινητὰ τοῦ δημοσίου θησαυροῦ ἐξ ἑτέρων περίπου 26 037 282 λιρ.

στερλ. "Ἴνα κρίνη τις περὶ τῆς σπουδαιότητος τοῦ πιστωτικοῦ τούτου βαράθρου, ὅπερ εἰς δέκα μόλις ἔτη ἠνέωξε ἢ ἐν Καίρῳ κυβέρνησις, ἀρκεῖ νὰ συγκρίνη αὐτὸ πρὸς τὸ ἀπὸ τοῦ 1854 ἀνοιχθὲν ἐπίσης ὑπὸ τῆς ἐν Κωνσταντινουπόλει, τῆς ὁποίας τὰ μέχρι τοῦδε ὀφειλόμενα χρέη ὑπολογίζονται ὑπὸ τοῦ Investor Manual (Ἰούλιος 1873) εἰς λίρ. στερλ. 101 279 000 = 2 534 975 000 φρ. Ἡ διαφορά εἶναι 234 ἑκατομ. φρ. Καὶ ἐν τούτοις ὁποία ἀναλογία μεταξὺ ἐπικρατείας περιεχούσης (ἀνευ τῶν ὑποτελῶν αὐτῆ) 23 610 000 κατοίκων καὶ τῆς Αἰγυπτιακῆς, ὁ πληθυσμὸς τῆς ὁποίας ἀναβιβάζεται μόλις εἰς 5 195 293 !

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

Ο ΑΠΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ ΕΙΣ ΛΑΜΙΑΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ.

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

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

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

Ἡ ἀπόστασις εἶναι πρόσκομμα τὸ ὁποῖον ἀντιτάσσεται εἰς τὴν ἄμεσον εὐχαρίστησιν τῶν πλείστων ἡμῶν ἀναγκῶν ἢ ἐπιθυμιῶν· τὰ μέσα τῆς συγκοινωνίας δύναται νὰ θεωρηθῶσιν ὡς μέσα τῆς ἐργασίας προωρισμένα νὰ νικήσωσιν ἢ νὰ ἐλαττώσωσιν ἐπὶ μᾶλλον καὶ μᾶλλον τὴν δυσκολίαν ταύτην. Ἡ ἀποστολὴ τῶν λοιπῶν ἐν τῇ οἰκονομίᾳ τῆς κοινωνίας εἶναι ἀπειρος· ἡ πρώτη βᾶσις τῆς κοινωνίας εἶναι ἡ εὐκολία δι' ἧς οἱ ἀνθρώποι συγκοινωνοῦσι μεταξὺ τῶν. Ἡ τελειοποίησις τῶν μέσων τῆς συγκοινωνίας τόπου τινὸς, εἶναι ἡ αὐξήσις τῆς ἀκτίως ἐν ἣ ὑπὸ τὴν ἀπαιτούμενην αἰ συναλλαγῆναι του, ἢ ἡ ἐλάττωσις τῆς τιμῆς παντὸς προϊόντος, ὅπερ συντελεῖ τὰ μέγιστα εἰς τὴν ἀνάπτυξιν τοῦ πλοῦτος του.

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

Ἡ ὑπεροχὴ αὐτῆ τῶν διὰ τοῦ ὕδατος μέσων τῆς συγκοινωνίας, ἀναφαίνεται ὄχι μόνον εἰς πᾶσαν σελίδα τῆς ἀρχαίας ἱστορίας, ἀλλὰ πολλάκις καὶ εἰς τὴν τοῦ μεσαιῶνος. Μετὰ τὴν καταστροφὴν τῶν μνησθεῖσῶν χωρῶν καὶ πόλεων, τὸ μονοπωλεῖον τοῦ ἐμπορίου τοῦ τότε πεπολιτισμένου κόσμου περιορίσθη εἰς τὰς Συρακούσας, τὴν Βενετίαν, τὴν Γένουαν, τὴν Λισβόναν, τὴν Κάδιξ, τὰς Ἀνσεατικὰς πόλεις, τὴν Ὀλλανδίαν, πρὶν τὸ ἀφαιρέσει ἀπὸ αὐτὰς ἡ Ἀγγλία.

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

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

Α'.

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

Μέχρι σήμερον ὁσάκις δὲν ἐπραγματοποιήθη ἡ κατασκευὴ γραμμ-

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

Αἱ κυβερνήσεις σπανιώτατα κατεσκεύασαν σιδηροδρόμους, διότι ἡ ἀποστολὴ των δὲν εἶναι αὐτῆ· ἐπειδὴ ὅμως οἱ σιδηροδρόμοι εἶναι ὁ ἐκπολιτιστικώτερος μοχλὸς παντὸς τόπου, προστατεύουν, ἐμψυχώνουν καὶ συνδράμουν τὰ ἔργα ταῦτα. Τὸ ἔργον τοῦτο ἐναπύκειται εἰς τοὺς δυναμένους νὰ συγκεντρώσωσι κεφάλαια. Πολλοὶ λοιπὸν κεφαλαιοῦχοι καὶ τραπεζίται, συνενοούμενοι, ἀναλαμβάνουσι τὴν κατασκευὴν ταύτης, ἢ ἐκείνης τῆς γραμμῆς καὶ ἀφοῦ κανονισθῶσι καὶ ὀρισθῶσιν αἱ δαπάναι, ἐκδίδουσιν ὑφ' ὀρισμένους ὅρους μετοχάς, ὡς ἀγοράζει ὁ βουλούμενος. Αἱ σιδηροδρομικαὶ δὲ μετοχαὶ ἐθεωρήθησαν καὶ θεωροῦνται τὰ ἀσφαλέστερα τῶν χρεωγράφων, ἀφοῦ ἀντιπροσωπεύουσιν ἀκίνητα σχεδὸν κτήματα, ἀποφέροντα εἰσδήματα, ἢ τόκον, ὅστις ὡς ἐκ τῆς φύσεως τῆς ἐπιχειρήσεως αὐξάνει σχεδὸν πάντοτε. Τὰ κράτη λοιπὸν δὲν κατασκευάζουσιν, οὔτε πρέπει νὰ κατασκευάζωσι σιδηροδρόμους, ἀλλὰ μόνον ἐμψυχώνουσι καὶ συνδράμουν καὶ οὐδέποτε ἐμποδίζουσιν αὐτοὺς· τὴν δὲ κατασκευὴν των ἀναλαμβάνουσι ἑταιρίαι.

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

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

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

Β'.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

«Στραφῶμεν λοιπὸν πρὸς νότον, καὶ ἀπὸ τῆς Θεσσαλονίκης καὶ τοῦ Πειραιῶς ἴδωμεν πρὸς τὴν Ἀλεξανδρείαν. Ἐνταῦθα τέλος εὐρίσκομεν ὅπερ ζητοῦμεν στάδιον, διότι ἐνταῦθα εὐρίσκομεν ὑπαρχούσας πράγματι ἤδη παγκοσμίου ἐμπορικᾶς γραμμᾶς, καὶ ταύτας πολλάς, ὅχι μίαν μόνον, τὴν ἀπὸ τοῦ Εὐέλπιδος ἀκρωτηρίου, τὴν ἀπὸ τῶν ἀνατολικῶν Ἰνδιῶν, ἀπὸ τῆς Ἰάβα, ἀπὸ τῆς Σιδνεῦ, ἀπὸ τῆς Κίνας καὶ ἀπὸ τῆς Ἰαπωνίας, αἵτινες διὰ τῆς Βρυθρᾶς θαλάσσης συγκεντροῦνται ἅπασαι εἰς τὴν παγκόσμιον ἐκείνην μεγαλοπόλιν· καὶ τοῦτο ἐξηγεῖ τὴν γιγαντιαίαν τῆς πόλεως ταύτης ἀνάπτυξιν.»

Ἀκολουθῶν ὁ κ. Χὰν κάμνει διάκρισιν τῶν διακρίων καὶ ἐγκολπίων

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

Κατὰ τὰς ἀκριβεστεράς μέχρι τοῦδε γενομένας καταμετρήσεις ἔχομεν ἀπ' Ἀλεξανδρείας μέχρι Πειραιῶς 511 μίλια, μέχρι Θεσσαλονίκης δὲ 670 (διαφορὰ 16 ὥρας!). Ὡστε οὐδεμίαν ἀμφιβολίαν, ὅτι ὁ Εὐρωπαϊκὸς λιμὴν ὄλων τούτων τῶν γραμμῶν εἶναι ὁ Πειραιεὺς, ἄρα συνδεθῆ σιδηροδρομικῶς μετὰ τῆς Εὐρώπης Ἐκ τῆς προτεραιότητος ταύτης ἔπεται ὅτι, ἄρα ὁ Πειραιεὺς ἐνωθῆ σιδηροδρομικῶς μετὰ τῆς Εὐρώπης, οὐ μόνον ὀλόκληρος ἢ διὰ Βρεντεσίου κινήσει τοῦ Εὐρωπαϊκοῦ ταχέος ἐμπορίου μεταβήσεται εἰς τὸν λιμένα τοῦτον, ἀλλὰ καὶ αὐτὴ ἡ Λισσαβὼν καὶ Κάδιξ θὰ ἀνταποκρίνωνται καὶ θὰ συγκοινωνοῦσι μὲ τὸ Σουέζ διὰ Πειραιῶς. Καὶ ἂν λοιπὸν ὁ Πειραιεὺς δὲν δυνήθῃ μετὰ τὴν διώρυξιν τοῦ ἰσθμοῦ τοῦ Σουέζ νὰ ἐλκύσῃ εἰς ἑαυτὸν τὸ χονδρικὸν ἐμπόριον τοῦ κόσμου, θέλει ἀποζημιωθῆ διὰ τοῦ ταχέος ἐμπορίου, τοῦ ὁποῦ ἢ λαμπρότης καὶ ὠφέλεια θὰ ἦναι τοιαύτη καὶ τηλικαύτη, ὥστε, συγκρινομένη πρὸς αὐτὸ θὰ ἀποδειχθῆ σικὰ οὐδαμινῆ ἢ παγκόσμιος ἐμπορικὴ κίνησις τῶν ἀρχαίων Ἑλλήνων!»

Γ'.

Καὶ ταῦτα μὲν περὶ τοῦ συνδέσμου τῆς ἀπὸ Πειραιῶς εἰς Λαμίαν

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Γεν. ἐμπ. — Εἰσαγωγή καὶ ἐξαγωγή. — ἐμπ. εἰδικόν		1851	39
—	—		
1858	73 ἑκατομ. δρ.		65
1864	93		80
1869	157		131
1871	185		160

(σὺν τῷ τῆς Ἑπτανήσου)

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

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

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

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

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

λος, και αν η πρόοδος της Ελλάδος στάσιμος θεωρηθῆ, και αν ο σιδηρόδρομος της Λαμίας περιορισθῆ μόνον ἐν τῇ Στερεῇ Ἑλλάδι, θὰ εὕρη οὗτος πλέον ἢ ἀρκετὴν τροφήν, ἀποφέρων οὐ μικρὸν κέρδος.

Α. Ν. ΒΕΡΝΑΡΔΑΚΗΣ.

ΧΡΟΝΙΚΑ.

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

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

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

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

Ἐν Ἀθήναις, 1 Νομβρίου 1873.