

ΟΙ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΙ

ΕΝ ΕΛΛΑΔΙ.

Πρὸ πολλοῦ χρόνου μᾶς ἐστάλη τὸ κάτωθι ἀξιόλογον ὑπόμνημα Γαλλιστὶ γεγραμμένον (1). Ἐνομίσαμεν δὲ τότε ἄκαιρον καὶ ἀπὸ σκοποῦ νὰ τὸ δημοσιεύσωμεν, φοβηθέντες μὴ παρέλθῃ ἀπαρατήρητον, ὅταν καὶ τὸ ἑλληνικὸν ἔθνος καὶ ἡ κυβέρνησις του πολὺ ἀπείχον τοῦ νὰ σκέπτονται πῶς νὰ καλύψωσι τὴν Ἑλλάδα διὰ σιδηροδρόμων. Καὶ ἤδη ἴσως κατὰ τοῦτο δὲν εἶναι ὁ καιρὸς πολὺ καταλληλότερος. Ἄλλ' ὑπάρχει ἄλλη περίστασις δι' ἣν φρονοῦμεν ὅτι ἡ ὥρα ἐπέστη καθ' ἣν πρέπει σπουδαία νὰ γίνῃ σκέψις περὶ τοῦ προκειμένου σιδηροδρόμου. Ἡ περίστασις αὕτη εἶναι ἡ σχεδὸν ἀποπεράτωσις τοῦ ἰταλικοῦ σιδηροδρόμου μέχρι Βρεντεσίου, καὶ αὕτη μᾶς φαίνεται ἀπαντῶσα εἰς τὴν μόνην σπουδαίαν ἔνστασιν ἣτις ἐδύνατο ν' ἀντιταχθῆ εἰς τὸ κατωτέρω ὑπόμνημα. Τῷ ὄντι δὲν πρόκειται ν' ἀρνηθῆ τις θεωρητικῶς τὴν ἀνάγκην τῆς ἐγγυήσεως τόκου. Ἡ Γαλλικὴ κυβέρνησις καὶ ἄλλαι ἐγγυῶνται, ἀλλὰ διότι ὡς ἐπὶ τὸ πλεῖστον γνωρίζουσι ὅτι χορηγοῦσι μόνον πίστιν εἰς τὰς ἐταιρείας, χωρὶς αὐταὶ νὰ ζημιῶνται, ὡς μὴ παρουσιαζομένης σχεδὸν ποτὲ τῆς περιστάσεως τοῦ νὰ πληρώσωσι τὰ ἐγγυηθέντα. Ἄλλ' ἐνταῦθα, ἂν ἀντὶ 4 0/0 ὁ σιδηρόδρομος τῶν μεθουρίων διὰ τὴν ὀλιγανθρωπίαν δὲν ἤθελεν ἐπιφέρει εἰμὴ 2 ἢ 1 0/0 ἢ οὐδὲν, μὴ ἐπαρκούντων τῶν εἰσοδημάτων οὐδ' εἰς τὰ τῆς συντηρήσεως ἐξοδα, τότε ἡ Κυβέρνησις ἀναλαμβάνει δυσβάστακτον δαπάνην. Ὁ φόβος οὗτος δὲν θὰ ἦτον ἀδικαιολόγητος ἐν ὄσῳ ἡ ὁδὸς αὕτη θὰ ἦτον μόνον ἑλληνική. Ἄλλ' ἤδη διὰ τῆς συναφείας αὐτῆς μετὰ τῆς ἰταλικῆς γίνεται εὐρωπαϊκὴ, ἢ μᾶλλον παγκόσμιος, καὶ πεπεύσμεθα ὅτι πολὺς δὲν θὰ παρέλθῃ χρόνος, καὶ σπουδαῖαι προτάσεις θέλουσι μᾶς γίνεαι περὶ αὐτῆς μετὰ διακλα-

(1) Παρὰ τοῦ κ. Φωκίωνος Ῥώκ, πρώην ἐπιτετραμμένου τῆς Ἑλλάδος ἐν Παρισίοις καὶ ἐν Ταυρίνω, ἑνὸς ἐκ τῶν ἀρχαιοτάτων διπλωματικῶν ὑπαλλήλων.

δώσεως εἰς Ἀθήνας καὶ Σούνιον. Διὰ τοῦτο, ὡς προπαρασκευῆν καὶ ἀφορμὴν εἰς σκέψιν δημοσιεύομεν τὸ κατωτέρω ὑπόμνημα.

Υ Π Ο Μ Ν Η Μ Α.

Δὲν ὑπάρχει χώρα ἐν Εὐρώπῃ εἰς ἣν τοσοῦτον καταπείγουσα καὶ προφανῆς νὰ ᾖναι ἡ ἀνάγκη τῶν συγκοινωνιῶν, ὡς ἐν Ἑλλάδι.

Ἡ ταχύτης τῆς συγκοινωνίας θέλει ἐξαλείψει τὴν κατακερμάτισιν τῆς ἐπιφανείας τῆς, ἣτις ὑπῆρξε πάντοτε ἐν τῇ ἀρχαιότητι αἰτία ἀσθενείας δι' αὐτὴν, ὡς εἶναι καὶ τὴν σήμερον ἔτι.

Ἡ ἐσωτερικὴ ἀσφάλεια, ἡ ἀνάπτυξις τοῦ ἐθνικοῦ πλούτου, θὰ ᾖσαν αἱ ἄμεσοι συνέπειαι τῆς ἀναπτύξεως τῆς συγκοινωνίας.

Οἱ ἐθνικοὶ πόθοι ἐν γένει, ὧν τὸν θρίαμβον δὲν δύναται νὰ περιμένῃ ἡ Ἑλλάς εἰμὴ διὰ τῶν ἠθικῶν δυνάμεων τοῦ πολιτισμοῦ, οὐχὶ δὲ διὰ τρόπων βιαίων, θέλουσιν εὖρει ἐν τῇ ἐγκαταστάσει σιδηροδρόμων, ἰδίως μάλιστα κατὰ τὴν μεθόριον γραμμὴν, τὴν ἰσχυροτέραν ἐπικουρίαν.

Ταῦτα εἰσὶ λόγοι μᾶλλον ἢ ἀποχρῶντες διὰ νοήμονα κυβέρνησιν καὶ λαὸν, ὅπως ἐγκύψωσι σπουδαίως εἰς ἐπιχειρήσιν κατασκευῆς σιδηροδρόμων.

Ἄλλ' οὐδεμίαν τοιαύτην κατασκευὴν δι' ἐμβριθῶν κεφαλαιούχων εἶναι δυνατὴ ἄνευ ἐγγυήσεως τόκου.

Μεταξὺ ὄλων τῶν τρόπων ὑποστηρίξεως βιομηχανικῆς ἐταιρίας ὁ τῆς ἐγγυήσεως τόκων εἶναι ἀναμφισβητήτως ὁ ἥττον ἐπαχθής. Ἡ ἀλήθεια αὕτη ἀπεδείχθη προφανέστατα εἰς τὰς περὶ σιδηροδρόμων ἐν Γαλλίᾳ γενομένας συζητήσεις, καὶ, τὸ σπουδαιότερον, ἀλήθεια κυρωθεῖσα ὑπὸ τῆς πείρας.

Ἀρκεῖ ν' ἀναφέρωμεν τοὺς ὅρους τοῦ ἐν ἔτει 1850 παρουσιασθέντος ἐν Γαλλίᾳ τελευταίου σχεδίου. « Ἡ ἐγγύησις τῶν τόκων ἔστιν ἐν ἐνεργείᾳ ἀκριβῶς μόνον ἀφ' ἧς στιγμῆς καὶ καθ' ὅσον τὸ ἀνεπαρκές τῆς προσόδου τοῦ σιδηροδρόμου καθιστᾷ αὐτὴν ἀναγκαίαν. Αὕτη οὐδὲν ἔχει τὸ μᾶλλον ἀβέβαιον παρὰ τὸ κεφάλαιον ὃ ὁ τόκος ἀντικαθιστᾷ. Μέχρι τοῦδε δὲ, παρέχον ταῖς ἐταιρίαις ἠθικὴν ὑποστήριξιν ἐπωφελεστάτην εἰς τὴν πίστιν αὐτῶν, τὸ σύστημα τοῦτο οὐδεμίαν ἐπέβαλε θυσίαν εἰς τὸ ταμεῖον. . . . Τὸ σύστημα τοῦτο φαίνεται παντὸς ἄλλου προτιμητέον ».

Ἐν γένει ἡ ἐγγύησις εἶναι προκαταβολὴ ὅταν συμπέσῃ ἡ ἀνάγκη νὰ πραγματοποιηθῇ· διότι ἅμα ἡ πρόσοδος τοῦ σιδηροδρόμου ὑπερβῇ τὸν ἐγγυηθέντα τόκον, τὸ δημόσιον ἄρχεται ἀνταλαμβάνον τὰς προκαταβολὰς του.

Τέλος ἡ ἐγγύησις δὲν πραγματοποιεῖται, εἰμὴ μετὰ τὴν πλήρη ἀποπε-

ράτωσιν καὶ μετὰ τὴν ἔναρξιν τῆς ἐκμεταλλεύσεως τοῦ σιδηροδρόμου, καὶ τοῦτο ἂν παρουσιασθῇ ἀνάγκη.

Ἴδου λοιπὸν ἐν ἀρχῇ τί εἶναι ἡ ἐγγύησις τοῦ τόκου.

Ἄλλ' ἀπὸ τῆς γενικότητος ἔλθωμεν καὶ εἰς τὴν εἰδικὴν περίπτωσιν, καὶ ὑποθέσωμεν ὅτι διὰ σιδηρόδρομον ὀρμώμενον ἀπὸ Βονίτζης καὶ ἀπολήγοντα εἰς τὸν κόλπον τοῦ Βώλου, διὰ τῆς κοιλάδος τοῦ Σπερχειοῦ, ἔδωκεν ἡ κυβέρνησις ἐγγύησιν εἰς 6 τοῖς ἑκατὸν ἐπὶ ὀρισθέντος κατ' ἀποκοπὴν κεφαλαίου πρὸς 300 χιλιάδας φράγκα δαπάνης τὸ χιλιόμετρον. Ἡ γραμμὴ ἔχει περίπου ἑκτασιν 200 χιλιομέτρων, ἐπομένως ἡ δαπάνη θὰ ᾔητον 60 ἑκατομμυρίων, ὧν ὁ τόκος πρὸς 6 ο/ο θὰ ἔδιδε 3,600,000 φράγκα. Ὑποθεθῆσθω ὅτι ἡ γραμμὴ κατεσκευάσθη καὶ εἶναι ἐν ἐνεργείᾳ, καὶ δὲν δίδει τὰ 4 ἢ 5 πρῶτα ἔτη εἰμὴ 4 ο/ο καθαρὰ ἐπὶ τοῦ κατ' ἀποκοπὴν ὀρισθέντος κεφαλαίου. Ἐν τοιαύτῃ περιπτώσει τὸ δημόσιον θὰ εἶχε νὰ καταβάλλῃ εἰς τὴν ἑταιρίαν ἐν ἑκατομμύριον καὶ 200 χιλιάδας φράγκα κατ' ἔτος πρὸς συμπλήρωσιν τοῦ ἐγγυηθέντος τόκου τῶν 6 ο/ο. Ἐκτιμῶντες δ' εἰς 4 ο/ο κατ' ἐλάχιστον ἔρον τὴν πρόσοδον τοῦ σιδηροδρόμου κατὰ τὸ πρῶτον ἔτος, δὲν στηριζόμεθα ἐπὶ ὑποθέσεως αὐθαιρέτου.

Ἄλλὰ πόθεν θέλει λάβει τὸ δημόσιον τοῦτο τὸ ἑκατομμύριον καὶ 200 χιλιάδας δραχμῶν; Ἡ ἔκθεσις ἐπὶ τοῦ ἑλληνικοῦ προϋπολογισμοῦ τοῦ ἔτους 1864 ἀποκρίνεται, διακηρύττουσα τὴν ἀνάγκην συστάσεως ὑπουργείου τῶν δημοσίων ἔργων, καὶ συνιστῶσα τὴν οἰκονομίαν ὡς πρὸς τὰ πρόσωπα καὶ τὰς ἀχρήστους θέσεις, τὴν αὐξήσιν δὲ τῶν παραγωγικῶν δαπανῶν. Ἄλλ' εὐκόλως δύναται ν' ἀποδειχθῇ ὅτι τὸ ἑκατομμύριον τοῦτο καὶ 200 χιλιάδες φράγκων εὐρίσκονται ἂν ζητηθῶσι.

Ἡ ἑλληνικὴ κυβέρνησις ἐκήρυξε πάντοτε πρὸς τὰς τρεῖς εὐεργέτιδας δυνάμεις, ὅτι ἡ διατήρησις τῶν στρατευμάτων εἰς τὰ μεθόρια ἐπέβαλλεν εἰς τὸ κράτος δαπάνην ὑπερβαίνουσαν τὰ 2 ἑκατομμύρια δραχμῶν. Ἄλλὰ προφανὲς εἶναι ὅτι, ὅταν ὑπάρξῃ σιδηρόδρομος σχεδὸν παράλληλος πρὸς τὴν μεθόριον γραμμὴν καθ' ὅλην αὐτῆς τὴν ἑκτασιν, θέλει ἀρκέσει ἐν μόνον τάγμα καλῶς ὀπλισμένον, καὶ δυνάμενον ἐντὸς 4 ἢ 5 ὡρῶν νὰ μετακομισθῇ ἀπὸ ἄκρου εἰς ἄκρον τῆς γραμμῆς, ὅπως ἐκτελῇ τὴν ὑπηρεσίαν εἰς ἣν ἡ ἑλληνικὴ Κυβέρνησις κηρύττει ὅτι ἀνγκάζεται νὰ μεταχειρίζηται περισσοτέρους τῶν δισχιλίων πεντακοσίων ἀνδρῶν· οὕτω θὰ ἤλαττοῦτο κατὰ τὰ δύο τρίτα ἢ ἐπὶ τοῦ κεφαλαίου τούτου μέχρι τοῦδε εἰς τὸν προϋπολογισμὸν σημειουμένη δαπάνη, καὶ θὰ προήρχετο οἰκονομία δύο περίπου ἑκατομμυρίων δραχμῶν, ποσότητος ἀνωτέρας ἐκείνης ἣτις πρέπει νὰ καταβάλληται πρὸς συμπλήρωσιν τοῦ ἐγγυηθέντος τόκου. Αἱ οἰκονομίαι ὡς πρὸς τὰ πρόσωπα καὶ τὰς ἀχρήστους θέσεις αἱ συνιστάμεναι ὑπὸ τοῦ προϋπολογισμοῦ ἴσως εἰσὶ δυσκατόρθωτοι ἔτι. Ἄλλ' ἀφ' ὅτου κατασταθῇ ὀριστικὴ ἢ παραχώρησις τοῦ σιδηροδρόμου, καὶ ἐπὶ

τριετίαν προσέτι ἀφ' ἧς θέλουσι διαρκέσει αἱ ἐργασίαι, τὸ δημόσιον δὲν θέλει ἔχει νὰ σκεφθῆ περὶ τῆς ἐγγυήσεως τοῦ τόκου. Τὸ δὲ πρῶτον ἀποτέλεσμα τῆς ἐργασίας καὶ τῆς ἀνοίξεως τοῦ σιδηροδρόμου ἔσται νὰ πλάσῃ πλῆθος νέων θέσεων καὶ πόρων παμπόλλων ἀνθρώπων, οἵτινες ἔκτοτε θέλουσι παύσει κατ' ὀλίγον ζῶντες εἰς βᾶρος τοῦ δημοσίου προϋπολογισμοῦ. Αὗται πᾶσαι ἔσονται εὐκατόρθωτοι οἰκονομίαι, καὶ ἄμεσοι τῆς κυρώσεως τοῦ σιδηροδρόμου συνέπειαι. Καὶ αἱ οἰκονομίαι αὗται δύνανται νὰ συντελέσωσιν εἰς τὴν προμήθειαν τοῦ ἐνὸς ἑκατομυρίου καὶ 200 χιλ. φράγκων.

Ὡς δ' αὖξάνει τεραστίως ἐν Ἑλλάδι εἰς μόνος κλάδος γεωργίας, τῆς τοῦ βάλμυκος, πρῶτιστον ἀποτέλεσμα τοῦ σιδηροδρόμου δὲν θὰ ᾔηται ν' αὐξήσῃ εἰς βαθμὸν ὃν οὐδεὶς δύναται νὰ προῖδῃ τὸν γεωργικὸν καὶ παντοδαπὸν ἄλλης φύσεως πλοῦτον τῶν ἐπαρχιωῶν δι' ὧν θέλει διέρχεσθαι; Ἡ δ' αὐξήσις αὕτη τῆς παραγωγῆς δὲν θέλει συναυξάνει ἀναλόγως τῆς δημοσίας προόδου δι' ἐγγείων φόρων, διὰ τελῶν διαμετακομίσεως κ. τ. λ.;

Ἡ ἐγγύησις τόκου εἶναι ἄφευκτος ὅπως οἱ τὰς τοιαύτας ἐπιχειρήσεις ἀναλαμβάνοντες κεφαλαιοῦχοι ἀποφασίσωσι νὰ ἐπιδοθῶσιν εἰς τινὰ ἐξ αὐτῶν. Περιστὸν σχεδὸν εἶναι νὰ εἰπῶμεν ὅτι οὔτε οἱ ΚΚ. Ῥοτσιλδ, Βρανσεῦ, Σαλαμάγκας, καὶ Δελεχάντ, οὔτε ἄλλοι τινὲς ἐπεχείρησαν ποτὲ ἢ θέλουν ἐπιχειρήσει σιδηρόδρομον διὰ τῶν ἰδίων αὐτῶν κεφαλαίων· οὔτοι ἀναλαμβάνουσι καὶ κατασκευάζουσι τὸν σιδηρόδρομον· ἀλλὰ παρὰ τοῦ κοινοῦ ζητοῦσι πάντοτε τὰ κεφάλαια διὰ τὸ ἔργον ὃ ἐπιχειροῦσιν. Εἰς τὸ κοινὸν λοιπὸν ἀποτείνονται, καὶ ἀνοίγουσι συνδρομὰς ὑπὸ μορφὴν μετοχῶν καὶ ὁμολογιῶν, ὅπως ἀποτελέσωσι τὸ ὅλον ἀναγκαῖον κεφάλαιον. Τὸ κοινὸν ὀλίγον γνωρίζει τὴν γεωγραφίαν. Ὅταν τῷ παρουσιάζεται ἐπιχείρησις τις, καὶ προσκαλεῖται νὰ καταθέσῃ εἰς αὐτὴν τὰ χρήματά του, δὲν ἔχει πολὺν καιρὸν νὰ ἐξετάσῃ καὶ νὰ ἐκτιμήσῃ κατὰ πόσον ἢ προτεινομένη εἰς αὐτὸ ἐπιχείρησις εἶναι καλή. Τὸ μόνον ὃ ὃ ζητεῖ νὰ μάθῃ εἶναι συνήθως τὸ ὄνομα τῶν ἐπιχειρητῶν καὶ τὸν ἐγγυώμενον τόκον· διότι διαφόρως δύναται νὰ διαθέσῃ τὰ κεφάλαιά του· καὶ σήμερον, π. χ., δύναται νὰ δώσῃ τὰ χρήματά του πρὸς 8 ο/ο ἀγοράζων μετοχὰς εἰς τοὺς Λομβαρδικοὺς σιδηροδρόμους, ὧν ἡ μετοχὴ πρὸς 500 φρ. ἀποφέρει μέρισμα 40 φράγκων, ἢ εἰς τὸ τουρκικὸν δάνειον, δίδον 11 ο/ο, καὶ οὗ οἱ τόκοι πληρόνονται ἀκριβέστατα καθ' ἑξαμηνίαν. Ἀναγκαῖον λοιπὸν εἶναι ὃ ἀποτεινόμενος εἰς τὸ κοινὸν νὰ δύναται νὰ τῷ εἰπῇ· « Τόσος εἶναι ὁ ἐγγυώμενος τόκος. »

Ὡς δὲ πρὸς τὸν καταρτισμὸν τοῦ κεφαλαίου διὰ τὴν κατασκευὴν καὶ χρησιμοποίησιν τοῦ σιδηροδρόμου ἀπὸ Βονίτσης εἰς Βῶλον, οἱ κεφαλαιοῦχοι θὰ εἰπῶσιν· « Ὑπάρχουσι 200 οἰκοδομίστημα χιλιόμετρα. Ἐνεκα τῶν δυσχερειῶν τοῦ ἐδάφους καὶ ἄλλων, δι' ἕκαστον χιλιόμετρον θέλω

δαπανήσει 200 χιλιάδας φράγκα, ἤτοι διὰ 200 χιλιόμετρα φρ. 40,000,000. Θέλω ἐπομένως ἐκδώσει τὸ τέταρτον τοῦ κεφαλαίου μου εἰς μετοχὰς ὑπογεγραμμένας ἄνευ ἐκπτώσεως, καὶ τὰ τρία τέταρτα εἰς δμολογίας. Ἄλλ' ἐπειδὴ κατὰ τὴν τιμὴν τῶν διαφόρων χρεωγράφων κατὰ τὴν παροῦσαν ἐποχὴν θὰ πρέπη νὰ ὑποστῶ ζημίαν περισσοτέραν τῶν 20 0/0 ἐπὶ τῆς ἐξοφλήσεως τοῦ κεφαλαίου τῶν δμολογιῶν, αἵτινες δὲν δύνανται νὰ ἐκδοθῶσιν ἄνευ ἐκπτώσεως δι' ἐγγυήσεως τόκου 6 0/0, πρέπει νὰ ζητηθῇ ἐγγύησις τόκου 6 0/0 ἐπὶ κεφαλαίου ὠρισμένου κατ' ἀποκοπὴν ἐκ 300 χιλιάδων φράγκων τὸ χιλιόμετρον, ἤτοι ἐγγύησις τόκου 6 0/0, ἐπὶ κεφαλαίου 60 ἑκατομμυρίων φράγκων. Τὸ κεφάλαιον θέλει λοιπὸν ἀποτελεσθῆ ἐκ 15 ἑκατομμυρίων φράγκων, ἐκδεδομένων εἰς 30 χιλιάδας μετοχῶν ἐκ 500 φράγκων ὑπογεγραμμένων ἄνευ ἐκπτώσεως, καὶ φερουσῶν 6 0/0. Ἐπὶ δὲ τῶν ἐναπολειπομένων 45 ἑκατομμυρίων, τῶν ἐξοφλητέων δι' δμολογιῶν, θέλω ἔχει ζημίαν 20 0/0, καὶ ἀντὶ 45 ἑκατομμυρίων θέλω εἰσπράξει 34 ἑκατομμύρια, ἅτινα προστεθέντα εἰς τὰ 15 ἑκατομμύρια θέλουσιν ἀποφέρει 49 ἑκατομμύρια. Ἄλλ' ἡ ὁδὸς θέλει ἀπαιτήσῃ δαπάνην 40 ἑκατομμυρίων· ἄρα θέλουσι μείνει 9 ἑκατομμύρια φράγκα ἀντιπροσωπεύοντα τὰ κέρδη τῆς ἐπιχειρήσεως καὶ τοὺς τόκους ἐπὶ τῆς διαρκείας τῆς κατασκευῆς. Οὕτω θέλουσιν ὑπολογίσει οἱ κεφαλαιοῦχοι, καὶ ἰδοὺ διατί ἐγγύησις τόπου εἶναι ἀναπόφευκτος ὅπως ἔχη ἡ Ἑλλάς σιδηροδρόμους.

Διὰ δὲ τὴν Ἑλληνικὴν κυβέρνησιν ἰδοὺ κυρίως τὸ ζήτημα· « Ἀπεφάσισα νὰ ἀφαιρέσω ὅσον ἐνδέχεται τὰς προσωπικὰς καὶ ἀγόνους δαπάνας καὶ ν' αὐξήσω ἐξ ἐναντίας τὰς παραγωγικὰς, δηλαδὴ τὰς ὑπὲρ τῶν ἐργασιῶν τῶν δημοσίων ὠφελίμων. Δι' ἐνδεχομένης θυσίας ἑνὸς ἑκατομμυρίου 200 χιλιάδων φράγκων κατ' ἔτος (ποσότητος ἣτις ἀλλαχόθεν θέλει ἐπανελθεῖ εἰς τὸ Ταμεῖον, εἴτε δι' οἰκονομιῶν, εἴτε δι' αὐξήσεως τῶν δημοσίων εἰσοδημάτων), διὰ τῆς φαινομένης ταύτης θυσίας δύναται νὰ ἐξασφαλισθῇ ἡ κατασκευὴ καὶ ἡ χρῆσις σιδηροδρόμου ἀπὸ Βονίτσης εἰς Βῶλον, διὰ τῶν εὐφορωτάτων ἐπαρχιῶν καὶ τῶν πλουσιωτάτων εἰς ξυλείαν καὶ ὄρυκτὰ τῆς στερεᾶς Ἑλλάδος.

Συμφέρει εἰς τὴν Ἑλληνικὴν κυβέρνησιν ν' ἀναδεχθῇ τὴν ἐνδεχομένην ταύτην θυσίαν; Ἰδοὺ τὸ ζήτημα. Ἄν, ὡς ἐλπίζεται, ἐκτιμηθῶσιν οἱ προεκτεθέντες λόγοι, ἡ ἀπάντησις εἶναι βεβαίως καὶ ἀδιστακτως καταφατική.

Σημ. Ὁ μόνος ὄρος τῆς δαπάνης κατὰ χιλιόμετρον ὑπελογίσθη εἰς 300 χιλιάδας φράγκων διὰ γραμμὴν ἔχουσαν διπλὴν τροχίαν. Ἐν Γαλλίᾳ ὑπολογίζεται εἰς 350 χιλιάδας. Ἄν δ' ἡ τροχιά γείνη ἀπλή, ἐπιφυ-

λαττομένου όμως τοῦ ἀναγκαίου ἐδάφους πρὸς προσθήκην καὶ δευτέρας ὅταν κριθῆ εὐλογον, ἡ δαπάνη κατὰ χιλιόμετρον δύναται νὰ περιορισθῆ εἰς 200 χιλιάδας φράγκων. Καὶ ὁ ἐτήσιος ἐπομένως τόκος θὰ ἡλαττοῦτο ἀναλόγως.

Οἱ σιδηρόδρομοι τῆς μεσημβρινῆς Ἰταλίας, ἀπέναντι τῆς Κερκύρας καὶ τῆς Βονίτσης, θέλουσι φθάσει ἐντὸς τοῦ ἔτους μέχρι τοῦ Βρεντεσίου. Ἐπομένως ἐκ Λονδίνου, Παρισίων, Ταυρίνου, ἢ εὐθυτέρα ὁδὸς πρὸς Κωνσταντινούπολιν καὶ τὴν Μακεδονίαν ἔσται ἡ τῆς Βονίτσης καὶ τοῦ λιμένος τοῦ Βόλου. Διὰ τοῦτο καὶ οἱ ΚΚ. Θουβενέλ, ὁ μηχανικὸς Σωβάζ, ὁ Εὐζέϋ, συγγραφεὺς τοῦ περιέργου βιβλίου περὶ Ὀλύμπου καὶ Ἀκαρνανίας, ἀκούσαντες περὶ τοῦ σιδηροδρόμου τούτου, ἔλεγον ἐσχάτως, ὅτι αὕτη εἶναι ἡ ἐπωφελεστέρα καὶ σπουδαιότερα ἐπιχείρησις διὰ τὴν Ἑλλάδα. Νέα δυναστεία στερεοῦται ἐννοήσασα μίαν τῶν μεγάλων κατεπειγουσῶν καὶ διαρκῶν ἐθνικῶν ἀναγκῶν. Ἄς μὴ διστάσῃ πρὸς ἱκανοποίησιν τῆς ἀνάγκης ταύτης.

(Ἐκ τῆς Εὐνομίας τῶν 20 Ἰουλίου 1865.)