

μέτρων τῶν προληπτικῶν ἢ ἐνθαρρυντικῶν τῶν προωρισμένων, ὅπως ἐπιφέρωσι τὴν συντήρησιν καὶ βελτίωσιν τῶν μὴ καταστραφέντων ἐτι μερῶν καὶ 2ον. Περὶ τῶν μέτρων τῶν ἐπανορθωτικῶν, τῶν ἀφορώντων τὴν ἔντε τῷ παρόντι καὶ τῷ μέλλοντι ἐξαφάνισιν τῶν αἰτίων τῆς ἀποδασώσεως καὶ τῶν ἐξ αὐτῆς γεννωμένων κινδύνων. [Ἔπεται συνέχεια].

ΟΙ ΕΛΛΗΝΙΚΟΙ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΙ ΚΑΙ ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ ΑΥΤΩΝ

ὑπὸ **M. Martin** μηχανικοῦ τῶν γεφυροδοσιῶν καὶ τῆς σιδηροδρομικῆς Ἐταιρίας Παρίσιοι-Λυὸν-Μεσόγειος καὶ **M. Villot** μεταλλειολόγου ἐπὶ τοῦ ἐλέγχου τῆς ἐκμεταλλεύσεως τοῦ αὐτοῦ σιδηροδρόμου.

ΜΕΤΑΦΡΑΣΙΣ

I. ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΥ

Ἐπιθεωρητοῦ τῶν δημοσίων ἔργων

(Συνέχεια ὅρα φυλλάδιον 3).

Παρατηρητέον ὅτι ἡ δαπάνη τῆς πρώτης ἐγκαταστάσεως προσδιωρίσθη ἐπὶ τῇ ὑποθέσει ὅτι τὰ καταβαλλόμενα κεφάλαια ἤθελον ἀπολαμβάνει τόκον 5 ο)ο κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς κατασκευῆς. Διὰ τὸν τρόπον, εἰς 2ον δύνανται τις, εἰπεῖν, δὲν ὑφίσταται ποσὸς ἢ βιομηχανία τῶν σιδηροδρόμων, καὶ ἔνθα τὰ προσδοκώμενα κέρδη εἶνε λίαν ἀμφίβολα, ὁ τόκος οὗτος δέον νὰ ἀναβιβασθῆ εἰς 7 ο)ο. Τὸ τοιοῦτον οὐδόλως εἶνε ὑπερβολικόν, ὅταν τις σκεφθῆ ὅτι ἐν Ἑλλάδι ὁ νόμιμος τόκος εἶνε 10 ο)ο καὶ ὅτι τὰ ἐμπορικὰ δάνεια γίνονται πρὸς 12 ο)ο καὶ συχνάκις καὶ πλέον τῶν 12 ο)ο.

Παραδεχόμενοι τριετῆ διάρκειαν κατασκευῆς καὶ προσθέτοντες εἰς τὸν ἀριθμὸν 168,400 φρ. τὸ περίπλεον 2 ο)ο τοῦ τόκου ἔχομεν ἐκ τούτου ποσὸν 3,400 φρ. προσθετέον εἰς τὸ κοινὸν τῶν 196,800 φρ. τὸ προηγουμένως εὑρεθὲν, ὅπερ μᾶς δίδει 200,200 διὰ τελικὴν χιλιομετρικὴν δαπάνην.

Ἐν συνόψει σιδηρόδρομος πλάτους 1.44 μ. κατασκευαζόμενος ἐν Ἑλλάδι ὑπὸ τοῦς μᾶλλον οἰκονομικοῦς ὅρους θέλει στοιχίσει κατ' ἐλάχιστον ὅρον 200,000 φρ. κατὰ χιλιόμετρον. Ἐν τῷ ποσῷ τούτῳ περιλαμβάνονται πᾶσι αἱ δαπάναι τῆς πρώτης ἐγκαταστάσεως καὶ αἱ τῶν κατὰ τὸ πρῶτον ἔτος τῆς ἐκμεταλλεύσεως συμπληρωτικῶν ἔργων, ὡς καὶ αἱ διὰ τὸ τροχαῖον ὀλικόν.

Μεταβῶμεν ἤδη εἰς τὴν ἐξέτασιν τῶν ὄρων τῆς ἐκμεταλλεύσεως.

Παραλείποντες τὰς γραμμὰς τὰς ἐχούσας σημαντικὴν κίνησιν (trafic), αἰτινὲς εἰσι προωρισμένοι πρὸς ἐξυπρέτησιν μεγάλης ἐμπορικῆς κινήσεως, ἐξετάσωμεν τὰς συνθήκας ὑφ' ἃς ἐκμεταλλεύονται ἐν Εὐρώπῃ αἱ γραμμαὶ αἱ ἐχούσαι μετρίαν κίνησιν, καὶ ἐκτιμήσωμεν τὴν μεγίστην χιλιομετρικὴν ἀπόδοσιν (rendement). Ἐξ ἐπισήμων ἐγγράφων δημοσιευθέντων τῷ 1874 ὑπὸ διαφόρων Γαλλικῶν καὶ Ἰταλικῶν Ἐταιρειῶν προκύπτει ὅτι, εἰς μὲν τὸ νέον σιδηροδρομικὸν συμπλεγμα τῆς Γαλλίας καὶ εἰς παρομοίας γραμμὰς τῆς Ἰταλίας ἢ ἀκαθάριστος πρόσδος ἀνήλθε μεταξὺ 7000 καὶ 16000 φρ. κατὰ χιλιόμετρον. Εἰς δὲ τὴν Γερμανίαν, ποικίλλει μεταξὺ 6000 καὶ 14000 φρ.

Τὰ ἔξοδα τῆς ἐκμεταλλεύσεως ποικίλλουσι μεταξὺ 8000 καὶ 10500 φρ. καὶ δὲν εἶνε ἀνάλογα πρὸς τὰς ἀκαθάρστους προσόδους. Ἡ ἀναλογία ἐλαττοῦται ἐφ' ὅσον αἱ τελευταῖαι αὐξάνουσι καὶ φθάνει εἰς μίαν μέσθιν ἀναλογίαν 65 $\frac{1}{10}$.

Οἱ κατασκευαστέοι ἐν Ἑλλάδι σιδηρόδρομοι δύνανται νὰ ἐξομοιωθῶσι πρὸς τὰς γραμμὰς ταύτας τὰς ἐχούσας μετρίαν κίνησιν (trafic moyen). Ἄλλως τε, ὡς ἔχουσι τα πράγματα, ἀποβαίνει σχεδὸν ἀδύνατον νὰ ἐκτιμήσῃ τις τὴν ἀκαθάρστον χιλιομετρικὴν πρόσδοσιν σιδηροδρομικῶν γραμμῶν, οἷαι εἰσιν ἡ Πειραιῶς-Πατρῶν καὶ ἡ Πειραιῶς-Λαμίας. Καὶ ἐν αὐτῇ τῇ Γαλλίᾳ ἀποβαίνει λίαν δύσκολον νὰ προσδιορισθῆ ἐκ τῶν προτέρων ἡ σημαντικότης τῆς κινήσεως ἐνὸς σιδηροδρόμου πρὸ τῆς ἐγκαταστάσεώς του. μολοντί ἡ Διοίκησις κέκτηται πλεῖστα ὅσα στοιχεῖα πρὸς ἐκτίμησιν τῆς πιθανῆς κινήσεως μελετωμένης τινὸς γραμμῆς καὶ ἔνθα εἶνε γνωστὸν τὸ ποσὸν τῶν παντὸς εἶδους ὀχημάτων τῶν διατρεχόντων καθ' ἐκάστην τὰς ὁδοὺς καὶ τὸ βᾶρος τῶν ἐμπορευμάτων τῶν διὰ πλοίων μεταφερομένων. Κατὰ μείζονα λόγον ἡ τοιαύτη ἐκτίμησις ἀποβαίνει ἀδύνατος ἐν Ἑλλάδι, ἔνθα ὁ ὀργανισμὸς τῆς ὑπηρεσίας τῶν ὑπαρχουσῶν διαφόρων ὁδῶν συγκοινωνίας πολὺ ἀπέχει τοῦ νὰ εἶνε τόσον τέλειος. Ἐν τούτοις ἂς παραδεχθῶμεν ἐκεῖνο, ὅπερ δὲν εἶνε μήτε ἀποδεδειγμένον μήτε λίαν πιθανόν, τουτέστι ὅτι ἡ χιλιομετρικὴ πρόσδος τῶν κατασκευαστέων γραμμῶν θέλει φθάσει τὸ ἀνωτέρω μνημονευθὲν ἀνώτατον ποσὸν τῶν 16000 φρ. καὶ ὅτι ὑπὸ τὰς συνθήκας ταύτας τὰ ἔξοδα τῆς ἐκμεταλλεύσεως θὰ εἶνε τὰ 65 $\frac{1}{100}$ τῆς προσόδου, ἤτοι 10400 φρ. Συνεπῶς ὑπὸ τὰς ὅλως ἐξαιρετικὰς ταύτας συνθήκας τὸ κέρδος θὰ εἶνε 16000 — 10400 = 5600 φρ. κατὰ χιλιόμετρον. Ἄλλὰ τὸ κέρδος τοῦτο δὲν θέλει ἐπιτευχθῆ εἰμὴ μετὰ πάροδον ἔτων

τινων. Πραγματικῶς, ἡ πείρα ἀποδεικνύει ὅτι αἱ κατὰ τὰ πρῶτα ἔτη ἐτήσιοι ἐργασίαι (trafic annuel) σιδηροδρόμου τινός εἰσιν ὑποδεέστεραι τῶν μετὰ ταῦτα ἀποκαθισταμένων, αἵτινες κατὰ τὸ μᾶλλον ἢ ἦττον μένουσιν ἀμετάβλητοι.

Οἱ σιδηροδρόμοι τῆς πλουσίας καὶ βιομηχανοῦ Ἀλσατίας, οἱ κατασκευασθέντες τῷ 1864 ἔδιδον τῷ 1869, ἦτοι εἰς τὸ τέλος τοῦ πέμπτου ἔτους τῆς ἐκμεταλλεύσεως, μεγίστην ἀκαθάριστον χιλιομετρικὴν πρόσδοον 9970 φρ. ἀπέναντι ἐλαχίστης χιλιομετρικῆς δαπάνης 8140 φρ.¹ Ἐὰν δὲν ἐπληρῆτο ἡ κρίσις, ἣν διήλθεν ὁ δυστυχῆς οὗτος τόπος, ἠδύνατό τις νὰ ἐλπίσῃ ὅτι νῦν τὸ σταθερὸν καθαρὸν ἐτήσιον κέρδος ἤθελεν ἀνέλθει εἰς 1500 φρ. κατὰ χιλιόμετρον. Ἐν Γαλλίᾳ, ἐπὶ τῶν γραμμῶν τοῦ νέου συμπλέγματος τῶν παραχωρηθεισῶν εἰς διαφόρους ἐταιρείας, ἡ σταθερὰ πρόσδοος ἐπετεύχθη εἰς τὸ τέλος τοῦ δεκάτου ἢ 14ου ἔτους.

Κατάδηλον εἶνε ὅτι τῆς προσόδου μὴ ἐπαρκούσης εἰς τὴν πληρωμὴν τοῦ τόκου τοῦ διὰ τὴν κατασκευὴν καταβληθέντος κεφαλαίου, τὸ ἔλλειμμα τοῦτο, ἐφ' ὅσον ὑφίσταται, δέον ν' ἀναπληρῶται ἀξζανόμενον κατ' ἴσον ποσὸν τοῦ κεφαλαίου τῆς κατασκευῆς.— Ὑποθέσωμεν ὅτι ἡ περίοδος τοῦ ἔλλειμματος εἶνε 10 ἔτη μόνον, ὅπερ εἶνε ἡ εὐνουστέρη περίπτωση ὑπὸ τὴν ἐποψὴν τῆς ταχέως προσόδου τῶν Ἑλληνικῶν σιδηροδρόμων. Ποῖα θὰ εἶνε τὰ οἰκονομικὰ ἀποτελέσματα τῆς ἐκμεταλλεύσεως; προκαταβολικῶς λέγομεν ὅτι δὲν εἶνε πιστευτὸν ὅτι οἱ σιδηροδρόμοι οὗτοι δυνατὸν νὰ γείνωσιν ἄνευ κυβερνητικῆς ἐπιχορηγήσεως. Ὅθιν, παραδεχόμενοι, καθ' ὑπόθεσιν, ὅτι ἡ ἐπιχορηγήσις θὰ εἶνε τὸ ἥμισυ τῆς δαπάνης τῆς κατασκευῆς ἦτοι 100000 φρ. κατὰ χιλιόμετρον, μένει εἰς βᾶρος τοῦ ἀναδόχου ἡ δαπάνη ἑτέρων 100000 φρ. ἥτις πρὸς 7% δίδει ἐτησίως τόκον 7000 φρ.— Ὁ ἀνάδοχος κατὰ τὸ πρῶτον ἔτος τῆς ἐκμεταλλεύσεως θέλει λάβει καθαρὸν κέρδος 9970—8140=1830 ποσόν, ὅπερ ἔδοσαν μόνον μετὰ τὸ πέμπτον ἔτος οἱ σιδηροδρόμοι τῆς Ἀλσατίας.

Παραδεχόμεθα προσέτι ὅτι ἡ πρόσδοος αὕτη (1830 φρ.) θέλει αὐξάνει συνεχῶς ἐπὶ 10 ἔτη μέχρις οὗ φθάσῃ τὸ ποσὸν τῶν 5600 φρ.

Ἐν τοιαύτῃ περιπτώσει ἡ καθαρὰ πρόσδοος θὰ εἶνε:

Εἰς τὸ τέλος τοῦ ἔτους	1ου	2ου	3ου	4ου	5ου	6ου	7ου	8ου
	1830 φρ.	2250	2670	3090	3510	3930	4350	4770
	τῶν 7000 φρ.	»	»	»	»	»	»	»
	5170	4750	4330	3910	3490	3070	2650	2230

»	9	5190	»	»	»	»	»	»	1810
»	10	5600	»	»	»	»	»	»	1400

Ἐπομένως τὸ ἔλλειμμα τὸ προκύπτον ἐκ τῆς κατὰ τὴν πρώτην δεκαετίαν ἐκμεταλλεύσεως τοῦ σιδηροδρόμου ἐν σχέσει πρὸς τὸν τόκον τοῦ διὰ τὴν κατασκευὴν καταβληθέντος κεφαλαίου θὰ εἶνε φρ. 32810, ὅπερ ἀντιπροσωπεύει τόκον ἐτήσιον 2300 φρ.—Εἰς τὸ ποσὸν τοῦτο δέον νὰ προσθέσωμεν τὸ ἐκ 1400 φρ. ἔλλειμμα, ὅπερ θὰ ὑφίσταται καὶ μετὰ τὴν πρώτην δεκαετίαν, ὅποτε οἱ σιδηροδρόμοι ἄρχονται δίδοντες σταθερὰν πρόσδοον. Οὕτως ἐπὶ τῇ ὑπόθεσει ὅτι ἡ ἀκαθάριστος χιλιομετρικὴ πρόσδοος ἀνέρχεται εἰς 16000 φρ. φθάνομεν εἰς ἐτήσιον ἔλλειμμα ἐκ 3700 φρ. κατὰ χιλιόμετρον ἐκμεταλλευομένης γραμμῆς.

Τὸ ἐξαγόμενον τοῦτο δὲν πρέπει νὰ μᾶς ἐκπλήξῃ. Ἐν Γαλλίᾳ, αἱ μεγάλαι σιδηροδρομικαὶ ἐταιρεῖαι συντηροῦνται, διότι ἐκάστη τούτων ἔχει μικρὸν τινα ἀριθμὸν γραμμῶν, ἐνίοτε μίαν ἢ δύο μόνον, αἵτινες δίδουσι τεραστίας ὠφελείας, δι' ὧν καλύπτονται τὰ ἔλλειμματα ἅτινα δίδουσι πᾶσαι σχεδὸν αἱ λοιπαὶ γραμμαὶ τοῦ συμπλέγματος. Οὕτως, εἰς τὸ συμπλέγμα Παρίσιοι-Λυὸν-Μεσόγειος, ἡ γραμμὴ Παρίσιοι-Μασσαλία μήκους 872 χιλιομέτρων, ἡ στοιχίσασα 654 ἑκατομμύρια, δίδει καθαρὰν πρόσδοον 76 ἑκατομμυρίων, ἐνῶ τὸ ἐπίλοιπον μέρος τοῦ συμπλέγματος τὸ ἔχον ἀνάπτυξιν 3075 χιλιομέτρων καὶ τὸ ὅποιον ἐστοίχισε 707 ἑκατομμύρια, δίδει κατ' ἔτος ζηνίαν 28,147,000 φρ. Τοῦτ' αὐτὸ συμβαίνει καὶ διὰ τὰς λοιπὰς ἐταιρείας, δηλ. μία κυρία γραμμὴ τροφοδοτεῖ καὶ ὑποστηρίζει ὁλόκληρον τὸ συμπλέγμα.

Καὶ ταῦτα συμβαίνουσι μολονότι τὸ Κράτος ἦλθεν εἰς ἐπικουρίαν τῶν ἐταιρειῶν ἐγγυηθὲν τόκον διὰ τὰς πλείστας τῶν γραμμῶν τοῦ νέου συμπλέγματος. Ἡ ἐγγύησις αὕτη ἡ πληρωνομένη ἐνιαυσίως ὑπὸ τῆς Γαλλικῆς Κυβερνήσεως πρὸς συμπλήρωσιν τῆς ἀνεπαρκείας τῶν εἰσπράξεων τῶν σιδηροδρόμων ἀνέρχεται σημερον εἰς 34 ἑκατομμύρια. Τοὺς ἀνωτέρω ἀριθμοὺς ἐμνημονεύσαμεν ἀπλῶς καὶ μόνον ὅπως δεῖξωμεν πόσον εἶνε δύσκολον νὰ ἔχωμεν σιδηροδρομικὰς γραμμάς ἱκανοποιούσας ἐπαρκῶς τὰ διὰ τὴν κατασκευὴν αὐτῶν καταβαλλόμενα κεφάλαια. Ἄλλ' αἱ ἀνωτέρω παρατηρήσεις δὲν ἐφαρμόζονται διὰ τὴν Ἑλλάδα, ἔνθα οὐδεμίαν τῶν μελετωμένων γραμμῶν δύναται νὰ ἔχῃ ἐργασίας ἀρκούντως μεγάλας διὰ νὰ συντρέξῃ τὰς ἄλλας. Ἄλλως τε πάντες οἱ σιδηροδρόμοι οὗτοι εἶνε ἀνεξάρτητοι, τοῦ σχηματισμοῦ τοῦ ἐδάφους μὴ ἐπιτρέποντος τὴν σύμπτυξιν αὐτῶν εἰς γραμμάς ἀλληλεγγῶς συνδεδεμένας.

Συνοψίζομεν. Ἡ Ἑλλὰς δὲν θὰ δυνήθῃ νὰ προσελκύσῃ τὰ ἀναγκαῖα κεφάλαια διὰ τὴν κατασκευὴν σιδηροδρόμου εὐρέως, ἄνευ ἐπιχορηγήσεως, ἥτις δὲν δύναται νὰ εἶνε κατωτέρα τῶν 100000 φρ. καὶ χωρὶς

¹ Notice sur les chemins de fer économiques de l'Alsace

Η ΑΤΜΑΝΤΛΙΑ ΝΕΟΥ ΦΑΛΗΡΟΥ

ΥΠΟ

ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΜΑΛΤΕΖΟΥ

Μηχανικοῦ καὶ καθηγητῆ τοῦ Πολυτεχνείου.

Εἰς Νέον Φάληρον, πλησίον τῶν καταστημάτων τῆς Ὑφαντουργικῆς Ἐταιρίας, ὑπάρχει μηχανοστάσιον ἀνήκον εἰς τὸν Δῆμον Πειραιῶς. Ἐν τῷ μηχανοστασίῳ τούτῳ λειτουργεῖ ἀτμαντλία διπλῆ συστήματος ἀρχικοῦ Worthington, δι' ἧς ἀνυψοῦται τὸ ὕδωρ τῶν ἀρτεσιανῶν τοῦ Μοσχάτου, ἀποροφώμενον ἐξ ἀποστάσεως 1000 μ. καὶ ὕψους 6μ. εἰς τὰς ὑδαταποθήκας Καστέλλας ἀφ' ἑνός, καὶ εἰς Ὑδραῖκα ἀφ' ἑτέρου. Ἡ μηχανὴ αὕτη ἐγκατεστήθη πρὸ 3 περιῶν ἐτῶν, ἀπὸ τῶν πρώτων δὲ ἡμερῶν τῆς λειτουργίας αὐτῆς παρετηρήθη μεγάλη κατανάλωσις καυσίμου ὑλῆς. Ἐνεκα τούτου ὁ κ. Δήμαρχος Πειραιῶς πρὸ ἑνός περιῶν ἔτους μοὶ ἔκαμε τὴν τιμὴν νὰ μοὶ ἀναθέσῃ τὴν μελέτην τῆς ἐγκαταστάσεως ταύτης, τὴν ἀναζήτησιν τῶν λόγων, εἰς οὓς ὀφείλεται ἡ κατανάλωσις αὕτη, καὶ τέλος τὸ τί δέον γενέσθαι εἰς τὸ μέλλον. Συμμορφούμενος προέβην εἰς λεπτομερῆ μελέτην τοῦ ζητήματος, ἐξετέλεσα διάφορα πειράματα πρὸς εὔρεσιν τῆς καταναλώσεως, ἀφ' ἑτέρου ἐσπούδασα τὸ σύστημα τῶν μηχανῶν καὶ δι' ὑπολογισμῶν διὰ τῶν γνωστῶν τύπων τῆς Ὑδραυλικῆς καὶ Ἀτμομηχανικῆς ἐφθάσα εἰς τὸ συμπέρασμα, ὅτι ἡ μηχανὴ αὕτη, διὰ πολλοὺς λόγους, ἀνάγκη νὰ ἀντικατασταθῇ τὸ ταχύτερον. Τέλος ὑπεδείκνυον ἐν τῇ ἐκθέσει μου, δι' ὑπολογισμῶν ὅτι διὰ τῆς ἀντικαταστάσεως τῆς μηχανῆς ταύτης καὶ τῆς ἀγορᾶς νέας θὰ προέλθῃ εἰς τὸν Δῆμον οἰκονομία 25,000 δραχ. κατ' ἔτος ἐκ τῆς ἀναλόγου ἐλαττώσεως τῆς καυσίμου ὑλῆς, καὶ ἐπομένως, ἐπειδὴ ἡ νέα ἐγκατάστασις δὲν θὰ ἔχη ἀξίαν μεγαλειτέραν τῶν 100,000 δραχ. τὸ κεφάλαιον τοῦτο θὰ καλυφθῇ ἐκ τῆς οἰκονομίας τῶν 4 πρώτων ἐτῶν. Ἴδου ἡ ἐκθεσις, ἣν ἀπλύθυνα πρὸς τὸν κ. Τ. Μουτσόπουλον Δήμαρχον καὶ Πρόεδρον τῆς Λιμενικῆς Ἐπιτροπῆς Πειραιῶς.

Κύριε Δήμαρχε,

Μοὶ ἐκάμετε τὴν τιμὴν νὰ μοὶ ἀναθέσῃτε τὴν μελέτην τῆς ἀνυψωτικῆς μηχανῆς τῆς ἐγκαταστημένης ἐν Νέῳ Φαλήρῳ ὑπὸ τὴν ἔποψιν τοῦ ἔργου καὶ τῆς καταναλώσεως καυσίμου ὑλῆς. Συμμορφούμενος πρὸς τὴν ὑμετέραν ἐπιθυμίαν ἐμελέτησα αὐτὴν ἐπισταμένως ὑφ' ὅλας

νὰ ἐγγυηθῇ τόκον 3700 φρ. κατὰ χιλιόμετρον. Διὰ τὰς δύο κυρίας γραμμάς, ὧν τὴν κατασκευὴν θεωροῦμεν ἐπέιγουσαν, οἱ ὄροι οὗτοι δίδουσι τὰ ἑξῆς ποσά.

1ον. **Ἐπιχορήγησις.** Γραμμὴ Πειραιῶς-Λαμίας
 $210 \times 100000 =$ φρ. 21,000,000

Γραμμὴ Πειραιῶς-Πατρῶν
 $220 \times 100,000 =$ » 22,000,009

Σύνολον φρ. 43,000,000

2ον. **Ἐγγυήσις τόκου.** Γραμμὴ
 Πειραιῶς-Λαμίας 210×3700 φρ. 777,000

Γραμμὴ Πειραιῶς-Πατρῶν 250×3700 » 814,000

Σύνολον φρ. 1,591,000

Ἔστω εἰς στρογγύλοισ ἀριθμοῖς » 1,600,000

Ἡ Ἑλληνικὴ Κυβέρνησις εἶνε εἰς θέσιν διὰ μόνον τὰς δύο ταύτας γραμμάς νὰ διαθέσῃ 43 ἑκατομμύρια φράγκων καὶ ν' ἀναλάβῃ διὰ τὸ μέλλον καὶ δι' ὅλην τὴν διάρκειαν τῆς παραχωρήσεως τὴν ὑποχρέωσιν νὰ πληρῶνῃ ἐτησίως ἐπιχορήγησιν 1,660,000 φράγκων; Ἡμεῖς δὲν εἰμεθα ἀρμόδιοι ν' ἀπαντήσωμεν εἰς τὸ ζήτημα τοῦτο. Παρατηροῦμεν μόνον, ὅτι εἰς τὸ σημεῖον τοῦτο δὲν θέλουσι σταματήσει αἱ θυσίαι, εἰς αἷς θέλει ὑποβληθῇ τὸ Κράτος, διότι ἡ ἐκτέλεσις μέρους τινός τοῦ συμπλέγματος συνεπιφέρει ἀναγκάτως τὴν ἐκτέλεσιν τῆς συμπληρώσεως αὐτοῦ. Ἀλλὰ φρονοῦμεν ὅτι ἡ Ἑλλάς δὲν θέλη εἰσελθῆ εἰς ὁδὸν τόσοσ καταστροφικὴν, καὶ διακινδυνεύσῃ τὸ μέλλον τοῦ τόπου καταχρῶνουσα τοὺς οικονομικοὺς πόρους αὐτοῦ πέραν τοῦ ὁρίου τῶν θυσιῶν, τὰς ὁποίας λογικῶς δύναται νὰ ὑποστῇ.

Ἐκ τῆς προηγουμένης σκέψεως ὁρμώμενοι συμπεραίνομεν ὅτι ἡ κατασκευὴ σιδηροδρομικοῦ συμπλέγματος μὲ πλατεῖαν ὁδὸν δὲν εἶνε συμφέρουσα ἐπὶ τοῦ παρόντος διὰ τὴν Ἑλλάδα. — Ἄλλως τε δὲν πρέπει νὰ στηριζώμεθα πολὺ εἰς τὴν συνδρομὴν τῶν ξένων κεφαλαίων, διότι ταῦτα βεβαίως δὲν θὰ διατεθῶσι διὰ τὴν κατασκευὴν τῶν Ἑλληνικῶν σιδηροδρόμων εἰμὴ ἐὰν δοθῶσι διὰ ταῦτα ἐπαρκεῖς ἐγγυήσεις καὶ ἐπαρκεῖς βέβαιαι ὀφείλαι.

Ἐἶδομεν ἀνωτέρω ποῖον εἶνε τὸ ἐλάχιστον ὄριον τῶν θυσιῶν, τὰς ὁποίας πρέπει νὰ κάμῃ ἡ Ἑλληνικὴ Κυβέρνησις, διὰ ν' ἀνταποκριθῇ εἰς τὰς ἀπολύτους ταύτας συνθήκας. Ἐὰν αἱ βάσεις τῆς χρηματικῆς συνδρομῆς, ἣν ὀφείλει νὰ χορηγήσῃ ἡ Κυβέρνησις, δὲν γείνωσιν ἀποδεκταί, πρέπει τις νὰ συμπεράνῃ ὅτι ἡ Ἑλλάς ἐπὶ πολλὸν εἰσέτι χρόνον θὰ στερεῖται σιδηροδρόμων, ἐὰν ἐπιμείνῃ νὰ παραδέχεται λύσιν οὔσαν εἰς καταφανῆ ἀντίθεσιν μὲ τὰς τοπικὰς συνθήκας καὶ τοὺς πόρους τοῦ τόπου. (Ἀκολουθεῖ).