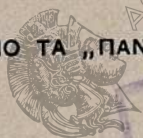


ΑΝΔΡ. ΜΙΧ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ

ΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΤΑΧΥΔΡΟ-
ΜΕΙΑ ΠΡΟ ΤΗΣ ΕΙΣΑΓΩ-
ΓΗΣ ΤΩΝ ΓΡΑΜΜΑΤΟ-
ΣΗΜΩΝ (1829 — 1861)

ΑΝΑΤΥΠΩΣΙΣ ΑΠΟ ΤΑ „ΠΑΝΑΘΗΝΑΙΑ“

ΑΚΑΔΗΜΙΑ



ΑΘΗΝΑΝ

ΔΩΡΕΑ
Α. Μ. Ἀνδρεάδου

ΑΘΗΝΑΙ

1906

“ΠΑΝΑΘΗΝΑΙΑ,,

ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ ΕΙΚΟΝΟΓΡΑΦΗΜΕΝΟΝ ΠΕΡΙΟΔΙΚΟΝ
ΙΔΡΥΘΕΝ ΤΩι 1900

Ἀθῆναι, Ὀδοῦ Ἀριστοτέλους ἀριθ. 35.

Διευθυντῆς καὶ ἰδιοκτῆτης ΚΙΜΩΝ ΜΙΧΑΗΛΙΔΗΣ

Ἐκαστον ἔτος τῶν «Παναθηναίων» ἀποτελεῖται ἐκ δύο τόμων, ἥτοι ἐξ 800 σελίδων μὲ 120-150 εἰκόνας, ἐκ τῶν ὁποίων 20 καὶ πλέον ἐπὶ λευκοῦ ἢ χρωματιστοῦ χαρτου ἐκτὸς τοῦ κειμένου. Ἐγγραφαὶ προπληρωτέαι :

Ἑλλάδος ἐτησίᾳ δρ. 25, ἐξάμηνος δρ. 13

Ἐξωτερικοῦ φρ. 25, » φρ. 13

ΑΚΑΔΗΜΙΑ ΑΘΗΝΩΝ
ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ
ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΥΚΟΥΤΡΗΣ

136796/2011

Ο πρώτος ταχυδρομικὸς κανονισμὸς ἐξεδόθη ὑπὸ τοῦ Κυβερνήτου κατ' Ὀκτώβριον 1829, τριάκοντα δὲ καὶ δύο ἀκριβῶς ἔτη βραδύτερον κατ' Ὀκτώβριον 1861 ἐτέθησαν εἰς κυκλοφορίαν τὰ πρῶτα Ἑλληνικὰ γραμματόσημα. Ὀλίγω πρότερον, κατὰ τὸ 1859, εἶχε διοργανωθῆ καὶ ἡ πρώτη τηλεγραφικὴ ὑπηρεσία, πλὴν αὕτη ἐπέπρωτο νὰ διαγάγῃ μέχρι τοῦ 1887 βίον αὐτοτελῆ. Ποῖα ὑπῆρξαν τὰ πρῶτα μας ταχυδρομεῖα¹;

Οἱ Τοῦρκοι δὲν ἠμέλησαν ἐντελῶς τὴν ταχυδρομικὴν ὑπηρεσίαν, ἀλλὰ, καθ' ὃ κατακτητικὸν ἔθνος², τῇ ἔδωσαν καθαρῶς διοικητικὸν

¹ Πολλοὶ καὶ ἀσφαλεῖς πληροφορίες ἐπὶ τοῦ θέματος δίδονται ὑπὸ τῆς Γενικῆς Ἐκδόσεως τῆς ταχυδρομικῆς ὑπηρεσίας, ἣτις ἐξεδόθη, ἑλληνιστὶ καὶ γαλλιστὶ τῷ 1862 ὑπὸ τοῦ Θ. Λεονάρδου, γεν. διευθυντοῦ τῶν ταχυδρομεῖων. Συμπληρωματικὰ δὲ τινὰ εὐρίσκονται ἐν τῷ Ἐγχειριδίῳ Δημοσιολογίας (α' ἔκδ. 1864) τοῦ ἀειμνήστου Ι. Α. Σούτσου (βλ. σελ. 79-86 καὶ 213-214), καὶ σποραδικῶς ἐν τῇ *Étude Économique de la Grèce* τοῦ Leconte (1847).

² Ἡ ἀνάγκη ἐπίεσε πάντοτε τοὺς κατακτητικοὺς λαοὺς νὰ ὀργανώσῃ ταχυδρομικὴν ὑπηρεσίαν, ἣτις

χαρακτήρα ἐκμισθοῦντες ἐφίππους ταχυδρομούς, μενζύλια καλουμένους, εἴτινες ἐκτάκτως καὶ οὕτως εἶπειν χαριστικῶς ἀνελάμβανον ἐνίοτε τὴν ἀλληλογραφίαν τῶν ἰδιωτῶν. Εἰς παραπλήσιον ὄργανισμὸν κατέφευγον ἡ Πελοποννησιακὴ Γερουσία ἐπὶ τῆς εἰσβολῆς τοῦ Δράμαλη καὶ αἱ κατόπιν κυβερνήσεις¹ μέχρι τῆς ἀφίξεως τοῦ Καποδιστρίου, ὁπότε διὰ ψηφίσματος, ἐκδοθέντος ἐν Πόρῳ τῇ 24 Σεπτεμβρίου 1828, συνεστήθησαν Γενικὴ Διεύθυνσις Ταχυδρομείων καὶ τέσσαρα κεντρικὰ γραφεῖα εἰς Ἐπίδαυρον, Ἄργος, Τρίπολιν καὶ Σῦρον.

Ἡ ἰδέα δὲν ἔλαβεν ὁμῶς σάρκα καὶ ὄστᾱ ἢ ὅτε ἡ Κυβέρνησις μετέβη εἰς Ναύπλιον, ὁπότε ἤρχισεν ἐφαρμοζόμενος ἀναδημοσιευθεὶς, τῇ 17 ὀβρίου 1829, ὁ πρῶτος ταχυδρ. κανονισμὸς².

ἀποκλειστικὸν σκοπὸν ἔχει νὰ κρατῇ τὴν πρωτεύουσαν εἰς ἐπικοινωνίαν μὲ τοὺς διοικητὰς τῶν νέων κτήσεων. Τοιαῦται ὑπηρεσίαι διωργανώθησαν ὑπὸ τῶν Περσῶν, ἔφθασαν δ' εἰς μέγαν βαθμὸν τελειότητος ἐπὶ τῆς Ρωμαϊκῆς αὐτοκρατορίας (Βλ. διὰ πλείονας πληροφορίας τὸ ἐξαιρετικὸν ἔργον τοῦ Gallois *Les Postes à travers les âges* Παρίσιοι 1894).

¹ Ἡ ὑπηρεσία διωργανώθη τότε ὑπὸ τοῦ Α. Καρδαρά, ὅστις τῷ 1860 διετέλει εἰσέτι ἐργολάβος τῶν ταχυδρομῶν.

² Οὗτος εἶχε δημοσιευθῆ διὰ πρώτην φοράν ἐν Αἰγίνῃ κατ' Ἀπρίλιον 1829.

Καὶ περὶ τῆς λειτουργίας τῶν ταχυδρομείων ἐπὶ τοῦ Κυβερνήτου ὀλίγα ἔχει τις νὰ εἴπῃ. Ἰδιωτικὴ ἀλληλογραφία οὕτως εἰπεῖν δὲν ὑφίστατο, διὰ τοῦτο δὲ καὶ τὰ ἔξ αὐτῆς ἔσοδα εἶναι ἐλάχιστα· ὁ Θ. Λεονάρδος ὑπολογίζει αὐτὰ εἰς 1,500 φοίνικας περίπου κατ' ἔτος. Τὰ ταχυδρομεῖα εἶχον ἄρα εἰσέτι διοικητικὴν ἀποστολήν. Ἐξ ἄλλου τὰ 11 πρῶτα γραφεῖα εἶχον ἀπαξάπαντα ἰδρυθῆ ἔν Πελοποννήσῳ. Τὸ εἰς Στερεὰν ταχυδρομεῖον ἐστέλλετο διὰ πολεμικοῦ εἰς τὸν τοποτηρητὴν τῆς Κυβερνήσεως. Τὰ δὲ εἰς τὰς νήσους «μὲ τὰς τυχοῦσας εὐκαιρίας». Πρὸς τοῦτοις ἡ ταχυδρομικὴ ὑπηρεσία συνίστατο μόνον ἐκ τῆς ἐν Ναυπλίῳ Γενικῆς Διευθύνσεως καὶ 25 ταχυδρόμων, 9 πεζῶν καὶ 16 ἐπίπλων. Ἡ δ' ἐπιστάσια τῶν ἐπαρχιακῶν γραφείων εἶχεν ἀνατεθῆ εἰς ἄλλους δημοσίους ὑπαλλήλους (γραμματεῖς προσωρινῶν διοικητῶν, ἀστυνόμους ἢ ὑγειονόμους εἰς τὰς παραλίους πόλεις).

Χαρακτηριστικαὶ καὶ νεωτεριστικώταται ἦσαν αἱ διατάξεις, αἱ ἀφορῶσαι εἰς τὰ τέλη. Ἐλαμβάνετο ὑπ' ὄψιν οὐχὶ ἡ ἀπόστασις, ἀλλὰ τὸ βάρος¹. Ἐθνεσπίζετο δηλαδὴ σύστημα ὅπερ ἀπη-

¹ Τὸ τέλος εἶχεν ὀρισθῆ διὰ πᾶσαν *μονόφυλλον* ἐπιστολήν εἰς πέντε παραδες, διὰ πᾶσαν *δίφυλλον* εἰς

θανάτισε τὸ ὄνομα τοῦ Rowland Hill καὶ ὅπερ ἡ Εὐρώπη πᾶσα βραδύτερον παρεδέχθη. Σημειωτέον δ' ὅτι τόσον παράτολμος ἐφαίνετο κατὰ τὸ 1830 ἢ ἰδέα τῆς ταχυδρομῆσεως τῶν ἐπιστολῶν κατὰ τὸ βᾶρος, ὥστε ἐγκατελείφθη πολὺ ταχέως ὑπὸ τῆς Βαυαρικῆς Δυναστείας.

Αὕτη ἀναλαβοῦσα τὰς ἡνίας τοῦ κράτους καὶ ἐπιληφθεῖσα, ἰδίως ἀπὸ τῆς ἐνηλικιώσεως τοῦ Ὄθωνος, τῆς συστηματικῆς διοργανώσεως τῆς ταχυδρομικῆς ὑπηρεσίας, εἶχε νὰ παλαίση πρὸς πολλὰς δυσκολίας. Καὶ τὰς μὲν δυσχερείας τῆς κατὰ ξηρὰν συγκοινωνίας εὐκόλως μαντεύει ὁ ἀναγνώστης. Οὔτε ὁδοί, οὔτε γέφυραι οὔτε ἀσφάλεια ὑπῆρχον. Διεξαγωγή τῆς ὑπηρεσίας δι' ἀμαξῶν ἐπὶ πολλὰ ἔτη ἦτο παντελῶς ἄγνωστος· ἀκόμη περὶ τὰς παραμονὰς τῆς ἐξώσεως ἀπαντῶμεν μόνον τρεῖς ταχυδρομικὰς ἀμάξας. Ἡ ὑπηρεσία διεξαγομένη διὰ ταχυδρομικῶν ἐφίππων καὶ πεζῶν ἐχόντων ὡς συνεπικούρους ὀλίγα ὑποζύγια, δὲν ἦτο δυνατὸν νὰ

δέκα, διὰ φάκελον μὴ ὑπερβαίνοντα τὸ βᾶρος δέκα δραμίων εἰς εἴκοσι, διὰ φάκελον βάρους δέκα ἕως εἰκοσιπέντε δραμίων εἰς τεσσαράκοντα. Φάκελοι πέραν τῶν 25 δραμίων δὲν ἦσαν δεκτοί. Αἱ ἐφημερίδες ἀπέλανον ἀτελείας.

ἔχη τὰ δύο εἰς τοιαύτην ὑπηρεσίαν ἀπαραίτητα προσόντα, τὴν ταχύτητα δηλαδή καὶ τὴν ἀκριβειαν, ἐν ὧρα δὲ χειμῶνος παρελύετο κατ' ἀνάγκην.¹ Ἀλλὰ καὶ ἡ διὰ θαλάσσης συγκοινωνία παρουσίαζε δυσκολίας, ὧν δὲν ἔχομεν τελείαν ἰδέαν. Περὶ τὸ 1835, οὐχὶ μόνον ἀτμόπλοια δὲν ὑπῆρχον, ἀλλὰ καὶ ἔνεκα τῆς οὕτως εἰπεῖν ἀνυπαρξίας τοῦ ἑλληνικοῦ ἐμπορίου δὲν ὑπῆρχε οὔτε κἂν τακτικὴ συγκοινωνία δι' ἰστιοφόρων μεταξὺ τῶν ἡμετέρων λιμένων καὶ τῶν ξένων.

Ἡ κυβέρνησις ἠναγκάσθη νὰ καταφύγῃ εἰς ἕκτακτα μέτρα, χρησιμοποιοῦσα διὰ μὲν τὸ ἔσωτερικὸν ταχυδρομεῖον τὸ βασιλικὸν ἀτμόπλοιον «Μαξιμιλιανόν», ὅπερ ἔκτος τοῦ ταχυδρομεῖου μετέφερεν ἐπιβάτας καὶ ἐμπορεύματα· διὰ δὲ τὸ ἔξωτερικὸν προσέφυγεν εἰς συμβάσεις.

Ἡ πρώτη τούτων συνήφθη τῷ 1834 μετὰ τοῦ τραπεζίτου Φεράλδη, ὅστις ἔθηκεν εἰς τὴν

¹ «Πολλάκις, γράφει ὁ Ι. Α. Σοῦτσος, οἱ οὕτω βραδέως ὁδοιποροῦντες ὁδοιπόροι ἀναγκάζονται νὰ διακόπτωσι τὴν ἐπὶ τὰ πρόσω πορείαν αὐτῶν, ἔνεκα τῶν ἐπιπροσθούτων χειμάρρων, ἢ ἐάν τολμήσωσι νὰ διαβῶσιν αὐτοὺς, ὅπως ἀποφύγωσι τὰ ἐπιβαλλόμενα αὐτοῖς πρόστιμα, διατρέχουσι τὸν κίνδυνον νὰ γίνωσιν ἀνάρπαστοι ὑπὸ τῆς ὀρμῆς τῶν ὑδάτων καὶ οὕτω δι' ἔλλειψιν γεφυρῶν καὶ ἵπποι καὶ ἀναβάται καὶ φάκελοι πολλάκις ἐξαφανίζονται.»

διάθεσιν τῆς ὑπηρεσίας ἕξ ἱστιοφόρα, ταχύπλοα ἐπονομασθέντα, ὧν τὴν ταχύτητα δύναται τις νὰ κρίνη ἕξ ὄρου τινὸς τῆς συμβάσεως, δυνάμει τοῦ ὁποίου τὰ πλοῖα ἐκεῖνα «δὲν ἠδύναντο νὰ μένωσιν εἰς τοὺς προσδιωρισμένους τοῦ κατὰ πλου των λιμένας πλέον τῶν ὀκτῶ ἡμερῶν».

Ἡ μετὰ τοῦ Φεράλδη σύμβασις ἔμεινεν ἐν ἰσχύι μόνον δύο ἔτη. Ὀλίγον δὲ μετὰ τὴν λήξιν αὐτῆς ἔγινεν ἡ πρώτη σύμβασις πρὸς τὸ Αὐστριακὸν Λόυδ, ἣτις πολλακίς ἀναθεωρηθεῖσα καὶ συνδυασθεῖσα πρὸς ἄλλην σύμβασιν πρὸς Γαλλικὰς Ἐταιρείας ἔφερε τὴν Ἑλλάδα εἰς ταχυδρομικὴν συγκοινωνίαν μὲ τὰ πέντε μέρη τοῦ κόσμου. Ἀλλὰ παρ' ὅλας τὰς μεταρρυθμίσεις, τὰ ἔξωτερικὰ τέλη ἔμειναν λίαν βαρέα. Ἀκόμη μετὰ τὴν διατίμησιν τοῦ 1860, ἐπιστολὴ διὰ Νεάπολιν ἐπλήρωσε λεπτὰ 70, διὰ Λιβόρνον 1,10 διὰ Γένουαν 1,20.¹

Περὶ τὴν αὐτὴν ἐποχὴν, δηλαδὴ ἀκριβῶς τὸ 1857, συνέστη καὶ ἡ Ἑλληνικὴ Ἀτμοπλοία, ἣτις ἀνέλαβε τὴν μέχρι τῆς ἐποχῆς ἐκείνης ὑπὸ τοῦ κράτους διαχειριζομένην ἔσωτερικὴν ἀτμοπλοικὴν ὑπηρεσίαν, ἐπενεγκοῦσα συνάμα εἰς αὐτὴν σπουδαίας βελτιώσεις.

¹ Ἐπίσης τὰ τέλη ἐπιστολῆς δι' Ἀγγλίαν ἦσαν δρ. 1,50, διὰ δὲ τὰς Ἀγγλικὰς Ἀποικίας δρ. 2,24 καὶ 2,50.

Καὶ αὐταὶ μὲν ἦσαν αἱ δυσκολίαι, αἱ ἀφο-
ρῶσαι εἰς τὴν μεταφορὰν τῶν ἐπιστολῶν. Ἡ
διοργάνωσις συστηματικῆς ὑπηρεσίας ἀπήντα
πολλὰς ἄλλας. Τῷ ὄντι, ἐκτὸς τῶν μέσων τῆς
συγκοινωνίας, ἐσπάνιζον τότε δύο ἄλλα πράγ-
ματα ἀπαραίτητα, τὸ χρῆμα καὶ κατάλληλα
ὑπηρεσιακὰ ὄργανα.

Καὶ πρῶτον τὸ χρῆμα. Χρῆμα χρειάζεται
εἰς τὰς πεπολιτισμένας καὶ πλουσίας χώρας μόνον
διὰ τὴν ἐγκατάστασιν τῆς ὑπηρεσίας (ἀνέ-
γερσιν καὶ ἐπίπλωσιν γραφείων κτλ.), ἡ διεξα-
γωγή δ' αὐτῆς οὐχὶ μόνον δὲν στοιχίζει εἰς τὸ
κράτος, ἀλλὰ συνήθως τῷ ἀποφέρει καὶ κέρ-
δος². Εἰς τὰς πτωχὰς ὅμως ἢ τὰς ἀχανεῖς ἐπι-
κρατείας ἔχει ἄλλως τὸ πρᾶγμα διότι εἴτε ὁ
ἀριθμὸς τῶν ἐπιστολῶν εἴνε μικρὸς ἢ τὰ ἔξοδα
τῆς διαμετακομίσεως εἶναι μεγάλα. Εἰς τὴν
Ἑλλάδα τοῦ Ὀθωνοῦ τὰ δύο ταῦτα κακὰ συν-
ὑπῆρχον. Τὰ ἔξοδα τῆς διαμετακομίσεως ἦσαν
μεγάλα οὐχὶ ἔνεκα τῆς ἀποστάσεως, ἀλλ' ἔνεκα
τῆς ἐλλείψεως μέσου εὐχεροῦς συγκοινωνίας, αἱ

¹ Σήμερον ἡ ταχυδρομικὴ ὑπηρεσία ἀποφέρει κέρ-
δος εἰς ὅλα σχεδὸν τὰ κράτη τῆς Εὐρώπης, εἰς τὴν Ἀμε-
ρικὴν ὅμως αἱ δαπάναι ἔνεκα τῶν ἀποστάσεων υπερ-
βαίνουν τὰ ἔσοδα. Οὕτω δὲ ἡ χρῆσις τοῦ 1900 ἐν ταῖς
Ἠνωμέναις Πλουτεῖαις ἀπῆκεν ἔλλειμμα 25 ἑκατομμ.,
ἐν τῇ Ἀργεντίνῃ 5, ἐν δὲ τῷ Μεξικῷ 2,500,000 φρ.

δὲ ἐπιστολαὶ ἦσαν σπάνιαι, διότι τῆς χώρας οὐ-
σης πτωχῆς ἀνταλλαγῆ καὶ συνεπῶς ἐμπορικῆ
ἀλληλογραφία δὲν ὑπῆρχον, τῶν δὲ ἀνθρώπων
ὄντων ὡς ἐπὶ τὸ πολὺ ἀγραμμάτων ἢ ἰδιω-
τικῆ ἀλληλογραφία δὲν ἠδύνατο νὰ ἀκμάζη¹.

Τῷ 1861 παρ' ὅλην τὴν γενομένην δημο-
σίαν καὶ ἰδιωτικὴν πρόοδον εἰς τὸ ταχυδρο-
μεῖον παρεδόθησαν μόνον 1,322,470 ἔγγραφα.
Ἐπολογιζομένου τοῦ πληθυσμοῦ τοῦ βασι-
λείου εἰς 1,100,000 ψυχὰς, ἀναλογεῖ 1, $\frac{1}{5}$ ἐγ-
γράφων εἰς ἕκαστον. Ἐξονυχιζομένων δὲ τῶν
στατιστικῶν παρατηρεῖ τις ὅτι ἐκ τοῦ συνόλου
τῶν ταχυδρομηθέντων ἐγγράφων 566,541 ἦσαν
ἐπίσημα. Ἐκ τούτου δὲ ἔπεται πρῶτον ὅτι
ἀκόμη περὶ τὸ 1860 τὰ ταχυδρομεῖα δὲν εἶχον
τελείως ἀποβάλλει τὸν τουρκικὸν χαρακτῆρα δη-
μοσίας ὑπηρεσίας, καὶ δεύτερον ὅτι εἰς ἕκαστον
Ἑλληνα ἀνελόγει πράγματι οὐχὶ 1, $\frac{1}{6}$ ἐπιστο-
λῆς, ἀλλὰ $\frac{7}{10}$ τοιαύτης.

Κατὰ τὴν αὐτὴν ἐποχὴν ἡ ἐπίσημος ἀλλη-

¹ Ἀκριβῶς ἀντίθετον τῆς τότε Ἑλλάδος εἰκόνα
παρουσιάζει ἡ σημερινὴ Ὀλλανδία, ὅπου τὰ μέσα τῆς
συγκοινωνίας εἶναι ἀφθονώτατα. ὁ πλοῦτος εἶνε μέ-
γας, ἀναλφάβητος δ' οὐδεὶς ἀπαντᾷ. Διὰ τοῦτο ἀκρι-
βῶς ἡ Ὀλλανδία εἶναι τὸ μόνον κράτος τῆς Εὐρώπης,
ὅπου τὸ τέλος τῶν ἐσωτερικῶν ἐπιστολῶν ὠρίσθη
εἰς πέντε λεπτά.

λογραφία ἐν μὲν Γαλλίᾳ ἀναλογεῖ εἰς τὸ $\frac{1}{10}$ τῆς ἰδιωτικῆς, εἰς δὲ Ἀγγλίαν εἰς ἥττον $\frac{1}{15}$. Πρὸς τούτοις εἰς ἕκαστον Γάλλον ἀνελόγουν 7 ἰδιωτικαὶ ἐπιστολαί, εἰς ἕκαστον δ' Ἀγγλον 15.

Ἀποτέλεσμα τούτου ὑπῆρξεν ὅτι τὰ μὲν Εὐρωπαϊκὰ ταχυδρομεῖα παρ' ὅλας τὰς καταπληκτικὰς ἐλαττώσεις τοῦ τιμολογίου ἄφινον κέρδη, τὸ δὲ ἡμέτερον ζημίαις. (Περισσεύματα ἀφῆκαν μόνον τὰ ἔτη 1845 καὶ 1848. Τὸ περισσευμα τοῦ πρώτου ὑπῆρξε 5,899· τὸ δὲ τοῦ δευτέρου 8,769 δρ.). Τὰ δ' ἐλλείμματα θὰ ἦσαν ἔτι μεγαλῆτερα, ἐὰν ἄκρα φειδῶ δὲν εἶχε πρυτανεύσει περὶ τὴν διοίκησιν, ἰδρυομένων ταχυδρομικῶν γραφείων μόνον ἕνθα τὸ πρᾶγμα ἦτο ἀπαραίτητον καὶ ἀνατιθεμένης ἀλλαγῆς τῆς ταχυδρομικῆς ὑπηρεσίας εἰς ἄλλας ἀρχάς, δηλαδὴ τὰς ὑγειονομικὰς, τοὺς ἀξιωματικούς τῶν λιμένων ἢ τοὺς δημάρχους. Οἱ ὑπάλληλοι οὗτοι ἐλάμβανον ὡς ἀντιμισθίαν 20% ἐπὶ τῶν καθαρῶν προσόδων¹. Κατὰ τὰς παραμονὰς τῆς μεταπολιτεύσεως ἐπὶ 103 ταχυδρομικῶν γραφείων μόνον τὰ 40 ὑπηρετοῦντο ὑπὸ εἰδικῶν ὑπαλλήλων.

¹ Βλ. τὸ διάταγμα τῆς 25 Δεκεμβρίου 1836, καὶ τὴν μετὰ δύο ἔτη ἐπενεχθεῖσαν μικρὰν τροποποίησιν.

Οὕτω δ' ἐπετυγχάνετο ἀξία λόγου οἰκονομία, ἀλλ' ὡς εἶπομεν, τὸ νεοσύστατον κράτος ἔπασχεν οὐχὶ μόνον ἐξ ἐλλείψεως χρημάτων, ἀλλὰ καὶ ἐξ ἐλλείψεως ἀνδρῶν. Καὶ διὰ μὲν τὴν ὑπηρεσίαν τῶν πόλεων εὐρέθησαν κατάλληλα ὄργανα, ἔνεκα κυρίως τῆς κρατούσης μονιμότητος.

Ἄλλως ὅμως εἶχον τὰ πράγματα εἰς τοὺς δήμους, ἔνθα οἱ 124 δημοτικοὶ ταχυδρόμοι, καὶ ὅτε ἐγνώριζον ἀνάγνωσιν, τοῦθ' ὅπερ ἦτο σπάνιον, τοσοῦτω μᾶλλον δυσκόλως ἐπήρουν εἰς τὴν βαρεῖαν αὐτῶν ὑπηρεσίαν, καθ' ὅσον ἐκτελοῦντες συνήθως χρῆναι δημοτικῶν κλητήρων ἐθεώρουν τὴν ταχυδρομικὴν ὑπηρεσίαν ὡς πάρεργον.

Εἶναι πιθανὸν ὅτι πρὸ τοσοῦτων δυσχερεῶν πολλαὶ κυβερνήσεις ἤθελον ὀρρωδέσει. Πλὴν ὁ Ὅθων, ἐὰν ἔστειρετο διπλωματικῆς ὀξυδερκείας καὶ πολιτικῆς ἱκανότητος καὶ διὰ τοῦτο οὔτε ἐξωτερικὰς καταστροφὰς οὔτε ἐσωτερικὰς περιπλοκὰς ἤξευρε νὰ περικάμπτη, εἶχεν ὅμως τὰ σπάνια προσόντα τῆς ἀφοσιώσεως εἰς τὸ καθήκον καὶ τῆς λεπτολόγου φιλοπονίας, ἅτινα εἶναι ἀπαραίτητα εἰς τὴν σύνταξιν ἀναστατωμένης χώρας. Τί δὲ κατώρθωσεν ὁ πρῶτος τῆς Ἑλλάδος βασιλεὺς, στηριζόμενος

ἐπὶ ὑπηρεσίας μονίμου ¹, δύναται ὁ ἀναγνώστης
νὰ κρίνῃ ἐκ τῶν ἐξῆς ἀριθμῶν:

"Ἐτη Γραφ. Ἰδιωτ. ἐπ. Δημ. ἔγγρ. Ἔσοδα Ἐξοδα						
1829	13	ἐλάχισται	—	1,500	φοίν ²	—
1840	69	323,300	262,090	211,078	253,595	δ. ³
1850	79	438,121	398,222	182,338	212,137	
1860	104 ⁴	735,708	539,587	322,741	343,800	

¹ Ὁ Γ. Σκοῦφος διορισθεὶς γενικὸς διευθυντὴς τῶν ταχυδρομείων κατ' Ἀπρίλιον 1832 παρέμεινε τοιοῦτος μέχρι τοῦ Ἰουλίου 1855, ὅτε παρῆτήθη. Ὁ δὲ διαδεχθεὶς αὐτὸν Θ. Λεονάρδος εἶχε διορισθῆ γραμματεὺς τῆς γενικῆς διευθύνσεως τὸν Ἀπρίλιον 1829, ὅτε δηλαδὴ ἐξεδόθη ἐν Αἰγίνῃ ὁ πρῶτος κανονισμὸς. Ἡ δύνατο ὅθεν ὁ ὑπουργὸς Χ. Χριστόπουλος νὰ τῷ γράψῃ τῇ 23 Δεκεμβρίου 1861 «ὅτι ὁ ἐν τῇ ταχυδρομικῇ ὑπηρεσίᾳ βίβος σας συντατίζεται μὲ ἴσον βίον τῆς ὑπηρεσίας ταύτης ἐν Ἑλλάδι».

² Κατὰ τοὺς ὑπολογισμοὺς τοῦ Λεονάρδου. Ἄγομαι νὰ θεωρήσω τοὺς ὑπολογισμοὺς τούτους ὡς ὀρθοὺς, διότι ἡ ἰδιωτικὴ ἀλληλογραφία ἦτο περιορισμένη εἰς ἄκρον, αἱ δὲ ἐφημερίδες ὡς καὶ ἡ ἀλληλογραφία ἦτε ἐπίσημος καὶ ἡ ἡμεπίσημος τῆς Κυβερνήσεως ἀπέλαυον ἀτελείας.

³ Τὰ ἔσοδα καὶ ἔξοδα τοῦ 1840 παρουσιάζονται μεγαλειτέρα, διότι ἐν αὐτοῖς περιλαμβάνονται τὰ τοῦ Μαξιμιλιανοῦ, ὅστις, ὡς εἶδαμεν, μετέφερεν ἐκτὸς τοῦ ταχυδρομικοῦ ἐπιβάτας καὶ ἐμπορεύματα.

⁴ Ἦτοι 37 ἐν Πελοποννήσῳ, 29 εἰς τὴν Στερεάν, 26 εἰς τὰς νήσους καὶ 11 εἰς τὰς ἐξῆς πόλεις τοῦ ἔξωτερικοῦ: Κωνσταντινούπολιν, Σμύρνην, Θεσσαλονίκην, Λάρισαν, Ἰωάννινα, Ἄρταν, Πρέβεζαν, Ἀλεξάνδρειαν, Βουκουρέστιον, Βραίλαν καὶ Γαλάζιον.

Κατὰ τὴν αὐτὴν περίοδον ὁ ἀριθμὸς τῶν ταχυδρόμων παρουσιάζει τὴν ἑξῆς αὔξησιν:

ἔτη ταχυδρο. ἔφιπτοι πεζοὶ φορητὰ ζῶα ἄμαξα,				
1829	16	4	0	0
1840	64	8	5	0
1850	98	8	4	3
1860	113	21	12	3

Τῷ 1861, εἰσαχθέντων ἀπὸ τῆς α' Ὀκτωβρίου τῶν πρώτων γραμματοσήμων, ἄρχεται διὰ τὰ ἑλληνικὰ ταχυδρομεῖα νέα περίοδος¹, λήγει δ' ἐκείνη, ἦν προετιθέμεθα ν' ἀναπαρστήσωμεν πρὸ τῶν ὀφθαλμῶν τῶν ἀναγνωστῶν τῶν «Παναθηναίων». Νομίζομεν ὅμως ἄδικον νὰ μὴ εἴπωμεν καὶ δύο λέξεις περὶ τῆς ἀπὸ τοῦ 1863 καὶ ἐντεῦθεν παρατηρουμένης ἀλλαγῆς προόδου.

¹ Ἡ εὐεργετικὴ ἐπίδρασις τῶν γραμματοσήμων ἐγένετο ἀμέσως αἰσθητή. Κατὰ τὸ α' ἑξάμηνον τοῦ 1863, παρὰ τὴν κρατοῦσαν τότε γενικὴν ἀκαταστασίαν, ὁ ἀριθμὸς τῶν μὲν ἐπιστολῶν ἦτο κατὰ 32,025, τῶν δὲ ἐντύπων καὶ ἑφημερίδων κατὰ 105,865 ἀνώτερος τῶν κατὰ τὸ ἀντίστοιχον ἑξάμηνον τοῦ 1862 ἀποσταλέντων. Προσθετέον ὅτι ἡ εἰσαγωγὴ τῶν γραμματοσήμων δὲν συνεπέφερον ὅπως ἀλλαγῆς παροδικῆς ἐλάττωσιν τῶν ἐσόδων, διότι παρ' ἡμῖν δὲν ἠλαττώθησαν σημαντικῶς τὰ τέλη, ὡς τοῦτο συνέβη ἐν Γαλλίᾳ καὶ ἰδίως ἐν Ἀγγλίᾳ κατὰ τὰς μεταρρυθμίσεις τοῦ 1848 καὶ 1840.

Τὴν πρόοδον ταύτην εὐγλώττως θὰ καταδείξῃ ὁ ἐξῆς πίναξ:

Ἔτη	Γραφεῖα	Ἰδιωτ.	Ἀλληλογ.	Ἔσοδα	Ἔξοδα
		ἐπιστ. καὶ ἄλλ. ἀντικ.			
1860	104		735,708	322,741	343,800
1883	213		9,135,049	905,428	619,180
1905	640		17,315,901	4,591,357	3,954,742

Οἱ ἀριθμοί, οἱ ἀφορῶντες εἰς τὸ 1905, εἶναι οἱ ἐπισήμως ἀνακοινωθέντες ὑπὸ τῆς Διευθύνσεως τῶν Ταχυδρομείων καὶ Τηλεγραμμάτων εἰς τὸ ἐν Βέρνῃ γραφεῖον τῆς Ταχυδρομικῆς Ἐνώσεως, δεικνύουσι δὲ πλεόνασμα ἐσόδων 636, 615. Ὑπὸ δὲ τὴν ἔποψιν ταύτην εἶναι λίαν ἱκανοποιητικοί, διότι κατὰ τὸ 1883 ἡ μὲν ταχυδρομικὴ ὑπηρεσία ἄφινε μὲν περίσσευμα 286,246 δρ., ἀλλ' ἡ τηλεγραφικὴ, ἥτις συνεχωρεύθη μετὰ τῆς πρώτης μόνον τῷ 1887, ἄφινεν ἔλλειμμα 343,454 δρ.¹, ὥστε ἐν συνόλῳ ἡ Ὑπηρεσία, ἥτις σήμερον δίδει ἀξιόλογον κέρδος εἰς τὸ κράτος, ἦτο ἀκόμη πρὸ εἰκοσαετίας, ὅπως καθ' ὄλην σχεδὸν τὴν βασιλείαν τοῦ Ὀθωνος, παθητικὴ.

¹ Βλ. Δ. Ἀβαντινοῦ *Ἐκθεσιν περὶ τῆς ταχ. καὶ τηλ. ὑπηρεσίας καὶ Στατιστικὸν Πίνακα ἀπὸ τοῦ 1883-1892* (Ἐθνικὸν Τυπογραφεῖον 1893).



ΑΚΑΔΗΜΙΑ



ΑΘΗΝΩΝ

A11534