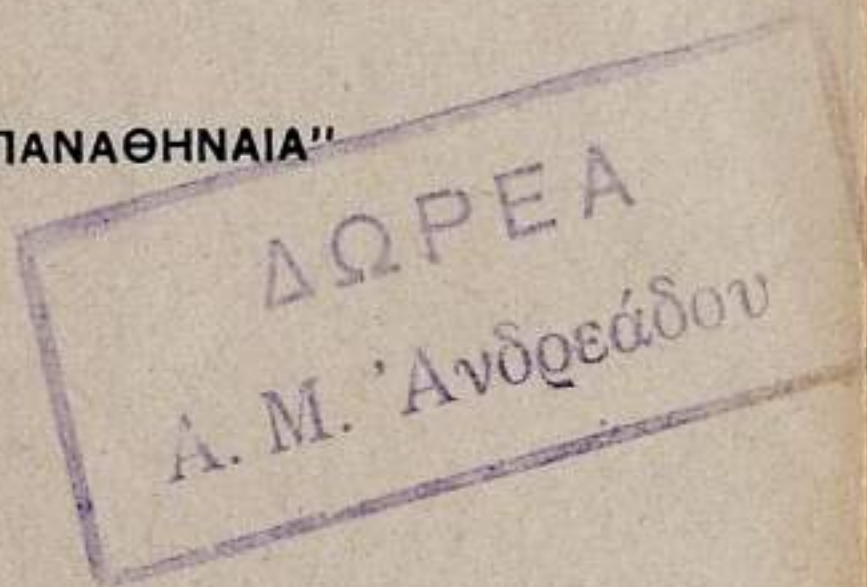


ΑΝΔΡ. ΜΙΧ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ

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

ΑΝΑΤΥΠΩΣΙΣ ΑΠΟ ΤΑ „ΠΑΝΑΘΗΝΑΙΑ“



ΑΘΗΝΑΙ

1906

“ΠΑΝΑΘΗΝΑΙΑ,,

ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ ΕΙΚΟΝΟΓΡΑΦΗΜΕΝΟΝ ΠΕΡΙΟΔΙΚΟΝ
ΙΔΡΥΘΕΝ ΤΩ 1900

Ἀθῆναι, Ὀδὸς Ἀριστοτέλους ἀριθ. 35.

Διευθυντῆς καὶ ἰδιοκτῆτης **ΚΙΜΩΝ ΜΙΧΑΗΛΙΔΗΣ**

Ἡ ἑκάστη ἐτος 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. Ἐγγραφὰὶ προπληρωτέαι :

Ἑλλάδος ἐτησίᾳ δρ. 25, ἑξάμηνος 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 διοργανωθῇ 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 ἔδοσαν καθαρῶς διοικητικὸν

¹ Πολλαὶ καὶ ἀσφαλεῖς πληροφορίες ἐπὶ τοῦ θέματος δίδονται ὑπὸ τῆς Γενικῆς Ἐκθέσεως τῆς ταχυδρομικῆς Ὑπηρεσίας, ἣτις ἐξεδόθη, ἑλληνιστὶ καὶ γαλλιστὶ τῷ 1862 ὑπὸ τοῦ Θ. Λεονάρδου, γεν. διευθυντοῦ τῶν ταχυδρομείων. Συμπληρωματικὰ δέ τινα εὐρίσκονται ἐν τῷ Ἐγχειριδίῳ Δημοσιολογίας (α' ἔκδ. 1864) τοῦ ἀειμνήστου Γ. Α. Σούτσου (βλ. σελ. 79-86 καὶ 213-214), καὶ σποραδικῶς ἐν τῇ *Étude Économique de la Grèce* τοῦ Léconte (1847).

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

χαρακτῆρα ἐκμισθοῦντες ἐφίππους ταχυδρόμους, μενζύλια καλουμένους, εἴτινες ἐκτάκτως καὶ οὕτως εἶπεῖν χαριστικῶς ἀνελάμβανον ἐνίοτε τὴν ἀλληλογραφίαν τῶν ἰδιωτῶν. Εἰς παραπλήσιον ὀργανισμόν κατέφευγον ἡ Πελοποννησιακὴ Γερουσία ἐπὶ τῆς εἰσβολῆς τοῦ Δράμαλη καὶ αἱ κατόπιν κυβερνήσεις¹ μέχρι τῆς ἀφίξεως τοῦ Καποδιστρίου, ὅποτε 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 ὅμως σάρκα καὶ ὀστᾶ ἢ ὅτε ἡ Κυβέρνησις μετέβη εἰς Ναύπλιον, ὅποτε ἤρχισεν ἐφαρμοζόμενος ἀναδημοσιευθεὶς, τῇ 17 8βρίου 1829, ὁ πρῶτος ταχυδρ. κανονισμός².

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 ἐξαίρετον ἔργον τοῦ Gallois *Les Postes à travers les âges* Παρίσιοι 1894).

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

² Οὗτος εἶχε δημοσιευθῇ διὰ πρώτην φορὰν ἐν Αἰγίνῃ κατ' Απρίλιον 1829.



Καὶ περὶ τῆς λειτουργίας τῶν ταχυδρομείων ἐπὶ τοῦ Κυβερνήτου ὀλίγα ἔχει τις νὰ εἴπῃ. Ἰδιωτικὴ ἀλληλογραφία οὕτως εἶπεῖν δὲν ὑφίστατο, διὰ τοῦτο δὲ καὶ τὰ ἐξ 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 τούτοις ἡ ταχυδρομικὴ ὑπηρεσία συνίστατο μόνον ἐκ τῆς ἐν Ναυπλίῳ Γενικῆς Διευθύνσεως καὶ 25 ταχυδρόμων, 9 πεζῶν καὶ 16 ἐφίππων. 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. Ἐθροπίζετο δηλαδὴ σύστημα ὅπερ ἀπη-

¹ Τὸ τέλος εἶχεν ὀρισθῆ διὰ πᾶσαν μονόφυλλον ἐπιστολήν εἰς πέντε παράδες, 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 ἡ ἰδέα τῆς ταχυδρομήσεως τῶν ἐπιστολῶν κατὰ τὸ βάρος, ὥστε ἐγκατελείφθη πολὺ ταχέως ὑπὸ τῆς Βαυαρικῆς Δυναστείας.

Αὕτη ἀναλαβοῦσα τὰς ἡνίας τοῦ κράτους καὶ ἐπιληφθεῖσα, ἰδίως ἀπὸ τῆς ἐνηλικιώσεως τοῦ Ὁθωνος, 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' ἁμαξῶν ἐπὶ πολλὰ ἔτη ἦτο παντελῶς ἄγνωστος· ἀκόμη περὶ τὰς παραμονὰς τῆς ἐξώσεως ἀπαντῶμεν μόνον τρεῖς ταχυδρομικὰς ἁμάξας. Ἡ ὑπηρεσία διεξαγομένη διὰ ταχυδρομικῶν ἐφίππων καὶ πεζῶν ἐχόντων ὥς συνεπικούρους ὀλίγα ὑποζύγια, δὲν ἦτο δυνατόν νὰ

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

ἔχη τὰ δύο εἰς τοιαύτην ὑπηρεσίαν ἀπαραίτητα προσόντα, τὴν ταχύτητα δηλαδή καὶ τὴν ἀκρίβειαν, 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 καὶ τακτικὴ συγκοινωνία δι' ἰστιοφόρων μεταξὺ τῶν ἡμετέρων λιμένων καὶ τῶν ξένων.

Ἡ κυβέρνησις ἠναγκάσθη νὰ καταφύγῃ εἰς ἔκτακτα μέτρα, χρησιμοποιοῦσα διὰ μὲν τὸ ἐσωτερικὸν ταχυδρομεῖον τὸ βασιλικὸν ἀτμόπλοιον «Μαξιμιλιανόν», ὅπερ ἐκτὸς τοῦ ταχυδρομείου μετέφερεν ἐπιβάτας καὶ ἐμπορεύματα· διὰ δὲ τὸ ἐξωτερικὸν 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 ἐπιπροσθιούντων χειμάρρων, ἢ ἐὰν τολμήσωσι νὰ διαβῶσιν αὐτοὺς, ὅπως ἀποφύγωσι τὰ ἐπιβαλλόμενα αὐτοῖς πρόστιμα, διατρέχουσι τὸν κίνδυνον νὰ γίνωσιν ἀνάρπαστοι ὑπὸ τῆς ὁρμῆς τῶν ὑδάτων καὶ οὕτω δι' ἑλλειψιν γεφυρῶν καὶ ἵπποι καὶ ἀναβάται καὶ φάκελοι πολλάκις ἐξαφανίζονται.»



διάθεσιν τῆς ὑπηρεσίας ἐξ ἱστιοφόρα, ταχύπλοα ἐπονομασθέντα, ὧν τὴν ταχύτητα δύναται τις νὰ κρίνῃ ἐξ ὅρου τινὸς τῆς συμβάσεως, δυνάμει τοῦ ὁποίου τὰ πλοῖα ἐκεῖνα «δὲν ἠδύναντο νὰ μένωσιν εἰς τοὺς προσδιωρισμένους τοῦ κατὰ πλοῦ των λιμένας πλέον τῶν ὁκτὼ ἡμερῶν».

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

Περὶ τὴν αὐτὴν ἐποχὴν, δηλαδὴ ἀκριβῶς τὸ 1857, συνέστη καὶ ἡ Ἑλληνικὴ Ἀτμοπλοῖα, ἣτις ἀνέλαβε τὴν μέχρι τῆς ἐποχῆς ἐκείνης ὑπὸ τοῦ κράτους διαχειριζομένην ἐσωτερικὴν ἀτμοπλοϊκὴν 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 αὗται μὲν ἦσαν αἱ δυσκολίαι, αἱ ἀφο-
ρῶσαι εἰς τὴν μεταφορὰν τῶν ἐπιστολῶν. Ἡ
διοργάνωσις συστηματικῆς ὑπηρεσίας ἀπὴντα
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 μό-
νον 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 εἶνε μικρὸς ἢ τὰ ἔξοδα
τῆς διαμετακομίσεως εἶναι μεγάλα. Εἰς τὴν
Ἑλλάδα τοῦ Ὀθωνος 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 ὑπερ-
βαίνουν τὰ ἔσοδα. Οὕτω δὲ ἡ χρῆσις τοῦ 1900 ἐν ταῖς
Ἡνωμέναις Πλοιτείαις ἀφῆκεν 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 ἀνταλλαγαὶ καὶ συνεπῶς ἐμπορικὴ
ἀλληλογραφία δὲν ὑπῆρχον, τῶν δὲ ἀνθρώπων
ὄντων ὥς ἐπὶ τὸ πολὺ ἀγραμμάτων ἢ ἰδιω-
τικὴ 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.
Ὑπολογιζομένου 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 ἔγγράφων 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
Ἕλληνα ἀνελόγει πράγματι οὐχὶ $1, \frac{1}{5}$ 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 ζημίας. (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 μεγαλείτερα, εἰ ἄν ἄκρα φειδῶ δὲν εἶχε πρυτανεύσει περὶ τὴν διοίκησιν, ἰδρυομένων ταχυδρομικῶν γραφείων μόνον ἔνθα τὸ πρᾶγμα ἦτο ἀπαραίτητον καὶ ἀνατιθεμένης ἀλλαχοῦ τῆς ταχυδρομικῆς ὑπηρεσίας εἰς ἄλλας ἀρχάς, δηλαδή τὰς ὑγειονομικάς, τοὺς ἀξιωματικούς τῶν λιμένων ἢ τοὺς δημάρχους. Οἱ ὑπάλληλοι οὗτοι ἐλάμβανον ὡς ἀντιμισθίαν 20⁰/₀ 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' ὥς εἵπομεν, 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, τοσοῦτῳ μᾶλλον δυσκόλως ἐπήρκουν εἰς τὴν βαρεῖαν αὐτῶν ὑπηρεσίαν, καθ' ὅσον ἐκτελοῦντες συνήθως χρέη δημοτικῶν κλητήρων ἐθεώρουν τὴν ταχυδρομικὴν ὑπηρεσίαν ὥς πάρεργον.

Εἶναι πιθανὸν ὅτι πρὸ τοσούτων δυσχερεῶν πολλαὶ κυβερνήσεις ἤθελον ὀρρωδέσει. Πλὴν ὁ Ὅθων, εἰς ἐστερεῖτο 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 καθῆκον 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:

Ἔτη	Γραφ.	Ἰδιωτ.ἐπ.	Δημ.ἐγγρ.	Ἑσοδα	Ἑξοδα
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 παρητήθη. Ὁ δὲ διαδεχθεὶς αὐτὸν Θ. Λεονάρδος εἶχε διορισθῇ γραμματεὺς τῆς γενικῆς διευθύνσεως τὸν Ἀπρίλιον 1829, ὅτε δηλαδὴ ἐξεδόθη ἐν Αἰγίνῃ ὁ πρῶτος κανονισμός. Ἡ δύνατο ὅθεν ὁ ὑπουργὸς Χ. Χριστόπουλος νὰ τῷ γράψῃ τῇ 23 Δεκεμβρίου 1861 «ὅτι ὁ ἐν τῇ ταχυδρομικῇ ὑπηρεσίᾳ βίος σας συνταυτίζεται μὲ ἴσον βίον τῆς ὑπηρεσίας ταύτης ἐν Ἑλλάδι».

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

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

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

Κατὰ τὴν αὐτὴν περίοδον ὁ ἀριθμὸς τῶν ταχυδρομῶν παρουσιάζει τὴν ἑξῆς αὐξήσιν:

ἔτη	ταχυδρ.	ἑφιπποὶ	πεζοὶ	φορτηγὰ ζῶα	ἄμαξαι
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, ἣν προετιθέμεθα ν' ἀναπαραστήσωμεν πρὸ τῶν ὀφθαλμῶν τῶν ἀναγνωστῶν τῶν «Παναθηναίων». Νομίζομεν ὅμως ἄδικον νὰ μὴ εἴπωμεν καὶ δύο λέξεις περὶ τῆς ἀπὸ τοῦ 1863 καὶ ἐντεῦθεν παρατηρουμένης ἁλματικῆς προόδου.

¹ Ἡ εὐεργετικὴ ἐπίδρασις τῶν γραμματοσήμων ἐγένετο ἀμέσως αἰσθητὴ. 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 ἐφημερίδων κατὰ 105,865 ἀνώτερος τῶν κατὰ τὸ ἀντίστοιχον ἑξάμηνον τοῦ 1862 ἀποσταλέντων. Προσθετέον ὅτι ἡ εἰσαγωγή τῶν γραμματοσήμων δὲν συνεπέφερεν ὅπως ἄλλαχοῦ παροδικὴν ἐλάττωσιν τῶν ἐσόδων, διότι παρ' ἡμῖν δὲν ἡλαττώθησαν σημαντικῶς τὰ τέλη, ὥς τοῦτο συνέβη ἐν Γαλλίᾳ καὶ ἰδίως ἐν Ἀγγλίᾳ κατὰ τὰς μεταρρυθμίσεις τοῦ 1848 καὶ 1840.



Τὴν πρόοδον ταύτην εὐγλώττως θὰ καταδείξῃ ὁ ἑξῆς 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 Τηλεγράφων εἰς τὸ ἐν Βέρνῃ γραφεῖον τῆς Ταχυδρομικῆς Ἐνώσεως, δεικνύουσι δὲ πλεόνασμα ἑσόδων 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 συνεχωνεύθη 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' ὅλην 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).



