

† ΣΠΥΡΟΣ ΚΟΡΩΝΗΣ

ΥΠΟ

Δ. ΚΑΛΙΤΣΟΥΝΑΚΗ

Ήταν ο άνθρωπος του καθήκοντος και έπομένως και της εργασίας του. Άμα είναι τέτοιος κανείς δέν μπορεί νά τά ξεη μέ δλους έξαιρετικά, διότι είναι φυσικόν ότι θά υποδείξη εις πολλούς δυστυχώς πάρα πολλούς εις τόν τόπον μας, τό καθήκον των, όπως και ο ίδιος έκτελει τό ίδικόν του. Σιγά-σιγά θά μεταβληθῆ και εις απόκοσμον, διότι τόν τραβᾷ έντατικά ή άπασχόλησις του εις προπαρασκευήν, εις μελέτην, εις αύτοκριτικήν, οι όποιες άπαιτούν πολύν χρόνον. Ένας τέτοιος τύπος ήταν και ο μακαρίτης Κορώνης πού του έφύλασσαν ή μοίρά του, άμα εύγενικά έσπατάλησε δλην του τήν ζωήν εις τήν εισαγωγή και επικράτηση της κοινωνικής μεταρρυθμίσεως και της κοινωνικής δικαιοσύνης, δια τήν ανθρωπιστική εκπολιτιση των εργατικών τάξεων, όπως τήν άντελαμβάνοντο τά φωτισμένα πνεύματα της εποχής μας, νά πέση θύμα άτυχο και άθέλτο, άσφαλώς δέ και κατά λάθος, κύριος οΐδε ποίας μοιραίας κακής συγκυρίας. Έτσι στο πρόσωπο του Κορώνη και σέ πλείστα άλλα, έχασε δυστυχώς ή καθολική υπόθεσις της δημοκρατίας κοινωνικά και πολιτικά πάρα πολλά, μέ δλη τήν άναγνώριση των υπερβασίων πού έγινε άρμόδια. Πάντα όμως φαίνεται στα μεγάλα κινήματα ο λαός λαθαίνεται πού και πού και έτσι μοιραία μέ τους άδικους πάν και μερικοί δίκαιοι, για νά θεμελιωθῆ στερεώτερα και μέ άγνό αίμα, ή μεγάλη κοσμική δικαιοσύνη.

Ο Σπύρος Κορώνης ήτανε από τους πρώτους συνεργάτας των άλησμόνητων Βενιζέλου και Παπαναστασίου. Άμα έσπούδαξε οικονομικά στο Βερολίνο, κατέβηκε κάτω και έπήγε στο νεοϊδρυθέν τότε (1910) Έπουργείον Γεωργίας, Έμπορίου και Βιομηχανίας, τό όποιον τῷ 1911 ώνομάσθηκε Έπουργείο της Έθνικής Οικονομίας πού πολλές τότες από της σημερινές κορυφές μας της πολιτικής και οικονομικής ζωής οι μακαρίτιδες Ίατρού και Φαρμακίδης, Βαρβαρέσος, Μυλωνάς, Σοφιανόπουλος κλπ. εργαζονταν σ' αυτό.

Τὸ Ὑπουργεῖο ἐκεῖνο στὴν ἐπανάστασι τοῦ Γουδι ἐνεσάρκωσε ὅλο τὸ οἰκονομικὸ μεταρρυθμιστικὸ πνεῦμα τῆς δημιουργικῆς ἐκείνης ἐποχῆς καὶ σιγὰ σιγὰ προώθησε ὅλα τὰ ἄλλα λεγόμενα παραγωγικὰ Ὑπουργεῖα ὡς τὸ τῆς Συγκοινωνίας, τῆς Γεωργίας, τὸ Ὑπουργεῖον Ἐργασίας, τὴν Ἀνωτάτην Διεύθυνσιν Μεταφορῶν κλπ. Στὸ Ὑπουργεῖο αὐτὸ ὁ Κορώνης ἔθεσε τίς βάσεις τῆς ἐργατικῆς καὶ κατόπιν εὐρυτέρας Κοινωνικῆς Πολιτικῆς. Διηύθυνε τὸ τμήμα ἔργασίας καὶ Κοινωνικῆς Προνοίας στὴν ἐποχὴ ὅπου δὲν ἐγνώριζε ἡ Ἑλλὰς τίποτα συστηματικὸ ἀκόμη ἀπὸ ἐργατικὴ προστατευτικὴ νομοθεσία. Μερικὲς διατάξεις διὰ τοὺς ἐργάτας θαλάσσης καὶ τοὺς μεταλλευτὰς σὲ παλαιότερους νόμους ἦσαν τὰ μόνα μέτρα ἐκ μέρους τοῦ Κράτους.

Πρὸ τῆς ἐπαναστάσεως τοῦ Γουδι δὲν εἶχαμε καὶ τὴν οἰκονομικὴ ἐκείνη ἐξέλιξι, ἡ ὁποία θὰ εἶχεν ἀνάγκην μιᾶς τέτοιας προστασίας. Σιγὰ σιγὰ ἀπὸ τὸ 1886, ἰδίως ἀπὸ τὸ 1898, ἀρχίζει τότε εἰς τὴν πρακτικὴν ζωὴν, εἰς τὸν τύπον, εἰς τὰς κατ' ἴδιαν συζητήσεις νὰ ἐξετάζωνται μὲ πνεῦμα Κοινωνικὸν καὶ προοδευτικὸν τὰ ἐργατικὰ ζητήματα καὶ νὰ ἐκφράζωνται ἀνησυχίαι διὰ τὴν ἀπόλυτον κυριαρχίαν τῆς ἐγωιστικῆς οἰκονομικῆς ἀρχῆς, τῆς ἀπολύτου οἰκονομικῆς ἐκμεταλλεύσεως τοῦ ἀνθρώπου ἀπὸ τὸν ἄνθρωπον. Τότε ἐνομοθετήθη τὸ πρῶτον 1909—10 ἡ Κυριακὴ ἀνάπαυσις, πρόοδος τεραστίαι διὰ τὴν ἐποχὴν ἐκείνην, ἀπόκτημα τὸ ὅποιον δὲν εἶναι δυνατόν σήμερον μετὰ πάροδον 38 ἐτῶν, νὰ ἐκτιμηθῇ ἐπαρκῶς. Ποιά γνώμη π. χ. ἐπικρατοῦσε διὰ τὴν ἀπεργίαν ἀκόμη καὶ μεταξὺ πολὺ φιλελευθέρων πολιτικῶν, μανθάνομεν ἀπὸ τὸν χαρακτηρισμὸν τῆς ἀπεργίας ἐκ μέρους τοῦ μακαρίτου Δ. Ράλλη τῷ 1914: ὡς ἀρνήσεως τῆς ἐλευθερίας τῶν συναλλαγῶν καὶ ὡς ἀναρχικῆς περίπου πράξεως. Μετὰ μερικὰ χρόνια κατόπιν τῷ 1914, δι' εἰδικῆς ἐρεῦνης τὴν ὁποίαν ἔκαμεν ὁ ἴδιος ὡς μᾶς τὸ λέγει εἰς τὸ κύκνειόν του ἄσμα, μίαν μελέτην τοῦ περι τῆς ἐργατικῆς πολιτικῆς τῶν ἐτῶν 1909—1918 (1944), ἐκάνονισε τὰς ὥρας ἔργασίας εἰς τὰ ἐμπορικὰ καταστήματα καὶ πρατήρια (Νόμος 271/14).

Οὕτως ἐφθάσαμεν εἰς τὴν 10ωρον ἡμερησίαν ἔργασίαν, ἀντὶ τῆς τέως ἀτέρμονος ἔργασίας ἢ χρόνου παρουσίας. Τὰ δύο αὐτὰ νομοθετήματα ἀπετέλεσαν τὴν πρώτην ριζικὴν νομοθετικὴν ἐπέμβασιν εἰς τὴν διάρκειαν τῆς ἔργασίας, μαζὺ δὲ μὲ τὰ λοιπὰ (Νόμος περὶ Σωματείων 281/14, περὶ ἔργασίας γυναικῶν καὶ ἀνηλίκων ΑΚΘ/12, περὶ πληρωμῆς ἡμερομισθίων, μισθῶν κλπ. ΔΛ/12 περὶ ἐκδικάσεως

των μεταξύ εργατών και εργοδοτών διαφορών ΙΠΟΔ/11 και τους λοιπούς νόμους περί ασφαλείας και υγιεινής των εργατών, τον νόμον 551/14 περί ατυχημάτων εν τη εργασίᾳ) εγκαινιάσθη ἡ ἐργατικὴ προστασία και ἡ ἀσφάλις εἰς τὴν Ἑλλάδα τὸ πρῶτον εἰς γενικωτέραν κλίμακα. Ἡ νομοθεσία αὐτὴ ἀνύψωσε τὸ ἠθικόν και τὸ ὑλικόν ἐπίπεδον τοῦ ἐργάτου. Ἔδωσεν εἰς αὐτὸν τὸ συναίσθημα τῆς κοινωνικῆς λειτουργίας τοῦ ἔργου του, τῆς φροντίδος τῆς κοινωνίας περὶ αὐτοῦ ὡς ἰσοτίμου μέλους της, ἡ δὲ ψυχικὴ του ἱκανοποίησις αὐτῇ ἠῤῥησε τὴν ζωτικότητά του και τὴν ἀποδοτικότητά τῆς ἐργασίας του. Ἡ ἐποχὴ ἐκείνη ἦταν πράγματι ἐποχὴ ἀναπλάσεως και πραγματικῆς δημιουργίας, ἐποχὴ καθ' ἣν εἰσήλθομεν εἰς τὸν νεώτερον εὐρωπαϊκὸν οἰκονομικὸν πολιτισμόν. Ἀλλὰ τὸ κοινωνικὸν πνεῦμα τοῦ Κορώνη δὲν ἀρκεῖται οὔτε κατ' αὐτὴν (1909-1918) οὔτε και κατόπιν ἀκόμη (1918-1935) εἰς τὰ λαμβανόμενα μέτρα ἀλλὰ ἀπαιτεῖ περαιτέρω τὴν «μόνιμον ἐξύψωσιν τῆς νομικῆς καταστάσεως τῶν ἐξηρητημένων ἀπὸ τὴν ἐπιχειρήσιν προσώπων εἰς τὴν σχέσιν των πρὸς τὸν ἐπιχειρηματίαν, ἀπὸ τῆς προσωπικῆς και τῆς οἰκονομικῆς πλευρᾶς».

Τὰ Σιδηροδρομικὰ ζητήματα, ἀπσχόλησαν ἀνέκαθεν τὸν Κορώνην, ἦταν ἡ ἀδυναμία του. Καί γι' αὐτὸ ἐνῶ ἀκόμη στὸ Ὑπουργεῖο τῆς Ἐθνικῆς Οἰκονομίας ἀσχολεῖτο μὲ τὴν Κοινωνικὴν πολιτικὴν καταπίεσθη μὲ τὰ σιδηροδρομικὰ ζητήματα, τὰ ὁποῖα ἦσαν φλέγοντα αὐτὴν τὴν περίοδον, διότι ἡ Ἑλλάς ἀπέβαινε και βαλκανικὸν κυρίως κράτος και συνεδέετο διὰ τῶν Μακεδονικῶν Σιδηροδρόμων μὲ τὸ μεσοευρωπαϊκὸν δίκτυον.

Σὲ μιά σειρά ἀρθρῶν ποῦ δημοσιεύθησαν στὴ Νέα Ἑλλάδα τοῦ μακαρίτη Θαλῆ Κουτούπη τῷ 1913 και ἔπειτα ἀναδημοσιεύθησαν βελτιωμένα στὸ δελεῖο τοῦ Ὑπουργείου. Ὑπὸ τὸν τίτλον «Ἑλληνικοὶ σιδηρόδρομοι και σιδηροδρομικὴ πολιτικὴ», ὑπεστήριξεν ὁ Κορώνης ὅτι ἂν κατ' ἀρχὴν και εἰς τὸ μέλλον ἡ θαλασσία συγκοινωνία θὰ παρέμενε τὸ κατ' ἐξοχὴν ὄργανον τῆς οἰκονομικῆς ἐπικοινωνίας τῆς Ἑλλάδος, ὅμως σχέσις τῆς θαλασσίας και χερσαίας συγκοινωνίας μετὰ τοὺς Βαλκανικοὺς πολέμους εἶχεν ὑποστῆ ριζικῶς, σημαντικὰς μετατοπίσεις. Τὸ σιδηροδρομικὸν δίκτυόν της θ' ἀπετέλει μετ' ὀλίγον τμήμα τοῦ Εὐρωπαϊκοῦ και τὸ γεγονός τοῦτο ἐπέβαλεν ὑποχρεώσεις και ἀπέναντι τῶν λοιπῶν κρατῶν και ἀπέναντι τῆς Ἐθνικῆς οἰκονομίας. Ἐτόνιζεν ὅτι τὰ σιδηροδρομικὰ τιμολόγια συσχετίζονται στενῶς μετὰ τῆς ἐμπορικῆς πολιτικῆς και οἶαν σημασίαν ἀποδίδομεν εἰς τὴν διὰ

τοῦ τελωνειακοῦ δασμολογίου ρυθμιζομένην οἰκονομικὴν πολιτικὴν, τὴν αὐτὴν πρέπει νὰ ἀποδίδομεν καὶ εἰς τὴν διὰ τῶν σιδηροδρομικῶν τιμολογίων ἀσκουμένην συγκοινωνιακὴν καὶ εὐρυτέραν οἰκονομικὴν πολιτικὴν.

Ὅπως δὲ εἰς τὸν ἐγκέφαλον κανενὸς δὲν ἔχωροσεν ἡ ἰδέα διτι ἓνα κράτος ἤμποροσεν νὰ ἀπεμπολοῦσε τὴν πρώτην, οὕτω καὶ ὡς πρὸς τὴν δευτέραν ἡ πολιτεία ἔπρεπε νὰ κρατῇ τὸ δικαίωμα προσδιορισμοῦ τῆς πολιτικῆς τῆς. Ἡ Ἑλλάς μετὰ τοὺς Βαλκανικοὺς πολέμους εἶχε διαμορφωθεὶ γεωγραφικῶς καὶ εἰς βαλκανικὸν κράτος καὶ ἐπομένως πάντα τὰ ζητήματα τῶν λοιπῶν βαλκανικῶν Κρατῶν ἦσαν καὶ ζητήματα Ἑλληνικά. Κανέν συγκοινωνιακὸν ζήτημα ἀπὸ τῶν Τρανσυλβανικῶν ὁρέων καὶ ἐντεῦθεν δὲν ἔπρεπε νὰ διαφεύγῃ τὴν προσοχὴν τῆς Ἑλλάδος.

Ἀκόμη κτυπητώτερα διεδήλωσε τὸ διαφέρον τοῦ Κράτους διὰ τὰς νέας χώρας του καὶ ἐπομένως καὶ τὴν συγκοινωνίαν ἡ ὁποία θὰ συνέδεν αὐτὰς μὲ τὴν λοιπὴν Εὐρώπην, ἔστω καὶ ἀργότερα, ἐπικυρωτικὰ/δμως τῶν ἀντιλήψεων αὐτῶν τοῦ Κορώνη, ἄλλος πολὺ ἐνωρίς καὶ αὐτὸς δυστυχῶς ἐκλείψας φωτεινὸς διανοούμενος ὁ ἀλησμόνητος Σφυρῆς. Ἡ Θεσσαλονίκη, ἔγραφε, εἶναι δυναμικῶς προωρισμένη νὰ ἀποτελῇ τὴν φυσικὴν πρὸς τὴν ἀνατολικὴν μεσόγειον διέξοδον ὄχι μόνον στενωῶς βαλκανικῆς ἐνδοχώρας ἀλλὰ εὐρυτάτης καὶ διαφορωτάτης μεσουρωπαϊκῆς ἐνδοχώρας μέχρι τῆς γραμμῆς διαχωρισμοῦ τοῦ τομέως δράσεως τῶν βορειοευρωπαϊκῶν θαλασσίων Standort. Μόνον ὡς τοιοῦτος κόμβος διεθνῶν συγκοινωνιῶν δύναται καὶ προωριεῖται αὕτη νὰ ὠθήσῃ ἀναλόγως τῆς ἀξίας τῆς θέσεώς τῆς, ἥς τὴν προϊούσαν δυναμικότητα ἐξασφαλίζουσι παρὰ τὰς σημερινὰς στατικὰς συνθήκας πρὸς τοὺς ἄλλους καὶ οἱ ἀμεικτικοὶ παράγοντες τῆς προϊούσης ἐκλεκτικότητος τῆς μεταμορφωτικῆς διαδικασίας τῆς τεχνικῶς ἀνελισσομένης παγκοσμίου οἰκονομίας. Οὗτοι ὑπαγορεύουσι τὴν αὐστηροτέραν ὁλονὲν ἐπιλογὴν τῶν εὐνοϊκωτέρων συγκοινωνιακῶν σημείων»:

Ἡ κάπως εὐνόητος σήμερον σιδηροδρομικὴ πολιτικὴ αὕτη δὲν ἔτυχε τότε γενικῆς ἐγκρίσεως καὶ πλεῖστοι ὄσαι διαφωνοῦν καθόσον ἀφορᾷ τὴν κρατικοποίησιν τῶν βορείων σιδηροδρόμων ἀντετάχθησαν. Αὗται εἴτε ἐστηρίζοντο εἰς καλοπροαίρετον πίστιν πρὸς τὰς κρατούσας πλήρως παρ' ἡμῖν ἀκόμη φιλελευθέρως ἀντιλήψεις εἴτε ἐξ ἰδιωτικοοικονομικῶν λόγων, συμφερόντων δηλαδὴ ξένων καὶ ἐγγωρί-

ών κεφαλαίων τὰ ὁποῖα πρὸ οὐδενὸς μέσου ἐσταμάτουν. Καί κατ' αὐτῶν τῶν Γ. Θεοτόκη, Ν. Δημητρακοπούλου μέχρι δὲ σημείου σινὸς καὶ τοῦ Δ. Γούναρη παλαιότερον ἠναγκάσθη ὁ Βενιζέλος νὰ ἀπαντήσῃ ἐκτενῶς εἰς τὴν Βουλὴν. Οἱ δύο πρῶτοι ἀντιτίθεντο κατὰ τῆς πολιτικῆς ταύτης ἀντλοῦντες ἐπιχειρήματα ἀπὸ τὰ τῶν ἀντιπάλων τῆς δημοσίας ἐπιχειρήσεως, ὁ δὲ τελευταῖος δὲν ἀμφισβητοῦσε μὲν ὅτι ἡ διεύθυνσις τῶν σιδηροδρόμων ἀνήκειν εἰς τὸ Κράτος, ἀμφέβαλλεν ὅμως ἂν ὑπῆρχον αἱ προϋποθέσεις εἰς τὴν Ἑλλάδα δι' ἄμεσον ἐκμετάλλευσιν ὑπὸ τοῦ Κράτους. Σημειωτέον τὸ πρᾶγμα δὲν ἦτο καὶ τόσον παράδοξον, διότι ἀκόμη καὶ τῷ 1932 εἶχομεν ἐκθέσεις ἐμπειρογνώμονος προτείνοντος τὸν χωρισμὸν τοῦ κρατικοῦ δικτύου εἰς δύο τμήματα ἐκ τῶν ὁποίων τὸ ἓν (Πειραιῶς—Λαρίσης) θὰ παραχωρεῖτο εἰς Ἑταιρείαν ἐκμεταλλευομένην αὐτὸ ἀπὸ κοινοῦ μετὰ τῶν Πελοποννησιακῶν ἢ ἔστω καὶ μόνον καὶ τὸ ἄλλο (γραμμαὶ ἐκείθεν τῆς Λαρίσης μετὰ τῶν γραμμῶν Μακεδονίας καὶ Θράκης) θὰ παρεχωροῦντο εἰς ἑταιρείαν μὲ ἔδραν τὴν Θεσσαλονίκην. Μήπως ὅμως καὶ ὁ μακαρίτης Ἀνδρεάδης ἤδη τῷ 1926 δὲν ἀπῆτει τὴν ἐκχώρησιν αὐτῶν εἰς ἑταιρείαν καὶ δὲν ἐθεώρει ὡς ἐπωφελεστάτην τὴν μεταρρυθμίσειν ταύτην ;

Εἰς τὴν διοίκησιν τῶν ΣΕΚ ἐκλήθη ὁ Σ. Κορώνης τῷ 1926 παρέμεινε δὲ περισσότερον ἀπὸ πάντα ἄλλον μέχρι σήμερον Γενικὸν Διευθυντὴν ἦτοι μέχρι τοῦ 1935. Ὡς ὁ ἴδιος μᾶς ἀναφέρει εἰς μίαν ἐκτενῆ ἐργασίαν του διὰ τὰ πρῶτα 25 ἔτη τῶν Σιδηροδρόμων τοῦ Ἑλλην. Κράτους (1914-1939) προσεπάθησε κατὰ τὴν δύσκολον αὐτὴν περίοδον ὡς πρακτικὸς πλὴον χειριστῆς τοῦ σιδηροδρομικοῦ δικτύου νὰ ἐμφανίσῃ τὸ συναίσθημα εἰς τοὺς συνεργάτας (τὸ προσωπικὸν τῶν ΣΕΚ) αὐτοῦ ὅτι ἡ ἀποτυχία τῆς ἐπιχειρήσεως ταύτης θὰ ἀποτελοῦσε καλὸν ἢ κακὸν προηγούμενον ὡς ζήτημα ἀρχῆς καὶ ἐσπόμενος τὸ πείραμα ἔπρεπε διὰ γενικωτέρους λόγους νὰ ἐπιτύχῃ ἀποδεικνύον τὴν ὀριμότητα τῆς Ἑλληνικῆς οἰκονομίας διὰ τὸν τύπον τῆς δημοσίας ἐπιχειρήσεως. Καὶ πράγματι ἐπέτυχεν ἡ μεγαλύτερα δὲ αὕτη δημοσία ἐπιχειρήσις ἐν Ἑλλάδι πραγματοποιεῖ τὸν προορισμὸν τῆς ἐπιτυχῶς ὡς Κρατικῆς ἐπιχειρήσις, σύμφωνα μὲ τὴν ἐπικρατήσαν ἀντιληψίν εἰς ὁλόκληρον τὴν Ἑκπερωτικὴν Εὐρώπην, ἐπ' ἀγαθῷ τῆς καθόλου οἰκονομίας ἀλλὰ καὶ τῆς ἀσφαλείας τοῦ Κράτους.

Εἰς τὴν ἐξέλιξιν αὐτῶν καὶ εἰς τὴν διαμόρφωσιν τῶν τιμολογίων ἰδίως τῶν νέων ἀπὸ τοῦ 1932 καὶ ἐξῆς, τὰ ὁποῖα ἀφ' ἑνὸς μὲν ἀπε-

σκόπουν εις τὴν καλλιτέραν ἐξυπηρέτησιν τῶν οἰκονομικῶν συμφερόντων τῆς χώρας. ἀφ' ἑτέρου δὲ ἐλάμβανον ὑπ' ὄψιν καὶ τὰ συμφέροντα τοῦ δικτύου ὡς ἐπιχειρήσεως, ὁ Κορώνης ὑπῆρξεν ὁ κύριος μοχλός, διότι πολλάκις συμβαίνει καὶ εἰς τοὺς σιδηροδρόμους δι συμβαίνει μὲ τὰς δασμοβιώτους βιομηχανίας. Διὰ τοῦτο εἰς τὴν κατάρτισιν τῶν τιμολογίων ἀπαιτεῖται μεγίστη πρόνοια καὶ ἐξονυχιστικὴ καὶ λεπτολόγος ἔρευνα, ὥστε ταῦτα νὰ προσαρμόζωνται πλήρως ἐκάστοτε πρὸς τὴν ἐξελισσομένην οἰκονομίαν τῆς χώρας.

Ἀπὸ τῆς ἰδρύσεως τοῦ Ἀνωτάτου Οἰκονομικοῦ Συμβουλίου ὁ Κορώνης διετέλεσε Γενικὸς Γραμματεὺς αὐτοῦ. Ἡ λειτουργία τοῦ συμβουλίου τούτου τὸ ὅποιον προσέφερε τὸ πρῶτον εἰς τὴν Ἑλληνικὴν Οἰκονομίαν πλήρεις ἐρεῦνας ἐπὶ πλείστων οἰκονομικῶν ζητημάτων τῆς χώρας, ὑπῆρξεν πρότυπος καὶ ἐπὶ τῶν τύπων τῆς μέχρι τοῦδε ἐργασίας του ταύτης, θὰ στηριχθῆ γενικῶς καὶ ἡ μελλοντικὴ αὐτοῦ ἔστω καὶ διαφορετικὰ ὀργανουμένη συνέχισις. Εἰς πολλὰς ἐρεῦνας ὁ Κορώνης ὑπῆρξεν ὁ εἰσηγητὴς καὶ πανταχοῦ ἡ ἐργασία του ἦταν ἡ εὐσυνείδητη ἐπιστημονικὴ ἔρευνα, ἡ ἀνιδιοτελεῆς καὶ ἀπροκατάληπτη ὁθενδήποτε ἀναζήτησις τῆς ἀληθείας.

Ἀπὸ τοῦ 1936—1941 ὁ Κορώνης κατηύθυνε τὸ ἴδρυμα τῶν Κοινωνικῶν ἀσφαλίσεων ὡς Πρόεδρος τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου αὐτοῦ.

Ἡ ἐποχὴ αὕτη 1936 ἦτο δύσκολος ἀφοῦ τὸ κράτος ἀπεγύμνωσε τὰ διάφορα νομικὰ πρόσωπα τῆς περιουσίας αὐτῶν, ἐν τούτοις καὶ εἰς τὴν περίπτωσιν ταύτην ὁ Κορώνης ἐστάθη ἔναντι τῆς δικτατορίας εἰς τὴν θέσιν του, καὶ δημοσίως μάλιστα εἰς κάποιαν ἀντιλογίαν πρὸς τὸν Μεταξᾶν, κατὰ τὰ ἐγκαίνια νοσηλευτικοῦ μεγάρου τοῦ ἰδρύματος τῶν Κοινωνικῶν Ἀσφαλίσεων, ἐτόνισεν διὰ τὸ Κράτος διαρκῶς πρέπει νὰ ἰκανοποιῆ περισσότερο τὰς ἀνάγκας τῶν ἐργαζομένων τάξεων καὶ εἰς τὸ μέλλον θὰ γίνῃ τοῦτο ἀκόμη, εἰς εὐρύτεραν κλίμακα.

Ὁ Κορώνης κατὰ τὴν ἐν τῷ Πολυτεχνεῖῳ μακροετῆ καθηγητικὴν θρᾷσιν του ἐσυσταματοποίησε τὰς τεχνικὰς πλευρὰς τῆς οἰκονομικῆς ἀπασχολήσεως. Οἰκονομία καὶ Τεχνικὴ εἶναι τὸ ἐναρκτήριο μάθημα αὐτοῦ (1918), ἀνέπτυξε τὴν διδασκαλίαν τοῦ Standort ἐκτενῶς ἀλλὰ καὶ ἄλλας ἐργασίας καὶ μεταφράσεις ἐδημοσίευσεν ὡς τὰς ἀρχὰς Πολιτικῆς Οἰκονομίας τοῦ Glöe, τὴν Ἀπαργίαν τοῦ Bernstein, τοῦ Sombart τὸ Προλεταριάτον κλπ. Πάντως αἱ θεωρίαι δὲν ἔτερπον πολὺ αὐτὸν ὅσον ἡ πρακτικὴ ἐφαρμογὴ τῶν οἰκονομικῶν ζητημάτων,

και η διεξαγωγή αυτών καθ' ον τρόπον μας περιγράφει ο ίδιος.

Το σχήμα της εργασίας αυτού διετύπωσεν ο Κορώνης μετριοφρόνως εις την κυριωτέραν και αποτελεσματικωτέραν αυτού πρακτικήν απασχόλησιν τούς σιδηροδρόμους του Κράτους ως εξής:

«ΑΙ προσπάθειαι της επιχειρήσεως έστρέφοντο αρχικά κατά της αποσυνθέσεως, κατόπιν υπέρ της ένότητος, υπέρ της τάξεως, υπέρ του συγχρονισμού, υπέρ της εξυπηρητήσεως της Κοινωνίας, υπέρ της ήθικης κατά την διοίκησιν, κατά των αναχρονιστικών πλέον αντιλήψεων, κατά της διαχύτου γνώμης περί ανικανότητος του Κράτους, κατά των άκολασιών του άτομισμού, κατά των έξωθεν—έκ της χώρας ή έξω αυτής—προερχομένων ύπονομεύσεων, τέλος κατά των δολίων και κατά των άγαθών μέν, αλλά έπικινδύνων δια την επιχειρησιν προθέσεων». Εις τας αντιλήψεις αυτάς ανεξαρτήτως ειδικών τινών απόψεων άφορωσών την έννοιαν της Κρατικής επιχειρήσεως και της σιδηροδρομικής έκμεταλλεύσεως διαπιστώνει τις τό ευρύ ήθικόν, έπιστημονικόν ευσυνείδητον και φιλαλληλικόν πνεύμα επί του όποίου έστηρίζετο κατά τελευταίον λόγον ή απαρχόλησις του. Σένα τελευταίο γράμμα του (25-10-44) έγραφε εις τόν χαράσσοντα τας γραμμάς αυτάς: «Εύτύχησα άγαπητέ μου στη ζωή μου και δια τό στάδιό μου να μη παρακαλέσω για τόν έαυτό μου παρά δύο φορές. Την μίαν τόν Στ. Δραγούμη και την άλλην τόν Βενιζέλο. Όταν ήλθα άπ' έξω στα 1910, ο πρώτος μου έδωσε ένα γράμμα για τόν δεύτερο, τόν όποιον έτσι έν γνώρισα και πού με πρωτοδιώρισε. Ποτέ άλλοτε άπολύτως. Έτσι ξεκίνησα. Τάλλα τά έκαμε ή εργασία μου, ο φανατισμός μου κάτι άλλα προτερήματά μου έμφυτα και να ειπω και αυτό—ή δημοσιογραφική μαχητικότητα μου, με την όποιαν υπεστήριζα οτι ζήτημα έπερνα επάνω μου. Τέλος—άλλά όχι τελευταίον—και ή αγάπη, ή εκτίμησις και τυφλή εμπιστοσύνη πού μου είχαν οι δύο άλησομόνηνοι φίλοι μου ο Α. Παπαναστασίου και ο Θ. Πετιμεζάς.

Η θέσις μου στο Πολυτεχείο είναι σκέψις πού συνέλαβον μόνος του ο πρώτος, όταν επρόβλεπε την άποχώρησί του από τό Υπουργείο μετά τας έκλογάς του 1920, διότι έγώ ήθελα διοίκησι έν γένει. Η θέσις μου στούς ΣΕΚ άποκλειστικά πλήρης πρωτοβουλία του δευτέρου, στενωτάτου φίλου μου όσον όχι ο πρώτος, μάρτυς των όσα είχα γράψει δια τας συγκοινωνίας και της φανατικής μου άφοσιώσεως εις αυτά τά ζητήματα».

Εις δέ την τελευταίαν εργασία του παραπονεΐται για τή μεγάλη κατασωσούνη μας: «Εις την έρχομένην έποχήν του συνόλου

καί ὄχι τοῦ ἀτόμου ἢ πολλή κατασυσύνη καί ἡ χαρά τοῦ ψεύδους με ἄλλας λέξεις ἢ θυσία τοῦ ἠθικοῦ εἰς τὸ νοητικόν στοιχεῖον δέν μπορεῖ παρά νά μας ζημιώσῃ : διὰ τὴν νέαν ἐποχὴν καί τὰς ἀξιώσεις τῆς πρέπει ν' ἀποκτήσωμεν ψυχικόν καί ἠθικόν βάθος ἀντὶ τῆς ἐπιφανείας».

Με ἰθουόσας κεφαλὰς τιαύτης ὀλκῆς ἠθικῆς, ἐργατικότητος καί εὐσυνειδησίας θά ἦτο δυνατόν ἀλήθεια πολλά νά ἐπραγματοποιοῦντο.

Ὁ Κορώνης εἶναι ὁ πρῶτος πρακτικὸς οἰκονομολόγος τῆς νεωτέρας Ἑλλάδος. Ἡ συμβολή του εἰς τὴν οἰκονομικὴν ἐξέλιξιν τῆς χώρας καί αἱ κατευθύνσεις τὰς ὁποίας ἔδωσε θά παραμείνουν ἐπὶ πολὺ κυριαρχοῦσαι τὸ δὲ πνεῦμα αὐτοῦ θά παραμένῃ ἔσαι ὑπόδειγμα καί πρότυπον εὐσυνειδήτου εὐγενοῦς—δικαίας καί καλοκαγάθου διαχειρίσεως τῶν δημοσίων πραγμάτων.