
Μελέται ἐπὶ τῆς Κοινωνικῆς καὶ Δημοσίας Οἰκονομίας τῆς Ἑλλάδος

ΟΙ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΙ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ

Ἵπὸ

ΣΠ. Β. ΚΟΡΩΝΗ

Ἐν προσβλέψει κανεὶς τὴν ἐξέλιξιν τῶν σιδηροδρομικῶν πραγμάτων τῆς τελευταίας 9ετίας, ἀπὸ τοῦ 1923 καὶ ἔντεϋθεν, ἀφ' ἧς δηλ. εἰσῆλθεν ἡ Ἑλλάς εἰς εἰρήνην, θὰ παρατηρήσῃ μίαν προϊούσαν ἐν τῷ συνόλω βελτίωσιν τῆς σιδηροδρομικῆς κινήσεως ἐπομένως καὶ τῆς οἰκονομικῆς τῶν σιδηροδρόμων θέσεως μέχρι τῶν μέσων τοῦ 1929, ἀπὸ τοῦ σημείου δὲ αὐτοῦ καὶ ἔντεϋθεν μίαν χειροτέρευσιν ἀξιοσημείωτον. Αὐτὸ εἶναι τὸ γενικὸν χαρακτηριστικόν, ἀσχέτως ἀποκλίσεων τινῶν, τὰς ὁποίας παρουσιάζουν μερικαὶ γραμμαὶ ἐξ εἰδικῶν λόγων, τὸ ὅποιον προκύπτει κυρίως ἀπὸ τὴν ζωὴν τῶν δικτύων τῶν Σιδηροδρόμων Κράτους, Σιδηροδρόμων Πελοποννήσου, τῆς προαστιακῆς γραμμῆς Ἀθηνῶν—Πειραιῶς, καὶ τοῦ Θεσσαλικοῦ δικτύου, μὲ τὴν διαφορὰν ὅτι τὸ τελευταῖον τοῦτο δίκτυον δὲν παρουσιάζει τὴν χειροτέρευσιν, περὶ τῆς ὁποίας ὠμιλήσαμεν, μετὰ τὰ μέσα τοῦ 1929.

Ἄλλὰ παραπλευρῶς εἰς αὐτὴν τὴν ἐξέλιξιν τῆς ζωῆς τῶν ὑπαρχόντων σιδηροδρόμων συναντῶμεν καὶ μερικὰς γραμμάς γενικωτέρας πολιτικῆς πλουτισμοῦ τοῦ ἑλληνικοῦ δικτύου εἰς γραμμάς καὶ ὑλικόν, ἀλλὰ καὶ μερικὰ συμπτώματα κρίσεως βαθυτάτης.

Ὡς πρὸς τὸ πρῶτον ἡ πολιτικὴ σιδηροδρομικῶν κατασκευῶν καὶ ἐφοδιασμοῦ τῶν ἐτῶν 1925—26, ὀφειλομένη πρωτίστως εἰς μὴ οἰκονομικὰ αἷτια ὠδήγησεν εἰς σύναψιν μιᾶς συμβάσεως μετὰ Κράτους καὶ ἐνὸς Βελγικοῦ Ἐμπορικοῦ Ὁμίλου Δανείου 21.000.000 δολλαρίων, ὑπὸ δυσμενεῖς ὅρους, διὰ τοῦ ὁποίου κατασκευάζεται ἡ γραμμὴ Καλαμπάκας—Βερροίας καὶ ἐφωδιάσθησαν οἱ Σ.Ε.Κ. μὲ ὑλικόν γραμμῆς καὶ τροχαῖον καὶ τριῶν ἄλλων συμβάσεων ὧν ἡ μία μεθ' ἐνὸς Αὐστριακοῦ οἴκου καὶ αἱ δύο ἄλλαι μετὰ δύο Οἴκων τῆς Τσεχοσλοβακίας, ἀφορῶσαι καὶ αἱ τρεῖς εἰς τὴν προμήθειαν ἀτμαμαξῶν καὶ φορτηγῶν ὀχημάτων διὰ τὸ αὐτὸ δίκτυον.

Ὡς πρὸς τὸ δεύτερον ὁ ἀνταγωνισμὸς τοῦ αὐτοκινήτου ἤγαγεν (1931) εἰς παῦσιν τῆς ἐκμεταλλεύσεως τοῦ στενοῦ ἐταιρικοῦ δικτύου, μήκους 42 χμ. τῆς περιφερείας Καρατζόβας, ἐκμεταλλεύσεως, ἧτις

μόλις εἶχεν ἀρχίσει τῷ 1924, εἰς νέκρωσιν σχεδὸν τῆς κινήσεως τῆς γραμμῆς Ἀθηνῶν—Λαυρίου, τὴν ὁποίαν μετὰ τὸν ἐν τοῖς πράγμασιν ἂν ὄχι καὶ τύπῳ θάνατον τῆς Ἑταιρείας τῶν Σιδηροδρόμων Ἀττικῆς ἠγόρασεν ἡ Ἑταιρεία Σ.Π.Α.Π.

Πέραν τούτων, συμβάσεις τινές μεταξὺ Κράτους καὶ σιδηροδρομικῶν ἐταιρικῶν δικτύων ἢ δὲν ἔτυχον νομοθετικῆς κυρώσεως (Θεσσαλικοὶ) ἢ δὲν ἔλαβον περιεχόμενον σημασίας ἀναλόγου μὲ τὰ προβλήματα τὰ ὁποῖα ἡ ἐποχὴ μας ἐγέννησεν εἰς τοὺς σιδηροδρόμους (τοῦτο ἀφορᾷ τὴν σύμβασιν μετὰ τοῦ Σ.Π.Α.Π.). Ἐπίσης, διὰ συμβάσεων μετὰ τοῦ Ἀγγλικοῦ Οἴκου Power and Traction ἐρρυθμίσθησαν ἐπὶ νέων βάσεων, ἀτυχῶν καθ' ἡμᾶς, ἡ θέσις τῶν ἐνδιαφερουσῶν τὰς πόλεις Ἀθήνας καὶ Πειραιᾶ καὶ τινων προαστείων τῶν συγκοινωνιακῶν ἐπιχειρήσεων, ἀλλὰ καὶ τῆς παραγωγῆς ἠλεκτρικοῦ ρεύματος. Τέλος κατὰ τὸ χρονικὸν αὐτὸ διάστημα διεκανονίσθη ὀριστικῶς ἡ τύχη τῆς γραμμῆς Θεσσαλονίκης—Γευγελῆς σύμφωνα μὲ τὰς ἑλληνικὰς ἀντιλήψεις, ἐρρυθμίσθησαν δὲ ἐπὶ τῇ βάσει τῆς συνθήκης τῆς Λωζάνης τοῦ 1923 διὰ τῆς ὁδοῦ τῆς διαιτησίας καὶ ἐπιδιαιτησίας καὶ οἱ νέοι ὅροι νομικῆς καὶ οἰκονομικῆς ὑποστάσεως τοῦ ἐπὶ τοῦ ἑλληνικοῦ ἐδάφους τμήματος τῶν Ἀνατολικῶν σιδηροδρόμων Ἀλεξανδρουπόλεως—Σβίλεγκραδ κατὰ τρόπον μὴ δυνάμενον νὰ χαρακτηρισθῇ ὡς ἐπαρκῆς διὰ τὰς ἑλληνικὰς ἀπόψεις.

Ἐν συντομίᾳ ἐκφράσεως θὰ ἠδυνάμεθα νὰ εἴπωμεν ἐπισκοποῦντες τὴν κρατικὴν πολιτικὴν τῶν ἐτῶν αὐτῶν ὅτι ἐτακτοποίησε ζητήματα τινὰ διεθνοῦς φύσεως τῆς θέσεως τοῦ Κράτους ἔναντι γραμμῶν τινῶν, προκύψαντα ἐκ τοῦ μεταπολεμικοῦ καθεστῶτος καὶ ὅτι ἐζήτησε νὰ συμπληρώσῃ τὸ μεγαλύτερον ἑλληνικὸν δίκτυον διὰ νέων γραμμῶν καὶ ὑλικοῦ.

Καθ' ἑαυτὸ ὅμως, νέαν σιδηροδρομικὴν πολιτικὴν ἐν τῷ ἐσωτερικῷ δὲν ἔταμε, τὴν νέαν μεταξὺ τῶν συγκοινωνιακῶν μέσων σχέσιν τὴν ὁποίαν ἐδημιούργησε τὸ αὐτοκίνητον δὲν τὴν ἐρρύθμισε, οὐδὲ τὴν ἔψαυσε κἄν. Καὶ αὐτὸ ἀποτελεῖ παθητικὸν ἄρκετὰ βαρὺ διὰ τὴν διαρρεύσασαν ὀκταετίαν. Νομοθετικῶς μόνον ἐν μέτρον τῆς περιόδου αὐτῆς δύναται νὰ θεωρηθῇ ἄξιον προσοχῆς, τὸ Ν.Δ. τῆς 26 Σεπτεμβρίου 1926, κυρωθὲν μὲ τινὰς τροποποιήσεις τοῦ ἀρχικοῦ Ν.Δ. χειροτερευτικὰς τῆς βάσεώς του, κατόπιν διὰ τοῦ Νόμου 4101 τῆς 12 Μαρτίου 1929, περὶ ὀργανώσεως τοῦ μεγαλυτέρου Ἑλληνικοῦ δικτύου, τῶν Σιδηρ. Ἑλλ. Κράτους ἐπὶ τῇ βάσει ἀρχῶν αὐτονόμου διοικήσεως καὶ ἐμπορικέσεως τῆς ἐκμεταλλεύσεως.

* * *

Ἐπανερχόμενοι εἰς ὅσα ἐν ἀρχῇ ἀναφέραμεν πρέπει νὰ ἐξάρωμεν, ὅτι τὰ γεγονότα τῶν ἐτῶν ἀπὸ 1912 ἕως 1922 ἦτοι μιᾶς δεκαετίας, πολιτικὰ καὶ πολεμικά, καὶ ἡ σειρὰ εἰς τὴν ὁποίαν αὐτὰ ἐξειλίχθησαν συνετέλεσαν ὥστε νὰ ὑποφέρῃ πολὺ ἡ ἐκμετάλλευσις τῶν δικτύων κατὰ τὰ ἔτη αὐτά. Δεκαετεῖς τῆς ὡς ἄνω φύσεως ἀνωμαλίας δὲν ἦτο δυνατὸν νὰ μὴ ἀφήσωσιν ἴχνη δυσάρεστα εἰς τὴν ὀργάνωσιν, τὴν συντήρησιν, τὴν ἐκμετάλλευσιν καὶ τὴν συνοχὴν τῶν τμημάτων

τῶν δικτύων καὶ τῆς διοικήσεώς των. Τοῦτο δὲ ἰσχύει διὰ τὸ κρατικὸν λεγόμενον δίκτυον εἰς πολὺ μεγαλύτερον βαθμὸν ἢ διὰ τὰ ἄλλα δίκτυα. Τμήματα αὐτοῦ περιῆλθον ἀπὸ ἰδιωτικὰς χεῖρας εἰς κρατικὰς πολιτικὰς, κατόπιν εἰς στρατιωτικὰς μὴ ἑλληνικὰς, κατόπιν εἰς ἔθρικὰς, τέλος ἐπανῆλθον εἰς τὴν ἑλληνικὴν διοίκησιν, τὸ πλεῖστον δὲ τμήμα τῶν βορείων γραμμῶν (Μακεδονία) ὑπέστη ἀποκλειστικῶς στρατιωτικὴν ἐκμετάλλευσιν ἐπὶ ἔτη καὶ ἐν πλήρει ἐμπολέμῳ καταστάσει τῶν περιφερειῶν ἐκείνων. Ἀναφέρομεν μόνον δύο σημεῖα τῆς ὀλεθρίας ἐπιρροῆς τὴν ὁποίαν ἔσχεν ἡ ἱστορικὴ αὐτὴ σειρά. Τὴν σύνθεσιν καὶ ὁμοιογένειαν τοῦ προσωπικοῦ των καὶ τὴν πλήρη ἐγκατάλειψιν τῆς ἐπιβαλλομένης συντηρήσεως τῶν γραμμῶν του καὶ τοῦ ὑλικοῦ του.

Μόνον ἀπὸ τοῦ 1923 ἤρχισε τὸ δίκτυον αὐτὸ νὰ ἀνασυγκροτεῖται καὶ ἀπὸ τὸ ἔτος αὐτὸ ἡ κατάστασις του ἤρχισε νὰ παγιοῦται βελτιουμένη.

Ἄλλὰ καὶ τὸ δίκτυον τῆς Πελοποννήσου διῆλθεν ἀνώμαλα ἔτη μέχρι τοῦ 1925:

Χωρὶς νὰ ἔχη πλήρως ἀφαιρεθῆ ἡ ἐκμετάλλευσίς του ἀπὸ τὴν Ἑταιρείαν, ἣτις τὸ ἐξεμεταλλεύετο ἀπὸ τῆς κατασκευῆς, ἡ διοίκησίς του ὑπέστη κλονισμοὺς οἱ ὁποῖοι ὠδήγησαν μέχρις ἐπιτάξεως (1920) μέχρι δὲ τοῦ 1925, ἀπὸ τοῦ 1919 ἡ Ἑταιρεία δὲν ἦτο κατ' οὐσίαν ἡ ἐκμεταλλευσομένη τὸ δίκτυον ἐπιχειρήσις.

Ἐκτὸς τούτων καὶ ἰδίως κατὰ τὰ ἔτη 1918—1925 αἱ νεώτεραι κοινωνικαὶ ἀντιλήψεις ὠδήγησαν τὸ Κράτος ὡς πρὸς τὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν δικτύων εἰς πολιτικὴν δαπανῶν εἰς βάρος των, ἡ ὁποία πολὺ ἀπέιχεν ἀπὸ τοῦ νὰ λαμβάνη ὑπ' ὄψιν τὴν οἰκονομικὴν ἀντοχὴν τῶν ἐπιχειρήσεων. Αἱ συνέπειαι τῆς πολιτικῆς αὐτῆς ἐβάρυναν πολὺ τὴν σιδηροδρομικὴν οἰκονομίαν κατὰ τὰ μετέπειτα ἔτη καὶ δὴ κατὰ τὰ μετὰ τὸ 1929 ἔτη τῆς κρίσεως.

* * *

Ἄν ἀφήσωμεν κατὰ μέρος τὰς σημαντικὰς καὶ δαπανηρὰς βελτιώσεις καὶ συμπληρώσεις ὑλικοῦ, τὸ σύνολον¹ τῶν ὁποίων μόνον ἐξ ἄλλων μὴ οἰκονομικῶν λόγων δικαιολογεῖται, εἰς τὰς ὁποίας προέβη τὸ Κράτος χάριν τῶν Σ.Ε.Κ. καὶ ἐξετάσωμεν τὰς δαπάνας ἐν γένει τῶν ἐν Ἑλλάδι σιδηροδρόμων, πλὴν τῶν τροχιοδρόμων καὶ προαστειακῶν, θὰ ἴδωμεν ὅτι τὸ Κρατικὸν δίκτυον ἐδαπάνησεν ἐντὸς τῆς δετίας καὶ ἄλλα 130.000.000 δρχ. ἐκ τῶν πλεονασμάτων τῆς ἐκμεταλλευσέως του διὰ τὴν συμπλήρωσιν καὶ μεγαλυτέραν ἀσφάλειαν καὶ ἀπόδοσιν τῶν ἐγκαταστάσεών του, διὰ δαπάνας δηλ. ἐξερχομένας τοῦ πλαισίου τῶν δαπανῶν τῆς συνήθους συντηρήσεως.

Ὡς πρὸς τ' ἄλλα δίκτυα δύνανται μετὰ βεβαιότητος νὰ λεχθῆ, ὅτι οὐδεμία τοιαύτης φύσεως βελτίωσις κατὰ τὰ ἔτη αὐτὰ παρετηρήθη.

Ἄπὸ τοῦ 1927 καὶ ἐντεῦθεν σοβαραὶ τιμολογιακαὶ μεταβολαὶ γε-

1. Ἐδαπάνησαν ἐκ τοῦ ἀνωτέρω προαναφερθέντος Βελγικοῦ Δανείου καὶ δυνάμει τῶν 3 ἄλλων συμβάσεων μέχρι τῆς σήμερον ποσὸν 585.000.000 δραχμῶν.

νικῆς φύσεως δὲν ἐπῆλθον εἰς τὰ σιδηροδρομικὰ τιμολόγια, τὰ δίκτυα ὅμως Σ.Ε.Κ. καὶ Σ.Π.Α.Π. προέβησαν εἰς μεταβολὰς τινὰς τιμολογιακάς, αἱ ὁποῖαι διὰ τοὺς Σ.Ε.Κ. ἐπεξετάθησαν εἰς σημαντικὰς ἐλαττώσεις τῶν τιμολογίων διὰ τῆς ὁδοῦ τῶν εἰδικῶν ἢ ἐξαιρετικῶν τιμολογίων ἢ καὶ ἐκπτώσεων διὰ μεγάλα ποσὰ μεταφορῶν, εἴτε πρὸς τὸν σκοπὸν βελτιώσεως τῆς κινήσεως εἴτε πρὸς τὸν σκοπὸν ἀντιμετωπίσεως τοῦ συναγωνισμοῦ τοῦ αὐτοκινήτου.

Ἐπελογίζετο τῷ 1929, ὅτι τὰ ἐν ἰσχύϊ τιμολόγια παρουσίαζον συντελεστήν αὐξήσεως ἐν σχέσει μὲ τὰ προπολεμικά:

α) διὰ μὲν τὰ ἐπιβατικὰ

εἰς τοὺς Σ.Ε.Κ.	8.66—8.45	(I καὶ III θέσις)
εἰς τὸν Σ.Π.Α.Π.	14.40—14.20	» »
εἰς τοὺς Θεσσαλ.	10.00	» »

β) διὰ δὲ τὰ ἐμπορεύματα μικρᾶς ταχύτητος (κλάσις I—IV)

εἰς τοὺς Σ.Ε.Κ.	14.60—11.65
εἰς τοὺς Σ.Π.Α.Π.	17.00—16.70
εἰς τοὺς Θεσσαλικ.	13.00.

Ἄξια μνείας εἶναι ἡ διὰ τῶν τιμολογίων γενομένη πολιτικὴ πρὸς ἐνίσχυσιν τῶν μεταφορῶν τοῦ λιμένος Θεσσαλονίκης καὶ πρὸς ἐνίσχυσιν τῆς κρατικῆς πολιτικῆς ὡς πρὸς τὴν συγκέντρωσιν τοῦ σίτου. Εἰδικῶς δὲ διὰ τὴν μετὰ τῶν ξένων σιδηροδρομικῶν δικτύων ἐμπορικὴν ἐπαφὴν ἢ σύναψιν τοῦ πρώτου διεθνοῦς τιμολογίου ἤτοι τοῦ μεταξὺ τοῦ Νοτιοσλαβικοῦ καὶ Ἑλληνικοῦ κρατικοῦ δικτύου τοιοῦτου κοινοῦ τιμολογίου, ἀποτελεῖ σοβαρὸν βῆμα τῆς ἀρχομένης στενῆς σιδηροδρομικῆς συνεργασίας τῆς Ἑλλάδος μετὰ τῶν ἄλλων χωρῶν καὶ δὴ τῶν τῆς ἀνατολικῆς καὶ κεντρικῆς Εὐρώπης, πρὸς τὰς ὁποίας ἐκ γεωγραφικῶν ἀναγκῶν ἡ ἐπαφὴ δὲν δύναται εἶμὴ νὰ βαίνει αὐξουσα. Χαρακτηριστικοὶ διὰ τὴν ἐπαφὴν αὐτὴν εἶναι οἱ ἐξῆς ἀριθμοὶ τῶν εἰσελθόντων εἰς Ἑλλάδα ξένων φορτηγῶν βαγονίων κατὰ τὰ ἔτη 1923—1931.

1923	—	13.084
1924	—	16.964
1925	—	19.751
1926	—	21.961
1927	—	19.274
1928	—	22.665
1929	—	25.782
1930	—	19.618

* * *

Ἡ κίνησις τῶν ἐπιβατῶν (ἐπιβάται καὶ χιλιομετρικοὶ ἐπιβάται) διὰ τὰ τέσσαρα κύρια σιδηροδρομικὰ δίκτυα εἶχε διὰ τὰ ἔτη 1928—1931 ὡς ἐξῆς (εἰς 000 ἐπιβατῶν καὶ χιλιομετρικῶν ἐπιβατῶν).

		1925	1926	1927	1928	1929	1931	1930 (6μ.)
Σιδ. Κράτ.	ἐπιβατ.	3.840	3.515	3.765	3.779	3.484	3.218	1.500
	χιλ. ἐπιβ.	305.179	258.590	274.993	268.841	256.978	234.102	111.000
Σ.Π.Α.Π.	ἐπιβατ.	3.202	3.065	2.591	2.354	2.555	2.513	1.004
	χιλ. ἐπιβ.	120.607	127.118	112.305	103.282	112.069	112.846	46.475
Θεσσαλικ.	ἐπιβατ.	596	603	534	532	546	572	
	χιλ. ἐπιβ.	3.996	4.008	3.574	3.815	3.676	3.898	
Βορ. Δυτ.	ἐπιβατ.	390	425	411	375	348	300	
	χιλ. ἐπιβ.	5.779	8.623	8.104	7.183	6.593	5.769	

Ἡ τάσις τῶν ἀριθμῶν αὐτῶν εἶναι ἔκδηλος, ἂν ἐξαιρέσωμεν τὸ 1925, ἔτος ἀκόμη ὁμαδικῶν μεταφορῶν ἐσωτερικῶν πληθυσμοῦ καὶ τὸ Θεσσαλικὸν δίκτυον ἐξ εἰδικῶν τοῦτο λόγων (ἔλλειψις ὁδῶν!). Τὸ αὐτοκίνητον ὡς πρὸς τὰς μεταφορὰς ἐπιβατῶν προὔξενησεν ζημίαν σημαντικὴν εἰς τὸν σιδηρόδρομον.

Ἡ κίνησις τῶν ἐμπορευμάτων (τόννων καὶ χιλιομετρικῶν τόννων) διὰ τὰ ὡς ἄνω τέσσαρα δίκτυα καὶ διὰ τὰ αὐτὰ ἔτη εἶχεν ὡς ἐξῆς: (εἰς 000 τόννων καὶ χιλιομ. τόννους).

		1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931 (6μ.)
Σιδ. Κρατ.	τόννοι	1.557	1.031	1.018	1.246	1.303	1.244	553
	χιλ. τόν.	110.652	103.632	104.282	123.998	131.055	116.660	55.000
Σ.Π.Α.Π.	τόννοι	331	311	349	356	392	322	111
	χιλ. τόν.	30.479	30.832	31.992	30.775	34.578	31.978	10.959
Θεσσαλικ.	τόννοι	112	119	112	123	126	136	
	χιλ. τόν.	8.655	8.912	8.310	9.190	9.522	10.664	
Βορ. Δυτ.	τόννοι	29	38	36	34	40	37	
	χιλ. τόν.	1.344	1.565	1.596	1.395	1.722	1.447	

Ἡ ἰδία παρατήρησις πρέπει νὰ γίνῃ καὶ ἐδῶ ὡς πρὸς τοὺς ἀριθμοὺς αὐτοὺς, οἳ ἐγένετο καὶ διὰ τοὺς ἐπιβάτας. Τὸ ἔτος 1929 δεικνύει τὸ ὑψιστον σημεῖον μεθ' ὃ ἀρχίζει ἡ πτώσις.

Ἡ εἰκὼν τῶν εἰσπράξεων εἶναι ἀνάλογος ἔχουσα οὕτω διὰ τὰ τελευταῖα ἔτη καὶ διὰ τὰ κυριώτερα δύο δίκτυα.

Κρατικοί.	1929—30	Εἰσπρ.	Ἐκμ.	346 ἑκατομ.
	1930—31	»	»	312 ἑκατομ.
	1931—32 (πιθανὰ)	»	»	271 ἑκατομ.
Σ.Π.Α.Π.	1929	»	»	182 ἑκατομ.
	1930	»	»	158 ἑκατομ.
	1931 (ἑξάμηνον)	»	»	59 ἑκατομ.

Ἡ μείωσις ὅμως δαπανῶν ἐκμεταλλεύσεως εἶναι μὲν σημαντικὴ ἀλλὰ δὲν εὐρίσκεται εἰς τὸν αὐτὸν λόγον τῆς μειώσεως τῶν εἰσπράξεων.

Κρατικοί.	1929—30	Δαπάναι	Ἐκμετ.	352	ἑκατομ.
	1930—31	»	»	321	ἑκατομ.
	1931--32 (πιθανά)	»	»	305	ἑκατομ.
Σ.Π.Α.Π.	1929	»	»	144	ἑκατμ.
	1930	»	»	146	ἑκατομ.
	1931 (ἑξάμηνον)	»	»	65	ἑκατομ.

Ἡ κρίσις λοιπὸν τὴν ὁποίαν διέρχονται οἱ σιδηρόδρομοι ἐν Ἑλλάδι εἶναι δεινὴ, δεινότερα διότι λόγω τῆς δεσμεύσεως ἐν πολλοῖς τῶν δαπανῶν των (δεσμευμένη οἰκονομία) δὲν δύνανται εἰς τὰς δαπάνας νὰ τηρήσωσι τὸ αὐτὸ μέτρον μειώσεως, τὸ ὁποῖον ἐπιβάλλει ἡ μείωσις τῶν εἰσπράξεων. Ἄλλ' ἡ κρίσις εἶναι Εὐρωπαϊκὴ παγκόσμιος, εἶναι κρίσις πάσης οἰκονομικῆς μονάδος μὲ τὴν διαφορὰν, ὅτι εἰδικῶς διὰ τὰς σιδηροδρομικὰς μονάδας προστίθεται καὶ ὡς εἰδικὸν αἴτιον ὁ ἀνταγωνισμὸς τοῦ αὐτοκινήτου, τὸν ὁποῖον τὰ πλεῖστα κράτη δὲν ἐρρύθμισαν ἐγκαίρως.

Σπ. Β. Κορώνης

Καθηγητὴς τοῦ Πολυτεχνείου
Διευθυντὴς τῶν ΣΕΚ.