

ΕΠΙ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΟΥ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΟΣ

Ἑπὶ
ΣΠ. Β. ΚΟΡΩΝΗ

Πρὸ 25 ἐτῶν, γράφοντες περὶ δασμολογίου, μετὰ δισταγμοῦ μετεχειρίσθημεν τὸν ὄρον «ἐμπορικὴ πολιτικὴ», ὡς ἄγνωστον καὶ ἀκατανόητον ἐν Ἑλλάδι. Ὅντως ὄχι μόνον τότε ἀλλὰ καὶ σήμερον ὀλίγοι, ἀκόμη καὶ ἐκ τῶν θεωρουμένων γενικῶς μορφωμένων, γνωρίζουσι τί περιεχόμενον ἔχει ὁ ὄρος οὗτος. Καὶ τὸν ὄρον «οἰκονομικὴ πολιτικὴ», ὅταν ἤκουε κανεὶς τότε, ἐννοοῦσε κάθε ἄλλο πλὴν τῆς πραγματικῆς ἐννοίας του.

Ἐν τούτοις, ἔκτοτε, καὶ τῶν ὄρων αὐτῶν γίνεται συχνὴ χρῆσις καὶ πραγματεῖαι ἀξιόλογοι ἐπὶ τμημάτων τῆς οἰκονομικῆς πολιτικῆς ἔχουσι δημοσιευθῆ, π.χ. τῆς ἐμπορικῆς πολιτικῆς, τῆς ἀγροτικῆς πολιτικῆς, κλπ. Ἐσημειώθη λοιπὸν οὐσιαστικὴ ἐν τούτῳ ἐπιστημονικὴ πρόοδος, ἃν καὶ παρουσιάζει ἀκόμη σημαντικὰ κενά. Ὁ ὄρος ὅμως «συγκοινωνιακὴ πολιτικὴ» μόλις πρὸ ὀλίγων ἐτῶν ἐνεφανίσθη παρ' ἡμῖν, μαζὺ δὲ μὲ αὐτὸν ἤρχισε νὰ σχηματίζεται ἐπίγνωσις τοῦ περιεχομένου του, τῆς ἀλληλουχίας καὶ τοῦ ἐσωτερικοῦ συνδέσμου, ὅστις ὑπάρχει μεταξὺ τῶν διαφόρων κλάδων συγκοινωνίας, λόγῳ τῆς φύσεως τῶν συγκοινωνιακῶν ὀργάνων καὶ τῆς κοινότητος ἀποτελεσμάτων, ἢ ὁποῖα ἐκπορεύεται ἐκ τῆς λειτουργίας αὐτῶν, προσδιοριζούσης σημεῖα κοινῆς πολιτικῆς ἔναντι αὐτῶν ἐκ μέρους τῶν παραγουσῶν ἢ καταναλισκουσῶν οἰκονομικῶν μονάδων καὶ δὴ τῆς μεγίστης αὐτῶν, ἥτοι τοῦ Κράτους.

Παρὰ ταῦτα, ἡ ἐλληνικὴ οἰκονομικὴ ἐπιστήμη δὲν εἰσηλθεν ἀκόμη εἰς ζητήματα συγκοινωνιακῆς πολιτικῆς, ὡς ἐν σύνολον λαμβανομένης, οὔτε κατὰ μέρος. Ἄν ἐξαιρέση κανεὶς τὸ μεμονωμένον ἐνδιαφέρον τὸ ὁποῖον ἐδείχθη ἔναντι τῶν σιδηροδρομικῶν ζητημάτων, ὅμως οὔτε ἡ οἰκονομία τῶν ὀδικῶν συγκοινωνιῶν, οὔτε ἡ τῶν θαλασσιῶν, οὔτε ἡ τηλεπικοινωνιακὴ (ταχ. τηλεγρ. καὶ τηλεφ. συγκοινωνία) εἴλκυσαν ὅσον ἔδει ἐπαρκῆς τὸ ἐνδιαφέρον τῶν οἰκονομικῶν ἐπιστημόνων. Διὰ τὴν οἰκονομίαν τῶν ὀδικῶν συγκοινωνιῶν π.χ. ἐμφανίζουσιν κολοσσιαῖον ἐνδιαφέρον καὶ διὰ τὴν δημοσίαν καὶ διὰ τὴν ἰδιωτικὴν οἰκονομίαν καὶ διὰ τὴν διοίκησιν δὲν ἔχομεν εἰδικὰς μελέτας, πλὴν ὀλίγων ἐσχάτως δη-

μοσιευθεισῶν καὶ τούτων περιστρεφόμενων εἰς τεχνικά κυρίως ζητήματα.

Διὰ τῆς κατωτέρω συντόμου μελέτης δὲν ζητῶ ν' ἀναπληρώσω τὴν ὑπάρχουσαν, ὡς ἀνωτέρω ἐξήγησα, ἔλλειψιν ὡς πρὸς τὴν ἑλληνικὴν συγκοινωνιακὴν οἰκονομίαν. Αὕτη θὰ πληρωθῇ διὰ πολλῆς καὶ πολλῶν ἐργασίας. Προσπαθῶ μόνον νὰ προσδιορίσω στοιχειωδῶς τὸν ρόλον τῶν διαφόρων μέσων συγκοινωνίας, τὸ ἔργον αὐτῶν, τὰς σχέσεις αἱ ὁποῖαι ὑπάρχουσι μεταξύ των, νὰ ἐξάρω τὰ προβλήματα τὰ ὁποῖα ἡ σύγχρονος αὐτῶν ὀργάνωσις παρουσιάζει καὶ νὰ ὑποδείξω τινὰς κατὰ τὴν κρίσιν μου ὀρθὰς λύσεις. Πρωτίστως ὅμως νὰ διαγράψω ἓν πλαίσιον εὐρείας μελέτης καὶ νὰ συντελέσω ὅπως κατανοηθῇ ἡ στενὴ συνεργασία τῶν μέσων αὐτῶν, ἡ κοινότης σκοποῦ τὸν ὁποῖον ἐπιδιώκουν, ἡ κοινότης ἀποτελεσμάτων ἐπὶ τῆς ἐθνικῆς οἰκονομίας, καὶ ἡ ἀνάγκη ἐνιαίας πολιτικῆς ἔναντι αὐτῶν ἐκ μέρους τοῦ Κράτους.

Διότι ἀτυχῶς ἡ ἀνάγκη τοιαύτης πολιτικῆς δὲν κατενοήθη ἀκόμη παρ' ἡμῖν.

29 Ἀπριλίου 1935

Α'.

Ἀντικείμενον τῆς μελέτης.

Ἡ συγκοινωνιακὴ πολιτικὴ ἀποτελεῖ ἐξ ὀλοκλήρου μέρος τῆς οἰκονομικῆς πολιτικῆς τοῦ Κράτους, προκύπτει ἐπομένως ὀργανικῶς ἐξ αὐτῆς, ἣτις πάλιν στηρίζεται εἰς τὴν ἰδιοφυῖαν τῆς κοινωνικῆς τῆς οἰκονομίας. Ἀπαιτεῖται ὅθεν συντονισμὸς τῆς πρὸς τὴν γενικὴν οἰκονομικὴν πολιτικὴν¹. Ἐξ ἄλλου δὲν δύναται, σήμερον μάλιστα, ν' ἀμφισβητηθῇ ὅτι αὕτη ἀνήκει εἰς τὴν σφαῖραν ἀρμοδιότητος τοῦ Κράτους καὶ τῶν νομικῶν προσώπων δημοσίου δικαίου (λ. χ. δῆμοι), βασταζομένη ὑπὸ τῶν συγχρόνων ἀντιλήψεων περὶ τῆς ἀποστολῆς τοῦ Κράτους. Τοῦτο ἰσχύει ὀλοσχερῶς ὡς πρὸς τὰ ἐσωτερικὰ μεταφορικὰ μέσα, ἀλλὰ καὶ τὰ μὴ τοιαῦτα ἐφ' ὅσον συνδέονται κατὰ μίαν οἰανδήποτε ἐκδήλωσιν των πρὸς τὸ ἐθνικὸν ἔδαφος καὶ τὴν περιβάλλουσαν αὐτὸ χωρικὴν θάλασσαν ἢ ἀτμόσφαιραν, ἐπὶ τῶν ὁποίων ἐκτείνεται ἡ κυριαρχία τοῦ Κράτους.

Εἰς τὴν μελέτην αὐτὴν ἀναπτύσσω στοιχειωδῶς τὰς ἀντιλήψεις μου περὶ τῶν ὑπαρχόντων ἐν Ἑλλάδι συγκοινωνιακῶν μέ-

1. Ἴδε Ξ. «Ζολῶτα» Ἀγροτικὴ Πολιτικὴ, Ἀθήναι 1935, ἐν Εἰσαγωγῇ σελ. 7, περὶ τῆς διαιρέσεως τῆς Οἰκ. Πολιτικῆς καὶ τῶν σκοπῶν αὐτῆς.

σων, τῆς σχέσεως αὐτῶν πρὸς ἄλληλα, καὶ τῆς ἀνάγκης νέου προσανατολισμοῦ τῆς ἐλληνικῆς συγκοινωνιακῆς πολιτικῆς, ἐν συνόλῳ λαμβανομένης, ἀποβλέπων εἰς τὰς ἐσωτερικὰς ἀνάγκας μεταφορῶν προσώπων καὶ πραγμάτων καὶ τὰ μέσα τῆς ἱκανοποιήσεως αὐτῶν. Ἐπομένως ἡ μεταβίβασις τῆς σκέψεως καὶ τοῦ λόγου, ὅπως καὶ αἱ μεταφοραὶ ἐκ τοῦ ἐξωτερικοῦ καὶ πρὸς τὸ ἐξωτερικόν, δηλ. αἱ ἐλληνικαὶ διεθνεῖς μεταφοραὶ, ἐξέρχονται τοῦ θέματος. Ὡς πρὸς τὰς τελευταίας αὐτάς, λέγω μόνον τοῦτο, ὅτι κατὰ τὰ $\frac{9}{10}$ τοῦ συνόλου ἐνεργοῦνται διὰ τῶν θαλασσίων μεταφορικῶν μέσων εἴτε ἐπιβατικαὶ εἶναι εἴτε ἐμπορικαί. Περίπου τρία ἑκατομμύρια τόννων καὶ 150.000 ἐπιβάται κινοῦνται εἰς τὴν μετὰ τοῦ ἐξωτερικοῦ συγκοινωνίαν μας. Ἐξ αὐτῶν ἐλάχιστον εἶναι τὸ μερίδιον τῶν σιδηροδρομικῶν συγκοινωνιῶν, τὸ ὁποῖον τείνει μὲν ν' αὐξήσῃ, ἀλλ' εἰς προσεχῆς τοῦλάχιστον μέλλον δὲν θὰ ἐπηρεάσῃ σημαντικῶς τὴν μεγίστην ὑπεροχὴν τῶν θαλασσίων διεθνῶν τῆς χώρας μεταφορῶν.

Β'.

Ἡ Ἑλληνικὴ συγκοινωνιακὴ εἰκὼν, τὰ ὄργανα, καὶ τὸ ἔργον αὐτῶν.

Τὸ βασικὸν καὶ πρωταρχικὸν ἐρώτημα ὡς πρὸς τὸ ἐλληνικὸν συγκοινωνιακὸν ἔργον εἶναι: Ποῖαι αἱ εἰς μεταφορὰς ἀνάγκαι τῆς ἐθνικῆς καὶ κοινωνικῆς οἰκονομίας τῆς χώρας, τῶν ὁποίων αὕτη ζητεῖ τὴν ἱκανοποίησιν καὶ διὰ ποίων τεχνικῶν μέσων ἀνταποκρίνεται ἡ ἐλληνικὴ οἰκονομικὴ ὀργάνωσις εἰς τὰς ἀξιώσεις αὐτάς.

Ὀλίγοι στρογγυλοὶ ἀριθμοὶ ἐκ τῶν στατιστικῶν δεδομένων τῆς Ἑλληνικῆς παραγωγῆς, ἐξαγωγῆς, καὶ εἰσαγωγῆς μᾶς δίδουν σαφῶς εἰς πολὺ χονδρικὰ ποσά, τὸ σύνολον τῶν πρὸς καταναλωτικούς ἢ παραγωγικούς σκοποὺς κινουμένων ἐντὸς τῆς χώρας ἀγαθῶν¹.

Κατὰ τὸ ἔτος 1930 εἰσῆχθησαν ἐκ τοῦ ἐξωτερικοῦ καὶ ἐξήχθησαν εἰς αὐτὸ 3.000.000 τόννοι προϊόντων, παρήχθησαν δ' ἐν τῷ ἐσωτερικῷ περὶ τὰ 5.000.000 τόννοι προϊόντων πάσης φύσεως².

1. Διὰ τὰς μεταφορὰς προσώπων πᾶσα ἐκτίμησις εἶναι ἀδύνατος.

2. Κατὰ τὰ ἔτη 1931 καὶ ἐφεξῆς ἐμφανίζεται μικροτέρα ἢ ἔξωθεν εἰσαγωγή καὶ μεγαλυτέρα ἢ ἐσωτερικὴ παραγωγή. Οὕτως, ἔνεκα αἰτίων ὑποτιθεμένων ὡς γνωστῶν, τῷ 1934 εἰσῆχθησαν καὶ ἐξήχθησαν 2.800.000 τόννοι καὶ παρήχθησαν 5.200.000 τόννοι ποικίλων προϊόντων.

Ἐμμένω εἰς μελέτην βάσει στοιχείων τοῦ 1930, διότι ἡ λειτουργία

Ἄν ἀφαιρέσωμεν τὴν ἐξαγωγήν ἐξ 700.000 τόννων καὶ ποσοστὸν 67 ο/ο τῆς ἐν γένει ἐγχωρίου παραγωγῆς, ὅπερ δεχόμεθα ὡς ἀναλογοῦν εἰς τὴν ἄμεσον κατανάλωσιν τῆς ὑπαίθρου χώρας ἐκ τῶν παραγομένων ὑπ' αὐτῆς βαρέων κυρίων γεωργικῶν προϊόντων, ἂν ἀφαιρέσωμεν δηλ. 4.050.000 τόννους, καταλήγομεν εἰς ποσὸν βάρους περίπου 4 000.000 τόννων ἀγαθῶν κινουμένων ἐν τῷ ἐσωτερικῷ, διὰ νὰ καταναλωθῇ ὀπωσδήποτε. Καίτοι δὲν ἐπιμένω εἰς τὴν ἀκρίβειαν τοῦ ἀριθμοῦ τούτου, διὰ πολλοὺς λόγους, κυρίως διότι ἔχω δισταγμούς τινας ὡς πρὸς τὴν πληρότητα εἰδικῶς τῶν γεωργικῶν ἀπογραφῶν, ἐν τούτοις ὁ ἀριθμὸς αὐτὸς μᾶς δίδει ὡς ἔγγιστα τὸ μέγα σύνολον τοῦ συγκοινωνιακοῦ ἔργου διὰ τὰς ἐσωτερικὰς μεταφορὰς μόνον τῶν ἀγαθῶν, τὸ ὁποῖον καλοῦνται νὰ ἱκανοποιήσουν τὰ συγκοινωνιακὰ ὄργανα τῆς χώρας.

Σύμφωνά μὲ τὴν κατανομὴν αὐτοῦ θὰ κριθῇ τὸ ἔργον τῶν ἑλληνικῶν συγκοινωνιακῶν μέσων.

Τὸ δωδεκάμηνον ἀπὸ 1 Ἀπριλίου 1930 ἕως Μαρτίου 1931 μεταφέρθησαν ἐπὶ τῶν τριῶν μεγαλυτέρων σιδηροδρομικῶν δικτύων:

Ἔπὸ τῶν Σιδ/μῶν Ἑλλην. Κράτους	1.244.000	τόννοι
» » » Πειρ. Ἀθην. Πελοποννήσου	325.000	»
» » » Θεσσαλίας	160.000	»

Ἐπίσης μετέφερε κατὰ τὸ αὐτὸ χρονικὸν διάστημα ἡ Ἑλληνικὴ ἀκτοπλοῖα (ἀτμόπλοια καὶ ἰστιοφόρα) εἰς 26 λιμένας¹ τῆς χώρας 863.000 τόννους².

τοῦ μηχανισμοῦ τῆς ἐθνικῆς οἰκονομίας ἦτο τότε πλέον φυσιολογικὴ καὶ ἀβίαστος, ἐνῶ κατὰ τὰ κατόπιν ἔτη, ἐκ τῶν γνωστῶν αἰτίων (περιορισμὸς ἐξωτερικοῦ ἐμπορίου κ.τ.λ.) ἐμφανίζεται περισσότερο τεχνητὴ καθ' ὅλα (διευθυνομένης οἰκονομίας χαρακτηριστικά).

1. Ἐκ τοῦ περιοδικοῦ «Ἐπιθεώρησις τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ». Οἱ ἀριθμοὶ τοῦ περιοδικοῦ τούτου κατὰ κανόνα δὲν συμπίπτουν μὲ τοὺς ἀριθμοὺς τῆς Στατιστικῆς Ναυτιλιακῆς κινήσεως τοῦ Ὑπουργείου Ἐθν. Οἰκονομίας, ἐκ γνωστῶν ἐν μέρει αἰτίων.

Κατὰ τὴν τελευταίαν ταύτην, μετεκινήθησαν θαλασσίως ἐν τῷ ἐσωτερικῷ (ἀριθμοὶ εἰς χιλιάδας):

	Τόννοι			Γενικῶς	
	δι' ἀτμοπλοίων	δι' ἰστιοφόρων	Ἐπιβάται	Τόννοι	ἐπιβάται
1930	—	—	—	811	775
1932	492	431	760	923	760
1933	461	404	880	865	880

Οἱ ἀριθμοὶ τῆς ἐπιθεωρήσεως τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ διὰ τὸ 1933 (διὰ τε τὰ ἀτμόπλοια καὶ τὰ ἰστιοφόρα) εἶναι τόννοι 775.000 καὶ ἐπιβάται 735.000. Πρόκειται πάντως μόνον περὶ τῆς κινήσεως τῶν μεγαλυτέρων

Ἔχομεν δηλ. ἐν σύνολον μεταφορῶν, ποῦ διηνήργησαν αἱ δύο αὐταὶ κατηγορίαι μεταφορικῶν ὀργάνων ἐσωτερικοῦ, ἐκ τόννων 2.590.000.

Παραμένει οὕτω κατὰ τὴν ἀνωτέρω σκέψιν ποσὸν 4.000.000—2.590.000=1.410.000 τόννων, ποσὸν μεταφερθὲν ἀπὸ ὅλα τὰ ἄλλα συγκοινωνιακὰ μέσα, ἥτοι μικρότερα σιδηροδρομικὰ δίκτυα, μικρὰ πλοιάρια καὶ βενζινόπλοια αὐτοκίνητα, ἄλλα τροχοφόρα καὶ ζῶα. Ἡ σημασία τοῦ σιδηροδρομικοῦ ἔργου μεταφορῶν ἀγαθῶν προκύπτει ἔκδηλος.

Ὡς πρὸς τὰς ἐπιβατικὰς μεταφοράς, χωρὶς νὰ ληφθοῦν ὑπ' ὄψιν φυσικὰ αἱ «ἀστικάι», παραμένει ἡ αὐτὴ κατ' ἀρχὴν σειρά ὡς πρὸς τὰ δύο μέσα. Οὕτω :

Κατὰ τὸ αὐτὸ χρονικὸν διάστημα μετέφερον :

Οἱ Σιδηροὶ Ἑλληνικοῦ Κράτους	3.218 000	ἐπιβάτας
» Πειρ. Ἀθην. Πελοποννήσου	2.417.000	»
» Θεσσαλίας	774.000	»
Ἐν ὅλῳ	<u>6.409.000</u>	»
Ἡ ἀκτοπλοῖα	685.000	»
	<u>7.094.000</u>	»

Ἀεροπορικῶς μετεφέρθησαν ἐπὶ πλεόν κατὰ τὸ ἔτος 1933-1934 : 20.045 ἐπιβάται, 331 τόννοι ἐμπορευμάτων, καὶ 23 τόννοι ταχυδρομείου.

Ἐζητήσαμεν νὰ σχηματίσωμεν ἰδέαν τινὰ περὶ τοῦ ὄγκου τοῦ ἔργου ποῦ ἔχουν νὰ ἱκανοποιήσουν τὰ συγκοινωνιακὰ ὄργανα, διότι δὲν εἶναι δυνατὸν νὰ κρίνωμεν περὶ τῆς θέσεως τῶν ὀργάνων αὐτῶν καὶ τῆς πολιτικῆς ἣ ὁποία πρέπει νὰ τὰ διέπη, ἂν δὲν ἐκκινήσωμεν κυρίως ἀπὸ τὸν ὄγκον τῶν μεταφορικῶν ἀναγκῶν τὰς ὁποίας πρέπει νὰ δυνάμεθα νὰ ἱκανοποιήσωμεν¹.

λιμένων καὶ εἰδικῶς προκειμένου περὶ μεταφορῶν δι' ἰστιοφόρων, περὶ τῶν ἐκτελουμένων διὰ τοιούτων χωρητικότητος κάτω τῶν 25 τόννων. Ἴδε καὶ Β. Σκαρπέτη ἐν «Μεγάλῃ Ἑλληνικῇ Ἐγκυκλοπαιδείᾳ», ἄρθρα «Ναυτιλία» καὶ «Συγκοινωνία».

Εἰς τὸ δεῦτερον ἄρθρον τοῦ ὁ Β. Σκαρπέτης ὑπολογίζει εἰς 750 ἐν γένει τοὺς λιμένας καὶ ὄρμους διὰ τῶν ὁποίων διεξάγονται ἐντὸς τῆς Ἑλλάδος θαλάσσιαι συγκοινωνίαι, ἐκ τούτων δὲ μόνον 120 ἐξυπηρετούμενους διὰ τακτικῶν γραμμῶν ἀφεταιρίας ἐκ Πειραιῶς.

1. Διὰ τὸ ἔτος 1934 οἱ ἀντίστοιχοι ἀριθμοὶ εἶχον ὡς ἑξῆς :

Τόννοι ἐμπορευμάτων.

ὑπὸ τῶν Σιδηρῶν Ἑλλην. Κράτους

959.754

Καὶ ὄχι μόνον τὸν ὄγκον τῶν ἀναγκῶν τούτων πρέπει νὰ γνωρίζωμεν, ἀλλὰ καὶ τὴν σύνθεσιν αὐτοῦ κατὰ κατηγορίας, διότι κάθε μεταφορικὴ ἀνάγκη ἔχει τὴν ἰδικήν της ἰδιοσυστασίαν, τὴν ἰδιαιτέραν της ἀντοχὴν καὶ τὰς ἰδιαιτέρας της ἀξιώσεις. Ἄρκεϊ λ. χ. νὰ σκεφθῆ κανεὶς πόσον διαφόρου συνθέσεως εἶναι ὁ ὄγκος αὐτός, ἔστω καὶ ἴσος ὅταν εἶναι, εἰς μίαν χώραν γεωργικὴν καθυστερημένην καὶ εἰς μίαν χώραν βιομηχανικὴν προηγμένην. Αὐτὸ ἄλλως τε εἶναι ἓν χαρακτηριστικὸν τῆς ἀνθρωπίνης ζωῆς καὶ ἐξελίξεως, ὡς καὶ τῆς ἐποχῆς μας: πληθὺς ὄλονέν περισσοτέρων καὶ διαφόρου ποιοῦ καὶ φύσεως ἀναγκῶν ἐν γένει, καὶ μεταφορικῶν τοιούτων, ἐπομένως διαρκῆς ἀναπροσαρμογὴ τῆς μεταφορικῆς ἰκανότητος πρὸς τὰς νέας καὶ ἐξελισσομένας ποσοτικῶς καὶ ποιοτικῶς ἀνάγκας τῶν μεταφορῶν¹.

Εἰς τοῦτο ὑστεροῦμεν ἐν Ἑλλάδι γενικῶς τῶν ἄλλων χωρῶν. Ἄλλὰ ἔχομεν ἐλαφρυντικά τινα, διότι, προκειμένου π. χ. περὶ τῶν ἀναγκῶν τῆς συγχρόνου ὁδοποιίας, καὶ ἄλλαι χώραι, πολὺ περισσότερον προχωρημέναι τῆς Ἑλλάδος, ὑστεροῦσιν εἰς παρακολούθησιν αὐτῶν καὶ οἱ ἐπιστήμονες τῶν χωρῶν αὐτῶν διαρκῶς συνιστῶσι συνεχῆ καὶ πληρεστέραν στατιστικὴν μελέτην τῆς κινήσεως τῶν ὁδῶν, διότι οὕτω μόνον εἶναι δυνατὸς ὁ καθο-

Ἐπὶ τῶν Σιδ/μῶν Πελοποννήσου	338.793
» » » Θεσσαλίας	136.243
» τῆς Ἀκτοπλοῖας (ἀτμόπλοια καὶ ἰστιοφόρα) κατὰ τὴν Ἐπιθ. Ἐμπ. Ναυτ.	775.600
Ἐπιβατικά.	
Ἐπὶ τῶν Σιδ/μῶν Ἑλλην. Κράτους	2.517.845
» » » Πελοποννήσου	2.553.117
» » » Θεσσαλίας	664.197
Ἐπὶ τῆς Ἀκτοπλοῖας (ἀτμόπλοια καὶ ἰστιοφόρα) κατὰ τὴν Ἐπιθ. Ἐμπ. Ναυτ.	735.100

(1) Ὁ τακ. Καθηγητὴς τοῦ Πολυτεχνείου τῆς Στουτγάρτης Dr Ing G. Pirath εἰς τὸ ἐξαιρετικῶς ἐνδιαφέρον ἔργον του «Die Grundlagen der Verkehrswirtschaft» Berlin, 1934, κατανέμει ὡς ἐξῆς τὰς αἰτίας τῶν εἰς συγκοινωνίας ἀναγκῶν (Verkehrsbedürfnisse): α') προκύπτουσαι ἐκ τῆς κοσμοθεωρητικῆς ἀντιλήψεως—ταξειδιωτικὴ συνείδησις!—(Weltanschaulicher Art) τοῦ ἀτόμου, β') προσωπικῆς φύσεως, γ') πολιτικῆς φύσεως, δ') κρατικῆς φύσεως, ε') οἰκονομικῆς φύσεως. Διάφορα αἷτια δημιουργοῦν δηλ. διαφόρους ἀνάγκας πρὸς μεταφορὰς (ἐν εὐρείᾳ ἐννοίᾳ τοῦ ὄρου), ἐπὶ τοῦ διαφορισμοῦ δὲ τούτων στηρίζεται ὁ διαφορισμὸς μεταξὺ τῶν διαφόρων μέσων μεταφορᾶς καὶ ὁ καταμερισμὸς τοῦ μεταφορικοῦ ἔργου. Ἴδε καὶ Σ. Κορώνη. «Ἡ ἀξία τῶν διαφόρων ἐν Ἑλλάδι μέσων συγκοινωνίας», 1928. Ἐκδοσις Σιδηροδρομ. Ἐπιθεωρήσεως, ἐν σελ. 13—14, περὶ τῆς ἰδιοσυστασίας ἐκάστης μεταφορικῆς ἀνάγκης.

ρισμός π. χ. τοῦ ἀναγκαίου δι' ἑκάστην ὁδὸν συστήματος καταστρώματος.

Αἱ ἐσωτερικαὶ μεταφορικαὶ ἀνάγκαι τῆς Ἑλλάδος ἐξυπηρετοῦνται ἀπὸ τὰ διάφορα μεταφορικὰ μέσα, τὰ ὁποῖα κατωνόμασα καὶ τὰ ὁποῖα, τοποθετούμενα ἐπὶ τοῦ γεωγραφικοῦ χάρτου, δίδουν τὴν εἰκόνα τοῦ σημερινοῦ συγκοινωνιακοῦ δικτύου τῆς Ἑλλάδος. Τὰ μέσα αὐτὰ εἶναι τὰ ἑξῆς :

1) Σιδηροδρομικαὶ γραμμαὶ μήκους 2680 χμ., ἐπὶ τῶν ὁποίων κυκλοφοροῦν σήμερον ὑπὸ διαφόρους, ἀναλόγως τοῦ δικτύου, ὄρους ἐκμεταλλεύσεως 5.600 φορτηγὰ, χωρητικότητος 75.000 τόννων περίπου, καὶ 700 ἄμαξαι ἐπιβατικαί, 35.000 περίπου θέσεων.

2) Θαλάσσιαι γραμμαὶ, ἐκτεινόμεναι ἐπὶ μήκους συνολικοῦ 4.000 ναυτικῶν μιλίων, ἧτοι 8.560 χιλιομέτρων, τὰς ὁποίας ἐξυπηρετοῦν 78 ἀτμόπλοια, χωρητικότητος 57.358 τόννων, προσεγγίζοντα εἰς περίπου 190 σημεῖα τῶν ἀκτῶν καὶ τῶν νήσων¹. Τούτων τὸ ἔργον, σημαντικώτατον, ὡς προκύπτει ἐκ τῶν ἀριθμῶν τῆς Ναυτιλιακῆς Στατιστικῆς, συμπληροῦσι τὰ ἐκτελοῦντα ἐσωτερικὰς μεταφορὰς ἰστιοφόρα.

3) Ἄμαξιται ὁδοί, μήκους περί τὰ 10.800 χιλιόμετρα, ἐκτελοῦσαι καθήκοντα παράλληλα ἐν πολλοῖς πρὸς ἄλλα συγκοινωνιακὰ μέσα, ἐπὶ τῶν ὁποίων ἐκυκλοφόρουν τῷ 1932² αὐτοκίνητα ἐπιβατικὰ ἢ λεωφορεῖα 14.719 καὶ φορτηγὰ 5085. Εἰς τοὺς ἀριθμοὺς τούτους δὲν περιλαμβάνονται 8.900 ἐπιβατικὰ ἐν γένει καὶ

1. Ὡς πρὸς τὸν ἀριθμὸν τῶν ἐσωτερικῶν γραμμῶν, ὁ Β. Σκαρπέτης (ἐνθ' ἀν.) ἀριθμεῖ 17 κυρίας γραμμάς, 12 δευτερευούσας καὶ 9 ἀγόνους γραμμάς.

Ἐφ' ὅσον γίνεται λόγος περὶ τῶν «ἐσωτερικῶν» θαλασσίων συγκοινωνιῶν, δὲν περιελήφθησαν δύο ὑπερωκεάνεια 20.725 τόννων, ἐπομένως οὐδὲ αἱ δι' αὐτῶν ἐξυπηρετούμεναι γραμμαὶ. Ἐξω τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἀτμοπλοίων, εἶναι νηολογημένα εἰς τοὺς κυριωτέρους 26 λιμένας, κατὰ στοιχεῖα συγκεντρωθέντα ὑπὸ τοῦ Ἀνωτάτου Οἰκονομικοῦ Συμβουλίου, 9093 ἰστιοφόρα, καθαρᾶς χωρητικότητος 73.067 τόννων, καὶ 1289 μηχανοκίνητα μικρὰ σκάφη (βενζινόπλοια), καθαρᾶς χωρητικότητος 17.080 τόννων, ἧτοι δι' ἀμφοτέρας τὰς κατηγορίας 90.147 τόννων.

Ἡ Διεύθυνσις Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ ὑπολογίζει ἐν ὄλῳ 9.442 ἰστιοφόρα καὶ 1275 μηχανοκίνητα, ὅλικῆς χωρητικότητος 117.608 τόννων «πάσης» χωρητικότητος, συμπεριλαμβανομένων καὶ τῶν κάτω τῶν 10 κόρων πλοιαρίων καὶ τῶν μὴ σηματολογημένων πλοίων 10—30 κόρων. Πάντως καὶ εἰς τοὺς δύο ἀριθμοὺς δὲν πρόκειται περὶ πλοίων ἐκτελούντων μόνον μεταφορὰς ἐσωτερικὰς.

2. Κατὰ τὴν «Στατιστικὴν Ἐπετηρίδα τῆς Ἑλλάδος» 1933, σελ 257.

2.150 φορτηγὰ αὐτοκίνητα συγκεντρωμένα εἰς τὰς πόλεις Ἀθηνῶν καὶ Πειραιῶς, τὰς ὁποίας ἐξυπηρετοῦν μαζί με τὰ περίχωρά των, ἀλλὰ ἐξ αὐτῶν πολλὰ ἀσφαλῶς δὲν εἶναι σήμερον ἐν λειτουργίᾳ. Πέραν αὐτῶν κυκλοφορεῖ καὶ σημαντικὸς ἀριθμὸς ἵππηλάτων ἢ βοηλάτων τροχοφόρων.

Ἐπ' αὐτῶν τῶν ὁδῶν καὶ ἔξω ἀπὸ τὰ κατὰ τὸ θαλασσοπλοικὸν σύστημα tram ἀναρχικῶς κινούμενα τροχοφόρα παντὸς εἴδους¹ καὶ πάσης κατηγορίας κινοῦνται (ἔτος 1935) δρομολογιακῶς ἀρκετὰ αὐτοκίνητα, ἐκτελοῦντα 175 γραμμὰς ταχυδρομικῶν μεταφορῶν, μισθωμένα ἀπὸ τὴν κρατικὴν ὑπηρεσίαν τῶν Ταχυδρομείων, ἐπὶ μῆκους ὁδῶν 6.182 χιλιομέτρων.

Ἦτοι τὸ ἥμισυ καὶ κάτι πλέον περίπου τοῦ ὁδικοῦ δικτύου μας ὑφίσταται μερικὴν ἐκμετάλλευσιν διὰ μεταφορὰν πραγμάτων καὶ προσώπων², τὴν τελευταίαν ταύτην μὴ ὑποχρεωτικὴν δι' αὐτά, ἀλλὰ κατὰ κανονικὰ δρομολόγια, ὑπὸ τοῦ Κράτους (ταχυδρομικὴ ὑπηρεσία) ὠρισμένα καὶ με ὠρισμένα κόμιστρα. Αὐτὸ εἶναι ἀρκετὰ σημαντικόν, διότι οὕτως αἱ γραμμαὶ αὐταὶ ἀποτελοῦν, ὡς θὰ ἴδωμεν, προέκτασιν ἢ προσπέλασιν συγκοινωνιακῆν τῶν σιδηροδρομικῶν καὶ τῶν θαλασσίων γραμμῶν μας.

4) Ἀεροπορικαὶ γραμμαὶ 3, μεταξύ Ἀθηνῶν—Θεσσαλονίκης, μῆκους 370 χιλιομέτρων, μεταξύ Ἀθηνῶν—Ἀγρινίου—Ἰωαννίνων, μῆκους ἐπίσης 370 χιλιομέτρων, καὶ Θεσσαλονίκης—Δράμας μῆκους 140 χιλιομέτρων λειτουργοῦσαι κανονικῶς τὸ πλεῖστον τοῦ ἔτους με δρομολόγιον ἀναχωρήσεως ἅπαξ τῆς ἡμέρας ἐκ τῶν δύο ἀκραίων σταθμῶν τῶν γραμμῶν αὐτῶν. Καὶ τέλος

5) Χαρακτηρίζω ὡς τελευταῖον συγκοινωνιακὸν μέσον ἀπείρου σημασίας διὰ χώραν γεωργικὴν καὶ ὄρεινὴν, τῆς ὁποίας τὰ 57/100 τοῦ πληθυσμοῦ τῆς κατοικοῦν εἰς κωμοπόλεις καὶ χωρία :

α') Τὰς γραμμὰς τὰς ὁποίας ἐπὶ μισθώσει τῆς ἰδίας ταχυδρομικῆς ὑπηρεσίας διατρέχουν ἔφιπποι ἢ πεζοὶ ταχυδρόμοι, γραμμὰς μῆκους 6.800 χιλιομέτρων, πρὸς μεταφορὰν τῆς ταχυδρομικῆς ἐν γένει ἀλληλογραφίας ἀπὸ ταχυδρομικοῦ γραφείου εἰς ταχυδρομικὸν γραφεῖον καὶ β') τὰς γραμμὰς τὰς ὁποίας διατρέχουν ἔφιππα

1. Μόνον εἰς τὰ μεγάλα ἀστικά κέντρα, συγκεκριμένως τὴν πρωτεύουσιν μετὰ τοῦ Πειραιῶς καὶ τῶν περιχώρων, δύναται νὰ λεχθῆ ὅτι ὑπάρχει πρόγραμμα καθ' ὃ κινοῦνται αἱ διὰ λεωφορείων ἐπιβατικαὶ συγκοινωνίαι. Ἴδε κατωτέρω κεφ. Η'.

2. Μεταφορὰ ταχυδρομικῶν δεμάτων μέχρι βάρους 10 χιλιογράμμων καὶ ἐπιβατῶν.

ἢ πεζὰ δημόσια ὄργανα, οἱ ταχυδρομικοὶ διανομεῖς, γραμμὰς μήκους 52.000 χιλιομέτρων, διὰ νὰ διανείμουν κατ' οἶκον εἰς τοὺς παραλήπτας ἀντικείμενα τῆς ταχυδρομικῆς ἀλληλογραφίας. Αὐτὰ τὰ 6.800 χιλιόμετρα τῆς κατηγορίας α' καὶ τὰ 52.000 χιλιόμετρα τῆς κατηγορίας β', ἐν συνόλῳ 58.800 χιλιόμετρα, ἀσφαλῶς μᾶς δίδουν ἐμμέσως τὸ ὡς ἔγγιστα ὀλικὸν μήκος τῶν μὴ ἀμαξιτῶν, τῶν βατῶν, ὁδῶν μας, αἱ ὁποῖαι συμπληρῶνουν τὸ συγκοινωνιακὸν μας δίκτυον.

Ἦτοι, τὰ μέσα τῆς ἐσωτερικῆς συγκοινωνίας μας εἶναι :

1) Σιδηροδρομικοὶ ὁδοὶ	2.600	χμ.
2) Θαλάσσιαι ὁδοὶ σήμερον ¹	8 510	χμ.
3) Ἀμαξιταὶ ὁδοὶ	10.800	χμ.
4) Βαταὶ ὁδοὶ	58.000	χμ.
5) Ἀεροπορικαὶ ὁδοὶ	880	χμ.

Μεταξὺ αὐτῶν τῶν συγκοινωνιακῶν μέσων κατανέμεται τὸ συνολικὸν ἐσωτερικὸν συγκοινωνιακὸν ἔργον τῆς χώρας. Ἐξ αὐτῶν τὸ νεώτατον, ἦτοι τὸ ἀεροπορικόν, δὲν ἀπέδειξεν εἰσέτι παρ' ἡμῖν πλήρως τὴν ἐμπορικὴν του ἀξίαν, ὡς μέσου μαζικῶν μεταφορῶν.

Ξένος συγγραφεὺς² ἔγραφεν ἐσχάτως τὰ ἐξῆς : «Ἡ ἀεροπορικὴ συγκοινωνία περιθάλλεται ὑπὸ τοῦ Κράτους ἐκ λόγων πού δὲν ἐνδιαφέρουν ἐδῶ. Εἶναι γνωστὸν ὅτι αἱ εἰσπράξεις του δὲν καλύπτουν οὔτε πόρρωθεν τὰς δαπάνας τοῦ δαπανηροτάτου τούτου μέσου. Διὰ πολὺ μακρὸν χρόνον θὰ δεῆση νὰ ἐπιχορηγηῆται. Τὰ κόμιστρα καὶ εἰσιτήρια τηροῦνται τεχνητῶς χαμηλά, διότι ἄλλως ἡ χρησιμοποίησις του θὰ παρεκωλύετο σημαντικώτατα. Τὸ ἀεροπλάνον ἐξυπηρετεῖ κυρίως ὑψηλοτάτης ἀξίας εἰδικὴν συγκοινωνιακὴν ἀνάγκην εἰς πολὺ μικρὸν βαθμόν».

Κατὰ τὴν γνώμην μου, διὰ τὸ προσεχὲς μέλλον ἡ συγκοινωνιακὴ ἀξία τοῦ μέσου τούτου θὰ σχετίζεται κυρίως πρὸς διακρατικὰς ἢ διηπειρωτικὰς γραμμὰς, ἀξία ὄντως μεγάλη. Ἡ αὔξησις τῆς ἀξίας τῆς μεταφορικῆς του παροχῆς ἐξαρτᾶται κυρίως ἀπὸ τὴν εἰς νόμισμα μετάφρασιν τοῦ ἀγαθοῦ ὅπερ ὀνομάζομεν «χρόνον». Περίπου δὲ ἰσχύει κατὰ πολὺ—τηρουμένων ἐννοεῖται τῶν ἀναλογιῶν—διὰ τὸ ἀεροπορικὸν μέσον ὅ,τι παλαιὰ ἔλεγε διὰ τὸν

1. Ἀριθμὸς φυσικὰ δυνάμενος νὰ μεταβάλληται κατὰ ἔτη ἐπὶ πλέον ἢ ἔλαττον. Τὰ τελευταῖα ἔτη βαίνει μειούμενος.

2. Lohse. «Massnahmen Zur Gesundung der Verkehrswirtschaft», εἰς τὸ περιοδικὸν «Verkehrstechnische Woche», 1931, τεύχος Σεπτεμβρίου.

σιδηρόδρομον τὸ γαλλικὸν σιδηροδρομικὸν ῥητόν: «Au chemin de fer les transports rapides et de valeur, à la voie d'eau les transports lents (;) et peu coûteux».

Ἐκ τῶν περιοδικῶν ἐπίσης τύπον πληροφορούμεθα ὅτι αἱ εὐρωπαϊκαὶ ἀεροπορικαὶ ὀργανώσεις μόνον 30—50% τῶν δαπανῶν των καλύπτουν ἐκ τῶν εἰσπράξεων ἐκμεταλλεύσεως. Καὶ παρ' ἡμῖν ὁμοίως ἔχει τὸ πρᾶγμα¹.

Ἡ ἐνίσχυσις διὰ χιλιομετρικῶν ἐπιχορηγήσεων, τὴν ὁποίαν παρέχει τὸ Κράτος εἰς τὴν ὄντως καλῶς λειτουργοῦσαν ἑταιρείαν ἑναερίων συγκοινωνιῶν, εἶναι σημαντικὴ, ὅπως ἐπίσης σημαντικὴ εἶναι ἡ πέραν ταύτης ἐγγύησις μερίσματος 8%, τὸ ὁποῖον ἐξασφάλισεν εἰς ταύτην τὸ Κράτος κατὰ τρόπον μὴ προστατεύσαντα ἐπαρκῶς γενικώτερα τινὰ συμφέροντα, προκύπτοντα ἐκ τῆς λίαν εὐνοϊκῆς διεθνοῦς γεωγραφικῆς θέσεως τῆς Ἑλλάδος ὡς πρὸς τὴν ἀεροπορικὴν συγκοινωνίαν, τὰ ὁποῖα δὲν διεῖδεν ἐγκαίρως².

Λόγω τοῦ μεγέθους τῶν ὀργανωμένων μεταφορῶν, τὰς ὁποίας διενεργοῦσι, δυνάμεθα νὰ χαρακτηρίσωμεν τὰ δύο πρῶτα μέσα, δηλ. τοὺς σιδηροδρόμους καὶ τὰς θαλασσίας γραμμάς, ὡς τὰς κυρίας συγκοινωνιακάς, χερσαίας καὶ ὑδατίνας³, ἐσωτερικὰς ἀρτηρίας τῆς χώρας, τὰς ἀμαξιτὰς ὁδοὺς ὡς τὰς δευτερευούσας,

1. Ἴδε μελέτην Ἀλεξ. Ζάννα «Αἱ ἑναεριοὶ συγκοινωνίαι», δημοσιευθεῖσαν εἰς τὸ περιοδικὸν «Τεχνικὰ Χρονικά», τεύχος ὑπ' ἀριθ. 10 τῆς 15 Μαΐου 1932.

2. Διὰ τοῦ νόμου 4809 τῆς 8'Ιουλίου 1930 ἐκυρώθη μέ τινὰς τροποποιήσεις παλαιότερα σύμβασις μεταξὺ τοῦ Ἑλλην. Δημοσίου καὶ τῆς Ἑταιρείας «Ἴκαρος», διὰ τῆς ὁποίας παρεχωρήθη ἐπὶ μίαν 25ετίαν τὸ προνόμιον τῆς ἀποκλειστικῆς ἐκμεταλλεύσεως ἑναερίων μεταφορῶν ἐντὸς τῆς Ἑλλάδος. Ὁ ἰσολογισμὸς τῆς Ἑλλην. Ἑταιρείας ἑναερίων Συγκοινωνιῶν τοῦ 1932·33 εἰς τὴν ἀνάλυσιν τῆς μερίδος Κέρδη καὶ Ζημίαι παρουσιάζει δαπάνας ἐκμεταλλεύσεως (πλὴν ἀποσβέσεων) ἐκ 19.892.148 δραχμῶν, εἰσπράξεις δὲ πραγματικὰς ἐκ μεταφορῶν 5.090 072 δρχ., τὰς ὁποίας συμπληρῶνει ποσὸν ἐπιχορηγήσεως τοῦ Κράτους, ἀναγραφόμενον ἐν τῇ αὐτῇ μερίδι ὡς εἰσπραξίς ἐκ 16.447.779 δραχμῶν.

3. Ὅρθη κατ' ἀρχὴν ἡ παρατήρησις τοῦ Σ. Ἀγαπητοῦ «Τὸ ἐσωτερικὸν συγκοινωνιακὸν πρόβλημα κλπ.» ἐν Τεχν. Χρονικά, τεύχος ὑπ' ἀριθ. 6 τῆς 15 Μαρτίου 1932, ὅτι διὰ τὴν ἐκτίμησιν τῆς σημασίας τῶν θαλασσίων ἐσωτερικῶν μεταφορῶν μας πρέπει νὰ ληφθῆ ὑπ' ὄψιν ἡ πολὺ μεγαλύτερα μέση διαδρομὴ τῶν ἀκτοπλοοῦντων πλοίων, τὴν ὁποίαν δέχεται περὶ τὰ 300 χιλιομ., ἐνῶ ἡ σιδηροδρομικὴ εἶναι περὶ τὰ 100. Πάντως ἡ μέση διαδρομὴ 300 χιλιομ. τὴν ὁποίαν δέχεται εἶναι ὑπερβολικὴ, ἀφοῦ π. χ. ἡ ἀπόστασις ἐνὸς μεμακρυσμένου σημείου, ὡς τῶν Χανίων τῆς Κρήτης, ἐκ Πειραιῶς εἶναι 252 χιλιόμετρα.

καὶ τὸ πλῆθος τῶν μὴ ἀμαξιτῶν, τῶν βατῶν ὁδῶν, τῶν ὑφασμένων εἰς πυκνὸν πλέγμα, ὡς τριτεύοντα μέσα, τὰ τελευταῖα ὡς τὰς φλέβας διὰ τῶν ὁποίων κυκλοφοροῦσι πρόσωπα καὶ πράγματα μέχρι τῶν μικροτέρων οἰκονομικῶν κυτάρρων τῆς χώρας, τῶν χωρίων καὶ μικρῶν συνοικισμῶν. Τὸ ἔργον τῶν τριτευόντων αὐτῶν μέσων εἶναι σημαντικὸν διὰ χώραν γεωργικὴν καὶ δημοκρατικὴν καὶ ἡ Ἑλλάς ἠμπορεῖ νὰ εἶναι ὑπερήφανος διὰ τὴν ὀργάνωσιν τῆς ἀγροτικῆς ταχυδρομικῆς ὑπηρεσίας της.

Γ'.

Ἡ κρίσις καὶ τὰ αἷτια αὐτῆς.

Σήμερον ὅλα τὰ συγκοινωνιακὰ μέσα διέρχονται κρίσιν δεινὴν. Τὴν γενικὴν κρίσιν, τὰ αἷτια τῆς ὁποίας ὑποθέτομεν γνωστὰ καὶ ἡ ὁποία μὲ τὴν καθολικὴν μείωσιν τῶν τιμῶν καὶ ἀξιῶν ἐμείωσε καὶ τὴν ἀξίαν τῆς μεταφορᾶς καὶ ἐκλόνισε τὰς βάσεις τῶν τιμολογίων τῶν μεταφορῶν, ἰδίως εἰς ἐπιχειρήσεις ὅπως αἱ σιδηροδρομικαί, ὅπου, λόγῳ τῆς «δεσμεύσεως» των, ἡ μείωσις τῶν δαπανῶν δὲν ἦτο δυνατὴ, χωρὶς ἐξ ἄλλου νὰ εἶναι δυνατὴ αὔξησης τῶν τιμολογίων. Μάλιστα παρ' ἡμῖν ἡ κάμψις τῶν εἰσπράξεων τῶν σιδηροδρόμων, ἀρχίσασα ἀπὸ τὸ φθινόπωρον τοῦ 1929, ὅταν σοβαρὸς κλονισμὸς τῶν τιμῶν δὲν ἐφαίνετο ἀκόμη εἰς ἄλλους κλάδους οὔτε εἰς τὰ δημόσια οἰκονομικά, ἦτο οἶονεὶ βαρομετρικὴ προειδοποίησις διὰ τὴν συνέχισιν καὶ ἐξάπλωσιν τῆς κρίσεως εἰς ὅλην τὴν οἰκονομικὴν καὶ κοινωνικὴν ἐπιφάνειαν. Αὐτὸ εἶναι χαρακτηριστικὸν τοῦ πόσον βαθέως εἰσέρχονται τὰ συγκοινωνιακὰ νήματα εἰς τὸν οἰκονομικὸν ὀργανισμὸν καὶ πόσον ἄμεσα ἀντικατοπτρίζουν τὰς ἐσωτερικὰς μεταβολὰς του.

Αὐτὸς εἶναι ὁ κύριος λόγος τῆς πτώσεως τοῦ μεταφερομένου ὄγκου καὶ τῶν εἰσπράξεων ὅλων τῶν συγκοινωνιακῶν μέσων. Φέρω παραδείγματα τινὰ ἀπὸ τοὺς σιδηροδρόμους, ἐπιχειρήσεις τελούσας ὑπὲρ πᾶσαν ἄλλην συγκοινωνιακὴν ὑπὸ τὸν ἔλεγχον τῆς δημοσιότητος καὶ λόγῳ μεγέθους καὶ λόγῳ τοῦ δημοσίου ἢ ἡμιδημοσίου των χαρακτηῆρος.

Αἱ εἰσπράξεις τῶν 17 μεγαλυτέρων σιδηροδρομικῶν ἐπιχειρήσεων τῶν Ἑνωμένων Πολιτειῶν τῆς Β. Ἀμερικῆς ἐμειώθησαν κατὰ 45% ἀπὸ τοῦ 1929 ἕως τὸ 1931. Ἐν Εὐρώπῃ ἡ ἀπώλεια εἰσπράξεων ποικίλλει κατὰ χώρας ἀπὸ 7.1 τοῖς % (Ἑλβετία) ἕως 27% (Γερμανία) ¹.

1. Κατὰ δημοσίευσιν τῆς Frankfurter Zeitung.

Ἐν Ἑλλάδι ἔχομεν διὰ τοὺς Σιδηρ. Ἑλλ. Κράτους ἀπώλειαν εἰσπράξεων ἀπὸ τοῦ 1929 ἕως τὸν Μάρτιον τοῦ 1933 κατὰ 29 %¹. Ἀλλὰ καὶ εἰς τὴν ἀκτοπλοῖαν τὴν ἰδίαν κρίσιν συναντῶμεν κατὰ τὰ ἔτη αὐτά.

Κατόπιν ἔρχεται ἡ μεταβολὴ τῶν ὄρων ἀνταγωνισμοῦ μεταξὺ τῶν συγκοινωνιακῶν μέσων. Εἶναι γενικὸν καὶ τοῦτο σύμπτωμα δι' ὅλας τὰς χώρας, χαρακτηρίζον τὴν ὀργανικὴν κρίσιν τῶν συγκοινωνιακῶν μέσων, κρίσιν συνεχῆ, προκύπτουσαν ἐκ τῆς ὀργανώσεως αὐτῶν καὶ μόνον, ἡ ὁποία δὲν θὰ παρέλθῃ καὶ ἂν ἡ γενικὴ κρίσις περὶ τῆς ὁποίας ἀνωτέρω ὠμίλησα παρήρχεται. Μὲ τὴν ἀσυνήθη αὔξησιν τοῦ μεταφορικοῦ ὄγκου ἐδίδετο μέχρι τοῦ 1929 ἐργασία εἰς ὅλα τὰ συγκοινωνιακὰ μέσα, ἔστω καὶ ἂν δὲν ἐδίδετο εἰς τὰ παλαιὰ μέσα τόση ὄση θὰ ὑπῆρχε δι' αὐτά, χωρὶς τὸ νέον μέσον, χωρὶς δηλ. τὸ αὐτοκίνητον, ἡ μὲ τὸ ὁποῖον ἐπαφὴ εἶχεν ἀρχίσει εὐθὺς μετὰ τὸ 1920.

Ἀπὸ τὸ 1929 ὅμως ὁ μεταφορικὸς ὄγκος ἐσμίκρυνεν, ἐνῶ τὰ μεταφορικὰ μέσα ἐνεφάνιζον πρὸ πολλοῦ ἤδη αὔξησιν. Πρόκειται περὶ τοῦ αὐτοκινήτου κυρίως². Ἀλλὰ καὶ τὰ θαλάσσια ἐσωτερικὰ μεταφορικὰ μέσα παρουσιάζουν π.χ. ἐν Ἑλλάδι μέχρι τοῦ 1928 αὔξησιν εἰς χωρητικότητα (ἀτμόπλοια καὶ βενζινόπλοια), ἧτις ἔκτοτε ἀρχίζει νὰ ἐμφανίζῃ μείωσιν. Ἐξ ἄλλου συνεχῆ ἐπέκτασιν δεικνύουν τὰ ἀεροπορικὰ μέσα, καίτοι γενικῶς δὲν ἐμφανίζονται τόσο ἐπικίνδυνοι ἀνταγωνισταί.

Ἡ βιομηχανία τῶν αὐτοκινήτων εἰς τὰς ἄλλας χώρας, ἐθνικὴ ἐκεῖ βιομηχανία, ἔρριπτε καὶ ρίπτει καθ' ἑκάστην χιλιάδας τοιούτων μονάδων εἰς τὴν διεθνή ἀγορὰν ὑπὸ δελεαστικοὺς ὄρους. Ἀλλὰ καὶ αἱ τεχνικαὶ πρόοδοι τῶν σιδηροδρόμων, αὐξάνουσαι καὶ αὐταὶ καὶ ὁ πληρέστερος μετὰ τὰ ἔτη τοῦ πολέμου ἐφοδιασμός των ηὔξανον τὴν ἀποδοτικότητα τῶν παλαιῶν μεταφορικῶν ὀργάνων καὶ ἐπέτεινον οὕτω τὴν ἐκ τοῦ ἀνταγωνισμοῦ κρίσιν.

Ἐγίνετο αὐτὸ ἀντὶ νὰ γίνῃ τὸ ἀντίστροφον. Καὶ ὑπάρχουν ξένοι ἐπιστήμονες περιωπῆς, οἱ ὁποῖοι πιστεύουν ὅτι ὁ σιδηρόδρο-

1. Ἀπὸ τοῦ θέρους τοῦ 1932 παρατηρεῖται ἄνοδος τῆς κινήσεως. Περὶ τῶν αἰτίων αὐτῆς ἴδε εἰς Ἐκθέσεις πεπραγμένων τῶν χρήσεων ἐτῶν 1932—33 καὶ 1933—34 τῶν Σιδ. Ἑλλην. Κράτους.

2. Ἐν Ἑλλάδι ἐκυκλοφόρου, κατὰ τὴν Στατιστικὴν Ἐπετηρίδα, τῷ 1929 αὐτοκίνητα πάσης κατηγορίας 25.143, τὸ 1930 28.053, τὸ 1931 30.956, τῷ 1932 31.562. Τὸ περίεργον εἶναι ὅτι ἡ αὐτὴ ἐπετηρὶς φέρει καὶ τὰ τροχοφόρα ἱππήλατα Ἀθηνῶν, Πειραιῶς ηὔξημένα ἀπὸ 29.700 τοῦ 1929 εἰς 38.600 διὰ τὸ 1932! Ἀσφαλῶς ὅμως πρόκειται περὶ λάθους.

μος εἰς τὴν Εὐρώπην δὲν πρέπει νὰ ὑπολογίζη ἐφεξῆς εἰς μεγαλύτερον ὄγκον μεταφορῶν ἀπὸ ἐκεῖνον ποὺ εἶδε μέχρι τοῦ 1929, συμφώνως δὲ πρὸς τὴν σκέψιν αὐτὴν φρονοῦν ὅτι κατ' ἀρχὴν δὲν πρέπει ὁ σιδηρόδρομος νὰ σκέπτεται διὰ τὴν ἀπόκτησιν νέων, μεγαλυτέρων, ἐγκαταστάσεων.

Δ'

Εἰδικώτεροι συνέπειαι τῆς συγκοινωνιακῆς κρίσεως.

Ἡ ἐμφάνισις ὅμως καὶ ἀλματική τελειοποίησις τοῦ κινητήρος εἶχεν εἰδικὰς καὶ μονίμους διὰ τὰς συγκοινωνίας συνεπείας. Διότι διετάραξε τὴν σχέσιν ἣ ὁποία ἐπὶ 40 ἔτη διὰ τὴν Ἑλλάδα, ἐπὶ 100 ἔτη διὰ τὴν ἄλλην Εὐρώπην ὑφίστατο καὶ εἶχεν ἐμπεδωθῆ, φθάσασα εἰς κάποιαν ἰσορροπίαν μεταξὺ τῶν δύο μεγάλων μεταφορικῶν μέσων, τοῦ θαλασσίου καὶ τοῦ χερσαίου, τοῦ ἀτμοπλοίου καὶ τοῦ σιδηροδρόμου. Μεταξὺ αὐτῶν εἶχεν ἐδραιωθῆ ἓνας καταμερισμός. Αὐτὸς ὁ καταμερισμός, ἀφοῦ ἄφηνε μικρὸν μερίδιον διὰ τὰ ἱππῆλατα, εἶχε κατανείμει σιωπηρῶς τὸ πλεῖστον τῶν μεταφορικῶν ἀναγκῶν καὶ δώσει ἓν μέρος ἐξ αὐτῶν εἰς τὸ ἀτμόπλοιο καὶ ἓν ἄλλο εἰς τὸν σιδηρόδρομον. Τὸ αὐτοκίνητον (χερσαῖον καὶ θαλάσσιον) ἦλθε νὰ διεκδικήσῃ θέσιν εἰς τὸν καταμερισμὸν αὐτόν, ἐξωπλισμένον μὲ τὰ ἰδικὰ του προσόντα, ἀλλὰ κυρίως μὲ πλήρη ἐλευθερίαν καὶ μὲ καμμίαν δέσμευσιν ἢ ὑποχρέωσιν ¹.

Ἐζήτησε λοιπὸν τὸ αὐτοκίνητον συμμετοχὴν εἰς τὸν καταμερισμὸν, χωρὶς κἂν νὰ ἐμφανίζῃ σταθερὰν ἰκανότητα μεταφορικὴν, διότι ὁ ἀριθμὸς τῶν αὐτοκινήτων ηὔξανε σοβαρῶς κατ' ἔτος, ὥστε νὰ μὴ γνωρίζῃ ὁ συναγωνιστῆς μὲ ποῖον ἔχει νὰ κάμῃ. ²

Αὐταὶ αἱ συνέπειαι σημαίνουσιν ὅτι τὸ μ ο ν ο π ῶ λ ι ο ν, τὸ ὁποῖον ὁ σιδηρόδρομος ἐπὶ τόσα ἔτη εἶχεν, ἔπαυσε νὰ ὑπάρχῃ.

Δὲν συνίσταται ὅμως μόνον εἰς αὐτὸ ἡ διαταραχὴ ποὺ ἐπέφερεν εἰς τὴν ἀπὸ 100 (40 διὰ τὴν Ἑλλάδα) ἐτῶν ἐμπεδωθεῖσαν σχέσιν τῶν δύο κυρίων συγκοινωνιακῶν μέσων. Ἀνέτρεψε, προσθέ-

1. Εἰς κάτι παρόμοιον ὀφείλεται καὶ ἡ ἐκραγεῖσα τὸ 1930 ἀπεργία τῶν ἰστιοφόρων λόγῳ τοῦ ἀνταγωνισμοῦ τῶν σλεπίων.

2. Ἀπόδειξις οἱ ἀριθμοὶ τῶν τεθέντων κατ' ἔτος παρ' ἡμῖν εἰς κυκλοφορίαν νέων αὐτοκινήτων :

1927—2940	1928—3592	1929—4326
1930—2910	1931—2903	1932— 606 (;

τως, τὰς βάσεις τοῦ τιμολογιακοῦ συστήματος τῶν σιδηροδρομικῶν ἐπιχειρήσεων ὄχι μόνον ἐν Ἑλλάδι. Ἐχρειάσθησαν τόσαι δεκάδες ἐτῶν διὰ νὰ καταλήξουν ὅλα τὰ δίκτυα παντοῦ εἰς τὸ λεπτόν καὶ τόσον περιπτωσιακὸν σύστημα τιμολογίων ποῦ ἰσχύει ἀκόμη κατὰ βάσιν, χωρὶς νὰ δύναται νὰ μεταβάλληται συχνὰ καὶ εὐκόλως¹, ἐνῶ τὸ αὐτοκίνητον δύναται νὰ ἀλλάζη εἰς κάθε μεταφορικὴν πράξιν τιμολόγιον.

Τὸ σύστημα αὐτὸ ἀνεπτύχθη ἐπὶ τῆς βάσεως συνδυασμοῦ τριῶν στοιχείων : τοῦ βάρους, τῆς ἀξίας τοῦ ἀγαθοῦ, καὶ τῆς ἀποστάσεως, συνδυασμοῦ εἰς τὸν ὁποῖον ἡ ἀξία τοῦ ἀγαθοῦ ἔπαιξε σημαντικὸν ρόλον. Ἐπέτρεπεν εἰς τὸν σιδηρόδρομον νὰ ἔχη μεγαλύτερα κόμιστρα διὰ τὰ μεγάλης ἀξίας ἀγαθὰ καὶ μικρὰ διὰ τὰ εὐτελοῦς ἀξίας, τὰ καὶ μαζικῶν μεταφορῶν ἀντικείμενα. Τὸ αὐτοκίνητον ὅμως ἦλθε νὰ ἀφαιρέσῃ ἀπὸ τὸν σιδηρόδρομον τὰ πρῶτα καὶ νὰ τοῦ ἀφήσῃ τὰ δεύτερα. Τοῦτο πέραν τοῦ νέου μεταφορικοῦ ἔργου, τοῦ ὁποῖου ἀναμφισβητήτως τὴν γένεσιν προῦκάλεσε τὸ αὐτοκίνητον, γεγονόςς τὸ ὁποῖον δὲν δυνάμεθα νὰ παραγνωρίσωμεν.

Καὶ ἓνα ἄλλο ἀκόμη. Αἱ αὐτοκινητικαὶ μονάδες, μὴ δεσμευόμεναι πρὸς ὠρισμένην τροχίαν, ὡς ὁ σιδηρόδρομος, συνεσσωρεύοντο ἐκεῖ ὅπου ὑπῆρχον ἔτοιμοι μεταφορικαὶ ἀνάγκαι, καίτοι ὑπῆρχον τ' ἀναγκαῖα συγκοινωνιακὰ μέσα, δὲν μετέβαινον ὅμως μετὰ τῆς αὐτῆς προθυμίας ἐκεῖ ὅπου δὲν ὑπῆρχον συγκοινωνιακὰ μέσα, ἂν καὶ ἐχρειάζοντο αἱ ὑπηρεσίαι των.

Μὲ ὀλίγας λέξεις, καίτοι αἱ προὑποθέσεις ἐπὶ τῶν ὁποίων ἐστηρίχθησαν ἀπὸ γενεῶν τὰ εὐρωπαϊκὰ σιδηροδρομικὰ συστήματα ὀργανώσεως ἀνετράπησαν, τὰ συστήματα καὶ αἱ ἐξ αὐτῶν δεσμεύσεις, αἱ ἐκ τῆς μονοπωλιακῆς ἀρχῆς ἀπορρεύσασαι, ἔμειναν εἰς τὴν θέσιν των. Οὕτως, οἱ σιδηρόδρομοι ἐξακολουθοῦν νὰ φέρουν τὸν ἄλλοτε ζηλευτόν, τώρα ἐπαχθῆ τίτλον τοῦ «μονοπωλητοῦ» (*Privilegium Odiosum*!).

Ἄλλὰ καὶ τὸ αὐτοκίνητον τῆς θαλάσσης, τὸ βενζινόπλοιον, ἀποτελεῖ καὶ αὐτὸ ἐλεύθερον σκοπευτήν, τὰς συνεπείας τῶν ἐνεργειῶν τοῦ ὁποῖου εἰς τὴν βόρειον ἀκτὴν τῆς Πελοποννήσου γνωρίζουν πολὺ καλὰ οἱ Πελοποννησιακοὶ σιδηρόδρομοι, ἀρχίζουν δὲ νὰ τὰς γνωρίζουν καὶ οἱ Σιδηρόδρομοι τοῦ Κράτους ἐπὶ τῶν ἀκτῶν μεταξὺ Θεσσαλονίκης καὶ Ἀλεξανδρουπόλεως.

1. Οἱ Σιδηρόδρομοι τοῦ Ἑλλην. Κράτους ἐν τούτοις εἰσήγαγον νέον σύστημα τιμολογίων ἀπὸ τῆς 5 Αὐγούστου 1932. Ἰδε τὰ νέα τιμολόγια τῶν Σ.Ε.Κ. τῆς 3 Ἰουνίου 1932. Ἐκδοσις τῶν Σ.Ε.Κ. 1933.

Τὸ ἀποτέλεσμα ἐκ τῆς τοιαύτης διαταραχῆς, ὅσον ἀφορᾷ τὴν σχέσιν μεταξὺ τῶν δύο παλαιῶν καὶ τοῦ ἐνὸς νέου συγκοινωνιακοῦ ὀργάνου, εἶναι ὅτι ἡ παλαιὰ σχέσις, ἡ ἀποτελοῦσα σταθερὸν παράγοντα ἐν τῇ διαμορφώσει τῶν τιμῶν μεταφορᾶς καὶ δι' αὐτῆς ἐπιδρῶσα ἐν τῇ διαμορφώσει τῆς τιμῆς τῶν ἀγαθῶν ἐντὸς τῆς χώρας, κατελύθη· ὅτι ἡ τάξις ἀντικατεστάθη διὰ τῆς ἀταξίας εἰς τὸ σύστημα τῆς ὀργανώσεως τῶν μεταφορῶν· ὅτι, ἀνατραπεισῶν τῶν βάσεων τοῦ τιμολογιακοῦ συστήματος, τὸ ὁποῖον τελεῖ ὑπὸ τὸν ἔλεγχον τοῦ Κράτους, ὡς πρὸς τὰ σιδηροδρομικὰ μόνον δίκτυα, τὰ ὁποῖα, καθὼς εἶπομεν, ἐρρῦθμιζαν ὡς σχετικῶς ἐνιαῖος¹ συντελεστῆς τὰς τιμὰς μεταφορᾶς σχεδὸν τοῦ 1/2 τοῦ ὅλου μεταφορικοῦ ὄγκου, ἡ ἡγεσία τῆς περὶ τὰς μεταφορὰς πολιτικῆς, ὅσον ἀφορᾷ τὴν πεμπτουσίαν της, δηλ. τὴν ἐπίδρασιν ὡς πρὸς τὸν σχηματισμὸν τῶν τιμῶν μεταφορᾶς, ἐξέφυγεν ἀπὸ τῶν χειρῶν τοῦ Κράτους.

Ἐπιπλέον ἡ ἀνατροπὴ καὶ ἡ ἀπώλεια αὕτη καὶ αἱ συνέπειαι τῶν εἶναι μόνον ἢ μία πλευρὰ τοῦ ζητήματος.

Ε΄.

Τὸ πρόβλημα τῆς ὁδοποιίας.

Ἡ ἄλλη εἶναι ἡ προκύψασα ἀπὸ τὰ προβλήματα τῆς κατασκευῆς καὶ τῆς συντηρήσεως τῶν ὁδῶν, τὰ ὁποῖα ἐδημιούργησε τὸ νέον συγκοινωνιακὸν μέσον, ἀφορῶντα τὸ μέσον αὐτὸ καὶ τὰ Δημόσια οἰκονομικά, προβλήματα διαταράξαντα κατὰ τρόπον ἀνησυχητικὸν τοὺς προϋπολογισμοὺς τῶν Κρατῶν. Παρακολουθῶν τὰ πράγματα, λέγω μὲ μίαν γενικὴν ἔκφρασιν ὅτι τὰ Κράτη εἶναι ζαλισμένα πρὸ τοῦ μεγέθους τοῦ προβλήματος.

Κατασκευῆς ὁδῶν ζήτημα πάντοτε ὑπῆρχε παρ' ἡμῖν. Εἶχομεν τὸ 1912 ἀνὰ 100 τετρ. χιλιόμετρα διὰ τὴν παλαιὰν Ἑλλάδα 8.8 χιλιόμετρα ὁδοῦ καὶ σήμερον ἔχομεν δι' ὅλοκληρον τὴν σημερινὴν 8.0 χιλιόμετρα ὁδῶν, ὅταν ἐπισήμως ὑποστηρίζεται² εἰς τὴν μι-

1. Τὸ ὅτι παρ' ἡμῖν τὰ διάφορα δίκτυα ἔχουσι διάφορα ὕψη κομιστρων, τοῦτο δὲν μεταβάλλει κατὰ βάσιν τὴν κρίσιν μας. Σημερινὰ τιμολόγια Σ.Ε.Κ κατὰ χιλιομετρικὸν ἐπιβάτην καὶ θέσιν 1.70, 1.10, 0.65 δραχ. Προπολεμικῶς ἦσαν διὰ τοὺς Μακεδονικοὺς 15, 11.7 χρυσά, διὰ δὲ τὸν Λαρισσαϊκὸν 12, 10.6 χρ. λεπτά. Σημερινὸν τιμολόγιον κατὰ χιλιομ. ἐπιβάτην 3ης θέσεως εἰς τὸν Σ.Π.Α.Π. 0.85, εἰς τὸν Βόλου—Λαρίσης 0.80 δρ., καὶ εἰς τοὺς Γαλλοελληνικοὺς 0.95 δραχ.

1. Ὑπὸ τοῦ τέως Γεν. Διευθυντοῦ τῶν Βουλγ. Σιδηρῶν Λ. Μποσκῶφ.

κροτέραν Βουλγαρίαν ὅτι, διαθέτουσα σήμερον 13.6 χιλιόμετρα κατεσκευασμένων ὁδῶν ἀνὰ 100 τετρ. χιλιόμετρα ἢ 25.5 χμ. ἀνὰ 10.000 κατοίκων, πρέπει τὸ 1950 νὰ ἔχη 32.000 ὁδῶν, ἥτοι 40 χιλ. ἐπὶ 10.000 κατοίκων. Ἐχομεν βέβαια ἐν Ἑλλάδι θαλασσίας συγκοινωνίας σημαντικώτερας τῶν βουλγαρικῶν, ἀλλὰ πάντως ἡ ἀναλογία τῶν ὁδῶν μας εἶναι μικρὰ ἐν γένει καὶ ἐν συσχετισμῷ πρὸς τὸ μῆκος τοῦ σιδηροδρομικοῦ δικτύου¹.

Κατὰ τὸ ἐγκεκριμένον πλήρες πρόγραμμα τοῦ 1932 προεβλέποντο :

5.560	χμ.	ἐθνικῶν ὁδῶν,	ἐκ τῶν ὁποίων	670	ἦσαν	ἡμιτελῆ
10.270	»	ἐπαρχ.	»	»	»	»
				470	»	»

ἥτοι 15.830 χιλιόμετρα ἀκόμη ἀμαξιτῶν ὁδῶν. Ἄν αὐτὸ ἐξετελείτο θὰ ἐπληροῦντο ἱκανοποιητικῶς αἱ σημεριναὶ καὶ αὐριαναὶ ἀνάγκαι².

Θὰ εἶχεν ὁμως νὰ ἐξετασθῆ ἐν συναφείᾳ πρὸς ταῦτα τὸ θέμα ἂν οἰκονομικῶς ὀρθῶς ἐμελετήθη τὸ πρόγραμμα ὡς πρὸς τὰ τμήματά του καὶ δὴ ἐν σχέσει πρὸς τὸ ἀξιούμενον παρ' αὐτῶν μεταφορικὸν ἔργον, ἀλλὰ καὶ ὡς πρὸς τὴν σειρὰν καὶ χρόνον ἐκτελέσεως.

Τὸ ζήτημα ὁμως τοῦ μήκους τοῦ δικτύου εἶναι τὸ ἐν, ζήτημα ὑπάρχον παλαιόθεν.

Τὸ ἄλλο εἶναι τὸ ζήτημα τοῦ τεχνικοῦ ποιοῦ τῆς ὁδοῦ³, δη-

1. Ἐξ ἄλλου ἡ Βουλγαρία διαθέτει καὶ ποταμίας ὁδοῦς, ὧν ἡ Ἑλλάς στερεῖται. Χαρακτηριστικοὶ ἀριθμοὶ τοῦ βουλγαρικοῦ συγκοινωνιακοῦ ἔργου εἶναι οἱ ἑξῆς: Ἐκ τοῦ ὅλου ἐξωτερικοῦ ἐμπορίου τῆς Βουλγαρίας 40% ἐνεργοῦνται διὰ θαλασσίων ὁδῶν (λιμένες Πύργου καὶ Βάρνας), 20% διὰ τοῦ ποταμοῦ τοῦ Δουνάβεως (τρεῖς κυρίως λιμένες: Ρουστουκίου, Λόμ καὶ Ὀρεχόβου) καὶ 40% διὰ τῶν σιδηροδρομικῶν ὁδῶν. — Ἐκ τῆς «Bulgarie» 16-2-35.

2. Οἱ Βούλγαροι ὑπολογίζουν ὅτι πρέπει νὰ κατασκευάζουν ἑτησίως 820 χμ. καταλλήλων ὁδῶν, διὰ νὰ εἶναι εἰς θέσιν νὰ παρακολουθοῦν τὰς ἀνάγκας τῆς ἐθν. οἰκονομίας των.

3. Ἐνῶ, ὡς πρὸς τὰς εἰς μῆκος ὁδῶν ἑλληνικὰς ἀνάγκας διαφωνοῦν δὲν ὑπάρχουσιν, ὡς πρὸς τὸ τεχνικὸν ποιὸν αὐτῶν ἐπεκρίθη ζωηρῶς καὶ ὀρθῶς ἡ πολιτικὴ τοῦ Κράτους, ὡς λίαν πολυτελής, καθὸ παρορῶσα τὸ ἔργον τὸ ὁποῖον θὰ ἱκανοποιήσουν. Λίαν ἐνδιαφέρον ὡς πρὸς τοῦτο εἶναι τὸ πρῶτον μέρος τῆς ἐνδιαφερούσης μελέτης Γ. Κορωναίου «Μεταφοραὶ καὶ τεχνικὴ ἐκμετάλλευσις ὡς βάσις διὰ τὴν μελέτην τοῦ ὁδικοῦ καὶ σιδηροδρομ. ζητήματος» εἰς Τεχν. Χρονικά, τεύχος ὑπ' ἀριθ. 7 τῆς 1—4—1932, ἔνθα, βάσει τοῦ ἀναμενομένου μεταφορικοῦ ἔργου, ἐπικρίνεται ἡ ἐγκύκλιος τοῦ Ὑπ. Συγκοινωνίας μηνὸς Μαρτίου 1929, ἀλλὰ καὶ ἡ ἐγκύκλιος μηνὸς Μαρτίου 1931, ἀμφότεραι καθορίζουσαι τοὺς τεχνικοὺς

λαδή κυρίως τοῦ καταστρώματος τῆς ὁδοῦ, τὸ ὁποῖον θὰ κριθῆ ἀπὸ τὸ μεταφορικὸν ἔργον ποῦ θὰ ζητήσωμεν ἀπὸ τὴν ὁδὸν καὶ τὸ μεταφορικὸν ὄργανον ποῦ θὰ ἐκτελέσῃ αὐτό. Πάντως, τὸ Μακαν- ντάμ, μετὰ 150 ἐτῶν ζωῆν, ὑπεχώρησε πρὸ νεωτέρων μεθόδων, ἐφ' ὅσον τὸ ὄργανον τῶν μεταφορῶν ἐπὶ τῆς ὁδοῦ εἶναι τὸ αὐτοκίνη- τον καὶ σήμερον ἔχομεν νὰ διαλέξωμεν μεταξὺ τῶν διαφόρων ἡμιμονίμων καὶ μονίμων εἰδῶν (ὄροι ὄχι σαφῶς καθωρισμένου πε- ριεχομένου!) καταστρώματος. Πρόκειται περὶ δαπάνης κολοσσιαί- ας, ἀνάλογος μὲ τὴν ὁποῖαν θὰ εἶναι καὶ ἡ δαπάνη συντηρήσεως τοῦ ἰδίου καταστρώματος.

Ἡ ὑπηρεσία Δημοσίων Ἔργων τὸ 1932 ὑπελόγιζεν ὅτι ἀνήρ- χετο ἡ δαπάνη ἑνὸς τετραγ. μέτρου:

- | | | | |
|-----|--|-----|-----|
| α) | σκυρωτοῦ ὁδοστρώματος μέσου πάχους 18 ἐκ. μετὰ τὴν συμπίεσιν, περιλαμβανομένης καὶ τῆς ἀναμοχλεύσεως τοῦ ὑπάρχοντος παλαιοῦ ὁδοστρώματος εἰς | δρ. | 41 |
| β) | κατασκευῆς σκυρωτοῦ ὁδοστρώματος μέσου πάχους 18 ἐκ. μετὰ τὴν συμπίεσιν, ἄνευ ἀνα-μοχλεύσεως παλαιοῦ ὁδοστρώματος εἰς | δρ. | 35 |
| γ) | ἀπλῆς ἐπαλείψεως σκυρωτοῦ ὁδοστρώματος διὰ δύο (2) χιλιογρ. ἀσφαλιτικῆς μάλθης εἰς | δρ. | 11 |
| δ) | ἐπαλείψεως σκυρωτοῦ ὁδοστρώματος εἰς δύο στρώσεις ἐκ τῶν ὁποίων ἡ πρώτη δι' 1 1/2 χλγ. εἰδικῆς μάλθης (Solar-Oil), ἡ δὲ δευτέρα διὰ 1,20 χλγ. μάλθης εἰς | δρ. | 13 |
| ε) | μακασφαλτικοῦ ὁδοστρώματος πάχους 18 ἐκ. μετὰ τὴν κατασκευὴν τῆς ὡς ἄνω στρώσεως ἐκ γρανιτικῶν σκύρων εἰς | δρ. | 120 |
| στ) | ἀσφαλτικοῦ σκυροδέματος (γρανιτασφάλτου) πάχους 5 ἐκ. μετὰ τὴν συμπίεσιν εἰς | δρ. | 100 |

ὄρους οὓς ἔδει νὰ πληρῶσιν αἱ κατασκευαζόμεναι νέαι ὁδοί. Ἐν συμ-περάσματι, οἰκονομικῶς καλῶς βασιζομένῳ (σελ. 361), τονίζει ὅτι «ἐλάχι-σται πρέπει νὰ εἶναι αἱ ἐξαιρέσεις ἀπὸ τὸν τύπον τῆς βελτιωμένης συγ-χρόνου ἀμαξιτῆς ὁδοῦ». Τὴν ἀρχὴν αὐτὴν μὲ τοὺς τεχνικοὺς ὄρους τῆς ἐγκυκλίου 1931 ἀκολουθεῖ τὸ πρόγραμμα 1934, δὲν πρόκειται ὁμως περὶ τοῦ ἀρχικοῦ πλήρους εἰς μῆκος ὁδοποιητικοῦ δικτύου. Πρακτικώτερα καὶ μὲ βάσιν μεγαλυτέρας ἐμπειρίας θέτει τὸ αὐτὸ ζήτημα ὁ Η. Γεωργό-πουλος εἰς μελέτην του «Ἔργα, ὁδοποιία, καὶ σιδηροδρομικὴ» Τεχν. Χρο-νικά, τεύχος ὑπ' ἀριθ. 2 τῆς 1 Ἰουνίου 1932.

- ζ) ὑποστρώματος ἐκ σκυροκονιάματος ἀναλογίας
250 χλγ. σιμέντου πάχους 15 ἐκ. εἰς . . . δρ. 80
- η) ἀσφαλτικῆς ἐπιστρώσεως διὰ χυτῆς ἀσφάλτου
ἐκ πυριτικῶν χαλίκων πάχους 5 ἐκ. εἰς . . . δρ. 165
- θ) ἀσφαλτικῆς ἐπιστρώσεως διὰ πιεστῆς ἀσφάλ-
του πάχους 5 ἐκ. μετὰ τὴν συμπίεσιν εἰς . . . δρ. 190

Αἱ διαφοραὶ τῶν τιμῶν τῶν ἐδαφίων γ'-θ', ἤτοι μεταξύ δραχμ.
11 - 190 ἀνὰ τετραγ. μέτρον δίδουν πλήρη ιδέαν τῆς μεγάλης δια-
φορᾶς δαπάνης δι' ἕκαστον σύστημα καταστρώματος.

Τὸ παλαιὸν ἐπομένως σύστημα ὀργανώσεως τῆς κατασκευῆς
καὶ τῆς συντηρήσεως τῶν ὁδῶν ἀλλὰ καὶ τὸ «διοικητικὸν» σύστημα,
θ' ἀντικατασταθοῦν ἀπὸ ἄλλα. Φαίνεται δὲ βέβαιον ὅτι τὴν
κατασκευὴν δὲν εἶναι δυνατὸν νὰ τὴν βαστάσῃ ἄλλος ἀπὸ τὸ
Κράτος καὶ ἐν μέρει τοὺς Δήμους.

Παντοῦ γίνεται ζωηρὰ ἐπιστημονικὴ συζήτησις καὶ παράλλη-
λος πολιτικὴ τῶν κρατῶν μὲ τὴν τάσιν ὅπως, ἀντὶ τῆς παλαιᾶς τα-
κτικῆς, καθ' ἣν τὸ Κράτος ἢ ἄλλα νομικὰ πρόσωπα, ὡς οἱ Νομοί,
οἱ Δήμοι, ἐκ τοῦ προϊόντος τῆς γενικῆς φορολογίας δαπανῶσι καὶ
συντηρῶσι τὰς ὁδοὺς, ἀκολουθηθῆν νέα, καθ' ἣν ἀπὸ τὸ κατ' ἐξο-
χὴν χρησιμοποιοῦν καὶ βλάπτουν τὰς κατ' ἀνάγκην δαπανηρὰς σή-
μερον ὁδοὺς αὐτοκίνητον, δηλ. ἀπὸ τοὺς χρησιμοποιοῦντας αὐτὸ
πολίτας δέον νὰ καταβάλληται τὸ πλεῖστον τῆς δαπάνης τῆς κα-
τασκευῆς καὶ τῆς συντηρήσεως τῶν ὁδῶν. Ἐφ' ὅσον γνωρίζω,
εἰς καμμίαν χώραν δὲν ἐφηρμόσθη εἰσέτι ἀκεραία τοιαύτη πολιτικὴ,
αἱ προσπάθειαι ὅμως τείνουν πρὸς ὀλοκλήρωσίν της, τῶν ἀπαιτου-
μένων μεγάλων κεφαλαίων κατασκευῆς συγκεντρουμένων διὰ δα-
νειῶν ¹.

Εἰς τὴν πολιτικὴν αὐτὴν εἰσῆλθε τὸ Ἑλληνικὸν Κράτος τὰ τε-
λευταῖα ἔτη, κατὰ δὲ τοὺς εἰδικούς, ἂν τὰ συσταθέντα διάφορα
ταμεῖα ἐτροφοδοτοῦντο τακτικῶς δι' ὀλοκλήρου τοῦ προϊόντος

1. Κατὰ τὸν Dr. Ing. Platzmann (εἰς μελέτην του «Die Finanzierung
des Strassenwesens» ἐν Verkehrstechnik, τεύχος 28 Φεβρουαρίου 1930) ἐν
Γερμανίᾳ τῷ 1910 τὰ 98/100 τῶν δαπανῶν ὁδοποιίας ἐκαλύπτοντο ἐκ τοῦ
προϊόντος τῆς φορολογίας, ἐνῶ τῷ 1927 ἐκαλύπτοντο τὰ 40/100 ἐκ δα-
νειῶν, τὰ 28/100 ἐκ τῆς γενικῆς φορολογίας, καὶ τὰ 32/100 ἐκ τῆς εἰδικῆς
φορολογίας τοῦ αὐτοκινήτου.

*Ἴδε ἐν Eisenbahn und Kraftwagen in Vierzig Ländern der Welt, Ber-
lin. 1935 σχετικῶς μὲ τὰς τάσεις φορολογίας τῶν τεσσαράκοντα αὐτῶν
χωρῶν, ἰδίᾳ τῆς φορολογίας τῆς βενζίνης.

των πηγών, αἱ ὁποῖαι ὠρίσθησαν, θὰ ἠδύνατο νὰ βασισθῇ ἐξ ὀλοκλήρου ἐπ' αὐτῶν καὶ ἡ κατασκευὴ κατὰ πρόγραμμα, βαθμιαίως ἐφαρμοζομένη, καὶ ἡ συντήρησις. Παρ' ἡμῖν, ἀλλὰ καὶ εἰς ἄλλας χώρας, ἡ φορολογία τῆς βενζίνης ἔχει κληθῆ ὑπὲρ πᾶν ἄλλον μέτρον εἰς στήριξιν τῆς πολιτικῆς αὐτῆς. ¹

1. Εἰσαγωγὴ βενζίνης τοῦ 1924 τόννων 14 843, τοῦ 1932 τόννων 47.234. Τῷ 1932 ἡ δασμολογικὴ μετὰ τῶν προσθέτων ἐπιβάρυνσις τῆς βενζίνης, ἐν Ἑλλάδι ἀνήρχετο εἰς δρχ. 561 ἀνὰ 100 χιλιογρ., μὲ ἔσοδον ὑπὲρ τοῦ Δημοσίου ἐκ τοῦ δασμοῦ ἐκ 270.000.000 δραχμῶν. Κατὰ τὸ αὐτὸ ἔτος ἡ φορολογία ἦτο ἐν Ἰταλίᾳ 88 λιρέται, ἐν Ρουμανίᾳ 170 λέϊ, ἐν Νοτιοσλαβία 40 δηνάρια καὶ ἐν Ἑλβετίᾳ 23 φράγκα ἀνὰ 100 χιλιόγραμμα.

Ἐν Ἑλλάδι αἱ δαπάναι κατασκευῆς καὶ συντηρήσεως τῶν ὁδῶν βαρύνουσι: 1) Τὸ Ταμεῖον Ἐθνικῆς Ὀδοποιίας, 2) Τὰ 47 εἰδικὰ Ταμεῖα ἐπαρχιακῆς Ὀδοποιίας καὶ 3) τὰ Ταμεῖα Μονίμων Ὀδοστρωμάτων, ἀνερχόμενα εἰς 20. Κατὰ τὰ τελευταῖα μέχρι τοῦ 1932 ἔτη διετίθεντο ἐκ τοῦ Προϋπολογισμοῦ διὰ μὲν συντηρήσεις ποσὰ ἐτησίως ποικίλλοντα μεταξὺ 20 καὶ 120 ἑκατ. δρχ., διὰ δὲ κατασκευᾶς περὶ τὰ 100 ἑκατομμύρια δρχ.

Τὸ Ταμεῖον Ἐθνικῆς Ὀδοποιίας προβαίνει, συμφώνως τῷ ἄρθρῳ 17 τοῦ Νόμου 4098 καὶ εἰς κατασκευᾶς τεχνικῶν ἔργων καὶ σκυροστρώσεις Κοινοτικῶν ὁδῶν, ἐφ' ὅσον ἔχουσιν ἐκτελεσθῆ ὁπωσδήποτε τὰ ἀπλᾶ ἔργα τῶν ὁδῶν τούτων.

Ἐπίσης τὰ ἐπαρχιακὰ Ταμεῖα Ὀδοποιίας δύνανται νὰ προβαίνωσιν εἰς συντηρήσεις κοινοτικῶν ὁδῶν, ἐφ' ὅσον πραγματοποιεῖται ἡ ἐκτέλεσις τοῦ προγράμματος τῶν καθ' ἕκαστον οἰκονομικὸν ἔτος κατασκευαστέων ἐπαρχιακῶν ὁδῶν καὶ ὑπάρχει χρηματικὸν περίσσευμα εἰς τὸν προϋπολογισμόν.

Τὰ τῶν πόρων τῶν Ταμείων τούτων ἔχουσιν παρ' ἡμῖν ἐν ὀλίγοις ὡς ἐξῆς: Οἱ πόροι τῶν Ταμείων Μονίμων Ὀδοστρωμάτων καθορίζονται διὰ τοῦ ἄρθρου 5 τοῦ ἀπὸ 9 Ὀκτωβρίου 1928 Διατάγματος «Περὶ κωδικοποιήσεως τῶν περὶ μονίμων Ὀδοστρωμάτων κειμένων διατάξεων» εἶναι δὲ κυριώτεροι τούτων οἱ ἐξῆς:

α') Φόρος διοδίων (τῷ 1931—32 ἀπέδωσεν 25 ἑκατομ. δραχμῶν), β) κρατικὴ πρὸς τὰ ταμεῖα ταῦτα ἀρωγὴ (τῷ 1931—32 ἀπέδωκε 13 ἑκατ. δραχμῶν) καὶ γ') φόρος οἰκοδομῶν (τῷ 1931—32 ἀπέδωκε 17 ἑκατομ. δραχμῶν), ἥτοι ἐν συνόλῳ περὶ τὰ 55 ἑκατομμύρια διὰ τὸ 1931—32.

Οἱ πόροι τοῦ Ταμείου Ἐθνικῆς Ὀδοποιίας καθορίζονται εἰς τὸ ἄρθρον 7 τοῦ ὑπ' ἀριθ. 3406 Νόμου τοῦ 1929. Τούτων κυριώτεροι εἶναι: α') Τὸ ἐκ τῆς φορολογίας τῆς εἰσαγομένης βενζίνης ἔσοδον τοῦ Κράτους καὶ β') ἡ ἀρωγὴ τοῦ Δημοσίου οὐχὶ μικροτέρα τῶν 100.000.000 ἐτησίως ἐπὶ μίαν πενταετίαν, ἐλαττωμένη βαθμηδὸν μέχρι τῆς συμπληρώσεως δεκαετίας, ὁπότε αὕτη παύει ἐντελῶς.

Τῶν εἰδικῶν Ταμείων Ἐπαρχιακῆς Ὀδοποιίας οἱ πόροι καθορίζονται διὰ τοῦ ἄρθρου 17 τοῦ Διατάγματος ἀπὸ 29 Νοεμβρίου 1929 «περὶ κωδικοποιήσεως τῶν περὶ κατασκευῆς καὶ συντηρήσεως ὁδῶν κειμένων διατά-

ΣΤ'.

Ἄνατροπή τῶν παλαιῶν συστημάτων ὀργανώσεως
τῶν μεταφορῶν.

Νομίζω ὅτι ἀρκετὰ σαφῶς ἐν ὀλίγοις ἐξηκριβώθη ἀνωτέρω ἡ σχέσις τῶν διαφόρων συγκοινωνιακῶν μέσων, ὡς συνεργαζομένων πρὸς τὸν αὐτὸν σκοπὸν καὶ διεπιστώθη ἡ ἀνατροπὴ τὴν ὁποίαν ἡ τεχνικὴ πρόοδος ἐπέφερεν εἰς τοὺς παλαιούς συγκοινωνιακοὺς ὄρους καὶ εἰς τὴν σχέσιν ἡ ὁποία συνέδεε τὰ παλαιὰ συγκοινωνιακὰ ὄργανα εἰς ἓν σύνολον ὀργανισμοῦ μεταφορῶν μὲ δύο κυρίως χεῖρας, τὴν θαλασσίαν συγκοινωνίαν, ὀργανωμένην ἕως τώρα κατ' ἀρχὴν ἐπὶ τῇ βάσει τῶν ἀρχῶν τῆς ἐλευθερίας τοῦ ἀτόμου καὶ τῆς ἐλευθέρας συμφωνίας, καὶ τὴν σιδηροδρομικὴν, ὀργανωμένην ὡς «δεσμευμένην» (gebunden) οἰκονομίαν. Δύο ἀρχῶν ἀντιπάλων μεταξύ των.

Ποῦ ὀφείλεται ἡ τόσον διάφορος «ἀρχὴ ὀργανώσεως»; Εἰς τὴν διάφορον φύσιν τῆς ὁδοῦ, ὑπὸ τὴν τεχνικὴν ἔννοιαν τοῦ ὄρου. Ἡ διάφορος φύσις αὐτῆς διὰ τὸν σιδηρόδρομον τὸν ὠδήγησε σχεδὸν ἀφ' ἧς ἐνεφανίσθη εἰς τὴν ἐπέμβασιν τοῦ Κράτους (π.χ. ἀπαλλοτριώσεις ἐδαφῶν) Ἐξ ἄλλου τὸ πραγματικὸν μονοπώλιον εἰς τὸ ὁποῖον φύσει¹ ὠδηγοῦσε μία σιδηροδρομικὴ γραμμὴ ἐφόβησε τὰ κράτη λόγῳ τῆς τυραννίας τὴν ὁποίαν ἀσκεῖ ἓνα μονοπώλιον συγκοινωνιακόν, δηλ. ἐθνικοοικονομικόν, εἰς χεῖρας ἰδιώτου, ὥστε νὰ ἐφεύρουν τὸ σύστημα τῶν «παραχωρήσεων», τὸ ὁποῖον ἀπετέλεσεν ἐν τῇ ἱστορίᾳ ἓνα ἀπὸ τὰ πρῶτα βήματα ὅπως ἀπομακρυνθῆ τὸ σύγχρονον Κράτος τῆς παλαιᾶς ἀντιλήψεως περὶ Κράτους ὡς Κράτους μόνον δικαιοσύνης καὶ ἀσφαλείας. Ἦδη τὸ σύστημα τῶν «παραχωρήσεων» καὶ τῶν συναφῶν δεσμεύσεων εἶχεν κατὰ πολὺ

ξεων», κυριώτεροι τῶν ὁποίων εἶναι οἱ ἑξῆς : α) Ἀρωγὴ τοῦ Ταμείου Ἐθνικῆς Ὀδοποιίας ἐκ 15.000.000 δρχ. καὶ β) Εἰσπράξεις ἐξ ἀμέσων καὶ ἐμμέσων φόρων δι' ἐπιβαλλομένης ὑπὲρ τῶν Ταμείων τούτων εἰδικῆς φορολογίας, ἀποδιδούσης ἑτησίως 40.000.000 δρχ.

1. Εἶναι γνωστὸν ὅτι εἰς τὴν Ἀγγλίαν ὅταν ἤρχισαν νὰ κατασκευάζωνται σιδηρόδρομοι κατεσκευάζοντο καὶ γραμμαὶ παραλλήλως καὶ ὅτι οἱ κατόπιν ἀνταγωνισταὶ ἐκμεταλλεῦταὶ ὑπὸ τῆς δυνάμεως τῶν πραγμάτων ὠδηγήθησαν εἰς μεταξύ των συνεννοήσεις πρὸς παῦσιν τοῦ ἀνταγωνισμοῦ, δηλ. εἰς τὴν ἰδρυσιν μονοπωλίων.

ἀφαιρέσει ἀπὸ τὴν ἰδιωτικὴν ἐπιχείρησιν τὴν ψυχὴν τῆς, δηλ. τὴν δύναμιν τῆς ἐλευθέρως ἰδιωτικῆς ἐπιχειρήσεως.

Τὸ σύστημα αὐτό, ἐκ τῆς πράξεως ἀποδειχθὲν ἀνεπαρκές ἀπὸ ἐθνικοοικονομικῆς ἀπόψεως, ὑπεχώρησε πρὸ τοῦ συστήματος τῆς «δημοσίας» ἐπιχειρήσεως, συστήματος ὅχι νέου προκειμένου περὶ σιδηροδρόμων, ἰδίως ὅταν πλὴν ἄλλων ἐβεβαιώθη ὅτι ἡ σιδηροδρομικὴ πολιτικὴ εἶναι ἐμπορικὴ πολιτικὴ, ἀσκουμένη διὰ τῶν τιμολογιῶν. Ἡ ἐποχὴ αὐτὴ ἤρχισε διὰ τὴν Εὐρώπην νὰ ἐμφανίζεται καὶ νὰ κυριαρχῇ περὶ τὸ 1880, ὅταν τὰ δασμολόγια καὶ αἱ ἐμπορικαὶ συμβάσεις ἤρχισαν νὰ διαπνέωνται ἀπὸ προστατευτικὰς τάσεις, ὕστερα δὲ καὶ καθαρῶτερα πολιτικὰς.

Ὁ φόβος λοιπὸν τοῦ μονοπωλίου ἔκαμε τὰ Κράτη εἰς τὸ νὰ δεσμεύσουν τὰς παραχωρησιούχους σιδηροδρομικὰς ἐπιχειρήσεις εἰς ὅλας τὰς ἐκδηλώσεις τῆς ἐκμεταλλεύσεως, τὰ δρομολόγια, τὰ τιμολόγια, καὶ ἐν μέρει τὴν εὐκίνησιν των ὡς πρὸς τὰ οἰκονομικὰ ἀποτελέσματα. Ἄλλ', ὅταν κατόπιν εἶδον ὅτι καὶ αἱ δεσμεύσεις αὗται ἦσαν ἐθνικοοικονομικῶς, ἀλλὰ καὶ ἀπὸ ἄλλων ἀπόψεων ἦσαν ἀνεπαρκεῖς, τότε κατέφυγον εἰς τὴν ἀνάληψιν τῆς ἐκμεταλλεύσεως (κρατικοποίησις).

Μέχρις ὅμως ἀκόμη πρὸ ὀλίγον μόλις ἐτῶν αἱ ἐπιχειρήσεις αὗται ἦσαν ἐλεύθεραι ὡς πρὸς τὸν χειρισμὸν τῶν δαπανῶν των καὶ δὴ τὴν διάθεσιν τῆς ἐργατικῆς δυνάμεως (ὄροι συμβάσεως ἐργασίας) τὴν ὁποίαν ἀπησχόλουν. Ἠκολούθησεν ἡ περίοδος τῆς κοινωνικῆς πολιτικῆς εἰς ὅλην τὴν Εὐρώπην καὶ οὕτως ἡ νεωτέρα καὶ δικαιότερα περὶ Κράτους ἀντίληψις ὠδήγησεν εἰς ἐπεμβάσεις καὶ ρυθμίσεις ἰδίᾳ ὡς πρὸς τοὺς σημαντικωτέρους ὄρους τῆς συμβάσεως ἐργασίας, δηλ. τὰ σημεῖα χρόνος καὶ ἀμοιβὴ ἐργασίας εἰς τὰς ἐπιχειρήσεις δημοσίας ὠφελείας, κατὰ τρόπον ἐγγίζοντα τὸν «δημοσιοὑπαλληλικὸν τύπον». Ἡ κοινωνικὴ αὐτὴ πολιτικὴ μάλιστα εἰς χώρας τινὰς (π. χ. Ἑλλάς) ἐλησμόνησε τὸ ὄριον τὸ ὁποῖον δὲν ἐπιτρέπεται νὰ ὑπερβληθῇ, δηλ. τὴν ἀπόδοσιν τῆς ἐπιχειρήσεως¹.

Ἡ σιδηροδρομικὴ ἐπιχείρησις ἐπομένως εἶναι «δεσμευμένη» καθ' ὅλα, ἐνῶ ὁ ἀνταγωνιστὴς τῆς εἶναι πανελεύθερος, εὐκίνητος, ἀεικίνητος, εὐπροσάρμοστος, ἐλαφρὸς ἀπὸ βάρη καὶ δεσμεύσεις.

1. Σημειωτέον ὅτι εἰς τὰς σιδηροδρομικὰς ἐπιχειρήσεις ἐν γένει ἡ δαπάνη προσωπικοῦ ἐν γένει ὑπερβαίνει σχεδὸν πάντοτε τὸ ἡμισυ τῶν δαπανῶν ἐκμεταλλεύσεως. Κατὰ τὴν Διεθνῆ Σιδηροδρομικὴν Στατιστικὴν, διὰ τὸ 1933, αἱ δαπάναι προσωπικοῦ συμπεριλαμ-

Τὸ προσὸν τὸ ὁποῖον καθιστᾷ τὸ αὐτοκίνητον ἰσχυρὸν δὲν εἶναι ἡ εὐθηνία, δὲν εἶναι τὸ χαμηλότερον κόστος του. Ὁ ἀντίθετος ἰσχυρισμὸς δὲν εἶναι ἀληθῆς καὶ τοῦτο ἀποδεικνύεται ἂν τεθοῦν ἐπὶ τοῦ αὐτοῦ ἐπιπέδου καὶ τὰ δύο μεταφορικὰ μέσα ¹. Τὰ προσόντα τοῦ αὐτοκινήτου εἶναι ἡ εὐκινησία πρὸς πᾶσαν κατεύθυνσιν, ἡ ἰδιαιτέρα μικρὰ ἀτομικότης, ἡ ὁποία τοῦ ἐπιτρέπει νὰ ἐξυπηρετῇ ἀνάγκας τὰς ὁποίας δὲν ἐξυπηρετεῖ καλὰ ὁ σιδηρόδρομος. Ἡ γαλλικὴ, ἀλλὰ καὶ ἄλλων γλωσσῶν, ἔκφρασις ὅτι μεταφέρει «ἀπὸ θύρας εἰς θύραν» συμβολίζει τὴν δύναμίν του, τοῦτο ὅμως δὲν σημαίνει αὐτὸ καθ' ἑαυτὸ εὐθηνίαν ἔναντι τοῦ σιδηροδρόμου, ἀλλὰ μόνον ὅτι μερικὰ ἔξοδα μέχρι τῆς ἀναχωρήσεως ἐκ τοῦ σταθμοῦ, καὶ μερικὰ ἔξοδα ἀπὸ τῆς ἀφίξεως εἰς τὸν σταθμὸν καὶ ἐκεῖθεν,

βανομένων τῶν ἀσφαλιστικῶν τοιούτων τοῦ προσωπικοῦ, ἀπετέλουν εἰς τοὺς Βελγικοὺς Σιδηροδρόμους τὰ 63, εἰς τοὺς Βουλγαρικοὺς τὰ 55, εἰς τοὺς Γερμανικοὺς τὰ 69, εἰς τοὺς Δανικοὺς τὰ 76, εἰς τοὺς Ἑλβετικοὺς τὰ 75, εἰς τοὺς Ἰταλικοὺς τὰ 59, εἰς τοὺς Γαλλικοὺς τοῦ Est τὰ 67, εἰς τοὺς Ἀλσατικούς τὰ 63 καὶ εἰς τοὺς Σιδ. Ἑλλην. Κράτους τὰ 68 ἐπὶ τοῖς % τῶν ὅλων δαπανῶν ἐκμεταλλεύσεως.

1. Ὁ C. Pirat, ἔνθ' ἀνωτέρω σελ. 202, δέχεται ὡς κόστος κατὰ μέσον ὄρον δι' ἓνα χιλιομ. τόννον καὶ διὰ τὰ διάφορα συγκοινωνιακὰ μέσα τὸ ἑξῆς :

Σιδηρόδρομος, Τμημ. ἀποστολαὶ	5.0	πφένιχ
» πλῆρη φορτηγὰ	2.	»
Θαλασσία μεταφορὰ	0.1	»
Ποταμία »	0.4	»
Φορτηγὰ αὐτοκίνητα (5 τόν.)	19.0	»
Ἀεροπλάνον	450.0	»

Κατὰ ἓνα δημόσιον μειοδοτικὸν συναγωνισμὸν, τὸν ὁποῖον προεκήρυξαν οἱ Σιδ. Ἑλλην. Κράτους (κατὰ Δεκέμβριον 1933) ἐπετεύχθησαν διὰ μεταφορὰς ἐπὶ ὁδοῦ μετρίως καλῆς :

Ἀνὰ χιλιομ. ἐπιβάτην	0.85	δρχ.
» » τόννον	4.40	»

Ὁ Ἰταλὸς Vezzani χαρακτηρίζει ἐπίσης τὸ αὐτοκίνητον ὡς δαπανηρότερον τοῦ σιδηροδρόμου. Ὑπολογίζει κόστος εἰς λιρέττας :

	ἀνὰ χιλιομ. ἐπιβάτην	ἀνὰ χιλιομ. τόννον
Κρατικὸς σιδηρόδρομος	0.19	0.22
Ἰδιωτ. σιδηρ. κανον. πλάτους	0.14	0.40
Αὐτοκίνητον	0.43	1.20

Ὁ Α. Ζάννος εἰς μελέτην του «Τὸ αὐτοκίνητον ὡς μέσον μεταφορᾶς» ἐν «Ἐγγύς καὶ Ἄπω Ἀνατολή» (ἔτος 1924 σελ. 195 καὶ 243), ὑπολογίζει διὰ μεταφορὰς ἐπὶ φορτηγῶν φορτίου 4 τόννων καὶ ὁδὸν ἑλληνικῆς κατασκευῆς καὶ συντηρήσεως τῆς ἐποχῆς ἐκείνης ὀλικὸν κόστος ἀνὰ χιλ. τόννον 4,18 δρχ. δι' ἀπόστασιν 100 χιλιομέτρων.

προστιθέμενα εἰς τὸ σιδηροδρομικὸν κόμιστρον, δίδουν συνολικὴν δαπανηροτέραν σιδηροδρομικὴν μεταφορὰν. Ἡ τοιαύτη ὠφέλεια ἐκ τῆς αὐτοκινητικῆς μεταφορᾶς παρουσιάζεται εἰς τὰς μικροτέρας ἀποστάσεις. Εἰς μεγαλυτέρας ἀποστάσεις αὐτὸ τὸ ἐκ τῆς δι' αὐτοκινήτου μεταφορᾶς ὄφελος φθίνει διὰ νὰ μεταβληθῆ εἰς ζημίαν. Ἐδῶ μία συνεργασία σιδηροδρόμου καὶ αὐτοκινήτου, τούτου ἐκτελοῦντος χρέη προσκομιστοῦ καὶ διανεμητοῦ, εἶναι περισσότερο ἐπωφελῆς διὰ τὰς συναλλαγὰς ἀπὸ τὸν σημερινὸν ἀνταγωνισμόν.

Ὁ σημαντικὸς ρόλος τοῦ αὐτοκινήτου εἶναι ἀναμφισβήτητος κατ' ἀρχὴν διὰ τὰς μικρὰς ἀποστάσεις καὶ εἰς περιφερείας ὅπου δὲν ὑπάρχουν ἄλλα μέσα συγκοινωνίας συγχρονισμένα. Λέγω συγχρονισμένα, διότι πεπαλαιωμένον συγκοινωνιακὸν μέσον δὲν δύναται ν' ἀξιῶσῃ ὑπὲρ ἑαυτοῦ τὴν διατήρησιν ἐν τῇ ζωῇ. Οὔτε εἶναι δυνατὸν νὰ ἀνασταλῆ ἡ πρόοδος καὶ ἡ καλυτέρα ἐξυπηρέτησις τῆς οἰκονομίας καὶ τῆς κοινωνίας ἐκ σεβασμοῦ πρὸς τὴν ἀρχαιότητα.

Γενικώτερον, ἀσχέτως τοῦ πρὸς ἄλλα συγκοινωνιακὰ μέσα ἀνταγωνισμοῦ, τὸ αὐτοκίνητον, ὄργανον μικρῶν μεταφορῶν, προσιδιάζει, κατ' ἀντίθεσιν τοῦ σιδηροδρόμου, διὰ τὴν ἐξυπηρέτησιν περιφερειῶν ἀραιοῦ πληθυσμοῦ καὶ μικρᾶς παραγωγῆς. Ὅδοι κατασκευῆς ἀναλόγου πρὸς τὴν κίνησιν καὶ αὐτοκίνητον θὰ εἶναι ἡ συγκοινωνία ποῦ θὰ δώσωμεν εἰς τὰς περιφερείας αὐτάς. Μερικαὶ σιδηροδρομικαὶ γραμμαὶ δὲν θὰ ἐγίνοντο, ἂν τὴν ἐποχὴν καθ' ἣν ἀπεφασίσθη ἡ κατασκευὴ των ὑπῆρχε τὸ αὐτοκίνητον. Καὶ σήμερον ἀκόμη πρέπει νὰ ἐρευνηθῆ ἡ ἀνάγκη τῆς παρατάσεως τῆς ζωῆς γραμμῶν τινῶν ¹. Αὐτὸ τὸ ὅποιον συχνὰ ἐν τῇ Βουλῇ ἐπανελάμβανεν ὁ Χαρ. Τρικούπης μεταξὺ 1880 καὶ 1890, ἀπαντῶν εἰς σκέψεις ἀντιπάλων του, ὄνειρευομένων μεγαλοπρεπεῖς σιδηροδρομικὰς κατασκευὰς καὶ τρεφόντων μεγάλας ἐλπίδας ἀποδόσεως ἐξ αὐτῶν : «Ἡ Ἑλλάς εἶναι ὀρεινὴ καὶ ἀραιὰ κατωκημένη χώρα» ἀληθεύει καὶ σήμερον ². Κατὰ πᾶσαν πρόβλεψιν θ' ἀληθεύη καὶ εἰς τὸ μέλλον, πλὴν ἂν ἐξεβιομηχανίζετο ἡ χώρα καὶ ἐπυ-

1. Προκειμένου περὶ τῶν μικρῶν σιδηροδρομικῶν γραμμῶν προσπελάσεως (affluent) τὸ Διεθνὲς Σιδηροδρομικὸν Κογκρέσσον τῆς Μαδρίτης συνέστησε τὴν κατάργησιν ἐκείνων ποῦ λόγω ἀνεπαρκειᾶς εἰσπράξεων δὲν θὰ παύσουν νὰ δίδουν σημαντικὰ ἐλλείματα εἰς τὸ μέλλον, πλὴν ἂν τὸ Κράτος ἢ ἄλλα ὄργανα δημόσια ἀναλάβουν ταῦτα καὶ τὴν ἀντικατάστασιν των δι' αὐτοκινητικῶν μεταφορῶν.

2, Ἴδε Σ. Κορώνη «Ἱστορικαὶ σημειώσεις ἐπὶ τῆς Ἑλληνικῆς σιδηροδρομικῆς Πολιτικῆς», Ἀθήναι, 1934, Ἔκδ. «Σιδηροδρομ. Ἐπιθεωρήσεως».

κνοῦτο σημαντικῶς ὁ πληθυσμὸς τῆς. Αἱ περιφέρειαι (τῆς Δυτικῆς Ἑλλάδος) διὰ τὰς ὁποίας ζητοῦσι τινες κατασκευὰς σιδηροδρομικὰς εἶναι πολὺ ἀραιοῦ πληθυσμοῦ, μὲ 26 - 30 κατοίκους ἀνὰ τετραγωνικὸν χιλιόμετρον. Σιδηροδρόμους νέους χρειάζεται ἡ Ἑλλάς διὰ τὴν πύκνωσιν τῶν συνδέσμων τῆς μὲ τὴν λοιπὴν Βαλκανικὴν, ἀλλ' ὡς πρὸς αὐτὴν δὲν συνηγοροῦν μόνον καθαρῶς ἐμπορικοὶ λόγοι ὑπὲρ τῆς κατασκευῆς των. Καὶ ἡ κατασκευαζομένη γραμμὴ Καλαμπάκας - Βερροίας, ἐμπορικῶς κρινομένη, ὡς ἄγρονος πρέπει νὰ χαρακτηρισθῆ, ἀλλ' ἐπιβάλλεται ἐξ ἄλλων λόγων.

Ζ'

Γεννεσιουργοὶ λόγοι τῶν συγκοινωνιῶν.

Ἄλλ' ὅταν θίγη τις οὕτω τὴν πλευρὰν τῆς «οἰκονομικῆς» ἀνάγκης σιδηροδρομικῶν καὶ ἐν γένει συγκοινωνιακῶν κατασκευῶν, πρέπει, κατὰ παρέκβασιν τοῦ κυριωτέρου θέματος, νὰ διασαφηνισθῆ ἡ ἐξῆς ἄποψις: Πολλοὶ δὲν ἔχουσι εἰσέτι ἀντιληφθῆ ὅτι, ἂν αἱ σιδηροδρομικαὶ κατασκευαὶ ἀρχικῶς ἐξ οἰκονομικῶν λόγων ὑπηγορεύθησαν, ἐν τῇ ἐξελίξει τοῦ χρόνου καὶ ἐν τῇ συγκροτήσει καὶ διεθνῇ θέσει μεγαλυτέρων κρατῶν ἐνεφανίσθησαν καὶ ἄλλοι λόγοι γεννεσιουργοὶ τῶν σιδηροδρομικῶν συγκοινωνιῶν καὶ ἐν γένει τῶν συγκοινωνιῶν. Λόγοι γενικῶς πολιτικοὶ καὶ κοινωνικοί, ὧν ἡ πίεσις ἦτο ἀποφασίζουσα. Ἡ ὑπόστασις καὶ ἡ λειτουργία ἐνὸς Κράτους ἐμφανίζει πολλαπλᾶς ἀνάγκας, τῶν ὁποίων τινὲς ὡς στήριγμά των καὶ πρὸς ἱκανοποίησίν των χρειάζονται τὰς συγκοινωνίας. Ἀρχίζει λοιπὸν τὸ ἀποτέλεσμα τοῦτο νὰ μὴ εἶναι ἀπλῶς οἰκονομικόν. Τότε, εἰς τὸ ἀναμενόμενον ἐξ αὐτῶν ἀποτέλεσμα ἀναζητοῦμεν ὄχι μόνον φύσει οἰκονομικὰς ὠφελείας ἀλλὰ καὶ τεχνητὰς τοιαύτας¹ ἢ καὶ ὠφελείας ἄλλης φύσεως, σταθμητὰς ἢ ἀσταθμήτους, αἱ ὁποῖαι δέον νὰ βαρύνωσιν εἰς τὴν πλάστιγγα τῆς κρίσεως κατὰ τὸν ὑπολογισμὸν τὸν ὁποῖον κάμνομεν, ὅταν ὑπολογίζωμεν τὴν δαπάνην τῆς ἀναγκαίας τεχνικῆς προσπάθειας διὰ νὰ ὑπερνικήσωμεν τὰ ἐμπόδια καὶ τὸ ζητούμενον ἐξ αὐτῆς ἀποτέλεσμα.

Αὐταὶ αἱ κατὰ μέρος ἀνάγκαι τοῦ Κράτους συνοψίζονται, ἐφ' ὅσον στρέφονται πρὸς τὴν γενικὴν πολιτικὴν του κατεύθυνσιν, εἰς μίαν ὑπερτάτην ἀνάγκην: τὴν ἀνάγκην τοῦ νὰ ὑπάρξη τὸ Κράτος πρὸς τὰ ἔσω καὶ πρὸς τὰ ἔξω.

Μὲ τὸ πρῶτον νοοῦμεν τὸν καλύτερον δυνατὸν σύνδεσμον τῶν

1. Π. χ, γραμμαὶ πρὸς ἐνίσχυσιν ὠρισμένων λιμένων! Τεργέστης!

γεωγραφικῶν τμημάτων του μεταξὺ των καὶ μετὰ τοῦ κέντρου, σύνδεσμον πολλαπλοῦν καὶ ἀνάλογον τῆς ἱστορικῆς περιόδου, ἄνευ τοῦ ὁποίου δὲν δύναται νὰ νοηθῆ ὑπόστασις κράτους καὶ δὴ κράτους ἐθνικοῦ, τοῦ ὁποίου ἢ χαλαρὰ ἢ σφικτὴ ἐνότης ἐπηρεάζεται ἀναλόγως ἐκ τοῦ χαλαροῦ ἢ σφικτοῦ τοιοῦτου συνδέσμου,

Μὲ τὸ δεῦτερον νοοῦμεν ὄχι μόνον τὴν ἀκεραιότητα τοῦ κράτους, ἀλλὰ καὶ τὸ αἶσθημα τῆς ἀσφαλείας—κυρίως αὐτὸ—τὸ ὁποῖον δημιουργεῖ τὴν ἀναγκαίαν εἰς τὸν πληθυσμὸν θαλπωρὴν διὰ νὰ παραγάγῃ ἡσύχως, ν' ἀναπτυχθῆ πνευματικῶς, καὶ διὰ ν' ἀνδρωθῆ ὡς ὑπὸ πίεσιν ἐνιαίας ἀτμοσφαίρας ἢ ψυχικῆ ἐνότης μεταξὺ τῶν τμημάτων αὐτοῦ ἐκεῖ ὅπου ὑστερεῖ.

Ἡ πρόοδος λοιπὸν τῆς ἐσωτερικῆς συνοχῆς, ἐνότητος, καὶ ἐπικοινωνίας καὶ ἡ ἐξωτερικὴ ἀσφάλεια καὶ ἄλλα συγγενῆ αἷτια προστίθενται διὰ τὴν ἔννοιαν τοῦ Κράτους, ἰδίᾳ τοῦ συγχρόνου, ὡς ἀγαθὰ ἀναμενόμενα ἀπὸ τὰ συγκοινωνιακὰ μέσα, τὰ ὁποῖα δέον νὰ προστεθῶσιν εἰς τὰ ἐκ τῆς οἰκονομικῆς συναλλαγῆς ὑλικά τοιαῦτα διὰ τὴν «τελικὴν κρίσιν» μας. Ἐνίοτε μάλιστα τ' ἀγαθὰ ἐκεῖνα ἀποδεικνύονται κατὰ τρόπον καὶ χρόνον τόσον ἰσχυρὰ ὥστε καὶ μόνον τῶν ν' ἀποφασίζουσιν. Ὅχι μόνον ἡ σύγχρονος ἱστορία, ἀλλὰ καὶ ἡ παλαιὰ μᾶς δίδουσι σχετικὰ διδάγματα. Ἡ ρωμαϊκὴ αὐτοκρατορία συνετηρήθη περισσότερο παντὸς ἄλλου κράτους ἐκ τῶν κρατῶν τῆς Μεσογείου τῆς ἐποχῆς ἐκείνης καὶ παλαιότερων ἐποχῶν, διότι διέθετε δίκτυον ὁδῶν καλῶν κατασκευασμένων ὑπὲρ τὰ 140.000 χιλιόμετρα. Καὶ ὁ πρωτοπόρος τῆς Γερμανικῆς ἐνότητος τῶν πρώτων ἐτῶν τοῦ 19ου αἰῶνος F. List δύο μέσα ἐπροπαγάνδιζε πεισμόνως ἐπὶ δεκάδας ἐτῶν πρὸς ἐπιτυχίαν τῆς ἐνώσεως τῶν γερμανικῶν κρατιδίων εἰς ἓν ἐθνικὸν κράτος, τὴν τελωνειακὴν ἐνώσιν καὶ σύστημα σιδηροδρομικῶν συγκοινωνιῶν.

Δὲν πρέπει νὰ κρίνωμεν λοιπὸν τὴν πολιτικὴν τῶν σιδηροδρομικῶν καὶ ἐν γένει τῶν συγκοινωνιῶν ἀπὸ τὴν μίαν, τὴν ὑλικὴν πλευράν, ἀλλὰ καὶ ἀπὸ τὴν ἄλλην.

Συνεπεῖς πρὸς τ' ἀνωτέρω, δὲν ὀρίζομεν στενῶς τὴν ἔννοιαν τῆς παραγωγικῆς δαπάνης, χαρακτηρίζοντες ὡς τοιαύτην ἐκείνην μόνον ποῦ θὰ μᾶς ἀποδώσῃ συγκεκριμένους ὑλικούς καρπούς ἢ σπουδαιότεραν αὐτῶν ἀνταλλακτικὴν ἀξίαν, ἀλλὰ καὶ ἐκείνην ἢ ὁποῖα θὰ μᾶς ἐξασφαλίσῃ τὸ συναίσθημα τῆς πνευματικῆς καὶ ψυχικῆς ἡρεμίας καὶ ἀσφαλείας, τὸ ἀπαραίτητον ἀκόμη καὶ διὰ νὰ σχεδιάσωμεν ἔργα μακρᾶς πνοῆς καὶ ἀνωτέρας ἀποδόσεως, ὡς εἶναι σήμερον ὅλα τὰ μεγάλα ἔργα.

Οὕτω, βλέπομεν εἰς τὰ σύγχρονα κράτη ἀπὸ τῶν ἀρχῶν κυ-

οἷως τοῦ 19ου αἰῶνος καὶ ἐντεῦθεν γενικώτερον μὲν «πολιτικοί», εἰς τὴν εὐρεῖαν σημασίαν τοῦ ὄρου, λόγοι νὰ ἐπηρεάζουν καὶ συναποφασίζουσιν ἢ ν' ἀποφασίζουσιν μόνοι κατὰ τὴν μελέτην, κατασκευὴν, εἰδικώτερον τὴν χάραξιν καὶ τὸν ὑπολογισμὸν τῆς ἀποδόσεως τῶν συγκοινωνιακῶν ἔργων ἐν γένει, εἰδικώτερον δὲ στρατηγικοί¹ λόγοι ν' ἀσκοῦν τὴν ἰδίαν ἐπιρροὴν ὡς πρὸς τὰ συγκοινωνιακὰ μέσα τὰ δυνάμενα νὰ ἀφορῶσι τὰς μεγάλας μεταφορὰς προσώπων καὶ πραγμάτων, ὡς εἶναι ἀκόμη κυρίως μὲν οἱ σιδηρόδρομοι ἀλλὰ καὶ αἱ ὁδοί. Εἶναι ἐν τούτοις φανερόν, ὅτι ἡ κοινὴ γνώμη, ἀναλόγως φυσικὰ τοῦ μορφωτικοῦ ἐπιπέδου ἐπὶ τοῦ ὁποίου ἴσταται, εὐκολώτερον διαβλέπει καὶ διαισθάνεται τὰ οἰκονομικά, τὰ ὑλικά ἐλατήρια τῶν ἔργων αὐτῶν καὶ τὰ ὅμοια ἀποτελέσματα αὐτῶν καὶ μόνον αὐτά, παρὰ τὰ πολιτικῆς φύσεως τοιαῦτα, διότι δι' αὐτὴν εἶναι ὁρατὰ μὲν τ' ἀποτελέσματα τῶν πρώτων, δυσδιάκριτα δέ, καθ' ὃ μὴ ἀριθμητικῶς ὑπολογιστά, τ' ἀποτελέσματα τῶν δευτέρων.

Ὁ συνεπηρεασμὸς ἢ ἀπλῶς ὁ ἐπηρεασμὸς αὐτὸς εἶναι καταφανῆς εἰς τὸν μελετῶντα τὰ συγκοινωνιακὰ πράγματα ἰδίᾳ τῆς Νοτιοανατολικῆς χερσονήσου τῆς Εὐρώπης, τῆς Βαλκανικῆς. Ἡ ἀνάπτυξις αὕτη πείθει ὅτι τὸ κράτος δὲν δύναται νὰ παραιτηθῆ τοῦ μόνου ὀργάνου χερσαίων μαζικῶν μεταφορῶν—τοῦ σιδηροδρόμου—ὅπως μερικοὶ ἐπιπόλαιοι παρατηρηταὶ διατείνονται².

1. Ἰδε I. Μεταξᾶ «Ἡ σιδηροδρομικὴ πολιτικὴ τοῦ Κράτους» καὶ Α. Μάτσα «Ἡ σιδηροδρομικὴ γραμμὴ Καλαμπάκας-Βερροίας» εἰς Τεχν. Χρονικά, τεῦχος ὑπ' ἀριθ. 8 τῆς 15 Ἀπριλίου 1932. Ἀμφότεραι αἱ μελέται ἀσχολοῦνται μὲ τὸ ἱστορικὸν τῆς ὑπὸ κατασκευὴν γραμμῆς Κ. Β. μέχρι τέλους 1931, ἱστορικὸν ἐν γένει θλιβερώτατον εἰς τὴν ἱστορίαν τῆς σιδηροδρομικῆς διοικήσεως τοῦ τόπου. Ἄλλ' ἡ δευτέρα τούτων ἐξέρχεται διὰ βραχέων καὶ εἰς κριτικὴν τῶν σιδηροδρομικῶν πραγμάτων ἐν Ἑλλάδι ἢ δὲ πρώτη τονίζει τὴν ἀνέκαθεν ὑπαρξίν σιδηροδρομικῆς ἐν Ἑλλάδι πολιτικῆς, ὑπογραμμίζουσα τὴν δύναμιν τὴν ὁποίαν ἤσκησεν «ἡ στρατιωτικὴ ἀνάγκη διὰ τοὺς πρὸς βορρᾶν τῶν Ἀθηνῶν σιδηροδρόμους, διδουσα σχεδὸν πάντοτε τὴν τελευταίαν καὶ ἰσχυροτέραν ὥθησιν διὰ τὴν κατασκευὴν τῶν».

2. Ἐνδιαφέρουσα εἶναι διὰ τὸ θέμα τοῦ Κεφαλαίου τούτου ἡ μεταξὺ τῶν Maurice Pernot et Maurice Margot Γενικοῦ Διευθυντοῦ τοῦ δικτύου P.L.M. διεξαχθεῖσα συζήτησις ἐν τῇ Revue des Deux Mondes (ἔτη 1927 καὶ 1928) σχετικῶς μὲ τὴν ἴδρυσιν τοῦ σιδηροδρομικοῦ συνδέσμου μεταξὺ Δυτικῆς καὶ Νοτιοανατολικῆς Εὐρώπης διὰ τῆς ἀρτηρίας Simplon Orient Express. Ὁ πρῶτος κατακρίνει τὸ ὅτι διὰ τῆς ἰδρύσεως αὐτῆς καὶ διὰ λόγους πολιτικούς ἐπεζητήθη ἡ ἐκτροπὴ τῶν πρὸ τοῦ παγκοσμίου πολέμου διεθνῶν εὐρωπαϊκῶν συγκοινωνιῶν παρὰ πᾶν γεωγραφικὸν δεδόμενον εἰς βάρος τῆς συγκοινωνίας καὶ ἡ τεχνητὴ περιφρούρησις τῆς ἐκτροπῆς αὐ-

Η'

ΘΑΛΑΣΣΙΑΙ ΕΣΩΤΕΡΙΚΑΙ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΙ

Τὰ ἀνωτέρω ἐν κεφαλ. Α' λεχθέντα δεικνύουν τὴν σημαντικὴν ἐκ τοῦ συνολικοῦ μεταφορικοῦ ἔργου μερίδα τὴν ὁποίαν ἱκανοποιοῦν τὰ ἐσωτερικὰ θαλάσσια μεταφορικὰ μέσα, ἀτμήρη καὶ μή. Ἐκ τούτων τὸ ἔργον τῶν ἰστιοφόρων εἶναι, προκειμένου περὶ τῆς μεταφορᾶς ἀγαθῶν, πολὺ σοβαρώτερον ἀπὸ ὅ,τι κοινῶς ὑποτίθεται. Κυρίως διενεργοῦν ταῦτα μεταφορᾶς ὀγκωδῶν ἀντικειμένων εὐτελοῦς ἀξίας καὶ ἀνεχομένων μακρὸν ταξείδιον ¹. Ἔργον τὸ ὁποῖον ἐπὶ χερσαίων μεταφορῶν ἐκτελεῖται δι' ἐμπορικῶν ἀμαξοστοιχιῶν μικρᾶς ταχύτητος μὲ χαμηλὰ εἰδικὰ τιμολόγια ἢ εἰς χώρας ὅπου ὑπάρχουν ποτάμια ὁδοὶ ἐκτελεῖται ὑπ' αὐτῶν, καθὸ εὐθηνότερων συνήθως.

Ὡς πρὸς τὴν ἀτμήρη ἑλληνικὴν ἀκτοπλοῖαν, παρατηροῦμεν ἐπίσης ἐκεῖνο τὸ ὁποῖον εἰς τὰς ἑλληνικὰς σιδηροδρομικὰς γραμμάς, πλὴν τῶν τῆς Θεσσαλίας καὶ Μακεδονίας, παρατηρεῖται, ἴδι δηλ. τὸ πλεῖστον τῶν εἰσπράξεων προκύπτει ἐκ μεταφορῶν ἐπιβατῶν. Οὕτω, κατὰ τὴν χρῆσιν Μαΐου - Δεκεμβρίου 1929 τῆς «Ἀκτοπλοῖας τῆς Ἑλλάδος» ἐξ 87.000.000 ἐσόδων, 49.294.000 προήρχοντο ἐκ ναύλων ἐπιβατῶν ².

Καταφαίνεται, ὅθεν ἐντεῦθεν, ὁ καταμερισμὸς ἔργου μεταξὺ τῶν πλοίων, ὡς ἐπίσης καὶ ἡ σημασία τῆς ἀτμήρους ἀκτοπλοῖας,

τῆς. Ὁ δεύτερος, ὅστις ἦτο ἐκ τῶν ἰδρυτῶν αὐτῆς τῆς γραμμῆς, ὀφείλομεν νὰ δεχθῶμεν ὅτι δὲν ἀπαντᾷ ἐπιτυχῶς εἰς τὸν πρῶτον. Ὄντως ἡ ἰδρυσις αὐτή, ἀποτέλεσμα τῆς ψυχώσεως τῶν νικητῶν τοῦ μεγάλου πολέμου, δὲν ἐστηρίζετο καλῶς, διὰ τοῦτο καὶ δὲν ἠμπόρεσε νὰ σταθῇ τὸ οὕτω ἰδρυθὲν μονοπώλιον, ὡς ἀποδεικνύουν αἱ πολλαὶ τροποποιήσεις του καὶ αἱ διαμαρτυρίαι χωρῶν τινῶν. Ὄντως, τὰ γεωγραφικὰ δεδομένα πάντοτε ἐκδικοῦνται. Ἀναφέρομεν τὸ ζήτημα ὡς ἓν παράδειγμα χαρακτηριστικὸν καὶ σοβαρὸν τοῦ ἐπηρεασμοῦ ὅχι μόνον τῶν κατασκευῶν ἀλλὰ τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν σιδηροδρόμων ἐξ αἰτίων πολιτικῆς φύσεως.

1. Πληροῦσι τὰ ἰστιοφόρα ἐν γένει ὠρισμένον, λόγῳ ἰδιοσυστασίας ἐμπορικῆς τῶν δι' αὐτῶν μεταφερομένων ἀγαθῶν (λ.χ. δημητριακὰ, ξύλα, γαιάνθρακες, σκοπόν. Δὲν ἐξετοπίσθησαν ὑπὸ τῶν «τεχνικῶς» τελειότερων μέσων, ὅπως δὲν ἐξετοπίσθησαν καὶ τὰ ἱππήλατα ἀμάξια. Εἶναι γνωστὸν ὅτι δι' ὠρισμένας ἐργασίας τὸ αὐτοκίνητον, ἐπικρατῆσαν πρὸς στιγμὴν, ὑπεχώρησε, παραχωρῆσαν εἰς αὐτὰ τὴν θέσιν του.

2. Ἴδε Ἔκθ. Διοικ. Συμβουλίου τῆς Ἑταιρίας ταύτης. Πειραιεὺς 1930.

ὡς ὄργανου περισσότερο ἐπιβατικῶν μεταφορῶν, αἵτινες διατυπῶσιν ὠρισμένας ἀξιώσεις.

Εἶναι φανερόν ὅτι χώρα ἀποκλειστικῶς θαλασσία, ὡς ἰδίᾳ ἡ μέχρι τῆς Ὁθρουοῦ Ἑλλάς τοῦ 1830, δὲν ἦτο νοητὴ ἄνευ «τακτικῶν» τινῶν θαλασσίων γραμμῶν, ἐξασφαλιζουσῶν τὰς στοιχειώδεις ἐπιβατικές, ἐμπορικές, κυρίως δὲ—τότε—τὰς ταχυδρομικές μεταφοράς. Καὶ εἶναι διδακτικόν χαρακτηριστικόν, προκειμένου πάντοτε περὶ ἐσωτερικῶν «τακτικῶν» συνδέσμων, ὅτι ἔκτοτε κατέστη ἀναγκαία ἡ ἐπέμβασις τοῦ κράτους.

Ὁλίγας ἡμέρας πρὶν ἀκόμη τὸ Ὑπουργεῖον Μαυροκορδάτου εἰσηγηθῆ τὸ 1853 εἰς τὴν Βουλὴν νομοσχέδιον περὶ κατασκευῆς τοῦ σιδηροδρόμου Ἀθηνῶν—Πειραιῶς, εἶχεν εἰσηγηθῆ τὴν σύστασιν τῆς πρώτης ἀτμοπλοϊκῆς ἐταιρίας, προβὰν εἰς ἀγορὰς ὑπὸ τοῦ Κράτους ἀτμοπλοίων τινῶν, διότι ἡ ἔλλειψις συνδέσμου τῶν παραλίῶν μεταξύ των καὶ μὲ τὰς νήσους ἦτο αἰσθητὴ¹, καὶ διότι ἡ ἰδιωτικὴ πρωτοβουλία ἐφαίνετο ἀπρόθυμος νὰ δώσῃ εἰς τὴν χώραν τοὺς ἀναγκαίους «τακτικούς» θαλασσίους συνδέσμους, ἀπόπειραι δὲ σχετικαὶ σοβαρῶν ἰδιωτῶν πρὸς σύμπτυξιν ἐταιρείας, ὡς λ. χ. τοῦ Γ. Σταύρου, εἶχον ἀποτύχη. Ἐκτοτε καὶ ἐπὶ δεκάδας περίπου ἐτῶν, ἡ συσταθεῖσα αὐτὴ κρατικὴ πρωτοβουλία καὶ κρατικὴ θυσία ἀτμοπλοῖα ἦτο ἡ ἱκανοποιουσα τὰς θαλασσίους ἐσωτερικὰς μεταφορικές ἀνάγκας, ἰδίᾳ μέχρι περίπου τοῦ 1880, χρονικοῦ σημείου μετὰ τὸ ὁποῖον ἤρχισε ραγδαία ἡ ἐπικράτησις τῆς ἀτμήρους ναυτιλίας καὶ εἰς τὴν Ἑλλάδα καὶ ἡ εἴσοδος καὶ νέων ἑλληνικῶν ἀτμοπλοίων εἰς τὸ πλέγμα τοῦ ἑλληνικοῦ θαλασσίου δικτύου.

Μετὰ τὰ πολεμικὰ ἔτη 1914—18 ἔνεκα πολλῶν αἰτίων² ὁ ἀριθμὸς καὶ ἡ χωρητικότης τῶν ἐκτελούντων ἐσωτερικὰς μεταφορὰς ἀτμοπλοίων ἠύξησε κατὰ βαθμὸν δυσανάλογον πρὸς τὰς ἀνάγκας τῆς χώρας.

Ἐκτοτε ὁ ἀνταγωνισμὸς μεταξύ των ἐμφανίζεται ὀξύτατος, περιγραφόμενος ἀρκετὰ ζωηρὰ εἰς τὰς ἐκθέσεις τῆς Ἐπιτροπῆς ἐπὶ τῆς Ναυτιλίας τοῦ 1929 (ἴδε κατωτέρω). Μεταξὺ τῶν μονάδων τῆς ἀτμοπλοῖας, εἰς τὰς ὁποίας προσετέθη, ἐκτὸς τοῦ ὑπάρχοντος

1. Ἰδε Β. Σκαρπέτη (ἔνθ. ἀν.) καὶ Σπ. Κορώνη «Ἱστορικαὶ σημειώσεις ἐπὶ τῆς ἑλλην. σιδηροδρομικῆς πολιτικῆς», Ἀθῆναι, 1934, σελ. 5.

2. Ἰδε περὶ τούτου ἐν σελ. 79 τρίτου τεύχους «Πεπραγμένων τῆς Ἐπιτροπῆς ἐπὶ τῆς Ἐμπορ. ναυτιλίας», Ἀθῆναι 1931. Ἐν σελ. 85 τοῦ ἰδίου τεύχους ἀναφέρεται «ἔχομεν ἐπιβατικὴν ναυτιλίαν πληθωρικὴν ὑπερβαίνουσαν τὰς μεταφορικές δυνατότητας τῆς χώρας».

ἀνέκαθεν ἰστιοφόρου καὶ τὸ βενζινόπλοιον, ἀλλὰ καὶ μεταξὺ τούτων καὶ τοῦ σιδηροδρόμου.

Ὡς πρὸς τὸν ἀνταγωνισμόν τῆς δευτέρας κατηγορίας, ὁ ἐξοντωτικὸς ἀνταγωνισμὸς μεταξὺ τῶν πλοίων καὶ ἡ ἐμφάνισις τοῦ χερσαίου αὐτοκινήτου προῦκάλεσε δύο ἐνεργείας τοῦ σιδηροδρόμου. Πρῶτον τὴν ἐλάττωσιν ἢ τὴν μὴ ἀνάλογον αὔξησιν τῶν τιμολογίων τοῦ σιδηροδρόμου¹, συνέπεια δὲ ταύτης ἦτο ὁ κλονισμὸς τῆς ἔκπαλαι ἐμπεδωμένης ἰσορροπίας μεταξὺ σιδηροδρομικῶν καὶ θαλασσίων τιμολογίων, ἐπομένως καὶ τοῦ κρατοῦντος καταμερισμοῦ τοῦ μεταφορικοῦ ἔργου καὶ δεύτερον τὴν προσπάθειαν τοῦ σιδηροδρόμου νὰ ἐλκύσῃ πρὸς ἑαυτὸν μεταφοράς, ἐνεργουμένας διὰ τοῦ θαλασσίου μέσου, ὡς ἀντιστάθμισμα ἐν μέρει τῶν ἐξ αἰτίας τοῦ αὐτοκινήτου ἀπωλειῶν. Ἐκτὸς ὅμως τούτων, ἀλλὰ συνεπεία ἐν μέρει τούτων, καὶ αἱ ἀτμοπλοϊκαὶ μονάδες, ἀποτελοῦσαι πολὺ περισσοτέρας τῆς μιᾶς ἐπιχειρήσεις, εἰσῆλθον εἰς ζωηρότερον μεταξὺ των ἀνταγωνισμόν, τὸν ὅποιον ὤξυνεν ἡ ἐμφάνισις τῶν βενζινοπλοίων², ἀλλὰ καὶ ὁ μέγας σχετικῶς ἀριθμὸς τῶν πλοίων καὶ αἱ διαφοραὶ κόστους τὰς ὁποίας αἱ πολλαὶ χωρισταὶ μονάδες μεταξὺ των παρουσιάζουν. Ταῦτα ἐννοεῖται ὡς εἰδικὰ αἷτια, πέραν τοῦ γενικοῦ τοιούτου, δηλ. τοῦ εἰς τὴν γενικὴν οἰκονομικὴν κρίσιν ὀφειλομένου, τὸ ὅποιον ἐν γένει ἐσμίκρυνεν, ὡς ἀλλαχοῦ ἐλέχθη, τὸν μεταφορικὸν ὄγκον.

Διὰ τοὺς ἀνωτέρω λόγους, κυρίως ἀπὸ τοῦ 1925 ἀσχολεῖται τὸ ἑλληνικὸν Κράτος περισσότερον μὲ τὴν ἀκτοπλοΐαν, ἣτις δὲν εἶναι τίποτε ἄλλο ἀπὸ τὸ δίκτυον τῶν τακτικῶν θαλασσίων συνδέσμων τῶν διαφόρων σημείων τῶν ἀκτῶν μιᾶς χώρας.

Ὁ ἐλεύθερος συναγωνισμὸς ἔδειξε τὰς ἀδυναμίας του καὶ ἐδῶ εἰς τρόπον ὥστε οἱ ἐλευθερώτεροι τῶν ἀνθρώπων, οἱ Ἕλληνες ναυτικοί, νὰ ζητοῦν τὴν ἐπέμβασιν τοῦ Κράτους. Ἄλλὰ καὶ τὸ Κράτος ἀνησυχεῖ. Τοῦτο, ἐκτὸς τῶν γενικωτέρων ὑποχρεώσεων του ἀπέναντι τῶν συμφερόντων τῆς χώρας, βασίζει τὴν ἀνάμιξιν του εἰς τὰ τῆς ἀκτοπλοΐας καὶ ἐπὶ τοῦ μονοπωλίου κυρίως τὸ ὅποιον ἔχει τὸ Κράτος ἐξασφαλίσαι εἰς τὴν ἐθνικὴν ναυτιλίαν ἐπὶ τῆς ἀκτοπλοΐας, καὶ ἐπομένως τοῦ καθήκοντος τῆς πολιτείας ὅπως

1. Ἰδε ὑπόσημ. ἐν σελ. 15 περὶ σιδηρ. τιμολογίων. Ἐάν ἐτηρεῖτο ἡ αὐτὴ εἰς χρυσὸν τιμὴ οἷα ἦτο τὸ 1914, θὰ ἔπρεπεν ὁ χιλιόμετρ. ἐπιβάτης III θέσεως ταξιδεύων π. χ. εἰς τοὺς Σιδηρ. Κράτους νὰ καταβάλλῃ σήμερον ὄχι 65 χαρτ. λεπτά, ὅσα σήμερον καταβάλλει, ἀλλὰ 2.20 δρχ.

2. Ἰδε ὑπόσημ. σελ. 7 περὶ τοῦ ἀριθμοῦ αὐτῶν.

ἐπιβλέψη ἵνα γίνῃ καλὴ διὰ τὸ σύνολον χρήσις τούτου. Ἡ χρήσις ὅμως αὕτη καὶ ἡ ἀντίληψις περὶ τοῦ καθήκοντος ἐκείνου ἔχουσι ὀδηγήσει εἰς σοβαρὰν ἀνωμαλίαν σχέσεων μεταξὺ τοῦ Κράτους καὶ τῆς ἀκτοπλοϊκῆς ναυτιλίας. Καὶ ἡ τακτοποιήσις αὐτῶν ἀποτελεῖ πρόβλημα τὸ ὁποῖον ἐκκρεμεῖ.

Κατὰ τὰ μέσα τοῦ ἔτους 1929 συνεστήθη ἐπιτροπὴ¹ ὑπὸ τὴν προεδρίαν τοῦ Ἀντιπροέδρου τῆς Κυβερνήσεως, ἡ ὁποία μετὰ ἐντατικὴν καὶ ἐξονυχιστικὴν ἐργασίαν, κατέληξεν εἰς ὠρισμένα θετικὰ συμπεράσματα ἐπὶ τῶν ἐνδιαφερόντων ἐν γένει τὴν ναυτιλίαν ζητημάτων. Τὰ πορίσματα ταύτης, καταδικάζοντα γενικῶς τὸν ἐν τῇ ἐπιβατικῇ ναυτιλίᾳ ἀνταγωνισμόν, ὑπῆρξαν σαφῆ καὶ διεξοδικά, πλὴν τῶν ἀφορώντων εἰς τὰς ἐσωτερικὰς συγκοινωνίας. Ἡ ἀνάγνωσις ἐν τούτοις τῶν ἐκθέσεων καὶ τῶν πρακτικῶν τῶν συζητήσεων ἐδικαιολογεῖ ριζικώτερα συμπεράσματα, διότι τὰ συναχθέντα, περιοριζόμενα εἰς τὴν πιστοποίησιν τῆς ἀνάγκης τῆς ἐκκαθαρίσεως τοῦ ἐπιβατικοῦ στόλου, κατόπιν ἀποζημιώσεως ἐκ συνιστωμένου ταμείου, καὶ τὴν ἀναγνώρισιν τῆς ἀνάγκης γραμμῶν τινῶν ὡς ἀναγκαίων ἢ ὠφελίμων, χωρὶς μάλιστα ν' ἀναγνωρίζεται ὡς ἀναγκαία γραμμὴ φέρουσα πρὸς τὸν λιμένα Θεσσαλονίκης ἐκ τῶν λιμένων τῆς ἀνατολικῆς ὄχθης τῆς Μεσογείου δὲν προήγαγον τὴν λύσιν τοῦ προβλήματος. Ἐπίσης αἱ συζητήσεις δὲν ἔψαυσαν κἂν τὸ ζήτημα τῆς ἀνάγκης διοικητικοῦ συντονισμοῦ ὄλων τῶν ἐν τῇ χώρᾳ συγκοινωνιακῶν μέσων. Ἐξ ἄλλου, ἡ Ἐπιτροπὴ καταλήγει εἰς σκέψεις ὡς αἱ ἑξῆς :

«Ὅσακις ἰδιωτικὴ ἐπιχείρησις ἐν τῇ ἐπιδιώξει τοῦ σκοποῦ τῆς ὑπερβαίνει ὠρισμένα ὄρια παύει νὰ εἶναι ἰδιωτικῆς μόνον ὠφελείας καὶ καθίσταται δημοσίου συμφέροντος. Τοιαύτη εἶναι λόγῳ τῆς γεωγραφικῆς ἀλλὰ καὶ τῆς ὄρεογραφικῆς διαμορφώσεως τῆς χώρας μας, ἡ ἀκτοπλοῦσα ἐπιβατικὴ ναυτιλία. Διὰ τοῦτο ὅ,τι ἀπὸ τῆς θέσεως ταύτης ἐπιβάλλεται ἵνα τονισθῇ εἶναι, ὅτι δὲν ἐπιτρέπεται αἱ θαλάσσιαι συγκοινωνίαι νὰ καταστῶσιν ὑποχείριοι τῶν ἀτομικῶν συμφερόντων, δι' ὃν λόγον δὲν δύνανται νὰ ρυθμίζωνται ἐκάστοτε ἢ ἐμπορικῇ καὶ βιομηχανικῇ κίνησις ταύτης ἀπὸ τὰ ρεύματα μόνον τῶν συμφερόντων τούτων. Διότι πρόκειται περὶ ἰδιωτικῆς ἐπιχειρήσεως, ἥτις ἐν τῇ λειτουργίᾳ τῆς, θίγει τὰ ὄρια τῆς δημοσίας ὑπηρεσίας καὶ συνεπῶς ἡ παρέμβασις τοῦ κράτους, ἰδίᾳ ὡς πρὸς τὰ δρομολόγια καὶ ναυολόγια, εἶναι ἐπιβεβλημένη, λαμβανομένου ὑπ'

1. Ἐδημοσιεύθησαν τὰ πρακτικὰ τῶν συζητήσεων, αἱ εἰσηγητικαὶ ἐκθέσεις, καὶ τὰ πορίσματα εἰς τρία τεύχη ὑπὸ τὸν τίτλον «Τὰ πεπραγμένα τῆς Ἐπιτροπῆς ἐπὶ τῆς Ἐμπορικῆς ναυτιλίας». Ἐκ τοῦ Ἑθν. Τυπογραφείου, 1931.

ὄψιν ὅτι διὰ τοῦ δικτύου τῶν γραμμῶν μετακινουῦνται οἱ κάτοικοι καὶ ἐξυπηρετοῦνται οὐσιώδη ἐμπορικὰ συμφέροντα τῆς χώρας καὶ τῶν ὁποίων ἢ προάσπισις ὑπὸ τοῦ κράτους δέον νὰ γίνεται μετ' αὐστηροῦ ἐλέγχου.

Ἄλλὰ τὸν ἔλεγχον τοῦτον δικαιολογεῖ προσέτι καὶ τὸ γεγονός ὅτι τὸ προνόμιον τῆς ἀκτοπλοΐας ἀπὸ τριετίας ἔχει ἐπιφυλαχθῆ εἰς τὴν ἐθνικὴν ναυτιλίαν καὶ εἶναι ἐνδεχόμενον—διότι αὐτὸ ἀπαιτεῖ τὸ συμφέρον τῆς ἀπεριορίστου αὐξήσεως τοῦ κέρδους—νὰ γίνῃ ἐμετάλλευσίς του εἰς βάρος τοῦ κοινού.

Ἴδου οἱ λόγοι διὰ τοὺς ὁποίους εἰς οὐδένα ἄλλον κλάδον τῆς ἰδιωτικῆς οἰκονομικῆς δράσεως ὅσον ἐν τῇ ἐπιβατικῇ ναυτιλίᾳ ἢ ἐκμετάλλευσις τῆς ἀτομικῆς ἰδιοκτησίας ἐμφανίζει ζωηροτέραν τὴν πραγματικότητα ὅτι ἀποτελεῖ αὕτη κοινωνικὴν λειτουργίαν καὶ διὰ τοῦτο οὐδαμοῦ ἄλλοῦ ἢ ἀνάγκη τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῆς ἀτομικῆς ἰδιοκτησίας κατὰ τρόπον ἐξυπηρετικὸν τῆς κοινωνικῆς σκοπιμότητος εἶναι τόσον ἐπιτακτικὴ, ὅσον προκειμένου περὶ τῆς ἀκτοπλοοῦσης προνομιακῶς ἐν τῇ πατρίδι αὐτῆς ναυτιλίας.

Ὡς ἐλέχθη ἀνωτέρω, τὸ ἐπιβατικὸν ἀτμόπλοιον ἐξυπηρετεῖ οὐ μόνον τὸ ἰδιωτικὸν συμφέρον τῆς ἐπιχειρήσεως, ἀλλὰ καὶ τὸ γενικώτερον πάσης χώρας. Ἡ ἱκανοποίησις δὲ τοῦ τελευταίου τούτου ἐπέβαλεν ἀλλαγῶν (Ρουμανία, Βουλγαρία καὶ ἐν πολλοῖς ἐν Γαλλίᾳ καὶ Ἰταλίᾳ) εἰς τὸ κράτος ἵνα ἀναλάβῃ οὐ μόνον τὴν πρωτοβουλίαν, ἀλλὰ καὶ τὴν μέριμναν τῆς ἐξυπηρετήσεως τῶν εὐρυτέρων τούτων σκοπῶν καὶ ἀναγκῶν, μεθ' ὧν οὐχὶ πάντοτε συμβαδίζει καὶ τὸ ἰδιωτικὸν συμφέρον. Διὰ τὸν λόγον τοῦτον ἐκεῖ μέγα μέρος τῆς δαπάνης ἣτις ἀπαιτεῖται διὰ τὴν μετακίνησιν τοῦ ἐπιβατικοῦ πλοίου καταβάλλει οὐχὶ ἡ ἐφοπλιστικὴ ἐπιχείρησις ἀλλὰ τὸ δημόσιον ταμεῖον. Εἶναι ἐπίσης γνωστὸν ὅτι, εἰς οὐδεμίαν ἄλλην ναυτικὴν χώραν ἢ ἐπιβατικὴ ναυτιλία ἐδημιουργήθη καὶ ἀνεπτύχθη διὰ μόνον τῶν μέσων τῆς ἰδιωτικῆς πρωτοβουλίας καὶ ἄνευ κρατικῆς ἀρωγῆς καὶ διὰ τοῦτο εἰς τὴν ποιοτικὴν καὶ ποσοτικὴν βελτίωσιν τοῦ πλωτοῦ ὑλικοῦ τῆς ἐπιβατικῆς ναυτιλίας συντελεῖ πρὸ παντὸς τὸ κράτος, ὅπερ, εἰς ἀντάλλαγμα τῆς πολυσχιδοῦς ἀμέσου καὶ ἐμμέσου οἰκονομικῆς ἀρωγῆς, ἦν παρέχει, ἀξιοῖ ἵνα τὸ πλοῖον κέκτηται καὶ ὠρισμένας ἰδιότητας, ἥτοι ἡλικίαν, ταχύτητα, ὄγκον καὶ εὐμάρειαν.

Παρ' ἡμῖν, ὁ ρόλος τοῦ κράτους καὶ τὸ ἐνδιαφέρον αὐτοῦ, ἰδίᾳ κατὰ τὴν ἀμέσως προπολεμικὴν περίοδον, εἰς τὴν δημιουργίαν καὶ τὴν ἐπιτευχθεῖσαν μέχρι τοῦδε πρόοδον τῆς ἐπιβατικῆς ναυτιλίας μας ὑπῆρξε συντελεστής ἐντελῶς ἄγνωστος. Διότι ἀπὸ τοῦ 1892 μέχρι σήμερον οὐ μόνον οὐδεμίαν παρέσχε μέχρι τοῦδε οἰκονομικὴν ἀρωγὴν εἰς τὸν κλάδον αὐτὸν τῆς ἐθνικῆς ναυτιλίας, ἀλλὰ τὸν ἐστέρησε καὶ τῆς ἠθικῆς ἀκόμη μερίμνης του, διότι ἐπὶ πεντηκονταετίαν ὅλην τῆς ἡρνήθη τὴν στοιχειώδη καὶ τὸ σπουδαιότερον ἀδάπανον διὰ τὸ κράτος προστατευτικὴν πολιτικὴν οἷαν ἀποτελεῖ ἡ ἐπιφύλαξις τοῦ ἀκτοπλοϊκοῦ ἐμπορίου, ὅπερ, μέχρι Ἰουλίου 1927, τῇ διημφισβήτη ἢ ξένη ἐπιβατικῇ, ἀνταγωνιζομένη τὴν ἰδικὴν μας ἐντὸς τῶν ἑλληνικῶν θαλασσῶν.

Ἐπὶ πλέον, κατὰ στοιχειώδη παραγνώρισιν τῶν ὑποχρεώσεων του διὰ τὴν κυριωτέραν κρατικὴν κοινωνικὴν δαπάνην, οἷα εἶναι ἡ λόγῳ μεταφορᾶς τοῦ ταχυδρομείου, τὸ κράτος ἐπέβαλεν εἰς τὰς ἀκτοπλοϊκὰς ἐπιχειρήσεις οὐ μόνον νὰ μεταφέρωσι δωρεὰν τὸ ταχυδρομεῖον, ἀλλὰ καὶ νὰ

ἀναλάβωσι ἰδίαις αὐτῶν δαπάναις τὴν φορτοεκφόρτωσιν τοῦ εἰς τοὺς διαφόρους λιμένας. Οὕτω, τὸ κράτος, ἐνῶ εἰσπράττει, ὑπὸ μορφήν ταχυδρομικῶν τελῶν, τὰ ἔξοδα τῆς μεταφορᾶς τοῦ ταχυδρομείου, ἀναγκάζει τοὺς πλοιοκτῆτας νὰ διαβιβάζωσι δαπάναις τῶν τοὺς ταχυδρομικοὺς ὄγκους—μετὰ τὴν ἐξέλιξιν ἣν ἔλαβεν ἡ ἀνταλλαγὴ τῶν ταχυδρομικῶν δεμάτων—ἐπὶ τῶν πλοίων καὶ ἀπὸ τούτων εἰς τὴν ξηράν.

Ἐνάλογον πρὸς τὸ ἐπιδεικνυόμενον ἐν ταῖς λοιπαῖς χώραις ὑπὸ τοῦ κράτους ἐνδιαφέρον πρὸς τὴν ἐπιβατικὴν ναυτιλίαν τῶν ἐπιβάλλεται νὰ δείξη καὶ ἐν τῇ χώρᾳ μας, νησιωτικῇ ἄλλωστε καὶ μὲ ἐκτεταμένα παράλια».

Ἐν τούτοις, δεχομένη ἀπλῶς τὴν ἀνάγκην αὐστηροῦ ἐλέγχου, οὐδὲν κἄν θετικὸν καὶ συγκεκριμένον καθορίζει ὡς πρὸς αὐτόν.

Οἱ νόμοι ὑπ' ἀρ. 4166 τοῦ 1929 «περὶ ἀσφαλείας τῆς ναυσιπλοΐας καὶ ὑγιεινῆς τῶν πλοίων», ὑπ' ἀρ. 5304 τοῦ 1932 «περὶ μέτρων προστασίας τῆς ἐπιβατηγοῦ ναυτιλίας», ὑπ' ἀρ. 5419 τοῦ 1932 «περὶ κυρώσεως συμβάσεως κτλ. διὰ τὴν συγκοινωνίαν Ἑλλάδος - Βορείου Ἀμερικῆς»¹, ὁ ὑπ' ἀρ. 5570 τοῦ 1932 «περὶ αὐθεντικῆς ἐρμηνείας τοῦ νόμου 5304», ὁ νόμος 6059 τοῦ 1934 «περὶ ἀκτοπλοϊκῶν συγκοινωνιῶν καὶ μεταφορῶν», καὶ ὁ νόμος 6055 τοῦ 1934 «περὶ τροποποιήσεως καὶ συμπληρώσεως τοῦ νόμου 5304»² ἀποτελοῦσι προσπάθειαν ἐφαρμογῆς τῶν πορισμάτων ἐκείνων (ἡλικία πλοίων), ἀφ' ἑτέρου ἐπιδιώκουσι ρύθμισιν δρομολογίων³ καὶ τιμολογίων (ἄρθρ. 22 καὶ 23 τοῦ νόμου 5304).

Ἀριθμὸς τῶν πλοίων⁴, ἡλικία τῶν πλοίων ὑπερβαίνουσα τὴν χρήσιμον ζωὴν, ὅπως ἐκφράζεται ὁ στατιστικὸς διὰ τὰς ὁμάδας ὑψηλῆς ἡλικίας τοῦ πληθυσμοῦ, δρομολόγια, ναυτολόγια, πληθὺς μονάδων αὐτοβούλων, ἄγονοι γραμμαί, ἰδιωτικοῦ συμφέροντος γραμμαί, ἰδοὺ τὰ ζητήματα τὰ ὅποια τὸ ἄτομον ἠδυνάτει νὰ λύσῃ.

Προσπάθειαι διοικητικαὶ διὰ ν' ἀποτελέσουν τ' ἀκτοπλοϊκὰ ἀτμόπλοια μίαν ἠνωμένην ἐπιχείρησιν εἶχεν ἀποτύχει. Φυσικὸν ἦτο καὶ τὰ ἐπιβληθέντα τὸ 1928 κοινὰ ναυτολόγια νὰ παραλύσουν

1. Δὲν ἐξετελέσθη ὁ νόμος οὗτος κατὰ τρόπον μάλιστα πιστοποιήσαντα ἀνακολουθίας καὶ παλινωδίας ὄχι ἀξίας σοβαροῦ Κράτους.

2. Ὅστις σχεδὸν ἐξ ὀλοκλήρου κατήργησεν, ὡς πρὸς τὰς διατάξεις περὶ ἡλικίας, τὸν τροποποιούμενον Νόμον ὑπ' ἀρ. 5304.

3. Ὁρᾶται ἀναχωρήσεως περισσοτέρων ἀτμοπλοίων ἐκ τοῦ αὐτοῦ λιμένος ἐπὶ τῶν αὐτῶν γραμμῶν !

4. Κατ' ἔκθεσιν τῆς ἀρμοδίας ὑπηρεσίας (ἐκθ. Β. Σκαρπέτη) τῆς 15 Ὀκτωβρίου 1926, ἀνακοινωθεῖσαν εἰς τὸ Συμβούλιον τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, ἠριθμοῦντο τότε 123 ἀτμόπλοια χωρητικότητος 78.285 τόννων. Ὅστε ἡλαττώθη ἕως σήμερον σημαντικῶς ὁ ἀριθμὸς καὶ ἡ χωρητικότης τούτων.

έν τῇ ἐφαρμογῇ των ¹. Χωρίς νὰ φθάσῃ τὸ πρᾶγμα εἰς νομοθετικὴν ἐπέμβασιν, κατωρθώθη βραδύτερον ἢ στενὴ συνεννόησις καὶ συνεργασία (Ἄκτοπλοῖα τῆς Ἑλλάδος Α. Ε.) τῶν πλοιοκτητῶν 38 πλοίων, χωρητικότητος 37.000 τόννων, κατόπιν δὲ καὶ χαλαρώτερα κοινοπραξία μεταξύ αὐτῆς καὶ τῶν πλείστων τῶν ἔξω αὐτῆς πλοιοκτητῶν ἀκτοπλοΐας.

Ἡ ἑλληνικὴ ναυτιλία ἐν γένει δύναται νὰ εἶναι ὑπερήφανος διὰ τὸ ἔργον τῆς ὑπὲρ πάντα ἄλλον ἐν Ἑλλάδι κλάδον ². Δὲν προσέφυγεν ἕως τώρα οὔτε ἐμμέσως οὔτε ἀμέσως εἰς τὸ Δημόσιον Ταμεῖον, οὔτε ἐστηρίχθη εἰς αὐτό. ³ Εἶναι ἡ Ἑλλάς ἡ μόνη χώρα ἡ ὁποία ἔχει ναυτικὸν ἄνευ οἰουδήποτε εἴδους σοβαρᾶς ἐπιχορηγήσεως. Παραβολὴ πρὸς τὰς θαλασσίας ὀργανώσεις ὅλων τῶν χωρῶν θ' ἀποδείξῃ ἀπολύτως δικαιολογημένον τὸ συναίσθημα τοῦτο. Ἡ Ρουμανία, Βουλγαρία καὶ Τουρκία μόνον μὲ τὸ ἔνδυμα τῆς ἐμμέσου ἢ ἀμέσου κρατικῆς ἐπιχειρήσεως κατώρθωσαν νὰ ἔχουν ἰδίαν θαλασίαν συγκοινωνίαν, ἡ δὲ Νοτιοσλαβία δαπανᾷ 74.000.000 δηνάρια ἐτησίως διὰ τὴν ναυτιλίαν τῆς ⁴.

Καὶ ὅμως, χωρὶς τὴν κατὰ ἓν σύστημα ὀργανωμένην σοβαρὰν ἐνίσχυσιν ⁵, τῆς ἀκτοπλοΐας ὑπὸ τοῦ Κράτους, χωρὶς ἐπιφοίτη-

1. Ἐνεκρίθησαν ναυλόγια ἐπιβατῶν καὶ ἐμπορευμάτων ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ Διατάγματος τῆς 11 Ἰουλίου 1927 «περὶ ἐπιβατηγῶν ἀτμοπλοίων» Ἐπίσης ἐνιαῖον ναυτολόγιον ἰστιοφόρων τῆς 26 Σεπτεμβρίου 1926. Τὰ τακτικὰ δικαστήρια ἠμφισβήτησαν τὸ κύρος τῶν ναυτολογίων τούτων.

2. Τὴν 1 Ἰανουαρίου 1935 ὁ ἐν γένει ἑλληνικὸς ἐμπορικὸς στόλος ἀνῆλθεν εἰς 1,754.400 τόννων.

3. Βαρύνεται φορολογικῶς πολὺ περισσότερον τῶν ἄλλων συγκοινωνιακῶν ἐπιχειρήσεων καὶ μεταφέρει ἄνευ οὔδενος ἀνταλλάγματος τὸ ταχυδρομεῖον.

4. Ἴδε «Revue des Balkans» τόμος III, τεύχος 3. Μελέτην Φ. Φιλιππακοπούλου «Sur le développement des transports maritimes des pays balkaniques», ἐν τῇ ὁποίᾳ παρέχεται σύντομος σαφὴς περιγραφή τῶν σχέσεων Κράτους καὶ ναυτιλίας εἰς τὰς χώρας αὐτάς.

5. Αἱ διὰ τὰς λεγομένας ἀγόνους γραμμὰς (ἑσωτερικὸν) ἐνισχύσεις δὲν δύνανται νὰ θεωρηθοῦν ἐπιχορηγήσεις ἀξίαι λόγου, ἄλλως τε δίδονται διὰ πρόσθετον ἔργον, τὸ ὁποῖον δὲν θὰ ἐξετέλει «ιδιωτικὴ ἐπιχείρησις», οἷα εἶναι σήμερον ἡ ἀκτοπλοϊκὴ, καθ' ὃ ἀσύμφορον. Τὰ ποσὰ τὰ δαπανηθέντα ὑπὸ τοῦ Κράτους διὰ τὰς ἀγόνους γραμμὰς τὸ 1920 ἦσαν 1.209.000 δραχμαὶ διὰ 9 γραμμὰς, τὸ 1930 διὰ 11 γραμμὰς 6.170.000, τὸ 1933 διὰ 11 γραμμὰς 8.700.000 δραχμαὶ καὶ τὸ 1934 διὰ τὰς αὐτάς γραμμὰς 11.200.000 δραχμαί. Ἀλλὰ καὶ τὸ σύστημα καθ' ὃ αἰτῆται χορηγοῦνται εἶναι ἀνάξιον τοῦ Κράτους καὶ τοῦ σκοποῦ. Ἐνδιαφέρον εἶναι καὶ τοῦτο, τὸ ὁποῖον προκύπτει κατὰ ἓνα πῖνακα τῆς Ἐπιτροπῆς: διὰ τὴν

τησιν ἐπ' αὐτῆς ἰσχυρᾶς δόσεως «κοινωφελοῦς ἀρχῆς» (gemeinwirtschaftliches Prinzip), δὲν πρέπει ἡ κοινὴ γνώμη νὰ ἀξιοῖ τὴν ἐξασφάλισιν εἰς τοὺς πολίτας στοιχειώδους κοινωνικῆς λειτουργίας, οἷαν ἀποτελεῖ ἡ συγκοινωνία, καὶ εἰς τὴν χώραν τῶν ἀπαραιτήτων συνδέσμων μετὰ σημείων τινῶν τῆς πέριξ ἡμῶν ἀλλοδαπῆς, τοὺς ὁποίους ἐπιβάλλουν γενικώτερα, ὄχι μόνον ἐμπορικά, ἑλληνικὰ συμφέροντα. Τοιοῦτον λειτούργημα οὐδεὶς δύναται νὰ ἀξιῶσῃ ἀπὸ ἀμιγῆ ἰδιωτικὴν ἐπιχείρησιν. Καὶ ἀκριβῶς αὐτὸ εἶναι τὸ κύριον, τὸ βασικόν, σημεῖον τὸ ὁποῖον ἀντιπαρήλθεν ἡ συσταθεῖσα τῷ 1929 Ἐπιτροπῇ. Ἡ σοβαρότης τοῦ σημείου τούτου ἐμφανίζεται μεγαλυτέρα, ἀφ' ἧς αἱ ἀκτοπλοϊκαὶ μονάδες ἀπετέλεσαν σχεδὸν μονοπώλιον, γεγονός τὸ ὁποῖον ἡ Ἐπιτροπῇ ἐκείνη δὲν εἶχεν ὑπ' ὄψει τῆς, διότι τότε ὑπῆρχεν ὁ ἐξοντωτικὸς ἀνταγωνισμὸς τὸν ὁποῖον ζωηρὰ ζωγραφίζει, ἥτοι τὸ ἀντίθετον τῆς σημερινῆς καταστάσεως ὀδηγησάσης εἰς ἐμπόλεμον μετὰ ἐσωτερικῆς θαλασσίας συγκοινωνίας καὶ Κράτους καθεστῶς.

Τὸ ἐπιτευχθὲν μονοπώλιον δὲν τὸ καταδικάζω, διότι θεωρῶ ὀλέθριον τὸν ἐν τῷ ἐσωτερικῷ τῆς χώρας ἀνταγωνισμὸν τῶν συγκοινωνιακῶν μέσων. Μονοπώλιον ὅμως μεταφορῶν εἰς χεῖρας ἀμιγοῦς ἰδιωτικῆς ἐπιχειρήσεως ἀποβαίνει τυραννικὸν ¹ καὶ

ἐξυπηρέτησιν τῶν θαλασσίων συγκοινωνιῶν τοῦ τῷ Ἑλληνικῷ Κράτει ἐδαπάνησε τὸ 1862 τὸ 1.2, τὸ 1871 τὸ 1.91, τὸ 1921 τὸ 0.46, τὸ 1930 τὸ 0.60 τοῖς % τοῦ Προϋπολογισμοῦ τῶν ἐτησίων δαπανῶν του. Χαρακτηριστικὴ εἶναι ἡ ἐξῆς περικοπὴ τῆς Ἐκθέσεως τῆς Ἐπιτροπῆς (τεῦχος Γ', σελ. 26): «Πρὸς ἐκτίμησιν τῆς σημασίας τὴν ὁποίαν ἀπέδιδε τότε τὸ Κράτος εἰς τὴν ἐξυπηρέτησιν τῶν ἐσωτερικῶν καὶ ἐξωτερικῶν θαλασσίων συγκοινωνιῶν του πρέπει νὰ ἀναμνησθῶμεν ὅτι προέβαιεν εἰς τὴν θυσίαν 1.000.000 δραχμῶν, ἥτοι ἐκτὸς τῆς πληρωμῆς μερίσματος εἰς τὸν συμμετεχόντα τῆς ἐν λόγω ἐπιχειρήσεως, (ἐννοεῖ τὴν ὑπὸ τοῦ Ἐπιχειρηματικοῦ Μαυροκορδάτου συσταθεῖσαν τῷ 1856 «Ἑλληνικὴν Ἀτμοπλοῖαν») ποσὸν ὅπερ ἀπετέλει τὸ δέκατον τοῦ τότε προϋπολογισμοῦ τοῦ Κράτους»!

Περὶ τῶν διαφόρων συστημάτων ἐμποροναυτικῆς (προτιμῶ τὸν ὄρον «ναυτιλιακῆς») πολιτικῆς, ἴδε Δ. Παπαμιχαλοπούλου «Περὶ κρατικῆς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς» Ἀθῆναι, 1924.

Ὁ νόμος ὑπ' ἀριθ. 4572 τῆς 26 Ἀπριλίου 1930 «περὶ ἀτμοπλοϊκῆς συγκοινωνίας» προβλέπει (ἄρθρον 3) καὶ τὴν περίπτωσιν ἐνισχύσεως γραμμῶν μετὰ λιμένων ἐσωτερικῶν καὶ λιμένων ἐξωτερικῶν, ἀλλ' ἡ διάταξις αὕτη δὲν ἔτυχεν ἐφαρμογῆς.

1. Εἶναι ἐνδιαφέρουσα ὡς πρὸς τοῦτο ἡ βεβαίωσις ὅτι, ἐνῶ μέχρι πρὸ τεσσάρων ἐτῶν αἱ ἀκτοπλοϊκαὶ ἐπιχειρήσεις ἐζήτουν τὴν ἐπέμβασιν τοῦ Κράτους, σήμερον ἐντόνως τὴν ἀποκρούουν ὡς ἐπιβλαβῆ.

ἐξ ἄλλου δυσχεραίνει τὴν ἱκανοποίησιν ἀνωτέρων συμφερόντων τῆς χώρας, ὡς τὸ κοινωνικόν, τὸ ἐθνικόν, καὶ κατὰ ἕν μέτρον τὸ διεθνὲς ἐμπορικόν συμφέρον αὐτῆς. Τὰ συμφέροντα δὲ αὐτὰ δὲν εἶναι δυνατὸν νὰ ἱκανοποιηθῶσιν ἀπὸ ἐπιχειρήσιν χαρακτηῖρος τοιούτου.

Ἄλλὰ καὶ οὐδὲν σύστημα «αὐστηροῦ ἐλέγχου» εἶναι ἱκανὸν νὰ λύσῃ τὸ πρόβλημα. Δυνάμεθα ἐπομένως νὰ εἴπωμεν ὅτι ἡ σήμερον διοικήσεις τῶν ἐσωτερικῶν θαλασσίων συγκοινωνιῶν τῆς χώρας δὲν προσαρμόζεται εἰς τὸ γενικὸν συμφέρον αὐτῆς, ἢ, ὀρθώτερον ἐκφραζόμενοι, λέγομεν ὅτι, ὡς αὕτη εἶναι σήμερον ὠργανωμένη, οὐδόλως ἐξυπηρετεῖ αὐτό. Ἐπομένως χρειάζεται μεταβολὴ ὀργανώσεως, τὴν ὁποίαν τὸ Κράτος ὀφείλει νὰ ἐπιβάλλῃ. Ἡ ἐπιβολὴ δὲ αὕτη, ἐπαναλαμβάνω, δὲν εἶναι δυνατὴ ὑπὸ τὸ σύστημα ἀμιγοῦς ἰδιωτικῆς ἐπιχειρήσεως.

Θ'.

Ἡ ἰδιωτικὴ πρωτοβουλία ἀδυνατεῖ νὰ δώσῃ τὴν ἀναγκαίαν ρύθμισιν.

Τὴν ἀδυναμίαν τῆς ἰδιωτικῆς πρωτοβουλίας εἰς τὰ ζητήματα συγκοινωνίας οὐδεὶς ἠρνήθη, ἀφ' ὅτου τὸ Κράτος ἤρχισε ν' ἀναμιγνύηται¹ εἰς τὴν ὁδοποιίαν, τὰ σιδηροδρομικά, τὰς ἐσωτερικὰς ὑδατίνας ὁδοὺς (ποταμοί, διώρυγες) καὶ τὴν ὀργάνωσιν τῆς ταχυδρομικῆς ὑπηρεσίας, ἀσκουμένην ὡς γνωστὸν καὶ αὐτὴν ἄλλοτε ἀπὸ ἰδιωτικὰς ἐπιχειρήσεις. Καὶ εἶναι γνωστὸν ὅτι ὁδοποιία καὶ ἐσωτερικαὶ ὑδάτινοι ὁδοὶ ἐνεφανίσθησαν ἐκ τῆς κρατικῆς διοικήσεως (Domaine Public), ἧτις συνέχισε τοὺς δι' αὐτὰ ἐφαρμοζόμενους κανόνας καὶ ἐπὶ τοῦ σιδηροδρομικοῦ μέσου, ὅταν τοῦτο ἐνεφανίσθη. Αὐτῆς τῆς πρωτοβουλίας ὁ βαθμὸς ἔκτοτε βαίνει ἀξανάνομος Οὐδένα, οὔτω, ξενίζει σήμερον ἡ διεξαγωγὴ καὶ Τραπεζικῶν ἀκόμη ἐργασιῶν ἀπὸ τὸν συγκοινωνιακὸν κλάδον τῆς ταχυδρομικῆς ὑπηρεσίας.

Εἰς τὴν συγκοινωνιακὴν δηλ. ὀργάνωσιν ἡ θέσις τοῦ Κράτους παρουσιάζεται εὐθύς ἐξ ἀρχῆς πολὺ διάφορος ἀπὸ ὅ,τι παρουσιάζεται εἰς τὴν λοιπὴν οἰκονομικὴν ζωὴν καὶ ὁ χαρακτήρ τῆς αὐτὸς γίνεται ἐντονώτερος ὅσον προχωροῦμεν εἰς τὴν ἐποχὴν μας. Ὅταν

1. Εἶναι γνωστὸν ὅτι τὸ Ἑλβετικὸν σύνταγμα χαρακτηρίζει, ὡς νόημα (Regalium) τὰς συγκοινωνίας τῆς Ἑλβετικῆς ὁμοσπονδίας.

δὲ ὀνομάζουσαν βιομηχανίας τινος «κλειδιά-βιομηχανίας» (Keyindustry) καὶ ἔτυχον αὗται μεταπολεμικῶς τῆς ἐξαιρετικῆς προσοχῆς καὶ οἰκονομικῆς ἐνισχύσεως τῶν Κρατῶν, διερωτῶμαι, ἂν ἡ βιομηχανία τῶν μεταφορῶν δὲν εἶναι ἢ κατ' ἐξοχὴν καὶ ὑπὲρ πᾶσαν ἄλλην Keyindustry, χρῆζουσα ἐπομένως ὑπὲρ πᾶσαν ἄλλην τῆς κρατικῆς ἐπεμβάσεως. Ὑπενθυμίζω ἐδῶ τὸν Adam Smith, τοῦ ὁποίου εἶναι γνωσταὶ αἱ ἄκραι ἀτομιστικαὶ βάσεις, ὁ ὁποῖος δὲν ἀρνεῖται τὴν ἐπέμβασιν τοῦ Κράτους ἐκεῖ ὅπου ἄλλως δὲν εἴμπορεῖ ἐπὶ τῇ βάσει τῶν ἀρχῶν τῆς ἰδιωτικῆς οἰκονομίας νὰ ἐπιτευχθῇ τὸ ὀρθόν, ὅταν ἀδυνατεῖ ὁ ἐπιχειρηματίας νὰ παραγάγῃ, ἐνεκεν ἀνυπαρξίας ἢ ἀνεπαρκείας τῆς προσόδου.¹

Τὴν ἀναγνώρισιν τῆς ἀδυναμίας αὐτῆς, πρᾶγμα τὸ ὁποῖον εἶναι ἴσον μὲ τὴν ἀναγνώρισιν τῆς ἀνάγκης κρατικῆς πρωτοβουλίας, τὴν βλέπομεν κατόπιν εὐρυνομένην. Τύπος δημοσίων καὶ συγκοινωνιακῶν ἐπιχειρήσεων, σύστημα ἐπιχορηγήσεων θαλασσιῶν γραμμῶν, ἀστυνομίας λιμένων καὶ κινήσεως πλοίων, τῇ ἐπιβολῇ τοῦ Κράτους, κοινὰ κόμιστρα πλοίων καὶ σιδηροδρόμου (πρδγ. ἄλλοτε αἱ Αὐστριακαὶ, σήμερον αἱ Ἰταλικάι ἀτμοπλοῖαι κτλ., ὁ Γαλλικὸς Νόμος τοῦ 1923, διὰ τοῦ ὁποίου ἐρρυθμίσθησαν σχέσεις τινὲς τῶν Γαλλικῶν σιδηροδρομικῶν ἐπιχειρήσεων μεταξύ των καὶ πρὸς τὸ Κράτος, ἡ ἐπιβολῇ τοῦ Βρετανικοῦ Κράτους συγχώνευσις (1923) σιδηροδρομικῶν ἐπιχειρήσεων εἰς πέντε μεγάλας ὁμάδας, ἡ τελευταία (1932) συγχώνευσις τῆς αὐστριακῆς ἀτμοπλοϊκῆς ἐπιχειρήσεως τοῦ Δουνάβεως καὶ τῆς μεγαλυτέρας αὐτοκινητικῆς ἐπιχειρήσεως τῆς Αὐστρίας εἰς τὸν Ὄργανισμὸν τῶν Ὄμοσπονδιακῶν Αὐστριακῶν Σιδηροδρόμων κλπ.).

1. A. Smith, An inquiry into the Nature and causes of the Wealth of Nations. Book V, Chap. I, Part III. Of the expense of public work and public institutions. Καθῆκον, λέγει, τοῦ Κράτους εἶναι ἡ κατασκευὴ καὶ συντήρησις δημοσίων ἰδρυμάτων καὶ ἐκείνων τῶν δημοσίων ἔργων «which, though they may be in the highest degree advantageous to a great society, are, however, of such a nature that the profit could never repay the expense to any individual, and which it therefore cannot be expected that any individual or small number of individuals should erect or maintain».

Οἱ διάδοχοι τοῦ A. Smith ἐν Ἀγγλίᾳ εἰς τὴν ἐποχὴν μας ἐπροχώρησαν πολὺ περισσότερον ὡς πρὸς τὴν «ἀρχὴν» αὐτήν. Εἰς ἔκθεσιν τῆς Βρετανικῆς Φιλελευθέρως Ἐπιτροπῆς Μελετῶν «Britains Industrial Future», τῆς ὁποίας πρόεδρος ἦτο ὁ W. Layton καὶ μέλη ὁ Lloyd George, ὁ J. M. Keynes καὶ ἄλλοι, προτείνονται δι' ἰδιωτικὰς τινὰς ἐπιχειρήσεις καὶ ὀλοκλήρους οἰκονομικοὺς κλάδους μέτρα ἐλέγχου καὶ ρυθμίσεως, τὰ ὁποῖα σημαίνουν «ρυθμισμένην οἰκονομίαν» καὶ «δημοσιοποίησιν».

Ἡ περίφημος ἀρχὴ τῆς ἐν παντὶ ἐλευθερίας τοῦ ἀτόμου μὲ τὴν ἀτομιστικὴν βάσιν τῆς, μὲ τὴν συμβολίζουσας αὐτὴν ἔκφρασιν *Laisser - faire, Laisser - aller*, μᾶς ἔδωκεν ἓνα πολιτισμὸν καὶ μίαν ὑψηλὴν οἰκονομικὴν ἀκμὴν ἐπὶ μίαν 100ετίαν. Ὅτι μᾶς τὰ ἔδωκεν αὐτά, εἶναι ἀνεπίδεκτον πάσης ἀμφισβητήσεως, καὶ βλέπομεν τοῦτο ἂν σταματήσωμεν τὴν ἱστορίαν εἰς τὸ 1815 καὶ ἄλλην μίαν φορὰν εἰς τὸ 1910 καὶ συγκρίνωμεν τὰ δύο αὐτὰ χρονικὰ σημεῖα. Ἐπάνω εἰς τὰ μέτρα αὐτά, τὰς ἀρχὰς αὐτὰς ἐκόπη ἡ οἰκονομικὴ καὶ κοινωνικὴ μας ὀργάνωσις, οἱ φορεῖς αὐτῆς, δηλ. ὁ μέγιστος, τὸ Κράτος, καὶ οἱ κατὰ μέρος, τὰ ἄτομα· ἐπίσης καὶ ἡ πολιτικὴ ὀργάνωσις. Τὸ Κράτος συμφώνως μὲ αὐτὰς ὀργανωμένον, ἦτο ἠναγκασμένον ν' ἀπέχη τῆς ἀναμίξεως εἰς τὰ τῆς οἰκονομικῆς ζωῆς καὶ ν' ἀδιαφορῇ διὰ τὰς κινήσεις τοῦ ἀτόμου. Ἀλλὰ προκειμένου περὶ τῆς συγκοινωνίας, καὶ τότε ἀκόμη ἡ δημοσία διοίκησις δὲν ἠδιαφόρει ἀλλ' ἐρρύθμιζε κατὰ ἓνα βαθμὸν, ὡς εἴπομεν ἤδη, τὰ κατ' αὐτὴν.

Ἀπὸ τινος ὅμως ἡ κατάστασις ἤλλαξε καὶ ὠθεῖ εἰς τὸ νὰ γίνῃ ὁ ρυθμιστὴς ἢ ὁ ἀντιλήπτωρ εἰς ὅλα τὰ ζητήματα τῆς οἰκονομικῆς ζωῆς (προσχεδιασμένη οἰκονομία, διευθυνομένη οἰκονομία). Ἀπὸ τινος, ἀλλὰ βεβαίως δὲν εἰσῆλθον τῶρα ἀποτόμως τὰ Κράτη εἰς τὴν ὁδὸν αὐτὴν. Ἢδη ἀπὸ τῆς δεκαετίας 1880-1890 βλέπομεν ν' ἀρχίζουν γενικῶς τὰ Κράτη νὰ ἐπεμβαίνουν, προκαλούμενα ἢ πρωτοβούλως. Βλέπομεν τοῦτο ἔκτοτε κατὰ σύστημα ἰδίως καὶ κυρίως εἰς τὰς ἐξωτερικὰς ἐμπορικὰς σχέσεις. Σήμερον ὅμως δὲν ὑπάρχει ἐκδήλωσις οἰκονομικῆς ἢ κοινωνικῆς ἀνάγκης μικροτέρων ἢ μεγαλυτέρων τάξεων ἢ συμφερόντων καὶ ἐν τῇ ἐσωτερικῇ ζωῇ τῶν διαφόρων χωρῶν ὅπου νὰ μὴ ζητῆται ὁ τοιοῦτος ρόλος τοῦ Κράτους.

Ζητεῖται δηλ. πανταχόθεν σήμερον ἡ ἐπέμβασις τοῦ Κράτους ἢ ἐξελίσσονται αἱ ἀνάγκαι καὶ ἡ ὀργάνωσις οὕτως ὥστε νὰ εἶναι αὕτη ἀναπόφευκτος. Καὶ ὅμως διατυποῦνται πολλάκις ἀπὸ τὰς ἰδίας ταύτας τάξεις ἢ μονάδας ἐνστάσεις κατὰ τοῦ παρεμβατισμοῦ τὸν ὁποῖον χαρακτηρίζουν ὡς τὸν κακὸν δαίμονα, καίτοι αἱ ἴδιαι ὡς μόνον φάρμακον εὐρίσκουν αὐτόν! Εἶναι ὁ «ἀτταβισμὸς» τῆς ἀρχῆς τῆς «ἐν παντὶ ἐλευθερίας» τοῦ ἀτόμου, ἢ ὁποῖα ἐν εἴδει πλέον βρυκόλακος ἐμφανίζεται διαρκῶς ἐνώπιόν μας.

Δὲν ἐπικρίνω· παρατηρῶ καὶ ἀπεικονίζω τὰ πράγματα. Ὅλη ἡ οἰκονομικὴ ζωὴ καὶ οἱ ἐκπρόσωποί τῆς εἶναι διαποτισμένοι βαθύτατα ἀπὸ παρεμβατισμὸν, δὲν δύνανται νὰ τὸν ἀποτινάξουν, διαρκῶς τὸν ζητοῦν πληρέστερον καὶ ὀλοκληρωμένον, διαρκῶς οὗτος τείνει ν' ἀντικαταστήσῃ τὸν ρυθμὸν τῆς «ἐλευθερίας» καὶ ἐν

τούτοις χαρακτηρίζεται ὑπὸ τῶν ἰδίων τῶν αἰτούντων ὡς ὁ κακὸς δαίμων.

Σήμερον ἡ γεωργία δὲν ζῆ χωρὶς προστασίαν, ἡ βιομηχανία δὲν ζῆ χωρὶς περιορισμοὺς τῆς εἰσαγωγῆς, τῶν ὁποίων ἐπωφελεῖται πολλάκις περισσότερο τοῦ δέοντος μέτρου, τὸ εἰσαγωγικὸν ἐμπόριον κατένειμεν ἐπὶ τῇ βάσει βιβλιαρίων τὰς εἰσαγωγὰς του, τὸ εἰσαγωγικὸν ἐμπόριον ἀκολουθεῖ τὸ ἐξαγωγικόν, ἡ ἐργασία διὰ τῶν ὀργανώσεων της εὐρίσκεται ἐν ἀμύνη διὰ τὴν συγκράτησιν εἰς χεῖρας της πολλάκις μεριδίου τοῦ ἔθνικοῦ εἰσοδήματος μεγαλυτέρου τοῦ εἰς αὐτὴν ἀνήκοντος. Καὶ μόνον τὸ γεγονός, ὅτι τὰ ἐλευθεριώτερα τῶν ἐπαγγελμάτων, τὰ ἀνέκαθεν ἐν τῇ πάλῃ ὑπὸ τὴν σκέπη τῆς ἀρχῆς τῆς ἐλευθερίας τοῦ ἀτόμου εὐρίσκοντα τὴν χαρὰν καὶ τὴν ζωὴν, ὅπως τῶν ἐμπόρων, τῶν ἰατρῶν, τῶν δικηγόρων, ζητοῦν ταμεῖα συντάξεως καὶ ἀσφαλίσεως χαρακτηρίζει τὴν ἐποχὴν μας.

Γεγονὸς εἶναι ὅτι χωρὶς τὴν ἔννοιαν ποῦ περικλείει αὐτὴ ἡ λέξις δὲν ἴμπορεῖ νὰ ἐννοηθῇ τὸ σύγχρονον καὶ τὸ αὐριανὸν Κράτος καὶ ἐδῶ ἔγκειται τὸ μεγαλύτερον δι' αὐτὸ πρόβλημα. Πῶς δηλ. θὰ ὀργανωθῇ, ὡς οἰκονομικὸς ρυθμιστὴς καὶ ὡς ἐκπρόσωπος τοῦ συνόλου εἰς τὰς ὑποχρεώσεις του καὶ τὰς λειτουργίας αὐτάς, τὰς ὁποίας κατ' ἀνάγκην θὰ βαστάσῃ ἐφεξῆς.

Διευτύπωσα τ' ἀνωτέρω διὰ νὰ εἴπω τοῦτο: παρ' ὄλον ὅτι παντοῦ κηρύσσεται καὶ ἐπεκτείνεται ὁ παρεμβατισμὸς, παρὰ τὰς διαμαρτυρίας, ἐν τούτοις τὸ Ἑλληνικὸν Κράτος τὸν ἐφαρμόζει ἐκεῖ ἀπ' ὅπου οὐδὲν ἄλλο Κράτος τὸν ἤρχισεν (ἀσφαλίσεις ἐλευθερίων ἐπαγγελμάτων, φερ' εἰπεῖν!) καὶ ἐν τούτοις διστάζει ἐκεῖ ὅπου ὅλα τ' ἄλλα Κράτη ἤδη ἀνέκαθεν ἔχουν εἰσέλθῃ, δηλ. ὡς πρὸς τὰς συγκοινωνίας.

Πρὸ πέντε ἐτῶν εἰς μίαν ἔκδοσιν τοῦ περιοδικοῦ «Congrès de chemins de fer» μόνον δύο χῶραι ἀνεφέροντο εἰς τὸν σχετικὸν πίνακα ὡς μὴ λαβοῦσαι οὐδὲν μέτρον διὰ τὴν ρύθμισιν τοῦ ἀνταγωνισμοῦ αὐτοκινήτου - σιδηροδρόου. Ἡ Ἑλλάς ἦτο ἡ μία, ἡ ἄλλη ἦτο ἡ Μ. Βρετανία, ἡ χώρα ποῦ ἔμεινε μακρότερον χρόνον πιστὴ εἰς τὴν ἀρχὴν τῆς ἐλευθερίας τῶν συναλλαγῶν τοῦ ἀτόμου. Ἐπίσης πρὸ ἐπτὰ ἐτῶν εἰς μίαν διάλεξίν μου¹ εἶχον εἶπει ὅτι δὲν πρέπει ν' ἀδικοῦμεν ἐν τούτῳ τὴν χώραν μας, διότι καὶ ἄλλαι χῶραι ἔχουν μείνει ὀπίσω. Τὰ τελευταῖα ὅμως ἐπτὰ ἔτη ὅλαι αἱ χῶραι ραγδαίως, ὡσάν νὰ τὰς ἐπληξε μαστίγιον (τοιούτον ἀπετέ-

1. Εἰς τὴν Λέσχην τῶν Ἑλλήνων Σιδηροδρομικῶν.

λεσαν τὰ σιδηροδρομικά ἑλλείμματα) ἐκινήθησαν μὲ τάσεις ρυθμιστικὰς καὶ συγκεντρωτικὰς μάλιστα τῶν συγκοινωνιῶν εἰς βαθμὸν πολὺ ριζοσπαστικόν, ὅσον δὲν ἀνέμενε κανεὶς παρακολουθῶν τὰ πράγματα. Αἱ συγκεντρωτικαὶ μάλιστα αὐταὶ τάσεις προχωροῦν εἰς τὰς ἐν γένει ἐπιχειρήσεις ἐντονώτεραι τώρα ἢ ἄλλοτε, παρὰ ἀντιθέτους τινὰς ἐπὶ μέρους ἐκδηλώσεις.

Ἡ τελευταία ἑπταετία μᾶς δίδει νέαν ἐντονωτέραν φάσιν εἰς τὴν ἐπεμβατικὴν, ὡς πρὸς τὰ συγκοινωνιακὰ ζητήματα, συγκεκριμένως ἰδίᾳ τ' ἀφορῶντα τὴν σχέσιν τοῦ σιδηροδρόμου πρὸς τὸ αὐτοκίνητικόν μέσον, πολιτικὴν. Εἰς τὴν Μ. Βρετανίαν, ὅπου ἤδη ἀπὸ τοῦ 1923 ἐν ὄλῳ 120 σιδηροδρομικαὶ ἐταιρεῖαι συνεπτύχθησαν εἰς 4 καὶ ἐκ χιλίων προϊσταμένων ὑπηρεσιῶν ἔμειναν ἑκατόν, ὀδηγεῖται ἡ ὀργάνωσις τῶν ἐσωτερικῶν συγκοινωνιῶν εἰς συγκέντρωσιν καὶ νομοθετεῖται (1934) ἡ ἐπιχορήγησις καὶ τῶν φορτηγῶν ἀκόμη πλοίων, ἐκτὸς τῶν πλοίων γραμμῆς (Liners), δηλ. ἡ ὑπαγωγή κατ' ἀνάγκην καὶ αὐτῶν εἰς τὸν ἔλεγχον τοῦ «φιλελευθέρου» ἀγγλικοῦ Κράτους. Προκειμένου δὲ περὶ σιδηροδρόμων καὶ αὐτοκινήτων, διὰ Νόμων περὶ τῆς ἐπὶ τῶν ὁδῶν κυκλοφορίας εἶχον ἤδη ἐπιβληθῆ (1930) εἰς τ' αὐτοκίνητα ἐν γένει ὠρισμένα τεχνικὰ ὑποχρεώσεις καὶ διὰ τὸ προσωπικόν των ὠρισμένα προσόντα, εἰδικῶς δὲ διὰ τὴν ἐπιβατικὴν δι' αὐτοκινήτων συγκοινωνίαν τεθοῦν αὐστηρότεραι διατάξεις καὶ ὡς πρὸς τὴν αὔξησιν τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἀμαξῶν καὶ ὡς πρὸς τὴν συνεργασίαν των μὲ ἄλλα συγκοινωνιακὰ μέσα, ἰδίᾳ δὲ εἰσαχθῆ καὶ ἔλεγχος ἐπὶ τῶν τιμολογίων. Ἀλλὰ καὶ αὐτὰ τὰ μέσα δὲν ἤρκεσαν καὶ διὰ τοῦτο συνεστάθη τῷ 1929 μικτὴ ἐπιτροπὴ ὑπὸ τὴν προεδρίαν τοῦ A. Salter, ἣτις καὶ κατέληξε (1932) εἰς τὴν γνωστὴν ἔκθεσιν¹. Καρπὸς ταύτης ὑπῆρξεν ὁ Νόμος τῆς 7 Νοεμβρίου 1933 ὑπὸ τὸν τίτλον Road and Rail Act. Ὁ νόμος οὗτος, ἀποβλέπων εἰς ρύθμισιν τοῦ ἀνταγωνισμοῦ τοιαύτην ὥστε οὗτος ν' ἀσκῆται ὑπὸ τοὺς ἰδίους ὅρους δι' ὅλους τοὺς ἐνεργοῦντας τὰς μεταφορὰς, ὀρίζει τριῶν εἰδῶν παραχωρήσεις ἢ ἐγκρίσεις Α, Β, Γ. Αἱ τῆς πρώτης κατηγορίας ἀφορῶσιν ἐπιχειρήσεις μεταφορᾶς ἐμπορεύματος διὰ τρίτους καὶ εἶναι διετοῦς διάρκειας, αἱ τῆς δευτέρας, διάρκειας ἔτους, ἀφορῶσιν εἰς τὰς μεταφορὰς ἐμπορευμάτων διὰ τρίτους, ἐν συνδυασμῷ πρὸς μίαν ἄλλην ἐπιχείρησιν, καὶ αἱ τῆς τρίτης κατηγορίας, διάρκειας τριῶν ἐτῶν, ἀφορῶσι τὰς μεταφορὰς τῶν ἰδίων παραγωγῶν. Αἱ ἐκ τῆς ἐφαρμογῆς τῶν σχετικῶν διατάξεων διαφοραὶ λύονται ὑπὸ εἰδικοῦ δικαστηρίου.

1. Report on the Conference on rail and road transport.

Ἐπὶ πλέον λύονται οἱ σιδηρόδρομοι ὠρισμένων ὑποχρεώσεων των σχετικῶν μὲ τὰ τιμολόγια καὶ συνιστᾶται γνωμοδοτικὸν συγκοινωνιακὸν συμβούλιον διὰ τὸν Ὑπουργόν, τοῦ ὁποῖου συμμετέχουν καὶ ὄλοι οἱ ἀντιπρόσωποι τῆς Διοικήσεως τῶν σιδηροδρόμων, αὐτοκινήτων, καὶ διωρύγων καὶ ἐξ ἄλλου τοιοῦτοι τῶν σχετικῶν ἐπιχειρήσεων. Ἀσχέτως τούτων, αἱ σιδηροδρομικαὶ ἐπιχειρήσεις συμμετέχουν κατὰ σύστημα εἰς αὐτοκινητικὰς καὶ ἀεροπορικὰς ἐπιχειρήσεις εἴτε συνεργάζονται μετ' αὐτῶν, διὰ νὰ ἀποφύγουν τὸν μεταξύ των συναγωνισμόν.

Εἰς τὴν Γερμανίαν, ἐκτὸς ἄλλων μέτρων, μνημονεύομεν τὰ ἐξῆς ἰδιότυπα. Ἀφ' ἑνὸς ἰδρύεται Ἑταιρεία ὁδοποιίας τοῦ Reich (κατασκευῆς καὶ ἐκμεταλλεύσεως αὐτοκινητικῶν ὁδῶν), τῆς ὁποίας τὴν διεύθυνσιν ἔχουν κατ' οὐσίαν οἱ Γερμανικοὶ σιδηρόδρομοι τοῦ Κράτους, ἀφ' ἑτέρου συνιστᾶται συμβούλιον συγκοινωνιῶν (Verkehrsrat), ὅπου συμμετέχουν μόνον αἱ ὑπεύθυνοι κεφαλαὶ τῶν συγκοινωνιακῶν (ὄχι μόνον τῶν σιδηροδρομικῶν) ἐπιχειρήσεων, διὰ τὸν ὑπεύθυνον συντονισμόν πρὸς ἐνιαῖον πρόγραμμα τῆς πολιτικῆς τῶν διαφόρων μέσων συγκοινωνίας¹.

Ἡ Γαλλία εἰσῆλθεν ἀποτόμως ἀπὸ τοῦ τέλους 1933 εἰς τὴν ὁδὸν τῆς ρυθμίσεως τῶν σχέσεων σιδηροδρόμου—αὐτοκινήτου, ἐν συνδυασμῷ πρὸς χαλάρωσιν τῶν δεσμῶν τὰ ὁποῖα αἱ παλαιαὶ συγγραφαὶ ὑποχρεώσεων ἐπέβαλον εἰς τὸν σιδηρόδρομον, δεσμῶν ἀφορώντων ἐν γένει τὴν τεχνικὴν καὶ τὴν ἐμπορικὴν ἐκμετάλλευσιν. Τὸ δεύτερον ἐπεδιώχθη διὰ δύο Διαταγμάτων τῆς 30 Δεκεμβρίου 1933 καὶ 19 Ἰανουαρίου 1934. Περὶ τοῦ πρώτου προέβλεψε τὸ Δ. τῆς 19 Ἀπριλίου 1934². Δι' αὐτοῦ ἐπιβάλλεται ἡ συνεννόησις τῶν δύο συγκοινωνιακῶν μέσων κατὰ περιοχάς, ὅπου δὲ αὕτη μένει ἀτελεσφόρητος ἐκεῖ ἐπεμβαίνουν αἱ δημόσιαι ἀρχαὶ διαιτητικῶς. Αἱ ὑπουργικαὶ ἀποφάσεις δι' ὧν ρυθμίζονται οἱ ὅροι τοῦς ὁποίους πρέπει νὰ ἰκανοποιοῦν αἱ σχετικαὶ συμφωνίαι τῶν ἐνδιαφερομένων, εἶναι χαρακτηριστικαί, διότι ἀντλοῦν περιεχόμενον ἐκ τῶν δεσμευτικῶν διὰ τὸν σιδηρόδρομον διατάξεων (π. χ. τιμολόγια, δρομολόγια, εὐθύναι διὰ ζημίας). Ἀλλὰ καὶ διὰ τὴν συνεργασίαν σιδηροδρόμου καὶ ὑδατίνων ὁδῶν προέβλεψεν ἴδιον Νομοθ. Διά-

1. Ὡστε δὲν πρόκειται περὶ συμβουλίου οὔτε κἂν ἀκαδημαϊκοῦ χαρακτῆρος, ὡς τὸ παρ' ἡμῖν Ἀνώτατον Συγκοινωνιακὸν Συμβούλιον. Καὶ τὸ Γερμανικὸν καὶ τὸ Ἀγγλικὸν συμβούλιον συντίθενται ἀπὸ ὑπευθύνους καὶ οὐχὶ φιλολογοῦντας ἀνευθύνως ἐπιστήμονας.

2. Ἀναγκαστικὸς νόμος. Τὰ δύο προηγηθέντα Διατάγματα ἐξεδόθησαν κατ' ἐξουσιοδότησιν Νόμου τῆς 8 Ἰουλίου 1933.

ταγμα τῆς 19 Ἀπριλίου 1934, στηριζόμενον ἐπὶ τῶν αὐτῶν βάσεων. Αἱ ἴδιαι τῶν παραγωγῶν μεταφοραὶ ἐξαιροῦνται. Κατ' ἐφαρμογὴν τῶν μέτρων τούτων ἔχουσιν ἤδη ὑπογραφή καὶ ἐφαρμοσθῆ πολλὰ σύμφωνα (pacte)¹.

Ἐν Ἑλβετίᾳ ἤδη ἀπὸ τοῦ 1924 διὰ Νόμου τὸ Κράτος εἶχεν ἐπιφυλάξει εἰς ἑαυτὸ τὸ ἀποκλειστικὸν δικαίωμα τῆς μεταφορᾶς προσώπων ἐνεργουμένης διὰ τῆς Ταχυδρομικῆς ὑπηρεσίας, εἴτε δι' ἰδίων κρατικῶν γραμμῶν, τροχαίου καὶ προσωπικοῦ, εἴτε δι' ἰδιωτικῶν μεταφορέων, ἐν σχέσει μισθώσεως μετὰ τῆς Ταχυδρομικῆς ὑπηρεσίας τελούντων.

Ὡς πρὸς τὰς μεταφορὰς ἐμπορευμάτων, αἱ διὰ δύο μικτῶν ἐταιρειῶν, τὰς ὁποίας ἴδρυσαν οἱ Ὀμοσπονδιακοὶ Σιδηρόδρομοι, δημιουργηθεῖσαι συνθῆκαι² προῦκάλεσαν σύγκρουσιν μεταξὺ σιδηροδρόμων, ἰδιωτῶν μεταφορέων καὶ συναλλασσομένων, ἡ ὁποία ὠδήγησεν εἰς τὴν μεταξὺ τούτων συμφωνίαν τῆς 27 Μαΐου 1933, βάσις τῆς ὁποίας εἶναι ἡ κατανομή τῶν μεταφορῶν εἰς τὰς μέχρι 30 χιλιομέτρων καὶ τὰς πέραν τοῦ ἀριθμοῦ τούτου ἐκτελουμένας, ἐκ τῶν ὁποίων κατ' ἀρχὴν αἱ πρῶται θ' ἀνήκωσιν εἰς τὸ αὐτοκίνητον καὶ αἱ ἄλλαι εἰς τὸν σιδηρόδρομον, πλὴν ἐξαιρέσεών τινων. Δὲν ἠρκέσθησαν ὁμως εἰς τὴν συμφωνίαν ταύτην, ἀλλὰ κατήρτισαν Σχέδιον Νόμου, τὸ ὁποῖον ὁμοῦ μὲ ἄλλας τινὰς διατάξεις, ἀφορώσας εἰς τὴν σχέσιν μεταξὺ Ἑλβετικοῦ Δημοσίου καὶ Ὀμοσπονδιακῶν σιδηροδρόμων, οἵτινες δι' αὐτῶν ἀπομακρύνονται περισσότερο τῶν πολιτικῶν ἐπιρροῶν καὶ ἐλαφρύνονται τοῦ πλείστου τοῦ Δημοσίου σιδηροδρόμου Χρέους, κατέστη Νόμος τοῦ Κράτους.³

Ἐν Ἰταλίᾳ ἔχει εἰσαχθῆ τὸ σύστημα τῶν παραχωρήσεων ἀπόλυτον διὰ τὰς μεταφορὰς ἐπιβατῶν, λειτουργοῦσι δὲ καὶ κρατικαὶ αὐτοκινητικαὶ γραμμαὶ, ἐνισχυόμεναι δι' ἐπιχορηγήσεων προκειμένου περὶ περιφερειῶν ὅπου δὲν ὑπάρχουν ἄλλα μέσα συγκοινωνίας.

Ἐν Τσεχοσλοβακίᾳ ὁ νόμος τῆς 23 Δεκεμβρίου 1932 εἰσήγαγε τὸ σύστημα τῶν παραχωρήσεων διὰ πᾶν εἶδος μεταφορᾶς καὶ διὰ διάρκειαν παραχωρήσεως 15 ἐτῶν, εὐνοηθεισῶν ἰδιαιτέρως τῶν αὐτοκινητικῶν συγκοινωνιῶν τῶν κρατικῶν σιδηροδρόμων καὶ τῶν

1. Ἴδε La coordination du rail et de la voie navigable εἰς τὸ περιοδικὸν Chronique des Transports, N° 10 τοῦ 1934.

2. Αἱ συντετμημένως S.E.S.A. καὶ A.S.T.O. καλούμεναι.

3. Κατὰ τῆς ἰσχύος ὁμως τούτου ἤσκησαν πολῖται τῆς Ἑλβετίας τὸ ἐκ τοῦ Ἑλβετικοῦ συντάγματος ἀπορρέον δικαίωμα, προκαλέσαντες δημοψήφισμα.

Ταχυδρομείων. Ἐν Αὐστρία, ἤδη ἀπὸ τοῦ 1931, αἱ διὰ τακτικῶν αὐτοκινητικῶν συγκοινωνιῶν μεταφοραὶ προσώπων ἔξω τῶν ὁρίων ἐνὸς δήμου μόνον κατόπιν «παραχωρήσεως», ἄνευ μονοπωλίου, ἐπιτρέπεται νὰ ἐνεργῶνται ὑπὸ ὄρους δεσμεύοντας τὸν παραχωρησιούχον ὡς πρὸς τὰ δρομολόγια, τιμολόγια, καὶ ἄλλους τινὰς ὄρους. Τὸ ἴδιον περίπου μέτρον ἐφηρμόσθη ἀπὸ τοῦ 1933 καὶ διὰ τὰ ἐμπορεύματα μὲ ἐλάχιστα τιμολόγια, ὀριζόμενα ὑπὸ τῆς δημοσίας ἀρχῆς, ἐκεῖ ὅμως ὅπου ἔρχονται εἰς ἀνταγωνισμόν πρὸς τοπικοὺς σιδηροδρόμους αἱ περὶ τιμολογίων διατάξεις εἶναι αὐστηρότεροι. Αἱ δι' ἰδίων μέσων μεταφοραὶ τῶν παραγωγῶν ἐν γένει εἶναι ἐλεύθεροι, ὅπου ὅμως σιδηρόδρομος ἐξυπηρετεῖ τὴν περιοχὴν ἐπιτρέπεται τοῦτο μόνον μέχρις 100 χιλιομέτρων.

Ἐν Οὐγγαρία ἀπὸ τοῦ 1930 πᾶσα αὐτοκινητικὴ ἐπιχειρήσις χρήζει κρατικῆς παραχωρήσεως, κατὰ κανόνα δὲ ἡ ἐγκατάστασις τακτικῶν ὑπεραστικῶν γραμμῶν ἀνήκει εἰς τὸ Κράτος, δυνάμενον νὰ ἐκχωρήσῃ τὸ δικαίωμα τοῦτο εἰς τρίτους ἐπὶ 10 τὸ πολὺ ἔτη, διὰ παραχωρήσεως. Προκειμένου περὶ ἐπιβατικῶν μεταφορῶν, ἡ Ταχυδρομικὴ ὑπηρεσία καὶ οἱ Σιδηρόδρομοι Κράτους ἔχουν εἰς χεῖρας τῶν ταύτας. Καὶ ἐδῶ οἱ παραγωγοὶ διατηροῦσι τὴν ἐλευθερίαν τῆς μεταφορᾶς τῶν ὑλικῶν των¹. Τὸ Κράτος δὲν ἐπιτρέπει τὴν παράλληλον πρὸς σιδηροδρομικὴν γραμμὴν ὑπὸ τοῦ αὐτοκινήτου ἐκμετάλλευσιν.

Ἐν Νοτιοσλαβία δὲν ὑπάρχει εἰδικὴ νομοθετικὴ ρύθμισις, ἀλλ' ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ περὶ ἐργασίας νόμου τοῦ 1931 ἐφηρμόσθησαν ὠρισμένα μέτρα. Ἡ ταχυδρομικὴ ὑπηρεσία καὶ ἄλλαι δημόσιαι τοπικαὶ Ἀρχαὶ ὀργανοῦσι τακτικῶς ἐπιβατικὰς μεταφορὰς προσώπων καὶ πραγμάτων ἐπιτρεπομένας μόνον κατόπιν ἀδείας τῆς Διοικήσεως (μπανοβίνα) ἢ, ἐν συγκρούσει περισσοτέρων Διοικήσεων, ἀδείας τοῦ Ὑπουργείου Ἐμπορίου καὶ ὑπὸ ὄρους ἀναλόγους ἐκείνων οἵτινες δεσμεύουσι τὸν σιδηρόδρομον. Εἰδικὰ μέτρα ἐπὶ ἀνταγωνισμοῦ μεταξὺ σιδηροδρόμου καὶ αὐτοκινήτου δὲν ἐφαρμόζονται. Καὶ ἐν Βουγαρία ἐδημοσιεύθη τὸν Μάϊον 1935 σχετικὸς νόμος τοῦ ὁποίου τὸ περιεχόμενον ἀγνοῶ.

Τὰ ἐκτεθέντα ἀνωτέρω μέτρα καὶ ἡ λεπτομερεστέρα μελέτη αὐτῶν παρουσιάζουσι μερικὰ γενικὰ κοινὰ χαρακτηριστικὰ τῶν ληφθέντων εἰς διαφόρους χώρας μέτρων.

1. Ἰδιαιτέρως διὰ τὴν Οὐγγαρίαν ἐξαίρεται ὅτι ἀκριβῶς αὐταὶ αἱ μεταφοραὶ (Werkverkehr) βιομηχανικῶν προϊόντων, σίτου, καὶ ἀλεύρων στεροῦν τοὺς σιδηροδρόμους ἐσόδων 15.000.000 πένγκος ἑτησίως.

Βασικώτατον τούτων εἶναι ἡ θέλησις τοῦ Κράτους, ἐν ἀποτυχίᾳ τῆς ἰδιωτικῆς πρωτοβουλίας, ἥτις ἐνιαχοῦ ἐπιτυγχάνει, ἀλλὰ χοῦ συμπληροῖ τὸ ἔργον τοῦ Κράτους, ὅπως ρυθμίση τὴν κατάστασιν. Τοῦτο προσπαθεῖ νὰ τὸ ἐπιτύχη διὰ τοῦ συστήματος τῶν παραχωρήσεων (Concession), πρὸς τὰς ὁποίας συνδέει ὠρισμένας ὑποχρεώσεις διὰ τὴν αὐτοκινητικὴν ἐπιχείρησιν. Αἱ ὑποχρεώσεις αὐταὶ διὰ μὲν τὰς μεταφορὰς προσώπων ἀφορῶσι τὴν πρωτίστην ἐπιταγὴν τῆς ἀσφαλείας (τεχνικοὶ ὅροι), τῆς εὐθύνης πρὸς ἀποζημίωσιν, τὰ δρομολόγια καὶ τὰ τιμολόγια, εἶναι δὲ σχεδὸν παντοῦ ἐπιβεβλημένοι, διὰ δὲ τὰς μεταφορὰς ἀγαθῶν εἶναι ὀλιγώτεροι, ἐμφανίζονται κυρίως εἰς τὰς χώρας μικροτέρας ἐπιφανείας, καὶ τοῦτο ἐξηγεῖται εὐκόλως, ἀνεφέρονται δὲ ἰδίως εἰς τάσεις κατανομῆς τοῦ ἔργου μεταξὺ σιδηροδρόμου καὶ αὐτοκινήτου (π.χ. Αὐστρία, Ἑλβετία, Οὐγγαρία, Τσεχοσλοβακία). Μία ἄλλη ἐνικὴ τάσις εἶναι ἡ τῆς ὅλον ἐν ἀξανομένης φορολογίας τοῦ ὑγροῦ καυσίμου τῆς βενζίνης, μὲ ἐπιχείρημα τὴν ἀνάγκην ὅσῳ τὸ δυνατόν μεγαλυτέρας συνεισφορᾶς ἐκ μέρους τῶν χρησιμοποιοῦντων τὸ αὐτοκίνητον εἰς τὰς δαπάνας ὁδοποιίας. Ἐξ ἄλλου καὶ ἡ τάσις ὅπως μένει εἰς τοὺς παραγωγοὺς ἡ ἐλευθερία ἵνα μεταφέρωσι δι' ἰδίων μέσων τὰ ὑλικά καὶ προϊόντα των (Werkverkehr). Δὲν περιορίσθην εἰς τὰς χώρας αὐτὰς διότι νομίζω ὅτι αἱ συνθήκαι αὐτῶν ὁμοιάζουν μὲ τὰς ἰδικὰς μας, ἀλλὰ διότι αἱ σχετικαὶ εἰς αὐτὰς ζυμώσεις παρουσιάσθησαν κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη, ἐξ αὐτῶν δὲ γενικευόμεναι προκύπτουν συγγενεῖς τάσεις συντονισμοῦ ἐνεργείας τῶν συγκοινωνιακῶν μέσων καὶ δὴ τοῦ σιδηροδρόμου καὶ αὐτοκινήτου μὲ τὰς συνεπεῖς πρὸς αὐτὸν ρυθμιστικὰς καὶ συγκεντρωτικὰς κατευθύνσεις.

Ἐν τούτοις καὶ ἡ ἑλληνικὴ πολιτεία δὲν ἠδιαφόρησε τόσον ὅσον νομίζεται διὰ τὸ ζήτημα τῆς δι' αὐτοκινήτου συγκοινωνίας. Διὰ τοῦ Νόμου 4841 τῆς 27 Ἰουλίου 1930 «περὶ αὐτοκινήτων, κυκλοφορίας αὐτῶν, κτλ.» ἐπενέβη πρὸς ρύθμισιν τῶν ζητημάτων ἀσφαλείας τῆς κυκλοφορίας, ἐπιληφθεῖσα (ἄρθρον 21) καὶ τοῦ ζητήματος τῆς ὀργανώσεως τῶν «ἀστικῶν» μόνον συγκοινωνιῶν καὶ τὴν περιοχὴν τῆς πρωτεύουσας. Δυσκολωτέραν, προκειμένου περὶ τῆς πρωτεύουσας, κατέστησε τὴν ρύθμισιν καὶ ὀργάνωσιν ἢ ἀπὸ τοῦ 1925 ὑπαρξίς συμβάσεων παραχωρήσεως πρωτοφανῶν προνομίων εἰς τὰς ἐκμεταλλευόμενας τὴν παραγωγὴν καὶ διανομὴν ἠλεκτρικῆς ἐνεργείας, ὡς καὶ τὴν τοπικὴν συγκοινωνίαν¹ Ἑταιρείας.

Συστηματικώτερον ὁμως ἐπεδίωξεν ἐσχάτως τὴν ρύθμισιν ὁ Νόμος ὑπ' ἀριθ. 6033 τῆς 7 Φεβρουαρίου 1934, ἀφορῶν καὶ αὐτὸς κυρίως εἰς τὰς

1. Ἡλεκτρικὸς Σιδηρόδρομος Ἀθηνῶν - Πειραιῶς, Τροχιόδρομοι Ἀθηνῶν - Πειραιῶς καὶ περιχώρων, Σιδηρόδρομος Κηφισίας.

ἀστικὰς συγκοινωνίας, ἀλλὰ πάντως ἐν δευτέρᾳ μοίρᾳ καὶ τὰς ὑπεραστικὰς, αἱ ὁποῖαι μόναι ἐνδιαφέρουσαι τὴν παροῦσαν μελέτην.

Ὡς πρὸς αὐτάς, τὸ ἄρθρον 1 τοῦ νόμου ἀφήνει εἰς ἀποφάσεις τοῦ Ὑπουργοῦ τῆς Συγκοινωνίας, ἐκδιδομένης μετὰ γνώμην «τοπικοῦ Συμβουλίου» καὶ γνώμην τοῦ Συμβουλίου Αὐτοκινήτων (Ὑπ. Συγκοινωνίας) τὴν ἐν ἐφαρμογῇ θέσιν τῶν διατάξεων τῶν ἄρθρων 1-14 καὶ τῶν ἐπὶ τῇ βάσει τούτων ἐκδιδομένων Διαταγμάτων καὶ Κανονισμῶν, ἀποφάσεις δι' ὧν ὀρίζονται τὰ ὄρια καὶ ἡ διαδρομὴ τῆς ὑπεραστικῆς γραμμῆς, ὡς τοιαύτη δὲ χαρακτηρίζεται «ἢ μεταξὺ πόλεων καὶ κωμῶν συγκοινωνία δι' αὐτοκινήτων πρὸς μεταφορὰν ἐπιβατῶν ἢ ἐμπορευμάτων ἐπὶ κομίστρῳ». Ἄλλ' ὁ νομοθέτης, ἀντιφάσκων, δὲν δε-σμεύει ἑαυτὸν διὰ τοῦ ὀρισμοῦ τούτου γραμμῆς τινος, ὡς ὑπεραστικῆς, ἀπαιτῶν προσθέτους ὄρους, τοὺς ὁποίους δὲν θέτει, ἀλλ' ἀφήνει νὰ ὀρίσῃ Διάταγμα (ἔδαφ. 3 τοῦ ἄρθρου 1). Μετὰ διατάξεις τινὰς μεταβατικὰς, ἰσχυοῦσας μέχρις ἐκτελευτήσεως τῆς ζωῆς τῶν κατὰ τὴν ἰσχὺν τοῦ Νόμου εἰς «ὑφισταμένης ὑπεραστικῆς συγκοινωνίας» κυκλοφορούντων αὐτοκινήτων, θέτει διὰ τὰς ὑπεραστικὰς γραμμὰς «νέων αὐτοκινήτων» τὸ ἐξῆς σύστημα: Ἀφοῦ χαρακτηρισθῆ γραμμὴ τις ὡς ὑπεραστικὴ, ὀρίζεται δι' ἀποφάσεως τοῦ Ὑπουργοῦ (ἢ ἐνδεχομένως τοῦ Γενικοῦ Διοικητοῦ) μετὰ γνώμην μὴ ὑποχρεωτικὴν τοῦ Συμβουλίου Αὐτοκινήτων, ὅ «κορεσμὸς» ταύτης. Ὁ ὄρος οὗτος σημαίνει τὸν ἐπὶ τῇ βάσει τῶν ὑπαρχουσῶν συγκοινωνιακῶν ἀναγκῶν καθορισμὸν τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ὀχημάτων τὰ ὁποῖα εἶναι ἀναγκαῖα διὰ τὴν ἱκανοποίησιν αὐτῶν. Ὁ ἄπαξ γενόμενος καθορισμὸς τοῦ κορεσμοῦ καὶ ἐπομένως καὶ τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ὀχημάτων δύναται νὰ μεταβληθῆ μετὰ ἐν ἔτος. Ὡς πρὸς τὴν διάρκειαν τῆς ἐπὶ τῶν γραμμῶν τούτων ἐκμεταλλεύσεως, στηριζομένης εἰς ἄδειαν, ὁ νόμος διακρίνει ἐκμετάλλευσιν ἐξαετοῦς διάρκειας (ἄρθρ. 3) καὶ, ὡς ἐξαιρέσιν τοῦ κανόνος, προνομιακὰς ἐκμεταλλεύσεις (ἄρθρ. 6), ἐπιτρέπων τὴν διὰ παραχωρήσεων προνομιακὴν ἐκμετάλλευσιν διὰ τινὰ γραμμὴν ἢ ὁμάδας γραμμῶν, ἀνατιθεμένην ἀπ' εὐθείας εἰς ἐπαγγελματίας αὐτοκινητιστάς, ὑποχρεομένους ὅπως συστήσωσι «συνεταιρισμὸν»⁽¹⁾ πρὸς ἐκμετάλλευσιν καὶ ἐξυπηρέτησιν αὐτῆς συμφώνως πρὸς τοὺς «ὄρους συγγραφῆς ὑποχρεώσεων» ἢ, ἐν ἀρνήσει τούτων (ὅπως συστήσωσι συνεταιρισμὸν), ἐκτιθεμένην εἰς δημόσιον συναγωνισμὸν πρὸς προνομιακὴν ἐκμετάλλευσιν διὰ διάρκειαν μὴ δυναμένην νὰ ὑπερβαίῃ τὰ 12 ἔτη. Γενικῶς εἰς ὅλας τὰς περιπτώσεις προτιμῶνται οἱ συνεταιρισμοὶ ἐπαγγελματιῶν αὐτοκινητιστῶν. Δι' ἄλλου ἄρθρου (7) ὀρίζεται ὅτι ὁ ὑπουργὸς δύναται δι' ἀποφάσεώς του νὰ ἐπιβάλλῃ εἰς τοὺς «οὐχὶ ὑπὸ τὴν μορφήν ἐνιαίας ἐπιχειρήσεως» ἐκμεταλλευομένους γραμμὰς ἢ ὁμάδας γραμμῶν τὴν σύστασιν «Κοινοῦ Ταμείου Εἰσπράξεων», σκοπὸς τοῦ ὁποίου εἶναι ἡ διαχείρισις τοῦ συνόλου τῶν εἰσπράξεων καὶ ἡ κατανομὴ τούτων ἀναλόγως τῶν ἐκτελουμένων δρομολογίων καὶ τοῦ εἴδους ἢ τύπου τοῦ αὐτοκινήτου. Τὸ ἴδιον μέτρον ἐπιτρέπει ὁ νόμος (ἄρθρον 7

1. Τὸ μέτρον τοῦτο, ἐφαρμοζόμενον ὀρθῶς, ὁθεῖ εἰς σύμπηξιν ἐπιχειρήσεων μεταφορᾶς δι' αὐτοκινήτου μεγαλυτέρων τῆς ἀτομικῆς, δηλ. εἰς τὴν ὀργάνωσιν τῶν μεταφορῶν τούτων ὑπὸ τύπον σοβαρωτέρων μονάδων μετὰ πλειοτέρων τῆς μιᾶς ἐκμεταλλεύσεων.

παράγρ. 7) πρὸς τὸν σκοπὸν ἐξίσωσης τῶν συνθηκῶν ἐκμεταλλεύσεως τῶν διὰ τῆς αὐτῆς ἐθνικῆς ἢ ἐπαρχιακῆς ὁδοῦ ἢ τμημάτων αὐτῶν διερχομένων διαφόρων ὑπεραστικῶν γραμμῶν. Περαιτέρω τὸ ἄρθρον 10 προβλέπει ὅτι ἐκδίδονται ὑπὸ τοῦ ὑπουργοῦ Συγκοινωνίας, διὰ διαταγμάτων κυρούμενοι, γενικοὶ κανονισμοὶ «περιλαμβάνοντες γενικὰς διατάξεις ἀφορώσας τὴν ἀσφάλειαν, τὴν κατασκευὴν, τὴν συντήρησιν, τὴν λειτουργίαν, καὶ τὸν ἔλεγχον αὐτοκινήτων ὑπεραστικῆς συγκοινωνίας, τὰς συναφεῖς ὑποχρεώσεις τῶν ἰδιοκτητῶν αὐτοκινήτων, ὁδηγῶν, εἰσπρακτόρων, ἐπιβατῶν κλπ., διατάξεις ἐκμεταλλεύσεως τῶν αὐτοκινήτων ὑπεραστικῆς συγκοινωνίας, σχετικὰς πρὸς τὰ ὄρια καὶ τὰς διαδρομὰς τῶν ὑπεραστικῶν γραμμῶν, τὰ ἐξυπηρετητέα ὑπὸ ἐκάστης γραμμῆς σημεῖα, τὸν κορεσμόν, τὴν εἰς αὐτοκίνητα ἐφεδρείαν, τὴν χορήγησιν ἀδειῶν κυκλοφορίας αὐτοκινήτων, τὰ δρομολόγια καὶ τιμολόγια, τὴν τήρησιν δελτίων καὶ βιβλίων δρομολογίων, πωλήσεις εἰσιτηρίων καὶ εἰσπράξεων, τὸν ἔλεγχον τῆς ἐκμεταλλεύσεως κλπ.» Ἴδιον ἄρθρον (12) ἐπιβάλλει ἐτησίαν καταβολὴν δικαιώματος (τέλους) ἐκ μέρους ἐξυπηρετούντων ὑπεραστικῆν γραμμὴν αὐτοκινήτων, προοριζομένην διὰ τὴν ἀνακαίνισιν καὶ συντήρησιν τῶν χρησιμοποιουμένων ὁδῶν. Πρὸς διαβάθμισιν καὶ ἐπιβολὴν τοῦ τέλους τούτου αἱ γραμμαὶ διακρίνονται (ἄρθρον 11) εἰς Α.Β.Γ. κατηγορίας, ἀναλόγως τῆς ἐξ ὀλοκλήρου, ἢ τῆς ἐν μέρει, ἢ τῆς οὐδόλως ἐξυπηρετήσεως αὐτῶν καὶ ὑπὸ σιδηροδρόμου καὶ ἐκάστης τούτων ὑποδιαιρουμένης εἰς α, β, γ κλάσεις, ἀναλόγως τῆς καλῆς, μετρίας, ἢ κακῆς καταστάσεως τῆς ὁδοῦ. Ἡ διάταξις αὕτη εἶναι ἡ μόνη ἐν τῷ νόμῳ δι' ἧς ἐπιζητεῖται ἡ ἐξίσωσις τῶν ὄρων ἀνταγωνισμοῦ μεταξὺ σιδηροδρόμου καὶ αὐτοκινήτου, ἀποτελοῦσα ἐπίσημον ἀναγνώρισιν τῆς ἀνάγκης ὅπως ρυθμισθῇ ὁ ἀνταγωνισμὸς οὗτος.¹

Ὁ νόμος οὗτος ἐφαρμοζόμενος θ' ἀπετέλει ἀσφαλῶς σοβαρὰν προσπάθειαν ρυθμίσεως καὶ ὀργανώσεως τῶν μὴ ἀστικῶν συγκοινωνιῶν, ἀλλ' ἦττον σοβαρὰν καὶ λυσιτελεῖν ρύθμισιν τοῦ ἀνταγωνισμοῦ μεταξὺ αὐτοκινήτου καὶ σιδηροδρόμου. Ἡ προσπάθεια, ὡς ἀνεμένετο, προσέκρουσεν εἰς τὰς ἐν γένει πολιτικὰς καὶ κοινωνικὰς παρ' ἡμῖν συνθήκας, αἱ ὁποῖαι δὲν εὐνοοῦν τὴν ἐπιβολὴν ὀρθῶν διὰ τὸ συμφέρον τῆς μεγάλης ὀλόγητος μέτρων καὶ διὰ τοῦτο ὁ νόμος δὲν ἐξετελέσθη εἰσέτι, ἰδίᾳ ὡς πρὸς τὸ δεύτερον σημεῖον, καὶ φαίνεται ὅτι δὲν θὰ ἐκτελεσθῇ ἄνευ τροποποιήσεων. Περὶ τῶν τάσεων τῆς ἐλληνικῆς νομοθεσίας, ὡς πρὸς τὰς θαλασσίας ἐσωτερικὰς συγκοινωνίας ἐδώκαμεν μίαν εἰκόνα ἀνωτέρω ἐν κεφ. Η'.

1. Εἰς ἐκτέλεσιν τοῦ Νόμου τούτου ἐξεδόθησαν τὰ ἐξῆς Διατάγματα α) Περὶ χαρακτηρισμοῦ ὑπεραστικῶν καὶ ἀστικῶν γραμμῶν (τῆς 10/12/34), διὰ τοῦ ὁποίου περιορίζεται σημαντικῶς ἡ εὐρύτης τοῦ ὑπὸ τοῦ Νόμου τιθεμένου ὀρισμοῦ τῶν ὑπεραστικῶν γραμμῶν, β) περὶ ἀπογραφῆς καὶ κατατάξεως αὐτοκινήτων γραμμῶν ἐπιβατ. συγκοινωνίας (τῆς 15/1/1935), γ) περὶ Κοινῶν ταμείων εἰσπράξεως δι' αὐτοκινήτου συγκοινωνιῶν (τῆς 13/1/1935) καὶ δ) περὶ τῶν ἐργοστασίων κατασκευῆς καὶ ἐπισκευῆς ἀμαξωμάτων αὐτοκινήτων κλπ. (τῆς 25/1/1935). Ἐπίσης συνεστάθησαν «κοινὰ ταμεία» διὰ τινὰς ὑπεραστικὰς γραμμάς.

*
* *

Ποία εἶναι συλλήβδην ἡ οὐσία αὐτῆς τῆς κινήσεως ; Εἶναι ἡ ἐπάνοδος εἰς τὰς σκέψεις καὶ τὰ μέτρα τὰ ὁποῖα ἐλάμβανον τὰ Εὐρωπαϊκὰ Κράτη ἀπὸ τοῦ 1840, προκειμένου περὶ τοῦ θριαμβεύοντος τότε σιδηροδρομικοῦ μέσου συγκοινωνίας. Μονοπώλιον, εἶπον, τοῦ μόνου τότε σοβαροῦ ἐσωτερικοῦ συγκοινωνιακοῦ μέσου εἰς χεῖρας τοῦ κράτους ἢ εἰς χεῖρας παραχωρησιούχων ἐταιρειῶν, ἀλλ' ὑπὸ ὄρους. Εἰς τὴν ἰδίαν λύσιν ἐπανέρχονται κατ' ἀνάγκην τώρα, λύσιν ὅμως τείνουσαν ν' ἀπλωθῇ εἰς ὅλα τὰ συγκοινωνιακὰ ἐσωτερικὰ μέσα τῆς σήμερον, μὲ συγκέντρωσιν, συντονισμόν (κατάργησις ἀνταγωνισμοῦ), ἐνότητα σκοπῶν, ταχύτητα ἐνεργείας, καὶ ἐμπορικὴν κατὰ τὸ δυνατόν εὐκίνησιν. Τότε, εἰς τὴν ἐποχὴν, καθ' ἣν θεωρουμένη δόγμα, ἐκυριάρχει ἡ ἀρχὴ τῆς οἰκονομικῆς ἐλευθερίας τοῦ ἀτόμου καὶ τοῦ ἀνταγωνισμοῦ, ἐπεκράτει ἐν τούτοις διὰ τὰς ἐσωτερικὰς συγκοινωνίας καὶ μόνον δι' αὐτὰς ἡ ἀντίληψις περὶ τῆς ὑπὸ ὄρους «μονοπωλιακῆς» ἐκμεταλλεύσεως ὡς μόνης συμφερούσης, διότι ἡ φύσις τῶν συγκοινωνιακῶν μέσων, τὰ πράγματα δηλ. αὐτά, τὴν ἐπέβαλον !

Καὶ εἰς τὴν ρύθμισιν αὐτὴν, εὐρύτερον τώρα νοουμένην, κατ' ἀνάγκην ἐπιβαλλομένην ἐκ τῆς φύσεως τῶν συγκοινωνιῶν, τὰ Κράτη ἐπανέρχονται. Ἐδῶ δὲν χωρεῖ ἄλλη λύσις, οὔτε ἐπομένως ἀρμόζει ὡς πρὸς τὰς συγκοινωνίας ἡ κακόηχος λέξις «παρεμβασισμός».

Ἄν θελήσωμεν νὰ ἐξαγάγωμεν ἐκ τῆς μέχρι τοῦδε ἀναπτύξεως πορίσματα, θὰ καταλήξωμεν εἰς τὰ ἑξῆς : 1) ὅτι ἡ παλαιὰ ὀργάνωσις τῶν συγκοινωνιακῶν μονάδων καὶ οἱ σχετικοὶ παλαιοὶ θεσμοὶ δὲν ἀρκοῦν πλέον, 2) ὅτι ἡ ἰδιωτικὴ ἐπιχειρηματικότης δὲν εἶναι ἰκανὴ διὰ τὴν νέαν συγκοινωνιακὴν ὀργάνωσιν ποὺ χρειάζεται, ἀποδειχθεῖσα τόσον κεντρόφυξ καὶ παραλυτικὴ, ὥστε νὰ σύρεται ἀπὸ τὸ πλῆθος τῶν μεμονωμένων συμφερόντων ἐκεῖ ὅπου (συγκοινωνίαι !) χρειάζεται συντονισμός, 3) ὅτι ὁ ἐλεύθερος ἀνταγωνισμός δημιουργεῖ, πλὴν τῆς ἐπιβαρύνσεως τῶν δημοσίων οἰκονομικῶν, σπατάλην τῶν δυνάμεων τῆς ἐθνικῆς οἰκονομίας καὶ διάσπασιν δυνάμεων ¹, 4) ὅτι τὸ Κράτος πρέπει νὰ προσδιορίσῃ

1. Ἴδε ἀγόρευσιν τοῦ πρωθυπουργοῦ G. Doumergue, κατὰ τὴν συνεδρίαν τῆς 16 Φεβρουαρίου 1934 τοῦ Ἀνωτάτου Οἴκου. Συμβουλίου τῆς Γαλλίας, συνηγοροῦντος ὑπὲρ τῆς συστηματικῆς συνεργασίας τῶν διαφόρων μέσων συγκοινωνίας. Ἐδημοσιεύθη εἰς τὸ περιοδικὸν «Chroniques des Transports» No 6, 1934, ἐν μεταφράσει δὲ εἰς τὴν «Σιδηρ. Ἐπιθεώρησιν»

τὴν ἀρμόζουσαν εἰς ἕκαστον συγκοινωνιακὸν ὄργανον θέσιν καὶ τοὺς γενικοὺς ὄρους ἐνεργείας του, ὥστε ν' ἀποβῆ κατὰ τὸν μεγαλύτερον δυνατὸν βαθμὸν ὠφέλιμον εἰς τὸ σύνολον, 5) διὰ τὴν ἐπίτευξιν τούτων πρέπει νὰ συγκεντρώσῃ τὴν συγκοινωνιακὴν διοίκησιν.

Ι'.

Κρίσεις καὶ συμπεράσματα.

Ὁ γενικευθεὶς ἀνταγωνισμὸς ἐν τῇ συγκοινωνίᾳ εἶναι ἀντιοικονομικός, δι' οὓς λόγους ἐξεθέσαμεν καὶ διότι χειροτερεύει τὸ ποιὸν τῆς μεταφορᾶς καὶ δημιουργεῖ ἀστάθειαν ὄρων ὑπολογισμοῦ τῆς τιμῆς της.

Ἐπομένως ἡ ἐπέμβασις τοῦ Κράτους εἶναι ἀναγκαία ὑπερποτε ἄλλοτε τὴν σήμερον πρὸς συμβιβασμὸν καὶ ρύθμισιν καὶ δέον νὰ γίνῃ ἐνεργότερα, ἀποκρουομένων ἀπολύτως τῶν ἀμιγῶν ἰδιωτικῶν ἐπιχειρήσεων ἐν τῇ συγκοινωνίᾳ. Ὁ βαθμὸς της ὁμως θὰ ποικίλῃ κατ' ἀνάγκην ἀναλόγως τῶν ὄρων ὑφ' οὓς ἕκαστον συγκοινωνιακὸν ὄργανον τελεῖ, ἀπὸ τῆς ἀσθενεστεράς ἐπεμβάσεως μέχρι τῆς δημοσιοποιήσεως.

Ἐξ ἄλλου εἶναι βέβαιον ὅτι αἱ σιδηροδρομικαὶ γραμμαὶ ἀποτελοῦν καὶ παρ' ἡμῖν τοὺς σταθεροὺς, στερεοὺς, παγίους συνδέσμους τοῦ ἐσωτερικοῦ συγκοινωνιακοῦ οἰκοδομήματος, πλὴν ἐκεῖ ὅπου, ἐλλείψει τοιούτων, ὀδικὴ ἀρτηρία ἀναλόγως ἐστρωμένη θὰ τὴν ἀντικαθιστᾷ εἰς τὸν ρόλον της.

Ὡς πρὸς τὴν ἐν Ἑλλάδι ἀκτοπλοῖαν, φρονῶ ὅτι αἱ ἐπεμβατικαὶ ρυθμιστικαὶ τάσεις, αἱ ὁποῖαι ἀπὸ τινῶν ἐτῶν ἐξεδηλώθησαν εἰς τὴν κρατικὴν πολιτικὴν, πρέπει νὰ συνεχισθοῦν συστηματικῶς ἐντονώτερα, ἰδίως νὰ ἐπαναληφθῇ καὶ νὰ τελεσφορήσῃ ἡ προσπάθεια περὶ συγκεντρώσεώς της εἰς ἓνα ὄργανισμὸν ἰδιωτικοῦ δικαίου¹, εἰς τὸν ὁποῖον νὰ συμμετέχῃ καὶ τὸ Κράτος, πρᾶγμα ἄλλως τε τὸ ὁποῖον καὶ σήμερον ἀσθενῶς κάμνει, δαπανῶν διὰ τὰς ἐπιχορηγή-

τεῦχος Δεκεμβρίου 1934. Τονίζει τὰ ἐντεῦθεν ἐλλείμματα τοῦ Γαλλικοῦ Κράτους καὶ χαρακτηρίζει τὴν κρατοῦσαν ἀναρχίαν λέγων: «Ἡ ἀταξία ἔγκειται εἰς τὴν τρομακτικὴν σπατάλην τοῦ Δημοσίου χρήματος, τὴν ὁποῖαν προκαλεῖ ἡ ὀργάνωσις τῶν δημοσίων μεταφορῶν».

1. Ὁλοκλήρωσις τῆς ἐπιτευχθείσης ἤδη πρωτοβουλίας τῶν μεγαλύτερων ἐπιχειρήσεων κοινοπραξίας. Ἡ πολιτικὴ τὴν ὁποῖαν ἔταμεν ὁ Νόμος ὑπ' ἀρ. 5419 τῆς 22 Ἀπρ. 1932, κυρῶν σύμβασιν μεταξὺ Δημοσίου καὶ Ἐθνικῆς Ἀκτοπλοῖας—νόμος μὴ ἐφαρμοσθεὶς— δεικνύει τάσεις εἰσόδου εἰς τὴν ὁδὸν τοιαύτης πολιτικῆς ἀτυχῶς ὁμως ναυαγησάσης.

σεις τῶν 12 ἀγόνων γραμμῶν περὶ τὰ 6.500.000 δρχ. ἑτησίως. Ἡ συμμετοχὴ ἢ ἐνίσχυσις ὅμως αὐτὴ πρέπει νὰ εἶναι μεγαλυτέρα, ὥστε νὰ ἐπιτευχθῶσιν ἐσωτερικῶς μὲν καλύτεραι συγκοινωνιακαὶ συνθήκαι, διεθνῶς δέ, προκειμένου περὶ τῆς ἀνατολικῆς λεκάνης ἰδίᾳ τῆς Μεσογείου, νὰ ἐμπεδωθῶσι καλύτεροι διεθνεῖς ἐμπορικοὶ σύνδεσμοι. Ἐξ ἄλλου πρέπει νὰ παύσῃ νὰ μεριμνᾷ τὸ Κράτος δι' ὄλους τοὺς λιμένας τῶν ἀκτῶν, αἱ ὁποῖαι παρουσιάζουν, λόγῳ τοῦ σχηματισμοῦ των πληθὺν τοιούτων εὐκαιριῶν—φυσικῶν μόνον—διὰ τὸν σχηματισμὸν τεχνητῶν λιμένων.

Ὡς πρὸς τὸ αὐτοκίνητον, τὸ ζήτημα τίθεται οὕτως: ἐφ' ὅσον ὀρθῶς ἀναγνωρίζεται ὅτι τοῦτο προσφέρει μεγάλας ὑπηρεσίας εἰς τὴν συγκοινωνιακὴν οἰκονομίαν, πῶς πρέπει νὰ διαμορφωθῇ ὁ καταμερισμὸς τοῦ ἔργου μεταξὺ αὐτοῦ καὶ τοῦ σιδηροδρόμου, ὥστε νὰ προσφέρῃ ἢ χωριστὴ ἐργασία ἐκάστου ἢ ἢ συνεργασία τῶν δύο αὐτῶν μέσων τὰς περισσοτέρας δυνατὰς ὑπηρεσίας εἰς τὴν χώραν. Ἐκκινῶ ἀπὸ τὴν σκέψιν ὅτι ἡ ἰδιωτικὴ πρωτοβουλία τοῦ ἀτόμου ἀδυνατεῖ νὰ μᾶς δώσῃ τὸν καταμερισμὸν αὐτόν, ἀκόμη καὶ λόγῳ τοῦ μεγίστου, ὡς ἐκ τῆς φύσεως τοῦ αὐτοκινήτου, ἀριθμοῦ τῶν αὐτοκινητικῶν μονάδων, αἱ ὁποῖαι μοιραίως διεξάγουσιν ἀγῶνα ἀλληλεξοντώσεως (καὶ μεταξὺ των) ἰδίως εἰς χώραν ἀχαλινώτου ἀτομισμού καὶ ἐλλείψεως τοῦ γνῶθι σαυτόν.

Δὲν ὀρμῶμαι ποσῶς ἀπὸ τὴν σκέψιν ὅτι, ἐπειδὴ ἔτυχε νὰ ἔχωμεν σιδηροδρόμους, δι' αὐτὸ μόνον καὶ μόνον πρέπει νὰ γίνῃ ὁ καταμερισμὸς. Ἐξεταστέον εἶναι τὸ ζήτημα μήπως γραμμαί τινες λόγῳ τοῦ μήκους των, λόγῳ τῶν παγίων των ἐγκαταστάσεων, δηλ. λόγῳ ἀδυναμίας τεχνικῆς βελτιώσεως πρέπει νὰ παύσουν νὰ λειτουργοῦν. Ἐπίσης ὑποχρέωσις τῶν γραμμῶν ποὺ θὰ μείνουν εἶναι νὰ ἀρτιοῦνται τεχνικῶς, ὥστε νὰ βελτιώσουν τὴν ποιότητα τῶν ὑπηρεσιῶν των καὶ νὰ ὑψοῦνται κατὰ τὸ δυνατόν καὶ εἰς τὰ πλεονεκτήματα ἐκεῖνα τὰ ὁποῖα παρουσιάζει τὸ αὐτοκίνητον (π.χ. ταχύτης, πυκνότης κλπ.).

Τὸν «καταμερισμὸν» λοιπὸν πρέπει νὰ τὸν προκαλέσῃ τὸ Κράτος. Τοιοῦτος φυσικὰ περιτετεύει ἐκεῖ ὅπου δὲν ὑπάρχει σιδηροδρομικὴ συγκοινωνία. Ἐδῶ ὅμως ἀπαιτεῖται «ρύθμισις καὶ ὀργανώσεις».

Εἰς ἀμφοτέρας τὰς περιπτώσεις προσαπαιτεῖται καὶ ρύθμισις δηλ. τῆς κυκλοφορίας καὶ δι' αὐτὴν δὲ ἐπίσης ἰσχυρίζομαι, ὅτι τὸ Κράτος πρέπει νὰ ἐκτελέσῃ τὸ ἔργον αὐτό, διότι εἶναι ἀνίκανον τὸ ἀτομικὸν συμφέρον νὰ τὴν κάμῃ. Καὶ κατόπιν ἔρχεται τὸ ζήτημα τῆς ὀργανώσεως τῶν φορέων οἱ ὁποῖοι θ' ἀναλά-

βουν τὸ ρυθμισμένον καὶ καταμερισμένον πλέον συγκοινωνιακὸν ἔργον.

Ὡς πρὸς τὸν καταμερισμόν, φρονῶ ὅτι ὑπὸ ἴσους ὄρους θεωρουμένων τῶν μέσων σιδηρόδρομος καὶ αὐτοκίνητον (ὁ σιδηρόδρομος εἶναι καὶ δὲν θὰ παύσῃ νὰ εἶναι, εἶπον, ἡ σπονδυλικὴ στήλη τοῦ χερσαίου μεταφορικοῦ ὀργανισμοῦ), τὰς μεγάλας μεταφορὰς συμφέρει νὰ τὰς κάμῃ ὁ σιδηρόδρομος. Καὶ ἐδῶ κατὰ θεωρίαν οἰκονομικὴν τίθεται τὸ δίλημμα. Ἡ καὶ τὰ δύο ὄργανα θὰ λειτουργοῦν ἄνευ οὐδενὸς δεσμοῦ καὶ περιορισμοῦ ἢ καὶ τὰ δύο ὄργανα θὰ ὑποβληθοῦν εἰς τοὺς αὐτοὺς περιορισμοὺς καὶ δεσμούς. Εἶναι γνωστὸν ὅτι σήμερον τὸ πρῶτον συμβαίνει διὰ τὸ αὐτοκίνητον, τὸ δεύτερον διὰ τὸν σιδηρόδρομον. Ὅλοι ὅσοι ἠσχολήθησαν μὲ τὸ ζήτημα ἀποκλείουν τὴν πρώτην λύσιν¹, ὡς ἀσύμφορον εἰς τὴν ὀλότητα διὰ πλείστους λόγους, ἀναγομένους εἰς τὴν βασικὴν σκέψιν ὅτι ἀνταγωνισμὸς μεταξὺ τῶν διαφόρων κατηγοριῶν συγκοινωνιακῶν μέσων δὲν συμφέρει εἰς τὴν ὀλότητα καὶ ἀνταγωνισμόν σημαίνει ἢ λύσις αὐτῆ· ἐξ ἄλλου δὲ οὕτω τὸ Κράτος θ' ἀπεξενούτο πάσης δυνάμεως εἰς τὸ νὰ ἐπηρεάζῃ τὴν ρύθμισιν τῶν τιμῶν μεταφορᾶς².

Μένει ἡ δευτέρα λύσις, θεωρητικὴ εἰς τὴν διατύπωσίν της, ἢ ὁποία πρέπει νὰ λάβῃ περιεχόμενον πολιτικῆς.

Δύο εἶναι αἱ περιπτώσεις: 1) Αὐτοκίνητον ἀνταγωνιζόμενον τὸν σιδηρόδρομον καὶ 2) αὐτοκίνητον ὑπηρετοῦν μόνον αὐτὸ ὠρισμένας περιφερείας.

1) Ἐφ' ὅσον δεχόμεθα, ὑπὸ τὰς ἐπιφυλάξεις ποὺ εἶπομεν, τὸν σιδηρόδρομον ὡς ἀναγκαῖον καὶ μεγάλης σημασίας ὄργανον, πρέπει νὰ τοῦ διατηρήσωμεν τὴν ἀξίαν αὐτῆν. Ἄλλ' ἂν θέλωμεν νὰ τηρήσωμεν ὡς πρὸς αὐτὸν πολιτικὴν δεσμευτικὴν, ὁ ἀνταγωνισμὸς πρέπει νὰ ἐξαλειφθῇ, εἴτε πρόκειται περὶ μεταφορᾶς ἀγαθῶν εἴτε πρόκειται περὶ μεταφορᾶς προσώπων. Ἄν τυχὸν ἀναγνωρίζωμεν ἐνδεχομένως «συγκοινωνιακὴν ἀνάγκην» ἐπιβάλλουσιν καὶ τὴν παράλληλον συμβολὴν τοῦ αὐτοκινήτου, φρονῶ ὅτι πρέπει ν' ἀνατεθῇ ἢ ἐκμετάλλευσίς του εἰς τὴν σιδηροδρομικὴν ἐπιχείρησιν,

1. Ἰδε Μ. Saitzew, καθηγητοῦ ἐν τῷ Πανεπιστημίῳ Ζυρίχης, «Mission et Regime des Chemins de fer dans l'Economie nationale, Berne 1932, σελ. 81 καὶ ἐφ.

2. Καὶ ἂν πρὸς στιγμὴν ὑποθέσωμεν ὅτι τὸ Κράτος ἀπεφάσιζε νὰ κάμῃ τὴν πολιτικὴν τῆς πρώτης λύσεως, εἶναι βέβαιον ὅτι μετ' ὀλίγον, πιεζόμενον ὑπὸ τῶν πραγμάτων, θὰ ἤρχετο εἰς τὴν δευτέραν λύσιν.

ἢ ἀπ' εὐθείας ἢ διὰ συμφωνίας μεταξύ αὐτοῦ καὶ αὐτῆς, ἢ ὅποια καὶ τεχνικῶς καὶ ἐμπορικῶς εἶναι ὠργανωμένη, εἶναι δὲ καὶ δημοσία ἢ ἡμιδημοσία ἐπιχειρήσεις, τελούσα ὑπὸ τὸν ἔλεγχον τοῦ Κράτους.

Αἱ σιδηροδρομικαὶ ἐπιχειρήσεις ἕως τώρα ἡμύνθησαν ἐξ ἰδίων, ἐφ' ὅσον οἱ κανονισμοὶ τῶν τοῦς ἄφηναν πρωτοβουλίαν, τιμολογιακῶς, διὰ τεχνικῶν βελτιώσεων, διὰ καλυτέρας ὀργανώσεως τῶν κατὰ τὴν ἐμπορικὴν σιδηροδρομικὴν ὑπηρεσίαν, δι' ὀργανώσεως συνεργασίας σιδηροδρόμου καὶ αὐτοκινήτου, ἀλλ' ἀπεδείχθη ὅτι ἡ ἄμυνά των δὲν ἦτο ἀποτελεσματικὴ. Οἱ Σιδηρόδρομοι Ἑλληνικοῦ Κράτους προηγήθησαν ἐπιτυχῶς εἰς τὴν προσπάθειαν αὐτήν, ἐφ' ὅσον τὸ Κράτος δὲν ἀντέδρα, καὶ ὑπὲρ πᾶν ἄλλο ἑλληνικὸν δίκτυον¹.

Οὕτως, ὅλα τὰ κράτη ἤρχισαν νὰ κάμνουν ριζικὴν πλεόν ἐπεμβατικὴν πολιτικὴν. Τὰς χώρας αἱ ὅποια κατέληξαν ἐσχάτως εἰς νομοθετικὰ μέτρα εἶδομεν ἀνωτέρω, κυρίως ὅμως εἶναι ἡ Οὐγγαρία, ἡ Γερμανία, καὶ ἡ Αὐστρία.

Δύο ἀρχαὶ διέπουν, ὡς εἶδομεν ἤδη, τὰ τρία αὐτὰ νομοθετήματα: τὸ σύστημα τῆς Concession δι' ἀριθμὸν τινὰ ἐτῶν καὶ ἡ προστασία τοῦ σιδηροδρόμου.

Χαρακτηριστικὸν τῆς σημασίας ποὺ τὰ δύο τῶν Κρατῶν αὐτῶν ἔδωκαν εἰς τὴν ρύθμισιν εἶναι ὅτι ἐν μὲν Γερμανία τὰ μέτρα ἐτέθησαν δι' ἀναγκαστικοῦ νόμου, ἐν δὲ Αὐστρία περιελήφθησαν ὡς μέρος τοῦ νόμου περὶ ἐξυγιάνσεως τῶν δημοσίων οἰκονομικῶν. Καὶ τὰ τρία νομοθετήματα ἀφορῶσι μόνον τὴν «κατ' ἐπάγγελμα ἐπὶ κέρδει» μεταφορικὴν ἐργασίαν, ὑπὸ οἷονδῆποτε τύπον καὶ ἂν εἶναι ὠργανωμένη.

1. Χάρις εἰς τὴν λόγῳ τῆς κρατικοποιήσεως κατάργησιν τῶν παλαιῶν συγγραφῶν ὑποχρεώσεων, δι' ὧν ἐδεσμεύοντο τὰ τμήματα ἐξ ὧν προέκυψεν ὁ ὀργανισμὸς τῶν Σιδηρ. Ἑλλην. Κράτους, ἠδυνήθησαν οὗτοι νὰ κινηθοῦν ὑπὲρ πᾶν ἄλλο δίκτυον ἐλεύθερα ἐμπορικῶς καὶ τιμολογιακῶς. Περὶ αὐτῶν μαρτυροῦν αἱ ἔντυποι Ἐκθέσεις Πεπραγμένων τῶν ἀπὸ τοῦ 1927 καὶ ἐντεῦθεν χρήσεων (Κεφ. V'. Ἐκμετάλλευσις καὶ τιμολογιακὴν πολιτικὴν. Οὕτως, ἐφαρμόζουσι ἀπὸ καιροῦ μέτρα, οἷα σήμερον ἀκόμη συνιστῶνται εἰς τὰς σιδηροδρομικὰς ἐπιχειρήσεις, μὴ ἐλευθέρως ὅμως, λόγῳ τῶν συγγραφῶν ὑποχρεώσεων, νὰ τὰ ἐφαρμόσουσι! Π. χ. εὐνοϊκὰ τιμολόγια εἰς πελάτας ἐκτελοῦντας ὅλας τῶν τὰς μεταφορὰς διὰ τῶν σιδηροδρόμων Κράτους. Π. χ. τὰ μέτρα τὰ ὅποια ἡ Ἐθνικὴ Βελγικὴ σιδηροδρομικὴ Ἐταιρεία ζητεῖ σήμερον νὰ τῆς ἐπιτρέψῃ τὸ Κράτος νὰ ἐφαρμόσῃ, ἀπαριθμούμενα ἐν Archiv für Eisenbahnwesen, 1935, σελ. 335 τὰ ἐφήρμοσαν παρ' ἡμῖν οἱ σιδηρόδρομοι Κράτους πρὸ πολλοῦ.

α') Ὁ Οὐγγρικός ἐπὶ ἐπιβατικῆς τε καὶ ἐμπορικῆς μεταφορᾶς προστατεύει τὸν σιδηρόδρομον καὶ ἄλλα μέσα συγκοινωνίας κατὰ τὸν αὐτὸν τρόπον ἀρνούμενος τὴν ἄδειαν, ὅταν «δὲν ὑπάρχη συγκοινωνιακὴ ἀνάγκη» ὅπως συνυπάρξη καὶ τὸ αὐτοκίνητον καὶ ὅταν ὑπάρχη «ἀνταγωνισμός».

β') Ὁ Γερμανικός, προκειμένου περὶ ἐπιβατικῆς, ἐπιβάλλει τὸ σύστημα τῆς ἀδείας, ἣν δίδει διὰ τῆς διοικήσεως, ὅταν δὲν θίγωνται «δημόσια» συμφέροντα ἐπὶ τῆς ἐμπορικῆς, ἀφήνει ἐλεύθερον τὸν ἀνταγωνισμόν καθ' ὅλην τὴν χώραν ἕως τὰ 50 χλμ., τὸν περιορίζει δὲ πέραν τούτων, ἐπιβάλλων τὸ σύστημα τῆς ἀδείας μὲ περιορισμοὺς καὶ κόμιστρα, τὰ ὅποια φθάνουν τὰ σιδηροδρομικὰ κόμιστρα τῶν ἀνωτέρων κλάσεων τοῦ τιμολογίου.

γ') Ὁ Αὐστριακός δὲν ἀπέχει τοῦ Οὐγγρικοῦ κατὰ βάσιν. Καὶ κατὰ τὰ τρία νομοθετήματα οἱ σιδηρόδρομοι δύνανται νὰ ὀργανώσουν αὐτοκινητικὰς μεταφορὰς.

Ἄλλὰ καὶ τὸ ἰδιότυπον Ἑλβετικὸν παράδειγμα εἶναι χαρακτηριστικόν.

Ἐν τούτοις καὶ διδομένης τοιαύτης λύσεως, τὸ καθῆκον τοῦ σιδηροδρόμου εἶναι βαρὺ, διότι ἡ λύσις αὐτὴ δὲν πρέπει νὰ εἶναι βραβεῖον διὰ νὰ κοιμηθῆ βαθύτερον ὁ σιδηρόδρομος. Πρέπει νὰ γίνῃ περισσότερο ἔμπορος. Καὶ δὲν θὰ φθάσῃ μὲν τὸ ἰδανικὸν τοῦ ἰδιώτου — ἀτόμου ἐν εὐκινήσει, ἀλλὰ πρέπει, λυόμενος ἀπὸ μερικοὺς δεσμοὺς του, νὰ γίνῃ ὀλιγώτερον ρουτινιέρης καὶ ἐμπορικώτερος. Διότι, ὅπως καὶ ἂν τὸν κάμωμεν, ὁ σιδηρόδρομος εἶναι ἐκ τῆς φύσεώς του «ἐπιχείρησις» καὶ ὄχι διοικητικὴ ὑπηρεσία, ἔστω καὶ ὅταν λείπῃ ἢ εἶναι ἀμβλὺ τὸ κεντρὶ τοῦ κέρδους. Αὐτὸ πρέπει ἐπὶ τέλους νὰ κατανοηθῆ ἀπὸ τὸ Κράτος.

Καὶ διὰ τὴν περίπτωσιν αὐτὴν τὸ αὐτοκίνητον θὰ εἶχε καὶ ἄλλο συγκοινωνιακῶς πολύτιμον ἔργον νὰ ἐκτελέσῃ, τοῦ ὁποίου ὁ εἰς μικρὰ τμήματα τεμαχισμὸς τὸ καθιστᾷ ἐξαιρετικῶς κατάλληλον ὄργανον, τὸ ἔργον δηλ. πού εἴπαμεν τοῦ προσκομιστοῦ, ὡς καὶ τοῦ διανομέως μεταφορικοῦ μέσου πρὸς τοὺς σιδηροδρομικοὺς σταθμοὺς καὶ ἐξ αὐτῶν.

2) Πρόκειται περὶ γεωγραφικῶν περιφερειῶν, ὅπου τὸ αὐτοκίνητον ἐκτελεῖ χρέη μοναδικοῦ μεταφορέως. Ἐδῶ δὲν τίθεται ζήτημα καταμερισμοῦ, ἀλλὰ μόνον «ρυθμίσεως» ἐκ μέρους τοῦ Κράτους τοῦ συγκοινωνιακοῦ ἔργου.

Τὸ ἔργον αὐτὸ τοῦ αὐτοκινήτου εἶναι διπλοῦν· μεταφορὰ προσώπων καὶ μεταφορὰ ἀγαθῶν. Ἡ φύσις ἐκατέρας τῶν δύο

τούτων μεταφορικῶν κατηγοριῶν εἶναι διάφορος, ἄρα καὶ ἡ ρύθμισις θὰ εἶναι διάφορος.

Ἐνῶ διὰ τὴν πρώτην ἀπαιτεῖται τάξις, κανονικότης, καὶ ἀσφάλεια, ἄλλως δὲν ὑπάρχει τὸ ἀγαθὸν τῆς συγκοινωνίας, διὰ τὴν δευτέραν τὸ πᾶν εἶναι μόνον ἢ εἰς ἐκάστοτε παρουσιαζομένην ἀνάγκην εὐθηνῆ μεταφορά. Θὰ εἴμποροῦσα ἐδῶ, διὰ νὰ ἐκφρασθῶ καλύτερα, νὰ κάμω ἓνα παραλληλισμὸν μεταξὺ αὐτῶν τῶν δύο κατηγοριῶν αὐτοκινητικῶν μεταφορῶν καὶ τοῦ ἔργου τῆς θαλασσίας μεταφορᾶς, εἰς τὴν ὁποίαν κατ' ἄλλο σύστημα εἶναι ὠργανωμένη ἢ θαλασσοπλοῖα τῆς γραμμῆς καὶ κατ' ἄλλο ἢ φορτηγὸς ἐλευθέρᾳ θαλασσοπλοῖα. Οἱ δεσμοὶ καὶ αἱ ὑποχρεώσεις τῆς πρώτης εἶναι πολλοὶ καὶ ἡ ἐπαφὴ μὲ τὸ Κράτος στενωτέρα (π. χ. δρομολόγια, ἐπιχορηγήσεις), ἢ ἐλευθερία τῆς δευτέρας (ἐλευθερία πλοῦ καὶ λιμένος) ἀπόλυτος.

Διὰ τὴν πρώτην μόνον μὲ μεγάλας ἐπιχειρήσεις δυνάμεθα νὰ ἔχωμεν πραγματικὴν ἐπιβατικὴν συγκοινωνίαν καὶ ἴσους ὄρους μεταφορᾶς δι' εὐρεῖαν περιφέρειαν, π.χ. διὰ τὴν ἴσην μεταχείρισιν τοῦ πληθυσμοῦ διαμερισμάτων ἀγόνων καὶ παραγωγικῶν, πτωχῶν καὶ πλουσίων ¹.

Ὅταν λέγω δὲ μεγάλας ἐπιχειρήσεις, ἔχω πάντως ὑπ' ὄψιν μου τὸ πλαίσιον καὶ τὰς συνθήκας τῆς χώρας μας. Οὔτε ὀμιλῶ περὶ τοῦ τύπου τῆς ἐπιχειρήσεως (ἀνώνυμος Ἑταιρεία ἢ συνεταιρισμὸς κλπ.). Χωρὶς τοιαύτην συγκέντρωσιν τοῦ ἐπιβατικοῦ συγκοινωνιακοῦ ἔργου δὲν θὰ ἐπιτύχωμεν νὰ ἐξασφαλίσωμεν εἰς τοὺς πολίτας στοιχειώδη κοινωνικὴν λειτουργίαν, οἷαν ἀποτελεῖ ἡ συγκοινωνία, τὴν ὁποίαν τὸ Κράτος εἶναι ὑποχρεωμένον νὰ παράσχη.

Φρονῶ, ὅτι κατὰ τὸ παράδειγμα ὄχι μόνον ξένων χωρῶν², ἀλλὰ καὶ τὸ ἀσθενέστερον παράδειγμα τῆς ἰδικῆς μας, ἡ ὑπηρεσία τῶν Ταχυδρομείων θὰ ἠδύνατο νὰ ὀργανώσῃ κατὰ ἓνα σύστημα ἄριστα τὴν ἐπιβατικὴν συγκοινωνίαν μονοπωλιακῶς. Ἦδη ἐν ἀρχῇ ἐξέθεσα ἐν ὀλίγοις περὶ τοῦ ἔργου αὐτῆς, τὸ ὁποῖον εἶναι κολοσσιαίας σημασίας, ἐνέχει δὲ καὶ τὰ σπέρματα σοβαρᾶς ἐπιβατικῆς συγκοινωνίας, ἔργον ἐπὶ τοῦ ὁποίου ἐπιθυμῶ νὰ ἐπιστήσω τὴν προσοχὴν τοῦ Κράτους. Τοιαύτην ὀργάνωσιν τὴν προτιμῶ, διότι θὰ στηρίζεται ἐπὶ τῆς ἐμπιστοσύνης τὴν ὁποίαν, παρ' ὅσα καὶ ἂν

1. Οἱ ἐν τῷ ἡμερησίῳ τύπῳ (π.χ. «Ἐστία»), ἐπανειλημμένως διαρκοῦντος τοῦ 1934, προκειμένου περὶ ναυτιλίας, διατυπούμενοι φόβοι περὶ καταχρήσεων εἰς βάρος τοῦ κοινοῦ ἐπὶ μεγάλων ἐπιχειρήσεων εἶναι ἀστήρικτοι.

2. Ἑλβετία, Αὐστρία, Οὐγγαρία, Νοτιοσλαβία, Γερμανία.

λέγωμεν, ἔχει ὁ πολίτης πρὸς τὸ Κράτος, ἐκπροσωποῦν μίαν ἀνωτέραν ἠθικὴν ὑπόστασιν, ἀνωτέραν οἰασθήποτε ἄλλης μονάδος.

Πιθανόν, εἰς μίαν λεπτομερεστέραν πρὸς ἐκτέλεσιν πλέον τοῦ προγράμματος μελέτην διὰ μερικὰς περιφερείας νὰ προκύψῃ ἡ δυνατότης ν' ἀναλάβουν τὸ ἔργον αὐτὸ καὶ σιδηροδρομικαὶ ἐπιχειρήσεις.

Ἀνάληψιν δὲ δὲν ἐννοῶ τὴν ἐξόντωσιν τῶν ἰδιωτῶν ἐπιχειρηματιῶν, ἀλλὰ τὴν μετ' αὐτῶν συνεργασίαν, ὑπὸ τὴν κηδεμονίαν καὶ κατεύθυνσιν τοῦ Κράτους.

Μεταβατικὸν στάδιον πρὸς τοιαύτην ὀριστικὴν καὶ τελικὴν κατεύθυνσιν - τέρμα δύναται ἐπιτυχῶς νὰ ἀποτελέσῃ ἡ ἐφαρμογὴ τῶν προνομιακῶν ἐκμεταλλεύσεων μετὰ κοινῶν ταμείων «εἰσπράξεων», κατὰ τὸ σύστημα τοῦ μὴ ἐφαρμοσθέντος εἰσέτι Νόμου 6033¹. Ἡ σκέψις τοῦ νομοθέτου εἶναι ἐν τούτῳ καὶ μόνον (ὄχι δηλ. ὡς πρὸς τὸ σύστημα ρυθμίσεως τοῦ ἀνταγωνισμοῦ σιδηροδρόμου - αὐτοκινήτου) ἐπιτυχῆς.

Διὰ τὴν δευτέραν κατηγορίαν, δηλ. τὴν τῆς μεταφορᾶς ἀγαθῶν, ὑποστηρίζω ὅτι ἐπὶ τοῦ παρόντος τοῦλάχιστον καὶ μέχρις ὀργανώσεως κατὰ τ' ἀνωτέρω τῶν λοιπῶν αὐτοκινητικῶν συγκοινωνιῶν μία ρύθμισις τεχνικὴ ἀπὸ ἀπόψεως ἀσφαλείας τῆς κυκλοφορίας εἶναι ἀρκετὴ, ἤρχισε δὲ καὶ νὰ ὑπάρχῃ τοιαύτη².

1. Ἰδε ἀνωτέρω σελ. 39 β — 39 δ.

2. Ἐφ' ὅσον γνωρίζω, παρ' ἡμῖν ἔχουσι μέχρι σήμερον «δημοσίως» ἐκτεθῆ συγκεκριμέναι, ὡς πρὸς τὴν ρύθμισιν τῶν αὐτοκινητικῶν συγκοινωνιῶν γενικῶς, εἴτε διὰ τὴν περίπτωσιν ἀνταγωνισμοῦ πρὸς τὸν σιδηρόδρομον, πλὴν τῶν ἐν τῷ κειμένῳ, τρεῖς γινῶμαι : α) Ἐν μελέτῃ τοῦ Σ. Ἀγαπητοῦ (ἔνθ. ἀνωτέρω), ὅστις, συμφωνῶν ἐπὶ τῆς ἀνάγκης «ρυθμίσεως τοῦ ἰδιωτικοῦ συναγωνισμοῦ μετὰ τῶν διαφορῶν μέσων συγκοινωνίας», διαφωνεῖ ἐπὶ τῆς προτάσεως τοῦ κειμένου, προτείνων τὴν ἐκχώρησιν τῶν διὰ λεωφορείων ἐπιβατικῶν συγκοινωνιῶν ἐπὶ διαρκείᾳ 5—10 ἐτῶν εἰς ἐπιχειρηματίας. ἀποκλειομένης τῆς εἰς ἓνα μόνον γενικὸν ἐπιχειρηματίαν ἐκχώρησεως, διότι τοῦτο εἶναι ἀντιοικονομικὸν καὶ ἀντιδημοτικόν, κατὰ προτίμησιν δὲ εἰς σοβαρὰς τοπικὰς ὀργανώσεις, ἐταιρείας, ἢ συνεταιρισμούς. Ἡ πρότασις εἶναι ἀσθενὴς καὶ ὄχι πλήρης, διότι συγκεκριμένως εἰς τὸ ζήτημα τοῦ μετὰ τὸν σιδηροδρόμου καὶ αὐτοκινήτου ἀνταγωνισμοῦ οὐδὲν μέτρον προτείνει, οὐδὲν δὲ λέγει διὰ τὰς μεταφορὰς ἐμπορευμάτων. β) Ἐν μελέτῃ Α. Μάτσα «Ἡ κατάστασις τῶν Σιδηροδρόμων ἐν Ἑλλάδι», Τεχνικὰ Χρονικά, τεύχος ὑπ' ἀριθ. 16 τῆς 15 Αὐγούστου 1932, ρίπτεται ὑπὸ τοῦ συγγραφέως πρὸς μελέτην ἡ σκέψις «μιᾶς φορολογίας τῶν ὁμαδικῶν μεταφορῶν διὰ τῆς ὁδοῦ, μὲ μείωσιν αὐτῆς ὑπὲρ τῶν σιδηροδρομικῶν δικτύων, ἅτινα θὰ ἐξεμεταλλεύοντο τὰς ὁδοὺς τὰς συναγωνιζομένας αὐτάς». Ἐν λ. χ. ἐπεβάλλετο φορολογία 15% διὰ τὰς ἐπὶ τῆς

Ὡς πρὸς τοὺς Ἑλληνικοὺς σιδηροδρόμους, ἤδη ἐν ἄλλῃ ἀλληλουχίᾳ ἀνέπτυξα ὅτι ἀποτελοῦν τὰς ἀρτηρίας τῶν μεγάλων μεταφορῶν, ὅτι δὲν θὰ παύσουν νὰ εἶναι τοιοῦτοι, καὶ ὅτι περὶ αὐτοὺς πρέπει νὰ συνταχθῶσιν ὡς συμπληρωματικὰ ἀλλὰ σοβαρᾶς ἀξίας μέσα, αἱ ὁδοὶ μὲ τ' αὐτοκίνητα μεταφορικὰ μέσα, ὑπὸ μίαν προϋπόθεσιν, ὅτι πρέπει νὰ προσπαθοῦν νὰ συγχρονίζωνται τεχνικῶς καὶ ἐμπορικῶς.

ὁδοῦ μεταφοράς ἃς διενεργοῦν ἰδιῶται, ἢ φορολογία τῶν σιδηροδρόμων, ὀργανοῦντων τοιαύτας μεταφοράς, νὰ εἶναι 5%. Καὶ ἡ πρότασις αὕτη παρουσιάζει κενά, στρέφεται μόνον εἰς τὰς ἐπιβατικὰς μεταφοράς καὶ, ἀντιθέτως πρὸς τὴν πρότασιν Ἀγαπητοῦ, δὲν περιλαμβάνει ρύθμισιν ἐπὶ τῶν ὁδῶν ὅπου δὲν ὑπάρχει ἀνταγωνισμὸς σιδηροδρόμου.

γ) Α. Παδελοπούλου «Οἱ Σ. Ε. Κ., τὸ σιδηροδρομικὸν χρέος των, ὁ συναγωνισμὸς αὐτοκινήτου, καὶ τὰ ληπτέα μέτρα», ἐν Τεχν. Χρονικὰ τεύχος ὑπ' ἀριθ. 7 τῆς 1 Ἀπριλίου 1932.

Ὁ γράφων ἐκτείνεται ἐπὶ τοῦ θέματος, καταλήγων εἰς τὴν ἐξῆς πρότασιν :

«Δέον ὑπὸ ὠρισμένης συνθήκας καὶ προϋποθέσεις νὰ ληφθῆ τὸ μέτρον τῆς ἰσορροπίας τῶν τιμολογίων, ἐκεῖ ὅπου ὑπάρχει συναγωνισμὸς, ἐπιβάλλεται ἡ ἰσορροπία καὶ ἰσοσκέλισις τῶν τιμολογίων. Καὶ μεταξὺ μὲν σιδηροδρόμου καὶ αὐτοκινήτου ὁλοκληρωτικῆ, ἥτοι καὶ διὰ τοὺς ἐπιβάτας καὶ διὰ τὰ ἐμπορεύματα, μεταξὺ δὲ σιδηροδρόμου καὶ ἀτμοπλοίου μερική, ἥτοι μόνον διὰ τοὺς ἐπιβάτας. Καὶ κατ' ἀρχὴς δέον νὰ καθορισθοῦν τὰ διάφορα μέρη ὅπου ὑφίσταται συναγωνισμὸς. Κατόπιν θὰ κληθοῦν νὰ δηλώσουν ποῖα ἐκ τῶν ἐπιβατικῶν ἢ φορτηγῶν αὐτοκινήτων ἐπιθυμοῦν νὰ ἐργασθοῦν ἀποκλειστικῶς διὰ τὴν αὐτοκινητικὴν συγκοινωνίαν τῶν μερῶν τούτων. Τέλος θὰ καθορισθοῦν παρὰ τῆς ἀρμοδίας ὑπηρεσίας τοῦ Ὑπουργείου μετὰ τῶν ἐνδιαφερομένων τὰ τιμολόγια καὶ τὰ κόμιστρα. Καὶ ὡς πρὸς μὲν τὰ σιδηροδρομικά, ταῦτα θὰ ἐγκρίνωνται πάντοτε παρὰ τῆς Κυβερνήσεως, ὡς πρὸς δὲ τὰ τιμολόγια τῶν αὐτοκινήτων, δύναται εὐκολώτατα νὰ τὰ καθορίσῃ ἡ ἀρμοδία ὑπηρεσία κατὰ χιλιόμετρον καὶ ἐπιβάτην, καθὼς καὶ κατὰ χιλιόμετρον καὶ τόννον.»

Εὐθὺς ὡς καθορισθοῦν ταῦτα, θὰ ὑπάρξῃ ἀρκετὴ διαφορὰ μεταξὺ τῶν σιδηροδρομικῶν καὶ αὐτοκινητικῶν τιμολογίων, λόγῳ τῶν μεγαλυτέρων ἐπιβαρύνσεων ἃς ἔχουν οἱ σιδηροδρομοὶ. Καὶ ἃς ὑποθέσωμεν πῶς εὐρέθη κατόπιν ὄλων τούτων, ὅτι εἰς τιμὴν αὐτοκινήτου δραχμῶν 2 κατὰ τόννον καὶ χιλιόμετρον, ἀναλογεῖ σιδηροδρομικὴ τιμὴ σὺν ταῖς ἐξωτερικαῖς ἐπιβαρύνσεσι δραχμαὶ 2.50, ὁπότε δι' ἀπόστασιν 100 χιλιομέτρων θὰ ἔχωμεν τιμὴν μὲν δι' αὐτοκίνητον 200 δραχμάς, σύνολον δὲ δαπανῶν διὰ σιδηροδρόμου 2.50 δρχ. Κατὰ τὴν πρότασιν, διὰ νὰ ἐπέλθῃ ἰσορροπία, θὰ καθορισθῆ ὡς τιμὴ τῆς διὰ τοῦ αὐτοκινήτου μεταφορᾶς κατὰ τόννον καὶ χιλιόμετρον ἡ τῶν 2,50 δρχ. καὶ εἰς τὴν περίπτωσιν συνεπῶς τῶν 100 χιλιομέτρων ἢ τῶν 2.50 δρχ., τὸ αὐτὸ δὲ θὰ γίνῃ καὶ διὰ τὰ ἐπιβατικὰ εἰσιτήρια τοῦ αὐτοκινήτου καὶ ἀτμοπλοίου. Τὴν

Τὸ ἐν ἐκ τῶν δύο τούτων στοιχείων μόνον του δὲν ἀρκεῖ. Διότι χρειάζεται συμφέρουσα ποιότης καὶ τιμὴ τῆς μεταφορᾶς ἐν ταύτῳ. Μάλιστα εἴμπορεῖ νὰ εἴπη κανεὶς ὅτι κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη ἡ ἀνάγκη τῆς βελτιώσεως τοῦ ἐμπορικοῦ μέρους τῶν μεταφορῶν κατενοήθη ὑπὸ τὴν πίεσιν τὴν ὁποῖαν ἤσκησεν ἡ ἐκ τῶν πραγμάτων κατάργησις τοῦ σιδηροδρομικοῦ μονοπωλίου. Ὡς πρὸς τὴν τελευταίαν αὐτήν, πολλὰ ἔχουν νὰ γίνουν ἀκόμη παρ' ἡμῖν. Εἶναι πλευρὰ μὴ σχετιζομένη μὲ ἀνάγκην σοβαρῶν δαπανῶν, ὡς συμβαίνει μὲ τὸ πλεῖστον τῶν τεχνικῶν βελτιώσεων. Ἐάν ἀφήσωμεν κατὰ μέρος τὴν ἐπίδρασιν τῆς κρίσεως ποὺ ταλανίζει σήμερον ὅλον τὸν κόσμον, πρέπει νὰ θεωρήσωμεν βέβαιον ὅτι «καταμερισμὸς καὶ ρύθμισις» ὡς πρὸς τὸν ἀνταγωνισμὸν τοῦ νέου τροχοφόρου θ' ἀποδώσῃ εἰς τὸν σιδηρόδρομον πλήρη τὴν ἐμπορικὴν ὑπόστασιν τὴν ὁποῖαν εἶχε καὶ θὰ τοῦ δώσῃ τὴν ἰκανότητα νὰ ἔχη τὰ μέσα διὰ νὰ ἐπιφέρῃ καὶ τὰς τεχνικὰς βελτιώσεις, τὰς ὁποίας χρειάζεται καὶ αἱ ὁποῖαι εἶναι δι' ἄλλα δίκτυα περισσότερον καὶ δι' ἄλλα ὀλιγώτερον ἐπείγουσαι.

Ὁ καταμερισμὸς δηλ. καὶ ἡ ρύθμισις σημαίνουν ἀποκατάστασιν καὶ ἐνίσχυσιν τῶν δικτύων.

Ὁχι διὰ νὰ ζητήσωμεν ἀπὸ αὐτὰ ὅ,τι ὁ ἰδιώτης ἐπιχειρηματίας θὰ ἐζήτηι ἀπὸ τὴν ἐπιχείρησίν του, τὴν ὁποῖαν αὐτὸς ἵδρυσεν

οὕτω δημιουργουμένην ἐπὶ πλέον τιμὴν τοῦ εἰσιτηρίου ἢ τοῦ κομίστρου δὲν θὰ τὴν προσπορισθῇ οὔτε τὸ αὐτοκίνητον οὔτε τὸ ἀτμόπλοιον, ἀλλὰ τὸ Κράτος, τὸ ὁποῖον καὶ ἔρχεται εἰς ἐπικουρίαν διὰ τὴν ἐπισκευὴν καὶ συντήρησιν τῶν διαφόρων συγκοινωνιῶν».

Οὕτως, ἡ πρότασις περιορίζεται εἰς τὴν περίπτωσιν ἀνταγωνισμοῦ τῶν τριῶν μέσων συγκοινωνίας μεταξύ των. Εἰδικῶς περὶ τοιούτων μέτρων σιδηροδρόμου - ἀτμοπλοίου δι' ἐμπορικὰς μεταφορὰς ἐξαιρεῖ ταύτας, διὰ λόγους τοὺς ὁποῖους δὲν δυνάμεθα νὰ θεωρήσωμεν ὡς κατ' ἀρχὴν ὑπάρχοντας. Ἀπολύτως ἄτοπος οἰκονομικῶς ὅμως εἶναι ἡ ἐπιβολὴ εἰς βάρος τῶν μεταφερομένων ἐπιβατῶν ἢ ἀγαθῶν μεγαλυτέρων κομίστρων ὑπὲρ τοῦ Κράτους, πλὴν τοῦ ὅτι, προκειμένου περὶ τῶν αὐτοκινήτων, ἡ πραγματοποίησις τοῦ μέτρου θὰ εἶναι δυσχερεστάτη. Θὰ ἐπετυγχάνετο κάτι παρόμοιον ἀκινδύνως ἂν ὑπῆρχε μία γενικὴ κοινοπραξία μεταξύ σιδηροδρόμου, ἀκτοπλοίας καὶ αὐτοκινήτου, ὡς σήμερον μεταξύ τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων τῆς ἀκτοπλοίας μὲ κοινὸν ταμεῖον εἰσπράξεων καὶ κατανομὴν αὐτῶν μεταξύ τῶν συνεργαζομένων. Ἄλλὰ τοῦτο εἶναι δυσχερέστατον».

δ) Μελέτη Χρ. Κανελλοπούλου ἐν «Σιδηροδρομικῇ Ἐπιθεωρήσει» τεύχος ὑπ' ἀριθ. 4 Ἀπριλίου 1933 ὑπὸ τὸν τίτλον «Ἡ ἐπιβαλλομένη ὀργανωσις τῶν χερσαίων συγκοινωνιῶν», χαρακτηρίζοντος ὡς πρωταρχικὴν βάσιν πάσης ὀργανώσεως τῶν διὰ σιδηροδρόμων μεταφορῶν τὴν γενικὴν ὀργάνωσιν πάντων τῶν χερσαίων μεταφορικῶν μέσων.

ἀπὸ καθαρῶς ἐμπορικὰς καὶ μόνον ἐμπορικὰς σκέψεις ἐλαυνόμενος. Ὄταν τὸ Κράτος ἐπιχορηγῇ ἀγόνους θαλασσίας γραμμάς ἢ κατασκευάζῃ ἀγόνους χερσαίας γραμμάς, ὁδούς, σιδηροδρόμους, δὲν σκέπτεται ὡς ἔμπορος. Ἄλλὰ διὰ νὰ ἐξυπηρετήσῃ ὡς ἄριστα τὴν ἐθνικὴν οἰκονομίαν, τὴν κοινωνίαν καὶ τὸ Κράτος¹. Καὶ εἶναι πολὺ μεγάλη ἢ σταθμητὴ καὶ ἀστάθμητος ὠφέλεια, τὴν ὁποίαν ἔχουν τὰ τρία αὐτὰ ἀπὸ τοὺς σιδηροδρόμους τῆς χώρας ἢ μὴ ἀναγραφομένη εἰς τοὺς Ἰσολογισμοὺς τῶν δικτύων, ὠφέλεια ἀπολύτως μεγαλυτέρα εἰς ἓν κρατικὸν παρά εἰς ἓν παραχωρησιοῦχον δίκτυον καὶ τὴν ὁποίαν πολλοὶ δὲν θέλουν νὰ ἐννοήσουν ἢ νὰ ὁμολογήσουν. Ἄν δέ, προκειμένου περὶ τῆς φορολογίας, αὕτη ὑπὸ τινων οἰκονομολόγων ἐχαρακτηρίσθῃ ὡς χρυσῆ βροχή, ἢ ὁποία πίπτουσα γονιμοποιεῖ τὴν οἰκονομίαν, δὲν γνωρίζω ποίαν ἄλλην ἔκφρασιν καλυτέραν πρέπει νὰ μεταχειρισθῶμεν διὰ τὴν μεγάλην αὐτὴν ἐνίσχυσιν ποὺ δίδει ἢ ἀνιδιοτελὴς συγκοινωνία εἰς τὴν χώραν.

Ἄλλὰ μὲ προϋποθέσεις ὡς τὰς ἀνωτέρω καὶ εἰς ὁμαλὰς συνθήκας τὰς ὁποίας ἐπὶ τὰ 20 τελευταῖα ἔτη, πλὴν ἐλαχίστων, δὲν εἶχαν οἱ σιδηρόδρομοι ἐν Ἑλλάδι, δύνανται, πιστεύω, οἱ σιδηρόδρομοι καὶ τεχνικὰς βελτιώσεις νὰ κάμνουν καὶ νὰ τηροῦν ἀμείωτον τὸ κεφάλαιον τὸ ὁποῖον διαχειρίζονται, σχηματίζοντες τ' ἀποθετικὰ ἀνανεώσεώς του. Πέραν τούτου ὅμως τίποτε περισσότερον.

Τὰ μέτρα ποῦ ἐξέθεσα σημαίνουν ἰσχυρὰν συγκοινωνιακὴν πολιτικὴν, διὰ δημιουργοῦ ἐπεμβάσεως πρὸς ἓνα σκοπὸν εὐρύτερον καὶ ἀνώτερον, ὃ ὁποῖος δὲν συμβιβάζεται μὲ τὴν διατήρησιν τοῦ συστήματος τῶν παραχωρησιούχων ἐταιρικῶν ἐπιχειρήσεων. Ὁ τύπος αὐτός, ἐφευρεθεὶς ἄλλοτε διὰ λόγους τοὺς ὁποίους ἀνέφερα, δὲν ἔχει λόγον ὑπάρξεως, καθ' ὃ τελείως ἐκφυλισθεὶς, καὶ δὲν βλέπω τὰς σημερινὰς ἀρετάς του. Ὑστερεῖ κατὰ πολὺ τῆς δημοσίας ἐπιχειρήσεως, διότι, χωρὶς νὰ εἶναι ἰδιωτικὴ ἐπιχείρησις, ἥτις νὰ ἐμφανίζῃ τὰ προσόντα τῆς ἀτομικῆς πρωτοβουλίας καὶ εὐκινήσεως, δὲν δίδει εἰς τὴν κοινωνίαν καὶ τὴν ἐθνικὴν οἰκονομίαν ἐκεῖνα τ' ἀγαθὰ ποὺ δίδει ἢ δημοσία ἐπιχείρησις². Αὕτη ἐκπροσωπεῖ

1. Ἴδε ἀνωτέρω Κεφάλαιον Ζ: Γενεσιουργοὶ λόγοι σιδηροδρομικῶν συγκοινωνιῶν.

2. Τὸ ζήτημα πῶς πρέπει νὰ ὀργανωθῇ ἢ δημοσία ἐπιχείρησις εἶναι δεύτερον, ἀλλ' ἐξ ἴσου σπουδαῖον. Δὲν δύναται παρ' ἡμῖν νὰ ἀμφισβητηθῇ σοβαρῶς ἢ ἀνάγκη τῆς ὅσον τὸ δυνατὸν μεγαλυτέρας αὐτονομήσεως τῆς Δημοσίας Ἐπιχειρήσεως καὶ δὴ τῆς Σιδηροδρομικῆς τοιαύτης. Ἴδε τὴν αἰτήσιν τῆς Ἑλληνικῆς Κυβερνήσεως παμψηφεί δοθεῖσαν εἰς αὐτὴν γνωμοδότη-

ἀναμφισβητήτως ἀνωτέραν ἠθικήν, μέγιστον προσόν διὰ τὴν ἐποχὴν εἰς τὴν ὁποίαν ζῶμεν καὶ θὰ ζήσωμεν καὶ αὔριον ¹.

Δὲν βλέπω, λοιπόν, διατί τὸ ἀποκαθιστάμενον διὰ μέτρων ὡς τὰ προταθέντα καταμεριστικὰ τοῦ ἔργου καὶ ρυθμιστικὰ τοῦ ἀνταγωνισμοῦ μονοπώλιον εἰς χεῖρας τοῦ σιδηροδρόμου νὰ μὴ δώσῃ πλήρη τ' ἀποτελέσματα τοῦ ὑπὲρ τῆς ὁλότητος.

Αὐτοὶ οἱ λόγοι μὲ κάμνουν νὰ πιστεύω ὅτι ἡ βαθμιαία δημοσιοποιήσις τῶν σιδηροδρόμων, ἀρχίσασα ἀπὸ τοῦ 1914, ἐπιβάλλεται νὰ συνεχισθῇ καὶ ἐν Ἑλλάδι, ὅτι πρέπει ν' ἀκολουθήσωμεν εἰς τοῦτο τὸ ἔργον ποὺ συνεπλήρωσαν ἤδη τ' ἄλλα Βαλκανικὰ Κράτη. Ὑπῆρξε μέγα σφάλμα ὅτι μιᾶς σιδηροδρομικῆς ἐπιχειρήσεως ², ἀποσιν τοῦ Ἀνωτάτου Οἰκονομικοῦ Συμβουλίου, τυπωθεῖσαν εἰς ἴδιον τεῦχος (ὑπ' ἀρ. 5) 1933. Γνωματεύει περὶ ὅσον τὸ δυνατόν μεγαλυτέρας αὐτονομήσεως τῶν Σιδηροδρόμων τοῦ Κράτους καὶ τῆς Ὑπηρεσίας τῶν Τ. Τ. Τ. καὶ περιφρουρήσεως ταύτης διὰ τοῦ θεσμοῦ τῆς διαιτησίας, μεταξύ τῶν Σ. Ε. Κ. καὶ τοῦ Δημοσίου ἐπὶ συγκρούσεων μεταξύ τῆς Διοικήσεως τῶν πρώτων καὶ τῆς Διοικήσεως.

1. Ἴδε εἰς Τεχνικὰ Χρονικὰ τεῦχος 9 τοῦ 1932, Μελέτην Σπ. Κορώνη ὑπὸ τὸν τίτλον «Διατί ἐπιβάλλεται ἡ δημοσία σιδηροδρομικὴ ἐπιχείρησις». Εἶναι ἀναμφισβήτητον ὅτι ἡ δημοσία σιδηροδρομικὴ ἐπιχείρησις ἐπέτυχεν ἐν Ἑλλάδι, θεμελιωθεῖσα εἰς τὴν κοινὴν συνείδησιν. Εἶναι δὲ περίεργος ἡ ἐπιμονὴ τινῶν νὰ μὴ θέλουν νὰ γνωρίσουν τὰ πράγματα. Οὕτως, ἐν Α. Ἀνδρεάδου, Γεν. Ἀρχαὶ Φορολογίας, 1935, Τεῦχος Α'. σελ. 15, σημειοῦται ἐμμονὴ τοῦ συγγραφέως ὄχι μόνον εἰς ἀρχῆθεν διατυπωθεῖσαν δοξασίαν του, ἀλλὰ καὶ ἐν ὑποσημειώσει ἀναγράφεται, ὅτι αὕτη ἐπιβεβαιοῦται καὶ ὑπὸ τῶν ἀποτελεσμάτων ἐκμεταλλεύσεως τῶν Σιδηροδρόμων Κράτους (καὶ παραθέτει τὰ τῶν ἐτῶν 1926—27 ἕως 1934—35), δεδομένου, ὡς γράφει, ὅτι τ' ἀποτελέσματα αὐτὰ δὲν εἶναι τὰ τελικὰ, ἀφοῦ οὔτε ἀποσβέσεις οὔτε τόκοι εἰς αὐτὰ ὑπολογίζονται. Οὕτως: ἀγνοεῖ τὰ ὅσα εἰς τὸς ἰδίας Ἐκθέσεις τῶν τελευταίων τεσσάρων χρήσεων ἀναφέρονται περὶ τῆς ἀξίας τῶν ὑπὸ τῶν Σ.Ε.Κ. προσφερομένων εἰς τὸ Κράτος ὑπηρεσιῶν διὰ τῶν σημαντικῶν μεταφορῶν τῶν Τ.Τ.Τ. καὶ τῶν ἐπὶ ἡμίσει κομίστρῳ μεταφορῶν τοῦ Δημοσίου, ἧτις ἀνερχομένη εἰς 70.000.000 δραχμῶν διὰ τὴν χρῆσιν 1933—34, δὲν καταβάλλεται εἰς τοὺς Σ.Ε.Κ., ὡς ὀρθῶς ὀρίζει ὁ νόμος οὐδὲ πιστοῦνται κἂν αἱ εἰσπράξεις τῶν μὲ τὸ ποσὸν αὐτό. Καὶ τοῦτο ἀσχέτως τῆς εὐνοϊκῆς πολιτικῆς τῶν ἐμπορικῶν τιμολογίων τῶν ἔναντι τῆς ἐθνικῆς οἰκονομίας (π.χ. τιμολόγια ὑπὲρ τοῦ λιμένος Θεσσαλονίκης), πολιτικῆ ὅλως διάφορος τῆς τῶν ἄλλων ἐλληνικῶν σιδηροδρομικῶν ἐπιχειρήσεων, ὡς π.χ., πλὴν ἄλλων, τῆς κακῆς ἐθνικῆς τύχῃ Γαλλοελληνικῆς ἐταιρίας τῆς θρακικῆς περιφερείας. Ὄντως μερικὰ πραγματικὰ γεγονότα ἐκ τῆς ζωῆς τῆς ἐταιρίας ταύτης ἀφήνουν τὴν ἐντύπωσιν ὅτι τὸ Κράτος ἀγνοεῖ τὴν Δυτικὴν Θράκην. Καὶ ὅμως διὰ τοῦ παρεμβλλομένου ὡς στεγανὸν διάφραγμα, θὰ ἤθελα νὰ εἶπω, δικτύου τῆς ἐπικοινωνοῦμεν μὲ τὴν Βουλγαρίαν καὶ τὴν Τουρκίαν!

2. Ἐταιρία Ἡλεκτρικῶν σιδηροδρόμων Ἀθηνῶν - Πειραιῶς.

τελεσμάτων ἐκμεταλλεύσεως καλλίστων, ἀποδιδούσης ἄνευ ἀνάγκης ἐπιχειρηματικῆς πρωτοβουλίας, ἥτις μόνη θὰ ἐδικαιολόγει κέρδος ἐπιχειρηματίου, παρετάθη πρὸ ἐννέα ἐτῶν τὸ προνόμιον ἐπὶ 50 ἔτη. Τὸ δίκτυον αὐτῆς θ' ἀπετέλει εἰς ἓν ὀλοκληρωμένον ἑλληνικὸν σιδηροδρομικὸν δίκτυον λίαν γόνιμον τμήμα, συμψηφίζον τὴν ἀναγκαίαν ἐλλειμματικότητα ἄλλων ἰσχνῶν τμημάτων αὐτοῦ.

Εὐρίσκω λοιπὸν ὅτι, μεταρρυθμιζομένης κατ' ἀνάγκην σήμερον τῆς συγκοινωνιακῆς πολιτικῆς, πρέπει νὰ ἐπιδιωχθῇ ἡ βαθμιαία δημοσιοποιήσις τῶν διαφόρων ἑλληνικῶν δικτύων, πλὴν ἐκείνων τῶν τμημάτων ὅσα θὰ ἐκρίνοντο μὴ συντηρήσιμα, πρωτίστως δὲ τῶν δικτύων τῆς βορείου Ἑλλάδος, ἥτοι τῶν λεγομένων Γαλλοελληνικῶν καὶ τῶν Σιδηροδρόμων Θεσσαλίας. Ὡς πρὸς τὰ δίκτυα ταῦτα, αὕτη ἐπιβάλλεται ταχύτερα καὶ ἐκ λόγων ἐκμεταλλεύσεως, καθ' ὃ διασταυρούντων ἢ συμπληρούντων τὴν ἐκμετάλλευσιν τοῦ κρατικοῦ δικτύου καὶ ἐκ λόγων ἄλλων μὴ οἰκονομικῆς φύσεως.

Νομίζω ὅτι εἶναι καιρὸς νὰ διοχετευθοῦν τὰ συγκοινωνιακὰ ζητήματα πρὸς τὴν φυσικὴν λύσιν των, λύσις ἡ ὁποία θὰ βασισθῇ ἐπὶ τοῦ συμφέροντος τῆς ὀλότητος καὶ θὰ δοθῇ ἀπὸ τὸ Κράτος, ἐκπρόσωπον αὐτῆς.