

Η ΔΗΜΟΣΙΑ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

ΤΑ ΠΡΩΤΑ 25 ΕΤΗ

ΤΩΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ

Υ Π Ο

Σ Π. Β. ΚΟΡΩΝΗ

(Συνέχεια εκ του προηγούμενου τεύχους)

ἐξόδων, τακτικῶν καὶ μῆ. Ὁ προϋπολογισμὸς τῶν ἐσόδων δὲν ἐμφανίζει ἰδιαίτερον ἐνδιαφέρον καὶ ἡ κατάστρωσίς του ἐπίσης.

Ὁ προϋπολογισμὸς τακτικῶν ἐξόδων ὑποδιαιρεῖται, ἀπὸ τότε (1933) ποῦ εἰσῆχθη ἡ διοικητικὴ καὶ διαχειριστικὴ συγκέντρωσις, 1) εἰς τὸν εἰδικὸν προϋπολογισμὸν τῆς Γεν. Διευθύνσεως μετὰ τῆς διαχειρίσεως τῆς γραμμῆς Πειραιῶς—Πλατῦ, τοῦ ὁποίου αἱ δαπάναι κατανέμονται ὑπὸ I—V τίτλους εἰς 230 ἄρθρα, ἦτοι Δαπάνας Διοικήσεως καὶ τῶν ἀνεξαρτήτων τῆς Γεν. Διευθύνσεως τμημάτων, Διευθύνσεως οἰκονομικῶν ὑπηρεσιῶν (ἀπ' αὐτὴν ἐξαρτῶνται καὶ αἱ οἰκονομικαὶ ὑπηρεσίαι δικτύου Θεσσαλονίκης). Διευθύνσεως ἐκμεταλλεύσεως, Διευθύνσεως γραμμῆς καὶ κτιρίων, Διευθύνσεως ἔλξεως καὶ ὑλικοῦ καὶ ὑπὸ ἓνα γενικὸν τίτλον VI περιέχοντα κοινὰς τινὰς μὴ διοικητικὰς δαπάνας, ὡς εἰσφοραὶ τοῦ δικτύου ὑπὲρ τῶν Ταμείων Ἀσφαλίσεως προσωπικοῦ, τοκοχρεωλύσις, αὐτασφάλεια κλπ. καὶ 2) εἰς τὸν εἰδικὸν προϋπολογισμὸν τῆς Διευθύνσεως Θεσσαλονίκης, τοῦ ὁποίου αἱ δαπάναι κατανέμονται ὑπὸ I—V Μέρη εἰς 230 ἐπίσης ἄρθρα ἐν συνόλῳ, ἦτοι καθολικὰς δαπάνας αὐτῆς, ὑπηρεσίας οἰκονομικὰς (ἐξαρτωμένας ἀπὸ τῆς Δ. οἰκονομικῶν ὑπηρεσιῶν τῆς Γεν. Διευθύνσεως), ὑπηρεσίας ἐκμεταλλεύσεως, ὑπηρεσίας γραμμῆς καὶ κτιρίων καὶ ὑπηρεσίας ἔλξεως καὶ ὑλικοῦ. Τέλος, εἰς τὸν τακτικὸν προϋπολογισμὸν προσαρτᾶται ὁ προϋπολογισμὸς ἔτους δι' ἑκτακτα ἔργα καὶ ἔργα ἐπαυξήσεως ἀξίας ἐγκαταστάσεως.

Ἐκαστος τίτλος ἢ ἕκαστον μέρος (Θεσ)νίκη) κατανέμεται εἰς τμήματα, π.χ. ἐσωτερικὴ καὶ ἐξωτερικὴ ὑπηρεσία, καὶ κατόπιν εἰς κεφάλαια κατ' εἶδος δαπανῶν, π. χ. κύρια καὶ δευτερεύουσαι ἀπολαυαὶ προσωπικοῦ ἢ ἄλλαι δαπάναι (ὕλικά). ἢ εἰς τίτλους, οἱ ὁποῖοι ἔχουν πολυμερέστερον περιεχόμενον ὡς ἡ ἐκμετάλλευσις, τὰ κεφάλαια δαπανῶν χαρακτηρίζονται ἀπὸ τοὺς εἰδικοὺς κλάδους π. χ. σταθμοί, ἀμαξοστοιχίαι, γενικαὶ αὐτῆς δαπάναι ἢ, ὡς ἐπὶ τῆς ἔλξεως, π. χ. ἐργουστάσια, μηχανοστάσια, ὑδρεύσεις, ἀτμάμαξα, δαπάναι ἐνεργείας κλπ.

Ἡ χρησιμοποίησις τῶν πιστώσεων τῶν ἀναγεγραμμένων κατ' ἄρθρον γίνεται ἐλεύθερα κατ' ἐμπορικὴν κρίσιν σύμφωνα μὲ τὰς ἀνάγκας, μεταφορὰ δὲ πιστώσεων κατὰ τὸ κρατοῦν σύστημα ἀπὸ ἄρθρου εἰς ἄρθρον, κεφαλαίου εἰς κεφάλαιον ἢ καὶ τίτλου εἰς τίτλον γίνονται ἐγκρίσει μόνον τοῦ διοικητικοῦ συμβουλίου ὑπὸ τὸν περιορισμὸν τῆς μὴ ὑπερβάσεως τοῦ συνολικοῦ ἐγκυκλιζομένου διὰ τὸ ἔτος ποσοῦ δαπανῶν, ὅτε ἀπαιτεῖται ἐγκρίσις τῶν ἄρ-

τρων. Μόνον ἡ πρώτη χρῆσις 1920—21 ἤρχισεν ἀπὸ τὴν 1ην Μαΐου ἀντὶ 1ην Ἀπριλίου.

«Ἀρχαῖον» Δ. Καλιτσουνάκι, Τόμ. 21 (1941) Τεύχ. Β'

μοδίων Ὑπουργῶν. Ἡ διαχείρισις διεξάγεται ὑπὸ τοῦ Γενικοῦ Διευθυντοῦ ἢ τῶν ἐντεταλμένων ὀργάνων (διευθυντῆς οικονομικῶν ὑπηρεσιῶν) (1), αἱ δὲ διατάξεις περὶ Δημοσίου Λογιστικοῦ καὶ ὑπολόγων τοῦ Δημοσίου δὲν ἔχουν ἐφαρμογὴν.

Α'.

Ἔσοδα.

Εἰς τὸ κεφάλαιον περὶ μεταφορικῆς πολιτικῆς ἔγινεν ἔκτενης λόγος περὶ τῶν ἀντικλήψεων, αἱ ὁποῖαι χαρακτηρίζουν αὐτὴν διὰ τὴν ὑπὸ κρίσιν περίοδον, ἰδίως ὅμως διὰ τὰ μετὰ τὸ 1926 ἔτη, τῶν αἰτίων τὰ ὁποῖα ὠδήγησαν εἰς αὐτάς καὶ περὶ τῶν ἀποτελεσμάτων τῆς. Εἰς τὰς ἐφεξῆς σελίδα; συμπυκνοῦνται τὰ οικονομικὰ ἀποτελέσματα τῶν μέτρων ἐκείνων.

1) Ὁ πίναξ 18 ἐμφανίζει τὰ τακτικὰ ἔσοδα τοῦ δικτύου, τῶν ὁποίων σχεδὸν (2) τὸ σύνολον ἀποτελοῦν αἱ εἰσπράξεις ἐκ κομιστρῶν μεταφορᾶς ἐπιβατῶν καὶ ἐμπορευμάτων, διὰ τὰ ἔτη ἀπὸ τὸ 1920—21 καὶ ἐντεῦθεν.

Συγκρίσεις μεταξὺ τῶν εἰς δραχμά; ἀριθμῶν τοῦ πίνακος κατ' ἀνάγκην δὲν ἔχουν τὴν ἀξίαν, τὴν ὁποῖαν ἐκ πρώτης ὄψεως ἐμφανίζουν, διότι ἐντὸς τῶν ἐτῶν αὐτῶν ἡ χώρα ἔζησε τὴν γνωστὴν νομισματικὴν κρίσιν, μὲ ἱστορικὰς βαθμίδας τὸ 1928 (ἐπίσημος σταθεροποίησις εἰς τὸ 1)15 τῆς κατὰ τὸ 1919 ἀξίας τοῦ νομίσματος), τὸ 1932 (νέα ἀπώλεια μέχρι τῶν 3)100 ἐν σχέσει πρὸς τὴν ἀξίαν τοῦ 1919 καὶ μέχρι τῶν 43)100 ἐν σχέσει μὲ τὴν ἀξίαν σταθεροποίησεως τοῦ 1928. Τὰ ἔτη ἀπὸ τὸ 1920 μέχρι τοῦ 1925 ἔτη εἶναι τὰ ἔτη τῆς ἀσταθείας καὶ συνεχοῦς βαθμιαίας ἀπωλείας τῆς ἀξίας τοῦ νομίσματος, τὰ ἔτη ἀπὸ 1926 μέχρι τοῦ 1932 εἶναι ἔτη σχετικῆς σταθερότητος καὶ ἀπὸ τὸ 1932 μέχρι τοῦ 1936 σημειώνονται αἱ μεγάλαι μεταβολαὶ προσαρμογῆς ἀπὸ ἀπόψεως τρεχούσης καὶ ἀγοραστικῆς ἀξίας τῆς οικονομίας τοῦ τόπου εἰς τὴν νέαν κατάστασιν, ἡ ὁποῖα ἐδημιουργήθη τὸ 1932.

Αἱ δύο, ὅθεν, περίοδοι 1920—26 καὶ 1932—35 εἶναι περίοδοι συνεχοῦς πτώσεως τῆς ἀξίας καὶ προσαρμογῆς τῆς οικονομίας πρὸς αὐτήν. Οὕτω, καὶ οἱ ἀριθμοὶ τοῦ πίνακος διὰ τὰς περιόδους αὐτάς δὲν συγκρίνον-

1) Περὶ τῆς οἰκ. διαχειρίσεως ἴδε καὶ ἀνωτέρω σελ. 97. Κατὰ τὴν Ἐγκύκλιον ὑπ' ἀρ. 349 τῆς 14 - 2 - 34, παράγρ. 2, ἑδάφια 7 καὶ 8.

2) Περιέχονται αἱ «διάφοροι εἰσπράξεις», ἧτοι αἱ ἐξ ἐνοικιάσεως χώρων (καφενείων κλπ.), γηπέδων, ἐκπονήσεως ἀχρήστων παλαιῶν μετάλλων, ἐπιβολῆς ποινικῶν ρητρῶν κλπ., ἀποτελοῦσαι ἄλλως τε ἀσήμαντον διὰ τὸ σύνολον ποσὸν π.χ. ἀνῆρχοντο εἰς 3.498.000 Δρχ. διὰ τὸ ἔτος 1937—38.

Εἰς τὸν πίνακα, ὅπως καὶ εἰς μερικοὺς ἄλλους, δίδονται καὶ μερικὰ στοιχεῖα τῆς ἐκμεταλλεύσεως τοῦ πρώην λαρισσαϊκοῦ διὰ τὰ ἔτη 1914 καὶ 1919 καὶ τῶν δύο μακεδονικῶν γραμμῶν διὰ τὸ ἔτος 1911, ἧτοι τῆς Θεσσαλονίκης—Μοναστηρίου. ἡ ὁποῖα σχεδὸν συμπίπτει μὲ τὴν σημερινὴν Θ.—Φλ. καὶ τῆς Θ. Ἀλεξ. Ἡ παράθεσις αὐτὴ δὲν ἔχει ἄλλον λόγον ἢ νὰ δώσῃ μίαν ἰδέαν τῆς ζωῆς τῶν γραμμῶν αὐτῶν εἰς χρονικὰ σημεῖα εὐρισκόμενα πλησίον τῆς ὑπὸ τοῦ Ἑλλην. Κράτους ἀναλήψεως των.

Π Ι Ν Α Κ Η 18.

Συνολικῶν εἰσπράξεων «εἰς χιλιάδας δραχμῶν»

Ἔ τ η	Ἐ κ μ ε τ α φ ο ρ ῶ ν						Διᾶφοροι εἰσπράξεις πλὴν τῶν ἐκ μεταφορῶν	Γεν. Σύνολον (¹)		
	Ἐ π ι β α τ ῶ ν (καὶ ἀποσκευῶν)			Ἐ μ π ρ ο ρ ε υ μ ᾶ τ ω ν				Πειραιῶς — Πλατῦ	Μακεδονικῶν	Γεν. σύνολον
	Πειραιῶς — Πλατῦ	Μακεδονικῶν	Σύνολον	Πειραιῶς — Πλατῦ	Μακεδονικῶν	Σύνολον				
1911 Θ.Λ. & Θ.Μ.								8263(²)		
1914	2048			1438				3563		
1918	10913			3730				14773		
1919	12742			5196				20541		
1920—21	12889			6535				20036		
1921—22	15049	17045	32094	8886	18429	27315	711	24175	35936	60111
1922—23	25071	26603	51674	13634	29159	42793	889	39288	56370	95658
1923—24	39570	53721	93291	29898	84064	113963	1741	69963	139124	209087
1924—25	48885	69500	118385	39850	99118	138968	2784	85972	165551	251522
1925—26	53274	66095	119369	41395	88181	129576	3040	98688	161734	267426
1926—27	61966	72138	134104	60517	112602	173119	5511	123419	189315	312734
1927—28	73273	83291	156564	65624	107676	172700	6612	139726	196150	335876
1928—29	74567	81482	156049	77230	116759	193990	6603	154965	201677	356642
1929—30	77119	73882	151002	74961	110680	185641	8023	156038	188628	344665
1930—31	70274	65939	136214	65787	101711	167498	6861	138752	171810	310563
1931—32	59178	51928	111107	47910	90243	138153	5460	109101	145618	254719
1932—33	58030	47981	106011	58167	83658	141825	5076	118025	134887	252912
1933—34	63015	53275	116290	79427	89373	168800	3875	144040	144925	288965
1934—35	74276	58962	133239	80693	104944	185637	5723	157922	166656	324578
1935—36	80977	66338	147315	102998	108309	211307	5049	187213	176458	363671
1936—37	100899	79847	179847	102689	115304	217994	7360	207748	197452	405201
1937—38	114043	101033	215076	143802	133810	277612	5592	261945	238696	500641
1938—39	124717	97965	222682	156797	147969	304766	8088	286004	249532	535539

1) Περιέχονται καὶ αἱ «διάφοροι» εἰσπράξεις χωριστὰ καὶ εἰς σύνολον.
2) Εἰσπρ. τῶν ἀπὸ τῶν δύο γραμμῶν τὸ 1936—37 ὄρχ. 167 ἑκατ.

ται ἀκίνδυνα. Εἶναι δραχμαὶ μεταβλητοῦ περιεχομένου, ὁλονὲν περισσότερον εἰς ἀξίαν ὀλισθαίνουσαι.

Ἐξ ἄλλου, αἱ εἰσπράξεις εἰς δραχμὰς δὲν ἐπηρεάσθησαν ἀπὸ αὐξησιν ἀνάλογον τῶν μονάδων τοῦ κομιστροῦ πρὸς τὰς πτώσεις τοῦ νομίσματος. Μόνον εἰς δύο χρονικὰ σημεῖα (1924 καὶ 1926) ἐγένοντο σοβαραὶ γενικαὶ αὐξήσεις τῶν τιμολογίων (ἴδε ἀριθμοὺς ἐτῶν 1923—1927) τὸ ἔτος 1932 τεχνικωτέρα σχετικὴ προσπάθεια διὰ τῶν νέων τιμολογίων τοῦ ἔτους αὐτοῦ, ἀποβλέπουσα εἰς κάποιαν προσαρμογὴν τῶν κομιστρῶν πρὸς τὴν νέαν κατάστασιν, ἀλλὰ καὶ αὐτὴ ὅλαι οὐδὲ πόρρωθεν πλησιάζουν τὸν βαθμὸν πτώσεως τῆς ἀξίας τοῦ νομίσματος ἢ εὐθὺς ἀμέσως ὑπερφαλαγγίζονται ἀπὸ νέας πτώσεις τῆς ἀξίας τοῦ νομίσματος.

Τὰ ἔτη ἀπὸ τὸ 1928 μέχρι τοῦ 1936, καὶ ἡ νέα μεταφορικὴ πολιτικὴ ἐν ὄψει τοῦ σκληροῦ ἀνταγωνισμοῦ τοῦ αὐτοκινήτου, χαρακτηρίζονται καὶ ἀπὸ περιπτωσιακὰς ἐλαττώσεις τιμολογίων κατὰ ποσοστὰ σοβαρά, ἰδίως κατὰ τὰ ἔτη 1935 καὶ 1936, κατόπιν ὅμως ἀπὸ τῶν ἀρχῶν 1937 ἕως 1939 (κατάπαυσις ἀνταγωνισμοῦ ἢ ὑποταγὴ τοῦ αὐτοκινήτου) ἀπὸ αὐξήσεις κομιστρῶν. Ἀλλὰ καὶ πάλιν ἡ ὄχι σημαντικὴ αὐξήσις τῆς μέσης εἰσπράξεως ἀποδεικνύει καὶ αὐτὰς μετριοπαθεῖς.

Τὰς ἐκ μεταφορᾶς ἐπιβατῶν εἰσπράξεις κατανεμημένας κατὰ τμήματα δικτύου καὶ κατὰ θέσιν δεικνύει ὁ πίναξ 19 καὶ τὰς ἐκ μεταφορᾶς ἐμπορευμάτων εἰσπράξεις κατανεμημένας εἰς τοιαύτας ἐκ μεγάλης καὶ ἐκ μικρᾶς ταχύτητος ὁ πίναξ 20. Αἱ ἀνωτέρω (εἰς σελ. 158) παρατηρήσεις μας περὶ τῶν τάσεων τῆς κατανομῆς τῶν ἐπιβατῶν κατὰ θέσιν ἐνισχύονται καὶ ἐκ τῶν ἀριθμῶν τοῦ πίνακος τούτου.

Τὴν περίοδον 1928—37, περίοδον μέτρων ἀμύνης κατὰ τοῦ αὐτοκινήτου ἀνταγωνισμοῦ, διευκολύνσεων τοῦ κοινοῦ καὶ τουριστικῆς πολιτικῆς τοῦ δικτύου, εἰκονίζει ὁ πίναξ 21 διὰ τῶν ἀναλογίων ο) ἐπὶ τῶν εἰσπράξεων ἐκ κανονικῶν τιμολογίων καὶ ἐκ τιμολογίων μὲ ἐκπτώσεις (παιδία, στρατιωτικοὶ καὶ αἱ περιπτώσεις τὰς ὁποίας ἤδη ἐμνημονεύσαμεν), καθιστῶν συνδυασμένα μὲ τὸν αὐξάνοντα ἀριθμὸν ἐπιβατῶν (πίναξ 9) ἔκδηλον τὴν κοινωνικὴν σημασίαν τῶν ἐκπτώσεων, πιθανώτατα ὅμως εἰς βάρος μεγαλυτέρας ἀκόμη εἰσπράξεως τοῦ δικτύου.

Οὕτως, ἐνῶ μέχρι τοῦ 1928 τὰ 80—90)100 περίπου τῶν ἐπιβατῶν εἰσπράξεων προήρχοντο ἀπὸ τὴν ἐφαρμογὴν τῶν κανονικῶν τιμολογίων, ἔκτοτε διαρκῶς πίπτει ἡ ἀναλογία τῶν εἰσπράξεων τῆς κατηγορίας αὐτῆς διὰ τὰ φθάσῃ τὸ 1637 τὰ 52)100, αὐξανομένου ἀντιθέτως ἀνάλογα τοῦ ποσοστοῦ τῶν εἰσπράξεων ἀπὸ τὰ τιμολόγια ἐκπτώσεων.

Ὅσα ἀναπτύξαμεν εἰς τὸ κεφάλαιον περὶ μεταφορικῆς πολιτικῆς τοῦ δικτύου, ἰδίως τὰ ἀφορῶντα τὰ τιμολογιακὰ ζητήματα καὶ τὸ μεταφορικὸν ἔργον τοῦ δικτύου, ἀποδεικνύουν ὄντως ἀξίαν λόγου πρὸσδοκῶν εἰς ἐξυτηρέτησιν τοῦ συνολικοῦ συμφέροντος τῆς λαϊκῆς οἰκονομίας, ἐξηγοῦντα τὴν προκύψασαν ἐξέλιξιν τῶν εἰσπράξεων.

Π Ι Ν Α Κ Ι 19.

Εισπράξεις εκ μεταφορᾶς ἐπιβατῶν (εἰς 000 δραχ.)

Ἔ τ η	I Θ ἔ σ ε ω ς			II Θ ἔ σ ε ω ς			III Θ ἔ σ ε ω ς			Γ ρ ν. Σ ὄ λ ο ν		
	Πειραιῶς — Πλατὴ	Μακεδο- νικῶν	Σ ὄ λ ο ν	Πειραιῶς — Πλατὴ	Μακεδο- νικῶν	Σ ὄ λ ο ν	Πειραιῶς — Πλατὴ	Μακεδο- νικῶν	Σ ὄ λ ο ν	Πειραιῶς — Πλατὴ	Μακεδο- νικῶν	Σ ὄ λ ο ν
	1911 θ. Φ. » θ. Α. 1914 Λοφ. 1919 » 1920—21 1921—22 1922—23 1923—24 1924—25 1925—26 1926—27 1927—28 1928—29 1929—30 1930—31 1931—32 1932—33 1933—34 1934—35 1935—36 1936—37 1937—38 1938—39	2140 2190 3998 8010 12375 15704 13046 12232 11142 12018 11047 8538 6991 6995 9192 8970 11271 11380	1245 1586 3061 5173 6699 6229 7322 6371 5766 4691 4073 3215 3235 3236 3874 4821 4276	3435 5584 11071 17548 22403 19275 19554 17513 17784 15737 12652 10206 10231 11428 12844 16092 15656	2190 3113 5158 9365 10922 13028 13298 17997 18327 21550 19553 15658 14102 15170 15470 17719 21029 24047	2623 5597 17348 10609 12158 10904 14052 13914 13416 10805 8482 6963 6843 7014 8195 9519 10975	5736 10755 26713 21531 25186 24232 32049 32041 34967 30759 21440 21070 20013 22485 25914 30548 34022	9100 10178 16749 24732 28720 28712 35632 41663 43817 42187 37826 34054 36155 40143 49863 53482 67711 75024	13697 20428 47529 58595 54517 54975 60919 60244 53922 49809 38870 37346 42701 48245 53719 64038 83746	23875 37177 72261 87315 83229 90597 102582 104061 96109 97635 72924 73501 82844 98108 107200 131749 162108	2010 12390 13430 15481 25905 42207 52017 57444 61965 71892 73287 75755 68826 58292 57249 62909 73525 80171 100010 112790 124717	1366 2563 17565 27611 67938 74366 74375 72138 82293 80528 73104 65304 51424 47529 52779 58495 65788 78378 98996 97965

Εισπράξεων έκ μεταφορὰς ἐμπορευμάτων (ἐς 000 δρχ.).

Έτη	Μεγάλης ταχύτητος			Μικρὰς ταχύτητος			Γεν. Σύνολον		
	Περισσότεροι — Πλάτυ	Μακεδο- νικῶν	Σύνολον	Περισσότεροι — Πλάτυ	Μακεδο- νικῶν	Σύνολον	Περισσότεροι — Πλάτυ	Μακεδο- νικῶν	Σύνολον
1914 Λοφ.	134			1217			1351		
1919 *	1466			3733			5199		
1921 — 22	766	1099	1865	8121	17330	25451	8887	18429	27316
1922 — 23	1386	782	2168	12248	28378	40626	13634	29160	42794
1923 — 24	4272	3603	7875	25717	80461	106178	29989	84064	114053
1924 — 25	4573	4682	9255	31696	89353	121049	36269	94035	130304
1925 — 26	4418	4463	8881	36979	83720	120099	41397	88183	129580
1926 — 27	5572	5010	10582	47330	99313	146643	52902	104323	157225
1927 — 28	13947	14492	28439	51077	93184	144261	65024	107676	172700
1928 — 29	17973	14731	32704	59257	102028	161285	77230	116759	193990
1929 — 30	18482	12337	30819	56467	98261	154728	74949	110598	185547
1930 — 31	15914	8908	24822	49170	92701	141871	65084	101609	166693
1931 — 32	13094	7447	20541	24297	82792	117090	47392	90239	137631
1932 — 33	18854	7720	26575	39270	75915	115185	58125	83635	141760
1933 — 34	21687	9298	30985	57729	80046	137775	79416	89344	163760
1934 — 35	20911	11200	32111	59771	93736	153507	80682	104937	185619
1935 — 36	23560	12765	36325	79432	95531	174964	102992	108896	211288
1936 — 37	30611	15465	46076	72035	99839	171874	102645	115304	217950
1937 — 38	34467	16760	51220	103320	117049	226369	143787	133809	277589
1938 — 39	30443	14773	45217	126353	133181	259534	156796	147955	304751

Ἐκεῖ ἐξεθέσαμεν καὶ τὰς ἀντιλήψεις μας ἐπὶ τῶν συναγομένων πορισμάτων, ὡς πρὸς τὴν μεταβολὴν ὄρων διαίτης καὶ τὴν ἐξ αὐτῆς προχωροῦσαν οικονομικὴν ἐνότητα τῶν τεσσάρων τμημάτων τοῦ δικτύου παρὰ τὰς ἱστορικὰς καὶ τεχνικὰς διαφορὰς.

Προσθέτομεν, τώρα, εἰς ἐκεῖνας καὶ τὴν ἐξῆς κρίσιν. Τὸ δίκτυον ἐν τῷ συνόλῳ του στηρίζεται σήμερον περισσότερον παρὰ ἄλλοτε εἰς τὴν ἐκ μεταφορᾶς ἐμπορευμάτων εἰσπράξεις, μὴ ἐξαιρουμένης πλέον οὐδὲ τῆς γραμμῆς Πειραιῶς—Πλατῦ, ἡ ὁποία ἀποδίδει σήμερον περισσότερα ἀπὸ τὰς μακεδονικὰς, ἀνὰ χιλιόμετρον καὶ ἀπόλυτα, εἰς εἰσπράξεις ἀπὸ ἐμπορι-

Π Ι Ν Α Κ Ε 21.

Εἰσπράξεις ἐξ ἐπιβατῶν (ποσά εἰς 000.000 δρχ.).

Ἔ τ η	Καν. τιμολογίου	Μὲ ἔκπτωσιν ἐπὶ τιμολογίου	Σύνολον	Εἰσπράξεις ἐκ κανον. τιμολ. οἷο τοῦ συνόλου	Ἔ τ η	Καν. τιμολογίου	Μὲ ἔκπτωσιν ἐπὶ τιμολογίου	Σύνολον	Εἰσπράξεις ἐκ κανον. τιμολ. οἷο τοῦ συνόλου
1921—22	21	11	32	65	1930—31	112	22	134	83
1922—23	36	17	53	67	1931—32	86	24	110	77
1923—24	85	25	110	76	1932—33	78	27	105	74
1924—25	104	22	126	82	1933—34	79	36	115	77
1925—26	115	16	131	87	1934—35	79	53	132	60
1927—28	138	16	154	89	1935—36	79	67	146	60
1928—29	139	15	154	90	1936—37	94	84	178	52
1929—30	130	18	149	87	1937—38	118	102	220	53

κὰς μεταφορᾶς. Τὸ τελευταῖον αὐτὸ στοιχεῖον εἶναι τὸ κύριον χαρακτηριστικὸν ἀνατροπῆς τῶν ὄρων διαίτης τοῦ δικτύου περὶ τῆς ὁποίας ὠμιλήσαμεν, ἀναπτύξαντες καὶ τὰ αἷτια αὐτῆς. Δὲν παύει ὁμως πάντοτε τὸ δίκτυον νὰ εἶναι πτωχότατον εἰς εἰσπράξεις ἐν συγκρίσει μὲ ἄλλα εὐρωπαϊκὰ δίκτυα.

2) Ἰδιαιτερον ἐνδιαφέρον παρουσιάζει ὁ πίναξ 22, δεικνύων τὴν ἀνὰ ἐπιβάτην καὶ τόννον μέσην χιλιομετρικὴν εἰσπράξιν τοῦ δικτύου εἰς ὅλην τὴν περίοδον. Ἀπεικονίζων ἐξ ὁλοκλήρου τὴν τιμολογιακὴν πολιτικὴν του, δεικνύει σχετικὴν σταθερότητα τῆς μέσης εἰσπράξεως εἰς «χαρτίνας» δραχμὰς ἀπὸ τὸ 1926—27 καὶ μάλιστα περισσότερον εἰς τὰς ἐπιβατικὰς μεταφορὰς, παρὰ εἰς τὰς ἐμπορικὰς μικρῶς ταχύτητος ὅπου ἡ τάσις ἀπὸ τὸ 1932 εἶναι πρὸς πτώσιν. Ἄλλ' αὐτὰ ἀκριβῶς σημαίνουν «πραγματικὴν» πτώσιν, ἧτοι σοβαρὰν ὑποτίμησιν τῆς τιμῆς μεταφορᾶς ὡς πρὸς τὴν ὁποίαν θέλομεν κατωτέρω ἐπανέλθῃ.

Ἡ κρίσις αὐτὴ ἀφορᾷ κυρίως τὸ κρατικὸν δίκτυον ἀλλὰ καὶ τὸ δίκτυον Πελοποννήσου (1). Ἐξ αὐτῆς φερόμεθα εἰς τὸ συμπέρασμα, ὅτι αἱ αἰ σιδηροδρομικαὶ ἐπιχειρήσεις τοῦ κρατικοῦ καὶ τοῦ πελοποννησιακοῦ δικτύου προσέφερον μεγάλας ὑπηρεσίας εἰς τὴν χώραν, μὲ θυσίαν τῶν οἰκονομικῶν συμφερόντων τῶν. Τὸ φαινόμενον ὁμοίως αὐτὸ δὲν περιορίζεται μόνον εἰς τὴν Ἑλλάδα, ἀλλὰ καὶ εἰς πολλὰς ἄλλας εὐρωπαϊκὰς χώρας.

Π Ι Ν Α Κ Σ 2 2

Μέση εἰσπραξις ἀνά χιλιομ. ἐπιβάτην καὶ τόννον.

Ἔ τ η	ἀνά χιλιομ. ἐπιβάτην	ἀνά χιλιομ. τόννον		Ἔ τ η	ἀνά χιλιομ. ἐπιβάτην	ἀνά χιλιομ. τόννον	
		Μεγάλη ταχύτης	Μικρὰ ταχύτης			Μεγάλη ταχύτης	Μικρὰ ταχύτης
1911 Μακ. Θ. Α. Θ. Φ.	0.05 δρχ.			1927—28	0.56	5.19	1.53
				1928—29	0.57	4.64	1.45
				1929—30	0.58	4.07	1.40
1914 Λαρισ.	0.04	2.85 δρχ.	0.90 δρχ.	1930—31	0.57	4.14	1.41
1919 >	0.10	0.87	0.38	1931—32	0.55	3.40	1.25
1920—21				1932—33	0.58	3.99	1.35
1921—22	0.19	1.77	0.55	1933—34	0.58	2.84	1.43
1922—23	0.26	1.57	0.74	1934—35	0.54	2.56	1.43
1923—24	0.29	2.14	1.19	1935—36	0.47	2.30	1.29
1924—25	0.35	3.85	1.16	1936—37	0.53	2.14	1.24
1925—26	0.38	4.28	1.17	1937—38	0.56	1.71	1.25
1926—27	0.52	5.15	1.53	1938—39	0.54	2.10	1.28

Ἐπίπεδος 23 δεικνύει τὴν μέσην ἀνά χιλιόμετρον εἰσπραξιν εἰς χαρτίνας καὶ τιμαριθμικὰς δραχμὰς τῶν δύο τμημάτων καὶ τοῦ ὅλου δικτύου.

1) Χαρικτηριστικὴ εἶναι μία παραβολὴ τῆς μέσης κατὰ χιλιόμετρον ἐπιβάτην καὶ τόννον εἰσπράξεως καὶ ἡ ἐμφανὴς διαφορὰ ἐπιβαρύνσεως τῶν μεταφορῶν μεταξὺ Σ.Ε.Κ. ἀπ' ἑνός, Θεσσαλικῶν (1938) καὶ Γαλλοελληνικῆς (1937) ἀπ' ἑτέρου: ἀνά χιλιόμετρον ἐπιβάτην ἀνά χιλιόμετρον τόννον

	μεγ. ταχ.	μικρὰ ταχ.
Κρατικὸν (1937)	0.54 δρχ.	2.14 δρχ.
Σ.Π.Α.Π. (1938)	0.57 >	2.34 >
Θεσσαλικῶν	1.56 >	4.11 >
Γαλλοελληνικῆς (1937)	1.19 >	3.99 >

Ἡ διαφορὰ τρόπου ἐξυπηρετήσεως τῆς χώρας μεταξὺ Σ.Ε.Κ. καὶ τῶν τριῶν, ἰδίως ὁμοίως τῶν δύο τελευταίων, ἐταιρικῶν σιδηροδρομῶν εἶναι καταφανής.

Π Ι Ν Α Κ 23

Μέση εἰσπραξις ἀνά χιλιόμετρον κυρίας γραμμῆς
(εἰς 000.000 χαρτίνων καὶ τιμαριθμ. δραχμῶν).

Ἔ τ η	Γραμμή Πειραιῶς—Πλατῦ		Γραμμαὶ Μακεδονικαὶ		Ὅλον δίκτυον	
	Χάρτινα	Τιμαριθ.	Χάρτινα	Τιμαριθ.	Χάρτινα	Τιμαριθ.
1914 Λαρισσ.	8,2	8,2				
1919 Λαρισσ.	39,6	12,2				
1911 γραμμαὶ Ἀλεξ. καὶ Φλωρ.				10,5		
1921—22	46,0	11,5	48,0	12,2	47,0	11,8
1923—24	132,2	11,2	188,0	15,9	164,8	13,9
1926—27	234,0	14,3	261,0	16,0	250,0	15,3
1928—29	293,4	15,7	278,7	14,9	284,9	15,2
1931—32	206,0	12,3	198,2	11,9	201,5	12,0
1934—35	298,2	15,2	226,9	11,7	256,8	13,2
1936—37	392,3	17,9	268,9	13,2	320,6	15,1
1937—38	493,2	22,8	325,2	16,1	396,0	18,1
1938—39	531,5		336,4		433,0	

Ἦτοι, ἀπὸ τοῦ 1921 διπλασιασμός διὰ τὴν γραμμὴν Πειραιῶς—Πλατῦ, αὐξήσις κατὰ 33 ο)ο διὰ τὰς μακεδονικὰς, αὐξήσις κατὰ 50 ο)ο διὰ τὸ σύνολον εἰς τιμαριθμικὰς δραχμὰς (1). Ἰδίως τὰ ἔτη ἀπὸ τοῦ 1936 καὶ ἐφεξῆς

1) Κατὰ γραμμὴν καὶ εἶδος εἰσπράξεων, ἡ χιλιμετρικὴ εἰσπραξις τοῦ μακεδονικοῦ δικτύου διὰ τὰ ἔτη 1931—32 καὶ 1936—37 εἶναι εἰς 000 δρχ. ἡ ἐξῆς :

	εἰς ἐπιβατῶν	ἐμπορ.	εἰς ἐπιβατῶν	ἐμπορ.
Γραμμή Θεσσ.—Ἀλεξανδρ.	76	95	108	136
> Θεσσ.—Φλωρίνης	73	130	118	139
> Θεσσ.—Εἰδομένης	46	265	68	325

Καταφανὴς εἶναι ἡ ὑπεροχὴ τῆς ἐμπορικῆς σημασίας τῆς γραμμῆς Εἰδομένης, ἡ ὁποία διὰ τεχνικοὺς λόγους ἔχει καὶ τὴν μικροτέραν δαπάνην ἐκμεταλλύσεως ἐν συγκρίσει πρὸς τὰς ἄλλας.

Ἡ ἀνά χιλιόμετρον εἰσπραξις εἰς τὰ ἰδιωτικὰ δίκτυα διὰ τὸ 1938 ἦτο δραχμαὶ 270.866 εἰς τὸν Σ.Π.Α.Π. 246,872 εἰς τοὺς Θεσσαλικούς καὶ 212.982 εἰς τοὺς Γαλλοελληνικούς.

Κατὰ τὴν διεθνή στατιστικὴν τῶν σιδηροδρόμων, διὰ τὸ 1938, ἡ μέση ἀνά χιλιόμετρον εἰσπραξις ἦτο τοῦ Βουλγαρικοῦ δικτύου 378 χιλ. λίβα, τοῦ Ρουμανι-

ἐμφανίζουσαν ἱκανοποιητικὸν ἀποτέλεσμα ὀφειλόμενον εἰς ὅσα ἀνωτέρω (σελ. 123 καὶ ἐφ. καὶ εἰς σελ. 155—168) ἐξετέθησαν.

3) Μία εἰσπραξις ἐπὶ ἑννέα ἔτη ἄτοπα καὶ παρὰ τὸν Νόμον διαφεύγουσα, εἶναι ἡ ἀφορῶσα τὰ βαρύνοντα τὴν Ὑπηρεσίαν Ταχυδρομείων κόμιστρα (διὰ τὴν μεταφορὰν τῆς πάσης φύσεως ἀλληλογραφίας, δεμάτων κλπ.), χρησιμοποιουῖσαν οὕτω τμήματα ὀχημάτων ἢ ὀλόκληρα ὀχήματα δωρεάν. Κατ' ἀποτίμησιν, ἐνεργηθεῖσαν ὑπὸ τοῦ δικτύου διὰ τὸ ἔτος 1928 (ἴδε Ἔκθεσιν πεπραγμένων χρῆσ. 1928—29, σελ. 82), τὸ σύνολον τῶν μὴ καταβαλλομένων ὑπὸ τῆς Ὑπηρεσίας Τ.Τ.Τ. κομιστρῶν ἀνήρχετο εἰς τὸ ποσὸν τῶν 50.533.000 δραχμῶν. Τὸ ζήτημα τοῦτο, ὑφιστάμενον μέχρι ἐσχάτων καὶ ἐν Γαλλίᾳ, ἐλύθη ὑπὲρ τῆς Ἑθν. Ἐταιρείας τῶν γαλλικῶν Σιδηροδρόμων, ἐνδιαφέρει δὲ ὄχι μόνον τὸν σιδηροδρόμον. Ἀποτελεῖ στοιχεῖον, λόγῳ τοῦ ὀποίου δέον ν' ἀμφισβητηθῆ ἡ εἰλικρίνεια τοῦ ἰσολογισμοῦ τῆς ταχυδρομικῆς Ὑπηρεσίας ὡς πρὸς τὰς δαπάνας αὐτῆς (').

4) Τὸ δίκτυον ὅμως πέραν τῶν εἰσπραξέων ἐκ μεταφορῶν, συνεισπράττει ταυτοχρόνως καὶ τὰ «τέλη» τοῦ δημοσίου ἐπὶ τῶν κομιστρῶν, τὰ ὅποια δὲν περιλαμβάνονται εἰς τὰς εἰσπράξεις τῶν πινάκων τῆς μελέτης. Τὰ τέλη αὐτά, καθοριζόμενα ἀνεκαίθεν διὰ τῆς νομοθεσίας περὶ χαρτοσήμου, παρακολουθοῦν τὴν τιμὴν τοῦ κομιστροῦ τοῦ ἐπιβάτου ἢ τοῦ ἐμπορευμάτος εἰς ποσοστὸν τοῖς 0/0, τὸ ὅποιον ἀνήρχετο κατὰ τὸ 1914 εἰς 5 0/0 διὰ τὰ εἰσιτήρια καὶ τὰ ἐμπορεύματα, σήμερον δὲ εἰς 14,2 τῆς τιμῆς διὰ τὰ εἰσιτήρια καὶ 12 0/0 διὰ τὰ ἐμπορεύματα καὶ τὰς ἀποσκευαίς (*).

Τὰ τέλη τῶν κομιστρῶν εἶναι διφυῆ, ὡς πρὸς τὸ ἀποτέλεσμά των. Εἶναι κυρίως φόροι ἐπὶ τῶν συναλλαγῶν, ἐπηρεάζοντες τὸν ἀριθμὸν τῶν συναλλαγῶν καὶ τὰς τιμὰς τῶν ἐμπορευμάτων, ἀλλ' ἐξ αὐτοῦ ἀκριβῶς τοῦ λόγου ἔχουν ὡς ἀποτέλεσμα τὸν περιορισμὸν τῆς σιδηροδρομικῆς εἰσπράξεως, διότι θέτουν φραγμὸν ἀνάλογον τοῦ ὕψους των κατὰ πάσης ἀξίσεως τῶν κομιστρῶν.

κοῦ 740 χιλ. λέϊ, τοῦ Νοτιοσλαβικοῦ 204 χιλ. δηνάρια, τοῦ Δανικοῦ 36 χιλ. κορῶνες, τοῦ Νορβηγικοῦ 18 χιλ. κορῶνες καὶ τοῦ Ἑλληνικοῦ κρατικοῦ 191 χιλ. δραχμῶν.

1) Καὶ ἡ ἔκθεσις τῆς Δημοσιονομικῆς Ἐπιτροπῆς, ἡ ὁποία κατῆλθε τὸ 1933 εἰς τὴν Ἑλλάδα, πρὸς τὸ Συμβούλιον τῆς Κοιν. τῶν Ἑθνῶν κάμνει μνείαν τοῦ ζηματοῦ αὐτοῦ, εἰς τὰς περὶ λειτουργίας τῶν Τ.Τ.Τ. κρίσεις τῆς, ὡς ἐξῆς : « θὰ ἔπρεπε νὰ σημειωθῆ ὅτι ἡ ταχ. ὑπηρεσία δὲν πληρῶνει οὐδὲν ποσὸν εἰς τοὺς Σ.Ε.Κ. διὰ τὰς προσφερομένας ὑπηρεσίας μεταφορᾶς. Τὸ ποσὸν τοῦτο ὑπολογίζεται 50 ἑκατ. δρχ. περίπου».

2) Τὸ ἔσοδον τοῦ Δημοσίου ἀπὸ τέλη ἐπὶ τῶν κομιστρῶν ὅλων ἐν γένει τῶν μεταφορικῶν μέσων ἀνήρχετο μέχρι τοῦ 1922—23 εἰς ποσὸν περὶ τὰ 4 ἑκατομ., τὸ 1923—24 ἀνῆλθεν εἰς 34 ἑκατ., τὸ δὲ 1937—38 εἰς 123 ἑκατ. δραχμῶν.

Οὕτως, ἀποτελεῖ πραγματικὰ μείωσιν τῆς εἰσπράξεως τοῦ σιδηροδρόμου πρὸς τὸν σκοπὸν αὐξήσεως τῶν προσόδων τοῦ Δημοσίου καὶ ἐπομένως θὰ ἠδύνατο νὰ θεωρηθῆ ὡς φόρος καταβαλλόμενος ὑπὸ τῶν σιδηροδρομικῶν ἐπιχειρήσεων ὑπὲρ τοῦ Κράτους. Καὶ ἱστορικὰ λαμβανόμενον τὸ ζήτημα, ἐπὶ τῇ βάσει π. χ. τῆς ἐξελίξεως τοῦ τέλους αὐτοῦ εἰς τὴν Γαλλίαν ὅπου ἀπὸ φόρου ἐπὶ τοῦ ἀγωγιάτου (ἀμαξαί!) ἐξειλίχθη εἰς σιδηροδρομικὸν τέλος, αὐτὴν τὴν ἐξήγησιν παρουσιάζει.

Ἄτοπα ὀνομάζονται τέλη καὶ εἶναι εἰδικὸς φόρος, ὁ ὁποῖος ἀπέκτησε σπουδαιότητα, λόγῳ καὶ τῆς εὐκολίας τῆς εἰσπράξεως ἀπὸ τῆς ἐποχῆς ποὺ ἐνεφανίσθη τὸ σιδηροδρομικὸν μέσον μεταφορᾶς, ἐπιβληθεὶς ἀρχικῶς ἐπὶ τῶν εἰσιτηρίων, ἐπεκταθεὶς κατόπιν καὶ ἐπὶ τῶν ἐμπορευμάτων, εἰς μερικὰς δὲ χώρας μόνον τῶν μεταφερομένων διὰ μεγάλης ταχύτητος καὶ παρακολουθῶν ὄχι τὴν ἀξίαν τῆς μεταφορᾶς, ἀλλὰ τὴν δαπάνην αὐτῆς (*). Εἶναι δυσκολώτερα νοητὸς ὁ φόρος αὐτὸς διὰ τὰς μεταφορὰς κρατικῶν δικτύων ἐπὶ τῶν ὁποίων εἶναι καθαρὰ φόρος ἐπὶ τῶν μεταφορῶν, ἐπιπίπτων ἐπὶ τῶν χρησιμοποιούντων τὸν σιδηρόδρομον ἐπιβατῶν ἢ τῶν καταναλωτῶν τῶν ἐμπορευμάτων. Διαφορετικὰ ἐμφανίζεται εἰς σιδηροδρομικὰς ἀνωνύμους ἐταιρείας, αἱ ὁποῖαι ὑπίγονται καὶ εἰς ἄλλας φορολογικὰς διατάξεις. Ἐπ' αὐτῶν, ἢ ἐπιπτώσις δύναται νὰ ἀφορᾷ καὶ τὸν μέτοχον τῆς ἐπιχειρήσεως (*).

Φόρος ἐπὶ τῶν εἰσιτηρίων καὶ ἐπιβατῶν ὑφίσταται εἰς τὰς εὐρωπαϊκὰς χώρας πλὴν ὁκτώ (*).

Ἡ φορολογία αὐτὴ ἐπιβαρύνει σήμερον τὰς διὰ παντὸς μεταφορικῶν μέσου, πλὴν τοῦ αὐτοκινήτου, ἐνεργουμένης μεταφορᾶς ἐπιβατῶν καὶ ἐμπορευμάτων, χωρὶς διάκρισιν θέσεως, κλάσεως ἢ ταχύτητος, ἐπιβαλλομένη ἐπὶ τῆς τιμῆς τοῦ εἰσιτηρίου ἢ τοῦ κομίστρου τῆς φορτωτικῆς. Εἰσῆχθη διὰ πρώτην φορὰν ὑπὸ τοῦ Νόμου ΧΙΔ' τοῦ 1887 καὶ μόνον ὡς πρὸς τοὺς ἐπιβάτας, τὸ 1906, κατόπιν διὰ τοῦ Νόμου 3090 ἐπεξετάθη καὶ εἰς τὰ ἐμπορεύματα, αὐξηθεῖσα βαθμιαίως δι' ὑψώσεων τοῦ ποσοστοῦ, ἀλλὰ καὶ προσθήκης προσθέτου φορολογίας κατὰ θέσιν ἐπιβάτου, μέχρι τοῦ σημερινοῦ ἐπιπέδου. Τελευταῖον ὑπῆχθησαν (1932) εἰς αὐτὴν καὶ τὰ μηχανοκίνητα ἱστιοφόρα ὄχι ὅμως καὶ τὰ αὐτοκίνητα (*).

1) *Ide P. L. Beaulien, *Traité de Science des Finances*, 7η ἔκδοσις, Τόμος 1ος σελ. 680.

2) *Ide C. Bastable, *Public Finance*, 3η ἔκδοσις, σελ. 577 καὶ ἐφ.

3) Τὰ ὑψηλότερα ποσοστὰ φόρου ἐπὶ τῶν κομίστρων ἔχουν κατὰ σειρὰν ἐπὶ τῶν εἰσιτηρίων ἡ Γαλλία 32, ἡ Ἰσπανία 25, ἡ Γερμανία 16, ἡ Ἰταλία 18 καὶ ἡ Ἑλλάς 14 ο)ο, ἐπὶ δὲ τῶν ἐμπορευμάτων ἡ Ἑλλάς 14, ἡ Νοτιολαζία 11 ο)ο, ἡ Γαλλία 4—10 ο)ο (ἴδε Μαγκριώτη Δ. Ἡ φορολογία τῶν μεταφορῶν ἐν Ἑλλάδι, Ἀθῆναι 1935).

4) Ἐνδιαφέρουσα διὰ τὸ ζήτημα καὶ ἐν γένει τὴν φορολογίαν τῶν μεταφορῶν εἶναι ἡ εἰς προηγουμένην, ὡς ὑπεσημείωσιν μνημονευθεῖσα μελέτη Δ. Μαγκριώτη καὶ ἰδία ἢ κριτικὴ ἐπ' αὐτῆς, ὡς καὶ αἱ διατυπούμεναι προτάσεις (σελ. 94 καὶ ἐφ.) μεταρρυθμισεῖς τῆς ἐπὶ τὸ δικαιότερον.

Είναι φανερόν, ὅτι ἀπὸ ἀπόψεως ἐπιβαρύνσεως τοῦ μεταφερομένου ἐπιβάτου ἢ ἐμπορεύματος συνενδιαφέρει, πλὴν τοῦ ποσοστοῦ τοῦ κομίστρου, καὶ ἡ κατὰ τ' ἀνωτέρω φορολογικὴ ἐπιβαρύνσις.

Β'.

Ἔξοδα.

Τὰ συνήθη ἔξοδα ἐκμεταλλεύσεως τοῦ δικτύου συνίστανται εἰς δαπάνας προσωπικοῦ, δαπάνας ὑλικῶν καὶ μερικὰς ἄλλας δαπάνας, ἐμφανιζομένας ὅπωςσδήποτε καὶ κατὰ ἓνα βαθμὸν κανονικὰ κατ' ἔτος.

1) Αἱ πρῶται διακρίνονται εἰς ἀποδοχὰς κυρίας ἢ δευτερευούσας καὶ εἰς δαπάνας ἀσφαλίσεως ἐν γένει τοῦ προσωπικοῦ (εἰσφοραὶ τοῦ δικτύου εἰς τὰ Ταμεία ἀσφαλίσεως) ('). Προσδιορίζονται ἐκ τοῦ ἀριθμοῦ τοῦ προσωπικοῦ, ὅστις πάλιν προσδιορίζεται ἀπὸ τὸ ἔργον, ἀλλὰ καὶ ἀπὸ τὰς διατάξεις τοῦ κανονισμοῦ ὧρῶν ἐργασίας καὶ ἀναπαύσεως καὶ τῶν καθωρισμένων δι' αὐτῶν ἀπολαυῶν, τὰ ποσὰ τῶν ὁποίων ἐκηραζονται ἀπὸ τὰς διατάξεις τῶν σχετικῶν κανονισμῶν περὶ τῆς ὑπηρεσιακῆς του καταστάσεως, ἀπὸ τὸ σύστημα προσδιορισμοῦ τῆς ἀμοιβῆς (κινήτῃ κλίμαξ βάσει τιμαριθμοῦ), ὡς πρὸς τὰς κυρίας ἀπολαυὰς, ἄσχετα πρὸς τὸ μέγεθος τῆς κινήσεως. Τοῦναντίον, μέγα μέρος τῶν δευτερευουσῶν ἀπολαυῶν προσδιορίζεται ἀπὸ τὸ μέγεθος καὶ τὴν ἔντασιν αὐτῆς. Οὕτως, ἐπὶ τοῦ ὅλου ποσοῦ ἀπολαυῶν προσωπικοῦ κατὰ τὰ ἔτη 1931—32, ἔτους τῆς χαμηλοτέρας κινήσεως ἐκ τῶν τελευταίων 16 ἐτῶν 84 ο)ο τῶν ἀπολαυῶν ἦσαν κύριαί καὶ μόνον 16 ο)ο δευτερεύουσαι, ἐνῶ διὰ τὸ πολὺ μεγάλης κινήσεως ἔτος 1938—39 οἱ ἀριθμοὶ ἦσαν 66 ο)ο καὶ 34 ο)ο.

Ὁ ὅλικὸς ἀριθμὸς τοῦ προσωπικοῦ προκύπτει, ὡς εἴπομεν, κατὰ ἓν μέρος ἀπὸ τὸ ἔργον, ἦτοι ἀπὸ τὰς ἀνάγκης τῆς ἐκμεταλλεύσεως καὶ δὴ τῆς ἐξωτερικῆς ὑπηρεσίας (ἀνάγκαι γραμμῆς καὶ κτιρίων), τὰς ἀνάγκας κινήσεως (ἀμαξοστοιχίαι, σταθμοί), τὰς ἀνάγκας ἔλξεως (ἀτμάμαξαι καὶ τροχαῖον), ὅπως αὐταὶ ἐμφανίζονται εἰς ἐποχὴν ὁμαλῆς ζωῆς καὶ ἐξελίξεως τῆς χώρας. Ἀνάλογος εἶναι ὁ ἀριθμὸς προσωπικοῦ τῶν ἐσωτερικῶν ὑπηρεσιῶν εὐρισκόμενος κατὰ φυσικὸν λόγον, εἰς σχέσιν πρὸς ἐκείνην. Εἶναι φανερόν, ὅτι μὲ σταθερὸν κατὰ τ' ἀνωτέρω ἀριθμὸν προσωπικοῦ εἰς ἐποχὰς ὑφέσεως ἔργου ὁ ἀριθμὸς καὶ αἱ δαπάναι προσωπικοῦ ὑπὸ σύστημα ἐπιβατικῆς οἰκονομίας, μὴ δυνάμενοι αἰτόματα νὰ περιορισθοῦν, ὡς συμβαίνει εἰς τὴν ἀμιγῆ ἰδιωτικὴν ἐπιχείρησιν, ἐμφανίζονται διαρκούσης τῆς κινήσεως (π. χ. 1932) εἰς δυσμενέστερον λόγον πρὸς τὸ ποσὸν τοῦ ἀποδιδόμενου ἔργου ἀντίθετα εἰς ἐποχὴν ἐντάσεως (1929, 1938) παρουσιάζεται τὸ ἀντίστροφον φαινόμενον, μὲ πίεσιν πρὸς ὑπέρβασιν τῶν διατάξεων

1) Ἀνάπτυξιν περὶ τούτων ἴδε εἰς Κεφαλ. 7ον σελ. 156, 162 καὶ ἐφ.

Π Ι Ν Α Κ 24.

Δαπάναι Έκμεταλλεύσεως (ποσά εις 000 δραχμών).

Έτη	Προσωπικού (ποσά εις 000)				Άλλαι εκτός του προσωπικού (ποσά εις 000)		Γενικόν σύνολον Δαπανών Έκμεταλλεύσεως (ποσά εις 000)	Δαπάναι εκμεταλλεύσεως ανά	
	Άποδοχαι	Χορηγήσεις δικτύου υπέρ ταμείων ασφαλίσεως	Έν δαφ	Έπί τοις 0/ο του Γεν. συνόλου	Έν δαφ	Έπί τοις 0/ο του Γεν. συνόλου		χιλιόμε. γραμμής	χιλίους χιλιομ. άξονας
	1	2	3	4	5	6	7		
1914 Λαφ.							3383	7.6	
1919 >							22724	43.8	
1921—22							57640		
1922—23							100943		
1923—24	89001	2632	91633	54.0	79920	46.0	171554	134424	
1924—25	127711	3836	131547	60.2	87138	38.8	218685	202260	2071
1925—26	141951	5615	147566	61.0	95214	39.0	242780	187238	2299
1926—27	188789	8901	197690	65.0	105829	35.0	303519	243143	2882
1927—28	196500	10509	207012	65.3	110113	34.7	317125	241039	2890
1928—29	207100	15327	222427	66.2	113369	33.8	335796	254855	2780
1929—30	220289	21644	241934	65.6	126740	34.4	368674	279808	2920
1930—31	211728	18403	230131	68.6	105614	31.4	335745	252478	2800
1931—32	203042	17287	220329	72.3	84454	27.7	304783	229145	2890
1932—33	188614	16981	205595	68.1	96622	31.9	301857	226994	3190
1933—34	189995	16099	206094	68.0	97449	32.1	303543	228260	3110
1934—35	206007	17711	223718	70.2	94833	29.8	318611	239593	2990
1935—36	223294	19052	242347	67.0	119475	33.0	361821	272087	2890
1936—37	236188	18632	254820	66.1	130520	33.9	385339	289792	2760
1937—38	268145	19263	287408	62.1	175018	37.9	462526	317671	
1938—39							497709	341180	

τῶν κανονισμῶν (χρονικά ὄρια), ἂν δὲ ἡ ἔντασις αὐτὴ προσλάβῃ μονιμότερον χαρακτῆρα, τότε παρουσιάζεται ἀνάγκη μονίμου αὐξήσεως τοῦ προσωπικοῦ καὶ τῶν δαπανῶν του. Ὅταν ὑπὸ ἀνωμάλου οἰκονομικᾶς ἐξελίξεως προστεθοῦν καὶ σοβαραὶ νομισματικαὶ μεταβολαὶ (συνεπαγόμεναι κλονισμοὺς τοῦ ἐπιπέδου τιμῶν ἐργασίας καὶ ὑλικῶν), ἰσχυρὴ δὲ περισσότερον καὶ πολιτικαὶ τοιαῦται, τότε αἱ μεταβάσεις μεταξὺ τῶν περιόδων ἐκείνων—ὀμαλότης, ὑφεις, ἔντασις—φέρουν διαταράξεις ὡς πρὸς τὸν κανονικὸν ἀριθμὸν τοῦ προσωπικοῦ, θολοῦν τὴν εἰκόνα καὶ καθιστοῦν ἀσταθῆς τὸ ἔδαφος ἀπὸ τοῦ ὁποίου θὰ ἐπεχειροῦντο συγκριτικαὶ παρατηρήσεις. Τοιαύτην εἰκόνα παρουσιάζουν ὅλα τὰ ἔτη τῆς ὑπὸ παρατήρησιν 25ετίας, διαρκούσης τῆς ὁποίας οὐδὲ κἂν πενταετὲς διάστημα συνεχῆς δεικνύει ὀμαλότητα ἐξελίξεως.

Αἱ δαπάναι ὑλικῶν (δαπάναι ἄλλαι πλὴν προσωπικοῦ) προέρχονται ἀπὸ τὴν ἀξίαν τῆς προμηθείας τῶν ἀπαιτουμένων διὰ τὴν ἐκμετάλλευσιν καὶ συντήρησιν ὑλικῶν. Κατὰ μέγα μέρος, περίπου πλέον ἀπὸ τὸ ἥμισυ, εἶναι δαπάναι κανονικοῦ, κατ' ἀπώτερον δὲ λόγον δαπάναι λιπαντικῶν ὑλῶν, μετᾶλλον καὶ ἄλλων ἀντικειμένων.

3) Αἱ δαπάναι ὑπὸ τὸν τίτλον «ἄλλαι δαπάναι» εἶναι πληρωμαὶ διὰ τόκους (ὄχι δανείων), νομισματικᾶς διαφορᾶς, ἀποσβέσεις μόνον τῆς Ἑπαυξήσεως τῆς ἀξίας Α' ἐγκαταστάσεις (ἀπὸ τὸ 1923—24 καὶ ἐντεῦθεν), ποικίλλουσαι διὰ τὰ 15 τελευταῖα ἔτη μεταξὺ 2.4 καὶ 15.0 ἑκατομ. δρχ. κατ' ἔτος, πλὴν τοῦ 1938—39, κατὰ τὸ ὁποῖον ἀνήλθον εἰς 27.9 ἑκατομ. δρχ.

4) Τέλος, ὑπάρχει μία κατηγορία δαπανῶν ἀναγραφομένων ὑπὸ τὸν τίτλον «δι' ἔκτακτα ἔργα». Ἡ ἀξία τῶν ἔργων αὐτῶν δὲν ἀποτελεῖ ἐπαύξησιν κεφαλαίου, δὲν εἶναι ὅμως καὶ δαπάνη διὰ τὴν τακτικὴν κατ' ἔτος ἐκμετάλλευσιν καὶ συντήρησιν. Κυρίως καὶ ἀρχικᾶ, τὸ κοινὸν αὐτὸ ἐδημιουργήθη εἰς τὰ λογιστικὰ διὰ τὰ περιλάβῃ δαπάναις, αἱ ὁποῖαι ἀφοροῦν ἔργα ἀμεληθέντα καὶ συσσωρευθέντα ὅπως ἐκτελεσθῶν ἀργότερα, ὥστε νὰ μὴ εἶναι ὀρθὸν νὰ βαρύνουν μίαν χρῆσιν, π. χ. ἡ δαπάνη συσσωρευθέντος μετὰ τὸ 1923 ἔργου ἐρματώσεως, λόγῳ μὴ κανονικῆς συμπληρώσεως καὶ ἀνανεώσεως ἐπὶ ἔννεαετίαν. Ὅμοια, μία δαπάνη ἐπιχαλικώσεως ὁδῶν προσπελάσεως σταθμοῦ ἢ ἐνισχύσεως τηλεγρ. γραμμῆς δι' ἀντικαταστάσεως στύλων ἢ στερεώσεως τοῦ ἐδάφους ἢ ἀναχρωματισμοῦ γεφυρῶν κλπ. Ἄλλὰ εἰς τὸ σύνολον τῶν καὶ αὐταὶ παριστοῦν δαπάνην ἐκμεταλλεύσεως.

Ὁ πίναξ 24 ἐμφανίζει αὐτὰς τὰς δαπάναις καθαρᾶς ἐκμεταλλεύσεως κατανεμημένας μεταξὺ τοιούτων διὰ τὸ προσωπικὸν καὶ διὰ τὰ ὑλικά (σὴν 5). Κατὰ τὰ 16 ἔτη τοῦ πίνακος ἡ ἑκατοστιαία ἀναλογία δαπανῶν προσωπικοῦ, συμπεριλαμβανομένων καὶ τῶν δαπανῶν ἐκμεταλλεύσεως, ποικίλλει μεταξὺ 54 καὶ 72 οιο. Ὁ δεῦτερος ἀριθμὸς εἶναι ὁ ἀριθμὸς τοῦ ἔτους μὲ τὸ χαμηλότερον σημεῖον εἰσπράξεων (1931—32), ὁ πρῶτος

Π Ι Ν Α Κ 25.

Ἀριθμὸς καὶ δαπάναι προσωπικοῦ ἐν σχέσει μετὰ τὸ ἀποδοθὲν ἔργον, ἤτοι α) τὴν εἰσπραξιν εἰς δραχμὰς τιμαριθμικὰς κόστους ζωῆς καὶ β) τοὺς χιλιόμετρ. ἄξονας.

Ἔ τ η	Ἀριθμὸς προσωπικοῦ (εἰς 000)	Δαπάναι προσωπικοῦ (εἰς 000 τιμ. Δρχ.)	Ἔ ρ ο γ ο ν		Ἀνά 1000000 τιμ. Δρχ.		Ἀνά ἑκατομ. χιλιόμε. ἄξον.	
			Εἰσπράξεις (εἰς 000 τιμ. Δρχ.)	Ἄξονες χιλιο- μετρικαὶ ἀριθμοὶ (εἰς 000)	Ἀριθμὸς προσωπικοῦ	Δαπάναι προσωπικοῦ (εἰς 000 τιμ. Δρχ.)	Ἀριθμὸς προσωπικοῦ	Δαπάναι προσωπικοῦ (εἰς 000 τιμ. Δρχ.)
	1	2	3	4			7	8
1914 Λαο.	1,1				30			
1923 - 24	6,2	7634	16983		364	437		
1924 - 25	7,3	9682	18614		392	520		
1925 - 26	7,3	9393	16114		456	562		
1926 - 27	7,6	10774	17571	105595	422	618	72,3	102,0
1927 - 28	7,1	11086	17981	108731	394	617	65,8	103,9
1928 - 29	7,1	11568	18546	120816	374	631	58,7	95,7
1929 - 30	7,2	14374	20479	126087	360	701	57,4	114,0
1930 - 31	7,1	13775	18590	118165	373	736	59,8	116,6
1931 - 32	6,4	12427	13367	104113	492	885	61,6	119,3
1932 - 33	5,7	10800	15124	92930	420	805	61,8	116,2
1933 - 34	5,5	10779	14985	96262	366	733	57,4	110,9
1934 - 35	5,5	11482	16668	105190	324	647	52,4	109,1
1935 - 36	5,9	11699	17596	123829	327	665	47,6	96,8
1936 - 37	6,5	11687	18634	137872	348	631	47,3	86,2
1937 - 38	7,2	13227	23040		313	574		
1938 - 39	7,7	13772	24454		320	571		

ΣΗΜ. Εἰς τὴν στήλην 3 ἔχουν συνυπολογισθῆ αἱ εἰσπράξεις ἀπὸ κρα-
τήσεις διὰ τ' ἀποθεματικὰ σταθμῶν καὶ τροχαίου.

ἀνήκει εἰς ἔτος (1923—24) μεγάλης κινήσεως, ἄμεσα προηγηθὲν τῶν μεγάλων μεταβολῶν, αἱ ὁποῖαι ἐπῆλθον εἰς ὄλους ἐν γένει τοὺς κανονισμοὺς τοῦ προσωπικοῦ, ὡς πρὸς τὰς ὁποίας παραπέμπομεν εἰς τὴν ἀνωτέρω περὶ προσωπικοῦ γενομένην ἀνάπτυξιν. Ἄλλὰ τὰ δύο αὐτὰ ἔτη ἀποτελοῦν αἰχμᾶς, οὕτως εἰπεῖν, ἐνῶ διὰ τὰ ὁμαλώτερα καὶ χωρὶς σημαντικὰς μεταβολὰς τῶν κανονισμῶν ἔτη, πλὴν τῶν τιμαριθμικῶν τοιούτων, ἡ ἀναλογία ποικίλλει μεταξὺ 57 καὶ 62 ο)ο, τοῦ τελευταίου ἀριθμοῦ ἀφορῶντος τὴν χρῆσιν 1938—39 τὴν καὶ καλυτέραν εἰς κίνησιν, ἐμπορικὴν καὶ εἰσπρακτικὴν. Ἀντίστροφη εἶναι ἡ κύμανσις τοῦ σχετικοῦ ἀριθμοῦ τῶν δαπανῶν ὑλικῶν (στῆλη 6 τοῦ ἰδίου πίνακος 24).

Τὴν κατανομὴν τῶν δαπανῶν ἐκμεταλλεύσεως ἀνὰ χιλιόμετρον καὶ μονάδα ἔργου (ἀνὰ χιλίους χιλιομετρικοὺς ἄξονας) δίδουν αἱ τελευταῖαι στήλαι τοῦ ἰδίου πίνακος. Καὶ οἱ ἀριθμοὶ αὐτοὶ ἔχουν φυσικὰ σχετικὴν ἀξίαν, μόνον δὲ συσχετιζόμενοι μὲ τὰς μεταβολὰς τῆς ἀξίας τοῦ νομίσματος δίδουν τὴν πραγματικὴν εἰκόνα.

Ὁ πίναξ 25 δεικνύει τὸν ἀριθμὸν τοῦ προσωπικοῦ καὶ τὰς δι' αὐτὸ δαπάνας εἰς συσχετισμὸν πρὸς τὸ ὑπ' αὐτοῦ ἀποδιδόμενον ἔργον εἰς χιλιομετρικοὺς ἄξονας καὶ εἰς ἔσοδα, ἀναχθέντα εἰς τιμαριθμικὰς δραχμᾶς. Ἐκ τοῦ πίνακος προκύπτει ἡ μεγαλυτέρα καὶ σταθερὰ τὴν ἀνιούσαν βαίνουσα ἀπόδοσις τοῦ προσωπικοῦ κατὰ τὰ τελευταῖα ὀκτὼ ἔτη εἰς ἔσοδα καὶ εἰς ἔργον τροχαίου, ἔμμεσα οὕτω καὶ τοῦ ἔργου μεταφορᾶς ἐπιβατῶν καὶ ἐμπορευμάτων, κατ' ἄλλην σκέψιν καὶ ὁ μικρότερος ἀριθμὸς καὶ ἡ μικροτέρα δαπάνη προσωπικοῦ. Οὕτω, διὰ τὸ ἔτος 1937—38 ἀναλογοῦν εἰς εἴσπραξιν 1.000.000 τιμαριθμικῶν δραχμῶν 313 ἄτομα ἢ 574000 τιμ. δραχ. δαπάνη προσωπικοῦ καὶ (1936-37) ἀνὰ 1 ἑκατ. χιλιομ. ἀξόνων 47,3 ἄτομα ἢ 86200 δραχ. Αἱ σκέψεις, τὰς ὁποίας διευτύσαμεν ἀνωτέρω, ὡς πρὸς τὰς κατ' ἔτος δαπάνας προσωπικοῦ, ἰσχύουν κατ' ἀναλογίαν καὶ ὡς πρὸς τὸν πίνακα τοῦτον. Συμπληροῦντες, βάσει τῶν στοιχείων τοῦ πίνακος, τὰς κρίσεις ἡμῶν εἰς σελ. 203—205, λέγομεν, ὅτι ἡ σχέσις τοῦ ἀριθμοῦ προσωπικοῦ πρὸς τὸ ἀποδοθὲν ὑπ' αὐτοῦ ἔργον διεμορφώθη πολὺ ἱκανοποιητικὰ ἀπὸ τὸ ἔτος 1933—34, σταθερὰ μέχρι τοῦ 1938—39 βελτιουμένη, τοῦτο δ' ἐν συνόψει ὀφείλεται εἰς ὅσα περὶ αὐταρκειακῆς πολιτικῆς τῆς χώρας ἀλλαχοῦ ἀναπτύξαμεν καὶ εἰς τὸν κατόπιν τῆς παύσεως τοῦ αὐτοκινήτου ἀνταγωνισμοῦ ἐλεύθερον χειρισμὸν τῶν τιμολογιῶν ὑπὲρ τοῦ δικτύου.

Ἐκ τοῦ πίνακος 26, δίδοντας τὰς ἐν γένει δαπάνας ἀνὰ κλάδον διοικήσεως εἰς ο)ο ἀναλογίαν ἐπὶ τῶν συνολικῶν δαπανῶν ἐκμεταλλεύσεως, προκύπτει ὅτι ἡ ἑκατοστιαία σχέσις μεταξὺ τῆς δαπάνης τῶν διαφόρων κλάδων μένει δι' ὅλα τὰ ἔτη τοῦ πίνακος ἀμετάβλητη πλὴν τοῦ τελευταίου.

Π Ι Ν Α Ξ 26

Δαπάναι ἐκμεταλλεύσεως ἑσῶτ. καὶ ἔξῶτ. ὑπηρεσίας (1) τοῖς ο)ο τοῦ συνόλου.

Ἔ τ η	Γενικῶν ὑπηρεσιῶν	Ἐκμεταλλεύσεως	Γραμμῆς καὶ κτιρίων	Ἐλξέως καὶ ὀλίκοῦ
1922—23	5.5	19.3	18.6	49.7
1923—24	5.9	20.7	15.6	46.1
1925—26	6.2	20.7	15.2	45.5
1928—29	6.2	20.7	15.2	45.5
1930—31	7.3	22.5	17.4	43.1
1931—32	7.9	23.5	18.1	43.2
1932—33	7.6	22.6	16.3	47.4
1933—34	8.2	22.5	16.8	46.3
1934—35	7.5	23.6	18.4	44.4
1935—36	7.3	22.4	19.2	44.9
1936—37	7.3	22.3	19.0	45.6
1937—38	6.5	21.3	17.7	49.0

Ὁ συγκριτικὸς πίναξ 27 δίδει σχετικὰ στοιχεῖα περὶ τῶν δαπανῶν καὶ τῆς ἀποδόσεως τοῦ προσωπικοῦ ἀνὰ χιλιόμετρον καὶ ἀνὰ 100.000 χιλιομ. ἄξονα δι' ὀλίγας χώρας μὲ τὰς ὁποίας θὰ ἦτο ἀπὸ μερικῶν ἀπόψεων (ἴδε πρόλογον) ἐπιτρεπτός παραλληλισμὸς τοῦ Ἑλληνικοῦ Κρατ. δικτύου. Ο δυσμενέστεροι διὰ τὸ κρατικὸν δίκτυον ἀριθμοὶ δαπάνης εἰς σύγκρισιν μὲ τὰ τέσσαρα ἄλλα Βαλκανικὰ κράτη ὑπερβαίνει εἰς τὸ ὅτι τὸ ἑλληνικὸν προσωπικὸν ἀμοιβεται καλύτερον ἀπὸ τὸ προσωπικὸν τῶν δικτύων αὐτῶν (2).

1) Πλὴν τῶν χορηγήσεων τοῦ δικτύου διὰ τὴν ἀσφάλισιν προσωπικοῦ. Ὡς ἐκ τούτου τὸ ἀθροισμα τῶν ἑκατοστιαίων ἀναλογιῶν δὲν δίδει τὸν ἀριθμὸν 100.

2) Ἴδε ἀνωτέρω εἰς Κεφ. 7ον Προσωπικόν. Ἐν τούτοις σημαντικώτερον εἶναι ἡ αὔξησις τῶν ἐισφορῶν τοῦ δικτύου ὑπὲρ τῶν Ταμείων Ἀσφαλίσεως Προσωπ. Ἐνῶ αἱ ἀποδοχαὶ 3πλασιάζονται ἀπὸ τὸ 1923, αἱ ἐισφοραὶ ἐκείναι 7πλασιάζονται.

Ἄρχειον» Δ. Καλιτσουνάκι, Τόμ. 21 (1941) Τετχ. Β'

Π Ι Ν Α Κ 27.

*Αριθμός και δαπάνη προσωπικού.

Χώροι	Έτη	*Αριθ. προσωπικού ανά		Δαπάνη προσωπικού ολο ἐπί συνόλου δαπανῶν
		χιλιόμετρον ἐκμεταλλεύσεως	100.000 χιλιμετρο. βζονας	
*Ελλάς (Σ.Ε.Κ.)	1933	4,4	6,0	68,1
	1937	4,7	4,3	66,1
Βουλγαρία	1933	5,8	5,0	54,9
	1937	5,7	4,5	36,0
Νοτιοσλαβία	1933	7,6	4,1	63,3
	1937	7,8	3,4	63,6
Ρουμανία	1933	7,4	4,3	41,4
	1937	7,5	3,4	49,5
Αυστρία	1933	10,3	4,6	32,7
	1937	9,7	3,5	61,0
Δανία	1933	7,7	3,4	76,5
	1937	7,9	2,3	70,8
*Ελβετία	1933	10,5	2,4	75,1
	1937	9,4	1,9	72,5
*Ιταλία	1933	8,2	3,9	59,1
	1937	7,9	3,5	50,8
Νορβηγία	1933	3,9	3,9	75,7
	1937	4,4	3,5	74,6

5) Ὡς πρὸς τὸ κυριώτερον ὕλικόν, τὰ καύσιμα, τὰ καταναλωθέντα ποσὰ καὶ ἡ δαπάνη ἦσαν εἰς (000 τόννων ἢ δραχμῶν) ὡς ἑξῆς (1) :

Ἔτη	Ποσὸν	Δαπάνη	Κατανάλωσις πάσης φύσεως ἀνὰ 1000 χιλιμ. ἄξινος	Ἔτη	Ποσὸν	Δαπάνη	Κατανάλωσις πάσης φύσεως ἀνὰ 1000 χιλιμ. ἄξινος
1926—27	71	71682	0,651	1934—35	67	44327	0,636
1928—29	77	53763	0,636	1935—36	85	54943	0,685
1929—30	85	60290	9,713	1936—37	92	61412	0,677
1931—32	77	36739	0,737	1937—38	109	87878	
1932—33	67	54656	0,748	1938—39	113	97254	
1933—34	59	42218	0,729				

Τὸ δίκτυον ἀνέκαθεν ἐπρομηθεύετο ἀγγλικὸν γαιάνθρακα, ἀπὸ τὴν χρῆσιν ὅμως 1929—30 ἐτράπη πρὸς τὸν εὐθηνότερον γερμανικόν, περὶ τὸ 1932 ἐχρησιμοποίησεν ἐν μέρει καὶ ρωσικόν καὶ τέλος ἀπὸ τὸ 1935 ἤρ-
χισε νὰ χρησιμοποιοῖ συστηματικώτερα σιλεσιακόν καὶ πολωνικόν.

Μεταξὺ τῶν ἐτῶν 1932 καὶ 1935 προέβη εἰς ἐντατικώτεραν χρησιμο-
ποίησιν ἐγχωρίου λιγνίτου, ἰδίως τῶν ὄρυχείων τῆς Ἀνατολ. Μακεδο-
νίας μὲ τὴν ἐπιθυμίαν νὰ συστηματοποιήσῃ τὴν χρῆσιν αὐτοῦ (*). Καὶ δύ-
ναται κανεὶς νὰ εἴπῃ, ὅτι αἱ τεχνικαὶ δυσχέρειαι εἶχαν ὑπερνηκηθῆ, ἀλλ' ἡ
ἀστάθεια προσφορᾶς σοβαρῶν ποσῶν, ἐξ ἄλλου ἢ μεταβληθεῖσα σχέσις τι-
μῶν γαιάνθρακος—λιγνίτου, ἡ ὁποία καθιστοῦσε τὸν λιγνίτην πολὺ δαπα-
νηρότερον, δὲν ἐπέτρεψαν συνέχισιν τῆς χρησιμοποίησός του.

Τὸ 1937, τὸ Κράτος διέθεσε πίστων 6.000.000 πρὸς τὸν σκοπὸν
τῆς διενεργείας ὑπὸ τοῦ δικτύου μελετῶν καὶ ἐρευνῶν διὰ τὴν καλυτέραν
καὶ προσφορωτέραν μέθοδον ἐξυγενισμοῦ τοῦ λιγνίτου καὶ διὰ τὴν ὀργάνω-
σιν τῶν λιγνιτορυχείων τῆς χώρας, διὰ νὰ καταστῇ οὕτω σοβαρὰ χρησιμο-
ποιήσιμος κυρίως εἰς τὰ σιδηροδρομικὰ δίκτυα. Εἶναι ἄγνωστον ἀκόμη, πὺ
θὰ καταλήξουν αἱ προσπάθειαι αὐταὶ πρὸς ἐνίσχυσιν τῶν ὁποίων ἐκλήθη ἔξω-

1) Ἡ μεγάλη δαπάνη διὰ τὸ 1926—27 ὀφείλεται εἰς τὴν ἐπι μῆνας τότε συ-
νεχισθεῖσαν ἀπεργίαν τῶν ἀγγλων γαιάνθρακορύχων. Ἡ μεταξὺ τῶν ἐτῶν σύγκρι-
σις δυσχεραίνεται ἐκ τῶν διαφόρων ποιότητων καυσίμου καὶ τῆς διαφόρου τιμῆς,
ἀλλὰ καὶ τοῦ διαφόρου τρόπου ὑπολογισμῶν τῆς συντελουμένης καταναλώσεως.

2) Ἐχρησιμοποιήθησαν τὸ 1932—33, τόννοι 2468 λιγνίτου (850 τ.), τὸ 1933—34
τόννοι 11.413 (4560), τὸ 1934—35 τόννοι 2708 (1080), τὸ 1935—36 τόννοι 571 (230),
1936—37 τόννοι 1698 (670). Οἱ ἀριθμοὶ τῆς παρενθέσεως δίδουν τὴν εἰς ἀγγλικὸν
γαιάνθρακα ἰσοτιμίαν.

θεν ειδικὸς ἐπιστήμων ('). Εἶναι ἡ δευτέρα φορὰ (μετὰ τὴν πρώτην διὰ τοὺς ἑλληνικοὺς στρωτήρας), ὅπου τὸ δίκτυον ἐξέρχεται τοῦ κύκλου τῆς στενῆς συγκοινωνιακῆς δράσεώς του. Ἡ ἐπιτυχία εἰς τὸ ζήτημα μιᾶς συμπεφορούσης χρησιμοποίησεως τοῦ λιγνίτου θὰ ἦτο σημαντικὸν γεγονός εἰς τὴν ὀργάνωσιν τῶν οἰκονομικῶν δυνάμεων τῆς χώρας.

6) Μία ἄλλη κατηγορία ἐξόδων, ἡ ὁποία ὅμως ἀναμφισβήτητα δὲν ἀφορᾷ τὴν ἐκμετάλλευσιν, ἀλλὰ τὸ κεφάλαιον τῆς ἐπιχειρήσεως, εἶναι ἡ δαπάνη δι' ἐπαύξεισιν τῆς ἀξίας τῆς Α' ἐγκαταστάσεως. Τοιοῦτον κονδύλιον ἀναγράφεται εἰς τοὺς Ἰσολογισμοὺς τῆς ἐπιχειρήσεως ἀπὸ τὸ 1923, ἀφορᾷ εἰς τοιαύτας γενομένας ἀπὸ τὸ 1920 καὶ ἐντεῦθεν, ἡ δὲ ἀναγραφή γίνεται κατ' ἔτος, προστιθεμένης τῆς ἀξίας τῶν ἐκτελεσθέντων ἔργων καὶ ἐνεργουμένης τῆς ἐτησίας ἀποσβέσεως. Τὸ ἀναγραφὲν πρῶτον εἰς τὸν ἰσολογισμόν τοῦ δικτύου τοῦ 1923—24 ποσόν, ἀφορῶν εἰς τὰ ἔτη 1920, 1921, 1922 ἔως 1 Ἀπριλίου 1923 ἀνήρχετο εἰς δραχμὰς 10.406.952, αὐξηθὲν μέχρι τῆς 31 Μαρτίου 1939 εἰς τὸ ποσὸν τῶν τῶν 266.618.440.

Εἶναι φυσικόν, ὅτι τὸ μέγεθος τοῦ κονδυλίου αὐτοῦ εἶναι ἀνάλογον πρὸς τὰ κατ' ἔτος διαθέσιμα, ὄχι μόνον ἀπὸ εἰσπράξεις τοῦ δικτύου, ἀλλὰ καὶ ἀπὸ ἔκτακτα ἔσοδα (δάνεια). Οὕτω, κατὰ τὸ 1937—38 ἀνῆλθεν εἰς 70.687.100, κατὰ τὸ 1938—39 εἰς 60.950.726. Τὸ ἴδιον παρατηρεῖται καὶ ὡς πρὸς τὸν ἐφοδιασμόν τῶν Ἀποθηκῶν ὑλικοῦ.

Γ'.

Σχέσις Ἐσόδων καὶ Ἐξόδων.

Ἡ σχέσις αὐτὴ ἔχει γενικὸν ἐνδιαφέρον, διότι ἀποτελεῖ τὸ ἀποκρουστάλλωμα τῆς λειτουργίας μιᾶς ἐπιχειρήσεως, ἰδιωτικῆς ἢ δημοσίας, ἐφ' ὅσον ὀμιλοῦμεν περὶ ἐπιχειρήσεως καὶ ὄχι περὶ ἰδρύματος. Εἶναι ὅθεν φυσικόν, ὅτι τὸ σημεῖον αὐτὸ ἐπέσυρε πάντοτε τὴν προσοχὴν τοῦ ἐπιστήμο-

1) Ὁ Κ. Kegel, Καθηγητὴς τῆς Ἀν. Μεταλλευτικῆς Σχολῆς τοῦ Freiberg. Αἱ δύο ἐκθέσεις του ἐπὶ τοῦ ζητήματος, σηριζόμεναι καὶ εἰς ἐργαστηριακὰς δοκιμὰς ἐπὶ 27 διαφόρων ἑλληνικῶν λιγνιτῶν, ἐκτελεσθείσας εἰς τὸ εἰδικόν Ἰνστιτούτον τῆς αὐτῆς πόλεως, ἐδημοσιεύθησαν, πλὴν τῶν κατὰ μέρος εἰδικῶν διὰ τὰ κυριώτερα ὄρυχτα ἐκθέσεων, εἰς τὰ «Τεχν. Χρονικά», τεύχη 176 καὶ 183 ἔτους 1939. Διὰ πρώτην φορὰν ἐγένοντο ἐργαστηριακαὶ ἔρευναι ἐπὶ ἑλληνικῶν λιγνιτῶν εἰς τοιαύτην ἔκτασιν.

Ἡδη, ἡ κατόπιν Ἐρευνῆς ἐκδοθεῖσα τὸ 1935 εἰσηγουμένου τοῦ Σπ. Κορώνη γνωμοδότησις τοῦ Ἀν. Οἰκ. Συμβουλίου, πλὴν ἄλλων κρίσεων τὰς ὁποίας διετύπωσεν, εἶχεν ἐπιστήσῃ τὴν προσοχὴν τοῦ Κράτους ἐπὶ τῶν ὄρυχείων τῆς βορρείου Ἑλλάδος, ἰδίᾳ δὲ τῆς Βεύης—Ἀμυνταίου μὲ προέκτασιν πρὸς Πτολεμαῖδα καὶ Κοζάνην (σελ. 80 γνωμοδοτήσεως) καὶ εἶχεν ὑποστηρίξῃ τὴν ἀνάγκην εὐρύτερων δοκιμῶν ἐξευρισμοῦ καὶ πλινθοποιήσεως (σελ. 27). Ἐδημοσιεύθη ὑπὸ τὸν τίτλον «Ἐπὶ τοῦ δυνατοῦ τῆς αὐξήσεως τῆς παραγωγῆς καὶ τῆς καταναλώσεως τοῦ ἔγχωρίου λιγνίτου». Ἀθήναι 1933.

Π Ι Ν Α Κ 2 8.

Ἀποτελεσμάτων Χρήσεως «ποσά εἰς 000 δραχμῶν».

Ἔτη	Ἔσοδα ἐκμεταλλεύσεως ἐν γένει	Δαπάναι Χρήσεως					Σύνολον δαπανῶν χρήσεως	Πλεόνασμα ἢ ἔλλειμμα (-) χρήσεως	Συντελεστής χρήσεως
		Τακτικαὶ δαπάναι				Δαπάναι ἐκτάκτων ἔργων			
		Ἐκμεταλλεύσεως	Εἰσφορὰ δι' ἀσφάλισιν κροσσικοῦ	Ἄλλαι	Σύνολον τακτικῶν δαπανῶν				
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1914 Λαο.	3,6	3,4							
1919 »	20,6	22,7							
1921—22	60,1				57,6		58,0		*
1922—23	95,6				100,9		101,0		
1923—24	209,7	171,3	2,6	2,4	176,3	5,2	181,5	28,2	86,8
1924—25	263,2	218,7	3,8	7,6	230,1	14,3	244,4	18,8	92,9
1925—26	262,0	242,8	5,6	4,9	253,3	7,3	260,6	1,4	99,5
1926—27	314,4	304,3	8,9	5,4	318,6	13,6	332,2	- 17,8	105,6
1927—28	342,8	292,6	10,5	7,9	311,0	14,0	325,0	17,8	94,8
1928—29	364,3	305,0	15,3	5,9	326,2	14,9	341,1	23,2	93,6
1929—30	367,5	321,7	21,6	9,3	352,0	15,0	367,0	0,5	99,9
1930—31	331,7	303,2	18,3	8,8	330,3	13,7	344,0	- 12,3	103,7
1931—32	270,3	282,7	17,2	10,2	310,1	4,7	314,8	- 44,5	116,5
1932—33	270,6	283,5	16,9	14,4	314,8	1,0	315,8	- 45,2	116,4
1933—34	307,8	284,8	16,0	15,0	315,8	2,5	338,3	- 30,5	109,9
1934—35	344,0	299,1	15,7	11,7	326,5	1,6	328,1	15,9	95,4
1935—36	378,0	339,6	19,0	9,9	369,5	2,7	372,2	5,8	98,5
1936—37	414,5	362,9	18,6	8,6	390,1	3,8	393,9	20,6	95,0
1937—38	509,7	436,8	19,2	9,9	465,9	6,1	472,0	37,7	92,5
1938—39	549,6	472,6	20,2	27,9	520,7	4,9	525,6	24,0	95,5

νος και τῆς κοινῆς γνώμης ἐδῶ και ἀλλαχοῦ, ὅπως ἐπίσης και τὰς ἐπικρίσεις τῶν ἀντιπάλων τῆς δημοσίας ἐπιχειρήσεως. Ἐφιστῶντες τὴν προσοχὴν τοῦ κοινοῦ ἐπὶ δυσμενοῦς τοιαύτης σχέσεως και ἀπευθύνοντες ἐκκλησεις πρὸς τὸ φορολογούμενον κοινόν, ἐξήτουν νὰ πείσωσι τὸ Κράτος περὶ τοῦ ἀσυμφόρου τῆς δημοσίας ἐπιχειρήσεως, περιοριζόμενοι μόνον εἰς τὴν πλευρὰν αὐτὴν τοῦ ζητήματος και παρασιωπῶντες κάθε ἄλλην εὐνοϊκὴν δι' αὐτήν.

Αἱ κρίσεις εὐρίσκουν διάφορον ἀπήχησιν εἰς χώρας, ὅπου ἡ δημοσία ἐπιχειρήσεις και τὸ διέπον αὐτὴν πνεῦμα ἔχουν κατανοηθῆ μαζὺ μετὴν γενικὴν ἀντίληψιν περὶ τῆς εὐρύτητος τῆς ἀποστολῆς τοῦ κράτους και ἐντελῶς ἄλλην ἀπήχησιν ἀφήνουν εἰς χώρας, ὅπου τὸ πνεῦμα τῆς ὀργανώσεως ἐπιμένει εἰς τὰς ἀρχὰς τῆς ἀποχῆς τοῦ Κράτους ἀπὸ κάθε ἀνάμειξιν εἰς τὰ τῆς οἰκονομικῆς ὀργανώσεως. Μεταβολαὶ εἰς τὴν μίαν ἢ τὴν ἄλλην ἀντίληψιν—και τοιαῦται ἐπῆλθον κατὰ τὰ μεταπολεμικὰ ἔτη μόνον πρὸς τὴν πρώτην κατεύθυνσιν—ἐπηρεάζουν φυσικὰ και τὰς κρίσεις ἐπὶ τοῦ ζητήματος. Ἡ ἐξέλιξις αὐτὴ παρετηρήθη και παρ' ἡμῖν. Ἴδε ἀνωτέρω τὸ ἱστορικόν.

Ἐρωτᾶται, λοιπόν, ἐπὶ τοῦ προκειμένου ποία εἶναι και πῶς ἐξειλίχθη ἡ σχέσις τῶν ἐσόδων και ἐξόδων τοῦ κρατικοῦ δικτύου, πῶς ἔχει ἐν γένει τοῦτο ἀπὸ τῆς πλευρᾶς αὐτῆς.

1) Ἐπὶ τῇ βάσει τῶν δημοσιευομένων ἀποτελεσμάτων κατηρτίσθη διὰ τὰ ἔτη 1921—22 ἕως 1938—1939, ἦτοι διὰ τὰς 18 χρήσεις (1) ὁ πίναξ 28 εἰς τὸν ὁποῖον περιλαμβάνονται ὅλαι αἱ δαπάναι, πλὴν ἐκείνων πού ἀφοροῦν εἰς τὴν ὑπηρεσίαν τῶν δύο τελευταίων δανείων τῶν 200+40 ἑκατ. δρχ. Ὑπὸ τὸν τίτλον «Γενικὸν σύνολον τῶν δαπανῶν χρήσεως» (στήλη 7) περιλαμβάνονται και αἱ δαπάναι ἐκτάκτων ἔργων, διὰ τὸν λόγον τὸν ὁποῖον ἤδη ἀνεπτύξαμεν και αἱ διὰ τὴν ἀσφάλισιν τοῦ προσωπικοῦ συνεισφοραὶ τοῦ δικτύου, διότι ὅλαι εἶναι δαπάναι συνήθεις, χωρὶς ὅμως τὰς δαπάνας ἐπανεξήσεως κεφαλαίου τῆς ἐγκαταστάσεως και τὰς δαπάνας ἐξυπηρετήσεως κεφαλαίου.

Εἰς τὴν στήλην τῶν εἰσπράξεων κατετάγησαν αἱ εἰσπράξεις ἐκμεταλλεύσεως, συμπεριλαμβανομένων και τῶν διαφόρων, πλὴν φυσικὰ τῆς εἰσπράξεως ἀπὸ τέλη τοῦ Δημοσίου ἐπὶ τῶν κομίστρων. Ἐπίσης, ἡ εἰσπραξις ἐκ τῶν προσθέτων τοῖς 0)0 διὰ τὰ δύο ἀποθεματικὰ σταθμῶν και τροχαίου, συνεισπραττομένη μετὰ τῶν κομίστρων ἀπὸ τὸ 1926 διὰ τὸ πρῶτον και

1) Διὰ τὴν χρῆσιν 1935—36 ἐξετυπώθησαν δύο ἐκθέσεις, κυκλοφορήσασαι και αἱ δύο. Ἐχρησιμοποιήσαμεν τὴν πρώτην δημοσιευθεῖσαν. Ἐχομεν τὴν ἐντύπωσιν, ὅτι ἡ ἀναδημοσίευσις ἐγίνε διὰ νὰ μεταβληθῆ τὸ περιεχόμενον τῶν σελ. 9, 10, 96 και 97 ὑπὸ πνεῦμα εὐνοϊκώτερον διὰ τὴν χρῆσιν αὐτήν. (Ἴδε Σπ. Κορώνη εἰς τὴν «Ἐργασίαν» τῆς 2-6-35. Ἡ τελευταία περίοδος διοικήσεως τῶν Σ.Ε.Κ.).

τὸ 1929 διὰ τὸ δεύτερον, διότι καὶ αὐτὴ ἀποτελεῖ κοινὴν εἰσπραξιν ἐκμεταλλεύσεως.

Κυρίως, ἡ μελέτη τῆς σχέσεως ταύτης ἀφορᾷ τὰ μετὰ τὸ 1923 ἔτη, διότι τὸ 1923—24 εἶναι τὸ πρῶτον ἔτος εἰρήνης καὶ τάξεως εἰς τὴν χώραν, ἀλλὰ καὶ εἰς τὸ δίκτυον, καὶ μόνον ἕκτοτε διαθέτομεν στοιχεῖα πλήρη.

Π Ι Ν Α Κ 29.

Ἀποτελεσμάτων χρήσεως εἰς 000 τιμαριθμικῶν (κόστους ζωῆς) δραχμῶν.

Ἔ τ η	Σύνολον ἐσόδων ἐκμεταλλεύσεως	Σύνολον ἐξόδων χρήσεως	Πλεόνασμα ἢ Συντελεστής ἔλλειμμα (—) χρήσεως	
1914 Λαο.	3600	3400	200	94,4
1919 >	6300	7006	— 706	111,0
1921—1922 ΣΕΚ	15100	14472	628	96,0
1922—1923	15031	15864	— 833	105,3
1923—1924	17756	15368	2388	86,8
1924—1925	21311	19789	1522	92,9
1925—1926	18528	18429	099	97,5
1926—1927	19252	20342	— 1090	105,7
1927—1928	19150	18156	994	94,8
1928—1929	19502	18260	1242	93,6
1929—1930	19110	19084	026	99,9
1930—1931	19720	20451	— 731	103,7
1931—1932	16175	18839	— 2664	116,5
1932—1933	15262	17811	— 2549	116,7
1933—1934	16165	17767	— 1602	109,9
1934—1935	17759	16938	821	95,4
1935—1936	19315	19018	297	98,5
1936—1937	20438	19423	1015	95,0
1937—1938	23327	21601	1726	92,5
1938—1939	25292	24187	1105	95,5

ιδίως δὲ ἀπὸ τὸ 1927 καὶ στατιστικῶς ἀκριβῆ. Μεταξὺ 1921 καὶ 1922—23 τὰ ἔσοδα περιορίζονται εἰς 60—95 ἑκατ. δραχμῶν, ἀπὸ τὸ 1923 διπλασιάζονται (209 ἑκατ.) διὰ νὰ ἀνέλθουν μέχρι τοῦ 1929 εἰς τὸ ποσὸν τῶν 367,5 ἑκατ. δραχμῶν, κατόπιν κρημνίζονται (ἔτη κρίσεως 1930—1933) μέχρι τοῦ ποσοῦ τῶν 270,3 ἑκατ. δραχμῶν (1) καὶ ἔκτοτε ἀνέρχονται διὰ νὰ φθάσουν τὸ 1938—39 τὸ ποσὸν τῶν 549,6 ἑκατ. δραχμῶν. Ἀπὸ τὸ 1923 μέχρι τοῦ 1938—39 αὐξήσεις ἐσόδων κατὰ 162 ο)ο.

Αἱ δαπάναι χρήσεως (στ. 6) ἀπὸ 181,5 ἑκατ. δραχμῶν τοῦ 1923 ἀνέρχονται τὸ 1929 εἰς τὰ 367 ἑκατ. δραχμῶν, πίπτουσαι εἰς τὰ 315 ἑκατ. δραχμῶν (κατὰ τὰ ἔτη 1931 καὶ 1932 τῶν χαμηλοτέρων εισπραξέων) διὰ ν' ἀνέλθουν κατόπιν σταθερὰ εἰς τὰ 525,6 ἑκατ. δραχμῶν διὰ τὸ 1938—39. Ἀπὸ τὸ 1923 μέχρι τοῦ 1938 αὐξήσεις ἐξόδων κατὰ 288 ο)ο. Τὰ γενικὰ ἀποτελέσματα «χρήσεως» διὰ τὴν 16ετιάν συνίστανται εἰς πλεονάσματα 193,9, μείον ἑλλείμματα 153,6 ἑκατ. δραχμῶν, ἥτοι γενικὸν πλεόνασμα 40,3 ἑκατομμυρίων δραχμῶν.

Ἡρεμωτέραν καὶ πραγματικὴν ἰσολογιστικὴν εἰκόνα ἐσόδων καὶ ἐξομᾶς δίδει ὁ πίναξ 29. Εἰς αὐτόν, ἀντὶ τῶν χαρτίνων δραχμῶν, ἀξίας ποι-κιλοῦσης κατὰ τὴν διάφορον ἐκάστοτε ἀγοραστικὴν καὶ τρέχουσαν ἀξίαν τοῦ νομίσματος, αἱ ὁποῖαι ἐπομένως δὲν εἶναι συγκρίσιμοι, τὰ ἔσοδα, ἔσοδα καὶ πλεονάσματα ἢ ἑλλείμματα (πίνακος 23) μετετρέπησαν εἰς τιμαριθμικὰς δραχμὰς βάσει τοῦ τιμαριθμοῦ ἀκριβείας τῆς ζωῆς (ἴδε καὶ διάγραμμα β').

Διότι τὰ τιμολόγια δὲν παρηκολούθησαν μὲ ἀναλόγους αὐξήσεις τὴν ὕψωσιν τοῦ τιμαριθμοῦ, τὰ τιμαριθμικὰ ἔσοδα δεικνύουν ἐντὸς τῶν ἰδίων 16 ἐτῶν αὐξήσιν κατὰ 39 ο)ο, ἥτοι μέσην κατ' ἔτος μόνον 2,4 ο)ο παρὰ τὴν σημαντικὴν αὐξήσιν τοῦ μεταφορικοῦ ἔργου.

Κατὰ τὴν διελκυστίνδαν, ἡ ὁποία διεξήχθη ὡς πρὸς τὴν συμμετοχὴν εἰς τὸ ἐθνικὸν εἰσόδημα, διαρκούσης τῆς προσαρμογῆς τῶν εισοδημάτων εἰς τὰς διαρκῶς μεταβαλλομένας (1920—1939) συνθήκας ἀξίας τοῦ νομίσματος, τὸ δίκτυον, καὶ ὄχι μόνον τὸ κρατικὸν καὶ οὔτε μόνον εἰς τὴν Ἑλλάδα, ἐξῆλθε ζημιωμένον ἀπὸ ἀπόψεως ἐσόδων.

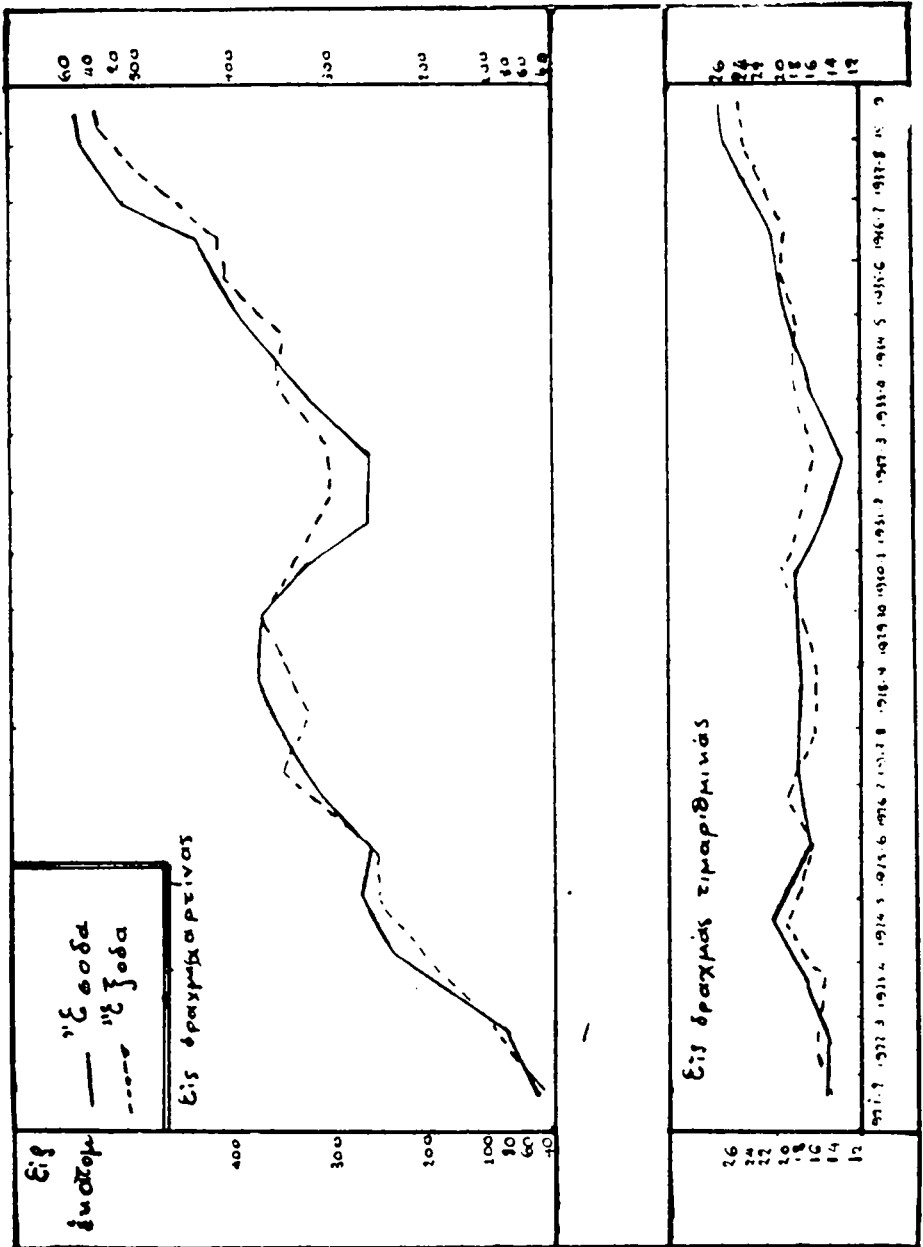
Ἀπὸ τοὺς πίνακας 11 καὶ 13 προκύπτει διὰ ὄντως τὸ διάστημα ἀπὸ 1921—22 ἕως 1938—39 αὐξήσεις ἐπιβατῶν καὶ τόννων κατὰ 223 ο)ο, χιλιομ. ἐπιβατῶν κατὰ 146 ο)ο καὶ χιλιομ. τόννων κατὰ 376 ο)ο (*). Αὐξήσεις ὄντως

1) Περὶ τῶν αἰτίων τῆς, χωρὶς προηγούμενον, παγκοσμίου οικονομικῆς κρίσεως τῶν ἐτῶν 1930—34, ἡ ὁποία ἐκ βάθρων ἐκλόνησε καὶ τὴν ἑλληνικὴν οικονομίαν, ἴδε Ἀλ. Ν. Διομήδη, «Μετὰ τὴν κρίσιν». Ἀθήναι 1935, σελ. 7—17.

2) Τιμαριθμοὶ χονδρικῆς πωλήσεως δὲν ἔχομεν δι' ὅλα τὰ ἔτη ὥστε νὰ μὴ εἶναι δυνατὴ ἡ διὰ μέσου αὐτοῦ διόρθωσις μερικῶν μειονεκτημάτων ἐκείνου. Ἐξ ἄλλου, ἡ εἰς χρυσὸν μετατροπὴ εἶναι κάπως ἀνόητη, δεδομένου μάλιστα, ὅτι τὸ μεγαλύτερον μέρος τῶν τακτικῶν δαπανῶν ἀφορᾷ δαπάνας προσωπικοῦ.

τεραστία ! Ἡ σχετικὴ δὲ πενιχρότης τῆς αὐξήσεως τῶν ἐσόδων, συγκρινομένης μετὰ τοιαύτην αἴξησιν τῶν μεταφορῶν, δεικνύει ποῦ ὀφείλεται ἡ μεγάλη δυσαναλογία.

Διάγραμμα β'.



Ἡ κλίμαξ ἀνόδου τῶν ἀριθμῶν τῶν δύο αὐτῶν πινάκων παραβαλλομένη πρὸς τὴν καμπύλην τιμαριθμικῶν ἐσόδων τοῦ Διαγραμ. β' δίδει

ζωντανήν και παραστατικήν εικόνα τῆς κρίσεώς μας αὐτῆς. Καί περὶ τῶν αἰτίων εἶπαμεν ἤδη ἄρκετά.

Ἐνῶ ὅμως τὰ ἔσοδα ἐστάθησαν πολὺ χαμηλὰ κάτω τοῦ ὑψωμένου τιμαριθμοῦ, μία κατηγορία δαπανῶν, αἱ δαπάναι προσωπικοῦ εἶναι καθωρισμένα σύμφωνα πρὸς αὐτόν (*). Γενικῶς τὰ τιμαριθμικὰ ἐν γένει ἔξοδα δεικνύουν αὔξησιν κατὰ 60 ο). Ἄλλὰ ἐκ τῶν ἐξόδων, κατὰ τὸν πίνακα 24, τὰ 46—38 ἑκατοστὰ ἀφοροῦν εἰς ὑλικά, προερχόμενα ἀπὸ τὸ ἐξωτερικὸν καὶ πληρωνόμενα εἰς τιμὰς συναλλάγματος (πρβ. καὶ ἀριθμοὺς στηλῶν 3 καὶ 5 πίνακ. 29).

Ἀπὸ τὴν σχέσιν τῶν ἀριθμῶν τῶν δύο πρώτων στηλῶν τοῦ πίνακος 28 προκύπτει ὁ συντελεστῆς χρήσεως (*), ποικίλλων κατ' ἔτος μεταξὺ τῶν δύο ἔκρων 86.8 τοῦ 1923—24 καὶ 116.5 τοῦ 1931—32 (*). Κατὰ τὰ περισσότερα ἔτη ποικίλλει μεταξὺ 92 καὶ 95, εἰς τὸ σύνολον δὲ ἀθροιστικὰ λαμβανομένων τῶν ἐτῶν εἶναι θετικὸς καὶ ὄχι ἀρνητικὸς.

Τ' ἀνωτέρω δεικνύουν, ὅτι διὰ τὸ διάστημα τῶν 16 τελευταίων ἐτῶν τὸ δίκτυον δὲν ἀφῆκεν ἔλλειμμα ἐκμεταλλεύσεως καὶ χρήσεως. Ὑπενθυμίζομεν, ὅτι κατὰ τὸν ὑπολογισμὸν τῶν δαπανῶν περιελήφθησαν εἰς αὐτὰς καὶ δαπάναι διὰ τὰς ὁποίας θὰ εἰμποροῦσε νὰ διατυπωθῇ ἐπιφύλαξις, ἂν ἀποτελοῦν τοιαύτας χρήσεως, ὅπως ἡ δαπάνη τόκων, ἡ δαπάνη δι' ἔκτακτα ἔργα ἢ, τοῦλάχιστον διὰ μερικὰς ἐξ αὐτῶν, π. χ. τὸ ἔλλειμμα τοῦ δικτύου Καρατζόβας.

Εἶναι δὲ ἀκριβές, ὅτι ὁποιοδήποτε καὶ ἂν δεχθῶμεν τὰ χαρακτηριστικὰ στοιχεῖα τοῦ τύπου τῆς δημοσίας «ἐπιχειρήσεως», ἐν ἐξ αὐτῶν ἀναμφισβήτητα εἶναι ἡ συντήρησις ἀκεραίου τοῦλάχιστον τοῦ σιδηροδρομικοῦ κεφαλαίου (*).

1) Ἴδε ἄνωτ. σελ. 105 καὶ ἐφ. Κατὰ τὸν πίνακα 25 στήλῃ 2, αἱ δαπάναι προσωπικοῦ ἠξήθησαν ἀπὸ 7.6 τοῦ 1923—24 εἰς 14.0 ἐκ. τιμαριθμικὰς δραχμὰς 1938, ἧτοι κατὰ 85.5 ο).

2) Δὲν λέγομεν ἐκμεταλλεύσεως. Συνήθως γίνεται χρῆσις τοῦ ὄρου «συντελεστής ἐκμεταλλεύσεως» (coefficient d'exploitation, Betriebskoeffizient), τοῦ ὁποίου τὸ περιεχόμενον εἶναι στενωτέρον, ὡς πρὸς τὰς δαπάνας, διότι εἰς αὐτὰς περιλαμβάνονται μόνον αἱ ἀναγκαῖαι διὰ τὴν τεχνικὴν λειτουργίαν αὐτοῦ δαπάναι. Ἡ διεθνή· στατιστικὴ περιλαμβάνει εἰς αὐτὰς καὶ τὰς εἰσφορὰς τοῦ δικτύου διὰ τὸ Ταμεῖον ἀσφαλίσεων καὶ τὰς ἐκτάκτους, ὡς ἀνωτέρω τὰς ἐννοήσαμεν. Οὕτως, ὑπὸ τὴν στενήν αὐτὴν ἐννοίαν ἀνεγράφησαν ἀνέκαθεν εἰς τὰς ἐκθέσεις τοῦ δικτύου, πλὴν τῶν ἐτῶν τῆς χρήσεως ἀπὸ 1927—28 ἀπὸ τοῦ ὁποίου ἐδίδοντο τρεῖς διάφοροι τοιοῦτοι.

3) Χαρακτηριστικὸν τῆς κρίσεως τοῦ ἔτους αὐτοῦ εἶναι, ὅτι κατὰ τὴν Διεθνή στατιστικὴν Σιδηροδρομῶν, ἐξ ὅλων τῶν εὐρωπαϊκῶν δικτύων μόνον τέσσαρα εἶχαν συντελεστὴν ὁπωσδήποτε εὐνοϊκόν.

4) Ἴδε I. Κούλη, ἐνθ. ἄνωτ. σελ. 29, ὅπου γίνεται ἀνάπτυξις τῶν διαφορῶν γνώμων περὶ τῶν διακρίσεων τῶν δημοσίων ἐπιχειρήσεων. Προκρίνομεν τὴν γνώμην τῶν Amoss καὶ Heimann περὶ τῆς μεταξὺ «δημοσίας ἐπιχειρήσεως» καὶ «ιδρύματος δημοσίου» διακρίσεως.

Ἄλλ' αἱ κρίσεις αὐταὶ περιορίζονται εἰς τὴν σχέσιν ἐσόδων καὶ δαπανῶν «χρήσεως». Αἱ δαπάναι κεφαλαίου, ἢ ὑπηρεσίας τῶν δανείων κατασκευῆς καὶ ἐξαγορᾶς τῶν γραμμῶν παρέμειναν ἔξω ἀπὸ τὰς κρίσεις μας αὐτάς.

Ἄς ἐξετάσωμεν τώρα πῶς εἰς τὴν προῖξιν εὐρίσκεται ἀπὸ τῆς ἀπόψεως αὐτῆς τὸ κρατικὸν δίκτυον μετὰ 25 ἔτη, ἔστω καὶ ἀνώμαλα κατὰ μέγα μέρος, τῆς ζωῆς του.

Διευτυλώσαμεν τὴν γνώμην ἡμῶν εἰς τὸ Κεφάλαιον Πέμπτον περὶ τῆς ἀξίας τῶν ἐγκαταστάσεων τοῦ δικτύου. Εἰς ὀλίγας λέξεις τὸ ζήτημα συνίσταται εἰς τοῦτο : Βάσει τῆς εὐρεθείσης τὸ 1929 ἀξίας «ἐκτιμήσεως» τῶν ἐν γένει ἐγκαταστάσεων τοῦ δικτύου : α) ἐνέργεια κατ' ἔτος τῶν εἰθισμένων ἀποσβέσεων καὶ β) εἰς περιπτώσιν περαιτέρω ἐπαρκείας, ἐξυπηρέτησις ἀπὸ τὸ δίκτυον ἐνὸς τόκου ἐπὶ τῆς ἀξίας αὐτῆς (τοῦ κεφαλαίου) ἔναντι τοῦ Δημοσίου. Ἐπεκράτησεν ἡ ἀντίθετος ἄποψις : ἐξεύρεσις δηλ. τῶν δαπανηθέντων ὀπωσδήποτε ἐξ ἀρχῆς καὶ κατόπιν ὑπὸ τοῦ Κράτους ἢ τοῦ δικτύου κυρίως διὰ τῆς δανειακῆς ὁδοῦ, καὶ χρέωσις τοῦ δικτύου, ἐνδεχομένως καταβολὴ ὑπ' αὐτοῦ εἰς τὸ Δημόσιον, τῶν τόκων καὶ χρεωλυσιῶν (τῶν τελευταίων αὐτῶν θεωρουμένων ὡς ἀπόσβεσις κεφαλαίου).

Κατὰ τὴν πρώτην ἄποψιν, ὡς πρὸς τὴν ἀπόσβεσιν εἰμπορεῖ νὰ γίνῃ δεκτὴ τοιαύτη ποικίλλουσα κατ' ἔτος μεταξὺ 2.7 καὶ 1.8 ο)ο διὰ τὴν ἀνωδομήν (1) τὰς ἀτμαμάξας, τὰς ἀμάξας καὶ τὰ φορτηγά, ὡς κάμνουν οἱ ἑλβετικοὶ καὶ οἱ βελγικοὶ σιδηρόδρομοι, ἤτοι ἡ βάσις, πού ἐχρησιμοποιήθη καὶ κατὰ τὴν ἐργασίαν ἐκτιμήσεως τοῦ δικτύου. Κατ' αὐτὴν ἡ ἐτησία ἀπόσβεσις θ' ἀνῆρχετο εἰς 1.838 χιλιάδας χρυσῶν δραχμῶν.

Μὲ βάσιν τὴν ἄποψιν, ἢ ὁποία ἐπεκράτησε, θὰ ἐχρεώνετο τὸ δίκτυον μὲ τὸ ποσὸν τῆς ἐτησίας ὑπηρεσίας τοῦ χρεωλυσίου καὶ τόκου τοῦ δημοσίου σιδηροδρομικοῦ χρέους. Τὸ ποσὸν τοῦτο ἀνῆρχετο, διὰ τὸ τελευταῖον ἔτος πρὸ τῆς ἀναστολῆς τῶν ὑποχρεώσεων τοῦ Κράτους ἔναντι τῶν δανειστῶν (1931—32) εἰς 117.029.692 δραχμάς, ἐκ τοῦ ὁποίου 41.300.000 δραχμῶν ἀφοροῦσαν εἰς τὸ «χρεωλύσιον» μόνον. Διὰ τὰ ἔτη μετὰ τὴν ἀναστολήν (π.χ. 1932—33) ἡ ὑπηρεσία μόνον τῶν τόκων ἀνῆλθεν εἰς τὸ ποσὸν τῶν 32.087.695 δραχμῶν (ἴδε ἐκθεσίαν χρήσεως 1932—33 σελ. 89).

Τὸ ποσὸν αὐτό, εἴτε κατὰ τὴν μίαν εἴτε κατὰ τὴν ἄλλην ἄποψιν, ἀντικρούζει τὸ διαφεῦγον ἀπὸ τὰς εἰσπράξεις τοῦ δικτύου ποσὸν κομίστρων τῶν μεταφορῶν τῆς ταχυδρομικῆς κλπ. ὑπηρεσίας, διὰ τὰς ὁποίας ὀφείλουν αἱ ὑπηρεσίαι αὐταὶ νὰ ἀποζημιώσουν τὸ δίκτυον (*), ὡς καὶ ἐν

1) Μερικὰ δίκτυα (τὸ ἄλλοτε αὐστριακόν) δὲν ἐνεργοῦν ἀπόσβεσιν διὰ τὴν ἀνωδομήν, ἐπιβαρύνοντα τὰς δαπάνας ἐκμεταλλεύσεως διὰ τὴν ἀντικατάστασιν καὶ ἀνανέωσιν τροχαίου.

2) Τοῦ ὅπου οὐ ἄλλως τε ἐμποδίζουν τὴν πλήρη ἐμπορικὴν ἐκμετάλλευσιν, μάλιστα ἀπὸ τοῦ 1926 λόγῳ τῆς ἔλλειψος βαρῶν ταχυδρομικῶν ὀχημάτων. Ἀρκεῖ νὰ εἴπωμεν, ὅτι ἐπὶ τοῦ βάρους συνθέσεως τῆς ταχείας ἀμαξοστοιχίας ἐκ τόννων 370

Γαλλία ἐσχάτως ἐφημερόσθη. Ὑπῆρχε μάλιστα, ὡς ἤδη ἐλέχθη, νομικὴ πρὸς τοῦτο ὑποχρέωσις τῶν ὑπηρεσιῶν τούτων ἀπὸ τὸν Σεπτέμβριον 1926 μέχρι τοῦ Σεπτεμβρίου 1936. Ὅταν αὐταὶ ἠρνήθησαν νὰ συμπράξουν κατὰ τὴν ἐξακριβωσιν τῶν ταχυδρομικῶν μεταφορῶν, τὸ δίκτυον προέβη ἀφ' ἑαυτοῦ εἰς τὴν σχετικὴν ἐργασίαν, ἀναγράφον ἀπὸ τὴν χρῆσιν 1928—29 μέχρι τῆς 1931—35 εἰς τὰς ἐκθέσεις χρήσεως τὰ εὐρισκόμενα ποσά.

Ἡ ἀνατρέχουσα εἰς τοὺς χρόνους, ὅπου ἡ ὅλη ταχυδρομικὴ μεταφορὰ συνίστατο εἰς μεταφορὰν μόνον ἀλληλογραφίας, δταν ἡ ταχ. ὑπηρεσία ἤρκειτο εἰς ἓν διαμέρισμα κοινῶν ὀχήματος, ἱστορικὴ ἐξήγησις τῆς διαφυγῆς αὐτῆς, δὲν δύναται νὰ δικαιολογήσῃ τὴν δωρεὰν μεταφορὰν σήμερον, ὅτε ἡ ἔννοια τοῦ ὅρου ἀλληλογραφίᾳ εὐρύνθη εἰς ἀπιστεύτου ἐκτάσεως περιεχόμενον (π.χ. ἔντυπα) αἱ δὲ ταχυδρομικαὶ μεταφοραὶ περιλαμβάνουν καὶ τοιαύτας ἐμπορευμάτων (ταχ. δέματα).

Θὰ ἀρκοῦσε καὶ μία λογιστικὴ διακανόνισις τοῦ ζητήματος μεταξὺ τοῦ προϋπολογισμοῦ ταχυδρομικῶν ὑπηρεσιῶν, Κράτους (συμψηφισμὸς ἔναντι τοκοχρεωλυσίων δημοσίου χρέους) καὶ κρατικοῦ δικτύου, ἂν ἡ πλήρης πραγματικὴ καὶ ὀρθὴ λύσις συναντοῦσε δυσχερείας, αἱ ὁποῖαι καθ' ἡμᾶς δὲν ὑπάρχουν.

Τὰ ἐξακριβωθέντα, ὡς ἀνωτέρω, ποσά, ὅχι κἂν ἀκέραια ἀλλὰ μειούμενα κατὰ 50 ο)ο, ἔκπτωσιν ἡ ὁποῖα γίνεται εἰς τὰς στρατιωτικὰς μεταφορὰς τοῦ Δημοσίου, ἀναγράφονται εἰς τὸν πίνακα 30, εἰς τὴν πρώτην στήλην τοῦ ὁποίου μεταφέρονται τὰ ἐκ πλεονάσματος ἢ ἑλλείμματος χρήσεως ποσά ληφθέντα ἀπὸ τὸν πίνακα 28.

Οὕτως, ἡ τελευταία στήλη τοῦ πίνακος 30 ἐμφανίζει τὰ τελικά, σιδηροδρομικῶς καὶ ἐμπορικῶς ὀρθὰ καὶ πλήρη οἰκονομικὰ ἀποτελέσματα τοῦ δικτύου διὰ τὰ ἀπὸ τὸ 1923 ἔτη μέχρι σήμερον. Σύμφωνα μὲ αὐτὰ, ἡ ἀνάγκη ἀποσβέσεως τείνει νὰ ἰκανοποιηθῇ πλήρως, ἀφοῦ κατὰ τὴν κρατήσασαν ἀποψιν, ἄσχετα πρὸς τὰ σοβαρὰ ἐλαττωματί της, κατὰ τὴν ὁποίαν τὸ ἐτήσιον «χρεωλύσιον» τοῦ δημοσίου χρέους ἀποτελεῖ κατὰ πλάσμα καὶ τὴν ἐτησίαν ἀπόσβειν τῆς ἀξίας ἐγκαταστάσεως τοῦ δικτύου, ἡ ἐτησία τοιαύτη κατὰ τὸν προϋπολογισμὸν Κράτους χρήσεως 1931—32 ἐφθανε τὸ ποσὸν τῶν 41.300.000 (!). Κατ' αὐτήν, ἡ ἀπόσβεισις καλύπτεται ἐξ ὀλοκλήρου. Κατὰ τὴν ἄλλην—τὴν στηριζομένην εἰς τὴν ἀξίαν ἐκτιμήσεως—βάσει τῶν ἀρχῶν, τὰς ὁποίας δέχονται τὸ ἐλβετικὸν καὶ βελγικὸν δίκτυον, ἡ ἀπόσβεισις, ἀνερ-

τόννοι 40 ἀποτελοῦν τὸ βᾶρος ἑνὸς ταχυδρομικοῦ ὀχήματος τεσσάρων ἀξόνων. Ὅλαι αἱ δημόσιοι ὑπηρεσίαι καταβάλλουν διὰ τὰς μεταφορὰς τῶν τὰ νόμιμα κόμιστρα εἶτε ἀκέραια εἶτε ἐπὶ ἐκπτώσει, τὸ τελευταῖον συμβαίνει εἰς τὰς στρατιωτικὰς μεταφορὰς (ἐκπτώσιν 50 ο)ο). Ἡ ἐκθεσις τῶν ἐμπειρογνομόνων τοῦ 1927 αἰωπᾶ ἐπὶ τοῦ σημείου χωρὶς ὁμοῦ νὰ παραλείπη σύστασιν πρὸς τὸ Κράτος ὅπως καταβάλλῃ τὰ τέλη ἀλληλογραφίας του εἰς τὰς ὑπηρεσίας τῶν Τ.Τ.Τ.!

1) Χαρακτηριστικὸν ἑνὸς τῶν ὄρων τοῦ Βελγικοῦ Δανείου 1925 εἶναι ὅτι ἐκ τοῦ ποσοῦ τοῦ κειμένου 35.400.000 ἀποτελοῦν τὸ χρεωλύσιον τοῦ δανείου αὐτοῦ.

Π Ι Ν Α Κ Ε 30.

Τελικά οικονομικά ἀποτελέσματα (ποσά εἰς 000 δρχ.)

	Χρήσεως (')		Κόμιστρα ταχυδρομικῶν κλπ. ὑπηρεσιῶν	Συνολικὸν πλεόνασμα ἢ ἔλλειμμα χρήσεως
	πλεόνασμα	ἔλλειμμα		
1923—24	28.200		10.000	38.200
1924—25	18.800		20.000	38.800
1925—26	1.400		20.000	21.400
1926—27		20.800	19.500	1.300
1927—28	17.800		20.000	37.800
1928—29	23.200		25.265	48.465
1929—30	0 500		25.23	25.736
1930—31		12.300	25.236	12.936
1931—32		44.500	23.623	—20.877
1932—33		45.200	23.623	—21.577
1933—34		30.500	22.250	— 8.250
1934—35	15.900		30.925	46.825
1935—36	5.800		30.900	36.700
1936—37	20.600		30.900	51.500
1937—38	37.700		30.900	68.600
1938—39	24.000		30.900	54.000

χομένη εἰς τὸ ποσὸν τῶν 1.838.000 χρ. δραχμῶν. πλησιάζει νὰ καλύπτεται.

Καὶ ἡ ἐτησία ὄθεν ἀπόσβεσις κατ' ἀμφοτέρας τὰς ἐκδοχὰς καλύπτεται ἢ κατὰ προσέγγισιν καλύπτεται ἐκ τῶν οικονομικῶν ἀποτελεσμάτων τοῦ δικτύου, παραμένοντος—κατὰ τὴν μίαν ἀποψιν—καὶ ὑπολοίπου ἀπέναντι τῆς ἐτησίας ἐξυπηρετήσεως τόκων τοῦ δημοσίου σιδηροδρομικοῦ χρέους. Τὸ σιδηροδρομικὸν κεφάλαιον τοῦ Κράτους συντηρεῖται ὄθεν ἀπὸ τὰς ἰδίας τῆς ἐπιχειρήσεως δυνάμεις (*).

3) Τέλος ἀπομένει ἡ ὑπηρεσία ἐξυπηρετήσεως τοῦ Κεφαλαίου ἢ τοῦ Δημοσίου σιδηροδρομικοῦ χρέους (*). Θὰ ἰδύνατο καὶ αὕτη νὰ ἰκανοποιεῖ-

1) Οἱ ἀριθμοὶ ἐκ τῆς στήλης 9 τοῦ πίνακος 28.

2) Ἐπὶ τοῦ γενικοῦ αὐτοῦ ζητήματος ἴδε Α. Παδελοπούλου, εἰς «Τεχνικά Χρονικά» 1932. Ἡ ἐξέλιξις τῶν Σ.Ε.Κ., ἡ ἐξυπρέτησις τοῦ σιδηρ. χρέους κτλ. Ἐπίσης Α. Βουβοπούλου, «Ποία εἶναι πραγματικῶς ἡ οικονομικὴ θέσις καὶ ἀπόδοσις τῶν Σ.Ε.Κ. Περίοδος 1923—29», εἰς «Οἰκ. Ταχυδρόμον» τῆς 12-4-1931.

3) Ἀπόδοσις 2—3 ο)ο ἐπὶ σιδηροδρομικοῦ κεφαλαίου θεωρεῖται καλή. Διὰ τὴν ἐξυπρέτησιν τοῦ δημοσίου σιδηροδρ. χρέους τοῦ ἀφορῶντος τὸ κραικὸν

ται, ἂν τὸ Κράτος τὸ ἤθελε καὶ τὸ ἐπεδίωκε. Διότι εἰς τί συνίστανται αἱ «ἴδιαι δυνάμεις τοῦ δικτύου», ἔκφρασις τὴν ὁποίαν μετεχειρίσθημεν ;

Εἰς τὸν καθορισμὸν κομίστρου εὐρισκομένου εἰς λογικὴν σχέσιν μὲ τὸ γενικὸν ἐπίπεδον τῶν τιμῶν ἀγαθῶν καὶ ὑπηρεσιῶν. Τοῦτο δὲν συμβαίνει ἐπὶ τοῦ κρατικοῦ δικτύου.

Εἶδομεν ποία εἶναι ἡ μέση εἴσπραξις ἀνὰ χιλιομετρικὸν ἐπιβάτην καὶ τόννον (πίναξ 22), παραθέσαντες καὶ τὴν ἀντίστοιχον ἄλλων ἑλληνικῶν δικτύων, περὶ τῆς ὁποίας διετυπώσαμεν τὴν κρίσιν μας ἀνωτέρω (σελ. 198-9). Ἡ χαμηλὴ αὐτῆ εἴσπραξις, ἡ ὁποία τιμαριθμικῶς δεικνύει μείωσιν, εἶναι εἰς ὄφελος τῆς κοινωνίας καὶ τῆς ἐθνικῆς οἰκονομίας, ἀλλὰ καὶ εἰς βάρος τῆς ἐπιχειρήσεως. Ὅντως, ὅπως ἀποδεικνύει ὁ πίναξ 31, τὸ δίκτυον κατήλθεν ἀπὸ τὴν μέσην εἴσπραξιν κατὰ μὲν χιλιομ. ἐπιβάτην τῶν 5, κατὰ

Π Ι Ν Α Κ Σ 31.

Μέση εἴσπραξις εἰς τιμαριθμικὰς (κόστους ζωῆς) δραχμάς.

Ἔτη	ἀνὰ χιλιομετρικὸν ἐπιβάτην	ἀνὰ χιλιομετρικὸν τόννον μικρῆς ταχύτητος	Ἔτη	ἀνὰ χιλιομετρικὸν ἐπιβάτην	ἀνὰ χιλιομετρικὸν τόννον μικρῆς ταχύτητος
1911 Μακ.	0,0500	—	1929—30	0.0301	0.0728
1914 Λαοισ.	0,0400	0.9000	1930—31	0.0338	0.0838
1919 *	0,0309	0.1170	1931—32	0.0329	0.0750
1921—22	0,0477	0.1382	1932—33	0.0327	0.0761
1922—23	0,0408	0.1163	1933—34	0.0304	0.0751
1923—24	0,0455	0.1007	1934—35	0.0278	0.0738
1924—25	0,0283	0.0939	1935—36	0.0240	0.0659
1925—26	0,0268	0.0827	1936—37	0.0261	0.0614
1926—27	0.0318	0.0937	1937—38		
1927—28	0.0312	0.0854	1938—39		
1928—29	0.0305	0.0776			

δίκτυον διετίθετο ὑπὸ τοῦ προϋπολογισμοῦ τοῦ Κράτους ποσὸν 75.729.692 δρ. πρὸ τῆς ἀνασκόλης τοῦ ἔτους 1932 ἢ ποσὸν 32.087.695 μετ' αὐτήν. Σχετικὰ μὲ τὸ ἴδιον ζήτημα ἴδε S. Koronis, Die Griechischen Staatsbahnen εἰς τὸ Archiv für Eisenbahnwesen, ἔτος 1929, σελ. 1509.

δὲ χιλιομ. τόννον μικρᾶς αιχύτητος τῶν 14 τιμαριθμικῶν λεπτῶν τοῦ 1921 εἰς τὰ 3 καὶ 6 λεπτά διὰ τὸ 1936—37. Δὲν ὑπάρχει ἐν Ἑλλάδι τιμὴ ἀγαθοῦ ἢ ὑπηρεσίας παρουσιάζουσα αὐτὸ τὸ χαρακτηριστικόν ! Τοῦτο εἶναι ἀναμφιβήτητον (1).

Χωρὶς ἀμφιβολίαν ἀποτελεῖ τοῦτο κοινωνικὴν πολιτικὴν, ἢ ὁποία ἐν μέρει συνεργοῦσα μαζὺ μὲ τοὺς ἄλλους ἐθνικοὺς λόγους, ἐπέβαλε τὸν τύπον τῆς δημοσίας ἐπιχειρήσεως. Καί, ἂν μὲν τὸ κρατικὸν δίκτυον ἐξυπηρετοῦσεν ὅλην τὴν χώραν, θὰ ἠδύνατο κανεῖς νὰ εἴπῃ, ὅτι τὸ μὴ καλυπτόμενον ὑπὸ τῶν οικονομικῶν ἀποτελεσμάτων τῆς ἐπιχειρήσεως μέρος τῆς ὑπηρεσίας τόκων τοῦ δημοσίου σιδηροδρομικοῦ χρέους, καταβάλλεται ὑπὸ τοῦ ὄλου πληθυσμοῦ διὰ μέσου τῆς φορολογικῆς ὁδοῦ κατανομῆς αὐτὸ εἰς βάρος ὀλοκλήρου τοῦ πληθυσμοῦ. Τοῦτο ὅμως δὲν συμβαίνει.

Ὅρθόν, ἐπομένως, ἀπὸ ἀπόψεως ἐπιχειρηματικῆς, θὰ ἦτο καὶ δυνατὸν εἶναι νὰ καλύψῃ αὐτὸ (2) μεγαλυτέρα μέση εἰσπραξις, εἰς τὸ ἀναγκαῖον δὲ τοῦτο μέτρον δύναται νὰ προβῇ τὸ Κράτος, ἰδίᾳ σήμερον, ὅτε ὁ ἀνταγωνισμὸς ἐκ μέρους ἄλλων συγκοινωνιακῶν μέσων καὶ δὴ τῶν χειρσαίων, δὲν ὑπάρχει.

Ἐπαναλαμβάνομεν τὴν ἀνωτέρω διατυπωθεῖσαν κρίσιν, ὅτι τὸ μόνον ἀγαθὸν ἢ ὑπηρεσία ἐν Ἑλλάδι, τῆς ὁποίας ἡ τιμὴ ἐκρατήθη τόσον χαμηλὰ εἶναι ἢ σιδηροδρομικὴ μεταφορὰ τοῦ κρατικοῦ δικτύου (3) καὶ κατὰ δεύτερον λόγον τοῦ πελοποννησιακοῦ.

4) Τέλος ὑπάρχει μετὰ τοῦ Δημοσίου εἰς λογαριασμὸς τοῦ δικτύου σχετιζόμενος μὲ τὰ ὑπὸ τοῦ δικτύου διὰ λογαριασμὸν τοῦ Δημοσίου εἰσπραττόμενα τέλη ἐπὶ τῶν κομιστῶν καὶ τὰς ὀφειλὰς τοῦ Δημοσίου πρὸς τὸ δίκτυον διὰ μεταφορὰς του (4) ἐνεργουμένας ἐπὶ πιστώσει κομιστῶν. Τὰ πρῶτα (δὲν περιλαμβάνονται εἰς τὰς στήλας εἰσπράξεων τῶν πινάκων) καὶ

1) Ἄν ἠθέλωμεν νὰ κρατήσωμεν εἰς χρυσὴν ἀξίαν τὴν τιμὴν τοῦ χιλιομετρικοῦ ἐπιβάτου III θέσ. τοῦ ἔτους 1914 ἔπρεπε τὸ 1938 νὰ εἶχαμεν 2.20 δραχμὰς καὶ ὄχι 0.65 κατὰ χιλιομ. ἐπιβάτην, ἢ εἰς τιμαριθμ. ἀξίαν περίπου τὸ ἡμισυ.

2) Κατὰ τὸ ποσὸν μόνον τοῦτο καὶ διὰ τοὺς ἐκτεθέντας λόγους θὰ εἴμπορούσαμεν νὰ θεωρήσωμεν τὸν ὄργανισμὸν τῶν Σ.Ε.Κ., ὡς «ἐπιχορηγουμένην» ἐπιχείρησιν. Ἴδε καὶ Δ. Σάντη, τὰ περὶ εἰδικῆς ἐπιδράσεως τῶν ἐπιχορηγήσεων, ἀμέσου ἢ ἐμμέσου, κατ' αὐτόν, μορφῆς, εἰς τὸ βιβλίον του «Αἱ Δημοσὶαι Δαπάναι», Θεσσαλονίκη, 1939, σελ. 35.

3) Ἴδε καὶ Ἀθ. Παδελοπούλου, «Τὰ σιδηροδρομικὰ κόμιστρα ἐν σχέσει μὲ τὸν τιμάρηθμον», Ἀθῆναι 1938 (Ἔκδοσις Βιβλ. Σ.Ε.Κ.).

4) Συνήθως στρατιωτικὰς, ἄλλοτε ὅμως ἐκτάκτως καὶ ἄλλης φύσεως π. χ. διὰ τὰς προσφυγικὰς ἐγκαταστάσεις καὶ μετακινήσεις. Τὸ 1923—24 καὶ 1924—25 ἀνῆλθον π.χ. εἰς 51,2 καὶ 50,8 ἑκατ. δραχ. (ἐπὶ ὀλίκων εἰσπράξεων 209 καὶ 210 ἑκατ. δραχ.), τὸ 1934—35 εἰς 52 ἑκατ. δραχ. (ἐπὶ ὀλίκων εἰσπράξεων 345 ἑκατ. δραχ.). Διὰ τὰ τρία δηλαδὴ αὐτὰ ἔτη τὰ κόμιστρα δημοσίου ἐφθασαν τὸ ποσοστὸν 15—25 ο) τοῦ συνόλου τῶν ἐσόδων τοῦ δικτύου.

δὲν κατεβάλλοντο ὑπὸ τοῦ Δικτύου εἰς τὸ Δημόσιον, ὅπως ἐξ ἄλλου καὶ τὰ ὀφειλόμενα ὑπὸ τοῦ Δημοσίου εἰς τὸ Δίκτυον διὰ μεταφοράς του κόμιστρα (αὐτὰ περιλαμβάνονται εἰς τὰς στήλας τῶν εἰσπράξεων) δὲν ἐπληρώνοντο εἰς τὸ δίκτυον. Οὕτω, τὸ δίκτυον εἰσέπραξε διὰ τὰς 1923—24 μέχρι 1938—39 τέλη ἐπὶ τῶν κομίστρων διὰ λογαριασμὸν τοῦ Δημοσίου ἐν συνόλῳ 605.500.000 δραχμῶν, τὸ δὲ Δημόσιον δὲν κατέβαλε διὰ τὰς ἐπὶ πιστώσει μεταφοράς του εἰς τὸ δίκτυον κόμιστρα ἐκ δραχ. 484.800.000 συνολικά. Ἡ διαφορὰ ὑπὲρ τοῦ Δημοσίου εἰς βάρος τοῦ δικτύου ἀνέρχεται εἰς τὸ ποσὸν τῶν 110 700.000 δραχμῶν.

Καὶ ἀπὸ μίαν σύγχυσιν περὶ γύρω εἰς τοὺς ἀριθμοὺς αὐτοὺς ἐξήτησαν εἰς τὸ παρελθὸν οἱ ἀντίπαλοι τῆς δημοσίας ἐπιχειρήσεως τοῦ δικτύου ν' ἀντλήσουν ἐπιχειρήματα ἐναντίον της.

Ὁ λογαριασμὸς οὗτος δὲν δύναται νὰ θολώσῃ τὴν ἀνωτέρω οἰκονομικῶς ὀρθὴν εἰκόνα τῶν ἀποτελεσμάτων τοῦ δικτύου διότι :

Τὸ ὑπὲρ τοῦ Δημοσίου ὑπόλοιπον δυνάμεθα νὰ τὸ θεωρήσωμεν, ὡς συμψηφιζόμενον (1) πρὸς τὰ ὑπὸ τοῦ δικτύου κατ' ἔτος ἀπὸ τὸ 1923 μέχρι τοῦ 1938 δαπανηθέντα δι' ἐπαύξεισιν τῆς ἀξίας Α ! ἐγκαταστάσεως, ἦτοι τοῦ ἐθνικοῦ σιδηροδρομικοῦ κεφαλαίου, ἐξ ἰδίων μέσων καὶ ἄνευ δανεισμοῦ, ἀνελθόντα συνολικά μέχρι τοῦ 1935—36 εἰς 119.589.000 δραχμῶν μὲ βᾶσιν δὲ τὸν αὐτὸν ρυθμὸν δαπάνης διὰ τοιαῦτα ἔργα μέχρι 1938—39 περὶ τὰ 140 ἑκατ. δραχμῶν. Κυνεῖς δὲν δύναται ν' ἀμφισβητήσῃ, ὅτι δαπάναι δι' ἐπαύξεισιν τοῦ Κεφαλαίου ἐγκαταστάσεως ὀρθὸν εἶναι νὰ καλύπτονται εἴτε διὰ δανε-ου, εἴτε ὑπὸ τοῦ Κράτους, προκειμένου περὶ Κρατικοῦ δικτύου. Οὐσιαστικὴ ὀφειλὴ τοῦ δικτύου, ἐπομένως, δὲν ὑπάρχει ἐκ τῆς περιπτώσεως ταύτης πρὸς τὸ Κράτος.

5) Ἐξω ἀπὸ τὸν ἀνωτέρω εἰρμὸν σκέψεων, ὀφείλομεν νὰ μνημονεύσωμεν τὰ πλεονεκτήματα, τὰ ὁποῖα ἀποκομίζει τὸ Κράτος ἐκ τῆς λειτουργίας τοῦ κρατικοῦ δικτύου, πέραν τῶν ὠφελειῶν τῆς ἐθνικῆς Οἰκονομίας (2) περὶ τῶν ὁποίων ἐγένετο ἤδη λόγος.

Αἱ ἄμεσοι ὕλκαι ὠφέλειαι τοῦ Δημοσίου εἶναι μεγάλαι, ἥδη δ' ἐδώκαμεν πίνακα τοῦ προϊόντος ἐκ τῶν τελῶν ἐπὶ τῶν κομίστρων. Αἱ ἔντυποι

1) Ἡ ὕπηρεσία τοῦ Γενικοῦ Λογιστηρίου τοῦ Ὑπουργείου Οἰκονομικῶν συμψηφίζουσα καταλογίζει εἰς βᾶρος τοῦ δικτύου τὸ ὑπόλοιπον.

2) Αὐτὸ εἶναι ὀφθαλμοφανές. Ἴδε Ἀνδρεάδην, ἐνθ. ἀνωτ., σελ. 373, ὑποσημ. 2. «Ἐμμέσως οἱ σιδηρόδρομοι, συντείνοντες μεγάλως εἰς τὴν ἀνάπτυξιν τοῦ πλούτου καὶ τῆς καταναλώσεως συντείνουν εἰς τὴν αὔξεισιν τῆς ἀποδόσεως ὄλων σχεδὸν τῶν φόρων». Ποῖος δὲ εἰμφορεῖ ν' ἀρνηθῇ οἱ τὸ κρατικὸν δίκτυον ἐξυπηρετεῖ λόγῳ τῆς φύσεως τῆς λειτουργίας του ποιοτικῶς καὶ ποσοτικῶς καλύτερον τὴν κοινωνίαν καὶ τὴν ἐθνικὴν οἰκονομίαν ἀπὸ τὰ ἄλλα δίκτυα ; Ἴδε ὑποσημείωσιν σελ. 199 καὶ ὑποσ. 222.

ἐκθέσεις χρήσεως (1) παρέχουν σχετικὰ ἀκριβῆ στοιχεῖα περὶ τῶν ἐσόδων τοῦ κράτους ἀπὸ δασμούς, φορολογίαν καθαρῶς προσόδου καὶ τέλη χαρτοσήμου, ὡς ἐπίσης καὶ τῆς ἀποφυγῆς δαπανῶν λόγῳ τῶν δωρεῶν ἢ ἐπὶ ἐκπτώσει μεταφορῶν τοῦ δικτύου ὑπὲρ τοῦ Δημοσίου.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ ΤΡΙΤΟΝ

ΜΙΑ ΑΝΑΣΚΟΠΗΣΙΣ ΤΩΝ ΕΤΩΝ 1914—1939

Συντελεσθή κατὰ τὴν 25ετίαν αὐτὴν μέγα ἔργον, ἡ συγκρότησις ἐνιαίου δικτύου ἀπὸ τὰς τέσσαρας γραμμῆς, αἱ ὅποια ἀνήκον εἰς τέσσαρας διαφόρους ἐταιρείας, κατὰ πλήρη κυριότητα τοῦ κράτους καὶ πλήρη ἐκμετάλλουσιν ὑπὸ τῆς ἑλληνικῆς διοικήσεως, παραμερισθειῶν τῶν οἰκονομικῶν, πολιτικῶν καὶ κοινωνικῶν ἐπιρροῶν, τὰς ὁποίας ἐπιβλαβεστάτας, διότι εἶχαν τὰς ρίζας τῶν ἔξω τῆς χώρας, αἱ ἐταιρεῖαι αὐταὶ ἐκπροσωποῦσαν. Οὕτω, χίρις εἰς τὰς προσπαθείας τοῦ Κράτους, τῶν διοικήσεων τοῦ δικτύου καὶ τοῦ προσωπικοῦ του, ἐκάστου τῶν παραγόντων αὐτῶν δρῶντος ἐντὸς τοῦ πλαισίου τῆς ἀρμοδιότητός του, ἐπετεύχθη εἰς μεγάλον βαθμὸν ἡ ὀργανικὴ διοικητικὴ καὶ τεχνικὴ αὐτῶν ἐνότης, ἡ καλυτέρα ἐξυπηρέτησις τοῦ οἰκονομικοῦ καὶ κοινωνικοῦ συμφέροντος καὶ τῶν λοιπῶν ἔθνικῶν ἀναγκῶν τῆς χώρας. Ἡ παροῦσα μελέτη φρονούμεν, ὅτι ἀπέδειξε τοῦτο.

Ἡ ἔξαρσις τοῦ συνολικοῦ συμφέροντος, τοῦ κοινωνιοοικονομικοῦ ἐν γένει στοιχείου, ἀπετέλεσε τὸ χαρακτηριστικὸν τῆς ζωῆς τοῦ δικτύου κατὰ τὴν περίοδον αὐτὴν—κυρίως κατὰ τὰ εἰρηνικὰ ἔτη μετὰ τὸ 1922—ὅπως προσιδιάζει εἰς κρατικὴν ἐπιχείρησιν κατ' ἀντίθεσιν πρὸς τὴν παραχωρησιοῦχον τοιαύτην, οὕτω δὲ τὸ κρατικὸν δίκτυον ἀπεμακρύνθη, καὶ ἐσωτερικὴν ἀνάγκην συστήματος, ἀπὸ τοὺς διέποντας τὴν τελευταίαν αὐτὴν κανόνας. Ἴσως, κριθῆ ὅτι ἡ ἔξαρσις αὐτὴ ὑπῆρξε μεγαλυτέρα τοῦ ἐπιβαλλομένου δι' ἑλληνικὰς συνθήκας μέτρου καὶ ὅτι ἐπομένως ἡ ἀπομάκρυνσις ἀπὸ τοὺς κανόνας αὐτοὺς ἦτο μεγαλυτέρα ἀπὸ ὅ,τι θὰ ἔπρεπεν. Ἄλλ' αὐτὴ ὑπῆρξεν ἡ πολιτικὴ τοῦ κράτους, ὁρθῆ εἰς τὴν ἐποχὴν μας καὶ μάλιστα διὰ χώραν ἢ ὅποια εὐρίσκετο εἰς ἀπότομον ἐξέλιξιν. Θὰ ἦτο δὲ μεγαλυτέρα ἡ καθολικὴ ὠφέλεια καὶ ταχύτερα ἡ πρόοδος, ἂν ἡ ἰδία πολιτικὴ ἐφηρομόζετο (π. χ. τιμολόγια) καὶ ἀπὸ τὰ ἄλλα σιδηροδρομικὰ δίκτυα. Πάντως ὁ βαθμὸς τῆς ἐξάρσεως αὐτῆς, ἡ ὅποια κατ' ἀνάγκην συντελεῖται εἰς βάρος τῆς «ἐπιχειρηματικῆς ἀρχῆς», ἢ, ἀντίθετα, ὁ βαθμὸς τῆς ἀπομακρύνσεως ἀπὸ τοὺς κανόνας ἐκείνους, ἐξαργάται ἀπὸ τοὺς σκοποὺς τῆς πολιτικῆς τοῦ Κράτους διὰ τὴν δημοσίαν αὐτὴν ἐπιχείρησιν. Ἀπὸ τῆς ἀπόψεως αὐτῆς δὲν εἶναι περὶ, κατ' ἀρχὴν, μεγαλυτέρα π. χ. δαπάνη, διὰ νὰ ὑπάρξουν παροχαὶ σταθμηταὶ καὶ ἀστάθμηται τὰς ὁποίας ἡ «ἐπιχειρηματικὴ ἀρχὴ» ἀδυνατεῖ νὰ ἱκανοποιήσῃ.

1) Ἴδε π. χ. ἐκθεσιν χρήσεως 1933—34 σελ. 77.

Μόνον ἀπὸ τῆς γωνίας αὐτῆς πρέπει νὰ κριθοῦν καὶ τὰ οικονομικὰ ἀποτελέσματα ὡς πρὸς τὸ κρατικὸν δίκτυον. Ὅπως δὲ ἤδη ἀνεπτύξαμεν, τὸ μὲν ἐνδεδωμένον εἰς αὐτὸ ἐθνικὸν κεφάλαιον διεφυλάχθη ἀκέραιον, ἡ δὲ ἐξυπηρέτησίς του εἶναι δυνατὸν νὰ ἐξασφαλίξεται, ἂν τὸ Κράτος θέλῃ νὰ κάμῃ πολιτικὴν τιμολογίαν περισσότερον ταμειυτικὴν, ὄχι κἄν εἰς τὸ μέτρον ἄλλων ἑλληνικῶν σιδηροδρομικῶν ἐπιχειρήσεων (1).

Ὡς πρὸς τὸ σύστημα τῆς αὐτενόμου διοικήσεώς του εἰμπορεῖ μὲ ἀσφάλειαν νὰ λεχθῆ, ὅτι ἐπέτυχε νὰ περιορίσῃ εἰς σημαντικὸν βαθμὸν, κατ' ἀναλογίαν φυσικὰ ποικίλλουσας ἀνάλογα πρὸς τὸν τρόπον χειρισμοῦ ἐκ μέρους τῶν ἐκάστοτε διοικούντων, τὰς δυσχερείας μιᾶς δημοσίας ἐπιχειρήσεως, τὰς ὁποίας τὸ σύστημα τοῦτο εἶχεν ὑπ' ὄψει του, ὅτιαν ἐνομοθετήθη. Ἐν τούτοις, κρίσις ἐπ' αὐτοῦ τοῦ θέματος μόνον ὡς συσχετισμὸν μὲ τὴν κρατοῦσαν κατὰ καιροὺς πολιτειακὴν κατάστασιν πρέπει νὰ ἐξενεχθῆ.

Πρὸς τὰς ἀνωτέρω κατευθύνσεις—διοικητικὴ καὶ τεχνικὴ ἐνότης, ἐξυπηρέτησις τοῦ τόπου—ἡ πρόοδος ἦτο, ὅπως προέκυψεν ἀπὸ τὴν ἀνάπτυξιν καὶ τὴν σύγκρισιν τῶν πρώτων καὶ τῶν τελευταίων ἐτῶν, τεραστία. Ἡ ἐξέλιξις τοῦ δικτύου παρηκολούθησε κατὰ τὸ μέτρον τοῦ δυνατοῦ τὰς ἀύξανομένης, μάλιστα ἀπὸ τὸ 1922 ἀπότομα ἀύξηθεισας, ἀνάγκας. Τὸ δίκτυον ὑπερπήδησε τὰς δυσχερείας, τὰς ὁποίας ἐπέφερεν ἡ ἐγγίσασα, διαρκούντων τῶν πολεμικῶν ἐτῶν 1915—1922, τὸ ὄριον τῆς διαλύσεως τεχνικὴ καὶ διοικητικὴ κατάρπτωσίς του, ἐφαρμόσαν ἐπιτυχῶς τὰς ἀναγκαίας πρὸς τοῦτο διοικητικὰς μεταρρυθμίσεις καὶ τεχνικὰς προόδους.

Αὐτῶν τῶν ἀναγκῶν ἡ ἐξέλιξις, χαρακτηρίζεται κατ' ἐξοχὴν ἀπὸ δύο γεγονότα, ἧτοι ἀπὸ τὰς πληθυσμικὰς ἀνατροπὰς τῶν μετὰ τὸ 1922 ἐτῶν, ἰδίως δὲ τὴν ὑπερόγκωσιν τοῦ ἀστικοῦ συγκροτήματος τῆς Πρωτευούσης καὶ τῆς Θεσσαλονίκης κατὰ πρῶτον, καὶ τῆς λοιπῆς χώρας κατὰ δεύτερον λόγον, καὶ ἀπὸ τὴν καταπλήσσοσαν ἔντισιν τῆς παρικογωγῆς, μεταβαλοῖσα ἐκ βάρθρων τοὺς ὄρους διαίτης τοῦ δικτύου. Οἱ ἀριθμοὶ τῶν μεταφερομένων ἐπιβατῶν καὶ ἐμπορευμάτων, ἡ μεγαλυτέρα μέση διάνυσις αὐτῶν, ὁ μεγαλύτερος ἀριθμὸς εἰδῶν μεταφερομένων, οἱ ἀριθμοὶ τῶν κινουμένων διὰ τουριστικοὺς σκοποὺς ἐπιβατῶν, ἡ ἀνατροπὴ τῆς σχέσεως μεταξὺ ἐσόδων ἐξ ἐπιβατῶν καὶ ἐσόδων ἐξ ἐμπορευμάτων ὑπὲρ τῶν τελευταίων καὶ ἡ μεγαλυτέρα βαρῦτης, τὴν ὁποίαν προσέλαβαν αἱ μεταφοραὶ ἐπὶ τῆς κυρίας ἀρτηρίας Πειραιῶς—Θεσσαλονίκης, εἶναι τὸ ἀποτέλεσμα αὐτῆς τῆς μεταβολῆς.

Εἰς τὰ ἀνωτέρω βῆσιμα αἴτια, προστεθεῖσαι ἀπὸ τὸ 1932 ἡ πολιτικὴ τῆς σχεδὸν «κλειστῆς» οικονομίας, ἂν ἐπιτρέπεται ἡ χρησιμοποίησις τῆς φράσεως αὐτῆς, καὶ ἡ ρύθμισις τοῦ αὐτοκμητικοῦ ζητήματος, ἀνέδειξαν τὴν

1) Ἴδε ἀνωτέρω σελ. 199—220 καὶ 221—222 σχετικά μὲ τὴν μέσση τιμὴν τοῦ κομίστρου.

δημοσίαν αὐτὴν ἐπιχείρησιν ὡς τὸ σημαντικώτερον ὄργανον ἐσωτερικῶν μεταφορῶν τῆς χώρας.

Μὲ ὀλίγας λέξεις κατὰ τὰ ἔτη 1914, 1920, 1929 κατέστη τὸ Κράτος κύριος ὄλων τῶν γραμμῶν τοῦ δικτύου. Κατὰ τὰ ἔτη 1917, 1920, 1923, 1926 καὶ 1933, ἐπαγιώθη τὸ σύστημα τῆς αὐτονόμου διοικήσεως καὶ τῆς ὀργανώσεώς του. Τὸ ἔτος 1925, ἀνενεώθη εἰς ἐξαιρετικὰ σημαντικὸν βαθμὸν ὁ τεχνικὸς ὀπλισμὸς του. Τὸ ἔτος 1932, μετερρυθμίσθη ἐκ βάθρων τὸ τιμολογιακὸν σύστημά του. Τέλος, κατὰ τὰ ἔτη 1937—1939 κατεστάλη ὁ ἰνταγωνισμὸς τοῦ αὐτοκινήτου.

Β΄.

Ἄλλὰ τὸ ἀρχικὸν πρόγραμμα 1914, περὶ τοῦ ὁποίου ἐγένετο ἀνάπτυξις εἰς τὴν ἀρχὴν τῆς μελέτης, δὲν ἐπραγματοποιήθη ἐξ ὀλοκλήρου. Οὕτω, τὸ μικρὸν δίκτυον τῶν θεσσαλικῶν σιδηροδρόμων παραμένει κακῶς ὑπὸ τὸν ἴδιον τύπον ἐκμεταλλεύσεως, ἀσύνδετον πρὸς τὸ κρατικὸν δίκτυον καὶ εἰς πολλὰ διασταυρῶνον τὴν πολιτικὴν του, ἀπρόοδον τεχνικῶς (ζήτημα διαπλατύνσεως) καὶ μὲ τιμολόγια πολὺ ὑψηλότερα τῶν ἄλλων δικτύων πλὴν ἑνός. Ἐπίσης, ἡ ἐκμετάλλευσις τῆς γραμμῆς, ἡ ὁποία διασχίζει τὴν δυτικὴν Θράκην ἀπὸ βορρᾶ πρὸς νότον μένει ἀκόμη εἰς χεῖρας ξένης ἐταιρείας καὶ ἡ πολιτικὴ της ἐν γένει κάθε ἄλλο παρὰ ὡς εὐνοϊκὴ διὰ τὰ συμφέροντα τοῦ τόπου δύναται νὰ χαρακτηρηθῆ. Καὶ ἐν τούτοις, εἰδικῶς δι' αὐτὴν καὶ ἔθνικοι λόγοι συντρέχουν εἰς τὴν ἐξαγορὰν της, παρὰ τὴν δυσχέρειαν ὄρων, τὴν ὁποίαν ἐδημιούργησεν ἡ περιπλοκὴ τῆς νομικῆς της θέσεως μαζὺ μὲ τὸ ἄλλο ζήτημα τῶν Ἀνατολικῶν σιδηροδρόμων κατὰ τὰ ἔτη 1925 καὶ 1926.

Ἐξ ἄλλου, τὸ ζήτημα τῆς ἀτυχοῦς γραμμῆς (Λαρίσης ἢ Δεμερλῆ)—Καλαμπάκας—Βεροίας ἀναμένει τὴν λύσιν του, διότι ἡ γενομένη ἕως τώρα δι' αὐτὴν δαπάνη 4.350.000 δολλαρίων, δὲν εἶναι δυνατόν νὰ θεωρηθῆ ὡς μάταια γενομένη.

Οὕτω, ἂν ἐξαφρέσωμεν τὴν συντελεσθεῖσαν ἀπὸ τὸ 1916 κατασκευὴν τῆς ἐνωτικῆς μεταξὺ παλαιοελληνικοῦ καὶ μακεδονικοῦ δικτύου γραμμῆς, ἡ μόνη ὄντως σοβαρὰ νέα προσθήκη εἰς τὸ σύμπλεγμα τοῦ δικτύου εἶναι ἡ μελετηθεῖσα μὲν ἀπὸ τὸ 1915, ἀλλὰ τώρα μόλις κατασκευασθεῖσα γραμμὴ ἀπὸ τὴν Θεσσαλονικὴν διὰ Τσαγγεζι (Στρουμῶνος) πρὸς Μυρρίνην, χ.μ. 193 τῆς γραμμῆς Θεσσαλ.—Ἀλεξανδρουπόλεως (1)

Θὰ παραμένουν ἀκόμη πρὸς κατασκευὴν, ἡ ὁποία ἤργα ἢ γρήγορα θὰ γίνῃ, διεθνεῖς σιδηροδρομικοὶ σύνδεσμοι πρὸς δύο ὁμόρους χώρας, ἐκ

1) Τὸν Ἰούνιον 1939 συνεπληρώθη ἡ κατασκευὴ τοῦ ἑνός τμήματος Τσαγγεζι (Στρουμῶν)—Μυρρίνης, μήκους 26 χμ. μὲ δαπάνην 2.850.000 δραχμῶν ἀνά χιλιόμετρον. Τὸ τμήμα ἐτέθη ἀμέσως εἰς ἐκμετάλλευσιν.

τῶν ὁποίων ὁ εἰς πρὸς Δυσμᾶς ('Αλβανία), ὁ ἄλλος πρὸς Βορρᾶν (Βουλγαρία), δι' αὐτῶν δὲ θὰ δοθῇ νέα ζωὴ καὶ ἐν μέρει θὰ προστεθοῦν καὶ νέοι σκοποὶ εἰς τὸ κρατικὸν δίκτυον.

Γ'.

Ὡς πρὸ τὸ «διεθνές» μεταφορικὸν ἔργον τοῦ δικτύου, αὐτὸ δὲν δύναται νὰ θεωρηθῇ ἄξιον λόγου εἴτε εἰς συσχετισμὸν πρὸς τὸ ἐσωτερικὸν ἔργον εἴτε πρὸς τὸ σύνολον τῶν ἐξωτερικῶν ἔμπορικῶν μεταφορῶν τῆς Ἑλλάδος κριθῇ. Αἱ τελευταῖαι αὐταί, σχεδὸν εἰς τὸ σύνολόν των, εἶναι ἔργον τῶν θαλασσίων μεταφορικῶν μέσων. Ἐν γένει, αἱ διεθνεῖς σιδηροδρομικαὶ μεταφοραὶ τοῦ δικτύου δεικνύουν μὲν κατὰ τὰ ἔτη ἀπὸ τὸ 1922 βελτίωσιν, ἀλλὰ παραμένουν εἰς τὸ σύνολόν των μικραί. Ἐξ ἄλλου, ὁ ἐκ μέρους τοῦ κρατικοῦ δικτύου ἔλκυσμός των δὲν φθίνει εἰς μακρὰν ἀκτίνα βόρρεια τῆς χώρας, ἐπηρεαζόμενος κυρίως ἀπὸ τὴν πολιτικὴν τῆς μεγαλυτέρας βόρρειου γειτονικῆς χώρας καὶ εἰδικώτερα ἀπὸ τὰς ἐπιρροαίς ἢ μὴ ἐπὶ τοῦ πεδίου τῶν τιμολογίων καὶ τῶν κανονισμῶν συνεννοήσεις μας μὲ αὐτὴν καὶ τὴν ἔλλειψιν κανονικῶν καὶ συμφερόντων θαλασσίων συνδέσμων τοῦ λιμένος τῆς Θεσσαλονίκης μὲ ἄλλους λιμένας τῆς Ἀνατολικῆς Μεσογείου (*).

Περίπου τὰ αὐτὰ εἴμποροῦν νὰ λεχθοῦν καὶ διὰ τὰς διεθνεῖς ἐπιβατικὰς μεταφορὰς τοῦ δικτύου, εὐρισκόμενας ἐν τούτοις συγκριτικὰ εἰς καλυτέραν μοῖραν ἀπὸ ἐκείνας.

1) Ἴδε Κ. Σφουρῆ, Ὑπὸ ποίας προϋποθέσεις εἶναι βιώσιμος ἡ Ἑλλάς, εἰς Ἀνατολίωσιν ἐκ τοῦ Ἀρχ. Οἰκ. καὶ Κοιν. Ἐπιστημῶν 1931. Ὁ ὀξύτατος εἰς παρατηρητικὴν ἱκανότητα συγγραφεὺς τῆς, ὁ ὁποῖος τόσον πρόωρα ἐξέλιπεν, εἰς τὸ 3ον κεφ. Γεωπολιτικά καὶ γεωοικονομικά γνωρίσματα τῆς ἑλληνικῆς περιοχῆς. Ἀκτὴ Αἰγαίου καὶ Θεσσαλονίκη, γράφει τὰ ἐξῆς: «Ἰδίως ὁμως ἡ Θεσσαλονίκη εἶναι δυναμικῶς προωρισμένη ν' ἀποτελῇ ὡς ὑποστηρίζω, τὴν φυσικὴν πρὸς τὴν ἀνατολικὴν Μεσόγειον διέξοδον οὐχὶ μόνον στενῆς βαλκανικῆς ἐνδοχώρας, ἀλλ' εὐρυτάτης καὶ διαφοροκτάτης μεσοευρωπαϊκῆς ἐνδοχώρας μέχρι τῆς γραμμῆς διαχωρισμοῦ τοῦ τομέως δρᾶσεως τῶν βορραιοευρωπαϊκῶν θαλασσίων Standort τοῦ Ἀμβούργου καὶ Δάντσεχ. Μόνον δ' ὡς τοιοῦτος κόμβος διεθνῶν συγκοινωνιῶν δύναται καὶ προωρισταὶ αὕτη δυνάτω ν' ἀνθίσῃ ἀναλόγως τῆς ἀξίας τῆς θέσεώς της, ἥς τὴ προοῦσαν δυναμικότητα ἐξασφαλίζουσι παρὰ τὰς σημερινὰς στατικὰς συνθήκας πρὸς τοὺς ἄλλοις, ὡς ἐξαιρῶ, καὶ οἱ ἀμειλικτοὶ παράγοντες τῆς προοῦσης ἐκλεκτικότητος τῆς μεταμορφωτικῆς διαδικασίας τῆς τεχνικῶς ἀνελιτισσομένης παγκοσμίου Οἰκονομίας, οἵτινες ὑπαγορεύουσι τὴν αὐστηροτέραν ὀλοὴν ἐπιλογὴν καὶ τῶν εὐνοϊκωτέρων συγκοινωνιακῶν σημείων». Ἐπίσης, τοῦ ἰδίου «Γεωοικονομία» 1930, σελ. 50 καὶ ἔφ., ἐνθα, πλὴν τῶν ἄλλων, χαρακτηρίζει τὴν γραμμὴν Θ. Ε. ὡς «ἀορτὴν βασικῆς πολιτ. σημασίας», Ἰω. Σοφιανοπούλου «Ἡ Ἑλλάς εἰς τὰ Βαλκάνια καὶ τὸ Αἶγαϊον, εἰς «Πειθαρχία», τευχ. τῆς 4-5-1930, Σπ. Κορώνη, «Ἡ Θεσσαλονίκη ὡς Οἶκον. Κέντρον», εἰς τὴν Ἐγγύς καὶ Ἀ. Ἀνατολήν, τευχ. Φεβρ. 1924.

Δ'.

Ἡ δημοσία ἐπιχείρησις τῶν Σιδηροδρόμων Κράτους—ἡ μόνη δημ. ἐπιχείρησις εἰς τὴν κυριολεξίαν τοῦ ὄρου διὰ τὰ πρὸ τοῦ 1927 ἔτη—δύναται πλέον νὰ θεωρηθῆ ὡς θεμελιωθεῖσα τόσοσον βαθειά, ὥστε εἰς ἓνα βαθμὸν ἀπετέλεσε πρότυπον καὶ ἓνα ἐνθαρρυντικὸν προηγούμενον εἰς τὴν χώραν. Εἶναι δὲ αἰσθητὴ ἡ πρόοδος τῆς ἀρχῆς πρὸς τὴν κατεύθυνσιν αὐτὴν κατὰ τὴν τελευταίαν 15ετίαν (1). Αὐτὸ εἶναι τὸ ἐπιστημονικὸν συμπέρασμα τῶν προσπαθειῶν τῆς ἐξαιρετικῆς ἰνωμάλου πρώτης 25ετίας.

Τὸ συναίσθημα, ὅτι ἡ ἐπιτυχία τῆς ἢ ἡ ἀποτυχία τῆς θ' ἀποτελοῦσε καλὸν ἢ κακὸν προηγούμενον εἰς ζήτημα ἀρχῆς, ὅτι ἐπομένως τὸ πείραμα ἔπρεπε διὰ γενικωτέρους λόγους νὰ ἐπιτύχη (2), ἀποδεικνύον τὴν ὠρι-

1) Σπουδαῖα βήματα πρὸς αὐτὴν ἀποτελοῦν, πλὴν ἄλλων, ἡ Ὁργάνωσις τοῦ Λιμένος Πειραιῶς, ἡ ἴδρυσις τῆς Ἀγροτικῆς Τραπεζῆς, κατὰ ἓνα βαθμὸν καὶ ἡ ἴδρυσις τῆς Τραπεζῆς τῆς Ἑλλάδος, ἡ ἀγορὰ τῶν μετοχῶν τῆς Ἑλλην. Ἐταιρείας ἑναερίων συγκοινωνιῶν παρὰ τοῦ Μετοχικοῦ Ταμείου Στρατοῦ, ἡ διὰ τοῦ νόμου 1014 τῆς 29-12-37 ἴδρυσις κρατικοῦ ἐργοστασίου ἀεροπλάνων, τὰ Κοινὰ Ταμεία ἀρχικά, Κοιναὶ Διευθύνσεις κατόπιν, τῶν αὐτοκινητικῶν συγκοινωνιῶν, ἡ Κοινὴ Διεύθυνσις ἀεροπλοικῶν Συγκοινωνιῶν, ἡ δι' αὐτεπιστάσις ἐκμετάλλεισις τῶν περισοτέρων (11 ἐπὶ 19) ἀλυκῶν τοῦ Κράτους ἀντὶ μιᾶς τοῦ 1916, ἡ ὀργάνωσις τοῦ σιτημπορίου (ἴδε καὶ ἀνωτέρω εἰς σελ. 124), ἡ Ὁργάνωσις τῶν Κοινων. Ἀφαλίσεων. κ.ἄ. Ἐπίσης ἡ Ὁργάνωσις ὑδρεύσεως καὶ φωτισμοῦ Λαρίσης, ἡ ὁποία εἶναι ἀξία ἰδιαιτέρας προσοχῆς ὡς πρὸς τὸ μικτὸν καὶ πρωτότυπον σύστημα διοικήσεως, ἡ διὰ τοῦ Α.Ν. 2551 τῆς 12-9-40 σύστασις «ὑπηρεσίας λιγνιτικῶν ἔργων», ὡς ἰδίου Νομικοῦ Προσώπου Δημοσίου Δικαίου καί, τέλος, ἡ διὰ τοῦ Α.Ν. 2576 τῆς 2-10-40 σύμβασις ἐξαγορᾶς τῶν προνομίων τῆς Βελγικῆς Ἐταιρείας Τροχιοδρόμων καὶ Ἡλεκτροφωτισμοῦ Θεσσαλονίκης, ἀνατιθεμένης τῆς ἐκμεταλλεύσεως ὡς καὶ τῆς ρυθμίσεως τῶν ἀστικῶν συγκοινωνιῶν τῆς πόλεως αὐτῆς εἰς ὀργανισμὸν Δημοσίου Δικαίου. Ἀτύχημα εἰς τὴν κατεύθυνσιν αὐτὴν ἦτο ἡ κατ' ἀναχρονιστικὴν καλινδρόμησιν, φύσεως τὴν ὕψισαν ἤδη (σελ. 65) περιεγράψαμεν, ρυθμίσις τῶν ζητημάτων ἠλεκτρικῆς ἐνεργείας καὶ μεταφορῶν τῆς πρωτεύουσος, ὡς καὶ ἡ παραχώρησις τῆς τηλεφωνικῆς ἐκμεταλλεύσεως εἰς ἰδιωτικὴν ἐπιχείρησιν. Αἱ σημεριναὶ διεθνεῖς καὶ ἐσωτερικαὶ συνθήκαι ἀποτελοῦν εὐκαιρίαν πρὸς ὀριστικὴν καὶ ὀρθὴν ἄρσιν τῶν δύο αὐτῶν ἀτόπων. Καὶ εἶναι τοῦτο ἔργον εὐχῆς καὶ ἀναγκαῖον.

Πέραν τούτου, τὸ δίκτυον Σ.Π.Α.Π., ἀρχὴ ἐκκαθαρίσεως καὶ τακτοποιήσεως τοῦ ὁποίου ἐγένετο διὰ τοῦ Νόμου 2378 τῆς 8-6-1940, καθαρῶς πολεμικαὶ βιομηχανίαι, ὡς καὶ ἡ Τραπεζικὴ ὀργάνωσις, πρέπει ν' ἀποτελέσουν εἰς προσεχῆς μέλλον τὸ πεδῖον δρασεικωτέρας ἐφαρμογῆς τῆς ἀρχῆς αὐτῆς.

2) Πρβλ. ἐγκύκλιον τῆς Διοικήσεως ὑπ' ἀρ. 89706 τῆς 1 1-1929 πρὸς τὸ προσωπικὸν ἐπ' εὐκαιρίᾳ τῆς πρώτης τοῦ ἔτους : «Ἡ ἐπιτυχία εἰς τὸ ἔργον αὐτὸ μόνη θὰ θεμελιώσῃ τὴν πεποίθησιν ὅτι εἰμπορεῖ νὰ ὑπάρξῃ δημοσία ἐπιχείρησις εἰς τὴν Ἑλλάδα. Οὕτως, οἱ συνεργάται (τὸ προσωπικὸν τῶν Σ.Ε.Κ.) θεραπεύουν καὶ τὰς ἀξιώσεις τῆς συγχρόνου ἐποχῆς». Καὶ τὸ προσωπικὸν τῶν ἀντιλήφθη τὸ νόημα τῆς «ἀρχῆς» καὶ ἐργάσθη διὰ τὴν ἐπιτυχίαν τῆς, συντελέσαν οὕτω καὶ εἰς τὴν βελτιώσιν τῆς τύχης τοῦ προσωπικοῦ τῶν ἄλλων δικτύων καὶ ἐν γένει τῶν μισθωτῶν.

μότητα τῆς ἑλληνικῆς οἰκονομίας διὰ τὸν τύπον τῆς δημοσίας ἐπιχειρήσεως, κατείχον ἰδίως τὰ ὄργανα διοικήσεως τῶν δυσκόλων, ὄχι μόνον ἀπὸ μιᾶς πλευρᾶς, ἐτῶν 1926—1935, συνειδητὰ ἐπιδιώξαντα ν' ἀποκτήσῃ ἡ δημοσία ἐπιχειρήσεις τὴν ἐκτίμησιν καὶ τὴν ἐμπιστοσύνην τῆς κοινῆς γνώμης. Διότι περὶ τῆς «ἀνάγκης» τοῦ τύπου αὐτοῦ οργανώσεως διὰ τὴν ἐθνικὴν οἰκονομίαν δὲν ἐπιτρέπετο νὰ ὑπάρχῃ δισταγμός (1).

Αἱ προσπάθειαι τῆς ἐπιχειρήσεως ἐστρέφοντο ἀρχικὰ κατὰ τῆς ἀποσυνθέσεως, κατόπιν ὑπὲρ τῆς ἐνότητος, ὑπὲρ τῆς τάξεως, ὑπὲρ τοῦ συγχρονισμοῦ, ὑπὲρ τῆς ἐξυπηρετήσεων τῆς κοινωρίας, ὑπὲρ τῆς ἠθικῆς κατὰ τὴν διοίκησιν, κατὰ τῶν ἀναχρονιστικῶν πλέον ἀντιλήψεων, κατὰ τῆς διαχύτου γνώμης περὶ ἀνικανότητος τοῦ κράτους, κατὰ τῶν ἀκολασιῶν τοῦ ατομισμού, τέλος κατὰ τῶν ἐξωθεν, ἐκ τῆς χώρας ἢ ἔξω αὐτῆς, προερχομένων, ὑπονομεύσεων, τέλος κατὰ τῶν δολίων προαιρέσεων καὶ κατὰ τῶν ἀγαθῶν μὲν, ἀλλὰ ἐπικινδύνων διὰ τὴν ἐπιχειρήσιν προθέσεων.

Καὶ ἐνεφανίσθησαν ὄντως ἐξαιρετικὰ κρίσιμα στιγμαὶ κατὰ τὴν περίοδον αὐτὴν, κατὰ τὰς ὁποίας ἐχρειάσθησαν προσπάθειαι ἀσυνήθεις, μεταξὺ τῶν ὁποίων ἡ περισσότερον ἀποτελεσματικὴ ἦτο «ἡ καταφυγὴ εἰς τὴν δημοσιότητα» μὲ καθαρὰν τὴν συνείδησιν καὶ πλήρη ἀναστεροβουλίαν διὰ νὰ παραμερισθοῦν οἱ κίνδυνοι. Δύναται κανεὶς νὰ εἴπῃ, ὅτι οἱ κίνδυνοι ἐξέλειψαν τέλεια μόνον ἀπὸ τὸ 1933.

Μία περίοδος κινδύνων, ὀφειλομένων ἀπλῶς εἰς τὴν ἔλλειψιν πεποιθήσεως ἐπὶ τὴν ἀγνωστον ἀκόμη δημοσίαν ἐπιχειρήσιν ἐκ μέρους τοῦ πολιτικοῦ κόσμου ἔληξε μὲ τὸν νόμον 2144 τοῦ 1920, μία ἄλλη προερχομένη ἀπὸ ἀγνὰς πάντως προθέσεις τῶν κεντρικῶν κρατικῶν ὑπηρεσιῶν, ἔχουσα τὰς ρίζας τῆς εἰς τὴν δυτικὴν οἰκονομικήν, καὶ σιδηροδρομικὴν εἰδικώτερα, παραδόσιν μας ἔληξε κατὰ τὸ 1926, τέλος ἡ κινδυνωδέστερα περίοδος, διότι ἀνεμίχθη ἰσχυρότερα καὶ μὲ ξένας, πολιτικὰς καὶ κεφαλαίου, ἐπιρροὰς ἔσβυσε τὸ 1933 (2).

Κατὰ τὴν τελευταίαν αὐτὴν περίοδον αἱ φανεραὶ ἢ ὑποχθόνιοι κατὰ τῆς ὑποστάσεως τῆς ἐπιχειρήσεως ἐνέργειαι ἐχρησιμοποιοῦσαν τὰς ἐκ ποικίλλων λόγων δυσμενεῖς στιγμὰς τῆς ζωῆς τοῦ δικτύου ἀλλὰ καὶ τοῦ κράτους διὰ τὴν ἐπιτυχίαν των, π. χ. τὴν δυσμενῆ σχέσηιν δαπανῶν καὶ εἰσπράξεων, περὶ τὸ 1926 καὶ τὸ 1932, τὰ δυσμενῆ δηλ. οἰκονομικὰ ἀποτε-

1) Ἴδε ἄρθρον Σ. Β. Κορώνη ὑπὸ τὸν τίτλον : Διατὶ ἐπιβάλλεται ἡ δημοσία «ἐπιχειρήσεις» δημοσιευθὲν εἰς τὸν εἰδικὸν τόμον ὑπὸ τὸν τίτλον : «Ἡ οἰκονομικὴ ἐξουσία τῶν μεγάλων τεχνικῶν ζητημάτων», τὸν ὁποῖον ἐξέδωκε (1933) τὸ Τεχνικὸν Ἐπιμελητήριον τῆς Ἑλλάδος.

2) Διαρκούσης αὐτῆς δημοσιεύθη καὶ ἡ ἐκθεσις τῆς Ἐπιτροπῆς ἐμπειρογνομόνων, ἡ ὁποία ἐγινώματευσεν περὶ ἐκχωρήσεως τῶν σιδηροδρόμων εἰς ἐταιρεία, ἐνῶ διὰ τὰς ὑπηρεσίας τῶν Τ.Τ.Τ. εἰσηγείτο τὴν πλήρη αὐτονομίαν !

λέσματα χρήσεως, ἢ τὰς μεγάλας ἀνάγκας τοῦ δικτύου εἰς τεχνικὴν ἀνανώσειν καὶ συμπλήρωσιν καὶ τὴν ἔλλειψιν ἀναλόγων χρηματικῶν μέσων. Κατὰ τὸ πρῶτον ἐξ αὐτῶν χρονικῶν σημείων (¹) ἐνεφανίσθησαν καὶ πολιτικοῦ χαρακτῆρος ἐπιθυμῖαι ἔξωθεν προερχόμεναι, π. χ. αἱ προστριβαὶ μὲ τὴν γειτονικὴν φίλην χώραν, περὶ τῶν ὁποίων ἐγένετο ἤδη λόγος, ἀναμειγμένα μὲ οἰκονομικὰ συμφέροντα, κατὰ τὸ δεύτερον δὲ ἰσχυρὰ συμφέροντα, ἐκμεταλλεύμενα ἐπὶ πλεόν τὴν πόλιν κακὴν κατάστασιν τῶν δημοσίων οἰκονομικῶν (ἀναστολὴ πληρωμῶν—πρώχουσις 1932).

Εἰς ὅλας αὐτὰς τὰς περιπτώσεις εἶναι εὐνόητον, ὅτι καὶ ἀνώτεροι ἑλληνικοὶ οἰκονομικοὶ κύκλοι δὲν ἔβλεπον δυσάρεστα τὰς ζυμώσεις αὐτίας, δρωμέναι ἀπὸ τὴν ἀποψιν τῆς «ἀρχῆς» καὶ χαρακτηρίζοντες τοὺς ἀμυνομένους τῆς δημοσίας ἐπιχειρήσεως ὡς «θεωρητικούς» ἢ σοσιαλιστάς! Ἡ στάσις αὐτὴ ἐξηγεῖται εὐκολα!

Σχετικὴ μὲ τὰς ἰδίας ἐνεργείας ἦτο ἡ εἰς δύο διάφορα χρονικὰ σημεία καθύποδος δύο διακεκριμένων μὲν σιδηροδρομικῶν τῆς δύσεως, ἐμφορομένων ὁμως ἀπὸ τὸ πνεῦμα τῆς ἰδιωτικῆς ἐπιχειρήσεως, διὰ τὴν μελέτην τῆς τακαστάσεως· τοῦ πρώτου (²) ὑπὸ καθαρὰ ἰδιωτικὸν τύπον, ὡς ἀντιπροσώπου ξένων κεφαλαίων, τοῦ δευτέρου ἐπισημότερα ὡς ἐμπειρογνώμονος καὶ κατ' ἐντολήν (³) τῆς Κοινωνίας τῶν Ἑθνῶν (1932), ὅπως κατωτέρω ἐκτίθεται.

Ἡ τελευταία αὐτῆ περιπτώσις ὑπῆρξε καὶ ἡ περισσότερον ἐπικίνδυνος, διότι συνοδεύετο μὲ τὴν πίσειν τῶν ξένων δανειστῶν τῆς χώρας καὶ ἐγένετο ὑπὸ συνθήκας δυσμενεστέρας λόγῳ τῆς κρίσεως καὶ λόγῳ τῆς τότε δξύτητος τοῦ κομματικοῦ ἀνταγωνισμοῦ καὶ τῶν πολιτικῶν παθῶν (⁴).

1) Τότε ἔγραψε καὶ ὁ καθηγητῆς Α. Ἀνδρεάδης ('Ἐστία, φύλ. ἑπ' ἀριθ. 11627 τῆς 6-12-1926) τὰ ἑξῆς: «πρέπει πρὸ παντός καὶ ἀμέσως νὰ ἐκχωρηθοῦν οἱ σιδηροδρόμοι εἰς ἑταιρίαν. Οὕτως, ὄχι μόνον θὰ πάσσουν τὰ τρομερὰ ἐξόδα (βλέπε ἀνηκούστους περισυνάς—ἐννοεῖ τοῦ 1925—παραγγελίας), ἀλλὰ καὶ θὰ δυναθῶμεν νὰ εἰσπράξωμεν ἰκανὰ ἑκατομμύρια φράγκων χρυσῶν ἄμεσα θὰ ἀποτελέσουν σανίδα σωτηρίας, ἂν δὲν πραγματοποιηθῇ τὸ νέον προσφηνικὸν δάνειον». Εἰς τὸ ἴδιον ἄρθρον κατωτέρω ὁμιλεῖ καὶ «περὶ τοῦ ἐκ τῆς πωλήσεως τῶν σιδηροδρόμων ἐσόδου» καὶ κατόπιν προσθεταί «ἐλπίζω ὅτι αἱ ἰδιοτελεῖς ἀντιδράσεις εἰς τοιαύτην ἐκωφλεστέστην μεταρρύθμισιν δὲν θὰ τολμήσουν πλεόν νὰ ἐμφανισθῶν». Εἶναι ἀπὸ τὰ καταπληκτικώτερα εἰς ἀφέλειαν καὶ παραδοξότητα πού εἶχε γράψῃ ὁ μακαρίτης καθηγητῆς.

2) Τοῦ Α. Μπράβ, διατελέσαντος ἄλλοτε Γεν. Διευθυντοῦ τοῦ δικτύου.

3) Τοῦ Α. Ρενιούλ, Τεχνικοῦ Διευθυντοῦ εἰς τὴν τότε γαλλ. ἐταιρίαν σιδηροδρόμων Π.Α.Μ. ἀπὸ εἰδικῶν ἀπὸ οὐδετέραν χώραν μὲ κρατικὸν δίκτυον, ὡς ἀρχικὰ συνεζητεῖτο. Χαρακτηριστικὴ μεταβολὴ σκέψεως! Συγκεκριμένα ἐφῆρτο τὸ ὄνομα τοῦ Hegold ἐλβετοῦ σιδηροδρομοῦ, τὸν ὅποιον ἡ Κ. τ. Ε. εἶχε δύο φορὰς χρησιμοποίησα διὰ τοὺς αὐστριακοὺς σιδηροδρόμους.

4) Καὶ τὰ σχετικὰ δημοσιεύματα τοῦ ἡμερησίου τύπου ἐκ τοῦ λόγου τούτου ἦσαν τότε ἐξαιρετικῶς βίαια (Φεβρουάριος—Μάρτιος 1932). Ἴδε, ἰδία «Καθημερινή» φύλ. τῆς 13 2-1932. Τὰ πρακτικὰ τῆς Βουλῆς τῶν ἐτῶν 1931—1933

Ε΄.

Ἡ Ἑλληνικὴ Κυβέρνησις εὐρισκομένη εἰς δυσχερῆ θέσιν, προεκίλεσε τὴν ἐκ μέρους τῆς Δημοσιονομικῆς Ἐπιτροπῆς τῆς Κ. τ. Ε. ἐπιτόπιον ἔρευναν τῆς οικονομικῆς καὶ δημοσιονομικῆς καταστάσεως τῆς χώρας, τοῦτο δὲ καὶ ἐγινε δι' Ἐπιτροπῆς ὑπὸ τὸν Ο. Νιμάγεφ (Φεβρουάριος 193). Ἡ Ἐπιτροπὴ αὐτὴ ἐξήτασε καὶ τὸ σιδηροδρομικὸν ζήτημα ἀπὸ τῆς ἀπόψεως τῶν βαρῶν, τὰ ὁποῖα ἐκ τούτου ἐδημιουργοῦντο διὰ τὸν προϋπολογισμὸν τοῦ Κράτους, διὰ τῆς ἐκθέσεως τῆς δὲ ἐθεώρησεν ἑαυτὴν ὑπόχρεωσιν νὰ κάμῃ τὰς ἐξῆς συστάσεις : Ἡ Ἑλληνικὴ Κυβέρνησις ἀνέλαβε καὶ περιέλαβεν ἤδη εἰς τὰς οἰκονομίας τοῦ προϋπολογισμοῦ—νὰ λάβῃ μέτρα πρὸς ἀποφυγὴν τοῦ ἀπειλουμένου ἐλλείμματος ἐκ 45 ἐκ. δρχ. εἰς τὸν προϋπολογισμὸν τῶν σιδηροδρόμων, ὁ ὁποῖος καὶ εἰς τοιαύτην περίπτωσιν δὲν θὰ περιέχῃ πρόβλεψιν δι' ἀποσβέσεις ἢ διὰ τὴν ὑπηρεσίαν τῶν κεφαλαίων, τὰ ὁποῖα ἔχουν ἐπενδυθῆ εἰς τοὺς σιδηροδρόμους ἀπὸ δάνεια τοῦ κράτους. Οὐχ ἦττον ἢ ἐπιτροπὴ, φρονοῦσα ὅτι περαιτέρω εἰδικὴ ἔρευνα τῶν προβλημάτων τῶν ἑλληνικῶν σιδηροδρόμων εἶναι λίην ἀναγκαία, προτείνει ὅπως τοιαύτη ἔρευνα ἐπιχειρηθῆ εὐθὺς μὲ τὴν βοήθειαν ξένου ἐμπειρογνώμονος, ὑποδεικνυομένου ὑπὸ τῆς Κοινωνίας, καὶ ὅτι ἡ ἔρευνα θὰ ἔδει νὰ περιλάβῃ ἰδίᾳ : 1) Πρόγραμμα ἀναδιοργανώσεως, τὸ ὁποῖον θὰ ἐπέτρεπεν εἰς τοὺς σιδηροδρόμους νὰ κάμουν πρόβλεψιν α) διὰ τὰς ἀποσβέσεις, β) διὰ τὴν ὑπηρεσίαν τῶν δανείων τὰ ὁποῖα ἔλαβον ἀπὸ τὸ Κράτος, αἱ δαπάναι τῆς ὁποίας θὰ ἔδει ἐν πάσῃ περιπτώσει ν' ἀναγράφωνται ἐν τῷ ἰσολογισμῷ τῶν σιδηροδρόμων. 2) Τὸ ζήτημα τοῦ συναγωνισμοῦ τῶν αὐτοκινήτων μετὰ τῶν σιδηροδρόμων, τὴν δυνατότητα τῆς ρυθμίσεως τοῦ συναγωνισμοῦ τούτου διὰ τῆς παραχωρήσεως πλειοτέρων δικαιωμάτων εἰς τοὺς σιδηροδρόμους, τὸ ζήτημα τῆς φορολογίας κλπ. 3) Τὴν δυνατότητα συγχωνεύσεως τῶν κρατικῶν σιδηροδρόμων μετ' ἄλλων σιδηροδρόμων ὑπὸ αὐτόνομόν τινα μορφήν».

Ἡ ἔκθεσις (τῆς 7ης Ἰουλίου 1932) τοῦ κατελιθόντος ἐμπειρογνώμο-

καὶ αἱ ἐκθέσεις τῶν κοινοβουλευτικῶν Ἐπιτροπῶν ἐπὶ τῶν προϋπολογισμῶν τῶν ἰδίων ἐτῶν δεικνύουν τὴν προκατειλημμένην σκέψιν τῶν γραφόντων ἢ ὁμιλούντων κατὰ τῆς ἐπιχειρήσεως πλὴν ἐλαχίστων ἐξαιρέσεων. Μὲ τὴν προκατάληψιν αὐτὴν συνδιάζεται σχεδὸν πάντοτε ἀγνοία τοῦ ζητήματος ἢ ἀφέλεια π. χ. ὅταν, προστιθεμένων καὶ τῶν βαρῶν (ἴδε ἀνωτέρω κεφ. 4ον) τοῦ Βελγικοῦ δανείου τοῦ 1925, ἀνεμένετο ἡ σωτηρία ἐκ τῆς ποθητῆς ἐκταραξίας, εἰς τὴν ὅποιαν ὁμως ἤρουντο καὶ ὑψηλότερα τιμολόγια ἢ μεταβολὰς τῶν κανονισμῶν.

Καὶ ὁ Ὑφυπουργὸς τῆς Συγκοινωνίας ἐρωτώμενος κατὰ τὴν συνεδρίασιν τῆς Βουλῆς τῆς 19 Μαρτίου 1931, ἂν ἀληθεύουν ὅσα ἐγράφοντο τότε περὶ ἐκχωρήσεως, ἔδιδε τὴν ἀπάντησιν : «Τοιαύτη σκέψις δὲν ὑπάρχει ἐπὶ τοῦ παρόντος». Μεταξὺ εἰδημόνων τοῦ ζητήματος παρισυνῶν κύκλων ὑπῆρχε πεποίθησις, ὅτι τὸ κακὸν εἶχε συντελεσθῆ. Εἰς σχετικὴν μάλιστα ἐπιστολήν, ἐπιδειχθεῖσαν εἰς τὸν τότε Πρωθυπουργὸν οὗτος ἀπήντησε μὲ ὑπεκφυγὰς.

νος κατέληγεν εἰς τὴν παράδοξον γνωμάτευσιν περὶ χωρισμοῦ τοῦ δικτύου εἰς δύο τμήματα, ἐκ τῶν ὁποίων τὸ ἓν (γραμμὴ Πειραιῶς—Λαρίσης) θὰ παρεχωρεῖτο εἰς ἑταιρείαν ἐκμεταλλευσομένην αὐτὴν ἀπὸ κοινοῦ μετὰ τῶν πελοποννησιακῶν, ἢ ἔστω μόνην αὐτήν, καὶ τὸ ἄλλο (αἱ γραμμαὶ ἐκεῖθεν τῆς Λαρίσης μετὰ τῶν γραμμῶν Μακεδονίας καὶ Θράκης) θὰ παρεχωροῦντο εἰς ἑταιρείαν μὲ ἔδρην τὴν Θεσσαλονίκην (!) !

Κατὰ τὰ λοιπὰ καὶ εἰς ζητήματα λεπτομερειακῆς ὀργανώσεως, τὸ γενικώτερον περιεχόμενον τῆς ἐκθέσεως αὐτῆς εἶναι ἐνδιαφέρον καὶ συμπίπτει κατὰ πολλὰ μὲ ἀνωτέρω ἐκτεθεισας ἀντιλήψεις, ἄσχετα μὲ τὴν ἀρκετὰ πρωτότυπον καὶ παράδοξον προτάσεως διχασμοῦ τοῦ δικτύου ἢ ὅποια ὑπενθύμιζε σκέψεις προελεύσεως ἀλλοδαπῆς, ριφθεῖσας τὸ 1925 ἔξ ἀφορμῆς τῶν περὶ τῆς γραμμῆς Γευγελῆς συζητήσεων. (Πρβλ. ἀν. σ. 24—25). Τυχαία ἄραγε καὶ αὕτη σύμπτωσης ;

Δὲν εὐρῆκεν ὁμοῦς ἄλλην ἀπήχησιν. Διότι τὸ μὲν Συμβούλιον τῆς Κ, τ. Ε. συνελθὼν εἰς ἑκτακτον Σύνοδον εἰς τὸ Δονδῖνον (6—14 Ἰουλίου 1933), ἀφοῦ ἔλαβε γνῶσιν τῆς ἐκθέσεως καὶ δευτέρας ἐπιτροπῆς, κατελήθει εἰς τὴν Ἑλλάδα κατόπιν ἐπιστολῶν τῆς Ἑλληνικῆς Κυβερνήσεως, κατέληξεν εἰς μερικὰς διαπιστώσεις τῆς θηλήσεως αὐτῆς, ὅπως καθορίσῃ τὸ ἐπὶ τῶν Οἰκονομικῶν τοῦ Κράτους ἐκ τῶν σιδηροδρόμων βάρος καὶ κάμη περαιτέρω προσπάθειαν μειώσεως αὐτοῦ, νὰ ρυθμίσῃ τὰς λογιστικὰς σχέσεις μεταξύ δικτύου καὶ Κράτους, λ. χ. διὰ τῆς ἀναγραφῆς εἰς τὸν προϋπολογισμὸν τοῦ δικτύου τοῦ τοκοχρεωλύτρου τοῦ σιδηροδρομικοῦ χρέους καὶ εἰς τὸν προϋπολογισμὸν τοῦ Κράτους τὴν ἀναγραφὴν τῶν ἔλλειμμάτων τοῦ δικτύου. Πέραν αὐτοῦ, διεπίστωσε τὴν μεγάλην μείωσιν τῶν ἐπιβατικῶν καὶ ἐμπορικῶν μεταφορῶν καὶ τὴν μὴ καταβολὴν ἐκ μέρους τῆς Ταχ. Ὑπηρεσίας τῶν ὀφειλομένων εἰς τὸ δίκτυον διὰ τὰς μεταφορὰς τῆς κωμιστρων.

Τὸ δὲ Κράτος προέβη εἰς μερικὰ μέτρα περιστολῆς δαπανῶν ἐκ τῶν ὁποίων ἄλλωστε πολλὰ εἶχεν ἀρχίσει τὸ δίκτυον νὰ λαμβάνῃ ἀπὸ τὸ 1930.

Ἐν τούτοις, ἡ σχηματισθεῖσα κατὰ Νοέβριον τοῦ 1932 Κυβέρνησις ἔκρινε, ὅτι ὄφειλε διὰ τῶν προγραμματικῶν δηλώσεων τοῦ ἀρχηγοῦ τῆς εἰς τὴν Βουλὴν νὰ δηλώσῃ, ὅτι «θ' ἀποβλέψῃ εἰς τὴν ἀνεξάρτητον ἀπὸ τοῦ

1) Ἡ ἐκθεσις τοῦ Α. Ρενιούλ ἐδημοσιεύθη εἰς τὸν μνημονευθέντα (σ. 229) εἰδικὸν τόμον τοῦ Ταχ. Ἐπιμελητηρίου. Ἐπὶ τῆς ἐκθέσεως αὐτῆς ἴδε Γ. Βουρσοῦκα, Τὸ σιδηροδρομικὸν πρόβλημα (Σιδηροδρομικὴ Ἐπιθεώρησις, Ἰανουάριος 1933), Α. Παδελοπούλου, Τὸ σιδηροδρομικὸν πρόβλημα καὶ αἱ ἐκθέσεις τῶν Α. Ρενιούλ καὶ Α. Μάτσα, Α. Μάτσα, Ἡ κατάστασις τῶν σιδηροδρόμων ἐν Ἑλλάδι (τὴν ἐκθεσίον του εἶχεν ἐγχειρήσῃ εἰς τὸν τότε Πρωθυπουργὸν κατόπιν αἰτήσεως τούτου, τονίζων φυσικὰ τὴν ἀποψιν τῶν οἰκονομικῶν ζημιῶν τοῦ Κράτους) καὶ Σ. Κορῶνη: Ποία ἢ οὐσία τῆς ἐκθέσεως τοῦ Ρενιούλ διὰ τοὺς Ἑλλ. Σιδηροδρόμους καὶ τί ὄντως δύναται νὰ γίνῃ. Αἱ μελέται τῶν Α. Π., Α. Μ. καὶ Σ. Κ. ἐδημοσιεύθησαν ἐπίσης εἰς τὸν τόμον ἐκεῖνον.

Κράτους διαχειρίζουν τῶν Κρατικῶν σιδηροδρομῶν καὶ τῶν Τ.Τ.Τ., ἐφ' ὅσον καὶ ἐνταῦθα δύνανται νὰ ἐπέλθουν οἰκονομίαι ἄνευ βλάβης ἄλλων γενικωτέρων συμφερόντων» (1). Δῆλωσις αὐτὴ καθ' ἑαυτὴν χωρὶς περιεχόμενον, ἀλλ' ἡ ὁποία ἠρμηνεύθη ὡς σκέψις παραχωρήσεως τῆς ἐκμεταλλεύσεως εἰς ἔταιρειαν.

Τὸ ζήτημα ἐκρίθη ὀριστικὰ διὰ τῆς γνωματεύσεως τοῦ Ἐνωτάτου Οἰκονομικοῦ Συμβουλίου, τὴν ὁποίαν τοῦτο ἐξέδωκεν ὁμοφώνως κατὰ συνεδρίαν τῆς ὁλομελείας (26 Ἰουνίου 1933) (2), κατόπιν ἐρωτήματος τῆς Κυβερνήσεως αὐτῆς, ἀπευθυνθέντος πρὸς αὐτὸ ὑπὸ τοῦ Πρωθυπουργοῦ (3). Σύμφωνα μὲ τὴν γνωμάτευσιν αὐτὴν ἐπεβάλλετο ἡ αὐτονομίαις τῶν Τ.Τ.Τ. καί, ἐκτὸς ἄλλων μέτρων ἐσωτερικῆς ἐξυγιάνσεως, ἡ ἀναδιοργάνωσις τῆς Διοικήσεως τοῦ Κρατικοῦ δικτύου ὑπὸ πνεῦμα μεγαλυτέρας ἀκόμῃ αὐτοτελείας ἀπὸ τὸ Ὑπουργεῖον, μεγαλυτέρας μονιμότητος καὶ εὐσταθείας τῆς Γενικῆς Διευθύνσεως, τούτων ἀσφαλιζομένων διὰ τῆς καθιερώσεως ὑποχρεωτικῆς διαιτησίας ἐπὶ διαφωνιῶν μεταξὺ Κράτους καὶ δικτύου.

Ἡ μεγάλῃ αὐτῇ δημοσίᾳ ἐπιχειρήσις, ἡ μεγαλυτέρα ἐν γένει τῶν ἐλληνικῶν ἐπιχειρήσεων, πραγματοποιεῖ τὸν προορισμὸν τῆς ἐπιτυχῶς, ἀποδειχθείσης οὕτω τῆς ὀρθότητος τῶν σκέψεων τῆς ἐγκαινιασθείσης τὸ 1914 μεταρρυθμίσεως.

1) Συνεδρία Βουλῆς τῆς 11-11-32.

2) Εἰσηγούμενου Σ. Πιστολάκη. Ἐδημοσιεύθη (1933) εἰς τὸ τεῦχος ὑπ' ἀριθμ. 5.

3) Τὸ ἐρώτημα ἐπὶ χρονολογίαν τῆς 15 Νοεμβρίου 1932 εἶχεν οὕτω. Κατὰ πόσον αἱ σήμερον ὑφιστάμεναι Κρατικαὶ ὑπηρεσίαι τῶν Σ.Ε.Κ. καὶ τῶν Τ.Τ.Τ. δύνανται ν' ἀποσπασθοῦν καθ' ὁλοκληρίαν τοῦ Κράτους καὶ ν' ἀποτελέσουν ἰδιωτικὴν ἐπιχείρησιν καὶ ὑπὸ ποίαν μορφήν. Καὶ κατὰ πόσον συνεχεῖς τούτου δὲν θὰ ἐπέλθῃ οἰαδήποτε ζημία εἰς τὰ δι' αὐτῶν ἐξυπηρετούμενα συμφέροντα καὶ θὰ θὰ ἐξυπηρετῶνται ταῦτα πλήρως καὶ ἐπαρκῶς ὡς ἐπίσης ἀπὸ οἰκονομικῆς ἀπόψεως, ποῖα τὰ ἀποτελέσματα τῆς τοιαύτης ἀποσπάσεως».