

Η ΔΗΜΟΣΙΑ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

ΤΑ ΠΡΩΤΑ 25 ΕΤΗ

ΤΩΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ

Υ Π Ο

Σ Π. Β. ΚΟΡΩΝΗ

(Συνέχεια ἐκ τοῦ προηγουμένου τεύχους)

Τῆς «δευτέρας» κατηγορίας αἱ «Συμφωνίαι ὑπηρεσιῶν» προέρχονται ἀπὸ τὰς διοικήσεις τῶν δικτύων, ἥτοι ἐκ τῆς πρωτοβουλίας ἐνὸς ἢ περισσοτέρων ἐξ αὐτῶν καὶ διέπονται ἀπὸ τὰς σχετικὰς συνεννοήσεις, κατὰ τὰς ὁποίας ἀνατίθεται συνήθως εἰς ἓν ἐκ τῶν δικτύων ἡ διαχείρισις (1) τῶν σχετικῶν ζητημάτων.

Οἱ Σιδηροδρομοὶ Ἑλληνικοῦ Κράτους συνῆψαν, ὡς συμμετέχοντα μέλη, τὰς ἑξῆς σχέσεις : α) μετὰ τῶν συμμετεχόντων εἰς τὴν ἀμαξοστοιχίαν Σιμπλὸν δικτύων, εἰς Διεθνὴ ὑπηρεσίαν, τῆς ὁποίας κατὰ περιόδους συνέρχονται ἀντιπρόσωποι διὰ ζητήματα μεταφορᾶς ἐπιβατῶν, ἀποσκευῶν καὶ μικρῶν δεμάτων (τὴν διαχείρισιν εἶχεν ἄλλοτε ἡ διοίκησις τοῦ δικτύου Παρισίων - Λυὸν - Μεσογείου, σήμερον δὲ ἔχει ἡ Ἑθνικὴ Ἑταιρία γαλλικῶν σιδηροδρόμων), β) μετὰ τῶν λοιπῶν δικτύων τῆς Ἀνατολικῆς Εὐρώπης, εἰς Διεθνὴ ὑπηρεσίαν ἐπιβατῶν καὶ ἀποσκευῶν κατ' εὐθείαν ἀποστελλομένων (2), γ) εἰς τὴν Ἑνωσιν τοῦ Συνεδρίου (3) τῶν σιδηροδρόμων συσταθεῖσαν τὸ 1919, ἡ ὁποία σκοπὸν ἔχει τὴν ἀνταλλαγὴν ἐπιστημονικῶν γνωμῶν καὶ ἔκδοσιν ὁμοίων δημοσιευμάτων, ἥτοι καθαρῶς θεωρητικοῦ ἔργου, ἐμφανιζομένου κατὰ τὰ συνερχόμενα ἀνὰ τριετίαν συνέδριά της, δ) εἰς τὴν Διεθνὴ Ἑνωσιν διὰ τὴν ἀνταλλαγὴν φορτηγῶν ὀχημάτων ἀπὸ τὸ 1922, ε) εἰς τὴν Διεθνὴ Ἑνωσιν διὰ τὴν ἀνταλλαγὴν ἐπιβατικῶν ἀμαξῶν καὶ σκευοφόρων (4) τὸ 1924, στ) εἰς τὴν Εὐρωπαϊκὴν ἑνωσιν (διόσκεψιν) τῶν κατ'

1) Gerance.

2) Direct Orient.

3) Congrès.

4) Regolamento Intern. Vehicoli (συντ. R.I.V.) καὶ Regol. Intern. carozze (συντ. R. I. C.). Οἱ ὑπὸ στοιχ. δ' καὶ ε' κανονισμοὶ ἀναφέρονται εἰς δύο χωριστάς Ἑνώσεις σχηματισθείσας ἐξ ἰταλικῆς πρωτοβουλίας (κατὰ τὸν P. WOLF ἐνθ. ἄνωτ.) ὑπὸ τῶν ἀντιπροσωπευθέντων εἰς Στρέζαν τὸ 1921 δικτύων διὰ τὴν πρώτην καὶ τῶν συνελθόντων εἰς Στοκχόλμην τὸ 1911 δικτύων διὰ τὴν δευτέραν, ἐκπροσωπουμένην ἀπὸ τὴν «ἐντεταλμένην» τοιαύτην, ἡ ὁποία εἶναι σήμερον ἡ διοίκησις τῶν Ἑλβετικῶν ὁμοσπονδιακῶν σιδηροδρόμων διὰ τὴν πρώτην καὶ ἀπὸ τὴν διοίκησιν τῆς Ἑνώσεως τῶν κατ' εὐθείαν ἀμαξῶν διὰ τὴν δευτέραν. Ἀσχολοῦνται καὶ αἱ δύο αὗται ἐνώσεις, μέ ζητήματα ἀσφαλείας κυκλοφορίας τῶν ἐπιβατικῶν καὶ φορτηγῶν ὀχημάτων, ὡς καὶ τῶν σκευοφόρων εἰς ὅλας τὰς χώρας. Εἶναι φανερόν ὅτι κάθε χώρα καὶ κάθε σιδηροδρομικὴ διοίκησις ἀνδιαφέρεται ζωηρὰ νὰ δύνανται τὰ ξένα ὀχήματα, τὰ ὁποία εἰσδύχεται εἰς τὴν κυκλοφορίαν της νὰ κυκλοφοροῦν ἀσφαλῶς μὲ

εὐθείαν ἀμαξῶν ἀπὸ τὸ 1924, ζ) εἰς τὴν Εὐρωπαϊκὴν ἔνωσιν (διάσκεψιν) τῶν δρομολογίων τῶν ἐπιβατικῶν ἀμαξοστοιχιῶν ἀπὸ τὸ 1924, η) μετὰ τῶν Νοτιοσλαβικῶν σιδηροδρόμων, οἱ ὅποιοι ἔχουν καὶ τὴν «διαχειρίζουσιν», εἰς τὴν συσταθεῖσαν τὸ 1926 Ἑλληνο - νοτιοσλαβικὴν Ὑπηρεσίαν μεταφορᾶς ἐμπορευμάτων δι' ἐπανεγγραφῆς (ι) βάσει τῆς νέας συμβάσεως τῆς Βέρνης, ἀλλὰ περὶ τῆς ὑπηρεσίας αὐτῆς θὰ κάμωμεν λόγον κατ' ἄλλον συνδυασμόν, (ii) εἰς τὴν Διεθνῇ ὑπηρεσίαν ἐπιβατῶν, ἀποσκευῶν καὶ μικρῶν δεμάτων Βορᾶ - Κεντρ. Εὐρώπης - Ἀνατολῆς ἀπὸ τὸ 1927, τῆς ὁποίας μέλη εἶναι τὰ δίκτυα τῶν χωρῶν τῶν γεωγραφικῶν αὐτῶν περιοχῶν, τὴν δὲ διαχειρίζουσιν ἔχει ἡ Διεύθυνσις Δρέσδης τῶν Γερμαν. Σιδηροδρόμων ἡ ἔνωσις αὕτη παρέχει συνδυασμοὺς πρὸς τὴν ἀτμοπλοικὴν συγκοινωνίαν Κωνσταντίας — Κωνσταντινουπόλεως καὶ ἐκ Πειραιῶς διὰ τῆς ἰδίας γραμμῆς πρὸς Αἴγι-
 γυπτον καὶ Παλαιστίνην· εἶχε δὲ ἡ προσχώρησις αὕτῃ ἰδιαίτεράν σημασίαν διὰ τὴν Ἑλλάδα κατὰ τοῦτο, ὅτι τὸ πρῶτον δι' αὐτῆς ἐπετεύχθη ἡ ἔκδοσις εἰσιτηρίων ἀπ' εὐθείας διὰ τὰς διαδρομὰς πρὸς τὰς χώρας, τὰς ὁποίας ἐξυ-
 πηρετοῦν, οὕτω δὲ ἔκτοτε ἡ Ἑλλάς εὐρίσκεται εἰς ἀπ' εὐθείας ἐπιβατικὰς συγκοινων. σχέσεις μὲ τὸ σύνολον τῶν Εὐρωπαϊκῶν χωρῶν, i) εἰς τὴν Διε-
 θνῇ διάσκεψιν (ἔνωσιν) τῶν δρομολογίων τῶν ἐμπορικῶν ἀμαξοστοιχιῶν ἀπὸ τὸ 1927, εἰς τὴν ὁποίαν συμμετέχουν σχεδὸν ὅλα τὰ Εὐρωπαϊκὰ δί-
 κτυα, διότι ἀποβλέπει εἰς τὴν πύκνωσιν καὶ ἐπιτάχυνσιν τῶν ἐμπορικῶν δρομολογίων καὶ τὴν προσαρμογὴν αὐτῶν πρὸς τὰς ἐμπορικὰς ἐπιθυμίας καὶ ἐκδίδει κανονικῶς τὸν Ὁδηγὸν τῶν Διεθνῶν ἐμπορ. ἀμαξοστοιχιῶν, ιι) εἰς τὴν συσταθεῖσαν Ὑπηρεσίαν μεταφορᾶς ἐμπορευμάτων δι' ἐπανεγγραφῆς τῶν δικτύων Κρατικοῦ Ἑλλάδος, Βουλγαρίας, Ρουμανίας, Οὐγγαρίας, Αὐ-
 στρίας, Τσεχοσλοβακίας καὶ Πολωνίας ἀπὸ τὸ 1928, τῶν γερμανικῶν σιδη-
 ροδρόμων ἐπιφυλαχθέντων νὰ ρυθμίζουσιν δι' ἰδίας μετὰ τῶν Ἑλλήν. Σιδη-
 ροδρόμων συμφωνίας τὰς σχέσεις των, τὸ ὅποιον καὶ ἐγένετο τὸ 1936, ιβ) εἰς τὴν συσταθεῖσαν Ὑπηρεσίαν μεταφορᾶς ἐμπορευμάτων δι' ἐπανεγγρα-
 φῆς μεταξὺ Ἑλλάδος καὶ Γερμανίας ἀπὸ τὸ 1936, ιγ) εἰς τὸ κοινὸν ἑλλη-
 νονοτιοσλαβικὸν τιμολόγιον ἐμπορευμάτων καὶ τὸ 1930, ιδ) εἰς τὴν Διεθνῇ
 Ὑπηρεσίαν ἐπιβατῶν καὶ ἀποσκευῶν Βορρειοδυτικῆς - Ἀνατολικῆς Εὐρώ-
 πης ἀπὸ τὸ 1930, ιε) εἰς τὴν Διεθνῇ Ὑπηρεσίαν ἐπιβατῶν, ἀποσκευῶν καὶ
 μικρῶν δεμάτων Ἑλβετίας - Ἀνατολῆς ἀπὸ τὸ 1932, ις) εἰς τὸ κοινὸν τι-
 μολόγιον Θεσσαλονίκης - Δουνάβεως ἀπὸ τὸν Ἰανουάριον 1935 διὰ τὴν με-
 ταφορὰν ἐμπορευμάτων ἀπὸ Θεσσαλονίκης εἰς τοὺς ἐπὶ τοῦ Δουνάβεως λι-
 μένας Μπρατισλάβας, Βουδαπέστης, Βιέννης, Πασσαύ, Ρέγκενσμπουργκ

τὰς ταχύτητας τὰς ὁποίας αὕτη ἔχει δεχθῇ. Πρέπει ἐπομένως ταῦτα νὰ πληροῦν ὀρι-
 σμένους ὁρους κυρίως κυλίσεως καὶ νὰ θεωροῦνται ἀνὰ τεχνικὰ χρονικά διαστή-
 ματα κατὰ ὀρισμένους κανόνας. Εἶναι φανερὸν ἐπίσης, ὅτι οἱ τεχνικοὶ ὅροι εἶναι
 λεπτολογώτεροι καὶ αὐστηρότεροι διὰ τὰς ἐπιβατικὰς ἀμάξας. Τὸ ἔργον λοιπὸν τῶν
 δύο αὐτῶν ἐνώσεων, ἰδίως τῆς δευτέρας, εἶναι πολὺ ὑπεύθυνον.

1) Réinscription.

καὶ τ' ἀνάπαλιν μέσῳ Βελιγραδίου δὲν ἰπέδωκεν ὁμῶς τοῦτο τ' ἀναμενόμενα ἀποτελέσματα, λόγῳ τῶν περιοριστικῶν μέτρων προστασίας τοῦ νομίσματος εἰς τὰς περισσοτέρας χώρας τῆς Κεντρ. καὶ Ἀνατολ. Εὐρώπης καὶ λόγῳ τῆς μὴ ἐπιτεύξεως μειώσεων τοῦ σιδηροδρομικοῦ κομίστρου Γευγελῆς - Βελιγραδίου καὶ τοῦ ἐκεῖθεν ποταμίου τοιοῦτου, ἵνα κατορθωθῇ ἡ προτίμησις τῆς ὁδοῦ αὐτῆς ἔναντι τῆς ὁδοῦ Τεργέστης, ιε) εἰς τὸ κοινὸν ἑλληνοβελγικὸν τιμολόγιον ἐμπορευμάτων ἀπὸ τὸ 1936, ιστ) εἰς τὸ κοινὸν Ἑλληνογερμανικὸν τιμολόγιον ἐμπορευμάτων ἀπὸ τὸ 1936, ιζ) εἰς τὴν Διεθνῇ Ἐνωσιν διὰ τὴν ἐνοποίησην τῆς κατατάξεως τῶν ἐμπορευμάτων ἀπὸ τὸ 1936, κ) εἰς Ἐπιτροπὴν, συσταθεῖσαν τὸ 1936 κατόπιν ἀποφάσεως (Ἀγκύρας καὶ Βουκουρεστίου) τοῦ Οἴκου. Συμβουλίου τῶν χωρῶν τῆς Βαλκ. συνεννόησεως καὶ ἀποτελουμένην ἐκ τῶν κρατῶν αὐτῶν πρὸς κατάρτισιν ἐνιαίου κανονισμοῦ διὰ τὰς μεταφορὰς πάσης φύσεως, κα) εἰς παλαιότεραν ὑφισταμένην, βάσει διατάξεως τῆς Διεθνoῦς Ἐνώσεως τῶν σιδηροδρόμων (ἴδε ἄνωτ. περὶ αὐτῆς), τοπικὴν (') Ἐνωσιν τῶν κρατῶν τῆς Μικρᾶς Συνεννόησεως, μετὰ τῆς προσχωρησάσης Βουλγαρίας ἀλλὰ χωρὶς τὴν Τσεχοσλοβακίαν, ἀπὸ τὸ 1937.

Δ'.

Τιμολόγια.

Τὸ τμήμα τοῦτο ἀφορᾷ εἰς : α) γενικὰ περὶ τῶν διατάξεων, β) τὰ τιμολογιακὰ μέτρα διὰ τοὺς ἐπιβάτας, γ) διὰ τὰ ἐμπορεύματα καὶ δ) τὸ μεταφορικὸν ἔργον τοῦ δικτύου.

I.

Διατάξεις καὶ γενικότητες.

Ια. **Διατάξεις.**—Ἀπὸ τὸ 1917 ἕως τὸ 1935 ἐξελίσσεται ἡ νομοθεσία ἀπὸ τὴν πλήρη δέσμευσιν τοῦ Ὄργανισμοῦ τοῦ δικτύου ἀπέναντι τοῦ Κράτους πρὸς τὴν μεγαλυτέραν αὐτόνομον εὐχέρειαν τοῦ Ὄργανισμοῦ, ὅπως προχωρεῖ εἰς μεταβολὰς τιμολογιακὰς, τὰς ὁποίας κρίνει ἀπαραιτήτους. Ἡ τοιαύτη ἐξέλιξις ἀντιλήψεων ὀφείλεται εἰς τὰς συχνὰς μεταβολὰς τῶν τιμῶν, τὰς μεταβολὰς τῆς σχέσεως εἰσοδημάτων καὶ τιμῶν, ὀφειλομένης κυρίως εἰς τὴν συνεχῇ πτώσιν τῆς ἀξίας τοῦ νομίσματος καὶ τέλος εἰς τὸν αὐξάνοντα ἀνταγωνισμόν μεταξὺ σιδηροδρόμου καὶ αὐτοκινήτου. Ἰδοὺ μία εἰκὼν τῆς ἐξελίξεως αὐτῆς τῶν κρατικῶν ἀντιλήψεων.

Εἰς τὸν Νόμον 1024 τοῦ 1917 (ἄρθρ. 23) ἀναγράφεται ὅτι : τὰ «τιμολόγια καταρτίζονται, λαμβανομένων ὑπ' ὄψει τῶν δαπανῶν ἐκμεταλλεύσεως

1) Regionale. Τὸ 1931 εἶχε γίνεи ὁμοία πρότασις εἰς τὸ δίκτυον, ἀλλὰ δὲν ἐγένετο ὑπ' αὐτοῦ δεκτή, λόγῳ τοῦ ὅτι τὸ βορρούτερον μέρος αὐτῆς (Τσεχοσλοβακία) ἐχωρίζετο ἀπὸ τὰ λοιπὰ κράτη διὰ τῶν μὴ ἀνηκόντων εἰς τὴν Ἐνωσιν κρατῶν Αὐστρίας καὶ Οὐγγαρίας καὶ διότι δὲν συμμετεῖχε τότε ἡ Βουλγαρία, ἐθωροῦθη δηλ. ὡς γεωγραφικῶς μὴ λογικὴ καὶ ἐπομένως ἀσκοπὴ ἢ ἑλληνικὴ συμμετοχὴ.

καὶ τῶν πάσης φύσεως ὑποχρεώσεων τοῦ σιδηροδρόμου. Τὰ τιμολόγια 1920, λεγόμενα «βασικά τιμολόγια», θὰ καταρτισθοῦν, λαμβανομένου τοῦ ὄρου τούτου ὑπ' ὅψιν καὶ τῶν ἐν χρήσει ἐμπορικῶν καὶ οἰκονομικῶν συνθημῶν, ἐγκρινόμενα προτάσει τοῦ Δ. Συμβουλίου. Τὰ ἐφαρμοστέα κατὰ τὰ ἐπόμενα ἔτη τιμολόγια θὰ ἐξάγονται ἐκ τῶν ὡς ἄνω βασικῶν τιμολογίων, αὐξανομένων ἢ ἐλαττουμένων κατὰ τὸ ἀναγκαῖον τοῖς ἑκατὸν ποσοστὸν πρὸς ἐπίτευξιν ἰσοζυγίου τοῦ προϋπολογισμοῦ κατὰ τὴν ὑπ' ὅψιν χρῆσιν. Τὸ ποσοστὸν τοῦτο θὰ ἐγκρίνεται ὑπὸ τοῦ Ὑπουργοῦ Συγκοινωνίας προτάσει τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου κατὰ τὴν ὑπ' ὅψιν χρῆσιν, διὰ ν' ἀποφεύγωνται δὲ κατ' ἔτος τροποποιήσεις τῶν τιμολογίων θέλει σχηματισθῇ εἰδικὸν ἀποθεματικὸν μέχρις ὅτου τοῦτο ὑπερβῇ 5 000 δρχ. ἀνὰ χιλιόμετρον. Τὰ βασικά τιμολόγια μόνον διὰ νομοθετικῆς ἀδείας δύνανται νὰ τροποποιῶνται». Ὁ μηχανισμὸς ὅμως αὐτὸς δὲν ἐφηρμόσθη.

Τὸ Ν. Δ. τοῦ 1923 εἰς τὸ ἀρθρον 32 ὀρίζει, ὅτι «τὰ τιμολόγια καταρτίζονται, λαμβανομένων ὑπ' ὅψιν τῶν δαπανῶν ἐκμεταλλεύσεως καὶ τῶν κάθε φύσεως βαρῶν τοῦ σιδηροδρόμου ἀφ' ἑνός, ἀφ' ἑτέρου δὲ τῆς ἐξυπηρετήσεως τῶν ἐμπορικῶν καὶ βιομηχανικῶν συμφερόντων τῆς χώρας». Πέραν τούτου, ὅτι διατηροῦνται εἰς ἰσχὺν τὰ ἐγκριθέντα διὰ τοῦ Β. Δ. τῆς 20 Σεπτεμβρίου 1922 (¹) κλπ. τιμολόγια, εἰς δὲ τὸ μέλλον ἐπιτρέπονται τροποποιήσεις κατόπιν ἀποφάσεως τοῦ Ὑπουργικοῦ Συμβουλίου τοῦ δικτύου, λαμβανομένης κατόπιν προτάσεως τοῦ Γεν. Διευθυντοῦ, θεωρουμένης ἀπαιτήτου, καὶ μετὰ γνωμοδότησιν τοῦ Συμβουλίου τῶν Σιδηροδρόμων ἐν τῷ Ὑπουργείῳ. Κύρωσιν τῶν διατάξεων τούτων ἀποτελεῖ ἡ διάταξις, κατὰ τὴν ὁποίαν ὁ Γεν. Διευθυντὴς εἶναι ὑπόλογος διὰ πᾶσαν ἐφαρμογὴν τιμολογίων μὴ ἐγκεκριμένην ὡς ὀρίζεται ἀνωτέρω. Ὅποια προφυλάξεις!

Τὸ Ν. Δ. τοῦ 1926 (²), πέραν τῶν ἄλλων καινοτομιῶν, τὰς ὁποίας ἤδη ἀνεφέραμεν, ὀρίζει, ὅτι κατὰ τὸν καθορισμὸν τοῦ τιμολογιακοῦ συστήματος δεόν νὰ μὴ παραβλάπτεται ἡ γενικὴ ἀρχὴ τῆς καλύψεως τῶν δαπανῶν τῆς ἐπιχειρήσεως ἐκ τῶν εἰσπράξεων καὶ ὅτι τὰ τιμολόγια μεταφορῶν πάσης φύσεως καταρτίζονται λαμβανομένων ὑπ' ὅψει, ἀφ' ἑνὸς τῶν δαπανῶν ἐκμεταλλεύσεως καὶ ἐκείνων ἃς συνεπάγεται τὸ παθητικὸν τῆς ἐπιχειρήσεως, ἀφ' ἑτέρου δὲ τῶν γενικῶν συμφερόντων τῆς Ἑθνικῆς Οἰκονομίας καθόλου ἢ τιμημάτων αὐτῆς ἢ λιμένων, τὰ ὁποῖα ἢ τοὺς ὁποίους εἰδικώτερον καὶ ἀποτελεσματικώτερον ἔνεκα γεωγραφικῶν λόγων τὸ δίκτυον ὑπηρετεῖ.

1) Ὅχι κατὰ τὰς διατάξεις τοῦ Νόμου τοῦ 1920, ἀλλὰ βάσει τοῦ Νόμου 2685 ἐξεδόθη τὸ Β. Δ., διὰ τοῦ ὁποίου ἐγκρίνοντα᾽ γενικά τιμολόγια διὰ τοὺς Σιδ. Ἑλλην. Κράτους, ἀντικαθιστῶντα τὰ ἐφαρμοζόμενα ὑπὸ τῆς Ἑταιρίας Ἑλληνικῶν Σιδηροδρόμων παλαιὰ καὶ τὰς συνοδευούσας αὐτὰ τιμολογιακὰς διατάξεις. Ἀλλὰ κυρίως δὲν πρόκειται περὶ μεταβολῆς συστήματος ἢ ποσοστῶν ἀλλὰ περὶ συγχωνεύσεως τῶν ἀρχικῶν κομίστρων καὶ τῶν ἐν τῷ μεταξύ γενομένων αὐξήσεων εἰς ἐνιαῖα ποσοστά,

2) Ἐπὶ Ὑπουργοῦ Συγκοινωνίας Θρ. Γ. Πετιμεζᾶ.

Πρὸς τοιοῦτους σκοποὺς τὸ Δ. Συμβούλιον ἐγκρίνει τὸ κατὰ τὴν κρίσιν του καταλληλότερον σύστημα τιμολογίων, ὑποβαλλόμενον εἰς τὸ Ὑπουργικὸν Συμβούλιον πρὸς κύρωσιν τῇ εἰσηγήσει τοῦ Ὑπουργοῦ Συγκοινωνίας. Πρόσθετα, ὀρίζεται ὅτι καθ' ὅμοιον τρόπον θὰ γίνεται πᾶσα γενικωτέρας φύσεως τροποποιήσις τοῦ συστήματος τιμολογίων ἢ γενικὴ αὔξησης τῶν σχετικῶν μονάδων, «μερικαὶ ὅμως τροποποιήσεις εἶναι ἰσχυραὶ ἀποφάσει τοῦ Δ. Συμβουλίου προτάσει τοῦ Γεν. Διευθυντοῦ».

Κατὰ τὸ Ν.Δ. τοῦ 1935 (ἄρθρον 20) ἐπαναλαμβάνεται μὲν ὅτι κατὰ τὸν καθορισμὸν τοῦ τιμολογιακοῦ συστήματος ἐφαρμόζονται αἱ περὶ ἐκμεταλλεύσεως ἰδιωτικῶν ἐπιχειρήσεων ἀρχαί, ἀλλὰ προστίθεται ὅτι τοῦτο γίνεται ὑπὸ τὸν ὅρον τῆς ἐξυπηρετήσεως τῆς Ἐθνικῆς Οἰκονομίας καὶ τῆς ἀμύνης τῆς Χώρας (1). Τὸ Διοικητικὸν Συμβούλιον, εἰσηγουμένου τοῦ Γεν. Διευθυντοῦ ἐγκρίνει τὸ κατὰ τὴν κρίσιν του καταλληλότερον σύστημα τιμολογίων. Ὁ Γεν. Διευθυντὴς ὅμως δικαιούται νὰ προβαίνει εἰς μεταβολὰς τῶν τιμολογίων καὶ τοῦ συστήματος αὐτῶν, ὥς καὶ εἰς συμφωνίας ἐπὶ εἰδικῶν περιπτώσεων. Ἐπὶ τῶν τροποποιήσεων τοιούτων ἀποφαίνεται τῇ προτάσει τοῦ Γεν. Διευθυντοῦ τὸ Συμβούλιον ἐντὸς προθεσμίας τριῶν μηνῶν τὸ πολὺ μετὰ τὴν ἐφαρμογὴν.

Τὸ νομοθετικὸν αὐτὸ μέτρον ἀφίνει πλήρη ἐλευθερίαν εἰς τὸν Ὁργανισμὸν, ὅπως τροποποιεῖ τὸ σύστημα ἀκόμη τῶν τιμολογίων, ἀρῆνον μάλιστα εἰς τὸν Γ. Διευθυντὴν νὰ ἐνεργῇ οὕτως, ὑπὸ τὸν ὅρον τῆς ἐκ τῶν ὑστέρων ἐγκρίσεως ὑπὸ τοῦ Δ. Συμβουλίου. Ὁ σκοπὸς ἦτο προφανῶς ἡ ἄμεσος λήψις τιμολογιακῶν μέτρων κατὰ τοῦ ἀνταγωνισμοῦ ἐκ μέρους τοῦ αὐτοκινήτου ἢ τῆς θαλασσίας ὁδοῦ, ὅπου κατὰ τὴν κρίσιν τοῦ Ὁργανισμοῦ θὰ ἐνεφανίζετο ἡ ἀνάγκη ἀμύνης.

Ἀπὸ τὴν σύντομον αὐτὴν ἐπισκόπησιν προκύπτει ἡ βαθμιαία μετάβασις ἀπὸ τὴν καθαρὰν «δημοσιονομικὴν» πρὸς τὴν κοινωνικωτέραν ἀντίληψιν περὶ τοῦ προορισμοῦ τῶν συγκοινωνιακῶν μέσων.

Ιβ. Σκέψις περὶ μεταρρυθμίσεων.—Ἡ ἀνεπάρκεια τοῦ τιμολογιακοῦ συστήματος ἀνωμολογεῖτο ἀπὸ τὸ 1923 (2), δὲν ἦσαν δὲ οἱ συναλλασσόμενοι μετὰ τοῦ δικτύου οἱ ὀλιγώτερον διαμαρτυρόμενοι. Αἱ συμβάσεις τῆς περιόδου μετὸ 1875, ἀναγράφουσαι αὐτὰ εἶχαν διατυπωθῇ κατ' ἀντιγραφὴν

1) Ποίαν σχέσιν ἔχει τὸ τιμολογιακὸν σύστημα μετὰ τὴν ἀμυναν τῆς Χώρας τοῦτο εἶναι ἀνεξήγητον.

2) Ἰδε *Ἐκθεσίαν πεπραγμένων χρήσεως 1923—24* σελ. 73, ἰδίως ὅμως τὰς *Ἐκθέσεις τῶν χρήσεων μετὰ τὸ 1927*. Διὰ τὰ πρὸ τὸ 1920 ἔτη, ἰδε Γ. Π. Βουγιούκα. Οἱ σιδηρόδρομοι τῆς Παλ. Ἑλλάδος κατὰ τὸν πόλεμον (πρὸς τὸν Ἀρχιμήδην τῆς 8 Ἀπριλίου 1920). Ἡ μελέτη ἀφορᾷ τὰς μεταβολὰς αἱ ὁποῖαι ἐπῆλθον κατὰ τὸν πόλεμον καὶ μέχρι τὸ 1920 τῶν τιμολογίων καὶ τῶν ἀπολαυῶν τοῦ προσωπικοῦ. Περὶ τῶν τιμολογίων τῶν μακεδονικῶν κατὰ τὰ ἔτη αὐτὰ δὲν γνωρίζομεν τίποτε.

παιλαιότερων ὁμοίων γαλλικῶν συμβάσεων κατ' ἀνάγκην, ἀφοῦ διὰ πρώτην φοράν ἐνεφανίζετο τὸ σιδηροδρομικὸν μέσον.

Ἐπὶ τῇ βάσει αὐτῶν τῶν διατάξεων ἐρρυθμίζοντο ἔκτοτε τὰ τῶν σιδηροδρομικῶν τιμολογίων, ἐξελιχθέντων ἐντὸς τοῦ ἰδίου πάντοτε πλαισίου, καὶ ἡ τιμολογιακὴ πολιτικὴ μέχρι τοῦ 1932. Διότι ἡ ἐνοποίησης τοῦ 1920, ἡ ἐκδοσις τοῦ 1922, αἱ μεταβολαὶ αἱ ἐπεληθῆσαι λόγῳ τῶν ἐκάστοτε μεταβολῶν τῆς ἀξίας τῆς δραχμῆς δὲν μετέβαλαν διόλου τὴν ἀρχικὴν βίαισιν. Αἱ μεταβολαὶ αὐταὶ ἦσαν περιπτωσιακαί, βάσις πάντοτε παρέμενεν ἡ ἀρχικὴ. Οὕτως, ἡ οἰκονομικὴ ζωὴ τῆς χώρας εἶχεν ἀρχίσει νὰ μὴ ἀνέχεται ἔνδυμα κατισκευασθὲν διὰ τὸ ἀνάστημα καὶ τὸ σῶμα τῆς οἰκονομικῆς ζωῆς τοῦ 1890. Ἐπεβίλλετο νὰ χωρήσῃ τὸ κρατικὸν τοῦλάχιστον δίκτυον πρὸς νέον σύστημα.

Ὡς ἑξῆς ἐξετίθεντο (1) εἰς γενικὰς γραμμὰς τὰ τοῦ ζητήματος.

Περισσότεραι εὐκολαὶ ἐμπορικῆς σημασίας ἐπιβαλλόμεναι λόγῳ τοῦ αὐτοκινήτου καὶ ἀναζητητέαι εἰς τὸ ἔδαφος τῶν κανονισμῶν ἠδύναντο νὰ εἶναι πρόξενοι ὠφελείας οὐσιαστικῆς μεγαλυτέρας παρὰ ἐλαττώσεις τιμολογίων, διότι αἱ διατάξεις ἐκεῖναι εἶχαν ὑπ' ὄψιν τὴν μονοπωλιακὴν θέσιν τοῦ σιδηροδρόμου μεταξὺ τῶν ἄλλων μέσων συγκοινωνίας, ἡ ὁποία δὲν ὑπῆρχε πλέον. Ἐπρεπεν, ἐπομένως, ἐφεξῆς νὰ διαγραφῇ ἡ λέξις «μονοπωλίον», τὴν ὁποίαν ἑκατὸν ἐτῶν συγγραφαὶ καὶ διδασκαλαὶ ἀνέφερον, ἄλλως οὐδέποτε θὰ ἐλαμβάνετο ἀπόφασις σωστὴ ἀνταποκρινομένη εἰς τὴν πραγματικότητα. Ὅλαι αἱ παλαιαὶ συμβάσεις, νόμοι καὶ κανονισμοὶ εἶχαν κοπῇ εἰς τὰ μέτρα τοῦ μονοπωλίου αὐτοῦ καὶ ἐδέσμευαν τὸν σιδηρόδρομον.

Ἐχρειάζοντο μεταρρυθμίσεις ὄχι μόνον τὰ τιμολόγια, ἀλλὰ καὶ ὁ κανονισμὸς τῆς ἐκμεταλλεύσεως καὶ αἱ γενικαὶ διατάξεις περὶ τιμολογίων. Τὸ χρονικὸν π.χ. σημεῖον, κατὰ τὸ ὁποῖον παραδίδεται τὸ ἐμπόρευμα εἰς τὸν παραλήπτην τόσας ὥρας ἢ ἡμέρας μετὰ τὴν παρῆδοσιν εἶναι πολλάκις σπουδαιότερον ἀπὸ μίαν τιμολογιακὴν ἐκπτώσιν. Τὸ ζήτημα τῆς πραγματικῆς καὶ ὄχι τῆς ἀναγραφομένης εἰς τὰς διατάξεις τοῦ κανονισμοῦ προθεσμίας ἀπυστολῆς καὶ ἡ ἀνάλογος διάκρισις τῆς ταχύτητος εἰς μικράν, μεγάλην, ἐπιταχυνομένην καὶ μεγίστην ἐπιταχυνομένην ταχύτητα διὰ τὸ ἐμπόρευμα ἦτο ἴσης σημασίας πρὸς τὴν σημασίαν τῶν τιμολογίων.

Κατόπιν ἤρχετο τὸ ζήτημα κυρίως τῶν τιμολογίων τῶν ἐμπορευμάτων. Ἡ εἰκὼν ἦτο ἐν σχέσει μὲ τὴν προπολεμικὴν εἰκόνα (2) τῶν συμβάσεων

1) Τὸ 1929 ὑπὸ τοῦ Γεν. Διευθυντοῦ εἰς τὸ Δ. Συμβούλιον τοῦ δικτύου.

2) Κατὰ τὸν χρόνον ἀμέσως πρὸ τῆς καταλήψεως τῶν μακεδονικῶν περιφερειῶν (1912) ἴσχυαν εἰς τὴν γραμμὴν Θεσσαλονίκης—Μοναστηρίου τιμολόγια : ἐν γενικὸν μὲ τρεῖς κλάσεις I—III καὶ 8 εἰδικὰ τοιαῦτα δι' ὠρισμένα εἶδη ἐμπορευμάτων. Εἰς τὴν γραμμὴν Ἀνατολ. σιδηροδρόμων μέχρι σεργικῶν συνόρων, διὰ μὲν τὸ ἐσωτερικὸν ἐν Γεν. συμβατικῶν μὲ δύο κλάσεις διὰ τμηματικὰς ἀποστολάς, μίαν κλάσιν διὰ φορτηγὰ 5 τόννων καὶ κλάσεις Β καὶ Γ διὰ πλήρη φορτηγὰ 10 καὶ ἄνω τόννων, διὰ δὲ τὸ ἔξωτερικὸν ἐν Γεν. συμβατικῶν τιμολόγιον διὰ τὰς μεταφορὰς τῶν «τεσσάρων» χωρῶν, Αὐστρουγγαρίας, Σερβίας, Βουλγαρίας καὶ

ή ἐξῆς. Ἐμπορεύματα κατὰ τόννον καὶ χιλιόμετρον διὰ μικρὰν ταχύτητα ἐβαρύνοντο

κατὰ τὰ τιμολόγια 1929				κατὰ τὰ προπολεμ. (1914) συμβατικά			
Κλάσεως Α΄.	μέ 60×	συντ. 4.85=	2,91 δρχ.	μέ 0,20	τῆς χρυσῆς δρχ.		
» Β΄.	» 50×	» » =	2,42 »	» 0,15	» » »		
» Γ΄.	» 40×	» » =	1,94 »	» 0,10	» » »		
» Δ΄.	» 30×	» » =	1,45 »	» 0,08	» » »		

Πέραν αὐτῶν, ἰσχυόντων διὰ τὰς τμηματικὰς ἀποστολάς, τὸ τιμολόγιον περιεῖχε διατάξεις : 1) διαφορικῶν τιμολογίων δι' ἀποστάσεις εἰς τέσσαρας βαθμίδας (—150,—300,—500, ἄνω τῶν 500 χιλιομέτρων) πλήρων φορταμαξῶν, ὅπου τὸ κόμιστρον διὰ τὰ 150 π. χ. χιλιόμετρα ἐμειώοντο εἰς 44, 34, 26, 20 βασικά λεπτά διὰ τὰ ἐμπορεύματα Α—Δ κλάσεων πολλαπλασιαζόμενα ἐπὶ τὸν συντελεστήν 4.85, 2) εἰδικὰς τιμολογήσεις διὰ μερικὰς κατηγορίας ἐμπορευμάτων ἀσημάντων εἰς ποσὰ ἐμπορικῶν μεταφορῶν, 3) τὰς περὶ μεταφορῶν ζῶων καὶ πτηνῶν καὶ 4 γενικὴν διάταξιν ἐπιτρέπουσαν ἐκπτώσεις ἀνάλογα πρὸς τὸ ποσὸν καὶ τὸν χρόνον μεταφορῶν μέχρι 30 %.

Διὰ τὰς μεταφορὰς διὰ μεγάλης ταχύτητος ὑπῆρχε τὸ ἐνιαῖον διὰ κάθε εἶδος καὶ ποσὸν μεταφορᾶς κόμιστρον $1,35 \times$ συντ. 4.63=δρχ. 6.25 κατὰ τόννον καὶ χιλιόμετρον, προστιθεμένου εἰς αὐτὸ διὰ τὴν μεγάλην ἐπιταχυνομένην ταχύτητα ποσοστοῦ 20 % διὰ δὲ τὴν μεγίστην (δηλ. διὰ ταχειῶν) ποσοστὸν 40 ο/ο. Πλὴν αὐτῶν, ὑπῆρχαν καὶ καὶ 16 εἰδικὰ τιμολόγια τῶν ὁποίων τὰ 15 εἶχαν εἰσαχθῆ μεταξὺ 1926—1929.

Ἡ ἱστορία καὶ ἡ θεωρητικὴ βάσις τῶν τιμολογίων αὐτῶν εἶναι γνωστή. Ἐπέζησαν συμπληρούμενα δι' εἰδικῶν τιμολογίων, διότι ὁ σιδηρόδρομος εἶχεν ἐν Ἑλλάδι περισσότερον τοπικὸν χαρακτήρα, περιορισμένην κίνησιν, περιορισμένην μεγίστην διαδρομὴν, δὲν εἶχεν ἄλλον ἀνταγωνισμὸν ἀπὸ τὸν πατροπαράδοτον τῆς θαλάσσης, πρὸς τὸν ὁποῖον εἶχε συμβιβασθῆ λόγῳ τῆς μακρᾶς συμβιώσεως, παρῳρισμένον καὶ αὐτὸν λόγῳ ταχύτητος ὥς καὶ ἄλλων συναφῶν πρὸς τὴν θαλασσίαν μεταφορὰν λόγων

Τὰ ἐλαττώματά των ἦσαν : 1) ἡ κατανομή τῶν ἑκατοντάδων προϊόν-

Τουρκίας μὲ τὰς αὐτὰς διὰ τὸ ἐσωτερικὸν συμβατικὰς διακρίσεις, ἐπίσης καὶ περὶ τὰ 80 ἐξαιρετικὰ τιμολόγια καὶ ἐν ἄλλο συμβατικῶν τιμολόγιον διὰ τὰς γερμανο-νατολικὰς μεταφορὰς μὲ τὰς ἰδίας διακρίσεις καὶ 45 ἐξαιρετικὰ τιμολόγια. Εἶναι χαρακτηριστικαὶ αἱ διατάξεις αὐταί, ἀποτελοῦσαι πραγματικὴν σιδηρ. τιμολ. ἑνωσιν μεταξὺ Αὐστρουγγαρίας καὶ Βαλκανικῶν κρατῶν· εἶναι ἀποτέλεσμα τῶν διατάξεων περὶ τῶν ὁποίων εἵπομεν ἀνωτέρω εἰς τὴν σελ. 33. Χαρακτηριστικὸν εἶναι, ἐπίσης, ὅτι ὑπῆρχε καὶ ἐν γενικῶν συμβατικῶν τιμολόγιον μὲ ἐξαιρετικὰ τιμολόγια διὰ μεταφορὰς πρὸς τὸ ἐσωτερικὸν ἐκ Θεσσαλονίκης προϊόντων ἐρχομένων θαλασσίως μέσῳ Ἀμβούργου.

Αὐτὰ τὰ τιμολόγια παρέμεναν ἀκόμη εἰς ἰσχύν μέχρι τῆς καταλήψεως (1915 τῶν μακεδονικῶν γραμμῶν ὑπὸ τῆς Γαλλικῆς Στρατιᾶς τῆς Ἀνατολικῆς.

των ἄνθρωπινων εἰς ὄγκον, εἰδικὸν βάρος, ὕψην, ἄξιαν εἰς 4 μόνον κλάσεις καὶ 4 μονάδας κομίστρων. Π.χ. εἰς τὴν Α' μεταξωτὰ καὶ βιγκαλαος εἰς τὴν Β' ἄλευρα καὶ ὁσιτὰ ἀκτιέργαστα, εἰς τὴν Γ' κέραιμοι, ἄλας καὶ ἄργιλλος, εἰς Δ' λιγνίτης καὶ λίθοι. Τὸ μέγιστον κόμιστρον ἦτο 2,91 δρχ. καὶ τὸ ἐλάχιστον 1,45 δρχ. (ἄνευ φόρου καὶ προσθέτων ἐξόδων), ἦτοι τὸ κόμιστρον οἰασθήποτε τμημ. ἀποστολῆς εὐρίσκετο μεταξὺ 2,91 δρχ. καὶ 1,45 δρχ. κατὰ τόννον — χιλιόμετρον. Πᾶν δηλ. ἐμπόρευμα θὰ κατέβαλε κόμιστρον κυμαινόμενον μεταξὺ τῶν δύο αὐτῶν ἄκρων, ὅπου τὸ κατώτατον εἶναι τὸ ἥμιον τοῦ ἄνωτάτου. Τὸ διαφορικὸν δὲ τιμολόγιον κατ' ἀπόστασιν καὶ κατὰ πλήρες φορτηγὸν κατήρχετο κατὰ ἓν 25—30 τοῖς ο)ο ἀνάλογα πρὸς τὴν κλάσιν, ἦτοι περίπου 25 ο)ο κατὰ μέσον ὅρον, διότι τὰ 2)3 τοῦλάχιστον τῶν εἰδῶν τοῦ ὀνοματολογίου ὑπήγοντο εἰς τὴν Α' κλάσιν, 2) ἡ μεγάλη ταχύτης δὲν εἶχε κανένα ἰδιαίτερον ρόλον οὐδὲ ἐδόθη εἰς αὐτὴν προσοχὴ ποτέ, διότι τὸ κόμιστρον ἦτο ἄκαμπτα ὑψηλόν, ἀποτελοῦν διὰ τὴν ἀπλὴν μεγ. ταχύτητα τὸ διπλάσιον τῆς μικρᾶς ταχύτητος Β' κλάσεως. Ἄλλως τε καὶ αἱ μεταφοραὶ μεγίλης ταχύτητος δὲν ἦσαν τόσον χρήσιμοι διὰ τὴν ὕψην τῆς οἰκονομίας τοῦ τόπου ἢ ὅποια ἦτο τότε καθαρὰ γεωργική.

Τὰ κόμιστρα ἦσαν ὑψηλὰ διὰ τὰς ἐκπροσωποῦσας μεγαλυτέρας ἐμπορικὰς ἀξίας τμηματικὰς ἀποστολὰς, αἱ ὁποῖαι ἀπὸ τὸ 1928, μετὰ τὴν βοήθειαν καὶ τῶν δυσχερειῶν λόγῳ τῶν διατυπώσεων, ἔφευγαν ἀπὸ τὸν σιδηρόδρομον καὶ ἐτρέποντο εἰς τὸ αὐτοκίνητον. Εἰς τὴν δυσχέριαν δὲ αὐτὴν εἶχαν ἐμπλακῇ ὅλοι οἱ σιδηρόδρομοι ἀπὸ τὸ αὐτοκίνητον, τὸ ὁποῖον ἀφαιροῦσε φυσικὰ ἀπὸ τὸν σιδηρόδρομον τὰ προϊόντα μεγαλυτέρας ἀξίας, π.χ. τὰ βιομηχανικά, τὰ ὁποῖα καὶ μεταφέρονται διὰ τμηματικῶν ἀποστολῶν, ἀκριβῶς δηλ. τὰ προϊόντα τὰ ὁποῖα εἶχαν περιθώριον ἀξίας διὰ νὰ τὰ τιμολογήσῃ βιρύτερον ὁ σιδηρόδρομος διὰ νὰ εἶναι εὐθηνὸς εἰς τὰ εὐτελῆ, π.χ. τὰ δημοτικὰ, ζῶα κλπ. Εἰς τὴν συγκράτησιν δὲ αὐτῶν ἀπέβλεψαν καὶ ἀποβλέπουν πολλάί, μικραὶ ἰδίως χώρι π.χ. Νορβηγία), τείνουσαι νὰ διευκολύνουν τοιαύτας μεταφορὰς, ἐφ' ὅσον ἔχουν ὠρισμένον ἔξωτερικὸν ὄγκον, ἐμφέρινισιν καὶ βάρος, ἄσχετα πρὸς δὴλωσιν περιεχομένου καὶ δι' ὠρισμένα εἶδη, ἀπλοποιήσαντα (κατὰ τὸ πρότυπον τοῦ ταχυδρ. δέματος) τὰς διατυπώσεις τῆς ἀποστολῆς των, 4) εἰς τὴν ὑπερβολικὴν γενικότητά των, διότι ἰσοφειδώνοντο τόσῃ ἐσωτερικαὶ διαφοραὶ ἀξίας καὶ ἡγνοεῖτο ἡ ἰδιαιτέρα σπουδαιότης πολλῶν εἰδῶν· τὸ σύστημα τοῦ παλαιοῦ τιμολογίου ἀγνοοῦσε τὴν «ἀτομικὴν» μεταχείρισιν διὰ τὰ προϊόντα τῶν μεγάλων μεταφορῶν, 5) ἐγνώριζε δύο εἶδη μεταφορῶν ἀπὸ ἀπόψεως ὅχι ταχύτητος, ἀλλὰ ποσοῦ, ἦτοι τὴν τμηματικὴν καὶ τὴν κατὰ φορτηγὸν 10 καὶ ἄνω τόννων· εἶναι ἀληθὲς ὅτι παντοῦ τείνει ἡ σιδηροδρομικὴ ἐκμετάλλευσις νὰ διοχετεύσῃ τὰς μεταφορὰς εἰς πλήρη καὶ ὅσον τὸ δυνατόν μεγαλύτερα φοοτηγὰ 15, 20, 25 καὶ 50 ἀκόμη τόννων, ἀλλὰ δὲν εἶναι τὸ ζήτημα τοῦτο εἰς τὰς χεῖρας τῆς ἐξ ὀλοκλήρου· διότι ἡ φύσις τῶν συναλλαγῶν ἄλλοτε βοηθεῖ καὶ ἄλλοτε ἀποκρούει τὴν τάσιν αὐτήν· ἡ φύσις ἀκριβῶς τῶν συναλλαγῶν εἰς χώραν μικρῶν

συνθηκῶν (π. χ. Δανία) ἐπέβαλε νὰ εὐνοηθῇ καὶ ἡ μέση μεταφορὰ τῶν 5, ἀκόμη καὶ τῶν 2, 1)2 τόννων, 6) αἱ διαβαθμίσεις διαφορικοῦ κομίστρου διὰ τὰς κατὰ πλήρη φορτάμαξας μεταφορὰς δι' ἀπόστασιν 150 χιλιομέτρων, 151—300 χιλμ. 301—500 χιλιομ., 501 καὶ ἄνω εἰς συνδυασμὸν μὲ τὴν διαβάθμισιν τῶν ἰσχυόντων κομίστρων δὲν ἦσαν πλέον ἐπαρκεῖς, διότι τὰ μήκη ἐκάστης ζώνης ἦσαν πολὺ μεγάλα καὶ 7) εἰς πλείστας περιπτώσεις τὸ κόμιστρον ἦτο αὐθαίρετον, ἀγνοοῦν τὴν σχέσιν τιμῆς προϊόντος, μεταξὺ τοῦ ἀποστολῆς καὶ τόπου προορισμοῦ αὐτοῦ.

Ιγ. Κατευθύνσεις.—Ἡ ἐπιδιωκτέα μεταρρύθμισις ἔπρεπεν, ἐπομένως, νὰ ἐκταθῇ καὶ εἰς τοὺς κανονισμοὺς καὶ εἰς τὰ τιμολόγια καὶ εἰς τὴν κίνησιν τῶν ἐμπορικῶν συρμῶν, ὡς πρὸς δὲ τὰ τιμολόγια ἔπρεπε νὰ ἄρῃ τὰ ἀνωτέρω μειονεκτήματα ('). Καὶ ὀρθὰ ξιτονίζετο, ὅτι «μονοπώλιον» (²) δὲν εἶχε πλέον ὁ σιδηρόδρομος ἢ εἶχε τοιοῦτον «ἐπαχθές», δεσμεύσεις πλέον σημαῖνον καὶ ὄχι δικαιώματα. Οἰαδήποτε μεταρρύθμισις καὶ ἂν ἐγίνετο ὤφειλεν, ἐπομένως, 1) νὰ τείνῃ πρὸς ὁργάνωσιν μεταφορῶν καὶ διὰ φορτηγῶν αὐτοκινήτων εἰς τὸ Πειραιᾶ, Ἀθήνας καὶ τὴν Θεσσαλονίκην, τοῦλάχιστον διὰ τὴν παραλαβὴν καὶ διανομὴν τῶν ἐμπορευμάτων, καὶ κατόπιν εἰς σύστασιν γραμμῶν αὐτοκινητικῶν καθέτων πρὸς τὰς σιδηροδρομικὰς γραμμάς, 2) παρακολουθουμένης τῆς κινήσεως καὶ τῆς αὐξομειώσεως τῆς ὥς πρὸς τὰ ἐνδιαφέροντα προϊόντα, ἐπεμβαίνουσα εἰς τὴν συγκράτησιν των, ὅταν φυσικὰ συμφέρῃ, διότι ἔπρεπε νὰ ἐπιζητεῖται ἡ συνεργασία μετὰ τοῦ αὐτοκινήτου, τὸ ὁποῖον ἐχρειάζετο εἰς τὴν Ἑθνικὴν Οἰκονομίαν καὶ ὄχι ἡ ἐξόντωσίς του, ὡς μικρᾶς μεταφορικῆς μονάδος.

Ὡς πρὸς τὴν ἀκολουθητέαν δόδον, συνιστῶντο τότε αἱ ἐξῆς γενικαὶ κατευθύνσεις, ὡς πρὸς τὰ τιμολόγια. Νὰ λαμβάνονται ὑπ' ὄψιν τὰ ἀνωτέρω μειο-

1) Κατὰ τὴν ὑπὸ κρίσιν περίοδον ἐτέθησαν εἰς ἐφαρμογὴν οἱ ἐξῆς νέοι κανονισμοί : α) ἐκμεταλλεύσεως τῆς 29)10)23 β) λογιστικῆς τῆς ἐξωτ. ὑπηρεσίας ἐκμεταλλεύσεως τῆς 21)8)24 γ) μολυβδοσφραγίσεως φορταμαξῶν τῆς 28)3)27 δ) ἀνωμαλιῶν καὶ ἀζητητῶν τῆς 1)12)34 ε) τελωνιακῆς ὑπηρεσίας ἐπὶ εἰσαγωγῶν, ἐξαγωγῶν καὶ διαμετακομίσεως τῆς 5)11)27 κα) στ) γενικὸς τῆς κινήσεως τῆς 4)8)31 μόνον ὅσον ἀφορᾷ τὸ Μέρος Β'. (τὸ μέρος Α'. θ' ἀφοροῦσεν τὰ σήματα) ἦτοι, διὰ τὴν κυκλοφορίαν καὶ τοὺς ἐλιγμούς διὰ τοῦ ὁποίου ἐπῆλθεν ἐπιθυμητὴ ἐνότης διατάξεων δι' ὅλον τὸ δίκτυον ὡς πρὸς τὴν ἀσφάλειαν τοῦ ἐπὶ τῶν γραμμῶν κινουμένου ὑλικοῦ καὶ τὴν μεγαλυτέραν καὶ ἐμπρόθεσμον ἀκριβείαν τῶν μεταφορῶν. Τέλος, 14 προσωρινοὶ κανονισμοί, ἀφορῶντες τὰ καθήκοντα, ἀρμοδιότητος καὶ εὐθύνας τοῦ κατωτέρου προσωπικοῦ ἐξωτερικῆς ὑπηρεσίας τῆς 1)1)1937.

2) Ἴδε καὶ K. Wiedenfeld. Die Monopoltendenz des Kapitals in Spiegel der Verkehrsmittel G. Fischer, Jena, 1937, σελ. 25 «μετὰ τὴν ἐμφάνισιν τοῦ αὐτοκινήτου δὲν δύναται νὰ γίνῃ λόγος περὶ μεταφορικοῦ μονοπωλίου τοῦ σιδηροδρόμου» καὶ «Πάντως δὲ αὐτοκίνητον εἶναι πάντοτε πολὺ κατωτέρον τοῦ σιδηρ. εἰς μεταφορικὴν ἱκανότητα, τὴν κρίσιν δὲ ταύτην δὲν δύναται νὰ τροποποιήσῃ οὔτε ὁ εἰδικὸς αὐτοκινήτοδρομος».

νεκτήματα τοῦ τιμολογίου, οὕτω δὲ εἰδικώτερον : α) νὰ εὐνοεῖται περισσότερον ἢ ὅσον μέχρι τοῦδε ἡ μεγάλη ταχύτης, β) ἐπίσης αἱ μικραὶ νὰ εὐνοῦνται ἀποστάσεις, αἱ δὲ μεγάλαι μόνον ἐφ' ὅσον φαίνεται ἀνταγωνισμός, γ) νὰ εὐνοῦνται περισσότερον αἱ τμηματικαὶ ἀποστολαί, δ) κατὰ τὸν καθορισμὸν τοῦ σκελετοῦ καὶ τῶν μονάδων κομίστρου νὰ καταβληθῇ προσπάθεια, ὥστε τὸ σύστημα νὰ ὑποβοηθῇ παραγωγὴν καὶ νὰ εἶναι ἐξελλίξιμον ὀργανικῶς καὶ ε) νὰ μὴ διαφεύγῃ τῆς προσοχῆς ὅτι ἐπρόκειτο περὶ μελετημένων καὶ σκοπίμων μετατοπίσεων τοῦ βάρους τοῦ κομίστρου ἀπὸ ἐν ἐμπόρευμα εἰς τὸ ἄλλο καὶ οὐχὶ περὶ σεισαρχείας, ἡ ὁποία νὰ ἐσήμαινε μείωσιν τῶν εἰσπράξεων τοῦ δικτύου καὶ στ) ὅτι ἀκριβῶς διὰ τιμολογίων λαμβανόντων ὑπ' ὄψιν τὰς συνθήκας τῆς ἐθνικῆς οἰκονομίας θὰ ἐπῆρχετο βελτιωτικὴ ἐξέλιξις τῶν οἰκονομικῶν τοῦ δικτύου.

Καὶ ἤδη ἀπὸ τὸ 1927 τὸ δίκτυον εἶχε θέσει τὴν ἐξῆς προγραμματικὴν βάσιν ὅσον ἀφορᾷ τὴν μεταφορικὴν πολιτικὴν τοῦ δικτύου, τὴν ὁποίαν ἐτήρησεν ἕκτοτε κατ' ἀρχήν, ἄσχετα πρὸς τὸν βαθμὸν καὶ τὴν δεξιότητα τῶν χρησιμοποιηθέντων μέτρων (1), χειριζόμενον τὴν εὐρείαν ἀρμοδιότητα τὴν ὁποίαν τοῦ ἔδιδεν ἡ νομοθεσία τοῦ Σεπτεμβρίου 1926.

Βάσις τῶν μέτρων πολιτικῆς ἔπρεπε νὰ εἶναι ἡ ἀνάγκη στενωτέρων οἰκονομικῶν συνδέσμων μεταξὺ τοῦ μεγάλου ἀστικοῦ κέντρου τῆς πρωτευούσης καὶ τῶν μακεδονικῶν ἐπαρχιῶν καὶ ὅμοιοι τοιοῦτοι τοῦ κέντρου τῶν μακεδονικῶν (Θεσσαλονίκη) μὲ τὰ διάφορα σημεῖα τοῦ δικτύου των, ἡ ἀνάγκη πυκνώσεων τῶν ἐπιβατικῶν μεταφορῶν μεταξὺ τῶν δύο μεγάλων κέντρων, Ἀθηνῶν καὶ Θεσσαλονίκης, ἡ διευκόλυνσις τοῦ ἀστικοῦ πληθυσμοῦ τῶν πόλεων, ὅπως χρησιμοποιῇ κατὰ τὰς ἡμέρας ἀργίας τὰ ἐξοχικὰ περὶχωρα καὶ μέρη πέραν αὐτῶν πρὸς ἀναψυχὴν καὶ ἀνάκτησιν δυνάμεων, τὰς ὁποίας φθείρει κατὰ τὰς ἐργασίμους ἡμέρας.

Εἰς τὴν Ἑλλάδα, χώραν μικρῶν ἀποστάσεων καὶ θαλασσίων ὁδῶν, αἱ σιδηροδρομικαὶ ἐπιχειρήσεις εἶχαν νὰ ὑπολογίσουν τὰς θαλασσίους ὁδοὺς καὶ τὰς βραχείας ἀποστάσεις, ἐπὶ τῶν ὁποίων ἐνεφανίσθη ὁ νέος ἀνταγωνιστής, τὸ αὐτοκίνητον. Ἰδίως τὸ πρόβλημα τῆς σχέσεως μεταξὺ αὐτοκινήτου καὶ σιδηροδρόμου εἶχε καταστῇ ὀξύτατον εἰς ὅλας τὰς χώρας, ὁ περιοδικὸς σιδηροδρομικὸς τύπος ἔβριθεν ἀπὸ συζητήσεις περὶ τῆς σχέσεως αὐτῆς καὶ αἱ διοικήσεις τῶν σιδηροδρομικῶν δικτύων ἦσαν φοβισμέναι. Ἀσφαλῶς ἡδύνατο τις νὰ εἴπῃ, ὅτι τὸ πρόβλημα τοῦτο ἦτο τὸ σοβαρώτερον ἀπὸ ὅσα εἶχαν ν' ἀντιμετωπίσουν αἱ σιδηροδρομικαὶ ἐπιχειρήσεις, διότι ἔθιγε τοὺς ὅρους τῆς υπάρξεώς των καὶ ἐπὶ τοσοῦτον περισσότερον ὅσον μικρότεροι ἦσαν. Καὶ οἱ σιδηρόδρομοι τοῦ Ἑλλ. Κράτους δὲν ἔζηρουντο ἀπὸ τὴν τοιαύτην θέσιν τοῦ ζητήματος.

Δεδομένον, ὅτι ὅλα τὰ μεταφορικὰ μέσα μιᾶς χώρας σιδηρόδρομος.

1) Ἀπὸ τὴν ἐκθεσιν πεπραγμένων χρ. 1926—27 σελ. 33.

ὁδοί, αὐτοκίνητα, ἀτμόπλοια καὶ ἱστιοφόρα ἀκόμη, ἦσαν ἐθνικὰ μέσα συγκοινωνίας, ἔπρεπε νὰ καταβληθῇ προσπάθεια, ὅπως τὸ πρόβλημα λυθῇ διὰ μελέτης ἑνὸς συστήματος συνεννοήσεως καὶ καταμερισμοῦ τῶν ἔργων κατὰ τὸ συγολικῶς συμφέρον καὶ οὐχὶ διὰ τοῦ ἀγῶνος ἀλληλεξοντώσεως (*).

Ὅσον ἀφορᾷ τὴν σχέσιν μεταξὺ ὁδῶν καὶ σιδηροδρόμων, τὰ δύο αὐτὰ μέσα ἔπρεπε νὰ συνεργασθοῦν, δεδομένου ὅτι ὑπῆρχεν ἔδαφος ἐνεργείας ἐπωφελοῦς καὶ διὰ τὰ δύο μέσα καὶ ὅτι οἱ σιδηροδρόμοι ἐνεφάνιζαν δεύσμευσιν παγίαν κολοσσαίων ἐθνικῶν κεφαλαίων, διὰ τὴν τύχην τῶν ὁποίων δὲν ἠδύνατο νὰ μὴ ἐνδιαφερθῇ ἡ πολιτεία, ἐπομένως αἱ τυχὸν μέλλουσai νὰ κατασκευασθοῦν ὁδοὶ καὶ σιδηροδρομικαὶ γραμμαὶ ἔπρεπε νὰ λάβουν ὑπ' ὄψιν τὰς ὑπαρχούσας καὶ νὰ κατευθύνωνται οὕτως, ὥστε νὰ συμπληρῶνουν τὸ ἔργον τῶν σιδηροδρόμων, ἀντὶ νὰ τὸ καταστρέφουν εἰς βλάβην τοῦ γενικοῦ συμφέροντος.

Αἱ κατευθύνσεις αὗται ἐμφανίζονται, ὥς εἴπαμεν, εὐθὺς ἀπὸ τὸ 1927 εἰς ὅλα τὰ λαμβανόμενα μέτρα πολιτικῆς τοῦ δικτύου.

Ἐν ἀναμονῇ τῆς καταστρώσεως τοῦ νέου τιμολογιακοῦ συστήματος καὶ τῆς ἐπιβαλλομένης συστηματικῆς ρυθμιστικῆς πολιτικῆς τοῦ κράτους, ὡς πρὸς τὸν ἀνταγωνισμόν, τὸ δίκτυον καίτοι ἀναγνωρίζον τὴν ἐλαττωματικότητα τοῦ ἰσχύοντος, δὲν ἐσταύρωσε τὰς χεῖρας. Παράλληλα πρὸς τὴν μεταρρυθμιστικὴν αὐτὴν ἐργασίαν. ἡ ὁποία ἀπαιτοῦσε μακρὸν χρόνον, ἀπεφάσισε νὰ χειρισθῇ εὐθὺς τὰ τιμολόγια καταλλήλως, λαμβάνον ὑπ' ὄψιν τὰς πιεζούσας ἀνάγκας καὶ τὰς ἐπιθυμίας τῶν συναλλαγῶν καὶ τοῦ κοινοῦ, τὸν παλαιὸν ἀνταγωνισμόν τῆς θαλάσσης, κυρίως τὸν νέον ἐμφανισθέντα ἐκ τῆς ὁδοῦ, ἀλλὰ καὶ τὰς οἰκονομικὰς ἀνάγκας τοῦ δικτύου. Ἡ πολιτικὴ αὕτη χειρισμοῦ (*) συνεχίσθη ἔντονα κυρίως μέχρι τοῦ Αὐγούστου 1932, ὅτε ἐτέθησαν εἰς ἰσχὺν τὰ νέα τιμολόγια, περὶ τῶν ὁποίων θέλομεν ἀναπτύξῃ μερικὰ κατωτέρω χαλαρωθεῖσα πέραν τοῦ, χρονικοῦ τούτου ὁρίου, κατόπιν

1) Εἰς τὰς Ἐκθέσεις χρήσεως ἀπὸ τὸ 1929, εἰς διαλέξεις, μελέτας καὶ ἄρθρα εἰς τὸν ἡμερήσιον ἢ τὸν περιοδικὸν τύπον τῶν ἐτῶν 1929—1930 ἀνωτέρων ὀργάνων τοῦ δικτύου καὶ ἄλλων εἰδικῶν (Γ. Βουγιούκας, Α. Παδελόπουλος, Χ. Κανελάπουλος, Δ. Ματθαίουπουλος Σπ. Κορώνης) καὶ εἰς ἔγγραφα πρὸς τὸ Ὑπουργεῖον συνεχῶς διατυπώνονται ἐκκλήσεις ὅπως παρεμβαῖνον τὸ Κράτος ρυθμίῃ τὸ ζήτημα, ἀλλὰ δὲν ἐγένετο τίποτε τότε. Ἴδε, ἐπίσης, εἰς τὰ Τεχνικὰ Χρονικά, τεύχη 59—60 τοῦ 1934 τὴν γνωμοδότησιν τῆς ὁρισθείσης ὑπὸ τῆς Κυβερνήσεως πολυμελοῦς Ἐπιτροπῆς ἐπὶ τῶν συμφωνιῶν τοῦ Λονδίνου, σχετικῶν μὲ τὰ ζητήματα τῶν γνωστῶν εἰς τὸ κοινόν Ἑταιρειῶν μὲ τὸ ὄνομα Power, ὅπου ἐπιγραμματικὰ διαγράφονται οἱ κίνδυνοι ἐκ τοῦ ἀνταγωνισμοῦ καὶ τονίζεται ἡ ἀνάγκη ἐπεμβάσεως τοῦ Κράτους.

2) Ἐκακίσθη ὑπὸ μερικῶν ὡς ἐφαρμοζομένη μὲ βιασύνην καὶ χωρὶς βεβαιότητα περὶ τῶν ἀποτελεσμάτων τῆς. Ἐπὶ τοῦ σημείου αὐτοῦ ὁ W. Acworth, ἀγγλὸς σιδηροδρομικὸς διέθνους κύρους, εἰς τοὺς ζητοῦντας μαθηματικῶς ἀκριβῆ στοιχεῖα ἀποδεικνύοντα ἐκ τῶν προτέρων τὴν ὀρθότητα τῶν μέτρων, ἐκεῖ ὅπου μόνον ἐμπορικῆς διαίσθησις δύναται νὰ ὑπάρχῃ, ἀπαντᾷ τὰ ἐξῆς. Ἄλλοτε τὰ κυριαρχοῦντα προβλή-

μεταξὺ τῶν ἐτῶν 1935—μέσα 1936, ἐπαναληφθεῖσα ζωνηρότατα μὲ πρωτοφανεῖς μειώσεις τιμολογίων. Βεβαίως ἀστάθεια τιμολογίων, ὡς αὕτη τῶν ἐτῶν μετὰ τὸ 1928, εἶναι θεωρητικῶς ψεκτὴ, ἀλλ' ἦτο πολιτικὴ ἀφ' ἑαυτῆς ἐπιβεβλημένη μετὰ τὴν ἐξαφάνισιν τοῦ σιδηροδρομικοῦ μονοπωλίου (').

Αἱ σημαντικώτεραι κατὰ τὴν περίοδον τῆς βαθείας πτώσεως τῆς ἀξίας τοῦ ἐθνικοῦ νομίματος «γενικαί» αὐξήσεις τῶν γενικῶν τιμολογίων εἶναι ἡ ἐφαρμοσθεῖσα τὸν Μάρτιον τοῦ 1923 αὐξήσις κατὰ 40 ο)ο τῶν εἰσιτηρίων Α' καὶ Β' θέσεως καὶ 25 ο)ο τῶν εἰσιτηρίων Γ' θέσεως, ὡς καὶ 70 ο)ο τῶν κομίστρων ἐμπορευμάτων, ἐπιταθεῖσα κατὰ τι ἀπὸ τὸν Ἀπρίλιον 1924 καὶ ἡ ἐφαρμοσθεῖσα ἀπὸ τὸν Μάρτιον 1926, ἡ ὁποία ἀνήρχετο διὰ τὰ εἰσιτήρια εἰς αὐξήσεις ἀπὸ 25—28 τοῖς ο)ο, καὶ διὰ τὰ πάσης φύσεως ἐμπορεύματα αὐξήσεις μετὰ 22 καὶ 30 ο)ο. Τ' ἀποτελέσματα αὐτῶν εἶναι καταφανῆ εἰς τὰ ποσὰ τῶν ἐκ μεταφορᾶς ἐπιβατῶν εἰσπραξέων τῶν ἀκολουθῶν δύο ἐτῶν.

II.

Τιμολογιακοὶ χειρισμοὶ ἐπὶ ἐπιβατικῶν μεταφορῶν.

Ἀπὸ τὰς ἀρχὰς τοῦ 1924, ἡ βάσις τιμολογήσεως εἶχεν ὀρισθῇ διάφορος ἀνὰ περιφέρειαν. Ἦσαν δηλ. τὰ κόμιστρα μεγαλύτερα εἰς τὰς νέας βορρείας γεωγραφικὰς περιφερείας κατὰ 4.2 ο)ο διὰ τοὺς ἐπιβάτας α' καὶ β'

ματα ἦσαν μᾶλλον ἐπιστημονικῆς φύσεως, κατὰ ποῖον δηλαδὴ τρόπον μεταφοραί, αἱ ὁποῖαι κατὰ τὸ πλεῖστον εὐρίσκοντο, χωρὶς ὁ σιδηρόδρομος νὰ κοπιᾷ, μὲ τὸ μερὸς του—διότι μόνον αὐτὸς ἠδύνατο νὰ τὰς ἐκτελέσῃ—θὰ ἐκτελοῦνται δι' αὐτοῦ. Εἰς τὸ μέλλον τὸ ἐνδιαφέρον του πρέπει πρωτίτως νὰ στραφῇ εἰς ψυχολογικά προβλήματα πῶς δηλ. θὰ ἐλκύσῃ καὶ θὰ κρατήσῃ περισσότερας μεταφορὰς, διὰ τῆς προσπαθείας του, ὅπως τὰς ἱκανοποιήσῃ κατὰ τὸν καταλληλότερον τρόπον. Ὁ ἴδιος μνημονεῖ ἐν «Ἀρχαὶ τῆς σιδηροδρομικῆς οἰκονομίας» (μετάφρασις εἰς τὴν Γερμανικὴν, Wien - Berlin, J. Springer 1926, ὑπὸ H. Wittek σελ. 66, τὸν W. Bagehot, ὁ ὁποῖος γράφει : Ὁ καθορισμὸς τῶν τιμολογίων εἶναι τέχνη καὶ ὄχ' ἐπιστήμη, ἀσκουμένη μάλιστα ὑπὸ φωτισμὸν πολὺ θολόν, εἰς ἀτμόσφαιραν πλήρη πιθανοτήτων καὶ ἀμφιβολιῶν, ὅπου τίποτε δὲν βλέπει κανεὶς τὸ σαφές, ὅπου πολλὰ μέσα προτείνονται, πρὸς πολλὰς διαφορετικὰς κατευθύνσεις καὶ ὅπου οὐχ' ἦτον πρέπει νὰ εὗρεθῇ μία κατεύθυνσις καὶ νὰ ἀκολουθηθῇ ἀτεγχετα».

1) Ὁ O. Engländer, ἐν Theorie des Güterverkehrs und der Frachtsätze, Jena 1924 σελ. 230, θέτει δύο ἀξιώσεις κατὰ τὸν καθορισμὸν τῶν τιμῶν μιᾶς κοινωνικῆς ἐπιχειρήσεως. Ἀπλούστευσιν συστήματος καὶ σταθερότητα τιμολογίων, χαρακτηρίζων τὴν δευτέραν ὡς περισσότερον δικαιολογημένην, διότι καθὲς οἰκονομικὴ ἐπέμβασις, τοιαύτη δὲ εἶναι καὶ ἡ μεταβολὴ τῶν τιμολογίων, προκαλεῖ πάντοτε προσετριβὰς καὶ διαταραχὰς, ὥστε καὶ μία καλὴ μεταβολὴ νὰ γίνεται ἐπιζημία, ὅπως συμβαίνει καὶ εἰς τὴν φορολογίαν διὰ τὴν ὁποίαν λέγεται, ὅτι κακὸς παλαιὸς φόρος εἶναι πλεονέκτης καλύτερος ἀπὸ ἓνα νέον ἔστω καὶ ὀρθότερον φόρον. Ἡ κρίσις του εἶναι ὀρθοτάτη καθ' ἑαυτήν, προϋπὸθεσιν ὅμως ἔχει νομισμα-

θέσεως, 4.8 ο)ο διὰ τοὺς τῆς γ' θέσεως καὶ 9.2 ο)ο διὰ τὰ ἐμπορεύματα μὲ τὴν αἰτιολογίαν ὅτι ἐπὶ τοῦ λαρισσαϊκοῦ ἔπρεπε νὰ εἶναι μικρότερον λόγῳ τοῦ θαλασσίου ἀνταγωνισμοῦ. Ἐν τούτοις, πρέπει νὰ παρατηρηθῇ, ὅτι δὲν ἦσαν ὅλαι αἱ μεταφοραὶ τοῦ ἐκτεθειμένου εἰς τὸν ἀνταγωνισμόν, αὐτόν, ἐξ ἄλλου οὔτε ὅλαι αἱ μεταφοραὶ τῶν βορρεῶν περιφερειῶν ἦσαν ἀπληλαγμένοι ἀπ' αὐτόν. Ὁ διαφορισμὸς ὅμως αὐτὸς κατηργήθη ἀπὸ τὸν Ὀκτώβριον 1927.

Διὰ πρώτην φοράν τὸ 1927 ἔκαμε τὸ κρατικὸν δίκτυον ἀρχὴν πρὸς ἐνίσχυσιν τῆς κινήσεως ἔξω τῶν ἀστικῶν κέντρων διὰ τῆς εἰσαγωγῆς ἐκπτώσεων χάριν τῶν ἐκδρομῶν. Οὕτως, ἐχορηγήθησαν ἐκπτώσεις δι' ἐκδρομὰς ἀπὸ Πειραιῶς καὶ Ἀθηνῶν εἰς Χαλκίδα 25 ο)ο διὰ τὰ εἰσιτήρια μετ' ἐπιστροφῆς ἰσχύοντα ἀπὸ τὸ Σάββατον μέχρι τῆς Δευτέρας (εἰσιτήρια Κυριακῶν καὶ ἑορτῶν), ἐπίσης δὲ καὶ ἐκπτώσεις 40 ο)ο ἐπὶ μεγάλων συγκεντρώσεων ἐκδρομῶν μεταξὺ Ἀθηνῶν καὶ Θεσσαλονίκης ἢ ἀπὸ σταθμοὺς τῆς γραμμῆς Ἀλεξανδρουπόλεως χρησιμοποιούντων ἐκτάκτους ἀμαξοστοιχίας. Ἄλλης φύσεως ἦτο ἡ ἐκπτώσις 25 ο)ο δι' εἰσιτήρια μετ' ἐπιστροφῆς μεταξὺ Ἀθηνῶν καὶ Θεσσαλονίκης, ἰσχύουσα τοὺς θερινοὺς μῆνας καὶ ἀποβλέπουσα εἰς τὸν θαλάσσιον ἀνταγωνισμόν. Τὸ 1928 ἤρχισεν ἡ χορήγησις εἰσιτηρίων ἐξήκοντα ταξιδίων ἐπὶ ἐκπτώσει 50 ο)ο διὰ τοὺς ἀπὸ Ἀθηνῶν μέχρις Αὐλῶνος σταθμοὺς πρὸς διευκόλυνσιν τοῦ παραθερισμοῦ εἰς τὰς ὑψηλότερας αὐτὰς τοποθεσίας καὶ ἐκπτώσις 30 ο)ο διὰ τοὺς μετακινουμένους ἀνέργους ἢ νοσηλευομένους καπνεργάτας, μέλη τοῦ Ταμεῖου Καπνεργατῶν. Ἡ αὕτη τάσις συνεχίζεται καὶ κατὰ τὸ 1929 ἀφ' ἑνὸς διὰ τῆς θέσεως εἰς ἐφαρμογὴν οἰκογενειακῶν εἰσιτηρίων δι' ὠρισμένας διαδρομὰς, διαρκείας τριῶν μηνῶν ἐπὶ ἐκπτώσει 20—50 ο)ο, ἀναλόγως τοῦ ἀριθμοῦ τῶν μελῶν τῆς οἰκογενείας, ἡ ὁποία ἐγενικεύθη εἰς ὅλον τὸ δίκτυον ἀπὸ τὸ 1931, ἀφ' ἑτέρου διὰ τῆς εἰσαγωγῆς τῶν χιλιομετρικῶν λεγομένων εἰσιτηρίων 1000—500 χιλιόμετρων μὲ ἐκπτώσιν 20—25 ο)ο. Ἐπίσης, διὰ νὰ ὑποβοηθηθοῦν ἀκόμη περισσότερον αἱ ἐμφανισθεῖσαι ἐκδρομικαὶ τάσεις, ἤρχισεν νὰ χορηγεῖται ἐκπτώσις 40 ο)ο εἰς ὁμαδικὰς ἐκδρομὰς, ἐνεργουμένας δι' ἐκτάκτων ἀμαξοστοιχιῶν ἐπὶ τῆς γραμμῆς λαρισσαϊκοῦ, καὶ εἰς μικροτέρας ὁμάδας ἀθλητικὰς, γυμναστικὰς, φυσιολατρικὰς κλπ. ἐκπτώσεις μέχρι 50 ο)ο, ἀλλὰ καὶ ἐκπτώσεις σχετιζόμεναι πρὸς διεθνεῖς ἐκθέσεις εἰς τὴν ἡμεδαπὴν καὶ τὴν ἀλλοδαπὴν διὰ τοὺς ἐπισκέπτας καὶ τὰ ἐκθέματα.

Ἀπὸ τὸ ἔτος 1930, ἐμφανίζονται εἰδικώτερα τιμολογιακὰ μέτρα πρὸς ἀπόκρουσιν τοῦ ἀνταγωνισμοῦ τῶν αὐτοκινήτων. Οὕτω, κατηργήθη πλὴν ἄλλων μέτρων παλαιὰ διάταξις ἀνέκαθεν ἰσχύουσα ἐπὶ τῶν μακεδονικῶν

τικὴν σταθερότητα. Εἰς ἐποχὰς ἀσταθείας νομίματος, ἡ σταθερότης τῶν τιμολογίων εἶναι βοηθὴ ὅταν ταῦτα παρακολουθοῦν κατ' ἀναλογίαν τὴν μείωσιν τῆς ἀξίας τοῦ νομίματος, κατὰ τὸ ἴδιον μέτρον τῆς αὐξήσεως τῶν δαπανῶν

γραμμῶν, κατὰ τὴν ὁποίαν τὸ εἰσιτήριο ἐτιμολογεῖτο ὄχι βάσει τῆς πραγματικῆς ἀποστάσεως, ἀλλὰ ἐλαχίστης ἀποστάσεως 80 χιλιομέτρων, ὅταν ἡ πραγματικὴ ἦτο μικροτέρα, εἰσῆχθησαν ἐκπτώσεις 25 ο)ο ἐπὶ εἰσιτηρίων μετ' ἐπιστροφῆς διὰ μετακινήσεις μεταξὺ ἀριθμοῦ τινος ἀστικῶν κέντρων εἰς ὅλον τὸ δίκτυον, ἐκεῖ ὅπου ὁ ἀνταγωνισμὸς ἦτο αἰσθητὸς διὰ πᾶσαν ἐποχὴν τοῦ ἔτους ἢ τὴν θερινὴν μόνον. Ἀπὸ τὸ 1931, ἤρχισεν ἡ χορήγισις ἐκπτώσεως 25 ο)ο εἰς ἀλλοδαποὺς ἐπισκεπτομένους τὴν Ἑλλάδα καὶ ἐκπτώσεων μεταβάσεως εἰς λουτροπόλεις. Τὸ 1933 ἤρχισεν ἡ κυκλοφορία Κυριακῶν ἐκδρομικῶν ἀμαξοστοιχιῶν ἐξ Ἀθηνῶν, ἡ ὁποία μέχρι τοῦ 1934 ἐγενικεύθη εἰς περὶ σσοτέρως διαδρομὰς ὅλου τοῦ δικτύου.

Ἀπὸ τὸ ἔτος 1935 αἱ ἐκδρομικαὶ ἐπιθυμίαι τοῦ κοινοῦ ἱκανοποιήθησαν εἰς πολὺ εὐρύτεραν κλίμακα, διὰ τῆς μετατροπῆς 102 φορτηγῶν κλειστῶν ὀχημάτων τῆς μεγαλυτέρας (τῶν 17 τόνων) χωρητικότητος εἰς ἐκδρομικὰ τοιαῦτα περίπου 4030 θέσεων, ἐκ τῶν ὁποίων κατέστησαν δυναταὶ συνθέσεις καθαρῶς ἐκδρομικῶν συρμῶν μὲ τιμὰς εἰσιτηρίου ἐξαιρετικῶς χαμηλάς, τῶν ὁποίων ὁ ἀριθμὸς ἀνῆλθε τὸ 1937 εἰς 416 μὲ ἀριθμὸν ἐκδρομίων 483 000. Ἀναμφισβήτητα, τὸ μέτρον τοῦτο ἔδωκε μεγίστην ὠθησιν εἰς τὴν ἐκδρομικὴν ἐσωτερικὴν κίνησιν ἀνὰ τὰς ὑπὸ τοῦ δικτύου διατρεχομένας περιφερείας. Ἄν τὸ μέτρον δὲν ὑπερηκόντησε τὸν ἐπιδιωχθέντα σκοπὸν λόγῳ τοῦ ὑπερβολικὰ χαμηλοῦ κομίστρου καὶ λόγῳ τῆς στέρησεως τῶν ἐμπορικῶν μεταφορῶν μιᾶς χωρητικότητος φορτηγοῦ ἐκ 2000 περίπου τόνων, τοῦτο μένει νὰ κριθῇ. Διὰ τὰ κατόπιν ἔτη, δὲν ὑπάρχουν δημοσιευμένα ὡς πρὸς τὰ ἐπιβατικὰ ἀλλὰ καὶ τὰ ἐμπορικὰ τιμολόγια, ἐπαρκῆ ἐπίσημα στοιχεῖα (').

Ὁ παρατιθέμενος πίναξ 11 δεικνύει τὸν ἀριθμὸν τῶν ἐπιβατῶν κατὰ θέσιν καὶ περιφέρειαν τῶν ἐτῶν 1921—1938 καὶ ἀριθμοὺς τῶν ἐπιβατῶν τῶν δύο μόνων μακεδονικῶν γραμμῶν καὶ τοῦ λαρισσαϊκοῦ κατὰ τὰ ἔτη 1911, 1914 καὶ 1919. Ὁ πίναξ, μὴ λαμβανομένων ὑπ' ὄψιν τῶν ἐτῶν τῆς β' τοῦ αἰῶνος 1930—1934, τῶν ὁποίων ἡ πτώσις διαταράσσει τὴν ἀνιούσαν γραμμὴν ἐξελίξεως, διαπιστώνει: 1) τὸν τριπλασιασμὸν ἀπὸ τὰ ἔτη 1911 καὶ 1914 τῆς ἀποδόσεως τοῦ δικτύου εἰς ἐπιβατικὰς μεταφοράς, 2) τὴν σταθερὰν ὑποχώρησιν τοῦ ἀριθμοῦ ἐπιβατῶν I καὶ II θέσεως δι'

1) Αἱ ἐκθέσεις πεπραγμένων τῶν χρήσεων 1935—36 καὶ ἐφεξῆς σιωποῦν, κατ' ἀντίθεσιν πρὸς τὰς ἐκθέσεις τῶν προηγουμένων ἐτῶν, ἀναφέρουσαι μόνον ἀριθμὸν θεμάτων 941 (!) ἐπὶ τῶν ὁποίων ἐγένοντο τιμολογιακαὶ μεταβολαὶ κατὰ τὰς χρήσεις 1936—37, 1937—38. Προσθέτουσιν, ὅτι τὸ 1935 «μεταβολαὶ» ἐγένοντο πρὸς προσέλκυσιν κινήσεως καὶ καταπολέμησιν τοῦ ἀνταγωνισμοῦ. Ἐπομένως αἱ μεταβολαὶ εἶναι μειωτικαί, τὸ δὲ 1936 δι' ὁμοιον σκοπόν, δηλ. «μειωτικαὶ μὲ αὐξήσεις τινὰς περὶ τὸ τέλος τῆς χρήσεως» καὶ τὸ 1937 προστίθεται, ὅτι ἐγίναν καὶ αὐξήσεις «κομίστρων» ὅπου ὁ ἀνταγωνισμὸς τὸ ἐπέτρεψε. Περὶ τῶν γενικῶν καὶ σοβαρῶν μειώσεων πείθει καὶ ἡ πτώσις τῆς ἀνὰ ἐπιβάτην μέσης χιλιομετρικῆς εἰσπραξέως.

Π Ι Ν Α Κ Ι Ι.

Αριθμός έπιβατων και χιλιομετρικων έπιβατων (αριθμοι εις 000)

Έτη	I Θέσεις				II Θέσεις				III Θέσεις				Γενικών Σύνολων			
	Μακεδονικά		Μέσολοι		Μακεδονικά		Μέσολοι		Μακεδονικά		Μέσολοι		Μακεδονικών		Όλων δυνάμεων	
	Πεφ.— Πλατύ	Μακεδονικά	Μέσολοι	Μακεδονικά	Πεφ.— Πλατύ	Μακεδονικά	Μέσολοι	Μακεδονικά	Πεφ.— Πλατύ	Μακεδονικά	Μέσολοι	Μακεδονικά	Χιλιόμετρον Έπιβατων	Χιλιόμετρον Έπιβατων	Χιλιόμετρον Έπιβατων	Χιλιόμετρον Έπιβατων
1911 Θεσ. Φλωρ. και Θεσσ. Αλεξανδρ. 1914 (Λαρίσης)	8			78				802					888	88560		
1920 — 21	24			50	550				624	47584						
1921 — 22	31	29	62	46	516	816	1456		593	60045	918	94534	1656		166039	
1922 — 23	33	39	85	65	640	924	1706		738	71499	1057	98624	1950		198496	
1923 — 24	46	70	125	85	782	924	2875		913	99871	2155	190971	3225		313633	
1924 — 25	55	75	135	84	921	1954	2314		1070	122663	2516	200717	3646		326952	
1925 — 26	60	80	147	89	1031	2283	3402		1180	126235	2499	160324	3839		305179	
1926 — 27	67	80	147	105	1168	2234	3120		1340	135854	2287	130801	3515		258590	
1927 — 28	65	76	141	101	1062	2058	3358		1238	119789	2503	152238	3765		274993	
1928 — 29	50	68	128	114	1059	2269	3366		1262	122755	2477	145786	3779		268841	
1929 — 30	55	63	118	120	1127	2239	3075		1302	123055	2216	130021	3484		256978	
1930 — 31	60	61	121	126	1082	1994	2858		1268	129355	2113	118263	3218		234102	
1931 — 32	54	56	111	111	939	1919	2359		1105	115839	1714	96146	2648		197918	
1932 — 33	43	47	89	89	802	1557	2121		934	101772	1436	82124	2351		178541	
1933 — 34	31	33	64	78	778	1342	2541		887	96417	1750	89219	2784		196655	
1934 — 35	28	30	58	91	915	1626	3177		1034	107437	2169	111510	3432		244100	
1935 — 36	29	34	63	86	1147	2030	4010		1263	132690	2555	133719	4323		310666	
1936 — 37	37	40	77	113	1618	2392	4344		1769	176887	2802	152789	4677		332478	
1937 — 38	39	44	82	119	1717	2627	4621		1875	179680	2999	165911	4967		372930	
1938 — 39	37	40	82	125	1801	2816	5017		1969	207019	3265	177386	5339		408663	
	35	41	76	117	1924	3016			2074	231277						

ἀμφοτέρως τὰ περιφερείας ἀπὸ τὸ 1929 μέχρι σήμερον, 3) τὴν μετατόπισιν τῆς κινήσεως πρὸς τὴν III θέσιν ἀποτελοῦσαν μετὰ τοῦ στοιχ. ὑπ' ἀριθ. 2 ἔνδειξιν ἀρκετὰ χαρακτηριστικὴν, 4) τὴν στασιμότητα τῆς κινήσεως ἀπὸ τὸ 1925 (*) μέχρι τοῦ 1933—1934, χαρακτηριστικὸν ὃχι μόνον τῆς κρίσεως τῶν ἐτῶν 1930—1933· κατόπιν δὲ ἀπὸ τὸ 1934—1935 τὴν σταθερὰν αὔξησιν τοῦ ἀριθμοῦ μέχρι τοῦ 1939, ὀφειλομένην καὶ εἰς τὴν ἐσωτερικὴν τουριστικὴν κίνησιν, τὴν δέσμευσιν τοῦ αὐτοκινήτου, κυρίως ὅμως καὶ κατὰ πρῶτον λόγον εἰς τὴν ἀνάγκωσιν τῆς οἰκονομίας, 5) τὴν πολὺ μεγάλην ἀναλογίαν ἐπιβατῶν III θέσεως εἰς τὰς μακεδονικὰς γραμμὰς ἐν συγκρίσει μὲ τὸν λαρισσαϊκόν, 6) τὴν καταφανῆ ἀπὸ τὸ 1922 ἕως σήμερον μεγαλυτέραν αὔξησιν τῆς ἐπιβατικῆς κινήσεως τῶν μακεδονικῶν γραμμῶν.

Ὁ πίναξ 11α προδίδει σχετικὴν στασιμότητα τῆς διεθνοῦς μεταφορᾶς ἐπιβατῶν τοῦ δικτύου ἐπὶ τῆς κυρίως ἀρτηρίας τῶν σιδηροδρομικῶν συνδέσμων τῆς χώρας μετὰ τοῦ ἐξωτερικοῦ, τῆς γραμμῆς Θεσσαλονίκης—Εἰδομένης. Πολὺ πιθανὸν ἡ κίνησις αὕτη θὰ ἦτο μεγαλυτέρα χωρὶς τοὺς συναλλαγματικούς περιορισμούς, ἀλλὰ, ὅπως καὶ ἀλλαχοῦ (*) ἐξήρθη, οἱ ὅροι μεταφορᾶς μεταξὺ Θεσσαλονίκης—Βελιγραδίου ἐπιβατῶν δὲν εἶναι ἱκανοποιητικοὶ διὰ τοὺς μὴ κινουμένους μὲ κλινάμαξαν ἐπιβάτας, ἐξ ἄλλου δὲ ὁ θαλάσσιος ἀν-

Π Ι Ν Α Κ Ξ 11 α.

Ἀριθμός Ἐπιβατῶν Ἐξωτερικοῦ.

Ἔ τ η	Δι' Εἰδομένης		Διὰ Κρεμενίτσας		Δι' Ἀλεξανδρουπόλεως	
	Ἐξῆλθον	Εἰσῆλθον	Ἐξῆλθον	Εἰσῆλθον	Ἐξῆλθον	Εἰσῆλθον
1929—30	17.476	21.942	3.599	4.400	474	482
1930—31	15.885	22.450	1.441	—	877	500
1931—32	13.422	19.963	2.980	3.404	700	509
1932—33	9.580	16.842	2.605	3.718	476	302
1933—34	11.158	19.117	3.602	3.751	425	284
1934—35	12.663	22.990	5.194	5.685	321	182
1935—36	16.127	24.925	3.848	5.703	173	314
1936—37	17.938	24.252	4.431	4.292	160	431
1937—38	13.930	12.834	6.008	5.912	174	547
1938—39						

1) Τοῦ πρώτου σχετικῶς ὁμαλοῦ βίου μετὰ τὴν «τοποθέτησιν» τῶν προσφυγικῶν πληθυσμῶν, τὰς μετακινήσεις τῶν ὁποίων δεικνύουν οἱ μεγάλοι ἀριθμοὶ τῶν μακεδονικῶν γραμμῶν διὰ τὰ ἔτη 1923—25.

2) Ἀνωτέρα σελ. 138.

«Ἀρχεῖον» Δ. Καλιτσονάκι, Τόμ. 21 (1941) Τεῦχ. Α'

ταγωνισμός επιδρά ὁπωσδήποτε ἐπιτυχέστερα. Ταῦτο πιθανώτατα δὲ καὶ μερικοὶ ἄλλοι λόγοι δὲν ἐπέτρεψαν ὅπως ἡ διεθνὴς αὐτὴ γραμμὴ ἀποδώσῃ ὅ,τι θὰ ἤμπορούσε ν' ἀποδόσῃ. Καλύτερα ἐξελίσσεται ἡ κίνησις ἐπιβατῶν ἐξωτερικοῦ εἰς τὴν γραμμὴν Φλωρίνης, τὸ ὅποιον πρέπει ν' ἀποδοθῇ κατὰ πρῶτον λόγον εἰς τοὺς ποικίλους συνδέσμους τῆς Θεσσαλονίκης μετὰ τὴν περιφέρειαν Μοναστηρίου.

Ὁ πίναξ 12 δεικνύει διεθνεῖς σχέσεις εἰς χιλιομετρικοὺς ἐπιβάτας καὶ ἐκτιμοστικὰς ἀναλογίας αὐτῶν κατὰ ἐπιβατικὴν θέσιν. Μόνον ἡ Γαλλία, ἡ Ἰταλία καὶ ἡ Ρουμανία ἔχουν μικροτέραν ἀναλογίαν ἐπιβατῶν III θέσεως ἀπὸ τὴν Ἑλλάδα, ἐρχομένην ἐξ ἄλλου εἰς δευτέραν σειρὰν ὡς πρὸς τοὺς ἐπιβάτας I θέσεως μετὰ τὴν Δανίαν.

ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΟΣ ΠΙΝΑΞ 12.

Ἑκατοστιαῖαι ἀναλογίαι χιλιομετρικῶν ἐπιβατῶν
1937 ἀνὰ θέσιν ἐπὶ τοῦ συνόλου (¹).

Χ ὥ ρ α ι	Θέσις I	Θέσις II	Θέσις III	Σύνολον χιλιομ. ἐπιβατῶν	Ἀνὰ χιλιόμ.
Ἑλλάς (κρατικόν)	3.9	10.7	85.4	332.478	263
Βουλγαρία	0.2	4.3	95.5	685.026	242
Νοτιοσλαβία	0.4	5.4	94.2	2 462.290	340
Ρουμανία	3.3	21.2	75.5	5.425.772	304
Τουρκία	2.4	17.0	80.6	807.508	133
Αὐστρία	0.7	6.3	93.0	2.407.390	420
Βέλγιον	0.5	10.5	89.0	6 148.000	1.268
Γαλλία	2.6	19.5	77.9	5.873.101	612
Ἑλβετία	0.7	9.0	90.3	3.425.772	979
Ἰταλία	3.2	18.2	78.6	10.492.731	623
Νορβηγία	0.2	6.4	93.4	652.217	178
Σουηδία	0.4	9.0	90.6	2.185.748	285

Ὁ ἴδιος Πίναξ δεικνύει πόσον πτωχὴ εἶναι ἡ ἀνὰ χιλιόμετρον ἐπιβατικὴ κίνησις τοῦ Ἑλληνικοῦ κρατικοῦ δικτύου. Μόνον ἡ ἀντίστοιχος τῆς Νορβηγίας εἶναι μικροτέρα.

1) Ἀπὸ τὴν Statistique Internationale des chemins de fer. Οἱ ἀριθμοὶ τῶν δύο τελευταίων στηλῶν εἰς 000. Διὰ τοὺς μακεδονικοὺς ἡ ἀναλογία ἐπιβατῶν III θέσεως εἶναι μεγαλυτέρα τῆς τοῦ λαρισσαϊκοῦ.

III.

Τιμολογιακοὶ χειρισμοὶ ἐπὶ ἐμπορικῶν μεταφορῶν.

1) Αἱ ἴδιαι κατευθύνσεις ἐφαρμόζονται ἔκτοτε (1927) καὶ διὰ τὰς μεταφορὰς ἐμπορευμάτων, ἀποβλέπουσαι κατὰ γενικοτάτην σύνοψιν, α) εἰς ἐνίσχυσιν τῶν μεταφορῶν τῶν γεωργικῶν προϊόντων πρὸς τὰ ἀστικά κέντρα ἢ εἰδῶν βοηθητικῶν τῆς γεωργικῆς παραγωγῆς πρὸς τὴν ὑπαιθρον χώραν π.χ. μεταφορὰ παντὸς τροφίμου πρὸς τὰς πόλεις, σίτου πρὸς σποράν, λιπασμάτων καὶ ἀλωνιστικῶν μηχανῶν πρὸς τὴν ὑπαιθρον, εἰς διευκόλυνσιν τῶν νομάδων ποιμένων μετὰ τῶν ποιμνίων των πρὸς μετάβασιν εἰς θέρετρα κλπ., β) εἰς ἐνίσχυσιν τῶν μεταφορῶν μεταλλευμάτων δι' ἐκπτώσεων ἐπὶ μεγάλων ποσῶν ἢ εἰδικῶς διὰ πλήρων φορτηγῶν ἢ εἰς μακρυνὰς μεταφορὰς, γ) εἰς τὴν εἰσαγωγὴν τοῦ θεσμοῦ χορηγήσεως ἐκπτώσεων εἰς «ἀποκλειστικούς πελάτας». ἦτοι μεγάλας ἐπιχειρήσεις διενεργοῦσας ὅλας των τὰς μεταφορὰς διὰ τοῦ δικτύου, δ) εἰς ἐπίμονον ἐνίσχυσιν τῆς ζωῆς τῶν λιμένων Θεσσαλονίκης καὶ Ἀλεξανδρουπόλεως (ἀνταγωνισμὸς Πόρτο - Λάγος) διὰ τιμολογιακῶν μέτρων, παραδειγματικῶς διὰ τὸν πρῶτον ἀναφέροντες τὰς ἐκπτώσεις ἐπὶ τῶν μεταφερομένων διαμετακομιστικῶς διὰ Θεσσαλονίκης μεταλλευμάτων Μητροβίτσας ἀπὸ τὸ 1932, ε) εἰς ἐνίσχυσιν τῶν διὰ μέσου Φλωρίνης πρὸς Ἀλβανίαν καὶ ἐξ Ἀλβανίας μεταφορῶν, στ) εἰς προσέλκυσιν τῶν ἀγοραζομένων ἀπὸ τὴν συγκέντρωσιν εἰς τὴν βόρειον Ἑλλάδα σιτηρῶν διὰ σοβαρῶν ἐκπτώσεων, δεδομένου ὅτι αἱ μεταφοραί αὗται ἐνεφανίσθησαν σημαντικαὶ πρὸς τὸν Πειραιᾶ ἀπὸ τοῦ ἔτους 1932 (1), ζ) ἀπὸ τὸ 1932 εἰς μετασκευὴν φορτηγῶν εἰς ψυγεῖα, ἐν μέρει μὲ δαπάνην τοῦ δικτύου, ἐν μέρει μὲ δαπάνην τῆς Ἑταιρίας Ἐξαγωγῆς, κατασταθείσης οὕτω δυνατῆς τῆς μεταφορᾶς νωπῶν καρπῶν (ιδίως σταφυλῶν) εἰς τὸ ἐξωτερικόν.

Εἰδικὴ μνεῖα πρέπει νὰ γίνῃ τῶν ἐξῆς μέτρων : α) τῆς κατὰ τὸ ἔτος 1932 ἰδρύσεως τῆς Ἀνων. Ἑταιρίας Ἐξαγωγῆς νωπῶν καρπῶν, μὲ τὴν πρωτοβουλίαν τῆς Ἀγροτικῆς Τραπεζῆς, εἰς τὸ μετοχικὸν κεφάλαιον τῆς ὁποίας συμμετέσχον τὸ κρατικὸν δίκτυον καὶ ἡ Ἑταιρία σιδηροδρόμων Πελοποννήσου, β) τῆς ἀπὸ 15 Φεβρουαρίου 1933 εἰσαγωγῆς τοῦ θεσμοῦ τῆς φορτωτικῆς «εἰς διαταγὴν», ἱκανοποιηθείσης οὕτω παλαιᾶς ζωηρᾶς ἐπιθυμίας τῶν ἐμπορικῶν τάξεων καὶ διευκολυνθειῶν σημαντικὰ τῶν συναλλαγῶν, γ) τῆς

1) Κατὰ τὸν Ἰούλιον 1934 μάλιστα ἐδέχθη ἡ Διοίκησις προτάσεις τοῦ Ὁργανισμοῦ Δημοσίου Δικαίου Κ.Ε.Π.Ε.Σ., κατὰ τὰς ὁποίας αὐτὸς ἀνελάμβανε νὰ κτίσῃ μὲ δαπάναν τοῦ ἐξ ὀλοκλήρου δέκα ἀποθήκας σιτηρῶν καὶ νὰ κατασκευάσῃ τὰς ἀναγκαίας τυχόν παρακαμπτηρίους γραμμὰς εἰς τὴν περιοχὴν δέκα σταθμῶν τοῦ δικτύου, διευκολυνομένης οὕτω τῆς συγκεντρώσεως καὶ τῶν φορτώσεων. Πολὺ περισσότερον τοῦτων ἐπιβαρυντικὴ διὰ τὸ δίκτυον ἦτο σύμφοσις (μέσα 1935) μετὰ τῆς Ἑταιρίας τῶν Γεν. Ἀποθηκῶν περὶ κατασκευῆς ἀποθήκης εἰς Ἀγ. Ἰωάννην (Πειραιῶς).

ἀπὸ τὸ ἔτος 1932 εἰσαγωγῆς διατάξεως θεμελιώδους σημασίας, κατὰ τὴν ὁποίαν δύναται τὸ κομίστρον νὰ καταβάλλεται ἀπὸ τὸν παραλήπτην (ἐπὶ ἀποτίσει) (¹), δ) τῆς κατὰ τὸ ἔτος 1931 συστάσεως Μονίμου τιμολογιακῆς Ἐπιτροπῆς ἐκ τῶν ἀρμοδίων σιδηροδ. ὁργάνων Ἀθηνῶν καὶ Θεσσαλονίκης, συνερχομένης εἰς Ἀθήνας ἅπαξ τοῦ μηνὸς ὑπὸ τὴν προεδρίαν τοῦ Γεν. Διευθυντοῦ τοῦ δικτύου πρὸς συζήτησιν ἐπὶ τῶν ἐνδεχομένως ἀναγκαίων μεταβολῶν, ε) τοῦ μέτρου ἐνιαίου ὑπολογισμοῦ τῶν κομίστρων, ἀντὶ τῶν πολ- λῶν κατὰ τμήματα δικτύου καὶ χωριστῶν διὰ τὰ ἄλλα πρόσθετα κατὰ μέ- ρος ὑπολογισμῶν, στ) τέλος, τῆς ἐπιβολῆς (ἀπὸ 1 Δεκεμβρίου 1926) προσ- θέτου τέλους 2 ο) ἐπὶ τῶν πάσης φύσεως κομίστρων πρὸς σχηματισμὸν ἀποθεματικοῦ διὰ τὴν κατασκευὴν τῶν νέων ἐπιβατικῶν σταθμῶν Θεσσα- λονίκης καὶ Ἀθηνῶν (²) ἐπίσης καὶ τῆς ἐπιβολῆς προσθέτου 10 ο) ἐπὶ τῶν εἰσιτηρίων ἀπὸ τὸ 1920 πρὸς σχηματισμὸν ἀποθεματικοῦ διὰ τὴν προμή- θειαν ἐπιβατικῶν ἀμαξῶν, τῶν ὁποίων ἔκτοτε ὑπῆρχεν ἔλλειψις.

2) Ἀλλὰ καὶ αἱ διεθνεῖς ἐμπορικαὶ μεταφοραὶ τῆς χώρας ἀπασχόλη- σαν συστηματικὰ ἔκτοτε τὰς διοικήσεις τοῦ δικτύου.

Εἰς τὸ τμήμα περὶ τῶν Διεθνῶν σχέσεων τοῦ δικτύου ἐπανειλημμένα ἐγένετο μεία τῶν σιδηροδρομικῶν συνεννοήσεων μετὰ τοῦ νοτιοσλαβικοῦ δι- κτύου. Αἱ σχέσεις αὐταὶ ἀξίζει νὰ τύχουν ἰδιοιτέρας ἀναπτύξεως, διότι ἔχουν ἐξαιρετικὴν σημασίαν, καθ' ὅσον κυρίως διὰ τοῦ δικτύου αὐτοῦ καὶ δὴ μέ- σον Εἰδομένης συνδεόμεθα μετὰ τῆς λοιπῆς Εὐρώπης, πλὴν τοῦ μέσῳ Σβί- λεγκραδ διὰ τῆς Γαλλοελληνικῆς ἐταιρείας πρὸς Βουλγαρίαν θρακικοῦ συν- δέσμου. Ἐπομένως, συμφέρουσα καὶ χωρὶς προστριβᾶς καὶ ὑπερβολικὰς δια- τυπώσεις σιδηροδρομικὴ ἐπικοινωνία μετὰ τοῦ γειτονικοῦ ξένου δικτύου ἦτο ἡ προϋπόθεσις ἐν γένει τῆς καλῆς ἐμπορικῆς ἐπικοινωνίας μετὰ τῆς λοιπῆς Εὐρώπης, δεδομένης μάλιστα τῆς γεωγραφικῆς θέσεως τοῦ Νοτιο- σλαβικοῦ Κράτους μέσα εἰς τὸ Εὐρωπαϊκὸν σύνολον, ὅπως μάλιστα τοῦτο διεμορφώθη κατὰ τὸν παγκόσμιον πόλεμον.

Μία πρώτη τιμολογιακὴ πρᾶξις ἐξαιρετικῆς σημασίας ἦτο, ἡ κατόπιν συμφωνίας ὅχι τῶν δικτύων, ἀλλὰ τῶν δύο Κυβερνήσεων (³), μείωσις ἀπὸ 1 Ἰανουαρίου 1925 τῶν ἑλληνικῶν κομίστρων τῆς γραμμῆς Θεσσαλονίκης—

1) Contre remboursement.

2) Ἰδὲ ἀνωτέρω, εἰς σελ. 55 καὶ ἐφ., περὶ τούτου.

3) Τὸ ζήτημα προέκυψεν, ὡς μία ἀπήχησις τοῦ ὅλου ζητήματος περὶ τῆς κυριότητος καὶ ἐκμεταλλεύσεως τῆς γραμμῆς Γευγελῆς—Θεσσαλονίκης καὶ τῆς ἐλευ- θέρας Σερβικῆς ζώνης ἐν Θεσσαλονίκῃ, μόλις τακτοποιηθὲν τὸ 1928. Πρέπει ἐν τούτοις νὰ ὁμολογήσωμεν, ὅτι ἡ διοίκησις τοῦ δικτύου μέχρι τοῦ χρονικοῦ αὐτοῦ σημείου δὲν εἶχεν ἀντιληφθῇ τὴν σημασίαν τῶν τιμολογίων ἐπὶ τῆς γραμμῆς αὐτῆς διὰ τὴν γείτονα χώραν, ἀλλὰ καὶ διὰ τὰς διεθνεῖς μεταφορὰς, οὐδεμίαν διάκρισιν κάμνουσα μεταξὺ τοιούτων διὰ διεθνεῖς ἢ δι' ἐσωτερικὰς τοιαύτας. Ὁ γράφων εἶχε καίσει ἐπανειλημμένα τοῦτο εἰς τὸν ἡμερήσιον τύπον.

Γευγελῆς, ἀφομοιωθέντων πρὸς τὰ κόμιστρα τοῦ νοτιοσλαβικοῦ δικτύου καὶ ἡ καθήλωσις των, ἐφ' ὅσον ἐτύγγαναν νὰ εἶναι χαμηλότερα αὐτῶν. Τοῦτα ἐσήμαινε τιμολογιακὴν δέσμευσιν ἀσυνήθη ('). ἀφ' οὗ ὑπεννοεῖτο ὅτι τὸ ἐλληνικὸν δίκτυον ἐφεξῆς ὄχι μόνον δὲν ἠδύνατο νὰ αὐξήσῃ τὰ τιμολόγια του ἐπὶ τῆς γραμμῆς αὐτῆς, ἀλλὰ καὶ ὥφειλε νὰ παρακολουθεῖ αὐτόματα τὰς τιμολογιακὰς κινήσεις τῶν γειτόνων, ἂν αὐταὶ ἦσαν μεταβληταί.

Κοινὴ ὅμως μεταξὺ τῶν δύο δικτύων ἀνταλλακτικὴ ὑπηρεσία ἐμπορευμάτων δὲν ὑπῆρχεν ἀκόμη. Ὁ ἀποστολεὺς ἐμπορεύματος πρὸς τὸ ἐξωτερικὸν ἢ ὁ παραλήπτης τοιοῦτου ἀπὸ τὸ ἐξωτερικὸν ἔπρεπε νὰ ἔχῃ ἀνταποκριτὴν εἰς τὸν παραμεθόριον σταθμὸν (τοιοῦτος θεωρούμενος κοινός, ἦτο καὶ εἶναι ἡ Γευγελῆ, πρῶτος σταθμὸς ἐπὶ νοτιοσλαβικοῦ ἐδάφους), διὰ νὰ παραλάβῃ τὸ ἐμπόρευμα ἀπὸ τὸν ἓνα συρμὸν καὶ νὰ τὸ παραδώσῃ εἰς ἄλλον τῆς ἄλλης χώρας, μεριμνῶν διὰ τὴν ἔκδοσιν νέας φορτωτικῆς καὶ ἐνεργῶν τὰς ἀναγκαίαις τελωνειακὰς διατυπώσεις. Τὸ καθεστὼς προφανῶς ἐδυσχέρανε σημαντικὰ τὰς συναλλαγάς. Μία πρότασις τοῦ Οὐγγρικοῦ δικτύου (1925) πρὸς ἀνταλλαγὴν σχέσεων διὰ τὴν σύστασιν ἀνταλλακτικῆς ὑπηρεσίας ἐμπορευμάτων μεταξὺ τῶν Κρατῶν τῆς Κεντρικῆς Εὐρώπης καὶ τῆς Νοτιοσλαβίας, Βουλγαρίας, Ἑλλάδος καὶ Τουρκίας εἶχε ματαιωθῇ. Τὸ ἐλληνικὸν δίκτυον, δεχθὲν βραδύτερα (Νοέμβριος 1926) πρότασιν τοῦ γειτονικοῦ δικτύου, ἐζήτησε νὰ κληθῇ ἑλληνονοτιοσλαβικὴ διάσκεψις ἀντιπροσώπων τῶν δικτύων διὰ τὴν διευκόλυνσιν τῶν ἀμοιβαίων μεταφορῶν, ἧτις καὶ συνεκροτήθη εἰς τὸ Βελιγράδιον τὴν 28 Δεκεμβρίου 1926. Κατ' αὐτὴν συνεφωνήθη ἡ σύστασις ὑπηρεσίας ἀπ' εὐθείας μεταφορῶν ἐμπορευμάτων δι' ἐπανεγγραφῆς ('), βάσει τῆς νέας συμβάσεως τῆς Βέρνης, ἀποκρουσθείσης τῆς προτάσεως τοῦ ἐλληνικοῦ δικτύου περὶ μεταφορᾶς «δι' ἀπ' εὐθείας ἐγγραφῆς ἢ ὅποια θὰ παρείχεν ἀκόμη μεγαλύτεραν διευκόλυνσιν εἰς τὰς συναλλαγάς. Ἡ συμφωνία αὕτη ἤρχισε νὰ ἐφαρμόζεται ἀπὸ τὸν Μάρτιον 1928, ἀποτελεῖ δὲ σοβαρὸν βῆμα προόδου, παραμερίσαν τὰς δυσκολίας, ὅσον ἀφορᾷ τὰς μετὰ τοῦ γειτονικοῦ δικτύου σιδηροδρομικὰς συναλλαγὰς μας καὶ ἐκκαθαρίζον τὸ ἔδαφος διὰ περαιτέρω ὁμοίας συνεννοήσεις μετ' ἄλλα δίκτυα.

Τὸ ἔργον αὐτὸ ἐπηκολούθησε σχεδὸν ἀμέσως (14 Μαΐου 1928) σιδηροδρομικὴ συμφωνία εἰς τὴν Βουδαπέστην περὶ ἀνταλλακτικῆς ὑπηρεσίας ἐμπορευμάτων «δι' ἐπανεγγραφῆς» μεταξὺ τοῦ Ἑλληνικοῦ καὶ τοῦ Βουλγαρικοῦ, Ρουμανικοῦ, Οὐγγρικοῦ, Αὐστριακοῦ, Τσεχοσλοβακικοῦ καὶ Πολωνικοῦ δικτύου, τῆς συμφωνίας τεθείτης εἰς ἐφαρμογὴν εὐθὺς ἀπὸ τὸν Αὐγουστον 1928.

Οὕτως, εἶχεν ἤδη ἐπιτευχθῇ εἰς τὰς ὁκτὼ αὐτὰς χώρας ἡ ὁμαλὴ σιδηροδρομικὴ μεταφορὰ ἐμπορευμάτων διὰ τῆς αὐτῆς φορτωτικῆς.

1) Ἐγένετο τότε λόγος περὶ ἐνὸς εἰδους «δουλείας διεθνούς δικαίου».

2) à réinscription. Umbehandlungsverkehr.

Ἡ μετὰ τοῦ νοτιοσλαβικοῦ δικτύου συμφωνία συνεπληρώθη διὰ κοινῶν τιμολογίων, συνταχθέντων βάσει μιᾶς δηλώσεως προσηρημένης εἰς τὴν Ἑλληνονοτιοσλαβικὴν Συνθήκην (¹) Ἐμπορίας καὶ Ναυτιλίας τῆς 2 Νοεμβρίου 1927, ἀλλὰ μετὰ πολλὰς περιπετείας πολὺ χαρακτηριστικᾶς.

Ὁ καταρτισμὸς τούτων ἀπεφασίσθη μόλις τὴν 29 Ἰουνίου 1929 κατόπιν λίαν δυσχερῶν ὁπωσδήποτε συζητήσεων, ὑπὸ νέας διασκέψεως ἢ ὁποία συνῆλθεν εἰς Βελιγράδιον, μὲ τὰς ἐξῆς βάσεις. Ἐκαστον δίκτυον εἶναι ἐλεύθερον νὰ ἐφαρμόζη τὰ ἰδικά του τιμολόγια, δίδον τὰς ἐκπτώσεις, αἱ ὁποῖαι θὰ κρίνονται ἐπαρκεῖς καὶ οκόπιμοι ἀπὸ τὰς συζητήσεις, ἥτοι ἐκείνας τὰς ὁποίας ἕκαστον ἐξ ἰδίας πρωτοβουλίας χορηγεῖ, ἀποβλέπον εἰς τὸ συμφέρον τῆς οἰκονομίας τῆς χώρας του ἢ θὰ δίδῃ ἔναντι ἀνταλλάγματος πρὸς διευκόλυνσιν τῆς οἰκονομίας τοῦ ἄλλου δικτύου.

Ἀφοῦ ἐτέθη ἡ βᾶσις αὕτη, λύουσα ἀμφοτέρω τὰ δίκτυα τῶν ὑποχρεώσεων τοῦ 1925, τὰς ὁποίας ἀνεφέραμεν, ἐγένοντο δεκταὶ ἡ ἐξῆς συμφωνίαι : α) οἱ νοτιοσλαβικοὶ ἔδωκαν ἐκπτώσεις ἐπὶ ὅλου τοῦ δικτύου των, μετὰξὺ 10 καὶ 35 ο)ο κατὰ τὸ ἐμπόρευμα, β) οἱ Ἑλληνικοὶ ἔδωκαν ἐκπτώσεις διὰ τὴν διαδρομὴν Θεσσαλονίκης—Γευγελῆς μετὰξὺ 10 καὶ 50 ο)ο καὶ ἐδέχθησαν νὰ ἐφαρμόσουν διὰ τὴν αὐτὴν διαδρομὴν Μοναστηρίου—Θεσσαλονίκης ἐκπτῶσιν 10 ο)ο ἐπὶ τῶν Γενικῶν Τιμολογίων, πλὴν τῶν μεταφορῶν ζώων καὶ πτηνῶν διὰ πλήρων φορτηγῶν, γ) τὸ Κοινὸν Τιμολόγιον θὰ ἔχει ὡς βᾶσιν τὴν Σύμβασιν τῆς Βέρνης τοῦ 1924 ὡς ἴσχυε συμπληρωθεῖσα, κατὰ τὰ ἄλλα δὲ συνεφωνήθη νὰ γίνῃ προσπάθεια συναρμογῆς τῶν ἰσχυόντων εἰς ἕκαστον τῶν δικτύων εἰδικῶν τιμολογιακῶν διατάξεων, δ) τὰ κόμιστρα ὠρίσθη ὅτι θ' ἀναγράφονται διὰ τὸ Ἑλληνικὸν τμήμα εἰς δραχμὰς καὶ διὰ τὸ Νοτιοσλαβικὸν εἰς δηνάρια καὶ ε) ἡ διοίκησις τῆς Ὑπηρεσίας τοῦ Κοινοῦ Τιμολογίου ἀνετέθη διὰ τὴν πρώτην τριετίαν εἰς τοὺς νοτιοσλαβικοὺς σιδηροδρόμους (²).

Καὶ πάλιν ὅμως δὲν κατωρθώθη ἡ ἄμεσος ἐφαρμογὴ των. Τὸ δίκτυον εἶχεν ἐγκαίρως δηλώσῃ, ὅτι εἶναι ἕτοιμον νὰ τὰ ἐφαρμόσῃ ἀπὸ Ἰανουαρίου 1930, ἀλλ' οἱ γείτονες ἰσχυρίσθησαν ὅτι τὰ καταρτισθέντα Κοινὰ τιμολόγια δὲν ἦσαν σύμφωνα πρὸς τὰ ἀποφασισθέντα εἰς τὴν διάσκεψιν τοῦ Βελιγραδίου Ἰουνίου 1929.

1) Κυρωθεῖσης διὰ τοῦ Νόμου 3573 τῆς 22 Σεπτεμβρίου 1928. Τὴν αὐτὴν ὑποχρέωσιν περιλαμβάνει καὶ πρωτόκολλον ὑπογραφέν εἰς τὴν Γενεὴν τὴν 17ην Μαρτίου 1929 μετὰξὺ τῶν δύο χωρῶν. Ἡ βραδύτης περὶ τὸν καταρτισμὸν ὀφείλεται εἰς τὰς ὑπαρχούσας μετὰξὺ τῶν δύο χωρῶν διαφωνίας διὰ τὰ μνημονευθέντα μεγάλα ζητήματα τῆς ὑποσημειώσεως τῆς προηγουμένης σελίδος.

2) Προεβλέφθη, ὅτι τροποποιήσεις τοῦ τιμολογίου θὰ γίνωνται κατόπιν κοινῆς συμφωνίας, ἰδίως ἂν αὐταὶ παρουσιάζονται ὡς συνέπειαι τροποποιήσεων ἑξωτερικῶν τιμολογίων τῶν δύο δικτύων. Τέλος, εἰδικαὶ τεχνικαὶ ἐπιτροπαὶ διέτύπωσαν τὰ Κοινὰ Ἑλληνονοτιοσλαβικὰ Τιμολόγια Βελιγραδίου καὶ συνέταξαν τοὺς κανονισμοὺς καὶ τὰς λογιστικὰς διατάξεις αἱ ὁποῖαι σχετίζονται μὲ τὴν ἐφαρμογὴν αὐτῶν.

Μετὰ τὴν ἄρνησιν τῶν αὐτῆν καθωρίσθη ἀποφασιστικὰ ἐν τῆς ἑλληνικῆς πλευρᾷ, ὅτι ἀπὸ 1 Ἀπριλίου 1930 θὰ ἐφαρμόζωνται εἰς τὴν γραμμὴν Θεσσαλονίκης — Γευγελῆς ἀποκλειστικὰ τὰ Ἑλληνικὰ τιμολόγια, ὡς καὶ μέχρι 1ης Ἰανουαρίου 1925 ἐγίνετο, ἐπανελήφθη δὲ εἰς τοὺς νοτιοσλαβικοὺς μαζὺ μὲ τὴν ἀναγγελίαν τοῦ μέτρου αὐτοῦ δήλωσις, ὅτι οἱ Ἑλληνικοὶ εἶναι ὄχι μόνον ἔτοιμοι νὰ ἐφαρμόσουν ἀμέσως τὰ ἤδη καταρτισμένα Κοινὰ Τιμολόγια, ἀλλὰ καὶ πρόθυμοι νὰ λάβουν μέρος εἰς τὴν προτεινομένην διάσκεψιν, καίτοι ἔκριναν αὐτὴν περιττήν, ἀφοῦ ἐθεώρουν τὰ καταρτισμένα Τιμολόγια κατὰ πάντα σύμφωνα πρὸς τὰς ἀποφάσεις τῆς προηγηθείσης διασκέψεως τοῦ Βελιγραδίου.

Οὕτω, συνήλθε καὶ δευτέρα διάσκεψις εἰς τὸ Βελιγράδιον (τέλη Μαρτίου 1930) ἀντιπροσώπων τῶν δικτύων, ἀλλὰ καὶ τῶν Ὑπουργείων Ἐξωτερικῶν καὶ Συγκοινωνίας. Κατ' αὐτήν, ἀφοῦ ἀντηλλάγησαν αἱ ἀπόψεις τῶν ἀντιπροσωπειῶν ἐπὶ τῆς ἐξενεχθείσης νέας γνώμης τῶν γειτόνων, ὅτι τὸ καταρτισμένον Τιμολόγιον ἔπρεπε νὰ ὑποστῇ μεταβολὰς φύσεως τοιαύτης, ὥστε νὰ ἐνισχυθοῦν αἱ μεταξὺ τῶν δύο χωρῶν συναλλαγαὶ περισσότερον, ἀπεφασίσθη νὰ γίνουν μεταβολαὶ τῶν ἤδη καταρτισθέντων Κοινῶν Τιμολογίων, ἀφορῶσαι σχεδὸν ἐξ ὁλοκλήρου εἰς ἐλαττώσεις κομίστρων, κυρίως ἐπὶ τοῦ ἑλληνικοῦ ἐδάφους.

Τέλος, τὰ νέα καταρτισθέντα Κοινὰ τιμολόγια, τὰ ὅποια εἶναι ἱστορικῶς τὰ πρῶτα διεθνῇ τιμολόγια τὰ ὅποια ἐφήρμοσεν ἑλληνικὸς σιδηρόδρομος, ἴσχυσαν ἀπὸ 15 Μαΐου 1930, λήξαντος μετὰ μακροχρονίου καὶ κοπιώδους συνεννοήσεως τοῦ σημαντικοῦ αὐτοῦ ζητήματος.

Τὰ τιμολόγια συνεπληρώθησαν τὸ 1936 διὰ τιμολογίων διαμετακομίσεως, τὰ ὅποια ἀπέβλεπον εἰς τὸ νὰ ὑποβοηθήσουν τὴν μεταφορὰν ἐμπορευμάτων διὰ Θεσσαλονίκης πρὸς βορρᾶν διὰ Νοτιοσλαβίας καὶ ἐτροποποιήθησαν αὐτὰ ταῦτα τὰ Κοινὰ τιμολόγια, ὡς ἐπέβαλλεν νέα Ἑλληνονοτιοσλαβικὴ ἐμπορικὴ συμφωνία τῆς 22 Σεπτεμβρίου 1932. Κατηρτίσθησαν εἰς δύο διασκέψεις, μίαν εἰς Θεσσαλονίκην κατὰ Δεκέμβριον τοῦ 1932 προκαταρκτικοῦ χαρακτῆρος, καὶ μία εἰς Βελιγράδιον, κατὰ Ἰανουάριον τοῦ 1933, ἡ ὅποια ἦτο καὶ τελειωτικὴ. Κατὰ τὴν πρώτην διεσαφηνίσθησαν μερικὰ σημεῖα τοῦ θέματος καὶ ἀπεφασίσθη νὰ γίνῃ ἐνιαία τιμολόγησις βάσει συνεχοῦς χιλιομετρήσεως ἀπὸ τῆς Θεσσαλονίκης ἕως τοὺς σιδηροδρομικοὺς σταθμοὺς τῶν βορρῶν συνόρων τῆς Νοτιοσλαβίας, τοῦ ὁλικοῦ κομίστρου μοιραζομένου μεταξὺ τῶν δύο δικτύων κατ' ἀναλογίαν τῶν διανυομένων ἐπὶ ἑκάστου χιλιομέτρων, λαμβανομένης ὡς βάσεως εἰδικῶς διὰ τὴν ἑλληνικὴν διαδρομὴν 100 καὶ ὄχι 78 χλμ. Κατὰ τὴν τελευταίαν διάσκεψιν ἐτέθησαν αἱ βάσεις τοῦ κοινοῦ τιμολογίου διαμετακομίσεως εἰς ἐνιαῖον νόμισμα (δηνάριον), διευτυπώθη τὸ καταστατικὸν τῆς Τιμολογιακῆς Ἐνώσεως τῶν δύο δικτύων καὶ συνεφωνήθη, ὅπως καταρτισθῇ κοινὸν τιμολόγιον καὶ διὰ μικτὰς σιδηροδρομικὰς καὶ ποταμίας μεταφορὰς διὰ τοῦ Δουνάβεως (ἴδε ἄνωτ. περὶ Διεθνῶν σχέσεων). Τὸ πρῶτον αὐτὸ τιμολόγιον διαμετακομίσεως ἐφηρ-

μόσθη ἀπὸ τὸν Ἰανουάριον 1935 μαζὺ μὲ τὰ συμπληρωματικὰ Κοινὰ τιμολόγια καὶ τὸ Κοινὸν τιμολόγιον Θεσσαλονίκης—Δουνάβεως.

3) Ἄλλη συνεννόησις ἀξίας ἐπεδιώχθη κατόπιν πρωτοβουλίας τοῦ δικτύου ἀποβλέποντος εἰς τὴν διευκόλυνσιν τῆς ἐμπορικῆς συνεργασίας μετὰ τῶν κάτωθι χωρῶν καὶ ἰδίως εἰς τὴν ἐνίσχυσιν τοῦ μετὰ τῆς Θεσσαλονίκης διαμετακομιστικοῦ ἐμπορίου εἰς τὴν Βουδαπέστην (Νοέμβριος 1931) κατὰ τὴν διάσκεψιν τῆς Ἑνώσεως Κεντρικῆς—Ἀνατολικῆς Εὐρώπης. Κατ' αὐτὴν ἐτέθησαν αἱ βάσεις Κοινοῦ Τιμολογίου μεταφορῶν ἐμπορευμάτων μεταξὺ Ἑλλάδος, Τουρκίας, Βουλγαρίας, Νοτιοσλαβίας, Ρουμανίας, Οὐγγαρίας, Αὐστρίας, Τσεχοσλοβακίας καὶ Πολωνίας, τῆς διοικήσεώς της ἀνατεθείσης εἰς τὸ Οὐγγρικὸν δίκτυον. Ἡ οἰκονομικὴ ὁμῶς κρίσις τῶν ἐτῶν ἐκείνων, ἡ ἀστάθεια τῶν νομισμάτων εἰς ὅλας τὰς χώρας καὶ ἐγωϊστικὸς λόγος, ἀναφερόμενος εἰς μίαν τῶν συναντηθεισῶν εἰς τὴν Βουδαπέστην χωρῶν, ὠδήγησεν εἰς τὴν ματαίωσιν τῆς τεχνικῆς διατυπώσεως τῆς ἀποφάσεως ἐκείνης. Πρόσθετα, ἐπῆλθε καὶ τὸ γεγονὸς τῆς συνάψεως μονομεροῦς Κοινοῦ Τιμολογίου τῶν Βουλγαρικῶν, Πολωνικῶν καὶ Ρουμανικῶν σιδηροδρόμων, τριῶν δηλ. χωρῶν, αἱ ὁποῖαι εἶχαν συμμετάσχη εἰς τὸ ἔργον τῆς Βουδαπέστης, ὅποτε τὸ Οὐγγρικὸν δίκτυον θεωρήσαν ὅτι ἡ συντελεσθεῖσα χωρὶς μεσολάβησιν του πρᾶξις ἐδείκνυν ἐλλειψιν ἐμπιστοσύνης πρὸς αὐτό, παρητηθῆ ἀπὸ τῆς Διοικήσεως τῆς Ἑνώσεως.

Καὶ ὁ χειρισμὸς τῶν ζητημάτων κατὰ τὸ Κοινὸν Ἑλληνονοτιοσλαβικόν, ἀλλὰ καὶ τὸ ἀνωτέρω Τιμολόγιον, δεικνύει εἰς ποῖον βαθμὸν τάσεις ἄλλης φύσεως διασταυρῶνουν τὰς ἐνεργείας τῶν σιδηροδρομικῶν διοικήσεων. Ἡ ματαίωσις τοῦ τελευταίου τούτου δὲν εἶναι ἀσχετὴ πρὸς σκέψεις ὀφειλομένης εἰς ἀνταγωνισμοὺς γοήτρου καὶ ἄλλους μεταξὺ τῶν χωρῶν τῆς παραδουναβίου Εὐρώπης καὶ τῆς Βαλκανικῆς, χαρακτηριστικὸν ἀντληπτὸν καὶ εἰς ἄλλα θέματα κατὰ τὴν τελευταίαν 20ετίαν.

Ἐπηκολούθησε (1929) ἡ συμφωνία μεταφορᾶς ἐμπορευμάτων «δι' ἐπανεγγραφῆς» μετὰ τοῦ δικτύου τῶν Γερμανικῶν σιδηροδρόμων καὶ μεταγενέστερα (1936) Κοινοῦ μετ' αὐτῶν τιμολογίου ἐμπορευμάτων. Ὁμοίως, Κοινοῦ Τιμολογίου διὰ μεταφορᾶς ἐμπορευμάτων μεταξὺ τοῦ Ἑλληνικοῦ δικτύου καὶ τῶν Βελγικῶν σιδηροδρόμων.

Σήμερον (1939), Κοινὰ τιμολόγια ἔχει τὸ κρατικὸν δίκτυον μὲ τὰς τρεῖς αὐτὰς χώρας, καὶ διαπραγματεύεται τοιαῦτα μετὰ τῶν Τουρκικῶν καὶ Βουλγαρικῶν σιδηροδρόμων. Ἀπὸ ἀπόψεως διατυπώσεων ἐφαρμόζεται ἐπισήμως τὸ σύστημα τῆς ἐπανεγγραφῆς εἰς τὰς χώρας τὰς ὁποίας ἀνεφέραμεν, σιωπηρῶς δὲ καὶ εἰς ἄλλας χώρας.

Π Ι Ν Α Ξ 13.

Μεταφοραὶ ἐμπορευμάτων ἀνά γραμμὴν (ποσά εἰς 000 τόννων καὶ χιλιομ. τόννων).

Ἔ τ η	Γραμμὴ Πειραιῶς—Πλατὺ				Γ ρ α μ μ α ἰ Μ α κ ρ ε δ ο ν ι κ α ἰ				Σ ύ ν ο λ ο ν	
	Τόννοι	Χιλιομ. τόννοι	ομο Σύνολον		Τόννοι	Χιλιομετρ. τόννοι	ομο Σύνολον		Τόννοι	Χιλιομετ. τόννοι
			τόνν.	χλμ. τόνν.			τόνν.	χλμ. τόνν.		
914	101	14,070								
919	118	10,055								
921—22	114	12,240	22	35	409	34,967	78	65	523	47,20'
922—23	156	18,006	30	32	370	37,625	70	68	526	55,63
923—24	178	19,886	20	22	706	72,577	80	78	884	92,46'
924—25	248	24,892	24	24	794	81,311	76	76	1,024	106,20
925—26	271	—	24	—	855	—	66	—	1,126	—
926—27	269	32,496	26	31	761	72,158	74	69	1,030	104,65
927—28	290	36,128	28	35	735	69,253	72	65	1,025	105,38
928—29	380	42,647	31	35	865	82,379	69	65	1,245	125,02
929—30	369	50,602	28	39	934	80,444	72	61	1,303	131,05
930—31	314	41,335	25	39	930	75,324	75	61	1,244	116,65
931—32	259	34,276	24	33	824	72,157	76	67	1,083	106,43
932—33	272	38,230	27	38	746	62,392	73	62	1,018	100,62
933—34	344	49,223	29	44	829	64,221	71	56	1,173	113,44
934—35	340	50,602	28	40	894	74,834	72	60	1,234	125,43
935—36	396	77,191	30	50	942	80,463	70	50	1,338	157,65
936—37	441	79,517	31	48	960	87,382	69	52	1,401	166,89
937—38	252	111,351	32	54	1065	97,894	68	46	1,589	209,24
938—39	519	116,467	31	51	1174	107,735	69	49	1,693	224,20

IV.

Τὸ ἐν γένει ἐμπορικὸν ἔργον.

Αἱ ἐμπορικαὶ μεταφοραὶ δεικνύουν αὐξησιν σημαντικὴν ἀπὸ τὸ 1921 (*) ἕως σήμερον, ἥτοι ὑπερδιπλασιασμόν τῶν τόννων καὶ τετραπλασιασμόν τῶν χιλιομετρικῶν τόννων.

1) Περὶ τούτων ὁμιλεῖ σαφῶς ὁ Πίναξ 13 (*). Τὸ ἰδιαίτερον σταθερὸν χαρακτηριστικὸν τῶν δύο τμημάτων τοῦ δικτύου ἦτο ἀνέκαθεν, ὅτι αἱ ἐμπορικαὶ μεταφοραὶ τῶν μακεδονικῶν γραμμῶν ἦσαν πολὺ μεγαλύτεραι ἀπὸ τὰς μεταφορὰς τῆς γραμμῆς Πειραιῶς—Πλατῦ, ἀπόλυτα καὶ κατὰ χιλιόμετρον, ὁμοίως καὶ αἱ εἰσπράξεις ἐν γένει. Κατὰ τὰ ἔτη μέχρι τοῦ 1932—33 μετέφεραν τὰ 78.2 ἕως 73.2 ἑκατοστὰ τοῦ συνόλου τῶν ἐμπορευμάτων, ἐνῶ ἡ γραμμὴ Πειραιῶς—Πλατῦ μετέφερε τὰ ὑπόλοιπα. Ἐν τούτοις, ἀπὸ τὸ ἔτος αὐτὸ καὶ ἰδίᾳ κατὰ τὰ τρία τελευταῖα ἔτη, παρατηρεῖται εἰς τὴν ἐξέλιξιν μεταβολὴ ὥς πρὸς τὴν σχέσιν αὐτὴν μεταξὺ τῶν δύο τμημάτων. Τὸ 1921—22, τὰ 21.8 τοῖς ο)ο τοῦ συνόλου τῶν ἐμπορευμάτων ἦσαν μεταφοραὶ Πειραιῶς—Πλατῦ ἔναντι 78.2 τῶν μακεδονικῶν, τὸ 1937—38 ἡ σχέσις εἶχε μεταβληθῇ εἰς 31.6 πρὸς 68.4.

Περὶσσότερον ἐνδιαφέρουσα εἶναι ἡ μεταβολὴ τῆς σχέσεως αὐτῆς εἰς τὰ ποσὰ τῶν χιλιομετρικῶν τόννων. Οὕτως, ἐνῶ τὸ 1921 ἡ σχέσις ἦτο 35 πρὸς 65, ἀλλοιωθεῖσα προσωρινῶς τὸ 1923—24 (μεταφοραὶ λόγῳ προσφυγικῶν ἐγκυβερνήσεων) εἰς 22 πρὸς 78, ἔκτοτε μεταβάλλεται σταθερῶς ὑπὸ τὴν ἀνωτέρω ἔννοιαν, φθάσασα τὸ 1937—1938 τὴν σχέσιν 54 πρὸς 46 ο)ο τοῦ συνόλου τῶν εἰς χιλιομετρικοὺς τόννους μεταφορῶν τοῦ δικτύου. Ὁμοίως φυσικὰ εἶναι καὶ ὁ ἐπηρεασμὸς τῆς μεταξὺ τῶν δύο τμημάτων κατανομῆς τῶν εἰσπράξεων ἀπὸ ἐμπορικῆς μεταφορᾶς. Αἱ μεταβολαὶ αὗται ὀφείλονται γενικὰ μὲν εἰς τὴν αὐξάνουσαν ἐμπορικὴν σημασίαν τῆς γραμμῆς Πειραιῶς—Πλατῦ, ὥς ἀρτηρίας τροφοδοτοῦσης κυρίως τὴν πρωτεύουσαν πόλιν τῆς χώρας καὶ εἰς τὴν πολιτικὴν τῆς αὐταρχείας (1932 καὶ ἐντεῦθεν), εἰδικώτερα ὅμως εἰς τὴν πολιτικὴν τιμῶν καὶ συγκεντρώσεως σίτου, ἀφορῶσαν κατ' οὐσίαν τὴν βορρείως τῆς Ὁθρυος Ἑλλάδα καὶ αὐτὴ ἐξηγεῖ τὰς μεγαλύτερας διαδρομὰς (ποσὰ χιλιομετρικῶν τόννων). Ἡ πολιτικὴ αὕτη κατ'

1) Ἀπὸ τὸ 1914 ἡ αὐξήσις φαίνεται πολὺ σημαντικὴ διὰ μόνην τὴν ἀσύνδετην τότε γραμμὴν Πειραιῶς—Παπαποῦλι.

2) Μόνον διὰ τὰ ἔτη ἀπὸ τὸ 1931. Ἡ τελευταία κατηγορία Ε'. (Διάφορα) τοῦ πίνακος δὲν ἦτο δυνατόν ν' ἀναλυθῇ, ὅπως θὰ ἔπρεπε. Ἡ ἀσύνδετη ἀκόμη πρὸς τὴν λοιπὴν βορρείαν Ἑλλάδα γραμμὴ Πειραιῶς—Παπαποῦλι μετέφερε τὸ 1913 74.106 τόννους ἐμπορευμάτων, τὸ δὲ 1919 (δεύτερον ἔτος μετὰ τὴν γενομένην σύνδεσιν) 94.000 τόννους, σήμερον 524.000 τόννους. Αἱ μεταφοραὶ τῶν δύο μακεδονικῶν γραμμῶν Θ. Ἀλεξ. καὶ Θ. Μοναστ. τὸ 1911 ἀνῆρχοντο εἰς 301.000 τόννους, σήμερον (1936—37) τῶν ἰδίων δύο γραμμῶν εἰς 663.000 τόννους.

ἀνάγκην ἐνίσχυσε τὰς μεταφορὰς τοῦ κρατικοῦ δικτύου, μετχειρισθέντος ἄλλωστε αὐτὰς μὲ ἐνδιαφέρον. (')

Συνέπεια τούτων εἶναι ἡ σημασία, τὴν ὁποίαν σήμερον ἔχει ἀποκτήσει ἡ λαρισσαϊκὴ γραμμὴ εἰς τὸ συνολικὸν δίκτυον, συνδέουσα ὁλοὲν σφικτότερα τὰς βορρείους περιφερείας μὲ τὴν παλαιότεραν Ἑλλάδα. (')

Μίαν εἰκόνα τῶν ἐμπορικῶν μεταφορῶν καταταγμένων εἰς τέσσαρας γενικὰς κατηγορίας δίδει ὁ Πίναξ 4 διὰ τὰ ἔτη 1931 ἕως 1938. Ἐντὸς τῶν ἑπτὰ ἑτῶν ἠϋξήθησαν σημαντικὰ αἱ μεταφοραὶ τροφίμων (Α καὶ Β κατηγ.) πρῶτων ὑλῶν, ὡς τοῦ βάμβακος, βιομηχανικῶν προϊόντων, ὡς τῶν ὑφασμάτων, λιπασμάτων, μεταλλίνων εἰδῶν, οἰκοδ. ὑλῶν, τσιμέντον, ἐκ τῶν καυσίμων τοῦ πετρελαίου καὶ τέλος τῶν μεταλλευμάτων.

2) Ἀπὸ ἀπόψεως κατευθύνσεων τῶν μεταφερομένων διὰ τοῦ δικτύου ἐμπορευμάτων, αἱ μεταφοραὶ δεικνύουν βελτίωσιν εἰς τὴν γραμμὴν λαρισσαϊκοῦ κατὰ τοῦτο, ὅτι ἡ σχέσις τοῦ ὄγκου ἀποστελλομένων ἐμπορευμάτων ἐκ Πειραιῶς—Ἀθηνῶν καὶ ὄγκου εἰς τὰς πόλεις αὐτὰς ἀφικνουμένων ἐβελτιώθη, μειωθείσης τῆς πρὸς νότον κινήσεως κενοῦ ὑλικοῦ. Πάντως, παραμένει ἡ νοτία ἀφετηρία τοῦ δικτύου, ὡς δεχομένη πολὺ περισσότερα ἐμπορεύματα ἀπὸ ὅσα στέλλει, ἡ ἐμπορικὴ δὲ πρὸς τὰς βορρείας ἐπαρχίας σιδηροδρομικὴ κίνησις τοῦ κέντρου Πειραιεύς εἶναι πολὺ ὀλιγώτερον σημαντικὴ ἐν σχέσει μὲ τὴν ἐξ Ἀθηνῶν.

Ἀντίθετα, ἐμφανίζεται μόνιμος ἡ κίνησις τοῦ πρώτου μακεδονικοῦ κέντρου (Θεσσαλονίκης), ὡς ἀποστέλλοντος μᾶλλον τοιούτου πρὸς τὰς γραμμάς του, πλὴν τῆς γραμμῆς Θεσσ.—Εἰδομένης, ἡ ὁποία δι' εἰδικούς λόγους ἐμφανίζει τὸ ἀντίθετον φαινόμενον (*).

1) Τὰ μεγαλύτερα ποσὰ συγκεντρώνονται εἰς τὰς μακεδονικὰς καὶ τὰς θεσσαλικὰς περιφερείας καὶ κατέρχονται εἰς Πειραιᾶ, διανύοντα οὕτω μεγάλην διαδρομὴν. Διὰ τὸν λόγον αὐτὸν ἐπηρεάσθη σημαντικὰ ἡ μέση διάνυσις εἰς χιλιμετρικοὺς τόννους καὶ ἀνάλογα εὐνοϊκὰ ἢ εἰσπραξίς ἐν γένει, ἰδίᾳ τῆς γραμμῆς Πειραιεύς—Πλατῦ.

Γενικῶς, ἡ μέση διάνυσις εἰς χιλιμετρικοὺς τόννους μικρὰς ταχύτητος ἠϋξήθη σταθερά. Ἡ σοβαροτέρα διακύμανσις κατὰ τὰ ἔτη ἀπὸ τὸ 1920 καὶ ἐντεύθεν συνέπεσε κατὰ τὰ ἔτη 1922—1925, ἔτη προσφυγικῆς ἐγκαταστάσεως. Τὸ 1921 ἡ διάνυσις ἦτο 89, τὰ ἔτη 1922—25 ἦτο 102—105, ἀπὸ τὸ 1925 μέχρι τοῦ 1933 καμαίνεται μεταξὺ 92 καὶ 89 διὰ νὰ ἀνέλθῃ τὸ 1933 εἰς τὰ 90 καὶ τὸ 1937 εἰς τὰ 110 χιλιόμετρα.

2) Κατὰ τὸν χρόνον τῆς ἐκτυπώσεως τῆς μελέτης αὐτῆς (Ὀκτώβριος 1940) ἡ κίνησις τῆς λαρισσαϊκῆς γραμμῆς καὶ τῆς διεθνoῦς συνεχείας τῆς (Θεσσαλ.—Εἰδομένης) ἠϋξήσε τεράστια. Τοῦτο ὀφείλεται εἰς τὰς συγχρόνους πολεμικὰς διεθνεῖς συνθήκας, αἱ ὁποῖαι σχεδὸν ἀπέκλεισαν τὰς θαλασσίας μεταφορὰς πάσης φύσεως. Εἶναι ὁμῶς φαινόμενον καθαρὰ πολεμικόν.

3) Κἀθόδος περισσοτέρων ἐμπορευμάτων ἐκ τοῦ ἐξωτερικοῦ καὶ ἀνοδος κενοῦ ὑλικοῦ. Διὰ τὰς ἄλλας δύο γραμμάς, τὸ 1933 ὑπελογίζετο, ὅτι ἐπὶ τῆς γραμ-

Ἑμπορικῶν Μεταφορῶν (Ποσά εἰς 000 τόννους).

Τόνοι	1913 Γραμμή Περιοδῶς—Πα- πακούλι	1931—32	1932—33	1933—34	1934—35	1935—36	1936—37	1937—38
Α΄								
Ἀποικιακά	836	11,113	4,333	4,297	4,979	25,329	3,651	5,082
Ἀλας	928	33,118	36,186	39,747	37,515	44,101	44,590	43,816
Αὐγά	151	964	1,691	2,569	1,223	1,595	2,779	3,671
Ἑλαῖα	121	930	1,024	1,240	3,287	1,540	956	1,414
Ἑλαϊον	211	2,626	2,870	3,230	3,216	2,742	2,138	4,997
Ζῶα	1,187	61,461	65,506	66,294	67,466	83,422	94,506	85,945
Ἰχθεῖς νωποὶ	636	5,040	4,537	4,582	5,037	5,286	6,445	7,562
Κρέας	303	1,172	1,274	1,826	7,515	1,298	2,195	2,611
Κρεμμύδια	1,026	2,114	6,305	8,504	7,747	6,282	2,962	7,531
Λαχανικά	335	2,281	3,396	4,767	3,698	5,878	10,198	14,165
Καρποὶ ξηροὶ	1,149	—	2,248	2,959	2,601	2,984	1,461	2,845
Ζῆθος	2,862	3,111	3,167	4,914	6,169	6,386	6,001	6,281
Οἶνον/νευμ. ποτά	333	2,075	1,334	1,516	2,066	2,303	1,850	2,276
Ὀπωρικά, καὶ στα- φυλαί	1,777	9,860	15,005	19,975	17,933	17,094	19,455	19,412
Ὀσπρια	773	4,490	6,773	6,676	11,286	8,018	11,380	15,925
Ἐπεριδοειδῆ	38					1,749	7,720	10,095
Πατάτες	765	6,691	8,304	9,318	9,793	7,596	8,971	12,414
Πεκόνια-Καρπούζα		7,219	10,563	4,815	9,661	14,702	12,720	17,750
Πουλερικά	198	782	812	792	719	564	642	642
Ὅλοι καὶ Α΄.	13,629	155,027	175,338	188,751	200,311	238,869	240,540	264,423

B'. Δημητριακά Σίτος Άλευρα	17,672	90,003	82,877	81,828	73,054	54,948	62,957	91,921
	—	—	—	88,102	116,058	200,839	79,247	128,955
Όλιxόν B'. Γ'.	779	58,957	41,443	28,262	28,736	28,382	37,168	38,494
	18,451	148,960	124,320	198,192	217,948	284,169	179,372	260,370
Βαμβάκι Καννός Καυσόξυλα Ευλάνθρακες Ξηρά νομή Ευλεία Δέφνισα Υφάσματα Λιπάσματα Θηραϊκή γῆ Μέταλλα Οικοδομικαὶ ὕλαι Τσιμέντα	3,483	4,717	4,165	8,618	10,937	9,657	21,170	18,657
	1,182	19,982	21,982	11,915	22,954	21,434	24,469	23,209
	2,360	50,949	27,634	27,546	33,267	33,986	38,874	37,928
	2,096	41,462	44,180	41,388	36,167	47,005	43,535	52,107
	7,085	24,887	22,715	23,059	24,162	21,097	25,174	32,740
	1,496	62,595	30,257	48,476	39,763	45,325	50,679	65,726
	275	1,922	1,883	2,679	2,740	2,511	2,735	2,282
	1,341	4,686	4,335	9,438	7,510	8,408	15,056	14,844
	—	2,951	2,482	4,920	6,391	7,115	7,628	11,313
	—	17,004	23,974	25,100	24,906	485	403	2,410
	1,005	10,952	6,647	12,531	14,189	10,767	15,143	24,070
	1,577	2,951	3,258	—	—	2,932	14,452	18,825
	—	—	—	—	—	12,886	36,520	43,766
Όλιxόν Γ'. Γαίνθρακες Βενζίνη Πετρέλαια Όρυκτέλαια Λίθου Μεταλλεύματα	22,858	247,228	182,466	217,676	204,818	223,511	295,816	348,066
	2,024	40,810	43,349	34,208	40,810	33,354	41,022	53,027
	—	7,746	5,936	5,323	6,529	5,816	9,939	9,210
	265	8,156	7,980	14,022	12,525	18,938	23,372	25,660
	—	12,945	9,961	13,720	11,412	1,069	2,168	1,257
	1,090	85,367	79,256	133,203	106,964	85,271	100,022	67,007
	866	120,546	177,394	177,692	198,932	224,921	267,856	265,843
	—	—	—	—	—	—	—	—
Όλιxόν Δ'. Ε'. Διάφορα	4,245	275,570	356,876	378,168	377,222	369,367	444,379	322,004
	15,003	257,086	212,754	190,709	224,207	125,193	242,546	294,473
Γεν. Σύνολον	74,186	1,083,871	1,018,574	1,173,396	1,234,476	1,241,109	1,402,653	1,589,330

Π Ι Ν Α Κ Ξ 15.

Ἑκατοστιαῖαι ἀναλογίαι ὠφελίμων χιλιομ. τόννων ἐπὶ τοῦ μικτοῦ βάρους.

Ἔ τ η	Γραμμὴ Πειραιῶς—Πλατὺ	Γραμμαὶ Μακεδονικαὶ	Σύνολον δικτύου
1921—22	9,0	21,0	15,0
1922—23	11,0	18,0	14,0
1923—24	12,0	28,0	20,0
1924—25	14,0	29,0	21,5
1926—27	11,3	21,2	16,4
1927—28	10,7	20,3	15,4
1928—29	10,8	20,6	15,6
1929—30	13,8	22,7	17,9
1930—31	13,0	22,3	17,3
1931—32	11,8	22,6	16,7
1932—33	13,2	20,3	16,6
1933—34	15,6	21,1	18,2
1934—35	15,1	22,4	18,5
1935—36	18,3	23,4	20,6
1936—37	17,9	22,5	20,0
1937—38	19,3	22,6	20,7

3) Ἄλλο ἐνδιαφέρον χαρακτηριστικὸν τῆς ἐξελίξεως, εἶναι αὐτὸ πού προκύπτει ἀπὸ τὴν μελέτην τοῦ Πίνακος 15. Ἀντανακλᾷ τὴν οἰκονομικὴν

μῆς Φλωρίνης τὸ πρὸς αὐτὴν ἀνερχόμενον ὑλικὸν ἦτο κατὰ 75 ο)ο πληρὲς, ἐνῶ τὸ κατερχόμενον ἐπ' αὐτῆς πρὸς τὴν Θεσ)νίκην ἦτο κατὰ 60 ο)ο πληρὲς καὶ 40 ο)ο κενόν, τὸ ὁποῖον ἐφ' ὅσον κατέρχεται πρὸς Γιδᾶ συμπληρώνεται. Ἐπὶ τῆς γραμμῆς Θεσσ.—Ἀλεξανδρ. δεόν νά διακριθοῦν δύο τμήματα, Θεσσ.—Δράμας καὶ Δράμας—Ἀλεξανδρ. Ἐπὶ τοῦ πρώτου τὸ ὑλικὸν πρὸς Δράμαν ἦτο κατὰ 90 ο)ο πληρὲς, τὸ ἐκ Δράμας κατὰ 40 ο)ο πληρὲς, ἐπὶ τοῦ δευτέρου τὸ πληρὲς ὑλικὸν πρὸς Ἀμφοτέρας τὰς κατευθύνσεις ἦτο 60—70 ο)ο, τοῦ κενοῦ ἀκολουθοῦντος δύο κατευθύνσεις, μίαν ἀπὸ τὴν Ξάνθην πρὸς Δράμαν καὶ ἄλλην ἀπὸ Κομοτινὴν πρὸς τὴν Ἀλεξανδρουπόλιν.

ζωὴν τῆς χώρας καὶ δεικνύει αὐτὴν ζωηρὰ πυκνουμένην εἰς ὅλην τὴν ἐπιφάνειαν, ἀλλὰ πρόσθετα ἐμφανίζει τὴν ὁλονὲν ἐντατικωτέραν καὶ ἀνάλογα ὀλιγοδαπανηροτέραν χρησιμοποίησιν τοῦ φορτηγοῦ τροχαίου. Ἡ ἀναλογία μὴ ὠφέλιμα χρησιμοποιουμένης χωρητικότητος ἐξελίσσεται πρὸς μείωσιν, μὲ ἄλλας λέξεις ἢ χωρητικότης· χρησιμοποιεῖται ἐμπορικώτερα. Ἀπὸ 15.3 τοῦ 1921—1922 φθάνομεν εἰς τὰ 20.7 τοῖς ο)ο τοῦ 1937—38. Τοῦτο σχετίζεται μὲ τὰ ρεύματα κενοῦ τροχαίου ὑλικοῦ, περὶ τῶν ὁποίων εἴπαμεν ἀνωτέρω, καὶ τὰ ὅποια χαρακτηρίζουν τὴν γραμμὴν Πειραιῶς—Πλατὺ.

Διὰ τὸν ἴδιον λόγον ὁ Πίναξ 15 ἐμφανίζει 9 καὶ 19,3 τοῖς ο)ο (διὰ τὰ ἔτη 1921 καὶ 1937) τόννους ὠφελίμου φορτίου ἐπὶ τῆς γραμμῆς Πειραιῶς—Πλατὺ ἔναντι 21.0 καὶ 22.6 ο)ο τῶν μακεδονικῶν γραμμῶν. Οἱ ἀριθμοὶ τοῦ πίνακος δεικνύουν τοιουτοτρόπως σοβαρὰν βελτίωσιν εἰς τὴν πρώτην γραμμὴν καὶ ἐλαφρὰν τοιαύτην εἰς τὰς ἄλλας, αἱ ὁποῖαι παραμένουν ὑπὸ τὴν αὐτὴν καλυτέραν δίαίταν ἐμπορικῶν συναλλαγῶν, ὡθοῦσαν εἰς συμπεροτέραν κατανομήν τῶν μεταφορῶν πρὸς ἀμφοτέρας τὰς κατευθύνσεις. Εἰς δύο μόνον χρονικὰ σημεῖα ἐμφανίζεται διαταραχὴ τῆς ὅλης σταθερᾶς ἐξελίξεως, ἥτοι κατὰ τὰ ἔτη 1923—25, κατὰ τὰ ὅποια παρατηρεῖται ἐντατικωτέρα χρησιμοποίησις (προσφυγικαὶ μεταφοραὶ καὶ ἐγκυβήσεις) καὶ κατὰ τὰ ἔτη 1930—33 ἔτη τῆς μεγάλης οἰκονομικῆς κρίσεως.

4) Αἱ μετὰ τοῦ ἐξωτερικοῦ μεταφορικαὶ συναλλαγαὶ ἀπὸ τὸ 1925 μέχρι σήμερον ἐμφανίζονται (Πίναξ 17) στάσιμοι εἰς τὸν ἀριθμὸν τῶν εἰσερχομένων ξένων φορτηγῶν, προοδευτικαὶ εἰς τὸν ἀριθμὸν τῶν ἐξερχομένων φορτηγῶν (').

Αὐτό, ἰδίως ἀπὸ τὸ 1931, ὀφείλεται εἰς τὴν κίνησιν ἐξαγωγῆς νωπῶν ὀπωρῶν διὰ τοῦ σιδηροδρόμου πρὸς τὴν Κεντρικὴν Εὐρώπην κλπ.

Τέλος, μίαν συνολικὴν εἰκόνα τῶν πάσης φύσεως μεταφορῶν τοῦ δικτύου δίδει ὁ Πίναξ 16 κατὰ διάκρισιν ταχυτήτων εἰς τόννους καὶ χιλιόμετρικους τόννους, τῶν τελευταίων δὲ αὐτῶν κυρίως οἱ ἀριθμοὶ ἐμφανίζουν τὸ προσφερόμενον εἰς τὴν λαϊκὴν Οἰκονομίαν, ἀπὸ ἀπόψεως μεταφορᾶς ἀγαθῶν ἐμπορικῶν ἔργων ἐνὸς μεταφορικοῦ μέσου (").

1) Πάντως ὁ πίναξ περιέχει ἀταξίαν, ἢ ὅποια θολώνει τὴν εἰκόνα, διότι ὡς εἰσερχόμενα ἢ ἐξερχόμενα ἐμφανίζονται καὶ τὰ φορτηγὰ τῆς Γαλλοελληνικῆς Ἑταιρίας, περὶ τὰ 1000 ἐτησίως. Ἡ κίνησις εἶναι διπλασία ἐκείνης ποῦ ἐμφανίζει ὁ Πίναξ, ἀφοῦ τὰ εἰσερχόμενα ἢ ἐξερχόμενα κατ' ἀνάγκην κινεῦνται καὶ πρὸς τὴν ἀντίθετον φορὰν. Κατὰ τὰς ἐκθέσεις τοῦ Γενικοῦ Προξένου τῆς Αὐστρουγγαρίας εἰς τὴν Θεσσαλονίκην εἶχαν μεταφερθῇ εἰς τὴν πόλιν αὐτὴν ἐκ τοῦ (τότε) ἐξωτερικοῦ τὸ 1911 4,750 βαγόνια καὶ τὸ 1910 7,000 βαγόνια ἐμπορευμάτων ἐν γένει.

2) Οἱ ἀριθμοὶ χιλιόμετρικῶν τόννων (βάρος ἢ ὄγκος ἐπὶ τὴν ἀπόστασιν) ἐμφανίζονται α) τὰς εἰσπράξεις του (ἀκολουθοῦσας τὴν ἀπόστασιν), β) τὸν βαθμὸν εὐφύτερας ἢ μὴ κατὰ τόπον κατανομῆς τῶν ἀγαθῶν, ὅστις ἐπηρεάζει τὴν γεω-

Π Ι Ν Α Κ 16.

Μεταφορών εμπορευμάτων κατά διάκρισιν ταχυτήτων.

Έ τ η	Τόννοι (εἰς 000)					Χιλιομετρικοί τόννοι (εἰς 000)				
	Μεγάλη ταχύτης			Μικρά ταχύτης	Μεγάλη καὶ μικρά	Μεγάλη Ταχύτης			Μικρά ταχύτης	Μεγάλη καὶ μικρά
	Εμπορεύματα	Ζῶα	Σύνολον	Σύνολον	Γεν. Σύνολον	Εμπορεύματα	Ζῶα	Σύνολον	Σύνολον	Σύνολον
1911 Θ.Φλ.	4,0		4,0	129,0	133,0	—	—	—	—	—
» Θ.Αλ.	6,0			162,0	168,0	—	—	—	—	—
1914 Λαο.	3,5	3,6	7,1	92,3	99,4	385	876	1,260	12,550	13,810
1915 »	4,2	4,7	8,9	100,9	109,8					
1916 »	6,6	5,3	11,9	91,8	93,7					
1917 »	9,6	4,0	13,6	109,6	123,2					
1918 »	10,9	2,8	13,7	88,4	102,1					
1919 »	2,2	—		106,7						
1920 »										
1921—22	8			516	524	1,053			46,154	47,207
1922—23	10			516	526	1,375			54,256	55,631
1923—24	26			858	884	3,675			88,888	92,563
1924—25	20			1,022	1,042	2,450			103,952	106,202
1925—26	19			1,108	1,127	2,074			102,719	104,654
1926—27	20	47	67	964	1,061	2,051	6,950	9,001	94,630	103,581
1927—28	20	57	77	941	1,018	2,105	8,422	10,527	93,755	104,282
1928—29	21	71	92	1,153	1,246	2,255	11,059	13,314	110,684	123,998
1929—30	20	97	117	1,186	1,303	2,333	17,906	20,289	110,766	131,056
1930—31	17	72	89	1,155	1,245	2,344	13,876	16,220	100,440	116,659
1931—32	14	61	75	1,008	1,084	2,093	11,019	13,111	93,322	106,434
1932—33	17	66	83	936	1,019	2,387	13,302	15,689	84,934	100,622
1933—34	27	67	94	1,080	1,174	4,225	13,301	17,526	95,918	113,494
1934—35	28	67	95	1,139	1,235	4,946	13,167	18,113	107,323	125,436
1935—36	35	83	118	1,221	1,339	6,630	15,572	22,202	135,453	157,654
1936—37	50	95	145	1,259	1,403	10,158	18,500	28,658	138,240	166,899
1937—38	60	86	146	1,443	1,589	12,330	17,600	29,930	179,321	209,251
1938—39			106	1,588	1,694			21,526	202,676	242,202

Π Ι Ν Α Ξ 17.

Ξένα φορτηγὰ εἰσελθόντα καὶ ἐξελθόντα εἰς τὸ ἐξωτερικόν.

	Ξένα εἰσελθόντα	Δικτύου ἐξελθόντα
1923—24	13,084	2,257
1924—25	16,964	1,437
1925—26	19,751	1,040
1926—27	21,961	1,096
1927—28	19,274	1,200
1928—29	22,665	2,327
1929—30	25,782	2,612
1930—31	19,618	2,950
1931—32	19,458	4,070
1932—33	17,951	4,269
1933—34	18,761	4,731
1934—35	20,182	4,457
1935—36	19,884	5,302
1936—37	20,092	4,175
1937—38	20,276	4,277
1938—39	17,419	5,566

Ἀξία λόγου εἶναι ἡ πρόοδος τῶν μεταφορῶν μεγάλης ταχύτητος, χρονολογούμενη ἰδίως ἀπὸ τῆς ἰσχύος τῶν νέων τιμολογίων, ἀλλὰ καὶ συμβαδίζουσα μὲ τὴν πρόοδον τῆς παραγωγῆς ἀξιωτέρων εἰδῶν (βιομηχανικὰ π.χ.) εἰς τὴν χώραν. Ἐπίσης, αἱ εἰς πλήρη φορτηγὰ μεταφοραὶ διὰ μεγάλης ταχύτητος ζώων, ἀφορῶσαι κυρίως τὰς ἀνάγκας τῆς πρωτευούσης καὶ αἱ μεταφοραὶ μικρᾶς ταχύτητος, αἱ μεγάλαι, ὥς εἰπωμεν, μεταφοραί, δεικνύουν αὕξησιν, ἂν ὄχι κατὰ τὸν αὐτὸν ρυθμὸν ὅσον καὶ αἱ τῆς μεγάλης ταχύτητος. Σημειωτέον, ὅτι ἡ αὕξησις τῶν μεταφορῶν μεγάλης ταχύτητος ἀφορᾷ κυρίως τὴν γραμμὴν Πειραιῶς—Πλατὺ. Ἡ σχέσις τῶν μεταφορῶν διὰ μεγάλης πρὸς τὰς διὰ μικρᾶς ταχύτητος εἶναι ὡς 18 πρὸς 82 τοῖς ἑκατὸν διὰ τὰ τελευταῖα ἔτη.

γραφικὴν ἔκτασιν τοῦ ἀνταγωνισμοῦ (Standort) καὶ τὴν διαμόρφωσιν τῶν τιμῶν αὐτῶν, γ) τὰς ἀνάγκας τοῦ εἰς τροχαῖον ὕλικόν, ἀφ' ἑτέρου ὠθοῦν πρὸς ὀργάνωσιν ἐκμεταλλεύσεως τεχνικωτέραν. Οἱ ἅπλοι (ἀσχέτως ἀποστάσεως) ἀριθμοὶ μεταφερομένων τόνων εἰκονίζουσιν κυρίως τὰς ποσοτικὰς μεταβολὰς τῆς παραγωγῆς καὶ τῆς καταναλώσεως τῶν ἀγαθῶν.

Σχεδόν σταθερά παραμένει, διὰ τὸ μεταφορικὸν σύνολον, μεταξὺ μεταφορῶν τμηματικῶν καὶ μεταφορῶν εἰς πλήρη φορτηγά, ἡ σχέσις περίπου 13 πρὸς 87 τοῖς ἑκατόν.

5) Πρὶν ἀφήσωμεν τὸ σχετικὸν μὲ τὰς ἐμπορικὰς μεταφορὰς τμήμα τῆς μελέτης μας, πρέπει νὰ προσθέσωμεν ὅτι μὲ αὐτὰς δὲν ἐξαντλοῦνται αἱ μεταφοραὶ καὶ τὸ ἔργον τοῦ δικτύου. Ὑπολείπονται αἱ μεταφοραὶ διὰ τὰς ὑπηρεσίας τῶν Ταχυδρομείων, Τηλεγραφείων καὶ Τηλεφώνων, περὶ τῶν ὁποίων θὰ διαλάβωμεν εἰς τὸ Κεφ. περὶ τῶν Οἰκονομικῶν ἀποτελεσμάτων, καὶ αἱ ὑπηρεσιακαὶ μεταφοραὶ τοῦ δικτύου.

Τὰ σχετικὰ μὲ τὰς τελευταίας αὐτὰς ποσά, μὴ περιληφθέντα εἰς τὰ ποσὰ τῶν ἐμπορικῶν μεταφορῶν, ἔχουν ὡς ἑξῆς :

	Τόννοι	Χιλιομ. τόννοι
1929—30	505,279	24,727,000
1930—31	498,719	24,723,000
1931—32	328,929	16,674,000
1932—33	128,157	9,103,000
1933—34	132,561	10,041,000
1934—35	135,537	10,679,000
1935—36	294,353	18,262,000
1936—37	288,521	19,506,000
1937—38	323,256	25,612,000
1938—39	436,000	30,794,000

Οἱ ἀριθμοὶ δεικνύουν ὅτι εἶναι ἔργον σημαντικόν, σχετιζόμενον μὲ τὰς ἀνάγκας αὐτοῦ εἰς ὑλικά ἐκμεταλλεύσεως κατὰ τόπους, ἀλλὰ κυρίως ὑλικά δι' ἔργα συντηρήσεως, ἀνακαινίσεως καὶ νέα ἔργα (1). Προστιθέμενα τὰ ποσὰ αὐτὰ εἰς τὸ ποσὸν τῶν ἐμπορικῶν μεταφορῶν δίδουν συνολικὸν μεταφορικὸν ἔργον εἰς τόννους καὶ εἰς χιλιομετρικοὺς τόννους κατὰ 12—50 ο)ο, κατὰ τὰ ἔτη, ἀνώτερον τοῦ ἐμπορικοῦ ἔργου καὶ τοῦτο πλὴν τῶν ταχυδρομικῶν μεταφορῶν.

1) Π. χ. μόνον τὸ 1930—31 μεταφέρθησαν διὰ τὰς ἀνάγκας τῶν γραμμῶν τοῦ δικτύου 135.000 κυβ. μέτρα σκύρων.

V.

Τὰ νέα τιμολόγια.

Ἡ σχετικὴ μὲ τὸ νέον τιμολογιακὸν σύστημα ἐργασία ἀπῆρτε πολὺν χρόνον καὶ λεπτολόγον μελέτην τῆς ἀρμοδίας ὑπηρεσίας τοῦ δικτύου. Ἀκολουθήσασα κατ' ἀνάγκην τὴν ὁργάνωσιν τῆς σχετικῆς ὑπηρεσίας (1926—27), συνεχίσθη μέχρι τῶν ἀρχῶν τοῦ 1932, ὅτε καὶ ἐπεραιώθη.

Τὰ νέα τιμολόγια, ἐγκριθέντα ὑπὸ τοῦ Διοικ. Συμβουλίου τοῦ δικτύου, ἐπιληφθέντος τοῦ ζητήματος ἐπανειλημμένα εἰς ὁλομέλειαν καὶ εἰς ἐπιτροπὰς, ἰδίως ἀπὸ τὸ 1929 καὶ ἐντεῦθεν, ἐκυρώθησαν ὑπὸ τοῦ Ὑπουργικοῦ Συμβουλίου (1) καὶ ἐτέθησαν εἰς ἐφαρμογὴν ἀπὸ 5 Αὐγούστου 1932. Ἀποτελοῦν σταθμὸν εἰς τὴν σιδηροδρομικὴν ἱστορίαν τοῦ τόπου.

Ἡ γενικὴ οἰκονομικὴ κατάστασις, ἐξαιρετικὰ κρίσιμη καὶ ἔξω κάθε ἱστορικοῦ προηγουμένου κατὰ τὰ ἔτη 1929—33, ἐδυσχέραινε φυσικὰ τὸ ἔργον τῆς πρώτης ἐφαρμογῆς των. Ἡ κρίσις ἐπομένως περὶ αὐτῶν εἶναι ἐπὶ τοσοῦτον δυσχερεστέρα, καθόσον ἀπὸ τὸ ἔτος 1932 ἐνεφανίσθησαν αἱ σπουδαῖαι καὶ βαθεῖαι μεταβολαὶ περὶ τῶν ὁποίων ἐκάμαμεν ἤδη λόγον, ὑπὸ τὸ κράτος δὲ τῆς ἐξ αὐτῶν ἀνωμαλίας καὶ ἰδίως τῆς νομισματικῆς ἀσταθείας καὶ ἀβεβαιότητος ἐφηρμόσθησαν τὰ νέα τιμολόγια.

Πάντως, πρέπει νὰ κριθοῦν ἀπὸ δύο ἀπόψεων : μᾶς ποῦ ἀφορᾷ τὴν καλυτέραν ἐξυπηρέτησιν τῶν συμφερόντων τῆς οἰκονομίας καὶ τῆς κοινωνίας καὶ τῆς ἄλλης, ποῦ ἀφορᾷ τὰ συμφέροντα τοῦ Δικτύου, ὡς ἐπιχειρήσεως. Ὡς πρὸς τὸ πρῶτον μάλιστα, τὰ τιμολόγια ἐνὸς κρατικοῦ δικτύου δὲν δύνανται νὰ κριθοῦν ἐξ ὁλοκλήρου ὑπὸ τὴν ἰδίαν ἔννοιαν, ὑπὸ τὴν ὁποίαν κρίνονται τὰ τιμολόγια τῶν λοιπῶν σιδηροδρομικῶν ἐπιχειρήσεων, διότι ἄλλαι αἱ κατευθύνσεις ἐνὸς κρατικοῦ Δικτύου.

Γεγονὸς εἶναι, ὅτι ἡ εἰσπραξις ἀνὰ τόννον καὶ ἀνὰ ἐπιβάτην ἀπεδείχθη κατὰ τι μεγαλυτέρα—ἔστω καὶ ὀνομαστικὰ—μὲ τὰ νέα τιμολόγια, ἐξ ἄλλου ὅμως δὲν δύναιται νὰ ἰσχυρισθῇ κανεὶς, ὅτι ἂν παρέμεναν τὰ παλαιὰ τιμολόγια ἡ κίνησις θὰ ἦτο τόσον μεγαλυτέρα, ὥστε μὲ τὰ χαμηλότερα ἐκεῖνα τιμολόγια νὰ ἀποδίδωνται μεγαλύτεραι εἰσπράξεις.

Ἀρκοῦν ὅσα ἀνωτέρω εἶπομεν διὰ τὰς οἰκονομικὰς συνθήκας τῆς χώρας τῶν ἐτῶν μετὰ τὸ 1932 διὰ νὰ ἐννοηθῇ, ὅτι ἐφεξῆς αἱ σιδηροδρομικαὶ μεταφοραὶ ἐν γένει καὶ μεταφοραὶ—τὸ ποσόν των, ἡ φύσις των δὲν θὰ κρίνονται κατὰ τὸν ἴδιον, ὡς μέχρι τοῦ 1931 ἐγίνετο, συσχετισμόν.

Πρέπει ὅμως νὰ ἐξαρθῇ τὸ σύστημα τῶν νέων τιμολογίων, ὡς ἀρμόζον εἰς τὴν Οἰκονομίαν τῶν νέων συνθηκῶν, ὡς σύστημα ἀπλοῦν παρὰ τοὺς διαφορισμούς του καὶ παρὰ τὴν μεγίστην διαφορὰν τῶν ὁρῶν τῆς ἐποχῆς τῆς σημερινῆς ἑλληνικῆς οἰκονομίας ἐν συγκρίσει πρὸς τὴν τῶν

1) Κατὰ τὴν συνεδρίαν τῆς 3 Ἰουνίου 1932.

ετών 1880—1920 και ὡς λαμβάνον σοβαρώτερα ὑπ' ὄψιν τὴν ἀνάγκην προσπαθείας πρὸς παρακολούθησιν καὶ ἀνάπτυξιν τῶν συναλλαγῶν.

Ἐν ἄλλο σημείον πρέπει ἐπίσης νὰ μνημονευθῇ, ὅτι ἡ ἐπιθυμία τῆς ἐνιαίας τιμολογιακῆς πολιτικῆς καθ' ὅλην τὴν ἔκτασιν τοῦ Δικτύου ὑπερέβη κάπως τὰ ὅρια, τὰ ὁποῖα εἶχαν δημιουργήσει αἱ ἰδιαίτεροι ἐμπορικαὶ συνθῆκαι μερικῶν περιοχῶν. Ἡ ἐπιθυμία καὶ ἡ τάσις αὐτὴ ἦτο ὄντως δικαιολογημένη ἂν κριθῇ γενικῶς, διότι ὑπῆρχαν διαφοραὶ, ὀφειλόμεναι εἰς ἴστορικοὺς λόγους, μεταξὺ τοῦ δικτύου τοῦ λεγομένου λαρισσαϊκοῦ καὶ τοῦ δικτύου τῆς βορρείου Ἑλλάδος, παραμείναι εἰς τὸν ὄργανισμόν καὶ μὴ δικαιολογούμεναι σήμερον. Ἡ ἀρχὴ αὐτή, ἐκταθεῖσα μὲ αὐστηράν συνέπειαν καὶ σταθερότητα κατὰ τὴν ἐφαρμογὴν, π.χ., εἰς τὸ ζήτημα τῆς διὰ τῶν πρακτορείων συγκεντρώσεως καὶ διενεργείας μεταφορῶν «διαφόρων προϊόντων»⁽¹⁾, σύστημα ἐπικρατοῦν εἰς τὴν Μακεδονίαν, παρουσίασε μερικὰς ἀνωμαλίας εἰς τὰς βορρεῖους ἐπαρχίας κατὰ τὴν πρώτην ἐφαρμογὴν τῶν τιμολογίων, αἱ ὁποῖαι μὲ τὸν χρόνον, παρακολουθηθεῖσαι εἰς τὴν ἀρχικὴν ἐκδήλωσίν των ἐκ τοῦ πλησίον, ἤρθησαν μέχρι τοῦ 1934.

Ἐκτὸς αὐτῶν, ἡ συγκοινωνιακὴ λειτουργία τοῦ λεγομένου λαρισσαϊκοῦ ἦτο καὶ εἶναι ἐντελῶς ἄλλη ἀπὸ ἐκείνην τῶν γραμμῶν τῶν βορρείων τῆς χώρας περιοχῶν, ὅπου ἦτο ἀκόμη τότε ἐξ ὀλοκλήρου καὶ τὸ κέντρον τῆς οἰκονομικῆς βαρύτητος τοῦ Δικτύου. Ἡ σχέσις τοῦ λιμένος Πειραιῶς πρὸς τὸν λαρισσαϊκὸν εἶναι πολὺ μικροτέρας σημασίας ἀπὸ τὴν σχέσιν τοῦ λιμένος Θεσσαλονίκης πρὸς τὰς τέσσαρας ἢ πέντε γραμμάς, αἱ ὁποῖαι τὸν συνδέουν μετὰ τοῦ ἑσωτερικοῦ εἰς πολὺ διάφορον βαθμόν, ὅπως βλέπομεν ἀπὸ τοὺς ἀριθμοὺς τῶν μεταφορῶν. Ἡ ζωὴ τῆς Θεσσαλονίκης εἶναι συνυφασμένη ἐξαιρετικὰ πυκνὰ μὲ τὰς γραμμάς αὐτάς. Ἐνῷ ὁ λαρισσαϊκὸς ἦτο μέσον ἐπιβατικῶν μεταφορῶν (ἡ σχέσις μεταξὺ μεταφορῶν ἐπιβατῶν καὶ μεταφορῶν ἐμπορευμάτων εἰς αὐτὸν μετεβλήθη τὰ τελευταῖα ἔτη) καὶ εἶναι μέσον κυρίως τροφοδοτικὸν τῆς πρωτευούσης, ἡ ἐμπορικὴ ἐπαφὴ τῆς Θεσσαλονίκης μὲ τὴν ἐνδοχώραν πρὸς ὅλα τὰ σημεῖα τοῦ ὀρίζοντος καὶ ἐκεῖθεν τῆς μεθορίου εὐρίσκεται δὲ οὕτω εἰς στενὴν ἐνεργητικὴν καὶ παθητικὴν οἰκονομικὴν ἀλληλεπίδρασιν μὲ τὴν ἐνδοχώραν αὐτήν. Δι' αὐτὸ καὶ ὁ σιδηρόδρομος, ὧς ἀναγκαιότερον ἐκεῖ μέσον μεταφορῶν, ἔχει βαθύτερα εἰσέλθει εἰς τὴν ἐμπορικὴν λειτουργίαν τῶν βορρείων ἐπαρχιῶν καὶ τὴν οἰκονομικὴν καὶ κοινωνικὴν ζωὴν τῶν κατοίκων τῆς χώρας, δι' αὐτὸ αἱ τιμολογιακαὶ μεταβολαὶ πάντοτε ἐπροκαλοῦσαν ἐνδιαφέρον περισσότερον ἐκεῖ παρὰ εἰς τὰ νότια τοῦ Ὀλύμπου⁽²⁾. Ἐξ ἄλλου, καὶ οἱ πληθυσμοὶ τῆς ὑπαίθρου χώρας, τοὺς ὁποίους ὑπηρετοῦν αἱ μακεδονικαί, εἶναι περισσότερον γεωργικοὶ καὶ ὁ ἀριθμὸς τῶν ἀστικῶν κέντρων των εἶναι μεγαλύτερος, ἄσχετα ὅμως μὲ τοὺς γενι-

1) Groupage.

2) Οὕτως, ἐπὶ τιμολογιακῶν αὐξήσεων τὸ μακεδονικὸν ἐμπόριον πάντοτε διαμαρτύρεται ζωνρότερον.

κωτέρους αὐτοὺς λόγους καὶ αἱ ἐμπορικαὶ συνήθειαι τῶν βορρείων ἐπαρχιῶν εἶναι, ὅπως εἶπαμεν, διάφοροι (π.χ. ἐπαγγέλματα πρακτόρων, μεταφορέων), ἡ φύσις καὶ ἡ σύνθεσις τῆς λιμενικῆς λειτουργίας τῆς Θεσσαλονίκης διάφορος καὶ ἡ ὑπαρξίς τριῶν λιμένων ἀπὸ τοῦ Θερμαϊκοῦ μέχρι τῶν ἐκβολῶν τοῦ Ἑβρου δημιουργοῦν ἄλλους ὅρους μεταφορᾶς ἀπὸ ἐκείνους τῆς γραμμῆς Πειραιῶς—Πλατῦ.

Οἱ λόγοι αὐτοὶ πείθουν περὶ τοῦ ὅτι, κρίνονμενον ἐκ τοῦ συνόλου τοῦ ἐμπορικοῦ ὀργανισμοῦ τῆς χώρας, εἶναι Δίκτυον περισσότερον ἀφορῶν εἰς τὰ οἰκονομικὰ συμφέροντα τῶν βορρείων, κατ' ἐξοχὴν παραγωγικῶν καὶ σχετικὰ εὐρύτερων οἰκονομικῶν βλέψεων γεωργικῶν περιφερειῶν τῆς χώρας καὶ τοῦ λιμένος τῆς Θεσσαλονίκης. Τὰ ζητήματά του ἐπομένως δέον—ὅχι μόνον ἀπὸ ἀπόψεως τιμολογιακῆς πολιτικῆς—νὰ κρίνωνται πρῶτιστα ἀπὸ βορρᾶ μὲ τὸ πνεῦμα τῶν συμφερόντων τῶν περιφερειῶν ἐκείνων, αἱ ὁποῖαι ἔχουν κέντρον τὴν Θεσσαλονίκην. Καὶ αὐτὸ ἐλήφθη ὑπ' ὄψιν.

Ἡ εἰς ἴδιον τόμον δημοσιευθεῖσα μακρὰ καὶ αἰτιολογημένη μελέτη περὶ τῶν νέων τιμολογιῶν μᾶς ἀπαλλάσσει τῆς φροντίδος νὰ ἐκταθῶμεν πολὺ ἐπ' αὐτῶν (*).

Τὰ τιμολόγια τὰ ἰσχύοντα μέχρις τῆς θέσεως εἰς ἰσχὺν τῶν νέων,—ἀνῆκοντα τώρα πλέον ὡς σύστημα εἰς τὴν ἱστορίαν—εἶχαν εἰς δραχμὰς ὡς ἐξῆς (σ. 181) ἐν σχέσει πρὸς τὰ τιμολόγια 1914 διὰ τὴν γραμμὴν λαρισσαϊκοῦ, τῶν ὁποίων ὀλίγον ἀπεῖχαν τὰ τιμολόγια τῶν γραμμῶν τῆς Μακεδονίας (*).

Καὶ τὰ στοιχεῖα αὐτὰ δεικνύουν καθαρώτατα, ὅτι ἂν ὑπάρχῃ ἐν ἐμπορείῳ ἡ μία ὑπηρεσία εἰς τὴν Ἑλλάδα, τῆς ὁποίας ἡ τιμὴ καὶ τότε εἶχε μείνῃ χαμηλὴ, αὕτῃ εἶναι ἡ τιμὴ τῆς σιδηροδρομικῆς μεταφορᾶς. Περὶ τούτου δὲν δύναται νὰ ὑπάρξῃ καμμία ἀμφιβολία. Τὰ τιμολόγια τῶν σιδηροδρόμων ἀπέχουν πολὺ τοῦ ὕψους τοῦ τιμαριθμοῦ ἀκριβείας τῆς ζωῆς, δὲν λέγομεν τῶν εἰς χρυσὸν προπολεμικῶν, διότι τοῦτο θὰ ἦτο ἄτοπον (*). Ἡ κατάστασις δὲ ἐν τῷ συνόλῳ δὲν μετεβλήθη σοβαρὰ καὶ κατόπιν μετὰ τὰ νέα τιμολόγια, ὡς προκύπτει ἀπὸ τὰς συγκρίσεις, αἱ ὁποῖαι δίδονται εἰς τὴν μνημονευθεῖσαν

1) Τοιαύτη μελέτη διὰ πρώτην φοράν συνετάχθη ἐν Ἑλλάδι καὶ εἶναι λίαν τιμητικὴ διὰ τὸ δίκτυον τῶν Κρατικῶν σιδηροδρόμων. Ὁφείλεται σχεδὸν ἐξ ὁλοκλήρου εἰς τὸν μηχανικὸν τοῦ δικτύου Χρ. Κανελλόπουλον καὶ παρουσιάζει διὰ τὴν μελέτην τῶν τιμολογιακῶν ἐλληνικῶν πραγμάτων ἐξαιρετικὸν ἐνδιαφέρον λόγῳ τῆς λεπτολόγου (ἰδίως ὡς πρὸς τὰς μεταφορὰς ἐπιβατῶν) καὶ ἀντικειμενικῆς ἐρευνητικότητος καὶ τοῦ πυκνοῦ στατιστικοῦ ὕλικου, τὸ ὁποῖον χρησιμοποιοῖ. Ἑδημοσιεύθη ὑπὸ τῶν Σ.Ε.Κ. μὲ τὸν τίτλον : Τὰ νέα τιμολόγια τῶν Σιδηρ. τοῦ Κράτους. Ἀθῆναι, 1933. Σχετικῶς μὲ τὰ νέα τιμολόγια, ἴδε καὶ Ἐκθεσιν πεπραγμένων χρ. 1932—33, σελ. 22—40. Γενικώτερα περὶ τιμολογιῶν, ἴδε C. Colson, Transports et tarifs, Paris 1908, καίτοι καὶ παλαιώμενον πλέον Ἐπίσης, Δ. Πρωτοπαπαδάκη, Μαθήματα σιδηροδρομικῆς, II, 1925.

2) Οἱ πίνακες ἐκ τῆς ἀνωτέρω μελέτης, σελ. 25 καὶ 219.

3) Ἀληθεύει ὅμως τοῦτο πολὺ ὀλιγώτερον διὰ τὴν Γαλλοελληνικὴν Ἑταιρίαν (Θράκης) καὶ τοὺς Θεσσαλικούς.

1ον) Ἐπιβατῶν (ἀνὰ ἐπιβάτην καὶ χιλιόμετρον).

Θέσις	1914			Ἰσχύοντα κατὰ τὰς ἀρχὰς 1932 πρὸ τῶν νέων τιμολογίων	Συντελεστής αὐξήσεων ἐν σχέσει πρὸς τὰ προπολεμικά		
	Λαφρσαϊκοῦ Γενικά τιμολόγια	Λαφρσαϊκοῦ Εἰδικαὶ διατιμήσεις	Ἄλλα Ἑλληνικά δίκτυα		Λαφρσαϊκοῦ		Διὰ τὰ ἄλλα δίκτυα
					Διὰ τὰ γενικά τιμολόγια	Διὰ τὰς εἰδικὰς διατιμήσεις	
Α'.	0,12	0,10—0,11	0,15	1,15	9,55	10,9	7,50
Β'.	0,10	0,07—0,08	0,11	0,96	9,61	12,4	8,43
Γ'.	0,06	0,04—0,05	0,07	0,55	9,26	11,1	7,52

2ον) Ἐμπορευμάτων μικρᾶς ταχύτητος (ἀνὰ τόννον καὶ χιλιόμετρον).

Κλάσεις	1914		Ἰσχύοντα κατὰ τὰς ἀρχὰς 1932 πρὸ τῶν νέων τιμολογίων	Συντελεστής αὐξήσεως ἐν σχέσει πρὸς τὰ προπολεμικά	
	Λαφρσαϊκοῦ Γεν. τιμολόγια	Λοιπῶν ἑλληνικῶν δικτύων		Διὰ τὸν Λαφρσαϊκόν	Διὰ τὰ λοιπὰ δίκτυα
Α΄.	0,20	0,20	2,91	14,55	14,62
Β΄.	0,15	0,15	2,42	16,13	15,81
Γ΄.	0,10	0,12	1,94	19,40	15,52
Δ΄.	0,08		1,46	18,25	11,68

μελέτην καὶ ὡς ἀποδεικνύει καὶ ἡ μέση εἴσπραξις ἀνὰ χιλιομ. τόννον καὶ χιλιομ. ἐπιβάτην τῶν μετὰ τὸ 1932 ἐτῶν, τὴν ὅποιαν θὰ εἶδομεν ἀλλαχοῦ. Κατ' ἀρχὴν ἐπομένως δὲν εὐσταθοῦν διαμαρτυρίαι περὶ ὑψηλῶν τιμολογίων, τοῦλάχιστον μέχρι τοῦ 1937.

Τὰ νέα τιμολόγια ἐβασίσθησαν ἐπὶ τοῦ λεγομένου διαφορικοῦ συστήματος καὶ δὴ βελγικοῦ τύπου, ἀντὶ τοῦ μέχρι 1932 ἰσχύσαντος ἀναλογικοῦ. Ἐγένετο, ἐπομένως, δεκτὸν κόμιστρον μειούμενον, ἐφ' ὅσον ἡ διαδρομὴ γίνεται μεγαλυτέρα. Προκειμένου ὁμως περὶ ἐπιβατῶν, τοῦτο δὲν ἐγένετο δεκτὸν κατὰ τὴν ἀμυγῇ, ἀλλὰ διὰ τὰς ἀποστάσεις ἀπὸ 300 χιλιομέτρων καὶ πέραν. Ταῦτοχρόνως, διὰ τὰ τιμολόγια ἐπιβατῶν συνεκωνεύθησαν μέτινας τροποποιήσεις ὅλαι αἱ ἀπὸ τοῦ 1926 εἰσαχθεῖσαι εἰδικεύσεις, ὥς π. χ. τὰ οἰκογενειακά, χιλιομετρικά, μετ' ἐπιστροφῆς, ἑορτῶν, συνδρομῆς κλπ. προστεθείσης καὶ μιᾶς νέας κατηγορίας τῶν προνομιοῦχων εἰσιτηρίων.

Τὰ τιμολόγια ἐμπορευμάτων ἐμφανίζονται πολυπλοκώτερα κατὰ φυσικὸν λόγον. Βάσις τούτων εἶναι αἱ γενικαὶ τιμολογήσεις διὰ τὴν μικρὰν ταχύτητα, μεταφορῶν γινομένων κατὰ τμηματικὴν ἢ κατὰ πλήρη φορτηγὸν μεταφοράν.

Ὡς πρὸς τὰς τμηματικὰς, κατ' ἀντίθεσιν τῶν παλαιῶν τιμολογίων, ἐγένοντο δεκταὶ διαβαθμίσεις ἀπὸ τῶν 200 χιλιογρ. μέχρι τῶν 10.000 χιλιογρ., ὥς πρὸς τὸ ποσοστὸν τοῦ κομίστρου. Ἐξ ἄλλου, ὠρίσθησαν ἑννέα κλάσεις ἐμπορευμάτων διὰ τὰς μεταφορὰς πλήρων φορτηγῶν ἐκάστη τῶν ὁποίων ὑπεδιαίρεθῇ εἰς τρεῖς ἀναλόγως τοῦ βάρους ἥτοι εἰς μίαν μέχρι 10, ἑτέραν μέχρι 15 καὶ ἄλλην διὰ περισσοτέρους τῶν 15 τόννων, καὶ τρεῖς κλάσεις ἐμπορευμάτων διὰ τὰς τμηματικὰς ἀποστολάς, ἀντὶ τῆς παλαιᾶς διακρίσεως τῶν τεσσάρων κλάσεων, ἐπατευχθείσης οὕτω καλυτέρας προσιμιογῆς τοῦ κομίστρου πρὸς τὴν ἀξίαν.

Τέλος, ὠρίσθησαν κατὰ λογικωτέρας διαβαθμίσεις τὰ κόμιστρα μεγάλης ταχύτητος καὶ μεγαλυτέρας ἐπιταχυνομένης ταχύτητος καὶ εἰσῆχθησαν κατ' ἀπόκλινιν τῶν γενικῶν τιμολογίων δύο κατηγορίαι, ἥτοι τῶν ἐξαιρετικῶν καὶ τῶν εἰδικῶν τιμολογίων, ἐκ τῶν ὁποίων τὰ πρῶτα ἀφοροῦν εἰς ὠρισμένα ἐμπορεύματα, ἐνῶ τὰ δεύτερα εἰς ὠρισμένας διαδρομάς. Αἱ εἰδικαὶ αὐταὶ τιμολογήσεις ἀνῆλθον εἰς τὸν ἀριθμὸν τῶν 120.

Ἡ σχέσις τῶν κομίστρων μεταξὺ τῶν διὰ τὰς κλάσεις τοῦ νέου τιμολογίου καὶ τὰ τμήματα κλάσεων, δίδεται εἰς λεπτομερεῖς πίνακας τῆς μνημονευθείσης μελέτης (σ. 151 καὶ ἐφ.) διὰ τὰς τμηματικὰς καὶ διὰ τὰς εἰς πλήρη φορτηγὰ μεταφορὰς.

Ε'.

Συνεργασία καὶ ἀνταγωνισμὸς ἄλλων μέσων.

Ὁ ἀνταγωνισμὸς ἡ ἡ συνεργασία μεταξὺ σιδηροδρόμου καὶ ἄλλων συγκοινωνιακῶν μέσων δύναται ν' ἀναζητηθῇ μεταξὺ αὐτοῦ καὶ α) τῶν ταχυδρομικῶν ὑπηρεσιῶν, ἡ β) τῶν θαλασσίων μέσων (ἀκτοπλοῦντα ἡ μὴ ἀκτοπλοῦντα ἡ ἰσοκφόρα), ἡ γ) τῆς ὁδοῦ (ἄμαξαι καὶ αὐτοκίνητα), ἡ δ) τῶν ἐναερίων μεταφορῶν.

1) Συνήθως ὁμιλοῦμεν περὶ τοῦ ἀνταγωνισμοῦ, ἐνῶ δυνατόν νὰ ὑπάρῃ καὶ ἡ συνεργασία μεταξὺ των καὶ ἀπὸ τῆς δευτέρας αὐτῆς πλευρᾶς πρέπει ἐπισκοποῦντες νὰ προσβλέπωμεν ἀφ' ὑψηλοῦ τὸ ζήτημα, ἐπιδιώκοντες τὴν συνεργασίαν τῶν μέσων (τὰ πρόσωπα εἶναι δευτερευούσης σημασίας, ἐνδιαφέρουν δὲ μόνον ἐπαγγελματικῶς καὶ ἀπὸ τῆς ἀπόψεως ἀπασχολήσεως πληθυσμοῦ), ἡ ὁποία εἶναι δυνατὴ ἐκεῖ ὅπου κάθε μέσον δὲν ἐμφανίζει τὰ αὐτὰ πλεονεκτήματα καὶ μειονεκτήματα διὰ τὴν ἐκτέλεσιν τοῦ ἐκάστοτε ὑπ' ὅσιν μεταφορικοῦ ἔργου. Ἐκεῖ δέ, ὅπου ἡ πρὸς συνεργασίαν μετὰ τῶν μέσων συνεννόησις δὲν εἶναι δυνατὴ, ἐκεῖ ὀφείλει νὰ ἐμφανίζεται τὸ Κράτος, ὡς ἐκπρόσωπος τοῦ συνολικοῦ συμφέροντος, ἐπιβάλλον τὴν εὐνοοῦσαν τὸ σύνολον λύσιν, ἡ ὁποία δὲν εἶναι δυνατόν—μὲ τὴν προϋπόθεσιν τὴν ὁκοίαν ἐθέσαμεν—νὰ σημαίνει τὴν ἐξόντωσιν ἐνὸς ἢ περισσοτέρων ἐξ αὐτῶν.

Προκειμένου περὶ τῶν ἀνωτέρω συγκοινωνιακῶν μέσων ('), τὰ ὁποῖα δύνανται νὰ ἐμφανίζονται ὡς ἀνταγωνιζόμενα ἢ συνεργαζόμενα μὲ τὸν σιδηρόδρομον, τὸ ταχυδρομικὸν μέσον δύναται νὰ ἔρχεται εἰς συνεργασίαν διὰ τῶν ταχυδρομικῶν γραμμῶν, αἱ ὁποῖαι μεταχειρίζονται σήμερον τὸ αὐτοκίνητον, ὁργανοῦμεναι καὶ διὰ μεταφορὰς ἐπιβατῶν, εἰς συμπλήρωσιν ἢ συνέχισιν τῆς σιδηροδρομικῆς ἢ ἄλλου μέσου μεταφορᾶς (*). Ἐξ ἄλλου, δύναται τοῦτο ν' ἀνταγωνίζεται τὸ δίκτυον διὰ τῶν μεταφορῶν ταχυδρ. δεμάτων, ὅταν μάλιστα χρησιμοποιεῖ δωρεὰν τὸν σιδηρόδρομον ὥπως τοῦλάχιστον συμβαίνει παρ' ἡμῖν διὰ τὰς ταχυδρομικὰς μεταφορὰς (*).

2) Τὰ θαλάσσια μέσα καὶ αὐτὰ δύνανται ν' ἀνταγωνίζονται ἢ συνεργάζονται μὲ τὸν σιδηρόδρομον. Εἰς τὴν Ἑλλάδα εἶχε μετὰ πολλὰς δεκαετίας ἐμπεδωθῇ μία τάξις πραγμάτων καὶ σχέσεων μετὰ τῶν αὐτῶν καὶ τοῦ σιδηροδρόμου. Ἐξ ἄλλου, ἡ ὄχι ἀσήμαντη πελατεία τοῦ ἱστιοφόρου εὐρίσκει καὶ χρησιμοποιεῖ τὸ ἱστιοφόρον, ὡς συμφέρον οἰκονομικῶς (εἶδη εὐτελῆ ἀνεχόμενα βραδύτητα μεταφορᾶς καὶ μὴ βλαπτόμενα ἐκ τῆς θαλασσίας μετα-

1) Τὸ κρατικὸν δίκτυον συνδέεται δι' ἀνταλλακτικῆς ὑπηρεσίας (συνεχῇ εἰσιτήρια καὶ ἐνιαία φορτωτικῇ) ἀνέκαθεν μὲν μὲ τὸ δίκτυον Ἀλεξανδρουπόλεως—Σβίλεγκραδ καὶ τῶν Θεσσαλικῶν, ἀπὸ τὸ ἔτος δὲ 1923 καὶ μὲ τὸ δίκτυον Πελοποννήσου (μόνον δι' ἐμπορεύματα).

2) Ἐν Ἑλλάδι γίνεται τοῦτο εἰς μικρὰν κλίμακα, εἰς ἄλλας χώρας εἰς μεγίστην εἰς συνδυασμὸν μὲ τὴν τουριστικὴν πολιτικὴν, τὴν ὁποῖαν ἐξυπηρετεῖ ἀριστα. Ἴδε Σ. Κορώνη, ἐνθ. ἀν. : Ἐπὶ τοῦ συγκοινωνιακοῦ προβλήματος, σελ. 55—56.

3) Μίαν προσπάθειαν τοῦ κρατικοῦ δικτύου πρὸς ἔλκυσιν τῶν μεταφορῶν «μικρῶν δεμάτων», κατὰ τὸ νορβηγικὸν παράδειγμα, ἀποτελεῖ ἡ συσταθεῖσα ἀπὸ τὸ 1933 ὑπηρεσία μεταφορᾶς μικρῶν δεμάτων βάρους μέχρι 20 χιλ. καὶ διαστάσεων μέχρι 0,50 μ. διὰ τὴν μεγαλύτεραν πλευράν των. Ταῦτα ἀποστέλλονται διὰ τῆς πρώτης ἀμαξοστοιχίας κοινῆς ἢ ταχείας, παραδιδόμενα εἰς τὸν ἐπιβατικὸν σταθμὸν 15 λεπτά πρὸ τῆς ἀναχωρήσεως αὐτῆς καὶ τιμολογούμενά μὲ εἰδικὸν ἡλατωμένον κόμιστρον.

φορᾶς), ἀποδεχθὲν ὅμως τοῦτο τὴν χρησιμοποίησιν τῆς μηχανῆς Δίτζελ (βενζινοπλοία) κατέστη δαπανηρότερον· οὕτω λόγῳ τῆς μεγαλυτέρας του σήμερον ταχύτητος ταυτίζεται εἰς ἓνα βαθμὸν μὲ τὰ ἀτμοπλοία, ἀπὸ τῆς ἀπόψεως τοιοῦ ἀνταγωνισμοῦ ἔναντι τοῦ σιδηροδρόμου. Ἡ παρ' ἡμῖν θέσις τοῦ ἀτμοπλοίου ἔναντι τοῦ σιδηροδρόμου νομίζομεν, ὅτι κατὰ τὰ τελευταῖα 18 ἔτη δὲν μετεβλήθη ὡς πρὸς τὰς ἐσωτερικὰς συγκοινωνίας ἢ μόνον ἀρνητικὰ, ἤτοι μόνον ὡς ἐκ τῶν βελτιώσεων τοῦ σιδηροδρόμου μὲ στασιμότητα ἐν τῷ συνόλῳ τῶν ἱκανοτήτων τοῦ ἀτμοπλοίου⁽¹⁾. Ἐν τούτοις, εἰδικὰ οἱ σιδηροδρόμοι κράτους ἄλλου μὲν προσεπάθησαν νὰ μειώσουν τὴν ἀνταγωνιστικὴν του ὁρμὴν π.χ. τιμολόγια μεταφορᾶς ζώων ἀπὸ τὴν Θεσσαλονίκην, τιμολόγια ὑπὲρ τῶν ἐκείθιν τῶν Σερρῶν σιδηροδρομικῶν μεταφορῶν, προσασία τοῦ λιμένος Ἀλεξανδρουπόλεως ἔναντι τοῦ Πόρτο - Λάγο, ἐπιβατικαὶ καὶ ἄλλαι μεταφοραὶ π. χ. ἀπὸ Πλαταμῶνα εἰς Θεσσαλονίκην ⁽²⁾ καὶ Ἀθήνας, ἢ ἀλλαχοῦ καὶ συνεργαζόμενοι μετ' αὐτῶν, ὅπως ἐπὶ τῆς μικτῆς συγκοινωνίας μὲ ἐνιαῖον εἰσιτήριον μεταξὺ τῶν ἄλλων σταθμῶν καὶ Αἰδηψοῦ διὰ Χαλκίδος (ἀπὸ τὸν Μάϊον 1930).

Δὲν ἀπέδωκεν ἀποτελέσματα ἡ προσπάθεια τοῦ δικτύου, ἐπίσημος καὶ προπαγανδιστικὴ διὰ τοῦ τύπου, πρὸς συνεργασίαν του μὲ θαλασσίας γραμμὰς ἐξωτερικοῦ πλοῦ, ἀφειρητῆς Πειραιῶς καὶ Θεσσαλονίκης, πρὸς ἐκμετάλλευσιν τῆς συντομωτέρας θαλασσίας ἀποστάσεως τῶν μέχρι τῶν λιμένων τῆς Ἀνατολικῆς Μεσογείου, ἐν συγκρίσει μὲ ἄλλους λιμένας π. χ. τῆς Ἀδριατικῆς. Τοῦτο ὀφείλεται εἰς τὴν ὀργάνωσιν τῶν ἀτμοπλοίων «γραμμῆς» ἐν Ἑλλάδι ὑπὸ ἀμιγῆ τύπον ἰδιωτικῶν ἐπιχειρήσεων καὶ εἰς τὴν καθυστερημένην «πολιτικὴν ἐπιχορήγησεων». Ὡς πρὸς τοῦτο, ἐστηρίχθησαν πολὺ περισσότεραι τοῦ δέοντος ἐλπίδες ὡς πρὸς τὴν ἐθνικὴν οἰκονομικὴν ὠφέλειαν, γαλουχηθεῖσαι, ἥδη ἀπὸ τὸ ἔτος 1880 καὶ ἐντεῖθεν, εἰς τὴν ἐποχὴν τοῦ πυρετοῦ μετὰ τὴν διάνοξιν τοῦ Σουέζ, ὅχι μόνον ἀπὸ Ἑλλήνων, ἀλλὰ καὶ ἀπὸ ξένους. Πιθανὸν ἐπίσης εἰς ἓνα τοιοῦτον ἀγῶνα «πολιτικῆς ἐπιχορηγήσεων» μὲ ἄλλα κράτη νὰ μὴ ἐξασφαλιζέτο πλήρης ἐπιτυχία ἰδικῇ μας.

3) Ἡ θέσις τοῦ ἀεροπλάνου, ἐνδιαφέροντος ἀνταγωνιστικὰ οἴημερον τοῦλάχιστον διὰ τὰς μεταφορὰς Ἀθηνῶν-Θεσσαλονίκης, ἔχει σταθερο-

1) Περί τῶν ἐλληνικῶν θαλασσίων μεταφορῶν ἴδε εἰς τὴν Μεγ. Ἐγκυκλοπαιδεῖαν ἀρθρα Β. Σκαρπέτη περὶ Ναυτιλίας καὶ θαλασσίων συγκοινωνιῶν. Εἶναι πρόωρον νὰ ἐκφέρῃ τις κρίσιν ἐπὶ τῆς καταβληθείσης διὰ τοῦ Νόμου 1162 τῆς 20/3/1939 «περὶ τρόπου ἐκμεταλλεύσεως τῶν ἀκτοπλοικῶν συγκοινωνιῶν» ἀξιεπαίνου προσπαθείας πρὸς ἐνότητα τῶν θαλασσίων ἐσωτερικῶν συγκοινωνιῶν.

2) Δὲν εἶναι ἀκριβές, ὅτι διὰ μέτρων μὴ ὀρθῶν οἰκονομικῶς ἐπέτυχε τὸ δίκτυον μεταφορὰς ἐνεργουμένας πρὶν διὰ τῆς θαλασσίας ὁδοῦ. Μία μεταφορὰ π. χ. ἐνὸς τόννου μαλλίνων ὑφασμάτων ἀπὸ τὸν Βόλον διὰ τὰς Ἀθήνας γινομένη «θαλασσίως» ἐπιβαρύνεται μὲ λιμενικὰ Βόλου καὶ Πειραιῶς ἐκ 3.000 δραχ. Εἰς αὐτὸ κυρίως ὀφείλεται ἡ προτίμησις τοῦ σιδηροδρόμου εἰς τὴν περίπτωσιν αὐτήν.

ποιηθῇ χάρις εἰς τὴν ἰσχυρὰν χορήγησιν τοῦ Κράτους ('), ἀλλὰ καὶ συνε-
χῶς ὡς ἐκμετάλλευσις βελτιώνεται, ὅπως προκύπτει ἐκ τῆς προόδου τῆς κι-
νήσεως καὶ τῶν καλυτέρων ἐμπορικῶν του ἐσόδων.

4) Τέλος τὸ ζήτημα τοῦ ἀνταγωνισμοῦ ἢ τῆς συνεργασίας μεταξὺ τοῦ
κρατικοῦ δικτύου καὶ τῆς ὁδοῦ, ἐξωπλισμένης ὄχι πλέον μὲ τὴν ἱπποκίνη-
τον ἄμαξαν, ἀλλὰ μὲ τὴν ὀλιγαρχῇ, εὐκίνητην, εὐπροσάρμοστην, ἀδέσμευ-
την, ἀλλ' ὄχι καὶ εὐθινοτέραν αὐτὴν καθ' ἑαυτήν, μεταφορικὴν μονάδα τοῦ
αὐτοκινήτου, φορτηγοῦ ἢ ἐπιβατικοῦ.

Ὅπως καὶ εἰς ἄλλο σημεῖον τῆς μελέτης ἐτονίσσαμεν, τὸ ζήτημα τοῦ
ἀνταγωνισμοῦ πρὸς τὸ αὐτοκίνητον διὰ τὸ κρατικὸν δίκτυον ἤρχισε νὰ ἐμ-
φανίζεται ἀπὸ τὸ 1928 ὑπὸ μορφὴν ἐλαφρῆν, μετατραπεῖσαν μὲ τὸν χρόνον
εἰς σοβαρωτέραν, λόγῳ τῆς ἔκτοτε ἀθρόας εἰσαγωγῆς αὐτοκινήτων (ἴδε καὶ
ἀνωτέρω σελ. 131—132). Ἦσαν δὲ ἅμεσα αἰσθητὰ τὰ ἀποτελέσματα λόγῳ
καὶ τῶν μικρῶν ἀποστάσεων καὶ τῆς εἰς πολλὰς περιπτώσεις ἀπομακρυσμένης
θέσεως τοῦ σταθμοῦ ἢ στάσεως ἀπὸ τὸν οἰκεῖον συνοικισμόν.

Ὁ πρῶτος λόγος ἀφορᾷ κυρίως τὴν ἐπιβατικὴν μεταφορὰν, ὁ δεύτε-
ρος αὐτὴν καὶ τὴν ἐμπορικὴν. Κατὰ μίαν στατιστικὴν (') ἐπὶ 3.411.691 ἐπι-
βατῶν τοῦ δικτύου κατὰ τὸ 1928—29, ἔτος μεγάλῃς κινήσεως (τὸ τελευ-
ταῖον πρὸ τῆς μεγάλῃς κρίσεως), οἱ 2.801.257 ἐπιβάται εἶχαν διανύσει μέχρι
100 χιλιομέτρων καὶ οὕτω καθ' ἑξῆς. Καὶ ἡ μέση κατὰ τὸ 1938 διάνυσις ἑνὸς
ἐπιβάτου ἦτο 75, ἡ διάνυσις ἑνὸς τόννου ἐμπορευμάτων ἦτο 132 χιλιόμε-
τρα. Ἀλλὰ ὡς πρὸς αὐτά, τὸ αὐτοκίνητον παρεῖχε καὶ ἄλλο σοβαρότερον ἢ
ἐπὶ ἐπιβατῶν ὠφέλημα, ἦτοι τῆς ἀμέσου ἀπὸ τὴν ἀποθήκην παραλυθῆς καὶ

1) Τὸ 1937—38 μετέφερον ἐπιβάτας 6.300, ἀποσκευὰς 63 τόννους, δέματα
206 τόννους, ἀλληλογραφίαν 6 τόννους. Μόνον τὸ ποσὸν τόννων ἐμπορευμάτων
βελτιώνεται σταθερά, οὐχὶ καὶ ὁ ἀριθμὸς τῶν ἐπιβατῶν καὶ ἀποσκευῶν, ἀνέξον.
ταὶ ὅμως σημαντικὰ καὶ αἱ λοιπαὶ ἐμπορικαὶ εἰσπράξεις του, ἰδίως ἀπὸ ξένας ἀν-
τιπροσωπείας. Διὰ τὸ 1937—38 δύναται νὰ ὑπολογισθῇ ἡ ἐπιχορήγησις τοῦ κράτους
ἀνά ἐπιβάτην. ὡς συμπληρώουσα κατὰ ποσὸν μεγαλύτερον τοῦ ἡμίσεως τὴν τι-
μὴν τοῦ εἰσιτηρίου. Ἐν γένει, ἡ σχέσις μεταξὺ τῶν εἰσπράξεων ἐκ κομίστρων καὶ
τῆς κρατικῆς ἐπιχορηγήσεως ὁλοὺν βελτιώνεται ἀπὸ τὸ 1932 μέχρι σήμερον (1939).
Χαρακτηριστικὴ εἶναι ἡ γνώμη τῆς Διοικήσεως τῆς Ἑταιρίας Ἑναερίων μεταφορῶν
(Ἐκθ. 1932—33 σελ. 5), κατὰ τὴν ὁποίαν ἡ πτώσις τῶν εἰσπράξεων κατὰ τὴν
χρῆσιν αὐτὴν ὀφείλεται εἰς τὸν ἐξαντλητικὸν ἀνταγωνισμόν τῆς θαλάσσης, ἰδίως
εἰς τὴν γραμμὴν Ἰωαννίνων. Ἴδε καὶ ἀνωτ. σελ. 132.

Ἀπὸ τὸ 1938 ἔχει συναφθῇ μεταξὺ τοῦ δικτύου καὶ τῆς Ἑλληνικῆς Ἑται-
ρίας ἑναερίων συγκοινωνιῶν συμφωνία περὶ συνεργασίας εἰς μερικὰς ἐκτάκτους πε-
ριπτώσεις.

2) Ἴδε πίνακα εἰς σελ. 28 καὶ 29 τῆς μελέτης περὶ τῶν νέων τιμολογίων
τῶν σιδηροδρόμων τοῦ Κράτους. Εἰς τὰς σελ. 52—78 αὐτῆς δίδεται ἡ κίνη-
σις ἐπιβατῶν μερικῶν σταθμῶν κατὰ τὰ ἔτη ἀνταγωνισμοῦ μέχρι τοῦ 1930 (πρὸ
τῆς κρίσεως) καὶ αὐτῇ δεκνύεται τὴν κολὴν ἢ ὀλίγον μεγάλην πτώσιν τῆς κινήσεως,
φυσικὰ εἰς ὄφελος τοῦ αὐτοκινήτου.

τῆς εἰς τὴν ἀποθήκην παραδόσεως, ἐκτὸς τοῦ ὅτι α) ἐστρέφετο φυσικὰ εἰς τὰς μεταφορὰς εἰδῶν μικροῦ ὄγκου καὶ μεγάλης δξίας, βαρύτερον τιμολογούμενων ἀπὸ τὸν σιδηροδρόμον, περιφρονοῦν τὰ εὐθηνὰ καὶ ὀγκώδη, τὸ σιδηροδρομικὸν κόμιστρον τῶν ὁποίων ἦτο ἀναλόγως εὐτελές καὶ β) ὅτι ἦτο ἐλευθέρων νὰ συνδυάζῃ κατὰ περίπτωσιν ναῦλον μεταβάσεως καὶ ναῦλον ἐπιστροφῆς.

Ἡ συνεργασία τοῦ σιδηροδρόμου μετὰ τοῦ αὐτοκινήτου ἦτο ἀρχικῶς ἀδύνατος, διότι τοῦτο προσέβαλε κατὰ τρόπον ἐπιτυχῇ τὰς σιδηροδρομικὰς μεταφορὰς, ὠφελούμενον ἀρκετά, ἀφοῦ ὁ ἀριθμὸς τῶν αὐτοκινήτων ἦτο μικρός, οὕτω δὲ μόλις μετὰ πάροδον ἐτῶν ὁ φθείρων ἀμφοτέρω τὰ μέσα ἀνταγωνισμὸς κατέδειξε καὶ εἰς τὸ αὐτοκίνητον τὴν ἀνάγκην συνεργασίας, τῆς ὁποίας ἐν τούτοις τὸ πνεῦμα εὐθύς ἐξ ἀρχῆς ἐφαίνετο ὅτι εἶχε τὸ κρατικὸν δίκτυον.

Γενικὰ, ἀπὸ τὸ ἔτος 1928 μέχρι καὶ τοῦ 1930 τὸ κρατικὸν δίκτυον ἐπεδίωξε τὴν ὁδὸν τῆς διὰ τιμολογιακῶν μέσων ἀποκρούσεως τοῦ ἀνταγωνισμοῦ κατὰ διαφόρους συνδυασμούς, οἱ ὅποιοι ἐνεφανίζοντο ἐνίοτε ὡς αὐθαίρετοι (¹) εἰς τὰ ὅμματα τῶν συναλλασσομένων μαζύ του, ὅχι μόνον παρ' ἡμῖν ἀλλὰ καὶ εἰς ἄλλας χώρας, ἄλλως τε σχετικὴ πείρα δὲν ὑπῆρχε ἀκόμη τότε εἰς καμμίαν χώραν. Μετὰ τὸ ἔτος 1930, κοπάζουν κάπως τὰ τιμολογιακὰ μέτρα διὰ νὰ δώσουν τόπον εἰς τὴν πολιτικὴν τῆς συνεργασίας μετὰ τοῦ αὐτοκινήτου, τέλος ἀπὸ τὰ μέσα τοῦ 1933 ἐμφανίζεται δραστικὴ πολιτικὴ ἐλαττώσεως τῶν σιδηροδρομικῶν τιμολογίων, ἡ ὁποία χωρὶς τὴν διαρκῆ ἀνοδὸν τῆς ἐσωτερικῆς οἰκονομίας (αὐτάρχεια κλπ.) ἡ ἂν ἐπῆρχετο νέα οἰκονομικὴ κρίσις, θὰ κατέστρεφε τὸ οἰκοδόμημα τῶν εἰσπραξέων τοῦ δικτύου. Σχεδὸν ἀμέσως μετὰ τὴν ἐναρξιν τῆς πολιτικῆς αὐτῆς (ἀπὸ τὸν Νοέμβριον 1936) ἐξεδηλώθη διὰ πρώτην φορὰν ριζικὴ ἡ ἐπεμβατικὴ πολιτικὴ τοῦ κράτους. Εἰς τὰς ὀλίγας αὐτὰς φράσεις περιέχεται ἡ ἱστορία τοῦ ζητήματος τῶν ἐτῶν ἀπὸ τὸ 1929 μέχρι τοῦ 1939. Ἀλλ' ἰδοὺ εἰς τὴν ἱστορικὴν σειρὰν μία κρατικὴ εἰκὼν τῶν τριῶν αὐτῶν περιόδων.

Περὶ τῶν τιμολογιακῶν μέτρων τῶν πρώτων ἐτῶν ἐξεθέσαμεν ὀλίγα ἀνωτέρω (²). Μόνον μέτρον συνεργασίας ἰδίου τύπου καὶ εἰδικῆς ἀνάγκης

1) Π. χ. ἡ περίπτωσις κατὰ τὴν ὁποίαν εἰσιτήρια μεγαλυτέρας διαδρομῆς ἦσαν εὐθηνότερα εἰσιτηρίου διαδρομῆς συντομωτέρας. Μήπως καὶ ἡ ἑλληνικὴ ἀποκλοία ἀνέκαθεν δὲν ἔχει δυσανάλογα μεγαλύτερα κόμιστρα εἰς τὰς γραμμάς ὅσων δὲν ὑπάρχει ἀνταγωνισμός π. χ. Παιραιῶς—Κρήτης κλπ. ;

2) Περισσότερα λεπτομερειακὰ μάλιστα στοιχεῖα ἴδε εἰς τὰς δημοσιευμένας Ἐκθέσεις πεπραγμένων τῶν χρήσεων 1928—29 μέχρις ἰδίας 1933—35 (Κεφάλαια I Γενικά, καὶ V Ἐκμετάλλευσις). Ἡ ἐπίσημος ἡ ἰδιωτικὴ φύσις καταφυγὴ εἰς τὴν δημοσιότητα ἦτο ἐν χαρακτηρηστικὸν τῶν Διακρίσεων τῶν ἐτῶν 1923—1934.— Διότι ἐξήτουν τὸ φῶς τῆς ἀληθείας, τὸ ὅπολον μία δημοσία ἐπιχείρησις δὲν τὸ φεβείται, ὅταν λατρευγὰς εὐσυνείδητα, ἐνθ' ἓν μία ἰδιωτικὴ, καὶ μάλιστα μεγάλη, συχνὰ ἀρέσκεται εἰς τὸ σκότος.

μετὰ τοῦ αὐτοκινήτου, ἦτο ἡ ἐγκατάστασις ἀπὸ τὸν Δεκέμβριον 1929 ἡμερησίας τακτικῆς ἐπιβατικῆς καὶ ἐμπορικῆς διὰ αὐτοκινήτου συγκοινωνίας μετὰ τῆς Θεσσαλονίκης καὶ τοῦ Σαρακλῆ, ἀφετηρίας τῆς ἀσυνδέτου μὲ τὸ δίκτυον γραμμῆς μήκους 66 χμ. καὶ πλάτους 0 60 μ. Σαρακλῆ—Σταυροῦ (κὸλπος Στρυμῶνος). Ἡ συγκοινωνία συνεχιζομένη ἔκτοτε ἐπὶ ὁδοῦ μήκους 17 χμ., ἐκτελεῖται ἀπὸ συμβεβλημένην μὲ τὸ κρατικὸν δίκτυον αὐτοκινητικὴν ἐπιχείρησιν, ἡ ὁποία ἔχει ἀναλάβῃ καὶ τὴν εἰς ἀποθήκην παράδοσιν ἡ ἀπὸ ἀποθήκην (Θεσσαλονίκης) παραλαβὴν τῶν ἐμπορευμάτων. Συγκοινωνία, ὅθεν, μικτὴ σιδηροδρόμου καὶ αὐτοκινήτου, συμπληρώνουσα τὴν σιδηροδρομικὴν λειτουργίαν μὲ ἱκανοποιητικὰ ἀποτελέσματα. Εἶναι ἡ πρώτη τοιαύτη ἐν Ἑλλάδι.

5) Περὶ τὰ μέσα τοῦ 1930, τὸ δίκτυον εἰσῆλθεν ἀποφασιστικά, ἐντὸς τοῦ πλαισίου τῶν ἀρμοδιοτήτων του⁽¹⁾, εἰς τὴν πολιτικὴν τῆς συνεργασίας μὲ τὸ αὐτοκίνητον ὑπὸ τὸν τύπον τῶν ἐλευθέρων μετ' αὐτοῦ συμφωνιῶν καὶ τὴν τάσιν τῆς εἰς αὐτὰ συμμετοχῆς ὅλων τῶν δι' ἐκάστην γραμμὴν ἐνδιαφερομένων μονάδων, ἡ ὁποία διηκολύνθη ἀργότερα χάρις εἰς τὸ νομοθετικὸν μέτρον τοῦ νόμου ὑπ' ἀριθ. 6033 τῆς 7 Φεβρουαρίου 1934. Οὕτω, συνεστήθησαν αἱ πρῶται συνδυασμέναι μικταὶ σιδηροδρομικαὶ—αὐτοκινητικαὶ συγκοινωνίαι μὲ ὠρισμένα ἀνταποκρινόμενα δρομολόγια καὶ ἐντεῖα μικτὰ κόμιστρα μὲ σταθμοὺς εἰς τὰ συνδεόμενα κέντρα (γραφεῖα πόλεως), τῶν ὁποίων προΐσταται ὑπάλληλος τοῦ δικτύου.

Ἦσαν α) μετὰξὺ σταθμοῦ Γραβιάς (Μπρίλου) καὶ Ἀμφίσσης, β) μετὰξὺ Λιανοκλαδίου—Καρπενησίου, γ) μετὰξὺ Ἀμυνταίου (Σόροβιτς) καὶ 16 πόλεων τῆς Δυτ. Μακεδονίας (αἱ κυριώτεραι εἶναι Κοζάνη, Σέρβια, Γρεβενά, Χρούπιστα, Καστοριά). Κατὰ τὸ αὐτὸ ἔτος, συνεστήθη αὐτοκινητικὴ ὑπηρεσία εἰς Ἀθήνας καὶ Πειραιᾶ μὲ ἔργον τὴν παραλαβὴν καὶ τὴν παράδοσιν ἐμπορευμάτων ἀπὸ τὰς ἰδιωτικὰς ἀποθήκας εἰς τὸν σταθμὸν καὶ ἀπὸ τὸν σταθμὸν εἰς τὴν ἰδιωτικὴν ἀποθήκην⁽²⁾.

Τὸ 1932 ἡ μικτὴ γραμμὴ Ἀμφίσσης ἐπεξετάθη μέχρι Δελφῶν, συνεστήθη δὲ καὶ γραμμὴ μετὰξὺ Λεβαδείας σταθμοῦ καὶ Λεβαδείας—πόλεως.

Ἡ κατάστασις ὅμως ἀπὸ ἀπόψεως ἀνταγωνισμοῦ συνεχῶς ἐχειροτέρευε, διότι ἡ προϋσταμένη τοῦ δικτύου Ἀρχὴ ἤρχισε νὰ ἐγκρίνῃ (1934) τὴν σύστασιν συγκοινωνιακῶν γραμμῶν διὰ λεωφορείων (μονοπωλουσῶν δηλ. τὴν συγκοινωνίαν δι' αὐτοκινήτων) π.χ. μετὰξὺ Ἀθηνῶν καὶ Χαλκίδος, Θηβῶν,

1) Ἀλλὰ καὶ αὗται αἱ ἀρμοδιότητες προσεβλήθησαν ἀπὸ τοὺς ἐνδιαφερομένους καὶ τὴν προϋσταμένην τοῦ δικτύου ἀρχὴν μὴ θεωρηθεῖσαι ἀνεπίληπτοι νομικῶς. Συγκεκριμένα, ἡ σκέψις ὅπως οἱ Σ.Ε.Κ. ἰδρύσουν αὐτοκινητικὴν γραμμὴν Λαρίσης—Τρικινάλων δὲν προσέκρουε διόλου εἰς τὸ ἀρθρον 23 τῆς μετὰ τῶν Θεσσαλικῶν συμβάσεως τοῦ Κράτους, ἡ ὁποία ἐκυρώθη διὰ τοῦ ἀπὸ 10/7/1926 Ν. Δ.

2) Camionage.

Λεβαδείας, Λαμίας. Τὸ ἐπίσημον δηλαδὴ κράτος ἐφεξῆς ὄχι μόνον δὲν ἐβοηθοῦσε τὸ κρατικὸν δίκτυον εἰς τὰς προσπάθειάς του, ἀλλὰ καὶ ἤρχισε νὰ ἀντιδρῇ κατ' αὐτῶν, ματαιῶσαν τὴν ἀρχικὴν σκέψιν, ἀλλὰ καὶ τὰ εὐνοϊκὰ ἀποτελέσματα τοῦ πρώτου διαγωνισμοῦ διὰ τὴν προμήθειαν αὐτοκινηταμαζῶν, ὅπως εἶδομεν εἰς ἄλλο μέρος (σ. 62) τῆς μελέτης.

Τὸ 1933 καὶ 1934 συνεστήθησαν ὅμοιαι μικταὶ σιδηροδρομικαὶ καὶ αὐτοκινητικαὶ ὑπηρεσίαι Τιθορέας—Ἀταλάντης μὲ γραφεῖον εἰς Ἀταλάντην, Λιανοκλάδιου—Λαμίας καὶ μεταξὺ σταθμῶν Ἀμφικλείας (Δαδί) καὶ Θηβῶν καὶ τῶν ὁμώνυμων πόλεων. Ἡ σύστασις μιᾶς ἄλλης μικτῆς γραμμῆς δικτύου Λαρίσσης—Τρικκαλῶν ἐματαιώθη, ὥς εἶπομεν, δι' ἐπεμβάσεως τοῦ Κράτους, κατόπιν διαμαρτυρίας τῶν Θεσσαλικῶν.

Μέχρι τῶν ἀρχῶν τοῦ 1935, τὸ λειτουργοῦν κατόπιν τῆς πρωτοβουλίας τοῦ κρατικοῦ δικτύου μικτὸν σύστημα σιδηροδρομικῶν καὶ αὐτοκινητικῶν συγκοινωνιῶν μὲ ἐνιαῖον εἰσιτήριο ἢ κόμιστρον περιελάμβανε τὰς ἐξῆς γραμμὰς.

Γ Ρ Α Μ Μ Η	Μῆκος εἰς χιλιόμετρα	
	δι' ἐπιβάτας	δι' ἐμπορεύματα
Πειραιεύς, σταθμὸς—πόλις	—	2
Ἀθῆναι—πόλις	—	3
Θῆβαι σταθμὸς—πόλις	1	1
Λεβάδεια σταθμὸς—πόλις	7	7
Τιθορέα—Ἀταλάντη	33	33
Ἀμφικλεία σταθμὸς—πόλις	2	2
Γραβιά—Ἀμφισσα	39	39
Ἀμφισσα—Ἰτέα	13	—
Ἀμφισσα—Χρυσὸ—Δελφοί	21	—
Λιανοκλάδι—Λαμία	6	—
Λιανοκλάδι—Καρπενῆσι	72	72
Θεσσαλονίκη—Σαρακλῇ	17	17
Σύνολον	211	176

Πλὴν τῶν μικτῶν αὐτῶν γραμμῶν ἐλειτούργουν ἤδη εἰς τὰς Ἀθήνας καὶ τὸν Πειραιᾶ αἱ ὑπηρεσίαι τῶν συμπληρωματικῶν μεταφορῶν δι' αὐτοκινήτων μεταξὺ σταθμοῦ καὶ ἰδιωτικῶν ἀποθηκῶν. Ἡ πρώτη εἶχεν ἀρχίσει μὲ ἐτησίαν μεταφορὰς περὶ τοὺς 260 καὶ ἡ δευτέρα μὲ τοιαύτας 20 τόννων, ἀρχομένου δὲ τοῦ 1935 αἱ μεταφοραὶ εἶχαν ἀνέλθει εἰς τόννους 2.160 ἢ πρώτη καὶ 600 ἢ δευτέρα.

Μέχρι τῶν ἀρχῶν τοῦ 1935 εἶχαν μελετηθῇ αἱ μικταὶ συγκοινωνίαι Χαλκίδος—Ψαχνῶν καὶ Κύμης, Θηβῶν—Δομβραίνης καὶ ἐκ νέου, διότι ἡ προηγηθεῖσα προσπάθεια ἀπέτυχεν, αἱ γραμμαὶ Ἀμυνταίου—Καστορίας καὶ

Κοζάνης: — Γρεβενών μήκους 290 χιλιομέτρων λειτουργήσασαι ἀργότερα. Διὰ τὸ ἔτος 1937 δίδεται ἐπισήμως, χωρὶς νὰ ἐπαναλαμβάνεται καὶ διὰ τὸ 1938 νεώτερος, πίναξ γραμμῶν μικτῶν ὑπηρεσιῶν σιδηροδρομικῶν—αὐτοκινητικῶν, ὁ ὁποῖος περιέχει πέραν ἐκείνων καὶ τὰς ἑξῆς νέας γραμμάς.

Γ Ρ Α Μ Μ Η	Μήκος εἰς χιλιόμετρα	
	Ἐμπορευμάτων	Ἐπιβατῶν
Χαλκίς—Ψαχνά	17	17
Χαλκίς—Κύμη	91	91
Θῆβαι—Δομβραΐνη	37	37
Λεβάδεια—Ἀράχωβα—Δελφοί	65	65
Ἀμφίκλεια σταθμὸς—πόλις	3	3
Ἀμφισσα—Λιδωρικί	47	47
Λάρισσα—Κοζάνη	119	119
Λιτόχωρον σταθμὸς—πόλις	—	3
Κολινδρὸς—Αἰγίνιον	7	7
Ἀούνταιον—Κοζάνη	51	51
Κοζάνη—Σελίτσα—Γρεβενά	164	164
Νάουσα σταθμὸς—πόλις	8	8
Δράμα—Καβάλλα	36	36

6) Ἡ τιμὴ τῆς πλήρους τακτοποιήσεως τοῦ ἀσυνήθως ἀκανθώδους αὐτοῦ, λόγῳ τοῦ πλήθους τῶν μικρῶν συμφερόντων τὰ ὁποῖα θίγει καὶ τῆς ἐλευθερίας ποῦ εἶχαν αἱ ἀσύντακτοι αὐτοὶ μικραὶ μονάδες, ζητήματος ἀνήκει εἰς τὴν Κυβέρνησιν Ι. Μεταξᾶ. Ἡ ἔκθεσις πεπραγμένων 1937—1938 ἀναφέρει τὰ ἑξῆς ὡς πρὸς τὸ ζήτημα: Αἱ μεταφοραὶ παράλληλα μὲ τὰς διενεργουμένους διὰ τῶν σιδηροδρόμων, γίνεται καὶ διὰ τῶν λεωφορείων καὶ φορηγῶν αὐτοκινήτων (1), τὰ ὁποῖα ταξινομηθέντα εἰς τὰ διάφορα κέντρα εἰς τὰ ὁποῖα εἰργάζονται πρὸ τῆς δημοσιεύσεως τοῦ νόμου ὑπῆχθησαν εἰς κοινὰς διευθύνσεις, διὰ δὲ τῆς ὑποχρεωτικῆς (2) μετὰ τοῦ δικτύου συνεργασίας καθωρίσθησαν κόμιστρα κατὰ χιλιόμετρον καὶ ἐπιβάτην ἢ τόννον ἑνιαῖα μετὰ τοῦ σιδηροδρόμου, ἔφ' ὅσον πρόκειται περὶ μεταφορᾶς ἐπὶ ὁδοῦ παραλλήλου. Διὰ τῆς ἐντάξεως τῶν αὐτοκινήτων εἰς Κοινὰς Διευθύν-

1) Ἡ ἔκθεσις 1935—36 διὰ τὸ ἔτος ἐκείνο ὁμιλεῖ (εἰς σελ. 44) περὶ 175 λεωφορείων, 135 φορηγοεπιβατικῶν καὶ 860 φορηγῶν ὡς ἀνταγωνιζομένων τὸ δίκτυον.

2) Αἱ ἐκθέσεις τῶν ἑτῶν ἀπὸ τὸ 1920 καὶ ἐντεῦθεν οὐδὲν ἄλλο στοιχεῖον δίδουν περὶ τοῦ συστήματος, τὸ ὅποσον ἀκολουθοῦν αἱ συμβάσεις «ὑποχρεωτικῆς» μετὰ τοῦ δικτύου συνεργασίας. Ἀπὸ τὴν ἔκθεσιν τῆς χρήσεως 1936—37 σελ. 84, προκύπτει μόνον ὅτι κατὰ τὸ ἔτος ἐκεῖνο κατεβλήθησαν εἰς τοὺς ἐργολάβους περὶ τὰ 13.000.000 δραχμῶν ἑναντι 7.000.000 περίπου τῆς χρήσεως 1935—36.

σεις καὶ τοῦ περιορισμοῦ τῆς κυκλοφορίας εἰς τὰ Κέντρα καὶ κατὰ συνέπειαν εἰς τὰς γραμμάς, αἱ ὁποῖαι δι' ὑπουργικῶν ἀποφάσεων καθωρίσθησαν ἢ δι' ἰδίων τῶν δικτύων αὐτοκινητικῶν μεταφορῶν ἐκμεταλλεύσεως γραμμῶν τινων ἢ διὰ συμβάσεων, κατέπαυσε—λέγει—ὁ ἀνταγωνισμός, ὁ ὁποῖος ἐπὶ μακρὸν εἶχεν ἀπασχολήσει τὸ δίκτυον καὶ ἐπῆλθε τάξις ὡς πρὸς τὴν ἐξυπηρέτησιν τοῦ κοινοῦ διὰ τῆς τακτοποιήσεως τῶν δρομολογίων καὶ τῶν τιμολογίων.

Ἐφ' ὅσον διὰ τῆς ἐκθέσεως τοῦ Δ. Συμβουλίου τῆς ἐπιχειρήσεως, βεβαιοῦται ὅτι κατέπαυσεν ὁ ἀνταγωνισμός ἀπὸ τὸ ἔτος 1937, πρέπει ἡ διαβεβαίωσις αὕτη νὰ γίνῃ δεκτὴ. Ἐν τούτοις πρέπει νὰ διατυπωθοῖν ἐπιφυλάξεις ὡς πρὸς τὰ οἰκονομικὰ ἀποτελέσματα διὰ τὸ δίκτυον, διὰ τὸ αὐτοκινητικὸν μέσον μεταφορᾶς, καὶ ἰδίως διὰ τὴν Ἑθνικὴν οἰκονομίαν, τοσοῦτον μᾶλλον, καθ' ὅσον αἱ ἐκθέσεις τῶν τελευταίων ἐτῶν δὲν δίδουν σχεδὸν κανὲν πλήρη στοιχεῖον ἐπὶ τοῦ τρόπου κατὰ τὸν ὁποῖον τοῦτο ἐπειεύχθη, π. χ. περὶ τῶν συμφωνιῶν μετὰ τῶν αὐτοκινήτων, στηριζομένων ἐπὶ βάσεων ἐντελῶς διαφόρων ἀπὸ ἐκείνας τῆς περιόδου πρὸ τοῦ 1936.

Εἰς τὰς ἐπιφυλάξεις αὐτὰς καταλήγομεν, ἐνισχυόμενοι καὶ ἐκ τῶν συζητήσεων εἰς τὸ Ἐμπορικὸν καὶ Βιομηχανικὸν Ἐπιμελητήριον Πειραιῶς⁽¹⁾, τῶν σχετικῶν ὑπομνημάτων αὐτοῦ, ὡς καὶ μᾶς ἀναπτύξεως εἰς τὴν ὁποίαν προέβη ὁ ἀντιπρόσωπος αὐτοῦ⁽²⁾ καὶ ἐξ ἐνὸς ἐντύπου ὑπομνήματος τῶν ἰδιοκτητῶν αὐτοκινήτων πρὸς τὸ Ὑπουργεῖον Σιδηροδρόμων⁽³⁾. Κατ' ἀνάγκην ἐπομένως εἵμεθα ἐπιφυλακτικοὶ εἰς ὀρατικὴν κρίσιν, ἐφ' ὅσον στεροῦμεθα αἰτιολογημένων καὶ ἐξακριβωμένων στοιχείων. Μέχρι τοῦ σημείου αὐτοῦ κρίνομεν γενικὰ, ὅτι κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη ἐπῆλθεν ἐπὶ τέλους σημαντικὴ τάξις εἰς τὰς διὰ τῶν αὐτοκινήτων μεταφορᾶς, κοπιῶδες ἀποτέλεσμα ἐξελιξέως ὅτι ἔτῳ, ἀλλὰ μένει ν' ἀποδειχθῇ ἂν ἡ συντελεσθεῖσα ρύθμισις ἀπέβη ὠφέλιμος καὶ ἀπὸ τῶν τριῶν ἀνωτέρω ἀπόψεων καὶ ἰδίως τῆς τελευταίας. Ὡς πρὸς τοῦτο διακαίολογεῖται συγκεκριμένα ὁ δισταγμός, μήπως ἡ ρύθμισις ὑπερῆκόντισε τὸν ἐπιβαλλόμενον ὑπὸ τοῦ συνολικοῦ συμφέροντος διακαλονισμόν, περικόψαν πέραν τοῦ δέοντος τὰς προσφερομένας ὑπὸ τοῦ αὐτοκινήτου, ὡς ἐκ τῆς φύσεώς του, ὑπηρεσίας καὶ μάλιστα κατὰ τρόπον δαπανηρόν. Πάντως μένει καὶ τὸ θεμελιῶδες ἐρώτημα ἀναπάντητον, τοῦλάχιστον διὰ τὴν Ἑτ. Θεσσ. σιδηροδρόμων. Ὅτι πρὸ τῆς ρυθμίσεως αὐτῆς, διὰ τῆς ὁποίας ἐπαναδίδεται τὸ

1) Ἴδε εἰς Δελτίον αὐτοῦ, τεύχη ὑπ' ἀρ. 3 καὶ 4 τοῦ 1937 καὶ 9 τοῦ 1938, ὅπου δημοσιεύονται πρακτικὰ τῶν συζητήσεων τῶν ὁμοίων εἰς προηγηθῆ μία ἐρευνα εἰς ὅλα τὰ Ἐπιμελητήρια τῆς χώρας. Τὸ συλλεγὲν οὕτως ὕλικόν παρὰ τὴν μονομέρειαν τῶν ἀπόψεων τὰς ὁποίας ἐκπροσωπεῖ, εἶναι ἐνδιαφέρον.

2) Κατὰ τὴν συναδρίασιν τοῦ Δ. Συμβουλίου τοῦ δικτύου τῆς 31/3/1938.

3) Ἡ ρύθμισις τῶν ἀστικῶν λεωφορειακῶν συγκοινωνιῶν Ἀθηνῶν—Πειραιῶς. Μελέτη τοῦ Συνδέσμου Ἰδιοκτητῶν αὐτοκινήτων. Ἀθῆναι 1937. Ἐκ τῶν ἀριθμῶν αὐτῆς προκύπτει μεγίστη δαπανηρότης τῶν Κοινῶν Διευθύνσεων.

μονοπώλιον μεταφορῶν εἰς αὐτήν, ἔπρεπε νὰ ἐπιδιωχθῇ ἡ ἔξαγορά αὐτῶν σύμφωνα μὲ τὸ πρόγραμμα τοῦ 1914 (1).

Τὴν νομικὴν βάσιν τῶν ληφθέντων μέτρων ἔδωκε τὸ ἐν ἀπὸ τὰ τρία κύρια νομοθετικὰ μέτρα, διὰ τῶν ὁποίων ἐρρυθμίσθησαν τὰ ζητήματα τῆς αὐτοκινητικῆς συγκοινωνίας, ἀστικῆς καὶ ὑπεραστικῆς, ἥτοι ὁ Ἀν. Νόμος ὑπ' ἀριθμ. 412 τοῦ 1936 «περὶ τῆς διὰ μηχανοκινήτων μέσων ἐκμεταλλεύσεως ὑπεραστικῶν ὁδικῶν συγκοινωνιῶν» (ἀρθρα 4 καὶ 5) (2).

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ ΔΕΥΤΕΡΟΝ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ

Ἡ διάρκεια τῆς χρήσεως συμπίπτει μὲ τὴν χρῆσιν τοῦ Κράτους, ἀπὸ 1ης Ἀπριλίου μέχρι 31 Μαρτίου, ἡ δὲ διαχείρισις γίνεται ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ ἔγκεκριμένου προϋπολογισμοῦ (3), διακρινομένου εἰς τοιοῦτον ἐσόδων καὶ

1) Περὶ τοῦτου ἴδε διὰλέξιν Σ. Κορώνη, δημοσιευθεῖσαν εἰς τὴν «Ἐρμυναν τῶν μεγάλων τεχνικῶν ζητημάτων», ἔκδοσις «Τεχν. Ἐπιμ. Ἑλλάδος», 1933, σελ. 164 ὅπου ἐτονίζετο ἡ ἀνάγκη αὐτή.

2) Ἔχουν οὕτω : Ἀρθρον 4.—Τὸ Κράτος διεξάγει κατὰ τοὺς κατωτέρω τρόπους τὴν ὑπεραστικὴν συγκοινωνίαν διὰ τοῦ Ὑπουργείου Σιδηροδρόμων καὶ Αὐτοκινήτων. Α) Δι' ἰδίων ἀποκλειστικῶς μέσων. Β) Δι' ἐκχωρήσεως τῆς ἐκμεταλλεύσεως εἰς τρίτον ἢ τρίτους ἐπὶ συμβάσει μὴ ὑπερβαινούση εἰς διάρκειαν τὰ 5 ἔτη. Ἡ ἐκχώρησις αὕτη δύναται νὰ ἀφορᾷ τὸ σύνολον τῶν μεταφορῶν ἢ ὠρισμένον ἢ ὠρισμένα εἶδη τοιούτων. Εἰς ὁδὶκα δίκτυα ἐξυπηρετοῦνται τόπους συνδεδεμένους καὶ διὰ τοῦ σιδηροδρόμου, ἡ ἐκμετάλλευσίς κατὰ προτίμησιν δύναται ν' ἀνατεθῇ εἰς τὰς ἐνδιαφερομένας σιδηροδρομικὰς ἐπιχειρήσεις. Αἱ οὕτω συμβαλλόμεναι ἢ ἀναλαμβάνουσαι ὅπωςδήποτε τὴν ἐκμετάλλευσιν σιδηροδρομικαὶ ἐπιχειρήσεις, δύνανται νὰ ἐκτελῶσι ταύτην δι' ἰδίων μέσων ἢ συμβαλλόμεναι πρὸς τρίτους ἐπιχειρηματίας τῆς μηχανοκίνητου ὁδικῆς ἐκμεταλλεύσεως. Ἐπὶ τῶν οὕτως ἐκχωρουμένων τὸ Κράτος δύναται νὰ θέσῃ ἐν λειτουργίᾳ καὶ Κρατικὰ μηχανοκίνητα μέσα μεταφορᾶς, ὧν ἡ ἀνάλογια κανονίζεται ἐν τῇ συμβάσει ἢ ἐν τῇ ἀναστολῇ τῆς ἐκχωρήσεως τῆς ἐκμεταλλεύσεως ὅταν πρόκειται περὶ ἀναθέσεως ταύτης εἰς τοὺς Κρατικοὺς Σιδηροδρόμους. Γ) Διὰ τῆς ἀφέσεως ὠρισμένου τμήματος τῶν ὁδικῶν δικτύων εἰς ἐλευθέραν χρῆσιν διὰ τὴν μηχανοκίνητον μεταφορὰν ἄνευ συμβάσεως πρὸς ἕκαστον ἐπιχειρηματίαν.

Ἀρθρον 5.—Κατὰ τοὺς τρεῖς ὡς ἄνω τρόπους τὸ Κράτος δι' ἀποφάσεως τοῦ Ὑπουργοῦ Σιδηροδρόμων καὶ Αὐτοκινήτων κανονίζει τὰ τιμολόγια τῆς μεταφορᾶς ὡς καὶ τ' ἀκολουθητέα δρομολόγια διὰ γενικῶν διατάξεων, καθορίζουσῶν ὅρια μεγίστου καὶ ἐλαχίστου ἐντός τῶν ὁποίων αἱ τε σιδηροδρομικαὶ ἐπιχειρήσεις καὶ αἱ μηχανοκίνητοι ὁδικοί ὀφείλουσι νὰ καταρτίζωσι τὰ λεπτομερεακὰ τιμολόγια μεταφορᾶς καὶ τὰ δρομολόγια αὐτῶν.

Διὰ τοῦ Νόμου 412 ἐνετάθη συγκεντρωτικώτερα ἡ ἐπεμβατικὴ πολιτικὴ ταῦ Κράτους, τὴν ὁποίαν διὰ τῶν Κοινῶν Ταμείων ἐνεκαινίασεν ὁ Νόμος ὑπ' ἀρ. 6.033 τῆς 7 Φεβρουαρίου 1934. Πρβλ. Σ. Κορώνη. Ἐπὶ τοῦ Συγκοινωνιακοῦ προβλήματος, Ἀθῆναι 1935, σελ. 46 καὶ ἐφ. ἔνθα παρατίθενται καὶ γνῶμαι ἐιδικῶν.

3) Ἡδὴ ὁ Νόμος 1024 τῆς 1 Νοεμβρίου 1927 περιεῖχε τὴν διάταξιν αὐτήν, ἐπαναληφθεῖσαν ὑπὸ τοῦ Νόμου 2144 καὶ ὧν τῶν κατωτέρων νομοθετηθέντων μέ-