

Η ΔΗΜΟΣΙΑ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

ΤΑ ΠΡΩΤΑ 25 ΕΤΗ

ΤΩΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ

Υ Π Ο
Σ Π. Β. ΚΟΡΩΝΗ

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ ΠΕΜΠΤΟΝ

ΚΑΤΑΣΤΑΤΙΚΑΙ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΠΕΡΙ ΤΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ

ΚΑΙ ΤΗΣ ΔΙΟΙΚΗΣΕΩΣ ΑΥΤΟΥ

Τὸ ζήτημα τῆς ἐκμεταλλεύσεως ὑπὸ τοῦ Κράτους ἢ ὑπὸ Ἑταιρειῶν τῶν γενικοῦ τοῦλάχιστον ἐνδιαφέροντος σιδηροδρόμων ἔχει ἤδη τελικὰ κριθῆ εἰς τὴν Βαλκανικὴν καὶ ὅλην τὴν Εὐρώπην, πλὴν δύο χωρῶν (¹), ὑπὲρ τῆς πρώτης λύσεως. Οὕτως, ἔπαυσε ν' ἀπασχολῇ τὰ ἐπιστημονικὰ συγγράμματα σήμερον ἡ σχετικὴ διαφωνία, ὡς ζήτημα ἀρχῆς, ὅπως πρὸ πολλοῦ ἔπαυσε νὰ κατέχη θέσιν εἰς αὐτὰ τὸ ἐρώτημα, ἂν αἱ μηχαναὶ ἔβλαψαν ἢ ὠφέλησαν τὴν ἐργατικὴν τάξιν.

Μόνον τὸ ζήτημα κατὰ ποῖον σύστημα δέον νὰ ἐκμεταλλεύεται τὸ Κράτος τοὺς ὑφισταμένους δημοσίαν ἐκμετάλλουσιν σιδηροδρόμους ἀπασχολεῖ μεταπολεμικῶς τὰ Κράτη. Ἀμέσως ἢ ἐμμέσως : Μὲ ἀμφοτέρως δὲ τὰς λύσεις αὐτὰς συνεδυσάσθησαν αἱ κρίσεις, ὅτι ἡ διοικήσεις των πρέπει νὰ εἶναι εὐκίνητη καὶ νὰ ἔχῃ πρωτοβουλίαν, νὰ εἶναι ὅσον τὸ δυνατόν περισσότερον ἐμπορικὴ (commercialisation), νὰ εὐρίσκεται μακρὰν ἀπὸ τὰ μειονεκτήματα τῆς διοικήσεως τοῦ κοινοβουλευτικοῦ Κράτους (αὐτονόμησις) (*). Τρία Βαλ-

1) Ἀγγλίας καὶ Ἰσπανίας. Εἰς τὴν Γαλλίαν ἐλύθη τὸ ζήτημα διὰ Νόμον τῆς 29 Ἰουνίου 1937, συσταθείσης τῆς Ἑθνικῆς Ἑταιρείας τῶν Γαλλ. Σιδηροδρόμων, ἡ ὁποία συνεχέντρωσε τὴν ἐκμετάλλευσιν ὅλων τῶν γαλλικῶν δικτύων. Εἰς τὴν Γενικὴν Συνέλευσιν τὸ γαλλικὸν κράτος διαθέτει τὴν πλειοψηφίαν, εἰς τὸ Διοικ. Συμβούλιον οἱ ἀντιπρόσωποι τῶν παλαιῶν ἐταιρειῶν (μετόχων τῆς νέας Ἑταιρείας) εἶναι 12 ἐπὶ ὅλου ἀριθμοῦ μελῶν 38. Πρόκειται περὶ δημοσίας ἐπιχειρήσεως ὑπὸ τύπον ὁργανώσεως ἰδιοτύπου ἀνωνύμου ἐταιρείας. Κατὰ τὸν Τ. Παπαϊωάννου, Διευθυντὴν τοῦ Ὑπουργείου Σιδηροδρόμων (ἴδε διάλεξιν του. Δημοσιευθεῖσαν εἰς τὴν Συγκοινωνίαν (1937) ὑπὸ τὸν τίτλον «Ἡ νέα ὁργάνωσις τῶν σιδηροδρόμων ἐν Γαλλίᾳ», διὰ τοῦ νόμου τούτου ἐλύθη τὸ ζήτημα τῆς κρατικοποιήσεως τῶν σιδηροδρόμων.... διὰ τῆς βαθμιαίας μεταβάσεως ἀπὸ τῶν Ἑταιρειῶν εἰς τὴν κρατικὴν ἐκμετάλλευσιν».

Εὐρισκόμεθα, οὕτω, πολὺ μακρὰν πλέων ἀπὸ τὴν ἐποχὴν, ὅπου ὁ L. Stein ἐν Handbuch der Verwaltungslehre, 2er Teil, 1888, σελ. 381. ἔγραφε : «Τὸ ζήτημα δημόσιοι ἢ ἰδιωτικοὶ σιδηροδρόμοι εἶναι εἰδικὸν γερμανικὸν ζήτημα. Οἱ ἄλλοι λαοὶ ἢ ἀγνοοῦν ἐντελῶς τὸ ζήτημα ἢ τὸ ἔλαβαν ἀπὸ τοὺς γερμανικοὺς σιδηροδρόμους καὶ τὸ ἐφήρμοσαν».

2) Ἰδὲ τὴν ἐνδιαφέρουσαν μελέτην τοῦ Ι. Κούλη «Τὰ Δημοσιονομικὰ Μονοπώλια.» Ἀθήναι 1939, Κεφάλαιον Μορφαὶ Ὁργανώσεως τῶν Δημοσιονομικῶν

κανικά Κράτη ἐκράτησαν τὸ σύστημα τῆς ἀμέσου ἀπὸ τὸ Κράτος διὰ τοῦ ἀρμοδίου Ὑπουργείου διοικήσεως, δύο—Ἑλλὰς καὶ Ρουμανία—ἐπροτίμησαν τὸ σύστημα τῆς σιδηροδρομικῆς ἐκμεταλλεύσεως διὰ μέσου μιᾶς αὐτονόμου διοικήσεως καὶ διαχειρίσεως, κατὰ τὸ σύστημα περίπου τοῦ Ἑλληνικοῦ Νομοθετικοῦ Διατάγματος τοῦ Σεπτεμβρίου 1926. Τὸ Ἑλληνικὸν σύστημα μάλιστα δεικνύει μίαν πρόοδον πρὸς μεγαλυτέραν αὐτονομίαν, ἰδίως εἰς τὸ ζήτημα τῆς μεταφορικῆς πολιτικῆς, κυρίως ὑπὸ τὸ κράτος τῆς πιέσεως τοῦ αὐτοκίνητιστικοῦ ἀνταγωνισμοῦ. Ἐν τούτοις, εἰς δύο χρονικὰ σημεία παρατηρεῖται ἐπιτυχάνουσα χαλάρωσις αὐτοῦ, τὸ πρῶτον περὶ τὸ 1925, τὸ δεύτερον ἐπὶ διάστημα δύο ἐτῶν (1937—1938) περὶ τὴν λῆξιν τῆς ὑπὸ κρίσιν περιόδου ⁽¹⁾.

Φρονοῦμεν, ὅτι ἐφ' ὅσον τὸ σύστημα τοῦτο πραγματικὰ ἐλειτοῦργησεν, ὑπῆρξεν ἐπωφελὲς διὰ τὴν λειτουργίαν τοῦ δικτύου, ἐπιτυχὲς διὰ τὴν ἐθνικὴν οἰκονομίαν, ἠθικὸν διαχειριστικά, ἀμερόληπτον καὶ δίκαιον.

Α'.

Διοικήσεις.

Μετὰ τὸν νόμον 2144 τῆς 18 Μαρτίου 1920 περὶ διοικήσεως τῶν σιδηροδρόμων Κράτους τρία Νομοθετικὰ Διατάγματα ἤλθον νὰ συμπληρώσουν τὰ τῆς Διοικήσεως. Εἶναι, α) τὸ Ν.Δ. τῆς 4 Ἰουνίου 1923, β) τὸ Ν.Δ. τῆς 21 Σεπτεμβρίου 1926, κυρωθὲν μὲ μερικὰς τροποποιήσεις διὰ τοῦ Νόμου 4.101 τῆς 11 Μαρτίου 1929, γ) τὸ Ν.Δ. τῆς 24 Σεπτεμβρίου 1935. Μεταξὺ τῶν τεσσάρων αὐτῶν νόμων καὶ νομοθετικῶν διαταγμάτων, τὰ ὅποια φέρουν τὸν τίτλον «περὶ διοικήσεως τῶν σιδηροδρόμων τοῦ Ἑλληνικοῦ Κράτους», ὑπάρχουν οὐσιώδεις ὁπωσδήποτε διαφοραί, εἰς τὸ σύνολον ὅμως τοῦ συστήματος δὲν ἀπομακρύνονται ἀπὸ τὸν Νόμον 2144 ⁽²⁾. Εἶναι πάντως πε-

μονοπωλίων, σελ. 150 καὶ ἐφ. καὶ περὶ τῶν διακρίσεων τῶν δημοσίων ἐπιχειρήσεων, ὅπου ἐκτίθενται αἱ ἐπὶ τοῦ θέματος διάφοροι γνώμαι. Νομίζομεν, ὅτι ἡ εἰς τὸ σύγγραμμα συνεξέτασις ὑπὸ τὸν τίτλον Δημοσιονομικὰ Μονοπώλια καὶ τῶν κατὰ τὴν δημοσίαν ἐπιχείρησιν προκαλεῖ κἄποιν συγχύσιν περὶ τὸ θέμα.

1) Εἰς τὰ σημεία αὐτὰ αἱ ἄνωθεν ἐπεμβάσεις παραλύουν τὸ σύστημα, τῶν νομίμων ὀργάνων τοῦ δικτύου μεταβαλλομένων εἰς ἐτεροκίνητα καὶ ἀνεύθυνα τοιαῦτα.

2) Ἐπὶ διάστημα περίπου δέκα πέντε ἡμερῶν ἴσχυσεν Νομοθετικὸν Διάταγμα τῆς 11 Αὐγούστου 1926, διὰ τοῦ ὁποίου ἀνετίθετο ἡ διοίκησις ἐξ ἐλοκλήρου εἰς «Γεν. Διοικήτην», πλησίον τοῦ ὁποίου συνιστάτο γνωμοδοτικὸν καὶ οὐχὶ Διοικ. Συμβούλιον, χωρὶς ἀποφασίζουσιν ἀρμοδιότητα, τοῦ Γεν. Διοικητοῦ δικαιουμένου νὰ ἀποφασίζῃ ἐπὶ ὅλων τῶν θεμάτων. Εἰς ὑποδείξεις πρὸς τὸν τότε Πρωθυπουργὸν περὶ τῶν ἐπιζημιῶν συνεπειῶν ἐνὸς τοιοῦτου νομοθ. μέτρου ἐδίδετο ἡ ἀπάντησις ὅτι τὸ μέτρον εἶναι ἀναγκαῖον διὰ τὴν δημοσίαν τάξιν! (Ἴδε καὶ Π. Ἀραβαντινοῦ, Νόθος κοινοβουλευτισμὸς καὶ δικτατορία, Ἀθήναι 1988 σ. 3 καὶ 18) Εἶναι αὐτονόητον ὅτι τοιοῦτον νομοθετικὸν μέτρον δὲν ἦτο δυνατόν νὰ ἐξακολουθῇ ἰσχύον, εὐθύς ὥς ἡ τότε κυβέρνησις ἀναιρέσῃ καὶ ἡ πρὶν τάξις ἀπεκατεστήθῃ. Ἴδου πα-

ρισσότερον λεπτολόγη τοῦ ἀρχικοῦ Νόμου 1024 τοῦ 1927, ὁ ὁποῖος πρῶτος ὤρισεν, ὅτι «τὸ Κράτος ἀναλαμβάνει τὴν ἐκμετάλλευσιν καὶ διοίκησιν ὑπὸ τὴν προσωπονομίαν Σιδηροδρομοὶ Ἑλληνικοῦ Κράτους, (Σ.Ε.Κ.) τῶν ἀνηκουσῶν εἰς αὐτὴ πέντε γραμμῶν» καὶ ὅτι οὗτοι ἀποτελοῦν «νομικὸν πρόσωπον δημοσίου δικαίου».

Κοινὸν χαρακτηριστικὸν ὄλων τῶν νομ. μέτρων εἶναι, ὅτι δέχονται τὸ σύστημα αὐτονομήσεως τοῦ Ὁργανισμοῦ ὡς πρὸς τὴν διοίκησιν, διαχειρίσιν καὶ ἐκμετάλλευσιν. Τὸ νομικὸν πρόσωπον ἔχει ἴδιον προϋπολογισμόν, ὁ ὁποῖος δὲν ὑποβάλλεται εἰς τὴν ψήφον τῆς Βουλῆς, τηρεῖ χωριστὴν λογιστικὴν ὑπηρεσίαν ἀπὸ τὴν κρατικὴν, συντάσσει ἴδιον ἀπολογισμόν, ἡ διαχειρίσις τοῦ δὲν ὑπάγεται εἰς τὰς διατάξεις τοῦ Δημοσίου Λογιστικοῦ, οὐδὲ εἰς τὰς διατάξεις περὶ ἐκτελέσεως δημοσίων ἔργων καὶ προμηθειῶν τοῦ Δημοσίου, τέλος τὸ προσωπικόν του ὑπάγεται εἰς ἄλλας καταστατικὰς διατάξεις ἢ οἱ δημόσιοι ὑπάλληλοι (περὶ τούτου ἴδε κατωτέρω). Ἐπίσης, κατὰ κοινὴν διάταξιν τῶν νομοθετικῶν αὐτῶν μέτρων ὄργανα τοῦ νομικοῦ προσώπου εἶναι τὸ Διοικητικὸν Συμβούλιον καὶ ὁ Γεν. Διευθυντής, μὲ τὴν διαφορὰν ὅτι ἕκαστον νομοθέτημα προβλέπει διάφορον σύνθεσιν τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου. Μάλιστα εἰς τὴν πρᾶξιν, ἡ ἰσχὺς ἐκάστου ἐξ αὐτῶν ἐσθίμηναι τὴν ἀντικατάστασιν τοῦ Διοικ. Συμβουλίου. Μόνον τὸ ἐπὶ τῇ βάσει κοῦ Ν.Δ. τῆς 21 Σεπτεμβρίου 1926 συγκροτηθὲν Δ. Συμβούλιον ἀνενεώθη ὁμαλῶς ἐπὶ τρεῖς τριετίαι (θιητεία). Ἐπίσης ὁ Γεν. Διευθυντής προσελαμβάνετο πάντοτε ἔξω τοῦ προσωπικοῦ τοῦ δικτύου ἐπὶ θιητεία διετεῖ ἢ τριετεῖ (!). Αἱ ἀρμοδιότητες τῶν δύο ὀργάνων ὀρίζονται περίπου κατὰ τὸν αὐτὸν τρόπον, ἐν τούτοις τὰ δύο τελευταῖα νομοθετικὰ μέτρα (τοῦ 1926 καὶ 1935) δίδουν μεγαλυτέραν ἀρμοδιότητα εἰς τὸν Γεν. Διευθυντήν. Καὶ ἡ διάταξις κατὰ τὴν ὁποίαν ὀρίζονται 2 ἢ 3 ἐλεγχταὶ διὰ τὸ διάστημα ἐνὸς ἔτους

ράγραφος τοῦ 2ου ἀρθροῦ «Ἡ Διοίκησις ἀνατίθεται εἰς τὸν Γεν. Διοικητήν, διδομένη; εἰς αὐτὸν ἀπολύτου ἐξουσίας διὰ τὴν διοίκησιν, διαχειρίσιν καὶ ἐν γένει ἐκμετάλλευσιν, καταργουμένων τοῦ Διοικ. Συμβουλίου καὶ τοῦ Γεν. Διευθυντοῦ. Ἐσης, προσθέτει, δι' ἀποφάσεως τοῦ Γεν. Διοικητοῦ κανονισθῆσεται ὁ ὀργανισμός, ἅπαντες οἱ κανονισμοὶ ὡς καὶ αἱ ἀπολαυαὶ τοῦ προσωπικοῦ, καταργουμένων πάντων τῶν σχετικῶν Β. Δ., νόμων καὶ Νομοθ. Διαταγμάτων.

1) Μόνον τὸ Ν. Δ. τῆς 4 Σεπτεμβρίου 1935, ἐνῶ δέχεται καὶ τοῦτο τριετὴ θιητείαν διὰ τὸν Γεν. Διευθυντήν, εἰς ἀκροτελευτίον ἀρθρον ὥρισε, διὰ τὸν κατὰ τὴν ἰσχύν του κατέχοντα τὴν θέσιν, ἐξαετὴ θιητείαν. Κατὰ τὴν εἰκοσιπενταετίαν τὸ δικτυον ἔσχεν ἀλληλοδιαδόχως, ὡς Γεν. Διευθυντὰς τοὺς Ἀθ. Πολίτην μέχρι Ἰουνίου 1917, Μουρέ μέχρι τῶν μέσων 1918, Duchateau μέχρι Δεκεμβρίου 1919, Breaux (κληθέντα ἐπὶ κεφαλῆς γαλλικῆς ὀργανωτικῆς ἀποστολῆς ἐκ 30 περίπου μελῶν) μέχρι Νοεμβρίου 1920, Ἀντώνιον Μάτσαν μέχρι Μαρτίου 1922, Γεώργιον Δούμαν μέχρι Μαρτίου 1923, Γεώργιον Βουγιούκαν μέχρι Μαρτίου 1925, Γεώργιον Διαμαντίδην μέχρι 20 Αὐγούστου 1926, Γεώργιον Σκυρίδωνος μέχρι 30 Αὐγούστου 1926, Σκυρίδωνα Κορώνην μέχρι 5 Μαρτίου 1935, Γ. Σκυρίδωνος μέχρι 12 Δεκεμβρίου 1939, Κωνστ. Μελισσηνὸν μέχρι Μαΐου 1939, Ἰω. Σιδέρον ἔκτοτε.

παρακολουθούντες τὴν διαχείρισιν, ἀλλὰ χωρὶς ἀνάμειξιν εἰς τὴν διοίκησιν καὶ ὑποβάλλοντες σχετικὴν ἔκθεσιν ἐπὶ τῆς διαχειρίσεως καὶ τοῦ ἰσολογισμοῦ εἰς τοὺς Ὑπουργοὺς Οἰκονομικῶν καὶ Συγκοινωνίας, ἐπαναλαμβάνεται εἰς ὅλα τὰ νομοθ. μέτρα (*).

Ὡς πρὸς τὰς μεταξὺ τῶν νομοθετικῶν αὐτῶν μέτρων διαφορὰς παρατηροῦμεν τὰ ἑξῆς: Τὸ Ν.Δ. τοῦ 1923, ἐδέχθη τὴν δυνατότητα περισσότερον ἀποκεντρωμένης διοικήσεως τῶν δύο τμημάτων (λαρισσαϊκὸς καὶ μακεδονικὸς) ἀπὸ τῆς Γεν. Διευθύνσεως, κατ' ἀντίθεσιν πρὸς τὸ ὑπὸ τὸ κράτος τοῦ Νόμου 2144 διαπλασθὲν ἀπὸ τῆς γαλλικῆς ἀποστολῆς (ἡ ὁποία ἐκλήθη τὸ 1920) καθεστὸς τῆς συγκεντρωμένης ὑπὸ τὴν Γεν. Διεύθυνσιν, κατὰ τὸ ὁποῖον ὁ Γεν. Διευθυντὴς ἀπεφάσισεν ἐπὶ ὅλων τῶν ζητημάτων, εἰσηγούμενων τῶν ἀρμοδίων ἐπὶ κεφαλῇ τῶν τριῶν κλάδων γραμμῆς, ἐκμεταλλεύσεως καὶ ἑλλεως τριῶν ἀρχιμηχανικῶν.

Τὸ Ν.Δ. τῆς 21 Σεπτεμβρίου 1926 (κυρωθὲν διὰ τοῦ Νόμου 4101 τοῦ 1929), ἀντικαταστήσαν τὸ Ν.Δ. τοῦ 1923, ἐχορήγησε μεγαλυτέραν αὐτονόμησιν τοῦ δικτύου καὶ προέβλεπεν ἀρμονικωτέραν συγκρότησιν τοῦ Δ. Συμβουλίου (*). Ἐπίσης καθιέρωνε κανόνας τινας πρὸς ἐμπορικωτέραν ἐκμετάλλευσιν τοῦ δικτύου.

Οὕτως, ἐδέχετο τὴν ὑποχρέωσιν τοῦ Δημοσίου, ὅπως καταβάλλῃ τὰ κόμιστρα τῶν διὰ τοῦ σιδηροδρόμου μεταφορῶν του, μὴ ἐξαιρουμένων τῶν μεταφορῶν τῆς Ὑπηρεσίας τῶν Τυχ. Τηλ. καὶ Τηλεφώνων καὶ ἀποζημιώσῃ τὸν σιδηροδρόμον διὰ τὰς προσφερομένας εἰς τὸ Κράτος ὑπηρεσίας του, καθορίζει περιοριστικὰ τὰ σημεῖα διοικήσεως, κατὰ τὰ ὁποῖα ἐκδηλώνεται ἡ ἐπέμβασις καὶ ἡ ἐποπτεία τοῦ Ὑπουργείου ἐπὶ τοῦ αὐτονόμου Ὁργανισμοῦ καὶ τὴν εἰς τὸ Συμβούλιον συμμετοχὴν ἀντιπροσώπων τοῦ Ἐμπορικοῦ καὶ Βιομηχανικοῦ κόσμου.

Ἐξαιρετικὸν ἐνδιαφέρον παρουσιάζει διάταξις, ὅπως ἡ τοῦ ἄρθρου 16, διὰ πρώτην φορὰν τεθεῖσα. Κατ' αὐτήν, διὰ νὰ καταστῇ ὁ ἰσολογισμὸς

1) Παραρμπιπτόντως ἀναφέρομεν, ὅτι τὸ ὀριζόμενον κατ' ἔτος ὑπὸ τῶν δύο Ὑπουργείων Οἰκονομικῶν καὶ Συγκοινωνίας ὄργανον «ἐλέγχται» ἀνέκαθεν ἐκτελεῖ τυπικὸν μόνον καὶ χωρὶς ἀξίαν ἔργον. Μόνον αἱ ἐκθέσεις ἐλέγχου τῶν χρήσεων 1921—22 καὶ 1922—23, συνταχθεῖσαι ὑπὸ Γ. Π. Βουγιούκα, ἔχουν ἀξίαν, ὅχι ὅμως ὡς ἐκθέσεις ἐλέγχου τῆς διαχειρίσεως, ὡς θὰ ἔπρεπε νὰ εἶναι κατὰ τὸν νόμον, ἀλλ' ὡς ἐκθέσεις ἐπὶ τῆς διοικήσεως ἐν γένει.

Διὰ τὴν ὁμῶς νὰ μεμφώμεθα τὰς ἐκθέσεις ἐλέγχου τοῦ κρατικοῦ δικτύου, ὅταν γνωρίζωμεν πῶς συντάσσονται καὶ ὑπογράφονται αἱ ἐκθέσεις ἐλεγκτῶν τῶν Ἀνωνύμων Ἑταιριῶν, τοὺς ὁποίους ἐν τούτοις ὁ νομοθέτης ἀκόμη κρίνει ἀναγκαίους; Ἄλλως τε, ἡ παράδοσις τῶν πρώην Ἀνωνύμων σιδηροδρομικῶν Ἑταιριῶν συνεχίσθη ἐν προκειμένῳ.

2) Εἰς τὸ ὁποῖον ἐφεξῆς περιλαμβάνετο εἰς καθηγητὴς τῆς Νομικῆς Σχολῆς τοῦ Πανεπιστημίου, ὁ καθηγητὴς τῆς Σιδηροδρομικῆς τοῦ Ε. Πολυτεχνείου, ἀνὰ εἰς ἀντιπρόσωπος τῶν τριῶν μεγαλυτέρων Ἐμπορ. καὶ Βιομ. ἐπιμελητηρίων καὶ εἰς ἀντιπρόσωπος τοῦ προσωπικοῦ.

πραγματικός, δέον νὰ περιλαμβάνη εἰς τὸ Ἑνεργητικὸν τὴν ἀξίαν ὅλων τῶν ἐγκαταστάσεων, ἣτις καθοριζομένη εἰς χρυσᾶς δραχμὰς θέλει ὀρισθῇ ὑπὸ τοῦ Ὑπουργικοῦ Συμβουλίου, τῇ προτάσει ἐπιτροπῆς, ἡ ὁποία συντιθεμένη ἐκ τριῶν εἰδικῶν ἐμπειρογνομόνων ἐν συνεργασίᾳ μετὰ τοῦ Γεν. Διευθυντοῦ θὰ προχωρήσῃ κατὰ τὴν κρίσιν τῆς εἰς ἐξεύρεσιν τῆς ἀξίας, χωριστὰ διὰ τὴν γραμμὴν, τὸ τροχιοῖον ὑλικὸν καὶ τὰ κίρια. Ἡ ἀξία αὕτη θὰ ἀναγράφεται ἐφεξῆς, ὡς ἀξία ἐγκαταστάσεως εἰς τὸ Ἑνεργητικὸν τῶν ἰσολογισμῶν ἀπὸ τῆς χρήσεως 1927—28. Εἰς τὸ Παθητικὸν δὲ ἀναγράφεται τὸ σιδηροδρομικὸν χρέος τοῦ Ἑλληνικοῦ Κράτους καὶ τὰ δανεισθέντα παρ' αὐτοῦ ποσὰ διὰ κατασκευὴν γραμμῶν ἔργων ἢ προμηθείας ὑλικῶν. Διὰ τὴν κατάστρωσιν τοῦ ἰσολογισμοῦ ἰσχύουν κατ' ἀναλογίαν αἱ διατάξεις τῶν παραγράφων 1—4 τοῦ ἀρθροῦ 43 καὶ τοῦ ἀρθροῦ 44 τοῦ Νόμου περὶ ἐλέγχου τῶν Ἀνωνύμων Ἑταιριῶν» (').

Ἐπίσης, νεωτερισμὸν ἀπετέλεσεν ἡ διάταξις, κατὰ τὴν ὁποίαν ἡ ὀργάνωσις, διοικήσεις κλπ. ἐκτελοῦνται κατὰ τὰς οἰκονομικὰς ἀρχὰς περὶ ἐκμεταλλεύσεως τῶν ἰδιωτικῶν ἐπιχειρήσεων, πλὴν ἐντὸς τῶν ὑπὸ τοῦ συμφέροντος τῆς ἐθνικῆς οἰκονομίας προσδιοριζομένων ὁρίων καὶ ἡ ἄλλη κατὰ τὴν ὁποίαν «ὁ Γεν. Διευθυντής, τὰ μέλη τοῦ Δ. Συμβουλίου καὶ οἱ Διευθυνταὶ πρέπει κατὰ τὴν ἐκτέλεσιν τοῦ ἔργου των νὰ καταβάλλουν «τὴν ἐπιμέλειαν συνετοῦ ἐμπόρου».

Διαρκούσης ὅμως τῆς ἰσχύος τοῦ Ν. Δ. τούτου (Σεπτ. 1926—Σεπτ. 1935), σημαντικαὶ μεταβολαὶ ἐπηνέχθησαν εἰς τὸ ἀρχικὸν σύστημά του. Οὕτω, διὰ νεωτέρων νομοθετικῶν μέτρων περιορίσθη ἡ ἀρμοδιότης τοῦ ὀργανισμοῦ, ὡς πρὸς τὸ δικαίωμα τοῦ νὰ τροποποιῇ χωρὶς ἔγκρισιν ἐκ μέρους τοῦ προϋσταμένου του Ὑπουργείου τὰς σχετιζομένας πρὸς τὰ δικαιώματα τοῦ προσωπικοῦ διατάξεις.

Τὸ τελευταῖον νομοθετικὸν μέτρον ἀποτελεῖ τὸ μὴ κινωθὲν Ν.Δ. τῆς 5 Σεπτεμβρίου 1935. Ὡς πρὸς τὸ σύστημα ὅμως τῆς διοικήσεως δὲν ἐπιφέρει μεταβολὰς. Κάποιαν ἀξίαν ἀρνητικὴν ἢ θετικὴν ἔχουν μερικαὶ μόνον ἀπὸ τὰς ἐξῆς διατάξεις. Οὕτω, δικαιοῦται κατ' αὐτὸ ἡ ἐπιχείρησις ν' ἀποκτήσῃ ἴδια μέσα ὁδικῆς καὶ θαλασσίας μεταφορᾶς, αὐξάνουσιν τὰ μέλη τοῦ Δ. Συμβουλίου, καταργεῖται ἡ συμμετοχὴ τῶν ἀντιπροσώπων τῶν τριῶν Ἑμπρικῶν καὶ Βιομηχανικῶν Ἐπιμελητηρίων εἰς αὐτό, ἐκ τῶν δεκατριῶν τακτικῶν μελῶν τοῦ Συμβουλίου ἐξ διορίζονται ὑπὸ τοῦ Ὑπουργοῦ, μὴ δεσμευόμενον ὡς πρὸς τὴν κατάρτισιν ἢ πείραν αὐτῶν, ἐπιτρέπει τὴν εἰς τὸ τέλος τοῦ ἔτους ἀπονομὴν βραβείων χρηματικῶν εἰς διακρινόμενους εἰς τὸ ἔργον των ὑπαλλήλους, καταργεῖ τὴν διάταξιν, κατὰ τὴν ὁποίαν ὑποχρεοῦται τὸ Δημόσιον νὰ καταβάλῃ τι διὰ μεταφορὰς τῆς ταχυδρομικῆς, τηλεγραφικῆς καὶ τηλεφωνικῆς ὑπηρεσίας. Τέλος, περιέχει διατάξεις συμπληροῦσας μερικὰ κενὰ τοῦ ἀρχικοῦ Νόμου ΑΡΟΒ' τοῦ 1884, ὡς πρὸς τὰ ἀστυνομικὰ καὶ ἀνακρι-

1) Περὶ τῆς ἐφαρμογῆς τῶν διατάξεων τούτων ἴδε εἰς Κεφάλαιον 4ον.

τικά καθήκοντα τῶν σιδηροδρομικῶν ὑπαλλήλων, τὴν διαδικασίαν ἐκδικάσεως ἀδικημάτων κατὰ τοῦ σιδηροδρόμου καὶ ὡς πρὸς τὴν ἐκ πυρκαϊῶν παρὰ τὰς γραμμὰς εὐθύνην τοῦ δικτύου καὶ δι' ἀτυχήματα συμβαίνοντα εἰς τρίτους ἐπὶ ἐγκαταστάσεων τοῦ δικτύου ἢ κατὰ τὴν ὑπέργραψιν γραμμῶν.

Β'.

Ὁργάνωσις τῆς Διοικήσεως πρὸ καὶ μετὰ τὸ 1934.

1) Τὸ Ἑλληνικὸν κράτος ἔθραυε καταθλιπτικὰς χειροπέδας, ὅταν διὰ τοῦ Νόμου ὑπ'ἀριθ. 162 τοῦ 1914 προέβαινεν εἰς τὴν ἐξαγορὰν τῶν μετοχῶν τῆς Ἑταιρίας τῶν Ἑλληνικῶν Σιδηροδρόμων (λαρισσαϊκοῦ) καὶ ὅταν ἀργότερα διὰ τοῦ Νόμου 2144 τοῦ 1920 ἐπέβαλλε τὴν ἐνιαίαν διοίκησιν καὶ ἐκμετάλλευσιν αὐτοῦ καὶ τῶν τριῶν γραμμῶν τῆς μακεδονικῆς Ἑλλάδος, τὰς ὁποίας ἕως τότε ἐξεμεταλλεύοντο τρεῖς ἐταιρεῖαι, δύο τῶν ὁποίων ἡ ἐθνικότης μετὰ τὸ 1913 καὶ τελειωτικὰ μέχρι τοῦ 1928, εἶχε καταστῇ ἐξ ἴσου ἀδιασφαήνηστη ὅσον καὶ ἡ προέλευσις ἐνὸς ἀδεσπότου πράγματος. Ἡ καταθλιπτικότης ἀπὸ ἀπόψεως ἐθνικῆς πολιτικῆς ἐφάνη σαφῶς μεταξὺ 1925 καὶ 1929, ἔτη ὡς εἶδομεν διαπραγματεύσεων τῆς ἐξαγορᾶς τῆς γραμμῆς Θεσσαλονίκης-Μοναστηρίου καὶ ἰδίως τῆς Θεσσαλονίκης—Γευγελῆς.

Ἐθραυεν ὅμως καὶ ἄλλους δεσμούς, ἐννοοῦμεν τὴν ἐξάρτησιν ἀπὸ τὰς μὴ ὁρατάς εἰς τὸν γυμνὸν ὀφθαλμὸν διοικήσεις τῶν ξένων ἐπιχειρηματιῶν, κατόχων τῶν μετοχῶν εἴτε ἀπὸ τῆς ἐποχῆς τῆς ἰδρύσεως ἢ τῆς ἐργοληψίας κατασκευῆς, ἐδρευούσας εἰς τὸ ἐξωτερικόν, αἱ ὁποῖαι διηύθυναν κατ' οὐσίαν καὶ ὡς πρὸς τὴν σιδηροδρομικὴν πολιτικὴν τὰ δίκτυα (1). Διὰ τοῦ πρώτου ἐκείνου νόμου ἡ ἐπίδρασις αὐτὴ κατελύθη ὀριστικὰ διὰ τὴν γραμμὴν Λαρίσης, διὰ τοῦ δευτέρου ἐγένετο θετικὴ ἀρχὴ καταλύσεως ὡς πρὸς τὰς λοιπὰς γραμμὰς.

Τὸ ἔργον τῆς διοικήσεως τοῦ κρατικοῦ δικτύου κατὰ τὰ πρῶτα ἔτη μετὰ τὸ 1920 ἦτο ἐξαιρετικὰ δυσχερές, οἱ λόγοι δὲ τῶν δυσχερειῶν προκύπτουν ἀπὸ τὸ σύνολον τῶν συνθηκῶν τῶν ἐτῶν 1914—22, περὶ τῶν ὁποίων ἐπανειλημμένα ἐκάμαμεν λόγον. Ἐν συντομίᾳ, ἐπρόκειτο περὶ τριῶν διαφόρων δικτύων, ποικίλων ὄρων κατασκευῆς καὶ ἐκμεταλλεύσεως, διαφοροτάτης συνθέσεως προσωπικοῦ, διαφορῶν συστημάτων διαχειρίσεως καὶ ἐν γένει ὁργανώσεως, δικτύων τεχνικῶς καὶ διοικητικῶς ἐξαιρετικὰ ταλαιπωρηθέντων ἐπὶ ὀκταετίαν.

Ἡ πλήρης συγκέντρωσις ἐπομένως τῆς διοικήσεως ἐπεβάλλετο ἀναντίρητα διὰ τὴν συνενώσιν κατὰ πρόγραμμα τὰς ἐνεργείας τῶν ὁργάνων τοῦ δικτύου, τὰ ὁποῖα ἔτειναν ἐκ τῆς φορᾶς τοῦ παρελθόντος κεντροφυγικὰ πρὸς διάσπασιν. Οἱ ὅροι, τοὺς ὁποίους ἀναφέραμεν, καθιστοῦσαν ἤδη ἀφ' ἑαυτῶν δυσχερῆ τὴν συγκέντρωσιν, προσετέθησαν ὅμως καὶ δύο θεμελιώδη σφάλ-

1) Ὡς συμβαίνει ἀκόμη ἐπὶ τῆς Γαλλοελληνικῆς Ἑταιρίας Θράκης.

ματα· πρῶτον ἡ ἀνάθεσις πολλῶν, καὶ μὴ θεμελιωδῶν ἀκόμη, διοικητικῶν λειτουργιῶν εἰς μέγαν ἀριθμὸν ξένων προσώπων, ἀγνοούντων τὴν γλῶσσαν καὶ τὰς ἑλληνικὰς συνθήκας, πολλὰ τῶν ὁποίων κάθε ἄλλο παρὰ συντελέσαν εἰς τὸ νὰ βελτιωθοῦν καὶ διαπαιδαγωγηθοῖν τὰ ὑπ' αὐτοῦς κατώτερα ὄργανα διὰ τοῦ πρέποντος παραδείγματος καὶ δεύτερον ἡ ὑπερβολικὴ συγκέντρωσις.

2) Τὸ ἄκρον αὐτὸ συγκεντρωτικὸν σύστημα διεδέχθη τὸ 1923 (Ν. Δ. 4 - 6 - 1923) ἄλλο ἐκ διαμέτρου ἀντίθετον σύστημα μάλιστα ἐφαρμοσθέν, ἀφοῦ προηγουμένως ἡ διοίκησις καὶ ἐκμετάλλεισις τοῦ Πελοποννησιακοῦ δικτύου ἐπανεδόθη (1) εἰς τὴν ἀνάδοχον ἐταιρείαν. Ἡ ἄρσις τοῦ βάρους τούτου ἐσήμαινεν ἀπὸ πολλῶν ἀπόψεων ἀξίαν λόγου μείωσιν τῶν δυσχερειῶν διοικήσεως ἐν συγκρίσει μὲ τὰς δυσχερείας τῶν ἐτῶν 1920—1922.

Τὸ σύστημα αὐτό, ὡς διευπλώθη κυρίως διὰ τοῦ ὀργανισμοῦ τῆς 2 Αὐγούστου 1923, ἦτο ἄκρως ἀποκεντρωτικόν, τῆς ἐκμεταλλεύσεως καὶ μεγάλου μέρους διοικητικοῦ ἔργου κατανεμηθείσης μεταξὺ δύο διευθυντῶν ἐκμεταλλεύσεως, ἐκ τῶν ὁποίων εἰς ἐδρεύων ἐν Ἀθήναις, ὅπου καὶ ἡ Γενικὴ Διεύθυνσις, εἶχεν ὑπ' αὐτὸν τὴν γραμμὴν μέχρι Πλατύ, ὁ δὲ ἄλλος ἐδρεύων ἐν Θεσσαλονίκῃ εἶχεν ὑπ' αὐτὸν τὰς γραμμὰς ἐκείθεν τοῦ Πλατύ. Ὑπὲρ τὰς Διευθύνσεις αὐτὰς εὐρίσκετο κατὰ νόμον ἡ Γενικὴ Διεύθυνσις καὶ τὸ Διοικητικὸν Συμβούλιον. Πλὴν τοῦ προσωπικοῦ τῆς Γεν. Διευθύνσεως, τὸ προσωπικὸν ἐξωτερικῆς ὑπηρεσίας καὶ τῆς ἐσωτερικῆς ὑπηρεσίας τῶν δύο διευθύνσεων ἐκμεταλλεύσεων (2) ὑπήγοντο κατ' οὐσίαν ἐξ ὁλοκλήρου εἰς τὴν πειθαρχικὴν καὶ ἐν γένει τὴν ἐξουσίαν τῶν Διευθυντῶν ἐκμεταλλεύσεως.

Ἐπὶ τῆς διαχειρίσεως τῶν δύο αὐτῶν τμημάτων μόνον κατασταλικὸς ἔλεγχος ἡδύνατο νὰ ἐνεργηθῇ καὶ αὐτὸς μετὰ πολλοὺς μῆνας, ἡ δὲ πρὸς ἀπάννην ἐξουσιοδότησις ἐθεωρεῖτο ὑπάρχουσα, ἐφ' ὅσον εἶχεν ἐγκριθῇ ὁ προϋπολογισμός. Τρία ἀνεξάρτητα κατ' οὐσίαν ἀπ' ἀλλήλων λογιστήρια καὶ συγκροτήματα, ἐκ τῶν ὁποίων τὸ ἐπὶ τῆς κεφαλῆς τοῦ δικτύου ἐπέθετε τελικῶς τὴν σφραγίδα του ἐπὶ διαχειρίσεως ἀγνώστου εἰς αὐτὸ καὶ διὰ τὴν ὁποίαν κατ' οὐσίαν ἦτο ἀνεύθυνον.

Ἡ ἀσυνεννοησία τῶν δύο τμημάτων καὶ ἡ ἀδυναμία κατευθύνσεώς των ἀπὸ τὸ κέντρον ἦτο ἐκδηλῆ ἀπὸ τὸ 1925 (3).

Εἰς τὸν ἐκφυλισμὸν τῆς ἀποκεντρώσεως διὰ τὴν μακεδονικὴν ἰδίως περιφέρειαν συνετέλεσεν ὁμοῦ καὶ ἄλλος λόγος γενικώτερος, «ἀστάθμητος» ἀλλ' ἀξίος προσοχῆς, ὥστε αὐτὸς καὶ μόνον νὰ ἐπιβάλλῃ τὴν συγκέντρωσιν τῆς διοικήσεως τοῦ προσωπικοῦ δι' ὅλον τὸ δίκτυον τοῦλάχιστον ἢ διάφορος

1) Ἴδε ἀνωτέρω σελ. 201.

2) Διὰ τοῦ Ν.Δ. τῆς 21 Σεπτεμβρίου 1926 ὠνομάσθησαν Α' καὶ Β'. Περιφέρειαι.

3) Λήγοντος τοῦ 1926 εἶχεν ἐκταθῇ εἰς βαθμὸν ὥστε ἀνώτερον ὄργανον μεταβαίνειν ἐξ Ἀθηνῶν διὰ νὰ ἐλέγξῃ ἀποθήκας ἐν Θεσσαλονίκῃ ἐξήτει συνοδείαν

προέλευσις τοῦ προσωπικοῦ της, ἡ ὑπὸ τὸ κράτος ἄλλων κανονισμῶν καὶ συνηθειῶν διαμορφωθείσα κατάρτισίς του καὶ ἡ διάφορος κᾶπως νοοτροπία τοῦ πληθυσμοῦ κατὰ περιφέρειαν.

Ἦτο βέβαιον, ὅτι ἐνότης καὶ ποιότης διοικήσεως καὶ ἐκμεταλλεύσεως θὰ ἐμείωνε τὰ χωρίζοντα καὶ θὰ ἐνίσχυε τὰ ἐνοῦντα τόσον πολυπληθὲς προσωπικὸν χαρακτηριστικά. Ὡς πρὸς τοῦτο ἔβλαψεν ἡ ἀποκέντρωσις καὶ ὁ χωριστὸς πῖναξ ἀρχαιότητος ὑπὸ τὸν ὁποῖον εἰσέτι τελεῖ τὸ προσωπικὸν ἰδίως τῶν μακεδονικῶν γραμμῶν, πρᾶγμα τὸ ὁποῖον, ὅπως ἡ πείρα μαρτυρεῖ, ἀπέβη ἐναντίον τοῦ συμφέροντος τῆς ἐνότητος διοικήσεως καὶ τῶν καλῶς ἐννοουμένων συμφερόντων καὶ αὐτοῦ τοῦ προσωπικοῦ ('). Τὴν κρίσιν αὐτὴν μόνον διοικήσαντες τὸ δίκτυον δύνανται ν' ἀντιληφθοῦν ἐντελῶς.

3) Τὴν κατάστασιν αὐτὴν μετέβαλε ριζικὰ πρῶτον ἡ κατὰ τὸ ἔτος 1929 προσωρινὰ καὶ δοκιμαστικά, κατόπιν δὲ (1933) ὀριστικά ἀποφασισθεῖσα ἐνοποίησις τῶν Οἰκονομικῶν Ὑπηρεσιῶν καὶ τῶν δύο περιφερειῶν καὶ ἡ ὑπαγωγή των εἰς τὴν Γενικὴν Διεύθυνσιν.

Ἡ Διοίκησις εἶχεν ἤδη ἀσχοληθῇ ἀπὸ τὸ 1929 μὲ τὴν βραδύτητα τῆς λογιστικῆς ὑπηρεσίας, τὴν ἔλλειψιν ἐνημερότητος περὶ τὴν παρακολούθησιν τῶν δαπανῶν τοῦ Προϋπολογισμοῦ καὶ τὴν ἔγκαιρον σύνταξιν τοῦ Ἰσολογισμοῦ, ἐφαρμόσασα κατὰ τὴν περίοδον ἀπὸ τὸ 1929 μέχρι τοῦ Μαρτίου τοῦ 1933 μεταβατικὸν σύστημα τηρήσεως τοῦ Ἐπισήμου Λογιστικοῦ εἰς τὴν Γενικὴν Διεύθυνσιν. Ἡ πείρα τῆς ἐπιτυχοῦς ἐφαρμογῆς τοῦ συστήματος αὐτοῦ κατέδειξε τὴν ἀνάγκην τῆς λήψεως ριζικωτέρων μέτρων εἰς τὴν Ὁργάνωσιν τῶν Οἰκονομικῶν Ὑπηρεσιῶν, ἐπιβεβλημένην εἰς ἐπιχείρησιν τοιαύτης ἐκτάσεως καὶ μορφῆς.

Δεύτερον ἡ μερική συγχώνευσις ἀπὸ ἀπόψεως διοικήσεως καὶ ἐκμεταλλεύσεως, ἥτοι ἡ συγχώνευσις τῆς Α'. Περιφερείας (λαρισσαϊκός), τῆς ὁποίας ἡ Διεύθυνσις ἤδρουεν ἐν Ἀθήναις, εἰς τὴν Γενικὴν Διεύθυνσιν, ταχθέντος καὶ τοῦ προσωπικοῦ της εἰς ἐνιαῖον μὲ τὸ προσωπικὸν τῆς Γεν. Διευθύνσεως Πίνακα ἀρχαιότητος (ἐπετηρίδας). Οὕτω, παρέμεινε μόνον ἡ δευτέρα περιφέρεια (Θεσσαλονίκης) ἀλλὰ χωρὶς ἀνεξάρτητον οἰκονομικὴν διαχείρισιν.

Ἡ μερική συγχώνευσις ἀποτελοῦσε τμῆμα μόνον ἐνὸς προγράμματος συγκεντρωτικωτέρου, μὲ κέντρον τὴν Θεσσαλονικὴν ὅπου προεβλέπετο κατ' αὐτὸ ἡ τοποθέτησις τῆς Γεν. Διευθύνσεως, ἀντὶ τῶν Ἀθηνῶν. Ἡ Θεσσαλονίκη ἀποτελεῖ καὶ γεωγραφικῶς καὶ σιδηροδρομικῶς τὸ κέντρον τοῦ δι-

ἀνωτέρου του ἵνα τὸν παρουσιάσῃ ἐκεῖ πρὸς ἐκτέλεσιν τῶν καθηκόντων του. Ἡ Γενικὴ Διεύθυνσις ἦτο ἀπροσάρμοστος πῖλος ἐπὶ τῆς κεφαλῆς τοῦ ὀργανισμοῦ.

1) Οὕτως, ὑπάλληλος τοῦ δικτύου Θεσσαλονίκης δὲν δύναται νὰ μετατίθεται νοτίως τοῦ Ὀλύμπου, ὑπάλληλος τοῦ λαρισσαϊκοῦ δὲν δύναται νὰ μετατίθεται οὔτε εἰς Θεσσαλονικὴν. Ἐχουν δημιουργηθῇ χωριστικά διαμερίσματα, συνεχίζονται ψυχικὴ καὶ ἠθικὴ διάκρισις, ἐνθυμίζουσα διάστασιν καὶ ὄχι σύμπνοϊαν.

κτύου, ἀπὸ τὸ ὁποῖον ἔχουν ἀφετηρίαν αἱ τέσσαρες γραμμαί, ἐνῶ ἐξ ἄλλου εἶναι βέβαιον, ὅτι ἡ βαρύτες τῆς σιδηροδρομικῆς τοῦ λειτουργίας ἐπιπτεν ἐπὶ τῶν περιφερειῶν τῆς βορρείου Ἑλλάδος. Τὸ πρόγραμμα τοῦτο ἀπέβλεπεν εἰς σκοποὺς καλυτέρας διοικήσεως ἐκ τοῦ πραγματικοῦ κέντρου τοῦ δικτύου, εἰς σφικτοτέραν καὶ ταχύτεραν, χωρὶς πολλὰ διάμεσα ὄργανα, εἰς οἰκονομικωτέραν διοίκησιν καὶ διαχειρίσιν καὶ τέλος εἰς ἔξαρσιν τοῦ βορρείου παράγοντος εἰς τὴν ἐθνικὴν οἰκονομίαν.

Ἐγκριθέν ἀπὸ τὸ διοικητικὸν Συμβούλιον, ἔτυχεν ἐκ μέρους τῆς Κυβερνήσεως μερικῆς ἀποδοχῆς (Νόμος 5613 τῆς 27 Αὐγούστου 1932, ἀρθρον 6), ὅσον δηλ. ἀπέβλεπεν εἰς τὴν συγχώνευσιν μόνον τῆς πρώτης περιφερείας εἰς τὴν Γενικὴν Διεύθυνσιν, μὲ ἔδραν αὐτῆς πάντοτε τὰς Ἀθήνας, ἀλλὰ μὲ τὴν πλήρη συγκέντρωσιν τῆς οἰκονομικῆς διαχειρίσεως ὁλοκλήρου τοῦ δικτύου εἰς τὴν Γενικὴν Διεύθυνσιν.

Ὡς πρὸς τὴν σημασίαν τῶν μέτρων αὐτῶν διὰ τὴν διοίκησιν τοῦ δικτύου ἐπιθυμοῦμεν νὰ ἐξάρωμεν καὶ τοῦτο. "Οἱ συνετέλεσεν εἰς ἐνίσχυσιν μεγαλυτέραν τοῦ κέντρου τῆς Διοικήσεως ἀπέναντι τῶν τμημάτων, διότι συνεκεντρώθη εἰς χεῖράς του τὸ σύνολον τῶν ζητημάτων τοῦ προσωπικοῦ ἐσωτερικῆς ὑπηρεσίας καὶ ἄλλα σχετικὰ μὲ τὰς προαγωγάς, στασιμότητας, ἀπολύσεις καὶ μεταθέσεις τοῦ προσωπικοῦ ἐξωτερικῆς ὑπηρεσίας ὅλου τοῦ δικτύου. Πρὸς τοῦτο συνεστήθη Συμβοίλιον Προσωπικοῦ ἐσωτερικῆς ὑπηρεσίας ὑπὸ τὸν Γενικὸν Διευθυντὴν (1).

Ἐπὶ τῇ βάσει τῶν ἀνωτέρω διατάξεων ἐξεδόθη ὁ νέος Ὁργανισμὸς τῆς Γεν. Διευθύνσεως τῆς 15 Ἰανουαρίου 1934. Δι' αὐτοῦ ἐπραγματοποιήθη ἡ μερικὴ κατὰ τ' ἀνωτέρω συγκέντρωσις εἰς τὴν Διοίκησιν καὶ ἡ ὁλοκληρωτικὴ συγκέντρωσις ὡς πρὸς τὴν διαχειρίσιν, ἀπὸ ἀπόψεως δὲ τῆς θέσεως τοῦ προσωπικοῦ ἐσωτερικῆς ὑπηρεσίας, ἡ ἐφαρμογὴ τοῦ Ὁργανισμοῦ αὐτοῦ κατὰ τὰ ἔτη 1934 καὶ 1935 ἐπραγματοποίησε δικαιοσύνην καὶ ἰσότητά διὰ τὸ μέσον καὶ κατώτερον προσωπικόν, τακτοποίησιν ὁρθὴν μὲ γνώμονα τὸ συμφέρον τοῦ δικτύου ἐπὶ ζητημάτων τοῦ ἀνωτέρου τοιούτου, περιορισθεισῶν τῶν θέσεων τῶν ἠνωτάτων βαθμύχων εἰς τὸ ἐλάχιστον καὶ ἀναγκαῖον μέτρον διὰ τὴν καλὴν καὶ ἄνευ προστριβῶν καὶ διαγκωνισμῶν λειτουργίαν τῆς διοικήσεως καὶ προβλεφθείσης τῆς ἐπὶ μερικὰ ἔτη μὴ συμπληρώσεως θέσεων τινων κενουμένων. Κατὰ τὰ ἔτη 1934 καὶ 1935 διοικήθη τὸ δίκτυον μὲ τὸν μικρότερον βαθμὸν ἀνωτέρων καὶ δὴ ἀνωτάτων βαθμύχων, μάλιστα εἰς σύγκρισιν μὲ τὸ 1934.

4) Τὰ καλὰ ἀποτελέσματα τοῦ θεσμοῦ ὑπῆρξαν σαφῆ καὶ ἄμεσα, ἀποδειχθέντα ὠφελιμώτατα μὲ τὴν πάροδον τοῦ χρόνου, ὁ ὁποῖος πρέπει νὰ ἐξελίσσεται πρὸς περισσοτέραν σύσφιγξιν τῶν ἁρμῶν τῆς Διοικήσεως, ἀναγκαιοτέραν δι' ἡμᾶς ὅσον εἰς οὐδεμίαν ἄλλην χώραν. Τὰ μέτρα ἔφεραν εἰς

1) Διὰ Δ. τῆς 5 Μαΐου 1933, ἀντικατασταθέντος δι' ἄλλου τῆς 16 Ἀπριλίου 1934.

στενωτέραν καὶ ἀμεινωτέραν ἐπαφὴν τὸ κέντρον μὲ τὴν πραγματικότητα καὶ τὴν ζωὴν, ἢ ἀπόστασις μεταξὺ τοῦ πρώτου καὶ τῆς δευτέρας συνετημήθη, ἢ ἀντίληψις τοῦ κέντρου ἔγινε ταχύτερα, ἢ ἐπαφὴ ἀνωτέρων καὶ κατωτέρων στενωτέρα, ὁ μηχανισμὸς ἐκινήθη ταχύτερον, μὲ μίαν φράσιν ἔγινε σπουδαῖον βῆμα πρὸς ὀλιγώτερον γραφειοκρατικὸν καὶ περισσότερον ἐμπορικὸν σύστημα διοικήσεως (¹).

5) 'Ἄλλ' εἰς τίποτε δὲν ὠφελεῖ καὶ ἡ ἀρίστη ὀργάνωσις καὶ εἰς καμμίαν ἐπιχείρησιν, χωρὶς ἐνότητα καὶ κοινότητα πνευματικὴν τῶν διευθυνόντων στελεχῶν. Τὸ κακὸν δὲ αὐτὸ ἐμφανίζεται μεγαλύτερον καὶ ἔχει βαρυτέρας συνεπειάς εἰς πολυμερεῖς ἐπιχειρήσεις, ὅπως εἶναι ἡ σιδηροδρομικὴ, διευθυνομένη κατ' ἀνάγκην οὐσιαστικὴν ἀπὸ ὄργανα διαφόρων αὐτοτελῶν εἰδικοτήτων καὶ διαφόρου κατευρτίσεως. Ἀκόμη σοβαρώτερον γίνεται τὸ κακόν, ὅταν ἐκ λόγων ἱστορικῶν εἶναι διάφορος ἡ προέλευσις καὶ ἡ σταδιοδρομία. Πρέπει ὅθεν νὰ ἐπιδιώκεται ἡ γεφύρωσις τῶν κατ' ἄτομον ποικίλων διεστώτων στοιχείων διὰ τῆς δημιουργίας αὐτῆς τῆς ἐνότητος.

Ἡ ἐνότης μόνον εὐθὺς ἀπὸ τὴν πρόσληψιν δύναται ἱκανοποιητικὰ νὰ παρασκευάζεται διὰ μιᾶς κοινῆς εἰσαγωγικῆς μετεκπαιδεύσεως τῶν εἰσερχομένων ἐπιστημόνων. Αὕτῃ θὰ συνίστατο εἰς τὴν διαδοχικὴν ἀπασχόλησιν εἰς ὁλοὺς τοὺς κλάδους τεχνικούς, διοικητικούς καὶ οἰκονομικούς τῶν εἰσερχομένων, κυρίως τῶν μηχανικῶν, τῶν ὁποίων αἱ εἰδικότητες εἶναι πολλαὶ καὶ μὲ διάφορον κατάρτισιν, νοοτροπίαν καὶ μερικότητα ἐπομένως ἐκάστη (πολιτικοί, μηχανολόγοι, ἤλεκτρολόγοι, ἀρχιτέκτονες, οἰκονομικοί, νομικοί) ἐπὶ ἐν χρονικὸν διάστημα ὑπὸ τὴν καθοδήγησιν τῶν προϊσταμένων τῶν κλάδων αὐτῶν. Καὶ μετὰ τὴν ὀριστικὴν πρόσληψιν διὰ συχνῆς κατὰ πρόγραμμα ἐπαφῆς ὧν τούτων.

Διὰ τοῦ πρώτου μέτρου ἐπιτυγχάνεται ὁ σχηματισμὸς κοινῆς συνειδήσεως καὶ ἀμοιβαίας ἀντιλήψεως τοῦ ἐνὸς καθολικοῦ σκοποῦ, τὸν ὁποῖον ἐπιδιώκει ἡ ἐπιχειρήσις, δι' ἀμοιβαίου σεβασμοῦ καὶ ἐκτιμήσεως τοῦ κατὰ μέρος ἔργου ἐκάστης εἰδικότητος (*), ἐξαλειφομένης τῆς ἐγωϊστικῆς ἀντιλήψεως, ὅτι τὸ πᾶν διὰ τὸ σύνολον εἶναι μόνον ἡ εἰδικότης τοῦ καθενός. Διὰ

1) Ἀπὸ τὸ σύστημα αὐτὸ οἰκονομικῆς καὶ καθαρᾶς διοικήσεως διέπονται ἔκτοτε μέχρι σήμερον οἱ Σιδηροδρόμοι Ἑλληνικοῦ Κράτους. Ὀλίγα μεταβολαί, ἐπενεχθεῖσαι τὸ 1935 καὶ κατὰ τὰς ἀρχάς τοῦ 1936, δὲν τὸ ἐθάρσαν, ἀφορῶσαι εἰς τὴν ἐσωτερικὴν μόνον σύνθεσιν τῶν ὑπηρεσιῶν. Π.χ. ὑπαγωγή αὐτοτελῶν τινῶν τμημάτων ὑπὸ τὴν Γραμματεῖαν, ὡς μετωνομάσθη τὸ Γραφεῖον διοικήσεως, σύστασις Ὑπηρεσίας μελετῶν καὶ νέων ἔργων, μετονομασία τοῦ Τμήματος μεταλλ. κατασκευῶν εἰς Ὑπηρεσίαν Γεφυρῶν καὶ συστάσις δύο νέων τμημάτων τῆς Δ. γραμμῆς, ἐκ τῶν ὁποίων ἐν ἀρχιτεκτονικόν.

2) Ἐκεῖνο τὸ ὁποῖον παρατηρεῖτο ἄλλοτε εἰς τὸ πολεμικὸν ναυτικόν, ἡ ὑποτιμήσις ἐκ μέρους τῶν μαχίμων δηλ. τῆς ἐργασίας παντὸς μὴ μαχίμου, παρουσιάζεται κατ' ἀναλογίαν εἰς τὰς παρ' ἡμῖν σιδηροδρομικὰς διοικήσεις μὲ βλαβεράς συνεπείας λόγῳ τῆς φύσεως τῆς σιδηροδρομικῆς ἐπιχειρήσεως.

τὴν σιδηροδρομικὴν συγκεκριμένα ἐπιχείρησιν ἐπιτυγχάνεται οὕτως ἢ κατάρ-
τισις κοινῆς «σιδηροδρομικῆς» ἀντιλήψεως εἰς ὅλας τὰς εἰδικότητας αὐτὰς
διὰ τῆς ἐξάρσεως τοῦ κοινοῦ σκοποῦ καὶ ὑποχωρήσεως τῶν κατὰ μέρος εἰ-
δικῶν ἀντιλήψεων. Διὰ τοῦ δευτέρου, ἐπιτυγχάνεται ἡ διατήρησις καθ' ὅ-
λην τὴν σταδιοδρομίαν τῶν τῆς κοινῆς αὐτῆς «σιδηροδρομικῆς», κατόπιν
καὶ συγκοινωνιακῆς, ἀντιλήψεως καὶ νοοτροπίας, ἡ ἐπαύξησις αὐτῆς καὶ ἡ
ἐνημέρωσίς της, ἀλλὰ καὶ ἡ λήψις ἀποφάσεων ἐπὶ ζητημάτων διοικήσεως
μετὰ ἔρευναν καὶ ἐξονύχισιν ὅλων τῶν ἀπόψεων, τὰς ὁποίας αἱ εἰδικότητες
συνεισφέρουν, σύμφωνα μὲ τὸν γενικὸν σκοπὸν.

Ἀμφότερα τὰ μέτρα ἦσαν ὀλιγώτερον ἀναγκαῖα, ὅταν τὸ δίκτυον ἦτο
μικρόν, ἀλλὰ κατέστησαν ἐπιβεβλημένα, ὅταν τοῦτο ἐξηπλώθη εἰς ἐπιφά-
νειαν καὶ σημασίαν τεχνικὴν, οἰκονομικὴν καὶ κοινωνικὴν, διότι κατὰ τὴν
πρώτην περίοδον ἀφ' ἑαυτῆς ὑπῆρχεν ἡ ἐπαφὴ τῶν ὀλιγωτέρων μάλιστα
τότε εἰδικότητων καὶ ἐξ αὐτῆς προήρχετο ὁ σχηματισμὸς κοινῶν «σιδηρο-
δρομικῶν» ἀντιλήψεων, ἀρκετῶν διὰ τὴν ἐποχὴν ἐκείνην.

Ἀτυχῶς, ἐπ' αὐτῶν οὐδὲν σχεδὸν συνετελέσθη καὶ ἡ κατάστασις ἔμει-
νεν ὅπως ἦτο. Ἀπὸ τὸ 1923 ἐγένετο εἰσαγωγικὴ ἐκπαιδευσις μόνον τῶν
νέων μηχανικῶν τοῦ κλάδου ἔλξεως ἀλλ' ἀτελής, περιορισμένη, ἀσυστημα-
τοποίητη ὑπὸ τὴν ἀνωτέρω ἔννοιαν, μόνον εἰς τὰ διάφορα τμήματα τοῦ ἰδίου
κλάδου. Διὰ τοὺς ἄλλους κλάδους οὐδὲν κατὰ τὴν εἰκοσιπενταετίαν μόνιμον
ἐγένετο. Κανονισμὸς πλήρης τῆς ἐκπαιδεύσεως τῶν εἰσερχομένων δοκίμων
πολιτικῶν μηχανικῶν ἐγκριθεὶς τὸ 1932 προσέκρουσεν εἰς τὰ πρῶτα βή-
ματα τῆς ἐφαρμογῆς του. Τὸ αἷτιον δέον ν' ἀναζητηθῇ εἰς τὸ γεγονός,
ὅτι δὲν εἶχε ῥίγη ἀντιληπτὴ ἡ ἀνάγκη τοῦ θεσμοῦ (1) οὔτε εἰς τὸ πλεῖ-
στον τῶν παλαιότερων στελεχῶν τῆς ἐπιχειρήσεως. Διὰ τοὺς ἄλλους
κλάδους οὔτε ἀπόπειρα ἀνάλογος συναντᾶται πέρα τῆς ὠθήσεως πρὸς ὀρ-
γάνωσιν διαλέξεων, τῶν διαφόρων ἐκδόσεων τῆς βιβλιοθήκης τοῦ δικτύου
καὶ τῆς ἐνισχύσεως τῆς μορφωτικῆς δράσεως τῆς Λέσχης τῶν Σιδηροδρο-
μικῶν κατὰ τὰ ἔτη 1926—1933.

Πρέπει νὰ λεχθῇ, ὅτι εἰς τὸ σημαντικώτατον αὐτὸ καὶ ἀνυπολογίστου
ἀξίας σημεῖον ὅλαι αἱ Διοικήσεις τοῦ δικτύου ἡμάρτησαν καὶ αἱ ἐπιζημία
συνέπεται τῆς καθυστερήσεως εἶναι αἰσθηταί.

Ὡς πρὸς τὸ δεύτερον, τὴν συχνὴν κατὰ πρόγραμμα ἐπαφὴν τῶν,
τοῦτο ἤρχισε ἀπὸ τὸ 1933 νὰ γίνεται διὰ τῆς ἀπαξ τῆς ἐβδομάδος εἰς τα-
κτικὴν ἡμέραν ὑπὸ τὸν Γενικὸν Διευθυντὴν συσκέψεως τῶν ἀνωτέρων, οἰ-
κονομικῶν καὶ τεχνικῶν, στελεχῶν τῆς Διοικήσεως καὶ τῆς ἀπὸ κοινοῦ συ-
ζητήσεως καὶ ἀποφάσεως ἐπὶ τῶν γενικωτέρων τρεχούσης φύσεως ζητημά-
των τοῦ δικτύου.

1) Εἰς τὸ ἴδιον κυρίως αἷτιον, ἀλλὰ καὶ εἰς ἄλλα ἀτομιστικά καθαρῶς, δύναται
ν' ἀναχθῇ καὶ ἡ ἀναστολὴ τῆς μεταεκπαιδευτικῆς ἐργασίας τοῦ Κέντρου ἐκπαιδεύ-
σεως ἀπὸ τὰ μέσα τοῦ 1935. Περὶ τούτου ἴδε κατωτέρω εἰς τὸ περὶ προσωπικοῦ Κε-
φάλαιον βον.

Γ'.

Οικονομική διαχείρισις.

1) Ειδικώτερα ὡς πρὸς τὴν διοίκησιν καὶ τὴν διαχείρισιν τῶν Οἰκονομικῶν τοῦ δικτύου, ἡ πείρα ἀπὸ τὴν ἐφαρμογὴν τῶν μέτρων, τὰ ὁποῖα ἐφηρμοσθήσαν κατὰ τὰ ἐφεξῆς μέχρι σήμερον ἔτη, ὀδηγεῖ εἰς τὰς ἐξῆς κρίσεις. "Ὅτε ἤρξατο ἡ ἐφαρμογὴ τοῦ Κανονισμοῦ τῆς, τὸ λογιστικὸν εὐρίσκετο εἰς πεντάμηνον καθυστέρησιν. Κατόπιν ἐντατικῆς ἐργασίας κατωρθώθη, ὥστε μετὰ δέμηνον ἀπὸ τῆς ἐφαρμογῆς νὰ ἐνημερωθῇ ἡ λογιστικὴ ὑπηρεσία, νὰ κλείσουν τὰ ἀποτελέσματα τῶν εἰς καθυστέρησιν μηνῶν καὶ νὰ συνταχθῇ ἐμπρόθεσμα ὁ Ἰσολογισμὸς τῆς χρήσεως 1932—1933, ὡς καὶ ἡ ἀναλυτικὴ ἐπὶ τούτου ἐκθεσις.

Οὕτως, ὑπεβλήθη ὁ Ἰσολογισμὸς τὸν Ἰούνιον 1933, ἦτοι δύο μόνον μῆνας μετὰ τὴν λήξιν τῆς χρήσεως (31 Μαρτίου) καὶ ἓνα μῆνα πρὸ τῆς λήψεως τῆς ὑπὸ τοῦ νόμου τασσομένης προθεσμίας, πρᾶγμα τὸ ὁποῖον οὐδέποτε εἶχε σημειωθῇ κατὰ τὴν περίοδον Κρατικῆς Διοικήσεως τοῦ Δικτύου ἀπὸ τὸ 1920 καὶ ἐντεῦθεν.

Ἡ νέα ὀργάνωσις τῶν οἰκονομικῶν ὑπηρεσιῶν, ἀνατρέπουσα μίαν κατάστασιν, ἐδημιουργοῦσεν ὄντως μίαν νέαν. Ἡ ἀναδρομικὴ τακτοποίησις τῶν καθυστερήσεων τοῦ λογιστικοῦ ἦτο ἔργον σοβαρὸν πρὸς τὸ ὁποῖον ἐστράφησαν αἱ πρῶται προσπάθειαι, ἀλλὰ αὐτὸ δὲν ἦτο τὸ μοναδικὸν ζήτημα, οὔτε ἡ τακτοποίησις του εἰμποροῦσε νὰ θεωρηθῇ, ὅτι θ' ἀποτελοῦσε τὸ ὅλον τῆς ἐπιτυχίας.

Τὸ ζήτημα τῆς διεισδύσεως τῆς Διευθύνσεως εἰς τὰς λεπτομερείας τῆς ὑπηρεσίας τῶν λογιστηρίων τῶν περιφερειῶν, τῆς ἀνευρέσεως τῶν παλαιῶν ἐκκρεμοτήτων, τῆς τακτοποιήσεως αὐτῶν καὶ ἐν γένει τῆς διοικητικῆς ὅλης ὑπηρεσίας των ὡς καὶ τῶν εἰδικῶν τοιούτων τῶν τμημάτων γραμμῆς, τῶν μηχανοστασίων, τῶν ἐργοστασίων καὶ τῶν ἀποθηκῶν, εἰς τὴν νέαν ἐνιαίαν κατεύθυνσιν τοῦ λογιστικοῦ, δὲν ἦτο μικροτέρας σημασίας καὶ τῆς ὠφελιμότητος.

Οἱ λογαριασμοὶ τάξεως ἀνερχόμενοι τότε εἰς 176.000.000 δραχμῶν ἐξηφανίσθησαν ἀπὸ τὸν Ἰσολογισμὸν 1932—33 τῆς ἐπιχειρήσεως, κατόπιν νέας διαρρυθμίσεως τῆς λογιστικῆς ὑπηρεσίας.

Καὶ μόνον αὐτὸ ἀποτελεῖ ἀρκετὴν ἀπόδειξιν τῆς ἐκτάσεως τοῦ ἐλέγχου, ὁ ὁποῖος ἀσχεῖται ἔκτοτε διὰ τῶν ὑπηρεσιῶν τῆς Διευθύνσεως, ἀλλὰ καὶ τοῦ τρόπου μὲ τὸν ὁποῖον πρότερον διεξήγετο ἡ λογιστικὴ ὑπηρεσία.

Ἡ ἐπιθεώρησις τῶν λογιστηρίων καὶ τῶν ἀποθηκῶν ἐυσυστηματοποιήθη πλήρως διὰ τακτικῶν καὶ συχνῶν ἐπιθεωρήσεων, εὐρισκομένη ἔκτοτε εἰς διαρκῆ ἐπαφὴν τῆς διευθύνσεως μετὰ τῶν ὑποτεταγμένων ὑπηρεσιῶν τῆς εἰς τὴν περιφέρειαν.

Ἡ γραφειοκρατικὴ βραδύτης καὶ αἱ ἐκκρεμότητες τοῦ ταμείου κατηργήθησαν καὶ ἡ ὑπηρεσία αὐτοῦ διερρυθμίσθη κατὰ τὸ τραπεζικὸν σύστημα.

Αἱ πιστώσεις δι' ἑκτακτα ἔργα καὶ ἔργα ἐπαυξήσεως τῆς Α' ἐγκαταστάσεως κατέστη ἐπίσης δυνατόν νὰ παρακολουθοῦνται καὶ νὰ ἐλέγχωνται ἀμέσως, ἀποφευγομένης οὕτω τῆς ἀναμίξεως ἢ συγχύσεως τῶν πιστώσεων αὐτῶν πρὸς τὰς τοῦ τακτικοῦ προϋπολογισμοῦ τοῦ δικτύου.

Ἡ ἐπιτυχία ἐκ τῆς ἐνιαίας διευθύνσεως ὑπῆρξεν ἱκανοποιητικὴ καὶ τ' ἀποτελέσματα ἄμεσα καὶ λαμπρά, δεδομένου ὅτι ἀφ' ἑνὸς μὲν κατηργήθη ἡ ἀπέραντη ἀλληλογραφία μεταξὺ ὑπηρεσιῶν καὶ διευθύνσεων ἐπὶ ζητημάτων λογιστικῆς καὶ οἰκονομικῆς φύσεως, ἐξαιρετικὰ δυσχεραίνουσα τὴν λογιστικὴν ἐνημερότητα, τῆς συνεννοήσεως πλέον γενομένης ἀμέσως μεταξὺ τῶν ἀρμοδίων λογιστικῶν ὑπηρεσιῶν καὶ δι' ἀμέσου ἐπικοινωνίᾳ μετὰ τῆς Γενικῆς Διευθύνσεως καὶ ἀφ' ἑτέρου, ὅτι οἱ προϋπολογισμοὶ τῆς ἐπιχειρήσεως, οἱ ὅποιοι προηγουμένως ἦσαν πίνακες νεκρῶν ἀριθμῶν, ἐφεξῆς παρακολουθοῦνται καὶ δίδουν πάντοτε ἐνήμερον γνῶμονα τῆς οἰκονομικῆς πορείας τῆς ἐπιχειρήσεως.

2) Αἱ δαπάναι εἰς ὑλικά (¹) τοῦ δικτύου ἀποτελοῦν σημαντικὸν ποσοστὸν τοῦ ὅλου ποσοῦ τῶν δαπανῶν, ἀλλὰ καὶ αἱ δι' ἔργα ποικίλης φύσεως δαπάναι εἶναι ἄξιαι προσοχῆς.

Τὸ σύστημα λοιπόν, κατὰ τὸ ὅποιον διενεργοῦνται αἱ προμήθειαι ἢ ἐκτελοῦνται τὰ ἔργα, εἶναι ζήτημα σοβαρόν. Σύντομα, δύναται νὰ λεχθῇ, ὅτι ἡ δημοσία ἐπιχείρησις τῶν σιδηροδρόμων τοῦ Κράτους ἀπὸ τῆς ἀπόψεως ταύτης καί, ἐφ' ὅσον δύναται τις νὰ κρίνῃ ἀπὸ τὴν στάσιν τοῦ Ὑπουργείου, ἀπὸ τὴν εἰς τὰ νομοθετικὰ σώματα καὶ τὸν ἡμερήσιον τύπον κριτικῆν, ἐφ' ὅσον αὐτὴ ἦτο δυνατὴ, ἐστάθη κατὰ κανόνα καὶ κατὰ τὸ πλεῖστον ὑψηλὰ ὑπὲρ πᾶσαν ἄλλην, δυναμένη νὰ ὑποστῇ χωρὶς φόβον καὶ δισταγμὸν τὸν ἔλεγχον οἰουδήποτε. Καὶ ὥς πρὸς τὸν τρόπον τῆς διενεργείας αὐτῶν καὶ ὥς πρὸς τὰ ὑπὲρ τῆς ἐπιχειρήσεως ἀποτελέσματα. Ἴσως εἰς μερικὰς περιπτώσεις νὰ ὑπῆρξε σκληρὰ ἀπέναντι ἐργοληπτῶν τινων, ἀλλὰ καὶ αὐταὶ εἶναι ἐλάχισται.

Ὡς πρὸς τὴν ἐκλογὴν τοῦ συστήματος τῆς ἐνεργείας προμηθειῶν ἢ ἐκτελέσεων ἔργων, ἡ ἐπιχείρησις εἶναι ἐλευθέρᾳ νὰ κινεῖται ἐντὸς ὁρίων ἀρχετὰ εὐρέων. Οὕτω, κατὰ κανόνα μὲν ἐκτελοῦνται ὅλαι αἱ προμήθειαι καὶ τὰ ἔργα βάσει δημοσίου διαγωνισμοῦ, ἀλλὰ χωρὶς δέσμευσιν ὥς πρὸς τὸ σύστημα τούτου, διὰ προμηθείας ὁμοῦ καὶ ἔργα ἀξίας μέχρι διακοσίων χιλιάδων δρχ. δύναται διὰ λόγους «ἀποχρῶντας» ὁ Γενικὸς Διευθυντὴς ἢ, μέχρι πεντακοσίων χιλιάδων δρχ. (²), τὸ Δ. Συμβούλιον νὰ προβαίνει εἰς αὐτὰς ἄνευ διαγωνισμοῦ. Μόνον δι' ἔργα ἀξίας ἄνω τοῦ ποσοῦ αὐτοῦ ἀπαιτεῖται ἔγκρι-

1) Ὁ ἀριθμὸς εἰδῶν ἀποθήκης ὑλικοῦ τοῦ δικτύου ἀνέρχεται εἰς 3.800 περίπου. Ἴδε κατωτέρω, τὸ Κεφάλ. περὶ τῶν ἐξόδων τοῦ δικτύου.

2) Διὰ τὴν ἐνέργειαν αὐτὴν προαπαιτεῖτο καὶ γνωμοδότησις τῆς συσταθείσης τῇ 1930 Μονίμου τεχνικῆς ἐπιτροπῆς τοῦ δικτύου ἐφ' ὅσον πρόκειται περὶ ἔργων μὴ συνήθους συντηρήσεως.

σις τοῦ Ὑπουργείου. Αἱ διατάξεις αὐταὶ προϋποθέτουν μόνον ἀναγραφὴν τῆς δαπάνης εἰς τὸν προϋπολογισμόν. Κατὰ τὰ ἀνωτέρω δύναται τὸ δίκτυον καὶ δι' αὐτεπιστασίας νὰ ἐκτελῇ ἔργα.

Εἰδικὰ ὡς πρὸς τὰς προμηθείας, ἔχει ἐφαρμοσθῇ εἰς τὸ δίκτυον ἀπὸ τοῦ 1928 τὸ ἐξῆς σύστημα.

Ὅλα τὰ εἰσαγόμενα εἰς τὰς ἀποθήκας ὑλικά καταναλώσεως καὶ ἀπογραφῆς, πλὴν τῶν γαιανθράκων, ἔχουν διαιρεθῇ εἰς ἑξὶ ομάδας, ἐκάστη τῶν ὁποίων ἀνταποκρίνεται εἰς ἓνα μῆνα τοῦ πρώτου ἑξαμήνου τοῦ οἰκονομικοῦ ἔτους, κατὰ σειρὰν ἀπὸ τὸν μῆνα Ἀπρίλιον μέχρι τοῦ μηνὸς Σεπτεμβρίου.

Δι' ἐκάστην ομάδα ὑλικῶν συντάσσονται καταστάσεις ἐμφαίνουσαι τὸ εἰς τὰς ἀποθήκας ὑπόλοιπον ἐκάστου ὑλικοῦ, τὴν μηνιαίαν κατανάλωσιν αὐτοῦ, τὴν ποσότητα, ἀξίαν καὶ χρονολογίαν παραλαβῆς τῆς τελευταίας παραγγελίας, ὡς καὶ τὴν ἀπαιτουμένην πρὸς προμήθειαν ποσότητα δι' «ἐξάμηνον» χρονικὸν διάστημα.

Αἱ καταστάσεις αὐταὶ ὑποβάλλονται τὸ πρῶτον δεκαήμερον ἐκάστου μηνὸς εἰς τὴν Γενικὴν Διεύθυνσιν, ἡ ὁποία διενεργεῖ τὸν ἔλεγχον αὐτῶν, κλειομένων τῶν σχετικῶν παραγγελιῶν προμηθείας ὑλικῶν ἑξαμήνου.

Διὰ τοῦ συστήματος αὐτοῦ, πλὴν τοῦ ὅτι ἅπασαι αἱ ὑπηρεσίαι διευκολύνονται πολὺ, μὴ οὔσαι ὑποχρεωμέναι νὰ συντάσσουν καὶ ὑποβάλλουν καταστάσεις ἀνεφοδιασμοῦ καθημερινὰ καὶ ἅμα ἐξαντληθῇ ἐν ὑλικόν, καθίσταται ἐφικτὴ καὶ ἡ παρακολούθησις τῆς κινήσεως ἐκάστου ὑλικοῦ, ὡς καὶ ἡ ἀποστολὴ τῶν πλεοναζόντων ὑλικῶν ἀπὸ τὴν μίαν εἰς τὴν ἄλλην ἀποθήκην, πρὸς κατανάλωσιν. Ἀνεξάρτητα ὅμως πρὸς τ' ἀνωτέρω, τὸ σύστημα εἶχε τὸ πλεονέκτημα, ὅτι ἡ προμήθεια ἐκάστου ὑλικοῦ γίνεται δις τοῦ ἔτους εἰς ὠρισμένην ἐποχὴν, δι' ὠρισμένην ποσότητα καὶ διὰ τὰς ἀνάγκας τοῦ δικτύου, ἀποφευγομένης οὕτω τῆς συνεχοῦς χωρὶς πρόγραμμα καὶ εἰς μικρὰς ποσότητας παραγγελίας ὑλικῶν ('). Ἀπὸ τὸ 1933 ἡ διεξαγωγή τῶν διαγωνισμῶν διενεργεῖται ἀπὸ τὴν Ἐπιτροπὴν Κρατικῶν Προμηθειῶν.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ ΕΚΤΟΝ

ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΝ

Α'.

Ἡ θέσις τοῦ προσωπικοῦ μέχρι τοῦ 1922.

Ὅπως καὶ εἰς ὅλας τὰς ἄλλας σιδηροδρομικὰς ἐν Ἑλλάδι Ἐταιρείας, —καλύτερα νὰ εἴπωμεν ὅπως ἐν γένει προκειμένου περὶ μισθωτῆς ἐργασίας συνέβαινεν—οὐδεμία προστατευτικὴ νομοθετικὴ διάταξις ἴσχυε διὰ τὸ προ-

1) Δὲν γνωρίζομεν κατὰ πόσον τὸ σύστημα αὐτὸ ἐξακολουθεῖ ἐφαρμοζόμενον ἀναλλοίωτα καὶ μετὰ τὸ 1935. Εἰς τὴν ἀρχὴν ἡ ἐφαρμογὴ του συνήντησε δυσκολίας ἔλλείψει κεφαλαίου κινήσεως, διότι οὐδέποτε τὸ κρατικόν δίκτυον διέθετε κεφάλαιον κινήσεως. Οὐδέποτε τὰ ἀρμόδια Ὑπουργεῖα ἠθέλησαν νὰ συμφωνήσουν μὲ τὸ δίκτυον περὶ τῆς ἀνάγκης τοιούτου καὶ περὶ τῆς διαθέσεως τοιούτου.

σωπικὸν τῶν σιδηροδρόμων, πέραν τῶν διατάξεων τοῦ κοινοῦ ἀστικοῦ δικαίου πρὸ τῆς πολιτικῆς μεταβολῆς (1909) τοῦ Γουδί.

Τὴν πρώτην ἔμμεσον προστασίαν τῆς υἱείας καὶ σωματικῆς ἀκεραιότητος κατηγοριῶν τινων τῶν σιδηροδρομικῶν μισθωτῶν δύνανται νὰ θεωρηθοῦν ὡς παρέχουσαι αἱ διατάξεις τῶν τριῶν Β. Διαταγμάτων τῆς 30 Νοεμβρίου 1911 περὶ προσόντων τῶν μηχανοδηγῶν καὶ θερμαστῶν τῶν ἀτμαμαξῶν, περὶ ἀσφαλείας καὶ ἐκμεταλλεύσεως τῶν σιδηροδρόμων καὶ περὶ λειτουργίας τῶν λεβήτων τῶν ἀτμαμαξῶν, ὑπαγορευθεῖσαι ὑπὸ τοῦ συμφέροντος τῆς ἀσφαλείας τῆς ἐκμεταλλεύσεως κατὰ τὰς μεταφορὰς προσώπων καὶ πραγμάτων.

Ἡ γενικὴ μέριμνα τῆς πολιτείας κατὰ τὰ μετέπειτα ἔτη ὑπὲρ τῶν μισθωτῶν, ἐκδηλωθεῖσα διὰ σειρᾶς νομοθετημάτων προστατευτικῶν, δὲν ἦτο δυνατόν νὰ ἀδιαφορήσῃ διὰ τοὺς μισθωτοὺς τῶν σιδηροδρομικῶν ἐπιχειρήσεων.

Αὕτῃ ἐξεδηλώθη τὸ πρῶτον διὰ τῆς ὑποβολῆς κατὰ τὰ μέσα τοῦ 1911 νομοσχεδίου, τὸ ὁποῖον κατέστη νόμος τοῦ Κράτους, δημοσιευθεὶς ὡς νόμος ΔΚΗ' τῆς 24 Ἰανουρίου 1912 «περὶ κανονισμοῦ τῆς ὑπηρεσίας τῶν σιδηροδρομικῶν καὶ τροχιοδρομικῶν ὑπαλλήλων». Διὰ τοῦ Νόμου ἐπεδιώκοντο δύο σκοποὶ, πρῶτον ἡ ρύθμισις τῶν περισσοτέρων ὁρῶν ἐκ τῶν ὁποίων ἀπετελεῖτο τὸ περιεχόμενον τῆς συμβάσεως ἐργασίας μεταξὺ τῶν σιδηροδρομικῶν «ὑπαλλήλων» καὶ τῶν ἐπιχειρήσεων, πλὴν τοῦ ἀφορῶντος τὴν ἀμοιβὴν τῆς ἐργασίας καὶ δευτέρον ὁ καθορισμὸς «τῶν μεγίστων χρονικῶν ὁρίων τῆς ἐργασίας τοῦ προσωπικοῦ ἐκάστης κατηγορίας τοῦ ὁποῦ ἡ ὑπηρεσία ἐνδιαφέρει τὴν δημοσίαν ἀσφάλειαν, ὡς ἐπίσης καὶ τὰ ἐλάχιστα χρονικὰ ὅρια ἀναπαύσεως τοῦ αὐτοῦ προσωπικοῦ».

Ἡ διαδικασία ἐκδόσεως τῶν κανονισμῶν προεβλέπετο διάφορος δι' ἕκαστον ἀπὸ τοὺς δύο αὐτοὺς σκοποὺς. Χάριν τοῦ πρώτου αἱ ἐπιχειρήσεις ἐκαλοῦντο νὰ ὑποβάλουν ἐντὸς ἑξαμήνου προθεσμίας σχέδια τοιοῦτων κανονισμῶν, ἐγκρινομένων κατὰ διαδικασίαν ὠρισμένην, ὡς κύρωσις δὲ εἰς τὴν περίπτωσιν τῆς μὴ ὑποβολῆς ἐπεβάλλετο ἀπλὴ χρηματικὴ ποινὴ 100—3.000 δραχμῶν. Χάριν τοῦ δευτέρου, οἱ κανονισμοὶ θὰ ἐξεδίδοντο ἀπ' εὐθείας ὑπὸ τοῦ Ὑπουργείου διὰ Β. Διαταγμάτων, μετὰ γνώμην τοῦ γνωμοδοτικοῦ Συμβουλίου τοῦ Ὑπουργείου καὶ ἀκρόασιν τῶν ἐνδιαφερομένων ἐπιχειρήσεων καὶ τῶν ὑπαλλήλων αὐτῶν.

Ὁ Νόμος δὲν ἐφηρμόσθη ὡς πρὸς τοὺς κανονισμοὺς ἐκείνους, διότι αἱ ἐπιχειρήσεις ἠγωνίσθησαν μετὰ πείσματος νὰ ὑποβάλουν τὰ κατὰ νόμον σχέδια. Χαρακτηριστικὸν τοῦ πνεύματος τῆς ἐποχῆς ἐκείνης!

Ὡς πρὸς τὰ μέγιστα ὁμῶς ὅρια ἐργασίας καὶ τὰ ἐλάχιστα ἀναπαύσεως ἐδημοσιεύθησαν πέντε Β. Διατάγματα ὑπὸ χρονολογίαν 20 Ἀπριλίου 1914, ἐκ τῶν ὁποίων τὸ πρῶτον ἐρρῦθμιζε τὸ ζήτημα διὰ τὸ προσωπικὸν τῶν γραμμῶν πλάτους μικροτέρου τοῦ 1.00 μ., τὰ δὲ λοιπὰ διὰ τὸ προσω-

πακόν τῶν τεσσάρων κλάδων (σταθμῶν καὶ στάσεων, ἀτμαμαξῶν, γραμμῆς καὶ ἀμαξοστοιχιῶν) τῶν γραμμῶν 1.00 καὶ 1.44 μ.

Οὕτως, ἐδέχετο διὰ τὸ προσωπικόν τοῦ πρώτου κλάδου 12ωρον ὡς μέγιστον, ἡμερησίαν ἀνάπausιν συνεχῇ 9ωρον καὶ μηνιαίαν ἀνάπausιν μιᾶς ἡμέρας ἢ δύο ἡμιημέρων, διὰ τὸ προσωπικόν τοῦ δευτέρου κλάδου ἡμερησίαν ἐργασίαν πραγματικὴν 10ωρον, ἡμερησίαν ἀνάπausιν δεκαίωρον, ὑπολογιζομένην εἰς τὸ διάστημα 9 ἡμερῶν καὶ ἀνάπausιν 30 ὥρῶν ἀνὰ δεκαήμερον, διὰ τὸ προσώπικόν τοῦ τρίτου κλάδου 12ωρον ἐργασίαν ἀνὰ 24ωρον, ἡμερησίαν συνεχῇ ἀνάπausιν 9ωρον διὰ τοὺς ἐργάτας, ἐνῷ διὰ τοὺς κλειδούχους καὶ τὸ ἄλλο προσωπικόν γραμμῆς ἐδέχετο 12ωρον, ἡμερησίαν ἀνάπausιν 9ωρον καὶ ἀνάπausιν μιᾶς ἡμέρας ἢ δύο ἡμιημέρων ἀνὰ μῆνα, διὰ τὸν τέταρτον κλάδον 10ωρον τὸ πολὺ ἐργασίαν ἡμερησίως, 10ωρον ἀνάπausιν ἀνὰ 24ωρον καὶ 24ωρον ἀνάπausιν ἀνὰ 15ήμερον.

Ἡ ὅλη κατάστασις, διεθνῆς καὶ ἐσωτερικῆς, πολιτικῆ καὶ οἰκονομικῆς ἀπὸ τὸ 1914 μέχρι τοῦ 1922 συνετέλεσεν εἰς μεγίστην ἀταξίαν, διὰ νὰ μὴ εἴπωμεν ἀποσύνθεσιν, τῶν διοικητικῶν πραγμάτων τῶν τμημάτων, τὰ ὅποια ἀπετέλεσαν τὸ δίκτυον τῶν κρατικῶν σιδηροδρόμων. Ἀρχεῖ νὰ ὑπενθυμίσωμεν μόνον, ὅτι τοῦτο εὗρίσκετο ἐπὶ ἔτη τεμαχισμένον μεταξὺ τῆς ἑλληνικῆς διοικήσεως, τῆς τότε συμμαχικῆς καὶ τῆς βουλγαρικῆς καὶ ὑπὸ πολεμικὴν κατὰ τὸ πλεῖστον ἐκμετάλλευσιν. Κατ' ἀνάγκην τὸ ζήτημα τῆς συνθέσεως τοῦ προσωπικοῦ, τῶν ἀπολαυῶν καὶ τῆς διοικήσεως ἀνέμεναν ὁμαλωτέρους καιροὺς διὰ νὰ τακτοποιηθοῦν.

Προσοχὴ εἰς τὰ ἀνωτέρω ζητήματα κατέστη δυνατόν νὰ δοθῇ μόλις ἔλξαν αἱ πολεμικαὶ περιπέτειαι ἤτοι ἀπὸ τὸ 1923, ἐξαρουμένων τῶν μέτρων τῆς ὑπὸ ἐνιαίαν διοίκησιν ἐνώσεως ὅλων τῶν τμημάτων τοῦ σημερινοῦ δικτύου (Νόμοι τῶν ἐτῶν 1917 καὶ 1920), τῆς δημοσιεύσεως τοῦ Κανονισμοῦ τοῦ προσωπικοῦ ἐξωτερικῆς ὑπηρεσίας (1917) καὶ τῆς ἐνάρξεως τῆς ἐνισχύσεως τῶν ἐγκαταστάσεων τοῦ λαρισσαϊκοῦ (ἀπὸ τὸ 1917).

Ὡς ἐλέχθη, αἱ διατάξεις τοῦ Νόμου ΔΚΗ' τοῦ 1914 περὶ Κανονισμῶν προσωπικοῦ δὲν ἐφηρμόσθησαν. Μόλις τὴν 3 Μαρτίου 1917 ἐνεκρίθη, διὰ νὰ ἰσχύσῃ ἀπὸ τὴν 1ην Ἰουλίου 1917, ὁ Γενικὸς Κανονισμὸς τοῦ προσωπικοῦ τῆς ἐξωτερικῆς ὑπηρεσίας (οὐχὶ καὶ τῆς ἐσωτερικῆς π.χ. γραφείων) ἐξ 172 ἀρθρῶν, ἐξαρουμένων ἀπὸ τὴν ἐξωτερικὴν ὑπηρεσίαν τῶν ἀνωτέρων ὑπολλήλων τῶν συνεννοουμένων μετὰ τοῦ κέντρου ἀπ' εὐθείας διὰ τοὺς σιδηροδρόμους τοῦ Κράτους καὶ τοὺς λοιποὺς ἀτμηλάτους σιδηροδρόμους.

Ὁ Γεν. Κανονισμὸς ἔθεσεν. ὡς κανόνα, ὅτι ἡ «κανονικὴ ἐκμετάλλευσις» δεόν νὰ ἐνεργῇται ὑπὸ «μονίμου» προσωπικοῦ, διακρινομένου εἰς τοιοῦτον ὑπαλλήλων ἢ τεχνιτῶν καὶ ἐργατῶν, ἐπιτρέπων καὶ τὴν πρόσληψιν «προσωρινοῦ» προσωπικοῦ ἐν ἀνάγκῃ πρὸς ἐνίσχυσιν τοῦ μονίμου προσωπικοῦ ἢ ἐκτέλεσιν ἐργασίας ἐκτάκτου. Οὕτω, κατὰ τὸ ἀρθρον 11 :

«Ὁ ἀριθμὸς τῶν θέσεων τοῦ μονίμου προσωπικοῦ τῆς ἐξωτερικῆς ὑπηρεσίας, τῶν ἀναγκαίων διὰ τὴν κανονικὴν ἐκμετάλλευσιν ὀρίζεται ἐν

πίνακι τοιχοκολλουμένῳ εἰς πάντας τοὺς σταθμοὺς ἐντὸς τοῦ Ἰανουαρίου ἐκάστου ἔτους. Ὁ πίναξ θὰ περιλαμβάνῃ τὸν ἀριθμὸν τοῦ μονίμου προσωπικοῦ κατὰ βαθμοὺς καὶ τάξεις, κατατεταγμένων τῶν ὑπαλλήλων, τεχνιτῶν καὶ ἐργατῶν κατὰ ἱεραρχίαν καὶ κατ' εἶδος ἐξωτερικῆς ὑπηρεσίας, θὰ ὑποβάλλεται δὲ ἐν ἀντιγράφῳ εἰς τὸ Ὑπουργεῖον τῆς Συγκοινωνίας. Ἡ ἰσχὺς τοῦ πίνακος δὲν δύναται νὰ εἶναι μικροτέρα τοῦ ἔτους, ἐντὸς τοῦ ὁποίου παραμένει ἀμετάβλητος. Ἐὰν ἔκτακτος ἀνάγκη ἀπαιτήσῃ τὴν αὐξησιν ἢ μείωσιν τοῦ ἀριθμοῦ τῶν θέσεων, προσλαμβάνεται προσωρινὸν προσωπικὸν ἢ ἀπολύεται μέρος ἐκ τοῦ ὑπάρχοντος, κατὰ τὰς σχετικὰς διατάξεις τοῦ παρόντος, τῆς νέας δυνάμεως τοῦ προσωπικοῦ ὁριστικῶς διακανονιζομένης διὰ τοῦ πίνακος τοῦ ἐπομένου Ἰανουαρίου».

Τὰς διατάξεις αὐτὰς συμπληρώνει ἡ διάταξις τοῦ ἀρθροῦ 19, κατὰ τὴν ὁποίαν τεχνίτης ἢ ἐργάτης καὶ ἄνευ τῶν προσόντων τοῦ Κανονισμοῦ καθίσταται μόνιμος μετὰ εὐδόκιμον ἐργασίαν ἐπὶ διετίαν ὡς προσωρινός (1) καὶ ἄλλη τοῦ ἀρθροῦ 42, κατὰ τὴν ὁποίαν «αἱ προαγωγαὶ γίνονται κατ' ἀρχαιότητα, τῶν στασίμων παραγκωνιζομένων, ἐνεργούμεναι ὑποχρεωτικά, (ἦτοι αὐτόματα ἀπὸ ἀπόψεως νομικῆς) ἅμα κενωθῇ θέσις, βάσει τοῦ πίνακος ἀρχαιότητος καὶ προαγωγῶν, καταρτιζομένου κατ' ἔτος καὶ κατὰ διαδικασίαν ὀριζομένην», διεξοδικότεραν διὰ τοὺς ὑπαλλήλους, συντομωτέραν καὶ ἀπλουστεραν διὰ τοὺς λοιπούς. Ἐπίσης καὶ αἱ διατάξεις περὶ πειθαρχικῶν ποινῶν, διὰ τὰς βαρυτέρας τῶν ὁποίων προβλέπει (ἄρθρον 89) τὴν σύστασιν πειθαρχικοῦ Συμβουλίου, τοῦ ὁποίου ἡ ἀπόφασις δεσμεύει τὴν ἐπιχείρησιν.

Διὰ τῶν τεσσάρων αὐτῶν διατάξεων ἐθεμελιώθη καὶ ἐξησφαλίσθη ἡ μονιμότης τῶν ὑπαλλήλων τῶν σιδηροδρόμων τοῦ Κράτους καὶ τῶν λοιπῶν σιδηροδρομικῶν ἐπιχειρήσεων. Μονιμότης, δικαίωμα προαγωγῆς κατ' ἀρχαιότητα (αἱ διατάξεις περὶ στασιμότητος καὶ κατ' ἐκλογὴν προαγωγῆς ἀραιότατα ἐφηρμόσθησαν) καὶ προστασία κατ' αὐθαγρέτων ἀπολύσεων, ἀποτελοῦν τοὺς ἀκρογωνιαίους λίθους τοῦ συστήματος.

Πέραν αὐτῶν, κανονίζονται τὰ κατὰ τὴν πρόσληψιν ἀπαιτούμενα προσόντα, κατὰ κλάδον, περιλαμβάνονται ἐπίσης διατάξεις περὶ μαθητείας, περὶ μεταθέσεων (ἀμετάθετον κατὰ κανόνα ἐπὶ τριετίαν), περὶ τῶν ἀδειῶν μετ' ἀποδοχῶν (δικαίωμα εἰς ἀδειαν κατ' ἔτος), περὶ ἀμοιβῶν ἠθικῶν ἢ χρηματικῶν, περὶ παραιτήσεων.

1) Ἡ διάταξις αὕτη ἐτροποποιήθη ἐπὶ τὸ λογικώτερον διὰ τοῦ ἀρθρ. 27 παρ. 3 τοῦ Ν.Δ. τῆς 4 Σεπτεμβρίου 1935 περὶ διοικήσεως κλπ. τῶν Σ.Ε.Κ. Ἐφηρμόσθη, ἐν τούτοις, προηγουμένως εἰς σοβαρὰς ἀναλογίας κατὰ τὰ ἔτη 1931—1933 διὰ προσωπικὸν ἔχον πολλὰκις καὶ ἑτερίαν ἐκτάκτου συνεχοῦς ὑπηρεσίας, μονιμοποιηθὲν μὲ ἀντίστοιχον ἀριθμητικὴν ἐλάττωσιν τοῦ ἐκτάκτου προσωπικοῦ.

Β'.

Ἡ θέσις τοῦ προσωπικοῦ μετὰ τὸ 1922.

1) Διὰ Κανονισμοῦ τῆς 15 Φεβρουαρίου 1926 αἱ διατάξεις αἱ ὁποῖαι ρυθμίζουν ὡς ἄνω τὰ τοῦ χρόνου ἐργασίας ἀντεκατεστάθησαν ἐξ ὁλοκλήρου δι' ἄλλων εὐνοϊκωτέρων διὰ τὸ προσωπικὸν καὶ πλέον ἐπιβαρυντικῶν διὰ τὴν ἐπιχείρησιν κατὰ τοῦτο : α) διότι περιελήφθη καὶ τὸ μὴ ὑπαχθὲν εἰς ἐκείνας προσωπικὸν γραφείων οἰασδήποτε ὑπηρεσίας καὶ τὸ προσωπικὸν ἐργοστασίων, β) διότι ἡ διάρκεια τῆς πραγματικῆς ἐργασίας κατέστη μικροτέρα καὶ γ) διότι ἐπέβαλε περισσοτέρους περιορισμούς (') εἰς τὴν διοίκησιν, ὡς πρὸς τὸν τρόπον προσαρμογῆς τῶν διατάξεων αὐτῶν εἰς τὰς πραγματικὰς συνθήκας.

Ἐν συντομίᾳ, κατὰ τὴν αὐτὴν ὡς ἄνω σειρὰν καὶ διατύπωσιν, περιορίζομεθα νὰ εἴπωμεν, ὅτι διὰ τὸ προσωπικὸν σταθμῶν ὠρίσθη ἡ μεγίστη ἐργασία εἰς 10ωρον, διὰ τὸ προσωπικὸν ἀτμαμαζῶν μέση ἡμερησία 9ωρος καὶ μεγίστη 11ωρος τῶν δὲ ἐργοστασίων 8ωρος, διὰ τὸ κυρίως προσωπικὸν γραμμῆς μέση καὶ μεγίστη διάρκεια 8ωρος διὰ δὲ τοὺς κλειδούχους 10ωρος, διὰ τὸ προσωπικὸν κινήσεως μέση ἡμερησία ἐργασία 9ωρος καὶ μεγίστη 11ωρος, τέλος διὰ τὸ προσωπικὸν γραφείων μεγίστη ἡμερησία ἐργασία 8ωρος.

2) Ἡδη διὰ τοῦ ἀρθροῦ 32 τοῦ Νόμου 2144 τῆς 18 Μαρτίου 1920 οἱ ὑπάλληλοι τῶν σιδηροδρόμων τοῦ Ἑλληνικοῦ Κράτους εἶχαν χαρακτηρισθῇ ὡς δημόσιοι ὑπάλληλοι, ἡ διάταξις δὲ αὐτὴ εἶχεν ἐπαναληφθῇ εἰς ὅλα τὰ ἔκτοτε ληφθέντα νομοθετικὰ μέτρα. Ἐξ ἄλλου, διὰ διατάξεως τοῦ ἀρθροῦ 114 τοῦ Συντάγματος οἱ δημόσιοι ὑπάλληλοι ἐχαρακτηρίζοντο «ὡς μόνιμοι ἐφ' ὅσον ὑφίσταντο αἱ σχετικαὶ ὑπηρεσίαι καὶ αἱ θέσεις, πλὴν δὲ τῶν περιπτώσεων τῆς παύσεως δυνάμει δικαστικῆς ἀποφάσεως, οὔτε μετατίθενται ἄνευ γνωμοδοτήσεως, οὔτε ἀπολύονται, οὔτε ὑποβιβάζονται ἄνευ ἐιδικῆς ἀποφάσεως κατὰ νόμον ὀργανωμένου Συμβουλίου καὶ ἀποτελουμένου κατὰ τὰ δύο τρίτα τοῦλάχιστον ἀπὸ μονίμους ὑπαλλήλους». Γεγονὸς εἶναι, ὅτι μετὰ τὰς διατάξεις αὐτάς, ἡ νομικὴ θέσις τοῦ προσωπικοῦ ἦτο κάπως ἀμφίβιος. Ἦσαν ὑπάλληλοι κρατικῆς διοικήσεως, ἀλλὰ καὶ ὑπάλληλοι Ὁργανισμοῦ, τοὺς ὁποίους τὸ πνεῦμα αὐτονομήσεως τῆς ἐπιχειρήσεως ὁρθὰ δὲν τοὺς ἠθέλεν ἀφομοιούμενους πρὸς ἐκείνους.

Βάσει τῶν διατάξεων τούτων, τὸ Συμβούλιον Ἐπικρατείας ἐπαυελιημμένα εἶχεν ἀκυρώσει ἀποφάσεις τῆς Διοικήσεως, ληφθεῖσας βάσει τοῦ Κανονισμοῦ τούτου, περὶ μεταθέσεων καὶ ἀπολύσεων, ὡς καὶ ἀποφάσεις περὶ ἀπολύσεων προσωπικοῦ ἐσωτερικῆς ὑπηρεσίας. Ἐκρινεν, ὅτι αἱ ὑπηρεσίαι τῶν σιδηροδρόμων Κράτους εἶναι ἄμεσοι κρα-

1) Διὰ τῶν προσθετῶν διατάξεων περὶ διοριῶν, διαλειμμάτων, διακοπῶν, περιόδων ἐργασίας, ἐφεδρείας, ἐπιφυλακῆς καὶ νυκτερινῶν ὥρῶν.

τικαὶ ὑπηρεσίαι, μὴ ἀλλοιούμενου τοῦ τοιούτου χαρακτηῖρος αὐτῶν ἀπὸ τὸ γεγονός διὰ δυνάμει διατάξεων νόμων ἀπεκεντρώθησαν διοικούμεναι αὐτόνομα, οὕτε ἀπὸ τὴν διάταξιν τοῦ διέποντος αὐτὰς νόμου, κατὰ τὴν ὁποίαν εἰς τὴν διοίκησιν αὐτῶν ἀκολουθοῦνται αἱ οἰκονομικαὶ ἀρχαὶ περὶ ἐκμεταλλεύσεως τῶν ἰδιωτικῶν ἐπαχειρήσεων, διότι—ἔκρινε ὅτι τοῦτο, ἀφορῶν εἰς ἐπικερδεστέραν ἐκμετάλλευσιν καθιερώνεται ὑπὸ τὸν περιορισμόν, διὰ δὲν παραβλάπτεται τὸ συμφέρον τῆς Ἑθνικῆς Οἰκονομίας καὶ δὲν ἀλλοιοῦται ὁ χαρακτήρ τῆς δημοσίας ὑπηρεσίας καὶ διοικήσεως (').

Δὲν ὑπάρχει ἀμφιβολία, ὅτι αἱ διατάξεις, κατὰ τὰς ὁποίας καὶ εἰς τὸ προσωπικὸν τῶν σιδηροδρόμων τοῦ Κράτους προσεδίδετο ὅχι μόνον ἡ μονιμότης ἀπλῶς, ἀλλ' ἡ ἰδιότης τοῦ δημοσίου ὑπαλλήλου, χωρὶς καὶ νὰ ὑπολογίζονται αἱ συνέπειαι τοῦ κανόνος ἐπὶ ὅλων τῶν ἐκδηλώσεων τῆς ὑπαλληλικῆς λειτουργίας (π.χ. εἰς τὸ ζήτημα τῆς ἀπεργίας), δὲν ὑπῆρξαν ἐν συνεχείᾳ ἐπωφελεῖς διὰ τὴν λειτουργίαν τῆς ἐπιχειρήσεως, τῆς ὁποίας τὴν αὐτονομίαν καὶ τὴν δυνατότητα ἐμπορικωτέρας ἐκμεταλλεύσεως ἐμείωναν σημαντικά.

Συνεπείᾳ τῶν ἀκυρώσεων τούτων καὶ βάσει τοῦ νόμου 5613 τῆς 27 Αὐγούστου 1932 ἐπεξετάθη ἡ ἰσχὺς τοῦ Κανονισμοῦ ἐξωτερικῆς ὑπηρεσίας καὶ εἰς τὸ προσωπικὸν ἐσωτερικῆς ὑπηρεσίας.

Ἀφ' ἐτέρου, συνεστήθη, Συμβούλιον, συγκροτημένον σύμφωνα μὲ τὸ ἀρθρον 114 τοῦ Συντάγματος, ἀποφασίζον ἢ γνωμοδοτοῦν ἐπὶ παντός ζητήματος προσωπικοῦ ὡς καὶ ἐπὶ ἀπολύσεων λόγῳ ἀνικανότητος, ἐφ' ὅσον ὁ σχετικὸς Κανονισμὸς ἐσιωποῦσε, παρουσίαζε κενὰ ἢ ἀντετίθετο πρὸς τὴν διάταξιν τοῦ Συντάγματος, ὡς καὶ ἐπὶ ἀπολύσεως λόγῳ ὀρίου ἡλικίας, τὸ ὁποῖον διὰ πρῶτην φορὰν ἐνομοθετήθη διὰ τοὺς σιδηροδρομικοὺς, διευκολυνθειῶν τῶν προαγωγῶν τῶν ὑπαλλήλων διὰ τῆς φυσιολογικῆς ἐξόδου τοῦ ἀρχαιοτέρου προσωπικοῦ. Ἡ ἔλλειψις τῆς δικλειδὸς αὐτῆς εἶχε καταστῆ λίαν αἰσθητὴ εἰς βάρος τῶν νεωτέρων ὑπαλλήλων καὶ τῆς ὑπηρεσίας, ἡ δὲ πίεσις τὴν ὁποίαν ἤσκει ἦτο ὁ κύριος λόγος διὰ τὸν ὁποῖον καθ' ἕκαστον ἔτος ἐζητεῖτο παρὰ τῶν σωματειακῶν ὀργανώσεων τοῦ προσωπικοῦ ἡ αὔξησις τῶν ὀργανικῶν θέσεων ὅλων τῶν κλάδων, διὰ νὰ καταστῇ οὕτω δυνατὴ ἡ προαγωγή τῶν ἀρχαιοτέρων εἰς τὸν βαθμὸν ὑπαλλήλων.

Ἡ ὀργανικὴ ἀξία τοῦ νόμου τούτου ὑπῆρξε μεγίστη διότι ἐπέφερε καὶ διὰ τὸ προσωπικὸν ἐσωτερικῆς ὑπηρεσίας τὴν ἀναγκαίαν τάξιν, διακανονίσαν τὰς σχέσεις του πρὸς τὴν ἐπιχείρησιν καὶ κατέστησε δυνατὴν τὴν φυσιολογικὴν ἀνανέωσιν τοῦ προσωπικοῦ, αὐξήσαν τὸν ζῆλον αὐτοῦ πρὸς ἐργασίαν καὶ συνεργασίαν, ἀφοῦ διὰ πρῶτην φορὰν ὁμαλῶς ἐκινήθη ὁ μηχανισμὸς τῶν προαγωγῶν, εἰς συνδυασμὸν μὲ τὴν ἐξοδὸν τοῦ ἀρχαιοτέ-

1) Ἴδε π.χ. ἀποφάσεις τοῦ Συμβουλίου Ἐπικρατίας ὑπ' ἀριθμ. 109 τοῦ 1930 καὶ 331 τοῦ 1933.

ρου προσωπικοῦ, βελτιωθείσων ταυτοχρόνως σοβαρὰ τῶν συνθηκῶν συνταξιοδοτήσεώς των.

3) Ἡ σημαντικωτέρα ὅμως ἐργασία ἦτο ἡ κατάταξις τοῦ ποικίλης προελεύσεως προσωπικοῦ, ἀπροσδιορίστου καταστάσεως καὶ ἀγνώστου ἐπισήμως ὑπηρεσιακῆς σταδιοδρομίας, ἀφοῦ οὔτε μητρῶα οὔτε ἀτομικοὶ φάκελλοι ὑπῆρχαν, εἰς τὴν θέσιν καὶ βαθμολογικὴν βαθμίδα εἰς τὴν ὁποίαν ἐδικαιούτο ἢ ὠφείλε ν' ἀνήκῃ. Περὶ τούτου προέβλεψε τὸ μνημονευθὲν ἀνωτέρω Διάταγμα τῆς 17 Ἰουλίου 1923, καθορίσαν εἰς πρῶτον καὶ δεῦτερον βαθμὸν διαδικασίας, κατὰ τὰς ὁποίας ἔπρεπε νὰ συντελεσθῇ ἡ κατάταξις ἐκάστου ἀνάλογα τοῦ βαθμοῦ του καὶ τοῦ χρόνου τῆς προηγουμένης ὑπηρεσίας του εἰς ἑλληνικὰ ἐν γένει δίκτυα ἀλλὰ καὶ εἰς ξενικά, προκειμένου περὶ τῶν προσφύγων (1).

Ἡ ἐργασία τῆς κατατάξεως συνεπληρώθη ἐντὸς ἐπταμήνου κατὰ τὸ πρῶτον στάδιόν της· μετὰ τὴν ὑποβολὴν δὲ τῶν νομίμων ἐνστάσεων κατὰ τῶν συνταχθέντων πινάκων ἐγένετο ἡ ἐκδίκασις καὶ αὐτῶν, οὕτως ὥστε τὸ ἔργον τῆς εἰς μισθολογικὰς κλίμακας κατατάξεως εἶχε περατωθῇ μέχρι τοῦ Ἀπριλίου 1925 διὰ τὸ προσωπικόν. Τὴν ἐργασίαν αὐτὴν ἐπηκολούθησεν ἡ κατάστρωσις τῶν πινάκων ἀρχαιότητος διὰ τὸ προσωπικὸν ἐσωτερικῆς ὑπηρεσίας καὶ τέλος, διαρκοῦντος τοῦ 1930, συνεπληρώθη τὸ Γενικὸν Μητρῶον τοῦ προσωπικοῦ.

Γ'.

Ἀπολαυαὶ τοῦ προσωπικοῦ.

Προσαρμογαὶ καὶ οὐχὶ βελτιώσεις τῶν ἀπολαυῶν τοῦ προσωπικοῦ λόγῳ τῶν μεταβολῶν τῶν ὁρῶν ζωῆς (πτῶσις ἀγοραστικῆς ἀξίας νομίσματος) ἐνεκρίνοντο συνεχῶς ἀπὸ τὸ 1919 διὰ τὸ κρατικόν καὶ τὰ ἄλλα δίκτυα τῆς Παλ. Ἑλλάδος, ἀπὸ δὲ τὸ 1920 καὶ διὰ τὰ δίκτυα τῆς βορρείου Ἑλλάδος, ὑπὸ τὸν τύπον εἴτε αὐξήσεων τῶν μισθῶν εἴτε χορηγήσεων ἐπιδομάτων γενικῶν ἢ κατὰ κλάδους ἢ ἀνάλογα πρὸς τὰ βάρη οἰκογενείας εἴτε δι' ἀφομοιώσεως (2) τῶν μισθῶν τῶν μακεδονικῶν γραμμῶν πρὸς τοὺς μισθοὺς τοῦ λαρισσαϊκοῦ. Οὕτως, αἱ ἀπολαυαὶ τοῦ προσωπικοῦ εἶχαν φθάσει κατὰ τὰ τέλη 1922 εἰς τὸ τριπλάσιον μέχρι τοῦ τετραπλασίου τῶν ἀπολαυῶν τοῦ

1) Β. Δ. «περὶ ἀνακατατάξεως τῶν προσφύγων σιδηροδρομικῶν τῆς 30 Ἀυγούστου 1925».

2) Διὰ τοῦ Νόμου 2146 τῆς 18 Μαρτίου 1920. Χαρακτηριστικὴ τῆς τότε καταστάσεως εἶναι διάταξις τοῦ νόμου αὐτοῦ, κατὰ τὴν ὁποίαν ἐγκρίνεται εἰς βάρος τοῦ προϋπολογισμοῦ τοῦ Κράτους ποσὸν δρχ. 500.000 πρὸς ἀποζημιώσεις τοῦ προσωπικοῦ τῶν μακεδονικῶν σιδηροδρόμων διὰ τὰς ἡμέρας τοῦ Ἰαννουαρίου καὶ Φεβρουαρίου 1920, κατὰ τὰς ὁποίας δὲν ἐπληρώθησαν παρὰ τῆς διοικήσεως τοὺς μακεδονικοὺς σιδηροδρόμους συμμαχικῆς ἀρχῆς».

1914, ἐνῶ ὁ τιμάρριθμος ἀκριβείας τῆς ζωῆς κατὰ τὴν στατιστικὴν τοῦ Ὑπουργείου Ἑθν. Οἰκονομίας ἦτο ὑπλάσιος διὰ τὸ ἴδιον ἔτος 1922.

Περὶ τὰ μέσα τοῦ 1922 ἡ Διοίκησις τῶν Σιδηροδρόμων Κράτους ὑπέβαλεν πρὸς ἔγκρισιν νέα μισθολογικὰ κλιμάκια τοῦ προσωπικοῦ των σύμφωνα πρὸς σχετικὴν διάταξιν τοῦ Νόμου 2144, συνταχθέντα βάσει τῶν τότε ὀργανικῶν μισθῶν. Τὰ τελικῶς ἐγκριθέντα διὰ Β. Δ. τῆς 17 Ἰουλίου 1923 μισθολογικὰ κλιμάκια ἐφηρμόσθησαν, κατόπιν ὅμως ἐμεσολάβησεν ἡ ἀπόφασις τῆς Ἐπιτροπῆς Οἰκονομικῶν καὶ τὸ ἐγκρίνον αὐτὴν Β. Δ. τῆς 3 Ἰουνίου 1925, κατὰ τὸ ὁποῖον ὠρίζοντο βασικοὶ μισθοὶ βάσει τοῦ 1914 πολλαπλασιαζόμενοι ἐπὶ τιμάρριθμον ὄχι μεγαλύτερον τοῦ ἐκάστοτε ἰσχύοντος διὰ τοὺς δημοσίους ὑπαλλήλους.

Ἀλλὰ μὴ ἐφαρμοσθέντος αὐτοῦ (*), ἐδημοσιεύθη νέον Διάταγμα τῆς 23 Δεκεμβρίου 1925, ἰσχύον ἔκτοτε μέχρι σήμερον, «περὶ τιμαριθμικῆς μισθοδοσίας τοῦ προσωπικοῦ τῶν σιδηροδρόμων τοῦ Κράτους». Κατὰ τὸ σύστημα αὐτό (*), ἡ μισθοδοσία τοῦ προσωπικοῦ ὀρίζεται ἐφεξῆς ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ τιμαριθμοῦ, πολλαπλασιαζομένων τῶν βασικῶν μισθῶν τῶν ἀναγραφομένων εἰς τὰ νέα μισθολογικὰ κλιμάκια τοῦ Διατάγματος, εἰς τὰ ὁποῖα εἶναι κατατεταγμένον τὸ προσωπικόν, ἐπὶ τὸν ἐκάστοτε τιμάρριθμον ἀκριβείας τῆς ζωῆς. Οὗτος εὐρίσκεται ἀνὰ τρίμηνον κατὰ διαδικασίαν εἰδικὰ πρὸς τὸν σκοπὸν τοῦτον διὰ τοὺς σιδηροδρομικοὺς καθοριζομένην βάσει διαφόρου συντελεστοῦ σταθμίσεως δι' ἕκαστον εἶδος δαπάνης ἐκ τῶν 25 τὰ ὁποῖα ἀπαριθμεῖ καὶ τῶν τιμῶν μόνον τῆς Ἀγορᾶς Ἀθηνῶν. Διὰ τὴν πρώτην ἐφαρμογὴν (τέλη 1925) ἐδέχθη τιμάρριθμον 15.

1) Ἡ συσταθεῖσα (διὰ ψηφίσματος τῆς Δ'. Συντ. Ἑθνοσ.) τὴν 24 Μαΐου 1924 Ἐπιτροπὴ Οἰκονομικῶν, ἀπασχολήθη καὶ μὲ τὰ ζητήματα τῶν Σιδηρ. Κράτους. Διὰ τοῦ ὑπ' ἀριθ. 1243 τῆς 17 Φεβρουαρίου 1925 ἐγγράφου τῆς ὑπέδειξεν ἐν συνόψει, ἐκτὸς ἄλλων μέτρων διοικητικῆς φύσεως, τὴν ἐπάνοδον εἰς τὸ μισθολόγιον τοῦ 1914, πολλαπλασιαζόμενον διὰ μὲν τοὺς ὑπαλλήλους ἐξωτερικῆς ὑπηρεσίας ἐπὶ τὸν συναλλαγματικὸν συντελεστήν, ἥτοι ἐπὶ 12, διὰ δὲ τοὺς ὑπαλλήλους ἐξωτερικῆς ὑπηρεσίας ἐπὶ 15, παρὰμερόντων τῶν ἰσχυόντων τότε βαθμολογικῶν κλιμακίων τοῦ 1923 ἀθίκτων, καὶ κατάργησιν τοῦ ἐτησίου δώρου ἐξ 1 1/2 μισθοῦ. Ἐπίσης, κατάργησιν τοῦ κανονισμοῦ δευτερευουσῶν ἀπολαυῶν τῆς 21 Δεκεμβρίου 1924 καὶ ἐφαρμογὴν ἀντὶ αὐτοῦ τοῦ Κανονισμοῦ 1914, πολλαπλασιαζομένων αὐτῶν ἐπὶ τὸν συντελεστήν ὁ ὁποῖος ἰσχύει διὰ τοὺς δημοσίους ὑπαλλήλους, ἀπομάκρυνσιν 1528 ἐκτάκτων, ὁμοίως 30 ὑπαλλήλων γραφείων, χορήγησιν εἰς τοὺς εἰς ἀναρρωτικὴν ἀδειαν ὑπαλλήλους τῶν 2/3 τὸ πολὺ τῶν ἀποδοχῶν των καὶ τὴν μὴ πληρωμὴν τῶν τεσσάρων πρώτων ἡμερῶν ἀσθενείας, πλην ἐὰν αὐτὴ ὑπερβαίνει τὸ δεκαπενθήμερον, σεβασμὸν τῆς αὐτονόμου διοικήσεως τοῦ δικτύου, ἀποφευγομένης πάσης εἰς αὐτὴν ἀναμίξεως τοῦ Ὑπουργείου καὶ ἐμπορικωτέραν διοίκησιν των. (*188 : Τὸ ἔργον τῆς Ἐπιτροπῆς Οἰκονομικῶν. Ἀθῆναι. Ἑθν. Τυπογραφεῖον 1928).

2) Βασισθὲν εἰς τὴν ἐκθεσιν Δ. Σχινᾶ τῆς 29ης Δεκεμβρίου 1922 πρὸς τὸ Συμβούλιον Σιδηροδρόμων «περὶ τῆς τιμαριθμικῆς μισθοδοσίας τοῦ προσωπικοῦ τῶν Σ.Ε.Κ.»

Σχεδόν ταυτόχρονα ἐδημοσιεύθη καὶ Δ. τῆς 19 'Ιανουαρίου 1926, ἐγκρίνον τὸν Κανονισμόν τῶν δευτερευουσῶν ἀπολαυῶν τοῦ προσωπικοῦ καθορίζοντα, ἐπίσης εἰς β' σικὰς δραχμὰς πολλαπλασιαζομένας ἐπὶ τὸν ἴδιον τιμάρθμον, τὰς ἀποζημιώσεις λόγῳ μετακινήσεως, διανυκτερεύσεως, κατοικίας, στολῆς, μεταθέσεως καὶ τὰς ἀμοιβὰς λόγῳ χιλιόμετρικῶν διανύσεων (προσωπικοῦ ἀτμαμαξῶν καὶ ἀμαξοστοιχιῶν), ἀκριβείας δρομολογίων, νυκτερινῆς ἐργασίας, οἰκονομίας κατὰ τὴν κατανάλωσιν ὑλικῶν (καυσίμου καὶ λιπαντικῶν), καλῆς συντηρήσεως ἀτμαμαξῶν, καθηκόντων ἀνωτέρου βαθμοῦ, συμπληρωματικῆς ἐργασίας καὶ ἐκτάκτων συμβάντων.

Ὁ κατ' αὐτόματον τρόπον λειτουργῶν τιμαριθμικὸς μηχανισμὸς τῶν ἀπολαυῶν ἐκινήθη μέχρι τοῦ Σεπτεμβρίου 1931, ἡδρανῆσας ἔκτοτε δυνάμει τῶν ἀπὸ 28 Σεπτεμβρίου 1931 καὶ 8 Ὀκτωβρίου 1931 ἀναγκαστικῶν νόμων περὶ προστασίας τοῦ ἐθνικοῦ νομίσματος, ἐνὸς ἐκ τῶν πολλῶν μέτρων τὰ ὅποια ἐπέβαλεν ἡ δεινὴ οἰκονομικὴ κρίσις τῶν ἔτων 1929—1934. Διὰ τοῦ ὑπ' ἀριθ. 5415 (1932) Νόμου ὠρίσθη κατόπιν, ὅτι ὁ τιμάρθμος καθορίζεται ἐπὶ ἓν ἔτος ὑπὸ τοῦ Ὑπουργικοῦ Συμβουλίου, μὴ τηρουμένου τοῦ μηχανισμοῦ τοῦ Δ. τῆς 23 Δεκεμβρίου 1935. Ἡ προθεσμία ὅμως τοῦ ἐνὸς ἔτους παρετάθη ἔκτοτε ἐπανειλημμένα (*).

Ὅπως φαίνεται ἀπὸ τὸν πίνακα τῆς ὑποσημειώσεως (*), ὁ τιμάρθμος

1) Βάσει τῶν αὐτῶν διατάξεων ἀνεστάλη τὸ δικαίωμα εἰς μονιμοποίησιν. προαγωγὴν καὶ αὐξήσιν τοῦ μισθοῦ λόγῳ παραμονῆς εἰς τὸν αὐτὸν βαθμόν, ἀπὸ 25 Ἀπριλίου 1932 μέχρι 1 Ἰουλίου 1933, τὸ δὲ δὲ δικαίωμα εἰς μονιμοποίησιν καὶ προαγωγὴν ἀπὸ 25 Ἀπριλίου 1932 μέχρι 1 Δεκεμβρίου 1933.

Ἀπὸ τὸ τέλος 1925 μέχρι τοῦ ἀναστέλλοντος τὴν διαδικασίαν νόμου (1931), ὁ τιμάρθμος τῶν ἀπολαυῶν τοῦ προσωπικοῦ ἐκινήθη ὡς ἑξῆς :

Ἀπὸ 1ης Νοεμβρίου 1925	μέχρι 31 Δεκεμβρ. 1925	ἦτοι μῆνας	2	τιμάρ.	15—
» 1ης Ἰανουαρ. 1926	» 30 Ἰουνίου 1926	»	5	»	16—
» 1ης Ἰουλίου 1926	» 31 Δεκεμβρ. 1926	»	6	»	17—
» 1ης Ἰανουαρ. 1927	» 31 Μαρτίου 1927	»	3	»	17,1)2
» 1ης Ἀπριλίου 1927	» 31 Μαρτίου 1929	»	24	»	18—
» 1ης Ἀπριλίου 1929	» 31 Μαρτίου 1930	»	12	»	18,1)2
» 1ης Ἀπριλίου 1930	» 30 Ἰουνίου 1930	»	3	»	18—
» 1ης Ἰουλίου 1930	» 31 Σεπτεμβρ. 1930	»	3	»	17—
» 1ης Ὀκτωβρ. 1930	» 31 Δεκεμβρ. 1931	»	15	»	17,1)2
» 1ης Ἰανουαρ. 1932	» 31 Ὀκτωβρ. 1924	»	34	»	18—
» 1ης Νοεμβρίου 1934	» 31 Ἰανουαρ. 1936	»	14	»	19—
» 1ης Φεβρουαρ. 1936	» 31 Ἰουλίου 1938	»	30	»	19,1)2
» 1ης Αὐγούστ. 1938				»	20,1)2

2) Ἐκ τῆς ἐκθέσεως χρήσ. 1927—28. Οἱ μισθοὶ τοῦ 1914 εἶναι μισθοὶ λαρισσαῖ· κοῦ· οἱ μισθοὶ τῶν μακεδονικῶν ἦσαν τὸ 1914 κατὰ τι κατώτεροι αὐτῶν. Δευτερευούσαι ἀπολαυαὶ δὲν περιλαμβάνονται, βαρύνουν δὲ οὐσιαστικῶς ἰδίως ὡς πρὸς τὸ προσωπικὸν τῶν ἀμαξοστοιχιῶν καὶ ἀτμαμαξῶν κατὰ τὸν καθορισμὸν τῆς συνολικῆς ἀπολαυῆς. Οὕτω, κατὰ μέσον ὄρον π.χ. τὸ 1928, εἰς μηχανοδηγὸς εἶχε κυρίας ἀπολαυὰς 8200, δευτερευούσας 2750, εἰς ὁδηγὸς 2334 καὶ 1430.

ἐκινήθη αὐξητικῶς ὑψηλά. ἦτοι κατὰ 4 μονάδας μέχρι καὶ τοῦ 1935, πλὴν 1, 1/2 ἐτῶν (Ἰουλ. 1930—Δεκ. 1931), τῶν ἐτῶν τῆς βαθυτάτης κρίσεως, ὅτε κατῆλθε κατὰ 1—1/2 μονάδα, ἐπίσης ὅτι μόνον τρίς ἔμεινε σταθερὸς ἐπὶ σχετικῶς μακρὸν χρόνον (1927—29, 1932—34, 1936—38).

Πέραν τῶν μεταβολῶν τῶν ἀπολαυῶν τοῦ προσωπικοῦ, αἱ ὁποῖαι προέρχονται ἀπὸ αὐξήσεις τοῦ τιμαρίθμου καὶ ἐκείνων, αἱ ὁποῖαι προκύπτουν διὰ τινος κατηγορίας προσωπικοῦ (κυρίως τῆς ἑλξεως καὶ τῆς κινήσεως), σημειώνομεν καὶ μερικὸς ἄλλας ἀξίας λόγου βελτιώσεις τῶν ἀπολαυῶν τοῦ κατωτέρου προσωπικοῦ. Οὕτως, ἐχορηγήθησαν α) εἰς τὸ ἡμερομισθιον ἐργατοτεχνικὸν προσωπικὸν παντὸς κλάδου ἀπὸ τὸ 1930 τὰ ἀνώτατα προβλεπόμενα εἰς τὰ κλιμάκια ὄρια καὶ αὐξήσις 50 0/0 τοῦ ἡμερομισθίου διὰ τὸ προσωπικὸν ἐργοστασιῶν, τὸ ἐργαζόμενον κατὰ τὰς Κυριακὰς καὶ ἑορτὰς, β) αὐξήσις τοῦ ἡμερομισθίου προσωπικοῦ τῶν μεγάλων κέντρων κατὰ 5 βασικὰς δραχμὰς ἀνὰ τριετίαν καὶ μέχρι τριῶν τριετιῶν, γ) ἀπὸ τὸ 1936 ἔκτακτοι ἀμοιβαὶ (βραβεῖα) εἰς πεντήκοντα τὸ πολὺ ἄτομα καὶ μέχρι συνολικοῦ ποσοῦ 300.000 δραχμῶν ἐτησίως «διὰ τελειότητα ὀργανώσεως ἐργασίας, καλὴν ἀπόδοσιν αὐτῆς ἢ διοικητικὴν ἱκανότητα κπλ.» δ) ἀπὸ τὸ 1937 ἐπιδόματα οἰκογενειῶν αἱ ὁποῖαι ἔχουν τέσσαρα τέκνα καὶ ἄνω.

Παραθέτομεν συγκριτικὸν πίνακα (8) τῶν ἀπολαυῶν τοῦ προσωπικοῦ κατὰ τὰ ἔτη 1914 καὶ 1928. Κατὰ τὸ ἔτος αὐτὸ ὁ τιμαρίθμος ἦτο 18, τὸ δὲ 1939 ἦτο 20.5. Ἐκάστη μονὰς τιμαρίθμου ἀντιστοιχεῖ εἰς δαπάνην 12—13.000.000 δραχμῶν κατ' ἔτος.

Δ'.

Ἀσφάλις τοῦ προσωπικοῦ

1) Ἡ ἀσφάλις τῶν σιδηροδρομικῶν ὑπαλλήλων κατὰ τῶν κινδύνων γήρατος, ἀτυχήματος (¹) καὶ θανάτου προηγήθη κατὰ πολὺ ἐν Ἑλλάδι ἀπὸ τὴν ἀσφάλισιν τῶν μισθωτῶν ἄλλων κλάδων, πλὴν τῆς πολὺ παλαιότερας τῶν ἐργατῶν θαλάσσης καὶ μεταλλευτῶν. Ἦδη τὸ προσωπικὸν τῆς ἐταιρίας Σιδηροδρόμων Πελοποννήσου εἶχεν ἀποκτήσει Ταμεῖον συντάξεων ἀπὸ τὸ 1927 (²), ἡ δὲ παλαιὰ Ἑταιρία Ἑλληνικῶν Σιδηροδρόμων (Λαρισσαϊκοῦ)

Κατὰ τῶν συγκρίσεων τῶν ἀπολαυῶν τοῦ μεταξὺ τοῦ ἔτους 1914 καὶ τῶν μεταπολεμικῶν ἐτῶν ἐκ μέρους τοῦ προσωπικοῦ πάντοτε ἀντετάσσεται, ὅτι αἱ τοῦ 1914 ἦσαν αἱ ἰδία μὲ τοῦ 1912, ἦτοι σχεδὸν ἀπολαυαὶ πείνης.

1) Αἱ περὶ ἀποζημιώσεως διατάξεις τοῦ Νόμου 551 τῆς 31)12)1914 «περὶ εὐθύνης πρὸς ἀποζημιώσιν τῶν ἐξ ἀτυχήματος παθόντων ἰσχύουν συμπληρωματικῶς, ἐφ' ὅσον αἱ συντάξεις κεφαλαιοποιούμεναι διδουν ποσὸν μικρότερον τῆς ἀποζημιώσεως τοῦ Νόμου ὅποτε τὴν διαφορὰν καταβάλλει τὸ δίκτυον.

2) Διὰ τοῦ Νόμου, ΓΣΚ' περὶ Ταμείου Συντάξεων τοῦ προσωπικοῦ τῆς Ἑταιρίας Σ.Π.Α.Π. τῆς 19)5)1907.

Π Ι Ν Α Ξ 8

Συγκριτικός τῶν ἀπολαυῶν

	1914		1928		Αύξησης οἷο ὡς πρὸς τὸ 1914
	Μηνιαία	Ημερησία	Μηνιαία	Ημερησία	
Γραφείων					
Κλητῆρες - Θυρωροὶ		3.46	1950	65	1970
Δακτυλογράφοι			2820	94	3480
Γραφεῖς, Ὑπογραμμ.	125		3055		2440
Τμηματάρχαι Α'—Β'.	360		6050		1680
Σταθμῶν					
Φορτωταὶ		3.00	1695	56	1866
Βοηθοὶ Α καὶ Β	123		2692		2030
Σταθμάρχαι Α, Β, Γ.	208		3850		1800
Κλειδοῦχοι	90		1730		1640
Ἀρχικλειδοῦχοι	120				
Ἀμαξοστοιχιῶν					
Τροχοπεδηταὶ	69		1813		2627
Ὁδηγοὶ	96		2234		2327
Προϊστάμενοι	123		3229		2166
Ἐλεγχταὶ	175				
Ἐλξεως					
Ἐργάται		3.06	1660	64	2090
Τεχνῖται		4.05	2559	96	2370
Ἀρχιτεχνῖται		5.25	3220	124	2360
Ἐργοδηγοὶ	250		5456	209	2480
Θερμασταὶ	128		2380		1859
Μηχανοδηγοὶ	155		3200		2060
Γραμμῆς					
Φύλακες		3.00	1895	63	2100
Ἐργάται		3.25	1517	50	1538
Ὑπαρχιεργάται		4.00	2359	78	1950
Ἀρχιεργάται		4.75	3023	100	2105
Ἐργοδηγοὶ	185	6.15	4169	139	2260
Μηχανικοὶ					
Ἀρχιμηχανικοὶ	725		11231		1549
Ὑπαρχιμηχανικοὶ	—		9712		—
Τμηματάρχαι	325		6922		2130
Δόκιμοι	250		4614		1840

εἶχε συστήσει Ταμεῖον Συντάξεων διὰ τὸ προσωπικόν της ἀπὸ 1918 (1). Ἐξ ἄλλου τὸ συμφέρον τῆς ἐκμεταλλεύσεως εἶχεν ἐπιβάλλει ἐναρμόνισσιν κατὰ ἓνα σύστημα περιθάλψιν τῆς ἀσθενείας.

Τὸ ζήτημα τῆς ἀσφαλίσεως τοῦ προσωπικοῦ ἐξελέχθη εἰς τὸ κρατικὸν δίκτυον εὐνοϊκώτερον, ἐν συγκρίσει μὲ τὰ ἄλλα δίκτυα, διὰ τὸ προσωπικόν του, ἀπὸ ἀπόψεως προσόδων τῶν ἀσφαλιστικῶν του Ταμείων, τῶν ὁποίων ἡ διοικήσις βαθμιαῖα περιῆλθεν ἀπὸ τῶν ἐπιχειρήσεων εἰς αὐτονόμους ὁργανισμούς, συνδιοικουμένους κατὰ σοβαρὰν ἀναλογίαν ἀπὸ αὐτοὺς τούτους τοὺς ἡσφαλισμένους. Γενικά, συνεχῆς βελτίωσις τῶν προσόδων διὰ συμμετοχῆς ἡυξημένης τῆς ἐπιχειρήσεως, ἀλλὰ καὶ συμμετοχῆς τοῦ κοινοῦ ἐπιβαρυνομένου τοῦ κομίστρου, βελτίωσις τῶν περὶ συνταξίμων ἀποδοχῶν καὶ συντάξεων διατάξεων, αὔξεσις τοῦ κύκλου τῶν ἡσφαλισμένων (ἔκτακτοι) βελτίωσις καὶ συμπλήρωσις τῆς ἱατρικῆς περιθάλψεως (βασικὴ βελτίωσις αὐτῆς κυρίως διὰ τοῦ καταστατικοῦ τοῦ 1922), συνισταμένης εἰς παροχὰς εἰς εἶδος καὶ χρῆμα, ὅχι μόνον δι' ἀπλῆς συνεισφορᾶς τοῦ δικτύου ὑπὲρ τοῦ Ταμείου, ἀλλὰ καὶ δι' αὐξανομένης διαρκῶς δαπάνης τοῦ δικτύου διὰ τὴν ἱατρικὴν θεωρίαν εἶναι τὰ χαρακτηριστικὰ τῆς ἐξελέξεως (2).

Ἡ βαθυτάτη πτώσις τῆς ἀξίας τοῦ νομίσματος διαρκούντων τῶν ἐτῶν 1921—1925 κατέστησεν ἔτι μικροτέρας εἰς ἀγοραστικὴν ἀξίαν τὰς συντάξεις τῶν σιδηροδρομικῶν ἐν γένει, ἰδίως διὰ μερικὰς κατηγορίας τούτων. Ὁ λόγος αὐτὸς ὠδήγησεν, ἀλλὰ κατὰ τρόπον ἀτυχῆ, εἰς τὴν σύστασιν Ταμείου ὑπὸ τὸν τίτλον «εἰδικὸς λογαριασμὸς σιδηροδρομικῶν» διὰ Δ. τῆς 23 Δεκεμβρίου 1925 (3) ὡς κύριον ἔσοδόν του ἔχων κοινωνικὴν εἰσφοράν, ἥτοι πρόσθετον ἐπὶ τῶν πάσης φύσεως κομίστρων τῶν σιδηροδρομικῶν ἐπιχειρήσεων, καὶ χορηγοῦν ἐπίδομα 650 δρχ. εἰς τοὺς λαμβάνοντας σύνταξιν μικροτέραν τῶν 400 δρχ., καὶ διὰ τοὺς λαμβάνοντας σύνταξιν μεγαλυτέραν τοῦ ποσοῦ τούτου ποσὸν ἐλαττούμενον κατὰ μίαν κλίμακα μέχρι 300 δρχ.

Αἱ σημαντικώτεραι βελτιώσεις τῆς ἀσφαλίσεως τῶν κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη συνίστανται :

α) Εἰς σημαντικὴν αὔξησιν τῶν πόρων τῶν δύο Ταμείων συντάξεων καὶ ἔξαγοράν τῆς προϋπηρεσίας τῶν ἡσφαλισμένων, συντελεσθεῖσαν κατὰ

1) Ἀφορᾷ τὸ προσωπικὸν μόνον τοῦ λαρισσαϊκοῦ, διὰ τὸ προσωπικὸν τῶν μακεδονικῶν γραμμῶν συνεστήθη ἰδίον Ταμεῖον τὸ 1922.

2) Πάντως ἀποτελοῦν ἀνακριβείαν τὰ κατὰ στερεότυπον τρόπον ἐπαναλαμβανόμενα εἰς τὰς ἐκθέσεις τριῶν χρήσεων (1936, 1937, 1938) σχετικὰ μὲ τὴν κατὰ τῆς φυματιώσεως προσπάθειαν. συνέπεια τῆς ὁποίας—ὡς γράφεται—εἶναι, ὅτι ἐνῶ τὸ 1932—33 ἐξῆλθαν 34 καὶ τὸ 1933—34 48 φυματικοί, τὸ 1936, ἐξῆλθαν μόνον 9 καὶ τὸ 1937 16 ! Πρόκειται περὶ μὴ ἐπιτερεπομένης εἰς δημόσια ἔντυπα ἀφελείας, διότι εἶναι γνωστὸν ὅτι τὰ δύο ἐκείνα ἔτη ἐξῆλθαν κατὰ ὠρισμένας διατάξεις οἱ μέχρι τότε συγκεντρωθέντες φυματικοὶ τοῦ δικτύου ὅλων τῶν ἐτῶν !

3) Κυρωθέντος διὰ τοῦ Νόμου ὑπ' ἀριθ. 3828 τῆς 29/1/29, ἀφοῦ δι' ἄλλου εἰς τὸ μεταξὺ νομοθ. μέτρου εἶχεν ἐπὶ 14 μῆνας ἀνασταλῆ ἡ λειτουργία του.

«Ἀρχεῖον» Δ. Καλιτσουνάκι, Τόμ. 20 (1940) Τεῦχ. Δ'

τὰ ἔτη 1928 (') καὶ 1929. Οὕτως, αἱ πρόσοδοι τῶν δύο ταμείων συντάξεων ἐπῆδησαν ἀπὸ 10.278.600 δρχ. τοῦ 1927 εἰς 28.078.080 δρχ. τοῦ 1929, ἀναλυόμεναι διὰ τὸ 1929 εἰς κρατήσεις τῶν μετόχων ἐξ 8.967.700 δρχ. (ἔναντι 2.285.337 τοῦ 1927), εἰς εἰσφορὰν δικτύου ἐκ 12.932.600 δρχ. (ἔναντι 6.118.660 τοῦ 1927) καὶ ἐμμέσους πόρους (κοινωνικὴ εἰσφορὰ κυρίως) ἐξ 6.495.159 δρχ. (ἔναντι 1.894.607 τοῦ 1927). Τὸ 1937, αἱ πρόσοδοι τῶν δύο ταμείων ἀνέρχονται εἰς 30.966.736 δρχ.

καὶ β) εἰς τὴν κατ' ἀπόφασιν τῆς Διοικήσεως τοῦ δικτύου ἵδρυσιν (τὸν Νοέμβριον τοῦ 1931) τοῦ Ταμείου Προνοίας, βάσει τοῦ Νόμου 3752 τῆς 29 Νοεμβρίου 1929, σκοποῦντος «εἰς τὴν παροχὴν ἐφ' ἅπαξ χρηματικοῦ βοηθήματος εἰς τὸ ἐκ τῆς ὑπηρεσίας ἀποχωροῦν προσωπικόν», τοῦ ὁποίου οἱ πόροι ἀποτελοῦνται μόνον ἀπὸ κρατήσεις ἐπὶ τῶν ἀπολαυῶν τοῦ προσωπικοῦ καὶ εἰδικὰς αὐξήσεις ἐπὶ τῶν κομίστρων εἰσιτηρίων, ἐμπορευμάτων καὶ ἀποσκευῶν.

Εἶναι τὸ μόνον ἀσφαλιστικὸν Ταμεῖον τῶν σιδηροδρομικῶν κρατικῶν ὑπαλλήλων, τῆς ἱδρύσεως τοῦ ὁποίου προηγήθη πλήρης ἀναλογιστικὴ ἐργασία καὶ μελέτη ('), ἐπὶ τῆς ὁποίας ἐστηρίχθη τὸ ὑποβληθὲν ὑπὸ τοῦ δικτύου εἰς τὸ Ὑπουργεῖον σχέδιον καταστατικοῦ, ἐγκριθὲν ὁμως μετὰ τροποποιήσεις, αἱ ὁποῖαι τὸ ἀπεμάκρυναν κάπως ἀπὸ τοὺς ἀρχικοὺς ἐξηκριβωμένους ὑπολογισμούς.

Αἱ εἰσφοραὶ προσωπικοῦ καὶ δικτύου εἶναι ἀρκετὰ σημαντικαὶ διὰ τὴν ἀσφάλισιν καθ' ὅλων τῶν ἀνωτέρω κινδύνων. Οὕτως, ἐν συνόλῳ τὸ προσωπικὸν συνεισφέρει 8.5—11 % καὶ τὸ δίκτυον 7 % ἐπὶ τῶν ἀπολαυῶν, χωρὶς νὰ συνυπολογισθῇ ἡ κοινωνικὴ εἰσφορὰ τοῦ δικτύου. Εἰς τὸ σύνολον, ἡ ἀσφάλισις τοῦ ἀπαιτεῖ μετὰ τῆς κοινων. εἰσφορᾶς ἐτησίως ποσὸν μεγαλύτερον τοῦ 20 % ἐπὶ τῶν ἀποδοχῶν τοῦ προσωπικοῦ.

Πυκνὴ κριτικὴ ἔχει ἀσκηθῇ ἐπὶ τῆς λειτουργίας τῶν Ταμείων τούτων ἐν γένει, εἰδικὰ δὲ διὰ τὴν σχέσιν μεταξὺ τῶν προσόδων καὶ τῶν ὑποχρεώσεων των, καμμία ὁμως ἐπὶκρίσις, ἐφ' ὅσον γνωρίζομεν, δὲν στηρίζεται εἰς ἀσφαλιστικὰς ἐπιστημονικὰς βάσεις. Τὸ πρᾶγμα χρήζει μεγάλης καὶ ἐγκαίρου προσοχῆς. Ἡ διοίκησις τῶν ταμείων τῶν σιδηροδρόμων, οὐχὶ μόνον τοῦ κρατικοῦ δικτύου, ἔχει τὸ μέγα πλεονέκτημα ἐν συγκρίσει πρὸς ἄλλα ταμεῖα, ὅτι γνωρίζει ἓνα μόνον ἐργοδότην, ἐξασφαλίζοντα ἀδάπανα διὰ τὰ Ταμεῖα τοῦλάχιστον τὴν εἰσπραξίν χωρὶς διαφυγὰς, ἔχουσα σταθερότητα ὅρων παροχῶν καὶ ἐν γένει εὐχερεστάτην διοίκησιν καὶ διαχείρισιν.

1) Κατὰ τὸ ἔτος αὐτὸ ἐνεκρίθη ἡ ἀσφάλισις καὶ τοῦ ἐκτάκτου προσωπικοῦ.

2) Ἐκθεσις τοῦ Διευθυντοῦ ἀναλογιστοῦ τοῦ Ὑπουργ. Ἐθν. Οἰκονομίας Β. Λύχρου τῆς 6 Σεπτεμβρίου 1930 πρὸς τὸν Γεν. Διευθυντὴν τῶν Σ.Ε.Κ. Πρωτοτυπίαν ἀπετέλεσεν τὸ ὅτι αἱ εἰσφοραὶ τοῦ προσωπικοῦ διὰ τὸ Ταμεῖον Προνοίας ἤρχισαν κατὰ τὴν ἐπιθυμίαν αὐτοῦ τούτου τοῦ προσωπικοῦ, πολὺ πρὶν ἰδρυθῇ κἂν τὸ Ταμεῖον !

Πρὸς τοῦτο ὁμως δὲν συμβιβάζεται διὰ τὸ κρατικὸν δίκτυον ἡ ὑπαρξίς τεσσάρων διοικήσεων τεσσάρων χωριστῶν ἀσφαλιστικῶν ὀργανισμῶν (').

Ε'.

Παρατηρήσεις ἐπὶ τῆς πολιτικῆς ὡς πρὸς τὸ προσωπικόν.

Ἡ ὅλη σύντομη ἀνάπτυξις ὁδηγεῖ εἰς τὴν κρίσιν, ὅτι ἡ τάσις τῆς ὑπ' ὄψιν 25ετίας 1914—1939 ὁλοκληρώθη περὶ τὸ τέρμα τῆς περιόδου αὐτῆς διὰ τῆς ἐκ μέρους τοῦ Κράτους ἐπιβολῆς ἰδίου περιεχομένου τῆς συμβάσεως ἐργασίας διὰ τὸ προσωπικόν καθ' ὁμοίωσιν τοῦ δημοσιοῦπαλληλικοῦ τύπου.

Τοῦτο παρηκολούθησε καὶ τὸ προσωπικὸν τῶν λοιπῶν ἐταιρικῶν σιδηροδρομικῶν ἐπιχειρήσεων κατὰ τὸ πλεῖστον, οὐχὶ ἐξ ὁλοκλήρου, εἰς μερικὰς περιπτώσεις μάλιστα οὐχὶ ἐκ τοῦ νόμου, ἀλλ' ἐκ μιμήσεως ἡ κρατικῆς ἐπιβολῆς (λ.χ. Ταμεῖα Προνοίας, τιμαριθμικὴ μισθοδοσία). Ἡ μορφή τῆς ἰδιωτικῆς ἐπιχειρήσεως ἐσώθη ὡς πρὸς αὐτὰς «κατὰ τύπους» !

Ἡ τάσις ὑπῆρξε φυσιολογική, προκειμένου περὶ δημοσίας ἐπιχειρήσεως, μάλιστα ἐπιχειρήσεως δημοσίας ὠφελείας καὶ μάλιστα μονοπωλιακῆς τοιαύτης ὡς ἦτο ἡ σιδηροδρομικὴ ἐπιχειρήσις πρὸ τῆς ἐμφάνισεως τοῦ αὐτοκινήτου. Ἡ ἐμφάνισις τούτου αἰφνίδια μᾶς ἔδειξε τὰ μειονεκτήματα τῆς «δεσμευμένης» (gebunden) ἐπιχειρήσεως.

Ἀλλὰ κατὰ τὴν ἐξέλιξιν τῆς τάσεως αὐτῆς ἔλαβον χώραν ἐπιζήμια ὑπερβολαί, μὴ δικαιολογούμεναι ἀπὸ οἰκονομικῆς ἀπόψεως.

1) Ὡς προκύπτει ἐκ τῶν ἀνωτέρω, διὰ τῶν πέντε Διαταγμάτων τῆς 20 Ἀπριλίου 1914 ἐγινε διὰ πρώτην φορὰν τὸ βασικὸν λάθος, τοῦ ὁποίου αἱ συνέπειαι ἔκτοτε συνεχίζονται, νὰ τεθῇ δηλ. ἀπὸ ἀπόψεως χρόνου ἐργασίας εἰς τὴν αὐτὴν μοῖραν τὸ προσωπικὸν δικτύου 1.00 μ. μετὰ τὸ προσωπικὸν γραμμῆς 1.44 μ., καίτοι καὶ τότε ἀκόμη ἐφαίνετο ἡ διαφορὰ τῶν ὄρων ἐργασίας ὑπὸ τοὺς ὁποίους θὰ ἐτελοῦσε τὸ προσωπικὸν αὐτῶν, βαρύτεροι διὰ τὸ δεύτερον ὀλιγώτερον βαρεῖς διὰ τὸ πρῶτον.

Οὕτως, ἐπολλαπλασιάσθη κατόπιν εἰς δυσμενῆ ἀποτελέσματα οἰκονομικῆς ἐκμεταλλεύσεως τὸ ἄτοπον αὐτὸ διὰ τὰς μικροτέρας καὶ τοπικοῦ ἐνδιαφέροντος ἐπιχειρήσεις, ὅπως τῶν Πελοποννησιακῶν, Θεσσαλικῶν, Βορειοδυτικῶν σιδηροδρόμων, εἰς τὰς ὁποίας ἐφημερόσθησαν ἐξ ὁλοκλήρου αἱ ἴδιαι διατάξεις τοῦ Κανονισμοῦ χρόνου ἐργασίας τῆς 12 Φεβρουαρίου 1926.

Ἐκ τῆς συγκρίσεως τῶν βασικῶν διαρκειῶν τοῦ 1926 πρὸς τὰς τοῦ 1914, προκύπτει ἄμεσα σαφὴς ἡ σοβαρὰ μείωσις τοῦ χρόνου ἐργασίας καὶ

1) Διὰ τὸ Ταμεῖον Προνοίας τὸ δίκτυον δὲν συνεισφέρει.

Περὶ τῶν Ταμείων ἀσφαλίσεων τῶν Σ.Ε.Κ. ἴδ. Θ. Βουβοπούλου, Ἔρευνα τῶν Σιδηροδρομικῶν Ταμείων ἀσφαλίσεως Ἀθῆναι 1931 καὶ Δημ. Βαλσαμπούλου, Ὁργαν. Κοινωνικῆς Ἀσφαλίσεως τοῦ προσωπικοῦ τῶν Σ.Ε.Κ. Λάρισα 1938.

ἡ ἐντεῦθεν ἀνάλογος σοβαρὰ ἐπίσης αὔξησης τῶν δαπανῶν ἐκμεταλλεύσεως διὰ τὰς μετὰ τὸ 1926 χρήσεις τῆς ἐπιχειρήσεως.

2) Καὶ εἰς τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ Γενικοῦ Κανονισμοῦ τῆς 9 Μαρτίου 1917 τοῦ προσωπικοῦ τῆς ἐξωτερικῆς ὑπηρεσίας βλέπομεν νὰ ἐπαναλαμβάνεται τὸ βασικὸν σφάλμα τῆς γενικεύσεως τῶν σχετικῶν διατάξεων εἰς ὅλα τὰ δίκτυα, μεγάλα καὶ μικρά, χωρὶς διάκρισιν ὄρων ἐκμεταλλεύσεως καὶ ἐργασίας. Τί τὸ κοινὸν π.χ. μεταξὺ τῶν ὄρων ἐργασίας ἐνὸς μηχανοδηγοῦ τοῦ κρατικοῦ καὶ ἐνὸς τοῦ πελοποννησιακοῦ δικτύου ἢ μάλιστα τοῦ θεσσαλικοῦ δικτύου :

Κατ' ἀναλογίαν ἡ αὐτὴ κρίσις ἰσχύει καὶ διὰ τὰς μισθολογικὰς διατάξεις, ἐφαρμοσθεῖσας καὶ αὐτὰς ὁμοίομορφα εἰς τὰ τρία μεγαλύτερα δίκτυα. Οἱ ὅροι ἐκμεταλλεύσεως τῆς ἐργασίας, τοὺς ὁποίους ἀνεφέραμεν, ἐπέβαλλαν διαφορισμὸν ὡς πρὸς τὰς ἀπολαυτάς.

3) Τὸ σύστημα τῆς αὐτομάτου παρακολουθήσεως ἀνὰ τρίμηνον τοῦ τιμαριθμοῦ ἀκριβείας τῆς Ἀγορᾶς Ἀθηνῶν διὰ τῆς προσαρμογῆς τῶν μισθῶν πρὸς αὐτὸν δὲν ἦτο ὀρθὸν διοικητικῶς, ἦτο δὲ καὶ ἀντιοικονομικόν (1). Διότι ἐφ' ὅσον προσεδόθη ἡ ιδιότης τοῦ δημοσίου ὑπαλλήλου καὶ αἱ προνομίαι αὐτοῦ (π.χ. μονιμότης, κάλυψις κατὰ τῆς ἀνεργίας, φορολογικαὶ διατάξεις) δὲν ἐδικαιολογεῖτο καὶ ἡ διάφορος μεταχείρισις, μάλιστα ὅταν ἦτο βέβαιον, ὅτι τὸ δίκτυον κρινόμενον κατὰ τὰς ἀρχὰς ὅχι καὶ τῆς ἰδιωτικῆς ἐπιχειρήσεως, ἀλλὰ καὶ τῆς δημοσίας «ἐπιχειρήσεως», ἦτο, ὅπως καὶ θὰ εἶναι, ἐμμέσως «ἐπιχορηγούμενον» καὶ τοῦτο δικαιολογημένα λόγῳ τοῦ σκοποῦ του, β) ἡ σιδηροδρομικὴ ἐπιχειρήσις, ζῶσα διὰ τῆς ἐμπορικῆς κινήσεως, κατ' ἀνάγκην παρακολουθεῖ τὰς κρίσεις αὐτῆς (π.χ. περίοδος 1929—

1) Εἶναι λίαν πιθανόν, ὅτι πολὺ συντέλεσεν εἰς τὴν ἀποδοχὴν τοῦ αὐτομάτου τιμαριθμικοῦ συστήματος ἡ τότε ἀκόμη κρατοῦσα ἀντίληψις, ὅτι τὰ νομίσματα ἐν γένει θὰ ἐπανήρχοντο, ἀργὰ ἢ γρήγορα, εἰς τὴν προπολεμικὴν ἀξίαν των καὶ ἐπομένως ὅτι τὴν ἐπάνοδοσιν αὐτὴν θὰ παρακολουθοῦσε καὶ ὁ τιμαριθμὸς κατερχόμενος. Οὕτως, π.χ. ὑπεστήριζεν ἐπίμονα, παρασυρόμενος ἀπὸ τὴν ἀντίληψιν αὐτὴν τὴν κινητὴν κλίμακα ἀμοιβῶν, ὡς τεθειμένην ὑπὲρ τῆς ἐπιχειρήσεως ὁ πολύτεμος τεχνικὸς σύμβουλος τοῦ δικτύου Νικ. Μπογδάνος, τῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ ὁποίου πρόωρα ἐστερήθη τὸ δίκτυον πρὸς μεγάλην καὶ ποικίλην ζημίαν του. Διὰ τὴν προσωπικότητα αὐτοῦ ἀναφέρονται εἰς τὴν Ἐκθεσὶν πεπραγμένων 1929—30 τὰ ἑξῆς : «Τὴν 21ην Μαρτίου 1930 ἡ Ἐπιχειρήσις ὑπέστη μεγάλην ἀπώλειαν ἐκ τοῦ θανάτου τοῦ Τεχνικοῦ Συμβούλου Ν. Μπογδάνου. Δικλωματοῦχος ξένης Ἀνωτάτης Τεχνικῆς Σχολῆς, ἀνῆλθεν εἰς τὴν ἀνωτέραν βαθμίδα τῆς τεχνικῆς ἱεραρχίας τοῦ δικτύου, χάρις ἀποκλειστικὰ εἰς τὴν ἱκανότητά του καὶ τὴν ἀπόλυτον ἀφοσίωσίν του εἰς τὸ καθήκον, διακριθεὶς ὡς ἀνώτατον μὲν ὄργανον τῆς Ἐπιχειρήσεως διὰ τὴν ἀνυστερρόβουλον ἀγάπην του πρὸς τὸ ἔργον, ὡς ἀνθρώπος δὲ καὶ συνάδελφος διὰ τὸ ἄδολον τοῦ χαρακτῆρος του». Ἴδε καὶ νεκρολογίαν εἰς Ἑστίαν (φύλ. τῆς 23/3)30).

1934), ὅτε ἡ ἀνάγκη συμπίεσεως τῶν δαπανῶν ἐπιβάλλει τὴν προσαρμογὴν αὐτῶν πρὸς τὰς εἰσπράξεις καὶ ὄχι τὴν ἀνοδοὺν αὐτῶν. Διὰ τὸν λόγον αὐτὸν εἰς καμμίαν χώραν καὶ εἰς καμμίαν περίπτωσιν ἐξηρημένης ἐργασίας δὲν ἐφηρμόσθη τοιοῦτος αὐτόματος μηχανισμός, ἐσχολιάσθη δὲ δυσμενῶς τὸ ἐλληνικὸν σύστημα μὲ τὴν παρατήρησιν, ὅτι θὰ ἦτο ἴσως δυνατόν νὰ ἐννοηθῇ τιμαριθμικὸν σύστημα, ἀλλὰ μόνον συνδυαζόμενον καὶ μὲ τὴν κίνησιν τῶν εἰσπράξεων. Εἰς Γαλλίαν, ἀκόμη καὶ ἐπὶ Κυβερνήσεως τοῦ Λαϊκοῦ μετώπου (1937), δὲν εἶχε κατορθωθῇ ἡ ἐπιβολὴ τῆς κινητῆς κλίμακος τῶν μισθῶν (*échelle mobile*).

Αὐτὰ κατ' ἀρχήν, ἀλλὰ καὶ ὀρθῶς δὲν ἦτο ὁ ὑπολογισμός, διότι ἐδέχετο τὰς τιμὰς τῶν Ἀθηνῶν ὡς βάσιν τοῦ τιμαριθμοῦ δι' ὅλον τὸ δίκτιον, ἐνῷ εἰς ἄλλα μέρη τῆς Ἑλλάδος αἱ τιμαὶ ἦσαν πολὺ διάφοροι, εἰς Θεσσαλονίκην π.χ. κέντρον σιδηροδρομικὸν σημαντικώτερον ἦσαν πολὺ χαμηλότεραι (!).

4) Ἡ σημασία τῶν νομοθετημάτων αὐτῶν τῶν ἐτῶν 1925—1926, τὰ ὅποια ἔκτοτε ἰσχύουν ἕως σήμερον ἀμετάβλητα, καταφαίνεται ἐκ τῆς συγκρίσεως τοῦ ποσοῦ τῶν δαπανῶν προσωπικοῦ τῶν χρήσεων 1925—26 καὶ 1926—27. Οὕτως, αἱ δαπάναι προσωπικοῦ εὐθὺς ἀνῆλθον ἀπὸ 145.565.785 δραχμὰς τῆς χρήσεως 1925—26 εἰς 183.165.895 δραχμὰς διὰ τὴν χρῆσιν 1926—27, αὐξηθεῖσαι ἐντὸς ἔτους κατὰ 37.600.080, ἥτοι κατὰ 26 %, ἐπὶ τοῦ αὐτοῦ περιῖπου ἀριθμοῦ προσωπικοῦ.

Αἱ ἐπιβληθεῖσαι ὑπερβολικαὶ καὶ αἱ ἐκατοστιαῖαι γενικαὶ αὐξήσεις 22—28 % διὰ τὰ εἰσιτήρια καὶ 20—38 % διὰ τὰ ἐμπορεύματα δὲν κατέστη τότε δυνατόν νὰ καλύψουν οὔτε τὸ ἐν τρίτον τῆς ἐπὶ πλέον διὰ τὸ προσωπικὸν δαπάνης.

Αἱ οἰκονομικαὶ συνέπειαι τῶν μέτρων ἐπεβάρυναν ὅλας τὰς μετέπειτα χρήσεις, κατὰ τὰς πρώτας τρεῖς μάλιστα ἐκ τῶν ὁποίων ἡ Διοίκησις συνεχῶς ἡσχολεῖτο μὲ τὴν συμπλήρωσιν τῆς ἐφαρμογῆς τῶν μέτρων αὐτῶν καὶ ὧν ἐν γένει τῶν κατὰ τὰ προηγούμενα ἔτη ληφθέντων, μὴ ἐξαιρουμένου οὐδὲ τοῦ Γενικοῦ Κανονισμοῦ τοῦ 1917.

Ἡ ἀνάγκη τῆς πραγματικῆς ἐφαρμογῆς αὐτῶν ἦτο ἐπιτακτική, ἵνα κατασταθῇ τάξις συνεχῆς εἰς τὰς σχέσεις μεταξὺ τοῦ ὀργανισμοῦ καὶ τοῦ προσωπικοῦ του τοῦ ὁποίου ἄλλως τε ἡ προέλευσις, τὰ προσόντα, ἡ κατάρτισις, ἡ προσαρμογὴ εἰς κανονιστικὰς διατάξεις δὲν ἐνεφάνιζεν ὁμοιογένειαν.

1) Κατὰ μελέτην ἐξαγωγῆς τιμαριθμοῦ, βάσει πάντοτε τοῦ ἰσχύοντος συστήματος, γενομένην ἐντολῇ τῆς Διοικήσεως κατ' Ὀκτώβριον τοῦ 1934 προέκυπτε τιμαριθμὸς Ἀθηνῶν 20, ἐνῷ εἰς τὴν Θεσσαλονίκην ἦτο 18 καὶ εἰς τὴν Δράμαν 16, 1)2.

Μόνον ἡ κατὰ τὸ 1932 ἀνατολὴ τοῦ αὐτοματισμοῦ εἰς τὸ σύστημα, ἐμετρίασε τὰς συνεπείας του.

Ἀρκεῖ, ὥς πρὸς τὰς διαφορὰς αὐτάς, ν' ἀναφέρωμεν ὡς παράδειγμα, τὰς μεταξὺ τοῦ προσωπικοῦ τοῦ μακεδονικοῦ καὶ παλαιοελληνικοῦ δικτύου γνωστὰς εἰς πάντας τοὺς διοικήσαντας τὸ δίκτυον ἐπὶ μακρὸν χρόνον, στοιχεῖον ὁμῶς μὴ ἐκτιμηθὲν ἀπὸ ὅλας τὰς Διοικήσεις δεόντως.

Οἱ λόγοι ἀκριβῶς αὐτοὶ ὠδήγησαν τὸν Ὁργανισμὸν εἰς δύο μέτρα, καλυτέραν ὁργάνωσιν τῆς διοικήσεως τοῦ προσωπικοῦ ἐκ τοῦ κέντρου (1927) καὶ ὁργάνωσιν (1929) τῆς βαθμιαίας μετεκπαιδεύσεως τοῦ προσωπικοῦ τῆς ἐξωτερικῆς ὑπηρεσίας ὅλων τῶν κλάδων. Περὶ τοῦ πρώτου ἐγένετο ἤδη λόγος, περὶ τοῦ ἄλλου ὁμιλοῦμεν κατωτέρω.

ΣΤ'.

Ἄλλα μέτρα ὑπὲρ τοῦ προσωπικοῦ.

Ἡ ἀνθρωπιστικὴ ἀντίληψις περὶ τῆς ἀνάγκης βαθμιαίας ἀνυψώσεως τοῦ βιωτικοῦ καὶ ψυχικοῦ ἐπιπέδου τοῦ προσωπικοῦ συνεχῶς ἐκέρδιζεν ἔδαφος εἰς τὰς διοικήσεις τοῦ δικτύου.

Καὶ κατὰ τὴν δυσπραγίαν τῶν ἐτῶν 1929—1934 ἐδόθη ἡ μεγαλύτερα πρὸς αὐτὴν ὠθησις ὡς πρὸς τὸ ὑλικόν της μέρους.

1) Οὕτως, εἰς τὴν μέχρι τοῦ 1927 φυτοζοοῦσαν Λέσχην τῶν σιδηροδρομικῶν τὸ δίκτυον ἤλθεν ὑλικῶς ἐπικούρον (ἀπὸ τὸ 1927) κατὰ βαθμὸν πολὺν μεγαλύτερον ἢ ἄλλα εὐποροῦντα ἰδιωτικὰ δίκτυα καὶ ὑπεβοήθησεν τὸ ἔργον τῆς διὰ ποικίλης ἐνισχύσεως τῶν διαλέξεων τῆς καὶ τῆς ἐκδόσεως τοῦ μορφωτικοῦ περιοδικοῦ τῆς. Ἀλλὰ καὶ τὴν ἐπαφὴν ἐδημιούργησαν μετὰ τῶν προόδων τῆς ἀλλοδαπῆς σιδηροδρομικῆς ἐπιστήμης καὶ διοικήσεως κατὰ πρόγραμμα, διὰ πλουτισμοῦ τῆς βιβλιοθήκης του διὰ ξενογλώσσων περιοδικῶν, δι' ἀποστολῶν διαδοχικὰ εἰς συνδυασμὸν μὲ παραλαβὰς ὑλικοῦ εἰς τὸ ἐξωτερικὸν ἢ δι' ἐνισχύσεων μακροτέρων ἐκπαιδευτικῶν ἢ μὴ ἀδειῶν, διὰ προσπαθειῶν δημιουργίας συνδέσμων μετὰ τῶν ξένων δικτύων καὶ ἰδίως τοῦ σημειώσαντος κατὰ τὴν τελευταίαν εἰκοσαετίαν ἐξαιρετικὰς προσόδους γερμανικοῦ δικτύου (1).

Αἱ μετ' αὐτοῦ σχέσεις ὑπῆρξαν ἰδιαίτερα καρποφόροι. Διότι ἡ κάθοδος διακεκριμένων ὁργάνων αὐτοῦ καὶ ἡ μελέτη ὑπ' αὐτῶν κεφαλαιωδῶν τεχνικῶν ζητημάτων τοῦ δικτύου, ὑπῆρξε διδακτικωτάτη ἀπὸ ἀπόψεως, συνέπεια δὲ αὐτῆς ἦτο καὶ ἡ ἐπὶ μῆνας ἐκεῖ ἐκπαιδευτικὴ οὕτως εἰπεῖν παρὰ μὲν καὶ παρακολούθησις τεχνικῶν ἐργασιῶν ἐκ μέρους ἀνωτέρων ὁργάνων

1) Πόση, πέρα τούτων, προσπάθεια καταβάλλεται εἰς ξένα δίκτυα, συνεχὸς ἐπικοινωνίας μεταξὺ θεωρίας καὶ πράξεως εἰς τὴν σιδηροδρομικὴν λειτουργίαν ἐπιφανοῦς εἰς ἀμφοτέρας, ἀποδεικνύουν αἱ λεγόμεναι ἐπιστημονικαὶ διασκέψεις τοῦ γερμανικοῦ δικτύου. Περὶ αὐτῶν ἴδε Δ. Ματθαιοπούλου Ἡ ἐπιστημονικὴ συνάλευσις κλπ. εἰς Τεχν. Χρονικά, τευχ. 56—57, 1934.

τοῦ κρατικοῦ δικτύου. Σκέψεις ὁμοίων ἐκπαιδευτικῶν ἀποστολῶν εἰς τὸ ἐξωτερικὸν καὶ διὰ τὸ προσωπικὸν ἐξωτερικῆς ὑπηρεσίας, διὰ τὰς ὁποίας εἶχεν ἐπέλθῃ συνεννόησις μετὰ τοῦ δικτύου τούτου δὲν κατωρθώθη νὰ πραγματοποιηθῶν.

2) Ἐξ ὅλης ὁμῶς τῆς μορφωτικῆς πολιτικῆς τοῦ δικτύου, ἰδιαίτερα πρέπει νὰ ἐξαρθῇ τὸ ἔργον μετεκπαιδεύσεως τοῦ προσωπικοῦ.

Αἷτια ἀνωτέρω ἀναπτυχθέντα, ἀλλὰ καὶ ἡ φύσις καὶ ἡ ἔκτασις τῶν συγκοινωνιακῶν ἀναγκῶν εἶχε μεταπολεμικῶς ἀνυψώσει τὴν ἐκμετάλλευσιν τοῦ κρατικοῦ δικτύου εἰς εὐρύτερον πεδίον σχετικῶν ὁρῶν καὶ κατέστησαν αὐτὴν πολυπλοκωτέραν ἀπὸ ἀπόψεως ποιοῦ ἔργου π.χ. ταχύτητες, ἀσφάλεια τῆς κυκλοφορίας, διεθνεῖς σχέσεις, παρεπόμενα ἔργα τοῦ σιδηροδρόμου ἔναντι τῶν πελατῶν του κλπ. Ἡ μετεκπαίδευσις ἐπεβάλλετο πλέον (1).

Εἰς τὴν διοίκησιν τότε ἐτέθη τὸ δίλημμα, ἐὰν ἔπρεπε νὰ ἀρχίσῃ μὲ τὴν ἐκπαίδευσιν τῶν νεοπροσλαμβανομένων ἢ νὰ προχωρήσῃ εἰς μετεκπαίδευσιν τῶν τότε εἰς τὴν ὑπηρεσίαν εὐρισκομένων. Ἐὰν ἡ ἐκπαίδευσις ἤρχιζεν ἀπὸ τοὺς νέους (π.χ. μαθητευομένους βοηθοὺς σταθμοῦ) λόγῳ τῆς μακρᾶς δι' ἀρκείας τῆς κατωτάτης ἱεραρχικῆς βαθμίδος εἰς τὴν ὁποίαν εὐρίσκοντο τὰ μὲν ἀποτελέσματα θὰ ἐβράδυναν πολὺ ν' ἀποδώσουν εἰς τὴν ἐπιχείρησιν καὶ τὸ κοινόν, ἐνῶ ἐξ ἄλλου λόγῳ τῶν ποικίλων ἀντιδράσεων ὑπῆρχαν ἀμφιβολαί, ἐὰν αὐτὴ θὰ κατέκτα ψυχικὰ τὸ ὑγιὲς προσωπικόν. Τούναντίον, διὰ τῆς μετεκπαιδεύσεως τῶν ἱκανοτέρων ἐκ τῶν παλαιότερων ὑπαλλήλων (ἡλικίας 30—50 ἐτῶν) ἀφ' ἐνὸς μὲν δι' ἑξαμήνου μετεκπαιδεύσεως, ἡ ὁποία ἦτο ἀρκετὴ λόγῳ τῆς ἤδη πλουσίας πείρας αὐτῶν, ἡ Διοίκησις θὰ ἀπεκτοῦσε σύντομα μορφωμένους καὶ ἱκανοτέρους ὑπαλλήλους τῶν μέσων βαθμίδων (π.χ. προϊσταμένους σταθμῶν), ἀφ' ἑτέρου δὲ καθιστοῦσε τὴν ἔννοιαν τῆς ἐκπαιδεύσεως νοητὴν καὶ θὰ ἐδημιουργεῖ ὑπαλλήλους μὲ μορφωτικὴν ἐνότητα καὶ προσόντα ταχείας ἀποδόσεως. Ἐπομένως, συνιστᾶτο ἡ πρὸς τὴν κατεύθυνσιν αὐτὴν προσοχὴ τῆς Διοικήσεως, μετὰ δὲ τὴν ἀνύψωσιν τῆς γενικῆς στάθμης τοῦ ὑπηρετοῦντος προσωπικοῦ, θὰ ἐπακολουθοῦσεν ἐκπαίδευσις τῶν ἀρχαρίων, ἐφ' ὅσον καὶ τὸ Ὑπουργεῖον θὰ προέβαινεν εἰς τὰς ἀναγκαῖας τροποποιήσεις τοῦ Γενικοῦ Κανονισμοῦ Προσωπικοῦ.

Μὲ τὰς σκέψεις αὐτὰς συνεστήθη τὸ ἔτος 1928—29 τὸ Κέντρον Ἐκπαιδεύσεως ὡς ὑπηρεσία τῆς Γεν. Διευθύνσεως. Συγκεκριμένα καὶ ἀπὸ καθαρὰ ὑπηρεσιακῆς ἀπόψεως, σκοπὸς τῆς ὑπηρεσίας αὐτῆς ἦτο ἡ ποιοτικὴ βελτίωσις τοῦ προσωπικοῦ πρὸς οἰκονομικωτέραν ἀπόδοσιν ἔργου καὶ καλυτέραν κοινωνικὴν λειτουργίαν. Χωρὶς τὴν βελτίωσιν αὐτὴν, ἡ τεχνικὴ ἐξέλιξις, τὴν

1) Περὶ τῶν νεωτέρων ἀντιλήψεων ἰδὲ Δ. Ματθαιοπούλου, Αἱ περὶ καταρτίσεως τοῦ συγκοινωνιακοῦ προσωπικοῦ νεώτεραι θεωρίαι (Ἐκδ. Βιβλ. Σ.Ε.Κ.) 1939.

ὅποιαν ἠκολούθησε τὸ δίκτυον θὰ ἦτο μισὸ ἔργον, θ' ἀπέμενε ὑλικὴ μόνον πρόοδος χωρὶς ψυχικὴν καὶ πνευματικὴν τοιαύτην.

Πλὴν ὅμως τῆς βασικῆς αὐτῆς ἐπιδιώξεως, τὸ Κέντρον Ἐκπαιδεύσεως εἶχεν, ὡς καὶ κάθε ἄλλη μορφωτικὴ ὀργάνωσις ὑπὸ τὴν εὐρυτάτην σημασίαν τοῦ ὅρου, γενικώτερον σκοπόν. Οὕτως, εὐθύς ἐξ ἀρχῆς ἀπέβλεψε καὶ εἰς τὴν ἐξύψωσιν τοῦ «ἀνθρώπου», τοῦ μισθωτοῦ θεωρουμένου οὐχὶ ὡς ἀπλῆς μονάδος μηχανικῆς ἀποδόσεως, ἀλλὰ σύγχρονα καὶ ὡς ὄντος σκεπτομένου, τοῦ ὁποίου ἔπρεπε νὰ ἐπιδιωχθῇ ἡ ἀνύψωσις ἐν γένει καὶ δὴ πρὸς κατανόησιν τῆς κοινωνικῆς αὐτοῦ ἀποστολῆς καὶ τοῦ ἐκπολιτιστικοῦ προορισμοῦ του (').

Αὕτῃ εἶναι, εἰς γενικὰς γραμμάς, ἀπὸ τὸ ἔτος τῆς εἰσαγωγῆς της (1928), μέχρι τοῦ 1935 ἡ ἴσυντελεσθεῖσα ἐργασία, ὀλοκληρωθέντος τοῦ προγράμματος μετεκπαιδεύσεως εἰς ὅλους τοὺς κλάδους τῆς ἐξωτερικῆς ὑπηρεσίας.

Ὅφειλε νὰ ὁμολογήσῃ κανεὶς, ὅτι ἡ μετεκπαίδευσις ἐπέτυχεν εἰς τὸν διπλοῦν κατὰ τὰ ἀνωτέρω σκοπόν της, διότι τοὺς ἀποφοιτήσαντας ἐχαράκτηρσεν α) αὐξήσις ἀποδόσεως καὶ ἐμπέδωσις τοῦ πνεύματος τῆς ἐνότητος καὶ τῆς πειθαρχίας, β) ποιοτικὴ βελτίωσις, τῆς ὁποίας δεῖγμα ἀπετέλεσε τὸ γεγονός, ὅτι ἀρκετοὶ ἐκ τῶν ἐκπαιδευθέντων Σταθμαρχῶν ἐχρησιμοποιήθησαν ὡς βοηθητικοὶ ὑπάλληλοι ἀνωτέρων ὀργάνων, εἰς τὰ ὁποῖα εἶχαν ἀνατεθῇ σπουδαῖαι ἐργασίαι ὀργανώσεως, ὅπως τῶν τιμολογίων, τοῦ Κανονισμοῦ Ἐκμεταλλεύσεως, τοῦ συναγωνισμοῦ αὐτοκινήτου καὶ σιδηροδρόμου κλπ., ἀκόμη δὲ καὶ ὡς ἐκπαιδευταὶ κατωτέρων στελεχῶν, ἀνταποκριθέντες εἰς τὰ καθήκοντά των ταῦτα, χάρις εἰς τὰ ἀποκτηθέντα διὰ τῆς ἐκπαιδεύσεως ἐφόδια.

3) Ἀλλὰ ταῦτόχρονα ἐστράφη καὶ πρὸς τὸ προσωπικὸν τῆς ἐσωτερικῆς ὑπηρεσίας, καθόσον αὐτὸ παρουσίαζε τὴν πλέον ἐκδηλην ἀνομοιογένειαν γνώσεων καὶ λόγῳ διαφόρου μορφώσεως καὶ λόγῳ διαφόρου προελεύσεως καὶ σταδιοδρομίας.

Ὡς πρῶτον μέτρον πρὸς τὴν κατεύθυνσιν ταύτην εἶχε κριθῇ ἡ ὁργάν-

1) Εὐθύς ἀπὸ τὸ πρῶτον ἔτος (1928—1929), ἤρχισεν ἡ λειτουργία Σχολείου Ἐκμεταλλεύσεως, εἰς τὸ ὁποῖον ἐφοίτησαν Σταθμαρχαὶ τοῦ δικτύου, ὡς καὶ μερικοὶ τῶν Σιδηροδρόμων Πελοποννήσου. Κατὰ τὸ ἐπόμενον ἔτος ἡ μετεκπαιδευτικὴ προσπάθεια ἐπεξετάθη εἰς τὸν κλάδον Ἑλξεως—Υλικοῦ Ἰδρυθέντος (1929—30) Σχολείου Ἑλξεως, στεγασθέντος παρὰ τὸ Κεντρικὸν Ἐργοστάσιον Πειραιῶς, εἰς τὸ ὁποῖον ἐφοίτησαν μηχανοδηγοὶ καὶ θεμασται τοῦ δικτύου, κατόπιν εἰς τὸν κλάδον γραμμῆς, Ἰδρυθέντος (1930—31) Σχολείου Γραμμῆς, εἰς τὸ ὁποῖον ἐφοίτουσαν Ἀρχιεργάται καὶ Ὑπαρχιεργάται τοῦ κλάδου συντηρήσεως τοῦ δικτύου, ἀλλὰ καὶ τοῦ Σ.Π.Α.Π., τέλος εἰς τὸν κλάδον Κινήσεως. λειτουργήσαντος (1934—35) Σχολείου Κινήσεως, εἰς τὸ ὁποῖον ἐφοίτησαν 12 προϊστάμενοι Ἀμαξοστοιχιῶν.

νωσις σειρᾶς ὑποχρεωτικῶν διαλέξεων ἐπὶ γενικῶν σιδηροδρομικῆς φύσεως θεμάτων. Αἱ διαλέξεις αὗται ἐπραγματοποιήθησαν εἰς τὰ δύο μεγαλύτερα κέντρα διοικητικοῦ προσωπικοῦ, τὰς Ἀθήνας καὶ τὴν Θεσσαλονίκην, ἀπὸ ἀνωτέρους ὑπαλλήλους τοῦ δικτύου, ὡς ὁμιλητάς. Αἱ αὗται διαλέξεις λόγῳ τοῦ γενικωτέρου των περιεχομένου ἐξετυπώνοντο εἰς εἰδικὰ τεύχη καὶ ἐκυκλοφοροῦσαν εὐρύτατα μεταξὺ τοῦ προσωπικοῦ ὄλων τῶν Δικτύων.

Ἀπὸ τὴν πρώτην ἐπίσης περίοδον, εἶχεν ἰδρυθῇ φροντιστήριον διὰ τὴν διδασκαλίαν τῆς Γαλλικῆς γλώσσης, λειτουργήσαν ἐπὶ ἓν ἔτος, μὲ δαπάναν τοῦ δικτύου, ἐφοίτησαν δὲ εἰς αὐτὸ ὑπάλληλοι τῆς ἐσωτερικῆς ὑπηρεσίας, ἀπὸ δὲ τὴν περίοδον 1931—32 συνεστήθη Φροντιστήριον τῆς Γερμανικῆς γλώσσης καὶ εἰς τὴν Θεσσαλονίκην, διὰ τὸ προσωπικὸν τῶν μακεδονικῶν, λειτουργοῦν μέχρι σήμερον κανονικά, τοῦ ὁποίου τ' ἀποτελέσματα ὑπῆρξαν πλέον ἢ ἱκανοποιητικά.

Διὰ τὸν ἴδιον μορφωτικὸν σκοπὸν τὸ δίκτυον ἐχρησιμοποίησεν ἐπὶ σειρὰν ἑτῶν (1930—34) τριάκοντα περίπου ἐκπαιδευτικὰς σιδηροδρομικὰς κινηματογραφικὰς ταινίας τῶν γερμανικῶν σιδηροδρόμων αἱ ὁποῖαι διαδοχικῶς προεβλήθησαν εἰς τὰ μεγάλα σιδηροδρομικὰ κέντρα Ἀθηνῶν, Πειραιῶς, Λαρίσης, Θεσσαλονίκης καὶ Δράμας.

Ὅχι μικροτέρας σημασίας ἐν σχέσει μὲ τὰ ἀνωτέρω μέτρα ἦτο ἡ ἐκδοσις μορφωτικῶν βιβλίων (').

Ἀτυχῶς διὰ λόγους, οἱ ὁποῖοι εἰς ἄλλην συνάρτησιν θίγονται εἰς τὸ Κεφ. Ε'. τοῦ βιβλίου, τὸ μετεκπαιδευτικὸν ἔργον ἀνεστάλη κατὰ τρόπον ἄπλετα φωτοσβεστικὸν ἀπὸ τὰ μέσα τοῦ 1935.

4) Ἀπὸ τὰ τέλη 1929 ἤρχισε νὰ λειτουργῇ κανονικά ὑπὸ τὴν διοίκησιν καὶ ἐποπτείαν ἀνωτέρων ὁργάνων τοῦ δικτύου πρατήριον τροφίμων, τὸ ὁποῖον προμηθεύει ἐπὶ πιστώσει εἰς τιμὰς μόλις ἀπεχούσας τῶν τιμῶν χονδρικῆς πωλήσεως εἰς τοὺς ἐπιθυμοῦντας καὶ δηλοῦντας τοῦτο ἐκ τοῦ προσωπικοῦ 43 τὸ 1928 καὶ 78 τὸ 1938 εἶδη πρώτης ἀνάγκης, ἐξοφλούμενα τὸν ἐπόμενον μῆνα. Τὸ πρατήριο ἐσημείωσεν ἐπιτυχίαν εἰς τὸ ἔργον του (*).

Ἦδη εὐθύς ἀπὸ τὸ πρῶτον ἔτος 864 ὑπάλληλοι, ἰδίως ἀπὸ τοὺς κα-

1) Περιεχόντων τὴν ὕλην ἣ ὁποία ἐδιδάσκετο εἰς τὰ ὑπὸ τὸ Κέντρον σχολεῖα π.χ. Στοιχεῖα Γραμμῆς, Μαθήματα Οἰκονομικῆς καὶ Σιδηροδρομικῆς Γεωγραφίας, Μαθήματα κινήσεως, ἀλλὰ καὶ ἄλλα γενικωτέρας συγκοινωνιακῆς φύσεως δημοσιεύματα. Ἐξεδόθησαν 32 βιβλία, τὸ σύνολον σχεδὸν τῶν ὁσίων ἐκυκλοφόρησεν μέχρι τοῦ 1935.

Περὶ τῶν παρακλησίων ἀντιλήψεων, αἱ ὁποῖαι ἐκράτησαν εἰς τὴν Νοτιο-σλαβίαν ἴδε ἐν Αἰγαντονίχ, ἐνθ. ἀνωτ., σελ. 293.

2) Τὸ 1933 μάλιστα ἐγένετο ἀρχὴ ἐτησίως διανομῆς κέρδους (ἀποταμίευσις!) εἰς τὰ μέλη, ἀναλόγου πρὸς τὴν ἀξίαν τῶν καταναλωθέντων ὑπ' αὐτῶν εἰδῶν. Ἡ ὑπερ τῶν δηλούντων σιδηροδρομικῶν διαφορὰ τιμῆς ἐκυμαίνεται τότε μεταξὺ 5 καὶ 20 ο/ο κατ' εἶδος.

τοικοῦντας ἔξω τῶν Ἀθηνῶν εἶχαν δηλώσει ἐπιθυμίαν ἐξυπηρετήσεώς των ἀπὸ τὸ πρᾶτῆριον, τοῦ ὁποίου ὁ κύκλος ἐργασιῶν ἔφθασε τὴν ἀξίαν 3.500.000 δραχμῶν, τὸ δὲ 1938 συμμετεῖχεν ἀριθμὸς ὑπαλλήλων 1115 δι' εἶδη ἀξίας 6.730.000 δραχμῶν.

Ἡ ἐργασία τοῦ πρᾶτῆριου τούτου περιορίσθη εἰς τὴν ἐξυπηρέτησιν τοῦ προσωπικοῦ (1) τῆς γραμμῆς Πειραιῶς—Πλατὺ, διότι διὰ τὸ προσωπικὸν τῶν γραμμῶν ἐκεῖθεν τοῦ Πλατὺ ἐλειτουργοῦσεν (ἀπὸ τὸ 1909) κατ' ἴδιον σύστημα συνεταιρισμὸς προμηθειῶν εἰς συνεταίρους, τῶν ὁποίων ὁ ἀριθμὸς ἀνῆρχετο εἰς 850 ἐδρεύοντας κυρίως εἰς τὴν Θεσσαλονίκην, εἶδη τινα πρώτης ἀνάγκης, τοῦ ὁποίου ὁμως αἱ ἐργασίαι ἔφθανον (ἔτος 1938) τὴν ἀξίαν ποσοῦ 8.622.000 δραχμᾶς (*).

5) Πέραν αὐτῶν, τὸ δίκτυον ἔχον ὑπ' ὄψιν τὴν ἀνάγκην καλυτέρας ἐστιάσεως τοῦ εἰς τὸν τόπον τῆς ἐργασίας παραμένοντος κατὰ τὸ μεσημβρινὸν διάλειμμα προσωπικοῦ τῶν ἐργοστασίων Πειραιῶς καὶ Θεσσαλονίκης (περὶ τὰ 1.300 πρόσωπα) κατεσκεύασεν (1934) ἐν Πειραιεῖ ἴδιον κτίριον πρὸς συσσίτισιν, λειτουργήσαν ἀπὸ τὸ 1935 καὶ προέβη (1936) εἰς ὁμοίαν ἐγκατάστασιν ἐν Θεσσαλονίκῃ (*).

6) Σκέψεις περὶ ριζικῆς βελτιώσεως τῶν κατοικιακῶν ὁρῶν τοῦ εἰς τὰ μεγάλα σιδηροδρομικὰ κέντρα προσωπικοῦ, δὲν ἐξηλθον τοῦ πλαισίου τῆς μελέτης δύο πολυκατοικιῶν, μιᾶς ἐν Θεσσαλονίκῃ καὶ μιᾶς ἐν Δράμῃ, ὡς καὶ τῆς ἐνισχύσεως τῶν συμμετεχόντων εἰς μίαν πολυκατοικίαν προσφύγων σιδηροδρομικῶν ἐν Θεσσαλονίκῃ. Τοῦτο ἄσχετα πρὸς τὰ κατ' ἔτος κατασκευαζόμενα ἢ συμπληρούμενα ἀνὰ τὰς γραμμὰς μικρὰ οἰκήματα προσωπικοῦ, κατὰ σύστημα γενικὰ ἱκανοποιοῦν.

1) Περίπου 3.600 πρόσωπα (1935).

2) Ἀναλυόμενον εἰς 5.385.000 δι' ἄλλα εἶδη τροφίμων κλπ. καὶ 3.237.000 δι' ἄρτον. Εἰς τὰς Ἀθήνας εἶδη ταχείας φθορᾶς δὲν χορηγοῦνται.

3) Εἰς τὸ πρῶτον ἐπισσιτοῦσεν κατὰ τὰ τέλη 1938 380 πρόσωπα, εἰς δὲ τὸ δεύτερον 220 πρόσωπα, διὰ καταβολῆς πέντε δραχ. ἀνὰ ἄτομον, τοῦ ὑπολοίπου τῆς δαπάνης καταβαλλομένου (450.000 δραχ.) ἀπὸ τὸ δίκτυον.

ΜΕΡΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟΝ
Κ Ε Φ Α Λ Α Ι Ο Ν Ε Β Δ Ο Μ Ο Ν
Η ΜΕΤΑΦΩΡΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΤΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ

Α'.

Γενικά.

Είδομεν δι' ὀλίγων πόθεν τὸ Ἑλληνικὸν Κράτος ὠρμήθη, πῶς ἐσκέφθη καὶ ἐκινήθη διὰ τὴν γέννησιν καὶ σύμπηξιν τοῦ σημερινοῦ δικτύου τῶν κρατικῶν σιδηροδρόμων. Εἶδομεν, ἐπίσης, μὲ ποίαν τεχνικὴν ἐξάρτισιν ἀρχικῶς, κατόπιν βαθμιαία κατὰ καιροὺς μέχρι σήμερον τὸ ἐπρόικισε καὶ ποῖα ποσὰ ἐδαπάνησε διὰ νὰ ἀσφαλίσῃ καὶ αὐξήσῃ τὴν ἀπόδοσίν του.

1) Τὸ δίκτυον αὐτὸ (᾿ μετά τοῦ μικροῦ σιδηροδρομικοῦ δικτύου στενῆς γραμμῆς τῶν Θεσσαλικῶν σιδηροδρόμων (231 χμ.) ; καὶ τοῦ ἐπίσης μικροῦ, ἀλλὰ κανονικῆς γραμμῆς δικτύου τῆς γαλλοελληνικῆς τῆς Δ. Θράκης (177 χμ.), συνεργαζόμενον εἰς πολὺ ἀτελέστερον βαθμὸν ἀπὸ ὅ,τι συγκοινωνιακῶς ἔπρεπε καὶ τοῦτο λόγῳ τῆς ἐταιρικῆς αὐθυπαρξίας αὐτῶν, ἐξ ἄλλου συμπληρούμενον εἰς τὸ συγκοινωνιακὸν ἔργον του διὰ τῆς ἀποδόσεως τοῦ ὁδικοῦ δικτύου (᾿), τῆς ναυτιλίας καὶ τῆς ἀεροπορικῆς συγκοινωνίας, ἐξυπηρετεῖ ἔμμεσα ὁλόκληρον τὴν χώραν, ἄμεσα δὲ τὴν οἰκονομίαν τῶν περιφερειῶν Ἀττικῆς καὶ Βοιωτίας Φθιωτιδοφωκίδος, Εὐβοίας, Θεσσαλίας, Μακεδονίας καὶ Θράκης (᾿).

Πῶς ἐξειλίχθη ἡ δραῖσις τοῦ δικτύου κατὰ τὰ 25 αὐτὰ ἔτη ὡς πρὸς τὴν ἐξυπηρέτησιν τῆς Κοινωνίας καὶ τῆς Οἰκονομίας τοῦ τόπου ; Ἐπίσης, ποίας τάσεις ἀποδεικνύει ἡ 25ετία αὐτὴ τῆς λειτουργίας του ;

Τὰ πρῶτα ὀκτὼ ἔτη ἦσαν, ὅπως εἶδομεν, λίαν ἀνώμαλα (᾿), ἄσχετα

1) Μήκους ἐκμεταλλεύσεως, ὡς ἐλήχθη ἤδη, 1260 χμ. χωρὶς τὴν στενὴν γραμμὴν 0.68 μ. Σαρακλή—Σταυροῦ, μήκους 61 χμ., τελοῦσαν καὶ αὐτὴν ὑπὸ τὴν ἰδίαν ἐκμετάλλευσιν, τῆς ὁποίας στατιστικὰ δεδομένα δὲν περιλαμβάνονται εἰς τοὺς ἐν τῷ κειμένῳ πίνακας, ἀφορῶντας μόνον τὴν γραμμὴν πλάτους 1.44 χμ.

2) Τὸ ὁδικὸν δίκτυον τῆς Ἑλλάδος ἀνῆρχετο (τέλη 1938) εἰς 13.476 χμ. ἐπὶ ἐπιφανείας 129.976 τετρ. χμ. Ἐκ τούτων, 7690 χμ. ὁδῶν ἐξυπηρετοῦν τὰς περιφερείας τὰς ὁποίας διατρέχει τὸ δίκτυον, ἐπιφανείας 55.902 τετρ. χμ., ἦτοι ἀναλογοῦν ὡς πρὸς αὐτάς 15,7 χμ. ὁδῶν ἀνὰ 100 τετρ. χμ. ἐπιφανείας (εἰς ὅλην τὴν Ἑλλάδα 14.4 χ.μ.) καὶ 27.2 χμ. ὁδῶν ἀνὰ 10.000 κατοίκους τῶν περιφερειῶν αὐτῶν (εἰς ὅλην τὴν Ἑλλάδα 19.4). Γενικὰ περὶ ὁδοποιίας ἐν Ἑλλάδι ἴδε εἰς Α. Οἰκονόμου ἀρθρον εἰς τὴν Μεγ. Ἑγκυκλοπαίδειαν.

3) Περὶ τοῦ ἔργου τῶν ἄλλων συγκοιν. μέσων, ἴδε καὶ Σπ. Κορώνη. «Ἡ ἀξία τῶν διαφορῶν ἐν Ἑλλάδι συγκοινωνιακῶν μέσων ἀπὸ ἀπόψεως Ἑθν. Οἰκονομίας», ἐκδ. Λέσχης Ἑλλ. σιδηροδρομικῶν, Ἀθῆναι 1928.

4) Ἐπικρατεῖ πλήρης ἔλλειψις στοιχείων σχετικὰ μὲ τὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν μακεδονικῶν γραμμῶν κατὰ τὰ ἔτη μετξὺ 1914 καὶ 1920, κατὰ τὸ σύνολον σχεδὸν

πρὸς τὸ ἐκ γεννητῆς μειονέκτημα, κατὰ τὸ ὁποῖον ὁ μὲν λαρισσαϊκὸς ἔβλεπε μόνον πρὸς νότον, τὰ δὲ ἄλλα τμήματα ἔρρεπον πρὸς βορρείους συνδέσμους καὶ λειτουργίας, χαρακτηριστικὸν ἀναστροφὴν μεταγενέστερα.

Αὕτῃ καὶ μόνη ἡ ἀναστροφή ὄρων ἐπέβαλεν ἄλλας κατευθύνσεις καὶ νέους σκοπούς. Οἱ νέοι σκοποὶ πολιτικῆς καὶ γεωγραφικῆς αἰτίας ἀπέβλεπαν κατ' ἀνάγκην εἰς πολλαπλοῦν, ἰδίᾳ οἰκονομικόν, σύνδεσμον τῶν νέων ἐπαρχιῶν πρὸς τὰς παλαιάς. Συνειδητὰ ἐπεδιώχθη αὐτὸ διὰ τῶν κρατικῶν μέσων, ἐκεῖνο μάλιστα πού εἶχε παραμεληθῇ σοβαρῶς ἐπὶ ἔτη ἤτο ἡ ὁδοποιΐα, ὥς πρὸς τὸν σύνδεσμον μεταξὺ παλαιῶν καὶ νέων ἐπαρχιῶν καὶ ὥς πρὸς τοὺς ἐσωτερικοὺς συνδέσμους τῶν βορρειῶν τοιούτων.

Ἄλλο χαρακτηριστικόν, πληθυσμιακῆς αὐτὸ φύσεως, ἐπιδραῶσαν ἔξαι. ρετικά ἐπὶ τῆς διαίτης τοῦ δικτύου, εἶναι ἡ ὕγκωσις τοῦ ἀστικοῦ συγκροτήματος τῆς πρωτευούσης κατὰ πρῶτον λόγον καὶ ἡ πύκνωσις τοῦ πληθυσμοῦ τῶν νέων ἐπαρχιῶν μετὰ τὸ 1922, λόγω τῆς φυσικῆς καὶ μὴ φυσικῆς αὐξήσεως τοῦ πληθυσμοῦ καὶ τῆς παύσεως τῶν ὁμαδικῶν διαρροῶν αὐτοῦ πρὸς τὴν ἄλλοδαπὴν, καὶ ἐκ τοῦ ἄλλου, ὅς εἶπομεν πληθυσμικῶς βιαίου, αἰτίου, ὥς ἐπιθυμοῦμεν νὰ ὀνομάσωμεν τὴν προσφυγικὴν μετανάστευσιν.

Τρίτον χαρακτηριστικόν εἶναι ἡ ἰδίως ἀπὸ τὸ 1932 ἀκολουθηθεῖσα αὐταρκειακὴ πολιτικὴ τῆς χώρας, ὠθουμένη πρὸς τοῦτο ἀπὸ αἰτία ἔξω τοῦ πλαισίου τῆς παρούσης μελέτης εὐρισκόμενα, προσλαμβάνουσα ἕκτοτε χα-
 ρακτῆρα ὁλονὲν περισσότερον διευθυνομένης οἰκονομίας.

Συνέπεια τοῦ δευτέρου χαρακτηριστικοῦ, κατόπιν δὲ καὶ τοῦ τρίτου, ὑπῆρξεν ἡ ἐντατικωτέρα ἐν γένει ἐκμετάλλευσις τῆς γῆς, ἐνισχυθεῖσα διὰ τῆς πολιτικῆς τοῦ κράτους πρὸς κατασκευὴν μεγάλων παραγωγικῶν ἔργων καθ' ὅλην τὴν περίοδον ἀπὸ τὸ 1922 καὶ ἐντεῦθεν μέχρι σήμερον ("Ἔργα Ἀξιοῦ, Σιγρμῶνος, Φιλίππων, Θεσσαλίας, Βοιωτικοῦ Κηφισοῦ, Ἡπείρου καὶ ἄλλα μικρότερα) καὶ διὰ μέτρων ὀργανικῶν ριζικωτάτης πολιτικῆς, ὅπως ἡ προστασία τῆς σιτοπαραγωγῆς (συγκέντρωσις, ἐλαχίστη τιμὴ ἀγορᾶς σίτου Νόμος ὑπ' ἀρ. 3598 τοῦ 1927), τοῦ βάμβακος (Νόμος 5211 τῆς 28 Ἰουλίου 1931 καὶ οἱ τροποποιήσαντες αὐτὸν ἀναγκ. νόμοι τῆς 20 Νοεμβρίου 1935 καὶ 15 Ἰανουαρίου 1936). Ὅχι μόνον ποσοτικά ἀλλὰ καὶ ποιοτικά ἐξελίχθη πρὸς ἄλλους δρόμους ἡ ἐσωτερικὴ παραγωγή. Οὕτω, κατέστη πλουσιωτέρα καὶ ποικιλωτέρα, δεικνύουσα τάσεις μεγαλυτέρας ἐπαρκείας ἀπὸ ἀπόψεως τῆς διατροφῆς, εὐρυτέρας καὶ τεχνικωτέρας καλλιερ-
 γείας πολυτιμωτέρων γεωργικῶν προϊόντων, ἐφαρμογῆς τεχνικῶν προόδων πρὸς συντήρησιν καὶ μεταφορὰν αὐτῶν καὶ πληρεστέρας χρησιμοποίησεως τῶν πρώτων ὑλῶν διὰ βιομηχανικῆς ἐπεξεργασίας.

Τὰ χαρακτηριστικὰ αὐτὰ «οἰκονομικῆς καὶ κοινωνικῆς» φύσεως ἀνέ-

τῶν ὁποίων ἐξεμεταλλεύετο αὐτὰς ἡ στρατιωτικὴ ὑπηρεσία τῆς γαλλικῆς στρατιᾶς τῆς Ἀνατολῆς.

τρεψαν τοὺς ὄρους παραγωγῆς, εἰσαγωγῆς καὶ κατανομῆς ἀγαθῶν καὶ σχηματισμοῦ εἰσοδημάτων εἰς τὴν χώραν, ἐπιβαλόντα κατ' ἀνάγκην ἄλλον περισσότερον ἐνιαῖον ρυθμὸν εἰς τὸ συνολικὸν δίκτυον καὶ εἰς τὰ ἑτερογενῆ τμήματα ἐκ τῶν ὁποίων τοῦτο ἐσχηματίσθη.

Εἰς τὰ χαρακτηριστικὰ κοινωνικῆς φύσεως πρέπει νὰ ὑπαχθῇ καὶ τὸ παγκόσμιον φαινόμενον τῶν μεταπολεμικῶν ἀντιλήψεων ὡς πρὸς τὸ πολιτιστικὸν ἐπίπεδον τοῦ ἀτόμου, ὡς τοιούτου καὶ ὡς μέλους εὐρυτέρων κοινωνικῶν ὁμάδων. Ἐπιθυμίαι, ἐμφανιζόμεναι πλέον ὡς ὁμαδικὰ φαινόμενα προσπαθείας καλυτέρας διαβιώσεως, πνευματικωτέρας ἀνατροφῆς, προσφυγῆς πρὸς τὴν φύσιν καὶ τὰς ζωογονούσας τὸν αἰσθητικὸν καὶ φυσικὸν ἄνθρωπον δυνάμεις τῆς, ὑπὸ τὸ περιεχόμενον ποὺ δίδεται κατὰ τόπον, κλίμα, φυλετικὰς ἀντιλήψεις εἰς τὰς λέξεις αὐτάς, ἐπιθυμίαι μετὰ ἐντατικωτέραν ἐργασίαν πρὸς ἀνησυχωτέραν ζωὴν, ὅπως εἶναι σήμερον περισσότερον παρὰ ἄλλοτε, ὅλα αὐτὰ ἔδωκαν ἓνα νέον τόνον, ἐγέννησαν καὶ ἐπηύξησαν συγκοινωνιακὰς ἀνάγκας τῆς κατηγορίας αὐτῆς, τῶν ὁποίων τὰ αἷτια ὁ C. Pirat ἀνάγει εἰς τὴν «περὶ ζωῆς» σύγχρονον ἀντίληψιν ἀτόμων καὶ ὁμάδων (¹).

Ἐδῶ πρέπει νὰ ὑπαχθοῦν αἱ ροπαὶ πρὸς ὁμαδικὴν ἢ ἀτομικὴν ἔξω τοῦ τόπου διαμονῆς κίνησιν ὅσον τὸ δυνατόν μακρότερα, ἀπαιτοῦσαν ἐπομένως ταχύτητας ὅσον τὸ δυνατόν μεγαλυτέρας. Τάσεις ἐνισχυόμεναι ὑπὸ τῆς νομοθεσίας τῶν τελευταίων ἐτῶν εἰς ὅλας τὰς χώρας (²). Αὐταὶ κατ' ἀνάγκην ἔθεσαν εἰς τὰ μεταφορικὰ μέσα καὶ δὴ εἰς τὸν σιδηρόδρομον νέα προβλήματα, τὰ ὁποῖα ἐκέντρισαν ἀνάλογα καὶ τὴν κατασκευὴν τῶν σχετικῶν μὲ αὐτὰ μεταφορικῶν ὁργάνων.

Τὰ γενικὰ αὐτὰ χαρακτηριστικὰ βλέπομεν ἐπιδρῶντα ἐπὶ τῆς ἐξελίξεως τοῦ κρατικοῦ δικτύου, τὸ ὁποῖον κατέβαλε προσπάθειαν ἔμμονον ὅπως προσαρμοσθῇ πρὸς αὐτὰ κατὰ τὴν τελευταίαν δεκαπενταετίαν.

Θὰ ἦτο ὁμως παράλειψις, ἂν παράλληλα πρὸς αὐτὰ δὲν ἐτονίζετο κατὰ συνέχειαν πρὸς ὅσα εἰς τὴν ἀρχὴν τῆς μελέτης ἐλέχθησαν, ὅτι τὰς διοική-

1) Bedürfnisse Weltanschaulicher Art.

2) Ὁ Διευθυντὴς τοῦ Διεθνoῦς Γραφείου Ἐργασίας J. Winant εἰς τὴν Ἑκθεσίν του ἐπὶ τῆς Οἴκον. καὶ κοιν. ἐξελίξεως τοῦ ἔτους 1939, εἰς σελ. 78 χαρακτηρίζει τὰς ἀδείας μετ' ἀποδοχῶν τῶν ἰδιωτικῶν μισθωτῶν, ὡς ἐξῆς : Il n'est sans doute pas de mouvement plus caracteristique de l'évolution actuelle du standard de la vie καὶ προσθέτει le regime des congés payés prend rapidement de l'extension. Καὶ ὁ κωδικοποιημένος Ἑλληνικὸς Νόμος 3502 περὶ χρονικῶν ὁρίων ἐργασίας κλπ. (8 Ἀπριλίου 1932) χορηγεῖ τὸ δικαίωμα εἰς λήψιν κατ' ἔτος 15θμῆρου ἀδείας μετὰ πλήρων ἀποδοχῶν εἰς πάντα ὑπάλληλον ὑπηρετοῦντα ἀπὸ ἔτους εἰς καταστήματα, ἐπίσης εἰς ὑπάλληλους Ἀνωνύμων Ἐταιριῶν καὶ Τραπεζῶν καὶ ὑπαλλήλους γραφείων πόλεων μὲ ἄνω τῶν 10.000 κατ. Αἱ διατάξεις αὐταὶ εὐρίσκονται εἰς στενὸν αἰτιολογικὸν σύνδεσμον πρὸς τὴν ραγδαίαν ἀνάπτυξιν τοῦ τουρισμοῦ τῶν μεταπολεμικῶν χρόνων.

σεις τοῦ δικτύου καὶ τὸ Κράτος δὲν διέφυγε ποτὲ ἡ ἐθνικὴ σημασία του, οὕτω δὲ τὸ πλεῖστον τῶν μεγάλων καὶ δαπανηρῶν τεχνικῶν προόδων, τὰς ὁποίας συνεχῶς ἐπετέλεσε, δὲν εἶναι δυνατόν νὰ νοηθῇ παρὰ ὑπὸ τὸ πρῶ-
σμα αὐτὸ τῆς ἐθνικῆς σημασίας του. ἡ ὁποία εὐκόλως προκύπτει μὲ ἓνα
βλέμμα ἐπὶ τοῦ χάρτου.

Δίδομεν μερικὰ στοιχεῖα χαρακτηριστικά, σχετιζόμενα μὲ τὰς μεταβο-
λὰς αὐτάς, τὰς ὁποίας ἀπαριθμήσαμεν.

2) Ὁ πληθυσμὸς τῶν γεωγραφικῶν περιφερειῶν, τὰς ὁποίας ἐξυπηρετεῖ
τὸ κρατικὸν δίκτυον εἶχεν (εἰς 000 κατ.) κατὰ τὰ ἔτη 1907, 1920 καὶ 1936,
ὡς ἑξῆς :

	1907	1920	1936 (ἐκτίμησις βάσει ἀπογρ. 1928).
Ἀνατολ. Στεριὰ Ἑλλάς	731	946	1.381
Θεσσαλία	376	438	546
Μακεδονία	—	1.215	1.633
Θράκη	—	203	344
		2.802	3.904

Οἱ ἀριθμοὶ δεικνύουν τὴν καταπληκτικὴν αὐξάνειν τοῦ πληθυσμοῦ εἰς
τὰς περιφερείας Παλ. Ἑλλάδος, διὰ τὴν ὁποίαν ἔχομεν ἀριθμοὺς καὶ διὰ τὸ
1907, ἤτοι ἀπὸ τὸ 1920 ἕως τὸ 1936, αὐξάνειν κατὰ 38 % ἐντὸς 16 ἐτῶν,
ἐνῶ ἀπὸ τὸ 1907 ἕως τὸ 1920, ἤτοι ἐντὸς 13 ἐτῶν, ἡ αὐξάνεις ἦτο 24 %,
κυρίως ὀφειλομένην εἰς τὸν πληθυσμὸν τῆς πρωτευούσης καὶ τοῦ Πει-
ραιῶς (*). Ὁμοίαν σημαντικὴν αὐξάνειν δεικνύουν καὶ διὰ τὰς βορρείας γεω-
γραφικὰς περιφερείας Μακεδονίας καὶ Θράκης κατὰ 38 % ἀπὸ τὸ 1920 ἕως
τὸ 1936. Οὕτως, ἡ πυκνότης βάσει τοῦ πληθυσμοῦ 1936, ἦτο ἀνὰ τετραγ.
χιλιόμετρον κάτοικοι 79 διὰ τὴν Ἀνατ. Στερεὰν Ἑλλάδα καὶ 47 διὰ τὴν
Μακεδονίαν, ἔναντι 43 καὶ 35 κατοίκων βάσει τῆς ἀπογραφῆς τοῦ 1920.

* Ἀλλὰ καὶ τὰ ἀσπικὰ εἰδικώτερα κέντρα τῶν αὐτῶν περιοχῶν δει-
κνύουν μίαν αὐξάνειν πληθυσμοῦ σημαντικὴν ἀπὸ τὰ ἔτη 1907—1913 ἕως
τὸ ἔτος 1929 (κατὰ τὴν Στατιστικὴν Ἐπετηρίδα τοῦ Ὑπ. Ἑθνικῆς Οἰκο-
νομίας 1937).

1) Ἀθῆναι—Πειραιεὺς (σημερινὴ Διοίκησις Πρωτευούσης) μετὰ τῶν περιχώ-
ρων τῶν εἶχαν τὸ 1907 πληθυσμὸν 212 χ., τὸ 1920 πληθυσμὸν 421 χ. καὶ τὰ τέλη
1937 πληθυσμὸν 1.066.000 κατοίκων καθ' ὑπολογισμὸν βάσει τῆς ἀπογραφῆς 1928.
Κατὰ σημείωμα τῆς Γεν. Στατ. Ὑπηρεσίας, χωρὶς τὴν προσφυγικὴν μετανάστευ-
σιν, δηλ. βάσει τῆς μεταξὺ τῶν ἐτῶν 1896 καὶ 1907 φυσικῆς αὐξήσεως καὶ τῆς κι-
νήσεως ἀστευφιλίας, ἡ αὐτὴ περιφέρεια δὲν ἰδύνατο τὸ 1937 νὰ ἔχῃ πληθυσμὸν με-
γαλύτερον τῶν 615.000.

	1907—1923	1929	Αύξησις τοῖς % κατὰ
Θεσσαλονίκη	157.890	236.524	48
Δράμα	12.903	29.339	127
Καβάλλα	23 378	49.980	114
Κιλκίς	1.590	6.861	332
Κατερίνη	7.393	10.138	37
Κοζάνη	9.408	12.702	35
Σέρραι	18.668	29.640	59
Κομοτινή	—	30.136	—
Βόλος	23.563	41.706	77
Λαμία	9.685	14.205	47
Λάρισα	18.001	23.900	33
Χαλκίς	10.958	17.297	58
Λεβάδεια	7.089	12.585	77

3) Ἡ γεωργικὴ παραγωγὴ τῶν ἐτῶν 1922 καὶ 1937 διὰ τὰ κυριώτερα γεωργικὰ προϊόντα τῶν αὐτῶν περιφερειῶν καὶ τῆς Αἰτωλοκαρνατίας εἶχεν εἰς ποσὰ καὶ ἀξίαν ὡς ἐξῆς : (ποσὰ εἰς 000 τόνους καὶ 000.000 δραχμὰς).

	1922		1937	
Εἶδος	Ποσὰ	Ἀξία	Ποσὰ	Ἀξία
Δημητριακὰ	434	944	1163	6168
Ὕσπρια	11	17	39	292
Πατάτες	19	27	90	212
Κυπνὸς	22	364	62	3308
Βαμβάκι	11	42	48	576
Ἐλαιον	8	60	30	661
Ἐλαῖαι	12	29	57	441
Γλεῦκος καὶ Σταφύλια . . .	113	157	116	180
Ζωοτροφ. φυτὰ	23	13	—	196
Προϊόντα Λαχαν.	23	17	51	120
	676	1670	1658	12154

Ὁ σταθμικὸς δείκτης τοῦ ὄγκου τῆς γεωργικῆς παραγωγῆς θ' ἀρκοῦσι διὰ νὰ δείξῃ παραστατικώτερα τὸ αὐτὸ διὰ τὰ μετὰ τὸ 1928 ἔτη. Μὲ βάσιν 100 διὰ τὸ 1928, ἔχομεν 95 διὰ τὸ 1931 καὶ 206 διὰ τὸ 1938 ὡς πρὸς τὸν ὄγκον, διὰ δὲ τὴν ἀξίαν 78 διὰ τὸ 1931 καὶ 160 διὰ τὸ 1938. Ἐξ ἄλλου, ἡ παραβολὴ τῶν δύο δεικτῶν μεταξύ των δεικνύει καὶ τὴν ἐκ τῶν τιμῶν πτωχείαν.

Ἄλλα καὶ διὰ τὴν βιομηχανικὴν παραγωγὴν τῆς χώρας καὶ τὴν ἐκ τῶν ἔνδον αὐξανομένην ἱκανοποίησιν τῶν ἐσωτερικῶν ἀναγκῶν ἔχομεν στοιχεῖα. Μὲ βάσιν 100 διὰ τὸ 1928, ἔχομεν 103 διὰ τὸ 1932 καὶ 168 διὰ τὸ 1938. Τὸ 1938, αἱ καταναλωτικαὶ ἀνάγκαι τῆς χώρας ἱκανοποιήθησαν κατὰ τὰ 78 ἑκατοστὰ ἐκ τῆς ἐγχωρίας καὶ τὰ 21.6 ἐκ τῆς ξένης βιομηχανικῆς παραγωγῆς ἔναντι πολὺ δυσμενεστέρων ἀναλογιῶν τῶν παλαιότερων ἐτῶν.

4) Ὅμοια εἶναι καὶ τὰ πορίσματα, εἰς τὰ ὁποῖα ὁδηγεῖ ἡ μελέτη τῶν θαλασίων μεταφορῶν ἐκ τοῦ ἐσωτερικοῦ, ἀλλὰ καὶ τῶν μεταφορῶν ἐκ τοῦ ἐξωτερικοῦ διὰ τῶν λιμένων τῶν αὐτῶν περιφερειῶν, τὰς ὁποίας ἐξυπηρετεῖ καὶ τὸ δίκτυον, ἀπὸ τοῦ ἔτος 1928 καὶ ἐντεῦθεν.

Π Ι Ν Α Ξ 9.

Ἑσωτερικῶν μεταφορῶν τῶν λιμένων

(εἰς 000 τόνους)

Α'. Εἰσαγωγὴ						Β'. Ἐξαγωγὴ				
Ἔτη	Πειραιῶς	Βόλου	Θεσσ/νίκης	Κα-βάλ-λας	Ἀλεξ/πό-λεως	Πειραιῶς	Βόλου	Θεσσ/νίκης	Κα-βάλ-λας	Ἀλεξ/πό-λεως
1928	272,7	44,8	78,1	41,1	19,3	303,0	46,8	75,5	6,6	9,2
1929	322,1	40,7	66,9	53,0	19,3	327,2	35,0	72,4	10,7	7,1
1930	357,5	43,3	79,6	50,4	18,1	328,5	57,7	79,7	9,4	15,9
1931	384,3	39,1	81,6	48,3	19,7	321,3	43,3	60,5	4,8	22,8
1932	332,5	34,4	95,8	41,0	18,2	253,2	63,8	70,1	5,7	18,0
1933	392,2	37,2	110,7	30,4	13,4	330,4	62,0	60,0	11,7	27,8
1934	487,6	68,7	111,0	36,5	9,4	295,7	92,8	100,1	9,7	27,2
1935	494,5	60,5	85,1	48,5	13,4	312,8	74,2	65,6	9,6	29,0
1936	530,7	50,3	71,3	51,5	11,8	383,7	62,6	43,5	7,1	29,6
1937	543,2	48,1	142,4	62,3	12,8	331,1	66,0	69,2	3,9	16,0
1938	508,5	44,2	187,8	64,4	17,8	370,2	47,2	72,4	5,0	26,3

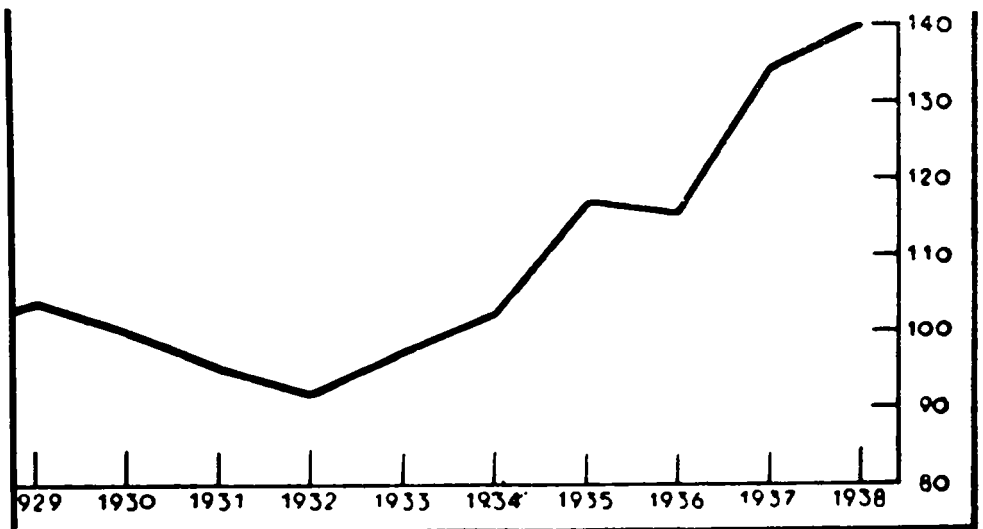
Ὁ πίναξ 9 ἀφορῶν τὰς «ἐσωτερικάς» τῆς χώρας μεταφοράς, εἶναι χαρακτηριστικὸς ὡς πρὸς τὰς ἐξῆς διαπιστουμένας τάσεις. Δεικνύουν καὶ εἰς τὴν εἰσαγωγὴν καὶ εἰς τὴν ἐξαγωγὴν τὰ σημεῖα τῆς βαθείας πτώσεως τῶν ἐτῶν 1930—1935, ἀλλὰ καὶ τὰ σημεῖα τῆς μεγάλης ἀνόδου τῆς Οἰκονομίας ἀπὸ τὸ 1934, πλὴν τῶν εἰσαγωγῶν διὰ τοῦ λιμένος Ἀλεξανδρουπόλεως.

Γενικά, ἡ ἐκ τῶν ἐσωτερικῶν μεταφορῶν τῆς ἐγχωρίας παραγωγῆς κίνησις τῶν λιμένων αὐτῶν συνεχῶς ἀνέρχεται, διὰ μερικὸς μάλιστα εἶναι σημαντική, π.χ. τοῦ Πειραιῶς ὡς πρὸς τὰς ἐγχωρίας εἰσαγωγάς.

Ὡς πρὸς τὴν μετὰ τοῦ ἐξωτερικοῦ συναλλακτικὴν κίνησιν τῶν ἰδίων λιμένων (καὶ τῆς Χαλκίδος), ἀπὸ τὸν πίνακα 10 προκύπτει, ὅτι αἱ μεταβολαὶ τῆς ἐξαγωγῆς εἶναι ἀσήμαντοι, ἐνῶ τοῦναντίον αἱ τῆς εἰσαγωγῆς ἀπὸ τὸ ἐξωτερικὸν δεικνύουν μείωσιν γενικὴν ἐπὶ τῶν εἰσαγομένων ἐκ τοῦ ἐξωτερικοῦ ἐμπορευμάτων, ἰδίως ὅπως τροφίμων ὄλων τῶν κατηγοριῶν (κατηγορίαι Α—Ζ τοῦ τελωνειακοῦ δασμολογίου εἰσαγωγῆς).

Καὶ οἱ ἀριθμοὶ αὐτοί, ὡς καὶ οἱ ἄλλοι τῆς παραγωγῆς ἐνισχύουν τὰς διατυπωθείσας κρίσεις μας περὶ τῶν ριζικῶν μεταβολῶν τῆς ὑφῆς τῆς οἰκονομίας τοῦ τόπου καὶ κατ' ἀνάγκην τῆς ἐκ βάθρων ἀλλαγῆς τῶν ὅρων διαίτης τοῦ δικτύου, ἀλλαγῆς διὰ τὸν ἀντίκτυπον τῆς ὁποίας ἐπὶ τῆς οἰκονομικῆς ἐκμεταλλεύσεως τοῦ σιδηροδρόμου θὰ διατυπωθῇ κρίσις εἰς ἄλλο σημεῖον τῆς μελέτης.

Διάγραμμα α'.



Ἡδη, εἰς τὴν ἐκθεσιν πεπραγμένων (σελ. 8) τῆς χρήσεως 1932—33 τοῦ δικτύου, ὀρθώτατα καὶ προβλεπτικὰ εἶχε διατυπωθῇ ἡ σκέψις, ὅτι ἡ τότε ἀρξαμένη βελτίωσις τῶν εἰσπράξεων δέον ν' ἀποδοθῇ πλὴν ἄλλων αἰτίων, καὶ «εἰς τὴν μεταβολὴν τοῦ μηχανισμοῦ τῆς Ἑθνικῆς Οἰκονομίας, ἥτοι τὴν τάσιν τῆς ἐκ τῶν ἰδίων παραγωγικῶν δυνάμεων ἐξοικονομήσεως τῶν ἀναγκῶν τοῦ πληθυσμοῦ» (τάσις πρὸς κλειστὴν οἰκονομίαν), λόγῳ τῶν ἐξαιρετικῶν περιορισμῶν τῆς εἰσαγωγῆς καὶ εἰς τὴν καλυτέραν γεωγραφικὴν παραγωγὴν.

Ὁ γενικὸς δείκτης (Διαγρ. α') τῆς οἰκονομικῆς δραστηριότητος τῆς χώρας

τοῦ Ἀν. Οἰκον. Συμβουλίου διὰ τὰ ἔτη 1928—1938 ἀντιχειραιοτικῶς συνοψίζει τὰς ἀποδείξεις τῆς ταχείας καὶ σταθερᾶς ἀνόδου (').

Π Ι Ν Α Κ Ξ 10.

Τῶν ἐξωτερικῶν μεταφορῶν τῶν λιμένων
(ποσά εἰς 000 τόννων)

Ἔτη	Κατηγορίαι εἰδῶν	Εἰσαγωγαί						Ἐξαγωγαί					
		Πειραιῶς	Βόλου	Θεσσ/νίκης	Καβάλλας	Ἀλεξ/πόλεως	Χαλκίδος	Πειραιῶς	Βόλου	Θεσσ/νίκης	Καβάλλας	Ἀλεξ/πόλεως	Χαλκίδος
1928	Κατηγορίαι Α—Ζ	322	53	160	16	11	10	54	7	4			1
	Γεν. Σύνολον	1305	105	409	28	25	45	128	93	35		3	31
1929	Κατηγορίαι Α—Ζ	382	53	161	12	13	13	37	10	3			3
	Γεν. Σύνολον	1506	125	481	28	29	74	129	30	26	18	3	11
1930	Κατηγορίαι Α—Ζ	330	55	146	7	4	17	17	8	2			1
	Γεν. Σύνολον	1355	122	438	25	22	72	91	28	33	21	3	4
1931	Κατηγορίαι Α—Ζ	359	81	162	6	7	16	9	8	7			
	Γεν. Σύνολον	1313	147	436	13	20	51	63	16	31	15	3	4
1932	Κατηγορίαι Α—Ζ	350	87	174	8	12	19	8	8	2			5
	Γεν. Σύνολον	1243	127	377	20	22	57	52	14	25	12	2	24
1933	Κατηγορίαι Α—Ζ	270	35	91	4	4	8	12	7	3			6
	Γεν. Σύνολον	1053	89	255	8	16	35	63	34	32	11	1	34
1934	Κατηγορίαι Α—Ζ	196	20	56	5	4	4	9	7	5			2
	Γεν. Σύνολον	1184	75	293	9	13	52	74	41	31	11	3	50
1938	Κατηγορίαι Α—Ζ	314	46	110	11	6	9	18	7	2			1
	Γεν. Σύνολον	1573	118	427	30	19	62	100	30	42	16	2	60

5) Μὲ συντομίαν, οἱ οἰκονομικοὶ καὶ κοινωνικοὶ ὄροι ὑπέστησαν ἀσυνήθως μεγάλας καὶ ἀτάκτους ἐξελικτικὰς μεταβολὰς ἀπὸ τὸ 1914 μέχρι σή-

1) Ἴδε ἐπίσης τὰς Ἀνασκοπήσεις τοῦ Ἀνωτάτου Οἰκονομικοῦ Συμβουλίου τῶν ἐτῶν 1936—1938. Κτυπητὸν χαρακτηριστικὸν τῆς ἀνόδου τῆς ἐγχωρίου οἰκονομίας καὶ εἰδικώτερα τῆς σημασίας τῆς πολιτικῆς τοῦ οἴτον εἶναι καὶ τοῦτο. Αἱ μεταφοραὶ τῆς Ἑταιρείας τῶν Θεσσαλικῶν σιδηροδρόμων ἀπὸ τὸ 1903—1925 (ἐπὶ 22 ἔτη) ἦτιν καθηλωμέναι εἰς τοὺς 110.000 περίπου τόννους, τὸ δὲ μέρος τῶν μόλις ἔφθανε εἰς 12.50 δρχ., ἀπὸ τὸ 1926 ὅμως μέχρι τοῦ 1938, ἰδίως δὲ κατὰ τὰ ἔξ τελευταῖα ἔτη, ἀνήλθον εἰς τοὺς 180.000 τόννους καὶ τὸ μέρος εἰς τὰς 30 δραχμάς.

μερον, αἱ ὁποῖαι κατ' ἀνάγκην εἶχαν ἀνάλογον ἐπίδρασιν ἐπὶ τῶν μεταφορῶν καὶ τῆς μεταφορικῆς πολιτικῆς τοῦ δικτύου.

Ἄς συγκρατήσωμεν τοὺς ἐξῆς κυρίους παράγοντας : α) κατὰ τὴν περίοδον 1913—1914 γεωγραφικὴ ἐπέκτασις τῆς Ἑλλάδος πρὸς βορρᾶν ἐπὶ τῆς βαλκανικῆς χερσονήσου, πρὸς ἀνατολὰς καὶ νότον ἐπὶ τῆς Κρήτης καὶ τῶν νήσων τοῦ ἀρχιπελάγους, ἥτοι αὐξήσις τῆς ἐπιφανείας κατὰ 80 %, προσδοθέντος οὕτω εἰς τὴν πολιτικὴν καὶ οἰκονομικὴν ζωὴν τῆς χώρας καὶ χαρακτηριστὸς Βαλκανικοῦ, β) πολεμικαὶ ἐμπλοκαὶ κατὰ τὰ ἔτη 1915—1922, στερεῆσαι τὸ Κράτος τῆς ἐνότητος τῆς οἰκονομικῆς του ζωῆς μετὰ τοῦ πλείστου τῶν βορρῶν του περιφερειῶν διὰ τὰ ἐξ αὐτῶν πρῶτα 5 ἔτη, γ) νέοι περισπασμοὶ (Μικρὰ Ἀσία) μετὰ γενικῆς ἐπιστρατεύσεως τῶν ἐτῶν 1920—22 ἀπολήξαντες εἰς τὴν καταστροφὴν τοῦ 1922, δ) τὸ κατὰ συνδυασμὸν μὲ αὐτὴν μοναδικὸν εἰς τὰ ἱστορικὰ χρονικὰ γεγονὸς τῆς ἀκουσίας μετακοιήσεως πληθυσμῶν κατὰ τὸ πλεῖστον ἀσυγκροτήτων εἰς οἰκογενειακὰς μονάδας, ἐκριζωθέντων καὶ σχεδὸν γυμνητιῶντων καὶ τέλος ε) τὸ χρονικὸν διάστημα τῆς ἐγκαταστάσεως αὐτῶν ἐν Ἑλλάδι, εἰς ἐποχὴν ἀπαγορεύσεως τῆς μεταναστεύσεως καθ' ὅλον τὸν κόσμον, καὶ ἡ πολιτικὴ τῆς συνδέσεως αὐτῶν πρὸς τὴν γῆν καὶ τὴν χώραν ἐν γένει.

Ἡ κατακλείς τῶν 25 ἐτῶν, ἥτοι ἡ περίοδος ἀπὸ τὸ 1923 καὶ ἐντεῦθεν, ἐσήμαινεν ἀναδημιουργίαν μετὰ ὑλικῶν, ψυχικῶν καὶ πνευματικῶν ἀνατροπῶν, θὰ ἐλέγαμεν, ἂν νὰ μᾶς ἐπετρέπετο τοιοῦτος δανισμός, μία Umwertung aller Werte εἰς τὴν οἰκονομικὴν καὶ κοινωνικὴν σύνθεσιν, ἀποτέλεσμα κυρίως βιαίας πίεσεως (ἐκ τῆς πληθυσμικῆς ἀναστατώσεως) μὲ ταχὺν ρυθμὸν παντοίας ἐκμεταλλεύσεως τῆς γῆς, δεσμεύσεων οἰκονομικῶν πρὸς τὴν ἀλλοδαπὴν καὶ γενικὰ ἐπαγγελματικῆς ἀνασυνθέσεως τοῦ πληθυσμοῦ. Πρόσθετα, κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη τῆς περιόδου αὐτῆς, ἀπὸ τὸ 1932, ἀρχίζει ἡ ἐντονωτέρα καὶ προγραμματικωτέρα αὐταρχεῖα καὶ πολιτικὴ τοῦ Κράτους ὑπὸ τὴν αἰθρὴν κυρίως ὄρων ἔξω τῆς θελήσεως τῆς χώρας κειμένων.

6) Πέρα τῶν αἰτίων—χαρακτηριστικῶν τῆς ἐξελίξεως, τὰ ὁποῖα ἀπεκαλέσαμεν αἰτία «οἰκονομικῆς καὶ κοινωνικῆς φύσεως», ἐνεφανίσθη καὶ ἐν Ἑλλάδι κατὰ τὸ δευτέρον κυρίως ἡμισυ τῆς περιόδου εἰς τὸν στίβον τῆς οἰκονομικῆς ζωῆς ἡ κολοσσαία σημασία τεχνικῆς πρόοδος, ἡ ὁποία παρενέβαλε μεταξὺ τῶν παλαιότερων συγκοινωνιακῶν μέσων καὶ νέον τοιοῦτον, ἡ ἐπιχειρηματικὴ χρησιμοποίησις τοῦ ὁποίου ἐπὶ τῆς ὁδοῦ ἐδημιούργησεν ἐκ τῆς σχεδὸν ἀκαταμελῆμένης ὁδοῦ νέον ὁρμὴν συναγωνιστήν, ἀξιοῦντα νὰ συμμετάσχη εἰς τὸ συνολικὸν μεταφορικὸν ἔργον, δι' ἐφαρμογῆς τῶν ἰδιαιτέρων τεχνικῶν καὶ οἰκονομικῶν του προτερημάτων ('). Νέα προβλήματα ἐνεφανί-

1) Εἶναι ὅμως ἀναμφισβήτητον, ὅτι τὸ αὐτοκίνητον συνετέλεσεν εἰς τὸ οἰκονομικὸν ἀνοιγμα τῆς χώρας εἰς μεγάλον βαθμόν, οὕτω δὲ ὑπῆρξε σημαντικὸς συντελεστής τῆς προόδου τῶν τελευταίων δεκαεπτὰ ἐτῶν, τὴν ὁποίαν συντόμως πε-

σθησαν μαζί με το αυτοκίνητον, στρεφόμενα περί τὰ ἐξῆς σημεῖα κατασκευὴ ὁδοῦ, συντήρησις ὁδοῦ, ἀνταγωνισμὸς ὁδοῦ—αὐτοκινήτου πρὸς τὰ ἄλλα συγκοινωνιακὰ μέσα καὶ δὴ τὸν σιδηρόδρομον. Ὁ ἀνταγωνισμὸς τοῦ αὐτοκινήτου ξηρᾶς καὶ θαλάσσης ἀπέναντι τοῦ σιδηροδρόμου ὑπῆρξεν αἰσθητός, ἐμφανισθεὶς κυρίως ἀπὸ τὸ 1926¹⁾, ἐπηρέασε δὲ κατ' ἀνάγκην ἔκτοτε τὴν οἰκονομικὴν θέσιν καὶ τὴν πολιτικὴν τοῦ σιδηροδρόμου, ἀναγκασθέντος ν' ἀμυνθῇ κατὰ ἓνα τρόπον ἀπέναντι τοῦ εἰς ὅλα ἐλευθέρου αὐτοκινήτου, αὐτὸς δεσμευμένος εἰς κάθε του κίνησιν ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τῆς ἐμπορικῆς του δραστηριότητος καὶ ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τῶν δαπανῶν (ἀριθμὸς καὶ δαπάναι προσωπικοῦ).

Ἀλλὰ καὶ ἡ χρησιμοποίησις τοῦ ἀεροπλάνου εἰς τακτικὰς συγκοινωνίας ἀπὸ τὸ ἔτος 1931 μεταξὺ Ἀθηνῶν καὶ Θεσσαλονίκης ἀναμφισβήτητα ἐπέδρασεν ἐπὶ τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἐπιβατῶν τῶν δύο ἀνωτέρων θέσεων τῶν σιδηροδρομικῶν ἀμαξῶν μεταξὺ Ἀθηνῶν καὶ βορείας Ἑλλάδος²⁾.

ριεγράψαμεν ἀνωτέρω. Ἐδημιουργεῖται δηλ. νέον ἔργον, νέας μεταφορὰς διὰ τῆς ἀποδόσεώς του, ὡς μεταφορικοῦ μέσου, εἰς σημεῖα τῆς χώρας μέχρι τότε διὰ τὸ σύνολον ἀχρησιμοποίητα. Ἡ πλευρὰ αὕτη δὲν ἔχει ἐκτιμηθῇ παρ' ἡμῖν ἐπαρκῶς.

1) Διότι ἀπὸ τὸ 1925 ἀρχίζει νὰ ὀγκώνεται δι' εἰσαγωγῆς ἀθρόας ἡ κυκλοφορία παντὸς εἶδους αὐτοκινήτων, βοηθουσῶν τῶν εὐκολιῶν ἀγορᾶς (πιστώσεις), ἐπὶ τῶν ὑπερασσιῶν καὶ μὴ ὁδῶν, ἀδιακρίτως ποιοῦ καταστρώματος τῆς ὁδοῦ, καὶ ἐπὶ τῶν φυσικῶν ἀκόμῃ ὁδῶν (χωροφωδρόμων), ὅπου τοῦτο ἦτο ὀπωσδήποτε δυνατόν καὶ σκόπιμον.

Ὅπως, ἡ εἰσαγωγὴ αὐτοκινήτων ἐμφανίζεται περιορισμένη μέχρι τοῦ 1924. Κατὰ τὰ 4 ἔτη ἀπὸ τὸ 1919 ἕως τὸ 1923 εἰσῆχθησαν ἐν συνόλῳ 2600 αὐτοκίνητα παντὸς εἶδους καὶ μεγέθους. Ἀπὸ τὸ 1925 ὅμως μέχρι τὸ 1931 ἡ εἰσαγωγὴ ἀνέρχεται κατ' ἔτος σημαντικά, κατελθούσα ἀποτόμως μόνον ἀπὸ τὸ 1932. Τὸ 1924 εἰσῆχθησαν 1790, τὸ 1925—2700, τὸ 1926—860, τὸ 1927—12540, τὸ 1928 2690, τὸ 1929—4440, τὸ 1930—2900, τὸ 1931—2360, ἀλλὰ τὸ 1932—185, τὸ 1933—250, τὸ 1934—990, τὸ 1935—1690, τὸ 1936—1520, τὸ 1937—1088 καὶ τὸ 1938—1464 αὐτοκίνητα. Ἦτοι, κατὰ τὰ 8 ἔτη 1924—1931 εἰσῆχθησαν 30.280, ἐνῶ κατὰ τὰ 7 ἔτη 1932—1938 εἰσῆχθησαν 7.187 αὐτοκίνητα. Οἱ ἀριθμοὶ παραθέτονται ὡς ἔγγιστα, διότι ἡ στατιστικὴ εἰσαγωγικοῦ ἐμπορίου δίδει τὸν ἀριθμὸν τῶν εἰσαγομένων ἐτοιμῶν αὐτοκινήτων, διὰ τὰ πλαισία ὅμως μετὰ κινητήρος (chassis), τὰ ὅποια εἰσάγονται διὰ νὰ συμπληρωθοῦν ἐν Ἑλλάδι. Δίδει μόνον τὸ βάρος, τοῦ ὁποῦ ἐπρεπε νὰ γίνῃ μετατροπὴ εἰς τὰ τεμάχια.

Ὁ καθηγητὴς E. Wagemann εἰς τὸ βιβλίον του *Der neue Balkan*, Berlin, 1939, σελ. 64 ἀναφέρει τὴν Ἑλλάδα, ὡς ἔχουσαν 10.8, τὴν Νοτιοσλαβίαν 6.0, τὴν Βουλγαρίαν 4.0, τὴν Ρουμανίαν 8.5 αὐτοκίνητα ἀνὰ 100 τετρ. χιλιόμετρα.

Ἡ μεγάλη ἀναλογία αὐτοκινήτων εἰς τὴν Ἑλλάδα ἐν συγκρίσει μὲ τ' ἄλλα Βαλκανικὰ κράτη μεταξὺ μὲ τὴν δραστηριότητα οἰκοδομικῆς πολυτελῶν κτιρίων τῆς πρωτεύουσας καὶ ἄλλα συγγενῇ φαινόμενα ἀσφαλῶς σημαίνει μίαν ἀντιοικονομικὴν κατεύθυνσιν τῆς πολιτικῆς ἐνδύσεων τῶν κεφαλαίων τὰ ὅποια προήλθον ἀπὸ τὴν βιομηχανικὴν καὶ ἐμπορικὴν δραστηριότητα καὶ τὴν δασμολογικὴν πολιτικὴν κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη.

2) Ὅπως εἰ; ἄλλην μας μελέτην ἐτονισαμεν, τὸ ἀεροπλάνον προσφέρει κυρίως ὑπηρεσίας διηπειρωτικὰς καὶ διεθνεῖς. Εἰς τοῦτο ἡ Ἑλλάς λόγῳ τῆς γεωγρα-

7) Αὐτὰ εἶναι τὰ χαρακτηριστικὰ τῆς ὑπὸ μελέτην περιόδου, τῶν ὁποίων ἡ ἀποτύπωσις ἐπὶ τῆς ἐκμεταλλεύσεως καὶ τῆς διοικήσεως τοῦ δικτύου εἶναι καταφανής, ἀποδεικνυομένη ἐκ τῶν ἀριθμῶν, οἱ ὅποιοι τὴν ἐκφράζουν καὶ τῶν μέτρων τὰ ὅποια αἱ διοικήσεις ἔλαβαν.

Ὑπὸ τὸ κράτος τοιούτων συνθηκῶν ἐξειλίχθη τὸ μεταφορικὸν ἔργον κοὶ διεπλάσθη ἡ μεταφορικὴ πολιτικὴ τοῦ κρατικοῦ δικτύου. Τὸ ἔργον τῆς διαπλάσεως καὶ μεταπλάσεως ταυτόχρονα φαίνεται ἀπὸ τὴν ἐν γένει πολιτικὴν του, ἀπὸ τὰ μετὰ τὸ 1922 ληφθέντα μέτρα εἰς διατάξεις, τιμολόγια, αὔξησιν τοῦ ὕλικου του.

Ἰδίως ἀπὸ τὸ 1926, αἱ Διοικήσεις τοῦ δικτύου ἐστράφησαν μετὰ προσοχῆς πρὸς τὰ ζητήματα ἐμπορικῆς καὶ κοινωνικῆς ἐπαφῆς του πρὸς τὴν οἰκονομίαν τοῦ τόπου, μὲ τάσεις καλυτέρας προσαρμογῆς τῆς τεχνικῆς λειτουργίας του πρὸς τὰς συγχρόνους ἀνάγκας καὶ πρὸς συνεργασίαν μετὰ τῶν δικτύων τῆς ἀλλοδαπῆς καὶ ἰδίως τῆς Βαλκανικῆς, μετὰ τῶν ὁποίων ὁ συγχρονισμὸς ὑπῆρχε μὲν ἀνέκαθεν διὰ τὰς γραμμὰς τῆς βορρείας Ἑλλάδος, ὄχι ὁμως μετὰ τοῦ λαρισσαϊκοῦ, εἰ μὴ ἀπὸ τὸ 1917 καὶ αὐτὸς καθαρὰ πραγματικός. Ἐπεβάλλετο ἡ συνεργασία αὐτῇ ν' ἀρχίσῃ ἀπὸ τὸ Α καὶ νὰ δημιουργηθῇ νέον καθεστῶς, κατ' ἀντίθεσιν πρὸς τὰς λοιπὰς πεπειραμένας ἤδη εἰς τοῦτο Βαλκανικὰς διοικήσεις· τῶν ἀναγκῶν αὐτῶν βεβαίως ἤρchiσε νὰ σχηματίζεται ἀντίληψις τοῦλάχιστον ἀπὸ τὸ 1923 (1), ὅποτε μόλις εἶχαν ἀρχίσει νὰ ἐμφανίζωνται, ἀλλ' ἡ ἀνάγκη τῶν πραγμάτων δὲν εἶχε τότε καταστῆ ἐπαρκῶς αἰσθητή, ἡ δὲ μέριμνα τῆς διοικήσεως ἐστρέφετο ἀπὸ τὸ 1920 πρὸς ἄλλα ἐξαιρετικῶς ἐπείγοντα ζητήματα, ὅπως ἡ στοιχειώδης τεχνικὴ συγκράτησις καὶ ἀνασυγκρότησις τοῦ παρημελημένου λόγῳ τῶν πολέμων δικτύου καὶ ἡ διοικητικὴ ἐσωτερικὴ σύμπηξις του. Ἀλλὰ καὶ τὰ στοιχεῖα ἦσαν ἀνεπαρκῆ διὰ τὴν μελέτην γενικωτέρων μεταβολῶν π.χ. μιᾶς νέας τιμολογιακῆς πολιτικῆς, ἀφοῦ καὶ ἡ ἀναγκαία στατιστικὴ τῆς κινήσεως δὲν ὑπῆρχε (2).

φικῆς θέσεώς της ἔχει νὰ προσφέρῃ τὰς ὑπηρεσίας της ἐκωφελῶς καὶ τιμητικῶς δι' ἐαυτήν. Περὶ τὰ μέσα τοῦ 1939 διασταυρῶντο ὑπεράνω τῆς Ἑλλάδος καὶ προσεγγιζοῦντο εἰς τοὺς λιμένας της ἀεροπλάνα ἐκτελοῦντα καθ' ἑβδομάδα 12 γραμμὰς ἐπὶ τὰς ξένων ἀεροπορικῶν ἐπιχειρήσεων, εἰς 40 δρομολόγια συνδέοντα Εὐρωπαϊκὰς χώρας μετὰξὺ των καὶ μετὰ τῆς Ἀσίας. τῆς Ἀφρικῆς καὶ τῆς Αὐστραλίας.

Ἐπὶ κυβερνητικοῦ ἐρωτήματος τῆς 2 Ἰουνίου 1936, «ἀν εἶναι συμφέροσα πολιτικῶς, οἰκονομικῶς καὶ συγκοινωνιακῶς ἡ ἐλευθέρωσις ἀπὸ Βορρᾶ διέλευσις καὶ διὰ μέσου τῆς Ἑλλάδος πρὸς Αἴγυπτον κάθοδος τῶν εἰς τὴν Κ. Εὐρώπην ἀεροπορικῶν γραμμῶν», τὸ Ἀνώτατον Οἰκονομικὸν Συμβούλιον ἀπήντησεν, εἰσηγουμένου τοῦ Σπ. Κορώνη, μὲ τὴν ἀπὸ 13 Ἰουνίου 1936 γνωμοδότησιν του καταφατικὰ καὶ εὐρύτερα. Ἡ γνωμοδότησις ἰδημοσιεύθη εἰς τὸ ὑπ' ἀριθμ. 15 τεύχος τοῦ Ἀν. Οἰκ. Συμβουλίου καὶ εἰς τὸν Ἐφημ. τῆς Κυβερνήσεως, Παράρτημα 187 τοῦ 1936.

1) Ἴδε ἐκθεσιν ἐπὶ τῆς χρήσεως 1923—24 σελ. 32.

2) Ἡ ὑπὸ τοῦ Ὑπουργείου Ἐσωτερικῶν ἐκδιδόμενη ἀπὸ τὸ 1897 καὶ ἐντεῦθεν, κατόπιν (1914) ὑπὸ τοῦ Ὑπουργείου Συγκοινωνίας ἀνεχισθείσα σύντομος ἐπίσημος Στατιστικὴ (ἐξ 9 πινάκων) τῶν ἐν Ἑλλάδι Σιδηροδρόμων ἔπαυσεν ἐκδι-

Διατυπούμενα τώρα εἰς ὀλίγας ἀπλᾶς λέξεις τὰ τεθέντα εἰς τὴν ἀρχὴν τοῦ κεφαλαίου αὐτοῦ δύο ἐρωτήματα, ζητοῦν ἀπάντησιν εἰς τὰ ἑξῆς: Τί κατὰ τὰ ἔτη αὐτὰ προσέφερεν ἄμεσα καὶ ἔμμεσα τὸ δίκτυον εἰς τὴν χώραν, ἀπὸ τὸ πρῶτον μέχρι τοῦ τελευταίου ἔτους καὶ ποίας μεταβολὰς ὑπέστη ἡ ἐσωτερικὴ ὑφὴ τῆς προσφορᾶς αὐτῆς; παρηκολούθησε δηλ. καὶ ἱκανοποίησε τὰς μεταβολὰς, ποὺ ἐξελισσομένη ὁλονέν ἔκτοτε διὰ τοὺς λόγους τοὺς ὁποίους σνύτομα ἀνωτέρω ἀναπτύξαμεν, ἐμφανίζουσιν ἡ οἰκονομία, ἡ ὀργάνωσις καὶ ἡ κοινωνικὴ ἀντίληψις τῆς χώρας καὶ μέχρι ποίου βαθμοῦ;

Ἡ ἀπάντησις σχετίζεται 1) μὲ τὸ εἰς τὴν διάθεσιν τοῦ κοινοῦ ὑλικόν (1), 2) μὲ τὰ δρομολόγια, τὰς ταχύτητας καὶ τὴν ἀσφάλειαν, 3) μὲ τὰς σιδηροδρομικὰς συμβάσεις, ἐσωτερικὰς καὶ διεθνεῖς, ἤτοι μὲ τὰς διεθνεῖς τοῦ δικτύου σιδηροδρομικὰς σχέσεις, 4) μὲ τὰς τιμολογιακὰς διατάξεις, 5) μὲ τὸ εἰς μεταφορὰς ἔργον καὶ τὰ δι' αὐτοῦ ἔμμεσα ἐξυπηρετηθέντα εὐρύτερα συμφέροντα.

Κατὰ τὴν σύντομον καὶ συγκριτικὴν ἀνάπτυξιν τοῦ περιεχομένου τῶν ἀπὸ 1917 ἕως 1935 ὀργανικῶν νομοθετικῶν μέτρων δὲν διελάβομεν τίποτε περὶ τῶν δρομολογίων καὶ τιμολογίων πρὸς τὸν σκοπὸν, ν' ἀναφέρωμεν αὐτοτελῶς περὶ τῶν σχετικῶν διατάξεων. Καὶ τοῦτο, διότι τὸ ζήτημα ἔχει πρωταρχικὸν ἐνδιαφέρον ὑπεράνω παντὸς ἄλλου, συνδεόμενον ἄμεσα ἀφ' ἑνὸς πρὸς τὸν προορισμὸν τοῦ μεταφορικοῦ μέσου σιδηρόδρομος, πρὸς τὴν πεμπουσίαν δηλ. τῆς λειτουργίας του, οἰασδήποτε ἄλλης πλευρᾶς ἐρεῦνης τοῦ ὀλικοῦ σιδηροδρομικοῦ θέματος ἐχούσης βοηθητικὸν χαρακτήρα. Εἶναι δηλ. ἡ πλευρὰ αὐτῆς ἐρεῦνης μόνον μέσον πρὸς σκοπὸν καὶ ἐπὶ τοσούτον ἐνδιαφέρει ὅσον αὐτῇ ἢ ἐκείνῃ ἢ ἱκανοποιήσῃς τῆς βλάβει ἢ ἐξυπηρετεῖ ὀλίγον ἢ πολὺ τὸ πρωταρχικὸν ἐκεῖνο ζήτημα. Ἀφ' ἑτέρου, πρὸς τὰ οἰκονομικὰ τῆς ἐπιχειρήσεως, συνδεόμενα ἄρρηκτα ἀπὸ τοῦ σκέλους τῶν ἐσόδων πρὸς τὴν ἀποψιν ἐκείνην ἀφοῦ ὁμιλοῦμεν περὶ «ἐπιχειρήσεως» καὶ οὐχὶ περὶ ἀγαθοεργοῦ Ἰδρύματος.

Ἀπὸ τῆς ὄψεως τῆς μεταφορικῆς πολιτικῆς, διότι εἰς τὸν ὅρον αὐτὸν συνοψίζεται τὸ πρωταρχικὸν αὐτὸ ζήτημα, πρέπει νὰ χωρισθῇ ἡ 25ετής ζωὴ τοῦ δικτύου εἰς δύο περιόδους μὲ μεταίχμιον τὰ ἔτος 1926, τὴν πρὸ καὶ τὴν μετὰ τὸ ἔτος αὐτό.

δομένη ἀπὸ τὸ ἔτος 1919. Μόλις ἀπὸ τὴν χρῆσιν 1926—27, ὀργανωθείσης τῆς στατιστικῆς ὑπηρεσίας τῶν Σιδηρ. Ἑλλ. Κράτους, ἤρχισεν ἐκδιδομένη κατ' ἔτος καὶ κανονικὰ πλήρης Στατιστικὴ διὰ τὸ δίκτυον (σελ. 100 εἰς 22 πίνακες). Ἀπὸ τὸ 1930 δημοσιεύεται ἐπίσης ὑπὸ τῆς Γεν. Στατιστικῆς Ὑπηρεσίας τῆς Ἑλλάδος Ὑπ. Ἑθν. Οἰκονομίας) κατ' ἔτος Στατιστικὴ ὁλων τῶν Ἑλληνικῶν Σιδηροδρομικῶν δικτύων (εἰς σελ. 120).

1) Περὶ τούτου γίνεται λόγος ἀνωτέρω εἰς τὸ Κεφάλαιον Τεχνικά δεδομένα (κλπ.

Β'.

Δρομολογιακαὶ Παρατηρήσεις.

Καθ' ὅλα τὰ νομοθετικὰ μέτρα ἀπὸ τὸ 1917, πλὴν τοῦ Ν.Δ. τῆς 21 Σεπτεμβρίου 1926, διὰ πᾶσαν μεταβολὴν τῶν δρομολογίων ἀπρὸ τοῦ ἔγκριστος τοῦ Ὑπουργείου καὶ διὰ τὸ κρατικὸν δίκτυον καὶ τὰ ἑταιρικά (¹).

Τὸ νομοθετικὸν μέτρον τοῦ 1926 ἀφῆκεν ἐλευθερίαν εἰς τὴν διοίκησιν τοῦ κρατικοῦ δικτύου, ὡς πρὸς τὸν χειρισμὸν αὐτῶν. Μόνον τὰ διεθνῶς παραδεδεγμένα χρονικὰ σημεῖα μεταβολῆς τῶν διεθνῶν δρομολογίων (15 Μαΐου καὶ 15 Ὀκτωβρίου) ἐδέσμευαν καὶ δεσμεύουν τὸν σιδηρόδρομον ἑμμεσα εἰς τὸ νὰ μὴ προβαίνει εἰς μεταβολὰς τῶν ἐσωτερικῶν δρομολογίων, ἐφ' ὅσον τοιαῦτα δὲν συμβιβάζονται πρὸς τὰς διεθνῶς ἀνειλημμένας δρομολογιακὰς ὑποχρεώσεις.

1) Εἶναι φυσικόν, ὅτι τὸ δίκτυον κατέβαλε συνεχεῖς προσπάθειάς προσαρμογῆς τῶν δρομολογίων πρὸς τὰς ἀξανομένας καὶ μεταβαλλομένας ποιοτικὰ μεταφορικάς ἀνάγκας προσώπων καὶ ἐμπορευμάτων, κατ' ἀνάγκην ἐντὸς τοῦ πλαισίου τῶν ἐκάστοτε τεχνικῶν δυνατοτήτων τοῦ δικτύου.

Ἐντὸς τῆς 25ετίας, ὁ ἀριθμὸς, αἱ κατηγορίαι καὶ αἱ ταχύτητες τῶν ἀμαξοστοιχιῶν ἠϋξήθησαν σημαντικά. Ταχεῖαι ἐπιβατικαὶ ἀμαξοστοιχίαι δὲν ὑπῆρχαν εὐθὺς ἐξ ἀρχῆς, πολὺ ὀλιγώτερον ἐμπορικαὶ τοιαῦται (²), οὔτε μεταφοραὶ ὀπωρῶν διὰ ψυγείων, οὔτε μεταφοραὶ ὕγρων (³) διὰ δεξαμενῶν - φορηγῶν, οὔτε ἐκδρομικαὶ καὶ δι' εἰδικῶν ἀμαξοστοιχιῶν. Τὸ δεύτερον ὅμως ἥμισυ τῆς περιόδου δεικνύει τὴν κυκλοφορίαν ἀμαξοστοιχιῶν ποικίλων κατηγοριῶν καὶ πολὺ μεγαλυτέρων ταχυτήτων, ἰδίως εἰς τὴν γραμμὴν - κυρίαν ἀρτηρίαν - Πειραιῶς—Θεσσαλονίκης, τὴν ὑπαρξίν σχετικῶν δρομολογίων καὶ πάσης φύσεως ἀναλόγων εὐκολιῶν.

Πρὸ τοῦ 1914 ἐκυκλοφόρουν ἀμαξοστοιχίαι πάσης κατηγορίας κατὰ μέσον ὄρον ἡμερησίως 6.3 εἰς τὸν λαρισσαϊκόν, εἰς δὲ τὰς δύο μακεδονικὰς γραμμάς (1911) Θεσσαλονίκης—Φλωρίνης καὶ Θεσσαλονίκης—Ἀλεξανδρουπόλεως 7.7 καὶ 3.8. Τὸ 1938, οἱ ἀντίστοιχοι ἀριθμοὶ ἦσαν 43.1, 25.2 καὶ 15.0 ἀμαξοστοιχίαι.

Αἱ ταχύτητες ἐξ ἄλλου ἐσημείωσαν σημαντικὴν πρόοδον ἀπὸ τὸ 1920 μέχρι σήμερον, ἰδίως ἐπὶ τῆς γραμμῆς Πειραιῶς—Θεσσαλονίκης. Οὕτως, ἡ ταχεῖα ἐπιβατικὴ Ἀθηνῶν—Θεσσαλονίκης ἐχρειάζετο 17 (κάθοδος 18)

1) Διὰ τὸ κρατικὸν δίκτυον ἀκόμη καὶ μετὰ τὴν λόγῃ τῆς ἐξαγορᾶς αὐτόματον κατάργησιν τῶν συγγραφῶν ὑποχρεώσεων, διὰ τῶν ὁποίων ἐδεσμεύετο ὡς πρὸς τὴν ἐκμετάλλευσιν ἡ παλαιὰ Ἑταιρία τῶν Ἑλληνικῶν Σιδηροδρόμων ἢ αἱ Ἑταιρίαι αἱ ἐκμεταλλευσόμεναι τὰς μακεδονικὰς γραμμάς.

2) Ἡ πρώτη ταχεῖα ἐμπορικὴ ἀμαξοστοιχία μεταξὺ Ἀθηνῶν—Θεσσαλονίκης ἐκυκλοφόρησε τὸν Μάϊον τοῦ 1937.

3) Δὲν ἔδειξαν ὅμως σταθερὰν πρόοδον αἱ μεταφοραὶ αὐταί.

ώρας, σήμερον δὲ 10,34', αἱ κοιναὶ ἐπιβατικαὶ Φλωρίνης καὶ Ἀλεξανδρουπόλεως διήνυναν τὸ 1920 τὴν ἀπόστασιν εἰς 11 καὶ 21 περίπου ὥρας, σήμερον εἰς 5,10' ἢ 10,33' ὥρας. Γενικῶς, ἡ μέση ταχύτης ἀνὰ ὥραν τῆς ταχυτέρας ἐπιβατικῆς ἀμαξοστοιχίας σήμερον εἶναι 48.4 χμ. διὰ τὴν γραμμὴν Ἀθηνῶν—Θεσσαλονίκης (τότε 29—31 χμ.), εἰς δὲ τὰς δύο ὡς ἄνω μακεδοδικὰς 30 ἢ 42 χμ. (τότε 19 ἢ 21 χμ.).

Ἰδιαίτερα μνημονεύομεν τὴν ταχεῖαν ἀμαξοστοιχίαν Παρισίων (Σεμπλὸν) καὶ τῶν διακλαδώσεων αὐτῆς πρὸς Βερολίνον καὶ Βιέννην, ἡ ὁποία διανύει κατὰ τὴν ὅλην ἑλληνικὴν διαδρομὴν σήμερον 45 χμ., ἐνῷ τὸ 1920 διήνυε 31 (κάθοδος 29) χμ. ἀνὰ ὥραν (¹).

Σχετικὰ πρὸς τὰς μετὰ τοῦ ἐξωτερικοῦ συγκοινωνίας, εἶναι γνωστόν, ὅτι κατεσκευάσθη ἀπὸ τὸ 1916 ἡ μικρὰ ἐνωτικὴ γραμμὴ Ἀξιουπόλεως—Γεφύρας (Τοψίν) μήκους 4 χλ., διὰ νὰ εἰσέρχωνται αἱ ταχεῖαι ἀμαξοστοιχίαι Ἀθηνῶν—ἐξωτερικοῦ εἰς τὴν γραμμὴν Γευγελῆς μέσον αὐτῆς, ἐξοικονομουμένης οὕτω τῆς διαδρομῆς 43 χλ. καὶ τοῦ χρόνου σταθμεύσεως ἐν Θεσσαλονίκῃ, ἥτοι περίπου 1,1/2 ὥρων. Ἡ χρησιμοποίησις αὕτη εἶχε μάλιστα ἀποφασισθῇ τὸ 1925 ὑπὸ τοῦ δικτύου, ἀλλὰ τὸ Ὑπουργεῖον Συγκοινωνίας δὲν ἐνέκρινε τὸ σχετικὸν δρομολόγιον τῆς 15 Μαΐου 1925. Ἐνέργεια ἀτυχῆς, δεδομένου, ὅτι οἱ ἐπιβάται ἐξωτερικοῦ—Θεσσαλονίκης εἶναι ἐλάχιστοι, ἀλλὰ καὶ αὐτῶν ἡ ἀνάγκη ἡδύνατο νὰ ἱκανοποιηθῇ διὰ μεταβιβάσεως, ἐξ ἄλλου δὲ αἱ ἐσωτερικαὶ ἀνάγκαι Θεσσαλονίκης ἱκανοποιοῦντο διὰ τῆς δευτέρας ταχείας (²). Τὸ ζήτημα αὐτὸ μένει νὰ τακτοποιηθῇ εἰς ὄφελος τῆς ταχυτέρας ἐπικοινωνίας τῆς Ἑλλάδος μετὰ τοῦ ἐξωτερικοῦ.

Καὶ ἡ σύνθεσις ἀμαξοστοιχιῶν ἐμφανίζεται εἰς τὴν ἐξέλιξιν ἱκανοποιητικώτερα, τείνουσα νὰ χρησιμοποιηθῇ ὁλονὲν καλύτερα τὴν μεγαλυτέραν ἐλκτικὴν δύναμιν τῶν ἀτμαμαζῶν καὶ τὴν ἰσχυροτέραν ὑποδομήν, γραμμὴν καὶ γεφύρας. Οὕτω, διὰ τὰ ἔτη 1926—1938, διὰ τὰ ὁποῖα ἔχομεν στοιχεῖα πλήρη, ἡ μέση σύνθεσις ἐνὸς συρμοῦ ἐμφανίζεται ηὔξημένη ἀπὸ 29 εἰς 34 ἀξονας (³).

2) Αἱ συνεχεῖς βελτιώσεις τῆς γραμμῆς, ἡ καλὴ συντήρησις καὶ ἐργατικαὶ τῆς, ἀρθρα πίστεως διὰ τὴν δημοσίαν ἐπιχείρησιν, στοιχεῖα ἀμελητέα ἐνδεχομένως διὰ τὴν ἀποβλέπουσαν κατ' ἀνάγκην εἰς μέρισμα ἰδιωτι-

1) Συνυπολογιζομένης τῆς εἰς Θεσσαλονίκην ἐπὶ ἡμίσειαν ὥραν σταθμεύσεως.

2) Ἡ δευτέρα αὐτὰ ταχεῖα κυκλοφορεῖ συνεχῶς ἀπὸ τὸ 1921 καταργηθεῖσα ἐπὶ δύο ἔτη (Μάϊος 1933—Μαΐου 1937), ἐποχὴν τῆς μεγάλης οἰκονομικῆς κρίσεως, ἡ ὁποία εἶχεν ἀραιοῦσαι σημαντικὰ τὸν ἀριθμὸν τῶν ἐπιβατῶν τῆς. Δὲν κυκλοφορεῖ ὅμως πλέον μὲ ἀνταπόκρισιν ἀμαξοστοιχίας ἐξωτερικοῦ εἰς τὴν Θεσσαλονίκην.

3) Γίνεται σύγκρισις, κατὰ χώραν καὶ διεθνῶς, τοῦ ἔργου τοῦ τροχαίου ὕλητος δι' ἀναγωγῆς του εἰς ἀριθμὸν ἀξόνων, διότι αὕτη πλησιάζει περισσότερον τὴν πραγματικότητα π. χ. λόγῳ τῆς ὑπάρξεως καὶ ὀχημάτων περισσότερων τῶν δύο ἀξόνων. Ἀλλ' ἡ σύγκρισις εἶναι περισσότερον τεχνικὴ παρὰ ἐμπορικὴ.

κὴν, αἱ ἐνίσχυσεις γραμμῆς καὶ γεφυρῶν, ἰδίως ἡ ἀντικατάστασις τῆς τροχαῖς καὶ τῶν στρωτήρων αὐτῆς καὶ ἡ ἐνίσχυσις τῶν γεφυρῶν κατὰ τὸ πλεῖστον μῆκος τοῦ δικτύου, ἡ προμήθεια ἰσχυροτέρων καὶ ταχυτέρων ἡτμαμαξῶν καὶ ἱκανοτέρου τροχαίου ὑλικοῦ ἦσαν αἱ κύριαι προϋποθέσεις τῶν δρομολογιακῶν βελτιώσεων. Περί τούτων περισσότερα στοιχεῖα ἐδόθησαν εἰς ἄλλο Κεφάλαιον.

Καὶ τὰ εἰς τὸ Κεφάλαιον ὅπως αὐτὸ διδόμενα ἀμετάβλητα καὶ ἐπιβλητικά, ὥς ἡ φύσις, στοιχεῖα χαράξεως, κλίσεων, εὐθυγραμμίων καὶ καμπυλῶν τῆς γραμμῆς, ἀντικατοπτρίζοντα τὸν χαρακτῆρα τῆς ἑλληνικῆς φύσεως, διδάσκουν, ὅτι αἱ γινόμεναι συγκρίσεις ταχυτήτων μεταξὺ τῶν ἡμετέρων καὶ τῶν ξένων δικτύων δὲν εὐσταθοῦν (').

Ἄλλὰ καὶ αἱ διακοπαὶ συγκοινωνίας λόγῳ καταπτώσεων χωμάτων, λίθων, πλημμυρῶν κλπ. εἶναι σήμερον ὀλιγώτεραι παρὰ ἄλλοτε ("). Ἐπὶ εἴκοσι πέντε ἔτη καθαρισμοὶ π.χ. τῶν πρᾶνῶν τῶν ἐκχωμάτων, προγραμματικοὶ ἀλλὰ καὶ ἀκούσιοι ἐκ καταπτώσεων, συνεχεῖς στηρίξεις τῶν πρᾶνῶν διὰ τοίχων, μηχανώσεις σηράγγων, κατασκευαὶ ἀμυντικῶν στοῶν ἔδосαν καὶ δίδουν συνεχῶς ἱκανοποιητικότερα ἀποτελέσματα διὰ τὴν κανονικότητα τῆς κυκλοφορίας.

3) Οἱ σιδηροδρομικοὶ σύνδεσμοι δι' ἀπ' εὐθείας ἀμαξῶν μεταξὺ Θεσσαλονίκης καὶ Νοτιοσλαβικῶν σταθμῶν, Θεσσαλονίκης καὶ Μοναστηρίου, καὶ ἐξ Ἀλεξανδρουπόλεως πρὸς Κωνσταντινούπολιν καὶ Ἀνατολικὴν Βουλγαρίαν διὰ μέσου Σβίλεγραδ βαθμιαῖα ἐτακτοποιήθησαν διὰ συμφωνιῶν μεταξὺ τῶν γειτονικῶν δικτύων. Ἀλλὰ καὶ πρὸ τοῦ 1912 ὑπῆρχαν τοιοῦτοι (ἀπὸ τὸ 1890) μεταξὺ τῆς Θεσσαλονίκης καὶ τῶν βορρείως τῆς τότε Τουρκίας γειτονικῶν χωρῶν π.χ. διὰ τῆς Συμβατικῆς (') ἀμαξοστοιχίας. Ὅλα αὐτὰ κερποὶ τῆς μνημονευθείσης καὶ ἀλλαχοῦ ἱστορικῆς ὄντως Convention à quatre τοῦ 1883 καὶ τῆς ἀπορροεῦσης ἀπὸ τὴν σύμβασιν αὐτὴν ἐπιβολῆς.

1) Καὶ δύο ἄλλα στοιχεῖα πρέπει νὰ λαμβάνωνται ὑπ' ὄψιν κατὰ τὸν σχηματισμὸν κρίσεως περὶ τῶν ταχυτήτων, ἀλλὰ καὶ ἐν γένει τῆς ἐκμεταλλεύσεως τοῦ δικτύου, ἰδίως κατὰ τὰς συγκρίσεις μετ' ἄλλα δίκτυα. Πρῶτον, ἡ κατὰ μέσον ὅρον μικρὰ μεταξὺ σταθμῶν καὶ στάσεων ἀπόστασις (πυκναὶ κατ' ἀνάγκην σταθμεύσεις) καὶ ἡ συχνὰ μακρυνὴ θέσις τῶν σταθμῶν ἀπὸ τὰ ὁμώνυμα ἀστικά κέντρα (δυσκόλυνσις συναγωνισμοῦ αὐτοκινήτου). Δεύτερον, ἡ νυκτερινὴ κίνησις συρμῶν εἰς τὸ κρατικὸν δίκτυον.

2) Ἰδε ἀνωτέρω σέλ. 220—224

3) Conventionnelle, ὥς ἀπεκαλεῖτο ἡ πρώτη ἀμαξοστοιχία Βελιγραδίου—Νίκης—Θεσσαλονίκης. Ἐκκυκλοφόρησε τὴν 18 Μαΐου 1888, διανύουσα τὸ διάστημα αὐτὸ τῶν 710 χμ. εἰς 21 ὥρ. 30'. Σήμερον εἰς 14 ὥρ. 20'.

4) 'Αλλ' ὡς πρῶτος μεγάλος διεθνῆς σιδηροδρομικός σύνδεσμος τῆς 'Ελλάδος μετὰ τοῦ ἑξωτερικοῦ ἐγκατεστάθη (σύμβασις 22 Αὐγ. 1919) ἡ ἀμαξοστοιχία, ἡ ἐπικληθεῖσα Σιμπλὸν - 'Οριὰν ἑξερῆς (*) μὲ τὰς κατόπιν συσταθεῖσας διὰ κοινῆς συμφωνίας τῶν ἀρχικῶς συμβληθέντων κρατῶν διακλαδώσεις αὐτῆς διὰ Κωνσταντινουπόλεως πρὸς 'Ασιατικὴν Τουρκίαν καὶ Συρίαν, πρὸς Βουκουρέστιον, κατόπιν δὲ καὶ πρὸς Βιέννην καὶ Βερολίνον, εἰς τὰς ὁποίας προσετέθη ἀπὸ 15 Μαΐου 1939 καὶ διακλάδωσις κλιναμάξης 'Αθηνῶν—Κωνσταντινουπόλεως δύο φορὰς τὴν ἑβδομάδα, κατόπιν ἐπιμόνων καὶ ἐπανειλημμένων συστάσεων τοῦ Οἴκου. Συμβουλίου τῆς Βαλκ. συνεννοήσεως. Ἡ πρώτη συνδέσασα εἰδικῶς τὰς 'Αθήνας ἀμαξοστοιχία κλιναμαξῶν χρονολογεῖται ἀπὸ 1 Ἰουλίου 1920, κυκλοφοροῦσα ἀρχικῶς μὲν τρεῖς φορὰς τὴν ἑβδομάδα, βραδύτερα δὲ (1928) (**) ἡμερησίως μὲ κλικατόπιν καὶ 'Αθηνῶν—Βιέννης καὶ 'Αθηνῶν—Βερολίνου τρεῖς φορὰς τὴν ἑβδομάδα.

'Αλλ' ἡ συγκοινωνία αὕτη εἶναι μεγάλης πολυτελείας διὰ βαλκανικὰς συνθήκας λόγῳ τοῦ μεγάλου κομίστρου, τὸ ὁποῖον καταβάλλει ὁ ἐπιβάτης τῆς διεθνοῦς κλιναμάξης ἐκ 4 καὶ 3 χρυσῶν λεπτῶν διὰ τὴν 1ην καὶ 2αν θέσιν ἀνὰ χιλιόμετρον (*). Εἶναι σχεδὸν ἄνευ σημασίας. Διὰ τῆς ἀμαξοστοιχίας αὐτῆς κυκλοφοροῦν κατ' ἐξαιρέσιν κοινὰ ἄμαξαι 1, 2 καὶ 3 θέσεως με-

1) Περὶ τῶν πολιτικῶν σχολῶν εἰς τοὺς ὁποίους αὕτη ἀπέβλεπεν, ἴδε σχετικὴν μετὰξὺ Μ. Pernot καὶ Μ. Margot συζήτησιν, τῆς ὁποίας μνεία γίνεται ἐν Σ. Β. Κορώνη «'Επὶ τοῦ 'Ελλ. Συγκοιν. προβλήματος», 1935, εἰς σημείωσιν σελ. 29. Πόσον δίκαιον ἀπεδείχθη ὅτι εἶχεν ὁ Μ. Pernot καὶ πόσον στενὰ ἔβλεπεν ὁ διαπραπῆς σιδηροδρομικός! Καὶ ἡ ἐπιμονὴ τῶν διευθυνόντων τὰ πράγματα τῆς ἀμαξοστοιχίας αὐτῆς ἐπὶ ἀρκετὸν χρόνον, ὅπως μία ἐξ 'Αθηνῶν κλιναμάξα προχωρεῖ μόνον μέχρι Πράγας καὶ ὄχι Βερολίνου. συντελέσασα μάλιστα καὶ εἰς διακοπὴν ἐπὶ μακρὸν τῆς μετὰ τοῦ Βερολίνου συγκοινωνίας, εἰς τὴν ἰδίαν καὶ οὐχὶ εἰς συγκοινωνιακὴν βλέψιν ὀφείλετο. Τὸ ἀσύμφορον τῆς συμβάσεως τῆς 22 Αὐγ. 1919 ἐφάνη ἤδη ἀπὸ τὸ 1926 (ζήτημα ἀμαξ. 'Οστάνδης), ὅτε ἡ 'Αγγλικὴ Κυβέρνησις τὴν κατήγγειλε, ὡς ἀσυμβίβαστον πρὸς τὴν συνθήκην τῆς Βαρκελώνας τοῦ 1921. Τὴν γνώμην αὐτὴν συνεμερίσθησαν καὶ ἄλλαι χῶραι. Εἰς ὀριστικὴν καταγγελίαν προέβη ἡ Βρετανικὴ κυβέρνησις τὸ 1934.

2) 'Επὶ ἀρκετὸν διάστημα ἐκυκλοφοροῦσε κατ' ἐκάστην. 'Επίσης μέχρι τινὸς ἐκυκλοφοροῦσε καὶ κλιναμάξα 'Αθηνῶν—Πράγας.

3) Διὰ τὴν ἐντὸς τοῦ ἑσωτερικοῦ χρησιμοποίησιν κλιναμάξης ἔχει συμφωνηθῇ πρόσθετον ἴσον πρὸς 40 ο/ο τοῦ κανονικοῦ (ὄχι τοῦ εἰσπραττομένου) σιδηροδρομικοῦ κομίστρου.

Μεταξὺ 'Αθηνῶν—Θεσσαλονίκης κυκλοφορεῖ ἀπὸ τὸ 1939 καὶ κλιναμάξα III θέσεως.

Τὰς σχέσεις μετὰξὺ τῆς Διεθνοῦς 'Εταιρείας Κλιναμαξῶν (ἔδρα Βρυξέλλαι) καὶ τοῦ κρατικοῦ δικτύου, ὡς πρὸς τὴν κυκλοφορίαν κλιναμαξῶν καὶ ἐστιατορίων, διέπουν τρεῖς συμβάσεις τῆς 7/9/1914. κυρωθεῖσαι διὰ τοῦ Νόμου ὑπ' ἀριθμ. 636 τῆς 31/1/1915, τροποποιηθεῖσαι βραδύτερον διὰ συμβάσεως τῆς 14/12/1922 κυρωθείσης διὰ τοῦ Ν.Δ. τῆς 22/12/1922. Βάσει αὐτῶν, συνέρχονται κατ' ἔτος ἀντιπροσωπεῖαι τῶν ἐνδιαφερομένων διὰ τὰς ἀμαξοστοιχίας Σιμπλὸν καὶ Συμβατικῆς δικτύων, πρὸς ρύθμισιν τῶν δρομολογίων καὶ τῶν σχετικῶν πρὸς τὴν κυκλοφορίαν αὐτῶν ζητημάτων.

ταξὺ Ἀθηνῶν, Θεσσαλονίκης καὶ Βελιγραδίου ἢ Νίς. Τὸ ἔργον συμπληρῶναι ἡ ἀμαξοστοιχία, ἡ ὁποία συνεχίζει τὸ παλαιὸν ἐπίθετον «συμβατική» Θεσσαλονίκης—Ἐξωτερικοῦ.

Πρέπει, ἐπομένως νὰ λεχθῇ, ὅτι αἱ σιδηροδρομικαὶ ἀπ' εὐθείας, χωρὶς μεταβίβασιν, συγκοινωνίαι διὰ κοινῶν ἀμαξῶν μεταξὺ Ἀθηνῶν καὶ Βελιγραδίου, διὰ νὰ σταθῶμεν εἰς αὐτὸν τὸν πρῶτον δι' ἡμᾶς σημαντικὸν κόμβον συγκοινωνιῶν πρὸς τὴν Κεντρικὴν καὶ Δυτικὴν Εὐρώπην, δὲν κατορθώθη νὰ εἶναι ἱκανοποιητικά.

Ἡ διαδρομὴ τῶν ἀμαξοστοιχιῶν Παρισίων—Ἀθηνῶν, Βερολίνου—Ἀθηνῶν καὶ Βιέννης—Ἀθηνῶν, ἡ ὁποία συνετελεῖτο τὸ 1926 εἰς ὥρας 75, 58, 50 σήμερον (1938) συντελεῖται εἰς ὥρας 61 (60 διὰ τὴν κáθηδον), 52 (49 διὰ τὴν κáθηδον), 40 (42 διὰ τὴν κáθηδον).

Ἀπὸ τὸ 1938 κατέστη καλυτέρα καὶ ἡ σιδηροδρομικὴ ἐπικοινωνία μέσον Νίς μεταξὺ Βουλγαρίας καὶ Ἑλλάδος κατόπιν ἀγόνων ἐπὶ ἔτη προσπαθειῶν τοῦ δικτύου. Ὡς πρὸς τὰς συγκοινωνίας ὅμως αὐτάς, ὅπως ἐπανειλημμένα διευπλώθη, μόνον σύνδεσμος ἄμεσος τοῦ Ἑλληνικοῦ καὶ τοῦ Βουλγαρικοῦ δικτύου διὰ Κούλας (Στρυμῶν) θὰ δώσῃ ἀποτελέσματα ἱκανοποιητικά (*).

5) Ἀλλὰ καὶ αἱ ἐμπορικαὶ μας μετὰ τοῦ ἐξωτερικοῦ συγκοινωνίαι εὐρίσκονται σήμερον εἰς σφικτοτέραν ἐπαφὴν μετὰ τοῦ λοιποῦ εὐρωπαϊκοῦ δικτύου (*).

Τέλος, ὁ σύνδεσμος τοῦ κρατικοῦ δικτύου γίνεται διαρκῶς στενώτερος μετὰ τῶν λοιπῶν εὐρωπαϊκῶν δικτύων, διὰ τῆς προσχωρήσεώς του εἰς ὑπαρχούσας ἢ νεοσυνιστωμένας μεταξὺ αὐτῶν σιδηροδρομικὰς συμφωνίας. Περὶ τούτων, ὡς ἐπίσης καὶ περὶ τῶν συνεννοήσεων τοῦ δικτύου μὲ ἄλλας συγκοινωνιακὰς ἐπιχειρήσεις π.χ. ἑλληνικὰς σιδηροδρομικὰς, ἀτμοπολικὰς, ἀεροπορικὰς καὶ αὐτοκινητικὰς θέλομεν πραγματευθῇ κατωτέρω.

Γ'.

Διεθνεῖς σχέσεις.

Ἡ κρατικὴ πρωτοβουλία καὶ ἐπέμβασις συναντῶνται σχεδὸν ἀμέσως μὲ τὴν ἐμφάνισιν τοῦ σιδηροδρόμου, πυκνούμεναι εἰς ἴδιον δι' ἐκάστην χώραν ἐσωτερικὸν σιδηροδρομικὸν δίκαιον κατασκευῆς καὶ ἐκμεταλλεύσεως καὶ βασιζόμεναι ὡς πρὸς τὴν ἐκμετάλλευσιν ἐπὶ τῶν διατάξεων τοῦ ἐμπορι-

1) Θεσσαλονίκη—Σόφια μέσον Νίς, χμ. 660, μέσον Κούλας χμ. 362.

2) Ἴδε κατατέρω εἰς Γ'. (Διεθνεῖς Σχέσεις) περὶ τῆς Διεθνoῦς Ἐνώσεως δρομολογιῶν ἐμπορικῶν ἀμαξοστοιχιῶν. Κατὰ τὴν ἐκθεσιν χρήσεως 1932—33, συνετελεῖτο ἡ διαδρομὴ ἐμπορικῆς ἀμαξοστοιχίας ἀπὸ Θεσσαλονίκης μέχρι Βιέννης εἰς 104, μέχρι Πράγας εἰς 117, μέχρι Βαρσοβίας εἰς 148, μέχρι Βερολίνου εἰς 138, μέχρι Λειψίας εἰς 142, μέχρι Ζυρίχης εἰς 145, μέχρις Ἀμβούργου εἰς 158, μέχρι Βρυξελλῶν εἰς 132, μέχρι Λονδίνου εἰς 214 ὥρας.

κοῦ νόμου περὶ μεταφορᾶς, τὰς ὁποίας συμπληροῦν ἡ τροποποιουῦν αἱ σχετικαὶ διατάξεις τῶν συγγραφῶν ὑποχρεώσεων ἡ τῶν ἐσωτερικῶν κανονισμῶν. Ἀπὸ ἀπόψεως διεθνoῦς, συναντῶμεν τὸ 1890 τὴν πρώτην Ἑνωσιν σιδηροδρομικῆς συμβάσεως τῆς Βέρνης⁽¹⁾, ὡς πηγὴν διεθνoῦς σιδηροδρομικοῦ δικαίου, μετ' αὐτὴν δὲ καὶ ἰδίως μετὰ τὸν Εὐρωπαϊκὸν πόλεμον τῶν ἐτῶν 1914-1918, βλέπομεν νὰ πυκνοῦνται περισσότερον αἱ διεθνεῖς σιδηροδρομικαὶ σχέσεις εἴτε ὑπὸ τὴν μορφήν διεθνῶν συμβάσεων μεταξὺ τῶν Κρατῶν, εἴτε ὑπὸ τὴν μορφήν συνεννοήσεων μεταξὺ τῶν σιδηροδρομικῶν δικτύων. Διατυπώνομεν μάλιστα τὴν γνώμην, ὅτι ὡς πρὸς τὰς πρώτας, γέννημα μερικῶν διατάξεων τῶν συνθηκῶν περὶ εἰρήνης καὶ τοῦ συμφώνου τῆς Κοινωνίας τῶν Ἑθνῶν, παρατηρεῖται κάποια συγχύζουσα τὸν ἐπιστήμονα πολυαρχία καὶ ἡ συναφὴς μὲ αὐτὴν πολυλογία, ὅταν ληφθῇ μάλιστα ὑπ' ὄψιν ὅτι ἐξ' αὐτῶν προῆλθαν ἄμεσα ἡ ἔμμεσα κυρίως ὀργανισμοὶ γνωμοδοτικοὶ καὶ μελετῶν, τῶν ὁποίων τὰ ὅρια δὲν εἶναι σαφῶς χωρισμένα.

Ἡ συναφθεῖσα χάρις τὴν εἰς ἐλβετικὴν πρωτοβουλίαν ὑπὸ χρονολογίαν 15 Ὀκτωβρίου 1890 διεθνῆς σύμβασις τῆς Βέρνης μεταξὺ ὀλίγων χωρῶν, εἰς τὴν ὁποίαν προσεχώρησαν κατόπιν βαθμηδὸν καὶ τὰ λοιπὰ Εὐρωπαϊκὰ Κράτη⁽²⁾, ἀποτελέσαντα τὴν Ἑνωσιν τῆς Βέρνης, εἶχεν ὡς ὄργανον διοικήσεως τοῦ ἔργου αὐτῆς Κεντρικὸν Γραφεῖον, ἐδρεῦον εἰς τὴν αὐτὴν πόλιν. Μὲ ὀλίγας λέξεις, ὁ σκοπὸς εἰς τὸν ὁποῖον ἀπέβλεπεν ἦτο ἡ ἐνοποιήσις τοῦ δικαίου τῶν μεταφορῶν (μόνον) ἐμπορευμάτων εἰς ὅλας τὰς χώρας, ἦτοι ὁ καθορισμὸς τῶν ἐκ τοῦ συμβολαίου διεθνoῦς μεταφορᾶς δικαιωμάτων καὶ ὑποχρεώσεων τῶν δύο συμβαλλομένων μερῶν, τῆς σιδηροδρομικῆς ἐπιχειρή-

1) Θὰ ἦτο παράλειψις, ἂν λέγοντες ὅτι ἡ σύμβασις αὕτη ἦτο ἡ πρώτη διεθνῆς σιδηρ. σύμβασις, δὲν ἐμνημονεύαμεν ὅτι ἀπὸ τὸ 1846 ὑφίστατο ὁ Σύνδεσμος τῶν πρωσσικῶν ἐταιριῶν, κατόπιν ἐξελιχθεὶς εἰς Ἑνωσιν τῶν Γερμανικῶν σιδηροδρομικῶν διοικήσεων, εἰς τὸν ὁποῖον τὸ 1930 συμμετεῖχον καὶ ἄλλαι χώραι, ὥς ἡ Ὁλλανδία, ἡ Αὐстроουγγαρία, τὸ Βέλγιον, ἡ Ρουμανία καὶ τὰ Σκανδιναβικὰ Κράτη, μήκους δικτύων 93.500 χιλιομέτρων περίπου. Ἡ Ἑνωσις αὕτη ἀπέβλεπεν εἰς πολὺ ἐντυτέρους σκοποὺς· ἀπὸ τὴν σύμβασιν τῆς Βέρνης, ἔχουσα νὰ ἐπιδείξῃ ἐπιτυχίαν ἔργου καὶ ἐπὶ μεγάλων τεχνικῶν ζητημάτων κατασκευῆς καὶ ἐκμεταλλεύσεως. Τὸ ἔργον τῆς ἦτο μέγα καὶ θετικόν.

Ὁ P. Wolf (Στοιχεῖα διεθνoῦς σιδηροδρομικοῦ δικαίου, μετάφρασις ἐκ τοῦ Γερμανικοῦ, Ἀθῆναι 1932, Ἐκδοσις Σ.Ε.Κ.) λέγει, ὅτι τὰς διατάξεις τῆς συμβάσεως περὶ ὀχημάτων τῶν χωρῶν τῆς Ἑνώσεως αὐτῆς παρέλαβε, σχεδὸν κατὰ λέξιν, ἡ κατὰ τὸ 1921 συσταθεῖσα Διεθνῆς Ἑνωσις φορτηγῶν. Ἀλλὰ καὶ οἱ Thaller et Perceroux (ἐν *Precis élémentaire du droit commercial*) γράφουν ἐξ ἄλλου διὰ τὴν σύμβασιν τῆς Βέρνης ὅτι *l'instrument international est conçu dans l'esprit du droit allemand*.

Καὶ ἡ μετὰ τὸν Ρωσσοτουρκικὸν πόλεμον Βερολίνειος συνθήκη (ἄρθρα 10, 12 καὶ 38) ἐδημιουργοῦσε διεθνῆς σιδηρ. δίκαιον καὶ ὡς πρὸς τὴν κατασκευὴν ὀρισμένων γραμμῶν τῆς Βαλκανικῆς.

2) Πλὴν τῆς Τουρκίας. Ἡ τότε Ἑλλάς δὲν συμμετεῖχε, καθὼς μὴ συνδεομένη μὲ τὸ Εὐρωπαϊκὸν δίκτυον.

σεως ἀφ' ἐνὸς καὶ τοῦ φορτωτοῦ ἢ παραλήπτου ἀφ' ἑτέρου, ἡ ἀπλοποίησις τῶν διατυπώσεων μεταφορᾶς (φορτωτική) καὶ ἡ πρὸς «διεθνῇ μεταφορὰν ὑποχρέωσις τῶν δικτύων», ἡ προσπάθεια προσαρμογῆς καὶ τῶν περὶ ἐσωτερικῶν μεταφορῶν διατάξεων εἰς τὰς διεθνεῖς καὶ ἡ διὰ διαιτησίας λύσεις τῶν μεταξὺ τῶν ἐπιχειρήσεων προκυπτουσῶν ἐκ τῆς ἐφαρμογῆς τῆς συμβάσεως αὐτῆς μεταφορῶν. Τὸ περιεχόμενον τῆς συμβάσεως ἀποτελεῖ, οὕτως, ἓνα διεθνῇ Κανονισμόν Ἐκμεταλλεύσεως, παράπλευρα εἰς τοὺς κατὰ ἐπιχείρησιν καὶ χώραν τοιοῦτους.

Ἰσχυρὴν πρωτοβουλίαν μετὰ τὸν Εὐρωπαϊκὸν πόλεμον πρὸς ἀνάπτυξιν τοῦ διεθνοῦς συγκοινωνιακοῦ ἐν γένει καθεστῶτος ἔλαβεν ὁ Ὄργανισμὸς τῆς Κοινωνίας τῶν Ἑθνῶν, αὐτὸς οὗτος ἀποτελῶν συγκοινωνιακὸν διεθνῇ θεσίμῳ, βάσει ὥρισμένων διατάξεων τῆς συνθήκης περὶ εἰρήνης τῶν Βερσαλλιῶν κλπ., τὸ περιεχόμενον τῶν ὁποίων ὠφείλετο ἐν μέρει εἰς τὰς γενικὰ διεπούσας τοὺς ἰδρυτὰς αὐτῆς ἀρχὰς περὶ συνεργασίας τῶν λαῶν εἰς κάθε ἐπίπεδον, πνευματικὸν καὶ μὴ, ἐν μέρει δὲ εἰς διεθνεῖς πολιτικὰς βλέψεις, τῶν ὁποίων ἡ ἀποτυχία τόσον περιφανῆς ἐνεφανίσθη μετὰ ὀλίγα ἔτη. Κυρία περίπτωσις τοῦ τελευταίου εἵδους εἶναι αἱ διατάξεις περὶ διεθνοποιήσεως μερικῶν ποταμῶν.

Ὡς κύριον ὄργανον ἐφαρμογῆς τῶν σκοπῶν αὐτῶν ἐτάχθη εἰδικὸν τμήμα τοῦ Ὄργανισμοῦ ὑπὸ τὸν τίτλον «Τμήμα Συγκοινωνιῶν καὶ Διαμετακομίσεως» τελοῦν ὑπὸ τὴν Γενικὴν Γραμματεῖαν αὐτῆς.

Αἱ συναφθεῖσαι μὲ τὴν πρωτοβουλίαν αὐτῆς συμβάσεις εἶναι διεθνεῖς τοιαῦται «μεταξὺ κρατῶν», τὰ ὁποῖα συνῆψαν αὐτὰς ἢ τὰ ὁποῖα μεταγενέστερα προσεχώρησαν εἰς αὐτάς. Ἡ Ἑλλὰς ἀνήκει εἰς τὴν κατηγορίαν αὐτὴν τῶν Κρατῶν, τὰ δύο δὲ δίκτυα τὰ ὁποῖα ἐνδιαφέρονται εἶναι τὸ δίκτυον τῶν Κρατικῶν σιδηροδρόμων καὶ τὸ δίκτυον γραμμῆς Ἀλεξανδρουπόλεω—Βουλγαρικῶν συνόρων.

Ὑπάρχει ὁμοῦ καὶ μία ἄλλη κατηγορία σιδηροδρομικῶν συμφωνιῶν «μεταξὺ ὄλων ἢ μέρους τῶν δικτύων» τῶν διαφόρων χωρῶν, κυρίως ἐπὶ συνήθων ζητημάτων ἐκμεταλλεύσεως, ὥς τῶν τιμολογίων, δρομολογίων, ἀνταλλαγῆς τροχαίου ὕλικου—ἐπιβατικοῦ ἢ φορτηγοῦ, ἐλέγχου τοῦ τροχαίου ὕλικου βαθμοῦ, ασφαλείας καὶ ιδιοτήτων τὰς ὁποίας πρέπει τοῦτο νὰ ἱκανοποιεῖ, ἀπὸ κοινοῦ χρῆσις ἢ ἐκμετάλλευσις παραμεθορίων σταθμῶν, τρόπου διακανονίσεως τῶν κοινῶν λογαριασμῶν κλπ. Αἱ συμφωνίαι αὐταί, προῖόν συνεννοήσεων καὶ διαπραγματεύσεων ἀντιπροσώπων τῶν δικτύων, οἱ ὁποῖοι συνέρχονται κατὰ περιόδους, δεσμεύουν τὰ δίκτυα, ἀφοῦ ἐγκριθοῦν ἀπὸ τὰς διοικήσεις των, συνήθως εἶναι κατ' οὐσίαν ἐγκεκριμένοι ἅμα ἐπιτευχθῇ συμφωνία τῶν ἀντιπροσώπων ἢ, ὅπου αἱ κατὰ χώραν νομοθεσίαι ἐξαρτοῦν τὸ κύρος ἀπὸ τὴν κύρωσιν τῆς προϋσταμένης Ἀρχῆς, ἀφοῦ αὐτὴ

λάβη χώραν (*). Καλουῦνται διεθνεῖς ἐνώσεις, διασκέψεις, διεθνεῖς ὑπηρεσίαι ἢ ἀπλῶς ὑπηρεσίαι (κατὰ μὴ κυριολεκτούσας, πολὺ φιλοδόξους καὶ ἐπιφερούσας σύγχυσιν ἐκφράσεις), ὀνομασίαι εἰς τὰς ὁποίας προστίθεται τὸ σχετικὸν θέμα π.χ. διεθνῆς διάσκεψις δρομολογίων ἡμαξοστοιχιῶν συγκοινωνια-
των, ἐνδεχομένως καὶ αἱ γεωγραφικαὶ περιοχαὶ τὰς ὁποίας ἀφοροῦν.

Ἀπὸ ἀπόψεως πρακτικῆς ὠφελιμότητος καὶ οὐσιαστικῆς ἀμέσου βελτιώσεως τῶν κατὰ τὴν σιδηροδρομικὴν ἐπικοινωνίαν, φρονοῦμεν ὅτι, ἐξαιρουμένων τῶν δύο διεθνῶν συμβάσεων τῆς Βέρνης τοῦ 1924 περὶ μεταφορῶν ἐμπορευμάτων καὶ ἐπιβατῶν (ἀνήκουν εἰς τὴν πρώτην κατηγορίαν), αἱ συμφωνίαι τῆς τελευταίας κατηγορίας ἔχουν τὴν μεγαλύτεραν ἀποτελεσματικότητα καὶ ἀξίαν (*). Ἐν τούτοις, ἡ ἑλληνικὴ τοῦλάχιστον πείρα δεικνύει, ὅτι συχνὰ ἄλλαι μὴ συγκοινωνιακῆς φύσεως βλέψεις ματαιοῦν τὴν ἐπιτυχίαν καταφανῶς ὠφελίμων συγκοινωνιακῶν συνεννοήσεων. Ὅχι διότι οἱ σιδηροδρομικοὶ δὲν φρονοῦν τὸ συγκοινωνιακῶς ἢ ἔστω μόνον τὸ σιδηροδρομικῶς ὀρθόν, ἀλλὰ διότι παρεμβαίνουν ἄλλαι ἔξω τῶν συγκοινωνιακῶν διοικήσεων ἐπιρροαί.

Ὡς πρὸς τὰς συμβάσεις τῆς «πρώτης» κατηγορίας, ἡ Ἑλλάς συμμετέχει εἰς τὰς ἑξῆς κυριωτέρας συμβάσεις «μεταξὺ Κρατῶν» :

α) Τὴν σύμβασιν περὶ ἐλευθερίας τῆς διαμετακομίσεως κλπ., ἡ ὁποία κατηρτίσθη ὑπὸ τῆς συνελευθούσης εἰς τὴν Βαρκελώνην τὴν 20^η Ἀπριλίου 1921 Γεν. Διασκέψεως τῆς ἐλευθερίας τῶν συγκοινωνιῶν καὶ τῆς διαμετακομίσεως· κυρωθεῖσαν διὰ τοῦ Νομ. Διατάγματος ἀπὸ 15 Δεκεμβρίου 1923. Ἀφορᾷ τὴν ἐλευθερίαν τῶν μεταφορῶν δι' ὕδατος ἢ σιδηροδρομικῆς ὁδοῦ διὰ τὰ πρόσωπα, ἐμπορεύματα καὶ τὰς ἀποσκευάς, ὥς καὶ τὰ μέσα μεταφο-

1) Οὕτω, μέχρι τοῦ Ν.Δ. τῆς 20 Σεπτεμβρίου 1926 (ἴδε ἀνωτέρω) τὸ Ὑπουργεῖον ἐνέκρινε τὰς συμφωνίας μεταξὺ Σ.Ε.Κ. καὶ ξένων δικτύων. Τὸ Ν.Δ. κατήργησε τὴν σχετικὴν διάταξιν. ἄλλ' ὁ κυρώσας αὐτὸ Νόμος ὑπ' ἀρ. 4101 τῆς 12 Μαρτίου 1929, εἰς τὸ ἄρθρον 3 ἔδ. 12, ὥρισεν ὅτι ἡ ἐξοπτεία τοῦ Ὑπουργείου περιλαμβάνει καὶ «τὴν συνολολόγησιν διεθνῶν συμβάσεων ὑποχρεουσῶν τὸ δίκτυον πλὴν τῶν ἀναγομένων εἰς συνεννοήσεις περὶ δρομολογίων».

2) Τοῦτο αἶτοπα ἀμφισβητεῖται εἰς τὸ προοίμιον τῆς διεθνούς συμβάσεως «περὶ τοῦ διεθνούς καθεστώτος τῶν σιδηροδρόμων», περὶ τῆς ὁποίας ἴδε κατωτέρω. Εἶναι χαρακτηριστικόν, ὅτι ἐκεῖνα τὰ Διεθνῆ Γραφεῖα τῆς Ἑλβετίας, πού ἔδειξαν ἐπὶ 60 καὶ πλέον ἔτη ἀντοχὴν καὶ ζωτικότητα εἶναι τὰ 3 Γραφεῖα τῆς Βέρνης τῶν διεθνῶν σιδηροδρ. μεταφορῶν, τῶν παγκοσμίων ταχυδρομικῶν καὶ τῶν διεθνῶν τηλεπικοινωνιῶν. Διὰ τὴν ἰδίαν ἀνέκαθεν πραγματικὰ διεθνῆ (80—90 κράτη) καὶ διότι τὸ τεχνικοοικονομικὸν στοιχεῖον ποῦ τὰ χαρακτηρίζει, παγίως ἐχωρίζετο ἐξ ὁλοκλήρου ἀπὸ τὸ πολιτικόν. Ὁ παγκόσμιος χαρακτὴρ τῶν ἐστηρίζετο εἰς τὴν ἀντικειμενικότητα, οὐδετερότητα καὶ ἰσότητα μεταχειρίσεως πραγματικῆν. Τόσον ἐκυσταρχοῦσαν αὐτὰ τὰ στοιχεῖα, ὥστε καὶ κατὰ τοὺς μεγάλους πολέμους νὰ ἐξακολουθῇ ἡ διὰ μέσου αὐτῶν ἐπαφὴ καὶ μεταξὺ τῶν ἐμπολέμων κρατῶν ! Ἀπὸ τὰ ἰδρυθέντα ὁμως γραφεῖα τῆς Κ. τ. Ε. οὐδὲν παρέμεινε εἰς τὴν ζωὴν !

ρᾶς, ἐλευθερίαν τὴν ὁποίαν ζητεῖ νὰ ἐξασφαλίσῃ δι' ἀπαγορεύσεως τῆς διακρίσεως τῶν μεταφερομένων ἀναλόγως τῆς ἐθνικότητος καὶ ἐπιβολῆς ὅρων ἰσότητος κατὰ τὴν μεταφορὰν βάσει τιμολογίων εὐλόγων, λαμβανομένων ὑπ' ὅψιν τῶν συνθηκῶν ἐμπορικῆς κινήσεως καὶ τοῦ ἀνταγωνισμοῦ μεταξὺ διαφόρων ὁδῶν μεταφορᾶς. Αἱ ἄρχαι αὗται ἔγιναν δεκταὶ ὑπὸ τὴν ἐπιφύλαξιν, ὅτι δὲν δύνανται νὰ θίξουν κατ' οὐσίαν τὰ δικαιώματα καὶ ὑποχρεώσεις, αἱ ὁποῖαι ἀπορρέουν ἀπὸ τὰς διατάξεις τῆς συνθήκης τῶν Βερσαλλίων τῆς 28ης Ἰουνίου 1919 κλπ. ('). Ἡ σύμβασις αὕτη περισσότερον κάθε ἄλλης ὁμοίας ἔχει ἐν γένει προκαλέσει ἐπιστημονικὰς συζητήσεις ζωηρὰς ἀλλὰ καὶ διότι ἔθιγε καὶ ζητήματα πολιτικῆς φύσεως. Ὅργανον αὐτῆς εἶναι ἡ εἰς τὴν Γενεύην ἐδρευούσα «Συμβουλευτικὴ καὶ Τεχνικὴ Ἐπιτροπὴ τῶν συγκοινωνιῶν καὶ διαμετακομίσεως». β) Τὰς Διεθνεῖς συμβάσεις τῆς Βέρνης, συνομολογηθείσας εἰς τὴν Βέρνην τὴν 8ην Ἰουλίου 1903 ὑπὸ ἀντιπροσώπων τῶν Εὐρωπαϊκῶν Κρατῶν, βάσει ρητῆς ἐπιταγῆς τοῦ ἄρθρου 366 τῆς Συνθήκης τῶν Βερσαλλίων. Ἐκυρώθησαν ὑπὸ τῆς Ἑλληνικῆς Κυβερνήσεως διὰ τοῦ νόμου ὑπ' ἀριθ. 3689 τῆς 8ης Δεκεμβρίου 1908, ἀλλ' ἐτέθησαν διὰ τοὺς Σιδηροδρόμους τοῦ Κράτους εἰς ἐφαρμογὴν ἤδη ἀπὸ τὴν 1ην Ὀκτωβρίου 1928. Πρόκειται περὶ τῶν δύο σημαντικωτάτων συμβάσεων, ἐκ τῶν ὁποίων ἡ μία ἀφορᾷ τὰς διεθνεῖς μεταφορὰς ἐμπορευμάτων (') ἡ ἄλλη τὰς διεθνεῖς μεταφορὰς ἐπιβατῶν καὶ ἐπισκευῶν. Τὸ περιεχόμενον τῆς συμβάσεως τούτων εἶναι ὅμοιον πρὸς τὸ περιεχόμενον τῆς συμβάσεως τῆς Βέρνης τὸ 1890, περὶ τῆς ὁποίας ἔγινε ἀνωτέρω μνεῖα, ἀλλὰ μὲ συμπλήρωσιν αὐτοῦ, ἐπίσης καὶ ἐπέκτασιν εἰς τὰς μεταφορὰς ἐπιβατῶν καὶ ἀποσκευῶν περὶ τῶν ὁποίων ἡ σύμβασις ἐκείνη ἐσιωποῦσε. Διὰ τὴν διευκόλυνσιν καὶ τὴν ἐξασφάλισιν τῆς ἐφαρμογῆς τῶν δύο τούτων συμβάσεων συνεστήθη εἰς τὴν Βέρνην τὸ Κεντρικὸν Γραφεῖον τῶν Διεθνῶν Σιδηροδρομικῶν μεταφορῶν μὲ τὴν ὀργάνωσιν τοῦ ὁποίου ἐπεφορτίσθη τὸ Ὁμοσπονδιακὸν Συμβούλιον τῆς Ἑλβετίας ('). γ) Τὴν Διεθνῆ σύμβασιν περὶ τοῦ «διεθνοῦς καθεστώτος τῶν σιδηροδρόμων», καταρτισθεῖσαν τὴν 9ην

1) Ἐν τούτοις προβλέπεται καὶ μία ἐξαιρέσις ἀπὸ τὸν κανόνα ὡσάντις εἰδικοὶ λόγοι τοπικοὶ καὶ τεχνικοὶ τὴν ἐπιβάλλουν. Καὶ ἡ ἐξαιρέσις αὕτη δὲν ἦτο ἄσχετη πρὸς τὰς περὶ διαμετακομίσεως διὰ Θεσσαλονίκης Ἑλληνοσερβικὰς συμφωνίας. Ἰδὲ Γ. Κοφινὰ εἰς τὸ Δελτίον Ἑλλ. Συλλ. Κοινωνίας τῶν Ἑθνῶν, τευχ. 2, 1921, μελέτην ὑπὸ τὴν τίτλον «Ἡ Κοινωνία τῶν Ἑθνῶν καὶ ἡ ἐλευθερία τῶν συγκοινωνιῶν».

2) Ἡτοι Convention Internationale Marchandises (συντ. C. I. M.) καὶ C. I. d. Voyageurs (C. I. V.). Μετάφρασις τοῦ κειμένου καὶ τῶν δύο συμβάσεων ἐδημοσιεύθη εἰς «Νομοθεσία διέπουσα τοὺς Σ.Ε.Κ.» Ἀθῆναι 1929, σελ. 527 καὶ ἐφ.

3) Αἱ δύο αὗται συμβάσεις ἐτροποποιήθησαν ἐπουσιωδῶς τὴν 29 Ἰουνίου 1938 διὰ τῶν ὑπογραφεισῶν δύο συμβάσεων τῆς Ρώμης μετὰ τῶν I--VIII παραρτημάτων. τὰς ὁποίας ἐκύρωσεν ὁ Ἑλλήν νομοθέτης διὰ τοῦ νόμου ὑπ' ἀριθ. 1285 τῆς 20 Ἰουνίου 1938.

Δεκεμβρίου 1923 εις την Γενεύην, κατόπιν ύποδείξεως τῆς Διεθνoῦς Οἰκονομικῆς Διασκέψεως τῆς Γενoῦσης τοῦ Μαρτίου καὶ τοῦ Ἀπριλίου 1922, ἀλλὰ καὶ παλαιoτέρως, ἦτοι τῆς μνησθείσης Διασκέψεως Βαρκελώνας, κυρωθεῖσαν καὶ ὑπὸ τῆς Ἑλληνικῆς Κυβερνήσεως διὰ τοῦ Νόμου ὑπ' ἀριθμ. 3693 τῆς 8 Δεκεμβρίου 1928. Δι' αὐτῆς ἐπεζητήθη «δι' ἐνὸς γενικωτέρου ἐνιαίου κανονισμοῦ τῶν ὑποχρεώσεων, αἱ ὁποῖαι ἔχουν ἀναγνωρισθῆ διεθνῶς, ὡς πρὸς τὰς σιδηροδρομικὰς μεταφορὰς, ἡ εὐρυτέρα διευκόλυνσις πρὸς συνομολόγησιν νέων συμφωνιῶν ἀναλόγως πρὸς τὰ αἰτήματα τοῦ ἐμπορίου», διότι ὅπως εἰς τὸ προοίμιον ἀναφέρεται δὲν ἐπαρκοῦσαν αἱ πολλαὶ ἰδιαίτεραι συμφωνίαι μεταξὺ τῶν κρατῶν καὶ τῶν σιδηροδρομικῶν ἐπιχειρήσεων. Αἱ διατάξεις αὐτῶν στρέφονται κυρίως εἰς συστάσεις πρὸς διευκόλυνσιν τῶν διεθνῶν ἐμπορικῶν συναλλαγῶν, πρὸς ἐνότητα τοῦ ὕλικοῦ καὶ πρὸς καθορισμὸν ἐλευθερίας κατὰ τὴν χρησιμοποίησιν τῶν τιμολογίων ὑπὸ τῶν κρατῶν, ἐν ἀντιθέσει πρὸς μίαν περισσότερον δεσμευμένην ἐλευθερίαν τὴν ὁποίαν ἀποπνέουν αἱ συζητήσεις, ἀλλὰ καὶ ἡ σύμβασις τῆς Βαρκελώνας. Τέλος, προβλέπει καὶ τὴν κατὰ διεθνῆς σύστημα (ὑπὸ τῆς Ἐπιτροπῆς Διαμετακομίσεως καὶ Συγκοινωνιῶν παρὰ τῇ Κοινωνίᾳ τῶν Ἑθνῶν) λύσιν τῶν διαφορῶν, αἱ ὁποῖαι ἤθελαν προκύψει μεταξὺ τῶν Κρατῶν ἐκ τῆς ἐφαρμογῆς τῆς διεθνoῦς αὐτῆς συμβάσεως ('). Καρπὸς τῆς διασκέψεως αὐτῆς καὶ τῶν συζητήσεων τῆς διεθνoῦς οἰκονομικῆς διασκέψεως τοῦ Πορτορόζε ὑπῆρξε καὶ ἡ Διεθνῆς Ἐνωσις τῶν σιδηροδρόμων. δ) Εἰς τὴν Ἐνωσιν αὐτήν, ἰδρυθεῖσαν χωρὶς συμμετοχὴν τῶν Κρατῶν κατόπιν διασκέψεων τῶν μεγάλων δικτύων τῶν μεγαλυτέρων χωρῶν, μὲ τὴν πρωτοβουλίαν τῶν Γαλλικῶν σιδηροδρομικῶν ἐπιχειρήσεων καὶ τὴν συνεργασίαν τῆς Κοινωνίας τῶν Ἑθνῶν, συμμετέχει καὶ τὸ δίκτυον Ἑλληνικοῦ Κράτους. Δι' αὐτῆς ἰδρύθη ἡ Ἐνωσις μὲ μέλη τὰς σιδηροδρομικὰς ἐπιχειρήσεις καὶ ἔδραν εἰς τοὺς Παρισίους, σκοπὸς τῆς εἶναι μᾶλλον μελέται καὶ ἔρευναι γενικωτέρου σιδηροδρομικοῦ ἐνδιαφέροντος, ἰδίως τεχνικοῦ, ἐκ τῶν ὁποίων παραδειγματικῶς ἀναφέρομεν δύο, τὰ τῆς γενικεύσεως τῆς χρήσεως συνεχοῦς τροχοπέδης (καὶ τῶν σχετικῶν συστημάτων) εἰς τὰς ἐμπορικὰς ἀμαξοστοιχίας καὶ τὸ τοῦ συστήματος αὐτομάτου συνδέσμου μεταχὺ τῶν ὀχημάτων. Ἔργον τῆς αὐτῆς Ἐνώσεως εἶναι ἡ ἐκδιδομένη κατ' ἔτος Διεθνῆς στατιστικὴ τῶν σιδηροδρόμων. ε) Τὰς συμβάσεις μετὰ τῆς Διεθνoῦς Ἑταιρίας κλιναμαξῶν περὶ τῶν ὁποίων ἔγινε λόγος ἀνωτέρω (δρομολογιακά).

1) Μετάφρασις τοῦ κειμένου ἐδημοσιεύθη ἐπίσης εἰς τὴν νομοθεσίαν τῶν Σ.Ε.Κ. κλπ. σελ. 678 καὶ ἐφ. Ἰδε L'oeuvre de Barcelone, exposée par quelques uns de ses auteurs, Paris 1922. Ὁ προτασσόμενος τοῦ βιβλίου πρόλογος τοῦ G' Hanotaux, προεδρεύσαντος αὐτῆς, περὶ τοῦ ἔργου τῆς Βαρκελώνας μᾶς ἐνισχύει περισσότερον εἰς τὴν ἀνωτέρω κρίσιν μας περὶ τῆς μικρᾶς ἀξίας τοῦ ἔργου τῶν διασκέσεων τῆς κατηγορίας αὐτῆς.