

Η ΔΗΜΟΣΙΑ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

ΤΑ ΠΡΩΤΑ 25 ΕΤΗ

ΤΩΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ

Υ Π Ο

Σ Π. Β. ΚΟΡΩΝΗ

ΑΝΤΙ ΠΡΟΛΟΓΟΥ

Ἡ δημιουργικὴ ἐποχὴ τῶν ἐτῶν 1910—1915 παρέδωκεν εἰς τὴν ἑλληνικὴν κοινωνίαν, μαζὺ μὲ τόσα ἄλλα μεγάλα, τὴν δημοσίαν ἐπιχείρησιν τῶν σιδηροδρόμων τοῦ Κράτους, ἡ ὁποία ἔκλεισεν ἡδὴ τὰ πρῶτα 25 ἔτη τῆς ζωῆς της (Μάρτιος 1914—1939). Ἡ παροῦσα ἐργασία ἀφορᾷ μελέτην τοῦ 25ετοῦς βίου της, ἥτοι τὴν περιγραφὴν τῆς ὀργανικῆς της ἐξέλιξεως, τὴν σύλληψιν τῶν σκοπῶν τοὺς ὁποίους ἐπεδίωξε, σκοπῶν ἄλλων ἀπὸ ἐκείνους τοὺς ὁποίους πρὶν ἰκανοποιουῦσαν τὰ τέσσαρα τμήματα ἐκ τῶν ὁποίων συνεκροτήθη, τὴν πολιτικὴν της ὡς πρὸς τὰ χρησιμοποιηθέντα μέσα διὰ τοὺς σκοποὺς αὐτοὺς, τὴν καταληφθεῖσαν ἔπ' αὐτῆς θέσιν μέσα εἰς τὸ σύνολον τοῦ μηχανισμοῦ τῆς ἐθνικῆς οἰκονομίας καὶ τέλος τὸν βαθμὸν κατὰ τὸν ὁποῖον ἀπέκλινε τῶν ἀρχῶν τῆς «ἐπιχειρηματικῆς» ἀρχῆς διὰ τὴν πραγμάτωσιν τῶν σκοπῶν της.

Ἡ μελέτη ἐκτείνεται εἰς τ' ἀφορῶντα τὴν διοικητικὴν, οἰκονομικὴν καὶ ἐμπορικὴν ἐξέλιξιν τῆς ἐπιχειρήσεως, τῆς ὁποίας ἀναγκαῖον ὄργανον πρὸς ἐμπορικὸν σκοπὸν εἶναι ἡ τεχνικὴ ὑπόστασις. Δι' αὐτὴν διεθέσαμεν ἐν κεφάλαιον μὲ περιεχόμενον τόσον ὅσον ἐκρίναμεν ὅτι ἦτο ἀναγκαῖον διὰ τὴν παρακολούθησιν ἐκείνης.

Ἡ μελέτη ἐνεφάνισε δυσκολίας λόγῳ τῶν ἀνωμάλων συνθηκῶν ἰδίως τοῦ πρώτου τρίτου τῆς περιόδου αὐτῆς. Οὕτως, ἐπὶ τρία ἔτη ἡ γραμμὴ Λαρίσης ἦτο ἀσύνδετος μὲ τὰς λοιπὰς. Ἡ ἴδια γραμμὴ, καίτοι ἐξαγορασθεῖσα τὸ 1914, παρέμεινε σχεδὸν ἐξ ὀλοκλήρου μέχρι τοῦ 1920 ὑπὸ τὴν διοίκησιν τῶν ὀργάνων τῆς Ἑταιρείας. αἱ τρεῖς δὲ ἄλλαι γραμμαί, ὡς ἐκμετάλλευσις, μόλις τὸ 1920 ἐπανῆλθον ὀριστικῶς εἰς τὸ Κράτος διὰ νὰ ἀποτελέσουν ἐνιαίαν ἐκμετάλλευσιν μετὰ τῆς Λαρισσιτικῆς καὶ τῆς ἐνωτικῆς. Ἐξ ἄλλου, ἡ κατάστασις τῆς ἀξίας τοῦ νομίσματος καὶ τοῦ ἐπιπέδου τιμῶν δεῖκνυσι συνεχεῖς καὶ σημαντικὰς διολισθήσεις ἀπὸ τῶν ἀρχῶν τοῦ 1920 μέχρι τέλους τῆς περιόδου μὲ συντόμους διακοπὰς σημαινούσας ἀνάπαυλαν διὰ προσαρμογὴν εἰς τὴν ἐκάστοτε νέαν κατάστασιν.

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

Ἐκτός αὐτῶν, δὲν ἔχομεν στατιστικά δεδομένα διὰ τὰς μακεδονικὰς γραμμὰς παρὰ μόνον ἀπὸ τὸ 1922 (μᾶς εἶναι ἐντελῶς ἄγνωστοι ἀπὸ τὸ 1912 ἕως τὸ 1921), διὰ δὲ τὴν γραμμὴν Λαρίσσης ἔχομεν μὲν στοιχεῖα καὶ διὰ τὰ ἔτη 1914—1922, ἀλλ' ἀτελέστατα, ἦτοι ἐκεῖνα ποῦ ἔδιδεν ἀνέκαθεν δι' ὄλας τὰς ἑλληνικὰς γραμμὰς ἡ παλαιὰ στατιστικὴ τὴν ὁποίαν εἶχεν ἀρχίσει νὰ ἐκδίδη τὸ Ὑπουργεῖον Ἐσωτερικῶν ἀπὸ τὸ 1897. Πλήρης τοῦ δικτύου στατιστικὴ κατὰ ἐπιστημονικὰς ἀρχὰς συγκεντρωμένων καὶ ταξινομημένων στοιχείων ὑπάρχει μόνον ἀπὸ τὸ 1926. Ἡ ἀξία τῶν εἰς τοὺς πίνακας διδομένων ἀριθμῶν, εἰδικῶς διὰ τὰ ἔτη 1911 καὶ 1914, ληφθέντων διὰ μὲν τὴν Λαρισσιτικὴν ἀπὸ τὴν παλαιὰν αὐτὴν στατιστικὴν, διὰ δὲ τὰς μακεδονικὰς ἀπὸ μελέτην τοῦ Γ. Βουγιούκα (Δελτ. Ὑπουργ. Συγκοινωνίας), εἶναι ἀπλῶς ἐνδεικτικὴ καὶ μικρῶς συγκριτικῆς μετὰ τῶν ἐπομένων ἐτῶν ἀξίας, διότι ὡς εἴπομεν τὰ τέσσαρα τμήματα τοῦ σημερινοῦ δικτύου ἦσαν τότε ἀσύνδετα μεταξὺ τῶν, ἀνῆκον δὲ εἰς δύο χώρας ὑπὸ ἰδίους ὄρους τοποικῆς δι' ἕκαστον διαίτης. Οἱ πίνακες ἀφοροῦν μόνον τὰς γραμμὰς κανονικοῦ πλάτους, οἱ σχετικοὶ δὲ μὲ τὴν γραμμὴν 0,60 μ. Σαρακλῆ - Σταυροῦ ἀριθμοὶ δὲν περιλαμβάνονται εἰς αὐτούς.

Ἀπεφύγαμεν τὰς συγκρίσεις μὲ στατιστικὰ στοιχεῖα δικτύων ἄλλων χωρῶν. Ἐν τούτοις, ὡς πρὸς τὸ κρατικὸν δίκτυον, τὰ σχετικὰ στοιχεῖα τῶν στατιστικῶν του εἶναι τεχνικῶς συγκρίσιμα μὲ τὰ ξένα, ὅπως δημοσιεύονται εἰς τὴν διεθνή σιδηροδρομικὴν στατιστικὴν, λόγῳ τοῦ πληθιασμοῦ τῆς στατιστικῆς μεθόδου. Ἀλλὰ τὸ ἐν γένει σύνολον τῶν φυσικῶν καὶ ἀτομικῶν ὄρων, ὡς καὶ τῆς ἐμπορικῆς καὶ οἰκονομικῆς ὑφῆς, εἶναι τόσον διάφορον κατὰ χώραν, ὥστε αἱ συγκρίσεις συχνότατα νὰ ἀδηγοῦν εἰς αὐθαίρετα συμπεράσματα.

Ὅτου ἐθεωρήσαμεν ὅτι ἐπεβίλλετο μία παραβολή, περιορίσθημεν νὰ δώσωμεν ἀριθμητικὰ στοιχεῖα ἀπὸ χώρας αἱ ὁποῖαι ἢ παρουσιάζουν κάποιαν κοινότητα ὄρων μὲ τὴν ἰδικὴν μας, ὡς εἶναι ἡ διαμόρφωσις ἐδάφους, ὄρέων καὶ ἀκτῶν, κατάτμησις ἐδαφικὴ καὶ σχηματισμὸς περιφερειῶν γεωγραφικῶς χωρισμένων μεταξὺ τῶν, πτωχεῖα ἐδάφους κτλ. ἢ ἀπὸ τὰς βαλκανικὰς χώρας, τῶν ὁποίων ὅμως ἡ ἐν γένει οἰκονομικὴ ὑφῆ εἶναι πολὺ διάφορος ἀπὸ τὴν ἑλληνικὴν.

Κατὰ τὰ λοιπὰ, τὰ στατιστικὰ στοιχεῖα ἠντλήθησαν ἀπὸ τὰς ἐκθέσεις πεπραγμένων μέχρι τοῦ 1925 καὶ ἀπὸ τὰ ἔκτοτε δημοσιεύόμενα Στατιστικὰ Τεύχη τοῦ δικτύου μέχρι τοῦ 1938 - 39. Δὲν ἀποκλείεται καὶ λάθη τινα ἀσημίντου πάντως βαρύτητος νὰ περυσέφωσαν, τὰ ὁποῖα παρακαλοῦμεν τὸν ἀναγνώστην νὰ συγχωρήσῃ. Ἐπιθυμοῦμεν ἐδῶ νὰ ἐκφράσωμεν τὰς εὐχαριστίας μας εἰς τοὺς ὁποῖους προθυμοποιηθέντας νὰ μᾶς συνδράμουν διὰ τὴν συγκέντρωσιν τῶν ἀναγκαίων στοιχείων.

Ὡς καταστάλλαγμα τῆς μελέτης προκύπτει, ὅτι ἡ δημοσία αὕτη ἐπιχειρήσις ἐπέτυχεν τοὺς σκοποὺς τοὺς ὁποίους ἔταξεν εἰς αὐτὴν τὸ κράτος καὶ ἡ κοινωνία. Ἐν γένει, ὅτι κατ' ἀρχὴν δυνάμεθα νὰ προχωρήσωμεν

ἀφόβως εἰς ἐπέκτασιν τοῦ τύπου τῆς δημοσίας ἐπιχειρήσεως, ἀσχέτως μὲ τὴν μορφήν τῆς ὀργανώσεώς της, εἰς μερικοὺς οἰκονομικοὺς κλάδους τοῦ τόπου, ἱκανοποιουμένης τῆς ζωτικῆς ἀνάγκης τὴν ὁποίαν ἡ σύγχρονος κοινωνικὴ οἰκονομία αἰσθάνεται ὀλονὲν περισσότερον καὶ ὁ ἀπλῶς ἐλέγχων μόνον παρεμβατισμὸς ἀδυνατεῖ νὰ ἱκανοποιήσῃ.

ΜΕΡΟΣ ΠΡΩΤΟΝ

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ ΠΡΩΤΟΝ

Ἡ ΚΑΘΙΔΡΥΞΙΣ ΤΟΥ ΣΗΜΕΡΙΝΟΥ ΚΡΑΤΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ

Οἱ δύο Βαλκανικοὶ πόλεμοι τῶν ἐτῶν 1912—1913 εἶχον τελειώσει, ἡ Ἑλλάς εἶχε μεταφέρει τὰ βόρρεια, βορρειονατολικά καὶ βορρειοδυτικά της σύνορα πολὺ ἐκεῖθεν τῶν προπολεμικῶν, εἰσδύσασα εἰς τὸν κορμὸν τῆς Βαλκανικῆς Χερσονήσου.

Τὰ γεγονότα αὐτὰ ἐπέφεραν τὰς ἐξῆς θεμελιωδεστάτας μεταβολὰς εἰς τὴν διεθνή καὶ τὴν οἰκονομικὴν θέσιν τῆς χώρας. Ἡ Ἑλλάς ἔπαυσε νὰ εἶναι μόνον Μεσογειακὴ Χώρα. Ἀπέκτησε κοινὰ σύνορα μὲ τὴν (τότε) Σερβίαν, τὴν Βουλγαρίαν καὶ τὴν Ἀλβανίαν καὶ ἐπλησίασε περισσότερον εἰς τὴν Κεντρικὴν Εὐρώπην. Ὁ λιμὴν τῆς Θεσσαλονίκης εἰς τὸ τέμα τῆς κοιλάδος τοῦ Ἀξιοῦ ἐπὶ τοῦ μυχοῦ τοῦ Θερμαϊκοῦ, εὐρισκόμενος περίπου εἰς τὸ κέντρον τῶν προσαρτηθεισῶν νέων χωρῶν, ὅστις παρουσίαζεν ἤδη παγιωμένον μὲν ἐνδιαφέρον διὰ τὸ νότιον ἡμῶν τῆς Βαλκανικῆς Χερσονήσου, ἀλλὰ καὶ αὐξανόμενον διὰ τὰς ὑπερκειμένας γεωγραφικὰς περιφερείας τῆς παραδουναβείου καὶ τῆς Κεντρικῆς Εὐρώπης, περιήροχετο εἰς τὴν Ἑλλάδα. Τρεῖς σιδηροδρομικαὶ γραμμαὶ διεθνοῦς ἐνδιαφέροντος γενικωτέρου, ἐμφανίζουσαι δυνατότητας ἐπεκτάσεων ἢ διακλαδώσεων ἐκεῖθεν καὶ ἐντὸς τῆς Ἑλλάδος ὑπῆρχον κατευθυνόμεναι ἀπὸ Β.Δ. ἢ μία, ἀπὸ Βορρῶ ἢ ἄλλη, αὐτὴ εἰσδύουσα μέχρι τῶν ἀπωτέρων ἐκείνων γεωγραφικῶν τμημάτων τῆς Εὐρώπης, ἀπὸ Ἀνατολῶν ἢ τρίτη, εἶχαν δημιουργήσει μικτὸν πλέγμα σημαντικῶν θαλασσίων καὶ χερσαίων συγκοινωνιῶν περὶ τὸν λιμένα Θεσσαλονίκης. Τέλος, ἡ ἐθνικὴ οἰκονομία ἐνισχύετο σημαντικώτατα διὰ τῆς ἐπεκτάσεώς της εἰς τὰ βόρρεια πλούσια ἐδάφη ἀρπυῶν πληθυσμῶν, ἐνδυναμωθεῖσα οὕτω παραγωγικῶς.

Κατ' ἀνάγκην, ἡ νέα αὐτὴ θέσις τῆς Ἑλλάδος ἐδημιούργησε νέα προβλήματα διεθνή καὶ ἐσωτερικά. Τὰ πράγματα ἐπέβαλαν ἐκ βάθρων ἀναπροσανατολισμὸν τῆς πολιτικῆς τῆς χώρας.

Μεταξὺ τῶν ἐσωτερικῶν προβλημάτων σημαντικὴν θέσιν κατεῖχον τὰ συγκοινωνιακὰ τοιαῦτα, μετέχοντα καὶ πολιτικοῦ, ἀκόμη καὶ διεθνοῦς ἐνδιαφέροντος. Ἐτίθεντο ἄμέσως ζητήματα συγκοινωνιακῆς συνδέσεως τῶν βορρείων τμημάτων μὲ τὴν Παλαιὰν Ἑλλάδα, ζητήματα βελτιώσεων καὶ συμ-

πληρώσεων τῶν μακεδονικῶν συγκοινωνιῶν, ζητήματα σχετικὰ μὲ τὸν λιμένα τῆς Θεσσαλονίκης, ζητήματα συνεννοήσεως καὶ συνεργασίας μὲ τὰς γειτονικὰς χώρας ἐπὶ τοῦ ἐδάφους τῶν ὁποίων παρῆμιναν σημαντικὰ τμήματα τοῦ διαμελιωθέντος τουρκικοῦ δικτύου, τέλος ζητήματα ἀνοδιοργανώσεως τοῦ συστήματος διοικήσεως τῶν πρὸς Θεσσαλονίκην φερουσῶν γραμμῶν καὶ ἐνισχύσεως τῆς πολιτικῆς τοῦ Κράτους, ὡς πρὸς τὸν χειρισμὸν αὐτῶν.

1) Ὁ γράφων τὴν παροῦσαν μελέτην διὰ σειρᾶς ἄρθρων του (1) ὑπεστήριξε τότε τὴν ἀνάγκην ριζικῆς ἀναθεωρήσεως τῆς σιδηροδρομικῆς πολιτικῆς τῆς Ἑλλάδος, βάσει τῶν ἀκολούθων σκέψεων.

Ἐκ τῆς σημασίας τὴν ὁποίαν ἔχουν οἱ σιδηρόδρομοι ἐμπορικοπολιτικῶς καὶ γενικώτερον ἀπὸ ἀπόψεως ἐκπολιτιστικῆς ἀφ' ἑνός, καὶ τῆς σχέσεως εἰς τὴν ὁποίαν ἦτο τότε τὸ ἑλληνικὸν δίκτυον πρὸς τὸ Κράτος, εὐρισκόμενον εἰς ἀδυναμίαν παντελῆ, καθὸ ἀποξενωμένον τῆς διαχειρίσεως τοῦ σπουδαιοτάτου αὐτοῦ συγκοινωνιακοῦ μέσου ἀφ' ἑτέρου, προέκυπτε κατὰ τρόπον ἐξώφθαλμον, ὅτι ἡ φαρμοσθεῖσα ἕως τότε σιδηροδρομικὴ πολιτικὴ ἀντικειμένη εἰς τὴν ἔννοιαν τοῦ αὐτοπροσδιορισμοῦ τῆς πολιτικῆς τοῦ Κράτους ἔπρεπε νὰ ἐγκαταλειφθῆ μὲν ὡς πρὸς τὰς μελλούσας γραμμάς, νὰ μεταρρυθμισθῆ δ' ὡς πρὸς τὰς παλαιάς. Πλὴν τούτου, καὶ τὸ γενικώτερον συμφέρον, ὅπως ὑποβοηθηθῶσιν αἱ λαϊκαὶ τάξεις εἰς ἀνάπτυξιν καὶ εὐημερίαν, ἐπεβαλλε τὴν μεταρρυθμίαν.

Οἱ σιδηρόδρομοι τῆς Π. Ἑλλάδος, οἱ ὁποῖοι ἐξυπηρετοῦσαν τοπικὰς ἀνάγκας μερικῶν νομῶν, μετέβησαν χαρακτῆρα, αὐξάνοντες εἰς σημασίαν χώρου, διότι ἐγένοντο πλέον τμήματα τοῦ Εἰρωπαικοῦ σιδηροδρομικοῦ δικτύου, ἐνῶ ἕως τὸ 1912 ἡ διεθνὴς συγκοινωνία τῆς Ἑλλάδος ἐξετελείτο μόνον διὰ θαλάσσης καὶ ἀπέναντι αὐτῆς οἱ σιδηρόδρομοι εἶχαν δευτερεύοντα ἐσωτερικὸν χαρακτῆρα

Δὲν ὑπῆρχε βέβαια ἀμφιβολία, ὅτι καὶ εἰς τὸ μέλλον ἡ θαλασσία θὰ παρῆμινε τὸ κατ' ἐξοχὴν ὄργανον τῆς οἰκονομικῆς τῆς ἐπικοινωνίας μετὰ τῆς παγκοσμίου ἀγορᾶς καὶ ὅτι αὐτὴ θὰ ἐξικολουθοῦσε νὰ εἶναι τὸ κυριώτερον μέσον τῶν ἑλληνικῶν μεταφορῶν. Ἄλλ' ἡ ἀρχικὴ σχέσις τῶν δύο ὀργάνων τῆς συγκοινωνίας — τῆς θαλασσίας καὶ χερσαίας — εἶχεν ὑποσιτῆ ριζικὰς μετατοπίσεις σημασίας. Ἐκτὸς τῆς θαλασσίας διεθνοῦς, ἡ Ἑλλὰς θὰ εἶχεν ἐφεξῆς καὶ σιδηροδρομικὴν ἐπικοινωνίαν. Θὰ ἀποτελοῦσε τὸ δίκτυον μετ' ὀλίγον τμήμα τοῦ Εὐρωπαικοῦ δικτύου καὶ τὸ γεγονός τοῦτο ἐπέβαλλεν ὑποχρεώσεις καὶ ἀπέναντι τῶν λοιπῶν κρατῶν, ἰδίᾳ τῶν προσδευμένων γειτονικῶν καὶ ἀπέναντι τῆς ἐθνικῆς οἰκονομίας.

Εἶχεν ἤδη ἔκτοτε ἀναγνωρισθῆ, ὅτι ἡ ἰδία σημασία, ἡ ὁποία ἀποδίδεται εἰς τὴν διὰ τοῦ τελωνειακοῦ δασμολογίου οἰκονομικὴν πολιτικὴν, ἀρ-

1) Ἐφημερὶς Ν. Ἑλλάς, φύλλα τῆς 21—30 Σεπτεμβρίου καὶ 1—3 Ὀκτωβρίου 1913.

γίθζει καὶ εἰς τὴν ἀσκουμένην διὰ τῶν σιδηροδρομικῶν τιμολογίων καί, ὅπως εἰς κανενὸς τὸν ἐγκέφαλον δὲν ἔχωροῦσεν ἡ ἰδέα, ὅτι ἓνα κράτος δύναται νὰ ἀπεμπολήσῃ ἐκείνην, οὕτω καὶ ὡς πρὸς τὴν δευτέραν ἡ πολιτεία ἔπρεπε νὰ κριτῆ τὸ δικαίωμα προσδιορισμοῦ τῆς σιδηροδρομικῆς πολιτικῆς της (').

Ἄλλὰ εἰς τὴν Ἑλλάδα αὐτὸ πὸ δικαίωμα εἶχεν ἐκχωρηθῆ εἰς ἰδιωτικὰς ἐπιχειρήσεις. Μέχρι τοῦ 1912 τὸ κακὸν ἦτο μικρόν, διότι οἱ ἑλληνικοὶ σιδηροδρομοὶ ἦσαν μέσον τοπικῆς συγκοινωνίας, εἰς τὸ ἐξῆς ὅμως ἡ σημασία των, ὡς ὄργανου οἰκονομικῆς πολιτικῆς καὶ λαϊκῆς εὐημερίας, θὰ ἦτο μεγαλύτερα, ἀκόμη περαιτέρω μάλιστα θὰ ἦσαν ὄργανον ἐξωτερικῆς πολιτικῆς.

Διὰ νὰ σχηματίζεται περὶ αὐτῶν μία ἐκ τῶν πραγμάτων ἀντίληψις ἔπρεπε ἐφεξῆς νὰ μελετῶνται καλῶς τὰ οἰκονομικὰ συμφέροντα, τὰ ὅποια ἀντηγωνίζοντο μεταξὺ των ἐπὶ τῆς Βαλκανικῆς καὶ θὰ ἐλάμβαναν μὲν ἐφεξῆς ἄλλοιαν ὄψιν, ἀλλὰ δὲν ἦτο δυνατόν παρὰ νὰ διατηροῦν τὴν αὐτὴν γενικὴν κατεύθυνσιν, διότι ἦσαν τὰ ἀποτελέσματα τῶν αὐτῶν γεωγραφικῶν συνθηκῶν καὶ οἰκονομικῶν συμφερόντων. Ἔως τότε ἡ Ἑλλὰς δὲν ἦτο γεωγραφικῶς Βαλκανικὸν Κράτος, κατόπιν ὅμως ἔγινε καὶ τὰ ζητήματα τὰ ἐν διαφέροντα τὰ λοιπὰ βαλκανικὰ κράτη ἦσαν καὶ ζητήματα ἑλληνικά. Κάθε ἐπομένως βῆμα συγκοινωνιακῆς πολιτικῆς ὄφειλεν ἐφεξῆς νὰ γίνεται μετὰ μελέτην καὶ τῆς πολιτικῆς τῶν γειτόνων. Κανὲν συγκοινωνιακὸν ζήτημα ἀπὸ τῶν Τρανσυλβανικῶν ὁρέων καὶ ἐντεῦθεν δὲν ἔπρεπε νὰ διαφεύγῃ τὴν προσοχὴν της.

Ὁ γράφων κατέληγεν εἰς τὸ συμπέρασμα, ὅτι ἡ Ἑλλὰς θὰ ὑστεροῦσε πολὺ ἀπὸ τὰ κράτη αὐτὰ, ἂν συνέχιζε τὴν ἰδίαν πολιτικὴν. Αἱ μετατοπίσεις δὲ σημασίας ἀφοροῦσαν πρωτίστως τὴν Λαρισσαϊκὴν γραμμὴν, τοὺς Θεσσαλικοὺς Σιδηροδρόμους καὶ τὰς γραμμὰς τῆς ἑλληνικῆς Μακεδονίας.

Αἱ τελευταῖαι αὐταὶ γραμμαὶ θὰ συνέδεαν ἀφ' ἑνὸς μὲν τὴν Παλαιὰν Ἑλλάδα πρὸς τὴν νέαν ἀφ' ἑτέρου ἀποσπώμεναι τοῦ ἀρχικοῦ των δικτύου θὰ ἐπεδίωκον κοινὸς σκοποὺς μετὰ τοῦ λοιποῦ ἑλληνικοῦ δικτύου. Θὰ ἀποτελοῦσαν προσέτι τὰς ἐμπορικὰς ὁδοὺς τῆς Θεσσαλονίκης καὶ θὰ εἶχαν στρατηγικὴν σημασίαν μεγάλην. Τέλος, θὰ καθιστοῦσαν σιδηροδρομικὴν ἐπικοινωνίαν τῆς Ἑλλάδος μετὰ τῆς λοιπῆς Εὐρώπης.

Ἡ μεταρρυθμίσις λοιπὸν ἔπρεπε ν' ἀποβλέψῃ κατὰ πρῶτον λόγον εἰς τοὺς σιδηροδρόμους τῆς Βορρείου Ἑλλάδος. Ἡ διάκρισις δὲ αὐτῆ τῶν Βορρείων Ἑλληνικῶν σιδηροδρόμων ἀπὸ τοὺς Νοτίους δὲν ἦτο κενὸν γράμμα, δανειζομένη ἀπλῶς τὸν τίτλον ἀπὸ τὸ γεωγραφικῶς βόρειον τμήμα τῆς χώρας. Τοὺς ἐδίθετο τὸ ἐπίθειον αὐτὸ λόγῳ τῆς ἰδιαίτερας οἰκονομικῆς φύσεως καὶ ἀποστολῆς, τὴν ὁποίαν θὰ εἶχαν καὶ ἐντατικώτερα θὰ ἐξεπληροῦσαν εἰς τὸ μέλλον. Πρὸς τοῦτο ἔπρεπε νὰ μὴ μείνῃ ἀπαραιτήρητον τὸ γε-

1) Ἴδε ὑπόσημ. σελ. 187.

γονός, ὅτι ὅλα τὰ Βαλκανικὰ Κράτη, ἡ Σερβία, ἡ Βουλγαρία καὶ ἡ Ρουμανία εἶχαν ἐλευθερίαν διαχειρίσεως τῶν δρομολογίων καὶ τιμολογίων, διοικοῦντα καὶ ἐκμεταλλευσόμενα μόνον τοὺς σιδηροδρόμους των.

Αἱ βόρρειαι γραμμαί, εἴτε λόγῳ τῆς ἐλλείψεως ἀνταγωνισμοῦ εἴτε λόγῳ τοῦ διεθνοῦς χαρακτῆρος των, ἐσχημάτιζαν μονοπωλιακὰ συγκοινωνιακὰ μέσα, συγκεντροῦντα ὅλην τὴν ἐμπορικὴν καὶ ἐπιβατικὴν κίνησιν. Ὅπου δὲ λειτουργοῦν ἰδιωτικοὶ σιδηρόδρομοι, αἱ διατάξεις καὶ ἐκμεταλλεύσεως, ὄχι μόνον τῶν τιμολογίων, πάντοτε ἀποτελοῦν ἀνεπαρκεῖς ἐγγυήσεις πρὸς προστασίαν τῶν συμφερόντων τῆς ὁλότητος, ὅπως ἡ πείρα τῶν ξένων κρατῶν βεβαιώνει.

Ἐτίθετο, ὅθεν, ζήτημα ποῖον σύστημα παρεῖχεν ἐγγυήσεις τοιαύτας, ὥστε εἰς τὸ μέλλον οἱ σιδηρόδρομοι νὰ ἐξυπηρετοῦν ἐξ ὁλοκλήρου τὰ συμφέροντα τῆς ὁλότητος.

Τὰ ἐλατιώματα τῆς τότε σιδηροδρομικῆς πολιτικῆς δὲν ἠδύναντο ν' ἀρθοῦν κατ' ἄλλον τρόπον παρὰ μόνον ἐὰν ἡ πολιτεία ἐγίνετο κυρία τῶν γραμμῶν καὶ τῆς ἐκμεταλλεύσεως των, ἂν τὸ Κράτος ἀπεφάσιζε νὰ διαθέσῃ τὰ συγκοινωνιακὰ του μέσα χωρὶς ἐμπόδια καὶ κατ' ἀπόλυτον θέλησιν. Αὕτη ἦτο ἡ βαθμὶς τῆς ἐξελίξεως τὴν ὁποίαν ἔπρεπε νὰ ἀνέλθῃ μετὰ τὸ 1912—1913.

Ἡ Ρουμανία, ἡ Σερβία καὶ ἡ Βουλγαρία ἐξεμεταλλεύοντο, ὡς ἐλέχθη, μόναι τοὺς σιδηροδρόμους των, τελωνειακὰ δὲ δασμολογία σιδηροδρομικὰ τιμολόγια καὶ ἐμπορικὴ πολιτικὴ εἰς τὰς χώρας ταύτας ἐβάδιζαν παράλληλα ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ ἐπιβαλλομένου ὑπὸ τῆς κοινωνικῆς οικονομίας τῶν κρατῶν αὐτῶν καὶ ἐκτελουμένου τῇ βοήθειᾳ τῶν σιδηροδρόμων κοινοῦ προγράμματος.

Ἡ ἐπιμονὴ ἔκτοτε τῆς Σερβίας, ὅπως ἐξαγοράσῃ τὸ ἐπὶ τοῦ νεοσερβικοῦ ἐδάφους τμήμα τῶν Ἀνατολικῶν Σιδηροδρόμων (1) καὶ ἡ ἀντίθετος ἐπιμονὴ τῆς Αὐστροουγγαρίας, εἰς τραπεζιτικὴν ὁμάδα τῆς ὁποίας ἀνῆκε τὸ πλεῖστον τῶν μετοχῶν τῆς ἐταιρείας αὐτῆς, ὅπως κρατήσῃ τὴν γραμμὴν, αἱ διαπραγματεύσεις μεταξὺ τῶν δύο τούτων κρατῶν ἐπὶ τοῦ ζητήματος αὐτοῦ, μὲ τὸ ὅποιον ἀψηχολεῖτο τότε συχνὰ ὁ ξένος τύπος, τὸ νέον θέμα συζητήσεως, τὸ ὅποιον εἶχεν ἐξευρεθῆ, περὶ σχηματισμοῦ δηλ. Αὐστροσερβογαλικῆς ἐταιρείας ἐκμεταλλεύσεως καὶ οἱ τότε Αὐστριακοὶ ἐνδοιασμοί, ἔπρεπε νὰ πείθουν περὶ τῆς ἀποδιδομένης ἐκατέρωθεν εἰς τὸ ζήτημα τῆς σημασίας.

Διὰ τὸν ἔμπειρον Ἕλληνα παρατηρητὴν θὰ ἴσχει ὅμως τὸ ἐξῆς καὶ μόνον γεγονός. Ἀμέσως μετὰ τοὺς Βαλκανικοὺς πολέμους, ἡ Αὐστροουγγαρία εἰς προτάσας τῆς πρὸς τὴν Ἑλληνικὴν Κυβέρνησιν περὶ συνάψεως νέας ἐμπορικῆς συμβάσεως περιελάμβανεν ἴδιον παράρτημα (2), ρυθμίζον σιδηροδρομικὰ ζητήματα ἐνδια-

1) Ἡ Σερβία μετὰ τὴν λήξιν τῶν Βαλκανικῶν πολέμων 1912—1913 οὐδέποτε ἀπέδωκε τὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν ὑπ' αὐτῆς καταληφθεισῶν γραμμῶν εἰς τὴν ἐταιρείαν κατ' ἀντίθεσιν πρὸς τὴν Ἑλλάδα.

2) Αἱ διαπραγματεύσεις διεξαχθεῖσαι κατὰ Μάρτιον—Μάϊον 1914 διεκόπησαν λόγῳ τῆς ἐκρήξεως τοῦ Εὐρωπαϊκοῦ πολέμου. Περὶ αὐτῶν, ἴδε ἐκδοσὶν Ὑκ.

φέροντα τὰς δύο μὴ ἐφαπτομένους σιδηροδρομικῶς χώρας, περιέχον συγκεκριμένα σχέδια συμφωνιῶν, λ. γ. ἀμοιβαίαν δέσμευσιν τῶν δι' ἐνδεχομένως ἐπιεκτάσεις τῶν σιδηροδρομικῶν συγκοινωνιῶν ἐκ τῆς μακεδονικῆς Ἑλλάδος πρὸς τὴν Ἀλβανίαν. Ἦτο ἡ πρώτη φορά, ἀφ' ὅτου ἦτο ἐλευθέρῃ ἡ Ἑλλάς, καθ' ἣν συνεζητήθη σιδηροδρομικὸν περιεχόμενον συμβάσεως μεταξύ Ἑλλάδος καὶ ἄλλης χώρας.

Δίαν χαρακτηριστικὰ ἦσαν δύο σημεία τῶν προτάσεων τῆς. Τὸ ἓν, καθ' ὃ τὸ Ἑλληνικὸν Κράτος θ' ἀνελάμβανε τὴν ὑποχρέωσιν ν' ἀφήσῃ τὴν Ἑταιρίαν τῶν ἀνατολικῶν σιδηροδρόμων εἰς τὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν δύο μακεδονικῶν γραμμῶν τῆς, ἐφ' ὅσον ἴσχυε τὸ προνόμιον, ἦτοι μέχρι τοῦ 1958 διὰ τὴν μίαν καὶ τοῦ 1980 διὰ τὴν ἄλλην. Τὸ ἄλλο, καθ' ὃ τὸ Ἑλληνικὸν Κράτος θὰ ἔδιδε δικαίωμα κροτεραιότητος διὰ τὴν κατασκευὴν καὶ ἐκμετάλλευσιν τῆς ἐνωτικῆς γραμμῆς εἰς τὴν αὐτὴν Ἑταιρίαν. Αἱ προτάσεις αὗται ἐφώτιζαν μὲ ἀπλετον φῶς τὴν νέαν διεθνή ὕψιν τῆς Ἑλλάδος καὶ τὴν πολιτικὴν ἀξίαν τοῦ σημερινοῦ κρατικοῦ δικτύου τῆς. Αἱ ἐξαγοραὶ τῶν μακεδονικῶν γραμμῶν καὶ ἡ ἐνότης τοῦ κρατικοῦ δικτύου δύσκολα θὰ ἐπραγματοποιούντο, ἂν δὲν διελύετο ἡ Αὐστρουουγγαρία.

Κατόπιν ἐτινίζοντο τὰ πλεονεκτήματα, τὰ ὅποια θὰ εἶχε τὸ Κράτος ἀναλαμβάνον τὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν σιδηροδρόμων : α) Διὰ τῆς συγκεντρώσεως εἰς χεῖρας τοῦ Κράτους τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν γραμμῶν, οἱ ὅποιοι εὐρίσκοντο εἰς χεῖρας ἐταιριῶν, ἡ διοίκησις θὰ ἐγένετο ἐνιαία· ἡ ἰσχυρὰ πολλῶν ἐταιριῶν ἐδημιουργοῦσε μεταξύ τῶν ἀνταγωνισμὸν, ἐκεῖ ὅπου συνέπιπταν γεωγραφικῶς περισσότεραι γραμμαὶ (Θεσσαλικοὶ—Λαρισσαϊκὴ), καθιστοῦσε δυσχερῆ τὴν μεταξύ τῶν συνεννόησιν, τὰς ἔκαμνε νὰ ἀποβλέπουν ἐγωϊστικὰ εἰς τὰ μικροσυμφέροντά των καὶ ὄχι τὰ συμφέροντα τῆς ὁλότητος. Ἀλλὰ καὶ ἂν ἦσαν συγκεντρωμένοι εἰς μίαν ἐπιχείρησιν, θὰ ἐγενῆτο πάλιν ἐπιφοβώτερον μονοπώλιον εἰς χεῖρας ἐταιρίας κερδοσκοποῦ, τὸ ὅποιον θὰ ἔδιδεν εἰς αὐτὴν μέσα μεγάλης κοινωνικῆς, οικονομικῆς καὶ ἄλλης ποικίλης ἐπιρροῆς, ἐνῶ ἢ εἰς χεῖρας τοῦ Κράτους συγκέντρωσις θὰ ἐτελοῦσεν ὑπὸ τὸν ἔλεγχον τοῦ κοινοῦ, ἐξ ἄλλου δὲ θὰ ἐβελτιώοντο καὶ ἡ θέσις χιλιάδων ὑπαλλήλων καὶ ἐργατῶν καθισταμένων ὀργάνων τοῦ Κράτους. β) Το κυριώτερον ἐπιχείρημα, πού ἐφέρετο τότε καὶ παρ' ἡμῶν κατὰ τῶν δημοσίων σιδηροδρόμων, ἦτο τὸ δαπανηρὸν τῆς ἐκμεταλλεύσεως. Τὸ ἐπιχείρημα δηλ. τῶν ὀρθοδόξων οικονομολόγων, κατὰ τὸ ὅποιον ὁ ἰδιώτης ἐργάζεται εὐθηνότερα ἀπὸ τὸ κράτος, μεταφέρετο καὶ ἐπὶ τῶν σιδηροδρόμων. Καὶ πρὸς τοῦτο ἐπεκαλοῦντο τοὺς συντελεστὰς ἐκμεταλλεύσεως σιδηροδρόμων κρατῶν, τὰ ὅποια ἐξεμεταλλεύοντο ἀπ' εὐθείας τοὺς σιδηροδρόμους των καὶ κρατῶν τὰ ὅποια τοὺς εἶχον ἀφήσει εἰς ἰδιωτικὰς χεῖρας. Ἐπὶ τῶν πρώτων, ἔλεγον, οἱ συντελεσταὶ εἶναι ὑψηλότεροι ἢ ἐπὶ τῶν δευτέρων. Καὶ ἐκεῖνος πού θὰ περιορίζετο εἰς ἀπλοῦν βλέμμα εἰς ἓνα τοιοῦτον πίνακα ἐσχημάτιζε τὴν ἐντύπωσιν αὐτὴν, ὅτι δηλ. τὸ Κράτος εἶναι κακὸς ἐπιχειρηματίας, θὰ ἔπρεπε νὰ ἐξετάσῃ προσεκτικώτερα τὰ αἷτια

Ἐξωτερικῶν ὑπὸ τὸν τίτλον *Negotiations entre la Grèce et l'Autriche - Hongrie, Procès - verbaux, Mars—Mai, 1914*. Συνιστάται ἡ ἐκ νέου ἀνάγνωσις τῶν προτάσεων αὐτῶν μετὰ τὴν κατοχὴν τῆς Ἀλβανίας ὑπὸ μεσογειακοῦ γείτονος.

τῆς τοιαύτης διαφορᾶς. Εἶναι ἀληθές, ὅτι πολλάκις ἡ Κυβέρνησις ἐνὸς Κράτους αὐξάνει τὰς θέσεις ἢ δυνατόν νὰ χρησιμοποιεῖ εἰς ὑπαρχούσας θέσεις ἀκατάλληλα πρόσωπα, ἀλλὰ τοῦτο ἀληθεύει ἐπίσης διὰ τὰς μεγάλας ἐταιρικός ἐπιχειρήσεις. Φιλικαὶ σχέσεις, συγγένειαι παίζουσι καὶ εἰς αὐτὰς μέγαν ρόλον καὶ περὶ τούτου δὲν ἐστερουμένθα καὶ ἐν Ἑλλάδι παραδειγμάτων. Τὸ κακὸν τοῦτο εἶναι κοινὸν εἰς ἀμφοτέρας, διότι καὶ ἡ διοίκησις τοῦ Κράτους ἔχει πολλὰ τὰ κοινὰ (π. χ. γραφειοκρατία) μὲ τὴν διοίκησιν τῶν μεγάλων ἐταιρικῶν ἐπιχειρήσεων. Ἀπειωποῦσαν ὅμως τὸ καλύτερον ποιὸν καὶ τὸν ὄγκον, τὴν μεγαλυτέραν εὐθηνίαν τῶν ὑπηρεσιῶν τῆς δημοσίας ἐπιχειρήσεως πρὸς τὴν λαϊκὴν οἰκονομίαν. γ) Ἄφ' ἐτέρου ἔπρεπε νὰ σημειωθῆ, ὅτι ἡ λειτουργία τῶν ἐταιρικῶν ἐπιχειρήσεων ζητεῖ πάση θυσίᾳ νὰ δώσῃ μεγαλύτερον κέρδος, πιέζουσα τὰς δαπάνας κάτω τοῦ δυνατοῦ ὀρίου, πρὸς ζημίαν τῆς ἐθνικῆς οἰκονομίας, πρὸς ζημίαν τῆς εἰσφορᾶς καὶ ἀσφαλείας τοῦ κοινοῦ, μὴ λαμβανομένων πάντοτε ὄλων τῶν ἀναγκαίων δαπανηρῶν μέτρων ἀσφαλείας, μὴ ἀνανεουμένου καὶ μὴ ἐπισκευαζομένου τοῦ τροχαίου ὕλικου (πρὸς ἐν Ἰταλίᾳ πρὸ τοῦ 1906) καὶ ἀπορριπτομένων οὐχὶ πάντοτε μετὰ λόγου τῶν αἰτημάτων τῶν ὑπαλλήλων καὶ ἐργατῶν περὶ βελτιώσεως τῆς θέσεώς των. Ἐπὶ ἰδιωτικῶν σιδηροδρόμων περιτηροῦντο ἐπίσης περισσότεροι ἀπεργαίαι, λόγῳ τοῦ ἀλόγου συχνὰ πείσματος τῶν ἐταιρειῶν, διὰ νὰ μὴ αὐξήσουν αἱ δαπάναι τῆς ἐκμεταλλεύσεως (1).

Ἐπομένως οἱ δημόσιοι σιδηροδρομοὶ ἦσαν ἔκτοτε συνεπέστεροι πρὸς τὴν ἀρχὴν τοῦ αἰῶνος, ὅτι τὸ Κράτος ἔχει καθῆκον νὰ προτρέψῃ εἰς ἐκπολιτιστικὴν κίνησιν καὶ νὰ ὑπηρετῇ τὴν κοινωνίαν, χρησιμοποιοῦν πρὸς τοῦτο τὰ μονοπωλιακὰ μέσα τῆς σιδηροδρομικῆς συγκοινωνίας.

Ἄλλ' ὁ κυριώτερος λόγος, ὅστις ἐπέβαλλε τὴν ἐθνικοποίησιν τῶν σιδηροδρόμων πρωτίτως τῆς Βορρείου Ἑλλάδος ἐστὶν ἡ ἀνάγκη, ὅπως τὸ Κράτος κατέχει ὅλα τὰ μέσα αὐτοπροσδιορισμοῦ τῆς οἰκονομικῆς του πολιτικῆς. Δὲν ἔπρεπε κανεὶς νὰ λησμονῆ, ὅτι ἡ ἐξωτερικὴ πολιτικὴ εἶχεν ἀρχίσει νὰ εἶναι συνδεδεμένη μὲ τὴν οἰκονομικὴν πολιτικὴν. Ἀπέναντι τῶν γειτονικῶν κρατῶν ἢ μετ' αὐτῶν ἔπρεπε ἐπομένως ἡ Ἑλλὰς νὰ ἀγωνίζεται ὑπὸ ἴσους τοῦλάχιστον ὅρους, τοῦτο δὲ ἦτο ἀδύνατον ἐφ' ὅσον αὐτὰ μὲν ἐχειρίζοντο ἀπ' εὐθείας τὰ σιδηροδρομικὰ τιμολόγια καὶ δρομολόγια, ἡ δὲ Ἑλλὰς τὰ εἶχεν ἐμπιστευθῆ εἰς ἐταιρίας.

1) Καὶ ἡ εὐμάρεια καὶ αἱ εὐκόλῳι τοῦ ταξιδεύοντος κοινοῦ εἰς κρατικὰ δίκτυα ὡς καὶ ἡ ἐξωτερικὴ παράστασις τῶν ὑπαλλήλων καὶ ἡ κατάστασις τῶν κτιρίων ἦσαν ἀνώτερα τῶν αὐτῶν συνθηκῶν ἐν Γαλλίᾳ (Charles Gide). Ὅλα αὐτὰ πληρώνονται καὶ ἡ πληρωμὴ αὐτῶν βαρύνει τὰ ἔξοδα τῆς ἐκμεταλλεύσεως, εἶναι φυσικὸν ἐπομένως, ὅτι ὁ συντελεστὴς τῆς ἐκμεταλλεύσεως εἶναι μεγαλύτερος.

Χαρακτηριστικὴ καὶ σχετικὴ πρὸς τοῦτο ἦτο ἡ ἀρνησις τῆς τότε ἐταιρείας Λαρισσαϊκοῦ νὰ θερμαίνῃ τὰ βαγόνια Γῆς θέσεως! Ζήτημα τοιοῦτον δὲν θὰ ἐγεννᾶτο, ἐάν ὁ Λαρισσαϊκὸς ἦτο δημόσιος ἢ θὰ ἐλύετο συμφώνως πρὸς τὴν λογικὴν καὶ τὰς ἀνάγκας τοῦ κοινοῦ.

Μὲ ἰδιωτικῆς ἐκμεταλλεύσεως σιδηροδρόμους ἡ χώρα θὰ ἦτο ὑπὸ τὴν κηδεμονίαν τῶν ἑταιριῶν μὲ τὰς ὁποίας διαρκῶς θὰ διεκπληκτιζέτο, θὰ συνέβαινε δὲ ὥστε οἱ σιδηροδρόμοι νὰ ἀντιστρατεύωνται τὴν ἐν γένει πολιτικὴν τοῦ Κράτους. Μία ἑταιρία θὰ κατεβίβιζε τὰ τιμολόγια τῆς οἰκιοθηλῶς, ὅταν καὶ ὅπου ἐνόμιζε, ὅτι διὰ τῆς ἐλαττώσεως θὰ ἐπιτύχη μεγαλύτερον πρόσδοτον, ἄλλον τρόπον σκέψεως δὲν ἠδύνατο κανεὶς νὰ περιμένη. Ὑπῆρχαν δὲ καὶ τότε, τοῦνιντιόν, πολλὰ παραδείγματα κρατῶν, τὰ ὁποῖα εἶχαν κατασκευάσῃ δαπανηρὰς γρημμάς, ἢ ἐλάτιωναν τὰ κόμιστρα, διὰ νὰ ἐπιτύχουν αἰψῆσιν κυκλοφορίας. Οὕτω, τὸ 1904 κατεσκευάζεν ἡ Αὐστρία δαπανηροὺς ὄρρεινοὺς σιδηροδρόμους ἀνοίγοντας τὸ ἀπώτερον Hinterland τῆς Τεργέστης, ἀπὸ τοὺς ὁποίους μόνον ἐλλείματα ἀνεμένοντο.

Εἰδικώτερον ἀκόμη, ὡς πρὸς τὸν λιμένα τῆς Θεσσαλονίκης, τὰ μέσα τῆς συγκοινωνίας τὰ κατευθυνόμενα εἰς αὐτὴν θὰ ἔπαιζαν μεγαλύτερον ρόλον εἰς τὸ μέλλον. Ἡ καταφατικὴ λύσις τοῦ ζητήματος περὶ ἐλευθέρου λιμένος ἢ ζώνης διὰ τὴν Θεσσαλονικὴν δὲν θὰ ὀρακοῦσε. Τὸ Hinterland αὐτῆς εἶχε περιορισθῆ κατόπιν τῆς νέας καταστάσεως εἰς τὸ τέταρτον τοῦ παλαιοῦ. Τὰ λοιπὰ 3)4, ἐκτεινόμενα πρὶν μέχοι τῆς Σερβίας πρὸς βορρᾶν, μέχρι τῶν Ἀλβανικῶν ἀκτῶν πρὸς δὺσμάς καὶ μέχρι τῆς Βουλγαρίας καὶ Θράκης πρὸς Β.Α. τὰ εἶχε χίσει, ὑπῆρχε δὲ μία σχετικὴ δυνατότης νὰ βελτιωθῆ ἡ θέσις τῆς ὄχι ἀπλῶς διὰ λιμενικῶν καὶ τελωνειακῶν μέτρων, ἀλλὰ καὶ διὰ τῆς ὀρθῆς συγκοινωνιακῆς πολιτικῆς (!).

2) Ἦτο φυσικόν, ὅτι αἱ τόσον ριζικαὶ προτάσεις ἐπροκαλοῦσαν τὴν ἐποχὴν ἐκείνην ζωηρὰν ἀντίδρασιν, λόγῳ τῶν ποικίλων συμφερόντων τὰ ὁποῖα εὗρισκον καλῆς πίστεως συναγωνιστὴν εἰς τὰς τότε βαθεῖα ριζωμένας ἄκρας φιλελευθέρως ἀντιλήψεις, περὶ τῆς ἀποστολῆς καὶ τοῦ προορισμοῦ τοῦ Κράτους, εἰδικώτερα δὲ περὶ τῆς ἀνικανότητος αὐτοῦ ὅπως ἐνεργῆ τὴν ἐκμετάλλευσιν ἐπιχειρήσεων. Ἡ σκέψις περὶ κρατικοποιήσεως τῶν σιδηροδρόμων δὲν εὗρισκε χάριν, ἢ δημοσία ἐπιχείρησις ἐθεωρεῖτο ὄχι ἀπλῶς ἀσύμφορη, ἀλλ' ἀνιόχρημα καταστρεπτικὴ διὰ τὸ Κράτος καὶ διὰ τὴν συγκοινωνίαν. Τὰ γενικώτερα συμφέροντα δὲν ἦσαν εὐδιάκριτα. Ἀλλὰ καὶ ἡ ἐπικρατοῦσα τότε ἐν Ἑλλάδι γαλλικὴ σιδηροδρομικὴ παράδο-

1) Ὁ καθηγητῆς E. Philippovich, κλειῶν σχετικῶν κεφάλαιον τοῦ γνωστοῦ Ἐγχειριδίου του περὶ Οἶκον. Πολιτικῆς ὑπὸ τὸν τίτλον «Οἱ σιδηροδρόμοι ἐν τῇ ὑπηρεσίᾳ τῆς Οἰκονομικῆς Πολιτικῆς» συνεπέθειεν (1907 καὶ 1914), ὅτι ἡ πιθανότης συνηγορεῖ ὅστερ τῆς ἐκδοχῆς, ὅτι εἰς τὸ μέλλον τὰ σιδηροδρομικὰ τιμολόγια θὰ χρησιμοποιοῦνται καλῶ περισσότερον πρὸς τὸν σκοπὸν νὰ περιορισθῆ ἡ ἐνέργεια τῶν δασμολογικῶν μέτρων ἄλλων κρατῶν. Ἐλαττώσεις τελωνειακῶν δασμῶν, τὰς ὁποίας ἀναγκάζεται νὰ κάμη ἕνα κράτος θὰ προσκαθῆσῃ νὰ τὰς ἐξουδετερώσῃ δι' ὑψηλῶν σιδηροδρομικῶν διαειμήσεων.... Φυσικὰ δὲν θὰ λείπουν τ' ἀντίποινα ἐκ μέρους τῶν σιδηροδρομικῶν διοικήσεων τῶν ἄλλων κρατῶν. Ὁ συγγραφεὺς εἶχε προφανῶς ὑπ' ὄψιν του κρατικὸς σιδηροδρόμου, διότι διὰ σκέψεις ὡς αἱ ἀνωτέρω οἱ ἰδιωτικοὶ σιδηροδρόμοι ἔπασχον ἀπὸ ἀδυναμίαν ἐνεργείας.

αις, ἢ κατὰ τὸ πλεῖστον γαλλικὴ κατάρτισις τῶν ἀρμοδίων κρατικῶν ὀργάνων, τὰ ὅποια δὲν κατώρθωναν νὰ ἐξέλθουν ἀπὸ τὴν σκέψιν, ὅτι ἡ σιδηδρομικὴ εἶναι μία ἀπλῆ βιομηχανικὴ ἐπιχείρησις, οὔτε συζήτησιν ἤρεμον ἐπέτρεπαν.

Ἡ ἀντίδρασις κατὰ τῶν προοδευτικῶν σκέψεων, ἐξεδηλώθη ἰσχυρὰ εἰς τὰ παρασκήνια καὶ εἰς τὸν ἡμερήσιον τύπον (1).

Τὸ Κράτος οὖτως εὐρίσκετο εἰς χεῖρας Κυβερνήσεως, ἡ ὁποία ἀνελήφθη ταχέως τὴν νέαν θέσιν τοῦ ζητήματος καὶ τὸν τρόπον ἀντιμετωπίσεως τῶν προβλημάτων ποῦ εἶχαν δημιουργήσει τὰ νέα γεγονότα. Τὰ ἀνωτέρω ἐπιχειρήματα υἰοθετήθησαν ἐξ ὀλοκλήρου (2).

Ἡ μεταστροφὴ πολιτικῆς ὑπῆρξε πλήρης. Ἀνεγνωρίσθη, ὅτι δὲν ἦτο δυνατὴ θεραπεία τοῦ σιδηροδρομικοῦ καθεστώτος, παρὰ μόνον ἐὰν τὸ Κράτος ἐγένετο κύριος τῶν τερματικῶν γραμμῶν καὶ τῆς ἐκμεταλλεύσεως αὐτῶν, ἤτοι ἐὰν ἀπεφάσιζε νὰ χρησιμοποιήσῃ κατ' ἀπόλυτον κρίσιν τοῦ τὰς γραμμὰς κανονικοῦ πλάτους.

Τὸ πρῶτον βῆμα εἰς τὴν γραμμὴν αὐτὴν τῶν καινοτομιῶν ἐγένετο διὰ δύο νομοσχεδίων, κατατεθέντων τὴν 24ην Φεβρουαρίου 1914 εἰς τὴν Βουλὴν.

Τὸ πρῶτον νομοσχέδιον ἀπέβλεπεν εἰς τὴν ἐξαγορὰν τῶν μειοχῶν τῆς Ἑταιρίας τῶν Ἑλληνικῶν Σιδηροδρόμων, ἡ ὁποία ἐξεμεταλλεύετο τὴν γραμμὴν Πειραιῆς - Ἀθήναι - Λάρισα - Σύνορα (τῷ 1912 ὁ συνοριακὸς σταθμὸς ἦτο τὸ Παπαποῦλι). Τὸ δεύτερον ἐσχεῖζετο μὲ τὴν σύμβασιν κατασκευῆς τῆς ἐνωτικῆς γραμμῆς, διὰ τῆς ὁποίας θὰ συνεδέετο ἡ γραμμὴ Πειραιῶς - Λαρίσης - Παπαποῦλι μὲ τὴν Θεσσαλονικίαν.

Εἰς τὴν Ἐισηγητικὴν Ἔκθεσιν τῆς 24ης Φεβρουαρίου 1914, ἡ ὁποία συνᾶδευε τὸ νομοσχέδιον, ἐτίθετο ὑπὸ τῆς Ἑλληνικῆς Κυβερνήσεως διὰ πρῶ-

1) Ἴδε ἄρθρα τοῦ Π. Μπισσάνη Ἐπιθεωρητοῦ τῶν Σιδηροδρόμων, διακεκριμένου σιδηροδρομικοῦ, εἰς τὴν Ν. Ἑλλάδα, φύλλα τῆς 5 - II - 1913, τῆς 4 καὶ 5 - I - 1914 καὶ τῆς 12 - 2 - 1914, ὅπου ἐξετίθεντο τὰ μειονεκτήματα τῆς δημοσίας ἐπιχειρήσεως καὶ ἀνεφέρετο τὸ πρῶτον τοῦ γαλλικοῦ δικτύου Etat, τὸ ὅποιον κακῶς παρ' ἡμῖν εἶχεν ἀποβῆ σχολικὸν τοιοῦτον διὰ τοὺς χειριζομένους σχετικὰ ζητήματα. Οὕτως, ἴδε H. Berthélemy, Traité élémentaire de droit administratif, σελ. 672 καὶ ἐφ., ἐνθα ἀποκαλεῖ τὸ γαλλικὸν κράτος εἰς τὴν περίπτωσιν αὐτὴν σύδικον (μὴ πταίοντα) πτωχεύσεως, ἐννοῶν τὴν πτωχείαν τῶν μηχανῶν ποῦ ἀπετέλεσαν τὸ δίκτυον Etat. Κατὰ τῶν ἀντιλήψεων τούτων ἀντιπεξῆλθεν ὁ γράφων δι' ἄρθρων ἐν τῇ αὐτῇ ἐφημερίδι, φύλλα τῆς 17 - 18 Νοεμβρίου 1913, 20 - 24 Ἰανουαρίου 1914. Τὸ περιεχόμενον τῶν ἄρθρων τούτων καὶ τῶν ἐν ὑποσ. τῆς σελ. 82 ἐδημοσιεύθη ὑπὸ ἄλλην μορφήν καὶ συμπληρωθὲν εἰς μελέτην ὑπὸ τὸν τίτλον Ἑλληνικοὶ σιδηροδρόμοι καὶ Σιδηροδρομικὴ πολιτικὴ εἰς τὸ Δελτίον τοῦ Ὑπουργείου τῆς Ἐθνικῆς Οἰκονομίας. Ἀθήναι 1914.

2) Πρέπει ἐδῶ νὰ ἐξαρθῇ ἡ πρωτοβουλία καὶ ταχύτης μὲ τὴν ὁποίαν ὤθησε τὸν διοικητικὸν καὶ τὸν νομοθετικὸν ἀκόμη μηχανισμόν πρὸς ἐπιβολὴν τῶν νέων ἀντιλήψεων ὁ τότε ἐπιθεωρητὴς μηχανικοῦ τοῦ ἐλέγχου σιδηροδρόμων Δ. Διαμαντίδης.

φορὰν τὸ ζήτημα τοῦ δυνατοῦ τῆς ἐκμεταλλεύσεως τοῦ δικτύου ὑπὸ τοῦ Κράτους (1).

«Διὰ ποίων μέτρων θὰ δυναθῇ τὸ Κράτος ὑπὸ τοσοῦτον διαφόρους ὄρους καὶ τόσον ἀντικρουόμενα συμφέροντα (ἐννοεῖ τὴν σύγκρουσιν μεταξὺ συμφερόντων τῆς ὀλότητος καὶ τῶν ἐκμεταλλευομένων ἐταιριῶν) νὰ δώσῃ λογικὴν λύσιν εἰς τὰ μεγάλα συγκοινωνιακὰ προβλήματα, ἐξ ὧν ἐξαρτᾶται ἡ ἀνάπτυξις τῆς χώρας καὶ ἡ στοιχειώδης ἄμυνα τοῦ ἐδάφους !

» Πῶς θὰ ἰδύνατο τὸ κράτος νὰ ἔχῃ ἐπικρατοῦσαν καὶ ἀποφασιστικὴν ψήφον ὡς πρὸς τὸν κανονισμὸν τῶν τιμολογίων, ἀναφορικὰ μὲ τὸν ἀνταγωνισμὸν μεταξὺ τῶν διαφόρων γραμμῶν τῆς συγκοινωνίας, ἧτις εἰσὶ ἰσχυρῶς ἀνεπτυγμένη εἰς τὴν Βαλκανικὴν. Πῶς θὰ καταστῇ δυνατόν νὰ ἐξετασθοῦν ἐν τῷ συνόλῳ τῶν τὰ ζητήματα τ' ἀφωρῶντα τὴν ἐθνικὴν ἄμυναν καὶ τὰ ζητήματα τ' ἀναφερόμενα εἰς τὰς σιδηροδρομικὰς συγκοινωνίας ;

» Τὸ ζήτημα τῆς ὀργανώσεως τῶν σιδηροδρόμων ἐτέθη ἀπὸ πολλοῦ χρόνου ἐπὶ τάπητος παρ' ὄλων τῶν ἐθνῶν τοῦ κόσμου. Εἰς τινὰς χώρας ἐδόθη νέος προσανατολισμὸς εἰς τὴν μέχρι τοῦδε ὑφισταμένην κατάστασιν εἰς ἄλλας χώρας, ὅπου εἶχεν ὠριμάσει ἡ λύσις τῆς ἐπεμβάσεως ἔγινεν ἀντικείμενον πολλῶν συζητήσεων. Εἰς τὰς τελευταίας, σῦντας χώρας ὑπάρχοντων δύο συστήματα, τὸ τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν γραμμῶν ὑπὸ ἐταιριῶν ἔχουσῶν δημοσίον χαρακτῆρα καὶ τὸ τῆς ἀμέσου ὑπὸ τοῦ κράτους ἐκμεταλλεύσεως. Τὰ δύο ταῦτα συστήματα ἔχον ἀμφοτέρω τούτοις ὁπαδοὺς, τῶν καὶ τούτοις ὑπερασπιστὰς τῶν ἀπὸ τούτοις ὁποίους δὲν λείπουν τὰ σχετικὰ ἐπιχειρήματα.

» Τὰ πλεονεκτήματα τοῦ δευτέρου συστήματος εἶναι πρόδηλα. Πράγματι τὸ κράτος ὄν κύριος τῶν γραμμῶν του, διὰ τὴν ἐξυπηρέτησιν τοῦ ἐμπορίου τῆς χώρας καὶ διὰ τὴν ἄμυνάν του δύναται κατὰ τὸν τρόπον του νὰ ρυθμίσῃ σιδηροδρομικὰ ζητήματα ἀφορῶντα τὴν ἀνάπτυξιν τῆς χώρας, χωρὶς ν' ἀναγκαιεζῆται ἀπὸ φροντίδας οἰκονομικὰς, ὡς συμβαίνει εἰς πᾶσαν ἐπιχείρησιν, ἧτις ἔχει ὡς μόνον σκοπὸν τῆς νὰ πραγματοποιήσῃ κέρδη. Γενικῶς ἐπικρατεῖ ἡ ἀπ' εὐθείας ὑπὸ τοῦ Κράτους ἐκμετάλλευσις, τὰς δ' ὑπάρχει καὶ εἰς τὰ κράτη ἐταιρικῆς ἐκμεταλλεύσεως πρὸς ἐθνικοποίησιν.

» Τούτων οὕτως ἐχόντων, δεόν ν' ἀποβλέψωμεν εἰς τὴν ἐνιαίαν ἐκμετάλλευσιν καὶ τὴν κατάλληλον πολιτικὴν τιμολογίων. Ἡ ὑπάρχουσα κατάστασις δὲν δύναται νὰ ἐξακολουθήσῃ κατόπιν τῆς νέας διαρρυθμίσεως τῶν συνόρων μας. Ἡ ὑπὸ τοῦ Κράτους ἀμεσοῦς ἐκμετάλλευσις θὰ εἶναι τὸ τέρμα εἰς ὃ θὰ καταλήξωμεν εἰς προσεχῆς μέλλον, οὐχὶ ὁμοίως ἢ ἀφετηρία.

» Ἡ Κυβέρνησις ἐρευνᾷ καὶ μελετᾷ σοβαρῶς τὸ ζήτημα τοῦτο, ἐν καιρῷ δὲ θὰ προσαγάγῃ τὰς σκέψεις τῆς καὶ προτάσεις ὑπὸ τὴν συζήτησιν καὶ κρίσιν τῆς Βουλῆς. Ἄν ἠναγκάστημεν νὰ θίξωμεν τὸ ἐνδιαφέρον τοῦτο ζήτημα, ἐπράξαμεν τοῦτο διότι ἐνομίσαμεν ἀναγκαῖον νὰ διαδηλώσωμεν ὅτι ἡ Κυβέρνησις θεωρεῖ ἀπαραίτητον τὴν νέαν διαρρυθμίσιν τῶν σιδηροδρομικῶν μας πραγμάτων καὶ δεῖ, ἐκτὸς τῶν προεκτεθέντων λόγων, οἵτινες συνέτρεχον εἰς τὸ νὰ γίνῃ κύριον τὸ Κράτος τῆς γραμμῆς Πειραιῶς—Παπαπούλι καὶ διὰ τὴν αἰτίαν ταύτην τῆς γενικωτέρας σιδηροδρομικῆς πολιτικῆς ἐνόμισεν ἀπαραίτητον νὰ ἀγυροσῇ τὸ σύνολον τῶν μετοχῶν, δι' ὧν τὸ Δημοσίον ἐγένετο κύριον τῆς καταστάσεως,

1) Καὶ ἄλλοτε εἶχε συζητηθῆ εἰς τὴν Βουλὴν τὸ ζήτημα, ἀλλὰ ἐντελῶς πρόχειρα. Ἴδε κατωτέρω Κεφ. 2ον § 6.

εις τρόπον ὥστε μετὰ διάστημα τι χρόνου νά δυνηθῆ ἐλευθέρως νά πραγματοποιήσῃ τὰς σκέψεις αὐτῆς; ἀνευ συμβατικῶν περιορισμῶν καὶ ἄλλων παρεμβάσεων.

Καὶ ὁ πρωθυπουργὸς Ε. Βενιζέλος, ἀναπτύσσων ἐν τῇ Βουλῇ εἰς μίαν ἐξαντλητικὴν καὶ φωτεινὴν ἀγόρευσιν τὰς σκέψεις του, σαφέστερα ἀπὸ τὸν συντάκτην τῆς αἰτιολογικῆς ἐκθέσεως, ἀπαντοῦσε κατὰ τὴν συνεδρίαν τῆς 10ης Μαρτίου 1914, εἰς τὰς ἐπικρίσεις τὰς ὁποίας διετύπωσεν ἡ ἀντιπολίτευσις καὶ ἰδίως οἱ Γ. Θεοτόκης, Ν. Δημητρακόπουλος καὶ Α. Γούναρης. Οἱ δύο πρῶτοι πολιτικοὶ ἠμφισβήτησαν τὴν ὀρθότητα τῆς προτεινομένης συγκοινωνιακῆς πολιτικῆς ἀντιλοῦντες ἐπιχειρήματα ἐκ τῆς γνωστῆς ἐπιχειματολογίας τῶν ἀντιπάλων τῆς δημοσίας ἐπιχειρήσεως. Εἰς τοῦτο δὲν συνεφώνησεν ὁ Α. Γούναρης, ἀποδεχόμενος μὲν ὡς ὀρθὴν κατὰ θεωρίαν τὴν ἀποψιν, ὅτι οἱ σιδηροδρόμοι πρέπει νά διευθύνωνται ἀπὸ τὸ Κράτος, ἀλλ' διατυπώσας τὴν γνώμην ὅτι «εἰς τὴν Ἑλλάδα τοῦτο εἶναι δυσχερὲς λόγῳ ἑλλείψεως τεχνικοῦ προσωπικοῦ». Εἰς ἄλλην δὲ ἀγόρευσίν του εἶπεν, ὅτι «δὲν ἀμφισβητεῖ, ὅτι ἡ διευθύνσις τῶν σιδηροδρόμων ἀνήκει εἰς τὸ Κράτος, ἀλλ' ἀμφιβίλλει ἂν ὑπάρχουσι αἱ προϋποθέσεις διὰ τὴν Ἑλλάδα πρὸς ἄμεσον ἐκμετάλλευσιν ὑπὸ τοῦ Κράτους». Ἀλλὰ κατὰ τὸ πλεῖστον αἱ ἐπικρίσεις καὶ τῶν τριῶν πολιτικῶν ἐστρέφοντο περὶ τὸ πᾶσόν τῆς ἀποζημιώσεως διὰ τὴν ἐξαγορὰν τῶν μετοχῶν καὶ περὶ τὴν δαπάνην καὶ τὸ σύστημα κατασκευῆς τῆς ἐνωτικῆς γραμμῆς.

Ἰδὲ ὁ μερικὸν περικοπῆ ἀπὸ τὴν ἀγορεύσιν του: «Παρὰ τῆς Κυβερνήσεως ἐκμετάλλευσίς τῆς γραμμῆς αὐτῆς ὑπὸ τοῦ Κράτους δὲν ὑποστηρίζεται ὡς ἀφετηρία τῆς σιδηροδρομικῆς τῆς πολιτικῆς. Ὑπεδείχθη ἐν τῇ αἰτιολογικῇ ἐκθέσει ὡς τέλεσμα καὶ ἐν ᾧ εἶμαι σύμφωνος ὅτι ἐν τῷ παρόντι χρόνῳ εἶναι ἐντελῶς ἐνδεδειγμένον ὅπως μὴ φθάσωμεν ἀμέσῳ εἰς τὴν ἐκμετάλλευσιν ἀπ' εὐθείας τοῦ Κράτους, δὲν δύναμαι ἐν τούτοις νά δεχθῶ ἐν ὅλῃ τῇ ἐκτάσει τὰς ἀντιρρήσεις, τὰς ὁποίας διευπλώσατε κατὰ τῆς; ἀπ' εὐθείας ἐκμεταλλεύσεως ὑπὸ κοινοβουλευτικοῦ Κράτους τῶν σιδηροδρόμων. Ἠδυνάμην νά ἐπικαλεσθῶ παράδειγμα ἐγγύς ἡμῶν κείμενον καὶ ἀκριβῶς διὰ τοῦτο μᾶλλον παραλληλισμὸν πρὸς τὰ καθ' ἡμᾶς. Τὸ παράδειγμα τῆς Σερβίας, τῆς Βουλγαρίας καὶ τῆς Ρουμανίας, δηλαδὴ τριῶν κοινοβουλευτικῶν Κρατῶν ἐχόντων ἀπ' εὐθείας τὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν σιδηροδρόμων καὶ ὄντων διὰ τοῦτο τελείως ἱκανοποιημένων.... Ἡ Κυβέρνησις ἐπιδιώκει τὴν ἐνοποίησην τῆς ἐκμεταλλεύσεως πασῶν τῶν γραμμῶν πρῶτον, δεύτερον τὸ δικαίωμα τῆς ἐμέσου ἐπιδράσεως ἐπὶ τῶν τιμολογίων, διεκδικούσα ὑπὲρ ἐαυτῆς, ὡς βάσιν τῆς συγκοινωνιακῆς τῆς πολιτικῆς τὸ δικαίωμα τοῦτο τῆς ἐμέσου ἐπιδράσεως διὰ τὸν κανονισμὸν τῶν τιμολογίων. Εἶναι ἀδόνατον οἱ σιδηροδρόμοι παρ' ἡμῖν νά χρησιμεύσωσι διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τῆς παραγωγῆς τοῦ τόπου, ἐφ' ὅσον τὰ τιμολόγια κανονίζονται ἀποκλειστικῶς ἀπὸ τὰς ἐταιρίας, λέγω δὲ ὅτι κανονίζονται ἀποκλειστικῶς.... Δι' ἴσχυρ' οἶμαι, ὅτι ὁ σιδηροδρόμος ὁ Θεσσαλικὸς δὲν ἐξυπηρετεῖ ἀληθῶς τὰς ἀνάγκας τῆς παραγωγῆς μὲ τὰ τιμολόγια, τὰ ὁποία ἔχει. Ἰσχυρίζομαι ἀκόμη, ὅτι ὁ Λαρισσαϊκὸς δὲν ἐξυπηρετεῖ προσηκόντως καὶ τελεφερόως τὰς ἀνάγκας τῆς παραγωγῆς μὲ τὰ τιμολόγια τὰ ὁποία ἔχει.... Οὐδὲ μόνον τὴν ἐξαγορὰν τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν ἐν τῇ Νέῃ Ἑλλάδι γραμμῶν ἐννοοῦμεν νά ἐπιδιώξωμεν, ὡς τῆς Θεσσαλονίκης—Μοναστηρίου, ἀλλὰ καὶ τῆς γραμμῆς Θεσσαλονίκης—Δεδεαγάτης. Ταύτης μάλιστα τῆς τελευταίας ὅσον τὸ δυνατόν ταχύτερον.... Πλὴν τούτων, δηλῶ ἐπίσης πρὸς τὴν Βουλὴν, ὅτι ἐν καιρῷ θέλει ἐπιζητήσει ἡ Κυβέρνησις

καὶ τὴν ἐξαγορὰν τῆς γραμμῆς τῶν Θεσσαλικῶν σιδηροδρόμων, ὡς ἄμέσως συνδε-
 δεμένων καὶ τούτων μὲ τὴν κυρίαν γραμμὴν τῆς ἐξυπηρέτησεως τῶν συγκοινωνια-
 κῶν ἀναγκῶν τοῦ Κράτους Οὕτω, συντελουμένης τῆς ἐξαγορᾶς τῶν γραμμῶν,
 θὰ ἔχωμεν μίαν ἐταιρίαν ἐνιαίαν διαχειριζομένην πάσας τὰς γραμμὰς καὶ ἐκμεταλ-
 λευομένην αὐτῆς Ἄλλ' ἢ ἐνιαία αὕτη διαχείρισις καὶ ἐκμετάλλευσιν θὰ προ-
 παρασκευάσῃ καὶ τὴν ἄμεσον ὑπὸ τοῦ Κράτους ἀνάληψιν τῆς ἐκμετάλλευσεως, ὅταν
 τοῦτο κρίνῃ μετὰ χρόνον ἀφεστῶτα βεβαίως ἀπὸ σήμερον—εὐχομαὶ νὰ εἶναι μικρὸς
 ὁ χρόνος αὗτος—ὅτι εἶναι ἐντελῶς εἰς θέσιν ν' ἀναλάβῃ τὴν ἐκμετάλλευσιν τούτην.
 ὅπως αὐτὸ διευθύνῃ πληρέστερον καὶ κυριαρχικότερον τὰ τῆς συγκοινωνίας τῆς σι-
 δηροδρομικῆς Καὶ δὲν νομίζετε ὅτι τοῦτο θὰ ἦτο ἐν σπουδαίῳ μέσῳ πρὸς
 φωτισμόν, ὄχι μόνον τῆς Κυβερνήσεως ἀλλὰ καὶ τῆς Βουλῆς καὶ τῆς κοινῆς γνώ-
 μης, ὅστε νὰ δυνηθῶμεν νὰ ἀποβλέψωμεν εἰς τὰ τῆς κατασκευῆς τῶν σιδηροδρο-
 μικῶν γραμμῶν ἐντὸς ὀλίγου, ἀλλὰ πρέπει νὰ περιμένωμεν τέσσαρα· πέντε καὶ ἕξ
 ἔτη ἵνα κάμωμεν τὰς μελέτας μας διὰ τῶν μηχανικῶν τοῦ Δημοσίου, καθ' ὃν χρό-
 νον ἄλλα Κράτη γεωτονικά σπεύδουσιν νὰ συμπληρώσωσι τὸ δίκτυον τῶν σιδηροδρό-
 μων, οἱ ὅποιοι εἶναι ἀναγκαῖοι ὄχι μόνον διὰ λόγους συγκοινωνίας ἀλλὰ καὶ στρα-
 τιωτικούς ; Ἡ Κυβέρνησις θ' ἀναγνωρίσῃτε ὅτι ἐπὶ τούτῳ δικαιοῦται νὰ
 θεωρῇ ἑαυτὴν εὐτυχή ὅτι κατώρθωσε νὰ παρουσιάσῃ εἰς τὴν Βουλὴν τὴν ἐργασίαν
 ταύτην, διὰ τῆς ὁποίας οὐ μόνον ἐξασφαλίζεται ἐν τῷ συντομοτάτῳ χρόνῳ ἡ ἐπάρ-
 κειαι τῆς χώρας διὰ τὰς ἀνάγκας τῆς στρατιωτικῆς αὐτῆς συγκεντρώσεως, ἀλλὰ
 τίθενται καὶ ἐδραστὰ τὰ θεμέλια συγκοινωνιακῆς πολιτικῆς ἡ ὁποία ἀνταποκρινε-
 ται πρὸς τὰς ἀνάγκας ἐντελῶς τοῦ Κράτους, πρὸς τὴν ἐξυπηρέτησιν τῶν μεγάλων
 οἰκονομικῶν συμφερόντων τῆς χώρας, τὰ ὅποια μέχρι τοῦδε δὲν ἐξυπηρετήθησαν
 ἐπαρκῶς ὑπὸ τῶν σιδηροδρομικῶν γραμμῶν καὶ πρὸς τὰς ἀνάγκας ἀκομῆ τῶν στρα-
 τιωτικῶν ἀναγκῶν τῆς Χώρας».

3) Τὴν 24 Φεβρουαρίου 1914 εἶχαν ὑποβληθῆ τὰ δύο νομοσχέδια εἰς
 τὴν Βουλὴν, 15 ἡμέρας ἀπὸ τῆς ὑποβολῆς τῶν ἐδημοσιεύοντο εἰς τὸ φύλ-
 λον τῆς Ἐφημερίδος τῆς Κυβερνήσεως τῆς 11ης Μαρτίου 1914, ὡς Νομοὶ
 τοῦ Κράτους, φέροντες χρονολογίαν 11 Μαρτίου 1914. Ἄσυνήθης τυχύ-
 τής! Καὶ ἦτο ἀνίχνυσι τῆς αὐτῆς διὰ γενικωτέρους λόγους, ἀλλὰ καὶ διότι οἱ
 περὶ τὴν Ἐταιρίαν Ἑλλ. Σιδηροδρομῶν ἰσχυροὶ κύκλοι, ἀντιλαμβανόμενοι
 τὴν σημασίαν ἐνιαίου δικτύου ἐκ τῶν παλαιοελληνικῶν καὶ τῶν μακεδονικῶν
 γραμμῶν συνεχῶς ἠνοχλοῦν τὸ Κράτος (!).

Τὸ πρῶτον, ὡς Νόμος ὑπ' ἀρ. 162 διὰ τοῦ ὁποίου ἐκινερώθη σύμβα-
 σις μεταξὺ τῆς Ἑλληνικῆς Κυβερνήσεως, καὶ τῆς Ἐταιρίας καὶ τῶν Ἑλλη-
 νικῶν Σιδηροδρόμων. Δυνάμει αὐτῆς ἡ Ἑλληνικὴ Κυβέρνησις ἠγόραζεν
 ὀριστικῶς πικρὰ τῆς Ἐταιρίας κατασκευῶν Μπατινιόλ 40.000 μετοχὰς τῆς
 ἐταιρίας ἀντὶ ποσοῦ 13.000.000 φράγκων, ἦτοι 325 φρ. κατὰ μετοχὴν, τὸ
 ὅποιον συνεφωνήθη ὅπως κατατεθῆ τὸ βραδύτερον μέχρι τῆς 1ης Μαρτίου
 1915. Δυνάμει ὁμοῦ τοῦ ἀρθροῦ 4 τῆς συμβάσεως, καὶ 40.000 μετοχαὶ κα-
 τετέθησαν ἐντὸς προθεσμίας μηνὸς ἀπὸ τῆς χρονολογίας τῆς συμβάσεως
 (12/25 Ἰανουαρίου 1914) ἐπ' ὀνόματι τῆς Ἑλληνικῆς Κυβερνήσεως εἰς

1) Ἴδὲ κύριον ἀρθρον Σ. Κορώνη, εἰς «Ν. Ἑλλάδα», φύλλον τῆς 25 Ἰα-
 νουαρίου 1914 ὑπὸ τὸν τίτλον «Ἡ ἐθνικοποίησις τῶν σιδηροδρόμων μας ζήτημα
 ὑπάρξεως».

τὴν ἐν Λονδίῳ London County and Westminster Bank. Ἐν τούτοις, ἡ ἑλληνικὴ Κυβέρνησις δυνάμει ρητῆς διατάξεως ἐδικαιώτο νὰ ἀσκήσῃ καὶ καὶ πρὸ τῆς καταβολῆς ταύτης ἅπαντα τὰ δικαιώματα τῶν μετόχων (1).

Τὸ δεύτερον, ὡς Νόμος ὑπ' ἀριθ. 163, διὰ τοῦ ὁποίου ἐκυρώθη ἡ σύμβασις κατασκευῆς τοῦ ἐνωτικῆς σιδηροδρόμου μεταξὺ τῆς γραμμῆς τῆς Ἑταιρίας τῶν Ἑλλήν. Σιδηροδρόμων καὶ τῶν γραμμῶν Θεσσαλονίκης - Μοναστηρίου καὶ Θεσσαλονίκης - Σκοπέων καὶ περὶ σιδηροδρομικῶν μελετῶν κλπ. Πρόκειται περὶ τῆς γραμμῆς Παπαποῦλι - Πλατύ, πλάτους 1,44 μ. ἐπὶ τῆς γραμμῆς Πλατύ - Τοψίν (σήμερον Γέφυρα) καὶ τῆς προμηθείας τοῦ δι' αὐτὴν ἀναγκαίου μονίμου ὑλικοῦ, συμφώνως πρὸς τὴν προσηρητημένην εἰς τὴν σύμβασιν συγγραφὴν ὑποχρεώσεων, μὲ προθεσίαν ἐνάρξεως τῶν ἐργασιῶν ἐντὸς 2,1/2 μηνῶν ἀπὸ τῆς ὑπογραφῆς καὶ 20 μηνῶν διὰ τὴν τελεσίαν ἀποπεράτωσιν αὐτῶν. Ἡ δαπάνη ὠρίσθη εἰς τὸ κατ' ἀποκοπὴν ἀνώτατον ὄριον καὶ ἀμετάβλητον ὄριον τῶν 12 000.000 φρ. Διὰ Β.Δ. τῆς 31 Ὀκτωβρίου 1914 ἐνεκρίθη ἡ προμήθεια τῶν ἀναγκαίουμένων ὑλικῶν ὑποδομῆς καὶ ἀνωδομῆς πρὸς ταχεῖν ἀποπεράτωσιν τῆς γραμμῆς Παπαποῦλι - Πλατύ - Τοψίν ἀντὶ δαπάνης ἐν ὄλῳ οὐχὶ μεγαλύτερας τῶν 4.000.000 δρχ.

Ἡ 11 Μαρτίου 1914 ἐπομένως δύναται νὰ θεωρηθῆ ὡς ἡ γενέθλιος ἡμέρα τῆς Δημοσίας Ἐπιχειρήσεως τῶν Σιδηροδρόμων Ἑλληνικοῦ Κράτους, τὸ ὁποῖον ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας αὐτῆς κατέστη κύριον ὄλων τῶν μετοχῶν (2).

4) Ἐπὶ τῇ βίσει τοῦ δευτέρου νόμου, ἐνεκρίθη ἡ ἐνέργεια μελετῶν διὰ τὴν κατασκευὴν ὠρισμένων νέων γραμμῶν (3).

1) Ἡδη, κατὰ τὴν τακτικὴν Γενικὴν Συνέλευσιν τῶν μετόχων τῆς 2 - 15 Μαΐου 1914 παρέστη ὁ Ἐπιθεωρητὴς τῶν Δημοσίων ἔργων Ἰω. Ἀργυρόπουλος, ὃς ἀντιπροσώπος τοῦ Ἑλληνικοῦ Δημοσίου, καταθέσας ἐπιστολὴν τῆς μνημονευθείσης Τραπεζῆς πληροφουρήσας ὅτι αἱ 40.000 μιοχαί, ἀποταλοῦσαι τὸ σύνολον τοῦ μετοχικοῦ κεφαλαίου, κατετέθησαν παρ' αὐτῆ διὰ λογαριασμὸν τῆς Ἑλληνικῆς Κυβερνήσεως. Τὸ Ἑλληνικὸν Δημόσιον παρουσιάσθη, οὕτως, ὡς μόνος μέτοχος.

2) Ἴδε Dr S. Koronis, Einige Betrachtungen über die Eisenbahnpolitik Griechenlands εἰς τὴν Balkanrevue, Τεύχος 2, 1915, Λεϊψία 1915.

3) 1) Δρόμας, Καβάλλας, 2) Λαρίσης—Κοζάνης, 3) Θεσσαλονίκης—Ἀγγίστης, 4) Καλαμπάκας—Κοζάνης, 5) Σόροβιτς—Ἰωαννίνων, ἧτις καὶ ἀνετέθη εἰς ἐμπείρους τεχνικοὺς οἴκους. Ἐκ τούτων μόνον ἡ πρώτη καὶ ἡ τρίτη μελέτη (ἴδε τὴν ἔκθεσιν τῆς 15) 28 Ἰουνίου 1915 τοῦ ἀναλαβόντος καὶ συντάξαντος τὴν μελέτην μηχανικοῦ Hafner) ὡς καὶ μελέτη διαπλατύνσεως τῶν Θεσσαλικῶν σιδηροδρόμων, συνετελέσθησαν. Ἡ κατασκευὴ τῆς ἐνωτικῆς γραμμῆς ἐβράδυνε λόγω τῶν ἐκτάκτων γεγονότων, τὰ ὁποῖα ἐμεσολόβησαν, ἐπεραιώθη ὁμως ἐντὸς τοῦ 1916, δημιουργηθέντος ἔκτοτε τοῦ σιδηροδρομικοῦ συνδέσμου μεταξὺ νοῦ Λαρισσαίκοῦ καὶ τοῦ Μακεδονικοῦ δικτύου καὶ δι' αὐτοῦ μετὰ τοῦ σιδηροδρομικοῦ δικτύου τῆς λοιπῆς Εὐρώπης. Καὶ αἱ δυνάμει τοῦ νόμου 334 τοῦ 1914 παραγγελλεῖσθαι εἰς Β. Ἀμερικὴν 20 νέαι ἀτιμάζαι μόνον εὐθὺς, μετὰ τὴν ἀνακοχὴν κατέστη δυνατόν νὰ παραδοθῶν.

Τὰ γεγονότα ὁμῶς, τὰ ὁποῖα ἐπῆλθον τὸ 1914, κατέστησαν ἀδύνατον πᾶσαν σκέψιν συνεχίσεως νέων κατασκευῶν ἢ ἔργων συμπληρωματικῶν καὶ ἐνισχυτικῶν τῶν γραμμῶν. Ἀπὸ τῆς ἐποχῆς αὐτῆς οἱ ἑλληνικοὶ σιδηροδρομοὶ τῶν παλαιῶν καὶ νέων χωρῶν ἐκλήθησαν ν' ἀποδώσουν ὅ,τι ἠδίναντο εἰς χεῖρας τῶν Ἑλλήνων καὶ τῶν συμμαχῶν τῶν ἢ ἐχθρικῶν κρατῶν, τὰ ὁποῖα κατέλαβαν ἑλληνικὰ ἐδάφη.

Ἐν τούτοις, ἓνα κατ' ἐξοχὴν σημαντικὸν γεγονός εἰς τὴν σιδηροδρομικὴν πολιτικὴν τοῦ Κράτους μεσολοβεῖ κατὰ τὸ διάστημα τοῦτο. Λόγω τῆς ὑποχωρήσεως τοῦ σερβικοῦ στρατοῦ καὶ τῶν προβλέψεων ποβρωῶν στρατιωτικῶν γεγονότων ἐν Μακεδονίᾳ, ἰδίᾳ τῆς ἀποβύσεως τῶν συμμαχικῶν στρατευμάτων, ἡ Κυβέρνησις προέβη (1915) εἰς ἐπίταξιν τῶν ἐπὶ μακεδονικοῦ ἐδάφους σιδηροδρόμων οἱ ὁποῖοι εὑρισκοντο εἰς χεῖρας ξένων ἐταιριῶν. Οὕτω, τὸ Κράτος ἀνέλαβεν τὴν διοίκησιν τῶν μακεδονικῶν τούτων γραμμῶν, τῆς πράξεως αὐτῆς κινωθεῖσης διὰ τοῦ νόμου 678 τῆς 15ης Ὀκτωβρίου 1915, ὁ ὁποῖος ἐπέτασε τὴν ἐκμετάλλευσιν αὐτῶν ἀπ' εὐθείας ὑπὸ τοῦ Κράτους δι' ἴδιον λογαριασμόν του καὶ δι' ἰδίου προσωπικοῦ (1). Ὀλίγον βραδύτερα (Μαΐου 1916), ἡ ἐκμετάλλευσις τῶν γραμμῶν αὐτῶν περιῆλθεν εἰς τὰ συμμαχικὰ στρατεύματα, τὰ ὁποῖα ἀποβίβασθέντα εἰς τὴν Θεσσαλονικὴν ἐγκλιτέστησαν στρατιωτικὴν διοίκησιν ἐπὶ τῶν σιδηροδρόμων καὶ μόνον τὴν 17ην Φεβρουαρίου 1920 ἐπανεδόθησαν αἱ γραμμαὶ ὀριστικῶς εἰς τὴν Ἑλλήν. Κυβέρνησιν.

5) Ἡ πολιτικὴ κατάστασις, ἐσωτερικὴ καὶ ἐξωτερικὴ δὲν ἐπέτρεψεν εἰς τὸ Κράτος νὰ προχωρήσῃ εἰς ὀλοκλήρωσιν τῆς πολιτικῆς του μέχρι τοῦ 1917, ὅτε κατετέθη εἰς τὴν Βουλὴν ὑπὸ τοῦ Ὑπουργοῦ Συγκοινωνίας Ἀλεξ. Παπαναστασίου τὸ πρῶτον Νομοσχέδιον «περὶ τῆς διοικήσεως τῶν Κρατικῶν Σιδηροδρόμων».

Τὸ ἐφεξῆς ἀπόσπασμα ἐκ τῆς προταχθείσης τοῦ Νομοσχεδίου αἰτιολογικῆς ἐκθέσεως ἐξηγεῖ τὰς ἀντιλήψεις τῆς Κυβερνήσεως.

«Δὲν δύναται πλέον ν' ἀναβληθῇ ἡ ὀριστικὴ ὀργάνωσις τῆς ὑπηρεσίας. Ἡ ἀνάγκη ὠδήγησε καὶ ἡμᾶς εἰς τὸν δρόμον τὸ ὁποῖον καὶ τὰ πλεῖστα προηγμένα κράτη ἠκολούθησαν, τὸν ὁποῖον ἐπιβάλλει ἀπ' ἐνός ἡ ἐξαιρετικὴ σημασία τῆν ὁποῖαν ἔχουν διὰ τὴν κοινωνικὴν οἰκονομίαν καὶ τὴν ἀσφάλειαν τῆς χώρας οἱ σιδηροδρομοὶ ἀπ' ἑτέρου δὲ ἡ συγκεντρωτικὴ ὀργάνωσις τῶν Σιδηροδρόμων, ἥτις διευκολύνει εἰς μέγιστον βαθμὸν τὴν ἐπιτυχὴ ἐκμετάλλευσιν τούτων ὑπὸ τοῦ Κράτους. Περὶ οὐδενός λοιπὸν ἄλλου πρόκειται σήμερον παρὰ περὶ καταργήσεως μιᾶς νόθου καταστάσεως, ἐπιβλαβοῦς εἰς τὰ δημόσια συμφέροντα καὶ ρυθμίσεως τῆς καταστάσεως συμφώνως πρὸς τὴν πραγματικότητα.

1) Κατὰ τὸ διάστημα ἀπὸ Ὀκτωβρίου 1915 μέχρι Μαΐου 1916 διεθύνοντο τοὺς μακεδονικοὺς ὁ Α. Πολίτης. Μετὰ τὴν ἀνάληψιν τῆς ἐκμεταλλεύσεως ἀπὸ τὰ συμμαχικὰ στρατεύματα ἀπεμακρύνθη τῆς ὑπηρεσίας του τὸ ἀνώτερον ἑλληνικὸν προσωπικόν. Οἱ διευθύνοντες ξένοι εἶχον ἀπομακρυνθῆ ἐπὶ ἑλληνικῆς διοικήσεως.

Δύο είναι τὰ συστήματα τὰ ὁποῖα ἐφαρμόζονται ἀλλαχοῦ εἰς τὴν διοίκησιν τῶν Σιδηροδρόμων τοῦ Κράτους. Κατὰ τὸ ἓν σύστημα ἡ ὑπηρεσία τῶν Σιδηροδρόμων ἀποτελεῖ ἰδιαίτερον κλάδον διοικήσεως, ἔχοντα αὐτοτελείαν τινὰ ἐν τῇ διοικήσει τῶν Σιδηροδρόμων, συγκεντροῦσα εἰς ἑαυτὴν τὴν διοίκησιν, ἣν ἔχουν συνήθως τὰ συμβούλια καὶ αἱ διευθύνσεις τῶν Ἐταιριῶν, τῆς δικαιοδοσίας τῆς Γεν. Συνελεύσεως ἀσκουμένη, ὑπὸ τοῦ ἀρμοδίου Ὑπουργείου, τῆς Κυβερνήσεως ἢ τῆς νομοθετικῆς ἐξουσίας. Κατὰ τὸ ἄλλο σύστημα, ἡ ὑπηρεσία συγκεντροῦται εἰς τὸ ἀρμόδιον Ὑπουργεῖον, ὡς μῆμα αὐτοῦ.

Τὸ πρῶτον σύστημα ἐφήρμοσαν πανταχοῦ καὶ εἰς Κράτη ἀκόμη, ἅτινα ἔχουν καθιερώσει τὸ δεύτερον σύστημα. Τοῦτο δέ, διότι ἐξασφαλίζει περισσότερον τὴν διοίκησιν τῶν σιδηροδρόμων κατὰ ἐπιβλαβῶν πολιτικῶν ἐπιρροῶν καὶ περιλαμβάνει ἔλεγχον τῆς σιδηροδρομικῆς διοικήσεως, τὴν ὁποῖαν ἀπομακρύνει εἰς ὀλιγώτερον βαθμὸν ὑπὸ ἔσφαν ἐλευθερίας κινήσεως καὶ πρωτοβουλίας ἀπο τῶν σιδηροδρομικῶν Ἐταιριῶν.

Πιστεύω, ὅτι δὲν θὰ ὑπάρξῃ δευτέρα γνώμη, ὅτι καὶ ἡμεῖς, οἵτινες τὸ πρῶτον νῦν ὀργανοῦμεν τοιοῦτου εἶδους λειτουργίαν τοῦ Κράτους, ὀφείλομεν νὰ ἀκολουθήσωμεν τὸ πρῶτον σύστημα.

Τὸ ἀνωτέρω ἀπόσπασμα ὁμιλεῖ μόνον του. Τὸ Νομοσχέδιον ἐψηφίσθη καὶ ἐδημοσιεύθη ὡς Νόμος ὑπ' ἀριθ. 1024 τῆς 2 Δεκεμβρίου 1917 «περὶ διοικήσεως τῶν σιδηροδρόμων τοῦ Ἑλληνικοῦ Κράτους». Τοῦ νόμου αὐτοῦ μόνον ὀλίγα διατάξεις ἐφηρμοσθήσαν, αἱ ἀφορῶσαι τὴν σύνθεσιν τοῦ Δ. Συμβουλίου τῆς Ἐπιχειρήσεως μέχρι τοῦ 1920, ὁπότε ἐτροποποιήθη ριζικὰ ὑπὸ τοῦ Νόμου 2144 τῆς 18 Μαρτίου 1920, ἐφαρμόσθέντος ἐξ ὀλοκλήρου.

Ἡ ἐπ' αὐτοῦ αἰτιολογικὴ ἐκθεσις ἡ ὑποβληθεῖσα ὑπὸ τοῦ Ἐμ. Ρέπουλη, τότε Ἀντιπροέδρου τοῦ Ὑπ. Συμβουλίου, ὡς προϊσταμένον τῆς Ἀν. Διευθύνσεως Μεταφορῶν, εἰς τὴν ὁποῖαν εἶχον συγκεντρωθῆ ὅλαι αἱ δημόσιαι ὑπηρεσίαι αἱ σχετιζόμεναι μὲ τὰ πάσης φύσεως μεταφορικά μέσα, δεικνύει δισταγμούς, ἐν τὸ διὰ τοῦ Νόμου ἐγκανιασθὲν σύστημα δέον νὰ θεωρηθῆ ὡς ὀριστικὸν ὅσον ἀφορᾷ τὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν Σιδηροδρόμων ὑπὸ τοῦ Κράτους. Οἱ δισταγμοὶ αὐτοὶ εἶναι χαρακτηριστικοί, διότι δεικνύουν τὴν διαφορὰν ἀντιλήψεων ἢ ὁποῖα διαιροῦσεν ἀκόμη τότε παρ' ἡμῖν ἐπὶ τοῦ σπουδαίου αὐτοῦ ζητήματος τοὺς ἐπιστημονικοὺς καὶ πολιτικοὺς κύκλους ἀλλὰ καὶ τὴν τότε Κυβέρνησιν. Ἴδου σχετικὴ περικοπὴ.

«Εἰς ποῖον τελικὸν συμπέρασμα θὰ καταλήξῃ ὀριστικῶς ἡ Κυβέρνησις διὰ τὴν διοίκησιν τῶν σιδηροδρόμων, δὲν δύναται ἀπὸ τοῦδε νὰ προεῖπῃ. Εἶναι τόσα τὰ ὑπὲρ καὶ κατὰ ἐπιχειρήματα τὰ προβαλλόμενα διὰ τοῦτο ἢ ἐκεῖνο τὸ σύστημα τῆς ἐκμεταλλεύσεως, εἶναι τόσοι οἱ παράγοντες ἀναλόγως τοῦ περιβάλλοντος, οἵτινες εἰσέρχονται εἰς τὴν λύσιν τοῦ πολυσυνθέτου ταύτου προβλήματος, τοῦ ἀπασχολοῦντος ἀδιαλείπτως καὶ τὰ λοιπὰ Κράτη, χωρὶς καὶ ταῦτα νὰ καταλήξωσιν, ὡς ἐπὶ τὸ πολὺ, εἰς ὀριστικὴν κατεύθυνσιν, εἶναι τόσα τὰ ὀικονομικὰ προβλήματα γενικῆς καὶ εἰδικῆς φύσεως, ἅτινα συνδέονται μὲ τὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν σιδηροδρόμων, ὥστε νὰ μὴ δυνάμεθα νὰ καθορίσωμεν ἀπὸ τοῦδε τὴν πολιτικὴν μορφήν τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν σιδηροδρόμων μας.

«Ἐν μόνον εἶναι βέβαιον καὶ ἀνεπίδεκτον συζητήσεως, ὅτι, ἐνῶ ἀφ' ἐνὸς ἡ ἐκμετάλλευσις τῶν σιδηροδρόμων εἶναι ἀσύμφορος διὰ τε τὸ κοινωνικὸν καὶ κρα-

τικόν συμφέρον, καθ' ὃν τύπον προέβλεψαν αἱ ὑφιστάμεναι συμβάσεις, αἵτινες καὶ ἴσως δι' ἄλλην ἐποχὴν καὶ ἄλλους ὄρους, δὲν ἀνταποκρίνονται ὅμως πλέον εἰς τὰς σημερινὰς ἀνάγκας καὶ ἀπαιτήσεις, ἐξ ἄλλου εἶναι ἀναγκαῖον ἐν πρώτοις καὶ ἀνευ ἀναβολῆς νὰ συμπληρωθῶσιν αἱ σημεριναὶ πολλαὶ ἐλλείψεις καὶ νὰ δοθῇ ὁμοιομορφία εἰς τὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν διαφόρων γραμμῶν, νὰ καταρριφθῶσι δὲ τὰ ὑφιστάμενα διαχωρίσματα καὶ ἐμπόδια μεταξύ τῶν διαφόρων γραμμῶν, τῶν περιορισμένων εἰς τὸ Κράτος παρ' ἡμεδαπῶν καὶ ἄλλοδαπῶν ἐταιριῶν ἀσκουσῶν μάλιστα τὴν ἐπιχειρήσιν αὐτῶν εἰς Κράτη διαφόρου μέθρι τοῦδε ἔθνικότητος ἐμπόδια παρακωλύοντα τὴν ἐν ὁμοιομορφῶν τεχνικὴν τε καὶ οἰκονομικὴν ἀνάπτυξιν τῶν σιδηροδρόμων καὶ ἐντεῦθεν τῆς καθ' ὅλου συγκοινωνίας, ἣτις καὶ ἐκ τῆς αἰτίας ταύτης ἀκόμη χωλαίνει.

Ἐτὴν τοιαύτην ἐργασίαν ἐν πάσῃ σπουδῇ, ἐν μέσῳ τόσων ἀνωμαλιῶν, καὶ ἀμφιβολιῶν, αἵτινες προεκυψαν ἐκ τοῦ πολέμου ἐν παρουσίᾳ ἀγνώστων παραγόντων, οἵτινες δημιουργοῦσι ἀπρόβλεπτα καὶ κινδύνους εἰς οὓς δὲν δύναται νὰ ἐκτεθῇ ὁ ἀπλοῦς ἐπιχειρηματίας. οὐδεὶς ἄλλος θὰ ἠδύνατο νὰ ἀναλάβῃ ἢ τὸ Κράτος, ὅπερ μόνον δύναται καὶ πρέπει νὰ φέρῃ εἰς πέρας τὴν ἐπιζητουμένην μεταρρύθμισιν, βελτίωσιν καὶ ἐνοποιήσιν.

Ἐτοιῦτον τινα σκοπὸν ἔχει τὸ ὑπὸ τὴν ψῆφον τῆς Βουλῆς ὑποβαλλόμενον νομοσχέδιον, ὅπερ δὲν ἀπομακρύνεται τῶν ἀρχῶν καὶ τῶν γενικῶν διατάξεων, τοῦ ψηφισθέντος ἀλλὰ μὴ ἐφαρμοσθέντος νόμου».

Ἀπὸ τὴν αἰτιολογικὴν ἔκθεσιν διαφαίνεται ἡ προσπάθεια, ὅπως ἐξηγηθῇ, διατὶ ἐπὶ τρία ἔτη δὲν ἐφηρμόσθη ἐξ ὀλοκλήρου ὁ Νόμος 1024 τοῦ 1927, ὡς αἰτιολογίᾳ δὲ τούτου φέρονται αἱ κατὰ τὸν ἐν τῷ μεταξύ χρόνον πολιτικαὶ συνθηκαί. Μόνον ὅμως εἰς αὐτὰς πρέπει νὰ ἀναζητηθῇ ὁ λόγος τῆς ἀναβολῆς ; Ἡδη κατὰ τὸ 1914 εἶχε παρατηρηθῇ κάποια διστακτικότης εἰς τὴν εἰσηγητικὴν ἔκθεσιν τοῦ Νόμου, καίτοι ἀνεγνωρίζετο τὸ συμφέρον ριζικῆς μεταβολῆς ἐν ἀντιθέσει πρὸς τὴν εὐρύτητα τῶν σκέψεων καὶ τὴν ἀποφασιστικότητα τοῦ Πρωθυπουργοῦ, ὁμιλοῦντος ἐνώπιον τῆς Βουλῆς. Ἡ ἴδια διαφορὰ παρουσιάζεται τῶρα μεταξύ τοῦ συντάκτου τοῦ Νόμου 1024 καὶ τοῦ συντάκτου τοῦ νόμου 2144. Ὁ δεῦτερος ἀναγκασμένος ἀπὸ τὰ πράγματα ὠθεῖται, χωρὶς νὰ πιστεύῃ εἰς τὴν δημοσίαν ἐπιχειρήσιν, εἰς τὴν καθίδρυσίν της, ἀλλὰ ταυτοχρόνως διατυπώνει ἐπιφυλάξεις εἰς τὴν ἔκθεσιν του, ἐνῶ τὸ Νομοσχέδιον εἶναι σαφές καὶ ἀνεπιφύλακτον. Πρόκειται περὶ τῶν ἀντιθέσεων ἐκείνων τὰς ὁποίας εἰς τὴν ἀρχὴν τῆς μελέτης αὐτῆς ἐμνημονεύσαμεν.

Ἄλλ' ἄσχετα πρὸς τὰς θεωρητικὰς αὐτὰς διχογνωμίας, καὶ συμφέροντα μεγάλα ἐκινουῦντο ὑπὸ τὴν ἐπιφανείαν, τὰ ὁποῖα δὲν ἔπαυσαν καὶ κατόπιν μέθρι τοῦ 1932 νὰ ἐμφανίζωνται, ὅταν ἔκριναν ὅτι αἱ περιστάσεις εἶναι πρόσφοροι. Αἱ ἐπιφυλάξεις ἐκεῖναι ἀπεδείχθησαν ἐπιζήμιοι εἰς τὸν κατόπιν χρόνον, διότι ἐπ' αὐτῶν ἐστηρίζοντο οἱ συνιστῶντες τὴν ἐκχώρησιν εἰς ἐταιρίαν ἀντιπρόσωποι ξένων καὶ ἐγχωρίων κεφαλαίων, ἐνίοτε μάλιστα διὰ τῆς προκλήσεως διεθνοῦς πολιτικοῦ χαρακτῆρος ἐπιρροῶν. Τῶν δύο ἀντιθέτων πρὸς ἀλλήλας ἀντιλήψεων φορεῖς ἦσαν τότε τῆς μιᾶς τὸ Ὑπουργεῖον Συγκοινωνίας, τῆς δευτέρας ἡ Ἀνωτάτη Διεύθυνσις Μεταφορῶν, ἡ ὁποία δὲν ἐξηριτάτο ἀπὸ τὸ Ὑπουργεῖον ἐκεῖνο.

Ὅπως δὴποτε, ἀπὸ τὸ 1920 ἔχομεν πλέον ὄργανωμένην κρατικὴν ἐπιχείρησιν πρὸς διοίκησιν καὶ ἐκμετάλλευσιν τῶν σιδηροδρόμων ἑλληνικοῦ Κράτους περιλαμβάνουσαν τὰς ἐξῆς γραμμὰς κανονικοῦ πλάτους μήκους κυρίας γραμμῆς 1259.6 χμ., ἐν ὄλῳ γραμμῶν 1452 7 χμ. (1).

α) Γραμμὴ Πειραιῶς - Δεμερλῆ - Παπαπούλι, συμπεριλαμβανομένων τῶν διακλαδιώσεων Χαλκίδος καὶ Στυλίδος.

β) Γραμμὴ Παπαπούλι - Πλατὺ μετὰ τῆς ἐνωτικῆς γραμμῆς, ἡ ὁποία φέρει ἀπὸ τὴν γέφυραν τοῦ Ἀξιῶ ἕως τοῦ Τοψίν (μετὰ τῆς ὑπ' ἀριθ. 1, χμ. κυρίας γραμμῆς 529.5, ἐν ὄλῳ γραμμῆς 625).

γ) Γραμμὴ Θεσσαλονίκης - Κρεμενίτσας (χμ. κυρίας γραμμῆς 208.6, ἐν ὄλῳ γραμμῆς 245,5)

δ) Γραμμὴ Θεσσαλονίκης - Εἰδομένης (χμ. κυρίας γραμμῆς 76.6 ἐν ὄλῳ γραμμῆς 92.1).

ε) Γραμμὴ Θεσσαλονίκης - Ἀλεξανδρουπόλεως (χμ. κυρίας γραμμῆς 444.9, ἐν ὄλῳ γραμμῆς 491.1).

Εἰς αὐτὰς προσετέθη καὶ ἡ ἐξαγορασθεῖσα γραμμὴ στενοῦ πλάτους (0.40μ.) Σαρακλῆ - Σταυροῦ (κόλπος τοῦ Ὀρφανοῦ), ἐξυπηρετοῦσα ἐν μέρει τὴν Χαλκιδικὴν Χερσόνησον.

Ὑπὸ τὸ σύστημα αὐτὸ, τροποποιηθὲν διὰ Ν.Δ. τῆς 4 Ἰουνίου 1923 καὶ ὑπὸ πνεῦμα μεγαλυτέρας ἀκόμη αὐτονομίσεως διὰ τοῦ Ν.Δ. τῆς 21 Σεβρίου 1926, κυρωθέντος ἀργότερα διὰ τοῦ Νόμου 4.101 καὶ συμπληρωθέντος πρὸς μεγαλυτέραν εἰς μερικὰ σημεῖα αὐτονομίησιν διὰ τοῦ Ν.Δ. τῆς 24 Σεβρίου 1935 διοικεῖται τὸ κρατικὸν δίκτυον (πρβλ. κατωτέρω Κεφάλαιον Πέμπτον).

6) Μετὰ τὸ τέλος τοῦ εὐρωπαϊκοῦ πολέμου, ἤρρισε τὸ Κράτος καὶ πάλιν νὰ ἐνδιαφέρεται διὰ τὴν τακτοποίησιν τοῦ νομικοῦ καθεστώτος καὶ τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν ἐπὶ τῶν βορρείων περιφερειῶν γραμμῶν. Ἡδὴ, ἀπὸ τὸν Μάρτιον τοῦ 1920 ξένη στρατιωτικὴ διοίκησις εἶχεν, ὡς εἶδομεν, ἀποδώσει εἰς τὸ ἑλληνικὸν Κράτος τὰς γραμμὰς, τὰς ὁποίας τοῦτο ἐπέταξε τὸ 1915.

Ἄλλὰ τὸ νομικὸν ζήτημα παρέμενεν ἀκέραιον. Τὸ ἱστορικὸν τῆς ἐξαγορᾶς εἶναι μακρόν, γεμᾶτο διὰ τὰς γραμμὰς Θεσσαλονίκης-Μοναστηρίου καὶ Εἰδομένης ἀπὸ παρασκήνια οἰκονομικά καὶ διεθνoῦς πολιτικῆς, ἡ πλοκὴ τῶν ὁποίων διήρκεσε ἕως τοῦ 1929. Τὸ ἔργον δὲν ὑπῆρξεν ἀπλοῦν διὰ τὴν δευτέραν ἰδίως γραμμὴν. Εἰς τὰ παρασκήνια αὐτὰ βλέπει κανεὶς τὴν σημασίαν, τὴν ὁποίαν εἶχεν ἡ γραμμὴ αὐτή.

Ἀπλούστερα ἐνεφανίσθη τὸ ζήτημα τῆς Θεσσαλονίκης - Ἀλεξανδρουπόλεως, διακανονισθὲν εὐθὺς ἀπὸ τὸ 1920. Διὰ τῆς ἀπὸ 16 Μαρτίου

1) Ἐκεί μίαν σχεδὸν διετίαν εἰς τὴν αὐτὴν Διοίκησιν ὑπῆγετο καὶ ἡ Διοίκησις τοῦ ἐπιτεταγμένου δικτύου τῶν Σ.Π.Α.Π.

1920 συμβάσεως μεταξύ τῆς κατόχου τοῦ προνομίου γαλλικῆς ἐταιρίας, κυρωθείσης διὰ τοῦ νόμου ὑπ' ἀριθ. 2467 τῆς 20 Αὐγούστου 1920, τὸ ἑλληνικὸν δημόσιον ἐξηγόρασε τοῦτο, παραδοθείσης εἰς τὸ Δημόσιον τῆς γραμμῆς με' ὄλας τὰς ἐγκαταστάσεις καὶ τὸ ὑλικόν, τοῦ Δημοσίου ἀναλαβόντος τὴν ὑπηρεσίαν τόκου καὶ χρεωλυοῦ τῶν εἰς κυκλοφορίαν ὁμολογιῶν τῆς ἐταιρίας καὶ τὴν καταβολὴν ποσοῦ περὶ τὰ 3 ἑκατ. φράγκων διὰ τὴν ἐξόφλησιν μερικῶν ἀξιώσεων τῆς ἐταιρίας. Οἱ ὄροι τῆς ἐξαγορᾶς ἦσαν πολὺ εὐνοϊκοὶ διὰ τὸ Κράτος.

Ἡ ἐξαγορὰ ὁμῶς τῶν γραμμῶν Θεσσαλονίκης - Μοναστηρίου καὶ Εἰδομένης ἐβράδυνε νὰ πραγματοποιηθῇ λόγῳ ποικίλων περιπλοκῶν. Ἀμφοτέρων τῶν γραμμῶν, μαζὺ με' τὴν γραμμὴν Ἀλεξανδρουπόλεως - Σβίλεγκοβ, ἡ ἐκμετάλλευσίς ἀνήκειν εἰς τὴν Ἑταιρίαν τῶν Ἀνατολικῶν Σιδηροδρόμων, ἡ ὁποία ὡς πρὸς τὴν πρώτην ἐξ αὐτῶν, εἶχε διαδεχθῆ παλαιότερα δι' ἀγορᾶς τῶν μετοχῶν τὴν ἀρχικὴν ἐταιρίαν ἐκμεταλλεύσεως αὐτῆς.

Κατὰ τὰς διατάξεις τῆς συνθήκης τοῦ Ἁγίου Γερμανοῦ ἡ Ἑλλὰς εἶχεν ἀσφαλῆ δικαιώματα ἐπὶ τῶν γραμμῶν αὐτῶν. Κατὰ τὰς φοιτῆσαι δυνάμεις τοῦ 1920 ἡ γαλλικὴ Τράπεζα Ἐμπορίου καὶ Βιομηχανίας ἠγάρασεν ἀπὸ τὴν Wiener Bank Verein τὰς 71.000 μετοχὰς τῆς ἐταιρίας τῶν Ἀνατολικῶν Σιδηροδρόμων. Τῆς ἀγορᾶς αὐτῆς εἶχε προηγηθῆ συγκυρία τῆς Ἑλληνικῆς πρὸς τὴν Γαλλικὴν Κυβέρνησιν, «ἐφ' ὅσον θὰ παρέμενεν εἰς γαλλικὴν ἐπιχείρησιν ἢ διοίκησιν (controle)». Ὁ ὄρος ὁμῶς αὐτὸς δὲν ἐτηρήθη, διότι τὴν 15 Ἰουλίου 1923 ἡ γαλλικὴ Τράπεζα ἐπώλησεν εἰς σερβικὸν ὄμιλον (συνδικαίον) ὄχι μόνον ἀπαιτήσεις τῆς κατὰ τῶν Ἑλληνικῶν ὑπηρεσιῶν ἐξ ἐπιτάξεων κλπ., ἀλλὰ καὶ τὴν ἐκμετάλλευσιν τῆς γραμμῆς Εἰδομένης ἀντὶ 20 ἑκ. φράγκων κληροπέτων δι' ἐντόκων γραμματίων. Εἰς τὸ ἐνεργητικὸν ὁμῶς τῆς ἐταιρίας τῶν Ἀνατολικῶν Σιδηροδρόμων (τοῦ σερβικοῦ ὄμιλου, ὡς εἴπομεν, ἀπὸ τὸ 1923) ὑπῆρχαν καὶ αἱ 39.840 μετοχαὶ τῆς ἀρχικῆς Ἑταιρίας τῆς γραμμῆς Θεσσαλονίκης - Μοναστηρίου. Οὕτως, ὁ ὄμιλος διτύπωνε δυσκολίαν ἀκόμη καὶ κατὰ τὰς διαπραγματεύσεις ἐξαγορᾶς τῆς γραμμῆς Μοναστηρίου (1).

Ἐκ τῆς μεταβιβάσεως εἰς τὸν ὄμιλον αὐτὸν προήλθον δυσχέρειαι περὶ τὴν ἐξασφάλισιν τῶν δικαιωμάτων τοῦ ἑλληνικοῦ κράτους ἐπὶ τῶν γραμμῶν, οἱ σκοποὶ δὲ τῆς μεταβιβάσεως ἐφαίνοντο ἔχοντες χορευτικῆρα τοιοῦτον, ὥστε ἐσχολιάσθησαν βαρύνοντα καὶ εἰς τὸν ξένον τύπον (Τάϊμς!) καὶ εἰς τὴν Βουλὴν τῆς γειτονικῆς χώρας, συντελέσασαι ἐν συνδυασμῶ καὶ με' ἄλλα ζητήματα εἰς τὴν δημιουργίαν ἐρεθισμοῦ τῆς κοινῆς γνώμης, κορυφωθέντος κατὰ τὰ ἔτη 1925 καὶ 1926.

1) 1) P. Dertilis, La zone franche de Salonique, 1928 σελ. 38-44 καὶ τὰ ἐκεῖ μνημονεύμενα ἄρθρα, Μ.Γ.Θεοτοκᾶ. Τὸ ζήτημα τῆς κυριότητος τῶν μετοχῶν τῶν Ἀν.Σιδηροδρόμων κλπ. εἰς τὴν Μηνιαίαν Οἶκ. καὶ Κοιν. Ἐπιθεώρησιν τῆς Ἑλλάδος, 1926 σελ. 583 καὶ Marcel Malzac, Les chemins de fer de l'Empire Ottoman, εἰς τὴν Revue politique et parlementaire, 1924, σελ. 461.

Αἱ διαπραγματεύσεις ἦσαν δυσχερέσταται, διότι τὸ ζήτημα περιεπλάκη ὄχι μόνον μετὰ τοῦ εὐρυτέρου τῆς διὰ Θεσσαλονίκης ἐξόδου τοῦ ἐμπορίου τῆς γειτονικῆς χώρας, ἀλλὰ καὶ μὲ ζητήματα πολιτικῆς φύσεως, τὰ ὅποια ἐνεφανίσθησαν μετὰ τὴν καταγγελίαν (1924) τοῦ συμφώνου συμμαχίας μετ' αὐτῆς. Ἐκ τῶν ὑστέρων κατεδείχθη, ὅτι ὁ χειρισμὸς ἀπέβλεπεν εἰς τὴν ἀνάληψιν ἐκ μέρους αὐτῆς τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῆς γραμμῆς Εἰδομένης (1) ἢ, τούτου ἀποδεικνυομένου ἀδυνάτου, εἰς ἐξασφάλισιν ἰσχυρᾶς ἐπιρροῆς ἐπ' αὐτῆς, ἐκδηλουμένης δι' ἐνὸς εἵδους συνιδιοκτησίας ἢ δι' ἐξασφαλίσεως διαιτητικῆς κρίσεως εὐνοϊκῆς δι' αὐτήν (*). Ἐκ τῶν λόγων αὐτῶν περιεπλέκετο καὶ τὸ ζήτημα τῆς ἐξαγορᾶς τῆς γραμμῆς Μοναστηρίου, ἀλλὰ καὶ ἡ τακτοποίησις τοῦ τρίτου τμήματος τῆς ἰδίας ἐταιρείας Ἀλεξανδρουπόλεως - Σβίλεγκραδ. Ἡ διαφορὰ ἦτο φαινομενικῶς μὲν μεταξὺ ἑλληνικοῦ κράτους καὶ δύο ὁμίλων συμφερόντων, πραγματικὰ δὲ μεταξὺ τριῶν κρατῶν.

Διὰ Νομ. Διατάγματος τῆς 6 Φεβρουαρίου 1926 ἐκυρώθησαν δύο σύμβασεις τῆς 17 Αὐγούστου 1926, ἀφορῶσαι τὴν γραμμὴν Θεσσαλονίκης - Μοναστηρίου, μία τρίτη ὑπὸ τὴν αὐτὴν ἡμερομηνίαν μὲ ἄρθρον μόνον, καθ' ἃ «ἡ ἐταιρία παραιτεῖται πάσης οἰασδήποτε ἀπαιτήσεως ἐναντι τῆς Ἑλληνικῆς Κυβερνήσεως, σχετιζομένης μὲ τὴν ὀριστικὴν ἀποστέρησιν τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῆς γραμμῆς Θεσσαλονίκης - Γευγελῆς» καὶ τετάρτη τῆς 6 Φεβρουαρίου 1926 διὰ τῆς ὁποίας ἡ Ἑλληνικὴ Κυβέρνησις «ἀναγνωρίζει τὰ δικαιώματα τῆς ἐταιρείας Ἀνατ. Σιδηροδρόμων διὰ τὴν ἐκμετάλλευσιν τῆς γραμμῆς Ἀλεξανδρουπόλεως - Σβίλεγκραδ, παραιτουμένη τῶν ἐπιφυλάξεων

1) Ἐγίνετο λόγος καὶ περὶ ἐνὸς «σιδηροδρομικοῦ διαδρόμου». Ἡ περὶ ἐλευθερίας σερβικῆς ζώνης σύμβασις τῆς 10 Μαΐου 1923 τοῦ Βελιγραδίου, συνοδευομένη καὶ δι' εἰδικοῦ πρωτοκόλλου σιδηροδρομικοῦ περιεχομένου, ἐκρίνετο ὑπὸ τῶν γειτόνων ἀνεπαρκῆς διὰ τὴν λειτουργίαν τῆς ζώνης. Ἴδε Dragomir Arnaudovich, Les chemins de Fer Yougoslaves, Παρίσιος 1937, σ. 326, ὁ ὁποῖος ὁμιλεῖ περὶ δύο τάσεων, μιᾶς νοτιοσλαβικῆς, ζητούσης τὴν εὐρυσιν τῶν ἀρμοδιοτήτων τῆς ζώνης καὶ μιᾶς Ἑλληνικῆς, ζητούσης τὸν περιορισμὸν αὐτῶν. Ὡς ὁ ἴδιος συγγραφεὺς ἀναφέρει, μεταξὺ ἄλλων οἱ γείτονες ἐζήτουν, ὅπως ἡ ζώνη δέχεται ἐμπορεύματα διαμετακομίσεως καὶ τῶν ἄλλων βαλκανικῶν χωρῶν. Ἴδε ἐπ' αὐτοῦ καὶ τοῦ ὄλου ζητήματος ἐπιστολὴν Σπ. Κορώνη πρὸς τὸν Γραμματεῖα τοῦ νοτιοσλαβικοῦ Ἐπιμελητηρίου Θεσσαλονίκης, δημοσιευθεῖσαν ὑπὸ τὸν τίτλον «Αἱ ἐπικείμεναι ἑλληνοσερβικαὶ διαπραγματεύσεις» εἰς τὸν «Ἐλ. Τύπον», φύλλον τῆς 5-10-1924. Ἴδε ἐπίσης εἰς τὸν «Messenger d'Athènes» τῆς 2-8-1926, ἄρθρον τοῦ ἰδίου ὑπὸ τὸν τίτλον «A propos d'un livre sur Salonique», ἀντικρούοντος ὁμοίως ἀπόψεις τοῦ Μιλόικο Βιλιμάνοβιτς, δημοσιευθεῖσας γαλλιστὶ εἰς βιβλίον του περὶ τῆς «Σερβικῆς Ζώνης Θεσσαλονίκης». Ἐπίσης ἄρθρον τοῦ Μπαλούχτσιτς εἰς τὴν «Πολίτικα» τοῦ Βελιγραδίου, δημοσιευθὲν εἰς τὸ «Ἐλ. Βῆμα» τῆς 2 - 4 - 1926 περὶ τῆς σημασίας τῶν διὰ Θεσσαλονίκης νοτιοσλαβικῶν μεταφορῶν.

2) Καὶ πρῶτασις ἑλληνο-σερβο-γαλλικῆς κοινῆς ἐκμεταλλεύσεως εἶχε διατυπωθῆ. Ἐφθασε τὸ κράτος μέχρι τοῦ νὰ παρακαλεῖ τὸν γαλλικὸν ὄμιλον καὶ αὐτὸς νὰ δέχεται ὅπως πρὸς τὸν σερβικὸν ὄμιλον νὰ λύσῃ τὴν μεταξὺ τῶν σύμβασιν.

τὰ; ὅποια; εἶχε διατυπώσῃ ἐπ' αὐτῆς ('). Κατὰ τὴν αὐτὴν σύμβασιν θὰ ἐγένετο μόνον «προσαρμογὴ» πρὸς τὰς νέας οἰκονομικὰς συνθήκας τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῆς τελευταίας αὐτῆς γραμμῆς σύμφωνα μὲ τὰς διατάξεις τοῦ πρωτοκόλλου XII τῆς Συνθήκης τῆς Λωζάνης.

Τὸ Ἑλληνικὸν Κράτος, μὴ ἀντιληφθὲν ἐγκαίρως τὴν σημασίαν τοῦ ζητήματος, ἐπελήφθη τούτου μόνον ὅταν ἐξ ἄλλων λόγων καὶ ἐμπλοκῶν μὲ γενικώτερα ζητήματα προσέλαβεν ἐντελῶς διάφορον χαρακτηρη. Τότε, ἡ ὀρθὴ λύσις του, πολεμουμένη καὶ ὑπὸ πειστικῶν τάσεων, ὑπετάχθη εἰς ἐπιταγὰς γενικωτέρας πολιτικῆς φύσεως καὶ κατέληξεν εἰς τὰς ἀσυμφόρους συμφωνίας Θεσσαλονίκης τῆς 17 Αὐγούστου 1926, αἱ ὅποιαι ἀνετράπησαν κατόπιν τεραστίων προσπαθειῶν τῆς Κυβερνήσεως τῆς διαδεχθείσης τὴν ἀνατραπέυσαν συμβληθεῖσαν Κυβέρνησιν (*). Τέλος, τὸ ζήτημα ἐλύθη κατὰ τὸν καλύτερον διὰ τὴν χώραν τρόπον, πὺ ἀπέμενεν, ἀλλὰ καὶ μὲ τὴν δέσμευσίν μας διὰ τὴν Θρακικὴν γραμμὴν Ἀλεξανδρουπόλεως - Σβίλεγκραδ. Ἡ Τουρκία ἐπέτυχε πολὺ καλυτέραν τακτοποίησιν (*).

1) Τὰ κείμενα τῶν συμβάσεων καὶ τοῦ κηροβυτοῦ νόμου ἐδημοσιεύθησαν εἰς τὴν Ἐφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως, πλὴν τῶν ἐπὶ ἐπιστολῶν, αἱ ὅποιαι ἐκυρώθησαν καὶ αὐταί, μαρτυροῦσαι περὶ τοῦ ποιοῦ τοῦ ἀγῶνος, ὁ ὁποῖος ἐχρειώσθη διὰ τὴν τακτοποιηθῆ τὸ ζήτημα.

2) Καὶ κατὰ τὸν Αἰρναουτovich, ἐνθ. ἀνωτ. σελ. 827, αἱ συμφωνίαι ἀπεδέχοντο ἀκεραίας τὰς ὑπὸ τῶν νοτιοσλάβων ὑποστηριζόμενας ἀπόψεις, τῆς γερμανικῆς Θεσσαλονίκης—Γευγελῆς καθισταμένης unité d'exploitation καὶ εἰδικῶς ὑπὸ τοῦ ἐλληνικοῦ κράτους ἐκμεταλλευομένης μὲ ἐπὶ κεφαλῆς τρεῖς ἐπιτρόπους, ἓνα Ἕλληνα, ἓνα νοτιοσλάβον ἔχοντα τὸ βέτο καὶ ἓνα γάλλον. Ὑπὸ τὰς διαφορὰς ἀποφασιστικῶς. Ἴδε εἰς τὸ βιβλίον I. Α. Σοφianoπούλου, Πῶς εἶδα τὴν Βαλκανικὴν, σελ. 162—193, τὸ κεφάλαιον περὶ τῆς οἰκονομικῆς σημασίας τῆς Θεσσαλονίκης, ἐνθα πραγματεύεται καὶ τὸ ζήτημα τῶν συμφωνιῶν ἐκείνων.

3) Εἰς τὴν παλαιὰν (1878) Ἑταιρείαν ἐκμεταλλεύσεως τῶν Ἀνατολ. Σιδηροδρόμων εἶχαν πλεον ἀποκτείνου μόνον οἱ Σιδηροδρομοὶ Θράκης καὶ δὴ 537 χμ. γραμμῶν ἐπὶ τουρκικοῦ καὶ 178 χμ. ἐπὶ ἐλληνικοῦ ἐδάφους. Τὸ 1929, οἱ ἐπὶ ἐλληνικοῦ ἐδάφους ἐδόθησαν εἰς τὴν νέαν γαλλοελληνικὴν ἐταιρείαν, αἱ ἐπὶ τουρκικοῦ εἰς τὴν τουρκικὴν ἐταιρείαν τῶν ἀνατολ. σιδηροδρόμων. (Δὲν ἐννοεῖ κανεὶς, πῶς ἐπετεύχθη ἡ μία τὴν ὀνομασθῆ γαλλοελληνικὴ καὶ ἡ ἄλλη ἀπλῶς τουρκικὴ). Μετὰ τὸ 1931 ἡ ἀρχικὴ ἐταιρεία διένειμε τοὺς τίτλους μετοχῶν καὶ τῶν δύο τῶν νέων ἐταιρειῶν, μίαν ἐναντι πέντε παλαιῶν μετοχῶν διὰ τὴν γαλλοελληνικὴν. Οὕτως, ἡ ἀρχικὴ ἐταιρεία δὲν ἔχει πλεον ἐκμετάλλευσιν, ἀλλὰ μόνον μικρὸν χαρτοφυλάκιον ἀξιώσεων ἐν τῆς ἐκχωρήσεως γραμμῶν καὶ πολεμικῶν ἀποζημιώσεων περὶπου 30 ἑκατ. ἐναντι τῆς Σερβίας καὶ 6 ἑκατ. ἐναντι τῆς Βουλγαρίας. Αἱ μετὰ τοῦ Ἑλληνικοῦ Δημοσίου σχέσεις τῶν γαλλοελληνικῶν, ἔλαβον κακὸν εὐθὺς ἐξ ἀρχῆς δρόμον, οὐθμισθεῖσαι διὰ τῆς διαιτησίας (ἀπόφασις 14 Ἰουλίου 1927) καὶ τελικῶς τῆς ἐκιδιαιτησίας (ἀπόφασις 19 Ἀπριλίου 1929), μὴ ἐπιτευχθείσης ἐγκαίρως μέχρι σήμερον τῆς ἐπιβαλλομένης ἐξαγορᾶς. Διὰ τῆς ἐκιδιαιτησίας ἔχει ἐξασφαλισθῆ ἡ ὑπὸ τοῦ ἐλληνικοῦ κράτους ἐγγύησις τόκου 5 1/2 ο) τοῦ κεφαλαίου. Διερωτώμεθα εἰς τί ἐπετύχαμεν τὴν readaptation πρὸς τοὺς νέους οἰκονομικοὺς ὁρους συμφώνως μὲ τὴν συνθήκην τῆς Λωζάνης! Αἱ μετὰ τῆς τουρκικῆς διαφορᾶς τῆς ἐταιρείας αὐτῆς ἐδόθησαν ὀλοσχερῶς δι' ἐξαγορᾶς τὸ 1936, περιελθουσῶν τῶν γραμμῶν τῆς εἰς τὸ

Δι' ἑνὸς πρωτοκόλλου ὑπογραφέντος εἰς τὸ Βελιγράδιον τὴν 17 Ὀκτωβρίου 1928 καὶ ἐξ εἰδικῶν τοιούτων (σιδηροδρομικοῦ, ταχυδρομικοῦ, κτηνιατρικοῦ, λιμενικοῦ, τελωνειακοῦ καὶ ἑνὸς τελικοῦ, προβλέποντος καὶ καθορίζοντος διαιτητικὴν διαδικασίαν λύσεως τῶν διαφορῶν), ὑπογραφέντων ἐν Γενεύῃ τὴν 17 Μαρτίου 1929 διεσαφηνίσθη ἡ κατάστασις. Τέλος ἐν ἄλλο σιδηροδρομικὸν πρωτόκολλον, ὑπογραφὲν εἰς τὴν Θεσσαλονικὴν ἐκανόνισε τεχνικὰ ζητήματα ἀφορῶντα τὰς σχέσεις μεταξὺ τῆς σερβικῆς ζώνης καὶ τῶν σταθμῶν Γευγελῆς καὶ Θεσσαλονίκης.

Ὁ ὀριστικὸς τερματισμὸς, καὶ ἀπὸ τῆς νομικῆς πλευρᾶς τοῦ ζητήματος, ἐπετεύχθη διὰ τοῦ Νόμου ὑπ' ἀριθ. 4450 τῆς 26 Νοεμβρίου 1929, ὁ ὁποῖος ἐκύρωσε τὴν συναφθεῖσαν μεταξὺ Ἑλλάδος καὶ Σερβίας συμφωνίαν τῆς Γενεύης τῆς 17 Μαρτίου 1929 περὶ διακανονισμοῦ τῆς σχετικῆς πρὸς τὴν γραμμὴν Γευγελῆς ἀπαιτήσεως τοῦ Ἐθνικοῦ Συνδικαίτου Σιδηροδρόμων, (εἰς σερβο-κροατο-σλοβενικὸς ὄμιλος, ὡς τ' ὀνομάζει ἡ συμφωνία) καταβληθέντος τοῦ ποσοῦ τῶν 20 ἑκατ. γαλλικῶν φράγκων εἰς τὸ Συνδικαίτον αὐτό.

7) Μεταξὺ 1914 καὶ 1922 τὸ δίκτυον διήνησεν ἔτη κακά. Ὁ παγκόσμιος πόλεμος εἶχεν ἰσχυρότατον ἀντίκτυπον ἐπὶ τῆς λειτουργίας τῶν συγκοινωνιακῶν μέσων, ἰδίᾳ τῶν σιδηροδρομικῶν (*). Ἀπὸ τῆς ἀπόψεως αὐτῆς δέον νὰ ὑπολογίσωμεν, ὅτι διὰ τὴν Ἑλλάδα ὁ πόλεμος δὲν ἐτελείωσε μὲ τὰς συνθήκας περὶ εἰρήνης τῶν ἐτῶν 1918—1920, ἀλλὰ συνεχίσθη καὶ κατόπιν μέχρι τῆς τραγικῆς καταστροφῆς τοῦ 1922 ἐν Μ. Ἀσίᾳ καὶ τῶν προσπαθειῶν στρατιωτικῆς ἀνασυνιάξεως ἐν Θράκῃ, τερματισθεὶς διὰ τῆς Ἐλληνοτουρκικῆς συνθήκης τῆς Λωζάνης τὸν Μάϊον 1923.

Δυνάμεθα νὰ συνοψίσωμεν τὰς συνεπείας τοῦ πολέμου, ὡς πρὸς τὰ συγκοινωνιακὰ μέσα, ὡς ἑξῆς :

Ἡ ἀπώλεια τῆς σταθερότητος καὶ ἡ πτώσις τῆς τρεχούσης καὶ ἀγοραστικῆς ἀξίας τοῦ ἔθνικοῦ νομίσματος, ἡ ὁποία ἤρχισε νὰ ἐμφανίζεται πολὺ αἰσθητῆ εὐθύς μετὰ τὸ 1919 (*), ἐκλόνησεν, ὡς γενικὸν αἷτιον, τὴν οἰκονομικὴν βάσιν ἐπὶ τῆς ὁποίας στηρίζεται καὶ κατὰ τὴν ὁποίαν ὑπολογίζει κάθε οἰκονομικὴ μονάς. Διετάραξεν ἐκ βάθρων τοὺς οἰκονομικοὺς ὄρους τῆς λειτουργίας καὶ τῶν συγκοινωνιακῶν ἐπιχειρήσεων, ἀλλ' ἡ τοιαύτη

τουρκικῶν κρατικῶν δίκτυον. Ὄψω, μεταξὺ τοῦ ἑλλήν. κρατικοῦ δικτύου καὶ τοῦ τουρκικοῦ (Θράκης) παρενθίζεται, ὡς μεσότοιχος (ἴδε καὶ τιμολογία τῶν), ἡ εταιρεία αὕτη, πραγματικὰ ξένη εἰς πολλὰ εἰταίρεια.

1) Πρβλ. μελέτην Σπ. Β. Κορώνη ὑπὸ τὸν τίτλον *La guerre et les voies des communications*, δημοσιευθεῖσαν εἰς τὸν τόμον *Les Effets économiques et sociaux de guerre en Grèce*, publication de la «dotation Carnegie» pour la paix internationale.

2) Ἡ πτώσις τῆς ἀγοραστικῆς ἀξίας εἶχε προηγηθῆ ἀπὸ τὸ 1918 (366 ἀντὶ 156 πημαρίθμου τοῦ 1917).

καθολικὴ ἐπίδρασις σημειοῦται ζωηροτέρα μόλις ἀπὸ τὸ 1919 καὶ ἐντεύθεν, δὲν ἀφορᾷ ἐπομένως τὴν πρώτην πολεμικὴν περιόδον.

Καὶ ἄλλα ὁμοῦ αἰτία, σχετιζόμενα μὲ τὴν παραγωγὴν καὶ τὴν κατάλλωσιν διαρκούντος τοῦ πολέμου ὠδήγησαν εἰς σοβαρὰς μετατοπίσεις τῆς προτέρας σχέσεως αὐτῶν ἀνὰ τὰς πέντε ἡπείρους. Ἀφῆκαν μὲν τὴν τρέχουσαν ἀξίαν τῆς δραχμῆς μέχρι τοῦ 1919 ἀμείωτην, ἐπηρεάσαν ὁμοῦ σοβαρῶς τὴν ἀγορασιτικὴν καὶ κατὰ τοῦτο ἤσκησαν ἐπιρροὴν ἐπὶ τῶν τιμῶν καὶ δὴ ἐπὶ τῆς διαίτης κάθε μονάδος εἰς τὴν χώραν.

Αἱ ἐπιστρατεύσεις τοῦ χρησίμου πληθυσμοῦ τῆς χώρας ἀμέσως μὲν δὲν ἔθιξαν τὴν ὀργάνωσιν τῶν συγκοινωνιῶν, διότι τὸ ἀνήκον εἰς ἐπιστρατευθείσας κλάσεις προσωπικὸν ἔμεινεν εἰς τὰς θέσεις του, ἔθιξαν ὁμοῦ αὐτὰς ἑμμέσως μειώσασαι τὴν παραγωγικὴν ἱκανότητα τῆς χώρας. Τὰ συγκοινωνιακὰ ἔργα, ἐφ' ὅσον ἡ κατασκευὴ καὶ ἡ συντήρησις ἐβάρυνε κυρίως τὸν κρατικὸν προϋπολογισμὸν παρημελήθησαν, τῆς προσοχῆς τοῦ κράτους στραφείσης πρὸς ἄλλα σημεῖα μᾶλλον ἐπείγοντα.

Προκειμένου περὶ τῶν σιδηροδρόμων, αὐτοὶ ὑπὲρ πᾶν ἄλλο συγκοινωνιακὸν μέσον ἐτέθησαν εἰς τὴν ὑπηρεσίαν τῶν πολεμικῶν ἀναγκῶν, ἰδίως δὲ εἰς τὴν νέαν Ἑλλάδα, βόρεια μὲν καὶ δυτικὰ τῆς Θεσσαλονίκης ὑπηρετήσαντες συμμαχικὰς πολεμικὰς ἀνάγκας, ἀνατολικὰ δὲ αὐτῆς (ἐκείθεν τοῦ Στρουμῶνος), καταληφθέντες ὑπὸ ἐχθρικῶν στρατευμάτων. Εἰς τὰ γεγονότα τῶν ἀπὸ 1914 μέχρι 1920 ἐτῶν ὀφείλεται τὸ ὅτι κανὲν ἐντελῶς στοιχεῖον δὲν κατέχομεν περὶ τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν μακεδονικῶν γραμμῶν μέχρι τοῦ 1921.

Τὸν Ὀκτώβριον 1917, συνεστήθη ἡ Ἀνωτάτη Διεύθυνσις Μεταφορῶν, εἰς τὴν ὁποίαν ὑπήχθη (1) ἀποσχισθεῖσα ἡ σχετικὴ μὲ τοὺς Σιδηροδρόμους δικαιοδοσία τοῦ Ὑπουργείου Συγκοινωνίας, ὡς καὶ τὰ ζητήματα τῆς ἀκτοπλοΐας καὶ τῆς εἰς καύσιμα ἐπαρκείας ἀπὸ τοῦ Ὑπουργείου Ἐθν. Οἰκονομίας (χρησιμοποιοῦσις ἐγχωρίου λιγνίτου κλπ.), μὲ τὸν σκοπὸν νὰ ἐπιτευχθῇ ἐνιαίᾳ κατεύθυνσις συγκοινωνιακῆς πολιτικῆς διὰ τὰς πολεμικὰς ἀνάγκας καὶ τὴν οἰκονομικὴν ἐπάρκειαν τῆς χώρας. Κατὰ τὸ αὐτὸ ἔτος ἐνηργήθη διὰ στρατιωτικὸς λόγους ἡ ἐπίταξις τοῦ δικτύου τῶν Πελοποννησιακῶν Σιδηροδρόμων καὶ ἡ ἀνάθεσις τῆς Διοικήσεως αὐτῶν εἰς τὴν Διοίκησιν τῆς γραμμῆς Πειραιῶς—Λαρίσης, μέτρον μὴ ἐπαρκῶς δικαιολογημένον.

Τὸ κύριον χαρακτηριστικὸν τῆς διοικήσεως τῶν σιδηροδρομικῶν πραγμάτων τῆς χώρας κατὰ τὰ πολεμικὰ ἔτη 1914—22 εἶναι ἡ ἐπικράτησις τῶν πολεμικῶν συμφερόντων εἰς τὴν σιδηροδρομικὴν διοίκησιν.

Δυνάμεθα νὰ κάμωμεν τελικῶς τὰς ἐξῆς παρατηρήσεις διὰ τὰ ἔτη 1914—1921. α) συνελληρώθη ἡ κατασκευὴ τῆς ἐνωτικῆς γραμμῆς (χιλιόμετρα 89) μεταξὺ τοῦ παλαιοελληνικοῦ δικτύου καὶ τοῦ μακεδονικοῦ

1) Ἴδε ἀνωτέρω, σελ. 26.

κατά μήκας τῆς ἀκτῆς τοῦ θερμαϊκοῦ κόλπου, οὕτω δὲ συνεδέθη ἡ παλαιὰ Ἑλλάς διὰ τῶν μακεδονικῶν σιδηροδρόμων μὲ τὴν λοιπὴν Εὐρώπην, β) κατεσκευάσθησαν μερικὰ συμπληρωματικὰ νέα ἔργα τῆς γραμμῆς Πειραιῶς—Λαρίσης ἀποβλέποντα πρωτίστως εἰς τὴν ἱκανοποίησιν πολεμικῶν ἀναγκῶν, γ) παρημελήθησαν σημαντικῶς καὶ εἰς ἐπικίνδυνον βαθμὸν τὰ ἔργα συντηρήσεως γραμμῆς, κτιρίων καὶ ὑλικοῦ τοῦ δικτύου, δ) αἱ μακεδονικαὶ γραμμαὶ ὑπέστησαν καθαρῶς πολεμικὴν ἐκμετάλλευσιν ὑπὸ τῶν ξένων καὶ ζημίας σημαντικῆς, ὡς εὐρισκόμεναι εἰς τὴν ζώνην τῶν ἐπιχειρήσεων καὶ ε) αἱ πολεμικαὶ ἀνάγκαι (¹) ἐπέβαλαν τὴν κατασκευὴν εἰς τὴν Ἑλληνικὴν Μακεδονίαν δύο στενῶν σιδηροδρομικῶν γραμμῶν (0.60 μ.) τὴν μίαν μήκους χλ. 42 εἰς τὴν κοιλάδα τῆς Καρατζόβας (βορειοδυτικὰ τῆς Θεσσαλονίκης), τὴν ἄλλην κατὰ μῆκος τῆς βορείας πλευρᾶς τῆς Χαλκιδικῆς Χερσονήσου, μήκους 67 χλ., μεταξὺ Σταυροῦ καὶ Σαρακλῆ.

Ἄν λάβωμεν ὑπ' ὄψιν, ὅτι ὁ μὲν Λαρισσαϊκὸς μόλις τὴν πρώτην πενταετίαν ὁμαλῆς ἐκμεταλλεύσεως εἶχε διανύσει ἕως τὸ 1912, αἱ δὲ μακεδονικαὶ γραμμαὶ πρὶν προφθάσῃν νὰ προσαρμοσθοῦν εἰς τὰς ἀνάγκας τῆς μετὰ τὸ 1913 Ἑλλάδος ὑπέστησαν ἀπηνῆ πολεμικὴν ἐκμετάλλευσιν ὑπὸ φιλικῶν καὶ μὴ τοιούτων στρατιῶν, τότε θὰ ἐννοήσωμεν καλύτερα, ὅτι τὰ ἀνώμαλα αὐτὰ ἔτη 1914—1920 ἐκλόνισαν εἰς τὰ θεμέλιά των τὴν τεχνικὴν καὶ διοικητικὴν ὑπόστασιν, τὴν οικονομικὴν βᾶσιν τῶν κρατικῶν γραμμῶν καὶ ἀπεσυνέθεσαν τὴν συνοχὴν τοῦ προσωπικοῦ, κατὰ τρόπον ὅστις ἔγινεν ἀντιληπτὸς μετὰ τὸ 1919. Ἡ κατάστασις ἦτο ἐξαιρετικὰ δυσάρεστη, διὰν αἱ γραμμαὶ ἠνώθησαν πραγματικὰ εἰς ἓν ἑλληνικὸν δίκτυον τὸ 1920, ἰδίᾳ τῆς γραμμῆς ἀλλὰ καὶ τοῦ ὑλικοῦ. Ἐμείνε δὲ αὐτὴ σχεδὸν ἀμετάβλητα κακὴ ἕως τὰ μέσα 1923, διότι τὸ Κράτος δὲν ἐνίσχυσεν ἐπαρκῶς τὰς μεταξὺ 1920 καὶ 1923 διοικήσεις τοῦ δικτύου, σοβαρώτατα ἀπησχολημένον ἀλλαχοῦ. Αὐτὸ πρέπει νὰ τὸ δεχθῶμεν, ὡς ἀναμφισβήτητον, ἀφοῦ τρεῖς ἐπίσημοι ἐκθέσεις τοῦ 1921, τοῦ 1922 καὶ τοῦ 1923 ἐπαναλαμβάνουν τὰς αὐτὰς διαμαρτυρίας, ἂν καὶ μὲ διαφόρους ἐκφράσεις, μάλιστα ἡ τρίτη (καὶ οὐχὶ ἡ πρώτη) περιγράφει τὴν κατάστασιν ζοφερωτέραν (²).

1) Αἱ πολεμικαὶ ἀνάγκαι συνίσταντο διὰ μὲν τὴν πρώτην γραμμὴν εἰς στρατιωτικὴν ἀξίωσιν, ὅπως τὸ κατὰ μῆκος τοῦ ὄρους Καϊμάκ-τσαλὰν μέτωπον ἐνισχύεται καὶ τροφοδοτεῖται ἐκ Θεσσαλονίκης μὲ στρατιωτικὰς μεταφορὰς πάσης φύσεως διὰ σιδηροδρομικῆς ὁδοῦ πρὸς τὰς ἐπὶ τοῦ ὄρους αὐτοῦ στρατιωτικὰς θέσεις. Διὰ δὲ τὴν δευτέραν εἰς στρατιωτικὴν ἀξίωσιν ὅπως ἐξασφαλίζεται τὸ στρατόπεδον τῆς Θεσσαλονίκης, ἀποτελοῦν τὴν βᾶσιν ἐπιχειρήσεων τῶν συμμαχικῶν στρατευμάτων ἀπὸ προσβολῆς, ἡ ὁποία ἠδύνατο νὰ ἐπιχειρηθῆ ἐξ ἀνατολῶν.

2) Ἐκθέσεις Γεν. Διευθύνσεως (Α. Μάτσα) Ν)βρίου 1920—Ἀπριλίου 1921, τῶν ὁποίων τὴν ἔννοιαν ἴδε ἐν Α. Μάτσα, Τὸ Κράτος καὶ οἱ Σιδηροδρόμοι, Ἀθῆναι 1922, σ. 25 καὶ ἔφ. Ἐκθέσεις Ἰω. Ἀργυροπούλου, διευθύναντος προσωρινῶς τὸ δίκτυον κατὰ τὰς ἀρχὰς τοῦ 1923, τῆς 8 Ἰουνίου 1923. Ἐκθέσεις χρήσεως 1923—24 τῶν Σ. Ε. Κ. (Γ. Βουγιούκας) σελ. 15 καὶ ἔφ. Πάντως εἰς τὰς πρώτας, ὅπου ἡ λέξις «χαώδης» ἐπιτάξις ἐπαναλαμβάνεται, καταφαίνονται αἱ τάσεις τοῦ βιβλίου, αἱ ὁποῖαι συνοψί-

Οὕτω, προέκυψαν διὰ τὴν μεταπολεμικὴν Ἑλλάδα πρὸς λύσιν νέα σιδηροδρομικὰ ζητήματα σχετιζόμενα μὲ τὴν ὀργάνωσιν, διοίκησιν, τεχνικὴν ἐξάρτυσιν καὶ τὴν οἰκονομικὴν ὑπόστασιν τοῦ συγκοινωνιακοῦ αὐτοῦ μέσου. Ἄν προσθέσωμεν εἰς αὐτὰ καὶ τὰς νέας ἀντιλήψεις περὶ τοῦ συντελεστοῦ τῆς ἐργασίας (χρόνος ἐργασίας, ζήτημα ὀκτωῦρου, ὄροι παροχῆς ἐργασίας, ἐπίπεδον ζωῆς), ἔχομεν πλήρη εἰκόνα τῶν δυσχερειῶν, τὰς ὁποίας παρουσίασαν τὰ ἐμφανισθέντα ἐν Ἑλλάδι διὰ τὰς διοικήσεις τοῦ δικτύου προβλήματα κατὰ τὰ ἐπόμενα ἔτη.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ ΔΕΥΤΕΡΟΝ

ΙΣΤΟΡΙΚΟΝ ΤΗΣ ΓΕΝΝΗΣΕΩΣ ΤΩΝ ΤΜΗΜΑΤΩΝ ΤΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ

Πρὶν εἰσέλθωμεν εἰς τὴν ἔρευναν τῆς ζωῆς τοῦ κρατικοῦ αὐτοῦ ὀργανισμοῦ, σκόπιμον εἶναι στρέφοντες τὸ βλέμμα πρὸς τὸ παρελθὸν ν' ἀνατρέξωμεν μέχρι τῆς ἐποχῆς τῆς γεννέσεως τῶν διαφόρων τμημάτων ποῦ ἀπετέλεσαν τὸ κρατικὸν δίκτυον καὶ ν' ἀνεύρωμεν τὰς σκέψεις ποῦ ὤθησαν εἰς τὴν κατασκευὴν των, αἱ ὁποῖαι δὲν ἔχουν κοινὴν ἱστορικὴν προέλευσιν. Τὸ γεγονὸς τοῦτο καθιστᾷ ἐξαιρετικὰ ἐνδιαφέρουσαν καὶ διδακτικὴν τὴν ἀναδρομὴν αὐτήν.

1) Ἡ ἐξέλιξις τῆς συγκοινωνιακῆς ὀργανώσεως κάθε χώρας ἀκολουθεῖ καὶ ὑφίσταται τὰς μεταβολὰς, τὰς ὁποίας ἐπιβάλλει ἡ σχέσις δύο στοιχείων, ἧτοι πρῶτον τῆς γεωγραφικῆς θέσεώς της καὶ τῆς μορφολογίας τοῦ ἐδάφους καὶ δευτέρον τῶν δαπανῶν μὲ τὰς ὁποίας ὑπερνικῶνται αἱ φυσικαὶ δυσχέρειαι ποῦ προκύπτουν ἐκ τοῦ πρώτου στοιχείου ἐν σχέσει μὲ τὴν φύσιν καὶ τὴν ἀξίαν τῶν ὑπηρεσιῶν, τὰς ὁποίας θὰ προσφέρῃ τοῦτο ἢ ἐκεῖνο συγκοινωνιακὸν μέσον. Τὸ πρῶτον στοιχεῖον ἀποτελεῖ τοὺς «φυσικοὺς» ὀρους, τὸ δευτέρον ἀποτελεῖ τοὺς «τεχνοοικονομικοὺς» ὀρους. Τὸ πρῶτον ἀποτελεῖ κάτι σταθερὸν καὶ ἀμετάβλητον, τὸ δευτέρον κάτι μεταβλητόν, ἀναλόγως τοῦ ἐκάστοτε βαθμοῦ τῆς τεχνικῆς προόδου, ἀλλὰ καὶ τῶν ἐπίσης μεταβαλλομένων κατὰ ποῖον καὶ ποσὸν ὑπηρεσιῶν τὰς ὁποίας ζητεῖ ἡ οἰκονομία καὶ τὸ Κράτος. Διὰ τὸν βαθμὸν τῆς ἐκάστοτε τεχνικῆς προόδου, ἀναφέρομεν ὡς παράδειγμα τὴν ἐκ τῆς τελειοποιήσεως τῶν μηχανικῶν μέσων ἐνδεχομένην ἀνατροπὴν τῶν ὀρων κατασκευῆς καὶ μεταφορᾶς, διὰ τὸ ποῖον δὲ καὶ τὸ ποσὸν τῶν ἀξιουμένων ὑπηρεσιῶν ἐπὶ τῶν ὁποίων καταμερίζεται ἡ δαπάνη, ἀναφέρομεν τὴν διαρκῶς αὐξανομένην εὐμάρειαν τὴν ὁποίαν ζητεῖ ὁ μεταφερόμενος ἐπαβάτης, τὰ ποσὰ τῆς ζητούσης μεταφορᾶν παραγωγῆς, τὴν αὐξάνουσαν ποικιλίαν αὐτῆς, τὸ ἐκάστοτε ζητούμε-

ζονται εἰς τὰς ἐν τέλει αὐτοῦ προτάσεις, τὰς ὁποίας μετ' ἐπιμονῆς, συνεχῶς ὁ συγγραφεὺς μέχρι τοῦ 1938 ἐπεστήριξε δημοσίῳ καὶ ἄλλως.

νον «ποιόν» μεταφορᾶς τῶν ἀγαθῶν, τὰς ὑπηρεσίας ἄλλης φύσεως (π.χ στρατιωτικᾶς) κλπ.

Ἐκ τῆς προσαρμογῆς τοῦ δευτέρου στοιχείου, ἦτοι τῶν τεχνικοοικονομικῶν ὄρων πρὸς τὸ πρῶτον, ἦτοι πρὸς τοὺς φυσικοὺς ὄρους, δηλ. τοῦ μεταβλητοῦ στοιχείου πρὸς τὸ ἀμετάβλητον, ἐπηρεάζονται τὰ εἰς δεδομένον χρονικὸν σημεῖον λειτουργοῦντα συγκοινωνιακὰ μέσα. Ὁ ἐπηρεασμὸς αὐτὸς δύναται νὰ δημιουργῇ κρίσιν, ἔχουσαν συνελείας, ἥπως π. χ. ἡ προκύψασα κρίσις ἐκ τοῦ ἀνταγωνισμοῦ τοῦ παλαιοῦ μέσου σιδηροδρόμου καὶ τῶν νέων, αὐτοκινήτου, ἀεροπλάνου.

Ἡ ἐξέλιξις τῆς συγκοινωνιακῆς ὀργανώσεως παρηκολούθησε καὶ εἰς τὴν Ἑλλάδα τὰς μεταβολὰς τὰς ὁποίας ὑφίσταται ἡ σχέσις τῶν δύο ἐκείνων στοιχείων. Ἡ σχέσις τῶν δύο στοιχείων κυρίως μετεβλήθη ἐκ βάθρων κατὰ τὸν 19ον αἰῶνα. Ἀφοῦ ὁ ἄνθρωπος διὰ τοῦ τεχνικοῦ ἐγνώρισε τὰς ἰδιοτροπίας τοῦ φυσικοῦ στοιχείου, ἐζήτησε νὰ προσαρμόσῃ ὅλον τὸ περισσότερον τὸ φυσικὸν στοιχεῖον εἰς τὰς ἀνάγκας διὰ μέσου τοῦ τεχνικοῦ μέσου. Εἰς τὴν συγκοινωνίαν ἐπέβαλε νέας μεθόδους, ἐρ' ὅσον οἱ οἰκονομικοὶ ὄροι συνηϋξανον ποσοτικῶς καὶ μετεμορφῶνοντο ποιοτικῶς μαζὺ μὲ τὸν ἐκπολιτισμὸν τοῦ ἀνθρώπου.

Τὸ πλῆθος τῶν ἀναγκαιῶν ἀγαθῶν, ὁ μέγας διαφορισμὸς τούτων κατὰ ποσὸν καὶ ποιὸν, αἱ αὐξάνουσαι, διαφοριζόμεναι καὶ αὐταὶ εἰς ποιὸν ἀνάγκαι μεταφορῶν, προσώπων, ἄλλαι μὴ οἰκονομικῆς φύσεως ἀνάγκαι ἐπέβαλαν τὴν κατὰ τὴν ἀρχὴν τοῦ καταμερισμοῦ γενικὴν ὀργάνωσιν τῶν μέσων συγκοινωνίας. Τὰ μέσα λοιπὸν ἔγιναν κατ' ἀνάγκην περισσότερα τοῦ ἐνός.

Καταμερισμὸς τῶν ἔργων σημαίνει ὑπεροχὴν τοῦ μεταφορῶς εἰς καλύτεραν ἱκανοποίησιν ἐκείνων τῶν μεταφορῶν πραγμάτων, αἱ ὁποῖαι τοῦ ἀρμόζουσι ἀπὸ ἀπόψεως ἰδιοσυστασίας καὶ ἀντοχῆς τῆς ἀξίας τοῦ μεταφερομένου πράγματος ἢ ἀπὸ ἀπόψεως ἀξιώσεων τοῦ μεταφερομένου προσώπου ὡς πρὸς τὸ ποιὸν τῆς μεταφορᾶς. Ταχύτης, χρονικὴ ἀκρίβεια, ἀσφάλεια τῆς μεταφορᾶς. ἀνακαυτικότης καὶ εὐμάρεια τῆς μεταφορᾶς, εἶδος τῶν μεταφερομένων ἀγαθῶν, ἀν εἶναι ὀμάδες ἢ μεγάλοι ὄγκοι ἢ σωροὶ τοιούτων μικρᾶς ἀξίας ἢ μή, εἰς συσχετισμὸν μὲ τὴν δαπάνην τῆς μεταφορᾶς. ἡ ὁποία εἶναι σημαντικώτατον κοῖ τελικὰ ἀποφασίζον στοιχεῖον ἰδίως διὰ τὰ ἐμπορεύματα. Ὅλα τὰ συγκοινωνιακὰ μέσα δὲν παρέχουσιν, ὡς πρὸς τὰ στοιχεῖα αὐτὰ, τὰ ἴδια πλεονεκτήματα. Ἄλλο συγκοινωνιακὸν μέσον παρουσιάζει αὐτὰ καὶ ἄλλο ἐκεῖνα τὰ πλεονεκτήματα, μία δὲ μεταφορικὴ ἀξίωσις ἔχει «ἐξ ἑαυτῆς» τὴν τάσιν νὰ προτιμᾷ τοῦτο ἢ ἐκεῖνο τὸ μέσον (1). Αὐτὸν τὸν

1) Ἴδε Σπ. Κορώνη : Ἐπὶ τοῦ Ἑλληνικοῦ Συγκοινωνιακοῦ προβλήματος 1985, ἀνατύπωσις ἐκ τῆς Ἐπιθεωρήσεως Κοιν. καὶ Δημ. Οἰκονομικῆς, 1985 σελ. 6 καὶ ἐφ. Ἐπίσης, τοῦ ἴδιου : Ἡ ἀξία τῶν διαφορῶν ἐν Ἑλλάδι συγκοινωνιακῶν μέσων ἀπὸ ἀπόψεως ἐθνικῆς οἰκονομίας, διάλειξις ἐν τῇ Λέσχῃ τῶν ὑπαλλήλων τῶν ἐν Ἑλλάδι σιδηροδρόμων (ἀνατύπωσις ἐκ τῆς Σιδηροδρ. Ἐπιθεωρήσεως. Τετ-

συνεχῶς λεπυνόμενον καταμερισμὸν παρατηροῦμεν κατ' ἀνάγκην διαρκούσης τῆς ἐξελίξεως τῶν ἑλληνικῶν συγκοινωνιῶν καὶ μάλιστα τοῦ κρατικοῦ δικτύου εἰς τὴν κατωτέρω ἀνάπτυξιν τῶν ὁδῶν τῆς διαίτης αὐτοῦ.

2) Διὰ τὴν παλαιὰν Ἑλλάδα ἀρκοῦσεν ἐπὶ μακρὸν χρόνον ἡ θάλασσα, διότι ἦτο τὸ ὀλιγοδαπανώτερον καὶ εὐκολώτερον μέσον συγκοινωνίας διὰ γεωργικὴν χώραν, ἡ ὁποία οὔτε ὁδοὺς ἐγνώρισε μέχρι τοῦ 1840. Χώρα νησιωτικὴ, μὲ μεσόγειον πληθυσμὸν ἀραιόν, παραγωγὴν πτωχὴν, εἰς τὴν ὁποίαν ἀπὸ τὸ προσφορώτερον σημεῖον τῆς ἀκτῆς - καὶ προσέφερεν ἡ ἑλληνικὴ ἀκτὴ πολλὰ σημεῖα ἀποβάσεως (1) - ἐφθανε κανεὶς εἰς ὅλα τὰ μεσογεία τῆς σημεῖα μὲ πορείαν 100—150 χιλμ.

Μόλις τὸ 1867 εἶχαν προχωρήσει τόσον αἱ οἰκονομικαὶ καὶ κοινωνικαὶ συνθῆκαι, ὥστε νὰ στρωθῇ ἡ πρώτη μικρὰ ἑλληνικὴ γραμμὴ Ἀθηνῶν - Πειραιῶς.

Κατὰ τὰ ἔτη ὁμοῦ ἀπὸ τὸ 1882 καὶ ἐντεῦθεν ἐμφανίζεται μία γενικότερα ζύμωσις εἰς τὰ συγκοινωνιακὰ ζητήματα καὶ ἀρχίζει εὐρυτέρα συζήτησις περὶ τῶν συγκοινωνιακῶν ἀναγκῶν τῆς χώρας, παρακολουθουμένη ἀπὸ πραγματικὰ ἔργα. Πρωτεργάτης τῆς συγκοινωνιακῆς πολιτικῆς εἶναι αἱ Κυβερνήσεις Χ. Τρικούνη· ἐν τούτοις τὴν κίνησιν βλέπει κανεὶς ν' ἀρχίζῃ ἐπὶ τῆς τελευταίας Κυβερνήσεως Κουμουνοῦρου (1881).

Εἶναι ἀληθές, ὅτι ἤδη ἀπὸ τὸ 1871 ἡ Κυβέρνησις Δ. Βούλγαρη εἶχε προέλθῃ εἰς κλείσιμον συμβάσεως μετὰ τοῦ μηχανικοῦ Πιέτι διὰ τὴν κατασκευὴν τῆς γραμμῆς Πειραιῶς—Λαμίας, ἀλλὰ ἀρχὴ ἐκτελέσεώς της δὲν ἔγινε. Καὶ τὸ ἀλλόκοτον σχέδιον Βιτάλι εἰς τὴν περιόδον αὐτὴν ἀνήκει, τείνον πρὸς σύνδεσμον μετὰ τῆς Νοτίου Ἰταλίας διὰ Βονίτσης μὲ τὴν κρωτοτυκίαν ὅτι διεσχίζεν ἀπὸ ἀνατολῶν πρὸς Β.Δ. τὴν Στερεὰν Ἑλλάδα (2). Κατόπιν τῷ 1878 ἡ Κυβέρνησις Ε. Δεληγιώργη προσέκλεσε τὴν ψήφισαν τοῦ Νόμου ΥΕΒ' τῆς 30 Μαΐου 1878, διὰ τοῦ ὁποίου ἐκυρώθη σύμβασις μετὰ τῆς Τραπεζῆς Κωνσταντινουπόλεως (3) πρὸς κατασκευὴν δύο γραμμῶν, μιᾶς ἀπὸ Πειραιᾶ εἰς Λαμίαν (μεθόριος Ὀθρυς) καὶ ἄλλης ἀπὸ Πορτοφάρου δι' Ἀθηνῶν εἰς Αἴγιον καὶ Πάτρας μὲ συνέχισαν ἐξ Ἀντιρρίου (4) διὰ Μεσολόγγιον καὶ κατὰ μῆκος τοῦ Ἀχελώου μέχρις ἀντικρῶ τῆς Πρεβέζης. Μὲ τὰς γραμμὰς αὐτὰς ἐδήλωνε τότε ὁ Πρωθυπουργός, ὅτι «θὰ μεταβληθῇ ἡ χώρα εἰς τόπον διαβάσεως μεταξὺ Ἀνατολῆς καὶ Δύσεως λόγῳ τῆς γεωγραφικῆς της θέσεως».

χῆ Ἰανουαρίου καὶ Φεβρουαρίου 1923), Χρ. Κανελλοπούλου: Ἡ ἐξέλιξις τῶν συγκοινωνιακῶν μέσων, Ἀθήναι 1935 (ἐκδοσις Συγκοινωνίας) τέλος, ἐπίσης, Δ. Ματθαίουπούλου: Εἰσαγωγή εἰς τὴν σιδηροδρομικὴν πολιτικὴν, Ἀθήναι 1929, σελ. 42 κ. ἄ.

1) Κατὰ τὸν Β. Σκαρπέτην (ἄρθρον του περὶ Ναυτιλίας εἰς τὴν Μεγ. Ἐγκυκλοπαίδειαν) οἱ ὁδοὶ καὶ μικροὶ ἢ μεγάλοι λιμένες τῆς Ἑλλάδος φθάνουν τοὺς 750.

2) Ἴδε ἀνάπτυξιν περὶ τούτου εἰς Ν. Κτενιάδην: Οἱ πρῶτοι Σιδηρόδρομοι, Ἀθήναι 1936.

3) Ἐκκροσωκουμένης ἀπὸ τὸν Δ. Συγγρόν.

4) Εἰς τὴν εἰσηγήσειν ἀνεκτέσαστο μάλιστα ὅτι δόλοκληρος ἡ ἀραιοστοιχία θὰ μεταβιβάσει διὰ φέρου-μῶν ἐκ Πατρῶν εἰς Ἀντιρρίον.

Κατὰ τὰ ἔτη 1881—1882 διεξήχθησαν αἱ σπουδαιότεραι σιδηροδρομικαὶ συζητήσεις εἰς τὴν Βουλὴν ἐν συγκρίσει μὲ ἄλλα ἔτη τῆς ἑκατονταετίας.

Ἡ οἰκονομικὴ ἐξέλιξις τῶν ἐτῶν αὐτῶν, αἱ πρόοδοι τῆς χώρας μόναι τῶν δὲν ἀρκοῦν νὰ δικαιολογήσουν τὴν μεταβολὴν ἐκείνην. Τὸ μεγαλοπράγμον πρόγραμμα τοῦ Χ. Τρικούπη καὶ μία ἐξόρμησις, μὴ συναντωμένη πρὶν, τοῦ εὐρωπαϊκοῦ κεφαλαίου πρὸς κατάκτησιν ἀγορῶν λόγῳ ἀφθονίας διαθέσιμων κεφαλαίων (1) καὶ τῶν χαμηλῶν ἐν Εὐρώπῃ τόκων (2 1/2—3 1/2) ἀπετέλουν σοβαροὺς συντελεστάς αὐτοῦ.

Αἱ συζητήσεις ἐνισχύουν εἰς τὸν πορατηρητὴν τὴν γνώμην, ὅτι δύο κυρίως μεγάλα γεγονότα συνετέλεσαν εἰς τὸ νὰ φέρουν ἐπὶ τῆς τραπέζης πρὸς συζήτησιν τὰ συγκοινωνιακὰ ζητήματα τῆς Χώρας. Τὸ πρῶτον εἶναι ἡ συντελεσθεῖσα τὸ 1869 διάνοξις τῆς διώρυγος τοῦ Σουεζ καὶ ἡ ἀποκαλυφθεῖσα κατὰ τὴν ἀκολουθήσασαν δεκαετίαν σημασία τῆς νέας αὐτῆς διεθνοῦς ὁδοῦ, λόγῳ τῶν μεταβολῶν τὰς ὁποίας ἐπέφερεν εἰς τὸν χάρτην τῶν διεθνῶν συγκοινωνιῶν, εἰς τὴν θέσιν τῆς Μεσογειακῆς ὁδοῦ καὶ τῶν ἐπὶ τῶν ὀχθῶν τῆς χωρῶν (*). Τὸ δεύτερον εἶναι ἡ γενομένη τὸ 1880 προσάρτησις τῆς Θεσσαλίας καὶ ὁ ἐντεῦθεν πλησιασμός τῆς Ἑλλάδος εἰς τὸν κορμὸν τῆς Βαλκανικῆς Χερσονήσου, ὁ ὁποῖος διετρέχετο ἤδη ἀπὸ τὰ νήματα τῆς Ἀυτοκρατορικῆς πολιτικῆς, πού εἶχεν ἐξασφαλίσῃ πρωτοβουλίαν σημαντικὴν καὶ ἀσκοῦσε κηδεμονίαν ἐπὶ τῶν συγκοινωνιῶν τῆς Βαλκανικῆς, τῆς ὁποίας ἀμεσον προέκτασιν διὰ τῆς προσαρτήσεως τῆς Θεσσαλίας ἐσημάτιζεν ἡ Ἑλλάς.

Εἰς τὸ βάθος τῆς σκέψεως τῶν πολιτικῶν καὶ τῆς κοινῆς γνώμης ἤρchiσε πλέον νὰ ὀριμᾶζῃ ἡ σκέψις περὶ τῆς θέσεως τῆς Χώρας εἰς τὸ νέον συγκοινωνιακὸν πλαίσιον, πού ἐδημιούργησαν τὰ δύο αὐτὰ γεγονότα καὶ περὶ τῆς καλύτερον προσαρμοζομένης εἰς τὴν γεωγραφικὴν θέσιν τῆς σιδηροδρομικῆς πολιτικῆς. Τὸ ἀνοιγμα τοῦ Σουεζ ἥλλαξε τὴν ὁδὸν μεγάλου μέρους τῶν μεταφορῶν τῆς Εὐρώπης καὶ τὸ ὠδήγησε διὰ μέσου αὐτοῦ καὶ πάλιν πρὸς τὴν Ἀνατολήν, αἱ δὲ χῶραι τῆς Μεσογείου ἐζήτουν νὰ εὑροῦν τὴν σχέσιν τῶν πρὸς τὴν ὁδὸν αὐτήν.

Εἰς τὴν μακεδονικὴν καὶ θρακικὴν Ἑλλάδα καὶ ἐν γένει τὴν Βαλκανικὴν, ἡ συγκοινωνιακὴ ἱστορία ἀκολουθεῖ ἐγγελῶς ἄλλας ὁδοὺς, ἐπηρρεα-

1) Ὁ Mirko Lamer. Die Wandlungen der ausländischen Kapitalanlagen auf dem Balkan (ἐς Weltwirt. Archiv, 1938, σελ. 523), διακρίνει ἐξ ἱστορικός περιόδους εἰσόδου ξένων κεφαλαίων εἰς τὰς βαλκανικὰς χώρας, ἐκ τῶν ὁποίων αἱ πλεῖστα χαρακτηρίζονται ἀπὸ δάνεια διὰ στρατιωτικούς σκοπούς, μόνον δὲ εἰς τὴν περίοδον 1880—1910 καὶ τὴν μετὰ τὸν πόλεμον προεξάρχουν οἱ οἰκονομικοὶ σκοποί.

2) Ἰδὲ Prof. Blum, Die Verkehrs politische Bedeutung des östl. Mittelmeerraumes ἐς τὸ Archiv für Eisenbahnwesen, Hefte 1—2, Berlin, 1936.

σμένη ἀπὸ τὰς διεθνεῖς πολιτικὰς ἀντιθέσεις, τὰς ὁποίας ἐκπροσωποῦσαν ἡ Αὐστροουγγαρία καὶ ἡ Ρωσσία, ἐκ τῶν ὁποίων ἡ πρώτη εἶχεν ἐξασφάλισιν, ὅπως εἶπομεν, τὴν ὑπεροχὴν διὰ τῆς Βερολινείου συνθήκης (1880), εἰς ἐποχὴν ὅπου καθαρῶς ἐξωβαλκανικαὶ μεσογειακαὶ συνθήκαι ἤρχιζαν νὰ προσδιορίζουν τὰς κατευθύνσεις τῆς τότε Ἑλλάδος.

Ἡ Αὐστροουγγρική πολιτικὴ ἐπέτυχε νὰ κηδεμονεύσῃ τὰς πρὸς τὰ Νοτιοανατολικά τῆς Εὐρώπης συγκοινωνίας καὶ νὰ συνδυάσῃ αὐτὰς πρὸς τὴν ὁδὸν Σουεῦ καὶ ἐν γένει πρὸς τὴν ἐγγὺς Ἀνατολήν. Συνέπειαι αὐτῆς τῆς πολιτικῆς ἦσαν κοιναὶ συμφωνίαι, ἐπὶ τῇ βάσει τῶν ὁποίων κατεσκευάσθη σημαντικὸν μῆκος τοῦ βαλκανικοῦ σιδηροδρομικοῦ δικτύου.

Αἱ συμφωνίαι αὗται ἀφοροῦν τὰς διεθνοῦς φύσεως γραμμάς, αἱ ὁποῖαι φέρουν εἰς ἐπικοινωνίαν τὰ Βαλκανικὰ Κράτη καὶ τὴν Τουρκίαν μεταξὺ τῶν καὶ πρὸς τὴν δυαδικὴν μοναρχίαν, ἐκ τῶν οἰκονομικῶν καὶ πολιτικῶν συμφερόντων τῆς ὁποίας καὶ ἀπέρρευσαν.

Ἀρχὴν ἔλαβον ἀπὸ τὴν Συνθήκην τοῦ Βερολίνου (ἄρθ. 10, 12 καὶ 38), διὰ τῆς ὁποίας ἡ Σερβία καὶ Βουλγαρία ὑπεκατεστάθησαν εἰς τὰς ὑποχρεώσεις τῆς Τουρκίας πρὸς τὴν Ἑταιρίαν τῶν Ἀνατολικῶν Σιδηροδρόμων καὶ τὴν Αὐστροουγγαρίαν, ὡς πρὸς τὰ σιδηροδρομικὰ ζητήματα καὶ καθωρίσθη ὅτι συμβάσεις ἀμέσως μετὰ τὸ κλείσιμον τῆς εἰρήνης συναφθῆ σόμεναι μεταξὺ τῶν αὐτῶν Κρατῶν θὰ κανονίσουν τὰ ζητήματα αὐτά.

Αἱ σχετικαὶ διατάξεις ἀπέβλεπαν εἰς τὴν προστασίαν τῶν συμφερόντων τῆς Αὐστροουγγαρίας ἐπὶ τῆς Βαλκανικῆς καὶ ἰδίως τὴν ἐξασφάλισιν τῆς διόδου τῆς Αὐστροουγγρικῆς οἰκονομίας πρὸς τὴν Τουρκίαν καὶ Ἀσίαν. Τὰ κλειδι τῆς διόδου αὐτῆς ἦτο καὶ εἶναι ἡ Σερβία, διὰ μέσου τῆς ὁποίας κατευθύνονται αἱ δύο μεγάλαι ἀρτηρίαι ἀπὸ τὴν Κεντρικὴν Εὐρώπην πρὸς τὸ Αἰγαῖον καὶ τὴν Κωνσταντινούπολιν. Ἡ πολιτικὴ ἐπομένως τῆς Αὐστρίας ἔδωκε τὴν σφραγίδα τῆς εἰς τὴν συγκοινωνιακὴν ἐξέλιξιν τῆς Βαλκανικῆς διὰ τὰ κατόπιν ἔτη.

Αἱ συμφωνίαι ἐκεῖναι ἀπεκρυσταλλώθησαν εἰς τὴν περίφημον σύμβασιν τῆς 9ης Μαΐου 1883 μεταξὺ τῶν μνημονευθέντων κρατῶν, ἧτις φέρεται τὸ ὄνομα «Convention à quatre» (1).

Οὐσιαστικὴ διάταξις αὐτῆς εἶναι ἐκεῖνη, καθ' ἣν ἡ Αὐστροουγγαρία, Σερβία, Βουλγαρία καὶ Τουρκία ἀναλαμβάνουν τὴν ὑποχρέωσιν νὰ κατασκευάσουν ὠρισμένας γραμμάς ἐπὶ τοῦ ἐδάφους τῶν, διὰ τῶν ὁποίων θὰ ἐδημιουργῆτο ἀπ' εὐθείας σιδηροδρομικὴ συγκοινωνία μεταξὺ Βιέννης - Βελιγραδίου - Νίσης - Σόφιας - Κωνσταντινουπόλεως καὶ Νίσης - Σκοπίων -

1) Εἰς τὸ προοίμιον τῆς συμβάσεως ταύτης, ὡς ἐξῆς καθορίζεται ὁ σκοπὸς τῆς συμβάσεως: «Les gouvernements des . . . animés du désir de favoriser et de régler par l'exécution des jonctions des voies ferrées prévues aux articles 10, 21 et 38 du Traité de Berlin, le trafic entre leurs territoires, ont résolu de conclure une convention . . . ».

Θεσσαλονίκης (1), να τηροῦν ὠρισμένας ὁμοιομόρφους διατάξεις τεχνικῆς φύσεως καὶ νὰ καταρτίσουν κοινὰ τιμολόγια. Οὕτως, ἐρρυθμίσθησαν ἔκτοτε αἱ συγκοινωνίαι τῆς Βαλκανικῆς Χερσονήσου.

3) Ἡ ἱστορία δεικνύει, ὅτι ἂν ἡ γέννησις τῶν συγκοινωνιῶν ὀφείλεται κυρίως εἰς οἰκονομικὰ αἷτια, ἡ συγκρότησις τῶν κρατῶν ἐμφανίζει καὶ ἄλλης φύσεως αἷτια «γεννεσιουργὰ» συγκοινωνιῶν (2). Ἡ ὑπόστασις καὶ ἡ λειτουργία ἐνὸς Κράτους ἐμφανίζει πολλαπλᾶς ἀνάγκας, τῶν ὁποίων μερικαὶ πρὸς ἱκανοποίησίν των χρειάζονται τὰς συγκοινωνίας. Ἀναζητοῦν δηλ. τὰ κράτη εἰς τὸ ἀναμενόμενον ἐξ αὐτῶν ἀποτέλεσμα ὄχι μόνον οἰκονομικὰς ὠφελείας, ἀλλὰ καὶ ὠφελείας ἄλλης φύσεως, αἱ ὁποῖαι βαρύνουν εἰς τὴν πλάστιγγα τῆς κρίσεως, διὰν ὑπολογίζουσι τὴν δαπάνην τῆς ἀναγκαίας τεχνικῆς προσπαθείας.

Αὐταὶ αἱ κατὰ μέρος ἀνάγκαι τοῦ κράτους συνοψίζονται εἰς τὴν ὑπερτάτην ἀνάγκην τοῦ νὰ ὑπάρξῃ τὸ κράτος πρὸς τὰ ἔσω καὶ πρὸς τὰ ἔξω. Μὲ τὸ πρῶτον πρέπει νὰ κτηθῇ ὁ καλύτερος σύνδεσμος τῶν γεωγραφικῶν τμημάτων, ἄνευ τοῦ ὁποίου δὲν δύναται νὰ ὑπάρξῃ κράτος ἐθνικόν, τοῦ ὁποίου ἡ ἐνότης προσδιορίζεται ἀνολόγως ἐκ τοῦ χαλαροῦ ἢ σφικτοῦ τοιοῦτου συνδέσμου. Μὲ τὸ δεύτερον ἡ ἀκεραιότης τοῦ Κράτους καὶ τὸ αἶσθημα τῆς ἀσφαλείας ἀναγκαῖον εἰς τὸν πληθυσμὸν διὰ νὰ παράγῃ ἤσυχαν καὶ διὰ ν' ἀναπτύσσεται ὡς ὑπὸ κρίσιν ἐνιαίας ἀτμοσφαιρας ὁ πολιτισμὸς του καὶ ἡ ψυχικὴ ἐνότης μεταξὺ τῶν τμημάτων αὐτοῦ.

Ἡ πρόοδος λοιπὸν τῆς ἐσωτερικῆς ἐνότητος καὶ ἐπικοινωνίας, ἡ ἐξωτερικὴ ἀσφάλεια καὶ ἄλλα συγγενῆ αἷτια, προστίθενται διὰ τὴν ἐννοιαν τοῦ Κράτους, ὡς ἀγαθὰ ἀναμενόμενα ἀπὸ τὰ συγκοινωνιακὰ μέσα, τὰ ὁποῖα δεόν νὰ προστεθῶσιν εἰς τὰ ἐκ τῆς οἰκονομικῆς ἀναπτύξεως ὑλικά τοιαῦτα διὰ τὴν τελικὴν κρίσιν. Ἐνίοτε μάλιστα τ' ἀγαθὰ ἐκεῖνα ἀποδεικνύονται κατὰ τόπον καὶ χρόνον τόσον ἰσχυρὰ ὥστε καὶ μόνον τῶν ν' ἀποφασίζουσι. Ἡ σύγχρονος καὶ ἡ παλαιὰ ἱστορία προσφέρουσι σχετικὰ διδάγματα.

Ἡ πολιτικὴ ὄθεν τῶν συγκοινωνιῶν πρέπει νὰ κίνηται ἀπὸ τὴν μίαν καὶ ἀπὸ τὴν ἄλλην πλευράν. Δι' αὐτὸ εἰς τὰ σύγχρονα κράτη ὑπὸ τῶν ἀρχῶν τοῦ 19ου αἰῶνος καὶ ἐντεῦθεν παρατηρεῖται ὅτι πολιτικοί, εἰς τὴν εὐρεῖαν σημασίαν τοῦ ὄρου, λόγοι ἐπηρεάζουσι κατὰ τὴν μελέτην, τὴν κατα-

1) Ἀνάπτυξιν τὴν ὑποχρέωσιν νὰ κατασκευάσουσιν: Ἡ δυαδικὴ μοναρχία τὴν σιδηροδρομικὴν γραμμὴν Βουδαπέστης—Σερβίνου—Βελιγραδίου, ἡ Τουρκία τὸ τμήμα Σαράμπευ—Βακαρέλ (Ρωμυλία) καὶ τὸ ἐνωτικὸν τμήμα, Σερβικῶν συνόρων—Σκοπίων, ἡ Σερβία τὴν συνέχειαν τούτων μέχρι Νίσης καὶ Βελιγραδίου καὶ ἡ Βουλγαρία ἕτερον τμήμα Σερβικῶν συνόρων—Τσαριβροδ—Σόφιας—Ὄθωμανικῶν συνόρων. Τὰ λοιπὰ τμήματα κατονομάζονται λεπτομερῶς εἰς τὰ ἀρθρα 3 καὶ 4 τῆς συμβάσεως.

2) Τὸ ζήτημα τοῦτο ἀπέτελεσε θέμα διαλέξεως τοῦ γράφοντος ἐνώπιον τῆς Ἀνωτάτης Σχολῆς Πολέμου κατὰ Φεβρουάριον τοῦ 1935.

σκευήν, τὴν χάραξιν καὶ τὸν ὑπολογισμὸν τῆς ἀποδόσεως τῶν συγκοινωνιακῶν ἔργων ἐν γένει, ἰδίως δὲ στρατηγικοὶ λόγοι ν' ἀσκοῦν τὴν ἰδίαν ἐπιρροὴν ὡς πρὸς τὰ συγκοινωνιακὰ μέσα, τὰ ἀφορῶντα τὰς μεγάλας μεταφορὰς προσώπων καὶ πραγμάτων, ὡς εἶναι κατὰ ξηρὰν οἱ σιδηροδρομοὶ καὶ αἱ ὁδοί.

Ὁ ἐπηρσασμὸς αὐτὸς εἶναι ἰδίως καταφανὴς καὶ εἰς τὸν μελετῶνται τὰ συγκοινωνιακὰ πράγματα τῆς νοτιοανατολικῆς χερσονήσου τῆς Εὐρώπης, τῆς Βαλκανικῆς.

Αὐτὸ ὀφείλεται εἰς τὸ ὅτι τὰ κράτη τῆς Χερσονήσου αὐτῆς ἐνεφανίσθησαν εἰς τὴν Εὐρωπαϊκὴν σκηνὴν πολὺ ἀργότερα τῶν ἄλλων, ὅτι ἐπομένως ἐξακίνης ἐτέθησαν πρὸ αὐτῶν τοιαῦτα ζητήματα εὐθύς ἐξ ἀρχῆς, ὅτι τὰ Κράτη αὐτά, πλήρη ἄλλως τε πρωτογόνου δυνάμεως, ἢ ὁποῖα χαρακτηρίζει τὰς νεαρὰς ἐθνότητες, εὐρέθησαν ὑπὸ πολιτικὰς πιέσεις διασταυρουμένων ἐπ' αὐτῶν ἀπὸ ὅλα τὰ σημεῖα τοῦ ὀρίζοντος ποικίλων συμφερόντων τῶν μεγάλων καὶ πρὸ πολλοῦ σχηματισμένων Κρατῶν καὶ τῶν ἐξ αὐτῶν ἐπιρροῶν, τέλος ὅτι αἱ μεταξὺ αὐτῶν τούτων τῶν βαλκανικῶν κρατῶν δυσπιστίαι ἐξ ἱστορικῶν λόγων ἐξηγούμεναι ἐφαίνοντο ἀκατάλυτοι. Διὰ τοὺς ἰδίους ἐπίσης λόγους καὶ εἰς τὰς χώρας τῆς βαλκανικῆς ὁ ἐπηρσασμὸς αὐτὸς ἐνίοτε φαίνεται ἐχθρικός πρὸς τὰ ὑπάρχοντα οἰκονομικὰ συμφέροντα, διὰν πρόκειται ὄχι ἀπλῶς περὶ ἐσωτερικῶν συγκοινωνιῶν, ἀλλὰ περὶ διεθνῶν τοιούτων, ὅπου ἐχρειάζετο σύμπτωσις τῶν θελήσεων δύο τοῦλάχιστον Κρατῶν.

Ἡ γενικὴ αὐτὴ παρατήρησις ἰσχύει δι' ὅλα τὰ βαλκανικὰ κράτη οὔτε τῆς Ἑλλάδος ἐξαιρουμένης, ἀλλ' εἰς ὀλιγώτερον δι' αὐτὴν βαθμὸν διὰ τὰ ἔτη μέχρι τοῦ 1912, ὅτε ἡ Ἑλλὰς ἔθεσε πῶδα εἰς τὸν κορμὸν τῆς βαλκανικῆς χερσονήσου. Οὕτως, ἐνῶ διὰ τὴν λοιπὴν βαλκανικὴν βλέπομεν τοιαύτας ζυμώσεις ἀπὸ τοῦ 1850, διὰ τὴν Ἑλλάδα παρατηροῦμεν αὐτὰς μετὰ τὸ 1880, ἰδίως ὁμως μετὰ τὸ 1912. Ἡ ἀπὸ τοῦ γενικοῦ χαρακτηριστικοῦ ἀπόκλισις ὀφείλεται εἰς τὸν ἀποκλειστικῶς μεσογειακὸν τῆς τότε χαρακτηῖρα καὶ εἰς τὴν ἀπὸ θαλάσσης καὶ μόνον κυριάρχου τῶν συγκοινωνιῶν τῆς.

Ἐπιδράσεις πολιτικαὶ - στρατηγικαί, συναποφαισίζουσαι ἀπὸ κοινοῦ μετὰ οἰκονομικῶν τοιούτων, ἦσαν ἐν χαρακτηριστικὸν τῆς συγκοινωνιακῆς καὶ δὴ τῆς σιδηροδρομικῆς πολιτικῆς τῶν βαλκανικῶν κρατῶν, φθάνουσι πολλάκις εἰς ματαίωσιν τῆς ὀρθῆς λύσεως.

Παραδείγματα τοῦτου ὅς πρὸς τὰς κατευθύνσεις καὶ κατασκευὰς γραμμῶν ἔχομεν ἄπειρα. Ἀναφέρομεν μερικά. Ἡ κατὰ τὸ ἔτος 1857 παραχώρησις τῆς κατασκευῆς τῆς γραμμῆς Τσερναβόδα—Κωσταντίας καὶ κατόπιν κατὰ τὸ ἔτος 1864 τῆς γραμμῆς Ρουσσόυκ—Βάρνας ἐκ μέρους τῆς τουρκικῆς κυβερνήσεως ὤφειλετο εἰς πολιτικὸν καὶ στρατιωτικὸν λόγον, σχετιζομένον μετὰ τὴν σημασίαν τὴν ὅποιαν εἶχε τὸ τετραπλευρον ἐκεῖνο γῆς. Αἱ συμφωνίαι τοῦ 1869 καὶ τοῦ 1872, διὰ τῶν ὁποίων παρεχωροῦντο εἰς τὸν βαρῶνον Χίρς αἱ κατασκευαὶ τῶν γραμμῶν Κωνσταντινουπόλεως—Σόφιας—Κιουστανδῆλ—Κουμανόβου—Σκοπίων—Μητροβίτης—

Σεραγίβου πρὸς ἔνωσιν μετὰ τοῦ αὐστριακοῦ δικτύου, διὰ μέσου μόνον βουλγαρικοῦ καὶ τουρκικοῦ ἑδάφους, ἢ κατασκευὴ δηλ. ἀρτηρίας ἢ ὁποία θ' ἀποτελοῦσε τὴν σπονδυλικὴν στήλην τῶν βαλκανικῶν συγκοινωνιῶν, τῆς ὁποίας ἢ κατασκευὴ μάλιστα ἤρχισαν εἰς μερικά σημεῖα διεκὸση διὰ τὴν δώση τόπον εἰς ἄλλην κατεύθυνσιν καὶ ἐνεπνέετο ὁμοίως ἀπὸ μικτοῦς λόγους.

Ἡ Βουλγαρία μέχρι τοῦ 1883 ἀπέκρουε τὸν σύνδεσμον διὰ μέσου τῆς Σερβίας (Πιρότ—Νις—Βράνιας) μετὰ τῆς Τουρκίας, προτιμῶσα σύνδεσμον διὰ μέσου Σόφιας—Κιουστενδὴλ—Κουμάνοβο, ἀλλ' ἢ πρωτοβουλία τὴν ὁποίαν ἢ Αὐστροουγγαρία εἶχεν εἰς τὰ συγκοινωνιακὰ ζητήματα τῆς Βαλκανικῆς τὴν ἠνάγκασαν νὰ ὑποχωρήσῃ καὶ νὰ δεσθῇ τὸν σύνδεσμον αὐτόν (1883). Προετίμα δὲ διὰ πολλοὺς πολιτικῆς καὶ στρατιωτικῆς φύσεως λόγους τὸν διὰ Κιουστενδὴλ σύνδεσμον (πεδῖον Ovnščō-polje). Μάλιστα ὁ τότε κηδεμὼν τῆς (Ρωσσία) δὲν ἐπέτρεπεν εἰς αὐτὴν νὰ συζητῇ κανένα σύνδεσμον πρὸς δυσμὰς καὶ τὴν Ἀδριατικὴν, ἐπιμένων εἰς μοναδικὸν σύνδεσμον τῆς Βουλγαρίας ἀπὸ Βυρῶα πρὸς Κωνσταντινούπολιν.

Ἄλλὰ καὶ αἱ κατευθύνσεις τῆς Βουλγαρίας καὶ τῆς Τουρκίας διαρκούσης τῆς πρὸ τοῦ 1912 τριακονταετίας δὲν ἦσαν τόσον σταθεραὶ διὰ τὸν δεῦτερον ἀπὸ τῆς δυτικῆς Βουλγαρίας κοινὸν σύνδεσμον τῶν ἐπὶ σημείου τῶν βουλγαρομακεδονικῶν συνόρων, καίτοι τῆς Βουλγαρίας ἢ κυρία ἐπιθυμία ἦτο, ὡς εἴπομεν, πάντοτε σύνδεσμος διὰ Κιουστενδὴλ—Γιούτσεβο—Σκοπίων, σύνδεσμος γεωγραφικῶς ὀρθὸς ἢ ἔστω διὰ τοῦ Τσάρεβου—σέλο καὶ τῆς κοιλάδος Μπρεγκαλνίτσας πρὸς Γράδοκο.

Ὡς πρὸς τὴν ἔξοδον τῆς Βουλγαρίας πρὸς νότον πρὸ τοῦ 1912, αἱ βουλγαρικαὶ ἐπιθυμίαι ἐκυμαίνοντο μεταξὺ τῆς διὰ τῆς κοιλάδος τοῦ Στρυμόνος καὶ τῆς βορειοδυτικῆς ἐκείνης κοιλάδος τῆς Μπρεγκαλνίτσας, χωρὶς ν' ἀνταποκρίνονται πρὸς ἀντιστοιχοὺς σταθεροὺς ἐπιθυμίας τῆς Τουρκίας, αἱ ὁποῖαι μετεκινουῦντο, ὡς καὶ ἐκείναι, ἀναλόγως πρὸς τοὺς ἐκάστοτε διεθνεῖς πολιτικοὺς προσανατολισμοὺς καὶ τὸν βαθμὸν τῶν ἐξ αὐτῶν πιέσεων. Μετὰ τὸ 1912 αἱ δι' ἔξοδον πρὸς νότον βουλγαρικαὶ ἀπόψεις εἶναι γνωσταί, καίτοι μὴ παρουσιάζουσαι σαφῆ ἀποκλειστικότητα, καθοδηγούμεναι καὶ αὐταὶ ἀπὸ πολιτικοὺς λόγους.

Καὶ ἡ γραμμὴ Θεσσαλονίκης—Ἀλεξανδρουπόλεως διὰ στρατιωτικοὺς λόγους κατεσκευάσθη, ὁμοίως δὲ καὶ αἱ ἐντολῇ τῆς τουρκικῆς Κυβερνήσεως (1892) πρὸς τὴν ἐκμεταλλευομένην αὐτὴν ἐταιρίαν γενόμεναι μελέται διὰ τὴν πρὸς βορρᾶν μέχρι Τζουμαγιᾶς (τότε τουρκοβουλγαρικὰ σύνορα) κατὰ μῆκος τοῦ Στρυμόνος ἐπέκτασιν.

Ἔλα αὐτὰ εἶναι χαρακτηριστικὰ παραδείγματα τοῦ ὅτι ἢ διεθνῆς σιδηροδρομικῆ πολιτικῆ τῶν Βαλκανίων (!) ἐκυριαρχεῖτο ἀπὸ βλέψεις πολιτικῆς - στρατιωτικῆς τῶν κρατῶν τῆς Χερσονήσου, μάλιστα οὐχὶ αὐτοτελῶς κινουμένων. ἀλλ' ὡς ὀργάνων ἀνωτέρας ἐξω τῶν ὀρίων των κειμένης διεθνοῦς πολιτικῆς. Αὐτῆς τῆς πολιτικῆς ἐπίσημος καὶ θεμελιώδης ἐκδήλωσις εἶναι ἢ ἐπιβολὴ τῆς Αὐστροουγγαρίας διὰ τῆς ἀνωτέρας μνημονευθείσης «συμφωνίας τῶν τεσσάρων» ἀποφασισθεῖσα μόνη διεθνῆς ἀρτηρία Σεμοὺν—Βελιγραδίου—Νις—Σόφια.—Κωνσταντινουπόλεως μετὰ τῆς διακλαδώσεως ἀπὸ Νις εἰς Σκόπια, ὅπου συγκίπτεται μετὰ τὴν ἐκ Μητροβίτσης εἰς Θεσσαλονικὴν φέρουσαν γραμμὴν. Τὴν προέκτασιν ὁμως τῆς γραμμῆς Μητροβίτσης

1) Περὶ αὐτῆς ἐν γένει ἴδ. Jordan Dantschoff : Das Eisenbahnwesen in Bulgarien, Leipzig 1917, Rad. Dimtschoff, Das Eisenbahnwesen auf der Balkanhalbinsel, Bamberg 1894, σ. 1—87, Meinhardt, Die Entw. der Balkanbahnen von 1892—1904, εἰς τὸ Archiv für Eisenbahnwesen, 1905.

διὰ τοῦ Σαντζακίου Νοβιπαζάρ πρὸς Σεράγεβον, δὲν ἐπρόφθασεν ἡ Αὐστρουγγρική πολιτικὴ νὰ πραγματοποιήσῃ (1).

Καὶ ἡ καταβίωσις τῆς κατασκευῆς μιᾶς ἀκόμῃ γεφύρας ἐπὶ τοῦ Δουνάβεως συνδεούσης τὴν Ρουμανίαν πρὸς τὴν Βουλγαρίαν ἢ Σερβίαν, καίτοι συζητούμενης ἀπὸ 50 ἐτῶν, ὄφελεται εἰς πολιτικῆς φύσεως, δισταγμούς, καὶ εἰς διαρκῆ ἀλλαγὴν πολιτικῶν προσανατολισμῶν.

Εἰς καμμίαν ἄλλην εὐρωπαϊκὴν περιοχὴν δὲν ἐμφανίζεται ἡ πολιτικὴ ἐπιρροή, τὸσον ἐκδηλος, ὅσον εἰς τὴν βαλκανικὴν χερσονήσον διεθνῶς καὶ ἐσωτερικῶς, προκειμένου περὶ τῆς τακτοποιήσεως ζητημάτων σιδηροδρομικῆς πολιτικῆς.

Μὲ τοῦτο δὲν ἰσχυριζόμεθα ὅτι τὰ ἐμπορικὰ καὶ οἰκονομικὰ ἐν γένει συμφέροντα δὲν ἠκούοντο. Αὐτὰ πάντοτε ἐλάμβανον κινούμενα κάτω τῆς ἐπιφανείας καὶ ἐδημιουργοῦσαν τὴν βύσιν ὄλων τῶν λύσεων, ἀλλ' ὠθοῦσαν βραδύτερα πρὸς αὐτάς. Ἀπόδειξις τούτου εἶναι τὸ γεγονός, ὅτι τοβλάχιστον ἢ δοθεῖσα διὰ τῆς αὐστρουγγρικῆς ἐπιβολῆς λύσις ὡς πρὸς τὴν κυρίαν βαλκανικὴν ἀρτηρίαν ἠκολούθησε τὴν ὁδόν, τὴν ὁποίαν ἀπὸ ἀρχαίων χρόνων ἀκολουθοῦσεν ἡ ἐμπορικὴ συναλλαγὴ ἐκ Κωνσταντινουπόλεως καὶ Θεσσαλονίκης πρὸς τὴν Κεντρικὴν Εὐρώπην εἰς δύο ὁδοὺς διὰ τῶν κοιλάδων τῶν ποταμῶν Ἀξιῦ—Μοράβα καὶ τῆς κοιλάδος τοῦ Ἐβρου, τὸν εὐθηνότερον δηλ. δρόμον. Ἡ χάραξις αὐτῆ ἦτο ἄλλως τε ἐκ φύσεως δεδομένη, ὑπῆρχεν ἐμπορικῶς πάντοτε καὶ μόνον τὰ τοπικὰ συμφέροντα τῶν κρατῶν τῆς Βαλκανικῆς χερσονήσου δὲν ἠθέλαν νὰ εἰσέλθουν εἰς αὐτὴν καὶ ἐματαιώων τὴν λύσιν. Ἐδῶ ἡ αὐστρουγγρική φωνὴ ἦτο ἡ φωνὴ τῆς λογικῆς. Ἀλλὰ καὶ εἰς τὸ συγκεκριμένον αὐτὸ πρόβλημα φαίνεται σαφῆς ἡ πολιτικὴ ἐπιρροὴ ποικίλου περιεχομένου ἀπὸ τὸ καθαρῶς στρατιωτικόν μέχρι τοῦ ἐθνικιστικοῦ ἐμπορικοῦ, πολλάκις συνισταμένου εἰς τὴν ἀπόκλισιν τῶν μεταφορῶν ἀπὸ τὸν φυσικόν των δρόμον π. χ. γραμμαὶ καὶ πολιτικὴ τιμολογίαν ἀποβλέπουσαι εἰς τόνωσιν λιμένων καὶ ἔμμεσον ἐπηρεασμὸν ἐθνικῶν κλάδων τῆς οἰκονομίας μιᾶς χώρας.

Αἱ συγκοινωνίαι τῆς Βαλκανικῆς δίδουν λοιπὸν τὰ χαρακτηριστικὰ «γεννεσιουργῶν» αἰτίων, ριζωμένων βαθύτατα εἰς τὸ ἔδαφος τῆς διεθνούς πολιτικῆς. Εἰς τὴν κρίσιν αὐτὴν ὑπόκεινται καὶ τὰ μέρηματα τοῦ κρατικοῦ δικτύου ἐν Μακεδονίᾳ καὶ Θράκῃ, τὰ ὁποῖα συναπετέλεσαν τὸ δίκτυον τῶν σιδηροδρόμων τοῦ Ἑλληνικοῦ Κράτους (2). Ὁ παραβάλλον τὸν σιδηροδρομικὸν χάρτην τῆς Βαλκανικῆς, ὅπως εἶχε πρὸ τοῦ ἔτους 1883, μὲ τὸν κατόπιν τοῦ ἔτους αὐτοῦ σχηματίζει τὴν ἐντύπωσιν, ὅτι πρὸ αὐτοῦ τὰ δίκτυα

1) Ὁ Wladimir Pertot εἰς κριτικὴν τοῦ βιβλίου Arnaoutovich (ἴδε ἀνωτέρω) δημοσιεύθεισαν εἰς τὸ Weltw. Archiv (1938) λέγει ὅτι «die meisten Eisenbahnlinien auf dem Balkan das Ergebniss einer augenblicklichen aussenpolitischen konstellation sind».

2) Τὰ μέρηματα αὐτὰ ἔχουν μῆκος 730 χιλιομέτρων, ἐπὶ συνολικοῦ μήκους δικτύου χιλιομ. 1259.

τῆς Βαλκανικῆς—ἄς τὰ ὀνομάσωμεν τμήματα—παρουσίαζαν τὴν εἰκόνα ἀτάκτως ἐρριμμένων σιδηροδρομικῶν γραμμῶν, ἔκτοτε δὲ δεικνύουν εἰκόνα, τὴν ὁποίαν ἐπεξεργάσθη ὁ νοῦς καὶ τῆς ὁποίας αἱ γραμμαὶ φέρουν τὴν Βαλκανικὴν περισσότερον ἢ ἄλλοτε ὡς προέκτιμιν τῆς κεντρικῆς Εὐρώπης. Ἡ ἐπικοινωνία τῶν λιμῶν τῆς ἀνατολικωτέρας τῶν τριῶν χερσονήσων τῆς Μεσογείου μετὰ τῶν προηγμένων λαῶν τῆς Δύσεως συνετελέσθη τεχνικῶς.

4) Αἱ ζυμώσεις αὐταὶ προεκάλεσαν βραδύτερα ζωηρὸν τὸ ἐνδιαφέρον τῆς Ἑλλάδος, ἀλλ' εἶναι φυσικόν, ὅτι ἐνῶ αἱ γειτονικαὶ χῶραι εἶχαν στρέψῃ ἐνωρίτερα τὴν προσοχὴν πρὸς τὴν χερσαίαν συγκοινωνίαν καὶ πρὸς βορρᾶν, παρ' ἡμῖν ἐγένετο λόγος καὶ περὶ αὐτῆς, κυρίως ὅμως ἐσκέπτοντο τὸ θαλάσσιον τῆς Ἑλλάδος «πέρασμα» πρὸς νότον καὶ πρὸς ἀνατολάς.

Τῶ ὄντι, ἡ παρακολούθησις τῶν συζητήσεων τῆς Βουλῆς εἶτε περὶ τοῦ σιδηροδρόμου Λαρίσσης, ἔπρόκειτο, εἶτε περὶ τῶν σιδηροδρομῶν Πελοποννήσου, εἶτε περὶ τῶν σιδηροδρομῶν βορειοδυτικῆς Ἑλλάδος πείθει, ὅτι ἐστρέφοντο γύρω εἰς τοιαύτας σκέψεις. Πῶς θὰ συνδεθῶμεν καλύτερον μὲ τὴν λοιπὴν Εὐρώπην καὶ ἀπὸ ποῖον σημεῖον τῆς ἑλληνικῆς ἀκτῆς θὰ πλησιάσωμεν καλύτερα καὶ ἐπωφελέστερα τὴν διὰ Γιβραλτῶρ καὶ Σουεὺ ἰεὴν διεθνή μεσογειακὴν ἀρτηρίαν.

Αἱ δύο αὐταὶ σκέψεις, διαφαίνονται σαφῶς εἰς τὰς σχετικὰς συζητήσεις τῆς δεκαετίας, κατὰ τὴν ὁποίαν ἐτέθησαν αἱ βάσεις τῆς σιδηροδρομικῆς πολιτικῆς τῆς Ἑλλάδος, ὡς πρὸς τὴν θεμελιωδεσιᾶς τῆς γραμμᾶς, ἀπὸ διεθνῶς γεωγραφικῆς καὶ ἐμπορικῆς ἀπόψεως. Σήμερον ὅμως, λέγοντες διεθνῆς σιδηροδρομικὴ γραμμὴ τῆς Ἑλλάδος δὲν δυνάμεθα νὰ ἐννοήσωμεν παρὰ τὴν κατευθυνομένην κατ' εὐθείαν πρὸς βορρᾶν, ἐνῶ τότε (μέχρι τοῦ 1880) αὐτὸ δὲν ἦτο τόσον αὐτόνοητον, μάλιστα ἀμφισβητεῖτο ἐπίμονα.

Πράγματι, ὁ μελετῶν τὰ πρακτικὰ τῆς Βουλῆς τῆς ἐποχῆς ἐκείνης, βλέπει ὡς πρὸς μὲν τὸν σύνδεσμον μὲ τὴν λοιπὴν Εὐρώπην τὴν ἀνησυχίαν τῶν πνευμάτων περὶ τοῦ ἂν πρέπει νὰ γίνῃ διὰ Τεμπῶν ἢ διὰ Κοζάνης—Μοναστηρίου—Γράδσκο ἢ μήπως διεθνῶς εἰμποροῦμε νὰ ἐνωθῶμεν διὰ Ρίου—Ἰωαννίνων—Αὐλῶνος καὶ ἐκεῖθεν διὰ σιδηροδρόμου μέσον Δαλματίας μὲ τὸν Βορρᾶν ἢ δι' ἀτμοπλοίου πρὸς τὴν Ἰταλίαν. Ὡς πρὸς δὲ τὴν προσπέλασίν μας (') πρὸς τὴν θαλασσίαν μεσογειακὴν ὁδόν, περὶ τοῦ ἂν ἡ ἀφετηρία μας πρέπει νὰ εἶναι αἱ Κυλάμαι, ὡς τὸ νοτιώτερον ἄκρον τῆς Ἑλλάδος, ἢ τὸ Θωρικὸν τῆς Λαυρεωτικῆς (ἢ τὸ Πόρτο - Ράφτι), ὅπου θὰ τελειώνη—λέγουν—ἢ διὰ Ἰωαννίνων—Ρίου—Ἀθηνῶν ἀφετηρία, ἢ τέλος ὁ Πειραιεὺς περὶ τοῦ ὁποίου μάλιστα δὲν γίνεται τότε τόσον ἐπίμονος συζήτησις!

1) Εἶναι ἡ ἐποχὴ κατὰ τὴν ὁποίαν ἡ κάπως μυστηριώδους καὶ ἀπροσδιορίστου περιεχομένου ἔκφρασις *male des Indes* ἀπασχολεῖ τὰς σκέψεις καὶ τὴν φαντασίαν.

Ἡ μεγάλη ἐποχὴ τῶν σιδηροδρόμων διὰ τὴν Ἑλλάδα ἦτο μεταξὺ τῶν ἐτῶν 1881—1892. Καὶ αἱ κατοπιν κατασκευασθεῖσαι γραμμαὶ ἐβασίσθησαν εἰς τὸ ἐφαρμοσθὲν τότε πρόγραμμα, ἀλλ' αὐταὶ ἦσαν διεθνῶς ἀσημαντοί.

Ἄλλὰ καὶ περὶ τῆς ὁδοποιίας τὸ ἴδιον ἀληθεύει. Τὸ 1892, τὸ ὀδικὸν δίκτυον τῆς Ἑλλάδος ἀνῆρχετο εἰς 1346 χιλιόμετρα, ἐκ τῶν ὁποίων μόνον 697 χιλιόμετρα ὑπῆρχαν τὸ 1882 (1).

Σημαντικαὶ εἶναι αἱ συζητήσεις κατὰ τὰς συνεδριάσεις τῆς 21 Ἀπριλίου καὶ 10 Μαΐου 1882. Πρόκειται περὶ τοῦ Νομοσχεδίου διὰ τοὺς σιδηροδρόμους Πελοποννήσου. Κατ' αὐτάς, ὁ Χ. Τρικούπης ἐξαπατήριζε τὰς συμβάσεις, τὰς ὁποίας συνῆψεν ἡ Κυβέρνησις Α. Κουμουνδούρου τὸ ἔτος 1881, ὡς ἀκυρωτέας, διότι εἶχαν ὡς βάσιν τὴν ἐξασφάλισιν τόκου 5 ο/ο καὶ διότι αὐτοὶ οὗτοι οἱ συμβληθέντες οἱ-κοὶ ἐδήλωναν, ὅτι δὲν δύνανται νὰ τὰς ἐφαρμόσουν, ὡς ἀσυμφόρους. Καὶ ἡ Κυβέρνησις—ἔλεγε—φρονοῦσα ὅτι αἱ ἐπὶ ἐξασφαλίσει τόκου συμβάσεις δὲν εἶναι πάντοτε συμφέρουσαι εἰς τὸ Κράτος, προήλθεν εἰς διαπραγματεύσεις νέας. Αἱ διαπραγματεύσεις τοῦ Τρικούπη διεξήχοντο κατὰ κανόνα μὲ τὴν Γενικὴν Πιστωτικὴν Τράπεζαν τῆς Ἑλλάδος, ὅπως δὲ ὁ ἴδιος ἔλεγεν, ἡ Βουλὴ δὲν ἔπρεπε νὰ ζητῇ κλήρεις μελέτας, διότι οἱ μηχανικοὶ δὲν ἐκήρουν, ἐξ ἄλλου διότι δὲν ἔπρεπε νὰ χάνεται πολὺτιμος καιρὸς.

Τὴν 20 Μαΐου 1882, ἐξ ἀφορμῆς τοῦ νομοσχεδίου περὶ Θεσσαλικῶν καὶ κατὰ τὴν συζήτησιν περὶ τοῦ πλάτους τῆς γραμμῆς, ἐρίπτετο ὑπὸ βουλευτοῦ ἢ σκέψις περὶ τοῦ συμφέροντος ν' ἀναλάβῃ μία Ἐπιχείρησις ὅλους τοὺς ἐν Ἑλλάδι σιδηροδρόμους μὲ τὸ πολὺ ὀρθὸν ἐπιχείρημα, ὅτι οὕτω μόνον θὰ συνεψηφίζοντο τ' ἀποτελέσματα καλῶν καὶ πτωχῶν γραμμῶν καὶ θὰ ἐξησφαλιζέτο ἐπομένως ἡ κατασκευὴ πλήρους ἑλληνικοῦ δικτύου. Τοῦτο ὁ Χ. Τρικούπης τὸ ἀπέκρουε μὲ ἐπιχειρήματα κᾶπως ἀβάσιμα, ὡς π. χ. τὸ τῆς ἀποκεντρώσεως. Ὡς πρὸς τὸ πλάτος, τὸ ὁποῖον μερικοὶ ἠθέλον κανονικόν, θεωριζόμενοι μάλιστα ἐπὶ τῆς γνώμης τοῦ ἐν Σύρῳ Αὐστριακοῦ Προξένου (2) περὶ τοῦ διεθνοῦς χαρακτήρος τῆς γραμμῆς Πατρῶν—Ἀθηνῶν—Θωρακοῦ, εἰς τὸν ὁποῖον σοβαρῶς τότε ἐπίστευον, ὁ Χ. Τρικούπης ἀπήντησε μὲ ἀτόρευσιν μεγάλου ἐνδιαφέροντος. «Θὰ ἦσαν, λέγει, οὐτὰ ὀρθὰ ἂν οἱ σιδηροδρόμοι ἐγένοντο ἀναλώμασι τοῦ Κράτους. Ἀλλὰ πρωτίστως δεόν νὰ συνεννοούμεθα ἐπὶ τοῦ θέματος' διεθνῆς ἢ τοπικῆς συγκοινωνία; Ἄν δὲ εἶναι διεθνῆς, τότε ἡ γραμμὴ πρέπει νὰ εἶναι εὐρεία, ἂν δὲ εἶναι τοπικῆς τότε πρέπει νὰ εἶναι στενὴ, διότι δὲν πρέπει νὰ μᾶς διαφεύγῃ ὅτι ἡ Ἑλλὰς εἶναι ὀρεινὴ χώρα μὲ ἀραιὸν πληθυσμὸν καὶ ὅτι ἡ εὐρεία εἶναι κατὰ 1|3—1|4 δαπανηροτέρα τῆς στενῆς. Ἀφοῦ δὲ ἡ Ἑλλὰς δὲν ἀντέχει εἰς εὐρείας γραμμάς, ἡ Κυβέρνησις δὲν δύναται νὰ

1) Κατὰ Α. Θ. Ἀγγελόπουλον, Τὸ δημόσιον χρέος τῆς Ἑλλάδος, Ἀθῆναι, 1937 σελ. 118. Ἐπίσης Α. Ἀνδρεάδην, εἰς Ἔργα Α. Ἀνδρ., Ἀθῆναι, 1939 II τόμος σελ. 372, ὑποσ. 4, ἐνθα ἀναφέρονται τὰ ἑξῆς: Ἐπὶ τοῦ προκειμένου, ἄλλως, ὀφείλει τις ν' ἀναγνωρίσῃ, ὅτι ὁ Τρικούπης ἐπραγματοποιοῦσεν ἔργα περὶ ὧν οἱ προκάτοχοι καὶ ἀντίπαλοί του περιορίζοντο ν' ἀγορεύωσι. Ἀλλὰ καὶ διὰ τοῦ γοήτρου, τὸ ὁποῖον ἤσκει καὶ τῆς πεποιθήσεως ἣν εἶχεν ἐμπνεῖσει ἐπὶ τὸ μέλλον τῆς Ἑλλάδος, κατώρθωσε νὰ πείσῃ τοὺς χρηματιστὰς (θέλει νὰ εἴπῃ κεφαλαιούχους) νὰ στέρξωσι συμβάσεις πολὺ ἐκωφελεστέρας διὰ τὸ δημόσιον.

2) Ναιη, ὁ ὁποῖος ἀναπτύσσει ὀλόκληρον σύστημα σιδηροδρομικοῦ δικτύου διὰ τὸ δυτικὸν ἡμισυ τῆς Βαλκανικῆς Χερσονήσου, κατὰ τὸ ὁποῖον ἀφστηριάν ἀποτελοῦν αἱ Αὐστρουγγρικοὶ ἀπόψεις. Ἴδε Ν. Κτενιάδη, ἐνθ. ἀν. σελ. 27.

τῆ; Βαλκανικῆς—ἃς τὰ ὀνομάσωμεν τμήματα—παρουσίαζαν τὴν εἰκόνα ἀτάκτως ἐρριμμένων σιδηροδρομικῶν γραμμῶν, ἔκτοτε δὲ δεικνύουν εἰκόνα, τὴν ὁποίαν ἐπεξεργάσθη ὁ νοῦς καὶ τῆς ὁποίας αἱ γραμμαὶ φέρουν τὴν Βαλκανικὴν περισσότερον ἢ ἄλλοτε ὡς προέκτυσιν τῆς κεντρικῆς Εὐρώπης. Ἡ ἐπικοινωνία τῶν λαῶν τῆς ἀνατολικωτέρας τῶν τριῶν χερσονήσων τῆς Μεσογείου μετὰ τῶν προηγμένων λαῶν τῆς Δύσεως συνετελέσθη τεχνικῶς.

4) Αἱ ζυμώσεις αὐταὶ προεκάλεσαν βραδύτερα ζωηρὸν τὸ ἐνδιαφέρον τῆς Ἑλλάδος, ἀλλ' εἶναι φυσικόν, ὅτι ἐνῶ αἱ γειτονικαὶ χῶραι εἶχαν στρέψη ἐνωρίτερα τὴν προσοχὴν πρὸς τὴν χερσαίαν συγκοινωνίαν καὶ πρὸς βορρᾶν, παρ' ἡμῖν ἐγίνετο λόγος καὶ περὶ αὐτῆς, κυρίως ὁμως ἐσκέπτοντο τὸ θαλάσσιον τῆς Ἑλλάδος «πέρασμα» πρὸς νότον καὶ πρὸς ἀνατολάς.

Τῷ ὄντι, ἡ παρακολούθησις τῶν συζητήσεων τῆς Βουλῆς εἴτε περὶ τοῦ σιδηροδρόμου Λαρίσης; ἐπρόκειτο, εἴτε περὶ τῶν σιδηροδρόμων Πελοποννήσου, εἴτε περὶ τῶν σιδηροδρόμων βορειοδυτικῆς Ἑλλάδος πείθει, ὅτι ἐστρέφοντο γύρω εἰς τοιαύτας σκέψεις. Πῶς θὰ συνδεθῶμεν καλύτερον μετὰ τὴν λοιπὴν Εὐρώπην καὶ ἀπὸ ποῖον σημείου τῆς ἑλληνικῆς ἀκτῆς θὰ πλησιάσωμεν καλύτερα καὶ ἐπωφελέστερα τὴν διὰ Γιβραλτῶρ καὶ Σουέζ νέαν διεθνή μεσογειακὴν ἀρτηρίαν.

Αἱ δύο αὐταὶ σκέψεις, διαφαίνονται σαφῶς εἰς τὰς σχετικὰς συζητήσεις τῆς δεκτείας, κατὰ τὴν ὁποίαν ἐτέθησαν αἱ βάσεις τῆς σιδηροδρομικῆς πολιτικῆς τῆς Ἑλλάδος, ὡς πρὸς τὴν θεμελιωδεστέαν τῆς γραμμᾶς, ἀπὸ διεθνῶς γεωγραφικῆς καὶ ἐμπορικῆς ἀπόψεως. Σήμερον ὁμως, λέγοντες διεθνῆς σιδηροδρομικὴ γραμμὴ τῆς Ἑλλάδος δὲν δυνάμεθα νὰ ἐννοήσωμεν παρὰ τὴν κατευθυνομένην κατ' εὐθείαν πρὸς βορρᾶν, ἐνῶ τότε (μέχρι τοῦ 1880) αὐτὸ δὲν ἦτο τὸσον αὐτονόητον, μάλιστα ἀμφισβητεῖτο ἐπίμονα.

Πράγματι, ὁ μελετῶν τὰ πρακτικὰ τῆς Βουλῆς τῆς ἐποχῆς ἐκείνης, βλέπει ὡς πρὸς μὲν τὸν σύνδεσμον μετὰ τὴν λοιπὴν Εὐρώπην, τὴν ἀνησυχίαν τῶν πνευμάτων περὶ τοῦ ἂν πρέπει νὰ γίνῃ διὰ Τεμπῶν ἢ διὰ Κοζάνης—Μοναστηρίου—Γράδσκο ἢ μήπως διεθνῶς εἰμποροῦμε νὰ ἐνωθῶμεν διὰ Ρίου—Ἰωαννίνων—Αὐλῶνος καὶ ἐκεῖθεν διὰ σιδηροδρόμου μέσον Δαλματίας μετὰ τὸν Βορρᾶν ἢ δι' ἀτμοπλοίου πρὸς τὴν Ἰταλίαν. Ὡς πρὸς δὲ τὴν προσπέλασίν μας (1) πρὸς τὴν θαλασσίαν μεσογειακὴν ὁδόν, περὶ τοῦ ἂν ἡ ἀφετηρία μας πρέπει νὰ εἶναι αἱ Κυλάμαι, ὡς τὸ νοτιώτερον ἄκρον τῆς Ἑλλάδος, ἢ τὸ Θωρικὸν τῆς Λαυρεωτικῆς (ἢ τὸ Πόρτο·Ράφτι), ὅπου θὰ τελειῶνῃ—λέγουν—ἢ διὰ Ἰωαννίνων—Ρίου—Ἀθηνῶν ἀφετηρία, ἢ τέλος ὁ Πειραιεὺς περὶ τοῦ ὁποίου μάλιστα δὲν γίνεται τότε τὸσον ἐπίμονος συζήτησις!

1) Εἶναι ἡ ἐποχὴ κατὰ τὴν ὁποίαν ἡ κάπως μυστηριώδους καὶ ἀπροσδιορίστου περιεχομένου ἔκφρασις *male des Indes* ἀπασχολεῖ τὰς σκέψεις καὶ τὴν φαντασίαν.

Ἡ μεγάλη ἐποχὴ τῶν σιδηροδρόμων διὰ τὴν Ἑλλάδα ἦτο μεταξὺ τῶν ἐτῶν 1881—1892. Καὶ αἱ κατόπιν κατασκευασθεῖσαι γραμμαὶ ἔβασίσθησαν εἰς τὸ ἐφαρμοσθὲν τότε πρόγραμμα, ἀλλ' αὐταὶ ἦσαν διεθνῶς ἀσήμαντοι.

Ἄλλὰ καὶ περὶ τῆς ὁδοποιίας τὸ ἴδιον ἀληθεύει. Τὸ 1892, τὸ ὁδικὸν δίκτυον τῆς Ἑλλάδος ἀνήρχετο εἰς 1346 χιλιόμετρα, ἐκ τῶν ὁποίων μόνον 697 χιλιόμετρα ὑπῆρχαν τὸ 1882 (*).

Σημαντικαὶ εἶναι αἱ συζητήσεις κατὰ τὰς συνεδριάσεις τῆς 21 Ἀπριλίου καὶ 10 Μαΐου 1882. Πρόκειται περὶ τοῦ Νομοσχεδίου διὰ τοὺς σιδηροδρόμους Πελοποννήσου. Κατ' αὐτάς, ὁ Χ. Τρικούπης ἐξαρχητέριζε τὰς συμβάσεις, τὰς ὁποίας συνήψεν ἡ Κυβέρνησις Α. Κουμουνοῦρου τὸ ἔτος 1881, ὡς ἀκυρωτέας, διότι εἶχαν ὡς βάσιν τὴν ἐξασφάλισιν τόκου 5 ο/ο καὶ διότι αὐτοὶ οὗτοι οἱ συμβληθέντες οἱ-κοὶ ἐδήλωναν, οἱ δὲν δύνανται νὰ τὰς ἐφαρμόσουν, ὡς ἀσυμφόρους. Καὶ ἡ Κυβέρνησις—ἔλεγε—φρονοῦσα οἱ αἱ ἐπὶ ἐξασφαλίσει τόκου συμβάσεις δὲν εἶναι πάντοτε συμφέρουσαι εἰς τὸ Κράτος, προήλθεν εἰς διαπραγματεύσεις νέας. Αἱ διαπραγματεύσεις τοῦ Τρικούπη διεξήγοντο κατὰ κανόνα μὲ τὴν Γενικὴν Πιστωτικὴν Τράπεζαν τῆς Ἑλλάδος, ὅπως δὲ ὁ ἴδιος ἔλεγεν. ἡ Βουλὴ δὲν ἔπρεπε νὰ ζητῇ πλήρεις μελέτας, διότι οἱ μηχανικοὶ δὲν ἐπήρκουν, ἐξ ἄλλου διότι δὲν ἔπρεπε νὰ χάνεται πολὺτιμος καιρὸς.

Τὴν 20 Μαΐου 1882, ἐξ ἀφορμῆς τοῦ νομοσχεδίου περὶ Θεσσαλικῶν καὶ κατὰ τὴν συζήτησιν περὶ τοῦ πλάτους τῆς γραμμῆς, ἐρίπτετο ὑπὸ βουλευτοῦ ἢ σκέψις περὶ τοῦ συμφέροντος ν' ἀναλάβῃ μία Ἐπιχείρησις ὅλους τοὺς ἐν Ἑλλάδι σιδηροδρόμους μὲ τὸ πολὺ ὀρθὸν ἐπιχείρημα, ὅτι οὕτω μόνον θὰ συνεψηφίζοντο τ' ἀποτελέσματα καλῶν καὶ πτωχῶν γραμμῶν καὶ θὰ ἐξησφαλίζετο ἐπομένως ἡ κατασκευὴ πλήρους ἑλληνικοῦ δικτύου. Τοῦτο ὁ Χ. Τρικούπης τὸ ἀπέκρουε μὲ ἐπιχειρήματα κἄπως ἀβάσιμα, ὡς π. χ. τὸ τῆς ἀποκεντρώσεως. Ὡς πρὸς τὸ πλάτος, τὸ ὁποῖον μερικοὶ ἠθέλον κανονικόν, σφηριζόμενοι μάλιστα ἐπὶ τῆς γνώμης τοῦ ἐν Σύρῳ Αὐστριακοῦ Προξένου (*) περὶ τοῦ διεθνοῦς χαρακτῆρος τῆς γραμμῆς Πατρῶν—Ἀθηνῶν—Θωρακοῦ, εἰς τὸν ὁποῖον σοβαρῶς τότε ἐπίστευον, ὁ Χ. Τρικούπης ἀπήντησε μὲ ἀγόρευσιν μεγάλου ἐνδιαφέροντος. «Θὰ ἦσαν, λέγει, αὐτὰ ὀρθὰ ἂν οἱ σιδηροδρόμοι ἐγένοντο ἀναλώμασι τοῦ Κράτους. Ἄλλὰ πρωτίστως δεῖν νὰ συνεινοσῶμεθα ἐπὶ τοῦ θέματος» διεθνῆς ἢ τοπικῆς συγκοινωνία; Ἄν δὲ εἶναι διεθνῆς, τότε ἡ γραμμὴ πρέπει νὰ εἶναι εὐρεία, ἂν δὲ εἶναι τοπικῆς τότε πρέπει νὰ εἶναι στενὴ, διότι δὲν πρέπει νὰ μᾶς διαφεύγῃ ὅτι ἡ Ἑλλὰς εἶναι ὀρεινὴ χώρα μὲ ἀραιὸν πληθυσμὸν καὶ οἱ αἱ εὐρεία εἶναι κατὰ 1)3—1)4 δαπανηροτέρα τῆς στενῆς. Ἀφοῦ δὲ ἡ Ἑλλὰς δὲν ἀντέχει εἰς εὐρείας γραμμάς, ἡ Κυβέρνησις δὲν δύναται νὰ

1) Κατὰ Α. Θ. Ἀγγελόπουλον, Τὸ δημόσιον χρέος τῆς Ἑλλάδος, Ἀθῆναι, 1937 σελ. 118. Ἐπίσης Α. Ἀνδρεάδην, εἰς Ἔργα Α. Ἀνδρ., Ἀθῆναι, 1939 II τόμος σελ. 372, ὑπόσ. 4, ἐνθα ἀναφέρονται τὰ ἑξῆς: Ἐπὶ τοῦ προκειμένου, ἄλλως, ὀφείλει τις ν' ἀναγνωρίσῃ, οἱ ὁ Τρικούπης ἐπραγματοποιούσεν ἔργα περὶ ὧν οἱ προκάτοχοι καὶ ἀντίπαλοι του περιορίζοντο ν' ἀγορεύωσι. Ἄλλὰ καὶ διὰ τοῦ γοήτρου, τὸ ὁποῖον ἤσκει καὶ τῆς πεποιθήσεως ἣν εἶχεν ἐμπνεῖσει ἐπὶ τὸ μέλλον τῆς Ἑλλάδος, κατώρθωσε νὰ πείσῃ τοὺς χρηματιστὰς (θέλει νὰ εἴπῃ κεφαλαιούχους) νὰ στέρωσι συμβάσεις πολὺ ἐκωφελεστέρας διὰ τὸ δημόσιον.

2) Hahn, ὁ ὁποῖος ἀναπτύσσει ὀλόκληρον σύστημα σιδηροδρομικοῦ δικτύου διὰ τὸ δυτικὸν ἡμισυ τῆς Βαλκανικῆς Χερσονήσου, κατὰ τὸ ὁποῖον ἀφετηρίαν ἀποτελοῦν αἱ Αὐστρουγγρικαὶ ἀπόψεις. Ἴδε Ν. Κτενιαδέη, ἐνθ. ἀν. σελ. 27.

ἀναλάβη τὴν εὐθύνην τῆς ἀναβολῆς». Ἐξετάζει, κατόπιν, τὸ σύστημα ἐκμεταλλεύσεως περὶ τοῦ δικαιώματος ἐξαγορᾶς, τὸν τύπον τῆς ἐπιχειρήσεως (Ἀνώνυμος Ἐταιρία) καὶ τονίζει ὅτι «δικαιῶς συζητεῖται» τὸσον εὐρέως ὑπὸ τῆς Βουλῆς, διότι αὕτη δεχομένη τὴν πρότασιν, δέχεται τὸ σύστημά μας καὶ τὴν κατανομήν τῶν παραχωρήσεων. Ὡς πρὸς τὸ ζήτημα, ἂν τὸ Κράτος ἢ ἡ Ἐταιρία δέον ν' ἀναλάβη, τοῦτο εἶναι ζήτημα συγκρίσεως δαπάνης, λέγει, προσθέτων διὰ τοὺς θεωρητικο-λογουῦντας ἐπικριτὰς περιποῦν τὰ ἐξῆς· «δὲν ἔχω οὐδὲν σύστημα, κινουμαι ἀναλόγως τῶν πραγμάτων. Γενικὰς ἀρχὰς εἰς τὰ τῶν σιδηροδρόμων μόνον τὰ πλουσιώτερα κράτη θὰ ἠδύνατο νὰ δεχθῶν. Ἄλλ' οὕτε καὶ αὐτὰ δέχονται. Ἦρχισε, λέγει, νὰ ἀναπτύσσεται ἡ ἰδέα ὅτι διὰ λόγους οἰκονομικοῦς καὶ πολιτικοῦς ὁ σιδηροδρόμος πρέπει νὰ εἶναι κτήμα τοῦ κράτους». Ἐπ' αὐτοῦ δὴμος δὲν ἐξέφραζε γνώμην ἴδιαν, περιοριζόμενος εἰς τὸ νὰ τονίσῃ καὶ πάλιν ὅτι τὰ ζητήματα εἶναι βιομηχανικά, ἄρα πρακτικά καὶ ὄχι θεωρητικά.

Εἰς ἄλλην συνεδρίαν τῆς 24 Μαΐου 1882, τοῦ Α. Κουμουνοῦρου ἐπιμένοντος εἰς τὴν εὐρείαν γραμμὴν, τὴν ὅποιαν εἶχε προβλέπει τὸ 1881 καὶ εἰς ἀντίκρουσιν τῶν περὶ τῆς μεγάλης δαπάνης λεχθέντων, τονίζοντος τὴν διαθνότητα τῆς γραμμῆς; Ἀθῆναι—Πάτριαι—Ἐξωτερικὸν καὶ καταλήγοντος εἰς τὸ ὅτι, ἀφοῦ μετὰ τὴν τομὴν τοῦ Ἰσθμοῦ τῆς Κορίνθου θὰ ὑποστῇ ζημίαν ὁ σιδηροδρόμος, δέον ν' ἀναβληθῇ ἡ κατασκευὴ ἢ ἔστω νὰ γίνῃ ἀκόμη στενωτέρως (ὀλιγώτερον δηλ. τοῦ ἐνδὸς μέτρου), ὁ Χ. Τρικούπη, ἀμφιβάλλων διὰ τὴν σοβαρότητα τῶν περὶ διεθνότητος αὐτῆς λεγομένων, ἐκθέτει μὲ ὀλίγα ὡς ἐξῆς τὰς σκέψεις του· «Δὲν δύναται νὰ ἐννοήσῃ διεθνή γραμμὴν δι' Αὐλώνας, ἀφοῦ δὲν τὴν βλέπει οὔτε εἰς τὰ χαρτιά. Ἄν ἐγένετό ποτε τοιαύτη διεθνή, τότε μετατρέπομεν καὶ ἡμεῖς τὴν ἰδικήν μας. Ἄλλὰ πῶς εἶναι διττός· ὁ σύνδεσμος μὲ τὴν Εὐρώπην καὶ ἡ ἐσωτερικὴ συγκοινωνία, διὰ νὰ εἶναι δὲ ἡ γραμμὴ διεθνῆς πρέπει νὰ μὴ διακόπτεται, ἢ συνέχεια, νὰ ὑπάρχῃ δηλ. σύνδεσμος δι' ἐπαφῆς τῶν ράβδων, ἀλλὰ δὲν γίνεται τοιοῦτος λόγος διὰ γραμμὴν ἐξ Αὐλώνας διὰ Δαλματίαν. Ἡ Βουλὴ δέον νὰ θέσῃ εἰς ἑαυτὴν καὶ νὰ λύσῃ τὸ ἐξῆς θέμα· Ἡ διὰ Πατρῶν γραμμὴ εἶναι διεθνῆς; Αὐτὸς φρονεῖ ὄχι, νομίζων, ὅτι εἶναι ἔλπις νὰ γίνῃ διεθνῆς ἢ διὰ Τριπόλεως εἰς Καλάμας, ὡς συνέχεια τῆς γραμμῆς Λαρίσης; μὲ τὰς Καλάμας ὡς ἄκρον τῆς ἀρτηρίας πρὸς τὰς Ἰνδίας. Ἄλλὰ πότε; Μάλιστα καὶ δι' αὐτῆς ἢ μεταφορὰ ἐμπορευμάτων ἀποκλείεται καὶ μόνον περὶ μεταφορᾶς ἐπιβατῶν τιῶν θὰ πρόκειται». Θίγει καὶ πάλιν τὸ ζήτημα τῆς δαπάνης τῆς στενῆς γραμμῆς, ἧτις εἶναι μικρότερα καὶ διὰ τὴν κίνησιν καὶ διὰ τὴν διαχείρησιν, ἐπιμένων ὅτι ὅσον τὸ ἀκαθάριστον ἔσοδον προβλέπεται μικρότερον, διὰ τοσοῦτον σοβρῶτερον λόγον πρέπει νὰ γίνῃ στενὴ ἢ γραμμὴ, κατηγορῶν τὸν Α. Κουμουνοῦρον, ὅτι πρὸ τῶν συμβάσεών του τοῦ 1881 καὶ αὐτὸς στενὰς γραμμὰς ἐπρότεινε. Συμπεραίνων λέγει, ὅτι ὅλον τὸ ζήτημα εἶναι πῶς θὰ ἀποκτήσωμεν γρήγορα σιδηροδρόμους, πῶς θὰ φθάσωμεν εἰς τὸν σκοπὸν μας.

Διὰ τὴν ἐποχὴν ἐκείνην, κατὰ τὴν ὅποιαν ἡ Ἑλλάς ἦτο σιδηροδρομικῶς «ἄγνωστος γῆ», αἱ ἀγορεύσεις τοῦ Τρικούπη δίδουν ἐντύπωσιν κατ' ἐξοχὴν ματαολογούντος πολιτικοῦ, ἀποφεύγοντος νὰ ἐκτείνσται εἰς ἐπικινδύνους καὶ ἀορίστους ὑποθέσεις.

Αἱ συζητήσεις γίνονται ὀλιγώτερον σοβαραὶ περὶ τὸ 1891. Ἀρχίζουσι αἱ ἐπιθέσεις κατὰ τῶν Κυβερνήσεων Τρικούπη, οἱ ὅποιοι κυβερνοῦν τὴν Ἑλλάδα συνεχῶς ἀπὸ τὸ 1882, νὰ γίνωνται ὀξύτεραι (1).

1) Παράδειγμα, αἱ ἀπεράντοι συζητήσεις (1887) ἐξ ἀφορμῆς τοῦ Βορρειοδυτικοῦ, εἰς τὸν ὅποιον καὶ πάλιν συζητεῖται νὰ δοθῇ διεθνῆς χαρακτῆρ (Ἡπειρος.

Πρέπει ἐνταῦθα νὰ σημειωθῆ, ὅτι καὶ ἀπὸ τὰς τῆς Βουλῆς συζητήσεις τῶν ἐτῶν 1880—1892 προκύπτει, ὅτι δὲν ἐκρατοῦσε μεγάλη αἰσιοδοξία περὶ τοῦ ἐμπορικοῦ μέλλοντος τῶν σιδηροδρόμων ἐν Ἑλλάδι. Δὲν γίνεται λόγος περὶ μεγάλων κερδῶν κλπ. τῶν σιδηροδρομικῶν ἐπιχειρήσεων, αἱ ὁποῖαι ἐπρόκειτο τότε νὰ ἰδρυθῶν.

Οὕτως, εὐρέθη νὰ ἔχη ἡ Ἑλλάς τὸ 1896 ἀποκτήσει σιδηροδρομικὸν δίκτυον 216 χιλιομέτρων.

Αἱ συζητήσεις (1889) ἐπὶ τοῦ νομοσχεδίου περὶ κατασκευῆς τοῦ Λαρισσαῖκου, ἀφοῦ ἀπεκρυσταλλώθη πλέον ὀριστικῆ γνώμη περὶ τοῦ ὅτι μόνον αὕτη ἦτο δυνατόν νὰ εἶναι ἡ «διεθνῆς» ἑλληνικὴ ἀρτηρία, περιστρέφονται περὶ τὸ σημείον, ἂν πρέπει πρῶτον νὰ συνεννοηθῶμεν μὲ τὴν Τουρκίαν, ποῦ θὰ γίνῃ ἡ ἔνωσις μὲ τὸ τουρκικὸν δίκτυον, ἢ πρῶτον νὰ κατασκευάσωμεν ἡμεῖς τὴν γραμμὴν μέχρι Λαρίσης (*). Ὁ Χ. Τρικούπης μὲ σοβαρὰ ἐπιχειρήματα ὑποστηρίζει τὸ δεύτερον, ἐπικαλούμενος τὰς ἐσωτερικὰς συγκοινωνιακὰς ἀνάγκας καὶ στρατιωτικούς λόγους, καταπολεμῶν τὴν κωλυσιεργίαν τῶν ἀντιδρώντων, οἱ ὅποιοι ἐπέδωκον τὴν ματαίωσιν. Οὕτω, τὸ νομοσχέδιον κατέστη Νόμος τοῦ Κράτους ΑΨΜΕ τῆς 7 Ἀπριλίου 1899 «περὶ κατασκευῆς καὶ ἐκμεταλλεύσεως σιδηροδρομικῆς γραμμῆς Πειραιῶς—Λαρίσης καὶ συνόρων».

Ἡ κατασκευὴ τοῦ Λαρισσαῖκου, ἤρχισεν εἰς ἐκτέλεσιν τοῦ Νόμου τούτου βάσει τῆς ἀπὸ 15 Ἰουλίου 1889 μεταξὺ τοῦ Ἑλληνικοῦ Δημοσίου καὶ τοῦ Οἴκου W. Eckersley, Godfrey καὶ Liddelow (*), συμβάσεως, ἐκδοθέντος κατ' ἐξουσιοδότησιν τοῦ ἰδίου Νόμου καὶ διὰ τὸν σκοπὸν τοῦτον χρεωλυτικοῦ δανείου ὀνομαστικοῦ κεφαλαίου λιρῶν Ἀγγλίας 3.595.000 πρὸς τόκον 5 ο)ο εἰς τιμὴν 89 ο)ο καὶ ἀπόσβεσιν 99 ἐτῶν.

Αἱ ἐργασίαι ὁμῶς τῆς κατασκευῆς δὲν κατορθώθη νὰ συνεχισθῶν, κηρυχθείσης εἰς πτώχευσιν τῆς ἀναδόχου Ἑταιρίας δι' ἀποφάσεως τοῦ ἀρμοδίου Ὑπουργοῦ τῆς 20 Μαρτίου 1894 μετὰ προηγηθεῖσαν διαιτησίαν. Ἡ κρίσις τῶν Δημοσίων Οἰκονομικῶν τῆς χώρας (1892—1897), ὁ ἀκολουθήσας ἀτυχῆς Ἑλληνοτουρκικὸς πόλεμος καὶ οἱ περιορισμοὶ τοῦ Διεθνοῦς Οἰκονομικοῦ Ἐλέγχου δὲν ἐπέτρεπαν οὐδὲ σκέψιν περὶ νέων γραμμῶν.

Ἐν τούτοις, τὸ 1900 ἐπὶ Κυβερνήσεως Γ. Θεοτόκη, ἐδημοσιεύθη ὁ Νόμος ΒΨΝΔ' τῆς 8 Ἀπριλίου 1900 περὶ κυρώσεως συμβάσεως κατασκευῆς καὶ ἐκμεταλλεύσεως τῆς γραμμῆς Πειραιῶς - Λαρίσης - Ὄθωμανι-

* Ἀλβανία καὶ δι' αὐτὸ, λέγουσιν, πρέπει νὰ φθάσῃ τὸν Καρβασαράν, κατὰ τὰς ὁποίας ὁ Χ. Τρικούπης ὑπενθυμίζει καὶ κάλιν τὴν πτωχείαν τῶν ἑλληνικῶν συνθηκῶν καὶ ὅτι καλύτερον θὰ ἦτο νὰ προχωρήσωμεν πρὸς βορρᾶν, ἀλλὰ καλὸν εἶναι νὰ ὑπάγωμεν καὶ μέχρις Ἀγρινίου.

1) Οὕτως, ὁ Κ. Καραπάνος ἐκ μέρους τοῦ κόμματος Θ. Δεληγιάννη κηρῶσεται κατὰ τῆς κατασκευῆς, ἐφ' ὅσον ἡ Τουρκικὴ Κυβέρνησις δὲν συμφωνεῖ διὰ τὴν ἔνωσιν, καταγγέλλων τὴν πρότασιν τῆς Κυβερνήσεως ὡς ἀποτελοῦσαν ἀσυγχώρητον σπατάλην.

2) Ὁ Α. Ἀνδρεάδης, ἐνθ. ἄνωτ. σελ. 377, χαρακτηρίζει τούτους ὡς «ἀσυνειδίτους ἐργολάβους».

κῶν συνόρων καὶ τῶν δύο διακλαδώσεών της, ἡ ὁποία εἶναι τὸ μέγα ἔργον τῆς Κυβερνήσεως αὐτῆς, χάρις εἰς τὴν ἐπιμονὴν τῆς ὁποίας ἐπραγματοποιήθη ἡ μεγάλη αὐτὴ ἀρτηρία περὶ τῆς ὁποίας τόση συζήτησις ἐγένετο ἀπὸ τριάκοντα ἐτῶν.

Μετὰ τὴν τριπλῆν ἀποτυχίαν τῶν συμβάσεων τοῦ 1871, τοῦ 1873 καὶ τέλος μετὰ τὴν πτώχευσιν (1894) τοῦ Ἀγγλικοῦ Οἴκου, ὁ ὁποῖος ἐπὶ Τρικουπῆ εἶχεν ἀρχίσῃ τὴν κατασκευὴν, ἡ σύμβασις αὐτὴ τῆς Κυβερνήσεως Γ. Θεοτόκη ἐκτελεσθεῖσα ὑπὸ τοῦ συμβληθέντος Συνδικαίου Κατασκευῆς Σιδηροδρόμων Μπατινιὸλ ἔδωκε τὸ ζητούμενον ἀποτελεσμα.

Κατὰ τὴν σύμβασιν ἡ γραμμὴ πλάτους κανονικοῦ (1.44 μ.) θὰ ἐπερατώνετο 50 χλμ. ἐντεῦθεν τῆς Λαρίσσης, διὰ δαπάνης 35.000.000 δραχμῶν, τῆς Κυβερνήσεως ἐγγυηθείσης εἰς τὸ σχετικὸν δάνειον τόκον 6 ο)ο (!). Ὡς πρὸς τὴν ἐκμετάλλευσιν ὠρίζετο, ὅτι ἡ Ἑταιρία θὰ ἐκρατοῦσε διὰ δαπάνης ἐκμεταλλεύσεως μέχρι μὲν χιλιομετρικῆς ἐτησίας ἀκαθαρίστου εἰσπράξεως ἔξ 6.000 δραχμῶν, 4.800 δραχμᾶς κατὰ χλμ., μέχρι δὲ τῆς τοιαύτης ἐκ 18.000 δραχμῶν 2700+35 ο)ο καὶ ὅταν ὑπερβαίνουν τὰς 18.000 δρχ. 50 ο)ο ἐπὶ τῆς εἰσπράξεως. Τὸ Συνδικαῖον ὑπεχρῶθη νὰ συστήσῃ Ἀνώνυμον Ἑταιρίαν πρὸς ἐκμετάλλευσιν τῆς γραμμῆς, τῆς ὁποίας τὸ μετοχικὸν κεφάλαιον ὠρίσθη εἰς 10.000.000 δρχ., τὸ δὲ Δ. Συμβούλιον ἀπετελεῖτο ἔξ ἑνδεκα μελῶν, τῶν ὁποίων τὰ τρία διωρίζοντο ὑπὸ τῆς Ἑλληνικῆς Κυβερνήσεως.

Τὸν Αὐγούστον τοῦ 1908 εἶχε παραδοθῆ εἰς ἐκμετάλλευσιν ὁλόκληρος ἡ γραμμὴ, προεκταθεῖσα μέχρι Λαρίσσης, ἕως δὲ τὸν Ἰούλιον 1909 εἶχε κατασκευασθῆ καὶ ἡ γραμμὴ Λαρίσσης—Παπαποῦλι (τότε Τουρκικὰ σύνορα) ὑπὸ τῆς ἰδίας Ἑταιρίας, κατόπιν εἰδικῆς μετὰ τοῦ Δημοσίου συμφωνίας.

Ἡ Ἑλλὰς ἀπέκτησε τὴν σιδηροδρομικὴν ἀρτηρίαν μήκους μέχρι Λαρίσσης 349 χμ., ἡ ὁποία μαζὺ μὲ τὴν γραμμὴν μετρικοῦ πλάτους Ἀθηνῶν - Καλαμῶν τὴν διέσχισε ἀπὸ νότου πρὸς βορρᾶν μέχρι περιῖπου τῶν τότε συνόρων, διὰ τῆς ὁποίας ἔμελλε μετ' ὀλίγα ἔτη νὰ συνδεθῆ μὲ τὸ λοιπὸν Εὐρωπαϊκὸν δίκτυον.

Αἱ συζητήσεις τῆς Βουλῆς σχετικὰ μὲ τὴν σύμβασιν αὐτὴν δὲν παρουσιάζουν κανέν ἐνδιαφέρον. Στρέφονται κυρίως εἰς τὸ ζήτημα τῆς ὑπα-

1) Περὶ τῆς δανειακῆς πολιτικῆς τοῦ Ἑλλην. Κράτους ἐν γένει καὶ ἰδίᾳ ὡς πρὸς τοὺς σκοποὺς της. Ἴδε Α. Θ. Ἀγγελοπούλου: Τὸ Δημόσιον χρέος τῆς Ἑλλάδος, Ἀθῆναι 1937, σελ. 114 καὶ ἐφ. Τὸ σύγγραμμα δίδει τὴν πληρεστέραν περὶ τοῦ Ἑλλην. Δημ. χρέους εἰκόνα. Ἐν τούτοις νομίζομεν, ὅτι πολὺ ἀβστηρὰ κρίναι τὸ ἔργον τῶν Κυβερνήσεων 1882—1892. Ἴδε ἐπίσης Α. Ἀνδρεάδου, ἐνθ. ἀναστ., II τόμος, σελ. 370 καὶ ἐφ.

γωγῆς τοῦ Διτνείου ὑπὸ τὸν Διεθνή Οἰκονομικὸν Ἐλεγχον, εἰς ἄσκοπον συζήτησιν περὶ τοῦ σημείου εἰς τὸ ὅποιον θὰ γίνῃ ἡ ἔνωσις μὲ τὸ τότε τουρκικὸν δίκτυον, ἐν γένει δὲ δεικνύουν προσπάθειαν ματαιώσεως τῆς ἐκτελέσεως τοῦ ἔργου.

Εἶναι μακρὰ λοιπὸν ἡ ἱστορία τῆς γραμμῆς αὐτῆς. Ἐπέβαλαν τὴν κατεύθυνσιν, πού ἔχοιεν σήμερον, διεθνεῖς, τοπικοὶ καὶ στρατηγικοὶ λόγοι (*). Δὲν γνωρίζομεν, εἰς ποῖον σημεῖον θὰ ἐγένετο ἡ ἔνωσις μὲ τὸ Εὐρωπαϊκὸν δίκτυον, ἂν δὲν ἐμεσολαβοῦσαν οἱ Βαλκανικοὶ πόλεμοι. Τὸ 1912 ὅμως, εἰς τρεῖς λύσεις ὑπελόγιζαν, τὴν διὰ Καλαμπάκας, τὴν δι' Ἐλασσῶνος καὶ τὴν διὰ Τσαγέλι, ἀποκρούοντες τὴν δευτέραν καὶ προτιμῶντες μίαν ἐκ τῶν δύο ἄλλων, κυρίως τὴν τρίτην.

Κατὰ τὴν πρώτην χάραξιν, τὴν μελετηθεῖσαν ὑπὸ τῆς Γαλλικῆς ἀποστολῆς (*) τὸ 1883, ἡ γραμμὴ Πειραιῶς - Λαρίσσης κατευθύνετο διὰ τοῦ Κιθαιρωῶνος εἰς Θήβας, ἐκεῖθεν δὲ διὰ τῆς κοιλάδος τοῦ Κηφισοῦ καὶ τῶν Θερμοπυλῶν κατ' εὐθείαν εἰς Λαμίαν. Ἡ χάραξις αὐτὴ ἐθεωρεῖτο συντομωτέρα, δὲν ἐξυπηρετοῦσεν ὅμως τοπικὰ κατὰ τρόπον ἐπαρκῆ μερικὰς περιφερείας, ἰδίως μεταξὺ Ἀθηνῶν—Θηβῶν καὶ μεταξὺ Λεβαθῆας—Λαμίας, ἦτο δὲ καὶ δαπανηροτέρα καὶ καθιστοῦσε δυσχεροτέραν τὴν σύνδεσιν μὲ τὴν Χαλκίδα.

Προετιμήθη ἐν τούτοις ἡ σημερινὴ χάραξις ἀπὸ τὴν ἀρχικὴν καίτοι συντομωτέρα κατὰ 41 περίπου χιλιόμετρα, διὰ τοπικοὺς λόγους καὶ μὲ τὴν δικαιολογίαν ὅτι θὰ ἦτο εὐθινοτέρα. Πάντως κατεσκευάσθη ἀτελῶς, διήλθε δι' ἔδαφῶν κακῶν καὶ ἀπὸ ἀπόψεως ἐκμεταλλεύσεως δαπανηρά (*). Ἀλλὰ καὶ δι' ἀποδόσεις μικροτέρας ὑπελογίσθη, οὕτως ὥστε μετὰ τὸν διπλασιασμόν

1) Ἐξαιρετικὰ ἐνδιαφέρουσα εἶναι, ὡς πρὸς τὸ ἐλαττήριον «στρατηγικοὶ λόγοι», ἡ διάλεξις I. Μεταξὺ τῆς 25 Ἰανουαρίου 1932 εἰς τὸ Τεχνικὸν Ἐπιμελητήριον (ἐδημοσιεύθη εἰς τὰ Τεχνικὰ Χρονικά) 1932. Τὸ ἐλαττήριον αὐτὸ ὄντως ἐμφανίζεται καθ' ὅλην τὴν ἑλληνικὴν σιδηροδρομικὴν ἱστορίαν, ἰσχυρὸν καὶ ἀποφασίζον κατὰ τὰς μελέτας καὶ συζητήσεις. Ἴδε ἐπίσης, ὡς πρὸς τὴν ἀποδιοδομένην εἰς τὸν σιδηρόδρομον Πειραιῶς—Συνόρων στρατιωτικὴν σημασίαν, Α. Ἀνδρεάδου, (ἐνθ. ἀνωτ.) σελ. 117 καὶ 162.

2) Κύριος τότε τεχνικὸς σύμβουλος τοῦ Κράτους ἐπὶ τῶν σιδηροδρομικῶν ἦτο ὁ ἀρχιμηχανικὸς τῆς γαλλικῆς ἀποστολῆς Gotteland.

3) Ἴδε τὴν μελέτην Κ. Ξύδη, «Ὁ σιδηρόδρομος Πειραιῶς—Λαρίσσης, ὑποδεικνυόμενα σφάλματα κατὰ τὴν χάραξιν», τὴν ἀντίκρουσιν Δ. Διαμαντίδη καὶ τὴν ἀνταπάντησιν Κ. Ξύδη εἰς τὸν «Ἀρχιμηδῆν», ὄργανον τοῦ Πολυτεχνικοῦ Συλλόγου (ἔτος 1911). Ὁ Δ. Διαμαντίδης δὲν ἀρνείται, ὅτι ὁ μόνος λόγος διὰ τὸν ὅποιον δὲν ἐφηρομόσθη ἄλλη χάραξις ἦτο ἡ ἀποφυγὴ μεγαλυτέρας δαπάνης καὶ αἱ ἀπαιτήσεις τῆς τοπικῆς συγκοινωνίας. Ἐφ' ὅσον θέτει οὕτω τὸ ζήτημα, λυπεῖται κανεὶς, ὅτι χάριν τῆς μικρᾶς διαφορᾶς δαπάνης τῆς κατασκευῆς ἐγκατελείφθη ἡ πρώτη χάραξις προκείμενου περὶ γραμμῆς, τῆς ὁποίας ὅλοι ἐτόνιζον τὸν μέλλοντα διεθνή χαρακτήρα καὶ εἰς βάρος τῆς μετέπειτα ἐκμεταλλεύσεως, ἥτις ἀπεδείχθη δαπανηροτάτη.

τῆς χώρας καὶ τῶν ἀξιώσεων τοῦ νέου Κράτους, μόλις ὀλίγα ἔτη δηλ. κατόπιν, νέα μεγάλα προβλήματα ἐνισχύσεων καὶ ἀντικαταστάσεων ἐτέθησαν.

Οὕτως, εἰς τὰς ἑξ ἰδιωτικὰς παραχωρησιούχους σιδηροδρομικὰς ἐπιχειρήσεις ἐκμεταλλεύσεως προσετίθητο ὡς ἑβδόμη καὶ ἡ Ἑταιρία τῶν Ἑλληνικῶν Σιδηροδρόμων, ἀναλαβοῦσα τὴν ἐκμετάλλευσιν τῆς γραμμῆς Πειραιῶς = Λαρίσσης μετὰ τῶν διακλαδώσεων τῆς Λαμίας—Στυλίδος καὶ Οἰνῆς—Χαλκίδος, βραδύτερον δὲ καὶ τῆς προεκτάσεως Λαρίσσης—Παπαποῦλι, ἐν 8ῳ χιλιόμετροις κυρίας γραμμῆς 439.

5. Ἀπὸ ἀπόψεως κατασκευῶν, τὰ ἔτη 1907—1939 προσέθεσαν τὴν ἐνωτικὴν γραμμὴν Παπαποῦλι—Πλατὺ καὶ ἐσημείωσαν τὴν ἔναρξιν κατασκευῆς τοῦ δικτύου Δυτ. Μακεδονίας Καλαμπάκας—Βερροίας (1928) καὶ τῆς γραμμῆς Θεσσαλονίκης - Τσαγέζι - Μυρσίνης (1938), περὶ τῶν ὁποίων θὰ γίνῃ λόγος κατωτέρω (Κεφ. Τρίτον). Ἀκολουθήσαμεν τὰς σκέψεις, πού ἐτέθησαν κατὰ τὴν δεκαετίαν 1882—1892 διὰ τὴν νοτίως τοῦ Ὀλύμπου Ἑλλάδα, διὰ τὴν ἐκεῖθεν δὲ αὐτοῦ μετὰ τοὺς Βαλκανικοὺς πολέμους προσηρμώσθημεν εἰς τὸ δεδομένον σιδηροδρομικὸν καθεστῶς τῆς Βαλκανικῆς Χερσονήσου, ὀργανοῦντες, συμπληροῦντες καὶ συνδέοντες τὰ μῆματα τοῦ δικτύου πρὸς τὰς ἀνάγκας τῆς νέας οἰκονομικῆς καὶ πολιτικῆς θέσεως τοῦ Κράτους.

Ὡς πρὸς τοῦτο, ἔχομεν τὰς σοβαροῦ χαρακτῆρος ὀργανικὰς μεταβολὰς τοῦ σιδηροδρομικοῦ καθεστῶτος μετὰ τοὺς Βαλκανικοὺς πολέμους, ὡς συνέπειαν τῶν μεγάλων γεγονότων, εἰς τὸ πλαίσιον τῆς μεγάλης Ἑθνικῆς πολιτικῆς τῶν ἐτῶν μετὰ τὸ 1912. Ἐξαγοραὶ γραμμῶν τῆς βορροεῖου Ἑλλάδος, σύμπηξις τοῦ κρατικοῦ δικτύου, ὀργάνωσις αὐτοῦ, ἀνακαίνισις καὶ ἐνίσχυσις αὐτοῦ, ἀνάπτυξις τῆς ἐμπορικῆς του πολιτικῆς καὶ τῶν διεθνῶν του σχέσεων ἀποτελοῦν τὴν μεγάλην εἰρηνικὴν ἐργασίαν τῶν ἐτῶν αὐτῶν.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ ΤΡΙΤΟΝ

ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΕΧΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΑΙ Ἡ ΚΑΤ' ΑΥΤΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗ

Τὸ ὕλικόν ὄργανον πρὸς ἐπίτευξιν τῶν μεταφορικῶν σκοπῶν εἰς τοὺς ὁποίους ἐκάστοτε ἀπέβλεπε τὸ δίκτυον ἀποτελοῦν αἱ ἐγκαταστάσεις του ἐπὶ τῆς ἐπιφανείας τῆς γῆς. Ὑπέστησαν καὶ αὐταὶ τὴν ἐξέλιξιν των, ὡς πρὸς τὸ «μεταβλητόν» τεχνικὸν στοιχείον, ἐν ᾧ τῶν ἐξελισσομένων σκοπῶν, τῶν προόδων τῆς τεχνικῆς καὶ τῶν ἐκάστοτε διαθέσιμων οἰκονομικῶν δυνάμεων.

Εἰς τὴν εἰκοσιπενταετῆ ἱστορίαν τοῦ κρατικοῦ δικτύου τρεῖς περιοδους δυνάμεθα νὰ διακρίνωμεν, ὡς πρὸς τοῦτο. Τὴν πρώτην, ἡ ὁποία ἤρχισε κατὰ τοὺς βαλκανικοὺς πολέμους, ἡ εὐθὺς μετὰ, καὶ περιλαμβάνει τὰ πολεμικὰ ἔτη, κλείει δὲ τὸ 1925 μὲ μίαν ἰσχυρὰν προσπάθειαν τῶν ἐτῶν 1919—1925 διοικητικῆς καὶ τεχνικῆς συγκρατήσεώς του, ἀπὸ τὴν διάλυ-

σιν (1), τὴν δευτέραν, χαρακτηριζομένην ἀπὸ τὰς συμβάσεις προμηθειῶν καὶ κυρίως τοῦ Βελγικοῦ δανείου τοῦ ἔτους 1925 καὶ μὲ συντόνους εἰρηνικὰς ὀργανωτικὰς προσπαθείας, συνεχιζομένην διὰ τῆς ἐφαρμογῆς αὐτῶν μέχρι τοῦ 1934 καὶ τὴν τρίτην μετ' αὐτὴν περίοδον, συνεχιζομένην καὶ μετὰ τὸ 1939. Αὐτὴ χαρακτηρίζεται κυρίως μὲν ἀπὸ τὴν κατασκευὴν τῆς ἤδη ἀπὸ τὸ 1914 μελετηθείσης γραμμῆς Θεσσαλονίκης—Τζάγρις—Ἀγγίστης καὶ τοῦ νέου ἐπιβατικοῦ σταθμοῦ Θεσσαλονίκης, ἀλλὰ καὶ τὴν προμήθειαν ὑλικοῦ τροχαίου, ἐπιβατικοῦ καὶ ἄλλου, καὶ τὴν συμπλήρωσιν τῆς ἐνισχύσεως τῆς ἀνωδομῆς τῶν γραμμῶν καὶ τῶν γεφυρῶν καὶ ἐν γένει τῶν ἐγκαταστάσεων, πρὸς μεγαλυτέραν ἀπόδοσιν.

Ἡ χάραξις, τὸ «ἀμετάβλητον» στοιχεῖον, ἐκπρόσωπον τῶν φυσικῶν, ἔδαφικῶν καὶ γεωλογικῶν ὄρων, ἔμεινεν ἡ ἴδια, οὔτε ἦτο δυνατόν νὰ γίνῃ ἄλλως. Εἶναι τὸ δεδομένον, τοῦ ὁποίου ἡ ἐπιτυχὴς ἢ ἀτυχὴς γέννησις ἀφορᾷ ἐξ ὀλοκλήρου τὴν κατασκευὴν, ἐπ' αὐτοῦ μίαν μόνην, πρώτην καὶ τελευταίαν, φορὰν εἰς τὴν ζωὴν ἐνὸς δικτύου, λαμβάνεται ἡ ἐκτελουμένη ἀπόφασις, τῆς ὁποίας τὰς ἀμειλίχτους ἐπὶ καλῶ ἢ κακῶ συνεπειὰς φέρει καὶ τὴν συνεχῶς ἢ ἐκμετάλλευσιν (2). Μὲ αὐτὰ δὲν ἀρνούμεθα τὴν ἄπειρον «τεχνικὴν» δυνατότητα, ἀλλὰ τονίζομεν τὴν ἀδυναμίαν ριζικῆς μεταβολῆς τῶν μεγάλων δαπανῶν νέας ἀναχαράξεως καὶ ἀνακατασκευῆς εἰς τὴν τρέξιν.

Εἰς τὰς ἐφεξῆς παραγράφους δίδομεν στοιχεῖα τινὰ περὶ τῆς χάραξεως τοῦ δικτύου, τῶν γραμμῶν του καὶ τῆς ἰκανότητος αὐτῶν, τοῦ τροχαίου δικτύου του καὶ τῶν συντελεσθεισῶν κατὰ τὰς τρεῖς περιόδους: προόδων εἰς ὀλίγας γενικωτάτας γραμμάς.

Α'.

Χάραξις.

Οἱ πίνακες 1 καὶ 2 (3) δίδουν τὸ μῆκος τῶν γραμμῶν, τὴν κατὰ μῆκος τομὴν (profil), ἤτοι τὰ μήκη γραμμῆς ὀριζοντίως καὶ εἰς κλίσεις κατὰ τὰς διακρίσεις τοῦ πίνακος 1, τὴν χάραξιν (tracè) αὐτῶν, ἤτοι τὰ εἰς εὐθυγραμμίαν καὶ εἰς καμπύλας μήκη αὐτῶν, τὰ τεχνικὰ ἔργα γραμμῆς, ἤτοι ἀριθμὸν καὶ μερικὰ στοιχεῖα γεφυρῶν καὶ σηράγγων.

Ἡ προτιμηθεῖσα καὶ ἐκτελεσθεῖσα χάραξις προσέδιδεν εἰς τὰς γραμμὰς τὸν σύνδεσμον μὲ τὸ ἔδαφος, πρὸς τὴν διαμόρφωσιν καὶ τὴν φύσιν αὐ-

1) Ἴδε τὰς ἀνωτέρω, εἰς ὑπόσημ. τῆς σελ. 202 μνημονευομένης ἐκθέσεως Α. Μάτσα, Γ. Ἀργυροπούλου, Γ. Βουγιούκα, ὁμόφωνα περιγραφόντων τὴν οἰκτρὰν καὶ ἀπὸ ἀπόψεως ἀκόμη ἀσφαλείας τοῦ δικτύου κατάστασιν, κατὰ τὴν ἔξοδον τῆς χώρας ἐκ τῆς ὀκταετοῦς πολεμικῆς περιπλοκῆς. Εἶναι τὸ ἀποτέλεσμα τῆς πολεμικῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν ἀπὸ τοῦ 1914 ἐτῶν.

2) Ὡς παράδειγμα μόνον τούτων ἀναφέρομεν τὸ ζήτημα τῆς διὰ Κιθαιρῶνος ἢ δι' Ὄθρουοι χάραξεως. Ἴδε ἀνωτέρω εἰς σελ. 218.

3) Παρατίθεται μετὰ συμπύξεις ἐκ τῆς Ἐπετηρίδος τῆς Γεν. Στατ. Ὑπερεσσίας τῆς Ἑλλάδος τοῦ ἔτους 1937.

τοῦ καὶ ἐπέβλεπε τὰς τεχνικὰς λύσεις, αἱ ὁποῖαι εἰς συνδυασμὸν πρὸς τὴν οἰκονομικὴν ἀρχὴν ἦσαν δυνατὰ καὶ περισσότερον ἀπὸ ἀπόψεως κατασκευῆς συμφέρουσαι καὶ λιταί. Τὸ τελευταῖον τοῦτο στοιχεῖον ᾠδήγησεν εἰς τὴν ἀποδοχὴν τῶν κλίσεων καὶ καλυπτοτήτων τῆς γραμμῆς, τὰς ὁποίας παρουσιάζει ἔκτοτε τὸ δίκτυον ἀμεταβλήτους. Αὐτὴν κατ' ἀνάγκην πλέον ἀκολουθοῦν τὰ ἐπιβλλόμενα ἔργα διαβίσεως καὶ στερεώσεως τῆς γραμμῆς, ὡς γέφυραι καὶ ἐκχώματα, ἐξυγιαντικὰ ἔργα τοῦ ἐδάφους, στηρίξεις πρᾶνῶν τῶν ἐκχωμάτων, σήραγγες, ἀμυντικαὶ στοιὶ κλπ. Ἀνάλογα δαπανηρὰ εἶναι καὶ ἡ ἐρμάτωσις τῆς γραμμῆς καὶ ἡ κατὰ τὴν ἐκμεταλλευσὸν συντήρησις καὶ ἀνανέωσις αὐτῆς, ἡ ἔλξις τοῦ κινουμένου ἐπ' αὐτῆς τροχαίου ὑλικοῦ (ταχύτητες, πέδησις) καὶ τὸ εἶδος αὐτοῦ (βάρος, ἀριθμὸς ἀξόνων ἀτμαμάξης, πρόσφυσις).

Μία παραβολὴ τῶν στοιχείων αὐτῶν χαράξωσ τοῦ κρατικοῦ δικτύου, ἰδίᾳ δὲ τῆς κυρίας γραμμῆς ἀπὸ Πειραιᾶ εἰς Πλατὺ πρὸς τὰ ἴδια στοιχεῖα ἄλλων δικτύων π.χ. τῶν εἰς τὴν Διεθνῆ Σιδηροδρομικὴν Στατιστικὴν περιλαμβανομένων, δεικνύει τὴν δυσμένειαν ὄρων χιράξεως, ἡ ὁποία χαρακτηρίζει τὸ ἑλληνικὸν κρατικὸν δίκτυον, τὸ ὁποῖον δυνίμεθα νὰ χαρακτηρίσωμεν, ὡς ἐν ἐκ τῶν πέντε δικτύων δυσμενοῦς χιράξεως ἐκ τῶν 61 δικτύων τῆς Διεθνοῦς Στατιστικῆς (πίνακες 1—6), ἄσχετα πρὸς τὴν φύσιν τῶν ἐδαφῶν, δυσμενῆ καὶ αὐτὴν, τὴν ὁποίαν ὄμως ὄμι ἡ Στατιστικὴ, ἀλλὰ μόναι αἱ εἰς τὴν πρόξιν τῆς ἐκμεταλλεύσεως παραιτηρήσεις τῶν ὑπηρεσιῶν δύνανται νὰ ἀποδείξουν διὰ τοῦ ὄγκου τοῦ ἔργου συντηρήσεως καὶ τῶν διακοπῶν ἢ βραδυπορειῶν συγκοινωνίας λόγῳ μετακινήσεων ἐδαφῶν, πτώσεων χωμῶν καὶ λίθων, πλημμυρῶν κλπ. Ὡς πρὸς ὅλα αὐτὰ τὰ στοιχεῖα, τὸ κρατικὸν δίκτυον εὐρίσκειται ὑπὸ πολὺ δυσμενεστέρους ὄρους καὶ ἀπὸ ἄλλα ἑλληνικὰ δίκτυα, ὡς τῶν Θεσσαλικῶν, τῶν Βορρειοδυτικῶν, τῶν γαλλοελληνικῶν, τὸ ἔργον συντηρήσεως καὶ ἐκμεταλλεύσεως τῶν ὁποίων ἀπὸ τεχνικῆς πλευρᾶς εἶναι καὶ ἀνάλογα ἀκοπώτερον καὶ ὀλιγώτερον δαπανηρόν (').

Ἡ πάροδος μακροῦ χρόνου ἐκμεταλλεύσεως καὶ ἡ τόσον μεγάλῃ ἀθροιστικὰ δαπάνῃ ὀδηγεῖ εἰς προσημογὴν κατὰ ἓνα βαθμὸν τῶν γραμμῶν εἰς τὰ γήινα δεδομένα. Αὐτὸ δὲ συνέβη καὶ εἰς τὸ κρατικὸν δίκτυον. Ἀλλ' ἡ χάραξις πάντοτε μένει καὶ μαζὺ μὲ αὐτὴν ἡ δαπανηρότης συντηρήσεως καὶ ἐκμεταλλεύσεως (ἀριθμὸς προσωπικοῦ γραμμῆς κλπ.). Χαρακτηριστικὸν παράδειγμα τούτων εἶναι ὁ ἀριθμὸς τῶν διακοπῶν συγκοινωνίας εἰς τὴν κυρίαν ἀρτηρίαν ἀπὸ τοῦ 1921 καὶ ἐντεῦθεν.

Ἀπὸ κατασκευῆς, λόγῳ τοῦ ὀρεινοῦ αὐτῆς καὶ τῆς φύσεως τῶν ἐδαφῶν πρὸ πάντων εἰς τὰ ἐπὶ τῆς Οἴτης καὶ Ὀθρουοῦς τμήματα, αἱ παρὰ τῆς Ἑταιρίας κατασκευῆς δοθεῖσαι κλίσεις πρᾶνῶν τῶν ἐκχωμάτων ἦσαν ἀνε-

1) Μόνῃ ἡ παραλλαγὴ τῆς γραμμῆς ἐπὶ μήκους 11 χιλιομέτρων τῆς γραμμῆς Φλωρίνης ἐπὶ τῆς ὄχθης τῆς λίμνης Ὀστρόβου, ἐπιβληθεῖσα ἐκ τῆς ἀπεληκτικῆς ὑψώσεως τῶν ὑδάτων τῆς λίμνης, ἐσοίχισεν ἐν ὄλῳ (ἔω; τὸ 1927—28) δρχ. 9.668.000τ

Π Ι Ν Α Κ Ε 2.
Γέφυραι και Σήραγγες

Γραμμαί	Γέφυραι				Σήραγγες					Ἐν ὄλφ μήκος μ.
	ἀνοίγματα				μήκους					
	2-10 μ.	10-30 μ.	* Ἄνω 30 μ.	* Ἐν ὄλφ	μέχρι 200 μ.	200-500 μ.	500-100 μ.	* Ἄνω τῶν 1000 μ.	* Ἐν ὄλφ	
Πειραιεύς-Πλατῦ	1.045	120	20	1.185	—	64	2	1	67	11.675
					—	32	1	—	33	5.089
					—	14	2	—	16	2.894
					—	—	—	—	—	—
Θεσ/νίκη-Ἀλεξ.	1.143	111	49	1.303	—	46	8	1	116	7.983
Θεσ/νίκη-Φλώρινα										
Θεσ/νίκη-Εἰδομ.										
* Ὄλον δίκτυον	2.188	231	69	2.488	—	110	5	1	115	19.658

παρκεῖς καὶ συνέτειναν, ὥστε εὐθὺς ἀπὸ τὰς ἀρχὰς τῆς ἐκμεταλλεύσεως νὰ λαμβάνουν χώραν μεγάλαι καταπτώσεις ἐκ τῶν πρᾶνῶν, διολισθήσεις καὶ καθιζήσεις ἐδαφῶν ἢ παρασίρσεις τοῦ σώματος τῆς γραμμῆς λόγῳ ἀνεπαρκῶν διοχετεύσεων τῶν ὀμβρίων ὑδάτων, γινόμεναι πρόξενοι μακρῶν διακοπῶν τῆς συγκοινωνίας διαρκείας καὶ δεκαήμερου ἐνίοτε, κατὰ τὰς ὁποίας ἡ κυκλοφορία διεκόπτετο.

Β'.

Ἵποδομὴ καὶ ἀνωδομὴ.

1) Αἱ προσπάθειαι τοῦ δικτύου ἐναντίον τῶν δυσχερειῶν τοῦ ἐδάφους (ἔργα ὑποδομῆς) ἤρχισαν εὐθὺς ἀπὸ γεννητῆς τοῦ δικτύου πείσιμονες, σίντονοι καὶ ἐξαντλητικαὶ τῶν διαθέσιμων—καὶ ὑπὲρ αὐτὰ—τοῦ δικτύου, ἀλλὰ καὶ ἀρωγῆς τοῦ Δημοσίου Ταμείου, καὶ ἀτελείωτοι. Ἄν σήμερον οἱ ἀπὸ τῆς πλευρᾶς αὐτῆς ὄροι εἶναι βελτιωμένοι, τοῦτο ὀφείλεται εἰς αὐτὰς καὶ τὸν χρόνον.

Κατασκευὴ ἀποστραγγιστικῶν καὶ ἐν γένει ἐξυγιαντικῶν ἔργων τῶν ἐδαφῶν, συμπλήρωσις καὶ βελτίωσις τῶν ὑπαρχόντων πρὸς στερέωσιν τοῦ ἐδάφους, καθαρισμοὶ πρᾶνῶν, διὰ τῆς πυκνότητος αὐτῶν μεταβαλόντες τὰς

Π Ι Ν Α Κ Ι 3.

Χαρακτηριστικά Άνωδομής δικτύου (1)

	Πειραιώς—Παπαούλι		Παπαούλι—Πλατώ		Θεσσαλονίκης—Πλατώ		Φλωρίνης—Πλατώ		Θεσσαλονίκης—Αλεξανδρουπόλεως		Θεσσαλονίκης—Ειδομένης	
	1914	1939	1914	1939	1914	1939	1914	1939	1914	1939	1914	1939
Βάρος μέτρου σιδηροτροχιάς	34	44	40	40	30	44	30	34	34	30	25	35
Ύψος όλικόν σιδηροτροχιάς εις χιλιοστά	128	140	140	140	125	140	125	125	128	125	110	122.5
Πλάτος κεφαλής εις χιλ.	60	65	64	64	57	65	57	60	57	57	56	61.8
Πάχος " " "	44	45	44	44	40	45	40	41	40	40	30	40
Πλάτος πέλματος " "	100	125	112	112	100	125	100	100	100	100	95	104
Μήκος τροχιάς εις μ. (?)	10	12	12	12	9.5	12	9.5	9.5	9.5	10	7.6	11.4
Στριψήρες	μεταλλ. 75 χιλ.γρ.	μεταλλ. 70 χιλ.γρ.	μεταλλ. 50 χιλ.γρ.	μεταλλ. 75 χιλ.γρ.	μεταλλ. 50 χιλ.γρ.	μεταλλ. 75 χιλ.γρ.	μεταλλ. 50 χιλ.γρ.	μεταλλ. 50 χιλ.γρ.	μεταλλ. 62 χιλ.γρ.	μεταλλ. 50 χιλ.γρ.	μεταλλ. 50 χιλ.γρ.	μεταλλ. 50 χιλ.γρ.
Αριθμός στρωτήρων ανά τροχιάν	19	19	17	11	19	19	11	11	15	11	14	14

1) Τα περί των μακεδονικών γραμμών στοιχεία ελήφθησαν εκ της μελέτης του Γ. Π. Βουγιούκα.
 2) Υπέρχον επί της γραμμής και τροχιαί παλαιάς (1890) Εργολαβίας Eckersley 6,7,8 και 9 μέτρων.

κλίσεις ἐπὶ τὸ εὐνοϊκώτερον, ἐλαφρύνσεις καὶ ἐπενδύσεις πρᾶνῶν ἐκτελούμεναι κατ' ἔτος, κατασκευαὶ τοίχων ἀντιστηρίξεως, διευθετήσεις κοίτης χειμάρρων ἢ προστατευτικὰ κατ' αὐτῶν ἔργα, ἐπισκευαὶ ἢ ἀνακατασκευαὶ νέων ὀχετῶν ὑπὸ τὰς γραμμὰς, ἀνυψώσεις αὐτῶν καὶ νέαι κατασκευαὶ τεχνητῶν σηράγγων. Ὁ κριτικὸς, ὁποῖος θὰ θελήσῃ νὰ ἐκτιμήσῃ τὸ συντελεσθὲν καὶ ἀέννυα συμπληρούμενον αὐτὸ ἔργον, προσβλέπων αὐτὸ σήμερον, δὲν θὰ δυνηθῆ νὰ τὸ κρίνῃ ὀρθὰ εἰς τὸ πραγματικὸν μέγεθός του παρὰ μόνον ἀναδιφῶν τὰ ἀρχεῖα τῆς ὑπηρεσίας γραμμῆς τοῦ δικτύου καὶ τὰς δαπάνας τῶν ἐκτάκτων ἔργων ἐπὶ 25 ἔτη. Λιότι εἶναι ἔργον κεκρυμμένον, μὴ ὄρατὸν εἰς ὅλην του τὴν ἔκτασιν, ἄγνωστον εἰς ὅλους.

Οὕτως, ἡ κατάστασις τῆς γραμμῆς ἐβελτιώθη εἰς σημεῖον, ὥστε κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη δὲν παρουσιάζονται πλέον διακοπαὶ συγκοινωνίας ἢ ἐλάχισται μόνον προερχόμεναι ἀπὸ μεγάλας πλημμύρας, λόγῳ ὑπερχειλίσεως χειμάρρων καὶ μικροπτώσεων χωμάτων βραχείας διαρκείας (*).

2) Ὁ πίναξ 3 δεικνύει, πῶς ἔχει ἡ ἀνωδομὴ τοῦ δικτύου κατὰ τὰ 1914 καὶ 1939 ἀπὸ ἀπόψεως σιδηροτροχιᾶς καὶ στρωτήρων (*). Αἱ διαφοραὶ μεταξὺ τῶν δύο αὐτῶν ἐτῶν δεικνύουν τὴν πολιτικὴν τοῦ Κράτους κατὰ τὸ σημαντικώτερον μέρος τῆς πρὸς ἐνίσχυσιν τῆς ἰκανότητος τοῦ δικτύου διὰ μεγαλυτέρας ἀποδόσεις εἰς τὰ κυριώτερα ἀπὸ ἐθνικῆς πολιτικῆς ἀπόψεως τμήματα αὐτοῦ. Οὕτως, ἐβάδισε πρὸς βάρος 18 τόννων, ἀντὶ 14 (λαρισσαϊκῶς) ἢ 13 (μακεδονικαί) ἀνά ἄξονα. Ἡ ἀνάγκη αὐξήσεως τῶν ἀποδόσεων εἶχεν ἤδη ἀναγνωρισθῆ ἀπὸ τοὺς βαλκανικοὺς πολέμους, ὡς πρὸς τὴν ἀνωδομήν, ἀλλὰ καὶ τὸ τροχαῖον ὑλικὸν καὶ ἔκτοτε βαθμιαῖα ἐλαμβάνετο ὑπ' ὄψιν τὸ στοιχεῖον τοῦτο (γραμμὴ Παπαποῦλι—Πλατὺ), ἀπὸ τὸ 1925 ὅμως ἤρχισεν εὐρύτερα νὰ λαμβάνῃ σάρκα καὶ ὄστᾶ (*).

Τὰ μεγαλύτερα ἔργα ἀφοροῦν τὰς ἐξῆς γραμμὰς : α) Τὴν κατασκευὴν (1914—1916) τῆς γραμμῆς Παπαποῦλι—Πλατὺ (χιλιόμετρα 89), τὴν σημαντικὴν καὶ λίαν διαπανηρὰν ἐνίσχυσιν τῆς ὑπολοίπου γραμμῆς Πειραιῶς

1) Κατὰ τὸ 1921 τρεῖς διακοπαὶ λόγῳ πτώσεων χωμάτων με διακοπὴν συνολικῆς διαρκείας 55 ὥρων, κατὰ τὸ 1922 διακοπαὶ λόγῳ πλημμύρας διαρκείας 150 ὥρων, κατὰ τὸ 1923 διακοπαὶ ἐκ πτώσεως βράχων 12 ὥρων, κατὰ τὸ 1924 τέσσαρες διακοπαὶ ἐξ ὁμοίων αἰτίων διαρκείας 48 ὥρων, κατὰ τὸ 1926 τρεῖς διακοπαὶ ἐξ ὁμοίων αἰτίων διαρκείας 114 ὥρων. Κατὰ τὸ 1927 σημειοῦνται ἑπτὰ διακοπαὶ ἐκ τῶν ὁποῖα μία τῆ; 6 Ὀκτωβρίου διήρκεσε δύο ἡμέρας καὶ μία τῆς 25 Ὀκτωβρίου, ἡ ὁποῖα ὁμοίω; διήρκεσεν. Αἱ διακοπαὶ αὗται τῆς κυρίας ἀρτηρίας, βραίνουσι πρὸς ἐλάττωσιν εἰς ἀριθμὸν καὶ διάρκειαν, ὥστε μετὰ τὸ 1932 ἢ δὲν ὑπάρχουσι ἢ εἶναι ἀσήμαντοι.

2) Κατὰ τὸν Α. Μάτσαν, ἐνθ. ἀνωτ., ἐκ τῶν ἀναληφθέντων ἀπὸ τὸ δίκτυον τοιοῦτων ἔργων 25 ἑκατ. δραχ. μέχρι τοῦ Νοεμβρίου 1920 εἶχαν ἐκτελεσθῆ τοιαῦτα ἀξίας 22 5 ἑκατ. δραχ.

3) Ἐπιστᾶται ἡ προσοχὴ τοῦ ἀναγνώστου ἐπὶ τοῦ βάρους ἀνά μέτρον τροχιᾶς καὶ στρωτήρος.

— Θεσσαλονίκης (χιλιομ. 519), δι' ἀντικαταστάσεως ἐξ ὀλοκλήρου τοῦ ὑλικοῦ τροχιᾶς καὶ στρωτήρων δι' ἄλλου βαρύτερου κατὰ τὰ ἔτη 1926—1932, τὴν ἀπὸ τὸ ἔτος 1933 ἔναρξιν ἀντικαταστάσεως τροχιᾶς καὶ στρωτήρων τῆς γραμμῆς Θεσσαλονίκης — Ἀλεξανδρουπόλεως διὰ χρησιμοποίησεως τῆς ἀφαιρεθείσης ἀπὸ τῆς γραμμῆς Λαρίσσης τροχιᾶς τῶν 34 χιλιογρ. Καὶ β) τὴν ἀρξαμένην ἀπὸ τὸ ἔτος 1936 κατασκευὴν νέας γραμμῆς ἀπὸ Θεσσαλονίκης, νοτίως τῶν λιμνῶν Ἀγίου Βασιλείου καὶ Βόλβης διὰ γεφυρώσεως τοῦ Στρουμῶνος πρὸς Μυροΐνην (ἀντὶ Ἀγγίστας), κανονικοῦ πλάτους, μήκους πιθανοῦ 130 χιλιομ. ἀντὶ τῶν 206 χιλιομέτρων τῆς ἀκολουθούσης τὰς νοτίους ὑπηρεσίας τοῦ Μπέλεσι δυσχερεστεράς ἀρχικῆς γραμμῆς. Ἡ γραμμὴ αὕτη θ' ἀχρηστεύσῃ τὴν στενὴν γραμμὴν 0,60 μ. Σαρακλῆ—Σταυροῦ, τὴν ὅποιαν ἠγόρασε τὸ Κράτος ἀπὸ τοῦς κατασκευάσαντας αὐτὴν (1918) Ἄγγλους καὶ ἐκμεταλλεύεται σήμερον τὸ κρατικὸν δίκτυον (1), θ' ἀποτελῇ τμῆμα τῆς πρὸς Ἀλεξανδρούπολιν κυρίας γραμμῆς (2).

Ἐκ παραλλήλου ἔπαυσεν ὑπάρχουσα ἡ ἀπ' ἀρχῆς ἐλαττωματικὴ θέσις ὕλων τῶν γραμμῶν, ἡ ὅποια κατέστη ἀκόμη ἐλαττωματικότερα διαρκούντος τοῦ εὐρωπαϊκοῦ πολέμου, ἀπὸ ἀπόψεως ἔρματος. Τὸ ἔργον ἐβοηθήθη κατὰ πολὺ διὰ τῆς ἰδρύσεως ὑπὸ τοῦ δικτύου μεταξὺ τῶν ἐτῶν 1923 καὶ 1928 τριῶν ἰδίων του σκυρορυχείων πλησίον τῶν Θηβῶν, τοῦ Δομοκοῦ καὶ τοῦ Λιτοχώρου (3).

3) Αἱ πρόοδοι αὐταί, ὡς πρὸς τὴν γραμμὴν, κατ' ἀνάγκην παρηκολογήθησαν ἀπὸ τὴν πραγματοποιήσιν ἀναλόγου ἐνισχύσεως τῶν γεφυρῶν

1) Βάσει τῆς μελέτης τοῦ μηχανικοῦ I. Σαμαριτζῆ, πλεονεκτούσης τῶν παλαιότερων δύο μελετῶν εἰς εὐθηνότεραν κατασκευὴν, εὐνοϊκώτερον ὄριον ἀντιτάσεως, δυνατότητα κυκλοφορίας βαρύτερων σφομῶν καὶ ἐν γένει εὐνοϊκώτεραν ἐκμετάλλευσιν. Διὰ πρώτην φορὰν ἀπεφεύχθη ἐν Ἑλλάδι ἡ χρησιμοποίησις ξένων ἐργοληπτῶν εἰς ἔργα σιδηροδρομικῶν κατασκευῶν σημασίας. Ἡ δαπάνη προϋπελογίσθη (1938) εἰς 500 ἑκατομ. δραχμῶν. Διὰ τῆς γραμμῆς αὐτῆς αἱ διαδρομαὶ θὰ συντηθεοῦν σημαντικά. Π.χ. ἀντὶ 6 ὥρῶν τῆς σημερινῆς ταχείας Θεσσαλονίκης—Δράμας, ἡ διαδρομὴ θὰ γίνῃ εἰς 3 1/2 ὥρας. Ἡ ἀρχικὴ γραμμὴ θὰ μείνῃ ὡς τοπικῆς ἀξίας, ἀλλὰ θὰ προσλάβῃ νέαν ἀξίαν ὅταν πραγματοποιηθῇ ὡς συνδεσμος μὲ τὴν Βουλγαρίαν διὰ Κούλας. Τὸ ζήτημα αὐτὸ ἔχει ἤδη προμελετηθῆ.

Ἄλλο δίκτυον στενῆς γραμμῆς (0,60) τῆς κοιλάδος Καρσιζόβας (ἀφστηγία Σχύδρα ἐπὶ τῆς γραμμῆς Θεσσ.—Φλωρίνης), περιελθὼν εἰς τὸ Κράτος, συνεπέειε πτωχεύσεως τῆς ἀναδόχου ἐταιρίας, ἡ ὅποια τὸ εἶχεν ἐξαγοράσει ἀπὸ τοῦς κατασκευάσαντας αὐτὸ (1916) Γάλλους, ἀχρηστεύθη ἤδη.

2) Τὸ ἔτος 1931 συνετελέσθη καὶ ἡ κατασκευὴ γραμμῆς 6 χιλιομέτρων ἀπὸ Ἀρμενοχώρι εἰς Φλώριναν, ἀποτελοῦσα σήμερον τὸ τέρμα τῆς ἑλληνικῆς γραμμῆς ἀντὶ τοῦ Μοναστηρίου.

3) Οὔτως, ἐχρησιμοποιήθησαν κυβικά ἔρματος :

Κατὰ τὰ ἔτη 1923—26	89.500,	ἧτοι κατὰ μ. ὄρον ἔτους	22.000	κ.μ.
» » » 1927—35	710.400.	» » » » »	80.000	»
» » » 1936—38	80.400,	» » » » »	26.000	»

ἐν γένει, τῶν ὁποίων ὁ ἀριθμὸς καὶ τὰ μεγέθη δὲν ἰσχύοντο παρὰ νὰ εἶναι ἀνάλογα τῆς διαμορφώσεως τοῦ ὄρεινου ἑδάφους (ἴδε στοιχεῖα πίνακος 1 καὶ 2). Ὡς πρὸς αὐτήν, δύναται κανεῖς νὰ παρατηρήσῃ, ὅτι τὸ πρόγραμμα δὲν ἦτο εὐθὺς ἐξ ἀρχῆς σαφές, ὅτι δὲν ὑπῆρξε πάντοτε ὁ ἀναγκαῖος συγχρονισμὸς τῶν δύο ἐνισχύσεων τροχιᾶς καὶ γεφυρῶν καὶ τῶν προμηθειῶν τροχίου καὶ ὅτι ὑπῆρξαν κατὰ χρονικὰ διαστήματα ἀνακολουθίαι καὶ παλινδρομήσεις (1). Πάντως, τὸ ἔτος 1939 εὕρισκει τὸ ἔργον πολὺ πλησιέστερα πρὸς τὸ τέρας.

Ἡδη κατὰ τὰ πολεμικὰ ἔτη 1912—1920 εἶχαν διατεθῆ δι' ἐνισχύσεις καὶ ἀντικαταστάσεις μικρῶν γεφυρῶν ἐπὶ τῆς γραμμῆς Πειραιῶς—Παπαποῦλι περίπου 300 τόννοιμετάλλου, ἀπὸ δὲ τὸ 1920 ἕως 1932, ἔτος κατὰ τὸ ὅποιον ἐτελείωσαν αἱ ἐργασίαι τοποθετήσεως ὑλικοῦ τῆς Βελγικῆς Ἐταιρίας ἐπὶ τῶν γραμμῶν τοῦ δικτύου, εἶχαν ἐνισχυθῆ γέφυραι διὰ τόννων μέταλλου ἐν συνόλῳ 3.900, δι' ἐργασίας ἐν μέρει τῆς ἐταιρίας, ἐν μέρει τοῦ δικτύου. Ἀπὸ τὸ 1931 μέχρι τοῦ 1935· ἔτους· συνεχίσθη ἡ ἐνίσχυσις καὶ ἄλλων γεφυρῶν ὑπὸ τοῦ δικτύου καὶ ἀντικατεστάθησαν ἐξ ὀλοκλήρου ὑπὸ τῆς ἀναλαβούσης τὰ ἔργα τῆς πεδιάδος Θεσσαλονίκης ἐταιρίας Φαουντέσιον τρεῖς ἐκ τῶν μεγαλύτερων γεφυρῶν τοῦ δικτύου, ἦτοι τοῖ Ἀξιοῦ, Ἀλιάκμονος καὶ Λουδία. Πέραν τούτων, μεταξὺ 1936—1939, συνηρηολογήθησαν νέαι ἢ ἐνισχύθησαν γέφυραι, ὥστε ἕως τὸ 1939 τὰ 2/3 περίπου τῶν γεφυρῶν τῆς γραμμῆς Πειραιῶς—Πλατῦ, ἦσαν ἱκανὰ διὰ τοὺς 18 τόννους, ἐπίσης ὄλαι αἱ γέφυραι Πλατῦ—Θεσσαλονίκης—Εἰδομένης, Πλατῦ—Σκύδρας, ἐκ δὲ τῶν Θεσο.—Ἀλεξανδρουπόλεως αἱ μικρότεραι τῶν 10 μέτρων.

4) Τὸ μῆκος τῶν βοηθητικῶν ἢ παρακαμπτηρίων γραμμῶν συνεχῶς αὐξάνει εἰς ὄφελος καὶ τοῦ ἐμπορικοῦ ἔργου τοῦ δικτύου. Οὕτως, ἐνῶ κατὰ τὸ ἔτος 1911 ὑπελογίζοντο εἰς μῆκος 21,2 χμ. διὰ τὴν γραμμὴν Λαρίσης καὶ 44.0 χμ. διὰ τὰς μακεδονικάς, τὸ 1934 ἦσαν 92.0 χμ. διὰ τὴν πρώτην καὶ 93.0 διὰ τὰς ἄλλας, τὸ δὲ 1938—39 95.6 χμ. δι' ἐκείνην καὶ 102.2 διὰ τὰς λοιπὰς, μὲ πολὺν μεγαλύτερα ὠφέλιμα μῆκη ἐκείνων τῆς κατασκευῆς.

1) Ἴδου ἡ ἐξέλιξις τῶν ὑπολογισμῶν. Ἡ πρώτη ἐργολήπτρια ἀγγλ. ἐταιρία (1890) εἶχεν ὑπολογίσει μὲ βάρος κατ' ἄξονα 13 τόννων, βάσει τῶν γαλλ. κανονισμῶν 1877. ἡ Μπατινιόλ (1900) μὲ βάρος 14 τόννων βάσει τῶν γαλλ. κανονισμῶν 1891, ἡ ἰδία (1914) διὰ τὴν Παπαποῦλι—Πλατῦ βάσει 16 τόννων, ἐνῶ διὰ τὰς ἐνισχύσεις καὶ ἀντικαταστάσεις (1923) τῆς γραμμῆς Πειραιῶς—Παπαποῦλι ἐλήφθησαν 18 τόννοι, βάσει τῶν γερμ. κανονισμῶν, καὶ διὰ τὸ τμήμα Πλατῦ—Θεσσαλονίκης βάρος 18 τ. Αἱ μακεδονικαὶ γραμμαὶ εἶχαν ὄλαι κατὰ τὴν κατασκευὴν τῶν ὑπολογισθῆ διὰ 13 τόννους. Ἐπὶ τῆς ἐλληνικῆς ὁμως διοικήσεως ἐγένε διὰ τὴν γραμμὴν Εἰδομένης ἀντικατάστασις μὲ βάρος 18 τόννων, ἐπὶ τῆς γραμμῆς δὲ Θεσσαλονίκης—Ἀλεξανδρουπόλεως αἱ ἐνισχύσεις ἢ ἀντικαταστάσεις προβλέφθησαν καὶ ἐκτελοῦνται βάσει τῶν ἀναγκῶν.

5) Ἐν ἀπὸ τὰ μεγαλύτερα, θεμελιωδῶς ἐνδιαφέροντα τὸ κρατικὸν δίκτυον ζητήματα ἴτο ἀνέκαθεν τὸ ζήτημα, ἂν πρέπει νὰ χρησιμοποιῆθῃ δρυϊνοὺς ἢ μεταλλικοὺς στρωτήρας ἢ, ὅπως ἀργότερα ἐτέθη τὸ ζήτημα, ξυλίνους μὲν (συνήθως ὄξυς), ἀλλὰ διαποτισμένους τοιούτους ἢ μεταλλικούς. Τὸ ζήτημα δὲν ἦτο ἑλληνικὸν μόνον, ἀλλὰ γενικόν. Πολλοὶ παράγοντες συνηγοροῦσαν ὑπὲρ τῆς μιᾶς ἢ τῆς ἄλλης λύσεως καὶ ἡ πεπατημένη ἀνέκαθεν ὁδὸς δι' ὅλα τὰ δίκτυα τῆς Παλ. Ἑλλάδος ἦτο ἡ τῆς χρησιμοποιήσεως δρυϊνῶν εἰς φυσικὴν κατῴστασιν, εἰσαγομένων καὶ αὐτῶν ἀπὸ τὸ ἐξωτερικόν, ὅπως θὰ εἰσηγόντο καὶ οἱ μεταλλικοί.

Ἐτικὸν σχετικῶν παρατηρήσεων ἐπὶ τῆς χρησιμοποιήσεως μεταλλικῶν τοιούτων παρ' ἡμῖν προσέφερε τὸ γεγονός, ὅτι δύο μακεδονικαὶ γραμμὴ τοῦ δικτύου μήκους 660 χιλιομέτρων ἦσαν ἐστρωμέναι μὲ μεταλλικὸς στρωτήρας. Τὸ ζήτημα εἶχε συζητηθῆ ἤδη ἀπὸ τὸ 1923—24 ὑπὸ τοῦ δικτύου, κυρίως ὁμῶς ἀπὸ ἀπόψεως τῆς τεχνικῆς τῶν δύο εἰδῶν κοινῆς (*). Κατόπιν ὁμῶς τῆς χρησιμοποιήσεως μεταλλικῶν, καὶ τῆς ἐπαρκῆ μελέτην, ἀντὶ ξυλίνων μὲ τοὺς ὁποίους ἦτο ἕως τότε ἐστρωμένη ἡ γραμμὴ, διὰ τὴν ἀνανέωσιν τῆς γραμμῆς Πειραιῶς—Παπατοῦμης ἐκ τοῦ προϊόντος τοῦ Βελγικοῦ δικτύου, τὸ μέγεθος τοῦ ζητήματος περιορίζετο εἰς τὰς δύο ἐκείνας μακεδονικὰς γραμμὰς, τῶν ὁποίων ἡ κατῴστασις ἀπὸ ἀπόψεως κυρίως τροχιάς, ἀλλὰ καὶ στρωτήρων, εἶχεν ἀρχίσει λόγῳ μεγαλυτέρω βαρῶν καὶ τῆς ἡλικίας των νὰ ἐλκῆ τὴν προσοχὴν τοῦ δικτύου. Καὶ οὕτως ἔπρεπε νὰ ἐπανέλθῃ καὶ πάλιν ἐπὶ τάπητος τὸ ζήτημα (1929) πλέον συγκεκριμένα: μεταλλικοὶ ἢ διαποτισμένοι ὄξυς στρωτήρες, ὅπως ἐχρησιμοποιοῦντο εἰς πολλὰς χώρας καὶ δὴ τὰς βαλκανικὰς ἀπὸ ἐτῶν;

Αὐτὴν τὴν φορὰν, τὸ ζήτημα ἐτέθη ὄχι μόνον ὡς σιδηροδρομικόν, ἀλλ' ὡς ζήτημα ἐθνικῆς οικονομίας, συναλλαγματικὸν καὶ αὐτεπαρκείας τῆς χώρας. Αἱ δύο τελευταῖαι ἀπόψεις μάλιστα ἐνεφανίσθησαν ἐντονώτερα μετὰ τὴν ἐπακολουθήσασαν τὸ 1929 οικονομικὴν κρίσιν. Εἰδικὰ, ἐχρῆζε μελέτης ἡ δασικὴ πλευρὰ τοῦ ζητήματος (ὑπαρξίς δασῶν μὲ ἐπαρκεῖς ἐκτάσεις ὄξυς, ποιότης αὐτῆς, κόστος ὑλοτομῆσεως, δαπάναι μεταφορᾶς κλπ.) καὶ ἡ βιομηχανικὴ (ικανότης αὐτῶν πρὸς διαποτισμόν, ἀποστείρωσιν, σύστημα αὐτοῦ, βιομηχανικὴ δαπάνη, διάρκεια ζωῆς των).

Αὗται αἱ πλευραὶ τοῦ ζητήματος ἦσαν ἄγνωστοι καὶ αὐτῶν τὴν ἐξαντλητικὴν μελέτην ἀνέλαβεν ἡ διοίκησις τοῦ δικτύου, ἀναθέσασα εἰς εἰδικὸν ἐπιστήμονα κατὰ Μάϊον τοῦ 1929 σχετικὴν ἐντολήν. Κατὰ τὴν ὑποβληθεῖσαν τὸν Νοέμβριον τοῦ αὐτοῦ ἔτους προμελέτην, τὰ τεθέντα εἰς αὐτὸν (**)

1) Μελέτη τοῦ τεχνικοῦ συμβούλου γαφυρῶν τοῦ δικτύου Α. Σνάιδερ.

2) Τὸν Ἰω. Κοκκίνην, μηχανικὸν καὶ δασολόγον πεπεραμένον περὶ τὰ δασικὰ καὶ τὴν διοίκησιν αὐτῶν. Ἡ προμελέτη ἐξετυπώθη εἰς ἰδιαίτερον τεῦχος τῆς Βιβλιοθήκης τῶν ΣΕΚ ὑπὸ τὸν τίτλον «Ἐπὶ τοῦ ζητήματος κατασκευῆς ἀποστερωμένων στρωτήρων ἐξ ἑλληνικῶν δασῶν», Ἀθῆναι 1929, σελίδες 70.

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

ἐρωτήματα ἐλάμβαναν ἀπὸ ἀπόψεως δασικῆς καὶ βιομηχανικῆς καταφατικὴν ἀπάντησιν. Ἡ διοίκησις δὲν ἠρκέσθη εἰς αὐτήν, ἀλλὰ συνέχισε τὴν μελέτην διαφόρων συστημάτων ἀποστειρώσεως (δι' ἐμποτισμοῦ) εἰς τὸ ἐξωτερικόν, σύγχρονα δὲ ἀπέστειλεν ἀριθμὸν τινα ἑλληνικῶν στρωτήρων ἐξ ὄξυᾶς καὶ ἐκ μαύρης πεύκης εἰς ξένον ἐργοστάσιον πρὸς ἀποστείρωσιν. Ἡ νέα ὑποβληθεῖσα Ἔκθεσις (1), στηριζομένη καὶ εἰς τὰ πορίσματα τοῦ γενομένου διαποτισμοῦ τῆς ἑλληνικῆς ὄξυϊνης ξυλείας δὲν ἄφηκε καμμίαν ἀμφιβολίαν διὰ τὴν ποιότητα τῆς ἑλληνικῆς ὄξυᾶς, ὑπεδείκνυε δέ, ὡς σύστημα δεσποτισμοῦ, τὴν μέθοδον Rürping καὶ ὡς τόπον ἰδρύσεως τοῦ ἐργοστασίου τὴν Κατερίναν καὶ καθώριζε τὰ κατάλληλα δι' ὑλοτομίαν στρωτήρων δάση.

Αἱ ἐπακολουθήσασαι συζητήσεις ἀφοροῦσαν τὴν τεχνικὴν ἰσοτιμίαν τῶν δύο στρωτήρων καὶ τὸ σύστημα πραγματώσεως τοῦ σκοποῦ, ὁ ὁποῖος κατ' ἀρχὴν ἔκτοτε εἶχε γίνῃ δεκτὸς ἀπὸ τὸ δίκτυον καὶ διὰ τὸν ὁποῖον εἶχον ὑποβληθῆ προτάσεις μᾶς Ἑταιρίας, αἱ ὁποῖαι ὅμως ἐκρίθησαν ἀσύμφοροι. Τὸ 1937, τέλος, ἐλήφθη ὀριστικὴ ἀπόφασις ἐφαρμογῆς τοῦ σχεδίου, καὶ τῆς ἰδρύσεως ἐργοστασίου διαποτισμοῦ εἰς Κατερίναν, τοῦ ὁποῖου ἡ ἐγκατάστασις δὲν εἶχεν ἀκόμη συμπληρωθῆ κατὰ τὰ μέσα τοῦ 1939. Δυνάμεθα νὰ χαρακτηρίσωμεν τὸ ἔργον αὐτό, ὡς ἔν ἀπὸ τὰ ὀλίγα ἀμέσου ἐθνικοοικονομικοῦ ἐνδιαφέροντος τὰ ὁποῖα ἐπετέλεσε τὸ δίκτυον.

6) Ἀξίας τεχνικὸν θέμα ἀπὸ ἀπόψεως ἐκμεταλλεύσεως ἦτο τὸ σχετικὸν μὲ τὰς ταχύτητας τῶν ἀμαξοστοιχιῶν κατὰ τὴν διέλευσιν ἐπὶ τῶν αἰχμῶν. Ἦρχισε νὰ λύεται ἀπὸ τὸν Ἰανουάριον 1928 διὰ τῆς τοποθετήσεως ἐπὶ τῶν ἀλλαγῶν τροχιᾶς τῆς γραμμῆς Ἀθηνῶν—Θεσσαλονίκης—Εἰδομένης εἰδικῶν ἀσφαλιστρῶν τσεχοσλοβακικῶν. Αὕτη ἐπέτρεψε τὴν διέλευσιν τῶν ἀμαξοστοιχιῶν ἐπὶ τῶν ἀλλαγῶν τροχιᾶς σταθμῶν καὶ στάσεων κατὰ μὲν τὴν εἴσοδον μὲ ταχύτητα 45 χιλιομέτρων κατὰ δὲ τὴν ἔξοδον μὲ ταχύτητα 65 χιλιομέτρων, ἀντὶ τῆς μέχρι τότε δυνατῆς 25 χιλιομέτρων κατὰ τὴν εἴσοδον καὶ 30 χιλιομέτρων κατὰ τὴν ἔξοδον.

Ἡ αὔξησις αὕτη τῆς ταχύτητος εἰς τὰς αἰχμὰς ἐπέφερεν, ἰδίως διὰ τὰς ταχείας ἀμαξοστοιχίας, αἱ ὁποῖαι ἐπὶ τῶν περισσοτέρων σταθμῶν τῆς γραμμῆς αὐτῆς ἔχουν διέλευσιν χωρὶς στάθμευσιν, συντόμευσιν τοῦ δρομολογίου κατὰ μίαν ὥραν καὶ πλέον.

Οἱ σταθμοὶ τοῦ δικτύου Πειραιῶς—Πλατὺ εἶναι ἐφωδιασμένοι ἀπὸ κατασκευῆς μὲ σήμανσιν διὰ σημαφόρων δίσκων, ἦτοι ἀπλῶν «δίσκων σταθμεύσεως», τοποθετημένων εἰς ἀπόστασιν 600 περίπου μέτρων ἀπὸ τῆς ἀρχαίας αἰχμῆς εἰσόδου καὶ ἐξόδου τῶν σταθμῶν, ὅπου εὐρίσκονται καὶ τὰ

1) Ἐδημοσιεύθη ἐπίσης ὑπὸ τὸν τίτλον «Ἑλληνικοὶ στρωτήρες σιδηροδρόμων», Ἀθῆναι, 1931. Εἰς τὴν μελέτην αὐτὴν εὐρίσκει ὁ ἐνδιαφερόμενος στοιχεῖα ἐξαντλοῦντα τὸ θέμα ἀπὸ δασικῆς καὶ βιομηχανικῆς ἀπόψεως.

χειριστήρια τῶν σημαφόρων. Αἱ μακεδονικαὶ ὁμοῦ γραμμαὶ στεροῦνται ἐντελῶς σημάσσεως. Ἡ ἀπὸ τοῦ Ἰανουαρίου 1929 ἀπόφασις τῆς Μονίμου τεχνικῆς Ἐπιτροπῆς τοῦ δικτύου, ἵνα ἐφαρμοσθῇ ἐπὶ τῆς γραμμῆς Πειραιῶς—Θεσσαλονίκης—Εἰδομένης κατὰ πρῶτον τὸ εἰς τὰ πλεῖστα τῶν Εὐρωπαϊκῶν δικτύων ἐν χρήσει σύστημα (διὰ προκεχωρημένων σημάτων καὶ διὰ σημάτων σταθμεύσεως) καλύψεως τῶν σταθμῶν καὶ στάσεων δὲν ἐξετελέσθη.

Γ.

Κτιριακά.

Καὶ ἀπὸ τῆς ἀπόψεως αὐτῆς τὸ δίκτυον καθ' ὅλην τὴν γραμμὴν εὐρίσκεται ἀπὸ τὸ 1922 μέχρι σήμερον εἰς διηνεκῆ συμπλήρωσιν καὶ ἀναγέννησιν. Ποσὸν καὶ φύσιν κτιριακῶν ἀναγκῶν ἐνεφανίσθη κατὰ τὰ δέκα σχεδὸν πολεμικὰ ἔτη συσσωρευμένη πρὸς ἱκανοποίησιν καὶ ἐπιτυχημένη λόγῳ τῆς μετὰ τὸ 1922 οἰκονομικῆς τῆς χώρας μεταμορφώσεως. Ἄρκει ἐν παράδειγμα. Ἐπὶ τοῦ τμήματος τῆς γραμμῆς Θεσσαλονίκης—Ἀλεξανδρουπόλεως μεταξὺ Θεσ|νίκης—Τοξόται (πρώην Ὁξιάρ, χλμ. 313) ὑπῆρχαν τὸ 1911 σταθμοὶ καὶ στάσεις 24, σήμερον εἶναι 49. Εἰς τὸ ὑπόλοιπον τμήμα αὐτῆς τὸ πλεῖστον τῶν σταθμῶν εἶναι νέοι σταθμοὶ καὶ στάσεις ('). Κατασκευαὶ κτιρίων, στάσεων καὶ σταθμῶν, ὑποστέγων, μεγεθύνσεις καὶ ἐπεκτάσεις ὑπαρχόντων κτιρίων σταθμῶν καὶ ἀποθηκῶν, κατασκευαὶ ἀποθηκῶν καὶ κρηπιδωμάτων φορτοεκφορτώσεων, κατασκευαὶ κτιρίων καὶ ὑπνωτηρίων προσωπικοῦ μετὰ τῶν ἀναγκαίων παραρτημάτων, κατασκευαὶ ξενοδοχείων (Πλατὺ, Ἐδεσσα) καὶ καφεστιατορίων, κατασκευαὶ οἰκημάτων ὁμάδων, συντηρήσεως γραμμῆς, διαρκῶς βελτιούμενος φωτισμὸς τῶν σταθμῶν ἐπραγματοποιήθησαν ἀποτελοῦσαι ἐργασίας δαπανηράς καὶ συνεχιζομένας. Ὁ ἀριθμὸς σταθμῶν καὶ στάσεων ἔχει ὡς ἑξῆς :

	Σταθμοὶ	Μέση ἀπόστασις μεταξὺ σταθμῶν	Στάσεις
Πειραιεὺς—Πλατὺ	31	17.1 χλμ.	42
Θεσ νίκη—Ἀλεξανδρουπόλεως	27	16.3	28
> —Φλώρινα	17	12.2	10
> —Εἰδομένη	7	10.9	3
	51	14.3	41
Δίκτυον	82	15.4	83

Κανεῖς, ὁμοῦ, σοβαρὸς καθ' ἑαυτὸν καὶ ἄξιος λόγου σιδηροδρομικὸς σταθμὸς ἦ δὲν κατεσκευάσθη καθ' ὅλην τὴν 25ετίαν αὐτὴν οὔτε κἀν πρὸ αὐτῆς

1) Γενικῶς ἡ γραμμὴ αὐτὴ ἦτο παραμελημένη ἀπὸ τὸ γαλλικὸν ἐταιρικὸν καθ' ὅσον ἐπὶ τῆς τουρκοκρατίας, ἐνῶ ἡ γραμμὴ Φλωρίνης (Μοναστηρίου) καὶ αἱ ἄλλαι τῆς Ἐταιρίας Ἀνατ. Σιδηροδρόμων ἀποτελοῦσαν καὶ κτιριακῶς καὶ ἀπὸ ἀπόψεως προσωπικοῦ καὶ διοικήσεως πρότυπον νοικοκυρμένης γραμμῆς.

ὄχι μόνον εἰς τὸ κρατικὸν δίκτυον, ἀλλ' ἐν γένει ἐν Ἑλλάδι. Ἀξία ὀπωσδίποτε μνείας διὰ τὸ δίκτυον εἶναι ἡ κατασκευὴ τοῦ σταθμοῦ Εἰδομένης, προοριζομένου τότε διὰ μεθοριακὸν σταθμὸν ἐντεῦθεν τῆς Γευγελῆς, τὸ 1925—1927 ἀντι δαπάνης 2.383.000 δραχ. καὶ τὸ συγκρότημα πέντε κτιρίων τοῦ νέου σταθμοῦ πόλεως Φλωρῖνης, κατασκευασθὲν ἀπὸ 1930 ἕως 32 εἰς τὸ τέρμα τῆς νέας διακλαδώσεως γραμμῆς, τῶν ὁποίων ἡ συνολικὴ δαπάνη ἀνῆλθεν εἰς 9.378.100 δραχμῶν.

Λήγουσα ὅμως ἡ πρώτη εἰκοσιπενταετία τῆς ζωῆς τοῦ δικτύου ἀφήνει εἰς τὴν ὁδὸν τῆς προχωρημένης ἐκτελέσεως τὴν κατασκευὴν συγκροτήματος σιδηροδρομικῶν ἐγκαταστάσεων καὶ κτιρίου τοῦ νέου ἐπιβατικῆς σταθμοῦ Θεσσαλονίκης, τῆς πρωτεύουσας τοῦ βορείου Ἑλληνισμοῦ. Εἶναι ἡ μεγαλύτερα ἐγκατάστασις σταθμοῦ ἐν Ἑλλάδι.

Τὸ δίκτυον ἀνέκαθεν ἀπησχολεῖτο μὲ τὸ ζήτημα ἑνὸς κεντρικοῦ σταθμοῦ ἐν Ἀθήναις, ἐνεφανίσθη δὲ τοῦτο εὐρύτερον δι' ἓνα σταθμὸν κοινὸν δι' ὅλας τὰς ὄρμωμένας ἐξ Ἀθηνῶν σιδηροδρομικὰς γραμμάς.

Ἀλλὰ ζήτημα ἐπιβατικῆς σταθμοῦ Θεσ/νίκης δὲν εἶχε τεθῆ μέχρι τοῦ 1925, ὅτε ἀνετέθη εἰς ἔλληνα ἀρχιτέκτονα ἡ μελέτη ἑνὸς τοιούτου, κυρίως ὅμως, καὶ ἄτοπα, ἡ μελέτη πρῶτον καὶ μόνον τοῦ κτιρίου καὶ ὄχι τῶν σιδηροδρομικῶν ἐγκαταστάσεων τοῦ σταθμοῦ, ἐκ τῶν ὁποίων καὶ θὰ προέκυπταν τὰ στοιχεῖα διὰ τὴν μελέτην τοῦ κτιρίου. Ἐξ ἄλλου, εἰς τὸ σχέδιον τῆς νέας πόλεως μετὰ τὴν πυρκαϊάν τοῦ 1917 εἶχε προβλεφθῆ ἡ ἡχώρος παρὰ τὴν πύλην Βαρδαρίου ἀμέσως δεξιὰ ἐπὶ τῆς πρὸς Λαγκαδῶν ὁδοῦ.

Σοβαρώτερα καὶ ἐπιμονώτερα ἐπελήφθη ἡ διοίκησις τοῦ δικτύου τοῦ ζητήματος τοῦ σταθμοῦ αὐτοῦ καὶ τοῦ τῶν Ἀθηνῶν ἀπὸ τὸ τέλος τοῦ 1926. Πρὸς τοῦτο, ἀφ' ἑνὸς ἐπανελήφθησαν εὐθύς αἱ μελέται καὶ τῶν δύο σταθμῶν, μὲ βαθμὸν προηγήσεως ὡς πρὸς τὸν σταθμὸν Θεσσαλονίκης, «τοῦ ὁποίου ἡ κατασκευὴ ἀποτελεῖ ἀνάγκην καὶ ἐξ ἐθνικῶν ἔτι λόγων», ὡς λακωνικὰ ἀλλὰ χαρακτηριστικώτατα ἀναφέρεται εἰς τὴν ἔκθεσιν χρήσεως 1926—27 σελ. II, ἀφ' ἑτέρου ἐπεβλήθη ἀπὸ 1 Δεκεμβρίου 1926 πρόσθετον 2 ο]ο ἐπὶ τῶν πάσης φύσεως κομίστρων δι' εἰδικὸν ἀποθεματικὸν κατασκευῆς τῶν δύο αὐτῶν σταθμῶν.

Κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς μελέτης τοῦ σχετικοῦ ζητήματος καὶ ἐκ τῆς συζητήσεως τῶν ὑπηρεσιῶν καὶ τῆς εἰδικῆς Ἐπιτροπῆς προέκυψεν ἡ ἀνάγκη τῆς μεταθέσεως τοῦ νέου σταθμοῦ ἀπὸ τὴν ἀνωτέρω τοποθεσίαν εἰς ἄλλην ἐπὶ τῆς ἀρχῆς τῆς ὁδοῦ Μοναστηρίου διὰ τεχνικοὺς λόγους, προεκλήθη δὲ ὡς πρὸς τοῦτο τροποποιήσις τοῦ σχεδίου πόλεως Θεσ/νίκης συντελεσθεῖσα διὰ Δ. τῆς 12 Δεκεμβρίου 1928. Ἐπ' αὐτῆς ἀνεγείρεται ὁ νέος ἐπιβατικὸς σταθμός.

Τὸ 1929, εἶχαν συντελεσθῆ αἱ προμελέται ἐγκαταστάσεων τοῦ κεντρικοῦ σταθμοῦ καὶ τοῦ σταθμοῦ σχηματισμοῦ συρμῶν καὶ προτοῦ αὐταὶ εἰσέτι λάβουν τὴν ὀριστικὴν μορφήν τῆς ἐγκεκριμένης μελέτης ἔγινεν ἕναρ-

ξίς τῶν ἀπαλλοτριώσεων τῶν ἀναγκαίων χώρων, αἱ ὁποῖαι εἶχον προχωρήσει σημαντικὰ μέχρι τῶν ἀρχῶν τοῦ 1933. Τὸ ζήτημα εἶχε προωθηθῆ τόσον, ὥστε ἡ διοίκησις τοῦ δικτύου, λαμβάνουσα ὑπ' ὄψιν τὴν σοβαρότητα αὐτοῦ ἀπὸ πύσης ἀπόψεως σιδηροδρομικῆς, συγκοινωνιακῆς ἐν γένει, κοινωνικῆς καὶ ἐθνικῆς καὶ τὸ γεγονός ὅτι πρῶτην φορὰν θὰ ἐξετελεῖτο τοιοῦτον σιδηροδρομικὸν καὶ ἀρχιτεκτονικὸν ἔργον, ἔκρινεν ἀναγκαῖον νὰ ζητήσῃ τὴν γνώμην ξένου εἰδικοῦ ἐπὶ τῆς γενομένης ἐργασίας (1). Ἀπευθυνθεῖσα εἰς τοὺς γερμανικοὺς σιδηροδρόμους ἔτυχεν ἰκανοποιητικῆς ὑποδείξεως (2) τοῦ παρ' αὐτοῖς ὑπηρετοῦντος ἀνωτέρου μηχανικοῦ, εἰδικοῦ περὶ τὴν ἐκμετάλλευσιν, τοῦ Δρ. Ε. Φρόνε, ὅστις κατῆλθε πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν ἐπανειλημένως εἰς Θεσσαλονίκην καὶ Ἀθήνας, ἐμελέτησεν ἐπιτοπίως τὰ σχετικὰ ζητήματα, συνειργάσθη μετὰ τῆς διοικήσεως καὶ τῶν ἀρμοδίων ὑπηρεσιῶν τοῦ δικτύου καὶ τέλος ὑπέβαλε τὴν ἀπὸ 1 Ἰανουαρίου 1935 γνωμοδότησιν καὶ ἰδίαν μελέτην «διὰ τὴν κατασκευὴν τῶν σιδηροδρομικῶν ἐγκαταστάσεων ἐν τῇ περιοχῇ πόλεως Θεσ|νίκης», μὲ εἰδικὴν τοιαύτην περὶ τῶν ἐγκαταστάσεων ἀσφαλείας, τηλεφωνικῶν καὶ τηλεγραφικῶν ἐγκαταστάσεων.

Ἡ μελέτη προβλέπει τὴν κατασκευὴν προσταθμοῦ εἰς Γέφυραν (Τοψίν), ἐνὸς σταθμοῦ διαλογῆς πλησίον τῆς Θεσσαλονίκης, ἐνὸς μηχανοστασίου παρὰ τὸν παλαιὸν σταθμὸν τῆς γραμμῆς Ἀδριανουπόλεως, μετατροπὴν τοῦ σημερινοῦ σταθμοῦ εἰς σταθμὸν ἐμπορευμάτων καί, τέλος, διετύπωσε διὰ τὸν νέον ἐπιβατικὸν σταθμὸν δύο προτάσεις, μίαν ἐνὸς μετωπικοῦ σταθμοῦ καὶ ἄλλην ἐνὸς παραλλήλου πρὸς τὰς νέας ἐγκαταστάσεις, τοῦ σταθμοῦ τοποθετουμένου οὕτως ἐπὶ τῆς ὁδοῦ Μοναστηρίου. Καὶ διὰ τὰς δύο ὁμοως προτάσεις αἱ ἐγκαταστάσεις τεχνικῆς ἐκμεταλλεύσεως (10 γραμμαὶ σταθμῶν, σταθμοὶ ἐναποθέσεως καὶ δευτερεύουσαι ἐγκαταστάσεις, κρηπίδωματα, σήραγγες διὰ τὰς ἀποσκευὰς) εἶναι αἱ αὐταί. Ὁ συντάκτης προέκρινε τὴν δευτέραν (B) τῶν προτεινομένων λύσεων, ὡς ἔχουσαν περισσότερα πλεονεκτήματα, (π.χ. ὡς πρὸς τὴν κυκλοφορίαν τῶν συρμῶν, ἀλλὰ καὶ τῶν εἰσερχομένων καὶ ἐξερχομένων ἐπιβατῶν, ὡς ἐπίσης καὶ τὴν διαμόρφωσιν τῆς ἔξω τοῦ σταθμοῦ ὀδικῆς κινήσεως, τὴν ὁποῖαν δέχεται βαίνουσαν πρὸς τὸν σταθμὸν διὰ τῶν ὁδῶν Τσιμισκῆ καὶ Μοναστηρίου), τῆς ἄλλης τοῦ σταθμοῦ κατὰ μέτωπον (A). Ὡς πρὸς τὴν λύσιν B διετυπώθη αὕτη διπλῆ, ἥτοι μία περιλαμβάνουσα τὰς ὑπηρεσίας Διευθύνσεως Θεσσαλονίκης καὶ μία ἄνευ τούτων.

Ἡ μελέτη ἐνεκρίθη, ὡς πρὸς τὴν B πρότασιν, αἱ ἀπαλλοτριώσεις τῶν ἀπαιτουμένων χώρων συνεχίσθησαν καὶ προεκυρῆθη ὁ ἀρχιτεκτονικὸς διαγωνισμὸς διὰ τὸν Ὀκτώβριον 1936, κατὰ τὸν ὁποῖον ἐνεκρίθη ἡ πρότα-

1) Ὑπὸ τῶν μηχανικῶν τοῦ δικτύου Ἰ. Σαμαρτζῆ καὶ Γ. Κορωναίου.

2) Διαταγὴ τοῦ Γεν. Διευθυντοῦ τῶν γερμ. σιδηροδρόμων τῆς 27 - 2 - 1934 πρὸς αὐτόν. Ἡ γνωμοδότησις καὶ αἱ μελέται τούτου φρονοῦμεν, ὅτι θὰ ἔπραξεν ἐκτυπούμεναι νὰ εἶχαν ἤδη τεθῆ εἰς τὴν διάθεσιν τοῦ ἐπιστημονικοῦ κόσμου.

σις τῶν μηχανικῶν Κλαΐνσμιτ καὶ Γιόρνταν. Τὴν 26 Ὀκτωβρίου 1937 κατετέθη ὁ θεμέλιος λίθος τοῦ κτιρίου καὶ ἔκτοτε συνεχίζονται αἱ ἐργασίαι χωματισμῶν κλπ. καὶ οἰκοδομῆς τοῦ κτιρίου. Εὐτυχῶς, ὄψιμοι φιλοδοξίαι τροποποιήσεων τοῦ ἐγκριθέντος σχεδίου, διὰ νὰ δοθῇ (ὡς λέγει ἡ Ἐκθεσις χρήσεως 1937—38, σελ. 18) κλασικώτερος ρυθμός, παρεμερίσθησαν ἔστω καὶ ὀλίγον ἀργά, διότι αὐταὶ ἐπέβαλαν, κατὰ τὴν ἰδίαν ἔκθεσιν, τροποποιήσεις τῆς ὄλης μελέτης. Διὰ τὸν λόγον αὐτὸν δὲν ἐπροχώρησαν κανονικὰ αἱ ἐργασίαι τῆς κατασκευῆς (1).

Αἱ μελέται διὰ τὸν σταθμὸν Ἀθηνῶν προήχθησαν ὀλιγώτερον, δοθείσης, ἠρθῆ, προηγήσεως εἰς τὰς ἐργασίας τοῦ σταθμοῦ Θεσσαλονίκης. Ἐν τούτοις καὶ αὐτῶν ἐπελήφθη ὁ ἀνωτέρω ξένος μηχανικὸς μετὰ τὸ 1935, τοῦ ὁποίου, ἐφ' ὅσον γνωρίζομεν, ἡ γνώμη εἶναι ὑπὲρ ἑνὸς κοινοῦ σταθμοῦ Ἀθηνῶν διὰ τὸ Κρατικὸν καὶ τὸ Πελοποννησιακὸν δίκτυον καὶ μεταφορὰν τοῦ ἐμπορικοῦ σταθμοῦ εἰς Ροῦφ καὶ δι' ἄλλους ἄλλης φύσεως λόγους.

Δ'.

Τροχαῖον ὕλικόν.

Εἶναι φυσικόν, ὅτι αἱ εἰς τοιοῦτον ἔλκον καὶ ἐλκόμενον ὕλικόν ἀνάγκαι συνεχῶς καθίσταντο μεγαλύτεραι εἰς ποσὸν καὶ εἰς ἰκανότητα, ἀλλὰ καὶ αἱ ἀνάγκαι εἰς ἐγκαταστάσεις ἰκανὰς διὰ τὴν ἀποθήκευσιν, τὰς ἐπισκευὰς (ἐργοστάσια), τὴν τροφοδότησιν κυρίως εἰς καύσιμα καὶ ὕδωρ τοῦ ὕλικου (ὕδρευσεις, μηχανοστάσια) συνηυξάνοντο παράλληλα.

1) Οὕτως, ὅλα ἀπὸ τὸ 1915 (παραγγελία ἀτμαμαξῶν Μικάδο) ἔτειναν πρὸς τοὺς 18 τόννους ἀνὰ ἄξονα πρῶτιστα διὰ τὴν κυρίαν ἀρτηρίαν καὶ σοβαρὸν τμήμα τῆς γραμμῆς Θεσσ.—Ἀλεξανδρουπόλεως ἢ 15 διὰ τὰς λοιπὰς, ἔργον τὸ ὁποῖον ἀρχομένου τοῦ 1939 ἔχει κατὰ τὸ μεγαλύτερον τμήμα ὀλοκληρωθῆ διὰ δαπανῶν καὶ προσπαθειῶν μεγίστων. Ταλαντεύσεις ἐνεφανίσθησαν καὶ πολλάκις ἐχάνετο ἡ εὐθέως πρὸς τὸν σκοπὸν ἄγουσα γραμμή, ἀλλὰ πάντοτε ἐπανευρίσκετο αὕτη (ἐνίσχυσις γεφυρῶν π.χ.).

Ὁ πίναξ 4 δεικνύει τὴν κατάστασιν ἀπὸ ἀπόψεως τροχαίου συγκριτικῶς μεταξὺ 1921 καὶ 1937. Ἡ αὔξησις τῆς κινήσεως σήμερον, ὡς θὰ ἴδωμεν ἄλλαχού, εἶναι τοιαύτη, ὥστε καὶ αὐτὸ τὸ ὕλικόν, ἴδια τῶν φορτηγῶν, νὰ μὴ ἐπαρκῇ καθ' ὅλας τὰς ἐποχὰς τοῦ ἔτους.

Ἡ ἐποχὴ σημαντικῶν προμηθειῶν ἀτμαμαξῶν καὶ φορτηγῶν τροχαίου συμπίπτει μὲ τὸ ἔτος 1925. Τούτου εἶχε προηγηθῆ τὸ 1916 ἡ προμήθεια τῶν 20 ἀμερικανικῶν ἀτμαμαξῶν, 5 ἑλβετικῶν (τὸ 1923) καὶ 10 γερμανικῶν (λεγομένων ἀνακωχῆς) τὸ 1920. Ἡ ἐνίσχυσις τοῦ ἀριθμοῦ ἐπι-

1) Ἡ ἔκθεσις χρήσεως 1938—39 φέρει ὡς δαπανηθέντα μέχρι τῆς 31 Μαρτίου 1939 διὰ τὸν σταθμὸν 27.001.447 δρχ. Ἐκ τούτων 17.200.000 δρχ. περίπου ἀφοροῦν τὰς ἀκαλλοτριώσεις. Κατὰ τὰ τέλη 1938 ὑπελογίζετο ὅτι θ' ἀπαιτηθῶ εἰσέτι δαπάνη 90 ἑκατ. δρχ. περίπου διὰ τὴν πλήρη ἀποπεράτωσιν τοῦ ἔργου.

Π Ι Ν Α Κ Η 4.
Τροχαίου ύλικου.

Α. ΑΤΜΑΜΑΞΑΙ

		Αριθμός	Μετά χωριστής έφοδιαφύρου				Μετ' έφοδιοφύρου				Έφοδιοφύροι		
			Μετά συνεξευγμένων άξόνων				Έν δλφ	Μετά συνεξευγμένων άξόνων					
			2	3	4	5		2	3	4		Έν δλφ	Ίσχυς εις ίππους
1938	Σύνολον	217	—	41	38	112	191	2	24	—	26	217.220	191
1921	Σύνολον	160	5	82	39	2	128	8	24	—	32		127

Β. ΟΧΗΜΑΤΑ

I. Άμαξαι.

	Αριθμός άμαξών				Αριθμός θέσεων				Υγειονομικά	Σκευοφόροι	Ταχυδρομεία	Υπηρεσίας	Συνεργεία καί ύπνωτήρια
	Αξόνων			Έν δλφ	I	II	III	Έν δλφ					
	2	3	4										
1938	204	13	124	341 ⁽¹⁾	1073	1642	11.796 ⁽²⁾	14.511 ⁽²⁾	2	82	9	6	107
1921	216	17	55	288	208	522	1.288	2.018	24	84	9	15	26

1) Έκ τούτων 102 έκδρομικά.

2) Έκ τούτων 4.030 θέσεις έκδρομικών άμαξών.

II. Φορτηγά.

	Εμπορευμάτων	Ζύγων	Δεξαμεναι	Ψυγεία	Σύνολον	Άξονες	Χωρητικότης εις τόνους	
							Άνά άξονα	Έν δλφ
1938	4.011	114	29	103	4.256	8.539	9.0	70.000
1921	3.102	67	26	8	3.203	6.407	6.2	40.038

βατικῶν ἀμαξῶν ἐγένετο τὸ 1924 διὰ τῆς προμηθείας 43 βελγικῶν καὶ τὸ 1936 διὰ 24 γερμανικῶν τοιούτων (1).

Ἐνδιαφέρων εἶναι ὁ ἀριθμὸς τῶν ἐπιβατικῶν θέσεων, ὅστις ἀπὸ 2.018 τοῦ 1921 ἀνῆλθεν εἰς 14.511 τὸ 1938 καὶ τῆς χωρητικότητος τῶν φορηγῶν, ἀνεληθούσης ἀπὸ 40.038 εἰς 77.800 τόννους, μὲ μέσην χωρητικότητα 9.0 ἀντὶ 6.2 τόννων ἀνὰ ἄξονα.

2) Ἀλλὰ καὶ ὡς πρὸς τὰς ἐγκαταστάσεις, αἱ ὁποῖαι εἶναι ἀναγκαῖαι διὰ τὰς ἐπισκευὰς τοῦ τροχαίου ὑλικοῦ—τρία ἐργοστάσια, ἐκ τῶν ὁποίων ἓν εἰς Πειραιᾶ καὶ δύο εἰς Θεσσαλονίκην—καὶ τὰς καθ' ὄλην τὴν γραμμὴν, ὕπου ἀναγκαῖαι ἐγκαταστάσεις ἀντλήσεων καὶ ὑδρεύσεων, ὡς καὶ τὴν βελτίωσιν τῆς ποιότητος τοῦ ὕδατος καὶ τοὺς τόπους σταθμεύσεων διὰ τὰς μικροεπισκευὰς καὶ ἐργασίας συντηρήσεως τῶν ἀιμαμαξῶν (μηχανοστάσια) τὴν γενίκευσιν τοῦ ἠλεκτροφωτισμοῦ τῶν ἐπιβατικῶν ἀμαξῶν (2), συνεχῆς εἶναι ἢ πρόοδος ἀφ' ὅτου συνεπήχθη τὸ κρατικὸν δίκτυον.

Ὅπως διὰ τὴν ἀνωδομὴν καὶ τὴν ὑποδομὴν, οὕτω καὶ ὡς πρὸς τὸ ζήτημα τῶν ἀναγκῶν τῆς ἔλξεως ἢ ἄνοδος εἶναι συνεχῆς καὶ σταθερὰ διὰ βημάτων ἄλλοτε μεγαλυτέρων καὶ ἄλλοτε μικροτέρων, ἀνάλογα πρὸς τὰ διαθέσιμα μέσα, διότι ὁ ζῆλος τῶν ἀρμοδίων ὀργάνων πάντοτε ὑπῆρξε.

Χωρὶς ἀμφιβολίαν, εἰς τρία χρονικὰ σημεῖα ἐμφανίζεται μία τεχνικὴ βελτίωσις σημαντικωτέρα, διότι τὸ Κράτος ἢ τὸ δίκτυον διέθετε περισσότερα μέσα πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτόν, πιθανώτατα ἕνεκα ἐπιτακτικῶν ἀναγκῶν τῆς στιγμῆς. Τὸ πρῶτον, εἶναι μετὰ τὸ ἔτος 1917, ὅτε συνετελέσθη σημαντικὸς πλουτισμὸς τοῦ ἐργοστασίου Πειραιῶς, τῶν κτιρίων ὑπηρεσιῶν κλπ. τοῦ μηχανοστασίου τοῦ Ἀγ. Ἰωάννου, τὸ δεύτερον εἶναι μετὰ τὰς συμβάσεις τοῦ ἔτους 1925 καὶ τὸ τρίτον μετὰ τὸ 1936. ὅτε ἐσημειώθη ἔναρξις ριζικῶν βελτιώσεων ἰδίως τοῦ ἐργοστασίου Πειραιῶς καὶ ὕψωσις σοβαρὰ τῆς ἀποδόσεώς του. Τὸ δεύτερον ὅμως εἶναι τὸ σημαντικώτερον.

Ἄσχετα πρὸς τὰ τρία αὐτὰ χρονικὰ σημεῖα, ἡ πρόοδος διὰ μέσου τῆς εἰκοσιπενταετοῦς ζωῆς τοῦ δικτύου διήκει συνεχῆς, βαθμιαία, θετικὴ καὶ ὀργανικὴ καὶ ὡς πρὸς τὰς ὑλικὰς ἐγκαταστάσεις καὶ ὡς πρὸς τὰ κινουῦντα αὐτὰς ὄργανα. Καὶ ὡς πρὸς τὸ τελευταῖον αὐτό, ἡ κατὰ τὸ δεύτερον ἡμιῶν πρόοδος εἶναι πολὺ ἱκανοποιητικὴ.

Ὡς πρὸς τὴν βελτίωσιν τῶν κατὰ τὴν ἔλξιν μετὰ τὸ 1927—28 νομιζομεν, ὅτι μὲ αὐτὴν συνδέονται ἰδιαιτέρως δύο γεγονότα, πρῶτον ἢ κατὰ περιόδους ἀπασχόλησις ὄλων τῶν ἀνωτέρων στελεχῶν τοῦ κλάδου ἔλξεως

1) Τὸ δίκτυον βλέπον τὴν ἔλλειψιν τροχαίου ἐπιβατικοῦ εἶχεν ἐπιβάλει ἀπὸ τῆς 30 Μαΐου 1929 πρόσθετον 10 ο/ο ἐπὶ τῆς τιμῆς τῶν εισιτηρίων διὰ σχηματισμὸν ἀποθεματικοῦ πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτόν.

2) Μόνον τὸ 1928 ἐδαπάνησε τὸ δίκτυον 2.207.238 δραχμ. διὰ τὴν ἀγορὰν συσκευῶν τοῦ Οἴκου Stone διὰ τὸν ἠλεκτροφωτισμὸν τῶν ἀμαξῶν.

εἰς ξένα ἐργοστάσια εἴτε πρὸς παρακολούθησιν παραγγελιῶν τοῦ δικτύου εἴτε δι' ἀποστολῶν πρὸς σχηματισμὸν ἀντιλήψεως περὶ τῶν νέων προόδων καὶ ὀργανωτικῶν τάσεων, ἰδίᾳ ὡς πρὸς τὰ ἐργοστάσια σιδηροδρόμων (1), καὶ δεύτερον ἢ κατὰ παράκλησιν τῆς διοικήσεως καθόδου τοῦ διακεκριμένου εἰδικοῦ τεχνικοῦ τῶν γερμανικῶν σιδηροδρόμων Β. Μπέργκμαν διὰ τὸ ζήτημα τῶν ἐργοστασίων. Καὶ ναὶ μὲν ἡ σκέψις περὶ ἐνὸς ἐργοστασίου ἀντὶ τῶν τριῶν δὲν ἐπραγματοποιήθη, ἀλλ' ἡ ἐκθεσίς του περὶ ὄλων τῶν ἐνδιαφερόντων τὴν ἔλξιν τοῦ δικτύου ζητημάτων (2) ἀπετέλεσεν ἀφετηρίαν ἐξελίξεως. Πρὸς τὰ δύο αὐτὰ γεγονότα σχετίζονται ἀναμφισβήτητα αἱ ὁμέσως κατόπιν σημειωθείσαι πρόοδοι, ὡς καὶ μερικαὶ τροποποιήσεις τῶν ἐργοστασίων, αἱ βελτιώσεις τῶν ὑδρεύσεων (1928—29), ἡ ἐφαρμογὴ πλέον συγχρονισμένων συστημάτων ἐργασίας, ὁ πλουτισμὸς τῶν δύο ἐργοστασίων διὰ νέων ἐργαλείων, ἡ πυκνότερα χρησιμοποίησις πεπιεσμένου ἀέρος εἰς τὸ ἐργοστάσιον Θεσσαλονίκης, ἡ εἰς τὸν Πειραιᾶ σύστασις καὶ ὀργάνωσις τμήματος ἀεραυλῶν καὶ αἱ βελτιωμέναι μέθοδοι συγκολλήσεως, ἡ κατανομὴ ἔργου μεταξὺ τῶν τριῶν ἐργοστασίων, τοῦ ἐνὸς ἐν Θεσ)νίκῃ περιορισθέντος μόνον εἰς ἐπισκευὰς ὀχημάτων, τοῦ δὲ ἄλλου μόνον εἰς τοιαύτας ἀτμαμαξῶν καὶ τοῦ ἐν Πειραιεὶ δι' ἀτμαμάξας καὶ ἐπιβατικὰς ἀμάξας, τέλος, ἡ χρησιμοποίησις τὸ πρῶτον ἀπὸ τὸ 1931 20 προθερμαντήρων εἰς μίαν κατηγορίαν ἀτμαμαξῶν, ἀλλὰ καὶ ἡ ὠριμότερα μελέτη τῶν ἀναγκῶν τοῦ δικτύου, ἣτις εὗρηκε τὰς ὑπηρεσίας του ἐτοίμους διὰ τὰς τεχνικὰς καινοτομίας τῶν ἐτῶν, μετὰ τὸ 1935 ὡς πρὸς τὰ ἐργοστάσια (3).

3) Τὸ δίκτυον παρακολουθοῦν τὰς συντελουμένας ἀλλαγῶν τεχνικὰς προόδους τοῦ σιδηροδρομικοῦ μέσου, ἔγκαιρα ἀντελήφθη τὴν σημασίαν τῶν αὐτοκινηταμαξῶν (4) ὡς μέσου μεταφορᾶς οἰκονομικωτέρου, ταχυτέρου, ἀποτελοῦντος μικρὰν μονάδα αὐθύπαρκτον, τῆς ὁποίας ἡ χρησιμοποίησις ἐπιτρέπει, ὑπὸ ὠρισμένους ὄρους πυκνότητος μικρῶν ἢ μεγάλων συνοικισμῶν, πυκνότεραν, ταχύτεραν καὶ εὐθηνότεραν συγκοινωνίαν (5). Μελέτη

1) Ἴδε κατωτέρω εἰς τὸ περὶ Διοικήσεως Κεφάλαιον.

2) Ὑπὸ χρονολογίαν τῆς 1 Δεκεμβρίου 1927.

3) Ἴδε μελέτην τοῦ μηχανικοῦ τοῦ δικτύου Γ. Ἀνδρεάκου: Ἡ ὑπηρεσία ἐλξεως καὶ ὕλικου τῶν ΣΕΚ., εἰς «Τεχν.Χρονικά», τευχ. 50, ἔτους 1933, ἐνθα δίδεται ἐμπειριστατικὴ ἀπάντησις εἰς σχετικὰς ἐπικρίσεις. Εἰδικὰ, ἀναφέρει τὴν προγραμματικὴν συντήρησιν τῶν ἀτμαμαξῶν τοῦ δικτύου, «ὡς γινομένην κατὰ τρόπον ζηλευτὸν ἐν συγκρίσει πρὸς τὰς ἐταιρίας».

4) Συνεδρία Δ. Συμβουλίου 23 Δεκεμβρίου 1931.

5) Κατὰ τὴν μελέτην (μηχανικοῦ τοῦ δικτύου Κ. Οἰκονομίδη), διὰ τῶν ἀμαξῶν αὐτῶν θὰ ἦτο δυνατὴ διπλασίως πυκνότερα καὶ κατὰ πολὺ εὐθηνότερα συγκοινωνία, λόγῳ τῶν μικροτέρων δαπανῶν ἐλξεως καὶ ἐκμεταλλεύσεως καὶ τοῦ πολὺ μικροτέρου νεκροῦ βάρους ποῦ ἀναλογεῖ ἀπὸ ἐπιβάτην. Κατὰ μίαν σύγκρισιν, μεταξὺ τῶν δαπανῶν μιᾶς ἀτμήρου ἀμαξοστοιχίας Ἀθηνῶν—Χολκίδος συνθέσεως μιᾶς ἀτμαμάξης Ζα, μιᾶς σκευοφόρου καὶ 2Γ' ἀμαξῶν, ἀποβάρου 147 τόν-

γενομένη διαρκούτος τοῦ 1931 ὑπὸ τοῦ δικτύου ἐδέχθη τὰ πλεονεκτήματα ταῦτα, πλὴν ἄλλων, καὶ οὕτως ἡ ἀπόφασις αὐτοῦ σταθερὰ ἀπεκρυσταλλώθη εἰς τὴν προμήθειαν ἐν ἀρχῇ δικτῶν τοιούτων καὶ σκέψιν τῆς χρησιμοποίησεως αὐτῶν εἰς τινὰς τῶν γραμμῶν Ἀθηνῶν—Χαλκίδος, Θεσσαλονίκης—Ἐδέσσης, Κατερινῆς—Εἰδομένης (*). Τὸ ἀρμόδιον Ὑπουργεῖον ἐνέκρινε τὴν πρότασιν τῆς διοικήσεως μόνον διὰ τὴν προμήθειαν τριῶν, πρὸς δοκιμαστικὴν χρησιμοποίησιν. Δις διεξαχθεὶς διαγωνισμὸς ἔδωκε τὰ καλλίτερα ἀποτελέσματα, τὸ Ὑπουργεῖον ὅμως, ἀναιτιολόγητα καὶ παράδοξα, δὲν ἐνέκρινε (μέσα 1933), τὸ ἀποτέλεσμα παρὰ τὴν πρότασιν τῆς Διοικήσεως! Βραδύτερα, τὸ Κράτος ἀπεφάσισε τὴν προμήθειαν δύο μόνον αὐτοκινηταμαξῶν διὰ τὸ κρατικὸν δίκτυον παρ' Αὐστριακοῦ οἴκου εἰς ἀντάλλαγμα ἐξαγωγῆς εἰς Αὐστρίαν καπνῶν. Αὐταὶ παρηγγέλθησαν τὸ ἔτος 1934 καὶ παρελήφθησαν κατὰ Νοέμβριον 1936, τεθεῖσαι εἰς τακτικὴν κυκλοφορίαν τὸν Νοέμβριον 1936 ἐπὶ τῆς γραμμῆς Θεσσαλονίκης—Σερρῶν (*). Οὕτω, πρῶτον τὸ κρατικὸν δίκτυον εἶχε τὴν πρωτοβουλίαν χρησιμοποίησεως καὶ πρῶτον ἐχρησιμοποίησεν αὐτὰς ἐν Ἑλλάδι. Δὲν ὑπάρχει τίποτε γνωστὸν περὶ τῆς ἐν ἐκμεταλλεύσει ἀποδόσεώς των, ἂν καὶ ἐκμετάλλευσις μὲ δύο ὀχήματα δὲν εἶναι δυνατὸν νὰ εἶναι πλήρης οὔτε ὡς δοκιμαστικὴ τοιαύτη. Συνέχισις πάντως τῶν σκέψεων περὶ εὐρυτέρας χρησιμοποίησεως τοῦ μέσου τούτου δὲν ἐφάνη βραδύτερα ὅτε ἔγινε προμήθεια νέου τροχαίου (*).

4) Ἀπὸ ἀπόψεως πεδήσεως, ἡ συντελεσθεῖσα πρόοδος ἀφορᾷ μόνον τὴν ἀπὸ τῆς συνεχοῦς τροχοπέδης διὰ κενοῦ συστήματος Hardy συντελε-

νων μὲ θέσεις 130, καὶ τῶν δαπανῶν μιᾶς αὐτοκινηταμάξης ρυμουλκούμενου ἀποβάρου 32 τόννων, θέσεων 145 καὶ δι' 8 ταξείδια, προέκυπτε κόστος χιλιομετρ. σερμου 14.940 δραχ. διὰ τὴν ἀτμήρη καὶ 4.576 διὰ τὴν αὐτοκινητάμαξαν, ἤτοι κατὰ χιλιομετρικὴν θέσιν λεπτὰ 12 διὰ τὴν πρώτην καὶ 3 διὰ τὴν δευτέραν.

Ἐπίσης ἐκ τῆς καυσίμου ὕλης ὑπῆρχε κατὰ τὴν μελέτην διαφορὰ δαπάνης κατὰ χιλιομετρον $5.038 - 0.425 = 4.613$ δραχ., ὥστε νὰ ὑπάρχη ἐτησίαι οικονομία μόνον ἐκ τοῦ καυσίμου δραχ. 1.293.116, ποσὸν ἐπαρκοῦν δι' ἀπόσβεσιν ἐντὸς πενταετίας περίπου.

1) Ἴδε πρακτικὸν συνεδρίας Δ. Συμβουλίου τῆς 27 Ἰανουαρίου 1931.

2) Εἶναι κατασκευῆς τοῦ Wiener-Loocomotiv-Fabrik καὶ ἀποτελοῦνται ἐκάστη ἐξ ἐνὸς ὀχήματος φερομένου ἐπὶ 2 φορεῖων 72 θέσεων καθημένων. Ἡ μετάδοσις τῆς κινήσεως εἶναι ἠλεκτρικὴ, ὁ δὲ πετρελαιοκινητήρ ἰσχύος 360/380 HP, φέρων ἀπ' εὐθείας ἐπὶ τοῦ ἄξονός του συνδεδεμένην γεννήτριαν παραγωγῆς συνεχοῦς ρεύματος 300 βόλτ καὶ ἰσχύος 210 ΧΒ μὲ ἀριθμ. στροφῶν 950 λεπτῶν. Πλήρη τεχνικὴν περιγραφὴν δίδει ὁ Κ. Ἰσοαδρόφσκης εἰς τὰ «Τεχνικὰ Χρονικά», τεύχος 147 τῆς 1 - 2 - 1938.

3) Ἀπὸ τὸ Πελοποννησιακὸν δίκτυον, τὸ ὁποῖον ριζικώτερα καὶ εἰς εὐρείαν κλίμακα προέβη εἰς τὴν χρησιμοποίησιν αὐτῶν, χάρις εἰς τὴν πρωτοβουλίαν τοῦ ἀεμνήστου Γενικοῦ Διευθυντοῦ των Γεωργίου Δεῦμα, ἀναμένει ὁ ἐπιστημονικὸς κόσμος μίαν μελέτην περὶ τῆς πείρας, τὴν ὁποίαν ἀπεκόμισεν ἐκ τῆς χρησιμοποίησεως των.

σθεῖσαν βαθμιαία μέχρι τοῦ 1937 μετάβασιν εἰς τὴν διὰ πεπιεσμένου ἀέρος συνεχῆ τροχοπέδησιν, συστήματος Westinghouse, διὰ τὰς ἐπιβατικὰς μόνον ἀμαξοστοιχίας γενικωτέρου ἐνδιαφέροντος. Ὡς πρὸς τὰς ἐμπορικὰς ἀμαξοστοιχίας, παραμένει εἰσέτι τὸ σύστημα τῆς πεδήσεως διὰ χειροτροχοπέδης, πρὸς ζημίαν θετικὴν καὶ ἀποθετικὴν τῆς ἐκμεταλλείσεως. Τὸ ζήτημα εἶχεν κατὰ τρόπον ἐπαρκῆ μελετηθῆ περὶ τὸ 1930, ἀλλὰ λόγοι οἰκονομικοί, ἀλλὰ καὶ δυσχέρειαι ἐπιλογῆς μεταξὺ τῶν πολλῶν διεθνῶς δεκτῶν συστημάτων, καὶ ἰδίως τῶν δύο ἕξ αὐτῶν, ἠμπόδισαν τὴν λύσιν του.

Ε΄.

Συμβάσεις Ἔργων καὶ Προμήθειῶν.

Κατὰ τὸ διάστημα τῆς εἰκοσιπενταετοῦς ζωῆς τοῦ δικτύου, ἐκτὸς τῆς συνεχοῦς ἐνισχύσεως ὑπὸ τοῦ Κράτους διὰ καταβολῶν πρὸς ἐκτέλεσιν ὠρισμένων ἔργων ἢ κάλυψιν συγκεκριμένων ἀναγκῶν, σύστημα τὸ ὁποῖον ἐσταμάτησε κυρίως ἀπὸ τὸ 1925, πλὴν ὠρισμένων λίαν ἀραιῶν περιπτώσεων, αἱ ὁποῖαι ἐνεφανίσθησαν κατὰ τὰ μετ' αὐτὸ διαρρεύσαντα ἔτη, τὸ Κράτος εἰς τέσσαρα χρονικὰ σημεῖα ἐνίσχυσε τὸ δίκτυον διὰ δανείων ἢ δι' ἰδίων του συμβάσεων, διὰ παροχῆς ἐγγυήσεως εἰς δάνειά του ἢ διὰ καταβολῆς ποσῶν πρὸς ἐκτέλεσιν ἔργων χαρακτηρισθέντων, ὡς ἀμέσου ἢ ἐμμέσου στρατιωτικῆς ἀνάγκης.

Τὰ χρονικὰ αὐτὰ σημεῖα εἶναι: α) τὸ 1924, δάνειον τοῦ Κράτους πρὸς τὸ δίκτυον 35.000 000 δραμῶν (¹) δι' ἀποκατάστασιν ἀνεκτῶν ὄρων λειτουργίας τοῦ δικτύου (*), β) τὸ 1925, αα) σύμβασις μεταξὺ τοῦ Δημοσίου καὶ τῆς Ἐμπορικῆς Ἐταιρείας τοῦ Βελγίου τῆς 27 Αὐγούστου 1925, ββ) συμβάσεις τέσσαρες (²) τοῦ Δημοσίου μὲ τρεῖς Οἴκους τῆς Αὐστρίας καὶ Τσεχοσλοβακίας, συναφθεῖσαι ἐντὸς τοῦ 1925, ἀμέσως μετὰ τὴν Βελγικὴν, διὰ τὴν προμήθειαν εἰς τὸ δίκτυον 80 ἀτμαμαξῶν καὶ 1300 φορητῶν ὀχημάτων, γ) τὸ 1936, μὲ ἐγγύησιν τοῦ Κράτους χορήγησις δύο δανείων ἐκ μέρους τῆς Τραπεζῆς τῆς Ἑλλάδος 200 ἐκ. δραχ. καὶ κατόπιν 40 ἐκ. δραχ. διὰ τὴν προμήθειαν τροχαίου ὕλικου, γεφυρῶν, ὕλικου ἐργοστασίων κλπ.

1) Ἀξία ἀγγλ. λίρας τότε 247 δραχ., τιμᾶριθμος ἀκριβείας ζωῆς 1235.

2) Ἴδτε ἐκθεσιν χρήσεως 1923—24, σελ. 16 καὶ Α. Μάτσα. Ἐνθ. ἀνωτ., σελ. 28,41 καὶ ἐφεξῆς. Ἐκ τοῦ δανίου αὐτοῦ ἐγένετο προμήθεια 42 ἐπιβατικῶν ἀμαξῶν καὶ 6 σκευοφόρων. (σύμβασις μετὰ τῆς Ἄνω. Ἐταιρ. κατασκευῶν ἐν Famillereux τοῦ Βελγίου τῆς 19 · 8 · 24), ἀντὶ 12.399.000 βελγ. φράγκων.

3) Μετὰ τῆς Société Anonyme Austrohongroise privilegiée des chemins de fer de l'Etat (Steg) Βιέννης, σύμβασις τῆς 11 - 12 - 1925 διὰ 40 ἀτμαμάξας X 4.500 Ἀγγλ. λίρας ἐκάστη, μετὰ τῆς Société Anonyme des anciens Etablissements Skoda τοῦ Πίλσεν, σύμβασις τῆς 11 - 12 · 1925 διὰ 30 ἀτμαμάξας X 5450 λιρ. Ἀγγλ. ἐκάστη, μετὰ τοῦ Οἴκου Ringhoffer τοῦ Πίλσεν, σύμβασις τῆς 27 · 10 · 1925 διὰ 1300 φορητὰ ὀχήματα ἀντὶ Ἀγγλ. λιρῶν 380.627. Ἡ τετάρτη εἶναι ἡ Βελγικὴ σύμβασις περὶ τῆς ὁποίας γίνεται λόγος εἰς τὸ κείμενον. Ἀξία κατὰ τὴν συνομολόγησιν αὐτῶν τῆς Ἀγγλ. λίρας 313 δραχ., τιμᾶριθμος ἀκριβείας ζωῆς 1414-

δ) πιστώσεις τοῦ Δημοσίου διὰ τὴν ἐκτέλεσιν ὠρισμένων ἔργων ἐπὶ τῆς γραμμῆς (κυρίως ἀπὸ τὸ 1932, ἀλλ' ἐντονώτερα ἀπὸ τὸ 1936) (1) καὶ ἰδίᾳ τὴν κατασκευὴν κατὰ διαγεγραμμένον πρόγραμμα τῆς γραμμῆς Θεσσαλονίκης—Τσόγρι—Μυρρίνης (παρὰ τὴν Ἄγγισταν).

Σημαντικώτερα ὄλων αὐτῶν εἰς βάρη τοῦ Δημοσίου, προμηθείας καὶ ἔργα ἐπὶ τοῦ κρατικοῦ δικτύου εἶναι ἡ Βελγικὴ σύμβασις τῆς 27 Αὐγούστου Αὐγούστου 1925. Ν. Διάταγμα τῆς 4 Ὀκτωβρίου 1925 ἐκίρωσε σύμβασιν τῆς 27 Αὐγούστου 1925 μεταξὺ τοῦ Ἑλληνικοῦ Δημοσίου καὶ τῆς Ἐμπορικῆς Ἑταιρίας τοῦ Βελγίου, ἀφορῶσαν «τὴν μελέτην καὶ κατασκευὴν 350 χιλιομέτρων νέων σιδηροδρομικῶν γραμμῶν, τὴν προμήθειαν μονίμου καὶ τροχαίου ὕλικου καὶ τὴν ἀντικατάστασιν καὶ ἐνίσχυσιν ὑφισταμένων γραμμῶν». Πρόκειται περὶ μιᾶς ἐκ τῶν περισσότερον κατακριθεισῶν σημαντικῶν συμβάσεων, τὰς ὁποίας συνωμολόγησε τὸ ἑλληνικὸν κράτος κατὰ τὸ ἔτος 1925.

Εἰς τρεῖς σκοποὺς ἀπέβλεπεν τὸ Ἑλληνικὸν Κράτος, κλεῖον τὴν σύμβασιν αὐτήν, πρῶτον εἰς τὸ νὰ ἐνισχύσῃ τὴν γραμμὴν Πειραιῶς—Θεσσαλονίκης μέχρι τῆς ἰκανότητος τῶν 18 τόννων κατ' ἀξονα, διὰ τῆς ἀντικατάστασεως τοῦ ὕλικου τῆς ἀνωδομῆς, τροχιῶν, στρωτήρων καὶ γεφυρῶν, δεύτερον εἰς τὴν προμήθειαν τροχαίου ὕλικου, ἀναγκαίου διὰ τὰς παλαιὰς καὶ τὰς κατασκευασθησομένας νέας γραμμὰς τοῦ δικτύου, κυρίως διὰ λόγους ἐκτάκτων ἐθνικῶν ἀναγκῶν, τρίτον εἰς τὴν κατασκευὴν νέων γραμμῶν μήκους περίπου 350 χιλιομέτρων, εἶχε δὲ ὑπ' ὄψιν του τὴν ἀπὸ καιροῦ μελετωμένην γραμμὴν Θεσσαλονίκης—Ἀγγίστης (ἴδε ἀνωτέρω), τὴν γραμμὴν Καλαμπάκας—Κοζάνης—Βεροῖας, ὅπου καὶ θὰ ἐχρησιμοποιεῖ καὶ τὴν τροχίαν 34 χιλιογρ., τὴν ὁποίαν ἀφαιρουμένην ἀπὸ τὴν γραμμὴν Πειραιῶς—Θεσσαλονίκης θ' ἀντικαθιστοῦσε διὰ βαρυτέρας.

Πρὸς ἐπίτευξιν τῶν σκοπῶν αὐτῶν συνήφθη ἡ ἀνωτέρω σύμβασις, διὰ τῆς ὁποίας ὠρίσθη ἡ ἀξία τῶν ἔργων καὶ τοῦ ὕλικου εἰς 21.000.000 δολλάρια χρυσᾶ καὶ πρὸς τοῦτο ἡ Ἑταιρία αὐτὴ ἀνελάμβανε νὰ χορηγήσῃ εἰς τὸ Δημόσιον δάνειον (2) ἴσου ποσοῦ, κατανεμόμενον εἰς δύο κατηγορίας δανείου, τῆς μιᾶς (Α') διὰ 10.500.000 δολλάρια, ἀφορώσης τὰ ἔργα κατασκευῆς τῶν νέων γραμμῶν, τῆς ἄλλης (Β'), ἀφορώσης τὴν προμήθειαν μονίμου καὶ τροχαίου ὕλικου. Τὸ Δημόσιον θὰ ἐξέδιδεν ὁμολογίας τῶν τῶν ποσῶν αὐτῶν ἐντὸς 1 | 2 ἔτων διὰ τὸ ἥμισυ καὶ δύο ἔτων διὰ τὸ ἕτερον ἥμισυ, πωλουμένας ἀμέσως εἰς τὴν Ἑταιρίαν ἔναντι τῶν ὑποχρεώσεών της

1) Βάσει ὠρισμένων ἀναγκῶν καὶ αἰτημάτων ἐθνικοῦ χαρακτῆρος εἶχε μετὰ ἐξουχιστικὴν μελέτην τῶν ὀργάνων τοῦ δικτύου ἐν συνεργασίᾳ τῶν ἀρμοδίων ὑπηρεσιῶν καθορισθῆ σαφῆς καὶ πλήρες πρόγραμμα τῶν ἀπαιτουμένων συμπληρώσεων τῶν ἐγκαταστάσεων τοῦ δικτύου ἀπὸ τὸ 1934, ἐφαρμοσθῆν κατὰ τὰ μετέπειτα ἔτη.

2) Τὸ ὁποῖον ὀνομάζει ἡ σύμβασις εἰς τὸ ἀρθρ. 13 «Δάνειον εἰς χρυσὸν τῶν Σιδ. Ἑλλ. Κράτους».

ἐκ τῆς συμβάσεως, τὸς ὁποίας θὰ ἐξεπλήρωνε εἰς τὸ μέλλον. Τὸ προϊόν θὰ κατετίθετο διὰ τὴν πρώτην κατηγορίαν (κατασκευαί γοαμμῶν) εἰς τὴν Ἑθνικὴν Ἐταιρίαν βιομηχανικῆς πίστεως τοῦ Βελγίου, ὑπὸ ἰδιότητα αὐτῆς ὡς μεσεγγυόχου, διὰ τὴν δευτέραν κατηγορίαν (προμηθεῖαι) εἰς τὴν Ἑθνικὴν Τράπεζαν τῆς Ἑλλάδος, χρεουμένου τοῦ Δημοσίου διὰ τὰς γινομένας ὑπὸ τῆς Ἐταιρείας ἐκτελέσεις ἔργων ἢ προμηθείας, μὲ τόκον ὑπὲρ τοῦ Δημοσίου 6 ο/ο τοῦ ἐκίστοτε ὑπολοίπου, ἀλλὰ καὶ αὐτοῦ καταπιεμένου εἰς τὴν ὡς ἄνω Βελγικὴν Τράπεζαν ἐπὶ τόκῳ 5 ο/ο ὑπὲρ τοῦ Δημοσίου. Ὁ τόκος ὠρίζετο εἰς 8 ο/ο δι' ἀμφοτέρας τὰς κατηγορίας, ἡ δὲ ἀπόσβεσις διὰ τὴν Α' κατ. εἰς 10 ἔτη καὶ διὰ τὴν Β' κατηγ. εἰς 6 ἔτη.

Ἐν γένει οἱ ὄροι τόκος, προθεσμία ἀποσβέσεων καὶ τρόπος ἐξφύσεως τῶν κεφαλαίων ἦσαν ἐξαιρετικὰ δυσμενεῖς διὰ τὸ δημόσιον, εἰς προθεσμίαν ἰδίως ἀποσβέσεων (10 καὶ 6 ἔτη) εἶναι τὸ βαρύτερον ὄλων τῶν μεταπολεμικῶν ἐξωτερικῶν δανείων ('). Μάλιστα εἰμπορεῖ κανεὶς νὰ εἴπῃ,

1) Ἴδε Α. Ἀγγελόπουλον, ἐνθ' ἄνωτ. σελ. 37. Χαρακτηρίζει τὸ δάνειον τοῦτο ὑπὸ τοὺς ἀρχικοὺς ὄρους ἐξ Ἰσοῦ ἐπαχθῆς ὅσον καὶ τὸ τῆς ὑδρεύσεως. Εἶναι ἐν τούτοις ἐπαχθέστερον ἐκείνου καὶ λόγῳ προθεσμίας ἀποσβέσεως καὶ τιμῆς ἐκδόσεως. Ὁ Δ. Στεφανίδης εἰς τὸ βιβλίον του : Ἡ εἰσροὴ ξένων κεφαλαίων. Θεσσαλονίκη 1930, σελ. 238 λέγει : «Οἱ ὄροι τοῦ Βελγικοῦ Δανείου εἶναι ἐπαχθέστεροι διὰ τὸ Ἑλληνικὸν Κράτος καὶ τὴν κοινωνικὴν οἰκονομίαν ὄχι μόνον τοῦ Α' προσφυγικοῦ, ἀλλὰ καὶ τοῦ τῆς ὑδρεύσεως». Δὲν νομιζομεν ὁμῶς, ὅτι ἔχει δίκαιον ὡς πρὸς τὰ αἰτία τῶν βραχειῶν προθεσμιῶν ἀποσβέσεως τῶν μεταπολεμικῶν ἐξωτερικῶν δανείων. Ἡ ἀστάθεια τῶν μεταπολεμικῶν ὄρων τῆς διεθνοῦς κεφαλαιαγορᾶς καὶ ἑνας βαθμὸς δυσπιστίας, καὶ ὄχι ἡ θέλησις τῶν Ἑλλήνων Κυβερνήσεων ὑπηγόρευσαν τὰς βραχείας προθεσμίας ἀποσβέσεως. Γενικὰ. τὰ μεταπολεμικὰ ἐξωτερικὰ δάνεια, ὄχι μόνον τῆς Ἑλλάδος, εἶναι πλέον βραχυπρόθεσμα ἐν σχέσει πρὸς τὰ προπολεμικά. Δὲν εἶναι ἐν τούτοις ἡ βαρύτερα διὰ τὴν λαϊκὴν μας οἰκονομίαν τῶν συμβάσεων τῆς ἐποχῆς ἐκείνης. Τοῦλάχιστον ἀπὸ ἀπόψεως τῆς ἐγκαταστάσεως ξένων οἰκονομικῶν ἐπιρροῶν εἰς τὴν χώραν, αὐθάδους αὐτοτελείας καὶ ἀνεπιπτώσεως ἐναντι τῆς κοινωνίας, τοῦ Κράτους καὶ τῆς διοικήσεώς του καὶ ἀθετήσεως τῶν δοθεισῶν εἰς αὐτὸ ὑποσχεσῶν, ἐξαιρετικὸν παράδειγμα ἐμφανίζει ἡ λεγομένη σύμβασις Πάουερ τῆς 14 - 10 - 25. Καὶ ἔμεινε τοιαύτη, παρὰ τὴν βελτίωσιν μερικῶν ὄρων τῆς τοῦ 1927. Ἰδίως, ἡ κατ' ἀθέτησιν τῆς διαβεβαιώσεως τοῦ κυριωτέρου συμπράττοντος εἰς τὸ Συνδικάτον Ἑλλ. Τραπεζῶν (τῆς Ἑθν. Τραπεζῆς), παρασύραντος καὶ τὰς ἄλλας μικρᾶς συμμετοχῆς Τραπεζας, τὴν ὁποίαν τὸ Κράτος ἀνόητα ἐνεπιστεύθη, μὴ ἐξασφαλισθὲν διὰ τῆς συμβάσεως, πώλησις (ἀρχαί 1930) τῶν μετοχῶν (διὰ τῶν ὁποίων συμμετεῖχεν εἰς τὴν HOLDING Γεν. Ἑλλ. Ἐταιρίαν) εἰς ξένην ἐπιχείρησιν, κατέστησε πλειοψηφοῦσαν τὴν ξένην ὁμάδα καὶ τὰς ἰδρυθείσας Ἐταιρείας κράτος ἐν κράτει. Οὕτως, «ἡ μήτηρ» ἐταιρεία ἐπωλήθη εἰς ξένας ἐπιρροὰς καὶ ἐρωτᾶται τί ἀπέβλεπεν ἡ ἐντονωτέρα προάσπισις τοῦ ἐγγχωρίου συμφέροντος διὰ τῆς ἐνεργοῦς ἐπεμβάσεως τῆς Τραπεζῆς (ὡς ὑπόσχεται ἡ Ἑθνικὴ Τράπεζα διὰ τῆς Ἐκθέσεως τῆς διοικήσεως ἐπὶ τῆς χρήσεως 1925, σελ. ΧΧΙ). Ἐξητημίση, διότι αὐτὸ ἐπέβαλεν ὁ τραπεζικὸς μαμωνάσι! Ἀποκαλυπτικὴ, ὡς πρὸς τοῦτο, εἶναι ἡ ἐπιστολὴ τοῦ Σ.Μ. μικροτέρου μετόχου εἰς τὸ Ἑλ. Βῆμα τῆς 25 - 5 - 1930. Ἴδε Δ. Στεφανίδη, Ἡ εἰσροὴ ξένων κεφαλαίων ἐν Ἑλλάδι, Θεσσαλονίκη 1930, σελ. 280—296, ἐπίσης τὴν ἐξ ἀφορμῆς τῶν Συμφωνιῶν Λονδίνου (1932) Γνωμοδότησιν

δτι ἡ ἔταιρία δὲν εἶχε κεφάλαια, ἀλλ' ἐκ τῶν σχεδὸν ἀμέσως ἐκδιδομένων καὶ ἀμέσως τοκοφόρων ὁμολογιῶν, ἐκ τῶν ὁποίων τὰς τῆς πρώτης κατηγορίας εἰμφοροῦσε κατὰ θέλησιν νὰ ἐκχωρήσῃ εἰς ἀγοραστάς, ἐπορίζετο αὐτὰ κατὰ τρόπον εὐφυᾶ, ὑποχρεουμένη μόνον νὰ καταθέσῃ εἰς τὴν Βελγικὴν Τράπεζαν τὸ προϊόν των, τοῦ ὁποίου ἡ ἀπόσβεσις μὲ τὰς ἀνωτέρω συντόμους προθεσμίας ἤρχιζεν εὐθὺς μὲ τὴν ἔκδοσίν των.

Διὰ συμβάσεως τῆς 27 Αὐγούστου τοῦ ἰδίου ἔτους καθωρίσθη λεπτομερέστερα τὸ προμηθευθησόμενον μόνιμον καὶ τροχαῖον ὕλικόν. Ἀναφέρομεν ἐνταῦθα τὸ ποσὸν τὸ τροχαίου 65 ἀτμαμαξῶν 4 τύπων καὶ 1450 φορτηγῶν διαφόρων τύπων. Εὐθὺς ἀμέσως, ὁμως, τὸ Δημόσιον ἀκύρωσε τὴν δοθεῖσαν εἰς αὐτὴν νομίμως παραγγελίαν, περιορίσαν αὐτὴν εἰς 20 ἀτμαμάξας καὶ 375 φορταμάξας, παραδοθείσας εἰς τὸ Κρατικὸν δίκτυον μέχρι τοῦ 1932.

Ἀργότερα διὰ συμβάσεως τῆς 12 Μαρτίου 1931 ἐτροποποιήθησαν οἱ ὅροι ἀποσβέσεως καὶ τόκου ἐπὶ τὸ εὐνοϊκώτερον διὰ τὸ Δημόσιον.

Εἶναι χαρακτηριστικὸν τοῦλάχιστον ἀκαταστασίας, ὅτι τὸ Δημόσιον τρεῖς μῆνας μετὰ τὴν ὑπογραφήν τῆς συμβάσεως αὐτῆς προέβαιεν εἰς τὴν σύναψιν τῶν ἄλλων μνημονευθεισῶν τριῶν συμβάσεων διὰ τῶν ὁποίων ἔτιδε νέας παραγγελίας ἀτμαμαξῶν καὶ φορτηγῶν· διὰ τοῦτο δὲ ἀκύρωνε τὰς σχεδὸν ταυτόχρονα συμφωνηθείσας μὲ τὴν Βελγικὴν Ἐταιρίαν ὁμοίας προμηθείας!

Ἐκ τοῦ παραδοθέντος κατὰ τὰ ἐπόμενα ἔτη μονίμου ὕλικου τροχιῶν καὶ στρωτήρων ἐγενεν ἡ ἔξ ὀλοκλήρου ἀντικατάστασις τοῦ ὕλικου τῆς γραμμῆς Πειραιῶς—Θεσσαλονίκης καὶ ἡ ἐνίσχυσις ἢ ἡ ἀντικατάστασις σοβαροῦ ἀριθμοῦ γεφυρῶν (1).

Ὡς πρὸς τὰς νέας γραμμὰς ἡ Ἐταιρία, λήγοντος τοῦ 1925, ἐλάμβανεν ἐντολήν νὰ προβῇ εἰς ὀριστικὴν μελέτην τῆς γραμμῆς Ἀγγίστης καὶ εἰς προμελέτην τῆς γραμμῆς Καλαμπάκας—Βεροίας, μετὰ διετίαν ὁμως (1927) ἐλάμβανε ἄλλην ἐντολήν νὰ προβῇ εἰς τὴν πλήρην μελέτην τῆς δευ-

τῆς Εἰσηγ. Ἐπιτροπῆς τοῦ Ἄνωτ. Συγκ. Συμβουλίου, (τὸ ἐξαιρετικὰ διαφωτιστικὸν γενικὸν μέρος αὐτῆς ἐδημοσιεύθη εἰς τὰ Τεχνικὰ Χρονικά, τεύχη 59—60 τοῦ 1934) καὶ τὴν γνωμοδότησιν ἐπὶ τοῦ νομικοῦ μέρους τῶν Καθηγητῶν Κ. Δεμερτζῆ, Θρ. Πατιμεζᾶ, Κ. Τριανταφυλλοπούλου καὶ Γ. Μαριδάκη εἰς τὴν Ἐφ. Ἑλλ. Νομικῶν τῆς 13 Μαΐου 1934. Τὸ ὅλον ἱστορικὸν τῆς ὑποθέσεως εἶναι τοιοῦτον, ὥστε νὰ προκαλοῦν πικρὸν μεδίμα αἱ προτασσόμεναι ὑπὸ τῆς Διευθύνσεως τοῦ νομικοῦ τούτου περιοδικοῦ κλαυθμηρίζουσαι κρίσις περὶ τῆς ζημίας ποῦ ὑφίστανται οἱ κάτοχοι τῶν μετοχῶν, ἀλλὰ καὶ ἡ πίστις ἐκ τῆς δημοσίας εἰς τὸν τύπον συζητήσεως, ἀντιπαρερχόμεναι τὴν ἀνήθικον πρᾶξιν τοῦ Συνδικάτου καὶ δὴ τῆς μεγαλυτέρας αὐτῶν.

1) Τὸ δαπανηθὲν διὰ τὸ δίκτυον ποσὸν ἐκ τοῦ βελγικοῦ δανείου διὰ τὴν γραμμὴν καὶ τὸ τροχαῖον ἀνήρχετο διὰ τὸν ἰσολογισμόν 1931—32 εἰς 498.687.794 δραχ., ἢτοι δολλάρια 6.453.878.

τέρας γραμμῆς καὶ ἑναρξιν ἐκτελέσεως αὐτῆς. Ἡ ἐκτέλεσις ἤρχισεν, ἐγκατασταθέντων βαθμιαῖα εἰς τὰ πλεῖστα τμήματα ἐργοληπτῶν κατόπιν διαγωνισμῶν, διακοπεῖσα ὅμως ἐπὶ δεκάμηνον τοῦ 1930 διὰ τὰ νὰ γίνῃ προμελέτη νέας χαράξεως, ἡ ὁποία ἐχαρακτηρίζετο ἀπὸ τὸν προτεινόμενον αὐτὴν ὡς εὐθηνότερα, συνεχίσθη καὶ πάλιν μέχρι τοῦ 1932. Κατὰ τὸ ἔτος αὐτὸ τῶν οικονομικῶν δυσχερειῶν τοῦ Κράτους, λόγῳ τῆς διακοπῆς τῆς κανονικῆς ἐξυπηρετήσεως τοῦ Δημοσίου Χρέους ὑπὸ τοῦ Δημοσίου, τὰ ἔργα ἐσταμάτησαν. Τὸ Ἄνωτ. Συγκ. Συμβούλιον, κληθὲν βραδύτερον νὰ γνωμοδοτήσῃ ἐπὶ τοῦ γενικωτέρου ζητήματος τῶν σχέσεων δημοσίου καὶ Ἐταιρίας, ἐβεβαίωσεν (ἄρχει 1933), ὅτι εἶχον ὡς τότε δαπανηθῆ διὰ τὴν γραμμὴν 4.350.000 δολλάρια, ὅτι διὰ τὰ συμπληρωθῆ ἡ ὑποδομὴ τῶν συνεχῶν τμημάτων Καλαμπάκας—Κοζάνης ἀπαιτοῦντο εἰσέτι 3.700 000 δολλάρια, διὰ δὲ τὴν ἀνωδομὴν 1.448.006 δολλάρια, τέλος ὅτι ἐπειδὴ λόγῳ τῆς μεγάλης δαπάνης, ἦτο ἀδύνατος ἡ συνέχισις τῆς κατασκευῆς καὶ τοῦ τμήματος Κοζάνης—Βεροίας (1) ἔπρεπε πάντως νὰ ἐπιτευχθῆ ἡ διαπλάτυσις τῆς θεσσαλικῆς γραμμῆς Καλαμπάκας—Παλιοφαρσάλου μὲ δαπάνην 600.000 δολλαρίων καὶ 50.000.000 δραχ. διὰ τὰ ἐπιτευχθῆ οὕτως ὁ σύνδεσμος μὲ τὸ κρατικὸν δίκτυον, ἤτοι ἡ χρησιμοποίησις τῆς γραμμῆς μέχρι Κοζάνης ἀπὸ νότου.

Ἐκτοτε, τίποτε δὲν ἔγινε δι' αὐτὴν, πλὴν τῆς συνεχιζομένης στοιχειώδους συντηρήσεως τῶν ἡμιτελῶν ἔργων τῆς ἀξίας τῶν 4.350.000 δολλαρίων. Σοβαρὸν ζήτημα, καὶ προκαλοῦν λυπηρὰς σκέψεις δι' ἔργα φύσεως τοιαύτης, ὅπου ἡ πάροδος τοῦ χρόνου φέρει μεγάλας ζημίας(2). Ὅλη ἡ ἱστορία του εἶναι θλιβερωτάτη εἰς τὴν οικονομικὴν ἱστορίαν μας ὅπως καὶ ἄλλαι συμβάσεις τοῦ 1925. Ἐκ τῶν συστάσεων τοῦ Ἄν. Συγκ. Συμβουλίου τίποτε δὲν ἐξετελέσθη. Ἐν τούτοις ἡ γενομένη δαπάνη δὲν πρέπει νὰ μείνῃ ἀχρησιμοποίητος καὶ τὸ ἔργον πρέπει νὰ συνεχισθῆ εἰς πρώτην εὐκαιρίαν.

Αἱ συμβάσεις δανείων τοῦ δικτύου διὰ 200 καὶ κατόπιν 40 ἑκατομ. δραχμῶν μετὰ τῆς Τραπεζῆς τῆς Ἑλλάδος τῶν ἐτῶν 1935—37 κυρίως ἀφορμὴν εἶχαν τὸ πρόγραμμα περὶ τοῦ ὁποίου ὠμιλήσαμεν εἰς τὴν δευτέραν ὑπόσημείωσιν τῆς σελ. 95. Τὸ σύντομον αὐτῶν ἱστορικὸν ἀνατρέχει

1) Ἐτέθη ἐκ τοῦ λόγου τούτου ζήτημα προεκτάσεως ἀπὸ τὴν Κοζάνην, δριστικῆς ἢ προσωρινῆς, πρὸς Πτολεμαῖδα καὶ Ἀμύνταιον ἀντὶ τῆς Βεροίας.

2) Ἴδε εἰς «Τεχνικά Χρονικά» (τεύχος 139. 1 Ὀκτωβρίου 1937) Α. Ρούκα: Ἡ σιδηροδρομικὴ γραμμὴ Καλαμπάκας—Κοζάνης—Βεροίας, ὅπου ὁ γράφων τονίζει τὴν ἀνάγκην νὰ συμπληρωθῆ εἰς κανονικὴν γραμμὴν τὸ ἔργον ἐπὶ τοῦ παρόντος τοῦλάχιστον πρὸς Ἀμύνταιον καί, διὰ τὸ μέλλον, τὴν σημασίαν τῆς προεκτάσεως ἀπὸ τὴν Κοζάνην πρὸς Κορυτσᾶν διὰ Καστορίας. Εἰς τὴν μελέτην παρατίθενται φωτογραφίαι τινεὶ παριστῶσαι ὄντως ἐπακριβῶς τὸ θλιβερὸν θέμα περὶ τοῦ ὁποίου γίνεται λόγος εἰς τὸ κείμενον, προσφερόμενον ἀντὶ τῆς δαπάνης τῶν 4.350.000 δολλαρίων σταθεροποιήσεως. Ἴδε ἐπίσης καὶ Η. Γεωργοπούλου, Ἡ γραμμὴ Καλαμπάκας—Βεροίας, Ἀθήναι 1931, σελ. 37 καὶ ἐφ. γενικώτερα περὶ τῆς κατασκευῆς τῆς γραμμῆς αὐτῆς.

ἕως τὰ μέσα τοῦ 1934. Αἱ ἀνάγκαι, ὡς ἐξετέθη, κατεφαίνοντο ἤδη πρὸ πολλοῦ καὶ εἰς ἰκανοποίησιν αὐτῶν ἀπέβλεπεν ὁ Νόμος ὑπ' ἀριθμ. 5687 τῆς 7 Σεπτεμβρίου 1932 «περὶ συνάψεως δανείων παρὰ τῶν Σιδηροδρόμων Κράτους» ὑπὸ τὴν ἐγγύησιν τοῦ Κράτους. Ἦδη, τὸ 1934 εἶχε κάπως αἰθριασθῆ ὁ οἰκονομικὸς ὀρίζων, ἐξ ἄλλου διὰ τὰ πιστωτικὰ διὰ τὴν χώραν ὑπόλοιπα τῶν ἑλληνογερμανικῶν ἐμπορικῶν συμφηφισμῶν ποῦ ἤρχισαν τότε νὰ σχηματίζονται, ἐπεζητεῖτο παρὰ τῆς Τραπεζῆς τῆς Ἑλλάδος τακτοποίησις δι' ἀγορῶν ἐκ μέρους τοῦ Κράτους ἢ συγγενῶν ὀργανισμῶν, τοῦτο δὲ μόνον διὰ μεγάλων ἀγορῶν βιομηχανικῶν προϊόντων τῆς Γερμανίας ἠδύνατο νὰ ἐπιτευχθῆ ἀμέσως ἢ, τότε ἀκόμη, διὰ τριμερῶν πράξεων (Τσεχοσλοβακία). Πρὸς τοῦτο καὶ ἀπὸ τὸ 1934 τὸ δίκτυον εἶχεν ἔλθῃ εἰς συνεννοήσεις μετὰ τῆς Τραπεζῆς καὶ οἱ ὅροι συμφωνίας ἀπλοῖ, ὅπως ἦσαν μετὰξὺ δύο τοιούτων ὀργανισμῶν, δὲν ἄφηναν ἀμφιβολίας, οὕτω δὲ ἐκλείσθη κατὰ τὰ τέλη τοῦ 1935 (1) ἡ συμφωνία ὀμολογιακοῦ δανείου 200 ἑκατ. δραχμῶν (κατ' οὐσίαν συμφωνία τῶν ἀναλογούντων εἰς τὸ ποσὸν αὐτὸ μάρκων) πρὸς 4 ο]ο δι' ἀγορὰν σιδηροδρομικοῦ ὑλικοῦ, καὶ κατόπιν (1937) δανείου 40 ἑκατ. δραχ. ὑπὸ τοὺς αὐτοὺς εὐνοϊκοὺς ὅρους, πλὴν ἐννοεῖται τοῦ ὅρου τῆς δεσμεύσεως, ὡς πρὸς τὴν ἀγορὰν τῶν ἀντικειμένων ἐκ τῆς γερμανικῆς ἀγορᾶς, ἥτοι πραγματικὰ χωρὶς διαγωνισμόν.

Τὸ ποσὸν αὐτὸ διετεθη (2) εἰς τὰς ἐξῆς προμηθείας : α) διὰ τὴν προμήθειαν 150.000 μεταλλ. στρωτήρων διὰ τὴν γραμμὴν Ἀλεξανδρουπόλεως (63 ἑκ. δραχ.), β) διὰ τὴν προμήθειαν ὑλικοῦ γεφυρῶν (34 ἑκ. δραχ.), γ) διὰ τὴν συμπλήρωσιν τῶν ἐγκαταστάσεων τῶν ἐργοστασίων τοῦ δικτύου (22 ἑκ. δραχ.), δ) διὰ τὴν προμήθειαν 24 ἐπιβατικῶν ἀμαξῶν (15 ἑκατ. δραχ.), ε) διὰ τὴν προμήθειαν ἑκατὸν μορσικῶν συσκευῶν (1.4 ἑκατ. δραχ.) καὶ σν) διὰ τὴν προμήθειαν ἄλλων τινῶν ὑλικῶν (3.1 ἑκ. δραχ.).

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ ΤΕΤΑΡΤΟΝ

ΑΣΙΑ ΤΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ ΤΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ

Α'.

Οἱ μέχρι τοῦ 1929 ἰσολογισμοί.

Μέχρι τῆς ἐποχῆς αὐτῆς, ὁ Ἰσολογισμὸς συνετάσσετο κατὰ τὸν ἀπ' ἀρχῆς τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῆς Ἑταιρίας Ἑλληνικῶν Σιδηροδρόμων κρατήσαντα τύπον. Οὕτως, ὡς κύρια κονδύλια ἐφέροντο ἐν τῷ ἰσολογισμῷ, τοῦ μὲν Ἐνεργητικοῦ πρώτῃ ἐγκαθιδρύσεως ἐκ δραχ. 74.153.186.98, τοῦ δὲ Παθητικοῦ Κεφάλαιον (μετοχικόν) ἐκ δραχ. 10.000.000 καὶ ἐνίσχυσις τοῦ Κράτους πρὸς συμπλήρωσιν τῆς 1ης ἐγκαθιδρύσεως ἐκ δραχ. 66.153.186.94.

1) Τιμὴ συναλλάγματος ἐπὶ Λονδίνου τότε δραχ. 529, τιμὰριθμὸς ἀκριβείας ζωῆς 2103.

2) Κατὰ τὴν ἐκθεσιν χρήσεως 1936—37, σελ. 7.

Κατὰ τὸν πρῶτον ἰσολογισμόν τῆς δημοσίας ἐκμεταλλεύσεως χρήσεως 1920—21 ἀναφέρονται εἰς τὸ Ἑνεργητικὸν «Λογαριασμοὶ ἐκκαθαριστέοι προγενέστεροι τοῦ νόμου 2144 ἐκ δρχ. 2.923.874.90». Τὸ ποσὸν αὐτὸ ἀποτελεῖ τὴν διαφορὰν μεταξὺ ἀριθμῶν πιστωτικῶν καὶ χρεωστικῶν λογαριασμῶν, εἰς τοὺς ὁποίους περιλαμβάνονται καὶ τὰ μνημονευθέντα κύρια τρία κονδύλια ἀμετάβλητα, οἱ ὁποῖοι κυρίως εἶπειν θὰ ἔπρεπε ν' ἀναγράφωνται ἀναλυτικὰ εἰς τὸ Ἑνεργητικὸν ἢ τὸ Παθητικόν. Ἐντὶ τούτου, χάριν μεγαλυτέρας ἀπλουστεύσεως, ἀνεγράφετο ἡ μεταξὺ αὐτῶν διαφορὰ.

Χωρὶς ἀμφιβολίαν, ὁ ἰσολογισμὸς αὐτὸς δὲν ἦτο πραγματικὸς, ἀρκεῖ ὡς ἀπόδειξιν αὐτοῦ ν' ἀναφέρωμεν, ὅτι, ἐκτὸς τοῦ ὅτι δὲν περιεῖχε τὴν ἀξίαν τῶν ἀπαλλοτριωθεισῶν ὑπὲρ τοῦ Δημοσίου γαιῶν διὰ τὴν κατασκευὴν τῶν γραμμῶν, ὡς καὶ τῶν προμηθειῶν καὶ ἔργων διὰ τὰ ὁποῖα εἶχε δαπανῆσει σημαντικὰ ποσὰ τὸ Δημόσιον, τίποτε δὲν ἀνεγράφετο διὰ τὴν γραμμὴν Θεσσαλονίκης—Ἀλεξανδρουπόλεως, ἡ ὁποία ἤδη κατὰ κυριότητα ἀνῆκεν εἰς τὸ Κράτος καὶ τὴν κατασκευασθεῖσαν ἐνωτικὴν γραμμὴν Παπαποῦλι—Πλατῦ—Τοψίν. Ἄλλ' ἦτο ὁ ἀναγκαῖος καὶ ἀναπόφευκτος διὰ τὸ πρῶτον ἔτος πρόχειρος ἰσολογισμὸς (ἴδε Πιν. 5).

Ἦτο, ἐπομένως, σπουδαῖον μέλημα, ἐπιβαλλόμενον ἀπὸ τὸ δημόσιον συμφέρον, ν' ἀποκτήσῃ ἡ ἐπιχείρησις ἰσολογισμόν ἀκριβῆ καὶ σαφῆ, νέου τύπου, ἀφοῦ προηγουμένως ἔξηκριβώνετο ἡ ἀξία τῶν ἐγκαταστάσεων⁽¹⁾

Οἱ ἰσολογισμοὶ τῶν ἐπομένων ἐτῶν μέχρι καὶ τοῦ 1928—29 δὲν παρουσιάζουν οὐσιώδη εἰς περιεχόμενον μεταβολήν, κατὰ σύστημα δὲ καμμίαν. Μόνον, ὅτι ὁ συνεπτυγμένος λησμός, τὸν ὁποῖον ἀνεφέραμεν, ἐμφανίζεται ἀναλυτικὰ εἰς τὰ κονδύλια ἐκ τῶν ὁποίων συνετέθη, κατανεμόμενα ἀνάλογα εἰς τὸ Ἑνεργητικὸν ἢ τὸ Παθητικόν.

Εἰς ἐκτέλεσιν ἐπιταγῶν, τὰς ὁποίας τὸ πρῶτον διετύπωσαν τὰ ἄρθρα 13 καὶ 15 τοῦ Νομοθ. Διατάγματος τῆς 21 Σεπτεμβρίου 1925⁽²⁾, διὰ τῶν ὁποίων ἐπίσημως ἀνεγνωρίζετο ἡ ἀνάγκη συντάξεως πραγματικοῦ ἰσολογισμοῦ διὰ τοῦ καθορισμοῦ τοῦ ἀληθοῦς Ἑνεργητικοῦ καὶ Παθητικοῦ αὐτῶν, διαγραφέντος μάλιστα διὰ τοῦ νόμου τούτου ἰδίου τρόπου ἐξευρέσεως τῆς ἀξίας τῶν ἐγκαταστάσεων τοῦ σιδηροδρόμου ἐξ ἀπογραφῆς, ὠρίσθη ὑπὸ τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου τῶν Σιδηροδρόμων Κράτους Ἐπιτροπὴ ἐκτιμητῶν⁽³⁾, ὑπὸ τὴν καθοδήγησιν καὶ κατὰ τὰς δοθείσας κατευθύνσεις

1) Ἴδε καὶ Γ. Π. Βουγιούκα, ἐκθεσὶν ἐξελέγξεως τῆς χρήσεως 1920—21, δημοσιευθεῖσαν εἰς τὸ Παράρτημα τῆς Ἐφημ. Κυβερνήσεως, φύλλ. 3 Ἰουνίου 1922. Ἐπίσης: ἐπὶ τῆς χρήσεως 1923—24 τῶν ΣΕΚ. σελ. 36—39.

2) Τὸ κερῶθέν διὰ τοῦ νόμου ὑπ' ἀρ. 4101 τῆς 11 Μαρτίου 1929.

3) Ἀποτελεσθεῖσα ἐκ τῶν Γ. Δούμα, Σπ. Κορώνη, Ἰ. Δροσοπούλου καὶ Β. Σαμαρά, (συνεδρία τῆς 26 Ἰανουαρίου 1927). Διὰ τὴν ἐκτέλεσιν ἐργάσθησαν οἱ τότε Διευθυνταὶ Περιφερειῶν Νικ. Μπογδάνος καὶ Κ. Μελισσηνός, καὶ οἱ ἀρχιμηχανικοὶ Σαμαρτζῆς, Καβούρης καὶ Ζανθόπουλος.

Ἐνεργητικὸν

I. Πρώτη ἐγκατάστασις Λαρισσαϊκοῦ	Δρ.	74.176
II. Ἐπαύθητις πρώτης ἐγκαταστάσεως	Δρ.	67.786 >
Μείον α) αἱ ἀποσβέσεις μέχρι 31/3/28 Δρ. 13.806		
β) αἱ ἀποσβέσεις χρήσ. 1928-29 > 5.398 > 19.203 > 48.583		
III. Ἐνίσχυσις γραμμῆς δι' ὀλικῶν Βελγικοῦ Ὁμίλου		174.034
IV. Ἀξίαι καὶ Πιστώσεις :		
α') Ταμεία	Δρ.	7.316
β') Καταθέσεις ἐν τραπεζαῖς	>	29.827
γ') Εἰσπράξεις καθ' ὁδόν	>	1.047
δ') Τίτλοι ἐργολάβων	>	138
ε') Γραμμάτια εἰσπρακτέα	>	5)
ς') Μεταφοραὶ Δημοσίου	>	113.317
ζ') Προμηθευταὶ διάφοροι	>	55.921
η') Ἐλλείμματα χρήσεων	>	46.336
θ') Μέτοχοι	>	26.228
ι') Διάφορα	>	16.188 > 296.868
V. Ἀδιασφάλεια	>	2.338
VI. Ἀποθῆκαι	>	67.816
VII. Ἐπιπλα καὶ σκεύη	>	31.267
VIII. Ἐκπρωμαῖς Λογαριασμοὶ	>	80.424
IX. Λογαριασμοὶ Τάξεως	>	32.921
X. Κρατικαὶ Συμβάσεις :		
Καταβληθέντα εἰς διαφόρους ποσά μέχρι τῆς 31/3/29 ἐκ τῶν τεθέντων τοιούτων εἰς τὴν διάθεσιν Σ.Ε.Κ. παρὰ τοῦ Κράτους δι' ἐκτέλεσιν Κρατικῶν Συμβάσεων		596.188

Παθητικὸν

I. Μετοχικὸν Κεφάλαιον	Δρ.	10.000	
II. Δάνεια χρονολογικὰ καὶ ἀποσβέσεις		46.627	
III. Προμήθειαι Ὑλικῶν παρὰ Βελγικοῦ Ὁμίλου		246.794	
IV. Τρέχουσαι Ὁφειλαί :			
α') Ταμεια Συντάξεων	Δρ.	7.317	
β') Ἔνοσημα, Καρτοσημα, Φόροι		79.085	
γ') Ἐγγυήσεις Προμηθευτῶν καὶ Ἐργολάβων		543	
δ') Μισθοδοσίαι πρὸς πληρωμὴν		11.293	
ε') Ἐγκυκλιζόμενα ἐντάλματα πληρωμῶν		1.628	
ς') Ἐπιχορηγήσεις Κράτους διὰ ἀ' ἐγκατάστασιν		66.158	
ζ') Ὁφειλαί Π. Δ. Σ. πρὸς Κράτος		19.158	
η') Ὁφειλαί εἰς Δημόσιον		116.727	
θ') Διάφορα		30.626	332.630
V. Λογαριασμοὶ Τάξεως			32.921
VI. Ἐκκρεμείς Λογαριασμοὶ			10.434
VII. Ἐκπαινοίσεις Ἐγγυήσεις			315
VIII. Ἀποθεματικὰ Κεφάλαια :			
α') Ἀποθεματικὸν ἐκ κρατήσεων 2 % ἐπὶ τῶν κράσεων δι' ἀνάγκην σταθμῶν Ἀθηνῶν — Θεσσαλονίκης	Δρ.	13.704	
β') Ἀποθεματικὸν Π. Δ. Σ. (Κεφάλαιον δι' ἀ- προβλέπτους δαπάνας καὶ δι' ἀνανεώσεις ὑ- λικῶν καὶ γραμμῆς		1.510	
γ') Ἀποθεματικὸν ἀνανεώσεως τροχαίου καὶ ὕλικου ἀνοδομῆς μέχρι τῆς 31/3/28	Δρ.	2.531.—	
χρήσεως 1928—1929		843.—	3.374
δ') Ἀποθεματικὸν ἐνδεχομένων ἐλλειμμάτων μελλουσῶν χρή- σεων μέχρι τῆς 31/3/28	Δρ.	15.210.—	
χρήσεως 1928—1929		7.080.—	22.240
ε') Ἀποθεματικὸν ἀνανεώσεως ἐρ- γων ὑποδομῆς μέχρι τῆς 31/3/28 χρήσεως 1928—1929	Δρ.	1.687.—	
		553.—	2.250
ς') Ἀποθεματικὸν ἀνανεώσεως μεταλλ. ἔργων μέχρι τῆς 31/3/28 χρήσεως 1928—1929	Δρ.	2.109.—	
		703.—	2.812
ζ') Ἀποθεματικὸν ἀνανεώσεως κτιρίων μέχρι τῆς 31/3/28	Δρ.	1.265.—	
χρήσεως 1928—1929		422.—	1.687
η') Ἀποθεματικὸν ἐπισφαλῶν ἀ- καιτήσεων μέχρι τῆς 31/3/28	Δρ.	843.—	
χρήσεως 1928—1929		282.—	1.125
θ') Ἀποθεματικὸν κεφάλαιον κι- νήσεως μέχρι τῆς 31/3/28	Δρ.	2.109.—	
χρήσεως 1928—1929		703.—	2.812
			31.514
IX. Ἐξυπηρέτησις Ὁμολογιῶν Π. Δ. Σ. :			
Ἐξυπηρέτησις δανείου κατασκευῆς γραμμῆς Π. Δ. Σ. μέχρι τῆς 31/3/28	Δρ.	32.911	
χρήσεως 1928—1929		5.967	38.878
X. Ἐνίσχυσις Δημοσίου διὰ Συμβάσεις τῶν ΣΕΚ. :			
Κατοβολαὶ Δημοσίου μέχρι 31/3/29 διὰ Συμβάσεις τῶν ΣΕΚ.			37.945
XI. Κρατικαὶ Συμβάσεις :			
Κατοβληθέντα ποσὰ μέχρι 31/3/29 παρὰ τοῦ Δημοσίου διὰ τὴν ἀποστολὴν αὐτῶν τοῖς δικαιούχοις διὰ τὴν ἐκτέλεσιν διαφόρων Κρατικῶν Συμβάσεων			597.161
	Δρ.	1.406.119	

Π Ι Ν Α Ξ 6

*Ανακεφαλαιωτικός της αξίας του δικτύου κατά την 31ην Μαρτίου 1927
εις 000 χρυσών δραχμών (χρυσή δραχμή = πρὸς 15 χαρτίνας).

Κεφάλαιον Ἄρθρον		Δίκτυον			Σύνολον κατὰ Κεφάλαιον
		Λαρισσαί- κού μέχρι Πλατῦ	Μακεδο- νίας καὶ Θράκης	Σύνολον	
I		*Αξία γραμμῆς (1,41 μ.) καὶ κτιρίων.			
	1	Μελέτη	789.—	1.082.—	1.871.—
	2	*Υποδομὴ	45.126.—	38.579.—	83.505.—
	3	*Ανωδομὴ	17.071.—	16.705.—	33.776.—
	4	Κτίρια καὶ μόνιμοι ἐγκαταστάσεις , .	7.524.—	4.449.—	11.972.—
	6	*Ἐναέριος τηλεγραφικὴ γραμμὴ . . .	225.—	302.—	528.—
		Συνολικὴ ἀξία	70.736.—	61.117.—	131.583.—
II		*Αξία τροχαίου ὕλικου (ἐν γένει).			
	6	*Ατμάμαξαι	6.157.—	3.942.—	10.099.—
	7	*Ἐπιβατικὰ ὀχήματα, σκευοφόρα, τα- χυδρομεῖα	2.432.—	1.564.—	3.996.—
	8	Φορητὰ ὀχήματα	7.217.—	8.835.—	16.052.—
		Συνολικὴ ἀξία	15.806.—	14.341.—	30.147.—
III		*Αξία ἐπιπλων, σκευῶν, ἐργαλείων καὶ μηχανημάτων.			
	9	*Ἐπιπλα καὶ σκευὴ	194.—	244.—	438.—
	10	*Ἐργαλεῖα καὶ αὐτοκίνητα τροχήλατα	134.—	228.—	332.—
	11	Μηχανήματα καὶ κινητήριοι μηχαναὶ .	692.—	850.—	1.542.—
		Συνολικὴ ἀξία	1.020.—	1.322.—	2.342.—
IV		*Αξία ὕλικῶν ἀποθηκῶν.			
	12	Κεντρικαὶ ἀποθῆκαι	1.515.—	1.906.—	3.321.—
	13	*Αποθῆκαι ὑπηρεσίας Γραμμῆς . . .	235.—	—	235.—
	14	*Αποθῆκαι ὑπηρεσίας *Ἐλέως	519.—	—	519.—
		Συνολικὴ ἀξία	2.269.—	1.807.—	4.075.—
		Γενικὸν Σύνολον ἀξίας	89.831.—	78.587.—	168.418.—
IA		*Αξία γραμμῆς καὶ κτιρίων γραμ. Σα- ρακλῆ - Σταυροῦ			
			—	785.—	785.—
		Συνολικὴ ἀξία Σ.Ε.Κ.	89.831.—	79.372.—	169.203.—
IB		*Αξία ἐγκαταστάσεων τρίτων, περιλη- φθεῖσα εἰς τὴν ἀξίαν τῶν Σ.Ε.Κ. .			
			137.—	211.—	347.—
		*Αξία γραμμῆς καὶ κτιρίων ἀνά χιλιό- μετρον γραμμῆς κανονικοῦ πλάτους .			
			134.4.—	84.6.—	105.6.—

τῶν ὁποίων, εἰργάσθησαν ἐπὶ ἓν ἔτος αἱ ὑπηρεσίαι. Ἡ Ἐπιτροπὴ ἐτελείωσε τὸ ἀνατεθὲν εἰς αὐτὴν ἔργον, ὑποβαλοῦσα τὴν ἔκθεσιν τῆς ὑπὸ χρονολογίαν 25 Φεβρουαρίου 1923 εἰς τὸ Δ. Συμβούλιον.

Β'.

Ἡ ἐξ ἀπογραφῆς ἀξία τῶν ἐγκαταστάσεων.

Κατὰ τὴν γενομένην ἐκτίμησιν ἡ συνολικὴ ἀξία τῶν ἐγκαταστάσεων τοῦ Δικτύου ἀνήρχετο τὴν 31 Μαρτίου 1927 εἰς 169.204.567 χρυσᾶς δραχμᾶς (1).

Δὲν συμπεριελήφθη εἰς τὸ ποσὸν αὐτὸ ἡ ἀξία τῶν ἀπαλλοτριωθείσων ὑπὸ τοῦ Ἑλληνικοῦ Κράτους διὰ τὰς μέχρι Πλατὺ γραμμὰς ἐκτάσεων, τῶν παραχωρηθεισῶν δωρεὰν ὑπὸ τοῦ Τουρκικοῦ Δημοσίου εἰς τὰς παλαιὰς ἀναδόχους Ἐταιρίας εἰς τὴν Μακεδονίαν καὶ Θράκην γαιῶν καὶ τῶν γενομένων ἀπὸ τὰς Ἐταιρίας ἀπολλοτριώσεων. Παραθέτομεν τὸν ἀνακεφαλαιωτικὸν πίνακα τῆς γενομένης ἐργασίας τῆς ἐκθέσεως, ὡς Πίνακα 6.

Διὰ τὴν ἐργασίαν τῆς ἐκτιμήσεως ἐλήφθη ὑπ' ὄψιν ἡ ἐργασία τῶν Βελγικῶν Σιδηροδρόμων διὰ τὴν ἐτησίαν ἀπόσβεσιν καὶ τῶν Αὐστριακῶν Σιδηροδρόμων διὰ τὴν ἐκτίμησιν τοῦ δικτύου των.

Οἱ Βελγικοὶ Σιδηρόδρομοι εἶχαν παραδεχθῆ τὰς ἀποσβέσεις τοῦ δικτύου τῶν Ἑλβετικῶν ὁμοσπονδιακῶν Σιδηροδρόμων, ἤτοι : 2.7% διὰ τὴν ἀνωδομήν, 2.3% διὰ τὰς ἀτμαμάξας, 2 % διὰ τὰ ἐπιβατικὰ ὀχήματα, 1.8% διὰ τὰ φορτηγὰ ὀχήματα καὶ 1.2% διὰ τὰ ἐπιπλα, σκευὴ καὶ μηχανήματα.

Οἱ Αὐστριακοὶ Σιδηρόδρομοι δὲν εἶχαν ὑπολογίσῃ οὐδεμίαν ἀπόσβεσιν διὰ τὴν ἀνωδομήν, ἐπιβαρύνοντες τὰς δαπάνας ἐκμεταλλεύσεως διὰ τὴν ἀντικατάστασιν καὶ ἀνανέωσιν τοῦ ὕλικου, διὰ τὰς ἀτμαμάξας ὁμοίως εἶχαν δεχθῆ ἀπόσβεσιν ἐντὸς 25 ἐτῶν μὲ τελικὴν ἀξίαν 4 % τῆς ἀρχικῆς καὶ διὰ τὸ λοιπὸν τροχαῖον ὕλικὸν ἀπόσβεσιν ἐντὸς 33 1)2 ἐτῶν μὲ τελικὴν ἀξίαν 2 % τῆς ἀρχικῆς.

Διὰ τοὺς σιδηροδρόμους ἑλληνικοῦ κράτους, ἐτέθησαν ὡς βάσις τὰ κάτωθι στοιχεῖα.

Διὰ τὴν ὑποδομήν καὶ κτίρια καὶ κτίρια καθωρίσθησαν δι' ἐκάστην περιφέρειαν τὰ ἡμερομίσθια τῶν ἐργατῶν καὶ τεχνιτῶν διαφόρων κατηγοριῶν εἰς χαρτίνης δραχμᾶς καὶ ἐγένετο ὁ ὑπολογισμὸς τῶν χωματισμῶν, τεχνικῶν ἔργων καὶ κτιρίων, ἔνεκα ὁμοίως τῆς διαφόρου κατασκευῆς τῶν κτιρίων ἐκάστης περιφέρειας δὲν ἐγένετο ἀπόσβεσις λόγφ φθορᾶς εἰς τὴν γραμμὴν Λαρισσαϊκοῦ, ἐνῶ τοῦναντίον ὑπελογίσθη μείωσις τῆς ὑπολογισθείσης ἀξίας τῶν γραμμῶν τῆς Μακεδονίας καὶ Θράκης κατὰ 2 0]0 ἀνά πενταετίαν.

Εἰς τὸν ἀνακεφαλαιωτικὸν πίνακα, ἡ ἀξία ὑποδομῆς περιέλαβεν ὅλας τὰς δαπάνας χωματισμῶν, ξυγιναντικῶν ἔργων, τοίχων ὑποστηρίξεως, σηράγγων, διευθετήσεως χειμάρρων, γεφυρῶν μετὰ τῶν ἐνισχύσεων αὐτῶν, τόσον διὰ τὴν κυρίαν γραμμὴν ὅσον καὶ διὰ τοὺς σταθμοὺς καὶ λοιπὰς ἐγκαταστάσεις.

1) Τότε 15 χάρτιναι δραχμαὶ = 1 χρυσῆ.

Ἡ ἀξία τῶν μελετῶν καθωρίσθη εἰς 1.500 χρυσᾶς δραχμᾶς ἀνά χιλιόμετρον κυρίας γραμμῆς.

Ἡ ἀξία τῆς ἀνωδομῆς περιέλαβε τὰς σιδηροτροχιᾶς, τοὺς στρωτήρας ἐν γένει, τὸ μικρὸν ὑλικόν, τὰς ἀλλαγὰς τροχιᾶς, τὸ ἔρμα, τοὺς τοιχίσκους παρὰ τοὺς χάνδικας πρὸς ὑποστήριξιν τοῦ ἔρματος, τὰς πινακίδας κλίσεων καὶ χιλιόμετρων ὡς ἐπίσης καὶ τὴν ἐργασίαν τῆς ὀρμολογήσεως καὶ στερεώσεως τῆς γραμμῆς τόσον διὰ τὴν κυρίαν γραμμὴν ὅσον καὶ διὰ τὰς παρακαμπτηρίους τῶν σταθμῶν καὶ λοιπῶν ἐγκαταστάσεων.

Διὰ τὰς σιδηροδροχιᾶς ἐλήφθη, ὡς ἀρχικὴ ἀξία, δραχμαὶ 3.000 ἀνά τόννον μὲ διάρκειαν 50 ἔτη καὶ τελικὴν ἀξίαν 1000 δραχ., διὰ τοὺς ξυλίνους στρωτήρας αἰτιμαὶ τῶν τελευταίων προμηθειῶν ἐγγωρίων καὶ εὐρωπαϊκῶν μὲ διάρκειαν 9 ἔτη, διὰ τοὺς σιδηροὺς στρωτήρας δραχ. 3 300 ἀνά τόννον μὲ διάρκειαν 40 ἔτων καὶ τελικὴν ἀξίαν 500 δραχ. διὰ τὸ μικρὸν ὑλικὸν 4.500 δραχ. ἀνά τόννον, διάρκειαν 50 ἔτων καὶ τελικὴν ἀξίαν 100 δραχ. Διὰ τὸ ἔρμα δὲν ὑπελογίσθη καμμία ἀπόσβεσις, καθόσον ἡ συμπλήρωσις αὐτοῦ ἐγένετο καὶ γίνεται πάντοτε δαπάναις τῆς ἐκμεταλλεύσεως. Ἡ ἀξία τῶν κτιρίων περιέλαβεν ὅλα ἀνεξαιρέτως τὰ κτίρια τοῦ δικτύου, κρηπιδώματα, μονίμους ἐγκαταστάσεις σταθμῶν, σημαφόρους, περιστροφικὰς γεφύρας, γεφυροπλαστίγγας, τὰς ἐγκαταστάσεις φωτισμοῦ, φρέατα καὶ τὰς ὑπὸ τοῦ σιδηροδρόμου καταβληθείσας δαπάνας δι' ἀπαλλοτριώσεις γηπέδων.

Τὸ σύνολον τοῦ κεφαλαίου I τοῦ πίνακος εἰς χρυσᾶς δραχ. 131.853.145 διὰ 1248 χιλιόμετρα γραμμῆς κανονικοῦ πλάτους ἀντιπροσωπεύει ἀξίαν κατὰ χιλιόμετρον δραχ. χρ. 105.651, ἀναλυτικὰ δὲ 134.477 διὰ τὸν Λαρισσαϊκὸν καὶ 84.650 διὰ τὰς γραμμὰς Μακεδονίας καὶ Θρᾷκης.

Διὰ τὸ τροχαῖον ὑλικὸν ἐλήφθησαν ὡς βᾶσις τὰ κάτωθι στοιχεῖα.

Διάρκεια χρησιμότητος μιᾶς ἀτμαμάξης 38 ἔτη μὲ ἐτησίαν ἀπόσβεσιν 2,5 ο]ο μὲ τελικὴν ἀξίαν 5 ο]ο τῆς ἀρχικῆς. Διὰ τὰς ἀτμαμάξας, τῶν ὁποίων δὲν εἶναι γνωστοὶ οἱ ὅροι προμηθείας, ὑπελογίσθη ἡ ἀξία αὐτῶν εἰς 1.200 δραχ. χρυσᾶς ἀνά τόννον μὲ μείωσιν 2,5 ο]ο δι' ἕκαστον ἔτος ὑπηρεσίας. Διὰ τὰς λοιπὰς ἐμειώθη ἡ τιμὴ τῆς συμβάσεως ἐπίσης κατὰ 2,5 ο]ο δι' ἕκαστον ἔτος ὑπηρεσίας. Τὸ ἀρθρον ἀξία ἀτμαμαξῶν περιέλαβε καὶ τὰς παραγγελθείσας ὑπὸ τοῦ Κράτους τεσσαράκοντα ἀτμαμάξας σειρᾶς Κβ τῶν ἐργοστασίων Στέγκ.

Διὰ τὰ παλαιὰ ἐπιβατικὰ ὀχήματα ὑπελογίσθη ἡ ἀρχικὴ ἀξία αὐτῶν εἰς 18.000 δραχ. διὰ τὰ 2 ἀξόνων πρώτης καὶ δευτέρας θέσεων καὶ 10.000 δραχ. χρ. διὰ τὰ τρίτης θέσεως, 25.000 δραχ. διὰ τὰ 3 ἀξόνων πρώτης καὶ δευτέρας θέσεων καὶ 14.000 διὰ τὰ τῆς τρίτης θέσεως καὶ τέλος 2.000 δραχ. χρ. ἀνά τόννον διὰ τὰ τεσσάρων ἀξόνων πρώτης καὶ δευτέρας θέσεων καὶ 1.500 δραχ. χρ. ἀνά τόννον διὰ τὰ τῆς τρίτης θέσεως. Ὡς διάρκεια χρησιμότητος ἐλήφθησαν 32 ἔτη μὲ τελικὴν ἀξίαν 3 ο]ο τῆς ἀρχικῆς καὶ ἐτησίαν ἀπόσβεσιν 3 ο]ο.

Αἱ τιμαὶ τῆς ἐκτιμήσεως προέκυψαν ἀπὸ τὰς ὡς ἄνω ἀρχικὰς τιμὰς, σημειωθείσας ἀνάλογα πρὸς τὰ ἔτη ὑπηρεσίας. Διὰ τὰ σκευοφόρα καὶ ταχυδρομεία

1) Τὸ νέον Βελγικὸν ὑλικόν, τὸ ὁποῖον εἶχε τοποθετηθῆ μεταξὺ Λαρίσης—Γόνου καὶ Πλατῦ—Θεσσαλονίκης μέχρι τῆς 31 Μαρτίου 1927, δὲν ὑπελογίσθη εἰς τὴν ἀξίαν τῆς ἀνωδομῆς ὡς ἐπίσης δὲν ὑπελογίσθη καὶ ἡ δαπάνη τῆς ἐργασίας τῆς τοποθετήσεως τῆς νέας ἀνωδομῆς.

Τὸ διατεθέν ἐν γένει διὰ τὸ δίκτυον τῶν Σιδηροδρόμων τοῦ Κράτους ἐκ τοῦ Βελγικοῦ δανείου τοῦ 1926 ποσὸν ἀνήλθεν ἕως τὸ 1930 εἰς 3.480.744 δολλάρια.

ὕπελογίσθη ἡ ἀρχικὴ ἀξία εἰς 80χ. χρ. 700 ἀνά τόννον μὲ διάρκειαν χρησιμότητος 48 ἐτῶν τελικὴν ἀξίαν 4 ο/ο καὶ ἐτησίαν ἀπόσβεσιν 2 ο/ο.

Εἰς τὴν ἀξίαν τῶν ἐπιβατικῶν ὀχημάτων, σκευοφόρων καὶ ταχυδρομείων περιελήφθησαν καὶ τὰ ὑπὸ τοῦ κράτους διὰ τὰς Ὑψηλοῦσας τῶν Τ. Τ. Τ. παραγγελθέντα καὶ παραληφθέντα τέσσαρα ταχυδρομικὰ ὀχήματα. Δὲν συμπεριελήφθησαν ὁμως καὶ ὀκτώ τοιαῦτα Αὐστριακῆς προελεύσεως, ὡς ἀφιχθέντα μετὰ τὴν 31 Μαρτίου 1927.

Διὰ τὰ φορτηγὰ ὀχήματα ἐλήφθη ὡς διάρκειαν χρησιμότητος 48 ἔτη, τελικὴ ἀξία 4 ο/ο καὶ ἐτησία ἀπόσβεσις 2 ο/ο, διὰ δὲ τὴν ἀρχικὴν ἀξίαν τοῦ παλαιοῦ ὕλικου 80χ. χρ. 600 ἀνά τόννον διὰ τὰ κλειστά, 700 80χ. χρ. διὰ τὰ φορτηγὰ μικρῶν ζώων καὶ 550 80χ. χρ. διὰ τὰ ἀνοικτὰ μὲ τὴν σχετικὴν μείωσιν ἀνάλογα πρὸς τὰ ἔτη χρησιμότητος. Ἐπίσης, περιελήφθησαν καὶ αἱ παρὰ τοῦ Κράτους παραγγελθεῖσαι 1.300 φορτάμαζαι.

Τὸ κεφάλαιον ἐπιπλῶν, σκευῶν, ἐργαλείων καὶ μηχανημάτων διηρέθη εἰς τρία ἄρθρα, ἡ δὲ ἀναγραφομένη ἀξία προέκυψεν ἐξ ἐπιτοκίου ἐκτιμήσεως αὐτοῦ.

Εἰς τὴν ἀξίαν τῶν ἐπιπλῶν καὶ σκευῶν περιελήφθησαν καὶ αἱ τηλεγραφικαὶ συσκευαί, τηλέφωνα καὶ τηλεφωνικὰ κέντρα. Εἰς τὴν ἀξίαν τῶν ἐργαλείων περιελήφθησαν ἅπαντα τὰ ἀντικείμενα, τὰ ὅποια δὲν θεωροῦνται ἐπιπλα ἢ σκευὴ καὶ δὲν εἶναι μηχανικὰ ἐργαλεῖα, ἐπίσης δὲ καὶ τὰ βαγονέτα τῶν ὁμάδων καὶ αἱ αὐτοκίνητοι δραιοί, εἰς δὲ τὴν ἀξίαν τῶν μηχανημάτων περιελήφθησαν ἅπαντα τὰ μηχανικὰ ἐργαλεῖα, αἱ κινητήριοι μηχαναί, οἱ λέβητες ὑδρεύσεων, αἱ μηχανοκίνητοι ἀντλῖαι καὶ τὰ μηχανήματα σκυροφυλαίων.

Διὰ τὴν στενὴν γραμμὴν Σαρακλῆ—Σταυροῦ ἡ μὲν ἀξία γραμμῆς καὶ κτιρίων (Κεφαλ. Ι) ὑπελογίσθη ἰδιαιτέρα, τῶν δὲ λοιπῶν ἀντικειμένων συμπεριελήφθη εἰς τὰ τῆς γραμμῆς κοινὸν πλάτους.

Τέλος, ἡ ἐκτίμησις τῶν ὕλικῶν ἀποθήκης προέκυψεν ἀπὸ τὴν γενομένην τὴν 31 Μαρτίου 1927 ἀπογραφὴν.

Τὸ πόρισμα τῆς δι' ἀπογραφῆς ἐκτιμήσεως, ἀφοῦ ἐνεκρίθη ὑπὸ τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου τῆς ἐπιχειρήσεως, ἔπρεπε νὰ κυρωθῇ κατὰ τὸν νόμον καὶ ὑπὸ τοῦ Ὑπουργικοῦ Συμβουλίου πρὸ πάσης μεταβολῆς τοῦ συστήματος τοῦ ἰσολογισμοῦ, πρὸ δηλ. τῆς ἀναγραφῆς τοῦ προκύψαντος ποσοῦ, ὡς ἀξίας Α'. ἐγκαταστάσεως, εἰς τὸν Ἑνεργητικὸν τοῦ ἰσολογισμοῦ.

Γ'.

Ἡ ἀξία τῶν ἐγκαταστάσεων βάσει τῆς δαπάνης.

Ἐν τούτοις, κατ' ἀναμφισβήτητον παρέκκλισιν ἀπὸ τὰς διατάξεις τοῦ νόμου δι' ἀποφάσεων (1) τῶν Ὑπουργῶν Οἰκονομικῶν καὶ Συγκοινωνίας καθωρίσθη ἡ ἀξία τῶν σιδηροδρομικῶν ἐγκαταστάσεων κατὰ σύστημα ἐντελῶς ἄλλο.

Κατὰ τὰς ἀποφάσεις αὐτάς (2), ὡς ἀξία τῶν ἐγκαταστάσεων, δέον ἐφεξῆς ν' ἀναγράφονται εἰς τὸν ἰσολογισμόν τὰ ὑπὸ τοῦ Κράτους κατὰ και-

1) Τῆς 31 Ἰουλίου 1930 καὶ τῆς 27 Ὀκτωβρίου 1930.

2) Αἱ ὁποῖαι ἐβασίσθησαν εἰς ἐκθεσιν τοῦ Γ. Π. Βουγιούκα τῆς 6 Μαρτίου 1928, γενομένων δεκτῶν τροποποιήσεων τινῶν τῶν ὑπολογισμῶν αὐτῆς ὑποδει-

ρούς διατεθέντα χρηματικά ποσά, τὰ ὅποια προήρχοντο εἴτε ἐκ προϊόντος δανείων συνομολογηθέντων ὑπ' αὐτοῦ διὰ τὴν κατασκευὴν τῶν σιδηροδρόμων, εἴτε ἐκ τοῦ προϊόντος ὁμολογιακῶν δανείων συνομολογηθέντων ἐπὶ τῶν παλαιῶν ἐταιρικῶν καθεστῶτων διὰ τὴν κατασκευὴν τῶν γραμμῶν, τῶν ὁποίων τὸ Κράτος ἀνέλαβε διὰ συμβάσεων τὴν ἐξυπηρέτησιν, εἴτε ἐξ ἀμέσων χρηματικῶν καταβολῶν ἐκ τοῦ Κρατικοῦ Προϋπολογισμοῦ διατεθεισῶν δι' ἐξαγορὰς ἐταιρικῶν κεφαλαίων καὶ δι' ἔργα ἢ προμηθείας πρώτης ἐγκαταστάσεως.

Ἡ ἐργασία ἐπὶ τῆς ὁποίας ἐστηρίχθη ἡ ἀντίθετος αὐτῆ ἄποψις ἐνηργήθη ὡς ἑξῆς. Αἱ δαπάναι, τὰς ὁποίας τὸ Κράτος ἔκαμε διὰ τὴν κατασκευὴν καὶ ἐξαγορὰν τῶν σιδηροδρομικῶν γραμμῶν κατεχωρίσθησαν εἰς :

- 1) δαπάνας ἐλέγχου, μελετῶν καὶ ἐπιστάσις τοῦ ἐλέγχου κατασκευῆς τῶν γραμμῶν,
- 2) δαπάνας ἀπαλλοτριώσεων καταβληθεῖσας ὑπὸ τοῦ Δημοσίου πρὸς ἀπόκτησιν τῶν ἀπαραιτήτων ἔδαφῶν διὰ τὰ κτίρια καὶ τὰς γραμμάς ἔδαφῶν,
- 3) δαπάνας ἔργων, τὰ ὅποια ἐξετελέσθησαν ὑπὸ Ἑταιριῶν κατόπιν τῶν συμβάσεων δι' ὁμολογιακῶν δανείων τοῦ Κράτους,
- 4) δαπάνας ἔργων τὰ ὅποια ἐξετελέσθησαν δυνάμει συμβάσεων, καταβληθεῖσας ἀπ' εὐθείας ἀπὸ τὸ Κράτος καὶ βαρυνούσας τὸν Προϋπολογισμὸν αὐτοῦ,
- 5) δαπάνας ἔργων ἐπιπροσθέτων, ἐνισχύσεως καὶ βελτιώσεων τῶν γραμμῶν ἐπεκτάσεως ἢ ἀνεγέρσεως κυρίων, δαπάνας προμηθείας τροχαίου κ.λ.π. καταβληθεῖσας ὑπὸ τοῦ Κράτους,
- 6) δαπάνας καταβληθεῖσας ὑπὸ τοῦ Δημοσίου δι' ἐξαγορὰς ἐταιρικῶν κεφαλαίων ἐπιχειρήσεων,
- 7) δαπάνας ὁμολογιακῶν Δανείων τῶν ὁποίων τὴν ἐξυπηρέτησιν ἀνέλαβε κατόπιν ἐξαγορὰς τὸ Κράτος, καὶ
- 8) δαπάνας διαφόρων διαιτησιῶν.

Αἱ δαπάναι, αἱ ὁποῖαι εὐρέθησαν εἰς τοὺς ἀπολογισμοὺς τοῦ Κράτους ἢ ἀνεγράφησαν εἰς ἔγγραφα τῶν ἀρχείων τῆς Διευθύνσεως τῶν Σιδηροδρόμων τοῦ Ὑπουργείου καὶ ἀναφερόμεναι εἰς διάφορα ἐντάλματα πληρωμῆς ἢ εἰς τὰ ἐπίσημα βιβλία τῶν σιδηροδρόμων κατετάγησαν εἰς μίαν ἀπὸ τὰς ἀνωτέρω ὀκτῶ κατηγορίας.

Ἐπειδὴ, ὁμως, τὸ Κράτος ἐδαπάνησε διὰ τὰς γραμμάς του εἰς διαφόρους νομισματικὰς μονάδας ἐγένετο ἀναγωγή εἰς ἓν καὶ τὸ αὐτὸ νόμισμα καὶ δὴ εἰς δολλάριον, ἦτοι τὸ νόμισμα τὸ τότε μᾶλλον σταθερόν.

Ἐν πάσῃ περιπτώσει τὰ δαπανηθέντα χρηματικὰ ποσὰ ἐδόθησαν δι' ἕκαστον ἔτος εἰς τὸ νόμισμα, εἰς τὸ ὅποιον ἐγένετο ἡ πληρωμὴ βάσει τῆς μέσης ἔτησις τιμῆς συναλλάγματος τῆς Ἑθνικῆς Τραπεζῆς διὰ τὰ ἔτη ἀπὸ τὸ 1890 μέχρι καὶ τοῦ 1926.

Οὕτω, κατὰ τὴν ἰδίαν ἐκθεσιν, τὰ ποσὰ τὰ ὅποια ἐδαπάνησε τὸ Κράτος ἀπὸ τὸ 1890 μέχρι τοῦ τέλους τῆς χρήσεως 1926—1927 διὰ τὸ Δίκτυον, τὸ

χθεῖσαι ἀπὸ τὸ Ἀνώτατον Συγκοινωνιακὸν Συμβούλιον διὰ γνωματεύσεώς του κατὰ τὴν συνεδρίασιν τῆς 17 Ἰουλίου 1929, σύμφωνα πρὸς τὴν ὁποίαν ἐμειώθη σημαντικὰ τὸ ὀλίκον ποσὸν τῆς ἐκθέσεως ἐκείνης.

ὅποιον ἐκμεταλλεύεται ὁ Ὄργανισμὸς τῶν Κρατικῶν Σιδηροδρόμων καὶ τὰ ὁποῖα πρέπει νὰ χαρακτηρισθῶν, ὡς διατεθέντα διὰ τὴν πρώτην ἐγκατάστασιν, εἶναι ἡνὰ ἐκάστην τῶν κατηγοριῶν αὐτῶν τὰ ἑξῆς :

1) Ἐξοδα ἐλέγχου	Δολλ.	331.593
2) Δαπάναι ἀπαλλοτριώσεων	»	582.735
3) Δαπάναι συμβατικῶν ἔργων ἐκ τοῦ ποιόντος ὁμολογιακῶν Δανείων	»	15.706.592
4) Ποσὸν ἐκτελέσεως συμβατικῶν ἔργων, κατοβληθὲν ἐκ τῶν τακτικῶν ἐσόδων τοῦ Κράτους	»	2.436.551
5) Δαπάναι δι' ἐπιπρόσθετα ἔργα	»	7.973.043
6) Ἐξαγοραὶ	4.028.589
7) Ὁμολογιακὰ Δάνεια, τὰ ὁποῖα ἐξυπηρετοῦσαν τὸ Κράτος, βαρύνοντα τὰς ἐξαγορασθεῖσας γραμμάς.	»	19.972.860
8) Δαπάναι διὰ διαιτησίας	»	12.815

Ἦτοι, εὐρίσκειται ὅτι μέχρι τῆς 31 Μαρτίου 1927 τὸ Κράτος εἶχε δαπανήσει διὰ τοὺς ἰδίους τοῦ σιδηροδρόμους ἐν ὄλῳ Δολλ. 51.044.778.

Ἐκ τούτων, τὰ 15.365.326 Δολλάρια ἐπεβάρυναν κατὰ καιροὺς ἀμέσως τὸν Προϋπολογισμὸν τοῦ Κράτους, τὸ δὲ ὑπόλοιπον ἐκ 35.679.452 δολλαρίων εἶναι ἡ ἀρχικὴ ἀξία πέντε ὁμολογιακῶν δανείων, τὰ ὁποῖα τὸ Κράτος εἶτε συνωμολόγησεν διὰ τὴν κατασκευὴν, εἶτε λόγῳ ἐξαγορᾶς γραμμῶν ἀνέλαβε νὰ ἐξυπηρετῇ.

Πέραν αὐτῶν, ὁ Ὄργανισμὸς εἶχε κατὰ τὰ ἔτη 1923—26 δαπανήσῃ δι' ἐπαύξεισιν τῆς πρώτης ἐγκαταστάσεως ἐκ τῶν ἐσόδων του, ὡς προκύπτει ἐκ τῶν ἰσολογισμῶν, ποσὸν δραχμῶν 31.617.596, ἧτοι (κατὰ τὴν μετατροπὴν) 730.164 δολλαρίων, μειουμένων κατὰ τὰς ἀποσβέσεις, ἧτοι δολλαρίων 586.111.

Τὸ Ἄνωτ. Συγκοινωνιακὸν Συμβούλιον, εἰς τὸ ὅποιον παρεπέμφθη τὸ ὅλον ζήτημα, ἀπέκρουσε κατ' ἀρχὴν τὴν ἐξεύρεσιν βάσει ἐκτιμήσεως τοῦ ποσοῦ, ταχθὲν μὲ τὴν ἀντίθετον γνώμην, διότι ἔκρινεν ὅτι ἡ ἐκτίμησις ἦτο σχεδὸν ἀδύνατον ν' ἀποδώσῃ ἔστω κατὰ προσέγγισιν τὴν ἀξίαν τῶν ἐγκαταστάσεων τοῦ σιδηροδρομικοῦ δικτύου διὰ τοὺς ἑξῆς λόγους. Κατ' αὐτό, πλείστα ἔργασια, διὰ τὰς ὁποίας ἔδαπανήθησαν μεγάλα ποσά, δὲν ἦτο πλέον δυνατόν νὰ ἐκτιμηθῶν σήμερον, ὡς μὴ προσιτά, π. χ. ἐκτεταμένα ὑπεδαφικὰ ἐξυγιαντικὰ ἔργα, θεμελιώσεις παρουσιάσασαι κατὰ τὴν κατασκευὴν ἐξαιρετικᾶς δυσκολίας κλπ., ἡ ἀξία ἐκτελέσεως πολλῶν ἐργασιῶν ὑπέστη σημαντικὴν μείωσιν ἀπ' ὅτου ἐξετελέσθησαν, λόγῳ χρησιμοποίησεως σήμερον εἰδικῶν μηχανημάτων τελειοποιημένων. Ἐπίσης, ἡ ἀπόκτησις ὠρισμένων γραμμῶν ἀπήτησε τὴν ὑπὸ τοῦ Κράτους καταβολὴν ὠρισμένων ποσῶν καὶ τὴν ἀνάληψιν ὑπ' αὐτοῦ ὑποχρεώσεων ἐξυπηρετήσεως ὠρισμένων Δανείων (π.χ. τῶν μακεδονικῶν), δεδομένου ὅτι δι' αὐτὰς ἡ ἀξία κτήσεως ἀποτελεῖ τὴν ἀξίαν πρώτης ἐγκαταστάσεως, πιθανὸν μεγαλυτέραν ἢ καὶ μικροτέραν ἀπ' ἐκείνην, τὴν ὁποίαν μία ἐκτίμησις θὰ ἀπέδιδεν.

Ούτως, ἐδέχθη ὅτι ὡς ἀξία πρώτης ἐγκαταστάσεως ἐν τῷ Ἰσολογισμῷ ἔδει ν' ἀναγραφῆ τὸ συνολικὸν ποσόν, τὸ ὁποῖον εἶχε διατεθῆ ἀπὸ τὸ Κράτος διὰ τὴν κατασκευὴν καὶ τὴν ἀπόκτησιν τῶν γρημμῶν, καὶ ὅτι τοῦτο εἶναι τὸ ἄθροισμα ἀφ' ἐνὸς τῶν δαπανῶν, εἰς τὰς ὁποίας ὑπεβλήθη τὸ Κράτος, διὰ τὴν ὑπηρεσίαν ἐλέγχου ἐπὶ τῆς κατασκευῆς, διὰ τὰς ἀπαλλοτριώσεις γαιῶν, διὰ τὰς γενομένας προμηθείας ὑλικοῦ, διὰ τὰ ἐκτελεσθέντα ἔργα πρώτης ἐγκαταστάσεως, διὰ τὴν ἄμεσον καταβολὴν κεφαλαίων πρὸς ἔξαγοράν, διὰ τὰς διαιτησίας πρὸς λύσιν διαφορῶν, ὡς καὶ τὰ δαπανηθέντα ὑπὸ τοῦ Ὄργανισμοῦ ποσὰ καὶ ἀφ' ἑτέρου τῶν κεφαλαίων, τὰ ὁποῖα τὸ Κράτος ἀνέλαβε νὰ ἐξυπηρετῆ καὶ τὸ ὁποῖα ἀντιπροσωπεύουν τὴν πραγματικὴν ἀξίαν πρώτης ἐγκαταστάσεων τῶν γραμμῶν. Ἐπίσης, ὅτι ἐκ τοῦ ποσοῦ τούτου πρέπει ν' ἀφαιρεθοῦν αἱ γενομέναι χρεωλυτικαὶ τῶν ὁμολογιακῶν Δανείων ἀποσβέσεις πρὸς ἐξεύρεσιν τῆς σημερινῆς ἀξίας τοῦ Δικτύου.

Τελικὰ, τὸ Συμβούλιον ἐδέχθη μὲν κατ' ἀρχὴν τὸ ἀνωτέρω πόρισμα, ἐτροποποίησεν ὁμῶς αὐτὸ ὅσον ἀφορᾷ τὸ ὁμολογιακὸν Δάνειον τῆς γραμμῆς Θεσσαλονίκης - Ἀλεξανδρουπόλεως καὶ τὸ ὁμολογιακὸν Δάνειον τῆς γραμμῆς Θεσσαλονίκης - Μοναστηρίου, τὰ ὁποῖα ἔκρινεν, ὅτι ἔδει νὰ μετατραποῦν εἰς δολλάρια βάσει τῆς ἐπικαταλλαγῆς τοῦ 1929 καὶ ὄχι τῆς ἐπικαταλλαγῆς τοῦ ἔτους κατὰ τὸ ὁποῖον ἀνέλαβε τὸ Κράτος τὴν ἐξυπηρέτησιν των. Ἡ τροποποίησις αὕτη ἐσήμαινε πολὺ σοβαρὰν μείωσιν κατὰ τὴν διαφορὰν μεταξὺ τῶν δύο κατωτέρω ποσῶν. Οὕτως, ἀντὶ τῶν 51.044.778 δολλαρίων, κατῆλθεν εἰς ἀξίαν 39.027.703 δολλαρίων.

Κατόπιν συζητήσεων, αἱ ὁποῖαι διήρκεσαν ἀπὸ τὸν Μάρτιον 1928 ἕως τὸν Ὀκτώβριον 1930 μεταξὺ τοῦ Ὄργανισμοῦ τῶν Σιδηροδρόμων τοῦ Κράτους καὶ τῶν Ὑπουργείων Οἰκονομικῶν καὶ Συγκοινωνίας, κοινὴ ἀπόφασις τῶν δύο Ὑπουργείων τῆς 27 Ὀκτωβρίου 1930 καθώρισεν τὸν νέον τύπον Ἰσολογισμοῦ διὰ τὴν χρῆσιν 1929—30 ἐπὶ τῶν ἐξῆς βάσεων.

Τὰ ὀκτῶ μνημονευθέντα κεφάλαια κονδύλια διευπλώθησαν οὕτω :

Α' Δ' ὁμολογιακὰ Δάνεια ἐν γένει τὰ ὁποῖα ἐχρησιμοποιήθησαν διὰ τὴν κατασκευὴν ἢ ἔξαγοράν	Δολλ.	23.662.377
Β' Δι' ἔξοδα ἐλέγχου	Δολλ.	331.593
Δι' ἀπαλλοτριώσεις	»	582.735
Δι' ἔργα ἐκ τοῦ Προϋπολογισμοῦ	»	2.436.551
Δι' ἐπιπρόσθετα ἔργα	»	7.973.043
Δι' ἔξαγορὰς	»	4.028.589
Διὰ διαιτησίας	»	12.815
		<u>15.365.326</u>
	Δολλ.	<u>39.027.703</u>

Ἐκτὸς τούτων, ἐπειδὴ ὁ Ἰσολογισμὸς θ' ἀνεφέρετο εἰς Δραχμὰς τοῦ 1930, ἐδέχθη ὅτι σκοπιμώτερον ἦτο ὡς πρὸς τὰ ποσὰ τῶν ὁμολογιακῶν δα-

νείων, γὰ ληφθῶν ὑπ' ὄψει αἱ τιμαὶ αὐτῶν εἰς τὸ ἀρχικὸν νόμισμα ἐκδόσεως διὰ τὰ ἀποφευχθῆ διπλῆ μετατροπῇ.

Διὰ τὸ ὁμολογιακὸν Δάνειον τῆς Θεσσαλονίκης - Μοναστηρίου δὲν θὰ ἴσχυον πλέον αἱ διατάξεις τῶν συμβάσεων, διότι αἱ διεξαγόμεναι διαπραγματεύσεις μετὰ τοῦ ὀμίλου τῶν ὁμολογιούχων εἶχαν καταλήξει εἰς συμφωνίαν, ἡ ὁποία ἐκυρώθη κατόπιν ὑπὸ τοῦ Ὑπουργικοῦ Συμβουλίου, κατὰ τὴν ὁποίαν τὸ Δημόσιον ἐξυπηρετοῦσε Δάνειον 7.256.330 χρυσῶν φράγκων, καταβαλὼν ἐφ' ἅπαξ 32.200.000 δραχ. πρὸς ἐξόφλησιν 80.000 ὁμολογιῶν. Οὕτω, τὰ ποσὰ τῶν Δανείων μετετράπησαν εἰς δραχμὰς ἐπὶ τῇ βάσει ἐπικαταλλαγῆς 15 δραχ. διὰ τὸ χρυσὸν φράγκον καὶ 3,10 δραχ. διὰ τὸ γαλλικὸν φράγκον.

Διὰ τὰ ἄλλα κονδύλια ἐπρότεινεν, ὅπως αὐτὰ κατανεμηθῶν μεταξὺ τῶν τεσσάρων κυρίων γραμμῶν τοῦ δικτύου.

Ἐπίσης, ἐνεκρίθη τὸ κλείσιμον τῶν λογαριασμῶν τοῦ Ἑνεργητικοῦ καὶ Παθητικοῦ τῶν ἀναγεγραμμένων μέχρι σήμερον εἰς τὰ βιβλία τῶν Σιδηροδρόμων Κράτους, οἱ ὁποῖοι εἶχαν μεταφερθῆ ἀπὸ τὸ βιβλίον τῆς ἄλλοτε Ἑταιρίας τῶν Ἑλληνικῶν Σιδηροδρόμων.

Ἄσχετα πρὸς τὴν ἀνωτέρω ἐκτεθεῖσαν διαφωνίαν περὶ τῆς ὀρθότητος ἢ μὴ τῆς λύσεως, ὁ Ἴσολογισμὸς τῆς χρήσεως 1929—1930 δίδει μίαν εἰκόνα τῆς θέσεως τοῦ Ὄργανισμοῦ τόσον ἀπὸ ἀπόψεως τῆς ἀξίως ἐγκαταστάσεως, τῆς ἀντιστοιχούσης εἰς τὰς διαφόρους γραμμὰς ἀπὸ τὰς ὁποίας ἀποτελεῖται τὸ δίκτυον ὅσον καὶ ἀπὸ τῆς ἀπόψεως τῶν κρατικῶν κεφαλαίων καὶ δανειακῶν ὑποχρεώσεων καὶ μάλιστα χωριστὰ κατὰ γραμμὴν.

Διὰ τοῦ αὐτοῦ Ἴσολογισμοῦ ἐτακτοποιήθησαν οἰκονομικαὶ σχέσεις τοῦ Ὄργανισμοῦ, προερχόμεναι ἀπὸ διαφόρους καταβολὰς τοῦ Κράτους, ἰδίᾳ διὰ τὴν ἐκτέλεσιν συμβάσεων τροχαίου ὕλικου, εἴτε συνομολογηθειῶν ἀπὸ τὸ Κράτος, εἴτε ἀπὸ τὸ δίκτυον, ὡς ἐπίσης καὶ οἱ πολλοὶ μεταξὺ Κράτους καὶ Ὄργανισμοῦ ὑφιστάμενοι ἐκκρεμεῖς λογαριασμοὶ ἐκ ποικίλων παλαιωτάτων καὶ νεωτέρων δοσοληψιῶν, κατ' ἐφαρμογὴν τοῦ ἀρθρου 3 τοῦ Νόμου 3779 καὶ ἐξεκαθαρίσθησαν διάφοροι ἄλλοι παλαιοὶ λογαριασμοὶ ὑφιστάμενοι μέχρι τοῦ ἔτους ἐκείνου εἰς τὰ βιβλία χωρὶς θετικὴν ἢ ἀρνητικὴν ἀξίαν.

Κατόπιν τῆς νέας αὐτῆς διατάξεως τοῦ Ἴσολογισμοῦ, οἱ παλαιοὶ λογαριασμοὶ τοῦ Ἑνεργητικοῦ ὑπὸ τοὺς τίτλους «Πρώτη ἐγκαθίδρυσις», «μέτοχοι—λογαριασμοὶ τόκου καὶ μερίσματος» καὶ «ἰδιοκτησία Ἑταιρίας» ἐκλείσθησαν. Ἐπίσης ἐκλείσθησαν καὶ οἱ παλαιοὶ λογαριασμοὶ τοῦ Παθητικοῦ ὑπὸ τοὺς τίτλους «Μετοχικὸν κεφάλαιον», τοκομερίδια πρὸς πληρωμὴν καὶ «ἐπαχορήγησις τοῦ Κράτους διὰ τὴν συμπλήρωσιν τῆς Α' Ἐγκαθιδρύσεως», ἐμφαινόμενοι μέχρι τοῦδε εἰς τὰ βιβλία, εἰς συνεχείαν τῆς ἀναγραφῆς των εἰς τὰ βιβλία τῆς ἄλλοτε Ἑταιρίας Ἑλληνικῶν Σιδηροδρόμων.

Π Ι Ν Α Ξ 7

Του Νέου τύπου Ίσολογισμού (1930). — (Τά ποσά τῶν χαρτ. μόνον δραχμῶν εἰς 000).

<u>Ἄξια Α' Ἐγκαταστάσεως</u>		Δραχμαὶ	Δραχμαὶ
1) ΓΡΑΜΜΗ Π.Δ.Σ. & ΓΡΑΜΜΗ Π.Π.			
α) Ἐκ διαθέσεως Ἐθνικῶν Δανείων.			
Ἀναλογία ἐκ τοῦ Δανείου 1890 5% . . .	Φ.Χ. 20 070.983		
Μείον τ' ἀποσβεσθέντα	> 6.241.081		
	<u>Φ.Χ. 13.829.902</u>	207.448.—	
Δάνειον 1902 4%	Φ.Χ. 56.250.000		
Μείον τ' ἀποσβεσθέντα	> 2.300.500		
	<u>Φ.Χ. 53.949.500</u>	809.242.—	
β) Ἄξια κατασκευῆς γραμμῆς Π Π., ἀξία ἐπιπροσθέτων ἔργων, ἐξαγορά Ἐταιρικοῦ Κεφαλαίου	Δολλ. 11.903.796	922.637.—	1.939.312.—
2) ΓΡΑΜΜΗ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ - ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΕΩΣ			
α) Ἐκ διαθέσεως Ὁμολογ. Δανείου 1893 3% Φ.Γαλ. 145 342.500			
Μείον τ' ἀποσβεσθέντα	> 6.742.500		
	<u>Φ.Γαλ. 138.600 000</u>	429.660.—	
β) Ἄξια ἐπιπροσθέτων ἔργων κλπ.	Δολλ. 1.058.919	82.066.—	511.726.—
3) ΓΡΑΜΜΗ ΘΕΣΣ. - ΦΑΩΡΙΝΗΣ ΚΑΙ ΘΕΣΣ. - ΕΙΔΟΜΕΝΗΣ			
α) Ἐκ διαθέσεως Ὁμολογ. Δανείου 1893 3% Φ.Χ. 7.256 330		108.844.—	
β) Ἄξια ἐπιπροσθέτων ἔργων	{ Δολλ. 205.200	15.903.—	
	{ Φ.Γαλ. 20.000.000	62.000.—	
	{ Δρχ.	35 200.—	221.947.—
4) ΓΡΑΜΜΗ ΣΑΡΑΚΗΝ - ΣΤΑΥΡΟΥ (0,60 m.)			
Ἐξαγορά	Δολλ. 474.901		36.805.—
<u>Ἐπαύξεισις Α' Ἐγκαταστάσεως :</u>			2.709.791.—
α) Δαπάναις τοῦ Κράτους		865.306.—	
β) Δαπάναις τῶν Σ.Ε.Κ.		79.600.—	
γ) Ἐξ ἐκτελέσεως Βελγικῆς Συμβάσεως		244.296.—	689.202.—
Λογαριασμοὶ Μελετῶν καὶ ἔργων ἐκκρεμῆς			3.951.—
Ταμεία			6.388.—
Τράπεζαι { Λ/σμοὶ Ὀψεως			2.626.—
{ Λ/σμοὶ Αὐτοσφαιλείας			3.096.—
{ Λ/σμοὶ Ἀποθεματικῶν			18.498.—
Κτηματ. Τράπεζα Λ/σμός Ὀψεως εἰς Αἴρας Α.Α. 11.651.0 3			4.371.—
Ἀποθήκαι Ὑλικῶν			83.321.—
Ἐπιπλα καὶ Σκευή		33.954.—	
Μείον τ' ἀποσβεσθέντα		1.678.—	32.276.—
Χρεωστικοὶ Λ/σμοὶ Διάφοροι			3.251.—
Ὀφειλαὶ Προσωπικοῦ			6.616.—
Λ/σμοὶ τρίτων			114.—
Ἐκκρεμῆς Λ/σμοὶ			128.787.—
Ἐλλείμματα ἀπὸ τῆς ἐφαρμογῆς Νόμου 2144 τοῦ 1920 ὀλιγόν τήν 31ην Μαρτίου 1929		46 268 —	58.604.—
Μέρος ἔλλειμματος χρήσεως 1929 - 1930		12.268.—	564.974.—
Λ/σμοὶ Τάξεως			4.315.901.—

(Συνέχεια Πίνακος 7).

'Εθνικὸν Δάνειον 1890 5%	Φ.Χ. 20.070.983	Δραχμαὶ
Μείον τὰ πληρωθέντα	» 6.241.081	
	<u>Φ.Χ. 13.829.902</u>	207.448.—
'Εθνικὸν δάνειον 1902 4%	Φ.Χ. 56.250.000	
Μείον τὰ πληρωθέντα	» 2.300.500	
	<u>Φ.Χ. 53.949.500</u>	809.212.—
'Ομολογιακὸν Δάνειον Ε.Θ.Κ. 1893 3%	Φ.Γαλ. 145.342.500	
Μείον τὰ πληρωθέντα	» 6.742.500	
	<u>Φ.Γαλ. 138.600.000</u>	429.660.—
'Ομολογιακὸν Δάνειον Θ.Μ. 1893 3%	Φ.Χ. 7.256.330	108.845.—
		<u>1.555.195.—</u>
Κεφάλαιον (Καταβολαὶ ἐκ τοῦ Κρατικοῦ Προϋπολογισμοῦ)		1.179.095.—
Κεφάλαιον (Καταβολαὶ Δημοσίου δι' ἐκτέλεσιν συμβάσεων τροχαίου ὕλικου)		278.889.—
Γραμμάτια Πληρωτέα		64.685.—
'Ελληνικὸν Δημόσιον ('Εκκαθάρισις Λ/σμῶν δυνάμει Ν. 3779)		116.265.—
'Ελληνικὸν Δημόσιον ('Αξία ὕλικου προελεύσεως Βελγικοῦ 'Ομίλου). Δάνειον 50 ἑκατομμυρίων		358.490.—
		33.274.—
'Αποθεματικὸν ἀνανεώσεως τροχαίου καὶ ὕλικου ἀνωδομῆς		3.374.—
'Αποθεματικὸν ἐνδεχομένων ἐπιμημάτων μελλουσῶν χρήσεων. ὀλικὸν 31ης Μαρτίου 1929	ἐκ. 22.240.515.—	
Μείον τὸ πρὸς κάλυψιν μέρους τοῦ ἔλλειματος χρήσεως 1929 - 1930 ἑκατ.	19.428.515.—	2.812.—
'Αποθεματικὸν ἀνανεώσεως ἔργων ὑποδομῆς		2.249.—
'Αποθεματικὸν ἀνανεώσεως μεταλλικῶν ἔργων		2.812.—
'Αποθεματικὸν ἀνανεώσεως κτιρίων		1.687.—
'Αποθεματικὸν ἐπισφαλῶν ἀπαιτήσεων		1.125.—
'Αποθεματικὸν Κεφάλαιον Κινήσεως		2.812.—
Κεφάλαιον δι' ἀπροβλέπτους διαπάνας		1.510.—
'Αποθεματικὸν ἐκ κρατήσεων 2%, ἐπὶ τῶν εἰσπράξεων δι' ἀνέγερσιν Σταθμῶν		19.749.—
'Αποθεματικὸν ἐκ ποσοστοῦ 10% ἐπὶ τῶν εἰσπράξεων ἐξ εἰσιτηρίων		9.402.—
Δάνειον Κτηματικῆς Τραπεζῆς διὰ τὴν κατασκευὴν διακλαδώσεως Φλωρίνης Α. Αγγλ.	15.867.11.0	5.950.—
'Εθνικὴ Τράπεζα, πιστώσεις		15.000.—
'Εξυπηρέτησις Δανείου κατασκευῆς γραμμῆς Λαρίσσης		15.684.—
Μισθοδοσίαι πρὸς πληρωμὴν		12.622.—
'Εντάλματα πρὸς πληρωμὴν		2.790.—
Φόροι Δημοσίου		11.445.—
Ταμεία Συντάξεων		18.894.—
Πιστωτικοὶ Λ/σμοὶ Διάφοροι		6.814.—
Τόκοι δεδουλευμένοι Δανείου 35 ἑκατομμυρίων		6.680.—
Διακανονιστικὸς Λ/σμὸς παλαιῶν χρήσεων		21.318.—
Λ/σμοὶ Τάξεως		564.975.—
		<u>4.315.901.—</u>

Οὕτως, ὁ Ἰσολογισμὸς τῆς χρήσεως 1929—1930 διαφέρει ἐξ ὀλοκλήρου τῶν ἰσολογισμῶν τῶν προηγουμένων ἐτῶν, οἱ ὁποῖοι ἦσαν ἀπλοῦν ἰσοζύγιον ἀλληλοχρέων λογαριασμῶν, ἐξαιρουμένων λογαριασμῶν τινων ἀναγομένων εἰς τὴν γραμμὴν Λαρισσαϊκοῦ καὶ σχετιζομένων μὲ τὴν ἀξίαν Α' ἐγκταστάσεως τῆς γραμμῆς ταύτης, ἀλλὰ καὶ αὐτῶν μὴ ἀνταποκρινομένων εἰς τὴν πραγματικότητα. Παραθέτομεν τὸν Πίνακα 5 Β, δίδοντα τὸν Ἰσολογισμὸν 1929—30 κατὰ τὸν νέον τύπον.

Δ'.

Σκέψεις ἐπὶ τοῦ ζητήματος.

Τὸ ἐπιστημονικὸν ὅμως ζήτημα παραμένει ἀκέραιον, ἄσχετα πρὸς τὴν δοθεῖσαν λύσιν καὶ ἄσχετα πρὸς τὴν μὴ νομιμότητά της.

Καὶ σήμερον, ἐρωτᾶται, ἂν ἦτο ὀρθότερον ν' ἀναγραφῆ εἰς τὸ Ἐνεργητικὸν μὲν τὸ προῖον τῆς ἐκτιμήσεως μετ' ἀπογραφῆν, τὴν γενομένην ἢ ἄλλην, ἡ ὁποία θὰ ἠδύνατο ἴσως νὰ ἦτο πληρεστέρα, ἂν ἡ διενεργηθεῖσα ἦτο ἀτελής, εἰς τὸ Παθητικὸν δὲ τὸ δημόσιον σιδηροδρομικὸν χρέος καὶ ὅσα ἐν γένει ἐδαπανήθησαν. Ἡ ἦτο ὀρθότερον ν' ἀναγραφῆ ὡς Ἐνεργητικὸν μὲν ὅσα τὸ Κράτος ἐδαπάνησεν ἐντὸς διαστήματος τόσον μακροῦ πολλῶν ἡκαετιῶν εἴτε δανεισθὲν εἴτε ἐκ τῶν τακτικῶν πόρων τῶν προϋπολογισμῶν του, εἰς τὸ Παθητικὸν δὲ τὸ δημόσιον σιδηροδρομικὸν χρέος.

Φρονοῦμεν, ὅτι ἡ πρώτη ἀποψις παρουσιάζει περισσότερα πλεονεκτήματα, διότι εἶναι συμφωνότερα πρὸς τὸν ἐπιδικωκόμενον σκοπὸν, κατὰ ἐμπυρικός ἀντιλήψεις αἱ ὁποῖαι ἐπικρατοῦσαν αἰετοτε καὶ διότι, ὡς εἶχαν τὰ πράγματα, περιεῖχεν ὀλιγωτέρους κινδύνους αὐθαιρεσιῶν.

Δὲν εἶναι ἄλλως τε ἀπλοῦν, προκειμένου περὶ σιδηροδρομικῶν ἐπιχειρήσεων. Ὁ καθηγητὴς τοῦ Πανεπιστημίου τῆς Λειψίας Μπροῦνο Μόλλ εἰς μελέτην του περὶ τῆς Οἰκονομικῆς πολιτικῆς τῶν Γερμανικῶν Σιδηροδρομῶν (1), ἐρευνᾶν τὰ προβλήματα τοῦ κεφαλαίου ἐγκαταστάσεως, τῶν ἀποσβέσεων καὶ πλεονασμάτων, λέγει ὅτι ὁ ἀδαῆς νομίζει, ὅτι τὸ λεγόμενον κεφάλαιον ἐγκαταστάσεως τῶν σιδηροδρομῶν ἀποτελεῖ ἀναμφισβήτητα σταθρὸν μεγεθος, δυνάμενον νὰ ὑπολογισθῆ μὲχρι λεπτοῦ, ἐντύπωσιν τὴν ὁποῖαν ἐνισχύουν τὰ ἐπίσημα στατιστικὰ δημοσιεύματα. Εἰς τὴν πραγματικότητα ὅμως - λέγει - πρόκειται, ἰδίως ἐπὶ δημοσίων σιδηροδρομῶν, περὶ εἰκονικῶν (fiktiv) ποσῶν, δι' ἀκριβῆ ὑπολογισμῶν τῶν ὁποίων ἐλλείπουν στοιχεῖα ἐλέγχου. Ἀπαριθμῶν τοὺς λόγους τούτους, ἀναφέρει καὶ τὰς ἐκάστοτε διαφόρους τιμὰς μονάδος καὶ τὴν διάφορον νομισματικὴν ἀξίαν τῶν πρὸ τοῦ πολέμου καὶ μετ' αὐτὸν ἐτῶν, ὡς καὶ τῶν ἐτῶν πληθωρισμοῦ κ.λ.π. Ἄλλὰ καὶ ἐν γένει, ἡ ἔννοια τῆς ἀξίας τοῦ σιδηροδρομικοῦ κεφαλαίου εἶναι διάφορος ἀπὸ τὴν ἔννοιαν ἀξίας κεφαλαίου εἰς ἄλλας ἐπιχειρήσεις, ἀφοῦ ἐκεῖνο δὲν δύναται νὰ χρησιμοποιηθῆ ἄλλως.

1) Β. Moll, Die Finanzpolitik der Reichsbahn, Λειψία, 1921, σελ. 8.

Ἐπεδιώκετο : α) νὰ ἰκανοποιηθοῦν καὶ διὰ τὴν δημοσίαν ἐπιχείρησιν τῶν Σιδηροδρόμων τοῦ Ἑλληνικοῦ Κράτους οἱ ἀρχαὶ τῆς σαφηνείας καὶ εὐλικρινείας ἐπὶ τῶν ὁποίων πρέπει νὰ βυσιζεταὶ ὁ Ἰσολογισμὸς πίσεως μικρᾶς ἢ μεγάλης ἐπιχειρήσεως, τῶν ὁποίων τὴν τήρησιν ζητεῖ ἡ ἑλληνικὴ νομοθεσία καὶ διὰ τῆς πλεόν ἀσημάντους, ἀνωνύμου ἐταιρίας β) ἐπομένως νὰ γνωσθῇ ἡ πραγματικὴ ἀξία τοῦ Δικτύου, τὸ Ἑλληνικὸν Δημόσιον νὰ μίσηται ποίαν ἀξίαν ἔχει τὸ ἀντικείμενον αὐτὸ τῆς περιουσίας του σήμερον, οἱ δὲ πολῖται νὰ γνωρίζουν ἂν ἡ ἐπιχείρησις αὐτὴ στέκει κατὰ ἢ κατὰ ὡς ἐπιχειρήσις καὶ μέχρι ποίου βαθμοῦ ἢμποροῦν νὰ ἐνταθοῦν οἱ προσπάθειαι διὰ τὴν βελτίωσίν της. Μὲ μίαν φράσιν, νὰ ἔχη ὁ καθένας ἐνώπιόν του τὴν ἀληθινὴν εἰκόνα τῆς ἐπιχειρήσεως, ὅσον τὸ δυνατόν σαφεστέραν καὶ εὐλικρινεστέραν. Αὐτὸ μόνον μὲ πραγματικὴν ἐκτίμησιν τῆς ἀξίας εἰς ὠρισμένον χρονικὸν σημεῖον εἴμποροῦσε νὰ ἐπιτευχθῇ. Διαφορετικὰ θὰ εἶχεν ἢ θέσις τοῦ ζητήματος, ἂν εὐθύς ἀπ' ἀρχῆς εἶχε τηρηθῇ πλήρως λογιστικὴ τάξις διὰ τὰς πραγματικὰς δαπάνας καὶ τὰς ἀποσβέσεις, ἂν ἀπὸ ἱστορικοὺς λόγους δὲν διεκόπτετο ἡ ζωὴ καὶ δὲν συνεκροτεῖτο ἐντελῶς ἄλλη ἢ ἐνόητος τοῦ Δικτύου. Τότε δὲν θὰ ὑπῆρχε φυσικὰ ἀνάγκη ἐκτιμήσεως. Τοιαῦται, ὅμως, προϋποθέσεις δὲν ὑπῆρχαν. Τὸ Δίκτυον ἀπετελέσθη ἀπὸ 6 τμήματα, κατασκευασθέντα καὶ συμπληρωθέντα ἀνεκάθεν ὑπὸ ποικίλους ὁρους διοικήσεως, κατασκευῆς, συστήματος ἐκτελέσεως ἔργων καὶ ἐλέγχου. Τοῦ ἐνὸς μάλιστα τμήματος, τοῦ Λυρυσσαϊκοῦ, ἤρχισεν ἡ κατασκευὴ ἐπὶ μήκους ἀρχετοῦ, διεκόπη ἢ ἐργασίαι ἐγκαταλειφθεῖσα ὑπὸ τῆς πτωχεύσεως Ἑταιρίας εἰς τὸ μέσον καὶ τὸ ἐκτελεσθὲν ἔργον ἐπὶ δέκα ἔτη ἐγκαταλειφθὲν ἠμικατεστράφη. Διὰ τοὺς μακεδονικοὺς οὐδὲν στοιχεῖον ὑπῆρχε περὶ τῶν δαπανῶν. Ἐν γένει, ἐπρόκειτο περὶ ἐντελῶς νέας ἐπιχειρήσεως ὑπὸ τὴν ὁποίαν συνεκεντρώθησαν 6 ἢ 7 τμήματι δικτύου ποικίλης προελεύσεως, γ) νὰ ἐφαρμοσθοῦν ἐμπορικαὶ ἀντιλήψεις, ὅπως π. χ. ἐπὶ τῶν εἰσφορῶν εἰς εἶδος καὶ ἐκτιμήσεως τῶν ἀντικειμένων τοῦ Ἑνεργητικοῦ ἐπὶ τῶν ἀνωνύμων ἐταιριῶν, ἐκτιμωμένης τῆς περιουσίας ὄχι κατὰ τὴν τιμὴν τῆς κτήσεως, ἢ ὁποῖα ὡς πρὸς τὸ Δίκτυον αὐτὸ δὲν ἦτο δυνατόν κἂν νὰ εὔρεθῃ, ἀλλὰ τὴν πραγματικὴν τιμὴν, ἂν αὐτὴ εἶναι κατωτέρα. Ἐπομένως, τὸ κεφάλαιον τὸ ὁποῖον ἐκπροσωποῦν οἱ σιδηροδρομοὶ ἔπρεπε νὰ ληφθῇ ὄχι ὡς κοινὸν στοιχεῖον τοῦ φέσκου, ἀλλ' ὡς κεφάλαιον μιᾶς Ἑπιχειρήσεως.

Αὐτὴ εἶναι ἡ κρατούσα ἀντιλήψις περὶ τοῦ κεφαλαίου μιᾶς «Ἐπιχειρήσεως τοῦ Κράτους» ἢ ἄλλων προσώπων Δημοσίου Δικαίου, περὶ τῶν Δημοσίων Ἑπιχειρήσεων ἐν γένει.

Ἐξ ἄλλου, μόνον ἡ ἐκτίμησις θὰ ἐπέτρεπεν ἀποσβέσεις κατὰ κλάδους (ἀξία κτιρίων, ἀξία γραμμῆς, ἀξία τροχαίου κλπ.).

Τὸ τί ἐδαπανῆθη καὶ τί ἀπέμεινεν εἰς τὴν σημερινὴν ἀξίαν του ἀπὸ τὰ δαπανηθέντα δὲν ἦτο δυνατόν νὰ εὔρεθῃ π. χ. τὸ ὑπολογιζόμενον, ὡς δαπνηθὲν ἐκ τοῦ Δανείου τοῦ 1890 δὲν ἐξεπροσωποῦσεν ἀξίαν, διότι τὸ

ἐγκαταλειφθὲν ἐπὶ δεκαετίαν μὲ τὴν χρεωκοπίαν τῆς πρώτης Ἑταιρίας τμήμα γραμμῆς ἀσφαλῶς δὲν εἶχε κρατήσει τὴν ἀξίαν του.

Ἐπίσης, δὲν ἦτο δυνατόν χωρὶς σοβαροὺς δισταγμοὺς νὰ συνυπολογίζετο οἰαδήποτε δαπάνη, ἀναφερομένη εἰς ἀπλᾶ ἔγγραφα εὐρισκόμενα εἰς τὰ δημόσια ἀρχεῖα εἴτε προέκυπτεν ἀπὸ διάφορα ἐντύπια, ὡς ἄξια διότι τοιαύτη κατάταξις τῶν στοιχείων αὐτῶν μοιραίως δὲν εἴμπορουσε ν' ἀποφύγη διπλᾶς καὶ τριπλᾶς πιθανὸν ἀναγραφῆς τοῦ αὐτοῦ ποσοῦ (!).

Ἄλλ' καὶ ἂν δεχθῶμεν, ὅτι πράγματι ἐδαπανήθησαν τὰ ποσὰ αὐτὰ ἐντὸς 40 ἐτῶν, ποῖα ἀποσβέσεις εἴμποροῦν νὰ γίνουν ἐπ' αὐτῶν διὰ νὰ εὐρεθῇ ἡ σημερινὴ ἀξία ;

Ἡ ἀντίθετος πρὸς τὴν «ἀρχὴν τῆς ἀπογραφῆς δι' ἐκτιμήσεως» ἀντίληψις εὐρίσκουσα, ὅτι τὸ δεκτὸν γενόμενον ὡς δαπανηθὲν ποσὸν εἶναι ἴσον περίπου μὲ τὸ ὑπόλοιπον τοῦ δημοσίου σιδηροδρομικοῦ χρέους τὸ σημερινόν, δέχεται ἐμμέσως ὡς σιδηροδρομικὰς ἀποσβέσεις τὰ μέχρι τοῦδε ὑπὸ τοῦ Κράτους καταβληθέντα διὰ τοκοχρεωλύσια τῶν δανείων τούτων ποσά. Ἀλλὰ τὰ ποσὰ αὐτὰ κάθε ἄλλο δύνανται παρὰ νὰ ταῦτισθοῦν πρὸς σιδηροδρομικὰς ἀποσβέσεις.

Δὲν ὑπάρχει τίποτε τὸ κοινὸν μεταξὺ τοῦ ἐτησίου τοκοχρεωλύτρου ἐνὸς δανείου συναφθέντος δι' 100 καὶ ἐνὸς δανείου συναφθέντος διὰ 10 ἔτη σύμβαισις Δανείου μετὰ τοῦ Βελγικοῦ Ἐμπορικοῦ Ὁμίλου) καὶ τῆς ἀποσβέσεως μιᾶς π. χ. ἀτμάμαξις ζώσης, ὡς ἐδέχθη ἡ ἐκτίμησις, εἰς τὴν ὁποίαν προέβη ἡ διοίκησις τοῦ δικτύου, 40 ἔτη (!).

1) Τὸν Δεκέμβριον τοῦ 1923 αὐτὴ αὐτὴ ἡ Διεύθυνσις Σιδηροδρόμων τοῦ Ὑπουργείου Συγκοινωνίας, δυσφοροῦσα προσέφυγεν εἰς τὸ Ὑπουργεῖον Οἰκονομικῶν «διότι καὶ αὐτὴ δὲν κατεῖχε πλήρη τὰ ἀπαιτούμενα διὰ τὴν εὐρεσιν τῶν ποσῶν ποῦ ἐδαπάνησε τὸ Κράτος διὰ τὸ δίκτυόν του», τὰ ὁποῖα ἐζητούσεν ὁ Ὄργανισμὸς διὰ τὸν Ἰσολογισμὸν του. Καὶ τὸν Ἰανουάριον τοῦ 1925 τὸ Ὑπουργεῖον Οἰκονομικῶν εἰς ἐρώτησιν τοῦ Ὑπουργείου Συγκοινωνίας κατόπιν ὀχλήσεως πάλιν τοῦ Ὄργανισμοῦ ἀπήντησεν ὅτι δὲν ἔχει τοιαῦτα στοιχεία. Πόθεν ἠντήθησαν, λοιπόν, βραδύτερον μετὰ πέντε ἔτη τὰ νέα ἀκριβῆ στοιχεία τὰ ὁποῖα ἔδωκαν τὸ ἔγκρισθὲν πόρισμα τῆς ἐργασίας αὐτῆς ;

2) Ἄν ὑποθέσωμεν, ὅτι ἡ μόνη περιουσία σιδηροδρομικῆς τινος ἐπιχειρήσεως εἶναι μία ἀτμάμαξα ἀξίας δραχμῶν 1.000.000, ἀγορασθεῖσα διὰ συνάψεως χρεωλυτικοῦ δανείου πρὸς 8 ο/ο ἐξοφλητέου ἐντὸς 80 ἐτῶν, ἡ ἐτησίαι χρεωλυτικὴ δόσις τοῦ δανείου τούτου εἶναι δραχ. 20.109, ἐξ ἄλλου αὐτὴ δέον νὰ ἀποσβεσθῇ ἐντὸς 25ετίας, διότι πέρα τοῦ χρονικοῦ τούτου ὀρίου καθίσταται σχεδὸν ἀχρηστος. Ἡ σιδηροδρομικὴ αὐτὴ ἐπιχειρήσις εἴκοσι ἔτη μετὰ τὴν σύστασίν τῆς ἀποφασίζει ν' ἀνοίξη βιβλία καὶ νὰ ἀναγράψῃ εἰς τὸ Ἐνεργητικὸν αὐτῆς τὴν ἀξίαν τῆς Α' Ἐγκαταστάσεώς τῆς, ἀποτελουμένην ἀπὸ αὐτῆν μόνον τὴν ἀτμάμαξαν. Δὲν εἶναι λογικὸν διὰ τὴν πενταετίαν ποῦ θὰ χρησιμοποιηθῇ ἀκόμη ἡ ἀτμάμαξα νὰ ἀναγραφῇ ὡς ἀξία τῆς τὸ ἐκ δραχμῶν 4.810.194 ὑπόλοιπον τοῦ διὰ τὴν ἀλόκησιν τῆς συναφθέντος δανείου. Εἶναι ἀναμφισβήτητος ὀρθότερον νὰ ἀναγραφῇ εἰς μὲν τὸ Ἐνεργητικὸν τῆς Ἐπιχειρήσεως ἡ ἀπομένουσα πρὸς ἀπόσβεσιν ἀξία τῆς ἀτμομηχανῆς (1.000.000 : 25×3, ἡ ὁποία εἶναι καὶ ἡ πραγματικὴ, εἰς δὲ τὸ Παθητικὸν τῆς τὸ ἀπομῶνον ὑπόλοιπον τοῦ δανείου.

Ἄν ἔθεωρεῖτο ἡ λύσις αὐτὴ ὡς ἱκανοποιούσα, δὲν θὰ ἐγένετο τίποτε ἄλλο παρὰ νὰ ἐγγραφῆ εἰς τὴν στήλην τοῦ Ἑνεργητικοῦ τὸ Παθητικόν, ἤτοι νὰ ἐγγραφῆ τὸ ἀρχικόν δημόσιον σιδηροδρομικόν χρέος, μειούμενον κατὰ τὰ πληρωθέντα ἕως τῶρα τοκοχρεωλύσια εἰς τὸ Ἑνεργητικόν, ἐνῶ τὸ στοιχεῖον αὐτὸ ἀνήκει τῷ ὄντι εἰς τὸ Παθητικόν καὶ πρέπει ἀναμφιβόλως νὰ ἐγγραφῆ εἰς αὐτό. Καὶ αὐτὸ καὶ τὸ σιδηροδρομικόν χρέος τῶν ἐτῶν 1925—26, ἐφ' ὅσον ἐξ αὐτοῦ προμήθεται καὶ ἔργα διδονται πρὸς διαχείρισιν εἰς τὸν Ὀργανισμὸν τῶν Σιδηροδρόμων Κράτους.

Αὐτοὶ εἶναι οἱ λόγοι διὰ τοὺς ὁποίους καὶ ἄλλα κράτη ἐφήρμοσαν τὸ σύστημα ἐκτιμήσεως.

Οὕτως, οἱ Αὐστριακοὶ Σιδηρόδρομοι ἐφήρμοσαν τὸ σύστημα τῆς ἀπογραφῆς, ὅταν τὸ 1922 κατέστησαν εἰς αὐτόνομον Ὀργανισμὸν Δημοσίου Δικαίου. Ὁ δὲ δὲ Ρουμανικὸς Νόμος τῆς 27ης Ἰουνίου 1929 «Περὶ συστήματος αὐτονόμου Ὀργανισμοῦ τῶν Κρατικῶν ρουμανικῶν σιδηροδρόμων», ὀρίζει εἰς τὸ ἄρθρον 2, παρ. 2, ὅτι : Ἡ περιεχομένη εἰς τὴν Διοίκησιν τοῦ Ὀργανισμοῦ περιουσία θέλει προσδιορισθῆ καὶ ἐκτιμηθῆ κατὰ τὴν ἀπογραφὴν, ἣτις θὰ καταρισθῆ μέχρι τῆς 31ης Δεκεμβρίου 1929 ἀπὸ τὴν Γενικὴν Διεύθυνσιν τούτου ὑπὸ τὸν ἔλεγχον ἐπιτροπῆς τῶν Ὑπουργείων Οἰκονομικῶν καὶ Συγκοινωνίας. Ἡ ἀπογραφὴ θέλει ἐγκριθῆ ἀποφάσει τοῦ Ὑπουργικοῦ Συμβουλίου»⁽¹⁾. Τέλος, κατὰ τὸ σύστημα τὸ ὁποῖον ἐγένετο δεκτικὸν διὰ μὲν τὸν λαρισσαϊκὸν δίδεται ἡ τιμὴ κατασκευῆς ἢ ὁποῖα εἶναι ἀσφαλῶς πολὺ μεγαλυτέρα τῆς σημερινῆς, διὰ δὲ τοὺς μακεδονικοὺς ὄχι ἡ τιμὴ κατασκευῆς, ἀλλ' ἡ τιμὴ ἐξίγοράς (κτήσεως) ἢ ὁποῖα εἶναι ἀσφαλῶς χαμηλότερα τῆς τιμῆς κατασκευῆς, σημερινῆ δηλαδὴ τιμῆ.

Τὸ παράδειγμα αὐτὸ ἰσχύει ὄχι κατὰ τὴν αὐτὴν ἀλλ' ἀπλῶς κατ' ἀναλογίαν διὰ πᾶν σιδηροδρομικὸν ἀντικείμενον, ὡς δεικνύει τὸ ἄτοπον, εἰς τὸ ὁποῖον ὀδηγεῖ ἢ δευτέρα λύσις καὶ τὰ συναφῆ λάθη.

1) Πάρεργα καὶ ὄχι ὡς ἐπιχείρημα ὑπὲρ τῆς ἀπόψεως τοῦ καιμένου, μνημονεύομεν, ὅτι ὁ τελευταῖος Νόμος περὶ Βουλγαρικῶν Κρατικῶν Σιδηροδρόμων καθορίζει διὰ τὴν 31ην Δεκεμβρίου 1928 τὸ μὴ ἐξοφληθέν ὑπόλοιπον τοῦ δημοσίου σιδηροδρομικοῦ χρέους εἰς 3.930.000.000 λέβας καὶ ὀρίζει ὅτι μέχρι τέλους 1927 οἱ Βουλγαρικοὶ Σιδηρόδρομοι θ' ἀποσβέσουν τὸ ποσὸν τοῦτο μὲ τόκον ἐτήσιον 5 ο/ο διὰ προοδευτικῶν καταβολῶν. Ἦτοι, δέχεται μέσην ἐτήσιαν χρεωλυτικὴν δόσιν καταβλητέαν ὑπὸ τοῦ δικτύου εἰς τὸ βουλγαρικὸν δημόσιον ἐκ 220.000.000 λεβίων. Τὸ βουλγαρικὸν κρατικὸν δίκτυον εἶναι μήκους περίπου 3.200 χιλιομέτρων, τελεῖ δὲ ὑπὸ πολὺ καλυτέρους ἀπὸ τὸ ἰδικόν μας ὁδούς. Κλειεῖται τῶρα νὰ καταβάλλῃ ἐτησίως εἰς τὸ βουλγαρικὸν δημόσιον περίπου 121.000.000 δρχ., ἐνῶ τὸ δίκτυον τοῦ ἑλληνικοῦ κράτους; μήκους μόλις 1.300 χιλιομέτρων, γινομένης δεκτικῆς τῆς ἀντιθέτου γνώμης, θὰ ἔπρεπε νὰ κληθῆ κατὰ τὴν ἐκθεσιν νὰ χρεώνεται κατ' ἔτος μόνον διὰ τὸ παλαιόν, χωρὶς τὸ προκύψαι ἐκ τῆς Βελγικῆς συμβάσεως τοῦ 1925, σιδηροδρομικὸν χρέος, 2.061.000 δουλάρια, ἤτοι 150.000.000 σταθεροπ. δραχμῶν.

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