

## ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΙ ΚΑΙ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ

ΤΟΥ Κ. Χ. Ι. ΚΑΝΕΛΛΟΠΟΥΛΟΥ

ΔΙ' ΑΥΤΟΥ ΤΩΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ

Ἡ Ἀνωτέρα Σχολὴ Βιομηχανικῶν Σπουδῶν ὀργάνωσε προσφάτως, διὰ τοῦ παρ' αὐτῇ λειτουργοῦντος Κέντρου Τουριστικῶν Μελετῶν, σειρὰν ὁμιλιῶν ἐπὶ θεμάτων σχετιζομένων μετὸν τουρισμόν. Ἀλλὰ ὁ τουρισμὸς προϋποθέτει—τὸ λέγει καὶ ἡ λέξις—μετακίνησιν, μεταφορᾶν. Ἐπειδὴ δὲ ἡ Σχολὴ μοῦ κάμνει τὴν τιμὴν νὰ μοῦ ἔχει ἀναθέσει τὴν διδασκαλίαν τοῦ μαθήματος τῶν μεταφορῶν, ἐθεώρησα φυσικὸν ὅτι μοῦ ἐζητήθη νὰ δώσω μίαν ἐκ τῶν ὁμιλιῶν τῆς σειρᾶς μετὰ θέμα «Σιδηροδρόμοι καὶ Τουρισμός». Ἐδέχθην λοιπὸν τὴν πρόσκλησιν—τιμητικὴν ἄλλωστε καὶ εὐχάριστον—καὶ ἔκαμα τὴν ὁμιλίαν. Φαίνεται ὅμως ὅτι τὸ πρῶγμα δὲν ἦτο τόσον ἀπλοῦν καὶ φυσικόν, ὅσον εἶχα νομίσει. Μετ' ὀλίγον, μίαν κατὰ φραστικὴν συνθήκην ὥραίαν πρωΐαν, ἔλαβα μίαν ἐπιστολήν—αὐτὴν ὄχι ἀπλῶς κατὰ συνθήκην ἀλλὰ ἀληθῶς ὥραίαν καὶ εὐγενῆ καὶ φιλόφρονα. Τὴν ὑπέγραφαν δύο ἐκλεκτοὶ καὶ ἀγαπητοὶ συναδέλφου, ὁ κ. πρόεδρος καὶ ὁ κ. γενικὸς γραμματεὺς τοῦ διοικητικοῦ συμβουλίου τῆς Λέσχης τῶν Ἑλλήνων Σιδηροδρομικῶν. Περιεῖχε δὲ ἡ ἐπιστολὴ πρόσκλησιν, ὅπως ὁμιλήσω ἐπὶ τοῦ αὐτοῦ θέματος εἰς τὴν αἴθουσαν τῆς Λέσχης, διότι, ὅπως ἔγραφε, τὸ θέμα ἦτο ἐνδιαφέρον\*.

Κολακευτικὴ βεβαίως καὶ ἔλκυστικὴ δι' ἐμὲ εἶναι ἡ ἐκδοχὴ ὅτι τὸ ἐνδιαφέρον τοῦ θέματος προεκάλεσε τὴν πρόσκλησιν. Ἐν τούτοις, χωρὶς νὰ θέτω ἐν ἀμφιβόλῳ τὴν εἰλικρίνειαν τῶν προσκαλεσάντων συναδέλφων, ὑποψιάζομαι ὅτι μᾶλλον κάτι ἄλλο θὰ συμβαίνει. Ὑποπιέσομαι ὅτι ἡ πρόσκλησις ὑποκρύπτει ἀθέλητον ἀνάγκησιν εἰς τὴν τάξιν καὶ ὅτι τὸ περιστατικὸν εἶναι τοιοῦτον ὥστε ὁ Freud, ἂν ἔζη, θὰ τὸ ἐπληροφορεῖτο εὐχαρίστως ὡς ἐνισχυὸν κάποιαν πτυχὴν τῆς θεωρίας του. Νομίζω, πράγματι, ὅτι οἱ συναδέλφου τῆς Λέσχης, ὠθούμενοι ἀπὸ τὸ ὑποσυνειδητόν, μοῦ ἔκαμαν, χωρὶς νὰ τὸ ἀντιληφθῶν, μαζὶ μετὰ τὴν φιλόφρονα πρόσκλησιν καὶ κάποιαν οὕτως εἰπεῖν φιλόφρονα μομφήν. Νομίζω δηλαδὴ ὅτι, ἀνελεθόντα ἐκ τοῦ ὑποσυνειδήτου, εὐρίσκονται ὑπὸ τὰς γραμμὰς τῆς προσκλήσεως καὶ ἀπευθύνονται πρὸς ἐμὲ περὶ τὰ ἑξῆς : «Πῶς ἐτόλμησες νὰ ὁμιλήσῃς ἐπὶ συγκοινωνιακοῦ θέματος εἰς ἄλλην αἴθουσαν ; Ἐξέχασες ὅτι μετὰ τὴν αἴθουσαν τῆς Λέσχης σὲ συνδέουν δεσμοὶ ἀκατάλυτοι ; Ἐξέχασες ὅτι κάποτε, μιὰ φορὰ κι ἕναν καιρὸ, πρὶν ἀπὸ πολλὰ χρόνια, αὐτὴ ἡ αἴθουσα σὲ ἐδέχθη, νεοσσὸν ἀκόμη τότε, καὶ σὲ ἤκουσε τιτυβίζοντα τὴν πρώτην ὁμιλίαν σου—αὐτὴν δὲ τὴν ὁμιλίαν περὶ ἀνταγωνισμοῦ σιδηροδρόμου καὶ αὐτοκινήτου, τῆς ὁποίας τὰ ἀπραγματοποιήματα συμπεράσματα ἐβαρεθήκαμε πλέον νὰ ἀκούωμεν ἐπαναλαμβανόμενα ἀπὸ τοῦ στόματός σου κάθε τόσο καὶ λιγάκι καὶ εἰς κάθε εὐκαιρίαν ; Πῶς ἐξέχασες ὅτι καὶ βραδύτερον ἐπανειλημμένως μέχρι τοῦδε τὸ βῆμα τῆς Λέσχης σὲ ἐφιλοξένησεν ὁμιλητὴν ; Ἀνακαλεῖσαι λοιπὸν εἰς τὴν τάξιν καὶ προσκαλεῖσαι νὰ ἐπανορθώσῃς τὸ σφάλμα».

\* Ἡ ὁμιλία ἐπανελήφθη εἰς τὴν Λέσχην τῶν Ἑλλήνων Σιδηροδρομικῶν.

Ταῦτα, φοβοῦμαι, λέγει ἡ πρόσκλησις. Ὅπωςδήποτε ὅμως, εἴτε οὕτως ἔχει τὸ πρᾶγμα εἴτε ὄχι, εἴτε φιλόφρον ἀνάκλησις εἰς τὴν τάξιν ὑποκρύπτεται εἴτε ἡ φιλόφρον πρόσκλησις ἐκδηλοῦται μόνη, με μεγάλην χαρὰν εὐρίσκομαι καὶ πάλιν εἰς τὸ παλαιόθεν γνώριμον τοῦτο βῆμα· ἀλλὰ καὶ με συγκίνησιν, τὴν ὁποίαν προκαλεῖ ἡ διαπίστωσις ὅτι, ἀπελθόντες εἰς κόσμοις ἄλλους, δὲν εὐρίσκονται σήμερον μεθ' ἡμῶν διὰ τὰ με ἀκούσουν, ὅπως συνήθιζαν, μεγάλοι διδάσκαλοι καὶ ἐξέχοντες ἡγήτορες τῆς σιδηροδρομικῆς ἐπιστήμης καὶ πρακτικῆς ἢ συνάδελφοι καὶ συστρατιῶται εἰς τὸν ἀγῶνα. Τὴν συγκίνησιν ὅμως ταύτην ἀπαλύνει ἡ προσδοκία ὅτι οἱ παρα-



Ἐκ τῶν γραφικῶν νησιῶν τοῦ Αἰγαίου

μένοντες, ἴδια οἱ νεώτεροι, τῶν ἀπελθόντων ἀκολουθοῦντες τὸ φωτεινὸν παράδειγμα, θὰ ἀνέχουν με ἐγκαρτέρησιν ἀλλὰ καὶ με ἀποφασιστικότητι τὸ μέγα βᾶρος τῶν προσπαθειῶν αἱ ὁποῖαι ἀπαιτοῦνται διὰ τὰ διατηρηθῆαι εἰς τὸ ἐμπρέπον ὕψος ἀκμῆς αὐτῆς ἡ ἐκδήλωσις τοῦ νεωτέρου πολιτισμοῦ ἡ ὁποία λέγεται σιδηροδρόμος—τὰ διατηρηθῆαι εἰς τὸ ἐμπρέπον ὕψος ἀκμῆς καὶ ἐν Ἑλλάδι, παρὰ πᾶσαν πρόσκαιρον ἀντιξοότητι ἢ παρὰ πᾶσαν ἐπιβουλήν ἢ ὑποὺλον διαβολήν, οἷα δυστυχῶς ἔρπου ἐνταῦθα ἐπ' ἐσχάτων.

\* \*

Ὁ τουρισμὸς τῆς ἀρχαιότητος καὶ τοῦ μεσαίωνος παρουσιάζει βεβαίως ἐνδιαφέρον ὡς ἀντικείμενον ἱστορικῆς ἐρεῦνης, κυρίως ἴσως ὡς ἀνασύνθεσις γραφικῶν περιπετειῶν, δὲν συνδέεται ὅμως με ἐκμετάλλευσιν συγκοινωνιακῶν μέσων, συμβιπόντων εἰς τὴν προαγωγήν του. Διὰ τοῦτο τὸν ἀφήνομεν τώρα κατὰ μέρος καὶ περιορίζομεν τὴν ἀνατένισίν μας εἰς τὸν τουρισμὸν τῶν νεωτέρων χρόνων.

Αὐτὸς μπορεῖ νὰ χωρισθῆ εἰς τὰς ἐξῆς τρεῖς χαρακτηριστικὰς περιόδους. **Πρώτη περίοδος**: μικρὸς μόνον κύκλος ἀριστοκρατῶν καὶ πλουτοκρατῶν ἐνδιαφέρεται διὰ τὸν τουρισμὸν. **Δεύτερα περίοδοι**: προσελκύεται

πρὸς αὐτὸν ἡ ἀστική τάξις. **Τρίτη περίοδος** : ὁ τουρισμὸς τροφοδοτεῖται καὶ ἀπὸ τὰς μεγάλας μάζας τῆς ἐργατικῆς τάξεως.

Ἄλλὰ καὶ ἀπὸ τῆς ἀπόψεως τῶν συγκοινωνιακῶν μέσων τὰ ὁποῖα χρησιμεύουν εἰς τὸν τουρισμὸν διακρίνονται τρεῖς ἐπίσης περίοδοι. Κατὰ τὴν **πρώτην** χρησιμοποιοῦνται ἱππῆλατοι ἄμαξαι, κυρίως τὰ περιφρημα λεωφορεία τῆς ἐποχῆς ἐκείνης. **Ἡ δευτέρα**, ἡ ὁποία ἠκολούθησε τὴν ἐφεύρεσιν τῆς χρησιμοποίησεως τῆς δυνάμεως τοῦ ἀτμοῦ ὡς κινητηρίου δυνάμεως, δύναται νὰ ὀνομασθῇ ὁ αἰὼν τοῦ σιδηροδρόμου καὶ τοῦ ἀτμοπλοίου. Κατὰ δὲ τὴν **τρίτην**, ἡ ὁποία χαρακτηρίζεται ἀπὸ τὴν εἰς εὐρυτάτην κλίμακα χρησιμοποίησιν τοῦ κινητήρος ἐσωτερικῆς καύσεως καὶ ἀπὸ τὴν μεγάλην ἐπέκτασιν τῶν ἐφαρμογῶν τῆς ἠλεκτρικῆς ἐνεργείας, προστίθεται νέον εἶδος συγκοινωνίας, τὸ ὁποῖον ἔφερεν ἐπανάστασιν εἰς τὰς μεταφοράς, ἡ ἀεροπλοία, ἐνῶ συγχρόνως εἰς τὰς χειρσαίας συγκοινωνίας τοῦτο μὲν προστίθενται τὰ δίκυκλα (ποδήλατα ἢ μηχανοκίνητα) καὶ τὰ αὐτοκίνητα, τοῦτο δὲ μεταβάλλεται οὐσιωδῶς ἢ ὑφὴ τοῦ σιδηροδρόμου μὲ τὴν κατὰ μεγάλα ἄλματα προοιούσαν ἠλεκτροκίνησιν, μὲ τὴν χρησιμοποίησιν δηξελαμαξῶν καὶ μὲ τὴν ἐφαρμογὴν τῆς τεχνικῆς τοῦ αὐτοκινήτου εἰς αὐτόν, δηλαδή μὲ τὰ ἰδιοκίνητα.

Αἱ τρεῖς αὗται περίοδοι τῶν συγκοινωνιῶν καὶ αἱ τρεῖς περίοδοι τοῦ τουρισμοῦ συμπίπτουν σχεδὸν χρονικῶς, ἀντιστοίχως μία πρὸς μίαν. Πράγματι, ἡ πρώτη περίοδος τοῦ τουρισμοῦ (μικρὸς κύκλος ἀριστοκρατῶν καὶ πλουτοκρατῶν) καὶ ἡ πρώτη περίοδος τῶν συγκοινωνιῶν (ἱππῆλατοι ἄμαξαι) ἐκτείνονται καὶ αἱ δύο μέχρι σχεδὸν τῶν μέσων τοῦ παρελθόντος αἰῶνος. Ἀκολουθοῦν ἡ δευτέρα περίοδος τοῦ τουρισμοῦ (εἰσδοχὴ τῆς ἀστικῆς τάξεως) καὶ ἡ δευτέρα περίοδος τῶν συγκοινωνιῶν (ἀκμὴ τοῦ σιδηροδρόμου καὶ τοῦ ἀτμοπλοίου), αἱ ὁποῖαι διακοῦν μέχρι τῆς ἐποχῆς τῆς μεταξὺ τῶν δύο παγκοσμίων πολέμων. Τέλος ἔρχονται ἡ τρίτη περίοδος τοῦ τουρισμοῦ (εἰσδοχὴ τῆς ἐργατικῆς τάξεως) καὶ ἡ τρίτη περίοδος τῶν συγκοινωνιῶν (κυρίως προσθήκη τοῦ αὐτοκινήτου καὶ τοῦ ἀεροπλάνου), αἱ ὁποῖαι συνεχίζονται μέχρι σήμερον.

Διαπιστώνομεν οὕτω ὅτι ὑπάρχει ἀλληλουχία μεταξὺ τῆς ἀναπτύξεως τοῦ τουρισμοῦ καὶ τῆς ἀναπτύξεως τῶν συγκοινωνιῶν. Καθόσον πληθύνονται τὰ μηχανικὰ μέσα, τὰ ὁποῖα ἡ τεχνικὴ θέτει εἰς τὴν διάθεσιν τοῦ ἀνθρώπου πρὸς μετακίνησιν, εὐρύνονται ἐπὶ μᾶλλον καὶ μᾶλλον ὄχι μόνον ὁ κύκλος τῶν προσώπων, ἀλλὰ καὶ ὁ κύκλος τῶν κοινωνικῶν στρωμάτων τὰ ὁποῖα χρησιμοποιοῦν τὰ μέσα ταῦτα μετακινήσεως διὰ τουριστικοὺς σκοπούς.

Ἔτι τὰ συγκοινωνιακὰ μέσα, χειρσαία, θαλάσσια καὶ ἐναέρια, χρησιμεύουν εἰς τὸν τουρισμὸν. Ἐκ τούτων θὰ ἐξετάσω τώρα τὸν σιδηρόδρομον. Τὰ δὲ ἄλλα παρεμπιπτόντως μόνον καὶ ἐπικουρικῶς μνημονεύω ἐδῶ καὶ ἐκεῖ, ὅπου ἡ ἀνάγκη τὸ ἐπιβάλλει. Ἐκ τούτων ὁμως τῶν ἄλλων συγκοινωνιακῶν μέσων κάπως, μὲ ὀλίγας λέξεις, περισσότερον πρέπει νὰ μᾶς ἀπασχολήσῃ τὸ αὐτοκίνητον, διότι τοῦτο, ὡς χειρσαῖον μεταφορικὸν μέσον, ἔχει πολλὰ σημεῖα ἐπαφῆς μὲ τὸν σιδηρόδρομον.

\*  
\*\*

Θὰ ἐξετάσω ὅθεν ποία εἶναι ἡ συμβολὴ τοῦ σιδηροδρόμου εἰς τὸν τουρισμόν, ἀλλὰ καὶ συγχρόνως ποία ὑπῆρξεν ἡ ἐπίδρασις τῶν τουριστικῆς φύσεως ἐπιδιώξεων εἰς τὴν ἀνάπτυξιν καὶ εἰς τὴν ἐν γένει βελτίωσιν τῆς σιδηροδρομικῆς ἐκμεταλλεύσεως.

Πρόσωπα καὶ πράγματα, ἐπιβάτας καὶ ἐμπορεύματα μεταφέρει ὁ σιδηροδρόμος. Ὅλων δὲ τούτων ἡ μεταφορὰ ἐνδιαφέρει τὸν τουρισμόν, τῶν μὲν ἐμπορευμάτων ἐμμέσως, τῶν δὲ ἐπιβατῶν ἀμέσως. Κυρίως εἰπεῖν ὅμως τουρισμόν συνιστοῦν τῶν προσώπων αἱ μετακινήσεις, τὰ ταξίδια. Ἐπειδὴ λοιπὸν ἐμμέσως μόνον ἐπηρεάζουν αἱ μεταφοραὶ τῶν ἐμπορευμάτων τὸν τουρισμόν, περιορισμένως δὲ εἶναι κατ' ἀνάγκην ὁ χρόνος ὁ ὁποῖος διατίθεται διὰ μίαν ὁμιλίαν, περὶ μεταφορᾶς ἐπιβατῶν μόνον θὰ γίνῃ λόγος ἐνταῦθα.

Ὁ σιδηροδρόμος εἶναι, κατ' ὄρθρον χαρακτηρισμόν, βιομηχανία, παράγει δέ, ὅπως ὅλαι αἱ βιομηχαναί, ἀγαθὰ. Τὸ ἀγαθὸν π.χ. τὸ ὁποῖον παράγει μία ὑφαντουργικὴ βιομηχανία εἶναι τὸ ὕφασμα. Τὸ ἀγαθὸν τὸ ὁποῖον παράγει ὁ σιδηροδρόμος, ἢ ἐν γένει ὁποιονδήποτε συγκοινωνιακὸν μέσον, εἶναι ἡ μεταφορὰ, ἢ ἀπὸ τόπου εἰς τόπον μετακίνησις. Ὅπως δὲ ὅλα τὰ ἀγαθὰ, εἶναι καὶ ἡ μεταφορὰ ἀγαθὸν ἢ ἔμμεσον ἢ ἄμεσον. Ἡ μεταφορὰ ὅμως ἡ ὁποία γίνεται διὰ τουριστικὸν λόγον εἶναι, κατὰ γενικὸν κανόνα, ἄμεσον ἀγαθόν.

Θὰ ἐπιχειρήσω σύντομον ἐπεξήγησιν τῶν ἐννοιῶν τούτων.

Τὸ τουριστικὸν ταξίδι, δηλ. ἡ διὰ τουριστικὸν λόγον γινομένη μετακίνησις ἐνὸς προσώπου, διαφέρει ἀπὸ τὴν μετακίνησιν ποῦ γίνεται δι' ἄλλην αἰτίαν (π.χ. δι' ἐπαγγελματικὴν ἢ δι' οἰκογενειακὴν ἀνάγκην) κατὰ τοῦτο τὸ οὐσιώδες, ὅτι δὲν εἶναι ἀγαθὸν ἔμμεσον, δηλ. δὲν εἶναι μέσον, ἀλλὰ εἶναι ἄμεσον ἀγαθόν, δηλ. σκοπός. Ὁ ἔμπορος ὁ ὁποῖος δι' ἐμπορικὸν λόγον ταξιδεύει ἀπὸ πόλεως εἰς πόλιν μετακινεῖται **ὄχι διὰ τὰ ταξιδεύση**, ἀλλὰ διὰ τὰ μεταβῆ εἰς τὸν προορισμόν του. Δι' αὐτὸν τὸ ταξίδι δὲν εἶναι σκοπός, εἶναι μέσον διὰ τὰ ἐπιτύχει τὸν σκοπὸν. Σκοπός εἶναι τὰ εὐρεθῆ ἐκεῖ ὅπου τὸν καλεῖ ἡ ἐργασία του. Ὁ περιηγητὴς ὅμως, ὁ τουρίστας, ὅπως τὸν λέγομεν, μετακινεῖται **καὶ διὰ τὰ ταξιδεύση**. Δι' αὐτὸν τὸ ταξίδι δὲν εἶναι ἀπλῶς καὶ μόνον μέσον διὰ τὰ φθάσει ἄπου, εἶναι, εἰς τὰς περισσοτέρας τῶν περιπτώσεων, καὶ σκοπός—ἢ τουλάχιστον τμῆμα τοῦ ταξιδίου εἶναι σκοπός. Ὁ ἔμπορος ἐπιθυμεῖ βέβαια τὰ ταξιδεύση μὲ ὅσον τὸ δυνατόν ὀλιγοτέρας ἐνοχλήσεις καὶ μὲ ὅσον τὸ δυνατόν περισσοτέρας ἀνέσεις, δὲν ἀντιμετωπίζει ὅμως αὐτὸ τοῦτο τὸ ταξίδι ὡς ἀπολαύσιν. Ὁ περιηγητὴς, ἔξ ἀντιθέτου, περιλαμβάνει καὶ τὸ ταξίδι μεταξὺ τῶν ἀπολαύσεων τὰς ὁποίας ἐπιδιώκει, διὰ τοῦτο ἔχει ἀπὸ αὐτὸ περισσοτέρας ἀπαιτήσεις ἀπὸ ὅσας ἔχουν οἱ ἄλλοι. Διὰ τοῦτο ἐπιθυμεῖ ὁ περιηγητὴς ὄχι ἀπλῶς καὶ μόνον τὰ εἶναι τὸ ταξίδι ἄνετον, ἀλλὰ ἐπιπροσθέτως τὰ ἔχει τοῦτο καὶ παντὸς εἶδους ἄλλα θέληγτρα, ὥστε τὰ εὐχαριστηθῆ ἀπὸ αὐτό, τὰ τὸ ἀπολαύσῃ, ὅπως π.χ. ἀπολαμβάνει μίαν ἐπίσκεψιν εἰς μουσεῖον ἢ εἰς πινακοθήκην ἢ μίαν θεατρικὴν παράστασιν ἢ μίαν συναυλίαν ἢ—διὰ τὰ εἶπω καὶ παρά-

δειγμα ἀντικατοπτρίζον τῆς σημερινῆς ἐποχῆς τὴν πνευματικὴν ἀνάτασιν—  
μὴν ποδοσφαιρικὴν συνάντησιν.

Διὰ τὰ τακτοποιήσωμεν τὰς ἰδέας μας δυνάμεθα νὰ εἴπωμεν ὅτι τὸ ταξίδι εἶναι τὸ **δυναμικόν** τμήμα τοῦ τουρισμοῦ, ὅλα δὲ τὰ ἄλλα ἀποτελοῦν τὸ **στατικόν** τμήμα αὐτοῦ. Χρήσιμον δὲ εἶναι νὰ προσέξωμεν ὅτι τὸ δυναμικόν τοῦτο τμήμα εἶναι συνήθως σημαντικόν ἐπὶ τοῦ ὅλου, μάλιστα δὲ ὅτι ὄχι πολὺ σπανίως ὁ χρόνος, τὸν ὁποῖον ὁ περιηγητὴς καταναλίσκει εἰς μετακινήσεις, εἶναι οὐσιωδῶς περισσότερος ἀπὸ τὸν χρόνον, ὁ ὅποιος διατίθεται δι' ὅλας συλλήβδην τὰς ἄλλας πάσης φύσεως ἀπασχολήσεις τῆς τουριστικῆς ἐξορμήσεως.

Ἀπὸ τὸ ἰδιαίτερον τοῦτο χαρακτηριστικόν τοῦ τουριστικοῦ ταξιδίου, ἀπὸ τὸ ὅτι δηλαδὴ τὸ τουριστικόν ταξίδι εἶναι αὐτὸ τοῦτο ἀπόλαυσις, προέρχονται ὡς φυσικὴ συνέπεια αἱ φροντίδες, τὰς ὁποίας ὑποχρεοῦνται νὰ καταβάλλουν οἱ σιδηρόδρομοι διὰ νὰ εἶναι τὰ ταξίδια ὅσον τὸ δυνατόν περισσότερον εὐχάριστα εἰς τοὺς περιηγητάς. Ἐξ ἄλλου ὁ σιδηρόδρομος δὲν δύναται, οὔτε καὶ ἔχει δικαίωμα, νὰ κάμνη διακρίσεις μεταξύ τῶν ἐπιβατῶν, νὰ περιποιητῆται τοῦτον ἢ ἐκεῖνον τὸν ἐπιβάτην περισσότερον ἢ ὀλιγώτερον, ἀναλόγως τῆς αἰτίας ἢ τῆς ἀνάγκης διὰ τὴν ὁποίαν ἕκαστος ταξιδεύει. Ἐπομένως ἀπὸ τὰς φροντίδας, αἱ ὁποῖαι γενεσιουργὸν λόγον καὶ κατεῦθυσιν ἔχουν κυρίως τὴν ἐξυπηρέτησιν τῆς τουριστικῆς κινήσεως, δημιουργοῦνται συνθηκαί, αἱ ὁποῖαι προσφέρονται εἰς ὅλους τοὺς ἐπιβάτας τοὺς δι' οἶον—διήποτε λόγον, τουριστικόν ἢ ἄλλον, ταξιδεύοντας. Ἀπὸ τὰς τουριστικῆς φύσεως ἐπιδιώξεις προκαλεῖται γενικῆς φύσεως βελτίωσις τῆς σιδηροδρομικῆς ἐκμεταλλεύσεως.

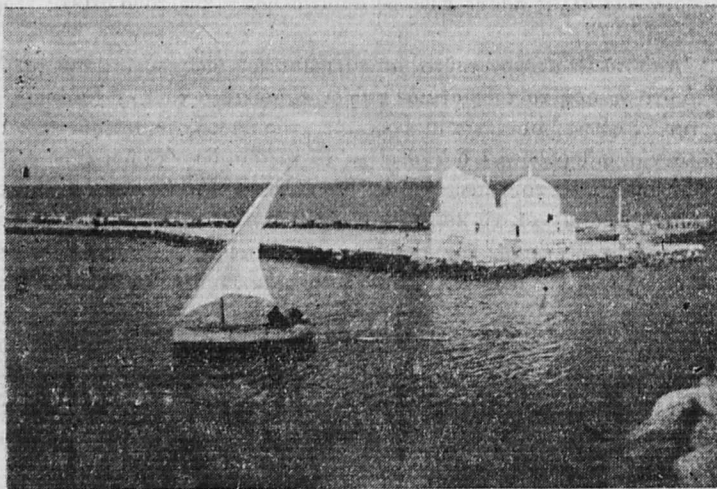
Ὡστε ὁ τουρισμὸς ἐμφανίζεται καὶ ἐνταῦθα, ὅπως καὶ εἰς ἄλλας ἐκδηλώσεις τῆς κοινωνικῆς καὶ οἰκονομικῆς ζωῆς, ὡς κίνητρον πρὸς πρόοδον.

Εἶναι ὅμως πράγματι πάντοτε κίνητρον πρὸς πρόοδον ὁ τουρισμὸς; Εἶναι βεβαίως—ἐκτὸς ἀπὸ μερικὰς ἐξαιρέσεις, κατὰ τὰς ὁποίας ὁ ἀδαῆς υπερβάλλον ζῆλος, εὐρίσκων ἔδαφος ἀναπτύξεως καὶ καρποφορίας τὴν ἀμάθειαν ἢ τὴν ἀπάθειαν, προκαλεῖ κακὸν ἀντὶ καλοῦ. Ὅταν π.χ. αἱ τουριστικαὶ ἐπιδιώξεις κατορθώνουν νὰ μᾶς πείσουν ὅτι καλλιτέχνημα εἶναι ἢ βάνανσος φωταγώγησις τοῦ Παρθενῶνος ἢ ὅταν κατορθώνουν νὰ μᾶς κάμουν, ἡμᾶς τοὺς Ἕλληνας, νὰ μένωμεν ἀπαθεῖς πρὸ τῆς ταπεινώσεως τὴν ὁποίαν ὑφίσταται ἡ ἑλληνικὴ γλῶσσα ἐδῶ εἰς τὴν κοιτίδα της, μὲ τὸ νὰ γράφωμεν εἰς διαφόρους ἐπιγραφὰς τὰ ὀνόματα πόλεων ἢ σιδηροδρομικῶν σταθμῶν πλάϊ - πλάϊ μὲ ἑλληνικοὺς καὶ λατινικοὺς χαρακτηῖρας ἰσομεγέθεις καὶ ἰσοτίμους, ὡς ἐὰν νὰ ἔχωμεν τάχα θεσπίσει καὶ τὴν λατινικὴν γραφὴν ὁμότιμον μὲ τὴν ἑλληνικὴν, ὅταν τοιαῦτα ὁ τουρισμὸς ἀπεργάζεται, μεταπίπτει ἀπὸ ὀδηγοῦντος πρὸς πρόοδον εἰς ὀδηγοῦντα πρὸς πνευματικὴν παρακμὴν. Ἄλλ' αἱ ἐξαιρέσεις αὗται δὲν ἀνατρέπουν τὸν κανόνα. Καλὸν ὅμως ἢ μᾶλλον ἐπιβεβλημένον εἶναι τὰς δυσαρέστους ταύτας ἐξαιρέσεις ὑπαρχούσας μὲν νὰ ἀνατρέπωμεν, ἐπικειμένας δὲ νὰ ἀποτρέπωμεν.

Θέλετε τώρα καὶ τὴν εὐτράπελον ὄψιν τῆς τουριστικῆς υπερβολῆς; Τὴν δανείζομαι —διὰ δευτέραν ἤδη φοράν— ἀπὸ παλαιὸν δημοσίευμα τοῦ

Ἰταλοῦ ἱστορικοῦ καὶ φιλοσόφου Γουλιέλμου Φερέρο. Τοῦτο φέρει τὸν τίτλον «Φιλοσοφία τῶν θερινῶν διακοπῶν», περιλαμβάνονται δὲ εἰς αὐτὸ τὰ ἐξῆς (κατὰ μεταφράσιν ὅσον ἠδυνήθην περισσότερον πιστὴν) :

«Εἶναι ἐνδιαφέρον νὰ βλέπῃ κανεὶς πόσον οἱ σύγχρονοι ἄνθρωποι εἶναι ἀπασχολημένοι, ὅταν δὲν ἔχουν τίποτε νὰ κάμουν... Ὁ σημερινὸς ἄνθρωπος, ζητῶν τὴν ἀνάπαισιν, δὲν ἐννοεῖ νὰ ἡσυχάσῃ. Ὅπου καὶ ἂν πάῃ θέλει νὰ τὰ ἰδῇ ὅλα, καὶ ὅ,τι τὸν ἐνδιαφέρει καὶ ὅ,τι δὲν τὸν ἐνδιαφέρει.



Ὁ λιμὴν τῆς Αἰγίνης

(Ἀπὸ τὸν φωτογραφικὸν διαγωνισμὸν τῶν σπουδαστῶν τῆς Σχολῆς)

Ἄλλοτε ἡ δυσκοιλία τῶν συγκοινωνιῶν ἦτο πρόσχημα πρὸς συγκάλυψιν τῆς τεμπελιᾶς. Σήμερα οἱ πλούσιοι εἶναι καταδικασμένοι εἰς αἰωνίαν κίνησιν, διότι ἔχουν τὸ αὐτοκίνητό τους. Ἐκεῖνοί δὲ οἱ ὅποιοι, ἐπειδὴ δὲν ἔχουν μεγάλην περιουσίαν, ἔχουν σωθῆ ἀπὸ αὐτὸν τὸν τύραννον δὲν θὰ γλυτώσουν ἀπὸ τὸν σιδηρόδρομον. Τοὺς παραφυλάει καθὼς πηγαίνουν στὴ δουλειά τους καὶ τοὺς προσελκύει μὲ διάφορες πολύχρωμες ρεκλάμες τῶν πιδ μαγευτικῶν τοποθεσιῶν τοῦ κόσμου, μὲ ἐκπτώσεις τιμολογίων καὶ μὲ εἰδικὰ ἐκδρομικὰ τραίνα, ὅπου τὰ πλήθη συνωστίζονται διὰ νὰ δεῖξουν πόσον εἶναι ἱκανὰ νὰ ταλαιπωρηθοῦν μὰ καὶ ἀπεφάσισαν νὰ διασκεδάσουν».

Ἡ χώρα μας δὲν ἔχει τὴν οικονομικὴν ἀντοχὴν ἢ ὁποία θὰ ἐπέτρεπεν εἰς τοὺς σιδηροδρόμους τῆς νὰ ἐμφανίσουν ἐντυπωσιακοὺς νεωτερισμούς, ἀποβλέποντας κατὰ κύριον λόγον εἰς τοῦ τουρισμοῦ τὴν ἐξυπηρέτησιν, π.χ. ὀχήματα εἰδικὰ μὲ μεγάλα παράθυρα καὶ διαφανῆ στέγην ἢ ὀχήματα μὲ εἰδικὸν σαλόνι ἀναψυχῆς ἢ μὲ αἶθουσαν χοροῦ κ.τ.τ. Δὲν ἔχομεν ἄλλωστε ἐν Ἑλλάδι, ὅπως συμβαίνει ἄλλοῦ, τμήματα σιδηροδρομικοῦ δικτύου τὰ ὅποια νὰ ζοῦν ἀποκλειστικῶς καὶ μόνον ἀπὸ τὸν τουρισμὸν ἢ ἔστω κατὰ κύριον λόγον ἀπὸ αὐτόν—μὲ μοναδικὴν ἴσως ἐξαίρεσιν τὸν ὁδον-

τωτὸν σιδηρόδρομον Διακοφτοῦ—Καλαβρύτων, ὁ ὁποῖος ὄρισμένης ἐποχῆς τοῦ ἔτους ἔχει τουριστικὴν κίνησιν ὁποσδήποτε ἀξίαν λόγου.

Σημειῶνω ἐν παρενθέσει ὅτι αὐτὴ ἡ γραμμὴ τοῦ ὀδοντωτοῦ σιδηροδρόμου Διακοφτοῦ—Καλαβρύτων, γραμμὴ στενὴ, πλάτους 0,75 μ., καὶ ἡ ἐπίσης στενὴ γραμμὴ Βόλου—Μηλεῶν εἰς τὸ Πήλιον, πλάτους 0,60 μ., ἀμφότεραι διατρέχουσαι γραφικώτατα τοπία, θὰ μπορούσαν ἴσως, μὲ καταλλήλους συνδυασμοὺς καὶ μὲ μέτρα, τὰ ὁποῖα ἐν πολλοῖς ἐκφεύγουν ἀπὸ τὸ πλαίσιον τῆς κυρίως εἰπεῖν σιδηροδρομικῆς ἐκμεταλλεύσεως, νὰ γίνωνται πρόσφοροι εἰς προσέλκυσιν σημαντικῆς τουριστικῆς κινήσεως.

Τώρα δὲ πού'ἤλθε ὁ λόγος εἰς τὸν σιδηρόδρομον τοῦ Πηλίου, αὐτὸν τὸν ὁποῖον οἱ Βολιώτες ὀνομάζουσι μὲ στοργὴν «τὸ τραινάκι μας», μπορῶ νομίζω νὰ σᾶς συστήσω νὰ ρίξετε μιὰ ματιὰ εἰς τὸ διαφημιστικὸ φυλλάδιόν, τὸ ὁποῖον ἔχει ἐκδώσει διὰ τὸν σιδηρόδρομον αὐτὸν ὁ Τουριστικὸς Ὄργανισμὸς Μαγνησίας. Ὁμολογῶ ὅτι τόσον χαριτωμένον δημοσίευμα δὲν ἔχω ἰδεῖ τοιούτου εἴδους ἄλλο, εἰς τὴν ἑλληνικὴν γλῶσσαν ἢ ξενόγλωσσον.

Δὲν ἔχουν λοιπὸν νὰ ἐπιδείξουν οἱ ἑλληνικοὶ σιδηρόδρομοι ἐντυπωσιακοὺς νεωτερισμοὺς. Ἐν τούτοις δὲν εἶναι ἀνάξια προσοχῆς οὐδὲ ἀνάξια ἀναγνωρίσεως αἱ προσπάθειαι τὰς ὁποίας καταβάλλουσι οἱ σιδηρόδρομοι εἰς τὴν Ἑλλάδα, παρὰ τὴν σωρείαν, τῶν μεταπολεμικῶν ἰδίως, δυσχερειῶν διὰ τὰ διατηροῦν τὴν ἐν γένει στάθμην τῆς ἐκμεταλλεύσεώς των εἰς πολιτισμένα ἐπίπεδα, συμβάλλοντες οὕτω εἰς τὴν προαγωγὴν τοῦ τουρισμοῦ ἀλλὰ καὶ ὠφελοῦμενοι ἐξ αὐτοῦ. Περὶ δὲ τῶν ἀποτελεσμάτων τῶν προσπαθειῶν τούτων θὰ ὁμιλήσω μετ' ὀλίγον.

Οὕτω λοιπὸν ἐπιδρῶ ὁ τουρισμὸς εἰς τὸν σιδηρόδρομον. Πῶς ὅμως ἐπιδρῶ ὁ σιδηρόδρομος εἰς τὸν τουρισμόν; Βεβαίως, μὲ τὸ νὰ παρέχη τὰ μέσα πρὸς μετακίνησιν τῶν περιηγητῶν. Καὶ βεβαίως, ὅσον περισσότερα καὶ καλύτερα εἶναι τὰ μέσα ταῦτα, τόσον τὸ καλύτερον διὰ τὸν τουρισμόν. Δὲν εἶναι ὅμως δυνατόν νὰ ὑπολογίσωμεν τὸ ἀκριβὲς μέτρον τῆς ἐπιδράσεως τοῦ σιδηροδρόμου ἐπὶ τῆς τουριστικῆς ἀναπτύξεως, διότι δὲν ὑπάρχουν στατιστικὰ στοιχεῖα, δυνάμενα νὰ ὀδηγήσουν εἰς τοιοῦτον ὑπολογισμόν. Δὲν ὑπάρχουν, καὶ δὲν εἶναι δυνατόν νὰ ὑπάρχουν, στατιστικὰ στοιχεῖα, δεικνύοντα πόσοι ἐκ τῶν ἐπιβατῶν εἶναι οἱ διὰ τουριστικὸν λόγον ταξιδεύοντες καὶ πόσοι οἱ ἄλλοι.

Τὸ ἀκριβὲς μέτρον τῆς ἐπιδράσεως τοῦ σιδηροδρόμου θὰ ἦτο δυνατόν νὰ ἔχωμεν εἰς τὴν ἐξῆς θεωρητικὴν μόνον περίπτωσιν: ἂν εἴχομεν πρὸ ὀφθαλμῶν μίαν περιοχὴν, ἡ ὁποία ἦτο ἄλλοτε χωρὶς συγκοινωνίας, ἔχει δὲ ὡς μόνον πλουτοπαραγωγικὸν πόρον τὸν τουρισμόν, εἰς τὴν ὁποίαν ὁ σιδηρόδρομος ἔκαμε κάποτε τὴν ἀπότομον ἐμφάνισίν του. Τότε, παραβάλλοντες τὴν πρὸ τῆς ἐμφάνισεως τοῦ σιδηροδρόμου οἰκονομίαν τῆς περιοχῆς ταύτης πρὸς τὴν μετέπειτα, θὰ εἴχομεν τὸ μέτρον τῆς συμβολῆς τοῦ σιδηροδρόμου εἰς τὸν τουρισμόν. Τοιαῦται ὅμως γεωγραφικαὶ περιοχαὶ δὲν ὑπάρχουν· ἢ, ἂν θέλετε, εἶναι τόσον σπάνια, ὥστε μᾶλλον ὡς ἀξιοπερίεργα φαινόμενα ἀντιμετωπίζονται. Μνημονεύεται π.χ. ἡ περίπτωσις τοῦ ἑλβετικοῦ καντο-

νίου Graubünden (Grisons), τὸ ὁποῖον ζῆ κυρίως ἀπὸ τὸν τουρισμὸν καὶ τὸ ὁποῖον εἰς τὸν σιδηροδρόμον ὀφείλει καὶ τὴν γέννησιν τῆς τουριστικῆς του βιομηχανίας καὶ τὴν σημερινὴν τουριστικὴν ἀκμὴν του. Μολοντί δὲ πρόκειται περὶ περιπτώσεως ἢ ὅποια δὲν ἐνδιαφέρει τὴν ἑλληνικὴν οικονομίαν ἐν τούτοις, ἐπειδὴ ἡ περίπτωσις αὕτη εἶναι ἰδιαίτερος χαρακτηριστικὴ, ἀξίζει τὸν κόπον νὰ σημειώσω ὀλίγους ἀριθμούς, ἀναφερομένους εἰς αὐτήν. Εἰς διάστημα 60 ἐτῶν, μεταξὺ 1890 καὶ 1950, τὸ μῆκος τοῦ σιδηροδρομοῦ δικτύου τῆς περιοχῆς ταύτης ἠϋξήθη ἀπὸ 50 εἰς 400 χιλιόμετρα, δηλ. εἰς ἀναλογίαν 1 πρὸς 8, αἱ διανύσεις τῶν ἐπιβατῶν ἠϋξήθησαν εἰς ἀναλογίαν 1 πρὸς 31 καὶ αἱ ἀντίστοιχοι εἰσπράξεις εἰς ἀναλογίαν 1 πρὸς 33, ἐνῶ ὁ πληθυσμὸς ἠϋξήθη ἀπὸ 95.000 εἰς μόνον 137.000, δηλ. εἰς ἀναλογίαν μόνον 1 πρὸς 1,4, τὸ ὁποῖον ἀκριβῶς δεικνύει ὅτι ἡ τεραστία αὔξησις τῆς σιδηροδρομικῆς κινήσεως παρέχει τὴν συμβολὴν τοῦ σιδηροδρόμου εἰς τὴν ἀγάπτυσιν τοῦ τουρισμοῦ.

\* \*

Ἄς ἐξετάσωμεν τώρα μερικὰ χαρακτηριστικὰ στοιχεῖα τῆς σιδηροδρομικῆς μεταφορᾶς.

Ἐν πρώτοις ἡ **ἀσφάλεια**.

Τὰ ἀτυχήματα τὰ ὁποῖα ὀφείλονται εἰς τὸν σιδηροδρόμον εἶναι, κατ' ἀναλογίαν πρὸς τὰ διανυόμενά χιλιόμετρα, πολὺ ὀλιγώτερα ἀπὸ τὰ ἀτυχήματα τὰ προκαλούμενα ἀπὸ ὅποιονδήποτε ἄλλο μεταφορικὸν μέσον.

Ἴδου μερικοὶ ἀριθμοὶ : α) Εἰς τὰς Ἠνωμένας Πολιτείας τῆς Ἀμερικῆς κατὰ στατιστικὴν διὰ τὸ 1952. Θάνατοι εἰς ἐπιβάτας ἀνὰ 2.500.000.000 μίλια : σιδηροδρόμοι 1, ὑπεραστικά λεωφορεῖα 4, ἀεροπλάνα 10, ἰδιωτικὰ αὐτοκίνητα καὶ ταξί 70. β) Εἰς τὴν Ἑλλάδα τὸ 1953 : Ἐφονεύθησαν ἐκ σιδηροδρόμου ἐπιβάται 0, ἐκ σιδηροδρόμου ὑπάλληλοι ἢ τρίτα πρόσωπα 26, ἐξ αὐτοκινήτων ἐν συνόλῳ 240.

Εἰς τὴν Ἑλλάδα ἡ πολιτικὴ ἀεροπορία δὲν ἔχει ἀτυχήματα—ἐν ἐσημειώθη πρὸς 60 ἐτῶν, τὸ ὁποῖον εὐτυχῶς παραμένει μοναδικόν.

Τώρα, κατὰ ποῖον ἄρα γε τρόπον ἐπηρεάζει ἡ ἀσφάλεια τὴν προτίμησιν τοῦ συγκοινωνιακοῦ μέσου ; Ἡ λογικὴ θὰ ἔλεγεν ὅτι ὅσοι δι' ἐργασίαν ἢ δι' οἰκογενειακὸν λόγον εἶναι ὑποχρεωμένοι νὰ ταξιδεύσουν παραβλέπουν κατ' ἀνάγκην, ἐν τινι μέτρῳ, τὸν ἐκ τοῦ ταξιδίου κίνδυνον καὶ οὕτω διακινδυνεύουν καὶ ταξίδια μὲ συγκοινωνιακὸν μέσον παρέχον ἡλαττωμένον βαθμὸν ἀσφαλείας, ἐνῶ οἱ περιηγηταί, οἱ ὁποῖοι ταξιδεύουν μόνον πρὸς ἀναψυχὴν, ἐπειδὴ ἔχουν τὴν εὐχέρειαν νὰ ἀποφύγουν τὰ ἐπικίνδυνα ταξίδια, στρέφουν τὴν προτίμησίν των πρὸς τὸ μέσον μετακινήσεως τὸ μᾶλλον ἀσφαλές. Ταῦτα θὰ ἔλεγεν ἡ λογικὴ. Τὰς ἐπιταγὰς ὁμως ταύτας τῆς λογικῆς φαίνεται ὅτι μᾶλλον δὲν τὰς ἀκολουθοῦν οἱ ἄνθρωποι, καὶ ἅς εἶναι, καθὼς λέγουν, ζῶα λογικά ἢ, ἴσως, ἀκριβῶς ἐπειδὴ εἶναι ζῶα λογικά. Ἄλλωστε ἡ ζωὴ δὲν εἶναι σύνολον πράξεων λογικῶν κατὰ λογικὴν κατατεταγμένων. Ἡ δὲ πείρα τῆς ζωῆς ἐμβάλλει, φοβοῦμαι, εἰς τὰ λογικά ὄντα σφοδρὰν ἀμφιβολίαν, ἀν εἶναι λογικὸν ὃ ἔχων λογικὸν νὰ ἀκολουθῆ τὴν λογικὴν εἰς ὅλα.



Ἐπειτα ἡ **ταχύτης**.

Ἐξ ὅλων τῶν συγκοινωνιακῶν μέσων ταχύτερον, καὶ κατὰ πολὺ, εἶναι βέβαια τὸ ἀεροπλάνον.

Ὁ σιδηρόδρομος πραγματοποιεῖ ἄλλοῦ ταχύτητος πολὺ μεγαλυτέρας ἀπὸ ἐκείνας τὰς ὁποίας συναντῶμεν εἰς τὴν Ἑλλάδα. Ἐκεῖ καὶ μέση ταχύτης ὑπερβαίνοσα τὰ 100 χιλιόμετρα εἶναι τώρα πλέον συνήθης. Ἐδῶ ἔχουν κάμει μὲν οἱ σιδηρόδρομοι κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη ἀξίας λόγου προόδους ἀπὸ τῆς ἀπόψεως τῆς ταχύτητος, ἰδίως διὰ τῆς χρησιμοποίησεως τῶν ἰδιοκινήτων εἰς εὐρύτεραν κλίμακα, ἐν τούτοις ἡ μὲν μεγίστη ταχύτης, μὲ τὴν ὁποίαν κυκλοφοροῦν οἱ συρμοὶ εἰς μερικὰ πεδινὰ τμήματα, δὲν ὑπερβαίνει τὰ 90 χλμ., ἡ δὲ μέση ταχύτης, ἡ ὁποία ἐπιτυγχάνεται εἰς τὰς κυριωτέρας ἀρτηρίας, κυμαίνεται περὶ τὰ 50 χλμ. (κάτι περισσότερον ἀπὸ 50 χλμ. εἰς τὸ Κρατικὸν δίκτυον, κάτι ὀλιγώτερον ἀπὸ 50 εἰς τὴν γραμμὴν Βόλου—Λαρίσης τοῦ Θεσσαλικοῦ δικτύου, κάτι ὀλιγώτερον ἀκόμη εἰς τὸ δίκτυον τῆς Πελοποννήσου). Εἰδικώτερον :

ΔΙΑΔΡΟΜΗ	Ἀπόστασις εἰς χιλιόμετρα	Χρόνος εἰς ὥρας καὶ λεπτά	Μέση ταχύτης εἰς χιλιόμετρ. ἀνά ὥραν
<b>Α'. Σιδηρόδρομοι τοῦ Κράτους</b>			
<i>1. Παλαιὸν δίκτυον</i>			
Ἀθῆναι — Χαλκίς	83	2.35	32
» — Τιθορέα	156	3.04	51
» — Λαμία	218	4.21	50
» — Θεσσαλονίκη	510	9.53	52
Θεσσαλονίκη — Ἐδεσσα	112	2.22	47
» — Κοζάνη	219	3.56	56
» — Φλώρινα	196	4.15	46
» — Εἰδομένη	76	1.25	54
» — Δράμα	232	4.45	49
» — Ἀλεξανδρούπολις	442	13.15	33
<i>2. Δίκτυον Θράκης</i>			
Ἀλεξανδρούπολις — Ὁρμένιον	176	4.54	36
<i>3. Δίκτυον Θεσσαλίας</i>			
Βόλος — Λάρισα	60	1.15	48
» — Καλαμπάκα	160	4.44	34
» — Μηλέαι	28	2.05	14
<b>Β'. Σιδηρόδρομοι Πελοποννήσου</b>			
<i>1. Παλαιὸν δίκτυον</i>			
Ἀθῆναι — Κόρινθος	103	2.44	37
» — Πάτραι	222	5.11	43
» — Ὀλυμπία	341	8.08	42
» — Κυπαρισσία	383	8.49	43
» — Καλάμαι	338	7.54	43
Διακοφτό — Καλάβρυτα	23	1.48	13
<i>2. Δίκτυον Ἀττικῆς</i>			
Ἀθῆναι — Λαύριον	67	1.51	36
<i>3. Δίκτυον Αἰτωλίας</i>			
Ἀγρίνιον — Μεσολόγγι	44	1.13	36

Δὲν εἶναι τοῦ παρόντος νὰ ἐπεξηθῆ διατὶ εἰς τὴν χώραν μας ἡ μέση ταχύτης, μολονότι αὐξηθεῖσα ἐσχάτως, ἐξαλουθεῖ ἀκόμη κατ' ἀνάγκην νὰ διατηρῆται εἰς τὰ σχετικῶς χαμηλὰ ταῦτα ἐπίπεδα.

Ἐν τούτοις ἡ ταχύτης αὕτη, τὴν ὁποίαν πραγματοποιοῦν οἱ σιδηρόδρομοι εἰς τὴν Ἑλλάδα, δὲν εἶναι ἀξία καὶ τῆς τόσης περιφρονήσεως, τὴν ὁποίαν δεικνύουν ἐνίοτε πρὸς αὐτὴν οἱ ἀμαθεῖς ἢ οἱ μοχθηροί. Παράδειγματος χάριν, πρὸ ὀλίγων μόλις ἡμερῶν ἕνας δημοσιογράφος, μόλις ἐδιάβασε τηλεγράφημα ἐκ Γαλλίας, κατ' ὃ ἐκεῖ ἐπέτυχαν μὲ ἠλεκτροκίνητον ἐιδικῆς κατασκευῆς συρμὸν νὰ ἀναπτύξουν εἰς δοκιμαστικὴν διαδρομὴν μεγίστην ταχύτητα 338 χιλιομέτρων—πράγματι ἠγγιώδη διὰ σιδηρόδρομον—τὰ ἔβαλε μὲ τὸν Σιδηρόδρομον τῆς Πελοποννήσου, ἐπειδὴ οὗτος χρειάζεται ὄχι μίαν ἀλλὰ περισσοτέρας ὥρας διὰ νὰ διανύσῃ τὴν ἴσην ἀπόστασιν τῶν 330 χιλιομέτρων, ἡ ὁποία χωρίζει τὰς Ἀθήνας ἀπὸ τὰς Καλάμας.

### Ἡ ἀκρίβεια τῆρῆσεως δρομολογίου

Ὁ σιδηρόδρομος εἶναι τὸ μόνον συγκοινωνιακὸν μέσον, τὸ ὁποῖον ἔχει καὶ ἐπιδιώκει νὰ τηρῆ δρομολόγια, πὸ καθορίζουν ὥραν ἀναχωρήσεως καὶ ἀφίξεως, ἐκφραζομένην εἰς ὥρας καὶ λεπτά. (Εἰς τὴν Ἰαπωνίαν ἄλλοτε, πρὸ τοῦ πολέμου, τὰ δρομολόγια μερικῶν ἀμαξοστοιχιῶν ἔδειχναν καὶ τὰ δευτερόλεπτα· δὲν γνωρίζω ἂν οἱ Ἰάπωνες ἐξακολουθοῦν ἀκόμη νὰ εἶναι **δευτερολεπτολόγοι**).

Σημασίαν μεγάλην ἔχει βεβαίως διὰ τὸν ταξιδεύοντα ἡ τήρησις τοῦ δρομολογίου, ἡ ἀποφυγὴ καθυστερήσεων. Ἄν δὲ ὡς πρὸς τὰ ἄλλα στοιχεῖα τῆς σιδηροδρομικῆς ἐκμεταλεύσεως ὑστεροῦμεν ἐναντι ἄλλων κρατῶν, ἐπιτυγχάνομεν ὅμως ἐν Ἑλλάδι ἀκρίβειαν τήρῆσεως τοῦ δρομολογίου, τὴν ὁποίαν δυνάμεθα νὰ ἐπιδεικνύομεν μὲ ὑψηράφειαν. Πράγματι, αἱ ἀμαξοστοιχίαι μας κυκλοφοροῦν εἴτε χωρὶς καθυστερήσιν εἴτε μὲ μικρὰς καθυστερήσεις.

Θὰ δώσω μερικοὺς χαρακτηριστικοὺς ἀριθμοὺς ἀπὸ λεπτομερῆ στατιστικὴν, τὴν ὁποίαν ἔχω διὰ τὸ δίκτυον τῆς Περιφερείας Ἀθηνῶν τῶν Σιδηροδρόμων τοῦ Κράτους (δηλ. διὰ τὸ δίκτυον Πειραιῶς—Πλατέος μὲ τὰς διακλαδώσεις του καὶ μὲ τὰς νεωστὶ περιελθούσας ὑπὸ κρατικὴν ἐκμετάλλευσιν γραμμὰς τοῦ ἄλλοτε Σιδηροδρόμου Θεσσαλίας). Ἀναφέρεται δὲ ἡ στατιστικὴ αὕτη εἰς τὰς καθυστερήσεις τῶν ἐπιβατικῶν ἀμαξοστοιχιῶν κατὰ τὸ δωδεκάμηρον χρονικὸν διάστημα ἀπὸ Φεβρουαρίου 1954 μέχρι καὶ Ἰανουαρίου 1955.

### α) Δίκτυον Πειραιῶς—Πλατέος

Ἐκυκλοφόρησαν κατ' ὄλον τὸ ἔτος ἀμαξοστοιχίαι 10942. Ἐκ τούτων 8261 ἔφθασαν εἰς τὸν προορισμὸν τὸν ἀκριβῶς, 1537 μὲ καθυστέρησιν 1 ἕως 9 λεπτῶν καὶ 1144 μὲ καθυστέρησιν 10 λ. καὶ ἄνω. Εἰς ἑκατοστιαίας ἀναλογίας: 76 ο)ο χωρὶς καθυστέρησιν, 14 ο)ο μὲ καθυστέρησιν μέχρι 9 λ., 10 ο)ο μὲ καθυστέρησιν μεγαλυτέραν. Μέσος ὁρος καθυστέρησεως ὄλων τῶν ἀμαξοστοιχιῶν τοῦ ἔτους 5,6 λ.

Ἄλλὰ ἔδω, διὰ νὰ ἐκτιμήσωμεν κατ' ἀξίαν τὴν προσπάθειαν, ἡ

ὁποία εἰς τὸν τομέα τοῦτον καταβάλλεται ἐν Ἑλλάδι, καὶ διὰ τὸ μὴ μένωμεν μετὰ τὴν ἐντύπωσιν ὅτι ὅλα εἰς τὸ ἐξωτερικὸν γίνονται καλύτερα, πρέπει νὰ εἶπω ὅτι ἡ μόνη ἀμαξοστοιχία, ἡ ὁποία ἐν Ἑλλάδι ἔχει συχνὰς καὶ μεγάλας καθυστερήσεις, εἶναι ἡ ἐκ τοῦ ἐξωτερικοῦ ἐρχομένη ἀμαξοστοιχία Simplon—Orient—Express, ἔχει δὲ αὕτη τὰς καθυστερήσεις ταύτας διότι εἰσέρχεται εἰς τὸ ἑλληνικὸν ἔδαφος μετὰ καθυστέρησιν. Ἐκ τῶν 365 συρμῶν τοῦ ἔτους μόνον 101, δηλ. 28 ο)ο, ἔφθασαν ἀκριβῶς 20, δηλ. 5 ο)ο, ἔφθασαν μετὰ καθυστέρησιν μέχρις 9 λ. καὶ 244, δηλ. 67 ο)ο, μετὰ καθυστέρησιν μεγαλυτέραν. Ὁ μέσος ὅρος καθυστερήσεως τῆς ἀμαξοστοιχίας αὐτῆς ἀνέρχεται εἰς 55 λ. ἐπιρᾶζων φυσικῶ τῷ λόγῳ δυσμενῶς τὸν μέσον ὅρον καθυστερήσεως τοῦ συνόλου τῶν ἀμαξοστοιχιῶν. Ἄν δὲ παραλείψωμεν τὴν ἀμαξοστοιχίαν ταύτην καὶ λάβωμεν ὑπ' ὄψιν ὅλας τὰς ἄλλας, ὁ μέσος ὅρος τῶν καθυστερήσεων τοῦ ἔτους κατέρχεται εἰς 3,9 λ., τὸ δὲ ποσοστὸν τῶν συρμῶν, οἱ ὁποῖοι φθάνουν εἰς τὸν προορισμὸν των χωρὶς καθυστέρησιν, ἀνέρχεται εἰς 78 ο)ο.

### 6) Δίκτυον Θεσσαλίας

Ἐγκυκλοφόρησαν καθ' ὅλον τὸ ἔτος ἀμαξοστοιχίαι 14758. Ἐκ τούτων 13704 ἔφθασαν εἰς τὸν προορισμὸν των ἀκριβῶς, 592 μετὰ καθυστέρησιν μέχρι 9 λ. καὶ 462 μετὰ καθυστέρησιν μεγαλυτέραν. Εἰς ἑκατοστιαίας ἀναλογίας: 93 ο)ο ἀκριβῶς, 4 ο)ο μετὰ καθυστέρησιν μέχρι 9 λ., 3 ο)ο μετὰ καθυστέρησιν μεγαλυτέραν. Μέση καθυστέρησις τοῦ ἔτους 0,9 λ.

Δικαίως ὄθεν, νομίζω, εἶπα πρὸ ὀλίγου ὅτι μποροῦν οἱ ἑλληνικοὶ σιδηρόδρομοι νὰ ὑπερφηανεύονται διὰ τὰ ἀποτελέσματα ταῦτα.

### Ἡ πυκνότης τοῦ δικτύου

Τόσον καλύτερον ἐξυπηρετοῦνται αἱ ταξιδιωτικαὶ ἀνάγκαι, ἰδίως αἱ τουριστικαὶ, ὅσον πυκνότερον εἶναι τὸ συγκοινωνιακὸν δίκτυον, εὐθὺς διακλαδιζόμενον, διὰ τὸ φθάσῃ εἰς ὅσον τὸ δυνατόν περισσότερα καὶ μᾶλλον ἀπομεμακρυσμένα σημεῖα τῆς χώρας. Ὁ λόγος ἐνταῦθα εἶναι βέβαια περὶ τοῦ σιδηροδρομικοῦ δικτύου. Ἐπειδὴ ὅμως εὐρισκόμεθα εἰς τὸ ἔτος 1955 καὶ ὅχι εἰς τὸ 1855, οὔτε εἰς τὸ ἔτος 1900, οὐδὲ κὰν εἰς τὸ 1920, ἀνάγκη νὰ προσθέσω ὅτι σήμερον, ὅταν ὁμιλῶμεν περὶ σιδηροδρομικοῦ δικτύου, ἐπιβάλλεται νὰ συνάπτωμεν πρὸς αὐτὸ καὶ τὸ αὐτοκινητικὸν δίκτυον, τὸ ὁποῖον προσφέρεται εἰς συμπλήρωσιν του. Ὅταν δὲ λέγωμεν αὐτοκινητικὸν δίκτυον, τὸ ὁποῖον σκοπὸν ἔχει νὰ συμπληρώσῃ τὸ σιδηροδρομικόν, πρέπει νὰ ἐννοοῦμεν δίκτυον, τὸ ὁποῖον ἐξυπηρετεῖται μετὰ αὐτοκίνητα ὅχι ἀνεξάρτητα ἀπὸ τὸν σιδηροδρομὸν ἀλλὰ συνεργαζόμενα μετὰ αὐτόν. Μόνον τότε μποροῦν νὰ ἐκδοθῶν εἰσιτήρια, ἰσχύοντα διὰ συνδυασμένην διαδρομὴν, σιδηροδρομικὴν καὶ αὐτοκινητικὴν· μόνον ἔτσι θὰ εἶναι βέβαιος ὁ ἐπιβάτης ὅτι θὰ εὖρη συγκοινωνιακὸν μέσον διὰ τὸ φθάσῃ μέχρι τοῦ τελικοῦ προορισμοῦ του, καὶ δὴ εἰς ὥραν σταθεράν, ὀριζομένην ἀπὸ τὸ δρομολόγιον καὶ ἐπὶ καταβολῇ κομίστρου σταθεροῦ, ὀριζομένου ἀπὸ τὸ τιμολόγιον. Τοιαύτης δὲ μορφῆς αὐτοκινητικαὶ γραμμαὶ, συνεργαζόμεναι μετὰ τὸν σιδηροδρομὸν, δύνανται νὰ ἐξασφαλίζονται εἴτε μετὰ αὐτοκίνητα ἀνήκοντα

εις τὸν σιδηρόδρομον καὶ ἄρα εὐρισκόμενα ὑπὸ τὴν ἄμεσον αὐτοῦ ἐκμετάλλευσιν, εἴτε μὲ αὐτοκίνητα ἀνήκοντα εἰς ἰδιώτας, συμβεβλημένους μὲ τὸν σιδηρόδρομον.

Τὰ δύο ταῦτα δίκτυα, τὸ καθαρῶς σιδηροδρομικὸν καὶ τὸ εἰς συμπλήρωσιν αὐτοῦ προσφερόμενον αὐτοκινητικόν, ἐνομόμενα ἀποτελοῦν τὸ ὅλον συγκοινωνιακὸν πλέγμα, τὸ ὑπὸ τὸν ἔλεγχον τοῦ σιδηροδρόμου εὐρι-



Τοπικαὶ ἐνδυμασίαι Κρήτης

σκόμενον. Τούτου δὲ τοῦ συγκοινωνιακοῦ πλέγματος τὴν πυκνότητα θεωροῦμεν.

Δυστυχῶς ὡς πρὸς τὸ σημεῖον τοῦτο ἡ κατάστασις ἔχει χειροτερεῦσει πολὺ ἐν σχέσει μὲ τὴν προπολεμικὴν. Ἴδου ἀριθμοί :

Σιδηροδρομικὸν δίκτυον, προπολεμικὸν χλμ. 2701, σημερινὸν χλμ. 2695. Αὐτοκινητικὸν δίκτυον (δηλ., ὅπως ἐπεξήγησα, δίκτυον διατρεχόμενον ἀπὸ αὐτοκίνητα συνεργαζόμενα μὲ τὸν σιδηρόδρομον) προπολεμικὸν χλμ. 2271, σημερινὸν μόνον 478 χλμ.

Ἡ χειροτέρευσις ὀφείλεται εἰς τὸ ὅτι οἱ ἑλληνικοὶ σιδηρόδρομοι δὲν ἔχουν δικαίωμα νὰ ἐκμεταλλεύωνται αὐτοκίνητα.

**Οἱ σιδηρόδρομοι τῆς Ἑλλάδος εἶναι οἱ μόνοι σιδηρόδρομοι εἰς τὸν κόσμον, εἰς τοὺς ὁποίους ἡ Πολιτεία ἀπαγορεύει νὰ ἐκμεταλλεύωνται αὐτοκίνητα.** Ἐν τούτοις δέχονται οἱ σιδηρόδρομοι πανταχόθεν παντὸς εἶδους λοιδορίας καὶ ὄνειδισμοὺς διὰ τὰ ἐλλείμματά των, μολονότι ταῦτα προέρχονται ἐκ τοῦ ὅτι, δεσμευμένοι ὄντες, δὲν δύνανται νὰ ἀναπτύξουν τὴν ἐκμετάλλευσίν των κατὰ τὰς ἀπαιτήσεις τῆς σημερινῆς ἐποχῆς καὶ νὰ τὴν καταστήσουν οὕτω περισσότερον ἀποδοτικὴν. Χλευάζονται δηλαδὴ οἱ σιδηρόδρομοι διότι, σιδηροδέσμοι ὄντες, εὐρίσκονται εἰς

δυσχερῆ θέσιν,—πολὺ σωστά, τὸν κόσμον ὅλοι μνηστρίζομεν τὸν κόπον νὰ ἐξετάσωμεν ἂν οὗτοι εἶναι καὶ ἐγκληματῖαι.

Ταῦτα εἶναι ἐκδήλωσις τῆς συγκοινωνιακῆς ἀναρχίας, ἢ ὁποῖα βασιλεύει εἰς τὴν χώραν μας, περὶ τῆς ὁποίας δύο μόνον λέξεις θὰ εἴπω εἰς τὸ τέλος.

### Ἡ συχνότης κυκλοφορίας

Εἶναι φανερόν ὅτι τὸσον καλύτερον ἐξυπηρετοῦνται οἱ ταξιδιωτῆται, ὅσον περισσότεροι συρμοὶ προσφέρονται πρὸς αὐτούς, κατανεμημένοι εἰς τὸ διάστημα τοῦ εἰκοσιετραώρου.

Ὁ παραπλεύρως πίναξ δεικνύει πόσα ζεύγη ἐπιβατικῶν συρμῶν ἐκυκλοφοροῦν εἰς τὰ διάφορα τμήματα τοῦ σιδηροδρομικοῦ δικτύου τὸ 1939 καὶ πόσα κυκλοφοροῦν σήμερον (ὡς ζεῦγος νοοῦνται εἰς ἀνερχόμενος συρμὸς καὶ εἰς ἀντίστοιχος κατερχόμενος).

Φαίνεται ἐκ τούτων ὅτι σήμερον κυκλοφοροῦν πολὺ περισσότεροι συρμοὶ ἀπὸ ὅσους ἐκυκλοφοροῦν προπολεμικῶς.

Ἐνῶ ὅμως οἱ συρμοὶ ἔχουν τόσον αὐξηθῆ, δυστυχῶς αἱ θέσεις, αἱ ὁποῖαι προσφέρονται ἐν συνόλῳ, ὄχι μόνον δὲν ἔχουν αὐξηθῆ, ἀλλὰ τουναντίον εἶναι ὀλιγώτεροι ἀπὸ τὰς προπολεμικῶς διατιθεμένας. Αἱ συνολικῶς διατιθέμεναι θέσεις τῶν ἤδη ὑπαρχόντων ἐπιβατικῶν σιδηροδρομικῶν ὀχημάτων εἶναι μόλις τὰ 3/4 τῶν προπολεμικῶν.

Καὶ ἐνταῦθα αἰσθάνονται οἱ σιδηρόδρομοι ὅτι ἔχουν ἔντονον καὶ δίκαιον παράπονον : ὅτι δὲν ἐδόθη εἰς αὐτοὺς ἡ ἀναγκαῖοῦσα συνδρομὴ διὰ νὰ προβοῦν εἰς προμηθείας τροχαίου ὕλικου κατὰ μέτρον ἐπιβαλλόμενον καὶ ἀπὸ τὰς καταστροφάς, τὰς ὁποίας ὑπέστησαν ἐξ ἐχθρικῶν ἐνεργειῶν, καὶ ἀπὸ τὰς σημερινὰς ἀνάγκας τῆς ἐκμεταλλεύσεως.

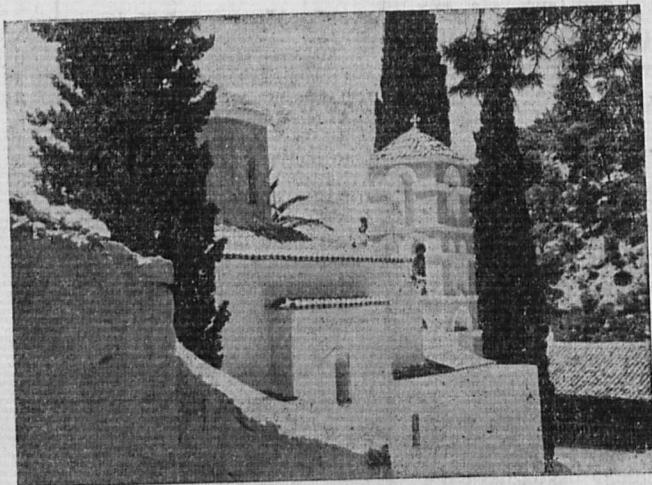
### Ἡ τιμολόγησις

Δὲν εἶναι δυνατόν βεβαίως νὰ γίνῃ ἐδῶ ἀνάλυσις τῶν σιδηροδρομικῶν τιμολογιῶν, οὐδὲ ἀπλῆ ἔστω ἀπαρίθμησις τῶν εἰδικῶν τιμολογιακῶν διευκολύνσεων, αἱ ὁποῖαι σκοπὸν ἔχουν τὴν ἐνίσχυσιν τῆς τουριστικῆς δρα-

θὰ μοῦ εἰπήτε, ἀφοῦ εἰς τὸν μάταιον τοῦ-  
τοὺς σιδηροδρασεμίους, χωρὶς νὰ λαμβάνωμεν

Τμήμα γραμμῆς	Ζεύγη ἐπιβατικῶν ἀμαξοστ(χι)ῶν	
	1939	1955
<b>Α'. Σιδηρόδρομοι τοῦ Κράτους</b>		
Ἀθῆναι—Οἰνὴ	6	13
Οἰνὴ—Τιθορέα	3	8
Τιθορέα—Λιανοκλάδι	3	7
Λιανοκλάδι—Λάρισα	3	5
Λάρισα—Κατερίνη	4	6
Κατερίνη—Πλατὺ	5	7
Πλατὺ—Θεσσαλονίκη	8	15
Πλατὺ—Ἔδεσσα	3	8
Ἔδεσσα—Ἀμύνταιον	2	6
Ἀμύνταιον—Φλώρινα	2	3
Ἀμύνταιον—Κοζάνη	—	4
Θεσσαλονίκη—Εἰδομένη	4	3
Θεσσαλονίκη—Δράμα	3	5
Δράμα—Ἀλεξανδρούπολις	2	4
<b>Β'. Σιδηρόδρομ. Πελοποννήσου</b>		
Ἀθῆναι—Κόρινθος	8	10
Κόρινθος—Διακοφτό	6	5
Διακοφτό—Πάτραι	5	6
Πάτραι—Πύργος	5	7
Κόρινθος—Τρίπολις	3	4
Τρίπολις—Ζευγολατιὸ	3	5
Ζευγολατιὸ—Καλάμαι	3	8

στηριότητος. Ἀξίζει ὅμως νὰ σημειωθῇ ὅτι, μὲ μόνην ἐξαίρεσιν τὴν Ἰσπανίαν, τὰ σιδηροδρομικὰ τιμολόγια τῶν εὐρωπαϊκῶν κρατῶν εἶναι ἀνώτερα ἀπὸ τὰ τιμολόγια τῶν σιδηροδρόμων τῆς Ἑλλάδος. Ἐπὶ κεφαλῆς ὡς ἀκριβότεροι σιδηρόδρομοι εἶναι οἱ ἐλβετικοὶ καὶ ἀκολουθοῦν οἱ ἀγγλικοὶ· τελευταῖοι ἔρχονται οἱ σιδηρόδρομοι τῆς Ὀλλανδίας, τῆς Αὐστρίας καὶ τῆς Ἰταλίας· εὐθιγότεροι καὶ ἀπὸ αὐτοὺς εἶναι οἱ ἑλληνικοὶ καὶ οἱ ἰσπανικοί.



Ἀπὸ τοὺς γραφικοὺς μας Ναοὺς

Ὡς στοιχεῖον τελευταῖον εἰς τὴν ἀπαρίθμησιν, ἀλλὰ ὄχι καὶ ὡς πρὸς τὴν σπουδαιότητα τελευταῖον μνημονεύω τὴν *εὐμάρειαν*.

Ἀπὸ τῆς ἀπόψεως ταύτης ὑπερέχει, κατὰ γενικὸν κανόνα, ἐξ ὅλων τῶν συγκοινωνιακῶν μέσων τὸ ἀεροπλάνον.

Ἄπληστος εἶναι, ὡς γνωστόν, ὁ ἄνθρωπος εἰς τὴν ἱκανοποίησιν ὠρισμένης φύσεως ἀναγκῶν του, ἰδίως τῶν ἀναγομένων εἰς τὴν εὐμάρειαν ἢ γενικώτερον εἰς τὴν λεγομένην πολυτέλειαν. Ὅσον περισσοτέρας τοιαύτας ἱκανοποιούμεν τόσοσιν περισσοτέρας νέας ἀνακαλύπτωμεν προβαλλούσας μὲ ἀξίωσιν ἱκανοποιήσεως.

Τεραστίαν ἐξέλιξιν ἔχουν ὑποστῆ αἱ ὡς πρὸς τὰς ἀνέσεις τοῦ σιδηροδρομικοῦ ταξιδίου ἀντιλήψεις καὶ ἀπαιτήσεις τοῦ ἀνθρώπου ἀπὸ τῆς ἐποχῆς, καθ' ἣν οὗτος ἐθεώρησεν ἑαυτὸν εὐτυχεῖ, ὅτι κατάρθωσε νὰ εὕρῃ θέσιν ὄρθιος εἰς ἓν ἀπὸ τὰ πρῶτα βαγόνια τῶν πρώτων σιδηροδρόμων (τὰ ὁποῖα μόνον τὸ ὄνομα εἶχον κοινὸν μὲ τὰ σημερινὰ σιδηροδρομικὰ ὁχήματα), μέχρι τῆς ἐποχῆς καθ' ἣν, πρὸ ἐνενήκοντα ἐτῶν, ὁ Γεώργιος Πούλιαν ἐθεσεν εἰς κυκλοφορίαν τὴν πρώτην μὲ στοιχειώδεις ἀνέσεις ἐφοδιασμένην κλινάμαξαν καὶ ἔκτοτε μέχρι σήμερον, ὅτε ἀρχίζομεν σιγὰ· σιγὰ νὰ προσανατολιζώμεθα καὶ πρὸς τὴν κλιματικὴν ἐγκατάστασιν ἀκόμη ὡς ἀπαραίτητον διὰ τὴν ἀνεσιν τοῦ ταξιδίου.

Εἰς τὴν Ἑλλάδα δὲν ἔχομεν εἰσέτι συρμούς με κλιματικὴν ἔγκατάστασιν, ἔχομεν ὅμως συρμούς καθαρούς καὶ εὐπρεπεῖς, με τοὺς ὁποίους μπορεῖ κανεὶς νὰ ταξιδεύσῃ ὄχι μόνον χωρὶς νὰ ἀγανακτήσῃ ἀλλὰ καὶ με κάποιαν εὐχαρίστησιν—ἐκτὸς ἂν εἶναι γκρινιαρῆς· ἀλλὰ καὶ τῶν γκρινιαρῶν τὰς μεμψιμοιρίας τὰς δεχόμεθα ἡμεῖς οἱ εὐρισκόμενοι εἰς τὸν σιδηρόδρομον ὄχι ἀπλῶς με συγκατάβασιν, τὰς δεχόμεθα με εὐχαρίστησιν καὶ με εὐχαριστίας, διότι καὶ αἱ μεμψιμοιρίαι συντείνουν εἰς τὴν δημιουργίαν ἀτμοσφαιρας προσφόρου εἰς τὴν βελτίωσιν τῆς ἐκμεταλλεύσεως, τὴν ὁποίαν βελτίωσιν ἐπιδιώκομεν.

\*  
\*\*

Εὐρίσκομαι εἰς τὸ τέμα τῆς ὀμιλίας μου, ἐτοιμάζομαι δὲ νὰ τὴν κλείσω με βέβηλον ἀποστροφὴν. Σᾶς παρακαλῶ νὰ με συγχωρήσετε δι' αὐτήν.

Ὅσοι ἐκ τῶν σημερινῶν ἀκροατῶν μου με ἤκουσαν καὶ ἄλλοτε ὀμιλοῦντα περὶ συγκοινωνιακῶν ζητημάτων, εἰδικώτερον δὲ ἐπὶ τοῦ θέματος τῶν σχέσεων σιδηροδρόμου καὶ αὐτοκινήτου, δὲν θὰ ἐκπλαγοῦν ἴσως πολὺ. Θὰ ἀναγνωρίσουν, ἐλπίζω, βοηθούμενοι καὶ ἀπὸ τὴν ἐπιείκειάν των, ὅτι ἡ σοβαρότης τοῦ θέματος καὶ ἡ ἐπιθυμία μου νὰ ἐξάρω τὴν σοβαρότητα ταύτην κατὰ κάποιον τρόπον, ἔστω καὶ ἀτόπως ἐντυπωσιακόν, ἀποτελοῦν κάπως ἀνεκτὰ ἐλαφρυντικὰ διὰ τὴν βεβήλωσιν. Οἱ ἄλλοι, ὅσοι δὲν με ἔχουν ἀκούσει ἀναπτύσσοντα τὸ θέμα, παρακαλοῦνται νὰ με συγχωρήσουν καὶ διὰ τοῦτο ἐπιπροσθέτως, ὅτι ὁ χρόνος δὲν ἐπιτρέπει νὰ δώσω πρὸς αὐτοὺς τὴν ὀφειλομένην διευκρίνισιν.

*Ceterum censeo confusionem esse delendam.*

Προσέτι σκέπτομαι ὅτι ἐπιβάλλεται νὰ καταλυθῇ ἡ σύγχυσις, ἡ ἀναρχία, ἡ ὁποία μαστίζει τὰς χερσαίας μεταφοράς, τοῦτο δὲ καὶ διὰ τὸ ἐν γένει καλὸν τῶν συγκοινωνιῶν καὶ εἰδικώτερον διὰ τὸ καλὸν τοῦ τουρισμοῦ, περὶ τοῦ ὁποίου ὁ λόγος ἐνταῦθα. Τὸ ὄλον σύστημα τῶν χερσαίων συγκοινωνιῶν εὐρίσκεται ἐν κινδύνῳ. Πιστεύω δὲ ὅτι ἡ σύγχυσις, ἡ ἀναρχία ἡ ἐπικρατοῦσα εἰς τὰς χερσαίας συγκοινωνίας, ἀπὸ χρόνου μακροῦ, ἀπὸ τριῶν σχεδὸν δεκαετηρίδων, συνεχιζομένη ἐν Ἑλλάδι, βαθῆως δὲ τώρα πλέον εἰσχωρήσασα εἰς τὴν συγκοινωνιακὴν οἰκονομίαν τῆς χώρας, ἀποτελεῖ δι' αὐτὴν κίνδυνον ὄχι πολὺ ὀλιγώτερον σοβαρὸν ἀπὸ τὸν κίνδυνον τὸν ὁποῖον ἀπετέλει διὰ τὴν ἀρχαίαν Ρώμην ἡ Καρχηδῶν—τὸν ὁποῖον συνήθιζε, κατὰ τὴν παράδοσιν, νὰ ἐπισημαινῇ ὁ Κάτων με τὴν γνωστὴν κατακλιδα τῶν λόγων του, τὴν ἥδη εἰς βέβηλον καὶ θρασεῖαν μίμησιν ἐπαναληφθεῖσαν.